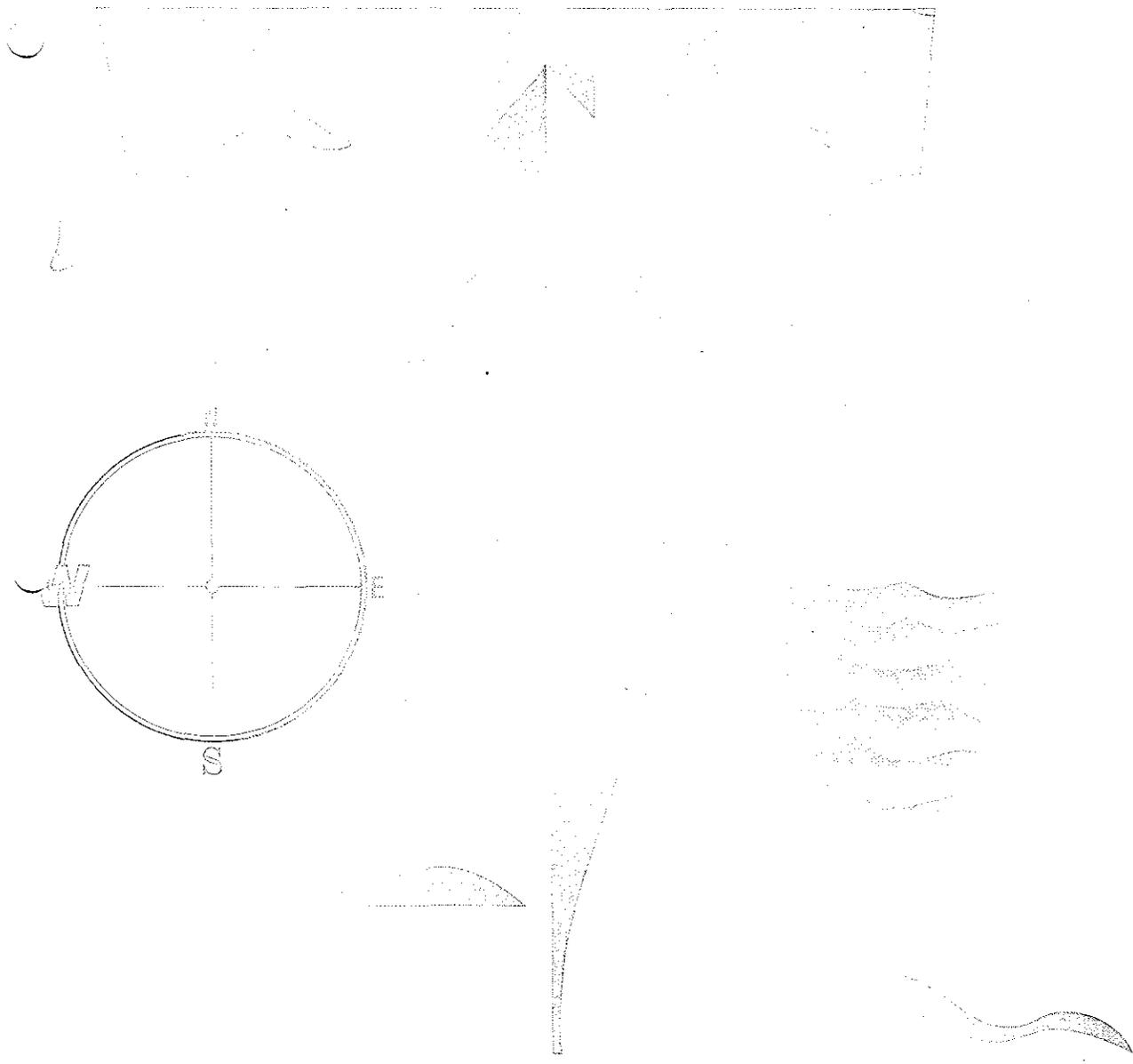


1999



# せんきょう



# 船協月報/1999年8月号 目次

## ◎巻頭言

内航海運における規制緩和への対応と

暫定措置事業の実施について ★日本船主協会常任理事 ●神戸船舶取締役社長 ●原田 弘—— 1

## ◎ SHIPPING FLASH

海運業界の総合的環境対策を推進—— 2

—環境対策特別委員会の設置—

## ◎寄稿

アジア経済の回復は持続するか

—回復の動きは構造問題を乗り越えられるか— ★日本興業銀行 ●塚崎公義—— 4

## ◎海運ニュース

### 審議会レポート

1. 港湾の管理行政の見直しへも第一歩—— 8

—港湾審議会管理部会「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」の中間報告について—

### 国際会議レポート

1. バラスト水の新条約案・船舶解撤時の汚染防止等について幅広く審議—— 9

—IMO 第43回海洋環境保護委員会 (MEPC 43) の模様—

### 内 外 情 報

1. 「巨大定航船社」誕生へ—— 12

—マースクによるシーランドの国際コンテナ船部門の買収が決定—

2. 外航船社間協定に対する審査手続きを整備—— 14

—海上運送法一部改正の施行について—

◇山下三郎氏を悼む—— 15

## ◎各種調査・報告書欄

日本海運の現況—— 16

—21世紀に向かって舵をきる海運行政— ●運輸省海上交通局 編

◎ London 便り—— 26

◇海のシンフォニー—— 28

◎潮風満帆 — 7つの海のこぼれ話—

バンコクの明暗—— 30

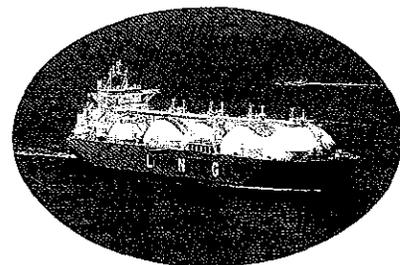
★(社)海洋会会長 ●徳田迪夫

## ◎資料

運輸政策審議会海上交通部会「港湾運送事業の規制緩和に関する「最終答申」」について—— 36

❖海運日誌★7月—— 32 ❖船協だより—— 33

❖海運統計—— 44 ❖編集後記—— 48



LNG 船 AL WAJBAH

## 内航海運における規制緩和への対応 と暫定措置事業の実施について

日本船主協会常任理事 神戸船舶取締役社長 原田 弘



行政改革、規制緩和の激しい流れの中で平成7年行革委は「船腹調整事業について計画的解消を図り、市場原理の活用により内航海運の活性化を図る」との意見を取りまとめ、8年には5ヶ年を目途に環境整備に努めその達成状況を踏まえて解消時期の具体化を図る、そして更に9年3月には「船腹調整事業の前倒しにつき中小零細事業者に配慮しつつ引き続き検討する」との閣議決定が行われた。このため営業引当権喪失に対する不安感と、船腹過剰による運賃、用船料の下落等による内航海運業界不振は中小造船業界、地方金融機関、および地域経済に深刻な影響を与えた。このような状況の中で平成9年8月海造審内航部会が開かれ平成10年3月、既存船の引当資格についての財産的価値について所要の措置を整備する必要があるため、船舶を解撤する転廃業者等に対し解撤する船腹量に応じ交付金を交付するとともに船舶を建造する者から建造船腹量に応じ納付金を納付させることを柱とする「内航海運暫定措置事業」を導入することにより、現行の船腹調整事業を解消すべきであるとの報告書が運輸大臣に提出され、同様の趣旨の閣議決定がなされた。

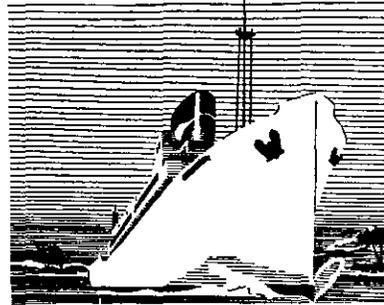
これを受けて内航海運組合総連合会は同年3月昭和41年以来続けてきたスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消し「内航海運暫定措置事業」を導入、運輸大臣の認可を受け、5月15日に実施した。その事業の概要は、(1)内航総連合会は組合員が自己所有する交付金対象船舶を解撤等する場合

は交付金を交付する。(2)必要資金は総連合会が金融機関等から調達する。(3)船舶を建造等しようとする組合員はその重量トン数等に応じ建造等納付金を納付する。(4)建造等された船舶には引当営業権はない。(5)総連合会は納付金によって金融機関等への借入金を返済する。(6)この事業は収支相償った時に終了することとなっている。

この事業の実施状況は平成11年5月期までに実に719隻、82万1,021対象トン数、625億6,000万円に及ぶ交付金交付申請があり、ほぼ全船が承認された。この数字はこの事業実施前の内航船腹の12%を超えるものである。

暫定措置事業は順調なスタートをきったが、内航海運の大宗貨物である基礎素材物資を中心とする荷主さんは産業競争力会議でも示されている通り、過剰設備、供給構造改革が問われている。内航海運は荷主さんの輸送要請を受け荷主さんとともに歩んできたため、過剰船腹と運賃、用船料の引きつづく低落に苦しんでいたが、漸く前途に明るさがみえようとしている。

しかし、船腹調整事業から暫定措置事業への転換の中で、営業引当権の喪失は船舶の担保価値の低下をもたらし、金融機関の不良債権処理の動きと重なって内航事業者は船舶金融をはじめ、必要資金の確保に苦しみつづけている。政策転換には強い影響を受ける弱者に特別な配慮と時期の選択について一考を要したということを感じている。



## 海運業界の総合的環境対策を推進

### —環境対策特別委員会の設置—

環境問題については、当協会は従来より関係委員会において積極的に取り組んできているが、これら各委員会の活動を全体的に把握して取り纏め、当協会として環境問題への総合対策を推進するため、環境対策特別委員会を設置した。

環境対策特別委員会の設置を推進することについては、平成11年6月16日開催の臨時理事会で基本的な了承を得ていたが、7月28日開催の定例理事会で正式に決定された。

今後、同委員会は、船社が共同して達成すべき目標（政策提言）を作成するとともに業界と

しての行動方針を策定していく予定である。

委員長は、当面生田会長が務め、委員は関係委員会の副委員長レベルのメンバーで構成することとした。さらに、特別委員会の活動をより機動的とするため、関係委員会の幹事長クラスで構成する幹事会を置くこととした。

委員会の第1回会合は9月上旬に開催する予定である。

委員会設置の概要およびこれまでの関係委員会における環境対策は資料の通りである。

#### 【資料】

平成11年7月28日  
日本船主協会

#### 環境対策特別委員会の設置について(概要)

##### 1. 目的

環境問題については、従来関連する船協内各委員会が各々積極的に取り組んできたが、本問題が一層重要性を増す21世紀に向けて特別委員会を設置し、船協として更に整合性ある総合対

策を推進する。本特別委員会を設けることにより、これら各委員会の活動を全体的に把握して取り纏めを行い、必要に応じ総合的判断を加えることにより、環境問題への積極的取り組みを推進する。また、国内および国際諸機関・団体との連携を適宜行い、地球環境保全に寄与する。

併せて、環境問題への取り組みが海運業の存在と活動に必須の要件であるとの会員間の共通認識を深め、環境保全を図りながら自由で活力

ある企業活動が展開される社会の実現を目指す。

## 2. 活動

これまで当協会は環境問題や安全対策に関し、個別の委員会で対応してきており、今後ともこれを推進していくが、こうした実績をベースとし各委員会と連携して対策をさらに一歩進めるとともに、特別委員会としてこれを横断的かつ包括的に捉え、船社が共同して達成すべき目標（政策提言）を作成し、それに至るための業界としての行動方針を策定する。

## 3. 委員会の構成

委員長は当面、会長が務める。委員は関係委員会副委員長クラスで構成する。

## 4. 下部機構

特別委員会の活動をより機動的とするため関係委員会の幹事長クラスで構成する幹事会を置く。

## 5. 事務局

企画調整部（主）および海務部（副）とする。

### 【資料】 各委員会等における環境対策

委員会・部会	検討項目	事務局担当部・室
総務委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>マラッカ海峡協議会への事業費負担（海務委員会と連携）</li> <li>事務所における環境対策推進</li> <li>環境問題への取り組みPR</li> </ul>	総務部
政策委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>経団連環境自主行動計画への対応（工務委員会と連携）</li> <li>運政審総合部会環境対策小委員会への対応</li> <li>サブスタンダード船の排除（解撤特別委員会と連携）</li> <li>環境関連の政策支援拡充要望</li> </ul>	企画調整部
法務保険委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>汚染事故発生時の責任・補償問題</li> </ul>	関連業務部
海務委員会 工務委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>経団連環境自主行動計画への対応（政策委員会と連携）</li> <li>IMO 関係委員会への対応</li> <li>海洋汚染防止対策</li> <li>海上災害防止対策（タンカー部会と連携）</li> <li>マ・シ海峡通航問題（総務委員会と連携）</li> <li>船員教育訓練の徹底（労務委員会と連携）</li> </ul>	海務部
タンカー部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>海上災害防止対策（海務委員会と連携）</li> </ul>	企画調整部
近海内航部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>内航海運へのモーダル・シフトの推進</li> </ul>	企画調整部
外航船舶解撤促進特別委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶解撤の推進（サブスタンダード船排除に関し、政策委員会等と連携）</li> </ul>	企画調整部

# アジア経済の回復は持続するか

—回復の動きは構造問題を乗り越えられるか—

日本興業銀行  
調査部主任部員

塚崎公義

## 要旨

NIES、アセアンの経済は、国毎の差はあるものの、総じて回復基調にある。しかし、構造問題の存在等に鑑みると、回復は一本調子では進まず、緩やかなペースとなろう。一方、中国はデフレ色が強く、景気の回復には時間を要しよう。アジア地域の輸出入については、総じて見れば緩やかな復調が見込まれる。

## 1. NIES、アセアンの経済状況

1997年7月のタイバーツ危機に始まった濁流が予想を越える激しさでアジア経済をなぎ倒して行った様子は、未だ記憶に新しい。その原因については「ヘッジファンド悪人説」を始めとして議論があり、「主犯探し」は難しい。しかし、やはり火の無い所には煙は立たないのであり、アジア経済が問題を抱えていたことは事実であろう。プラザ合意後10年強で目覚ましい発展を遂げた裏には、相当の背伸びが必要だったということである。

各国毎に状況は異なるが、総じて言えば成長重視の政策により、破産法等のインフラが整わないうちに経済が急成長し、ノンバンク等の積極的な貸出しが実力不相応な需要を作り出していたと言える。本来であれば、急成長が輸入を急増させ、経常収支の赤字が「国際収支の天井（外貨準備が不足して、景気を引締めざるをえない状況）」として成長を一服させたであろう

し、その間に経済の足腰を強めることも出来たのであろうが、外資が成長期待に基づいて大量に流入したために景気が「国際収支の天井」にぶつからなかつたのである。このように、外資の流入により成長が持続してしまった事、流入した外資の少なからぬ部分が流出可能な短期資金であった事、等が通貨危機の遠因であったと言えよう。

通貨危機の直接の契機は、流入した短期資金が成長の持続性に懸念を持つに至り、流出に転じたことであり、こうした状況で市場が弱点を突くかのように通貨を売り浴びせてきたことが通貨危機の発端であった。

その後の現象としては、各国の通貨が投機の売りと実需の売りでスパイラル的に暴落して行った第一段階において、株価や不動産価格等も追随して下落し、各市場は文字どおりの大混乱を経験した。漸く売りが一巡した後は、資産価格と通貨価値の下落が实体经济を悪化させ、それが更なる資産価格の下落を招くという「スパイラルの第二段階」が待っていた。

こうなれば、スパイラルの第三段階（通貨価値や資産価格が落ち着いた後も、経済の悪化→雇用の悪化→消費の悪化→経済の悪化等により实体经济がスパイラル的に悪化していく段階）が深刻かつ長期なものとなるのが容易に予想され、長期にわたって不況慣れしていた日本人の多くがアジア経済の先行きに相当悲観的にな

ったのも当然のことと言えよう。IMFの出した条件が「長期的に見れば経済を健全化するが、短期的には景気を一層悪化させる」ものであったことも、こうした見方を補強するものであったと思われる。

しかし、事実は大方向の予想を大きく裏切り、比較的短期間で最悪期を脱し、回復軌道に乗り始めている。直近期の実質 GDP の前年比は、韓国、タイ、インドネシアでプラスを計上しており、マレーシアも次回発表分は前年比でプラスを回復する見通しである。生産等の統計も概ね順調に推移していることを考えれば、既に景気の最悪期は脱していると言えよう。今後についても、経常収支の黒字、構造改革の進展等に伴う「市場の信認」の回復、等を考えれば、為替の再暴落の可能性は大きく後退しており、物価も安定基調にあることから、金融緩和が持続し、景気の下支え効果を強めよう。

こうした状況は、景気循環的に見て上昇トレンドに入ったことを意味するし、このまま事態が推移すれば、今年は殆どの国でプラス成長を達成する見込みである。現在は、輸出と公的需要が第一段目のロケットとして景気の離陸を果たしつつある段階であり、第二段目の消費、第三段目の投資に順次主役を譲りながら、景気が本格的な回復軌道に乗っていくことが期待されるわけである。

しかしながら、このまま一本調子の回復を予想するのは若干無理がある。国により通貨危機で受けた打撃の程度、採られた対策等が異なり、回復の程度にも差があるが、平均的な姿としてのアジア諸国の経済をイメージすれば、概ね以下の通りとなる。

現在は、通貨切下げに伴う競争力向上、内需不振を補うべく必死で行われている輸出努力、先進国におけるエレクトロニクス関連需要の高

まり、等により輸出が好調である。加えて、アジア諸国が比較的健全な財政状況にあったことを背景に、財政に景気刺激策の余地があったため、公的需要も好調である。しかし、エレクトロニクス関連需要の持続性が定かでない事、等には留意が必要である。また、現在の統計の前年比が良く見えるのは、現在の好調さではなく前年の低調さによるものであるという点にも留意を要しよう。

第二段目の個人消費は、現在のところは韓国を除いて力強さに欠けている。他の国でも、雇用不安が薄らぎ、株高、通貨安定等により消費者マインドが好転しつつあるため、早晚景気回復に寄与しようが、所得の伸びが緩やかなものに止まる間は、景気を牽引する力も充分とは言えまい。また、昨年秋以来、先進国の投資資金がアジア諸国に流入して来ている事で、株高や金利安定等がもたらされているが、米国が引締めれば、こうした流れが逆転するリスクも無視出来まい。

更に問題なのは、第三段目の投資である。通貨危機前までのアジア経済は、巡航速度を越えて成長しており、先の需要増を見越した投資が活発に行われていたため、当時の需要水準に比べても過大な投資が行われていた。従って、現在は大幅な設備過剰の状態にあり、新たな設備投資が本格的に行われるのは、需要が通貨危機以前の水準以上に回復してからということになるが、これは相当先の話であろう。

こうした循環上の観点に加え、アジア諸国が構造問題を抱えていることにも留意が必要である。構造問題の第一は、過剰設備、過剰債務等に対処すべき企業リストラの必要性である。各企業レベルの努力に加え、破産法の整備、外資参入規制の緩和等の政策対応も必要であり、国によっては相当の時間を要しよう。

構造問題の第二は、金融システム機能の不完全性である。通貨危機直後の完全に麻痺した状況からは相当改善して来たが、多額の不良債権を抱えて体力の低下から十分な貸出しを行えない金融機関が多数あること、借り手の信用状況が悪化して資金調達が困難化している例が多いこと、これに加えて貸し手が過去の失敗から貸出審査に慎重になっていること、等が相乗的に作用し、信用の供与がスムーズに行かないという問題があり、これも状況の改善には相当の時間を要するものと思われる。

こうした構造問題は、既に回復基調にある景気を再び失速させる要因とはなり得ない（現在の回復自体が構造問題を抱えた上での回復であり、構造問題が現在以上に深刻化するわけではないからである）ものの、景気回復の第二、第三段階目への移行を遅らせるであろうし、景気回復を本来の力強さに欠けた、緩やかなものに留めておくであろう。

輸出入に関しては、国ごとの差が相当あるものの、アジア域内貿易の立ち直りを映じ、総じて言えば回復基調にある。輸出については、数量ベースで伸びていた割に金額で伸び悩んでいたが、ここへ来て為替の落ち着きとともに金額ベースでも伸びは始めている。今後も NIES、アセアンを中心に競争力を活かしてある程度の伸びは確保しよう。

輸入については、通貨危機に見舞われた国で外貨の調達が可能となり、輸入金融もある程度正常化して来たことから、回復の動きを見せている。今後についても、緩やかながら景気回復が続くこと、輸入金融等に特段の問題が生じないであろうこと、等を考えれば、ある程度順調な回復を見込んで良いのではないと思われる。

## 2. 中国の経済状況

目を中国に転じると、1990年代前半の急拡大の反動、朱首相の改革に伴う失業の増加、アジア諸国の景気鈍化等が重なったことで、景気は緩やかながら長い下り坂を歩んでいる。

1990年代前半、鄧小平氏の景気拡大路線に乗り、莫大な設備投資がなされたが、その多くが過剰設備として現在の過剰生産をもたらしている。多くの国有企業が過剰設備、過剰人員を抱えて赤字を出しているため、国有銀行の融資の多くが潜在的に不良債権化しており、早急に対策を講じる必要が論じられて来たが、これを断行しようとしたのが朱首相である。こうした対策は、中長期的に見れば中国経済の足腰を強化するものであり、是非とも必要な施策であるが、短期的には失業者を増やす等、景気にはマイナスのインパクトを与えているわけである。朱首相は他にも不正・腐敗防止、軍のビジネス禁止等の改革を打ち出しているが、これらも短期的な景気への影響はマイナスであろう。

アジア諸国の通貨危機がもたらした影響も見逃せない。中国からアジア諸国向けの輸出が減少した分（従来のトレンドからの乖離幅）だけでも GDP の 3% 程度に上るし、香港を通じた国際的な資金調達に支障があったことも挙げられよう。

こうしたことから、成長率の数字こそ高いものの、エネルギー消費量が前年比マイナス、消費者物価が前年比マイナス、等にあらわれているように、景気実体は相当深刻なデフレ状態に陥っているわけである。輸出振興、内需刺激等の対策が打たれてはいるが、効果は今一つである。今後についても、アジア経済こそ底を打ったが、過剰設備は未だ大量に存在しており、諸改革の景気に与えるネガティブインパクトも半分続くであろうから、昨年程度の景気対策が再

び採られたとしても、景気が回復に向かうまでには時間を要するものと思われる。

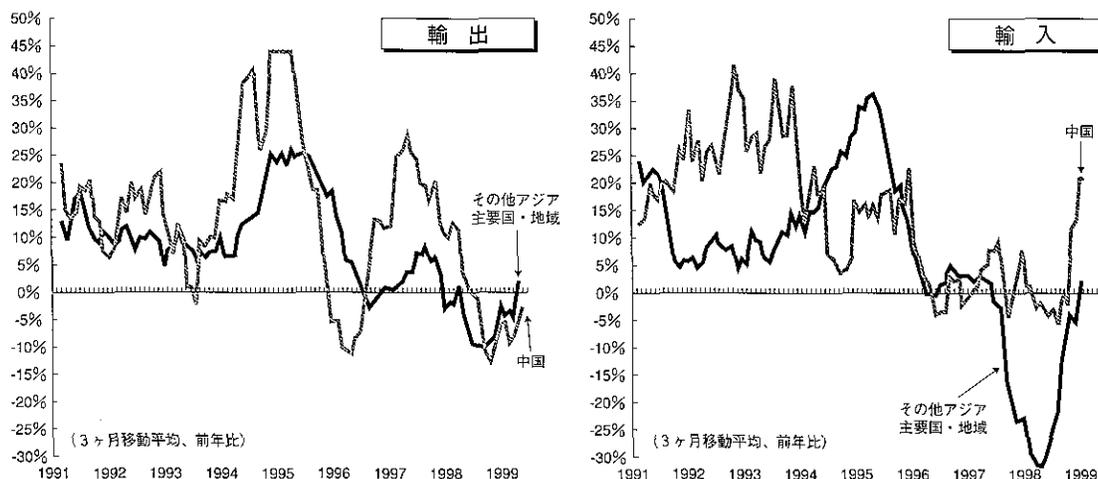
輸出入に関しては、輸出はアジア域内貿易の回復を映じて緩やかに回復して行くものと思われる。輸入に関しては、足許急増しているが、統計上の問題や一過性の要因による部分も大きく、伸び率は次第に低下してこよう。

なお、最近再び人民元切下げの有無が議論的となっている。対外的には対米、対台湾関係に波が立っており、国内的にも法輪功問題等を

抱えている中で、政局の安定性が人民元の帰趨にも影響するとの見方も出始めているため、こちらの面も注目されよう。

以上のように、来年は回復の見込まれない中国と緩やかながら回復するその他アジア諸国というコントラストを見せる年となる。アジア全体としての成長率は今年、来年ともに4%程度となる見込みであり、昨年のゼロ成長からみれば一応「回復は持続する」と言えるのではなかろうか。

図表1 アジア主要国・地域の輸出入増加率



(注) その他アジアは韓国、台湾、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンの6か国地域の合計  
(資料) 各国貿易統計

図表2 アジア主要国・地域の実質 GDP 成長率見通し

(単位：前年比、%)

	1996年	1997年	1998年	1999年(予)	2000年(予)
マレーシア	8.6	7.7	▲7.5	2.0	1.8
インドネシア	8.0	4.7	▲13.7	▲2.8	0.5
タイ	5.5	▲1.3	▲9.4	1.2	2.0
フィリピン	5.8	5.2	▲0.5	1.5	0.9
A S E A N 平均	7.0%	3.5%	▲9.4%	▲0.1%	1.2%
シンガポール	7.5	9.0	0.3	2.5	3.0
韓国	6.8	5.0	▲5.8	4.0	3.0
台湾	5.7	6.8	4.8	4.3	4.2
香港	4.5	5.3	▲5.1	▲1.5	1.0
N I E S 平均	6.1%	5.9%	▲2.1%	3.0%	3.0%
中国	9.6	8.8	7.8	6.7	6.0
域内平均	7.6%	6.4%	▲0.1%	3.9%	3.9%

(注) 上記見通しの前提となる日本経済の実質 GDP 成長率は1999年度+0.2%、2000年度▲0.1%米国内国経済は1999年+3.7%、2000年+2.2%  
平均は年平均レートでドル換算した1997年名目 GDP を基準とする加重平均値

(資料) 各国統計資料、1999年以降は興銀調査部予測

# 海運 ニュース

## 審議会レポート

1. 港湾の管理行政の見直しへも第一歩  
— 港湾審議会管理部会「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」の中間報告について—

## 国際会議レポート

1. バラスト水の新条約案・船舶解撤時の汚染防止等について幅広く審議  
— IMO 第43回海洋環境保護委員会 (MEPC 43) の模様—

## 内外情報

1. 「巨大定航船社」誕生へ  
— マスクによるシーランドの国際コンテナ船部門の買収が決定—
2. 外航船社間協定に対する審査手続きを整備  
— 海上運送法一部改正の施行について—

## 審議会レポート

### 1. 港湾の管理行政の見直しへも第一歩

— 港湾審議会管理部会「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」の中間報告について—

昨年11月、運輸大臣から「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」の諮問を受けた港湾審議会管理部会（部会長：杉山武彦一橋大学教授）は、下部組織として設置されたWG（ワーキンググループ）（座長：森地茂東京大学教授）と併せ計13回に及ぶ会合を経て、この7月30日、第32回会合において、中間報告を纏めた。（「中間報告」全文は次号にて掲載）

21世紀の港湾のあり方を、①海陸を結ぶ輸送拠点、②個性ある地域づくりに資する空間、③沿岸域の環境保全・創造、という3つのテーマから捉えられている点は、先の素案（第31回審議会管理部会）のままであるが、今回の中間報告では、テーマと共に、当協会はじめ各方面からの指摘や意見を取り入れ、各課題についても記述が加えられており、また、それらの課題や問題を解決するには、従来の行政手法では対応しきれない状況がある、と認識をあらたにすると同時に、今、行政に何が求められているか、が加えられ、「港湾行政の進むべき方向」という

章を設け、

- (1) 全国的・広域的視点からの取組みの強化
- (2) 地域の主体的な取組みの支援と強化
- (3) 港湾行政の透明化
- (4) 効率性等の向上

等が具体的に述べられている。

審議会には当協会から、坂田昇港湾物流委員会委員長が出席している。当協会としては、昨年来、船社とも十分に打ち合わせつつ、審議会並びに運輸省に対し、基本的考え方として、

- a) 効率的な港湾整備のためにはユーザーの意見が反映されることが不可欠であること
- b) 主要港湾整備における重点的国費投入（国庫負担の増額）が重要であること
- c) 高コスト構造を正面から捉え是正するための突っ込んだ議論が不可欠であること
- d) 既存のコンテナターミナル等のコスト競争力改善に取組むこと
- e) 港湾の管理行政に重点を置いた広域港湾行という考え方を検討すること
- f) 公社・公共制度の問題点などについて議

論が必要であること

等を繰り返し述べてきたが、今回の「中間報告」において、「行政の進むべき方向」「港湾の課題」の中で、概ね網羅的に、具体的に指摘されている。

今後は、具体的な肉付けや実行をしていくに当たり、法改正等、制度面での整備が必要とな

る。

年内、運輸省では、WG などにおいて取組み方法別に、整理し、議論を深めて11月の最終答申に臨むという日程になっている。当協会としても、引き続き、要望を繰り返していく所存である。

## 国際会議レポート

# 1. バラスト水の新条約案・船舶解撤時の汚染防止等について幅広く審議

## —IMO 第43回海洋環境保護委員会 (MEPC 43) の模様—

題記会合が、去る6月29日から7月2日まで、ロンドンの国際海事機関 (IMO) 本部において開催され、船舶から排出されるバラスト水の管理、二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出規制などの他、新たに船舶解撤時の汚染防止への対応など、環境問題に関するより幅広いテーマについて審議された。

### 1. バラスト水中の有害海洋生物について

#### (1) 経緯

海外から船舶のバラスト水の中に潜んで移動したプランクトン等が海洋環境に悪影響を及ぼすことが問題視されてきたことから、MEPC はバラスト水の管理に関するガイドラインを作成しているが、1993年の第18回会合で将来は強制ルールとして新たな規制案を作成することとされていた。

1998年11月のMEPC42では、新規則の形式について、①新議定書を策定することによる国際海洋汚染防止条約 (MARPOL) 73/78条約への附属書の追加、②MARPOL

73/78条約の改正による新附属書の追加、③新条約の3つについて検討したが、バラスト水管理は寄港国の管理に基づくもので旗国主義を中心とする MARPOL73/78条約にはなじまない等いろいろな意見が出された他、適用船舶等でも意見が分かれ、結局基本コンセプトすら合意が得られなかった。しかしながら、多くの国から、統一ルールの必要性、安全性の確保の重要性、寄港国の関与の必要性等が指摘され、最終的にこれまでの議論をふまえた上で次回会合で規則案のとりまとめが出来るよう事務局を中心に作業を進めることとなった。

#### (2) 審議結果

バラスト水管理の具体的手法として、①すべての船舶とすべての海域を対象とし、必要に応じて除外対象を決めようとする “universal approach” (米国案等) と、②バラスト水に係る安全・環境・経済のそれぞれの分野での懸念の適切なバランスを得るためバラスト水管理区域 (以下 BMWA)

を設定した上で、この区域を適用対象とする（日本案等）概念が対立した。“universal approach”を提案する米国は、有害水生生物の移動は全世界的に防ぐ必要があること、生物環境の破壊は予見不可能で、10数年後に認識されるものであること、先進国のみが自国の水域を防御するのではなく、開発途上国のためにも全体的な規制が必要であると主張し、ドイツ等多くの国がこれを支持した。一方、BWMAを提案したわが国、オーストラリア等の案については、ギリシャ等がBWMAを支持したが、議長は“universal approach”を支持する国の方が多いとして、WGにおいてはこれをベースとして検討するよう指示した。このため、WGにおいては、事務局が用意した条約案のうち、“universal approach”の考え方を採用した案及び米国案を比較しつつ検討に入ったが、わが国提案の他、積極的に今期会合に対応し、規則案を提出していたノルウェー及びオーストラリア案は、検討対象とならないことになり、双方の優劣を比較し実効性を考慮しつつ合意を形成していく形が取れず、議論は空転した。

今次会合では、バラスト水管理に関する基本概念が対立したままで審議に入ったこともあり、事務局が準備した検討ベース案の大半は基本概念の整理とともに手付かずの状態となった。このような状況から、WG議長は、バラスト水管理問題はMEPCでの最重要課題であるとして、出来る限り早期に条約文を作成する必要があるが、当初予定されていた2000年／2001年の条約会議開催は極めて困難であるとの見解を述べ、全体会合で承認された。

(3) 今後の検討課題

適用対象という最も根本的な問題で暗礁に乗り揚げた形であるが、バラスト水の管理については、バラスト水を無害化する技術が確立されていないため、唯一の現実的対処法とされる外洋でのバラスト水の張替えが、安全上の理由で実施できなかった場合にはどうするのかをはじめ、バラスト水の交換が出来る海域の規定など、多くの困難な問題が残されている。

## 2. 船舶のリサイクル

船舶の解撤は、インド、パキスタン、バングラデッシュ、中国、ベトナムなどが主要国であるが、ノルウェー、グリーンピース及び国際自由労連、デンマークなどから、解撤作業が実施されている場所の環境汚染と作業従事者の汚染物質からの保護対策の必要性が指摘された。

これに対し、船舶の解撤問題はIMOが取り扱う範囲を超えており、また、これはビジネスの問題であるのでIMOで審議すべき問題ではない等の意見があった。

また解撤国からは、スクラップ産業は重要な産業であり解撤問題はnational levelの問題であることからIMOで審議すべきではない、環境に優しい新造船を建造するのが目的にかなった方法である等の意見があった。

これらの反対意見に対し、船舶の解撤時に生じる汚染に対しては何らかの防除策が必要であるとする意見が大勢であり、わが国はデンマークが指摘した、①解撤の制限により老朽船が市場に留まることにより、人命や海洋環境に悪影響が出ることを避けること、②海事産業や解撤国への不当な損害を避けること、③海事産業の特性を考慮し、船舶の解撤についてはその特質を考慮した制度が必要である等の論点を支持した。また、MEPCでダブルハルの要件を導入

した際に全世界的な解撤施設の開発に注力するよう勧告したことを想起すると、老朽船のスクラップ時期を迎える今がまさにそれを実行する時期であることから、IMOとして現行のスクラップ事業を発展させる手段を探求すべきことを発言した。また各国の船主協会で構成される国際海運会議所（ICS）は船舶は解撤されることにより、材料の大部分が再利用されており、リサイクル性も高く、地球環境の保全の観点からも適切な解撤の促進が必要であることを指摘した。

これらの審議の結果、本問題はMEPCの作業計画に加えられ、次回会合の議題とされることとなった。

### 3. 船舶からの大気汚染の防止

CO<sub>2</sub>問題に関連してMEPC 42で設置されたSteering Committeeのメンバーで、非公式にIMOとして調査を発注するコンサルタントをどこにすべきかを検討し、来年3月のMEPC44にはその研究報告を行える作業計画を作成した。

これを受け、全体会議でSteering Committeeの方針が合意され、いよいよIMOの場においてCO<sub>2</sub>問題が本格的に論議されることとなった。

### 4. 船底防汚塗料の使用による有害影響について

昨年11月のMEPC 43において有機スズ（TBT）系船底塗料の使用規制については、MARPOL 附属書Ⅵの発効が困難となっている反省から、これに拘束されない独立した新条約を作成し、代替塗料のクライテリアを含んだ形で、短い期間で発効させることが重要であること、および2003年1月1日以降TBT系船底防汚塗料の塗布禁止、2008年同日以降船体への使用・

存在の完全禁止を確保するためにMEPCが強制力のある法的文書を作成することを促進する旨の総会決議案を作成し、本年11月に予定されている第21回総会へ送ることが承認されていた。

今回の会合においては、いくつかの国はTBT塗料と同性能の代替塗料が存在しないとし、総会決議案の2003年の船舶への塗装禁止及び2008年の全面禁止の時期を再考するよう主張したが、前回の会合で既に総会決議案を承認したことを考慮し、大半の国は上記ターゲットデートを目標にTBT塗料の使用を禁止することを主張し、この目標に向けて条約案を検討することが合意された。

今後は新条約の内容の審議を深め、2001年に条約会議を開催するよう理事会に求めることとされた。

### 5. その他の条約等改正案件

#### (1) 有害液体物質船内緊急措置手引書（MARPOL73/78附属書Ⅱ/16規制）について

1992年に開催された第22回バルクケミカル小委員会において、油汚染の準備・対応及び協力に関する国際条約（OPRC条約）の対象物質をその他の有害物質にも拡大することに伴い、ばら積みの有害液体物質による汚染の規制のための規則（MARPOL 附属書Ⅱ）適用船舶にも上記手引書の備え付け等を強制化する提案がなされ、昨年11月のMEPC42において、改正案が承認されていた。

今回の会合で改正案が採択されたことにより、内航、外航を問わずに、総トン数150トン以上の有害液体物質を運送する船舶に上記手引書の備え付け等が強制化され、発効日の24ヶ月後（2003年1月1日）に新船、現存船に同手引書の備え付けが義務づけら

れる予定である。なおこれに関連し、油及び有害液体物質汚染防止緊急措置手引書の兼用を認める規程の整合性の観点から油汚染船内緊急計画を規程する附属書Ⅰ第26規則の改正もあわせて採択された。

(2) 現存油タンカーの衝突又は座礁の場合における油汚染防止規則（MARPOL 附属書Ⅰ/13G 規則）の改正

ナホトカ号の沈没重油流出事故の教訓から、重油等を運搬する載荷重量20,000トン以上30,000トン未満の13F(1)規則に該当する現存精製油運搬船に20,000トン以上の原油タンカーと同様の規則を適用する旨の規則の改正が採択された。本改正は2001年1月1日に発効する見込みとなった。

(3) ケミカルタンカーの構造・設備に関するIBCコード及びBCHコードの改正

貨物タンクの通気装置の二重化に関しては、SOLAS条約の改正（Ⅱ-2/59規則）

により、貨物タンクの加圧/負圧の圧力検知装置又は通気装置の二重化が1999年7月1日から要求されることとなったが、SOLAS条約は国際航海に従事する500総トン以上の船舶に適用される一方、IBCコードおよびBCHコード(※)は船型にかかわらずすべての船舶に適用されることから、双方の整合を図る必要が生じた。このため、IBCコード及びBCHコードについては、2002年7月1日以前に建造された現存の総トン数500トン未満の船舶に対しては、主管庁による緩和を認めるべきとのわが国提案を含む両コードの改正案が採択され、海上安全委員会（MSC）での採択を条件に、2002年7月1日に発効する見込みとなった。

(※) それぞれ危険化学薬品の撤積運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則を示す。

## 内 外 情 報

### 1. 「巨大定航船社」誕生へ

—マースクによるシーランドの国際コンテナ船部門の買収が決定—

デンマークの大手企業 AP モラー・グループと米国の大手輸送企業 CSX コーポレーションは去る7月22日、AP モラー傘下のコンテナ船社マースクラインが、CSX の海運子会社シーランド・サービスの国際コンテナ輸送部門を8億ドルで買収することで合意したと発表した。

（買収には関係当局等による審査と承認が必要のため、実現には数ヶ月を要す見通し）

マースクが買収するのはコンテナ船、コンテナ、シーランドが保有する米国内外24のコンテ

ナーミナル(※)などで、今後マースクは「マースク・シーランド」というブランド名でコンテナ輸送事業を展開する。なお、シーランドは国際コンテナ輸送部門を売却したことにより、米国内航部門（アラスカ、ハワイ、グアム、プエルトリコ航路等）と残ったコンテナターミナル（内航サービスに関わるものと、香港等海外ターミナル）の運営に特化する。

これまでも北米、欧州など世界の定期コンテナ航路でアライアンスを組むなど密接な業務提

携関係が続けてきたマースクとシーランドだが、今回の買収決定で「マースク・シーランド」のコンテナ船運航船腹量は約250隻、50万 TEU 超

となり、世界のコンテナ船運航船腹量のシェアでも1割を越え、他の船社を大きく上回ることから新会社は事実上、国際コンテナ輸送事業の頂点に立つこととなる。

表1 世界のコンテナ船運航船腹量上位20社 (1999年1月時点)

順位	船 社	国 籍	TEU
1	マースク	デンマーク	351,718
2	エバーグリーン	台 湾	289,892
3	P&ON/BSL/KNSM	英 国/オランダ	246,131
4	韓進海運/DSRセネター	韓 国/ド イ ツ	230,320
5	NOL (APL)	シンガポール	197,853
6	COSCO	中 国	197,347
7	シーランド	米 国	196,372
8	MSC	ス イ ス	189,334
9	日本郵船	日 本	151,820
10	CP シップス	米 国	124,411
11	現代商船	韓 国/ドイツ	117,042
12	Zim	イスラエル	110,064
13	商船三井	日 本	104,302
14	川崎汽船	日 本	99,289
15	CMA-CGM/ANL	フランス/オーストラリア	94,860
16	OOCL	香 港	90,765
17	ハバクロイド	ド イ ツ	88,711
18	陽明海運	台 湾	87,295
19	UASC	クウェート	61,416
20	朝陽海運	韓 国	58,668

(※) 日本郵船資料に基づき作成

国際コンテナ事業では1998年にシンガポールのネプチューンオリエントラインズ (NOL) が米国のアメリカンプレジデントラインズ (APL) を買収するなど国際再編が加速しているが、今回の買収が実現すると、米国には大手外航定期船会社は1社もなくなることになる。

(※) 24ターミナルの内訳は米国内13ターミナル (ポートエリザベス、ボストン、ノーフォーク、チャールストン、ジャクソンビル、ポートエバークレード、ニューオリンズ、ヒューストン、ロングビーチ、オークランド、タコマ、ボルチモア、マイアミ) と海外11ターミナル (詳細は不明)。

表2 過去5年間の世界の主な外航船社合併・買収の動き

年/月	企 業 名	相 手 企 業	状 態
1995/1	CP シップス (加)	CAST (ベルギー)	買 収
1997/1	プロイサク (独)	ハバクロイド (独)	買収 (株主交替)
/1	CMA (仏)	CGM (仏)	買 収
/8	CP シップス (加)	ライクスライン (米)	買 収
/8	CP シップス (加)	コントシップ (英)	合 併
/9	P&O (英)	ネドロイド (蘭)	合 併
/11	NOL (シンガポール)	APL (米)	買 収
1998/3	P&O ネドロイド (英・蘭)	ブルースターライン (英)	買 収
/4	CP シップス (加)	イヴァランライン (ノルウェー)	買 収
/4	MISC (マレーシア)	KPB (マレーシア)	買 収
/7	ハンブルグスド (独)	サウスシースティームシップ (米)	買 収
/7	エバーグリーン (台)	ロイドトリエステイノ (伊)	買 収
/7	タミコ (伊)	イタリアディナビガチオーネ (伊)	買 収
/7	サフマリン (南ア)	CMB トランスポート (ベルギー)	買 収
/7	CGM (仏)	ANL (豪)	買 収
/7	ハンブルグスド (独)	アリアンサ (ブラジル)	買 収
/9	CP シップス (加)	ANZDL (豪)	買 収
/10	日本郵船 (日)	昭和海運 (日)	合 併
/11	ナビックスライン (日)	商船三井 (日)	合 併
1999/2	マースク (デンマーク)	サフマリン (南ア)	買 収

(※) 日本郵船資料に基づき作成

## 2. 外航船社間協定に対する審査手続きを整備

### ー海上運送法一部改正の施行についてー

外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、平成10年3月31日に閣議決定された「新たな規制緩和推進3ヶ年計画」において「海上運送法に基づく海運カルテル（外航）については、適用除外制度に係る手続き規定を整備することとし、改正法案を平成11年の通常国会に提出する」こととされていた。

これを受けた海上運送法の一部改正法が、平成11年6月15日に成立し、7月23日に施行された（概要以下の通り）。これにより、外航船社間協定に対する現行の独禁法適用除外制度が維持される一方、協定が不当に競争制限的ではないか等についての審査手続きが整備されたことになる。

今後、協定が以下基準(a)～(d)の各号に適合しない場合は、運輸大臣の変更・禁止命令を受けるとなり、運輸省はこれら基準の運用指針を別途策定し、同指針に基づいて協定の審査を行うこととしている。

#### [海上運送法一部改正の概要]

#### ●運輸大臣の変更・禁止命令基準の創設（第29条）

協定は次の各号に適合しなければならない。

- (a) 利用者の利益を不当に害さないこと
- (b) 不当に差別的でないこと
- (c) 加入及び脱退を不当に制限しないこと
- (d) 協定の目的に照らして必要最小限度であること

上記各基準については、別途規定の審査運用指針に基づき判断される。

#### ●独禁法適用除外対象範囲の整理（第28条）

適用除外を認めることが不適切である場合を

規定する28条但書を次の通りとする。

- (a) 不公正な取引方法を用いるとき
- (b) 「一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより利用者の利益を不当に害することとなるとき」(\*)

(\*) 旧法の規定は「……により、不当に運賃及び料金を引き上げることとなるとき」

- (c) 公取委が運輸大臣に対する処分請求を行った旨の公示を行ったあと運輸大臣が当該処分請求に応じないまま1ヵ月が経過したとき

#### ●届け出対象となる協定の地理的範囲（28条第4号）

往復航とも届け出。

#### ●報告徴収、立入検査の外国船社への適用（24条・25条）

従来、42条（外国人に対する適用除外）によって邦船のみに適用されていた報告徴収・立入検査権限を、協定審査に必要な場合に限り次の通りとする。

・報告徴収（24条）を協定加入・非加入を問わず全ての外国船社にも適用（協定非加入外国船社については、当該航路に協定が存在する場合のみ）。

・立ち入り検査（25条）を協定加入外国船社に適用。

#### ●外国船社に対する罰則の適用

従来は外国船社に対し罰則が適用されなかったが、今回の法改正により協定届出義務違反、報告徴収義務違反、協定についての変更・禁止命令違反等に基づき外船社に対する罰則を適用する。 以上

## 山下三郎氏を悼む

当協会顧問 元会長の山下三郎氏は、平成11年7月13日午後8時14分、肺炎のため逝去されました。91歳。

同氏は、多国間通貨調整に伴う大幅な円の切り下げと変動相場制への移行により、わが国海運が世界的競争において困難な状況に立たされた昭和48年度、昭和49年度の2年間にわたり、会長を務められ、石油ショックに起因する船舶の燃料問題、UNCTADの定期船同盟コード問題等に取り組み、わが国海運の発展に貢献されました。

ここに深く哀悼の意を表し、慎んでご冥福をお祈り申し上げます。

山下氏が当協会会長時代を振り返った回顧談を、生前の同氏を偲び、以下のように当協会50年史より抜粋してご紹介致します。

### 利子補給の廃止

私が会長になった昭和48年の秋にオイル・ショックが起き、翌49年12月に田中内閣が三木内閣に代わって、この49年度限りで利子の補給が廃止になった。利子補給を漸減するというのが昭和46年ぐらゐの海造審の答申であって、48年、49年にも更に一層利子補給を低くしていくと、そういう事が言われていたので、私は国会なんかには毎日のように先生方を訪問して、なんとか利子補給をなくさないでくれということで、陳情これ努めました。

当時は海運にシンパサイザー的な人もいて、田中内閣はよく耳を傾けてくれたと思うが、田中内閣は列島改造などで、積極的にやりすぎた反動で、三木内閣に代わった。三木内閣は全く逆の、田中内閣のやった膨張政策を引き締めるという使命感でやったから、それがあらゆる方向に出て、海運界にも出てきた。利補を継続してもらいたいということは、三木内閣になってからもヤンヤンやったんですよ。ところが、海運界は田中内閣の当時は、オイル・ショックのあとも、タンカーの大部分は長期契約に張り付いていましたから、8分担当でやっていけたのです。海運マーケットもオイル・ショック後の1年半ぐらゐは良かった。ここから海運不況に突入して行くことは、海運界の人間は分かっているけれど、世の中は分かっているなくて、海運はプラスだと思っている。私は三木さんにも会いましたが、「君たちはいい目にあってたんじゃないか」とね。自分の使命は前内閣の膨張



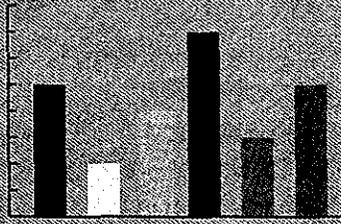
政策を引き締めることなんだから、どれもこれも同じようにちょっと苦しい目にあってもらわなければインフレが収まらないと。

私たちが説得をする相手の人たちは、デフレ政策をやるんだという前提で来ている。だから、私たちの言うことが耳に入らないというか、入れないというか、最後には海運界を応援してくれていた代議士さんも逃げるようにというか、会ってくれなくなって、刀折れ矢尽きたという感じでした。

### 〈個人略歴〉

明治41年4月5日生  
昭和10年6月 山下汽船(株)入社  
同 35年10月 山下汽船(株)取締役社長就任  
同 39年4月 山下汽船(株)が新日本汽船(株)と合併、山下新日本汽船(株)取締役社長就任  
同 48年5月 当協会会長就任  
同 50年5月 当協会顧問就任

## 各種調査・ 報告書欄



### 日本海運の現況

—21世紀に向かって舵をきる海運行政— 運輸省海上交通局 編

運輸省海上交通局は去る7月18日付で、平成11年版の「日本海運の現況」(海運白書)を発表した。ここでは、その内容を同局による要約を用いて紹介する。

#### トピックで見る日本海運

- ・内航海運暫定措置事業の進展による過剰船腹の処理
- ・北米コンテナ航路の運賃の引き上げ
- ・グローバル競争下での相次ぐ外航海運企業の大型合併と外国人取締役の誕生
- ・モーダルシフト船の建造促進
- ・内航タンカー等運賃協定の廃止
- ・人にやさしい旅客船を目指して
- ・瀬戸内航路の再編
- ・海上運送法の改正
- ・港湾運送事業の規制緩和に向けた取り組み
- ・コンピュータ西暦2000年問題への対応

#### 第I部 海上交通のシステムとその役割

外航海運、内航海運、内航旅客輸送、港湾運送のそれぞれについて、その役割と特性を一般の読者にもわかりやすく説明

#### 第II部 21世紀に向けて舵をきる海運行政

—従来の行政が果たしてきた役割と新しい行政に向けて—

去年から今年にかけて、内航海運船腹調整事業の解消、海上運送法及び港湾運送事業法における需給

調整規則の廃止に係る取り組みなど、大きな政策転換に取り組んできた。2000年を迎えるに当たって、今年の白書では副題を「21世紀に向かって舵をきる海運行政」とし、外航の海運協定制度、日本籍船の維持・確保政策、内航海運の船腹調整制度、内航旅客船及び港湾運送の需給調整規制という、これまでの主要な政策について時代を振り返り、今後を展望した。

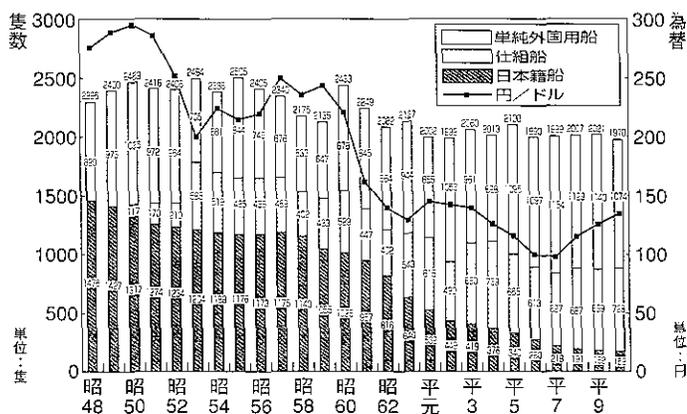
#### 第1章 我が国外航海運企業の国際競争力の確保と日本籍船の維持・確保政策

(概要)

外航海運は我が国経済を支える基盤であり、財投、税制等の措置による競争力確保により安定的な輸送を実現することを目指してきた。これを受けて、昭和40年代後半までは、我が国商船隊はその殆どを日本籍船が占めていた。しかし、高度成長を達成し、急激な円高を経験する中で、日本籍船を保有、運航する負担が大きくなり、日本籍船が海外への置籍等により流出するフラッグイングアウトが昭和48年のオイルショック以降急速に進行した。このため、日本籍船の隻数は昭和48年央に1,476隻であったものが平成10年央には168隻と約四半世紀の間に10分の1近くにまで激減している。

これに対して、昭和52年以降の船員制度の近代化、平成2年の海外貸渡し方式による外国人船員との混乗実施など、日本人船員の配乗人数を減少させることで日本籍船の国際競争力を維持・確保し、その減少に歯止めをかけようとしてきた。また、平成8年

図表1 我が国商船隊の構成の変化と為替変動



○運輸省海上交通局調べ

(注) 単純外国用船の中にも、我が国外航海運企業が長期契約を結び影響力を持っている船舶が含まれているものと考えられる。

には国際船舶制度を創設し、税制上の優遇措置を設けた。このように、日本籍船維持のため官・労・使の努力により様々な対策が講じられてきたが、これまでのところ、十分な効果をあげたとは言えない状況にある。

しかしながら、本年5月より、外国資格受有者に対する承認制度を創設、国際船舶については日本人船長・機関長2名配乗体制が導入され、従来より大幅なコスト削減が実現できるものと考えられることから、日本籍船の減少に歯止めがかかることを期待している。

## 第2章 外航海運協定をめぐる政策とその影響 (概要)

外航海運事業は、輸送需要の季節変動、往復航の荷動きのインバランス等により過剰船腹が生じやすく、破壊的な競争が行われる結果運賃の乱高下や海運企業の撤退等により輸送サービスの長期にわたる安定供給を確保することが困難になることから、伝統的に統一運賃の設定を行う海運企業間協定(海運同盟)を締結することにより輸送サービスの安定供給が図られてきた。

しかしながら昭和30年代後半以降、途上国や社会主義国の国営海運企業が盟外海運企業として市場に多数参入してきたことやコンテナ化の進展により競争が激化し、海運同盟による統一運賃の設定を通じた航路秩序の維持が困難になった。また、競争が激

化する中で、運航の合理化を目的とするコンソーシアム協定が締結されるようになった。

その後、反トラスト規制に厳格な米国が、海運同盟の統一運賃設定機能を弱体化させる1984年海運法を制定したため、統一運賃の設定は行わないものの、従来の同盟・盟外の区別を超えて広く運賃設定方針等につき話し合う航路安定化協定が締結されるようになり、他の主要航路にも広まった。またグローバル化の進展等に対応すべく、従来のコンソーシアム協定を世界規模に拡大するアライアンス協定など新しい種類の協定が締結されるようになった。

平成に入り世界的に規制緩和の流れが強まる中、我が国でも規制緩和ととも

に競争政策の積極的展開を図ることが求められ、また、新たな種類の協定が締結される中で個々の協定の内容如何によっては不当に競争制限的になるおそれもあることから、独禁法適用除外制度の見直しを行った。その結果、適用除外制度を維持しつつ、個々の協定が不当に競争制限的にならないよう審査を行うこととし、所要の法改正を行った(本年7月より施行)。

## 第3章 内航海運船腹調整事業が果たしてきた役割と今後のあり方

### (概要)

スクラップ・アンド・ビルド方式による内航海運船腹調整事業は、船腹の需給ギャップが生じやすく中小零細性が強い特性を有する内航海運業において、船腹過剰状態を解消するとともに、企業の近代化と体質改善を進める目的で昭和41年に導入された。

船腹調整事業は、導入以来約四半世紀の間、船腹需給の適正化、船舶の大型化・近代化を促進する一方、運賃水準等に関する弊害は必ずしも大きくないなど、一定の効果を上げてきた。しかしながら、引当資格が金融機関からの資金調達の際に担保とされるなど同事業への過度の依存体質を生み、このことがかえって構造改善が進まない要因の1つになった。また、意欲的な事業者の事業規模の拡大や新規参入が制限されるとの問題も生じた。

このため、船腹調整事業は、内航海運業者の経営

図表 2 内航海運暫定措置事業導入後における大型 RORO 船の建造計画

建造申請	総トン数	隻数	竣工予定年月日	航路
平成10年7月	8,350	2	平成11年11月	東京～十勝・釧路
平成10年12月	10,956	1	平成11年11月	東京～苫小牧
平成10年12月	9,948	1	平成11年11月	東京～苫小牧
平成11年4月	9,900	1	平成11年12月	東京～大阪～日南
平成11年4月	9,878	1	平成12年2月	東京～苫小牧

基盤の強化を目的とした抜本的な構造改善を推進していくとの観点から、平成8年の「規制緩和推進計画」において計画的解消を図ることとされた。

ただし、同事業を解消する場合には引当資格の財産的価値の手当てが必要であることから、内航海運暫定措置事業を導入、平成10年5月、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が解消された。内航海運暫定措置事業が導入されて1年余りが経過したが、船舶建造の自由度が高まったことや同事業がモーダルシフト船に対して優遇措置をとっていることから従来みられなかったような大型のRORO船が建造されているほか、昨今の景気低迷下において過剰船腹の処理に大きく寄与している。

#### 第4章 国内旅客船事業における免許制等が果たしてきた役割と今後のあり方

##### (概要)

定期旅客船事業における需給調整規制を伴う免許制は、昭和24年に海上運送法が制定されて以来、離島等の住民の移動、生活物資の輸送に関し、安定的な輸送サービスを供給していくことに大きな役割を果たした。

その後、旅客不定期船、貨物フェリーというような定期旅客船類似の事業についても需給調整規制を適用することにより輸送秩序の維持を図りながら、定期旅客船事業の安定運航を確保した。

しかしながら、免許制の下では、既存事業者は需要開拓、サービス改善に繋がるチャレンジ(試み)に積極的に取り組む意欲が醸成されにくい面もあることを背景として、利用者ニーズとの乖離も指摘されるようになった。さらに、道路や橋梁の整備が進むにつれ、旅客船事業は厳しい状況に置かれた。

このため、市場原理を導入して、サービスの向上・多様化、運賃の低廉化等を実現するため、海上運送法を改正して、国内旅客船事業に係わる需給調整

規制を廃止し、運賃やダイヤに関する規制も緩和することとした。また、これに併せて、離島等の住民の生活に必要な不可欠な航路を「指定区間」として指定し、生活航路の安定にとって障害になるクリームスキミングを防止するとともに、一定水準のサービスを確保する制度を導入することとした。

これにより、国内旅客船事業がその特性を發揮しながら効率化・活性化し、国民生活の豊かさの向上に貢献していくことを期待している。

#### 第5章 港湾運送事業における免許制等が果たしてきた役割と今後のあり方

##### (概要)

港湾運送事業は、戦後、零細事業者が乱立して、荷物の奪い合いやダンピングが多発し、暴力労務手配師が跋扈するような状況となった。このため、港湾運送事業者の経営基盤を安定化し、その質的向上を図るため、昭和34年に港湾運送事業法を改正し、需給調整規制を伴う事業免許制、料金認可制を導入した。更に、昭和41年には、施設及び常備労働者の保有数に関する免許基準の強化や下請け制限の強化が行われ、事業規模の拡大、質的向上が図られた。

この結果、日雇労働者に依存する悪質な暴力労務手配師の参入する可能性が低くなり、免許基準を満たさない悪質事業者の排除につながった。

しかしながら、昭和60年代に入って、物流ニーズの高度化を背景に港湾運送に対しても一層の機械化・情報化、サービスの多様化が求められるようになる中、免許制度に関して、事業者間の競争が起これにくく、海運企業や荷主の料金等のサービスニーズに敏感に対応しにくいことや、多数の中小事業者が維持され日雇荷役や夜間荷役にも十分に対応できないなどの問題が指摘されるようになった。更に近年では、経済的成長が著しいアジアにおける他の港湾との比較においても、その使い勝手の悪さが指摘されるようになった。

このため、我が国の主要9港において、労働関係等港湾運送の安定化に一定の配慮を行いながら、事業免許制を許可制に(需給調整廃止)、料金認可制を届出制にすることを内容とする規制緩和を行うとともに、集約・協業化等を進め、日雇荷役・夜間荷役等にも十分対応できる効率的な事業体制の確立を図るべきであるとの運輸政策審議会海上交通部会の答申が本年6月にとりまとめられた。

第Ⅲ部 海上交通をめぐる現状・課題と政策的対応

第1章 外航海運

第1節 外航海運の現状

1. 世界における外航海運の動向

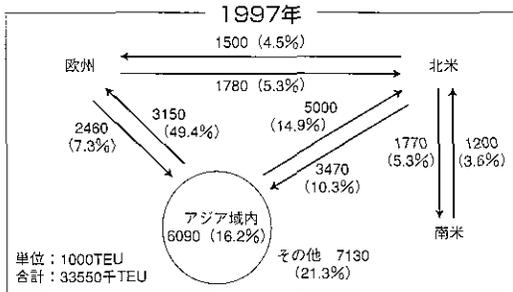
世界の定期船部門について、その主流である定期コンテナ船市場に絞って見ると、アジア発着の3航路（北米航路、欧州航路、アジア域内航路）で世界のコンテナ荷動量の60%（平成9年）を占めており、この割合は平成2年（1990年）の50%が、平成6年（1994年）には54%、平成8年（1996年）には57%となっており中期的に見れば着実に増加している。

平成9年（1997年）以降、アジア地域の通貨・経済危機と欧米の好況により、アジア発の貨物量が増大する一方、アジア着が減少し、インバランスが更に拡大した。アジア発貨物については、需要増加を受けて運賃引き上げの動きが活発化した。

2. 我が国外航海運の動向

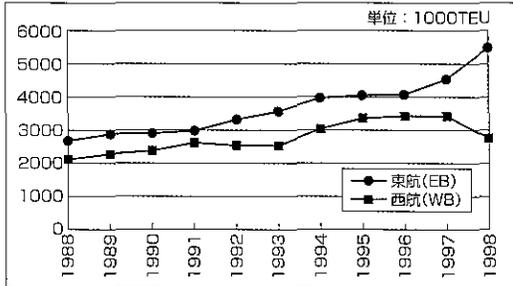
平成10年（1998年）の我が国発着貨物をコンテナ貨物、不定期船貨物の別にして相手国の地域別に見ると、アジア地域のコンテナ貨物は発着ともに全体の約1/4を占めておりコンテナ貨物（全て定期船

図表3 世界のコンテナ海上荷動量



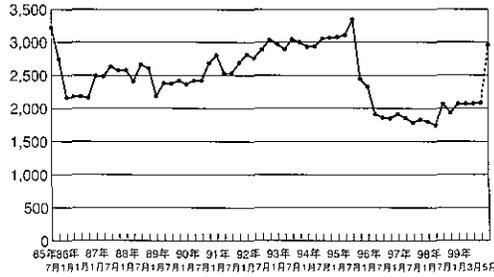
○商船三井営業調査室調べ

北米航路（アジア～米国）コンテナ荷動量推移



出所) 海事産業研究所「世界の主要地域間定期船荷動量調査報告書」ただし、1998年のデータは商船三井調べ

図表4 北米航路の運賃水準の推移



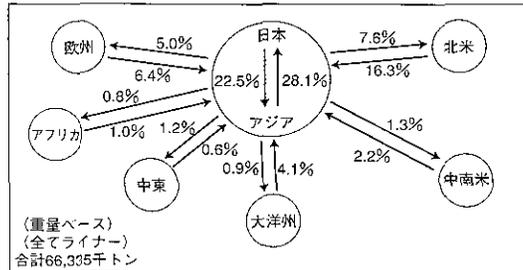
単位: USドル 40フィートコンテナ積  
出典: 同盟資料

貨物)はアジア域内の輸送が最も多い。

他方、不定期船貨物については中東からの原油・石油製品、アジアからの原油・LNG、大洋州からの石炭・鉄鉱石、北米からの穀物・石炭の輸入等がそのほとんどを占めている。

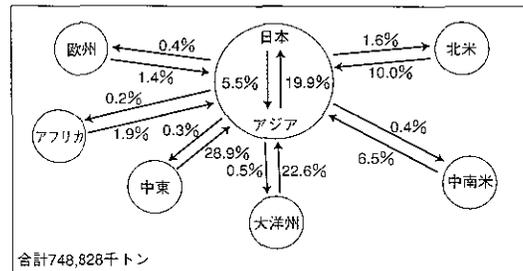
平成10年（1998年）には、アジア地域の景気低迷の影響で、我が国からアジア諸国へのセメントや機械類の輸出が大きく落ち込んだほか、新設住宅着工

図表5 我が国海上貿易量  
コンテナ入り貨物（1998年）



注) 数字はコンテナ入り貨物輸出入総量に対するシェア  
出所: 運輸省海上交通局「海上輸送の現況」

図表6 我が国海上貿易量  
不定期船貨物（1998年）



注1) 数字は不定期貨物輸出入総量に対するシェア  
注2) 不定期貨物一全ての貿易量一定期貨物  
出所: 運輸省海上交通局「海上輸送の現況」

図表7 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額 (単位:1,000トン、億円)

品目	年	平成9(1997)年		平成10(1998)年		対前年伸び率 (%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		877,840	653,831	831,122	623,577	-5.3%
輸出	総計	101,932	356,429	100,905	365,929	-1.0%
	鉄鋼	23,260	19,149	27,454	19,269	18.0%
	機械	12,127	582	7,613	263	-37.2%
	自動車	12,103	140,674	10,871	133,783	-10.2%
	電気	4,597	57,631	4,715	65,472	2.6%
	プラスチック	1,547	54,883	1,457	52,021	-5.8%
	繊維	4,057	9,365	4,154	8,956	-2.4%
	その他	977	142	951	114	-2.7%
	雑貨	43,264	74,003	43,690	86,051	1.0%
	総計	775,908	297,402	730,217	257,648	-5.9%
	乾貨物計	454,488	230,924	424,960	209,775	-6.5%
	鉄石	126,600	3,954	120,782	3,984	-4.6%
	燐	133,583	8,233	131,764	8,010	-1.4%
銅	1,031	107	976	112	-5.3%	
ニッケル	7,918	272	7,914	293	-0.1%	
鉛	3,837	2,945	3,974	2,458	3.6%	
錫	4,362	218	4,117	184	-5.6%	
亜鉛	1,995	70	1,977	67	-0.9%	
木材	22,208	10,675	15,386	6,254	-30.7%	
パルプ	3,450	2,148	3,204	2,038	-7.1%	
小麦	13,883	2,539	13,731	2,631	-1.1%	
大豆	6,315	1,647	5,758	1,432	-8.8%	
穀類	569	400	499	357	-12.3%	
機械	1,608	324	1,470	283	-8.6%	
その他	16,095	2,958	16,049	2,767	-0.3%	
液体貨物計	5,057	2,118	4,751	1,879	-6.1%	
原油	3,800	43,950	3,427	40,773	-9.8%	
液化天然ガス	102,177	148,366	89,181	136,253	-12.7%	
原油	228,749	42,174	217,523	29,304	-4.9%	
重油	47,656	11,554	49,133	10,160	-3.1%	
軽油	15,179	4,881	14,330	3,256	-5.6%	
その他	3,543	665	2,192	327	-38.1%	
雑貨	26,291	7,204	22,079	4,598	-16.0%	

○数量は大蔵省貿易統計をもとに運輸省海上交通局で重量に換算したもの。  
金額は大蔵省貿易統計による。  
(注)1. 航空貨物及び輸出入船舶を除く。  
2. 端数処理のため末尾の数字が合わない場合がある。

図表8 外航海運大手船社の部門別営業収益推移 (単位:億円)

区分	平成8年度(5社)		平成9年度(5社)			平成9年度(4社)		平成10年度(4社)		
	金額	対前期比伸び率%	金額	対前期比伸び率%	構成比(%)	金額	対前期比伸び率%	金額	対前期比伸び率%	構成比(%)
定期船	5,883	7.6	5,831	▲0.9	32.5	5,831	33.9	6,113	4.8	34.3
不定期船・専用船	5,814	8.7	6,810	17.1	37.9	6,296	36.6	6,554	4.1	36.8
油送船	598	19.1	665	11.2	3.7	643	3.7	663	3.1	3.7
計	12,295	8.6	13,306	8.2	74.1	12,769	74.1	13,330	4.4	74.8
貸船料	3,399	12.8	3,617	6.4	20.1	3,439	20.0	3,669	6.7	20.6
その他	1,095	0.0	1,033	▲5.7	5.8	1,011	5.9	816	▲19.3	4.6
合計	16,790	8.8	17,960	7.0	100.0	17,222	100.0	17,816	3.4	100.0

○各社の決算資料をもとに運輸省海上交通局作成  
(注)1. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。  
2. 平成10年10月1日に日本郵船(株)と昭和海運(株)が合併したため、対象会社が5社から4社(日本郵船(株)、大阪商船三井船舶(株)、川崎汽船(株)、ナビックスライン(株))に変更になった。

戸数の減少の影響もあり、北米からの木材の輸入が大幅に減少した。

一方、北米地域の好調な経済を反映して鉄鋼の輸出量が増加している。

平成10年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送合計で世界の海上荷動量の14%を輸送している。また、三国間輸送のシェアは重量ベースで21.6%(対前年比10.1%増)、運賃ベースで25.9%(対前年比3.8%増)となっており、我が国海運企業にとって三国間輸送の比重が高まっている。

我が国商船隊による積取比率(重量ベース)は、平成10年には、輸出が41.0%(対前年比1.6%増)、輸入が71.1%(対前年比1.1%増)となっている。

外航海運大手4社の経営状況は、燃料油価格が低下したことや、円安基調であったことや、自動車専用船の好調も加わって増収増益であった。

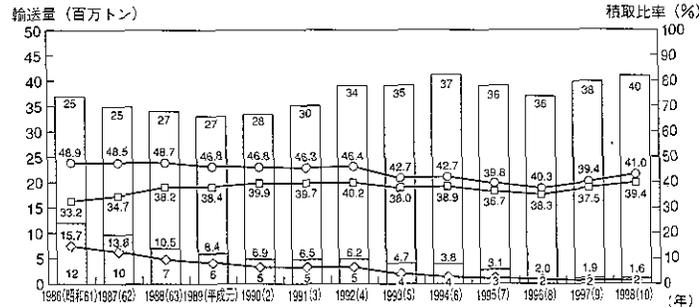
グローバルな競争の下で、経営基盤を強化するため、平成10年10月には日本郵船と昭和海運が合併し、平成11年4月には大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併するなど、大型合併が相次いだ。

(日本籍船及び日本人船員の動向)

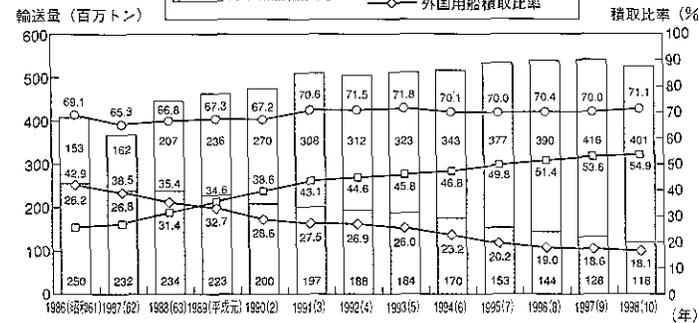
日本籍船及び日本人船員の減少には依然止むががかっておらず、船員の高齢化も進んでいる。

図表9 我が国商船隊輸送量及び積取比率の推移

(1) 輸出

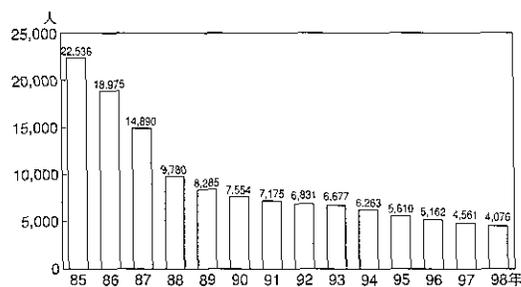


(2) 輸入



○運輸省海上交通局調べ  
1998年の値は暫定値

図表10 日本人外航船員の推移



○運輸省海上交通局作成  
注) 外航労協・旧中小労協ベース (各年9月30日現在)

第2節 外航海運政策(「海運自由の原則」の確保と国際競争力の強化)

(「海運自由の原則」の確保のための国際的な活動と我が国の取り組み)

我が国は「海運自由の原則」に基づき、国際貿易を支える自由で公正な国際海運市場を形成するべく、WTO、OECD(経済協力開発機構)等の国際機関における活動に積極的に貢献するとともに、必要に応じて二国間協議を行っている。特に、本年はWTO

の次期ラウンドが開始されることから、我が国は、6月のOECD海運委員会において、次期WTO交渉に向けた戦略に関する考え方を提案した。

(外航海運協定の独禁法適用除外制度の見直し)

外航海運協定の独禁法適用除外制度を見直した結果、適用除外制度そのものは維持するが、海上運送法を改正し、運輸大臣が個々の協定を審査して、不当に競争制限的であると認める場合には、当該協定の変更・禁止命令を发出することとした。

(国際競争力の強化)

本年5月より、日本籍船及び日本人船員を確保するため、「国際船舶」における日本人・機関長2名配乗を可能とする制度を開始するとともに、10年10月には若年船員養成プロジェクトを開始した。

(緊急事態への対応)

イラク危機、船舶に対する窃盗・強盗事件等、我が国関係船舶の安全が脅かされる事態に際し、官民が協力して安全確保に努めた。

第2章 内航貨物輸送

第1節 内航貨物輸送の現状

—景気低迷等に伴う内航船腹の過剰等—

平成10年度の内航貨物輸送量は、景気が低迷する中で、トンベースで前年度比4.6%、トンキロベースで前年度比4.2%の減少となった。

平成10年度の適正船腹量によれば、特に貨物船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船、油送船において、前年度に比べて船腹の過剰が拡大しており、昭和57年度以降初めて全ての船種について船腹過剰となっている。

平成9年度の内航海運業の収支状況を見ると、内航海運業全体では経常利益率は前年度の1.0%から0.7%とやや落ち込んだ。

内航運送業については、海運業収入が前年度比4.0%減少し、海運業費用が6.4%減少したため兼業部門を含めた経常利益率は前年度を下回る1.1%であった。

内航船舶貸渡業については、営業損益が前年度比

図表11 内航貨物輸送量の推移

年度	輸送量(千トン)			輸送活動量(億トンキロ)		
	対45年度比	対前年度比		対45年度比	対前年度比	
昭和45	376,647	100.0	-	1,512	100.0	-
50	452,054	120.0	90.2	1,836	121.4	95.4
55	500,258	132.8	97.2	2,222	147.0	98.4
56	479,097	127.2	95.8	2,118	140.1	95.3
57	437,584	116.2	91.3	1,981	131.0	93.5
58	438,038	116.3	100.1	2,007	132.7	101.3
59	450,278	119.5	102.8	2,101	139.0	93.5
60	452,385	120.1	100.5	2,058	136.1	98.0
61	440,677	117.0	97.4	1,980	131.0	96.2
62	462,546	122.8	105.0	2,014	133.2	101.7
63	493,000	130.9	106.6	2,126	140.6	105.6
平成元	538,029	142.8	109.1	2,247	148.6	105.7
2	575,199	152.7	106.9	2,445	161.7	108.8
3	571,891	151.8	99.4	2,482	164.2	101.5
4	540,410	143.5	94.5	2,480	164.0	99.9
5	528,841	140.4	97.9	2,335	154.4	94.2
6	555,764	147.6	105.1	2,385	157.7	102.1
7	548,542	145.6	98.7	2,383	157.6	99.9
8	546,909	145.2	99.7	2,418	159.9	101.4
9	541,437	143.8	99.0	2,370	156.7	98.0
10	516,648	137.2	95.4	2,270	150.1	95.8

出所：運輸省「内航船舶輸送統計年報」等  
 (注) 調査方法が昭和49年度から変更になったため、45年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。

図表12 平成10~14年度の内航適正船腹量

単位：上段 1,000総トン 下段 1,000重量トン

船種	現有船腹量 (平成10年 6月30日 現在)	適正船腹量				
		10年度	11年度	12年度	13年度	14年度
貨物船	1,683	1,580 (103)	1,627 (56)	1,635 (48)	1,650 (33)	1,667 (16)
	3,300	3,099 (201)	3,191 (109)	3,205 (95)	3,236 (64)	3,268 (32)
セメント 専用船	442	424 (18)	439 (3)	440 (2)	441 (1)	442 (0)
	726	696 (30)	721 (5)	722 (4)	724 (2)	726 (0)
自動車 専用船	170	147 (23)	161 (9)	161 (9)	161 (9)	161 (9)
	168	146 (22)	159 (9)	159 (9)	159 (9)	159 (9)
土・砂利・ 石材専用船	468	381 (87)	428 (40)	428 (40)	516 (▲48)	489 (▲21)
	978	796 (182)	894 (84)	894 (84)	1,079 (▲101)	1,022 (▲44)
油送船	919	827 (92)	818 (101)	810 (109)	808 (111)	797 (122)
	2,051	1,845 (206)	1,826 (225)	1,808 (243)	1,804 (247)	1,778 (273)
特殊 タンク船	249	239 (10)	248 (1)	247 (2)	247 (2)	247 (2)
	372	357 (15)	370 (2)	369 (3)	369 (3)	369 (3)

○平成10年運輸省告示第525号(平成10年10月9日)  
 (注) 1. ( )内は、平成10年6月30日現在の船腹量に対する過剰船腹量である。  
 2. 内外航併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

図表13 内航海運業の経営状況

1. 内航海運経営実態調査に回答のあった事業者の一社平均(平成9年度) (単位：千円、%)

損益計算表	区分	内航海運業	内航船舶貸渡業	内航海運業全体
	営業収入	2,289,843	238,019	636,798
(海運業収入)	2,150,676	230,506	603,697	
営業費用	2,245,021	228,753	620,622	
(海運業費用)	1,878,613	192,550	520,242	
営業損益	44,822	9,266	16,176	
経常損益	25,277	▲765	4,279	
貸借対照表	資産	2,135,446	520,359	634,257
	(流動資産)	856,468	116,010	260,309
	(固定資産)	1,274,821	402,850	572,320
	負債及び資本	2,135,446	520,359	834,257
	負債	1,774,509	508,056	754,195
	(流動負債)	711,981	80,419	203,165
(固定負債)	1,062,528	427,637	551,030	
資本	360,938	238,019	636,798	
損益関係 及び財務 関係	営業利益率	2.0%	3.9%	2.5%
	経営利益率	1.1%	-0.3%	0.7%
	自己資本利益率	7.0%	-6.2%	5.3%
	固定比率	353.2%	3274.4%	714.9%
	自己資本比率	16.9%	2.4%	9.6%
	流動比率	120.6%	144.3%	128.1%
負債比率	491.6%	4129.5%	942.0%	
集計対象事業者数	296	1,227	1,523	

(注) 集計対象事業者は、内航海運業者のうち、資本金100万円以上の法人格を有する事業者に対し、実態調査を行い回答のあったものから内航海運収益が営業の収益全体の70%以上を占めるものを抽出し、集計を行った。

16.8%減となったため、経常利益率は前年度より悪化して-0.3%であった。

## 第2節 内航海運政策

(物流効率化、地球環境への対応)

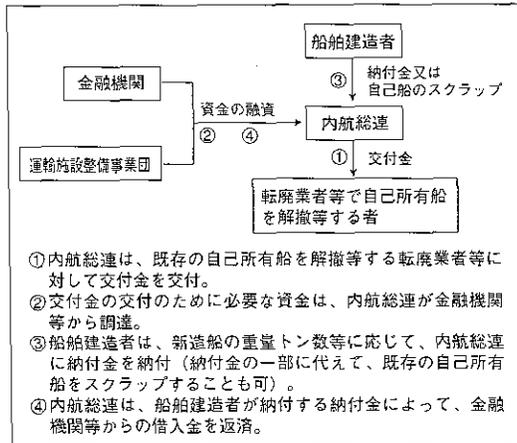
内航海運の活性化を図るため、平成10年5月にスクラップ・アンド・ビルド方式による内航海運船腹調整事業を解消し、自己所有船の引当資格につき、自己所有船を解撤等する事業者に対し、日本内航海運組合総連合会が交付金を交付すること等を内容とした内航海運暫定措置事業を導入した。

運輸施設整備事業団がこのために必要な資金の一部を内航総連に融資することとし、運輸省は事業団の調達する借入金に政府保証を付けるなどの支援措置を講じた。

内航船の建造需要を喚起し、内航海運へのモーダルシフトの推進を図るため、平成10年度補正予算において、モーダルシフト船等に対する手数料の一部免除、高金利船の利子減免、共有比率の引き上げ、共有期間の繰り延べ等の支援措置を講じた。

独占禁止法の適用除外である海上運送法に基づく

図表14 内航海運暫定措置事業の概要



内航海運カルテルに関し、平成9年3月の閣議決定に基づき、利用者の利便の増進のために必要最小限の共同運航協定に限定して独占禁止法の適用を除外すること等を内容とする海上運送法の一部改正を行った。これに伴い、内航タンカー運賃協定及び内航ケミカルタンカー運賃協定が平成11年3月に廃止された。

内航海運組合法に基づく調整事業等についても、平成10年3月の閣議決定に基づき、公正取引委員会との手続規定の整備等を内容とする同法の一部改正を行った。

第3章 内航旅客輸送

第1節 内航旅客輸送の現状

平成10年度の長距離フェリーの輸送実績は、旅客、自動車のいずれも減少し、営業収入が減少した。

旅客船事業全体の輸送実績は、平成9年には、航路数の減少や景気の低迷により、旅客、自動車のいずれも減少している（旅客：対前年比5.0%減、トラック：同2.8%減、乗用車等：同3.3%減（いずれもトンキロ））。

旅客船事業の経営状況は、営業収入の落ち込みが大きく、事業者全体での営業損益が76億円の赤字になっており、近年赤字幅が拡大している。

このうち、離島航路についても、黒字航路数が全体の26%に留まっているなど依然厳しい状況にある。

本年5月に西瀬戸自動車道（しまなみ海道）が全線開通し、本州・四国間等で公共交通輸送機関として重要な役割を果たしてきた旅客船事業の再編が重要な課題となっている。

図表15 旅客輸送実績

(単位：百万人、百万人キロ、%)

事業種別	年度	輸送人員	対前年度伸び率(%)	輸送人キロ	対前年度伸び率(%)
一般旅客 定期航路	5	130.3	▲ 1.4	5,770	▲ 1.0
	6	127.5	▲ 2.1	5,687	▲ 1.4
	7	126.3	▲ 0.9	5,415	▲ 4.8
	8	125.1	▲ 1.0	5,395	▲ 0.4
	9	122.2	▲ 2.3	5,112	▲ 5.2
特定旅客 定期航路	5	4.5	▲ 55.2	54	▲ 68.8
	6	1.0	▲ 77.8	8	▲ 85.2
	7	1.0	0.0	9	▲ 12.5
	8	0.8	▲ 20.0	5	▲ 44.4
	9	0.7	▲ 12.5	4	▲ 20.0
旅客不定 期航路	5	22.5	▲ 1.3	237	▲ 0.4
	6	22.4	▲ 0.4	251	▲ 5.9
	7	21.5	▲ 4.0	213	▲ 15.1
	8	22.2	▲ 3.3	235	▲ 10.3
	9	22.0	▲ 0.9	234	▲ 0.4
計	5	157.3	▲ 0.4	6,061	▲ 0.6
	6	150.9	▲ 4.1	5,946	▲ 1.9
	7	148.8	▲ 1.4	5,637	▲ 5.2
	8	148.1	▲ 0.5	5,634	▲ 0.1
	9	144.8	▲ 2.2	5,351	▲ 5.0

○運輸省海上交通局調べ

図表16 自動車航送実績

(単位：千台、百万台キロ、%)

年 度	トラック	対前年度伸び率(%)	乗用車 その他	対前年度伸び率(%)	計	対前年度伸び率(%)	
5	台数	7,699	▲ 0.8	15,422	0.9	23,121	0.4
	台キロ	1,128	▲ 0.8	953	▲ 2.2	2,081	▲ 1.4
6	台数	7,971	3.5	15,187	▲ 1.5	23,158	0.2
	台キロ	1,233	9.3	952	▲ 0.1	2,185	5.0
7	台数	7,850	▲ 1.5	15,427	1.6	23,277	0.5
	台キロ	1,239	0.5	955	0.3	2,194	0.4
8	台数	7,947	1.2	15,859	2.8	23,806	2.3
	台キロ	1,304	5.2	975	2.1	2,279	3.9
9	台数	7,727	▲ 2.8	15,710	▲ 0.9	23,437	▲ 1.6
	台キロ	1,268	▲ 2.8	943	▲ 3.3	2,211	▲ 3.0

○運輸省海上交通局調べ

第2節 内航旅客輸送政策

平成10年6月の運輸政策審議会海上交通部会の答申を受けて、本年6月、海上運送法の一部を改正する法律が成立し、一般旅客定期航路事業の需給調整規制を伴う免許制を廃止し、運賃設定及びダイヤの変更を許可制から届出制に改めることとなった。同時に、生活航路を維持するため、事業への参入、運賃設定、事業の休廃止について特別な規制を設けるとともに、安全規制・利用者保護規制の適用範囲を、旅客定員12人以下の船舶による旅客運送や外航旅客運送に拡大することとした。

また、離島航路の維持・整備を図るため、離島航路整備法に基づき、航路経営によって生じる欠損金について補助を行っているほか、船舶の近代化を支援している。

更に、高齢者、障害者及び子供を連れた乗客等の移動制約者に配慮した「人に優しい」構造の旅客船

図表17 旅客船事業の収支状況の推移（航路損益）

(単位：百万円、%)

事業種別	区分	年度	航路数	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
一般旅客定期航路事業		5	584	384,459	6,993	▲7,245	98.2
		6	566	395,430	12,089	▲4,660	98.9
		7	559	377,783	3,836	▲10,107	97.5
		8	553	389,958	▲1,310	▲16,432	96.0
		9	528	380,571	▲5,037	▲17,341	95.7
特定旅客定期航路事業		5	16	5,769	428	505	109.1
		6	14	852	142	137	119.0
		7	14	1,110	169	163	117.1
		8	13	447	30	18	104.1
		9	13	497	▲26	17	103.7
旅客不定期航路事業		5	648	33,119	▲3,324	▲4,676	87.9
		6	636	33,776	▲2,814	▲4,037	89.5
		7	646	35,965	▲4,197	▲5,252	87.5
		8	636	34,488	▲2,445	▲2,775	92.7
		9	608	30,341	▲2,582	▲2,645	92.3
旅客航路事業合 計		5	1,248	423,347	4,097	▲11,416	97.4
		6	1,216	430,058	9,417	▲8,560	98.1
		7	1,219	414,858	▲192	▲15,196	96.5
		8	1,202	424,893	▲3,725	▲19,189	95.8
		9	1,149	411,403	▲7,645	▲19,969	95.8
自動車航送貨物定期航路事業		5	7	15,363	1,677	1,402	110.0
		6	8	16,267	1,323	1,217	108.0
		7	8	13,882	964	908	107.0
		8	8	11,979	832	826	107.4
		9	8	11,478	390	315	102.8

○運輸省海上交通局調べ

(注) 1. 経営実態調査で報告のあった航路のうち無償航路を除く航路の航路損益を集計したものである。

2. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

図表18 離島航路国庫補助金交付実績表

(単位：千円)

年度	事業者	航路数	補助金交付金額
5	117	123	4,184,439
6	(105) (103) (2)	(110) (108) (2)	4,220,873 (4,146,271) (74,602)
7	(107) (103) (4)	(111) (107) (4)	4,258,478 (4,141,118) (117,360)
8	(104) (99) (5)	(108) (103) (5)	4,212,367 (4,084,561) (127,806)
9	(110) (105) (5)	(114) (109) (5)	4,222,607 (4,084,576) (138,031)
10	(106) (103) (3)	(110) (107) (3)	4,211,588 (4,083,254) (128,334)
11	-	-	4,199,980 (4,073,980) (126,000)

○運輸省海上交通局調べ。

(注) 1. 平成5年度以前は、離島航路補助のみ。

2. 平成6年度以降は、( )は内訳であり、上段は離島航路補助、下段は離島航路船舶近代化建造費補助。

3. 平成11年度は予算額。

についても固定資産税の軽減措置等を通じて整備を推進していくこととしている。

平成10年4月の明石海峡大橋の開通により、阪神～徳島航路、阪神～淡路航路の輸送量がそれぞれ前年度の29.3%、18.9%に落ち込むなど本四架橋によ

る影響は大きく、一般旅客定期航路事業者への影響を軽減するため、本四特措法に基づき、航路再編成、転業、離職者対策への支援を行っている。

#### 第4章 港湾・港湾運送等

##### 第1節 港湾・港湾運送の現状

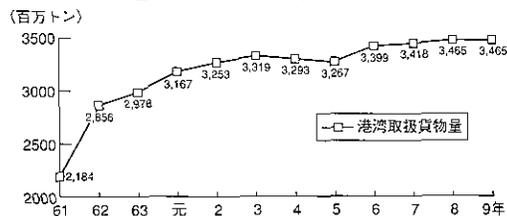
我が国港湾の港湾運送量は順調に伸びてきたが、近年は、ほぼ横這いで推移している（平成5年度以降は漸増を続け、平成9年度は全国で11億6000万トンで過去最高の取扱量となった）。

荷役形態別では、コンテナ貨物量が、特に地方港において進展している。しかしながら、他のアジアの諸港に比べて我が国港湾の相対的地位は低下傾向にあり、港湾の利便性の向上が求められている。

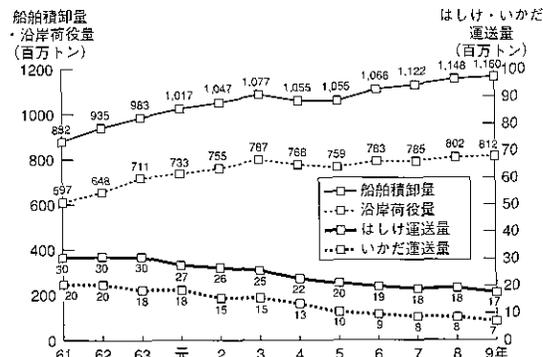
また、荷役形態の変化により港湾労働者一人当たりの荷役量も引き続き増加している。一方で労働者数は減少し続け、過去最低となっている。

港湾運送事業者の平成9年度の収支状

図表19 港湾取扱貨物量及び港湾運送量の推移（全国）



(注) 港湾取扱貨物量は、運輸省運輸政策局情報管理部「港湾統計」（暦年）による。



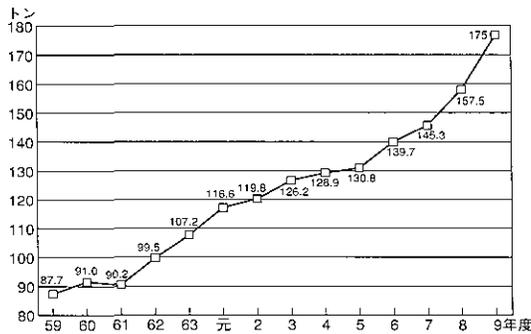
○運輸省海上交通局調べ

図表20 港湾別コンテナ貨物量の推移

年 度	平成7年度		平成8年度		平成9年度	
	貨物量	前年比%	貨物量	前年比%	貨物量	前年比%
東 京	63,481	116.5	68,493	107.9	71,961	105.1
横 浜	72,385	99.4	67,919	93.8	72,845	107.3
名古屋	45,891	104.5	46,321	100.9	46,418	100.2
大 阪	31,701	131.5	29,773	93.9	29,741	99.9
神 戸	60,835	77.8	69,928	114.9	65,145	93.2
関 門	12,920	114.8	12,586	97.4	11,804	93.8
計5港	287,213	100.9	295,019	102.7	297,698	100.9
地方港	49,712	109.1	58,992	118.7	65,353	110.8
全 国	336,925	102.0	354,011	105.1	363,051	102.6

○運輸省海上交通局調べ

図表21 労働者1人1日当たり荷役量の推移



○運輸省海上交通局調べ

注) 港湾荷役労働者1人1日当り荷役量＝  
 [(船内荷役量) + (沿岸荷役量)] /  
 (船内・沿岸荷役に従事した常用稼働延人員と日雇稼働延人員の合計値)

況は、経常損益が対前年度比で13.7%と大きく減少した。

## 第2節 港湾・港湾運送等の政策 (港湾の利便性の向上)

### (港湾整備)

国際競争力を強化し物流コストの削減を図るため、船型の大型化に対応し、料金・サービスともに国際的に遜色のない大水深・高規格の国際海上コンテナターミナルを整備する。

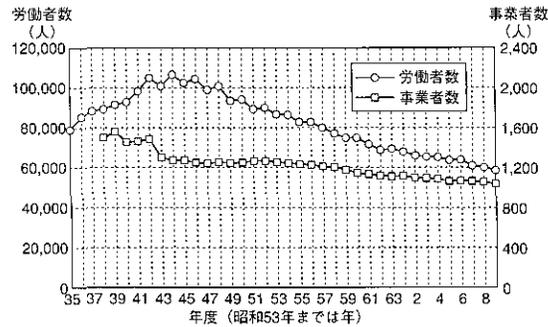
### (港湾諸手続の簡素化)

港湾管理者、港長に係る港湾諸手続を電子情報(EDI)化、ペーパーレス化するための港湾EDIシステムを本年10月より稼働開始する。

### (港湾運送事業における需給調整規制の廃止)

港湾運送事業の規制のあり方について、平成9年12月に出された行政改革委員会の最終意見を踏まえ、平成10年5月に運輸政策審議会海上交通部会の下に港湾運送小委員会を設置して関係者間で議論した結

図表22 事業者数・港湾労働者数の推移



図表23 港湾運送事業者の収支状況

(単位：百万円)

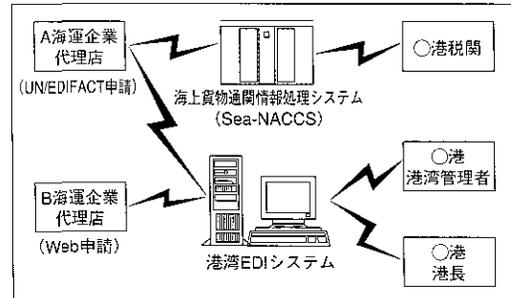
区 分	全 港			5 大 港		
	平成7年度	平成8年度	前年度比率	平成7年度	平成8年度	前年度比率
港 運						
取 益	4,375	4,027	92.0	8,795	8,289	94.2
費 用	4,207	3,891	92.5	8,470	8,000	94.5
損 益	168	136	81.0	325	288	88.6
取支率%	104.0	103.5		103.8	103.6	
兼 業						
兼業収益	18,673	18,664	100.0	40,261	39,948	99.2
兼業費用	17,967	18,041	100.4	38,675	38,551	99.7
営業損益	874	759	86.8	1,912	1,685	88.1
経常損益	824	711	86.3	1,846	1,657	89.8

○運輸省海上交通局調べ

(注) 1. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。  
 2. 本表は、経営指標対象事業者(192社)の1社平均の金額である。

図表24 EDIの仕組み

平成11年10月に稼働開始するシステムのイメージ



果、平成11年6月に規制緩和の段階的实施及びそれに伴う港湾運送安定化方策の具体的内容を明らかにした最終答申がとりまとめられた。

今後はその答申を踏まえ、平成12年内の実施を目指して港湾運送事業法の改正等所要の措置を講じていく。

平成11年版「日本海運の現況」の入手に関するお問い合わせなどにつきましては、下記にご連絡下さい。  
 1. 頒布価格：1部950円  
 2. 取扱先：(財)日本海運広報協会  
 〒104-0033 中央区新111-23-17 マリンビル7F  
 TEL 03-3552-5033 FAX 03-3553-4267

## London 便り

テムズ川をはさんでIMO（国際海事機関）の対岸にテート・ギャラリーがあります。7月の中旬にIMOの無線通信・救助捜索小委員会がありました。専門用語と略語の飛び交う連日の難しい会議に疲れをおぼえて、リフレッシュの為に会議の昼休みにこのギャラリーを訪れました。IMO会議の昼休みは2時間ありますが、普通は会議がずれ込んだり、船主側の打ち合わせがあったり、関係者に根回しをしたりと結構忙しいのですが、この日はそうした打ち合わせもなく昼食をかねて訪れたわけです。ここのレストランは美術館や博物館にあるものとしては美味しいことで有名ですが、私が行こうとしたのはカフェテリアでした。

テート・ギャラリーと言えばターナーで有名ですが、ジョシュア・レイノルズ、トマス・ゲインズボロー、ジョン・シンガー・サージェントを含むチューダー王朝期以降の英国肖像画や社会的な視点、風刺で知られるウィリアム・ホガース、ジョン・コンスタブルの風景画も良く知られています。しかし私の好きなのはここにあるラファエル前派やその流れを汲む作品です。

ギャラリーの受付を過ぎて、玄関のドームに差し掛かると何と天井から馬が一匹ぶら下がっているではありませんか。一瞬ギョッとしまして「なんだなんだ、これは!!」と言う感じです。最初は良く出来た縫いぐるみかと思いましたが近寄ってよく見ると剥製です。嘩然とする入館者を予想していたように、ギャラリーの係員がニッコリ笑ってパンフレットをくれました。それによるとこの馬はコンテンポラリー・アートの特別展示展 ABRACADABRA の一部でイタリアの現代芸術家マウリッツォ・カッテランの作



品で「二十世紀」と呼ばれるものだそうです。

後から知ったことですが、この作品が展示されるやいなや非難、嘲笑、憤激の嵐となり目に涙を溜めた小学生の一団が係員に抗議したとか、競走馬の馬主連盟がテート・ギャラリーを告訴すると脅迫したとか、例によってこの国の極めて強力な動物保護団体がギャラリーを爆破すると言ったとか騒然とした話題を提供しているとのことです。反響の大きさに少々驚いたテート・ギャラリー側はこの馬は各種の規制に則って極めて人道的(?)に屠殺されたものであると説明したパンフレットをわざわざ用意したほどです。

天井からぶら下がった馬の剥製が今世紀といかなる関係があるのか私には全く理解できません



●マウリッツォ・カッテラン「二十世紀」

んでしたが、ボヤッとしていた頭が一挙に目覚めました。

馬の下を避けるようにして6号展示室に入ると、ここはいつものテート・ギャラリーです。壁にはラファエル前派の絵が並び、ある人はベンチに腰掛けある人は壁に眼を寄せて説明書を読み、ある人は少し離れて画面に集中しています。

この中で私の最も好きなそして、テート・ギャラリーの中でも最もポピュラーな画の一つが、J. M. ウォーターハウスによる「レディ・オヴ・シャーロット」です。このヴィクトリア朝を代表する詩人テニソンの劇詩に基づいて描かれた絵画はロマンとメランコリーに満ちています。

テニスンによって詠われた物語はレディ・オヴ・シャーロットは塔に閉じ込められ、呪いを掛けられたまま鏡を通してしか外界を見ることが許されない身の上です。そしてある日そこをアーサー王の円卓の騎士の一人、サー・ランスロットが通りかかったのを鏡で見た彼女はそのあまりの凛々しさに思わず窓から覗いてしまいます。その為今や呪いはあらわとなり、レディ・オヴ・シャーロットは塔を放逐され、小船で死出の旅に出ることになります。ウォーターハウスの絵はレディ・シャーロットが今まさに小船の舳網（この場合はチェーンですが）を離そうとしているところを描いています。白いドレスに身を装い、毅然と背筋を伸ばしやや顎を挙げ、口を少し開いて右斜めに視線を移したレディ・オヴ・シャーロットの美しさはテニソンの詩のモチーフを余すところ無く表現しているように思われます。

しかし彼女の美しさにもまして素晴らしいのは背景の自然です。暮れなぞむ秋の夕暮れ、森の中の流れ、石畳のある船着場、風景画としても見事に英国の夕景を写し取っています。ウォーターハウスの絵には背景によく自然が描かれています。いずれも想像であり、又借り物であり主題の単なる添え物に過ぎませんが、この



● J. M. ウォーターハウス  
「レディ・オヴ・シャーロット」

絵の自然背景は仮にレディ・オヴ・シャーロットが居なくてもこれだけで充分見ごたえのある絵として成立するのではないかとさえ思われます。実際の場所は画家がよく訪れたサマーセットかデヴォン（いずれもイングランド南西部）であろうと言われているようですが、特定されてはいないとのこと。

ウォーターハウスは印象派の流れを汲み19世紀の後半から20世紀の始めに掛けて活躍した英国の画家で、この種の絵を多く描いており、テート・ギャラリーにも彼の作品が4枚あります。又同じレディ・オヴ・シャーロットを描いたもう一枚の絵がリーズの美術館にあるとのこと。当時のウォーターハウスはアルマ・タデマ等と並んでさぞ大衆的な人気があったものと想像されます。

その日はテート・ギャラリーのランチブレイクですっかりリフレッシュし、再びIMOの会議場に戻りました。しかし午後の会議はあのかなりのショックを受けた天井からの馬が眼にチラつき会議に集中出来なかったのも事実です。やはりコンテンポラリー・アートの方がインパクトが強いのでしょうか。

テート・ギャラリーの特別展は9月26日まで行われるようですが、この夏テート・ギャラリーを訪れる方は頭上の馬に注意されますよう。

(欧州地区事務局長 赤塚 宏一)

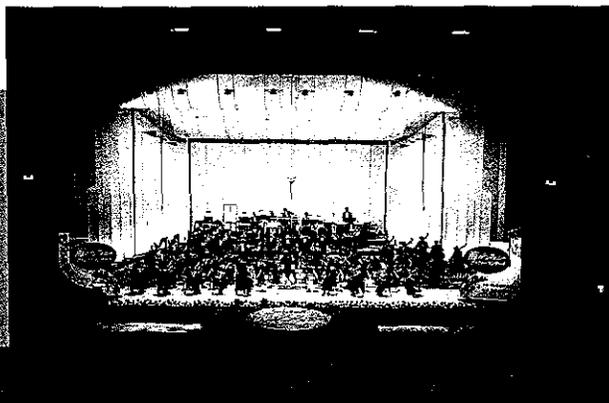
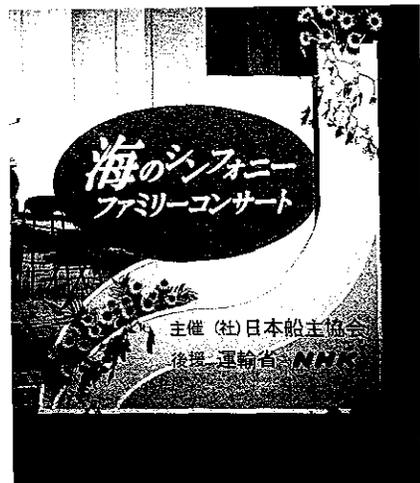
「海の日」によせて～

# 海のシンフォニー ファミリーコンサート

当協会は今年も、運輸省および日本放送協会の後援のもとに、恒例の「海のシンフォニーファミリーコンサート」を実施致しました。

今回はこれまで過去最多の約28,000名もの応募があり、その中から抽選で約3,400名を招待し、7月18日（日）にNHKホールで開催しました。

9回目を迎えた今回、まず第一部は今年没後50年を迎えるリヒャルト・シュトラウスの交響詩「ツァラトゥストラはこう語った」の冒頭部分で壮大に幕を開け、グリーグの「ペール・ギュント」組曲第一番の厳かな調べへと続きました。次にヴァイオリンの名曲、マスネ作曲「タイスの瞑想曲」、サラサーテ作曲「チゴイナーワイゼン」の演奏が披露され、海にちなんだ名曲として名高いリムスキー・コルサコフの交響組曲「シェエラザード」の雄大なオーケストラのシンフォニーで締めくくられました。



▲司会・進行の住田功一さん(左)と指揮者の現田茂夫さん(右)

第2部は、今年没後100年を迎えるワルツ王、ヨハン・シュトラウス 世の喜歌劇「こうもり」序曲で始まり、レハールの傑作「メリー・ウイダー」から「メリー・ウイダー・ワルツ」などのオペレッタの定番といわれる名曲の美しいハーモニーへと続きました。

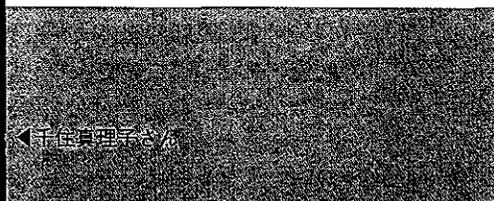
その後、スエズ運河の開通を記念して作られた「エジプト行進曲」、そして「サンタルチア」など海にちなんだ歌曲4曲が披露されました。

NHK住田功一アナウンサーの司会・進行のもと、世界でオペラ歌手として幅広く活躍されているテノールの井ノ上了吏さん、ソプラノの山口道子さん、またヴァイオリンには演奏活動以外の分野でも活躍されている千住真理子さん、そして現田茂夫さんの指揮による新日本フィルハーモニー交響楽団を迎え、迫力あるステージで観客を一夜の歌物語へと導きました。

感激と興奮のステージは、最後に行進曲「威風堂々」で締めくくられ、観客から惜しめない拍手が送られました。また、アンコールでは「海へ行こう」、「われは海の子」の大合唱で、一層大きな拍手が送られました。



▲熱唱する山口道子さんと井ノ上了吏さん



▲最後は出演者全員で「われは海の子」を男女ともに合唱

第8回

# 潮風満帆



## バンコクの明暗



(社)海洋会会長 徳田迪夫

今は昔、あのころも世の中は激しく揺れていた。昭和35年、年初から日米新安全保障条約にかかわる安保闘争、三井三池炭鉱の無期限ストと荒れ、秋には浅沼稻次郎社会党委員長刺殺という事件もあった。一方、岩戸景気が続くなか高度経済成長政策が推進され、年末には国民所得倍増計画が閣議決定された。この年、わが国の船腹量は戦前を超え、693万総トンを数えていた。

昭和31年、エジプトのナセル大統領によるスエズ運河の接収と国有化宣言に端を発したスエズ動乱は、スエズブームを引き起こし海運界を潤したものの、ブームは短期間で終わった。その反動で、以後長期にわたる海運不況に苦しむことになる。「(日本)郵船は20世紀中は再起不能」という記事が、週刊東洋経済に掲載されたりした。

昭和35年9月、郵船は社船安藝丸を5か月半、日本産業巡航見本市船委員会に定期用船として差し当てることと、この間の運航を受託した。同船は昭和29年2月、三菱長崎造船所で竣工した三島型(※)貨物船で、1万D/W、16ノット、欧州・ニューヨーク・豪州など同社の基幹定期航路に就航していた。

当時、私は同船一等航海士であった。見本市船への改装は三菱神戸造船所で行われた。ファンネルとハウス(甲板室)はそのままだったが、外板は巡航先の南方の海とマッチするよう、緑がかった薄い藍色に塗りかえられた。展示場となる貨物倉は、内張板を張りめぐらせて様変わりし、2番倉と5番倉にはエスカレーターが新設され、蛍光灯でまばゆい倉内は、百貨店内部のようにきらびやかに生まれかわった。ここに真珠からブルドーザーまで、各種国産品を陳列展示し、大洋州・東南アジア7か国13港を訪れ、船内見本市を開催した次第

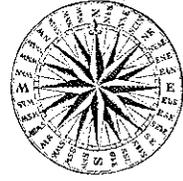


である。

在来定期貨物船一航士の生き甲斐は荷役にあった。なかんずく内地での積荷役は最たるもの、殺到するさまざまな貨物について、種類・形状・重量・容積・性状・輸送中の管理・揚地事情などの情報をたちどころに把握し、適確な判断に基づいて遅滞なく船倉内に積み付け場所を指示し監督する。荷役完了時には、船倉内には容積と重量とのバランスよく貨物が満載されて無駄がなく、船首尾のトリムを程よく保って出港して行くときの充実感とはたえようもなく、仕事みょう利に尽きる思いがあった。見本市船では荷役がない。寄港先では手持ちぶさただったが、バンコクではちょっとしたハプニングに慌てた。

暗い予感がなかったわけではない。初めてのことにだけに、一抹の不安はあった。バンコクではキングス・マザーが見えることとなったのである。当時、タイ王国のキングとクイーンは欧州留学中でご不在、よって摂政のご来船となったわけである。やんごとなき方をお迎えして、手落ちがあってはならない。関係者鳩首協議の上、手はずを整えた。私は

## 7つの海のこぼれ話



ふ頭でお出迎えし、ジュラルミン特製のタラップから、甲板上の船長の前までご案内することとなった。

当日、予定の時刻に仕立ておろしの白い制服で威儀を正し、ふ頭に直立していた。お車が着いてタラップまで進まれたとき、恭しく挙手の礼のあと、一歩進み出て「メイ・アイ・ヘルプ・ヨア・ハイネス」と左腕をさし出した。ここでキングス・マザーは、私の腕に手をそえられる、というシナリオだった。しかし、ご返答は「ノー・サンキュー」。そして、スタスタとタラップを昇って行かれた。止むなくポトポと後について行ったときの惨めさ、目の前はまっくら、深い挫折感に沈んだ。

今日は一航士がキングス・マザーのご乗船をエスコートするというので、本船に同行している各新聞社のカメラが待ち構えていたが、シャッターはついに切られなかった。カメラマンたちは、傷心を慰めてくれた。「キングス・マザーも東洋人なんだ。ノー・サンキューというのは、私はまだ若くて元気だから一人で大丈夫だよ。お心遣いありがとう、ということだ。気にしなさんなチョッサー」と。とまれ、今でもあのシナリオが憎い。

明るい空に、その日もバンコクの朝はさわやかだった。一般招待日の初日、ふ頭はどんどん増える人の波であふれんばかり、大きなうねりが押し寄せてくるように見える。本船のタラップ上も押しあいへしあいのラッシュである。このままでは大参事につ

ながる。見本市委員会事務局は、港務局に整理を要請したというが、事態は悪化するばかりである。もう待てない。越権だが独断で手空き乗組員集合をかけた。かけつけた乗組員をふ頭の群衆最前部に適当な間隔を置いて並ばせ、長いロープを持たせて、ゆっくりと群衆を後方へ押し戻させた。群衆は思うようには動いてくれない。いらいらするうちに、最前列にいた年配の女性が転倒した。このとき、ある甲板員が機を逸せずロープを離れて、この女性をていねいに抱き起こし、異常のないことを確かめてロープに戻った。彼も仲間と同様、白い日覆をつけた紺の制帽を冠っていた。これを見た群衆は、以後制帽着用乗組員の指示によく従うようになり、やがて整然と後退を始め、さしもの混乱も整理がついた。間もなく到着した当局の整理班が、ふ頭入口から本船まで人垣による通路を設定、人の流れはこれに従い一件落着した。後刻、この騒ぎの原因は、バンコク放送が招待券所持者は入場無料というべきところ、招待券にはふれず単に入場無料と放送したためと分かった。

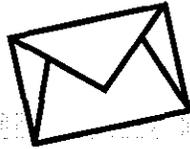
事故を未然に防止できた上に、私には、整然と行動し、ついには群衆の信頼を得て目的を達成した、制帽の本船乗組員たちが何よりも誇りに思え、ほのぼのと胸を暖めた一日であった。

(※) 通常、船の上甲板上には、船の強度や浸透性を保つため、船楼と呼ばれる構造物を備えている。  
三島型とは船首、中央、船尾に3つの船楼を持つ船型のこと。





- 2日 運輸省は、当協会など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。  
(本誌平成11年7月号P.9 シッピングフラッシュ参照)
- 2日 IMO 第43回海洋環境保護委員会が、6月28日からロンドンで開催され、船底塗料問題、バラスト水問題等について審議した。  
(P.9 海運ニュース-国際会議レポート参照)
- 2日 運輸省は、1999年度の運輸関連企業設備投資動向調査の結果をまとめた。それによると、運送業関係12業種では国内旅客業を除き、港湾運送、倉庫、外航、内航などの11業種で設備投資計画が前年度水準を下回った。
- 5日 運輸省は、1999年上期の新造船建造許可実績をまとめた。それによると117隻、475万7,000G/Tと、前年同期に比べ、隻数で95隻減、総トン数で21%減となった。
- 9日 経団連は、2000年度の税制改正に向けた中間答申案をまとめた。国際水準を考慮した税制の実現、減価償却資産の法定耐用年数の短縮や、償却可能限度額の拡大などが盛り込まれた。
- 12日 運輸省は、1999年上期のポートステートコントロール (PSC) の実績をまとめた。それによると、国際条約が定める基準に重大な欠陥があったとして、179隻が航行停止処分に課せられたことが明らかになった。
- 13日 日本から米国向けの定期航路を管轄する海運同盟の日本-米国東航 (JEFC) は、8月1日から同盟として運賃やルール策定等の活動を休止すると発表した。
- 14日 日本船舶輸出組合は、1999年上半期の輸出船契約を発表した。それによると65隻、279万9,000総トンと、タンカー、貨物船の不振で前年同期に比べ総トン数で20.3%減少した。
- 16日 当協会は「海賊防止対策会議」の初会合を開催し、海賊防止対策を含む保安計画の策定指針などについて検討した。
- 18日 運輸省は、1999年版「日本海運の現況」(海運白書)を発表した。  
(P.16各種調査・報告書欄参照)
- 19日 経団連の輸送委員会は、わが国物流の高コスト構造是正や国際競争力強化に向けて、物流インフラ整備やソフト面の改善、財源確保のあり方などに関する「物流効率化の推進に関する提言」を政府・関係省庁等に提出した。
- 22日 デンマークの海運大手 AP モラー・グループと米国の大手輸送企業 CSX コーポレーションは、AP モラー傘下のコンテナ船社マースクラインが CSX の海運子会社シーランド・サービス・インクの国際コンテナ輸送部門を買収することで合意したと発表した。  
(P.12海運ニュース-内外情報1参照)
- 22日 大蔵省は、1999年上半期の貿易統計速報を発表した。それによると、いわゆる貿易黒字は前年同期比7.9%減の6兆573億円となり、1996年下半年以来、5期ぶりに前年実績を下回った。
- 23日 外航船社間協定に対する政府の審査手続きを整備する内容を盛り込んだ海上運送法の改正法が施行された。  
(P.14海運ニュース-内外情報2参照)
- 28日 当協会は、協会内に「環境対策特別委員会」を設置することを決定した。  
(P.2 シッピングフラッシュ参照)
- 29日 日本籍外航船舶に配乗する日本人船員が、洋上から FAX で国政選挙に投票する「洋上投票制度」の実現を盛り込んだ公職選挙法改正案が、衆議院で可決した。
- 30日 港湾審議会管理部会は、「経済・社会のあり方に対応した港湾の整備・管理のあり方」についての中間報告を取り纏めた。  
(P.8 海運ニュース-審議会レポート参照)



## 7月の定例理事会の様様

(7月28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6月30日付

川鉄物流株式会社 (阪神地区所属)

平成11年7月28日現在の会員数122社

(京浜地区所属79社、阪神地区35社、九州地区8社)

## 政策委員会関係報告事項

### 1. 経団連への規制緩和と要望について

現在政府は、平成10年度を初年度とする新たな「規制緩和推進3か年計画」を推進している。同計画では、毎年度末に規制緩和項目の見直しを行っており、本年3月末には、昨年11月に当協会が要望した38項目のうち、船舶所有者の制限の見直し(船舶法の一部改正)をはじめとする6項目が、新たな規制緩和の対象に加えられた。

当協会は、平成11年度末の見直しに海運業界としての意見を反映させるため、本年6月、全会員を対象として規制緩和・撤廃に関するアンケートを実施した。これまでに措置されていない項目に新規要望項目を加えた規制緩和と要望書を10月末の提出締切りまでに政府の規制改革委員会および運輸省などへ提出する予定としており、現在、事務局を中心に検討を行っている。

また、当協会は、運輸省などに提出する要望書とは別に、経団連経由でも規制緩和と要望を行っている。例年経団連は、会員からのアンケートに基づき経団連としての規制緩和と要望を取りまとめ、当協会は7月16日、重点5項目

(輸出入・港湾諸手続きの簡素化・情報化、船員保険の被保険者資格の見直し、船員職業紹介事業等の許可、航海実歴認定制度の改善、船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化)を経団連に申し入れた。経団連内部での検討を経て、10月を目処に経団連から規制改革委員会等へ提出されることとなっている。

### 2. 独禁法適用除外制度に係る海上運送法一部改正-協定審査の運用指針について

(P.14海運ニュース-内外情報2参照)

## 港湾物流委員会関係報告事項

### 1. 運輸政策審議会「港湾運送事業法の規制緩和」に関する答申について

(P.36資料参照、本誌平成11年7月号P.16海運ニュース-審議会レポート1参照)

### 2. 港湾審議会管理部会「経済社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」の審議経過について

(P.8海運ニュース-審議会レポート1参照)

### 3. FMC制裁措置問題(Docket No. 96-20)の撤回について

## 海務委員会

### 1. 海賊問題への取り組みについて

#### ○第一回海賊防止対策会議を開催

東南アジアやアフリカ沿岸を中心に近年、組織化及び凶悪化した海賊事件が急増していることを受け、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、および、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コレスポネンスグループを設置することが決定されるなど、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ため、「海賊防止対策会議」を7月16日(金)に開催した。

同会議においては、さらなる有効な海賊防止対策として、現行の海賊防止対策要領に代えて、海賊防止対策を含む保安計画の策定指針と、関係各国の防止対策強化に資するための海賊事件に関する通報および通報フォームの改訂等について検討を行った。

また、今後本会議は、下記の事項について引き続き検討を行うが、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のシンクタンクとして機能し、これらの関係機関とも連携していくことを確認した。

- (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、国際的な取り組みへの参画

## 外航船舶解撤促進特別委員会

### 1. 船舶解撤問題の動向について

#### (1) 国際会合における審議

近年、欧米においては環境保護の観点から船舶解撤問題が取り上げられており、特に欧州では、海運業界に対し、環境保護団体(グリーンピース)により、スクラップ施設(特にインド亜大陸)の劣悪な労働環境、環境汚染に抗議するキャンペーンが展開されている。また、ノルウェーなどから

は、IMOなどの国際機関においてグローバルなレベルで検討を行うよう問題提起がなされた。

一方、ICS(国際海運会議所)では、解撤ワーキンググループ(後にシップ・リサイクリング・ワーキンググループと改名)を設置し、解撤によって生じる有害廃棄物が海洋環境および労働者に重大な影響を与えていることについて、海運業界として今後どのように対応をしていくか、また関係業界・政府等との協調体制の構築など、様々な観点から検討を行った。その結果、IMOでこうした問題の検討を行うとしたノルウェー提案を支持するとともに、今後ICSとしても、船に含まれる物質のリスト、解撤ヤードのリスト・評価、解撤関係団体と連携の下でのガイドラインの作成などを取り進めていくことに合意した。

また、6月23日にはオランダ運輸公共事業省の主催により、アムステルダムにおいて各国政府、船主、造船、船級協会、環境保護団体から多数出席の下、「シップ・リサイクリング・サミット」が開催された。本会合ではICS議長が実効性を伴った解撤が必要であるとの船主見解を述べた。さらに当協会赤塚欧州地区事務局長からは、本年2月に台北で開催されたASF解撤委員会の模様を報告するとともに、性急な結論に向かうのではなく、まず調査・研究を十分に行うよう提言した。

このようななか、6月28日よりロンドンにおいてIMO海洋環境保護委員会(MEPC)が開催された。当会合では船舶解撤をIMOで検討することについて、解撤はビジネス上の問題であること、また個別各国の政策の問題でありIMOで扱うのは適当ではないといった反対論もあったが、検討の結果、次回会合(2000年5月)より議題とすることとなった。なお、わが国は下記のデンマーク提案の論点を支持した。

- ① 解撤の制限によって老朽船が市場に留まることにより、人命や海洋環境に悪影響がでることを避けること
- ② 海事産業や解撤国への不当な損害を避けること
- ③ 海事産業の特性を考慮し、解撤船に対するバーゼル条約の適用問題についてはカスタムメイドの制度が必要であること

(2) 船舶解撤とバーゼル条約

上記に関連して、船舶解撤を目的とした船舶の国境を越えた移動がバーゼル条約(注)の適用を受けるか否か、という問題が顕在化した。本条約では、対象となる有害廃棄物を幅広く取り上げており、この中には船舶の構造上必然的に含まれている物質(アスベスト、PCB等)も対象となっているため、仮に船舶が同条約の適用対象となった場合、必ずしも解撤船の移動が禁止される訳ではないが、煩雑な輸出認可手続きが必要となることが予想される。

わが国政府(主管官庁:通産省、環境庁、厚生省)は、船舶解撤を目的とした船舶の国境を越える移動は、バーゼル条約の適用を受けるとの立場を採っており、当協会としては、船舶解撤が同条約の適用を受けることになれば、船舶の解撤促進に支障をきたすこととなり、解撤されるべき老朽船がマーケットにとどまり、かえって海洋環境面に重大な影響を及ぼす恐れがあるとして慎重な対処が必要である旨運輸省に申し入れを行っている。

本条約の適用については、その影響が広範囲に及ぶことから、各国は慎重に対応しており、2000年度以降、IMO(国際海事機関)と同条約事務局が連携の下、環境面から見て適切な船舶解撤方法についてのガイドライン作成等につき検討されることとなっている。

注) 正式名称は“有害廃棄物の国境を越える

移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約”一廃棄物処理を適正に行う能力のない国にその処理を依頼し、その結果、受け入れ国の環境が破壊されることのないよう、国際的に協調した取組みを定めたもの。

## 海運関係の公布法令(7月)

- ㊦ 国土交通省設置法  
(法律第100号、平成11年7月16日公布)
- ㊦ 中央省庁等改革のための国の行政組織関係法律の整備等に関する法律  
(法律第102号、平成11年7月16日公布)
- ㊦ 独立行政法人通則法  
(法律第103号、平成11年7月16日公布)
- ㊦ 独立行政法人通則法の施行に伴う関係法律の整備に関する法律  
(法律第104号、平成11年7月16日公布)
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令  
(政令第232号、平成11年7月22日公布、平成11年8月1日施行)
- ㊦ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令  
(政令第247号、平成11年7月30日公布、平成11年8月1日施行)
- ㊦ 船員法施行規則及び船員労働安全衛生規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第35号、平成11年7月15日公布、平成11年7月15日施行)
- ㊦ 海上運送法施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第36号、平成11年7月22日公布、平成11年7月23日施行)

## 国際会議の開催予定(9月)

IMO 第45回航行安全小委員会 (NAV)

9月20日～9月24日 ロンドン

## [資料]

# 運輸政策審議会海上交通部会 “港湾運送事業の規制緩和に関する「最終答申」”について

本誌平成11月年7月号（海運ニュース—審議会レポート1参照）にて既報のとおり、運輸大臣の諮問機関である運輸政策審議会の海上交通部会は去る6月10日、港湾運送事業の規制緩和に関する「最終答申」をとりまとめ、川崎二郎運輸大臣に提出した。以下に、その「最終答申」全文を紹介する。

## 港湾運送事業の規制緩和について

平成11年6月10日  
運輸政策審議会海上交通部会答申

### 1. はじめに

平成8年12月、運輸省は、市場原理の導入による事業の一層の効率化、サービスの多様化を図るため、原則として各事業分野において、需給調整規制を廃止する方針を打ち出したが、港湾運送事業の需給調整規制の廃止を含む見直しについては、平成9年3月の閣議決定（規制緩和推進計画の再改訂について）において、平成9年度に行政改革委員会の審議を行ったうえ、その結論を踏まえて適切に措置することとされた。

この閣議決定を受け、行政改革委員会においては、半年強にわたり審議が行われ、平成9年12月には、現行の事業免許制（需給調整規制）を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届出制にすべきである、同時に港湾運送の安定化等を図るための各施策の実施及び検討が必要である旨の最終意見が内閣総理大臣に提出された。更に、平成10年3月には、行政改革委員会最終意見の内容にしたがって、必要な措置を講ずる旨の閣議決定が行われた（規制緩和推進3カ年計画）。

これを受け、昨年5月より、運輸政策審議会海上交通部会及び同港湾運送小委員会において15回にわ

たり行政改革委員会最終意見を踏まえた港湾運送事業の規制緩和の具体的進め方や規制緩和に伴う港湾運送の安定化策等についての審議が行われてきたところである。

本答申は、これらの審議結果を取りまとめたものである。

### 2. 港湾運送事業の沿革と特性

#### (1) 港湾運送事業の沿革

戦時中の統制解除後、港湾運送事業は無規制となり、荷役量が急増する中で零細事業者が乱立して、荷物の奪い合いなどにより荷役が混乱したり、暴力労務手配師が跋扈するような状況となったため、昭和26年、事業登録制及び料金届出制を内容とする港湾運送事業法が制定された。しかし、その後の経済の再建の過程での荷役量の増大への対応と好不況への対応に関し、港湾運送事業者の経営基盤の安定を図るため、昭和34年、事業免許制及び料金認可制（以下「免許制等」という）を内容とする港湾運送事業法の改正が行われた。その後数次の改正を経て現在に至るが、同法は、安定的な港湾運送事業の提供を確保し、日本経済の発展に寄与してきた。

#### (2) 港湾運送事業の特性

##### ① 重要性

我が国貿易量（トンベース）の99.8%、国内輸送（トンキロベース）の41.7%が港を経由するなど、我が国を巡る物流の世界で、港湾運送事業は、海陸の結節点である港湾において日本経済の生命線を担う重要な役割を果たしている。

また、同事業は、港湾という特定の限られた場所で、トラック等と比較して一度に非常に大量の貨物を取り扱うとともに、荷役革新

が進んでいるとはいえ要素所人手を要する事業である。

このため、労働関係も含め港湾運送の安定的運営が阻害された場合、海運事業者は直ちに他の港を利用するということが困難な場合が多く、また、利用することが可能な場合であっても本来の寄港地との間の陸送に相当な費用を要することとなる。

したがって、港湾運送の健全かつ安定的な運営を図ることが強く要請され、港湾運送が不安定化した場合には、直ちに貿易及び経済活動に悪影響を及ぼすことから、諸外国においても、港湾運送の安定化に一定の配慮が払われてきており、日本においても、免許制等によってその健全化と安定的運営の確保が図られてきた。

## ② 波動性

港湾運送事業は、景気などに左右される基本的な荷動きの動向による影響に加え、船舶の運航スケジュールも気象、海象に影響され必ずしも安定的でなく、また、荷役の実施自体も天候に左右される部分がある。

したがって、日ごとにその業務量の格差(波動性)が生じるとともに、特に在来荷役においては、当日の具体的な作業量が前日まで確定されないという状況にある。

一方、港湾荷役はチーム(荷役内容により異なるが、1ギャング(10名~20名程度)~3ギャング程度必要)を組んで行うものであり、ニーズに柔軟に対応するためには常時一定規模の労働者を確保しておく必要があり、その結果、業務が少ない日に労働力が遊休化してしまうという非効率が生じやすい。また、このことから事業者にとっては、波動性に対応するため、企業外の労働力(日雇労働者)に対する潜在的需要が存在しており、悪質な暴力労務手配師が参入してくる余地が残っている。

## ③ 労務供給の事業(労働集約型産業)

港湾運送事業は、基本的に、船社、荷主からの求めに応じ港湾荷役の労務を提供するという受注型の労務供給の事業である。

また、大規模な設備投資等を必ずしも要し

ないことから、全コストに占める労働コストの割合が非常に高い労働集約型産業となっている。

その結果、日雇労働者の労務供給を業とする悪質事業者が参入しやすい面や仕事の発注者である船社、荷主の影響を大きく受けるという面を持っている。

また、これらに加え、労働環境が厳しいことや中小事業者が多いということもあって、労働問題が発生しやすいという面を持っている。

## 3. 港湾運送事業の現状と将来像

### (1) 現状の問題点と解決策

2.(1)の沿革で述べたごとく、免許制等は、安定的な港湾運送業務の提供を確保し、日本経済の発展に大きく寄与してきたところであるが、一方で、免許制等の下では、新規参入が自由でなく、料金も硬直的であるため、事業者間の競争が生まれにくく、船社、荷主のニーズにあったサービスが提供されにくいという問題が生じている。

また、港湾運送事業は、戦後、零細事業者が乱立し、その後免許を得たこれらの事業者間の競争が免許制によって制限された結果、現在に至っても多数の中小事業者がそのまま存在する状況となっている。

そのため、波動性や日雇荷役、夜間荷役などについてこれらの事業者が柔軟に対応できないというような問題も生じてきている。

現在、シンガポール、香港をはじめとするアジアの港湾と比較した場合、コンテナの取扱量などにおいて我が国港湾のアジアにおける相対的地位は大きく低下しつつある。その主な要因としては、日本の貨物の発生量、消費量の相対的な伸び率の低さがあげられるが、このような理由のほか、我が国港湾が香港を除く他のアジアの諸港と比較して港湾諸料金が高く(香港及び欧米の各港とは同程度)、日雇荷役など使い勝手に問題があることも指摘されているところである。

日本を巡る海上貨物量が大きく伸びていた時代には、港湾運送の安定化が強く要請され、免

許制等がその役割を大きく発揮したわけであるが、日本経済が成熟し、海上貨物量も伸び悩むとともに、アジア諸港の港勢の伸長により従来日本の主要港が扱っていた日本、アジアの貨物の一部がこれらのアジア諸港を経由するようになるなど港湾運送を巡る情勢が大きく変化するなか、免許制等は、その効果よりもその欠点の方がむしろ大きな問題となっており、それがもはや見過ごすことができないような状況に立ち至っていると考えられる。

従って、免許制等を廃止して、競争原理を導入することにより、効率的でユーザーのニーズに十分応じうる港湾運送事業に脱皮すべきである。

また、先に述べたように日本の港湾運送事業者は中小事業者が多いところからくる構造的な問題も有していることから、規制緩和を行うと同時に、併せて集約・協業化等により事業規模拡大、企業体力の強化を図っていくべきである。その結果として、今後次のような事業像を目指していくべきであると考ええる。

#### (2) 港湾運送事業の将来像

港湾運送事業には、その特性や歴史的経緯、中小事業者が多くを占めている状況等から、以下のような問題が生じている。

- ・波動性の影響が大きく、労働力が遊休化し、非効率が生じやすい。
- ・特定の船社や荷主に依存した体質になりやすい。
- ・細分化され、固定化した商権に固執する体制となりやすい。
- ・商権の変更が、経営に大きな影響を与え、労働問題につながりやすい。

このような状況にあることに鑑み、これからの港湾運送事業者は、事業規模を拡大し、企業体力をつけるとともに、必要に応じ、自らターミナルを借り受け、ターミナルオペレーターとして事業展開を図っていくことが必要である。

そうすることによって、船社、荷主からの求めに応じて単に労務を供給するというのではなく、競争原理の下、自らの責任において、リスクを負担しながら、ビジネス（ターミナルオペレーター業等）を行っていくという体質に転

換していくことが期待される。

また、規模拡大、企業体力強化の結果、

- ・波動性を企業内に吸収することができ、効率性を高めることができる。
- ・船社、荷主とバランスのとれた関係を構築していくことができる。
- ・商権への固執も弱まり、商権の変更に伴う労働問題も発生しにくくなるとともに自社内での吸収が容易となる。

このような規模の大きいターミナルオペレーター業が育つことにより、こういった業態の事業者が中心となっている欧米やアジアの主要港にコストやサービスの面で比肩しうる港湾運送の体制をとることができると思われる。

もちろん一挙に規模拡大や体力強化を実現することは困難であるが、後述のように、事業協同組合から取りかかるなど集約・協業化を一步、一步着実に進めていき、上記のような事業像に早期に近づける努力を行っていくことが重要と考える。

#### 4. 規制緩和の実施

3. (1)で指摘したように、現在の港湾運送事業が抱える問題を解決し、日本の港を効率よく、使いやすいものにしていくためには、事業免許制を許可制に（需給調整規制の廃止）、料金認可制を届出制にすることを内容とする規制緩和を実施すべきである。

ただし、その実施に当たっては、行政改革委員会最終意見においても指摘されているように、港湾運送事業がその特性から過去混乱の歴史を経験したという事実に鑑み、混乱が生じることのないよう、段階的に規制緩和を進める必要があると考える。具体的には、コンテナ輸送などを中心に内外の物流において大きな役割、機能を担っている（注）京浜港（東京港、川崎港、横浜港）、千葉港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港及び博多港の9港について規制緩和を先行して実施すべきである。

（注）これらの港で日本の外貨コンテナ取扱量の約95%（TEUベース）、輸出入貨物の約80%（金額ベース）を占めている。

なお、具体的には、これらの港における一般港湾運送事業、港湾荷役事業、はしけ運送事業、いかだ

---

---

運送事業の事業免許制を許可制（需給調整規制の廃止）に、料金認可制を届出制にすべきである。

## 5. 港湾運送の安定化策

### (1) 基本的考え方

行政改革委員会最終意見においては、「港湾運送事業においては、港湾運送の効率化（コスト削減、サービス向上）を求めれば、港湾運送の安定化（労働関係の安定化等）が損なわれるという懸念がある」旨指摘されているが、規制緩和が行われ、事業免許制が許可制になり、料金認可制が届出制になると、港湾運送事業者間の競争が促進される結果、事業の効率化が図られ、サービスも向上し、船社、荷主等の港湾ユーザーにとって大きなメリットが生じる。

一方、後述のように港湾運送事業者間の競争が激化する等の結果、労働関係が不安定化し、雇用不安、労働争議が生じる可能性や、再び悪質事業者が参入してくる懸念が生じてくる。

仮に、そのような事態に立ち至れば、効率化を求めた結果、かえって全体としての効率化が達成されなくなることになってしまう。

従って、行政改革委員会最終意見にも指摘されているとおり、効率化のみを求めるのではなく、労働関係等港湾運送の安定化に一定の配慮を払いながら、規制緩和を進めていくことが重要であると考えている。具体的には、次のような方策（港湾運送の安定化策）を講じていくべきである。

### (2) 悪質な事業者の参入の防止策

我が国の港湾運送事業は、過去、専ら下請事業者との間に介在して手数料等を収受することを業としたり、専ら日雇労働者を使用して港湾運送事業を営むような悪質な事業者の存在を許した一時代があった。

このため、港湾運送事業法の改正を通じ、需給調整規制（免許制 法第4条、第6条）、欠格事由（法第6条）、労働者保有義務（法第6条）及び一貫責任制度（法第16条）の各制度により、これら悪質な事業者を排除してきたという歴史を持っている。

今般の規制緩和の結果、港湾運送事業者間の競争が激化すると、全体のコストに占める労働

コストの割合が非常に高いため、価格競争の結果が労働コストにしわ寄せされやすく、港湾運送事業者は常備労働者に代えて日雇労働者への依存を強める可能性が高まる。この結果、労働関係が不安定化するとともに、再び日雇労働者の労務供給を業とする悪質事業者の参入を招くおそれが生じてくる。

こうした悪質な事業者の参入等を防止するため、新たに、欠格事由の拡充、罰則の強化や労働者保有基準の引き上げを行うべきであるとともに、一貫責任制度を従来どおり維持すべきである。

#### ① 欠格事由の拡充、罰則の強化

建設業法等の例にならい、欠格事由に「暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律」（暴対法）、「労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の就業条件の整備等に関する法律」（労働者派遣法）等の違反者を新たに含めるとともに、これら違反者が刑の執行等が終わってから港湾運送事業の免許（許可）が受けられない期間の延長も行うべきである。

また、港湾運送事業法に違反した際の罰則についても強化する方向で見直しを行うべきである。

#### ② 労働者保有基準の引き上げ

専ら下請事業者との間に介在して手数料を収受すること（いわゆるピンハネ）を業としたり、専ら日雇労働者を使用して港湾運送事業を営むような悪質な事業者の参入を防止するとともに、事業者の経営基盤強化にも資することから、各港湾運送事業者が一定の人数以上の労働者を常備することを確保するため、規制緩和を行う9港における労働者保有基準（注）を既存事業者の労働者の保有状況やそれぞれの事業の内容も勘案して、1.5倍程度に引き上げるべきである。

（注）労働者保有基準：港湾運送事業者が常備しておかなければならない労働者の最低保有基準（人数）

また、この労働者保有基準の引き上げについては、これを円滑に実施できるよう、港湾運送事業者が、作業の共同化等の斡旋などを

行う事業協同組合に加盟している場合には、当該事業協同組合の他の組合員（港湾運送事業者）の常備労働者を自己の労働者とみなしたうえ、労働者保有基準に係る基準の適否の確認を行うことができるようにすべきである。

なお、既存の事業者については、激変緩和措置として、新基準を適用しない猶予期間（答申後3年間程度）を設けるべきである。

③ 一貫責任制度（法第16条）の維持

一般港湾運送事業者（元請事業者）が引き受けた港湾運送につき、実作業も含め、責任を持って遂行する体制を確保し、専ら下請事業者との間に介在して手数料を取受すること（いわゆるピンハネ）を業とするような悪質な事業者の参入を防止するため、一貫責任制度（法第16条）を維持すべきである。

（注）一貫責任制度：一般港湾運送事業者（元請事業者）は、請け負った貨物量の70%以上を、自ら行うか、又は、当該荷役の実施に自らが責任を持つようにするため、当該元請事業者と一定の資本関係や契約関係にある港湾荷役事業者等（関連下請事業者）に行わせるかしなければならぬ（法第16条）。

(3) 過度のダンピングによる港湾運送の混乱の防止策

規制緩和の実施により、参入が容易となり、価格規制も緩和される結果、事業者間の競争、特に価格競争が激化する。この結果、事業の効率化が図られ荷役料金が弾力化され、船社、荷主等の港湾ユーザーにとってはメリットが生じるが、一方、価格競争が行き過ぎると労務供給的色彩が強い港湾運送事業の場合、全体のコストに占める労働コストの割合が非常に高いため、労働コストが切り下げられたり、日雇労働者の雇用が増えるなど労働関係が不安定化し、雇用不安、労働争議が生じる可能性が出てくる。また、小規模事業者の多い港湾運送事業者と船社、荷主との間の力関係の差が行き過ぎた料金引き下げを引き起こす可能性もある。

従って、規制緩和による港湾運送事業者間の競争激化や中小企業が多い港湾運送事業者と大企業が多い船社、荷主との力関係の差を原因と

する過度のダンピングが広く行われることにより、港湾運送の安定が害されるおそれがあるところから、料金変更命令制度及び緊急監査制度を導入すべきである。

① 料金変更命令制度

港湾運送事業者から届出を受けた料金が著しく原価割れ（過度のダンピング）をしている場合等において、運輸大臣が、料金の変更を命ずることができる制度。

② 緊急監査制度

個々の港において過度のダンピングが広く行われているおそれがある場合において、当該港の港湾運送事業者に対して緊急に監査を行う制度。

緊急監査制度は以下の手続きに従い行うものとする。

(イ) ダンピング調査

ダンピング申告や当該港の荷役量の減少などを契機として、当該港においてダンピングが広く行われているおそれがないか調査を行う。

(ロ) 緊急監査

ダンピング調査の結果、当該港において、ダンピングが広く行われているおそれがある場合に、事案に応じ必要な範囲の事業者に対し、緊急監査を実施する。緊急監査の結果、港湾運送事業者が過度のダンピングを行っていた場合には、文書警告、改善実施計画の提出要求等を行う。

(ハ) 改善状況報告

文書警告後、3ヶ月後ないし1年後に改善状況報告を求める。

(ニ) 再度の監査

改善状況報告に問題等があり、再度の監査を行った結果、事態が改善されていないような場合には、直ちに事業停止処分等の行政処分を行う。

ダンピング調査や文書警告、行政処分などを行う場合には、必要に応じ、船社、荷主への、ヒアリング、文書警告等を行った旨の通知、ダンピング再発防止の協力要請のほか、同一の船社、荷主の要請により過度のダンピングが繰り返されていたことが明白なような場合にはその

旨の公表などを行う。

なお、料金変更命令制度及び緊急監査制度の運用に当たっては、あらかじめ、運用基準を明らかにするなど透明性や公平性の確保に努めるべきである。

(4) 拠出金の確保

① 拠出金は港湾労働年金や港湾労働者の現場施設、宿舍等の維持、整備など港湾労働者の福利厚生の実施のため使われており、労働関係の安定化に重要な役割を果たしている。

② 拠出金制度の導入は、戦後の港湾運送の混乱を解決するため、日雇労働者から常備労働者への切り替えが急務とされるなか、日雇労働者中心の時代には重要視されなかった福利厚生の実施が強く求められたことによるものである。

しかし、港湾運送事業者は中小零細事業者が多く、これらの福利厚生事業について個々の事業者任せでは、その整備、充実が進まないとともに、港湾という限られた空間の中で、個々の事業者が個別に福利厚生施設などを整備することは、非効率であるため、港湾運送事業者がそれぞれ拠出金を拠出し、共同して福利厚生事業を行うという現行制度ができたわけである。

③ このような拠出金制度の重要性に鑑み、運輸省は、認可料金制度のもと、拠出金を適正なコストとして認めるとともに認可料金の内訳として拠出金部分を明示（透明化）することにより、船社、荷主の理解と協力を得やすくしていたところである。

また、これに応じ、船社、荷主も、全体として、その内訳として拠出金部分を含むことを明示した荷役料金（認可料金）を支払うという形で拠出金の制度に理解と協力を進めてきたところである。

④ ただ、拠出金の使途である港湾労働者の福利厚生施設の整備運営等に要する資金は、一般には労働者を雇用する事業者が自己の責任と判断の下、自己の収益のうちから支出する性格のものであり、港湾労働者と直接の雇用関係にない船社、荷主がこれを負担するということには必ずしもなじまないと考えられる。

⑤ しかし、認可料金制度が届出料金制度に変更になるに伴い、以下のような状況が生じることが懸念される。

(イ) 認可料金で事実上裏打ちしている拠出金が根拠を失うことにより、現在の各拠出金の額が、船社、荷主（当該船社、荷主の顧客企業も含む）から荷役料金の中の費用の一部として認められなくなるおそれがある。

(ロ) 港湾運送事業者は、中小事業者が多く、規制緩和による競争の激化により経営が悪化し、従来どおりの拠出金の額を負担できなくなるおそれがある。

このような状況となると、従来どおりの拠出金額が確保されなくなるおそれが生じる結果、労働関係が不安定化し、行政改革委員会最終意見や船社、荷主が要望している「港湾運送の安定化を害することなく規制緩和を進める」という命題が達成されなくなるおそれがある。

⑥ 行政改革委員会最終意見においても「現在、関係当事者間の拠出により、労働者の福利厚生が図られているが、規制緩和後も、関係者間で継続した取り組みがなされることが重要である」旨の指摘がなされているところであるが、港湾運送事業のコストの一部としての拠出金は常備労働者による労働関係の安定化に大きな役割を果たしていることに鑑み、⑤に指摘するような事態を避けるため、従来どおり、船社、荷主全体としての拠出金制度に対する理解と協力が望まれるところである。

従って、規制緩和により許可料金制度が廃止されるに当たり、以下のように、港湾運送事業者の要請に応じ港湾運送約款に基づき荷役料金の分割支払を行うことについて、船社、荷主の理解と協力が得られるならば、拠出金を確保する方法として効果的であるところから、船社、荷主に対し、港湾運送の安定化のため、このような支払方法の変更について理解と応分の協力を要請せざるを得ないと考えられる。

また、これにより港湾運送の安定化を確保しつつ、円滑に規制緩和を推進することは、船社、荷主にとっても望ましいところである

と考える。

#### (荷役料金の分割支払)

- ・各拠出金の拠出は、従来どおり、基本的には港湾運送事業者の責務であり、荷役料金等の収入のうちから自ら拠出するものであることを前提に、船社、荷主に対し以下のとおり、荷役料金の分割支払を要請するもの。
- ・港湾運送事業者は、運輸大臣の認可を受けた港湾運送約款に基づき、船社、荷主との間で契約した荷役料金の支払に関して、拠出金額に相当する荷役料金の一部の金額については働港湾近代化促進協議会に、荷役料金のうち残りの金額については当該港湾運送事業者に分けて支払うことを船社、荷主に対して請求（従来どおり、請求書に荷役料金の内訳として拠出金額に相当する金額とそれ以外の金額とを分けて明示）。
- ・港湾運送事業者は、拠出金額に相当する荷役料金の一部の受取及び㈱日本港湾福利厚生協会等に対する拠出金の納付を働港湾近代化促進協議会に委任。

⑦ なお、この荷役料金の分割支払が行われる場合には、運輸省は、その適正化が図られるよう働港湾近代化促進協議会等を指導すべきである。

また、荷役料金の分割支払への変更が行われる場合には、船社、荷主の負担ができるだけ少なくなるようにすべきであるとともに、運輸省も含めて3年後に荷役料金の分割支払について見直しを行うべきである。

### 6. 港湾運送事業の効率化、サービスの向上

港湾運送事業の効率化やサービスの向上が我が国の港における喫緊の課題であることに鑑み、規制緩和を行うのと同時に、以下のような方策をとることによって、効率化やサービスの向上を一層促進すべきである。

#### (1) 港湾運送事業の集約・協業化等

「港湾運送事業の将来像」において指摘したように港湾運送事業の集約・協業化等による規模拡大、体力強化や、効率化のための作業の共同化等を図ることが急がれるところから、以下のような方策をとるべきである。

#### ① 労働者保有基準の引き上げに連繋した事業協同組合化の促進

労働者保有基準の引き上げに連繋して事業協同組合化を進め、事業協同組合内における共同就労や、検討されている常備労働者の融通制度の活用などを進めることによって、実質的に規模拡大を図り、効率的な労働者の就労体制を築くことによって、港湾運送事業の効率化を図っていくことが重要である。

集約・協業化の方法は他にも合併、協業組合化があり、どの方法をとるかは港湾運送事業者の任意であるが、合併等が進まない状況に鑑みると、まず、事業協同組合から始めることにより、着実に規模拡大を積み重ねていくことが現実的であると考えられる。

なお、具体的な集約・協業化の推進に当たっては、各港において過去の経緯、事業の状況等がそれぞれ異なると思われるので、各港ごとにそれぞれの主体的な取組が必要と考えられる。

#### ② 作業の共同化等の推進

各港において効率化な作業実施体制を築くため、共同受注を進めたり、以下のような作業の共同化等を進めるべきである。

- ・荷役作業の共同化（特に、効率化が急がれ、かつ、比較的導入が容易であるコンテナ作業の共同化）
- ・荷役機械、ターミナル、上屋、荷捌場、バンプール、シャーシプール等の共同所有、共同借受、共同使用
- ・物流情報システムの共同開発、共同利用

このように作業の共同化等を進めていくことにより、事業協同組合等への集約・協業化も促進されることが考えられる。

また、関係機関は、このような作業の共同化等に関し、その推進が図られるよう、必要に応じ、支援措置を講じることも検討すべきである。

#### (2) 日曜荷役、夜間荷役等の推進

日曜荷役、夜間荷役は、外航コンテナ船を中心に実施されているところであるが、それ以外の部分においては、必ずしも円滑な取組が行われていない面もある。

日曜荷役、夜間荷役に関しては、基本的に労

働者の交代制が取られていない現状の下、その実施のために必要となる時間外手当等の追加的労働コストをどのように負担するか、また、労働者の労働条件の悪化防止をどのように図るか等解決が困難な点があるのは事実である。

ただ、港湾運送事業のサービス改善のためには、船社、荷主等港湾ユーザーのニーズがある場合には、労使双方が柔軟にその実現のための条件を探っていくという対応も必要になってくるものと思われる。

特に、地球環境問題からその利用が促されている RORO 船等のモーダルシフト船並びに全体の荷役量の増加や国内主要ハブ港の活性化に役立つ内航フィーダー船に係る日曜荷役や夜間荷役など弾力的な荷役の実施に向けての取組が重要であると考ええる。

また、その際には、必要な荷役量が継続して存在することが前提であるが、荷役量に応じて交代制の導入も検討されるべきであると考ええる。また、日曜荷役や夜間荷役の割増料金の問題に関しては、休日や夜間の労働者の割増賃金を料金体系の中でどのように織り込んでいくかという問題と考えるが、必要に応じ、港湾運送事業者と船社、荷主間でフラット料金など柔軟な料金制度の導入の可能性を探っていくことも必要と考える。

さらに、夜間荷役の実施に関しては、必要に応じ、港湾労働者の待機、購買、飲食等のための施設整備や通勤手段の確保も重要と考える。また、コンテナヤードのゲートのオープン時間の弾力的運用も望まれるところである。

## 7. 規制緩和のスケジュール

最終答申後、改正法案の作成作業を行い、2000年1月から始まる通常国会に2000年内に改正法を施行することとする港湾運送事業法の改正案を提出すべきである。

なお、4.の「規制緩和の実施」に関しては、法改正が必要であるところから、2000年内の改正法の施行日（以下「施行日」という）から実施すべきであり、5.の「港湾運送の安定化策」に関しても、規制緩和の実施に伴う措置であり、一部法改正も必要であるところから、基本的に4.と同様に施行日か

ら実施すべきである。

また、6.の「港湾運送事業の効率化、サービスの向上」に関しては、施行日を待つことなく、実際に向けて努力すべきである。

## 8. 終わりに

港湾運送事業は、戦後一時期大きな混乱の時代を経験したこともあり、その安定化が重要視された結果、ややもすると他産業と比べ、その近代化、効率化に遅れを取ってきた面があることは否めない事実であると考ええる。

しかし、戦後の経済発展に大きな役割を果たした様々な制度が、日本経済の成熟等時代が大きく変化するなか、21世紀に向け抜本的に見直されつつある現在において、港湾運送事業に関する制度だけが今のまま変わらないということは許されない状況となっている。

昨今の日本の物流の変化や近隣アジア諸港の港勢の著しい伸長をみると、このまま手をこまねいていると港の関係者全員が共倒れになるおそれがあるとの指摘も、あながち否定できない重みを持っている。今こそ、一時の痛みは伴うが、規制緩和により競争原理を導入して、心機一転、港湾運送事業の構造改革に果敢に取り組んでいくことが是非とも必要であり、また、その結果として、最終的に規制緩和の果実が、事業者や労働者を含めた港の関係者全員のものになると信ずるものである。

港湾運送事業の規制緩和については、過去からの様々な歴史的経緯もあり、本審議会の議論を進めるに当たって、意見が対立し、合意形成が難しかった点があったことも事実である。そういった意味で、本答申により、あくまで港湾運送事業の構造改革の第一歩が踏み出されたにとらえるべきであり、今後、関係者のためまざる努力により、改革を継続していくことが必要と考える。

本答申が道しるべとなり、21世紀に向け、港湾運送事業が時代のニーズに応え大きく生まれ変わっていくことを切に望むのものである。

# 海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1980	29,382	31,995	▲ 2,612	30.4	32.0
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
1997	50,937	40,956	9,981	13.9	7.8
1998	50,645	36,653	13,911	▲ 0.6	▲ 10.5
1998年6月	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
6	4,096	2,918	1,178	▲ 5.7	▲ 6.8

(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)

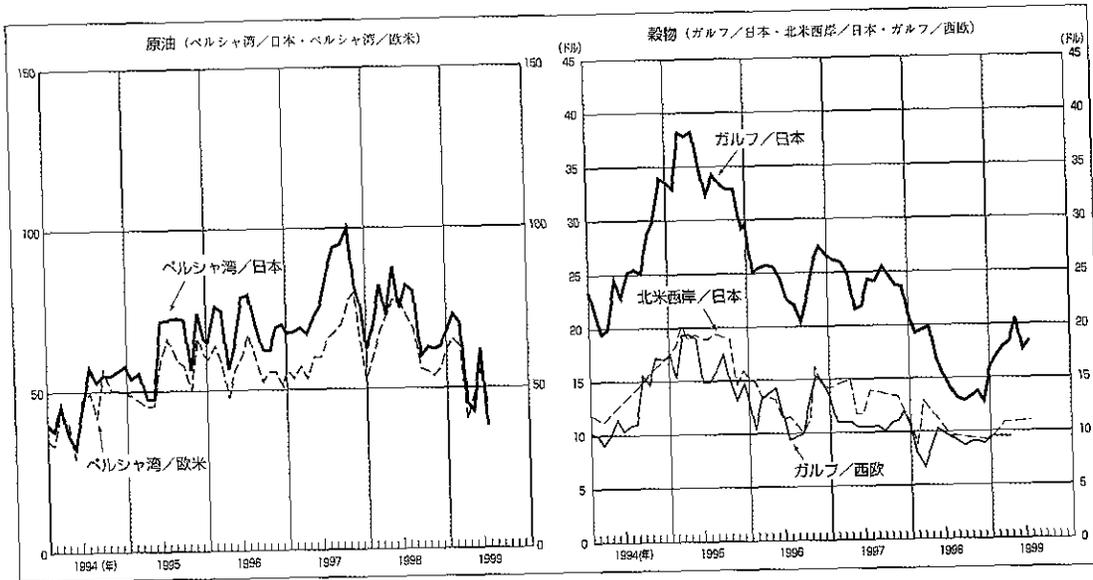
年月	年間平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1998年7月	140.73	138.35	143.70
8	144.67	141.05	147.00
9	134.59	131.05	139.80
10	121.30	114.25	136.75
11	120.58	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
7	119.86	115.20	122.65

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	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1996	203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
1997	195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240
1998	186,197	1,712	184,485	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1998 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
7	14,862	0	14,862	3,300	4,515	6,538	0	241	268	0	13,944	2,807

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



4. 原油 (ペルシャ湾/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		38.00	65.00	50.00	72.50	65.00	45.00	36.75
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		

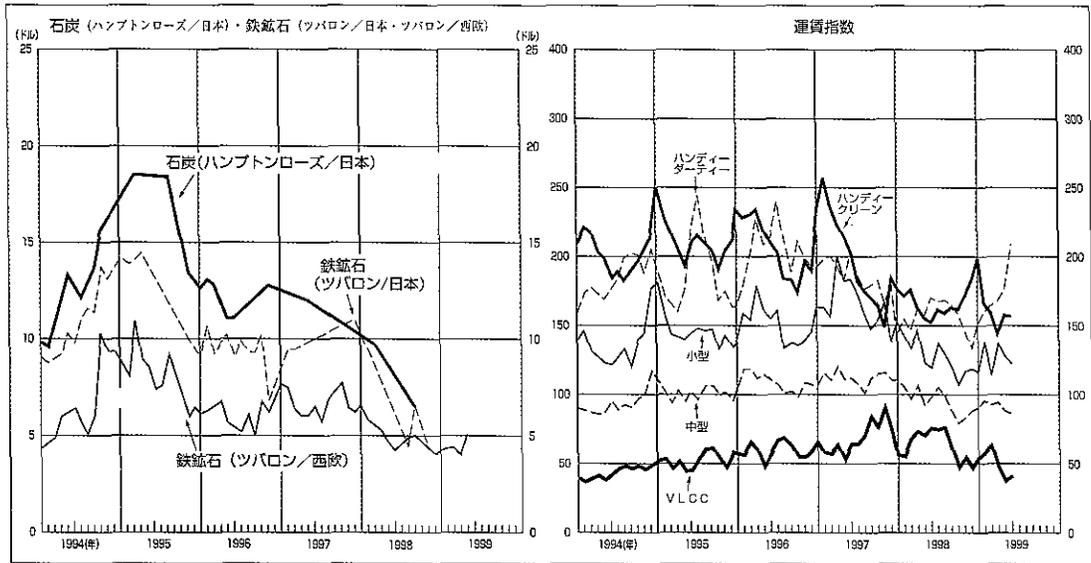
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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	18.50	16.00		9.75	10.95	10.80				
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)

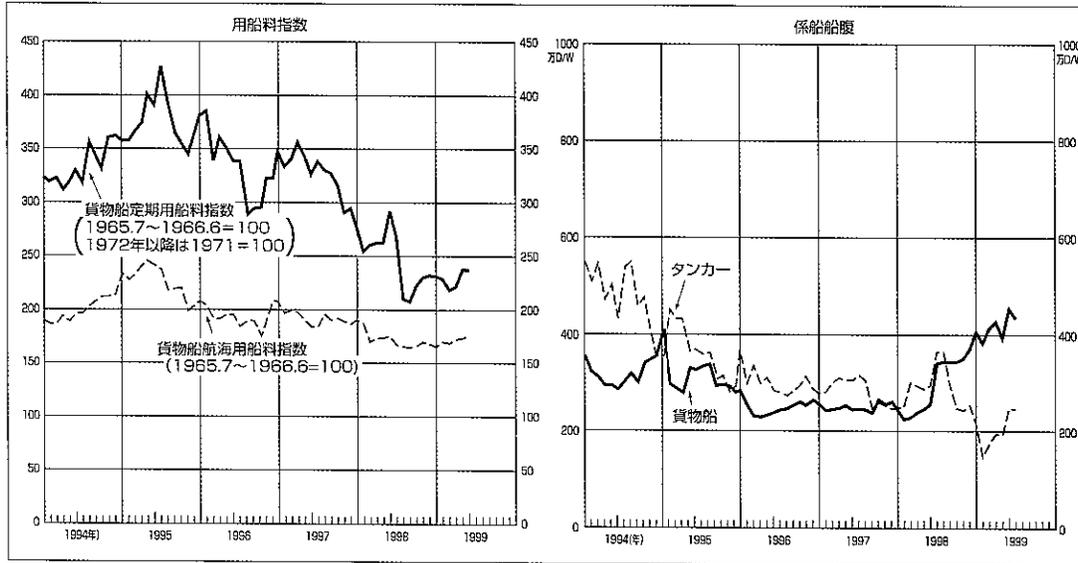
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	—	4.30	3.50
2	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	5.25	4.40	3.75
3	9.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	3.45
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.25	3.95	4.00	3.50
5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.70	4.15	5.05	4.60
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	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	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3
7	63.8	107.2	172.5	185.5	181.2	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9	—	—	—	—	—
8	70.3	100.4	159.9	176.2	175.7	75.3	99.6	129.2	168.0	159.7	—	—	—	—	—
9	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3	60.3	88.9	120.2	165.4	152.3	—	—	—	—	—
10	76.2	113.9	152.6	181.6	163.9	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3	—	—	—	—	—
11	89.5	114.9	166.5	164.6	149.6	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9	—	—	—	—	—
12	74.3	110.6	138.9	180.1	184.0	48.6	88.2	119.8	133.3	182.3	—	—	—	—	—
平均	67.5	110.8	165.8	186.1	199.3	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC: 15万トン以上 ⑤中型: 7万~15万トン ⑥小型: 3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 全船型。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1	189.0	234.0	207.0	209.0	189.0	166.0	327.0	358.0	380.3	347.0	277.0	231.0
2	185.0	227.0	202.0	197.0	186.0	170.0	320.0	358.0	386.6	332.0	254.0	229.0
3	185.0	229.0	192.0	199.0	171.0	169.0	324.0	366.0	339.4	341.0	260.0	219.0
4	198.0	243.0	192.0	197.0	173.0	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	176.0	334.0	390.0	339.0	326.0	292.0	238.0
7	198.0	230.0	186.0	183.0	167.0		320.0	426.0	339.0	338.0	266.0	
8	202.0	218.0	189.0	196.0	165.0		360.0	391.0	289.0	330.0	210.0	
9	208.0	220.0	186.0	190.0	164.0		349.0	364.0	293.0	327.0	208.0	
10	212.0	221.0	176.0	191.0	165.0		333.0	355.0	294.0	316.0	222.0	
11	212.0	198.0	188.0	189.0	170.0		363.0	344.2	323.0	290.0	231.0	
12	219.0	209.0	211.0	186.0	168.0		367.0	374.7	323.0	294.0	232.0	
平均	199.8	226.1	193.3	192.6	172.1		335.4	375.5	334.9	328.1	245.5	

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100.

9. 係船船腹量の推移

月次	1997				1998				1999									
	貨物船		タンカー		貨物船		タンカー		貨物船		タンカー							
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W						
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	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443
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。

梅雨明け直後の7月下旬うだるような暑さの中今年も恒例の剣道の夏季練成合宿がとり行われた。

地域のボランティアとして毎週土曜、日曜の両日主に小学生達に剣道を教えてかれこれ9年になる。

年々暑さが身にこたえるように感じるのやはり年のせいなのだろうかと思ひながら合宿の会場となる小学校の体育館を清掃する。吹き出す汗をタオルで拭いながら「小金剣友会練成合宿」の垂れ幕をかけると一瞬にして気が引き締まる思ひだ。9年前は70名程の参加者があったがここにも少子化の影響か今年は35名程。「礼に始まり礼に終わる」剣道、稽古以外では現代っ子は友達のようにため口を聞いてくるが、やるときはきちんとしてくれる。厳しさも少し

## 編集後記

は分かってくれているようだ。

この合宿にはもう一つの楽しみがある。昔ここに通っていた子供たちが、高校生大学生となって顔を見せに来てくれる事だ。あんなに稽古を嫌がって途中で辞めてしまふのではないかと思つた子でも立派に剣道を続けていたりする。もちろん背丈はとうに越されている。稽古をすると若いエネルギーは容赦なく自分に立ち向かい挑んでくる。「こいつ！」とニヤッと笑う間もなくこちらも真剣勝負だ。そして稽古の後、夕食を共にしながら、また消燈後もいろいろな話をする。(もう一人前の大人だ)

こんな時微力ながらも地域に貢献して人を育てる一端を担うことができ嬉しくもありやりがいも感じる。仕事とはまた別の、いや、仕事では得られない満足感が得られる。

下の息子は現在小学6年生、剣道をやっている。しかし来年は中学の部活動が中心となり地域の剣道には出てこれなくなるだろう。それでも奥方の顔を伺いながら「剣道の先生」を続けてゆきたいと思うのは、剣道をこよなく愛する自分と共に、人を育てる魅力をこの上なく感じるからかもしれない。

川崎近海汽船  
総務部課長

西 浦 廣 明

せんきょう 8月号 No. 469 (Vol. 40 No. 5)

発行◆平成11年 8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

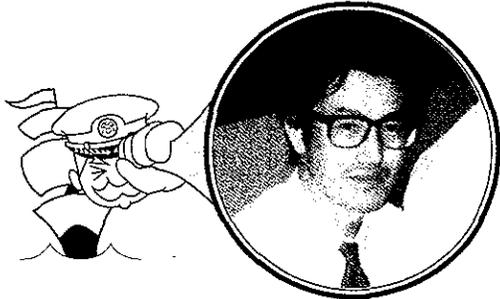
製作◆株式会社タイヨーグラフィック

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 6 回



今回、登場して頂くのは

(株)ブルーハイウェイライン貨物営業二部副部長  
**百瀬祐二**さん(45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？

当社は、太平洋沿岸をフェリーポート、内航ポートで北から南までネットしておりますが、その中で、高知、博多両航路で配船している5隻の為の集荷業務を担当しています。

## 2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

元来思い出にふける性格ではない方なので、特定する事はむずかしいのですが、日常の業務の中で、様々な人から為になる話を聞くことができ、一日一日が思い出となっていると思います。

## 3. ご自分の目から見た海運業界の印象は？

いわゆる護送船団方式に守られ、保守的な考え方が強く、海運を主軸とした、一物流事業者としての自覚に欠けているのではと思います。今後は、情報処理、加工等も積極的に取り入れて、より木目の細かい対応が求められていると感じます。

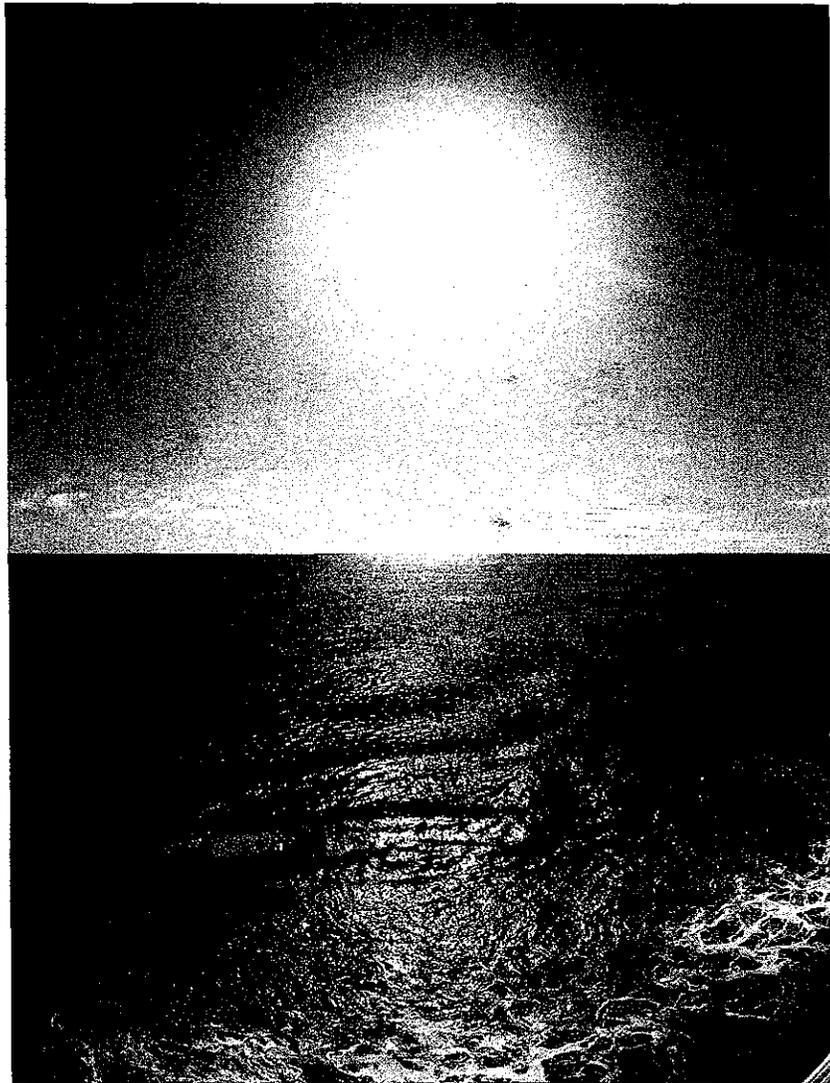
## 4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

海運業を通じて、安いことだけを売りにせず、人や社会に役に立つ仕事ができればと思います。

## (株)ブルーハイウェイラインの事業概要

当社は、長距離フェリー5航路(内1航路は貨物フェリー)と内航コンテナ航路2航路を中心に「安全運航」を第一に、快適な船旅の創造と国内貨物の海陸一貫輸送を行う総合海上輸送企業です。

# 船が支える日本の暮らし



*The Japanese Shipowners' Association*

**JSA**

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