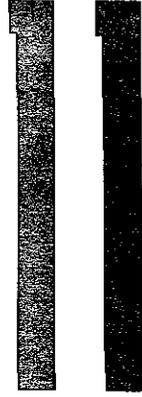
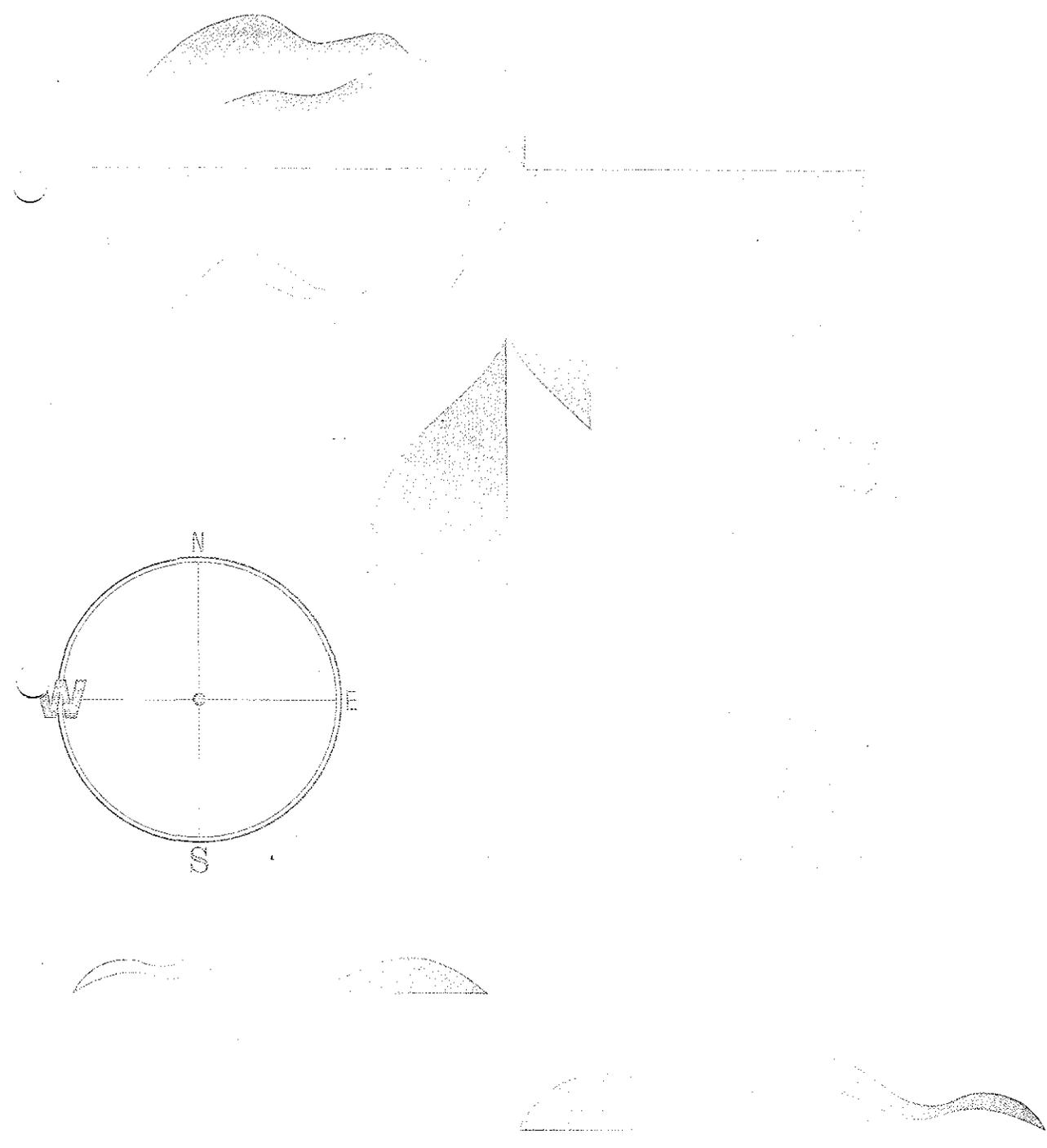


1999



# せんきょう



# 船協月報/1999年11月号 目次

## ◎巻頭言

海運労使—インダストリアル・キャリアーの視点から—— 1

★日本船主協会副会長 ●松永宏之  
★東京タンカー取締役社長

## ◎ SHIPPING フラッシュ

海運関係分野のさらなる規制緩和を要望—— 2

—運輸大臣等に36項目の要望を提出—

## ◎海運ニュース

### 国際会議レポート

1. 船舶の燃料油による油濁被害補償を優先的に審議する方針固める—— 9  
—IMO 第80回法律委員会の模様—

### 内 外 情 報

1. 2000年問題事前対策ほぼ完了—— 12  
—海運業界におけるコンピュータ2000年問題への対応について—
2. 海賊及び武装強盗撲滅のための方策について  
様々な立場から見解が示される—— 15  
—シンガポール船主協会及びシンガポール国際法学会主催 One-Day 海賊セミナーの模様—
3. 独立行政法人化後も円滑な船員養成を—— 16  
—船員教育訓練三機関の独立行政法人化の取組み状況について—
4. 「港湾整備の枠組みの改革」に重点—— 17  
—平成12年度の港湾関係予算概算要求の概要について—

## ◎特別欄

解撤等を行うために輸出される船舶への  
バーゼル条約の適用問題について—— 20

## ◎寄稿

安値安定は世界の需給関係に変化をもたらすか★  
—トウモロコシの国際需給見通しについて—

三井物産株式会社  
食料本部飼料畜産部課長 ●山内孝史  
飼料穀物グループ主席

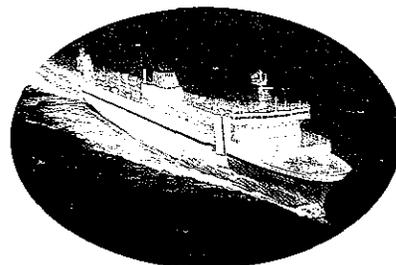
◎ Washington 便り—— 34

◎ 潮風満帆 —7つの海のおぼれ話—  
ケープタウンでの“航海日誌”—— 36

★商船三井船長 ●堀 一郎

❖ 海運日誌★10月—— 33 ❖ 船協だより—— 38

❖ 海運統計—— 40 ❖ 編集後記—— 44



超高速貨物フェリー「ほっかいどう丸」

## 海運労使—インダストリアル ・キャリアーの視点から

日本船主協会副会長  
東京タンカー取締役社長 松永宏之



経済のグローバル化の波は、我が国経済界にも大きな構造的変化をもたらし、最近では銀行、商社や大手製造業等を中心として、統合、提携、部門毎の特化など様々な形で現れている。私のバックグラウンドである日本の石油業界でも、大型合併、大型提携が伝えられ、生き残りをかけた業界再編成が進められようとしている。この後に来るものは、間違いなく凄まじい合理化と減量であることは論ずるまでもない。

我が国外航海運においても、昨年後半より大型合併が続いたが、国際競争力の強化と企業体質の改善は焦眉の急であり、日本海運業界の将来を想えば、必然の道程であったと思う。

さて、このような状況の中で、今年も全日本海員組合との賃金交渉は、例年どおりの交渉方式で妥結し、今後更に、「賃金体系」の改定に関する協議が重ねられると聞いている。現行の交渉方式、賃金体系は、長年にわたる労使交渉の結果として生まれてきたものであろうが、外航海運を取巻く環境は激変しており、企業間格差も拡大するばかりである。その中において、日本人船員の就労体制、その他生涯勤務形態等も変化していることは何人も認めるところであり、立場の違いはあっても、労使双方何らかの対策を打たねばならないと思っていると思う。

ところが賃金体系の見直しについて、協議すると言い出してから数年の歳月が経過しているが、遅々として進んでいないようである。世の中の変化とその対応スピードの点において、他業種企業の労使交渉と比較して、国の基幹産業たる外航海運がこの様なことで良いのか、率直に言って不安を感じる。陸上他産業においては、先述のとおり企業の生き残り

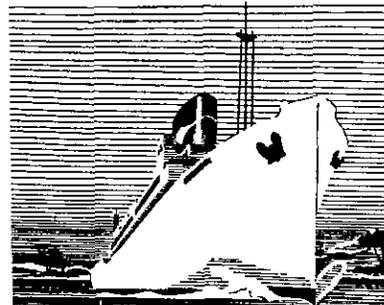
をかけて、職務給、職能給、年俸制、業績評価制度等を導入し、年功序列型賃金からの脱却が計られているが、最も職能給の導入に適した官制の職階を持つ船員社会に、本当の意味での職能給が導入できないでいることは、他産業から見れば到底理解できないのではないかと私は思う。

全日本海員組合は、日本人船員の確保を常に主張しているが、現実には刻々と外国人船員への依存度が増し、それに伴って日本人外航船員の減少が進行している。賃金の内外格差から生じる企業の海外流出や外国人労働者へのシフトは、本質的には、経済のグローバル化による国内産業の所謂〈空洞化〉の問題であり、市場原理としてしかたがない側面もあるが、船員賃金のありかたに対する外航海運の姿勢も、空洞化へ拍車をかける一つの原因として挙げられるのではなからうか。

長年、ユニオンショップ制としての全日本海員組合の存在は、船主にとって国際競争にうち勝つためのコスト合理化の流れの中で、賃金問題ばかりでなく、配乗構成の変更や臨機の船舶の処理等において、とかくむずかしい存在であると考え勝ちであるが、間もなく国際船舶制度が実施の段階に入り、このまま放置すれば日本人船員の存在すらあやぶまれている今日、今のままの外航海運労使関係が良いのであろうか。「競争力は唯一、人材から生まれる」(ジャック・ウェルチ)のである。

今後、環境対策をはじめ沢山の課題を抱え、ますます国際化の様相が強まる中、海運労使は、21世紀の日本外航海運の構築のため、「労使は運命共同体」の原点にもどって、胸襟を開いて話し合う時がきているのではないだろうか。

# SHIPPING フラッシュ



## 海運関係分野のさらなる規制緩和を要望

— 運輸大臣等に36項目の要望を提出 —

平成11年10月29日、当協会は運輸大臣および政府の行政改革推進本部規制改革委員長等に対し、規制緩和要望（資料参照）を提出した。これは、わが国海運業界の意見を政府が推進している「新たな規制緩和推進3ヶ年計画」（平成10～12年度）の平成11年度末改定に反映させることを目的としている。

現在、わが国海外航海運企業は、諸外国海運企業に劣らぬ経営効率を達成するため必死の努力を傾注しつつ、熾烈な国際競争を行っているが、こうした努力の前提には外国の海運企業と同等の条件で競争し得る環境の整備、すなわちイコールフットィングの実現が喫緊の課題となっている。また、内航海運においても引き続き国内物流の大動脈として安定した役割を果たしていくため、構造改善のための環境整備を推進することが必要である。そのためには、企業の自由な事業活動を阻害している規制の撤廃や、社会・経済の実態に合わなくなった法制等の改善が急務となっている。

当協会は、今回の要望を取りまとめるに当た

り、平成10年11月30日付で運輸大臣等に提出した前回の要望項目のうち、未だ措置されていないものや、措置不十分なものを洗い出す一方、本年6月に実施した当協会会員に対するアンケートで新たに提起された新規要望10項目（資料中、「新規」と表記したもの。ただし、要望の趣旨が継続している項目を除く）加え、全36項目の要望を行った。

当協会としてはこれまで行ってきた要望の内、相当数について措置あるいは措置予定とされ、一定の規制緩和が推進されていることを評価しつつも、未だ措置されていないものや、措置不十分なものも多く残されているため、今後とも粘り強く規制緩和の推進を働きかけていくこととしている。

今回の要望中、制度上、改善すべき項目として挙げたのは以下4項目である。

1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し（円滑な国際物流を可能とする観点から）

港湾ユーザーの立場から、港湾関係の諸税・諸料金や外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化を求めるとともに、港湾運送事業法の見直しや、輸出入・入出港手続き全般の簡素化と EDI・ペーパーレス可等を要望した。

## 2. 国際船舶制度への日本人船長・機関長 2 名配乗体制の推進

国際船舶における日本人船長・機長 2 名配乗体制を実現するために必要な資格を外国人船員が容易に取得できるよう、関連法規の整備を要望した。

## 3. 船員保険の被保険者資格の見直し

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった船社の雇用する船員が船員保険の被保険者資格を失わずにすむよう、船員法、船員保険法、船員職業安定法等の見直しを要望した。

## 4. 船員職業紹介事業等の自由化

陸上における職業紹介事業等の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業や職業紹介事業等を自由化するため、船員職業安定法の改正を要望した。

### 【資料】

\*新規項目については、参考までに（新規）と表示した。但し、要望の趣旨が継続している項目は除く。

### 海運関係規制緩和要望項目

平成11年10月29日  
(社)日本船主協会

#### I. 制度上改善すべき項目

1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し（円滑な国際物流を可能とする観点から）

① 港湾関係諸税（とん税、特別とん税、船舶固定資産税）ならびに諸料金（入港料等）の適正化

船舶には、入港に際して、とん税、特別とん税、船舶固定資産税の港湾関係諸税、ならびに入港料等の港湾関係諸料金など様々な公租公課等の負担が課されており、これらの徴収の考え方を明確にした上で、諸外国のそれらと比べての負担水準の適正化を図る。

② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化

料金設定方法（個別原価主義による）を見直し、荷動きの実態や公共埠頭料との格差等を勘案した、より弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とする。

③ 港湾運送事業法の改正ならびに更なる規制

#### 緩和の推進

運輸政策審議会の最終答申に沿って港湾運送事業法の改正を早期に実現するとともに、本答申で対象となった主要 9 港以外の諸港についても規制緩和への検討が継続して行われるべきである。

④ 通関・保税業務をはじめとする輸出入・入出港手続き全般の簡素化と EDI・ペーパーレス化（詳細は別紙参照）

2. 国際船舶制度への日本人船長・機関長 2 名配乗体制の推進

国際船舶における原則日本人船長・機関長 2 名配乗体制については、外国資格受有者の承認制度の創設を含む船舶職員法改正法案が1998年 5 月の通常国会で可決、成立した。今後、2 名配乗体制を実現するために必要な資格を外国人船員が容易に取得できるよう、関連法規を整備することが必要。

3. 船員保険の被保険者資格の見直し

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員については、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険被保険者資格を失うこととなる。この場合、現在は 1 年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられているが、このような特例によらず、例えば船員法上の船

員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、あるいは、船員職業紹介事業等の許可の要望とも関連するが、有料の労務供給事業を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については、外国籍船に雇い入れられる場合も含めて、船員保険の被保険者資格を付与する等により船員保険の被保険者資格が継続できるようにするための見直しが必要。

#### 4. 船員職業紹介事業等の自由化

船員に対する有料職業紹介所の設置等に関するILO第179号条約の批准、および国内法制化については「船員職業紹介等研究会」で検討中であるが、条約の趣旨と陸上における職業紹介事業等の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業等の自由化を実現するための船員職業安定法の改正が必要。

## II. 実務上改善を要する項目

### <船員関係>

#### 5. 海技免状の受験資格としての乗船履歴に係るトン数区分の見直し（STCW条約要件に合わせる）

海技免状の受験資格としての乗船履歴に係るトン数区分の見直しについては、STCW条約の要件と一致していないので、将来的には整合性を図る必要がある。

過渡的には、条約要件に合わせた新たな規則の下で、従来の乗船履歴をどのように認定するか等の問題発生が予想されるので、これらの問題も含めて検討することが必要。

### <船舶無線関係>

#### 6. 主任無線従事者制度受講義務の簡素化

主任無線従事者に対する講習は、最初の講習が選任6カ月以内、その後の講習が前回の講習終了後3年以内とされているが、船舶無線局の無線従事者は、陸上無線局とは異なり乗下船を繰り返しており、定められた講習期日が下船期間中に合致するとは限らない。船舶無線局の無線従事者に対しては、講習周期の見直しや再講習に代わる通信教育の導入等を図ることが必要。

#### 7. 主任無線従事者・無線従事者選（解）任届の簡素化

無線局の免許人は無線従事者を選（解）任した時は遅滞なくその旨を郵政大臣に届け出ることとされているが、船舶無線局の無線従事者の選解任は頻繁に行われることから、本届出の簡素化を図るべきである。例えば、船長を免許人の代理とし、無線従事者を選解任した時は責任を持って所定の様式に記録しておき、無線局検査の際に同記録を提出するなどの簡素化が必要。

#### 8. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実歴要件の緩和（新規）

三級海上無線通信士認定講習の受講には、第一級海上特殊無線技士資格取得後3年の実歴が必要とされているが、この実歴を短縮することが必要。

#### 9. 三級海上無線通信士認定講習のうち英語に係る講習時間の短縮（新規）

三級海上無線通信士の認定を受けるには63時間の講習が課せられており、そのうち33時間が英語の講習に費やされている。講習を受ける者は、海技士（航海／機関）の資格取得時にも英語を履修していることから、講習時間を軽減することが必要。

#### 10. 船舶局無線従事者証明に係る講習開催日の変更（新規）

船舶局無線従事者証明に係る講習は、現在、7月と1月に実施されているが、この講習の開催日を三級海上無線通信士の国家試験（9月と3月に実施）の直後とし、受講者の便宜を図ることが必要。

#### 11. 電波法無線従事者規則（試験科目）の見直し（新規）

電波法無線従事者規則では、「和文による送話および受話」の試験を義務付けているが、現在、和文通話表による和文の電送は全く使用されていない。航空無線通信士の試験は欧文だけであることなどを踏まえ、本科目を削除することが必要。

#### 12. 義務船舶局等の無線設備に関する操作規定の見直し

義務船舶局の無線設備の通信操作は、モールス通信設備の通信操作、重要通信に関する通信操作等の特殊な通信技術操作を除けば、簡単な操作として、通信長の管理の下で全ての機器に

関する操作が一般乗組員に可能と思われることから、主任無線従事者を選任しなくともこれができるよう全面的に見直すことが必要。

13. GMDSS 船搭載無線機器の陸上保守点検間隔を6ヵ月から1年に延長する。

1992年にGMDSS制度が導入された際、暫定的に6ヵ月毎の陸上業者による保守整備を定めたが、最近の無線機器は品質も向上し、自己チェック機能も備えていることから、6ヵ月毎の陸上業者による保守整備は不必要。

14. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

インマルサット船舶地球局については、船舶の運航管理者が免許人になれないため、現在、免許人は全船舶ともKDDである。GMDSS船では、インマルサットCが強制要件であり、責任管理体制を考慮すると、免許人は本船の運航管理者とすることが望ましく、船舶無線局と同様、本船に設備されているインマルサット船舶地球局の免許人についても船舶運航管理者とすることが必要。

15. 船舶局における短波帯周波数についてスポット周波数指定方式を変更し、ITUによって国際的に認められた全ての周波数を一括指定すること。

短波帯の希望周波数は、就航航路により利用海岸局並びに同局の使用周波数を考慮して決定しているが、就航航路の変更等が生じた場合は選定しなおさなければならず、特に一時的な就航航路変更に対する対応は煩雑かつ膨大な作業となるので、ITUによって国際的に認められた全ての周波数の利用を可能とすることが必要。

#### 〈検査関係〉

16. 石油備蓄法に基づくGPS精度鑑定およびGPS測位記録紙の提出の廃止

石油備蓄法により、日本領海に入域したタンカーに対し、入港するまでの船位の記録の報告を義務付けている。また、GPS受信機の船位測定精度維持を確認するため、2年に1回の割合で資源エネルギー庁が認めた検査機関による検査が義務付けられている。しかしながら、当該検査については、GPS受信機は型式検定によ

り担保されているばかりではなく、船舶安全法に基づく船舶検査の対象（近代化船）でもあり、また、記録紙についても他の文書を活用できると思われるので、これらを廃止することが必要。

#### 〈港湾・海務関係〉

17. 危険物積載船の入港および荷役に際しての危険物貨物の数量制限の緩和

危険物の荷役許容量については、日本海難防止協会（日海防）の委員会でも合意され、1974年に規則として制定されたものであり、今日までの貨物のコンテナ化、危険物規則の度重なる発展的改正および危険物を収容する容器の進化等を勘案し、荷役許容量を見直すべきである。

先般、日海防で行われた「船積み危険物の性状・荷役許容量等に関する調査研究委員会」においても同様の意見が出されている。

危険物積載船が危険物船舶運送および貯蔵規則（危規則）に基づき船舶の安全を確保することは、港内の安全および秩序を維持することと密接に関係しており、国際的には同規則の基となっているIMDGコードに基づき、危険物積載船は危険物運送のための安全対策を実施し諸外国の港に入港している。一方、日本に寄港を予定している船舶については、港則法に基づき危険物積載量が制限されているが、船舶の安全性が危規則およびSOLAS条約等国际規則に基づき確保されている以上、安全性について検討すべき事項は、危険物積載量ではなく荷役時のハンドリング技術および岸壁に一時的に置かれる危険物の総量であり、今日の荷役時のハンドリング技術の向上とコンテナ化等による危険物貨物の速やかな搬出状況を考慮すれば、その数量制限の緩和は可能であると考えるので、標記要望について再度検討願いたい。

18. 危険物を積載したコンテナ船の夜間荷役の制限の緩和

昼間と同様の安全性が得られ難いことから、IMO Class 1の夜間荷役が禁止されているが、コンテナバースにおいては危険物積載の有無にかかわらず夜間荷役作業の安全性確保のため必要な照度を確保しており、それを前提に緩和を検討すべき。

19. 危険物積載船の荷役終了後棧橋でのレーダーの試運転許可について（新規）

港則法に基づく危険物荷役許可申請に対する許可基準において、原油タンカーおよびLNG/LPG船等に対し、着棧中の本船レーダーの使用が禁止されており、本船の荷役終了後においても、着棧中のレーダーの試運転ができず離棧後の試運転を求められ、船員法第8条に基づく発航前の検査が困難な状況がある。勿論、荷役中のレーダー使用は、防爆性の点から禁止されることは理解できるが、荷役終了後については、ガス等の発生は考えられず、発航前の試運転を許可すること。

20. ダブルハル化により15万総トン以上となる船舶の浦賀水道航路航行制限の見直し

航行指導等による書面での通達は出ていないが、現実的には浦賀水道を航行する15万総トン以上の船舶は、04:00から08:00間の北航および16:00から20:00間の南航を制限されているため、出入港時間が制約され、スケジュール調整などにより大きな経済的負担を被ることもある。特に、現在規制の対象となっていないVLCC等の船型であっても、今後はダブルハル船として建造されることとなるため15万総トンを超えることとなる。この結果、これまで規制対象外であったものがより安全な構造を採用したために規制対象となる矛盾を生ずるとともに、操縦性能には特に変化がないことから、規制の廃止或いは載貨重量トン数の採用等その基準の見直しが必要。

21. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する航行安全指導および安全対策確約書に基づく、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海への夜間入出域制限の撤廃について（新規）

浦賀水道航路および伊良湖水道航路（日出1時間前から日没までの間に航路に入る）、備讃瀬戸東・北・南航路および水島航路（巨大船は昼間に航路航行）、来島海峡航路（巨大船は昼間の憩流時又は弱順潮流時に中水道を航行）、友ヶ島水道・釣島水道および豊後水道（速吸瀬戸を含む）等の狭水道（出来る限り夜間には通航しない）等の航行安全指導および安全対策確約書によって、東京湾、伊勢湾および瀬戸内海

への夜間入出域が制限されている。当該船舶の本邦バース着棧可能時間は、ほとんどのバースが日出から日没3時間前となっており、入湾について制限を撤廃することによって、日出に合わせた船舶の入港が可能となり、現在湾口付近で時間調整のために行われているドリフティング等による付近航行船舶の安全航行に与える影響の緩和と物流の効率化につながる。また、本邦バース離棧可能時間はほとんどのバースが日出から日没となっており、荷役を終了し離棧後、当該航路に制限時間内に入れない場合、当該港での錨泊等による滞船を余儀なくされ、船舶の効率的な運航を阻害するとともに、港内の潜在的な危険度が増加する。

バースの離着棧時間制限もあり該当船舶は限られていること、また、近年の船舶性能の向上（操縦性、航海設備）、航行管制等による安全性の改善を考慮すると、上記規制撤廃による効果が大きく、早急な撤廃が望まれる。

22. 本邦に初めて入港するタンカーに提出義務が課せられている「安全対策確約書」の撤廃を含めた記載内容の見直し等について（新規）

2万5千総トン以上の液化ガスタンカーが本邦の港に初めて入港する場合、および22万重量トン以上の大型タンカーが貨物を積載し東京湾に初めて入湾する場合、保警安第41号の4（平成10年6月4日）に記載の様式に基づき安全対策確約書を作成し、管区の海上保安本部に提出することが規定されているが、その記載内容については、海上保安庁に提出が義務づけられている入港届および危険物荷役許可申請、緊急措置手引き書等、その他の書式で十分に記載内容が担保されており、廃止または記載内容の見直しを要望する。また、記載内容の見直しを行う場合には、その提出先等手続きの簡素化を要望する。

現在は、管区の海上保安庁に提出後、関係管区の保安部所等にその写しが当該船社により送付されているが、事務手続き作業の簡略化を図ることが望まれる。

23. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長  
国際条約（International Health Regulation）  
では標記証書の有効期間を6ヵ月とし、さらに

1ヵ月延長の採用を各国政府に委ねている。わが国では当該1ヵ月延長を認めていないが、外国政府の発給した1ヵ月延長の証書も認めていない。当該証書は国際条約に基づき政府が発給するものであり、有効性を認められるべきである。

#### 24. 内航海運（沿海船）航行可能領域の拡大（新規）

内航船舶の航行区域（沿海区域）は、一部規制緩和されているが、原則として離岸距離20海里以内の水域とされている。しかしながら、本規制によると、地理的形状により、発着地間の最短距離を直線航行できなくなる等から、航海距離が長くなり、その分多くの時間と燃料を必要とするなど内航海運の運航効率を低下させている。また、本州～沖縄航路の一部において「近海海域」が存在するため、沿海資格船舶での航海ができない。

現在、内航船舶の設備・構造も近代化され、安全性も向上している。また、モーダルシフト推進の観点から内航海運の効率的な活用が一層求められており、沿海資格船舶の直線航行が可能となるよう航行区域を見直す必要がある。

#### <水先関係>

##### 25. 航海実歴認定制度の改善

実歴認定を受けている船長の、日本船舶以外の船舶における認定行使を認めること。

#### <保険関係>

##### 26. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

船体保険同様、日本籍船の不稼働損失保険についても、海外付保を自由化すること。

#### <客船関係>

##### 27. マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長

乗員の上陸は15日を超えない範囲内で許可されており、マルシップ外航客船については、初回の申請で15日の上陸許可を得た後、必要な時点で再度申請することにより、新たに15日の上陸許可が認められている。3度目以降の上陸許可申請は、外国へ向け出港し再度日本の港に入

港しない限り受け付けられないため、長期間日本の各港間を就航する船に乗り組む国人船員は2度目の上陸許可申請が切れた後、船内での生活を強いられている。

こうした労働環境を改善するため、上陸許可期間の延長や数次上陸許可を認めることなどが必要。

##### 28. 日本籍船でのカジノの自由化

日本籍船上では現行刑法が適用されるため、公海上にあってもカジノが禁止されている。国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、カジノの運営が非合法とならないよう、所要の法整備を行うこと。

##### 29. 乗客名簿等の簡素化（新規）

乗客名簿等は関係官庁（入管、税関、検疫）への提出と本船据え置きが求められているが、提出先によりその記載内容が異なっているため、簡素化・統一化することが必要。

乗客名簿等の「氏名」については、韓国人・中国人・日本人に対して漢字とローマ字双方の記載が求められており、コンピューター化を阻む要因となっている。航空機の乗客名簿はローマ字のみであることなどを踏まえ、どの国籍の乗客に対してもローマ字での記載のみに統一することが必要。また、船員法上の旅客名簿の記載要件である「住所」については、記載が不要であると思われるため、削除することが必要。

#### <その他>

##### 30. 日本籍船の輸出手続きの簡素化

日本籍船を輸出する場合の手続きについては、これまで数次にわたり簡素化がなされ、本邦出港後、輸出契約が成立した中古船舶を外国において引き渡す（洋上売船）際の通関手続きについては不要とされた。一方、日本籍船を日本で引き渡す場合には輸出通関が義務付けられており、外国での引き渡しと比べてかなりのコスト負担を強いられていることから、税関への提出書類の簡素化と統一化が必要。

また、洋上売船を行う場合、輸出承認申請を必要としない一般商船については「輸出報告書」及び添付書類の提出が義務付けられている。これら添付書類の廃止、または事後の輸出報告の

みとする等、手続きの簡素化が必要。

31. 船舶国籍証書の検認手続きの簡素化

役員の国籍を確認する書類として住民票の提出が求められているが、その収集は非常に煩雑であるため、実質的な確認が行い得る範囲内で手続きの簡素化を図ることが必要。

32. 船舶の登記及び登録制度の一本化

登記と登録の二元的制度の下で手続きが複雑になっているため、事務の合理化がはかられるよう一本化すること。

33. 船舶の建造許可に当たっての手続きの簡素化

OECD 造船協定が発効した際に建造許可制度全般の見直しが行われるとされているが、制度の見直しを待たず手続きの簡素化が必要。

34. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化

法律・省令等に基づき、各種報告書・届出等の提出が必要とされているが、この中には他の報告等のデータとの共有化が可能と思われるもの、報告頻度が必要以上に高いと思われるもの等があり、これら提出書類等の廃止を含め、簡素化が必要。

35. 外国貨物である船用品の積み込み申告等の手続き簡素化

燃料油をはじめ船用品全般にわたって申告等の手続きが煩雑すぎるので、諸外国並みに簡素化することが必要。

36. 指定地外交通許可申請手続きの緩和（新規）

1998年7月1日のISMコードの発効に伴い安全管理体制を確保するため、船舶内部審査員および船舶管理者が頻繁に訪船するようになった。タンカー等の荷役時には、安全監督の船舶への派遣がターミナルから義務付けられている場合が多く、また、乗組員の休息の付与と安全荷役を確保するため、通常、支援要員の派遣が行われている。

こうした特定の人員が定期的に訪船する機会が増加しており、従来は当該港を管理する税関に、会社の法人登記簿の写し、訪船者の住民票・履歴書を添えて包括的申請を行えば訪船実績により一定期間（最低3年）の指定地外交通許可を得ることができるが、更なる手続きの合理化と簡素化を求めため、大蔵省担当局に包括

申請を行うことで、全国の港における指定地外交通許可が得られる制度の創設が必要。

以上

（別紙）

通関・保税業務をはじめとする輸出入・入出港手続き全般の簡素化と EDI・ペーパーレス化に関する具体的内容

〈通関行政関係〉

1. 保税業務全般の簡素化（現物主義の廃止等）とペーパーレス化
2. 輸入手続きの簡素化とペーパーレス化
  - ・輸出申告許可を事後報告とする
  - ・CSC プレート付輸入（非マル関）コンテナの輸送機器としての無条件通関許可、または無期限免税一時輸入の承認
  - ・海上コンテナの内貨の輸送禁止（2回以上）の緩和または廃止
  - ・免税コンテナの再輸出期間の延長
  - ・同再輸出期間延長申請提出義務の廃止または許可期間延長
  - ・フラットベッドコンテナの輸出入貨物の容器輸出入（納税）申告義務の廃止
3. EDI化・ペーパーレス化に対応した関税法などの法規改正

〈入出港手続き関係〉

1. 入出港時に提出する各種書類の簡素化・EDI化等
  - ・ワンストップサービスの実現
  - ・EDI対象メッセージの統一及び各コードの標準化
  - ・入出港時に提出する各種書類提出方法の簡便化

# 海運 ニュース

## 国際会議レポート

1. 船舶の燃料油による油濁被害補償を優先的に審議する方針固める

—IMO 第80回法律委員会の模様—

## 内外情報

1. 2000年問題事前対策ほぼ完了  
—海運業界におけるコンピュータ2000年問題への対応について—
2. 海賊及び武装強盗撲滅のための方策について  
様々な立場から見解が示される  
—シンガポール船主協会及びシンガポール国際法学会主催  
One-Day 海賊セミナーの模様—
3. 独立行政法人化後も円滑な船員養成を  
—船員教育訓練三機関の独立行政法人化の取組み状況について—
4. 「港湾整備の枠組みの改革」に重点  
—平成12年度の港湾関係予算概算要求の概要について—

## 国際会議レポート

# 1. 船舶の燃料油による油濁被害補償を優先的に 審議する方針固める

## —IMO 第80回法律委員会の模様—

国際海事機関（IMO）第80回法律委員会は1999年10月11日から15日の間、ロンドンのIMO本部で開催され、谷川久成蹊大学名誉教授をはじめとする日本政府代表団には当協会からも参加して、会議に出席した。

IMO 法律委員会では1996年10月に開催された第74回委員会以降主な議題として、(1)金銭的保証の提供（船客の債権を担保する制度と、その他の債権を担保するためのIMO ガイドラインの2点に分けた検討）、(2)燃料油による海洋汚染に対する賠償(3)海難残骸物の除去に関する条約案の3つの議題を検討してきており、今会期も引き続きこれら3つの議題を主として議論した。

前回の第79回委員会（本年4月開催）において、3つの議題に関し(1)金銭的保証の提供のうち、船客の債権を担保する制度の問題を、「1974年の旅客およびその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約」の改正という形で討議を進めるこ

とを最優先し、これと燃料油による海洋汚染に対する賠償の2件について2000年/2001年の期間（biennium）に外交会議で採択することをIMO 理事会/総会に諮ることが合意されている。

この合意に基づき、今会期の最初に、金銭的保証の提供の議題に会期のほぼ半分の時間を割くことが決められたが、実際に本件を討議する過程で、条約案の審議が進まないことから、最優先権をどの議題に与えるべきかという振り出し点に戻った議論をすることとなり、その結果、2000年/2001年の期間の外交会議の議題としては、前回の委員会では優先度が2番目であった「燃料油による海洋汚染に対する賠償」を取り上げることが合意された。

各議題の討議内容は次のとおりである。

### 1. 金銭的保証の提供

議論のベースとなったのは、ノルウェー提案

によるアテネ条約改正案であるが、前回委員会において、船客に対する運送人の責任を強制保険でカバーすべきであるという点では大方が合意し、さらに、強制保険については、運送人に船主責任相互（P&I）保険等の責任保険を義務付ける方法と運送人が各船客に代わって乗船券に傷害保険を付ける方法（personal accident insurance-PAI）のどちらが適当かの議論を行ったところ、大多数が前者を支持したことから、今回のノルウェー案では、第4条の二「強制保険」の部分に角括弧書きで「責任保険ではない保険は、この要請を満たさないものとする」とドラフトされた。

このドラフト部分に対し、ノルウェー、スウェーデンは、EU競争規則に照らして、複数の保険が可能ならば、ひとつのタイプの保険に限定することは適当ではないので、この部分を削除すべきと発言し、フィンランド、ドイツ、英国等がこれを支持した。

これに対し、国際海運会議所（ICS）は、責任保険とPAIとは同じものではなく、船主の責任を担保するのは責任保険であって、PAIではなく、たとえば、PAIでは麻薬／アルコールに関する事故は填補されないこと、また、責任保険は保険会社によっても提供されていることから、保険を責任保険に限ることを主張し、フランス、エジプト、日本等がこれを支持した。

デンマーク、フィンランドおよびノルウェーより、利用可能な複数のタイプの保険のどれかに限定することなく、運送人がその責任を付保することが要求されるという形にすることが提案され、これが合意された。

保険者あるいは金銭的保証の提供者に対する訴訟の管轄権についてのノルウェーのドラフト（保険者または金銭上の保証の提供者に対する責任訴訟は、(1)保険者または金銭上の保証の提

供者の主たる営業所の所在地の存する締約国あるいは、(2)保険証書または運送契約において指定された寄港地の存する締約国でのみ提起できるとの趣旨）に関し、同国より、その意図するところは、賠償請求の集中化を図り、手続きのコスト節減／スピード化を実現することにあると説明があった。

ノルウェー提案に対し、日本より、管轄権は被害者の利益に基づいて議論されるべきであり、たとえば、被害者／運送人が日本にいて、P&I保険者がロンドンにいる場合、訴訟の解決をロンドンで行うことはフェアではないとして、反対意見を表明した。バハマ、スペイン、ドイツ等が日本を支持した。ラトビア、ブラジル等がノルウェー案を支持する一方、韓国が管轄地として出発港を含める妥協案を提出、これを英国、オランダ、フィンランド等が支持したが、結論に到らず、さらに検討を続けることとなった。

船客の死傷に対する責任の制限に関しては、アテネ条約の1990年改正議定書で決められた限度額（175,000SDR—約2,590万円）を維持することは、単に先進国と発展途上国にとって受け入れ可能な妥協案であるのみならず、他の責任限度額を定めた条約（たとえば、海事債権についての責任の制限に関する条約—LLMCの1996改正議定書）との整合性を持つことになるという意見が中国、メキシコ、ギリシャ等から出された。

一方、オーストラリア、英国、フィンランド等は、最近の国際民間航空機関（ICAO）が旅客の死亡・傷害の場合の航空運送人の責任制限を認めないモントリオール条約を採択したことから、強制保険による填補制限に拘わらず、責任限度額をアテネ条約1990年議定書より引き上げるべきであると主張した。

日本は、(1)海上運送人の責任制限を認めない

こととすべきであること、(2)旅客の死傷に対する海上運送人の責任に関する原則について、一定額までは厳格責任とし、当該一定額以上については過失責任とすべきとの従来のスタンスに基づき、モントリオール条約に似たシステムを幾つかの同調国とともに次回会合に提案する意向を表明した。

議長は議論を総括して、保険の目的に鑑みなんらかの限度額は必要であるが、外交会議で政治的な解決を図ることとしたいと述べた。

本議題の下で討議されている、海事クレームを担保する制度として前前回の委員会で提案されたIMOコードに関し、前回の委員会以降の議論を踏まえた修正案が英国から提出された。

同国から、本修正案は、業界による自己規制を図るもので、国際安全管理コード(ISMコード)と、また、いくつかの国の政府と業界の協力の下で行われているクオリティ・ SHIPPING・キャンペーンに沿うものであるとの説明がなされ、キプロス、ブラジル、バヌアツ等が英国を支持した。

IMO用語に基づく文言修正のみを行った上で、修正案は合意され、理事会／総会に提出されることとなった。

## 2. 燃料油による海洋汚染に対する賠償

本議題に関し、オーストラリア等10カ国の提案になる修正条約案についてオーストラリアから説明があり、特に、前回の委員会での議論を反映して、船舶所有者(shipowner)の定義として次の2つのオプションを並記した旨の説明があった。

オプション1―「船舶所有者」とは、船舶の所有者(登録されている所有者、裸傭船者および船舶賃借人を含む)、管理人ならびに運航者をいう。

オプション2―「船舶所有者」とは、船舶の所有者として登録されている者、または、登録がない場合には、船舶を所有する者をいう。ただし、国が所有する船舶であって、その国においてその船舶の運航者として登録されている会社が運航するものについては、「所有者」とはその会社をいう。

船舶所有者の定義に関し、日本から船舶の運航に際し生じる損害については運航者が責任を負うのが原則であることから、オプション2に反対する旨発言し、これをブラジル、トルコ、韓国等が支持する一方、明確化および法的確実性の観点からオプション2を採用すべきことをギリシャが主張し、これをオランダ、ノルウェー、フィンランド等が支持した。

全体としてオプション1を支持する国の数の方が多かったことから、船舶所有者としてオプション1の定義を採用することが合意された。

船舶所有者の定義が合意されたことを受けて、強制保険を誰が付保すべきかの議論が行われ、フィンランドから、登録されている所有者(registered owner)が自己の責任を担保するために強制保険を付保しなければならないとの提案を行ったが、日本は、オプション1の採用により、登録されている所有者以外も責任を負うことになるということから、登録されている所有者のみの付保に反対したものの、登録されている所有者以外も保険によってその責任を担保することは可能である、あるいは、クレームを提起すべき保険者は1社の方が好ましいといった理由からオーストラリア、ドイツ、オランダ等多数の国がフィンランドを支持したため、フィンランド提案を基に議論していくことが合意された。

## 3. 海難残骸物の除去に関する条約案

コレスポンデンス・グループを代表してオラ

ンダより、前委員会以降の議論について説明があり、前回の委員会で海難残骸物の定義として、単に“wreck”とするのではなく、残骸物になりそうな船舶も条約の対象となることを示すために、“wreck and casualty”とするのが適当ではないかとの議論がなされ、多数の国がこれを支持したが、今回のコレスポネンス・グループの報告では、“wreck”の定義を拡大することにより“casualty”を削除すること、報告要件について他の条約と整合性を持たせること、前回の委員会で議論された、残骸物除去に係る費用を貨物にも負担させるべきかどうかについては国内法に委ねるべきこと、さらに、本条約を2002年／2003年の期間の外交会議で採択することを目標とすべきこと等について述べた。

海難残骸物の除去に関する条約案について進展が見られたことを評価する一方、重要な点が未解決なままになっていることについてデンマーク、ギリシャ、フランス等から発言ありドイツからは、沿岸国に権限を与えることに懸念の表明があった。

英国、ロシア等は、国連海洋法条約（UN Convention on the Law of the Sea-UNCLOS）との

整合性を図るべきとの意見を述べた。

議論を総括して議長は、本条約の検討について実質的な進展があったことを述べた後、幾つかの国が国内法が領海外に適用されることに懸念を示したこと、国連海洋法条約との関係を明らかにすべきとの意見のあったこと、サルベージ条約等との重複のおそれがあること等を指摘して、引き続きコレスポネンス・グループで作業を行うことを要請した。

#### 4. 2000年の審議計画および審議日程

議題1の「金銭的保証の提供」のコレスポネンス・グループの議長であるノルウェーより、本議題については数多くの未解決の問題点があるので、次回以降の委員会での討議に委ね、議題2の「燃料油による海洋汚染に対する賠償」を優先して、今委員会で最終的な合意を得ることにすべきとの提案がなされた。

本提案に対し、英国、フィンランド、ドイツ等が賛成を表明し、一方、「金銭的保証の提供」を当初の合意どおり優先させるべきとの意見はブラジルのみであったことから、燃料油による海洋汚染の問題を優先することとなった。

## 内 外 情 報

### 1. 2000年問題事前対策ほぼ完了

—海運業界におけるコンピュータ2000年問題への対応について—

#### 1. 船舶運航に関する2000年問題対策連絡会

コンピュータ2000年問題への対応に関し、運輸省海上交通局をはじめ同省関係セクション、関係団体等により「船舶運航に関する2000年問題対策連絡会」が設置され、8月5日に第1回会合が開催された。同連絡会は、海運事業者等

において進められている同問題への対策について、官民の関係者が業種横断的に対策の具体的実施方法等に関して検証するとともに、意見を交換し今後の留意点を含めた2000年問題対策の主要点を取りまとめ、その結果を関係者に周知して2000年問題対策の一層の理解と推進を図る

ことを目的としており、今般、この場において検証した船舶における2000年問題の特質を整理するとともに、海運事業者が講ずべき船舶運航に関する2000年問題対策のうち、機器の点検手順、危機管理計画の策定等の主要点を盛り込んだ「船舶運航に関する2000年問題対策の概要」を取りまとめた。

#### 《構成メンバー》

運輸省運輸政策局情報管理部2000年問題対策室、運輸省海上交通局総務課／外航課／国内旅客課／国内貨物課、運輸省海上技術安全局船舶工業課／検査測度課、日本内航海運組合総連合会、(社)日本旅客船協会、(社)日本外航客船協会、(財)日本海事協会、(社)日本船舶工業会、川崎汽船株式会社、日本郵船株式会社、株式会社商船三井、新和海運株式会社、株式会社トキメック、(社)日本船主協会（事務局）

本取りまとめでは、船舶に搭載されている機器は、大部分が日付・時刻等を扱わず実時間を要素としていること、自立性が高いことなどから2000年問題によるリスクが小さく、その上、推進装置、操舵装置、発電装置等の重要機器には手動運転等のバックアップシステムが装備されているため、船舶においては陸上のシステムと比較して2000年問題による重大な事故の発生の可能性は一般的に極めて小さいと考えられるとしている。

しかしながら、2000年問題に関しては、どんなに対策を尽くしても機器が故障する可能性を完全に否定することはできないと指摘されているところから、危機対応のための計画とその訓練が必要と考えられるとし、調査したところでは、大部分の海運事業者において必要と考えられる機器の点検と確認が終了し、また、危機管

理計画の策定も進んでおり、2000年対策はほぼ完了しているとしている。

最後に、2000年の到来を間近に控え、今後は、万一の故障に備えた主要装置の手動操作の習熟等を含む対応訓練と事故を未然に防ぐための対応計画のフォローアップおよび実施に重点を置いた対策がとられていくこととなるが、各海運事業者においては、それぞれの条件の下に策定された対応計画に基づき、事前に定められたマニュアルに従い訓練を積み重ねるとともに、関連機関との情報交換を緊密に行うことにより、一層の安全対策の推進を図ることが重要であるとまとめている。

なお、海運事業者の船舶運航に関するコンピュータ2000年問題への対応状況に関しては、当協会会員会社に対し6月末の調査に続いて9月末現在におけるフォローアップ調査を実施したところ、機器の点検に関しては93%の会社が終了しており、その他の会社でも12月までに予定されている船舶の修理に合わせてプログラムの入替え等を準備していることなどから、9月末現在において対策はほぼ完了したものと考えられる。また、危機管理計画に関しては、90%の会社で策定済みであり、残る10%の会社においても10月末までに策定を完了する予定となっている。

また、運輸省が、ロールオーバー時（今年12月31日から来年1月1日に日付が変わる時）に運航する旅客船事業者57社を対象に行った調査では、安全運航の確保に影響のある制御系の重要システムについて模擬テスト等を含む機器への対策は、一部のシステムを除いてすべて完了しており、対策未了の一部についても10月末日までに完了することが確認された。さらに、同省は、上記事業者57社に以下の措置を含めた万全の対策を講じるよう指示し、以下の措置を含

めた危機管理計画が策定済みであることが確認された。

- \*ロールオーバー時には、四圍の状況等から危険の惧れがないと判断される場合を除き、原則として、操舵装置、主機関の制御を手動で行うこと
- \*ロールオーバー時には、船長、機関長がそれぞれ船橋、機関室において異常事態に備えること
- \*ロールオーバー時には、通常時より人員の配置を強化して、計器等の監視にあたること
- \*ロールオーバー時には、可能な限り狭水道や船舶の輻輳海域等を航行しないこと
- \*異常事態発生時に備えて事前に乗員の訓練を行うこと

運輸省はこれ以外の旅客船事業者に対しても、2000年問題対策の完了を強力に指導しており、これを受けて日本旅客船協会は全会員に対してアンケート調査を行うとともに、機器の点検・模擬テストの実施、危機管理計画の策定の勧告を行っている。

## 2. 海運業界の陸上部門における2000年問題への取り組み

コンピュータ2000年問題については海運各社とも、経営の根幹に関わる重要課題であるとの認識のもとに、数年前から社内にプロジェクト

チームを設置するなど、全社的な対応作業を進めてきた。

船舶運航に関わる2000年問題の対応状況については前述のとおりであるが、陸上関係部門に関しては、2000年問題に起因してB/L（船荷証券）の発行、電子メールの送受信などといった事務的処理に関するトラブル、また、関連業者のシステムの誤作動などのため港湾の荷役設備に不具合が出るといったような様々なトラブルの発生が考えられることから、各社ともそのようなトラブルを未然に防ぐべく、

- ・本社／支社内基幹システムの徹底の見直しおよびその改修作業
- ・関連業者への2000年問題対策徹底の呼びかけと対応状況の確認
- ・2000年の日付を想定した模擬テスト

といった対応を徹底して行ってきた。

また、2000年問題については「万全の対応」というのは難しいとの見方が一般的であることから、各社それぞれ万一トラブルが発生した場合に備え、業務のすべての面において様々な事態を想定した緊急時の対応策を策定する等、2000年1月1日など危険日とされる日における対応を含め、万一の際にも影響を最小限にいとめる体制をとっており、安定的サービス維持の実現に努めている。

なお、当協会をはじめとした海事関係団体等の協力のもと、運輸省海上交通局がとりまとめ

民間業種別西暦2000年問題に関する対応状況について

1999年9月30日現在

業種名	回答件数	回答率(%)	模擬テストを完了	事務処理系システム(※)(%)			
				修正等を完了	実作業中	調査中	未着手
海上運送業	1,015	100	84	5	9	1	1

※運輸省海上交通局調べ

※ここでいう「事務処理系システム」は、経理、財務、営業情報等、事務処理等に用いるシステムをさす。

た海運業界の2000年問題対応に関する以下の調査を見ると、事務処理系システム－本社／支社等におけるコンピュータシステム－の対応状況については、修正作業等が完了し、模擬テストまで終了しているのが全体の84%、修正作業に

ついては完了済みが5%（1999年9月末日現在）と業界全体の約9割が、事務処理系システムの対策にほとんど目処がついており、海上部門同様、陸上部門でもほぼ事前の対策は完了しているといえる。

## 2. 海賊及び武装強盗撲滅のための方策について 様々な立場から見解が示される

### —シンガポール船主協会及びシンガポール国際法学会主催 One-Day 海賊セミナーの様相—

シンガポール船主協会およびシンガポール国際法学会の主催により、平成11年10月22日シンガポールにおいてOne-Day 海賊セミナーが開催された。

わが国からは、講演者として招請された(財)日本財団の寺島紘士常務理事をはじめ、日本海難防止協会シンガポール事務所の他、シンガポールに在住する船社関係者等が参加し、当協会も、海賊防止対策への取組みの一環としてこれに参加した。

セミナーの開始にあたり、昨年5月に行方不明になり中国の海南島で発見されたペトロレンジャー号の船主が、同号事件に対する中国当局の密輸容疑と同船舶の拘留および拘留費用の請求等、その対応について強く不満を表明し、同じように行方不明になり中国南部の港で発見されたテンユウ号の事件等を例に挙げつつ、その様な不当な行為に対し被害者を救済するための海賊基金の設立を呼びかけた。

#### 1. セミナーの概要

午前に行われたセッション1では、海賊および武装強盗に対し、関係国がより積極的かつ有効に対処するための国際的な法の枠組みの整備について、国際海事機関（IMO）海上安全委

員会（MSC）の議長をはじめ、国際商業会議所（ICC）の国際海事局長代理、および法律学者がそれぞれの立場から、海賊および武装強盗の国連海洋法等国際条約に基づく定義の是非、公海上または国境を超え行われる海賊行為の撲滅のための捜査および処罰権限に関する適切な国際条約の必要性、および関係各国の国内法制の整備等について講演した。

午後のセッション2では、海賊および武装強盗に対する民間機関および民間団体の役割について、民間の立場で積極的に海賊問題に取り組む(財)日本財団、海賊監視システムサービスを提供する安全管理コンサルティング会社の代表および海事関係弁護士から、それぞれの立場で海賊撲滅のために行ってきた活動について講演が行われた。

また、各セッションでの講演の終了後に、各講演者をパネラーとする本セミナーの参加者も加わる討論が行われた。

#### 2. 主な論点

海賊及び武装強盗は、公海を始め、領海内で発生しても国境を超えて行われる犯罪である場合が多いことから、国際的な法律の枠組みのなかで、地域関係各国の協力による国境を超えた

海賊及び武装強盗の監視および捜査が陸上を含めて行われること、また適切な処罰の執行が海賊撲滅の為には不可欠であり、その為には、国際的な法律の枠組みの策定が望まれ、その一つとしては、ローマ条約（海上航行船舶の安全に対する不法な行為の防止に関する条約）が適切と考えられるが、ローマ条約については、中国、日本、オーストラリア等が批准しているものの、マラッカシンガポール海峡沿岸3国等の海賊多発沿岸国は批准していないことから、これらの国々の早期批准とそれに基づく国内法の整備が強く望まれた。

また、海賊および武装強盗の適切な監視および捜査に対する関係各国の資金不足に対する手当、および海賊被害にあった船主および船員の被害の補償を目的とした、IMO等の国際的機

関のもとでの、船主、荷主、P&I保険およびその他関係者の寄付による海賊対策基金の設立が議論となったが、当協会は、海賊および武装強盗の捜査および処罰の実行のための国際的な枠組み（コード）の策定に関連してIMOの場で検討するべき問題であるとの意見を述べた。

### 3. まとめ

本セミナーにおいては、さまざまな見地から海賊及び武装強盗の撲滅のための提案および意見が出されたが結論を得るには至らなかった。しかし、シンガポールに駐在する各国の大使館員および東南アジア各国の船主協会、船主等合計120人が参加し意見の交換ができたことは、海賊および武装強盗撲滅のための一助となると考える。

## 3. 独立行政法人化後も円滑な船員養成を

### —船員教育訓練三機関の独立行政法人化の取組み状況について—

運輸省所管の船員教育訓練機関である航海訓練所、海技大学校及び海員学校の3機関は平成13年4月の独立行政法人化に向けて作業を進めております。平成11年7月16日に施行された独立行政法人通則法を受けて、独立行政法人の名称、目的業務の範囲などに関する事項を定めるため、3機関の個別法を整備し、10月29日から始まった臨時国会に提出されました。

海技大学校は独立行政法人海技大学校法にて、現状の施設、敷地等を国より現物出資され、船員及び船員になろうとする者の運航にあたる技術を教授して、船員の質の向上と海上運送の安全の確保に資すると業務を特定しております。航海訓練所は独立行政法人航海訓練所法にて、商船大学、商船高等専門学校、独立行政法人化された海技大学校及び海員学校の学生及び生徒

等に対し航海訓練を行うことにより、船舶の運航に関する知識及び技能を取得させることとなります。また、海員学校は独立行政法人海員学校法にて海員の養成を行うことと業務を設定しております。このように、3機関は一応これまでの業務を受け継ぎます。

しかし、今後はそれぞれ5年程度を目途に中期計画を建て、それに基づき運営され、その結果は評価委員会によって評価され、より効率性が求められることとなります。また、自民党の要請で3機関の再編も検討される予定です。

当協会としては、これらの機関が有する機能が民間船社に有効に作用し、今後とも所要の良質な日本船員の養成が円滑に図れるように対応して行きたいと考えております。

## 4. 「港湾整備の枠組みの改革」に重点

### —平成12年度の港湾関係予算概算要求の概要について—

平成12年度の港湾関係予算概算要求の概要が明らかにされた。それによると、港湾整備事業については、要求の規模が、事業費6、495億円、国費3、662億円、財政投融资56億円となっており(別表【A】御参照)、また、国費のうち、特別枠・重点化枠(内閣査定による)として、408億円が計上されている。(別表【B】御参照)

本年度の概算要求の基本方針の主柱である「重点要求事項」について見てみると、従来は、「中核・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルの整備」が前面に出されていたが、本年度は、先ず最初に、「経済・社会の変化に対応して、港湾の重点的・効率的整備を進める

別表【A】 要求の規模

(単位：億円)

事業区分	費目	12年度 要求額	11年度 (当初)	対前 年度比
港湾整備事業	事業費	6,495	6,374	1.019
	国費	3,662	3,460	1.058
	財政投融资	56	25	2.240
港湾関係民活事業	事業費	717	876	0.818
	財政投融资	224	314	0.713
港湾関係起債事業	事業費	5,086	3,583	1.419
	起債額	5,537	3,776	1.466
合計	事業費	12,236	10,781	1.135
	国費	3,662	3,460	1.058
	財政投融资等	5,817	4,115	1.414

- 注-1) 港湾整備事業要求額には、北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁計上の運輸省関係分を含む。  
 -2) 港湾関係民活事業と港湾整備事業には、双方に計上されている事業費(平成12年度：62億円、平成11年度：52億円)が含まれているため合計では重複分を除いている。  
 -3) 民活事業の財政投融资の平成11年度分は要求額。  
 -4) 平成13年1月～3月までの国土交通省予算対応分を含む。

ために、国と地方の役割分担を見直すなどの港湾整備の枠組みの改革」が最初に取り上げられている。この点、当協会も港湾のユーザー代表として参画している港湾審議会の「経済・社会

別表【B】 特別枠・重点化枠の配分要望

(単位：百万円)

特別枠・ 重点化枠	要 望 概 要	要求額 (国費)
物流効率化、環境・情報通信・街づくり等経済新生特別枠 (物流効率化による経済構造改革対応分)	①港湾の国際競争力強化、物流コスト削減のための大水深国際海上コンテナターミナルと多目的国際ターミナルの整備	(12,134) 21,518
	②フェリー等海陸一貫輸送に対応できる内貿ターミナルの整備	( 30) 2,138
小 計		(12,164) 23,656
物流効率化、環境・情報通信・街づくり等経済新生特別枠 (環境・情報通信・街づくり等対応分)	①港湾における海域環境の改善、大型浚渫兼油回収船の建造および港湾諸手続の情報化	1,200
	②市街地活性化、臨海部空間の再編・再開発および緑地等の整備による生活空間の拡大等による街づくり、街づくり	5,775
小 計		6,975
生活関連等公共事業重点化枠	①深刻な大都市圏のゴミ処分問題に対応する廃棄物海面処分場の整備	2,383
	②大規模地震時の住民避難および緊急物資輸送のための耐震強化岸壁、防災拠点緑地、津波対策としての防波堤等の整備および離島・奄美の生活基盤である定期旅客輸送のための港湾施設の整備	7,808
小 計		10,191
合 計		(12,164) 40,822

(注) ( ) 書は、共同要望分(国土庁一括計上)で内数である。

の変化に対応した港湾整備・管理のあり方（中間報告）」（本年7月30日発表。本誌平成11年8月号P.8海運ニュース、同9月号P.24巻末資料参照）にて指摘された、「全国的・広域的視点に立った取組み」「ユーザーのニーズに対応したサービスの提供、制度の見直し」などが反映されたものと評価出来る。

ちなみに、この「港湾整備の枠組みの改革」においては特に、「全国的・広域的視点からの国の責任の明確化」が謳われており、①港湾の格付けの見直しについて港湾審議会における「新しい港湾の分類の考え方」や「港湾配置の考え方」についての検討を踏まえつつ、物流コストの低減に資する効率的な物流体系の形成、マルチモーダルシステムの形成などの視点から、「年内を目途に指定見直しの具体化を図る」とされている。具体的には、「特定重要港湾」（現在21港）の定義を、現在の“外国貿易の増進上特に重要な港湾”から、“国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾”に、また、「重要港湾」（現在113港）については、“国の利害に重大な関係を有する港湾”から“国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点など国の利害に重要な関係を有する港湾”へと見直すことが検討されている。②また、「港格の見直し」とセットで、国庫負担率が見直される。これにより国にとっての重要度や効用の及ぶ範囲、地域における受益の程度に応じて見直し、全国的・広域的な見地から必要となる施設を整備する直轄事業の国庫負担率は引き上げられ、重要度の低い施設については引き下げられることになる。（別表【C】御参照）その他、③既存施設有効活用促進事業に対する統合補助金の創設（206億円）、④民間事業者の投資を活用するためのPFI（Private Finance Institute：民間主導の公共事業）手法の取入れ、なども掲げられている。これは

利用効率向上や物流コスト低減に資する荷役機械等の港湾施設の整備を行う事業者に対し、国公有施設の無償ないし低廉使用、無利子貸付、税制特例等の公的支援がなされるということを表している。但し、現時点で、予算規模は未定とのことである。

重点要求事項の第二として、「物流コストの削減による産業競争力強化」が掲げられており、施策の柱としては、国際海上コンテナターミナルや臨港道路の整備による基幹的な国際物流基盤の整備、港運事業協業化等支援や港湾EDIシステムの構築による港湾のソフト面の改革の促進、モーダルシフトの実現などによって、港湾サービスの向上、物流コストの削減、海陸輸送モードの結節機能の強化を図り、以って、産業力を強化し、地球環境負荷を軽減するというものである。なお、中核・中核国際港湾の水深15m級の国際海上コンテナターミナルが、平成12年度内に14バース供用開始されることとなっている。（新規要求は、横浜1バース、73億円。整備中のものとして、東京大井148億円、

別表【C】 国庫負担率の見直し（案）

	現 行	見 直 し 案
特 定 重要港湾	$\frac{2}{3}$ (直轄 臨港道路 防波堤 航路 耐震コンテナ岸壁)	直轄 $\frac{2}{3}$ (臨港道路 耐震コンテナ岸壁) $\frac{6}{10}$ (国際コンテナターミナル関係) $\frac{5.5}{10}$ (その他一般) 補助 $\frac{5}{10}$ (その他一般) $\frac{4}{10}$ (-5.5m以下の小型係留施設関係)
重要港湾	直轄、補助 $\frac{5}{10}$	直轄、補助 $\frac{5.5}{10}$ 補助 $\frac{4}{10}$ 、 $\frac{5}{10}$ (特定重要港湾の補助と同じ)

(注) 改正港湾法第52条第1項第4号（高度な技術の必要を理由とするもの）に基づく直轄工事は、補助事業と同じ負担率（5/10）とする。

大阪北港南225億円、北九州響灘77億円、広島出島100億円、清水新興津80億円、塩釜向洋65億円の計7港・11バース。これらの金額の一部が本年度予算に計上される。) 国費2074億円が割振られており、国際海運ネットワーク拠点形成1576億円、複合一貫輸送ターミナル整備に84億円、防波堤等整備などからなっている。

第三に、21世紀を見据えた新たな環境と生活空間の創造ということ掲げており、流出油回収船の代替建造などが盛り込まれていて、国費としては316億円が割振られている。

なお、「特別枠・重点化枠の配分要望」について見ると、合計408億円のうち、経済新生特別

枠として、236億円計上されている。内容の詳細は明らかにされていないが、中核中核港湾では、苫小牧、塩釜、横浜、清水、名古屋、北九州、大阪、那覇の8港、多目的ターミナルでは、高知1港、内貿では、御前崎、堺泉北の2港が想定されているとのことである。

年内、大蔵原案の作成、復活折衝などを経て、通常は、新年1月に国会に提出される。当協会としては、「中間報告」において反映された、使い勝手が良く、かつ、コストの安いターミナル等港湾施設が具体的に、実現されてゆくように、機会ある毎に要望を繰り返してゆくこととした。

## 海事振興連盟 平成11年度通常総会および 創立50周年記念式典の様相

海事振興連盟(原田昇左右会長)は、去る10月26日、平成11年度の通常総会を開催し、来年度予算・事業計画を決めるとともに、「外航海運業の競争力強化のため、諸外国と同等の競争環境整備に向けた構造改革の推進および実効性のある国際船舶制度の確立」、「内航海運における『内航海運暫定措置事業』の着実な実施のための追加所要資金の確保及び税制改正、適正な運賃・用船料の確保、構造改善等の環境整備対策の推進」などの9項目から成る決議を採択した。

通常総会終了後には、創立50周年の記念式典および祝賀会が催され、橋本龍太郎元首相、二階俊博運輸大臣が祝辞を述べたほか、業界を代表して当協会顧問の根本二郎日本郵船会長、当協会生田正治会長があいさつに立つなど、同連盟の50周年を盛大に祝った。



▲祝辞を述べる二階運輸大臣

# 特別欄

## 解撤等を行うために輸出される船舶への バーゼル条約の適用問題について

### 1. わが国におけるバーゼル条約への対応

この数年来、欧米を中心に環境保護の観点から船舶の解撤に伴ない発生する廃棄物による環境汚染問題がクローズアップされるようになり、特に欧州において海運業界を標的にグリーンピース等の環境保護団体は、発展途上国のスクラップ施設における劣悪な労働者環境、環境汚染に対抗するキャンペーンを展開し、解撤を目的とした船舶の国境を越えた移動はバーゼル条約(\*)の厳格な適用を受けべきと主張している。

一方、わが国政府は、各国がバーゼル条約の適用について慎重な姿勢を採る中で、平成10年12月に参議院から提出された質問趣意書に対して、「アスベスト又はPCBを含む備品が存在する船舶が、解撤を目的として国境を越える移動がなされる場合で、当該備品の処分をも目的の一つとしている場合には、バーゼル条約の規定に従って、輸入国である締結国に対し当該移動の計画を通告し、その同意を得る等の手続きをとる必要があると考えている」と答弁し、解撤を目的とした船舶の輸出はバーゼル条約の適用を受けるとの立場を明確に示した。

これに対し当協会は、解撤を目的とする船舶の輸出がバーゼル条約の適用対象となれば、輸出に関する手続きを煩雑化させるばかりでなく、スクラップされるべき老朽船の解撤促進に支障

を来とし、海難/海洋汚染事故を引き起こす原因に繋がる恐れがあるとして慎重な対応が必要である旨運輸省に申し入れを行ってきた。

その後、バーゼル条約国内法の所管官庁である通産省、環境庁、厚生省は平成11年5月17日付で「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」と題する通達(資料1参照)を連名で運輸省宛に出し、解撤を目的とする日本籍船舶の輸出は、当該船舶がアスベスト等の有害廃棄物を含む場合、バーゼル条約の適用対象になることを改めて表明し、これを受けた運輸省は、平成11年5月27日付で前述の通達を添付し、当協会にその旨連絡するとともに当協会会員会社に対し周知するよう要請した。

当協会は、解撤の目的で輸出される船舶はリサイクルされるものであり、他の廃棄物と同様にバーゼル条約で一律に扱われるべきものではなく、同条約の適用は承服しがいたものであることから、バーゼル条約適用の通達の周知依頼の取扱について運輸省と折衝を重ねてきた。

一方、本年6月に開催されたIMOの海洋環境保護委員会においても、船舶解撤問題の検討を開始することが提案された。運輸省は当会議において、①船舶の解撤を規制するにあたっては、船舶の運航や売買の実態に適合した制度が必要であること、②解撤が不用意に制限された

場合、老朽船が滞留し、海上での人命損失や汚染につながってしまいかねないこと、との認識のもと、IMOでの検討課題とすることを積極的に支持した。また、IMOでの検討を主張した欧州諸国も、本検討の目的は、途上国の解撤ヤードの安全及び環境保全レベルを向上させることであり、解撤を抑制することではない旨明らかにしている。

当協会としては、本問題は国際的な枠組みの中で解決すべき、と考えており、バーゼル条約の適用に対する次のポイントを運輸省に伝えるとともに、併せて前述の通達についてもこの考え方を添付し会員各位に周知した。

- ・バーゼル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いるなかで、わが国政府の見解は突出していること。
- ・世界の海上輸送が安全に行われ、海洋環境保全が図られるには老朽船の円滑な解撤が不可欠であり、そのためには各種条約等の現実的な適用が必要であること。
- ・2000年からはIMOとバーゼル条約事務局が連携し、環境面から見て適切な船舶の解撤方法が検討されることになっていることから、わが国政府がこうした検討に参加するにあたっては、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、現実的かつ実行可能な結論を取りまとめるようお願いしたいこと。

## 2. 国際機関におけるバーゼル条約への対応

欧米を中心に解撤問題に対する関心が高まるなか、ECSA(\*\*)は解撤を目的とした船舶の輸出についての考え方を資料2のとおり発表、バーゼル条約の適用問題についても言及している。

また、ICSはワーキンググループ(Ship Recycling Working Group)を本年3月に設置し、船舶の解撤問題全般について検討を始めている。

なお、船舶解撤に関するICSの考え方については、次号で紹介する予定である。

(\*) バーゼル条約……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」。廃棄物処理を適正に行う事が出来ない国にその処分を依頼し、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り組みを定めたもの。

(\*\*) ECSA……European Community Shipowners' Associationの略。欧州共同体船主協会。1965年に設立、現在、会員はEU加盟15カ国およびノルウェーの16の船主協会からなる。本部はベルギーのブリュッセル。

### 【資料1】

#### 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

船舶法第1条に規定する日本船舶であって、次の①及び②の要件を同時に満たす船舶は、特定有害廃棄物等の輸出入等の規制に関する法律(以下「バーゼル法」という。☒参照)第2条の第1項に規定する特定有害廃棄物等に該当するため、輸出貿易管理令別表(省略)第2の35の2の項(1)に掲げる貨物となります。

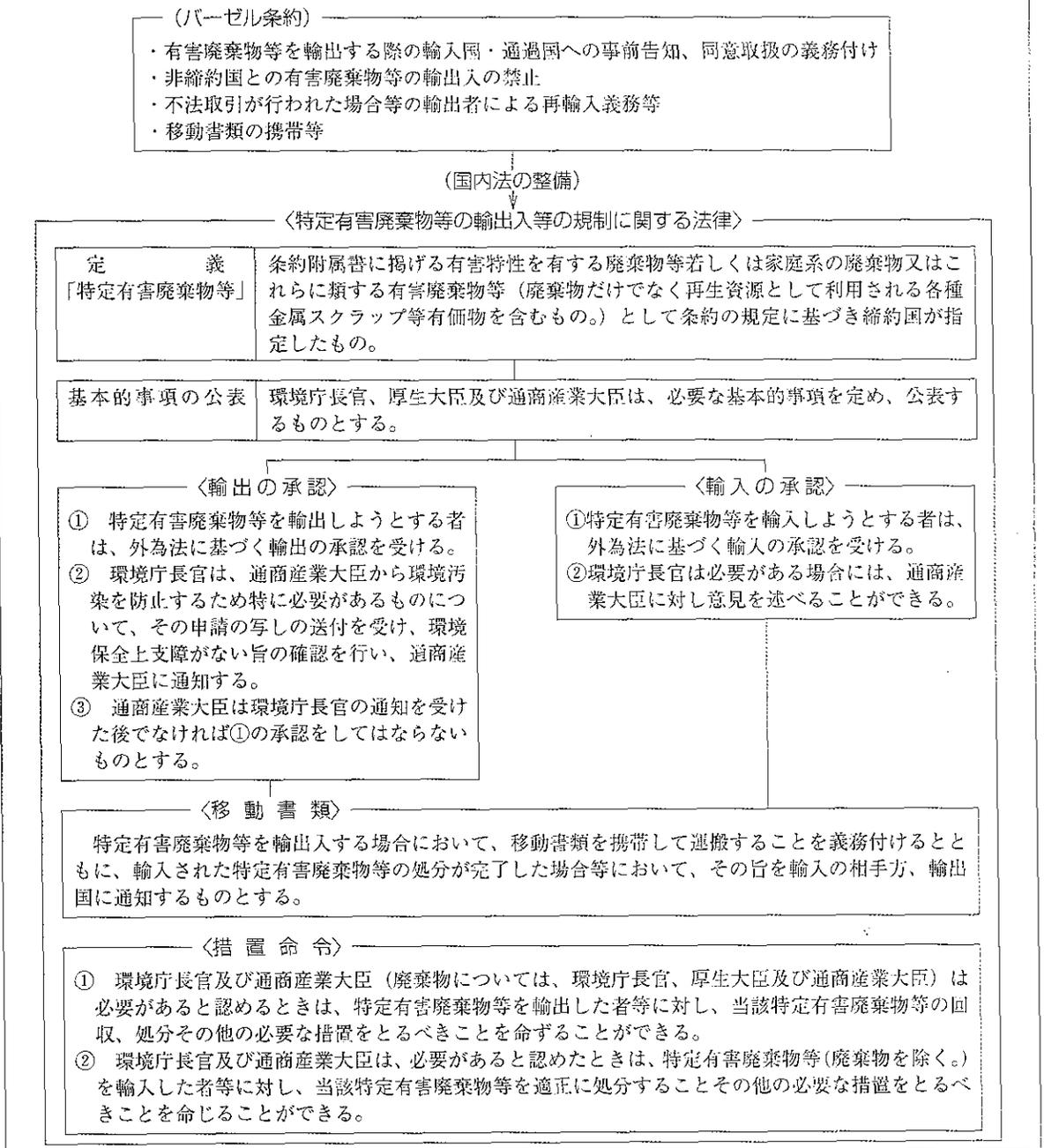
(適用される船舶の要件)

- ① 解撤等による金属の回収等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(以下「バーゼル条約」という。)附属書IVに掲げる処分作業を行うために輸出される船舶
- ② 石綿又はPCB(ポリ塩化ビフェニル)等バーゼル条約附属書Iに掲げる物質を船舶本体に含有することのよりバーゼル法第2条第1項に規定する特定有害廃棄物等に該当することとなった船舶

したがって、当該船舶の輸出をしようとする者は、当該船舶が仕向地まで自航されるものであるか、曳船等により運搬されるものであるかを問わず、バーゼル法第4条第1項の

規定により外国為替及び外国貿易法第48条第3項の規定による輸出の承認を受ける必要がありますので、その旨関係事業者にも周知されますようお願いいたします。

図 特定有害廃棄物等の輸出入等の規制に関する法律の構成



## 【資料2】

### 国外での解撤 (SCRAPPING OF VESSELS ABROAD) ECSA コメントリー

#### 背景

船の経済的寿命は、市況の見通しとともに、船の構造、メンテナンス、運航状況によって大きく違って来るだろう。運航およびメンテナンスのコストは通常の場合、船令とともに上がっていく。このため船というものはたいてい、安全や環境面からの理由とともに、将来的に得られる収益見込が、現在の解撤価格より低くなった時に売船される。解撤施設へ引渡される時点では船は完全に運航できる状態である。

解撤施設で船の全ての備品・器具が剥ぎ取られ中古品、リサイクル品として売られる。一方、船そのものは解体され、鉄や他の資材にリサイクルされ売られる。しかし、相当の船令の船の多くは、アスベストなどの有害な物質を有している。

解撤のやり方は非常に労働集約型であるため、ほとんどの解撤施設は労働力での競争力を持っている国に集中している。現在、世界中の船舶解撤の80%近くがインド、バングラディシュ、パキスタンで行われている。

#### 国際的/EUの行動の必要性

ECSAは、多くの加盟国において特定のスクラップ施設（とりわけアジアの）における社会面、環境面での懸念が表明されていることは承知している。その懸念はもっともなことであると認識しており、全関係者がこの問題に取りくむべきだと確信している。たとえ船会社がどの国の属していようと、またその船をどの国に登録していようと、この問題は世界中の船会社に影響を及ぼしてくる。中国やインドの船と

同様に西欧諸国の船も影響を被る。従って、目に見えるかたちの改善が実現されるのであれば、この問題はグローバルなレベルで取り組まれるべきである。

海運業はそもそも国際的な産業である。スクラップ売船を規制しようと国や地域が取り組んでも、国際海運市場で売船や登録に関わっている者がそのような規制に拘束されることはないため、効果はあがらないであろう。スクラップ売船のあらゆる規制は、効果的に全ての旗国を拘束すべきである。

ハーゼル条約とEU規則259/93をどのように解釈するかについての国際的な主導権や技術的な説明は別として、解撤施設、特にインド亜大陸における、での労働環境と水準を改善することに配慮すべきである。この点に関してECSAとしては短期間で有意義な結果をだすために、ECが重要な役割を果たせると考えている。特に、問題となっている解撤ヤードの社会的、環境的状况を改善するため、EUや他国からの援助を利用することに真剣な注意が払われるべきである。さらにECSAでは、そのような現在利用可能な援助をEU域外で環境面等に配慮した解撤ヤードの設立に使用することの利点を考察することも検討されるべきであると提案したい。実際に解撤ヤードの運営を経済性から見ると、欧州には存在しないし、また近い将来に作られる見込みもないと言えるだろう。

さらに、解撤施設のある国の関係当局は、国の社会的・環境的な規制が当該解撤施設の規則に従うことを保証すべきである。

この問題が全ての海事産業にとって重大な心配事であるので、ECSAは上記について造船関係者とともにEC委員会に働きかけをしている。EUの政策を、主にインド亜大陸におけるヤードに関する諸問題への現実的な解決策に焦点を

あてることが重要なことである。仮に解撤を経済的に非現実的なものとする措置が導入されたら、逆の重大な結果をもたらすであろう。船を解撤する商業上のインセンティブが低下して、その結果いろんな理由からスクラップされるべき船舶が航海しつづけるような状況が出てくる可能性がある。これは、サブスタンダード船を排除することを第一の目的としてきた EC 委員会のクオリティー・ SHIPPING・キャンペーンに反することである。

この問題は、国際労働機関 (ILO) にも関係するが、IMO の方が問題を取扱うのに適した組織だ。従って、ECSA は、11月初めの IMO の海洋環境保護委員会 (MEPC) 会合でこの問題が取り上げられたことに歓迎しているし、MEPC における今後の検討を全面的にサポートしたい。EC は IMO において影響力を持ちうる。ECSA はこの影響力が IMO が効果的な解決策を見出すことに貢献するために積極的に使われるよう働きかけたい。また、考えうる解決策の一つは、船は認可された場所ではしか解撤できないとする付属文書または新たな法律文書によって、現在の IMO 条約 (例えば、MARPOL 条約) の改正をはかることである。この付属文書または新たな法律文書には、メンバー国が従うべき、解撤場所の認可のためのガイドラインを添付することが必要であろう。同様のものとして国際海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 付属文書 VI が既にオゾン層破壊物質は認可された施設にのみ持ち込まれるべきであることを定めていることに言及しておきたい。

また、この問題に対して環境面からのより良い理解を得るために、解撤のために売船される船舶にある有毒で環境面で危険な物質の範囲を分析するため、独自の研究が (DNV=ノルウェー船級協会によって) 開始されている。

## 現在する規則の解釈

解撤マーケットでは、船はふつう運航可能な状態で売られ、しばしば最終航海においても荷物を積んでいる船がいつの時点で EC 理事会規則 259/93 またはバーゼル条約で定義される廃棄物と考えられるかは未解決の問題である。同規則は EU 域内国籍船に対して適用されるが、国際レベルでの解決を図るためには、バーゼル条約に調印していない多くの主要旗国をも考慮しなくてはならない。

EU 規則 259/93 “EC 域内、域外から域内へ、域内から域外への廃棄物の輸送の管理・監督” に関して、この規則が解撤を目的とした船の輸出に対し、どの程度適用されるかという問題が生じている。同規則では解撤に関して附属書 II で次のように触れられている。“解体される船および他の浮遊構造物のうち、危険な物質または廃棄物と分類される荷物を適切に取り除いたもの” は廃棄物の中でも “グリーンリスト” に分類され、一定の条件の下で海外での解撤を目的に輸出されることが認められている。しかしながら、ECSA はオレンジまたはレッドリストの物質のいくつかは船体/機械または居住設備の性質上なくてはならないものであることを認めている。従って、船はグリーンリストのままがいいのか、それともレッド/オレンジリストか、それともリストから除外されるのかという問題が生じる。

特に、ある船令の船は、防火を目的としたアスベストやレッドリストにあたる他の危険な物質を有している。そのようなレッドリスト物質を含む船を解撤のために輸出することが出来るか否かという問題でてくる。そこで、ECSA では次のような解釈を提案したい。

EU 規則は 1993 年に採択された。80 年代後半 / 90 年代前半にほとんどの船がある程度の量の

アスベストを有しているという事実を考慮して、ECSA は解撤のために船を輸出することは可能であるとの結論は合理的であると考えている。

この解釈は1994年の付属分書Ⅱの改定によって後押しされた。その改定とは以下を追加するもの。：“船の運航から生じる物質は危険物質または廃棄物に分類される”、船の絶対必要な部分を構成する危険物質および船の運航に起因しない危険物質はこれに含まれないことが改定によって明確となった。これは、ある危険物質が船舶を構成しているからといって、必ずしも船全体がグリーンリストからレッドリストへ変更される、またはリスト外のものと考えられることではないという考え方を後押ししている。

実際、グリーンリストの全てのアイテムは特定の物質で、廃棄物または鋳鉄製のスクラップ／ステンレス鉄、固いプラスチックなどである。特殊な物質というより、物体を構成している物質とは関係ない非常に稀なアイテムがある。その特別のアイテムの一つは船である。船はそれを構成する個々の物質全てが“グリーンリスト”に含まれることによって初めて、“グリーンリスト”として考えるべきなのだろうか。船舶をリストに含む必要はないのだろうか。

上記について派生的な考えとしては、解撤のための船舶の出荷は、レッドリストの物質を有する船舶が、その種の船舶が典型的に含んでいるとされるよりも少量であるときにのみ許されるというものが考えられる。逆に、もし船舶が通常より多量のレッドリスト廃棄物を含んでいたら、船舶の出荷は不可能であろう。このような均衡の規則はレッドリストと矛盾するところがなく、船のようなとても大きく複雑で相当量のスクラップが外国へ送られる時には、そのような解釈を採用することがとても合理的に見える。

もし、その量の多寡に拘わらずレッドリストにあるアスベストまたは他の物資のために船舶を解撤に送ることが出来なければ、船舶の解撤は深刻に抑制されるであろう。前にも述べたように、このような国や地域の規則は売買、登録国の変更または他の手段を通して、抜け道を招くだろう。解撤の経済性から非現実的な手段が取られるようなことであれば、環境面から見て逆に重大な結果をもたらし、海の安全性にとってよからぬ影響をもたらすであろう。これは、メンバー国と産業界の両方から幅広いサポートを得ている EC 委員会のクオリティー・ SHIPPING・キャンペーンの初期の目的に反するものである。

#### 結 論

船舶の解撤は環境および経済上の理由からも不可欠なものであり、解撤業が労働集約型の産業である性質上、解撤施設が途上国に位置していることは避けられない。それによって、労働者に雇用と収入を与えることは重要なことではあるが、多くの施設での安全性の低さや環境面の問題に早急に対処する必要がある。この点で、先進国政府と海事産業は共同で取り組む責任がある。ECSA の見解はこれまで述べたとおり、やるべきことはかなり広範囲にわたるものであり、EU と国際的レベルの両方で行動を起こそうとする政治的な意思が存在すべきであり、海運業界は現存する問題に対し、実践的な解決策を見出すため、より自発的に団結して、その役割を担っていく。

以 上

# 安値安定は世界の需給関係に変化をもたらすか

## —トウモロコシの国際需給見通しについて—

三井物産株式会社  
食料本部飼料畜産部課長  
飼料穀物グループ主席

山内孝史

### はじめに

今年の大豆、トウモロコシを始めとする国際穀物市況を振り返ってみると、特に目立った異常気象も無く、概ね世界各地で豊作見通しが続いた。米国以外の輸出国が価格競争力を増し始めると共にシカゴの穀物相場は、下落基調を取るようになったのだが、特にここでは、最近数年の豊作によって、長期的安値に低迷する米国産トウモロコシの需給、並びに進境著しいその他輸出国の現状を整理・分析することにより、引続きこのトレンドが今後穀物貿易の流れをどの様に形成していくのかを模索してみたい。

### 1. 今年度の穀物市況を振り返って

今年度の穀物市況のスタートは、近年の米国生産農家の大型機械台数増加を背景に5月に好天に恵まれたことから順調な作付け終了が報告されたことから始まった。その後も潤沢な降雨量を背景に次第に、バンパークロップの装いを強め、シカゴの穀物相場は一部で生産量が100億ブッシェル(BU)を超えるのではないかとの憶測を呼び、概して豊作ムードにあった。シカゴは7月に入って連日約定最安値を更新、コーンは2ドルをきって13年ぶりの安値水準、大豆、小麦も歴史的な安値水準に低迷していた。しかし、7月中旬から下旬にかけての米国東部を襲った熱波から、コーンベルト東部での作柄悪化が伝えられると、記録的なショートポジション(売り越し残)を抱えていたファンド筋が突然ショートカバー(買い戻し)に殺到、1ヶ月足

らずの間にBU辺り大豆は1ドル近く、コーンも50セント近く急騰し、ほぼ、6月上旬の水準まで値位置を戻した。

その後、8月の米国農務省(USDA)が月例で発表する需給予想における今年の実産量予想で、関係者の予想を遥かに上回る数字を発表。当日は、ストップ安に張り付いたままその日の取引を終えた。しかし、この発表には懐疑的な見方が強く、しかも農家の聞き取り調査をベースに現時点の作柄を5段階で評価するUSDAの週間作柄報告では、GOOD(良い)とEXCELLENT(非常に良い)を併せた数字が60%を割り込んできたことから、シカゴは底固い展開となった。

9月のUSDA需給予想においても、前回発表に比較して減少したものの、関係者予想よりも大きい数字が出たが、USDAの週間作柄報告は依然として状態が悪いことから、生産量予想との整合性に疑問を投げかける関係者も多かった。

しかし、中西部ベルト地帯では、収穫期を迎えるにつれ、予想以上に収量が上がってきていることに驚きの声を上げ始めた。収穫進捗も好天に恵まれて、平年を大きく上回るペースで進み、ローンに預け入れていた旧穀(昨年収穫された作物)の引出しもピークを迎えて、農家の現物売りが強まると、徐々にシカゴは下落を始めた。折りから10月のUSDAの実産量予想は、関係者の予想平均を上回り、下落傾向に一層拍車をかけた。

現在は、作付けが進む南米のドライ懸念や、

投機筋のショートカバーから、やや持ち直しを見せるも引き続き US¢200/BU 前後の安値圏にて推移している。

10月に入ってから、昨年の秋にローンに入っていた大量のローン償還玉が償還され、更には高収穫量が見込まれるため、保管スペース不足が懸念されたが、カンントリーサイドでの緊急サイロ増築、並びに農家の早目の旧穀販売、加えて一部地域では好天に助けられて野積に踏み切っているところも出ており、収穫作業も終盤を迎えて保管能力の問題による継続的な農家売りは、現在のところ影を潜めている。CIF パージコーンの期近積みベースも 8月で1977年ぶりにアンダーで取引されたりもしたが、現在は農家の待ち姿勢からやや現物の逼迫感有り、徐々に値位置を戻してきている。

更に細かく整理するために、以下 USDA のレポート等を紹介させて頂く。

## 2. 米国トウモロコシの需給見通し

10月8日に発表となった月例のUSDA 需給予想は、1999/2000年豊作で市場関係者の大方の予想を大きく上回る生産量、期末在庫率となっている。主な数字は以下の通り。

(添付米国穀物需給表参照)

### ・旧穀 (1998/99) -

供給合計: 11,089百万 BU (前回比± 0)  
 国内飼料需要: 5,486 (前回比▲89)  
 食品・工業・種子: 1,822 (前回比▲8)  
 輸出需要: 1,985 (前回比± 0)  
 期末在庫: 1,796 (前回比+97)  
 期末在庫率: 19.3% (9月時点: 18.1%)

### ・新穀 (1999/2000) -

生産量: 9,467百万 BU (前回比+86)  
 - 史上3番目の豊作を予想  
 供給合計: 11,273 (前回比+183)  
 国内飼料需要: 5,500 (前回比▲75)  
 - 史上第2位

食品・工業・種子: 1,880 (前回比± 0)  
 - 史上最高  
 輸出需要: 1,925 (前回比+75)  
 期末在庫: 1,968 (前回比+183)  
 期末在庫率: 21.1%  
 1992/93年度 (24.9%) 以来の高水準

昨年の収穫高は、9,761百万 BU と史上2番目の豊作を記録したが、国内飼料用需要、食品・工業・種子需要が減少した分期末在庫は9月の予想に比較して97百万 BU 増となった。旺盛な需要にややかげりが見え始めたとする向きも有るが、米国内の未曾有の好景気に支えられ依然として好調な数字が確認されたといえる。

一方1999/2000年新穀では、米国産コーンの単収が133.5BU/ACRE と関係者の予想をやや上回り、生産量は9,467百万 BU との予測となった。また、飼料用需要の減少、輸出需要の増加はほぼ予想通り(新穀の輸出は予想より多い)となり、全体として弱材料視された。

## <各要因分析>

1) 生産量: 夏場の早魃によるダメージは限定的であり、収穫は順調に進行中といえる。

### ① 単収:

本年の単収: USDA10月8日発表 = 133.5BU/ACRE (9月10日発表比+1.3)  
 遺伝子組替種、耕作/作付方法(大型機械の導入)等の進歩により上昇傾向となっている。特筆すべき好材料としては、今年作付け時期の潤沢な土壌水分、全般的に早い作付け終了、6月上旬-下旬の多雨傾向。半年を大きく上回るハイペースの収穫進捗から早霜懸念が遠のいたことが上げられよう。反対に悪材料としては、東部コーンベルト地帯の夏場の早魃による作柄への悪影響が挙げられるが、SUBSOIL MOISTURE (地表から5フィート下の地層面の水分値)は夏場を通じて概ね問題無い状況であった

ため、被害は限定的と見られている。

② 作柄状況：

10月3日現在、USDAの週間作柄報告は（良い＋非常に良い）が全体の60%で昨年（69%）を大きく下回る。この時期の作柄と最終単収を比較してみると、1996年65%→最終単収127.1BU/ACRE、1997年64%→最終単収126.7BU/ACRE、1998年69%→最終単収134.4BU/ACREとなっており、USDA需給予想の数字（133.5BU/ACRE）に疑問も残る。しかしながら、関係者の中にはトレンドイールドの上昇、TEST WEIGHTの上昇を指摘する者もあり、品種改良による作柄の向上が今年は際立った結果を産んだとも考えられる。

2) 国内飼料需要

1999年8月末全米在庫17.96億BUから類推した1998/99年度飼料用需要は約54.78億BUとなり、その後発表された10月のUSDA需給予想の下方修正に合致する。しかしながら、これに基づけば第4四半期の飼料用その他需要が、通年のそれに占める割合は14.2%となり、過去10年の第4四半期平均（15.5%）を下回り、やや少なすぎる感じがする。コーンの需要が他作物（小麦等）にシフトしたとの見方もあるが、同時に小麦の在庫数量は大きく予想を上回っており矛盾することから、在庫数量自体を疑問視する向きもある。

① 肉牛飼養頭数：減少傾向に歯止め

CATTLE ON FEED：主要7州（アリゾナ、カリフォルニア、コロラド、アイオワ、カンザス、ネブラスカ、テキサス）における肥育牛の飼養頭数（1,000頭以上の農家対象）次回発表は11月19日

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN
1997	8943	8813	8769	8904	8484	8231
1998	9455	9180	8835	8607	8295	8289
1999	9021	8907	8858	8865	8573	8537

	JLY	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
1997	7679	7536	7850	8558	9390	9718
1998	7825	7706	7750	8376	9195	9409
1999	8173	7879	8138	?		

本年3月以来前年対比プラスに転じていた導入頭数が引続き7月104.5%、8月105%とFEEDLOTの増頭意欲が旺盛。しかし、8月はMARKETING頭数も予想を上回っており（前年対比107%）シカゴ相場には幾分か弱材料と見られた。

② 肉豚飼養頭数：減少傾向

HOGS & PIGS REPORT：全米の肉豚総飼養頭数（四半期に一度発表、次回は12/28）

	頭数(1,000頭)	対前年比	対前同比
12月1日	62,206	102%	98%
3月1日	59,851	99%	96%
6月1日	60,536	97%	101%
9月1日	60,736	96%	100%

99年9月1日時点では対前年比4%の減少に加えて、繁殖豚頭数も前年対比92%と大幅に減少しており、シカゴコーンにとっては弱材料。昨年秋に豚生体価格が戦後最安値まで暴落した影響が依然として続いていると言える。

③ プロイラー：堅調な増加

・USDA生産予想（単位：百万ポンド）

	1-3	4-6	7-9	10-12	通年
1995	6,147	6,360	6,182	6,336	25,025 (+4.9%)
1996	6,610	6,371	6,628	6,527	26,336 (+5.3%)
1997	6,639	6,937	6,864	6,831	27,271 (+3.6%)
1998	6,875	6,962	6,932	7,079	27,849 (+2.1%)
1999	7,265	7,316	7,241	7,440	29,262 (+5.1%)

・USDA輸出予想（単位：百万ポンド）

	1-3	4-6	7-9	10-12	通年
1995	873	856	1,019	1,147	3,895 (+35.5%)
1996	1,075	1,057	1,121	1,167	4,420 (+13.5%)
1997	1,094	1,108	1,230	1,260	4,692 (+6.2%)
1998	1,271	1,349	1,093	1,017	4,731 (+0.8%)
1999	1,042	1,201	1,100	1,099	4,442 (-6.1%)

生産量は、米国の健康志向による個人消費増加により前年比5.1%増加の見込だが、輸出需要は、昨年8月以降のロシアへの輸出停止により減少した。5万MTのロシア向け無償援助が合意されたが、前年対比マイナスは免れない現状。

3) 食品、種子、工業用は引き続き右肩上がりの伸長といえる。

エタノール原料用：350百万ブッシェル(前年対比114%、史上2位)国内エタノールプラントが増設の傾向にある点は関係者に関心の集まる所。

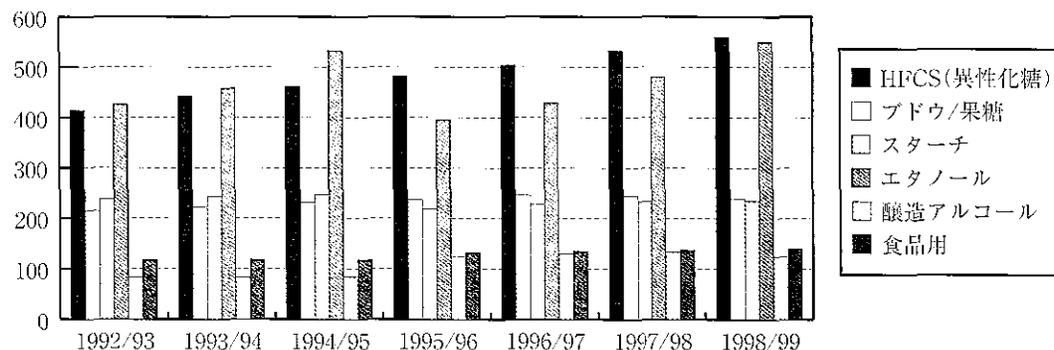
NATIONAL CORN GROWERS ASSOCIATION (NCGA) の代表が現在カリフォルニア州で、同州におけるエタノール使用の現状を視察中した。同州のガソリンは無鉛ガソリンに含酸素化合物を混合したものであるが、その含酸素化合物として使用されているのがエタノール乃至MTBE(メタノールとBUTYL ETHERの化合物。原油から生成される。)。今年3月同州知事は環境汚染の原因に

なるとしてMTBEの使用減少を指示、現在エタノールの使用量が徐々に増加中との事。NCGAは、今後同州のガソリン化合物が全てMTBEからエタノールに移行した場合、エタノールの使用量が年間4-6億ガロン、コーンの使用量が1.2-2.4億BU増加すると見ており、コーンの価格に与える影響をUSC10/BUと見込んでいる。またNCGAはエタノールは単に環境にいいばかりでなく、約50%を輸入に依存する原油と異なり、純国産原料である事に利点があるとコメントしており、カリフォルニアの現状が全米に広がっていくようであれば、コーン相場の長期的な支援材料と言えよう。

異性化糖用の需要も米国内の景気好調から国内飲料需要堅調に推移中。前年対比105%の伸長となっている。

4) 輸出需要：

USDA10月の需給予想の中では、99/00年新穀の輸出量を1,925百万BUと予想。これは前回の9月発表の数字よりも75百万BUの



	HFCS	ブドウ/果糖	スターチ	エタノール	醸造アルコール	食品用	合計
1992/93	414	214	238	426	83	117	1,493
1993/94	442	223	244	458	83	118	1,568
1994/95	462	231	247	533	84	118	1,675
1995/96	482	237	219	396	125	133	1,592
1996/97	504	246	229	429	130	135	1,672
1997/98	532	245	234	481	133	137	1,761
1998/99	560	240	235	550	125	140	1,850

上方修正となった。しかし、この輸出需要に  
関しては今後の中国の輸出動向次第で下方修  
正される可能性もある点は留意しておきたい。

### 3. 世界の飼料穀物需給

#### 1) アルゼンチン産トウモロコシ

1999年度生産量予想：13.5百万 MT  
(前年比▲5.8百万 MT)

2000年度生産量予想：15.5百万 MT  
(前年比+2.0百万 MT)

2000年コーンの生産量は史上最高の豊作だ  
った98年(19.36百万 MT)よりは減産予想な  
るも、99年を上回り史上2番目となりうる点  
は注目するが、現在はややドライ懸念が台頭  
してきており、今後の天候に注目が集まると  
ころ。

本年度(99年3月-2000年2月)のアルゼ  
ンチン産コーンの輸出成約予想は8.5百万  
MTと減少。日本向け成約も80万トン(前年  
約120万トン)と減少。生産減に加え、米  
国産トウモロコシの価格低迷で国際的競争  
力を失ったのが原因と見られる。

#### 2) 中国産トウモロコシ

1998年度生産量：104.30百万 MT  
(前年対比+19.7)

1999年度生産量予想：133.0百万 MT  
(前年対比+28.7)

2000年度生産量予想：128.0百万 MT  
(前年対比▲5.0)

主産地の東北三省は現在のところ目立った  
障害なく、本年も豊作が予想される。99年  
国内需要117.25百万 MTは前年対比横ばい  
なるも、輸出3.5百万 MT(前年対比±1百万  
MT)と伸長し、期末在庫率は6.4%上昇し、  
31.9%と高水準。今後も国内価格の高値維  
持を建前に輸出価格の引き下げには消極的  
なるも、新穀輸出を5.0百万トンと見てお  
り、輸出意欲は旺盛。その場合でさえ新穀  
の期末在庫は33.5%と依然高水準を維持  
していること

は注目に値する。

#### 3) ロシア・東欧産トウモロコシ

一昨年の記録的な豊作から一転して昨年は  
夏場の熱波からハンガリーを除き大減産。  
しかし本年は作付け前から天候が理想的に  
推移しており、豊作が期待出来る。しか  
し、アジア向け輸出はコソボ紛争による  
運河が相当被害を受けており、輸出港ま  
での集荷に問題生じる恐れ大きい。

1998 1999

ルーマニア： 8.5 → 12.0百万 MT

ハンガリー： 6.0 → 7.0百万 MT

FSU-12： 5.3 → 7.6百万 MT

#### 4) 南アフリカ産トウモロコシ

1998/99年度生産量：7.1百万 MT  
(前年対比▲0.44百万 MT)

1999/00年度生産量予想：8.00百万 MT  
(前年対比+1.5百万 MT)

1998/99年度の前年予想外の生産量減に、  
期首在庫を入れても年間の国内需要(7.40  
百万 MT)を賄えず一転トウモロコシの輸  
入国に転じ、アルゼンチンメイズ、米  
国コーンの輸入を開始。今年約85万  
トンを輸入したと報告されている。

### 4. 今後の注目点

#### 1) 11月 USDA 需給予想(11月10日発表)

最大の関心事は、収穫がほぼ終了した  
現在、今年此れ迄で最も実態に則した形  
での予測となるであろう生産量予想  
である。WORLD PERSPECTIVE社によ  
れば、1965年以降で、USDAの需給  
予想におけるコーン生産高予想が8月  
から9月にかけて減少、及び9月から  
10月にかけて増加となった事は今年  
を含めて8回あるが、過去の7年にお  
いては必ず11月の数字が10月から更  
に上昇修正される結果となっている  
との事。またその増加幅は平均92  
百万 BUとなっており、これを単純に  
今年の場合に当てはめれば、今月10  
日の需給予想に

おけるコーン生産高は9,559百万BUとなる。これは単に統計からの推測に過ぎないが、収穫期に天候の問題が見られなかったことから、実際に多くの関係者が、次回の生産量予想が上方修正されると予想している事には注目したい。発表が斯かる予想通りとすると、長期的な相場の安値低迷は暫く続くものと予想する向きが多い。

## 2) 中国の輸出政策

現在中国政府は、基本的に農家への保証価格以下でコーンは輸出されるべきではないとの政策を設定している。即ち、これまで中国メイズの輸出が伸び悩んできた背景には、高水準の保証価格に対して、安価な国際価格で販売すると輸出会社に損害が発生するという構図があり、中国はたとえ豊作であったとしても保証価格の変更がない限りは積極的輸出は考えられないとされてきた。しかし、中国は近年、保管設備の不足と不良から、品質悪化や、害獣の被害が40百万トンに上り始めたこと、徐々に市場原理導入が浸透してきたことから、国内に洪水や早魃があった後でさえも、輸出を実現してきた。

そして今年7月末頃になって、満を持して中国産メイズの輸出が活発化してきていることが明らかになった。中国政府の農産物輸出統計によると本年(99年)1-9月までに211万トンのトウモロコシが輸出され、来年3月までに更に2百万トンの輸出が実現する見込みとの報告がなされている。シカゴコーンが今後上げに転じるようなことになれば、中国の積極的輸出に拍車をかけることになるであろう。

米国コーンの輸出見通しに就いては、中国の輸出政策の変更に大きく左右されることになるため、今後の中国の動静には注目したい。

## 最後に

これまで、述べてきた通り、99/00年のクロ

ップは概ね各国とも豊作の見通しとなっており、全体的な取引価格の下落と共に今後暫くは、アジア方面を中心に穀物の貿易量は伸長すると予想される。因みに、WORLD PERSPECTIVES社の分析に基づけば、過去6年間の世界全体の穀物需給バランス(コメは含まない)は以下の様になっている。

(百万トン)	供給量合計	需要量合計
1993/94年	1,665.4	1,400.3
1994/95年	1,660.3	1,404.7
1995/96年	1,597.1	1,392.5
1996/97年	1,695.6	1,453.1
1997/98年	1,734.8	1,459.4
1998/99年	1,752.9	1,463.0
1999/00(予想)	1,745.0	1,455.0

これによれば、1993/94年から1998/99年の間に供給量が88百万トン増加しているのに対して、需要量は63百万の増加に留まっている。更に需要、供給ともに落込んだ1995/96年から1999/2000年までを見ると、供給量が約150百万トンの増加に対して需要量は63百万トンの増加に過ぎない。これは穀物の収量増加が需要の増加速度を大きく上回っている事を意味しており、ここ2-3年間の穀物相場の低迷はこれら需要と供給の不均衡を反映していると指摘している。

しかしながら、一方で安値安定のコーン流通価格を背景に、空前の好景気に沸く米国内のコーン需要も飼料用、工業用を中心に大きく喚起されてきており、アジア・南米の景気の急速な回復が見込めず、中国のWTO加盟問題も暗礁に乗り上げた感がある現在、コーン価格低迷が飛躍的貿易量の増加に直結するという単純構図には懐疑的な見方もある。何れにしても、HIGH TECHNOLOGYを駆使した品種改良による収量増大、並びに着実に進む途上国の生活水準の向上とインフラの整備構築は、長期的には世界的規模で穀物貿易の拡大が進むことを予感させる。

<参考資料>

米国コーン (米国穀物需給表 US CORN)

1999/10/8現在

9/1-8/31	87/88	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99	99/00
面積 (MIL ACRE)													
作付	66.2	67.7	72.3	74.2	76.0	79.3	73.2	78.9	71.5	79.2	79.5	80.2	77.6
収穫	59.5	58.2	64.8	67.0	68.8	72.1	62.9	72.5	65.2	72.6	72.7	72.6	70.9
反収 (BU/ACRE)	119.8	84.6	116.3	118.5	108.6	131.5	100.7	138.6	113.5	127.1	126.7	134.4	133.5
供給 (MIL BU)													
期首在庫	4,882	4,259	1,930	1,344	1,521	1,100	2,113	850	1,558	426	883	1,308	1,796
生産	7,131	4,929	7,532	7,934	7,475	9,477	6,338	10,051	7,400	9,233	9,207	9,761	9,467
輸入	3	3	2	3	20	7	21	10	16	13	9	20	10
供給合計	12,016	9,191	9,464	9,281	9,016	10,584	8,472	10,911	8,974	9,672	10,099	11,089	11,273
消費 (MIL BU)													
飼料用	4,812	3,987	4,461	4,710	4,878	5,297	4,706	5,483	4,722	5,302	5,505	5,486	5,500
食品・工業・種子	1,229	1,245	1,290	1,325	1,454	1,511	1,588	1,693	1,598	1,692	1,782	1,822	1,880
国内合計	6,041	5,232	5,751	6,035	6,332	6,808	6,294	7,176	6,320	6,994	7,287	7,308	7,380
輸出	1,716	2,028	2,369	1,725	1,584	1,663	1,328	2,177	2,228	1,795	1,504	1,985	1,925
需要合計	7,757	7,260	8,120	7,760	7,916	8,471	7,622	9,353	8,548	8,789	8,791	9,293	9,305
期末在庫計	4,259	1,930	1,344	1,521	1,100	2,113	850	1,558	426	883	1,308	1,796	1,968
在庫率	54.9%	26.6%	16.6%	19.6%	13.9%	24.9%	11.2%	16.7%	5.0%	10.0%	14.9%	19.3%	21.1%

SOURCE: USDA

世界コーン (世界のトウモロコシ需給予想 (米国農務省10月8日発表))

(単位100万トン)

<1999/2000年>

	期首在庫	生産量	輸入量	国内需要	輸出量	期末在庫	在庫率
米 国	45.63	240.47	0.25	187.46	48.90	50.00	21.2%
アルゼンチン	0.71	15.50	0.00	6.50	9.00	0.71	4.6%
南アフリカ	1.40	8.50	0.10	7.50	1.10	1.40	16.3%
E U	3.69	35.91	10.81	38.43	9.06	2.91	6.1%
日本	1.26	0.00	16.25	16.45	0.00	1.06	6.4%
メキシコ	1.55	19.00	5.00	23.30	0.05	2.20	9.4%
東南アジア	1.70	14.51	3.15	18.02	0.15	1.19	6.5%
韓国	0.48	0.09	8.25	8.30	0.00	0.52	6.3%
中国	38.55	128.00	0.25	119.95	5.00	41.85	33.5%
旧ソ連12国	1.28	5.41	0.10	5.31	0.45	1.03	17.9%
(ロシア)	0.16	1.00	0.05	1.10	0.00	0.11	10.0%
その他	11.56	130.39	28.84	161.20	3.60	10.25	6.2%
合計	107.97	598.78	73.05	593.52	77.31	113.23	19.1%

<1998/99年>

	期首在庫	生産量	輸入量	国内需要	輸出量	期末在庫	在庫率
米 国	33.22	247.94	0.51	185.62	50.42	45.63	19.3%
アルゼンチン	1.61	13.50	0.00	6.40	8.00	0.71	4.9%
南アフリカ	1.55	7.10	0.85	7.40	0.70	1.40	17.3%
E U	4.34	34.49	11.16	37.69	8.61	3.69	8.0%
日本	1.45	0.00	16.50	16.70	0.00	1.26	7.5%
メキシコ	1.50	17.80	5.50	23.20	0.05	1.55	6.7%
東南アジア	0.94	15.74	2.95	17.69	0.25	1.70	9.5%
韓国	0.50	0.08	7.75	7.85	0.00	0.48	6.1%
中国	26.00	133.00	0.30	117.25	3.50	38.55	31.9%
旧ソ連12国	2.68	5.29	0.70	6.94	0.45	1.28	17.3%
(ロシア)	0.56	0.80	0.65	1.85	0.00	0.16	8.6%
その他	12.20	129.05	29.30	154.79	3.66	11.56	7.3%
合計	86.55	604.79	76.17	583.38	75.64	107.97	18.5%



10月

5日 第2次小渕恵三内閣の運輸大臣に自由党の二階俊博氏が就任した。

当協会と台湾船主協会は、静岡県川奈市で第5回日台船主協会会談を開催し、両国海運の現状と展望等について意見交換した。(本誌平成11年10月号P.4 シッピングフラッシュ参照)

6日 日本政府は、米国政府に対して規制緩和と要望を行った。海運分野では米国海運企業に補助金を拠出する「新規運航補助制度」の廃止等を要望した。

米国政府は、日本政府に対して7分野の規制緩和と要望を行った。特に通関・輸入手続きの改善に関しては、輸入の際に必要な手続きを同時に処理できるよう調整を行う「ワン・ストップ・オフィス」の設置を要望した。

12日 船社および保税業務へ対象を拡大したSea-NACCSおよび港長・港湾管理者への手続きを簡素化する港湾EDIシステムが稼働した。

石油元売り最大手の日石三菱と同3位のコスモ石油は、販売部門を除く各部門で1999年11月1日から業務提携を開始すると発表した。提携の柱の一つである原油調達効率化については、両社でタンカーの共同配船を行い、コスト低減を目指す方針を明らかにした。

運輸省は、1999年度上期のPSC(ポートステートコントロール)による航行停止処分状況をまとめた。それによると1999年4月から9月までの間に213隻が航行停止処分を受けていたことが明らかになった。

15日 日米両国政府は東京で約1年ぶりとなる海運当局間協議を開催した。今回の会合では日本の港湾運送事業の規制緩和などに関して意見交換した。

IMO第80回法律委員会がロンドンで開催され、船舶燃料油の汚染による補償に関する新条約案等について検討が行われた。(P.9 海運ニュース-国際会議レポート参照)

22日 92年国際油濁基金第4回総会および理事会等がロンドンで開催され、油濁2条約が適用される船舶の定義やナホトカ号事件の油濁補償問題等について審議された。

26日 海事振興連盟は、1999年度の通常総会および創立50周年式典を開催した。(P.19 囲み記事参照)

29日 運輸省港湾局は、現在進めている「重要港湾」の指定の見直しについて、基本的な考え方(方針)を発表した。それによると、特定重要港湾を除いた現在113港ある重要港湾のうち1割程度が見直しの対象になる見込みであることが明らかになった。

当協会は、運輸大臣等に対し、36項目からなる規制緩和と要望を提出した。

(P.2 シッピングフラッシュ参照)

OECD海運委員会および関連会合が25日からわが国において開催され、OECD海運原則に複合一貫輸送事業に関する項目等を新たに組み入れるとともに、次回会合において競争政策委員会との合同ワークショップを開催することとなった。

## Washington 便り

### 米国外航定期船海運の行方

米国の外航定期船海運、そしてFMC（連邦海運委員会）の役割は今後どうなるのかについて報告します。

#### 1. 米国籍外航商船隊の将来

米国籍の外航商船が激減している。1980年代初期に米国の外航定期船会社は18社あった。現在、米国籍の外航定期船の隻数は僅か50隻に減少してしまっている。APL、Lykes、Sea-Landまでもが外国の海運会社を買われてしまった。これらの船社は近い将来、米国籍船の使用を止めると予想される。同じく老舗のFarrell、Watermanも、さらにFABCも米国籍船は使用しなくなるだろう。Crowleyは外航をやめた。Crowleyは新規運航補助制度（Maritime Security Program = MSP）による補助金の受給権利を他船社に譲渡することにしたが、そのような決定をしたのは、この程度の補助金では米国籍の下での運航が不可能とわかったからである。因みに、APLによると、MSPによる補助金は1隻あたり年間210万ドルであるが、この金額は米国人と外国人とのコスト差の3分の2しか補填できないようである。

Crowleyが補助金受給権利の譲渡を決定した理由は、CSXによるSea-Land売却の理由と一致しよう。米国の外航海運には将来がないことを告げるものとして、米国籍造船所における外航船の建造がほとんどないことが挙げられる。現

在47隻の船舶がMSPによる補助金を受給しているが、海運会社がこの制度の下で船舶を運航する唯一の経済的理由は、割増運賃をもらって米国籍船積み取り優先貨物と軍関係貨物を多く輸送できることである。MSPには思想、理論、理解し易い長期的な政策目標がないと言われている。MSPはAPLとSea-Landに何か売れるもの（補助金の受給権利）を与えたが、これらの会社を買収したそれぞれの外国船社は早々それが余り価値がないものであることに気づくだろうと噂されている。1984年以降、同盟の運賃設定構造は弱体化しつつある。運賃はすばやくコストに引きつけられる。米国のコストはどうしても高くなり、この高コスト構造が商船隊の運命を決定してしまう。MSPによる実際の効果は米国籍外航商船隊の消滅を2、3年先延ばしするだけのものであると囁かれている。

10月第3週、ヒューストンで開催されたプロペラクラブ国際大会において、米船社Lykes LinesとSea-Land内航海運会社の両社長が、「米船は賃金の低い外国人を配乗したコストの安い外国籍船（中国、韓国、台湾）とは競争できない。資本構成が異なる。米国の商船隊は米国内航で生きる道を探すしか他に方法がない。ジョーンズ法（米国内航法）により米船が保護されている内航に専念したほうが儲かる。米国の海運会社は国内において鉄道輸送やトラック輸送と競争すべきである」と講演した。（註：米国内の内航荷動き量は米国／外国間の海上荷動き量の約半分の量に匹敵する）。

#### 2. 議会の対応

APLもSea-Landも、もはや米国の海運会社ではないと考える向きが議会にもある。下院ハイド司法委員長もそのように考えているうちの一人のようである。今年5月5日に開催した米

外航海運改革法に関する公聴会において、APL社長に「APLはシンガポールのNOLに買収されてしまった今でも本当に純粋の米国の船社であると思うか」と質問した。これに対して、APL社長は新会社の複雑な仕組みについて説明した後、「イエス」と返事した。ハイド司法委員長はさらに、「海運業界は独禁法適用除外が米国の荷主や中間業者（フォーワダー、NVOCC：国際複合運送業者）の犠牲において、外国人所有の海運会社を利するようになるまでに変貌してしまった」との懸念を表明した。

一方、上院通商・科学・運輸委員会の古参委員であるブロー上院議員は、10月20日、ワシントンDCプロベラクラブでの講演会において、来年、上院において「米国海運の将来」について公聴会を開催したいと発言している。

### 3. FMCの役割

APLやSea-Landが外国の海運会社を買収されてから、「FMCは米国の政府機関であるにもかかわらず、国際機関のようにシンガポールやデンマークの代弁者となるのであろうか？」とか、対中国問題では、「米中間のトレードには純粋な米国船社がいなくなった状況においてFMCは中国の海運政策についてどのように考えるのだろうか？」といった疑問が出てくるようになった。このような疑問に対して、今年8月、FMCクリール委員長はあるセミナーでの講演会において次のように明確に回答した。

「FMCの使命の一つは米国の二国間貿易において好ましくない状況をつくり出す相手国の規則を是正させることである。法律に基づくFMCの権限行使の一部として、会社を誰が所有しているのかにかかわらず、外国で差別に会っている米国籍船社を助けるための活動がある。従って、APLやSea-Landが外国の船社に買収され

たからといって、今後、このような分野においてFMCの活動が減少すると結論付けることは僭越であり、誤った考え方である」

確かに、FMCクリール委員長が言うように、船社の所有者が誰であるかを問わずFMCが米国籍船を保護するのは一方的な善意に基づく行為ではないようである。米政府はFMCによる保護の見返りとして、このような米国籍船に戦争や国家非常時における船舶の徴用といった犠牲を強いているのである。つまり、極端に言えば米国が戦争を行う場合、シンガポールとデンマークは必ず米国の味方にならなければならないということであろう。

また、FMCは報復的制裁措置の発動権限を有しているので、例えば、MARAD（米運輸省海事局）が中国政府と海運協議を行う際、FMCの存在がMARADの支えとなっているようである。中国において外国の船社が事業活動を行う場合、中国国営船社の代理店を利用することが要求される。APL社長は、「中国において有利な立場にあるのは中国人だけである。それ故FMCが重要である」、さらに、「海運サービスはWTO（世界貿易機構）の枠外にある。米国の多くの海運関係者は海運をWTO（世界貿易機構）に持ち込みたくないと考えている。それ故、米国籍船はFMCを頼りにすることができるということが非常に重要であるので、もしFMCがこの分野における役割を奪われるようなことがあれば、当社は新規運航補助契約の期限が切れたとき、米国籍船社として残るかどうか見直さなければならない」と語っている。

このように現在のところ、米国籍船が存在する限り、FMCの役割には大した変化がないのではないかと思われる。

（北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修）

第11回

# 潮風満帆

## ケープタウンでの “航海日誌”



商船三井船長 堀 一郎

約10ヶ月間、南アフリカのケープタウンに単身赴任した。

喜望峰、テーブルマウンテン、廃止になったアバルトヘイト、ゴールドクラいしか思いついたものはなく、任事も以前に東京とロンドンでやっていた事と似たものであったので、赴任前はどちらかというと楽観的であったと思う。(因みに、これが三回目の陸上勤務であるが、全て海務とは無関係の情報システムの仕事である。この頃の船長は何でもやらなければならない、と痛感している)

しかし、この楽観が大きな間違いであるとわかるまで、それほど時間は掛からなかった……。

赴任前日

小生 「現地法人の新コンピューターシステム構築のため、明日からケープタウンに赴任します。」

某南ア駐在経験者「期間はどのくらい？」

小生 「過去の経験から、6ヶ月もあれば出来ると思います。」

某南ア駐在経験者 「6ヶ月？ 6年の間違えではないのか？ お前、アフリカだぞ!!」

小生 「……」

その二日後

ケープタウンに無事着陸し、海沿いのホテルに到着。

ホテルマン 「Welcome to our hotel sir, Mr. Hori !!」

小生 「Could you call me' Captain Hori ?」

ホテルマン 「Yes sir, Captain Hori !!」

気持ちいいスタートだ。

翌朝

ポツ、ポツ、ポツ!! 短三声の汽笛で目が覚める。時計を見ると、午前5時だ。うるさいな、と思いつつもう一度寝たが、今度は長一声で目が覚める。

汽笛がうるさくて寝られない所にホテルが立つはずもないので、これは悲しいかな、職業病であろう。その後、ホテルマンに汽笛の講義を施す。どこまで、覚えていてくれたかは疑問。

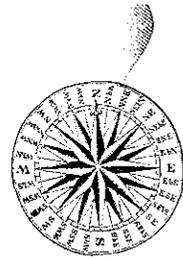
初入社し、早速 Manager Meeting を開く。

某月某日

今日は日曜日。マンデラ元大統領が政治犯として二十数年の間投獄されていた監獄があるロベン島を見学することにした。(因みに、ここは脱走不可能な監獄として、「ゴルゴ13」の舞台にもなったので、覚えている方もおられよう。) 高速フェリー乗り場に出航5分前につき、切符を買おうとしたが、満員でもないのに売ってくれない。「どうしてか?」ときくと、切符売場嬢はベテランの船長が新米のサードオフィサーに講義するかのような顔つきで長々と説明した。要は、「船というものは、電車やバスと違って出航前に乗客名簿を作成しなければならない。あんた、乗客名簿を知ってるかい? あんたは私がそれを作成し終わる前に余裕を持って来なければいけなかったのよ!」ということであった。たまたまらず、「Do you know what I am ?」と言ったが、



## 7つの海のこぼれ話



「I do not know」とあっさり返され、退散する。

某月某日

その一週間後、先週の敵を討とうと出航30分前に到着。前の晩に考えた「30分あればいくらトロいおまえさんでも乗客名簿を作る時間があるだろう。ところでおまえさん、汽笛の長さに意味あるのを知ってるかい?」という文句をいってやろうと切符売場に行くと、先週のあの売場嬢は不在。今日の売場嬢は非常に手際良く、出発直前まで乗客を受け付ける。

…何か損をしたような気がする。

某月某日

赴任後、3ヶ月が経った。思ったとおりに仕事が進んでいない。Manager classはともかく、どうもStaff classに問題があると気づき始める。

某月某日

ウエイトレス“Coffee or Tea?”

小生 “Earl Gray Tee, Please.”

ウエイトレス“O.K., sir!”

朝食時にこの会話を繰り返す事、もう数ヶ月になる。覚える気が全くないのであろうか?

某月某日

赴任して4ヶ月が経過した。最近やっと黙っていても朝食時にEarl Gray Teaがでてくるようになった。こんな事でもすごく嬉しい。

しかし小生だってたまにコーヒーを飲みたい時がある。思い切って、コーヒーを注文しようと何度も思ったが、例の会話を又何ヶ月も繰り返すようになってはたまらないので、ついにはコーヒーは一度も飲めず。

某月某日

仕事が進まないのは、劣悪な教育レベルにある、そしてやる気のないStaff class、そして彼らの実力を分かっているにも理解しようとせず、理想ばかり語るManager classのせいである、との結論を出す。

仕方なく赴任期間を4ヶ月間延長する。まさか6年にならなければいいが。

某月某日

部屋からTシャツが紛失。ハウスキーパーがシ



ーツと一緒に持っていったもよう。

某月某日

ランドリーから靴下二足とハンカチ一枚が戻って来ず。

某月某日

今度は部屋から、愛用の日本手拭いが紛失。どうもハウスキーパーがホテルのタオルと一緒に持って行ってしまった模様。さすがに堪忍袋の尾が切れ、マネージャーに猛烈に抗議する。マネージャーは小生に平謝りし、自らホテル内を一時間探し回り、それでもないとすると、ケープタウン中のホテルに電話をかけまくり、類似品を手に入れてくれた(それでもかなり分厚く、体をゴシゴシ擦るのに不適當であったが)。

離任の日

10ヶ月が経ち、なんとか仕事も一段落して、帰国の時がきた。とにかく嬉しい。日本に帰ればなんでもっと順調にいくだろう。おいしいものもいつでも食べられるし、コーヒーもいつでも飲めるぞ!

このようなケープタウンでの生活であったが、今となっては南アフリカ人の人なつっこい、悪気のない笑顔ばかりを思い出す。

See you soon !!今度は船で行くぞ!!



## 海運関係の公布法令（10月）

- ④ 千九百七十四年の海上における人命の安全のための国際条約に関する千九百八十八年の議定書  
(条約第12号、平成11年10月15日公布)  
(政令第336号、平成11年10月27日公布、平成12年4月1日施行)
- ④ 千九百六十六年の満載喫水線に関する国際条約の千九百八十八年の議定書  
(条約第13号、平成11年10月15日公布)
- ④ 空港周辺整備機構の財務及び会計に関する省令及び海上災害防止センターの財務及び会計に関する省令の一部を改正する省令  
(運輸省令第44号、平成11年10月6日公布、平成11年10月6日施行)
- ④ 港則法施行令の一部を改正する政令  
(政令第329号、平成11年10月20日公布、平成11年10月29日施行)
- ④ 港則法施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第45号、平成11年10月22日公布、平成11年10月29日施行)
- ④ 地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律の施行に伴う運輸省関係政令の整備等に関する政令

## 「行方不明船対策本部」の設置について

当協会会員会社が運航する船舶が、去る10月22日インドネシアのスマトラ島クアラ・タンジュン港を出港した後、連絡が取れなくなっていることから、機関故障、海難等の可能性があるものの、近年東南アジアにおいて多発化・凶悪化している海賊事件に巻き込まれた可能性も否定出来ない。このため、当協会は10月27日に「行方不明船対策本部」を設置し、協会会員会社に緊急連絡を行うとともに、関係機関に協力要請を行い、情報収集に全力を挙げている。(平成11年11月1日現在)

## 陳情書・要望書（10月）

## 国際会議の予定（12月）

宛先：運輸大臣、行政改革推進本部規制改革委員  
員長

WTO 閣僚会議

11月29日～12月2日 シアトル

件名：海運関係分野の規制緩和の一層の推進に  
ついてのお願い

要旨：P. 2 シッピングフラッシュ参照

### 当協会代表と船員問題等について意見交換

#### —フィリピン労働雇用省長官の来日について—

10月19日から23日にかけて、Bienvenido E. Laguesma 労働雇用省長官を筆頭に、同省及びフィリピン船員業界関係者の使節団一行約50名が、日本商船隊におけるフィリピン人船員の雇用促進を日本の政府及び関係業界にアピールするため、1996年以來3年振りに来日した。

使節団一行は10月21日には、表敬のために当協会を訪問。同長官及び海外雇用省（POEA）、海事産業省（MARINA）、海外労働者福祉庁（OWWA）、専門職資格認定委員会（PRC）各行政官等の代表9名が、生田会長、鷺見船員対策特別委員会委員長、崎長同副委員長、豊田同委員、及び和田理事長と、日本海運を取り巻く状況、船員の需給及びIMOの“ホワイトリスト”等について意見交換した。引き続き、生田会長主催の歓迎昼食会が開催され、当協会船員対策特別委員会及び同幹事会メンバーを中心に使節団一行全員を歓待し、和やかな雰囲気の下、日比友好の親睦の輪が広がった。

同一行は当協会のほかに、わが国の運輸・労働両省、国際船員協会、及び全日本海員組合を訪れてフィリピン人船員の雇用促進について意見交換を行うとともに、離日前日の10月22日夕刻には、日本政府・業界の関係者多数を招待して長官主催の答礼宴を開催した。



▲昼食会で談笑する当協会生田会長（右側）と Laguesma フィリピン労働雇用省長官（左側）

# 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9月	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
8	3,738	3,036	702	▲ 6.9	▲ 2.8
9	4,271	2,887	1,383	▲ 7.1	▲ 5.5

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年 月	年間 月間)平均	最高値	最安値
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10月	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
9	107.57	104.48	110.93
10	105.97	104.05	107.95

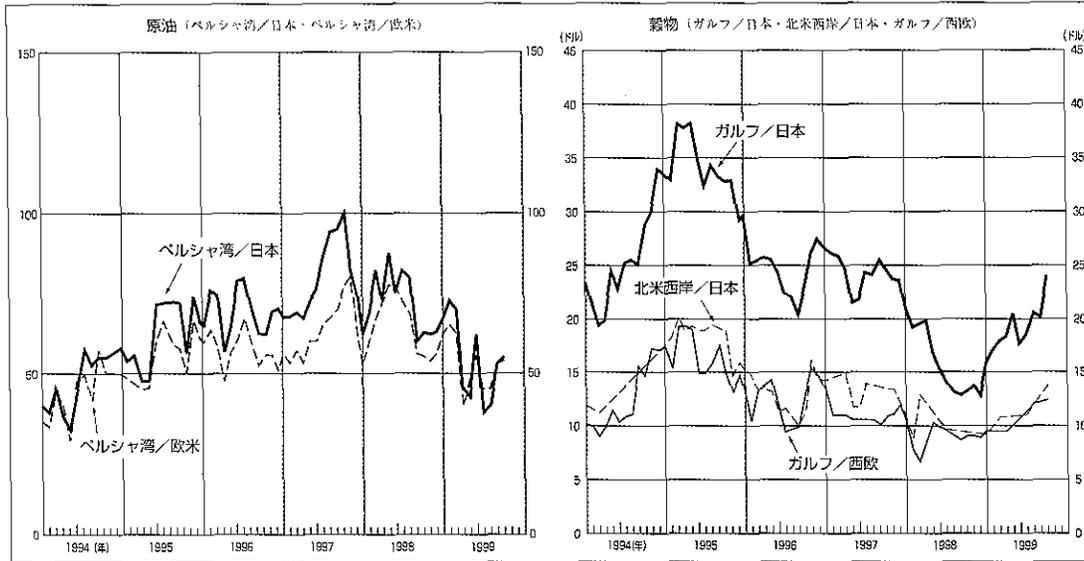
(注) 通関統計による。

## 3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)								
				穀 物	石 炭	鉱 石	スクラップ	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
1999												
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
9	12,268	0	12,268	1,766	4,538	5,528	0	242	194	0	14,098	3,209
10	11,472	140	11,332	1,669	3,926	5,253	0	332	134	18	14,862	4,146

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



#### 4. 原油 (ペルシャ湾/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	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	52.50	45.75	70.00	60.00	56.00	40.00	52.50	43.00
10	100.00	89.00	62.50	52.50	54.50	48.00	77.50	70.00	55.00	51.50	53.75	45.00
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	—	—

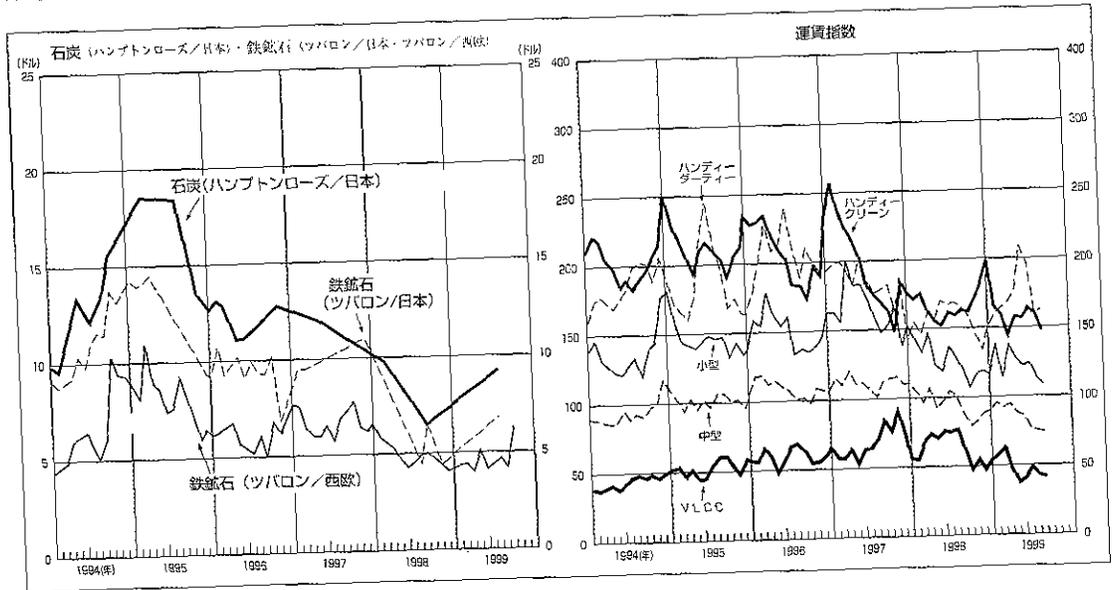
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレド。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

#### 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	20.10	19.85	—	—	—	—	8.50	—	—	—
10	—	—	24.00	21.70	—	—	13.85	13.00	8.75	—	12.30	—
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)

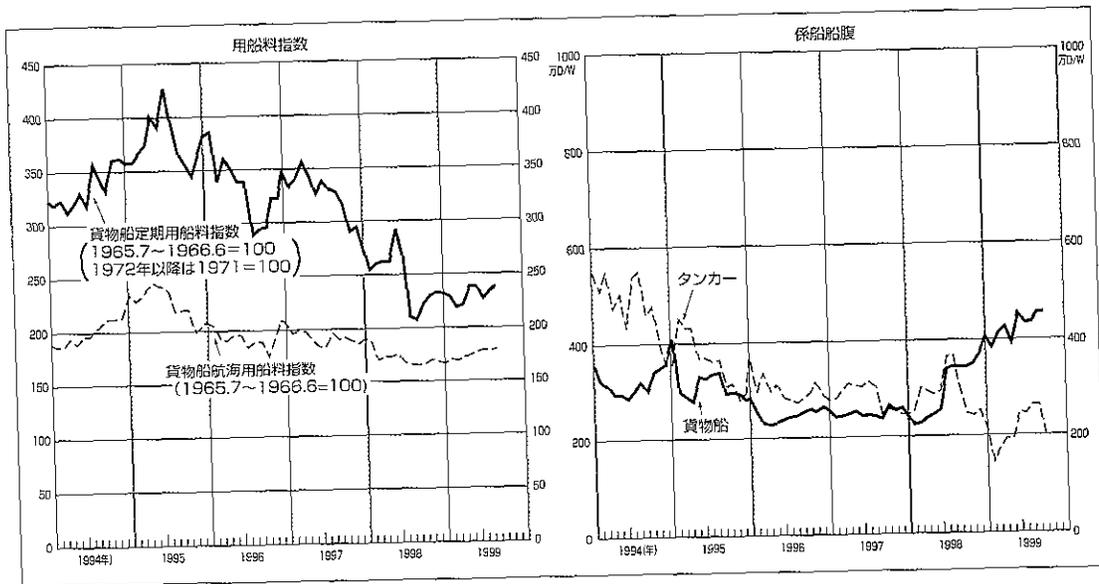
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)	
	1998		1999		1998		1999		1998	1999
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	4.30
2	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	5.25
3	9.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.25	3.95
5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.70	4.15
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	4.10
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	9.25	—	4.50	—	6.85	—	4.80	3.25
9	6.50	—	—	—	6.55	—	—	—	5.00	4.20
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25
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	167.3	144.2
5	52.3	110.4	182.0	181.2	213.7	79.3	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	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1
9	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3	60.3	88.9	120.5	165.4	152.3	41.3	73.3	108.1	162.1	147.9
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 VLCC:15万トン以上 中中型:7万~15万トン 小型:3万~7万トン ④H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 赤H・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	178.0	360.0	391.0	289.0	330.0	210.0	233.0
9	208.0	220.0	186.0	190.0	164.0	185.0	349.0	364.0	293.0	327.0	208.0	238.0
10	212.0	221.0	176.0	191.0	165.0		333.0	355.0	294.0	316.0	222.0	
11	212.0	198.0	188.0	189.0	170.0		363.0	344.2	323.0	290.0	231.0	
12	219.0	209.0	211.0	186.0	168.0		367.0	374.7	323.0	294.0	232.0	
平均	199.8	226.1	193.3	192.6	172.1		335.4	375.5	334.9	328.1	245.5	

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

### 9. 係船船腹量の推移

月次	1997						1998						1999					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	248	2,110	2,589	55	1,607	2,757	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125
2	241	1,996	2,402	57	1,628	2,804	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492	317	3,094	3,830	47	907	1,487
3	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720
4	251	2,073	2,462	64	1,796	3,101	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943
5	249	2,086	2,520	63	1,781	3,060	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926
6	244	2,008	2,426	57	1,776	3,052	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485
7	239	1,969	2,449	58	1,823	3,160	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631	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	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631
10	264	2,281	2,634	57	1,616	2,591	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479	355	3,544	4,576	49	1,141	1,940
11	265	2,252	2,555	58	1,543	2,532	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415						
12	269	2,254	2,596	59	1,450	2,464	324	3,004	3,718	51	1,465	2,528						

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンズリーリスト・オブ・レイドアップバセッスルズによる。

つい先日まで暑い日が続くと感じていたような気がするのに、もうすっかり秋色が深くなってきた。過日、富士五湖の辺りまで足を伸ばしたが、山の木々が美しく紅葉しており、とても清々しく、気持ちのよい一日を過ごす事ができた。

「せんきょう」の編集委員を小生が拝命して、2年以上が経過した。2年前に初めて編集会議に出席した際、まだこの機関紙の存在意義や目的をあまり意識できておらず、何か貢献しなければという気持ちはあるものの、何をどのように話してよいのか分からなかった頃が若葉の頃と考えると、そろそろ紅葉の「いい味」を出すようにしなければいけない時期だと自分に言い聞かせている（決して、次の落葉を待っているのではないので誤解無きよう、為念）。従来の方々の真に興味ある話題を多く

## 編集後記

取り上げ、多くの人たちに楽しみにして頂けるような機関誌を作るよう、微力ながら努力をしていきたい。

11月の初め、弊社の調査グループでは合宿を行ない、今後の調査活動についての方針策定を行なった。調査グループの存在意義、目的を再確認し、経営・営業・各関係部署との関わり、今後の体制や活動方針などを集中して、かつ時間を気にせず話す事ができた。この合宿の成果を今後の実際の活動に繋ぎ、今まで以上に経営・営業に役立つ調査活動を行なっていきたい。

海事産業研究所の体制が10月から改善されたのも、同じ発想と思う。研究所の殻から抜け出て研究

所外との対話を増やし、海運業界のニーズに即した研究を行なうということで、これから更に同研究所の存在感が増すのではないかとと思う。今後の研究成果のみならず、どのようなテーマを取り上げていられるのか、が楽しみである。

船主協会、海事産業研究所、各海運会社の調査機能、現在それぞれに独立して行なっている活動の中で、ダブっているものを統合、合理化できるものは合理化し、人・物・金といった資源をもっと効率的に配分して、さらに海運業界全体のための調査研究活動を行なう事ができるように協働すること、またそのような体制を作っていく話し合いを始めることも、今後進むべき方向の一つとして考えられるかもしれない。

日本郵船

調査グループ調査第一チーム長

和田 好夫

せんきょう11月号 No. 472 (Vol. 40 No. 8)

発行◆平成11年11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

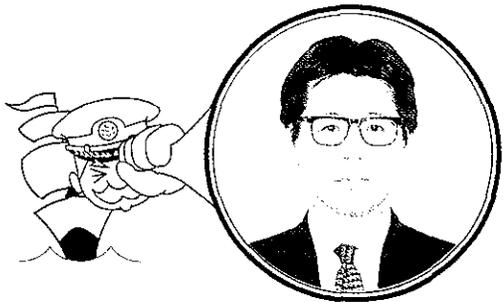
製作◆株式会社タイヨーグラフィック

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 9 回



今回、登場して頂くのは

第一タンカー(株)営業部 外航・特殊船営業室主任

吉川淳さん(34歳)です。

## 1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか？

営業の中で、特殊タンク船を担当しています。

エチレン・L.P.G.・V.C.M.・溶融硫黄といった、ケミカルの中でも特にデリケートな製品の集荷と国・内外への配船業務を担当いたしております。

## 2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

初めて担当した船の一航海目です。積地での荷役の立会から始まり、毎朝本船の動静を確認し、気象状況に気を配り、何回となく船長に運航状況を問い合わせ、代理店との打ち合わせ。無事揚地での業務が全て終わって「ホッ」とした時の感慨は今でも鮮明に覚えております。

## 3. 御社または御社の船舶の自慢といえば？

わが国初の鋼鉄製液体ケミカル専用船「三景丸」460トンを就航させて以来、今日ではIMO構造規則に基づくステンレス船、保温加熱・極低温冷凍・高圧構造を有する特殊構造の大型船を多数運航いたしております。

## 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。

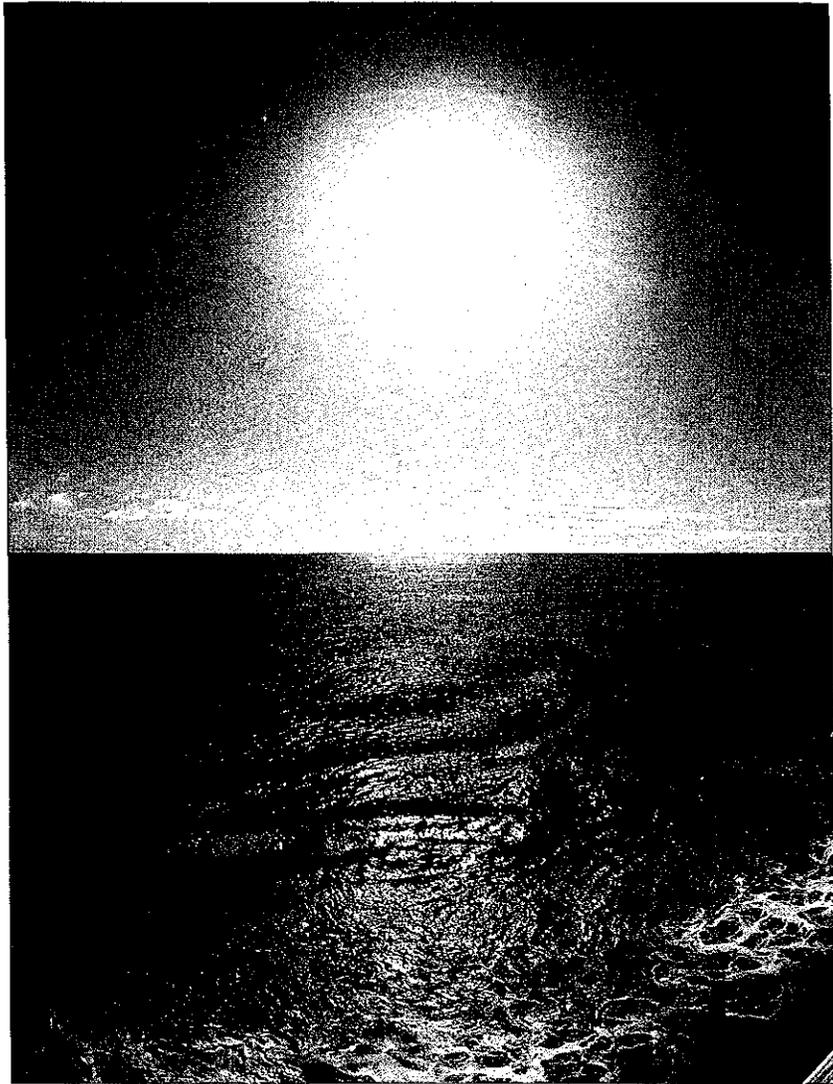
ケミカル輸送の中で、基礎原料部分を扱わせて頂いております。これを専門的な基礎として幅広い荷物を取り扱いたいと思います。

地道な努力の中から「大きな仕事」を掴みたいと考えております。

## 第一タンカー(株)の事業概要

液化化学品専門のタンカー会社として1961年に設立。化学工業界に繋がるパイプ役としてこの種業界の先導的役割を果たしてきた。特殊構造船を多数支配下に置き国内・近海・遠洋航路と進展させている。

# 船が支える日本の暮らし



*The Japanese Shipowners' Association*

**JSA**

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