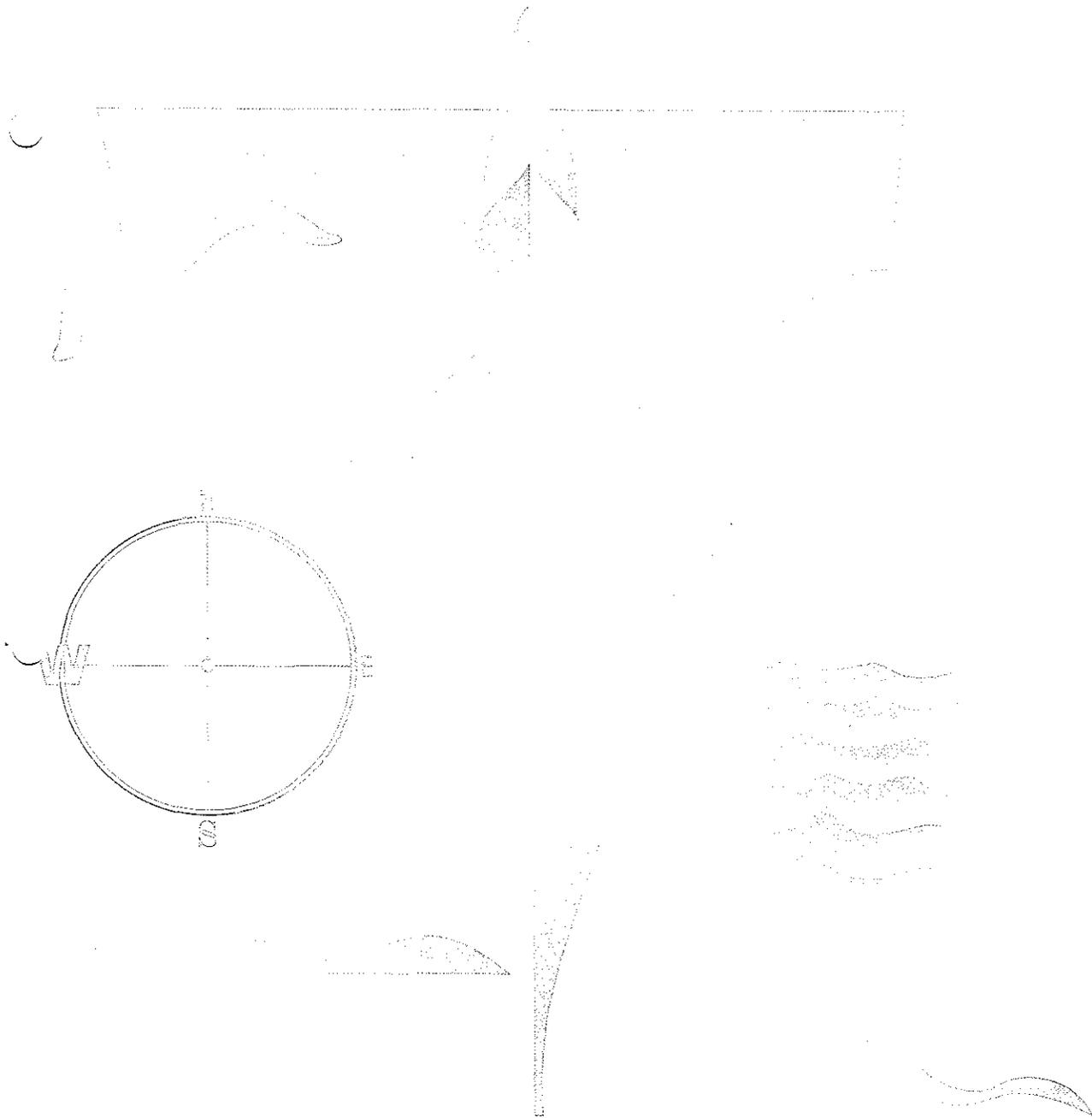


せんきょう



船協月報/1999年7月号 目次

◎特別欄

日本船主協会第52回通常総会—— 1

◎ SHIPPING フラッシュ

海賊防止対策の検討が本格化—— 9

—当協会は海賊防止対策会議の設置を決定、運輸省は海賊対策会議の初会合を開催—

◎寄稿

グローバルコンペティションを勝ち抜くために—— 12

—1999年3月期海運会社の決算について—

野村證券株式会社金融研究所
★企業調査部運輸グループ ●北見 聡
副 主 任 研 究 員

◎海運ニュース

審議会レポート

1. 事業免許制は許可制に、料金認可制は届出制に—— 16

—港湾運送事業の規制緩和に関する「最終答申」纏まる—

2. 中間報告の素案について審議—— 19

—港湾審議会第31回管理部会の模様—

国際会議レポート

1. 海賊問題に関する「国際捜査コード」の策定へ—— 19

—IMO 第71回海上安全委員会 (MSC) の模様について—

内外情報

1. 港湾サービスユーザーフィー (HSUF) 制度法案が5月26日に

議会上程—— 21

◎寄稿

今後更に重要性を増す燃料調達—— 25

—今後の電力需給の動向と燃料—

電気事業連合会 ●小泉俊彰
企画部副部長

◎各種調査・報告書欄

1. 最近の定航海運トピックスに関するアンケート結果(下)—— 29

—アライアンス・同盟、海運業界の現状に関する各社コメント—

2. 輸送の充実には、総費用の低減が不可欠—— 34

—内航コンテナフィーダー輸送の現状と課題—

◎KOBEL 便り—— 38

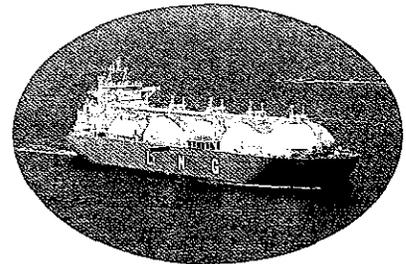
◎潮風満帆 —7つの海のこぼれ話—

カー・バルカー乗船経験記—— 40

★元日本郵船船長 ●大河原明徳

❖海運日誌★6月—— 42 ❖船協だより—— 43

❖海運統計—— 44 ❖編集後記—— 48



LNG 船 AL WAJBAH

日本船主協会第52回通常総会

当協会は、平成11年6月16日、日本海運倶楽部において第52回通常総会を開催し、下記の議案を原文どおり承認した。

第1号議案 平成10年度事業報告書および収支決算書承認について

第2号議案 平成11年度事業計画、収支予算および会費徴収方法承認について

第3号議案 決議について

第4号議案 平成10年度通常総会以降における役員移動の承認について

第5号議案 平成11・12年度役員選任について

なお、平成11年4月1日現在の当協会加盟の会員数は124社、会員登録船舶数401隻、1,077万2,186%、1,625万3,143%である。



▲第52回通常総会の模様

決 議

わが国にとって、長引く不況を克服し経済の活性化を図るためには、経済・社会体制全般にわたる構造改革の断行が必要であり、各産業が夫々の分野で競争力を高めていくための環境を一刻も早く整備しなければならない。

わが国外航海運企業は、ボーダーレスな市場において、諸外国海運企業に劣らぬ経営効率を達成するため必死の努力を行ってきた。しかしながら、依然としてわが国特有の諸規制や高コスト構造が、自由な企業活動を行う上で大きな障壁となっている。このため、グローバル・スタンダードに照らして国内法制・税制等を改善し、諸外国との競争条件を同等のものとする事、すなわちイコール・フットイングの実現が不可欠である。

内航海運にあっては、平成10年5月から船舶のスクラップ・アンド・ビルド制度を柱とする船腹調整制度が解消され内航海運暫定措置事業が導入された。暫定措置事業の効果が現れるには若干の時日を要すると考えられるが、構造改善のための環境整備を推進し、国内物流の大動脈として引き続き安定した役割を果たしていかなければならない。

船舶の安全運航は海運にとって最重要の課題であり、当協会は従来よりその徹底に努めているが、さらに環境問題についても引き続き積極的な対応を図っていく必要がある。このため、サブスタンダード船排除ならびに老朽船解撤の推進を内外に呼びかけるとともに、航行安全確保のため海賊対策を含め航行環境改善に向けて関係者との連携を図り、併せて海洋環境保全および温暖化防止等地球環境保護対策を推進していく所存である。また、いわゆるコンピュータ

2000年問題については関係団体とも協力しつつ機器情報等の収集を積極的に行うとともに、緊急対応計画等の安全運航対策の徹底を図っているところである。

かかる認識のもと、下記項目の実現を以って、産業活動と国民生活を支えるインフラとして重要な役割を担っているわが国海運の発展を期するものである。

記

1. 諸外国と同等の競争環境整備に向けた構造改革の推進
 - ・社会・経済の実態に合わなくなった法制等の抜本的見直しと海運企業の自由な事業活動を阻害する各種規制の撤廃・緩和
 - ・連結納税制度の早期導入、さらに特定外国子会社も対象とする連結納税制度の導入等、国際水準を考慮した海運税制の確立
 - ・港湾関連諸制度の改革
 2. 船舶の安全運航の徹底と地球環境の保全
 - ・安全運航の徹底ならびに海洋汚染防止体制の整備等を含む環境保護対策の推進
 - ・サブスタンダード船の排除と老朽船の解撤促進
 - ・東京湾中ノ瀬航路の浚渫等航路整備の推進等、国内外における航行環境の改善
 - ・海賊防止対策の推進
 3. 日本商船隊の国際競争力強化
 - ・日本人船・機長2名配乗体制を推進するための実効性のある国際船舶制度の確立
 - ・必要な財政資金の確保
 4. アジア船主フォーラム等を通じての健全な企業経営環境の回復
- 以上決議する。

決議提案趣旨

(前文について)

わが国外航海運企業は、ボーダーレスな市場において諸外国海運企業に劣らぬ経営効率を達成するため必死の努力を行っているところであるが、わが国特有の諸規制や高コスト構造が、自由な企業活動を行う上で障壁となっている。このため、グローバル・スタンダードに照らして国内法制・税制等を改善し、諸外国との競争条件を同等のものとする、いわゆるイコール・フッティングの実現に向けて関係方面に強力に働きかけていく必要がある。

内航海運にあつては、昨年、内航海運暫定措置事業が導入されたが、今後も構造改善のための環境整備を推進し、国内物流の大動脈として引き続き安定した役割を果たしていけるよう、バックアップに努める所存である。

船舶の安全運航は海運にとって最重要の課題であり、当協会は従来よりその徹底に努め

ているが、さらに環境問題についても引き続き積極的な対応を図っていく所存である。

(決議項目の内容について)

第一項-社会・経済の実態に合わなくなった法制等の抜本的見直しと各種規制の撤廃・緩和、国際水準を考慮した海運税制の確立、港湾関連諸制度の改革を求めていく。

第二項-海賊防止対策の推進を含む航行環境の改善ならびにサブスタンダード船の排除と老朽船の船舶解撤を促進して船舶の安全運航の徹底と地球環境保護対策の推進を図る。

第三項-日本商船隊の国際競争力強化策として、実用的で実効性のある国際船舶制度の確立と必要な財政資金の確保を求めていく。

第四項-健全な企業経営環境の回復に向け、アジア船主フォーラム等を通じて取組んでいく。

平成11・12年度役員

会 長	商船三井取締役社長	生田 正治
副会長	日本郵船取締役社長	河村健太郎
〃	川崎汽船取締役社長	新谷 功
〃	乾汽船取締役社長	乾 英文
〃	飯野海運取締役社長	太田 健夫(新)
〃	東京タンカー取締役社長	松永 宏之(新)
〃	神戸船舶取締役社長	原田 弘(新)
理 事 (35名)		
	旭海運取締役社長	下玉利康雄
	ブルーハイウェイライン取締役社長	若杉 高俊
	第一中央汽船取締役社長	五月女真彦
	イースタン・カーライナー取締役社長	高井 太郎
	八馬汽船取締役社長	森岡 弘平

堀江船舶取締役会長	堀江 隆三
飯野海運取締役社長	太田 健夫
乾汽船取締役社長	乾 英文
川崎近海汽船取締役社長	毛利 盟
川崎汽船取締役社長	新谷 功
近海郵船取締役社長	齋藤 正一
神戸船舶取締役社長	原田 弘
国際エネルギー輸送取締役社長	緒方 浩文
国際マリントランスポート取締役社長	南野 孝一
共榮タンカー取締役社長	平山 義昭
明治海運取締役会長	高井 研次
三菱鉱石輸送取締役社長	泉 浩
ナビックス近海取締役社長	田村 茂
日本郵船取締役社長	河村健太郎
日正汽船取締役社長	平川 茂

日産専用船取締役社長	川名 義一	玉井商船取締役社長	玉井 洋吉
日鉄海運取締役社長	吉田 慎	東海商船取締役社長	三宅 弘
大阪船舶取締役会長	小谷 道彦	東京船舶取締役社長	稲田 徹
三光汽船取締役社長	川井 貞雄	東京タンカー取締役社長	松永 宏之
新和海運取締役社長	谷川 明	雄洋海運取締役社長	甲斐 勝
商船三井取締役社長	生田 正治	監事候補者（4名）	
商船三井客船取締役社長	宮崎 通	神戸日本汽船取締役社長	小國 重美
田淵海運取締役社長	田淵雄一郎	佐藤汽船取締役社長	佐藤 忠男
太平洋海運取締役社長	石川 有一	東朋海運取締役社長	三澤夫美雄
太洋海運取締役社長	田中 博一	日本造船工業会常務理事	宇都宮 紀

平成11年度事業計画

1. 海運対策の推進

- (1) 国際船舶制度の円滑な推進と日本商船隊の国際競争力強化のための諸施策の実現
- (2) サブスタンダード船問題への対応
- (3) 船舶解撤対策の推進
- (4) 各部会に係る諸問題への対応

2. 規制緩和問題への対応

3. 海運関係税制等の充実

- (1) 海運関係税制等の拡充
- (2) 租税条約等外国税問題
- (3) 海運企業の経理・財務問題

4. 船員対策の推進

- (1) 外国海技資格承認制度の導入等95STCW条約への対応
- (2) 将来的な船員不足への対応と必要船員の確保
- (3) 船員教育および船員訓練機関のあり方についての検討
- (4) 船員の社会保険制度への対応
- (5) 船員職業安定法の改正への対応

(6) アジア諸国との船員問題の検討

- (7) その他
 - ・海技免状および関連資格取得対策
 - ・乗組員の安全対策
 - ・船員の福利厚生問題
 - ・その他の船員対策の推進

5. 国際問題への対応

- (1) アジア船主フォーラム
- (2) 外航船社間協定に対する独占禁止法適用除外制度に係わる海上運送法一部改正
- (3) WTO 海運問題
- (4) 各国海運政策への対応
 - ① E U
 - ② 米 国
 - ③ その他諸国
- (5) OECD 海運問題
- (6) 二国間海運問題
- (7) 国際海運関係機関との連携・協調の維持

6. 環境保護対策の推進

- (1) 地球温暖化防止に関する諸問題
- (2) 海洋汚染防止に関する諸問題

- (3) 海上災害防止対策
- (4) 大気汚染防止に関する諸問題
- (5) 諸外国におけるバラスト水排出規制問題

7. 法務保険問題への対応

- (1) IMO 法律委員会
- (2) 国際油濁補償基金総会・理事会
- (3) 船舶に係る保険問題
- (4) その他
 - ・漁場油濁被害救済基金

8. 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題への対応

- (1) 次期 Sea-NACCS 稼働への対応
- (2) 港湾関係諸手続きの簡易化・EDI 化問題
- (3) その他
 - ・UN/EDIFACT への対応

9. 港湾諸問題への対応

- (1) 係留施設使用料・入港料等問題への対応
- (2) 水先業務の改善
- (3) 港湾運送問題への対応
- (4) 「港湾の整備・管理のあり方」審議への対応
- (5) 米国新港湾維持税への対応
- (6) その他
 - ・港湾関係諸料金の適正化
 - ・海外港湾関係諸料金改定への対応

10. 船舶の安全確保と運航の効率化

- (1) 船舶の建造および保船業務に関連する諸問題
- (2) 海上人命安全条約 (SOLAS 条約) 改正への対応
- (3) 国際安全管理コード (ISM コード) への対応
- (4) ポート・ステート・コントロール (PSC) への対応
- (5) コンピューター2000年問題への対応
- (6) 船用燃料油対策
- (7) 海上無線通信の改善

11. 海上交通および港湾水路の安全対策の推進

- (1) 海上交通安全対策
- (2) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策
- (3) その他
 - ・諸外国における運航規則
 - ・国際紛争等に伴う船舶の航行安全対策
 - ・船舶の安全に関する情報の周知
 - ・海賊防止対策

12. 広報活動の推進

- (1) 政策広報の充実
- (2) その他広報活動の推進

13. 調査ならびに統計出版活動

- (1) 政策関連調査の推進
- (2) 商船船腹ならびに海運等に関する統計資料・情報の収集・整理

生田会長挨拶

この度、皆様のご推挙により、会長職を務めることとなりました生田でございます。

我が国の経済情勢は、長引く不況の克服へ向

けた長い道程にあり、誠に容易ならざるものがありますが、微力を尽くし、その任務を果たして行きたいと考えておりますので、ご支援、ご



協力のほど、何卒宜しくお願い申し上げます。

扱て、私ども海運産業は、国内、国外を問わず、今までも、現在も、エネルギー資源を始め原材料や消費財輸送を通じて、あらゆる産業の活動と文化的な市民生活を支える重要なインフラ的な役割を果たして参りました。新しい世紀、21世紀も目前であります、我が国並びに世界経済の健全な発展に寄与するという重要な役割は益々増してゆくものと考えます。このことは、我が国を始め世界の主要国の経済活動が、グローバルな市場経済の下で展開されるようになった現在では、一層重要な意味を持っております。ところで、最近の我が国産業全般の状況を見てみますと、バブル経済の崩壊と金融不安の後遺症から未だ脱却し得ず、誠に厳しいものがあります。失業率も約5パーセントと、残念ながら史上最高水準にあることも事実ですが、それでも、まだら模様ながら、上向きの指標もみられ、漸く、景気の底入れを見込まれる、との見方も有力であります。このことは、戦後最悪ともいわれる不況からの脱出には未だ時を要し、グロ

ーバルな市場経済化が進む中で、我が国経済が、過剰設備、過剰債務と労働マーケットに関する構造改革に取り組んでいる途次にあることを物語っているように思われます。私ども海運産業も長年に亘り、血の滲むような合理化努力を尽くし、競争力の向上に努めて参りました。今後も引き続き国際競争力の整備に努め、日本海運の再生を確かなものになければなりません。そして、地球・海洋環境の保全、安全・安定輸送の維持に万全を尽くし、21世紀に向けて、社会・経済へ一層の貢献をして参りたいと考えております。

本日の総会決議には、私どもが当面する最重要課題を列挙しておりますが、そのいずれもが我々海運産業がその使命を果たしてゆく上で、大変重要なものです。新しい世紀へ向け、我々船主は、海運を通じ、今後とも日本並びに世界の社会・経済の価値創造に参画し続けるべく、自助努力を徹底し、全力を挙げて更なる発展を期したいと存じます。その実現に当たり、私が特に強調したい点を述べさせていただきます。

まず第一に、外航海運企業においては、その国際競争力強化を挙げなければなりません。グローバル・スタンダードに照らし改善を要する分野については、規制の撤廃・緩和等、競争環境整備に向けた一層の構造改革を進める必要があります。世界単一マーケットにおいて、各国海運企業と伍してゆく為には、国際的にイコール・フッティング、即ち、競争条件が同等でなければなりません。例えば、税制面では、欧州諸外国並みの償却制度の確立、および特定外国子会社を含む連結納税制度の早期導入を実現すべく努力して参りたいと考えます。21世紀には、経済の一層のグローバル化が進展することとなりますので、商業活動が公正且つ公平に行いうるシステム作り、ルール作りが大変重要なもの

となります。

第二には、私ども海運産業が社会・経済のインフラとして十全に機能してゆくには、船舶の安全運航がまず基本、との認識に立つとともに、21世紀にかけての地球レベルの大きな課題として、海洋環境保全及び地球環境保護対策にも積極的に対応して参りたいと存じます。この問題は、船協内の関連する幾つかの委員会で真剣に取り上げられてきておりますが、今後は、これらを総括する「環境対策特別委員会」を設置したいと考えております。この問題は、各種国際条約の下でのハード・ソフト両面での取り組みが必要であり、また、その関連において、サブスタンダード船の排除、老齢船の解撤促進なども必要であります。また、最近の海賊行為の頻発化、凶悪化につきましては、乗組員と積荷の安全はもとより、船舶の安全・安定運航の観点からも深く懸念しているところであり、内外の関係者と連携しつつ、有効な防止策が一刻も早く講じられるよう、関係国政府への働きかけを強めて参りたいと存じます。この点は、先のアジア船主フォーラムにおいても重要事項として取り上げられたところであります。

第三に、公正な競争を前提として、各国船主間の相互理解・国際協調の促進は、海運産業の健全で安定的な発展に貢献するものであり、アジア船主フォーラムなどの場を通じて、対話を深めてゆく努力を続けて参ります。世界最大の船腹運航量を占めるアジア船主のヴォイスは、21世紀の世界海運の行方に大きな影響を与えるものと期待されます。一方、外航定期の分野では、米国新海事法の本年5月発効、EUの船社間活動に対する新しい枠組み作りへの動き、中国の新国際海運規制法案にみられる規制強化の動き、等々世界的に様々な動きが出てきておりますが、これらの点につきましても、関係各国

船主団体などと十分な連携を図り、必要且つ適正な対応をしてゆかねばなりません。

第四には、内航海運問題です。昨年5月より、内航海運暫定措置事業が導入されました。内航海運が国内物流の基幹輸送モードとして安定した役割を果たしてゆくためにも、暫定措置事業が進められる過程において、あわせて構造改善のための環境整備を進めてゆく努力をして参りたいと存じます。

第五には、私ども海運産業が社会・経済全般に亘って果たしてきた重要な役割についてです。海運の重要性は、特に21世紀においては、経済社会におけるトータル・ロジスティックスの担い手として、益々大きくなると思われまます。そこで、新しい世紀へ向けて更に高まるであろう、その役割の大きさ、重要性に見合うだけの、正当な評価、認識がいただけるよう、我々自身一層努力してゆく必要性を痛感しており、広報活動に力を入れて参りたいと存じます。

最後になりましたが、河村前会長におかれましては、日本船主協会創立50周年という歴史的な節目に、強いリーダーシップを発揮されました。特に、船舶特別償却制度の延長、また、第二ラウンドに入った最初の総会にあたる第8回アジア船主フォーラム東京総会を大成功のうちに主催されました。その他2年間に亘るご苦勞、ご功績に対し、ここに深甚なる感謝の意を表したいと思います。

私は、20世紀の掉尾にあたり、ここに決意を新たにし、皆様とともに、来るべき21世紀においても益々大きな役割を果たすことを期待される日本海運産業の発展に努力してまいる覚悟でございますので、何卒宜しくご指導ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

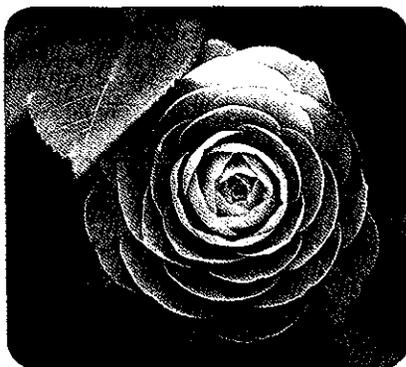
Close Up New President

新会長は、昭和52年度から53年度の2年間、永井典彦元船協会長の会長秘書を務めていました。

当時の海運業界の状況は、開発途上国・東欧諸国の海運進出がめざましく、先進海運国とあらゆることがある意味では平行線を辿っていた頃でした。国旗差別問題・同盟憲章条約・東欧圏国営船社対策等様々な問題が、国連機関などの場で精力的に討議されていました。

国内においても、タンカー不況対策・船員制度近代化対策など長年に亘る重要課題が検討の緒についたのもこの頃で、会長秘書として、精力的に活躍されていました。

会長秘書時代から、このバイタリティあふれる行動を強靱に支えている秘訣は、“野良着・野良犬・野良仕事”の3野良にあるようです。その“野良仕事”である「バラ栽培」にはとりわけ力が入っていると聞いています。



永井典彦元会長(昭和52～53年度)と、生田“会長秘書”(写真左)(国会議員との視察会より)

会長がバラ栽培に興味を持たれるきっかけとなったのが大学時代の下宿生活からとのこと。

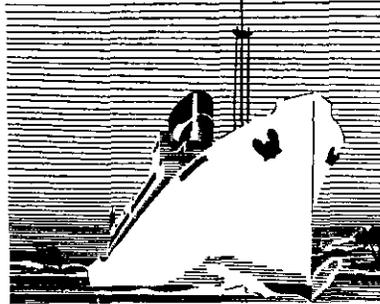
下宿先の庭先でバラの手入れを手伝っているうちに、バラ栽培の魅力にひかれていかれたようです。

昭和41年にイギリスに赴任された時、ガーデニングのすばらしさに深く感嘆され、バラ栽培への興味を一層強められたとのこと。帰国後、まず2～3本の苗木植えにはじまり、今日では20数種類のバラが華やかに庭を彩っているようです。

しかし全てがバラ色ではなかったようで、その昔、長期海外出張を控えて、愛するバラ達を心配され、出張に出る前に、不在期間に与えるべき肥料をまとめて与えたところ、戻ってみれば、肥料のやりすぎでバラが枯れてしまったという大失敗もあったそうです。

バラを見事に咲かせるには消毒、剪定、肥料などと結構手間がかかり、手を抜くとそれなりのモノにしかならないそうです。そのため、早朝や休日を利用して野良仕事(バラ栽培)に精を出しているとのこと。

毎年5月の連休を過ぎたころからは、会社のデスクにバラを飾ることも多く、精魂込めて作られたバラは会長を訪ねられる方々の目を楽しませているようです。



海賊防止対策の検討が本格化

— 当協会は海賊防止対策会議の設置を決定、運輸省は海賊対策会議の初会合を開催 —

1. 当協会内は「海賊防止対策会議」の設置を決定

東南アジアやアフリカ沿岸を中心に、近年海賊事件が多発していることをうけ、本年5月に開催された国際海事機関（IMO）の海上安全委員会（MSC）において、海賊防止のためのガイドラインが改訂されたこと、海賊および武装強盗の調査ならびに捜査に関するコードを検討するレスポンスグループが設置されることなどを踏まえ（MSCの模様についてはP.19海運ニュース—審議会レポート参照）、去る6月28日、当協会では今年7月に協会内に「海賊防止対策会議」を設置し、今後の海賊防止対策について検討することを発表した。

同会議における主な検討事項等は次の通りである。

- (1) さらなる有効な海賊防止対策の検討および実施
- (2) 襲撃事件の防止および捜査活動により有効となる届出、報告制度の検討

- (3) IMOにおける捜査協力等に関するコード策定への参画

- (4) 海賊多発地域における捜査強化等、今後の防止対策の各国政府への働きかけ

- (5) IMOの各種ガイドラインの策定、各国船主協会で構成するICS（国際海運会議所）／ISF（国際海運連盟）の海賊対策の検討等の国際的な取り組みへの参画

当協会は、1995年頃から世界的に海賊事件の発生が増加傾向にあり、かつ凶悪化していることに注目し、これまでも既にASF（アジア船主フォーラム）加盟船協による各国政府への働きかけと共に、運輸省を通じ関係国政府への働きかけ等を要請してきた。

また、IMOが海賊多発地域である東南アジア、南米、西アフリカおよび中東地域で開催する海賊防止セミナーに対し資金協力をしたほか、1999年2月にシンガポールで開催された同セミナーに出席するなど積極的に対応している。

しかしながら、最近の海賊強奪事件の凶悪化

に伴い、IMOをはじめ国際的機関の積極的な取り組みが始まるとともに、凶悪なシージャック事件に日本関係船が巻き込まれたことから、日本国内でも海賊問題への関心が高まっていることを契機として当協会も海賊対策への取り組みをさらに強化することとしたものである。

また、当協会は、海賊防止装置の開発などを含む日本財団の新たな調査研究事業や、運輸省が設置した海賊対策検討会議にも積極的に参画し、これらの関係機関とも連携しつつ、今後の防止方策について検討を進めていくこととしている。

2. 運輸省「海賊対策検討会議」初会合開催される

多くのわが国商船が東南アジア海域等において海賊被害を受けている実状を鑑み、運輸省は去る7月2日、運輸省、外務省、海上保安庁、および当協会をはじめ、日本財団などの関係団体で構成する「海賊対策検討会議」の初会合を開催した。

会合では、運輸省がわが国の外航海運業者266社を対象に調査した過去10年間の被害状況が報告され、それによると1989年から1999年5月までの海賊被害総件数は104件で1995年の8件の発生以降増加し続け、1998年には19件が発生、今年においては5月までに既に18件が発生しており、依然増加傾向にあること、また104件のうち、被害船舶から沿岸国の警察や警備当局などに海賊被害を通報したケースは約2割しかないことなどが明らかになった。

このような調査報告を踏まえ、本検討会議では事務局である運輸省海上交通局外航課が示した「海賊に関するアクションプラン」(案)(資料参照)を基に議論し、「直ちに講じる措置」については案文どおりで、関係者で直ちに実行

に移すことを合意し、「今後、検討を進める措置」については、本会議を月に一回のペースで開催し、その具体策について今後さらに検討を進めていくこととなった。

なお、次回会合は7月末に開催する予定となっている。

【資料】

海賊対策に関するアクションプラン(案)

本年5月に運輸省で実施した日本関係船舶に対する海賊被害の実態調査の結果、及び5月に開催され、わが国として積極的に推進したIMO(国際海事機関)海上安全委員会における「海賊対策マニュアル」の見直し作業の結果を踏まえ、日本関係船舶に関する海賊対策を次の通り強化する。

[直ちに講じる措置]

1. 船社による対策

- 船主協会において次の内容を含む総合的な対策を策定し、会員船社に対し指導を徹底
- 被害があった場合に沿岸国関係当局に対する報告が行われていない事情を調査し、今後、必ず船社から報告及び審査に対し協力することとし、そのために障害があれば、それを除去する方策を検討
 - 沿岸国関係当局に対する報告の徹底
- 自社船に関する自主警備策の見直し(特に港内停泊中の対策強化に留意)
 - 各社ごとに海賊危険海域を航行・停泊する場合の「自主保安計画」の策定とその実施の徹底
 - ・ 特に見張りや船室ロックアップの徹底
 - ・ 事件対応演習の実施
- 支配船における海賊対策の徹底
 - ・ 自社船と同様の「自主保安計画」の策定

- ・外国人船員に対する教育の充実

2. 政府による対応の強化

- ・IMOにおける検討を踏まえ海賊対策を見直し、その実施について船社に対する指導を強化
 - ・各社の「自主保安計画」の策定状況のモニター
- ・事件報告・連絡体制の整備
 - ・沿岸国における船社からの報告・連絡体制の確立確認
 - 通報すべき各国当局（RCC）連絡先の確認→リストの作成→船社への配布
 - ・荷主等関係者への海賊問題についての啓蒙
- ・関係国に対する要請と結果報告
 - ・現に海賊被害が多発している海域について、その管轄国に対する外交ルートを通じて、IMOの勧告に基づき問題海域・港湾における警備の強化、犯人の検挙等適切な対応をとるよう要請
 - ・また今後、新たに海賊被害が発生した場合に、関係国に対して迅速な対応をとるよう要請
 - ・当該国が、その後、実際に講じた措置の結果徴収と船社へのフィードバック
- ・IMOや関係国が実施する対策のモニター
- ・被害が特に多い船社に関する調査の実施

[今後、検討を進める措置]

1. 船社による対応

- ・自主警備のさらなる向上に資する対策を検討（費用対効果分析）
 - 自主警備策の追加、改訂
- ・装備の充実（暗視双眼鏡、船尾の小型レーダー、監視テレビ等）の検討

- ・警備要員の増強の必要性等の検討

- ・海賊による損害が生じた場合の対応
 - ・保険の充実等の可能性の検討
- ・外国用船における海賊対策の可能性の検討

2. 政府、その他関係機関による対応

- ・船社による自主警備体制強化に関する環境整備
 - ・船社が関係当局に対して、より報告しやすい環境・体制の整備強化
 - ex. 沿岸国当局に直接通報するのとは別の新たな通報ルートを整備する意義や可能性の検討
 - ・装備の充実等に対する支援方策の検討
- ・現地調査の検討
 - ・現地当局による海賊対策（アクションプラン）の策定状況調査
 - ・問題地域、港湾の現況把握
 - ・海賊対策についての技術協力、海賊発生地域への経済支援（ODA）等の可能性検討
- ・多国間関係による対応の検討
 - ・関係する地域における相互協力取極めに向けた調整（関係国会議の開催等）
 - ex. 情報交換、共同パトロール、捜査共助等
 - ・IMOにおける「国際捜査コード」策定への積極的貢献
 - 公海上における海賊行為に対する対策の強化
- ・国際的凶悪犯罪に対する対応の検討
 - ・シージャック等の凶悪犯罪に対する捜査強化について関係捜査機関に対する協力要請
 - 盗品を販売する国際的な犯罪組織が関係している可能性について捜査

グローバルコンペティションを勝ち抜くために

-1999年3月期海運会社の決算について-

野村證券株式会社金融研究所
企業調査部運輸グループ
副主任 研究員

北見 聡

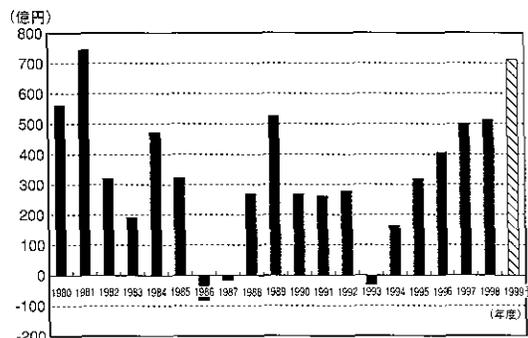
1. ピーク利益更新にチャレンジする海運業界

日本の海運業界にとっての1999年3月期の決算は、運賃市況・為替・金利・原油などの外部環境の変化に対する個別企業の対応力格差が、如実に顕れた決算であった。また、周知の通りではあるが、日本郵船と昭和海運、商船三井とナビックスラインの合併など、体力補強や救済色の強い再編劇も進むことになった。

様々な業界で見られるように、業績の二極化が顕在化し、業界の集約・統合が進行している。但し、個別企業毎の強弱はあるにせよ、海運業界総計で見れば、過去に類を見ない回復トレンドの最中にある。

図表1は、外航海運6社（日本郵船、商船三

(図表1) 外航6社・経常利益合計推移(連結ベース)



(注) 簡素化のために、企業合併、会計処理・基準変更等の効果を除外している

(出所) 野村證券金融研究所

井、川崎汽船、新和海運、飯野海運、第一中央汽船)の過去の業績を振り返ったものである。

6社合計の経常利益ベースでは、1998年度実績は1989年度実績にほぼ並ぶ水準となった。また、野村證券金融研究所予想ベースの1999年度の業績は、1981年度実績に拮抗する見通しである。様々な合従連衡があったものの、20年近い時を経て、過去最高利益水準にチャレンジしようとしている。

しかしながら、こうした業績改善の動きを手放しで喜ぶには、まだ早い。21世紀に向けて日本の海運業界が、世界的な生存競争の中で勝ち組に入るために、また日本の産業界での存在価値を高めるための課題は、少なくないと感じている。本稿では、1999年3月期の業績を振り返りながら、日本の海運業界の問題点や課題について述べていきたい。

2. 1999年3月期の業績を振り返る

1999年3月期の海運業界の業績を、外部環境の変化という視点から総括的に整理してみると、「追い風」「向かい風」「波風」という、三方向からの強い風が吹いた、と表現できよう。この風を一杯に受けて順風満帆な進路を辿った企業と、強風に押し流されてしまった企業との格差が鮮明になりつつある。

第一に、“円安、原油安、金利安、及び定航運賃の修復、高水準な完成車荷動き”という「追い風」が吹いた。為替の面では、1994～95年の1ドル=100円台を下回る苦境を乗り越え、1998年度上期は、一時140円台という円安の恩恵を受けた。現在も、120円前後で安定しており、短期的には為替リスクが低減してきている。原油価格（WTI）も1バレル=10ドル台が続き、過去10数年来の最安値圏で推移した。足下は、やや上昇基調にあるものの、過去の水準から見て低レベルで推移しよう。金利についても、中期的には底打ち感が出てきているものの、低金利の傾向はしばらく継続することが予想される。

また、定航部門では1998年5月の運賃修復により損益状況は改善し、更にはこの5月の北米航路の運賃修復で、各社の定航部門は収支均衡ラインまで達しようとしている。合理化効果が加われば、積年の願いであった収支プラスも実現性が高まっている。自動車船部門は、依然として高水準の収益レベルを維持している。短期的な完成車荷動きには、やや不透明感が生じているが、利益率が大幅に悪化するような状況は避けられよう。但し、中長期的に見れば、自動車船に収益依存する体質には変更が迫られよう。

いずれにしても、こうした「追い風」は、弱含む可能性があるとは言え、現段階では大きく風向きが変わるような状況ではないだろう。個別企業を見ると、大手三社（日本郵船、商船三井、川崎汽船）は、相対的に「追い風」効果を楽しんできたと言える。特に、定航部門では、日本郵船、商船三井の損益状況が大幅に改善したのが際立っている。

第二の風は、“不定期船、タンカー市況安”という「向かい風」である。日本及びアジア景気

低迷で需要が後退したことから、市況は大荒れとなった一年であった。しかしながら、基本的には供給過剰感が排除されていないことが、停滞するマーケットの背景にあることは否めない。特に、1999年3月期決算では、各社のスポット契約部分は収支均衡ラインを割り込み、不定期船・タンカービジネスを主力とする中堅各社の損益状況が大幅に悪化した。

素材メーカーを中心とする大手荷主の契約形態も、総じて短期契約志向になっているため、需要の回復だけに収益回復を託す訳にはいかない。不採算貨物の選別と船腹量の調整が不可欠であろう。不定期船・タンカービジネスにはサービスの差別化を導入する事が難しい。となれば、各社の価格競争力は、自ずと資本コスト（すなわち調達コスト）の差が決定要因となってくる。この点からも、不採算船売却等の船腹量調整による、バランスシートの改善・強化も早急に取り組まなければならないだろう。

第三に“業界再編”という「波風」である。日本郵船と昭和海運、商船三井とナビックスラインの合併については云うまでもないが、世界的にも不定期船各社の合従連衡、自動車船会社の合併などが起こっている。こうした再編劇によって、直接的な影響は少ないにしても、間接的には業界シェアが流動化する事によって、収益基盤が揺らいでいることも認識しておきたい。

総じて見れば、船腹供給の過剰感は払拭されておらず、各社の財務内容は他産業に比べて盤石ではない。グローバル競争で生き残るための収益力、財務力、品質競争力を強化するためには、もう一段の業界再編は不可欠であろう。世界的な再編劇は、まだ終焉を迎えていないと判断している。

(図表2) 海運業界の株価推移



(注) 大手三社 (日本郵船、商船三井、川崎汽船)、
中堅三社 (新和海運、飯野海運、第一中央汽船)
(出所) 野村証券金融研究所

こうした“風”の影響を株価から見たものが、図表2である。「追い風」の寄与度が高かった大手三社は、直近の株式市場に於いても株価パフォーマンスが高かった。一方で、不定期船・タンカービジネスに依存する中堅各社の株価パフォーマンスは、株式市場を下回って推移している。

3. 今後の海運業界の課題

こうした環境を踏まえて、21世紀に向けて日本の海運会社がグローバル競争の中で勝ち組に入るために、また日本の産業界での存在価値を高めるために、資本市場から見た企業価値創造や資本効率という視点からは、大きく三つの課題が指摘できよう。

第一に、各海運ビジネスへの経営資源配分の再構築が必要とされよう。これまでは、定期船部門、不定期船部門、エネルギー船部門と大きく三つの事業領域に区分され、トータルでの収益レベルアップが経営者の命題であった。しかしながら、事業部門ごとの損益管理及び情報開

示が一層要求されていることから、各事業がそれぞれ一定の利益水準を維持継続する事が、資本家の関心事になる。いつまでも定期船部門の損益状況の改善に一喜一憂し、自動車船、エネルギー船部門で収益低迷分を補完するというような事業戦略は容認されないだろう。不採算部門への投資が企業価値を押し下げ、資金調達や事業継続の上でも制約をもたらすことを、再認識する必要がある。どの部門へ経営資源を投入するかを、資本効率の面から一段と吟味しなければならない。

第二に、親会社自体の事業再編と同列で、系列関係会社の見直し等を含めた業界再編成を推進する必要がある。資本関係はありながら、実際のビジネス上ではコンペティターとなっている関係会社の統廃合、系列下ではないものの、合従連衡によってビジネスラインを強化できる可能性のある企業の吸収・合併など、これまでの枠組みを超えた企業グループのあり方を検討しなければならないだろう。もちろん合従連衡の相手先としては、海外企業もその対象として容認される余地はある。

第三に、海運事業の周辺事業と認識されている港湾運送事業・トラック運送事業や不動産事業の再構築も求められる。制限された事業規模の中では、自らが経営資源を投入する必要のない周辺部門も出てくるだろう。こうした周辺事業は顧客からの一貫輸送ニーズを満たすという理解のもと、事業継続を求められてきた。しかしながら、必ずしも独自にやる必要性は無く、他の物流事業者へのアウトソーシングの活用などで代替し、サービス品質を維持することも可能である。周辺事業を含めたグループ戦略の見直しは、新たな経営目標の根幹となるものであ

(図表3) 世界の主要海運会社業績比較

国名	企業名	決算期	ROE	ROA	自己資本比率	売上高営業利益率	使用資本回転率	D/Eレシオ	負債調達コスト
		(年月)	(%)	(%)	(%)	(%)	(回)	(倍)	(%)
日本	日本郵船	1999/03	5.0	7.2	16.9	4.4	0.73	3.88	3.8
日本	商船三井	1999/03	5.0	9.3	12.0	6.6	0.66	6.10	4.7
日本	川崎汽船	1999/03	2.3	9.5	13.1	4.2	0.93	4.54	4.9
日本	新和海運	1999/03	0.6	6.2	11.3	3.1	1.08	6.67	3.7
日本	飯野海運	1999/03	1.6	7.1	26.9	4.4	0.53	2.23	4.0
日本	第一中央汽船	1999/03	-13.0	6.3	19.6	1.8	0.58	3.68	5.5
ドイツ	Hapags-Lloyd	1998/09	40.9	14.6	18.5	1.2	3.55	0.67	7.1
英国	P&O Nedlloyd	1998/12	9.3	9.8	47.0	8.1	0.92	0.51	9.2
米国	Sea-Land (CSX)	1998/12	9.2	8.7	28.8	11.4	0.49	1.14	7.5
韓国	Hanjin Shipping	1998/12	6.4	6.2	7.8	3.3	0.91	10.56	8.6
韓国	Hyundai Merchant Marine	1998/12	3.5	13.4	25.8	9.3	1.01	2.44	8.8
台湾	Evergreen Marine	1998/12	3.4	9.6	35.3	6.1	0.62	1.56	6.3
台湾	Yang Ming	1998/06	4.1	1.6	55.0	-5.8	0.89	0.63	6.3
台湾	Wan Hai	1998/12	20.4	23.8	66.0	13.7	1.15	0.34	7.3
香港	OOCL (OOIL)	1998/12	-0.0	3.8	36.8	0.2	1.00	1.17	7.6
シンガポール	NOI/APL	1998/12	-64.0	-1.2	5.3	-4.5	0.84	13.36	6.7
マレーシア	MISC	1998/12	14.9	16.9	41.7	35.1	0.34	1.16	4.6
単純平均			2.9	9.0	27.5	6.0	0.96	3.6	6.3

- (注) 1. ROE = 税引後当期利益 / 期中平均自己資本
 2. ROA = EBITDA / 期中平均総資産
 3. 売上高営業利益率 = 営業利益 / 売上高
 4. 使用資本回転率 = 売上高 / 期中平均総資産
 5. D/Eレシオ = 有利子負債残高 / 自己資本
 6. 負債調達コスト = 支払利息割引料 / 有利子負債残高

(出所) 野村証券金融研究所

る。

このような課題が要求される背景には、2000年3月期から連結決算中心の業績開示が日本でも始まることがある。ビジネスのグローバル化に加えて、企業会計のグローバル化も進展し、同じ土俵で企業価値が算定されることになる。また、業績開示内容も充実する事が求められる。投資家にとっては、精緻な企業価値を把握し、投資対象としていかに選別していくかのノウハウが必要となる。一方、事業会社にとっても、経営の視点を親会社単独から企業グループへと拡張する契機となる。事業部門の詳細に渡るセグメント情報を連結ベースで作成する必要があり、子会社や関係会社を単なるコストセンターとして認識しておくことが、投資家にとっては

容認されざることになる。系列間で強弱こそあれ資本関係が結びついている場合、その出資の必然性や資本コストから見た収益性が吟味される。

図表3は、海外船社の収益力比較であるが、ROE(株主資本当期利益率)や自己資本比率などの点では、日本船社もまだまだ改善の余地が残されている。短期的な収益回復に満足することなく、中長期的な視点から企業存続のための条件を探り、解決する施策を打ち出す必要がある。海運業界に限らず、自動車業界や金融業界でも、最後の生き残りを賭けた熾烈な競争の課程にある。将来的に、日本企業が存続していくための道筋を、他国、他業界の例を参考にしながら、歩んで欲しいと感じている。

海運 ニュース

審議会レポート

1. 事業免許制は許可制に、料金認可制は届出制に
- 港湾運送事業の規制緩和に関する「最終答申」纏まる -
2. 中間報告の素案について審議
- 港湾審議会第31回管理部会の模様 -

国際会議レポート

1. 海賊問題に関する「国際捜査コード」の策定へ
- IMO 第71回海上安全委員会 (MSC) の模様について -

内外情報

1. 港湾サービスユーザーフィー (HSUF) 制度法案が
5月26日に議会上程

審議会レポート

1. 事業免許制は許可制に、料金認可制は届出制に

- 港湾運送事業の規制緩和に関する「最終答申」纏まる -

運輸大臣の諮問機関である運輸政策審議会は、去る6月10日に第13回港湾運送小委員会、及び第4回海上交通部会（参加メンバーについてはそれぞれ資料1・2参照）を開催し、港湾運送事業の規制緩和に関する「最終答申」を取り纏めた。（「最終答申」全文は次号にて掲載）

運輸政策審議会・海上交通部会は、サービスの効率化とユーザーニーズへの対応改善の観点より、港湾運送事業法に関わる規制緩和の早期実施が必要とした平成9年12月の行政改革委員会の最終報告に基づき、昨年5月に港湾運送小委員会を設置してその具体的実施策を審議してきたもので、今般取り纏められた答申に示された実施策の骨子は、以下の通り。

『京浜、名古屋、大阪、神戸、関門の5大港及び千葉、清水、四日市、博多港の港湾運送事業の4業種について、需給調整規制を廃止して事業免許制を許可制に、料金認可制を届出制にそれぞれ規制緩和する』というもの。

一方、「効率化を求めれば安定化が損なわれる懸念がある」との行政改革委員会指摘を反映し、安定化策として、『労働者保有基準を現行の

1.5倍に拡大するとともに、事業者の欠格事由や罰則を拡大強化し、料金の過度な下落（ダンピング）防止措置としては緊急監査制度及び料金変更命令制度を新設』した。

更に、船社・荷主が港湾労働問題の一時的混乱の防止に協力する手段として、

『認可料金の構成部分であった労働関係拠出金相当金額を今後の契約料金から分割し、港湾近代化促進協議会がユーザーから代理受領する仕組み』を盛り込んだ。

拠出金の分割清算方式への協力について、「規制緩和に伴う一時的混乱の予防」という趣旨からは「時限措置」が当然であるとした船社・荷主の主張は最終的に「3年後に見直す」という条件で決着せざるを得なかったが、「労働関係拠出金の確保は本来的に事業者の責任である」との原則が改めて確認された。

同答申を受けて運輸省では直ちに法改正作業を開始、平成12年（2000年）中の改正法施行を目指すとしており、宮崎 海上交通局長は海上交通部会の席上、以下内容のコメントを行った。

『不況による雇用不安の中で労働側から強い

不満表明があった。一方、もっと積極的に規制緩和すべしとの意見もあり、全員が納得できる答申でないことは承知している。21世紀におけるわが国の港運を活性化する為に何が最適かという観点からご賛同頂いたものと理解しており、この議論を踏まえて、法改正作業を含め円滑に進めていきたい。」

「自由で公正な市場競争原理と自己責任原則の導入」との規制緩和の趣旨に照らし、全体的に不満の残る部分も多いが、船社、荷主、港湾労組、港運事業者、地方港湾管理者、更には行政自身とそれぞれ異なる立場、利害が錯綜する中で、わが国港運の特異な慣行を裏打ちしてきた「事業免許制」と「認可料金制」という港湾運送事業法の2つの柱を40年振りに見直し、廃止を決定した意味は非常に大きいものと評価すべきであろう。

一方、わが国の長い港湾運送の歴史を背景に醸成、確立されてきた港湾慣行が今回の規制緩和導入決定によって自動的に変化するものではない。あくまでも事業者に対する法制上の保護を一部見直したに過ぎず、今後、料金を含めた利便性の高い港湾運送サービスを如何に実現していくかはユーザーの自覚ある対応に掛かっている。自己責任の原則は船社自身にも問われている。

当初より専門委員として審議に参加してきた坂田昇当協会港湾協議会代表（日本郵船顧問）は小委員会終了直後のプレスインタビューを受けて以下の通りコメントした。

- ① 拠出金は暫定措置であり時限的であるべきと主張してきたが反論も強く、不本意ながら「見直し」の約束までとなった。（規制緩和によって生じる恐れ、という「仮定」に基づいて恒久的な保護措置を講じる、という論旨はおかしい、と主張続けてきた）

- ② 米国が「規制緩和の進展が遅い」と非難するのは理解できるが、一国の社会のシステムを変えていくには時間がかかる。歴史を全て無視して理屈だけでは上手く行かない。米国連邦海事委員会（FMC）から文句がでてきているからといって労働者はどうでもよいというわけにはいきまい。

- ③ 日曜荷役、24時間オープンについては労働問題など事情あるが、いつまでもそれを言うてはられない。関係者全員が考え方を是正していかないと共倒れとなろう。

- ④ 規制緩和が実施されたとしても俄かに料金が下がるという事にはなるまい。しかし、国が決定するのではなく、ユーザーと事業者とが自由化の中で、互いに効率化やサービスの改善、あるいは労働問題への配慮など総合的な価値判断で料金決めすることができるようになる。単に「安いかどうか」ということより「ニーズに合ったサービスと料金」が期待できるのではないか。

- ⑤ 錯綜する利害の中で妥協し得るぎりぎりのところをを皆で話してきた。しかしこれで全て終わったわけではない。改正法が実施に移されることが前提だが、まず事業者など関係者や市場の考え方が変わる。それから（考え方から行為として）市場に浸透してくる。あくまでも出発点である。

尚、奥山勝郎当協会港湾協議会委員長（川崎汽船常務）はプレスを通じ以下の通り公式コメントした。

「事業免許制と認可料金制の見直しを前提にわが国港湾運送事業の基本的制度や運営のあり方について、この1年間さまざまな立場、視点から意見が交されたが、規制緩和に向けてこれを纏め上げた運輸省をはじめとする運輸政策審議会関係者の真摯なご努力にまず敬意を表した

い。

今回の最終答申は段階的なもので9港に限定されているとはいえ、港湾における規制緩和の通過点としては充分評価できるものであり、本答申の趣旨に沿って必要な諸策が早期に実施され、安定且つ効率的で、より高い水準の港湾運送サービスが実現することを期待している。』

【資料1】

運輸政策審議会海上交通部会委員名簿

(敬称略)

部会長

谷川 久 船員中央労働委員会会長

部会長代理

杉山 武彦 一橋大学教授

委員

坪根 眞 全日本交通運輸産業労働組合
協 議 会 議 長
岸 ユキ 女 優

田付茉莉子 恵泉女学園大学教授

南条 俊二 読売新聞社論説委員

福井 康子 ㈱都市経済研究所主任研究員

柳島 佑吉 産業経済新聞社論説副委員長

山本 長 空港施設㈱代表取締役社長

特別委員

栗原 宣彦 流通科学大学商学部教授

今野 修平 大阪産業大学教授

白井晋太郎 ㈱産業雇用安定センター理事長

鈴木 三郎 神戸商船大学教授

橋本 寿朗 東京大学社会科学研究所教授

専門委員

今沢 時雄 東京都生活文化局長

尾崎 睦 ㈱日本港運協会会長

上東野治男 ㈱日本貿易会物流委員会主幹

河本 末吉 全日本港湾労働組合
中 央 執 行 委 員 長

坂田 昇 ㈱日本船主協会港湾協議会代表

高尾 昭 ㈱日本荷主協会
物 流 委 員 会 委 員 長

竹下 勅三 通産農林団体輸送協議会
代 表 幹 事

中西昭士郎 全日本港湾運輸労働組合
同 盟 会 長
原田 弘 日本内航海運組合総連合会会長
増井 正行 全国港湾労働組合協議会議長
山下 文利 ㈱港湾近代化促進協議会監事
山本 信行 神戸市港湾整備局長
B.T. ラット 外国船舶協会副会長

【資料2】

運輸政策審議会海上交通部会港湾運送

小委員会委員名簿

(敬称略)

委員長

谷川 久 船員中央労働委員会会長

委員

田付茉莉子 恵泉女学園大学教授

南条 俊二 読売新聞社論説委員

柳島 佑吉 産業経済新聞社論説副委員長

山本 長 空港施設㈱代表取締役社長

特別委員

栗原 宣彦 流通科学大学商学部教授

今野 修平 大阪産業大学教授

白井晋太郎 ㈱産業雇用安定センター理事長

橋本 寿朗 東京大学社会科学研究所教授

専門委員

今沢 時雄 東京都生活文化局長

尾崎 睦 ㈱日本港運協会会長

上東野治男 ㈱日本貿易会物流委員会主幹

河本 末吉 全日本港湾労働組合
中 央 執 行 委 員 長

坂田 昇 ㈱日本船主協会港湾協議会代表

高尾 昭 ㈱日本荷主協会物流委員会委員長

竹下 勅三 通産農林団体輸送協議会代表幹事

中西昭士郎 全日本港湾運輸労働組合同盟会長

原田 弘 日本内航海運組合総連合会会長

増井 正行 全国港湾労働組合協議会議長

山下 文利 ㈱港湾近代化促進協議会監事

山本 信行 神戸市港湾整備局長

B.T. ラット 外国船舶協会副会長

2. 中間報告の素案について審議

— 港湾審議会第31回管理部会の模様 —

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」について審議中の港湾審議会は、去る6月25日、第31回管理部会（部会長：杉山武彦 一橋大学教授）を開き、「中間報告」（素案）を審議した。

同素案は管理部会に設置されたワーキンググループ（座長：森地茂 東京大学教授）が、これまで業界関係者とのヒアリングを通じて提案、要望受けたものを纏めたもので、以下の3つの視点に分類し、港湾行政の進むべき方向を示している。

- ① 海陸を結ぶ輸送拠点としての港湾のあり方
- ② 海域や沿岸域の環境に資する港湾のあり方
- ③ 地域づくりに貢献する港湾のあり方

事務局（運輸省港湾局）では、今回各委員から提起された意見（主な意見については以下参照）を踏まえ、これを叩き台として更に検討を加え、7月30日の次回第32回管理部会で中間報告を纏めた後、一般公開し、パブリックコメントを募る予定である。

○提起された主な意見

- ・地方の要請を積み上げてきたのがこれまでの

港湾整備であるが、世界的なボーダーレスの時代には重点投資の為のグランドデザインが要る。即ち、中央の役割が重要となる。

- ・激しい市場競争社会の中で港湾の需給はどうあるべきか？景気対策、公共事業の名の下に右往左往していないか？答えは出ないかもしれないが、議論が必要である。
- ・港湾の公共性とは何を持って位置付けるか議論が必要である。これまでは船の帰属先（特定船社の利用か不特定多数の船社利用か）が注目されてきたが、貨物自身に着目した場合、違った見方が出てくるのではないか。
- ・公共性の議論について港湾は一般市民にとって閉ざされた社会に映る。産業機能がどこまで理解されているか疑問。もっと一般に港の活動をPRすべき。
- ・経済社会のグローバル化など社会の激変の中味をもっとしっかり見つめ、国民に説明した方が良い。今や外国船社が我々の生活を維持している。従って海外に充分目を配るべきである。海外依存度がこれほど高くなった日本でその議論が少ないことに危惧を抱く。

国際会議レポート

1. 海賊問題に関する「国際捜査コード」の策定へ

— IMO 第71回海上安全委員会 (MSC) の模様について —

国際海事機関 (IMO) 第71回海上安全委員会 (MSC) が平成11年5月19日から5月28日まで、ロンドンのIMO本部において開催された。その主な審議概要は次のとおりである。

1. 海賊および船舶に対する武装強盗問題

IMOは、1996年以後海賊事件が増加傾向に転じたことから、海賊多発地域である東南アジア、南米、中近東および西アフリカの4地域への海

賊防止に関する調査団の派遣および関係国政府による地域セミナーの開催を決め、これまでにブラジルおよびシンガポールにて実施された。これらのセミナーでは、沿岸国間の相互協力の促進、海賊の防止および鎮圧のためのガイドラインの見直し、事件の捜査および犯罪者の処罰に関する国際的なコードの策定などが決議され、これらについて今次会合において審議された。

その結果、同ガイドラインについては、マラッカ海峡のみに焦点を当てていた部分を見直し、他の地域における海賊の存在を考慮した汎用性のあるものとするとともに、海賊行為の広域性に鑑み撲滅には沿岸国間の協力が不可欠として「地域協定案」を盛り込むなどの改正が施された。また、上記国際的なコードについては、司法や警察等との関連も予想されるところから法律委員会での審議が検討されたが、同委員会の作業計画が詰まっていることから引き続き海上安全委員会で審議することとされ、レスポンスグループを設立して原案を作成の上、次回会合で審議されることとなった。

2. バルクキャリアの安全

1980年代からバルクキャリアの沈没、行方不明事故が多発したことに対応するため、単船側構造バルクキャリアが最前部の船倉に浸水したときの必要な強度と復原性を求める国際海上人命安全条約（SOLAS）改正条約（第Ⅻ章新設）が1999年7月1日より発効することとなっている。これに関し「単船側構造」の定義について審議された結果、船側外版と縦通隔壁の最低距離が2000年1月1日以前の建造船については760mm以上、それ以降の建造船については1m以上あるものを二重船側構造のバルクキャリア（それ以外を単船側構造バルクキャリア）と定義することが合意された。

また、鉄鋼製品などの Heavy Break Bulk Cargo を上記規則の適用対象貨物とする提案が

あったが、条約発効直前での改正は関連業界に混乱をもたらすとして、今後 FSA (Formal Safety Assessment: 総合的安全性評価) 手法を用いて検討することとされた。

3. INF コードの強制化

1993年に総会決議として採択された「照射済核燃料等の国際海上安全輸送規則（INFコード）」は、国際的な同コードの強制化への気運の高まりから検討が重ねられ、今般、国際 INF コードおよび同コードを強制化するための SOLAS 条約の改正が合意され、2001年1月1日より発効する。

4. 機関室への局所消火装置の設置

現在条約で要求されている機関室の固定式消火装置は炭酸ガス等による人命への危険性があり、また、一度に機関室全体の消火を行うシステムになっていることから、人体に影響のない消火剤を使って局部的に消火するシステムの導入について検討されてきたが、今次会合において適用対象船舶について合意され、SOLAS 新Ⅱ-2章発効時である2002年7月1日以降に建造される500総トン以上の旅客船および2000総トン以上の貨物船に適用するとともに、それ以前に建造された2000総トン以上の現存旅客船についても2005年10月1日より適用することとされた。

5. GC コードの強制化

ガスキャリアの構造および設備に関しては、1986年7月以前に建造されたものに対してはガスキャリアコード（GCコード：1975年採択）が適用され、それ以降の建造船に対しては国際ガスキャリアコード（IGCコード：1983年採択）が強制適用されている。今般、英国より、古いガスキャリアに事故が多く強制的にフェーズアウトさせるためとして、GCコードを強制化する提案があったが、大勢が反対し本件は棄却された。

6. その他

(1) ヘリコプター・ランディング・エリア (HLA)

エストニア号事故を契機に改正された、長さ130m以上の旅客船にHLAの設置を要求する規則は既に発効し、1999年7月1日以降の新造船に適用されることとなっていたが、FSA（総合的安全性評価）の結果などから、非RORO旅客船へのHLAの設置は不要との結論となり、同規則の改正が採択された。

しかし、1999年7月1日から当該改正規則の発効までの間に建造される旅客船にはHLAの設置が義務付けられることとなるため、このような旅客船がHLAを設置しなくともポートステートコントロール（PSC）で拘留されることがないようにするための各国へのサーキュラー案が承認された。

(2) アスベストの使用禁止

船上でのアスベストの使用に関し、新船への使用および現存船への新たな設置を禁止することが合意された。現存船に既に設置されているものの取扱いを含め、次回（2000年2月）防火小委員会（FP）において最終検討することとされた。

(3) 海水脱塩装置

わが国より、救命艇および救命いかだに積み込む海水脱塩装置の強制化について検討を求める提案を行った。しかしながら、1998年7月1日に発効した救命設備関係の規則改正の審議に際し、雨水収集装置か海水脱塩装置のいずれを搭載すべきかが議論され前者を必須とした経緯もあり、既に携行を義務付けられている水と雨水収集装置に加えて海水脱塩装置を義務付けることについては多くの国から疑念が表明された。本件は設計設備小委員会（DE）にて検討を開始することとなった。

内外情報

1. 港湾サービスユーザーフィー (HSUF) 制度 法案が5月26日に議会上程

米国行政府は、港湾の浚渫維持等費用の財源を、港湾の利用者である船舶、特に商業船舶からユーザーフィーとして徴収することを検討しており、制度の概要を1999年4月22日付で一般に公表した。この中には資料として法案も含まれており、行政府はいずれ、これを議会上程するとしていた。（本誌平成11年5月号P.2 SHIPPINGフラッシュ参照）。

これに対し、欧州・日本船主協会評議会（CENSA）等民間団体は当初より、本制度案に強く反対し、法案を議会上程する前の段階で関係者と十分な協議を行うべきであると主張、再三

にわたって、行政府に再考ないしは撤回を求めていたところである。

このような状況が推移する中で、去る5月26日、下院“運輸・インフラ委員会”（the House Committee on Transportation and Infrastructure）の下部機構である“水資源・環境小委員会”（the Water Resources and Environment Sub-Committee）のヒアリングが行われた。（また後述の通り、ヒアリングの席上、同日付で本法案が議会上程された旨の報告があった。）

当協会北米地区事務局ワシントン連絡事務所からの情報によると、ヒアリングにおける証言

者の発言は以下のとおりである。

法案の作成者である米国陸軍工兵隊ウェストファル次官補は、「陸軍工兵隊としては、港湾の浚渫や整備の費用負担問題の解決を港湾管理者自身に任せる方法を含め、他の方法についてもいろいろと調査してみたが、HSUF案が最良の方法であると決定した。浚渫費を国庫で賄う方法では、結局、納税者が負担させられることになる。今後数年間、毎年10億ドルもの資金が必要になることから、米国の港が競争力を維持していくには国庫に頼っていたのでは十分な原資が得られない」と説明した。

また下院運輸・インフラ委員会シュースター委員長は、「浚渫費を国庫に求める方法は阿片を吸引したくなる感覚と同じだ。現実問題として、国庫に金は潤沢にないので、浚渫費だけに充当する何らかの形の使用料を徴収する方法を考案することが必要」と証言した。

一方、同委員会副委員長のオーバスター委員から、「自分が今年3月24日にボースキー議員と共同で提出した、浚渫費を国庫で賄う法案（Support for Harbor Investment Program Act: HR 1260）に対する支持を再確認したい。最高裁は昨年3月、輸出貨物に対する港湾維持税の課徴を違憲としているので、再び同じようなものを作らせてはならない」と発言があった他、ワシントン州選出のベアード委員からは、「ワシントン州の港からカナダの港経由への振り替え輸送が加速される。現在、タコマ港、シアトル港に寄港している船舶は年間で総額1億ドルもの税金を取られることになる。」との発言があった。

他方、外航船社を中心とする CAHT (Carriers Against Harbor Tax) (注1) を初め、内航団体、荷主団体及び港湾管理者団体の民間側4団体が

意見書 (CAHT 意見書の骨子は下記の通り) を提出するとともに証言を行った。

また石油業界や農産物団体等ヒアリングに出席しなかった業界団体からも意見書が提出された。各当事者の意見は、いずれも本法案により輸出入への影響を懸念する趣旨や、民間側との十分な事前協議が行われなかったことを遺憾とする趣旨等全体的に否定的な見方を示すものであった。

[CAHT 意見書の骨子]

- ① ユーザーフィー制度(案)は、船社にとって極めて厳しいものであり、強く反対する。
→ 課徴規模が非常に大きく、船社は、米国寄港の中止や外国港へのシフト、ルート変更或いは撤退等現行サービスを見直さざるを得なくなるだろう。米国の外国貿易や貨物のシフトに繋がるものである。
- ② 今般のユーザーフィー制度(案)は、従来の「港湾維持税」(Harbor Maintenance Tax)の用途を浚渫のみならず港湾・水路の開発や建設にまで拡大するものであって、国家経済の見地からも、航行安全の確保の上からも、重要な意味を持つ港湾の運営について、特定の利用者ではなくて、国家がコスト負担するのだという200年前からのアメリカの政策を急激に変更し、その継続性を無視することになる。
- ③ “ユーザーフィー”は名前は“フィー”、つまり「利用料」となっているが、実態は税金であることも問題である。
→ そもそもユーザーフィーとは、最高裁の判例にもあるように、一般民衆の享受する行政サービスを超越する内容のサービスを特定の当事者が享受する場合に限り、課徴が許されているものであるが、HSUFはこのガイドラインに反している。

④ ユーザーフィーによる利益／不利益を受ける当事者が特定の者に偏向している。

→ 軍艦やヨット、漁船、一部内航船はすべて免除されており、その数は、課徴対象船より多い。また、ユーザーフィーは連邦法に基づいて徴収されるが、必ずしもすべての米国港湾に浚渫維持の必要性があるものではない。

(シアトル港は事実上不要)

行政府試算では、1寄港当たりの負担額は、5.7万G/Tコンテナ船の場合は、15.6万ドルとなり、同一船型のバルカーの場合は、0.6万ドル、タンカーの場合は1.1万ドルとなる。

⑤ 船社は、税負担からの免除を求めているものではないが、既に荷主とともに相応の負担はしていると理解している。

→ 96年には156億ドルの通関手数料が生じていること、それは浚渫維持費用の31倍に相当すること、1993年一般予算局(GAO)資料では、12の連邦当局により117種類のフィーが課徴され、その総額は119億ドルに上っている。

⑥ 真にユーザーフィーのあり方について論議を行うのであれば、船社グループは協議に依る用意がある。

なお、席上、シュースター委員長より、同日に法案が議会上程された旨の報告があった。

法案の名称等概要は以下の通りである。

- ・議会提出日：1999年5月26日（ヒアリングの当日）
- ・担当委員会：下院運輸・インフラ委員会
- ・提案者(SPONSOR)：Bud Shuster(共和党)下院運輸・インフラ委員会委員長
- ・法案支持者(COSPONSOR)：James L. Oberstar(民主党)同副委員長(注2)

[法案の構成等]

○法案番号：H.R.1947

○法案の名称：

・正式呼称；A bill to provide for the development, operation, and maintenance of the Nation's harbors, and for other purposes.

・一般呼称；Harbor Services Fund Act of 1999

○法案の構成

・前文：法案の目的、提案者氏名等

*前文で、「法案は Shuster 議員（下院運輸・インフラ委員会委員長）及び Oberstar 議員（同副委員長）が“(行政府の)要請により”提出した」とある。

・第1条：“SHORT TITLE (法案の一般呼称)”

・第2条：“HARBOR SERVICES FEE [港湾サービスフィー (の課徴方法等)]”

*この規定は、課徴対象船(commercial vessel)、支払義務者、各船種毎の料率、適用除外、具体的な徴収方策(財務省の所掌とする)、罰則規定や歳入／歳出バランスの定期的調査及び歳入超過の際の料率引き下げ幅の決定権(陸軍の所掌とする)等を定める。

・第3条：“HARBOR SERVICES FUND (港湾サービス基金)” (の創設)

*“基金”の支弁対象費目等

・第4条：“CONFORMING AMENDMENTS (整理条文)”

*第3条の関係で、現行の関連条文を整理するもの

・第5条：“DEFINITION (定義)”

*“Vessel Capacity Unit (VCU)”は、1 VCU = 1純トン/1総トンとして換算する。

・第6条：“EFFECTIVE DATE (施行日)”

*本年10月1日以降、“Commercial Vessel”の船主若しくは運航者である者に課す。

一方、本年5月24日のアジア船主フォーラム (ASF) 第8回総会 (於：東京)、翌25日の第8回日韓船主協会会談 (於：東京) のそれぞれにおいて採択された共同声明の中で、港湾サービスユーザーフィー制度 (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、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旨の表現を盛り込み、内外に向けてアピールした (本誌6月号P. 2 特別欄、P. 11 シッピングフラッシュ参照)。

(注1) なお、本法案の支持者となっているオーバースター議員は、先に上程された浚渫維持費用を国庫から充当する法案 (H.R. 1260) の支持者でもある。(法案の詳細は5月号参照)

これは、米国では行政府自らが法案を議会に上程できない仕組みになっているため、必ずある議員が提出者 (Sponsor) となる必要がある。今回、オーバースター議員が提出者に名を連ねていても、これはあくまでも法案上程のための手続きの一つに過ぎず、提出者本人が法案に反対であっても何ら問題ではない。

また、委員長からは法案を行政府からの要請により提出した旨の発言があった。

(注2) CAHT (名簿：資料参照)

CENSA がイニシアチブを取って、欧州/米国/アジアの主要な船舶所有者/オペレーター等米国に寄港する CENSA 非加盟船社や関係船主団体等に幅広く呼びかけて結成される組織。現在、44当事者が加入。なお、CAHT は6月16日、ニューヨークで会合開き、法案に反対の態度を再確認するとともに、関係有力議員への陳情書送付や港湾関係者との共闘申し入れなど積極的な活動を展開している。

【資料】

CARRIERS AGAINST HARBOR TAX 参加メンバー

American President Lines
Atlantic Container Line
Central Gulf
Cho Yang Lines (USA)
Columbus Line
COSCO North America Inc.
Council of European & Japanese National

Shipowners' Associations
Crowley Maritime Corporation
Chilean Line, Inc.
D'Amico Societa di Navigazione S. p. A.
Ecuadorian Line
Farrell Line
Hanjin Shipping
Hapag-Lloyd (America) Inc.
Hoegh Lines
HUAL, North America
Hyundai Merchant Marine
International Chamber of Shipping
Italian Line
K Line America Inc.
King Ocean Central America, S. A.
Libra Navegacao S. A.
Lykes Lines Limited
Maersk
Matson Navigation Company
Mediterranean Shipping Co., (USA) Inc.
Mitsui O. S. K. Lines
National Shipping Company of Saudia Arabia
Nordana Lines
NYK Line
Orient Overseas Container Line
P&O Nedlloyd Limited
Safmarine Bank Line Limited
Sea-Board Marine, Ltd.
Sea-Land Service, Inc.
Torm Lines
Tropical Shipping
United Arab Shipping Co.
Wallenius Holding Inc.
Waterman Steamship Corp.
Wilhemsen Line USA
Yangming Marine Transport
Zim-American Israeli Shipping Co., Inc.

今後更に重要性を増す燃料調達

—今後の電力需給の動向と燃料—

電気事業連合会
企画部副部長

小泉俊彰

はじめに

電力業界は、1973年以降2度の石油危機を経て、石油に電源の6割以上を依存していた電源構成から、原子力、LNGや石炭の導入などにより電源の多様化を進め、いわゆる「ベストミックス」を推進してきた。

現在（1998年度実績）の発電電力量構成を見ても、図1に示すとおり、原子力の37%を筆頭に、LNG火力25%、石炭火力15%、石油火力11%、水力11%となっている。こうした燃料のほとんどは、海外から輸入されてきたため、安定的かつ経済的な燃料輸送が、こうした電源の多様化に大きく貢献してきた。

現在、電力における規制緩和や地球環境問題への対応など先行き不透明な面はあるものの、ベースとなる電源のベストミックスの考え方に変わりはない。以下に、今後10年間の電力需給や燃料需要の見通しについて、「1999年度電力長期計画」に基づき、ご紹介するとともに、電力を取り巻く情勢についても触れてみたい。

1. 電力需要

電力需要は、今後の我が国の経済見通しを基に、生活水準の向上、サービス経済化・情報化の進展、産業構造変化の進展などを織り込むと共に、最近の需要動向も踏まえ想定されている。

図1 発電電力量構成比推移（一般電気事業用）

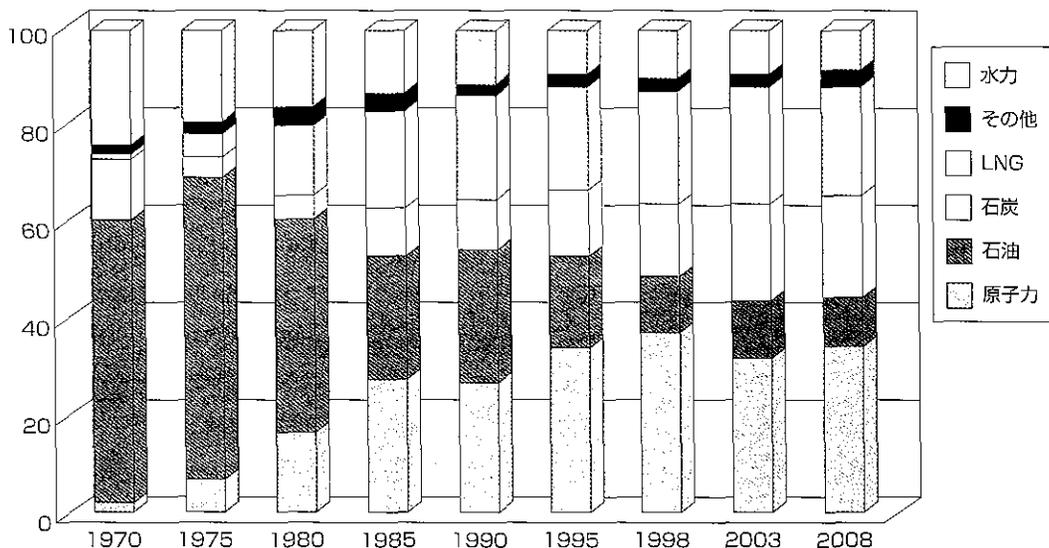


表1 需要想定

年度 項目	年度					年平均伸び率(%)		
	1997 (実績)	1998 (推定)	1999	2003	2008	1997 ~ 2003	2003 ~ 2008	1997 ~ 2008
販売電力 (億 kWh)	7,914	8,028	8,104	8,835	9,774	(1.9)	2.0	(1.9)
8月最大電力 (万 kW)	16,414	16,579	17,161	18,711	20,524	(1.9)	1.9	(1.8)
年負荷率 (%)	58.4	58.6	57.0	57.2	57.7	—	—	—

(注1) 8月最大電力は送電端値を示す。
 (注2) ()内は自社最大電力発生月の気温補正後を示す。

その結果は表1に示すとおり、2008年度における電力10社合計の販売電力量は9,774億 kWh、8月最大電力は20,524万 kW となり、1997年度から2008年度に至る年平均伸び率は、それぞれ1.9%、2.1%となっている。

これを、前回計画と比較すると、経済見通しの下方修正や省電力の拡大などにより、2007年度断面でほぼ1年間の遅れになっている。

2. 電源開発計画の概要

こうした需要に対応した、電源開発計画にあたっては、エネルギー資源が乏しく、輸入依存度の高い我が国のセキュリティ確保の観点から、供給の長期安定確保を基本に、経済性、環境特性や運転特性など各種電源の特性を総合的に考慮して、原子力を中心に、LNG 火力・石炭火力などの開発による電源の多様化を着実に推進する計画としている。

電源種別々の開発の考え方は以下の通り。

(1) 原子力

原子力は、わが国のエネルギー自給率の向上、地球規模の環境問題の観点からも特に優れていることから、今後とも増大する電力需要を賄うベース電源の中核として位置付け、安全運転の継続に努めつつ、電力業界の総力を挙げて開発を推進する。

(2) 石炭火力

石炭火力は、石炭が広範囲に賦存し、か

つ豊富で供給安定性を有しており、化石燃料の中で最も経済性に優れていることから、原子力に次ぐベース電源として開発を進める。

(3) LNG 火力

コンバインドサイクル方式の LNG 火力は、化石燃料の中では環境対応性に最も優れており、熱効率がよく運用性も良いことから、需要地近傍型のベース・ミドル電源として、長期安定的な LNG 調達に配慮しつつ、開発を進める。

(4) 水力・地熱

一般水力・地熱は、国産資源の有効利用の観点から、また、CO²など環境負荷の面で有利な面があることから、広く調査を進め、経済性、自然環境に与える影響ならびに地域との協調などに配慮しつつ、着実に開発を進める。

また、揚水については、負荷追従性・経済性を考慮し、ピーク供給力として適正量の開発を推進する。

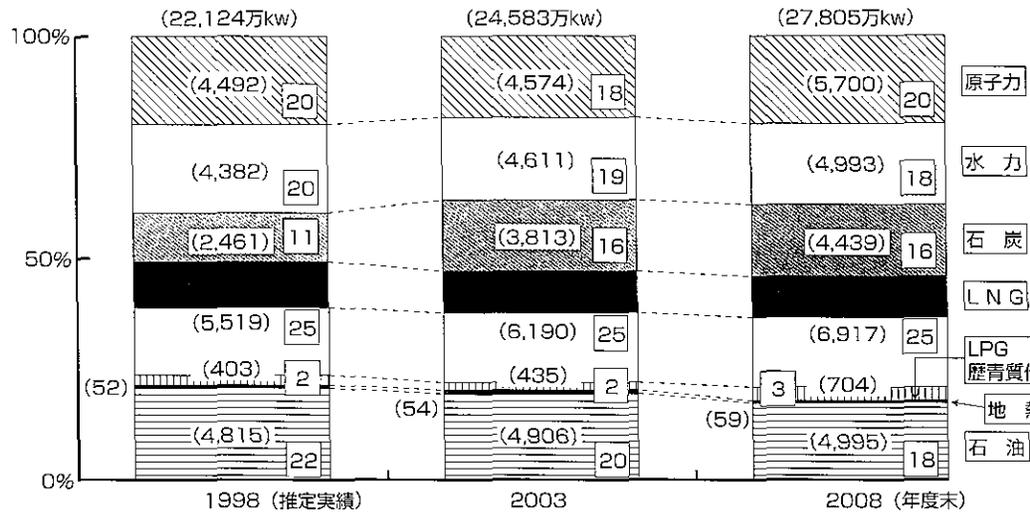
(5) 石油火力

石油火力は、ピーク供給力および、需給変動に弾力的に対応できる調整用供給力として位置づけ、そのための必要量を確保する。

この結果、2008年度までの10年間の電源開発量は6,130万 kW で、その内訳は原子力1,208万 kW (20%)、水力619万 kW (10%)、石炭火力2,050万 kW (33%)、LNG 火力1,594万 kW (26%) などとなっている。また、卸供給事業者からの電源調達は9年間で合計約683万 KW を計画している。

以上の電源開発の結果、図2のとおり2008年度の年度末設備は、原子力20%、水力18%、石炭火力16%、LNG 火力25%及

図2 電源種別々年度末設備構成比（10電力・卸電気事業・卸供給事業者その他）



(注1) □内は構成比(%)、()内は設備量(万kw)を示す。
 (注2) 入札による電源種別未決定分は「LPG・歴史質他」に含む。

び石油火力18%となる。

もに、経済性、安定性ならびに弾力性の確保に努める必要がある。

3. 発電電力量と所要燃料

電源種別々の発電電力量およびその構成比は図3に示すとおり、今後とも燃料の多様化を図る計画であり、2008年度では、原子力34%、水力9%、石炭火力21%、LNG火力23%及び石油火力10%となっている。

また、所要燃料については、表2に示すとおり、LNG、石油については、2008年度において、それぞれ3,767万t、2,547万klとほぼ現在と同じレベルであるが、石炭については、現在の約4,700万tから2008年度には、8,236万tに増大する見込みになっている。

燃料調達にあたっては、長期的観点に立つと

表2 所要燃料

(10電力・卸電気事業者・卸供給事業者その他)

年度	1998年度 (推定実績)	2003	2008
石炭(万t)	4,728	7,183	8,236
LNG(万l)	3,574	3,855	3,767
石油(万kl)	2,463	2,604	2,547

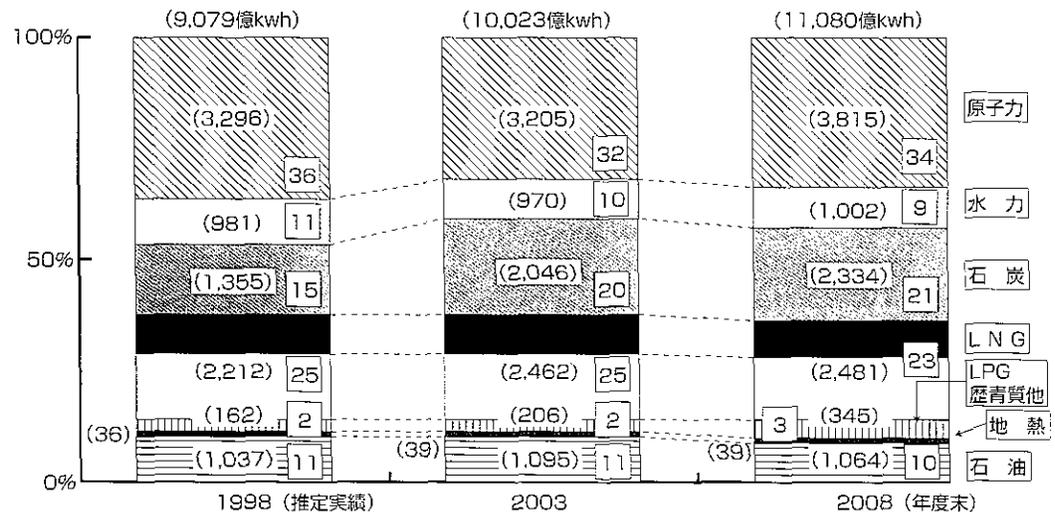
4. 電力を巡る情勢

現在、電力業界を巡る情勢は大きく変化しており、特に電力における規制緩和と地球環境問題について、簡単に触れたい。

(1) 規制緩和

まず、規制緩和については、電力業界は、経営全般の効率化とあらゆる部門のコスト削減を行ってきたが、経済構造改革においても、2001年までに国際的に遜色のないコスト水準を目指して、電力のコストを中長期的に低減させる基盤の確立を図ることが求められている。こうした中で、電気事業審議会で、火力発電の全面入札、電力供給の約3割を占める大口供給の自由化、料金制度の規制緩和等を中心とする答申がまとめられ、これを踏まえて、本年5月14日に改正電事法が成立し、来年3月21日に施行されることになっている。

図3 電源種別々発電々力量構成比 (10電力・卸供給事業者その他)



(注1) □内は構成比(%)、()内は発電々力量(億kWh)を示す。
 (注2) 入札による電源種別未決定分は「LPG・歴青質他」を含む。

今後、このような制度の下で、電気事業者は、更なる競争力の確保と財務体質の強化に向けて、より一層のコスト低減に努める必要がある。

(2) 地球環境問題への対応

1997年に開催されたCOP3の京都議定書の数値目標の実現に向けて、徹底した省エネを行うとともに、原子力を中心とする着実な電源開発、原子燃料サイクルの確立、省エネ・新エネおよび効率的なエネルギー利用の推進が不可欠となっている。

こうした中で、省エネ・省電力を踏まえた電力需要の伸びや、大口供給における部分自由化により新規参入者が今後どの程度電力市場に入ってくるかなど、将来の電力会社に対する電力需要については、不確定な要素が大きい。

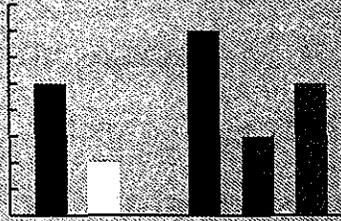
気の動向等はもちろん、上記のように電力市場における規制緩和や省エネ・省電力など地球環境問題への対応の動向等不確実な要因も多い。他方において、需要変動の幅が増大する傾向にあり、石油火力を中心とする需要変動への対応が、これまで以上に重要になると予想される。

電力としては、こうした厳しい状況への対応が今後さらに必要となっており、燃料調達に関わる方々に、コスト低減や供給の柔軟性について、これまで以上のご協力を期待したい。

おわりに

以上、電力長期計画を中心にご説明したが、今後の計画については、電力需要を左右する景

各種調査・ 報告書欄



1

最近の定航海運トピックスに関するアンケート結果(下)

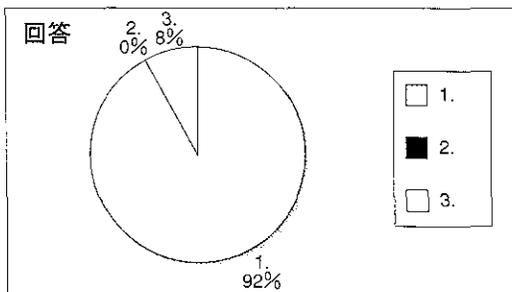
—アライアンス・同盟、海運業界の現状に関する各社コメント—

(財)海事産業研究所が取りまとめた題記アンケート結果を、前月号(本誌平成11年6月号P.19参照)に引き続き掲載する。

Ⅲ. “アライアンス・同盟”

問1. 現在、いずれかのアライアンスに加入、または他船社との提携を行っていますか。

1. 加入(提携)している
(具体的に:)
2. 加入(提携)の予定がある(差し支えなければ具体的に:)
3. 加入(提携)していない



今回調査の9割以上の船社がアライアンス、船社提携に加入している。因みにその内訳はGRAND17%、TNWA17%、UNITED25%、そ

れ以外の船社間提携が17%および25%であった。

問2. 問1. で 3. と回答された方に伺います。

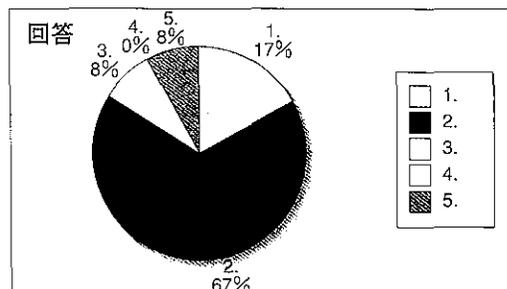
アライアンスへ加入、またはに他船社と提携を行なわない主な理由はなんですか。

無記載。

問2. に回答された方は 問7. へお進みください。

問3. あなたの会社は、現在のアライアンス、または船社提携に満足していますか。

1. 大変満足している
2. 満足している
3. やや不満である
4. 多いに不満である
5. その他(具体的に:)



一部“やや不満”とする船社はあるものの、全般的には満足度は高いようである。

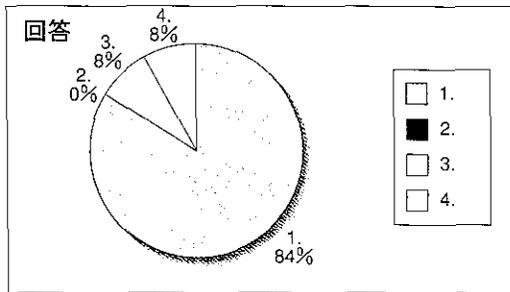
問4. 問3. で 3.、4. と回答された方に伺います。

端的にいつて満足できない主な理由はなんでしょうか。

アライアンス、船社提携していても、相変わらず船社間の運賃値下げ競争 (cut freight) が取まらないとのコメントがあった。

問5. あなたの会社は2000年に現在のアライアンス、船社間提携に留まっていますか。

1. 留まっていると思う
2. 離脱していると思う
3. 分からない
4. その他 (具体的に:)



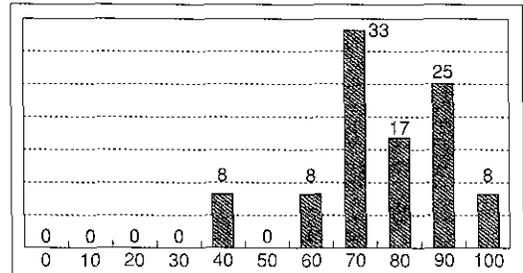
8割以上の船社が現枠組みに留まっていると思うとしているが、残る船社は先のことはまだ分からないといった態度であり、強い残留の意志は感ぜられなかった。残留の理由が現在の契約が2000年内も有効であるからとしている船社もあった。

問6. アライアンス、または船社間提携により、サービスの向上、増収、コスト削減等々が期待できますが、下記のそれぞれの項目につき、その満足度を、スケール上に○印でお示ください。

この設問は、今回のアンケート調査で最も興味をもたれる個所である。アライアンス、船社提携がひとつのトレンドとなっている昨

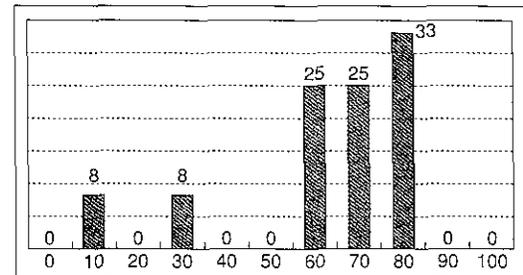
今、各構成船社の生の声に迫ってみた。

1. 配船数、スペース調整等による海上部分でのオペレーションコストの削減



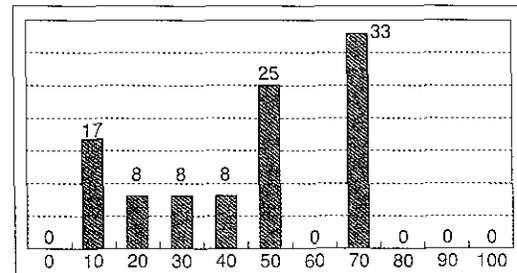
9割以上の船社が50以上にマークしており、概して満足度は高いと思える。一部船社が100にマークしていることが目立つ。

2. ターミナル等の陸上部分でのオペレーションコストの削減



60~80に8割以上の船社がまともにおおかた満足している模様。30以下の船社は同グループに属しており、アライアンス、船社提携間にもその効果に差があるものと思える。

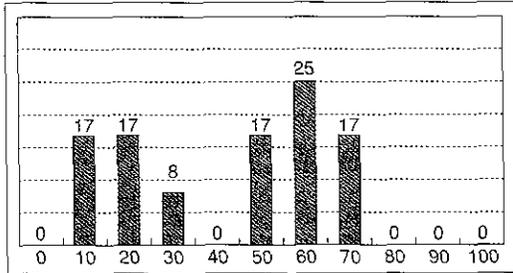
3. コンテナのインベントリコストの削減



アジアへのリポジショニングコストが高んでいるため、その削減効果の評価は困難と思えるが、50以下で効果が余りなしとする7割

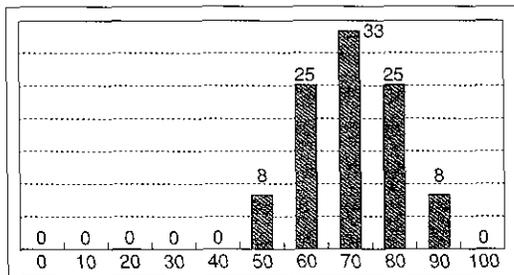
の船社と70にマークした3割の船社とに回答が分かれています。また70の船社は同グループという訳でもなく、各アライアンス、船社提携内においてもその評価は船社まちまちである。

4. 一般管理費の削減



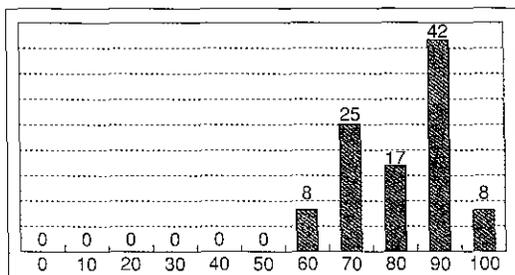
30以下に4割、50～70に6割の船社がマークしており、各社それぞれの社内事情により評価が分かれるものと推測される。

5. Transit Time の短縮



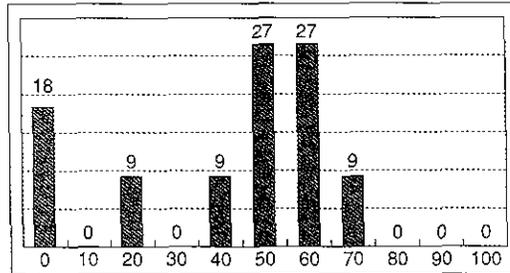
本件はアライアンス、船社提携によって最も効果の期待される項目の一つであるが、概して北米、欧州で大型船を配している船社の満足度は平均以下であった。

6. サービスエリアの拡充



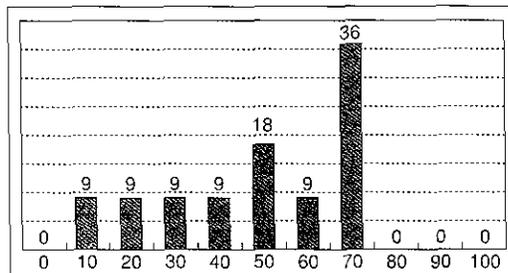
全船社60以上で、アライアンス、船社提携による効果が最も評価された項目である。

7. アライアンス、船社提携による船社間の信頼関係の高揚による競争の抑制



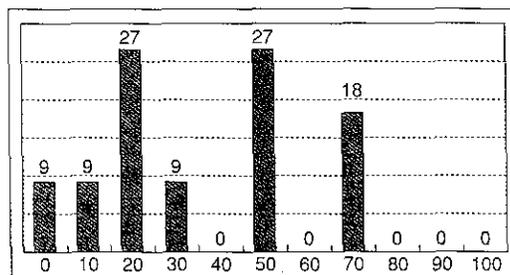
アライアンス、船社提携において、当事者間の信頼関係はその契約関係以上に大切な要素と思われるが、18%の船社が0にマークしていることは驚きであった。また同じアライアンス、船社提携内の船社同志でもその評価には差異が見られる(1社無回答)。各船社が尚一層の相互理解に努力されることを期待したい。

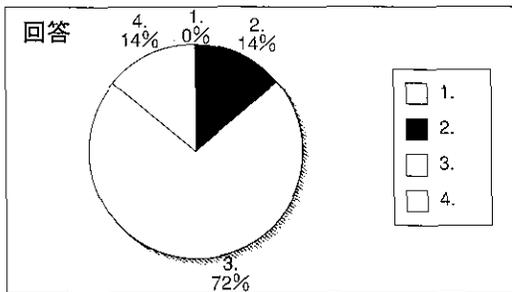
8. コンテナ、シャーシ等のインベントリ



70に36%の船社がマークしている一方、残りの船社は40以下にマークしている。アライアンス、船社提携にも、効果の出ているところとそうでないところがあるように見える。

9. セールス活動でのマーケット情報の共有化

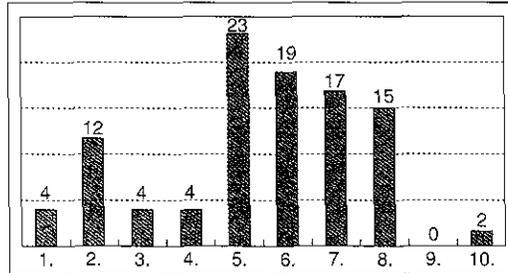




- 7割の船社が弱体化してゆくとしている。
 4. と回答した船社のコメントは以下の通り。
 ・ The function may change. It may be toward discussions on supply side instead of rate making.
 ・ New measures for stabilizing trade/freight rate to be pursued (but not a conference)

問10. 1999年5月より米国新海事法 (Ocean Shipping Reform Act of 1998) が施行されますが、それはこれからの海運業界にどのように影響してくると思いますか。下記の中よりつまでお選びください。

1. サービスの差別化が進み、運賃交渉は船社優位に運ぶ
2. サービスの差別化が進むが、運賃交渉では荷主に主導権を奪われる
3. 個別 S/C 非公開により運賃マーケットは安定する
4. 個別 S/C 非公開により運賃マーケットはさらに下降する
5. 従来の運賃設定がタリフ主体から契約主体に一変する
6. 同盟は弱体化し、アライアンスが大きな影響力を持つようになる
7. さらなるアライアンス (船社間提携) 再編、M&A が進む
8. 大手荷主の影響力が強まり、運賃での弱小荷主との格差が広がる
9. 現状と余り変わらない
10. その他 (具体的に:)



契約体系が大幅に変わることは周知が認めるところであるが、多くの船社が OSRA の施行によって、アライアンス、船社提携が強まり、M&A も更に加速されるとしている。また10. その他にマークした船社のコメントは以下の通り。

- ・ Service differential will increase but affection to the rate negotiation should be nothing. (Supply vs demand situations to be straightly reflected to the freight rate market.)

問11. 最後に、海運業界の現状について、忌憚のないご意見をお聞かせください。

多くの船社より貴重なコメントを頂いたが、いずれのご意見も定航海運業界の安定のためには、船社相互が協調、努力する必要があると訴えているものである。この設問に対する回答は、本調査中でも船社の意向が最も現れているものであり、以下各社のコメントをできる限り紹介したい。

- ・ The international container shipping industry must be restructured. It is fundamentally a dysfunctional industry in which no major carrier is earning an appropriate return in investment. This restructuring must be driven by consolidation of the industry, increased use of technology and a bias forward operating income and sufficient return on invested capital. Japan is especially vulnerable to a loss of shipping services. Rate are lower than other Asian origins, costs are significantly higher and operating

flexibility is minimal. There is a growing trend by carriers to reduce vessel calls and container allocations to Japan.

- 1999 looks to be an interesting year with growth outpacing vessel deliveries. This will result in stabilization of freight rates despite deregulation taking place in both USA and EU. Mergers and acquisitions will continue since return of investment in container shipping remain below what is obtainable in other industries. This will cause companies with core business in other areas to divert their shipping interests.
- The present container shipping industry is in a very difficult shapes. Hardly say container line is making profit these days. Further mergers and partly bankruptcy are inevitable. Only cost leaders will have a chance to survive in the various different markets.
- Container shipping has been the basis for global trade growth during the past 2 decades. To ensure this role is sustainable in the future, one needs to align the "rule of the game".
- We can say that current containerized shipping market is critical situation and every one now screaming lousy ocean rates with the lower of space utilization for the traffic from the U.S. and Europe to Asia. This is one of the worst case ever experienced by

most of shipping lines, who just now simply strive for their survival in this competitive market. Under the circumstances, we believe that profitability would be difficult one to be achievable, even though some of rates increase could be implemented in the opposite directions to above traffic, i.e. Asia to the U.S. and Europe. Leading carriers who has dominant market position in each trade should be more responsible for the trade stabilization than small or medium sized carriers, and they should have to be poised at careful and prudent stance to control their ship capacity now generally over supplied and severe unbalanced trade.

5. おわりに

今回のアンケート調査は、弊研究所としては初めての試みであり、Questionnaireをお願いした各船社の担当者の方々には、突然訳のわからぬ書類が飛び込んできて、さぞご迷惑をかけたものと恐縮している。それにも拘らず、多くのご回答をいただき、本調査を無事終えることができたのは、ひとえにかかる皆様の暖かいご理解と、ご協力があったことに他ならない。この場をお借りして重ねて心より御礼申し上げる。

今、定航海運には風が吹いている。それもかなり良い追い風である。それを大きな帆にはらみ、きたるべき21世紀に向かい力強く邁進されることを期待して、この調査報告書を終えることとしたい。



② 輸送の充実には、総費用の低減が不可欠

—内航コンテナフィーダー輸送の現状と課題—

去る6月、(財)海事産業研究所の池田敏郎副部長研究員は、外資コンテナ貨物の国内二次輸送である内航コンテナフィーダー輸送に関する調査研究をまとめ、同研究所所報第396号にて

発表した。

ここでは池田副部長研究員に調査報告の内容を要約して紹介して頂く。(この原稿は平成11年6月28日に寄せられたものです)

1. 内航フィーダー輸送の現状

内航コンテナフィーダー輸送は、わが国主要港と地方港を結んで、主として基幹航路に接続する外貿コンテナの国内2次輸送の一翼を担っているもので、国内航路であるので法律的には内航海運、国内フェリーであるが、実態は外航コンテナ航路の延長線上にあるものである。ここ1～2年、主要港湾管理者等において、内航フィーダー輸送への取り組みを強化するとともに、東日本を中心に499総トン・コンテナ船による新規航路の開設、増便等の動きも見られる。

しかし、全体としての内航フィーダーのシェアは、図表1のとおり、近年、減少傾向にある。すなわち、全国の外貿コンテナ取扱量は、1993年から1996年にかけて2割強増加し、1996年と1998年を比較するとほぼ横ばいで推移している。これに対して、内航フィーダーの年間総輸送量は、筆者が各事業者にヒアリングしたところ、概ね、1993年の405千TEUから、1996年の411千TEUとほぼ横ばいに推移した後、98年には358千TEUへと約13%減少している。

これは、地方港に京浜～苫小牧航路において数千トン級のフィーダー併用船から苫小牧港に発着する韓国航路へフィーダー貨物が流出したこと、水島港への近海航路の開設・定着、東アジア経済危機により神戸～水島（玉島）航路の内航フィーダー輸送量がほぼ半減したこと及び博多港への基幹航路の寄港の定着により阪神～博多・門司航路のフィーダー輸送量が減少傾向にあることが主因ではないかと考えられる。

現在、内航フィーダー輸送における国内ハブ

港は、東日本の東京港及び横浜港、西日本の神戸港、大阪港及び博多港の5港に限られ、各港別の内航フィーダー発着量（1998年）は、概ね、次のとおりである。

東京港65千TEU、横浜港15千TEU（川崎港3千TEU）、神戸港208千TEU、大阪港65千TEU、博多港2千TEU

すなわち、阪神港をハブ港とする内航フィーダー発着量のシェアが76.3%、京浜港をハブ港とする内航フィーダー発着量のシェアが23.2%と、西日本の比重が高い。

また、京浜港、阪神港に発着するフィーダー併用船のコンテナ貨物は隣接の港の外貿コンテナヤード（CY）までドレージされて外航母船に接続することも多い。国内ハブ港の内航フィーダーと外航航路との接続量（1998年）は、空コンテナの回送（発送港で計上）を含め、概ね、次のようになる。（括弧内は各港の外貿コンテナ取扱量に対する割合）。

東京港63千TEU（2.9%）、横浜港21千TEU（1.0%）、神戸港212千TEU（11.2%）、大阪港61千TEU（5.2%）、博多港2千TEU（0.6%）

このように、神戸港は、わが国における内航フィーダーと外航航路との接続量全体の6割弱を占めているとともに、集荷における内航フィーダーへの依存度も高い。

なお、図表2に主要港の港湾機能の現状を掲

図表1 内航フィーダー全航路輸送量と全国外貿コンテナ取扱量

（単位：TEU）

年	1990	1993	1996	1998
内航フィーダー（9～11月）	78,088	101,171	102,730	89,500
全国外貿コンテナ取扱量（1～12月）	7,344,346	8,662,558	10,538,096	10,560,554
内航フィーダー年間輸送量／全国外貿コンテナ取扱量	4.3%	4.7%	3.9%	3.4%

注：1. 内航フィーダー輸送量は、1990～96年は社団法人日本コンテナ協会「国際貨物コンテナの国内海路輸送実態調査」等に基づき、1998年は筆者の各事業者へのヒアリングによる概算値。

2. 全国外貿コンテナ取扱量は、港湾近代化促進協議会が、港湾管理者からの報告を取りまとめたもの。

げているが、国際トランシップ貨物は船卸・船積の2回、外貿コンテナ取扱量としてカウントされることを考慮すると、神戸港及び大阪港では、港を通過するコンテナ貨物（TEUベース、実入り・空合計）のうち、内航フィーダー貨物の方が、国際トランシップ貨物よりも多いということがわかる。

2. 内航フィーダー輸送の課題

荷主の輸送手段の選択は、基本的に、総費用と総所要日数によるものと考えられる。従って、基幹航路運航船社の経営方針（寄港地、地方圏貨物の集荷のあり方）にも影響を受けるが、地方港への近海航路の直接寄港、国内のトラック輸送に対抗して、内航フィーダー輸送を拡大するためには、需要の増加を伴った定期航路の増便（総所要日数が短縮）、隙間的な新規航路の開設の他には、総費用の低減が必要である。

このため、今後、内航フィーダーの使用船舶は、個別の航路の特性にもよるが、数千トン級のフィーダー併用のRORO船、コンテナ船、フェリーよりも、**図表3**に見るように、コストの安い499総トンコンテナ船を基本とすることになる。ただ、西日本では既に内航フィーダー輸送は主に499総トンコンテナ船が担っているが、地方港に直接寄港する近海航路との競争が激しく、更なる総費用の低減が求められている。

このうち、内航フィーダーの499総トンコンテナ船による船舶経費そのものの低減は既に限界と見られる反面、国内ハブ港CY-地方港CY間の総費用に占める両端の港湾関係費用の割合は、輸送距離に応じて、概ね、次のとおりで、そのウエートは大きい。

短中距離（瀬戸内海航路等）	1/2～2/3
中長距離（京浜～北海道航路等）	1/3～1/2

このほか、工場、流通等の荷主にとっては、外航母船との接続までに、国内ハブ港でのドレージ（外貿バスへの直付けでない場合）及び外貿CYでの港湾荷役費用が、別途、かかる。内航フィーダー輸送の充実のためには、こうした広義での港湾関係費用等の低減が必要である。

かかる観点から、内航フィーダーに関する費用低減の一方策として、ガントリー・クレーン使用料について、公共埠頭は神戸市、横浜市等の港湾管理者、埠頭公社の埠頭は借り受け外航船社により、それぞれ、減額措置が政策的にとられてきており、その拡充も望まれるが、費用低減効果はさほど大きなものではない。

むしろ、499総トン等の内航フィーダー船が外貿埠頭に直付け等することによって、内貿埠頭と外貿埠頭間の一般道路を通行するドレージを回避することの方が、費用低減効果が大きい。神戸港では、1998年3月に、「1バース当り80TEU以上の取り扱い」がある等の条件を満たす場合に限り、直付けが可能となったが、1998年秋以来、その実施率は低迷している。これに対して、他の国内ハブ港（東京港、横浜港、大阪港、博多港）では、神戸港のような条件はなしに、従前より直付けを実施している。しかし、神戸港を含めた国内ハブ各港とも、外貿埠頭における「外航母船優先」との原則の下に、特に埠頭公社の埠頭では、内航フィーダー船の運航スケジュールが相当制約されたり、近隣の埠頭に接岸せざるを得ず、直付けの円滑な実施及び拡充に支障をきたしている状況にある。このため、かかる公社埠頭を中心とした既存埠頭及び新設埠頭において、内外貿一体でありながら外航母船のスケジュール等に制約されることなしに、直付けあるいは構内ドレージによりそれに近い費用低減効果が得られる内外貿一体バースを、港湾管理者等の負担により、整備したらどうかと考える。

なお、港湾関係費用等のうち、内航フィーダー船の積卸及び外航母船の積卸といった港湾荷役費用自体が大きなウエートを占める。しかし、この港湾荷役費用は、原価構成のうち人件費が最も大きなウエートを占めるが、2000年に予定されている港湾運送事業の規制緩和の中で、事務部門の合理化、荷役機械・ゲートの共同化、日曜・夜間荷役等の実施を通じて、その低減を図っていくしかないと考えられる。

図表2 主要港の港湾機能の現状

	五 大 港					そ の 他 主 要 港						全 国 合 計
	神 戸	横 浜	東 京	大 阪	名 古 屋	博 多	北 九 州	清 水	苫 小 牧	仙 台	那 覇	
基幹港機能(メインポート) : 欧米航路にアクセスできる機能	◎	◎	◎	◎	◎	○	—	○	△	△	△	/
国内集約機能(ゲートウェイ機能) : 直背後圏以外からのアクセス機能	◎	◎	◎	◎	○	△	△	—	—	—	—	
国際積替機能 : 三國間輸送のトランシップ機能	○	○	○	△	—	—	—	—	—	—	—	
国際海上コンテナ取扱量(1998年)(千TEU)	1,901	2,057	2,169	1,156	1,431	314	320	312	89	29	68	10,561
基幹航路便数/週	33.5	20.0	25.0	12.5	22.8	6.5	—	5.5	0.5	1.0	2.0	/
国際トランシップ率(1998年) (TEUベース: %, 千TEU)	16.2%	12.9%	13%	9.5%	0.4%	—	—	—	—	—	—	9.4%
内航フィーダー発着量(千TEU)(1998年概算) (当該港をハブとして発着する貨物量)	208	15	65	65	—	2	—	—	—	—	—	358
内航フィーダー接続量(千TEU)(1998年概算) (各港の外資コンテナ取扱量との対比)(%)	212	21	63	61	—	2	—	—	—	—	—	358
	11.2%	1.0%	2.9%	5.2%	—	0.6%	—	—	—	—	—	3.4%

- 注: 1. 財団法人運輸経済研究センター「国際ハブ港湾機能が経済に与える影響調査報告書」(1997年3月)を踏まえ、筆者作成。
 2. ◎、○、△、—は、機能の強弱、有無を表す。
 上述1.報告書の分類との変更点 東京港:国際積替機能 △→○、神戸港:国際積替機能 ◎→○、北九州港:基幹港機能 △→—、
 3. 苫小牧、仙台は大圏コースの一環としてやや寄り道して北米航路が寄港し、また、那覇は米軍需要の北米からの輸入に特化しており、需要に基づく基幹港機能とは異なる。なお、仙台港は1999年6月に欧州航路が、清水港は1999年3月に北米航路のうち1便が、それぞれ抜港になった後の便数を計上している。
 4. 主要12港のうち、千葉、川崎、四日市は、直背後圏の需要に応じた近海航路が中心に就航。
 5. 国際海上コンテナ取扱量及び国際トランシップ率は、港湾管理者の発表するところによる。
 6. 基幹航路便数は、東京(1999年3月)、横浜(1999年3月)、名古屋(1998年7月)、大阪(1999年3月)、神戸(1999年1月)、北九州(1999年5月)、清水(1999年3月)及び仙台(1999年6月)については港湾管理者のパンフレットまたは問い合わせたところにより、その他の港は日本海事新聞が1998年12月現在で港湾管理者にアンケート調査したものに基づいて、筆者が算出・計上した。
 7. 内航フィーダー発着量は、内航フィーダー事業者を対象期間経過後にヒアリングした結果をとりまとめたもので、フェリー事業者の正確な実績、等は必ずしも明らかではない。なお、このほか、川崎港に発着するものが3千TEUある。
 8. 内航フィーダー接続量は、フェリー事業者を中心に内航フィーダー事業者の営業担当者へ内航フィーダー貨物が外航船に接続する港の概ねの貨物量割合を回答してもらった結果を集計しおおよそを把握するためのもので、正式なOD調査に基づくものではない。

図表3 内航フィーダーに使用される船舶のおおまかな比較

	併用 RORO 船 (3,000~6,000GT)	併用コンテナ船 (3,000~6,000GT)	フィーダー専用船 (499GT)	パ ー ジ
建 造 費	30~35億円	10億円	4~5億円	2億円強
乗 組 員	11~13人	11~13人	5~6人	3~4人
外 資 コ ン テ ナ 最 大 積 載 能 力	20~30TEU	60~200TEU	60~124TEU(新造船) 60~72TEU(転用船)	120TEU
速 度	17~18ノット	17~18ノット	11~13ノット	7~8ノット
外資埠頭への直付け	× (横もち必要)	× (横もち必要)	○	○

注: 内航フィーダー事業者へのヒアリングに基づき、筆者が作成。

KOBE 便り

備讃瀬戸の「こませ網」と船舶航行安全対策

備讃瀬戸海域では毎年春先になるとコマセ網によるイカナゴ漁が展開される。

イカナゴは明石海峡では「2艘曳き」で獲るが、備讃瀬戸では独特の「こませ網」（込網：こまし網）で獲る。この漁法はいわば「補虫網」を図1のように海底に錨で固定して漁網を潮流に向かって大きく口をあけるようにセットし、後は、イカナゴが潮流に乗って袋網に入るのを待ち捕獲するという漁法である。備讃瀬戸は海上交通安全法（海交法）の航路も設定されているごとく船舶交通の輻輳する海域であるが、一旦漁網をセットすると漁船は動くことは出来ないし、また必然的に漁網は潮流に対して直角かつ横一線にセットされる結果、盛漁期には時として航路が漁網で閉塞されるという事態が生ずる。海交法には明文の規定はないが「こませ操業」も県知事の許可に基づく正当な権利とされ

ており、無下に排除することは出来ず、内海水先人、航行船長は「こませ網」を回避しながらの危険な航行を余儀なくされる。

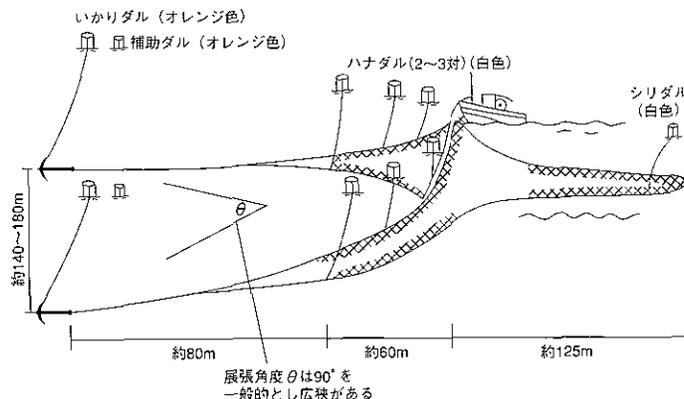
このため、「込網」の盛漁期間中は例年官民ともども安全対策に取り組む。今年も海上保安部では巡視船を増強配備、FAXによる「こませ操業」状況の航行船舶への提供等が、また船社としては内海水先人会の要請による進路警戒船の自主配備、深喫水船航行時には平瀬に浅所表示、操船補助用のタグを配備する等の対策が取られた。

さて、3月に網入れされた「こませ操業」は5月初旬には峠を越した。幸い今年も関係者の努力により油流出といった重大事故もなく経過することができた。しかしながら内海水先人会の報告によると、今シーズンに進路警戒船を自主配備した隻数は68隻（平成10年度は48隻）、操船補助用のタグボートを配備した隻数は11隻（平成10年度は7隻）に至ったとしている。また

同報告には巨大船が「こませ網」を避航しながら航行した状況が説明されており、困難な操船を強いられた様子が窺われる。その中から一例を図2のように紹介する。

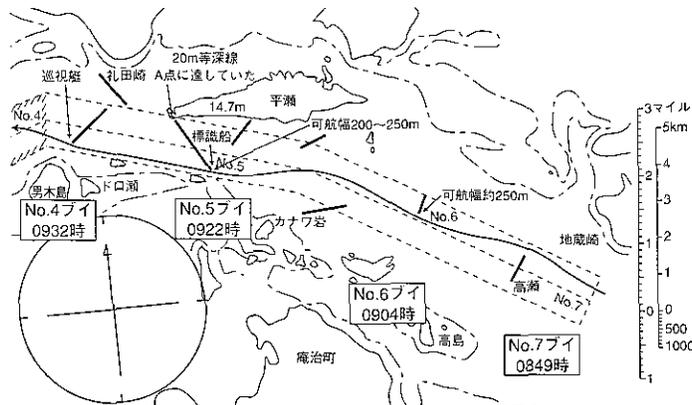
なお、(社)瀬戸内海海上安全協会では海上保安部、漁協、内海水先人、日本船長協会、および当協会等からなる航行安全対策会議を設け、漁業・海運の相互理解、安全対策（300mの安全な可航幅の確保等）について漁業側と海運側

(図1)
こませ操業状況概略図



(図2)
巨大船の避航状況図

日時：4月17日
船名：BOSS 国籍：CYPRUS
運航会社：MOL 船種：BULKER LOA：270m 喫水：15.98m
仕向港：水島港



(図の解説)

本船は0904にNO.6ブイを航過し、その後はA点(平瀬の東端)と礼田崎南端を通過するつもりであった。しかし、進路警戒船及び備讃マーチスより平瀬沖の「こませ網」の北端がA点に届いており通過できないとの連絡を受け、急減(0915)、カナフ岩付近より東航レーンに入り、No.4ブイの西側で西航レーンに復帰した。途中、No.5ブイの南側及びNo.4、No.5ブイ間で東航の小型鋼船と出会ったが、進路警戒船から当該船に進路をとり左舷対左舷で無事航過することができた。

の話し合いの場を設けている。現場船長からは一向に改善が見えないという声もあるが、「こませ網」も正当な権利とされている以上、航行船舶と共存していく他はない。しかし水産関係者からはこの種問題の解決には20年、30年かかるのは当たり前という話も聴く。

当事務局としては、かかる事情をご理解いただくと共に、地道な漁業関係者との対話を継続していくことが必要と考えている。

日中 神戸・阪神—長江中下流域交流促進協議会の発足

去る7月2日「日中 神戸・阪神—長江中下流域交流促進協議会」の設立総会が新神戸オリエンタルホテルにおいて企業や団体、行政機関など同協議会の構成メンバーを含む約130人が参加して開催されました。

同協議会は、阪神・淡路大震災後、国の復興

特定事業に位置付けられていた「上海・長江交易促進プロジェクト」の日本委員会が発展的に解散した後、阪神地域の活性化と日中の交流事業を積極的に推進していくために、地元中心の組織として新しく設立されたものです。

協議会の代表には、笹山幸俊神戸市長、牧冬彦神戸商工会議所会頭、新野幸次郎神戸大学名誉教授の3人が就任、また、震災の年に政府の阪神・淡路復興委員長として同プロジェクトを提案し、日本委員会委員長を務めた下河辺淳氏が名誉顧問に、さらに貝原俊民兵庫県知事と秋山喜久関西経済団体連合会会長が顧問に就任されました。

協議会には、実行組織として「経済交流促進委員会」と「文化交流促進委員会」が設置され、各委員会は独自性を保ちながら互いに連携協力することを基本方針に、今後事業計画や運営方針を策定することとなります。

「経済交流促進委員会」の委員長には牧神戸商工会議所会頭が、また4人の副委員長の一人として高井太郎当協会理事(イースタンカーライナー社長)が就任されることとなりました。

日本側の体制整備に伴い、中国側も江蘇省を中心に3省1市による委員会を設立する予定で、今年10月には神戸で日中代表者による会議の開催が計画されております。

これまでは、中国側との機構の整備や現地の調査を中心に事業が進められてきたわけですが、今後は個々の企業のビジネスチャンスを生み出すなど、実質的な効果が期待されております。

(阪神地区事務局長 谷口一朗)

第7回

潮風満帆

カー・バルカー 乗船経験記



元日本郵船船長 大河原明徳

私は、昭和29年に東京商船大学を卒業、日本郵船で31年勤務、その間航海士、船長として多くの船で働かせてもらいました。そのうち最も思い出深いのは「第7とよた丸」といえます。それは私が乗組員として進水から竣工まで立会い、さらにその10次航まで一等航海士として乗り、日本郵船が本格的に自動車輸送に乗り出した頃にその仕事に参加することが出来たからです。

そこで体験したことのうち、“せんきょう”の読者の皆様に役立つようなことをいくつか書いてみます。

1. カー・バルカー

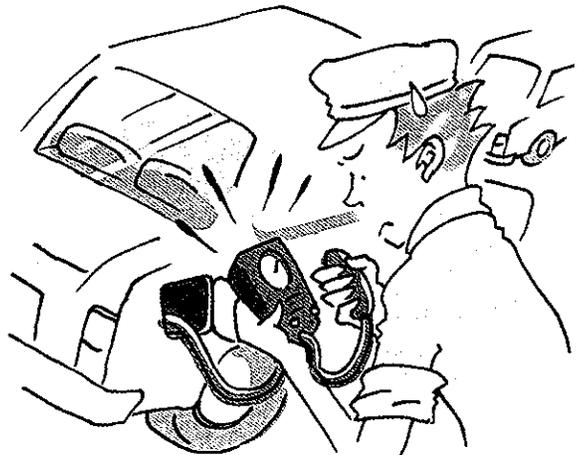
私が若い頃の自動車輸送は、貨物船にデリック(クレーンのような荷役装置)で一台一台巻上げ、下ろして倉内にいれ、タイヤのまわりに木枠をはめ、ロープでラッシング(固縛)して運んだものでした。昭和40年代に入り日本車の輸出が急増し大量に車を運べる専用船がでてきました。最初はデリックのついた貨物船の倉内に仮のデッキを作ったものでしたが、昭和45年竣工の「第7とよた丸」はカー・バルカーと称し、自動車が無いときはバルク・カーゴ(乾貨物)の積める船でした。「第7とよた丸」の良い点は、まずその輸送量でした。在来の貨物船では、全船フルに積んでも200台とか300台という数でしたが、「第7とよた丸」は2,000台積です。始めてトヨタの埠頭についたとき、その広い埠頭いっぱい見渡す限り車が並んでおり、まさかそれが全部本船に入るとは思えなかったのですが、荷役が終了したときは見事に埠頭は空っぽでした。

次に良いのは荷役の早さです。車はデッキの上まで自走し、そこから4台のエレベーターで倉内の各デッキに降り、また自走で積付け位置へ行くのでそれまでのリフト・オンにくらべるととても早くなりました。

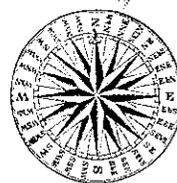
そのカー・バルカーの時代が比較的短かったのは、世界的な自動車輸送量の増大をバックに、自動車の無いときにバルク・カーゴを積むという考えより自動車輸送を専門に、より効率的にしたPCC(Pure Car Carrier)が良いとなったからでしょう。乗組員にとって、カー・バルカーは、カー輸送からバルク輸送に切り換えるとき及びその逆のときに、倉内掃除、カー・デッキのセッティング、バラスト操作という大仕事があり、そのためにかなりの労力と日数が必要でしたし、バルク揚げスケジュールの不安定さも、カー輸送とうまくかみあいませんでした。

2. ガソリンのガス

私は若い航海士の頃乗っていた船で積荷の石炭から発生したガスが爆発した経験があり、自動車運送中にガソリン・ガスが発生し爆発するようになったら困るなと心配していました。そこで、自動車輸送中はしばしばポータブルのガス検知器をもって倉内に入り、ガスを測定しました。しかし、私の乗船中にガスが検出されたことは一回もありません



7つの海のこぼれ話



でした。微量のガスも検出できなかったのでメーターがこわれているのではないかと車のガソリタンクの中に検知器のホースの先端をつっこみやっと極微量のガスを検知したことがありました。ガスや自動車火災は全く意外なときに発生することがあり、それは船にとって極めて恐ろしいものなので用心しなければならないのですが、私が測定した結果では、自動車船の倉内でガスが危険な状態になることはありませんでした。

3. オーバー・ロード

カーバルカーに積むバルクカーゴは穀類がほとんどで石炭は原則として積まないと言われていましたが、「第7とよた丸」の10次航では、ガルフのモービル港で石炭を積みました。

そのときのニガーイ思い出をお話します。

バルカーの一等航海士は1トンでも沢山のカーゴを積もうと努力するものです。運賃計算に使われる積量は最終的には本船のドラフト・サーベイ(喫水鑑定)で決める場合が多い。そこで満載喫水線条約に照らして違反にならないぎりぎりの予定喫水まで積むのですが、モービル港では積荷の最終段階になっていくら積んでも喫水が沈んでいかない。おかしいなと思っているうちに船が棧橋の外側に傾きはじめました。驚いてローダーを止めて調べたら、棧橋際の水深がこぼれた石炭で浅くなっており、船はその上に乗ってしまっていたのです。石炭積地にはローダーはあってもアンローダーはありません。しかたがないのでそのまま出帆してしまいました。次の港はパナマ運河のクリストバルです。もし満載喫水線を越していれば運河を通れないかもしれません。船の傾きは燃料油のタンク・シフトでなおし、清水はできるだけ入港前に捨て、それでもオーバー・ロードになっていたらどう言訳をしようかと考え、あとは天の神に祈るだけでした。クリストバルに入港して喫水を読むと、予定値よりは多いが数センチの範囲でした。ガッツン・ロックで運河の職員が本船の横を通りながら喫水マークに目を向けたときは、ひゃーっとしましたが、すぐ歩き続けてくれホッとしたものです。

4. 車のダンス

自動車専用船へ自動車を積むときの間隔の基準は、前後30cm、左右10cmとされています。たった10cm間隔で、つぎからつぎと積んでゆく積み込みドライバーの技術もたいしたものですが、私の心配は、時化のとき車が縦、横に揺れて、隣の車がお互いに違う方向に揺れると車体がこすれあってダメージを起こすのではないかとということでした。しかしそれは杞憂でした。大時化のとき船倉に行ってみましたら、車は船のローリング、ピッチングで揺れていましたが、それは見事に同じ方向に、同じ間隔を保ったままいっせいに揺れているのです。丁度、車がいっせいに揃いのダンスをしているようでした。こんなことも実際に見てみないと、意外に分らないものです。

この他「第7とよた丸」は日本郵船で最初の

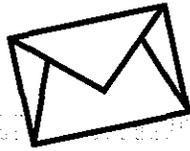


MO(機関室夜間無当直)船でしたので機関のことや、労務の問題もあり、私に沢山のことを実地で教えてくれました。今、日本船員の乗る船が少なくなり、こういうつまらなそうでいて大事なことを身をもって学ぶ機会が少なくなっているのではないかと心配しています。



6月

- 1日 経済協力開発機構（OECD）海運委員会がパリで開催され、世界貿易機関（WTO）の海運サービス自由化交渉への対応などについて議論した。
- 4日 需給調整規制の廃止を盛り込んだ海上運送法の一部改正法案が参議院で可決され、成立した。
- 10日 運輸政策審議会は、第13回港湾運送小委員会、及び第4回海上交通部会を開催し、港湾運送事業の規制緩和に関する「答申」を取り纏め、川崎二郎運輸大臣に答申した。（P.16海運ニュース-審議会レポート1参照）
- 11日 運輸省は国際船舶への、日本人船・機長2名配乗体制を実現するための外国人船員の承認制度を創設するにあたり、具体的な運用方法などを明記した通達を当協会をはじめ関係先に発出した。
- 15日 外航海運船社間協定に対する政府の審査手続きの整備を主旨とする海上運送法一部改正案を盛り込んだ公正取引委員会の一括整理法案が、衆議院で可決され、成立した。
- 16日 当協会は第52回通常総会を開催した。（P.1特別欄参照）
- 18日 日本の海運企業における外国人の取締役就任を解禁する改正船舶法が施行された。
- 18日 船員中央労働委員会は、危険物等取扱責任者や消火作業指揮者など船員法に定める資格を外国人船員が取得できるよう、船員法施行規則と船員労働安全衛生規則の一部改正を川崎二郎運輸大臣に答申した。
- 21日 東京MOUは1998年に実施したポートステートコントロール（PSC）の実施状況を取りまとめた。それによると域内のPSC検査隻数は1万4,500隻で、そのうち1,061隻が航行停止処分となっていたことが明らかになった。
- 22日 政府は、特定不況業種雇用安定特別措置法に基づく特定不況業種として、新たに内航海運業などを指定することを決めた。
- 24日 運輸省は、船員の雇用促進に関する特別措置法施行令について、就職促進給付金の対象に内航海運業などを加える等の一部改正を行うことを発表した。
なお、施行は7月1日となっている。
- 25日 港湾審議会は、第31回管理部会を開き、中間報告の素案について審議した。（P.19海運ニュース-審議会レポート2参照）
- 28日 当協会は、東南アジア海域を中心に急増している海賊事件への対応策を検討するため、海賊防止対策会議を設けると発表した。（P.9 SHIPPINGフラッシュ参照）
- 29日 運輸省は、第1回目の海賊対策検討会議を7月2日に開催することを発表した。（P.9 SHIPPINGフラッシュ参照）
- 30日 中央職業安定審議会は、港湾運送業の規制緩和に伴う港湾労働法の見直しに関する最終報告をまとめた。
- 30日 労働省は7月1日から2年間、特定雇用調整業種に港湾運送事業とその関連業（在来荷役のうち、はしけ運送業以外のものに限る）を指定すると発表した。



海運関係の公布法令（6月）

- ④ 船舶法の一部を改正する法律
(法律第67号、平成11年6月4日公布、平成11年6月18日施行)
- ④ 海上運送法の一部を改正する法律
(法律第71号、平成11年6月11日公布、平成12年10月1日施行)
- ④ 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外制度の整理等に関する法律
(法律第80号、平成11年6月23日公布、平成11年7月23日施行)
- ④ 港湾法施行令の一部を改正する政令
(政令第171号、平成11年6月4日公布、平成11年6月4日施行)
- ④ 船舶登記規則の一部を改正する政令
(政令第178号、平成11年6月11日公布、平成11年6月18日施行)
- ④ 海上運送法施行令の一部を改正する政令
(政令第198号、平成11年6月23日公布、平成11年7月23日施行)
- ④ 水先法施行令の一部を改正する政令
(政令第199号、平成11年6月23日公布、平成11年7月1日施行)
- ④ 船員の雇用の促進に関する特別措置法施行令の一部を改正する政令
(政令第214号、平成11年6月30日公布、平成11年7月1日施行)
- ④ 船舶登記取扱手続の一部を改正する省令
(法務省令第32号、平成11年6月11日公布、平成11年6月18日施行)
- ④ 危険物船舶輸送及び貯蔵規則の一部を改正する省令
(運輸省令第31号、平成11年6月21日公布、平成11年7月1日施行)
- ④ 船舶設備規程等の一部を改正する省令
(運輸省令第32号、平成11年6月22日公布、平成11年7月1日施行)
- ④ 海難審判法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第33号、平成11年6月28日公布、平成11年7月1日施行)
- ④ 水先法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第34号、平成11年6月28日公布、平成11年7月1日施行)

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5月	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
5	3,561	2,733	828	▲ 11.9	▲ 3.2

(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)

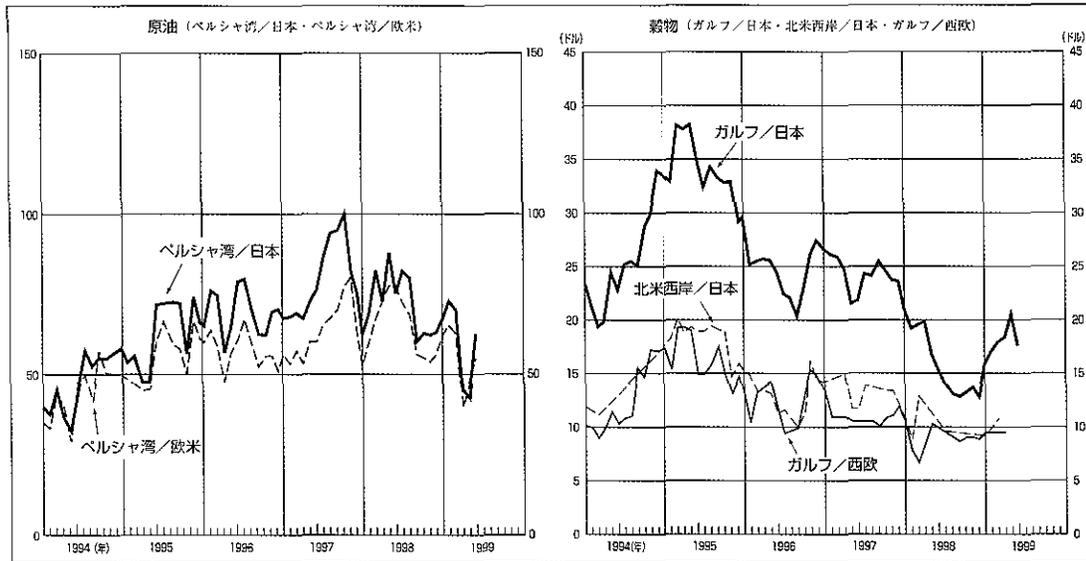
年月	年間(月間)平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1998年6月	140.43	136.20	146.70
7	140.73	138.35	143.70
8	144.67	141.05	147.00
9	134.59	131.05	139.80
10	121.30	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	122.11	120.15	124.32
6	120.90	118.12	122.20

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル航海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉬石	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 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
6	11,616	0	11,616	2,511	3,672	4,944	0	262	105	122	11,112	1,419

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



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	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	62.50	45.00	60.00	52.50	77.50	56.50	55.00	37.50
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		

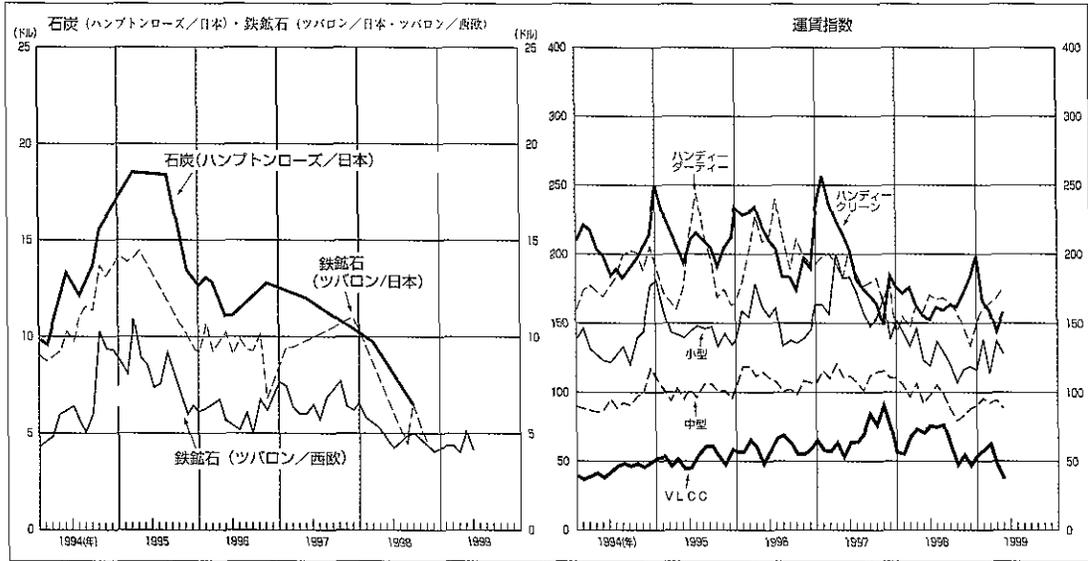
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	20.50	16.50					10.50	7.50		
6	15.35	13.70	17.60	15.50								
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 (ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

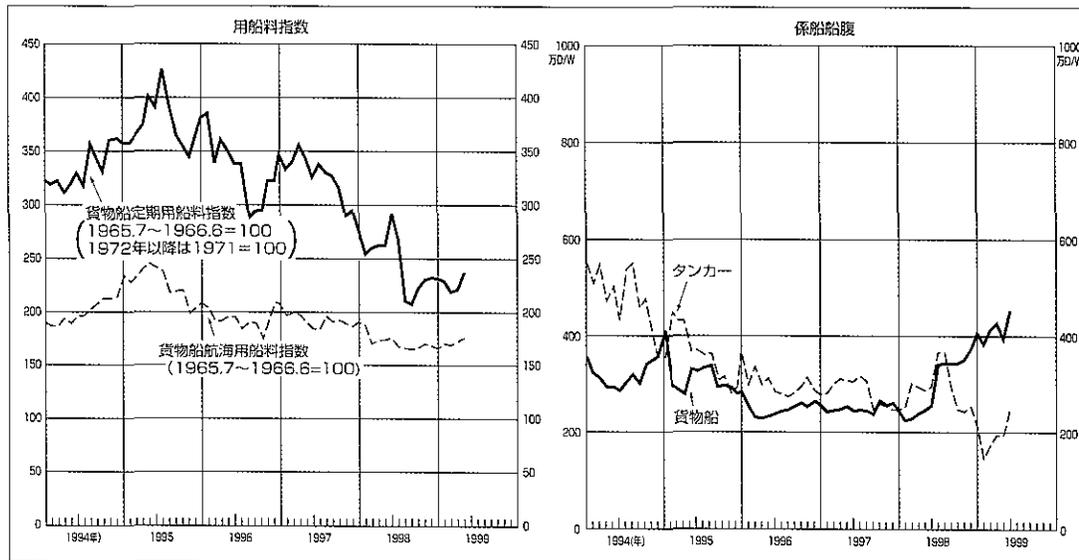
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)				
	1998		1999		1998		1999		1998		1999		
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	—	4.30	3.50
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	5.25	4.40	3.75
3	9.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	3.45
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.25	3.95	4.00	3.50
5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.70	4.15	5.05	4.60
6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	4.10	2.20
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	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3					
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=ハンディー・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディー・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	173.0	318.0	402.0	350.0	342.0	262.0	238.0
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	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485
7	239	1,969	2,449	58	1,823	3,160	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631						
8	246	2,120	2,429	57	1,776	3,031	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621						
9	246	2,084	2,375	53	1,487	2,474	319	2,852	3,420	57	1,726	2,941						
10	264	2,281	2,634	57	1,616	2,591	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479						
11	265	2,252	2,555	58	1,543	2,532	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415						
12	269	2,254	2,596	59	1,450	2,464	324	3,004	3,718	51	1,465	2,528						

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

子供が地域の野球部に入部し、その活動の手伝いを始めてから、おおよそ2年がたった。

2002年日韓ワールドカップ開催で更に注目を集め、サッカーが人気を博している時代に、野球に熱中する子供達をみるのは、野球好きの者にとっては、まことに好ましく、頼もしく感じられるものであるし、地域社会との関わりであるとか、現代の子供達を理解するうえで、非常に良い経験をさせてもらっている。

無気力、無関心、ひ弱、すぐ切れるとか現代の子供達に関して巷間言われていることは、ネガティブな面が多いものであるが、実際に接してみると、まだまだ捨てたものではないと感じることも多い。

まず、挨拶である。挨拶については、時間厳守、用具の手入れ、部の名誉を汚さない事とともに、入部時に渡される部員心得にも書き込まれており、実際厳しく教え込まれていることもあるが、グラ

編集後記

ンドではもとより、普段町を歩いている、子供達から挨拶をしてきてくれるし、運動会が行われれば、会場で挨拶されるしということで、何気ないことかもしれないが、非常に新鮮な感じを受ける。

精神的な面ということでは、最初は練習のきつさとか、思い通りにいかなくて、泣き出したり、感情を直接的に出したりしていた子供も修まってくる。団体活動の中で、我慢することを自然に身につけるのである。

体力的にも、ひ弱どころか、長時間の練習でもよく動き回り、練習をせがまれるほどである。

何よりも勝利に対する貪欲さは目をみはるものがあり、大変感心してしまう。子供達を改めて見直す所以である。

また、部を支えている人達には、

父兄はもちろんのこと、町の長老的な人であるとか、ご自分のご息子が卒業されても、引き続き面倒を見ておられる方とか、ボランティアで参加しておられる方も多い。職業も様々であり、コーチ会、合宿等を通して交流を深めさせて頂いており、大変有意義なものである。

現在の住居に越してきて、約10年程経つが、特別、地域との関わりも無く過ごしてきており、やっとなんとか多少ではあるが、地域に溶け込んできたかな、足場ができてきたかなというところである。

小さな足場ではあるが、子供達を理解したり、この地域での生活を少しでも充実したものに、そして快適に過ごす上で、この足場を大事にしたいと思っている。

第一中央汽船

総務グループ総務チーム課長

松山 光治

せんきょう 7月号 No. 468 (Vol. 40 No. 4)

発行◆平成11年7月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-1(海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (総務部広報室)

編集・発行人◆鈴木 昭 洋

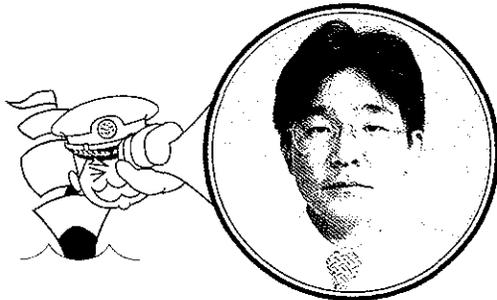
製作◆株式会社タイヨーグラフィック

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

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 5 回



今回、登場して頂くのは

千葉商船(株)海務部課長

杉本和重さん(34歳)です。

1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか？

船舶管理本部の海務部に所属し、主に管理船隊の運航技術管理と安全管理に関する業務を行っております。又、安全管理システムの事務局としてその管理、運用を担当しております。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

特に陸上勤務になってからの4年間は毎日に変化の連続で、経験したこと全てが「思い出」です。具体的には……（ここにはちょっと書けません）。いつもだれかに助けて頂いていたような気がします。皆様の顔を思い出して「大感謝」です。

3. ご自分の目から見た海運業界の印象は？

（どこまでも続く？）過渡期という長いトンネルの真っ只中にあるような気がします。ISM Code 発効、STCW-95等、私達をとりまく環境が急激に変化する中で、そのすべての変化を謙虚に受けとめ、真面目に対応する必要があるのではないのでしょうか。長いトンネルの先に何が見えるのか、非常に楽しみです。

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。

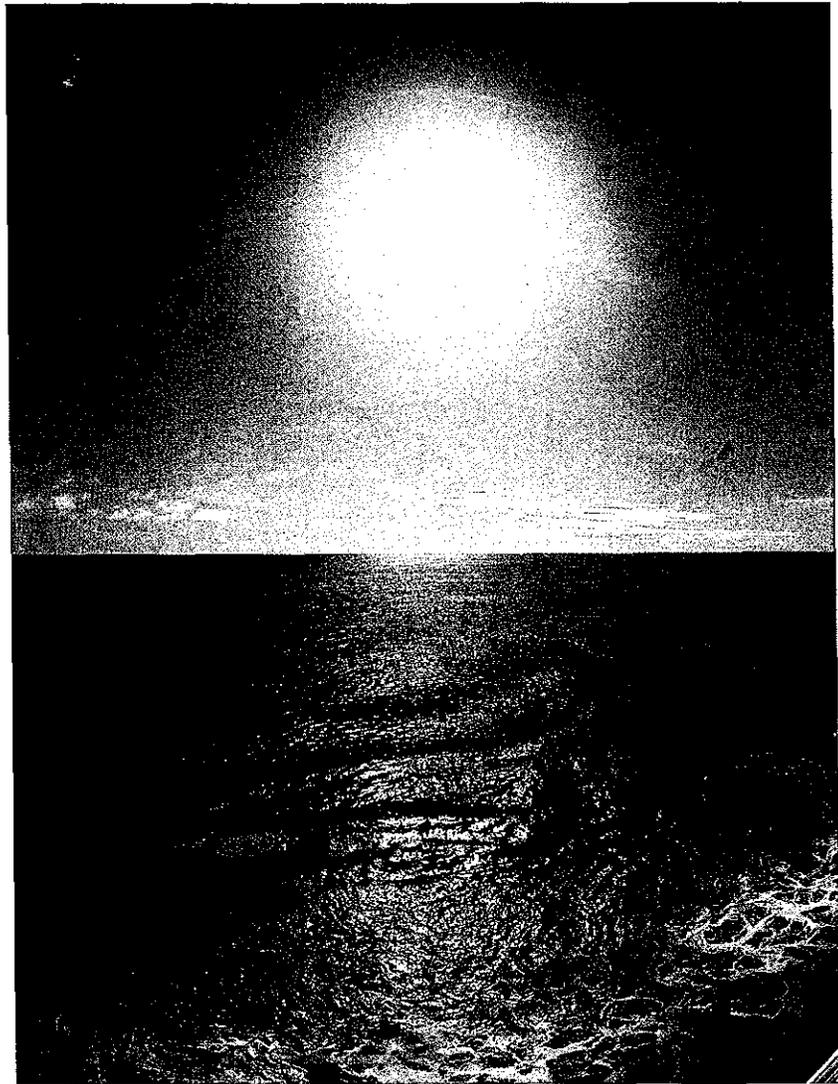
理想の船舶管理を追い求めながら、現実と戦い続けている毎日ですが、そんな中で、自分も日々成長していければと思います。そういう意味では、毎日がチャレンジですが……。

さあ、みなさんががんばりましょう。

千葉商船(株)の事業概要

当社は、ワールドマリングループの一員として、海運業をはじめ代理店業務、船員の配乗、船舶管理業務、技術管理指導等のコンサルタント業務に至るまで、海事にかかわる関連業務を立体運営しています。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

JSA

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