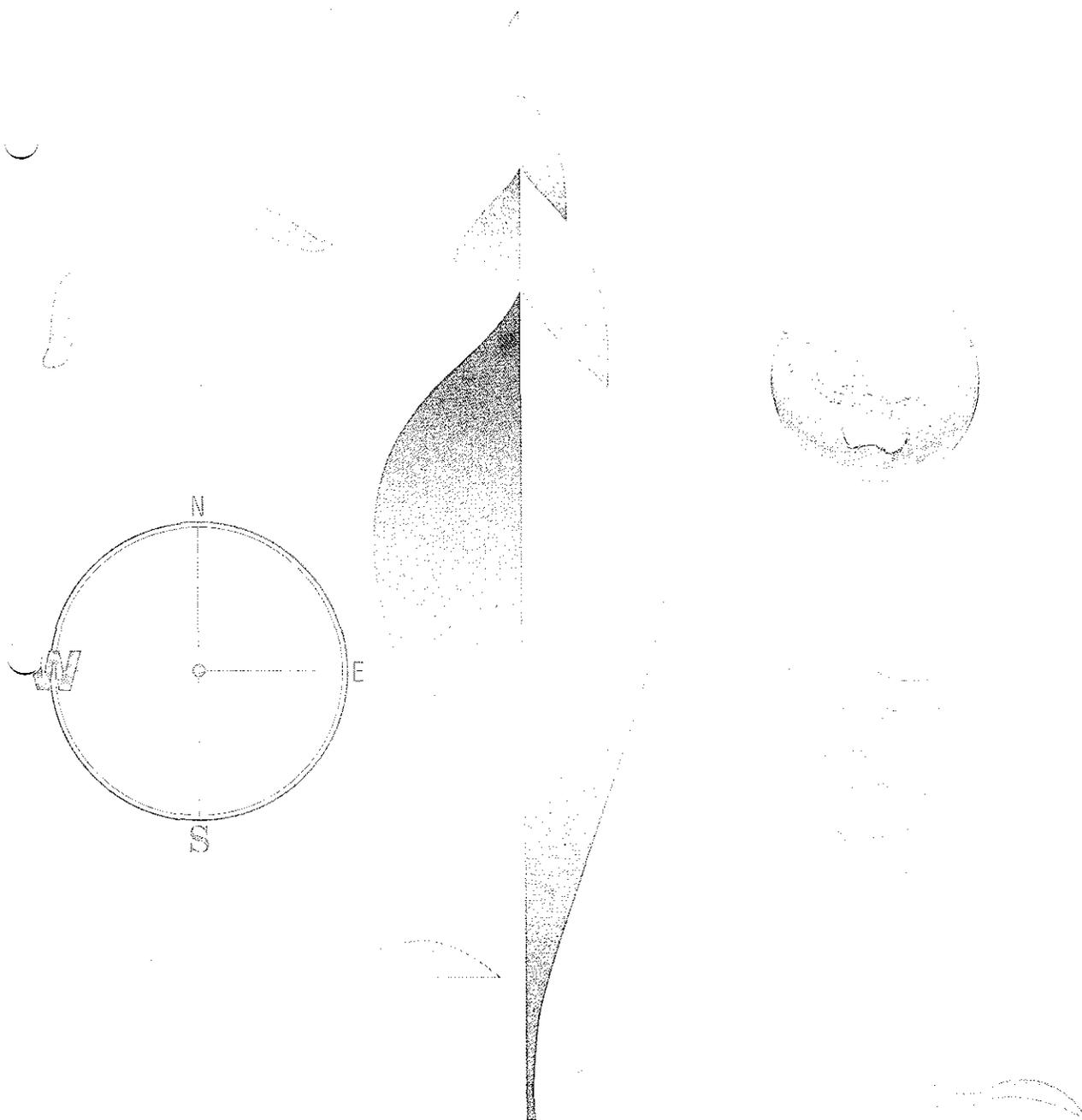


1999



# せんきょう



# 船協月報/1999年6月号 目次

## ◎巻頭言

客船事業の変遷★日本船主協会客船部会長 ●宮崎 通—— 1  
—商船三井客船取締役社長—

## ◎特別欄

アジア船主間の一層の相互信頼関係を確認—— 2  
—アジア船主フォーラム第8回総会(於:東京)の開催について—

## ◎ SHIPPING フラッシュ

1. FMC が邦船3社への制裁措置を撤回—— 10  
—同時に日米5船社に対し日本港運の現状報告を要求—
2. 日韓両国船協の相互信頼関係の促進を合意—— 11  
—第8回日韓船主協会会談の開催について—

## ◎海運ニュース

### 審議会レポート

最終答申案の審議、次回に持ち越し—— 13  
—運輸政策審議会 海上交通部会 第12回港湾運送小委員会の模様—

### 内外情報

施行細則の運用に注視が必要—— 13  
—1998年米国外航海運改革法の施行について—

## ◎寄稿

企業会計新時代—連結決算と連結納税★日本郵船株式会社 ●扇谷正彦—— 15  
—連結グループ長—

## ◎各種調査・報告書欄

最近の定航海運トピックスに関するアンケート(上)—— 19  
—情報化、運賃・船腹に関する調査結果—

## ◎各種調査・報告書欄

1999年版「図説 海運市況の回顧と展望」  
(日本郵船調査グループ編)について—— 28

## ◎ London 便り—— 34

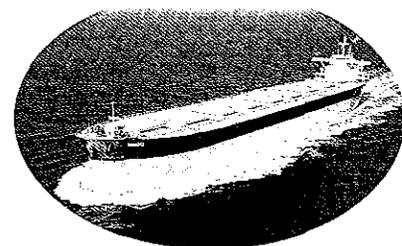
## ◎潮風満帆 — 7つの海のかぼれ話—

バシー海峡に消えたプロペラ—— 36

★元日本郵船船長 ●裏山惣一—

❖海運日誌★5月—— 38 ❖船協だより—— 39

❖海運統計—— 40 ❖編集後記—— 44



ばら積み船「SHINREI」

# 客船事業の変遷

日本船主協会客船部会長 ■ 宮崎 通  
商船三井客船取締役社長



映画「タイタニック」の空前のヒットにより客船が脚光を浴びることとなったが、映画の舞台となっている今世紀初頭と、今まさに二十一世紀を目前にしている今日とでは客船の置かれた立場、客船そのものの性格が大いに異なっていることは興味深い。

当時の客船は大陸間の主力交通機関として主役の座を担っており各社がサービスとスピードを競った。第二次世界大戦を境とした航空機の発達により、北大西洋横断客数では1957年に航空機・船舶ほぼ同数となり、1959年には航空機150万人、船舶90万人と逆転するに至った。さらにジェット旅客機の登場は海から空への旅客シフトを決定的なものとし、栄華を誇った豪華ライナーはその時代を終えることとなった。

代わって登場してきたのは船旅そのものを楽しむことを目的とするクルーズ船である。

クルーズ事業の始まりは欧州船主による定期ライナーのオフシーズン対策としての催行であったが、1970年代に入りクルーズ専用船での周年型カリブ海クルーズが始まり、それまで一部の富裕層のものであったクルーズから一般大衆をも顧客ターゲットとした今日のマス・クルーズへと変貌をとげることになる。

皮肉なことに、この北米市場でのクルーズ顧客数拡張に大きく貢献したのは、過去の豪華ライナー時代を終焉させる原動力となった航空機の存在であった。即ち米国のデレギュレーション政策の結果としての国内航空運賃の大幅引き下げにより米国各地からのクルーズ客を低廉な航空運賃でクルーズの発着地であるフロリダに呼び寄せることが可能になったことがカリブを主要周航海域とする北米クルーズ産業の隆盛をもたらしているのである。現在北米のクルーズ人口は年間約460万人とされており好調な北米経済をバックに進展を続けている。

一方1990年代初頭の本格的な外航客船の相次ぐ就航により幕をあげた我が国のクルーズ産業はクルーズ人口規模年間約18万人と欧米に比較すれば極めて小規模ではあるが世界一周を含む長期クルーズを実施する等実績をあげつつある。

昨今、日本国内航空運賃にも競争原理が進行し始めた事、及びクルーズ顧客層の主体をなすシルバー層の増加、余暇の長期化、レジャーの多様化、等の状況は我が国のクルーズ産業にとって大きな可能性を示唆していると言えよう。

# 特別欄

## アジア船主間の一層の相互信頼関係を確認

—アジア船主フォーラム第8回総会（於：東京）の開催について—

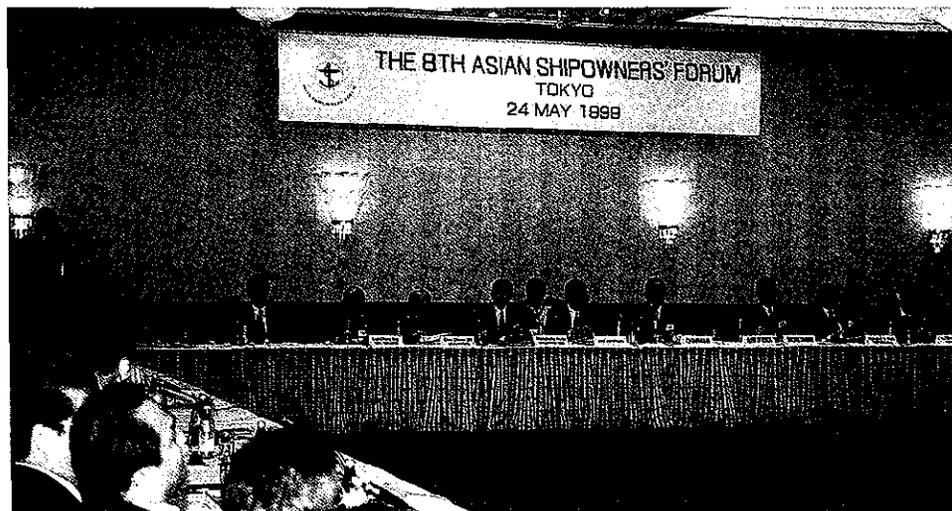
アジア船主フォーラム（ASF：Asian Shipowners' Forum）は、1992年に第1回会合を当協会の主催で開催して以来、アジア7地域（日本・韓国・中国・台湾・香港・ASEAN・オーストラリア）の船主協会が北から南の順で議長を回り持ちしながら毎年会合を重ねている。今回、その第8回総会が、1999年5月24日に当協会の主催（議長：当協会河村健太郎会長）により東京で開催された。

これは、昨年5月の第7回ASF（於：豪州）を以って上記ASFメンバーである7地域の船主協会による議長の回り持ちが一巡したため、再び当協会が主催することとなったものであり、

今回はアジア地域から85名の代表が出席した。各船協からの出席者は資料1の通りである。

ASFは上記年次総会の他に、6つの委員会（トレード安定化委員会、船員委員会、船舶解撤委員会、航行安全委員会、船舶保険委員会、ASF恒久事務局設置検討委員会）が原則として毎年の年次会合の間に夫々の中間会合を一回開催している（資料2参照）。

今回の総会では、限られた時間を有効に活用し効率的な議論を行なうとの観点から、特に本会合に先立ち各委員会の個別早朝会合を設定し、本会合で委員長より発表する各委員会の活動報告の内容等についての最終確認等を行った。



本会合風景



祝辞を代読する林政務次官

本会合では、先ず林幹雄運輸政務次官が、川崎二郎運輸大臣からの祝辞を代読した後、河村 ASF 議長が開会の辞を述べた。その中で河村議長は、ASF は、議長国の回り持ちが2巡目に入り、今やアジア海運を代表する声として世界の海運関係者の間で認識されるまでに成長し、2000年に向けて一層の発展が期待されること、また、アジア海運業界に影響を及ぼす最近の問題として、①米国港湾の浚渫維持等にかかわるユーザーフィー（Harbour Services User Fee）導入に対する反対表明、②WTO（世界貿易機関）次期サービス自由化交渉において海運分野への GATS（サービス貿易に関する一般協定）ルール適用についての合意の必要性、③パナマ運河の返還に際し、同運河の管理運営、特に安全面、効率性、コスト競争力に関する信頼性維持の必要性等について言及した。

その後、各委員長が夫々の中間会合や当日の



総会後の記者会見で発言する河村 ASF 議長(写真中央)

早朝会合の結果などについて報告し、アジア船主間の相互信頼の一層の緊密化と共存共栄にむけた率直且つ建設的な意見交換が行なわれた。また、懸案であった ASF の恒久事務局設置については、今回の総会では、現在行われている議長国と事務局の回り持ち制がうまく機能していることが確認され、当面は現在の運営方法を継続していくことが合意された。

これらについての総会の合意事項は共同声明（資料3）として採択された。

当協会は、ASF がアジア船主が定期的に共通問題について話し合うことにより、相互の親睦と信頼を深める場として今後一層重要な役割を果たすことを期待しており、これは他のメンバー船協も十分認識しているものと考えている。次回第9回会合は、2000年5月に韓国で開催されることとなった。

【資料1】 第8回アジア船主フォーラム全出席者リスト

★各国船主協会団長  
☆S-S 委員会委員長

船 協	参加者氏名	役 職	会 社 名
ASA 豪州船主協会	★ John E. Lines	Managing Director	ANL Container Line Pty Limited
	David J. Sterrett	Managing Director & CEO	ASP Ship Management Pty Ltd.
	John Campbell	General Manager Ship Management Services	BHP Transport
	Neil Chambers	Policy & Operations Manager	ASA
CSA 中国船主協会	★ Gao Weijie 高伟杰	Vice President	COSCO
	Wu Zhongxiao	Vice President	China Shipping (Group) Co.
	Zheng Xuezhong	Secretary General	CSA
	Dong Ming	General Manager of Management Division	COSCO
	☆ Li Shanmin 李善敏	General Manager	COSCO Manning Corp.
	Yang Shicheng	Deputy General Manager of Transportation Div.	COSCO

船 協	参加者氏名	役 職	会 社 名
CSA 中国船主協会	Ni Shaoling	President	China Shipping Japan Co. Ltd.
	Zou Hui (Ms)	Deputy Managing Director	China Business Marine Co.
	Lu Xiaozhong	Vice President	Minsheng Shipping Co.
	Lin Huisheng (Ms)	Deputy Manager	Fujian Shipping Co.
FASA ASEAN 船主協会連合	★ Firdaus Wajidi (Dr)	Chairman	FASA
	Daniel Tan	Secretary General	FASA
FASA-FSA フィリピン船主協会	Carlos C. Salinas	President	Philippine Transmarine Carriers Inc.
	Eduardo U. Manese	EVP & COO	Magsaysay Lines Inc.
	Bibiano Reynoso IV	CEO	Aurora Shipping Inc.
	Vicente S. Oca (Capt.)	President	Naess Shipping Philippines Inc.
FASA-INSA インドネシア船主協会	Hadi Surya	President Director	PT. Berlian Laju Tanker
	H. Soenarto	President Director	PT. Gurita Lintas Samudra
FASA-MASA マレーシア船主協会	Dato' Hj Mohd Ali Hj Yasin	Managing Director	MISC Bhd
	Nik Mohd Zain (Dr)	Executive Chairman/CEO	Nepline Bhd
	Dzulkifly Mohd Zain	Director	MISC Bhd
	Mohamad Bustami Yahaya	"Director, Liner Australasia"	MISC Bhd
	Hasnan Anuar (Capt.)	Manager	MISC Bhd
	Lim Leng Pin	Managing Director	Wawasan Pan Asia Alliance Sdn.Bhd.
	Muhamad Azmi Alwi	General Manager	Nepline Bhd
	Pal N. Andresen	General Manager	Barber Ship Management Sdn. Bhd.
FASA-SSA シンガポール船主協会	☆ Lua Cheng Eng	Deputy Chairman & Group President	Neptune Orient Lines Ltd.
	Chan Tuck Hoi	Executive Vice President	Regional Container Lines Pte. Ltd.
	Patrick Phoon	Director	RTW Shipping (s) Pte Ltd.
	Chiang Hai Ding (Dr)	Economic Advisor	Neptune Orient Lines Ltd.
TSA タイ船主協会	Peter Chew	Managing Director	IMC Shipping Co. Pte. Ltd.
	Sumate Tanthuwani	Managing Director	Ngow Hock Co., Ltd.
	Bhumindr Harinsuit	Managing Director	Harinsuit Transport Co., Ltd.
	Chanet Phenjati	President	Jutha Maritime Public Co., Ltd.
VSA ヴェトナム船主協会	Tran Van Lam	Director	Vietnam Ocean Shipping Co.
	Ha Duc Bang	Director	International Labor Cooperation Co.
	Do Viet Trieu	Director	Sai Gon Shipping Co.
HKSOA 香港船主協会	★ James Hughes-Hallet	Chairman	John Swire & Sons (HK) Ltd.
	Andrew Y. Chen	Managing Director	Grand Seatrade Shipping Agencies Ltd.
	Daniel Bradshaw	Partner	Johnson Stokes & Master
	Arthur Bowring	Director	HKSOA
	☆ George S. K. Chao	Deputy Chairman & President	Wah Kwong Shipping Holdings Ltd.
	Peter Cremers	Chairman	Anglo-Eastern Ship Management Ltd.
	Gilbert Feng	Assistant Director	HKSOA
	Robert A. Ho	President	Fairmont Shipping (HK) Ltd.
	Kenneth Koo	Group Managing Director	Tai Chong Cheang Steamship Co (HK) Ltd.
James Milne-Home	Consultant	HKSOA	
JSA 日本船主協会	★ 河村健太郎	社長	日本郵船
	☆ 生田 正治	社長	商船三井
	新谷 功	社長	川崎汽船
	堀 憲明	会長	商船三井
	谷川 明	社長	新和海運
	五月女眞彦	社長	第一中央汽船
	田中 道生	専務取締役	日本郵船
	佐藤 博之	常務取締役	商船三井
	目良 悟朗	取締役	川崎汽船
	農田 耕治	常務取締役	日本郵船
	戸高 眞一	企画グループ調査役	日本郵船
	増田 信雄	理事長	日本船主協会
	和田 敬司	専務理事	日本船主協会
園田 裕一	企画調整部副部長	日本船主協会	

船 協	参加者氏名	役 職	会 社 名
KSA 韓国船主協会	★ Sooho Cho 趙 秀 鎬	President	Hanjin Shipping Co. Ltd.
	Yung-Woo Yoon	Senior Executive Vice President	Hyundai Merchant Marine Co. Ltd.
	Jin-Bang Lee	Executive Vice President	Korea Line Corp.
	Byung-Mu Yoo	President & C.E.O.	Pan Ocean Shipping Co. Ltd.
	Dong-Hyuk Lee	President	Korea Marine Transport Co.
	Youn-Jae Lee	President	Heung-A Shipping Co. Ltd.
	Doo-Chan Chang	President	Korea Special Shipping Co. Ltd.
	Chang-Hong Park	Secretary General	KSA
Hae-Yong Cheong	Director	KSA	
NACS 台湾船主協会	★ Steve S. S. Lin 林 省 三	Chairman	Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd.
	T. H. Chen	Chairman	Yangming Marine Transport Corp. Ltd.
	☆ Chwen Shi Chen 陳 純 熙	President	U-Ming Marine Transport Corp.
	John Y. K. Peng	Chairman	Chinese Maritime Transport Ltd.
	George Hsu	Vice Chairman	Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd.
	Shih Ching-Chi	Vice President	"Taiwan Navigation Co., Ltd."
	Lee Mun-Chi	Vice Chairman	Uniglory Marine Corp.
	Chen Teh-Sheng	President	Wan Hai Lines Ltd.
	Kuen-Mu Chen	Vice President	China Steel Express Corp.
	Chen Chin-Shyen	President	Ta-Ho Maritime Corp.
	Bob H. L. Hsu	Secretary General	NACS

メンバー船協

【資料 2】ASF委員会および当協会代表（1999年5月24日）

総会

トレード安定化委員会

委員長： 生田 正治 (日本船主協会／同委員会当協会代表)  
副委員長： Sooho, Cho (韓国船主協会)  
副委員長： Se Yong, Park (韓国船主協会)

船員委員会

委員長： Li Shanmin (中国船主協会)  
副委員長： Kenneth C. K. Koo (香港船主協会)  
当協会代表： 河村 健太郎

船舶解撤委員会

委員長： C. S. Chen (台湾船主協会)  
副委員長： 堀 憲明 (日本船主協会／同委員会当協会代表)

航行安全委員会

委員長： Lua Cheng Eng (ASEAN船主協会連合)  
副委員長： John Campbell (豪州船主協会)  
当協会代表： 五月女 眞彦

船舶保険委員会

委員長： George S. K. Chao (香港船主協会)  
副委員長： Jaka A. Singgih (ASEAN船主協会連合)  
当協会代表： 新谷 功  
山下 秀明

恒久事務局設置検討委員会

委員長： 河村 健太郎 (日本船主協会)

### 【資料3】

1999年5月24日、東京

#### 第8回アジア船主フォーラム東京総会 共同声明

1999年5月24日、東京において第8回アジア船主フォーラム（ASF）が開催され、アジア7地域から85名の船主協会代表が出席した。

今回の会合は、1992年にASFが組織されて以来、8回目の会合であった。ASFはアセアン（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）、豪州、中国、香港、日本、韓国、台湾の7つの船主協会によって構成されている。

ASF総会は、1992年に日本船主協会の主催により第1回会合が東京で開催されて以来、メンバー船主協会の回り持ちによって年1回開催されている。今回の会合は、その回り持ちが成功裏に一巡し、再び日本船主協会の主催により開催された。

発足以来、ASFは、世界の海運関係者の間で、アジア船主の声を代表するフォーラムとして認識されるまでに成長した。こうした状況の中、ASFは21世紀に向けてその存在を高めていくことが期待される。

第8回ASFはアジア海運業界の共通利益に関わる様々な問題を（以下の通り）検討した。

#### WTO 2000

ASFは、複数のメンバー国/地域がWTO（世界貿易機関）に加盟申請を行っていることに留意し、こうした加盟申請を全面的に支持することを合意した。

1999年末までに開始されることとなっているWTOサービス貿易自由化交渉においては、海

運サービス分野へのGATS（サービスの貿易に関する一般協定）ルール適用が合意され、各国船社の自由かつ公正な活動を保証する基盤が形成される必要性があり、ASFは、WTOにおける海運サービス交渉を支持する。

#### 米国港湾サービスユーザーフィー

米国における港湾浚渫、開発、運営および維持費用を商船運航会社等に負担させようとする法案に関し、これは、莫大なコストを船社にユーザーフィーとして転嫁しようとする提案であり、ASFは自らを含む世界の海運業界はもとより他の業界とも一丸となって、強く反対すべきであることで一致した。

#### パナマ運河

ASFは、パナマ運河が本年12月31日を以って米国よりパナマ本国に返還されることに留意した。ASFは、パナマ運河が世界海上貿易上果たしている重要な役割に鑑み、同運河の管理及び運営、特に安全面、効率性、コスト競争力に関し、今後とも信頼性が維持されることが重要であることにつき全会一致で合意した。

#### トレード安定化

トレード安定化委員会（STC）は、第6回中間会合を1999年3月15日、上海で開催した。

ASFは上海で採択されたSTCの了解事項を承認した。

了解事項において、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。

ASFは、上記目的を達成するため、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があることにつき広く関係者の理解を得ていくことをSTCの当面の課題の一つとすることに合意した。

ASFは、定期船およびバルク／タンカー双方において、トレード安定化に向けた更なる努力が必要であることを認識した。特に、定期船部門では、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。また、安全かつ安定的な輸送を維持するため、航行安全に係る国際規則を全ての船社が遵守するとともに、市場からサブスタンダード船を排除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を確認した。

ASFは、上記の点に留意し、STCがアジアの海運業界が直面している様々な困難につき、最大限の理解を得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承認した。

## 船 員

船員委員会は、その第4回中間会合を、1998年10月12日東京で開催した。

ASFは、「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW条約)の1995年改正(STCW95)第I/7規則の要件に従って、本年中にレポートを提出予定としている台湾を除く全てのASFメンバー国主管庁が「ホワイトリスト」入りのためにIMO(国際海事機関)宛てに情報を提出していることに留

意した。

ASFは、有資格職員が深刻に不足する可能性について憂慮するとともに、いくつかのメンバー船主協会が、効果的な船員確保の手段の見直しと、継続的な船員の雇用維持を図るための調査プロジェクトを実施していることを歓迎し、これに留意した。アジア諸国が世界中の船舶に多数の船員を供給しているとの観点から、ASFはアジア諸国が、安全および環境保全の面で責任ある船舶運航のために必要な要件に適合した、十分に訓練された職員の健全かつ安定的な供給を確保するための作業を継続すべきことを合意した。

ASFは、船員委員会が他の地域機関および国際機関との良好な関係を構築したことを歓迎した。また、ASFは、船員委員会がアジア太平洋地域の船員のための質の高い海事教育訓練の構築を促進するための活動を継続し、これら機関との能動的な結びつきを更に構築すべきことを合意した。

さらにASFは、船員の痛ましい死亡や障害事故についてなされるであろう裁定内容が不透明であることを憂慮し、この重要な問題について、船舶保険委員会との密接な作業を継続して行うべきことを合意した。

船員委員会の声明を支持し、ASFは、ITF(国際運輸労働者連盟)のTCC(Total Crew Cost) Benchmark rateの引上げ提案に断固反対することを確認した。

## 船舶解撤

船舶解撤委員会は、その第2回中間会合を1999年3月1日に台北で開催した。

ASFは、船舶解撤は海運業の健全なサイクル

のためだけではなく、海洋環境保護と航行安全にとっても不可欠なものであることを認識した。更に、アジアおよび世界の海運業界は、解撤を促進するための適切な方策を検討すべきであることを認識した。また、ASFは互いの理解と協力を深めるため、解撤業界との今後一層の対話を期待するものである。

同時にASFは、いくつかの解撤ヤードの労働環境の問題については、関係業界との協調の可能性を求めながら取り組んでいく必要があることを留意した。

船舶解撤委員会は引き続き積極的に活動を継続していくことで合意した。

#### 航行安全

ASF航行安全委員会は、その第5回中間会合を、1998年11月30日にシンガポールで開催した。

ASFは航行安全委員会の経過報告に留意し、次の諸問題への姿勢を再確認した。

##### \*船舶に対する海賊および武装強盗集団

ASFは、船舶に対する海賊および武装強盗事件が全世界で増加したことを憂慮するとともに、アジア海域で発生した多くのハイジャック事件に留意し、海賊が多発する沿岸国の警察機関に対し、透明性のある海賊事件の捜査を強く要請するとともに、沿岸国の海軍および海上警察による当該海域における頻繁なるパトロールによって監視と相互協力体制を強化することを強く要請した。

##### \*密航者

ASFは、IMOガイドライン「密航者問題を適切に解決するための責任の分担のためのガイドライン(決議)」が早急にすべての国の国内法に取り入れられ、船主が密航者を容易に

送還できる適切な手順が構築されることを強く要請する。さらに全ての政府および港湾当局等に対し、船舶での密航が容易にできないよう厳重なる監視を強く要請する。

##### \*バルクキャリアの安全性

ASFは、1997年に海上人命安全条約第12章を採択し、バルクキャリアの海難を減少しようとするIMOの努力を全面的に支持するとともに、航行安全委員会はIMO海上安全委員会での本件に関する検討の経過と進展について引き続き見守って行くべきことを合意した。

##### \*ISMコード

ASFはISMコードの実施を全面的に支持する。一方、第一段階として本コードの強化が高い適応率で1998年7月1日より首尾よく発効したことに留意するとともに、第二段階として2002年7月1日から本コードが強化される船舶を所有する者に対し、その期限に十分余裕のある時期までに安全体制を確立することを奨励した。さらにASFは、ISMコードに関する全てのPSCが、IMOの暫定ガイドラインに則って実施すべきであることを合意した。

##### \*全世界的な海上救難および安全システム(GMDSS)

ASFは乗組員のGMDSS機器の操作に関する問題点に留意した。ASFは乗組員が理解し易く、また簡単に操作できるように、供給者および製造者がすべてのGMDSS機器をさらに統一化および標準化することを支持する。また、GMDSS機器の誤操作を防止するため、乗組員が機器に精通するよう訓練することが強く求められる。

\*ポルトステートコントロール (PSC)

ASFはPSCの概念を引き続き支持する一方、多くのPSC覚え書き(MOU)が合意されることに留意し、すべてのPSCは、IMOのガイドラインに則って統一された検査内容で実施されることを強く要請する。また、度重なるPSCの実施と本船に対する不要な遅延を防止するため、寄港国間での効果的な情報交換がなされるべきであるとした。

\*電子機器と2000年問題

- 一 2000年問題は、機器のテストとその問題の対処、またその適応性の評価のための標準的な方法が十分に判明していない複雑な問題であることから、ASFはすべての船主に対し、システムが誤作動した場合、適切に対応できるよう危機対応手順を再評価することを強く求めた。また、ASFはすべての海運関係者に対し、“2000年問題の適切な対応のためのコード”に関するIMOサーキュラーNo. 2121に従いこれを実行することを強く要請する。

船舶保険

船舶保険委員会は、その第5回中間会合を1999年3月8日に、香港で開催した。

船舶保険委員会は、アジア地域における船舶保険機構創設に関する活動について報告した。ASFは、この活動がアジア船主の本質的なニーズに合致するものであることに留意し、全会一致でこのプロジェクトを承認した。ASFは、また、コンサルタントが保険業界と協力して、このプロジェクトを引続き推進・発展させることを期待するものである。

ASFは、欧州委員会と国際P&Iグループと

の間の議論が解決を見たことについて留意し、関係業界の関与とともに、ASFの本議論への参加がこのような満足のいく結果につながったものと認識した。

ASFは、タンカー以外の船舶による油濁の脅威に対して、OPA 90のような解決を図ろうとするカリフォルニア州の動きについて重大な懸念を表明した。ASFは、すべての政府が独自のかつ一方的な法制ではなく国際的に合意された条約に従うことを訴えるものである。

船舶保険委員会は、船員の死亡及び障害に係る裁判管轄および補償の問題について報告した。ASFは、船員委員会と船舶保険委員会の両議長名で、本問題についての懸念を表明するとともに、状況説明を求める旨、フィリピン政府に出状したことを留意した。ASFはまた、全メンバーを代表して第8回ASFの議長からも、迅速な対応がとられるようフィリピン大統領宛に出状することで一致した。

ASF 恒久事務局

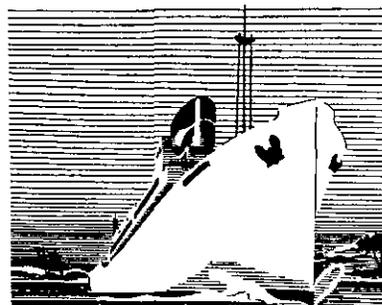
ASFは、現在行なわれている議長国と事務局の回り持ち制がうまく機能していることに留意するとともに、当分の間は、現在の制度を維持していくことを合意した。

第9回ASF

ASF開催地を回り持ちする慣例に従い、第9回ASFを2000年5月に韓国で開催する旨の韓国船主協会の提案を受け入れた。

以上

# SHIPPING FLASH



## 1. FMC が邦船3社への制裁措置を撤回

—同時に日米5船社に対し日本港運の現状報告を要求—

平成11年5月28日、米国連邦海事委員会(FMC)は日本の港湾慣行を理由に邦船3社(日本郵船、商船三井、川崎汽船)に課していた米国商船法第19条に基づく制裁措置規則(FMC Docket No. 96-20)を撤回すると公表した。

FMCは平成9(1997)年9月、「日本の港湾運送事業法およびそれに支えられた港湾慣行が米船社並びに荷主に不利益をもたらしている」として邦船3社の運航する定期コンテナ船に対して米国寄港1回当たり10万ドルを課徴する制裁規則を発動し、計150万ドル(当時約1億8千万円)を徴収したが、その後日米両国政府間および関係当事者と日本政府との間で日本の港運の近代化に関する合意がなされた事を踏まえ、同年11月13日以来、同制裁措置規則を凍結(サスペンド)していたもの。

制裁措置規則撤回の根拠は今一つ明らかでないが、FMCは「日本の港運の規制緩和は進展しておらず、現状に満足しているわけではない」との姿勢を強調、改めて日本の港運の現状を調査する為、邦船3社と米船2社(APL及びSea

Land)に対して、事前協議制度の改善状況や日本政府の港運規制緩和への取り組みなどについて4項目(米船に対しては事業免許申請に関わる事項を含め5項目)に亘る情報提出を求めている。

一方、「制裁を決めた当時とは状況が大きく変化している」とも述べており、昨年来、運輸政策審議会海上交通部会で審議してきた「港運事業免許制と認可料金制の廃止を核とする規制緩和の具体的推進策」が本年6月中にも最終答申される見通しであることが、撤回決定のきっかけになったものと見られる。(規制緩和問題の進捗状況については本紙P.13海運ニュース審議会レポート参照)

日本政府はこれまで日米条約協議を通じ、「FMCの制裁措置は日米友好通商条約違反である」として制裁金の返還を含む同制裁措置規則の完全撤回を求めてきており、今回のFMCの判断に一定の評価をしながらも、「従来の主張を継続していく(運輸省)」としている。

なお、当協会河村会長は5月31日、今回の件

について以下の通りコメントを発表した。

「日本船3社を対象としたFMCの制裁措置は全く妥当性を欠くものであり、当協会としてもその撤回を強く主張してきたところである。FMCによれば日本の港湾における最近の状況

を反映させるべく再調査を行なうためとしており、問題が全面解決したわけではないが、今回の撤回決定自体は歓迎できる。運輸省、外務省はじめとする関係者のご尽力には感謝を申し上げたい。」

## 2. 日韓両国船協の相互信頼関係の促進を合意

### －第8回日韓船主協会会談の開催について－

日韓両国船主協会の一層の友好関係促進を目的として、1988年より開催されている日韓船主協会会談の第8回会合が、1999年5月25日、当協会の主催により東京で開催された。

会談には、当協会から河村会長をはじめ8名、韓国船主協会からは趙会長以下9名が出席した(資料1参照)。

会合では、両国海運業界の最近の動き、およ

び両国共通の国際海運問題等について友好的な雰囲気の下、率直且つ建設的な意見交換が行われた。

両協会は、今後もこの会談を継続していくこととし、次回会談を2000年に韓国で開催することが合意された。会談で採択された共同声明は資料2の通りである。

#### 【資料1】 第8回日韓船主協会会談出席者

(日本側)

氏名	役職名
河村健太郎	日本郵船(株) 社長 (当協会会長)
生田 正治	商船三井(株) 社長 (当協会副会長)
新谷 功	川崎汽船(株) 社長 (当協会副会長)
堀 憲明	商船三井(株) 会長
増田 信雄	当協会 理事長
和田 敬司	当協会 専務理事
戸高 真一	日本郵船(株)企画グループ調査役 (当協会 会長秘書)
園田 裕一	当協会 企画調整部副部長

※当協会における役職名は平成11年5月25日現在



第8回日韓船主協会会談出席者および関係者

## 第8回日韓船主協会会談出席者

(韓国側)

氏名	役職名
SooHo Cho 趙 秀鎬	President, Hanjin Shipping Co. Ltd. (韓国船主協会会長)
Yung- Woo Yoon	Senior Executive Vice President, Hyundai Merchant Marine Co. Ltd.
Jin- Bang Lee	Executive Vice President, Korea Line Corp.
Byung- Mu Yoo	President & C. E. O., Pan Ocean Ship- ping Co. Ltd. (韓国船主協会副会長)
Dong- Hyuk Lee	President, Korea Marine Transport Co. (韓国船主協会副会長)
Youn-Jae Lee	President, Heung-A Shipping Co. Ltd. (韓国船主協会副会長)
Doo-Chan Chang	President, Korea Special Shipping Co. Ltd. (韓国船主協会副会長)
Chang- Hong Park	Secretary General, KSA
Hae- Yong Cheong	Director, KSA

### 【資料2】

1999年5月25日

#### 第8回日韓船主協会会談共同声明

1. 日本船主協会 (JSA) と韓国船主協会 (KSA) は、1999年5月25日に、東京で第8回日韓船主協会会談を開催した。これは1996年の第7回会談 (於：韓国・釜山) に続くもので、友好的な雰囲気の下、率直かつ建設的な意見交換が行われた。会談の出席者は添付の通りであった。
2. 会談では、法制や政策の変更を含む両国海運の現状と展望について意見交換が行われ、高品質な輸送サービスの提供を継続していく上で、両国海運の持続的かつ健全な発展のために相互の信頼と協力関係をさらに増進していくことが合意された。
3. 会合では、両協会と世界海運にとっての共

通問題に関する様々な動きが討議された。WTO (世界貿易機関) の枠組みにおける海運サービス自由化交渉については、自由かつ公正な外航海運活動の基盤を確保するため、交渉の開始を支持することで一致した。また、OECD MTC (海運委員会) 等国際機関における関係業界を含めたサブスタンダード船対策についての議論を考慮しつつ、航行安全と環境保護に対する要請が強くなっている中、サブスタンダード船の排除を積極的に推進していくべきことが認識された。

4. 両協会は、1999年5月1日に発効した OSRA (米国外航海運改革法) による1984年海運法の改正に関連し、米関トレードを取り巻く商業環境の変化について留意した。両協会は、また、米国における港湾浚渫、開発、運営および維持費用を商船運航船社に負担させようとする法案に関し、両協会は、莫大なコストを船社にユーザーフィーとして転嫁しようとするこの提案に対しては、世界の海運業界は、同ユーザーフィーの影響を受ける他の業界と共に強く反対すべきであることで一致した。
5. さらに競争法を含む欧州海運政策の今後の動向にも注視していくことが再確認された。
6. 両協会は、アジア地域において発生している海賊事件や武装強盗集団の深刻な度合いに重大な懸念を表明し、尊い人命や船舶・積荷等を含む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あらゆる努力を行っていくことで一致した。
7. 双方は、事務局間の人材交流プログラムや日韓船員問題共同研究会を通じ、両協会の緊密な関係を維持していくことを再確認した。
8. 双方は、次回会合を2000年に韓国で行うことで合意した。

# 海運 ニュース

## 審議会レポート

最終答申案の審議、次回に持ち越し

—運輸政策審議会 海上交通部会 第12回港湾運送小委員会の模様—

## 内外情報

施行細則の運用に注視が必要

—1998年米国外航海運改革法の施行について—

## 審議会レポート

### 最終答申案の審議、次回に持ち越し

—運輸政策審議会 海上交通部会 第12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、去る5月27日に第12回会合を開催し、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。

事務局（運輸省）の用意した「港湾運送事業の規制緩和について（最終答申案）」に沿って討議する予定であったが、労組側委員より「議論が尽くされぬうちに最終答申案が提示されるのは納得できぬ」と強い反発があり、「労働関係の安定化に対する船社・荷主の責任と協力を明記するとともに港湾運送の集約・協業化に国が財政措置を講じるべき」という従来の労組側主張などについて議論が行われた。

一方、拠出金問題に関しては、意見を求められた坂田代表が「事務局案には賛成できない。但し、船社・荷主に対して、規制緩和が行われる港について3年間に限り現行認可料金の拠出金相当額を荷役料金から分割して清算することの協力を求めるべきか更に審議してはどうか」などと提案した他、荷主側委員からもこれに賛成する意見が述べられた。

結局、予定時間を30分延長するも本答申案については実質的な討議に至らず閉会となった。最終答申案については一部修正の上、6月10日開催予定の第13回会合で再度審議される。運輸省では次回を以って最終取り纏めの意向であるが、状況は今のところ流動的である。

## 内外情報

### 施行細則の運用に注視が必要

—1998年米国外航海運改革法の施行について—

1998年10月14日に成立した1998年米国外航海運改革法（OSRA：Ocean Shipping Reform Act

of 1998）は、その後、米国連邦海事委員会（FMC）が同法の施行細則を決定し、1999年5月1日か

ら施行された。

FMC は、同細則に関係者意見を反映させるため、資料の各項目について細則案を発表し、夫々の案に対する関係者コメントを踏まえた上で最終細則を承認した。

同細則案に対しては、欧州・日本船主協会評議会 (CENSA)、Ocean Carrier Working Group Agreement (OCWGA) 等船社団体を始め各方面から、特に、船社間協定の届出に関する施行細則案 (#Docket 98-26)、自動タリフシステムに関する施行細則案 (#Docket 98-29)、サービスコントラクトに関する施行細則案 (#Docket 98-30) について、OSRA の意図する規制緩和、手続き簡素化が反映されておらず過度に硬直的であるとのコメントが多く寄せられたため、原案は大幅に修正された。

一方、1920年商船法第19条の改正 (FMC に

よる取締の対象となる外国船社の慣行に、運賃設定を含めることを明記) に係る施行細則 (#Docket 98-25) については、民間船社の基本的商業行為である運賃設定に FMC が介入する恐れがあるため、CENSA は、かかる行為が海運法違反であることが証明されない限り、同条による外国船社の運賃設定に対する取締は行なわないことを施行細則に明記するよう FMC に強く申し入れていた。しかしながら FMC は、改正前の同法19条における外国船社の「慣行」においても、運賃設定を含むことが想定されており、今回の改正はそれを明記しただけで取締権限の拡大ではないとの見解を示し、最終細則に CENSA の申し入れは反映されなかった。本件については外国船社の運賃設定に対する FMC の恣意的な介入が行われないよう、引き続き運用を注視していく必要がある。

【資料】 1998年米国外航海運改革法：FMC 施行細則について

Docket No.	施行細則案の内容	Final Rule (最終施行細則)
# 98-21	Miscellaneous Amendments to Rules of Practice and Procedure : FMC の運営/執行に関する規則について	1999年2月3日、原案のまま承認。
# 98-25	Amendments to Regulations Governing Restrictive Foreign Shipping practices, and New Regulations Governing Controlled Carriers : 外国船社の不当な行為 (1920年商船法第19条等) およびコントロールド・キャリアについて	1999年2月3日、原案を一部修正後、承認。
# 98-26	Ocean Common Carrier and marine Terminal Operator Agreements Subject to the Shipping Act of 1984 : オーシャン・コモン・キャリアおよびマリン・ターミナル・オペレーターの協定について	1999年2月25日、原案を修正後、承認。但し、“Ocean Common Carrier”の定義、FMC に届出る協定内容、協定の変更については、本細則とは別途に細則が策定されることとなった。
# 98-27	Marine Terminal Operator Schedules : マリン・ターミナル・オペレーターのレート、規則、慣行の設定について	1999年2月3日、原案を一部修正後、承認。
# 98-28	Licensing, Financial Responsibility Requirements, and General Duties for Ocean Transportation Intermediaries : 外航輸送中間業者のライセンス取得、資力証明および一般義務について	1999年2月25日、原案を修正後、承認。
# 98-29	Carrier Automated Tariff System : 自動タリフシステムについて	1999年2月18日、原案を修正後、承認。
# 98-30	Service Contract : サービス・コントラクトについて	1999年2月25日、細則を暫定的に承認し4月1日まで関係者からのコメントを再度受け付けた後、4月22日に最終細則を承認。

寄稿

# 企業会計新時代 — 連結決算と連結納税

日本郵船株式会社  
連結グループ長

扇谷正彦

第二次大戦終了後日本経済の復興を支え、「21世紀は日本の時代」と米国の高名な学者に言わしめた日本の経営が、1990年代の初頭にバブル経済としてその頂点に達した後、風船がしぼむかのようにその輝きを失って現在に至っている事は良く知られた処です。この日本的経営の挫折にあたって、金融界・建設業界等を中心にもるもろの責任問題が発生し、会計の世界においてもその責任が問われていることも亦、良くご存知の事だと思います。平成9年6月6日に大蔵大臣の諮問機関である企業会計審議会から「連結財務諸表の見直しに関する意見書」が公表され、これを嚆矢として矢継ぎ早に新しい会計基準が打ち出され経営革命の様相にあるのも、会計の世界におけるこれまでの問題点を見直し、否定された理論的枠組みを再構築する為であると捉える事が出来ます。この流れの中において、新しい連結決算の制度及び連結納税について概略を説明すると同時に、海運企業における問題点についても簡単に触れてみたいと思います。

## 1. 我が国における連結決算制度の歴史

我が国における連結決算制度は、昭和50年6月に企業会計審議会から出された「連結財務諸表の制度化に関する意見書」を始まりとしますが、以下次のような変遷を経てきました。

- 昭和52年4月 連結財務諸表制度の導入開始
- 昭和58年4月 持分法強制適用開始  
(\*1—表参照)
- 昭和63年4月 提出期限の特例(事業年度終了後4ヶ月)の廃止

(\*2—同)

- 平成2年4月 セグメント情報の開示の導入
- 平成3年4月 連結財務諸表の有価証券報告書本体への組み入れ
- 平成5年4月 監査対象化
- 平成6年4月 10%ルールの撤廃に伴う連結範囲の拡大(\*3—同)
- 平成9年6月 企業会計審議会「連結財務諸表の見直しに関する意見書」

この期間における日本郵船株式会社の諸データは表の通りですが、当初16社で始まった連結決算が、持分法の導入、10%ルールの廃止等によりその連結会社数を増加せしめ、決算発表の時期も開示の早期化を達成する為、飛躍的に早くなっている状況がお解り頂けると思います。又、その総資産、売上高において連結決算の数字と単体決算の数字の比較を行いますと、連結決算数字の伸びが単体決算数字に比べて遥かに大きくなっており、企業活動が子会社・孫会社といった形で推し進められてきた様子を表しています。連結決算の数字を見ること無しに、企業の実力を把握することは難しくなっていることが良くお分かりになると思います。

## 2. 国際会計基準

20世紀の後半に入り、企業会計に大きく影響を与える事柄として、企業活動のグローバル化、ボーダーレス化が上げられるかと思えます。かつてのウルグァイラウンドやWTOの枠組みの下で自由貿易が推進され、国と国との垣根が取り払われ、企業は自由にその本来の目的を追求

表 郵船グループにおける連結決算の推移

年 度	関 係 会社数	連 結 会社数	発表日	(億円)					
				総 資 産 (連 結)	総 資 産 (単 体)	売 上 高 (連 結)	売 上 高 (単 体)	当期利益 (連 結)	当期利益 (単 体)
昭和52		16	7.31	5,622	4,632	4,903	4,076	31	30
53		16	7.31	5,538	4,816	4,517	3,583	43	33
54	191	15	7.31	6,218	5,262	5,862	4,542	88	39
55	211	15	7.31	6,602	5,565	7,354	5,765	89	67
56	209	17	7.30	7,101	6,047	7,810	6,289	80	64
57	216	18	7.29	7,686	6,344	8,160	5,994	175	154
58	221	(*1) 35	7.31	7,988	6,498	7,807	5,352	134	108
59	213	35	7.30	8,369	6,780	8,358	5,727	73	27
60	221	36	7.25	8,123	6,503	8,372	5,488	52	40
61	230	37	7.31	8,198	6,586	6,403	4,155	36	3
62	264	38	7.29	8,621	6,635	6,415	4,138	9	24
63	316	56	(*2) 6.29	9,811	7,116	6,495	4,250	29	40
平成元	385	55	6.28	11,442	8,029	7,553	4,768	106	78
2	420	89	6.27	12,720	8,051	8,425	5,327	63	51
3	446	105	6.26	12,694	8,056	8,887	5,691	65	65
4	447	110	6.18	12,619	7,854	8,967	5,756	74	77
5	454	115	6.10	12,764	7,677	8,578	5,312	61	54
6	462	(*3) 215	6.9	13,634	7,189	8,677	5,175	31	25
7	468	230	6.7	14,033	7,376	8,917	5,214	33	26
8	487	240	5.30	14,263	7,205	10,243	5,817	136	72
9	518	251	5.29	14,551	7,713	10,784	6,329	72	42
10	553	266	5.21	15,007	8,845	10,825	6,859	124	67

できるようになりました。世界中の顧客や取引先を相手にする事ができるようになったと同時に、その活動を支える資金の調達についても一国の垣根を越え、国際的な資本市場から資金を調達できるようになりました。この結果、行き過ぎた企業活動に対する規制や企業実体を広く知らしめる必要から各国の法律及び会計もグローバル化・スタンダード化が叫ばれるようになり、企業の体力・知力を表す財務諸表についても、その作成基準の統一が必要となりました。これに応じる形で、公認会計士を中心に純民間

の団体として1973年に設立された国際会計基準委員会(International Accounting Standard Committee)により、国際的に通用する会計基準の作成が始まりました。この国際会計基準委員会の活動は、紆余曲折がありましたが、日本の大蔵省、米国の証券取引委員会(Securities and Exchange Commission)等各国の証券監督者が加盟する国際機関である証券監督者国際機構(International Organization of Securities Commission)の支援を受けて、国際的に活動する企業が準拠すべき会計基準の完成に向けて精力

的活動を続けています。この国際会計基準作成の狙いとしては、次の3つにあると言われています。

- ① 国際的に活動する企業間の財務状況の比較を容易にする。
- ② 企業が国際的な活動を行うに当たって、異なった会計基準によって作成していた財務諸表を一本化する事により、作成の手間を省く。
- ③ 諸国間における財務情報開示レベルを引き上げる。

この狙いの下、作成されつつある国際会計基準のポイントとしては次が上げられています。

- イ、時価主義（資産の時価評価、外貨建て取引への期末レートの適用等）
- ロ、業績の適時開示（工事進行基準の採用、税効果会計の適用等）
- ハ、連結決算重視（連結財務諸表の見直し）
- ニ、キャッシュフロー計算書の財務諸表としての位置づけ

我が国においても、この国際会計基準の動向と軌を一にして、従来の会計基準から脱皮し、新しい基準を設定しようとの動きが起りました。バブルの破裂により傷を負った日本企業建て直しの為の価値基準の再構築を図って、企業会計審議会から「連結財務諸表の見直しに関する意見書」を皮切りに次々と意見書が出され、会計新時代に突入したわけです。

### 3. 新会計基準の日本における導入

平成9年6月公表の「連結財務諸表制度の見直しに関する意見書」を手始めとして、これまで企業会計審議会から多数の意見書がだされています。この狙いはFree, Fair, Globalを合い言葉として、21世紀に向けての活力ある証券市場の確立に貢献することにあります。同時に会計基準を一新することにより、開示のレベルを国際的に遜色の無いものとし、従来の分かりにくいと言われていた日本の企業の実状をより

透明性の高いものにするににあります。新会計基準の導入については、その輪郭のみで全容は未だ明らかとなっておりませんが、国際会計基準に沿った膨大な変更となることが予定されており、新連結財務諸表制度と一体となって新しい時代を形作るものと言われています。新連結財務諸表を中心に、新しい会計制度の骨子を解説しますと次のようなものです。

- ① 連結情報の重視  
従来、親会社の個別情報を中心に書かれていた有価証券報告書を連結決算を中心とした企業グループの情報に改める。
- ② 連結キャッシュフロー計算書の導入  
キャッシュフロー計算書を重要な財務諸表として位置づけ、連結ベースでこれを作成する。
- ③ 中間連結財務諸表の導入  
中間期においても連結財務諸表を作成する。
- ④ 連結の範囲の見直し  
実質支配力基準（連結法）及び影響力基準を導入することにより、従来連結を免れていた会社についても重要な会社は連結されるように道を開く。
- ⑤ 税効果会計の適用
- ⑥ 金融資産の時価評価  
金融資産を時価評価し、評価損益を損益計算書又は貸借対照表に計上する。
- ⑦ 退職給付に係る会計基準の設定  
退職給与引当金及び退職年金を統合した会計処理基準を設定し、積み立て不足額を開示する。

### 4. 連結決算を核としたグループ経営

#### (1) 連結管理会計

個別決算から連結決算へというこの流れは、対外開示を中心とした財務会計の上でのものですが、この底流には企業活動の国際化・分社化による企業活動の複雑化があり、この動きは企業自身の業績把握を困難

ならしめる結果となっています。これに対処する為に、管理会計の分野においてもグループとしての業績把握を可能とする組織形態の構築、採算把握のシステムの構築が必要とされています。最近の連結決算把握のソフトウェアには連結管理会計を謳い文句にしたシステムが多く見られるのもこれと無縁ではありません。企業の業績把握の手段としては、いろいろな手法が開発されていますが、業績管理の手法としては予算制度の導入が最も一般的であり、連結ベースでの予算制度の導入とキャッシュフローを中心にした業績管理が有効かと思われます。この分野はコーポレートガバナンスの問題とあいまって、今後企業が真剣に取り組む必要がある課題かと思われます。

## (2) 連結納税制度

日本の企業会計を取り巻く法律は、商法・法人税法・証券取引法の3つですが、これまで話題となってきた連結決算は証券取引法に基づき、大蔵省が日本の会計を一新せしめようとしているものです。商法及び税法については、未だに個別決算の世界であり、連結決算を取り入れる動きは殆どありません。しかしながら、税法については、親子会社法制の問題と絡み、分社化による企業経営の実を上げる為、連結納税制度の導入が強く経済界より求められています。通産省による試案を皮切りに、この動きは具体的なものとなり、平成11年度の自民党税制調査会による「税制大綱」では、2001年度における連結納税制度の導入が謳われています。連結納税制度は、親会社と子会社の所得を通算して所得計算を行うもので、既に欧米ではかなりの国で導入済みであり、日本企業がこれらの国と伍してやっていく為には不可欠のものと思われます。

これまで、日本には特定外国子会社に対する合算課税のような制度（タックス・ヘイブン対策税制）はありましたが、これは

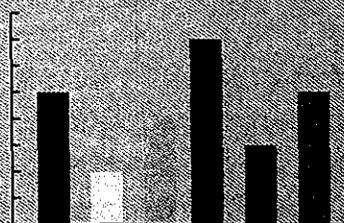
徴税回避を防止する事を主眼に導入された制度で、連結納税制度とは似て非なるものでした。連結納税制度の導入により短期的には国の税収は少なくなると思われませんが、日本企業の活力を維持していく為にも、連結納税制度の早急な導入が求められます。

## 5. 海運会社における影響とその問題点

国際海上運送事業は、純粹に国際マーケットのみにその収益の源を依存してきた産業であり、早くから国際競争にさらされてきた産業ですが、その中であって我が国の海運会社はこれまでその競争力の維持の為、資本面においても早くから国際化を行ってきました。世界各地に船舶の保有会社を設立すると共に、ターミナル業、海運代理店業あるいは船舶配乗業等を広範な地域で営んできました。更には、物流業の一環として各国における陸上運送事業、倉庫業等にも進出してきました。このような世界を舞台に早くから活動してきた海上運送業にとっては、これら世界中に散らばった子会社群を取り纏め、親子会社間の取引を消去した上で外部顧客に対する売り上げや利益を算定し、真の財務状況を把握する事は喫緊の課題と申せましょう。連結決算の重要性はこの点からも疑うべきもありませんが、連結納税制度の導入についても従来の特定外国子会社（仕組船保有会社の殆どが該当）に対する合算課税の見直し（黒字所得の合算のみで、赤字は対象外）と併せ是非とも実現して欲しい課題です。日本船主協会の河村前会長も折に触れ、特定外国子会社の留保金課税の不当性と特定外国子会社を含めた連結納税制度の導入を叫んでおられました。何とか実現したいものです。企業会計に携わる者にとって、あたらしい連結決算制度と新会計基準は、これまでの会計基準を抜本的に変革し、国際水準に肩を並べようとするものにつき、その導入にはまだまだ越えるべき関門が多いかと思われますが、辛抱強くその実現に向け努力を重ねたいものです。



## 各種調査・ 報告書欄



### 最近の定航海運トピックスに関するアンケート(上)

#### —情報化、運賃・船腹に関する調査結果—

当協会は、世界の海運業界が発展していくためには、業界の現状について各国船社間の共通認識が欠かせないとの観点から、各種国際会議への参加や国際機関との連携を通じ、船社・船協間の相互理解を深めるための活動を行っている。

このほど(財)海事産業研究所は現在、各船社が重要視していると思われる事項のうち、情報化、運賃・船腹、アライアンス・同盟の3つのテーマについて、内外の大手定航船社を対象にアンケート及びインタビューを実施し、15社近い船社から得られた回答を取りまとめた。本調査は、業界全体の発展をめざす立場から行われたものであり、これは当協会の考え方にも合致するものであることから、同調査結果を紹介し、読者の参考に供することとした。

なお、紙面の都合上、本号では、情報化および運賃・船腹について、次号では、アライアンス・同盟および海運業界の現状に関するコメントを掲載する。

#### 経営者マインド調査：

#### 『最近の定航海運トピックスに関するアンケート調査』結果報告

平成11年5月

財団法人 海事産業研究所

#### 1. はじめに

弊海事産業研究所は、本年1月末より4月中旬にかけて、アジア/北米・欧州に定期航路を

開設している大手船社を対象に、昨今のトピックスから数点に絞ってアンケート及びインタビューによる調査を実施した。

この度のアンケート調査は、弊研究所としても初めての試みであったが、このような調査が可能となった理由のひとつに、弊研究所が非営利団体であり、すべての船社に対してニュートラル及びフェアな立場にあることが挙げられる。今回この立場を多に活用し、民間の一般社では実行が困難と思える調査手法、すなわちアンケート調査を通して、各社の生の声を引き出し、それをフィードバックすることを試みた。そしてこの調査結果が各船社により有効に利用され、

現在の定航海運業界に何らかの共通の認識またはコンセンサスが生まれることを究極の目的としている。

従い、調査にあたっては厳正中立を貫き、各社の個別情報を外部に漏らさないことを各船社にアピールし、納得していただく必要があった。また多くの外船社には弊研究所は馴染みが薄く、先ずその組織構成などからとくとくと説明する必要があったが、結果的に今回アンケートをお願いした8割近い船社から回答を得ることができた。これは調査結果の内容以上の成果と捉えることもできるが、過去にこのような視点でのアンケート調査がなかったことから、各社からの要望の片鱗として見ることもできよう。

また、この度のアンケート調査では興味深い趣向として、アライアンス・船社提携による諸々の効果につき、その“満足度”を問う設問を施した。10から100までのゲージ上のその“満足度”に相当する個所にマークしてもらうものだが、各船社の持つ現状認識のひとつの指標として、今までにない、面白い調査結果を得ることができたものと思う。

以下は本アンケート調査結果の概要である。原文が英語のため和訳してあるが、前述したように、その内容は船社名、個別情報が漏れないように特に配慮しており、各回答船社に配布した調査報告書（Results of Questionnaire）とは幾分その様相が違っている。例えば回答結果はResults of Questionnaire 中では船社数で表示してあるが、本報告書ではパーセンテージに変更してあり、これに伴いグラフの多くを棒グラフから円グラフに変更している。一方、一部アンケート設問に対する各社からのコメントについては、その幾つかを、ニュアンスが壊れないように英文のまま引用した。

幸いにして今回の調査結果 “Results of Ques-

tionnaire” に対しては、各船社からの評価は高く、今後の活動を期待する声が多く寄せられている。またある船社からは社長より直々の賛辞を頂いた。当初、かかる調査結果は当該船社だけに配布し、内部使用に限るものとしていたが、Results of Questionnaire を配布後、複数の船社よりプレスリリースを行って、海運業界での船社相互理解に役立てていきたいとの積極意見が出始めた。この度ご協力頂いた全船社に意見を伺ったところ、9割以上の船社より前向きな回答を頂き、今回公表が実現した次第である。

今後も船社に対しては広く意見を求め、その時々状況にあったテーマにつきアンケート調査を実施し、その結果概要も各船社の了解の上、press-release を通して海運業界に周知してゆきたく思っている。また今回 press-release に一部船社から反対のご意見があったことについても、このような調査は初めてであり、回答船社としても慎重にならざるを得ないことは十分理解できるところである。しかしながら今後2度、3度とかかる調査を継続してゆくうちに、その内容も充実し、必ずや信認を勝ち得るものと確信するものである。

一方、このアンケート調査は弊研究所が実施したもの、その内容の分析、検討は各船社自らの手に委ねたい。この調査結果は、現海運大手の生の声を纏め、各社に問いかけたものである。この内容が各船社に有効に利用され、各々の現状認識、ひいては船社間の相互理解、海運業界全体の発展に供されれば誠に幸甚に思う次第である。

## 2. 背景について

近年の定航海運業界は目まぐるしくその様相を変えようとしている。国籍を異にする複数船社の合従連衡によるグローバルアライアンスの

誕生または船社間提携の進捗、大手船社同士のM&Aなど、定航海運業界はまさにコスト削減による採算改善に汲々としている。

一方においては規制緩和による同盟の弱体化、世界規模の情報化の進展、アメリカのOcean Shipping Reform Act of 1998の成立など、定航海運業界を取り巻く環境はますます複雑かつ不透明になってきており、各社日々その対応に鎚を削っているのが現状である。

1997年のタイバーツ下落に端を発したアジアの経済危機は、同地域に配船する船社にとって未曾有のOutbound貨物の増大をもたらしたものの、反面Inbound貨物の減少により過去に例を見ないコンテナのインバランスが生じ、各船社にとって重大な収益の圧迫要因となっている。

かかる状況下において、アジア発北米・欧州向けの運賃修復が推進されつつあり、またTHC（ターミナルハンドリングチャージ）など付帯費用の導入、値上げの気運が高まっていることは、各船社が現状に対し共通の危機意識を持つことによって達成されたものといっても過言ではない。

このような状況に鑑み、このたびアジア、北米、欧州間に定期航路を開設している主要船社18社（実際はM&Aにより17社）を対象に、昨今の定航海運業界におけるトピックスのうち最も重要と思われるもの3項目に絞って、アンケート（questionnaire）調査を実施、またこのうち数社にはinterviewによる面談調査を実施した。questionnaireは本年1月末に各社に送付し2月中旬より回収を開始、interviewについては状況に応じて2月末より適宜実施した。またquestionnaire送付にあたっては事前に各社の日本支社、代理店に伺い、ご協力を仰いだ。この結果、15社に近い船社からご回答を得ること

ができ回収率は約80%となった。これは実勢を反映するに十分な回収率と理解する。またinterviewは日程の関係から全社にお願いすることができず、約半数の船社に対して実施した。

アンケートにあたっては、弊研究所が非営利、中立の機関であることの優位性を活かし、公正な立場から質問を発し、各社からは忌憚りの無いご回答を得ることができたものと思う。これら貴重な意見をここに纏め、結果を各船社フィードバックすることで、当該航路に配船している船社同志が現状に対して共通の認識（common understanding）またはconsensusを温め、これからの定航海運業界の尚一層の発展を考えるうえでの一助に供してもらえれば誠に幸甚に思う次第である。

このたびのアンケートという調査手法は、弊研究所としても初めての試みであり、慣れないところ多々あったものと思われるが、各船社には前向きなご理解、ご協力を頂き、心より感謝の意を表したい。

言うまでもなく、このアンケート回答の船社個別情報は総て外部秘扱いであり、ご協力いただいた船社の個別情報は公表しないことを約束している。

### 3. 調査対象項目について

今回の調査にあたり、その対象としてはできるだけ現状に即し、かつ現在各船社が重要視していると思われる事項を検討し、過去半年間にわたり定航海運業界で取沙汰されているトピックスのなかから、Ⅰ. 情報化、Ⅱ. 運賃・船腹、Ⅲ. アライアンス・同盟の3つのカテゴリに絞り、合計25問を設問した。

Ⅰ. 情報化 については、昨今のコンピュータの小型・高性能化およびEDI(Electronic Data Interchange)の急速な普及により情報技術(IT

Information Technology) が日進月歩の発展をみるなかで、各社のその取り組み状況を問うてみた。世間一般的な趨勢としては、従来の中央処理型の on line information network から地方分散型の local area network が主流となる傾向にあるが、業界内での進捗状況を探ってみた。またこれからの定航海運で特に重要になってくると思われるもので、採算性を瞬時に判断できるようなコスト管理システム (Yield Management System) があるが、これに関する各船社の対応はまちまちであることは承知のうえで、現在の業界内での認識レベルを示唆することを試みた。2000年 (Y2K) 問題については must の領域であり各社の進捗状況を問うに留めた。

Ⅱ. 運賃・船腹 では、一昨年来のアジア Outbound 貨物の急騰に際し、船社側としてはコンテナ、船腹スペースの不足等によりサービス維持には困難を極めつつも、結果的にはそれが北米・欧州向け運賃修復の成功に繋がったように、コンテナ運賃も、貨物・船腹の Demand/Supply の関係から修復され得ることがあらためて再確認されたものと思う。ここでは各船社に対し、現在の運賃のあり方、またその決定メカニズムにつき、船腹のスペース需給を観点に置いて質した。また現在火急の課題となっているアジア Inbound/Outbound のコンテナインバランスについては、各船社の善後策における考えを探った。

Ⅲ. アライアンス・同盟 では、本年は船社同志の合従連衡がひと段落したと言われるなかにあって、本調査では、特に各船社が現在所属するアライアンスまたは船社間提携に対する満足度に焦点をあてた。実際にアライアンス、船社間提携を経験することによって、その merit, demerit もあらためて顕在化してきているものと思われるが、ここでは船社の本音に迫ること

を試みた。また同盟については、この5月より施行される Ocean Shipping Reform Act of 1998 (OSRA) との関連から、その役割、存在意義につき質した。

#### 4. 調査結果について

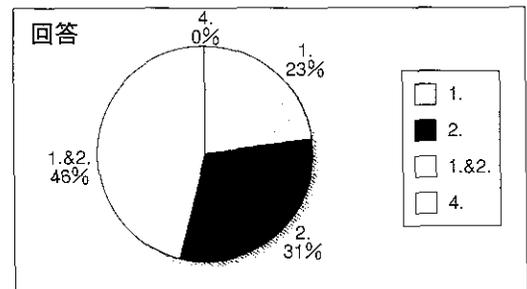
各設問ごとに、各船社から寄せられたご回答の統計結果をグラフに示してある。また解説に際しては、なるべく私見が反映しないよう配慮した。

以下設問ごとの調査結果をご報告する。

### I. “情報化”

問1. あなたの会社では、本社、国内外の支社、支店、代理店、関連会社などを結ぶ電子的な情報ネットワーク (Online Network, Local Area Network, etc.) が構築されていますか。

1. Online Network が構築されている
2. Local Area Network が構築されている
3. 構築されていない
4. その他 (具体的に: )

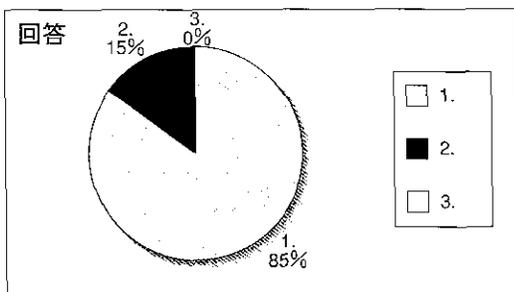


今回調査したおおかたの船社は Local Area Network の有用性を十分に認識しているものの、その取り組みには企業間に格差がみられた。約3割の船社がすでに LAN 体制に移行しているとしている一方、5割の船社は LAN、Online 両システム併用であった。概してシ

システムの開発には多大な投資が必要とされているため、各社の資金力の違いがその取り組み姿勢に反映されているとも推測される。一方 LAN だけで実務を総てカバーできるのかとの意見もあり、今後の成り行きを見守る必要がある。

問2. あなたの会社では、スケジュール、ブッキング等の情報に就き、顧客との間で電子的な情報交換を行っていますか。

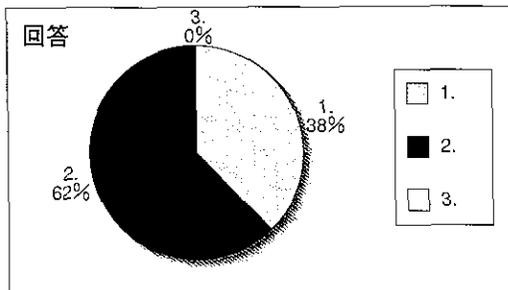
1. 行っている
2. 行っていない
3. その他（具体的に： ）



85%の船社が顧客との EDI を実施している。方法は home page が一般的であるが他に顧客と個別に network を構築しているものもあった。現段階では情報を提供することに重きを置かれがちであるが、今後は real time & interactive な EDI により更に密接な顧客とのコミュニケーションが望まれてくるであろう。なお2. と回答のうち1社は現在開発中とのことである。

問3. あなたの会社の、情報化による“ペーパーレス”はどの程度ですか。

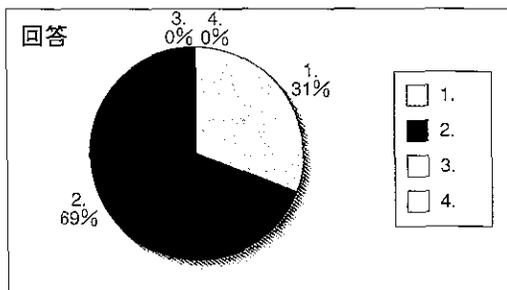
1. 多いに効果が出ている
2. そこそこ効果が出ている
3. 余り効果が出ていない



世間一般では“ペーパーレス”が情報化による合理化効果の指標のように言われているが、各社の現状を聞いてみた。ほとんどの船社がそこそこの効果、またはそれ以上としている。

問4. 最近の定期船運賃は変動が激しいものとなっていますが、その採算性を瞬時に判断できるようなコスト管理のシステム（Yield Management）をお持ちですか。

1. 実務で稼働している
2. 現在、開発中である
3. 今はないが将来開発したいと考える
4. 必要はない



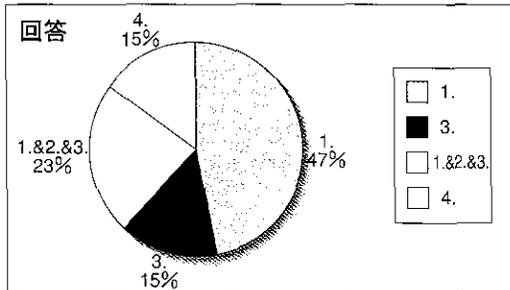
Yield Management のコンセプトは定航収支悪化に対処するものとして急速に普及したが、各社その必要性を十二分に認識し、今回調査した船社のうち3割はすでに実務で稼働、それ以外は開発を急いでいる状況である。また一部船社では中央コントロールルームを設

けて世界コンテナ動静を real time で把握し、体系的にコスト管理をしているところもあり、船社間に取り組みの格差が感じられた。しかしながら現在のものはコストをいち早く把握することはできても、その採算性、profitabilityを瞬時に割り出すまでには至っていないようであり、その完成にはいまだ少し時間を要するものと思われる。

問5. 問4. で1. 2. 3. と回答された方に伺います。

その採算把握の単位は何ですか。

1. コンテナ単位
2. 本船単位
3. 航路単位
4. その他（具体的に： ）



基本的には各社コンテナ単位を基準としており、それ以上の単位は各社の needs にあわせて利用されるものと思われる。また現在稼動中とするある船社は“顧客単位”でも採算性の把握を実施しているとのことであった。

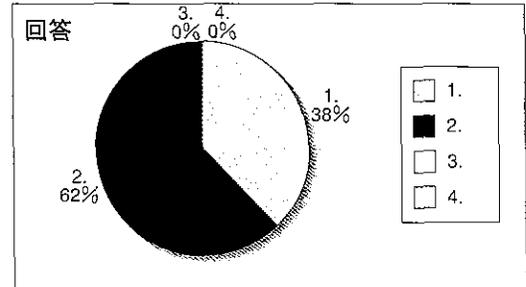
問6. 問4. で4. と回答された方に伺います。

必要ないとされる主な理由は何ですか。

当質問に該当者なし。

問7. 2000年問題への対応はどうされていますか。

1. すでにプログラム修正等完了している
2. 現在作業中
3. これから作業をはじめの予定
4. その他（具体的に： ）



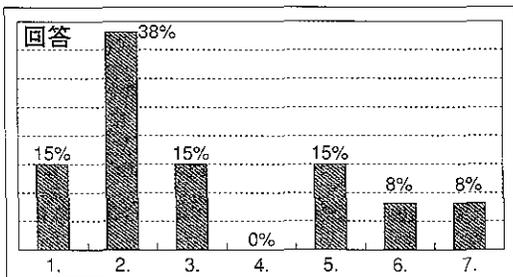
2000年問題は、本年中にクリアしなくてはならない絶対懸案であるが、4割の船社がすでに完了していると回答している。残る船社も作業を急いでおり、海運業界は他業界と比べ対処が順調に運んでいるものと思われる。

## II. “運賃・船腹”

問1. アジアにおいては、貿易構造を反映し、アジア Inbound/Outbound のコンテナインバランスが大きな問題となっていますが、北米、欧州向け Outbound 運賃修復が実現する一方、アジア Inbound の運賃は大きく下落しています。この対策として、何が最も有効な手段だと思われますか。

下記より1つだけお選びください。

1. 復航貨物の獲得
2. 往航運賃の修復
3. 復航運賃の修復
4. 新たなチャージの新設、課徴
5. 効率的なコンテナリポジショニングの推進
6. 運航船腹量の削減
7. その他（具体的に： ）

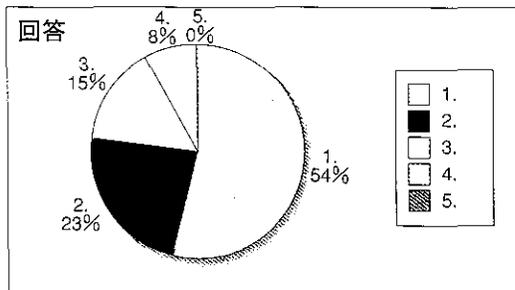


最も重要だとおもわれるものひとつだけを選択していただいたが、2. 往航運賃の修復とした船社は38%のみで、あとは回答が分かれた。7. その他を選択した船社のコメントは以下の通り。

・ There is no one (1) answer! The best answer is to return to round trip profitability.

問2. 東南アジア経済の下落がコンテナバランスの要因の一つですが、その経済の回復は、いつ頃からだと予測されますか。

1. 1999年後期より回復
2. 2000年前期より回復
3. 2000年後期より回復
4. 2001年前期より回復
5. その他（具体的に： ）

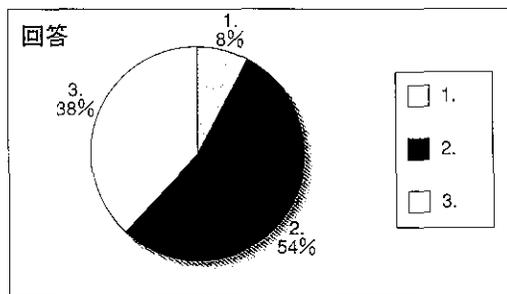


半数の船社が1999年後期より回復としている。一方、あと半数の船社は回復は2000年以降としているが、その殆どはアジア船社であり、地元の船社とそうでない船社の認識には

温度差がみられる。

問3. 北米航路等は季節による変動が激しく、ピークシーズンに合わせた船隊を投入し、運賃は閑散期に決定していますが、この運賃決定メカニズムについてどうお考えですか。

1. このままで良い
2. マーケットからすれば仕方がない
3. 今後改善されるべき



現状では仕方ないとする考えが大半を占めるが、将来的に改善されることを望んでいるのが本音と思える。

問4. 問2で3. と回答された方に伺います。具体的な改善策は何だと思われませんか。

荷物の季節要因による変動に如何に対処してゆくかが課題であるが、スペース凍結、peak season surcharge の導入などのアイデアは種々あるものの、いずれに関しても船社一丸となった協調が必要であるとしている。以下回答の幾つかをご紹介します。

- ・ Space freeze (or capping) in slack season and/or non-dominant leg to be allowed by each relative countries (exemption of Anti-monopoly law).
- ・ The freight should be decided by mechanism of supply and demand in marketplace.

Shortly: rate increase in peak season and low rate in slack season. Meanwhile, it is so hard to allocate fleets accordingly to meet seasonal fluctuations in cargo traffic.

- ・ Carriers must segment their customers and market, and deploy assets to best serve those customers. Carrier should offer Contract Carriage than Common Carriage.
- ・ Conference and/or trade stabilization agreement (as loading carriers in the market) should have to establish and maintain a seasonal peak surcharge guideline.

える。4. その他 の回答の幾つかを以下列記する。

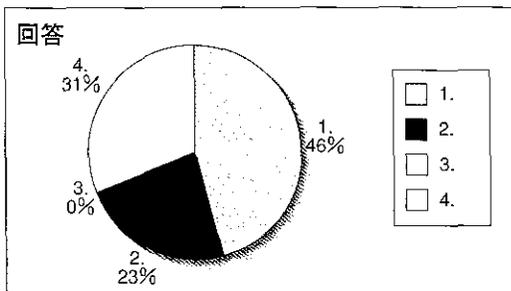
- ・ It will be decided by free market mechanism.
- ・ Surcharges are valid economic means to recover investments in shore side or liner operation.
- ・ Carriers responded to customer demands by splitting out cost—it's now to carrier's advance and obviously carriers should try to maintain.
- ・ Surcharge should be separately imposed from the ocean freight which should be the level to cover any additional cost in terminal & others.

問5. 一部では、THC等の運賃以外の価格設定に係る共同行為は独禁法違反とする見方もありますが、運賃以外の諸料金の新設、または値上げについてどう思いますか。

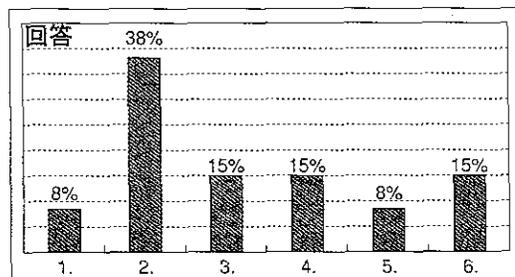
1. 船社として当然認められるべきであり、今後も積極的に実施してゆく
2. グレイな部分はあるが、船社収益改善には必要であり、慎重にことを進める
3. 値上げ分は運賃内に編入して、諸料金の新設、値上げは避ける
4. その他 (具体的に: )

問6. 現在のコンテナ船腹量、発注残、及び解撤状況から推測して、2000年初頭の世界のコンテナ船のスペース需給状況はどうなっていると思いますか。

1. 大幅なスペース過剰
2. 若干のスペース過剰
3. スペース需給がバランス
4. 若干のスペース不足
5. 大幅にスペース不足
6. その他 (具体的に: )



全般的に運賃以外の諸料金の新設、または既存料金の値上げの必要性を認めているものの、その対応には各社苦慮していることが窺



2000年初頭には大型船がほぼ就航し出揃うものと思われていたが、最近になり、幾つか

の船社が5000TEU以上の建造計画を発表しており、状況は供給が増加する方向へ変化してきている。本設問の回答では、若干または大幅なスペース過剰とする船社が46%ある一方、他社は意見が分かれている。尚 6.その他と回答した船社のコメントは以下の通り。

- ・ East/West will have balanced supply/demand. North/South will have tonnage surplus. Speculative owners (non-operating) will be stuck with idle tonnage.
- ・ Same as all other industries, the imbalance between supply and demand is always lasting and nominal. It only differs what degree exist in the balance index. It is expected that the imbalance factor will be gradually improved in1999 and 2000.

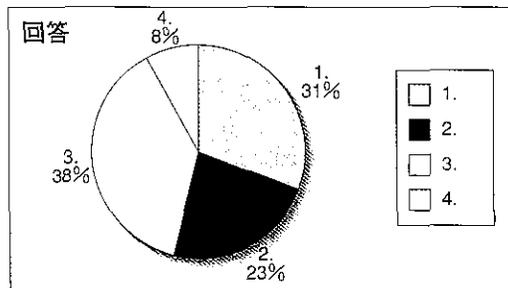
問7. 最近では8,000TEUを超える超大型コンテナ船も出現していますが、今後の船腹の大型化についてどうお考えですか。

1. スケールメリット追求のため、さらなる大型化が進む
2. 航路が過剰スペースとならない範囲で、

大型化される

3. 大型化は控えられ、既存型船で対応されてゆく

4. その他（具体的に： ）



大型化が進行するとして船社が54%であるのに対し、抑制されるとして船社は38%であった。大型船舶の運航には、demandのみでなく港側での受け入れ体制も重要な要素としてあるが、4. その他に回答した船社のコメントは以下の通り。

- ・ Large (8000+teu) ships will be deployed only on main arterial routes. Only 5% of world ports/terminals can handle6500+teu. The constraint is shore side, not vessels.

## The current State of Japanese Shipping の刊行について

当協会では、各種海運関係資料を作成しておりますが、今般「The Current State of Japanese Shipping」を刊行致しました。

「The Current State of Japanese Shipping」は、昨年作成致しました「日本海運の現状」を元に、グラフや資料を用いながら、日本海運の今の姿を英語で説明したもので、「Trends in Sea-Borne Trade: Japan and the World」、「Management Issues Facing the Shipping Industry」、「Ocean-going Seamen」の3つの柱で構成されております。

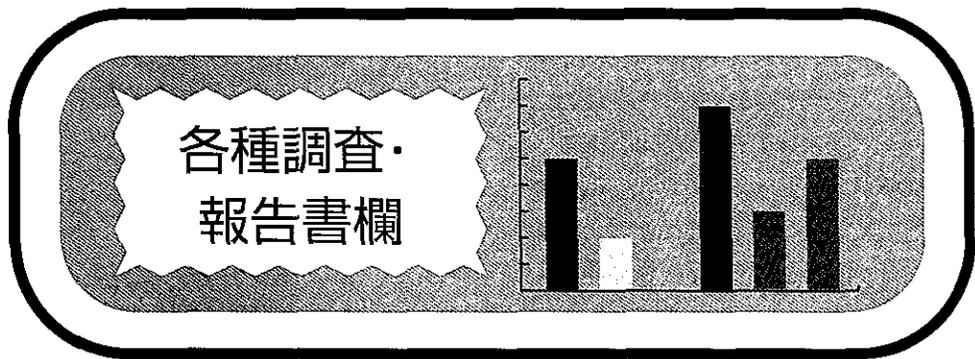
入手ご希望の方には無料にてお送り致しますので、下記までお問合せ下さい。

<問い合わせ先>

(社)日本船主協会 総務部広報室

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

Tei 03-3264-7181 Fax 03-3264-7354 e-mail pub-office@jsanet.or.jp



## ● 1999年版「図説 海運市況の回顧と展望」 （日本郵船調査グループ編）について

日本郵船は去る5月11日、1999年版「図説 海運市況の回顧と展望」を発表した。  
ここでは、「需要低迷時における自然調節機能への期待」とサブタイトルがつけられたこの報告書  
をとりまとめた日本郵船調査グループの高瀬経裕第二チーム長に、その内容を要約してご紹介頂く。

不定期船およびタンカー海運市況について展  
望してみたい。

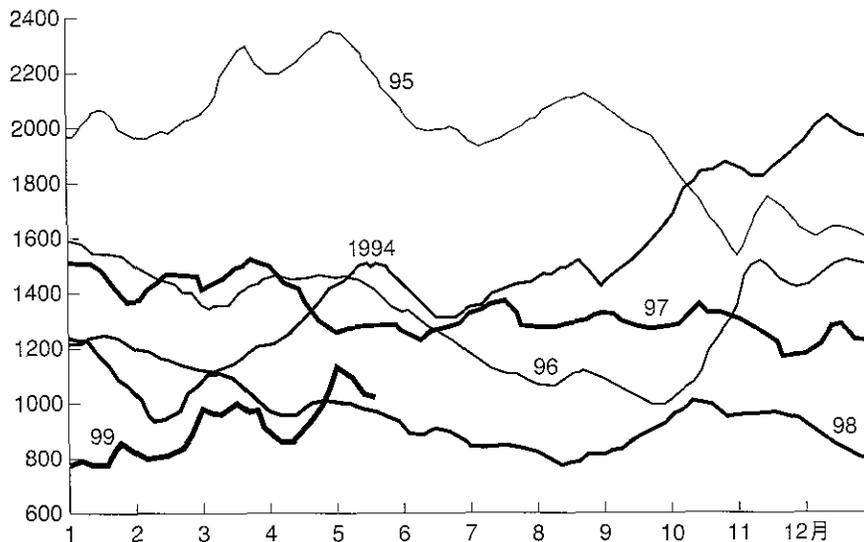
1997年にはじまった東アジア経済不況の影響  
は大きく、1998年は様々な産業分野で大幅な需  
要減退となった。その影響を受け、不定期船海  
上荷動量も全般的に低下した。

### 〔1〕 不定期船

#### 1. 不定期船の市況動向（図1参照）

運賃指数BFI（Baltic Freight Index）の推移

図1 運賃指数BFIの推移（1985年1月4日：1000）



をみると、市況が高騰した1995年のような年は別として、例年は秋以降市況が上昇するなどの季節要因があるが、1998年については全般的に低迷し、8月中旬には780をつけるなど11年ぶりの低水準となった。

1998年の需要を品目別にみると、粗鋼生産量が世界全体で大幅に減ったものの鉄鉱石の需要につながる銑鉄生産量の落込みが小さかったため、鉄鉱石、原料炭への影響は小幅に止まった。その代り、アセアンでの消費縮小によりセメント荷動きが低下したこと、また日本の需要減を中心に木材荷動きの低下が影響し、海上荷動量は前年比減少した。1990年代になって不定期船の荷動量が前年比減少するのは初めてであった。

1999年については、BFIからも分るように前年を下回る水準で推移しており、もう1年厳しい年になることが予想される。

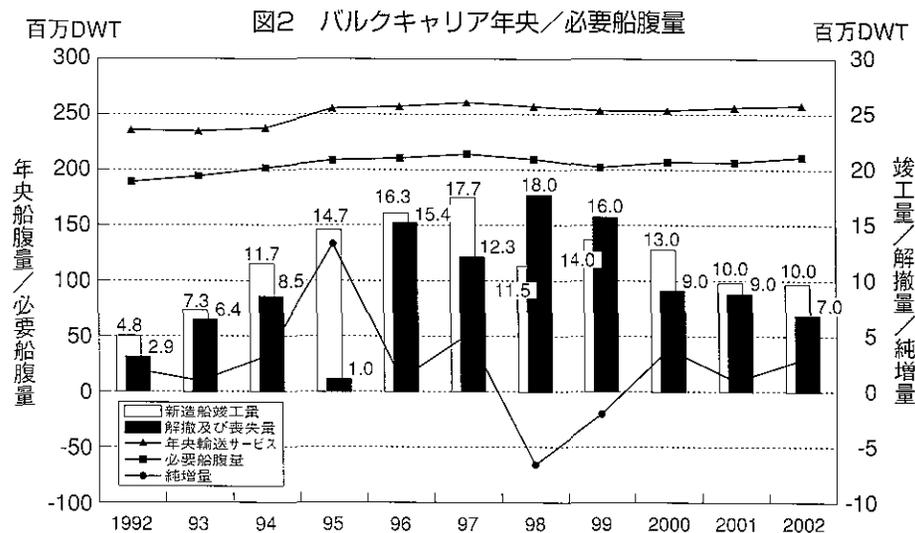
1999年は日本の粗鋼生産量が更に低下、加えて前年は増加していた中国も減産することが予想され、これによる鉄鉱石、原料炭および世界的に供給過剰の鋼材荷動きの低下により、海上荷動量の前年比減少がもう1年続くことが見込まれる。

このように、需給ギャップのゆるみは構造的には厳しい状況にあるが、一方でBFIをみると例えば2月中旬および4月上旬からの各々3週間は上昇している。これは北米および南米出しの穀物需要が続きパナマックス以下の船型が大西洋で逼迫したためである。このように実際の運賃はある水域、期間を限定したところの需給で決定されるため、構造としての需給ギャップから多少かい離れた市況上昇が局面ごとには見られる。

## 2. 不定期船の供給量 (図2 参照)

1995年の市況高騰のあと、バルクキャリアの新造船竣工量が増加した。1997年は1,770万DWTに達し、それ以前と併せて大量の竣工となった。1998年は供給過剰感から竣工が減少し、またその結果、新造船竣工量に占めるバルク船種比率が1997年の7割から1998年の約5割まで減少した。1997年の7割は1984～85年以來の高率であった。今後はタンカーの代替需要のためタンカー比率が上昇する。

一方の解撤量は、運賃水準によりその量が大幅に変動する。1996～98年のように運賃水準が多少低下すると解撤量は顕著に増大する。現在



も低市況下で大量の解撤が出ており、この傾向は1999年を通して続くと思われる。

しかしそれ以後については、つまり多少需給がしまり運賃が上向き始める2000年以降の解撤は早くもまた手控えられると予想される。

### 3. 需給ギャップ (図3参照)

需給ギャップを式で表すと次のようになる。  
**需給ギャップ = (輸送サービス投入船腹量(A) - 必要船腹量(B)) / (A)**

1、2の説明の整理として需給ギャップ率で市況をみると、1998～99年はゆるむことが予想される。

これは主に需要の減少によるものである。供給面は解撤の増加により需給の下支え要因として働くと思われる。その後2000年以降は需要は国、地域により差はあるものの、徐々に回復傾向になるが、その時点で市況が多少回復してくると、上述の通り解撤が手控えられ、それ以降

図3 バルクキャリア需給推移および予測 (1999～2002年)モデル %

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
19.8	16.9	14.4	17.1	17.6	17.4	18.4	19.4	18.4	18.2	17.5

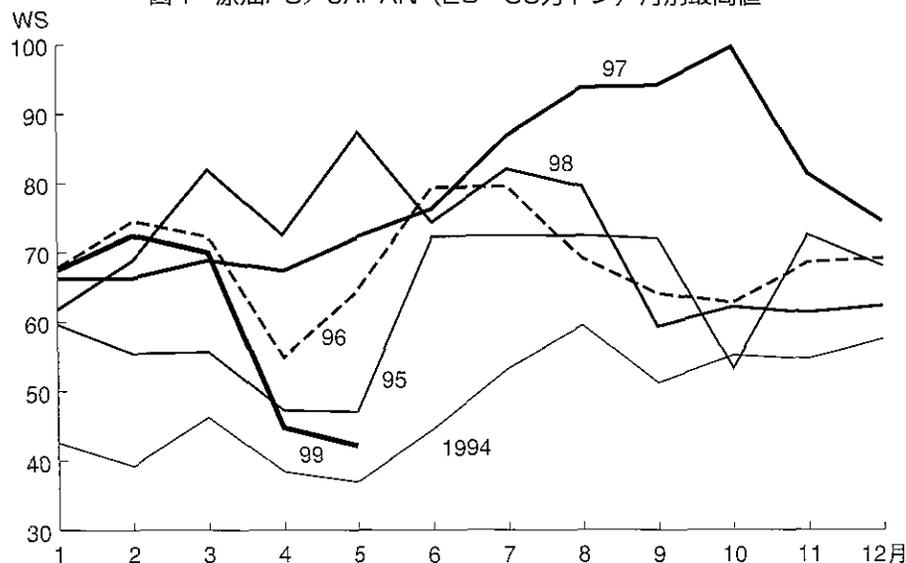
の市況の回復の足取りは遅いものになるろう。

## [2] タンカー

### 1. タンカーの市況動向 (図4参照)

タンカー市況を表す1つの指標として、PG (ペルシャ湾) / JAPAN (20～30万 DWT) 月別最高値の図を示す (単位は WS: World Scale Rate)。1998年は原油需要が非常に弱く、市況も低下するものと思われたが、実際は意外に年の前半高水準で推移した。これは一言でいうと OPEC 総会の開催と減産合意に影響されたことによる。その経過を説明すると、原油生産の供給過剰により1998年は年初より原油価格は値崩れ状態にあった。これに対し OPEC は3月と6月の両総会で2回にわたる減産合意を行い、併せて324万バレル/日の減産を実施することになった。この一連の生産枠削減の動きに合わせて原油価格は激しく上下した。タンカー運賃は、この原油価格を安値とみたメジャー等の買により、例年の需要期とは異なる3、5月に上昇した。もともと1998年は需要が弱いところに前半半に在庫が積上がった上、通常の夏、冬の

図4 原油PG/JAPAN (20～30万トン) 月別最高値



需要期がきても大量の在庫があるため、輸送需要が盛り上がり、年後半は市況が低迷した。1999年も同様の経過をたどり、やはり3月末のOPEC総会前の需要により3月までの市況は好調だったが、減産発表後の4月以降は原油価格上昇とともに輸送需要は激減した。

## 2. タンカーの供給量 (図5参照)

1998年の供給は、大型の船型(8万DWT以上)を中心に約1,150万DWTの竣工量に止った。1999年～2000年はVLCCの25才代替需要を中心とした年2,100万DWT前後の大量竣工が予想される。しかし、これによる大幅な市況悪化により、2001年以降は竣工量が半減しよう。一方の解撤量は1998年までは少なかった。1999年以降の需給ギャップ率は1992～94年に匹敵する厳しいものになることが予想され、市況低下による大量の解撤が1999年後半～2000年にかけて出ると思われる。その後は船主の市況様子見により発注、解撤ともに少量に止まると予想される。

## 3. 需給ギャップ (図6参照)

需給ギャップ率をみると、1999～2000年はゆ

図6 タンカー需給推移および予測 (1999～2002年)モデル

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
23.3	23.0	23.3	20.1	20.9	20.0	22.0	22.7	22.9	22.1	21.1

るみ、厳しい状況になると予想される。需要は1998年が底とみられ、その後は徐々に回復傾向になると思われるが、供給面では1999～2000年にかけて新造船の大量竣工が見込まれ、需給はゆるむこととなる。

## [3] その他

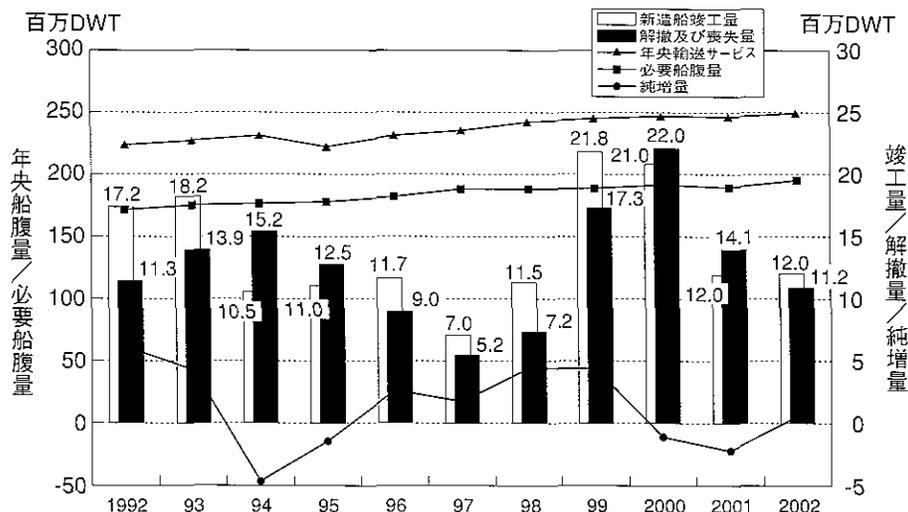
市況展望は以上であるが、その他重要なポイントについて補足する。

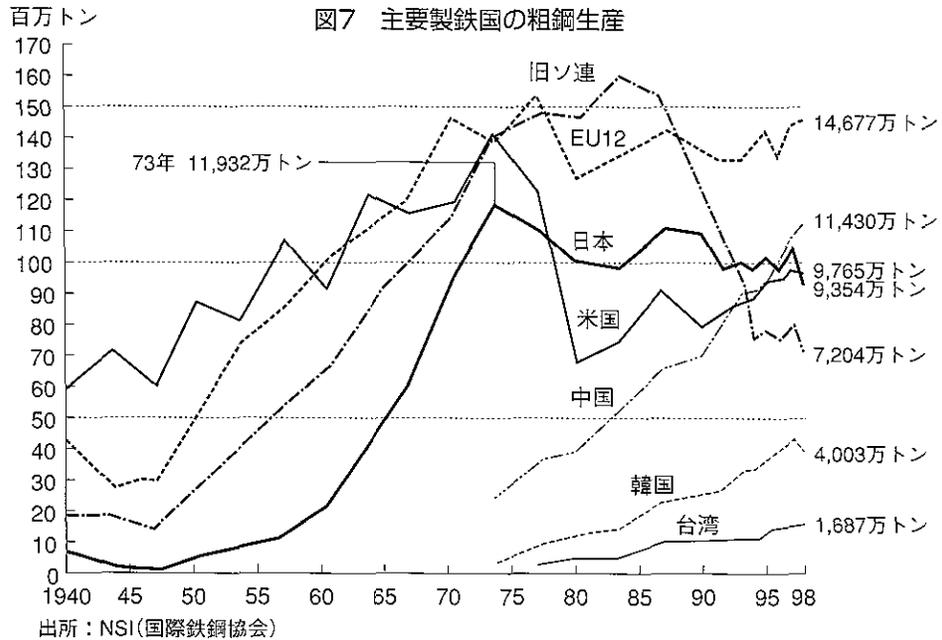
### 1. 粗鋼生産と鋼材需要 (図7参照)

1998年欧米の鋼材需要は堅調に推移し、1997年とほぼ同程度であったと見込まれる。しかし一方で日本・韓国を始めとするアジア各国では大きな需要減退があり、この地域の低下が世界全体の需要減となって表れた。

世界全体の1998年粗鋼生産量は、7億7,530万トン(見込み)と前年比約2,370万トン、約3%減少した。国別にみると、米国は1億トンに

図5 タンカー年央/必要船腹量





は満たないものの1997,1998年と高水準を保った。また旧ソ連の粗鋼生産は低下傾向にある。これは軍・産複合体の崩壊によって内需が減少したものの、1991年以降、主にアジア向けの輸出に回すことで生産減を回避してきたが、アジア各国も鉄鋼設備能力を高めてきたところに、1997年のアジア危機が発生し、需要が低下したことによる。従って鋼材は需給が大幅にゆるんでおり、旧ソ連に限らず各国出しの鋼材は輸出先を求めて世界の市場に流入しダンピング問題に発展している。各国は生産を下げざるを得ない状況にある。

日本を始めアジア各国が生産量を落とす中、中国の粗鋼生産は1998年までは増加の一途をたどった。しかし、1999年は政府の1割減産指示が出されたことにより、今後の動向が注目されることとなった。石炭は国内炭でまかなわれるが、鉄鉱石の増加分は輸入によっているため、減産が守られるならば海上荷動量に大きなインパクトを与えることとなる。

## 2. 石炭

1998年の石炭海上荷動量は前年比約1%増加したと見込まれる。世界の石炭荷動きのうちアジア向け荷動きが約55%を占める。炭種別では、主に電力用に用いられる一般炭が約60%、製鉄用の原料炭が約40%を占めている。

一般炭は伸び率は鈍化したものの電力用需要が底堅く堅実な伸びを続けたが、一方1998年下半期よりの銑鉄の世界的減産を反映して原料炭の荷動きが減少したため、一般炭の伸びが相殺されてしまった。1999年の原料炭海上荷動量も粗鋼減産により前年比落込むと予想され、一般炭の伸びを打ち消し石炭全体でも多少の低下が見込まれる。

今後の石炭需要動向を決める要因として、天然ガスとの競合、地球温暖化防止に関わる各国の今後の方向が挙げられるが、石炭火力発電のコストパフォーマンスを考慮すれば短期的には主要電力源としての石炭の地位が大幅に低下することはなく、一般炭荷動きは今後も順調に伸びて行くものと思われる。

## 「海運統計要覧1999」の刊行について

当協会では、1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や関連産業の各種統計資料を掲載した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者はもとより広く一般の方々のご参考に供しておりますが、今般、その1999年版を刊行致しました。

構成は以下のとおりとなっております。

〔項 目〕	〔項 目〕
I 船 腹	X 船員関係
II 船舶の建造と消失	XI 一般経済
III 海上荷動と海運市況	XII 関連産業の動向
IV 輸送活動	付・資料 海運関係略語
V コンテナ輸送	用語解説
VI 企業財務	戦後海運年表
VII 海運対策	1998～99海運日誌
VIII 内航海運	距離表（横浜港起点）
IX 港湾関係	(全430頁)

なお、一冊800円（税・送料別）で実費頒布も致しますので、購入希望の方は下記までお問合せ下さい。

<問い合わせ先>

(社)日本船主協会 総務部広報室

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

Tel 03-3264-7181 Fax 03-3264-7354 e-mail pub-office@jsanet.or.jp

## 「海の日によせて 海のシンフォニーファミリーコンサート」の開催について

当協会では、平成3年度より毎年、「海の日」および「海の旬間」行事の一環として「海のシンフォニーファミリーコンサート」を開催しておりますが、本年度につきましても運輸省およびNHKの後援のもと、広く一般の方々から3,000名を招待し（無料）、以下のとおり開催することと致しました。

9回目を迎える今回は、生誕100年のヨハン・シュトラウスⅡの楽曲など、オーケストラによる壮大なシンフォニーに、バイオリンの珠玉の名曲などを織り交ぜた多彩なプログラムとなっております。

日 時：平成11年7月18日(日) 17:00 開場 18:00 開演

場 所：NHKホール（東京都渋谷区）

観覧ご希望の方は、往復はがきに①郵便番号・住所②氏名③電話番号④希望人数(本人を含む)⑤それぞれの方の年齢—を明記(返信用はがきにも住所・氏名を記入)の上、以下の宛先までご応募下さい。7月1日の消印有効です。

なお、応募者多数の場合には抽選となりますのでご了承下さい。

〒150-0047 東京都渋谷区神山町5-5 NRビル

「海のシンフォニーファミリーコンサート」事務局C係 (Tel: 03-5453-7299)

## London 便り



以前この頁（本誌平成7年4月号P.30参照）でも御紹介しましたロンドン郊外グリニッチにある国立海洋博物館がこの度大改装され、5月中旬に改装記念祝賀会とも言うべきセレモニーが女王陛下をお迎えして行われました。間近に見る女王陛下はその日淡いピンクでコーディネートした服装で今年71歳にはとても見えない、若々しく美しく、威厳がありました。女王に付き従うフィリップ陛下はやや足元が覚束ないような感じでしたが、式典が終わり女王と別行動となり次男のアンドリュー王子と一緒にロイヤル・ネーヴィーの展示室に向かわれる時は女王からの解放感(?)からか、あるいは海軍時代の昔を思い出しておられるのか背筋もシャンと伸び、颯爽として見違えるようでした。

式典で女王はこの新しいギャラリーは輝かしい英国海運の過去と現在を結ぶ重要なリングであり、世界の海運の中心としてのロンドンを再確認するものであり、又海洋環境のデリケートなバランスを維持する為に重要な役割を果たすであろうといった意味の事をお話しになりました。式典に引き続いて新設された幾つかのギャラリーをご覧になれましたが、各ギャラリーの責任者が一生一代の晴れの舞台とばかり女王に緊張しながらも事細かに展示物の説明をし

した。女王は一人一人の話に耳を傾け笑みを絶やさず、時には質問もし、これを拝見していますとつくづく女王と言う仕事も大変だなと思いました。

今回の改装は本館の西棟とその隣の東棟との間のネプチューン・コートと呼ばれる中庭を、欧州では最も大柱の少ない構造のガラス屋根で覆い中庭全体を展示場にすると共に、2つの棟の内部を改装し、16のギャラリーを新設したものです。費用も相当なもので総額2,000万ポンド、約40億円でその内約24億円が宝くじからの寄付といます。

新設のギャラリーは最新のコンセプト、最新の視聴覚技術を用いたもので、「極地探検」や「海と芸術」、「難破船」、「海洋環境」、「戦争」、「大英帝国と通商」等さまざまなテーマ別となっており、その多くがビデオを多用したインターアクティブ方式となっています。

私にとって最も興味があったのは「大英帝国の通商」で16世紀の初めから19世紀の初めまでの約300年間の大英帝国の膨張の歴史をたどったもので、特に「バクス・ブリタニカの時代」、大英帝国が文明と同義語であった時代、これを支えた海運や海軍が貴重な写真や記録映画、絵画や当時のさまざまや道具や武器、あるいは模

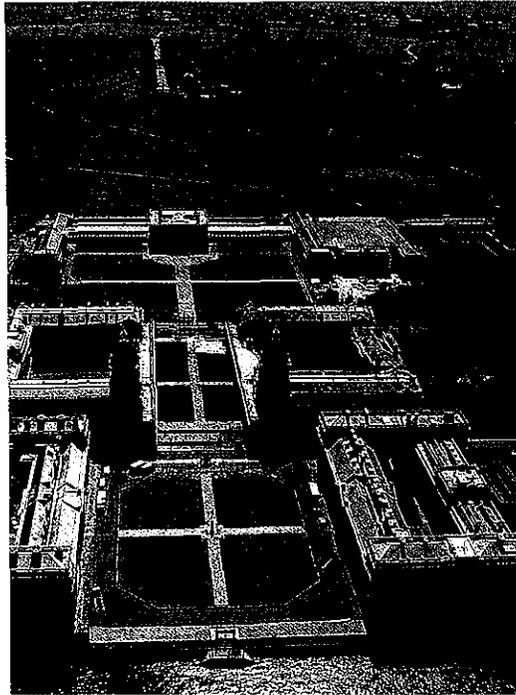
型を使用して立体的に構成されています。悲惨な奴隷貿易／輸送の実態も隠さず展示されています。これなど歴史を正面から見据える英国人の強さでしょうか。

「マリタイム・ロンドン」と言うギャラリーはロンドンの代表的な海事関係機関であるバルティック・エクスチェンジ、ロイズ・リストそしてIMOの職員の仕事振りがビデオで紹介されています。IMOの会議でよく顔を合わせるドイツ人の事務局員が出ていますが、頑張っているなど言う感じです。

小さな操船シュミレーターもありました。高速フェリーを大小さまざまな船が行き交うドーヴァー港から港外まで操船するもので、前から一度やってみたくも思っていた正面衝突の場面を再現してみました。勿論実際の訓練用のシュミレーターと比べると玩具に過ぎませんがそれでも他船が正面から迫って来るのはなかなか迫力があります。

いうなれば、どのギャラリーもそれぞれが一つの劇場のようで照明やスクリーンや音響効果、工夫をこらした展示物で簡単にその雰囲気溶け込めるようになっています。

しかし反面こうした斬新な展示に好感を持たない人もいるわけで、ある新聞にその昔、子供たちが船の模型を見るためにガラスのケースに額を押し付け、乗組員の一人になったつもりになり、時には船の揺れさえ感じ、あるいは古い一枚の絵の前にたたずみ、遠く海の向こうの島や異国の地に思いを馳せた博物館の神秘性は失われたと嘆く記事が出ました。すると直ぐ反論



英国国立海洋博物館

が出て、このコメンテーターは世の中の流れも新しい博物館も何も知らない、最近の博物館はいずれもカラフルでダイナミックで、人間の想像力を掻き立てるような展示の仕方と現在を有機的に結びつける優れた作品で、海洋博物館はその最先端に行くものだという意見もできました。

いずれにしても百聞は一見に如かず、どちらが正しいかは皆さんの御判断におまかせする事として、ロンドンにお出になる機会がありましたら、一寸足を伸ばしてテムズ川下流のグリニッチにある最新の国立海洋博物館をご覧になってはいかがでしょうか。

(欧州地区事務局長 赤塚 宏一)

第6回

# 潮風満帆



## バシー海峡に 消えたプロペラ



元日本郵船船長 裏山惣一

それはもうかれこれ30年も前の出来事だ。時効の感ありだが鮮烈に覚えている。

ペルシャ湾のカーグ島で原油を満タンにしたタンカーT丸は、激しいモンスーンに連日巨体を大きくローリングさせながら印度洋を渡り、全長およそ300浬に及ぶマラッカ海峡では荒々しい雷の襲来やひっきりなしに行き交う船を無事にかわしやっと6月の静穏な南支那海に入ってご機嫌よく北上を続けていた。

乗組員も日本に帰る日を指折り数え、マニラ放送のラジオが仄かに伝える陽気なラテン音楽を楽しんでいた。そして6月17日、事件が起きるまでは、よくぞ海の男になりけり、と良い気分ひたりながらバシー海峡にさしかかっていた。

夕食後の肩振り(おしゃべり)も終わり、M機関長やO事務長達と雀卓を囲み、口三味線も入ったりしてまさに佳境。折から舷窓に映る南海の夕景の美しさについ気を取られているうちに、うっかり捨てたパイが、息を詰めて待っていたであろうS通信長の大満貫に振り込んでしまったのである……。



点棒を払っているその時、「ドスン」、「ドーン」と強烈な直下型大震動、痛い程膝小僧がテーブルに打ちつけられた。何だ今のは……!?! すってんてんになった点棒などもう眼中には無かった。ブリッジへ急行、間髪を入れずに「総員部署につけ!!」を令した。しばらくして、いつもは冷静な機関長が慌てた早口で「キャプテン、プロペラが落ちたようです」と電話で知らせてきた。

直径60センチのプロペラシャフトの折損? そんなことが! と信じられなかったがエンジンルームへ下りてみると、主機の回転計がやたらと空転していた。ブリッジへ戻って付近海域に目をやるが、広大な海には船影なし。いくらか安心できたのだった。

T丸は惰性で行き脚があるもののスピードは次第に萎えていった。主機音は消えて、天下をとった発電機の音が唯一小気味よく船内に活力を与えてくれた。

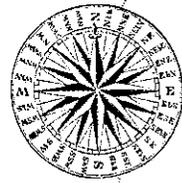
プロペラは無くなったようだが、実際この目で確かめたかったので、甲板部の職部員を船尾に集め、ドラフト読取用ステップを降りてみた。12メートル余の船底は海水が澄んでいるとはいえとても見えるものではなかった。

夜の帷は刻々と迫っており焦りを高じた。その時、能登珠州市出身の若いセーラーH君が「キャプテン私が潜ってみます」と言い出た。普段口数も少なく目立たない彼の目をじっと見た。人はいざという時、その本領が発揮されるもの、信頼できる男の顔がそこにあった。

この付近には鯨がいるかも知れない。彼を潜らせて見てもらうべきか、決断をためらったが、「よし、君やってくれるか」と、私から冷酷とも言える言葉が出た。

鯨の撃退には赤ファンが効果あり、ということで赤

## 7つの海のこぼれ話



い信号旗“B”で手際よく細長い赤布が用意できた。棒切れや投げつける鉄片等も念のため用意して鮫に備えた。皆の見守る中、彼は“ザブン”と飛び込み命綱をするすると伸ばしつつ潜って行った。

息をこらして見守る程に海女さんよろしくポッカー水面に顔を現したH君、「どうだ？」せっかちな私の問いに「プロペラはやっぱりありません。お尻はツルンツルンですよ」ユーモアを交えての報告に少し気は休められたが万事休す。

直ちに東京へ顛末報告を暗号電文で発信。折り返し本社より「比国近海での救援タグは同国が行うことになっているが、オーシャンタグは内地より差し向ける。電報発信には十分留意あれ」と返電を得た。門司に停留中のオーシャンタグが曳航に来ることになったが、到着は早くとも3日後だ。

バシー海峡にはバブヤン島、バターン島など、大小20余りの島々が南北に連なっている。推進力を失った船はまことに憐れ、潮まかせ風の弄ぶままである。不安極まる漂流が続き、時には無人島に5~6000メートルに接近し緊急投錨を覚悟したこともあった。そうこうするうち、19日の朝に至り、欧州帰りの社船A丸が、本社の指示でエスコートに来てくれた。間近で見守ってもらえ、まことに心強かった。

たまに近くを航過する船が「どうしたのか」と聞いて来る。「機関故障で漂流中、間もなく修理完了

予定、サンキュー、ご安航祈る」ととほけておく。

比島北端のプロペラ落下地点から北へ53渚の地点まで黒潮に流されて来たとき、無線交信での打ち合わせ通り、待ちに待った日本サルベージのオーシャンタグが水平線に見えて来た。長い長い3日間であった。

やがてオーシャンタグが本船に横付けして、曳航経験豊かなベテラン船長が移乗して来た。本船幹部と曳航方法、内地への航路選定など細々と打ち合わせが行われ、豊後水道、来島海峡を経由して目的地である水島港へのルートを決意した。

直径65ミリ、長さ1000メートルの曳航索が本船の錨鎖とともに船首のボラードにしっかり連結された。曳航が始まり、11ノットという予想外の速力で快調に北へ北へと進んで行った。

豊後水道を抜けて周防灘に入ったところで、更にタグボート3隻を両舷側と船尾に配置した。来島海峡を潮の弛み時に通るべく速力を調節して西航路へ向かう。ところがT丸は嫌々して曳航するオーシャンタグの方向へ素直に従ってくれず、なんと、馬島に向かって近づくではないか!

私は手を合わせてこの地に鎮座します金比羅様に“どうか助け給え、大好きなタバコを断ちます”と必死の祈り。願いが神に通じたのか、T丸は気をとり直して徐々に原針路に戻ってくれた。

かくして来島海峡を無事航過、夕暮れの水島港沖に投錨、満載の石油を運び終え全力を尽くして頑張ってくれた46名の乗組と共に任務を全うすることが出来た。

禁煙を誓ってしまい、シマッタ、と思ったこともあったが、神に対して嘘はつけぬ。以来このかた灰皿無用の生活を送っている。

後日談……、入渠時プロペラシャフトの切断面を見た。日本刀でスパッと切り落とされた様な平面であった。ねじれ疲労に耐え切れずに落ちてしまったものだろう、との結論だった。そして船尾部のプロペラのあった周辺には、プロペラが回転しながら落下する際に付けた傷が沢山残っていたのを今でもはっきり覚えている。



5月

- 10日 夜間入港制限等に関する規制緩和の調査研究の第1回委員会が開催された。
- 11日 運輸政策審議会第11回港湾運送小委員会が開催され、最終答申取り纏めに向け、港湾労働関係拠出金の原資確保策等について審議された。  
(本誌平成11年5月号P.12海運ニュース審議会レポート1参照)
- 14日 こませ網漁業期における船舶航行に係わる研究会第1回委員会が開催された。
- 17日 当協会は、パナマ運河の通航需要の現状や今後の予測、問題点等に関して日本海運界としての見解を取りまとめた「パナマ運河通航需要レビュー」を発表した。  
(本誌平成11年5月号P.26各種調査・報告書欄参照)
- 20日 川崎二郎運輸大臣は、需給調整規則の廃止に伴い、各輸送モードを横断した総合的な対応が必要不可欠との認識に基づき、運輸政策審議会に「長期的展望に立った21世紀初頭における総合的な交通政策の基本方向」について諮問した。
- 24日 日米防衛協力のための新指針(ガイドライン)関連法案が成立した。
- 24日 第8回アジア船主フォーラム(ASF)総会が、当協会の主催で東京にて開催された。  
(P.2特別欄参照)
- 25日 当協会と韓国船主協会は、東京で第8回日韓船主協会会談を開催し、両国海運の現状と展望等について意見交換した。  
(P.11 SHIPPINGフラッシュ参照)
- 26日 米国港湾サービスユーザーフィー制度案について、米国議会下院「運輸・インフラ委員会水資源・環境小委員会」がヒアリングを開催した。欧州・日本船主協会評議会(CENSA)等の海運業界をはじめ、荷主団体や米国港湾管理者団体等が出席して、同制度案に基本的に反対である旨の証言を行った。また、同日付で上記法案(The Harbor Services Fund Act of 1999. HR 1947)も上程された。
- 27日 運輸政策審議会第12回港湾運送小委員会が開催され、事務局(運輸省)の提示した最終答申案について審議された。  
(P.13海運ニュース参照)
- 28日 米国連邦海事委員会(FMC)は、日本の港湾慣行の改善を促すために邦船3社に課していた制裁措置を撤回するとともに、日米5船社に対して90日以内の状況報告提出命令を行った。  
(P.10 SHIPPINGフラッシュ参照)
- 28日 日本の海運企業において、代表権を持たない取締役の最大の3分の1を外国人とすることを可能とする船舶法改正案が衆議院本会議で可決・成立した。
- 28日 海運大手3社の1999年3月期決算が出揃った。それによると定期航路で一部運賃が改定されたことや円安メリットなどが寄与し、3社ともに増収となった。
- 28日 IMO第71回海上安全委員会(MSC)がロンドンで開催され、INFコード(高レベル放射性廃棄物の船舶による安全運送に関するコード)の強制化が採択された他、海賊防止への取り組みとして、国際的な調査や処罰に関するコードを作成するためのコレスポンディンググループを設置することなどを決定した。



(本誌平成11年5月号P.17海運ニュース—  
国際会議レポート2参照)

### 港湾物流委員会関係報告事項

1. 米国港湾サービスユーザーフィー制度案について  
(本誌平成11年5月号P.2 SHIPPING フラッシュ参照)
2. 運輸政策審議会海上交通部会第10・11回港湾運送小委員会の模様  
(本誌平成11年5月号P.12海運ニュース—審議会レポート1参照)
3. 港湾審議会管理部会ワーキンググループ(WG)によるヒアリングについて  
(本誌平成11年5月号P.13海運ニュース—審議会レポート2参照)

### 5月の定例理事会の模様

(5月26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5月31日付

北星海運株式会社(京浜地区所属)

平成11年5月26日現在の会員数123社

(京浜地区所属79社、阪神地区36社、九州8社)

### 政策委員会関係報告事項

1. 第8回アジア船主フォーラムの模様について  
(P.2特別欄参照)
2. 第8回日韓船主協会会談の模様について  
(P.11 SHIPPING フラッシュ2参照)

### 法務保険委員会関係報告事項

1. 第79回 IMO 法律委員会の模様

### 国際会議の開催予定(7月)

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

IMO 第4回無線通信・捜索救助小委員会

(COMSAR)

7月12～16日

ロンドン

## 当協会ホームページの更新について

当協会のホームページ(アドレス：<http://www.jsanet.or.jp>)を更新致しましたのでお知らせします。

今回の更新内容は①英語版を開設したこと、②当協会のプレスリリースやその時々話題を掲載する「What's New」コーナーを開設したこと、③「統計データ・パンフレット類」コーナーに統計データを掲載したこと、そして④「メンバー会社のご紹介」コーナーに各社の会社概要等を追加掲載したこと等です。

当協会では今後もメンバー会社からの意見等を踏まえ、ホームページを充実させていくこととしております。

# 海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1980	29,382	31,995	▲ 2,612	30.4	32.0
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
1997	50,937	40,956	9,981	13.9	7.8
1998	50,645	36,653	13,911	▲ 0.6	▲ 10.5
1998年 4月	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
4	4,023	2,979	1,044	▲ 7.4	▲ 4.6

(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)

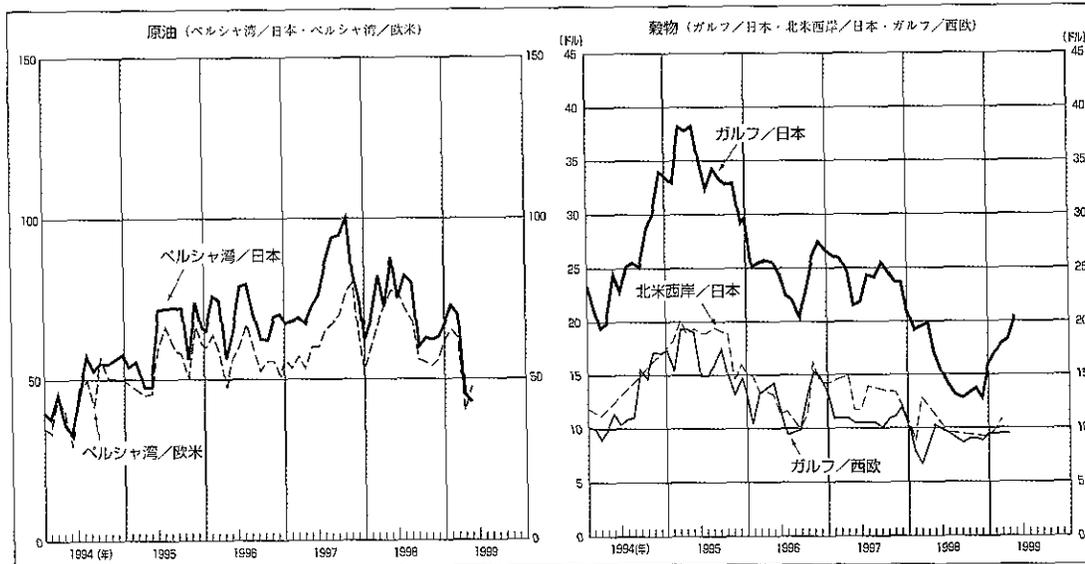
年月	年間 月間)平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1998年 5月	135.00	132.00	139.05
6	140.43	136.20	146.70
7	140.73	138.35	143.70
8	144.67	141.05	147.00
9	134.59	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
5	120.15	122.11	124.32

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)								
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
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	184,621	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1998 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
5	10,200	0	10,200	2,878	3,512	3,446	0	130	182	52	9,512	2,041

(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	42.50	37.75	59.50	45.00	77.50	69.00	47.50	33.50
6	76.50	65.50	75.00	62.50			60.00	52.50	77.50	56.50		
7	86.75	68.50	82.50	74.75			65.00	50.00	72.50	65.00		
8	94.00	85.00	80.00	60.00			67.50	65.00	68.50	52.50		
9	94.50	72.50	60.00	44.00			70.00	60.00	56.00	40.00		
10	100.00	89.00	62.50	52.50			77.50	70.00	55.00	51.50		
11	82.00	75.00	62.00	47.50			80.00	65.00	53.75	44.00		
12	75.00	49.50	62.75	48.00			62.50	42.50	56.50	43.75		

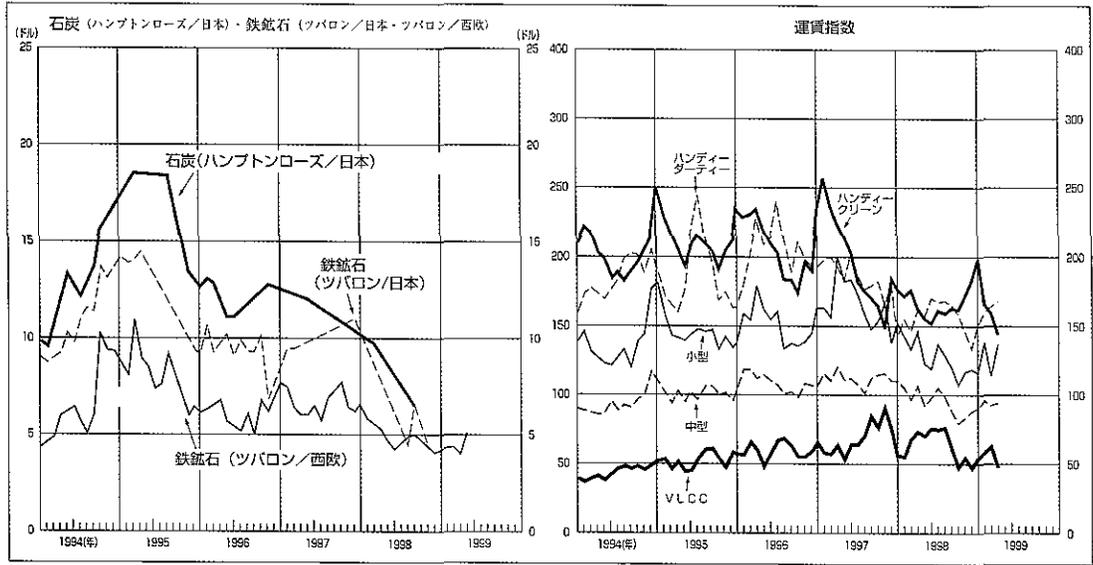
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワルドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

#### 5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	21.25	19.00	16.00	13.25	11.50	9.00	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	20.50	16.50	—	—	—	—	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）

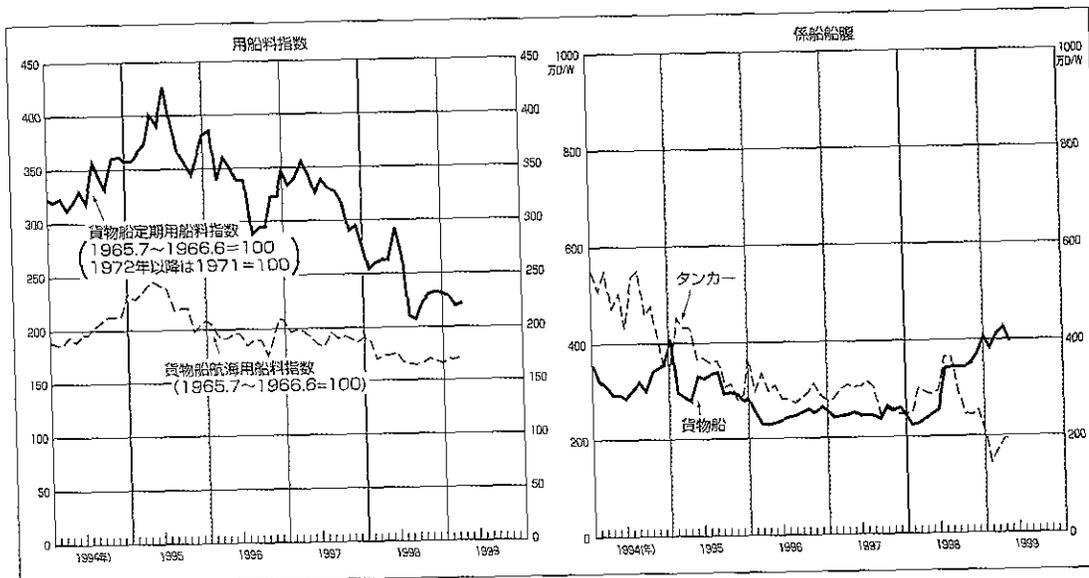
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	—	4.30	3.50
2	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	5.25	4.40	3.75
3	9.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	3.45
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.25	3.95	4.00	3.50
5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.70	4.15	5.05	4.60
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	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2
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・ダーター：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	172.0	310.0	377.0	363.0	354.0	262.0	221.0
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	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926
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。

後記子の住む浦和市の東部で、東北自動車道に近い一帯に田園が広がっている。その真中を芝川が、そして田園の東と西の縁辺に見沼代用水と呼ばれる二本の用水が流れている。芝川および用水沿いには、サイクリング用道路が整備されているので、週末にはおんぼろ自転車を駆ってリフレッシュに努めるのが後記子の習いとなっている。昔、この一帯は広大な灌漑用水池であったのを、享保10年(1725年)八代将軍吉宗が幕府財政建て直しのため米の増産を各地で図った時に、ここも水稲用の新田に生まれ変わったと郷土史に記されている。さて、その二本の代用水が南下して芝川と交わる手前に、国指定の遺跡で見沼通船堀と称するわが国最古の閘門式運河跡が残っている。これは吉宗の命を受けて、

## 編集後記

当時の普請奉行であった井沢為永が干拓と代用水路の開拓と併行して、月水路を利用した江戸河岸までの内陸水路を開き年貢米を主とする輸送を計画したところ、芝川と両月水路の間で3mの落差があったため閘門式運河を設けたとされる。通船堀が開通したのは享保16年(1731年)と言うからパナマ運河の開通より180余年前になる。規模は巾2m長さ11mほどの木船がやっと通れる程度で、構造も杭を打った板壁の閘室に角材を何本か積上げて水門としたもので、パナマ運河とは比ぶべくもない。しかも閘室内の船は20人程の人力に頼って引っ張ったと言う。そうは

言え、その後大正時代まで利用された史実を前にすると、昔人の叡智と水運に対する認識の深さに畏敬の念を覚える。現在は、桜並木とともに花見時期には往時を偲んで木船の通航が再現されるなど人々に安らぎの場を提供している。一方、パナマ運河は本年末パナマに返還され、より大型船の通航を可能とする拡充計画が話題に上っており、ますます世界の要所としてその将来に関心を集めている。

願わくは、パナマ運河そのものが平和な中で発展・運営され、世界の人々に多くの繁栄と幸せをもたらすよう祈りたい。

川崎汽船

総務部情報広報室長

大滝 光一

せんきょう 6月号 No. 467 (Vol. 40 No. 3)

発行◆平成11年 6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

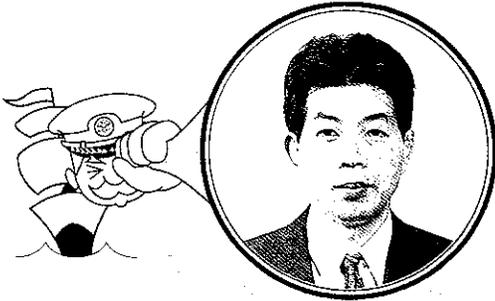
製作◆株式会社タイヨーグラフィック

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)

# 訪ねある記

船会社の仲間たち

第 4 回



今回、登場して頂くのは

旭タンカー(株)安全本部長

**本山博規**さん(49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？

当社のグループ安全会(49社・60隻)の事務局として安全全般(本質的には安全の企画・立案)、訪船、ドック時の研修会、地区別研修会等の立案、開催に携わっています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

過去のある部分を思い出すというより、むしろ変化していく様を思い出すことのほうが多いですね。たとえば「安全確保」に対する認識度の変化などは顕著な例ではないでしょうか。

3. ご自分の目から見た海運業界の印象は？

海洋汚染が地球環境(生態系)におよぼす影響をもっと真剣に考えれば雇用のシステムも変わってくるのではないのでしょうか。乗組員を育てるということは一朝一夕にできることではありません。

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。

どんな仕事でも、自分がこうしてみたいと思っていることにチャレンジできる業務が一番いいでしょう。精神衛生上……。

## 旭タンカー(株)の事業概要

内航タンカー輸送から出発した会社だが、物流国際化を先取りし外航近海輸送にいち早く乗り出し、近海輸送のパイオニアを自負している。事業としてはこの内航、外航輸送を主事業とし他に船舶管理事業を営んでいる。

# 船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

**JSA**

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