

平成11年12月20日発行 毎月1回20日発行 No.473 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1999

12

船協月報/1999年12月号 目次

◎巻頭言

「海運経営とマーケット要素」★日本船主協会副会長 ●新谷 功—— 1
川崎汽船取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

1. ハイジャック事件防止の観点から「保安計画策定の指針」を改訂—— 2
—海賊及び武装強盗対策の一層の強化について—
2. 96年ぶりの返還に際し、治安の維持と安定的通航の確保を求める—— 4
—パナマ運河返還—

◎特別欄

海運界のこの一年★川崎汽船 ●大滝光—— 6
総務部情報広報室長

◎海運ニュース

国際会議レポート

1. IOPC Fund、NAHODKA 船主等を相手取り
補償額償還求める訴訟提起へ—— 8
—92年国際油濁補償基金第4回総会、第4回理事会等の模様について—
2. フィリピン、IMO ホワイト・リスト入りを目指し最終努力—— 9
—アジア船主フォーラム船員委員会第5回中間会合、開催—

内外情報

1. 5年ぶりに海運委員会がわが国で開催—— 12
—OECD海運委員会等の模様—
2. 船社間協定に対する独禁法適用問題が浮上—— 13
—マースク・シーランド誕生が米国独禁政策に与える影響—

◎特別欄

ICSにおけるシップ・リサイクリング・
ワーキング・グループの設置について—— 15

◇1999年(平成11年)の10大ニュース—— 20

◎KOBEL 便り—— 22

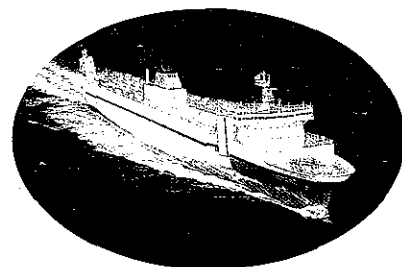
◎潮風満帆 — 7つの海のおぼれ話—

ラワン船の思い出—— 24

★元有村産業船長 ●棚原喜源

❖海運日誌★11月—— 19 ❖船協だより—— 26

❖海運統計—— 28 ❖編集後記—— 32



超高速貨物フェリー「ほっかいどう丸」

「海運経営とマーケット要素」

日本船主協会副会長
川崎汽船取締役社長 新谷 功



外航海運は非製造業であるが故にマーケット要素が支配的であり、グローバルな第三次産業であるが故に業として安定すべき使命を帯びている。海運の市況変動影響を受ける要素はなにも運賃、用船料、船価に限らない。売上収入の部ではこれら要素に為替と商品（貨物）変動市況要因が関わってくるが、費用（購買）要素が難物で船価、用船料、機器リース料、燃料費、ドック料、保険料、金利、株価、地価等々、はては日本人・外国人にかかわらず船員費、人件費迄が為替の変動影響を受けるのだからコスト要素の殆ど全てがマーケット変動に晒されていると言っても過言ではない。とは言え、海運には世界の貿易物流を円滑に動態的に支える第三次産業としての使命があるから、世界の貨物輸送を安定して引受け（収入）、巨額な設備だけではない無数の購買価値（費用）を市況変動に振り回されぬよう自己管理を徹底した上で事業を営まねばならない。

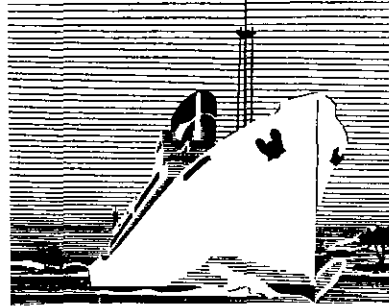
市況を手の内に入れんとするのは、それぞれの分野の専門家に対して僭越かも知れないが、海運経済がこれらの市況の組合せで成立しているという事実と業態としてのその収支変動構造の内訳に精通しているのは我々海運人であると認識し、自覚を持って対処していくことが重要であろう。バルカーの市況が落ち込む中コンテナ船トレードにおいて運賃修復に向け関係者への働きかけが行われ実を結んだのは事前の冷静な市況分析に依るところが大きいであろう。今、原油価格の急騰で買い控えが起りタンカー市況が急落する一方燃料は高騰しフリータンカーは二重の痛手を被る状況にあって、荷主の輸入原油の減量対

策、即ち長期契約船に積荷を集中したり、当面の数量に見合った備船で燃費を負担して船積する等々の対策についても我々海運業も共にあずかることとなる。

この数年の短い期間とは言え、海運に関する上記のような多種の市況が劇的に変動した中で、日本海運も経営と業績の建て直しと安定化に向けた懸命な努力が払われてきたと言える。徐々に効果が現れてきたように思われる。今後更に数多くのマーケット変動要素に精通し、それぞれのリスクヘッジを尽くし、メリットの極大化を目指す。そのためには個々の変動・流動性を包括した収支関連総合市況とでもいうべきものをリアルタイムでモニターし、バランス感覚に優れた経営上の手を打てば海運は安定産業たり得ようとする。

世界の隅々まで国際化され分業化された商品物流において、航空・陸上輸送手段では積み得ない高と重量の貨物輸送を海運にあってはなお可能とするがため、世界の荷主は非製造第三次産業である安定した船社を選択し自らの商品を託していると解する。これに応えるための輸送ノウハウと市況の把握は、船社自らのためばかりでなく適切な情報を荷主に提供していきマーケットを公明に形成していくことにつながり役立つのではないだろうか。電子取引がますます活発となり、否応なしに様々な分野に入り込んでくると勢い投機的な相場が作られかねない。輸送という実業を担う日本の船社は世界の海運の動きを見守り「第三次産業としての輸送力」を世界に示す存在として、海運とこれに関わる市況要素を冷静に総合的に計量する努力を怠ってはならないと考える。

SHIPPING FLASH



1. ハイジャック事件防止の観点から「保安計画策定の指針」を改訂

—海賊及び武装強盗対策の一層の強化について—

近年東南アジア海域において、海賊及び武装強盗事件が急増しその態様が凶悪化する傾向にあることから、当協会は、本年7月に協会内に海賊防止対策会議を設置し、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、海賊防止対策の強化に努めてきた（本誌平成11年7月号P.9、9月号P.6 SHIPPING FLASH参照）。このような中で、当協会会員会社が運航するアロンドラ・レインボー号が、アルミインゴット約7,000トンを積載し、インドネシアのスマトラ島クアラ・タンジュン港を三池港に向け10月22日の夜に出港後、週が明けた25日以降も連絡がとれない状況が続いているとの報告が持たらされた。

これに対し当協会は、機関故障、海難等の可能性があるものの、海賊事件に巻き込まれた可能性も否定できないことから、直ちに当協会理事長を本部長とする「行方不明船対策本部」を

10月27日に設置し、当協会会員会社およびアジア船主フォーラム（ASF：日本、韓国、中国、台湾、香港、ASEAN およびオーストラリアの各国及び地域船主協会をメンバーとする協議体）加盟船主協会に対し、緊急連絡を行うとともに関連情報の提供を要請する一方で、わが国政府関係機関に対しても行方不明船の搜索及び関連情報の収集に関して協力要請を行い、情報収集に全力を挙げた。

一方、行方不明船に関する報告を受けた運輸省および海上保安庁等関係機関では、外交ルートを通じ、同号の予定航路の沿岸国であるインドネシア、中国、香港、マレーシアおよびシンガポール等に対し搜索協力要請を行うとともに、海上保安庁は、航行船舶等からの情報に基づき、フィリピン北西海域およびタイ東岸のマレーシアとの国境付近にあるナラチワット港付近海域において、巡視船および航空機を使用した搜索

活動を展開した。また、当該船社でも同様に、寄せられた情報に基づき、インドネシアのクララ・タンジュン港およびタイ東岸海域において、船舶および航空機を使用した捜索を行ったが、依然その行方がわからない状況が続いていた。

その後11月9日に、同号の日本人船・機長の他15人のフィリピン人乗組員全員が無事にタイのプーケットの警察に保護されているとの連絡が入り、同号は出港直後に海賊に襲われ、乗組員はその6日後に救命筏に移乗させられ漂流したのち、タイの漁船に救助されたことが明らかとなった。

このため、当協会は、11月11日、運輸大臣および海上保安庁長官宛に、インドネシア等関係国政府に対し事件の徹底的究明を申し入れるなど、再発防止のための適切な措置を取るよう要望し、11月15日には、河野外務大臣から大統領の就任に伴い来日したインドネシアのワヒド大統領に対し、同国における海賊防止対策の徹底が要請された。

その間、引き続きわが国ならびに関係各国政府による船舶と積荷の早期発見のための努力がなされた結果、11月13日、同号に酷似した船舶がインド南端沖海上を北西に向かっていたとの付近航行中のタンカーからの通報により、インド沿岸警備隊が巡視船および航空機を使用した追跡を開始し、11月15日には同船を停船させるために巡視船による威嚇射撃も行われ、11月16日、遂にインド西方海域において、船体を紺碧色から黒色に、また、船名を「メガ・ラマ」と塗り替えられたアロンドラ・レインボー号がインド海軍によって捕捉された。

今回の事件の発生に関し、11月4日に開催された官民による「外航船舶に係る窃盗・強盗等

対策検討会議」では、今回の事件を踏まえ、以下の3点について早急に検討を進めていくことが確認された。

- (1) 今回の事件では、当該船社からの関係当局への事件発生報告が事実確認等に時間を費やしたとはいえ、事件発生5日後であったことから、今後事件が発生したと考えられる場合における関係当局への速やかな通報の実施
- (2) 今回の事件が出港直後に発生した可能性があり、停泊中すでに賊が本船に侵入していた可能性もあるため、港内停泊中および出港前後における保安対策を強化する
- (3) ハイジャック事件を念頭においた陸上における本船の船位の適切な確認の実施

一方当協会は今回の事件に鑑み海賊防止対策会議を開催し、ハイジャック事件を念頭において検討を重ね、現行の「保安計画策定の指針」（本年8月26日策定）に新たに以下の2点を盛り込み、改訂することを決めた。

- ① 船位の確認を含む船舶の動静をより緊密に把握する手段を講じること
- ② 重大な事件が発生したと判断される場合は関係当局に速やかに通報を行うこと

また、11月17日に開催された定例理事会において、海賊対策については政府に対し関係各国への取締まりの働き掛け等を要望してきたが、当協会として自らも今後の対策に万全を期すため、資料の通り理事会決議を採択した。

これらの指針の改訂と決議は、最近におけるマラッカシンガポール海峡を含むインドネシア水域全般および南シナ海南部で凶悪な海賊事件が頻発していることから、海賊及び武装強盗対策のより一層の徹底を図るために策定したものであるが、当協会としては、今回の事件の解明

状況を見極めつつ、海賊防止対策に関し必要に応じ政府への働き掛けを行うとともに、保安計画策定の指針に盛り込むべき事項についてさらに検討を続けていくこととしている。

および積荷も発見されたとの連絡があった。

今回の事件を教訓としつつ、今後の対策に万全を期すため、当協会は、下記の事項について決議する。

【資料】

平成11年11月17日

社団法人 日本船主協会

理 事 会 決 議

船舶に対する海賊および武装強盗事件に関する対策について

近年、東南アジア海域において、航行船舶の海賊および武装強盗事件が頻発しており、その態様が凶悪化する傾向にある。このため、日本船主協会としては、政府に対して、関係各国への取り締まりの徹底の働きかけ、および国際機関を通じた海賊事件への取り組み体制の構築を要請するとともに、会員会社の運航する船舶について、自らも海賊防止対策の強化に努めてきた。

このような努力にも拘わらず、このたび、当協会会員会社の運航する船舶が、インドネシア周辺海域で武装強盗に遭遇し消息不明となるに至った。幸い乗員は無事保護され、昨日、船舶

記

1. 海賊および武装強盗事件の防止のため、警戒を要する水域における周囲の見張り、船内各所の監視、賊の侵入防止対策等の保安計画の一層の強化を図る。
2. 船種、積載貨物、航行ルートおよび寄港地を勘案し、警戒を要する水域を航行する場合にあっては、定時報告の徹底を図るとともに、最新の通信技術の活用を含め、船舶の動静状況に関する陸上との連絡の緊密化のための措置を講ずる。
3. 海賊および武装強盗事件に遭遇した場合、または、事件に遭遇した可能性のある状況となった場合は、関係船社は、直ちに関係国の当局およびわが国政府ならびに当協会に通報することの徹底を図る。

以 上

2. 96年ぶりの返還に際し、治安の維持と安定的通航の確保を求める

—パナマ運河返還—

パナマ運河は、本年12月31日正午（パナマ時間）をもって、米国からパナマ共和国に返還され、同時に管理権も移譲される。1903年11月3日、パナマは、米国の支援を得てコロンビアか

ら独立するが同年11月18日に、米国との間で、運河並びに同地帯に関する米国の永久管理権、永久占有権等を定めた「パナマ運河条約」を締結する。運河の開通は、1913年9月25日（第1

船通航は1914年8月15日)である。条約の締結から、96年ぶりの返還ということになる。

1998年1年間に、パナマ運河を通航した商船は、13,025隻、通過した貨物は192百万トン、通航収入は545百万米ドルである(資料参照)。世界の海上荷動き量が、約50億トンであるから、約4%の貨物が、この運河を通過している。コンテナ定期船サービスなどにおいては、米国西岸港で揚げ積みをし、西岸以東は鉄道輸送等を利用することが定着するなど、運河への依存度が相対的に低下してきている面もあるが、専用船も含め、日本発着のパナマ運河通過貨物量は、日本の海上貨物全体の4%強で、パナマ運河通過貨物量全体の約20%も占めているなど、同運河は我国にとっても、もちろん世界経済にとっても、今後とも極めて重要な水路であり続けるだろう。

同運河は、国際水路として永久中立を宣言している。米国も同地域の安全には従来同様注意を払い続けるであろう。しかしながら、同地域が、国際テロや麻薬マフィアの横行による直接的・間接的な危険にさらされることのないように、関係者が万全の体制で運河の安全に尽力されるよう強く望みたい。また、1977年に米国のカーター大統領とパナマ共和国のトリホス将軍との間で、今回の返還を定めた新運河条約が締結されて以来、運営等の移管の準備は着々と進められてきたと言われており、例えば、管理運営機関である運河管理委員会の職員についてはパナマ人を漸増させてきているなど、パナマ政府は、スムーズな通航の確保については不安はないと言っているが、この点についても、パナマ政府にその実行を期待するものである。一方、パナマ運河の経営の収支については、若干の赤

字基調になってきており、ここ数年間の従業員数の増勢とそれを上回る支払賃金総額の増勢からは、今後、収支の急速な悪化も危惧され、運営の効率化・合理化への努力が焦眉の急として求められる。なお、当協会の委託に基づく(財)海事産業研究所による「パナマ運河通航需要レビュー」調査報告書(本誌平成11年5月号P.26参照)によると、1997年以降の運河通航船舶の隻数の落ち込みや、船型の大型化傾向からすると、今後通航隻数の著増は見込めず、2020年でも15,700隻(対1998年比でいえば20.5%増)程度にとどまると予想されるので、大規模な投資を伴う能力拡大は不要で、ゲイラード水路の拡幅工事等で対処できることを示唆している。

船主協会としては、今回の返還にあたって、改めて、

- (1) 従前同様の基本的な治安と安全の維持
- (2) 船舶の安定的通航の確保
- (3) 通航料の安定化、更に引き下げへの合理化努力
- (4) 慎重な需要予測と経済合理性に立脚した投資判断

ということを表明しており、今後とも、同運河が物理的或いは経済的に障害となって、世界貿易の正常な流れが阻害されることがないことを要望していくこととしている。

【資料】 通航隻数実績

()内は、当協会会員社の通航実績

年	隻数	通航料総額、百万ドル
1990	11,941 (1,488)	355 (82)
1995	13,459 (1,420)	462 (87)
1996	13,536 (1,350)	486 (83)
1997	13,158 (1,291)	493 (92)
1998	13,025 (1,366)	545 (100)

特別欄

海運界のこの一年

川崎汽船 総務部情報広報室長 大滝光一

ミレニアムの節目にあたって振り返ってみると、本年も様々な出来事・事象が起きたことに思い至ります。国内外とも引き続きあらゆる産業で企業の再編・合併が進み、合理化が行われ、2000年を前にして産業の構造・態様に大きな変革の波が押し寄せて来ている感がします。海運業界もその例外ではなく、海外船社間での合従連衡が進みました。日本においても本年4月商船三井とナビックスラインが合併したことにより、大手外航海運会社は昭和39年の海運集約時の6中核社体制から半分の3社になりました。

コンテナ定期船業界における本年のトピックスで大きなものは、何と言っても1998年米国新改正海事法（Ocean Shipping Reform Act of 1998）が5月1日に施行されたことでしょう。これにより対米国トレードにおいて船社と荷主間の個別数量輸送契約での運賃は非公開となったので、船社それぞれの方針がより色濃く契約に反映されることとなります。期を同じくして、アジア・北米往航航路で運賃修復が実施され所期のレベルアップが図れたことは、慢性的な赤字であった北米航路の収支が大きく改善し、同航路運航船社にとり将来に期待が繋がることであったと言えます。この米国改正海事法と今回の運賃修復の試みは、従来運賃同盟が果たしてきた役割・機能を喪失させる結果となり、各同

盟は次々と廃止または休止に向かいましたので、今後これに代わる機構の創設が求められます。こうしたコンテナ船業界の動きの中でMaerskによるSea-Landの買収は予想されたとは言え大きな話題となりました。これにより米国大手外航船社は姿を消すこととなり感慨深いところがあるものの、コンテナ定期船経営が如何に難しいものであるか暗示すると同時に、荷動きのみならず世の中の動向に機敏に対処していく必要性を改めて感じさせました。一方で、米国での海運船社保護のための運航補助制度、あるいは港湾維持開発資金のための課金方法など当然米国の海運に対する考え方・政策が変わっていくことが予想されます。また、米国荷主・国際複合運送業者（NVOCC）の意見もより大きく影響してこようかと考えられるので、今後の米国の動きを注視していく必要が有ります。

日本・アジアの経済低迷は不定期船部門にも深刻で大きな影響を与えました。日本の粗鋼生産量は2月に706万トンにまで落ち込み、不定期船貨物で大きな割合を占める鉄鋼原材料の輸入および製鉄輸出の荷動き減少となって不定期船市況が大幅に悪化する要因となりました。また、米国での熱延鋼板のダンピング問題で米国向け鉄鋼製品輸出が不活発な状況に陥り輸送にも少なからぬ追い討ちとなりました。しかしながら

年央に至り、アジアの景気が目に見えて回復すると粗鋼生産も上向きに転じ月間800万トン台に乗るとともに、ベルギー船社ボシマルが30余隻のケーブ・サイズバルカーの大量用船をするに至り、同船型中心に不定期船用船マーケットも反騰しました。同社の用船は一時的なものに終わるからマーケットは再び元に戻るのではないかとの観測もありましたが、現在まで継続している模様で、年初来ジリジリ上昇を続ける穀物運賃とともにバルカーマーケットを引き締めています。不定期船にとっては前半と後半で対照的な市況ではありましたが、後半の荷動き増が来年に入っても一段と活気づこうという予測が期待とともに大きくなってきているようです。

企業再編は石油業界でもその例外でなく、メジャーであるエクソン・モービルの大型合併をはじめ系列の再編・統合化が進み、物流の合理化も図られています。その結果、外航・内航の原油輸送にもその影響が出てきました。更に、米国を除く世界各国の経済低迷は原油需要の減少となり、在庫圧縮へと向かわせる中、産油国の協調減産は原油価格の大幅な値上がりをもたらし年初1バレル10ドル前後であったものが9月末には一時25ドル近くまで急騰しました。協調減産による価格つり上げの試みは過去幾度となく行われたものの今回のように目論見通りとなったことは殆どなく、本年の価格急騰はニューヨークにおける先物市場での投機的取引が原因だとする分析もあります。この分析に従えば今後の原油価格の変動予測は極めて難解なものになりましょう。こうした状況下でベルシャ湾積み日本向けVLCC運賃がWS 40を割るケースが出るなど、タンカー市況はこの一年底這いとも言うべき低調な水準に終始しました。原油価格の高騰は輸送量の減退ばかりでなく船社には燃料費の高騰として重い負担を負わせるとこ

ろとなっており、価格の沈静化と輸送量の回復が待望されます。一方、我が国のみならず韓国、中国、台湾、インドなどアジア主要国の電力需要はますます増大しており、電力炭とともにLNGの潜在的需要も大きくなっていることを反映し本年のLNG輸送商談は目立って活発化しました。今後もこの傾向が続くものと予想されます。

海運関連で社会的な対策が必要であるとして本年クローズアップされたのが環境問題および海賊問題でした。後者は既に国際的な場での議論にまで広がっているため早晩、具体的な防止策が関係国で講じられましょうが、日々マラッカ海峡を航行している船の乗組員の安全と狭い海峡で騒ぎが起きると操船の自由が奪われ衝突・火災など大きな二次災害を引き起こしかねないので、海賊の掃討と厳重な監視体制が一刻も早く敷かれることが望まれます。

本年の話題の最後に、ここ数年の情報技術の発展はすさまじいとも形容すべき勢いで進んでいます。外航海運においても本年10月に次世代用の新Sea-NACCS（海上貨物通関情報処理システム）の運用が開始され、ようやく我が国の海貨通関に関連する情報の伝達・処理が本格的にシステム運営されることとなりました。従来、多くの船積関係者が実際の海貨の流れに沿って煩雑な書類の作成・提出・処理に携わってききましたが、新システムの運用によりこうした煩雑な仕事から関係者を開放し、大量の情報が迅速に伝達・利用されるようになるのは非常に意義深いことと申せます。こうした情報インフラは我が国海運の合理化と国際競争力を高める上で欠かせないものになりました。残るは船協各メンバー船社が取り組んできたそれぞれのY2K対応が功を奏し、平穏な年始が迎えられよう祈るばかりです。

海運 ニュース

国際会議レポート

1. IOPC Fund, NAHODKA 船主等を相手取り補償額償還求める訴訟提起へ
—92年国際油濁補償基金第4回総会、第4回理事会等の模様について—
2. フィリピン、IMO ホワイト・リスト入りを目指し最終努力
—アジア船主フォーラム船員委員会第5回中間会合、開催—

内外情報

1. 5年ぶりに海運委員会がわが国で開催
—OECD海運委員会等の模様—
2. 船社間協定に対する独禁法適用問題が浮上
—マスク・シーランド誕生が米独独禁政策に与える影響—

国際会議レポート

1. IOPC Fund、NAHODKA 船主等を相手取り 補償額償還求める訴訟提起へ

—92年国際油濁補償基金第4回総会、第4回理事会等の模様について—

油濁事故の場合、油濁による損害や清掃費用については、第一責任者である船主が船主の賠償で不足する部分は荷主が補償する制度が、いわゆる油濁二条約（油濁損害についての民事に関する国際条約=CLC、油濁損害補償のための国際基金の設立に関する国際条約=FC）として確立されている。

この油濁二条約のうち、CLCは、船舶からの貨物としての持続性油の流出（但し、持続性油を運搬するタンカーの燃料油を含む場合あり）によって生じた油濁損害について、船主の無過失責任、責任限度額、強制保険を定めた条約である。一方、FCは、荷主の責任負担についての条約で、タンカーから油を受け取った荷主の拠出金を基に設立された国際的基金（国際油濁補償基金=IOPCF）による被害者に対する補償を行うことを定めた条約である。

また、国際油濁補償基金には、71年FC条約に基づく71年基金と、92年FC議定書に基づく92年基金のそれぞれ二つの基金が設立されている。

これら基金の総会及び理事会が、平成11年10月18日～22日の間56カ国と10の国際機関の参加

を得てロンドンのIMO本部で開催された。議題は多岐にわたったが、各会議における主要な審議概要は以下の通りである。

1. わが国の出席者

政府代表：

谷川運輸省顧問、奈良平在英大使館参事官、渡辺運輸省船舶技術研究所部長、澤井海上交通局総務課油濁補償対策官

石油海事協会：

常木専務理事、秋友事務局長

日本内航海運組合総連合会：

浦本第一事業部長

当協会：

和田理事長、佐藤関連業務部課長代理

2. 審議概要

(1) 92年基金総会

- ① 船舶の定義と Off-Shore Craft への条約の適用

船舶の定義については、ワーキンググループより「持続性油を輸送した後の船舶（OBO 船、持続性油、非持続性油兼用

タンカーを含む)は、持続性油の残油のないことを証明しない限り、全ての航海において条約の対象となる」との検討結果が報告された。しかし、クリーンタンカー（非持続性油を輸送するタンカー）のバンカー油の汚染を条約の対象に含めるべきとする修正案が豪州、カナダ、オランダおよび英国から提出された。わが国等が厳しく四カ国提案に反対したが、同案を支持する国もあったため、来年4月の理事会の際にワーキンググループにて再度検討することとなった。

また、Off-Shore Craft への条約の適用については、ワーキンググループの次の提案が当面の運用基準として承認された。

原油採掘現場に貯油施設として係留されている船舶について

- ・ 普段操業している場所を離れ、その外部にある港やターミナルへ向けあるいは、そこから油を貨物として輸送する場合は、92CLC 上の船舶とみなす。
- ・ 操船上の理由あるいは悪天候を避けるために、操業地域を離れる場合は船舶と見なさない。

- ② 92年議定書終結に関する最終条項の見直しについて

事務局より92年議定書の最終条項の改正案が提案されたが、同条項の改正は時期尚早であり、71年基金の問題解決が優先するとして、将来の然るべき時期に検討することとなった。

- (2) 92年基金理事会関係

① NAHODKA

支払いのレベルを引き続き補償決定額の60%に留めることが決定された。また、わが国より補償支払いの促進要請が行われた。

なお、NAHODKA が堪航性を欠いていたとするわが国からの事故原因調査報告に基づき、船主側に過失があったと判断し、船主、船級協会等を相手取り基金の支払った補償額の償還を求める訴訟を提起することとなった。

- (3) 71年基金総会関係

① 71年条約の終結

71年基金からの脱退と92年基金への加盟を促進することが緊急の課題であるため、事務局長提案をベースに、加盟国が3カ国未満となるのを待たずに失効する方法について検討が行われ、IMO 事務局に71年 FC の失効条件を改正する議定書を採択するよう要請することとなった。

2. フィリピン、IMO ホワイト・リスト入りを目指し最終努力

—アジア船主フォーラム船員委員会第5回中間会合、開催—

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会は、第5回中間会合を去る11月22日ベトナム船主協会のホストの下ホーチミン市において開催した。

会議には10ヶ国の船主協会から36名が出席し、またオブザーバーとして ESCAP (国連アジア太平洋経済社会委員会) 代表、AMETIAP (アジア太平洋地区海事教育訓練機関連合会) 代表

が参加し、中国 COSCO Manning Corporation の Managing Director Li Shanmin 議長の下、共通議題について友好的雰囲気の中で、真剣な検討が行われた。当協会からは、労務委員会副委員長である日本郵船豊田専務取締役と梅本船員対策室長が出席した。

懸案である STCW95対応問題については、

各国が明年5月に公表が予定されているいわゆるIMOホワイトリスト入りを果たすため最終的努力を行っていることが紹介された。特に、世界最大の船員供給国であるフィリピン代表からは、国家の多機関に亘る海事行政の条約対応への協調性については、改めて本年9月7日大統領令(Executive Order)149号により、運輸省の所管の海事産業庁(Maritime Industry Authority)を担当機関とすることが明確化されると共に、船舶職員に対する海技免状の有効発給については、この海事産業庁と国家試験管理委員会(Professional Regulations Commission)が共同して対応することとなり、さらに、この国内体制の強化は11月15日IMOの審査委員会(Panel of Experts)に報告された、との説明があった。

また、当面する4つの共通課題、即ち、STCW95、国際労働機関(ILO)最低賃金、最小安全配員および船員訓練に関して作業部会が設けられることとなっていたが、それぞれの部会のメンバーが確認された。

さらに、わが国より、東南アジア海域で続発している海賊対策に関し、このような事件が続けば船員になろうとする者がいなくなるとの危惧も念頭に置き、航行安全委員会と協力して関係国政府に対策を迫るべきであると提案し、全会の支持を得た。

次の中間会合は明年秋に香港において開催されることとなった。なお、本会合にて採択された共同声明は資料の通りである。

【資料】

アジア船主フォーラム船員委員会第5回 中間会合

1999年11月22日 於：ホーチミン市
共同宣言

アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会第

5回中間会合が、1999年11月22日(月曜日)、ベトナム・ホーチミン市に於いて開催された。この会合はベトナム船主協会(VSA)の好意により手配されたものである。

COSCO Manning CorporationのManaging Director、Li Shanmin 議長の下、船員委員会の問題解決への持続的な熱意と団結は、中国、香港、日本、韓国、台湾およびASEAN船主協会(インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイおよびベトナム)の各船主協会から多くの関係者が出席したことに表れている。アジア太平洋地区船員教育・訓練機関連合会(AMETIAP)、アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)および中国、ベトナムの船員学校からもオブザーバー参加があり、委員会によって取組まれている多くの活動に対して、船員教育界が引き続き多大な支持を表明したことを委員会は歓迎した。

委員会は、委員会の下に設置されたILO最低賃金、STCW95、最小安全配員および船員の訓練に関するWGへの各国船主協会からの参加登録およびこれらWGの目的を承認した。

STCW95条約の施行問題が改めて議論され、委員会は完全導入に向けてASFメンバー船主協会によって進められている取組みに留意した。委員会は、全ての旗国が、船員供給国の主管庁ならびに訓練機関との直接的な対話によって、船員の訓練と資格証明の承認手続きの確立を引き続き進めていくよう求めた。

委員会は、ILO最低賃金の共通解釈について懸念を表明した。本問題については、更に方向性を持った議論および見直しを行うことによって、この重要かつ微妙な事項についての委員会方針の確立について意見の一致に達するよう、ILO最低賃金WGの議論を待つべきである、との合意に達した。この間、船舶に雇用される居住、非居住の乗組員への解釈の適用については、各旗国の雇用者と労働組合の交渉に委ねられるべきであることを確認した。

委員会は、遺棄船員および船員の死亡および傷病に関する補償金支払いの不確実性と遅延に関する人道上の問題について深い憂慮を表明した。委員会は、最近のIMO/ILO 合同 WG の報告に留意し、同 WG において指導的役割を担っている日本に謝意を表明した。委員会は、船員の送還については船主が一義的な責任を負うべきであるが、不可能な場合は旗国が責任を負うべきであるとの意見で一致した。しかしながら、船主が賃金を支払っていなかった場合、船員は送還を望まず、船舶の先取特権を行使するために船上に残ることをむしろ望んでいる。この問題も持続的検討を要するものの一つになっている。委員会は、各代表が自国籍船舶および外国籍船舶の両方についての遺棄船員に対する自国の法体制を研究し、その見解を事務局に報告することを合意した。

船員の死亡と傷病に関する補償金支払いの不確実性と遅延の問題は、より複雑である。この問題は、国家の社会保障法にも関連し、船員の雇入契約および保険条件に異なる規定を有し、かつ極めて詳細化されている。しかしながら、委員会は、正当な請求に対しては、全ての船員およびその家族が、船舶または乗組員の国籍に拘らず、最低限の迅速な補償を受けられるべきであることを合意した。委員会は、IMO/ILO WG において ISF と ITF が、IMO/ILO WG の対象範囲外にある多くの問題に関して、二者間協議の開催について合意したことに留意した。

フィリピン人船員の不当な訴訟に関連した問題に関しては、委員会はフィリピンにおける事態の進展があったことを歓迎し、本件に個人的に関与した副議長に謝意を表明した。委員会は、不当な訴訟を含む全ての争いまたは訴訟は、船員の帰属国の権限ある法廷、裁判所または主管庁等による決定および排他的な裁定に付託すべきであると合意した。

委員会は、アジア海域の海賊行為が引続いて

増加し、それにより船員の生命が極めて危険な状態に晒されていることに重大な懸念を表明した。委員会は、ASF 航行安全委員会と協調して我々の海域から海賊を駆逐するよう関係政府に要請することを合意した。

委員会は、最小安全配員に関する IMO 総会決議481の改正条項に留意し、配乗人数は柔軟で、かつ旗国および船主間で合意されるべきであるとする改正の意図を支持した。

AMETIAP の代表が、AMETIAP の最近の活動を委員会に伝えるために招請された。同代表は、IMO が、アジア太平洋地域における船員教育訓練機関の講師に対する 2 件の IMO、AMETIAP 合同の教育学的講習会 (workshop) への資金協力に関する AMETIAP の要請に同意したことを報告した。両講習会は、本年シンガポールと上海において開催され、成功裏に終了しており、IMO からの更なる協力が要請されている。

委員会は、アジア太平洋地域における海事教育訓練に関する AMETIAP との間の有益な関係を引続き構築していくことを望んでいる。この ASF と AMETIAP 間の協調関係構築努力の一環として、委員会の事務局が委員会の代表として本年12月の AMETIAP 年次総会に出席する予定である。

委員会は、本会合に初めて出席した国連の ESCAP 代表を歓迎した。委員会は、ESCAP が海上労働力の養成に係る地域協力の推進および海運産業育成を目指す諸国を援助するためのプロジェクトに取り組んでいることに多大の関心を持って留意した。委員会は、ASF および ESCAP 間の協調が、域内における船員の訓練および供給を促進するための地域的な努力を支えることとなることを確信した。

ASF 船員委員会は、自主的かつ非営利を目的とした組織である。船員委員会の主たる目的は、共通の船員訓練基準を確保維持し、アジア

人船員の供給と雇用の安定性を促進するとともに配乗と訓練に関する新しい国際的な海事法制および条約について監視、検討し意見を開陳することにある。

香港船主協会は、2000年秋に香港において第

6回中間会合を開催するよう委員会より要請された。委員会は、ホーチミン市において第5回中間会合を開催したベトナム船主協会の尽力に感謝の意を表明した。

内 外 情 報

1. 5年ぶりに海運委員会がわが国で開催

—OECD 海運委員会等の模様—

OECD 海運委員会 (Maritime Transport Committee : MTC) は、海運とその関連分野における自由かつ公平な海運市場形成に向け、日米欧を中心とする先進29カ国及びEUの運輸当局が参加の下、幅広い議論を行うとともに、OECD非加盟国との間でも自由化を図るべく政策対話会合 (ワークショップ) を行っている。

このようななか、1999年10月25日から29日にかけて、東京と神戸において海運委員会および関連ワークショップが開催された。わが国で同委員会が開催されるのは1994年以来5年ぶりとなる。

尚、1998年12月からは園田運輸省運輸政策局国際業務第一課長が海運委員会議長に就任しており、今回の一連の会合についても議長を務めた。

会合の主な模様については、以下の通りである。

1. OECD 海運委員会

10月25・26日、東京において開催され、20カ国から約60人が参加した。

① OECD 共通海運原則

OECD メンバー国が、自由公正な海運市場を互いに保証し合うことなどを骨子とする題記原則を、約10年ぶりに見直した。

これによって複合一貫輸送事業等に関する項目を新設し、海運と同様に公正な市場とすることなどを確認した。

② WTO 次期ラウンド

サービス貿易の自由化交渉を行うWTO次期ラウンドは、1999年12月の米国・シートル閣僚会合から始まるが、同ラウンドにおける海運自由化交渉問題を海運委員会の今後の議題としていくことを確認した。

③ 船社間協定に対する独禁法適用除外制度

OECD 事務総長の主導で進められている規制緩和プロジェクトの一貫として、OECD 競争政策委員会との合同ワークショップを2000年5月の次回海運委員会の際に開催することに合意した。同プロジェクトにおいては、規制緩和推進の観点から、航路安定化協定に対する独禁法適用除外の撤廃が提案されている。

2. 非メンバー中進国 (Dynamic Non-Member Economies : DNMEs) との対話

10月27・28日、神戸において開催され、海運委員会出席者に加え、香港・台湾・シンガポール・タイ・マレーシアから約10人が参加した。

海運とこれに付随する複合一貫輸送事業などにつき、自由公正な競争環境を促進していくこ

とや、航行安全・環境保護について協調していくことなどを盛り込んだ共通海運原則について合意した。

3. 中国との対話

10月28・29日、神戸において開催され、海運委員会出席者に加え、中国交通省から5人が参

加した。

会合では、OECD諸国、中国双方の海運政策の基本的考え方や、世界貿易における海運の役割等について意見交換を行い、中国側は、現在進めている海運の自由化政策を継続していくことを確認し、今後も海運委員会との良好な関係を維持していく意向を表明した。

2. 船社間協定に対する独禁法適用問題が浮上

—マースク・シーランド誕生が米国独禁政策に与える影響—

1. 買収の発表

今年（1999年）7月22日、デンマーク船社 Maersk-Line の親会社である A. P. Moller グループと米船社 Sea-Land の親会社である CSX Corp. 両社は、A. P. Moller グループが Sea-Land の国際海運部門を買収することに合意したと発表した。この買収には、Sea-Land が所有する船舶、コンテナ、コンテナ・ターミナル、シャーシ、CSX からのリース債務が含まれる。買収価格は8億ドル。新会社の名称は“Maersk-Sea Land”。Maersk Line は新会社の下で運航することになる Sea-Land 所有の19隻の米国籍コンテナ船が受給している米政府の運航補助金の譲渡を米国運輸省海事局（MARAD）に申請し、12月8日、承認が降りた。なお、Sea-Land は内航業と一部のターミナル運営は今後も続けるとしており、CSX Corp. は11月、Sea-Land 内航部門を“CSX Lines LLC”の名称で運営すると発表した。

2. 独禁法適用除外廃止問題の復活

この買収のニュースの発表後、米政府関係者、ロビースト、海運関係弁護士等が、「買収について関係当局からの承認は容易に取り付けられるだろうが、いくつかの規制上の問題に直面することが予想されよう。この買収が契機となり、連邦政府が各種の海運政策を再評価することに

なるだろう」といったコメントをしている。

下院ハイド司法委員長は1999年5月5日の公聴会において、「海運業界は、独禁法適用除外が米国の荷主および貨物中間業者を犠牲にして、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」との懸念を表明して、シンガポール船社 NOL による米船社 APL の所有について問題を提起した。ハイド委員長は、「独禁法適用除外廃止のための法改正を急ぐことはしないが、司法委員会としては今後もコンテナ海運における動向を注視していく」と締めくくった。

3. 独禁法適用復活法案

ハイド委員長は10月25日、船社に対する独禁法の適用を復活させる法案“Free Market Antitrust Immunity Reform (FAIR) Act of 1999”を提出した。1998年米国外航海運改革法案の作成過程における敗者、特に NVOCC やフレート・フォワードラーといった所謂外航輸送中間業者によるロビーイング活動が奏功した結果と言われている。Sea-Land が APL に続いて外国の海運会社を買収されてから、両社はワシントンの権力構造の外に置かれてしまった。Maersk Line はワシントンでよく知られている船社であるが、その他の外国船社と同様に米船社に備わっていたような威厳のある存在感はないと言

われている。ハイド委員長はこの法案に関する公聴会を来年（2000年）早々にも開催したいとしており、ある海運セミナーにおいて次のように発言している。

「船社の共同運賃設定に対する独禁法の適用除外は1916年海運法に始まった。1984年海運法によりインデペンデント・アクションが導入された。1998年外航海運改革法により秘密サービス・コントラクトが容認されたが、同法案の作成過程において、フレート・フォーワダー、NVOCC、小手荷主の意見は無視されてしまった。1998年外航海運改革法においても船社に対する独禁法適用除外は一応維持されたが、Sea-Land 外航定期船部門の Maersk への売却により、船社に対する独禁法の適用除外を正当であるとした理由、つまり米国人所有の船社を保護する目的のためとの理由はなくなってしまった。保護すべき主要な、かつ、グローバルな米国人所有の船社は今や残されていない。独禁法適用除外は米国の荷主および消費者の犠牲において、外国人所有の船社のみにも利益をもたらした。海運業界からの抵抗の強さにもよるが、この独禁法適用復活法案が議会を通過するには2、3年かかるだろう」

また、フレート・フォーワダーやNVOCCの擁護派と言われている米国連邦海事委員会(FMC)ワン委員は、「海運業界が変化してしまったので、独禁法問題は再検討が必要であり、今が検討するためのよい時期である」と発言。さらに元FMC委員長のベントリー女史は、「秘密契約と独禁法適用除外は両立しない。ハイド法案は来年通過するだろう」と予想している。

4. 買収に対する米国の荷主団体の反応

当協会北米地区事務局ワシントン連絡事務所がMaerskによるSea-Landの外航定期船部門の買収について、米国の荷主団体の反応を取材したところ、3団体から次のようなコメントが

あった。

・NITL（全米産業運輸連盟）

（米国で一番古く、最大の荷主団体。欧州荷主協会や日本荷主協会の米国におけるカウンターパート）

「海運会社の合併はよくある通常の経済行為であるので、特に今回に限り変わった見方はしていない。米鉄道業界でもよくあること。シーランドを買収したマースクが運賃を上げ、サービスを悪くしたら、かならずライバルや新参者が入ってくるので、競争がなくなることはない。ただし、純粋な米国籍の海運会社がなくなるのは残念」

・American Institute of Shippers' Associations, Inc. (AISA)

（中小荷主団体の連合。会員のための広報活動や議会へのロビー活動を行う団体）

「NITLのような大手荷主の団体と異なり、AISAは1998年米国外航海運改革法の成立に反対した経緯がある。海運会社の数が減ればそれだけ競争が減るので、運賃が高くなることを心配している」

・Toy Shippers Association, Inc.

（玩具輸入業者団体の大手。極東から米国へ船積みする玩具の運賃交渉を行う。日本のサンリオも会員となっている）

「競争がなくなり、荷主の選択肢が減る。ただし、運賃が上がるかどうかについては減少した海運会社の数を新規参入者が埋め合わせることができるか否かによる。例えば、太平洋では、CME、TPL、Med Shippingが今年参入した。往々にして、既存船社による輸送能力の凍結は新規参入者による輸送能力の増強により埋め合わせが行われる」

特別欄

ICSにおけるシップ・リサイクリング・ワーキング・グループの設置について

前号において紹介したとおり、欧州を中心に船舶の解撤から発生する廃棄物による環境汚染問題に対して環境保護団体による抗議活動が展開されている状況を背景に、ICS（International Chamber of Shipping = 国際海運集会所）は、解撤産業が抱える環境問題や労働状況の批判の高まりに対して海運業界がどのように対応し、2000年初頭に代替期を迎えることが見込まれる大量のタンカーおよびバルカー等の解撤を円滑に促進させていくかを検討するため、ワーキンググループの設置を理事会で合意した（平成11年11月号P.20特別欄参照）。

当初、このワーキンググループは「シップ・スクラッピング・ワーキング・グループ」との名称で発足したが、本年3月に開催された第1回の会合において、船舶の解撤においてはその95%近くがリサイクルとして活用されている現状を反映して「シップ・リサイクリング・ワーキング・グループ」（以後WG）と名称変更し、活動を開始している。

WGは現在まで3回の会合を開催しており、船舶に含まれる危険物質についてのリストの作成、解撤に係る技術移転、世界の解撤ヤードに関する調査、船業界および解撤業界との連携関係の構築等についての検討が進められている。次回の会合は2000年1月11日に開催が予定され、当協会からは解撤の技術移転や労働衛生問題等

についての提案を行うこととしている。これまでのWGでの活動内容については、追って詳細を紹介することとする。

なお、ICSは本年6月にオランダ・アムステルダムにおいてオランダ運輸省の主催により開催された「1st Global Ship Recycling Summit」においてICSのRolf Westfal Larsen会長が解撤についての講演しているが、この講演内容はICSの解撤に対する考えが如実に表れており、今後の活動方針の基本となると思われるので概要を紹介する（資料参照）。

【資料】

Ship Scrapping Conference（99年6月23日開催於：アムステルダム）における Rolf Westfal Larsen 氏（ICS 会長兼 ISF 会長）挨拶

まず、解撤について2つのことを述べていただきたい。

初めに海運業界は、廃船に係る問題の検討に中核的に携わるとともに、責任ある産業として解撤について真摯に取り組む義務があること。

次に船舶の解撤を表現するのに最も適切な用語は、船舶のリサイクルであるということである。

過去数十年にわたり、自国の海事産業を発展

させる方策を探る課程で、海運と造船をあたかも一つの産業であるかのように結び付ける方策が繰り返して取られてきた。規制のない国際市場で競争を行う船社にとって、いつどこで船を建造するかを決定する自由が必要なため、船社は国内で船舶を建造するよう圧力がかかるのを嫌う。海運と造船は、相互依存の関係にありながら、全く別の産業なのである。

海運と船舶リサイクル業との間にも同じことがいえる。商業的な寿命を迎えた船が廃船となり解体されるのは宿命なことだが、解撤業と船主業は全く別の産業である。

船舶の建造と解撤は船のライフサイクルのはじめと終わりに当たるものであるが、その関係が非常に希薄である点に留意したい。

私は、船舶の解撤に関する問題の全てが、船社の責任の領域であるという誤解を解くため、このような説明をしているのである。

次に船舶の解撤に関するいくつかの話を紹介し、事実を確かめたい。

1：船を途上国で解撤するのは、有害物質の廃棄が目的である。

私はこの見方に反対である。長年海事産業に携わっているが、そんなことはありえない。

2：スクラップ売船はバーゼル条約に違反する。

弁護士の意見によれば、このような見方は誤っているが、スクラップ売船に適用される有効な法律が現存しないことが一番の問題であるとのこと。もちろん船主はスクラップ売船が法的に問題のある行為だとは考えていない。

3：船を途上国で解撤するのはそこに規制がないことを知っているからである。

解撤ヤードがインド亜大陸に集中しているのは事実だが、船舶解撤は労働集約的産業であり、労働者の賃金が高い地域では成立しない。また、解撤によって生まれる鉄などの物質や部品の需要も、解撤ヤードの立地に関係

している。

4：船舶解撤は、基本的に廃棄物処理業である。

船は廃棄物にされるのではなく、リサイクルされており、資材や設備のほとんどが再利用されている。鉄は99%がリサイクルされている。発電機、バッテリー、炭化水素（石油製品に再生）、ライトなどすべてのものが延命利用され、まさに「グリーンエコノミー」である。スクラップによって生まれる鉄は、鉄鋼原料から精製するときの3分の1のエネルギーで作られる。解撤業は未熟な産業ではなく、資源の有効利用に貢献し、地元にも多くの雇用を生み出している。

船舶解撤の過程に関する誤った情報がこうした見方の原因になっているということを言いたいのではない。そうではなく、環境面、工業化の度合い、商業面については明らかに問題がある。

1. 現在寿命を終えた船には、人的・環境面から適切な扱いが必要となる物質が必ずといっていいほど含まれている。現在スクラップ売船されている船は1970年代の初頭に建造されたものであり、当時アスベストは熱の絶縁物質として最もよく知られており、安全であるとされていた。1980年代初頭に危険性が指摘され、代替物質の使用が可能となった。20万重量トンのVLCCには7トンのアスベストと少量のPCBが含まれている。

2. 船は通常、自力航行でヤードまで運航される。たとえどんなに注意を払って最後の航海の前に残留物を取り除いても、通常の運航から生じる油などの残留物は残ってしまう。

3. 解撤ヤードでの工程および環境対策は広範なものであると思われるが、労働者の保護について、国際的に求められる水準に達していないことは明白である。作業水準における高コストと低コストの経済性の相違は多くの分野で認め

られる。我々は、解撤業により成り立っている地域での就労の機会の重要さを無視することのないよう、留意すべきである。

我々は問題を過小評価することなしに、状況を冷静に捉えるべきであり、労働者保護の問題は環境問題より重要であるとの印象を持っている。工程は未熟なものであると思われるが、ほとんどすべての素材や装置に利用価値があり、廃棄物を減らすことにつながっている。残留油もリサイクルされ、ハロンも再利用されている（ハロンの再利用も合法的であると信じる）。未使用の塗料も再販されるなど、再利用される品目のリストは尽きない。

こうしたリサイクルヤードにおける労働実態が恐ろしいものとして描かれているが、確かに一部は事実でこそあれ、全て真実を語っているものではない。改善は必要であるが、我々はヤードにおいて労働者福祉への配慮が欠けている点を部外者から偉そうに批判されたくない。

4. 重要なのは、海事業業が解撤ヤードを必要としていることである。退船時の船齢の平均はここ10年で高くなっている。時を同じくしてサブスタンダードな海運業の排除に対する社会的・政治的な関心が高まっており、ICSをはじめとする業界団体がこの動きを後押ししてきた。商業面・安全面・環境面から、我々は経済的な寿命を迎えた船が退船する時の障害が排除しなければならない。我々は、サブスタンダード船の排除を促進するとともに、例えばダブルハル船のように省エネと環境にやさしい新船への代替を促進すべきである。

法規制のみならずさまざまな理由から、今後数年でスクラップ需要が激増するだろう。リサイクルヤードの現在の解撤能力はかろうじて現在の需要に見合うものであるが、工業国においてヤードが再び設立される見込みは薄い。その理由は工業国においてリサイクル物資への関心が乏しいことだけではない。したがって、不

要な制限を加えないことが重要であり、現在および将来の解撤能力をさらに減じさせる結果となりうる。

我々はどこから出発すればいいのだろうか。

(以下、現状を整理する)

- ・世界の解撤ヤードの能力を維持することがどうしても必要である。
- ・我々は、一部のヤードにおける作業行程と環境保護手段に問題があることは認識している。
- ・船舶解撤というシステムは、リサイクル物質の利用を促進する一方で、その過程において環境と労働者保護の問題を生んでいる。

建造→ぎ装→運航の結果、船は有害物質と廃棄物を乗せて解撤ヤードに到着する。

我々は、先進国で解撤施設が再び建設されるということは現実的でないことを承知している。その理由は、労働者コストもさることながら、これら諸国ではリサイクルに対し経済面からの動機づけが乏しいことに起因している。

我々は、現在船舶リサイクルが実施されている地域で、相当な雇用を確保する必要があることを認識しなければならない。

海運業界は自らの責任を回避する意図はないが、この問題は海運業界が取り組むだけでは解決できないことは明らかである。ICSはIMOが本件を検討すべきであるとするノルウェー提議を支持するとともに、IMOの次期MEPC(海洋環境保護委員会)に向けた意見書を提出した。

しかし、IMOでさえ何かできるかという問題が残る。現実問題として、船舶の解体は今後も続いていくものなのだ。北米や欧州をはじめとする環境面での規制が強い地域では新たな解撤ヤードが建設される見込みが全くないため、最も現実的な解決法は、現存の設備の改善と、途上国において作られうる新しい設備の実効性ある管理ということにならざるを得ない。しかし、それがIMOの責任の範疇なのか？ アラ

ンのビーチまで何とかしろというのか？ ILOやUNEPの仕事ではないのか？ 関係政府、政府間組織、NGO、地域産業界、貿易協会、環境活動家が一体となるべきではないか？

これは一つないし複数の政府間組織の取り扱う問題なのか、単に関係諸国政府間の問題なのか？ これらは議論と時間が必要な問題である。

海運業界が本件の議論に貢献するために、何ができるだろうか。

ICSは、他業界代表も参画するワーキンググループを設立し、本件につき議論してきた。時期尚早ながら、我々はいくつかの実際的な問題について以下のとおり意見を表明することができる。

1. 我々は、リサイクル売船される船舶に含まれる物質リストのひな形について検討している。廃船に有害物質が含まれる可能性があることを隠していると批難されたくはないし、隠す理由もない。造船所の記録は多くの場合すでに失われており、しばしば改造が行われているため、詳細なリストを完成させるのは必ずしも容易ではない。しかしながら、廃船に含まれる物質について何も知らないことがリサイクルヤードにおける健康・安全面に影響を与えているならば、我々にはそれを知らせる責任がある。各船の改造の過程を確認する際には、船級協会にも協力を求める可能性がある。

2. 我々は、廃船時に運航に伴う油などの残留物質を最小限にするための、船主に対する実用的なガイドを作成している。高度に技術的なガイドではなく、簡単なものとする。

3. 我々はリサイクルヤードと施設の情報収集のため、解撤業協会と接触している。これにより我々は、現在採用されている労働者および環境の保護の方法に関する水準が適切か、よりの確に判断することができる。我々は、安全・環境問題について効率的で開かれた方法で取り組むことを目的とした解撤業界との共同プログラ

ムを発展させ支えていくため、解撤業界を討議に加える必要がある。解撤国の政府にも協力を要請する可能性がある。

4. 一部の産業においては、生産過程の一部として余剰分が当初から組み込まれており、製造者は製品の最終的なリサイクルや廃棄にある程度責任を持っている。しかし、船の場合にはあてはまらない。造船業者は、起工が終わり保証期間が過ぎたら関与しなくなる。我々は最終的な廃棄を念頭において船舶を建造する「ゆりかごから墓場まで」の取り組みについて造船業界との話し合いを始めようとしている。可能な方策として、まず、船舶の建造時に、改造の内容を書き込む欄のある「グリーンパスポート」を発行し、これを解体するまで保有することにしてはどうか。

5. ヤードにおける設備や労働の改善に技術の移転や資金協力が必要ななら、我々は政府とともに、有効なプロジェクトにつき欧州委員会等に働きかけを行う。

6. 我々はIMO等における討議に積極的に参加し、解決に向け建設的に取り組んでいく。

重要なのは、「実効性」である。スクラップの禁止や、現存する全ヤードの閉鎖、スクラップ売船の禁止といったことを訴えても未来がみえない。既に米国においては、寿命を迎えた政府支配船が錆び付いて川に浮かんでおり、直ちに廃船できないとすれば、地域の環境を脅かすことになる。我々はヤードの労働実態と環境を改善する必要性のあることを認識しており、そこには取り組むべき基本的な問題がある。我々は、解撤施設がないという理由だけで、サブスタンダード船や修理の必要な船舶が貿易を続けるという新たな問題を生み出さぬようにしなければならない。



11月

3日 11月1日から3日にかけて、世界サービス会議 (WSC) が米国アトランタにおいて開催された。

(P.26船協だより参照)

5日 主要外航海運会社は、1999年度9月期中間決算を発表した。それによると大手3社では、北米航路の運賃修復、合理化努力等が寄与し、大幅な経常黒字を確保したものの、その他不定期・タンカー主要船社では、円高、バンカー高騰などの影響により依然として厳しい状況にあることが明らかとなった。

8日 運輸省は、航海訓練所等同省の所管する政府機関の独立行政法人化に向け、関連9法案を国会に提出した。

(本誌平成11年11月号P.16海運ニュース-内外情報参照)

9日 10月22日にインドネシア、スマトラ島クアラタンジュン港を出航後、行方不明となっていた当協会会員会社運航船舶「アロンドラ・レインボー号」の乗組員が全員無事発見されるとともに、同船が海賊事件に遭遇していたことが明らかとなった。

(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)

11日 当協会会員運航船舶が海賊事件に遭遇した件に鑑み、当協会生田正治会長は運輸大臣に海賊対策の強化を求める申し入れを行った。

(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)

18日 海賊事件に遭遇し、行方不明となっていた「アロンドラ・レインボー号」がインド

西方で発見された。一方当協会は、近年東南アジア水域で同様の事件が増加、凶悪化していることに鑑み、今後の海賊対策に万全を期すべく、定例理事会において船舶の緊密な動静把握などをうたった決議を採択した。

(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)

22日 ASF 船員委員会は、第5回中間会合をベトナムで開催した。会合ではSTCW95問題等の課題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2参照)

25日 IMO は、ロンドン本部で第21回総会を開催し、有機スズ系船底防汚塗料 (TBT) の使用禁止に向けて、新しい条約を制定することを合意した。

28日 小渕恵三首相は日本・ASEAN 首脳会議で東南アジア海域で多発する海賊犯罪に対応するため、各国の沿岸警備機関による対策会議を日本で開催することを提唱し、了承を得た。

29日 ASF 航行安全委員会は、第6回中間会合をジャカルタで開催した。会合では、近年東南アジア海域で凶悪な海賊事件が相次いでいることから、主にその対策について検討された。

1999年(平成11年)の10大ニュース

1. 当協会関係船がハイジャック。凶悪化する海賊および武装強盗事件に対し官民あげての対応が本格化。

近年東南アジア海域において、海賊及び武装強盗事件が急増しその態様が凶悪化する傾向にあることから、当協会は7月、海賊防止対策会議を設置し、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、海賊防止対策の強化に努めてきた。また、日本政府においても、運輸省に「外航船舶に係る窃盗・強盗等対策検討会議」を設置、当協会や日本財団なども参画し、海賊被害を防ぐためのアクションプランを策定するなど、官民一体となった防止方策の検討を開始した。

このような中で、10月、日本人船・機長の他15名のフィリピン人船員の乗組むアロンドラ・レインボー号(当協会会員会社運航)がインドネシアのスマトラ島クアラ・タンジュン港を出港直後にハイジャックされた。幸い、乗組員は全員救助され船舶も関係当局の努力により捕捉されたが、当協会は、ハイジャック事件を念頭において、保安計画策定の指針に改訂を加えるとともに、運輸大臣および海上保安庁長官宛に、インドネシア等関係各国政府による事件の徹底的な究明を要請した。また、河野外務大臣は大統領就任に伴い来日したインドネシアのワヒド大統領に対し、同国における海賊防止対策の徹底を要請したほか、小淵総理大臣はアセアン首脳会議において、日本での海賊防止対策に関する国際会議を開催する旨発言した。

2. コンピューター2000年問題への対策を進める。

海運各社では、予ねてより船舶や陸上システムにおけるコンピューター2000年問題への対応について独自に進めてきており、当協会においても昨年12月に「不具合機器リスト」をとりまとめるなどして会員各社への関連情報の提供に努めた。10月末時点の調査によると、すべての

会員会社で危機管理計画の策定が完了したほか、これに基づく訓練もほとんどの会社で終了している。

IMOでは、船舶の航行安全や関係者間での円滑な情報交換の実施などから「2000年問題の適切な対応のためのコード」を作成・周知したが、一部の国のPSCでは、これをベースに入港船舶に対する2000年問題への対応状況の調査を実施し、対策未了の船舶に対して入港拒否、拘留などの厳しい措置を講じている。

3. アジア船主フォーラム(ASF)の総会が一巡し、第8回総会が当協会主催により東京で開催。

アジア船主フォーラム(ASF)の年次総会は、アジア7地域(日本・韓国・中国・台湾・香港・ASEAN・オーストラリア)の船主協会が回り持ちで開催しているが、昨年のオーストラリア総会で一巡し、第8回総会が5月に当協会主催で再び東京において開催された。会合では、全地域から85名の代表が出席し、5-S各委員会(トレード安定化、船員、船舶解撤、航行安全、船舶保険)が抱えている問題について率直且つ建設的な意見交換を行い、アジア船主間の相互信頼の一層の緊密化が図られた。

4. 港湾運送事業規制緩和に向け、運輸政策審議会が答申。

運輸政策審議会・海上交通部会の下に設置された港湾運送小委員会は、6月10日の第13回会合において、港湾運送事業における需給調整規制を廃止して事業免許制を許可制に、料金認可制を届出制に規制緩和するという内容の「最終答申」をとりまとめた。

5. 国際船舶における日本人船・機長2名配乗体制が可能となる枠組みが出来上がる。

5月に改正船舶職員法が施行され、6月には

外国資格承認制度に係る国内海事法令講習に関する通達が出されるなど、国際船舶制度は日本人船・機長2名配乗体制に向けて動き出した。来年1月には、フィリピンにおいて外国資格の承認試験が実施されることとなっている。

6. 内航海運暫定措置事業の導入により内航船腹の解撤が大幅に進むも、輸送需要の低迷により船腹過剰は依然解消されず。

昨年5月に内航海運暫定措置事業が導入され、不要船舶の解撤促進が順調に進められているが、国内景気回復の遅れに伴う石油、鉄鋼、セメントなどの国内需要の低迷や荷主企業の合併・物流合理化などによる輸送需要の減少等のため、一般貨物船については一部好転の兆しはあるものの、船腹過剰は依然として解消されず、内航海運市況は低迷した。

一方、内航タンカー、同ケミカルタンカーの運賃協定廃止および内航船社間協定の独禁法適用除外制度等に係る海上運送法および共同海運事業に係る内航海運組合法が一部改正されるなど内航海運関連の規制緩和が進み、内航海運業者の経営環境は極めて厳しい状況にある。

7. 21世紀の港湾行政のあり方—港湾審議会答申。

港湾審議会は12月17日の第33回管理部会において、21世紀の港湾行政の進むべき方向を示した「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」の最終答申を取り纏めた。港湾法の制定以来50年ぶりに港湾のあり方と課題を総合的に見直したもので、「全国的・広域的な視点からの取り組み」を今後の港湾行政における4つの柱の一つに挙げたことが注目される。また、「公社方式」によるコンテナ埠頭が時代の変化とともにそのメリットを相対的に低下させているとして支援方策の検討が必要であるとも指摘している。さらに今後の港湾施策の推進に当たり、海運の動向に対応した質の高い港湾サービスを常に実現し、継承していくことがとりわけ重要であるとしており、海陸を結ぶ物流拠点としての港湾を強く意識した内容と

なっている。

8. 新たなSea-Naccs/港湾EDIシステムが稼働。

本船の入出港をはじめ輸出入に関わる業務等についてもシステムを拡大した新たなSea-Naccs（海上貨物通関情報処理システム）が稼働。また、港湾管理者への各種届出に関する港湾EDIシステムも稼働。これらのデータの共有化とともに検疫、入管等の関係システムとの連動によるワンストップサービス（手続きの簡素化・ペーパーレス化）の実現に向け、前進した。

9. 「SOS」などのモールス通信に代わる新しい海上遭難安全通信システム（GMDSS）が全面導入。

1906年、遭難信号や、遭難信号を伝えるための周波数が国際無線電信条約において定められた。また、1912年にはタイタニック号の遭難がきっかけとなって、1915年海上人命安全条約（SOLAS条約）が採択され、船舶に無線電信の設置が義務付けられるところとなった。以来、長年に亘って船舶の遭難安全通信として利用されてきたモールス通信に代わり、2月より衛星通信を中心とする新しい遭難安全通信システム（GMDSS）が全面的に導入された。

一方、これに伴い、これまで専従だった通信長の職務を航海士や機関士などの船舶職員が兼務することが可能となった。

10. 当協会の規制緩和要望を受け、船舶法が改正。日本籍船を所有する船社での外国人取締役の就任が可能となる。

当協会は、日本籍船を保有する船社における取締役の国籍制限を見直すよう、平成6年（1994年）度より規制緩和要望を行ってきた。この結果、6月に公布・施行された改正船舶法においては、日本籍船を所有する株式会社の取締役要件が「代表取締役の全員及び取締役の3分の2以上」に緩和され、外国人取締役の就任が可能となった。

KOBE 便り

日中 神戸・阪神・長江中下流域地域 合作 第1回会議（神戸）について

阪神・淡路大震災後、国の復興特定事業に位置付けられていた「上海・長江交易促進プロジェクト」の日本委員会が本年3月末に発展的に解散した後、7月2日に阪神地域の活性化と日中の交流事業を積極的に推進していくために地元中心の組織として新たに行政から笹山幸俊神戸市長、経済界から大庭浩神戸商工会議所会頭、学識経験者から新野幸次郎神戸大学名誉教授の3人を代表とする「日中 神戸阪神—長江中下流域交易促進協議会（略称：日本側委員会）」が設立され（本誌平成11年7月号P.38参照）、これに呼応するように中国側も江蘇省、江西省、安徽省、上海市の3省1市からなり陳必亭江蘇省副省長を会長とする「中日 阪神神戸地区地域合作中国側委員会（略称：中国側委員会）」が設置され、その後事務ベースによる協議を続けていたが、ようやくこの11月1・2の両日神戸において第1回日中代表者会議が開催された。

中国側委員会からは30名の代表団が来神し、日本側委員会からは約160名が参加して開催され、中国側からは事前に300項目を超えるプロジェクト提案があったが、同会議では重点項目に絞ってこのうち24項目について説明があり、

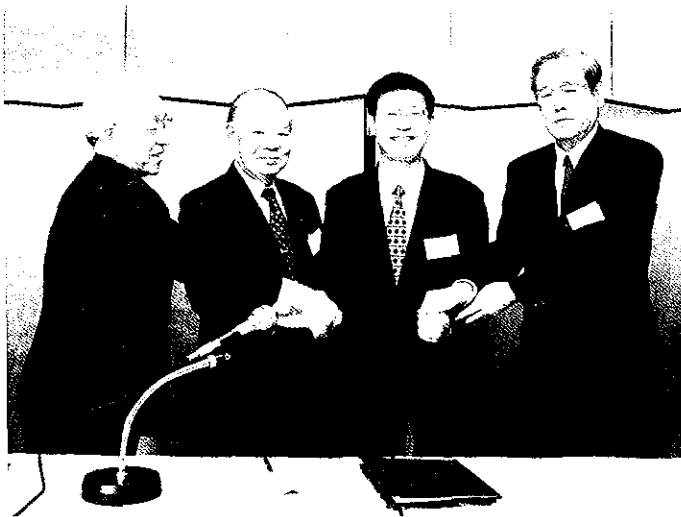
日本側からは4項目について説明した。当日説明がなかったプロジェクト提案については、現在翻訳中であり、近々に日本側委員会会員に周知されることになっている。

これまでは、中国側との機構の整備や現地の調査を中心に事業が進められてきたが、今回の代表者会議において終始友好的な雰囲気の中報告及び提案が活発に行われ、結果として今後両地域の地域合作を具体化するための、日中共通の①「合作交流規則」と②「短期合作交流計画」を確定して協議書が締結され、今後は双方のプロジェクト提案を実現に移す段階に至った訳である。

合作交流規則の内容としては、①組織機構、②委員会（協議会）の責務、③合作範囲（中国側は江蘇省、江西省、安徽省、上海市という一



▲協議書に調印する笹山神戸市長（写真右から二番目）ら日中代表者



▲協議書の交換

級行政区内の24市・地区)、④活動計画、⑤年度計画の実行、⑥中日双方例会制度(毎年1回、日中の輪番制)などを定めている。

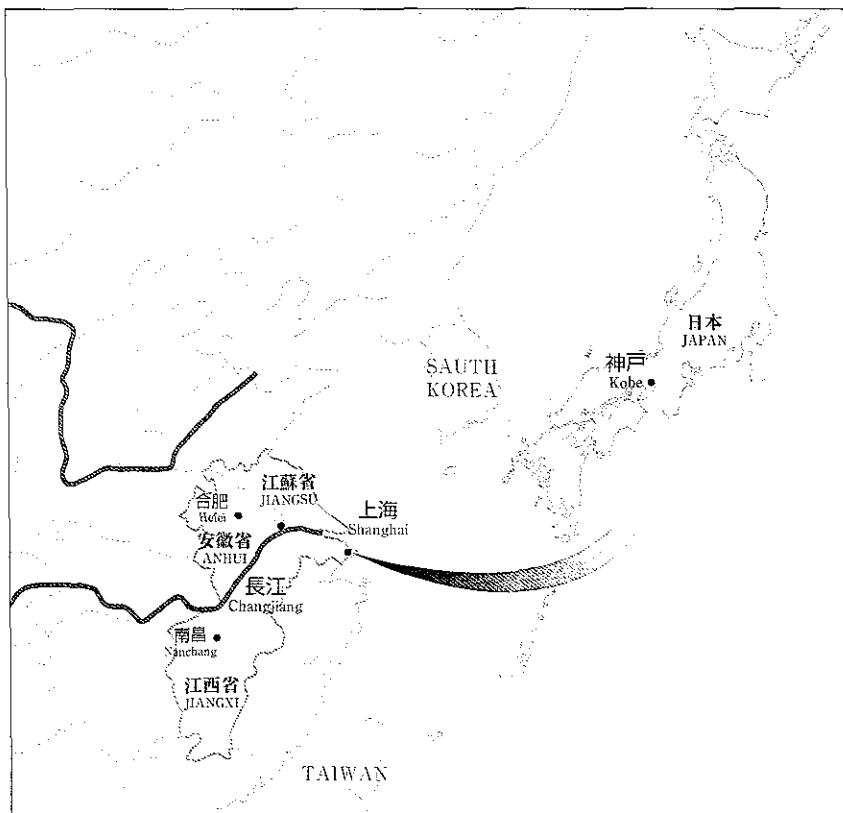
短期合作交流計画の内容としては、①中国側より提案された、300にも及ぶ「両地域の合作項目」の中から、日中双方にとって効果が大きく実現性の高いプロジェクトに絞って行う日中経済合作(協働)プロジェクトの事業化調査の実施、②貿易ミッション派遣と現地でのビジネスマッチングの実施、③日中の常時ビジネス情報交換を行う「ニーズ伝言板(電脳神戸・長江交易会)の開設、④日本側と中

国側との貸事務所交換による「産業物産館」の相互開設、⑤神戸ポートアイランド(2期)における「新たな中国人街」の形成、特に中国側の政府系統事務所の開設及び協力、⑥長江流域省市における「長江プロジェクト展示会」の開催、⑦人材育成、技術協力、⑧日中青少年相互交流、以上の大きく8項目を定めている

いずれにしても、中国側のこのプロジェクトにかける積極的な意気込みを感じ取ることができ、日中代表者会議は今後日中相互に毎年開催されることとなり、次回は明年南京市

において開催されることになった。

(阪神地区事務局長 谷口一朗)



上海経済圏及び長江経済圏と阪神経済圏を結び、日中経済交流を促進



ラワン船の思い出



元有村産業船長 棚原喜源

昭和40年代に南洋材(ラワン材と呼び、専用船をラワン船と呼んでいた)ブームがあった。中小船主は競って「ラワン船」を建造し、フィリピン、マレーシア、インドネシア各国の木材産出地域へ配船していた。私の所属するA社も、一時期7~8隻のラワン船をこれらの地域へ投入していった。私は30代前半の元気盛りの船長として、他船に負けてなるかと、より早くより多く積んで揚げ地へ急げと競争心を燃やしていた。他船より多く積んで早出しすれば社長よりお褒めのお言葉があり、それだけのために復原力ギリギリの航海をしたものであった。

そんなある時、東京より一東の海図と、行き先地の詳細な指図書が届いた。「スマトラ島のドマイ港にて現地の代理店、荷主の担当者と合流し、ともに積地へ向かえ。」というものであった。

ドマイ港にて

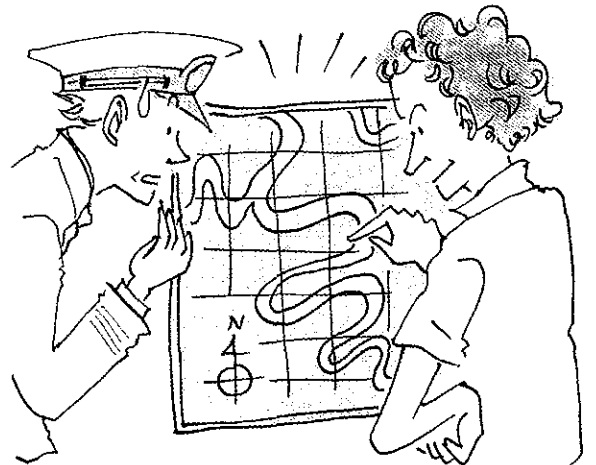
ドマイ港は、ミナス原油の主要な輸出港で、その日も、5~6万トンクラスのタンカー数隻が沖待ちしており、次々と原油を満載して出港していった。入港の翌日予定通りモーターボートが現れ、本社の営業部長が愛想の良いインドネシア人で代理店の本船係と荷主側の積荷責任者である二人のデンマーク人を伴って乗船して来た。早速今回の予定について打ち合わせを行った結果、今後の航程になみなみならぬ困難が予想された。「スマトラの山奥で川を溯航、片道14~5時間奥地である。途中にシヤクという小さい町があり、税関、出入国管理、その他全ての手続きを行った後、再び奥地へ行く」といってインドネシア発行の海図を渡された。川は際限なく蛇行している。しかもチャートがあるのはシヤクまでで、後は一筋の川を溯行して行けば積地へたどり着くという。「これまで香港やシンガポール向け1,000トンクラスの船で運んでい

たが、3,000トン型で日本向けは初めてである。今回成功すれば貴社の全船の4~5年分はある」。営業部長いわく「社運の発展のためぜひ成功させてくれ」。私は航海士3名をブリッジへ呼び、航行中の当直表を綿密に作成、その後、航行の安全を祈願して、沖縄の泡盛を金毘羅宮よりお迎えの船玉様に捧げて乾杯し、前途を祝しドマイ港を出港した。

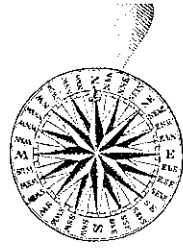
未知なる河川の航行

航行の注意としてインドネシア国のルールは「下り船は保持船、上りは避航船であること。川幅は狭いが水深は十分である。見通しの悪い急カーブでは長声を連続して吹鳴すること。もし狭隘な場所で大型船と出会う場合は上り船はマングローブの林、籐の林の中であらうと船首を突っ込んで避ける。川は岩石等はなく粘土質で船体を損傷することはない。座礁することもない。」

我々の感覚では計れない。私はパイロットを要請したのであるが、「パイロットの都合もあり、早くて3日待たなければならない。」との代理店氏の主



7つの海のこぼれ話



張で断念した。シヤク着を15:00に定め8時間の航程として川口を早朝7時に通過、荷主であるデンマーク人2人の乗船するボートの航跡上を、つかず離れずに航行した。

5～6時間航走した頃から川は蛇行が多く、太陽が右舷に見えたり左舷へ行ったり、その度にハードポート、ハードスターポート、いつときの油断も出来ない。

川口を通過して約8時間、ようやくシヤクに到着すると、まもなく大勢の役人風の人達が乗船して来た。狭いサロンは一回では入れず2回3回と入れ代わり立ち代わり、対応に大わらわであった。税関、出入国管理官、警察官だとか十数名は初入港祝賀会といって夜遅くまで賑わった。

積地へ

朝未明にシヤクの岸壁を出港。間もなく両岸は密林となり、真っ青に晴れた空の明かりが鏡のような川面に反射し、密林の蔭と川面で交叉して、川岸がどこやら分らない不思議な錯覚に悩まされながら先導のボートに遅れがちとなる。前方に山波が迫って来て水路はいずこへ偏して行くのかわからなくなり、両岸の高い山々が川に覆いかぶさってくる。同時に「ヘヤピンカーブ」となっている。

水面が下り坂になり深み深みへ入り込んで行くような恐ろしい錯覚にとらわれる。先導のボートはカーブを外側一杯に、木の枝すれすれにカーブして行った。本船もそれに習って左側へ一杯に寄って行ったが寄り過ぎて、右舷一杯に舵を切り、早く曲がってくれと祈りも空しく、左舷船首が盛り上がるようにドドドと右傾斜して乗り揚げってしまった。一瞬間はからからになり、頭の中は空虚になるのを覚えた。深い谷底へ船体がはまりこみ、もがいている感じである。咄嗟に主機停止、続いて後進に掛けようとした瞬間に、船体はズルッと右舷側へ滑り降りて、反動で水路中央まで押し出されていた。「ワッ」珍現象か神の加護か、剣が峰からの生還に茫然としていると、傍らにいた数人の役人達が慣れてい

るのか大笑いして「セフティネバマイン」を繰り返している。(以後ここを千両谷と名付け、シヤク川航路最大の難所としたのである)

積地にて

昼頃視界が開けた場所に、目指す木材が川の中央近くまでワイヤで繋がれ、おびただしい数のイカダが浮いている。一旦イカダの山を通り過ぎた所で右舷一杯を取り右舷錨投下右側の岸に船首を突っ込んで、回頭90°で後進、揚錨して前記イカダの山へ接触するのであるが、マングロープ林の中から一航士外全員悲鳴を上げて、船体中央付近へ飛び込んで来た。ある者は頭をかかえ顔をしかめて「木の枝に熊蜂の巣が!」船首を突っ込んだので当然大群の襲撃を受けたのであった。あるものは頭にコブをこしらえ、ある者は顔がひん曲がり、さんざな目にあつた。接岸作業どころではなかった。それでも痛み止めのスプレーを吹き掛けしびれさせて接岸、入港し、長い河川航海の往航は終了したのであった。

後でわかったが、1 哩程上流に回頭に適した場所があり、その後は蜂の襲撃は免れたのであった。





11月の定例理事会の様様

(11月17日、神戸ポートピアホテルにおいて開催)

政策委員会関係報告事項

1. OECD 海運委員会等の結果について
(P.12海運ニュース-内外情報1参照)
2. 世界サービス会議 (world Service Congress =WSC) の結果について
サービス貿易自由化交渉についての WTO 次期ラウンドは、本年12月のシアトル閣僚会合から開始される予定であるが、同閣僚会合を控え、世界各国のサービス業界・政府・学識経験者などが参加して幅広い情報・意見交換を行うための題記会合が、99年11月1日から3日まで米国ジョージア州アトランタで開催された。

会合には全体で約600人が参加し、日本の産業界からは、サービス貿易自由化協議会楨原議長(三菱商事会長)ほか約30名が、日本政府からは、有馬代表(元駐西独・蘭大使)ほか外務・通産・金融監督庁などから約10名が参加した。

会合では、次期ラウンドに対する民間としての要望をとりまとめ、これをシアトル会合に提出することを主眼にさまざまな業種別分科会が開催された。運輸分野については、WSCの主権者が海運を次期ラウンドの議題とすることに消極的な米国CSIであったため、海運をテーマとする分科会は設定されず、米国の業者が世界的に優位な立場にある航空と国際宅配サービス分野についての分科会においては、それぞれ特に途上国を中心に一層の市場開放を求める意見

のとりまとめが行われた。

このように今回の会合では、海運が直接の議題とはならなかったが、各分科会や全体会議では、次期ラウンドにおいてサービス貿易自由化と国際的な競争促進を推進するためには、各国国内規制の一層の緩和・撤廃と、これに関連しての独禁法の積極的な運用が必要であるとする意見が多数出されていた。当協会としては、船社間協定に対する独禁法適用除外制度についてのOECD海運委員会や米国下院司法委員会の動き、さらには日米欧三極荷協会合やアセアン荷協による同制度に反対する最近の決議なども勘案しつつ、次期ラウンドにおける海運自由化議論に対し独禁法のあり方の観点からも対応していく必要がある。

参 考 :

○サービス貿易自由化協議会 (Japan Services Network=JSN) :

米国におけるCSI (Coalition of Service Industries) や、欧州を代表するESN (European Services Network) に対応する組織として、99年10月に経団連傘下に設立された日本のサービス業界を横断的に代表する組織。当協会からは生田会長が委員として参加。今回のWSCを機会に、CSI・ESNとともにGSN (Global Services Network) を設立した。

法務保険委員会関係報告事項

1. IMO 第80回法律委員会の様様について
(本誌平成11年11月号P.9海運ニュース-国際会議レポート参照)
2. 92年国際油濁補償基金第4回総会等の様様について

(P. 8 海運ニュース-国際会議レポート1 参照)

港湾物流委員会

1. 米国港湾ユーザーフィーの動向について

本法案 (HR1947) は、本年5月26日米国議会上程された。当協会としては、CENSAを通じて反対運動を展開する一方、ASFや日台船主協会会談などでも強い反対表明を行ってきたが、10月19日、本法案その他多くの予算関係の法案の内容を網羅的に含んだ、法案“Discretionary Spending Offsets Act for Fiscal Year 2000” (HR3085) が下院本会議において419-0で否決された。HR1947自体が表決に晒されたわけではないので、法的には、廃案にはなっていないが、最早、来年1月からの第二会期においても、原案のまま再度審議され可決される可能性は殆どないと考えられる。

但し、港湾維持浚渫に係る費用の財源不足に悩む米国政府としては、新年以降も、何らかの代替案等を持ち出してくる可能性は高く、当協会としては、本年上程されたHSUFのようなものには、今後とも強く反対し、米国が、合理的なユーザーフィーの在り方について、ユーザー等の意見を聴き慎重な議論をしていくように強く要望し続けていくこととしたい。また、情報収集にも怠りのないようにしたい。

尚、11月3日、下院の運輸・インフラ委員会の水資源・環境小委員会において、本法案やボースキー法案（浚渫等費用を国庫負担とする内容。HR1260: Support for Harbor Investment Program Act）に関連して、「港湾・内陸水路の必要性和現行の基金制度について」という公聴会が開かれた。公聴会では、HSUFについては

殆ど支持されなかったが、関税として徴収された200億ドルの用途について論じられるなど、本件についての議論が深められてゆくきっかけになった、と評価されている。

海務委員会関係報告事項

1. 行方不明船対策について

(P. 2 シッピングフラッシュ1参照)

工務委員会報告事項

1. 船舶運航に関する2000年問題対策連絡会のまとめについて

労務委員会関係報告事項

1. 船員教育訓練機関の独立行政法人化の取り組み状況について
2. 平成10年度船員保険特別会計収支決算について

船員対策特別委員会

1. フィリピン労働雇用省長官の来日について

国際会議の開催予定 (1月)

IMO 第30回訓練・当直基準小委員会 (STW)

1月10～14 ロンドン

IMO 第8回旗国小委員会 (FSI)

1月24～28 ロンドン

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10月	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
10	4,132	2,962	1,170	▲ 5.7	▲ 1.8

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

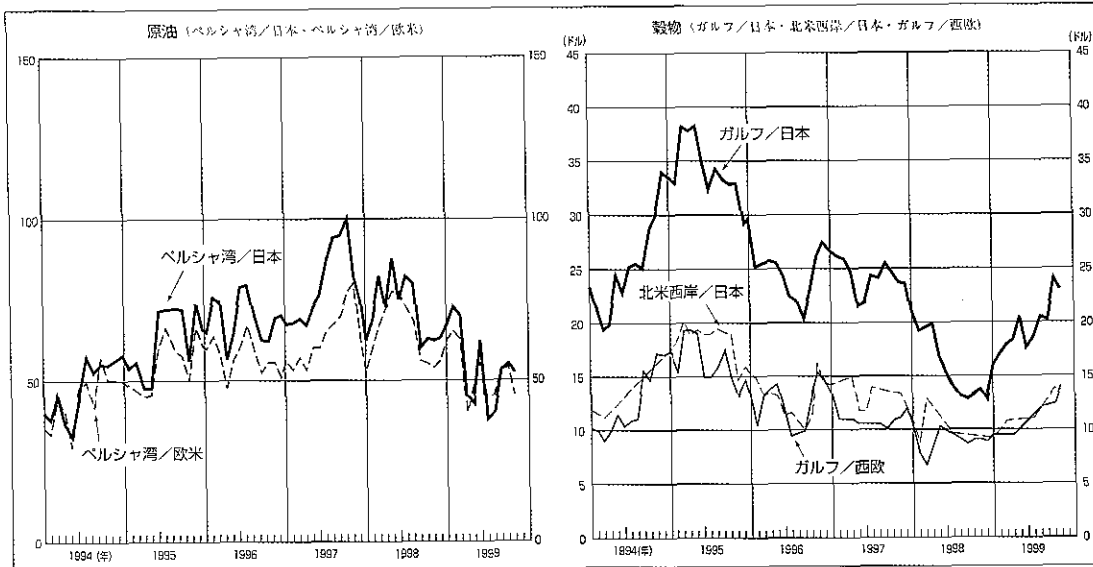
年月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1998年11月	120.58	115.30	123.65
12	117.54	115.30	122.70
1999年1月	113.18	110.35	116.20
2	116.66	112.15	121.75
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
11	104.96	102.50	106.35

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	鉄 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	184,485	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1999												
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	1,756	4,538	5,528	0	242	194	0	14,098	3,209
10	11,472	140	11,332	1,659	3,926	5,253	0	332	134	18	14,862	4,146
11	12,575	140	12,435	2,720	4,545	4,474	19	445	122	110	14,174	4,215

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1997		1998		1999		1997		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	66.25	62.00	62.00	50.00	67.50	60.75	56.50	52.00	52.50	42.50	62.50	51.00
2	66.50	58.50	69.00	60.00	72.50	59.50	52.50	47.50	60.00	45.00	65.00	50.00
3	69.00	58.00	82.00	67.50	70.00	51.00	57.50	50.50	67.50	55.00	62.50	42.50
4	67.50	46.50	72.50	65.00	45.00	35.00	52.50	45.00	72.50	55.00	40.00	33.50
5	72.50	61.50	87.50	69.00	42.50	37.75	59.50	45.00	77.50	69.00	47.50	33.50
6	76.50	65.50	75.00	62.50	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	52.00	44.00	80.00	65.00	53.75	44.00	45.00	40.00
12	75.00	49.50	62.75	48.00			62.50	42.50	56.50	43.75		

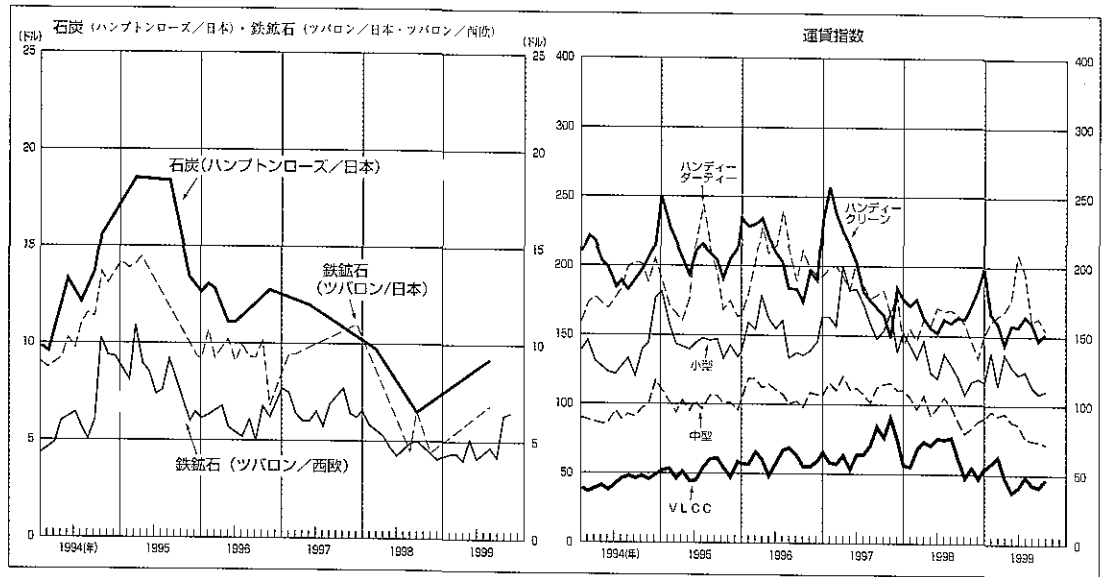
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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	20.10	19.85					8.50			
10			24.00	21.70			13.85	13.00	8.75			12.30
11	13.75	12.75	23.00	22.00			13.60		8.75	7.50	14.00	11.75
12	12.85	12.25							8.50	6.75		

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも5万 D/W以上8万 D/W未満の船舶によるもの。 ③グラフの値はいずれも最高値。



6. 石炭 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

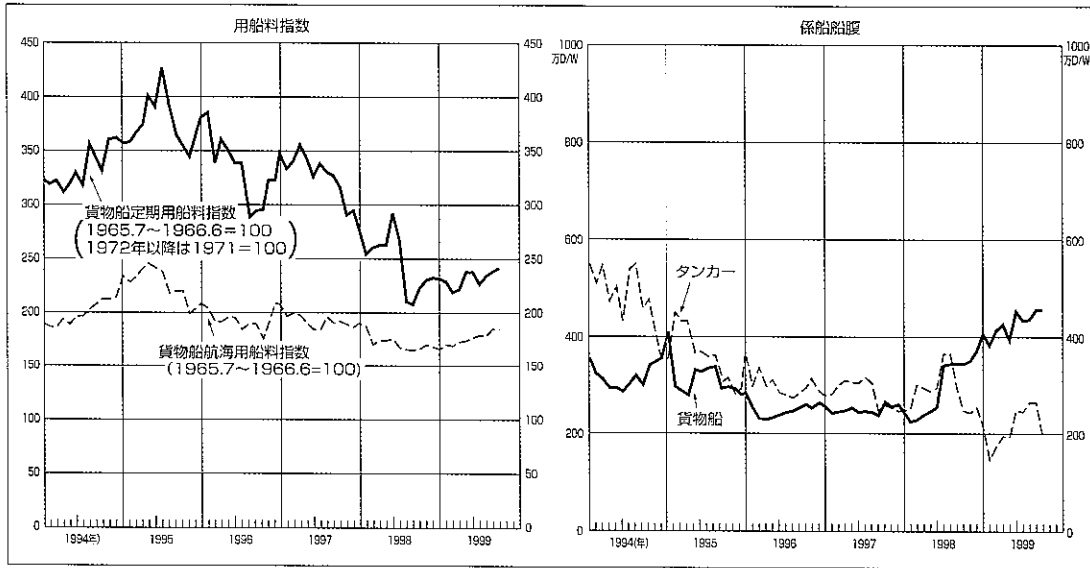
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	—	4.30	3.50
2	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	5.25	4.40	3.75
3	9.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	3.45
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.25	3.95	4.00	3.50
5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.70	4.15	5.05	4.60
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	4.10	2.20
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	9.25	—	4.50	—	6.85	—	4.80	3.25	4.70	4.40
9	6.50	—	—	—	6.55	—	—	—	5.00	—	4.20	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—
11	—	—	—	—	4.50	—	—	—	—	—	6.40	5.75
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	130.3	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	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	120.2	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	47.0	71.3	109.8	153.6	151.3
11	89.5	114.9	166.5	164.6	149.6	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9	—	—	—	—	—
12	74.3	110.6	138.9	180.1	184.0	48.6	88.2	119.8	133.3	182.3	—	—	—	—	—
平均	67.5	110.8	165.8	186.1	199.3	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1	—	—	—	—	—

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



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1	189.0	234.0	207.0	209.0	189.0	166.0	327.0	358.0	380.3	347.0	277.0	231.0
2	185.0	227.0	202.0	197.0	186.0	170.0	320.0	358.0	386.6	332.0	254.0	229.0
3	185.0	229.0	192.0	199.0	171.0	169.0	324.0	366.0	339.4	341.0	260.0	219.0
4	198.0	243.0	192.0	197.0	173.0	172.0	310.0	377.0	363.0	354.0	262.0	221.0
5	191.0	245.0	196.0	190.0	173.0	173.0	318.0	402.0	350.0	342.0	262.0	238.0
6	198.0	239.0	195.0	184.0	175.0	176.0	334.0	390.0	339.0	326.0	292.0	238.0
7	198.0	230.0	186.0	183.0	167.0	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	185.0	333.0	355.0	294.0	316.0	222.0	241.0
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	1,665	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・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

日本ではプライベートでゴルフはなかなか出来ないと思っていたが先日、友人とゴルフをする機会に恵まれた。私の住む多摩ニュータウンには、いくつかの名門ゴルフ場がある。どれもメンバーシップで敷居が高く、われわれがプレーするにはメンバーの同伴や紹介が必要である。それが出来ても、その近いがゆえに高いグリーン・フィーには二の足を踏まざるを得ない、というのが偽らざる実情であった。もとより、スコアが良いわけでもなく、また片道数時間もかけてゴルフをするほど熱心ではない私のこと、ゴルフはおのずと縁遠いものになっていたわけである。

ところが、この中の一つが毎週火曜日を「オープン・デー」とし、ビジターに割安な料金でグリーンを開放したのである。「自宅から5分でゴルフが出来る」とあって、

編集後記

「オープン・デー」は数ヶ月先まで予約で埋まり、われわれがプレー出来たのも、申し込んでから3ヶ月を経過していた。当日はご婦人の参加も多く見られ、駐車場は多摩ナンバーの車で満車であった。まさに、近在の家族がカントリー倶楽部に集う、ちょっと大袈裟に書けば、欧米的な雰囲気を感じる一日であった。

何れにしても、この「価格破壊」により、名門ゴルフ場は遠くから来る固定的なメンバー達に加え、ニュータウン住人という、近くで大きなマーケットを開拓することに成功したことは確かであろう。新しい発想と戦略で、新しい市場を獲得する。このゴルフ場のイノベーションに、我々「海運人」も

学ぶところが多いはずである。ゴルフの高級イメージに価値を見出す顧客に代わり、健康とコミュニティーを気軽に手に入れることに価値を見出す人々を取込んだ戦略には、なかなか深いものがあると考えるのは私一人ではあるまい。

海運においても時代は変わりつつある。運賃の安さだけを競う時代から、総合的な物流サービスの一環として顧客のニーズにどれだけ応えられたか、営業戦略にどれだけ有機的に貢献できたかが問われる時代が訪れつつあるようである。顧客の求める価値を的確に捕らえ、さらにその価値観の変化を先取りする新しい海運サービスのあり方を考えながら、新しい1000年を迎えたいと思う。

商船三井
営業調査室室長代理
城川三次郎

せんきょう12月号 No. 473 (Vol. 40 No. 9)

発行◆平成11年12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

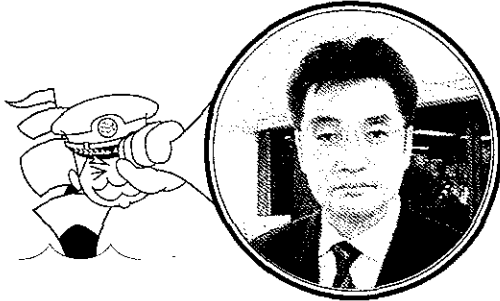
製作◆株式会社タイヨーグラフィック

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 10 回



今回、登場して頂くのは

大東通商(株)船舶部船舶課長

鷺巣 徹さん(40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？

社船、傭船合わせて10隻のケミカルタンカーの運航業務（内8隻はスポット配船）及び洋上補給船1隻を運航し、遠洋鮪漁船への洋上補給事業（燃料油、食料、消耗品、餌料等の販売）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…？

入社初年度、昭和58年2月から3月にかけて北洋ベーリング海での洋上補給タンカーに上乗り乗船し、冬季北洋の想像を絶する時化と、トロール漁船とタンカーの洋上接舷を体験できたことです。

3. 御社または御社の船舶の自慢といえば？

ケミカルタンカー10隻は、徹底した安全管理と効率的な配船により、世界各国の取引先から全幅の信頼を得ています。洋上補給船は、遠洋漁船が円滑な操業ができるよう、万全な補給体制を整え、洋上でのサービス向上に努めております。

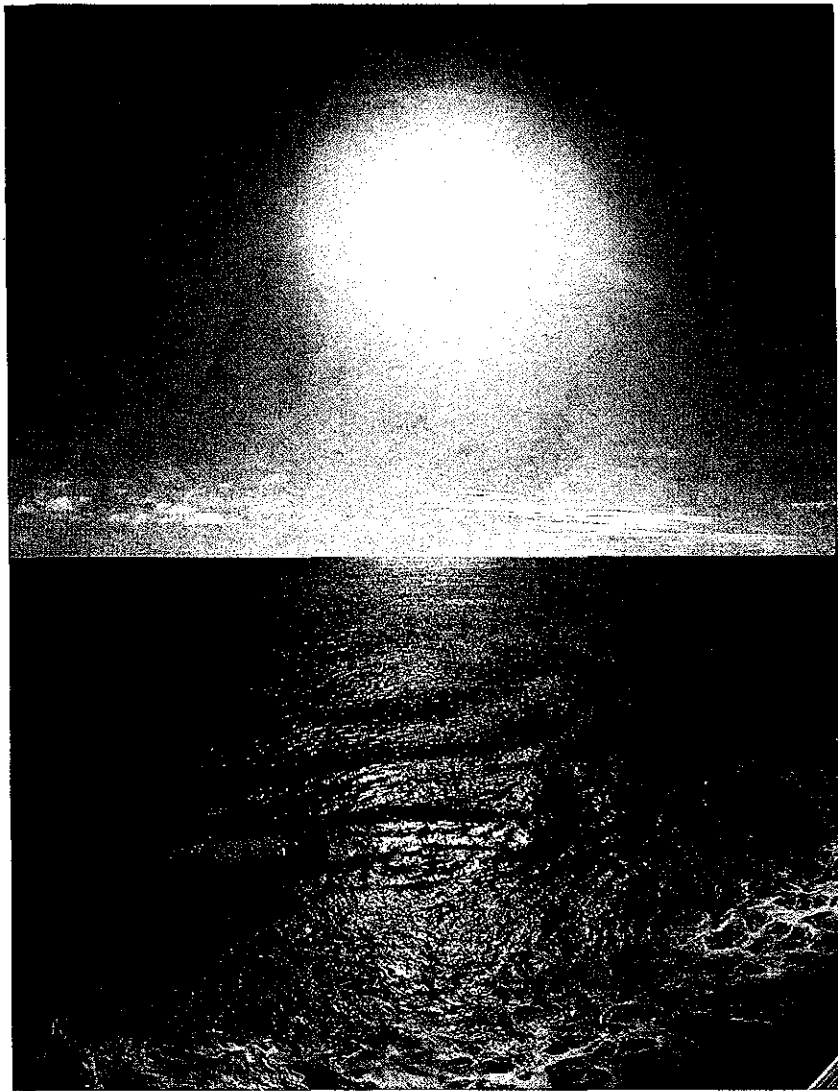
4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

当社がケミカルタンカーの運航に参入して10年が経ちました。国内外の取引先の皆様にさらにご満足いただける大東フリートとなるよう、もう一度原点に戻って業務に励みたいと思っています。

大東通商(株)の事業概要

遠洋漁業に従事する漁船への洋上補給事業の歴史は古く、また、1989年に初のケミカルタンカーを建造し、ケミカルタンカーの運航に参入。さらに1992年からは順次フリートを増強しつつ自社運航を開始。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

JSA

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