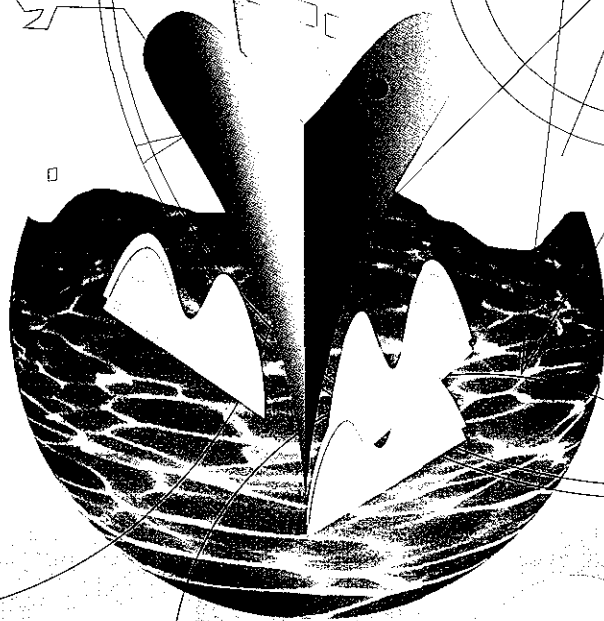


平成12年12月20日発行 毎月1回20日発行 No.485 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2000

12



社団法人 日本船主協会



DECEMBER

C
O
N
T
E
N
T
S

巻頭言①

20世紀最後の年を振り返って

日本船主協会副会長 川崎汽船取締役社長 嶋長保英

特別欄②

海運の20世紀

商船三井 営業調査室室長代理 城川三次郎

海運ニュース⑩

審議会レポート⑩

1. 「港湾の開発等に関する基本方針」4年ぶりの改定
— 港湾審議会第174回計画部会の模様について —

国際会議レポート⑩

1. 油濁補償体制の機能見直しに関する W.G が継続審議へ
— 92年油濁補償基金第5回総会、第9回理事会等の模様 —
2. 増加する海賊事犯を憂慮
— アジア船主フォーラム第7回航行安全および環境委員会の模様 —
3. ILO 最低賃金の見直し問題等について議論
— アジア船主フォーラム船員委員会第6回中間会合の模様 —

内外情報⑩

1. 高度海上交通システム(海の ITS)の実現に向けて
— 「海上通信の高度化に関する研究会」の最終報告 —
2. 諸外国と日本の償却制度
— 主要海運国の償却制度について② —

特別欄③

海運界のこの一年

日本郵船 調査グループ定期船調査チーム長 増田 聡

寄稿④

B2BからN対Nに展開する海運ネットビジネス

— インターネットを利用した海運業界の「one-stop shopping mall」として —
マリンネット株式会社 専務取締役 税所史朗

2000年(平成12年)の10大ニュース⑩

寄稿⑤

なぜ韓国造船業は大量受注したのか

— 韓国造船業の現状と日本造船業について —
メリルリンチ証券会社 東京支店 バイスプレジデント シニアアナリスト 村形光俊

Washington 便り⑥

潮風満帆⑧

渤海湾へ井戸掘りに出かけた話

元 東京タンカー船長 石川吉春

海運日誌④ 海運統計④

〔11月〕

船協だより④ 編集後記④

20世紀最後の年を振り返って

日本船主協会副会長 川崎汽船取締役社長 崎長保英



20世紀最後の年である2000年を振り返ってみると、協会を巡る動きにも来る新世紀劈頭の海運の主要課題が明瞭に浮かび上がった。

〈環境問題〉

地球環境、とりわけ海洋環境の保全是海運にとって重要な課題であり、昨年発足した環境対策特別委員会を中心に3月に一般市民を対象とした「海洋環境シンポジウム」を主催し、小冊子「海洋と海運—人類と海洋の共存に向けて」を発行する等、船協としての地球・海洋環境保全に寄与する姿勢を表明してきた。また9月には海運業界としてのこれまでの取り組みを纏めた「環境ハンドブック」を発行した。今後とも従来から取り組んでいるサブスタンダード船の排除や環境に配慮した老齢船の解撤促進と循環型社会の構築に向けて、10月に発足したシップリサイクル連絡協議会等、関係諸団体との連携を図りながら取り組みたい。

〈タンカー規制〉

昨年12月にフランス沿岸の大西洋で沈没した「エリカ号」の重油流出事故後の海洋汚染防止対策の一つであるシングルハルタンカーのフェーズアウトの前倒しにつき、10月に開催されたIMO-MEPC45で船齢25才に達するか2015年または2017年までに段階的にフェーズアウトする改正規則案がとりまとめられた。この改正案は各締約国政府に回章され、来年4月末の次回MEPCで採択される予定で、その場合2003年1月から発効する見込みとなった。

〈国際船舶制度〉

昨年施行された改正船舶職員法等関連法規の下で、3月には外国人承認船員配乗の国際船舶が3隻実現した。今後ともより国際競争力のある、使い勝手の良い制度となり、安全な日本籍

船を増やせるよう、関係者には引き続きご尽力をお願いしたい。

〈海賊問題〉

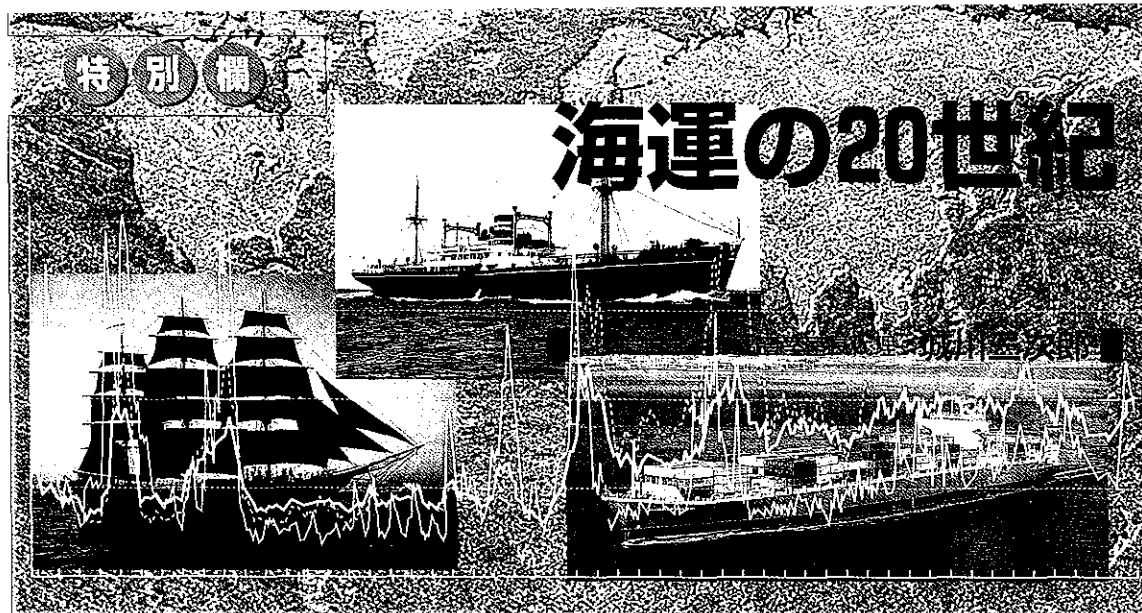
昨年設置した海賊対策防止会議を中心に海賊防止対策の強化に努めてきた。4月には海賊対策国際会議が開催され、関係16ヶ国・地域で検討、船舶の航行と乗組員の安全を確保するため、アジア各国が力を合わせて犯罪の防止に官民一体となって取り組むことが合意された。今後とも内外の関係者と連携し、対策強化を図っていかねばならない。

〈外航海運の業況〉

今期の外航海運会社の単体中間決算は円高にバンカー価格の高騰といった厳しい環境下にあったものの、不定期船およびタンカー市況の好転がプラス要因となり、上場14社の売上高は前年同期比6%の増収、経常利益も67%の増益となった。但し、中間純利益は退職給付会計基準変更時差異の償却等、新会計基準の導入に伴う費用計上により前期比10%の減益となった。通期では同じ14社合計で当期利益も含めて前期比連単共増収、増益となっている。

市況の上昇に乗り、安定的に利益を確保する会社がある一方、合理化過程にあり含み損の処理で赤字を余儀なくされる会社等様々であったが、全般的には長い間の合理化努力が奏効、業績が改善しつつあると言えよう。

年が明ければ21世紀、新しい日・米閣僚の顔触れの見えぬ時期に、ハードランディングかソフトか海運の業績は如何にと色々判らぬままこの原稿を書いたが、上記、当協会の事業の主要なテーマが示すように、新世紀も環境に徹底した安全運航が、まがうことなく海運界の極めるべき道である事だけは確信して20世紀を終える。



20世紀、それは海運にとっても“激動の世紀”であり“科学技術の世紀”であった。二度の世界大戦、半世紀におよぶ冷戦、そして急速なグローバル化の進展。さらには、造船技術の長足の進歩、専用船やコンテナの出現。どれも海運マーケットを動かし、海運経営に変化を迫ったのみならず、世界の海上貨物輸送の有り様までも変えて行った。それらの変化を辿りながら、20世紀の海運を眺めてみたい。

1. 20世紀初頭の海運

20世紀初頭の海運は、帆船から汽船へ移行する過程にあった。船腹量を正確に表す統計は無いが1890年時点の船腹量として、帆船304万トン、汽船770万トンという数字が残っている。(帆船の3トンを汽船1トンに換算、「英国海運の衰退」より。) 同じく、1870年の数字は、帆船408万トンに対して汽船175万トンとなっているから、帆船と汽船の比率は7:3から3:7へと大きく逆転している。1867年のスエズ運河開通を期に、アジア・欧州間の航海距離が大きく短縮され、茶などの運賃負担力の高い貨物は、より高速でスケジュールの正確な汽船へとシフトし、帆船は海運の表舞台から徐々に消えて行く事になる。

また、この時期は英国の海運が世界船腹の過半数を支配する時代でもあった。資料③は当時の国別船腹量を前掲書から孫引きさせてもらったものであるが、19世紀の後半から20世紀の初めにかけて、世界の船腹量に占める英国海運の地位がいかに高かったかが窺える。世界中に広がった広大な植民地の保有もさることながら、産業革命により、国としての工業化を達成し、食糧や工業用の原材料を輸入して工業製品や産業機械等を輸出する加工貿易のパターンを世界で最初に確立したことの影響が大きかったようである。その他の主要国も、英国に追いつけばかりに植民地の獲得と工業化を目指してしのぎを削っていたわけであるが、こと海運に関する限り英国の地位は抜きん出たものがあった。

一方、わが国においても、日清戦争(1894年)による活況を経て、日本郵船の欧州航路、北米西岸航路(シアトル線)、豪州航路が19世紀末に相次いで開設されたのを筆頭に、大阪商船が中国、台湾に大きく航路を延ばす等々、華やかな時代であった。1910年には日本の船腹量は世界第3位に躍進することになる。わが国海運にとっても順調に発展した時代である。海運が国家経済の発展に欠く事の出来ない存在として強く認識され、様々な振興策が施された。日本船

主同盟会や海事協会等が設立されたのもこの時期である。

2. 20世紀の海運、100年の軌跡

この20世紀初頭から、海運は激動の100年を紆余曲折を経ながらも生き抜いて来た。重商主義の申し子として生まれた近代海運も、二度の世界大戦、その後半世紀に渡った冷戦の時代を経て、今グローバリズムの荒波の中で、必死に生き残る努力をしているわけである。100年間で、世界の海運がどのような成長を遂げたのか。荷動き量と船腹量の推移を追いついていきたい。

a) 荷動き量

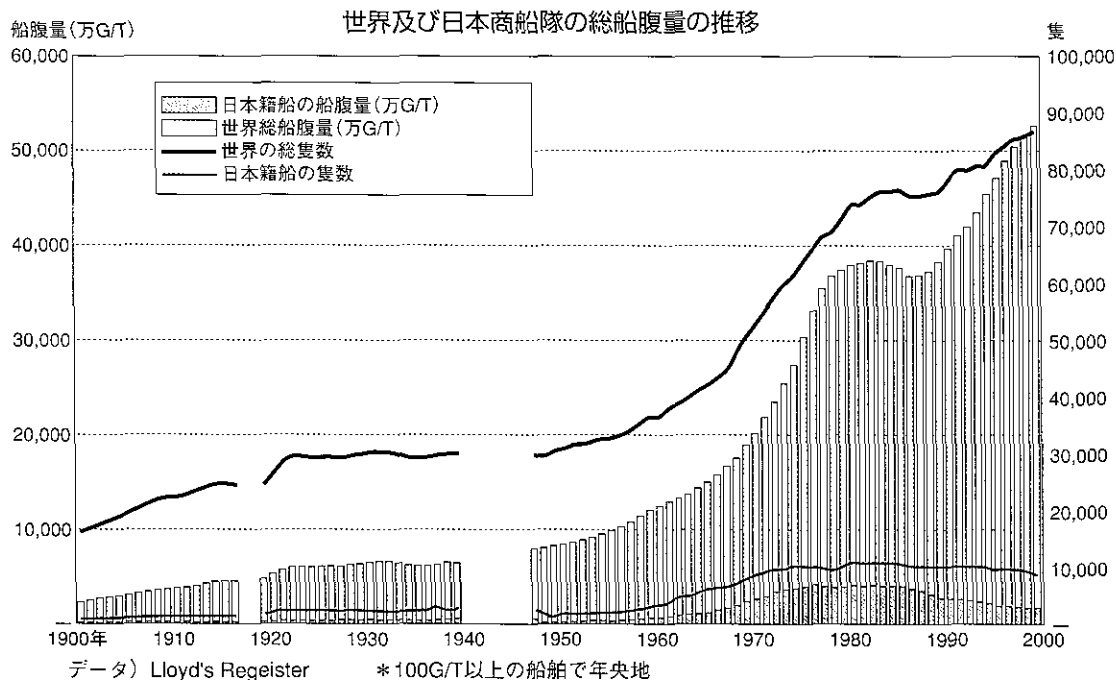
1900年当時の世界荷動き量はどれほどのものであったか、正確な統計が残っている訳ではないから推定によるしかないが、一億トンを若干上回る1億2000万トン程度であったと

考えられる。100年後の今日、荷動き量は約51億トン（1999年）と推計されるから、1世紀の間に貨物量は約40倍強の伸びを示したことになる。

この間の荷動き量の推移を示したものが資料②である。世界の荷動き量は必ずしも一本調子で伸びてきたわけではない。二度の世界大戦、戦後60年代・70年代の高度成長、70年代後半のオイルショック、アジア経済危機等々、細かなグラフの数値を見ると、その時々の中の動きが浮かび上がってくるようである。

この100年で、荷動きが対前年比で大きく減少している場面が何箇所かある。第二次大戦中の貨物量は記録がないため省略するとしても、1920年代後半から30年代初頭にかけての世界恐慌の時代、70年代半ばの第一次オイルショックと79年以降の第二次オイルショッ

【資料①】



クである。1998年のアジア通貨危機による荷動きの減少は、最近のことでもあり記憶に生々しいが、100年というスケールで見た場合、さほどの減少とはなっていない。逆に、オイルショック、とりわけ第二次オイルショックの荷動きに対する影響がいかに大きなものであったかということが鮮明である。当時海上貨物量の約半分を占めていた石油の輸送量が急減した影響もさることながら、エネルギー消費の減速が全産業分野の停滞をもたらし、海上貨物全般の減少となったからである。

20世紀初頭の世界の人口は20億人に満たない17、8億人と推計される。この100年で人口は3倍の60億人に急増した（1999年）。この人口の急増を可能にした経済成長の最も重要なインフラとして、海運が果たした役割は大いに評価されて然るべきものである。40倍に伸びた海上荷動きが何よりもそれを物語って

いるようである。

b) 船腹量

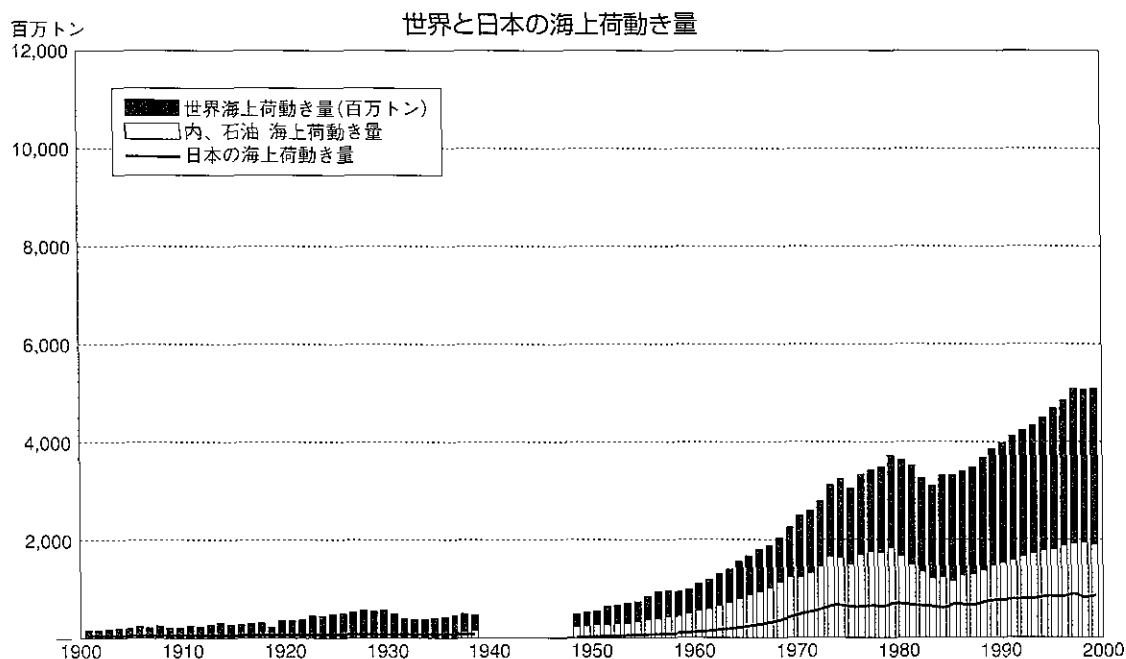
一方、これに対する船腹量はどのような推移をたどったのであろうか。資料①は荷動きと同様に船腹量を100年のスケールで見たものである。

世界の船腹量を隻数で見た場合、1900年の約16,000隻が1999年には約86,000隻に増加。また、DWTベースでは2,200万トンが5億3,000万トンに増加している。隻数ベースでは100年で5倍強であるが、DWTベースでは24倍になった計算になる。この間の船型の大型化が顕著に読み取れる。造船技術の進歩と、荷動き量の増加によるスケールメリットの追求が船型の大型化を推し進めたわけである。

船のスピードという点ではどうであろうか。技術的な面からは顕著な差は生じていない。

1900年当時、大西洋のブルーリボンを保持し

【資料②】



【資料③】 国別の船舶保有量

(単位：百万ネットトン)

	1870	1880	1890	1900	1910
英 国	2.6	4.0	6.0	7.9	10.8
ド イ ツ	0.4	0.5	1.0	1.4	2.6
日 本	-	-	0.1	0.7	1.4
ノルウェー	0.3	0.5	0.7	0.8	1.1
フ ラ ンス	0.5	0.5	0.6	0.7	1.0
イ タ リ ア	0.4	0.4	0.3	0.5	0.8
ス ペ イン	不明	0.3	0.5	0.7	0.8
スウェーデン	不明	0.2	0.3	0.4	0.7
ア メ リ カ (外 航 の み)	0.6	0.5	0.4	0.5	0.6
オ ラ ン ダ	0.1	0.2	0.2	0.3	0.5
オーストリア	0.1	0.1	0.1	0.3	0.5
主 要 国 計	5.0	7.2	10.2	14.2	20.8
そ の 他	0.9	1.4	1.8	2.4	3.1
世 界 合 計	5.9	8.6	12.0	16.6	23.9
英国の対世界比	44.07%	46.51%	50.00%	47.59%	45.19%

ていた北ドイツロイド社の“Kaiser Wilhelm der Grosse 号”の22.8ノットを最速とすれば、現在のコンテナ船と大きく変わるところはない。通常の貨物船のスピードで比べると、1913年の標準的な蒸気エンジン船で13ノットという記述がある。燃料効率等の面では大いに進歩しているものの、船のスピード自体はせいぜい1.5倍程度の増加と考えた方がよさそうである。40倍になった貨物量を24倍の船腹量でまかなうためには、船のスピード・アップに加え荷役効率の向上等が不可欠であったことがうかがわれる数字である。タンカー、コンテナ船、自動車船を始めとする各種専用船や港湾設備の近代化等の技術革新がそのギャップを埋めるのにある程度貢献したものと考えられる。

グラフを見る限り、船腹量は荷動き量と異なり、1970年代から80年代のオイルショック時の落ち込みを除いて、ほぼ順調に増加してきたと言えるかもしれない。二度にわたる世

界大戦時の空白期間の前後も不連続な動きにはなっていないからである。しかし、実際には戦争によって失われた船腹量が莫大であったことは、犠牲となった船員のことも含め決して忘れてはならないところである。第一次世界大戦では1,500万トン、第二次世界大戦では3,500万トンの外航貨物船が喪失した。夫々開戦前年の船腹量に対して35% (1,500万トン／4,308万トン；1913年)、51% (3,500万トン／6,687万トン；1938年) に相当する。グラフが空白期間を挟んで連続して見えるのは、戦争期間中における建造量がこれまた莫大であったからに過ぎない。

3. 運賃マーケット

これら海上荷動き量と船腹量の関係から生まれてくる、運賃マーケットはどのように推移してきたのであろうか。海上運賃、傭船料が高騰した時期として有名なのは第一次大戦時やオイルショック時が挙げられるが、逆に谷底となった時期もその山の直後に来る構造になっている。めまぐるしく動く荷動きに対し、船腹の供給量は短期的には調整が不可能であるため、需要の減少期には供給過剰に陥ることになるのである。

第二次世界大戦後の海運マーケットの推移は資料④の通りであるが、朝鮮戦争、スエズ運河の封鎖、中東戦争、ソ連の穀物買い付け、OPECによる原油値上げ等々、紛争や貿易の統制の実施・解除の度に、運賃マーケットが大きく揺れ動いているのが分かる。

しかし、運賃マーケットの上下という点で最も激しい動きを示したのは第一次大戦時のマーケットであろうと言われている。英国船の25%が大量の兵員や軍事物資を運ぶために徴用されたため、海運マーケットは高騰し、その機に乗じて新規に参入するものも多く、日本では船成

金が続出したのは有名な話である。

第一次大戦でマーケットはどのくらい上昇したのであろうか。前掲書にニューオーリーズからリバプールの綿花100ポンド当たりの運賃の記述がある。1913年には31セントであったものが1917年には625セントに、なんと20倍に跳ね上がったとされている。その他の海上運賃も傭船料も同じように上昇した。

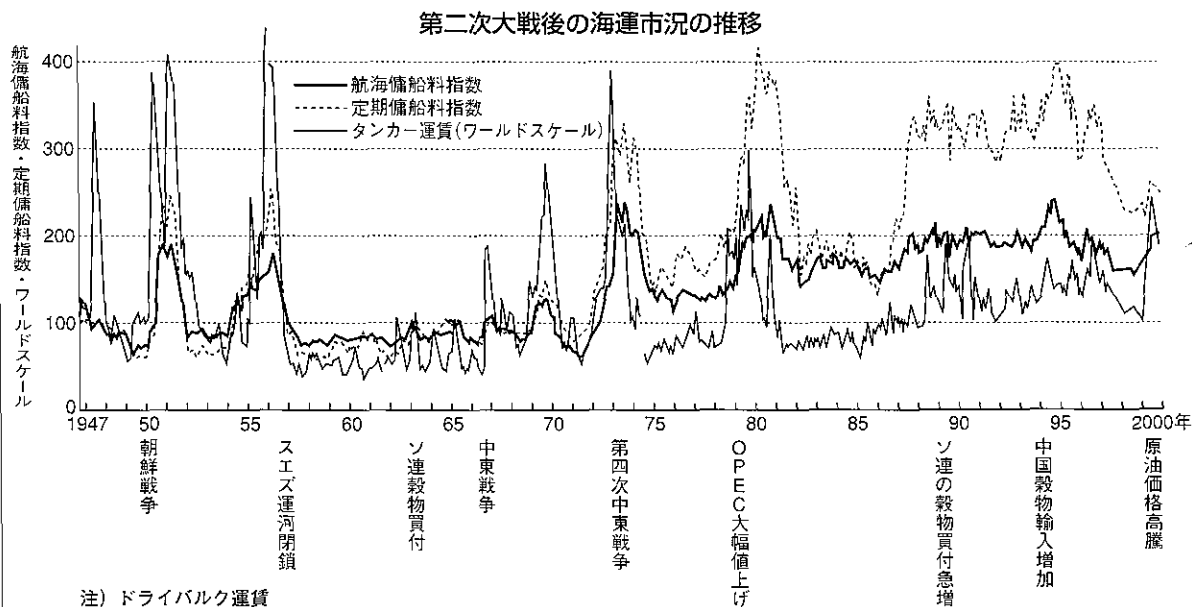
しかし、このマーケットは戦争の終結とともに大きく崩れることとなる。20倍になった綿花運賃のその後は記録がないため分からないが、大戦中、トン当たり10ポンドであった英国タイン川からエジプトのポートサイドまでの石炭の運賃が、戦後1923年には11シリング3ペンスにまで下落したと前掲書にはある。当時は20シリングが1ポンドであるから、大戦中の20分の1に運賃が暴落したことになる。それは、好マ-

ケットを見越して高い船価で船を仕入れていた船主に対して大きな痛手となった。第二次大戦後最大級の上げ幅であるスエズ運河閉鎖やオイルショック時の運賃の上下でも精々4倍程度である。第一次大戦時の運賃マーケットの山と谷がいかに大きかったか。海運史上最悪のマーケットと言われる所以である。

4. 何が変わったのか

以上ごく大雑把に、荷動き、船腹量、運賃マーケットを通じて20世紀の海運のたどってきた道を眺めてきた。表面に表れた数字だけ見れば、量的に大きく拡大したものの、マーケットに左右される海運経営の脆弱性は一貫していると言うのが率直な印象であるかもしれない。しかし、100年のスパンで見た場合、数字では見えない大きな変化が海運の内実であったのも事実であ

【資料④】



注) ドライバルク運賃

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。

航海傭船料指数は1965.7~66.6=100

定期傭船料は1971年平均=100

タンカー運賃

ワールドスケール——WS100=100

但し、1975年~87年10月までは小型(3~6万トン)原油タンカーを採用(87年11月以降は3万6千~7万トン)。

る。その変化の中から影響が大きいと思われるもののいくつかを最後にまとめておきたい。

a) 専用船の登場

単一の貨物を運ぶ専用船の始まりは、タンカーと言われている。精製され樽や缶に詰められて、一般の貨物船で運ばれていた石油を、原油のまま運べるタンカーの誕生は19世紀の末（1885年）であったが、タンカーによる原油輸送が本格化し、石炭に代わって全貨物量の約半分に達する太宗貨物に成長するのは20世紀のことである。石炭から石油へというエネルギー革命は20世紀の大きな出来事と考えて良いが、その革命を陰で支えていたのがタンカーの登場であると言っても過言ではない。

この他、自動車、チップ、液化天然ガス等々、現在世界の海を走る専用船は数多い。どれも輸送コストの合理化を求めて積載効率と荷役効率を極限まで追究した船型を採っている。これら専用船はどれも、誕生後ほどなく大型化への道を急速に辿り始め、規模の経済を追い求めることとなる。それらは大幅な輸送コストの合理化をもたらし、第二次大戦後の世界経済の高度成長、とりわけ素材産業を中核にした加工貿易によって戦後の廢墟から世界第二位の経済大国に成長した日本経済の発展に大いに貢献した。今、専用船とよばれる各船型の大半が日本で誕生したことは20世紀の海運史の中に留められるべき事実であろう。

さらに、これら専用船を使った鉄鋼原料や一般炭の輸送では長期契約に基づき、積・揚げ地の港湾事情に特化して造られた船型も少なくない。長期契約に基づき建造された専用船による貨物の輸送は、マーケットの爬行性から生ずるリスクを荷主・船社の双方で分担するという意味もあった。長年船社を苦しめ

てきたマーケットの変動が、今や不定期船経営にとっては余り大きなリスク・ファクターではなくなり、ここ10年余りを見れば定期船に比べて安定した収益をあげていることと、専用船の隆盛は決して無関係ではないと言えるだろう。

b) コンテナの登場

内陸輸送も含めた海運周辺部や物流全般にわたる変革をもたらし、荷主企業における物流戦略自体をも変えてしまったという意味で、コンテナの登場は20世紀の海運界最大の事件といえるだろう。コンテナ船も専用船の一部ではあるが、コンテナによる複合輸送というシステム全体を考える必要があるため別項目として考えたい。

コンテナ船の登場は、今を去る45年前、アメリカのトラック業者マルコム・マクリーンが陸上を走るトレーラーをそのまま船に載せることを考え出したことから始まったというのは有名な話である。当初はアメリカの国内貨物が主であったが、10年後の1966年にはアメリカ大西洋岸とヨーロッパを結ぶ北大西洋航路で、226個積のコンテナ船4隻を使った初の国際海上コンテナ輸送が開始された。

水密性を持った国際規格の輸送用“箱”、コンテナに荷物を積めたままドアからドアまで輸送することが可能になったことで、貨物に対するダメージや盗難・抜き荷が大きく減少したばかりではなく、港湾における作業は著しく簡素化が可能になり、荷役の効率も大幅に向上した。また、輸送途中におけるハンドリング数の減少、倉庫等における一時的な保管の必要が無くなった等の理由により、輸送における大幅なコストダウンが実現することになった。

さらに、荷役時間と積替えの時間が大幅に

短縮された結果、船型の大型化と高速化が物流合理化の上で大きな意味を持つようになり、トラック、船、列車と言った輸送モードを複合的に組み合わせることも自由自在となったわけである。これらの動きは急速に進み、コンテナによる輸送は国際海上輸送ばかりでは無く、様々な産業の有り様までも変えていくことになった。コンテナ革命と言われる所以である。

30年を経た現在、コンテナ船は5,000TEUを超えるポスト・パナマックス・タイプが主流になりつつある。コンテナによる輸送量も全世界で年間4,000万TEUを超えているものと推定される。船型では20倍、輸送量は当初の輸送本数が分からないため、何倍になったのか想像も出来ないが、船腹量は記録のある1970年から1999年までの30年で約60倍になっている。

昨今、新しい経営戦略の一つとして注目されているサプライ・チェーン・マネジメント（SCM）も、正確なスケジュールと安価な輸送コストを実現したコンテナ船の登場とそれに引き続く発展が無ければ決してあり得なかったと言ってよいものである。

c) 海運同盟の衰退とアライアンス

1875年のイギリス／カルカッタ同盟^{こうし}として各主要航路で次々と結成された海運同盟は、その後20世紀の海運秩序とトレードの安定に大きな役割を果たしてきた。しかし、コンテナ輸送が一般化し始めた1980年代以降、同盟は綻びを見せ始め、現在ではその影響力を大きく衰退させてしまっている。コンテナ化により定航トレードへの参入が容易になり、盟外船社（独立船社）の台頭が顕著になってきたことが原因である。米国の海事法（1984年）の制定を機に各国で一斉に行われた独禁

法・競争法の定航海運に対する適用除外への見直しもその流れを大きく後押しすることとなったが、最終的には1998年米国外航海運改革法の施行により、太平洋トレードでは主要同盟は解散もしくは活動を休止し、完全に機能停止の状態となっている。

同盟の存在に関しては、その発足当初から独占の弊害を指摘する声があったし、1970年代、UNCTAD（国連貿易開発会議）を舞台に行われた途上国対先進国の論争では、同盟の独占的な権益に対する途上国側の激しい抵抗もあった。さらに、冷戦を背景とした社会主義国の海運と同盟船社との競争も激烈なものがあった。

コスト構造の異なるそれら“盟外船”との競争はさておき、同盟を巡る論争のポイントは、競争を排除し同盟の独占的な権益を維持することの“不公正さ”と“トレードの安定”を天秤にかけけるものであったと言ってよい。20世紀を通じて、その論争では概ねトレードの安定に重きをおく判断に軍配を上げる結果となってきた訳であるが、最後の最後になって、天秤が大きく傾き、同盟が世界最大のトレードで終焉の時を迎えるエポック・メイキングな出来事となった。

同盟が衰退した理由は様々指摘されている。総じて言えることは、経済のグローバル化・規制緩和という大きな流れに抗し切れなかったと言うことであろう。既得の権益を守り、新規参入を排除するやり方はサービス面での自由な競争を阻害するものとして、カスタム・メードなサービスを志向する多くの荷主・船社に受け入れ難い部分となっていたことは間違いの無いところであろう。現在、主要コンテナ航路においてはより緩やかな“航路安定化協定”を舞台に、自主的にトレードの秩

序を維持しようとする取組みが主流となっている。1984年の運賃大暴落を機に生まれた安定化協定が、ようやく実質的な意味を持ち始めたことも、定航海運の新しい時代を象徴するものとして注目しておきたい。

一方、長期にわたる定航運賃低迷の中から生まれてきたものの一つにアライアンスがある。定航船社の世界的規模でのサービス上の提携は、より少ない投資で充実したサービスを実現する為に生まれてきた（1995年）ものとも言える。従来の同盟上の権益に拘らず、Win Win をコンセプトにした船社間の提携は商船三井、APL (American President Line)、Nedlloyd、OOCL という日・米・欧・亜の四船社を中核としたThe Global Allianceの結成を皮切りに、世界的な定航船社の合従連衡の流れを呼び起こすことになった。このアライアンスにより、現在世界の主要航路は7つの大きなグループに再編されているが、それが定航船社間の競争環境を実質的に大きく変えることとなっている点は特筆されてよいであろう。20年の長きにわたる苛烈な競争と低運賃に翻弄されてきた定航海運、とりわけ最も苦境に立たされていた日本海運がイニシアティブをとって作り出したアライアンスは、従来の同盟とは全く違う形で、今後の航路秩序と安定したサービスを担保する核となるものと思われる。

5. 終わりに

以上、20世紀の海運を駆け足で見てきた。100年の激浪の中で数多くの船社が撤退し、再編され、また新たに生まれてきた。海運マーケットの爬行性はある時は船社に微笑む時もあったが、総じては秋霜烈日の日々が圧倒的であったように思われる。とりわけ、20世紀最後の四半世紀

を海運界で過ごすことになった筆者にとっては、それが偽らざる実感である。昨今の定航部門の業績回復を「夢の様だ」と表現した関係者もいたが、海運の全部門が黒字となるということが、近年の歴史でまれなという意味で、如何に“異常な”事態かを端的に表しているかのようである。

今後21世紀に海運がどのような発展を遂げるのかは、まったく未知数である。数量的には、世界の人口の伸びが今後も予想通り進むとすれば、ある程度の着実な伸びは期待できよう。しかし、それらが一本調子で進むことは、荷動きにしても、船腹量にしても、とりわけ需給関係が増幅された形で表れる運賃マーケットにしても絶対と言って良いほど、あり得ないところである。むしろ、将来を考えるにあたっては、海運に大きな質的变化をもたらす大事件や技術革新が必ず起きることを想定するほうが、むしろ現実的であろう。ITを基盤にした革新的なビジネスモデルの登場や、環境問題等々、かなりのインパクトを海運に及ぼすと考えられるものも、萌芽的ではあるが見え始めている。

数多くの船社が撤退する事態となっても産業としての海運は厳然として残り、一世紀を振り返って見れば、巨大な成長の軌跡を残している。それら、今後21世紀に迎え撃たねばならない激浪の数々も、激動の20世紀を生きぬいた海運は乗り越え、さらに発展して行くものと確信したい。国際貿易・物流を支える最も基本的なインフラという産業としての使命を逸脱しない限り、どのような激浪にぶつかっても海運の再生は可能であったということこそ、海運の20世紀から学ぶべき最大の教訓であると考えからである。



審議会レポート

1 「港湾の開発等に関する基本方針」4年ぶりの改定 —港湾審議会第174回計画部会の模様について—

国土の適正な利用を考慮しつつ国の港湾行政を進めてゆくに当たっての指針となる「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」(注1参照)が、本年11月17日に開催された港湾審議会第174回計画部会(当協会からは港湾物流委員会の坂田昇委員長が出席)において審議、了承された。年内に告示される予定である。

現行の「基本方針」は、平成8年11月6日に告示されたものであるが、今回は、平成11年12月の港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」(注2参照)や本年3月の港湾法改正(注3参照)を受けての改定となった。改定に当たって、特に強調された点は、(1)産業の国際競争力と国民生活を支える効率的で安全な物流体系を構築するためには競争力のある港湾の整備が重要となるが、その際には施設整備等のハード面のみ

ならず、効率的な運営やITの活用を含めたソフト面も合わせた総合的な施策を推進すること、(2)整備に当たっては投資の効率化と透明性の向上に留意すべきであること、(3)環境の保全や港湾相互間の連携の確保の重要性について記述されたこと、等である。また、(4)国としてグランドデザインを明確化するとの観点から、将来の港湾取扱い貨物量の見通しが記述され、港湾の機能による分類とその拠点的配置について記述されたこと、当協会としては、上述の「答申」や港湾法改正と合わせ、ユーザーにとって使い勝手の良い港湾整備へ向けての行政の前進として高く評価したい。

今回の「基本方針」は、5つの章と3つの別表からなる。第I章は「今後の港湾の進むべき方向」と題して、国際海上輸送の基盤強化という点については、①我が国産業が物流コストを削減しつつ国際競争力を保持するためには港湾

の国際競争力確保が重要であるとの認識に立った上で、ハードの整備を推進してゆくにあたっては、「海運企業の世界規模の提携、航路の再編、船舶の大型化に対応して、国際的な港湾間競争の中で我が国の港湾が引き続き欧米との長距離基幹航路の高頻度のサービスを提供できるように、国際的な水準の国際海上コンテナターミナル」を目指す、とする。また、アジア貿易の拡大によるコンテナ貨物の増大等にも、効率的な輸送ネットワークを構築して対応する、とする。②ソフト面については、例えば利用者協議会といったものを通じて利用者のニーズを十分把握しながら、最近の規制緩和の動向も踏まえ、港湾における良好な労働環境の整備にも配慮しつつ、荷役の効率化、十分な稼働時間の確保、港湾諸手続きの簡素化や情報化を進め、国際的な水準の物流サービスの確保に努め、以って港湾の効率性、利便性を向上させて国際競争力を高める、としている。④効率的・効果的な事業実施という点に関して、港湾の開発に当たっては、地域の要請や貨物需要の動向等を的確に把握し、港湾相互間の機能分担や施設の拠点化を図る等して効率的な整備を行う、としている。⑤また、「透明性の向上」として、国民に対し、港湾の役割等について積極的にPRするとともに、計画の段階から開発の目的や効果等について明らかにするとともに、事業の実施に当たっては費用対効果分析等の事業評価を実施し、その実施過程について公表する等、透明性の向上に努める、と記述された。

第Ⅱ章「港湾機能の拠点的な配置と能力の強化」においては、まず、「港湾取扱貨物の見通し」(表1、2参照)を数字で示した上で、「国際海上コンテナ輸送の拠点」として、中枢国際港湾、中核国際港湾、地域の国際海上コンテナを取り扱う港湾、の3つに分類している。中枢

国際港湾は、広域にわたる背後圏を持ち、我が国の国際海上コンテナの大部分の輸送を担うもので、東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州の4地域に配置し、我が国の国際海上輸送の拠点として、海外諸港との競争にも対応するため、コンテナ専用の岸壁、高能率の荷役機械、十分な奥行を有する荷捌き用地及び所要の物流施設を備えるとともに、フィーダー輸送との円滑な接続を図る、としている。

第Ⅲ章においては、航路の開発保全について、拡幅や増深を適切に実施することにより、海上交通の安全性、効率性を確保するとされている。

第Ⅳ章においては、良好な港湾環境の形成における、自然と環境の保護などについて記述されている。

第Ⅴ章は「港湾相互間の連携の確保」と題して、経済圏や生活圏、あるいは一つの海域を共有している複数の港湾については、港湾相互間の連携の確保が重要であるとして、連携を確保するため、港湾計画の作成、港湾の利用、港湾の環境保全等に関して、国及び関係する港湾管理者が相互に連絡調整する体制を構築するとともに、関係者が協力してその対応に取り組む、としている。なお、各地域における港湾相互間の連携の確保については、10の地域ブロックに分け(表3参照)役割分担についての基本的な考え方等が示されている。

注1 「基本方針」の根拠法である港湾法第3条の2は次の通り。(アンダーライン部分が今回の改正で追加された。) 港湾法第3条の2

① 運輸大臣は、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針を定めなければならない。

② 基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

1) 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

- 2) 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項
- 3) 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項
- 4) 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項
- 5) 経済的、自然的又は社会的観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項

③ 基本方針は、交通体系の整備、国土の適正な利用及び均衡ある発展並びに国民の福祉の向上のため果すべき港湾及び開発保全航路の役割を考慮して定めるものとする。

④ 運輸大臣は、基本方針を定め、又は変更しようとするときは、関係行政機関の長に協議し、かつ、政令で定める審議会の意見を聴かなければならない。

⑤ 港湾管理者は、基本方針に関し、運輸大臣に対し、意見を申し出ることが出来る。

注2 平成11年12月の港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」において、21世紀の港湾行政の進むべき方向として示された4つの柱は次のようなものであった。

- ① 全国的・広域的視点からの取組みの強化
- ② 地域の主体的な取組みの強化
- ③ 環境の保全・創造のための取組みの強化
- ④ 港湾行政の透明性・効率性の向上

注3 「港湾法の一部を改正する法律」は平成12年3月31日に成立、公布、翌4月1日施行されたが、その5つの柱は次のようなものであった。

- ① 港湾の分類の定義の明確化
- ② 港湾整備事業に対する国の負担割合の見

直し

- ③ 港湾相互間の広域的な連携の確保に対する取組み
- ④ 環境施策の充実
- ⑤ 放置艇対策

【表1】 港湾取扱貨物量の見通し

	現 状(1999年)	見通し(2010年)	見通し(2015年)
国際海上コンテナ	1億7218万 フレートトン *1	2億8000万 フレートトン	3億4000万 フレートトン
	1155万 TEU	1800万 TEU	2200万 TEU
内貨複合一貫輸送	11億2324万 フレートトン	13億2000万 フレートトン	13億6000万 フレートトン
	2億1200万 メトリックトン	2億2600万 メトリックトン	2億4000万 メトリックトン
	240億 メトリック トンキロ*2	280億 メトリック トンキロ*2	290億 メトリック トンキロ*2

*1：内貨複合一貫輸送の現状は1995年の値である。

*2：内貨複合一貫輸送のメトリックトンキロの値は、輸送量であり、港湾取扱貨物量ではない。

【表2】 国際海上コンテナ貨物量の見通し

	現 状 (1999年)	見通し (2010年)
中枢国際港湾合計	1030万 TEU	1500万 TEU
東 京 湾	460万 TEU	600万 TEU
伊 勢 湾	163万 TEU	250万 TEU
大 阪 湾	327万 TEU	500万 TEU
北部九州	80万 TEU	150万 TEU
中核国際港湾合計	72万 TEU	200万 TEU
そ の 他	54万 TEU	100万 TEU
総 合 計	1155万 TEU	1800万 TEU

【表3】 地域ブロック区分

地域ブロック	該 当 す る 都 道 府 県
北 海 道 地 域	北海道
東 北 地 域	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
関 東 地 域	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
北 陸 地 域	新潟県、富山県、石川県、福井県、長野県
中 部 地 域	岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
近 畿 地 域	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中 国 地 域	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県（関門港に含まれる地域を除く）
四 国 地 域	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九 州 地 域	山口県（関門港に含まれる地域に限る）、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
沖 縄 地 域	沖縄県

国際会議レポート

1 油濁補償体制の機能見直しに関する W.G が継続審議へ —92年油濁補償基金第5回総会、第9回理事会等の模様—

油濁事故の場合、油濁による損害や清掃費用については、はじめに第一責任者である船主が補償を行い、船主の賠償で不足する部分は荷主が補償する、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）として確立されている。

この油濁二条約のうち、CLCは、船舶からの貨物としての油の流出（但し、持続性油を運搬するタンカーの燃料油を含む場合あり）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。

また、国際油濁補償基金には、71年FC条約に基づく71年基金と、92年FC議定書に基づく92年基金のそれぞれ二つの基金が設立されている。

これら基金の総会及び理事会が、平成12年10月23日～27日の間ロンドンのIMO本部で開催された。

今回の会合は、前週のIMO法律委員会で油濁二条約の限度額が改定された直後であり（本誌平成12年11月号海運ニュースP.5参照）、今後の油濁補償制度の見直しに関するフランス等欧州各国の対応が注視される場所であった。

議題は多岐にわたったが、各会議における主

要な審議概要は以下の通りである。

1. わが国からの出席者

政府代表：谷川成蹊大学名誉教授、落合東京大学法学部教授、奈良平在英大使館参事官、金子海上交通局総務課油濁補償対策官

石油海事協会：常木専務理事

当協会：佐藤関連業務部課長代理

2. 主要議題

(1) 92年基金総会

① 92CLC/FC 限度額の改定について

第82回IMO法律委員会において、92CLC/FC 限度額の50.37%引上げが採択され、締約国の四分の一以上が2002年4月30日までにIMOに反対を表明しなければ、同改定は2003年11月1日に発効することとなる旨、事務局長より報告がなされた。

② CLC/FC の機能見直しに関するワーキング・グループについて

2000年4月開催の臨時総会においてフランスの緊急提案により、CLC/FCの機能見直しに関するワーキング・グループの設置が決定された。同ワーキング・グループの議長より、2000年7月の会合において検討すべき事項として次の項目をリストアップした旨報告がなされた。

○クレームのランキング、優先順位（排

斥)

- 条約の画一的な適用
- 油量報告義務違反への制裁
- 基金の解散、精算
- 補償限度額
- 油輸送船舶の質を考慮した拠出金の割り当て
- 環境損害

同ワーキング・グループの今後のあり方について検討した結果、MANDATEを次のように変更した上で引続き活動を行うこととし、2001年3月12日の週および6月25日の週に開催することが決定された。

- ・92CLC/FC 補償体制を改善する必要性やその可能性について、意見交換を行う。
- ・ワーキング・グループが補償体制の改善の目的で重要と考える問題について検討を継続するとともに、これらの問題について適切な勧告を行う。
- ・次期定期総会に作業の進捗状況について報告するとともに、作業の継続に関する勧告を行う。

なお、今後は、定期的な補償限度額の引上げや環境損害の定義の拡大について検討が行われると思われることから、当協会としては引続き同ワーキング・グループの活動を注視する必要がある。

③ 船舶の定義

99年の総会においてワーキング・グループが報告した次の船舶の定義が承認された。(本誌平成11年12月号海運ニュースP. 8 参照)

- ・持続性油を輸送した後の船舶 (鉱油兼

用船、持続性油、非持続性油兼用タンカーを含む) は、持続性油の残油のないことを証明しない限り、全ての鉱油において条約の対象となる。

④ 次期理事国の選出

大規模拠出国：カナダ、仏、独、日本、オランダ、ノルウェー(議長)、シンガポール

その他：アルジェリア、オーストラリア、クロアチア、アイルランド、ラトビア、マーシャルアイランド、バヌアツ、ベネズエラ (副議長)

(2) 92年基金理事会関係

① NAKHODKA

支払いのレベルを補償決定額の70%から80%に引き上げることが決定された。

② ERIKA

現時点で被害総額を予測することが困難なことから、支払いのレベルを50%に留めることとし、来年1月の理事会で再度検討することとなった。

③ その他

その他5件の油濁事故について、事故内容、クレームの査定状況等について、審議・報告が行われた。

(3) 71年基金総会(定足数に達せず、ADMINISTRATIVE COUNCIL が代行した)

① 71FC の失効

事務局長より、71FCの失効に関して次の通り報告があった。

2000年9月25日～27日の間、IMOにおいて外交会議が開催され、71FCを改定する議定書が採択された。

同議定書は71FCの失効要件を緩和するもので、次の場合に失効することとな

った。

- ・加盟国が25未満になったとき、または
- ・加盟国の総拠出油量が1億トンを下回った時点から一年後、

現状、2001年の遅い時期に加盟国が24カ国となること、2001年6月にはインドの脱退により1億トンを超えることが予測されており、遅くとも2002年夏までには71FCは失効すると思われる。また、失効までの間に大事故が発生

した場合、インド等大規模拠出国の脱退により、71年基金が十分な補償を果たせない恐れがあることから、71年基金は、保険を手当することを決定した。

② その他

BRAER、SEA EMPRESS および NAK-HODKA 等の油濁事故について、事故内容、クレームの査定状況等について、審議・報告が行われた。

2

増加する海賊事犯を憂慮

—アジア船主フォーラム第7回航行安全および環境委員会の模様—

シンガポール船主協会を事務局、マレーシア船主協会をホスト国としてマレーシア・クアラルンプールにおいて、11月20日、アジア船主フォーラム（ASF）第7回航行安全および環境委員会の模様が開催された。当会議にはフィリピン、インドネシア、タイ、ベトナム、中国、香港、日本、韓国、台湾の船主協会が参加し、シンガポール船主協会会長の Lua Cheng Eng. 議長により航行安全および環境に係る11の案件について検討した。

本委員会はアジア船主フォーラムに設けられた5つの委員会の一つであり、今次会合では、海賊問題をはじめ、IMOにおける最近の議論および今後の展開等を確認するとともに、アジア船主フォーラムとしての共通認識事項および見解を取りまとめた。

海賊問題では、IMB 海賊情報センター（国際商業会議所の国際海事局が設置している）の最新の報告書（2000年1月～9月）に言及し、マラッカ・シンガポール海峡周辺で多くの海賊事犯が発生していることを懸念するとともに、国際海事局（IMB）による“海賊”の定義を、海

洋法条約に基づく公海で発生した海賊行為と、国家の主権が及ぶ範囲内で発生し、岸壁、港内、錨地および領海内における船舶や乗組員に対する武装強盗に区分すべきとした他、マラッカ・シンガポール海峡において関係沿岸国が一層監視を強化することを求めた。また、IMO 第73回海上安全委員会（2000年11月末～12月初）で報告が予定されている“海賊及び船舶に対する武装強盗の捜査と訴追のためのコード”の策定を歓迎するとともに、すべてのアジア各国がローマ条約（通称 ハイジャック防止条約）を批准することを強く求めた。

航海データ記録装置（VDR）の搭載要件については、シンガポールおよび韓国船主協会が本年5月に開催されたIMO 第72回海上安全委員会で貨物船に関しては現存船には適用しないこととした承認案を支持することを表明したが、香港船主協会はそれに加え性能要件を軽減したVDRを現存貨物船にも搭載すべきであると主張した。わが国は、新造船も含め貨物船への搭載の義務付けは、この装置が未だ実際に使用された経験がないため時期尚早であるとする文書

を提出しており、当協会は事前にアジアの各国船主協会に IMO 第73回海上安全委員会において日本提案を支持するよう自国政府への働き掛けを要請していた。当協会は基本的にこれまでどおりの主張に変わりはないものの、エリカ号や本年10月のイエボリサン号沈没事故が相次いで発生したこともあり、現存貨物船にも搭載すべしとする欧米勢に対抗することは現実的に困難であり、新造船に限るのであれば貨物船への搭載を受け入れる可能性を示唆した。その他の船主協会は貨物船への搭載義務化は反対であるとしてわが国提案を支持した。このため当委員会の結論としては、意見を一本化することはせず、MSC73への影響を配慮し、IMO は装置の搭載には高額な費用がかかることおよび本装置の実用経験がないことを考慮して解決を図るべ

しとの表現にとどめた。

第45回 MEPC で合意されたシングルハルトンカーのフェーズアウト問題では、防護配置された分離バラストタンクを有する MARPOL 規制適合のタンカーのフェーズアウト期限を2015年とする A 案と2017年とする B 案について検討し、緩やかなダブルハルトンカーへの移行を可能とする B 案を支持することで一致した。

その他、密航者問題、ポートステートコントロール、バラスト水問題、防汚塗料、北大西洋アイスパトロール、船級協会、総合安全評価 (FSA)、燃料油による汚染損害責任に関する国際条約について意見交換を行った。

なお、次の開催地は中国の北京が予定されている。

3 ILO 最低賃金の見直し問題等について議論 —アジア船主フォーラム船員委員会第6回中間会合の様態—

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会の第6回中間会合が、去る11月15日香港において香港船主協会のホストの下で開催された。

会合には、10カ国の船主協会から26名が出席し、またオブザーバーとして AMETIAP (アジア太平洋地区船員教育・訓練機関連合会) および中国の船員学校の代表が参加し、COSCO Manning Corporation (中国) の Managing Director である Li Shanmin 議長の下、共通議題について友好な雰囲気の中で活発な意見交換が行われた。日本からは、労務委員会副委員長である日本郵船山本常務取締役と事務局より保坂船員対策室課長が出席した。

今回は、船員委員会の前日、ISF (国際海運連盟) と ASF による共同セミナーが開催され、ILO における最近の活動を中心に幅広い議論を

行った。このセミナーは、ほぼ4年に1回の割で開かれている ILO (国際労働機関) の JMC (合同海事委員会) が来年1月に開催され、ILO 条約の改正問題、ILO 最低賃金の見直し等が予定されていることから、これら問題をめぐる最近の状況について ISF より説明を受け、今後の対応について意見を交換することを目的として、本委員会の招聘により実現したものである。

翌日の本委員会では、この議論を踏まえて検討した結果、日本を除く大多数のメンバーが ILO 最低賃金の統一的な解釈とその適用について反対した。また、自国籍船に雇用される居住、非居住船員に対する ILO 最低賃金適用に当たっての解釈は、各国の船主と労働組合の交渉に委ねるべきであることを改めて確認するとともに、本委員会の下部機構である ILO WG にお

いて、アジアの船主と組合によって賃金水準を合意すること、すなわちアジア人船員の基準賃金を設定することの可能性も含めて、本問題をさらに検討し、来年1月のILO JMCに向けてアジア船主の統一見解を取り纏めていくことが合意された。なお、日本はILO最低賃金の統一的な解釈を行うことの是非が、ISFの中でも、また日本船協の中でも意見が集約されていないことから立場を留保している。

その他、IMO ホワイトリストの公表問題、フィリピン人船員の訴訟問題、最小安全配員問題等について検討を行い、当委員会としての意見を【資料】の共同宣言として採択した。

なお、次の第7回中間会合は、来年秋に韓国・釜山において開催される予定である。

【資料】

アジア船主フォーラム船員委員会 第6回中間会合

2000年11月15日 於：香港
共同宣言

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会第6回中間会合が、2000年11月15日 (水曜日)、香港に於いて開催された。この会合は香港船主協会 (HKSOA) の主催によるものである。

本会合には中国、香港、日本、韓国、台湾およびASEAN 船主協会の構成メンバーであるインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイおよびベトナムの代表が出席した。また委員会は、アジア太平洋地区船員教育・訓練機関連合会 (AMETIAP) および中国の船員学校からのオブザーバーを歓迎した。

本年は、中間会合の前日である2000年11月14日、香港において、ASF 船員委員会の招聘により、国際海運連盟 (ISF) がASF と合同で半日のセミナーを開催した。全てのASF 代表と

香港船主協会のメンバーはこの合同セミナーに参加し、ILO における最近の活動も含めてISFを取巻く諸問題について議論を行った。

STCW95条約の施行問題が改めて議論された。委員会は、IMO “ホワイトリスト” の公表が更に遅れる可能性に留意し、公表が (今月末のIMO) 第73回海上安全委員会 (MSC) 以降にずれ込むような場合、旗国にとって深刻な問題をもたらすであろうことに懸念を表明した。旗国は、自国人以外の船員について、2002年2月以前に“外国”の船員供給国との間で彼らの証明書に対する承認手続きを確立しなければならず、この過程における重要な手段として“ホワイトリスト”の利用を望むであろう。委員会は、業界全体としての不透明性を避けるために、一部の主要船員供給国がIMO “ホワイトリスト”に掲載されないかも知れないという事情はさて置いて、最初の同リストを早期に公表するよう求める。

委員会は、既に決着済み、或いはフィリピン国内において係争中の船員の訴訟問題に関して、船主に再審査を強要しようとする一部弁護士によって、パナマ国の管轄権が無差別に利用されていることに懸念を表明した。委員会は、かかる事例はフィリピン国内において審査されるべきであることを考慮し、POEA雇用契約中の新たな管轄権条項を歓迎した。しかしながら、委員会は、その後POEA雇用契約の一部に関して、フィリピンの高等裁判所が一時的な停止命令を発し、この条項が適用出来るのかどうかについて現在疑義が生じていることについて懸念を表明した。委員会は、パナマ政府に対して、フィリピン政府より提案されている二国間協定に署名するか、または、こういった事例についての管轄権については、船員の国籍国に戻すために他の適切な方法をとるよう要請する。委員

会は、アジア船主の懸念をフィリピン政府に伝えけるとともに、この重要な問題に関するフィリピン海運業界の懸念について理解を深めるために、ASFが代表団をフィリピンに派遣する必要があると考える。委員会はまた、本件に関して国際的なメディアに注意を喚起することが重要であることを認識した。

集中的な議論の結果、ILO WG（注参照）メンバーの大多数は、ILO 最低賃金の“世界的な”解釈について反対した。委員会は、自国籍船に雇用される居住、非居住船員については、各国の労働組合が各国の船主との間で ILO 最低賃金の解釈について合意すべきであることを再確認した。ILO WG は、本問題を更に検討し、（来年1月に開催される）ILO 合同海事委員会（JMC）において強力な共通意志を示すために、アジアの船主と組合によって賃金水準を合意することの可能性も含めて、可能な自主勧告を示すよう作業を委任された。

委員会は、標準海事通信用語（SMCP）を参照文書として有用なものとするために、完全に再構築し直す必要があると考える。委員会は、SMCPの長さ（分量）を、重要な操船および安全に関連した海事通信用語に限定した内容に削減する必要があることを認識した。船員が英語による会話能力を正しく学ぶのでは無く、意味を理解しないで筆記によって用語を学ぶ傾向は避けなければならない。

委員会は、香港船主協会が、中国の7つの海事教育訓練機関（METs）での研究プロジェクトに関して主導的な活動していることに賛辞を送った。この目的は、中国の商船学生に対する共通の要求基準を確保するためにネットワークを構築することにある。特に、英語能力、作業態度、航海および機関技術に力が注がれている。委員会は、METsのネットワークの概念が他の

アジア訓練機関に拡大され、AMETIAP および国連・アジア太平洋経済社会委員会（UN ESCAP）といった他の組織との協調が、この概念を地域レベルにもたらし土台を提供し得ると考える。

最小安全配員 WG は、（IMO 総会決議 A.890 による）最小安全配員が規定された場合に、旗国間の競争によって、受容し難い少ない乗組員水準をもたらし、海上での人命を危険にし、海上での疲労を増長させるという事実に対して重大な懸念を表明した。委員会は、IMO が旗国小委員会において議論し、最小安全配員水準に関する IMO 決議の統一的な解釈を確保するために、より詳細な指針を作成するよう要請する。最小安全配員 WG は、典型的な外航貨物船に対する最小安全配員基準勧告を策定する作業を委任された。

委員会は、海運界において既に深刻な問題となっている域内（発行）の不正証書に関する報告について懸念を表明した。各代表は、自国の主管庁に対して、この問題にかかる潜在的な重要性について特別な注意を喚起するとともに、適切な解決を見出すための現実的な対応を採るよう要請する。

AMETIAP の代表は、AMETIAP がマニラにおいて海事英語授業に関する専門家養成プログラムについて Magsaysay Training Centre とともに活動していることを報告した。委員会は、AMETIAP の海事英語プログラムが、将来的な地域的 METs プログラムに係る委員会の展望と一体化し得ると考える。

ASF 船員委員会は、自主的かつ非営利を目的とした組織である。船員委員会の主たる目的は、共通の船員訓練基準を確保維持し、アジア人船員の供給と雇用の安定性を促進するとともに配乗と訓練に関する新しい国際的な海事法制

および条約について監視、検討し意見を開陳することにある。

韓国船主協会（KSA）は、2001年秋に釜山において第7回中間会合を開催するよう委員会より要請された。KSAは、この申し出を喜んで引受けた。委員会は、香港において第6回中間会合を開催した香港船主協会の尽力に感謝の意を表明した。

（注）ASF 船員委員会には、次の4つのWGが設置されている（うち日本船主協会は①と③のメンバーになっている）。

- ① ILO WG（今回より「ILO 最低賃金 WG」から変更した）
- ② 最小安全配員 WG
- ③ STCW95導入 WG
- ④ 船員訓練 WG

内外情報

1 高度海上交通システム（海のITS）の実現に向けて —「海上通信の高度化に関する研究会」の最終報告—

郵政省は、本年4月、船舶の航行の安全、物流の効率化等に資するため海上通信の高度化方策について検討する「海上通信の高度化に関する研究会」（座長：鈴木 努 日本工業大学電気電子工学科教授）を設置し、このほど最終報告を取りまとめた。

陸上では携帯電話等の爆発的普及やインターネット利用の拡大など、デジタル化、ネットワーク化、マルチメディア化、パーソナル化の進展が顕著であるのに対して、海上通信においては、利用されている各種システムの多くは未だにアナログ中心のシステムであるなど、通信の高度化が遅れているのが実情である。また、衛星通信は通信料金の高さからコストに見合った利用量にとどまっている。

同研究会では、こうした情報通信分野における格差—いわゆるデジタルデバイドを解消する視点から、船舶の航行安全、海上輸送の効率化、海上生活の快適化などにおける諸問題について検討し、提言として取りまとめた（資料参照）。

このうち「海上通信システムのデジタル化」は、VHF、HF等の地上波通信をデジタル化し

て高速・大容量通信を可能にするというもので、現在の衛星通信と同様のパフォーマンスをより安価な通信料金で利用できることが期待される。これに関する調査・研究について、郵政省（総務省）は来年度以降の事業として予算措置を講じることとしている。

（本報告書の入手ご希望の向きは、郵政省ホームページ（www.mpt.go.jp）へアクセスするか、当事務局（海務部03-3264-7177）までご連絡下さい。）

【資料】

主な取り組むべき海上通信の高度化方策

今後の海上通信システムの高度化に向けて、以下により取り組むことが必要。

(1) 海上通信のデジタル化

衛星等を除いて、アナログで音声通信が中心である海上通信システムの通信品質の向上を図り、インターネット利用等を可能とするため、デジタル通信方式等の研究開発を国が中心になって推進し、その成果はITUでの国際標準化活動に寄与することが必要である。

(2) 高度海上交通システム（海の ITS）の構築

船舶の航行の安全、海上物流の効率化等を実現するため、運輸省、郵政省等関係省庁は十分な連携の下で、海の ITS の構築を推進すべき。

また、情報収集・配信の円滑化のため、従来個別に設置、運営されてきた海岸局等のネットワーク化が必要。このため、無線局の統合運用（AIS センターの設置）が望ましい。

(3) 小型船舶に適した通信システムの実現

海難事故の 8 割近くが小型船舶によるものであるが、通信機器を搭載していない船舶も多数存在することから、遭難通報や一般通信を可能とする小型船舶の小型、安価、かつ便利なシステムの実

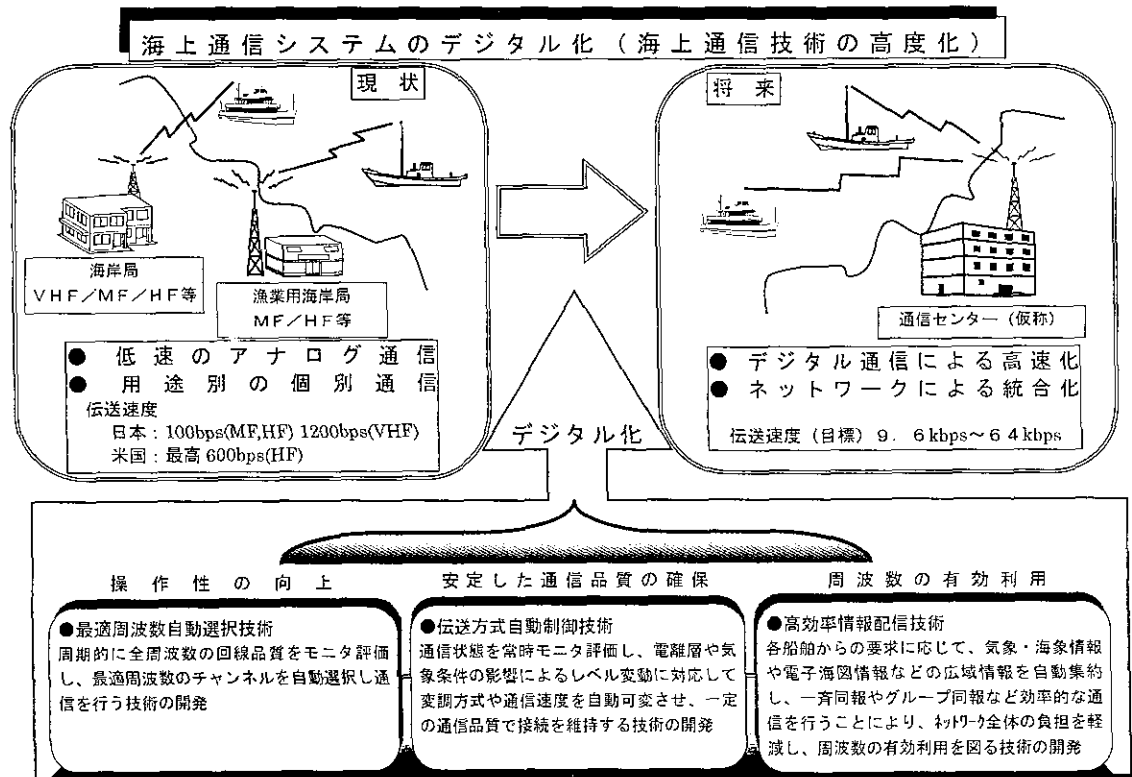
現が求められており、その実現に向けた検討を行うべきである。

(4) GMDSS 実施後の課題とその対策

衛星 EPIRB 等の遭難警報のうち、90%以上が誤発射であることから、誤発射対策のため、啓発活動や ID 管理適正化を推進すべきである。

(5) 各種アプリケーションの普及促進

- ① デジタル化等による漁業用データ伝送システムの高度化
- ② 教育・医療システム等に適したシステムの開発
- ③ デジタル化・高信頼化による洋上投票システムの適用拡大 等



2

諸外国と日本の償却制度

—主要海運国の償却制度について②—

本誌11月号で既報のとおり、当協会はこのほど主要海運国における船舶償却制度の現状について調査を行った。欧州・北米地区事務局等を通じ、各国の船主協会等からの情報入手を図るとともに、東京大学法学部中里実教授の研究室

にご協力いただいたもので、その結果は表のとおりである。

当協会は、今後とも主要海運国との競争条件のイコールフットイングを図るため、必要な情報の収集を行っていくこととしている。

表 各国における船舶の償却制度 比較表

2000.11末現在

	イギリス	ドイツ	フランス	ノルウェー	デンマーク	アメリカ
償却率	定率法：25% ・1997年の税制改正により、一律25%から、長期間使用する資産（25年以上）は6%となったが、船舶と鉄道は、2010年末まで一律25%	定率法：25%まで 定額法：8.33% ・耐用年数に応じて償却率を算出 ・定率法→定額法の変更可、逆は不可 ・定率法は定額法の率の3倍以内かつ年30%以内	定率法：31.25%（耐用年数6年） ～12.5%（耐用年数20年） 定額法：12.5%（耐用年数8年以上）	定率法：20%（船舶への適用率） ・全て定率法。資産を使用する長さに応じて8カテゴリーに区分し、償却率を規定（2%～30%） （例） 車（貨物）：25% 車（人）・機械等：20% 航空機：12%	定率法：30% ・全ての減価償却資産に対し同率で適用	定率法：20% 新 ACRS（1987/1～） Accelerated Cost Recovery System ・200%定率法（200% declining balance method） 150%定率法（150% declining balance method）が認められる（200%定率法とは、定額法の償却率の2倍という意味。船舶は10年償却資産に区分され、定額法で償却率10%となるため、定率法の償却率は10%×2=20%）
償却上の優遇措置	〈Free Depreciation〉 ・船舶についてのみ、償却不足額（使い残し）を翌年に繰り越して使用可		〈制増償却〉 EIG Taxation Systemにより初年度のみ制増償却可能（33.33%）		〈事前償却〉 Advance allowances ・船舶を発注時から2年間15%、計30%まで可（高額の資産投資に対し、当該資産が実際に配置される以前に事前償却を認める特別措置）	
償却可能限度額	100%	船舶のトン数に応じて残存価額を算出 ・1,000t未満：125DM（約6,000円）/t ・1,000t以上：175DM（約8,300円）/t（ただし、残存価額は75,000DM（約360万円）を下回らない） * 1 DM = 47.61円（2000/11平均）	100%	100%	100%	100%
耐用年数	長期間使用する資産（25年以上）とそれ以外の2つに区分し、償却率を規定	外統一般貨物船：12年	耐用年数に応じて、償却率を算定	資産を使用する長さに応じて8カテゴリーに区分し、償却率を規定	耐用年数の規定なし	タンカー：20年 コンテナ船：25年 小型船：12～20年 政府から債務保証を受けるための規定で、減価償却における償却率算定とは無関係
取得後5年間の償却可能範囲	定率法（25%）：76%	定率法（25%）：76%	定率法（31.25%）：85%	定率法（20%）：67%	定率法（30%）：83%	定率法（20%）：67%

注）日本船主協会調べ

* 償却可能限度額について：定率法においては、償却可能限度額に制限がない場合も、その仕組み上、決して100%には到達しないが、本表では便宜上100%と記載した。

	韓 国	台 湾	香 港	シンガポール	日 本
償却率	定額法または定率法 ・選択した償却方法は企業合併等の理由がない限り、原則として継続適用しなければならない	定額法、定率法、作業時間法があり、選択しなければ定額法 ・耐用年数に応じて償却率を算出	機械装置：定率法 外航船は10% ・船外モーター付ポート：30% ・水中翼船、ランチ及びフェリー、はしけ：20% ・船・ジャンク及びサンパン、曳船：10%	定額法 ・シンガポール籍外航船およびA I S (Authorized International Shipping Scheme) 取得船社は免税のため、減価償却費は支払税額に影響せず・会計上は各企業が任意に償却期間を設定できる	タンカー(耐用年数13年) 定額法：7.6% 定率法：16.2% 貨物船(耐用年数15年) 定額法：6.6% 定率法：14.2%
償却上の優遇措置	・実験設備に対する特別償却制度があるが、船舶には適用されず	〈加速償却〉 ・一定の条件を満たす場合、加速償却が認められる	〈初年度一時償却〉 ・機械装置として60%の一時償却が認められており、船舶は機械装置に含まれる	〈加速償却〉 ・初年度及び年次償却に代え、車両を除く機械設備(船舶含む)は、年33.3%、3年間での償却可 〈初年度償却〉 ・取得に要した支出額の20%相当額をその発生年度において償却(免税につき支払税額への影響なし)	〈特別償却〉 外航近代化船：18% 内航近代化船：16% 二重構造タンカー(外内航とも)：19% ・特別償却については、償却不足額(使い残し)を翌年に繰り越して使用可
償却可能限度額	100% ・定率法の償却率は残存価額5%を基礎に計算	92.71% (耐用年数12年)～94.74% (同18年) 償却可能限度額 = $\frac{11-1}{耐用年数+1} \times 100\%$ ・タンカー(2,000G/T超)の場合、耐用年数15年、償却可能限度額93.75%	100%	免税につき支払税額への影響なし	95%
耐用年数	1995年1月1日以降取得資産より、法定耐用年数の25%相当の年数を加減した年数 (外航貨物船の場合、法定耐用年数は20年なので、耐用年数として設定可能な年数は15年～25年)	法定の「固定資産耐用年数表」による。 物価変動がある場合は、取得価額の調整が行われる 2,000G/T超 タンカー：15年 他貨物船：18年 客船：15年 タグ、はしけ：15年 2,000G/T未満 タンカー：12年 他貨物船：15年 客船：12年 タグ、はしけ：12年		船舶：16年 ・税法上は16年とされている	2,000G/T以上 タンカー：13年 貨物船：15年
取得後5年間の償却可能範囲	定率法(18.2%)：63% (耐用年数：15年として算定)	定率法(16.9%)：60% (2,000G/T超タンカーの場合)	初年度一時償却(60%) + 定率法(10%)：76%	免税につき支払税額への影響なし	定率法(16.2%) + 特償(18%)：66% 定額法(7.6%) + 特償(18%)：42% (共にタンカー(耐用年数13年)の場合)

海運界のこの一年

■ 日本郵船 調査グループ定期船調査チーム長 増田 聡 ■

今世紀最後の年である2000年を振り返ってみると、神が完全自由競争の世界におけるし烈な過当競争を生き抜いてきた海運界の生存者に対しささやかな世紀末のプレゼントをしてくれたのか、本年は海運界にとっては近年まれに見る良い年であった。定期船においては主要航路の需給が好調に推移し、不定期船では粗鋼生産量の増大から運賃市況が回復、タンカーは中国の原油輸入の急増等により市況が急騰した。

まずは定期船部門からみていくことにしよう。買い手に過度に有利であった1984 Shipping Act (1984年米国海事法)、およびその弊害が是正され本来の自由競争を具現化したOcean Shipping Reform Act of 1998 (1998年米国改正海事法)を通して、定期船業界も不定期船やタンカーと同じく需給によって価格が決定される色合いが濃くなってきた。

太平洋航路は、新規参入船社が相次ぎ船腹量も大きく増大したが、米国の好景気持続のおかげで荷動きも順調に増加し、往復航のインバランスの問題は依然存在するものの、総じて言えば堅調を維持した。アジア／欧州航路では、欧州・アジアの景気回復に伴い需給が締まり、運賃修復に成功した。大西洋航路は、昨年まで市

況が低迷していたが、各社ともそれを念頭に置き船隊増強を控えた為、本年は市況改善の兆しを見せている。

世界の生産工場となったアジア諸国は、1997年のアジア通貨危機以降好調な米国経済をバックに輸出主導型で徐々に景気を回復させてきており、3大航路ではないが太平洋航路に次ぐ荷動きを持つといわれるアジア域内航路も、順調に荷動きを伸ばしている。とりわけ、中国の躍進はどのトレードにおいても目覚しく、アジア出し北米向け・欧州向けでは中国出しが5割のシェアに近づきつつある。

定期船の主流となっているコンテナ船は本年に入ってさらに大型化が進行した。本年中に竣工する新造船船腹量は約50万 TEU、その内4000 TEU超の大型船が約30万 TEU と TEU ベースで6割に達した。現在発注済みの来年以降竣工予定船においても、全体が170万 TEU に対し4000TEU 超型船が100万 TEU と約6割を占めている。

次に不定期船部門では、ドライバルカー市況が、昨年後半の急激な回復に続き春先に一段と上昇、1995年以来5年ぶりの好況となった。船型別に見てみると、ケーブサイズ型傭船料が独

歩高となっており、8月以降 US\$ 20,000/Day 台を維持しているのに対し、パナマックス型、ハンディサイズ型は上値が重くそれぞれ US\$ 11,000/Day 台、US\$ 9,000/Day 台の横這いで推移している。

このケーブサイズ型独歩高の要因は、ケーブサイズが輸送の中心となる鉄鋼原料（鉄鉱石、石炭）の海上荷動きが増大したこと、および1998、1999年の市況低迷期にケーブサイズ型が56隻、670万 DWTと大量に解撤されたことを指摘できる。

本年の鉄鋼需要量（鉄鋼見かけ消費量）は、主たるアジアが前年比6.9%増、米国が自動車向け需要など好調な個人消費に支えられ前年比3.8%増、EUもユーロ安から輸出が回復、自動車向け需要も伸び前年比4.5%増と総じて堅調で、世界全体では5.8%増の7.5億トンとなる見込み。この数字から世界の粗鋼生産量を推定すると、約8.5億トンと史上初の8億トン台達成となる。この粗鋼生産量の増加が鉄鉱石、石炭の海上荷動き量の増大をもたらしたことはもちろんであるが、中国が以前は国産に頼ってきた鉄鉱石の輸入を急増させていることも要因として見逃せない。

タンカー部門はどうだったであろうか。経済面における今年最大のトピックは何といっても原油価格高騰である。米国経済の好調に加えアジア経済の立ち直りで需要増の下地が出来上がっていたところに、結束力を回復させた OPEC が98年から99年にかけて効果的に行なった協調減産が値上がりの火を付けた。本年に入って供給不足を補うべく数度の増産が行なわれたが、アジアの需要増及び欧米諸国の製品在庫不足懸念から、原油価格はさらに高騰し、昨年初めのバレル10ドル前後から3倍を超えるバレル30ド

ル台の水準に達している。

タンカー市況そのものは原油価格と相関関係がないが、前述のアジアの需要増、特に中国、インド、韓国の石油需要の大幅な伸びが市況好転の原動力となった。追い風となったのは環境問題で、1999年12月の ERIKA 号事故を頂点に油濁事故による環境破壊を懸念する声が高まり、老朽船やシングルハルトンカーが避けられるようになり、昨年の市況低迷と相俟って解撤が進んだ。

結果としては、中東積み日本向け VLCC 運賃についてみると本年1月にはワールドスケール（以下 WS）50前後で始まったのが、3月には OPEC 増産のおかげで海上荷動きが増加、WS80台まで上昇。その後も上昇を続け、5月には WS100をつけた。8月にはさらに急騰し、湾岸戦争時の高値 WS140を突破し、WS150台を記録した。その後調整局面もあったが、11月には最高値 WS177.5を記録するに至った。

最後になるが、上述の通り3部門とも好況なのを受けて、新造船の発注が相次いだ。とりわけタンカーおよびコンテナ船が韓国の造船所を中心に多く発注され、昨年後半には底をつけたと思われる新造船価も反騰した。韓国の大手造船所は2003年まで船台がほぼ埋まっていると噂されている。

来年以降はこれら新造船竣工による供給圧力に見合った需要の伸びすなわち荷動き増が見込めるかがポイントとなる。IMFによると、2001年の経済は、米国の景気減速（2000年の3.9%から2.9%へ）はあるものの、世界全体では4.2%の高い成長率を見込んでいる。



B2BからN対Nに展開する海運ネットビジネス —インターネットを利用した海運業界の 「one-stop shopping mall」として—

マリネット株式会社
専務取締役

税所史朗

IT（情報技術）、e-business などその進展は日々加速し、さまざまな業態のデファクト・スタンダード（事業上の標準）となるビジネス体系の構築が各業界焦眉の急となっている。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、中古船オークションサイトの他、用船・船用品を扱うトレードサイトをはじめ、ネット上での最新のニュース配信、各種データベースの提供などを日々展開している「マリネット」専務取締役 税所史朗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。

インターネット時代のスピード設立

マリネットは日本初の海運・造船業界向けポータル・サイトを立ち上げるべく、2000年2月に設立された。設立の2ヶ月後にはサービスを開始と、正に「ドッグイヤー」と言われるインターネットの世界を体現する誕生と言えるかも知れない。

海事産業はその性質上、国境や地域による垣根がなく、その意味で最もインターネットを利用するにふさわしい業界のひとつだろう。それでは実際に海事業界におけるインターネットサイトの利用状況はどのようなになっているのか。「マリネットとは」をお話しする前に、我々が置かれている環境を先に見てみたい。



海運業界の現状

一口に海事業界と言っても、その取扱商品多彩であり、既に業界内では様々な業種別（バーティカル、垂直型）サイトが構築されている。また、現在ネット上で取引されている主な商品／サービスとしては「バンカー」「船用品」などがあり、また「用船ブローキングサービス」「中古船ブローキングサービス」も盛んになっ

てきている。現在、海運・造船関係のインターネットサイトは100以上と言われているが、その多くはこの4つのカテゴリーに当てはまる。海事産業に関わる全てのトランザクションがオンラインで行えるわけではなく、プレイヤーの数、製品の質（標準化されているかどうか）などの条件に最も適したものが上記4項目と言えるかもしれない。

海運・造船業界のネット企業の特徴として、米国のベンチャーキャピタルの援助・支援を受けて作られたものと、ヨーロッパ系の既存商権をオンラインに移したものに大別できる。既存の顧客を持たない前者は巨額の資本を背景に大規模サイトを構築し、多額の広告宣伝費を投入することでマーケットを短期間で囲い込むことを目指す。後者は既存の商権をバックに、ネットの利便性を生かしたサービスを提供。ここに新規顧客を呼び込むことでマーケット全体の囲い込みを行う。双方とも業界のデファクト・スタンダードを目指すものだが、強みと同時に弱みもある。前者は一定期間内に一定規模の顧客を得られなければ資本が枯渇する。後者は既存の取引関係を温存するためビジネス自体は堅調でも、新規顧客を呼び込むインセンティブに欠ければ「スタンダード」にはなりえない。

アジア発のポータル・サイト

マリネットはこうした現状を踏まえ、海運・造船業界のパーティカルサイトを束ね、その入り口（ポータル、玄関）となる「ポータル・サイト」を目指している。マリネットのコン

テンツはインフォメーション・サイトとトレード・サイトの2つに大別できる。新聞のオンライン・エディションやニュースワイヤ（リリースなどを集めたサイト）など情報提供のページや、前述のようにチャーターリングやバンカートレードなど一つのビジネスに特化したトレード・サイトは多々あるが、これらを統合した形の総合的なポータル・サイトはあまり例を見ない。

対象となるマーケットも多岐にわたる。海事プレスニュースのような業界横断的な、全般的なものにとどまらず、Drewry社のマーケットレポートやBaltic Exchangeの最新フィクスチャー、バンカー情報など、海事関係者が必要とするありとあらゆる情報を網羅している。また、Virtual Charteringと呼ばれる用船ブローキングサイト、中古船オークションサイトや船舶用品購入支援サイトなどのトレード・サイト（来年以降バンカートレードに関するサイトを開設予定）を運営しており、ビジネスとそれに必要な情報を全てマリネットを通じて提供する、いわば業界の「one-stop shopping mall」を展開している。

多彩な情報

インフォメーション・サイトでは、海事プレス社が提供するデイリーニュース（日刊海事プレス掲載記事）が全文閲覧できる。インターネットの独自性として、海事プレスから最新ニュースが配信され次第更新されるため、夕方には翌日付の海事プレス紙面をいち早く読むことができる。1年分（さらに拡大を予定）のデータ

ベースが検索可能であり、スクラップの手間隙が不要となる。日本を拠点とする英語媒体は少ないが、マリネットは日本語・英語双方でサービスを提供するため、英訳記事も半日～1日の時差で配信される。この他、海事プレスが提供する主要定期航路のサービス概要や専用船舶隊情報、輸出入貨物動向といった情報を掲載。この部分でもデータベース機能を発揮している。

また、イギリスの有力海事調査機関 Drewry 社と提携し、マリネット会員専用のレポートを毎週配信している。マリネット独自に新造船／中古船の成約情報、傭船情報 (Dry/Wet) のデータベース (1993年以降) も保有しており、会員はこれらのデータベースに常時アクセス、検索することが可能だ。

インフォメーションサイトでは一方的な情報提供に留まらない。修繕ヤード情報のコーナーでは、ユーザーが各ヤードの空き船台情報を閲覧し、各ヤードと交渉を行えるよう現在情報収集を進めている。また、船用機械サイトでは品目別、名前順にメーカー検索が可能で、エンドユーザー (船社の工務部など) と船用機械メーカーが直接メンテナンスなどに関して情報交換ができるサイトを目指している。このようにインフォメーションサイトでは、インターネットの特性を生かし情報交換の場を作り上げていく方針だ。

Eマーケットプレイス

マリネットがもう一つの核としているトレード・サイトは現在、用船サイト、中古船サイ

ト、船用品サイトの3つで構成されている。いずれも基本的に「マーケットプレイス型」と呼ばれるものだ。マーケットプレイス型サイトは米国を中心に99年以降爆発的に広まったスタイル。個別業者間の商取引の効率化などが主だったB2Bでのインターネット利用がN対Nに展開されることで、世界中からいつでもアクセスが可能というインターネットの特性を最大限に発揮できることになったのだ。

こういったマーケットプレイスの場合、ビジネスモデルとしては、一回の取引毎に課金するトランザクション・ベースの形態と、一定の参加料を払えば利用は自由というサブスクリプション・ベースの形態の二通りが考えられる。マリネットのチャーターリングサイトにおいては、利用すれば利用するほどコストが下がる、会員の利益になる、という観点から、サブスクリプション・ベースの課金方法を採用している。

用船のように、商品の性質上、画一的な既製品ではなく、商品毎に様々な特性を持ち合わせているもの (本船のスペック、Delivery Position、Lay-can、Owner's Reputation 等) は、当該マーケットプレイスの規模が大きくなり、プレーヤーの数が増えれば増えるほど、それだけマッチングの候補となる貨物、適船が見つけれられる可能性が高くなり、サイトの価値が上がっていく。

「利用者が増えれば増えるほど、利用者一人一人の享受する利益は増大する」というモデルになっている。また、E-コマースサイトの場合、とにかく中間者排除が目的とされがちだが、マリネットはブローカーを排除することなく、む

しる中間者にとって使い勝手のいいサイトを目指している。このバーチャルチャータリングとは逆に、ポストフィクスチャーまで対応し手数料を取る、自ら中間者として振舞うスタイルも存在するが、これはどちらが優れている、という問題ではなく、まさにサイト運営者のポリシーの相違と言える。

トレードサイトにはバーチャルチャータリングに加え、オンラインで中古船のオークションを行おうという中古船サイトがある。この試みは世界初という野心的なものであり、利用者に受け入れていただくまでには若干時間がかかるかもしれないが、既に「船を出してみたい」という何件もの問い合わせをいただいております、実際の成約が行われるのも時間の問題といえる。船は売りたい、あるいは買いたいのがオークションは不安という会員向けには、当該船舶の情報を掲載し会員同士で交渉を行ってもらう「中古船掲示板」も用意してある。

拡充するコンテンツ

2000年12月には最新のコンテンツ「マリンスターズ」がオープンした。これは船用品の売買を効率化するトレードツールだ。通常、船用品の売買は、船側が陸側（船社、船舶管理会社）に必要な品目をFAXまたはe-mailで送り、陸側でPCまたは手書きで見積依頼書・発注書を作成。これをベンダーに送付している。マリンスターズでは船用品購入者の世界的組織IMPAの公式カタログをオンラインに展開。購入者は通信販売のカタログを見る感覚で見積依

頼書を作成、ベンダーに表計算ソフトで利用可能な電子データとして送信できる。マリンスターズの利用により船上、買い手、売り手のシームレスな連携や書類・書式フォームの統一などにより不要なミスの削減や業務の効率化、作業時間の大幅な短縮が可能だ。

前述のようにマリネットは「海運・造船業界向け総合ポータルサイト」を標榜しており、コンテンツの充実に最終ゴールはない。「マリンスターズ」もユーザーからの声を元に企画、スタートしたサイトであり、現在も企業情報やバンカートレードに関するコンテンツなど、数々のコンテンツがお目見えを待っている状態だ。今後もユーザーの要望を受け、より使いやすく有用なサイトを目指し日々改善を行っていく考えだ。

「日本海運の現状」の発行

当協会では、各種海運関係資料を作成しておりますが、今般「日本海運の現状」2000年版を刊行いたしました。

「日本海運の現状」は、グラフや資料を用いながら、項目ごとに簡潔な解説を付し、日本海運の今の姿を説明したもので、世界海運とわが国の輸送活動、海運経営、外航船員の現状、内航海運の4つの柱で構成されております。

入手ご希望の方は、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉

(社)日本船主協会企画調整部

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4

海運ビル

TEL : 03-3264-7174 FAX03-3262-4757

e-mail : p&c-div@jsanet.or.jp



外航労務協会機能の当協会への移管

外航労務協会は、1962年10月に発足し、産別組合である全日本海員組合との海上労使交渉を引き受ける窓口として、海運業界の発展に資するべく船主と海員の橋渡しの役割を担ってきた。

しかしながら、国際競争力の激化とともに外航海運会社の経営環境は大きく変化し、支配船腹の配乗体制も外国人船員との混乗が拡大するなかで、加盟船社の企業間格差やニーズの多様性を背景に、各社固有の問題に独自の対応を行う必要が出てきている。

こうしたなか、同労務協会は2000年12月31日を以って解散し、政策を担当している当協会にその機能を移管することとなった。

2000年（平成12年）の10大ニュース

1. 合併などの経営効率化に加え、海運市況の改善にも支えられ、大手海運会社が史上最高益（2000年3月期）を記録。年後半になっても好調な市況が続き、中堅会社の損益も概ね改善に向かう。

大手3社の2000年3月期決算は、連結・単体ともに過去最高水準を記録。2000年後半になっても、燃料油価格上昇などのマイナス要因があったものの、かねてよりのコスト削減努力や堅調な市況により吸収、2000年9月中間決算でも一層の増益を記録。

この間タンカー市況では、原油価格騰勢の中でVLCCのワールドスケールが170を突破（11月）、堅調な不定期船市況などにより、中堅会社の中間決算も概ね改善された。

2. エリカ号事故の重大性に鑑み、シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒しの方向性が固まるとともに、油濁二条約の補償限度額が約50%引き上げられる。

1999年12月にフランス沿岸の大西洋において沈没したエリカ号の重油流出事故後の海洋汚染防止対策の一つであるシングルハルトンカーのフェーズアウトの前倒しに関し、IMOはEUによる地域規制を避けるべくMARPOL規制適合のタンカーの場合、2015年（または2017年）までに段階的にフェーズアウトする改正規則案を取りまとめ、2001年4月の採択を経て2003年1月の発効を目指している。

また、同事故の油濁損害額が、現行油濁二条約（92CLC/FC）の補償限度額を超えることが確実となったことから、欧州諸国での被害者救済の強い世論を背景に、英国、フランスを含む

19カ国より同二条約の補償限度の約50%引き上げがIMOに提案され、2003年11月以降の限度額は、92CLCが約125億円、92FCが約283億円に引き上げられることとなった。

3. 当協会は「海洋環境シンポジウム」開催など、環境問題に関し具体的活動を実施。また、関係業界と協調して「シップ・リサイクル連絡協議会」を設け、循環型社会の形成に向けた検討を本格的に開始。

当協会は、従来から取り組んで来た個々の環境問題について総括的な対応を推進するため1999年7月に環境対策特別委員会を設置し、2000年は海洋・地球環境保全の重要性をアピールするシンポジウムの開催、海運業界と環境問題の関係について紹介したパンフレット、これまでの取り組みをまとめたハンドブックの発行等の活動を行った。

また、船舶の解撤をリサイクルの観点から捉え、資源の有効利用と環境に配慮した解撤を構築するため、10月に国内の造船・解撤業界等関係業界と連携し「シップ・リサイクル連絡協議会」を設立し、船舶に関する循環型社会の形成に向けた検討を本格的に開始した。

4. 内航海運暫定措置事業の着実な実施により内航船腹の解撤進む。

1998年5月に導入された内航海運暫定措置事業を着実に実施することにより、内航海運業界は過剰船腹の解消に全力を挙げており、貨物船部門ではようやく需給均衡状態の兆しが見えた。一方、油送船部門においては、荷主業界の構造改善等の合理化等による大幅な輸送需要の削減の

影響を受け、依然船腹過剰の状態が続いている。

5. 規制緩和の流れなどを背景に、使い易い港湾を目指して港湾運送事業法等港湾関連3法が改正される。

わが国産業の国際競争力強化に資する使い易い港湾を目指して、港湾法、港湾労働法、港湾運送事業法が相次いで改正された。港湾法は、広域的視点に立った拠点港湾への重点投資等を趣旨に見直され、4月1日から施行された。10月1日から施行された港湾労働法により、港湾運送事業者自身による常用労働者の派遣が可能となった。さらに、11月1日に施行された港湾運送事業法は、国内主要9港を対象に需給調整規制を撤廃して事業免許制を許可制に、認可料金制を届出制に改め、市場競争原理を導入した。

6. 海賊防止のための国際会議が東京で開催。

官民一体の取組みが合意されるとともに、アジア諸国との国際連携が強化される。

1999年のアロンドラレインボー号事件を契機として当協会は政府と一体となり、東南アジア各国へ働き掛け、2000年東京において海賊対策国際会議が開催された。その結果、海賊防止のための各国の協力の必要性が再確認され、「アジア海賊対策チャレンジ2000」、「東京アピール」および「モデルアクションプラン」が採択されるとともに、これに基づいた具体的な協力方策の協議と合同訓練などが実施された。

7. 外国人承認船員を配乗した日本人船・機長2名配乗の国際船舶が誕生。

2000年1月にフィリピンで第1回承認試験が実施され、48名が合格、3月末までにこれら承認船員を配乗した日本人船・機長2名配乗の国際船舶3隻が誕生した。その後、6月と9月に承認試験が実施され、これまでに159人が合格した。

8. IMOは12月の海上安全委員会においてホワイトリストを承認。フィリピンを初めとする船員供給国がリスト入りを果たす。

95年改正 STCW 条約に基づき、IMO は締約国の船員の教育、訓練、試験および資格証明の方法などについて条約の要件を満たすかどうか審査を続けているが、2000年11月に開催された海上安全委員会 (MSC) において72カ国を第1回目のホワイトリストとして承認した。この中には、フィリピン、インドネシア、バングラデッシュ等のアジア主要船員供給国も含まれている。

9. 今後求められる船員像を踏まえ、船員教育訓練3機関における教育訓練体制の方向について海上安全船員教育審議会が答申。

安教審は、船員教育訓練3機関の独立行政法人化を見据え、今後の教育訓練体制については、2000年8月に答申し、海技大学校については、シミュレータ課程を中核として再教育のニーズに即した効率的な課程編成を目指すこと、海員学校については、高校卒業生を対象とする専修科に主力を移行し、校名に短期大学校を付す等魅力ある学校作りを図ること、さらに航海訓練所にあつては、甲機専門訓練の深度化を図るなどの方向を示した。

10. 外航労務協会は、2000年12月31日付けをもって解散し、その機能を当協会に移行することを決定。

外航労務協会は、1962年10月に発足し、春闘をはじめとする外航労使の中央交渉にあたってきた。しかしながら、グローバルな市場経済化の厳しい経営環境下、加盟船社の業態やニーズの多様化に対応するため、2000年12月31日をもって解散し、当協会にその機能を移行することを決定した。



なぜ韓国造船業は大量受注したのか —韓国造船業の現状と日本造船業について—

メリルリンチ証券会社 東京支店
バイスプレジデント シニアアナリスト

村形光俊

はじめに

2000年に入り、新造船発注が急増している。特に VLCC を始めとするタンカー、コンテナ船、LNG 船など大型船が多い。1 - 9 月で 867 万 CGT (注①参照) と早くも年間受注量で過去最高 (1999 年は 660 万 CGT) を更新した韓国だけでなく、劣勢を強いられている日本ですら、今年 9 月までに輸出船舶の受注量は前年同期比 70% 増と大量に増加している。この事象を喜ばれる方もおられるだろうが、その一方、かつての不況を危惧される方もおられるであろう。

このような大量発注の背景としては、船種別にまずタンカーは、オイルショックにより大量建造された「団塊の世代」の更新需要期に入っており、かつ「エリカ」以降の環境気運の高まりからダブルハル化の前倒し発注も出始めていると見られること、そして WS 高騰に触発された発注増、などが考えられる。また、コンテナ船も米国景気の好調から往航の輸送量の急増、運賃上昇によって大量発注され続けており、天然ガスマーケット拡大を見越して LNG 船も大量発注されている。

ただし、この大量発注の中で一点気がかりなのは、WS が昨年から 3 倍前後の水準に高騰している一方、タンカーの船価が今年に入り反転しているものの上昇ピッチが鈍く、依然 1997 年の水準、或いはそれ以前の水準にまで回復して

いないことである。つまりこれらの発注動機には、実需増への対応だけでなく低船価に触発された投機的な要因が含まれているのではないかと懸念される。次に、韓国及び日本造船業界について低船価受注を可能にしている背景を考えてみたい。

注① CGT (Compensated Gross Tonnage) :
標準貨物換算トン数。造船所の工事量と
仕事量として把握するための指標。

韓国造船業界の復活

過去数年にわたり韓国造船各社へ訪問を続けてきたが、その訪問記としてまとめてみたい。

韓国造船各社に訪問した中で、最も印象深かったのは 1998 年 4 月、通貨危機直後のこと、日本では、まさに韓国が終わったかのような印象を受ける報道がなされ、「異常とも言える設備投資を行った韓国勢もこの混乱で、倒産するところが出てくるのでは？」といった見方も出ていたと記憶している。

ところが、訪問して感じたのは倒産どころか韓国造船各社の復活への予感だった。通貨下落からわずか 3 ヶ月足らずのその時、彼らは 1) 不採算事業の売却、2) 賃金カット、3) 人員削減 (同年 4 月にリストラ法が可決された)、を一斉に行っている最中だった。事実、三星重工は建機部門をボルボに売却を決定している。

そして、大リストラを敢行し、ウォン安を逆手に、新造船市場で積極受注を開始する直前だったと言える。

彼らの最新設備と設備生産性の高さに改めて脅威を感じ、「韓国勢は通貨危機による金利上昇、信用不安などのデメリットを早晚解決べく積極的な各種手段を講じており、むしろウォン安のメリットだけを最大限享受できうる準備が進んでおり、復活する可能性が高い。」という印象を抱いた。

もっとも韓国造船各社の中で倒産した会社も事実出ている。ハンラ重工（現三湖造船）、大宇重工（現大宇造船）は事実上倒産した。しかし、三湖造船は現代重工の傘下に入り今でも造船業を営んでおり、また大宇造船も受注を再開、事業を営んでいる。結果として倒産した会社があったが、資本は変わっただけで、生産設備は今もフル稼働している。

その後も半年毎に各社を訪問したが、訪問する度に工場レイアウトが進化し、ブロックの大型化、連続建造への対応などを進めていた会社、日本勢のコスト分析を懸命に行い勝つための施策を矢継ぎ早に展開する会社など、元気をなくすどころか徐々にではあるが復活を見せていた。ウォン安や援助（事実関係はわからないが）などが大きく寄与したと思われるが、彼らは日本勢以上に血も流し、抜本的な改革を推し進めているように感じられた。

今年に入り、韓国各社が完全に受注商戦を掌握するようになっていく。現在欧州造船工業界が調査を開始したような企業の自助努力以外の要因がどの程度奏効しているのかは判断が難しい。ただし、韓国造船各社の大量受注の背景には、1998年通貨危機への自助努力による成果もかなりあると思われる。一つだけ言えることは、

少なくとも韓国勢は日本勢よりもドラスティックに、よりスピーディーに体質強化策を行ってきたことである。そして何よりも、最新設備による高い設備生産性の存在も否定できないと思われる。

かつて韓国造船会社のある幹部が「なぜ、日本勢は高い技術力を保有し高度成長を遂げておきながら、未だに付加価値の低い造船を続けているのか。かつてバブルと不況を繰り返しながら欧米から日本は造船王国を譲り受けてきたはず。20年もの間造船王国を続けたのだから、そろそろ私たちに明け渡して欲しい。そうでないと私達がこの投資を回収できなくなってしまう。なぜならば、もう10-20年もすれば中国が造船王国になるべきだし、そう遠くない時期にタンカーの更新需要が終わってしまう」と語っていた。

韓国通貨危機以降、韓国造船各社が、低船価受注を繰り返したことにより船価は急落した。Clarkson の VLCC 船価を見れば、1997年の高値水準84百万ドルから昨年は70百万ドル割れまで落ち込んだ。

その一方で韓国各社は1997年以降まだ高い利益水準を確保している。しかし、もっと利益を出そうと思うならば、船価を上昇させることもひとつの選択肢だったであろう。ただし、そうせずに低船価での大量受注に走った背景には、1) 通貨危機以降の飛躍的な生産性の改善の継続への自信、2) 対日戦略、3) タンカーの更新需要が残り少ないとの思いからの受注量の前倒し確保、などが考えられる。

ウォン／ドルは足元揺れているが、1999年以降1,100ウォン／ドル台へとジリジリと高くなっていた。まだ、韓国造船各社の営業利益は高いままに推移しているが、昨年以降の低船価で

受注した船舶が売上計上されてくるころには単純計算では利益水準も落ちてくる可能性があるろう（2000年第三四半期は減益となった模様）。

日本造船業界の動き

韓国がウォン安だけでなく、こうした血のにじむような抜本的な改革を行ってきた間、日本勢は従前の延長線上にあるコストダウンを続けてきたと思われる。韓国を訪問する度に、各社の動きの速さと日本各社とのギャップを強く感じていた。しかし日本でも、1999年から三井造船、日立造船が賃金カットを実施、2000年に入り日立造船、NKKが提携を、石川島播磨重工、川崎重工、三井造船が統合をも視野に入れた提携を発表している。三菱重工も4工場の連携強化による段階的なコストダウンに取り組み始めている。ようやく抜本的な対策を講じ始めつつある。労働生産性は日本のほうが依然優位にあるため、現在打ち出しつつある改革案でかなりのコストダウンが果たせると予想している。

しかし、日韓ともにドック閉鎖のニュースは出ていない。韓国幹部の言葉ではないが、中国造船各社の建造能力拡充をも鑑みると、4,000万総トン前後と推定される世界の造船建造能力は平時の年間新造船発注量に比較しかなり多いと思われる。

韓国勢、日本勢のコストダウン努力が果たして今後利益増加に結びつくか否かは、予断は許さないとと思われる。

造船王国の座を賭けた争いが生んだバブルなのか？

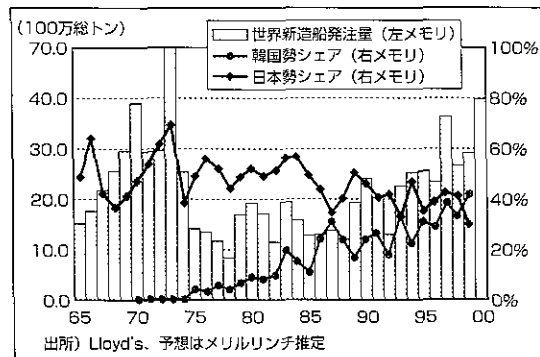
【資料3】に示すように、WSは1999年央をボトムに一貫して上昇、ボトム水準から約3倍にまで達している。一方船価も緩やかな上昇に転

じているものの、まだ最安値から15%程度の上昇に留まっている。この間、新造船発注量は急増しており、船価の戻りが鈍いのは発注量が少ないことによるものではないことは明らかであり、かつ日韓ともに十分な利益を確保できる船価水準でもないと分析される。

先にウォン安をメリットとしながら船価を低下させたのは韓国勢だが、彼らが約3年分の仕事量に相当する大量受注を確保した夏場以降、船価が大きく上昇していないにもかかわらず日本各社も大量に受注している。船舶輸出組合のデータによれば、日本の輸出船舶受注は2000年7～9月で401万総トンと1997年の同時期以来の高水準。当時の船価はVLCCで83百万ドル、為替も120円／ドル台で推移していた。

かつて、オイルショック時のタンカー大量発注、ある邦船社のバルクキャリア大量発注、コンテナ船の大量発注など、歴史を振り返れば、海運会社の一部投機的な発注によりその後の運賃急落、海運・造船会社倒産、ドック閉鎖などを繰り返してきた。それでも今までは、生産能力の削減を続け、需給に合わせ生産調整を行ってきた日本造船がプライスリーダーであったため、造船サイドはその変動を少なからず押さえ

【資料1】 世界の新造船発注量および日本・韓国におけるシェア



【資料2】 韓国造船各社の単独業績

単位：億ウォン

		96	97	98	99	00/1-9
現代重工	売上利益率	46,854 2,295 4.9%	58,891 6,625 11.3%	69,597 10,185 14.6%	63,273 6,664 10.5%	49,303 6,260 12.7%
三星重工	売上利益率	32,557 1,222 3.8%	39,532 5,440 13.8%	37,532 5,334 14.2%	37,031 5,823 15.7%	26,507 3,726 14.1%
大宇重工	売上利益率	51,485 5,699 11.1%	55,767 6,934 12.4%	62,139 2,555 4.1%	- - -	- - -

出所) 会社及び各種資料より

【資料3】 日本・韓国の新造船発注量および船価 (VLCC) 推移

年 月	受注量推移 日本勢 千総トン	韓国勢 千総トン	韓国勢 千 CGT	運 賃 WS	船 価 VLCC 百万ドル	為 替 円/ドル	ウォン /ドル	ウォン /円
1997 3	3,137	1,674	-	63.5	79.5	122.7	892.0	7.3
6	2,507	3,592	-	71.0	82.0	114.3	887.9	7.8
9	4,407	3,404	-	83.5	84.0	120.7	910.0	7.5
12	2,907	4,224	-	62.3	83.0	130.6	1,600.0	12.3
1998 3	1,733	933	-	74.8	80.0	133.1	1,335.0	10.0
6	1,779	3,611	-	68.8	76.0	138.8	1,373.0	9.9
9	1,959	2,350	-	52.0	75.0	136.5	1,391.0	10.2
12	1,719	3,121	-	55.4	72.5	113.6	1,204.0	10.6
1999 3	1,011	829	573	60.5	69.5	118.9	1,227.0	10.3
6	1,788	1,990	933	53.8	70.5	121.1	1,157.5	9.6
9	2,995	2,977	1,656	49.1	69.0	106.5	1,217.5	11.4
12	2,939	7,045	3,382	51.8	70.0	102.5	1,159.3	11.3
2000 3	3,249	-	2,515	72.3	72.0	104.9	1,116.4	10.6
6	2,594	-	4,077	108.0	72.5	106.1	1,107.8	10.4
9	4,010	-	2,087	139.2	75.5	106.0	1,105.4	10.4
※				167.2	77.0	107.2	1,135.0	10.6

出所) Clarkson、日本船舶輸出組合、その他各種資料

る働きをしてきたと思われる。つまり、すくなくとも船価の面から投機的な発注が生まれにくい状況だったと言えよう。

もっとも、今回の大量発注が投機的な部分を含んでいるとすれば、これまでのような海運会社の投機的な発注増ではなく、日韓の造船所間での価格競争が引き起こしたとの見方もできよう。

む す び

一方、定期航路業界に見られるように、海運各社はアライアンスを組み、いたずらな運賃低下競争から脱却を見せている。また、タンカーの共同運航会社も一応の成功を見せているよう

だ。自動車やエレクトロニクス産業のようなコンシューマーグッズであれば、単純なコスト競争ではなくブランド戦略など違った形の付加価値戦略が打ちやすいが、造船の場合、こうした戦略は困難であろう。それでも、海運業界が成功しつつあるアライアンスや、プラント業界で見られるファイナンスによる顧客囲い込みなど、価格競争以外での付加価値戦略はまだあると思われる。

そして、一日も早く適正な利潤を確保できる適性な船価へと上昇することを期待したい。そのことは、海運業界にとっても長い目で見れば望ましいことではないだろうか。

Washington便り

次期米国大統領候補の海運政策

12月1日現在、いずれの候補が次期大統領になるのか決定していないが、大統領選挙（11月7日）前に民主党ゴア候補と共和党ブッシュ候補がそれぞれ海運政策を発表したので以下の通り紹介します。

（ゴア候補の海運政策）

ゴア候補は10月14日付で、米国の船員組合のひとつである Seafarers International Union のマイク・サコー組合長宛に、自分が大統領に選出された場合に新政権が採用する海運政策の概要を記した書簡を送付した。またゴア候補は10月第4週、フロリダ州タンパで開催された米国プロベラクラブ全国大会の会場で同書簡の写しを配布した。ゴア候補は「21世紀における米国経済の継続的な成功および国家安全保障にとって米国建造、米国所有、米国人配乗の強い米国商船隊が必要であり、強い米国は強い商船隊を必要とする」と述べ、次の政策項目を挙げている。

- (1) 貿易拡大の一助として、かつ紛争および国家非常時における軍の要求に応えられる近代的かつ有能な商船隊の開発の促進。
- (2) 新規運航補助法 (Maritime Security Act) (注①) の強化。
- (3) 米国海事産業の基盤であり、米国の経済および国家安全保障にとって重要なジョーンズ法 (内航法) の維持と米国海上輸送システムの近代化。

- (4) 国防のための海上輸送および国際海運貿易における米国商船隊のプレゼンスの確保。
- (5) 外国の不正な海運慣行に対する取り組み。
- (6) 国際貿易交渉において米国の海事産業にとって重要なプログラムを策定する権利の留保。
- (7) National Shipbuilding Initiative (注②)、Title XI 政府債務保証 (注③)、MARITECH (注④) の三つのプログラム継続による造船所の再活性化。
- (8) 国内造船所における客船建造の再活性化。
- (9) 軍および政府関係貨物の米国籍船による輸送を義務付ける現行法の完全な実施による米国籍船による貨物優先積み取り主義 (cargo preference) の強化。

（ブッシュ候補の海運政策）

一方、ブッシュ候補は10月27日に選挙陣営から次のような声明を発表した。

「私は海事産業が米国の通商と防衛において重要な役割を果たしてきたことを理解している。物品および旅客の安全な、信頼できる、かつ効率的な海上輸送は米国の経済成長の維持および国際貿易にとって非常に重要である。戦争または国家緊急時において、米国の軍隊を海外に派遣するため、また派遣後に戦闘を行うのための必需品を輸送し、世界のどこにおいても勝利するため、米国籍の商船隊と米国人船員を頼りにしている。しかしながら、強い海事産業は単に自国の海上貨物の輸送や国際貿易における米国

籍船のプレゼンスの維持を可能にする米国籍商船隊以外に船員の訓練基盤、造船・船舶修理産業、港湾、水路、複合輸送のための接続施設等の国の海事インフラを必要とする。21世紀のグローバルエコノミーにおいて競争するためには21世紀のニーズに合わせた海運政策が必要である。米国内航船隊の成長に寄与したジョーンズ法や新規運航補助制度のようなプログラムは維持しなければならない。また、米国の海事産業に不利益をもたらす国際慣行を終わらせることを目標にした交渉を精力的に行わなければならない」

（両候補の政策の相違）

若干の表現の違いはあるが、両候補共に国家安全保障のための強い米国籍商船隊とそのプレゼンスの必要性、ジョーンズ法と新規運航補助制度の維持、外国の不正な海運慣行に対する取り組み、造船再活性対策を政策項目として掲げている。違いがあるとすれば、ゴア候補が国際貿易交渉において自国の海事産業を保護するためのプログラム策定権利の留保と cargo preference の強化を提唱しているのに対して、ブッシュ候補はこれらを提唱していないことである。また、ブッシュ候補はゴア候補に比べ戦争や国家緊急時における米国籍商船隊の必要性をより強調している。ただし、両候補共に米国籍の外

航商船隊の凋落を止めるための新たな即効薬的な具体策は提案していない。

（海運会社の支持政党）

一般に企業は共和党を、労働組合は民主党を支持していると言われているが、必ずしも全ての企業について言えることではない。因みに、次の海運会社および団体は民主党および共和党の双方に献金しているが、いずれも共和党への献金額の方が多くなっている。

（北米地区事務局ワシントン連絡員 平山修）

注①：Maritime Security Act

（本誌平成12年7月号P.17および8月号P.20参照）

注②：National Shipbuilding Initiative

1993年造船法（National Shipbuilding and Shipyard Conversion Act of 1993）に基づく国家安全保障のための造船産業基盤を支援するためのプログラムで、国際的に競争力のある米国造船産業の再確立を目標としている。

注③：Title XI Guarantees

1936年商船法（Merchant Marine Act）第XI編に基づく米国籍の船舶建造または改造に係わる連邦政府による債務保証制度

注④：MARITECH

同じく1993年造船法に基づくプログラムで、国際市場での米国造船産業の競争力を改善し、産業基盤を保存するための調査ならびに最新造船技術の開発および応用の指示と指導を目的としている。

注⑤：American Waterseas Operators

米国内航バージ運航会社の団体。

海運会社の支持政党

Matson Navigation Company	民主党	\$ 19,000	共和党	\$ 29,000
Sea-Land	民主党	\$ 24,500	共和党	\$ 49,350
APL	民主党	\$ 3,950	共和党	\$ 10,750
Crowley Maritime	民主党	\$ 13,500	共和党	\$ 24,387
Maersk	民主党	\$ 7,000	共和党	\$ 27,500
American Waterways Operators (注⑤)	民主党	\$ 1,500	共和党	\$ 6,962
American Pilots' Assaociation	民主党	\$ 19,550	共和党	\$ 31,000

（出所：第106議会（1999年、2000年）における献金に関する PAC（Political Action Commitees 資料）

第24回

潮風満帆

渤海湾へ井戸掘りに 出かけた話

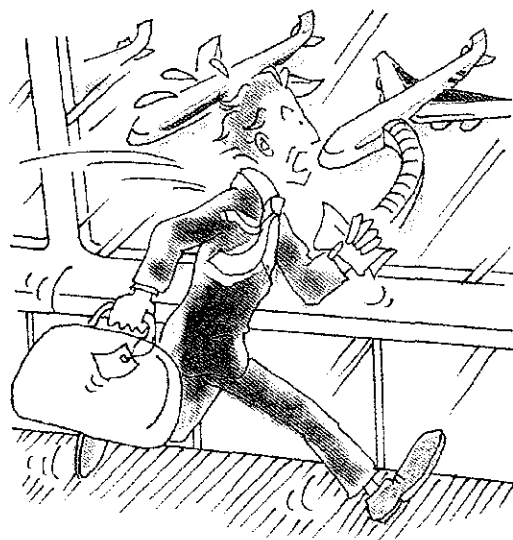
元 東京タンカー船長 石川吉春



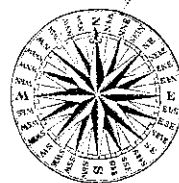
昭和59年5月、当時東京タンカーの現役船長であった私は突如他社への出向を命じられた。出向先は、日本と中国との合弁企業A社で、渤海湾中部と天津市塘沽区の沖合90キロばかりの二海域で原油の開発を行なっている。中国について個人的には全く見識のなかった私はこの仕事を通して多くの中国人に接し、激しいカルチャーショックを受けたものである。以下にその一端をお話したい。

出向当時、埕北油田では翌年秋の初出荷を目処に作業が進んでおり、油田には中国語でビンタイ(平台)というシーアイランダーが構築され、その平台上には居住区やクリスマスツリーと呼ばれている採油装置の並ぶ作業場が設置されていた。これらの南側には容量2千キロの原油タンク6基が据えつけられており、出荷棧橋はさらにこのタンク群の南に建設される予定であった。出向の翌月、私がこの現場を視察したとき棧橋の基礎となる柱が数本南北方向に打ち込まれていた。しかし、この油田からの出荷には幾多の難題が山積していた。まず原油の粘度が700センチストークス(注)と非常に高いことである。また、日産量も3千バレルと少ない。平台上のタンク容量からシャトルタンカーによる一回の出荷量も最大で8千キロ程度であった。日本の某大手石油元売り会社の輸入部副部長は、われわれの売込に対して、「このような原油を処理する技術が私どもの会社にはございません」と言われた。実に巧い断り方だと苦笑しながらも感心したものである。当時日本では一万トン級の小さな原油タンカーは一隻も運航されていなかったため用船にも問題があった。元売り各社への売込に失敗した後、会社では埕北原油の単体

での輸出は難しいとの結論に達し、粘度を下げるため中国産の他の二種類の原油とラインブレンドして輸出することを決定した。ブレンドには大連のある会社の地下タンクを借りることになった。このタンクには遼河原油もタンク列車で運びこまれており、ブレンドの相方として好都合であった。埕北原油の平台からの搬入には合弁の相手であるB会社の3千トン級のタンカーを用船することになった。同公司には15人余りの内航船の船長がいて、常に渤海湾を基地として航海しているだけに気象も海象も熟知しているのである。その彼等が初出荷を3ヶ月後にひかえた頃、突然騒ぎ始めたのである。その頃には棧橋も既に完成していた。彼等の騒ぐ理由は棧橋の法線にあった。渤海湾は広大で袋状をしているためか、私の予想していたものより潮流の流速は早く、最大で2ノットにも達した。油田付近の海域では規則正しい東西流となっていた。即ち棧橋の法線と直交するものであった。このた



7つの海のこぼれ話



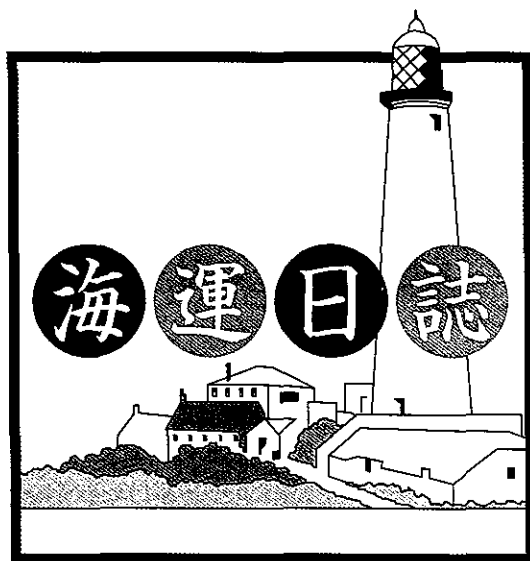
め船が棧橋へ離着棧する時この強潮流を受け、たとえ3千トン級の船でも自力による離着棧は難しいというのが彼等の騒ぐ理由であった。さらに「この棧橋の設計者を中国に連れて来い。責任を取らせろ、棧橋を直ちにつくり直せ」とかなり感情的になってきた。私は当時まだ東京事務所に所属していて、平台からの出荷より大連でのブレンダー装置(流量計)等の取り付けの方に仕事の軸足を置いていた。開発担当の役員さんが「石川さん、塘沽の連中が騒いでいる。明日すぐ北京へ飛んで下さい。あなたが塘沽へ行って彼等が納得するような説明をしてやってほしい。そうしないと彼等はおさまらない」とかなり深刻である。

この棧橋のフィジビリティ・スタディは日本の海難防止協会と中国側の専門家によって行われ、私はその報告書を当然のことながら読んでいた。更にそのメンバーの中に私が商船大学時代に船舶整備学を教わったK先生の名前があることも承知していた。しかしK先生は当時すでに学長の高職にあり、「棧橋の法線を何故南北に決定されたのか」を聞くことは出来なかった。先生の名誉のためにも、私独自で「南北の法線でよいのだ」として彼等を説得する以外に逃れる道はないことを覚った。私の到着をてぐすねひいて待っていた彼等とテーブルを挟んで席についた。傍の通訳にはこんなことを話すからと、予備知識が与えてあった。対面する12、3名の視線が一斉に私に注がれるのを感じた。彼等のうちで年長者がまず口火を切った。これに続けとばかりに次々と発言し始めた。論旨はあらかじめ打ち合わせたものでなく、「俺にも言わせてくれ」と早口でまくしたてた。相手を論破せんとするときの彼等の舌鋒は鋭く、自分の論調に酔

っていくように次第にトーンが高くなる。「トンシー(東西)」「マートー(埠頭)」「ターダウエンティ(大きな問題)」「ブーハオ(不可)」などの中国語が室内に飛び交い、収拾がつかない状態である。このような異国間の会議では通訳し易いように発言は適当なフレーズで切ってやらねばならない。だがそんなことはお構いないに一人が5分近くも喋り続ける。傍の通訳が苦笑しながらテーブルの下で私を小突いた。早く発言しなさいとの催促である。促された私が口を開くと彼等は途端に水を打ったように静かになった。「棧橋の設計者はこの海域では東西流と冬期には北西から北東の風が強いことをよく認識していた。船を着棧する際、これらを船首より受ける時最も影響が少ない。風は息をし、風向、風速は一瞬毎に変化する。しかし、潮流は潮汐表によってその流速をかなり正確に知ることが可能だ。また、憩流時も知る得る。即ち風はコントロール出来ないが、潮流ではある程度可能である。二者択一を迫られた設計者は風の影響をより重視し、法線を南北に決定した。出荷は6日に一度程度であるので、船の配船にも余裕があり、憩流時に着棧することにすれば、この問題は解決する。」

後日、この方法で作業は進められ、問題は生じなかったのであるが、私には彼等の騒いだ意図が他にあったような気がしてならない。当時、中国では労働者間の賃金格差が小さく、このため自分たちの職場に新たな仕事が入ってくることを嫌う傾向があった。このことを憂い、労働者の意欲を鼓舞せんとして生まれたのが「豊かになれる者から豊かになろう」の名言である。

(注)センチストークス(cst):油の粘度単位で、数字が大きいものは流動性に乏しい。



11 需給調整規制の撤廃や料金の事前届け出
制などを盛り込んだ改正港湾運送事業法が
1 施行された。

日 (本誌平成12年10月号海運ニュース内外情
報P.15参照)

6 当協会は、自民党交通部会運輸・交通関
日 係団体委員会合同会議において、平成13年
度海運関係の税制改正要望事項として、船
舶の特別償却制度と特定資産の買換え特例
(圧縮記帳)制度の延長などを要望した。

7 運輸省港湾局は「第7回新世紀港湾ビジ
日 ョン懇談会」(座長：森地茂東京大学教授)
を開催し、港湾整備のあり方として社会的
ニーズに対応した「くらし」をキーワード
に掲げた最終報告骨子案をまとめた。

9 運輸省は、10月分の新造船建造許可集計
日 許可集計を発表した。それによると、国内
・輸出船合計で38隻、156万3千総トンで、
前年同期に比べ8隻、総トン数は90.7%と
それぞれ大幅に増加した。

17 港湾審議会第174回計画部会(部会長：
日 須田熙八戸工業大学教授)が開催され、「港

湾の開発、利用および保全ならびに開発保
全航路の開発に関する基本方針」(基本方
針)を運輸大臣に答申した。

(P.10海運ニュース審議会レポート参照)

27 国際海事機関(IMO)第73回海上安全委
員会が開催され、AIS(自動船舶識別シス
12 テム)およびVDR(航海データ記録装置)
5 の搭載要件を含む新SOLASV章案が採択
日 され、2002年7月1日発効する見込みとな
った。また、95 STCW 条約適合国のホワイ
トリストを公表、フィリピンを初めとする
船員供給国がリスト入りを果たした。

28 外航労務協会(会長間宮忠敏日本郵船常
日 務)は、2001年1月1日付で解散し、海上
労使関係に係る機能を当協会に移管するこ
とを発表した。

(P.29囲み参照)

29 海運造船合理化審議会第59回内航部会
日 (部会長：加藤俊平東京理科大学教授)が
開催され、2000~2004年度の内航適正船腹
量を策定し、運輸大臣に答申した。これに
よると暫定措置事業(解撤交付金の交付)
による減船効果もあり2000年度の適正船腹
量との比較において貨物船で1.1%の不足
となった。

30 先進14カ国海運閣僚会議(CSG)の担当
日 官級会合がデンマークで開催され、韓国と
アイスランドの加盟申請をはじめ、米国と
CSGとの会合にむけた意見交換をおこな
った。



船協だより

11月の定例理事会の様様

(11月15日、神戸ポートピアホテルにて開催)

政策委員会関係報告事項

1. 平成13年度海運関係税制改正要望について
2. 米国内歳入法典 (IRC) 第833条の適用問題について

2000年2月8日、米国 IRS (内国歳入庁) は、米国内国歳入法典 (U.S. Internal Revenue Code = IRC) 第883条の適用に関する新規則案を発表した。同規則案は「国際運輸業所得」の範囲を限定するもので、これまで日米租税条約により免税とされていた複合一貫輸送における内陸輸送部分が、米国税法の課税対象となる可能性があるなど邦船社への影響が危惧されていた。当協会は運輸省等を通じ情報収集に努めていたが、10月上旬、運輸省外航課から以下の情報を得、現行の日米租税条約の取扱いに変更がないことが確認された。

外務省が在ワシントンの日本大使館を通じ米国財務省に確認したところ、「米国と日本は日米租税条約を締結していることから同条約に規定する『国際運輸』の解釈や範囲は OECD モデル租税条約とその関連文書、ないしは、米国と他の国が締結している租税条約における文言解釈に従うものであり、IRS 規則によって影響されるものではない。従って、日米租税条約の適用を受けるわが国居住者による国際運輸業所得

については、従来の扱いと何ら変更されるものではない」との見解が示された。

これにより、同規則案は邦船社に影響を及ぼさないものと考えられるが、当協会は今後の動向についても引き続き情報収集を行い、状況を注視していくこととしている。

3. 規制緩和要望について

(本誌平成12年11月号海運ニュース内外情報 P. 8 参照)

法務保険委員会関係報告事項

1. IMO 第82回法律委員会の模様について
(本誌平成12年11月号海運ニュース国際会議レポート P. 5 参照)
2. 92年国際油濁補償基金第5回総会等の模様について
(P. 13海運ニュース国際会議レポート参照)

タンカー部会／ 工務委員会関係報告事項

1. シングルハルタンカーのフェーズアウト問題

海務委員会

1. 海賊対策国際会議以降のフォローアップについて
アロンドラ・レインボー号事件等凶悪化する海賊および武装強盗事件への対応のため、日本



政府は、ASEAN 諸国等16ヶ国・地域の参加のもと「海賊対策国際会議」を、4月に東京において開催し、海上警備機関の情報交換、取締り強化および相互協力・連携を検討することとした「アジア海賊対策チャレンジ2000」および官民一体となり海賊防止に向け各国が連携して取り組む「東京アピール」とその「モデルアクションプラン」を取りまとめた。

日本政府は、この会議以降の各国の取り組み状況の確認および協力を進めるため、外務省、運輸省、海上保安庁からなる海賊対策調査ミッションを、9月19日～26日の間にフィリピン、マレーシア、シンガポールおよびインドネシアに派遣し、今後の海賊対策に関する地域協力の取り組み方などについて意見交換するとともに、日本の協力・支援策などについて要望を聴取した。その結果、地域的取り組みとともに二国間協力の重要性が認識され、今後の人的交流を含め支援・協力策を検討することとなった。

海務／工務委員会関係報告事項

1. AIS（船舶自動識別装置）およびVDR（航海データ記録装置）の搭載の強制化について
本年5月に開催されたIMO第72回海上安全委員会（MSC72）においてAIS（Automatic Identification System）およびVDR（Voyage Data Recorder）の搭載要件を含む新SOLASV章案が承認され、2002年7月1日発効に向け11月27日から開催されるIMO第73回海上安全委員会（MSC73）において採択される見込みである。

AISは、船舶を自動的に識別し、船と陸および船と船との間で情報交換を自動的に行い、航行管制、衝突予防、船舶通報、捜索救助等に役立たせるものものとして、新造船については改正条約発効日（2002年7月1日の見込み）より、

現存船については段階的に搭載義務が課せられることとなっている。

VDRは、航空機のボイスレコーダに相当するものであり、船舶の位置、船橋での音声、レーダ情報等15種類のデータを12時間連続記録し海難が発生した場合の事故原因究明に活用し、再発防止対策に資するものとして、旅客船については全船、貨物船については3000GT以上の新造船に搭載義務を課することとされたが、MSC73においても、さまざまな意見が出されており、原案が修正される可能性を含んでいる。

当協会は、エストニア号事故（1994年死者および行方不明者909名）が契機となってVDRの船舶への導入が検討されたことを考慮し、旅客船への強制搭載には反対ではないものの、高額（付帯費用を含め約2千万円と言われている）であるばかりでなく、搭載している自船の安全に寄与するものではないこと、また事故に遭遇する確率を考慮すれば全船舶に強制する効果が疑わしいこと、沈没した場合の回収義務等運用要件をまず検討すべきであること等の問題を指摘し、貨物船への強制化は時期尚早であるとの立場をとってきた。一方、米国、豪州等は海難事故の大半が貨物船において発生しており事故原因の究明のみならず航海中の記録されたデータが今後の事故防止対策に非常に有用であるとして貨物船への適用を当然と考え、欧州勢を中心としてこれを支持する国が多数あり、わが国提案を支持する国も少なからずあるものの、厳しい状況におかれている。

当協会は、基本的には現在のスタンスを維持するものの、ある程度の譲歩は避けられないものと思われる。



近海内航部会関係報告事項

1. 近海内航に関連する最近の問題について

外航船舶解撤促進特別委員会 関係報告事項

1. 第1回シップ・リサイクル連絡協議会の模様について（本誌平成12年11月号 SHIPPING フラッシュ P. 2 参照）

海運関係の公布法令（11月）

- ㊦ 運輸施設整備事業団法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令
（政令第474号、平成12年11月15日公布、平成13年3月1日施行）
- ㊧ 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律施行規則
（運輸・建設省令第9号、平成12年11月1日公布、平成12年11月15日施行）
- ㊨ 移動円滑化のために必要な旅客施設及び車輛等の構造及び設備に関する基準
（運輸・建設省令第10号、平成12年11月1日公布、平成12年11月15日施行）
- ㊩ 船員災害防止協会の設立及び監督に関する規則及び船員に係る未払賃金の額の確認等に関する省令の一部を改正する省令
（厚生・運輸省令第3号、平成12年11月21日公布、平成13年1月6日施行）
- ㊪ 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法第二条第三号の業務を定める省令の一部を改正する省令

（運輸・労働省令第1号、平成12年11月21日公布、平成13年1月6日施行）

- ㊫ 船舶登記の嘱託職員を指定する省令
（厚生省令第135号、平成12年11月24日公布、平成13年1月6日施行）
- ㊬ 危険物船舶運送及び貯蔵規則等の一部を改正する省令
（運輸省令第38号、平成12年11月28日公布、平成13年1月1日施行）
- ㊭ 中央省庁等改革のための国土交通省関係運輸省令等の整備に関する省令
（運輸省令第39号、平成12年11月29日公布、平成13年1月6日施行）
- ㊮ 中央省庁等改革に伴い運輸省関係省令を廃止する省令
（運輸省令第40号、平成12年11月29日公布、平成13年1月6日施行）

国際会議の予定（1月）

IMO 防火小委員会（FP45）

1月8日～12日 ロンドン

IMO 第32回当直訓練基準小委員会（STW）

1月22日～26日 ロンドン

ILO 合同海事委員会（JMC）

1月22日～26日 ジュネーブ

ICS 理事会

1月22日 ロンドン

BIAC 海運委員会（MTC）

1月23日 パリ

OECD 海運委員会（MTC）

1月24日～26日 パリ

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10月	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
8	4,205	3,596	608	12.5	18.3
9	4,679	3,383	1,295	9.6	16.9
10	4,476	3,786	690	8.3	27.8

(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)

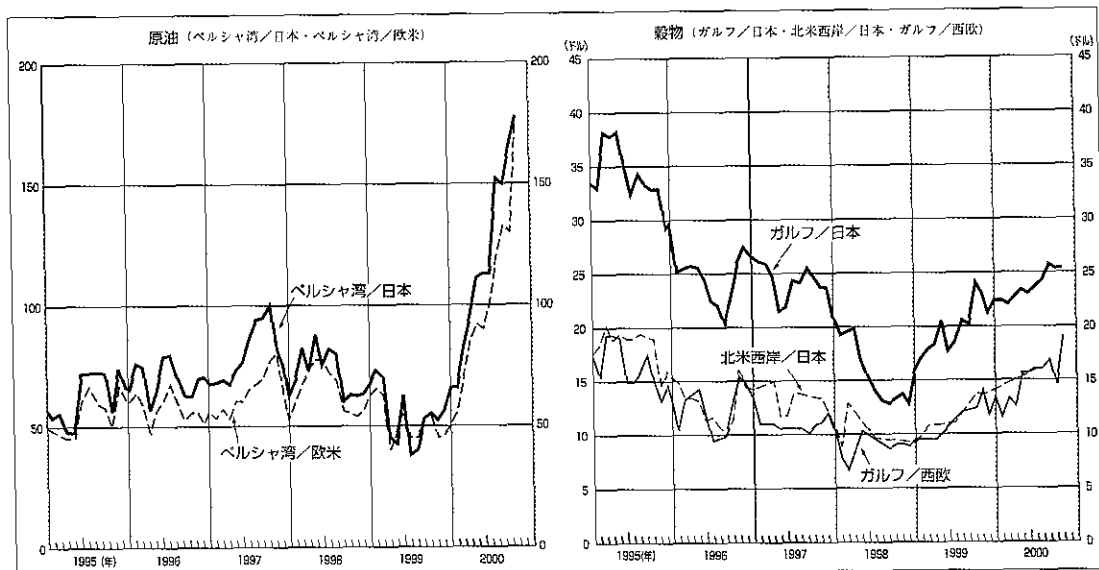
年 月	年間平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
1999年11月	104.96	102.50	106.35
12	102.68	102.15	103.50
2000年1月	105.16	102.50	106.85
2	109.34	107.35	111.70
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
9	106.75	105.27	107.85
10	108.36	107.75	109.18
11	108.89	107.15	111.25

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位: 千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船		
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)									
				穀 物	石 炭	鉱 石	スクラップ	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period	
年次													
1994		180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995		172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1996		203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
1997		195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240
1998		186,197	1,712	184,621	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1999		141,321	1,304	150,481	30,686	56,184	57,309	235	3,274	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	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
	9	13,680	198	13,482	1,533	5,637	5,915	0	321	11	65	12,173	3,318
	10	11,467	0	11,467	2,017	4,473	4,353	0	557	0	67	11,171	2,878
11	17,175	535	16,640	2,195	3,760	9,919	48	556	15	147	12,302	3,692	

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



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	1998		1999		2000		1998		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	62.00	50.00	67.50	60.75	65.00	48.00	52.50	42.50	62.50	51.00	50.00	40.00
2	69.00	60.00	72.50	59.50	65.00	54.00	60.00	45.00	65.00	50.00	55.00	45.00
3	82.00	67.50	70.00	51.00	82.50	62.00	67.50	55.00	62.50	42.50	70.00	55.00
4	72.50	65.00	45.00	35.00	95.00	78.00	72.50	55.00	40.00	33.50	85.00	64.00
5	87.50	69.00	42.50	37.75	111.25	93.75	77.50	69.00	47.50	33.50	92.00	75.00
6	75.00	62.50	62.50	45.00	112.50	96.50	77.50	56.50	55.00	37.50	95.00	80.00
7	82.50	74.75	38.00		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	150.00	128.00	56.00	40.00	52.50	43.00	132.50	105.00
10	62.50	52.50	54.50	48.00	165.00	113.50	55.00	51.50	53.75	45.00	130.00	105.00
11	62.00	47.50	52.00	44.00	177.50	164.50	53.75	44.00	45.00	40.00	175.00	125.00
12	62.75	48.00	56.00	47.50			56.50	43.75	46.25	40.00		

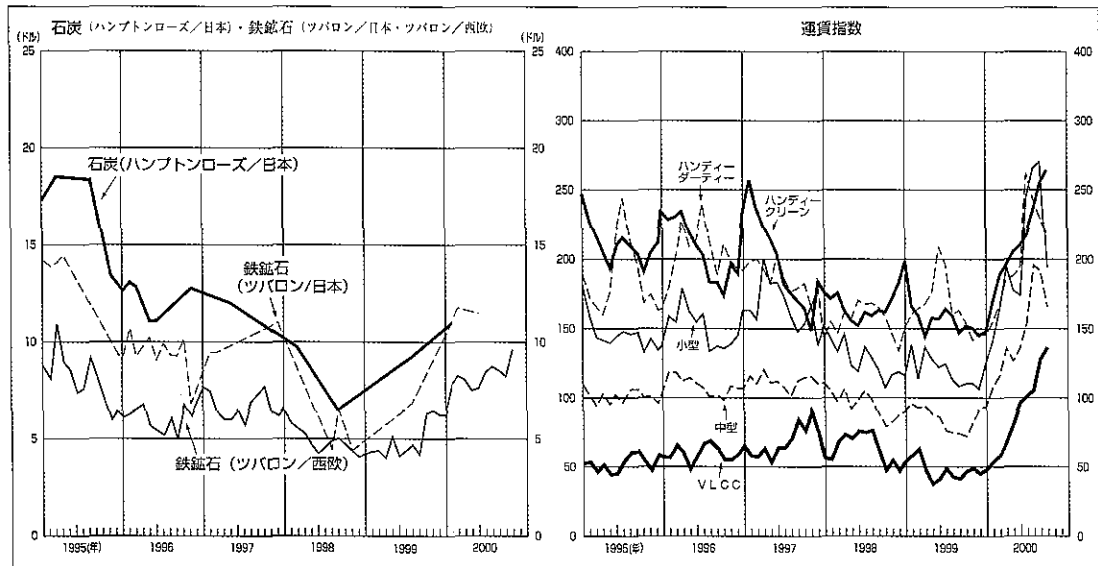
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	25.75	24.50	—	—	—	—	—	—	16.80	—
10	24.00	21.70	25.25	24.50	13.85	13.00	—	—	12.30	—	14.50	14.40
11	23.00	22.00	25.25	22.85	13.60	—	—	—	14.00	11.75	19.00	13.25
12	21.25	20.75	—	—	—	—	—	—	11.75	11.50	—	—

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



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

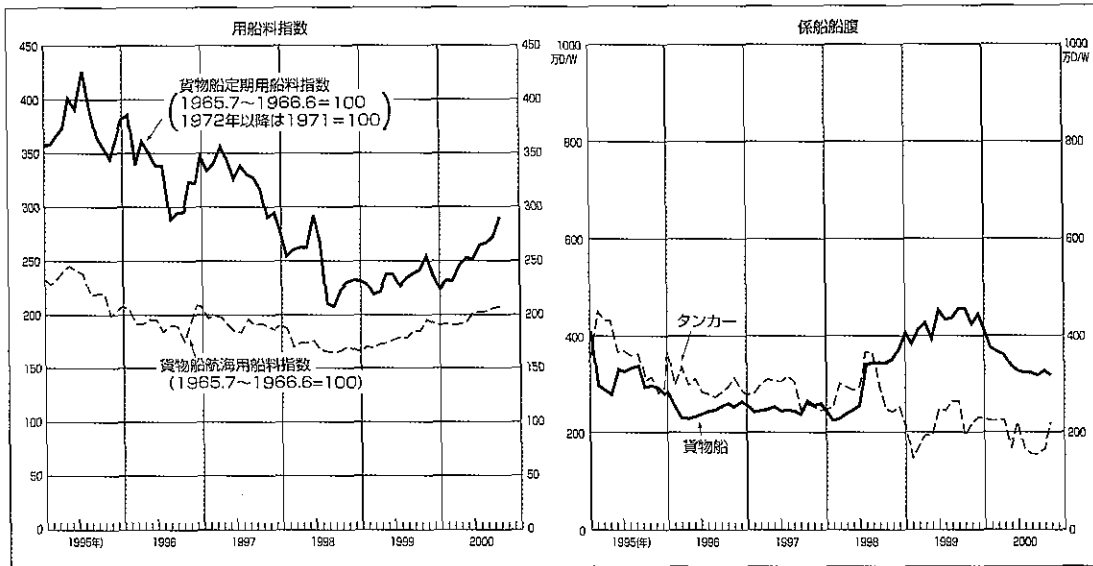
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	3.50	6.25	6.00
2	—	—	11.00	—	—	—	—	—	4.40	3.75	7.85	5.00
3	—	—	—	—	—	—	11.75	—	4.45	3.45	8.20	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	4.00	3.50	8.05	7.25
5	—	—	—	—	—	—	—	—	5.05	4.60	7.50	6.90
6	—	—	—	—	—	—	11.50	—	4.10	2.20	7.60	6.70
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.42	7.20
8	9.25	—	—	—	6.85	—	—	—	4.70	4.40	8.70	7.20
9	—	—	—	—	—	—	—	—	4.20	—	8.55	7.13
10	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—	8.20	8.00
11	—	—	—	—	—	—	—	—	6.40	5.75	9.65	8.25
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	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9
9	60.3	88.9	120.2	165.4	152.3	41.3	73.3	108.1	162.1	147.9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6
10	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3	47.0	71.3	109.8	153.6	151.3	136.2	165.1	194.1	217.3	264.9
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	213.0	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	203.0	391.0	289.0	330.0	210.0	233.0	267.0
9	220.0	186.0	190.0	164.0	185.0	206.0	364.0	293.0	327.0	208.0	238.0	271.0
10	221.0	176.0	191.0	165.0	185.0	207.0	355.0	294.0	316.0	222.0	241.0	290.0
11	198.0	188.0	189.0	170.0	195.0		344.2	323.0	290.0	231.0	254.0	
12	209.0	211.0	186.0	168.0	192.0		374.7	323.0	294.0	232.0	237.0	
平均	226.1	193.3	192.6	172.1	178.3		375.5	334.9	328.1	245.5	233.7	

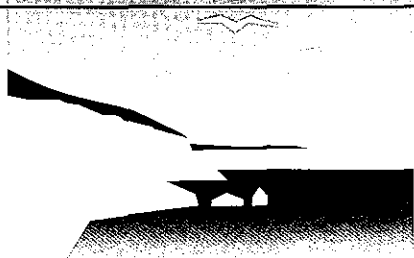
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1998						1999						2000					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292
2	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492	317	3,094	3,830	47	907	1,487	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221
3	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221
4	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257
5	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926	305	2,773	3,381	43	914	1,698
6	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194
7	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443	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	280	2,569	3,183	40	813	1,552
10	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479	355	3,544	4,576	49	1,141	1,940	289	2,668	3,273	43	878	1,665
11	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415	347	3,332	4,248	47	1,236	2,193	292	2,618	3,185	44	1,140	2,201
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



12月ともなれば先生方も走る程だから、小生らは1月から徐々に積み残してきた月々の荷物の整理に悪戦苦闘している。毎年分かっているのに、年末と言うタイムリミットの前で急に緊張感が高まり、けれどもそんなに超能力ばかりが出る訳でもないから、結局ストレスと何回かの忘年会がごった煮になって、納会へと雪崩れ込んで行くのである。「少数精鋭」「組織のフラット化」それに「能力主義へ転換する新人事制度」等いずれの会社においても似たような状況と思われるが、個人の分担、特にミドルの負う責任が増しているように思われる。小生は小規模の会社ながら庶務、株式、法規、保険、広報に加え経営諸会議の書記を課長職として課されており、師走はジェット気流の如く過ぎ去って行くのである。

本誌「せんきょう」は月報であり、毎月いくつもの記事の原稿や校正や印刷の締切りが押し寄せてくるのを想像すると、1年に師走が12回あるようで事務局の胃を案じないではいられない。小生は去る7月から編集委員の末席を汚すようになったのだが、月一度の編集会議で記事の講評や思い付きの企画発言をする位で、事務局の情報や企画案に耳を傾けている方が多い。そんな会議の一場面である船社委員から発案のあったテーマにつき当該委員に記事作成も依頼する気運となった。自社業務だけでもアップア

ップしている小生は以来寡黙な編集委員になってしまったのである。欠席者も増えてきたような気がする。こんな雰囲気はまずい。若干無責任でも自由な発言が許されないか。適度のリラックスによりα波が醸し出すフレッシュな発想で会議ができないものかと思ったりしている。

ところで、小生は最近新しい英単語を覚えた。CLUSTERである。ぶどうの房のようにつぶが群がる集合体を意味し、ジャパンマリタイムクラスターと言うように使われる。海事に関連する日本人、企業、公的組織などの集合勢力が世界の経済にどれだけ貢献できるか、あるいは道具として利用してもらえるかと提起される訳だ。その構成は、船主、船舶管理、荷主、商社、保険、造船、修繕、金融、海事官公庁、裁判所、仲裁、海事弁護士、会計士、仲立、港湾諸業、船員、教育機関、組合、通信、メディア等などで一つの文化をなす。日本人船員が減少した結果、その層が薄くなるのは否めない。しかし、われわれは品質に磨きを掛け蓄積しかつそれを開放的に提供する事により世界に売れるサービス集団として傑出し生き残れるのではないだろうか。本誌「せんきょう」がその絆の発信源となるように、小生も心掛けたいと思っている。

新和海運

総務グループ次長法務保険チームリーダー

森 均

せんきょう12月号 No.485(Vol.41 No.9)

発行 平成12年12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

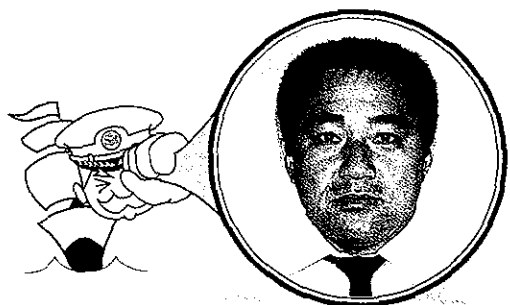
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

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

神戸船舶(株)取締役業務部長

永井春久さん(49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？

海工務監督として船員のこと、船舶の管理のことと船に関係する業務全般を行っています。最近は特に安全に関する要求も多くなり苦労しますが、くよくよせず楽しく頑張るようにしています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

阪神大震災の次の年、平成8年にオランダの造船所で建造された船齢13年のガス船を購入し、いろいろな方の協力を得て外国船籍から日本船籍にして稼働にこぎつけた時は、弊社にとって震災後の明るい出来事でもあり感動しました。

3. 御社の自慢といえは？

外国から買船した船の操作を短期間でマスターしたように特殊船に慣れた船員がおり、古い船でも、メンテナンスが困難な船でも何でもこなせる技量をもっていることです。

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。

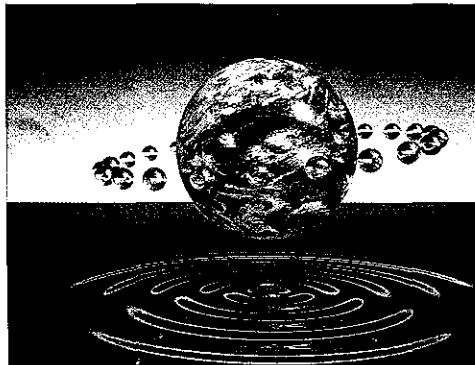
特にチャレンジしてみたいものはありませんが、日に日に厳しくなる海運業界にあって、その時々時代にあった経営と労使関係を探っていきたいと思います。

神戸船舶(株)の事業概要

内航海運業のほか外航船の船舶管理、台湾・天津との定期航路、そして陸上の輸送業務を行う会社を傘下に持ち、内外航船の船舶管理と海陸の物流業務を行っています。

今まであらゆる船種の船を運航してまいりましたが、現在は特に得意とする特殊船（ガス船、タンカー等）の運航と船舶管理を中心に頑張っています。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

JSEA

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