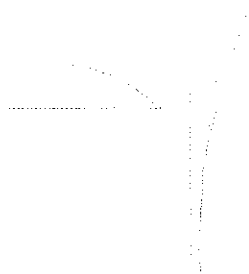
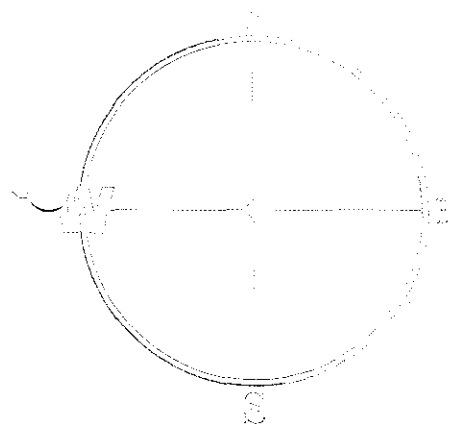


平成11年9月20日発行 毎月1回20日発行 No.470 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1999



社団法人 日本船主協会

船協月報/1999年 9 月号 目次

◎巻頭言

求められる外国人船員の確保★日本船主協会副会長 ●乾 英文 ——— 1
乾汽船取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 運輸省の予算概算要求・当協会の税制改正要望まとまる ——— 2
—平成12年度海運関係予算概算要求・税制改正要望について—
2. 海賊防止対策の指針を策定 ——— 6
—海賊防止対策について—

◎寄稿

ソフトランディングが見込まれる米国経済★日本興業銀行 ●梶 英俊 ——— 8
調査部調査役
—2000年にかけての米国経済—

◇河村健太郎氏を悼む ——— 12

◎寄稿

更なる発展が求められる港湾 EDI★日本郵船株式会社 ●吉永茂徳 ——— 13
業務企画グループ長
—港湾 EDI システムの稼動と SEA-NACCS について—

◎ Washington 便り ——— 18

◎ 潮風満帆 — 7つの海のこぼれ話 —

竜宮城への航海 ——— 20

—あるクルーズ船船長の航海日誌—

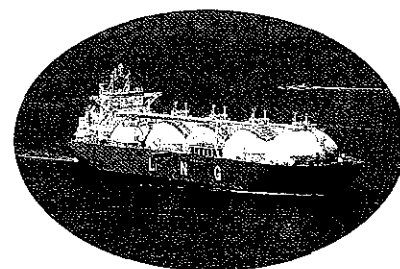
★元川崎汽船船長 ●黒羽芳輔

◎資料

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・管理のあり方につ
いて」に関する「中間報告」について ——— 24

❖海運日誌★8月 ——— 22 ❖船協だより ——— 23

❖海運統計 ——— 34 ❖編集後記 ——— 38



LNG 船 AL WAJBAH

求められる外国人船員の確保

日本船主協会副会長 乾 英文
乾汽船取締役社長



外航中小船主協会（船主協会のオーナー部会）の会員は、その主力を従来のオーナー業から船舶管理業に移行してきている。自社船舶は保有していないが、船舶管理業者として新たにこの業界に進出している企業も増えている。こうした企業を船主協会は受け入れていない現状を大いに疑問としたいところだが、それは別の機会に譲るとして、ここでは船舶管理の根幹となる船員の問題について考えてみたい。

船員管理は基本的に国際競争力を維持できるコストの船員を確保し、安全運航を旨として存在するところに意義がある。日本人船員に代わって途上国の船員が増加の一途をたどってきているのは、ご承知の通りである。

途上国はそれなりに船員教育に力を注いでいるが、近年のより安全性を追求する世界的な傾向から船員の高質化が求められ、苦慮している国が出てきている。日本船社は船員供給国の船員の水準をいかに日本的管理にマッチさせるかに工夫をこらし、実績を挙げている。供給国の多様化にも努力しているが、今後に不安を感じているのが現状である。

日本はODAなどを通じて途上国の船員教育にも援助をしているが、これが日本船社の船員供給源として有利に活用されるところまでに至っていないのは残念である。業界として、官民一体となった方策を推進する必要が

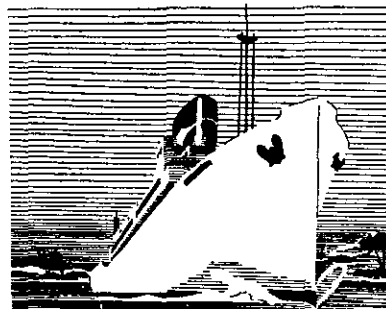
あるように思われる。

日本船社の外国人船員供給源の筆頭はフィリピンである。大手船社は現地にトレーニング施設を設けグレードアップに努めているが、単独で外国人船員確保に乗り出せない船社は現地のマンニング会社に頼らざるをえず、何らかの対策を考えねばならない時期にきている。

この度、法整備が前進し、国際船舶として日本籍船に外国人職員の登用が可能になった。フィリピンでの講習が前提となっているが、フィリピンで日本国の承認をとろうとする意欲をもって手を上げる船員が何名現れるだろうか。講習時間は決まったが、費用はいくら掛かるのか、また船機長になれないという制約が彼等にどのように映るのか…。解決しなければならない問題は山積している。利用しやすい制度の完成が待たれるところである。

歴史的に見ると、船機長の自国船員2名体制は15年程前に英国やスカンジナビアで導入されている。英国ではこの政策は3年しか続かなかった。自国船員の不足と、途上国の船員でも船機長に十分なりうるということが分かったから、と言われている。

グローバル化の最先端にある当業界にあっては、労働市場の抜本的な流動化の促進を率先して要請していくことも重要な役目ではないだろうか。



1. 運輸省の予算概算要求・当協会の税制改正要望 まとまる

—平成12年度海運関係予算概算要求・税制改正要望について—

1. 海運関係税制改正要望

平成12年度税制改正要望については、7月28日開催の当協会定例理事会において下記の項目を要望することを決定した。

海運関係税制としては、船員訓練設備の特別償却制度、国際船舶の登録免許税の軽減措置、外航用コンテナの固定資産税の軽減措置など期限切れを迎える措置の延長を要望するとともに、他の海運関係団体等の税制要望事項についてもこれを支援できるものについて当協会要望事項に加えている。

このほか、船舶の特別償却制度や圧縮記帳など適用期限内にある諸制度についても、見直しを検討されることとなれば、その存続を働きかけていくこととした。

また、同理事会では、一般税制については、

税制の国際的イコールフットイングおよび産業の競争力の確保の観点から下記の項目を要望することを決定した。

経団連では、昨今の国内経済の長期にわたる低迷から脱却させ、経済を安定的な回復軌道に載せるためには、企業の国際競争力の基盤強化に向けた抜本的な税制改革（税制の国際的イコールフットイング）が必要である旨提言がなされており、海運業界としても、このような観点から、主要海運国より不利となっている船舶の減価償却制度の見直しをはじめ、連結納税制度の早期導入等を要望していくとともに、特定外国子会社に係る留保金課税の改善（いわゆる赤黒合算の問題）として、特定外国子会社を含む連結納税制度の導入および次善の策としてのタックスヘイブン税制の部分的改善などについて

も要望していくこととした。

平成12年度税制改正要望事項

〔海運関係事項〕

1. 船員教育訓練施設の特別償却制度の延長
2. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長
3. 外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の延長
4. 外貿埠頭公社が所有および今後取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置の延長
5. 内航海運暫定措置事業の円滑な実施のための特例措置の創設
6. 内航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の創設
7. エネルギー需給構造改革推進投資税制の延長
8. 中小企業新技術体化投資促進税制の延長
9. 中小企業投資促進税制の延長

〔税制の国際的イコールフットィングおよび産業の競争力を確保する上での要望事項（一般税制）〕

1. 船舶の減価償却制度の見直し
償却可能限度額の引き上げ
船舶の耐用年数の短縮
船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善
2. 連結納税制度の早期導入
国内子会社に加え、直接・間接保有100%

の特定外国子会社についても連結納税制度の対象とする

3. 特定外国子会社に係る留保金課税の改善

上記の特定外国子会社を含む連結納税制度の早期導入が認められない場合は次善の策として以下の改善

- ・課税対象留保金額の計算上、同一国の同一業種の特定外国子会社（便宜置籍国の仕組船会社等）については全ての子会社の損益の通算を認める
- ・課税済留保金額の損金算入制限の緩和
- ・控除未済課税済配当の控除期間制限の撤廃
- ・軽課税国の判定基準（いわゆる25%基準）の引き下げ
- ・適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外す

4. 特定外国子会社の設立における特定の現物出資の課税の特例の改善

特定の現物出資による特定外国子会社の設立については、国内子会社同様に本特例を適用する

5. 外国税額控除制度の改善

控除余裕額、限度超過額の繰越し期限の撤廃または延長

間接税額控除の対象範囲制限（孫会社まで）の撤廃

6. 日本船主責任相互保険組合の法人区分の変更

船主相互保険組合を法人税法第2条7号に規定する「協同組合等」から同条第6号に規定する「公益法人等」に変更すること

7. 長期保有（10年）の土地から償却資産（船舶を含む）への買い換えの場合の圧縮記帳を認めること

8. 欠損金の繰越期間の撤廃または延長

9. 欠損金の繰戻し還付の不適用措置の廃止

10. 受取配当金の益金不算入枠についての制限撤廃

11. 交際費の損金算入が可能な対象法人の拡大

12. 退職給与引当金制度について役員についても認めること

13. 適格年金制度の改善

予定利率の見直し時期の変更、過去勤務債務償却の弾力化

2. 海運関係予算概算要求

運輸省をはじめとする関係省庁は、平成11年8月末に平成12年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に対して要求を行った。

概算要求事項のうち、海運関係事項の概要は以下のとおりである。

(1) 外航海運関係

① 若年船員養成プロジェクト（国際船舶職員緊急養成事業費補助）

国際船舶への船長・機関長の2名配乗体制の導入を円滑に実施し、国際船舶制度を推進するための若年船員の早期養成・確保を図るため、シミュレータ等を活用した座学研修や乗船実習など7,700万円を要求している。（船員部と共同要求）

② 国際船舶制度推進事業費補助

国際船舶制度を円滑に実施、拡充して

いくための推進事業費補助として400万円を要求している。

③ 財政投融资（日本政策投資銀行融資）

（注）

海運事業者が貿易物資の安定輸送のために投資する外航船舶（新規建造分は257億円、昨年度からの継続分は217億円）、海運関連施設を融資対象とした貿易物資安定供給枠として495億円を要求している。

また、融資条件については現行金利、および融資比率の維持を要求している。

注）平成11年10月に日本開発銀行と北海道開発公庫が合併

(2) 運輸施設整備事業団関係

① 財政投融资

運輸施設整備事業団は、内航海運の体質改善、国内旅客船の整備等の事業を推進するため、海運事業者と共同して船舶の建造を行うこととしており、平成12年度においては、船舶関係についてその事業規模を658億円（前年度比：11億円増）とし、このうち自己資金269億円を除く378億円を財政投融资として要求している。

その内容としては、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造などを促進することとし、代替建造9万2,000G/T分として491億円を、また国内旅客船の整備を目的として、140億円をそれぞれ要求している。

② 暫定措置事業に係る借入金に対する政府保証

同事業団が内航総連に貸付する資金を銀行から借入する際に大蔵大臣が保証、年度末に保証枠を認可するもので、金額の明示はないが、150億円の基本枠に交付金申請の状況をみて追加枠を検討することとしている。

③ 共有建造における環境対策（エコシッ
プの建造）の推進

従来船舶よりもCO₂の排出を20%以上削減した船舶（エコシップ）を共有建造する場合は、事業団持分の10%相当について船舶使用料を軽減することとし、10億円を要求している。

(3) 船員対策関係

① 運輸省関係（一般会計）

離職船員の雇用促進を図るため、職業転換等給付金の支給、技能訓練事業等を実施するとともに、貿易物資の安定輸送体制の整備を図るため、外航海運の国際競争力の強化等に向けた国際船舶制度の拡充等を行うこととしている。

具体的には、日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）が行う船員雇用促進対策事業への補助金として、外国船就職奨励助成、内航転換奨励助成、技能訓練助成、船員職域拡大訓練助成、内航転換訓練助成のほか、若年船員養成プロジェクトとしての7,700万円を含め、総額10億6,500万円（前年度予算比：4億8,300万

円増）を要求している。

なお、このうち本四架橋開通等に伴う旅客船事業からの離職者数が大幅に増加することが想定されていることから、職業転換等給付金については9億3,600万円（前年度予算比：4億9,500万円増）を要求している。

② 厚生省関係（船員保険特別会計）

雇用船員を対象とする対策として、船舶職員養成訓練等技能訓練事業費、外国船舶員派遣助成金および訓練派遣助成金等雇用安定事業費4億2,560万円を含む総額6億2,511万円（前年度予算比：408万円減）を要求している。

(4) 開発途上国船員養成への協力

政府開発援助（ODA）の一環として、外航船社の協力を得て行う開発途上国船員研修受け入れ事業に対する補助金として6,400万円（前年度比：800万円減）を要求する。

この事業は海事国際協力センター（MICC：The Maritime International Cooperation Center of Japan）が、外航船社の協力を得て、従来どおりフィリピン、インドネシア、ベトナムの船員57名（前年度比：10名減）を受け入れることとしている。

(5) その他

国内海運を利用したモーダルシフト推進を図るため、物流の効率化・合理化、コスト低減のための調査費として1,400万円を要求している。

2. 海賊防止対策の指針を策定

—海賊防止対策について—

1. 当協会「海賊防止対策会議」の検討

近年、船舶に対する海賊および武装強盗事件が増加していることから、当協会は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」を設置し、更なる有効な海賊防止対策について検討を重ねた結果、現行の海賊防止対策要領（本誌平成11年3月号P.7「座談会」参照）に代えて、新たに海賊防止対策を含む保安計画策定の指針を取り纏め、会員各社に周知し、現行の保安計画を改定または新たに策定する等、海賊防止対策の徹底を要請した。

現行の海賊防止対策要領は、東南アジア水域での海賊および武装強盗事件が増加し始めた1983年に会員各社の経験等から自衛策を取り纏めた。その後、南シナ海アナンバス諸島付近等での事件発生の増加に伴い、1989年に事件発生情報の周知と自衛策強化のため、報告フォームを定める等の改善をし、FAX放送等を利用した速報体制を確立した。

今般は、前回の改訂から約10年が経過し、事件も凶悪化していること等から全面改定し、第1章では、海賊及び武装強盗が発生する海域を運航する船舶は保安計画を保持するよう推奨するとともに保安計画策定時の考慮事項を記載し、第2章では、①海賊が発生する可能性のある海域を航行中または港内に停泊中②海賊が襲撃しようとしていることが明らかになった場合③海賊に乗り込まれた場合④海賊が退船した場合など、船舶のおかれた状況に応じた具体的な対応

と対策を詳細に記載するとともに、保安計画に基づく警備体制および防御配置等などについて各乗組員の役割とその限度を習熟させるための教育と襲撃の発生を想定した訓練の実施を盛り込んだ。

また、本年5月に行われた運輸省による海賊被害実態調査報告によると、船舶が被害にあった場合、沿岸国関係当局および当協会への通報が必ずしも行われていないことが明らかになったことから、沿岸国の防止対策強化を促すためにも、本指針では通報の励行を新たな重点として、海賊事件に関する通報手順および通報フォームを盛り込み、運輸省から提供された主要国における通報先リストを添付し、会員各社が運航するできるだけ多くの船舶から沿岸国関係当局へ通報が行われるよう、また当協会を通じ、わが国政府への報告が励行されるよう要請する内容となっている。

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「外航船舶に係る窃盗・強盗等対策検討会議」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としている。

- (1) IMO（国際海事機関）における海賊の捜査協力等に関する規則策定への参画
- (2) 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
- (3) IMOの海賊問題に関する各種ガイドライ

ンの策定、各国船主協会が構成する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

2. 運輸省「外航船舶に係る窃盗・強盗等対策検討会議」について

運輸省は、本年に入って7月までにインドネシア海域のみで、日本関係船舶に10件の海賊・武装強盗事件が発生し、特に類似した手口の事件が同国のサマリダ港で4件発生している実状を鑑み、また、国際海事機関（IMO）および国際商業会議所（ICC）の国際海事局（IMB）の海賊事件の発生に関する統計でも、同海域において事件が多発していることから、外務省を通じインドネシア政府に対し、本年4月および7月の2度わたり海賊・武装強盗に対する警備の強化を要請した。

また、運輸省は、多くの日本関係船舶がその他の海域でも被害を受けている実状から、日本関係船舶に関する海賊被害を防止するため、運輸省、外務省、海上保安庁、そして当協会をはじめ、日本財団など関係団体で構成する「外航船舶に係る窃盗・強盗等対策検討会議」を設置、7月2日の第一回会合を皮切りに月一回のペースで検討を重ねている。

検討会議では、運輸省海上交通局外航課が立案した、「政府および船社が直ちに講じる措置」および「今後検討を進める措置」に大別される「海賊に関するアクションプラン」（本誌平成11年7月号P.9「 SHIPPING フラッシュ」参照）をベースに、それぞれの機関および団体がその方策の検討と対応を進めている。

9月1日開催の第3回会合までに政府は、上

記の通り外交ルートを通じて、海賊が多発する海域の管轄国の一つであるインドネシアに対し警備の強化等適切な対応を重ねて要請した。また、昨年9月にインドネシアから韓国に向け航海の途中行方不明になり、中国南西部の港で発見されたテンユウ号事件に関しては、同船発見時に乗船していたインドネシア人乗組員を証拠不十分により本国へ送還した等の説明を外交ルートを通じ中国政府から受けたが、本件については、捜査の継続と更なる情報の提供を中国政府に要請した。さらに、関係沿岸国への事件発生の通報が確実になされるよう、海賊多発地域の関係当局の通報先を確認し、そのリストを提供した。

一方、当協会は「直ちに講じる措置」として、前項に記載のとおり、船舶が海賊被害にあった場合の沿岸国関係当局への通報の励行に重点をおいた保安計画策定の指針を取り纏め、会員に周知、更なる海賊防止対策の徹底を呼びかけるとともに、わが国政府に対しては、①わが国のエネルギー資源、工業原材料および製品貿易物資の主要な輸送ルートであるマ・シ海峡における大型タンカー等航行船舶の海賊および武装強盗に対する安全の確保②海賊事件の大半が港の内外で発生していることから、事件多発地域諸港における海賊および武装強盗に対する警備強化の2点について関係国に働きかけることを検討するよう要請した。

次回会合からは、船社の自衛策のさらなる向上に資するための装備の検討、政府による海賊撲滅に向けた海賊多発沿岸国への対応等、アクションプランの「今後、検討を進める措置」について検討をする予定である。

ソフトランディングが見込まれる米国経済

—2000年にかけての米国経済—

日本興業銀行
調査部調査役

梶 英俊

米国経済は、その景気拡大局面が9年目を迎える中、堅調な推移を継続している。特に家計部門を中心とした内需は過熱感を強めつつあり、また、アジアを中心とした世界経済減速に歯止めがかかり、商品市況が底を打ったこともあり、今後の物価動向が懸念される状況にある。こうした環境下、米国連邦準備銀行は99年6月以降2度の利上げを実施し、将来の物価上昇への予防措置を講じている。インフレ無き成長が2000年以降も続くか不透明な要因が多いと思われるが、以下、米経済の現状を部門別に概観し、今後の見通しについて考えることとする。

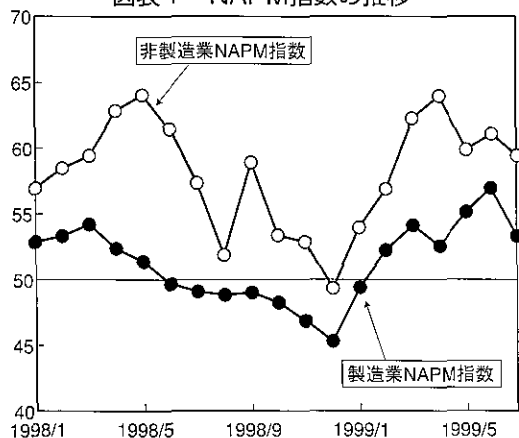
(1) 米景気の現状

足許の米国経済は内需を中心とした堅調な推移を続けている。1999年4～6月期実質GDP成長率は前期比年率+1.8%と伸びを鈍化させ

たものの、内訳を見ると、国内最終需要は個人消費を中心に前期比年率+4.3%と引き続き高水準での推移を続けている。

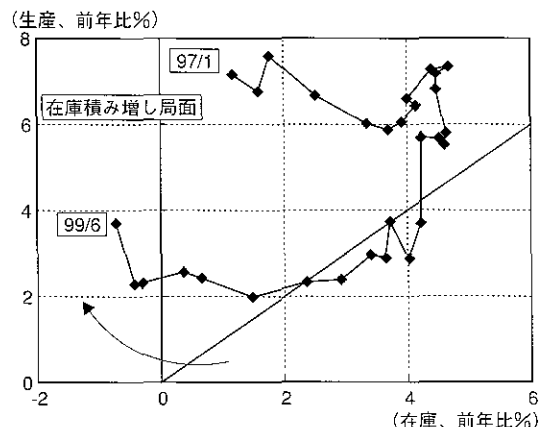
部門別に現状を概観すると、まず企業部門は、1998年半ば以降、アジアをはじめとする海外経済景気後退の影響を強く受け、生産は調整色を強めていた。しかし、1999年に入り世界経済の好転や予想を上回る内需の堅調に支えられ、回復傾向に転じている。企業部門の景況感を表す全米購買者協会指数（NAPM 指数）の推移（図表1）を見ると、製造業、非製造業ともに1999年に入り回復基調を強めており、足許でも製造業（53.4%、99/7）、非製造業（59.5%、99/7）ともに景況感の分岐点とされる50%を上回る推移となっている。また、生産についても鉱工業生産は6か月連続で増加しており、底堅い推移

図表1 NAPM指数の推移



(資料) 全米購買者協会

図表2 製造業の在庫循環



(資料) 米国商務省「Survey of Current Business」

となっている。在庫／販売比率は1.34と低水準にあり、また、在庫循環図（図表2）上は在庫積増し局面にある。今後も在庫積増しが図られる可能性は高く、生産は堅調な推移が続けることが予想される。

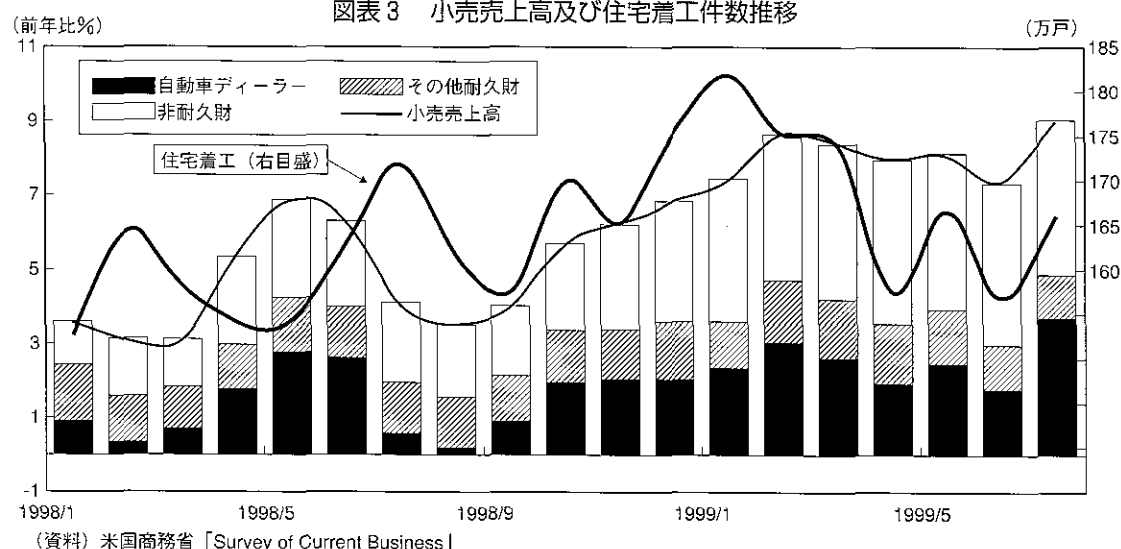
また、情報関連投資を中心に設備投資は増加基調となっている。1999年4－6月期の設備投資は前期比年率＋11.2%と高い伸びとなったが、情報関連投資は前期比年率＋38.6%と引き続き非常に高い伸びを記録した。米企業収益は1999年4－6月期▲1.1%と伸びが鈍化したものの、依然として高水準で推移していること、情報関連投資の除却率の高さは更新投資需要を喚起していること等もあり、設備投資は、当面現在の増加基調を維持するものと思われる。

一方、家計部門は「雇用→所得→消費」の好循環下、予想を上回る堅調な推移が続けている。雇用情勢を見ると、長期に亘る景気拡大を映じ失業率は4.3%と約30年振りの低水準にある。サービス産業を中心に雇用者数が増加していることに加え、1999年7月には約1年振りに製造業雇用も増加に転じた結果、労働市場の逼迫感

は強まりを見せており、これまで落ち着いた推移となっていた賃金動向が懸念される状況にある。良好な雇用環境下、消費者マインドも高水準にあり、消費は予想を上回るペースで拡大している。7月の個人消費は自動車を中心とした耐久財、サービス消費の増加等により前月比＋0.4%（前年比＋6.6%）の伸びを記録した。一方、所得の伸びは前月比＋0.2%（前年比＋5.2%）に止まり、その結果貯蓄率は▲1.4%とマイナス幅を拡大させた。住宅投資は良好な雇用・所得環境に加え、低金利による効果もあり、高水準での推移であった。しかし、足許では、長期金利上昇もあり伸びは鈍化している。

内需の堅調推移は輸入を大幅に増加させ、米国の貿易赤字額は過去最高水準にまで拡大した。海外経済回復に伴い輸出は増加に転じつつあるものの、資本財等の輸入の増加幅が輸出のそれを上回っており、1999年6月の財・サービス収支は▲246.2億ドルと大幅な赤字を記録している。内需が堅調に推移している現状では、輸入は高水準での推移が見込まれ、貿易赤字は高水準での推移が見込まれる。

図表3 小売売上高及び住宅着工件数推移



現在の個人消費拡大は良好な雇用・所得環境によると思われるが、史上最高値を更新している株価による資産効果による影響も大きい。米国の家計部門が所有する金融資産に占める株式及び株式関連資産（投信、年金等）の割合は一貫して上昇しており、現状約5割まで上昇している。こうした株式関連資産の割合の上昇には401Kプランをはじめとする年金改革、ベビーブーマー世代の高齢化が寄与していると思われる。更に、株価が高値を更新し続ける中、これまで株式をあまり所有していなかった低所得者層においても株式保有割合は上昇しており、米国の家計部門は広範にわたり、資産効果を梃子にした消費拡大を行なっている。所得、金融資産を説明変数として消費関数を推計してみると図表4にある通り1995年以降、即ち、株価が騰勢を強めた時期に消費が拡大していることがわかる。また、足許では家計部門の金融負債も高い伸びを記録しており、消費者信用の可処分所得に対する比率も1980年代後半を上回っている。金融資産の増加は家計部門に借入余力を生じさせ、借入金の増加が現在の所得を上回る消費拡

大を支える大きな要因となっている。

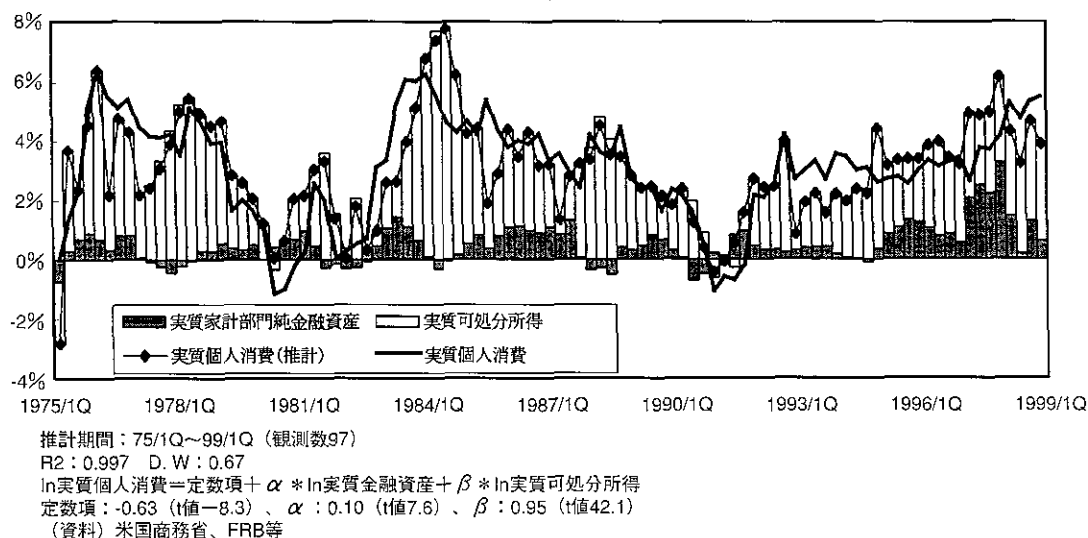
それでは、株価の下落が米国経済に与える影響はどの程度なのであろうか。マクロモデルを用いた試算では米国の株価が20%下落した場合、GDPを約0.8%押し下げるとの結果となった。実際に株価が下落した場合には、マイナスの貯蓄率の修正、即ち消費性向の下落を伴う可能性が強く、また、足許での金融負債の増加による家計のバランスシート悪化も加わることから、GDPの押し下げ効果は更に大きくなることが予想される。

(2) 物価安定の持続性

足許の米国経済の状況は良好であるものの、これまでの成長を支えてきた要因の中にはその持続性が疑われるものも見られる。

景気拡大局面の長期化により労働市場の逼迫感は強まっており、これまで抑制されてきた賃金に上昇の兆しが窺える。1999年4-6月の雇用コスト指数は前期比+1.1%と高い伸びを示し、また、時間当たり賃金も伸びを高めつつある。これまでの物価安定には賃金の伸び抑制が寄与してきたが、足許の労働市場逼迫はこの状

図表4 消費関係の推計



況を変えつつある。また、アジア等海外経済の景気底入れにより商品市況は反騰の様相を呈している。特に原油価格は3月のOPECによる減産合意をきっかけとして騰勢を強めており、物価への波及が懸念される状況にある。

また、米国内需の堅調推移は輸入の増加を招き、結果的に米国の経常収支を大幅に悪化させることとなった。1997年以降、米国経済の堅調さを映じて米株価が上昇したこと、アジアをはじめとする新興工業国金融市場の不安が高まったことは「質への逃避」の動きを強めることになり、その結果、世界の資金が米国へ集中し、ドル高を支えることとなった。こうしたドル高の進行は、輸入物価の下落をもたらし、米国景気拡大局面の長期化に寄与してきた。しかし、1999年の米国の経常収支は対GDP比で3%を上回る水準にまで拡大する見通しであり、この水準は貿易摩擦問題が深刻化した1980年台の数字に匹敵するものである。対外不均衡の拡大は海外経済の景気後退による輸出の減少も大きく作用していることは否めないが、結果として米国経済は海外からの資本流入に依存する構造となっている。1995年以降のドル高、米国金融市場の活況が海外からの資本流入を助けてきた。しかし、海外経済の底入れとともに各国で資金需要が生じ、また、短期資本の流れも景気回復を先取りする形で変化しはじめている。財政収支が単年度黒字化するなど、こうしたインバランスの拡大を抑制する要因も見られるが、現在のペースでインバランスが拡大した場合、為替市場でのドル安の進行を招き、米金融市場の混乱が起こる可能性は高まることが予想される。「ドル高は米国の利益である」という米国財務省の為替政策が大きく変化する可能性は少ないと思われるものの、米国への資金集中構造が継続し、経常収支の赤字を上回る資金が米国へ流

入し続ける保障はない。米政策当局はこうしたインバランスを緩やかに縮小させるような政策運営をとりはじめている。米連銀による金融引き締めの実施、為替市場での円高の進行はインバランス縮小に向けた動きといえよう。しかし、依然として市場が大きな調整を迫られるリスクが解消したわけではなく、今後も時宜を得た政策対応が求められることとなろう。

経済のグローバル化が進展し、国際的な分業体制が進展してきたことは、世界的な価格の平準化を生じさせ、米国企業のコスト削減努力を恒常的なものとした。また、雇用の不安定さは、強い賃上げ要求が起こりにくい構造を作り上げたとも言える。しかし、これらの構造変化はあくまでも米国でインフレを起こりにくくしたただけであり、米国からインフレ懸念を完全に取り除いた訳ではないことに留意する必要がある。

(3) 2000年にかけての米国経済見通し

2000年にかけて米国経済は緩やかに減速し、1999年の実質GDP成長率は+3.6%、2000年は+2.3%となる見通しである。

雇用・所得環境は当面良好な推移を続ける見通しであることから、個人消費が急減速するリスクは少ない。しかし、資産効果等を梃子にした「所得を上回る消費」状況がどこまで持続可能であるかは疑問の余地が大きく、家計部門は今後緩やかに伸びを鈍化させる公算である。一方、企業部門は在庫増し局面にある他、海外経済の回復基調の強まりもあり、当面底堅い推移が見込まれる。

また、Y2K問題が実体経済に与える影響は依然不透明であるが、在庫投資を中心に大きな影響を受けるリスクがあり、留意する必要がある。

河村健太郎氏を悼む

当協会副会長で前会長の河村健太郎氏は、平成11年8月8日午後10時3分、肝不全のため逝去されました。享年66歳。

同氏は、平成9年6月から本年6月までの2年間にわたり当協会会長を務め、バブル経済崩壊後の日本経済の長期低迷やアジア地域の通貨危機等、海運業を取り巻く厳しい情勢の中、船舶特別償却制度の存続や国際船舶制度の拡充策実現等、わが国海運業の国際競争力強化に尽力される一方、アジア船主フォーラム第8回東京総会の議長を務められる等、日本だけでなく世界の海運界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。

河村健太郎前会長の訃報に接して

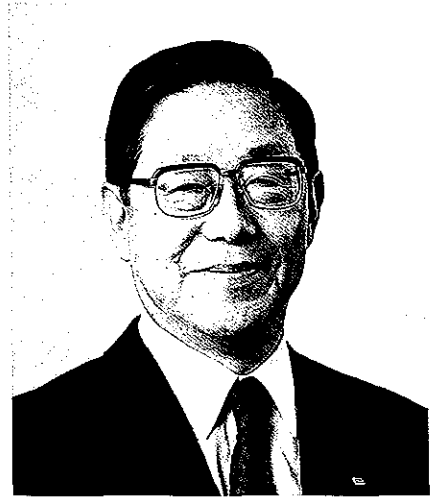
日本船主協会会長 生田正治

河村健太郎前会長の訃報に接し、言葉では言い尽くせない程残念な思いで一杯です。

同氏は、平成9年度より本年6月まで当協会会長に就任されましたが、その間、国内経済はバブル経済崩壊後の金融不安による一層の景気低迷やそれらに端を発した史上最悪の失業率を記録する等、まさに長期不況に呻吟しておりました。加えて、アジア各国の通貨危機等、国内外に多くの難関が山積していた時期でもありました。

同氏は、このような厳しい状況下においてこそ、海運は世界経済の成長を支えるインフラストラクチャーとしての責務を果たしていかなばならないとの強い信念の下、我々の先頭に立ち、「自信を持とう」と呼びかけました。特に、グローバルスタンダードの見地に立って、自由な事業活動を阻害している規制の撤廃・緩和、競争条件を国際水準並みとすべく、海運税制や国際船舶制度の拡充策の実現に粘り強く努力されておりました。同時に、各国海運関係者との対話促進にもリーダーシップを発揮され、世界の海運界全体の発展に文字通り粉骨砕身の努力を傾注されておりました。その成果は、枚挙に遑がありませんが、なかでも、第二ラウンドに入ったアジア船主フォーラム第8回東京総会においては、病を押して議長を務められ大成功に導かれました。その責任感に溢れた真摯な姿勢は、多くの人に感銘を与えたことと思います。

同氏は、海運界の偉大なリーダーの一人であるとともに、私にとっては、昭和32年入社



の海運界同期生でもある、かけがえのない存在でした。同期の畏友を失ったことは痛恨の極みですが、同氏の衣鉢を継ぎ、当協会及び日本海運の発展に努力することが我々の務めと考えます。

河村さんのご冥福を心よりお祈り申し上げます。

〈故人略歴〉

昭和8年1月1日生
昭和32年3月 東京大学法学部卒業
平成7年6月 日本郵船㈱社長就任
同 7年6月 当協会副会長就任
同 9年6月 当協会会長就任
同 11年6月 当協会副会長就任

更なる発展が求められる港湾 EDI

—港湾 EDI システムの稼動と SEA-NACCS について—

日本郵船株式会社
業務企画グループ長

吉永茂徳

1) はじめに

欧米諸国では従来より、アジア諸国でも最近になり、入出港、輸出入税関手続き等の電子情報交換、EDI (Electronic Data Interchange) 化に伴って、ペーパーレスによる事務処理の簡素化、迅速な処理効率が図られている。

それに対し、わが国では1991年10月より大蔵省主導による海上貨物通関情報処理システム、SEA-NACCS (Sea Nippon Automated Cargo Clearance System) が稼動しているほか、特にシステム化の動きはなかった。

1995年、大蔵省は現行 SEA-NACCS の8年のシステムライフを見越し、1999年稼動の次期海上システムの構築に入った。次期海上システムでは対象を拡大し、輸入に関しては本船入港から、貨物の船卸、荷主による貨物引き取りまでの業務、輸出に関しては貨物の保税地域搬入から船積み、本船出港までの業務をシステム化の範疇に取り込むこととした。これにより、輸出入に関わる一連の通関周りの業務を対象として、新たに船社(含む船舶代理店)、保税蔵置所(ターミナル、CFS: Container Freight Station)、保税業(倉庫業)、銀行を加えた次期海上システムが計画された。

その設計・開発が順調に進み、今年10月からの稼動を目指して、現在、税関、通関業、船社、ターミナル、CFS 各社が実データ、実環境での次期 SEA-NACCS の最終稼動実験に参加してい

る。

この次期 SEA-NACCS の稼動により、船社としては対税関業務の入港届/出港届、船舶国籍証書、積荷目録、保税運送申告など紙による届け出が不要となる。

次期 SEA-NACCS システム構想の流れに合わせるかのように、1997年4月4日に閣議決定された「総合物流施策大綱」においては、「おおむね平成13年を目処に総合的な物流施策に取り組む。国及び地方公共団体が輸出入、出入港の行政手続において率先して情報化によるペーパーレス化及びワンストップサービスの実現に取り組む。具体的には、平成11年度を目処に、外為法に基づく輸出入許可及び承認の手続きと、主要港湾及び国際空港における出入港、検疫等の行政手続を EDI 化して、既存の通関情報処理システム等との連携を図る事により輸出入及び港湾諸手続のペーパーレス化及びワンストップサービスの実現を目指す」ことが明記された。

次期 SEA-NACCS の検討から1年遅れ、1996年8月に「港湾管理者に係る各種書類の EDI 化推進検討調査研究会」が発足し、港湾の EDI 化が検討されはじめた。その後、1997年3月に「港湾管理者・港長に係る各種書類の EDI 化推進検討調査研究会」が発足し、EDI 化促進の気運が高まってきた。1998年4月に、「港湾 EDI 開発会議」が設立し、具体的なシステムイメージの策定が開始され、同年秋から港湾 EDI シ

システムの開発がはじまった。

現在、港湾 EDI システムは運輸省港湾局、海上保安庁、全国32の港湾管理者と共同で、この10月12日からの供用開始を目指して準備がなされている。

今回、この港湾 EDI の稼動により港湾管理者への入出港届、係留施設使用許可申請、及び港長への入出港届けの手続きが電子的に行えることとなる。

以下、このシステムの概要、今後の課題について述べる。

2) 港湾 EDI システム (フェーズ I) の概要

1. 対 象

1. 1 対象業務

-1999年10月12日より実施するもの

港湾管理者に係る手続き

入出港届、係留施設使用許可申請

港長に係る手続き

入出港届

-その後、出来る限り早期に実施するもの

港長に係る手続き

係留施設使用届、夜間入出港許可申請、停泊場所指定願申請、移動届、移動許可申請、危険物荷役許可申請、危険物運搬許可申請

1. 2 参加港湾管理者

-10月より参加 (13管理者)

東京都、川崎市、横浜市、名古屋港管理組合、大阪市、神戸市、下関市、北九州市、茨城県 (常陸那珂)、和歌山県 (和歌山下津、新宮)、高知県 (高知、須崎)、福岡市、四日市港管理組合

-12月より参加 (1 管理者)

千葉県 (千葉、木更津)

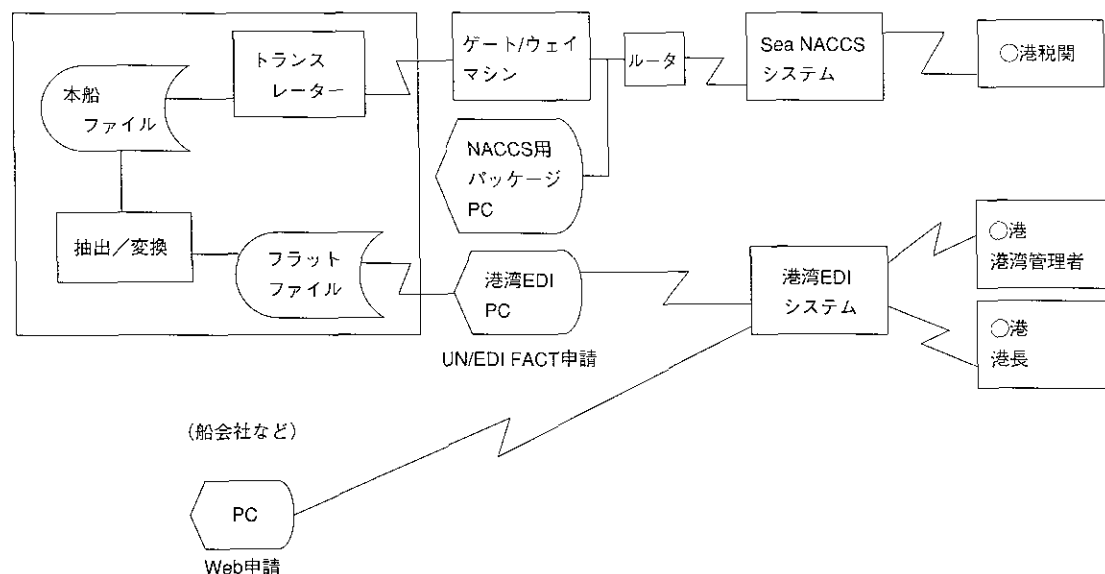
-2000年1月より参加 (2 管理者)

静岡県 (清水)、新潟県 (新潟、直江津 (時期未定))

-2000年4月より参加 (6 管理者)

苫小牧港管理組合、福島県 (小名浜、相馬)、香川県 (高松)、釧路市、富山県、石川県 (金沢、七尾)

図1 港湾EDIの仕組み



秋田県 (秋田、船川、能代)

—参加時期未定（9 管理者）

山形県、宮城県（塩釜、石巻）、広島県（広島港）、長崎県、熊本県、網走市、坂出市、今治市、佐世保市

2. 港灣システムの仕組み (図1参照)

全国の船社・船舶代理店と港湾管理者・港長を結ぶ港湾EDIサーバー（運営は（財）港湾空間高度化センター）は、UN/EDIFACTメッセージの処理とインターネットWebの処理の両方を行う機能を有し、申請・回答情報はこのEDIサーバーを通じて相互にやり取りされる。

3. 申請・届出方法

3.1 UN/EDIFACT による申請・届出

船社・船舶代理店は、UN/EDIFACT
(United Nations/Electronic Data Inter-
change For Administration Commerce and
Transport) 形式の情報を E. Mail に添付し
て送信する。

この方法の利用者は主として、UN/EDIFACT システムを有する船社・船舶代理店で、SEA-NACCS と接続するシステムを持ち、自社内のデータベースに通関手続、港湾管理者手続、港長手続に絡むデータを既に有している、2 重入力を回避したい船社・船舶代理店が対象となる。

船社・船舶代理店からの申請は、メッセージヘッダ+EDIFACT電文BERMAN: BERTH MANAgementメッセージ規約、IFTDGN: Dangerous Goods Notificationメッセージ規約、PAXLST: Passenger Listメッセージ規約)+メッセージトレーラーからなる一組の情報としてEDIセンターへ送信され、センターのトランスレート機

能にて可変長のフラットファイルに変換される。さらに、船舶番号などコード類の和名などの情報が付加された上で申請先のメールアドレスに保存され、港湾管理・港長システムからの受信を待つ。

港湾管理者・港長は、5つの異なるタイプのメッセージ形式から都合の良い1つを選択し、情報入手する。

一方、港湾管理者・港長からの回答はメッセージヘッダ+フラットファイル許可 APERAK: APlication ERror AcKnowledge-ment メッセージ規約) +メッセージトレーラからなる一組の情報として EDI センターへ送信され、トランスレータを介してメッセージヘッダ+EDIFACT 電文データ (許可 APERAK) +メッセージトレーラに変換、申請者のメールボックスに保存され、船社・船舶代理店からの受信を待つ。

3.2 Web による申請・届出

船社・船舶代理店の PC をインターネットに接続し、港湾 EDI サーバーのホームページを呼び出して、申請・届出様式に書き込む。処理状況として未申請、受理等の表示機能があるので、これにより状況確認が行える。また、過去に申請・届出した情報も活用可能となっており、重複入力 of 軽減が図れるようになっている。

港湾管理者・港長は、3つの異なるタイプのメッセージ形式から都合の良い1つを選択し、情報を受信する。

3.3 業務一覽表 (表1 参照)

4. 接統方法

EDIセンターとの接続は、その送受信のデータ量によって、各地1台程度のPCを意識した「ダイヤルアップIP接続」、各地複数台の接続を意識した「LAN型ダイヤル

表1 業務一覧表

業務の種類	申請者の業務	港湾管理者の業務	港長の業務
入出港届	届出	受理	受理
係留施設等使用許可申請	申請	受理、許可	
船舶動静通知	通知	受理	
係留使用届	届出(民間施設)	港長へ届出	受理
夜間入出港許可申請書	申請		受理、許可
停泊場所指定願	申請		受理、許可
移動届	届出		受理
移動許可申請	申請		受理、許可
危険物荷役許可申請書	申請		受理、許可
危険物運搬許可申請書	申請		受理、許可

アップ IP 接続」、大量の処理を意識した「専用線 IP 接続」の中から選択する。また、インターネット業者と EDI センターは、専用線接続にて通信が行われる。

5. 必要な器材

5.1 UN/EDIFACT による申請・届出を行う船社・船舶代理店 EDI 電文作成のためのトランスレータ機能、自社 SEA-NACCS 対応システムからの情報送信機能、および受信結果反映機能の自社開発が必要となる。

5.2 Web による申請・届出を行う船社・船舶代理店
市販のパソコン

OS として WINDOWS 95、または 98、ブラウザとしてインターネットエクスプローラ Ver. 4.01 サービスパック 1 以上、または Ver. 5 が推奨されている。

インターネット接続

プロバイダーとの契約、及びモデム等接続機器の準備が必要となる。

3) 現状の問題点

各港湾管理者システムが自治体の利便性を優先して、開発されてきたことから、港湾 EDI シ

ステムで要求されるデータ項目だけでは現場の港湾管理者システムの必須項目を満足できないケースが予想される。このため、暫くデータと紙で2重作業を並行的に行う港が存在することになる。

この解決のために、港湾 EDI システムは、各地港湾管理者システムの有するデータ項目を全て

の標準化された項目として、一元的に纏めて保持する必要がある。また、システム的な対応の他に、各地個別の港湾管理者システムに対する高い位置からの指導、全体的な調整、といった根本的な問題対応を運輸省に期待したい。

また、将来のフェーズⅡ以降の課題となろうが、SEA-NACCS と港湾 EDI システムの接続によりデータの共有化（ワンインプット）を図り、さらに検疫、入管に絡む関係各省のシステムを連動させることによって、真のワンストップサービスの実現が期待されよう。

現状の問題点については運輸省も理解をしており、「港湾 EDI システムの拡充」と称して、2000 年度には対象手続・業務を拡大、具体的には、複数寄港地間の重複入力の解消、入出港予定情報の追加、タグ、パイロット等船舶入出港に関連した業務の追加、荷役機械使用許可申請等施設設備に係る業務の追加をすること、ならびに将来に対してのワンストップサービス実現化に向けた検討を推進していくことを表明している。

21 世紀のあるべき港湾 EDI システムを目指して、まずは最初の一步が踏み出される。

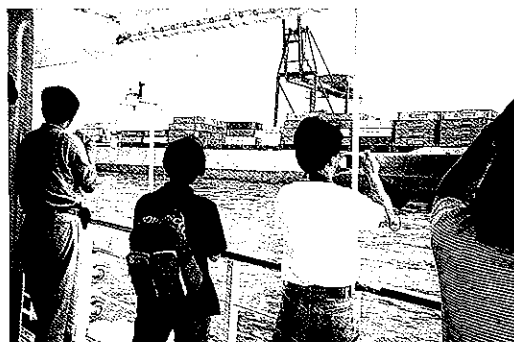
社会科教師を対象に横浜および神戸でセミナーを開催

当協会では、学校・学生向け広報事業の一環として、社会科教師に授業の中で「船」や「海運」について少しでも多く取り上げていただくことを目的として、実際に現場を視察するなどのセミナーを開催しており、昨年は、石油連盟と共同で、千葉県の港湾巡視船に乗船しての京葉シーバス見学および石油製油所見学を行いました。

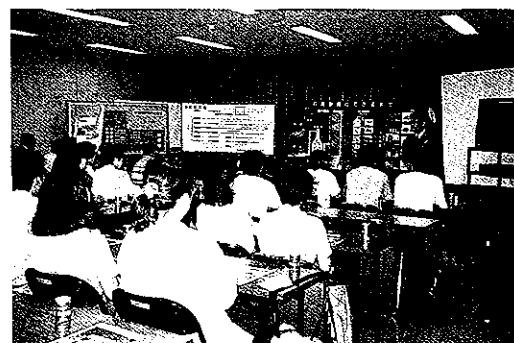
このセミナーが先生方に好評であったことから、本年度も昨年同様、石油連盟と共同で、以下の通り、横浜と神戸でそれぞれ1回ずつ合計2回のセミナーを開催しました。

① 横浜におけるセミナー

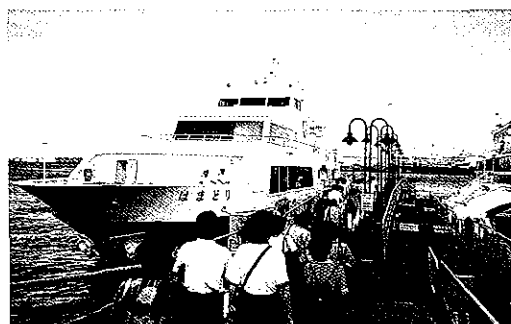
東京都小学校社会科研究会の先生方約100名を対象としたセミナーを8月2日に横浜で開催しました。横浜市港湾局のご協力を頂き、同局の海事広報艇「はまどり」に乗船し、約1時間の湾内見学を行った後、開港140周年を迎える横浜港の説明などを行いました。その他、日石三菱精製(株)根岸製油所も見学するとともに、当協会が制作したビデオの上映や海運の役割などを分かり易く説明し、好評を得ました。



神戸港湾整備局の海事広報艇「おおわだ2号」からの湾内見学風景



コスモ石油(株)堺製油所にて説明を受ける先生方



横浜市港湾局の海事広報艇「はまどり」に乗船する先生方



日石三菱精製(株)根岸製油所見学の模様

② 神戸におけるセミナー

京都市小学校社会科研究会の先生方約30名を対象としたセミナーを8月18日に神戸で開催しました。神戸市港湾整備局のご協力を頂き、同局の海事広報艇「おおわだ2号」に乗船し、約1時間の湾内見学を行った後、震災メモリアルパーク等を見学しながら、海運における港湾の役割などを説明しました。その他、コスモ石油(株)堺製油所も見学するとともに、当協会が制作したビデオの上映や海運の役割などを分かり易く説明し、横浜でのセミナーと同様、好評を得ました。

Washington 便り

米国の新船舶登録制度案について

上院ロット共和党院内総務とブロー上院議員は、今年8月初旬、新たに米国籍に転籍する船舶に対する一部税法の適用免除または税法の修正を行うための法案を近く議会に提出する考えを明らかにした。しかしながら詳細が発表されなかったことからすると、法案の骨格はまだ固まっていないようである。ただし、報道によると、この法案により創設されることになる米国の新船舶登録制度の下に登録される船舶はその運航からの収入が連邦税を免除される。また、このような船舶に就労する米国人船員は年収8万ドルまで連邦所得税が免除される。この法案は、国家非常時の際に米政府が徴用できるよう、米国籍へ新たな船舶を勧誘することと、米国人船員の雇用機会の拡大を目的としている。APL、Lykes、Sea-Landが米国の所有と支配から離れてしまったことが、この法案作成の契機となったようである。これら3社は国会議員の一部や業界、政府関係者から、もはや米国の海運会社ではないと見なされていることから、米国人所有の商船隊の振興を目的として3年前に創設された新規運航補助制度（Maritime Security Program）の効果について疑問がもちあがっている。多分、新しい船舶登録制度は新規運航補助制度に代わるものかもしれない。

両上院議員は、今春、議会の租税合同委員会に対して、次のような海運税制改革（案）を実施した場合、どの程度の減税が必要となるか見積もりの提示を要請した経緯がある。括弧内は

7月27日に出された回答である。

- (1) 米国の外国貿易において外国籍の下で運航される米国人所有船舶からの所得について内国税収入法典（Internal Revenue Code）に基づく税を免除。（2000会計年度2,300万ドル、西暦2009会計年度までの10年間で総額10億400万ドル）
- (2) 米国籍船に就労する米国人船員を内国税収入法典の枠内に組み入れて、米国の外国貿易において運航する間に限り、新たに米国籍に転籍した船舶での勤務から得た賃金年間8万ドルまでについて連邦所得税を免除（西暦2000会計年度までの10年間で総額9,700万ドル）。
- (3) 米国籍船を海外で修理した場合に課される現行の50%の従価税を免除（1億4,500万ドル）。
- (4) 現行の2,000ドルの控除額を、新たな税法（本法案により修正される税法のこと）の制定後に建造され、米国籍に転籍される、米国／外国間で運航されるクルーズ船上での業務の打ち合わせ、業務に関連したセミナーまたはコンベンションに参加する個人にも拡大（1,000万ドル）。
- (5) 米国籍内航船隊の活性化と既存の米国籍国際商船隊の競争力を強化（約5億7,200万ドル）。
- (6) 外国建造の米国籍船に対し、米政府貨物の輸送資格が発生するまでの3年間の法定待機義務を免除。このような船舶に対し、米政府

貨物の輸送につき第一位の優先順位が与えられている既存の米国籍船舶に次ぐ優先順位を与える（税金とは無関係）。

一方、このロット／ブロー構想の発表に先立ち、本年6月、マックレリー下院議長が、米国籍商船隊の国際競争力を強化するため、1970年商船法第607条に規定する、現行の資本形成基金（Capital Construction Fund＝CCF）プログラムの修正を目的とした「1999年米国籍商船隊再活性化法案」（The United States-Flag Merchant Marine Revitalization Act of 1999）を提出した。法案の骨子は次の通り。

- (1) 米国造船所での船舶建造に利用できる資本額を増やすため、外国で建造した米国籍に転籍した船舶からの収入を CCF へ積み立てることを認める。
- (2) 米国の外洋内航海運業のさらなる近代化と発展を目的とし、米国籍の下に運航可能な船舶を米国の造船所で建造するため CCF からの積み立て金の引き出しを認める。
- (3) 安全かつ効率的な方法での米国船による貨物輸送を確保するため、米国籍船舶で使用する米国製造のコンテナおよびトレーラーを取得するために、CCF からの積み立て金の引き出しを認める。
- (4) 米国製造の船舶、トレーラー又はコンテナのリースに関連して、CCF からの積み立て金の引き出しを認める。
- (5) 外国の造船所での修理から生じる関税が米国の造船所の利益になるよう使用されることを確保するため、船主がその関税を CCF に積み立てることを認める。

この法案について Sea-Land 関係者が7月5日に開催された下院歳入委員会において支持す

る旨の証言を行い、次のように締めくくっている。

「過去半世紀、米国の税法は外国貿易において米国籍商船隊が国際競争力を保持する障害となってきた。この期間に米国の海上貿易量が5倍に増加したにもかかわらず、自国政府から有利な税法上の取扱いを認められた外国籍船からの競争に会い、米国籍船の輸送比率が着実に下降していった。米国の海上貿易量が増加するにつれ、外国の海運会社は税金のかからない資金を利用して、より新しく、より多くの船舶への投資が可能であった。一方、米国の船主は一般に、新しい船舶への投資には税金のかかる資金を利用しなければならなかった。資本形成基金（Capital Construction Fund）のようなプログラムが米国に存在し、米国の船社はこれを利用して代替建造は可能であったが、対象が限定されているため、新たに増加した貨物を競って輸送するための船隊拡充は不可能であった。その結果、今では外国船が米国の国際貿易を支配するようになってしまった。米国の経済および国家安全保障は米国の港湾を通して国際貿易における物品の流れを米国が保証できる能力を持続できるか否かにかかっている。米国の税法は米国籍海運業が競争力を保持する邪魔をしてきた。将来の競争力を確保するためにも議会が行動するときである」

（註）

CCF 制度は1970年商船法に基づき創設された。この制度は、一定額の積み立て金について連邦税支払いの繰り延べを認めることにより、船舶運航者に船舶の建造、取得、修理を行うための資本を蓄積する上で助力する制度である。1997暦年には、1億4,000万ドルがこれらの口座に預金された。1971年にこの制度が開始されてから、1997年まで、米国商船隊の近代化および拡充のため65億ドルが預金され、54億ドルが引き出された。1998年9月30日現在、142社が CCF に加入している。勿論、APL、Lykes、Sea-Land の3社も加入している。

（北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修）

第9回

潮風満帆



電宮城への航海 —あるクルーズ船船長の航海日誌—



元川崎汽船船長 黒羽芳輔

今から10年程前クルーズ元年と呼ばれた時代、日本の海運会社が運航する本格的クルーズ船が相次いで船出をした。そんな中の一つである豪華客船“S”号に縁があって日本人船長として乗船し、それまでコンテナ船や鉱石船など貨物船の船長として、いかに安全に、速くそして経済的に貨物を運ぶかと日夜思案していた(はずの)小生にとって今までの縞のワイシャツ、マドロスパイプという無粋な船乗りとしての人生観が全く変わってしまう程の新しい世界を体験し、早朝から深夜まで華麗な制服に身を包み貨物ならず船客をいかにゆったり、のんびり、楽しくそして安全に運ぶかに奮闘したものである。

“S”号は総トン数8千トン余りの客船としては小ぶりではあるものの、サロンやダイニングそしてカジノ等船客クォーターは豪華にまとめられ、映画タイタニックで話題の人気俳優デカプリオや金髪女優顔負けのヨーロッパ系を中心とした男女約150名の乗組員をそろえて、ほとんど同数の船客をアテンドするという最上級のサービスで、南の島々やリゾートを巡り、船客を夢の竜宮城にいざなうようなクルーズ船であった。

ここでは、その“S”号での航海中のエピソードを二、三ご紹介したいと思う。

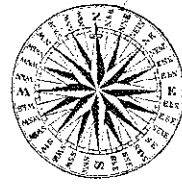
ある日熟年のご夫婦のかたが“本船の朝食で食べたゆで卵はおかしい”とおっしゃるので詳しく話を聞くと“朝食のテーブルについてオーダーしたゆで卵を食べようと殻を割ったら、ほとんどゆでられてなく受け皿に流れ出てしまった”と言う。担当の金髪のウェ이터を呼んで聞いてみると、もちろん英語で、“卵はなににされますか”と聞いたが明確なご返事がなく、ウェ이터の方からスクランブル、フライド、ボイルドなどの例を挙げてオーダーを聞く



と“ボイルド”と答えられ、それなら“何分ボイルしますか”と尋ねると確かな返事がなく、指で示しながら“3分、5分、7分ですか”と聞くと指を1本立てて“オンリーワン”と言う。なんべんも“1分でよいか”と確かめたが“オンリーワン”と言われ日本人は生卵を好むと聞いていたので、厨房に1分で頼みテーブルに出したとのこと。結局ご夫婦は3分から5分かと指をたてて聞かれたのを、三個か五個かと聞き違いゆで卵は一個でよいと答えたことが判明した。ご夫婦にはこれもまた外国船でのクルーズの良い思い出の一つとご了解願った次第である。

さて、本船では新婚旅行のカップルも何度か乗船され、その度にダイニングルームで船からのお祝いの品を贈り乗組員と他の船客ともども祝福していた。ある航海で、有名芸能人が新婚旅行に乗船され、恒例により晩餐会の席上にて他のお客に紹介し祝福したところ、翌朝日本の芸能プロダクションから電話がかかって来て、“結婚したことはまだ

7つの海のこぼれ話



一般には公表していない、人気が落ちたらどうしてくれるのだ”とえらくおしかりを受けた。後でお二人に話をすると本船の乗客や乗組員は自分達をとくに芸能人だと気にもしていないし、新婚カップルとして祝福してもらってうれしかったと大変感謝された。うわさに聞くと幸せな結婚生活をされているとのこと。陰ながら喜んでいるしだいである。

今をときめく有名女優にバレンタインのチョコレートをもったり、連日のフランス料理に飽きた売り出し中の美人女優と上陸してラーメンを食べたのも貨物船では決して体験できない素晴らしい思いでとなっている。日本でお見合いをした後に乗ってこられたすてきな女性作家との出会いも小生にとって忘れることのできない出来事であった。ある日晩餐会のテーブルで彼女からお見合いの話聞き、すてきな男性のようであり、是非にと結婚をお勧めした。本船下船後すぐに婚約発表されたようで、その後の新婚旅行のお手伝いもでき、ますますお幸せに一流のプロとしてご活躍である。

欧米の船客はクルーズ慣れしていて、乗組員との会話にも問題なく、仮にトラブルがあっても小生のところまで来ず乗組員が解決するが、約半数をしめる外国船でのクルーズに不慣れな日本人の船客にはコミュニケーションの問題もあって、日本語をしゃべれる小生がなにかと出て行き納得してもらう場面が多々ある。せっかくの大金を使っただけの夢のクルーズを楽しんでもらおうと当初は大忙しであったが、わが乗組員もだんだん日本人の性格、習慣にも慣れたようで、クルーズの乗組員としては、クレームの多い欧米の船客より遠慮がちで優しい日本人の船客の方が素晴らしいと話していた。特に大和撫子とよばれた日本女性の美しさ、奥ゆかしさにはころから納得したようである。

よく友達から今まで物言わぬ貨物を運んでいたのに、今度は物言う貨物(船客)でさぞ大変ですねと同情されたが、いままでの貨物はいくら言い聞かせても分かってもらえず時たまだをこね動き始めたり、損傷を起こしたりしてそれなりに苦勞したも

のだが、今度の貨物(船客)は文句も言うが誠意をもって話をすれば必ずわかってくれ、物言う貨物は物言わぬ貨物とは違い、なかなか味があって素晴らしい、人間万歳を実感した。

日本人にはなじみの薄かったクルーズの素晴らしさを知ってもらい、出来るだけ多くの人達を夢の竜宮城へご招待しようと奮闘し、当初苦勞の連続であったが、航海を重ねるうちに小生もクルーズ船になれ、毎日上等のワインを飲みフランス料理を食べて、美しい東西の女性や経験豊かな各界の紳士との会話を楽しみながら、素晴らしい乗組員と過ごすうちにすっかり自分が竜宮城にいたように思われる。英語も流暢とはいえず、足も短く、とても北欧系の乗組員のかっこよさにかなうわけもないのに、あまり似合うとも思えない華麗な船長の制服と、客船と言う素晴らしい雰囲気の中で、そこそこ様になっていたのは、小生に全面的に協力してくれた20カ国籍に及ぶ我が乗組員の素晴らしさのおかげであったと感謝している次第である。

晴れて任期を終え、乗組員から盛大なお別れ会をやってもらってバンクーバーで下船し、日本に帰国したときは、残念ながら玉手箱は持ち帰らなかったが、沢山の船客や乗組員との素晴らしい出会い、触れ合いを思い出に、何年もたってしまった現実の世界へ帰って着た浦島太郎のような心境であった。





8月

5日 運輸省および当協会をはじめとする内外航海運事業者団体、船用機器メーカー等が参加する「船舶運航に関する2000年問題対策連絡会」の初会合が開催され、船舶運航における2000年問題への取り組み状況等について意見交換が行われた。

7日 政府は、パナマ運河が今年12月31日に米国からパナマに返還されるのに伴って、運河の通航規則を定めた「パナマ運河中立条約付属議定書」に加入する方針を固めた。

8日 当協会河村健太郎副会長（前会長）が逝去された。
（P.12囲み記事参照）

9日 遠洋航行中の日本籍外航船舶に配乗する日本人船員に、Faxを使った洋上投票を認める改正公職選挙法が参院本会議にて可決し、成立した。

26日 運輸省は、2000（平成12）年度予算の概算要求をまとめた。
（P.2 シッピングフラッシュ1 参照）

当協会は第2回海賊防止対策会議を開催し、従来の「海賊防止対策実施要領」を改訂した「海賊対策指針」をまとめた。
（P.6 シッピングフラッシュ2 参照）

運輸・建設・北海道開発・国土の4省庁は、2001年1月の省庁再編により誕生する「国土交通省」の政策展開を協議する検討会議を設置すると発表した。

運輸省は今年6月分の造船造機統計速報を発表、これにより今年上半期の造船43工場の造船量がまとまった。それによると竣工量は173隻、519万総トンで、前年同期に比べ、総トン数で7%増加した。

31日 日本開発銀行は、カタール向けLNG船のシリーズ建造以外の一般商船（日本郵船の自動車専用船）に対し、初めてドル建て融資を実行した。これまで開銀は、外航船舶建造のためのドル建て融資については国家的プロジェクトでエネルギーの安定輸送という観点から、カタール向けLNG船にのみ特例として認めていた。

船協だより



海運関係の公布法令（8月）

- ⑥ 公職選挙法の一部を改正する法律
（法律第122号、平成11年8月13日公布、平成11年9月2日施行）

陳情書・要望書（8月）

宛先：海上保安庁水路部長
件名：秋田県能代港付近の海図刊行に関するお願い

要旨：秋田県能代港は、東北電力能代火力発電所の稼働に伴い、9万載貨重量トン級の専用外航石炭輸送船が就航する主要な港だが、当該港域及び当該港へのアプローチに使用する海図のサイズ及び縮尺値が利便性に欠けているため、使用しやすい海図の刊行を要望した。

宛先：運輸省海上技術安全局造船課長
件名：解撤等を行うために輸出される船舶の輸

出承認について

要旨：解撤を目的に輸出される船舶に対するバーゼル条約適用について、IMOでの検討状況および各国の対応を踏まえつつ、老朽船の円滑な解撤を妨げることのないよう現実的な対応が必要である旨要望した。

国際会議の予定（10月）

- 第5回日台船主協会会談
10月5日 静岡
第80回IMO法律委員会
10月11～15日 ロンドン
1992年国際油濁補償基金第4回総会／第4回理事会等
10月18～22日 ロンドン
OECD海運委員会（MTC）
10月25～26日 東京
OECD MTC／DNMEs ワークショップ
10月27～28日 神戸
OECD MTC／中国ワークショップ
10月28～29日 神戸

論説委員を対象にコンテナターミナル等の見学会の開催

当協会では、海運の現状や問題を理解してもらうため、様々な広報活動を行っているが、去る8月18日、商船三井、神戸市港湾整備局の協力を得て、論説・解説委員を対象に、神戸港湾内および神戸国際コンテナターミナル

の見学、そしてコンテナ船「ありげーたーあめりか」(41,495G/T、40,330D/W)において船長と懇談を行うなど、コンテナ輸送の実態についてつぶさに視察願った。



コンテナターミナルの見学風景



「ありげーたーあめりか」で船長に質問する論説委員

【資料】

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・管理のあり方について」に関する「中間報告」について

本誌平成11年8月号（P.8 海運ニュース—審議会レポート1 参照）にて既報のとおり、1998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は、去る7月30日に開催した第32回管理部会にて「中間報告」をとりまとめた。

以下にその全文を紹介する。

経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について

中 間 報 告

平成11年7月30日
港湾審議会管理部会

はじめに

中央に急峻な山岳を擁する地勢の我が国では、海上交通が日常生活に欠かせない重要な交通手段として発展してきた。津々浦々に港ができ、人や物が集まり、街が形づくられ、地域は港とともに成長し、地域の成長に併せて港は発展してきた。

港湾法の制定以来約50年、港務局または地方公共団体による港湾管理者制度を柱とし、各地域の港湾管理者の自主性を尊重した港湾の整備・管理がなされてきた。

我が国の経済・社会の発展が、臨海部における産業や都市の発展とともに進み、急増する港湾貨物への対応が急がれた時代にあつては、国は各港湾管理者とともに港湾を核とした地域開発に力を注いできた。しかし、近年の経済・社会のグローバル化の進展や、地球規模での環境の保全・創造に対する認識の高まり等、経済・社会の大きな構造変化の中で、国内の各地域毎の地域開発を中心とした従来と同様の考え方に基づく行政対応だけでは、必ずしも十分対応できない状況が顕在化してきている。

これまでの港湾行政にあつては、国と港湾管理者との協力的な取り組みにより、当該港湾を中心とした地域開発には大きな効果を発揮したものの、ともすれば港湾管理者の主体性を弱めることにもなり、あるいは国際競争力の強化と言った全面的・広域的な視点で取り組むべき国としての港湾行政の姿勢が不鮮明となりがちであった。また、課題解決にあたっても関係する行政間での調整によって対応可能であったことから、行政以外の人々への情報提供の不十分さも手伝い、港湾行政への戸惑いや誤解を抱かれる事例も生じてきている。こうした状況は、国と地方との役割分担の明確化、行政における透明性の向上が求められる現下の行政改革の流れの中で、港湾行政にとっても特に対応が急がれる事項となっている。

このような背景の下で、平成10年11月10日、運輸大臣から港湾審議会に「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」が諮問され、同審議会管理部会に設置したワーキンググループで検討を進めることとされた。

ワーキンググループでは、諮問に係る検討事項のうち「直轄事業の具体的範囲の考え方」についてとりまとめ、平成10年12月18日に報告したところである。その後、引き続き9回にわたり、港湾が経済・社会の構造変化に適切に対応し、海陸を結ぶ輸送拠点としての役割、個性ある地域づくりに資する空間としての役割、沿岸域の環境保全・創造への貢献を果たし、我が国の安定的な発展と国民生活の向上に引き続き寄与していくための取り組み方について検討を行ってきた。ここに、その検討成果を踏まえ早急に対応する必要がある課題を中心に、全国的・広域的視点からの取り組みの強化、地域の主体的な取り組みの強化、環境の保全・創造のための取り組みの強化、港湾行政の透明性・効率性の向上を港湾行政の進むべき方向としてとりまとめた。

第1章 我が国経済・社会の変化と港湾

経済の成熟化と並行し、国民の価値観も、物質的な豊かさのみならず、精神的な豊かさを重視する方向へと変化し、生活様式の多様性が重視されるようになってきている。特に国民の経済・社会活動の基盤となる社会資本の整備・管理にあたっては、経済的効率性の向上のみならず、人間活動と自然環境との調和を含めた質的向上が求められる時代となつてきている。

こうした価値観の変化の中で、我が国にとって重要な社会資本の一つである港湾の今後の整備・管理のあり方を考える時、以下のような経済・社会の構築に貢献していくことが求められている。

1. グローバル化に対応した国土構造の形成

経済・社会構造の変化の中で、経済のみならず文化等様々な分野で、国際的な交流や分業が進展してきており、こうしたグローバル化した経済・社会活動は益々活発化することが見込まれている。このような時代にあつて、全国各地域がそれぞれ持つ資源や魅力を活かして、世界各地域との交流を促進していくよう、世界に開かれた国土構造を築くことが課題となっている。

港湾には、地域を世界に開く門戸として、こうした国土づくりを支える役割を発揮することが強く求められることとなる。

2. 国際競争力を備えた活力ある経済・社会の構築

経済・社会のグローバル化の進展やアジア諸国の経済の成長は、国境を越えた地域間の競争激化を招き、企業がその活動する国や地域を選ぶ時代を迎えている。また、人口減少・高齢化の進展等により、我が国の経済活力の低下も懸念されている。こうした中で、今後とも、我が国の豊かな国民生活と雇用の安定を確保していくため、経済構造改革等の推進や、産業の競争力の確保により、活力ある経済・社会を構築していくことが国政の最重要課題の一つとなっている。

港湾には、海陸を結ぶ物流拠点として、我が国の効率的・効果的な物流構造の構築に資するとともに、グローバル社会の中における国際港湾として競争力の保持が求められることとなる。

3. 恵み豊かな自然環境の享受と継承

自然環境の持つ浄化能力や資源の埋蔵量等が有限であることが、改めて強く認識され始めている。精神的・物質的な恵みをもたらす豊かな自然環境を、持続的な発展が可能な形で享受しつつ、これを美しく健全な状態で将来世代に引き継いでいくことが国民共通の課題となっている。

港湾には、沿岸域での諸活動の拠点として経済・社会活動を支える基盤としての役割のみならず、沿岸域の環境保全・創造に貢献していくことが新たな世紀を通じて強く求められることとなる。

4. 創意と工夫による自立した地域づくりの促進

人々の価値観に応じた暮らしの選択可能性が高く、多様性に富んだ美しい国土づくりを目指した多軸型国土構造の形成が開始されている。各地域の選択と責任による主体的な取り組みを基本として、各地域の特性を活かしつつ、質の高い生活と就業を可能とする自立的な地域づくりを進めていくことが課題となっている。

港湾には、その空間を活用することにより、こうした地域づくりの主役の一員として、ゆとりや潤いのある地域づくり、地域文化や新産業の育成等に貢献していくことが求められることとなる。

5. 暮らしの安心と国土の安全の確保

食糧やエネルギー資源の海外依存度の高い我が国においては、日々の生活に欠かせない物資の安定的確保のための取り組みが暮らしの安心の基本となる条件である。また、国民の生命や財産を守り、国土の安全性の確保を図っていくのみならず、災害発生時において、迅速かつ適切に対応できるような危機管理体制の充実も急がなければならない。

港湾には、物や人の安定的輸送を担ういわばライフラインとしての機能を確実に果たすとともに、とりわけ災害時の危機管理体制を支える防災拠点としての役割が求められることとなる。

第2章 21世紀の港湾のあり方と課題

第1節 21世紀の港湾の果たすべき役割

我が国においては、国民生活や経済・社会活動に不可欠な物資輸送の大半を海上輸送に依存している。外国貿易の量では99.8%、額では約4分の3に相当する物資が港湾を経由し、国内貨物輸送においても、内航海運がトンキロベースで約4割を分担している。港湾は、こうした海上輸送の拠点としての機能を果たしている。

また、全人口の約4割が港湾の存在する市区町村に集積していることから明らかに、港湾は、地域の経済や雇を支える産業活動の拠点として、日常生活や海洋性レクリエーション等の活動拠点として、さらに、都市活動に伴って生ずる下水や廃棄物の処理空間としても機能している。

このように、国民生活や経済発展に不可欠な社会基盤として港湾の果たしている役割に対する理解は、平常時においては、ややもすれば薄れがちとなるが、阪神・淡路大震災の際には、

改めて広く国民に認識されたところである。

第1章で見たように、我が国の経済・社会の安定化・成熟化に伴い、港湾に対しては、より効率的な利用、自然環境との共生、災害等の危機への適切な対応といった、多種多様な要請に的確かつ迅速に対応することが求められるようになってきている。特に、自国内で必要な食糧やエネルギー資源等の十分な確保が困難で多くを海外に依存し、かつ国内陸上輸送に多くのエネルギーとコストを必要とする我が国にあっては、港湾は引き続き重要な社会資本として、地域から世界に至るあらゆる人々に開かれた利活用がされるように整備・管理されることが必要である。

21世紀においては、地方の主体性を尊重する港湾法の精神を尊重しつつ、国及び各港湾管理者と利用者が適切な役割分担の下で協力し、港湾を取り巻く関係者とも積極的な連携を図りながら、各々その責務を果たすことにより、地域の、我が国の、そして世界の経済・社会の発展に貢献しうよう港湾の整備・管理に取り組んで行くことが望まれている。

海上輸送が暮らしを支える上で欠かすことのできない重要な交通手段であり、人々の暮らしが沿岸域では「港まち」を中心に展開されている我が国の経済社会の姿を鑑みれば、次の3つの視点から「21世紀の港湾の果たすべき役割」を発揮できるようにすべきである。

- ① グローバル化に対応した国土構造の形成や、国際競争力を備えた活力のある経済・社会の構築とともに、暮らしの安心を支えるための「海陸を結ぶ輸送拠点としての役割」
- ② 暮らしの安心や国土の安全を支え、創意と工夫による地域づくりを進めていくための空間を形成する「個性ある地域づくりに資する空間としての役割」
- ③ ゆとりや潤いのある地域づくりを育み、恵み豊かな環境を享受・継承していくための「沿岸域の環境安全・創造への貢献」

第2節 海陸を結ぶ輸送拠点としての役割と課題

(1) 果たすべき役割

(国際競争力を備えた国際海上コンテナ輸送の拠点)

国際海上コンテナ輸送に対して、集中と分散のバランスの取れた航路や港湾の配置と、利用しやすい港湾サービスの提供により、「国際競争力も備えた国際海上コンテナ輸送の拠点」としての役割を果たす。なおその際、以下の点を考慮するべきである。

航路網の集積による港湾の国際競争力向上、船会社や埠頭の経営の投資効率の向上等の観点からは、少数の港湾に貨物が集中することが望ましい。しかし、過度の集中は、我が国の国土構造から、国内二次輸送の増加に伴うコスト上昇、環境負荷増大、大都市への交通集中等の課題を抱えることとなる。

一方、荷主の利便性の観点からは、就航港数の増加に見られるようにアジア諸国の近距離航路を中心に、近傍の港湾を利用することが望まれており、地方圏の国際化の進展を促すこととなっている。しかし、過度の分散は、投資効率の低下、低い寄港頻度による利便性の低下等により、必ずしも利便性を高めることとはならない。

こうした荷主と船会社の選択構造のバランスも勘案し、国全体としての輸送が経済的に営まれるようにと言う国民経済

的観点から、国際競争力を備えた国際海上コンテナ輸送の拠点が配置されるべきである。

また、これらの港湾においては、広いヤードや背後の道路網等との円滑なアクセスの確保、作業効率の高い荷役機械の導入等施設整備を図るとともに、通信・情報技術を活かした諸手続きの簡素化、荷役作業の省力化・自動化や全日通年化等、利用者ニーズに対応して異なる輸送モード間での連携が途切れず無駄なくなされるシームレスな一貫した輸送サービスが提供され、より低いコストで、高いレベルのサービスが提供されるよう、公平かつ自由な市場競争条件が整えられるべきである。

(産業競争力等を支える国際物流の拠点)

外貨貨物の85%は、工業原材料や飼料、エネルギー資源等のバラ貨物を中心としたコンテナ以外の一般貨物が占めている。これら貨物の陸上輸送距離が短距離に止まるといった特性を考慮し、地域の輸送需要と隣接港湾間の距離等を勘案した多目的国際ターミナルの配置がなされることにより「産業競争力等を支える国際物流の拠点」としての役割を果たす。これにより、輸送船舶の大型化にも対応しつつ陸上輸送距離の短縮も可能となる等、最終消費地や既存の生産・加工工場等との輸送コストの削減を図るとともに、地域の潜在的発展能力を伸ばすことで、我が国の産業競争力の向上、地域の安定した雇用の確保等を支えていく役割を担うことができる。

なお、コンテナ貨物以外のこうした貨物を中心に扱う多目的国際ターミナルにおいても、コンテナターミナル同様、利用者ニーズに対応したサービスが提供されるよう配慮されるべきである。

(国土の骨格を形成する国内輸送網の拠点)

地球環境時代の中で、人口減少・高齢化社会を間近に迎える我が国であって、自然環境への負荷の低さ、エネルギー消費効率の高さ、少人数で大量輸送できる労働効率の高さ等海運の優位性を十分活かし、複数の輸送機関との連携が図られた国内のマルチモーダルシステム構築において「国土の骨格を形成する国内輸送網の拠点」としての役割を果たす。なおその際、以下の点を考慮するべきである。

国内輸送の輸送モード別割合で、海運は1980年には約5割(トンキロベース)を占めていた。当時と比べ、港湾取扱量は、フェリーでは3割増、内貿合計でも1割以上の増加を見ているにもかかわらず、モード別割合は約4割に止まっている。この要因として、道路網の充実による自動車輸送の利便性の向上に比べ、海上輸送が、迅速性の追求や多様化が進む荷主ニーズに対応できなかったことも挙げられる。

今後、技術進展に伴う船舶の高速化、諸規制等の緩和・撤廃等による輸送サービス供給側への競争原理の導入等により、輸送時間の短縮、航路網の充実、輸送頻度の向上等、輸送需要側の期待する条件に適う輸送サービスの選択肢の充実が見込まれる。

特に、フェリーやRORO船を用いたユニットロード輸送は、港湾における荷役の容易さ、ドアツードア輸送の容易さから、航路設定次第でその利用の拡大の可能性を有している。このため、経済合理性を備えた輸送ルートを構成する港湾において、円滑な荷役を可能とする施設や十分な駐車スペースを備えたターミナルの整備、背後の道路網との円滑なアクセス確保等を進めるとともに、船会社や荷主等の利用者ニーズ

に対応したサービスの提供がなされるよう配慮されるべきである。

(2) 対応すべき課題

(グローバルな視点での対応)

国際海運市場における船会社の競争も厳しくなっており、外航海運において我が国港湾を利用する国内船会社の割合が著しく低下してきている。加えて、我が国の主要物資の海外依存度は増大の傾向にあり、国民の暮らしの安心や安定の確保のためには、いかなる事態においても内外の船会社が利用しやすいハード・ソフト両面からの港湾の条件の整備が必要となってくる。

また、かつて対欧米コンテナ輸送のアジアの拠点を担っていた我が国港湾は、経済の急速な躍進に伴うアジアの域内貨物量の増大、周辺諸国の港湾整備の進展等に伴い、コンテナ貨物取扱量でみた地位は相対的に低下してきており、国際港湾の競争力低下が問題となってきた。

この要因の一つとして、我が国では港湾を核とした臨海工業地帯の造成やアジア諸国の中ではいち早く国際海上コンテナ輸送に対応するなど、先駆的な取り組みを行ってきたが、それは港湾そのものを産業として捉えるよりは、海運産業を始め国内産業の育成や貿易振興等、国民経済的視点に立って港湾の整備を進めてきたことが考えられる。これに対し、アジア諸国は、国内産業の育成に加え港湾そのものを産業活動として捉え、国際海運市場の動向を勘案しつつ、他国港湾との競争の観点から設備投資や利用しやすい港湾サービスの提供に努めてきたことが挙げられる。アジア諸港が成長を遂げてきた背景を理解し、我が国においては、国民経済的視点に加え、国際海運市場にも影響を与える世界経済の動向を考慮するグローバルな視点からの迅速な対応も求められている。

(港湾間競争激化の下での重点投資)

重厚長大型産業の原材料や製品を輸送する不定期船の場合は、その取扱貨物の国内での陸上輸送が短距離にとどまるため、その荷主が立地場所を選択した段階で利用される港湾が限定される場合がほとんどであった。しかし、組立型産業や日用品等の製品を輸送するコンテナやフェリーに代表される定期船の場合は、船会社は安定的に一定量以上の貨物が積み取れる港湾に寄港しようとし、荷主はドアツードアで要する費用や時間の効率性から利用する航路・港湾を選択することとなる。このため、港湾は、荷主と船会社の取引市場の中で選択される対象に立場が変わることとなり、それぞれの港湾管理者は荷主と船会社に対して、できるだけ有利なサービスを提供しようとする競争関係に置かれる状態になっている。

港湾間競争の激化は、各港が競い合って高規格の施設整備を急ぐ誘因ともなり、限られた財源が各港湾に対し分散してしまう懸念を抱えており、全国的・広域的な視点に立った整備計画の下で重点的な投資を行うことが求められている。

(広域的な背後圏を有する輸送形態の進展に伴う広域的な調整)

道路網の充実に伴う自動車輸送の進展、国際水平分業の進展を背景とした日用品等の製品輸入の増大等は、港湾を利用する企業の範囲の広域化をもたらすとともに、荷役の迅速化や小口多頻度輸送等に対応できるユニットロード輸送を進展させることとなった。例えば、外国貿易量が3割程度の増加を見たこの10年間に、外資コンテナ貨物量はほぼ倍増してい

る。

この結果、当該港湾管理者の構成する地方公共団体の行政範囲を越える、広域的な港湾利用が拡大し、港湾相互の背後圏の重視の可能性が大きくなってきている。

このため、各港湾の整備は、船会社や荷主の港湾選択の自由度を高めるものの、背後圏の輸送需要が複数の港湾に重複して計上されることによる施設の重複投資が危惧され、計画の広域的な調整が求められている。

(物流コスト削減要請への対応)

貿易の自由化や、国際水平分業の益々の進展が想定される中で、国内産業においても、コスト削減等により、国際競争力を確保し、高い生産性や安定した雇用を保持・創出することが求められている。

物流コスト削減を図ろうとする各企業は、より経済合理性に富む輸送ルートを選択することとなり、当該ルート上の港湾の利用が促進されることになる等、結果として輸送網が再編されることとなる。そのため、より経済合理性が発揮される輸送網が構築できるよう、全国規模で港湾施設の適正な配置が求められている。

(海運の構造変化に対応した港湾利用条件の整備)

アジアと北米間を始めとするコンテナ輸送の基幹的な国際定期航路においては、大型船を効率的に運航するため、船会社相互が船内スペースを融通するなど協調して運航するコンソーシアム（企業連合）が定着してきている。

また、内航においても、フェリー航路の免許制度の許可制度への変更（2000年10月）、RORO 船等貨物船の船腹調整制度の廃止により、より一層の輸送効率の向上を念頭に置いた船舶の大型化や航路再編の動きが見られている。

こうした経済合理性を追求する海上市場の変化に対し、公共埠頭を利用しようとする場合には、施設使用の公平性の原則により船会社は自社の配船計画に沿った効率的な施設利用が必ずしも担保されない不安定さを抱えている。また、優先利用を前提として整備された公社埠頭を利用する場合には、施設整備に際しての公共埠頭との公的支援の差異による料金格差を被ることとなる。しかしながら現状では公共埠頭と公社埠頭での利用条件に大きな差がなくなっている場合が多いため、フェリーを中心に施設整備時の要件に左右されない現状での利用施設の使用料金と使用条件との公平性を確保することが求められている。

(港湾運送事業の効率化要請への対応)

港湾における荷役作業を担う港湾運送事業は、その健全で安定的な運営を図るために、事業免許制、料金認可制が取られ、港湾における円滑な荷役に寄与してきたところである。この結果、事業者間の競争が生まれにくい面や、船会社や荷主のニーズにあったサービスが提供されにくい面が、課題として指摘され始め、集約・協業化等による事業規模拡大や企業体力の強化も図りながら、競争原理を導入する改革が進められようとしている。

こうした港湾運送事業の改革を促進し、より使いやすい港湾づくりを進めるための具体的な取り組みが求められている。

港湾は、物流や生産活動を中心に発展を遂げてきたため、人々の生活から隔離されたものとなりがちであった。親水緑地の整備や民有地の水際線解放、あるいは歴史的遺産の活用等によりパブリックアクセスの向上が図られてきたが、引き続き、美しさが感じられ、市民に開かれた親しまれる港づくりを進め「人と自然に優しい臨海部空間」としての役割を果たす。

この際、自然環境に対する意識の高まりを考慮し、都市空間と港湾空間の調和を図りつつ、ゆとりある生活空間を創出し、高齢者や障害者等の利用に十分配慮したバリアフリー化の推進、市民が触れあうことのできる自然環境の保全・回復・創造にも積極的に取り組むべきである。

(地域活力の向上につながる多様な産業導入の空間)

臨海部における既存産業の再生・活性化、臨海部の特性を活用する新規産業の積極的な展開を図り、活力ある地域の形成に寄与する「地域活力の向上につながる多様な産業導入の空間」としての役割を果たす。なおその際、以下の点を考慮するべきである。

FAZ等の地域における外内貿の物流拠点としてのポテンシャルを活かした流通加工産業の展開、ゼロエミッション構想に基づき関係省庁と連携した循環型経済・社会の形成のためのリサイクル関連産業の誘致、風エネルギー等の自然エネルギーを積極的に活用する施設の整備への支援等を通じ、臨海部への立地が産業の活性化につながるよう図るべきである。

併せて、利便施設、交流施設等の立地を誘致し、港湾を働く場とする人々にとっても働きやすい職場環境とするよう取り組みも考慮されるべきである。

(臨海部ストックを活用した地域づくりの拠点空間)

臨海部の低・未利用地は、海上交通の活用等に不可欠な水際線を有するとともに、大規模で市街地に近接していることによる高い利用ポテンシャルを活かすことが可能であるところから「地域づくりの拠点空間」としての役割を果たす。なおその際、以下の点を考慮するべきである。

港湾機能には水際線が不可欠であることから、臨海部の低・未利用地の活用にあつては周辺の港湾機能と調和のとれた有効活用が図られるよう配慮されるべきである。

特に、三大湾等閉鎖性海域においては、水域が限りある貴重な空間であることから、その開発計画を策定する際には、まず、既存ストックを最大限に有効活用していくことが検討されるべきである。

また、将来の利用のための留保空間として暫定的な利用により対処しておくことも必要であり、阪神・淡路大震災の教訓も踏まえ、環境保全や防災対策のためにも、大都市の臨海部に一定のオープンスペースを確保しておくことも考慮されるべきである。

加えて、水際線が国民にとって限りある資源であり、臨海部の民有化の多くが公有水面を埋め立てて造成されたことに鑑み、パブリックアクセスの確保等公共のための有効活用を促すことも考慮されるべきである。

(地域づくりに不可欠な空間)

離島の港湾など地域の生活に必要な不可欠な基盤としての港湾、地域の自主的な取り組みによる産業振興など地域の発展基盤としての港湾は、創意と工夫による個性ある地域づくり

第3節 個性ある地域づくりに資する空間としての役割と課題

(1) 果たすべき役割

(人と自然に優しい臨海部空間)

の上で「地域づくりに不可欠な空間」としての役割を果たす。

この際、こうした港湾の施設整備にあたっては地域発展の機会の均等化が図られる観点からも、引き続き国としての必要に応じた支援が望まれる。

(2) 対応すべき課題

(地域の選択と責任の一層の重視)

港湾は、地域社会にとって、地域経済の発展基盤、海洋性レクリエーションの場、日常生活の交通手段等として日々の暮らしに密接な関係を有している。また、地域の街づくりや環境の保全に密接な関連を有する社会基盤としての重要な役割を果たしている。

現在、行政改革の一環として地方分権の推進が図られるとともに、新・全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」において、地域の選択と責任に基づく主体的な地域づくりを重視しつつ国土づくりを進める指針が示されている。

今後は、人々の価値観に応じた暮らしの選択性を高め、多様性に富んだ美しい国土づくりを実現していくために、各地域の選択と責任による主体的な取り組みを基本として地域づくりが進められることが、従来以上に求められている。

港湾法では制定当時より、港湾管理者の業務として「一般公衆の利用に供するけい留施設のうち一般公衆の利便を増進するために必要なものを自ら運営」することを定めているが、一部の意欲的な港湾管理者を除いては「運営」あるいは「経営」と言った視点での対応が十分行われたとは言い難い。

港湾の整備・管理においては、地方の主体性を尊重する港湾管理者制度の下、地方が地域の事情に応じた特色ある港湾整備に努めてきているが、これまで以上に、自立した地域づくりに寄与していくような取り組みが求められている。

(臨海部の円滑な土地利用の転換への対応)

高度経済成長期以降、港湾では積極的な施設整備が進められてきたところである。しかし、インフラの構造に併せた車両開発が進められる道路や鉄道に対し、港湾では船舶の寄港を維持するために船型に併せてインフラ整備が求められる。例えば、コンテナ船の積載個数の最大値はこの10年間に倍増する等、急速に進む船舶の大型化や荷役形態の変化に伴い利用効率の低下や陳腐化する施設が生じている。また、バブル崩壊後の企業経営の悪化や産業構造の転換に伴う臨海部用地の遊休化が生じてきている。この一方で、内航船からは休憩あるいは待機用の係留施設の不足、市民からは親水性施設の不足の解消が求められ、港湾の特性を活かした物流産業、リサイクル産業の立地等の新たな社会的要請の高まりも見られる。

こうした臨海部への多様な要請を的確かつ詳細に把握し、将来の土地利用動向に照らして、我が国の経済活力の維持と豊かな生活環境の安定的確保ができることを基本に、臨海部の円滑な土地利用転換を促進することが求められている。

(港湾整備事業の透明性・効率性等の向上への対応)

港湾の整備においても、国及び地方公共団体の逼迫する財政の中で、必要な施設の早期整備を進めるため、整備対象港の重点化や絞り込み等により、集中投資に取り組まれてきた。また、他の公共事業との連携の向上、費用対効果分析の活用、建設コストの縮減など効果的・効率的な港湾整備の推進が努められている。

しかし、より一層の物流コストの削減や規制緩和の推進等に

よる経済の活性化が求められるとともに、一連の公共投資批判の中で、港湾についてもその整備の重点化の必要性が問われており、地域づくりに必要な整備にあっても、地域の人々のみならず広く国民の理解を得られる十分な説明責任（アカウンタビリティ）も求められている。

第4節 沿岸域の環境保全・創造への貢献と課題

(1) 貢献すべき役割

(積極的な取り組みによる良好な環境の提供)

沿岸域は、多様な生物の生息の場のみならず、陸域の気温の急変を和らげ暮らしやすい気候条件を提供する場、教育やレクリエーション等により精神的豊かさを育む場、魚介類等の食糧の提供の場等として、人間の生存にも大きな役割を果たしている。

今後とも我が国国民が、経済的、社会的豊かさを享受しつつ、環境への負荷の少ない持続的発展が可能な社会を構築していくため、港湾においても、より広域的な視点を持ち、他の行政機関と連携しつつ、人間の利用のみならず、生物・生態系に対する視点も考慮した「良好な環境の提供」を図る役割を果たす。

特に今後は、環境への負荷軽減をねらいとした従来からの施策に加えて、沿岸域の新たな活用と一体となった良好な環境を創造する総合的な取り組みを積極的に推進するべきである。

(安定的な廃棄物処分の空間提供)

港湾管理者は、港湾開発に伴う土地需要を背景に、背後圏の都市から発生する廃棄物の最終処分場ともなるよう、港湾区域内において廃棄物による海面埋立を行ってきた。

内陸処分場の逼迫と新たな確保が困難となりつつある現状等に鑑み、海面での処分に頼らざるを得ない場合には、良好な環境の保全・創造を図る上でも、引き続き海面処分場におけるより長期的かつ安定的な受入を担うこととし「安定的な廃棄物処分の空間提供」の役割を果たす。

(適正に管理された水域の確保)

港湾の適正な管理運営、安全な船舶の航行、港湾や周辺環境の保全等が確保されるよう、港湾区域の適正な管理を行い「適正に管理された水域を確保」する役割を果たす。

海洋性レクリエーションの進展とともに港湾をはじめ公有の水域に放置されるプレジャーボートが増加してきている。

こうした状況に対して、港湾では、適正な規制と管理を基本とした対策を講ずるべきである。一方、プレジャーボートに対しては海洋性レクリエーションの健全な振興の上からも、その適正な保管場所の確保について配慮されるべきである。

(2) 対応すべき課題

(環境への負荷の軽減への継続的対応)

臨海工業地帯の形成は我が国の高度成長を支えてきた一方で、1960年代半ばに公害問題の集中を引き起こした。

公害問題に対し、港湾行政においては廃油処理施設の整備（1967年）から始まり、1973年の港湾法の改正において、港湾施設に港湾公害防止施設、廃棄物処理施設、港湾環境整備施設を追加し、環境整備事業として本格的に対応を開始した。併せて、港湾計画の策定や埋立免許の取得の際の環境影響評価制度も導入して対応を図ってきた。

閉鎖性海域に浮遊するごみや油の回収事業、海底の堆積汚

泥の除去・覆砂事業、大気汚染対策としてのモデルシフト推進のための基盤整備等も含め、これらの環境への負荷軽減に配慮した行政を引き続き進めていくことが求められている。
(生活環境の改善への継続的対応)

臨海工業地帯づくりへの偏重、物流革新に対応した港湾機能の高度化の進展は、結果的に、港湾あるいは臨海部から市民を排除することとなった。

こうした課題に対しては、豊かさやゆとりある生活への要求が高まる中で、新たな港湾整備政策として「21世紀への港湾（1985年）」を発表し、生活環境の改善に資する分野への投資の充実も進めてきた。既存の事業制度を活かしながら、親水性の高い緑地や海洋性レクリエーションのための空間の提供が進められてきた。

また、臨海部の土地造成の中で市街地の住工混在解消等のための再開発用地の提供や、臨海部の土地需要への対応と併せた背後市街地からの廃棄物の受入等、生活環境の改善にも寄与してきた。

海陸を結ぶ輸送拠点としての港湾の物流機能の高度化にも十分配慮しつつ、これら、生活環境の改善のための対応について、引き続き進めていくことが求められている。

(環境の創造等への技術的対応)

「環境と開発に関するリオ宣言」やこの行動計画「アジェンダ21」、「生物の多様性に関する条約」等が採択された地球サミット（1992年）等地球環境問題の議論に多くの人々の注目が集まるようになり、環境基本法の制定（1993年）、気候変動枠組条約第3回締約国会議の開催（1997年）等により、地球規模の環境問題への認識は定着してきた。

こうした中で、運輸省港湾局は、1994年に新たな港湾環境政策「環境と共生する港湾（エコポート）」を発表し、環境と共生した港湾整備を進めることを提唱した。しかし、政策実行手段の拡充が不十分であったため、有害堆積汚泥の除去や海水交換施設あるいは緑地・海浜の整備等の従来からの人間の利用に重点をおいた施策以外は、港湾施設の建設等に付随した取り組みに留まっており、生物・生態系にも配慮した環境の積極的な創造を進めるには至っていない。

また、今後、港湾が持続的発展を可能とする沿岸域の環境改善に寄与していくためには、環境への負荷軽減を図る循環型経済・社会の構築にも貢献していく観点から廃棄物のリサイクルや最終処分への適切な対応、あるいは港湾整備における資材リサイクルの更なる推進も必要となってきた。調査研究、技術開発が求められる。

(港湾を超えた広域的対応)

これまで、港湾における環境対策は、公害の防止、労働環境や生活環境の保全が中心となっていた。また、港湾の水域は、流入河川や海域とつながる大きな水の流動の中で捉えるべきであるが、港湾管理者による環境対策は、その管理する港湾区域に範囲が限定されるという限界を抱えてきた。

今後、高まる自然環境に対する国民の多様な要請に対し、十分な対応をしていくためには、潮流等に伴う海水の挙動等の広域性も考慮した取り組みが必要である。このため、港湾区域内での環境の整備・保全を進めるだけでなく、港湾を超えた沿岸域の環境保全についても検討を進めていくことが必要になっている。

第3章 港湾行政の進むべき方向

21世紀において、港湾が第2章で示した役割を果たしていくためには、それぞれの課題を果敢に克服しつつ港湾行政を進めて行くことが求められている。

港湾が、海陸を結ぶ輸送拠点として、より効率的・効果的に機能していくためには、個々の港湾管理者の努力だけでは対応できず、全国的・広域的な視点に立った取り組みの必要性が生じてきている。また、個々の港湾が輸送拠点として、利用者のニーズに合ったより使い易いサービスを提供していくためには、それぞれの地域の特性に応じた主体的な取り組みを進めていくことが必要となっている。

港湾が、個性ある地域づくりに資する空間としての役割を果たしていくためには、それぞれの地域が、既存制度を最大限活用しつつ創意と工夫を図るとともに、より主体的な地域づくりが進められるよう、国の制度見直し等を進めていくことも必要となっている。

恵み豊かな環境を、世代及び国境を超えた資産と捉え、その恩恵を享受しつつ将来世代に引き継いでいくためには、港湾及び周辺の沿岸域において、より積極的に環境の保全と創造への取り組みを進めていくことが必要であり、その際には複数の地方公共団体にまたがる広域的な取り組みも必要になってくる。

このように、「21世紀の港湾のあり方」を実現していくためには、全国的・広域的な視点からの取り組み、地域の主体的な取り組み、環境の保全・創造のための取り組みが必要であるとともに、港湾行政を進める上で、透明性や効率性等をより向上させる取り組みも不可欠である。

第1節 全国的・広域的視点からの取り組みの強化

1. 全国的・広域的視点に立った港湾の計画制度の構築

今日では、港湾は世界的な海運ネットワークの拠点として機能しており、グローバルな視点に立って整備を行うことが求められるとともに、国内においては、各港湾の整備が全体として効率的・合理的なものとなるよう、全国的・広域的な視点から計画的に行うことが必要となっている。

現在、全国的視点に立った港湾のあり方を示すものとして、運輸大臣は「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針（以下「基本方針」という）」を定め、港湾管理者は、これに適合するよう港湾計画を策定している。しかし、現在の基本方針は、全ての港湾に共通する基本的な事項を定めており、各々の港湾管理者にとっては個別具体的な方針として適用し難い点も見受けられる。

従って、港湾の持つ多様な機能が十分発揮され、効率的・効果的な港湾の整備・管理が各地域の港湾においてなされることによって、我が国の経済構造の改革に資する効率的な物流体系の構築、自然環境や地球環境との共生、安全且つ安定的な国土空間の形成等を実現していくため、国は、将来貨物量の見通し、効率的・効果的な港湾の配置・機能・能力等を明らかにしたグランドデザインとしての全国計画を明確に示すべきである。

また、大都市圏においては、一つの湾域の中で複数の港湾が存在しており、各々が代替補完的な機能を発揮していることから、全国計画と個別港湾計画との間をつなぐ湾域計画について明らかにすべきである。また、地方においては地域ブロックが一つの経済圏・生活圏を構成し、様々な行政ニーズもこれを単位として考えられることが多く、港湾においても同様な地域計

画を明らかにすべきである。

この場合、従来の物流機能のみに特化したものではなく、各地域のみでの対応が困難、不適当と考えられる、全国的、広域的な防災対策をも考慮した耐震強化施設や防災空間等広域的な効果を有する施設等についても広域的な視点に立って、配置計画等を示すことも必要である。

なお、全国計画や地域計画等については、港湾管理者の意見を踏まえて策定することが必要である。また、これら全国計画や地域計画は、各港の港湾計画を通じて実現されるものであり、港湾計画の策定にあたっては、全国計画等との整合性を確保することが必要である。

2. 港湾の分類の見直し

我が国の港湾は、大きくは、特定重要港湾（重要港湾のうち「外国貿易上特に重要な港湾」を指定）、重要港湾（「国の利害に重大な関係の有する港湾」として、外国貿易、国内貿易、旅客輸送、資源エネルギー確保等の観点から指定）、地方港湾の3種類に分類されている。

港湾の種類により、国と地方の役割分担は異なっており、港湾整備における国と地方の財源負担割合や港湾計画の策定、直轄事業の実施等の点で違いがあり、国の利害の程度に応じて、国が関与することにより必要な港湾整備が進められ、3種類の港湾が全体として、交通の発達、国土の均衡ある利用・発展の役割を果たしてきた。

しかし、近年、海上輸送の形態や産業構造、国土利用等が大きく変化するとともに、港湾整備が進捗し、港湾の果たす役割も大きく変わっている。こうした中、我が国の港湾を全体として適正に配置し、必要な港湾整備を効率的に行うためには、「外国貿易上の重要性」及び「国の利害」の考え方について改めて検討を行い、経済・社会状況に適合した港湾指定とすべきである。

港湾の分類の考え方及び指定の見直しにあたっては、以下の諸点を含め幅広い観点から検討すべきである。

- ・我が国の経済・社会構造改革を図るため、物流コストの低減に資する効率的な物流体系の形成に資すること。
- ・地球規模での環境問題の改善が図られるよう、国内物流のモデルシフトの推進が図られるものであること。
- ・グローバル化の進展の中で、近隣アジア諸国に対する我が国の競争力の強化に資するものであること。
- ・各地域の発展に係わる基礎条件確保の観点から機会均等の実現に資するものであること。
- ・離島等におけるナショナルミニマムとしての地域生活確保に資するものであること。
- ・国と地方の現下の厳しい財政状況や今後の我が国の安定的な成長とを踏まえ、一層の効率的・効果的な港湾整備に資するものであること。
- ・資源・エネルギー、食糧等の海外依存度の極めて高い我が国の特性を踏まえ、安定的な資源等の搬入に資するものであること。

なお、見直しを行うにあたっては、港湾管理者等の意見も踏まえ分類の基準の明確化を図り、経済情勢の変化に即応した港湾指定がなされることが必要である。

3. 重要な港湾施設の整備と国の財政負担率の関係の見直し

社会資本の整備における国と地方の財政負担の割合は、一般的に国にとっての重要度や効用の及ぶ範囲、地方の受益の程度等の観点から定められている。

港湾整備においては、例えば、重要港湾の施設であれば、大型外貨バースであっても小型船だまりであっても、国の負担率が十分の五と一律に定められている等、必ずしも上記の観点到びたものとなっていない点がある。

特に、全国的な見地から必要となる国際・国内の海上輸送網の拠点として、重要港湾において直轄工事によって整備される施設の効用は、一つの地方公共団体の行政区域を越えて広域的な範囲に及ぶものであり、国際的な海運ネットワークのなかで、国内外の船会社が相互に利用する国際社会資本として整備が求められる施設でもあることから、国が相当の財政負担を行う必要がある。また、道路等他の公共事業と比較して、港湾管理者の負担が過大であるとの声もあがっている。他方、重要港湾においても、その効用が広域に及ばない施設については、地方の受益に見合った負担率としていくことを検討することも必要と考えられる。

したがって、重要度の高い施設に重点的な投資を行い、効率的な物流体系を構築するため、国にとっての重要度や効用の及ぶ範囲、地方における受益の程度に応じて、整備する施設の国の財政負担率を見直すべきである。

4. 複数の港湾で利用される施設の運営のための取り組み

全国的な見地から必要となる海上輸送網の拠点として、直轄工事によって整備された施設も、港湾の一体的管理の観点から当該港湾の港湾管理者に管理委託され、利用に供してきたところである。

近年、港湾施設の効率的・効果的な利用に資するため、多数の港湾管理者が共同利用できる施設の整備が開始されている。

その一つとしては、港湾の効率的な運営を左右する諸情報の的確かつ迅速な処理のための情報処理システムであり、港湾の利用に際しては、関係省庁等への諸手続が多岐に亘ることから、省庁間、港湾間、国際間で整合性の図られた情報処理システムの構築が求められている。現在、第一歩として、入出港手続きの統一的処理を目指した港湾 EDI システムが構築中である。更なる利便性向上のため、大蔵省の海上通関情報処理システム（Sea-NACCS）と接続したワンストップサービス実現が早期に必要なである。

また、大規模震災時の海路による緊急物資や被災者等の輸送路確保のため、全国的な整備目標の下に耐震強化岸壁の整備等を進めてきているが、これを補完する施設として、通常時に管理している港湾管理者の管理範囲を越えて被災地へ曳航して利用することを前提とした、浮体式防災基地の整備が三大湾で進められている。

このように、その利用港湾あるいは港湾管理者が一に限定されない港湾施設については、その管理の仕方が明確になっていない。特定の港湾管理者に負担がかからないような、適切な管理・運営体制とするとともに、特に浮体式防災基地については、移動の可否の判断や利用個所の選定が適切に行われることが担保されるようにすべきである。

5. 沿岸域環境等の保全・創造のための広域的な取り組み

高まる自然環境に対する国民の多様な要請に対し、十分な対

応をして行くためには、潮流等に伴う海水の挙動等の広域性も考慮した取り組みが必要である。このため、港湾区域内での環境の整備・保全を進めるだけではなく、港湾を超えた沿岸域の環境保全についても検討を進めていくべきである。

特に、我が国の経済・社会活動が集中する市街地前面の閉鎖性海域は、港湾を中心として沿岸域の稠密な利用がなされてきた。このため、環境負荷物質が蓄積されやすく、臨海部からの影響を大きく受けてきた。閉鎖性海域を、持続的發展が可能なエリアとして将来世代に継承していくためには、港湾区域外で実施している堆積汚泥への覆砂や海面に浮遊するごみ・油の回収等の事業を継続し、これらの事業から得た技術の蓄積をも活かしつつ、沿岸域での環境の保全・創造についても、広域的な計画制度の中で明らかにすべきである。また、その実現に向けては関係機関と一体となった取り組みが重要である。

さらに、沿岸域の総合的な管理について、関係機関と連携しつつ検討を進めることも重要になっている。

第2節 地域の主体的な取り組みの支援と強化

1. 港湾計画に係る港湾管理者の裁量の拡大

各港湾の「港湾計画」は、運輸大臣が定める「基本方針」との適合等の条件の下で、港湾の一元的管理者である港湾管理者が定めることとなっており、策定にあたっては港湾管理者が地方港湾審議会の意見を聴くこととなっている。また、重要港湾の場合には、運輸大臣は中央の港湾審議会の意見を聴いた上で必要があれば港湾管理者に変更を求めることができることとなっている。

今後の地域づくりは、地域の自立の促進と誇りの持てる地域の創造を目指して、地域を形成する様々な主体の参加と連携によって進められる必要があると言われている。こうした中にある、港と地域が一体となって発展してきた歴史を有している我が国では、地域づくりと一体となった港湾計画の策定について、地域の実情に応じて機動的な対応を講ずることができるよう、これまで以上に港湾管理者の裁量の範囲を拡大することが必要である。

このため港湾計画の策定にあたっては、全国的・広域的な視点からの計画制度の見直しにあわせ、国においては全国あるいは広域的な視点に立った効率的な物流体系の構築等の観点を中心に基本方針との整合を図るための審議を行うこととし、港湾管理者が地方港湾審議会限りで港湾計画の変更ができる範囲を拡大する必要がある。また、地方港湾審議会と国の港湾審議会の役割分担を明らかにし、各々の審議会の審議事項の整理を行い、各々が連携して効率的・効果的な審議を行うことが出来るように検討すべきである。

2. 補助事業に係る港湾管理者の裁量の拡大

地方の自主性及び自立性を高め、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現を進めていくためには、港湾の整備において、事業の実施に際しての港湾管理者の裁量範囲の拡大も必要である。

このため、既存施設の有効活用を図っていく事業等について、地方分権推進計画に基づき総合補助金を創設することが必要である。

3. より利用しやすい港湾への取り組み

港湾は、地域において果たす役割の多様さから、船会社、荷

主、旅客、港湾運送事業者、陸上輸送事業者等、関係する主体が多岐に亘る。このため最も地域の事情に通じた港湾管理者が中心となって、サービスの利用者の意向と提供者の意向の円滑な調整や、種々の関係主体間の利害調整や迅速な合意形成を図りつつ、各港の事情に応じた利用しやすい港湾づくりのための施策を講じていくことが必要である。この場合、国においても、港湾管理者への支援の観点から、港湾の利便性の向上を図るための支援を行うことを検討すべきである。

例えば、港湾運送事業の改革と連携した港湾の利用形態の効率化、高度化のための環境整備を始め関係省庁、官民等の連携や協力による施策や事業の展開を推進することや、多数の関係者による ITS（高度道路交通システム）等を利用した物流の効率化の推進、防災施設の配置、パリアフリー化の推進等の新たな課題への対応が重要となっており、国においては、ノウハウの提供や国の機関と連携した支援策の確立等での積極的な対応が望まれる。

また、道路や鉄道等の他の輸送モードとの結節機能を強化し、港湾の物流機能のより高度化を図ることも必要である。

4. 市民が参加意識を持てる港湾行政の推進

港湾及び沿岸域が貴重な公共の資産であるとの理解と認識を、市民により深めてもらうための取り組みが先ず必要である。港湾管理者が中心になって、地域住民のニーズにかなったアメニティ空間の整備を引き続き進めていくとともに、港湾における諸活動や歴史的、文化的側面、沿岸域に関する情報の蓄積及び積極的な情報提供や、緑地・海浜・歴史的施設の維持・管理に地域住民や NPO 等の人々が主体的に参加できるような環境づくりに努めていくことが重要である。また、港湾計画の策定や事業の実施等を円滑に進める中で地域の人々の意見を広く聴取する手法を検討すべきである。

5. 遊休化した用地等の活用

臨海部の低・未利用地については、i) 海陸の交通アクセスの確保が比較的容易であること、ii) 一団のまとまった用地であること、iii) 周辺地域に比べ地価が廉価であること、iv) 港湾の管理運営に必要な土地利用の制約はあるものの企業所有地が多く地権者が複雑化しておらず周辺との調整が比較的容易であること、v) 比較的背後都市の中心市街地に近いこと等の特性を有しており、こうした特性の活用が有効である。

検討にあたっては、地域経営者の一人として港湾管理者の主体的取り組みが望まれ、事業者や地権者等とともに官民一体となった活用協議会を設立し「臨海部再編プラン」を策定し、必要な支援措置と官民の適切な連携による臨海部活性化施策を進めていくことが必要である。

その際、これらの低・未利用地の活用にあたっては、まず、物流の効率化や親水機能の確保など、港湾の特性を活かした臨海部再編を基本とし、港湾管理者において、臨海地区における分区制度等の土地利用規制について弾力的な運用を図りつつ検討するとともに、それに限らず、都市行政を始めとする他の行政との連携を図り、地域全体としての対応を検討していくべきである。

6. 港湾間の相互の連携と調整

国や地方の財政制約がある中で、港湾施設の効果的・効率的

な整備が求められている。このため、特に複数の港湾が近接して存在する地域において、各港の施設や機能を相互に補完しあうことは、地域全体の利便性の向上に結びつく施設の早期共用や、施設整備の重複投資の防止の意味でも重要である。また、単一の港湾管理者のみの対応でなく、複数の港湾管理者の連携による対応も重要であり、地域の連携した取り組みによって、水質等の環境改善の効果を高めるといった取り組みへの認識も高まってきているところである。

このため、集中投資による施設の早期供用、共同した定期航路の誘致活動、閉鎖性海域での環境の保全・創造等、複数の港湾が連携して対応することが有効な事項については、港湾の開発、利用、保全に関わる関係機関が一体となって連絡調整を行うことが重要である。

特に、国際的な視点での取り組みが求められる国際港湾の競争力の維持向上等の観点から、港湾管理者相互の連携・調整の実効性がある仕組みを検討すべきである。さらに、地方の自主性を活かしつつ、地方公共団体の枠を越えた広域港湾についても検討することが重要である。

第3節 環境の保全・創造のための取り組みの強化

1. 良好な自然環境の保全・創造への積極的な取り組み

港湾行政は、これまで、その時々を生じた環境課題に対しては適切な対応を講じてきた。しかし、近年、認識の尚まりを見せている自然環境の創造に対しては、十分かつ積極的な対応を講じ得ていないのが現状である。

このため、輸送拠点としての港湾の整備や運営と同様に、良好な港湾環境の形成についても、その重要性を明確に認識し、積極的に対応して行くべきである。

実施にあたっては、干潟や海浜を始めとした貴重な自然環境への影響を最小限に抑制するに止まらず、新たな干潟や浅場の造成、護岸の緩傾斜化や海水浄化機能を有する構造の採用等を始めとした生物生息環境を創造する構造形式の採用等の取り組みについても、港湾の開発・管理を通じて得てきた潮流や漂砂等の知見、水質浄化機能や生物生息状況等に関する調査研究等の成果の活用を図りつつ進めていくべきである。

2. 循環型経済・社会の構築への寄与

背後圏の都市圏から発生する廃棄物等については、減量・減容化、リサイクルの努力がなされているところであるが、なお必要となる最終処分場の確保は、内陸処分場の逼迫とその確保の困難性等から、相当程度海面に依存せざるを得ない状況にある。特に港湾と都市が一体となって発展してきた我が国にあっては、港湾区域内での確保の要請が高い。

一方、人口が集中する三大都市圏等の前面の港湾区域では、閉鎖性湾域であることによる地形上の海域の有限性等から、廃棄物の受入も無制限に可能ではない。また、臨海部の土地需要が旺盛であった時代にあつては、廃棄物処分終了後の用地の利用も順調であったが、昨今の経済・社会の情勢の中で、その需要は低下してきている。

このため、海面処分場における廃棄物のより長期的な安定的な受入を担っていくためには、廃棄物の発生抑制も期待できる排出者負担原則に基づいて、廃棄物埋立護岸の整備財源の確保と廃棄物の処理料金の設定が可能となるよう、制度の見直しも含め検討を行うべきである。また、港湾工事の実施に伴い発

生する浚渫土砂や各種建設副産物についても積極的に資材として再活用する等、港湾整備において資源循環型の取り組みを強化していくことが必要である。

更に、循環型経済・社会の構築の観点から、廃棄物の減量・減容化やリサイクルに関わる関係機関と連携した幅広い取り組みも必要である。

3. 港湾区域の適正な利用の確保

港湾区域は、経済的に一体の港湾として管理運営される水域として設定されており、船舶の安全な航行のためにも重要な水域である。

しかし、港湾区域には、水域占用許可を得ていない構築物の設置や、所有者不明のプレジャーボートが放置される等、港湾の適正な管理運営、安全な船舶航行、港湾や周辺環境の保全等に支障を来している例も少なくない。

港湾区域の適正な利用を図るためには、水域管理上の支障を及ぼしている構築物や船舶の処分等について、港湾管理者が適正な行政処置を講じることができるようにすべきである。

特に、プレジャーボートについては、届出等の制度の導入による所有者の体系的把握と併せ、所有者の自己責任による係留・保管場所の確保のルール徹底や義務化についての検討を行うとともに、簡易な係留・保管施設の整備、暫定的に係留を認める水域の設定等を進めていくことも必要である。

第4節 港湾行政の透明性、効率性等の向上

1. 事業評価の実施

財政制約の中で、より使いやすい港湾づくりを進めていくためにも、公共事業のより効率的な実施が求められている。このため、港湾の建設及び改良においては、事業の実施の前あるいは途中において、事業に要する費用とその効果を比較する等の手法による評価を行い、その結果を公表することにより、公共事業の決定過程の透明化及び評価の適正化を図ることとしている。

今後は、事業実施前及び実施中の費用対効果分析に加えて、時間管理概念の導入や事後の評価方法についても検討すべきである。なお、分析方法については、より適切な分析方法となるよう、実施を通じて得られた課題等に対する改良を加えていくことが必要である。

2. 施設の使用ルールの多様性の確保

港湾施設の使用形態には、現在、不特定の船会社がその都度利用する「公共方式」と特定の船会社等に貸し付けられる「公社方式」がある。

「公社（公団）方式」は、1960年代半ば、海上運送のコンテナ化が加速度的に進展することが見込まれたことから、船会社等の要望を踏まえた「コンテナ埠頭の緊急整備」と「専用使用によるコンテナ船の効率的利用」を可能とするため、従来の「公共方式」を補完することを目的として創設された。その後、内航中長距離フェリー航路においても導入された。

しかしながら、「公共方式」と異なり、国と地方の無利子貸付金や財投資金等の借入金による施設整備のため、原価回収を基本とする固定的な貸付料金となっている。このため、公社ベースの取扱貨物量が当初借り主の想定した量と異なってくる場合には、借主である船会社にとっての当該貸付料の負担感も大

大きく違うものとなってくる。

さらに、就航船舶の大型化に伴う施設の高規格化・大規模化等から施設整備費が高額となっていることや「公共方式」によるコンテナ船やフェリー航路用の同等機能の施設整備が進んできていることもあいまって、「公社方式」のメリットが相対的に低下してきている。

他方、「公共方式」についても、現行では、原則として船会社はその都度利用する毎に、施設の使用許可の申請を行い港湾管理者が係留場所を指定することとなっており、施設利用における不安定要因となっている。

港湾における輸送コストが最も低減される使用形態は、その貨物取扱量によって異なり、船会社等のニーズに適宜対応していくための使用形態の多様化や効果的な財政支援等を講じていくことが必要となる。

このため、各港においては、各港湾管理者が港湾を一元的に管理運営していく観点から、港湾の実状に応じて「公共方式」と「公社方式」の適正な役割分担について見直し、次のような検討を行うことが必要である。「公共方式」については、公共性を阻害しない一定の条件下で定期航路等の効率的運用を図ることが可能となるよう各港湾の実情に応じた使用ルールの確立並びに「公社方式」については、船会社のニーズを踏まえた施設運営形態の多様化及び「公共方式」とのバランスを考慮した支援方策のあり方の検討を行っていく必要がある。

3. 更新需要への適切かつ計画的な対応

港湾施設には、その設計時の耐用年数を50年としているものが多く、1960年代から急速に整備された施設の多くが、約10年後には設計上の耐用年数を迎え通常の維持、管理の範囲を超える更新需要が急増することが懸念される。

厳しい財政制約の中で、既存施設の延命化を図る一方、機能的な陳腐化による耐用年数以下での更新需要への適切な対応も考慮し、更新投資の過度の集中を防ぐためにも計画的な更新工事を進めていくことが必要である。そのため施設の老朽度合の確認、更新の必要性の有無の検討、復旧工法等の調査・設計を計画的に進めておくことが必要である。

また、更新にあたっては、施設新設時と同様に多額の整備費が必要となる場合も想定される。施設の建設当初の効用を維持・復旧する目的の改良工事により、経年的に進行している施設の老劣回復や延命化を図る財政的措置の充実が必要である。

その際、港湾管理者に管理委託されている国有港湾施設については、費用負担や実施主体等に関して必要な検討を行い、施設管理の委託者と受託者の役割を明確にしておくべきである。

4. 緊急時を始め迅速な施設の状況の把握と情報提供を可能とするシステムの構築

阪神・淡路大震災等の大規模・広域的な災害の経験を踏まえ、災害を未然に防止することのみならず、発生した災害に対して、状況判断や被害拡大防止の措置、災害復旧に迅速かつ機動的に対応できる危機管理が求められている。

また、国の定める基本方針等に対する各港湾毎の施設整備の進捗等の確認や、各港におけるサービスの状況の把握、港湾利用者等への迅速な情報提供のためにも港湾施設の管理状況を一元的に把握出来る情報のデータベースは有効である。

このため、災害発生時等の諸々の状況下において、港湾の現

状を把握するとともに、港湾利用者等にも情報提供していくための情報管理システムを構築するべきである。この際、公平かつ迅速な利用が可能となる運用体制を確立する必要がある。

5. 技術の開発の推進とその成果の活用

(技術のグローバル化・多様化への対応)

技術のグローバル化も進みつつあり、例えば「貿易の技術的障害に関する協定」により ISO(国際標準化機構)等の国際標準の尊重及び性能規定化が国際的に取り決められ、また、技術者の国内資格と国際資格との整合を図ることも必要となっている。

また、技術行政に求められる要請は多様化しつつあり、とりわけ、ライフサイクルマネジメントは、施設の構造安全性かつ良質な機能の保持・確保という意味から、その重要性が更に増すものと考えられる。

これら必要な諸基準の整備や我が国の基準の考え方の国際標準への反映等、技術の多様化や国際化に対応するための組織的かつ積極的な対応が重要である。

(技術的な支援の強化)

港湾技術研究所の広範な基礎的研究及び港湾建設局等の事業実施を通じて得られた技術は、海外の技術基準においても採用される等、国際的にも高い評価を得てきている。

社会資本整備においては、品質の確保及びコスト縮減に対する事業主体の技術的責任が今後更に増すものと考えられ、事業の適正な実施のために事業主体としての技術の保有が重要な課題となる。

また、技術の集積等が十分でない場合にも対応できるよう、研修等を通じた技術の普及や移転、国等の経験豊かな技術者の活用による支援が可能となるような仕組みの整備を図ることが必要である。

(技術研究開発の推進)

国は独自の技術開発以外にも、大学や民間との共同研究・共同技術開発等、他機関と連携した技術開発の推進及び技術開発成果の活用を促進する施策についても積極的に展開してきたところであるが、他分野への展開も含めこの重要性はますます高まるものと考えられる。

技術研究開発の効率化、その開発成果活用の透明性、技術の国際化といった技術研究開発に求められる諸要件を踏まえ、効率的な研究開発体制の確立、通信・情報技術等の次の時代をリードする技術シーズの発掘、技術研究開発成果の評価、国際的な貢献等が重要となる。

そのために国としては、例えば、海上交通の安全性や高速化・効率性を向上させる輸送システムの構築に関する分野、環境創造の分野、自然エネルギーの活用分野、大規模な震災や油流出事故の際の危機管理の充実を図る分野等、港湾技術として目指す目標を明示しておくことが必要である。

おわりに

今後、「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 中間報告」についての意見を広く募集し、それらの意見も参考としつつ、施策の具体化のための検討を進め、年内を目処に最終答申(案)をとりまとめる予定である。

なお、本中間報告の内容については、今後の経済・社会の変化等港湾を取り巻く情勢の変化に対応して、将来、各施策に見直しが必要となった場合には、改めて検討することとする。

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(▲)出起	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 7 月	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
7	4,219	2,970	1,249	▲ 7.5	▲ 8.6

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

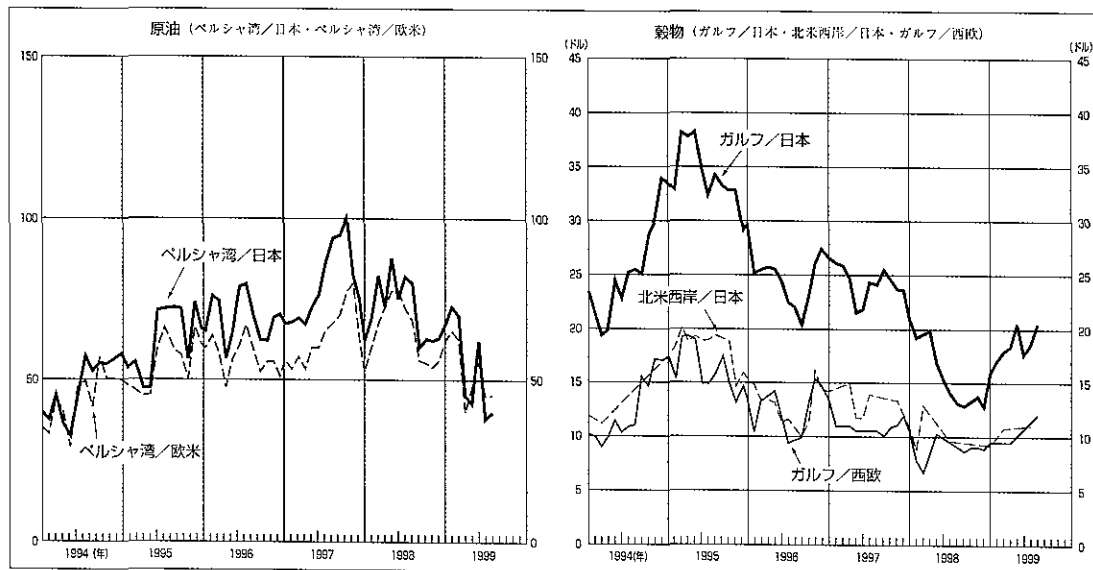
年 月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1998年 8 月	144.67	141.05	147.00
9	134.59	131.05	139.80
10	121.30	114.25	136.75
11	120.58	115.30	123.65
12	117.54	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
8	113.40	110.82	115.60

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位: 千 M/T)

区分 年次	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)								
				穀 物	石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1996	203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
1997	195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240
1998	186,197	1,712	184,621	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1998 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
8	10,474	127	10,347	1,996	4,198	3,620	0	360	113	60	10,669	8,523

(注) ①マリタイム・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 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1997		1998		1999		1997		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	66.25	62.00	62.00	50.00	67.50	60.75	56.50	52.00	52.50	42.50	62.50	51.00
2	66.50	58.50	69.00	60.00	72.50	59.50	52.50	47.50	60.00	45.00	65.00	50.00
3	69.00	58.00	82.00	67.50	70.00	51.00	57.50	50.50	67.50	55.00	62.50	42.50
4	67.50	46.50	72.50	65.00	45.00	35.00	52.50	45.00	72.50	55.00	40.00	33.50
5	72.50	61.50	87.50	69.00	42.50	37.75	59.50	45.00	77.50	69.00	47.50	33.50
6	76.50	65.50	75.00	62.50	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	40.00	36.00	67.50	65.00	68.50	52.50	45.00	36.00
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		

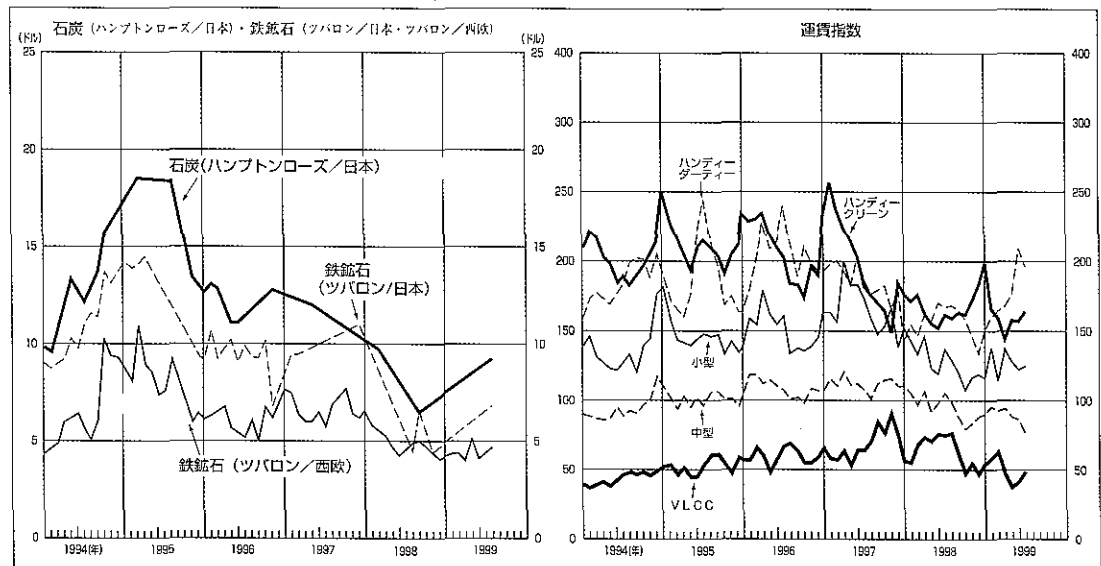
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	20.50	18.60							12.00	
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 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

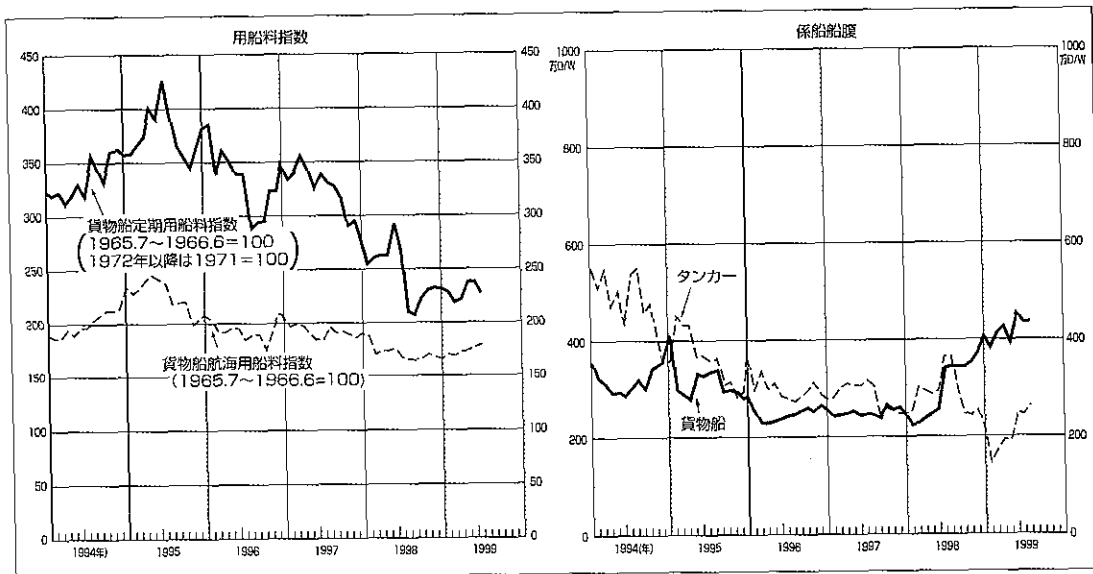
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	—	4.30	3.50
2	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	5.25	4.40	3.75
3	9.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	3.45
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.25	3.95	4.00	3.50
5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.70	4.15	5.05	4.60
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	4.10	2.20
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	9.25	—	4.50	—	6.85	—	4.80	3.25	4.70	4.40
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	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5
8	70.3	100.4	159.9	176.2	175.7	75.3	99.6	129.2	168.0	159.7	—	—	—	—	—
9	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3	60.3	88.9	120.2	165.4	152.3	—	—	—	—	—
10	76.2	113.9	152.6	181.6	163.9	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3	—	—	—	—	—
11	89.5	114.9	166.5	164.6	149.6	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9	—	—	—	—	—
12	74.3	110.6	138.9	180.1	184.0	48.6	88.2	119.8	133.3	182.3	—	—	—	—	—
平均	67.5	110.8	165.8	186.1	199.3	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1	—	—	—	—	—

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



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1	189.0	234.0	207.0	209.0	189.0	166.0	327.0	358.0	380.3	347.0	277.0	231.0
2	185.0	227.0	202.0	197.0	186.0	170.0	320.0	358.0	386.6	332.0	254.0	229.0
3	185.0	229.0	192.0	199.0	171.0	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	179.0	320.0	426.0	339.0	338.0	266.0	226.0
8	202.0	218.0	189.0	196.0	165.0		360.0	391.0	289.0	330.0	210.0	
9	208.0	220.0	186.0	190.0	164.0		349.0	364.0	293.0	327.0	208.0	
10	212.0	221.0	176.0	191.0	165.0		333.0	355.0	294.0	316.0	222.0	
11	212.0	198.0	188.0	189.0	170.0		363.0	344.2	323.0	290.0	231.0	
12	219.0	209.0	211.0	186.0	168.0		367.0	374.7	323.0	294.0	232.0	
平均	199.8	226.1	193.3	192.6	172.1		335.4	375.5	334.9	328.1	245.5	

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

9. 係船船腹量の推移

月次	1997						1998						1999					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	248	2,110	2,589	55	1,607	2,757	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125
2	241	1,996	2,402	57	1,628	2,804	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492	317	3,094	3,830	47	907	1,487
3	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720
4	251	2,073	2,462	64	1,796	3,101	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927	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	1,655	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	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639
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。

6月13日は本格的にGOLF BAGを担いであちこち歩き始めて20余年の記憶の中で忘れ得ぬBIGGEST DAYとなりました。梅雨の合間のどんよりした一日ではありませんが、入社以来一度の海外駐在を除いて異動の経験のなかった小生の為に設けてくれた送別（追い出し）ゴルフを仕事仲間と言うか、良きゴルフ仲間と一日互いに楽しもうよとの目的だったのです。

日頃はグリーンにオンさせるにも苦勞する平均的・典型的なサラリーマン・ゴルファーであるにも拘わらず、神の導きかスタートよりその日は突然変身し数年に一度と言うようなアタリを同伴者の視線を背に感じながら（日頃の小生の実力を良く知っているからです）飛ばしたのです！

事件、将に事件です。午後のショートホールでホールインワンが出たのです。

気持ちの昂ぶりを感じつつボールを拾い上げ、先ず思ったことは…エライコッチャ。保険は確か4

編集後記

月に更改したな、待てよいくらだったかな。ゴルフ場での作法はどうするんだ？…と本当に締まらないものでした。

嫁さんもゴルフ場発行の証明書を見て初めて事の重大さに気付き保険証券を取り出してくれたが記載金額をみて再び…エライコッチャ…どうみてもそれでは足りない持ち出しだ！

興奮もさめ、日頃のサラリーマン・ゴルファーに戻ってみると小生にとってはやはり快挙です。記念のお祝いはやはり相応にやるとべしと嫁さんの許可を得てゴルフ仲間の助言を拝聴しながら、あれこれ祝いの品を考えている内に、そこそこのゴルフ人生において相手願った同伴者の顔・名前を思い出しつつ、もう一度最初から縁・付き合いとかを振り返ってみる機会を得た事は小生にとっては誠に意義深いもので、記念品を考える

以上に価値のあるものに変わったのです。その中でも特に今度は小生のサラリーマン人生にとっての方向を決めるに当たって大切な助言を与えてくれた人々の顔が重なり自分の30才を過ぎてからの良き師でもあった事に思い至りました。今回初めての異動の内示を受け異動迄の間のこのホールインワンと言う大きな出来事は、多分ゴルフの神様が背中を押してくれたと思う今日この頃です。

最後にもうひとつの大事な経験をお話ししますと保険の付保額は最低30万程度必要です。何か自分の記念にもと考えるならもう少し必要かも知れません。でも小生のその後のゴルフは日頃の腕前に戻りホールインワンにはほど遠いものになっております事を申し添えておきます（即ち増額の必要はないのです）。

飯野海運

総務・企画グループリーダー

愛葉 光彦

せんきょう 9月号 No. 470 (Vol. 40 No. 6)

発行◆平成11年 9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

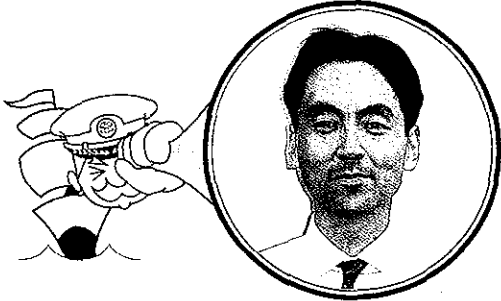
第 7 回



今回、登場して頂くのは

第一中央汽船(株)船舶グループ海務チーム

加納正敏さん(36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？

船舶運航技術全般、すなわち安全運航対策、航路・港湾・水路に関する調査研究、各種輸送方式の研究、貨物積付け検討、海象気象の分析…等の業務を行っています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

入社後の見習い期間を経て初めて三等航海士となった航海当直で、正船首からの反航船を経験しました。その時の緊張感といえば…。歳月が流れ、2度目の陸上勤務となりますが、当時の緊張感を忘れず、安全運航を徹底したいと思います。

3. 御社または御社の船舶の自慢といえば？

当社は多種な専用船、不定期船を運航しています。これら船舶に様々な荷役設備をのせていますが、特にセルフアンローダー設備については多くの実績があり、多様化したニーズに即応しえるノウハウを確立しています。

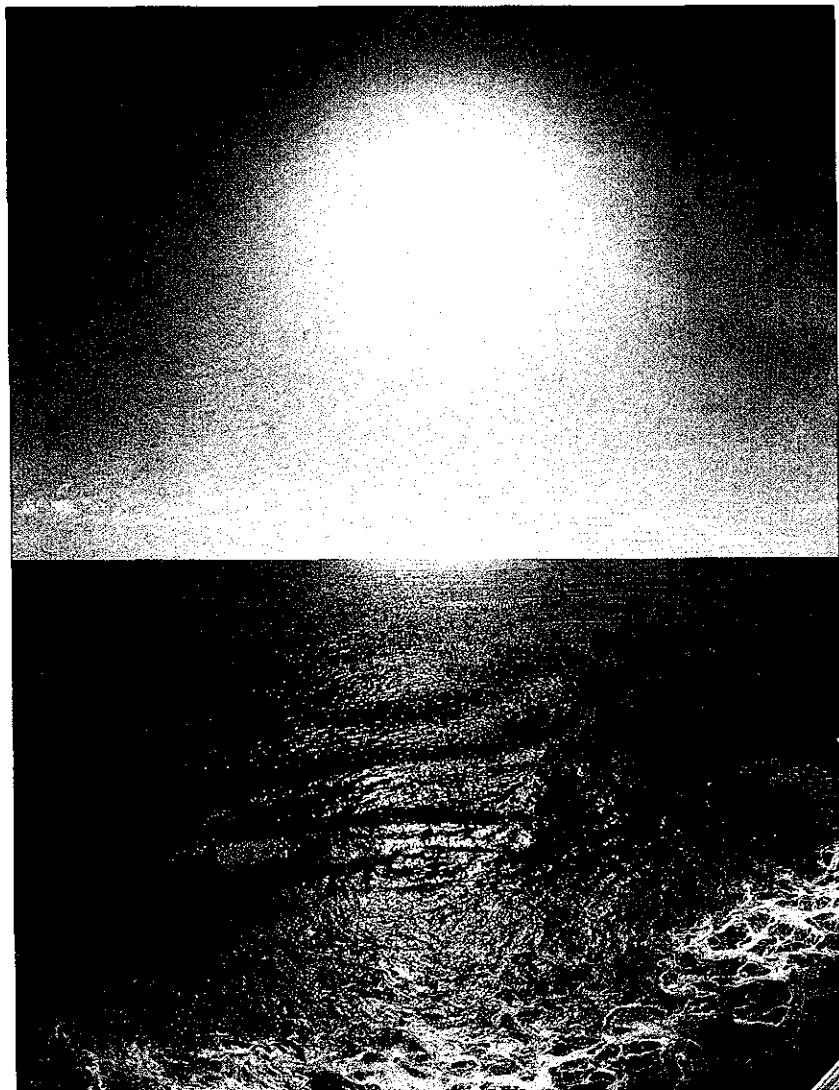
4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

現在は目の業務に追われる状態です。各部からの問い合わせに対して「それはですね…」と間髪入れずに即応できるよう、知識の“引き出し”が少しでも多くなるように、あらゆる業務にチャレンジしていきたいです。

第一中央汽船(株)の事業概要

当社は、鉄鋼原料、非鉄原料を輸送する各種専用船を中心に油送船、遠洋不定期船、近海不定期船、内航船を擁する海運会社であり、「堅実にして積極」を経営理念としています。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association



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