

平成12年1月20日発行 毎月1回20日発行 No.474 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2000



社団法人 日本船主協会



January

C
O
N
T
E
N
T
S

巻頭言①

2000年新春を迎えて

日本船主協会会長 生田正治

SHIPPINGフラッシュ②

平成12年度海運関係税制改正・予算が決定

海運ニュース⑩

審議会レポート⑩

1. 今後の港湾行政への反映に期待

—「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」の港湾審議会最終答申—

国際会議レポート⑩

1. 海賊防止に向けた国際協力の気運高まる

—アジア船主フォーラム第6回航行安全委員会とアロンドラ・レインボウ号事件に関する政府代表団による各国への働きかけ—

2. アジア・太平洋地域における将来的な船員需給調整について討議

—国連 ESCAP 船員フォーラムの様様—

内外情報⑩

1. WTO 閣僚宣言の採択ならず

—第3回 WTO 閣僚会合の様様等—

2. スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果について

寄稿⑩

2000年の外航海運／内航海運の需給見通しについて

London 便り②⑤

潮風満帆②⑤

船乗りも亦楽しからずや

元三菱鉱石輸送船長 植竹正雄

海運日誌④⑩ 〔12月〕	海運統計④⑩
船協だより③⑩	役員紹介④⑩
資料④⑩	編集後記④⑩

Year 2000

2000年 新春を迎えて



巻頭言

日本船主協会会長 生田正治

新年明けましておめでとうございます。

2000年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

昨年は、1000年代の締めくくりの年でしたが、ますます世界経済がボーダーレスとなり、世界の単一マーケット化が加速しているとの感を深めることとなった年でもありました。我々外航海運産業が以前より晒され続けてきた大変厳しい国際競争に、そして国の内外を問わない合従連衡の嵐の中に、金融、証券を含むあらゆる産業も身を置かざるを得ないとの認識を深めた年でもありました。

このような中、世界経済においては、米国が引き続き好調を持続し、アジア経済においても危機的状況を脱出し回復傾向を示すなど明るい面が見られると同時に、我が国経済もまた、一連の金融・財政政策の効果もあり景気の底が見え始めた感があります。しかしながら、厳しい雇用環境の中、個人消費の低迷が見られるなど未だ本格的回復にはいたっておらず、我が国政府は、景気の腰折れを招かないよう、21世紀の新たな発展基盤を築き未来に向けた経済を新生させることを掲げ、大規模な経済新生対策の策定に取り組んでいます。私は、こうした対策が21世紀へ向けて我が国経済の緩やかで持続的な経済成長に繋がることを期待しているところです。

海運産業に目を転じますと、我が国外航海運は太平洋航路など主要定期航路において一定の運賃修復が実現するなど、一部業績に改善が見られたものの、一般不定期、タンカーとも市況は低迷を続けており、また、最近の内高傾向、燃料油の高騰など、コスト面での大きな圧迫要因もあり、今後とも先行きに不透明感是否めません。また、内航海運においては、一昨年に導入された内航海運暫定措置事業により船舶解撤は進んだものの、国内の景気低迷や一層の物流合理化が要請されるなどより、船腹過剰は依然解消されず市況は低迷しております。このように、内・外航海運ともにその経営環境は全く予断は許されない状況にあります。

しかし、一方で、関係者のご尽力により、国際船舶制度における改正船舶職員法の施行や、港湾運送事業に関する運輸政策審議会の規制緩和に向けての最終答申など、将来へ向けての明るい前進もあります。

このような動きは、世界単一市場で競争している我が国外航海運企業にとっては、国際的にイコール・フットिंगの競争条件に近づけるものであります。更に、グローバル・スタンダードに照らししても一刻も早く改善を要する分野は、今後とも競争環境整備に向け一層の構造改革を進める必要があります。

また、国内物流の大動脈である内航海運においては、景気低迷という逆風の中ではありますが、新た

な成長に向けた構造改革のための環境整備を積極的に推進してゆく必要があります。

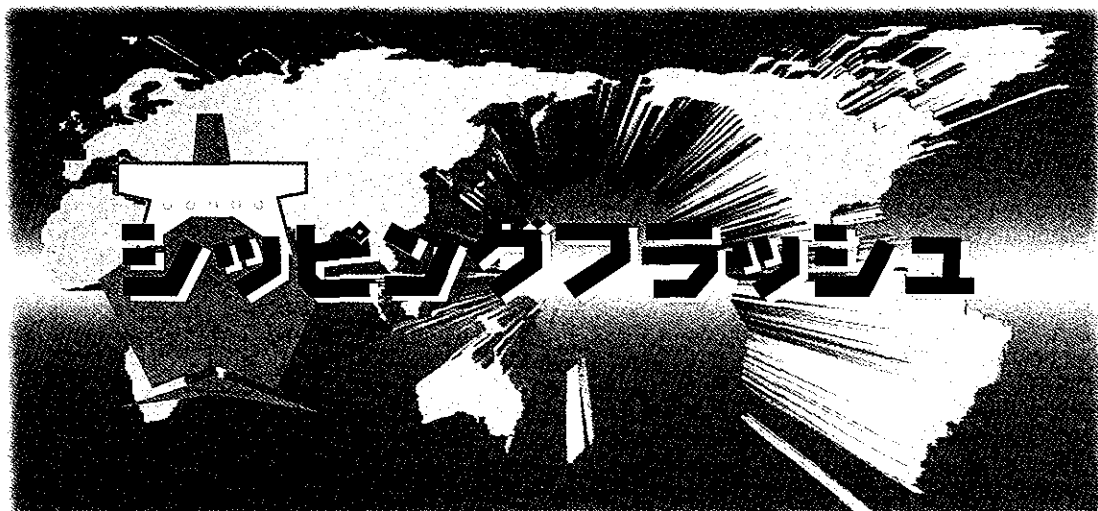
さて、21世紀まで残すところあと一年となりましたが、20世紀を振り返りますと、この世紀は人類にとって飛躍的な発展の世紀であったとともに、数々の反省点を示すこととなった世紀でもあります。地球規模の環境問題、大量生産・大量消費による資源の濫用、幾多の戦争と世界規模での経済変動、これらの問題を乗り越えてゆくことが、人類にとって2度目のミレニアム、2000年、そして21世紀という新たな時代をより豊かで輝かしいものにする第一歩といえます。

日本は原材料、エネルギーなど資源の最大の輸入国であり、輸入原料の加工によって成り立つ世界有数の工業国であることから、日本海運は新技術の導入や創意工夫による省エネ運航の提供によってその輸送基盤を支え、限りある資源の有効利用に貢献してゆかなければなりません。言うまでもなく、地球環境、なかんずく海洋環境の保全は海運にとって重要な課題であります。当協会は、昨年環境対策特別委員会を発足させ、サブスタンダード船の排除や老齢船舶の解撤促進などの従来から取り組んできた課題をより高い立場から総合的に推進させ、地球・海洋環境保全に寄与していきたいと考えています。

また、昨年、当協会会員会社が運航する船舶が海賊行為に遭ったケースを挙げるまでもなく、近年東南アジアなどにおいて頻発化・凶悪化している海賊行為は、乗組員の生命が危険に晒されるばかりか、貨物の被害、更には船舶自体の被害から場合によっては大きな海洋汚染に繋がりがねず、海賊行為の防止は船主にとり一層深刻な問題となっております。当協会では、昨年海賊対策防止会議を設置し、海賊防止対策の強化に努めてまいりましたが、今後とも、内外の関係者と連携しつつ、一刻も早く有効な防止策が講じられるよう、我が国政府を始め関係各国・国際機関への働きかけを強めていきます。

あらゆる産業を支えるインフラ産業である海運は、世界経済の安定成長の重要なキーフaktorであり、世界に展開する生産拠点と消費市場を切れ目なく結び高度なロジスティックスの大きな部門を占め、国際的な規模での需給バランスの均衡を促し、なだらかな景気循環と持続的な経済成長に不可欠なものです。

私ども日本船主協会は、このように重大な使命を持つ海運産業が、20世紀の最後の一年であり、2000年代の最初の一年である、本年においても、我が国ならびに世界経済の要請にこたえてゆけるよう、あらゆる問題に挑戦し、全力で取り組んでいきたいと考えます。



平成12年度海運関係税制改正・予算が決定

1. 平成12年度海運関係税制改正

当協会は、平成11年9月に開催された定例理事会において、「平成12年度税制改正要望」を取りまとめ、政府・国会等、関係方面への要望活動を開始した。(本誌平成11年9月号P.2参照)

本年度の要望事項として当協会は、船員教育訓練施設(シミュレーター)の特別償却制度など本年度末に期限切れを迎える制度の延長に加え、内航海運暫定措置事業の円滑な実施のための特例措置の創設などを求めた。一方、大蔵省・自治省は、景気低迷の影響等で税収不足が続いている状況下、平成12年度の税制改正においても特定の政策目的のために設けられている租税特別措置の大幅な縮減を進める方針を固め、12月2日、既存措置の廃止・縮減を内容とする整理・合理化案(大蔵省)を提示した。

同案では、船員教育訓練施設の特別償却制度の廃止、特別修繕準備金(特別修繕=船舶の定期検査費用・溶鉱炉の煉瓦の取替え・球形ガス

ホルダーの定期検査など)の対象法人の中小企業への限定、中小企業の貸倒引当金の特例(16%の割増措置)廃止などが盛り込まれたため、当協会はこれら現行制度の存続を求めて、関係方面に更なる要望活動を精力的に展開した。

その結果、12月16日、自民党税制調査会による「平成12年度税制改正大綱」において、新規創設要望は認められなかったものの、延長要望については概ね当協会の要望が認められた。また、対象法人が中小企業に限定された場合の影響が危惧されていた特別修繕準備金については、現行制度がそのまま維持されることとなったが、中小企業の貸倒引当金の特例は廃止された(貸倒引当金の制度は存続)。

平成12年度税制改正のポイントは、概略次のとおりである。(詳細は、資料1参照)

(1) 船員教育訓練施設の特別償却制度

- ・対象設備の下限額を設定し、1年間延長する。(操船シミュレーター:3億円超、機関シミュレーター:2億円超、荷役シミュレ

ーター：1億円超)

- (2) 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置
 - ・現行内容で2年間延長する。
- (3) 外船用コンテナに係る固定資産税の軽減措置
 - ・現行内容で2年間延長する。
- (4) 外貨埠頭公社が所有および今後取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置
 - ・現行内容で2年間延長する。
- (5) エネルギー需給構造改革推進投資税制
 - ・概ね現行内容で2年間延長する。(廃熱利用ボイラー(排ガスエコノマイザー)は、普及率が高まったため、適用基準に該当せず、対象外となった。)

これら改正後の海運税制の全容は、資料2のとおりである。

2. 平成12年度海運関係予算

運輸省をはじめとする関係省庁は、平成11年8月末に平成12年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に対して要求を行い、折衝を開始した。(本誌平成11年9月号P.4参照) また、当協会も日本政策投資銀行融資枠の拡充等、必要な財政資金の確保を関係方面に要望した。

その後、平成11年12月20日に大蔵原案の内示があり、12月24日の閣議で政府案が決定された。政府案のうち、海運関係予算の概要は以下のとおりである。

(1) 外航海運対策の推進(資料3参照)

① 歳出予算

- ・外航船員就労対策事業費補助金

国際船舶への日本人船長・機関長2名配乗体制への導入を円滑に実施し、国際船舶制度を推進するため、若年船員の育成・確保に向けた座学研修や乗船実習(若

年船員養成プロジェクト)に7,700万円を要求し、政府案で7,600万円とされた。また、平成11年度に引き続き、国際船舶制度の円滑な実施、拡充を目的とする調査費400万円を要求し、政府案でも400万円とされた。

② 財政投融资(日本政策投資銀行融資)

海運事業者が貿易物資の安定輸送のために投資する外航船舶および海運関連施設を融資対象とした貿易物資安定供給枠として計495億円を要求した。政府案では、海運向け融資は鉄道・航空・流通などをあわせた大枠である「交通・物流ネットワーク」の中で対応することとなり、同枠全体で3,840億円とされた。

また、当協会は、現行金利および融資比率の維持を求めてきたが、船員研修施設の融資比率が現行の40%から30%に引き下げられた。比率改定後の融資基準は、資料4のとおりである。

なお、日本開発銀行は、平成11年10月に北海道東北開発公庫と合併し、日本政策投資銀行となっている。

(2) 運輸施設整備事業団関係

① 財政投融资(資料5参照)

運輸施設整備事業団は、内航海運の体質改善、国内旅客船の整備等の事業を推進するため、事業計画予算(平成12年度で契約可能な予算=新規+次年度継続)として666億円、支出予算(平成12年度で支出可能な予算=前年度継続+新規)として658億円を要求した。これに対し、政府案では、事業計画予算532億円、支出予算563億円とされ、支出予算の資金調達は、財政資金が290億円、自己資金が273億円とされた。また、内航貨物船建造予定トン数は、8万5,000

総トンとされた。

② 暫定措置事業に係る借入金に対する政府保証（資料3参照）

内航総連が同事業団から解撤等交付金に充当する資金の融資を受けるに当たり、同事業団は金融機関から政府保証付きで資金を借り入れることができることとなっており、毎年度その限度枠が設定されている。平成11年度については、当初平成10年度と同額の150億円枠であったが、第二次補正予算で60億円の追加が決定し、平成11年度分が210億円に拡充された。これを受け、平成12年度についても同額の210億円と設定された。

③ 共有建造における環境対策（エコシップの建造）の推進（資料3参照）

従来の船舶よりもCo2排出を20%以上削減した船舶（エコシップ）を共有建造する場合、事業団持分10%相当の船舶使用料についてはその金利を無利子とするために10億円を要求していたが、政府案では7,000万円とされた。

(3) 船員対策関係（資料6参照）

① 一般会計

船員雇用関係としては、日本船員福利雇

用促進センター（SECOJ）が行う船員雇用対策事業に5,000万円、国際的な漁業規制や本州四国連絡橋の供用による離職船員への給付金が7億5,500万円、これに前出の外航船員就労対策事業費7,600万円、総額で8億8,100万円とされた。

このほか、政府開発援助（ODA）の一環として実施している「開発途上国船員養成受入れ事業」は、研修生57名とし、6,400万円とされた。

② 船員保険特別会計

保険特別会計のうち、船員雇用対策関係は、外国船船員派遣助成金をはじめ、技能訓練派遣助成金等、SECOJへの補助金として5億円とされたほか、未払い賃金の立て替え払いに要する経費等合計で5億8,000万円となっている。

(4) その他（資料3参照）

モーダルシフトの政策支援を検討するため、内航海運活性化に資する課題解消のための事業推進調査費1,400万円を要求したが、政府案では1,300万円とされた。

また、平成11年10月末に発生したアロンドラ・レインボー号の海賊事件を受け、海賊対策費として7,700万円が盛り込まれた。

資料1 平成12年度税制改正 最終結果

1. 当協会要望項目

(1) 海運関係事項

項 目	現 行 制 度	要望内容	最 終 結 果
1. 船員教育訓練施設の特別償却制度の延長	特償率 16/100	適用期限の延長(2年)	対象設備の下限額を設定し、1年間延長(平13.3.31まで) 操船シミュレーター: 3億円超 機関シミュレーター: 2億円超 荷役シミュレーター: 1億円超 *大蔵省の整理・合理化案では、廃止とされていた。
2. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長	税率 1/1000 (本則 4/1000) (1) 所有権保存登記 ・ 国際船舶 船舶価格の 1/1000 (2) 抵当権設定登記 ・ 国際船舶 債権金額の 1/1000	適用期限の延長(2年)	現行内容で延長(平14.3.31まで)

項 目	現 行 制 度	要望内容	最 終 結 果
3. 外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の延長	課税標準 価格の4/5	適用期限の延長(2年)	現行内容で延長 (平14.3.31まで)
4. 外資埠頭公社が所有および今後取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置の延長	① 課税標準 価格の1/2 現在所有するコンテナ埠頭：平10.3.31までに取得したもの ② 課税標準 価格の1/3 (但し、取得当初10年間。それ以後は1/2) 今後取得する大水深コンテナ埠頭：平10.4.1～平12.3.31の間に取得したものに限り	適用期限の延長(2年)	現行内容で延長 (平14.3.31まで) *②は、平10.4.1～平14.3.31の間に取得する大水深コンテナ埠頭が対象。
5. 内航海運暫定措置事業の円滑な実施のための法人税の特例措置の創設	———	創 設	創設されず
6. 内航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の創設	———	創 設	創設されず
7. エネルギー需給構造改革推進投資税制の延長	30/100の特別償却制度又は7/100の税額控除 (対象設備) ① 高効率ボイラー ② 船舶推進軸動力利用発電装置	適用期限の延長(2年)	概ね現行内容で延長 (平14.3.31まで) *廃熱利用ボイラー(排ガスエコノマイザー)は、普及率が高まったため、適用基準に該当せず、対象外となった。
8. 中小企業新技術体化投資促進税制の延長	(1) 取得の場合 30/100の特別償却 又は7/100の税額控除 (2) リースの場合 リース費用×60/100×7/100の税額控除 (対象設備) ① 光波式船位誘導・位置決め装置 ② 内航タンカー荷役自動化装置 (制御コンピューターから計測器、検知器等までの部分) ③ 船舶地球局設備 ④ 電子計算機	適用期限の延長(2年)	現行内容で延長 (平14.3.31まで)
9. 中小企業投資促進税制の延長	30/100の特別償却 又は7/100の税額控除 (対象設備) ① 機械装置(230万円以上) ② 器具備品(合計額100万円以上) ③ 内航貨物船(基準取得価格の75%)	適用期限の延長	現行内容で延長 (平13.5.31までに取得し、事業の用に供したもの)

(2) 税制の国際的イコールフットティングおよび産業競争力強化関係事項(一般税制)

要 望 項 目	最 終 結 果
1. 連結納税制度の早期導入 (直接・間接保有100%の特定外国子会社を対象に含む同制度の早期導入)	2001年度における会社分割に関する税制の導入を待って、連結納税制度の導入を目指す
2. 特定外国子会社に係る留保金課税の改善	措置されず
3. 特定外国子会社の設立における特定の現物出資の課税の特例の改善	措置されず
4. 外国税額控除制度の改善	措置されず
5. 船舶の減価償却制度の見直し	措置されず
6. 日本船主責任相互保険組合の法人区分の変更	措置されず
7. 長期保有(10年)の土地から償却資産(船舶を含む)への買い替えの場合の圧縮記帳を認めること	措置されず
8. 欠損金の繰越期間の撤廃または延長	措置されず
9. 欠損金の繰戻し還付の不適用措置の廃止	措置されず *同不適用措置の適用期限が延長された(平14.3.31まで)

SHIPPING FLASH

要 望 項 目	最 終 結 果
10. 受取配当金の益金不算入枠についての制限撤廃	措置されず
11. 交際費の損金算入が可能な対象法人の拡大	措置されず
12. 退職給与引当金制度の役員に対する適用	措置されず
13. 適格年金制度の一層弾力化	措置されず *検討事項として、「年金課税については、老後を保障する公的年金と私的資産形成を総合的に勘案し、各種年金制度間のバランス、退職金課税や給与課税とのバランス等に留意して、国民間に課税の不公平が生じないよう、拠出・運用・給付を通じて課税のあり方を抜本的に見直す」ことが大綱に明記された。

2. その他大蔵省整理・合理化案の対象となった事項

項 目	整 理 ・ 合 理 化 案	最 終 結 果
1. 特別修繕準備金	対象法人を中小企業に限定	現行内容で存続
2. 中小企業の貸倒引当金の特例	16%の割増措置の廃止	公益法人等及び共同組合等を除き、繰入限度額を16%増とする措置を廃止 *貸倒引当金の法定繰入率に係る措置は、存置。
3. 公害防止用設備の特別償却	特別償却率の引き下げ等 *海運関係では、脱フロン対応型設備(コンテナ用冷凍装置)の特別償却率を現行の16%から12%へ引き下げ案が提示された。	現行内容で存続

資料2 平成12年度税制改正後の海運関係税制一覧

項 目	制 度 の 概 要	適 用 期 間
1. 特定設備等の特別償却 1) 船 舶	・外航近代化船 (3000G/T以上) 特償率18/100 ・内航近代化船 (300G/T以上) 特償率16/100 ・二重構造タンカー (外内航とも) 特償率19/100 ・特償率16/100 (操船シミュレーター: 3億円超、機関シミュレーター: 2億円超、荷役シミュレーター: 1億円超の施設に適用)	告示による 平8.4.1~平13.3.31 平7.4.1~平13.3.31
2) 船員教育訓練施設等	・オゾン層を破壊する特定物質の代替物質を使用したコンテナ用冷凍設備 (取得価額200万円以上、HCFC対応型設備も対象) 特償率16/100	平10.4.1~平13.3.31 平10.4.1~平13.3.31
3) 公害防止設備	30/100の特別償却又は7/100の税額控除 (資本金1億円以下の法人に適用)	平5.4.1~平13.3.31 平10.4.1~平14.3.31
2. エネルギー需給構造改革推進投資促進税制 (特別償却または税額控除) 1) 高効率ボイラー 2) 船舶推進軸動力利用発電装置	(1) 取得の場合 30/100の特別償却又は7/100の税額控除 (2) リースの場合 リース費用×60/100×7/100の税額控除 (1・2とも資本金1億円下の法人に適用)	平10.4.1~平14.3.31
3. 中小企業新技術体化投資促進税制 (電子機器利用設備を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度)		
1) 光波式船位誘導・位置決め装置 2) 内航タンカー荷役自動化装置 (制御コンピューターから計測器、検知器等までの部分) 3) 船舶地球局設備 4) 電子計算機		

H I P P I N G L A S H

項 目	制 度 の 概 要	適 用 期 間
4. 中小企業投資促進税制 (中小企業による機械装置等の取得に係る特例) 1) 機械装置 (230万円以上) 2) 器具備品 (合計額100万円以上) 3) 船舶 (内航貨物船 (基準取得価格) 75%) 5. 海外投資等損失準備金制度	30/100の特別償却又は7/100の税額控除 (資本金1億円以下の法人に適用) 積立率…(イ)資 源 探 鉱 100% (ロ)資 源 開 発 30% (ハ)特定海外経済協力 14% (ニ)新 開 発 地 域 12% (1) 船舶から船舶 (2) 内航船舶から減価償却資産 特定の外国子会社等の留保所得のうち、親会社 (内国法人) の持ち分に対応する部分を親会社の所得に合算して課税する。 軽減後の税率 (本則 4/1000) (1) 所有権保存登記 ・国際船舶 船舶価格の1/1000 (2) 抵当権設定登記 ・国際船舶 債権金額の1/1000 船舶の場合:事業年度の月数 /60か月×3/4 ・油 索 船 13年 ・薬品そう船 10年 ・その他のもの 15年 (1) と ん 税 1 純トン 16円 (2) 特別とん税 1 純トン 20円	平10. 6. 1 ~ 平13. 5. 31 昭48. 4. 1 ~ 平14. 3. 31 平10. 4. 1 ~ 平14. 3. 31 平10. 4. 1 ~ 平14. 3. 31 昭48. 4. 1 ~ 平14. 3. 31 昭45. 4. 1 ~ 平13. 3. 31 昭59. 4. 1 ~ 平13. 3. 31
6. 特定資産の買換 7. 特定外国子会社等の所得の合算課税 8. 登録免許税の課税の特例	特定外国子会社等の留保所得のうち、親会社 (内国法人) の持ち分に対応する部分を親会社の所得に合算して課税する。 軽減後の税率 (本則 4/1000) (1) 所有権保存登記 ・国際船舶 船舶価格の1/1000 (2) 抵当権設定登記 ・国際船舶 債権金額の1/1000 船舶の場合:事業年度の月数 /60か月×3/4 ・油 索 船 13年 ・薬品そう船 10年 ・その他のもの 15年 (1) と ん 税 1 純トン 16円 (2) 特別とん税 1 純トン 20円	平10. 4. 1 ~ 平14. 3. 31
9. 特別修繕準備金 10. 船舶の耐用年数 11. とん税、特別とん税 12. 固定資産税の課税の特例 1) 船 舶	・課税標準: (1) 内 航 船 価格の1/2 (2) 外 航 船 価格の1/6 (3) 外国貿易船 (外貨実績50%超) 価格の1/10 (4) 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15 ・課税標準: ① 課税標準: 価格の1/2 (現在所有するコンテナ埠頭: 平10. 3. 31までに取得したもの) ② 課税標準 価格の1/3 (今後取得する大水深コンテナ埠頭: 平10. 4. 1 ~ 平14. 3. 31の間に取得したものに限り) ・課税標準: 価格の4/5 (平成11年4月1日~13年3月31日に取得したものに限り)	平9 ~ 平13年度分 平10 ~ 平13年度分 ① 平10 ~ 平11年度分 ② 平10 ~ 平13年度取得分について最初の10年間 (それ以後は、価格の1/2) 平11 ~ 13年度分 最初の3年間
2) 外航用コンテナ 3) 外資埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置 4) 脱特定物質 (脱フロン) 対応型設備 ・コンテナ用冷凍装置 (同時に設置する専用補助発電機を含む)		

資料3 平成12年度海運関係予算

(単位: 百万円)

区 分	平成11年度 予 算 額	平成12年度	
		要 求 額	政 府 案
歳出予算			
○外航船員就労対策事業費補助金	90	81	80
(1) 若年船員養成プロジェクト	(86)	(77)	(76)
(2) 国際船舶制度推進事業費補助	(4)	(4)	(4)
○内航海運活性化に資する課題解消のための事業推進調査	13	14	13
○運輸施設整備事業団出資金	0 (11年度2次補正 1,250)	2,350	175
(1) 国内旅客船のバリアフリー化	0 (11年度2次補正 730)	(1,350)	(105)
(2) エコシップの建造促進	0 (11年度2次補正 520)	(1,000)	(70)
○海賊対策費	0	-	77

SHIPPING FLASH

区 分	平成11年度 予 算 額	平成12年度	
		要 求 額	政 府 案
財政投融资（日本政策投資銀行） ○貿易物資安定供給	(交通・物流ネットワーク 枠397,000の内数)	49,500	(交通・物流ネットワーク 枠384,000の内数)
○運輸施設整備事業団に対する財政措置	37,800	37,800	29,000
政府保証限度額 ○内航海運暫定措置事業に係る運輸施設 整備事業団の借入金に対する政府保証	15,000 (11年度2次補正で6,000追加)	-	21,000

資料4 外航海運関係財政投融资制度（平成12年度 日本政策投資銀行 融資基準）

貿易物資安定供給

対 象 事 業	金 利	融資比率	備 考
1. 海上輸送基盤施設 外航船舶環境対策設備 船具研修施設	政策金利Ⅱ 政策金利Ⅱ	40 % 30 %	(現行：40%)
外航船舶 ・船舶の改造 ・下記以外の船舶	政策金利Ⅲ 政策金利Ⅲ	30 % 40 %	
・超省力化船、基幹輸入物資輸送船舶	政策金利Ⅲ	50 %	
・LNG 船、二重構造タンカー、超省力化船かつ基幹輸入物資輸送船舶	政策金利Ⅲ	60 %	
2. 海上輸送関連物流施設 複合一貫輸送施設 荷棚施設（上屋、荷棚場、全天候対応型荷棚施設）（臨港地区に限る） 倉庫（臨港地区に限る） 省力化対応倉庫、物流近代化ターミナル（臨港地区に限る） 以上につき物流効率化計画を有するもの	政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅱ 政策金利Ⅲ	40 % 40 % 40 % 40 % 40 %	

(注1) 政策金利は、平成11年12月17日現在、Ⅰ～Ⅲともに2.20%。

(注2) 融資期間は、事業の収益性、設備の耐用年数等を総合的に勘案して決定。必要に応じ、据置期間を設けることができる。

資料5 平成12年度運輸施設整備事業団（船舶関係業務）関係予算

(単位：億円)

区 分	平成11年度 予 算 額	平成12年度	
		要 求 額	政 府 案
事業計画	643	666	532
(1) 国内旅客船の整備	(140)	(150)	(150)
(2) 内航海運の体質改善	(491)	(506)	(372)
(3) 船舶改造等融資	(12)	(10)	(10)
支出予算	647	658	563
(1) 国内旅客船の整備	(132)	(146)	(146)
(2) 内航海運の体質改善	(503)	(502)	(407)
(3) 船舶改造等融資	(12)	(10)	(10)
資金計画	647	658	563
(1) 財投資金	(378)	(378)	(290)
(2) 自己資金	(269)	(280)	(273)

H I P P I N G L A S H

資料6 平成12年度船員関係予算

(単位：百万円)

区 分		平成11年度	平成12年度		内 容 ・ 備 考
		予 算 額	要求額	政府案	
一般 会 計	I 船員雇用関係				
	1. 船員離職者職業転換等給付金	441	936	755	本州四国連絡橋の供用による離職船員等へ支給
	(1) 漁業関係	(118)	(661)	(480)	
	(2) 海運業関係	(323)	(276)	(276)	
運 輸 省	2. 船員雇用促進対策事業費補助金	55	52	50	外国船主に雇用される離職船員に支給
	(1) 外国船就職奨励助成	(16)	(18)	(18)	
	(2) 内航転換奨励助成	(11)	(7)	(7)	漁業離職者で内航船主に雇用される者に支給
	(3) 技能訓練助成	(9)	(9)	(8)	外国船等に乗船させるため必要な知識・技術を修得させる
	(4) 船員職域拡大訓練助成	(15)	(15)	(14)	海陸共通の各種技能資格を取得させる
	(5) 内航転換訓練助成	(4)	(3)	(3)	漁業離職者が内航船に乗船する場合に有効となる資格を取得させる
	3. 外航船員就労対策事業費補助金	86	77	76	国際船舶に関する若年船員養成プロジェクト事業費補助
	うち国際船舶職員緊急養成事業費補助				
II 開発途上国船員養成への協力		72	64	64	開発途上国の船員養成への協力・貢献、57名
合 計		654	1,130	945	
船員 保 険 特 別 会 計	船員等の就職促進に要する経費	16	17	17	就職促進手当
	雇用安定対策事業に要する経費	25	43	25	未払賃金の立替払
	船員雇用促進対策事業費補助に要する経費	588	566	537	・陸上転換職業訓練 105名→95名
	(1) センター管理費	(79)	(79)	(79)	外国船舶員派遣助成金 650名→570名
	(2) 技能訓練事業費	(100)	(100)	(99)	技能訓練派遣助成金
	(3) 雇用安定事業費	(410)	(387)	(360)	・陸上転換職業訓練 105名→95名
	合 計	629	625	580	

※ 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある

コンピュータ2000年問題、1月1日は異常なし

コンピューター西暦2000年問題で危険日とされていた2000年1月1日を迎えたが、外航、内航、旅客船等海運関係においては事故等の発生の報告はなかった。

日本政府は、1月5日午前、コンピュータ2000年問題について「現在まで社会インフラなどの分野で大きな問題は生じていない。これは官民を挙げた対応の成果だ」として、首相官邸の2000年問題対策室を同日正午で解散した。

海運関係では、運輸省の要請の下に内・外航とも大晦日から元旦にかけて運航船舶に関する連絡報告体制を敷き迅速な情報の収集に努め、当協会においても会員各社とともに当直体制を取り、異常事態の発生に備えていた。

なお、運輸省によると、1月4日21:00時点の交通分野での障害等の発生件数は6件で、このうち3件(鉄道、航空、気象システム各1)が2000年問題に起因したものであったがいずれも短時間のうちに復旧し、影響はほとんどなかった。



審議会レポート

1 今後の港湾行政への反映に期待

—「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」の港湾審議会最終答申—

一昨年11月10日、運輸大臣から「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」の諮問を受けた港湾審議会管理部会（部会長：杉山武彦一橋大学教授）は、下部組織として設置されたワーキンググループ（以下WG 座長：森地茂東京大学教授）と計19回に及ぶ会合を経て最終案を取り纏めた。同案は、昨年12月17日開催の第33回部会において了承され、即日、運輸大臣に答申された。（答申全文については本誌巻末の資料参照）

審議会には、当協会から坂田昇港湾物流委員会委員長も委員として参加してきた。審議会及びWGでのヒアリング等を通じて、邦船社並びに当協会は、港湾整備における国庫負担の増額、広域港湾行政の推進による効率的な整備、公社コンテナターミナルの運営形態のあり方の見直しや支援などを含め、ユーザーのニーズに沿って使い勝手が良く経済合理的な港湾の整備を要望し続けてきたが、今回の答申において、これ

らについても、期待以上に採り上げられており、我々としては高く評価できるものと考ええる。

答申は、港湾法の制定（昭和25年5月31日）以来、50年ぶりに、港湾行政の在り方と課題について、抜本的に見直し、21世紀にむけての方向を示している。この中で、「全国的・広域的視点からの取組みの強化」、「透明性・効率性等の向上」、「地域の主体的な取組みの支援と強化」「環境の保全・創造のための取組みの強化」という、4つの柱を港湾行政の進むべき方向として掲げているが、船社にとって特に関わりが深いのは前2者である。

「全国的・広域的視点からの取組みの強化」においては、わが国の物流の効率化を図るという観点から、(1)港湾の整備は、従来、各港毎に区々に行われてきたが、全体として効率的・合理的であるべきで、また、全国的な方針と個別の港湾の港湾計画との間をつなぐ湾域（例えば、東京湾、大阪湾、伊勢湾など）についての方針

といったものも明らかにすべきである、としている。また、(2)いわゆる港格について、「特定重要港湾」、「重要港湾」、「地方港湾」という分類の現状を見直す(※)とし、その際の基準として、重要港湾というものは、①低廉で効率的な物流のための海上輸送網の拠点、②必需物資を取り扱う海上輸送網の拠点、③国土の均衡ある発展を支える海上輸送網の拠点、④その他国の政策的な要請への対応、という4つの役割を担うものだとしている。そして、重要港湾の中の「特定重要港湾」については、基幹的な航路が就航するなど、国際海上輸送網の拠点として国にとって特に重要な港の中から指定する必要がある、としている。更に、(3)直轄事業の具体的範囲については、従来その実施基準が必ずしも明確でなかったが、対象となる事業を限定することで明確化された。(4)重要な港湾施設の整備と国の財政負担率についても、従来、港格毎に一率であったものを、全国的な見地から必要となる拠点的重要港湾において直轄工事で整備される施設については国が相当の財政負担を行う必要がある、とするなど、いわば選別した上での負担率のアップの可能性が示唆された。

一方、「透明性・効率性等の向上」の中においては、費用対効果の分析や時間管理の概念の

導入などによる事業評価を実施することによって、公共事業の決定過程の透明化を図りたい、とし、また、港湾施設の使用形態に関連して、公社・公共両方式の役割分担の見直し、施設の使用ルール等の多様化や弾力的な料金設定の必要性などを謳っている。特に「公社方式」については、「公共方式」に比し、メリットが低下してきているので、船社のニーズを踏まえた施設運営形態の多様化や「公共方式」とのバランスを考慮した支援方策のあり方の検討を行っていく必要がある、としている。

運輸省では、本答申をうけて、港湾法を改定し、平成12年度以降の予算や港湾整備において、その内容を具体化していくことになるが、当協会としては、今後の港湾行政、港湾整備・管理において、ユーザーとしてのニーズが出来る限り具体的に反映されるように要望を繰り返していくこととしたい。

(※)平成11年12月24日発表された、「平成12年度港湾関係予算の概要」において明らかにされたところによると、石狩港(石狩市)、大湊港(青森県)、福井港(福井県)、八幡浜港(愛媛県八幡浜市)、青方港(長崎県)、水俣港(熊本県)の6港が、今回、重要港湾から地方港湾へ変更されることとなった。

国際会議レポート

1 海賊防止に向けた国際協力の気運高まる

—アジア船主フォーラム第6回航行安全委員会とアロンドラ・レインボウ号事件に関する政府代表団による各国への働きかけ—

アジア船主フォーラム(ASF)第6回航行安全委員会がインドネシア・ジャカルタにおいて去る11月29日に開催された。ハイジャック事件に巻き込まれたアロンドラ・レインボウ号がインド海軍により捕捉されてから10日余りの中で開催されたこともあり、会合では海賊問題を中心に議論された。

当協会からは和田敬司理事長が同会合に出席するとともに、会合の翌日にはインドネシア政府の海運総局を訪ね、海賊対策の強化を申し入れた。

一方、わが国政府代表団は同船の捜索と救助に協力した関係各国を11月28日から12月10日の間訪問し、各国の関係機関に対し謝意を表する

とともに、先の東南アジア諸国連合（ASEAN）首脳会議で、小渕恵三首相が提案した海賊防止に向けた国際協力のための会議を早期に開催する意向を伝え、参加を呼びかけた。なお当協会も海務部長が代表団に同行し、各国政府関係機関を訪問した。

1. アジア船主フォーラム第6回航行安全委員会

ASEAN 諸国（フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナム）、中国、日本、韓国および台湾の各国船主協会の代表者が出席し、シンガポール船主協会のルア・チェン・エン会長が議長に指名されて、船舶の航行の安全に関連する諸問題が採り上げられた。

海賊問題については、商船を積荷ごとハイジャックする事件が近年東南アジアで頻発する中で、アロンドラ・レインボウ号事件においては、官・民の協力と積極的な搜索活動により早期に被害船舶を捕捉できたことから、各国関係機関の協力の有効性が証明されたとして、沿岸国政府の海賊防止のための協力が不可欠であることが認識された。

また、当協会の和田理事長から、前日（11月28日）にマニラで開催されたわが国と ASEAN との首脳会議において、小渕首相が海賊対策のための国際会議の開催を提案し賛同を得たことが紹介され、アジア船主フォーラムとしても各国政府による地域協力をサポートするとともに、海運業界もそれぞれの政府機関と密接に連携して効果的な海賊防止策の構築に積極的な役割を果たすべき旨を提案し、満場一致で支持され共同声明に盛り込まれた。

航行安全に関するその他の議題に関しても、資料のとおり共同声明がまとめられた。

2. インドネシア運輸省海運総局への働きかけ

当協会の和田理事長は、ASF 航行安全委員会終了後にインドネシア運輸省のワラ海運総局次長を訪ね、最近の東南アジア海域、とりわけインドネシア周辺における海賊行為の増加及び凶悪化に強い懸念を表明し、インドネシア政府として関係機関との連携の下に徹底した対策を講じるよう申し入れを行った。

これに対し、ワラ次長は「小渕総理よりワヒド大統領に対して海賊対策の強化について申し入れを受けていることでもあり、運輸大臣の指示の下に対策を進めている。また、アロンドラ・レインボウ号事件については海軍が主体となって調査をおこなっており、海運総局のコーストガード部局もこれに協力している。外務省・海軍とも連携して今後とも海賊対策を徹底していく」旨の回答があった。

3. アロンドラ・レインボウ号事件に関する政府代表団

運輸省の松本修大臣官房審議官を団長とする政府代表団は、インド、シンガポール、マレーシア、インドネシアおよびタイを訪問し、各国の外務省、運輸省および海上警備当局に対し、アロンドラ・レインボウ号事件での協力に対し謝意を示すとともに、ASEAN との首脳会議で



ASF 第6回航行安全委員会の模様

小渕首相が提案した東南アジアでの海賊問題に関連した関係者による会議の開催について説明し、意見を求めた。

特にインドネシアにおいては、アロンドラ・レインボウ号事件が同国のクアラタンジュン港を出港した直後に発生したことおよび従来より同国海域で事件が多発していることから、今後の防止などに格段の努力を要請した。また併せて代表団はアルミインゴットの積出港であるクアラタンジュン港を視察し、夜間出港の回避、港湾警備の強化等の安全対策を確認した他、同港からの海上輸送ルート of 安全確保の要請が現地のイナルム社からインドネシア政府の産業貿

易大臣はじめ関係機関に提出されたことを確認した。

これらの訪問の結果、各国の海賊に対する国際的な認識と国際協力体制の強化およびそれぞれの国の責任意識の高揚が図られ、今後の地域協力に向けた取り組みへの機運が高まりつつある。

今後は、東南アジアにおける海賊問題に関し、どのような分野における協力が可能なのか、また有効か等について、早急に検討を進め、国際的な海賊防止のための枠組みの実現に向けて、関係者の協力が必要となる。

【資料】

アジア船主フォーラム第6回航行安全委員会共同声明要旨

(1) 海賊問題

当協会から、アジア船主フォーラムとしても各国政府による地域協力をサポートするとともに、海運業界もそれぞれの政府機関と密接に連携して効果的な海賊防止策の構築に積極的な役割を果たすべき旨を提案し、満場一致で支持された。

(2) 航海データ記録装置 (Voyage Data Recorder)

1994年に乗員・乗客850名余の犠牲者を出した RORO フェリー「エストニア」号沈没事故後の安全対策として、航空機のボイスレコーダーに類似した装置として搭載を義務付ける提案が検討されているが、この装置は事故の原因調査に役立つものの、装置の回収や記録の帰属、義務と責任等更に検討を要する事項が多く残されていることから、貨物船への強制化は時期早尚である。

(3) Quality Shipping

航行の安全と環境汚染の防止のみならず、海運に関するあらゆる面での Total Quality Approach が必要であり、各メンバーが本件について積極的に検討するよう勧告する。

(4) バルクキャリアーの安全問題

バルクキャリアーの安全問題については総合的安全性評価 (Formal Safety Assessment=FSA) の側面からの検討が続けられている。各メンバーは FSA が合理的な規則作りに貢献するものとな

るよう、注視することが重要である。

(5) 国際安全管理コード (ISM Code) の実施

2002年7月1日から多くの貨物船 (500総トン以上の貨物船および移動式海底資源掘削ユニット) にも ISM コードが強制化されることとなるが、関係船主は可能な限り早期にコードの導入を図るべきである。

(6) ポートステートコントロール (PSC)

本委員会は PSC を全面的に支援するものであり、国際海事機関 (IMO) による PSC の指針と改訂された手順を歓迎し、各メンバーが不公正に罰せられないよう IMO の要件に配慮することを求める。

(7) 密航者問題

本委員会は密航者が本船と乗組員の安全にとって危険であることおよび送還等に関して船主に多額の費用が課せられることに憂慮しており、各国政府は密航者の送還を容易にする IMO 指針を真剣に採択すべきである。また、政府および港湾管理者は、密航者の防止のための警備を強化すべきである。

(8) 2000年問題

船主は2000年問題の対策要領に関する IMO のサーキュラーに従い、早急に対応するとともに、国際海運会議所 (ICS)、ボルチック国際海運協議会 (BIMCO) および国際船主責任相互保険 (P&I) グループにより提唱された "Year 2000 Safety Protocol" を支持すべく再検討すべきである。

2 アジア・太平洋地域における将来的な船員需給調整について討議 —国連 ESCAP 船員フォーラムの様—

ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: アジア太平洋経済社会委員会) が主催する船員 Forum (Forum on Regional Cooperation in Maritime Manpower Planning, Training, Utilization and Networking of Centres of Excellence) が1999年12月13日から12月15日にかけての3日間、バンコクに於いて開催され、当協会より本船員対策室副部長が参加した。

本フォーラムは、アジア・太平洋地域が世界の外航船員の約7割を供給している船員供給国と、日本など多数の外国人船員を雇用している船員需要国の両方が共存する地域であることを念頭に置き、BIMCO (ボルチック国際海運協議会) / ISF (国際海運連盟) の調査資料に基づいて、予想される将来の世界的な外航船員の需給のアンバランス、および船員教育の問題等について協議することを目的として開催された。

参加者は、わが国を含む16ヶ国・地域の船員の行政機関、教育機関及び業界関係者と、IMO (国際海事機関)、ILO (国際労働機関)、ASF (アジア船主フォーラム)、ノルウエー船主協会および AMETIAP (アジア・太平洋地区海事教育・訓練機関連合会) の各代表など約100名に達した。

初日は、ESCAP 代表理事 Mooy 氏の開会の辞に始まり、現地日本大使館の宮澤二等書記官の来賓挨拶の後、主催者側から開催趣旨が説明された。その後、アジア船主フォーラム及びノルウエー船主協会の各代表から夫々の機関における船員の現状と将来の船員確保の見通しの紹介があり、引き続き、船員の需要国 (香港、日本、韓国、シンガポール、タイ) および需要・供給の両面を有する国 (中国、インド、インド

ネシア、マレーシア) から夫々の国の船員に関する現状が報告されて第一日目を終了した。

翌日は、さらに供給国 (バングラディッシュ、キリバス、ミャンマー、パキスタン、フィリピン、スリランカ、ベトナム) が夫々の国の現状を報告し、その後、IMO、ILO 及び AMETIAP の各代表が夫々の立場から、船員を取り巻く諸問題について意見・解説を述べて第二日目を終えた。

最終日は、前日までの各国代表の報告に基づいてグループ別討議が行われた。午前中は行政機関、教育機関及び海運業界の3グループに分かれ、行政機関グループは「STCW95への対応」、「IMO への代表派遣」、「試験/免状」および「雇用促進」について、教育機関グループは「共同訓練計画」、「施設機器の共同利用」および「外国人練習生の訓練」について、そして海運業界グループは「船員の統一的な募集」、「練習生の採用」および「乗船訓練の機会付与」をテーマに話し合った。また、午後からは全出席者を無差別に3グループに編成して、「行政機関/教育機関/業界の相互連携」、「地域的な練習船の利用と乗船訓練機会の付与」および「ESCAP Forum の継続開催」をテーマに討議が行われた。

最終的にグループ討議の結果が発表され、免状・船員手帳の偽造防止等に関する登録船員確認のための国際的なインターネット利用について、船員供給国における環境整備の促進と船員需要国からの支援が求められ、更に、船員供給国から需要国に対し、特に日本に対して、練習船の利用等に関する協力要請の声が寄せられた。また、この ESCAP Forum の継続開催に関する財政的な問題を認識しつつも、今回 Forum の

結果に基づく成果を検証するために、1年程度を目途に再度 Forum を開催することが要請さ

れて、今回の Forum は閉会した。

内外情報

1 WTO 閣僚宣言の採択ならず —第3回 WTO 閣僚会合の様相等—

第3回 WTO 閣僚会合

1999年11月30日から12月3日までの間、米国シアトルにおいて第3回 WTO 閣僚会合が開催された。

今回の会合は、2000年1月1日からの新ラウンド（貿易自由化交渉）を開始するため、その対象分野や交渉の進め方など、交渉の大枠についての閣僚宣言を発表することを目的としていた。しかしながら、NGO（環境団体や労働組合をはじめとする非政府組織）の抗議騒動によるスケジュールの大幅遅れや、アンチダンピングや労働問題などを交渉対象にするかという点に各国意見に大きな違いがあったことに加え、先進国を中心とする議事運営について途上国の不満が爆発し、結局閣僚宣言のとりまとめができないまま、会合は終了した。

WTO と海運

WTO（世界貿易機関）は1995年に設立され、本部をジュネーブに置く。1999年12月の時点で135カ国が加盟しており、モノやサービスの貿易の自由化を図る多国間協定を実施するための国際機関である。

WTO が管轄している協定には、関税の引き下げなどによってモノ（物品）の自由貿易を促進するための GATT（関税及び貿易に関する一般協定）や、サービス産業における自由化を促進するための GATS（サービス貿易に関する一般協定）などが含まれており、海運は、GATS 対象業種の一つとして自由化交渉が続けられてきた。

しかしながら、海運は1995年までの前回ウルグアイ・ラウンドや、その後1996年まで続けられた継続交渉にもかかわらず、サービス産業の中で唯一自由化に関する合意が成立していない業種となっている。日本としては、政府・民間ともに今回の閣僚会合で立ち上げられる予定だった新ラウンドにおいて、海運の自由化交渉が早期に再開されることを期待していた。

WTO における海運の自由化交渉がまとまり、GATS の海運への適用が合意された場合、WTO 加盟国は以下のような規定を海運に適用することになり、日本の外航海運企業の自由な営業活動が多国間協定によって世界的に保証されるとともに、貨物留保制度などの障壁の撤廃が期待されている。

—GATS の主な規定—

- ① 最恵国待遇：すべての WTO 加盟国の事業者に対し、同等の待遇を与えること。（もし日本の海運企業に対する一方的制裁措置が発動されたような場合、最恵国待遇違反の疑いありとして WTO における紛争解決手続きに持ち込むことが可能になるものと考えられる）
- ② 内国民待遇：外国のサービス供給者について内国のサービス供給者と比べ不利でない待遇を与えること。

WTO と当協会

新ラウンドにおけるサービス貿易自由化交渉に対する民間の対応としては、当協会を含むわが国サービス業界によって経団連貿易投資委員会の関係機関として JSN（サービス貿易自由化

協議会)が設立されている。JSNは、CSI(米国サービス産業連盟)やESF(欧州サービス産業フォーラム)とともにGSN(世界サービス・ネットワーク)を形成し、先進国サービス産業界としての意見発信を行っている。

また、日欧の船主協会で構成するCENSA(欧州・日本船主協会評議会)でもWTO問題を取り上げており、先進海運業界としての意見をOECD MTC(海運委員会)など関係方面に反映している。

新ラウンドの今後

シアトル会合での閣僚宣言はまとまらなかったが、サービスと農業については、2000年1月からの新ラウンドにおいて自由化交渉を行うこ

とがかねてより協定上合意されているので、その意味ではいつでもサービス交渉を開始することができるが、実際の交渉がいつからどのように始められるかは、現時点では明らかになっていない。

今回、閣僚宣言を作成できなかったことは、経済発展段階や社会的・文化的に多様な国や地域をひとつくりにし、これを包括する貿易自由化のルールを作り出すことが容易ではなく、今後は特に途上国と先進国との関係に新たなアプローチが必要との見方もあり、交渉を成功させるまでにはかなりの時間を要するものと思われる。

2 スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果について

当協会は、毎年会員各社の社船及び用船(外国用船を含む)について、両運河に係る通航実態並びに通航料支払実績の調査を実施している。

調査対象期間は、各運河の運営団体の会計年度に合わせて、スエズ運河については1998年1月1日より同年12月31日まで、パナマ運河については1998年4月1日より1999年3月31日までとしている。

[スエズ運河]

今回の調査によると、スエズ運河の利用状況は1997年比較で、概ね横ばいであった。利用延べ総隻数は前年とほぼ同様(97年:1,011/98年:1,010隻)であり、延べG/Tでは約1%の減少(40,387千/40,045千G/T)、延べD/Wでは約1%増加(36,150千/36,397千D/W)となった。また料率の基本となるスエズ運河トン数(※1 SCNT:Suez Canal Net Tonnage)ベースで約1%減少(42,073千/41,096千トン)したこともあり、全体の通航料も前年比約2%

の減少(201,497千/191,975千米ドル)となった。(表1参照)

尚、通航料率については、1994年1月1日以降、基本料率の引き上げはない。

船種別で見ると、不定期船部門は各船種とも減少している。タンカーはSCNTベースでは2年連続の増加から減少に転じ、前年比28%減(1,025千/738千トン)となり、支払通航料も約17%減(7,539千/6,239千米ドル)となった。また、鉱油兼用船は前年2隻が通航したが、本年は実績なしであった。バルクキャリアーは、SCNTベースで前年比約18%減少(4,492千/3,661千トン)となり、通航料も約12%減(13,031千/11,498千米ドル)となった。また自動車専用船は1997年まで連続4年間増加していたが、1998年は減少に転じSCNTベースで前年比約5%の減少(21,224千/20,159千トン)となり、通航料でも約9%減(92,394千/83,937千米ドル)となった。

一方定期船部門は、前年比増加している。コ

ンテナ船は SCNT ベースで約12%増加 (14,494千/16,280千トン) し、この結果通航料でも約8%増加 (82,350千/89,078千米ドル) した。また、在来定期船は SCNT ベースで約14%の増加 (538千/613千トン) となり、通航料は約17%増 (4,450千/5,187千米ドル) となった。

(表2参照)

[パナマ運河]

パナマ運河については1998年度は延べ1,366隻の船舶が通航した。利用延べ隻数及び延べG/Tベースは3年ぶりに増加(対97年比約6%:1,291隻/1,366隻、約7%:35,914千/38,552千トン)に転じ、D/Wベースも約7%増加

(38,679千/41,547千トン) した。パナマ運河トン数(※2 PCNT: Panama Canal Net Tonnage) ベースでも約8%増加 (35,444千/38,427千トン) した結果、支払通航料は約8%増 (92,760千/100,040千米ドル) となった。(表3参照)

通航料率については、97年～98年に2回値上げ(97年1月1日:8.2%、98年1月1日7.5%)が実施されてからは現時点まで据え置かれている。

船種別について見ると、不定期船部門のうちタンカーは延べ4隻となり、97年度(1隻)からは、PCNTベース(5千/122千トン)、通航料(12千/300千米ドル)共に大幅な増加とな

表1 スエズ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千 G/T	延千 D/W	延千 SCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1990	19	1,128	34,899	33,103	41,993	155,994	31.6	227	38.1
1991	17	1,013	29,706	27,932	33,805	165,146	5.9	224	△ 1.7
1992	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	13.3
1993	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824	△ 12.8	195	△ 23.0
1994	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	△ 17.6	147	△ 24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6
1996	12	883	37,491	32,909	38,008	172,869	△ 0.2	195	16.8
1997	14	1,011	40,387	36,150	42,073	201,497	16.6	244	25.1
1998	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034	△ 1.7	259	6.1

注) 通航料の円換算率は、スエズ運河庁決算が12月の為、1998年1月～12月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=130.89円を採った。

表2 スエズ運河通航船実態調査(1998.1.1～1998.12.31)

(通航料=千USドル)

船 種	社 数	延隻数	延千 G/T	延千 D/W	延千 SCNT	通 航 料
タ ン カ ー	3	88	810	1,338	738	6,239
鉾 油 兼 用 船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリア	9	84	4,046	7,430	3,661	11,498
自動車専用船	4	395	15,180	5,790	20,159	83,937
コ ン テ ナ 船	3	355	18,900	20,197	16,280	89,078
在 来 定 期 船	2	59	832	1,149	613	5,187
そ の 他 船 舶	3	29	277	493	359	2,095
合 計	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034

注) 社数合計の15は、調査期間中にスエズ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

った。鉱油兼用船は前年度の2隻から3隻に増加し、PCNTベースで約49% (67千/100千トン)、通航料で50% (160千/240千ドル) 夫々増加した。バルクキャリアーは、PCNTベースで1%増加 (14,805千/14,929千トン)、通航料で2%減少 (42,737千/41,731千ドル) となった。自動車専用船はPCNTベースで16%増加 (14,828千/17,209千トン) し、通航料でも19%の増加 (33,689千/40,101千ドル) した。

一方、定期船部門では、コンテナ船がPCNTベースで11%の減少 (3,099千/2,759千トン) となり、通航料は13%の減少 (9,453千/8,213千ドル) となった。(表4参照)

※1 スエズ運河トン数

(SCNT : Suez Canal Net Tonnage)

1873年の万国トン数会議で定められた純トン数規則をもとに、スエズ運河当局独自の控除基準を加えて算出する。二重底船の船底にパンカー油を積載した場合その部分の控除を認めない等、パナマ運河や各国の規則とも異なる独特のもの。

※2 パナマ運河トン数

(PCNT : Panama Canal Net Tonnage)

1969年のトン数条約による国際総トン数の算出に用いた船舶の総容積に、パナマ運河当局独自の係数をかけて算出する。船舶法に定める総トン数、純トン数とは異なる。

表1 パナマ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千 G/T	延千 D/W	延千 PCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1990	20	1,488	39,196	39,352	40,591	81,995	7.0	117	5.8
1991	18	1,355	37,125	39,029	39,957	79,922	△ 2.5	107	△ 8.2
1992	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	△ 3.7	97	△ 9.5
1993	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	△ 1.1	83	△ 14.4
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	△ 2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2
1996	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313	△ 4.3	91	11.0
1997	16	1,291	35,914	38,679	35,444	92,760	11.3	114	25.3
1998	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040	7.8	128	12.3

注) 通航料の円換算率は、パナマ運河委員会決算が3月の為、1998年4月～1999年3月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=128.01円を採った。

表2 パナマ運河通航船実態調査 (1998.4.1～1999.3.31)

(通航料=千USドル)

船 種	社 数	延隻数	延千 G/T	延千 D/W	延千 PCNT	通 航 料
タ ン カ ー	1	4	160	242	122	300
鉱 油 兼 用 船	1	3	126	209	100	240
バルクキャリア	10	634	17,471	27,738	14,929	41,731
自動車専用船	4	333	13,734	4,841	17,209	40,101
コンテナ船	2	77	3,307	3,161	2,759	8,213
在 来 定 期 船	2	18	182	205	88	553
そ の 他 船 舶	5	297	3,572	5,151	3,220	8,902
合 計	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040

注) 社数合計の15は、調査期間中にパナマ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。



2000年の外航海運／内航海運 の需給見通しについて

2000年の年頭にあたり、本号では船腹の供給量見込みや貨物の動向等、海運市況を動かす様々な要素から推測される今年の外航海運／内航海運それぞれの需給見通しについて、当協会会員会社にご寄稿頂いた。

外航海運の需給見通しについて

日本郵船 調査グループ

I. コンテナ船

1. 1998／1999年需給状況

1998年の世界のコンテナ荷動きは前年比約6%増と堅調な伸びを示した。これはアジア通貨危機によるアジア通貨の下落がアジアからの輸出産品の価格競争力を急上昇させた結果、アジア出し輸出貨物が激増したことおよびアメリカの景気が堅調だったことによる。もちろんアジアへの輸入は通貨下落により低迷したが、輸入品はコンテナを使用しない原材料の比率が高く、コンテナ荷動きに与える影響は輸出に比べると小さなものとなる。因みにアジア関連のトレードが世界全体のトレードに占める割合は6割を超えているといわれている。1999年は、アジア出しが総じて堅調を維持（北米向けはアメリカの好景気に支えられ引続き好調、欧州向けはやや伸び悩み）し、輸出主導で景気が好転し始めたアジア諸国に購買力が少しずつ戻り始め、アジア向けも回復の兆しが見えた。

一方、1998年の供給量の伸びは44万TEUと前年比約10%増。コンテナ船の竣工ラッシュのピークを迎えた。アライアンスの組み替えを受けて4000TEU以上の大型船が34隻竣工、中小小型船も大量に建造された。1999年は22万TEUの増加と伸びが鈍化、大型船の大量建造が見込

まれる2000年を控えて一服といったところか。

1998、1999年を通して言えることは、これだけの大量供給があっても需要の伸びがアジア出しに集中したため主要マーケットであるアジア・北米、アジア・欧州の両航路で需給の逼迫感（それぞれ片道ではあるが、空コンテナの持帰りを必須とするため、スペース需要そのものである）が続き、需給バランスが好転したことである。

2. 2000年需給見通し

2000年を俯瞰してみるに、供給面では規模の経済を求めた船型大型化が加速される。61隻（34万TEU）の4000TEU超船を中心に、全体で170隻、53万TEUの新造竣工が見込まれている。解撤は約10万TEUと推測しており、純増は43万TEU前後となろう。ただ供給について注意しなければならないのは、その年中に順次船腹の増減が発生するという点であるため、実際にその年に増加した船腹すべてがフル稼働するには年末まで待たねばならない。よって、2000年の供給量増加がかなり大きいものであってもそれがすぐに需給に響くわけではなく翌2001年初までに実現するという点である。2000年初の世界のコンテナ船隊はTEUベースで前年比

4.8% (22万 TEU) 増の483万 TEU、2001年初すなわち2000年末は8.9% (53万 TEU) 増の526万 TEU と予測される。

2000年におけるコンテナ荷動きは、アメリカの好景気がいつまで継続するかにもよるが、アジア経済の順調な回復および欧州景気の緩やかな回復を追い風に受けて、昨年と遜色ない伸びが期待できる。

需給バランスとしては、供給圧力の比較的小さい2000年前半は需給タイト感が継続、後半は主要国の景気次第ではあるが、大型新造船の稼動により若干緩む場面も出てくるかもしれない。

【表1】 フルコンテナ船隊予測
(年初運航船腹量)

(単位：千 TEU)

	1999年	2000年	2001年
世 界	4,605(+11.1%) [3,506隻]	4,827(+ 4.8%) [3,631隻]	5,259(+ 8.9%) [3,738隻]

(注) カッコ内は前年比の増減率。

【表2】 コンテナ船新規竣工・スクラップ

(単位：千 TEU)

	1998年	1999年	2000年
新規竣工	534 [280隻]	277 [179隻]	532 [170隻]
スクラップ	102 [70隻]	55 [54隻]	100 [63隻]
純 増	441 [210隻]	222 [125隻]	432 [107隻]

(注) 純増は、新規竣工からスクラップを引いた分。

Ⅱ. 不定期船ドライバルカー

2000年の不定期船ドライバルカー市況については、昨年若干の回復をみた水準を維持していくものと思われるが、未だ右肩あがりの改善には至らないと判断される。米国経済が大きく失速しない限り、アジア、EU を中心として世界経済は順調に回復し海上荷動きは増加するものの、新造船の竣工圧力が強く解撤もそれほど期待できないため、需給ギャップは大きくは改善されないからである。以下主要貨物、船腹供給について述べる。

1. 主要ドライ貨物の動向

(1) 鉄鉱石、原料炭

国際鉄鋼連盟 (IISI) が昨年10月に発表した鋼材見掛け消費見通しによると2000年の世界の鉄鋼需要はアジア、EU 諸国の景気回復により前年比2000万トン、2.9%増の7億1900万トンを見込んでいる。この数字によれば世界の粗鋼生産量はついに8億トンに達する規模となる。日本の粗鋼生産は当面東アジア諸国への鉄鋼輸出に依存することになるものの2000年ベースでは約9500万トンになると思われる。従って鉄鋼原料である鉄鉱石、原料炭の海上荷動量については東アジアを中心として堅調に推移するものと期待できる。

(2) 一般炭

一般炭海上荷動量は電力需要に支えられこの20年ほぼ右肩上がりに増加してきたがこの20年ほぼ右肩上がりに増加してきたが1999年は前年比横這いもしくは微増の2億5300万トン程度に留まった模様である。理由は東アジアにおける景気低迷が1999前半までエネルギー消費に影響を与えたことによる。2000年は景気の回復により電力需要も堅調に推移すると思われること、アジアにおける電力会社及びIPP (※) が経済性の高い石炭火力発電を指向しており2000年も計画どおり発電所が竣工することにより一般炭の海上荷動量は増量が期待できる。

(※) IPP (Independent power producer) とは自ら発電設備を建設・運営し、電力会社に電力を卸し売りする企業のこと。

(3) 穀 物

米国農務省の発表によると世界の穀物貿易量は1997/1998年は主要輸入国である東アジア諸国の経済危機により前年比930万トン、4.7%減の1億8660万トンとなったが、その後景気回復により購買力が向上し1998/1999年は前年比1000万トン、5.4%

増の 1 億 9660 万トンになった。1999/2000 年は前年比 90 万トン、0.5%減の 1 億 9570 万トンと予測しており、生産量、貿易量ともに微減となっているが、これは世界的な供給過剰による国際穀物価格の下落により生産農家が供給調整していることが原因であると考えられる。穀物消費量は人口増加とともに年々増加しており、海上荷動量は前年比ほぼ横這いで推移するものと予測される。なお、中国の加盟動向については今後穀物輸入量増大の可能性もあり注意する必要がある。

2. 船腹供給動向

昨年は不定期船ドライバルカーの市況回復により後半解撤が進展せず、竣工量（約 1400 万 Dwt）が解撤量（約 1000 万 Dwt）を上回り、1999 年末には約 2 億 5600 万 Dwt に達したものである。2000 年のドライバルカー竣工量は約 1300 万 Dwt の予定である。解撤は市況が現在のレベルで推移するならそれほど期待できず約 1100 万 Dwt 程度になると思われ、船腹量は前年比 200 万 Dwt 増大する。現在のドライバルカーの船腹のうち船齢 25 年以上の老齢船は 1620 万 Dwt と全体の 6%、船齢 20 年以上の老齢船は 5390 万トンで全体の 21%を占めている。2001 年以降もパナマックス型を中心に供給圧力は強い

【表 3】 バルクキャリア需給推移および予測
(1999～2002 年) モデル

(単位：百万 DWT)

	1997	1998	1999	2000
バルクキャリア年央船腹量	263.8	262.4	262.4	265.0
不稼働船腹量	1.5	2.7	2.5	2.2
(A) 輸送サービス船腹量	262.3	259.7	259.9	262.8
(B) バルクキャリア必要船腹量	216.7	212.0	214.0	217.5
(A-B) 需給ギャップ	45.6	47.7	45.9	45.3
$\frac{(A-B)}{A}$ 需給ギャップ率(%)	17.4	18.4	17.7	17.2

ことから老齢船の速やかな解撤が望まれる。

Ⅲ. 不定期船タンカー

2000 年のタンカー市況 (VLCC を中心に記述) については、前年水準より若干の反転上昇を期待し得るも、依然好況感を享受するには至らないと判断される。荷動き面では、前年に比して増加が予測されるものの、引き続き竣工圧力強く、船腹過剰感を払拭しえないからである。

1. 原油荷動き

1999 年の原油海上荷動量、即ちタンカー船腹需要量は、前年比 600 万 Dwt、3%減の推定 1 億 9700 万 Dwt であった。昨年の石油荷動きを低迷させた要因は大まかに二つ挙げられるが、その状況は次に述べるように改善されつつある。

第一に日本及びアジア諸国の経済の減速による低迷であるが、これら諸国の経済回復に従い、量的に回復過程にある。(財)日本エネルギー経済研究所の指摘によれば、世界の原油需要の伸長への寄与は、殆どアジアの需要の伸長に基づくという。従ってアジア経済の回復は、そのまま原油の海上荷動きの増大へ感応すると考えられる。

第二に、原油価格高騰からの買い控えという要素についてであるが、原油価格の高騰は持続可能でないし、在庫取り崩しによる対応には、限界があるからである。

更に、長期展望の範疇ではあるが、中国の VLCC 受入態勢の整備及びインドにおける製油所整備は、原油荷動きの拡大の材料ではある。

従って、2000 年のタンカー船腹需要量は 2 億 500 万 Dwt で、1999 年に比して 800 万 Dwt、4%の増大が見込まれる。

2. 船腹供給面

1999 年 10 月末現在の実稼動 VLCC 船腹量は 435 隻であった。

1999 年は 10 月末までに 24 隻竣工し、年内 9 隻の

竣工の予定であるから、33隻が竣工することとなる。一方で、タンカー市況の低迷並びにパンカー価格の高騰をうけて、1999年の解撤は相当促進され、総船腹量は純減となったことは事実である。

10月末まで23隻の解撤売船の成約があり、既に1998年の水準15隻を遥かに凌駕した11月の解撤売船は12隻という報道もあった。この意味では、船腹量の引き締めが一時的に進展した事は明らかではある。供給面での市況回復力の作用の如何は、2000年以降のこの動きの持続如何による。

2000年の竣工予定は1999年を、更に上回る40隻が既に予定されている。従って解撤の推進状況如何が、供給力を左右する。

2000年の解撤について言えば、1975年以前に建造されたタンカーが1999年10月末の時点で75隻存在するが、これがほぼ一掃されて初めて、船腹が引き締まるのである。

これに加えて看過できないものとして、石油会社各社の配船合理化効果である。内外問わず石油会社の統合ひいては、配船の合理化・共同

【表4】 タンカー需給推移および予測
(1999～2002年) モデル

(単位:百万 DWT)

	1997	1998	1999	2000
タンカー年央船腹量	243.1	248.1	253.9	263.2
不稼働船腹量	24.3	24.8	25.4	26.3
(A) 輸送サービス船腹量	218.8	223.3	228.5	236.9
(B) タンカー必要船腹量	198.0	203.0	197.0	205.0
(A-B) 需給ギャップ	20.8	20.3	31.5	31.9
$\frac{(A-B)}{A}$ 需給ギャップ率(%)	9.5	9.1	13.8	13.5

化が今後一層進行すると見込まれる。

一般に必要な船腹の Spot 比率の低い日本の場合、統合による市場へのフリー船の供給圧力が高く、市況への影響は大きい。

なお、2000年タンカー船腹量全体では前年比840万 Dwt、3.7%増の2億3690万 Dwt と、タンカー需要の増加とほぼ同数字と予想しており、市況は1999年に比較して多少の反転底打ちは考えられるも、好況感を享受するには至らないと思われる。

内航海運—RORO 船・フェリーの需給見通しについて

ブルーハイウェイライン 貨物営業第一部長 渡辺 和佳

内航海運においては、内航海運暫定措置事業により過剰船腹は解消されつつあるが、昨年12月1日開催された海造審による総船腹量見通しは、貨物船、自動車専用船、油送船分野において、今年度以降も船腹過剰が続くものの、モーダルシフト船の RORO 船、コンテナ船は船腹不足が続くものとされております。

一方、平成12年度内航海運輸送量予測は一部の品目において底打ち感はあるものの、総量的には伸び悩むものと想定され、荷主の合理化要請とあいまって、厳しい状況が続くものと思わ

れる。

運輸省は地球環境問題や、道路混雑、労働力問題等の対策として、幹線輸送貨物を陸上から海上輸送に転換する、いわゆるモーダルシフトを推進するため、運輸施設整備事業団に対し財政支援措置を講じ、この結果平成11年度にはフェリー3隻(28千トン)、RORO 船及びコンテナ船7隻(45千トン)が建造され、相次いで就航した。

これらモーダルシフト船は船舶自体の大型化(ほとんどが総トン数1万トン級)且つ高速化

が図られ、特に超高速貨物フェリーのごとく、速力が従来の1.5倍の30ノットとなることにより、輸送時間においても陸上輸送と比べ遜色のないサービスを可能にしている。

このようにモーダルシフト船は船舶の合理化のみならず、個々の貨物の特性に合致した輸送形態を創設し、荷主にとってもシャーシ化促進等一貫輸送体制による物流コスト合理化へ寄与している。

平成12年においては既存海上貨物輸送量が伸

モーダルシフト船の主な就航状況（長距離）

船 種	就 航 航 路	就航隻数	就航年月
貨物フェリー	東京／苫小牧	2 隻	平成11年 9 月
R O R O 船	東京／釧路	2 隻	平成11年11月
R O R O 船	東京／苫小牧	2 隻	平成11年11月
R O R O 船	油津／大阪／東京	1 隻	平成11年12月
R O R O 船	日立／苫小牧	1 隻	平成11年12月
R O R O 船	東京／苫小牧	1 隻	平成12年 2 月

び悩む見通しの中、これらモーダルシフト船による新規需要の取り込みを可能とすることにより、大幅に輸送量を伸ばすものと考えられる。

内航海運—一般貨物船—の船腹需給見通し

新和興物産株式会社 取締役・営業一部担当 中村 紘一

昨年の秋以降一般貨物船の船腹需給は引き締まっている。

底打ち感が出てきた背景として、船腹量的には内航海運暫定措置事業による過剰船腹の買い上げ／減船効果が、また荷動き量的には鋼材を中心とした輸送量が上向きだった事が挙げられる。

(1) 船腹量

日本内航海運組合総連合会は1966年以来続けてきたスクラップアンドビルド方式による船腹調整事業を解消し「内航海運暫定措置事業」を導入、運輸大臣の認可を受け1999年 5 月に実施した。一般貨物船ベースでこれまでに300隻、30万トンが交付金申請／解撤されている。この数字は事業実施前の約10%に相当する。

(2) 荷動き量

1999年度の全国粗鋼は輸出の好調に支えられ大方の予想を大きく上回る前年比600万トン増の9700万トンが見込まれている。この結果低迷していた鋼材、原料の荷動き量も著しく改善され2000年度もこの水準をほぼ維持するものと思われる。

セメントの国内需要は13年ぶりに7000万トンを超え、輸出も94年度ピーク時の半分の700万トンと低迷し2000年度もこの傾向は続くものと思われる。これまでの減産は内陸工場中心で専用船の海上輸送への影響は軽微であったが、今後は事業提携等による海上輸送の物流合理化も一層進み厳しさは一層強まろう。海上輸送では7割を鉄鋼、セメントに依存している石灰石は前述動向に左右されよう。

2000年度の船腹需給を占う上で特に目を離せないのが関西、神戸、中部各空港建設絡みのガット船(※)の動向であろう。これらは輸入砂との関係もあり、流動的な面はあるものの、一般貨物船の船腹需給に大きな影響力を持つものと思われる。

一般貨物船の輸送量は荷動きが好調だった1996年に比し5～10%落ち込んでいたが、過剰船腹の買い上げにより船腹需給は昨秋にほぼバランスし、今年度は鉄鋼業界及び空港プロジェクトを中心とした荷動きがどう顕在化するかによって、内航船マーケットは大きく変化することも考えられる。

(※) ガット船とは貨物船に揚貨装備（グラブ
バケット類）を装備した船で、主として
骨材品（バラス、砂利等）を輸送する船

船。海や河川で砂・砂利を自ら採取して
輸送する。

内航タンカーの需給見通しについて

鶴見輸送 取締役社長 岩本 剛

- 1) 海運造船合理化審議会（海造審）「内航部
会」の答申（昨年12月1日開催）の適正船腹
量によれば、荷主各企業の更なる物流合理化
や経済指標の低迷で、当初想定した過剰船腹
量は逆に増大する結果となっている。中でも
油送船（内航タンカー）については大幅な修
正となり、平成11年度の適正船腹量と現有船
腹量との差は、6月末時点で約10万㎡の解撤
を終えても尚25.5万㎡の過剰になっている。

黒油は電力需要などの落ち込みが続き、白
油は石油会社等の荷主間の物流提携（パー
ター）などによる輸送合理化が進む結果、今後
とも漸減傾向は避けられない見通しである。

- 2) 昨年4月正式に合併となった日石三菱に続
き、エッソ、モービルの米国での合併に併せ
て日本でもゼネラル、キグナス、東燃、極東
石油を含めた巨大集団が進行中であり、更に
シェル、ジャパンエナジーの物流提携が発表
されており、この3集団に出光興産を加えた
4集団に纏まりつつある。

内航タンカーを含めた物流部門の合理化は
荷主グループの垣根を越えた油槽所の集約化
やパーター取り引きが進み、輸送量の削減と
同時に輸送距離の短縮、大型化が起り、ダ
ブルパンチの衝撃を受ける結果となった。

この他にタンクローリーの大型化、高速道
路を利用した長距離輸送がタンカー輸送に置
き換わったことも見逃せない。

物流合理化はオペレーターの集約化を誘因
し、昨年3月末の協定運賃廃止、一部荷主に

よる入札制の実施にも影響を受け、荷物獲得
を優先したコスト無視の運賃競争が起り、
その結果、想像を超えた運賃決定が実施され
ているのが現状である。

- 3) 以上の背景を前提に2000年の内航タンカー
需給を予測すると以下の通り。

① 暫定措置事業の枠内では過剰船腹の解撤
は中々進まず、急激な輸送量の減少に迫り
つけずに船腹過剰状態は更に続く。

② 変動費だけでも良しとする船主、オペレ
ーターが跡を絶たない。

③ 運輸施設整備事業団、銀行などに対する
借入金の返済は全国規模で滞る。

④ 船費のコスト削減の切り札として船員費
の削減に手を付けざるを得ない船主が出て
来る可能性があり、安全面を含めた荷役、
運航上のトラブルが懸念される。

以上の通り、適正船腹量とは程遠い過剰状
態の中で最悪のマーケットが予想される。

また、ISMコード取得などの安全荷役、
安全運航に関する船主、オペレーターの負
担が今後益々増えて行く中で、内航タンカ
ー業界は生存を賭けた重大な局面を迎える
ことになる予想される。石油会社等の荷
主と内航タンカー業界は相互依存の関係で
あり、国民生活に直結するエネルギーの安
全、安定供給を担う使命を持っている点を
鑑み、荷主側からも誠意ある支持を強くお
願いしたい。

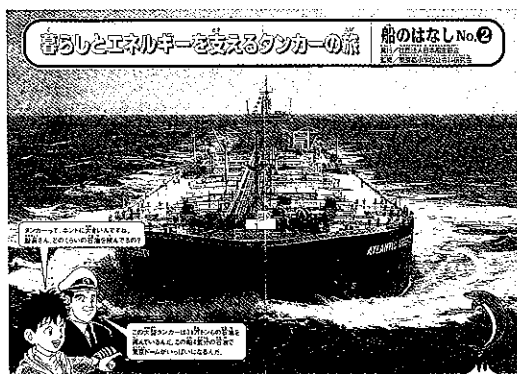
小学校向け壁新聞「船のはなし No.2」の発行について

当協会は、広く国民各層に対して海運の役割や重要性についての理解を深めることを目的とし、た広報活動を行っておりますが、特に効果的広報という観点から学校・学生向け広報を重要視しております。

その一環として、小学校の先生方に海運の役割や重要性について理解を深めてもらうこと、また授業で活用してもらうこと等を目的に、小学校の先生方の研究団体である全国小学校社会科研究協議会（東京都小学校社会科研究会）の監修を得て、壁新聞「船のはなし」を制作しておりますが、今般、「船のはなし No.2」を発行致しました。

「船のはなし No.2」では、タンカーの役割や重要性、環境保護のために船舶に施されている工夫等について、写真や漫画等を用いて分かり易く説明しています。

同新聞は全国の協議会メンバーを通じ、多くの小学校に配布しています。





London 便り

明けましておめでとうございます。心配されたY2K問題も殆ど問題らしい問題も無く無事新しいMillenniumを迎える事が出来何よりでした。このMillenniumを迎えるに当たっては普段どちらかと言えば地味なロンドンも大いに燃え、テムズ河畔にミレニアム・ドームや大観覧車を建設し午前零時と共に女王陛下により開場、そしてタワーブリッジからビックベンに至るテムズ河はまさに花火の海でした。厳しい交通規制にもかかわらずロンドン中心部には200万人以上の観衆が集まり2000年の到来を祝いました。しかし世界最大の観覧車は例によって(?)Technical Problemとの事で予定された午前零時には動かず御愛嬌でした。

さて、今日はMillenniumに相応しいロンドンの話題をお送りしましょう。それは「MARITIME LONDON」、即ちロンドンを世界の海事センターとして改めて世界にアピールしようと言う運動が正式にロンドンの海事関連業界によって認知された事です。

具体的には今年の5月8日からの2週間を海事週間として位置付け、この期間中に行われる予定の各種の会合、即ち英国海法学会/チューレーン大学の合同セミナー、共同海損精算人会議、万国海法会総会、そうして恒例のSEA-TRADE 授賞式等においてロンドンを世界の海事センターとして大々的にPRしようと言うものです。ロンドンが世界の海事センターとして

確固たる位置を占めている事は疑いありませんが、更にこれを振興しようと言う動きは近年特に高まり、昨年9月にはパルティック海運取引所は今回で3回目となる「マリタイム・ロンドン」展示会を開催しました。これはシップブローカー、海事関連法律事務所、船級協会、船舶通信会社、民間海事団体等々35社/団体がパネルやブースを設け華やかなものでした。

展示会の開会式には海運担当大臣やIMOの事務局長も祝辞を述べ、三日間で1000人以上が訪れました。アカデミー賞女優でもあったグレンダ・ジャックソン海運担当大臣の後任となったケース・ヒル海運担当大臣にとって海運関係者の前で演説するのは始めてとあって熱が入っており、「海運に対する優遇税制として導入を決めたトン数税制はこれを選択した船社には訓練生採用の義務があるが、これもマリタイム・ロンドンを支え、さらに発展させる人材を確保する為の長期的な観点からの重要な政策である」と述べ、改めて海運界の協力を強く要請しました。またIMOの事務局長は「海事産業の概要はハードではなく、どんな人材がそれに関わっているのかにある」と挨拶しました。

このマリタイム・ロンドン振興運動については既に推進委員会も設置され、またつい最近就任したロード・メイヤー（今年選挙が予定されているロンドン市長とは別でシティ・オブ・ロンドンの象徴的な名誉職）も全面的に支持する

と約束し、5月の海事週間を運営する費用の一部を負担すると申し出ました。ブランドとしてこの海事週間を売り出す為に既にグリニッチを通る本初子午線（経度0線）をあしらったロゴマークも出来ているとの事です。またバルティック海運取引所も推進委員会の事務所の提供を申し出ました。

このマリタイム・ロンドン運動は取り敢えず単年度のプロジェクトですが、勿論推進委員会の狙いはこの海事週間を永続的なものとしロンドンに根付かせる事で、これはいうまでもなく一に推進委員会の活動振りに掛かっているわけです。この委員会の委員長を務めているのが、旧知のMR. BRUCE FARTHINGでした。彼はケンブリッジで学んだ弁護士ですが、英国船協に入り、一時 CENSA（欧州・日本船主協会評議会）の事務局長を務め、船協引退後は INTER-CARGO（国際ドライ貨物船主協会）の顧問になり、また外航海運一般について要領良く解説した「INTERNATIONAL SHIPPING」の著者でもありますのでご存知の方もいらっしゃるでしょう。厳しい顔つきで一寸近寄りたいたい感じがしますが、なかなか気さくな人です。彼はなかなかの名士でコーポレーション・オブ・ロンドン（シティ・オブ・ロンドンの一種の自治組織）の評議員でもあり、この関係で推進委員会の委員長を務める事になったとの事です。彼によると「ロンドンが世界の海事センターとは言っても具体的なものがあるわけではない、海事産業を代表して世界に発信する組織がない、海事産業に対する誤解や偏見に対して対処する機能も無い、世界の海事センターと言いながらノルウェーやギリシャと違って NORSHIPPING や



「MR. BRUCE FARTHING」

POSIDONIA 等と言った有名な海事関連大展示会や行事も無い」と言う事になります。この為、推進委員会を是非恒久的な事務局として確立し、海事産業関係者の連絡調整機関として活動し、ロンドンの海事センターとしての機能を更に充実させたいとの事です。またこの海事センター振興の構想は決して英国人の為にやっているのではなく、ロンドンにベースを置く全ての海事関係者の利益となるよう、ひいては世界の海事関連産業に役立つ事を念頭においているもので、その意味で外国関係者の参加は大いに歓迎する、今回の推進委員会の全体会議には招待状を送るから是非出席して欲しいとも言われました。

東京も世界の海事センターとして、或いは少なくともアジアの海事センターとしての地位を獲得出来たのではないかと少々残念な思いと、海事センターとして活発な活動を続けるロンドンをしっかり見ておきたいと思い、出席を快諾した次第です。

（欧州地区事務局長 赤塚宏一）

第13回

潮風満帆

船乗りも亦 楽しからずや

元三菱鉱石輸送船長 植竹正雄



1. 航海士の英研

いま、アメリカでは銃にまつわる悲惨な事件が続発している。高校生が校舎の中で銃を乱射し、何人かが死んだなどのニュースを見るにつけ、何故か悲憤慷慨している。護身用であるはずの銃が人殺しをする。それなのに銃の所持禁止の立法は、はかどらないようだ。

私が駆け出しの航海士で、ニューヨーク航路の船に乗っていた頃、従兄弟から猟銃の玉を頼まれたことがある。ニューヨークだったかニューアークかに入港したとき、鉄砲店をさがすため、とある中年のご婦人に「ガンショップは何処ですか」とたずねた。ところが、直ぐには通じないで、ご婦人は、「Oh, gun shop!」と言って、私に「gun」の発音を歩きながら教え始めた。

発音の本を見ると、Aの字の横棒を取ったようなアの音は、舌の高さで決まるようである。イギリス式では舌の位置が少し「ア」より高く、アメリカ式では、もっと高くなるそうだ。

アメリカの街のど真中で、私がガンと言うとご婦人がノーノー・グアーンと言い、二人で GANGA-アーン、GANGA-アーンと言って歩いているだから、通りすがりの人が、なにごとぞとばかり、われわれをじろじろと見る始末。

やっとの思いで目的の店に案内してもらったが、いろんな銃がずらりと並ぶ大きな店だった。現在もあのような店が健在であるならば、アメリカの銃騒動は無くならないのではと、当時の事を思い出す。

2. 天測計算

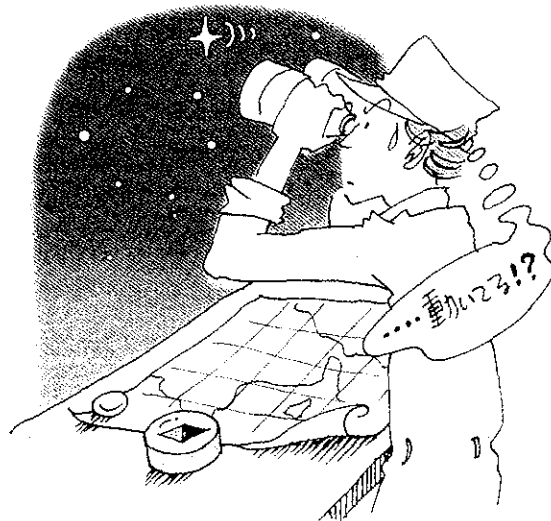
昔、大洋航海中は、船の位置を太陽や星の水平線に対する高度を sextant という器具で測り、同時に世界時を1秒の狂いもないクロノメーターで

見て手計算で割り出していた。計算の原理は、球面三角を解くわけであるが、天体の諸元は天測歴により、数式は数値化された米村表というものを使って計算していた。

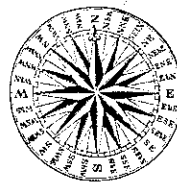
練習船の初め頃は、三つの星を取って位置を出すまでに30分程掛かったものが、次第に早くなり10分程で出来るようになり、実船の航海士ともなると6～7分で出来るようになる。

私がタンカーで印度洋を航海していた或る日、前日と同じ星を取ったのに、その内の一つがどうしても合わない。私は、星を間違えたかと思って、双眼鏡で追跡したら、なんとそれはゆっくりした速度で動いているではないか。あとで判ったが、それはスプートニクであった。ガガーリンが乗っていたかどうかは分からないが、後には先にも、私が見た人工衛星はこれだけである。

今の船は、航海衛星を使って、GPSという機械が、刻々と船位をデジタル表示してくれる。まさに天変地異とはかくの如きを言うべきか。



7つの海のこぼれ話



3. Sea Lion のすき焼

昔のニューヨーク定期船は、アメリカでの揚荷が終わると、ノーフォーク港などでペースカーゴとして、石炭をホールドに積み、中甲板および上甲板に一般雑貨を積んで、何時も殆ど満船状態で日本に帰ってきたものである。

本船がアメリカの最終港であるロングビーチ港に入港する数日前、Sea Lion を十数頭積むという入電があった。どの位の大きさのものか分からず、私は、多分大きいだろうから、上甲板にスペースが取れるかなど心配しながら入港した。入港後、代理店の者が来船し、「Sea Lion 一頭は約1メートルの檻に入っており小さいものだ。水族館から日曜日に持って来るので、乗組員の手で積んで欲しい」ということだった。

アメリカには、Longshoreman's Regulation という港湾労働者組合のうるさい規則がある。彼等のかわりに、本船乗組員が勝手に、積荷や揚荷のために手を出そうものなら、大変なことになるわけである。

やがて日曜日となり、Sea Lion の乗ったトラックが本船に横着けされた。私は、一等航海士として、甲板部員を総動員し、二人で一檻ずつ手に抱えて、舷梯を昇ってボートデッキに運び始めた。すると、バイクが猛スピードでやって来て、Union の者が私を呼んで、「チーフ、乗組員の手で荷役をするとは何事だ」と叫んだ。私は、すかさず、「これは貨物ではない、乗組員の食料だ、すき焼きにするんだ、貴方も良かったらどうかね」と答えた。彼は、一瞬戸惑ったようだったが、ゼスチャーたっぷりに笑い「OK, Chief, take it easy.」と言って帰って行った。

我々は、無事積荷を済ませて出港し、毎日 Sea Lion にホースパイプで海水浴をさせ、関鯉みたいな鯖を一日一尾ずつ与えて手厚く世話をした。いま、彼等は、孫などを産んで、日本全国の水族館で子供達を喜ばせていることだろう。

4. 懐かしやロングビーチ

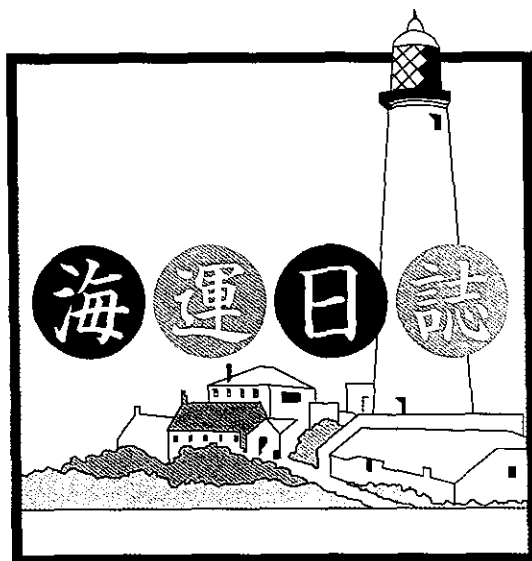
私が船長を務めていた頃ロングビーチ港では、



船舶のコンテナ化に備えて港湾建設が着々と進められていた。ある航海で当港に立ち寄った私は港湾事務所に行き、それらのパンフレットを貰いたいと受付嬢に名刺を出した。ところが、私が日本の船長ということであったためか、最上階の広い港長の部屋に案内され、港長と当港の抱える諸問題やら、日本の事情、近代化船などを話し合う羽目になってしまった。

ロングビーチ港といえば、他にもこんな思い出がある。

私は船長時代にロングビーチ港から、鉄鉱石ベレットを運んだことがある。本船が、岸壁に着岸したところ、代理店が、港湾労働者のストで積荷ができないと言ってきた。2～3日してから私は、Union の事務所に電話を入れてみた。ところが、彼等はストライキで無くロックアウトだと答えた。そこで、私は、K社の事務所に出向き、抗議をすると共に、東京に電話を入れたいから電話を貸してほしいと頼んだ。私に應對した紳士が泡食ったの何の。結果的に本船はそこで10日ばかり滞船し積荷を積んで出港したが、船長たるもの、Charter Party (用船契約書)は常に良く読むべきものなりを実感したことであった。あやうかなりの額の demurrage (滞船料)を、あわやファイにするところであったのである。



1 海造審内航部会は、平成11年度から平成
 15年度まで5年間の内航適正船腹量を策定
 し、運輸大臣に答申した。それによると、
 平成11年度の適正船腹量との比較でみた同
 年6月末現在の現有船腹量は、貨物船で
 1.8% (5万6,000D/W)、油送船で14.9%
 (25万5,000m³) の過剰となった。

14 パナマ運河の管理・運営権が米国からパ
 ナマに返還される31日を前に、パナマ市で
 返還式典が行われた。

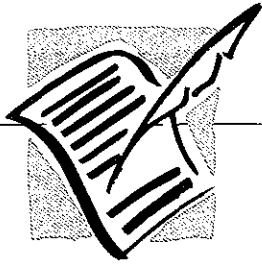
16 自民党税制調査会は平成12年度税制改正
 大綱を取り纏めた。
 (P.2 シッピングフラッシュ参照)

17 港湾審議会管理部会は、21世紀に向けた
 港湾のあり方と課題に関して方向を示した
 「経済・社会の変化に対応した港湾の整備
 ・管理のあり方」について運輸大臣に答申
 した。
 (P.10 海運ニュース1 審議会レポート参
 照)

17 日本内航海運組合総連合会 (内航総連)
 は船腹過剰の早期解消を図るため、内航事
 業者から不要船舶を買い上げ、交付金を交
 付する「内航海運船腹適正化共同事業」を
 新たに実施することを決めた。

24 平成12年度予算の政府案が決定され、海
 運関係では若年船員プロジェクトとして
 7,600万円の他、財政投融资は海運向け融
 資を含む「交通・物流ネットワーク」枠全
 体で3,840億円が認められた。
 (P.2 シッピングフラッシュ参照)

31 正午をもって、パナマ運河の管理・運営
 権が米国からパナマに返還された。



海運関係の公布法令（12月）

- ④ 独立行政法人海上技術安全研究所法
（法律第208号、平成11年12月22日公布、平成13年1月6日施行）
- ④ 独立行政法人港湾空港技術研究所法
（法律第209号、平成11年12月22日公布、平成13年1月6日施行）
- ④ 独立行政法人海技大学校法
（法律第212号、平成11年12月22日公布、平成13年1月6日施行）
- ④ 独立行政法人航海訓練所法
（法律第213号、平成11年12月22日公布、平成13年1月6日施行）
- ④ 独立行政法人海員学校法
（法律第214号、平成11年12月22日公布、平成13年1月6日施行）
- ④ 港湾調査規則の一部を改正する省令
（運輸省令第49号、平成11年12月13日公布、平成12年1月1日施行）

国際会議の予定（2月）

- IMO 第5回危険物・個体貨物及びコンテナ小委員会（DSC）
2月7～11日 ロンドン
- IMO 第44回防火小委員会（FP）
2月21～25日 ロンドン
- ASF トレード安定化委員会（STC）第7回中間会合
2月21日 マニラ

[資料]

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(答申全文)

平成11年12月17日 港湾審議会

はじめに

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

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

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

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

このような背景の下で、平成10年11月10日、運輸大臣から港湾審議会に「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」が諮問された。審議会では管理部会において審議にあたることとし、同部会に設置したワーキンググループでの専門的かつ集中的な検討の結果を踏まえ答申をとりまとめた。

本答申は、経済・社会の構造変化に適切に対応し、我が国の安定的な発展と国民生活の向上に引き続き寄与するための21世紀の港湾のあり方と課題について検討を行い、これを踏まえ、早急に対応する必要のある課題を中心に、全国的・広域的視点からの取り組みの強化、地域の主体的な取り組みの支援と強化、環境の保全・創造のための取り組みの強化、港湾行政の透明性・効率性等の向上を港湾行政の進むべき方向として示したものと

である。

第1章 我が国経済・社会の変化と港湾

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

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

1. グローバル化に対応した国土構造の形成

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

る。

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

2. 国際競争力を備えた活力ある経済・社会の構築

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

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

3. 恵み豊かな自然環境の享受と継承

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

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

となる。

4. 創意と工夫による自立した地域づくりの促進

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

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

5. 暮らしの安心と国土の安全の確保

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

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

第2章 21世紀の港湾のあり方と課題

第1節 21世紀の港湾の果たすべき役割

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

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

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

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

21世紀においては、地方の主体性を尊重する港湾法の精神を尊重しつつ、国及び各港湾管理者と利用者が適切な役割分担の下で協力し、港湾を取り巻く関係者とも積極的な連携を図りながら、各々その責務を果たすことにより、地域の、我が国の、

そして世界の経済・社会の発展に貢献しようとする港湾の整備・管理に取り組んでいくことが望まれている。

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

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

第2節 海陸を結ぶ輸送拠点としての役割と課題

(1) 果たすべき役割

(国際競争力を備えた国際海上コンテナ輸送の拠点)

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

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

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

こうした荷主と船会社の選択構造のバランスも勘案し、国全体としての輸送がより経済的に営まれるようにという国民経済的観点から、国際競争力を備えた国際海上コンテナ輸送の拠点が配置されるべきである。

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

(産業競争力等を支える国際物流の拠点)

外貨貨物の85%は、工業原材料や飼料、エネルギー資源等のバラ貨物を中心としたコンテナ以外の一般貨物が占めている。これら貨物の陸上輸送距離が短距離にとどまるといっ

た特性を考慮し、地域の輸送需要や隣接港湾間の距離等を勘案した多目的国際ターミナルの配置がなされることにより「産業競争力等を支える国際物流の拠点」としての役割を果たす。これにより、輸送船舶の大型化にも対応しつつ陸上輸送距離の短縮も可能となる等、最終消費地や既存の生産・加工工場等との輸送コストの削減を図るとともに、地域の潜在的発展能力を伸ばすことで、我が国の産業競争力の向上、地域の安定した雇用の確保等を支えていく役割を担うことができる。

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

(国土の骨格を形成する国内輸送網の拠点)

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

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

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

特に、フェリーやRORO船を用いた複合一貫輸送は、港湾における荷役の容易さ、ドアツードア輸送の容易さから、航路設定次第でその利用の拡大の可能性を有している。このため、経済合理性を備えた輸送ルートを構成する港湾において、円滑な荷役を可能とする施設や十分な駐車スペースを備えたターミナルの整備、背後の道路網との円滑なアクセス確保、必要な静穏水域の確保等を進めるとともに、船会社や荷主等の利用者ニーズに対応したサービスの提供がなされるよう配慮されるべきである。

(2) 対応すべき課題

(グローバルな視点での対応)

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

また、かつて対欧米コンテナ輸送のアジアの拠点を担っていた我が国港湾は、経済の急速な躍進に伴うアジアの域内貨

物量の増大、周辺諸国の港湾整備の進展等に伴い、コンテナ貨物取扱量でみた地位は相対的に低下してきており、国際港湾の競争力低下が問題となってきた。

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

(港湾間競争激化の下での重点投資)

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

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

(広域的な背後圏を有する輸送形態の進展に伴う広域的な調整)

道路網の充実に伴う自動車輸送の進展、国際水平分業の進展を背景とした日用品等の製品輸入の増大等は、港湾を利用する企業の範囲の広域化をもたらしとともに、荷役の迅速化や小口多頻度輸送等に対応できる複合一貫輸送を進展させることとなった。例えば、外国貿易量が3割程度の増加を見たこの10年間に、外貿コンテナ貨物量はほぼ倍増している。

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

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

(物流コスト削減要請への対応)

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

物流コスト削減を図ろうとする各企業は、より経済合理性

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

（海運の構造変化に対応した港湾利用条件の整備）

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

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

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

（港湾運送事業の効率化費請への対応）

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

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

第3節 個性ある地域づくりに資する空間としての役割と課題

(1) 果たすべき役割

（人と自然に優しい臨海部空間）

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

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

（地域活力の向上につながる多様な産業導入の空間）

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

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

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

（臨海部ストックを活用した地域づくりの拠点空間）

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

港湾機能には水際線が不可欠であることから、臨海部の低・未利用地の活用にあっては周辺の港湾機能と調和のとれた有効活用が図られるよう配慮されるべきである。特に、三大湾等閉鎖性海域においては、水域が限りある貴重な空間であることから、その開発計画を策定する際には、まず、既存ストックを最大限に有効活用していくことが検討されるべきである。

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

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

（地域づくりに不可欠な空間）

離島の港湾など地域の生活に必要な不可欠な基盤としての港湾、地域の自主的な取り組みによる産業振興など地域の発展基盤としての港湾は、創意と工夫による個性ある地域づくりの上で「地域づくりに不可欠な空間」としての役割を果たす。

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

(2) 対応すべき課題

（地域の選択と責任の一層の重視）

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

現在、行政改革の一環として地方分権の推進が図られるとともに、新・全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデ

ザイン」において、地域の選択と責任に基づく主体的な地域づくりを重視しつつ国土づくりを進める指針が示されている。

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

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

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

(臨海部の円滑な土地利用の転換への対応)

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

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

(港湾整備事業の透明性・効率性等の向上への対応)

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

しかし、より一層の物流コストの削減や規制緩和の推進等による経済の活性化が求められるとともに、一連の公共投資批判の中で、港湾についてもその整備の重点化の必要性が問われており、地域づくりに必要な整備があっても、地域の人々のみならず広く国民の理解を得られる十分な説明責任（アカウンタビリティ）も求められている。

第4節 沿岸域の環境保全・創造への貢献と課題

(1) 貢献すべき役割

(積極的な取り組みによる良好な環境の提供)

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

している。

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

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

(安定的な廃棄物処分の空間の提供)

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

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

(適正に管理された水域の確保)

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

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

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

(2) 対応すべき課題

(環境への負荷の軽減への継続的対応)

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

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

閉鎖性海域に浮遊するごみや油の回収事業、海底の堆積汚泥の除去・覆砂事業、大気汚染対策に資する複合一貫輸送推進のための基盤整備等も含め、これらの環境への負荷軽減に配慮した行政を引き続き進めていくことが求められている。

(生活環境の改善への継続的対応)

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

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

また、臨海部の土地造成の中で市街地の住工混在解消等の

ための再開発用地の提供や、臨海部の土地需要への対応と併せた背後市街地からの廃棄物の受入等、生活環境の改善にも寄与してきた。

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

(環境の創造等への技術的対応)

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

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

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

(港湾を超えた広域的対応)

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

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

第3章 港湾行政の進むべき方向

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

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

港湾が、個性ある地域づくりに資する空間としての役割を果たしていくためには、それぞれの地域が、既存制度を最大限活用しつつ創意と工夫を図るとともに、より主体的な地域づくり

が進められるよう、国の制度見直し等を進めていくことも必要となっている。

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

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

第1節 全国的・広域的視点からの取り組みの強化

1. 全国的・広域的視点からの計画への取り組みの強化

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

現在、全国的視点に立った港湾のあり方を示すものとして、運輸大臣は「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(以下「基本方針」という。)」を定め、港湾管理者は、これに適合するよう港湾計画を策定している。しかし、現在の基本方針は、全ての港湾に共通する基本的な事項を定めるに留まっている。

港湾の持つ多様な機能が十分発揮され、効率的・効果的な港湾の整備・管理が各地域の港湾においてなされることによって、我が国の経済構造の改革に資する効率的な物流体系の構築、自然環境や地球環境との共生、安全かつ安定的な国土空間の形成等を実現していくため、国は全国的な、将来貨物量の見直し、効率的・効果的な港湾の配置・機能・能力等を明確に示すべきである。

また、東京湾・大阪湾・伊勢湾の三大湾においても、一つの湾域の中で複数の港湾が存立しており、物流面で背後圏が重なり合っているとともに、自然環境や航行安全の面で相互に密接に関連し合っていることから、全国的な方針と個別の港湾の港湾計画との間をつなぐ湾域についての方針を明らかにすべきである。また、一つの経済圏・生活圏を構成し、あるいは一つの海域を共有している地域ブロックにおいて、複数の港湾の相互の関連が強い場合には、地域ブロックについての同様の方針を明らかにすべきである。

この場合、物流機能に関するものだけではなく、全国的、広域的な観点からの防災対策を考慮すべき耐震強化施設や防災空間、また広域的な観点からの環境の保全・創造等についても、配置等の考え方を示すことが必要である。

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

2. 港湾の分類の見直し

我が国の港湾は、大きくは、国の利害に重大な関係を有する

港湾である重要港湾とそれ以外の港湾である地方港湾に分類される。また、重要港湾のうち外国貿易の増進上特に重要な港湾は、特定重要港湾に分類される。

港湾の分類により、国と地方の役割分担が異なっており、港湾整備費用の国と地方の負担割合、港湾計画の策定の手続き、直轄事業の実施の有無の点で違いがある。このように国の利害の程度に応じて、国が関与することにより、適切に港湾整備が進められるしくみとなっている。その結果、3種類の港湾がそれぞれの役割を果たし、総体として、交通の発達、国土の適正な利用と均衡ある発展に寄与してきた。

しかし、近年、海上輸送の形態、産業構造、国土開発の方法等、経済・社会情勢が大きく変化し、港湾の果たす役割も大きく変わっている。このため、効率性・公平性の観点から、港湾の分類ごとの役割及びその配置の考え方をあらためて見直し、その上で適切に港湾の分類を指定する必要がある。

重要港湾は、国の利害に重大な関係を有する港湾であることから、次の4つの役割を担う。

① 低廉で効率的な物流のための海上輸送網の拠点

海上輸送は、経済活動に必要な原料・製品の輸出入や国内輸送の重要な手段となっており、海上輸送を円滑化することを通じて経済活動を支援することは、我が国の経済にとって重要である。

このため、重要港湾は、低廉で効率的な物流のための海上輸送網の拠点となる役割を担う。

② 必需物資を取り扱う海上輸送網の拠点

四方を海に囲まれた我が国は、食糧やエネルギー等、日常生活に不可欠な必需物資の相当部分を海外からの輸入に依存しており、それらを安定的に供給することは、国民生活の安定にとって重要である。

このため、重要港湾は、必需物資を取り扱う海上輸送網の拠点となる役割を担う。

③ 国土の均衡ある発展を支える海上輸送網の拠点

細長い列島から構成される我が国において、海上輸送は、物資の輸送の基本的な手段となっていると同時に、特に離島においては、旅客輸送の不可欠な手段となっている。このため、全国どこでも最低限度の海上輸送サービスを提供することは、国土の均衡ある発展のため重要である。

このため、重要港湾は、地理的に必要な位置に立地し、最低限度の海上輸送網の骨格を形成することにより、国土の均衡ある発展を支える海上輸送網の拠点となる役割を担う。

④ その他国の政策的な要請への対応

国土の適正な管理、災害時の対応、海洋開発等、国の政策的な要請に対応することは、我が国にとって重要であり、重要港湾は、これらの要請に対応する役割を担う。

これらの役割ごとの重要港湾の配置の考え方は次のとおりとなる。

① 低廉で効率的な物流のための海上輸送網の拠点

低廉で効率的な物流のための海上輸送網の拠点のうち、外貿コンテナ輸送と国内の複合一貫輸送の拠点となる重要港湾については、貨物の発生集中地と港湾の間の陸上輸送距離が長く、また、航路が集約されるメリットが大きいため、全国的な貨物の発生集中状況、道路網の状況、航路ごとにまとまる需要規模等を考慮し、効率性の観点から配置

する。

また、バルク貨物輸送の拠点となる重要港湾については、産業の立地状況に対応し、陸上輸送距離等を考慮して、取扱貨物量に応じ、効率性の観点から配置する。

② 必需物資を取り扱う海上輸送網の拠点

必需物資を取り扱う海上輸送網の拠点となる重要港湾については、エネルギー拠点の立地状況・資源の産出供給地の分布状況に対応し、陸上輸送距離等を考慮して、取扱貨物量に応じ、効率性の観点から配置する。

③ 国土の均衡ある発展を支える海上輸送網の拠点

国土の均衡ある発展を支える海上輸送網の拠点となる重要港湾については、国土の形状等、地理的条件を考慮し、隣接する重要港湾からの距離が著しく遠くならないよう、公平性の観点から配置する。

④ その他国の政策的な要請への対応

①～③以外で、国として取り組むべき重要な政策に対して特に必要がある場合に、重要港湾を配置する。

以上の重要港湾の役割と配置の考え方を踏まえ、適切に重要港湾を指定する必要がある。

一方、特定重要港湾は、重要港湾の役割を踏まえ、基幹的な国際航路が就航し、あるいは大量の外貿貨物を取り扱う等、国際海上輸送網の拠点として特に重要な役割を担うものである。この役割を踏まえ、適切に特定重要港湾を指定する必要がある。

なお、港湾の分類ごとの役割や配置の考え方については、今後の経済・社会情勢の変化に対応して一定期間ごとに見直し、その考え方にに基づき、港湾の分類の指定を適切に行っていく必要がある。

3. 直轄事業の具体的範囲の考え方

直轄事業は、外内貿の大型埠頭や主要な防波堤・航路のほか、技術力を要する施設等の整備を港湾管理者との協議が調った場合に行っているが、これまで実施基準については必ずしも明確とはなっていなかった。

現在、国と地方の役割分担の明確化及び国の役割の重点化を図ることが求められており、直轄事業は国の役割を果たすために必要な港湾施設を確実かつ効率的に国民に対して供給するために実施される事業であるという観点に立つとともに、全国的な見地から必要とされる基礎的又は広域的な事業に限定することを基本とし、直轄事業の具体的範囲を明確にすることが必要である。

以上を踏まえ、直轄事業の具体的範囲については、国と地方の役割分担の明確化及び国の役割の重点化の観点から、以下の事業に限定することを基本とすべきである。

なお、北海道及び沖縄県の区域においては、その特殊事情にかんがみ、直轄事業についての特例措置が設けられているところであるので、そのあり方については別途検討される必要がある。

(重要港湾が国際・国内海上交通ネットワークの拠点として機能するために必要な水域施設、外郭施設、係留施設及び臨港交通施設)

国際及び国内の定期・不定期航路等様々な航路によって形成される海上交通ネットワークは、道路、鉄道、航空等其他の交通網とともに我が国の物流体系を構築しており、特に、その拠点となる重要港湾においては、取り扱われる貨物の背後圏は広域

に及ぶとともに、大量の貨物輸送が行われることから、効率的なネットワークの形成が我が国の国民生活や経済産業活動に与える影響は大きい。

このため、重要港湾が国際・国内海上交通ネットワークの拠点として機能するために必要な以下の港湾施設の整備については、国際的・全国的視点に立って効率的に推進する観点から、直轄事業の対象とすることが必要である。

① 港湾の骨格を形成する防波堤、主航路等

海象条件の厳しい我が国において、静穏かつ安全な水域を国民共有の財産として確保し、将来にわたって安定的に円滑な港湾活動等を保証するために必要な第一線防波堤及び以下の②、③のターミナルの機能を確保するために必要な外郭施設、並びに主航路及び主航路と②、③の泊地とを接続する航路。

② 大型外貿ターミナルを構成する係留施設及び関連泊地

国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル等の大型外貿ターミナル（係留施設及び関連泊地）。

なお、大型外貿ターミナルを構成する係留施設の具体的な要件については、欧州航路、北米航路等の主要な国際海上コンテナ航路に就航する船舶や地域経済のみならず広域的な産業活動にとって不可欠な外貿貨物輸送を担う船舶に対応するものとする必要がある。

③ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを構成する係留施設及び関連泊地

フェリーターミナル、RORO 船ターミナル、内貿コンテナターミナル等の複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル（係留施設及び関連泊地）。

なお、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを構成する係留施設の具体的な要件については、フェリー航路、RORO 船航路及び内貿コンテナ航路等に就航する船舶に対応するものとする必要がある。

④ 幹線臨港交通施設

②又は③のターミナルからの発生集中交通量を円滑に処理するために必要な臨港交通施設（ターミナル地区間を連絡するものを含む）のうち主要なもの。

（重要港湾が国際・国内海上交通ネットワークの拠点としての機能を発揮するために必要な大規模な港湾公害防止施設、港湾環境整備施設、廃棄物埋立護岸、海洋性廃棄物処理施設）外貿・内貿ターミナル等の整備、利用等により発生する公害を防止し、良好な港湾環境を整備、保全するために必要となる港湾公害防止施設、港湾環境整備施設、廃棄物埋立護岸及び海洋性廃棄物処理施設については、重要港湾が国際・国内海上交通ネットワークの拠点としてその機能を十分に発揮するため着実な整備が必要であり、これらの施設のうち特に大規模なものについては、その整備に莫大な費用を要することや広域的な利用も期待できること等から、直轄事業の対象とすることが必要である。

なお、具体的な規模要件については、国と地方の適切な役割分担の観点からこれまでの整備実績等をも踏まえつつ総合的に検討し決定することが必要である。

（大規模な避難水域を確保する必要がある避難港の整備）

避難港は、港湾管理者にとって利用料を徴収する等の直接的なメリットが少ないため、これまでも大規模な避難水域を確保する必要のある避難港のほとんどは、直轄事業によりその整備

を図ってきたところである。

今後も、全国的な海上交通ネットワークの安全の確保という観点から、引きつづき大規模な避難水域を確保する必要がある避難港の整備は、直轄事業の対象とすることが必要である。

なお、具体的な規模要件については、国と地方の適切な役割分担の観点からこれまでの整備実績等をも踏まえつつ総合的に検討し決定することが必要である。

（技術的観点等から港湾管理者が自ら実施することが困難な事業の実施）

技術力等により、港湾管理者が自ら整備することが困難な施設については、国が保有する高度な技術力等を駆使して実施することが必要であることから、直轄事業の対象とすることが必要である。

なお、本年7月に成立した地方分権一括法により、港湾法第52条が改正され、直轄事業の実施基準の明確化が図られたところであり、今後は、規模要件等具体的範囲について運輸省令で定めることとされている。

4. 重要な港湾施設の整備と国の財政負担率の見直し

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

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

特に、全国的な見地から必要となる国際・国内の海上輸送網の拠点として、重要港湾において直轄工事によって整備される施設は、その効用が一つの地方公共団体の行政区域を越えて広域的な範囲に及ぶものであり、国際的な海運ネットワークの中で、国内外の船会社が相互に利用する国際社会資本として整備が求められる施設でもあることから、国が相当の財政負担を行う必要がある。また、他の公共事業と比較して、港湾管理者の負担が過大であるとの声もあがっている。他方、重要港湾においても、その効用が広域に及ばない施設については、地方の受益に見合った負担率としていくことについて検討が必要である。

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

5. 複数の港湾で利用される施設の運営のための取り組み

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

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

その一つとして、港湾の効率的な運営を左右する諸情報的確かつ迅速な処理のための情報処理システムがあり、港湾の利用に際しては、関係省庁等への諸手続が多岐に亘ることから、省庁間、港湾間、国際間で整合性の図られた情報処理システムの構築が求められている。現在、第一歩として、入出港手続きの統一的処理を目指した港湾 EDI システムが構築され運用が開始されたところである。更なる利便性向上のため、大蔵省の海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）と連携したワン

ストップサービスの実現を早期に目指すことが必要である。

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

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

6. 沿岸域環境等の保全・創造のための広域的な取り組み

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

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

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

第2節 地域の主体的な取り組みの支援と強化

1. 港湾計画に係る港湾管理者の裁量の拡大

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

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

このため港湾計画の策定にあたっては、全国的・広域的な視点からの計画への取り組みの強化にあわせ、国においては全国的あるいは広域的な視点に立った効率的な物流体系の構築等の観点を中心に基本方針との整合を図るための審議を行うこととし、港湾管理者が地方港湾審議会限りで港湾計画の変更ができ

る範囲を拡大する必要がある。また、地方港湾審議会と国の港湾審議会の役割分担を明らかにし、各々の審議会の審議事項の整理を行い、各々が連携して効率的・効果的な審議を行うことが出来るように検討すべきである。

2. 補助事業に係る港湾管理者の裁量の拡大

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

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

3. より利用しやすい港湾への取り組み

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

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

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

4. 市民が参加意識を持てる港湾行政の推進

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

5. 臨海部空間の再編促進

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

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

進めていくことが必要である。

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

6. 港湾間の相互の連携と調整

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

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

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

第3節 環境の保全・創造のための取り組みの強化

1. 良好な自然環境の保全・創造への積極的な取り組み

港湾行政は、これまでも、その時々が生じた環境問題に対しては適切な対応を講じてきた。しかし、近年、生物・生態系に対する視点も考慮した「良好な環境の提供」が、港湾の役割として強く認識されるようになっていく中で、環境の創造に対しては、十分かつ積極的な対応を講じていないのが現状である。

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

港湾整備の実施にあたっては、干潟や海浜をはじめとした貴重な自然環境への影響を最小限に抑制するに止まらず、自然の能力を活用した新たな干潟や浅場の造成、護岸の緩傾斜化や海水浄化機能を有する構造の採用等をはじめとした生物生息環境を創造する構造形式の採用等の取り組みを進めていくべきである。なお、その際、これまでの港湾の開発・管理を通じて蓄積してきた潮流や漂砂等の知見、水質浄化機能や生物生息状況等に関する調査研究等の成果の活用を図りつつ進めていくことが重要である。

また、計画段階において、貴重な自然を保全すべきエリアや、良好な環境の形成等について明らかにするなど、計画的、総合的な取り組みが重要である。

2. 循環型経済・社会の構築への寄与

背後圏の都市圏から発生する廃棄物等については、減量・減容化、リサイクルの努力がなされているところであるが、なお

必要となる最終処分場の確保は、内陸処分場の逼迫とその確保の困難性等から、相当程度海面に依存せざるを得ない状況にある。特に港湾と都市とが一体となって発展してきた我が国においては、港湾区域内での確保の要請が高い。

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

このため、海面処分場における廃棄物のより長期的かつ安定的な受入を担っていくためには、廃棄物の発生抑制も期待できる排出者負担原則に基づいて、廃棄物埋立護岸の整備財源の確保と廃棄物の処理料金の設定が可能となるよう、制度の見直しも含め検討を行うべきである。また、港湾工事の実施に伴い発生する浚渫土砂や各種建設副産物についても積極的に資材として再活用する等、港湾整備において資源循環型の取り組みを強化していくことが必要である。

さらに、循環型経済・社会の構築の観点から、廃棄物の減量・減容化やリサイクル、海運を活用した静脈物流網の構築に向けて、関係機関と連携した幅広い取り組みも必要である。

3. 港湾区域の適正な利用の確保

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

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

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

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

第4節 港湾行政の透明性、効率性等の向上

1. 事業評価の実施

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

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

2. 施設の使用ルール等、港湾サービスの多様性の確保

港湾施設の使用形態には、現在、不特定の船会社がその都度

利用する「公共方式」と特定の船会社等に貸し付けられる「公社方式」がある。

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

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

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

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

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

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

また、施設の使用料金についても、施設使用ルールの多様化に対応して、利用頻度に応じた弾力的な料金設定等を行うことが必要である。

なお、いわゆる「新方式」により整備・運営されるコンテナターミナルについても、港湾管理者は、上記の考え方を踏まえ、長期的な事前包括承認等の予約制度の導入等を図ることが必要である。

3. 更新需要への適切かつ計画的な対応

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

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

また、更新にあたっては、施設新設時と同様に多額の整備費が必要となる場合も想定される。このため、施設の建設当初の効用を維持・復旧する目的の改良工事により、施設の劣化回復や延命化を図るための財政的措置を充実させるとともに、効率的・効果的に改良工事を行っていくことが必要である。

その際、港湾管理者に管理委託されている国有港湾施設については、費用負担や実施主体等に関して、直轄事業の具体的な範囲の考え方等を踏まえ、国と港湾管理者の役割を明確にしておく必要がある。

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

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

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

このため、災害発生時等の諸々の状況下において、港湾の現状を把握するとともに、港湾利用者等にも情報提供していくための情報管理システムを構築するべきである。この際、公平かつ迅速な利用が可能となる運用体制を確立する必要がある。

5. 技術開発の推進とその成果の活用

港湾分野においては、港湾技術研究所が計画、調査、設計、施工にわたる広範な基礎的研究を、また港湾建設局等においては港湾事業の実施を通じ技術の蓄積を図ってきた。こうして得られた港湾の技術は、海外の技術基準においても採用されるなど、国際的にも高い評価を得てきている。

港湾を取り巻く環境が大きく変化する中で、21世紀の港湾のあり方の実現に向けた様々な取り組みを支援し、新たな要請に的確に対応した港湾行政を推進するためには、これまでの蓄積された技術を基礎として、技術に係る人、組織、施設という技術資源を有効活用するとともに、新たな技術開発に取り組むなど港湾の技術の向上・普及を図る必要がある。

（技術の目指す目標の設定）

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

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

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

（技術のグローバル化・多様化への対応）

技術のグローバル化が進みつつあり、例えば「貿易の技術的障害に関する協定」によりISO（国際標準化機構）等の国際標

準の尊重及び性能規定化が国際的に取り決められ、また、技術者の国内資格と国際資格との整合を図ることも必要となっている。

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

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

(技術的な支援の強化)

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

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

第4章 港湾行政のさらなる展開に向けて

21世紀に向けて時代が転換していく中、我が国の持続的発展のためには、経済・社会の変化に港湾が的確に対応していくことが求められる。

本答申においては、現時点で想定される経済・社会の変化を見通し、第2章で「21世紀の港湾のあり方と課題」を、第3章でこれらに対応するための「港湾行政の進むべき方向」を示した。港湾がその役割を果たし、活力のある我が国の形成に貢献するよう、本答申に沿って施策が具体化され着実に実施されることを期待する。

本章では、今後の港湾施策の推進にあたり常に念頭に置いておくべき点を以下強調しておきたい。

(美しく活力ある国土の次世代への継承)

我々が暮らす国土は、ひとり我々の世代だけのものではなく、後世に末永く引き継いでいくものである。

千年紀の節目にあたり、後世に思いを馳せ、国民に交通サービスの行き届いた国土構造、個性を活かした活力のある地域、人の諸活動と調和した良好な環境など後世に引き継ぐべき美しく活力ある国土を形成し、次世代に継承していくことが我々に課せられた重要な課題である。

港湾は、グローバル化が進展する中での海外への交流の窓口としてはもちろん、我が国の将来にとって貴重な資産である海洋・沿岸域の諸活動の拠点として、また、海に開かれたまとまった利用が可能な空間として、さらには、良好な環境の創造の拠点として上記のような国土の形成に果たすべき役割は極めて大きく多岐にわたる。

とりわけ、海外との相互依存関係が確実に強まり、また、環境に負荷の少ない交通体系の構築が望まれる中で、国民生活の安定・安心を確保するためには、海陸の輸送拠点としての港湾の責任は重く、ハード・ソフト両面にわたり、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極めて重要である。

これまでに蓄積された既存ストックの活用や革新的な港湾技術の開発を図りつつ、時代の変化に対応した次世代の港湾像を

構築し、幅広い関係者の取り組みにより、その実現に向けた施策の展開を図ることが重要である。

(従来の枠組みにとらわれない総合的な施策の展開)

これからの時代は、既存の社会の枠組みを前提とした発想が変化していく時代でもある。

我が国のかけがえない資産である海洋・沿岸域について、その適切で多目的な利用の実現や良好な環境の形成に対する要請が高まるとともに、個性ある地域づくりへの貢献など、港湾施策の推進にあたり他分野と緊密に連携して取り組むべき課題が増加していくことが考えられる。

総合的な海洋・沿岸域の利用、他の輸送モードとの連携による物流システムの効率化、まちづくりや地域住民と連携し親水性が高く、港湾の風景や歴史を活かした魅力ある地域づくりなど、港湾分野がこれまで蓄積してきた技術や経験を活かしつつ、これまでの枠組みに捕らわれない総合的な取り組みが他行政分野や関係機関と連携して積極的に講じられることが重要である。

(急速な時代の変化に対応した施策の展開)

経済・社会構造の変化や技術の進歩は急であり、また、国民の価値観も着実に変化している。時代は、従来以上の速度でダイナミックに変貌すると考えられる。そうした場合にあっても、港湾が新たな時代に適宜適切に対応していくことが必要である。

例えば、海外資本の進出などグローバル化の新たな展開、電子商取引の拡大などによる経済構造の変化に対して、情報技術の革新や船舶の高速化など技術の進歩を活かしつつ、港湾施設の配置の効率化や多様な産業導入による地域活力の向上を図るなど時代の変化に遅れない速やかな施策展開が重要である。

また、環境や文化的なものに対する意識の一層の高まりなどの国民の価値観の変化に対し、歴史的遺産の活用、循環型経済・社会の構築への貢献等に資する施策が国民の理解と協力のもと展開されることが求められよう。

このような中で、港湾の行政を進めるにあたっては、上記のように時代とともに変化する要請を常に迅速に把握し、柔軟に対応していくことが重要である。そのためには、港湾を取り巻く状況や要請の変化についての多角的な点検を定期的に行い、行政への反映を検討していくことが必要である。

(国民へのわかりやすい施策の提示)

港湾は国民の暮らしと深く関係しているにもかかわらず、日常の視野から遠いという性格を有していることを念頭に、努めて国民の前に港湾の施策をわかりやすく提示していくことが重要である。

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年 月	輸 出 (FOB)	輸 入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸 出	輸 入
1980	29,382	31,995	▲ 2,612	30.4	32.0
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
1997	50,937	40,956	9,981	13.9	7.8
1998	50,645	36,653	13,911	▲ 0.6	▲ 10.5
1998年11月	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
11	3,889	3,224	664	5.7	15.6

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

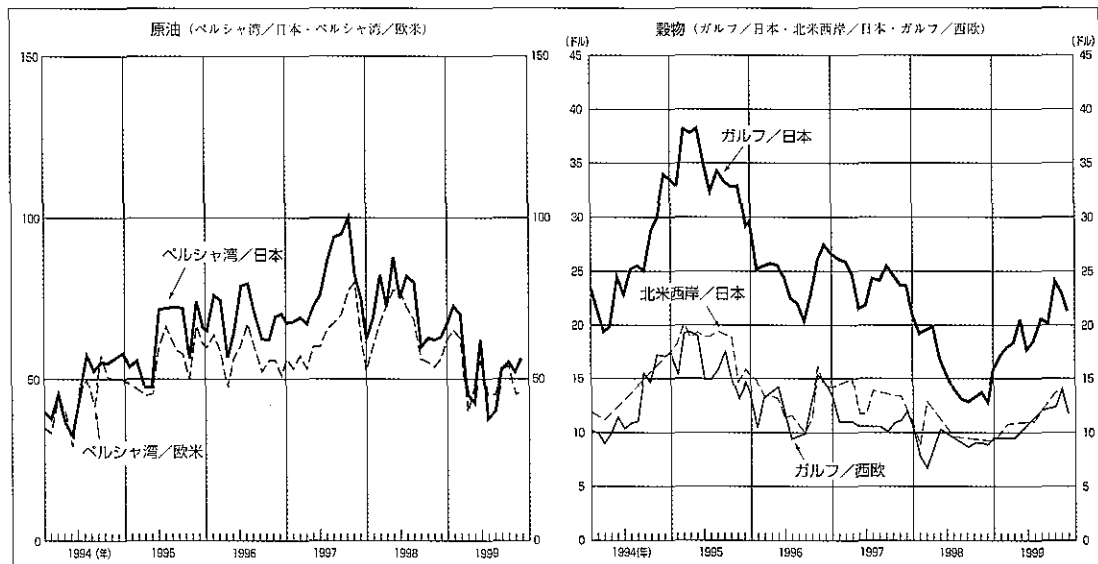
年 月	年(月間)平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1998年12月	117.54	115.30	122.70
1999年1月	113.18	110.35	116.20
2	116.66	112.15	121.75
3	119.78	117.45	123.35
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
12	102.68	102.15	103.50

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

年次	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	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
	11	12,575	140	12,435	2,720	4,545	4,474	19	445	122	110	14,174	4,215
	12	13,021	442	12,579	2,570	3,897	5,480	32	300	10	290	11,540	1,905

(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	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	56.00	47.50	62.50	42.50	56.50	43.75	46.25	40.00

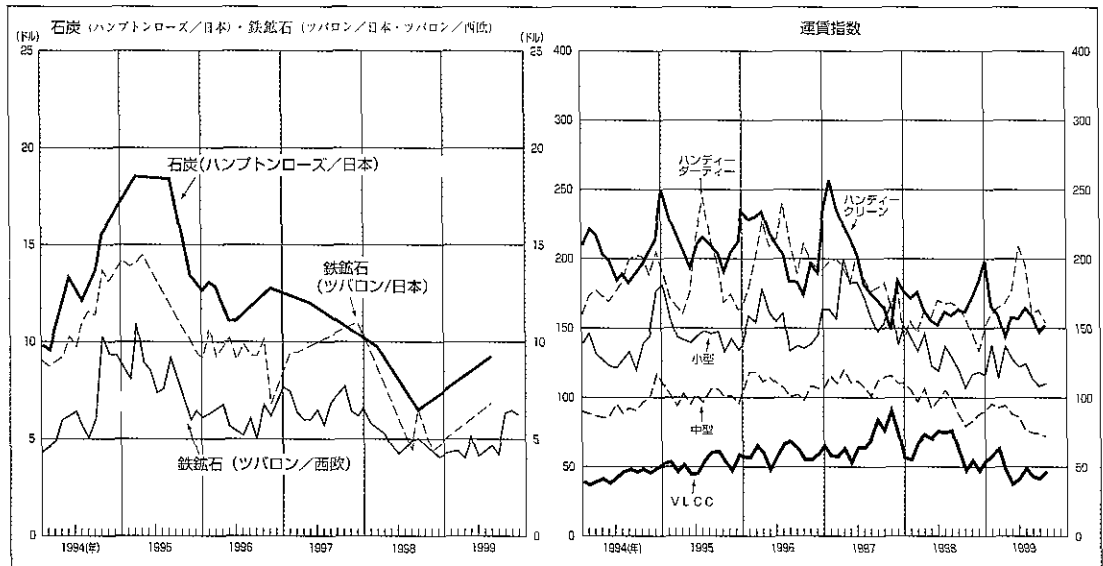
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワルドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	21.25	20.75					8.50	6.75	11.75	11.50

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



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

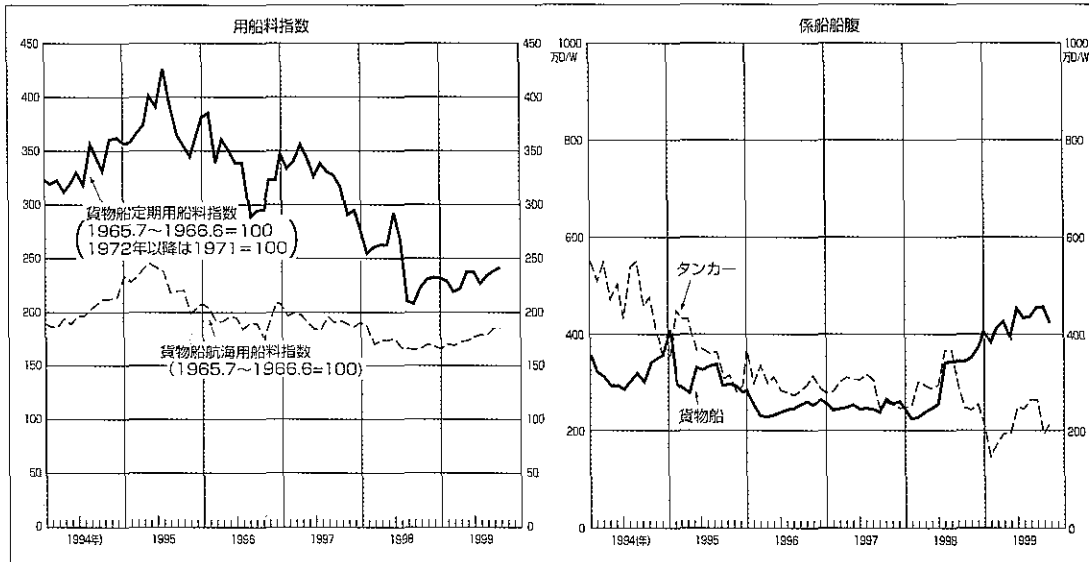
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	—	4.30	3.50
2	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	5.25	4.40	3.75
3	9.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	3.45
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.25	3.95	4.00	3.50
5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.70	4.15	5.05	4.60
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	4.10	2.20
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	9.25	—	4.50	—	6.85	—	4.80	3.25	4.70	4.40
9	6.50	—	—	—	6.55	—	—	—	5.00	—	4.20	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—
11	—	—	—	—	4.50	—	—	—	—	—	6.40	5.75
12	—	—	—	—	—	—	—	—	4.15	—	6.25	—

(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					
	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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
11	89.5	114.9	166.5	164.6	149.6	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9	—	—
12	74.3	110.6	138.9	180.1	184.0	48.6	88.2	119.8	133.3	182.3	—	—
平均	67.5	110.8	165.8	186.1	199.3	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1	—	—

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



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1	189.0	234.0	207.0	209.0	189.0	166.0	327.0	358.0	380.3	347.0	277.0	231.0
2	185.0	227.0	202.0	197.0	186.0	170.0	320.0	358.0	386.6	332.0	254.0	229.0
3	185.0	229.0	192.0	199.0	171.0	169.0	324.0	366.0	339.4	341.0	260.0	219.0
4	198.0	243.0	192.0	197.0	173.0	172.0	310.0	377.0	363.0	354.0	262.0	221.0
5	191.0	245.0	196.0	190.0	173.0	173.0	318.0	402.0	350.0	342.0	262.0	238.0
6	198.0	239.0	195.0	184.0	175.0	176.0	334.0	390.0	339.0	326.0	292.0	238.0
7	198.0	230.0	186.0	183.0	167.0	179.0	320.0	426.0	339.0	338.0	266.0	226.0
8	202.0	218.0	189.0	196.0	165.0	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	218.0	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		328.4	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	347	3,332	4,248	47	1,236	2,193
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。

新春のお慶びを申し上げます

迎

春



会長
常任理事 生田 正治



副会長
常任理事 新谷 功



副会長
常任理事 草刈 隆郎



副会長
常任理事 乾 英文



常任理事 川井 貞雄



副会長
常任理事 太田 健夫



副会長
常任理事 松永 宏之



副会長
常任理事 原田 弘



常任理事 鷺見 嘉一



常任理事 稲田 正三



常任理事 宮崎 通

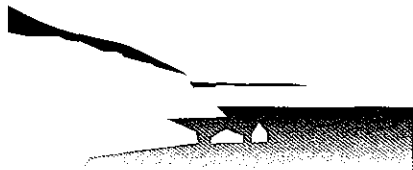


常任理事 堀江 隆三



理事長 和田 敬司

編 集 後 記



私の家で最近玄関の鍵を取り替えることになった。住んでいる団地で錠前を破って入る窃盗の被害が何件か発生し、地域で取り組んだ結果であった。それより以前コンピュータの2000年問題に関して、「誤作動によって預金が減少しては困ると引き出して、タンス預金にした場合、これを狙う窃盗犯が増えて新たな2000年問題を起す」と、警告と過剰反応を注意した議会証言がアメリカでなされたことを報じる新聞記事を思い出した。まさか日本でそのことがおきたわけでもなかろうと思ったが、こちらは犯罪のグローバル化の結果で従来の空き巣という内容から随分とかけ離れた新しい集団によるものであった。

2000年問題では、情報ネットワークの瓦解を防ぐため、市民レベルの危機管理に至る情報公開がなされ、これを通して改善がはかられているが、その内外の展開には多大のエネルギーが投入された。おかげで国際機関により論ぜられるほどに世界経済の回復に寄与し、秋からの不定期船市場の好転にもいくばくかは繋がっていることを考えると、この情報公開による解決手法は好結果をもたらしていることになる。

一方昨秋に起きた核燃料の臨界事故はこの市民レベルでの情報公開について改めて考えさせられた。臨界は起きないということだけが人歩きし、起こりうる条件が放置されて処理さ

れた結果事故が発生した。本誌1999年7月号の寄稿記事で日本の発電量の36%が原子力発電によってまかなわれている図を見た。二回の石油危機を経て石油の代替エネルギーとして急速にシェアを伸ばしてきた結果である。生産にあたって、燃料といえども臨界の起きる条件について加工に従事している人を含む地域の人にも知られた状態で加工されていたとしたら、ひどい管理の内容で核燃料施設が街中で存在しえたかどうか、少なくとも危機管理を満足させるような仕組みを備えさせ、その費用は社会的コストとして容認するような情勢が生まれていたのではないのか。翻って身の回りを見渡せば似たようなことが繰り返されている。白らは分かっているても周りもその内容だけでなく条件まで理解するような情報を心がけないとうまく行かない。今年の初めに当たって、自らの情報発信に心し、ひいては本誌編集にも何がしかの役に立てられればと望む正月です。

三光汽船株式会社

社長室 専任部長

高橋 得治

せんきょう1月号 No.474(Vol.40 No.10)

発行 平成12年1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)

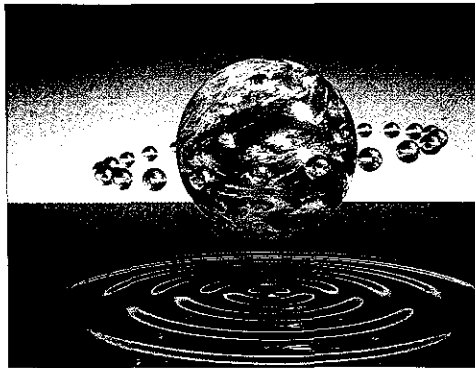
TEL. (03)3264-7181(総務部広報室)

編集・発行人 鈴木昭洋

製作 株式会社タイヨウグラフィック

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)

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association



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