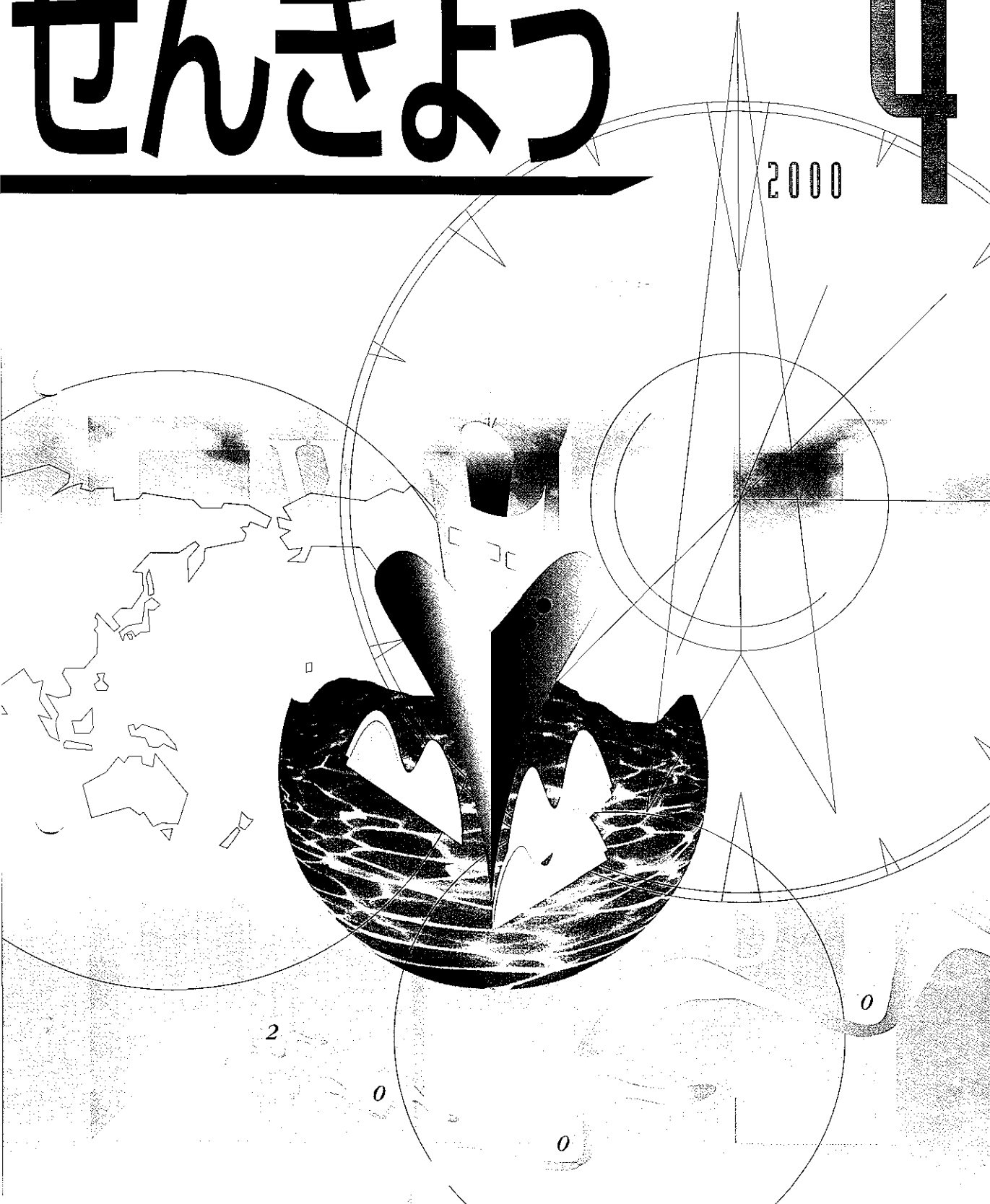


平成12年4月20日発行 毎月1回20日発行 No.477 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

4

2000



社団法人 日本船主協会



APRIL

C
O
N
T
E
N
T
S

巻頭言①

eビジネスと海運企業

日本船主協会副会長 日本郵船取締役社長 草刈隆郎

SHIPPINGフラッシュ②

1. 本会合に向け、建設的な議論が行われる

—海賊国際会議のための海事政策当局および海事関係団体による準備会合—

2. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し問題について

—米国と OECD における最近の動き—

寄稿③

慎重な対応が望まれる OECD「海運規制改革レポート」

—外航海運カルテルの独禁法適用除外を巡って—

商船三井 営業調査室 内山田美子

海運ニュース④

国際会議レポート⑤

1. 有機スズ系船底塗料の使用禁止、2001年の条約会議へ

—IMO 第44回海洋環境保護委員会の模様—

2. クオリティ・ SHIPPING推進に向け、建設的な意見交換が行われる

—クオリティ・ SHIPPING・セミナー2000の模様—

3. ワークショップでの決議事項を次回海上安全委員会に提出へ

—第4回国際海事機関(IMO)海賊防止セミナーの模様—

内外情報⑥

1. 平成12年度の規制緩和項目まとまる

—「規制緩和推進3か年計画」平成11年度末閣議決定—

寄稿⑦

原油増産などによりタンカー市況に変化

—原油価格の動向とタンカー市況について—

出光興産株式会社 海外部国際情報グループシニアエコノミスト 布施玄祥

財団法人海事産業研究所 上席研究員 篠田 匠史

Washington 便り⑧

潮風満帆⑨

マゼラン海峡をゆく

社団法人 日本船長協会 副会長 大羽繁治

海運日誌⑩ 海運統計⑪

【3月】

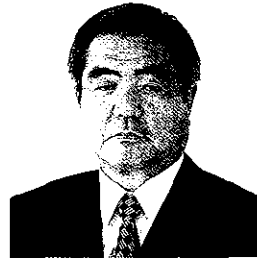
船協だより⑫ 編集後記⑬

付・海運日誌(平成11年4月～平成12年3月)⑭

eビジネスと海運企業

日本船主協会副会長
日本郵船取締役社長

草刈隆郎



今、世界中で産業を問わず喧しく議論されているのが「eビジネス」である。積極的にeビジネスに参入し、そこに業態変換まで含めたビジネスチャンスを求めようとする動きから、既存のビジネスドメインが曝されるITの動きに対し、自分を防衛するべくやむなくeビジネスに関与する動きまで、企業によって動機づけには大きな偏差を持つものの、日本中の企業が多かれ少なかれその洗礼を受けている。

我々海運企業も、好むと好まざるとに拘わらず、この大きな波動の中に巻き込まれ、各企業の対応如何によっては、企業生命の帰趨にまで影響を及ぼす可能性があり、海運経営者にとって極めて重い課題となっている。

とはいうものの、正確にeビジネスの何たるかを把握し、今後のその動向を予測できる海運経営者がどれだけいるだろうか。私を含めた大多数の者は、時代の大きなうねりと何かしなければならぬという使命感を感じながらも、聞きなれない用語を前に何がどうなるのか、何をしなければいけないのか、大いに困惑しているのだろう。

eビジネスの広がりによって、ネットワーク上の無限の資源を活用し、それによって、空間

と時間の制約を離れ、旧来では不可能であったビジネスを可能にしてしまう、と同時に、古いビジネスモデルを捨て切れない者は冷酷なまでに淘汰されてしまう。

こういった動きは、ふと立ち止まって考えてみると、我々海運業が歴史的に果たしてきた役割とあまりに共通点がありはしないだろうか。世界中に広く張りめぐらされたネットワークを利用し、未知なる価値を世界中の至る所から至る所へ動かす。相対・同時というそれまでの商常識を変え、時間と空間の制約を取り払い、新たなビジネスチャンスを創造する。そして、この基盤を提供しつつけたのが、我々海運業である。

もちろん時代も違うだろうし、スピードも違えば、支える技術も異なる。伝達する対象も物から情報へと変化している。しかし、未知なるものへの果敢な挑戦と言う点では、我々海運業は、最も先端を走っていたことは事実であろう。eビジネス社会の入口にたった、今、聞きなれない用語、かつて習得していなかった技術・知識に逡巡することなく、積極的にチャレンジしていきたいし、その勝算はあると思っている。



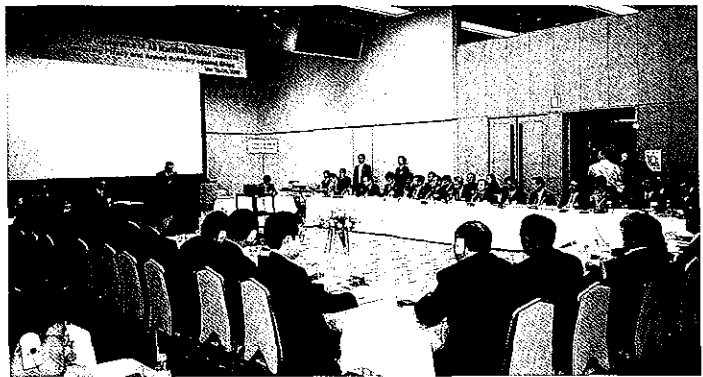
1. 本会合に向け、建設的な議論が行われる

—海賊国際会議のための海事政策当局および海事関係団体による準備会合—

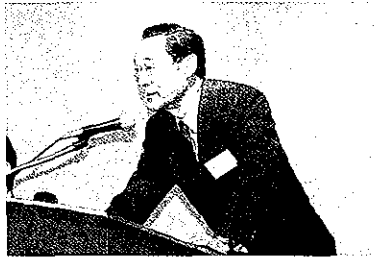
昨年のアセアンサミットにおいて小淵首相により提唱された海賊対策国際会議の4月開催に向けた第二回準備会合が3月28日から30日にかけて、東京で開催された。第一回準備会合が各国海上警備機関による会合として、3月7日から9日にかけてシンガポールで開催されたが、当会議は各国の海事政策当局および民間の海事団体による国際会議という位置づけから、日本を含めアジア15ヶ国の海事政策当局、国際海事機関（IMO）、国際商業会議所（ICC）およびアジアの船主協会などの12の関係団体が参加し、海賊防止対策について活発な議論が交わされた後、東京アピール案（資料1参照）が作成された。同アピールは参加者全員の合意の下に作成されたが、各国それぞれの手続きを経て、第1回準備会合での成果と併せて、4月末の各国の海上警備機関責任者（長官レベル）と海事関係者等（局長レベル）による合同会合に於い

て採択される予定となっている。

会議は、高橋朋敬運輸省海上交通局長を議長として、海賊問題は東南アジアの安全保障および経済発展を阻害するものであり、国際間の連携強化が必要であるとの二階俊博運輸大臣による基調演説から始まり、海賊問題に係わる現状認識として、生田正治当協会会長、IMO代表、ICC代表によるプレゼンテーションの後、アランドラレインボー号の事例研究、各国の現状報告、海賊防止に向けた官民海事関係者行動報告



●多数の関係者が参加した議場風景



●プレゼンテーションに立つ生田会長

案について話し合われた。

船主を代表してプレゼンテーションに立った生田当協会会長は、「トータルロジスティクスの中核的役割を担い、世界の貿易・通商の発展を支える海運産業において安全・安定輸送の確保は社会的使命である」とし、安全・安定輸送の脅威となっている海賊被害を防止するために、

- ① 見張りの強化など船主による自衛策の強化
- ② 当局への通報の徹底など襲撃時の即応・警備体制
- ③ 犯人検挙に向けた海陸警備機関の連携や国境を越えた各国関係当局の協力など国際捜査体制の確立
- ④ 海賊事件多発地域での海上警備当局による共同パトロールなど警備体制の協力を提案した。

(生田会長のプレゼンテーションについては資料2参照)

IMOの代表として参加したヘッセ航行安全部長は、船舶に対する海賊および武装強盗の防止および抑止に関するIMOの取組みについて述べ、海賊事件は国際的な問題であり、国際規模の協力体制が必要であるが、それはIMOを通じて強化が可能であると述べた。また、「海賊及び武装強盗の捜査と訴追に関する国際的なコード」案が本年5月の海上安全委員会(MSC)に提出予定であることが報告された。

ICCのムクンダン部長は、船舶に対する海賊および武装強盗の現状というテーマで、特にハイジャック問題に焦点を当て、国際的な組織犯罪であるとの観点から詳細に分析するとともに、関係者に防止対策の強化を求めた。また、事件

の関係海域が他国にまたがるために犯人の訴追に障害を生じることから、各国がローマ条約を批准するなど法的枠組みの整備が必要であると述べた。

アランドラレインボー号の事例研究では、日本から事件の概要説明が行われ船社の危機意識の欠如および港のセキュリティー確保の必要性など同号事件から得られた教訓、反省を踏まえ、国際的連携の必要性等が指摘された。

また、アジア13ヶ国から、各国の現状認識および海賊対策への取組みが報告された。

海賊防止対策に向けた官民海事関係者行動方針案の検討では、①被害船舶・船社からの当局に対する報告②国際的な情報連絡体制の確立③縦割りの国内体制の解消④データの共有・活用⑤PSCの機会を活用した「幽霊船」(強奪した船に准証書を持たせた船)対策、国際間の連携強化⑥自主警備策の充実などの6つのトピック毎に、各国による活発な議論が交わされた。

当会議の最終日には、纏めとして東京アピールが提案され、これを具体化するために、自主警備策およびパトロールの強化や海事政策当局と海上警備機関の国際的な協力・連携の強化などを骨子とした行動方針案を作成し、実施していくこととされた。

これらの会合の成果は、4月末に開催される本会合で合意された後、東南アジアにおける海賊事件の防止に向けて、効果を発揮することが強く求められる。

【資料1】

東京アピール案 (前文部分は省略)

1. 海賊及び船舶に対する武装強盗対策のため、互いに協力しつつ、可能な限りあらゆる対策を講じていくとの固い決意をあらためて表明する。
2. これを踏まえ、IMOが作成した沿岸国政府の勧告および船舶所有者または船長に対する指針を考慮しつつ、以下を骨子とするモデル・アクション・プランをベースとして、そ

れぞれアクション・プランを作成し、速やかにこれを実施する。

- (1) ハイジャック等、凶悪かつ組織的事件を念頭に置いた船側の自主警備策（位置通報システム技術の導入等）の策定、実施
- (2) 事件発生時に沿岸国／寄港国が迅速・的確な措置をとれるよう、被害を受けた船舶から沿岸国／寄港国当局への報告を徹底させるための環境の整備
- (3) 沿岸国／寄港国は、港の安全確保を含む自らの内水及び領海のパトロールの強化を図るとともに、船会社からの事件発生報告に対応して迅速かつ適切な捜査の実施
- (4) 沿岸国／寄港国は、被疑者を的確に訴追することを遂行するための法的枠組の整備
- (5) 海事政策当局、海上警備機関等が一体となつて的確かつ機動的な対応をとるための体制の構築
- (6) 国際的な情報連絡、連携を促進するべく、従来からの外交ルートを通じた情報連絡とともに、専門的知見を有する各国の海事政策当局及び海上警備機関が、相互間の情報連絡窓口を設定しこれを活用することにより、関係機関の総合的な情報ネットワークの形成
- (7) 船舶の自主警備策の強化や、行方不明船舶の早期発見、海上整備機関の取締りの強化に資するべく、海賊及び船舶に対する武装強盗事件に係るデータの共有・活用

【資料2】

船舶に対する海賊および武装強盗の防止へ向けて（要約）

（株）日本船主協会会長 生田正治

はじめに

海賊問題に当協会が取り組みはじめたのは、1980年代になってマラッカ・シンガポール海峡および南シナ海で武器を持った族が商船を襲うケースが増えてきてからで、1983年には会員会社の経験に基づく防止対策を取り纏め、当協会

会員会社へ周知しました。

また、国際海事機関（IMO）でもこの様な状況に対応し各種の勧告等が出されており、特に1993年には東南アジアに各国の官民の専門家からなる調査団が派遣され、その結果に基づいて、沿岸国や船舶所有者、船長等の関係者が講じる防止対策に役立つよう、海上安全委員会（MSC）のサーキュラーをとりまとめるなど対策が講じられてきました。

しかしながら、こうした努力にも拘わらず、1995年以降この地域の子海賊および武装強盗事件は増加し続けています。海賊の襲撃は、乗組員、船舶、貨物が危険に晒され被害を受けるのみならず、場合によっては大きな海洋汚染につながりかねません。また、近年特に憂慮されるのは、この地域で船舶のハイジャック事件が続発しており、わが国に関連したものだけでも、1998年にテンユウ号、1999年にはアロンドラレイノウ号、そして本年2月にグローバル・マーズ号がハイジャックされています。

今回の会合は、1999年11月に日本の小淵総理が、アセアンサミット場で各国首脳に提案し、実現したもので、この会議を準備された日本政府の関係者のご努力に敬意を表したいと思います。

海賊事件の現状とその影響

海運は、食料やあらゆる消費財、そしてエネルギーをはじめとする原材料を輸送することを通じ、世界のトータルロジスティックスの中核的な役割を担うことにより、各国の経済の発展に寄与しています。また、船舶は大量の物資を少ないエネルギー消費で輸送することのできる地球環境にやさしい大変優れた輸送モードであり、ロジスティックス輸送分野において、今後ますます重要な役割を担っていくものと確信しております。

これほど重要な海上輸送を担っている商船が、海賊に襲われる事件が昨年は285件にも上り、そのうち約60%はアジア地域で発生していると報告されています。

これは最近アジア地域で増加している密航者問題と並んで、船舶の安全、安定輸送を前提とする円滑な海上輸送にとって大きな障害となっています。海賊および武装強盗は金品や貨物を強奪し、さらに乗組員の命を危険に晒すことに加え、襲撃により操船の自由を失った場合、衝突・座礁の海難事故を引き起こす恐れがあり、ひいてはそれが大規模な海洋汚染にもつながりかねないのです。

海賊および武装強盗の防止対策

このような凶悪な海賊および武装強盗事件を防止していくために、私は特に以下の4点を強調したいと考えています。

(1) 船主による自衛策の強化

当協会では1983年に策定した「海賊防止対策要領」を全面的に見直し「保安計画策定の指針」を作成し、見張りの強化、通路のLOCK UPなどの侵入防止策を講じることを勧めております。

(2) 襲撃時の即応体制・警備態勢

船長は襲撃を受けた場合、直ちに当局に通報することが求められ、また、第一報を受けた当局から警備機関等に直ちに通報が確実に伝達される体制が必要だと思います。さらに、航行警報により、付近航行船舶へ警戒を促すとともに、付近の船舶より追加情報が得られるような体制も有効だと考えます。

(3) 犯人検挙の重要性と検挙のための捜査体制

被害を把握するためには船主からの通報が不可欠であり、当協会では通報の励行を呼び掛けていますが、捜査のための停泊要請などにおいて、調査が船主にとり負担にならないような配慮と工夫が通報の一層の促進に有効

だと思います。また、犯行現場は海上であっても強奪品の処分等は陸上なので、周辺国の協力の下に海上警備機関と関係陸上機関との連携の下での迅速な対応が極めて重要と考えます。

(4) 共同パトロールなど警備体制の協力

昨年11月のアセアンサミットの場合において、アジア地域の首脳から海賊多発地域での海上警備当局による共同パトロールの必要性について言及があったと理解しております。また、3月上旬シンガポールにおいて開催されたアジア地域の海上警備機関による海賊および武装強盗事件の防止のための会議にて、より具体的に情報連絡、取締り強化および相互協力・連携などについて検討されたとお聞きしております。

海賊防止へ向けては、何といたっても強力に抑止する力が必要であると確信していますので、最も有効な対策の一つと思われる共同パトロール構想の実現を始め、こういった協力体制についても検討すべきだと思います。

むすび

私は、今回の一連の会議における論議を踏まえて、今後、アジア地域における海賊事件の防止に有効な諸対策が確立され、我々船主側の自衛策の徹底、万一被害に遭った時の迅速・的確な通報体制の確立と相俟って、海賊および武装強盗の撲滅につながることを期待したいと思えます。

世界の貿易・通商の発展を支える海運産業にあって、安全・安定輸送の確保は社会的使命であり、世界の貿易産業(Trading Industry)全体にとって極めて重要なものであると考えます。

2. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し問題について

—米国とOECDにおける最近の動き—

主として定期船社によって結成されている運賃同盟や協議協定については、日米欧をはじめ

各国で独禁法の適用除外が認められており、一定の条件の下での協定活動が認められている。

各国の制度については、公正な競争環境を確保する観点から、時代の要請に応じて関連国内法の見直しが行われてきており、ここ数年の動きとしては、たとえば米国では、1995年に1984年海運法の改正法案が議会で提出されたことによって同制度の存続についての議論が始まり、またわが国でも、同じく1995年の政府による「規制緩和推進計画」に基づき、業種を問わず制度全体の見直しを開始された。

その結果、わが国では1998年6月に海上運送法の一部改正法案が成立し、1999年7月に施行された。また、米国でも1998年10月に法案が成立し、1999年5月に米国外航海運改革法(OSRA = Ocean Shipping Reform Act)として施行された。

それぞれの改正法においては、協定の審査基準が強化されたり、船社と荷主の非公開個別運賃契約を運賃同盟が禁止できなくするなど、時代の要請に応える形でより競争促進的な環境整備が図られたが、適用除外制度そのものについては存続させることとされ、その意義を改めて確認した形で決着した。

また、豪州においても適用除外制度を規定している Trade Practices Act Part X の見直しが行われ、1999年12月に Productivity Commission による答申が政府に提出されているが、やはり適用除外制度の必要性和存続を認めるものとなっている。

このように、一旦は沈静化したように見えた船社間協定に対する独禁法適用除外制度の存続問題であったが、1999年春以降、米国と経済協力開発機構(OECD)において同制度の見直しを求める新たな動きが出ている。

まず米国では、ハイド下院議員により、船社間協定に対する適用除外のほぼ全面的な廃止を求めるいわゆるハイド法案(Free Market Antitrust Immunity Reform Act of 1999)が1999年10月に提出され、2000年3月22日には同議員が委員長を務める下院司法委員会において同法案についての公聴会が開催された。しかしながら同

公聴会では、関係者から法案に対する賛否両論が表明されたにとどまり、委員長のまとめや今後の審議予定などは一切行われず、同法案の今後の取り扱いは明らかにされていない。なお、同公聴会に証人を出席させ、意見表明を行った関係者は資料1の通りである。

当協会は、同公聴会に園田裕一企画調整部副部長を派遣して平山修ワシントン駐在員とともに傍聴させ、また、これを機に米国の運輸省海事局(MARAD)・連邦海事委員会(FMC)・全米産業運輸連盟(NITL)の海運政策担当者などと面談させて各種情報収集と意見交換を行った。

米国では、今後も5月3日に下院コーストガード・海上輸送小委員会において、OSRAの施行状況についての公聴会が予定されており、適用除外問題もその中で取り上げられるものと見られており、引き続き事態の推移を注視する必要がある。

一方OECDでは、1999年春にOECDとしての規制改革プロジェクトの一環として、適用除外制度の見直し案が事務局より提出され、2000年5月26日にパリで開催されるOECD海運委員会と同競争法・政策委員会による合同ワークショップで同案が議論されることとなっており、当協会も積極的に意見反映を行っていくこととしている。(ハイド法案とOECD案の骨子は資料2参照)

当協会は、日米両国で数年にわたる検討の末に改正法が施行されて以来未だ一年足らずであり、船社と荷主が新たな秩序を模索している現状では性急な枠組の変更は必要ないと考えており、更に、現行法による一定の規範の下で行われている船社間協定の活動は、世界貿易全体の健全な発展に寄与しているとの基本的考え方にに基づき、船社間協定に対する独禁法適用除外制度の存続に向け積極的に対応していくこととしている。

【資料1】

I. 証人を出席させた団体

SHIPPING FLASH

i) ハイド法案支持（独禁法適用除外制度に反対）：

Department of Justice
Coalition for Fair Play in Ocean Shipping (NVOCC)

National Customs Brokers and Freight Forwarders Association of America (フォワードナー)

Pacific Northwest Asia Shippers' Association (林産品輸出組合)

International Brotherhood of Teamsters (トラック運転手組合)

Section of Antitrust Law of the American Bar Association (米国弁護士会の独禁法部会)

ii) ハイド法案に反対（独禁法適用除外制度に賛成）：

Federal Maritime Commission (クリール長官)

同 (ワンコミッショナー)

Maersk (世界定航船社29社を代表)

American President Lines (同上)

American Association of Port Authorities (港湾管理者)

Maritime Trades Department, AFL-CIO (労組)

Mercer Management Consulting (コンサル会社)

II. 書類のみ提出した団体。

i) ハイド法案支持（独禁法適用除外制度に反対）：

American Cotton Shippers Association (米国綿花組合)

J. A. Tucker Company (内陸トラック輸送業者)

Transportation Intermediaries Association (運送仲介事業者団体)

Agriculture Ocean transportation Coalition (農産品輸出入組合)

ii) ハイド法案に反対（独禁法適用除外制度に賛成）：

U.S. Carriers (Crowley Maritime と Farrell Lines)

資料2 ハイド法案と OECD レポートなどの骨子

	ハイド法案 FAIR ACT (H.R.3138)	OECD レポート MTC (99) 8	現 行 法		
			日 本 (海上運送法)	米 国 (OSRA)	E U (4056/86)
運 賃 同 盟	×：認めない	○：認める ・競争当局による 個別審査	○：認める ・運輸省への事前届 出により発効	○：認める ・FMCへ届出後45 日で発効	○：認める (包括適用除外) ・common tariff の あること ・届出不要
協 議 協 定	×：認めない	×：認めない	○：認める	○：認める	×：認めない
コンソーシアム	×：認めない	○：認める	○：認める	○：認める	○：認める(870/95)
	・マリナーミナ ルオペレーター間 協定の独禁法適 用除外は認める。 ・「アライアンス 協定等の扱いは 今後の審議によ る」 (99年11月2日 付ハイド発言記 事)	審査基準は、 public benefit	審査基準は、 a) 利用者利益 b) 不当差別 c) 加入/脱退不当 制限 d) 必要最小限 シェア30%以下の協 定は無審査。	審査基準は、 a) 競争制限による 輸送サービス低下 b) 輸送コストの不 当増加	コンソーシア規則 (870/95)は2000年4 月に一部改正の上、 5年間延長予定。 現行： a) シェア30/35% 以下は無審査 b) 50%以下は6カ 月以内に反対手続 なければ発効。 c) 50%以上は個別 審査

※日本船主協会 企画調整部にて作成

東京湾口航路整備事業(中ノ瀬航路の浚渫・第3海堡撤去)の実施決定

東京湾における船舶の安全運航確保の観点から、当協会はかねてより政府に東京湾中ノ瀬航路の浚渫を要望してきたが、運輸省は去る3月22日、『周辺海域の漁業関係者との調整が終了したことから、中ノ瀬航路の浚渫および浦賀水道航路の第3海堡撤去に関する「東京湾口航路整備」を平成12年度公共工事として着手する』と発表した。

これにより東京湾の浅瀬「中ノ瀬」の東側を通る中ノ瀬航路が浚渫され、28万重量トン級の大型タンカーの通航を可能にするとともに、湾口航路における反時計回りの完全一方通航が実現、東京湾の海上交通の安全性や交通容量が飛躍的に向上し、東京湾諸港の機能アップが図られることとなる。また浦賀水道航路に隣接している旧陸軍の海上要塞「第三海堡」が撤去されることにより、船舶航行の障害が除去され、航行の安全に寄与することとなった。

なお、本事業の概要は以下のとおり。

東京湾口航路整備事業の概要

- 対象船舶：20万重量トン級貨物船（タンカーは28万重量トン級）
- 事業費：約400億円
- 事業期間：着工後、7年間で予定
- 事業主体：運輸省第2港湾建設局
- 整備終了後の航路概要：

	中ノ瀬航路	浦賀水道航路
幅員	700m（北向き一方通行）	1,400m（往復）
延長	約10.5km	約2.5m（第3海堡含む）
計画水深	23m	23m

船・機長2名配乗の「国際船舶」が誕生

船・機長2名配乗船2隻を含む3隻の外国人承認船員配乗の「国際船舶」が誕生した。平成11年5月に改正船舶職員法が施行され、STCW条約締約国の資格証明書受有者（船舶職員）は、所定の承認を経て日本籍船に乗船できるという法整備がなされた。これを受け、本年1月中旬にマニラにおいて第1回目の承認試験が実施され、初の外国人承認船員48名が誕生した。さらに2月中旬には同じくマニラにおいて英語による船舶料理士試験が行われ、27人の外国人料理士が誕生した。

これらを背景として、外航労務協会と全日本海員組合は本年2月初めに「国際船舶制度に係わる雇用と労働条件に関する協議会」を設置し検討を進めていたが、2月末、当面の対応について合意に達した。その後、関係船社において調整の結果、本年3月末日までに船・機長2名配乗船2隻を含む3隻の承認船員配乗国際船舶が誕生した。

国際船舶制度を実効あるものとするためには、既存の日本籍船に対し、日本人船・機長2名配乗体制を円滑に実施していくことが不可欠であることから、当協会はそのための働きかけを今後とも行っていきたい。



慎重な対応が望まれる OECD「海運規制改革レポート」

—外航海運カルテルの独禁法適用除外を巡って—

商船三井 営業調査室

内山由美子

1. OECD「海運規制改革レポート」

海運を巡る規制緩和の流れの中で、OECD（経済協力開発機構）による「海運規制改革レポート」が注目されている。OECDは1999年5月、通信や電力などの産業に於ける規制緩和に関する調査報告書案をまとめ、OECD内閣関係部会ならびに加盟各国に回付した。この報告書には、定航海運に対する独禁法適用除外の見直しを示唆する内容も含まれていた。パリに本部をおき、先進29カ国が加盟するOECDは、世界経済の安定成長、途上国援助、貿易拡大を目的とし、経済政策に関する調査や提言を行っている。それは決して強制力を持つものではないが、世界の海運政策に与える影響は少なくない。

同報告書には、「定航海運への競争政策の適用」として次のように書かれていた。「独禁・競争政策諸法の適用から自動的に除外されている海運同盟やその他の諸活動は、定航海運に影響を与えつつ、最も議論の多い規制のまま残っている。適用除外の全面的撤廃に続くであろう突如のショックは、現在の環境下では現実的ではないだろうが、適用除外の何らかの形での部分的撤廃は有益のようであり、検討されるべきである。」具体的には、「スロット交換、共用施設の共有、インフラストラクチャの共同利用などの非財務的協定に対してのみ」自動的に適用除外を継続するものの、「共通運賃を設定する協定などの共謀行為（collusive behavior）」は、

「公共の利益が伴うであろうことを条件として競争当局による特別の承認に服するもの」とし、「すべての競争的要因を縮小しようと企てる、協議協定や輸送力安定化協定のような共謀協議（collusive agreements）」については、「独禁・競争政策法からのいかなる種類の適用除外をも受けるべきではない」と提案している。「共謀」などという言葉が使われるのは船社としては少々心外であるが、要するに、海運同盟に対する適用除外は競争当局による審査を経て個別に認めるが、航路安定化協定などの協議協定については適用除外は一切認めないというものである。

2. 各国の反応

1999年6月に開催されたOECD海運部会では、加盟国が報告書案に難色を示し、意見調整の必要性を強調した。また、7月には米国と日本がOECDに反対意見書を提出した。日本（運輸省）は、OECDの提案は加盟各国が行っている独禁法適用除外の見直し作業や、定期船マーケットの状況を十分に反映したものではないと批判し、米国（国務省）は、OECDの全加盟国が海運の独禁法適用除外を認めていることなどを挙げ、状況の変化に応じて競争政策を見直す必要性は認めるものの、海運業界のみならず世界貿易にも大きな影響を及ぼす問題であり、加盟国間で十分に議論すべきとしている。

OECD海運委員会は、1999年10月25、26日に

東京で開催された会合で、報告書案の内容について、2000年5月26日にパリで開催するワークショップ(政策対話)で討議することを合意した。

今年は各国で同盟や協議協定等、海運カルテルに対する独禁法の適用除外に関する議論が活発になされる年となる。別表1は主要国における独禁法の海運カルテルに対する適用除外の現状をまとめたものであるが、昨年一応の結論に至り法改正を行った日本を除き、今年は各国、機関とも適用除外の見直しに関して本格的な審議を行う予定となっている。

これらの動きに、OECDワークショップにおける議論がどのような影響を与えるかは定かではない。しかし、海運カルテルに関する一応のガイドラインが米国改訂海事法(OSRA)の発効により生まれつつあるこの時期、その枠組みを大きく変えるような動きがOECDにおける議論の中から出てくるとすれば、安定した定航海運のサービスを維持する上で大きな懸念材料となる可能性がある。

3. 定航海運と“同盟”の思想

“海運同盟”とは、ある航路に配船している複数の船社が、提供するサービスのレベルや運賃・諸料金について、共同で取り決めを行うと言う意味で、同じ産業に属する複数の企業が市場の支配(独占)を目的として結ぶ、価格、生産・販売数量、品質などを制限する合意や協定を意味するカルテルに分類される。価格を不当につり上げたり、非効率的な企業を温存して経済全体を停滞させる恐れがあるため、多くの国ではカルテルやトラストといった独占を禁じる法律(独禁法)を制定し、厳しく規制している。

しかし、例外として、一定の条件の下に独禁法が適用されないことになっている適用除外カルテルがある。海運同盟もこの適用除外カルテルの一つということになる。

「海運自由の原則」という言葉が示すとおり、海運業は原則的に自由競争の産業であるから、運賃競争が起きることは避けられない。運賃競争が進めば、競争に敗れた船社が突然サービス

別表1 主要国・国際機関の独禁法適用除外規定について

	適用除外を規定している法律などの名前	1999年の動き	2000年の予定
日本	海上運送法(第28条)	7月に海上運送法が改正された。独禁法適用除外の審査における条件の整備が行われ、運輸省の権限が明確にされた。	特になし。
米国	Ocean Shipping Reform Act of 1998 (Section 7) [1998年改正海事法(第7条)]	改正海事法が5月に発効。1916年海事法、1984年海事法に引き続き、独禁法適用除外を規定。	独禁法適用除外の撤廃を目的とする法案が議会で審議される予定。3月22日に公聴会が開催された。
カナダ	"Shipping Conference Exemption Act, 1987"	カナダ運輸省が独禁法適用除外の廃止を含む法律の改正に着手。船社や荷主からの意見を募り、改正法案を作成。	4月末より、議会で改正法案の審議が開始される見直し。
EU	EC Council Regulation No. 4056/86 [理事会規則 No. 4056/86]	特になし。	海運同盟・協議協定に関しては特になし。コンソーシアムに対する独禁法適用除外を規定した規則の見直しが行われる予定。
オーストラリア	Trade Practice Act 1974 (Part X)	オーストラリア運輸・地方省が海運政策全体の見直しに着手。独禁法適用除外もその対象。	見直し作業に結論が出される見直し。
OECD (経済協力 開発機構)	Common Principles of Shipping Policy for Member Countries (1987) [加盟国の海運政策の共通原則に関する理事会勧告(1987年)]	5月に独禁法適用除外の廃止を勧告する内容を含む報告書のドラフトを発表。加盟国からの反発が強く、結論は先送り。	5月26日にパリでこの問題に関するワークショップが開催される予定。

を中止したり、勝ち残った船社が運賃を不当に吊り上げる可能性がある。さらには船社間の買収や合併が進み、寡占や独占に行きつく恐れもある。このような事態を避けるために海運同盟の存在を認めること、つまり、海運同盟には独禁法を適用しないことが、航路の安定のために必要不可欠であり、それは船社と荷主双方の利害の一致するところである、という考え方である。

4. 海運自由の原則とカルテル

定航海運の歴史は破滅的な過当競争の繰り返しといっても過言ではない。世界初の海運同盟であるイギリス／カルカット同盟の結成に至った経緯や、日本郵船の誕生に結びついた三菱会社と共同運輸の競争、さらには大阪商船の創立時における瀬戸内の海運業者達の熾烈な競争といった近代海運黎明期の諸事例から始まり、第一次世界大戦後やスエズ動乱後の海運大不況時の運賃競争、最近では、過酷な競争の末に40社の就航船社を半減させた、1984年海事法施行後の北米コンテナ航路における事例等々、洋の東西を問わず枚挙にいとまがない。定航海運においては新規参入者に対する障壁が低いこと、需給の市場原理による調整が構造的にうまく機能しないこと等の特殊性があるためである。

いずれにしても、これらの混乱を経るたびに、定航海運は数多くの撤退船社の悲劇を生み、疲弊しながらも生き残った船社はトレードと経営の安定を求めて、同盟や協議協定等を生み出してきたと言うのが定航海運の歴史が語るところであろう。その意味で、同盟をはじめとする海運カルテルは海運業界が過酷な生存競争の果てに獲得した英知の結晶ということもできる。しかし、結成された同盟は管轄するトレードにおける独占的な立場を、メンバー間におけるサー

ビスや運賃の規制、Fighting Shipや二重運賃制という排他的な手法による荷主の囲い込みや盟外船社の排除によって維持してきたという一面があることも否めない事実である。

このような、トレードの安定を維持するためには許されても「海運自由の原則」に反する部分を制限しながら、破滅的な過当競争を抑制し、トレードの安定を維持するに足る有効な仕組みを確立すること。現在の定航海運の姿は、まさにその二率背反するテーマの微妙な調和の上に成り立っている。その意味で、「海運自由の原則」と「海運カルテルの独禁法適用除外」は互いに牽制し合いながらも、車の両輪のように、現在の定航海運を作り上げてきたといえるのではないだろうか。少なくとも今日では、どちらが欠けても健全な定航海運は成り立たないことだけは確かである。

5. 米国改訂海事法に見る“自由”と“安定”のバランス

1999年5月に施行された米国の改訂海事法(OSRA = Ocean Shipping Reform Act of 1998)には、自由競争を通じて海運の効率化を図り、消費者の利益を高めることを目的に、数々の改定点が盛り込まれている。なかでも審議の過程から最も議論を呼び、注目されたのは、個別の船社と荷主間で結ばれる Individual Service Contract (S/C) の主要部分を非公開 (Confidential) としたこと、同盟など船社間の協定に対し、ある一定のルールのもとで、引き続き独禁法の適用除外を認めたことであろう。

1994年から始まった改訂作業の過程で、これらは荷主側、船社側双方がそれぞれ最も固執した部分であった。大手荷主を代表する NITL (National Industrial Transport League) としては、ボリュームを運賃交渉において効果的に利用でき

る Confidential S/C の導入は譲れない部分であったし、船社サイドにとっては同盟や協議協定というトレード安定化のための仕組みを維持するために、それらに対する独禁法の適用除外は是非とも守りたいところであったからである。

しかし、この二点は互いに相反する概念である。Confidential S/C の導入は同盟のタリフを実質的に無意味なものとし、運賃設定に関する同盟の関与を極限まで縮小することとなる。たとえ同盟が独禁法の適用除外を認められたとしても、機能的にはほとんど意味のないものとなるからである。同改訂法の発効とともに、太平洋航路の3つの同盟 (TWRA、ANERA、JUE-FC) が存在意義を失い、相次いで活動休止あるいは解散に至り、TSA、WTSA と言う航路安定化のための協議協定のみが残ることとなったのも、海事法改定の過程を追えば、なるべくしてなった“既定の路線”だったと言えなくもない。航路安定化協定は、運賃を安定させるための同盟・盟外船社間の意見交換の場であり、運賃設定を行わないことはもちろん、メンバー船社に対する何らの拘束力も持たない。いわば紳士協定である。

米国の海運政策は、規制緩和による自由競争を通じた活力ある経済を標榜したレーガン大統領以降、同盟による自由競争の阻害要因を軽減させる方向に進んできた。また、それがグローバル化の進展とともに主要国の海運政策をリードしてきたのも紛れもない事実である。その意味で、OSRA に盛り込まれた思想は独り米国の海運政策にとどまらず、競争原理に基づく“自由”な海上ビジネスの追求とトレードの“安定”の両立という、世界の定航海運が抱えるパラドックスに対する一応の結論となり、ある意味でのスタンダードとなり得るのではないかと考えられる。

6. むすびに

時代の趨勢に応じて、独禁法そのものの捉え方も変化するのは当然のことである。合併や提携まで含めた企業活動の自由を尊重するのか、商行為における公正さを尊重するのか、その振り子は時代の要請にしたがって常に少しずつ揺れている。規制緩和や市場の自由化、経済のグローバル化が急速に進んでいる現在、独禁法は企業の自由な活動を阻害しているという批判があるかと思えば、その一方で、消費者の利益をもっと重視し、独禁法の適用を拡大しようと言う声の高まりがあるのもそのためであろう。

定期航路を運営する船社にとって、海運同盟や協議協定に対する独禁法適用除外の意義について絶えず検証しながら進まなければならないことも、その意味ではやむを得ないところである。しかし、海運が世界の貿易や経済活動を支える最重要なインフラの一つであることは間違いない。運賃の乱高下を抑え、効率的な配船を行い、安定した輸送サービスを維持するために、船社間で協議の場を持つこと（そのことに独禁法を適用しないこと）は、規制緩和や経済のグローバル化の流れを妨げるものでも、その流れに逆らうものでもなく、むしろ、貿易や経済活動の健全な発展を促す車輪の片方として必要不可欠なものであるとの認識が重要であろう。

海運カルテルに対する独禁法適用除外のあるべき姿は、今年、各国・機関で検討されていくことになる。各国においては今日まで築き上げてきた海運政策をより建設的な方向へ進めるための対応を、そして OECD の場においては少なくとも「海運自由の原則」の名のもとに破滅的な運賃競争が引き起こされ、過去の不幸な歴史が再び繰り返されることのないよう、熟慮ある対応を望みたいものである。



国際会議レポート

1 有機スズ系船底塗料の使用禁止、2001年の条約会議へ —IMO 第44回海洋環境保護委員会の模様—

国際海事機関 (IMO) の第44回海洋環境保護委員会 (MEPC) と危険・有害物質による汚染事件に対する準備・対応および協力に関する議定書 (HNS-OPRC) の採択会議が、3月6日から15日の間、ロンドンのIMO本部で開催された。

今回の会議は、エリカ号の沈没・重油流出事故後のフランス政府および欧州連合 (EU) 政府によるシングルハルトンカーの規制前倒しなどの再発防止策が、国際的に統一されたIMOの基準によらず、一国あるいは欧州という地域で単独に実施されようとする動きと時期が重なったことから、多くの国から懸念が表明された。

また有機スズを含む船底防汚塗料の使用を全面的に禁止する条約の採択に向けての条文の検討、有害プランクトンなどの移動を防止するためのバラスト水管理のための条約の審議のほか、船舶からの大気汚染の防止、船舶のリサイクルなどの問題が審議された。

1. エリカ号の沈没・重油流出事故再発防止策
会議に先立ち、事務局長オニール氏より挨拶および会議における主要議題についての紹介がなされるとともに、昨年12月にフランス沖で起こったエリカ号の事故に関し、事故調査を急ぐとともに、再発防止のために何らかの規制が必要とされた場合は、IMOを通じて至急国際的な基準を作成するべきであるとの意見が表明された。また、IMOこそが海事に関する安全と環境保全に関する規則を作る組織であり、限られた地域において一方的な規制を作ることは避けるべきであるとの考え方が述べられた。

これに対して、フランスは政府としての再発防止策の提案をすでに公表しており、これらが5月に開催予定の海上安全委員会 (MSC) および次回 MEPC (本年10月開催予定) で提案される予定であることを紹介した。

またわが国をはじめ米国、英国など多数の国

了後に以下の2つの研究発表が100名以上の参加者の下で行われた。

(イ) IMOが委託した共同研究(マリンテック、カーネギーメロン大学など)

IMOより委託を受けたCO₂排出量に関する共同研究の中間報告が発表された。主な結論は以下のとおり。

- ・船舶からのCO₂の排出量は、全世界での排出量の1.5%であり、仮に10%の削減を行っても地球温暖化に対する効果は少ない。
- ・船腹量が毎年数%増加することを考慮すると、船腹量の管理、減速航行、適正積荷量など運航面での抑制措置の方がCO₂削減効果大きい。
- ・地球全体を対象とした光化学反応モデルによる試算によれば、船舶からのNO_xが対流圏のオゾン濃度に及ぼす影響はごく少ないことが推定された。
- ・長距離輸送では、国際的なモーダルシフトを進めることが陸上も含めた全体のCO₂排出量の削減につながる。

(ロ) わが国シッピングアンドオーシャン財団(S&O財団)による原油タンカーからのCO₂排出量の見積りと将来動向

わが国のS&O財団より研究発表が行われ、参加者からは質の高い研究成果であり、今後のIMOにおけるCO₂関連の審議に資するものとして高い評価を得た。要旨は以下の通り。

- ・外航船舶からのCO₂排出量の見積りは、燃料油消費量等から、地球全体での人為的なCO₂発生量の約2%を占めると考えられた。このうち、IMOの検討対象となる外航船舶からのCO₂排出量は船舶全体の約70%を占める。

・船種別のCO₂排出割合は、原油タンカーからの排出量が外航船舶からのCO₂排出総量の約26%を占めていると推定される。

・輸送効率と技術的評価としては、日本で建造されたVLCCの燃料消費率が1980年初頭から1990年初頭までに約17%程度減少した。しかし、ここ数年は横ばい傾向にある。17%程度の効率向上のうち、およそ7割程度が主機関の熱効率向上および機関の軽量化によるものであり、残りの3割程度が推進抵抗や船舶重量の軽減化、推力の向上によるものと推測されている。

・原油タンカーからのCO₂排出量に関する今後の動向としては、燃費効率の悪い船が代替されていくことを前提にすれば、2010年には1990年に比べて18%減少、運航量が1%/年で増加する場合には4%減少するものと予想される。

5. 船舶のリサイクル

リサイクルされる船舶はPCB(ポリ塩化ビフェニル)などの有害物質を含んでおり、世界の解撤産業の現状に鑑み、船舶のリサイクルに関する検討がMEPCの作業計画に取り入れられた。

今次会合では、オランダおよびノルウェーから、船舶のリサイクルの問題は優先度の高い課題であり、また、このテーマはIMOが主体となって、ILO(国際労働機関)、UNEP(国連環境計画)等と協調しつつ取り組むべき課題であること、およびIMOとしての適切な取り組み方法を見出すためにコレスポネンス・グループ(CG)を設置し船舶のリサイクルに関する情報収集などを行うべきとの提案があった。その結

果、欧米諸国等が賛成し、現在の船舶リサイクル手法に関する情報収集などをCGが行うこと

となり、2001年開催予定の第46回 MEPC に報告がなされる予定となった。

2 クオリティ SHIPPING 推進に向け、建設的な意見交換が行われる —クオリティ・ SHIPPING ・セミナー2000の模様—

クオリティ・ SHIPPING ・セミナー2000が、2000年3月24日から3月25日にかけてシンガポールにおいて同国政府主催で開催された。

今回のセミナーは、クオリティ・ SHIPPING の推進を主題に1996年および1999年にいずれもオランダで開催されたマリン・フォーラムの2000年版・アジア版と位置付けられるものである。クオリティ・ SHIPPING の推進がともすればヨーロッパ主導で進められている感がある中で、今回アジア（シンガポール）でセミナーが開催されたことは意義深いものであり、多くの講演者もこの点に言及した。

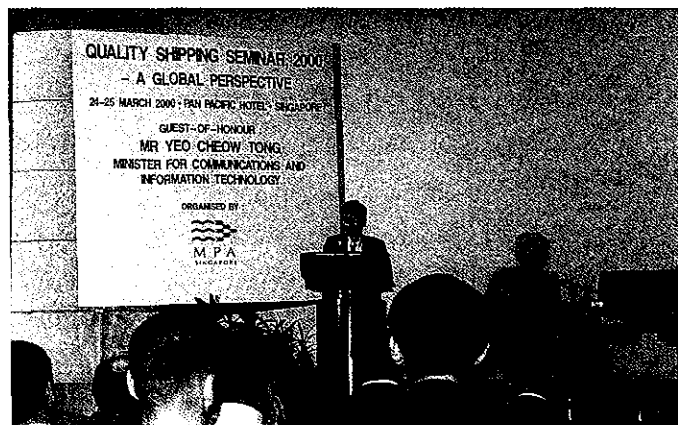
参加者は講演者22名を含めて約250人、基調講演者として日本政府から土井勝二運輸審議官が参加した他、IMO 事務局長、オランダ運輸相、カナダ運輸相、東京 MOU (Memorandum of Understanding on Port State Control) 事務局長（篠村氏）、国際海運会議所 (ICS) 事務局長、国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO) 事務局長、EU 代表、船級協会代表 (IACS)、船主責任相互保険組合 (P & I クラブ) 代表、国際運輸労連 (ITF) 書記長ら国際海運界の関係者が勢揃いし講演を行った。当協会からは和田敬司理事長他が参加、その他船主協会としては豪州、香港、韓国、マレーシア、シンガポール、ノルウェー、スウェーデン、ASEAN の各国・地域からの参加があった。

○クオリティ・ SHIPPING とは何か？

今回の会合の主題は、「クオリティ・ SHIPPING とは何か。クオリティ・ SHIPPING を推進するために何ができるか。」であった。クオリティ・ SHIPPING とは、字義的には、各関係者（船主、荷主、旗国、寄港国、保険、船級等）が政府等による公的規制・基準を遵守した上で、自主規制を施してより質の高い海上輸送サービスを確保すること（船主の立場からは「提供すること」）、と言い表すことができる。しかし、予想された通り、今回の会合の焦点は、昨1999年12月にフランス沖で起きたエリカ号事故およびそれに引き続く EU の事故防止対策提案に当てられた。エリカ号事故が、ともすれば抽象論に終始しがちなクオリティ・ SHIPPING の問題を具体的に捉える手助けになったといえよう。

（エリカ号事故に関しては本誌2000年3月号 P.25特別欄参照）

当協会は、かねてより「サブスタンダード船



▲セミナーでは様々な講演が行われる

の排除」を重要項目として捉え積極的な活動を行っている。併せて老朽船の解撤促進にも積極的に取り組んできており、これまで「クオリティ・ SHIPPING」という言葉では表現していなかったものの、実質的にクオリティ・ SHIPPINGを積極的に推進してきている。

○多くの講演者・参加者がEUの地域的規制提案には反対の立場を表明

土井運輸審議官は基調講演の中で、エリカ号事故を契機に欧州で行われようとしている地域的規制に「深く憂慮する」との立場を表明した。他の多くの講演者・参加者も同様にEUによる地域的規制に反対の立場を表明するとともに、防止策等は事故原因が究明された後合理的に策定すべきであること、既存の基準の遵守が励行されるべきであり合理性のない新たな基準には反対であることを強調した。これらは当協会スタンスと軌を一にするものである。当のEU代表は、IMO等国際的な場での解決が最良であるとしながらも、既にIMO基準と米国油濁法(OPA90)による基準が併存しており、欧州の世論は何も対策を講じないことを容認しない状況であり、エリカ号事故後の防止策は内容の合理性云々の次元でなく、政治的な動きになっていることを強調した。

○クオリティ・ SHIPPINGを推進するために何ができるか

今回の会合がセミナーという性格であるため、「結論」めいたものは出ていないが、「クオリティ・ SHIPPINGを推進するために何ができる

か」について講演者が示した考え方の一部を以下に紹介する。

・情報の更新・交換・透明性の確保

EUの提案によるEQUASIS(船舶の品質および安全関連情報システム)やオランダが中心となって進めているNQR(質の高い船籍国の情報ネットワーク)はこれを具体化しようとするもの。

・自主規制(セルフ・レギュレーション)の重要性

・責任連鎖の中で各関係者がそれぞれの責任を全うすること(Chain of responsibilityの考え方)

・サブスタンダード船が結果として経済的損失をもたらすようなマーケットメカニズムが作用する枠組みの創設(土井運輸審議官)

・新たな規制を作るより既存の法制の実施が先決

・質の高い船員の確保・育成のための条件整備(ITF=国際運輸労連)

次回のクオリティ・ SHIPPINGのセミナーは2001年3月5日~7日の間、豪州政府主催で「APEC地域におけるより安全な海運に関する国際シンポジウム」と題してシドニーで開催の予定である。

世界的な動きとしてのクオリティ・ SHIPPINGの推進は緒についたばかりである。遠くない将来に国際海運においてクオリティ重視の文化——邦船主は既にこの文化の中にいる——が根づくことを期待している。

3 ワークショップでの決議事項を次回海上安全委員会に提出へ ——第4回国際海事機関(IMO)海賊防止セミナーの様相——

IMO主催の第4回海賊防止セミナーが2000年3月22日から24日までムンバイ(インド)に

開催された。IMOは、1996年以降海賊事件が増加傾向に転じたことから、世界におけ

各国間の手続上の遅れを削減し、必要に応じて法律を改正し海賊行為についての管轄権を確立するよう、IMOを通じて沿岸各国に求め、IMOに対しては、付近船舶に対する警報の統一指針を検討するよう求める。

(2) 海賊事件における効果的な捜査手段と法律の整備がなされていない国が存在することに鑑み、前回のナイジェリアのセミナーまでに検討された海賊事件の捜査のためのIMOコード(案)の原則を支持し、IMO

海上安全委員会第72回会合において本決議を考慮するよう求める。またアロンドラ・レインボー号事件で明るみに出た“偽装船(Phantom Ship)”の問題をIMO海上安全委員会で扱うよう求める。

IMOによる海賊防止のための地域セミナーは今回が最後となるが、IMO事務局によれば、今後も海賊防止に向けた活動を推進していくという。

内外情報

1 平成12年度の規制緩和項目まとまる —「規制緩和推進3か年計画」平成11年度末閣議決定—

当協会は、海運関係分野の規制緩和の推進に向けて当協会会員から寄せられた要望を踏まえ、関係省庁に対し積極的な働きかけを行っている。平成11年度の規制緩和推進に当たっては、まず、要望の提出期限である平成11年10月末に36項目からなる規制緩和要望を運輸大臣ならびに総務庁規制改革委員会に提出するとともに、平成12年1月中旬に各省庁が公表した個別項目に対する中間的な検討状況につき関係委員会等で検討を行い、そのうち特に重要と考える事項については運輸大臣に対し2月29日付で要望を提出し、早急な取り扱いを申し入れた(資料1参照)。政府はこれらの要望を受け、3月31日、「規制緩和推進3か年計画(再改定)」を閣議決定し、平成12年度の規制緩和・撤廃項目を公表した。それによれば、主要9港において港湾運送事業の規制緩和を平成12年度中に先行実施することなどが盛り込まれている(資料2参照)。

なお、現在政府が実施している「規制緩和推進3か年計画」は平成10年度を初年度としたも

ので、平成12年度はその最終年度となる。最終年度も例年同様毎年10月末までに寄せられた国内外からの要望項目を対象に各省庁において検討を行い、1月中旬に個別項目に対する検討状況の中間的な公表を経て更なる検討を加えた上で年度末に政府が次年度以降の規制緩和・撤廃項目を決定することになるものと思われるが、現段階では現行3か年計画終了後の方針が不透明であることから、当協会は総務庁の規制改革委員会での審議状況を見極めながら、諸規制の緩和・撤廃が今後とも積極的に推進されるよう関係方面に働きかけを行っていくこととしている。

また、個別の要望項目への対応については、各省庁における検討の進捗状況を踏まえ、海運業界として必要な新規要望を加えつつ、船員保険の被保険者資格の見直しなどの政策的重要項目の実現や船舶の効率的な運航・荷役を妨げている各種規制の緩和・撤廃を引き続き関係方面に強力に働きかけていく予定である。

【資料1】

平成11年度末の規制緩和推進計画の改定について
のお願い

(平成12年2月29日付、二階俊博運輸大臣宛
船協会長名文書)

(前略)平成11年度末に予定されている規制緩和推進3か年計画の改定につきましては、平成11年10月29日付弊翰にて、海運関係分野の規制緩和の一層の推進をお願いしているところでありますが、その後、平成12年1月付『運輸省における内外の規制緩和意見・要望等の検討状況』におきましては、当協会から要望いたしました多くの事項に対し、前向きなご検討をいただいたことに感謝申し上げます。

しかしながら、同中間公表においては現段階では措置困難や引き続き検討とされた項目も多数あり、それら項目の実現については今後ともご尽力お願いいたしますとともに、業界として早急をお願い申し上げたい項目を別紙の通り取り纏めましたので、更にご検討の上、一層の規制緩和を推進下さるよう重ねてお願い申し上げます。

別紙

- * 「〇〇省の中間的な検討状況」とは、1月中旬現在、各省庁が中間的に公表した検討状況。措置済み・措置予定、検討中、措置困難、その他の4段階に区分されている。
- * 要望項目の番号は、平成11年10月29日付要望の通し番号を使用。(平成11年10月29日付要望については、本誌平成11年11月号P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)

I. 制度上改善すべき項目

3. 船員保険の被保険者資格の見直し

(厚生省の中間的な検討状況：その他)

特例によらず船員保険の被保険者資格が継続

できるよう、以下の通り要望する。

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失う。現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられていることは承知しているが、本特例は最長で2年半を限度としている。

当方の要望は、特例によらない抜本的な解決である。解決方法としては、船員保険法の適用についての船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、あるいは、有料の労務供給事業を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については外国籍船に雇い入れされる場合も含めて船員保険の被保険者資格を付与する方法(船員職業紹介事業等の許可の要望とも関連する)などが考えられる。

数年来の船主の強い要望にもかかわらず、未だ実現されていないことは極めて遺憾である。幅広い見地から運輸省・厚生省双方において検討を行い、船員保険の被保険者資格が継続できるようにするための解決策を打ち出してほしい。

4. 船員職業紹介事業等の自由化

(運輸省の中間公表における検討状況：検討中)

現在「船員職業紹介等研究会」において、船員に対する有料職業紹介所の設置等に関するILO第179号条約の批准および国内法制化について検討中とされているが、ここ数年間は検討が中断されている。条約の趣旨と陸上における職業紹介事業等の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業等の自由化を実現するための船員職業安定法の改正が望まれるところである。

II. 実務上改善を要する項目

〈船員関係〉

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

(運輸省の中間的な検討状況：措置困難)

「措置困難」とされているが、海技免状の受験資格としての乗船履歴に係るトン数区分はSTCW条約の要件と比べて余りにも細分化されている嫌いがあるので、将来的に整合性を図る必要がある。また、過渡的には、条約要件に合わせた新たな規則の下で従来の乗船履歴をどのように認定するか等、部分的には規制の強化につながる事が予想される。こうした問題を認識し、将来的なトン数区分の見直しに向け、早急に検討に着手すること。

〈検査関係〉

16. 石油備蓄法に基づくGPS制度鑑定およびGPS測位記録紙の提出の廃止

(通産省の中間的な検討状況：検討中)

現行2年毎の検査間隔の拡大につき「検討中」とのことであるが、早期に結論を導き実施すること。

〈港湾・海務関係〉

17. 危険物積載船の入港および荷役に際しての危険物貨物の数量制限の緩和

(運輸省の中間的な検討状況：措置困難)

「措置困難」とされているが、世界で最も近代化され且つ安全にも十分配慮されているわが国のコンテナ埠頭において国際的にも船舶に積載制限が課されていないにもかかわらず、荷役上の数量制限として規制することは不合理である。早急に数量制限を見直すこと。

21. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに

対する航行安全指導および安全対策確約書に基づく、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海への夜間入出域制限の撤廃

(運輸省の中間的な検討状況：措置困難)

「措置困難」とされているが、瀬戸内海に関しては、緩和が可能と考える。東京湾・伊勢湾と異なり、外洋まで距離があるため、船舶は荷役が昼間に終了したとしても、友が島水道通航が夜間となる場合には翌日朝まで出港を見合わせなければならないなど影響が大きい。昼間に限定した通航の許可適用海域を現行の友が島までを含んだ瀬戸内海ではなく、他危険物船が受けている行政指導と同様に備讃瀬戸東航路に限定するなどにより、安全の確保を図りつつより弾力的な通航が可能となるため、緩和を強く要望する。

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

(運輸省の中間的な検討状況：検討中)

液化ガスタンカーに対する「安全対策確約書」の規制緩和要望も含め、緩和の方向で検討されることは評価できるが、「安全対策確約書」の内容が、緊急措置手引書、ISMコードに基づく安全管理マニュアル等同書制定後に追加された制度により担保されていることから、基本的には、手続きの簡素化および記載内容の見直しにのみ留まることなく、撤廃の方向を目標に検討すること。

23. ねずみ族駆除免除証明書等の有効期間の延長

(厚生省の中間的な検討状況：検討中)

中間公表によれば「世界保健機関において当該証明書の廃止を含めた見直しのための検討が行われているところであることから、その見直しを踏まえて、今後、措置を行う必要性を検討」

したいとのことであるが、国際的規則に基づき
 発給された証書（1ヶ月延長の証明書）が日本
 で認められないため、船舶をワールドワイドに
 運航する上で支障があるので、見直すこと。

（法務省・運輸省の中間的な検討状況：検討
 中）

現在、法務省・運輸省間で実質的な一元化を
 図るための具体的な方法につき協議中とのこと
 だが、速やかに検討を終了し、一元化が実現さ
 れるよう要望する。

〈その他〉

32. 船舶の登記及び登録制度の一本化

【資料2】

平成11年度当協会要望項目に対する規制緩和の進捗状況
 （平成12年1月の中間公表および平成11年度末の計画改定）

当協会要望項目 （平成11年10月29日付）	中間公表での取り 扱い	年度末の結論 （所管官庁）	前年度からの進捗 状況等
I. 制度上改善すべき項目 1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際 競争力を改善するための全般的な見直し （円滑な国際物流を可能とする観点から） ① 港湾関係諸税（とん税、特別とん税、 船舶固定資産税）ならびに諸料金（入港 料等）の適正化	その他 （徴収根拠は明確 であり、適正に定 められている）	措置されず （運輸省）	措置できない理由 を変更 （前年度の理由： 港湾関係諸料金は 規制に該当せず）
② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	その他 （政府の規制の問 題ではない）	措置されず （運輸省）	進展なし
③ 港湾運送事業法の改正ならびに更なる 規制緩和の推進	措置予定 （12年内） （但し、主要9港 を先行し、主要9 港以外も最終的に は規制緩和を行う 予定）	12年中に主要9港 について先行実施 （運輸省）	検討中 ↓ 措置予定
④ 通関・保税業務をはじめとする輸出入 ・入出港手続き全般の簡素化とEDI・ペ ーパーレス化	措置済・措置予定	11年度一部実施、 12年度以降逐次実 施 （大蔵省、通産省、 運輸省）	予定通り進展
2. 国際船舶制度への日本人船長・機関長2 名配乗体制の推進	措置済	11年5月20日措置 済（運輸省）	予定通り進展
3. 船員保険の被保険者資格の見直し	その他 （運輸省通知によ り対応中）	措置されず （厚生省、運輸省）	進展なし
4. 船員職業紹介事業等の自由化	検討中	記載なし （運輸省）	進展なし
II. 実務上改善を要する項目 （船員関係） 5. 海技免状の受験資格としての乗船履歴に 係るトン数区分の見直し（STCW条約要 件に合わせる）	措置困難 （措置困難：安全 の確保を損なうた め）	措置されず （運輸省）	措置できない理由 を変更 （規制強化に繋が るため）

当協会要望項目 (平成11年10月29日付)	中間公表での取り 扱い	年度末の結論 (所管官庁)	前年度からの進捗 状況等
〈船舶無線関係〉 6. 主任無線従事者制度受講義務の簡素化	措置困難	措置されず (郵政省)	進展なし
7. 主任無線従事者・無線従事者選(解)任 届の簡素化	措置困難	措置されず (郵政省)	(前回不明)
8. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実 歴要件の緩和	措置困難	措置されず (郵政省)	(新規要望)
9. 三級海上無線通信士認定講習のうち英語 に係る講習時間の短縮	検討中	12年度に結論 (郵政省)	(新規要望)
10. 船舶局無線従事者証明に係る講習開催日 の変更	措置困難	措置されず (郵政省)	(新規要望)
11. 電波法無線従事者規則(試験科目)の見 直し	措置困難	措置されず (郵政省)	(新規要望)
12. 義務船舶局等の無線設備に関する操作規 定の見直し	措置困難	措置されず (郵政省)	進展なし
13. GMDSS 船搭載無線機器の陸上保守点検 間隔を6ヵ月から1年に延長する	措置済・措置予定 (平成11年度中結 論)	12年度早期に実施 予定 (郵政省)	措置困難 ↓ 措置予定
14. インマルサット船舶地球局の免許人指定 の見直し	措置困難	措置されず (郵政省)	進展なし
15. 船舶局における短波帯周波数についてス ポット周波数指定方式を変更し、ITUによ って国際的に認められた全ての周波数を一 括指定すること	措置済・予定 (11年度)	12年3月22日 措置済 (郵政省)	予定通り進展
〈検査関係〉 16. 石油備蓄法に基づくGPS精度鑑定およ びGPS測位記録紙の提出の廃止	検討中	記載なし (通産省)	(前回不明)
〈港湾・海務関係〉 17. 危険物積載船の入港および荷役に際して の危険物貨物の数量制限の緩和	措置困難	措置されず (運輸省)	進展なし
18. 危険物を積載したコンテナ船の夜間荷役 の制限の緩和	検討中	12年度に検討 (運輸省)	検討することが明 記された
19. 危険物積載船の荷役終了後棧橋でのレー ダーの試運転許可について	検討中	12年度に結論 (運輸省)	(新規要望)
20. ダブルハル化により15万総トン以上とな る船舶の浦賀水道航路航行制限の見直し	11年度中に結論を 得るべく検討中	12年3月1日 措置済 (運輸省)	検討中 ↓ 12年3月1日措置 済
21. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカー に対する航行安全指導および安全対策確約 書に基づく、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海へ の夜間入出域制限の撤廃について	措置困難	措置されず (運輸省)	(新規要望)
22. 本邦に初めて入港するタンカーに提出義 務が課せられている「安全対策確約書」の 撤廃を含めた記載内容の見直し等について	検討中	12年度に検討 (運輸省)	(新規要望)
23. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の 延長	検討中	12年度以降検討 (厚生省)	(前回不明)

当協会要望項目 (平成11年10月29日付)	中間公表での取り扱い	年度末の結論 (所管官庁)	前年度からの進捗 状況等
24. 内航海運（沿海船）航行可能領域の拡大	その他 (見直しの必要性・ 妥当性につき具 体的な理由を含め た提案あれば検討 したい)	措置されず (運輸省)	(新規要望)
〈水先関係〉 25. 航海実歴認定制度の改善	措置困難	措置されず (運輸省)	進展なし
〈保険関係〉 26. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化	措置困難	措置されず (金融監督庁)	進展なし
〈客船関係〉 27. マルシップ外航客船の外国人乗組員の上 陸許可期間の延長	措置済 (法務省)	記載なし	(前回不明)
28. 日本籍船でのカジノの自由化	不 明	記載なし	(前回不明)
29. 乗客名簿等の簡素化（新規）	住所の削除は 措置困難	措置されず (運輸省)	(新規要望)
	記載内容の統一化 は11年10月措置済 (大蔵省)	記載なし	
〈その他〉 30. 日本籍船の輸出手続きの簡素化	措置済 (通産省)	記載なし	(前回不明)
31. 船舶国籍証書の検認手続きの簡素化	措置困難	措置されず (運輸省)	進展なし
32. 船舶の登記及び登録制度の一本化	運輸省・法務省間 で検討中	11年度・12年度に 検討 (法務省・運輸省)	検討することが明 記された
33. 船舶の建造許可に当たっての手続きの簡 素化	措置済 (9年7月に大幅 に簡素化したた め)	協定発効後可及的 速やかに (運輸省)	進展なし
34. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出 等の簡素化	その他 (具体的な要望が 確定してから対 処)	措置されず (運輸省)	進展なし
35. 外国貨物である船用品の積み込み申告等 の手続き簡素化	検討中 (大蔵省)	記載なし	(前回不明)
36. 指定地外交通許可申請手続きの緩和	記載なし	記載なし	(新規要望)



原油増産などによりタンカー市況に変化

—原油価格の動向とタンカー市況について—

原油価格は、昨年と比較して今年に入り大きく上昇した。この原油価格の上昇は海運にも影響を与えている。

まず第一にタンカー市況を取り巻く状況が大きな変化を見せたこと、第二にタンカーを含むあらゆる船種の燃料油であるバンカー価格が上昇させたことである。

今月号では原油価格の動向について出光興産海外部国際情報グループシニアエコノミストの布施玄祥氏にご寄稿頂くとともに、タンカー市況の状況について、原油増産の影響等様々な観点から、海事産業研究所上席研究員である篠田匡史氏に分析して頂いた。

原油価格の動向

—原油市場の構造と価格の決まり方—

出光興産株式会社 海外部国際情報グループシニアエコノミスト 布施 玄祥

1. はじめに (NYMEX <ニューヨーク商品取引市場> の乱高下予兆)

原油価格が急騰している。米国の代表油種WTIは2月14日、ついに1バーレル30ドルを突破し1991年1月の湾岸戦争以来の高値をつけた。産油国で戦争が起きているわけでもない平時で、なぜ原油価格は上昇を続けているのか。

1999年はじめ原油価格は前年からの下落傾向に歯止めがかからず、2月には1バーレル10ドル前後にまで低迷していた。これに危機感を強めたOPEC(石油輸出国機構)は3月の総会で従来の減産枠に更に追加減産を行なうことで合意。4月以降はこれまでにない結束を見せ、新たな減産合意を高い遵守率で維持した。これにOPEC以外の複数の産油国も同調する形で減産政策に加わり、世界の原油供給は急速に締まっていた。これに、アジアをはじめ経済危機か

ら回復しはじめた国々で石油需要が高まりを見せたことで、需給バランスはタイト化し1998年に積み上がった世界の石油在庫は12月までには、過去10年間で最も低いとされる1996年の水準にまで取崩しが進んだ。

こうした状況を背景に原油価格は、わずか半年で2倍の水準にまで回復しその後も更に上昇を続けた。2000年1月になると米北東部が寒波に見舞われヒーターオイル価格が急上昇、WTI原油も連れ高となり月初から半月あまりの間に4ドルも上昇し1バーレル29ドルと30ドル目前に迫った。その後しばらくは高いヒーターオイル需要に支えられWTIは20ドル台後半で推移したが、それでも1バーレル30ドルを超えられなかったのは、市場参加者が30ドルの抵抗線(上限)は固いと判断からその近辺で売りに転じていたからである。2月になると

春からガソリンの需要期に入るとの見通しと、(ガソリンの) 記録的低在庫があいまってWTIはついに30ドルを突破した。すなわち、ちょうど1年で原油価格は3倍に跳ね上がると同時に、1990年代における記録的な最安値と最高値を経験することとなった。

2. 原油購入契約

原油価格の説明に入る前に、原油の購入(売買)はどういう形態でなされているのかを見ておきたい。

一般に契約者(売り手・買い手)の間での次のような事項が決められている。

- ① 売り手と買い手
- ② 油種
- ③ 数量
- ④ 価格
- ⑤ オーダー方法
- ⑥ 契約期間

①の売り手は中東諸国の場合ほとんど言うまでもなく産油国政府もしくは国営石油会社、そして買い手は例えば我々日本の元売り会社となっていることになる。

②の油種はAPI比重(米国石油協会のスタンダード)を主に規定されることになる。

③数量は、大半が一日当たりのバーレル数(1バーレル=約159リットル)で決められるが、中国など「元共産主義諸国」では年間のトン数で決められることもある。

⑤は前月の10日に引き取りのタイミングと船名を指定し売り手に申し出る(ノミネーション)ことになっている。

⑥は一般的にカレンダーでの一年契約となることが多いが、日本の会計年度に合わせた4月

起こしの3月終了や冬場だけの購入などのバリエーションがある。

④は当稿での最も重要とするところであるが次のような方式が採用されている。

- A. フォーミュラ方式(サウジアラビア、イラク等)
- B. 一方的通告(UAE等)
- C. 協議方式(かつての中国)

Aは例えばアジア向けでいえば土、日祝日を除き毎日発表されるプラッツのドバイ原油(DB)とオマーン原油(OM)の価格の月間平均値に前月に発表される定数を±することで定まるものが多い。

$$\frac{DB + OM}{2} + \text{定数}$$

BもCも現在では基本的にAをもとにして決まっている。そしてA方式は即ち市場の価格を基準に決まることになり、Bも一方的とは言えAで決まった価格を基準に(もちろん恣意が入る要素はあるものの)決められる。

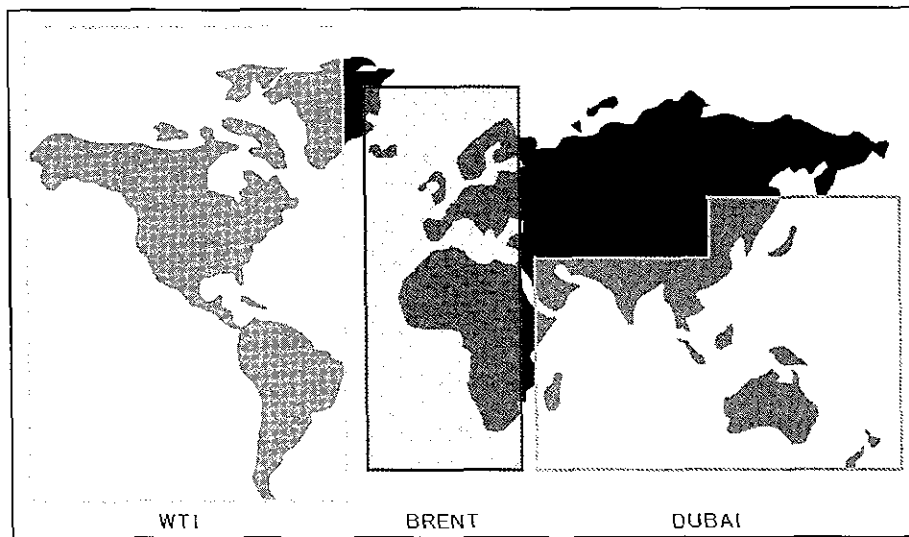
つまり現在の価格は長期契約であっても「市場が決めている」ことになる。

一点この面で付け加えなければならないのは、同じ中東の一油種でも一物一価ではなく米国向けや、欧州向け、アジア向けで差がある。

指標原油という言葉に耳にされた方も多いかと思うが、世界は3つに分割される(図参照)。一つは南北アメリカのWTIワールド、次に欧州アフリカのブレントワールド、アジア太平洋のドバイワールドというように3種の原油の価格を基準にそれぞれ違った価格体系を形成することになり、輸出先によって違った価格決定、違ったフォーミュラが適用される。

そして、同じ地域の買い手であれば契約数量にかかわらず「一物一価」原則が適用される。

図 各地域の指標原油



これら3種の指標原油の価格の決まり方が問題であるがこれは第4節で述べる。

3. 原油価格の決定者

2月27日、日本最大の海外開発油田であるアラビア石油の利権が期限切れとなった。経緯はいろいろ言われているが、あるマスコミでは「原油とは、自主開発原油を持つ事によって安定供給を達成する時代から、既に市場での需給により決まる価格を支払う事で調達が出来た時代に移っている」とし、何がなんでも日の丸原油と言った時代ではなくなったとした。

石油の世紀と言われる20世紀は、その石油価格の決定者が誰であるかによって、3つの時代に分けられる。

いわゆるメジャー(当時のセブンシスターズ)が圧倒的な油田に対する権益を誇り、彼らの富を集積した時代が、第一期であり、これは1973年の第一次オイルショックまで続いた。価格の決定権は全て彼らメジャーズにより牛耳られていたのである。

第二期は OPEC 諸国がメジャーから多くの油田権益を取り戻し、価格決定権を握ることになる、第一次、第二次オイルショックといわれる原油価格高騰の時代である。OPEC という原油販売カルテルの形成は早期の1960年代ではあるが、その真の力を発揮し出したのがこの時代である。

しかしながら、あまりにも恣意的に価格を吊り上げたのが祟って、世界には代替燃料の開発や省エネ精神が台頭し、従来うなぎ上りであった石油需要の頭打ちをひきおこすこととなった。

産油国がポステッドプライスと呼ばれる「勝手な価格設定」がままならなくなって放棄、いわゆる普通の商品としての価格決定が市場に委ねられる世界となったのが第三期である。

1985年の NYMEX の誕生はこれを象徴している。為替に先物が成立しているのと同様 WTI 原油を含むガソリン・ガスオイル(軽油留分、暖房用に使用される)が石油業者に限らず多くの一般投資家や金融筋さらには、投機的な行動をするファンド筋がそれぞれの情報分析に基づ

き将来物を売買する場を提供することになったわけである。

4. 原油市場と NYMEX

前第2節で述べたごとく、現在、原油価格は基本的に需要と供給のバランスで上下する。「需要<供給」となれば価格は下落し、まさに昨年初頭までの価格低迷はこうした状態によるものであった。反対に「需要>供給」となれば価格は上昇する。しかし、冒頭で触れた現在の「平時」でこれだけ価格が急上昇する異常事態を説明するには特に NYMEX（ニューヨーク商品取引所）の存在を避けては通れないこととなる。NYMEX では WTI 原油の他に暖房用のヒーティングオイルとガソリンが取引されている。ここでこれらの商品の先物取引が行われているのだが、原油の取引量は世界需要の約2倍といわれており、取引の殆ど全てがペーパー取引（現物を伴わない取引）である。世界の原油価格はそれぞれお互いに影響しあっているが、その取引量の多さや市場の透明性からも世界の3大指標原油の1つとされる WTI の影響力は非常に大きい。

NYMEX の参加者は現業（石油業）に携わるものだけではなく、多くの機関投資家や個人投資家が資産運用の場として参加している。米国では株式価が歴史的な高値の記録を更新しているが、一方でこの株高に対する警戒感も強まっており投資家の間ではリスクヘッジ（危険回避）のためにその資金を株式市場から原油をはじめとする商品市場に移動する動きが出てきた。もともとペーパー取引が中心であるため、WTI は価格変動しやすい性質を持っているが、こうした投資資金の流入により更にその傾向を強めることとなった。

先物市場にはいくつかの原則のようなものがある。その一つに「市場の動きはすべてを織り込む」というものがある。為替相場も政府の政策、市場参加者の思惑もすべて飲込んで市場は動くという考えである。価格が上昇するという事は「買いたい」と思わせるなんらかの要素があるのであり、下降するという事は「売りたい」と思わせる何らかの要因があるのである。その要因が何であれ「思い」の強い方向に価格は動くことになる。市場では、誰もが先を読んで（損をしないように）行動するため価格に影響を与えそうな材料が発生したときに非常に敏感に反応する。例えば、供給を増やすとある石油大臣が発言し、それを市場関係者が信頼したとすると、実際に供給を増加させるかどうかに関係なく価格は「供給増」として反応する。すなわち思惑で価格が変動するのである。これがゆえに、現在、石油が実際に不足しているわけでもないのに価格が急上昇する要因になっている。もう一つ原則として「相場のトレンドにのる」というものがある。つまり相場が上昇していると思えば自分もそれにのり、怪しくなったらさっさと手仕舞うという考え方である。善し悪しは別にして、こうした考え方は市場参加者の間では一般的に機能しているからこそ、理不尽に思えても価格が激しく上下するのである。WTI で30\$/Bが高すぎると皆が認識したとしても、上昇トレンドにあると判断される限り価格は更に上昇するのである。

さて、第2節で述べた3つの指標原油の価格の関わりであるがこれは次のようなものとなっている。3つのワールドで地球上のトップを切って朝を迎えるのはドバイワールドではあるが、実はこれは最後に朝を向かえる WTI というリーディングインデックスで最終的には決まって

くる。やはり世界の石油消費の4分の1～3分の1を占める米市場かつ伝統とボリュームを誇るNYMEXというマーケットが世界の価格を先導しているのである。

実際に先物を含め相場が立って、マーケットで決まるのはWTIとブレントに限られるといっても言い過ぎではない。これらはそれぞれNYMEXとIPE（於ロンドン）で決まるのであるが、IPEの参加者はとくにNYMEXの動向を気にしながらの行動をとる。そして、1日のNYMEXが終了すると、1つのメディアではあるが、既に大いに権威づけられている「プラッツ」が、WTI、ブレント、その他原油また中東原油の実際取引等をモニタリングして、ドバイをはじめいろいろな原油のプラッツ発表価格を算出・発表している。

5. 今後の行方

昨年OPECは1バーレル18ドル～20ドルを目標としていたが、現在はそれをはるかに上回っている。原油価格が高すぎると代替エネルギーへの転換が促進されたり、消費国のインフレ要因になるなどOPECにとっても好ましいことではない。しかし、膨大な投機資金の流入する先物市場はもはやOPECでもコントロールできなくなっている。OPECは増産のタイミングを計っているが、投資家が一気に売りに転じ原油価格が暴落する危険を孕んでおり動くに動けない状態になっている。現在の相場は、消費国はもとより産油各国の間でも高すぎるとの認識でも一致している。しかし、暴落の危険を冒すよりは高止まりの方がまだましとの判断から「異常な値段」が維持されてきた。その後、OPEC総会を前に増産するとの観測が強まり徐々に値を下げ始めたが、これは決定を前に市場で増産

が織り込まれた状態となっていた。

そして、昨年9月27日に開かれた総会では増産数量をめぐる話し合いが難航、最終的にはイランが合意に参加しないという意外な結末となった。今総会ではイラン、イラクを除く9ヶ国が1999年3月の追加減産前の水準まで生産枠を緩和するという決議であったが、決議内容としてはイランの要素を除けばほぼ事前の予想通りの結果となった。増産は価格の下げ要素となるが、すでにこの規模の増産を折り込んだ市場では大きな動きは見られなかった。

ところが、この程度の増産では需給をバランスさせるには不十分との認識が広がっていたところに、産油国関係者から更に生産枠緩和を示唆する発言がなされ、市場では需給が緩むとの観測が広まり価格は大幅に下落した。その後、増産の可能性を否定するコメントが出されやや値を戻したが、やはり思惑によって短期間に価格が大きく変動することとなった。今後、イランの復帰があるのか、合意したとはいえ他のOPEC加盟国が確実に生産枠を遵守できるか、またイラクの生産動向など不確定要素は多い。OPECはこの先6月に臨時総会を予定しており、その際どのような決定が出てくるかも目が離せない。当分価格が変動する要因には事欠かない状況が続くといえる。

OPECはバスケット価格で1バーレル22～28ドルのレンジを20日間超えた状況が続いた場合、自動的に日量500千バーレルの供給調整を行なうことを決定した。詳細は今後の検討課題となるが、これが今後のOPEC目標価格のベースになると考えられる。問題はいかに目標レベルにソフトランディングさせるかである。1998年から1999年にかけての価格暴落という苦い経験を繰り返さないためにOPECは慎重に事を進

めており、目標レベルに到達するには今しばらく時間がかかるかもしれない。一方で、OPECの慎重姿勢を見越して投機筋は強気に出ている

というジレンマも存在する。これに消費国の思惑も絡んでくるため、2000年も原油価格は複雑な動きを見せそうである。

タンカー市況を取り巻く環境について

財団法人海事産業研究所 上席研究員 篠田 匡史

アラビア湾/日本のVLCC 運賃は昨年4月にWS 35と最安値を記録し、以降もさえない動きを見せつづけたが、昨年末から本年初にかけ常時WS 50を上回るようになり2月から4月まで月を追って10ポイントづつ着実に切りあがっていった。

これはタンカー運賃を取り巻く環境が好転し、以下にあげるさまざまな要因が複合的な効果を発揮した結果である。ここではその要因だけを掲げる。

1. OPECの増産

本年3月27日から開催されたOPEC総会でOPEC諸国は4月1日から日量145万バレルの増産を決めた。合意に参加しなかったイランを含めると日量181万バレルの増産になり、この量は毎日VLCC一隻分が増える勘定になる。実はこの総会を開催する前からOPEC諸国は同量の増産をすでに実施したという。このような増産体制への移行によりタンカーの需要が確実に増え、本年初来の運賃水準を押し上げ続けたのだ。

この間の事情をもう少し過去にさかのぼって見てみる。

タンカー運賃は1994年前半の大底から1997年後半まで右上がりのトレンドを辿った。米国の景気上昇とアジア諸国の急速な経済発展により

船腹需要が増大しつづけた結果である。1997年7月のアジア通貨危機はタンカーの主要需要国韓国の経済を痛打し韓国向けの荷動きを減退させた。また、VLCCの需要では世界一の日本でも景気停滞は著しくVLCCの需要は大きく減退を見せた。しかし韓国を初めとするアジア経済の回復は1999年に入ると目覚しくタンカー需要の増大が期待された。しかし1998年4月以降3回にわたって実施に移されたOPEC/非OPECの協調減産は更にタンカー運賃を押し下げた。3回にわたる総減産量は日量520万バレルに達したのである。減産の遵守率も高く、タンカーの需要は下押しされ運賃水準は1997年10月のWS 100から1999年4月のWS 35まで大きな落ち込みを見せた。特に世界一のタンカー需要国米国では景気の急進展により、石油需要が旺盛であったにも拘わらず協調減産のありをまともに受け原油輸入は減退したため、在庫を取り崩して需要に当てることになった。

本年のOPECの増産体制に向けての転換は既述の通りであるが、1997年後半から1999年前半までのちょうど逆の現象が本年に入っての運賃水準を押し上げた大きな理由である。

2. エリカ号事故

昨年12月12日、フランスのダンケルク港からイタリアのリボルノ港に向けて重油を輸送中

の製品タンカー「エリカ号」がフランス海岸沖で荒天に遭遇、船体が折損し沈没、積荷の重油の一部約1万トンが流出した。かねてより海洋油濁対策に注力していたEU諸国は、一層対策を強めるべく様々な規制案の検討に入った。

もちろん欧州地域のチャーターは事故を発生させないように船主、船舶管理会社、船舶の選定に細心の注意を払い始めた。この結果老朽船の締め出しが一層強くなり、若年齢船を中心に需給が逼迫し、全体的な運賃水準上昇に貢献したと考えられる。

なお、EU委員会は3月21日に①船齢15年以上のタンカーで過去2年以内に域内でPSCから2回以上の停船処分を受けている船のEU域内入港禁止②2015年までにシングルハルの入港に対してフェーズアウトを行う等々の老齢船規制強化案の第1段階を発表した。

3. スクラップの進展

昨年は老齢船のスクラップが急速に進んだ。昨年来の低レベルの運賃水準が大量のスクラップを可能した。しかし本年に入ってから僅か2ヶ月でVLCCのスクラップは14隻にも達しており、一昨年の年間実績を2ヶ月で達成したことになる。理由は本年年初もスクラップを手控えるほどの高運賃ではなかったこと、また件のエリカ号の事故が老齢船のスクラップを促進させたことにあると考えられる。しかし3月に入ると逆にスクラップが急速にしばんでしまった。運賃が高水準に達したためである。エリカ号の事故がスクラップにどのような影響を持つのか、その意味でこれからのスクラップの進展具合には注意を喚起しなければならない。

ちなみに昨年末現在で25年を超えるVLCCは26隻で、この26隻のうち、本年1～3月の3ヶ

月間で6隻がスクラップされた。本年に25年を超えるスクラップ予備船隊は39隻に上っている。

4. 中国の原油輸入急増

1～2月の輸入量は前年比3.4倍にも達した。農業機械、輸送用機械用の軽油・ガソリンの需要が急増しているからである。中国の2000年の原油輸入は昨年比30%の増大と言われている。1999年から輸入していた軽油・ガソリンを国内精製に切り替え、精油所の稼働率向上と収益性確保を図るのがその目的である。またエネルギー供給の8割を占める石炭を環境問題に対応して石油に切り替えようとの動きも原油輸入増大に貢献している。大慶油田や勝利油田の増産は困難といわれており、需要増大に併せて輸入が増えていく構造になっているのである。中東出し中国向けのVLCCスポット成約件数は1～3月で39件に達し昨年比4倍、僅か3ヶ月で昨年一年間の6割強にも達した。

この中国向けの急増が運賃上昇を大きく支えている。

なお、1998年には中国向けVLCCの船齢は大半が20年超の船であったが、本年に入ってから急増したVLCC需要の半分以上が15年以内船に変わっているのも大きな特徴である。

5. タンカープール制の実施

2月15日からEuronavを初めとするタンカー船主6社によるタンカーのプール制が実施に移された。プールに参加したVLCCは38隻、世界のVLCC船隊の内Free運航船は約120隻程度と言われている。つまりプール船隊は3分の1を占め一種の寡占状態を形成している。

このプール制の実施は現在の堅調なマーケットを下支えしている。

Washington便り

FMC (米連邦海事委員会) について

FMCの存在について今でも一般の米国人は知らないようですが、FMCが日本の港運問題解決のため邦船定航3社に制裁措置を発動したことが契機となり貿易および海運関係業界の間で俄然注目を集めるようになったことは確かなようです。FMCの設立、任務、委員会、事務局について以下簡単に説明します。

1. FMCの設立および任務

FMC (Federal Maritime Commission) は1961年、米国の外国貿易における海運を規制するための独立政府機関として設置された。FMCの本部はワシントンDCに位置し、全米五カ所(ロサンゼルス、マイアミ、ニューオーリーズ、ニューヨーク、シアトル)に地方代表事務所を置いている。FMCの任務は次の通り。

- (1) 米国の外国貿易に従事する荷主、船社、その他の者を米国トレードにおける海運に悪影響を及ぼす外国政府の制限的規則や外国船社の慣行からの保護。
- (2) 自発的な、又は苦情の届出に基づく、米国の外国貿易で活動している船社、ターミナル・オペレーター、フレート・フォワードの差別的な、不公正な、又は不当な運賃、料金、格付け、および慣行についての調査。
- (3) 外航コモン・キャリアー間の、又は海貨ターミナル・オペレーター間の協定の届出を受け付けて、これらの協定が実質的に反競争的でないこと、あるいは1984年海運法(1998年外航海運改革法により修正)に違反していないことを確保するための監視。
- (4) 1984年海運法に基づき、一般によるタリフの閲覧が可能となっているか、また、タリフ

の公表内容が正確であるかどうかの検討。

- (5) 米国トレードで運航している外国政府支配船社(コントロールド・キャリアー)のタリフに含まれる運賃、料金、格付け、および規則が適正かつ妥当であることを確保するための規制。
 - (6) 米国を本拠とする国際外航輸送中間業者に対する免許付与。
 - (7) 米国および外国を本拠とする外航輸送中間業者に対するボンド(保証金)積み立ての義務付け。
 - (8) クルーズ船に関して、船舶所有者又は用船者に身体障害又は死亡に対する判決債務の支払いや、航海又はクルーズの不履行に対する運賃の払い戻しを保証させるため、賠償資力があることの証拠を示す旅客船証明書の発行。
- FMCの管轄権は海事産業の多くの分野に及ぶが、船舶の運航、航行、船舶の登録、船舶検査、船員免状の付与、航行援助施設の維持および浚渫には及ばない。これらには他の連邦、州、および地方の政府機関が扱っている。FMCがつかさどる主要な海運法規は1984年海運法、1988年外国海運慣行法、1920年商船法第19条である。

2. 委員会 (The Commission)

委員会の5名の委員 (commissioners) は上院の助言と同意を経て大統領が任命することになっている。昨年12月31日付でFMC委員を10年近く務めたミン・チェン・シユー (Ming Cheng Hsu) 女史 (中国語名は徐陳敏) が退任したのに伴い、今年始め、同女史の後任としてサウスカロライナ州の海事弁護士アントニー・マーク氏が就任、さらに昨年11月、元メイン州知事のジョージ・ブレナン氏がクリール委員長就任以来

空席となっていた5人目の委員として就任した。FMC委員の任期は5年と決められているが、前任者が任期途中で退任した場合、後任者は前任者の残りの任期だけ勤めることになる。大統領は委員の一人を委員長（長官ともいう）に任命することになっている。また、大統領が委員を任命するとき、同じ政党に所属する委員は3人までとされている。因みに、現委員の所属政党および略歴は次の通り。

ハロルド・J・クリール・ジュニア (Harold J. Creel, Jr.)
—所属政党：民主党

1996年 FMC 委員長に就任。元上院通商・科学・運輸委員会商船委員会上級法律顧問。

ジョセフ・E・ブレナン (Joseph E. Brennan)
—所属政党：民主党

1999年、FMC 委員に就任。元米国連邦下院議員、ワシントン DC 弁護士。

アントニー・M・マーク (Antony M. Merck)
—所属政党：共和党

本年1月、FMC 委員に就任。サウスカロライナ州チャールストン海事弁護士。

ジョン・A・モラン (John A. Moran)
—所属政党：共和党

1998年、FMC 委員就任。元上院通商・科学・運輸委員会の共和党法律顧問。

デルモンド・J・H・ワン (Delmond J. H. Won)
—所属政党：民主党

1994年、FMC 委員に就任。元ハワイ土地利用委員会委員および海運問題コンサルタント。

FMC 委員長は FMC の “chief executive and administrative officer” であるので、FMC の人事問題、組織運営および監督、業務の配分、そして管理目的上の資金の使用について独占的な権限を有している。FMC 委員長と他4名の委員は案件処理における意志決定を行い、FMC がつかさどる法律の下に生じる問題を効率的、公平、そして迅速に解決する責任を有する。

3. 事務局 (Office of the General Counsel)

事務局 (Office of the General Counsel) は委員会に対し法律的な助言を行う部局である。法律的助言には、委員会による措置の発動を求めためスタッフが起案した勧告（日本語的には上申書）が法律的要件を十分に満たしているか

否かの審査が含まれる。つまり、事務局は委員会の政策を実施するための規則および委員会の最終決定、命令、規則の起案を行う。現在の事務局長 (General Counsel) はトマス・パネビアンコ (Thomas Panebianco) 氏。事務局のその他の任務は次の通り。

- (1) 適切な案件において委員会、スタッフ、又は一般大衆に対して書面又は口頭により法律的意見を述べる。
- (2) 審理および連邦裁判所やその他の裁判所における上訴事件において委員会を代表する。
- (3) 委員会による国際問題への対応について責任を有する。委員会には、米国海運又は国際通商における米国船社に影響を及ぼす敵対的な、不公正な、好ましくない、外国の慣行を是正または、対抗するために措置をとる法律上の権限がある。
- (4) 外国の制限的な慣行を監視・調査して、1988年外国海運慣行法、1920年商船法、1984年海運法に基づき委員会が適当な措置をとることを求める勧告を行う。
- (5) 海運問題について国際的な交渉や協議を行う米政府の他の省庁に技術的および政策的な支援を行う。この目的のため、事務局次長 (Assistant General Counsel) を外国の制限的海運慣行に関する常設作業班の責任者とする。
- (6) 外国政府に所有または支配されている外航オーシャン・コモン・キャリアーの名簿を保持する。これらの所謂「コントロールド・キャリアー」には市場において政府支援の立場を不当に利用しないよう厳格な運賃審査基準が適用される。
- (7) 議会における事項において委員会の利益を代表する。これには、法案に関するコメント、FMC 委員が行う証言の作成、法律の提案、そして情報や支援を求める議会の要請への応答が含まれる。

※約2年半前の FMC 委員会の構成については本誌平成9年12月号 P.25 「FMC コミッショナーの紹介」参照

(北米地区事務局ワシントン連絡員 平山修)

第16回

潮風満帆

マゼラン海峡をゆく



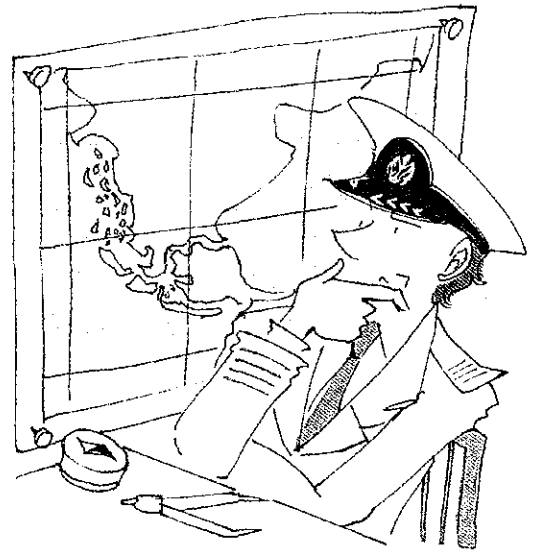
社団法人 日本船長協会 副会長 大羽繁治

10年ほど昔と言うから早や3昔前のことになるが、高速冷蔵船・俗にいうバナナボートE丸に乗っていた、40歳まへの若き船長の思い出である。

南米アルゼンチンのヴェノスアイレス港で冷凍肉を船積みしたところ、その一部がペルーのカヤオ港向けであり、傭船者はマゼラン通航を要請してきた。マゼラン海峡と言えば『史上初の世界周航で名高いマゼランが、仲間の叛乱や部下の暴動に苦しみ、幾多の犠牲をはらったうえ1520年に発見した海峡。南緯54度の高緯度にあつて険悪な気象条件、そのうえ迷路の如くに曲がりくねった狭い水路と早い潮流。世界の難所、魔の水路、地の果て等とも呼ばれており、パナマ運河の開通後は通過する船も殆ど無くなった海峡。等々…』と聞いてはいたが、まさか自分自身が通る運命になろうなど、夢想だに考えた事もなかった。

ヴェノスアイレスからカヤオまで、パナマ運河経由だと約2,700マイルも遠くなるので止むなく承諾はしたものの、本船には水路誌は勿論、海図もなく一抹の不安がつきまとう。「案ずるより生むが易し」と、必要海図を入手して出港した本船は一路南下、翌朝バージン岬を廻って海峡に入り、やがてパイロット乗船地点に着いた。機関を止めスピードを落としたとたん、強い潮流で船はどんどん流され危険このうえもない。この辺り比較的広い水域であっても、さすがマゼラン、改めて気を引き締めたのであった。チリのバルパライソから小型機で飛来した2名のパイロットを乗せた本船は、潮流に負けじとフルスピードで航行再開、奥へ奥へと進入した。

水路の幅1~2マイル、時に半マイルの箇所も多く潮の流れも早い。氷河の浸触によって出来た海峡は無数の島々からなり、見上げるように切り立った山々が、岩肌を露出して急激に海に落ち込み、

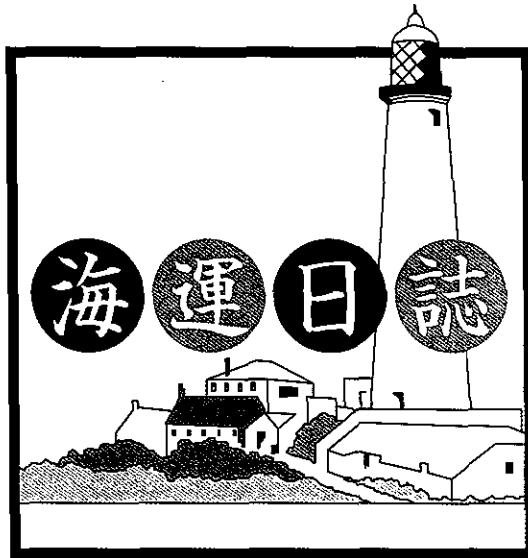


まるで本船に覆いかぶさるように迫る。その中を、幾重にも入り込み曲がりくねった、迷路のような狭い水路を辿るのである。ただ、幅は狭くとも水深は200~300m、時には500mもあるのが救いと言えよう。

所々に氷河の名残や万年雪が散見されたが、夜になると、これらが輝き至近に迫るので、昼間にも増して圧迫感を覚えたものである。

ようやく緊張の一夜が開けた。そのとたん、曲がり角の岩に乗り揚げ、スクリューを天に向け逆立ちして難破している客船が目に入る。身の引き締まる一瞬。赤錆びた船底が背景の氷河に映えて印象的だった。

次いで、いよいよ海峡の中でも難所中の難所にさしかかった。通航可能な幅200mならず、水深は8m、潮流8~9ノットにも達する地点である。昼間の、高潮時で、潮流の弱い時期しか通航出来



- 3 海上安全船員教育審議会は、第55回水先部
 会を開催し、平成12年度水先人適正員数お
 よび水先料金の見直しについて審議した。
 2 (本誌平成12年3月号P.2海運ニュース-
 審議会レポート参照)
- 8 当協会は、「海洋環境シンポジウム」を開
 催した。
 (本誌平成12年3月号P.17特別欄参照)
- 10 2月23日からタイのプーケット沖で行方
 不明となっていた日本船社が運航するケミ
 カルタンカー「Global Mars号」の乗組員
 17人全員が無事発見されるとともに、同船
 がハイジャックされていたことが判明した。
- 15 IMOは、油濁事故船の沿岸国に対する通
 報制度等を定めた「1990年の油による汚染
 の準備、対応、協力に関する国際条約(OP-
 RC条約)」の対象物質を油だけでなく、危
 険・有害物質(HNS)にも拡大する「2000
 年の危険物質と有害物質による汚染事件の
 準備、対応、協力に関する議定書(OPRC-
 HNS議定書)」を採択した。
 IMOは第44回海洋環境保護委員会
 (MEPC)を開催し、有機スズ系船底防汚
 塗料(TBT)の禁止条約案等について審議
 した。
 (P.13海運ニュース-国際会議レポート参
 照)
- 21 EUの欧州委員会は、エリカ号事故の重
 大性に鑑みタンカー規制強化案を公表した。
 ポート・ステート・コントロールの強化、
 船級協会の監督の強化、ダブルハルトンカ
 ー導入の前倒しなどを盛り込んだ内容とな
 っている。

(本誌平成12年3月号P.25特別欄参照)

22 運輸省は、懸案となっていた東京湾口航
 路整備実施の前提となる漁業補償が解決し
 たことから、同事業を平成12年度公共工事
 として着手することを発表した。これによ
 り約20万重量トン級の貨物船や約28万重量
 トン級のVLCCタンカーの航行がスム
 ーズになるよう中ノ瀬航路の浚渫および第3
 海堡の撤去が行われる。

(P.8囲み記事参照)

港湾審議会の第17回計画部会は、名古屋
 港、川崎港、宮古港、熊本港、岩国港、苫
 小牧港の6港に関する港湾計画改定・一部
 変更と大阪湾圏広域処理場整備基本計画を
 原案通り承認した。

米国議会の下院司法委員会は、ワシント
 ンで外航カルテル廃止法案、いわゆるハイ
 ド法案に関する公聴会を開いた。

(P.5 SHIPPINGフラッシュ2参照)

29 輸入貨物の通関手続きの簡素化のため、
 事前に承認を受けた貨物については納税申
 告の前に貨物の引取を認める「簡易申告制
 度」の新設を盛り込んだ関税法の改正案が
 参議院本会議を通過、成立した。

30 わが国政府は、4月下旬に開催される海
 賊対策国際会議に向けて、東京でアジア各
 国の海事政策当局および民間の海事団体
 による準備会合を開催した。

(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)

外航労務協会と全日本海員組合は、2000
 年度労働協約改定について最終合意した。
 ベースアップについては、13年ぶりにゼロ
 となった。

31 「港湾法の一部を改正する法律案」が参
 議院本会議で可決成立し、同日付けで公布、
 施行された。港湾の分類、特定重要港湾の
 定義明確化や、港湾整備事業に対する国の
 負担率の見直しなどの内容が盛り込まれた。
 また、これに伴い、港湾法施行令も改正さ
 れ、重要港湾の指定が見直され、石狩港、
 大湊港、福井港、八幡浜港、青方港、水俣
 港の6港が地方港湾に変更となった。

この日までに船・機長2名配乗船2隻を
 含む3隻の外国人承認船員配乗の「国際船
 舶」が誕生した。(P.8囲み記事参照)

IMOはロンドンで第81回法律委員会を
 開催し、船舶の燃料油による汚染損害に対
 する賠償に関する新条約案等について審議
 した。



船協だより

3月の定例理事会の様様

(3月22日、日本船主協会役員会議室において開催)

会員異動

○退会

平成12年3月31日付

協和汽船株式会社(九州地区所属)

○社名変更

平成12年4月1日付

栗林物流システム株式会社(京浜地区所属)

※会社統合により栗林近海汽船株式会社より社名変更

平成12年3月31日現在の会員数119社

(京浜地区所属77社、阪神35社、九州7社)

政策委員会関係報告事項

1. クオリティ・ SHIPPING問題について

海運の質を引き上げ、サブスタンダード船を排除することを目的とし、数年前からEU委員会主導でクオリティ・SHIPPING・キャンペーンが推進されている。昨1999年6月にはクオリティ・SHIPPINGを主題とした大規模なフォーラムがオランダ政府主催で多数の政府関係者・民間団体が参加してオランダで開催された(Mare Forum 99)。このフォーラムの2000年版が今週3月24日・25日、シンガポールにおいて同政府主催で「クオリティ・SHIPPING・セミナー2000」と銘打って開催されることとなり、クオリティ・SHIPPING問題は世界的な広がりを見せつつある。当協会は、オランダのフォーラムに引き続き、シンガポールのセミナーにも参加を予定している。

当協会がかねてより「サブスタンダード船の排除」を活動の重要課題として捉え、決議項目にも掲げている。この一環として1994年には日本造船工業会と共同で設置した「船舶解撤問題共同検討委員会」が

サブスタンダード船の排除について、国内関係団体のみならず欧州の主要船主・国際団体に対しても訪欧団を派遣して理解と協力を求めるキャンペーンを行った経緯があり、同様に老朽船の解撤促進にも積極的に取り組んでいるなど、当協会は実質的にクオリティ・SHIPPINGを積極的に推進してきているといえる。

このような状況下、昨1999年12月にフランスで発生したタンカー エリカ号事故は「クオリティ・SHIPPING」を考える上で重要な問題を想起させるものとなった。エリカ号事故後、フランスおよびEUは事故防止策としてダブル・ハルの前倒し実施等の措置を取ろうとしているが、これについては以下のような問題を包含している。

- ・地域的規制であること。安全基準等はIMOをはじめとする国際的な場で策定されるべきである。悪例は米国におけるOPA 90のみにとどめるべきである。
- ・事故原因が十分に究明される前に防止策が提案されていること。原因が究明されなければ適切な防止策とはならない。
- ・船舶の年齢制限・シングルハルタンカーの使用期限の前倒しが安全性の確保に効果があるかが疑問。既にIMO等で定められている基準の遵守により安全をはじめとする高品質の海運サービスが保証される——言い換えれば、新たな基準またはより厳しい基準は当面必要ない——ということは広く受け入れられている考えである。クオリティ・SHIPPING問題は引き続き関係委員会とも連携しつつ当委員会で検討することとするが、当協会としては、当面、次の基本的な考え方にに基づき対応することとした。
- ・安全等の基準は国際基準によるものとし、地域的基準・規制には反対。(グローバル・スタンダードの原則)
- ・既存の基準の遵守が励行されるべきであり、合理



- 性的でない新たな基準には反対。(リーズナブル・スタンダードの原則)
2. 規制緩和中間公表への対応について
 3. アジア船主フォーラムトレード安定化委員会第7回中間会合の様相
(本誌平成12年3月号P.4 海運ニュース-国際会議レポート1参照)
 4. アジア船主フォーラム第9回ソウル総会および第9回日韓船主協会会談の開催について
 5. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直しについて (P.5 シッピングフラッシュ2参照)

港湾物流委員会関係報告事項

1. 水先料金体系の一部見直しについて
(本誌平成12年3月号P.2 海運ニュース-審議会レポート参照)

海務委員会関係報告事項

1. 海賊対策国際会議について
(P.2 シッピングフラッシュ1参照)

工務委員会関係報告事項

1. エリカ号事故後の対応について(タンカー部会合同)
当協会では、タンカー部会・工務委員会合同会議を開催してEUの提案に対する当協会意見を以下の通り取り纏めた。国際海運会議所(ICS)の一員として当協会より赤塚常務理事・欧州地区事務局長が参加し船主意見を述べるとともに、特に日本はナホトカ号の経験から、船体構造の健全性に関するPSCおよび旗国検査の強化を世界的に統一した基準としてIMOへ提案していることを強調した。

(1) 海運は国際的な活動であり、海洋環境を護り、海上輸送の安全を確保するために必要な基準は、国際的に統一された基準とする必要がある。1989年の“Exxon Valdez”号事件の後に取られた措置は多くの弊害をもたらした。

EUが提案するダブルハルの前倒し策は、OPA90により締め出されたタンカーが欧州に来ることを防ぐかも知れないが、それは他の地域へ追いやっているだけのものである。そうしないためにも、新たな提案はIMOにおいて審議され、世界的に統一された基準として実施されるようにすべきである。

- (2) 事故の教訓により安全対策を強化する場合には、事故原因の究明と判明した原因を取り除くための合理的な措置が不可欠である。従ってエリカ号の事故の再発を防止するためには、調査の終了を待って、事故原因に基づいて改善策が検討されるべきであり、提案されたダブルハルの導入前倒しは再発防止策として合理的なものとは言えない。
- (3) Quality Shippingの考え方にに基づき、エリカ号事故の再発防止のために、chain of responsibilityを構成するそれぞれのパートナーの役割を改めて見直すとともに、新たに講ずべき措置が検討されるべきである。

労務委員会関係報告事項

1. 介護保険制度の導入について

タンカー部会関係報告事項

1. 海上災害防止センター運営検討委員会の模様について

オーナー部会関係報告事項

1. 船員保険の被保険者資格の見直しについて

近海内航部会関係報告事項

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関係報告事項

1. アジア船主フォーラム解撤委員会第3回中間会合の様相
(本誌平成12年3月号P.8 海運ニュース-国際会議レポート参照)

環境対策特別委員会関係報告事項

1. 環境シンポジウムの開催について
(本誌平成12年3月号P.17特別欄参照)
2. 今後の検討事項について

海運関係の公布法令(3月)

- ㊟ 検疫法施行令の一部を改正する政令
(政令第108号、平成12年3月29日公布、平成12年4月1日施行)
- ㊟ 運輸省関係手数料等の改定等に関する省令
(運輸省令第9号、平成12年3月22日公布、平成12



年4月1日施行)

- ㊦ 植物防疫法施行規則の一部を改正する省令
(農林水産省令第23号、平成12年3月22日公布、平成12年4月1日施行)
- ㊧ 地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律及び地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律の施行に伴う運輸省関係政令の整備等に関する政令の施行に伴う運輸省関係省令の整備に関する省令
(運輸省令第11号、平成12年3月24日公布、平成12年4月1日施行)
- ㊨ 港則法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第10号、平成12年3月24日公布、平成12年4月1日施行)
- ㊩ 水先法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第12号、平成12年3月28日公布、平成12年4月1日施行)
- ㊪ 船員に係る未払賃金の額の確認等に関する省令の一部を改正する省令
(厚生省・運輸省令第15号、平成12年3月29日公布、平成12年4月1日施行)
- ㊫ 海岸法施行規則の一部を改正する省令
(農林水産省・運輸省・建設省令第1号、平成12年3月31日公布、平成12年4月1日施行)
- ㊬ 運輸省定員規則の一部を改正する省令
(運輸省令第18号、平成12年3月31日公布、平成12年4月1日施行)
- ㊭ 海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関

する法律施行令の一部を改正する政令
(平成12年3月31日公布、平成12年4月1日施行)

陳情書・要望書 (3月)

宛先 岡山県知事、香川県知事
 件名 備讃瀬戸における船舶航行の安全確保について
 要旨 例年、備讃瀬戸東航路海域で3～6月の間行われるこませ網漁業によって、航路が全面閉鎖されるばかりか、航路付近の可航水域も狭められる状況があり、航路航行船舶の安全な航行が阻害され大型船の重大海難の発生が懸念されることから、航路内河航幅300mの確保等を要請。

国際会議の予定 (5月)

ICS シップ・リサイクリング・ワーキング・グループ
 5月16日 ロンドン
 第9回日韓船主協会会談
 5月17日 ソウル
 アジア船主フォーラム (ASF) 第9回ソウル総会
 5月18～19日 ソウル
 IMO 第72回海上安全委員会 (MSC)
 5月17～26日 ロンドン
 経済協力開発機構 (OECD) 海運委員会 (MTC)
 5月24～25日 パリ
 OECD ワークショップ
 5月25～26日 パリ

平成12年度海運講習会開催される

当協会は、去る3月27日に、海運ビル2階大ホールにおいて会員会社の新入社員を対象に海運講習会を開催した。

本講習会は、新入社員の社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者としての自覚と社会人として必要な心構えを育成することを目的に、昭和32年よりおこなっている。

本年度は、会員会社19社から84名 (総合職:60名、一般職:24名)、関係会社1社から4名 (総合職1名、一般職3名)、計88名が参加した。

講師および演題は以下の通り。

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| 〈プログラム〉 | (敬称略) |
| 1. 挨拶 | 当協会会長 生田 正治 |
| 2. 私のトロッコ時代 | 日本海洋調査会 土井全二郎 |
| 3. いつも燃えていたい～世界を読み、日本を伝える～ | NHKエグゼクティブアナウンサー 松平 定知 |
| 4. 日本海運の現状と将来 | 当協会副会長 新谷 功 |
| 5. 社会人としての心構え | マネージメントサービスセンター 三木 尚子 |
| 6. 船長雑感 | 商船三井海務部副部長 平塚 惣一 |



「海運統計要覧2000年版」の発行について

当協会では1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や主要関連産業の各種統計資料を幅広く収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者はもとより広く一般の方々の参考にご供しておりますが、今年その2000年版を発行致しました。

構成は以下の通りとなっています。

〔項 目〕	〔項 目〕
I 船 腹	X 船員関係
II 船舶の建造と消失	XI 一般経済
III 海上荷動と海運市況	XII 関連産業の動向
IV 輸送活動	
V コンテナ輸送	付・資料
VI 企業財務	1. 戦後海運年表
VII 海運対策	2. 海運日誌 (1998～99年)
VIII 内航海運	3. 距離表 (横浜港起点)
IX 港湾関係	(全383頁)

なお、本書は一冊970円(税込、送料は別)にて実費頒布も致しますので、購入ご希望の方は以下までお問合せ下さい。

○本件に関するお問い合わせ先：

日本船主協会 総務部(統計出版担当)

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL : 03-264-7188、FAX : 03-3262-4760

環境パンフレット「環境と海運」 —人類と海洋の共存に向けて—の刊行について

当協会は、この度、環境パンフレット「環境と海運」—人類と海洋の共存に向けて—を刊行致しました。

このパンフレットは、海運産業における海洋環境の保全を初めとする地球環境保護対策について図やグラフ等を用いて分かり易く解説してあります。

なお、多少余部がございますので、ご入用の際は当協会総務部広報室 (Tel : 03-3264-7181 FAX : 03-5226-9166 e-mail : pub-office@jsanet.or.jp) までお問合せ下さい。

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
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
1999	47,557	35,204	12,352	▲ 6.1	▲ 4.0
1999年 2月	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
2000年 1月	3,511	2,990	521	1.8	10.9
2	4,136	2,956	1,179	15.1	11.1

(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)

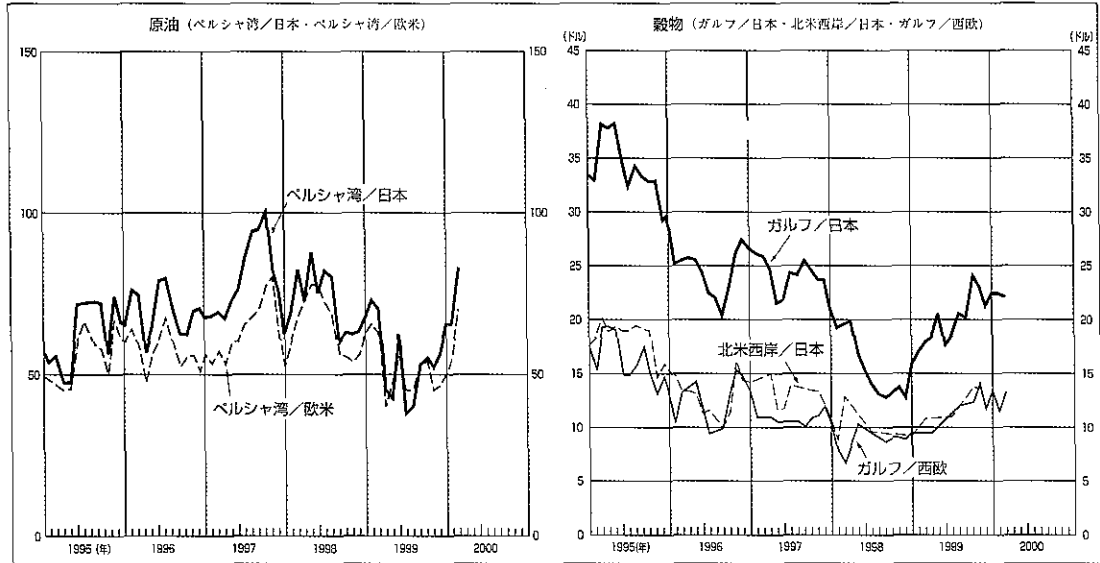
年月	年間(月間)平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
1999年 3月	119.78	117.45	123.35
4	119.81	117.95	121.95
5	122.11	120.15	124.32
6	120.90	118.12	122.20
7	119.86	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	106.85
2	109.34	107.35	111.70
3	106.71	105.30	109.20

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 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
2	15,283	215	15,068	3,401	5,275	5,934	0	381	7	70	14,768	3,559
3	10,644	0	10,644	2,722	3,387	3,835	30	454	55	161	17,142	5,697

(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	65.00	54.00	60.00	45.00	65.00	50.00	55.00	45.00
3	82.00	67.50	70.00	51.00	82.50	62.00	67.50	55.00	62.50	42.50	70.00	55.00
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		

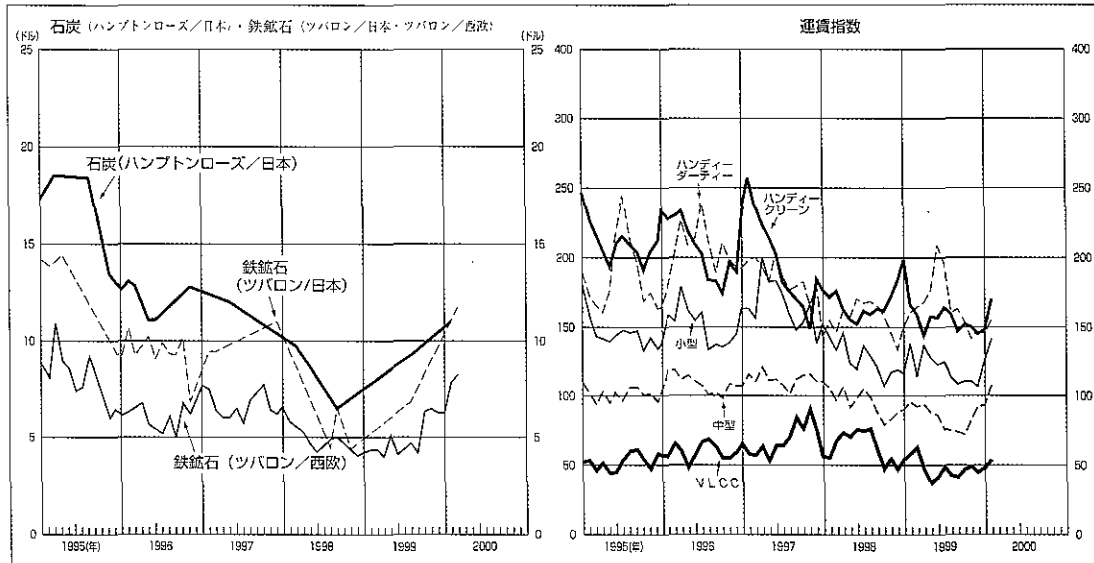
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	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	22.50	20.00	—	—	—	—	—	—	11.50	11.10
3	18.00	15.25	22.00	21.00	10.75	9.30	—	—	—	—	13.20	—
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	—	—	11.00	—	—	—	—	—	4.40	3.75	7.85	5.00
3	—	—	—	—	—	—	11.75	—	4.45	3.45	—	8.20
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8万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														
	1998					1999					2000				
	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	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4
2	54.6	104.8	142.1	154.5	171.4	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9
3	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3	—	—	—	—	—
4	72.4	106.1	145.7	160.6	161.9	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2	—	—	—	—	—
5	70.3	91.8	122.1	156.6	155.1	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3	—	—	—	—	—
6	75.2	98.2	119.8	170.8	152.0	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3	—	—	—	—	—
7	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5	—	—	—	—	—
8	75.3	99.6	129.2	168.0	159.7	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1	—	—	—	—	—
9	60.3	88.9	120.2	165.4	152.3	41.3	73.3	108.1	162.1	147.9	—	—	—	—	—
10	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3	47.0	71.3	109.8	153.6	151.3	—	—	—	—	—
11	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9	49.5	82.5	110.9	141.7	150.1	—	—	—	—	—
12	48.6	88.2	119.8	133.3	182.3	44.8	91.2	106.3	146.9	144.1	—	—	—	—	—
平均	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1	48.0	84.60	118.9	165.8	158.4	—	—	—	—	—

(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: ハンディー・ダーティ: 3万5000トン未満 ⑧H・C: ハンディー・クリーン: 全船型。

9. 保税船腹量の推移

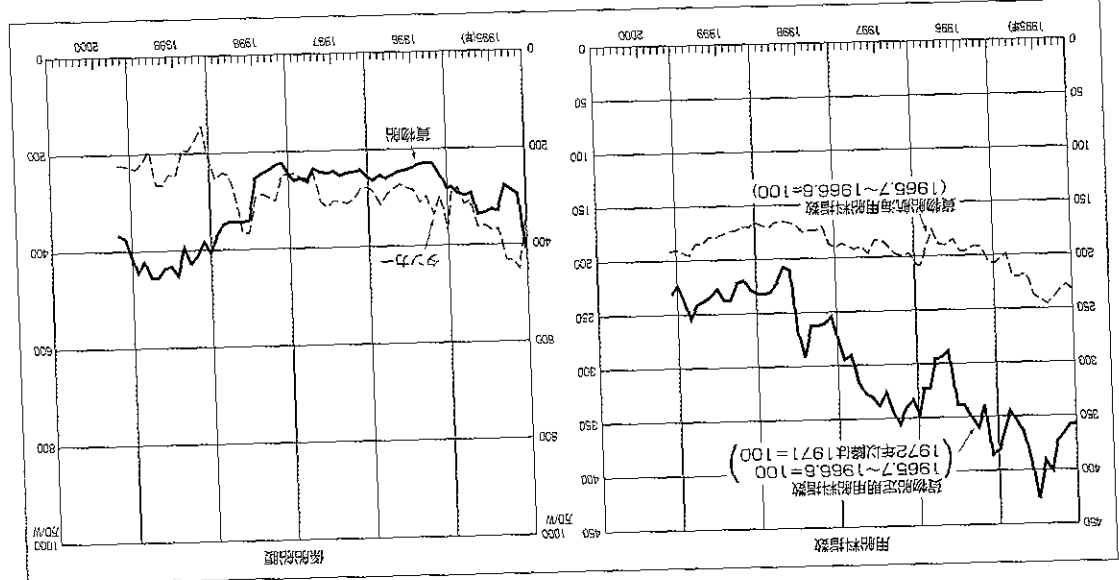
月次	1998		1999		2000	
	貨物船 噸数千G/T千D/W	タンカー 噸数千G/T千D/W	貨物船 噸数千G/T千D/W	タンカー 噸数千G/T千D/W	貨物船 噸数千G/T千D/W	タンカー 噸数千G/T千D/W
1	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466
2	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492
3	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066
4	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927
5	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889
6	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939
7	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631
8	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621
9	319	2,852	3,420	57	1,726	2,941
10	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479
11	324	2,915	3,515	50	1,407	2,413
12	324	3,004	3,718	51	1,465	2,528
平均	226.1	193.3	192.6	172.1	178.3	178.3

(注) ロイズ・ネフ・ロブントリス発行のロイズ・マンスリーリスト・ネフ・レポートマンスセルによる。

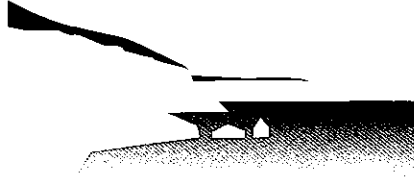
8. 貨物船用船料指数

月次	1995		1996		1997		1998		1999		2000	
	平均	1995	1996	1997	1998	1999	2000	平均	1995	1996	1997	2000
1	234.0	207.0	209.0	189.0	167.0	179.0	426.0	222.0	231.0	229.0	231.0	222.0
2	227.0	202.0	197.0	186.0	170.0	186.0	358.0	229.0	227.0	229.0	231.0	222.0
3	229.0	192.0	199.0	171.0	169.0	171.0	366.0	219.0	219.0	219.0	219.0	231.0
4	243.0	192.0	197.0	173.0	172.0	173.0	402.0	238.0	238.0	238.0	238.0	231.0
5	245.0	196.0	190.0	173.0	173.0	176.0	390.0	238.0	238.0	238.0	238.0	231.0
6	239.0	195.0	184.0	175.0	176.0	179.0	426.0	238.0	238.0	238.0	238.0	231.0
7	230.0	186.0	183.0	167.0	179.0	179.0	426.0	226.0	226.0	226.0	226.0	231.0
8	218.0	189.0	196.0	165.0	178.0	181.0	391.0	238.0	238.0	238.0	238.0	231.0
9	220.0	186.0	190.0	164.0	185.0	185.0	364.0	238.0	238.0	238.0	238.0	231.0
10	221.0	176.0	191.0	165.0	185.0	185.0	355.0	241.0	241.0	241.0	241.0	231.0
11	198.0	188.0	189.0	170.0	193.0	193.0	344.2	254.0	254.0	254.0	254.0	231.0
12	209.0	211.0	186.0	168.0	192.0	192.0	374.7	237.0	237.0	237.0	237.0	231.0
平均	226.1	193.3	192.6	172.1	178.3	178.3	375.5	231.0	231.0	231.0	231.0	231.0

(注) ①ロイズ・ネフ・ロブントリス発行のロイズ・マンスリーリスト・ネフ・レポートマンスセルによる。②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数はロイズ・ネフ・ロブントリスと1987年11月に合作。(ソビエト・ニュー・ス・イン・サマソ



編 集 後 記



「地下水位の回復、都会の思わぬ脅威に」新聞に意外な記事が掲載されていた。

都会の表面はアスファルトに覆い尽くされ、地表に降った雨の大部分は、地中に吸い込まれることなく、そのまま河川に、海に流れて、地下水位は低下しているとばかり認識していたからである。

記事によると、東京都や大阪市の地下水は、高度成長期には、工業用水などに大量に汲み上げられたため水位が急激に低下したが、地盤沈下が深刻な社会問題となり、各地で汲み上げが規制された結果、以前の水位を回復してきたとのことである。このため、東京駅や上野駅では、浮力に対抗するため、鋼材を打ち込み、駅を深部の硬い地層に“係留”したり、鉄塊をホーム下に積み重ねたりする工事を余儀なくされているのだそうである。

また、同じ頃、「海岸線、島……約500メートル北西に移動？」という見出しで、わが国の海図が来年度以降、明治以来使われてきた経緯度表示から、人工衛星観測に基づく世界標準の経緯度表示に切り替えられることになったことが、取り上げられていた。この結果、海図上の海岸線や島の位置が見かけ上、400～500メートル北西にずれることになり、東京は海岸線があくまでも見かけ上ではあるが、約460メートル北西に移動することになるとのことである。

まさに、地中からは地下水に突き上げられ、海図上では移動させられ、落ち着かないことこの上もない状態にあるようである。

そのせいでもあるまいが、警察や自衛隊をめぐるとの連の不祥事はどうしたものだろうか。

これらの組織は、言うまでもなく国の土台であり、公共の秩序や治安の維持を司る双壁の組織である。他の職業にもまして、個人的にも高い道徳観や倫理観を求められる人々であったはずである。本来最も安定すべき基幹部分がぐらいてきているが、肝心な部分をもっと安定してもらいたいものである。

第一中央汽船

総務グループ総務チーム課長

松山光治

せんきょう4月号 No.477(Vol.41 No.1)

発行 平成12年4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)

付・海運日誌

(平成11年4月～平成12年3月)

[4月]

- 1日 商船三井とナビックスラインが合併し、新「商船三井」が発足した。
- 5日 運輸省は1998年度の新造船建造許可実績を発表した。それによると、283隻、1,058万2,000総トンで、前年度実績を下回ったものの、5年連続で1,000万総トンを突破した。
- 13日 日本船舶輸出組合は、1998年度の輸出船契約実績を発表した。それによると、129隻、647万9,000総トン、船価合計は5,900億円で、1990年代で2番目の低水準となった。
- 13日 運輸政策審議会第10回港湾運送小委員会が開催され、需給調整規則の廃止など港湾運送事業の規制緩和について審議された。
(P.12海運ニュース-審議会レポート1参照)
- 16日 日本の海運企業における外国人の取締役就任を可能とする船舶法改正案が、参議院を通過した。(本誌平成11年4月号P.21囲み記事参照)
- 16日 IMO第4回ばら積み液体およびガス小委員会がロンドンで開催され、かねてからの懸案であった「液化ガスのばら積み運送のための船舶の構造および設備に関する規則」(GCコード)の強制化について審議されたが、見送られた。
- 22日 米国政府が「港湾サービスユーザーフィー」制度(案)を発表した。商業船舶に対して、米国港湾の浚渫維持費用等を負担させる内容となっている。
(P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)
- 23日 1999年港湾春闘が妥結した。
(P.20海運ニュース-内外情報2参照)
- 23日 IMO第79回法律委員会がロンドンで開催され、金銭的補償の提供等について審議された。
(P.17海運ニュース-国際会議レポート2参照)
- 23日 FMC(米国連邦海事委員会)は、1998年米国外航海運改革法の発効を5月1日に控え、同法施行細則の最終案を承認する会議を開催した。
- 29日 運輸省は平成11年春の叙勲・褒章受章者を発表した。当協会会員会社では、荻野照元飯野海運社長、原田弘神戸船舶社長、三輪成歳男元共

和産業海運社長がそれぞれ受章された。

[5月]

- 10日 夜間入港制限等に関する規制緩和の調査研究の第1回委員会が開催された。
- 11日 運輸政策審議会第11回港湾運送小委員会が開催され、最終答申取り纏めに向け、港湾労働関係拠出金の原資確保策等について審議された。
(本誌平成11年5月号P.12海運ニュース審議会レポート1参照)
- 14日 こませ網漁業期における船舶航行に係わる研究会第1回委員会が開催された。
- 17日 当協会は、パナマ運河の通航需要の現状や今後の予測、問題点等に関して日本海運界としての見解を取りまとめた「パナマ運河通航需要レビュー」を発表した。
(本誌平成11年5月号P.26各種調査・報告書欄参照)
- 20日 川崎二郎運輸大臣は、需給調整規則の廃止に伴い、各輸送モードを横断した総合的な対応が必要不可欠との認識に基づき、運輸政策審議会に「長期的展望に立った21世紀初頭における総合的な交通政策の基本方向」について諮問した。
- 24日 日米防衛協力のための新指針(ガイドライン)関連法案が成立した。
- 24日 第8回アジア船主フォーラム(ASF)総会が、当協会の主催で東京にて開催された。
(P.2特別欄参照)
- 25日 当協会と韓国船主協会は、東京で第8回日韓船主協会会談を開催し、両国海運の現状と展望等について意見交換した。
(P.11 SHIPPINGフラッシュ参照)
- 26日 米国港湾サービスユーザーフィー制度案について、米国議会下院「運輸・インフラ委員会水資源・環境小委員会」がヒアリングを開催した。欧州・日本船主協会評議会(CENSA)等の海運業界をはじめ、荷主団体や米国港湾管理者団体等が出席して、同制度案に基本的に反対である旨の証言を行った。また、同日付で上記法案(The Harbor Services Fund Act of 1999. HR 1947)も上程された。

27日 運輸政策審議会第12回港湾運送小委員会が開催され、事務局（運輸省）の提示した最終答申案について審議された。

（P.13海運ニュース参照）

28日 米連邦海事委員会（FMC）は、日本の港湾慣行の改善を促すために邦船3社に課していた制裁措置を撤回するとともに、日米5船社に対して90日以内の状況報告提出命令を行った。

（P.10 SHIPPINGフラッシュ参照）

28日 日本の海運企業において、代表権を持たない取締役の最大の3分の1を外国人とすることを可能とする船舶法改正案が衆議院本会議で可決・成立した。

28日 海運大手3社の1999年3月期決算が出揃った。それによると定期航路で一部運賃が改定されたことや円安メリットなどが寄与し、3社ともに増収となった。

28日 IMO第71回海上安全委員会（MSC）がロンドンで開催され、INFコード（高レベル放射性廃棄物の船舶による安全運送に関するコード）の強制化が採択された他、海賊防止への取り組みとして、国際的な調査や処罰に関するコードを作成するためのコレスポンディンググループを設置することなどを決定した。

〔6月〕

1日 経済協力開発機構（OECD）海運委員会がパリで開催され、世界貿易機関（WTO）の海運サービス自由化交渉への対応などについて議論した。

4日 需給調整規制の廃止を盛り込んだ海上運送法の一部改正法案が参議院で可決され、成立した。

10日 運輸政策審議会は、第13回港湾運送小委員会、及び第4回海上交通部会を開催し、港湾運送事業の規制緩和に関する「答申」を取り纏め、川崎二郎運輸大臣に答申した。

（P.16海運ニュース-審議会レポート1参照）

11日 運輸省は国際船舶への、日本人船・機長2名配乗体制を実現するための外国人船員の承認制度を創設するにあたり、具体的な運用方法などを明記した通達を当協会をはじめ関係先に発出した。

15日 外航海運船社間協定に対する政府の審査手続きの整備を主旨とする海上運送法一部改正案を盛り込んだ公正取引委員会の一括整理法案が、衆議院で可決され、成立した。

16日 当協会は第52回通常総会を開催した。

（P.1特別欄参照）

18日 日本の海運企業における外国人の取締り役任を解禁する改正船舶法が施行された。

18日 船員中央労働委員会は、危険物等取扱責任者や消火作業指揮者など船員法に定める資格を外国人船員が取得できるよう、船員法施行規則と船員労働安全衛生規則の一部改正を川崎二郎運輸大臣に答申した。

21日 東京MOUは1998年に実施したポートステートコントロール（PSC）の実施状況をとりまとめた。それによると域内のPSC検査隻数は1万4,500隻で、そのうち1,061隻が航行停止処分となっていたことが明らかになった。

22日 政府は、特定不況業種雇用安定特別措置法に基づく特定不況業種として、新たに内航海運業などを指定することを決めた。

24日 運輸省は、船員の雇用促進に関する特別措置法施行令について、就職促進給付金の対象に内航海運業などを加える等の一部改正を行うことを発表した。

なお、施行は7月1日となっている。

25日 港湾審議会は、第31回管理部会を開き、中間報告の素案について審議した。

（P.19海運ニュース-審議会レポート2参照）

28日 当協会は、東南アジア海域を中心に急増している海賊事件への対応策を検討するため、海賊防止対策会議を設けると発表した。

（P.9 SHIPPINGフラッシュ参照）

29日 運輸省は、第1回目の海賊対策検討会議を7月2日に開催することを発表した。

（P.9 SHIPPINGフラッシュ参照）

30日 中央職業安定審議会は、港湾運送業の規制緩和に伴う港湾労働法の見直しに関する最終報告をまとめた。

30日 労働省は7月1日から2年間、特定雇用調整業種に港湾運送事業とその関連業（在来荷役のうち、はしけ運送業以外のものに限る）を指定すると発表した。

〔7月〕

2日 運輸省は、当協会など関係団体で構成する「海賊対策検討会議」の初会合を開催した。

（本誌平成11年7月号P.9 SHIPPINGフラッシュ参照）

2日 IMO第43回海洋環境保護委員会が、6月28日からロンドンで開催され、船底塗料問題、バラスト水問題等について審議した。

- (P. 9 海運ニュース-国際会議レポート参照)
- 2日 運輸省は、1999年度の運輸関連企業設備投資動向調査の結果をまとめた。それによると、運送業関係12業種では国内旅客業を除き、港湾運送、倉庫、外航、内航などの11業種で設備投資計画が前年度水準を下回った。
- 5日 運輸省は、1999年上期の新造船建造許可実績をまとめた。それによると117隻、475万7,000G/Tと、前年同期に比べ、隻数で95隻減、総トン数で21%減となった。
- 9日 経団連は、2000年度の税制改正に向けた中間答申案をまとめた。国際水準を考慮した税制の実現、減価償却資産の法定耐用年数の短縮や、償却可能限度額の拡大などが盛り込まれた。
- 12日 運輸省は、1999年上期のポートステートコントロール (PSC) の実績をまとめた。それによると、国際条約が定める基準に重大な欠陥があったとして、179隻が航行停止処分に課せられたことが明らかになった。
- 13日 日本から米国向けの定期航路を管轄する海運同盟の日本-米国東航 (JEFC) は、8月1日から同盟として運賃やルール策定等の活動を休止すると発表した。
- 14日 日本船舶輸出組合は、1999年上半期の輸出船契約を発表した。それによると65隻、279万9,000総トンと、タンカー、貨物船の不振で前年同期に比べ総トン数で20.3%減少した。
- 16日 当協会は「海賊防止対策会議」の初会合を開催し、海賊防止対策を含む保安計画の策定指針などについて検討した。
- 18日 運輸省は、1999年版「日本海運の現況」(海運白書) を発表した。
(P. 16各種調査・報告書欄参照)
- 19日 経団連の輸送委員会は、わが国物流の高コスト構造是正や国際競争力強化に向けて、物流インフラ整備やソフト面の改善、財源確保のあり方などに関する「物流効率化の推進に関する提言」を政府・関係省庁等に提出した。
- 22日 デンマークの海運大手 AP モラー・グループと米国の大手輸送企業 CSX コーポレーションは、AP モラー傘下のコンテナ船社マースクラインが CSX の海運子会社シーランド・サービス・インクの国際コンテナ輸送部門を買収することで合意したと発表した。
(P. 12海運ニュース-内外情報 1 参照)
- 22日 大蔵省は、1999年上半期の貿易統計速報を発表した。それによると、いわゆる貿易黒字は前

- 年同期比7.9%減の6兆573億円となり、1996年下半期以来、5期ぶりに前年実績を下回った。
- 23日 外航船社間協定に対する政府の審査手続きを整備する内容を盛り込んだ海上運送法の改正法が施行された。
(P. 14海運ニュース-内外情報 2 参照)
- 28日 当協会は、協会内に「環境対策特別委員会」を設置することを決定した。
(P. 2 シッピングフラッシュ参照)
- 29日 日本籍外航船舶に配乗する日本人船員が、洋上から FAX で国政選挙に投票する「洋上投票制度」の実現を盛り込んだ公職選挙法改正案が、衆議院で可決した。
- 30日 港湾審議会管理部会は、「経済・社会のあり方に対応した港湾の整備・管理のあり方」についての中間報告を取り纏めた。
(P. 8 海運ニュース-審議会レポート参照)

[8月]

- 5日 運輸省および当協会をはじめとする内外航海運事業者団体、船用機器メーカー等が参加する「船舶運航に関する2000年問題対策連絡会」の初会合が開催され、船舶運航における2000年問題への取り組み状況等について意見交換が行われた。
- 7日 政府は、パナマ運河が今年12月31日に米国からパナマに返還されるのに伴って、運河の通航規則を定めた「パナマ運河中立条約付属議定書」に加入する方針を固めた。
- 8日 当協会河村健太郎副会長（前会長）が逝去された。
(P. 12囲み記事参照)
- 9日 遠洋航行中の日本籍外航船舶に配乗する日本人船員に、Fax を使った洋上投票を認める改正公職選挙法が参院本会議にて可決し、成立した。
- 26日 運輸省は、2000（平成12）年度予算の概算要求をまとめた。
(P. 2 シッピングフラッシュ 1 参照)
当協会は第2回海賊防止対策会議を開催し、従来の「海賊防止対策実施要領」を改訂した「海賊対策指針」をまとめた。
(P. 6 シッピングフラッシュ 2 参照)
運輸・建設・北海道開発・国土の4省庁は、2001年1月の省庁再編により誕生する「国土交通省」の政策展開を協議する検討会議を設置すると発表した。
運輸省は今年6月分の造船造機統計速報を發

表、これにより今年上半期の造船43工場の造船量がまとまった。それによると竣工量は173隻、519万総トンで、前年同期に比べ、総トン数で7%増加した。

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

〔9月〕

- 1日 運輸省は、邦船社の運航する外航船舶に対する海賊襲撃事件防止策を検討する官民対策会議の第3回会合を開催した。会合では、当協会が策定した海賊被害防止対策の指針等について話し合われた。
（本誌平成11年8月号P.2 シッピングフラッシュ参照）
- 2日 運輸省は、学識経験者らをメンバーとする「国内旅客船運送事業サービス問題タスクフォース」の初会合を開催し、海上運送法改正後の運賃制度のあり方等について意見交換を行った。
- 6日 運輸省は、今年8月分の新造船建造許可集計を発表した。それによると、国内・輸出船合計で18隻・57万9000総トンで、前年同月に比べ、10隻減、総トン数は61.2%減とそれぞれ減少した。
- 16日 当協会は、環境対策特別委員会の初会合を開催した。
（P.2 シッピングフラッシュ1参照）
- 24日 IMO 第45回航行安全小委員会（NAV45）が9月20日からロンドンで開催され、SOLAS条約第V章の全面改正案等が審議された。
（P.6 海運ニュース-国際会議レポート参照）
- 28日 運輸省および当協会をはじめとする海運事業者団体等が参加する「船舶運航に関する2000年問題対策官民連絡会」の第3回会合が開催され、わが国海運業界における同問題への対応はほぼ完了し、航行安全確保に支障のないことが確認された。
- 28日 運輸省は、内航海運活性化事業推進委員会の初会合を開催した。いわゆる「モーダルシフト」を進める際の具体的な課題や改善策の検討をするため、実態調査を行うことを決定した。

〔10月〕

- 5日 第2次小淵恵三内閣の運輸大臣に自由党の二階俊博氏が就任した。
当協会と台湾船主協会は、静岡県川奈市で第5回日台船主協会会談を開催し、両国海運の現状と展望等について意見交換した。
（本誌平成11年10月号P.4 シッピングフラッシュ参照）
- 6日 日本政府は、米政府に対して規制緩和と要望を行った。海運分野では米海運企業に補助金を拠出する「新規運航補助制度」の廃止等を要望した。
米政府は、日本政府に対して7分野の規制緩和と要望を行った。特に通関・輸入手続きの改善に関しては、輸入の際に必要な手続きを同時に処理できるよう調整を行う「ワン・ストップ・オフィス」の設置を要望した。
- 12日 船社および保税業務へ対象を拡大したSea-NACCSおよび港長・港湾管理者への手続きを簡素化する港湾EDIシステムが稼働した。
石油元売り最大手の日石三菱と同3位のコスモ石油は、販売部門を除く各部門で1999年11月1日から業務提携を開始すると発表した。提携の柱の一つである原油調達効率化については、両社でタンカーの共同配船を行い、コスト低減を目指す方針を明らかにした。
運輸省は、1999年度上期のPSC（ポートステートコントロール）による航行停止処分状況をまとめた。それによると1999年4月から9月までの間に213隻が航行停止処分を受けていたことが明らかになった。
- 15日 日米両国政府は東京で約1年ぶりとなる海運当局間協議を開催した。今回の会合では日本の港湾運送事業の規制緩和などに関して意見交換した。
IMO 第80回法律委員会がロンドンで開催され、船舶燃料油の汚染による補償に関する新条約案等について検討が行われた。
（P.9 海運ニュース-国際会議レポート参照）
- 22日 92年国際油濁基金第4回総会および理事会等がロンドンで開催され、油濁2条約が適用される船舶の定義やナホトカ号事件の油濁補償問題等について審議された。
- 26日 海事振興連盟は、1999年度の通常総会・および創立50周年式典を開催した。
（P.19 囲み記事参照）

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

当協会は、運輸大臣等に対し、36項目からなる規制緩和要望を提出した。
（P. 2 シッピングフラッシュ参照）

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

[11月]

3日 11月1日から3日にかけて、世界サービス会議（WSC）が米国アトランタにおいて開催された。
（P. 26船協だより参照）

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

8日 運輸省は、航海訓練所等同省の所管する政府機関の独立行政法人化に向け、関連9法案を国会に提出した。
（本誌平成11年11月号P. 16海運ニュース—内外情報参照）

9日 10月22日にインドネシア、スマトラ島クアラタンジュン港を出航後、行方不明となっていた当協会会員会社運航船舶「アロンドラ・レインボー号」の乗組員が全員無事発見されるとともに、同船が海賊事件に遭遇していたことが明らかとなった。
（P. 2 シッピングフラッシュ1参照）

11日 当協会会員運航船舶が海賊事件に遭遇した件に鑑み、当協会生田正治会長は運輸大臣に海賊対策の強化を求める申し入れを行った。
（P. 2 シッピングフラッシュ1参照）

18日 海賊事件に遭遇し、行方不明となっていた「アロンドラ・レインボー号」がインド西方で発見された。一方当協会は、近年東南アジア水域で同様の事件が増加、凶悪化していることに鑑み、

今後の海賊対策に万全を期すべく、定例理事会において船舶の緊密な動静把握などをうたった決議を採択した。

（P. 2 シッピングフラッシュ1参照）

22日 ASF 船員委員会は、第5回中間会合をベトナムで開催した。会合ではSTCW95問題等の課題について検討が行われた。

（P. 9 海運ニュース—国際会議レポート2参照）

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

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

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

[12月]

1日 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日 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日 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日 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 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日 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、財政投融資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日 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。

[1月]

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日 日本、フィリピンの両政府は、日本籍船にフ
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。

28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)

[2月]

1日 運輸省海上交通局は、「わが国商船隊の船腹
量」の動向を取り纏め発表した。それによると、
平成11年央の外航日本籍船は154隻、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。

(本誌平成12年2月号P.14参照)

7日 米国政府は、議会に提出した2001年会計年度
の予算教書に、船社等利用者から米国港湾の維
持・開発費用を徴収するハーバー・サービス・
ユーザー・フィー (HSUF) の新設を盛り込んだ。

8日 政府は、昨年末の港湾審議会答申「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」を踏まえ、港湾分類の定義の明確化、
港湾整備事業に対する国の負担割合の見直し、
港湾相互間の広域的連携の取組み等を盛り込ん
だ「港湾法の一部を改正する法律案」を閣議決
定した。

11日 IMO は第5回危険物・個体貨物及びコンテナ
小委員会 (DSC) をロンドンで開催し、国際海
上危険物規則 (IMDG コード) の第30回改正等
について審議した。

(P.12 海運ニュース-国際会議レポート4参
照)

18日 二階俊博運輸大臣は、船員中央労働委員会に
「2000年船員災害防止実施計画」の原案を諮問
した。

21日 ASF トレード安定化委員会は第7回中間会
合をマニラで開催し、世界経済や定期・不定期
船全船の状況について意見交換した。

(P.4 海運ニュース-国際会議レポート1参
照)

ASF 解撤委員会は第3回中間会合を台北で
開催し、環境に配慮したシップ・リサイクリン
グの方策の必要性等について意見交換した。

(P.8 海運ニュース-国際会議レポート2参
照)

22日 政府は、港湾運送事業の規制緩和の一環とし
て港湾運送事業法の改正法案を閣議決定した。
また、港湾労働法の改正法案も閣議決定した。
改正港湾運送事業法は主要9港で事業免許制を
緩和、需給調整規制を廃止し、事業許可制とし、
認可料金制度を改め、届出料金制とするもので
あり、改正港湾労働法は港湾運送事業主による
常用労働者の派遣制度導入と、港湾労働者雇用
安定センターにおける派遣業務を廃止するとい
う内容。

25日 運輸省は、ダブルハル (二重船殻) 構造を持
つなど一定の条件を満たした15万総トン以上の
船舶に対する浦賀水道航路の通航時間帯制限を
緩和すると発表した。これにより朝夕のいわゆ
るラッシュ時間帯でも条件をクリアしたタンカ
ーなどの大型船の通航が可能となった。

IMO は、第44回防火小委員会 (FP) をロンド

ンで開催し、海上人命安全 (SOLAS) 条約において防火構造・消火設備などを規程している II-2 章の総合的見直し等について審議した。
(P. 10 海運ニュース-国際会議レポート 3 参照)

29日 外航労務協会と全日本海員組合は、国際船舶制度の日本人 2 名配乗船の雇用・労働条件に関する当面の対応について合意に達した。これにより船機長 2 名配乗の国際船舶誕生に向けた体制が整った。

日本海技協会は、初の海外実施となる船舶料理士試験を 15～17 日にマニラで実施し、受験者 27 名全員が合格したことを発表した。

[3月]

2日 海上安全船員教育審議会は、第55回水先部会を開催し、平成12年度水先人適正員数および水先料金の見直しについて審議した。

(本誌平成12年3月号P. 2 海運ニュース-審議会レポート参照)

8日 当協会は、「海洋環境シンポジウム」を開催した。

(本誌平成12年3月号P. 17 特別欄参照)

10日 2月23日からタイのプーケット沖で行方不明となっていた日本船社が運航するケミカルタンカー「Global Mars 号」の乗組員17人全員が無事発見されるとともに、同船がハイジャックされていたことが判明した。

15日 IMOは、油濁事故船の沿岸国に対する通報制度等を定めた「1990年の油による汚染の準備、対応、協力に関する国際条約 (OPRC 条約)」の対象物質を油だけでなく、危険・有害物質 (HNS) にも拡大する「2000年の危険物質と有害物質による汚染事件の準備、対応、協力に関する議定書 (OPRCHNS 議定書)」を採択した。

IMO は第44回海洋環境保護委員会 (MEPC) を開催し、有機スズ系船底防汚塗料 (TBT) の禁止条約案等について審議した。

(P. 13 海運ニュース-国際会議レポート参照)

21日 EU の欧州委員会は、エリカ号事故の重大性に鑑みタンカー規制強化案を公表した。ポート・ステート・コントロールの強化、船級協会の監督の強化、ダブルハルタンカー導入の前倒しなどを盛り込んだ内容となっている。

(本誌平成12年3月号P. 25 特別欄参照)

22日 運輸省は、懸案となっていた東京湾口航路整備実施の前提となる漁業補償が解決したことから、同事業を平成12年度公共工事として着手することを発表した。これにより約20万重量トン級の貨物船や約28万重量トン級の VLCC タンカーの航行がスムーズになるよう中ノ瀬航路の浚渫および第3海堡の撤去が行われる。

ら、同事業を平成12年度公共工事として着手することを発表した。これにより約20万重量トン級の貨物船や約28万重量トン級の VLCC タンカーの航行がスムーズになるよう中ノ瀬航路の浚渫および第3海堡の撤去が行われる。

(P. 8 囲み記事参照)

港湾審議会の第17回計画部会は、名古屋港、川崎港、宮古港、熊本港、岩国港、苫小牧港の6港に関する港湾計画改定・一部変更と大阪湾圏広域処理場整備基本計画を原案通り承認した。

米国議会の下院司法委員会は、ワシントンで外航カルテル廃止法案、いわゆるハイド法案に関する公聴会を開いた。

(P. 5 シッピングフラッシュ 2 参照)

29日 輸入貨物の通関手続きの簡素化のため、事前に承認を受けた貨物については納税申告の前に貨物の引取を認める「簡易申告制度」の新設を盛り込んだ関税法の改正案が参議院本会議を通過、成立した。

30日 わが国政府は、4月下旬に開催される海賊対策国際会議に向けて、東京でアジア各国の海事政策当局および民間の海事団体による準備会合を開催した。

(P. 2 シッピングフラッシュ 1 参照)

外航労務協会と全日本海員組合は、2000年度労働協約改定について最終合意した。ベースアップについては、13年ぶりにゼロとなった。

31日 「港湾法の一部を改正する法律案」が参議院本会議で可決成立し、同日付けで公布、施行された。港湾の分類、特定重要港湾の定義明確化や、港湾整備事業に対する国の負担率の見直しなどの内容が盛り込まれた。また、これに伴い、港湾法施行令も改正され、重要港湾の指定が見直され、石狩港、大湊港、福井港、八幡浜港、青方港、水俣港の6港が地方港湾に変更となった。

この日までに船・機長 2 名配乗船 2 隻を含む 3 隻の外国人承認船員配乗の「国際船舶」が誕生した。

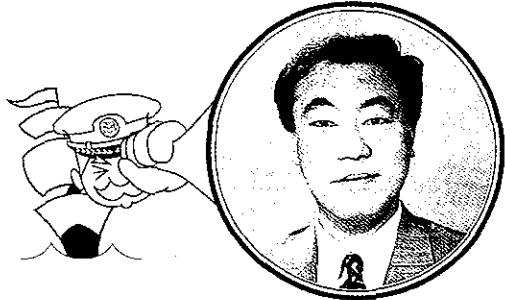
(P. 8 囲み記事参照)

IMO はロンドンで第81回法律委員会を開催し、船舶の燃料油による汚染損害に対する賠償に関する新条約案等について審議した。



訪ねある記

船会社の仲間たち



今回、登場して頂くのは

日之出汽船(株)営業第二グループ
プラント・プロジェクトチームリーダー 副部長
関根敏弘さん(46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？

日本で唯一の重量物船社である当社へは、各種重量物、プラント・プロジェクト貨物の輸送引合が内外から多々寄せられます。当部署では、それらの引合、集荷、成約業務及び重量物船の配船業務を行っています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

当社の主力サービス地域である中近東のサウジアラビアのダンマンに2年弱及びアラブ首長国連邦のドバイに3年弱、駐在員として赴任経験した事でしょう。国際感覚とは、彼我の差の認識といわれますが、まさに身を持って認識させられ、強烈な印象は今でも忘れ難いです。

3. 御社の自慢といえば？

当社は、本邦初の ROLL-ON/OFF 式重量物運搬船を1978年、1982年に建造し、モジュール、超重量・崇高貨物等、在来重量物船ではカバーできない重量物の海上輸送分野へ進出しました。現在でも M/V "SEA BARON" として活躍中の本船は、今までの常識を超えた超広幅、浅吃水船型を採用、プロジェクト貨物の形状、受け渡し条件の多様化に応えるべく設計された革新的な船です。また、在来重量物船の M/V "KIBI"、M/V "KAMO" は、それぞれ450トンのクレーン能力を有す姉妹船として荷主殿から全幅の信頼を得ています。

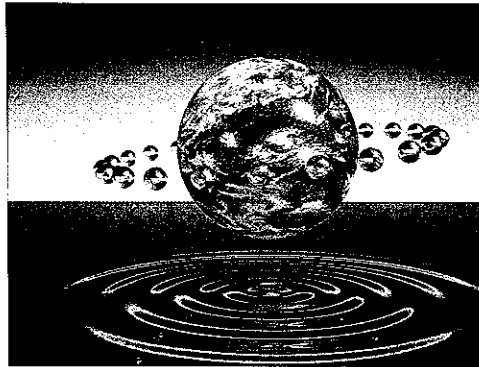
4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

現在までの多種多様な重量物の海上輸送に携わった経験を生かし、あらゆる輸送手段に対応できる総合物流に再構築し、そのサービスに付加価値を加え、高く売る工夫ができればと思います。

日之出汽船(株)の事業概要

当社は主に中東・東南アジア向けの在来船によるプラント・パイプ・鋼材類などの海上輸送を行っており、特に重量物輸送においては、長年にわたって培われた技術と伝統を背景に、各方面より高い評価を頂いております。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

JSA

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