

社団法人 日本船主協会



平成12年8月20日発行 毎月1回20日発行 No.481 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

巻頭言①

オフ・ショア船

日本船主協会常任理事 三光汽船取締役社長 川井貞雄

海運ニュース②

国際会議レポート③

1. 有害液体物質の汚染分類の見直しにより船舶運航に影響も

—IMO 第5回ばら積み液体及びガス小委員会(BLGS)の様式について—

内外情報④

1. 船員保険の被保険者資格付与の問題をはじめ6項目を要望

—経団連を通じての規制緩和要望について—

2. リーガルに基づいた船体検査の確実な実施こそが安全への道

—タンカー規制強化への対応について—

3. 油濁補償限度額見直しへ

—油濁2条約(92CLC/FC)限度額改定問題—

4. ホート・スチート・コントロールに関するラック

—ホワイ・リストを公表

—PAI MOU および東京 MOU の年次報告書より—

5. コンテナターミナルの設営に新メニュー

—PFI法(民間資金等の活用による公共施設等の整備の促進に関する法律)について—

6. 任意複合海上輸送契約について

—米国運輸省連邦海事局年次報告書より—

各種調査・報告書欄⑤

日本海運の現況(概要)

運輸省海上交通局編

海のシンフォニー④

London 便り⑤

潮風満帆⑥

海賊事件に係わった素晴らしい船長達

(社)日本海難防止協会 参与 池上武男

海運日誌⑩ 海運統計⑫

【7月】

船協だより⑫ 編集後記⑬

オフ・シヨア一船

日本船主協会常任理事
三光汽船取締役社長 川井貞雄



オフ・シヨア一船とは、どうも曖昧な類別の

仕方のように思われる。船だから SHORE (海

岸) より OFF (離れて) でなければならぬの

は当然のこと、これでは、総ての船に共通す

る概念となる筈なのに、何故かあるサイス、構

造、用途の船に限定的に使用されている。

主としては、海底油田の開発、生産を行う機

(OIL RIG) 等の曳航や、それへの物資輸送に

使われる船を称して、オフ・シヨア一船と呼ば

れるが、それ以外でも海底のケーブリング又はパイ

プなどの敷設船、それらの点検、補修をする船、

地震探鉱船等もこの類別として、一括して扱わ

れるようである。

しかし、その中でも圧倒的に多いのは石油関

連の作業補給船で、稼働中のものは世界全体で、

殆ど2000隻に近いのではないかとと思われる。

5～6年位前のやや古いデータではあるが、

大手のオフ・シヨア一船の所有会社としては、

タイド・ウオーター石油の375隻がダントツで

2位以下を大きく引き離し、主としてメキシコ

湾で稼働する。その他、特色ある船社としては、

大型で2万馬力エンジンを備えた高性能船を主

体とし40隻を所有するスーパースタイン、中国の

チャイナ・オフ・シヨア・オイルの25隻、ブル

タミナ石油の33隻などで、これらが世界各地に

分散稼働している。

稼働地域別では、中東の240隻、北海200隻、

メキシコ湾の330隻、西アフリカ140隻、南米140

隻、東南アジア400隻、その他120隻となってい

る。

今迄は日本近海での海底油田開発などの、オ

フ・シヨア一船の需要に直結するものが殆どな

く、日本船社のこの分野への進出も極めて限定

的であったが、ベトナム沖油田の生産開始、サ

ハリン油田、南西諸島周辺での探鉱、日本近海

での燃料用メタン・ハイドレート(注)の探鉱、

開発、更には日本周辺の海底ケーブリング敷設需要

などにおいて、日本船社の出番が増えて来るも

のと思われる。

これだけの需要を持つオフ・シヨア一船市場

は船社にとって無視出来ない一部門を形成する

ことになると思われるので、その今後の動きを

注意深く見守って行く必要がある。

(注) メタン・ハイドレート：天然ガスの主成分

であるメタン分子が、深海底のような低温高

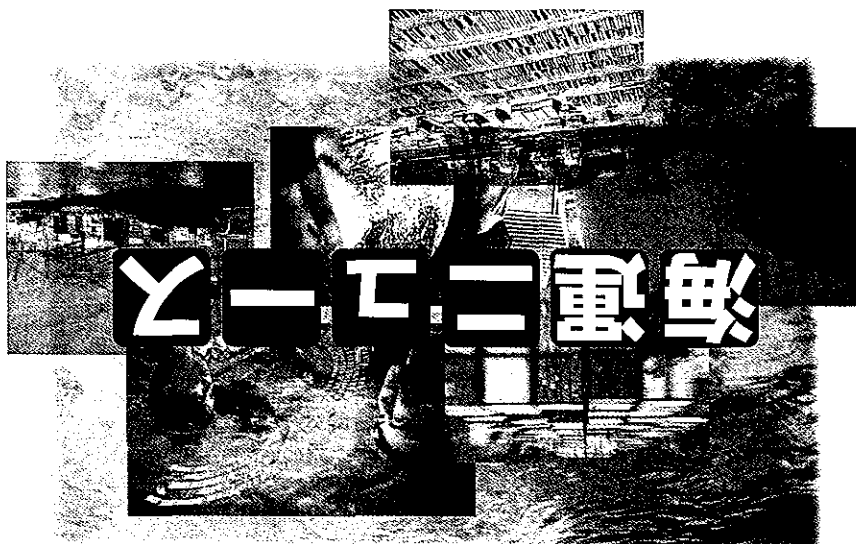
圧の環境で水と反応し、氷の結晶に閉じ込め

られた状態の物質。埋蔵量は、現在知られる

全世界の天然ガスと原油、石炭の総埋蔵量を

合わせた量の倍以上(炭素換算)あると推定

されている。



国際会議レポート

1 有害液体物質の汚染分類の見直しにより船舶運航に影響も

—IMO 第5回ばら積み液体及びガス小委員会(BLG5)の模様について—

標記会合が2000年6月26日～30日までロンドン

のIMO本部において開催されました。今次

会合で審議された事項のうち、当協会にとって

影響の大きい有害液体物質の汚染分類の見直し

に関してその概要を以下にご紹介します。

海洋汚染防止条約(MARPOL条約)附属書II

に規定される有害液体物質は、その有害性の程

度に応じ同附属書のガイドラインに従って5分

類され、船舶で有害液体物質を輸送する場合に

は、その分類により船の構造やタンク洗浄液の

取り扱い等が規制される。すなわち「生体蓄積

性が高く水生生物や人の健康に危険を及ぼす可

能性が高い、または、水生生物への毒性が高い」

物質を輸送する場合には厳しい条件が課せられ、

有害性の低い物質の輸送には緩い条件が課せら

れる。

現在、BLG小委員会においては、有害液体物

質の汚染分類に関し次の2つの見直しについて

審議されている。

(1) 液体物質の有害性評価手順の改定に伴う汚

染分類の見直し

海洋汚染の専門家グループであるGE-

SAMP(注)は、附属書IIの規定に基づいた分

類を国際間で適正に行なうため、有害液体物

質の有害性を科学的に検討し評価を行なって

いる。その際に用いられるのが「有害性評価

手順」である。現在用いられている評価手順

は1974年に作成されたもので、その後の安全

性に関する考え方の変化や研究の進歩を受け

て評価手順の改定が1997年に行われた。評価

手順の改定に伴い現在663種類の有害液体物

質の再評価について審議が継続されている。

GESAMPでは、現在225物質の再評価作業を

終了し、残り約450物質の再評価作業にはあ

と3年程度かかる見通しである。

(2) 汚染分類方法の見直し(3分類案および5

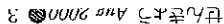
オランダ等により、規則の簡素化等を理由に汚染分類を現行の５分類から３分類に変更するよう提案されているが、汚染分類の変更に伴う排出要件の変更は船舶運航上大きな影響を与えるため、今次会合においては、GESAMPの再評価に基づく汚染分類の評価作業が終了しその与える影響が明らかになるまでには審議を行わないことが再確認された。わが国は、現在問題が指摘されていないにもかかわらず簡素化という理由のみで分類方法を変更すべきではない旨指摘し、現行５分類を維持するよう主張している。

なお、今後、船舶の構造等を定める基準について、GESAMPによる物質の再評価の結果

汚染分類の見直しおよび船型要件の変更は、船舶運航に与える影響や経済的影響が大きいため、当協会では、今後とも議論の経過を慎重に見守り、対応することとしています。

UN, UNEP が支援する組織で、これらの機関から推薦された専門家で構成される。

GESAMPによる
有害性プロファイルの見直し



○船員職業紹介事業等の許可

《現状と要望》

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の検討が再開された。条約の趣旨と陸上における労働者派遣事業、職業紹介事業の自由化の現状を踏まえ、船員についての労働供給事業、職業紹介事業についても自由化が図られるよう、船員職業安定法を改正すべきである。

《関係法令》 船員職業安定法第33条～第42条（船員職業紹介事業）

船員職業安定法第53条～第56条（船員義務供給事業）

《所管官庁》 運輸省船員部労働課

○危険物積載船の夜間入出港・荷役制限緩和促進

《現状と要望》

危険物積載船の夜間入出港・荷役は、港則法により原則禁止されている。この規制が厳しく適用されているため、船舶の沖待ちを余儀なくされるケースも多発している。しかしながら、航海機器の進歩・港湾施設の近代化・航行援助施設の充実、さらには荷役技術の進展等、現状の港湾の安全確保策に鑑みて危険物積載船の夜間入出港・荷役制限の緩和を促進すべきである。

《関係法令》 港則法第6条、23条、海上保安庁通達他

《所属官庁》 海上保安庁

○航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除

《現状と要望》

現在、航海実歴認定を受けている船長（省令で定

たと地方運輸局長が認めた船長）は、日本船舶及び日本船舶を所有することができるときが借入れた日本船舶以外の船舶（ただし期間よう船を除く）において、強制水先を免除されることになっているが、

期間よう船された外国船舶等、外国籍船での権利の行使は認められていない。しかしながら、日本人船長の乗り組む外国船いわゆるFOC船は配乗面等実質的に日本船舶と変わらないことから、認定を受けている日本人船長の乗り組む船舶については、船舶の国籍によらず強制水先を免除すべきである。

《関係法令》 水先法第13条

《所管官庁》 運輸省

○船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

《現状と要望》

船舶保険と不稼働損失保険を一体で付保する場合は、安いコストでの付保が可能であるが、不稼働損失保険については海外付保ができないため、船体保険の海外付保のメリットがほとんど生かされていない。このため日本籍船の不稼働損失保険についても、海外付保を自由化すべきである。

《関係法令》 保険業法第186条及び同法施行令第19条2項

《所管官庁》 金融監督庁

○輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び真のワンストップサービスの実現

《要望内容》

輸出入・港湾諸手続きについては、現在Sea NA-CCS及び港湾EDIシステムがそれぞれ稼動するとともに、今後、出入国手続きに関するシステムの稼動が予定されている。現状のこれら諸手続きは煩雑であり、かつ膨大な書類・資料が必要である。

このため、各省庁毎にシステム化を図るにあたっては、現行の提出書類を徹底的に見直し、他省庁と

重複する資料または単なる参考資料として提出を求

められている資料については、一元化あるいは廃止

する等手続きの二層の簡素化を図った上で、EDI化

・ペーパーレス化に移行すべきである。

また、通関手続きにおける現物主義をはじめとし

た制度自体の技術的な見直しも図るべきである。さ

らには、関係官庁等の諸手続きが本格的にシステム

化された時点で、諸手続きの一括申請を可能ならし

める関係官庁等を横断するシステムの創設等、真の

ワンストップサービスの実現を図るべきである。

(具体的な要望項目)

① 保税業務全般の簡素化(現物主義の廃止等)

とEDI化・ペーパーレス化

② 輸出入手続きの簡素化とEDI化・ペーパーレ

ス化

・輸出申告許可を事後報告とする

・CSCプレート付輸入(非ワル関)コンテナの輸

送機器としての無条件通関許可または無期限免

税一時輸入の承認

・海上コンテナの内貨の輸送禁止(2回以上)の

緩和または廃止

・免税コンテナの再輸出期間の延長

・同再輸出期間延長申請提出義務の廃止または許

可期間延長

・ワットレットコンテナの輸出入貨物の容器輸

出入(納税)申告義務の廃止

(植検関係)

・内地港接港に伴う接続港での仮植検の廃止乃至

手続き簡素化

・植検対象貨、内航船接続時の積替届けの廃止

(入管関係)

・別添報告書についての代理店の署名を認める(現

在は船長署名)

③ 入出港時に提出する各種書類の簡素化とEDI

化・ペーパーレス化等

・船社が申告義務者となっている港湾統計の廃止

(新規)

・EDI対象メッセージの統一及び各コードの標準

化

・入出港時に提出する各種書類提出方法の簡便化

④ EDI化・ペーパーレス化を促進するための所

要の法改正及びシステム使用料のミニマム化

⑤ 真のワンストップサービスの実現

(関係法令)コンテナ特例法、関税法、電子情報

処理組織による関税手続きの特例に

関する法律、港湾調査規則、出入国

管理及び難民認定法

(所管官庁)大蔵省、運輸省、法務省等

2 ルールに基づいた船体検査の確実な実施こそが安全への道

— タンカー規制強化への対応について —

エリカ号事故後の安全規制の動き

昨年12月にフランスの大西洋岸を重油で汚染

したエリカ号事故を契機に、欧州委員会は、①

ボートステートコントロールの強化、②船級協

会の監督強化、③シંગケルハルタンカーのフェ

ーズアウト促進を柱とするタンカーの安全規制

の第1段階の強化策を検討している。

この中で海運業界に特に影響が大きいのはシ

ンケルハルタンカーのフェーズアウトの前倒し

問題であり、当初、欧州委員会はこれを欧州に

入域するタンカーに適用する地域規制として実

施する方針を示していたが、関係各国政府をは

じめ、国際海事機関(IMO)、民間の国際海運

団体等が地域規制に反対し、また欧州連合内で

も賛否があったことから、結局IMOで検討さ

れることとなった。

一方、国際船級協会 (IACS) は、エリカ号の沈没は船体の構造強度に起因すると考えられること、および同号が登録されていたイタリヤ船級協会は IACS の構成員であり、船級協会に対する批判が強いことから、IACS として、特に老齢船の船体の検査方法を強化する方針を打ち出した。

1. シンガポールタンカーのフェーズアウトの 前倒し

(1) 国際海事機関 (IMO) の動き

本年5月に開催されたIMOの海上安全委員会では、わが国はじめて多くの政府代表が、シンガポールのフェーズアウトは地域規制によらず、IMOでの審議を経て海洋汚染防止条約 (MARPOL) に定めるタンカーの構造規制を改正して、世界的な統一基準の下で実施すべきであるとの意見を述べ、IMOの迅速な対応を求めた。

このため、IMOは本年10月に開催される海洋環境保護委員会 (第45回MEPC) でのMARPOL条約の改正案を、案に取りまとめ、6ヶ月間の回常期間を経て、来年(2001年)4月に次のMEPC46を開催して改正案を採択するという超スピード審議スケジュールを立案している。計画通り改正案が採択されると、最早の場合には、10ヶ月間の異議通告期間の経過後に改正条約が成立し、その後6ヶ月の2002年8月に発効が可能となる。

本年10月の第45回MEPCでの審議に向けて、フランス・ドイツ・ベルギーは6月末に欧州連合内での議論を踏まえ、シンガ

ポールタンカーのフェーズアウトを大幅に早めるとともに、5,000重量トン以下の小型タンカーも規制の対象とする共同提案をIMOに提出した。共同提案によるフェーズアウトと関連条約・規制等との比較の概要は資料1のとおりであるが、これによれば、わが国商船隊の外航タンカーの大部分が含まれるMARPOL規制によるシンガポールタンカー (カチゴリー2) は、船舶26年に達するか、または2007年12月31日のいずれか早い時期が使用期限とされており、ダブハル規制の直前の1996年建造のシンガポールタンカーは11歳で強制フェーズアウトとなるなど、わが国にとっても問題点の多い提案である。

これに対して、バルチック国際海運集会所 (BIMCO) は、いち早く、三国共同提案は、改正条約の発効時とMARPOL規制に基づくシンガポールタンカーがフェーズアウトされる2008年に大量の船腹が使用期限に達し、大量の船腹不足による油価の高騰どころか、油の供給不足による国際経済危機を引き起こすかも知れないとする意見書を作成している。

(2) わが国の対応

運輸省は、IMOにおけるシンガポールタンカーのフェーズアウト問題の審議に対応するため、従来からタンカーの構造規制問題を検討してきた造船研究協会の部会にローシンガポールを設け、当協会をはじめとする海運・造船関係者を含めて政府の対処方針の検討を開始した。更にサマワキンガポールを設け、三国共同提案が及ぼす経済的影響を調査しIMOにおける審議およびわが国方針の検討に資することとした。

には、検査の確実な履行等が重要であることとを強調しつつ、老朽化したシシグルハル、タンカーの排除も必要であるとの観点から、三国の共同提案の影響をよく検討すべきとするわが国政府の基本姿勢を示す文書を提出した。

(3) 当協会の対応

当協会ではタンカー一部会と工務委員会が連携してエリカ号事故に伴う規制強化の動きに対応している。7月はじめにはIMO

シンガポールセカ一の区分（カチゴリー-1～3）（注）に従い、MARPOL 条約、EC 委員会提案、仏・独・伯共同提案及び米国 OPA90 のシンガポールセカ一のフェアプワト時期と比較すると以下のとおり。

米国 OPA90 ※1990年8月施行	(シンバル・カ ン)・ 2005年1月1日 ～2010年1月1日 ・5000≤A<30000GT A: 船齢25年 2000年1月1日 ～2010年1月1日 ・3000GT≤A A: 船齢23年	2005年6月1日 又は船齢23年 又は船齢23年	2005年6月1日 又は船齢23年 又は船齢23年	2005年1月1日 又は船齢25年(防護排 置要件を満足する場合 は、2012年、又は船齢 30年)	2007年 又は船齢25年(防護排 置要件を満足する場合 は、2012年、又は船齢 30年)	貨物タンクのまわりに 防護的バラストタンク のないシンバル・カ ン は、2012年、又は船齢 30年	【カチコリ-1】 貨物タンクのまわりに 防護的バラストタンク のないシンバル・カ ン は、2012年、又は船齢 30年	【カチコリ-2】 貨物タンク区域が分離 バラストタンクにより 保護されているシンク ルバル・カン	2026年 又は船齢30年	2010年1月1日 又は船齢28年	2008年1月1日 又は船齢26年	2013年1月1日 又は船齢28年 (防護措置要件を満足 する場合は、2013年1 月1日又は船齢28年)	2015年1月1日 又は船齢25年(防護排 置要件を満足する場合 は、2015年1月1日又 は、船齢30年)	2015年1月1日 又は船齢28年 A: 船齢制限無 限 ・A<5000GT A: 船齢制限無 限	【カチコリ-3】 MARPOL 条約のもと でバルルの適用の ないシンバル・カ ン は、2015年1月1日又 は、船齢30年
------------------------	--	---------------------------------	---------------------------------	--	--	---	---	--	------------------	----------------------	----------------------	---	--	---	--

注：カチリー-1	(MARPOL 条約付属書 I 第13C(4)規則の適用があるものに相当) 20,000DWT 以上の原油タンカー及び30,000DWT 以上の精製油運搬船であって、MARPOL 条約が発効した 時の現存のもの (引き渡しが1982年6月1日以前のもの)
カチリー-2	(MARPOL 条約付属書 I 第13C(5)規則の適用があるものに相当) 20,000WT 以上の原油タンカー及び30,000DWT 以上の精製油運搬船であって、MARPOL 条約で分離バラス トタンクが油流出防止のために配置されているもの (引き渡しが1982年6月1日から1996年7月6日までのも の)。
カチリー-3	(MARPOL 条約でサルバル化が要求されていないもの) 20,000DWT 未満の原油タンカー及び30,000DWT 未満の精製油運搬船 (引き渡しが1996年7月6日より前 のもの)。(EC 及び仏等提案では600DWT 以上)

の第45回 MEPC へ向けたわが国対処方針の検討に当たって、当協会の基本的考え方を資料2のとおり取りまとめた。

その骨子は、エリカ号事故の再発防止のために、新たな規制は必要なく、既に国際的に合意された統一基準の確実な実施こそが最も重要かつ有効であるとしつつも、欧州における環境保護対策強化への強い政治的圧力の現実に配慮して、欧州連合による地域規制を回避できる必要最小限の妥協へ向けて慎重に対応すべきとしている。

三国共同によるシソグハルタンカーの規制前倒し提案は、わが国海運経営に重大な影響を与えるところから、今後欧州における各国政府と欧州連合の動きに注視しつつ、慎重に対応することとしている。

【資料2】

シソグハル・タンカー早期フェーズ・ア
ウトに関するベルギー、フランス、ドイツ

共同提案に対する意見

2000. 7. 7

日本船主協会

1. タンカーによる海洋汚染事故を防止するためには必要な方策は地域規制によらず世界的な基準の下に実施される必要があるので、その方策をIMOの場で検討することに賛成。

2. タンカーによる海洋汚染事故を防止するためにはサマスタング・タンカーを排除する必要がある。そのためには、EUにおいても提案されている、

① ポート・ステート・コントロールの強化
② 船級協会の監督強化

が有効な方策と考えられるが、船主としてこれらの方策を進めることに賛成。

併せて、香港国、船級協会のみならずタン

カー運航に関係する者（船主、用船者、荷主、旗国、保険会社等）がQuality Shippingの確立に向けて現行ルールを遵守し、さらにそれの責任を全うすることが事故の防止のためには最重要と考える。

3. 一方、フランス等が提案するシソグハル・タンカーの早期フェーズ・アウトがサマスタング・タンカーの排除につながるかどうかには大いに疑問がある。

船体強度上の欠陥により生じたと考えられるエリカ号事故の如き事故に対しては、グアル・ハル化は、安全性の向上には直結しない。また、エリカ号事故はタンカーの安全運航と海洋汚染の防止に関する国際ルールが不完全なのではなく、ルールの実行に問題があったとの共通認識がある。

以下に掲げるように、シソグハル・タンカーの早期フェーズ・アウトは、世界経済全体に重大かつ無用のインパクトを与えることが懸念される。

船社は現有シソグハル・タンカーについて現行ルールを前提に建造・メンテナンスを行っている。経済寿命を無視したシソグハル・タンカーのフェーズ・アウトの前倒しは、充分に使用可能な船舶を解撤に追いやり、新たにグアル・タンカー建造を強制することとなり、地球資源の浪費となる。シソグハル・タンカーのフェーズ・アウトを現行ルールに対して大幅に前倒しすることは、造船所の能力から見ても物理的に代替建造が可能であっても、一時的に船舶の暴騰等による海運・造船市場の混乱を招く恐れがある。

また、世界の造船業と解撤業に一時的に集中的な工事を要求し健全な産業活動に重大な影響を及ぼす。

4. 従って、フランス等によるシソグハル・

【資料3】

IACS 検査強化に対する船協コメント

2000年4月25日

日本船主協会

1. 検査強化に対する基本姿勢

① ERIKA 事故の再発防止に向けた検査強

化提案は基本的に評価する。

② しかしながら、現行の定期検査、中間検

査、およびESPにおける検査を厳格かつ

確実に実施することが、より重要かつ効果

的である。

③ 特に船体構造部材に関しては、より一層

の客観性および透明性のある検査が実行さ

れるべきである。また、検査基準について

は各船級間の統一性が図られたものとすべ

きと考える。

④ 船齢15年を超える船舶に対する検査実施

の結果、更なる検査が必要と認められた船

舶に対して、提案の検査を実施する方がよ

り合理的である。

3 油濁補償限度額見直しへ —油濁二条約(92CLC/FC)限度額改定問題—

1. 油濁補償体制

タンカー事故等で油濁による海洋汚染が発生した場合、その損害や清掃費用については、海運業界と荷主である石油業界が協力して補償する体制が国際条約により整備されている。即ち、一定の限度額を設けて、はじめに船主による補償を行い、不足する部分を、荷主が補償するもので、いわゆる油濁二条約(油濁損害について)の民事に関する国際条約=CLC、油濁損害補償のための国際基金の設立に関する国際条約=FC)によりこの体制が確立されている。

この油濁二条約のうち、CLCは、船舶の貨物

である重油等の流出によって生じた油濁損害について、船主の無過失責任、責任限度額、強制保険を定めた条約である。一方、FCは、荷主の責任負担についての条約で、タンカーから油を受け取った荷主の拠出金を基に設立された国際的基金(国際油濁補償基金=IOPCF)による被害者に対する補償を行うことを定めた条約である。

1992年に両条約の発効(CLC:1975年、FC:1978年)後、約15年が経過し、大規模な油濁事故への補償が十分に果たせなくなったことから、両条約の限度額の引上げを主な内容とする改定

2. 検査実施上の技術的問題

られることも考慮すべきである。

にタンカーの残存縦強度の評価が義務付け

合意されており、10年を超える旗国検査時

対策として、総会決議744(18)の改正が

⑤ なお、IMOにおいて老齢タンカーの安全

トタンクを空にできない場合も考えられる。

③ 船型によってはStabilityの関係上、バラス

な準備が必要な場合もある。

タンクへのアクセスを確保するための特別

② 船種、又は船舶の構造により、バラスト

の工夫が必要である。

に検査を実施するためには、検査の分割等

要時間(1日程度)が必要であり、合理的

それぞれのコンプライアンス作りのための所

には、タンクに灌水した状態、空の状態等、

① タンカーのバラストタンクの内検のため

題がある。

実施するに当たっては次のような技術的な問

バラストタンクの内部検査をRunningで

注① 1969年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約を改正する1992年の議定書（69年CLCにおける船主責任限度額の引き上げ、対象船舶の拡大、適用水域の拡大等を規定する改正議定書）

注② 1971年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約を改正する1992年議定書（71FCで規定された国際油汚染補償基金による補償限度額の引き上げ等を定める改正議定書）

1999年12月フランスのアルタール・ニエ沖において、マルタ船籍タンカーエリカ号（1万9,666G/T）が1万4,000トンの重油を流失する事故が発生した。同事故の被害が92 FC の補償限度額（現行限度額…92 FC：1億3,500万 SDR≒約190億円、92 CLC：5,970万 SDR≒約85億円）を超えることが予想されることから、当事国フランスをはじめとして EU 内で油濁補償限度額および現行体制の見直しの検討が開始された。

こうした動きと併行して、英国等14カ国は、条約の規定に基づく92CICおよび92FCの限度額の引上げを正式にIMOに提案した。(資料)

IMO 法律委員会と締約国との合同会議において、審議されることとなっている。

92年国際油濁補償基金の「CLC/FCの機能の見直しに関するワーキンググループ」が2000年7月6日に開催され、フランスより条約の規定の範囲を超えて10億ユーロ(約1,030億円)に限度額を引上げるべしとの非公式な提案がなされたが、今秋の合同会合では条約の規定の範囲内



① あくまでも現行の油濁補償体制（92 CLC／92 FC）が維持されるべきであり、EU提案による欧州荷主拠出による補償制度（third tier）の創設等、地域的な制度の導入には反対である。

② 事故から生じた損害の金額をはじめ、賠償価値の変化等条約の規定に基づき引き上げの妥当性が明示されることを条件に、CLCの妥当性が明らかな場合、現行条約の制限額を範囲内での引き上げはやむを得ないと考え

09

【資料1】

E U およびフランスの対応策概要

1. E U

・ 92CLC/FC の責任・補償限度額の引上げ

欧州荷主による third tier の創設 (CLC/

FC 責任・補償限度額を超える部分への補

償。補償限度額は CLC/FC の補償額と合

計して 1 億ユーロ = 約 1,030 億円)

2. フランス

・ 92FC 補償限度額の引上げ (10 億ユーロ)

および基金への拠出額計算方法の変更 (サ

フランスタード船を用いた荷主に受け取り

油量を大きくする係数を乗じる)

・ 92CLC 責任限度額の引上げ及び船のコン

テシヨンに応じた責任限度額の計算方法

(サフランスタード船の限度額の引上げ)

の導入

・ 環境損害の対象の拡大

【資料2】

92 CLC/FC の現状および改正案

[現 行]

1. 被害者限度額 : 92 FC

1. 35 億 SDR (約 191.4 億円)

2. 船主責任限度額 : 92 CLC

・ 5,000% 未満

300 万 SDR (約 4.25 億円)

・ 5,000% 以上 ~ 14 万 % 未満

1 % 当り 420 SDR を加算

・ 14 万 % 以上

5,970 万 SDR (約 84.62 億円)

[改正関係]

1. 改正条件 : ① 起算日 1993.1.15

② 年率 6 % 以内の複利

③ 限度額 3 倍

2. 引 上 額 : 2000 年 (採択時) をベースにす

る場合 50.4% UP (図参照)。

(2003 年をベースにする場合 79.1% UP)

92 CLC

・ 5,000% 未満

300 万 SDR から約 450 万 SDR (6.38 億円)

・ 5,000% 以上 ~ 14 万 % 未満

1 % 当り 420 SDR から 630 SDR を加算

・ 14 万 % 以上

5,970 万 SDR から約 8,980 万 SDR (127.30 億円)

92 FC 1. 35 億 SDR から約 2 億 SDR (283.50 億円)

・ SDR : 国際通貨基金 (IMF) の特別引出し権。

SDR の米ドル換算は便宜上 1 SDR = 1.2 米ドル。

・ 1 SDR = 141.75 円 (2000. 5. 11 現在) で換算。

ポート・ステート・コントロールに関するブック ~ ホワイ・ト・リストを公表 ~

ーパリ MOU および東京 MOU の年次報告書よりー

および英国) が加盟、また、東京 MOU は 1993 年

12 月 1 日に締結され、現在 17 ヶ国 (豪州、カナ

ダ、中国、マレーシア、ニュージーランド、

日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、

パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シ

ンガポール、タイ、パプアニューギニア)

パリ MOU (PSC に関する覚書) は 1982 年 7

月 1 日に締結され、現在 18 ヶ国 (ベルギー、カ

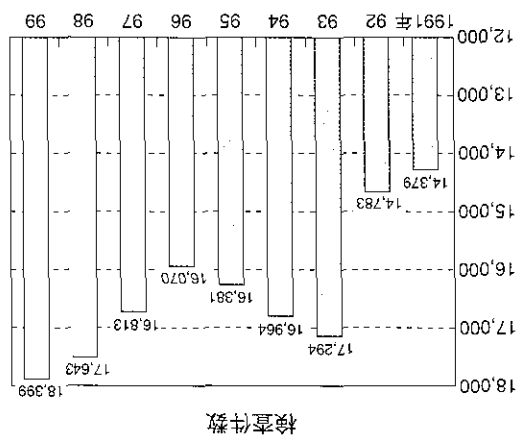
ナダ、クロアチア、デンマーク、フィリピン、

フランス、ドイツ、ギリシャ、アイスランド、

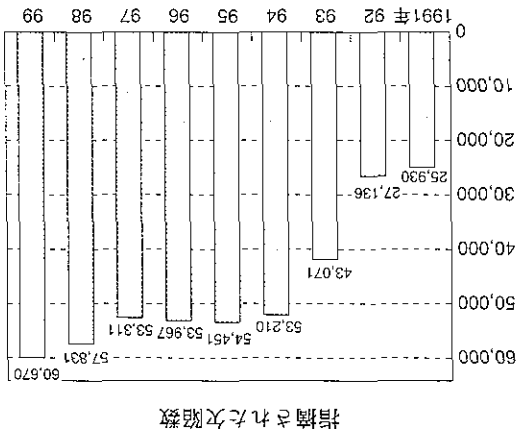
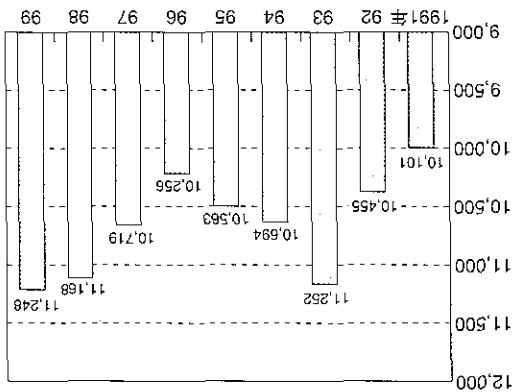
イタリア、オランダ、ノルウェー、ポーランド、

ポルトガル、ロシア、スウェーデン、スウェーデン

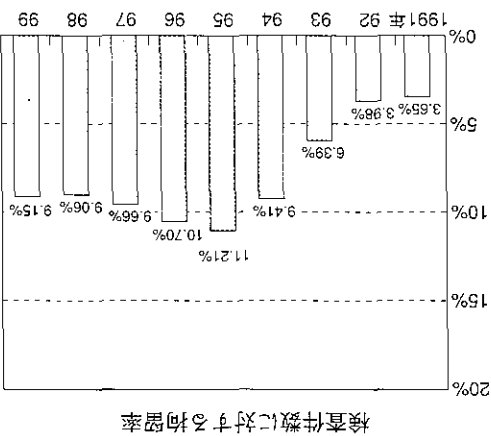
パリMOU年次報告1999 PSC実施情况



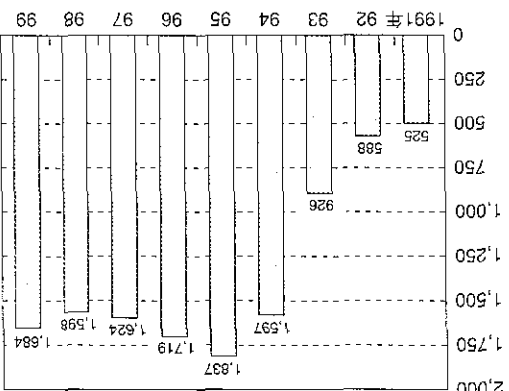
検査船舶数



検査件数に対する拘留率



拘留件数



PSCでの拘置に係るアラブ・アラビアン・アラビアン

旗 国	検査数 1997-1999	拘留数 1997-1999	アラブ・アラビアン・アラビアン のための基準拘留数	アラブ・アラビアン・アラビアン のための基準拘留数	係 数
-----	------------------	------------------	------------------------------	------------------------------	-----

BLACK LIST

Albania	36	18	5	41	10.50
Honduras	457	162	44	19	9.25
Belize	497	156	44	7.99	7.50
Lebanon	194	62	19	33	7.47
Syrian Arab Republic	359	109	33	29	5.83
Romania	310	79	27	158	5.57
Cambodia	286	71	27	5	5.48
Turkey	1,987	436	158	5	4.61
Georgia	33	10	5	18	4.47
Algeria	179	40	12	12	4.42
Libyan Arab J.	105	25	12	151	4.00
St. Vincent and Gren.	1,901	331	151	22	3.93
Egypt	225	45	22	19	3.88
Morocco	193	39	19	5	3.03
Mauritius	33	8	5	69	2.34
Ukraine	815	105	69	323	2.09
Malta	4,225	467	323	5	2.06
Pakistan	35	7	5	339	2.02
Cyprus	4,439	480	339	346	1.88
Panama	4,545	471	346	14	1.79
Malaysia	129	18	14	8	1.76
Cuba	62	10	8	244	1.65
Russian Federation	3,143	308	244	29	1.46
Bulgaria	305	34	29	13	1.45
Thailand	125	16	13	16	1.40
Latvia	157	19	16	20	1.34
Croatia	202	23	20	11	1.16
Azerbaijan	97	12	11		

GREY LIST

Lithuania	383	35	35	19	0.97
Faeroe Islands	43	6	6	1	0.96
Kuwait	45	5	6	1	0.78
Iran	146	13	15	5	0.75
Italy	623	48	54	33	0.70
Philippines	311	24	29	14	0.64
India	216	17	21	9	0.64
Antilles, Netherlands	248	19	24	11	0.62
Estonia	421	31	38	21	0.58
Cayman Islands	147	11	15	5	0.56
Tunisia	66	5	8	1	0.55
Portugal	520	37	46	27	0.47
Brazil	60	4	7	1	0.45
Qatar	48	3	6	1	0.34
Tuvalu	76	4	9	2	0.32
Saudi Arabia	79	4	9	2	0.31
Greece	1,477	97	120	87	0.29
Israel	99	5	11	3	0.28
Myanmar	32	1	5	1	0.25
Vanuatu	134	7	14	5	0.28
Ethiopia	36	1	5	1	0.16
Taiwan	103	4	11	3	0.16
Spain	139	6	15	5	0.14
Man. Isle of	407	22	37	20	0.12
Hong Kong	266	13	25	12	0.11
Luxembourg	113	4	12	3	0.08
Poland	407	21	37	20	0.05
Switzerland	64	1	8	1	0.02
China	458	23	41	23	

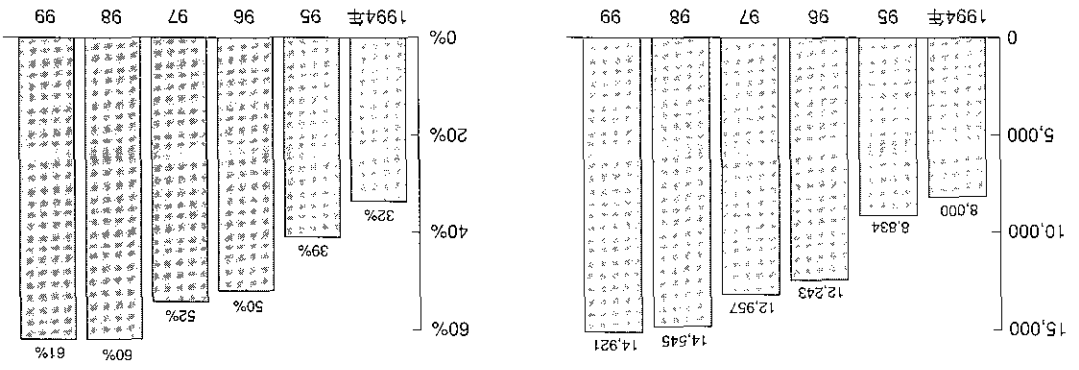
(注) 1. インスペクタシヨンの30回以上の旗国を対象

船 級 協 会

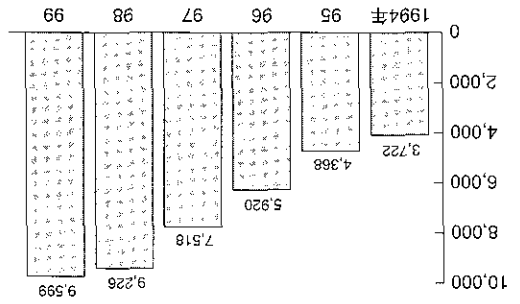
[illegible]

東京MOU年次報告1999 PSC実施情况

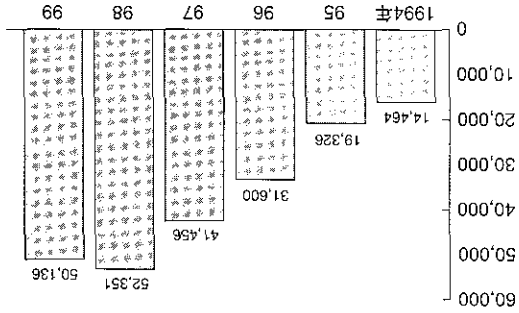
検査件数



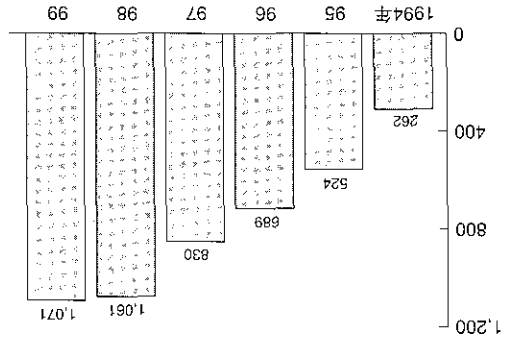
欠陥を指摘された船舶件数



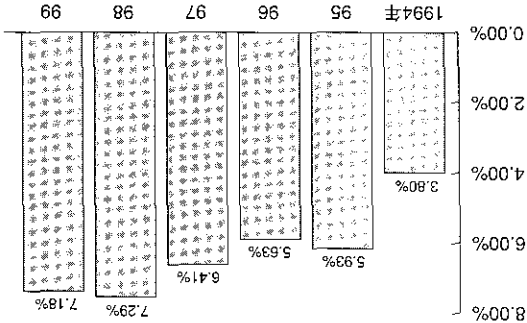
指摘された欠陥数



拘留件数



検査件数に対する拘留率



3年間の平均拘留率を上回る旗国リスト

Flag	検査件数	拘留件数	拘留率	3年間平均拘留率	平均拘留率との差
Korea, Democratic People's Republic	176	54	30.68	6.98	23.70
1					23.06
2	446	134	30.04	6.98	17.75
3	1,209	299	24.73	6.98	14.07
4	190	40	21.05	6.98	9.54
5	345	57	16.52	6.98	8.00
6	247	37	14.98	6.98	7.93
7	1,100	164	14.91	6.98	4.73
8	1,119	131	11.71	6.98	3.35
9	765	79	10.33	6.98	2.83
10	530	52	9.81	6.98	2.61
11	73	7	9.59	6.98	1.66
12	1,459	126	8.64	6.98	1.48
13	130	11	8.46	6.98	1.08
14	211	17	8.06	6.98	1.02
15	811	65	8.01	6.98	0.89
16	75	6	8.00	6.98	0.56
17	2,301	181	7.87	6.98	0.29
18	1,260	95	7.54	6.98	
19	523	38	7.27	6.98	

が加盟しています。このほど、両MOUが1999

年の年次報告書を公表しましたので、概略をお

知らせします。

なお、両報告書はインターネット上で入手可

能です(www.parismou.org、www.iijnet.or.jp/to-

kyomou)

パリ MOU

・ 今回の報告書より、新たに旗国のパフオー

ンスに関するアラックレーン・ホワイ

リストを掲載。日本籍は98回のインスペクシ

ョンのうち拘留0と、最もいいランクにリス

トアツタ。

・ 船級のパフオーンスの評価として、船級に

係る拘留などを解析。その拘留率を IACS

メンバーについて見ると、NKはGL、DNV、

AB、LRに続いて5番目(1.64%)。

・ 指摘された欠陥の数は前年比5%増の60,670。

安全や環境保護の手順に関する運用上の欠陥

が増加していると分析。しかし、拘留率は前

年同様9.1%。

・ 1999年には、船齢15年以上の3万総トン以上

東京 MOU

のバルタキヤリアに対し、構造上の安全に関
する集中キャンペーンを3ヶ月間実施。その
結果、8隻(10%)で重大な欠陥を指摘。
・ EQUASIS (European Quality Shipping Infor-
mation System : 船級協会の検査記録、PSC
での航行停止処分履歴等のパリ MOU、東京
MOU、USCG、P&I等から提供された情報
を集約した情報システム。ホームページ上で
公開。<http://www.equasis.org>の活用によ
り、PSCの結果が関係者に入手可能となり、
透明性の向上に寄与。

・ 各国において合計14,921の検査が行われ、域
内入港船の61%に実施。各国間に文化、発展
の状況に大きな違いがあると認識している
として、検査員の訓練制度等実施していると
あるが、それは各国の検査の数にも表れている
(日本3,577、豪州2,753、タイ83、パプアニ
ューギニア70)。
・ 1999年の拘留率は7.18%と1998年より若干減
少した。一般乾貨物船の拘留率はこれを大き

く上回った(12.35%)が、多くの船種では平均より低く、ガス船は最も低かった(1.46%)。・1999年2月1日のGMDSS完全実施に伴い、3ヶ月間、GMDSSへの適合に関する集中キヤンペーンを実施。その結果、2,707の検査

を実施し、60隻を拘留(2.2%)。・域内で実施されたインスペクシヨンのデータを記録する亚太地区Asia-Pacific Computerized Information System (APCIS) が設置され、2000年1月1日より運用を開始する。

5 コンテナターミナルの設置に新メニュー

—PFI法(民間資金等の活用による公共施設等の整備の促進に関する法律)について—

PFI (Private Finance Initiative) は、英国で誕生した公共事業の新方式である。公共施設などの設計、建設、維持、運営に、民間の資金とノウハウを活用し、効率的で質の高い公共サービスの提供を図るという事業の形式である。

英国で誕生したあと、わが国においても、総理府を中心にPFIの導入について検討が進められ、平成11年7月23日には、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」(いわゆる「PFI法」)が成立、同年7月30日に公布され、これを機に各省庁の具体的事業に向けての動きが活発化した。

PFI法において、PFI事業の対象となり得るのは、道路、鉄道、港湾、空港、河川、公園、水道、庁舎、公営住宅、教育文化施設、リサイクル施設、…等々となっており、公共施設である念のつとり内閣総理大臣によって策定された「基本方針」には、民間事業者の募集及び選定に関する基本的ルールが謳われており、また、政府や地方公共団体は、法制上並びに財政上及び金融上必要な措置や支援策を講じてゆくべきである、とされている。言い換えれば、従来、公によって整備されていた分野の社会資本の整備についても民間資金、運営ノウハウをもってやってみよう、そのかわり、効率的な投資とということであれば財政資金も回わすし、必要な

ら規制緩和もし、税制などにおける支援もするから、というものである。

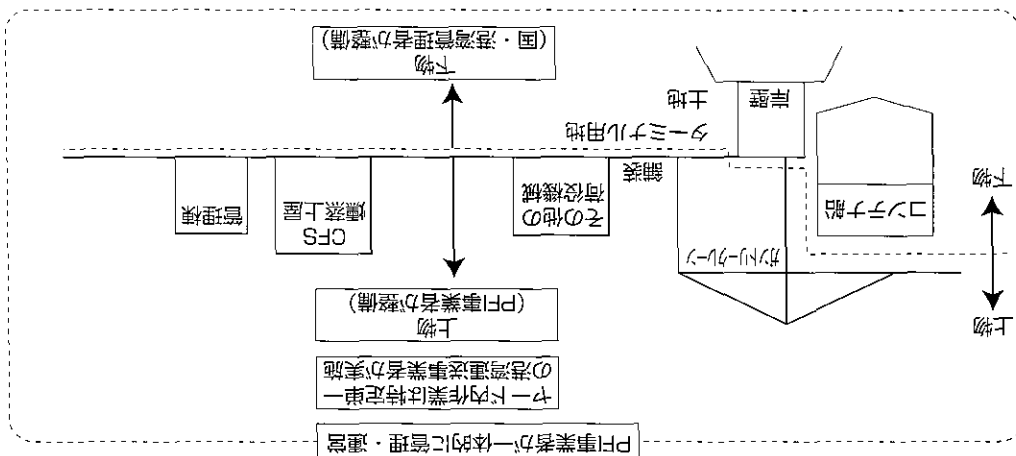
平成12年3月末時点において、運輸、建設、通産、農水、厚生、郵政の民活法所管6省庁が認定した特定施設は177件あるが、港湾・物流関係が最も多く77件で、次いで、通信・情報38件、商業基盤18件、研究開発18件、等となっている。

運輸省港湾局においては、平成12年度、「民活法特定施設整備事業」として事業費で230億円、投融资98億円の予算措置がとられており、常陸那珂港と北九州港(響灘)が平成12年度実施予定案件(PFIによる公共荷捌き施設等整備事業)に掲げられている。

常陸那珂港と北九州港の募集要領をみると、公共と運営会社が行う整備・業務区分について原則は、次の通りであり、概ね両事業に共通している。尚、財政的支援の概要は、①無利子貸付—国10～30%、港湾管理者10～30%、②特別転貸債40～20%、となっており、この結果、事業者の負担は40～20%となる。

なお、上物(機器類、荷捌き施設、管理棟等々)の維持管理、コンテナ荷役作業等ターミナルの運営、コンテナ貨物集荷並びに航路誘致等の営業活動等、いわゆる「一体的管理運営」を、事業者が行うこととなっている。また、「荷捌き施設の内、公共の側で整備をおこなうものも

【図：PFI事業の役割分担】



ある」ということになっており、現に、常陸那珂港の場合、第一期におけるガントリークレーン2基やトランスフューラ並びに管理棟は、公共で整備・提供されることがされており（第二期の荷役機器は、事業者が整備）、北九州の場合は、管理棟等は、場合によっては公共で整備することもあり得る、としている。

常陸那珂港（北埠頭外貿公共コンテナターミナル、延長700m、水深10～15m、埠頭用地28ha）は、本年4月10日に事業者の募集が開始され、同月25日には、茨城県や地元有力企業の出資による「常陸那珂埠頭機」に内定、6月8日に正式に契約が締結され、翌日から営業開始された。

6 任意複合海上輸送契約について

—米国運輸省連邦海事局年次報告書より—

米国の海運助成策について、先月号の①新規運航補助制度 (Maritime Security Program ; MSP) の概要に引き続き、今月号では②任意複合海上輸送契約 (Voluntary Intermodal Sealtit Agreement: VISA) および③MSPとVISAの関係 (MSP/VISA Linkages) を紹介する。

① 新規運航補助制度 (Maritime Security

Program: MSP)

本誌平成12年7月号に掲載。

② 任意複合海上輸送契約 (Voluntary Intermodal Sealtit Agreement: VISA)

任意複合海上輸送契約 (Voluntary Intermodal Sealtit Agreement: VISA) は、国防省が、緊急時を含めて軍需品や生活必需品

を輸送するために民間の複合海上輸送システム（船舶のほか、コンテナ、ターミナル施設、船員、陸上メンテナンス設備・要員等を含む）を確実に利用できるようにする条件下、VISA加入船社が優先的に国防省の平時の海上輸送契約の提供を受けられる制度である。この制度は、1950年防衛生産法（Defense Production Act）および1960年の商船法（Merchant Marine Act）に規定されている任意契約（Voluntary Agreement）に修正を加え、米国運輸省連邦海事局（Maritime Administration：MARAD）が推進している制度で、1997年1月30日に国防省の主要商用海上輸送軍備計画として承認されている。国防省は、通常の商用運航に与える混乱を最小限におさえ、何十億ドルもの、最新技術を駆使した米国の商用国際複合輸送システムを平時・有事ともに最大限に利用できるようになっている。これにより、国防省は、初期戦略配備や物資輸送の需要増に対応するために、米国防府が所有／支配／チャーターする輸送能力を補うこともできるのである。VISAの編成は、国防省の要請に応じた輸送システムを合理的に利用するために、緊急度によって Stage I ～ III まで段階的に実施される。Stage I と II においては商用運航者は自発的に輸送システムを提供するが、Stage III においては、MSP 船の場合は100%、そうでない場合は50%の輸送システムを提供しなくてはならない。非常事態のレベルに合わせて輸送システムを提供するという段階的な方法を用いることにより、船社は国防省の輸送要請に応じる一方で、有事の間も商業輸送を行うことができるのである。

③ VISA と MSP のつながり（VISA/MSP

Linkages）
VISA と MSP のつながりであるが、軍事有用性のある米国籍商用乾貨物船に係る輸送システムのうち80%以上が VISA Stage III に登録しており、そのうち70%を超える輸送システムが MSP 船によるものである。1999年会計年度に、MARAD は官報（Federal Register）において2000年会計年度の VISA プログラム加入募集について告示をおこなった。その結果として、新しく米国籍船を運航する船社の登録が予定されている。1999年9月30日現在で39社が VISA に参加している。

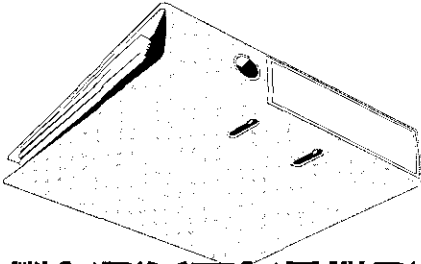
VISA 参加企業は、特定の船のスペース、複合輸送設備およびマネジメント・サービスを提供しなければならない。MSP 参加船社は、政府から補助金を受けているが、この条件として、MSP 船の100%ならびに複合輸送手段およびサービスを VISA に登録する必要がある。国防省に提供されるスペースのうち MSP 船によるものは、MSP は、MARAD は、MSP 116,000TEU を超える。参加の運航会社以外に対してもスペースを VISA に充てるよう推奨しており、その条件として、登録した際には優先的に国防省の平時の海上運賃契約の提供を受けられる事になっている。なお、VISA の参加社は[資料]のとおりである。

米国防府は、自国籍船を保持する商用海運産業と協力することにより、十分な訓練を受け専門技術を有する米国人船員や沿岸労働者のみならず、地球規模の一貫輸送ネットワーク（船舶、ロジスティクス、マネジメント、インフラストラクチャー、ターミナルおよび設備、通信手段、積荷追跡ネットワークを含む）を確実にかつ最大限に利

 Springer

日本海運の現況(概要)

運輸省海上交通局編



運輸省海上交通局は去る7月19日付で、平成

12年版の「日本海運の現況」(海運白書)を発表

した。ここでは、その内容を同局による要約を

用いて紹介する。

トピックで見る日本海運

・海事局への再編

・改正港湾運送事業法の成立

・バリアフリー法の成立

・海賊会議の開催

・モーターシップに資する高速船の就航

・日本人船長・機関長2名配乗船の登場

・西暦2000年問題への対応

・生活航路の指定

第1部 海上交通のシステムとその役割

外航海運、内航海運、内航旅客輸送、港湾運

送のそれぞれについて、その役割と特性を一般

の読者にも分かりやすく説明した。

第2部 海上交通をめぐる現状・課題と政策的

対応

第1章 21世紀に向けた海上交通行政の展望

海上交通局は、省庁再編の一環として平成13

(1) グローバル化した経済において、我が国
経済の国際競争力をフルに発揮するために
は、そのインフラとして、国内外を通じて
最高度のグローバル・ロジスティクスへの
アクセスが確保される必要があり、海運が
適切な役割を果たすことが求められている。
外航海運は、企業規模の拡大、プライマ
スの形成等によりこのような挑戦に取り組
んできている。国内マケットと見なされ

(1) 経済のグローバル化の浸透
(2) 競争の激化
(3) 多様な価値観の追求
(4) 世界的規模の成熟した海事産業の存在

の特徴は、次の4点に要約される。

年に海上技術安全局と統合して海事局に再編さ
れる。これは海上交通行政のあり方に変革が求
められていることの現れと認識されよう。そこ
で、これまでの海上交通行政を振り返るとも
に、21世紀の諸課題に対する行政の視点とこれ
に對するアプローチについて考えてみることに
する。

海上交通行政が置かれている我が国社会経済
の特徴は、次の4点に要約される。

てきた港湾、港運、内航もグローバル・ロジスティクスに取り込まれており、ここにもグローバル化の波が押し寄せている。

(2) 競争の激化によって、従来我が国の海上輸送の中核を担ってきた日本籍船と日本人船員は、国際競争力を低下させその数を減らしている。このため、国際船舶制度の創設・拡充等によりその維持・確保策を講じてきたが、日本人船員についても新たな姿を模索する必要がある。日本籍船、日本人船員の位置づけについてはなお課題を残しており、安全保障の見地のみならず様々な角度から引き続き議論を行っていく必要がある。また、公正で透明な競争が求められている中で、民間はもとより行政も各方面にわたって変革を迫られている。

(3) まずは多様化する国民のニーズ・価値観に適切に対応して行くためには、最終的な受益者であり、多様な価値観の追求者である利用者、即ち国民の立場により明確に立脚した行政運営が重要である。

(4) 我が国海事産業はその規模・集積の故に国民経済・地域経済上重要な産業の一つとなっており、外国政府による市場歪曲的な行為の是正、海事産業内の隘路の解消等内外にわたる競争環境の積極的な整備を通じて国際競争力の維持、改善を図っていく必要がある。また、世界的な海事国としての責務を果たすためにも、サステナブルな船の排除、海賊対策のような国際的課題に強いイニシアチブを発揮することが求められている。

上記の海上交通をめぐる環境の構造的変化に海上交通行政は既に対応して、市場原理の導入とともに、地球環境問題への取り組みやバリエーション化といった輸送の質的改善に取り組んで

いる。しかしながら、このような大きな構造変化に向かい合う21世紀の海上交通行政を展望するには、従来の延長線上からさらに一歩を踏み出した新たな観点が必要である。

第一の観点は、海事に関する行政の総合的な推進である。経済のグローバル化、競争の激化などの動向に対応するためには、従来の縦割り的な対応ではなく海運、造船、船員という海事に関する行政を総合的に推進していくことが必要である。海事局の誕生によりこのことに適切に対応できると考えている。安全、船員規制の層の合理化・整合化、適切なハード整備と連携した海運・港湾サービスの向上等の規制緩和の成果の具現、新技術も視野に入れた海運サービスの革新などが効果的に行われるようになる。

第二の観点は、利用者の立場に立った施策の推進である。市場を通じて公正な競争環境の実現を通じて利用者、荷主が利益を享受できるようにすることが必要である。競争的な環境の下でこそ、事業者の創意工夫により効率的、低コストのサービスが提供されるのであり、競争的市場の整備の観点から規制の合理化・適正化を進める必要がある。他方、バリエーション化の推進、生活路線の維持方策の策定など市場メカニズムに委ねるだけでは実現できない政策を適切に推進する必要がある。

第三の観点は、国際的な競争条件の整備である。我が国海事産業の国際的競争力の維持・改善のため、世界的な競争条件の均衡化策、安定的な市場秩序形成方策、国際的にパラスの優れた技術開発策などを講じていく必要がある。第四の観点は、サステナブルな船の排除、海賊対策などの国際社会の課題にイニシアチブを発揮することである。特に国際ルール作りにイニシアチブを発揮することが重要である。

21世紀の海事産業を考えるに際し、新たなバ

アローチとしてクラスター論的アプローチが考
えられる。海事産業は、海運、船員、造船、保
険など多くの関連産業がクラスター（有機的な
産業の塊）をなしており、各産業が有機的に連
携して産業競争力を発揮させる必要がある。外
航航腹量、造船業の規模においてはるかに凌駕
する日本が国際的航海セクターの座をロンドン
に譲っているのは、歴史的蓄積の差もあるが、
クラスターとしての優劣の差、クラスターとし
ての取り組みの違いに起因している可能性も否
定できない。我が国の海事産業は世界最大級で
あり、その国際競争力の向上は日本経済に資す
ること大と考えられることから、これをクラス
ターとして捉え直し、クラスターの機能阻害要
因となる内部的障害の除去や戦略的・総合的な

振興策に関係者一体となって取り組むことによ
り、我が国海事産業の新たな発展の可能性を模
索することが可能と考えられる。

第2章 国際競争力のある外航海運を目指し

て

我が国の外航海運政策は「海運自由の原則」
を基本とし、我が国の外航海運に関する制度は
世界で最も自由化が進んでいるといえる。我が
国は、国際交易を支える自由で公正な国際海運
市場を形成するべく、WTO、OECD等の国際機
関における活動に積極的に貢献するとともに、
必要に応じて中国などと二国間協議を行ってい
る。
資源輸入、製品輸出の面から考えても、我が

＜コラム＞

海事クラスター（マリタイムジャパン）

海事産業は、業種としては、海運、船員、
造船、船用工業、港湾運送、海運仲立業、船
級、船舶金融、海上保険、海事法律事務等実
に様々な分野からなり、主体としても、産・
官・学等及びその連携からなる複合体・総合
体である。
イギリス、ノルウェー、オランダ等の海運
先進国では、この複合体を「海事クラスター」
と呼んでいる。
海事クラスターは、その個々の構成員の活
動による付加価値・雇用の創造に止まらず、
構成員相互の外部効果、つながり、スピロ
オーバー効果により総体としてより大きな付加
価値を創造し、全体として競争力を発揮する
ものである。
最近、グローバル競争化の中で国や地域
の競争力の向上の条件として、クラスター理
論が注目されている。マikel・B・ポーター

教授（ハーバード大ビジネススクール教授）
の「競争戦略論」によれば、ある分野におけ
る成功の条件としてクラスターの存在が顕著
な特徴とされており、そのような例として、
教授は、イタリアの革靴・レザーフツショ
ンクラスター、カリフォルニアのワインクラ
スター、マサチューセッツ南部のマサチュー
セッツクラスター、シリコンバレーのコンピュタ
ークラスター、オランダの輸送クラスター等
多くのケースを指摘している。
海事クラスターの存在を把握しそのグレイ
ドアップを図ることは、海事活動を通じた付
加価値と雇用を、地域において、また国レベ
ルで持続的に創出させるとともに、我が国経
済の競争力向上において極めて有効と考えら
れる。
上述の海運先進国では、こうした施策の総
合体或いは目標を、マリタイムロンドン、オ
ランダ海事国と呼んでおり、これに倣えば、
日本では「マリタイムジャパン（海事国日本）」
と呼ぶことができよう。

国にとって外航海運は極めて重要な産業インフラである。そして、これらの物資の安定的な輸送を図るという観点から我が国の外航海運による輸送を確保することが必要であり、我が国が外航海運の国際競争力の強化を図ることが重要な課題となっている。このため、税制措置、低利融資などの財政措置を講じてきている。また、日本籍船舶の減少、船員の減少に対応し、貿易物資の安定的輸送の確保に資するべく国際船舶制度を導入して、日本籍船舶、日本人船員の確保に努めている。本年は、日本人船長・機関長2名配乗体制による運航が実現した。

また、我が国が国外航海運企業の事業活動の前提となる航路の安全を確保するため、海賊事件の防止に取り組んだ。特に、平成11年11月に日本入船員が乗り込んだアロソブラ・レイソボウ号の乗っ取り事件が発生したことから、小渕前総理の提案により、我が国が主催してアジア地域の16ヶ国の海事政策当局、民間団体等が参加して、3月に「海事政策当局等による準備会合」を、4月に「海賊対策国際会議」を開催した。

討議の結果、海賊等への対策のため各国が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「東京アベール」として内外に表明し、海事政策当局及び民間海事関係者が一丸となって行うべき具体的な措置として「海賊対策モデルアロソブプラン」を策定した。

油濁損害賠償補償制度は、タンカー輸送の健全な発達のため、発生した汚染損害について、船舶所有者、石油会社等の荷主が互いに補完しつつ被害者の救済を図ることを目的として、国際条約により創設された国際制度である。平成9年のナホトカ号事故、昨年末のワラス・ピスケー湾で発生したエリカ号事故といった大規模なタンカー事故が近年続発しており、これらの事故の経験を踏まえ、船主責任限度額と国際

油濁補償基金の賠償限度額の引き上げ等を含む条約の見直しについての議論が、国際海事機関(IMO)で議論されることとなっている。

第3章 海上運送の効率化とサービス向上を目指す

我が国の港湾は、港湾諸料金が高いことや、日曜、夜間荷役など使い勝手に問題があることが原因の一つとなっており、コンテナ取扱量等の面で東アジアにおける相対的な地位が低下している。このため、運輸省では、港湾について重要な制度の見直しを行った。

第一に、海上貿易貨物の主流を占めるコンテナ貨物の積み卸しが大量に行われ、我が国の国民経済上特に重要な9港(京浜港(東京港、川崎港、横浜港)、千葉港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港及び博多港)について、港湾運送事業の需給調整規制を廃止し、免許制を許可制に改めること、運賃・料金の規制の緩和と悪質事業者の参入の防止や罰則の強化などを盛り込んだ港湾運送事業法の改正が行われ、本年6月に成立した。これに併せて、労働者保有基準の引き上げ等事業の集約・協業化を推進するための措置を講じることとしてい

る。このような規制緩和や事業者の集約・協業化等を通じた事業規模の拡大により、港湾運送事業者自らがコンテナターミナルを借り受け運営するターミナルオペレーターとして事業展開していくことが期待される。

第二に、平成11年12月に港湾審議会答申「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」がとりまとめられ、これから港湾行政の進むべき方向として、全国的・広域的視点からの取り組みの強化、地域の主体的な取り組みの強化、環境の保全・創造のための取り組みの強化、港湾行政の透明性、効率性等

の向にの4つの方向が示され、具体的な施策が提言された。このうち、法的措置を要するものについて、港灣法の改正が行われ、本年3月に

成立した。

改正の主な内容は、港灣の分類の定義の明確化、港灣整備事業に対する国の負担割合の見直し、港灣に関する環境施策の充実などである。

国内旅客輸送においては、本年10月の改正海上運送法施行に向け、生活航路を維持するため

の指定区間制度の導入等の準備が進められている。その一環として、「国内旅客運送事業サー

ビス問題タスクフォース」において、海上運送法改正後における運賃、情報公開の論点を整理

した。また、離島航路の需要拡大を支援するための離島航路振興策をまとめた「離島航路チャ

レンジメニユー」「離島航路の活性化チャレンジメニユー」をとりまとめた。

国内貨物輸送においては、物流構造の変化に対応した輸送の効率化を進めるとともに、引き

続き暫定措置事業の着実な実施を図っている。

第4章 人と環境にやさしい海上運送を目指して

安全で信頼できる海上運送を実現するため、昨年6月に海上運送法を改正し、本年10月より

海上タクシーやRORO船等の旅客定員12名以下の船舶による旅客運送事業等に対して新たに

安全規制を適用するとともに、運賃・料金、運送約款の公示などの利用者保護規制が設けられることとなった。

また、近年、輸送の事故・トラブルが相次いで発生していることにかんがみ、運輸省に「運輸安全戦略会議」を設置し検討を行った結果、

今後取り組むべき方策を「運輸安全行動計画(運輸安全イニシアチブ)」としてとりまとめた。

我が国では、急速に高齢化が進んでいること

や、障害者等が障害のない人と同様に生活し活動できる社会を目指すノーバライゼーションの理念に基づき、公共交通サービスを提供者と同

様に利用できるようにする「交通バリアフリー」の要請がたかまってきた。このような状況を踏

まえ、本年5月に「交通バリアフリー法」が制定された。これにより、今後新たに建造・整備

される旅客船や旅客船ターミナルには、必要な構造や設備の整備が進められることとなる。

我が国の国内貨物運送において、地球環境問題、交通混雑等の物流をめぐる制約要因が顕著

となる中で、将来にわたり円滑な物流を確保していくためには、トラックに過度に依存しない

物流システムを構築する必要がある。このため、施設整備事業団のモーターシフト船建造促進措

置を利用して建造された超高速貨物フェリー「さんふらわあ とまこまい」が同時に就航し

た「ほっかいどう丸」とともに高速化とダイヤ設定の工夫により大幅に利用率を向上させ、広

く世間の評価を得、モーターシフト推進に大きな効果を上げた。更に、テクノスパーライナ

ー(TSL)は本年度保有・管理会社が設立され、平成14年度には第1号船が就航する予定であり、

更なるモーターシフトの推進が期待されている。地球温暖化防止対策としてモーターシフトが

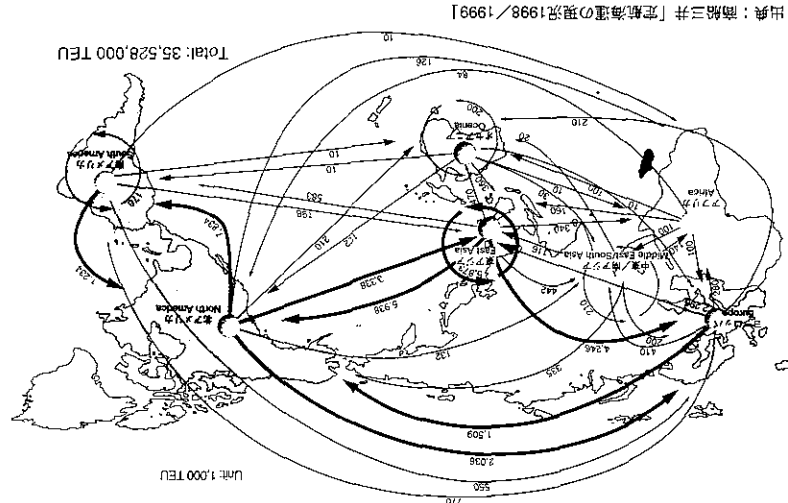
進められる一方で、船舶そのものが環境に与える負荷を軽減する取り組みも推進されている。

運輸施設整備事業団では、エネルギー消費効率に優れた船舶「エコシップ」の建造促進を支援しているところである。一方、船舶については、

ナホトカ号事故のごとく、一旦事故が発生した際の積み荷の流出等による海洋環境に与える影響の大きさがかねてより大きな問題とされてき

た。また、ヨーロッパでは、昨年12月にフランス

図1 世界のコンテナの海上荷動き 1998年



出典：商船三井「定航海運の現況1998/1999」

第1節 世界における外航海運の動向

第1章 外航海運

第Ⅲ部 海事産業の現状と動向

平成11年、北米航路は、東アジア各国の通貨下落により交易条件が改善する一方、米国経済の好調を背景に、荷動き量が東航（アジア→北米）で前年比12%増と大幅に増加した。欧州航路でもアジア発貨物の荷動き量が前年比5%増

世界のコンテナ荷動き量は3,553万 TEU（前年比6.0%増）で、アジア発着の北米航路、欧州航路、アジア域内航路における荷動き量が上位3位を占め、これらの合計が世界全体の荷動き量の65%を占めている（図1参照）。

平成11年、北米航路は、東アジア各国の通貨下落により交易条件が改善する一方、米国経済の好調を背景に、荷動き量が東航（アジア→北米）で前年比12%増と大幅に増加した。欧州航路でもアジア発貨物の荷動き量が前年比5%増

第Ⅲ部 海事産業の現状と動向

第1章 外航海運

第1節 世界における外航海運の動向

スのビスケー湾で条約上の安全規制に従っていないサマソンタード船が大規模な油流出事故を起こすなど事故が相次いでおり、船舶の安全性向上による質の高い海上輸送（クオリティ・ビレッジ）への機運が高まっている。この動きは世界的な広がりを見せており、本年3月にはアジア太平洋地域で始めてとなるセミナーがシソガポールで開催された。

第2節 我が国の外航海運

と好調を持続するとともに、欧州発が前年比22%増と大幅に回復した。アジア域内航路は、平成10年に荷動きのインバランスによる航路採算の悪化からサービス量の縮小、廃止が相次いだものの、平成11年はサービス量の再開、新規航路の開設等の動きがあること等から荷動きが好調であったと推測される。

平成11年の我が国の海上輸送量は8億5,085万トン（前年比2.4%増）で、世界の海上輸送量の16.7%である。この割合は微減傾向にあるが依然として世界の海上輸送量に占める我が国のシェアは大きい。（図2、3参照）

地域別に見ると、輸出については、アジア地域との貿易量が最も大きく（貿易量全体の67.4%）、平成10年度に一旦落ち込んだものの平成11年になって再び増加している。輸入については中東からの原油の輸入量が大きい（図4参照）。我が国商船隊の輸送量は、輸出入・三国間輸送合計で7億3,470万トン（前年比1.7%増）となっており、世界の海上輸送量の14%を輸送している。輸出量について

は、北米向け鉄鋼の輸出の減少が影響して前年比15.8%減と大幅に減少し、積取比率は36.2%（前年比7.2ポイント減）であった（図5参照）。また、三国間輸送量は年々増加しており、全体に対するシェアは23.0%（前年比1.6ポイント増）となった。

我が国商船隊の船腹量は、1,996隻（前年比26

図2 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

(単位: 1,000トン、億円)

品目	平成10 (1998) 年		平成11 (1999) 年		対前年伸び率 (%) (数量ベース)
	数量	金額	数量	金額	

隻増)、10,076万重量トン(同1.8%増)であった。このうち、日本籍船は154隻、1,667万重量トンで昭和47年以降、年々減少し続けている(図6参照)。

我が国外航海運企業は、コスト競争力確保のため外国人船員の活用を進めてきたため減少を続けており、昭和60年の22,536人から平成11年には3,703人にまで減少している(図7参照)。

海運大手3社の業績は、円高の影響により営業収益が減収(前年度比4.7%減)になっ

たものの費用の減少にもつながったことや、各社の運航コスト削減より、営業費用全体としては減少(前年度比6.7%減)した。この結果、営業利益は963億円と314億円の増益(前年度比48.5%増)となった。部門別の営業収益では、定期船舶部門がやや減少(前年度比1.3%減)し、不定期船舶・専用船舶部門が大きく減少(前年度比9.9%減)した一方、油送船舶部門は増加(前年度比3.4%増)した(図8、9参照)。

第2章 内航貨物輸送の現状

平成11年度の内航貨物輸送量は、景気が低迷する中で、トンベースでは前年度比1.2%増、

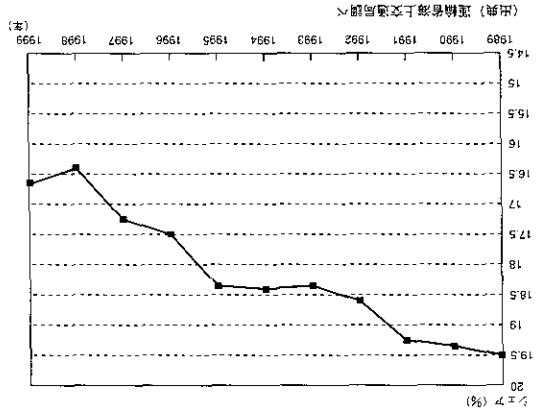


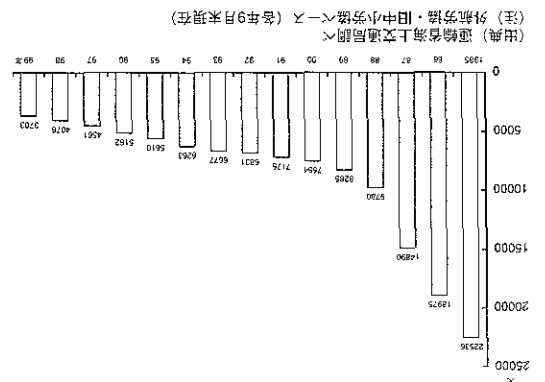
図3 世界における我が国荷動量シェアの推移

(注) 1. 航空貨物及び輸出入船舶を除く。
2. 補数処理のため末尾の数字が合わない場合がある。

○抜出は大蔵省貿易統計をもとに運輸省海上交通局で重量に換算したもの。

輸出入合計	平成10 (1998) 年		平成11 (1999) 年		対前年伸び率 (%) (数量ベース)
	数量	金額	数量	金額	
輸出	100,905	831,122	101,995	850,850	2.4%
鉄鋼	27,454	19,269	28,040	101,995	1.1%
機械	7,613	133,783	7,681	118,733	0.9%
電気機械	10,871	65,742	9,869	118,733	-9.2%
自動車	4,715	43,719	4,239	62,239	-5.7%
化学工業品	1,457	43,719	1,429	43,719	-1.9%
プラスチック	4,154	8,956	4,586	8,785	10.4%
肥料	951	114	1,043	107	9.7%
その他	43,690	86,051	47,362	68,270	8.4%
総計	730,217	257,648	748,855	242,347	2.6%
輸入	424,960	209,775	438,016	192,562	3.1%
鉄鋼	120,782	3,984	120,107	3,240	-0.6%
石炭	131,764	8,010	137,199	6,201	4.1%
石油	976	112	932	91	-4.5%
銅	7,914	293	8,236	266	4.1%
鉛	4,117	2,458	4,386	2,438	7.9%
アルミニウム	4,117	184	3,906	129	-5.1%
木材	1,977	67	1,954	54	-1.2%
繊維	15,386	6,254	17,571	6,465	14.2%
紙	3,204	2,038	3,078	1,673	-3.9%
小麦	13,731	2,631	13,645	2,162	-0.6%
大麦	5,758	1,432	5,973	1,223	3.7%
米	499	357	664	1,223	33.1%
大豆	1,470	283	1,624	358	10.5%
とうもろこし	16,049	2,767	16,606	249	3.5%
機械	3,427	1,879	3,695	1,361	2.8%
その他	89,181	136,253	93,656	126,005	5.0%
液体貨物計	305,257	47,645	310,839	49,787	1.8%
原油	217,523	29,304	213,735	30,402	-1.7%
重油	14,330	3,256	14,456	3,627	0.9%
その他	2,192	327	4,765	996.4%	996.4%
原動機	22,079	4,598	6,892	1,471	-68.8%

図7 日本人外航船員数の推移



(出典) 運輸省海上交通局調べ
(注) 外航労働・旧中小労働ベース (各年9月末現在)

第3章 内航旅客輸送の現状

平成11年度の長距離フェリーの輸送実績は、旅客輸送、自動車航走の両方において減少し、これにともない営業収入も減少(前年度比4%減)した。しかしながら、営業費用も減少(前年度比4.5%)した結果、営業損益は9億円増加して27億円の黒字となった(図13参照)。

平成10年度の離島航路の旅客輸送実績は、過疎化の進行等により輸送人員、輸送人キロとも減少(輸送人員：前年度比13.2%減、輸送人キロ：同11.5%)し、経営状況も営業収入の減少が大きく、営業費用の減少幅を上回ることから事業全体の営業損失が約54億円となっている(図14、15参照)。

の改善もあって経常利益率は前年度を上回る1.6%であった(図12参照)。

図8 外航海運大手船社の損益状況推移

	9年度(4社)		10年度(4社)		11年度(3社)	
	営業対前年度増減率	営業対前年度増減率	営業対前年度増減率	営業対前年度増減率	営業対前年度増減率	営業対前年度増減率
営業増減率	-	16.635	3.2	17.167	▲4.7	16.975
営業増減率	-	587	649	649	▲6.7	963
営業増減率	-	335	469	491	▲228	486
営業増減率	-	433	468	468	57.0	735
営業増減率	-	148	213	529	563	245
営業増減率	-	314	117	37		

(単位：億円)

図9 外航海運大手船社の部門別営業収益推移

区分	平成9年度(4社)		平成10年度(4社)		平成11年度(3社)	
	金額	構成比(%)	金額	構成比(%)	金額	構成比(%)
定期船	5,831	33.9	6,113	4.8	6,035	▲1.3
不定期船・専用船	6,296	36.6	6,554	4.1	5,906	▲9.9
油送船	643	3.7	663	3.1	686	3.4
計	12,769	74.1	13,330	4.4	12,627	▲5.3
賃料	3,439	20.0	3,669	6.7	3,631	▲1.0
その他	1,011	5.9	816	▲19.3	717	▲12.2
合計	17,222	100.0	17,816	3.4	16,975	▲4.7
100.0						

○各社の決算資料をもとに運輸省海上交通局作成
(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

図10 内航貨物輸送量の推移

年 度	輸送量（千トン）	輸送活動量（億トンキロ）
対前年度比	対前年度比	対前年度比
145昭和	376.647	100.0
50	452.054	120.0
55	500.258	132.8
57	479.027	127.2
56	437.584	116.2
58	438.038	116.3
59	450.275	119.5
60	452.385	120.1
61	440.677	117.0
62	462.546	122.8
63	493.000	130.9
平成元	538.029	142.8
2	575.199	152.7
3	571.891	151.8
4	540.410	143.5
5	528.841	140.4
6	555.764	147.6
7	548.542	145.6
8	546.937	145.2
9	541.437	143.8
10	546.648	137.2
11	522.602	138.8

出所：運輸省「内航船舶輸送統計年報」等
(注) 調査方法が昭和49年度から変更になったため、45年
度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した
推計値である。

図17 平成11～15年度の内航適正船腹量

現年積載量 (平成17年 6月30日 現在)	船 種	逓 正 船 腹 量					
		11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	
貨物船	1,620	1,591 (29)	1,590 (30)	1,589 (31)	1,588 (32)	1,588 (32)	
	3,113	3,057 (56)	3,055 (58)	3,054 (59)	3,052 (61)	3,051 (62)	
	437	406 (31)	415 (22)	415 (22)	415 (22)	415 (22)	
	717	666 (51)	680 (37)	680 (37)	680 (37)	680 (37)	
自動車 専用船	173	137 (36)	137 (36)	137 (36)	137 (36)	137 (36)	
	179	142 (37)	142 (37)	142 (37)	142 (37)	142 (37)	
	467	411 (56)	448 (19)	533 (66)	523 (56)	536 (69)	
	966	850 (116)	927 (39)	1,103 (137)	1,082 (116)	1,109 (143)	
士・砂利・ 石材専用船	882	768 (114)	748 (134)	749 (136)	746 (136)	751 (131)	
	1,963	1,708 (255)	1,665 (298)	1,667 (296)	1,661 (302)	1,672 (291)	
	244	227 (17)	227 (17)	227 (17)	227 (17)	227 (17)	
	368	342 (26)	342 (26)	342 (26)	342 (26)	342 (26)	
特殊 タラシ船	244	227 (17)	227 (17)	227 (17)	227 (17)	227 (17)	
	368	342 (26)	342 (26)	342 (26)	342 (26)	342 (26)	

○平成11年運輸省告示第764号（平成11年12月13日）
（注）1.（ ）内は、平成11年6月30日現在の船腹量に対

する過剰船腹量である。内外航併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

図12 内航海運業の経営状況

[illegible]

1. 内航海運経営実態調査に回答のあった事業者の一社平均 (平成10年度) (単位: 千円、%)

(注) 集計対象事業者は、内航海運業者のうち、資本金100万円以上の法人格を有する3月決算の事業者に対し、実態調査を行い、回答のあったものから内航海運収益が営業の収益全体の70%以上を占めるものを抽出し、集計を行った。

図13 長距離のエネルギー事業者 (13社)

收支状况		(单位: 百万元、%)	
区 分	平成10年度	平成11年度	对前年度比
营 业 収 入	183,154	175,892	▲ 4.0
营 业 費 用	181,375	173,191	▲ 4.5
营 业 損 益	1,779	2,701	-
経 常 損 益	▲ 5,028	▲ 3,975	-
当 期 損 益	▲ 8,513	▲ 6,870	-
前 期 繰 越 損 益	▲ 30,348	▲ 36,085	-
当 期 未 処 理 損 益	▲ 38,861	▲ 41,661	-

(注) 決算期が12月のもので1社を含む。

図14 離島航路の旅客輸送実績

年度	輸送人員		輸送人キロ	
	対前年度 伸び率	対前年度 伸び率	対前年度 伸び率	対前年度 伸び率
8	73,462	0.1	1,813,513	1.2
9	72,243	▲1.7	1,754,225	▲3.3
10	62,715	▲13.2	1,552,916	▲11.5

図15 離島航路の収支状況

年度	航路数	営業収入	営業損益	経常損益	収支率
8	345	130,538	▲1,631	▲1,836	95.9
9	343	130,247	▲3,040	▲3,040	97.8
10	334	106,353	▲5,390	▲7,654	93.5

図16 我が国の外貿コンテナ貨物量の推移

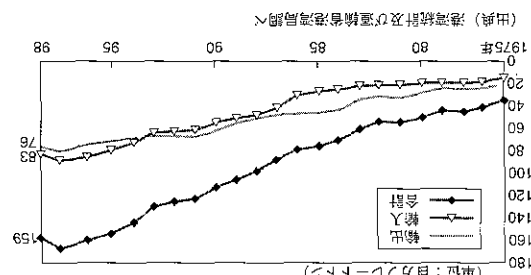
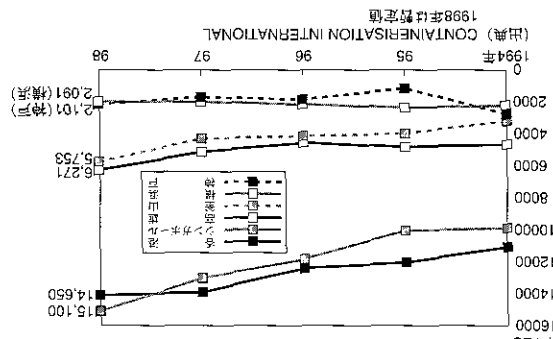


図17 過去5年間に於けるアジア主要港のコンテナ取扱量



第4章 港湾運送の現状

我が国の外貿コンテナ貨物量は平成9年まで景気の低迷にもかかわらず一貫して増加を続けてきたが、平成10年になり初めて前年を下回

図18 港湾取扱貨物及び港湾運送量の推移(全国)

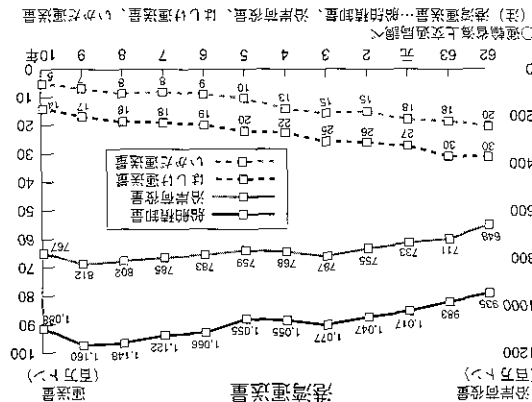


図19 港湾運送事業者の収支状況

区分	全港		5大港			
	平成9年度 前年度比	平成10年度 前年度比	平成9年度 前年度比	平成10年度 前年度比		
収益	4,027	3,741	92.9	8,289	7,883	95.1
費用	3,891	3,636	93.4	8,000	7,632	95.4
損益	136	105	77.2	288	250	86.8
収支率%	103.5	102.9		103.6	103.3	
営業収益	18,664	17,420	93.3	39,948	36,979	92.6
営業費用	18,041	16,844	93.4	38,551	35,684	92.6
営業損益	759	681	89.7	1,685	1,545	91.7
経常損益	711	647	91.0	1,657	1,554	93.8

○運輸省海上交通局調べ
(注)1.端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。
2.本表は、経営指標対象事業者(192社)の1社平均の金額である。

った(前年比5.3%減)(図16参照)。しかし、平成11年には5大港の貨物量が持ち直している(前年比7%増)。ただし、東アジアの他の港湾では貨物量が増加しており、我が国では微増又は横這いとなっている。この傾向はさらに続く予想される(図17参照)。港湾運送量(船舶積卸量)は、平成10年度では10億8万トン(前年度比6.2%減)となった(図18参照)。港湾運送事業者の平成10年度の経営状況は、営業収益が減少し、収支率が102.9%と悪化(前年度比0.6%減)した(図19参照)。

「海の日」によせて～

海のシンフォニー フアミリーコンサート

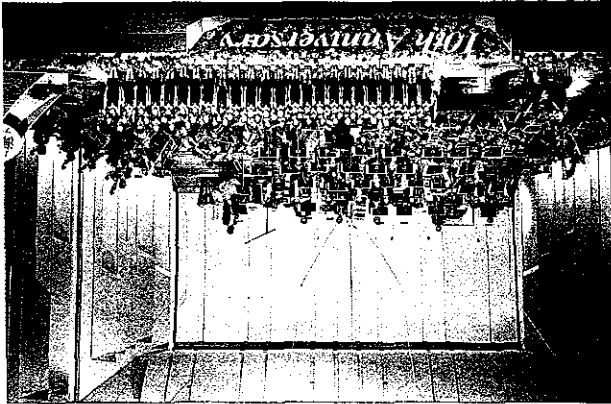
今年10回目を迎えた海のシンフォニーフアミリーコンサートは年々
応募者が増え今回は過去最多の3万人を超えるほどになりました。

NHKを通じ公募する前に多くの問い合わせがNHKに寄せられ、この

コンサートを楽しみにしている方々が、たくさんいることが実感させられるとNHKの関係者から聞
かされました。今回は10周年に当たするため、これを記念して今まで演奏されてきた海の名曲の数々を
収録したCDを作成し、当日来場した方々に差し上げましたが、これが大変な好評で3,000枚以上用
意したCDは、またたく間になくなってしまうました。今回のフアミリーコンサートは3,000名以上
の方々をご招待し、7月8日(土)にNHKホールで開催しました。

第1部はオーケストラにクラリネット、歌劇「ルスラントとリュドミラ」序曲で華やかに幕を開け、
ピゼー作曲「カルメシ組曲」から「前奏曲」「間奏曲」「アラバネー」「ハバネラ」の情熱に満ちた
演奏が披露されました。次にピアノの羽田健太郎さんの演奏によるクラリネット作曲「ピアノ協奏曲
イ短調 第一楽章」は、透明感あふれた響きが会場を包みました。そして、スエズ運河の開通を記念

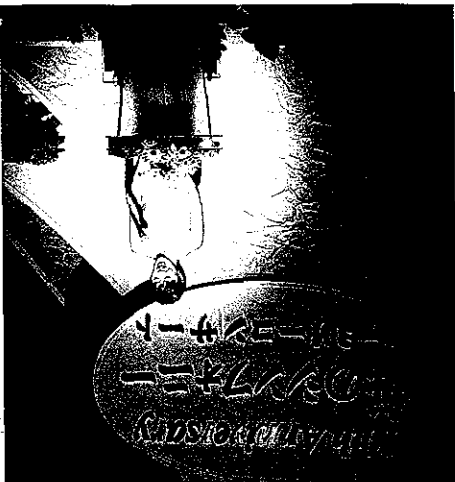
新東京ソールハーモニ交響楽団と
東京放送児童合唱団



▲会場につめかける観客



▲司会・進行の武内陶子さん(左)と指揮者の円光寺雅彦さん(右)

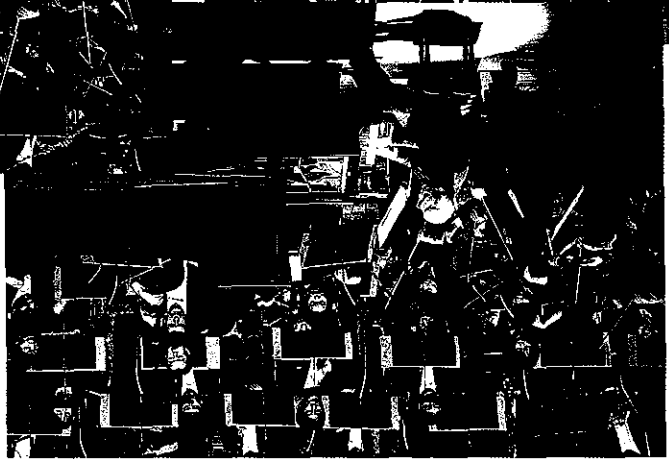


してカイロ劇場のこけら落としに依頼された、ベルディのオペラ「アイダ」から「大行進曲」の勇壮な演奏は、観客をエジプトの太陽の下へと引きこびました。

第2部は、なじみの深いインマーズの「錨をあげて」、スーザの「海を越えた握手」など海にかかわりのあるマーズで始まりました。そして、東京放送児童合唱団のみなさんを迎え、羽田健太郎さんのピアノにより海の歌メドレー「海」、「かもめの水兵さん」、「船乗りの夢」などのメドレーを客とともに合唱、子どもたちのすがすがしい歌声により、心が洗われる感動が会場に満ちあふれました。さらにテノールの中鉢聡さん、ソプラノの澤畑恵美さんに本コンサート10周年を祝ってオペラ「椿姫」からの「乾杯の歌」も歌っていただきました。

NHK武内陶子アナウンサーの司会・進行のもと、ピアノの羽田健太郎さん、世界でオペラ歌手として幅広く活躍されているテノールの中鉢聡さん、ソプラノの澤畑恵美さん、そして演奏は円光寺雅彦さんの指揮による新日本フィルハーモニー交響楽団を迎え、それぞれの曲に関する様々なエピソードなど楽しいお話を混じえつつ名曲の数々を披露していただきました。

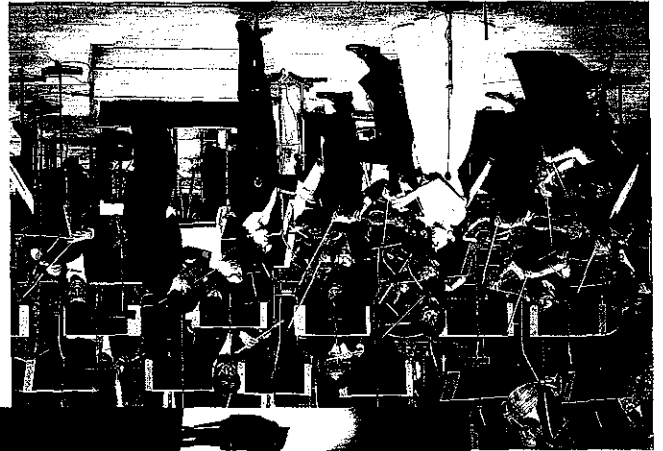
感動と興奮であふれたスーザは、最後の曲に20世紀に生まれた最高傑作と言われるラベル作曲による「ボレロ」で締めくくられ、観客から惜しみなない拍手が送られました。また、アンコールでは「海へ行こう」、「われは海の子」の大合唱で、一層大きな拍手が送られると同時に、会場の空間には魚の風船が舞い踊り幻想的にコンサートは終了しました。



▶羽田健太郎さん



▶最後は出演者全員で「われは海の子」を観客とともに合唱



▶熱唱する澤畑恵美さんと中鉢聡さん

「ロンドン便り」英国の海の日

海の日が制定されて5年、今年も7月20日の

日本の「海の日」は盛大だった事でしょう。

日本の真似をしたわけでもないですが、

今年から英国も海の日を祝う事になりました。

正確には MERCHANT NAVY DAY、即ち「商

船の日」で9月3日で日曜日にあたります。こ

れは日本と違い国民の休日ではありませんが、

この前後に海に因んだ各種の行事が行われます。

この「商船の日」の為に7月末にホームページ

が開設されました。これは「OUR SHIPS-YOUR

FUTURE」と題して、狙いはスバリ、青少年を

船員と言う職業に目を向けさせる事にあります。

ロンドンの海事関連産業、即ち海上保険、海運

仲立業、船舶金融や海事法律、船舶管理などは

世界一ですがその産業の中核たる船員経験者の

将来の不足がかねてから憂慮されて居りました。

このため産、官、学が連携して MARITIME

LONDON と称する一種の海事クラスターを形

成し、まずは船員志望者の開拓と商船教育訓練

の拡充に乗り出す事になりましたが、この「商

船の日」はその具体的な行動の一つです。

例によって船員出身で労働党政府の副首相で

あり、運輸・環境・地域省の大臣も兼ねるジョ

ン・ブリスコットが、「若い人達にとって船で

働く事を考えるに今ほど良い機会はない。英国

籍の船は今までになく増えつつある。英国海運

はこの国にとって必要欠くべからざるものであ

る。海運業の将来は洋々としており、諸君に重

要な職業の機会を与えとともに世界を旅する

機会を与えてくれるだろう。商船に乗る事は各

種の職業的資格が得られ、英仏海峡をはしるフ

エリーや巨大なタンカー、最新鋭のコシチナ船

はたまた豪華客船と様々な経験を積む事も可能

だ」と挨拶をしています。さらに彼は「この商

船の日とそれに因んだ各種の行事は今後毎年行

う予定であり、目的は青少年に海運関係を職業

をととして選択してもらい英国船員の数を増やす為

に海運をイメージアップする事にある。長い間

青少年は船員という職業を考えても見ないよう

な状況にはっておかれた。この商船の日と我々

のホームページは船員という職業が如何に将来

性に富んでいるかを示すものだ。」としていま

す。

このホームページは様々な海事関係のホーム

ページとリンクしており、海運に興味を持つ青

少年が様々な情報を得られるように工夫されて

います。例えば英国船協、商船教育訓練委員会、

マリン・ソサエティ（これは18世紀中頃から活

動している団体で古くは船員の募集を主として

いましたが、現在では船員の教育訓練、特に乗

船中の船員に対する通信教育や下船して勉強し

ようとする船員に便宜を図ったりしています）、

海上安全・警備庁（ここで船船職員の資格や証

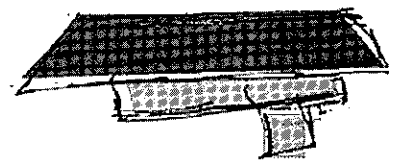
明書を管理しています）、さらにP&Oを始めと

する代表的な英国の船社ともリンクしています。

これは英国の商船教育は日本と違い、まず船社

London 便り

Our Ships Your Future



に雇用されるのが前提だからです。

もちろん海員組合ともリンクしています。英

国の組合は職員と部長と別々になっており、職

員はNUMASTと呼ばれる英国船舶職員組合に

属しここには約18000人の船舶職員がいますが、

ユニオン・シヨップ制ではありませんので機関

士の一部は陸上の機械技師組合に属しているとい

言います。部員の組合はプレスコット副首相の

出身母体であり、かつては国際的に有名な産別

組合でしたが、組合員の減少で単独では立ち行

かなくなつたようで数年前に鉄道組合と合併し

現在ではRMT（全国鉄道・海員・運輸組合）と呼

ばれる組合となりました。この組合は毎年観光

シーズンの夏に地下鉄のストを行ない利用者から

ひんしゆくを買うのですが、今年は幸いにもス

トはなさそうです。このRMTには英国／アイ

ルランドのフェリーの乗組員が多く加盟してお

り、アイランドの船員も含め総員で7500名あ

まるといいます。

興味深い事にはグリニッチにある国立海洋博

物館にもリンクしています。海洋博物館として

は規模といい、300万点といわれる所蔵品の数

からいっても間違い無く世界一ですが、その活

動の範囲の広さ、青少年の教育に果たしている

役割の重要さからも当然の事でしょう。特に英

国では船員になる場合中学生の頃に進路を決め

る事になりますから海洋博物館の持つ意味も非

常に大きなものです。

さて、行事ですが9月3日には私達の事務所

の近くにあるクロー・ヒルの戦没船員記念堂に

於いて副首相が出席して追悼式が行われます。

この記念堂は第一次及び第二次世界大戦で殉職

した船員を慰霊するものですが、その他の地域

でも同様な追悼式が計画されています。またこ

の日、全国各地にある主要な海上安全・警備庁

支部が一般に開放されます。巡視船の一般公開

なども行われるでしょう。テムズ川でのボー

トレースも開催されます。港町サザンプトで

は10日間にわたり欧州最大のボート・シヨウが

行われ、約800隻のボートが展示されますが、そ

の内の300隻は実際に水上に浮かべると言いま

す。

英国の中部にあるススター大学では13-15歳

の青少年を集めて海運や運輸に関する会議が行

われます。前にも述べましたが船員になる場合、

割合早く進路を決めるようで16才で普通中等教

育修了証書を取得すると船社に訓練生として契

約して乗船し商船教育訓練が始まるケースも多

くあります。英国の海事クラスターである

MARITIME LONDONの会合で商船教育の専

門家が14才をターゲットに重点的にPRしよう

と発言したのを聞いた事もあります。

日本の全国各地にわたる様々な海に関連する

イヴェントと比べるといかにもささやかですが、

英国のそれは「若人よ、海に来たれ」と極めて

明瞭で且つ的を絞った目標を掲げており、その

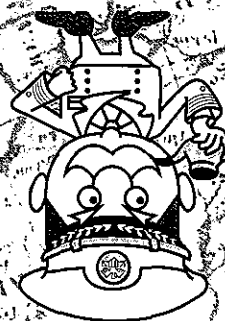
意味ではインパクトがあるのかも知れません。

注 「OUR SHIPS-YOUR FUTURE」のサイトは次の通

りです。

<http://www.shipping.detr.gov.uk/our-ships/index.htm>

朝風畫曉



軍艦隊のつとめ
 各兵隊の訓練



(社)日本海難防止協会 参与 池上武男
(元山下新日本汽船船長)

“A号”が襲撃された後の漂流1日間

新造貨物船“Ａ号”(7,762総トン)には、日本人船長と機関長の他7人、日本人船員15人が乗り込んでいる。同船は、スワタ島のカラ・タン・ジュンでアルミ塊7,000トンを積んで日本向けに出港し、その2時間後にマツカ海峡北口付近で海賊の襲撃を受けた。

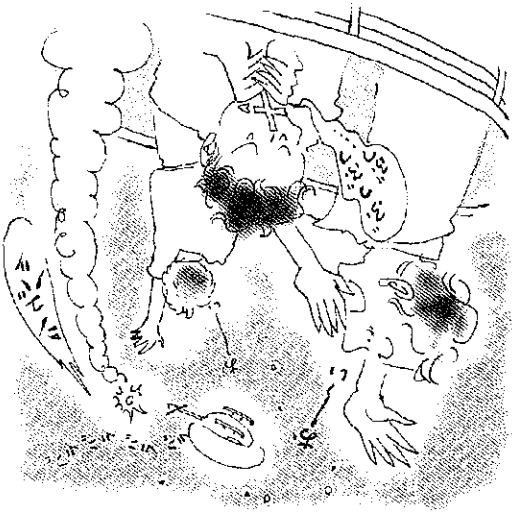
海賊は、船橋の南ウイングと居住区、機関室へはほぼ同時に侵入し、乗組員全員をテアプで目隠しし、手を縛り拘束した。

その後、乗組員全員は海賊が別に用意した老

朽船に移され、目隠しと手を縛られた状態で監禁された。ご飯の上に水気のないラーメンのようなものをかけた食事と水が1日2回出され、目隠しと

両手を縛られた状態で床や膝の上に置いた血が
両手でスプーンを持って食べた。

6 日間にわたりそのような状態が続き、海賊は、

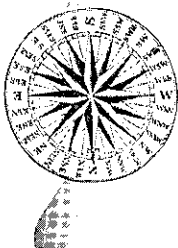


てしまふこととなった。漂流2日目の夜、灯火を付けた漁船を見つけ、助けを求めたが、こちらの様子を伺っている状態が明るくなるまで続き、ようやくミヤマー人の二等機関士だけが漁船に乗せられ、事情をわかつてもらった。漁船員から燃料と少しばかりの食料、水を買ひ一番近い島の方角を教えられた。そして、海賊に襲われてから16日ぶりに全員が無事に上陸した島は、ブーケツ島の北80マイルのブノタマシ海に浮かぶ小島スリン島であつた。

マニラ海軍本部で海賊に襲撃された。

海賊は船橋両ウイングから同時に操舵室に入り、こみ自働小銃とピストルを突きつけ、ミヤマー人の三等航海士と操舵手を縛り上げて床に這わせた。船長は手錠をかけられ、首には細いナイロンロープの輪を巻きつけられまたのように繋がれた。手錠を掛けられた状態で手動操舵を続けた。夜が明けて海賊の仲間が乗った漁船が横付けされ、幾人かの別の仲間が乗り込んだ後、本船の乗組員は目隠しされて全員が漁船に移乗させられた。2週間もの間その漁船で海賊に拘束された後、やっと手錠をはずされ、少量の水、食料とともに小さなモーターボートに乗せられて開放された。古いモーターボートのエンジンは、何回も故障し、燃料も尽きてオールで漕ぎながらあてもなく陸地を目指し

G号が遭った海賊事件
「G号」(3,729番)には、Lee



tain”と叫んでいる声が聞こえた。助けたとたん海賊に豹変することがあると思っていたが、近づくことはなさそうだったのでその男だけを漁船に乗せた。彼が英語で一生懸命に何か言っていたが判らないので、絵を書かせたりしたところ海賊に襲われたらしいことが判った。可哀相と思いい全員を漁船に乗せてお粥を与え会社に連絡した。船長と7人1人一人を除いて皆ぐったりしていた。7人1人の中には涙を流しているものもいた。」

船乗り魂に触れて

海賊に襲われ、自分が大それたように扱われても乗組員の命の安全のために耐え忍んで舵を握っている船長、両手を縛られながら不味い飯をすすり乗組員のために出来ない出来ない歯がゆさをこじと我慢している船長、そして全く命の保障がない漂流中に乗組員を励まし適切に行動した二人の船長には頭が下がる思いである。

さらに、生活のために漁獲の水揚げを求めて一時も無駄にできない状況のなか、もしかしら自分達に襲いかかるかも知れない危険を感じながら漂流者を慎重に助けたタイ漁船の船長達の船乗り魂に触れて、最近の船員にとってあまり良い話がない中でまだまだ船乗りも捨てたものではないと思っっている。



本船“A号”の救命筏に乗組員17名全員を乗せるとどこかへ去っていった。救命筏には食料水、非常食などはそのままあったが、通信機器などは信号弾以外は無かった。筏の中には、飲料水が60リットルと、個2,400カロリーの非常食が20個あった。船長は、一等航海士に少なくとも10日間は生き長らえるように分配を命じた。船位測定機器はもちろんのこと、時計一つない状態で自分たちが何処に居るのか、どの方向に流されているのか全く判らないまま、筏の中で身体を曲げて横たわりながら不安な日が過ぎていった。

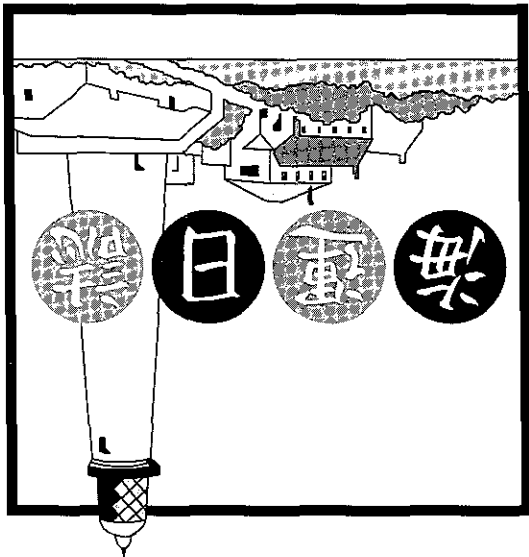
その間、大型の外航船がかなり離れたところを通過していった。また、夜間にはヘリコプターが上空に飛来旋回したので、信号弾を発射したものの気づいてくれなかった。

クリスチヤンの7人1人船員は毎日毎日祈っていた。船長は、筏の中にあつた「サバイバルブック」を一等航海士に読ませたり、過去に読んだ本でフランスの若い医師がボムボートで大西洋とカリブ海を体力の限界に挑戦して手持の水、食料に手をつけずに40日間漂流した「実験漂流記」の内容などを聞かせて、生きる希望、気力の保持に努めた。

11日間もこのような状態で漂流したが、ブーケツト島の南約60マイルの洋上でタイの漁船に救助され、ブーケツトの港に全員無事に上陸した。

筆者、“A号”の乗組員を救った漁船船長に会う私は今年7月上旬に、ブーケツトのホルで“A号”の乗組員を救助したタイ漁船のチャヨン・チャロエンボン船長と逢い救助したときの事などの話をうかがう機会を持った。彼は22年間漁船乗りとしてマラッカ海峡とアンダマン海のタイ領域で漁をしている経験豊かな38歳の船長である。

救助したときの模様について彼はこう話してくれた。「その日の午後4時頃、船長は、綱を仕掛ける場所を探すために自分で舵を操っていたところ、前方にオレンジ色の浮遊物を見つけ、近づいてみると救命筏のようであった。近づいてみると人か一生懸命に布切れを振っており、“Japanese cap-



7 北米関係航路でサービスを提供する邦船3社を含む世界主要コンテナ船社26社は、米・ラテン・アメリカに業界の利益確保を図る新団体 (World Shipping Council) を設立することを発表した。団体設立の目的は、純粋な日国資本のコンテナ船社が存在しない米国内での政治的影響を図るためとされている。

6 国際油濁補償基金 (IOPCF) は、「CLC/RC」の機能の見直しに関するワーキンググループ」を開催し、フランスより条約の規定の範囲を越えた補償限度額引き上げにつき非公式提案がなされたが、条約の範囲内の引き上げを優先して審議することとなった。

6 運輸省は、2000年上半期の新造船建造許可実績をまとめた。それによると155隻、476万3千G/Tと、前年同期に比べ、隻数で38隻減、総トン数はほぼ横ばいを維持した。

7 運輸省海上技術安全局は、フランス、ドイツ、ベルギー3カ国がシントバルタスカーのフェーズアウト時期の前倒し提案を含む規制強化案を国際海事機関 (IMO) に提出したことを受け、日本の対応を検討する官民の作業部会「油タンカーのダブル化に関する調査研究ワーキンググループ」(主査・大坪英臣東京大学教授) 第三回会合を開催した。同会合において当協会は、同提案に対する基本的考えを提出した。

10 IMO 第46回航行安全小委員会が開催され、AIS (自動船舶識別装置) が2002年7月から義務化されることに伴い、AISの運用要件に関するガイドライン案の作成作業が、今回の同小委員会より始まり、原案が作成された。

13 運輸省は、水先人の再教育訓練のあり方などを検討している「水先人の免許に関する検討会」を開催した。同会合では、日本パイロット協会が作成した水先人として業務を開始する前の水先修業期間における実習モデルを了承した。

14 当協会は、船員保険の被保険者資格付与の問題をはじめ6項目からなる規制緩和要望を経済団体連合会に提出した。

14 政府税制調査会 (首相の諮問機関、会長・加藤寛氏) は、二十一世紀に向けた税制のありかたを展望した中間答申「わが国税制の現状と課題」をまとめた。これによると連結納税制度の対象および導入時期や、

租税特別措置の整理・合理化の必要性など

が明記されている。

14 運輸省は、2001年4月の家電リサイクル法施行の前に廃棄された家電製品の輸送方法が大きな課題となる中で、効率的な物流

手法を探るため産・学・官の関係者で構成する「リサイクルリサイクル輸送システム」の開発・構築に関する調査検討委員会」(委員長：長峰太郎流通経済大学教授)を発足させ、第1回会合を開催した。

同委員会では環境にやさしい内航海運や鉄道の活用を軸に、本年度末をめどに今後の指針になる報告書をまとめることとして

いる。

18 運輸省は、2000年版「日本海運の現況」(海運白書)を発表した。

(P.23各種調査・報告書欄参照)

19 運輸省は、日本関係船に関する海賊事件の事態調査結果を発表した。99年の事件発生件数は39件と、98年の19件から倍増、また、今年5月調査時点で既に16件が報告されている。

26 日本貿易会などで構成する「国際課税連絡協議会」が、初会合を開催し、外国税額控除制度の拡充などを検討した。当協会もこれに参画。今後、同協議会を通じてタックスヘイブン税制の改善等を求めていくこととして

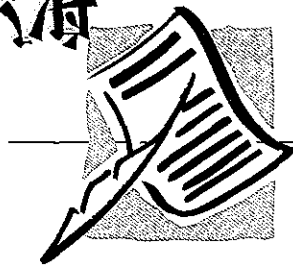
26 運輸省港湾局は、二十一世紀の港湾の技術施策に関する方向性や重点技術開発目標を取りまとめるため「新世紀の港湾技術態

談会」を発足することを発表した。

26 行政改革推進本部規制改革委員会は、規制改革に取り組む考え方を取りまとめた「規制改革に関する論点公開」を公表した。なお、今回は初めて必置資格等について具体的な提言が行われ、当協会要望も盛り込まれている。

28 政府は、フランスなどカ国が提案したシンクハルタスカのフェースアウト時期の前倒しを含む規制強化案に対する、日本政府の考え方を示した「ボジションペーパー」をIMOに提出した。

船協だより



7月の定例理事会の様様

(7月26日、日本船主協会役員会議室にて開催)

会員異動

○合併および社名変更
平成12年7月1日付

太洋日本神戸汽船株式会社(阪神地区所属)
太洋海運と神戸日本汽船との合併および社

名変更

平成12年7月26日現在の会員数118社

(京浜地区77社、阪神34社、九州7社)

事務局組織の一部変更

1. 「国際企画室」の設置について

船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し問題など外航海運活動に関わる事項などについて、これまで企画調整部内で対応してきた。しかしながら、国際海運政策をめぐる情勢の変化を的確に把握し、ますます複雑化する国際問題に迅速に対応することが重要になっていることから、「国際企画室」を設置して対処することとした。

政策委員会関係報告事項

1. 平成13年度税制改正要望について
2. 国際船舶制度のその後の動きについて
- ① 国際船舶制度推進調査委員会第12回合

② 平成12年度第1回承認試験

③ 若年船員養成プロジェクト

3. 規制緩和について

① 経団連を通じての規制緩和要望について

(P.4海運ニューズ-経団連を通じての規

制緩和要望について)

② 日本籍大型油タンカーの入港・着機に関

しての手続き

4. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度に

ついて

(本誌平成12年6月号P.8シッピングワ

ッシユ参照)

法務保険委員会関係報告事項

1. 油濁二条約(92 CIC/92 FC)の限度額改定
提案への対応について

(P.11海運ニューズ-油濁二条約(92 CIC

/FC)限度額改定問題)

タンカー一部会(工務委員会合同)

1. タンカー構造規制問題への対応について

(P.6海運ニューズ-タンカー規制強化へ

の対応について)

タンカー一部会(海務委員会合同)

1. 海上災害防止センサー発行の油防除・油回

収に関する証明書料金の値上げについて

近海内航部会

1. 近海内航に関連する最近の問題について



環境対策特別委員会

1. 環境ハズレについて
2. 環境憲章・行動方針

海運関係の公布法令（7月）

- ④ 船員労働委員会規則の一部を改正する規則
(船員中央労働委員会規則1号、平成12年7月4日公布、平成13年1月6日施行)
- ⑤ 港則法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第26号、平成12年7月13公布、平成12年7月13日施行)
- ⑥ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部

国際会議の予定（9月）

- ICS 理事会
9月6日 ロンドン
 - ICS シンポジウム「サイクリング・グリーン・グループ」
9月18日 ロンドン
 - IMO 第43回回復原性・満載喫水線・漁船安全委員会 (SLF43)
9月11～15日 ロンドン
- を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令
(政令第392号、平成12年7月24日公布、平成12年8月1日施行)

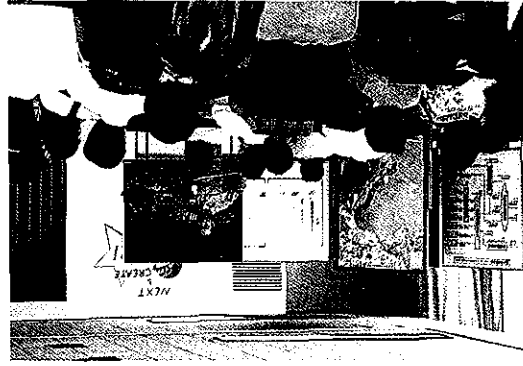
社会科教師を対象に千葉で見学会を開催

当協会では、学校・学生向け広報事業の一環として、社会科教師に授業の中で「船」や「海運」について少しでも多く取り上げていただくことを目的として、実際に現場を視察するなどの見学会を石油連盟と共同で毎年開催しております。今年度については、7月31日に千葉において東京都小学校社会科研究会の先生方約90名を対象とした見学会を開催しました。千葉県土木部の協力を頂き、同部の港湾視察船「若潮」に乗船し、約1時間40分にわたり、沖合いに設置された原油荷役施設である京葉シーバースを始め、コンテナ船、自動車専用船、さらに海上から石油精製工場および製鉄所などの工業地帯を見学しました。また、出光興産(株)千葉製油所を見学するとともに、当協会が制作したビデオの上映や海運の役割などを分かり易く説明し、好評を得ました。

▲千葉県土木部の港湾視察船「若潮」に乗船する先生方



▲出光興産(株)千葉製油所にて説明を受ける先生方



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 6 月	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
6	4,488	3,292	1,196	9.8	12.6

(注) 大蔵省貿易統計による。

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 7 月	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
7	107.90	105.93	109.50

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)								
年次						穀 物	石 炭	鉱 石	スクラップ	砂 糖	肥 料	その他	Trip
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	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
	7	9,560	165	9,395	980	3,649	4,520	22	209	0	15	13,294	3,661

(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。

5. 穀物 (カルフ/日本・北米西岸/日本・カルフ/西欧)

(単位：ドル)

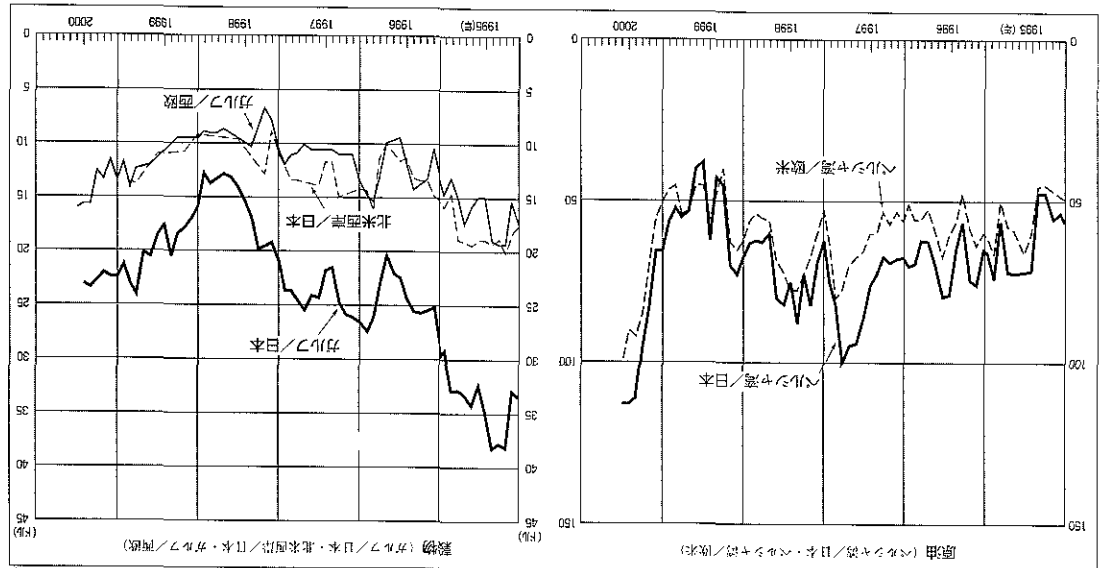
月次	カルフ/日本				北米西岸/日本				カルフ/西欧			
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	16.00	13.25	22.50	21.25	9.15	9.30	—	—	9.50	9.00	13.20	11.50
2	17.00	14.25	22.50	20.00	—	—	—	—	—	—	13.20	11.50
3	18.00	15.25	22.00	21.00	10.75	9.30	—	—	9.50	—	12.50	11.10
4	18.35	14.25	22.75	22.00	—	—	—	—	—	—	13.69	—
5	20.50	16.50	23.35	21.85	—	—	—	—	—	—	15.68	—
6	17.60	15.50	23.00	23.00	10.95	10.80	—	—	—	—	16.00	—
7	18.50	16.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	20.50	18.60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	—	—

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カラフの値はいずれも最高値。

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			
	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	52.50	42.50	62.50	51.00
2	69.00	60.00	72.50	59.50	60.00	45.00	65.00	50.00
3	82.00	67.50	70.00	51.00	67.50	55.00	70.00	53.00
4	72.50	65.00	43.00	35.00	72.50	55.00	70.00	53.00
5	87.50	69.00	42.50	37.75	77.50	69.00	85.00	64.00
6	75.00	62.50	62.50	45.00	55.00	37.50	95.00	80.00
7	82.50	74.75	38.00	36.00	72.50	65.00	100.00	82.50
8	80.00	60.00	40.00	36.00	68.50	52.50	—	—
9	60.00	44.00	32.50	45.75	56.00	40.00	—	—
10	62.50	52.50	34.50	48.00	55.00	52.50	—	—
11	62.00	47.50	32.00	44.00	53.75	44.00	—	—
12	62.75	48.00	36.00	47.50	56.50	43.75	—	—

①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワトル・ストレー・リット。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④カラフの値はいずれも最高値。



(注) ① ロイズ・オプ・ロンドンが発行のロイズ・シグナマシーによる。(シグナル・ニューズ・インターナショナルはロイズ・ロンドンと1987年11月に合併) ② タンクカー運賃はワール・タンク・レポート。③ タンクカー運賃は以下のとおり。④ VLCC: 15万トン以上。⑤ 中量: 7万～15万トン。⑥ 小型: 3万～7万トン。⑦ H-D: ハンザ・ターナー; 3万5000トン未満。赤H-C: ハンザ・クリューン; 全船型。

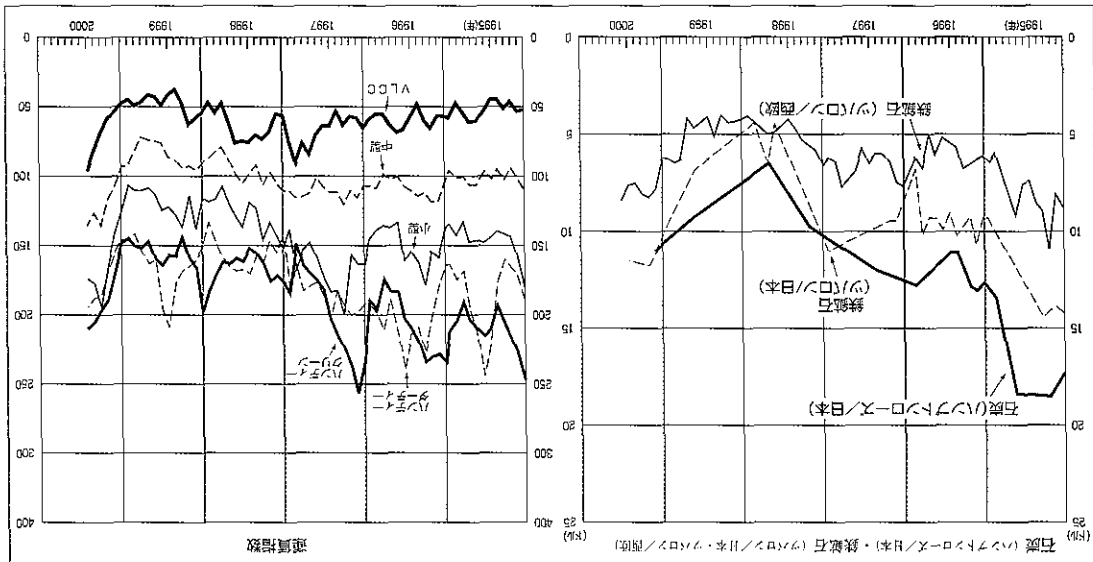
月次	1998										1999										指数
	H・C					H・D					H・C					H・D					
1	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4	169.9	187.0	195.8	200.0		
2	58.6	104.8	142.1	154.5	171.4	55.8	95.7	138.0	161.2	165.7	48.0	92.8	141.1	154.3	167.3	189.9	197.3	200.0	210.0		
3	64.6	96.7	132.9	146.5	175.5	55.8	92.1	133.8	164.1	165.7	48.0	92.8	141.1	154.3	167.3	189.9	197.3	200.0	210.0		
4	70.4	106.1	145.1	160.6	161.9	55.8	92.1	133.8	164.1	165.7	48.0	92.8	141.1	154.3	167.3	189.9	197.3	200.0	210.0		
5	72.3	91.8	122.1	145.7	156.6	55.8	92.1	133.8	164.1	165.7	48.0	92.8	141.1	154.3	167.3	189.9	197.3	200.0	210.0		
6	75.2	98.2	119.8	170.8	152.0	55.8	92.1	133.8	164.1	165.7	48.0	92.8	141.1	154.3	167.3	189.9	197.3	200.0	210.0		
7	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	141.1	154.3	167.3	189.9	197.3	200.0	210.0		
8	75.3	99.6	129.2	168.0	159.7	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	141.1	154.3	167.3	189.9	197.3	200.0	210.0		
9	67.0	88.9	120.2	165.4	152.3	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	141.1	154.3	167.3	189.9	197.3	200.0	210.0		
10	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3	47.0	82.5	109.8	141.1	154.3	167.3	189.9	197.3	200.0	210.0	220.0	230.0	240.0	250.0		
11	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9	44.8	82.5	110.9	141.1	154.3	167.3	189.9	197.3	200.0	210.0	220.0	230.0	240.0	250.0		
12	48.0	88.2	119.8	133.3	182.3	44.8	82.5	110.9	141.1	154.3	167.3	189.9	197.3	200.0	210.0	220.0	230.0	240.0	250.0		
平均	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1	43.0	84.6	118.9	158.4	165.8	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4	169.9	187.0	195.8	200.0		

7. タンカ一運賃指数

①日本郵船調査クルーズ資料による。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クルーズの値はいずれも最高値。

月次	ハブトロント/日本(石炭)		ツバロソ/日本(鉄鉱石)		ツバロソ/西欧(鉄鉱石)	
	最高 1999	最低 2000	最高 1999	最低 2000	最高 1999	最低 2000
1	—	—	—	—	4.30	3.50
2	—	11.00	—	—	4.40	3.75
3	—	—	—	—	4.45	3.45
4	—	—	—	—	4.00	3.50
5	—	—	—	—	5.05	4.60
6	—	—	—	—	4.10	2.20
7	9.25	—	6.85	—	4.70	4.40
8	—	—	—	—	4.20	—
9	—	—	—	—	6.25	5.75
10	—	—	—	—	6.40	—
11	—	—	—	—	6.25	—
12	—	—	—	—	6.25	—

6. 石炭 (パシフィック・コースト/日本)・鉄鉱石 (ツバロソ/日本・ツバロソ/西欧) (単位: トル)

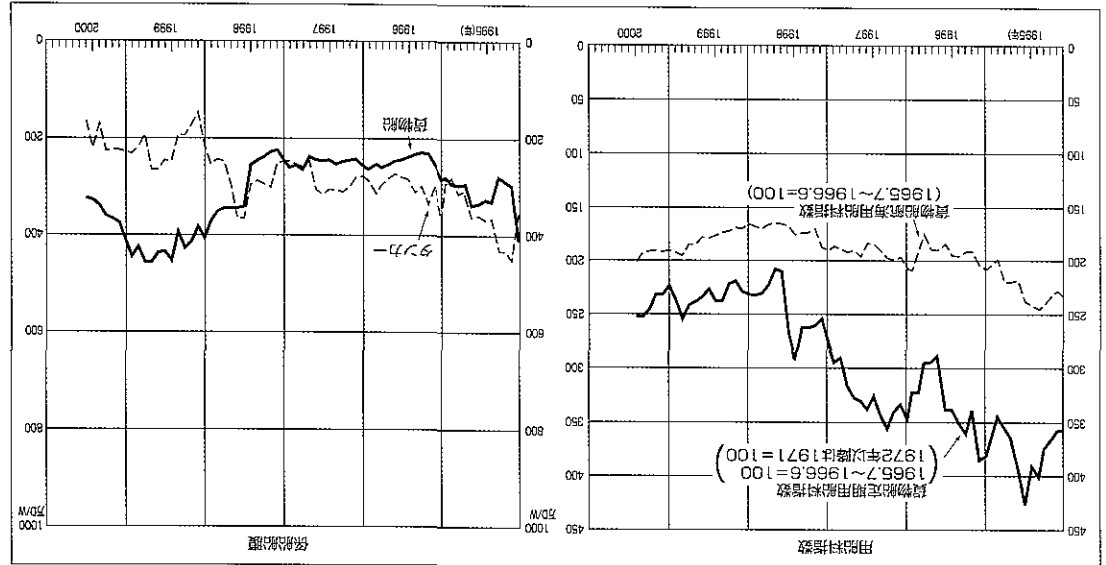


9. 係船船腹量の推移

月次	1998			1999			2000		
	貨物船	タンカー	係数	貨物船	タンカー	係数	貨物船	タンカー	係数
1	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466	328	3,242	4,060
2	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492	317	3,094	3,830
3	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066	312	3,248	4,135
4	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927	306	3,321	4,275
5	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889	303	3,114	3,949
6	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939	328	3,503	4,535
7	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631	329	3,374	4,345
8	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621	341	3,407	4,377
9	319	2,852	3,420	57	1,726	2,941	344	3,514	4,560
10	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479	355	3,544	4,576
11	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415	347	3,332	4,248
12	324	3,004	3,718	51	1,465	2,528	355	3,456	4,449
(注) ロイス・オフ・ロブソリス発行のロイス・マンスリー・オブ・レイト・トランプセツセルズによる。									

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	1995	1996	1997	1998	1999	2000		
1	234.0	207.0	209.0	189.0	166.0	170.0	191.0	358.0	347.0	332.0	277.0	231.0	222.0	223.0	219.0	231.0	246.0	250.0		
2	227.0	202.0	197.0	186.0	176.0	170.0	191.0	358.0	336.6	332.0	254.0	229.0	231.0	223.0	219.0	231.0	246.0	250.0		
3	229.0	192.0	199.0	171.0	169.0	169.0	190.0	366.0	339.4	341.0	260.0	221.0	231.0	223.0	219.0	231.0	246.0	250.0		
4	243.0	192.0	197.0	173.0	172.0	172.0	191.0	377.0	363.0	351.0	262.0	221.0	231.0	223.0	219.0	231.0	246.0	250.0		
5	245.0	196.0	190.0	173.0	173.0	173.0	193.0	402.0	350.0	342.0	262.0	228.0	250.0	223.0	219.0	231.0	246.0	250.0		
6	239.0	195.0	184.0	175.0	176.0	176.0	202.0	390.0	339.0	326.0	292.0	238.0	251.0	223.0	219.0	231.0	246.0	250.0		
7	230.0	186.0	183.0	167.0	179.0	179.0	426.0	339.0	338.0	266.0	226.0	223.0	223.0	223.0	219.0	231.0	246.0	250.0		
8	218.0	186.0	196.0	165.0	178.0	178.0	391.0	289.0	330.0	210.0	233.0	233.0	233.0	223.0	219.0	231.0	246.0	250.0		
9	220.0	186.0	190.0	164.0	185.0	185.0	364.0	293.0	327.0	208.0	238.0	233.0	233.0	223.0	219.0	231.0	246.0	250.0		
10	221.0	176.0	191.0	165.0	185.0	185.0	355.0	294.0	316.0	222.0	241.0	241.0	241.0	223.0	219.0	231.0	246.0	250.0		
11	198.0	188.0	189.0	170.0	195.0	195.0	344.2	323.0	290.0	231.0	254.0	254.0	254.0	223.0	219.0	231.0	246.0	250.0		
12	209.0	211.0	186.0	168.0	192.0	192.0	374.7	323.0	294.0	232.0	237.0	237.0	237.0	223.0	219.0	231.0	246.0	250.0		
平均	226.1	193.3	192.6	172.1	178.3	178.3	375.5	334.9	328.1	245.5	223.7	223.7	223.7	223.7	219.0	231.0	246.0	250.0		

| (注) ①ロイス・オフ・ロブソリス発行のロイス・マンスリー・オブ・レイト・トランプセツセルズによる。(シッピング・インデックス・マンスリー・オブ・ロイス・マンスリー・オブ・レイト・トランプセツセルズによる) ②航海用船料指数は1965.7～1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |




フジテレビの「笑っていいとも」と言う超長寿番組は皆さんご存知だと思うが、10年ほど前だったかその中で「おじさんは怒ってるんだぞ」と言うなかなか面白いコーナーがあった。各自がけしからんと思うことを述べ、「おじさんは怒ってるんだぞ」とやるのであるが、昨今の税金の使われ方を見るに思わずこの言葉が出そうになるのは小生だけであろうか。

大きいものでは金融機関への何兆円にも及ぶ公的資金投入、比較的少額のもの（我々庶民にとっては決して少額ではないが）では100億円もの釣り堀と言われる地方のコソナタ・ミナルなどがあるが、単なる無駄遣いどころか却ってマイナスの効果をもたらすものが多い。金融機関においては、自由競争下で淘汰された数社が世界に伍し得る競争力をつける一海運界で既に起こったように一べきであつたのに、淘汰されるべき会社を公的資金すなわち税金の注射で無理に生かした為、生き残るべき会社がシェアを広げられなくなつてしまった。コソナタ・ミナルの乱立は河口堰と同じように自然環境破壊の問題がある。

税金の無駄遣いは他にも枚挙にいとまがないが、さらに嘆くべきは必要な社会資本への投資が行なわれないことである。例えば自動車専用道路、これが不足している為に日本の自動車の平均走行スピードは先進国中最低となっている。低速、あるいは停止回数が多い為燃料の不完全燃焼の度合いが高く、有毒ガスを多く排出し、環境を著しく破壊している。一方で自動車の回転率が低くなる為産業の効率も低めてい

る。

特に大都市の環状高速道路は都心への無駄な車の流入を防ぎ、環境保護・産業能率の両方の観点から極めて有効であるにもかかわらず、整備が遅々として進まない。石原都知事他の断固たるイニシアチブに期待したいが、自然保護団体あたりが反対運動に荷担し却って国土全体としての環境劣化を招いているのは木を見て森を見ずで悲しいことである。

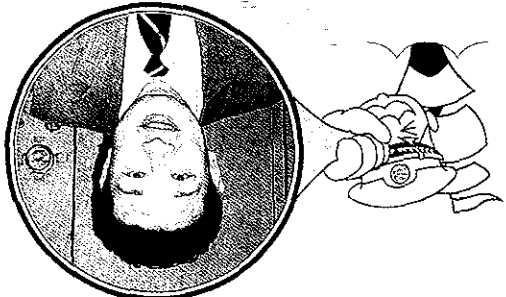
さらに言わせてもらえば、高速道路料金は無料にできるはずである。料金所の維持費・人件費に公園等への天下りの方々のコストは相当なものであるし、これに無駄遣いの税金の一部を加えれば高速道路維持費のみならず建設費も賄えるものと思料する。これは下手な景気対策よりずっと大きな経済効果を産業界ひいては国民にもたらすこと間違いない。

上述したことは、すぐくオカシナ日本国のオカシナ側面に過ぎない。オカシナことがまかり通るのは、政治家と官僚の志様の低さに帰することできるが、究極的には国民の無関心がそれを招いたといえよう。我々国民が他先進国並みの真に豊かな生活を享受するには、一時凌ぎにしか過ぎない景気対策を政府に求めるのではなく、税金の使われ方が長い目で見た生活向上に資するものかどうか常にウツチしていく必要がある。

日本郵船
調査グループ定期船調査チーム長
増田 聡

せんきょう8月号 No.481(Vol.41 No.5)

発行：平成12年8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

板谷商船(株)海務部課長代理
谷内 智さん(44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？

外航船(バタ籍)と内航社
船の船舶保険管理業務をおこな
っています。また、中元・歳暮
時期には関連子会社の食品販売
を手助けしたりもします。

2. これまでの会社生活の中で 一番の思い出といえば…？

10年余りの海上勤務のあと全
く畑ちかいの不動産部所属とし
て、分譲や賃貸マンションの管
理をやりました。いろいろな面
で人生の機微に接することか
き、陸上社会に対する眼が開か
れたように思いました。

3. 御社の自慢といえば？

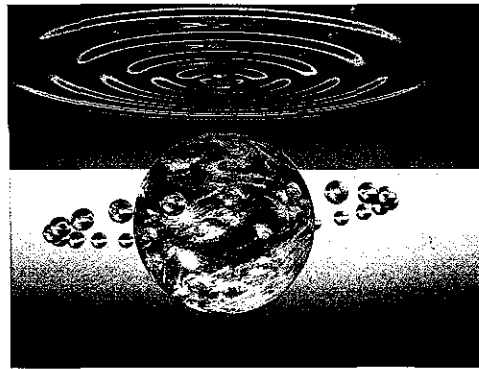
当然のことですが、入渠以外
にオフハイヤーを生じさせてこ
とはありません。本船側とのコ
ミュニケーションを密にすると
ともに船体・機関の保守整備、
或いは人間関係の把握に全力を
注いでいます。

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。

現在の海工業務に精通し、
板谷150年史に残る名監督を目
指すとともに会計・経理の知識
を勉強して決算書などは即座に
理解できるようになりたいと思
っています。

板谷商船様の事業概要

1893年自家輸送のために英国船を購入したこと
に端を発し、以後数次の大戦により隆盛を極める
も、又戦争により激減的打撃を受けた。経営の安
定化を図るために多角経営化に着手、不動産業・
スポーツ業・石油業・倉庫業・食品業等を行って
きた。近年はバタに海外法人を設立し外航船の
運航管理を行うと共に社船により内航部門も運営
している。



船が支える日本の暮らし

The Japanese Shipowners' Association



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