

平成12年7月20日発行 毎月1回20日発行 No.480 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2000



社団法人 日本船主協会



C
O
N
T
E
N
T
S

特別欄①

日本船主協会第53回通常総会

海運ニュース②

国際会議レポート①

1. 新 SOLAS V 章承認される

—IMO 第72回海上安全委員会(MSC)の模様について—

内外情報③

1. 関門区の強制水先対象船舶の見直しについて検討開始

—水先制度の今後のあり方に関する検討について—

2. 国際船舶制度の進捗状況を確認

—国際船舶制度推進調査委員会第12回会合の開催について—

3. 米国新規運航補助制度について

—米国運輸省連邦海事局年次報告書より—

寄稿④

IT の波が海運へ

—海運を取り巻く IT—

日本郵船 IT 戦略グループ グループ長代理 和田好夫

寄稿⑤

グローバル化と大型化

—相次ぐ大型コンテナ船の竣工について—

日本郵船調査グループ 定期船調査チーム長 増田 聡

Kobe 便り⑥

潮風満帆⑦

こんなこともありました。

船員災害防止協会 専務理事 大谷浩二

海運日誌⑧ 海運統計⑨

【6月】

船協だより⑩ 編集後記⑪

日本船主協会第53回通常総会

当協会は、平成12年6月21日、日本海運倶楽部において第53回通常総会を開催、平成12年度事業計画、第53回通常総会決議などを検討し、何れも原案通り承認した。

特に、決議については、国際水準並みの競争環境整備（国際的イコール・フットイング）の

実現等わが国海運の競争力強化のための施策を求めていくことをはじめとした4項目の提言を全会一致で採択した。



●第53回通常総会の模様

決 議

グローバル化と情報技術革命の進展に伴い、ニューエコノミーとも称される新たな経済活動が広がりつつある現在、わが国経済を本格的な回復軌道に乗せ、来るべき21世紀においてもわが国が世界経済の中で重要な役割を果たしていくためには、経済・社会全般にわたる構造改革が直ちに実行されなければならない。

わが国海外航海運は、情報通信の発達により地球規模での輸送ニーズが高度化・多様化する中で、世界貿易におけるトータルロジスティックスの中核を担う海運の役割が増大することを認識し、その重責を果たす必要がある。

国内物流の大動脈である内航海運においては、内航海運暫定措置事業の着実な実施と船腹需給の適正化を図るとともに、モーダルシフトの担い手としての積極的な役割をも果たすためには、構造改善等の環境整備を推進し経営基盤を充実することが急務である。

海洋を活動の中心とする海運業界にとって船舶の安全運航は当然の責務であり、当協会はかねてよりその徹底に努めている。地球・海洋環境保全と資源の有効活用が人類共通のより重大な課題となる21世紀には、それら課題に対する海運産業全体としての一層積極的な取り組みが強く求められる。したがって、当協会としては環境問題についての諸対策、すなわちCO₂排出量の削減をはじめ環境負荷の低減等、新しい技術開発も含め積極的に取り組んでいく所存で

ある。同時にクオリティ・シッピングの推進、すなわちより質の高い海運サービスを国内外の関係者との協力の下で追求することによりサブスタンダード船を排除するとともに、船舶のリサイクル（解撤）の促進に努める。

また、世界的に海賊行為が増加傾向にあるばかりか凶悪化の度合いを強めている現状を深刻に受け止め、有効な防止対策の強化には国際協力が不可欠であることから引き続き国内外での働きかけを行っていく。

かかる認識のもと、海運・海事産業の一大集積国としてのわが国の立場を再認識し世界の中で主導的な役割を担い続けるべく、下記項目の実現を以って新しい世紀におけるわが国海運の発展を期するものである。

記

1. 国際水準並みの競争環境整備（国際的イコール・フットイング）等、わが国海運の競争力強化
 - ・船舶特別償却制度や圧縮記帳制度等の延長
 - ・特定外国子会社を対象とする連結納税制度の早期導入
 - ・円滑な国際船舶制度推進に当たっての条件整備
 - ・必要な財政資金の確保
2. 社会・経済の急速な変化に即した構造改革の推進
 - ・実状にそぐわない法制等の抜本的見直しと

各種規制の撤廃・緩和

- ・港湾関連諸問題の更なる改善

3. 国際問題への適切な対応

- ・実効ある海賊防止対策強化への働きかけ
- ・外航船社間協定等に対する独禁法適用除外制度の維持
- ・アジア船主フォーラムを含む国際団体・機

関での積極的活動

4. 船舶の安全運航と地球環境保全に向けての取り組み強化

- ・地球・海洋環境対策の推進
- ・安全運航の徹底と海洋汚染防止体制の整備
- ・クオリティ・シッピングの推進と船舶リサイクル（解撤）の促進以上決議する。

決議案提案趣旨

（前文について）

現在、グローバル化とIT革命の世界的な進展に伴い、新たな経済活動が広がりつつあるが、わが国経済が本格的に回復し、二十一世紀においても世界経済の中で重要な役割を果たすためには、経済・社会全般にわたる構造改革が必要である。

外航海運は、地球規模での輸送ニーズが高度化・多様化する中で、海運の役割と重要性が増大していくことを認識し、その重責を果たすことが求められている。

内航海運においては、内航海運暫定措置事業を着実に実施し、船腹需給の適正化を図るとともに、モーダルシフトの担い手としての役割をも果たすべく、構造改善等の環境整備を推進し、経営基盤の充実を図る必要がある。

われわれ海運業界にとって船舶の安全運航は当然の責務であり、当協会はかねてよりその徹底に努めているが、今後ますます重要になる環境問題に積極的に取り組んでいく所存である。また、海賊被害の現状を深刻に受け止め、有効な防止対策の強化には国際協力が不可欠であることから、引き続き国内外での働きかけを行っていきたい。

（決議項目の内容について）

第一項 国際水準並みの競争環境整備、すなわち、国際的イコール・フッティングの実現等わが国海運の競争力強化のための施策を求めていく。特に、本年度末に適用期限を迎える船舶特別償却制度や圧縮記帳制度等の延長を関係方面に強く要望するとともに、円滑な国際船舶制度推進に当たっての条件整備、さらには船舶建造等に必要な財政資金の確保などを求めていく。

第二項 社会・経済の急速な変化に即した構造改革の推進により、実状にそぐわない法制等の抜本的見直しと各種規制の撤廃・緩和を求めていく。

第三項 実効ある海賊防止対策強化への働きかけをはじめ、アジア船主フォーラムを含む国際団体・機関において積極的に活動し、国際問題に適切に対応することを表明していく。

第四項 船舶の安全運航と地球環境保全に向けての取り組みをさらに強化していく決意を表していく。

平成12年度事業計画

1. 海運対策の推進

- (1) 国際船舶制度の円滑な推進と日本商船隊の国際競争力強化のための諸政策の実現
- (2) サブスタンダード船の排除・クオリティシッピング問題への対応
- (3) 船舶解撤（シップ・リサイクリング）対策の推進
- (4) 各部会に係る諸問題への対応

2. 海運関係税制等の充実

- (1) 海運関係税制等の拡充
- (2) 租税条約等外国税問題
- (3) 海運企業の経理・財務問題

3. 船員対策の推進

- (1) 国際船舶制度推進に必要な外国人船員の資格取得の促進と95STCW 条約への対応
- (2) 将来的な船員不足への対応と必要船員の確保
- (3) 船員教育および船員訓練機関のあり方についての検討
- (4) 船員の社会保険制度への対応
- (5) 船員職業安定法の改正への対応
- (6) ILO 条約等の改正への対応
- (7) アジア諸国との船員問題の検討
- (8) その他
 - ・海技免状および関連資格取得対策
 - ・乗組員の安全対策
 - ・船員の福利厚生問題
 - ・その他の船員対策の推進

4. 環境対策の推進

- (1) 環境保全全般に係る諸問題への対応
- (2) 環境行動憲章・行動方針の策定
- (3) 地球温暖化防止に関する諸問題
- (4) 海洋汚染防止に関する諸問題
- (5) 海上災害防止対策
- (6) 大気汚染防止に関する諸問題
- (7) 諸外国におけるバラスト水排出規制問題

5. 国際問題への対応

- (1) 外航船社間協定に対する独占禁止法適用除外制度
- (2) WTO 海運問題
- (3) アジア船主フォーラム
- (4) 各国海運政策への対応
 - ① 米 国
 - ② その他諸国
- (5) OECD 海運問題
- (6) 二国間海運問題
- (7) 国際海運関係機関および国内関係団体との連携・協調の維持

6. 規制緩和問題への対応

7. 海賊防止対策

8. 法務保険問題への対応

- (1) IMO 法律委員会
- (2) 国際油濁補償基金総会・理事会
- (3) 船舶に係る保険問題
- (4) その他
 - ・漁場油濁被害救済基金

9. 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題への対応

- (1) ワンストップサービス実現への対応
- (2) その他
 - ・ UN/EDIFACT

10. 港湾諸問題への対応

- (1) 港湾関係諸料金適正化
- (2) 水先業務への対応
- (3) 港湾運送事業法・港湾労働法改正に伴う諸問題
- (4) 港湾法改正に伴う諸問題
- (5) 3社 Joint Report (対 FMC) への対応
- (6) 米国港湾ユーザーフィーへの対応
- (7) その他
 - ・ 海外の港湾関係諸料金問題への対応
 - ・ コンテナ関連業務

11. 船舶の安全確保と運航の効率化

- (1) 船舶の建造および保船業務に関連する諸問題
- (2) 海上人命安全条約 (SOLAS 条約) 改正への対応
- (3) ポート・ステート・コントロール (PSC) への対応

- (4) 船用燃料油対策
- (5) 海上無線通信の改善

12. 海上交通および港湾水路の安全対策の推進

- (1) 海上交通安全対策
- (2) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策
- (3) その他
 - ・ 諸外国における運航規則に関する情報の収集及び周知
 - ・ 国際紛争等に伴う船舶の航行安全対策の実地
 - ・ 船舶の安全に関する情報の周知

13. 広報活動の推進

- (1) オピニオンリーダー、マスコミ向け広報
- (2) 会員向け広報
- (3) 学校・教師向け広報
- (4) 海の日関連広報
- (5) 一般向け広報

14. 調査ならびに統計出版活動

- (1) 政策関連調査の推進
- (2) 商船船腹ならびに海運等に関する統計資料・情報の収集・整理

生田会長挨拶

第53回総会にあたり、一言ご挨拶申し上げます。

本年度は21世紀への橋渡しの年度に当たりますが、私たちは、今、IT革命という人類史上初のグローバルな規模での産業革命が進行する時

代の中にいると言っても過言ではありません。このことは、情報通信技術の飛躍的な発展によるIT革命の進展が、近年大きく進んだグローバル化と相俟って、我々人類の経済・社会活動を未だ嘗て経験したことのない広がり



をもって革新しつつあることを示しているといえます。

このような中、我が国経済は、1999年度の実質国内総生産が、前年度を、0.5%上回り、実に3年ぶりにプラス成長を示しました。しかしながら、企業収益の着実な改善や、IT関連を中心とした設備投資が回復を示しているものの、経済・社会の構造調整が本格化する中、景気回復の足取りは弱く、未だ確実に本格的な自律回復の展望が開けたとは言いきれません。世界経済に目を転じますと、史上最長の経済成長を続けている米国経済を筆頭に、欧州経済も順調に成長を示し、アジア経済も底入れを果たし本格的回復を見せている中、一人立ち遅れた形の我が国は本格的な景気回復へ向けて正念場を迎え

ているといえます。

さて、このように地球規模で大きく変貌しつつある世界そして日本の中で、新しい世紀、21世紀において、我々日本海運はどのように進んでいくことが求められるのでしょうか。

今日、地球上の60億人を超える人間の日々の生活の為に、エネルギー資源をはじめとする原材料や、ありとあらゆる消費財が、世界中に展開する生産拠点へ、そして消費市場へと輸送されることが必要とされます。新しい世紀には、情報通信技術の一層の発達により地球規模での輸送ニーズが益々高まるものと考えられ、世界貿易におけるトータル・ロジスティックスの中核を担う我々海

運産業の役割は、世界経済の持続的成長を支える重要なインフラとして、今まで以上にその重要度を増すものと考えます。

我が国海外航海運が、そうした重要な役割を担い続けていく為には、先ず、国際水準並みの競争条件整備、所謂、国際的イコール・フッティング等、国際競争力の強化が必要とされます。

特に、今年度、租税特別措置の期限切れとなる、船舶に対する特別償却制度は、国際基準から見ると、それ自体未だ不十分な内容ではありますが、現状、日本海運にとっては誠に貴重な税制であります。本来、諸外国の同様制度に近い水準となるように改善を要望したいところではありますが、本年は、先ず、その存続を強く求めています。また、税制の国際的イコール

・フッティングの観点から経済界を挙げて求めている企業の連結納税制度は未だ実現に至らず、特に海運が必要とする、連結納税対象に海外子会社を加えることには更に時間を要するものといわれておりますが、我が国海運企業は海外に多くの仕組船会社を所有していることから、特定海外子会社を対象とする連結納税制度の早期導入を求めています。更には、経済・社会全般に亘る構造改革の推進が叫ばれて久しいものがあり、既に多くの実状にそぐわない法制等の見直しや各種規制の撤廃・緩和が進められていますが、未だ実現できていないものも多く、引き続き推進していきます。

さて、21世紀は環境の世紀とも言われますが、当協会では、昨年7月に環境対策特別委員会を設置し、我々自身の環境問題への認識を深めるべく、本年3月に「海洋環境シンポジウム」を開催しました。大変多くの方にお集まりいただき、環境問題への関心の高まりを痛感した次第です。海運は、環境に優しい輸送モードという特性を有しており、物流が益々拡大するこれからの時代に最も適した輸送モードといえ、今後とも、地球・海洋環境保全に向けて取り組みを強化していきます。また、広い視野から海洋環境保全を考えた時、船舶の安全運航の徹底が是非とも必要であり、かねてよりその徹底を期しておりますが、より一層の取り組みを図っていきます。

こうした我々の努力に対して、重大な障害として、近年、世界的に、頻発化・凶悪化の度合いを深めている、海賊行為が挙げられます。本年3月、4月に我が国政府の呼びかけで、海賊

問題に関する国際会議が開催され、その防止対策の強化に向けて第一歩が踏み出され、大きな前進を見ることができましたことに、先ず感謝と敬意を表したいと思います。しかしながら、船舶・貨物はいうに及ばず、船員の人命をも危険に晒す行為の撲滅には、国際協力が不可欠であり、引き続き国内外で働きかけていきます。

環境問題に関連して申し上げれば、既に、国内物流の大動脈としてトンキロ・ベースで国内の全輸送の約42%を占めている内航海運にあつては、モーダルシフトの担い手として積極的な役割を果たすことが期待されます。この為にも、構造改善等の環境整備を推進していくこととなりますが、当協会としても、内航総連と連携し、関係方面への働きかけ等に協力していきます。

このように、我々海運産業は、産業全体としても、個々の企業としても、アジア船主フォーラムや国際海事機関等の国際団体・機関での活動を通じて、多くの課題を議論し、解決へ向けての新たなルール作りを行ったり、または、現在のルールの見直し、対策強化を図っています。このような様々な国際問題に対し、当協会では、世界の中で主導的な役割を担うべき海運国としての我が国の立場を再認識し、一層適切な対応を行うべく努力していきます。

私は、決意を新たにし、本日、全会一致をもって採択されました総会決議に掲げられた諸施策の実現に向け、微力ながら全力を尽くす所存でございます。皆様の一層のご指導・ご鞭撻を賜りますよう、お願い申し上げます。



国際会議レポート

1 新 SOLAS V 章承認される —IMO 第72回海上安全委員会 (MSC) の模様について—

国際海事機関 (IMO) 第72回海上安全委員会 (MSC) が平成12年5月17日から5月26日にかけて、ロンドンの IMO 本部において開催された。その主な審議概要は、船舶の航行設備に関する規定を全面的に見直す“SOLAS V 章の改正”およびこれに付随して新たに搭載することを義務付けようとする船舶自動識別装置 (AIS) と航海データ記録装置 (VDR)、エリカ号の沈没事故に伴い更に重要度が認識されつつある船舶の検査に関するガイドラインの改正、および海賊事件の捜査に関する IMO コードの策定等とおりである。

1. SOLAS V 章の全面改正

1993年より同章の全面改正について検討されてきたが、昨年の航行安全小委員会 (NAV) で最終化され今次会合での承認となった。AIS お

よび VDR の審議結果については次のとおりであり、新 V 章は本年11月に開催が予定されている MSC で採択された後、2002年7月1日発効の見込みである。

(1) 船舶自動識別装置 (AIS)

昨年 (1999年) 9月に開催された第45回航行安全小委員会 (NAV) において現存船への適用が各船種および大きさ毎に段階的に導入することが合意されたことから今次会合では、その適用期日について審議された。

現存タンカーの搭載期日については、設置工事に際しターミナルにおいて火気使用の制限があることや、供給体制に問題があることから、2003年7月1日以降の最初のドライドックまでとする日本の提案に対し、米国は NAV 45での妥協案である原案を支持した。また、国際海運会議所 (ICS) は、供給体制の問題を解決するため、タンカーを他の貨物船

と同じ扱いとし各適用期日以降の最初の年次検査までとする提案を行った。

各国の支持は日本提案と米国提案に分かれたが、議長の調停案により、タンカーについては、2003年7月1日以降の最初の安全設備証書の検査時までとすることで合意された。但し、安全設備証書の検査時とは具体的にいつを指すのか明確でないため、これについてはブラケット付きとし次回 MSC 73にて審議することとされた。

搭載が義務付けられる船舶と適用期日

国際航海に従事する300GT以上の全船舶および国際航海に従事しない500GT以上の貨物船およびすべての旅客船は以下に従いAISを搭載しなければならない。

- .1 2002年7月1日以降の新造船
- .2 2002年7月1日以前に建造された国際航海に従事する船舶は、
 - .2.1 旅客船については2003年7月1日まで
 - .2.2 タンカーについては、2003年7月1日以降の最初の「安全設備証書の検査時まで」
 - .2.3 タンカー・旅客船を除く50,000GT以上の船舶は、2004年7月1日まで
 - .2.4 タンカー・旅客船を除く、10,000GT以上50,000GT未満の船舶は、2005年7月1日まで
 - .2.5 タンカー・旅客船を除く、3,000GT以上10,000GT未満の船舶は、2006年7月1日まで
 - .2.6 タンカー・旅客船を除く、300GT以上3,000GT未満の船舶は、2007年7月1日まで
- .3 2002年7月1日以前に建造された国際航

海に従事しない船舶は、2008年7月1日まで

- .4 主官庁は、船舶が規定された施行日以後2年以内に業務を恒久的に終了する場合には、適用を免除することができる。

(2) 航海データ記録装置 (VDR)

VDRは航空機におけるフライトレコーダーと同様、船舶が沈没した後事故調査のために全く情報が得られない状況における原因究明のための装置である。わが国はその有効性を認めるものの、搭載船舶の安全に直接寄与するものでなく費用対効果の面で全船に設置義務を課すのは過大であるとの理由から、適用を新造旅客船およびRO-RO船のみとする提案を行い、多くの国がこれを支持した。しかし現存船を含めすべての船種に適用すべしとする米国および英国提案を支持する主として欧米諸国と意見が対立した。議長は、旅客船およびRO-RO船は新造、現存問わず適用、貨物船については現存船への適用がセンサー等の取付け工事の困難さなど技術的問題があることから、3,000トン以上の新造船に適用とする調停案を提示したが、米国はこれを留保し、英国は議長の調停案に対して現存のタンカー及びバルクキャリアーを含めることを提案した。激しい議論の末、議長の前記調停案が、次回 MSC 73での採択のため回章されるところとなったが、日本は留保を表明し次回 MSC 73に文書を提出することとなった。

搭載が義務付けられる船舶（国際航海に従事する場合）と適用期日

1. 2002年7月1日以降の新造旅客船
2. 2002年7月1日以前に建造されたRO-RO旅客船は2002年7月1日以降の最初の年次検査まで

3. RO-RO 旅客船以外の2002年7月1日以前に建造された旅客船は2004年1月1日まで

4. 2002年7月1日以降に建造された旅客船以外の3,000GT以上の新造船

2. タンカーおよびバルカーの検査強化に関するガイドライン A.744 (18) の改正

「長さ130m以上で船齢10年を超えるタンカーの縦強度を、旗国検査時に評価し、一定の基準以上の縦強度を持つこと」とする改正案が承認された。これはナホトカ号事故の再発防止対策として日本が提案したものであり第43回設計設備小委員会 (DE) において合意され、当初 MSC 75での採択が見込まれていたが、エリカ号事故が契機となり緊急案件として今次会合での承認となったものである。また、ナホトカ号、エリカ号による海洋汚染事故の重大性に鑑み、ドライドックで船底検査を実施することが船の構造欠陥の発見に対して有効であるとの考えから、「船齢15年以上の油タンカー及びバルクキャリアーの船底検査は、ドライドックで実施しなければならない」との改正案がフランスより提案され承認された。両改正を取り込んだ A.744 (18) の改正は、次回 MSC73において採択され、発効予定は2002年7月1日。

3. 海賊及び船舶に対する武装強盗

IMO 事務局より最近の海賊事件発生状況について報告がなされ1998年と1999年の比較において減少している地域がある一方、東南アジア地域が増加していることが報告された。なお、IMO にて集計されたデータによれば1999年の海賊事件発生件数は309件であり、前年に比べ47%の増加となっている。また、専門家の派遣、地域セミナーの開催という2つのステージによ

って構成される海賊対策プロジェクトが、今年3月に開催されたムンバイでのセミナーをもって完了したことが報告された。また、ムンバイの他、シンガポール、ブラジル、ナイジェリアにおいて開催したセミナーから提案された「海賊事件に関する捜査と訴追に関するコード」については、同コード策定のため設立されたコレスポンディンググループの議長国である英国より設立経緯、付託事項の説明がなされ、MSC 73に最終化すべく同グループが継続して検討することとなった。

また、アロンドラレインボー号事件を契機として日本の小淵恵三前首相の提案により海賊対策国際会議が今年3月と4月に日本で開催されたことが紹介され、わが国より会議の結果「アジア海賊対策チャレンジ2000」および「東京アピール」が採択され、海賊問題の解決には、国際協力・連携が不可欠であるとの共通の認識の下、今後の具体的な連携・協力の分野について活発な意見交換が行われたことが報告された。また、わが国は、これら一連の会議の結果を踏まえ、海賊及び船舶に対する武装強盗対策に係る国際的な連携・協力を一層強化し、アジア周辺海域における航行安全の確保に貢献していきたい旨発言した。

4. その他の重要案件

(1) 防火に関する SOLAS II - 2 章の改正

同章は1994年より総合見直しが行われていたが、第44回防火小委員会 (FP) において最終化されたものに若干の修正を施し承認した。次回 MSC 73で採択され2002年7月1日発効予定。

なお、新 II - 2 章は原則として2002年7月1日以降に建造された船舶に適用されるが、次の要件は現存船にも適用される。

- ・ 固定式局所用消火装置（2000GT以上の現
存旅客船）
- ・ 深油鍋調理器具用の消火装置等
- ・ 非常脱出用呼吸具
- ・ E編に定める操作要件
- ・ タンカーのポンプルームに求められる規則
の一部
- ・ 温度センサー、炭化水素ガス濃度の連続モ
ニタリング装置、ビルジウェルモニタリン
グ装置の設置

(2) 船上におけるアスベストの使用禁止

アスベストの新規設置を原則禁止すること
で第43回設計設備小委員会（DE）の場で合意
された条約改正案が今次会合において承認さ
れ、次回 MSC 73において採択されることと
なった。発効予定は2002年7月1日。

(3) 航路指定および船舶通報制度

- ・ NAV 45において承認されている次の航路
指定等が採択された。発効は本年12月1日。

① チリの Iquique 港 および Punta Arenas
港へのアプローチ用分離通航方式

② ペルーの Paita Bay 港、Perto Callao 港、
Puerto San Martin 港 および Puerto Ilo 港
へのアプローチ用分離通航方式

③ 中国の山東岬（Chengsham Jiao Promon-
tory）沖水域における分離通航方式と強制
船舶通報制度

④ 米国カリフォルニア沿岸を航行する船舶
の推薦航路

300総トン以上の船舶及びバラ積みの危険
物積載船舶を対象とし推薦航路が追加修正
を施した上で採択された。

- ・ カスケー沖（Les Casquets）及び付近水域
における強制船舶通報制度

エリカ号事故に係わる船舶安全の強化の
一つとして、カスケー沖及び付近の沿岸海

域の分離通航帯における、300GT以上の
船舶を対象とした強制船舶通報制度の導入
がフランスより提案された。本件は7月に
開催される NAV46にて審議される予定。

(4) 北大西洋アイスパトロール（SOLAS 条約
V章）

第70回海上安全委員会においてアイスパ
トロール維持管理費の分担方法の見直しに関し
合意されたことから、今次会合において採択
されることとなっていたが、米国は国内事情
を理由にこれを撤回し、現行規則と同内容の
規則案を提案した。該当改正案全文をスク
エアブラケット付きとし、実質的な審議、採
択は次回 MSC 73で行うこととなった。

(5) ヘリコプターランディングエリアについて
の改正（SOLAS 条約Ⅲ章28.2規則）

1997年7月以降に建造される長さ130m以
上の旅客船にヘリコプターランディングエリ
ア（HLA）の設置義務を課す条約の改正が1997
年7月1日発効したが、費用対効果の観点から非
RO-RO旅客船にHLAを要求することは正当化でき
ないとしてHLAに関する総合
的安全評価（FSA）が1997年のMSC 68以来
行われてきた。その結果、MSC 71において、
HLAの設置をRO-RO旅客船に限定する内容
の改正案が承認され、今次会合において採択
された。本改正は、2002年1月1日に発効す
る予定である。

(6) ばら積み貨物船の安全

(イ) ダービシャー号事故関連

英国により、ハッチカバーに対する青波
の打込み荷重の実験結果が報告された。こ
れはダービシャー号沈没事故に端を発するも
のであり、バルクキャリアの構造強化につ
いての満載喫水線条約改正を目的としてい
る。日本、国際船級協会連合（IACS）等

から、実験条件等について問題点のあることなどが指摘され、次回の復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会（SLF）で検討するよう要請された。

(ロ) ばら積み貨物船の総合的安全評価（FSA）

1999年7月に発効したバルクキャリアの安全対策に関する SOLAS 条約 X II 章の適用除外船への適用の検討など、バルクキャリアの安全性向上に資するために英国主導で各国が参加して実施されているばら積み貨物船の FSA 検討の非公式プロジェクトの中間報告が英国より紹介された。日本も

独自の FSA 検討の中間報告を行った。英国は中間報告の後、ハザードのランキング作業を行うよう提案したが、IMO で本作業を実施することの問題点がわが国を含む各国から指摘され、ランキング作業は実施されなかった。今後、本プロジェクトの作業は IMO の外で実施され、結果が IMO に報告され審議される予定である。尚、本プロジェクト及び日本の FSA 検討に対して各国にコメントが要請されることが合意された。

内外情報

1 関門区の強制水先対象船舶の見直しについて検討開始 —水先制度の今後のあり方に関する検討について—

1. 水先制度の今後のあり方を巡る検討について
規制緩和要望や経済審議会、行政改革委員会

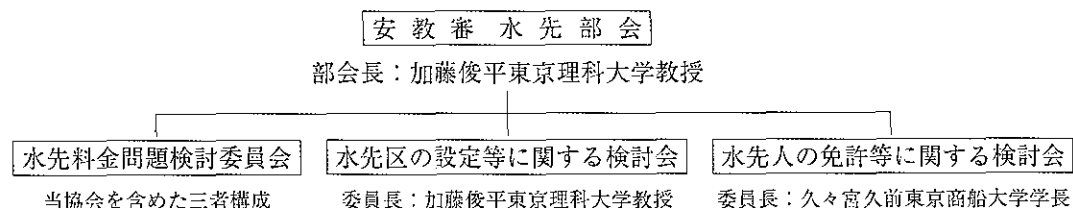
等の指摘を受けた運輸省は、1997年7月、海上安全船員教育審議会（安教審）へ「水先制度の今後のあり方について」諮問を行った。

【諮問理由】

現行の水先制度については、水先法制定以来適宜見直しを行い、制度の整備に努めてきたところである。

しかしながら、最近の社会情勢の変化に伴う規制緩和の動きや港湾整備の進展、船舶の交通情勢の変化、船舶の技術革新、日本人船員を取り巻く環境の著しい変化等、水先制度に大きな影響を及ぼす諸般の情勢の変化に対応するため、水先人の免許要件、水先区及び強制水先のあり方等、今後の水先制度のあり方について諮問するものである。

【安教審の水先関係委員会】



これを受けて開催された安教審水先部会（部長：加藤俊平東京理科大学教授）において、「水先区の設定等に関する検討会」（委員長：加藤俊平東京理科大学教授）および「水先人の免許等に関する検討会」（委員長：久々宮久前東京商船大学学長）を新たに設置することとし、当面の検討項目である水先区及び強制水先のあり方および水先人の免許要件等についての専門的な検討が委ねられることになった。

なお、水先部会の下部機構としては、この他、前回の水先料金改定時の1992年7月に、当協会からの要望を受けて「水先料金問題検討委員会」（当協会／運輸省／㈱日本パイロット協会の三者構成）が別途設置され、水先料金体系の見直しについて検討している。

それぞれの検討会等での審議状況は概要以下の通りである。

2. 水先区の設定等に関する検討会の審議状況

「水先区の設定等に関する検討会」においては、神戸港をはじめとする300総トン強制区である港湾管理者からの強制対象船舶の見直し（トン数緩和）を内容とする規制緩和要望について審議を行っている。

これまでに取り上げた強制区は神戸港および横浜港で、同検討会での結論を元に水先部会で審議された結果、神戸港については、強制対象船舶を300総トン以上から1万総トン以上へ（1998年7月実施）、横浜港については、危険物積載船を除く強制対象船舶の同3千総トン以上への引き上げ（1999年7月実施）がそれぞれ認められた。

本年度は、同様に強制対象船舶の見直しの要望が出ている関門港について審議を開始することとし、本年5月30日に開催された第1回検討会では、今後の進め方について討議するとともに

に港湾管理者の要望概要についてのヒアリングが行われた。その結果、今後の進め方としては、港湾管理者をはじめとした関係者のヒアリングを行い、論点整理を行った上で、年内を目途に取り纏めを行うこととした。また、神戸・横浜と同様に、審議を円滑に進めるため、㈱日本海難防止協会 水先問題検討会において、シミュレーションによる評価等を並行して検討することとされた。

なお、関門区の強制は現行では、①関門水先区内の入出港船：300総トン以上、②通峡船：1万総トン以上、の2種類の強制体制となっている。港湾管理者からの規制緩和要望は経済的観点から、①の対象船舶の見直しであるが、同区内における海難事故が多いことから、関門水先人会等の現地関係者の要望により、②の通峡船1万総トン以上の見直し（トン数強化）についても本検討会で併せて審議することになった。

同検討会は、本年7月18日に2回目の会合を開催することとしており、当協会をはじめとする関係者のヒアリングを行うこととしている。

3. その他検討会の審議状況

① 水先料金問題検討委員会

当協会および㈱日本パイロット協会の料金体系見直しに関する提出項目に基づき審議を行っている。当協会からは項目として、夜間割増をはじめ大型船二人乗り料金等の見直しを提出している。なお、当協会提出項目のうち、夜間割増の対象時間の短縮（日出没前後1時間の廃止）等が取り纏められ、水先部会の了承を経て、1998年4月より実施された。

② 水先人の免許等に関する検討会

水先人の今後の需給見通しおよび水先免許のあり方等について審議を行っている。

1997年10月には、今後10年後には水先人の需給の逼迫が予想されることから、その対応策として、船長履歴3年の一定程度の短縮、その他内航船・官公庁船船長も供給源とする方法等を検討すべきとする、中間答申が取り纏められている。

上記の通り水先部会をはじめ三つの検討会において、制定後50年以上を経過した水先法およびそれに基づく水先制度そのもの

について検討が開始されている。

このため、当協会は港湾物流委員会において鋭意検討を行い、利用者である船社の立場から抜本的に検討を行った上で、船主意見の反映に努めることとしている。特に、利用者の最大の関心事である水先料金水準をはじめとした経済的な側面については、水先部会等あらゆる機会をとらえ、改めて料金問題を提起していくこととしている。

2 国際船舶制度の進捗状況を確認 —国際船舶制度推進調査委員会第12回会合の開催について—

国際船舶制度推進調査第12回委員会（委員長：谷川久成 慶応大学名誉教授）が6月13日、開催された（委員名簿資料1参照）。同委員会は海運造船合理化審議会海運対策部会および同小委員会の審議を円滑に進めるために日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）に1996年4月に設置されたもので、1998年2月までに11回の会合が開催されている。

今般の会合は、前回会合以降2年4ヶ月ぶりに開催されたもので、国際船舶を巡るこの間の動きの報告を中心に検討が行われた。

主な報告事項・当協会の対応等は以下の通りである。

承認制度

船舶職員法の改正により、STCW条約締約国の資格証明書の受有者であって運輸大臣の承認を受けた者は船舶職員として日本船に乗組むことができる制度（＝承認制度、資料2参照）が1999年5月に導入された。

2000年1月、承認制度に基づく承認試験がフィリピン マニラ市で開催され、48名（航海士23名、機関士25名）が受験し全員が合格した。

（その後、2000年6月に行われた承認試験では、57名（航海士28名、機関士29名）が受験し全員が合格した。）

2000年3月末までに、これら承認船員を配乗した国際船舶が3隻実現した（うち2隻は日本人船・機長2名配乗船）。

当協会は、国際船舶の船・機長2名配乗体制への円滑な移行のためにはある程度の期間内に必要・十分な承認船員数を確保する必要があることから船社ニーズに合った承認試験が実施されるよう要望した。

船員法等関連資格

国際船舶制度の進展に伴い、航海当直部員、危険物等取扱責任者、安全担当者、消火作業指揮者、衛生担当者等の船員法関係資格について外国人船員に対応した制度の見直しが行われるとともに、2000年2月にはフィリピンにおいて外国人船員を対象として英語による船舶料理士試験が実施され、受験者27名全員が合格した。

当協会は、船員法関連資格のうち、「衛生管理者」資格を簡便な方法で外国人船員に付与する制度を創設するよう要望するとともに、船舶料

理士試験については船社ニーズに応じて英語による試験を外国で実施するよう要望した。また、2002年2月以降航海当直職員全員に必要な電波法上の資格についても簡便な方法で外国人船員に付与する方法を確立するよう要望した。

若年船員養成プロジェクト

若年船員養成プロジェクトは、外航商船での乗船訓練など実践的な訓練を通して即戦力として活躍できる能力を身につけた若年日本人船員を養成することを目的に平成10年10月より開始された（制度概要は資料3参照）。第1期訓練生11名（航海科10名、機関科1名）は乗船訓練を終え、本年4月から後期座学を受講中であり、併せて就職活動を行っているところ。第2期訓練生16名（航海科15名、機関科1名）は現在乗船訓練中。第3期生（定員18名）については現在訓練生を募集しているところ。

本プロジェクトは、国家予算の補助を受けて実施されているが、第1期・第2期とも定員30名を大幅に下回る訓練生となったことなどから、本委員会の下部組織である「国際船舶制度に係る教育訓練スキーム及び外国人船員に対する海技資格の付与の方法に関する検討会」（座長：加藤俊平東京理科大学教授、以下「検討会」）で制度の見直しの検討が開始されている。

当協会は、本プロジェクトに対し、乗船訓練のための船を提供するなど応分の協力を行っている。

海運関連税制勉強会

海運関連税制勉強会（座長：山下学東京経営短期大学助教授、以下「勉強会」）は、海運造船合理化審議会の報告書に盛り込まれた税制措置をはじめとして今後基礎的・制度的な検討が必要な海運関連税制に関する措置について取り上

げ、勉強するために設置された。勉強会は1998年7月以降3回の会合を開催し、船員税制・トン数税制等について各国の例などを参考に勉強を行っているところである。

【資料1】

国際船舶制度推進調査委員名簿

平成12年6月13日現在

（敬称略、50音順）

（委員長）

谷川 久 成蹊大学名誉教授

（委員）

栗田 房穂 ㈱朝日新聞社社友

五十畑 隆 ㈱産業経済新聞社客員論説委員

植村 保雄 ㈱日本船主協会企画調整部長

小澤 寛 日本興業銀行産業調査部
プロジェクト開発室主任部員

片山 真人 ㈱日本船主協会政策委員会幹事

加藤 俊平 東京理科大学教授

北山 等 全日本海員組合国際汽船局長

栗原 宣彦 ㈱日本経済新聞社社友

小林 求 ㈱日本船主協会政策委員会幹事

小松 俊昭 日本政策投資銀行
交通・生活部課長

関内旬一郎 ㈱日本船主協会政策委員会幹事

玉置 和宏 ㈱毎日新聞社論説委員

中本 横夫 全日本海員組合外航部長

松田 英三 ㈱読売新聞社論説委員

三尾 勝 全日本海員組合総合政策部長

山下 学 東京経営短期大学助教授

（運輸省）

春成 誠 海上交通局海事産業課長

中田 徹 海上交通局外航課長

影山 幹雄 海上技術安全局船員部労政課長

城石 幸治 海上技術安全局
船員部労働基準課長

田根 一美 海上技術安全局船員部教育課長

森重 俊也 海上技術安全局
船員部船舶職員課長

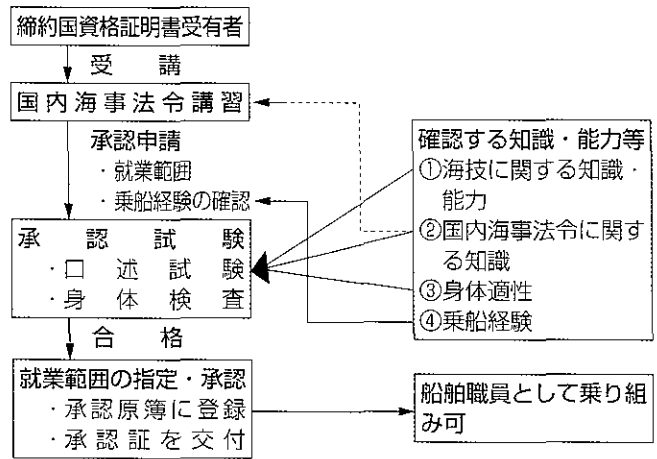
以上23名

施策の具体化検討・フォローアップ等の体制について

国際船舶制度が具体的に動き出したことから、検討会の検討範囲を変更して、「施策の具体化のための検討・施策立ち上がり後のフォローアップを行うための官労使参加による検討会」として継続し、施策の具体化のための検討、施策立ち上がり後のフォローアップを行うこととなった（資料4参照）。

【資料2】

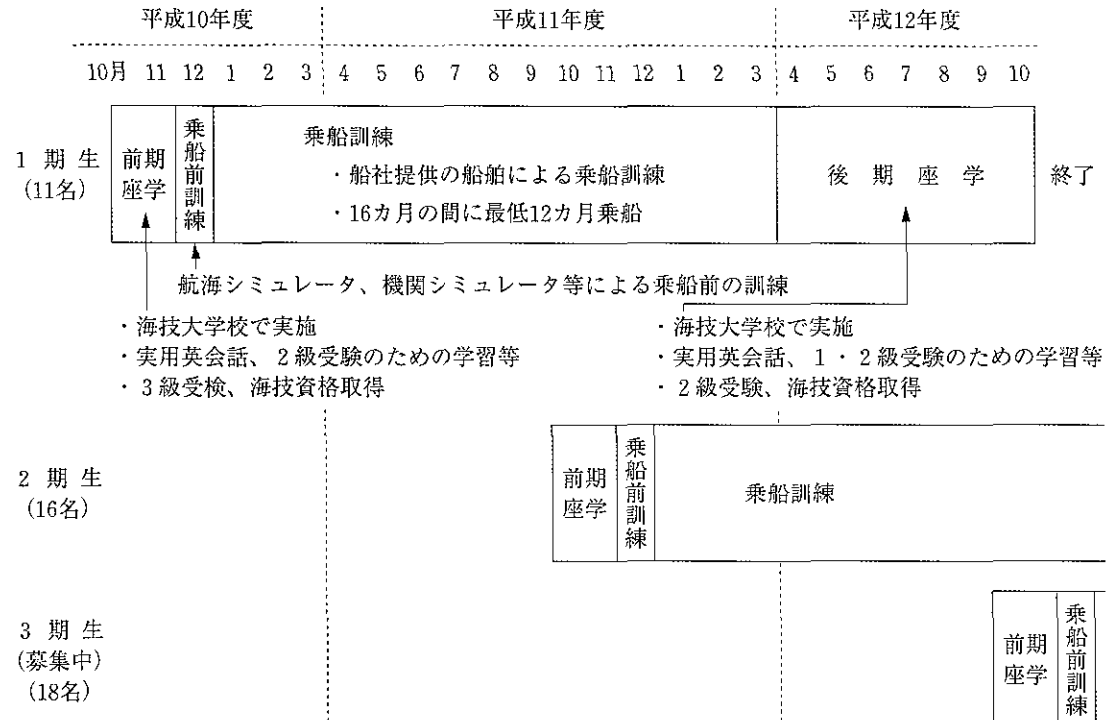
承認制度の手続概要図



【資料3】

若年船員養成プロジェクトについて

1. スケジュール



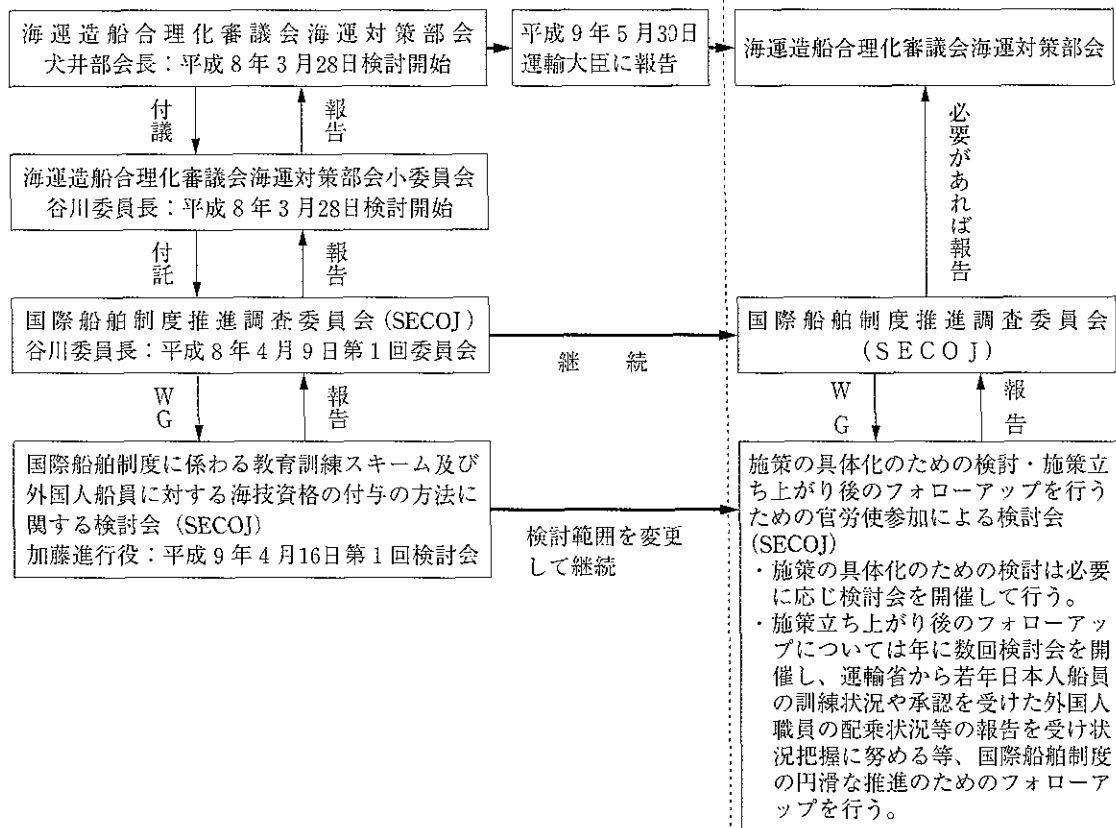
2. 予算

平成10年度予算	86百万円
平成11年度予算	86百万円
平成12年度予算	76百万円

【資料4】

施策の具体化検討・フォローアップ等の体制

政策企画立案段階 ← → 政策具体化実行段階



3

米国新規運航補助制度について

—米国運輸省連邦海事局年次報告書より—

米国運輸省 Maritime Administration (MARAD = 連邦海事局) は毎年報告書を作成し、前年度の活動報告と次年度の活動計画を発表しているが、1999年会計年度(1998年10月1日～1999年9月30日)の報告書が2000年5月に発行された。

その中から、海運助成策に注目し、①新規運航補助制度 (Maritime Security Program : MSP) ②任意複合海上輸送契約 (Voluntary Intermodal

Sealift Agreement : VISA) ③MSP と VISA の関係 (MSP/VISA Linkages) に関する部分の概要を今月号と次月号の2回に分けて紹介する。

① 新規運航補助制度 (Maritime Security Program)

米国では、新規運航補助制度 (Maritime Security Program、以下「MSP」) により、有事における国防省 (DOD) の役割をサポートする目的で、国際貿易に従事する民間所有の米国籍が

つ米国人船員を配乗する定期船を維持することが可能となっている。

この制度は、1996年 Maritime Security Actのもとに確立された10年間の計画であり、他国籍船より割高である米国籍船の運航コストを部分的に相殺するため、年間約1億ドル（約105億円）を最高47隻の船舶に支給する（1隻あたり210万ドル＝約2億2,050万円）ものである。

MSPはその目的通り、国家安全保障要請に応え、かつ国際商取引において競争力のある米国籍船を維持するため、近代的で効率的な軍事的有用性のある商用乾貨物船から成る米国籍船を確保するのに役立っている。1999年会計年度においては、MSP船隊は世界の海で16,000日を超える運航時間を記録した。また、米国商船隊だけでなく米国政府所有の戦略的海上輸送船隊に配乗可能な技術と忠誠心を有する米国人船員の労働力を、平時と有時の両方において維持するのに役立っている。MSPは、比較的大きくない連邦政府援助資金（＝年間約1億ドルの助成金）によって85億ドル以上の価値を有する強固な米国商船隊を維持している。

MSPは、これまでの運航差額補助（ODS）、つまり、割高な米国籍船による運航コストと外国籍船による運航コストの差額全てを補填する制度に代るものである。米国籍船運航社がさらにコストを削減し効率性を高める奨励策として、米国議会はMSPの補助金のレベルをODSのものよりはるかに低い固定額に設定した。

MSPは主として1年毎に1隻あたり210万ドルの金銭上の援助を提供し、それはこれまでのODS計画のコストの半分以下である（ODSの年間平均助成額（1977-99）は2億1,230万ドルである）。このため、MSP運航船社は、この削減された支払額に適應するためにさらにコストを削減し、より効率的になることが求められて

いる。

また別のMSPの重要な要素として新しくかつより効率的な船の米国登録への移籍があげられる。1996年のMSP制定以来、合計12隻の近代的な定期船－その全てが船齢10年以下である－がMSPに参加するために米国籍に移籍している。さらにMARADは、ある船社の新造RO/RO船と船齢25年の船を代替する要求を承認した。

更にあるMSP船社は、MSPの補助なしに船齢5年以下の3隻のコンテナ船を米国籍に移籍した。これら16隻が加わったことは、21世紀に向けて米国商船隊の近代化に貢献しその競争力と海上輸送力を高めている。

1999年会計年度の間、MARADはCrowley American Transport, Inc.の所有する3隻のMSP船とその3隻のMSP運航協約をAutomar International Car Carrier, Inc. (AICC)に譲渡するという同社の申請を承認した。これにより3隻のfull RO/RO船が前のCrowley社の運航協約におけるコンテナ船に取って代わることとなった。

これらRO/RO船のうちの1隻は2000年会計年度初めにノルウェー籍から米国籍に移籍される予定である。この新しい潜在能力により米国の国家安全保障要請を充たす能力は改善される。1999年9月30日現在、MSP船社12社は46隻に対しMSP補助金を受けている。MSP参加船社と船舶は表1の通りである。

（注）

1. 2000年会計年度早々にAutomar社のRO/RO船が1隻MSP補助金対象に加わり、MSP船は47隻となる。
2. RO/RO、ロールオン/ロールオフ船
3. LASH、ラッシュ船
4. 1ドル＝105円とした。

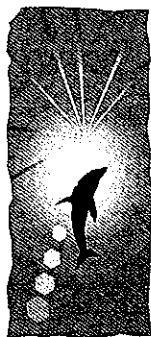
表1 MSP 対象船舶 (1999年9月30日現在)

社 名	船 名	船 型	TEUs
American Ship Management, Inc.	APL KOREA	CONT C11	3,900
American Ship Management, Inc.	APL PHILIPPINES	CONT C11	3,900
American Ship Management, Inc.	APL SINGAPORE	CONT C11	3,900
American Ship Management, Inc.	APL THAILAND	CONT C11	3,900
American Ship Management, Inc.	PRESIDENT ADAMS	CONT C10	3,600
American Ship Management, Inc.	PRESIDENT JACKSON	CONT C10	3,600
American Ship Management, Inc.	PRESIDENT KENNEDY	CONT C10	3,600
American Ship Management, Inc.	PRESIDENT POLK	CONT C10	3,600
American Ship Management, Inc.	PRESIDENT TRUMAN	CONT C10	3,600
Central Gulf Lines, Inc.	GREEN LAKE	CAR CARRIER	1,458
Central Gulf Lines, Inc.	GREEN POINT	CAR CARRIER	403
Central Gulf Lines, Inc.	GREEN BAY	CAR CARRIER	1,135
Automar International Car Carrier, Inc.	FAUST	PCTC	1,537
Automar International Car Carrier, Inc.	FIDELIO	PCTC	1,772
First American Bulk Carrier Corp.	CHESAPEAKE BAY	CONT	2,409
First American Bulk Carrier Corp.	DELAWARE BAY	CONT	2,409
Farrell Lines, Inc.	ENDEAVOR	CONT	1,834
Farrell Lines, Inc.	ENDURANCE	CONT	1,834
Farrell Lines, Inc.	ENTERPRISE	CONT	1,834
First Ocean Bulk Carrier I, LLC	LYKES NAVIGATOR	CONT	2,698
First Ocean Bulk Carrier II, LLC	LYKES DISCOVERER	CONT	2,698
First Ocean Bulk Carrier III, LLC	LYKES LIBERATOR	CONT	2,698
Maersk Line Limited	MAERSK CALIFORNIA	CONT	1,400
Maersk Line Limited	MAERSK COLORADO	CONT	1,169
Maersk Line Limited	MAERSK TENNESSEE	CONT	1,325
Maersk Line Limited	MAERSK TEXAS	CONT	1,325
OSG Car Carriers, Inc.	OVERSEAS JOYCE	CAR CARRIER	1,147
Sea-Land Service, Inc.	SEALAND ENDURANCE	CONT D9J	3,606
Sea-Land Service, Inc.	SEALAND DEFENDER	CONT D9J	3,606
Sea-Land Service, Inc.	SEALAND QUALITY	CONT ACV	3,606
Sea-Land Service, Inc.	SEALAND PERFORMANCE	CONT ACV	3,606
Sea-Land Service, Inc.	SEALAND INTEGRITY	CONT ACV	3,606
Sea-Land Service, Inc.	SEALAND ATLANTIC	CONT ACV	3,606
Sea-Land Service, Inc.	SEALAND INNOVATOR	CONT D9J	2,306
Sea-Land Service, Inc.	SEALAND EXPLORER	CONT D9J	2,306
Sea-Land Service, Inc.	SEALAND PATRIOT	CONT D9J	2,306
Sea-Land Service, Inc.	OOCL INSPIRATION	CONT ACV	2,306
Sea-Land Service, Inc.	OOCL INNOVATION	CONT ACV	3,606
Sea-Land Service, Inc.	NEWARK BAY	CONT ACV	2,306
Sea-Land Service, Inc.	NEDLLOYD HOLLAND	CONT ACV	2,306
Sea-Land Service, Inc.	GALVESTON BAY	CONT ACV	3,606
Sea-Land Service, Inc.	SEALAND LIBERATOR	CONT D9J	3,606
Waterman Steamship Corp.	GREEN DALE	PCTC	1,458
Waterman Steamship Corp.	STONEWALL JACKSON	LASH	1,246
Waterman Steamship Corp.	ROBERT E. LEE	LASH	1,246
Waterman Steamship Corp.	GREEN ISLAND	LASH	1,246
			116,171

GMDSS 機器の陸上保守間隔が延長

国際航海に従事する船舶等の無線設備については、船舶安全法および電波法により、設備の二重化、陸上保守または船上保守のうち2つないしは1つの措置を講じることとされており、このうち「陸上保守」の保守間隔は、わが国では6ヶ月毎に行うこととされております。諸外国では無線検査に合わせ1年毎に実施されているのが実態であり、当協会では、規制緩和要望において、陸上保守間隔の1年への延長を求めてきましたが、平成11年、規制緩和推進3ヶ年計画に盛り込まれ、11年度内に保守間隔を1年に延長する可能性について検討することとされました。

その結果、平成12年7月7日、郵政省は本件に係る改正省令を施行するとともに、運輸省もこれに合わせ、関係通達（船舶安全法施行規則第60の5に基づく保守等承認手続き）の改正を行いました。これにより、陸上保守の点検は年1回、定期的検査時にのみ実施することとなり、当協会の要望が実現しました。



ITの波が海運へ

—海運を取り巻くIT—

日本郵船IT戦略グループ
グループ長代理

和田好夫

最近の新聞には、「IT (Information Technology)」という活字が無い日はないのではないかとと思われるくらい、世の中ではITがもてはやされている。20年ほど前にA.トフラーが著した「第三の波」という本があったのを思い出す。人類の歴史において、農耕社会、そして産業革命による工業化社会に続く「第三の波」がどのようなものなのか、当時は、やや漠然とした感じでした。だが、デジタル情報革命による情報化社会は、急速にその形を整え、現実には産業や私たちの生活を変えてきている。海運においても例外ではなく、新しいビジネスモデルを構築できない会社は、急速にその競争力を失うこととなりかねない。

新しい情報化社会は、私たちの海運産業にどのような影響を与えているのだろうか。一般論としては、「単なるナレッジ・マネージメントから情報の戦略化への変革、既存業務をシステム化して改善することにとどまらず、ITを前提として新しい経営戦略＝企業競争力を創りあげる」、と言うことであろう。ネットワーク時代の企業内プロセスの変革ということで、一般論として下記の4項目がよく取上げられるのでご紹介しておく。

- ERP (Enterprise Resource Planning) ;
経営効率改善の手法・概念であり、全社統合業務システムを構築すること
- SCM (Supply Chain Management) ;
調達・生産・流通・販売という企業活動プロセスを、全体最適の観点から再構築すること

- CRM (Customer Relationship Management) ;

顧客との良好な関係を重視して、企業利益の向上と安定化とを目指す経営戦略

- PDM (Product Data Management) ;

製品のライフサイクル全体を対象とした、製品情報管理

これまで海運業界は、国際的な自由競争の中で生き残りの為の合理化努力を続けてきたが、それを可能にした大きな要因の一つはデジタル情報技術の進歩である。船舶の大型化や戦略的な企業統合など、大規模経済のメリットの追求も、ITによる容易な情報の管理・提供に支えられている。まさにITが戦略的な経営計画を可能にしているのである。具体的なITの海運への影響という意味合いからは、大きく分けて次の5つの分野がある。

- 1) 対顧客システムの改善 ;

顧客の経営戦略を実現する為の情報提供やサポート

- 2) 電子商取引による取引形態の変革 ;

インターネットを利用して、より便利なサービスを提供

- 3) 社内オペレーションシステムの改革 ;

社内の意思決定の為の情報の分析・活用

- 4) 業務改善 ;

社内業務のプロセス・ワークフローや意識の改善

- 5) 通信技術の発達

上記の1)および2)は主に顧客との関係に関連するものであり、3)および4)は、社内業務に関

連するものである。現実には、上記5項目が相互に関連しあっている場合が多く、それぞれを個々の観点から論ずることには無理があるが、ここでは1)および2)に関連するシステムを顧客系システム、3)および4)を業務系システムと名付け、この2つの視点から最近の動向を見てみることにする。

A) 顧客系システム：主に CRP/SCM に関連
海運業者と顧客との取引形態は、いわゆる B to B (Business to Business; 企業間取引) と B to C (Business to Consumer; 企業-消費者間取引) の両方の概念が存在している。従って、顧客と海運会社との間のコンタクトは、あらかじめ決められた内容での顧客との間の EDI (Electric Data Interchange; コンピュータ・ネットワークを介しての受発注や決済などの電子的なデータのやり取り) の場合もあるし、インターネットを使って不特定多数の顧客からのアクセスもある。

インターネットを使っている情報交換の内容は、現在は船社によって提供する内容が異なっているが、その主なものは、スケジュール情報、運賃照会、Booking、B/L 作成・発行、貨物トレースなどである。従来、電話や FAX などで行っていた情報交換が、書き換えを不要とし、時間的なズレが少なくなるというように、単に便利になっただけではない。

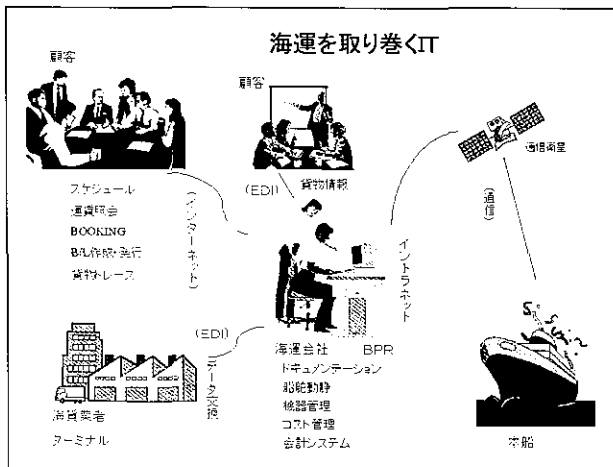
顧客からみれば、例えば貨物トレースがよりタイムリーに可能になることによって、揚地側での在庫状況を見ながらの仕向け地変更が目細かく可能となり、全体としての在庫の減少に繋がっている。さらには海運にとどまらず、陸送や空輸、倉庫の情報を組合せることによって、顧客の SCM に寄与し、物流全体の合理化が可能となる。

B) 業務系システム：主に ERP に関連
海運各社の業務系システムはそれぞれ独自のものであり、従って、IT の利用の仕方も区々であるが、IT の進化で

変わってきた業務の主なものとしては、下記が挙げられる。

- ・ドキュメンテーション、船舶動静管理、コンテナなどの機器管理、コスト管理、会計管理などの基本的な業務システムが完成し、顧客へのサービス向上や社内意思決定への重要な資料となる。
- ・イントラネット (インターネット技術を利用した企業内ネットワークシステム) によるコミュニケーションや情報共有。
- ・通信衛星などを利用した船陸間のコミュニケーション、また海貨業者やターミナルとの電子データ交換。
- ・BPR (Business Process Re-engineering) による社内業務のプロセス改善やペーパーレス化など。

以上、海運会社を取り巻く IT に関して取上げてみた。技術をツールとして業務を改善することはもとより、技術を前提として、新しい競争力を生み出す努力を行うことが重要である。技術そのものは魔法の万能薬ではなく、それを使っていかに新しい競争力のあるビジネスモデル (儲ける仕組み) を創っていくのか、また、そうした競争力を創り出す努力が必要であるとの意識変革 (変えましょう) が最も重要であると考え。



「海賊インフォメーション」ページの新設について

当協会では、海賊問題に対する社会の関心が高まっていることから、船舶に対する海賊あるいは武装強盗事件の実態および関係機関の対応等に関する情報を一般の方々に提供するため、当協会ホームページの中に「海賊インフォメーション」ページを新設致しましたのでお知らせいたします（URL：<http://www.jsanet.or.jp/d2-3.html>）。

同ページでは、海賊発生の統計データや海賊事件防止のためのIMOガイドラインをはじめ、本年4月に東京で開催された海賊対策国際会議で取りまとめられた「東京アピール」、等の他、当協会による船主自衛策の強化に資するための取り組みなど海賊に関する様々な情報を掲載しています。また、IMB（国際商業会議所の国際海事局）や日本財団など関係機関のホームページへリンクすることもできます。



海賊インフォメーション

Pirates Information

海賊問題への取り組み及び海賊事件の類型

1. 海賊発生状況

(1) 世界における発生状況

- 1) [IMB（国際商業会議所の国際海事局）による統計（1991年～1999年）](#)
- 2) [1999年 IMB 年次報告の概要](#)
- 3) [IMO による統計（2000年1月～3月）](#)

<IMBによる海賊襲撃情報（Weekly report）は[こちら](#)をクリック>

(2) わが国関係船舶における被害発生状況

↑ 現在集計・分析中につき、もうしばらくお待ち下さい。

<日本財団による海賊情報は[こちら](#)をクリック>

2. 船舶に対する海賊および武装強盗の防止対策

(1) IMO（国際海事機関）の取り組み

- 1) [IMO（国際海事機関）における海賊問題の検討の経緯](#)
- 2) [MSC 回章「船舶に対する海賊行為及び武装強盗の排除のための各国政府への勧告」\(MSC/Circ.622Rev.1\)](#)
- 3) [MSC 回章「船舶に対する海賊行為及び武装強盗の防止並びに抑止にかかる船主、船舶運航者、船長及び乗組員のためのガイド」\(MSC/Circ.623 Rev.1\)](#)

(2) 東京海賊対策国際会議（2000年3月～4月）

・ [海賊対策に国際連携強化](#)

- 1) [東京アピール](#)
- 2) [モデルアクションプラン](#)
- 3) [アジア海賊チャレンジ2000](#)

(3) 海賊および武装強盗通報先リスト

(4) 船主自衛策強化のために

- 1) [保安計画策定のための指針](#)
- 2) [海賊対策用船舶動静把握システムについて](#)
- 3) [海賊警報装置のご紹介](#)
- 4) [日本船主協会関係船舶の海賊事件遭遇速報について](#)



グローバル化と大型化

—相次ぐ大型コンテナ船の竣工について—

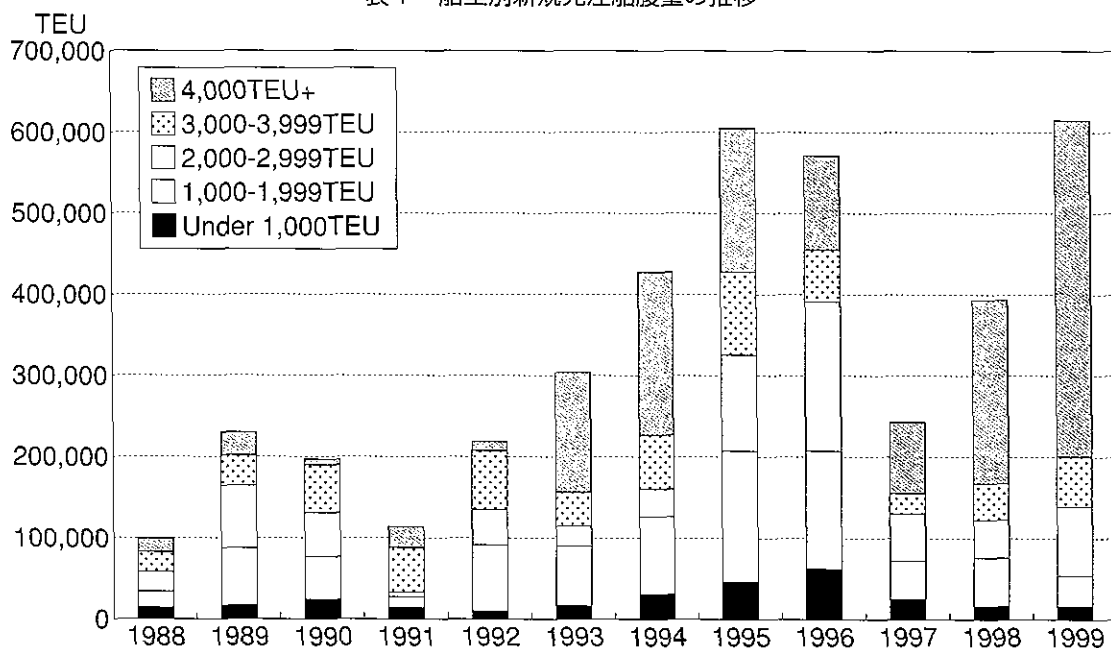
日本郵船調査グループ
定期船調査チーム長

増田 聡

ここ数年のコンテナ船新造の動きを見ると、1990年以降順調に伸びてきた竣工量が1999年には大きく落込んでいる。このため、数年続いていた10%を超えるコンテナ船船腹量の伸びも1999年々初から2000年々初にかけては7%台とやや落込んだ。供給量が落ち着いた一方で、需要たる荷動き量は、世界の貿易の中心を占める米国の景気が高原状態にあることから、主要航路において10%前後の高い伸びを示した。この結果として、1999年は需給タイト感が前年よりさらに強まり、世界最大の荷動き量を誇る太平洋航路等において運賃率が大幅に改善された。

昨年のコンテナ船竣工量は前述の通り少なかったが、発注量は、昨年後半に底をつけたと思われる低船価の恩恵もあって、TEUベースで過去最高の62万TEU(隻数は188隻)を記録した。本年に入ってから、発注量は衰えを見せるどころか、よりハイ・ペースとなっており、6月までの半年で既に60万TEU、150隻を超えようとしている。特に、アジア通貨危機以降のウォン安を背景に競争力を強めた韓国の造船所が受注量を飛躍的に伸ばしており、現代・三星等の大手造船所においては2002年までほぼ船台が埋まっていると言われている。

表1 船型別新規発注船腹量の推移



上記(表1)は発注船腹量の推移を船型別に区切って表わしたものである。船型別に見ると、4,000TEU超のポストパナマックス型といえる大型船の比重が近年とみに高まってきており、1999年においてはTEUベースで全発注量の67%を占めるに至った。大型化の要因は一言で言えばスケールメリットの追求であり、グローバルトレンドとしての寡占化の流れがこれを加速させている。つまり、合併・買収により巨大化した企業が規模の利益を享受すべく船型の大型化により単位当たりコストの削減を行なうと、他社も競争力を保つ為に大型化に走らざるを得なくなる、大型船でサービス頻度を減らさずにスペースを埋め切るには合併・買収による企業の規模拡大あるいは数社で共同配船を行なうべくアライアンスを組むといったことが必要となってくる。このような循環が大型化をさらに上のレベルに引っ張っていく原動力になっていると考えられる。

4,000TEU超大型船の中でも、最近はより大型の6,000TEU超船の発注が目立っており、6月末現在の発注残船腹数は4,000-5,000TEU型54隻、5,000-6,000TEU型89隻、6,000TEU超

型74隻となっている。6,000TEU超型の発注残明細は下記の通り(表2)。

発注が確認されている船腹の中で、現時点での最大船型はHapag Lloydの7,200TEU型、100,000DWTかMaersk Sealandの'S' Classと呼ばれる6,600TEU型(8000TEUまで積めるという説あり)、104,700DWTのどちらかであるが、Maerskは次世代最大船型といわれる12,000TEU型の建造を具体的に検討しており、年内には発注すると噂されている。この船型はLOA 350m、Beam 56m、Draft 15mで、甲板上横22列にコンテナを積載する。このサイズになると当然入港できる港も限られてくる。まず問題となるのは、LOA(Turning Basinの広さ)、Draftであるが、アジア・欧州の主要港では横浜、神戸、香港、Singapore、Rotterdam、Bremerhaven等クリアできるところも多い。最大の問題はクレーンのサイズで、22列対応のアウトリーチを持ったスーパーポストパナマックス型クレーンが必要になる。Maerskは既に横浜、Salalah、Algeciras、Bremerhavenの専用ターミナルに本クレーンの導入を決めているのに加え、他の主要港とも話を進めている模様。

表2 運航船社別発注残(6000TEU超)

Operator/Charterer	Owner	TEU	Firm(隻)	Option(隻)	Delivery	Shipyard
Hapag Lloyd	Hapag Lloyd	7,200	4		2001/10, 2002/6, 10, 2003/1	Hyundai
GEBAB	GEBAB	6,900	1		2002	Daewoo
P&O Nedlloyd	P&O Nedlloyd	6,770	4		2000/12, 2001/2, 4, 6	Hyundai
MSC	Conti Reederei	6,700	5		2001/9	Daewoo
MSC	MSC	6,700	3		2002/1, 3, 4	Hyundai
Maersk Sealand	Maersk Sealand	6,600	7		2000/9, 10, 12, 2001/3, 6, 2002/6, 6	Odense
CMA-CGM		6,500	5		2001/10, 11, 12, 2002/1, 5	Hanjin
CMA-CGM	Niederelbe Schifffahrt	6,500	3		2001/11, 12, 2002/1	Daewoo
MSC	MSC	6,408	2		2002/5, 6	Hyundai
HMM	HMM	6,400	5	5	2001/2, 3, 4, 5, 6, 2002/2	Hyundai
Hanjin	Conti	6,250	3		2001/3, 5, 7	Hanjin
Maersk Sealand	Costamare	6,200	4		2000/6, 8, 10, 12	Hyundai
NYK		6,200	5		2001/9, 12, 2002/3, 6, 9	Samsung
NYK		6,200	4		2002	IHI
MISC		6,200		4		
EMC	EMC	6,000	5		2001/5, 7, 7, 7, 7, Latest by 2003/8	MHI
MOL	Unknown	6,000	3		2002/3, 6, 9	IHI
MOL	Unknown	6,000	2		2002/3, 9	Imabari
6,000TEU超型 計			65	9		

さらに、今後10年以内に出現し得る最大船型として、オランダのデルフト大学の教授により Malaccamax と称される18,000TEU 型のデザインが先日発表された。LOA 396m、Breadth 59 m、Draft 21m、Deadweight は約240,000トンになる。甲板上のコンテナは24列、ホールド内は20列となる。この船型のボトルネックは Draft である。21m Draft 受入れ可能の港として香港、Singapore、Malta、Rotterdam があり、アジア・欧州のハブ港のみ寄港を想定している本船型においては港そのものは大きな問題とならないが、スエズ運河の浚渫は必須であり、——喜望峰回りではターンラウンドが長くなり過ぎ大型化によるコスト削減メリットを生かせない——これにはかなりの資金と時間を費やさねばならないであろう。

Malaccamax はまだまだ先の話としても、前述の Maersk の12,000TEU 型への準備の他にも、つい先日三星重工が9,000TEU 型船の受注を期待している旨のコメントを出しており、10,000TEU 前後の船型の発注ラッシュが早晩来る可能性は高いといえよう。ただ、このような大型船の運航には寄港地を最小限に絞る必要が出てくる。上述した港湾の制限もさる事ながら、より長い停泊日数（コンテナの揚げ積み個数が増える為）をカバーする為には、寄港地を減らすなりスピードアップするなりしてターンラウンドを維持するしかない。更なるスピードアップは燃料消費増の採算性及び環境へのダメージの観点から限界に近づきつつあると考える。もちろん、船腹数を増やせばターンラウンドを維持する必要はないが、大型化の主眼であるコスト削減メリットが得られない。絞られた寄港地で大型船のスペースを埋めるには安価で安定したフィーダーネットワークが必要である。特に運航コスト上大きな比率を占めるターミナル

（積替え）部分を中心にフィーダーコスト競争力を持った船社から次世代大型船を発注していくこととなろう。

また、コンテナ船大型化の一方で、甲板上積載コンテナの事故が急激に増加しつつあり、UK P&I Club においては今期のロスの60%以上を占めるに至っている。特記すべきは、船齢15年未満船のクレームが3分の2を占めていることである。特に積載コンテナ数重視のデザインのポストパナマックス型を取り上げて、甲板上7段にも達するコンテナを安全上問題なくセキュアリングするのは元々技術的に困難な為と指摘する専門家もいる。これは経費節減の観点から総トン数を最小限にすべく甲板上積載比率を高めている為であり、総トン数ベースでの諸チャージ設定が適切かどうか疑問の声も上がっている。いずれにせよ、規模と効率という経済性を追求する大型化の波は止めようがないものであり、この過程において安全面が後回しにならないよう、厳しい競争環境下に置かれている船主・船社の努力のみでなく、政府も含めた関係者の協力が望まれる。

ここまで主として発注に関連して述べてきたが、最後に、上述の大量発注の結果として現れる今後の竣工予定をまとめておきたい。本年中の竣工予定量は竣工済みを含めて53万 TEU、来年2001年は73万 TEU、2002年は62万 TEU となっている。竣工予定隻数は下記の通りである。

竣工予定年別船型別発注残

6 月末日現在

	2000	2001	2002	2003-	Total
<1000 (TEU)	53	20	1	0	74
1000-2000	48	40	17	2	107
2000-3000	33	55	27	7	122
3000-4000	11	21	12	26	70
4000-	55	79	93	13	240
Total	200	215	150	48	613

注：2000年には既竣工分を含む

Kobe 便り

震災後の神戸港の利用促進への取り組み

神戸港では震災後、国内の他港や近隣諸国の港へとシフトした貨物を呼び戻すため、「神戸港利用促進協議会」を設置し、本格復旧した神戸港の利用促進を図ることを目指して、利用しやすい港づくりに取り組んでおり、同協議会には当協会阪神地区船主会から乾英文議長が参画している。

同協議会は、関係官公庁、業界団体、及び労働組合等、26の団体の代表者で構成されており、港湾施設の有効利用、トータルコストの削減、手続きの簡素化等について検討を行い、これまでに「内航フィーダー船の外貿バースへの直着け」、「内航フィーダー船に対するクレーン使用料の減免」、「EDI化の推進」、「入出港ピーク時における混雑の緩和策」などについて検討を行い、実施に移している。

ポートチャージの減額によるコスト削減策としては

1. 港湾施設使用料の改定（平成10年5月1日より実施）

(1) ヤード使用料体系の見直し

従来の荷さばき施設付岸壁料を廃止し、新たに「荷さばき地使用料」を新設したことにより、3日間のセット料金で、ガントリークレーンを使用した効率的なコンテナ荷役に対して、割安な料金設定となっており、ボリュームインセンティブ機能が付与されており、ヤード面積、使用日数に応じ

たふ頭用地使用料との選択が可能となった。

(2) クレーン使用料基準単位の変更

ガントリークレーン、重量物クレーン使用料の基準単位を1時間から30分に改定したことにより、使用実態に対応した、きめ細かい時間設定が可能となった。

(3) 初入港船に対するポートチャージの減免（平成10年7月1日より実施）

神戸港に初めて入港する外航船の入港料及び岸壁使用料を免除している。

(4) 内航フィーダー船に対するクレーン使用料の減額

公共バースに接岸した、外貿コンテナを専用に扱うフィーダー船を対象に、内航コンテナフィーダー貨物の揚げ積みを行う場合の公共コンテナクレーンの使用料を1/2に減額した。

(5) 荷役前日入港船に対する係留施設使用料の免除（平成11年7月20日より実施）

荷役を開始する日の前日に入港し、公共バースに係留する船舶について、荷役を行う日の午前8時までの係留施設使用料を免除した。

次に「神戸港 EDI システム」は平成11年10月1日から本格稼動し、運輸省と国の港管理者が共同で開発した「全国港湾 EDI システム」も10月12日から稼動しており神戸港の EDI システムとも連携している。

また、強制水先対象船舶の基準の見直し（平成10年7月1日より実施）により、強制水先対

象船舶が「300G/T以上」から「1万G/T以上」に緩和され、大阪湾内における基準が統一されることとなった。

最後に、神戸市が進めている神戸港の将来計画は次のとおりである。

1. ポートアイランド（第2期）の完成

既に、水深15mの高規格コンテナバースの供用や、背後の関連用地への企業の立地が進んでおり、埋め立て完了を目指して現在も建設が進んでいる。

また、平成11年7月に、ポートアイランドと市街地を結ぶ第2のアクセスとして「港島トンネル」が開通した。

2. 新たな人工島「六甲アイランド南」

貿易構造の変化・輸送の技術革新に対応した、21世紀に向けた神戸港の新たな拠点として、333haの人工島の建設に着手している。

3. 既設埠頭の再開発

突堤間を埋め立て、船舶の大型化、近代化に対応している。

また、背後の埋め立てた関連用地には物流関連企業を誘致し、新しい埠頭と一体となった、近代的な埠頭として再整備している。

4. 耐震強化岸壁の整備

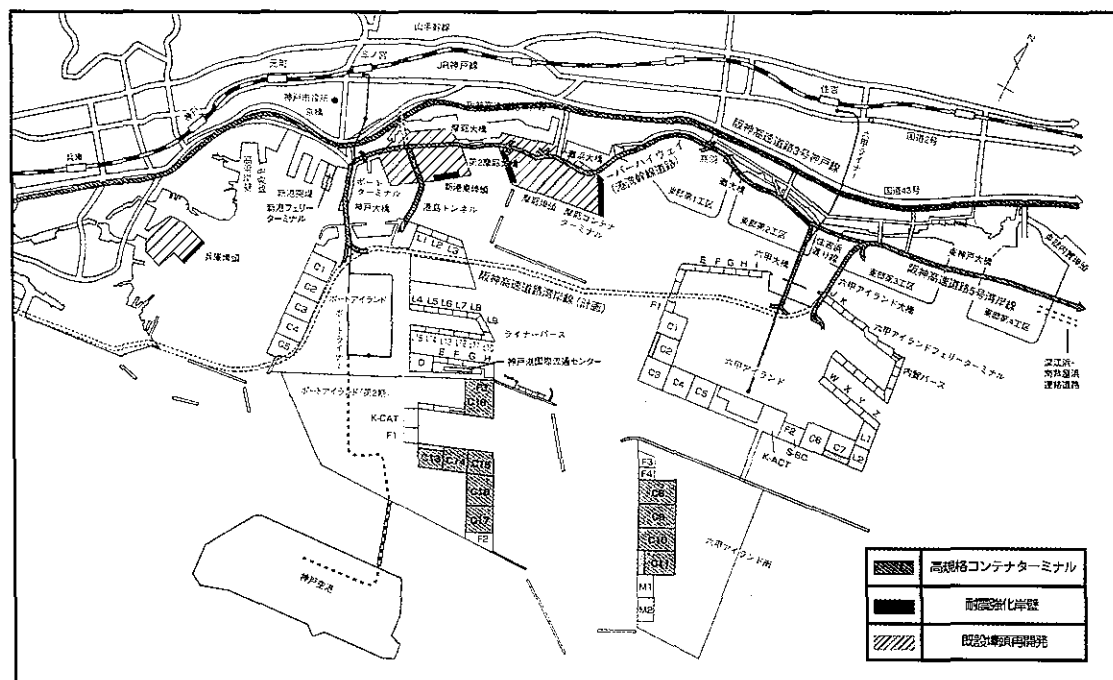
阪神大震災の教訓を活かし、港湾施設の復旧に際しては、耐震性を向上させている。

また、地震に強い耐震強化岸壁を、機能別にコンテナを含む合計17バースを分散して配置し、地震に強い港づくりを進めている。

5. 神戸空港の建設

「空の港」神戸空港の建設を、ポートアイランド沖約3kmの海上に建設している。

(阪神地区事務局長 谷口一朗)



第19回

潮風満帆



こんなことも ありました。



船員災害防止協会 専務理事 大谷浩二

長くもありまた短くも思える船員生活を振り返ると、いろいろなことが昨日のここのように思い出される。今回はその折々のことを幾つか拾い上げて紹介してみたいと思う。

船酔い

商船大学1学年次の1ヶ月の実習。長崎から神戸に至る3日2夜の航海。今にして想えば時化とも呼べないような海に揺られて塗炭の苦みを味わい、この間に喉を通ったのは僅かに林檎1つ。体重は-4kgと極めて効率の高いダイエットでしたが、一時は真剣に退学することまで考えた程。それでもいつの間にか「適当に揺れた方が食欲が出る」などとうそぶくようになっていました。

常識?の逆転

LAからホノルルに向かう帆走航海中、時は7月初め。或る日を境に太陽の赤緯が本船の緯度より北になり、太陽は東から出て北に正中し西に沈む。小学校で習った「お日様は東から出て、南を通して西に沈みます」が絶対の真理ではないことを体験して、かなりのインパクトを受けました。今回は、あつという間に南回帰線の更に南の国へ飛んで行けるので、こんな風には感じないのでしょうか。

言葉をめぐる一TooとTwo

カナダ西岸北部のプリンス・ルパートを訪れた時のこと、一日招かれて或る工場の見学に行きました。日本の練習帆船の実習生達の訪問ということで大歓迎。昼食は社員食堂で。美味そうなビーフステーキがジュージューと音を立てています。そこで身体の大きな実習生のA君。「ビッグワン」と注文をつけたところ、プレートからはみ出す程の特

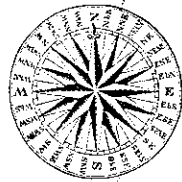


大が来ました。それを見てさしもの彼も思わず「Too Big」と云った（云ったつもり）ところ、コックさんが呆れたという表情で「One More?」と云いつつ更に特大の一枚をA君のプレートへ。お蔭でA君、他のご馳走は何も食べられないことになって、ボヤクことボヤクこと。

浮島の群と鯨の群

1964年、プリズバーンへ向かう航海の途中、遺骨収集団を乗せて第二次世界大戦の激戦の地、ガダルカナル島に寄りました。このガ島航海には想い出すことが多く、その1つはニュージョージア水道を航海中に遭遇した群を為して漂う浮島。夜の当直、レーダスコープ上には点々と大小様々な映像。光なし、音なし、匂いなし、そして一向にこちらを避ける様子もなし。右に左にこれ等をかわして、すれ違う際にはウィングに出て双眼鏡で凝視しても、何となく夜の闇より更に暗いかたまりが過ぎて行くだけで無灯火の漁船でもない。夜明けの光とともに正体判明。本島の岸の一部が風浪で抉り取ら

7つの海のこぼれ話



れて漂い始めたと思えぬ大小の浮島の群でした。

復路は、この水道のずっと東のブーゲンビル海峡を北上。一日救命艇操練で、ボートを降下すると本船は遙か先へ進んでからボートが追いつくの待っている。とボート至近の海面に一頭の鯨が同行。気がつけば我がボートは鯨群の中にあって、風上で潮が吹き上がれば生臭い風が鼻をかすめる。ホエールウォッチングなんて余裕もなく、今にも底から持ち上げられそうで、一刻も早く本船に帰りたい思いがしたことです。それにしても、昔の鯨漁師達や、「白鯨」のエイハブ船長、スターバック一等航海士達。なんと勇氣ある人達だったことでしょう。

トンガの木彫り

南太平洋のトンガに寄港。皆の興味は素朴な木彫りの人形。

値段は、近い将来に大型客船の寄港予定があるか否かで大きな開きがある由。幸いこの時は、翌年1月までその予定はないとかでリーズナブル(?)。そのため本船からの購買客が殺到…他には何も無いのも…因…。在庫が切れて、本船バースから街までいたる所で注文を受けた職人(?)が鑿を振るっている。

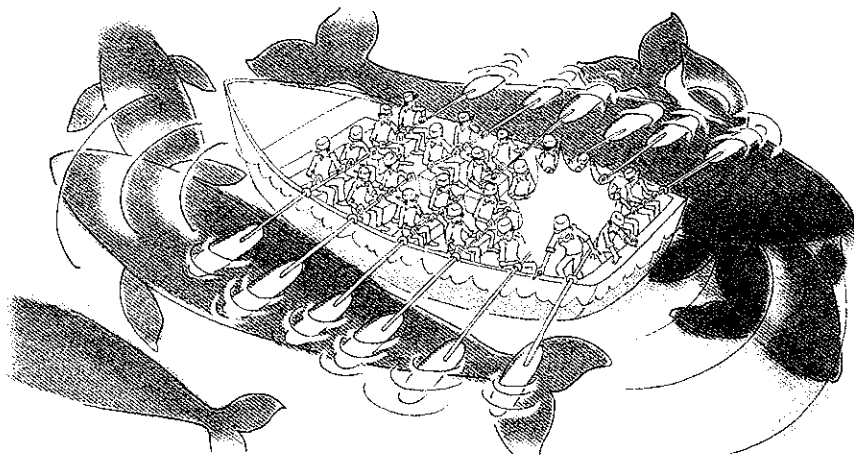
前日に注文した作業場…と云っても露天のアンペラ1枚敷…へ友と3人で出かけてみると、A君のものは目下仕上げの最中。「私のは?」と尋ねると傍にころがっている30cmぐらいの丸太を指さす。他に材料が見あたらないのに慌てたC君が「俺のは?」と聞くと、後方の立木の手頃な一枝を指す有様。出港時迄に間に合うのかどうか…実に大らかで、のんびりとしたショッピングでした。

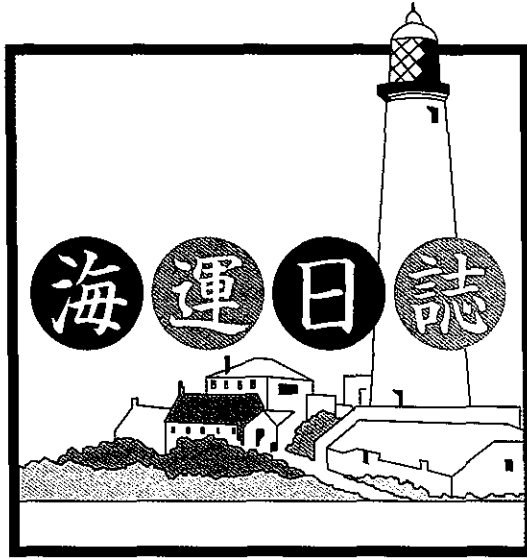
陸を走る船の夢

この頃こそ見なくなったものの、先頃まではよく、商店街の中や、野原を流れる細い川や、底が丸見えのとんでもなく浅い所を航行している夢を見た。そして、「オカシイぞ」と思ったとたんに睡りから覚めるのである。私だけのことかと思ひ船乗り仲間尋ねてみると、この種の夢は大多数の航海士や元航海士達が見ているようである。そこで、機関士や元機関士諸兄に、同じように、たとえばエンジントラブルなどの夢を見ることあるかどうかと尋ねてみると、おしなべて「否」の返事が返って来た。

このことを、かつて友人の心理学の専門家に説明できないかどうか尋ねてみたが、サンプル数の少ないこともあって、確たる返答は得られなかった。

以来、誰方かこれを解明して下さらないものかと思っている。





6 日本船員福利雇用促進センター (SE-
COJ) は、国際船舶制度推進調査第12回委
13 員会(委員長: 谷川 久 成蹊大学名誉教授)
日 を開催した。
(P. 14海運ニュース内外情報参照)

16 国際海事局 (IMB) は、今年2月にタイ
日 のプーケット沖で海賊に襲われた日本船社
が運航していたケミカルタンカー「Global
Mars 号」が香港付近で見つかったと発表
した。

21 当協会は第53回通常総会を開催した。
日 (P. 1 特別欄参照)

23 中央職業安定審議会は港湾労働部会を開
日 催し、改正港湾労働法で新設された港湾労
働者派遣事業の申請者の許可基準や派遣労
働者の就労日数の上限等、政省令・大臣告
示・許可基準案を承認した。

28 大蔵省、運輸省、海上保安庁は、入出港
日 手続きのワンストップ化を狙いに、大蔵省

の税関システムと運輸省の入出港管理シス
テムを2001年をめどに接続すると発表した。

30 発展途上国に対する海事関係の国際協
日 力を推進してきた財団法人海事国際協力セ
ンター (MICC) が解散した。なお、同セン
ターの業務は、財団法人日本船員福利雇用
センター (SECOJ) および財団法人海事産
業研究所に継承されることとなっている。



船協だより

海運関係の公布法令（6月）

- | | |
|---|---|
| <p>㊦ 国土交通省組織令
（政令255号、平成12年6月7日公布、平成12年6月7日）</p> <p>㊦ 国土交通省設置法第4条第29号の業務等を定める政令
（政令第297号、平成12年6月7日公布、平成13年1月6日施行）</p> <p>㊦ 独立行政法人通則法等の施行に伴う関係政令の整備および経過措置に関する政令
（政令第326号、平成12年6月7日公布、平成13年1月6日施行）</p> <p>㊦ 船舶のトン数の測度に関する法律施行令</p> | <p>（政令第332号、平成12年6月7日公布、平成13年4月1日施行）</p> <p>㊦ 核燃料物質等の運搬の届出等に関する総理府令の一部を改正する総理府令
（総理府令第60号、平成12年6月13日公布、平成12年6月16日施行）</p> <p>㊦ 港湾運送事業法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令
（政令第371号、平成12年6月30日公布、平成12年11月1日施行）</p> <p>㊦ 港湾運送事業法施行令等の一部を改正する政令
（政令第372号、平成12年6月30日公布、平成12年6月30日施行）</p> |
|---|---|

社会科教材用DVDビデオ「ワールドワイドに船を追え」が完成

今般、当協会では、学校・学生向け広報事業の一環として、DVDビデオの特性を生かした社会科教材用ビデオ「ワールドワイドに船を追え」を制作しました。

このビデオは、DVDの特性である双方向性の特徴を生かし、コンテナ船で世界を旅する中で、世界とわが国の貿易を通じたつながりや、これに果たす海運の役割や重要性などについて楽しみながら理解して頂ける内容となっています。

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



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 5 月	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
3	4,702	3,593	1,108	9.2	19.7
4	4,378	3,234	1,144	8.8	8.3
5	3,855	3,273	581	8.3	19.4

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年 月	年間平均	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 6 月	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
4	105.48	104.20	106.55
5	108.11	106.55	109.95
6	106.23	104.50	108.90

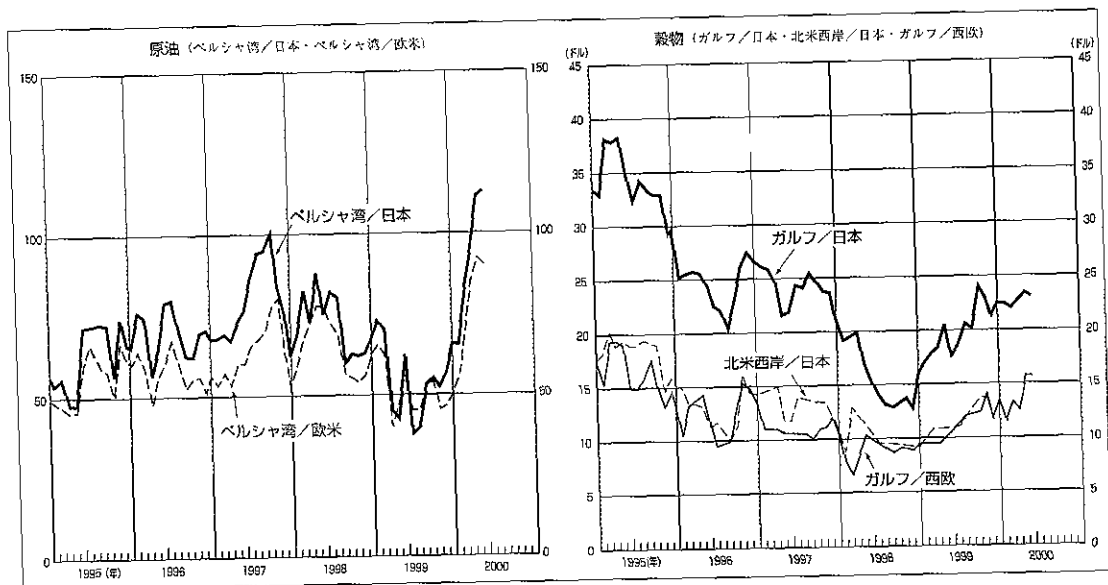
(注) 大蔵省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位: 千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船		
	合 計	連続航海	シングル航海	(品 目 別 内 訳)									
				穀 物	石 炭	鉱 石	スクラップ	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period	
年次													
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	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
	4	11,857	254	11,603	2,721	3,108	5,165	30	334	0	245	19,137	4,700
	5	9,457	0	9,457	1,832	2,455	4,685	68	366	0	51	17,450	2,856
	6	11,465	280	11,185	1,818	4,725	4,120	0	350	30	142	13,536	3,142

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



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	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	95.00	78.00	72.50	55.00	40.00	33.50	85.00	64.00
5	87.50	69.00	42.50	37.75	111.25	93.75	77.50	69.00	47.50	33.50	92.00	75.00
6	75.00	62.50	62.50	45.00	112.50	96.50	77.50	56.50	55.00	37.50	95.00	80.00
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		

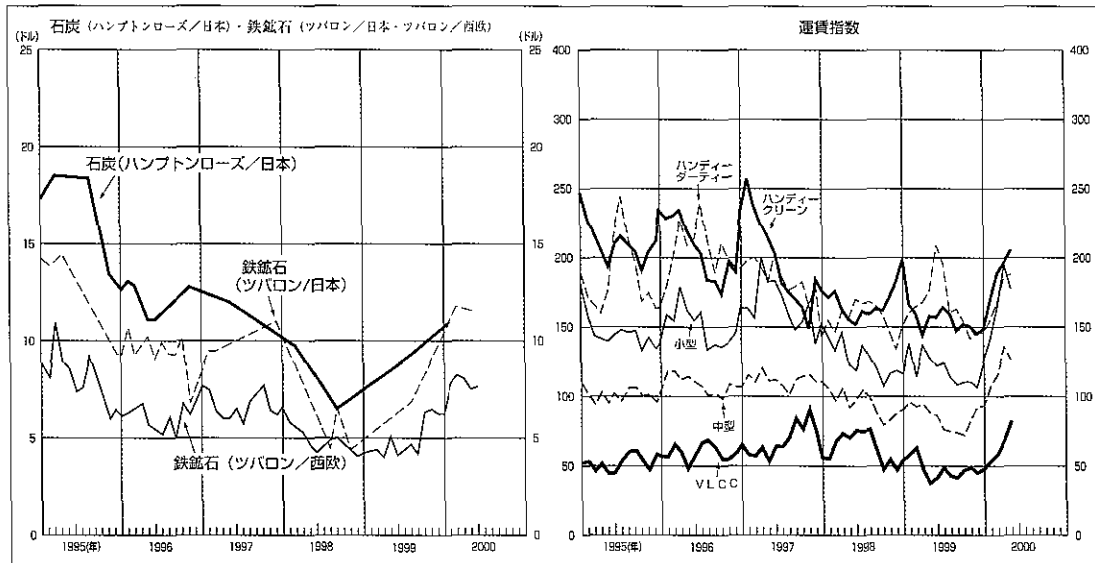
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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	22.75	22.00	—		—		9.50	—	12.50	—
5	20.50	16.50	23.35	21.85	—		—		—		15.69	—
6	17.60	15.50	23.00		—		—		—		15.68	—
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 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

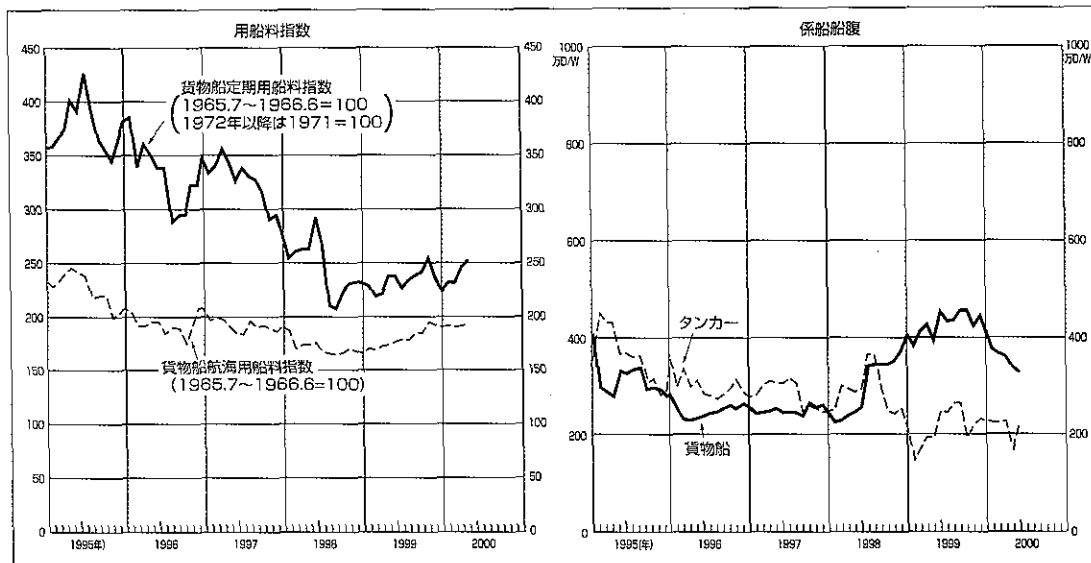
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	3.50	6.25	6.00
2	—	—	11.00	—	—	—	—	—	4.40	3.75	7.85	5.00
3	—	—	—	—	—	—	11.75	—	4.45	3.45	—	8.20
4	—	—	—	—	—	—	—	—	4.00	3.50	8.05	7.25
5	—	—	—	—	—	—	—	—	5.05	4.60	7.50	6.90
6	—	—	—	—	—	—	11.50	—	4.10	2.20	7.60	6.70
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										2000				
	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	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4
4	72.4	106.1	145.7	160.6	161.9	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8
5	70.3	91.8	122.1	156.6	155.1	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3
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					
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1	234.0	207.0	209.0	189.0	166.0	190.0	358.0	380.3	347.0	277.0	231.0	222.0
2	227.0	202.0	197.0	186.0	170.0	191.0	358.0	386.6	332.0	254.0	229.0	231.0
3	229.0	192.0	199.0	171.0	169.0	190.0	366.0	339.4	341.0	260.0	219.0	231.0
4	243.0	192.0	197.0	173.0	172.0	191.0	377.0	363.0	354.0	262.0	221.0	246.0
5	245.0	196.0	190.0	173.0	173.0	193.0	402.0	350.0	342.0	262.0	238.0	252.0
6	239.0	195.0	184.0	175.0	176.0		390.0	339.0	326.0	292.0	238.0	
7	230.0	186.0	183.0	167.0	179.0		426.0	339.0	338.0	266.0	226.0	
8	218.0	189.0	196.0	165.0	178.0		391.0	289.0	330.0	210.0	233.0	
9	220.0	186.0	190.0	164.0	185.0		364.0	293.0	327.0	208.0	238.0	
10	221.0	176.0	191.0	165.0	185.0		355.0	294.0	316.0	222.0	241.0	
11	198.0	188.0	189.0	170.0	195.0		344.2	323.0	290.0	231.0	254.0	
12	209.0	211.0	186.0	168.0	192.0		374.7	323.0	294.0	232.0	237.0	
平均	226.1	193.3	192.6	172.1	178.3		375.5	334.9	328.1	245.5	233.7	

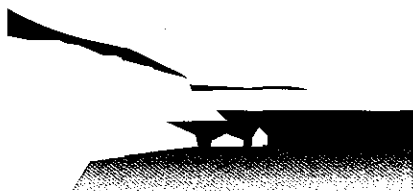
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

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	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	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	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221
3	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221
4	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257
5	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926	305	2,773	3,381	43	914	1,698
6	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194
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



インターネットやパソコン通信がこれだけ普及すると、居ながらにして様々な情報が入手でき、誠に便利な世の中になったと感じる。一昔前だと収集するだけで相当の時間を費やさなければならなかった情報が瞬時に手に入るようになり、連れてビジネスのスタイル、テンポも急速に変わってきている。ところで情報が容易に入手できるようになると、個々の情報が額面通りに信用して良いものかどうか、時々疑問に思うことが多くなってきた。これが単なる個人的感懐によるものかは別として、最近の例で景気動向指標に関する推計と実績数値の取り扱いにつき一悶着起きたように、情報があまりにも簡単に取れるようになったが故に、ついつい何の疑念もなく引用してしまい、後になって目的の情報とは違ったものだったという場面が、ますます増えてくるのではないかと心配する。少々飛躍するが、昔、災害発生時に流言蜚語が思いもかけぬ二次災厄を招来してしまったというようなことが、今後インターネットが原因で起きないとは限らないのではないだろうか。

翻って情報発信側で考えると、ワープロから始まってPC上で文章が簡単に作成できるようになり、安易にメールやら報告文を作成してはいないか、受信者・読み手に正確に情報が伝わっているのか、最近いささか気になるところである。漢字一つとっても、辞書無くしては到底

書けそうもない「魑魅魍魎」の如き言葉が造作なくPCで記すことができると、漢字・作文能力が老化との相乗効果でどんどん低下してしまうのではないかと不安を覚える。そうかといって推敲を重ねているとスピードが勝負の時代に生きてはいけない。美文はビジネスに必要でないにせよ、せめて相手に誤解を与えないよう、簡潔に情報を伝えられるよう、生き物としての言葉を大事に扱い日々幾ばくかの研鑽を積んでおきたいと思う。同時に死語にしてしまうべき言葉が復活して、世の中に「跳梁跋扈」することのないよう心して見張っていく必要があるとしきりに考えるこの頃である。

川崎汽船

総務部情報広報室長

大滝光一

せんきょう7月号 No.480(Vol.41 No.4)

発行 平成12年7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

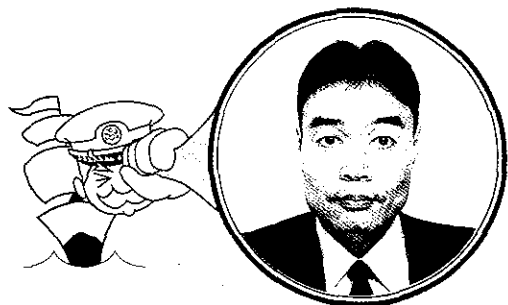
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

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)



今回、登場して頂くのは

飯野海運株式会社総務企画グループ関係会社チームリーダー
興 寿之さん(36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？

本業の海運、不動産関連のみならず、コンビニ、スポーツクラブ、フォトスタジオ等多様な当社グループ企業のサポート及び管理が主な業務です。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

ガスタンカーの営業に携っていた頃に、大型LPG船の新造リブレース案件の立案、顧客との交渉、成約、契約書の作成とプロジェクトの一連の業務すべてに関与できたことでしょうか。成約後上司と交わした祝杯の味は今も忘れません。

3. 御社の自慢といえば？

当社の看板は何と言ってもタンカー、当社ではタンカー部門をオイル、ガス、ケミカルと3つのグループに細分化し、それぞれが過去から蓄積された独自の運航/技術ノウハウを売り物に日夜営業活動に励んでいます。

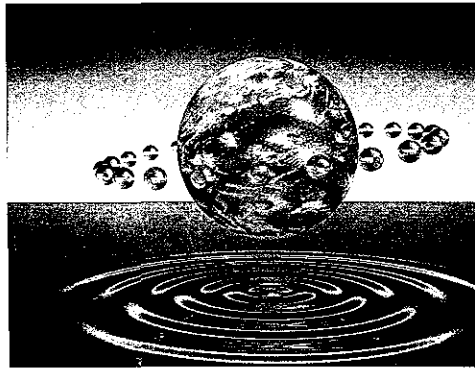
4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

入社以来企画—ガスタンカー—商社への出向—オイルタンカー—と廻って、古巣である現在の部署にこの6月に戻ったばかりで、今の仕事に慣れるのが先決ですが、余裕ができれば当社のもう一本の柱である不動産業務の勉強を始めようかなと思っています。

飯野海運株式会社の事業概要

当社はオイル、ガス、ケミカルの各タンカーグループと貨物船グループから成る海運事業部門と、貸ビルを主体とする不動産事業部門より構成されており、関係会社においては小売、飲食等の異業種にも参入しています。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association



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