

平成12年2月20日発行 毎月1回20日発行 No.475 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2000

2



社団法人 日本船主協会



FEBRUARY

C
O
N
T
E
N
T
S

巻頭言

安全運航

日本船主協会常任理事 第一中央汽船取締役社長 稲田正三

海運ニュース

国際会議レポート

1. ホワイトリストの5月公表は困難な状況に
—IMO 第31回訓練当直基準小委員会 (31STW) の模様—
2. 船舶のリサイクリング(解撤)に関し IMO MEPC に意見書を提出
—ICS シップ・リサイクリング WG 第4回会合の模様—

内外情報

1. 初の承認船員誕生

—外国人船舶職員の承認試験実施される—

特別欄

トン数標準課税方式とは何か?

—欧州におけるトン税導入の動向について—

寄稿

過剰船腹処理の一層の促進に向けて

—内航海運船腹適正化共同事業について—

日本内航海運組合総連合会 第二事業部長 石井隆司

寄稿

さらなるコスト競争力の強化に向けて

—日本造船業の現状と展望—

日本造船工業会 企画部長 緑川好浩

各種調査・報告書欄

当協会会員会社の1998年度末設備資金借入状況

Washington 便り

潮風満帆

されど有事多き海

元商船三井船長 嶋村秀夫

海運日誌 海運統計
[1月]

船協だより 編集後記

安全運航

日本船主協会常任理事
第一中央汽船取締役社長 稲田正三



2000年という区切りの年がスタートした。昨年はY2K問題がからんで事前準備に産業界が翻弄された年であった。海運業においても同問題が直接安全運航に影響する可能性を含んでいた為、一昨年よりそれへの対応の準備をしてきたが、結果として何事もなく2000年を迎えることが出来た。事前の大騒ぎに比してやや拍子抜けの感があったが、船舶安全運航が社会的使命である海運にとって、予防保全の手法が十分な成果をもたらしたものと率直に評価したい。

21世紀を目前にして海運を取り巻く状況は大きく変貌しつつある。ボーダーレスの時代となつて、産業構造の変革の中で、船舶関係においても環境が劇的に変化している。今までの日本人船員から途上国船員への配乗替え、石油精製技術の向上による船舶燃料の低質下、また機器メーカーの搭載機器部品の外注化、あるいは設計、工作の省力化…等最近の船舶を取り巻く変動要素は多々ある。更に最近では地球規模での環境保全が人類の最優先テーマとして掲げられ、船舶運航の面でも様々な要求がなされている。

こうした状況下、PSC (PORT STATE CONTROL) も国際間の連携が進み、船体構造、救命設備、安全設備から船員の資格、船内訓練の適性に至るまで検査出来る体制が整いつつあることは、サブスタンダード船の監視を通じて船

舶の事故防止に寄与していくものと期待出来る。

環境がどう変わろうと一旦海難事故が発生した場合、船社としての責任はなんら変わるものではない。今日まで先人たちもその時代時代を通して安全運航に取り組んできた。発生した事故を教訓として原因を探究し、規則を改正し、船舶検査を強化し、対策をたてて事故の再発防止に取り組んできた。事故の芽を摘むにはこうした地道な事故事例の研究とフィードバックが必須といえる。

運航事故の80%は人的な要素が絡むと言われている。いわゆるヒューマンエラーの撲滅が安全運航の基本であろう。ヒューマンエラーはクルーのミスハンドリング、整備不良、メーカーの設計ミス、工作不良等広範囲に渡っている。発生した事故を見ると今後まず起こらないという事故は希であり、ほとんどの事故は繰り返されて起こる。「最大の安全対策は、発生した事故の詳細と原因を関係者に周知させることである」と言われている。最近、船舶搭載機器のトラブルで同種事故が散見されるが、事故を起こすとその関係者は事故の詳細を隠したがる傾向がある。自身の過失が明らかとなることには抵抗もあろうが、次の同種事故を防ぐためには正確な情報開示が必要であり、メーカーの方を始め関係者の方々の協力をお願いしたい。



国際会議レポート

1 | ホワイトリストの5月公表は困難な状況に —IMO 第31回訓練当直基準小委員会 (31STW) の模様—

国際海事機関 (IMO) の第31回 STW 小委員会が、本年1月10日から14日までロンドンのIMO本部において開催された。STW 小委員会は、船員の訓練、資格証明および当直基準等を規定したSTCW条約要件の国際的な統一を図ることにより、船員が保持すべき最低限の技量の確保、およびその維持を主たる目的として設置されている。

本会合の冒頭では、IMO事務局より、95STCW条約の要件に適合しているかどうかを判定するためのホワイトリストの審査状況に関連して報告があった。

95STCW条約国内対応に関する報告書の提出期限である1998年8月1日までにIMO事務局宛報告書を送付した国は、133の締約国のうち82カ国で、これまでに有識者で構成するパネルの審査が終了して事務局に報告した国は32カ国である。また、45カ国は最初のパネルの審査で、国内対応に関する情報の再提出を求めら

れており、そのうちの20カ国はまだパネルに再提出の情報を提出していないとのことである。

さらに、現時点では、5月17日から開催される第72回海上安全委員会 (72 MSC) において、95STCW条約適合国をホワイトリストとして一斉公表する予定としているが、現実的には難しい状況にあるとの説明があった。

今次会合における主な審議事項については次の通りである。

1. I/10規則の実施に関する締約国間の協定の手引き

1995年のSTCW会議のフォローアップアクションのなかで、I/10規則 (証明書の承認) に基づいて、締約国相互の船員の資格に関して承認を行うための指針案が提案された。これに対し、十分に吟味された内容の協定が必要であるとの一方で、こうした協定は厳格な条約のような形式で作られる必要はなく、I/10規則の

趣旨を満足するに必要な要点を盛り込んだ締約国間の覚え書の様な形の方が行政上の不都合も生じないであろうとの見解もでた。日本からは「現在、他の締約国に対する承認を実施しようとしているが、その場合、協定する一方の締約国がいわゆるホワイトリストに載らない場合は承認できるかどうか、その協定の適用性について疑念がある」旨の提起した結果、この点についても、併せて検討するようワーキンググループ(WG)での審議に付託された。

WGでは付託された事項についての検討を行うと共に、「95 STCW 条約の I/10 規則に基づく承認のための締約国間の手続に関する指針」と題する I/10 規則に関連する内容についての MSC サーキュラー案が作成され、本会議において MSC に対して本案を承認するよう要請することが合意された。また、本会議では I/10 規則には協定 (agreement) という用語は使用されておらず、合意あるいは覚え書 (undertaking) となっていることが確認され、このような合意書は当事者となる締約国間の責任で作成されるものとされ、合意書に盛り込まれるべき必要最低限の事項については今後検討していくことを合意した。

2. STCW I/8 規則および STCW コード A-I/7 節で求められる独立した評価基準と見直しの手引き

95 STCW 条約 I/8 規則では、訓練、資格制度などの条約に従った国内対応を行なっている締約国はその対応が基準通りに行なわれていることを保証し、さらに締約国はその評価を少なくとも 5 年に 1 回、IMO に報告することが規定されている。これに関して、シンガポールはその評価に必要な内容や手引き等の手引き案を提示した。ドイツはシンガポールの手引きを開発・作成してはどうかという提案については歓

迎であるが、既に締約国の提出した情報が委員会によって条約要件に合致していると認められた後、事務局長によってとられるべき行動については規則では言及されていないとの意見を述べた。デンマークも手引きの作成を検討するという提案には同意を示したが、報告の時期、報告書の作成、審査等多大な作業量になるとの疑問を呈した。

本会議での討議では多種多様な意見が続出し、検討すべき価値があるとして、WG で検討され、草案が作成されたが次回の 32 STW において更に検討されることとなった。

3. 海技免状に関連した不法行為

MSC 及び STW は、不正な証書の使用による安全性の阻害について懸念し、加盟国が経験した事例に関する情報の提出を奨励しているが、バヌアツよりポートステートコントロール (PSC) を通じて押収した不正な海技免状などの証書についての報告があった。

一方、不正な手続きによる証書の発行について IMO 事務局はその初期調査を船員国際調査センター (Seafarers's International Research Center) に依頼していた。具体的な項目は次の通りである。

- ① 海技免状に関した不法行為たとえば、偽造、不正な手続きによる発給、あるいは盗難等
 - ② 所持している不正な海技免状や裏書きなどの種類
 - ③ 不法行為が行なわれている出所の明確化 (たとえば個人、配乗管理会社、船主等)
 - ④ 問題の発生する地域の限定化 (たとえば船員供給国、海事先進国、発展途上国等)
 - ⑤ 不法行為の種類や社会に及ぼす影響についての検討
 - ⑥ チェックの頻度と方法についての指針
- これらについて調査を行った結果、船員国際

調査センターは、期限切れの免状での裏書きや、偽造証書、不正な証書による免状の発行などの事例を事務局に報告した。

不正に発給された証書についての防止対策は、十分な証拠を提示することは難しく、また広範囲に及ぶため、更なる検討の必要性を確認した。事務局案の「不正な海技免状の防止のための国際的な海技免状データベースの設立」と国際海運連盟 (ISF) 提案の「海技免状に関する照会先のEメールアドレスのリスト化など」の2案を中心に審議が行われた。全体的には、データベースよりEメールアドレスの方が実際的であるという方向であったが、最終的には、不正な海技免状の調査を続けるとともに、各国の提案等も今後求めていくこととなった。

4. 船員の身体適性について

「国際労働機構 (ILO) / 世界保健機構 (WHO) の船員の乗船前および定期的な身体適性検査の実施に関する指針」を STCW CODE B-1 / 9 節に含めるとの提案が30 STWであり、今次会合までに各国から寄せられた提案に基づき、ILO 及び WHO の代表者の出席を要請して検討を行った。初めて乗船する船員の身体検査と運動適性についての指針案が検討されたが、結果的にすべての船員についても適用することが望ましいとする指針案を次回72 MSC に報告することとした。

5. 標準海事通信用語集について

ISF などから提出された海上における標準海事通信用語集の案件は9月の第45回航行安全小

委員会 (45 NAV) において検討された。これに対して、船上作業での標準海事通信用語と船陸間の連絡に使う標準海事通信用語とに区別する案や、今回 ISF より提出された IMO の標準訓練コース (英語) との整合等が論議され、次回の46 NAV (2000年7月) 等の関係小委員会においてさらに検討を要請することとし、これらの検討結果を受けて次回の32 STW で検討することとなった。

6. IMO 訓練モデルについて

IMO が承認した多くの標準訓練コースは発展途上国の STCW 条約に基づく船員の訓練に有効に活用されている。今回さらに英語訓練コースを含む4つの標準コースのドラフトが提出され、一部修正した上で承認された。

7. 水先人の訓練および資格証明ならびに総会決議 A485 (XII) の見直し

29STW において国際パイロット協会 (IMPA) および国際独立タンカー船主協会 (INTER-TANKO) より水先人の訓練、資格証明および運用手順 (業務) に関する総会決議 A 485 (XII) の見直しが提案され、44 NAV、45 NAV、での検討結果を取り入れた事務局案と国際海運集会所 (ICS) 提案文書に基づいて審議が行なわれた。各国意見は、概ね事務局案を支持するものであったが、ICS 等は依然として「改正案」の検討を主張した結果、事務局案についての合意は得られず、次回46 NAV での検討結果を踏まえた上で、引き続き次回の32 STW で審議することとなった。

2 船舶のリサイクル(解撤)に関し IMO MEPC に意見書を提出 —ICS シップ・リサイクル WG 第4回会合の様相—

船舶は、その約90%が再利用可能な「資源」であり、その処分方法としては解撤が最良であ

る。一方、船舶解撤をめぐる環境・安全問題に懸念を示す向きもあり、環境等に配慮した解撤

を進めることが重要な課題となっている。ICS (※1) はそうした状況のもと、「シップ・リサイクリング・ワーキンググループ」(以下WG)を設置し、検討を開始している(WG設立の詳細等については本誌平成11年12月号P.15特別欄参照)。

そのICSシップ・リサイクリングWGの第4回会合が2000年1月11日、ロンドンのICS本部で開催された。同会合には当協会の他、デンマーク・ドイツ・ギリシャ・ノルウェー・英国各船主協会の代表、および関係団体が出席した。

今回の会合では、主に①船舶に含まれる有害・危険物質のリストの作成の進捗状況、②船舶のリサイクリングのための船主の行動指針(Code of Practice)の内容の検討、③国際海事機関(IMO)海洋環境保護委員会(MEPC)への対応、について検討・報告がなされた。

① 船舶に含まれる有害・危険物質のリスト(Inventory List)の作成の進捗状況の報告

WGは小人数のコレスポネンシス・グループを設置し、かねてより船舶に含まれる有害・危険物質のリスト(Inventory List)の作成作業を進めている。このリストを整備することにより、解撤国において安全および環境に配慮した有害・危険物質の除去に資することを目的としている。今回の会合には案は提出されなかったが、次回会合までに成案が示される予定である。

② 船舶のリサイクリングのための船主の行動指針(Code of Practice)の内容の検討

船舶のリサイクリングに関して、船主として留意すべき事項を行動指針(Code of Practice)として取りまとめることとなっているが、その項目について検討が行われた。次回会合に向けてICS事務局が改定案を作成することとなった。

③ IMO第44回海洋環境保護委員会(ME-

PC)への対応

ICSは関連の海事団体とともに2000年3月に開催されるIMO第44回MEPCに意見書を提出することとなった。意見書の概要は資料の通りである。

今回のWG会合は、2000年5月16日にロンドンのICS本部で開催されることとなった。

【資料】

IMO MEPC44へのICSを中心とする団体の意見書(概要)

- ・ICS、BIMCO、INTERTANKO、INTERCARGO、OCIMFおよびICFTU(以下「ICS等」)(注2参照)は船舶のリサイクリングの問題をMEPCの作業計画・議題に加えるべしとするノルウェー・オランダ両政府の提案を支持する。
- ・船舶のリサイクリングに関して明瞭な合意に達することが重要である。併せて、現行規則を一方的に解釈して各国が個別に行動することを避け、現存の国際的枠組を船舶の解撤にどのように適用するかについて可能な限り国際的な合意に達することも重要である。
- ・ICS等は、船舶のリサイクリングが環境面・労働者への健康面に影響を与えるのではないかという懸念があることは認識しつつも、船舶のリサイクリングは環境的に健全な船舶の処分の方法である。また、船舶のリサイクリングによって当該地域・国の関係者に経済的利益が及ぶことを見落としてはならない。
- ・効率的な船舶リサイクリング業界を常に利用可能な状態にしておくことは、海上安全および環境保護の観点から必須の要件である。近年中に大量の解撤対象船が発生すると見込まれるが、これら船舶のリサイクリングに際しては人為的な障害があってはならない。

- ・船舶のリサイクリングに関して「拘束力のある国際的制度」を作ることは審議の末の避けられない結果であるかということについては賛否両論がある。船舶のリサイクリングの問題は、海運業界のみならず多くの関係者にそれぞれの役割がある。
- ・ICSはワーキンググループを設置して船舶のリサイクルの問題を検討している。
- ・ICSのワーキンググループは次の段階において、船舶の「ゆりかごから墓場まで」というアプローチに関する問題について造船業界と共同で考えをまとめたいと考えている。
- ・ICS等は船舶のリサイクリングに関するコレスポネンス・グループを設置すべしとするノルウェーおよびオランダの提案を支持する。ICS等は同コレスポネンス・グループに参加する用意がある。MEPCがコレスポネンス・グループを設置するか否かにかかわらず、海運業界はICSのワーキンググループで作業を続けていく。

※1) ICS…International Chamber of Shipping

=国際海運会議所。会員は当協会を含む世界34ヶ国の船主協会を基本とする37団体であり、他に準会員として9団体が加盟。本部英国ロンドン。

※2) WGには海運に関連のある諸団体もメンバーとして検討に参画しており、意見書提出に際してもこれら団体がICSの共同提案者となった。各団体の正式名称と仮訳は以下の通り。

BIMCO…Baltic and International Maritime Council ボルチック国際海運協議会

INTERTANKO…International Association of Independent Tanker Owners 国際独立タンカー船主協会

INTERCARGO…International Association of Dry Cargo Shipowners 国際ドライカーゴ船主協会

OCIMF…Oil Companies International Marine Forum 石油会社国際海事評議会

ICFTU…International Conference of Free Trade Unions 国際自由労働組合連合

内外情報

1 初の承認船員誕生 —外国人船舶職員の承認試験実施される—

STCW条約の締約国が発給する資格証明書受有者の承認試験（日本政府による外国の海技資格の承認のための試験）が本年1月17日から20日までの間、フィリピンのマニラで実施された。この承認試験は、船舶職員法第23条の2の規定に基づき国が行うもので、承認を受けた船員（承認船員）は、日本籍船（国際船舶）に船長・機関長以外の船舶職員として乗り組むことが可能となる。

承認試験に先立ち、講習機関として運輸大臣の指定を受けた邦船関係の在フィリピンの研修施設において国内海事法令講習が行われ、この修了者48人が承認試験を受験した。

1月26日、試験結果が発表され、受験者全員48人が合格、運輸大臣より締約国資格受有者承認証が発給された。

トン数標準課税方式とは何か？

—欧州におけるトン税導入の動向について—

トン数標準課税方式（以下、便宜的に「トン税」という。）は、1990年代後半、欧州において急速に広まった。1996年1月1日にオランダで適用が開始されたのを皮切りに（※）、その後、1996会計年度よりノルウェー、1999年1月1日よりドイツにおいて相次いで導入され、現在英国では2000年1月1日からの遡及適用を目指し、施行細則が検討されている。また、デンマークやフランス等においても、トン税の導入に向けた動きがある。

こうした動きを踏まえ、当協会は1999年半ば以降、オランダ・ドイツ・デンマーク・英国の実状を調べ、整理した。今後、得られた情報をもとにわが国業界としてどのように取り組んでいくか検討していくとともに、最新情報の収集に努めたい。

ここではトン税の仕組みを解説するとともに、これまでに得た情報をもとに各国トン税の比較を参考に供したい。

（※）これらに先立ち、ギリシャにおいてもトン税制度が創設されているが、法人税とトン税との選択が認められていないなど最近導入されたトン税とは異なる点も多いため、対象外とした。

1. トン税の仕組み

トン税は船舶のトン数を基準にした法人所得税の外形標準課税であり、船舶の入港に際し課税される日本の「とん税・特別とん税」とは根本的に概念の異なるものである。トン税の適用を受ける企業は、通常法人税に代えて運航船舶のトン数（純トン）に基づいて算出した税額を納付することができる。

トン税が西欧の海運企業に支持される理由のひとつとして、予め税額が確定するため資金計画が立てやすい点が挙げられる。通常の法人税は所得に応じて税額が計算されるため税額はその年度の業績に左右されるが、赤字になれば納付義務がない。一方、トン税では業績にかかわらずトン数に基づき税額を計算するので予め納税額が確定しているが、赤字になってもトン税を納めなくてはならない。

トン税を導入した多くの国で、法人税とトン税の選択が認められている。どちらを選択するかを決定すると一定期間（10年程度）変更できないシステムを採用している国が多いため、各企業は将来の損益予測を緻密に行った上で、通常法人税を納税するか、トン税に切り替えるかを選ぶことになる。

<トン税は、どのような仕組みで課税されるのか>

通常、法人税額は実際の利益に法人税率を乗じて算出される。一方トン税は、海運業収益による納税額を実際の利益ではなく船舶1隻毎の純トン数に連動させて算出しようとする外形標準課税である。トン数標準税という新たな税金が創設されたわけではなく、法人税の変形といえる。

税額の算出方法については、オランダ方式（オランダ・ドイツ・英国）とノルウェー方式（ノルウェーのみ）に大別される。オランダ方式の仕組みは次のとおりである。（ノルウェー方式の仕組みは比較表参照。）



① 通常の法人税算出方法
課税所得の算出

$$\frac{\text{全体の収入} - \Delta \text{全体の費用}}{\text{課税所得(A)}}$$

納税額の算出 課税所得(A)×法人税率
*但し、課税所得(A)がマイナスの場合には納税額はゼロ。

② トン税による法人税算出方法 (オランダ方式)
課税所得の算出

<海運業部分> トン数標準課税方式 により1船毎に算出 課税所得(B)	<その他事業部分> 収入 △費用 課税所得(C)
--	-----------------------------------

納税額の算出 課税所得(B+C)×法人税率
*トン税の適用を受ける会社は海運業部分(トン数標準課税適用分)とその他事業部分を分離し、それぞれの課税所得を算出した上で、その合計に通常の法人税率を乗じて納税額を算出する。但し、課税所得(C)がマイナスの場合にはBとCを合算せず、課税所得(B)×法人税率が納税額となる。(トン税適用分の課税所得の算出方法は、比較表参照)

なお、トン税の算出に「純トン数」が用いられるのは、船社の収益を算定するには貨物の輸送に使用される容積を示す純トン数(純トン数:総トン数から機関室・船舶操縦室・船員室など運航用の船室の容積を差し引いた容積)が最も適当であると考えられたからである。

2. 欧州諸国におけるトン税制度の比較

ひとくちにトン税といっても、前述のとおり国により税額の算出方法が異なるほか、適用対象となる船舶の範囲や適用に際しての条件などに違いがある。例えば、現在施行細則が検討されている英国においては、トン税を選択した船社に船員訓練義務が課されるほか、トン税と償却制度との併用が制限される可能性もある。

<なぜ、トン税が導入されたのか>

導入の背景としては、自国籍船の減少防止、

国際競争力の強化、周辺産業を含む海事産業全般の振興、国際的なイコルフットイング(税制のハーモナイズ)などが挙げられるが、それぞれの国の事情も大きく影響している。海事産業従事者が国民の約20%に及ぶ海運国で、国を挙げて海運優遇政策を推進してきたノルウェーにおいては、海運産業を発展させ、雇用を維持することが導入の主な目的であった。オランダでは、便宜置籍国に船籍を変更する傾向に歯止めをかけ、海運ビジネスの場所としてオランダが吸引力を持ち、海運業がオランダの経済に寄与するようにとの期待からトン税が導入された。ドイツでは、先行してトン税を導入した隣国オランダへの船社の移転防止がトン税導入の推進力になった。海運ビジネスの中心地ロンドンを抱える英国では、保有船舶数・船員数の減少に対する危機感が背景にあった。こうした国情の違いもあり、できあがった制度に差が生じたものと思われる。

<なぜ、トン税導入により自国籍船が増加するのか>

EUの国家助成のガイドライン(1997年7月5日発効)がトン税を含む財務上の補助を自国籍船に限定することを禁止しているにもかかわらず自国籍船が増えるのは、概ね次のような仕組みになっているためだと考えられる。

例えばオランダでは、トン税は定期用船を含む国際輸送に従事する全ての運航船舶に適用されるが、定期用船等の割合に制限が設けられている。所有船・共有船・裸用船は運航している限り常に対象になるが、定期用船と他の会社のために管理している船舶の合計が所有船・共有船・裸用船の合計の3倍を超えると、これら定期用船等は全船がトン税の対象外となってしまう。全ての運航船をトン税の対象にするには必然的に自国籍船を増やさなくてはならない。

ドイツについては船籍制度との兼ね合いにおいて不明な点が多く、また、英国では現在制度導入にあたり詰めが行われているところであるが、概ねこの国の制度においても自国籍船を増加させる工夫がなされているものと思われる。



過剰船腹処理の一層の促進に向けて

—内航海運船腹適正化共同事業について—

日本内航海運組合総連合会
第二事業部長

石井隆司

日本内航海運組合総連合会（以下「総連合会」という。）は、昨年12月17日の理事会において内航海運組合法第8条第七号に基づく共同事業として、「内航海運船腹適正化事業」（以下「共同事業」という。）を設定し、即日実施することとした。

同共同事業は、平成10年5月15日から実施している内航海運暫定措置事業（以下「暫定措置事業」という。）と並行して実施されることになるが、共同事業の特性及び暫定措置事業との相違点等は以下の通りとなっている。共同事業を実施することになった基本的な目的は、現下の過剰船処理を一層促進することにある。

平成10年から実施された暫定措置事業は、昭和42年以来内航海運業界の安定装置として機能してきた船腹調整事業を解消することの激変緩和措置として、船腹調整事業による承認船舶の引当資格について解撤等交付金を交付して一定の補償を行う事業であるが、同事業の交付金交付あたりは、当該船舶の解撤等を条件としており、これにより過剰船腹対策の効果も上がるものと期待された。

しかしながら、暫定措置事業により表3の通り当初の想定量を大幅に上回る交付金の交付を行い、相当量の内航船舶が解撤等されたにも拘わらず、海運造船合理化審議会が答申した一昨年の平成10年度以降5年間の適正船腹量と昨年11月の平成11年以降5年間の適正船腹量の比較

（表1～2）によっても明らかのように全船種についてなお相当の過剰船腹状態にあることが示されている。

これは、内航船腹の過剰状態が当初の想定量を大幅に上回る深刻なものであったことを証明するものであるが、産業界の長期に亘る不況（積荷となる基礎素材物資の大幅な減産）と輸送構造改革（荷主間の物流提携の緊密化等）による輸送距離縮小の影響が、更に大幅な船腹過剰として顕在化したものといえよう。

この過剰船腹解消のための対策としては、引き続き暫定措置事業により減船を図ることが効果的と考えられたものの、同事業は所要資金700億円の枠内で運用されるものであり、別表3の通り交付金認定実績は既に所要資金の限度額に達しつつあることから、別途事業による対応が迫られるに至った。

一方、総連合会が暫定措置事業以外の事業からの収入は、一般予算として収入計上されるが、旧保有船腹調整事業承認船舶の解撤等猶予に伴う建造等納付金もこれに該当し、同納付金の納付が平成13年度まで見込まれることから、これを活用した対策として立案されることとなったのが、今回の共同事業である。

暫定措置事業、共同事業とも解撤等を実行した内航船舶に交付金を交付するという類似した形態を有する両事業であるが、事業の性格は別表の通り大幅に異なっている。

今回実施される共同事業の要旨は以下の通りである。

1. 事業の法的根拠

冒頭に記述したとおり、共同事業は、内航海運組合法第8条第七号に基づく事業として実施される。

即ち、共同事業は総連合会の手持ち資金（一般会計）を活用して事業費用を充足する制度であり、組合員に賦課金等の義務づけを行わないことによる。

これに対し、暫定措置事業は、解撤等交付金

等の事業費用に充当する目的で、新規に内航船舶を建造等する組合員に建造納付金の納付義務を課し、所要資金を確保する制度であり、調整事業（カルテル）に該当するため、その実施に当たっては、運輸大臣の認可を得た調整規程の設定が必要となる。

因みに共同事業の規約は、理事会で定めることになっており、運輸大臣の認可等は必要としない。

2. 事業の目的及び対象船舶

共同事業は、船腹需給適正化のために実施す

表1 平成10年度以降5年間の適正船腹量

(単位：千トン)

船種	区分	現有船腹量	適正船腹量 ([] 内は、各年度の過不足量)				
			10年度	11年度	12年度	13年度	14年度
貨物船		1,683千GT	1,580【103】	1,627【56】	1,635【48】	12,650【33】	1,667【16】
		3,300千DW	3,099【201】	3,191【109】	3,205【95】	3,236【64】	3,268【32】
セメント専用船		442千GT	424【18】	439【3】	440【2】	441【1】	442【0】
		726千DW	696【30】	721【5】	722【4】	724【2】	726【0】
自動車専用船		170千GT	147【23】	161【9】	161【9】	161【9】	161【9】
		168千DW	146【22】	159【9】	159【9】	159【9】	159【9】
土・砂利・石材専用船		468千GT	381【87】	428【40】	428【40】	516【▲48】	489【▲21】
		978千DW	796【182】	894【84】	894【84】	1,079【▲101】	1,022【▲44】
油送船		919千GT	827【92】	818【101】	810【109】	808【111】	797【122】
		2,051千DW	1,845【206】	1,826【225】	1,808【243】	1,804【247】	1,778【273】
特殊タンク船		249千GT	239【10】	248【1】	247【2】	247【2】	247【2】
		372千DW	357【15】	370【2】	369【3】	369【3】	369【3】

表2 平成11年度以降5年間の適正船腹量

(単位：千トン)

船種	区分	現有船腹量	適正船腹量 ([] 内は、各年度の過不足量)				
			10年度	11年度	12年度	13年度	14年度
貨物船		1,620千GT	1,580【103】	1,627【56】	1,635【48】	12,650【33】	1,667【16】
		3,113千DW	3,099【201】	3,191【109】	3,205【95】	3,236【64】	3,268【32】
セメント専用船		437千GT	406【31】	415【22】	415【22】	415【22】	415【22】
		717千DW	666【51】	680【37】	415【37】	415【37】	415【37】
自動車専用船		173千GT	137【36】	137【36】	137【36】	137【36】	137【36】
		179千DW	142【37】	142【37】	142【37】	142【37】	142【37】
土・砂利・石材専用船		467千GT	411【56】	448【19】	533【▲66】	523【▲56】	536【▲69】
		966千DW	850【116】	927【39】	1,103【▲137】	1,082【▲116】	1,109【▲143】
油送船		882千GT	768【114】	748【134】	749【133】	746【136】	751【131】
		1,963千DW	1,708【255】	1,665【298】	1,667【296】	1,661【302】	1,672【291】
特殊タンク船		244千GT	227【17】	227【17】	227【17】	227【17】	227【17】
		368千DW	342【26】	342【26】	342【26】	342【26】	342【26】

表3 解撤等交付金認定一覧表

(交付金単位：千円)

申請期	解撤等交付金認定額			解撤等交付金交付決定額			解撤等交付金未交付分		
	隻数	対象トン	認定交付額	隻数	対象トン	認定交付額	隻数	対象トン	認定交付額
10年5月期	211	231,284	17,032,592	211	231,284	17,032,592	0	0	0
10年9月期	142	141,330	11,715,800	142	141,330	11,715,800	0	0	0
10年11月期	52	56,307	4,900,030	52	56,307	4,900,030	0	0	0
11年1月期	63	60,222	4,647,412	63	60,222	4,647,412	0	0	0
11年3月期	207	272,426	19,628,939	183	238,728	17,607,059	24	33,698	2,021,880
10年度合計	675	761,569	57,924,773	651	727,871	55,902,893	24	33,698	2,021,880
11年5月期	16	21,383	1,561,412	16	21,383	1,561,412	0	0	0
11年9月期	45	37,655	2,742,405	30	29,725	2,273,434	15	7,930	468,971
11年11月期	30	26,850	1,491,137	0	0	0	30	26,850	1,491,137
11年度合計	91	85,888	5,794,954	46	51,108	3,834,846	45	34,780	1,960,108
総合計	766	847,457	63,719,727	697	778,979	59,737,739	69	68,478	3,981,988

る事業であり、減船効果の実効性を確保するため、対象船舶は現に稼働中の船舶に限るものとした。

現に稼働中の証明は、船舶検査証書の有効性を確認することとし、申請月の1日現在有効な検査証書を有する船舶を対象船舶の条件とした。また、この観点から、検査証書を有さない台船、はしけ、バージについても対象外とした。

なお、解撤等の区分から「沈没」を除外したのも、申請時点での沈没は現に稼働中に該当しないとの考えによる。

3. 事業資金等

共同事業の事業資金枠は、毎年度理事会で定めることになっている。具体的には、当該年度の予算を策定する際、当該年度の収入見通しに基づき本事業に対する資金規模を決定し、その決定額を予算化して実施されることになるが、手持ち資金によるため、解撤等の処理を完了した船舶に対する交付金を迅速に交付することが可能となっている。

従って、各年度毎に収入見通しが異なるため、必然的に年度毎に資金枠は異なることになる。因みに、平成11年度の資金枠については、1月

の理事会において20億円とすることが決定されている。

なお、内航海運組合は、協同組合等と同様に課税団体であり、当該年度に剰余金が発生した場合は課税対象となるが、共同事業で交付された買い上げ交付金は、除却損として決算処理されるため、剰余金を発生させない効果もある。

一方、暫定措置事業は、各金融機関から融資による最大700億円の借入金を資金枠としており、また、その会計処理は、事業終了時（収支が相償う）まで決算を行わないとする未決算勘定処理を採用しているため、各年度毎の収支決算による税務処理は行われない。

4. 申請期間

共同事業の申請受付期間は、随時となっている。

ただし、各年度の資金枠が限られているため、その限度額に達した時点で申請の受付は停止される。

5. 買い上げ交付金単価及び申請手続き等

共同事業の買い上げ交付金単価は、暫定措置事業の解撤等交付金単価と同一とされた。

また、買い上げ交付金の申請手続き及び添付書類等は、船舶検査証書を必要書類とする以外は全て暫定措置事業と同様となっている。

6. 事業の実施期間

この共同事業の実施期間は、平成11年から平成14年に跨る3年間としている。

これは、総連合会の収入に大きな影響を与える旧保有船腹調整規程承認船舶の解撤猶予に係る建造納付金の納付が平成13年まで見込まれるものの、それ以降はその他事業からの収入見通しが立たないことから、3年間を実施期間としたものである。

表4 共同事業・暫定措置事業比較表

項目	船腹適正化共同事業	暫定措置事業
(1) 事業目的	現下の船腹過剰に鑑み、組員が不要とする船舶の緊急解撤等による船腹需給の適正化。(第1条)	船腹調整事業の解消に伴い、旧規程承認船舶を解撤等することにより当該船舶が有する引当資格(引当営業権)を補償する事業。
(2) 対象船舶	船腹需給適正化の観点から現に稼働中の船舶(申請時点で有効な検査証書を有する船舶)に限定。 検査証書を有さない(船舶安全法適用除外)船舶である台船、はしけ、バージも対象外。(第3条、第4条)	引当資格に対する補償の観点から、全ての引当資格を有する船舶を対象とし、稼働、不稼働は問わない。
(3) 解撤等区分	解撤等区分のうち「沈没」は、現に稼働中に該当しないため除外。	「沈没」、「解撤」、「海外売船」とも対象。
(4) 事業資金等	本事業の資金枠は、年度毎に定め、一般会計より支出。(第5条) 平成11年度予算額は20億円とし、1月臨時総会で11年度予算を修正し、資金枠を確保する。 手持ち資金(一般会計)で充当するため、当該事業資金を目的とする賦課金等は課さない。	収支が相償うまで未決算処理とする。 解撤等交付金等事業に必要な原資は、当面金融機関から借入れ、新規建造者の建造等納付金で充当。
(5) 申請期間	随時に申請を受付。(毎月末締め切り) ただし、申請量が予算額に達した時点で打ち切り。(第8条)	年5回(5月、9月、11月、1月、3月)の定期受付。
(6) 買い上げ	承認船舶の処理期限 緊急解撤に鑑み、買い上げ承認後3カ月以内。(第11条) 交付金の交付は、解撤等完了の理事会確認後1カ月以内。(手持ち資金のため、速やかな交付が可能。)	解撤等交付金対象船舶認定後6カ月以内。 交付金の交付は、解撤等処理完了届けの審査に基づく交付決定後1カ月以内。(現状は金融機関からの借入れによる交付のため、その手続き期間が加味される。)
(7) 交付金単価	暫定措置事業に同じ。	旧規程承認時の引当条件により、船種毎に単価を設定。
(8) 買い上げの決定	買い上げ承認書の発行日をもって、決定する。(第14条) これによって、買い上げ承認書発行後は、取り下げできない。 また、承認時期と解撤等完了時期が会計年度を跨るときは、総連合会は未払い勘定を立て、承認を受けた事業者は未取勘定を立てることになる。 なお、引当資格台帳からの抹消は、交付金交付後に行う。	解撤等交付金の交付をもって最終的に決定する。 解撤等交付金を受領するまでは、取り下げすることは可能。 引当資格台帳からの抹消は、交付金交付後に行う。
(9) 買い上げた船舶の処理	買い上げた船舶の引当資格については、全て除却損扱いとし、当該年度の損金として会計処理する。(第18条)	未決算処理であるので、収支相償うまで決算しない。 その間は、全て仮受け、仮払いとして処理する。
(10) 実施期間	平成11年12月17日～平成14年12月16日までの4年度に跨る3年間とする。 (解撤猶予保証金の預託期間に準拠。)(第20条)	収支が相償うまで。 なお、船齢が15年に達するまでは買い上げ対象船としての資格を有する。(現在船齢が1年未満のものは15年後まで資格有り)
(11) 申請・承認手数料等	総連合会手数料規約による。(暫定措置事業と同じ)	総連合会手数料規約による。

わが国商船隊の船腹量の動向について

運輸省海上交通局はこのほど「わが国商船隊の船腹量の動向」をとりまとめ、去る2月1日発表した。

それによると、平成11年央の日本籍船は154籍、1,128万総トンで、前年に比べ総トンベースで3.4%減少した。

なお、詳細については資料の通り。

〔資料〕 我が国商船隊の船腹量の推移

(1) 日本籍船、外国用船別

(単位：1,000トン)

年	日本籍船			外国用船			合計		
	隻	総トン	重量トン	隻	総トン	重量トン	隻	総トン	重量トン
昭和63年	640	24,582	39,768	1,487	30,787	49,286	2,127	55,369	89,054
平成元年	532	21,691	35,260	1,470	33,477	52,677	2,002	55,168	87,937
2	449	20,406	33,163	1,543	36,910	58,036	1,992	57,316	91,200
3	419	19,815	32,188	1,641	40,100	63,282	2,060	59,914	95,470
4	376	18,669	30,039	1,637	42,997	63,017	2,013	61,666	93,056
5	340	18,420	29,445	1,708	44,488	68,066	2,048	62,907	97,511
6	280	16,669	26,375	1,710	44,381	67,522	1,990	61,050	93,897
7	218	13,849	21,683	1,781	50,514	77,056	1,999	64,363	98,739
8	191	12,676	19,731	1,816	52,439	78,793	2,007	65,115	98,523
9	182	12,376	18,796	1,839	55,005	84,325	2,021	67,381	103,121
10	168	11,686	17,604	1,802	54,564	81,385	1,970	66,250	98,989
11	154	11,283	16,673	1,842	55,987	84,078	1,996	67,270	100,750

(2) 乾貨物船、液体貨物船別

(単位：1,000トン)

年	乾貨物船			液体貨物船			合計		
	隻	総トン	重量トン	隻	総トン	重量トン	隻	総トン	重量トン
昭和63年	1,782	38,620	59,688	345	16,749	29,366	2,127	55,369	89,054
平成元年	1,675	38,642	59,328	327	16,526	28,609	2,002	55,168	87,937
2	1,661	39,382	59,792	331	17,934	31,408	1,932	57,316	91,200
3	1,687	40,903	63,010	373	19,011	32,460	2,060	59,914	95,470
4	1,627	40,461	58,188	386	21,205	34,868	2,013	61,666	93,056
5	1,639	40,699	60,461	409	22,208	37,049	2,048	62,907	97,511
6	1,593	39,536	58,780	397	21,514	35,116	1,990	61,050	93,897
7	1,628	43,201	64,264	371	21,161	34,475	1,999	64,362	98,739
8	1,629	43,300	63,135	378	21,815	35,388	2,007	65,115	98,523
9	1,620	45,196	67,192	401	22,185	35,929	2,021	67,381	103,121
10	1,593	44,134	63,164	377	22,115	35,825	1,970	66,250	98,989
11	1,592	45,502	66,020	404	21,767	34,730	1,996	67,270	100,750

- 注1. 日本籍船は日本船主協会「日本商船船腹統計」より。外国用船は海上交通局調べによる。
 2. 対象船は、2,000総トン以上の外航貨物船である。
 3. 年央の値である。
 4. 液体貨物船は油槽船、化学薬品船、LPG船、LNG船を指す。
 5. 端数処理のため末尾の数字が合わない場合がある。



さらなるコスト競争力の強化に向けて

—日本造船業の現状と展望—

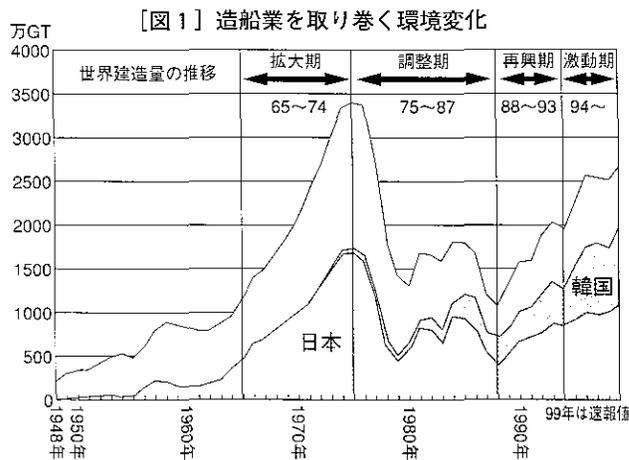
社団法人日本造船工業会
企画部長

緑川好浩

1. 環境変化

日本造船業を取り巻く環境は、1994年を境に大きく変化した。

1994年は、韓国造船業の大幅な設備増強の動きが具体化に向かって動き出した年である。その後の1997年の東アジア・韓国の金融経済危機、日本経済の金融不安・停滞は、多くの国内産業分野で需要が減退し、供給能力の過剰を一層顕在化させた。



[図1資料]

	拡大期 1965~1974	調整期 1975~1987	再興期 1988~1993	激動期 1994~
経済社会	東西冷戦 大量輸送 円変動相場制72	石油危機 プラザ合意85	東西冷戦終結 湾岸戦争90 海洋汚染、円高93	韓国金融経済危機97 規制緩和、産業再編 円高95/99
国際環境	輸出信用了解69	大幅過剰船腹 日本拡大非難72~ 一般指導原則76	日欧協調	造船協定基本合意94 供給能力過剰 韓国設備新設非難 需給安定化
韓国造船	造船育成	造船振興 国際市場進出	造船合理化計画 大宇経営危機88 大型設備新設93	新鋭大型設備稼働 財閥構造調整 漢拏、大東、大宇危機 ウォン安、競争力向上
日本造船	大型設備新增設 計造・輸銀資金確保 AWESとの交流 為替差損対策72	SBT適用75 構造不況 撤退、事業転換 雇調金、人員削減 長期ビジョン85 設備処理79.88 造船経営安定法88 安定協会土地買取 不況カルテル グループ化 洋上備蓄、海上空港	TBT系塗料自粛90 21世紀ビジョン91 タンカー構造規制92 造船協定検討 解徹共同検討委 韓国設備新設牽制	機器ブロック海外調達 メガ研究組合設立95 設備規制見直し96 提携・分社99

(1) 日本経済概観

日本の経済成長 (GDP) は、1990年代初頭のバブル崩壊後、1995～96年度に一時回復を見せたものの、0%台あるいはマイナス成長が継続している。

この不況は「需要の減少→生産の減少→所得の減少の通常の不況循環」に加え、「金融システムを通じた不況の循環」と「家計不安を通じた不況の循環」が相乗していると経済専門家は分析している。日本経済は、内需は依然として低水準に推移しているものの、アジア経済の回復に伴って外需を中心に伸びを見せていることから、「日本経済は最悪期を脱した」との見方が共通認識となりつつある。

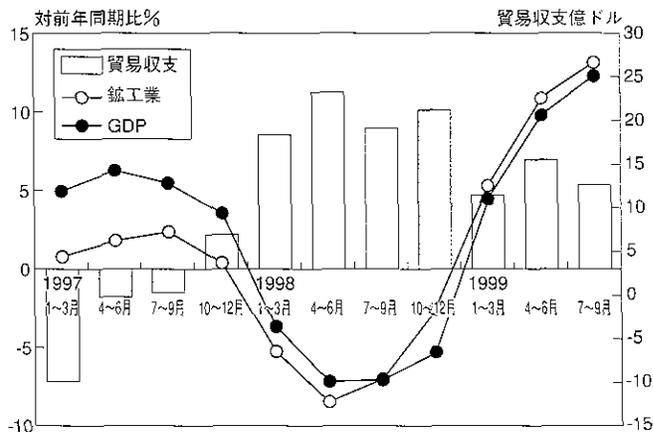
(2) 韓国経済概観

韓国の実質国内総生産は1999年1～3月期に前年同期比4.5%増と増加に転じた後、4～6月期には9.9%増、7～9月期には12.5%と大幅な伸びを示した。

鉱工業生産指数はGDPとシンクロして推移し、7～9月期前年同期比26.8%増の後、10月には30.6%増、11月には26.8%増と9カ月連続の二桁増になった。

貿易収支は、1997年の金融・経済危機移行、輸入の減少によって黒字基調が継続しているが、

【図2】韓国経済指標

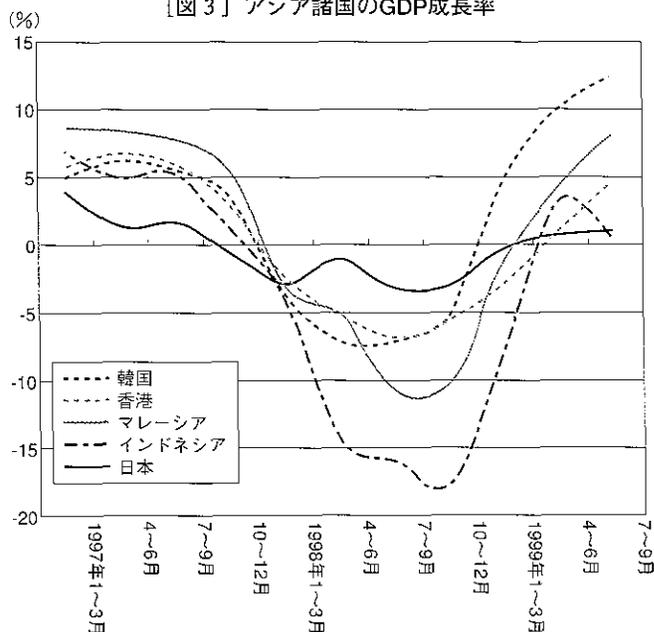


最近輸入の増勢となり速報では2000年1月は4億ドルの赤字となった模様である。

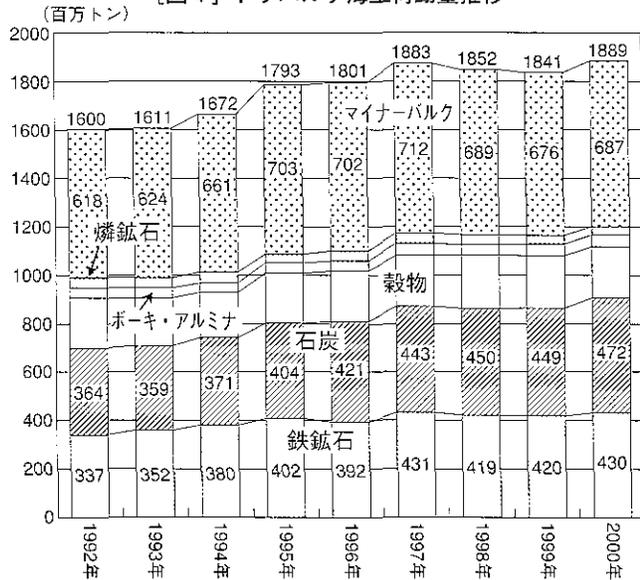
図2に示す通り、韓国経済は急激に回復に向かっている。

- (3) 回復に向かうドライバルクの海上荷動き
世界のバルク積み貨物の海上荷動きは、1992年から97年の間年率3.3%の拡大を見

【図3】アジア諸国のGDP成長率



〔図4〕 ドラバルク海上荷動量推移



出典：Clarkson Research Studies (1999, 2000年は推定値)

せた。その後顕在化したアジア・日本の景気減速によって、一貫して増勢にある石炭(1992~2000年で年率3.3%増)を除き縮小に転じた。特にセメント、金属製品、鉄くず、肥料、農産物等のマイナーバルクは1997年~99年にかけて年率▲2.6%の減少を示したが、アジア諸国の景気回復に伴って増加に転じた。2000年は力強さには欠けるものの乾貨物全体で若干の伸びが期待できそうである。

2. 造船業の現状

(1) 受注量

1990年台の世界平均受注量は1980年代の1,330万総トンに比べ2,400万総トンと量的には増勢に推移している。

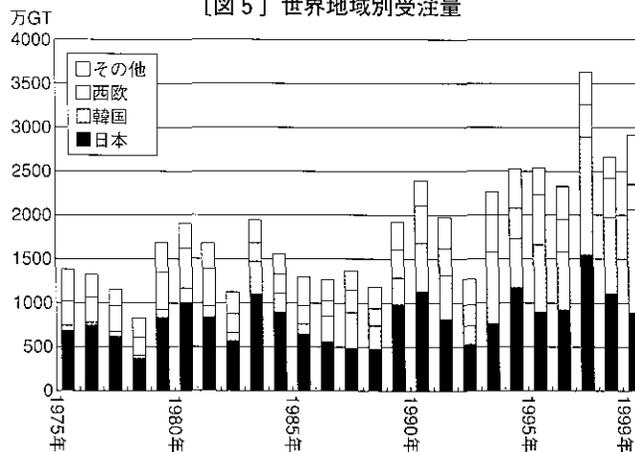
1997年の世界新造船受注量は、3,648万総トンに達したが、1998年は2,674万総トンと前年実績を27%下回った。しかし1997年はタンカー受注が好調で、VLCCが55隻受注されるなど受注総トン数が突出したものであり、1998年の受注量も図5で見る通り量的には低い水準ではない。

1999年の受注は速報で2,900万総トンに達するものと思われる。地域別内訳は日本874万総トン(29.8%)、韓国1,198万総トン(40.9%)、西欧278万総トン(9.5%)である。日欧の受注が減り韓国が大きく伸びた結果となった。

特筆すべきこととして、中国が315万総トンを受注(VLCC 5隻が含まれていると見られる)し世界の受注シェアの10.7%を確保したことが上げられる。韓国同様、中国の動きも眼が離せない状況にある。

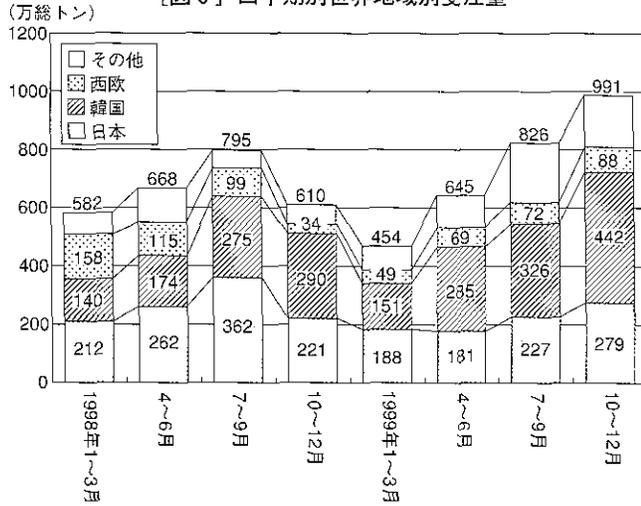
一方、日本の造船業は、1999年はウォン

〔図5〕 世界地域別受注量



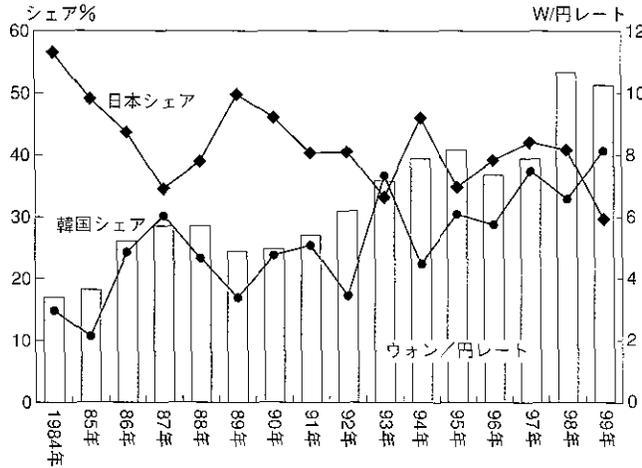
注：ロイド統計(日本船舶輸出組合)・1999年は速報値。

【図6】 四半期別世界地域別受注量



注：ロイド統計に基づく（日本船舶輸出組合）、1999年10～12月は速報値。

【図7】 ウォン/円レートと日韓受注シェアの推移



注：1999年レート比は1～11月、シェアは速報。

／円レート比の拡大によって、厳しい状況が継続していることから、受注の減退に見舞われた。図7で見るように、1995年の為替は、年平均で1\$ = 94円とハイパー円高となったが、それでさえ、ウォン／円レート比は8.2であった。1999年の10.5は異常

と言っても過言ではない。

(2) 運賃と船価の推移

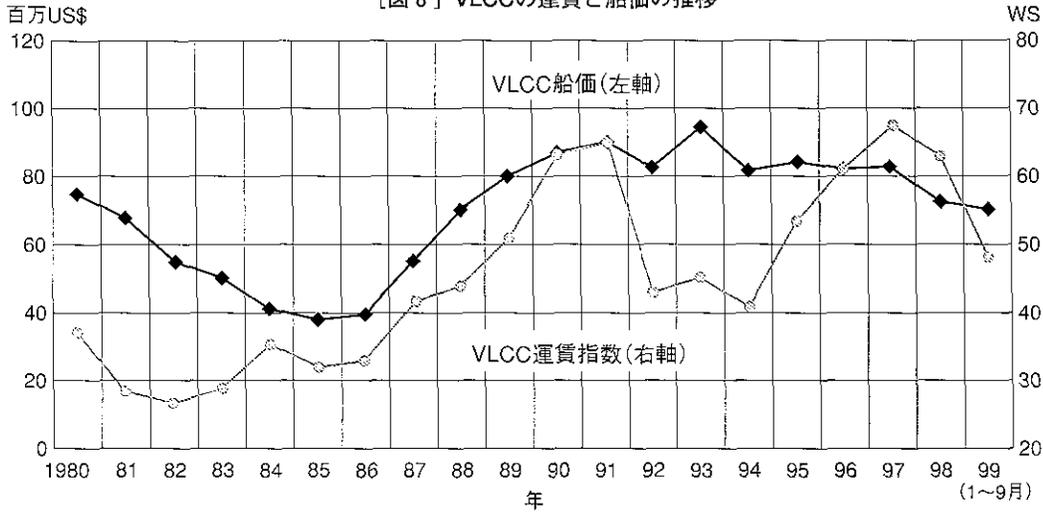
量的には高水準の受注が続いている一方、依然と船価は厳しい状況にある。

図7はVLCCの運賃と船価の推移を示したものである。大くくりに見て、1989年頃までは運賃と船価は連動していた。1995年以降は運賃が上がっても、船価は停滞し運賃の下降局面のみは連動して船価も下降するようになった。1994年は韓国の設備増強が行われた年である。付け加えれば、1990年は湾岸戦争の影響でVLCCが市場から備蓄に回り、市況が一時的にタイトになったが、その後戦争が短期間で決着したため市場に復帰し急激に市況が軟化したこと、1992年にはタンカー構造規制が採択され、タンカー発注の模様眺めがあったこと、1993年の船価の突出以降はダブルハルトンカーの船価であることなどから図8に示す通り1992～93年には市況と船価の大幅乖離が生じて

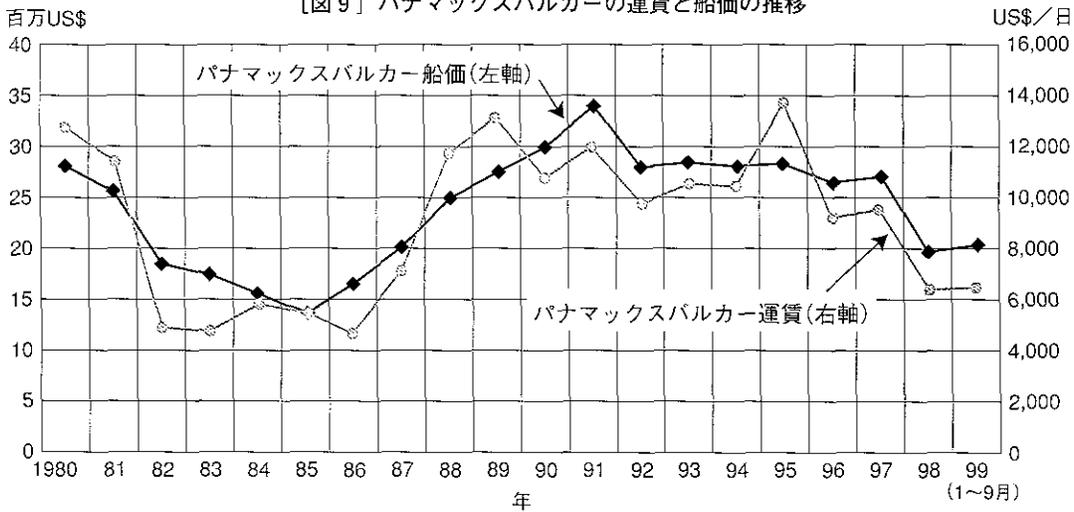
いる。

一方、図9はパナマックスバルカーの運賃と船価の推移を示したものである。VLCCと異なり、中国穀物不作の影響で荷動きが増え市況が上昇した1995年を除き、概ね運賃と船価は連動している。この分野は

[図8] VLCCの運賃と船価の推移



[図9] パナマックスバルカーの運賃と船価の推移



韓国との競合は少なく韓国の設備増強の影響は少ないことを示している。

(2) 竣工量

世界の竣工量は、1980年代平均1,530万総トンで推移していたが、1990年代に入り、平均2,100万総トンに上昇した。特に1996年以降は2,500万総トン超の建造が行われ、

世界レベルで見れば、ほぼ受注量に見合う建造が行われているやに見える。1999年の建造量は1997年の突出した受注増(含むVLCC)の影響から、1998年を超え2600万総トン(速報)に達するものと見られる。

地域別に見ると、日本は1995年以降ほぼ1,000万総トンの建造が続いているが1999

年はそれを若干上回ることが予想される。一方韓国は、1998年こそ前年末の経済・金融危機により減少を見せたものの、設備増強にものを言わせ建造量を増加させてきた。1999年は900万総トン台に達するものと思われる。

3. 国際競争力の強化

造船業の現状で見たと通り、日本造船業はウォン/円レート比の拡大によって国際競争力に陰りを見せている。従って為替の不利を跳ね返

すコスト競争力の強化策は日本造船業界の最重要課題である。

旧聞だが、ここで1999年9月に発表された「構造問題研究会の報告書」を引用する。本報告書は集約の幹を示したもので、造船企業の個別事情にとって多くのバリエーションが考えられる。大いなる決断を伴うものの、一つの選択肢であるには違いない。

同報告書の結論部分「今後の造船業の対応策」を以下に纏めてみる。

大手造船業が、2000年代の厳しい競争に対処して取りうる方策は2つある

1. 主力工場で建造する船主・船型を専門化し、徹底したスリム化・合理化を行う。この方向は中手造船業の事業形態への移行を意味する。

本方向は、日本造船業の総合力低下を意味し、中長期的には衰退していく恐れがある。

2. 経営を統合し、営業・設計、調達等で、規模のメリットを実現する。なおかつ現有工場群それぞれの専門化を進めてコスト競争力の強化を図り、多様な需要に対応する。

この方向は、以下のメリットが期待できる。

- ・重複の排除による設計機能の強化。
- ・戦略製品に技術陣を集中投入できる層の厚さ確保。

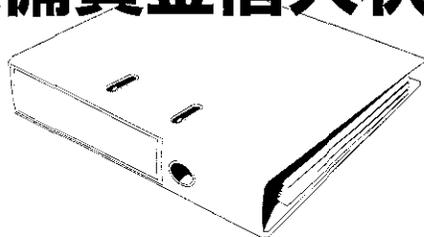
・規模の拡大、標準化等による調達コストの低減。

- ・ヤード特性を生かした専門化の推進。
- ・幅広い営業展開と市場対応力の強化。
- ・新規需要の創出を可能とする中長期的視野に立った設計・開発力の増大。

1. 上記方向2によって、日本造船業に複数のリーディングカンパニーを創り出す。
2. 上記方向2のメリットを最大限に生かすためには、厳しい国際競争環境の中で、機動的・戦略的な経営を可能とする強固なコーポレートガバナンス構造を有する統合が必要である。
3. このため、日本造船業は分社化&合併、営業譲渡等、強い企業結合を検討していく必要がある

各種調査・報告書欄

当協会会員会社の1998年度末 設備資金借入状況



当協会では、毎年会員会社の設備資金（船舶関係）借入状況を調査しているが、1998年度末の借入状況についても、全会員121社（1999年10月現在）を調査対象とし、該当船舶を有するとの回答があった61社について集計を行った。

合計（表1参照）をみると、1998年度末借入

残高は、前年度に比べ13.1%増の4,746億円となっている。このうち政府系金融機関は2,936億円（対前年比12.6%増）であり、市中金融機関等は1,810億円（同13.8%増）となっている。借入先の構成は、日本開発銀行（※）からの借入が全体の53.7%を占め、次いで都市銀行および

【表1】 合 計

（単位：千円）

借入先	借入金			1998年度末借入残高	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)		
	1997年度末借入残高	1998年度新規借入額	1998年度返済額		増減額	増減率(%)	1997年度末	1998年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	225,802,763	62,854,732	33,614,879	255,042,616	29,239,853	12.9	53.8	53.7
	北海道東北開発公庫	11,103,711	0	766,092	10,337,619	△ 766,092	△ 6.9	2.6	2.2
	中小企業金融公庫	320,000	0	59,100	260,900	△ 59,100	△ 18.5	0.1	0.1
	商工中金	4,003,390	2,646,000	987,780	5,661,610	1,658,220	41.4	1.0	1.2
	その他	19,444,387	4,664,900	1,787,151	22,322,136	2,877,749	14.8	4.6	4.7
計	260,674,251	70,165,632	37,215,002	293,624,881	32,950,630	12.6	62.1	61.9	
市中金融機関等	日本興業銀行	26,840,039	8,574,283	5,277,433	30,136,889	3,296,850	12.3	6.4	6.3
	日本長期信用銀行	17,891,625	3,726,046	3,942,911	17,674,760	△ 216,865	△ 1.2	4.3	3.7
	日本債券信用銀行	821,526	1,000,000	238,662	1,582,864	761,338	92.7	0.2	0.3
	長期信用銀行	45,553,190	13,300,329	9,459,006	49,394,513	3,841,323	8.4	10.9	10.4
	都市銀行	57,072,082	21,265,036	12,711,508	65,625,610	8,553,528	15.0	13.6	13.8
地方銀行	7,667,430	350,800	1,273,856	6,744,374	△ 923,056	△ 12.0	1.8	1.4	
地信託	18,394,779	8,881,814	3,890,501	23,386,092	4,991,313	27.1	4.4	4.9	
生命保険	16,979,881	5,126,836	2,203,130	19,903,587	2,923,706	17.2	4.0	4.2	
損害保険	820,000	260,000	682,000	398,000	△ 422,000	△ 51.5	0.2	0.1	
外国債	0	0	0	0	0	0	0	0.0	
外資	0	0	0	0	0	0	0	0.0	
造船所	0	0	0	0	0	0	0	0.0	
延私	0	0	0	0	0	0	0	0.0	
その他	12,612,370	6,355,705	3,399,239	15,568,836	2,956,466	23.4	3.0	3.3	
計	159,099,732	55,540,520	33,619,240	181,021,012	21,921,280	13.8	37.9	38.1	
合 計	419,773,983	125,706,152	70,834,242	474,645,893	54,871,910	13.1	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-	

(注) 1. 調査対象121社のうち、該当船舶を有する報告会社61社の累計である。
2. 四捨五入の関係で末尾が若干合わないところがある。
3. △印は減少を示す。

長期信用銀行3行からの借入がそれぞれ全体の24.2%となっている。

次に、外航船への日本開発銀行融資(表2参照)を見ると、1998年度末借入残高は、前年度

末に比べ6.4%増の3,021億円であり、借入金全体に占める割合は63.7%と依然高いものとなっている。

また、上記以外の新造船融資(表3参照)を

【表2】 開銀融資船(外航)

(単位:千円)

借入先	借入金	1997年度末借入残高	1998年度新規借入額	1998年度返済額	1998年度末借入残高	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
						増減額	増減率(%)	1997年度末	1998年度末
政府金融機関	日本開発銀行	211,359,870	39,671,018	31,141,679	219,889,209	8,529,339	4.0	74.4	72.8
	北海道東北開発公庫	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	商工中	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	その他	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	計	211,359,870	39,671,018	31,141,679	219,889,209	8,529,339	4.0	74.4	72.8
市中金融機関等	日本興業銀行	15,004,718	4,739,004	3,296,969	16,446,753	1,442,035	9.6	5.3	5.4
	日本長期信用銀行	13,093,309	2,808,363	2,548,835	13,352,837	259,528	2.0	4.6	4.4
	日本債券信用銀行	15,276	1,000,000	2,412	1,012,864	997,588	6530.4	0.0	0.3
	長期信用銀行	28,113,303	8,547,367	5,848,216	30,812,454	2,699,151	9.6	9.9	10.2
	都市銀行	26,807,789	11,028,933	5,922,902	31,913,820	5,106,031	19.0	9.4	10.6
	地方銀行	15,110	0	3,920	11,190	△ 3,920	△ 25.9	0.0	0.0
	信託銀行	9,038,822	4,463,317	2,332,299	11,169,840	2,131,018	23.6	3.2	3.7
	生命保険	6,750,000	0	910,000	5,840,000	△ 910,000	△ 13.5	2.4	1.9
	損害保険	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	外国債	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
造船所延	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0	
その他	1,870,000	1,022,593	399,823	2,492,770	622,770	33.3	0.7	0.8	
計	72,595,024	25,062,210	15,417,160	82,240,074	9,645,050	13.3	25.6	27.2	
合計	283,954,894	64,733,228	46,558,839	302,129,283	18,174,389	6.4	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	67.6	51.5	65.7	63.7	-	-	-	-	

【表3】 開銀融資船(外航)以外の新造船

(単位:千円)

借入先	借入金	1997年度末借入残高	1998年度新規借入額	1998年度返済額	1998年度末借入残高	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
						増減額	増減率(%)	1997年度末	1998年度末
政府金融機関	日本開発銀行	12,713,693	23,183,714	2,324,000	33,573,407	20,859,714	164.1	10.5	21.4
	北海道東北開発公庫	11,103,711	0	766,092	10,337,619	△ 766,092	△ 6.9	9.2	6.6
	中小企業金融公庫	140,000	0	40,000	100,000	△ 40,000	△ 28.6	0.1	0.1
	商工中	3,196,100	2,221,000	773,600	4,643,500	1,447,400	45.3	2.6	3.0
	その他	19,444,387	4,664,900	1,787,151	22,322,136	2,877,749	14.8	16.1	14.2
	計	46,597,891	30,069,614	5,690,843	70,976,662	24,378,771	52.3	38.5	45.3
市中金融機関等	日本興業銀行	11,287,321	3,520,279	1,799,464	13,008,136	1,720,815	15.2	9.3	8.3
	日本長期信用銀行	4,610,316	917,683	1,378,076	4,149,923	△ 460,393	△ 10.0	3.8	2.6
	日本債券信用銀行	156,250	0	156,250	0	△ 156,250	△ 100.0	0.1	0.0
	長期信用銀行	16,053,887	4,437,962	3,333,790	17,158,059	1,104,172	6.9	13.3	10.9
	都市銀行	25,664,708	7,941,703	5,960,342	28,646,069	1,981,361	7.4	22.0	18.3
	地方銀行	5,277,362	0	811,484	4,465,878	△ 811,404	△ 15.4	4.4	2.8
	信託銀行	9,064,757	4,298,497	1,477,802	11,885,452	2,820,695	31.1	7.5	7.6
	生命保険	8,096,251	5,126,836	917,250	12,305,837	4,209,586	52.0	6.7	7.8
	損害保険	820,000	260,000	682,000	398,000	△ 422,000	△ 51.5	0.7	0.3
	外国債	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
造船所延	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0	
その他	8,487,900	4,362,000	1,904,200	10,945,700	2,457,800	29.0	7.0	7.0	
計	74,464,865	26,426,998	15,086,868	85,804,995	11,340,130	15.2	61.5	54.7	
合計	121,062,756	56,496,612	20,777,711	156,781,657	35,718,901	29.5	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	28.8	44.9	29.3	33.0	2,264,816	5.9	-	-	

見ると、1998年度末借入残高は前年度に比べ29.5%増の1,568億円となっており、改装・買船等、その他融資（表4参照）の1998年度末借入残高は、前年度に比べ6.6%増の157億円とな

っている。

(※) 1999年10月、日本開発銀行と北海道東北開発公庫が統合され、日本政策投資銀行に改組された。

【表4】 その他（改装・買船）

(単位：千円)

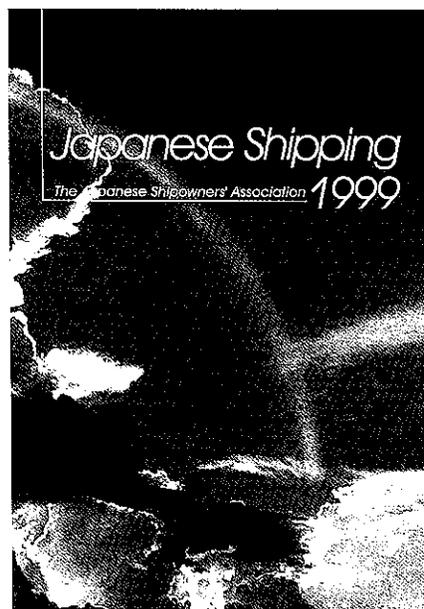
借入先	1997年度末借入残高	1998年度新規借入額	1998年度返済額	1998年度末借入残高	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
					増減額	増減率(%)	1997年度末	1998年度末
政府金融機関	日本開発銀行	0	149,200	1,580,000	△ 149,200	△ 8.6	11.7	10.0
	北海道東北開発公庫	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	180,000	0	19,100	△ 19,100	-	1.2	1.0
	商工中金	807,290	425,000	214,180	1,018,110	210,820	26.1	5.5
	その他	0	0	0	0	0	0	0.0
計	2,716,490	425,000	382,480	2,759,010	42,520	1.6	18.4	17.5
市中金融機関等	日本興業銀行	548,000	315,000	181,000	682,000	134,000	24.5	3.7
	日本長期信用銀行	188,000	0	16,000	172,000	△ 16,000	△ 8.5	1.3
	日本債券信用銀行	650,000	0	80,000	570,000	△ 80,000	-	4.4
	長期信用銀行	1,386,000	315,000	277,000	1,424,000	38,000	2.7	9.4
都市銀行等	都市銀行	3,599,585	2,294,400	828,264	5,065,721	1,466,136	40.7	24.4
	地方銀行	2,374,958	350,800	458,452	2,267,306	△ 107,652	△ 4.5	16.1
	信託銀行	291,200	120,000	80,400	330,800	39,600	13.6	2.0
	生命保険	2,133,630	0	375,880	1,757,750	△ 375,880	△ 17.6	14.5
	損害保険	0	0	0	0	0	-	0.0
	外国資本	0	0	0	0	0	0	0.0
	造船所	0	0	0	0	0	-	0.0
	その他	2,254,470	971,112	1,095,216	2,130,366	△ 124,104	△ 5.5	15.3
計	12,039,843	4,051,312	3,115,212	12,975,943	936,100	7.8	81.6	
合計	14,756,333	4,476,312	3,497,692	15,734,953	978,620	6.6	100.0	
全体に占める割合(%)	3.5	3.6	4.9	3.3	0	0	-	-

英文パンフレット「Japanese Shipping 1999」の刊行について

当協会はこの度、英文パンフレット「Japanese Shipping 1999」を刊行致しました。

このパンフレットは、わが国海運の現状及び当協会の活動を英文にて取り纏めたものです。

ご希望の方は、FAX (03-5226-9166) もしくは e-mail (pub-office@jsanet.or.jp) にて、当協会総務部広報室までお問い合わせ下さい。



Washington便り

米国籍商船隊の状況に関する統計発表形式の変更 外航船重視から内航船重視へ？

今年1月31日、MARAD（米運輸省海事局）は新しい統計発表形式に基づき、米国籍商船隊の米国籍船舶（vessel）の隻数が昨年1月1日現在で37,700隻以上になったと発表した。この数字を見て、米船の数が一挙に100倍になったと思った人がいたかもしれない。MARADはこれまで長年にわたり、四半期毎にU.S. Merchant Marine Data Sheetと呼ばれる簡単な報告用紙で外航船と五大湖船の隻数のみを発表してきた。また、毎年発行されるMARAD年次報告にも外航船と五大湖船の隻数しか発表されない。例えば、昨年10月14日作成のDate Sheetで同年4月1日現在の米国籍商船隊は、外航船285隻、五大湖船69隻合計354隻と発表されており、内航船の隻数は一切発表されていない。今回、新しい方式で発表された37,700隻の船舶は勿論、貨物船、旅客船、フェリー、バージ、タグ、トウボート、その他作業船の合計隻数である。しかしながら、そのほとんどが内航船で、さらに、内航船の大半がバージである。外航船の隻数も発表されているが、僅か409隻となっている。外航船は圧倒的な数の内航船（バージ）のなかに埋没してしまっている。

米専門紙ジャーナル・オブ・コマース紙は、このようにMARADが突然米国籍商船隊に関する統計発表形式を変更したことについて次のような意見を述べている。

「MARADがやっと内航船隊を認知したとの評価がある一方、今まで米国籍商船隊のバックボーンであった外航船がほとんど消滅してしまったことを悟ったとの評価もあるようだ。いずれにせよ、確かなことは、新しい形式が、

- ・米国の海運政策や助成プログラム（国防における商船隊の役割を含む）について基本的な問題を提起していること。
- ・外航船の使命や必要性に関する議論を曖昧にする恐れがあること。
- ・海運問題について今でも漠然とした考えしかもっていない一般大衆をさらに混乱させてしまうこと。（一般大衆はvesselをshipと同じものと考えている）

である。

MARADの伝統的な四半期毎のData Sheetは民間所有の1,000G/T以上の外航及び五大湖に従事するコンテナ船、一般貨物船、タンカー、ドライバルク船、クルーズ船に焦点を置いていた。

第二次世界大戦後、4,500隻以上あった米国籍船舶（ships）は1999年4月1日には外航船285隻、五大湖船69隻、合計354隻までに減少してしまったので、MARAD報告は年を経る毎に意気消沈させるような記載が増えてきた。さら

に、最近、商船隊の船舶隻数の数え方が、企業買収により米国籍コンテナ船が外国の会社により所有されているという事実により歪められつつある。

米国の国際貿易はグローバリゼーションの上げ潮に乗り拡大したが、米国籍船による輸送量は減少する一方である。実際、1998年の MARAD 年次報告によると、米国商船隊による前年の外国水上貿易の輸送量は全体の僅か2.7%でしかない。運賃の良い定期船貨物についても9.1%でしかない。

このような状況から、MARAD はスポットライトを当てる場所を国際貿易から米国人のみに留保されている国内貨物に移したのである。Vessel という言葉を海事辞書の説明通りに自由に使うと、vessel が沢山出てきて、実際、これまでの報告書に発表されていた隻数の100倍以上にもなるのである。

内航海運を代表する団体 Maritime Cabotage Task Force はこの新しい統計発表形式を、米国海運業の外・内航双方の姿（特に、バージの役割と隻数（外洋沿岸トレードおよびアラスカ、ハワイ、プエルトリコ、グアムへの外洋サービスで使用されるバージおよびバージとタグの組み合わせ）について）を正確に描いているとして歓迎している。Maritime Cabotage Task Force は、今回の MARAD 報告に描かれた米国内航の姿は、米国商船隊は消滅しつつあるとの世間一般の通念に挑戦するものであるとしている。内航海運業界はジョーンズ法の改定に反対する戦いを続けているが、今回の新しい形式による MARAD 報告は明らかに内航海運の広報活動を後押ししている。MARAD は内航海運業者に武器を与えているのである。

しかしながら、このバラ色の報告は外航海運にはなんの役にも立たない。例えば次のように

疑問が生じてくる。

- ・これは長く患っていて回復の兆候が見られない外航海運から注意をそらすための単なる新年の広報活動なのであろうか。
- ・政府は内航バージに注目し始めたが、米国船が国際貿易から静かに離脱していくのを黙って見ているつもりなのか。
- ・バージを利用しない荷主はどのように考えるのか。
- ・商船隊は第4の軍隊であると主張している商船船員のプライドはどうなのか。歴史を通じて、商船船員の主張は至極もったもな主張であった。第二次世界大戦の商船船員の死亡率は米海兵隊のそれに次ぐものであった。
- ・輸送能力の85%をバージに頼る船隊が米国の軍事的要求を満たすことができるのだろうか。このような船隊に勤務する人々は内航の仕事と同じようにプロとして外航船に乗る資格があるのだろうか。
- ・政府は商船大（U.S. Merchant Marine Academy）を支援し続けるのだろうか。そうすべきなのであろうか。
- ・一体、政府は海運業にどのくらい注意を払うべきなのか。
- ・最も基本的な質問は、『MARAD は海運業について一般大衆にもっと理解してもらおうとしているのだろうか。あるいは、単に、焦点を海運業のある部門から別の部門に移行させようとしているだけなのだろうか』ということである。MARAD は（外航海運の）面倒を見なければならぬ。自分の貨物を全て一隻の船に積もうとすることは賢明でない。

（北米地区事務局ワシントン連絡員 平山修）

第14回

潮風満帆



されど有事多き海



元商船三井船長 嶋村秀夫

昨年、海賊に関するニュースが新聞紙上やテレビ等で多く取り上げられたことは、まだ皆さんご記憶に新しいことと思いますが、海というものには航海、船員、天候、海域に関連して、いろいろと有事は付き物のようです。

船長として実職を執っての初航海、ナイジェリア・ラゴスのアババ港のコンテナ岸壁にポーランド人水先人嚮導の下、全長166メートルの船を着岸させようとした時の事です。

本船を右舷着岸と決めて、既に接岸していた船の間に割り込ますように船首を突っ込んでいったところ、なんと前後の船の間が本船の長さだけ空いていないではないですか—私よりも水先人の方が驚いた様子でした。

船首に立つ一等航海士から「前の船まであと10メートル」と報告のあった時点で、後部船橋模型である本船の船橋前面が、後方の船の船尾と一線で、なおその船に20メートル以上オーバーラップしていたのです。そして、その時本船は、岸壁に対して40度位の角度になっており、その船まで約20メートルほどの距離に近付いていました。当然私も水先人も安全管理上極めて危険なフェイス5の興奮した意識状態になっていたようです。

私はエンジンをとっさに2回、フル・アスタン（全速後進）としました。そして本船の左舷側を押していたタグボートの押し方を止め、右舷に用意されていた舷梯を急遽片付けさせました。その時本船は船首方向からの潮流によって左舷側を押され、船尾はどんどん相手船に近付いていたのです。

幸い全速後進によるスクリュウの逆旋回（船尾から見て反時計回り）が功を奏したものか、この場合前進のときの旋回（時計回り）とは逆のスクリュウ・カーレントが、相手船との間にもぐり込むように船

首方向へ泡を立てて流れていき、また水面より深いところでは本船の船尾を相手船から離すようにプロペラ・ブレードの受ける横圧力が作用したためか、本船の動きは止まり、相手船の右舷船尾で水平に突き出していた舷梯に軽く触れ、錆でめくれあがっていた古い塗装膜を二、三枚ひらひらと海面へ落とすだけで、その船に並行となりました。

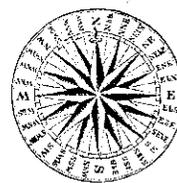
当日は港外錨地へ戻り、翌日改めて入港着岸してからビールを持参して相手船へ謝りに行ったところ、たまたまその船がポーランド船で、本船を嚮導したポーランド人の水先人も一緒だったこともあり、一件落着となりました。

その後、わが国海運のリストラが進んだ頃、私は、ベルシャ湾と北米東岸とを結ぶサウジアラビア船籍の労務提供船（※）なるものに乗船しました。

ベルシャ湾でイラン・イラク戦争により、浮遊機雷の発見報告が数多くあった昭和58年のことです。



7つの海のこぼれ話



ある航海、ペルシャ湾を出て、インド洋から紅海に入り、スエズ運河を通過し、地中海からジブラルタル海峡を通過して大西洋へと出た辺りで、一等機関士が尿道結石で七転八倒し始めました。その痛さは、鈍痛、疼痛(とうつう)、激痛の類ではなく聞いたことのない痙痛(せんつう)なるものでした。船内に備え付けてありました「キャプテンズ・メディカル・トリートメント」なる英書を訳読したところ、ビールまたはアルコール類を沢山飲ませればよいと書かれていました。しかし本船は、船籍の関係から、毎航海ペルシャ湾に入る前に、その類のものは一切処分されていたため、次に北米サイドで仕入れるまで船内には皆無の状態でした。

したがって、患者はジュースを沢山飲まされる羽目になりました。

もっともその頃、船内食料庫の味噌樽と漬物樽の間では、前回のニューヨーク寄港の折に仕入れた糨をベースに仕込まれてあった般若湯が丁度飲み頃にはなっていたのですが、量的な問題と北米サイドまでの乗組員の精神安定剤でありましたことから、ジュースにして貰いました。

患者は医療書の処方のとおり、北米東岸最初港で医師の手当てを受けても治らず、その港で仕入れたビールを痛飲させたところ、次の港へ着く前に、結石の石が体外へ出たのでしょうか、それまでのことが嘘のように治ってしまいました。そしてニューヨークで下船しました。

私はその船を翌年の2月に下船したのですが、4月にはペルシャ湾と極東を結ぶクウェイト船籍の船に乗船しました。昭和59年のことで、丁度その月イラクがイランの石油積み出し港であるカーグ島に対する海上封鎖を強め、6月までの間に15隻のタンカー、貨物船が攻撃されていました。

ドバイ港のコンテナ岸壁で荷役待ちをしていたある日のこと、突然、日本のA新聞の特派員が本船を訪れて来ました。灼熱の暑さの中をリュックサックを背負って歩いて来たことを思うと無下にも出



来ず、戸惑いを感じながらも、船と乗組員の所属会社名だけは絶対に伏せて頂くことにして、いろいろと話をしました。

ところが、その航海、日本サイドで自宅に寄った時、家族の残してくれていた某日のA紙朝刊の国際欄を見て啞然となりました。

なんと本船が、ファンネル・マークごと大写真で載せられていたのです。

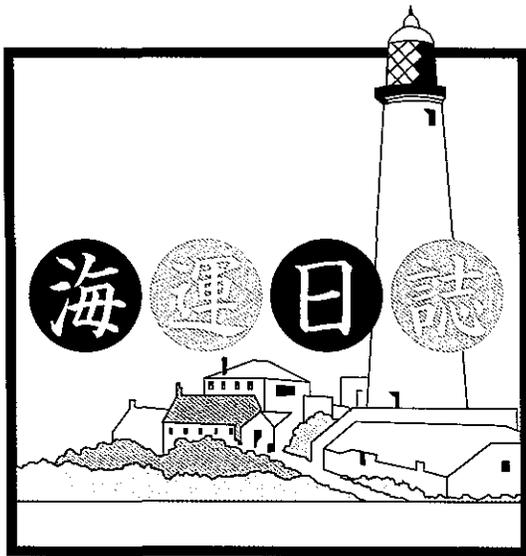
あとから聞いた話では、その時はやはり会社では問題になったようです。

そしてまた、この船に関しては、有事の因縁話があるのです。

私はこの船で、更に3航海をして、翌年2月韓国のウルサン造船所で下船したのですが、丁度その時、私の船よりその造船所に先に入っていた同系の僚船が、大修理となって工事が遅れたため、私が下船した船のスケジュールで就航して行き、ペルシャ湾の危険海域より更に南の海上で被弾し、不幸にして操機長が不慮の死を遂げられたのです。

船を下りて久しい今は、ただひたすら有事の無い海であることを祈っています。

(※) 労務提供船とは、日本人船員の職域確保の一環として日本船社が船員給与の差額を負担する形で自社乗組員を提供し、配乗させた船のことをいう。昭和50年頃多く見られた。



1 14日 IMO は第31回訓練当直基準小委員会 (STW) をロンドンで開催し、ホワイトリストの審議状況について報告した他、95年 STCW 条約の導入に関する諸問題について審議した。
(P. 2 海運ニュース-国際会議レポート参照)

18 14日 昨年10月に国内外から寄せられた規制緩和要望について、各省庁がその検討状況をまとめたいわゆる「中間公表」が発表された。

19 14日 日本船舶輸出組合は1999年1月から12月の輸出船受注実績を発表した。それによると同実績は237隻、873万3,590総トンと、前年同期に比べ、総トンベースで21.5%増加した。

21 14日 日本、フィリピンの両政府は、日本籍船員にフィリピン人船員を船舶職員として配乗させるための承認制度の実施に関し、フィリピン国内で船員制度の変更があった場合

にはすみやかに日本政府に通報すること、必要に応じて日本政府がフィリピンで船員資格制度に関する調査を実施できることなどを交換文書で確認した。

24 14日 IMB 海賊情報センターは年次報告書を発表した。それによると、昨年1年間に世界の海域で発生した海賊事件は未遂も含め285件で、前年の202件に比べ、約4割増加したことが明らかになった。

26 14日 運輸省は、国際船舶における日本人船員2名配乗実現に向けて、17日から20日にわたってフィリピン国マニラ市において初めての外国海技資格承認試験を実施した結果、48人全員の受験者が合格したことを発表した。
(P. 6 海運ニュース-内外情報参照)



船協だより

1月の定例理事会の様様

(1月26日、日本船主協会役員会議室において開催)

会員異動

○入会

平成11年12月1日付

日本海洋事業株式会社(京浜地区所属)

○退会

平成11年12月31日付

ワレニスラインズジャパン株式会社
(京浜地区所属)

平成12年1月31日付

三立海運株式会社(京浜地区所属)

平成12年1月31日現在の会員数120社

(京浜地区所属77社、阪神35社、九州8社)

総務委員会関係報告事項

1. 平成12年度海運講習会の開催について

当協会では、広報活動の一環として昭和32年より会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人としての門出を祝するとともに、海運人として必要な心構えを育成する目的で海運講習会を実施している。

先に行った調査の結果、20社より総合職60名、一般職24名、合計84名の受講予定者があり、昨年同様、本年度も総合職と一般職合同で、来る3月27日(月)、海運ビル2階大ホールにおいて開催することとし、講師および演題については次の通り予定している。

なお昨年同様、本年度も受講料として、当協会会員は参加一人につき1,000円を、また会員以外については従来通り3,000円を、各参加会社毎に徴収することとした。

〔海運講習会の予定〕

日時：3月27日(月) 09:00～15:40

場所：海運ビル2階

一次第概略(敬称略)

挨拶	日本船主協会会長	生田 正治
激励の言葉	日本海洋調査会代表	上井金二郎
講演	NHKエグゼクティブ・アナウンサー	松平 定知

日本海運の現状と将来

日本船主協会副会長

(広報担当) 新谷 功

社会人としての心構え

マネジメントサービスセンター

三木 尚子

船長雑感 商船三井海務部副部長 平塚 惣一

政策委員会関係報告事項

1. 平成12年度海運関係予算および税制改正について

(本誌平成12年1月号P.2 シッピングフラッシュ参照)

2. 第3回 WTO 関係会議について

(本誌平成12年1月号P.15 海運ニュース-内外情報1参照)

3. ASFトレード安定化委員会第7回中間会合の開催について

題記委員会(委員長は生田正治当協会会長)は、これまでに6回の中間会合を毎年開催しているが、その第7回会合を2000年2月21日にマニラで開催することとなった。同会合では、定期船/不定期船トレードの現状やトレード安定化問題について率直かつ建設的な意見交換を予定している。

港湾物流委員会関係報告事項

1. 港湾審議会の答申について

(本誌平成12年1月号P.10 海運ニュース-審議会レポート、P.32資料参照)

海務委員会関係報告事項

1. 海賊問題について

(本誌平成12年1月号P.11 海運ニュース-国際会議レポート参照)

2. 密航者の発生状況について

取締りにより検挙されたわが国への密航者数は、平成8年以後、中国人密航者の増加により大幅に増えているが、その多くが漁船等を用いた集団密航で、当局の取締りにより昨年後半は沈静化したかに見える。

しかしながら、昨年末から年初にかけて北米西岸諸港でコンテナに隠れて集団密航するケースが相次いで発見され、報道されているものだけでも合計人数は150名余りに上っている。

このような状況につき、中国南部からの集団密航が活発化していると思われることから、コンテナ船を中心に各船舶において十分な注意が必要である。

工務委員会関係報告事項

1. コンピュータ2000年問題について

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日の前後において、外航、内航、旅客船等海運関係においては事故等の発生はなかった。

日本政府は、1月5日午前、コンピューター2000年問題について「現在までに社会インフラなどの分野で大きな問題は生じていない。これは国民を挙げた対応の成果である」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、このうち下記の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。

労務委員会関係報告事項

1. ASF 船員委員会第5回中間会合の模様について(本誌平成11年12月号P.9海運ニュース-国際会議レポート参照)
2. 船員保険の失業手当給付日数の変更について

近海内航部会

1. 近海内航に関連する最近の問題について

外航船舶解撤促進特別委員会

1. ICS シップ・リサイクリング WG の模様について(本誌P.2海運ニュース-国際会議レポート2参照)
2. ASF 船舶解撤委員会第3回中間会合の開催について
題記委員会(委員長は台湾の Mr. C. S. Chen, U-

Ming Marine Transport Corp. 社長)は、これまでに2回の中間会合を開催しているが、第3回会合を2000年2月21日に台北で開催することとなった。同会合では、船舶解撤に係る情報ならびに意見交換を行うこととなっており、当協会も代表を派遣し、積極的に議論に参加することとしている。

船員対策特別委員会

1. 2001年ベンチマーク引き上げを巡る ITF/IM-EC 交渉について

環境対策特別委員会

1. 環境シンポジウムの開催について(本誌P.31囲み記事参照)

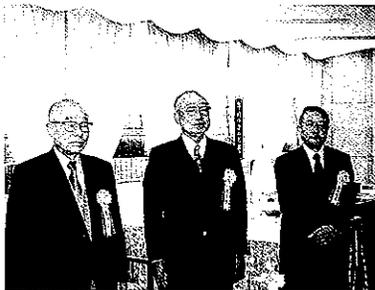
国際会議の開催予定(3月)

IMO 第44回海洋環境保護委員会 (MEPC)	
3月6~8、10、13日	ロンドン
IMO・OPRC-HNS 外交会議	
3月9、14、15日	ロンドン
IMO 第81回法律委員会	
3月27~31日	ロンドン
CEFACT 第6回総会	
3月27~30日	ジュネーブ

平成11年度海運関係叙勲・褒章受章祝賀パーティーの開催

平成11年度に海運関係で叙勲・褒章を受章された方々を招いた祝賀パーティーを平成12年1月26日、日本海運倶楽部において開催した。

本年度の叙勲者・褒章受章者は以下の方々である。



叙勲者

(春季)

勲三等旭日中級章

原田 弘殿 (神戸船舶社長)

勲三等瑞宝章

荻野 昭殿 (元・飯野海運社長)

勲五等双光旭日章

三輪成歳男殿 (元・共和産業海運社長)

褒章受章者

(秋季)

藍 綬 褒 章

立石 信義殿 (旭タンカー社長)

「海洋環境シンポジウム」の開催について

当協会では、地球環境・海洋環境保護対策を重要な課題と捉え、昨年環境対策特別委員会を設置するなど積極的な対応を進めておりますが、この度海洋環境の重要性の理解の訴求と、人類と海洋の共存に向けた世論育成を目的に、広く一般の方々から700名を無料招待し、「海洋環境シンポジウム~人類と海洋の共存に向けて~」を以下の通り開催することと致しました。

日 時:平成12年3月8日(水)14:00~17:10 会 場:イイノホール(日比谷)

内 容:第1部 トークショー「海洋~その素晴らしきもの~」

出演-大林宣彦(映画監督)、福島敦子(キャスター)

第2部 パネルディスカッション「海洋環境の現状とその保全に向けて」

出演-コーディネーター/石 弘之(東京大学大学院教授)・パネリスト/今給黎 教子(ヨットウーマン)、清野聡子(東京大学大学院助手)、多屋勝雄(東京水産大学教授)、柳原良平(イラストレーター)、渡辺輝夫(商船三井客船船長)

参加ご希望の方は、往復はがき/Faxで①代表者氏名②代表者の郵便番号・住所③代表者電話番号(Faxで申込の場合 Fax 番号も明記)④代表者の年齢⑤参加人数(2名まで)を明記の上、以下の宛先までご応募下さい。3月3日(金)の消印有効です。

なお、応募者多数の場合には抽選となりますのでご了承下さい。

【事務局】NHKプロモーション「海洋環境シンポジウム」係

〒157-0047 東京都渋谷区神山町5-5 NRビル (Tel: 03-5790-6440/Fax: 03-3465-9177)

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12月	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
12	4,273	3,148	1,124	3.4	15.8

(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)

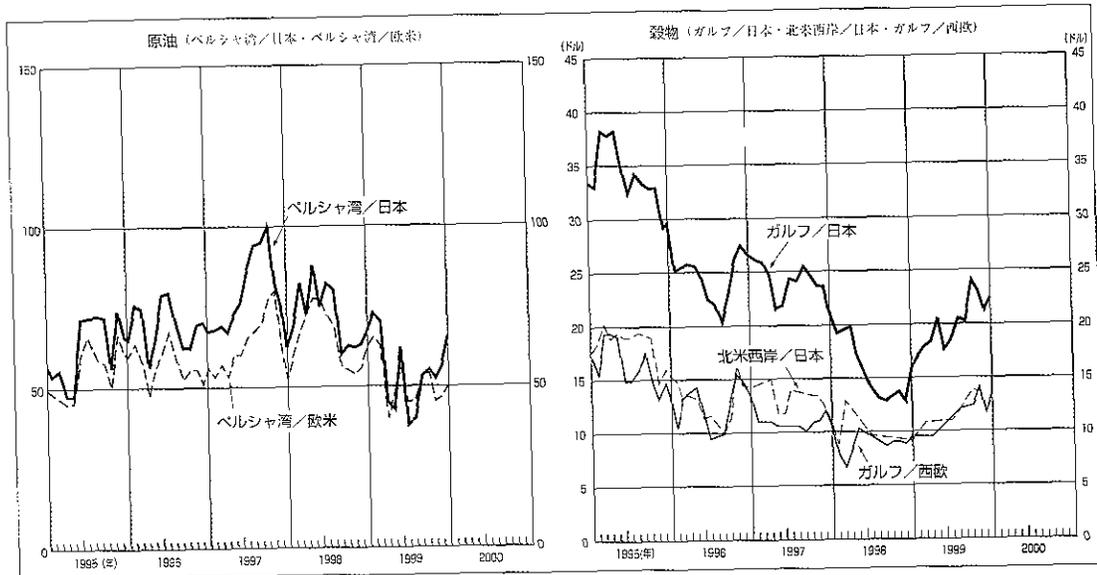
年月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
1999年1月	113.18	110.35	116.20
2	116.66	112.15	121.75
3	119.78	117.45	123.35
4	119.81	117.95	121.95
5	122.11	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
2000年1月	105.16	102.50	105.16

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル 航海	(品目別内訳)								
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
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	141,321	1,304	150,481	30,686	56,184	57,309	235	3,274	1,709	1,082	149,734	39,581
1999 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
2000 1	15,207	150	15,057	2,519	4,409	7,687	0	297	0	80	14,345	4,202

(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					
	1998		1999		2000		1998		1999		2000	
	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	62.00	50.00	67.50	60.75	65.00	48.00	52.50	42.50	62.50	51.00	50.00	40.00
2	69.00	60.00	72.50	59.50			60.00	45.00	65.00	50.00		
3	82.00	67.50	70.00	51.00			67.50	55.00	62.50	42.50		
4	72.50	65.00	45.00	35.00			72.50	55.00	40.00	33.50		
5	87.50	69.00	42.50	37.75			77.50	69.00	47.50	33.50		
6	75.00	62.50	62.50	45.00			77.50	56.50	55.00	37.50		
7	82.50	74.75		38.00			72.50	65.00	45.00	36.75		
8	80.00	60.00	40.00	36.00			68.50	52.50	45.00	36.00		
9	60.00	44.00	52.50	45.75			56.00	40.00	52.50	43.00		
10	62.50	52.50	54.50	48.00			55.00	51.50	53.75	45.00		
11	62.00	47.50	52.00	44.00			53.75	44.00	45.00	40.00		
12	62.75	48.00	56.00	47.50			56.50	43.75	46.25	40.00		

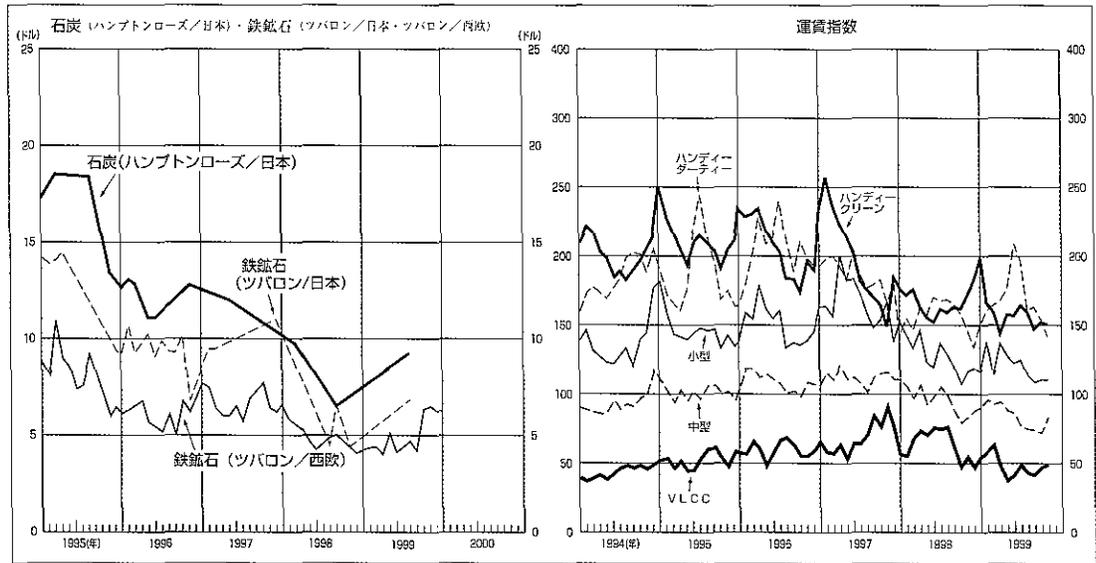
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワルドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	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	16.00	13.25	22.50	21.25		9.15		—	9.50	9.00	13.20	11.50
2	17.00	14.25				—		—	—	—		
3	18.00	15.25			10.75	9.30		—	—	—		
4	18.35	14.25				—		—	9.50	—		
5	20.50	16.50				—		—	—	—		
6	17.60	15.50				—		—	—	—		
7	18.50	16.00			10.95	10.80		—	—	—		
8	20.50	18.60				—		—	12.00	—		
9	20.10	19.85				—		—	—	—		
10	24.00	21.70			13.85	13.00		—	12.30	—		
11	23.00	22.00				13.60		—	14.00	11.75		
12	21.25	20.75				—		—	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)

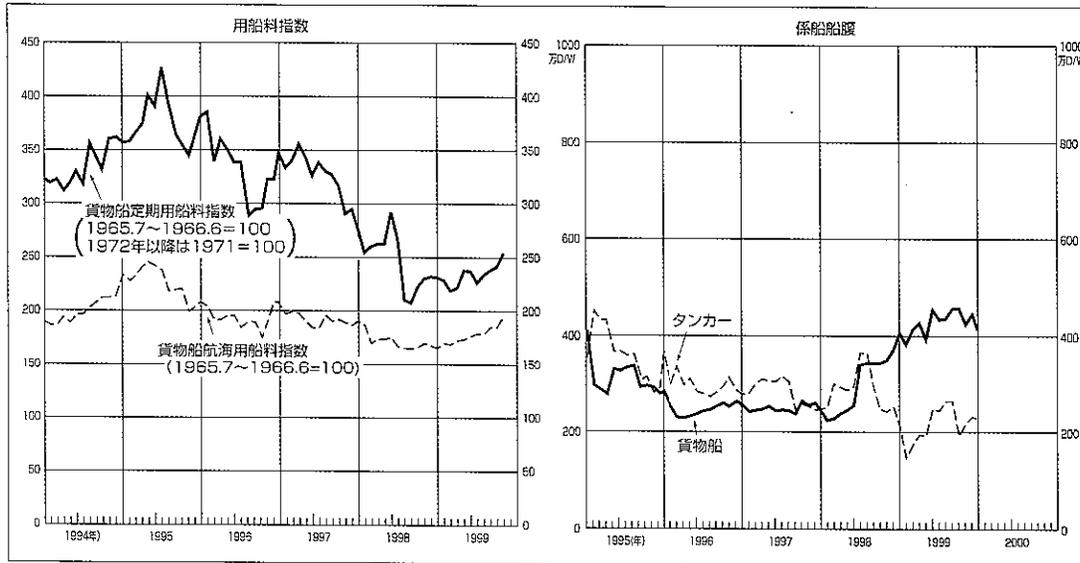
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	3.50	6.25	6.00
2	—	—	—	—	—	—	—	—	4.40	3.75	—	—
3	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	3.45	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	4.00	3.50	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	5.05	4.60	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.10	2.20	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	9.25	—	—	—	6.85	—	—	—	4.70	4.40	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	4.20	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	6.40	5.75	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	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					1999				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	57.3	107.2	165.6	188.4	233.8	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9
2	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8	54.6	104.8	142.1	154.5	171.4	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7
3	58.4	109.1	155.9	201.4	237.7	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3
4	62.0	119.7	201.3	193.9	223.4	72.4	106.1	145.7	160.6	161.9	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2
5	52.3	110.4	182.0	181.2	213.7	70.3	91.8	122.1	156.6	155.1	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3
6	63.4	110.9	182.6	203.0	202.8	75.2	98.2	119.8	170.8	152.0	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3
7	63.8	107.2	172.5	185.5	181.2	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9	49.4	75.7	121.0	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	49.5	82.5	110.9	141.7	150.1
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	195.0	363.0	344.2	323.0	290.0	231.0	254.0
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	

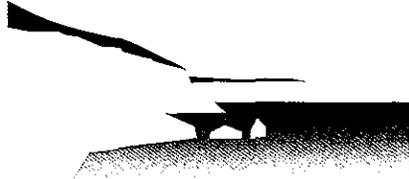
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1998						1999						2000					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292
2	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492	317	3,094	3,830	47	907	1,487						
3	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720						
4	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943						
5	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926						
6	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485						
7	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443						
8	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639						
9	319	2,852	3,420	57	1,726	2,941	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631						
10	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479	355	3,544	4,576	49	1,141	1,940						
11	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415	347	3,332	4,248	47	1,236	2,193						
12	324	3,004	3,718	51	1,465	2,528	355	3,456	4,449	46	1,293	2,308						

(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。

編 集 後 記



先日学生時代の友人と旧交を温める機会があり、集まった数人と宴席を持った。時の経過と共に收拾が付かぬ状態となったが、話題が肥満の話に及んだところ、病気に関しては豊富な知識を誇る半病人達は、夫々の体験を語りはじめ、座は情報交換の場と化した。

同席したスポーツ科学を専門とする友人によれば、肥満は過食、運動不足による単純性肥満がその中心を占め、各種の疾病と関係が深いため、減量は単に若い女性だけの問題ではないとのことである。然し乍ら、肥満の判定基準は体脂肪の割合で決められているため、脂肪はすべて敵視され誤って理解されている向きもあるが、脂肪は、人間が健康に生きていくためには燃焼エネルギーとして重要な役目を担っており不可欠なものであるという。

人間は食事を摂りエネルギーを補充するが、消費と蓄積の収支決算の結果がプラスになったとき、その余分なエネルギーは最終的に脂肪として脂肪細胞の中に蓄えられ、この貯蔵組織が異常に大きくなった状態が肥満とのことである。成人の体内には、およそ250億から300億個の普通の細胞とは異なった脂肪細胞があり、通常の大きさは80~120ミクロンであるが、肥満した人の細胞は余分なエネルギーが脂肪として蓄積された結果200ミクロン以上に膨張し、収縮することはあっても殆ど死滅しない性質を有しているという。従って、中性脂肪の元となる余分なエネルギーを取り込めばオーバーフローした分は蓄積され、摂取を続ければ脂肪細胞は最大容量まで成長し、体内のあらゆる器官に悪影響

を及ぼす危険性があり、生活習慣病に直結するという。そして彼からは、ご親切にも数々の脅迫めいた症例説明の中には、わが身の状態と奇妙に一致するところもあり、箸を休め考え込まざるを得ぬ状況に陥った。

対処療法としては、食を制限し持久運動を欠かさず行えば簡単に脂肪の燃焼ができ数値の改善は難しいことではないとのことであるが、怠け者には相当の覚悟が必要で限りなく無理に近いものがある。

人間ドックの検査結果表の医師所見欄に所狭しと疾病の可能性を書き連ねられているところに不安を覚えながら、日々あれこれ説得力のない理由により中性脂肪を貯め込んでいる輩にとっては、新たな心配事を抱え込むこととなり、食も進まず、懇親を深めるといった本来の目的とは異なる結果となった。

身近に起こった斯くの如き他愛ない事柄から学んだことは、知識・情報は受け手の状況を考慮した上で、時と場所と場合をわきまえ正確に伝えなければ余計な混乱を生み出す虞があるということである。

数年にわたり、機関誌の編集に携わりながら、伝える情報とか知識については、正確な内容をタイムリーにと考えていたが、受け手の状況をそれ程慎重に考慮していなかったのではないかと反省しきりである。

三洋海運

総務部総務課長

齋藤 寛

せんきょう2月号 No.475(Vol.40 No.11)

発行 平成12年2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

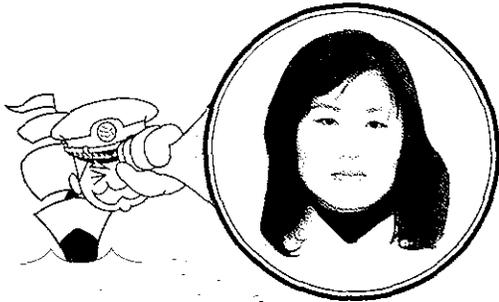
製作 株式会社タイヨーグラフィック

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 11 回



今回、登場して頂くのは

平和汽船(株)総務部企画課

木下みゆきさん(26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？

総務部企画課に所属しています。

業務としては、年次予算の立案および実績分析や社内会議の進行とりまとめ等、会社経営の全般に広く関わっています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

社内での出来事ではないのですが、地下鉄サリン事件が記憶に残っています。朝の通勤電車内という日常的な場所で、あのような事件が起きたことは、とてもショックでした。

3. 当社の自慢は？

当社は、1999年8月に内航専門船社では初めて、ISMコードに基づく安全管理システムを構築し、NKの認証を受けましたが、更に同年11月、NKKKQAの審査を経て、ISO9002の認証を取得しました。

これで、品質システムと安全管理システムは世界水準ということになります。今後これを定着させ、さらにより良いものにしていこうと、陸員・海員が一体となって、積極的に取り組んでいます。

4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

チャレンジの前に、まずは今の部署で勉強すべきことがたくさんあると思うので……。

平和汽船(株)の事業概要

当社は昭和シェル石油ならびに川崎汽船の両社を筆頭株主とし、主に昭和シェル石油の海上輸送を元請し、また昭和シェル石油の油槽所・石油製品輸入基地運営受託、代理店業務およびシーバーズ作業業務を引き受けております。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

JSA

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