

平成12年9月20日発行 毎月1回20日発行 No.482 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2000

9



社団法人 日本船主協会



SEPTEMBER

C
O
N
T
E
N
T
S

巻頭言①

経営のグローバル化と21世紀

日本船主協会副会長 乾汽船取締役社長 乾 英文

SHIPPINGフラッシュ②

当協会の税制改正要望・政府の予算概算要求まとまる
～平成13年度海運関係税制改正要望・予算概算要求について～

海運ニュース③

審議会レポート④

1. 3機関のより効果的な船員教育訓練体制の確立へ
～船員教育訓練のあり方について安教審が答申～

内外情報⑤

- 1. 真のワン・ストップサービスを実現するために政府に望むべき施策
～港湾諸手続等の徹底的な見直しについて～
- 2. 米国内輸送部分が課税される懸念拭えず
～米国内国歳入法典(IRC)第883条の適用に関する新規則案について～
- 3. 21世紀に展開すべき港湾政策の方向性を議論
～運輸省港湾局主宰「新世紀港湾ビジョン懇談会」について～

寄稿⑥

ITを利用した海運の新しいビジネスモデルへ向かって
～HP(Home Page)からの運賃決済と船荷証券発行サービスについて～
川崎汽船株式会社 情報システム室長 遠藤清重

各種調査・報告書欄⑦

第2回経営者マインド調査：
最近の定航海運トピックスに関するアンケート(上)

Washington 便り⑧

潮風満帆⑨

船長一年生

川崎汽船 船長(在ロンドン) 筒井 哲

海運日誌⑩ 海運統計⑪

[8月]

船協だより⑫ 編集後記⑬

経営のグローバル化と21世紀

日本船主協会副会長
乾汽船取締役社長 乾 英文



20世紀最後となる本年も残す所わずかとなった。今年は、国際船舶制度に基づく国際船舶が誕生し、日本籍船の競争力を高める制度として今後の発展が期待される。この機会に今世紀のわが国航海運の歴史を振り返って、本制度の行く末を展望してみたい。

江戸末期に鎖国令が解かれ、明治初期には沿岸航路でさえ米英仏等の外国貨物船に独占されていた。1876年に西欧型商船の船長、運転手、機関試験免状規則が制定されたが、当時の免状所有者74名中日本人はわずか4名という有様であった。その後、明治政府の海運振興策を背景にAMLやP&Oが沿岸航路から駆逐され、日本がボンベイ航路開設を機に外航進出を果たすのは1893年の事である。

従って、この20世紀はわが国航海運発展の歴史そのものであり、戦前には英米に次ぐ世界第三位の地位を築くと共に、壊滅的打撃を受けた大戦の後も産業界の興隆と国際貿易の拡大に呼応して今日の地位を築くのである。これまでの外航海運発展の過程をたどれば、そのグローバルな性格から常に国際市場への挑戦の歴史であったと言っても過言ではない。

この発展を支えて来た日本人船員にとって魅力的な環境は、1973年のオイルショックと前後する生産拠点のアジアシフトや円高により一変する。競争力を失った船員費削減のため、船員制度近代化の努力に加え、仕組船化や混乗化と

いう脱日本人船員化が急激に進展、日本商船隊は構造変化を余儀なくされていく。

国際船舶制度は、このような競争力回復の努力と日本海運のアイデンティティ維持との調和を目指して、船舶の安全運航とコスト管理のための陸上要員の育成を視野に入れつつ、海運にとって生産手段とも言える船舶の運航・管理に於ける主導的役割を明治以来培われた海技の伝承の上に構築するという戦略的意義を持った制度と言う事が出来る。

最近では、国際物流の担い手である海運のみならず、金融の分野でも国際競争力確保のための構造改革が進行している。ビッグバンの成功例と言われる英国の様にシティの中心は外国の金融機関に握られるという事態を、テニスに譬えてウインブルドン現象と言うが、グローバル化を象徴する好例と同時に、国際スポーツの様なスクラッチ勝負の世界に於てもプレイヤーの裏にはその国の伝統や政策が色濃く影響を与えている事を示唆してくれる。

21世紀に入ってもこのグローバル化の波は確実に人・物・金のボーダーレス化や業務や会計基準の国際標準化に向かい、IT技術の進歩がこの流れを加速していくであろう。外航中小船主協会（日本船主協会のオーナー部会）としても、この変革の波にチャレンジ精神を以て取り組み、わが国航海運の競争条件整備を図って行きたい。



当協会の税制改正要望・政府の予算概算要求まとまる ～平成13年度海運関係税制改正要望・予算概算要求について～

1. 海運関係税制改正要望

平成13年度税制改正要望においては、海運関係事項、国際課税、一般税制の3つの柱を立て、国会議員、関係省庁や経団連などに対し、精力的な要望活動を行うことを7月26日開催の当協会定例理事会において決定した。

(1) 海運関係事項

海運関係税制としては、船舶の特別償却制度、圧縮記帳制度が平成12年度末で期限切れを迎える。欧州諸国では近年トン数標準税制が導入されるなど、諸外国船社は有利な税制や海運助成策により国際競争力をつけており、邦船社は世界単一市場のなかで過酷な競争を強いられている。諸外国と見劣りのするわが国の海運税制において、わずかに残された船舶の特別償却制度と圧縮記帳制度は諸外国との競争環境を整備するためには最低限必要であることから、その延長を強力に要望すると

ともに、船員訓練設備の特別償却制度など適用期限を迎える措置の延長を求めている。

(2) 国際課税

平成12年7月、日本貿易会の呼びかけにより、国際課税連絡協議会が発足し、国際課税における共通の問題について24団体が協調して検討し、その改善に向けた要望活動を行うこととなった。当協会がかねてより強く要望しているタックスヘイブン対策税制の改善（特定外国子会社の赤黒合算の問題）については、外国税額控除制度の問題とともに同協議会の要望として関係方面に働きかけていく。また、タックスヘイブン対策税制の問題を考えるにあたり、学識経験者に意見を求めるとともに、会員各社に対しアンケート調査を行い実態の把握に努めることとしている。

(3) 一般税制

一般税制については、経団連等を通じた働

H I P P I N G P L A S H

きかけを行うこととしており、昨年同様、日本船主責任相互保険組合（JPIA）より当協会に対し申し入れのあった、同組合の法人区分の変更についての要望も盛り込んでいる。

平成13年度税制改正要望案は、以下のとおりである。9月27日に開催される当協会定例理事会において承認された後、国会議員をはじめとする関係方面先に強力に要望活動を行っていくこととしている。

平成13年度税制改正要望事項（案）

○海運関係事項

1. 船舶の特別償却制度の延長

外航近代化船（3,000G/T以上）：

特償率18/100

内航近代化船（300G/T以上）：

特償率16/100

二重構造タンカー（外内航とも）：

特償率19/100

2. 船員教育訓練施設の特別償却制度の延長

特償率16/100

（取得価額が操船シミュレーター：3億円

超、機関シミュレーター：2億円超、荷役シ

ミュレーター：1億円超の施設に適用）

3. 特定資産の買換（圧縮記帳制度）の延長

① 船舶から船舶：譲渡差益の80%

② 内航船舶から減価償却資産：

譲渡差益の80%

4. 公害防止用設備の特別償却制度の延長

オゾン層を破壊する特定物質の代替物質を使用したコンテナ用冷凍設備：

特償率：16/100（取得価額200万円以上）

5. 固定資産税の課税特例の延長

脱特定物質（脱フロン）対応型設備（コンテ

ナ用冷凍装置（同時に設置する専用補助発電機を含む）：課税標準 取得後3年間4/5（取得価額240万円以上）

6. 中小企業投資促進税制の延長

以下①～③につき30/100の特別償却又は7/100の税額控除（資本金3,000万円以下の法人が対象）

① 機械装置（230万円以上）

② 器具備品（合計額100万円以上）

③ 船舶（内航貨物船（基準取得価格）75%）

○国際課税

1. 特定外国子会社に係る留保金課税の改善および連結納税制度の早期導入

・特定外国子会社については、留保所得のある子会社のみならず、欠損金のある子会社も合算の対象とすること。

・課税済留保金額の損金算入制限を緩和すること。

・控除未済課税済配当の控除期間制限を撤廃すること。

・軽課税国の判定基準（いわゆる25%基準）を引き下げること。

・適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外すこと。

なお、連結納税制度については早期に導入するとともに、導入に際しては、国内子会社に加え、直接・間接保有100%の特定外国子会社についても連結納税制度の対象とすること。

2. 特定外国子会社の設立における特定の現物出資の課税の特例の改善

特定の現物出資による特定外国子会社の設立については、国内子会社同様に本特例を適用する。

3. 外国税額控除制度の拡充

- ・控除限度超過額の損金算入制度の創設
控除限度超過となった外国法人税は繰越か損金算入の選択を認めること
控除不能が確定した繰越外国法人税は損金算入を認めること
- ・控除限度超過額及び控除余裕額の繰越期間を3年から5年に延長すること
- ・間接外国税額控除制度の拡大
間接税額控除の持株比率の制限を現行の「25%以上」から、欧米先進国並みの「10%以上」とすること
間接外国税額控除の適用範囲を孫会社から、曾孫会社まで拡大すること

○一般税制

1. 欠損金の繰越期間の撤廃または延長
2. 欠損金の繰戻し還付の不適用措置の廃止
3. 受取配当金の益金不算入枠についての制限撤廃
4. 日本船主責任相互保険組合の法人区分の変更
船主相互保険組合を法人税法第2条7号に規定する「協同組合等」から同条第6号に規定する「公益法人等」に変更すること。

2. 海運関係予算概算要求

運輸省をはじめとする関係省庁は、平成12年8月末に平成13年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に対して要求を行った。

概算要求事項のうち、海運関係事項の概要は以下のとおりである。

(1) 外航海運関係

- ① 国際船舶職員緊急養成事業費補助（若年船員養成プロジェクト）

国際船舶制度への船長・機関長2名配乗体制を円滑に実施し、国際船舶制度を推進するための若年船員の早期養成・確保を図るため、シミュレーター等を活用した座学研修や乗船実習など5,100万円を要求している。（船員部と共同要求）

② 国際船舶制度推進事業費補助

国際船舶制度を円滑に実施、拡充していくための推進事業費補助として1,000万円を要求している。

③ 財政投融资（日本政策投資銀行融資）

海運事業者が貿易物資の安定輸送のために投資する外航船舶（新規建造分は385億円、昨年度からの継続分は110億円）、海運関連施設を融資対象とした貿易物資安定供給枠として530億円を要求している。

また、融資条件については、現行金利および融資比率の維持を要求している。

(2) 運輸施設整備事業団関係

① 財政融資資金（日本政策投資銀行融資）

運輸施設整備事業団は、内航海運の体質改善、国内旅客船の整備等の事業を推進するため、海運事業者と共同して船舶の建造を行うこととしており、平成13年度においては、船舶関係についてその事業規模（支出予算）を535億円（前年度比：28億円減）とし、このうち、自己資金187億円を除く348億円を財政融資資金として要求している。

その内容としては、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造などを推進することとし、代替建造9万1,000G/T分として379億円を、また国内旅客船の整備を目的として、146億円をそれぞれ要求している。

② 暫定措置事業に係る借入金に対する政府保証

同事業団が内航海運組合総連合会に貸付する資金を銀行から借り入れる際に大蔵大臣が保証、年度末に保証枠を認可するもので、前年度同額の210億円を要求している。

③ 環境負荷軽減船の建造促進

平成12年度に認められたエコシップ（従来の船舶よりもCO₂の排出を20%以上削減した船舶）に対する助成を改めたものである。代替建造促進の観点から、既存の老朽不経済船（船齢7年以上の船）を環境負荷低減船（モーダルシフト対応船舶かつエコシップ並みの環境負荷低減効果技術を持つ船舶）にリプレースする船主に対し、平成13年度に共有船として代替建造する場合の補助金として、5億円を新規に要求した。

(3) 船員対策関係

① 運輸省関係（一般会計）

離職船員の雇用促進を図るため、職業転換等給付金の支給、技能訓練事業等を実施するとともに、貿易物資の安定輸送体制の整備を図るため、外航海運の国際競争力の強化等に向けた国際船舶制度の拡充等を行うこととしている。

具体的には、日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）が行う船員雇用促進対策事業への補助金として、外国船就職奨励助成、内航転換奨励助成、技能訓練助成、船員職域拡大訓練助成、内航転換訓練助成のほか、若年船員養成プロジェクトとしての5,100万円を含め、総額7億2,300万円（前年度予算比：1億5,800万円減、昨年は本四架橋開通等に伴う旅客船事業からの離職者数増を踏まえて増額されていた）を要求している。

② 厚生省関係（船員保険特別会計）

雇用船員を対象とする対策として、船舶職員養成訓練等技能訓練事業費、外国船船員派遣助成金および訓練派遣助成金等雇用安定事業費3億1,920万円を含む総額4億7,964万円（前年度予算比：9,988万円減）を要求している。

(4) 開発途上国船員養成への協力

政府開発援助（ODA）の一環として、外航船社の協力を得て行う開発途上国船員研修受け入れ事業に対する補助金として5,800万円（前年度比：600万円減）を要求している。

この事業は海事国際協力センター（MICC：The Maritime International Cooperation Center of Japan）が、外航船社の協力を得て、フィリピン、インドネシア、ベトナムの船員54名（前年度比：3名減）を受け入れることとしている。

(5) その他

「海のITS（高度情報通信技術を活用した海上交通のインテリジェント化）」関連予算として、ITの活用による海運の効率化・活性化の推進への4,500万円を含む13億200万円を要求している。

以上



審議会レポート

1 3機関のより効果的な船員教育訓練体制の確立へ —船員教育訓練のあり方について安教審が答申—

平成10年7月9日、運輸大臣から「我が国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員の教育訓練のあり方について」の諮問（本誌平成10年8月号参照）を受けた海上安全船員教育審議会（以下、安教審）（会長：加藤俊平東京理科大学教授）は、下部組織である同審議会教育部会第二小委員会（委員長：加藤俊平東京理科大学教授）を中心に検討を進め、このほど最終案を取りまとめた。同案は、本年8月29日開催の安教審第22回教育部会において了承され、即日、運輸大臣宛てに答申（資料参照）された。

教育部会では、これまで第二小委員会において、海技大学校、航海訓練所および海員学校の3つの船員教育訓練機関のあり方について6回の検討を重ねてきたが、当協会からも委員として参画し、これら3機関の効率的な運営を図るとともに、社会のニーズや国際条約に対応した優秀な船員の供給を従来と同様に継続するよう船主意見の反映に努めた。

答申では、海技大学校については、シュミレータ課程を中核課程として積極的活用を図ることを提言し、海員学校は教育体制の主力を本科

から専修科へ移行させるとともに、懸案であった校名を、たとえば専攻科のある波方海員学校は波方海上技術短期大学校、小樽海員学校は小樽海上技術学校と来年4月より改称、航海訓練所については甲機両用教育の見直しを受けて情報技術の改革をとり入れた海の高度情報化対応訓練の導入と専門分野技術訓練の充実を提言している。

運輸省では、本答申を受けて平成13年度から独立行政法人化される3機関の中長期的な船員教育訓練体制の運営に反映させることとしている。

【資料】

「我が国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員の教育訓練のあり方について」
(答申)

我が国の海運においては、船舶に関する技術革新、混乗船の一層の増加、船員の高齢化が進んでおり、一方社会的には小児化傾向、高学歴化志向の進展も顕著となっており、このような情勢の変化の中、運輸省の船員教育機関が優秀

な船員の養成を維持していくための検討が必要となっている。

このため、各船員教育機関の機能を再確認するとともに、海運界の諸情勢の変化を鑑み、併せて平成13年度から導入される制度改革（独立行政法人化）も見据えた各機関の中長期的な船員教育訓練体制のあり方を、以下のように取りまとめた。

1. 海技大学校

海技大学校は、船員に対する上級海技従事者資格の取得及び技術革新に対応した船舶運航技術の取得のための専門教育を実施する、我が国唯一の船員再教育機関として重要な役割を果たしている。

一方、我が国の海運においては、国際的な安全基準の強化、混乗船の一層の増加、船舶設備の技術革新の進展等情勢の変化により、船員需給構造の変化、日本人船員の役割の変化、船員教育分野における国際協力の促進等が顕著となっている。

これに伴い、海技大学校の教育課程の見直しが必要となっており、海運政策、船員政策はもとより、現在取り組まれている独立行政法人化も踏まえ、社会的ニーズに即した効果的な課程編成、並びに現行課程の再評価に基づく効果的な課程編成を目指し、次のような見直しを図ることが適当である。

① 海技士科

- a. 船舶職員法上に定める免許の資格に応じた教育体制を維持するが、外・内航海運の情勢の変化に対応した体制整備を図るとともに、より幅広い対応を図るため、入学条件の緩和を図る。
- b. 抜本的な課程の養成定員の見直しや改廃を検討し、運営の効率化を図る。
- c. 海員学校本科卒業生を対象とした三級海技士第四課程を海上技術科（仮称）として海技士科から分離し、その更なる魅力化のための改善を図る。

② 講習科

- a. 抜本的な課程の養成定員の見直しや改廃

を検討し、運営の効率化を図る。

- b. 特にシミュレータ課程については、外・内航海運のニーズに対応するため課程を再構築し、カリキュラム及び機器の充実、研修期間の見直し及び指導体制の拡充等による幅広い対応を目指し、講習科の中核的課程として積極的活用を図る。

- c. 外部機関からの委託研修を実施する課程を設置し、効果的運営を図る。

③ 通信教育部

受講実績等を勘案し、養成定員の見直しを行い、運営の効率化を図る。

④ 組織運営の効率化

課程の再編に伴い、効率的組織の編成と運営を図る。

2. 海員学校

海員学校は、平成4年の学制改革により、養成の主目的を内航船舶職員の養成に転換して以来、内航海運界に優秀な若年船員を送り出し、安定輸送の確保に重要な役割を果たしている。加えて、内航海運においては、高齢化が急激に進んでいる状況であり、安定的に若年労働力を供給する海員学校は、今後とも大いに期待されているところである。

このため、小子化傾向および高学歴化志向が一段と進展している社会情勢を鑑み、広く優秀な学生・生徒を確保すべく、海員学校の一層のイメージアップを図り、さらに現在取組まれている独立行政法人化も踏まえて、安定的な内航船員の教育体制を確立するため、次のような見直しを図ることが適当である。

① 教育体制の見直し

a. 専修科教育及び本科教育

内航海運界のニーズ、及び小子化・高学歴化等の社会的な環境変化を踏まえ、内航船舶職員養成のための教育体制の主力を、本科から専修科へ移行を図る。

b. 司厨・事務科教育

内航海運に予想される船員不足に対応するため、外航・内航海運界のニーズ等を勘案しながら、養成定員の一部を専修科へ移

行を図る。

c. 入学年齢制限の緩和

将来的に優秀な応募者を幅広く募集するために、本科、専修科および司厨・事務科の入学年齢については、その上限を撤廃する。

d. 専修科への単位制の導入

学生の理解度を深め、学習意欲の増進を図るため、専修科に単位制を導入し、魅力ある学校づくりを図る。

② 組織体制等の見直し

a. 本部制の導入

独立行政法人移行に際し、本部を設置して1つの法人とし、事務局機能の集約化を図りながら、効率的な組織運営を図る。

b. 海員学校の各校の校名の改称

機関の独立行政法人化に伴い、機関名称が「独立行政法人海員学校」と規定されたが、個々の学校の名称については法人の判断に委ねられることから、独法移行時に校名を改称する。加えて、専修科については、その教育体制、教育内容等を考慮し、校名に短期大学校を付す。

3. 航海訓練所

航海訓練所は、商船大学、商船高等専門学校、海技大学校および海員学校等の学生等に対し、航海を行う上で、必要となる知識・技能を練習船を用いた実習教育を通じて習得させる機関として、練習船を一元管理して効率的な航海訓練を実施している。

近年の海運をめぐる情勢の変化に応じ、各船

員教育機関はそれぞれの教育課程の見直しに取り組んでおり、航海訓練所においてもそれらを踏まえた訓練体制の見直しが必要となっている。

さらに、現在取り組まれている独立行政法人化を踏まえた練習船の運航体制の見直しも必要となっており、各船員教育機関との連携強化に加え幅広い航海訓練の需要に対応できる、より効果的な訓練体制の確立並びに、より効率的な運航体制の確立のため。次のような見直しを図ることが適当である。

① 航海訓練の充実

新たに日本人船員に求められる役割に対応した訓練カリキュラムによる専門分野訓練の深度化、GMDSS 訓練、海事英語訓練及び海の高度情報化対応訓練の導入、内航船の技術革新や運航実態に対応した海員学校訓練の充実及び開発途上国船員養成に関する航海訓練の充実を図る。

② 訓練体制の改善

船員に求められる新たな知識・技能及び養成機関の養成数に合わせた船隊及び訓練体制の整備を図る。

③ 組織運営の効率化

独立行政法人に伴う船員法適用への円滑な対応と、効率的組織の編成と運営を図る。

4. 組織運営に関する留意事項

各機関は、その組織運営に関して、外部からの客観的意見や評価の導入を図るとともに、民間及び船員教育機関相互の人事交流等による人的活性化を図り、機関の機能が有効に発揮されるよう努めることが必要である。

内外情報

1

真のワン・ストップサービスを実現するために 政府に望むべき施策

— 港湾諸手続等の徹底的な見直しについて —

1997年4月、政府は規制緩和の推進、社会資本の整備および物流システムの高度化を柱とす

る総合物流施策大綱を発表した。この中で、政府として、物流システムの高度化に関し、「国

および地方公共団体が輸出入、出入港等の行政手続きにおいて率先して情報化によるペーパーレス化およびワンストップ・サービスの実現に取り組む。」との姿勢が示されている。

これを受けて、1999年10月、大蔵省関税局の通関情報処理システム (Sea-NACCS) および運輸省港湾局の港湾 EDI システムが稼動するとともに、法務省 入国管理局においても、船舶等の乗組員に係る上陸許可手続きを電子化するための「乗員上陸許可支援システム (仮称)」の開発が行われている。

さらに、本年7月、内閣総理大臣を本部長とする情報通信技術 (IT) 戦略本部の設置が閣議決定された。また、国際的に競争力ある IT 立国の形成を目指し、官民の力を結集して、戦略的かつ重点的に検討を行うため、別途、「IT 戦略会議」(議長：出井伸之ソニー株式会社会長) が設けられ、電子政府の早期実現による行政サービスの向上をはじめ電子商取引を促進するための規制改革等諸制度の総点検、新たなルールづくり等について真剣な検討が行われている。

このように、港湾における諸手続もペーパーレス化およびワンストップ・サービスの実現に向けて、確実に第一歩を踏み出している。

しかしながら、港湾をはじめとした諸手続を現状のまま単にペーパーレス化し、関係官公庁の回線を繋ぎ合わせることを目的とした電子政府では、利用者としては真の電子政府とは言い難い。そればかりか、膨大なシステムとなることが考えられ、予算的にも莫大な資金を要すものと考えられる。しかも、折角できたシステムであっても、それに対応するために、民間側においてシステム化への新たな投資が必要であったり、申請のための各種書類の作成が現状と殆ど変わらないのであれば、ペーパーレス化への移行は遅々として進まず、かえって時間のかかる事態を招きかねない。

実際の港湾における諸手続をコンテナ船を例にとって説明したのが、図1である。もちろん、外航タンカー等の不定期船についても、船舶に関わる諸手続は同様である。このように、いくつもの官公庁から許認可をうけることが必要と

されているのが現状である (船舶に関わる諸手続は資料1参照)。加えて、申請手続の多くは、膨大な資料の添付が必要である。このように、船舶の入出港に際しては、複数の官公庁に対し、限られた時間に多くの手続が必要であり、結果として、港湾における諸手続は非常に煩雑となっている。また、例えば、入/出港届や乗員名簿等については、港長・入国管理事務所・税関等の各官公庁に重複して提出する必要がある等、必ずしも、効率的な管理がなされているとはいえない状況でもある。

このため、従来より、当協会は規制緩和の一環として、港湾諸手続ならびに提出書類の一層の簡素化について、精力的に関係官庁に働きかけてきた。特に、重複する書類については、関係各官公庁に善処方を求めていたが、それぞれの関係法令下での守秘義務等、難問が山積しており、これらの簡素化の進展は遅々として進んでいないのが実態である。

許認可のペーパーレス化および港湾における電子政府の実現等いわゆる IT 化は手段であって、決して目的ではない。目的は船や物のスムーズな流れの実現なのである。

従って、ペーパーレス化に先立ち、関係官公庁毎に現行の提出書類を今一度、徹底的に見直し、単なる参考として提出を求めている添付資料については廃止を前提として徹底的に簡素化を図るとともに、通関手続における現物主義をはじめとして諸慣習を含めた許認可制度全体のあり方等を抜本的に見直していくことが喫緊の課題である。その上で、関係官庁間で縦割りの枠を超えて、重複する資料の調整はもちろんのこと、互換性のあるシステムを構築していく議論を深化すべきである。即ち、規制緩和の流れの中で不断の努力を継続していけば電子政府は自ずと出来上がっていくのではないかと。

前述の IT 戦略会議では、「わが国は、5年以内にアメリカを超える超高速インターネット大国となり、～(中略)」との IT 国家戦略の基本的考え方を示している。米国におけるいわゆる IT の普及は、インターネットの開放というハード面だけの整備ではなく、政府による徹底し

た規制緩和の実現にあると聞く。日本が真のインターネット大国となるのか、あるいは超高速インターネットという技術のみの世界での大国で終わるのかは、提出書類の簡素化からはじまるといっても決して過言ではないだろう。

(参考) 諸手続の簡素化およびシステム関係の当協会規制緩和要望事項

輸出入・港湾諸手続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・港湾諸手続については、現在 SeaNACCS 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の一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、通関手続における現物主義をはじめとした制度自体の抜本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が本格的にシステム化された時点で、諸手続の一括申請

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(非マル関)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
- ・フラットベッド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)

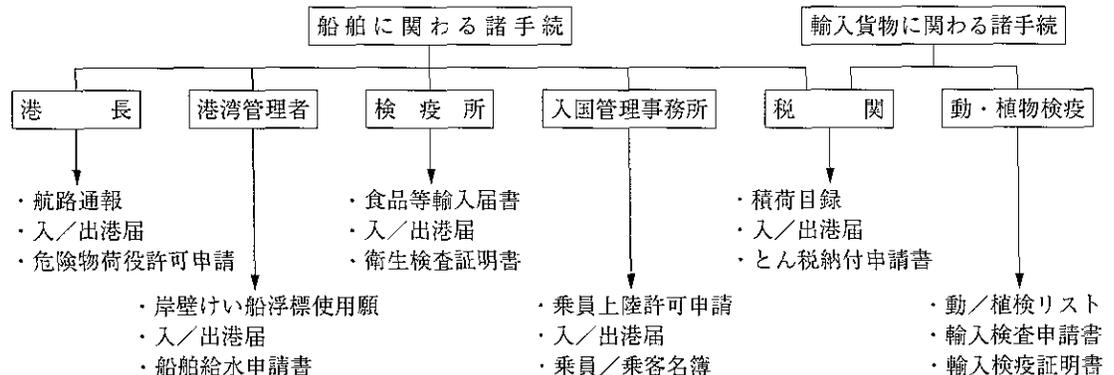
- ・内地港抜港に伴う接続港での仮植検の廃止乃至手続簡素化
- ・植検対象貨、内航船接続時の積替届けの廃止

(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

【図1】 港湾における諸手続の現状



【資料1】 船舶に関わる諸手続

	港 長 (保安庁)	港 湾 管 理 者	入 国 管 理 事 務 所
必一般とされれるるもので	<ul style="list-style-type: none"> ○航路通報 (10,000GRT 未満非該当) ○停泊場所指定願 ○移動届、許可申請書 ○乗員名簿 ○入港届 ○錨地報告書 ○出港届 	<ul style="list-style-type: none"> ○岸壁けい船浮標使用願 (船舶) ○入出港移動予定船動静・水先人・曳船手配依頼書 ○時間・水先人・曳船変更届 ○入港届 ○私設埠頭入港・移動船 (水先人・曳船) 手配申請書 ○出港届 	<ul style="list-style-type: none"> ○入港通報 ○勤務時間外審査願書 ○乗員上陸許可申請書 (15条) 乗員 ○乗客名簿 ○乗員名簿 ○入港届 ○別添報告書 ○出港届
危険物運搬船	<ul style="list-style-type: none"> ○航路通報 ○危険物荷役許可申請書 ○危険物貨物一覧表 ○危険物運搬許可申請書 ○荷役計画書 ○大型タンカー入出港予定表 ○警戒船名作業時間報告 		
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○夜間入港許可申請書 ○係留施設使用届 ○係留施設使用届省略許可申請書 ○工事、行事、作業許可申請書 ○係留施設使用届省略許可申請書 ○修繕届 ○係留届 ○私設信号使用許可申請書 ○ (進水、入梁、出梁) 届 ○錨地指定報告書 ○工事着手届 ○工事竣工届 ○竹木材水上荷卸いかだ運行情い留許可申請書 ○入出港届省略許可申請書 ○私設信号使用許可申請書 ○航海実歴書 ○航海実歴認定申請書 ○入出港記載事項証明申請書 ○曳航作業許可申請書 	<ul style="list-style-type: none"> ○船舶給水申請書 	<ul style="list-style-type: none"> ○緊急上陸許可申請書 ○身元保証書 ○上陸期間延長申請書 ○上陸許可書紛失届 ○行動範囲拡大の申請書 ○特例上陸許可書再発給願書 ○特例上陸許可者出国届 ○乗員上陸許可者到達報告書 ○乗員上陸許可期間延長申請書 ○遭難上陸許可申請書 ○乗員雇用届 ○入港日時変更届 ○船名変更届 ○運送業者変更届 ○数次乗員上陸許可申請書 ○寄港地上陸 (通過上陸) 許可申請 ○乗員名簿 (数次上陸用) ○乗客名簿 (数次上陸用)

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イ

ズ化

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 米国内輸送部分が課税される懸念拭えず —米国内国歳入法典(IRC)第883条の適用に関する新規則案について—

2000年2月8日、米国内国歳入庁 (Internal Revenue Service = IRS) は、内国歳入法典 (U. S. Internal Revenue Code = IRC) 第883条 (以下 IRC883) の適用に関する新しい規則案を発表した。

IRC883は、航空や海運など国際運輸業を営む外国の事業者 (以下「非居住者」) が国際運輸業から得た所得 (以下「国際運輸業所得」) について米国への所得税を免税とすることを定めたものである。今回出された規則案は IRC883 に記載されている「非居住者」や「国際運輸業所得」の範囲を狭めるものであり、従来免税とされていた部分についても課税される可能性があることから、海運をはじめ関係業界は強力な反対運動を展開している。

IRS は米国行政手続法に従って同規則案の最終化を図るべく、書面によるコメント提出期限を5月19日に、公聴会を6月8日に設定し、国内外からの意見聴取を行った。当協会は、5月19日に IRS に提出された CENSA/ICS/OCWG 共同の意見書を通じ、わが国海運業界の反対意見の反映に努めた。また、6月8日に開催された公聴会では、CENSA/ICS/OCWG を代表した弁護士、および BIMCO/米船協/CENSA/ICS/INTERTANKO/OCWG/PMSA(注) を代表した弁護士を含む8人の弁護士が証言に立ち、全員が反対を表明した。

本規則案による懸念は多岐にわたるが、船社は特に「国際運輸業所得」の定義が狭まることにより、複合一貫輸送において米国内の輸送部分が課税されることに反発している。例えば、横浜港からロサンゼルス経由、鉄道でシカゴまでの複合一貫輸送では、現在は横浜からシカゴまでを国際運輸とみなし、米国所得税は免税とされているが、規則案がそのままの内容で施行されると、横浜—ロサンゼルス間の海上輸送のみ「国際運輸業所得」とされ、ロサンゼルスからシカゴまでの鉄道輸送が国内輸送とみなされ

て、米国から課税されることが懸念されている。

問題点としては、まず、複合一貫輸送される貨物には、通常、スルー BL により通し運賃が設定されており、海上輸送と米国内輸送を分けた運賃体系とはなっていないため、国内輸送部分の所得を特定することが困難であることが挙げられる。

また、課税された場合、二重課税を防止するために設けられている「外国税額控除制度」により、外国で支払った納税額は原則的に控除される仕組みとなっているが、控除される年度が遅れる上、控除額等に制限があるため二重課税を100%免れないケースも生じうる。

さらに、国内輸送部分の税金はすでに米国の鉄道会社やトラック業者が支払っており、国内運賃部分から船社が米国の鉄道会社やトラック業者に支払う運賃を差し引いた船社の収益部分を計算することは困難かつ相当の手間がかかる。また、これに課税しても税収が大幅に増加するとは思えないものと推測され、IRS の意図が明らかでない。

同規則案は米国の通商相手国全てに適用されるが、租税条約を締結している国については租税条約に基づくため、米国と租税条約を締結している日本は同規則案の影響を受けないとの見方もある。しかしながら、租税条約の適用の仕方は米国の裁量で決まり、さらに同租税条約には「国際運輸業所得」の定義がなく「規定がない場合は国内法に基づく」と記されているため、結果的に規則案の適用を受ける懸念が依然として残る。

また、規則案が最終化されるまでは諸外国が米国の国内法制定に意見を述べることは内政干渉となり、課税された後も現行の日米租税条約や OECD モデル租税条約が「国際運輸業所得」について細かな規定をしていないため同規則案がこれらの条約に明確に違反しているとは言いにくく、政府ルートでの反対表明が難しい状況

にある。

このような状況下、当協会は、北米地区事務局（ワシントン）・欧州地区事務局（ロンドン）を通じ、米国内の動きや各国の対応状況など幅広い情報収集に努めるとともに、関係省庁と連絡をとりつつ、問題解決に向け活動している。新規則案が実施されることになれば邦船社にも相当な影響を与えることが予想されることから、今後とも情報収集に努めるとともに関係省庁と

も連携しつつ、問題の解決に向けて積極的に取り組んでいくこととしている。

（注）BIMCO：ボルチック国際海運協議会

CENSA：欧州・日本船主協会評議会

ICS：国際海運会議所

INTERTANKO：国際独立タンカー船主協会

OCWG：Ocean Carrier Working Group

PMSA：Pacific Merchant Shipping Association

以上

3 21世紀に展開すべき港湾政策の方向性を議論 —運輸省港湾局主宰「新世紀港湾ビジョン懇談会」について—

運輸省港湾局は21世紀に展開すべき港湾政策全般の方向を検討する「新世紀港湾ビジョン懇談会」を設置した。

新世紀に求められるわが国港湾の役割と具体的方策のあり方をテーマに年末までかけて議論するもので、検討結果は改正港湾法の基本方針に盛り込まれるとともに、2002年度以降の港湾長期政策にも適宜反映されるという。

港湾局開発課を事務局に学識経験者などで構成され、5月10日の第1回以来、月1回のペースで会合が開かれている。

進め方としては、①次世代港湾分野検討委員会（次世代型港湾のイメージの構築とその形成方策）②交通・輸送分野検討委員会（海の利用を推進する港湾の交通・輸送機能の再構築方策）③地域・環境分野検討委員会（港の特性に応じ

た港湾空間の再編方策）④計画・事業システム分野検討委員会（新しい計画・事業システムのあり方）という4つの分野別委員会を設置し、そこでの議論を基に話し合いを進めていく他、全国の港湾管理者、地方自治体などの関係者と意見交換するための地方懇談会も開催するとしている。

当協会からは関連業務部 三谷副部長（港湾協議会事務局長）が分野別委員会の一つである②交通・輸送分野検討委員会に委員として参加する一方、7月7日の第3回懇談会では外航海運の視点からみた港湾関係3法改正の意義や海陸物流の結節点としての港湾のあるべき姿について講演するなど新世紀に求められるわが国の港湾像について利用者の立場から意見の反映に努めている。

【資料1】

第1回新世紀港湾ビジョン懇談会配布資料 （抜粋）

1. 新世紀港湾ビジョンの策定

新世紀を目前に控え、我が国においては、経済、社会のグローバル化、資源、環境の有限性認識の高まり等大きな構造変化が進行している。

また、港湾行政における国の役割の明確化、港湾相互間の広域的な連携の確保に対する取り組み、港湾に関する環境施策の充実等を主たる内容とする港湾法の改正が今国会で成立をみた

ところである。

さらに、2001年1月からは、国の組織も再編され、運輸省も国土交通省として新しいスタートをきることとなっている。

このように、20世紀末にある現在、港湾行政も大きな転機を迎えており、港湾政策の長期的なビジョンづくりが求められている。このため、新世紀における我が国の社会経済の姿を展望しつつ、超長期的視点も含め新世紀に展開すべき港湾政策全般の方向（ビジョン）について検討し、本年末を目途にとりまとめることとした。

2. 検討事項

新世紀港湾ビジョンの策定にあたっては、以下の事項を中心に幅広く検討する。

① 新世紀に求められる新しい港湾の役割について

経済、社会、環境等の分野で地球規模での一体化が進む一方、人口減少が見込まれる21世紀の我が国の発展方向を展望し、これを踏まえ、日本の新しい港湾の役割について検討整理する。

② 新しい港湾の役割実現に向けた港湾政策の方向及びその具体化方策について

新しい港湾の役割の実現に向けた港湾政策の方向について、ストックの十全活用、全国的・広域的取り組み、他分野との連携等を重要な視点として、新世紀初頭から長期的には新世紀半ばまでを展望し、主として次の4つの観点を切り口として検討整理する。

イ) 次世代型港湾のイメージの構築とその形成方策

高度に情報装備する港湾、海洋開発を先導する港湾、自然環境と一体となる港湾等次世代の港湾のあるべきイメージを具体的に構築し、技術開発を含めたその形成方策について検討する。

ロ) 海の利用を推進する港湾の交通・輸送機能の再構築方策

海外諸港との競争・協調関係も視野に入れた港湾機能の強化・配置方策、静脈物流等の海上輸送への誘導方策、総合的な物流ターミナルの形成方策等海の利用を進めるための交通・輸送機能の再構築方策について検討する。

ハ) 港の特性に応じた港湾空間の再編方策

リサイクル産業等臨海部への新たな産業の導入も含めた臨海工業地帯の再生方策、内湾・内海を中心とした海域環境の回復・創造方策、大都市から小都市に至る市民活動等に応じた港湾の活用方策・景観形成方策等港の特性に応じた港湾空間の再編方策について検討する。

ニ) 新しい計画・事業システムのあり方

上記各方策の推進にあたり、その基本ツールとなる計画制度、事業制度について、他分野との連携、広域計画のあり方、モデル的、先導的プロジェクトのあり方等あるべき計画・事業システムについて検討する。

3. 検討の進め方

(1) 新世紀港湾ビジョン懇談会の開催

新世紀のビジョンについて幅広い観点から検討するため、各界の有識者で構成される懇談会（「新世紀港湾ビジョン懇談会」）を組織する。

懇談会は平成12年5月に発足し、概ね1回/1ヶ月程度開催し、年内のとりまとめを目途とする。

(2) 地方懇談会の開催等各方面との意見交換の実施

全国数ブロックで港湾管理者、経済界、地方自治体等地域の関係者と新世紀の港湾ビジョンについて意見交換するため地方懇談会の開催を予定する。この他、港湾関係機関・団体、港湾利用者等関係者との意見交換を積極的に行い、懇談会での議論等に反映する。

4. 新世紀港湾ビジョン懇談会委員名簿

(アイウエオ順・敬称略)

氏名	部署・役職
家田 仁	東京大学大学院工学系研究科社会基盤工学専攻教授
稲村 肇	東北大学大学院情報科学研究科教授
梅澤 忠雄	東京大学大学院工学系研究科社会基盤工学専攻客員教授
大井 紀子	日本テレビ放送網(株)ソフト事業局ソフト事業担当部長
川勝 平太	国際日本文化研究センター教授
草柳 文恵	テレビ・ラジオキャスター
マリ・クリスティータ	異文化コミュニケーター
黒田 勝彦	神戸大学工学部建設学科教授

今野 修平	大阪産業大学経済学部教授
澤田 正彦	日本政策投資銀行地域企画部審議役
塩畑 英成	(株)日通総合研究所取締役
多賀谷一照	千葉大学法経学部総合政策学科教授
中北 徹	東洋大学経済学部国際経済学科教授
端 信行	国立民族学博物館教授
林 正	(社)経済団体連合会環境・国土本部本部長
東 恵子	東海大学短期大学部助教授
盛岡 通	大阪大学大学院工学研究科環境工学専攻教授
森地 茂	東京大学大学院工学系研究科社会基盤工学専攻教授
矢田 俊文	九州大学副学長・経済学部教授
吉野源太郎	日本経済新聞社論説委員
渡井 康之	(株)三菱総合研究所産業政策部部长
渡辺 貴介	東京工業大学大学院情報理工学研究科教授

計22名

【資料2】

第1回交通・輸送分野検討委員会配布資料 (抜粋)

1. 新世紀の港湾ビジョンの策定と分野別委員会の開催について

世紀の変わり目にある現在、港湾を取り巻く状況が大きく変化していることから、運輸省港湾局では、港湾審議会答申（平成11年12月）をも踏まえ、長期的視点に立った新しい港湾ビジョンを取りまとめるべく、現在所要の作業を進めている。

新しい港湾ビジョンは、①新世紀における港湾の役割とこれを踏まえた長期的な港湾政策の目標、②目標の実現に向けて求められる交通・運輸、地域整備、次世代港湾の形成の分野に大別される施策の体系、③新規政策の具体化に必要なとなる新しい計画・事業システムについて取

りまとめることを予定している。

新しい港湾政策の立案作業については、本年4月より「新世紀港湾ビジョン懇談会」を設け、外部有識者の幅広い意見を聴しつつ進めることとしているが、懇談会における審議を効果的なものとするため、濃密な議論が必要な分野（次世代港湾分野、交通・輸送分野、地域・環境分野、計画・事業制度分野）について別途委員会を設け専門的な検討を行う。

2. 交通・輸送分野検討委員会について

- (1) 上記作業の一環として、本委員会において2010～2015年程度を展望して交通・輸送分野に係る新世紀の港湾ビジョンを検討する。
- (2) 委員会では、懇談会で検討する長期的な政策理念及び政策課題を念頭におきながら、その展開方策について検討するが、この検討成果を必要に応じ懇談会での政策理念等の検討にフィードバックさせることとする。
- (3) 本委員会の検討課題としては以下を考えている。

港湾の最大の機能である物流機能について、新世紀におけるニーズやとりまく課題を展望するとともに、現状の機能について①物流全般②国際コンテナ貨物輸送③国内ユニットロード輸送、④バラ貨物輸送・旅客輸送⑤港湾物流空間・施設に係わる項目等について評価を行い、これをもとに再構築方策について検討を行う。

3. 検討のスケジュール

- ① 委員会は、平成12年4月に発足し、作業は年内のとりまとめを目標とする。
- ② 委員会は、概ね月1回程度の開催を予定し、懇談会のスケジュールにあわせ適宜中間とりまとめを行う。

4. 交通・輸送分野検討委員会名簿

(アイウエオ順・敬称略)

(委員長)

稲村 肇 東北大学院情報科学研究科教授

井本 隆之 井本商運(株)代表取締役専務取締役
 大久保秀典 日本ロジステックスシステム協会
 会主席システム研究職(東芝物
 流(株)物流合理化推進部部長)
 岡本 直久 筑波大学社会工学系講師
 小川 健秀 三井物産(株)運輸第三部物流開発
 室室長
 川村 俊彦 日立埠頭(株)代表取締役社長
 苦瀬 博仁 東京商船大学商船学部教授
 関根 二夫 東日本フェリー(株)取締役
 橘 慶一郎 伏木海陸運送(株)取締役社長
 田中 正知 経済団体連合会輸送委員会企画
 部委員(トヨタ自動車(株)物流管
 理部主査)

中川誠一郎 神戸市港湾整備局管理部長
 永田 雅啓 埼玉大学教養学部教授
 難波 喬司 茨城県土木部港湾振興監
 前堀 達男 日本通運(株)海運事業部長
 三谷 誠 (株)日本船主協会港湾協議会事務
 局長
 山口 隆司 松下電器産業(株)海外業務本部企
 画部部長
 (オブザーバー)
 平山 芳昭 運輸省運輸政策局貨物流通企画
 課長
 本保 芳明 運輸省海上交通局総務課長
 神谷 俊広 運輸省海上交通局港運課長
 森川 雅行 運輸省港湾技術研究所計画基準
 研究室長

「環境ハンドブック」の刊行について

当協会では、海運業に係わる環境問題に対
 して横断的、総合的に検討を行う組織として
 環境対策特別委員会を昨年7月に設置し、積
 極的な取り組みを推進しておりますが、今般、
 その活動の一環として「環境ハンドブック」
 を刊行いたしました。

本ハンドブックは、海運業に係る海洋
 保全、地球温暖化問題、大気環境保全から船
 舶の解撤問題等広範にわたる環境問題につい
 ての現状および課題など事実関係と海運界の
 対応、当協会の対応等を中心に取りまとめる
 とともに、環境に関する国際条約および国内
 法令、統計等も資料として加えることにより、
 海運業における環境ガイドブックとして利用
 できることを目的としております。

ご希望の方は、当協会企画調整部
 (TEL:03-3264-7174, FAX:03-3262-4757, e-mail:p&c-div@jsanet.or.jp)までお問い合わせ下さい。

環境ハンドブック —海運業界としての取り組み—

2000年

社団法人 日本船主協会

当協会 和田理事長とパナマ サラザール海事庁長官との会談について

今般、パナマよりアレマン外務大臣一行がパナマ船籍のプロモーションを主要な目的として来日、24日には、帝国ホテルにおいて日本船社等関係者約150名の出席者を前にプレゼンテーションを行った。

これに先立ち、23日には、同大臣に随行したサラザール海事庁長官ほか海事庁・運河庁幹部が当協会を訪問、和田理事長及び関係部・室が対応し、両国のかかえている海運問題について意見交換を行った。

意見交換の概要については、下記の通りである。

① STCW95導入に関するパナマの外国海技免状の承認体制について

当方より、2002年2月のSTCW95条約の完全導入に向けたパナマにおける同条約締約国海技免状の承認体制の整備状況について説明を求めた。

これに対して、パナマ側より、以下の通り説明があった。

STCW95条約に基づいてパナマが外国の海技免状に対して発給する承認証の取扱いについては、本年11月末のIMOの海上安全委員会(MSC)においてホワイトリストの公表が予定されているので、これが発表され次第、条約の要件である各海技免状発給国との2国間協定を締結した上で、円滑な承認証の発給業務が確保されるよう努力していく。このため、現在IMO関係者の協力を得て準備を進めているところである。

② パナマにおけるフィリピン人船員による傷害、死亡に関連する訴訟について

近年、フィリピン人船員及び遺族が船員の傷病・死亡に関連し、船主に対し不法行為に基づく法外な損害賠償を求め、パナマにおいて現地の弁護士の示唆のもとに訴訟を起こすケースが増加しており、事態を憂慮したアジア船主フォーラム(ASF)ではフィリピン及びパナマ政府にそれぞれ善処方を求めているが、この会談においても当方よりパナマ側に早急に解決策を講ずるよう強く求めた。

パナマ側よりこれに対し、以下の通り回答があった。

問題発生以来政府として本問題に真剣に取り組んでおり、この結果、新しく訴訟となるケースは減少している。本問題は解決までには今しばらく時間を要すると思われるが、現在パナマ政府内で鋭意検討がなされている。

③ パナマ運河の拡張計画について

当協会より、パナマ運河の拡張計画について質問したところ、パナマ側より次のような説明があった。

この6月、ロンドンにおいてPanama Canal Advisory Board(議長:IMOオニール事務局長)を開催し、拡張計画についての調査を開始する旨説明を行った。運河庁にこのための調査チームが設置され、今後需要予測、技術面の調査等を進めることとしている。現時点では具体的な運河の拡張構想は策定されていないが、近い将来運河の能力が限界に達することが見込まれているので、今後30年、50年先を視野に置いた運河整備の方向で検討していく。

現在は調査、情報収集の段階であり、今後は水源確保策や環境面も含めて多角的な調査を行うこととしている。その際、実際例としてアントワープの運河の現状および船社意見等を参考にしていきたい。

パナマ運河の円滑な運営は世界の海運に対するパナマ政府の責任であると考えている。今後米国西海岸諸港の船混みは一層激しくなり、運河の果たす役割は大きくなる。

これに対し、当方よりパナマ運河の拡張計画の策定に関しては、有益な需要予測、適切なファイナンス、将来の料金水準への影響等について慎重な検討を行うことが必要であり、ユーザーである船社の意見を十分に尊重の上、具体的な計画を策定していくよう申し入れ、パナマ側も、ユーザーの意見を十分に尊重していくことを約束した。

以上



IT を利用した海運の新しいビジネスモデルへ向かって

—HP(Home Page)からの運賃決済と船荷証券発行サービスについて—

川崎汽船株式会社
情報システム室長

遠藤清重

企業経営をめぐる最近の話題は、IT(情報技術)一色で、新聞・雑誌に毎日のように登場し、「ITが企業経営を変える」とまで言われている。こうしたなか、海運業界においてもITを利用した新しいビジネスモデルを構築しつつあり、各社とも実現に向け模索している。今月号では、海運業界に先駆け、最新の情報技術とインターネットを応用したビジネスモデルに基づいた、ホームページでの海上運賃決済と船荷証券(Waybill/Ocean BL)発行サービスを9月から開始した川崎汽船情報システム室長遠藤清重氏に新サービスの概要と現状のビジネスモデルとの相違などについてご寄稿いただいた。

船荷証券とその発行関連業務＝現状のビジネスモデル

題記サービスをご理解いただくために、まずコンテナ貨物を運送する場合の、現在の一般的な業務の流れと船荷証券(Bill of Lading)の機能について説明する。

船会社は貨物の船積み後、貨物運送契約を締結したことの証拠書類として荷送人(荷主、Shipper)に船荷証券を発行するが、日本では運賃前払い(Prepaid)が原則で(注1)、船積みと運賃収受を確認後に、船荷証券を発行する。荷送人は、発行された船荷証券を、貨物(商品)の代金決済と引き換えに荷受人(Consignee)に渡し、荷受人は船荷証券を荷揚げ地あるいは荷渡し地で船会社に提示し、荷渡指図書(Delivery Order: D/O)と引き換え、この荷渡指図書をターミナルオペレーター(荷揚げ地あるいは荷渡し地において実際に貨物を引き渡す業者)に提示して、荷物を引き取る。船荷証券は、寄託者(荷送人)またはその指定代理人に物品を引き渡すことを約した、受託者(船会社)による

受領書であり、物品の運送及び引き渡しの条件を定めた運送契約であると同時に、船荷証券の譲渡によって物品の引き渡しを行うことが出来る権利証券・有価証券として流通する機能を有している(注2)。

上記の船荷証券発行までの業務を、現状のビジネスモデルとして、より具体的に記述すると次のようになる。

- (1) 船会社による船荷証券の作成。船荷証券はお客様＝荷送人あるいはその船積み業務を代行する運送取次業者(乙仲)から提供されるDock Receipt(D/R)情報から作成される(注3)。
- (2) お客様による運賃の支払。運賃の支払は、船会社の指定口座への銀行振込、小切手あるいは現金を船会社の船荷証券発行窓口の持参する方法等で行われる。
- (3) 船会社による船積みの確認と、運賃収受の確認後の船荷証券発行。船荷証券の発行を受けるお客様は、船会社の船荷証券発行窓口で船荷証券を受領する。

尚、参考までに当社の場合、月間約10,000から20,000件の船荷証券を日本で発行している。

注1：貿易商品の売買契約がCIF（Cost Insurance & Freight：運賃、保険料込み価格）あるいは、C&F（Cost & Freight：運賃込み価格）の場合は、本船の指定権が売主（輸出業者）にあり運賃は前払い（Prepaid）となる。一方FOB（Free On Board：積み地本船積み込み渡し）の場合は、本船あるいは船会社の指定権が買主（輸入業者）にあり、運賃は後払い（Collect）となる。

注2：船荷証券の機能については川上博夫・森隆行共著「外航海運のABC」（成山堂書店）による。

注3：船荷証券の作成業務は、船会社基幹業務の一つであり、従来からシステム化に取り組んできているが、ここでは本題ではないのでその説明は割愛する。

最新のITとインターネットを利用した新しいビジネスモデル

IT（情報技術）時代における船荷証券の発行業務を考えたときに、その向かうべき方向はどのような方向であろうか？

船荷証券の電子化と運賃決済業務のe-Business対応がその方向を示していると考えられる。予てから当社は、この様な方向を見据えて対応し取り組んできたが、この度海運業界内では他に先駆けて海上運賃のHPでの決済とHPからの船荷証券の発行サービス（注4）を、本年9月より開始することとなった。この新サービスは、最新のITとインターネットを応用したビジネスモデルに基づいている。まずは、コンテナ船での日本積み輸出サービスから開始、順次サービス対象を広げていく。このサービスにより、お客様が当社船荷証券発行窓口で運賃支払や船荷証券受領の為に来店される必要がなくなり、大幅な業務効率化と迅速な貿易書類処理など、決済の短縮につながるものと考えている。また、当社はボレロ（BOLERO）に加入し、船

荷証券の電子化にも対応しているため、今回の海上運賃の決済により、船荷証券関連業務の電子化がシームレスに実現可能となった。（なお、ボレロとの関連については後述する。）

今回の新サービス・システム開発では、A銀行の協力により、企業間（B to B）銀行決済機能を実現することが出来、お客様の取引銀行（都市銀行・地方銀行など殆ど全ての銀行で可能）と、当社の銀行口座との直接振替となる。これまでお客様側のお手を煩わせた、小切手発行や振込手続きなどが省略でき、「ワンクリック」で海上運賃を決済し、入金確認後もう一回の「ワンクリック」で船荷証券の印刷発行が可能となる。

注4：当社の今回のサービスではHPからB/LあるいはWaybillの発行が可能。Waybillは貨物の受領証と運送引受条件記載書を兼ねたもので、これまでB/L未着で生じていた貨物引き渡しの遅延を解消することができるが、有価証券ではない。

インターネットを利用した運賃決済と船荷証券発行業務

新サービスの概要と現状のビジネスモデルとの相違については、上記でご理解戴けたと思うが、新しいビジネスモデル（新サービスを利用した業務の流れ）を以下に具体的に記述する。

まず事前申請登録の手続きに関して説明する。

図-1 ‘お客様で手続き戴く事前登録の流れ’を参照願います。（尚、図中の番号①～⑦と以下の項目の番号(1)～(7)は対応していないのでご了承下さい。）

- (1) お客様は当社のHPにアクセス戴き、ユーザー登録を申請する。
- (2) この申請を受けて、当社よりお客様住所・担当者名・希望項目を確認し、お客様にユーザーIDを発給する。
- (3) 同時に当社よりお客様宛に「B/L発行契

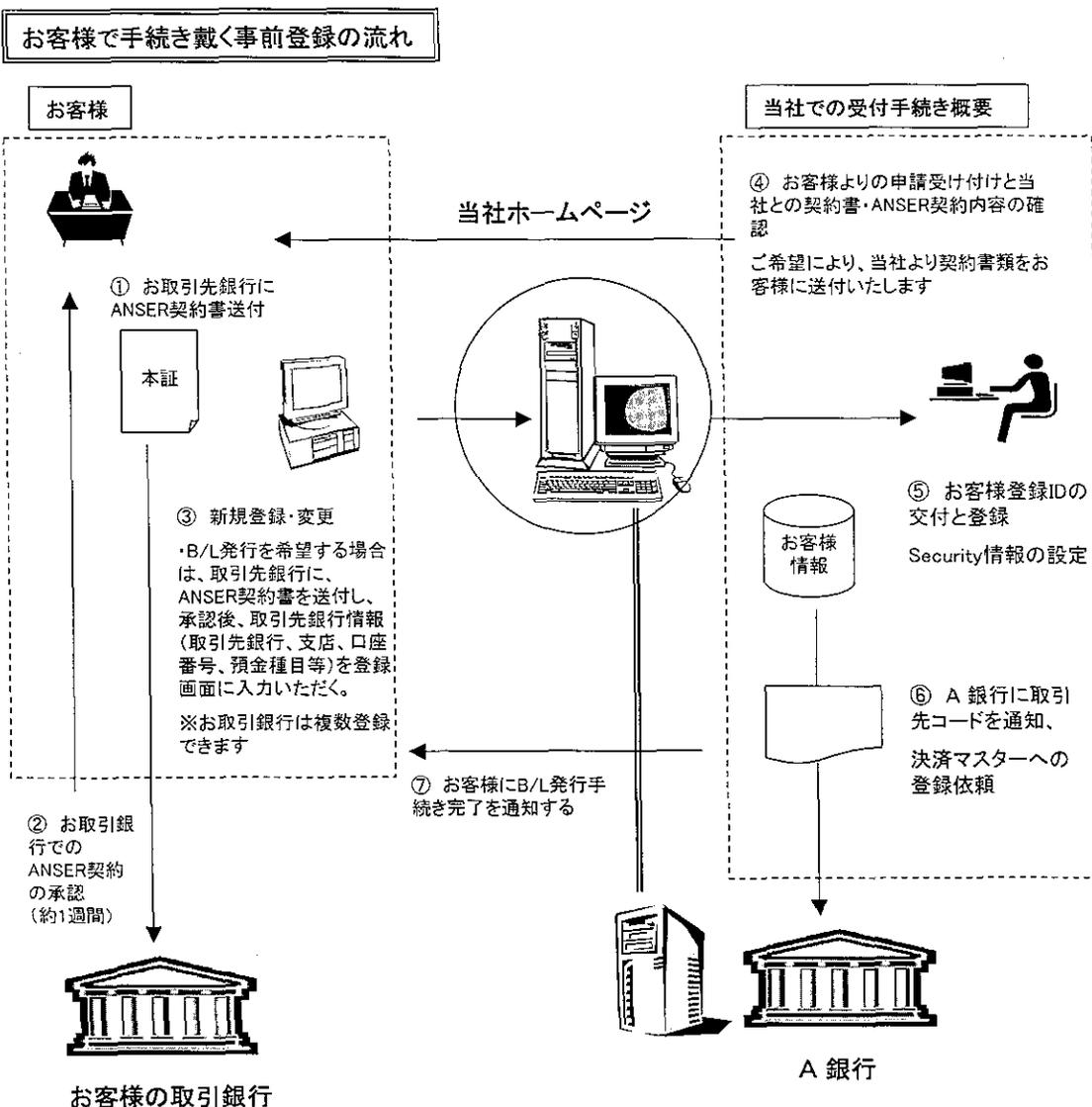
約書」(注5)や「当社の取引口座などの説明書」を送付する。

- (4) お客様は運賃引落を希望される取引口座を使用する銀行と「ホームユース(Anser)契約」(注6)を締結する。
- (5) お客様は上記(3)で当社から送付した「B/L発行契約書」にご署名の上、当社に返送願う。
- (6) お客様は発給されたユーザーIDにて当社

のHPにアクセスし、運賃決済の登録画面にて、ホームユース契約内容に基づく運賃決済に必要な情報を登録する。(暗号化されているために、機密漏洩の心配はありません。)

- (7) 当社はお客様よりの申請受付と当社との「B/L発行契約書」・「ホームユース(Anser)契約」内容の確認等の書類手続き及びシステムへの登録設定が完了したら、お客様にご案

【図1】



内する。

(ここまでの手続きに最大一週間程要すると予想している。)

注5：お客様と当社の契約で、本サービスを不正に使用し印刷をしないこと、お客様による印紙貼付等を取り決める。

注6：お客様は取引銀行との『ホームユース (Anser) 契約』により、当社の指定口座への引落契約に同意して戴く。(全銀協ベースではホームユース契約と呼称されているが、銀行によっては特定の呼び名を使っている場合がある。)

口座番号・暗証番号(必要に応じては取引先番号)などを決め、取引銀行に提出すると、一週間以内には確認され、当社ホームページでのユーザー登録が可能となる。どこの銀行口座でもこのホームユース契約は可能。

続いて運賃決済と船荷証券発行の手続きに関して説明する。

図-2 '運賃決済処理の流れ'を参照願います。

(尚、図中の番号①～⑧と以下の項目の番号(1)～(7)は対応していないのでご了承下さい。)

- (1) 当社のHPにアクセス後、B/L発行のB/L選択画面に進み、発行を希望するB/Lを選択する。
- (2) 画面に表示されている運賃合計を確認し、「決済」ボタンをクリックする。
- (3) 暗証番号確認画面にて、暗証番号を入力する。
- (4) 「引落確認」のボタンをクリックすることで銀行引落の処理が行われる。
- (5) 入金確認が完了すると、B/L印刷が許可され、印刷が可能となる。入金確認は、早ければ1～2分、但し30分近くかかる場合もあり得る。当社のお金処理が完了したかどうかは、画面で確認できる。

(6) 客側側プリンターにB/Lの当社専用フォーム(お客様に事前に配布)(注7)をセットし、B/L Print (Original) の画面で印刷ボタンをクリックする。尚、Waybillの場合、専用フォームは不要で、お客様のA4サイズの白紙をセットする。

(7) 最後に、お客様側で収入印紙「200円」を貼付して戴き発行作業が完了する。

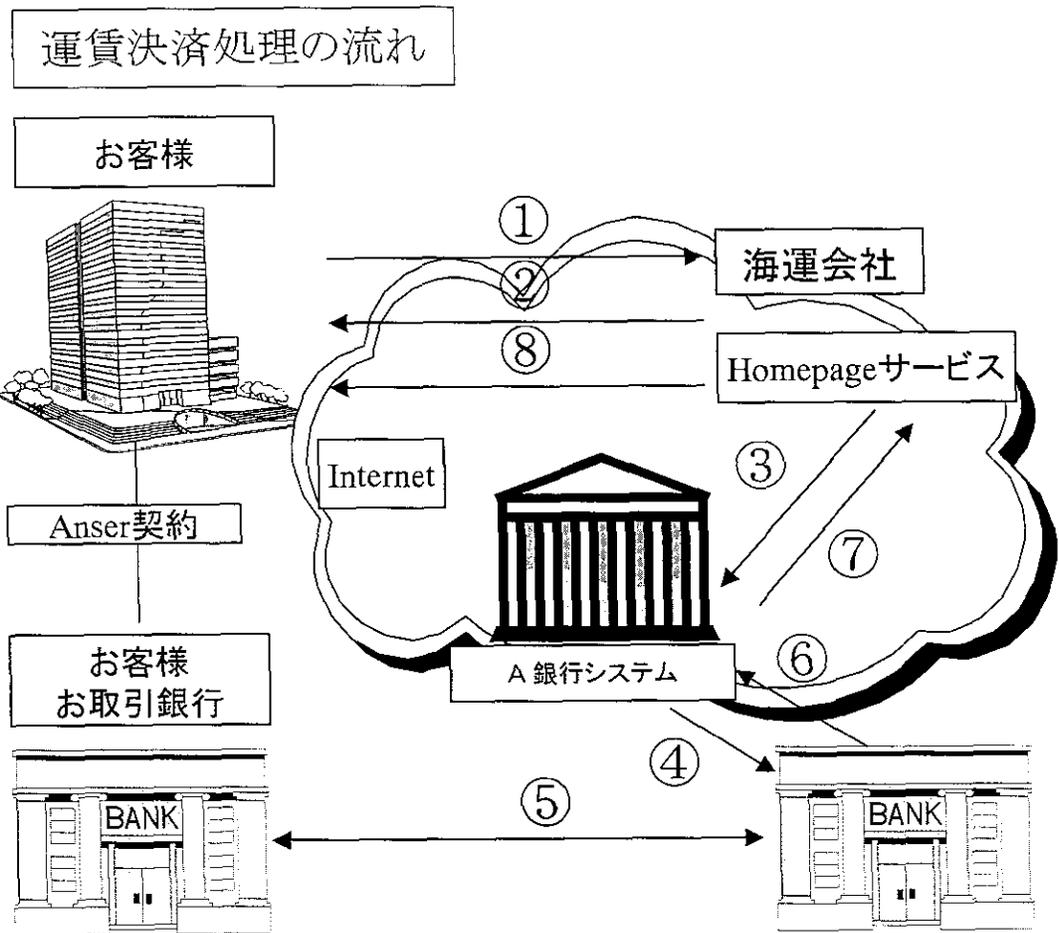
注7：B/Lの裏面約款や当社のロゴ等を予め印刷した専用フォーム。

BOLERO との関連

BOLERO (Bill Of Lading Electric Research Organization) は、貿易金融EDIを目的としたサービス基盤を提供する。ボレロは電子商取引サービス及び運営組織全体の総称であり、国際間取引に使用する文書を安全かつ確実に電子化する取組を行ってきており、船荷証券も電子化される。現状 BOLERO はお客様と船会社間の海上運賃の電子決済機能は提供していないが、現状のビジネスモデルで述べた荷送人と船会社間の運賃の決済方法でも対応可能である。繰り返しになるが、今回当社が提供を開始する新サービス=HPでの運賃決済機能と BOLERO を併用することで、船荷証券関連業務の電子化が完全にシームレスに実現できることになる。当社のHPからの船荷証券発行サービスは、お客様に船荷証券データを電子的に提供することを実現しているが、依然として紙としての船荷証券を必要とするお客様へのサービスであり、将来の紙としての船荷証券を必要としない完全電子化への繋ぎ・移行型のサービスであると位置づけている(注8)。

注8：当社はTEDI (Trade Electronic Data Interchange 通産省主導の貿易金融EDIサービス) の取組にも参加している。

【図2】



- ① 運賃合計額と振込口座のご確認
- ② 入金受付番号をご提示
- ③ A銀行システムへ銀行引落処理依頼
- ④ A銀行システムより銀行引落システムへ接続
- ⑤ 銀行間引落決済
- ⑥ 入金確認
- ⑦ 入金確認
- ⑧ 船荷証券発行印刷

当協会代表が世界海事大学「海事政策セミナー」で講演

2000年9月14日、スウェーデンの世界海事大学（World Maritime University：WMU）で開催された「海事政策セミナー」で、特別講師の一人として園田裕一当協会国際企画室長が講演を行った。



WORLD MARITIME UNIVERSITY

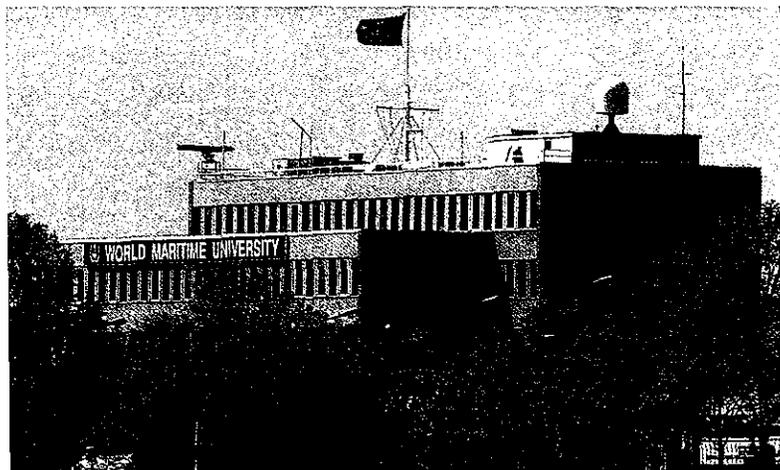
WMUは、国際海事機関（IMO）が主に発展途上国の海事関係者育成を目的としてスウェーデンのマルメに設立した2年制の教育機関で、世界各地から毎年100名を超える海事、海運、港運、港湾行政当局関係者等が就学している。

毎年開かれている「海事政策セミナー」は、卒業を直前に控えた学生達を対象に、世界各地から招かれた海事関係のエキスパートが約一週間に亘って特別授業を行うもので、今年9月11日から15日まで開催され、フランス船主協会や国際運輸労働者連盟（ITF）の代表等7人が講師として参加、アジア地域から唯一の参加となった園田室長は「わが国海運政策とアジア船主フォーラム（ASF）の活動」（概略以下参照）について講演した。

Japanese Shipping Policy of Today and the Current Activities of Asian Shipowners' Forum (ASF)

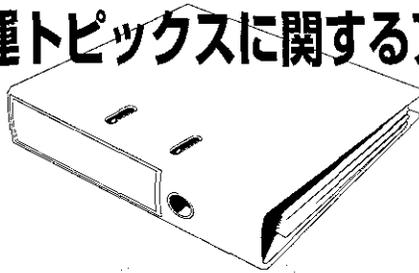
1. 日本船主協会の概要
2. 日本海運の現状
3. 日本の海運政策
4. エリカ号事故への対応
5. 日本船主協会の2000年の活動（日本船主協会2000年度決議）
6. アジア船主フォーラム（ASF）の活動

園田室長の講演終了後には、多くの質問が寄せられ、わが国およびアジア地域における海運産業に関して学生達が高い関心を持っていることが改めて明らかとなった。



各種調査・報告書欄

第2回経営者マインド調査： 最近の定航海運トピックスに関するアンケート(上)



(財)海事産業研究所は、昨年に引き続き現在の定航経営に関わる重要トピックス（①アライアンス、②ITおよびYield Management、③OSRAおよびTSA/WTSA、④サプライ・チェーン・マネジメント（SCM）等）について、アジアをはじめとする大手船社を対象にアンケートおよびヒアリング調査を行い、このたび業界全般にわたる共通理解の醸成および船社の経営に資する目的で報告書を取りまとめた。

本報告書の趣旨は、海運業の発展のために、アジア船主フォーラム、国際会議等を通じて船主・船協の共通理解を図るという当協会の活動内容と共通点を有することから、本号（①アライアンス、②ITおよびYield Management）および次号（10月号）（③OSRAおよびTSA/WTSA、④SCM、⑤その他）においてその内容を紹介することとした。

設問の中で、特に①アライアンスについては昨年も同様の質問を行っており、アライアンスに対する船社の意識変化があらわれていることに注目したい。

1. はじめに

弊海事産業研究所は、昨年実施の掲題の第一回アンケート調査に続き、今年2月より5月末にかけて、第二回アンケート調査を実施した。今回も前回の手法と同様、アジア/北米・欧州に定航サービスを展開している大手船社を対象に、昨今の定航海運に関わるトピックスから数点に絞りアンケート及びインタビューによる調査を実施した。

第一回調査に就いては、昨年6月にその報告書“The Results of Questionnaire”を当該アンケートにお答えいただいた船社にお送りし、また一方、その概略版は業界紙誌に多く取り上げられたので、お目に触れた方も多いと思う。

またこの調査報告書はInternational Chamber of Shippingでも採り上げられ、かかる調査の新しい方向性を示すものとして評価を頂いた。

前回の調査で弊研究所として初めてのアンケート調査という手法に取り組み、今回はその経験、また前回構築した各船社とのチャンネルを駆使して作業にあたったが、このような調査が可能となった理由のひとつに、弊研究所が非常

利団体であり、すべての船社に対してニュートラル及びフェアな立場にあることが挙げられる。またお答え頂いた内容は船社名、個別情報等々が現れないように特に配慮している。

今回も前回同様多くの船社からご協力を頂いたが、理由の一つには弊研究所のかかる立場に対し、多くのご理解を頂いた結果であると考えられる。この場をお借りしてご協力いただいた船社の皆様に厚く御礼申し上げます。

今回も前回同様、各船社の生の声を引き出し、それをできるだけ忠実にフィードバックするよう心がけたが、この調査結果が各船社により有効に利用され、現在の定航海運業界の共通認識、またはコンセンサスの醸成、ひいては海運業界全体の発展に供されれば誠に幸甚に思う次第である。

2. 背景

Piers/J.O.C.の統計データによれば、1999 Jan.~Dec.のアジアから北米に向かう往航の貨物量合計は6,139千teu、前年比11.7%増であり、本年入っても同月比で2桁増を続けている。一方、復航は2,918千teuで前年比5.7%増となっており、これも本年は同月比で2桁もの増加を示す月が散見される。また欧州航路の貨物も往航、復航ともに堅調な増加の傾向にある。このような旺盛な貨物量に支えられ、各船社は船腹スペースの需要に応えるべくその船隊整備に努めてきている一方、同航路への新規参入を図る船社の動きも活発化している。

かかる堅調な貨物量の増加は1997年のアジア通貨危機にアジア Outbound 貨物が急騰したことに端を発していると思われるが、それは船腹需給を逼迫させ、結果として船社にとっては数回にわたる荷主との運賃修復交渉に於いて、絶好の追い風となったことは事実である。

しかし反面、このような Outbound 貨物の急増は過去に例を見ないコンテナ・インバランスを生じ、各船社にとって重大な収益の圧迫要因となっている。

かかる状況下において、船社はアライアンスまたは船社間提携、ひいては M&A などにより規模の経済を求め、コスト削減による採算性の向上に汲々としているのが現状であろう。

一方アメリカの Ocean Shipping Reform Act of 1998が1999年5月より施行されたことにより、定航船社の顧客に対するセールス活動は大きく様変わりした。その評価を今の時点で問うのは若干時期尚早であろうが、同盟の拘束力がなくなったことにより、各船社は個々の優位性、独自性をセールスの武器として、サービスの差別化が可能となったことは評価に値する。

また以上述べてきた総てに関連して、船社業務を支える強力な支援ツールとしての IT (Information Technology) の重要性は日増しに高まってきている。IT の正確な定義は難しいが、たとえば個々の船社の経理、配船、コンテナロジスティックス等々の内的システムと、対顧客との情報交換に見られるような外的システムを巧みに統合した先に船社のあるべき IT が見えてくるように思える。

更に Supply Chain Management、3PL の動きも無視できない。現在北米において “Cross Dock Business” という言葉をよく耳にする。これは海上コンテナを揚地にある物流業者の Distribution Center (以下 DC) でデバンし、荷主の要請に基づいて貨物を仕分け直し、海上コンテナより大型の53'コンテナにバンニングして内陸の荷主の DC へ搬送するもので、従来船社の行ってきた trans-loading の一形態としてとらえられる。これの荷主にとってのメリットは揚地で商品の在庫管理ができることと、53'

コンテナで陸送するスケールメリットを得られることがある。また船社にとっても海上コンテナが揚地でデバンされるので、コンテナを内陸に運び込むことなく効率的に運用できるメリットがあり、船社としても検討値する項目と思われる。

このたびの調査では前回と同様アジア、北米、欧州間に定期航路を開設している主要船社に Questionnaire をお送りし19社中13社から回答を得た。6社からご回答はいただけなかったが、このうち3社は最近太平洋航路に Independent で新規参入してきた船社であり、某船社よりは Questionnaire の内容は検討したものの今回はまだ回答できる準備ができていないとのコメントを頂いている。

またかかる船社のうち数社には interview による面談調査をお願いし、貴重なご意見、ご提言を頂くことができた。

今回のアンケートに際し、弊研究所が非営利、中立の機関であることの優位性を活かし、公正な立場から質問し、各社からは忌憚りの無いご回答を得ることができたものと思う。

言うまでもなく、このアンケートの回答は統計的に処理、総て外部秘扱いとし、ご協力いただいた船社の個別情報が公表されることのないよう配慮している。

3. 調査対象項目について

今回の調査では以下の5つのカテゴリに関し、合計24問を設問した。

- I. Alliances : Q 1 ~ Q 6
- II. Information Technology (IT) and Yield Management : Q 7 ~ Q13
- III. OSRA and TSA/WTSA : Q14~Q19
- IV. Supply Chain Management(SCM) : Q20~Q21

V. Others : Q22~Q24

I. Alliances

今回も敢えて第一回アンケートと同じ設問を施し、Alliancesによる諸々の効果につき、前回同様その“満足度”を0から100までのゲージ上に示して頂いた。昨年度の結果との比較において、本年と昨年とに意識の違いがあるのかを探った。また同設問に就いては、一部の Independent 船社からのご回答は頂いていない。

II. Information Technology (IT) and Yield Management

ITといっても確立した定義があるわけでもなく、各社それぞれにその理解が違うように思われる。ここでは船社の目指すITの実像に迫るべく各社のご意見を伺った。また、各社の採算管理がITとどのように関わっているかを探った。

III. OSRA and TSA/WTSA

OSRA 施行により船社がどのような影響を受けたか、また TSA/WTSA 等の航路安定化協定への期待に就いて伺った。

IV. Supply Chain Management (SCM)

SCM の一形態である Cross Dock Business (CDB) に就いて各社のご意見、また現状での取り組み等に就き伺った。CDB は一部船社にとっては聞きなれぬ言葉であったが、アメリカではすでに一般的となっており、このアンケートを通してのご紹介となった。

V. Others

日本・アジア/北米、日本・アジア/欧州の各航路に就き、往航、復航それぞれの貨物量増減予測、スペース需給、運賃動向に就き各社に予測をして頂いた。

4. 調査結果について

各設問ごとに、船社から寄せられたご回答の統計結果をグラフに示してある。

今回は13社よりご回答頂いたが、奇しくも昨年度実施の第一回調査の回答船社数も13社であり、これによりカテゴリⅠ、Alliances での昨年度と今年度の比較が容易となっている。

また解説に際しては、なるべく私見が反映しないよう配慮し、各社から寄せられたコメントはそのニュアンスが損なわれないためにもそのまま英文で載せる事とした。

アンケート項目

Ⅰ. Alliance

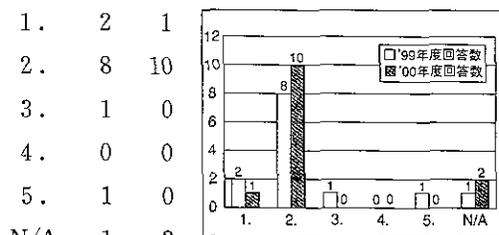
次の問1. から問5. までは昨年初旬に実施した前回のアンケートと同じ質問です。

この5問については、現在アライアンス・船社間提携に属している船社のみご回答ください。本回答結果と前回のアンケート結果とを比較し、この一年間で船社の意識がどの様変わったかを見てゆきます。

問1. 昨年と比較して、貴社の所属するアライアンス・船社提携に対する現在の満足はどの程度ですか。

1. 大変満足している
2. 満足している
3. やや不満である
4. 大いに不満である
5. その他（具体的に： _____）

回答No. '99 '00



棒グラフ 左：'99年度回答数 右：'00年度回答数

昨年はアライアンス／共同配船を行っている中の1社が所属するアライアンス／共同配船にやや不満であったが、今年は全船社が満足と回答している。

問2. 上記 問1. で3., 4. と回答された方に伺います。

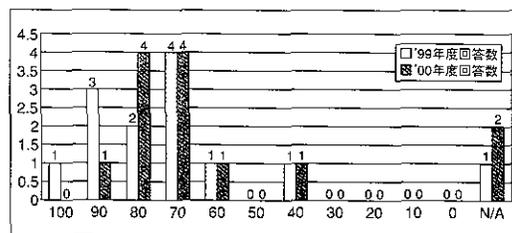
具体的に満足できない主な理由はなんでしょうか。

該当なし。

問3. アライアンス・船社間提携によって諸々のシナジー効果が期待され、またすでに実績として現れてきていると思われませんが、それがこの1年間で船社のコスト削減・サービス向上等にどの程度貢献してきたかの比較をしたいと思います。下記のそれぞれの項目につき、現在の“満足度”を、スケール上にお示しください。

100 | | | | | | | | | | 0

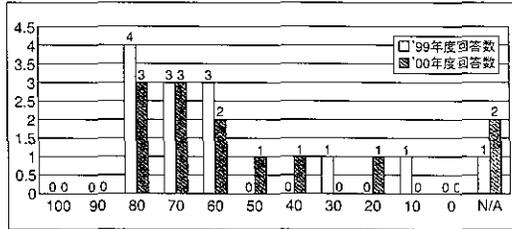
1. 配船数、スペース調整等による海上部分でのオペレーションコストの削減



棒グラフ 左：'99年度回答数 右：'00年度回答数

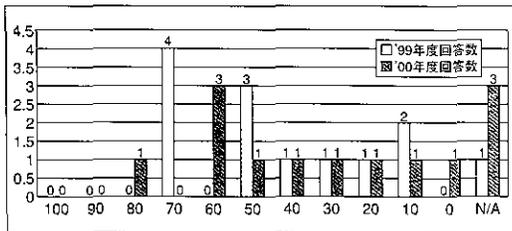
今年は満足度100の船社は無く、満足度60以上の会社は10社で昨年より1社減った。満足度40以下は1社だけで昨年と同じであった。本件の満足度は全般として高いと言える。

2. ターミナル等の陸上部分でのオペレーションコストの削減



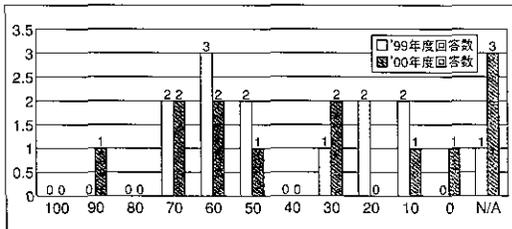
満足度60以上は8社で昨年より2社減った。満足度40以下は2社で昨年と同じ。満足度は昨年、今年とも大勢として変わっていない。

3. コンテナのインベントリコストの削減



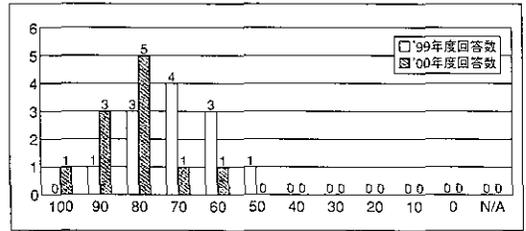
この項目については、アライアンス/船社協調の効果が大きいものと思われたが、予想に反し、全般的に満足度は昨年より低下している。コンテナのインバランスが未だ好転しないことに原因があるかもしれない。

4. 一般管理費の削減



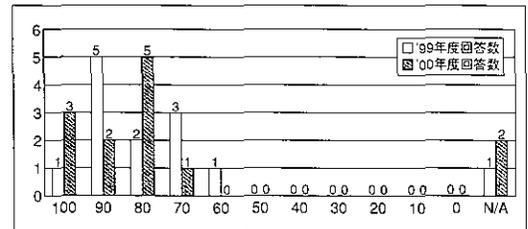
一般管理費に就いては、それぞれの社内事情により異なってくるため、ここで一般的な傾向を計ることはできなかった。満足度60以上の船社は昨年同様5社であった。

5. Transit Time の短縮



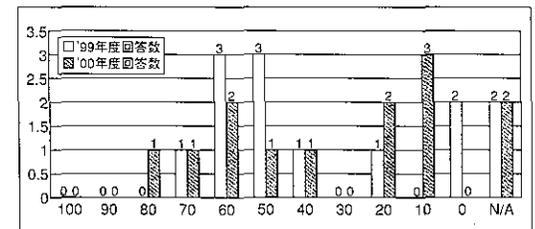
殆どの船社は満足度60以上にマークした。80以上の船社が9社あり、概ね高い評価を受けている。

6. サービスエリアの拡充



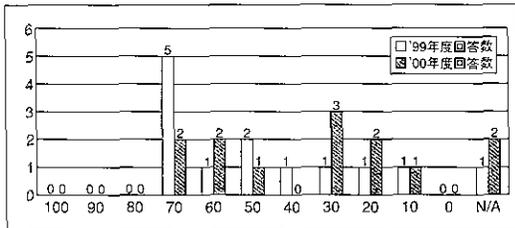
一部N/Aの回答はあるものの、70以上に11社がマークしており、アライアンス効果のうちで最も評価が高い項目となった。

7. コンソーシアム等船社間の信頼関係の高揚による競争の抑制



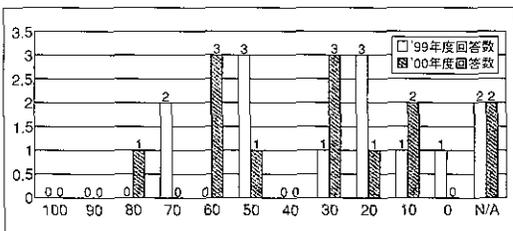
全体的に今年は昨年と比べ評価が一段階落ちたように見受けられる。評価0の船社はなくなったものの、20以下と回答した船社が5社あり、昨年より2社増加した。業界内でのより一層の相互理解が望まれる。

8. コンテナ、シャーシ等のインベントリ情報の共有化



全体的に昨年より評価が1段階下がっている。各社のロジスティクス政策がおおの違いため、一元管理にしない限りは共有化は困難かもしれない。ただし部分的に船社相互のサブ・リース等は期待できるものと思われる。

9. セールス活動でのマーケット情報の共有化



それぞれの経営方針も違い、アライアンスとはいえお互い競合関係にある以上、営業成績に直結する情報の共有化は困難と思える。

一方満足度80をマークした船社が1社あったことは、今後の明るい材料として捉えたい。

10. その他（具体的に：）

2社より以下2項目につき報告があり、それぞれ満足度80であった。

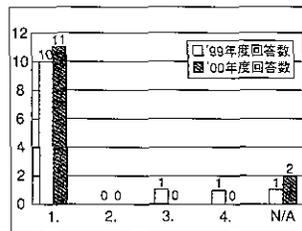
- ・ Market image (Offer Global Service⇒Global A/C)
- ・ Better knowing each other at various level, i. e. very senior to operation level.

問4. 貴社は2001年に現在のアライアンス、船社間提携に留まっていますか。

1. 留まっていると思う
2. 離脱していると思う
3. 分からない
4. その他（具体的に：）

回答No. '99 '00

- | | | |
|-----|----|----|
| 1. | 10 | 10 |
| 2. | 0 | 0 |
| 3. | 1 | 0 |
| 4. | 1 | 0 |
| N/A | 1 | 2 |



昨年同様大方の船社は現在の所属に留まる意向である。

問5. 上記 問4. で3.、4. と回答された方に伺います。その理由は何ですか。

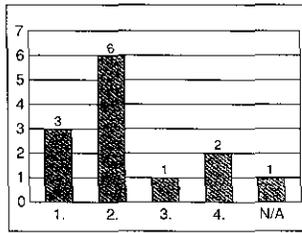
該当なし。

問6. 1999年には巨大船社の大型のM&Aがあり、海運業界は寡占化の方向に進んでいるといわれます。2001年にかけてのポスト・アライアンス（または船社間提携）の姿をどう予測されますか。

1. 更なる船社間の大型合併が実現し、海運業界はより寡占化が進む
2. アライアンス（または船社間提携）は現状のまま継続する
3. 現行のアライアンス（または船社間提携）の再再編成が起こる
4. その他（具体的に：）

回答No. 回答数

1.	3
2.	6
3.	1
4.	2
N/A	1



半数の船社は現在のアライアンス／船社強調が2001年もそのまま存続すると予測しているが、3社が大型のM&Aが実現して寡占化が進むとしていることも無視できない。回答No. 4を選んだ船社2社のコメントは以下の通り。

- ・ Both large scale M&A and reorganization of existing alliances are expected to take place. However it is not clear that the industry is nearing to an oligopolistic structure-there is still fragmentation in the industry.
- ・ We do not know. Rationalization of small-medium size carriers will progress, but chance of large scale M&A seems to be 50/50.

II. Information Technology (IT) and Yield Management

問7. 昨今の革新的な情報技術の進歩により、あらゆる業界でITの導入、開発気運が高まっています。貴社にとって、船社の行うべきITとはどのようなものでしょうか。具体的にご記入ください。

ITといっても海運業界に明確な定義がある訳ではなく、ここでは各船社がITをどのように捉えているかを率直に聞いてみた。概してITは経理、採算、運航、インベントリ等の社内システムを支える内的なITと顧客との情報交換などカスタマーサービスに関わる外的なIT

に大別できると思われるが、各社はそれぞれの調和を図りつつ、前向きに取り組んでいるように思える。以下各船社のコメントをご紹介します。

Firm A

1. Customer service system
2. Internet booking and bill of lading releasing system
3. Shipment tracking internet service or and EDI system
4. Sailing schedule
5. Arrival notice and the best inland transportation mode

Firm B

- IT (General) : Internet / Intranet / Extranet, Internet privacy and security, Encryption, Firewalls, Viruses.
- IT & Ship : Ship classification (ABS, LR), Weather Routing and navigation, Ship repair industry, Stores, spares and supplies Lubricating Oils
- IT & Ports : Terminal operation Terminal Operation systems, Gate operations, Port Community Systems
- IT & Logistics Through transport, Supply Chain Management (SCM)
- IT & Shipping Service industry bank risk management, insurance, P&I, ship-broking, Baltic Exchange
- E-commerce : EDI, Bolero, trade documentation and related systems, Legal concern.

Firm C

Opine that the future will be handling of the business via the internet enabling the customs to load cargo, provide bill of loading details, check status of shipment etc. via in-

ternet.

Firm D

- E-Business Infrastructure
- KMS (Knowledge Management system)
- Internet EDI

Firm E

Cargo tracking, Customer Service.⇒Shipping Status, shipping schedule, Other association-information sharing

Firm F

Providing shippers with an easy access to shipping schedule, cargo tracking and even issuance of Bill of Lading Delivery order through Internet.

Firm G

Customer services (EDI, Cargo tracking), E-Commerce Improvement on working efficiency.

Firm H

Booking control system Cargo (Container) tracing system

Firm I

Internet technology in many of transactions with customers will be done through Internet or its home-page.

Firm J

Choice of IT should match strategic business direction.

Firm K

Fast and extensive data interchanging with customers and suppliers (booking, B/L release, container tracking, etc.) Enhanced yield management and flow optimization. Business forecasting tool development.

Firm L

Complete on-line capabilities to cover sales,

booking, documentation, cargo tracking and arrival notification. Also better ocean systems for container inventory monitoring, repositioning.

Firm M

Shipping firms should continue and invest in IT in line with other industries. e. commerce. Shipping industry will be left behind with the advancement of trade, etc.

問 8. IT を駆使することにより、将来の船社の顧客サービスはどう変わるとお思いますか。具体的にご記入ください。

各社さまざまな意見を持っているようである。各船社のコメントは以下の通り。

Firm A

1. The prevalence of internet.
2. The emergence and importance of E-commerce
3. Data exchange by EDI System.

Firm B

In accordance with the increasing demand of E-commerce over the world, the customer service in shipping industry is expected to go through dramatic changes.

Conventional customer service transactions shall rapidly diminish then would be replaced by web-based methods. Active use of IT will not only support "business to business e-commerce" but also, customer's "SCM (Supply Chain Management) system" as well. It will provide value-added information such as rate quotation, sailing schedule, booking, on-line B/L printing, cargo tracking, overall shipment report & etc. in a more faster reliable,

and cost-efficient ways to customers.

Firm C

As per Q7 it will be more automated via the internet and customer service will be able to spend more time on different tasks.

Firm D

E-CRM (Customer Relationship Management)

Firm E

They can offer more advanced and individual service by IT. => for example : customer relational management => e-logistics [cargo, fund (money), information, trade] flow => integration

Firm F

Shipping firms' customer services will change in a way to speed up the movement of cargoes through faster exchange of cargo data.

Firm G

Elimination of B/L issuance. Carriers EDI information will be built in information flow of customers logistic SCM.

Firm H

Booking through Internet.

Firm I

Internet booking, internet issuance of B/L, internet freight transfer will be taken place as a norm.

Firm J

More integration of SCM processes.

Firm K

Availability, receipt and release of customers-related operational and accounting data for customers by providing individual electronic access,

Firm L

Further developments will enable customers to do away with middle-man transaction and deal directly with carriers. Ocean carriers will also diversify into developing their all round logistics capabilities.

Firm M

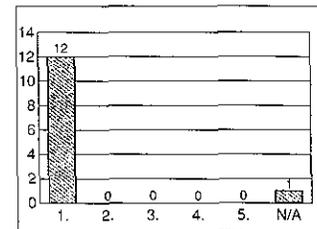
The home-page or IT info of shipping firm will be extended-more information and quicker response is expected. Systems will be integrated and less telephone or fax service will be incorporated. Sales / Customer service staff can make more frequent sales visits.

問9. 貴社は今後ITにどのように対処してゆきますか。以下から一つお選びください。

1. 積極的に導入、開発してゆく
2. 必要最小限に留める
3. 暫く様子を見る
4. とり入れない
5. その他 (具体的に:)

回答No. 回答数

- | | |
|-----|----|
| 1. | 12 |
| 2. | 0 |
| 3. | 0 |
| 4. | 0 |
| 5. | 0 |
| N/A | 1 |



圧倒的に前向きな意見が得られた。N/Aと回答した一社のコメントは以下の通り。

- ・ We will positively and more aggressive ; We have set the new Logistics company, for instance, offer real time information, offer time-definitive service

問10. 上記 問9. で3.または4. を選ばれた方に伺います。ITの取り組みに消極的な理由は何でしょうか。具体的にご記入ください。

該当なし。

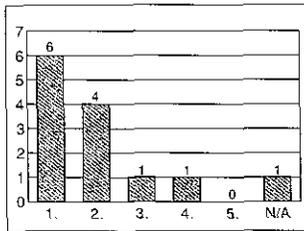
問11. 貴社において、昨年度のITへの投資額は、全投資額の何パーセン位でしょうか。

Answers:

1. 0%～ 4.9%
2. 5%～ 9.9%
3. 10%～19.9%
4. 20%～29.9%
5. 30%～

回答No 回答数

- | | |
|-----|---|
| 1. | 6 |
| 2. | 4 |
| 3. | 1 |
| 4. | 1 |
| 5. | 0 |
| N/A | 1 |



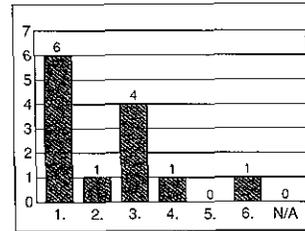
ほぼ半数の船社が5%前後の投資額としている一方、10%～30%と回答した船社が2社あったことは注目される。

問12. 貴社のYield Managementについて伺います。費用対効果の観点から、現在貴社にとって最も重要視するYield Managementの単位は何ですか。以下の中から適当なものをお選びください。

1. コンテナ単位
2. 船舶単位
3. 単独航路単位
4. 全航路単位
5. 荷主単位
6. その他（具体的に： ）

回答No 回答数

- | | |
|-----|---|
| 1. | 6 |
| 2. | 1 |
| 3. | 4 |
| 4. | 1 |
| 5. | 0 |
| 6. | 1 |
| N/A | 0 |



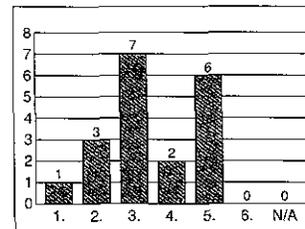
一般的にはコンテナ単位を基本とするように思われるが、各社それぞれの方針で仕様が分かっている。1社が荷主単位と回答したことは興味深い。

問13. 現在の貴社のYield Managementの実施状況はどの程度ですか。以下の中から適当なものをお選びください。（複数回答可）

1. コストを real time で把握している
2. 収入を real time で把握している
3. 収入、コストの両方を real time で把握している
4. コストを将来予測として利用可能である
5. 収入、コストの両方を将来予測として利用可能である
6. その他（具体的に： ）

回答No 回答数

- | | |
|-----|---|
| 1. | 1 |
| 2. | 3 |
| 3. | 7 |
| 4. | 2 |
| 5. | 6 |
| 6. | 0 |
| N/A | 0 |



半数以上の船社がコストと収入を同時にリアルタイムで把握していると回答している。概してYield Managementはよくコントロールされているように見受けられる。



Washington 便り

21世紀の米国の海運ビジョン

米国プロベラクラブ（注）主催による議員を称える晩餐会が本年5月9日に開催されたが、この時、招待された下院運輸・インフラ委員会筆頭（長老）委員で運輸および海運・造船の擁護者として知られるオーバースター（James L. Oberster）下院議員による講演が行われました。その講演の内容を一部紹介します。

国際海運

今から約半世紀前の1951年、世界中の海に1,238隻の米国籍船（民間所有）が航行していた。それが今日ではたった114隻になってしまった。米国はセント・ヴィンセント、マレーシア、ブラジルにさえも追い抜かれてしまった。現在ある114隻のうち47隻には新規運航補助プログラム（Maritime Security Program）に基づく補助金が支給されている。また、残りのほとんどの船舶もその生存を連邦政府の米国籍船貨物優先積取政策（cargo preference）に頼っているのが現状である。

十分な課税基盤があり生活水準の高い工業国は本当の課税制度をもたない低賃金の発展途上国と競争することは困難である。しかしながら、ドイツ、ノルウェー、イギリスは現在、船主が伝統的な所得税を支払うか、あるいは船舶の純トン数に基づく年間一律の税金を支払うか、い

ずれかを選ぶことを認めている。米国も似たような課税制度を整備するときかもしれない。また、米国籍船に勤務する米国人船員に対する課税方法も変えるときかもしれない。海外にある米国の会社に勤務する米国人は8万ドルまでの所得について連邦税が免除されている。コンテナ船に勤務している船員は自分の時間のほとんどを海外で費やしているのになぜ同じ税の扱いを受けられないのだろうか。我々は米国籍の下で船舶を運航するとコストが高くなってしまふ政府の規則を全て見直さなければならない。さもないと、国際貿易に従事する米国籍船はまもなく100隻を割ってしまうことになる。

内航沿岸輸送

国際海運とは対照的に、内航沿岸貿易は活気に満ちている。現在、国内輸送には五大湖で運航されている1,000フィートの鉱石船からポトマック川のホワイト・フェリーで自動車のシャトル輸送を行っているフェリーまで約29,000隻の米国籍船が従事している。今後、米国内航業界の進出が考えられる有望な分野は国際コンテナ船輸送を支援する内航沿岸フィーダー輸送であろう。米国の高速道路と鉄道システムは過去20年間で非常に効率的になった。沿岸フィーダー輸送は陸上の輸送手段の競争相手となり、混雑している高速道路からトラックの台数を減らす一助になろう。

造船

米国にはタンカーやコンテナ船のような大型の商業船舶を建造できる造船所は5つしかなく、さらに、これらの造船所は単に世界価格ではそのような船舶を建造できない。欧州委員会は最近、韓国の造船所は単に市場占有率とキャッシュフローを確保するため実際の建造コストよりも11~32%も安い価格で船舶を販売しているとの調査結果を発表した。

一方、フェリー、オフショア・サブライ船、魚加工船、小型旅客船を建造するいわゆる米国の「第二層」造船所は繁栄している。これらの造船所は内航法で守られて拡大しつつある国内市場用の船舶を建造し、その経験をいかして世界の市場価格で海外に売れる船舶も建造している。このようなサイズの造船所は多額の補助金を受けている造船所と競争するようなことはしない。これは米国の造船所でも機会さえ与えられれば国際競争に勝てるということを示している。

海上輸送システム

米国は明らかに輸送における世界のリーダーであるが、今後20年間に米国の貿易量が2倍になるとの問題に直面している。米国の外国貿易量の96%以上が船舶で輸送されている。米国の輸送システムが現在の2倍の量の貨物を効率的に輸送するには、より効率的な港湾システム、港湾に接続するより良い高速道路、専用のトラックおよび鉄道の回廊が必要となる。

最新世代コンテナ船は6,600TEU以上を輸送できるが、パナマ運河を通航することはできない。最新世代コンテナ船が通航するにはより深

い、また幅の広い運河が必要である。この量の貨物を輸送するにはトラック、高速道路、鉄道の陸上輸送システムに対しても需要がさらに高まる。

現在、貨物パターンが移動している。環太平洋諸国における製造国がマレーシア、インドネシアといったさらに南の国々に移動している。これにより米国東岸への直接の海上輸送ルートが太平洋横断輸送ルートと張り合えるようになる。南米諸国との貿易も増加し続けている。これら要素の双方が米国東岸およびメキシコ湾岸の港湾インフラ整備の需要を喚起することになる。

年間20億トン以上の貨物が米国の港湾と水路を通過している。米国は毎日タンカーで2億9,400万ガロンの石油を輸入している。1998年、550万人の行楽客が米国の港からクルーズ船に乗った。フェリーは1億4,000万人以上を水上輸送した。1997年には7,800万人以上の米国市民がリクリエーション・ボートで遊覧した。新千年紀において我々はさらなる輸送の成長に適切に対応し、米国の海事産業が存続し成長するための手助けを行い、米国の水路が安全かつ効率的に維持されることを保証しなければならない。

(北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修)

(注) 米国プロベラクラブ：米国商船隊の振興・育成・支援と米国国内河川、五大湖の整備そして港湾改善を目的としたクラブで、会員には海運、造船、港湾関係者が多い。

第21回

潮風満帆

船長一年生



川崎汽船 船長 筒井 哲 (在ロンドン)

初めて船長として乗船した時のことを思い出している。6年前のことである。この最初の船を含めて計5隻、期間は合わせて3年近く船長として乗船したが、やはり初めての本船が印象に残っている。それは、会社の配乗担当者からの電話で始まった。

「某米船社にチャーターアウトされ、香港・高雄の間を折り返し運航中のコンテナ船に香港で乗船」。忙しそうな感じはしたけれど、まさか6ヶ月の乗船中に50航海を数えるとは思わなかった。一般的には6-8ヶ月乗船した場合、北米航路で6-8航海、欧州航路で3-4航海である。香港と高雄の間を、東へ西へ1週間に2往復。乗船中、台風の影響で2度欠航となった以外はスケジュール通りの50航海。

乗組員は船機長2人が日本人、あとはフィリピン人クルー。一航士も日本人であればと思わなくてもなかったが、後になってそのフィリピン人の一航士がよく出来ることがわかってきた。

乗船の為、初めて空路で香港に入り、ホテルで1泊。香港の夜、何故かいつものようには出かける気になれなかった。

いよいよ乗船。前任の船長と香港出港から高雄の入出港、そして香港入港までの一航海、3日間のダブル配乗。船齢(20年)にしては、メインエンジンの調子が良好と機関長から聞いて一安心。引き継ぎ中の後任は、気楽といえど気楽であるが、初めての場合はそう気楽にしてもおれず、かと言ってどこまで頑張っているのか張り切っているのか微妙な、立場であった。

大事な3日間は、あつと言う間に終わり、前任の船長は あつさりさつと下船。

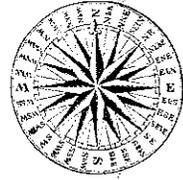
いよいよのいよいよである。

荷役終了、出港手続きも終了、パイロット乗船。一航士・二航士の頃、船首・船尾での入出港配置、夏のペルシャ湾、暑さでクラクラした時や、寒波の欧州で防寒着の上に雨具を着込んでの入出港作業をしていた頃は、早く船長になり屋根囲いのあるブリッジへと思っていた。ようやく、船長1年生となり、船首・船尾の”雨ニモ負ケズ 風ニモ負ケズそして暑サニモ 寒サニモ負ケズ”の境遇から開放され、やっと永年の思いが叶ったがその感慨にゆっくり浸る間もなく、出港スタンバイになってしまった。

十数年ぶりのブリッジでのスタンバイ。なぜかブリッジで一緒にいる三航士が頼もしく見えた。それが実際、頼もしいことがわかったのである。実にスムーズな出港作業。それもそのはず、毎航毎日のように専用ターミナルの同じバースでの離着岸作業を三航士だけでなく、乗組員全員が既に何十航海もこなしていたのであった。そのことに気がつくまでの数航海、肩に相当余分な力が入っていた。



7つの海のこぼれ話



出港から入港までどちらに向かっても20時間の航海。何日も船影を見ることのないのんびりした大洋航海と違い、航海中、次々と途切れることのない漁船やいろんな船。行き会い船や横切り船の多い航路であったが、各航海士・操舵手とも自分の庭という感じで、入出港作業と同じように信頼がおけた。10航海もすると航海の途中は、東へ向いても西へ向いてもあまり気にならず、入港前になって気がつくような有り様。そのようななかでも、頼まれて、香港の若いステベを送り返した時は、高雄から香港へ西に向かって航海したことをはっきり覚えている。

聞くところによると、香港で某米船内の荷役作業中にサボって寝ていたら、下船し損なってやむなく高雄まで。密航者と間違えられ大騒ぎになるところだったらしい。

もちろん、海の上ばかりではなく2航海(1週間)に一度 香港と高雄で一泊。そんな夜は相方の機関長とよく観光や食事に出かけた。

香港では、スターフェリーで香港島に渡り、トラムを使わずミニバスで島の反対側の景色を見ながらビクトリア・ピークに登ったり、ガイドブックを手にあちこちへ。高雄では、もっぱら栄養補給に努め、六号夜市の屋台で台湾料理、その近くのたまたま見つけた一膳飯屋では、焼き魚、煮物、おひたし等等。

船で出されたものは、何でもおいしく食べるのも船長の仕事のひとつと思っていたが、幸いなことにそのために努力する必要は無かった。司厨長は、乗船前に日本食の講習を真面目に受けてきたようであった。日本食はさておき、この司厨長がクリスマスパーティにホテル並みの料理を用意できるとは思いませんでした。とは言っても、何でもおいしく食べられるように、育て教育してくれた、おふくろとかみさんに感謝しなくてはと思う時も。

本船に乗船して間もなく 香港島にあるフィリピン料理のレストランで、2ヶ月に1度、土曜の夜に開かれているパーティに招待された。フィリピン



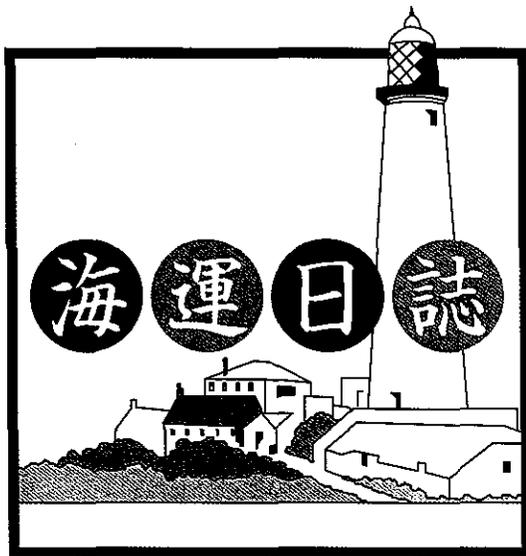
の各地から出て来て、メイドとして住み込みで働いている本船の乗組員と同郷の女性と、わが乗組員の集まりであった。着飾った女性と一張羅の乗組員、みんな歌ってよし、踊ってよし、カッコいいのである。それにひきかえ……。

10月に入った頃、彼女達を招待して本船でクリスマス・パーティを開く計画に、船内が盛り上がってきた。

まず船長の私が、ターミナルからパーティ当日に限り、女性の訪船許可を取りつけたが、それを合図のように全船、全員による準備が始まった。会場となる食堂にはあちこち手が加えられ、バーカウンターを手始めにスポットライト、ミラーボール等々、まるで大改造。忙しいスケジュールをこなしながらの2ヶ月で、船齢20年の船の食堂が、こんな素敵なパーティ会場に変わるとは、正直、信じられなかった。

いよいよ当日、すべて順調、予定通り。慣れないネクタイ、履き慣れないハイヒール、ちょっとごちないところはあったけれど、それはそれは、すばらしいパーティでありました。

50航海、パーティ等等、中身の濃い6ヶ月、そして、乗組員にも、運にも恵まれた6ヶ月。できれば、又、こんな乗船機会を持ちたいと思っている。



8 運輸省は、8月分の新造船建造許可集計
 / を発表した。それによると、全て輸出船で
 8 合計22隻、85万8千総トンで、前年同月に
 日 比べ8隻、総トン数で220%とそれぞれ増
 加した。

22 国際海運会議所 (ICS) は、フランスなど
 日 欧州各国がシングルハルトンカーのフェ
 ズアウト時期の前倒しを含む規制強化を提
 案している問題について、分離バラスト
 タンクが防護的に配置されているシングル
 ハルトンカーについては、船齢25年または
 2015年のいずれか早い方でシングルハル
 廃止にするが、2015年以後は特別の検査を
 条件に25年まで使用可とするなどの規制案を
 国際海事機関 (IMO) に提出した。

25 運輸省は、2001 (平成13) 年度予算の概
 日 算要求をまとめた。
 (P. 2 シッピングフラッシュ参照)

28 運輸省は6月分の造船造機統計速報を発
 日 表し、これにより今年上半期の造船43工場

の竣工量がまとまった。それによると竣工
 量は137隻 (前年同期比10隻増)、総トン数
 は591万4千総トン (同14%増加) となった。

29 海上安全船員教育審議会 (会長：加藤俊
 日 平東京理科大教授) 第22回教育部会が開催
 され、船員教育訓練のあり方について運輸
 大臣宛てに答申した。
 (P. 6 海運ニュース審議会レポート参照)

30 運輸省は、「IT推進本部」(本部長：梅崎
 日 壽事務次官) を設置し、申請・届出等手続
 についてインターネット等を利用したオン
 ライン化を推進するアクション・プランを
 策定した。



船協だより

海運関係の公布法令（8月）

（政令第410号、平成12年8月30日公布、平成12年9月10日施行）

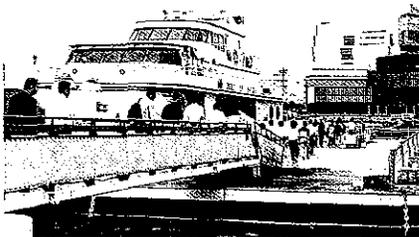
- ⑤ 無線設備規則の一部を改正する省令
（郵政省令第49号、平成12年8月9日公布、平成12年8月9日施行）
- ⑩ 港湾労働法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令
（政令第405号、平成12年8月11日公布、平成12年10月1日施行）
- ⑩ 港湾労働法施行令等の一部を改正する政令
（政令第406号、平成12年8月11日公布、平成12年10月1日施行）
- ⑤ 港湾労働法施行規則の一部を改正する省令
（労働省令第34号、平成12年8月11日公布、平成12年10月1日施行）
- ⑩ 港則法施行令の一部を改正する政令

国際会議の予定（10月）

- IMO 第45回海洋環境保護委員会（MEPC）
10月2～6日 ロンドン
- WTO サービス貿易理事会
10月6日 ジュネーブ
- IMO 第82回法律委員会
10月16日～20日 ロンドン
- ISO/TC104（貨物コンテナ総会）
10月16日～20日 ケープタウン
- APEC 運輸ワーキンググループ
10月16日～20日 宮崎
- 92年国際油濁補償基金第5回総会
10月23日～27日 ロンドン

社会科教師を対象に大阪で見学会を開催

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、東京都小学校社会科研究会の先生方約90名を対象として、去る7月31日に千葉で開催したの続き、8月18日に大阪において奈良県小学校教科等研究会社会科部会の先生方約40名を対象とした2回目の見学会を開催しました。大阪市港湾局のご協力をいただき、同局の広報船「夢咲」に乗船し、約1時間にわたり、海上からコンテナターミナル、フェリーターミナル等を見学しました。また、ゼネラル石油堺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。



▲大阪市港湾局の広報船「夢咲」に乗船する先生方



▲ゼネラル石油堺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7月	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
7	4,313	3,310	1,002	2.2	11.2

(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)

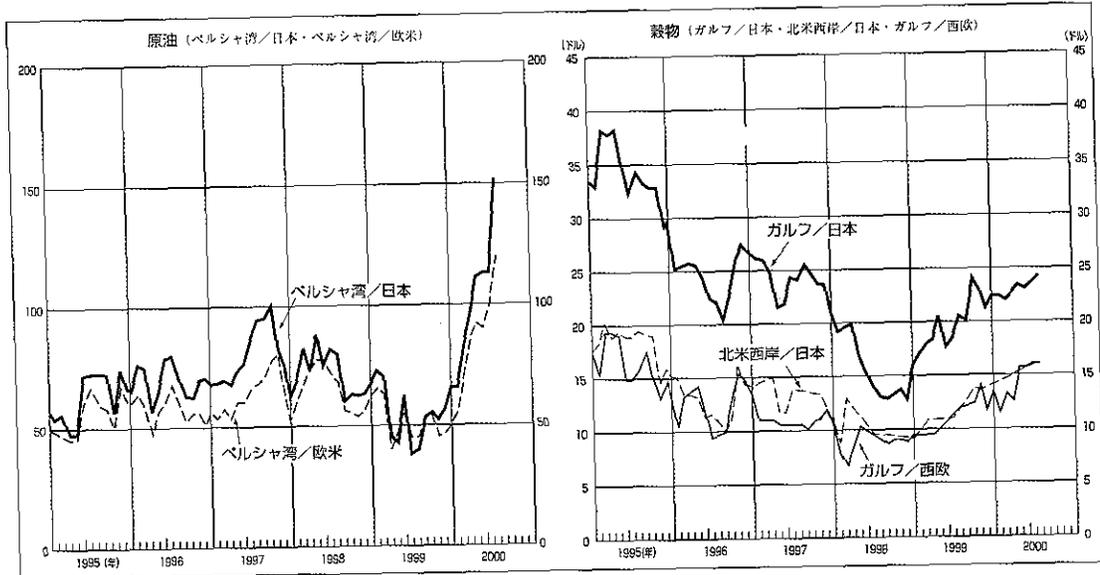
年月	年間 月間)平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
1999年8月	113.40	110.82	115.60
9	107.57	104.48	110.93
10	105.97	104.05	107.95
11	104.96	102.50	106.35
12	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
8	108.07	106.15	109.40

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分 年次	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)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他		
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 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
8	11,234	15	11,219	2,722	2,996	7,185	0	217	30	307	14,656	5,364

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1998		1999		2000		1998		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	62.00	50.00	67.50	60.75	65.00	48.00	52.50	42.50	62.50	51.00	50.00	40.00
2	69.00	60.00	72.50	59.50	65.00	54.00	60.00	45.00	65.00	50.00	55.00	45.00
3	82.00	67.50	70.00	51.00	82.50	62.00	67.50	55.00	62.50	42.50	70.00	55.00
4	72.50	65.00	45.00	35.00	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	—	112.50	98.00	72.50	65.00	45.00	36.75	100.00	82.50
8	80.00	60.00	40.00	36.00	152.50	112.50	68.50	52.50	45.00	36.00	120.00	90.00
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	—	—

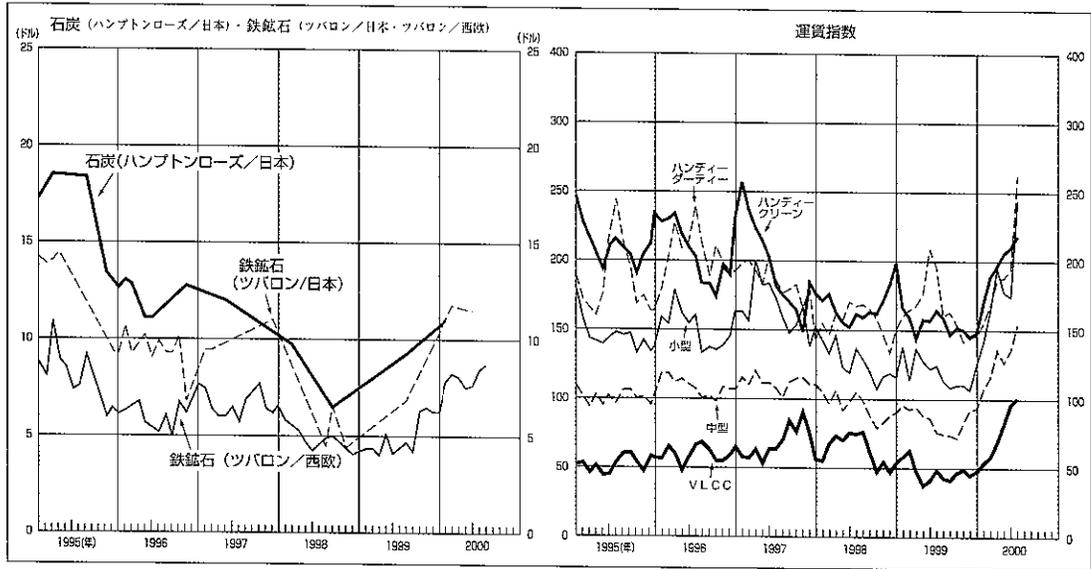
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	—	—	—	—	—	16.00
8	20.50	18.60	24.25	23.45	—	—	16.13	15.75	12.00	—	—	16.00
9	20.10	19.85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	24.00	21.70	—	—	13.85	13.00	—	—	12.30	—	—	—
11	23.00	22.00	—	—	13.60	—	—	—	14.00	11.75	—	—
12	21.25	20.75	—	—	—	—	—	—	11.75	11.50	—	—

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



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

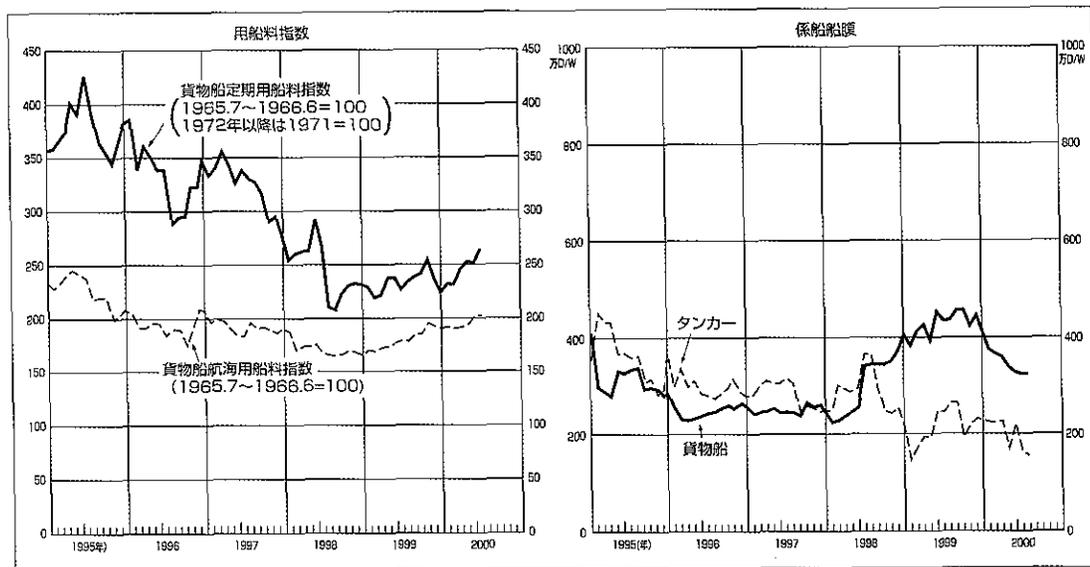
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	3.50	6.25	6.00
2	—	—	11.00	—	—	—	—	—	4.40	3.75	7.85	5.00
3	—	—	—	—	—	—	11.75	—	4.45	3.45	8.20	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	4.00	3.50	8.05	7.25
5	—	—	—	—	—	—	—	—	5.05	4.60	7.50	6.90
6	—	—	—	—	—	—	11.50	—	4.10	2.20	7.60	6.70
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.42	7.20
8	9.25	—	—	—	6.85	—	—	—	4.70	4.40	8.70	7.20
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.20	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	6.40	5.75	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも8万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数																			
	1998								1999								2000			
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C					
1	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4					
2	54.6	104.8	142.1	154.5	171.4	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9					
3	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3	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	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0					
7	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1					
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	202.0	390.0	339.0	326.0	292.0	238.0	251.0
7	230.0	186.0	183.0	167.0	179.0	202.0	426.0	339.0	338.0	266.0	226.0	264.0
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	

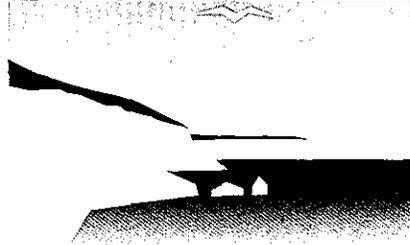
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船舶量の推移

月次	1998						1999						2000					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292
2	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492	317	3,094	3,830	47	907	1,487	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	291	2,630	3,225	41	865	1,639
8	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639	286	2,622	3,224	40	813	1,552
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



私が生まれて初めて「船」というものに乗ったのは、5歳の時であったと思う。母と一緒に三井船舶の貨客船「十勝山丸」に乗って、東京／釧路間を往復した。今にして思えば余り大きな船ではなかったはずだが、緑色の船体とその大きさの印象は今でも鮮明に残っている。

さらに船内の様子や航海中の出来事などの記憶も、断片的ではあるが鮮明である。当時、東京／釧路間を航海するには略二昼夜半を要した。釧路には一週間ほど滞在して、また次の「十勝山丸」で帰京したはずであるが、釧路の景色は全く残っておらず、船上で過ごした五昼夜の記憶だけが妙に鮮明なもの、如何に強烈な印象を受けたかを物語っているようだ。

幼稚園に入園する前の子供にとって、外洋に出る航海が印象深かったのは、当然と言えば当然である。その後、中学から高校にかけて、夏休みの度に東京／釧路、東京／苫小牧と言った内航船やフェリーに兄弟で便乗させてもらったりもした。栗林商船の「神明丸」「神加丸」等は懐かしい船名である。

当時は、コンテナ化が外航船の一部で始まった時期でもある。しかし、内航船にとって、コンテナとは国鉄のコンテナをオン・デッキに積む程度、つまり大きな箱に他ならず、貨物の主体は当然ブレイク・バルクであった。東京から北海道に行く船のオンデッキにはドラム缶やトラックが並べられ、帰りのオンデッキには原木がうずたかく積まれると言った具合であったと記憶している。実地での社会科の勉強であった。

さらに、一度は釧路からの帰りに石炭船に巡り合った事もある。「十勝山丸」と対になっていた「大雪山丸」で、帰りにどうかということになったが、積荷が石炭だから乗ったら真っ黒になるぞ、と半分脅かされて諦め、仕方なく汽車で帰京した。この時は、途中で室蘭の親戚に一

泊し、都合二昼夜をかけて東京にたどり着いた。結局、所用時間は船とさほど変わらず、蒸気機関車の区間も多かったので、上野に着いたころには真っ黒とはならなかったが、身体中煤だらけで、臭いがなかなか取れなかったのを記憶している。後悔（航海）先に立たず。二昼夜に渡る窮屈な座席での苦行と煤煙のおかげで、便乗とは言え船旅のありがたさが身に沁みたまものである。

時は移り、私は海運を職業とするようになった。就職するに当たって海運を選んだ理由はいろいろあったが、詮ずる所はこの子供のころの体験によって海や船に目が開かれたという事はなかったかと思う。

内航も定期航路はフル・コンテナ船が走り、東京／苫小牧が高速フェリーでは、わずか20時間という時代になった。また、トラックから内航船やフェリーへのモーダルシフトの動きも注目されるようになってから久しい。技術革新が進み、経済性や環境面への配慮から内航船の価値が見直されつつあるのは喜ばしい限りであるが、トラックからのモーダルシフトが具体的な動きになったのはバブル期の人件費高騰の時期のみで、ここ数年は逆にじりじりとシェアを低下させているのが実情である。

その意味では、内航船やフェリーの復権を促す本格的なモーダルシフトは、炭酸ガス等の排出権売買を輸送機関にも適用し、環境面におけるそれらの優位性を経済的な価値に転換するシステムの成立を待つしかないのかもしれない。それまで、内航船がなんとしても健全な姿で生き続けてほしい。少年時代のノスタルジーを、いまだに引きずっている一海運人の切なる願いである。

商船三井 営業調査室室長代理
城川三次郎

せんきょう9月号 No.482(Vol.41 No.6)

発行 平成12年9月20日

創刊 昭和35年8月10日

発行所 社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL. (03)3264-7181(総務部広報室)

編集・発行人 鈴木昭洋

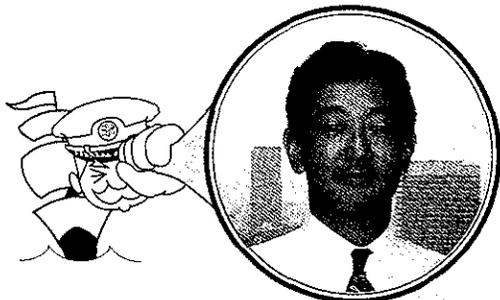
製作 株式会社タイヨーグラフィック

定価 407円(消費税を含む)。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 18 回



今回、登場して頂くのは

川崎汽船(株)コンテナ船営業部輸出課専任課長
木戸貴文さん(41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？

コンテナ船貨物の北米・欧州・豪州・中南米向け輸出と同地域からの一部輸入の集荷、各航路のスペース調整、マーケティング。男性10名、女性4名の自動車チームと電機チームの絶妙のチームワークが売りです。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

94年から2000年2月までの6年間のシカゴ駐在。特に97年の鉄道貨車不足で、本船が港に着岸すら出来ないほどの遅延が生じた時。盆と正月が一度に来たところの騒ぎではなかった。

3. 御社または御社の船舶の自慢といえば？

役職の壁を取り払った風通しの良さと、誰でもが制限無くアイデアを提案できる自由さ。業務の海外シフトも奏効し、スリム化した組織は機を見て敏なる対応を可能にした。

残業も減った!!

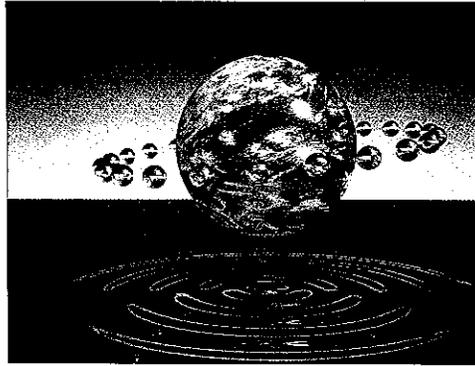
4. 今後自分がチャレンジしたい業務は？

集荷部隊から輸送コーディネーター部隊への変身。効果的な営業活動のためには、バーチャル・オフィスでもSOHOでも躊躇せずに取り入れるチャレンジ精神を持った管理職。

川崎汽船(株)の事業概要

当社はコンテナ船、不定期船、自動車専用船、LNG船、石炭船、油槽船と幅広いサービスを世界の主要航路に展開しています。“K”LINEスピリットが象徴する堅実かつ進取の気性あふれる会社です。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

JSA

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