

平成13年1月20日発行 毎月1回20日発行 No.486 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2001

社団法人 日本船主協会



21
century



JANUARY

C
O
N
T
E
N
T
S

巻頭言①

年頭の辞

(社)日本船主協会 会長 生田正治

特別欄②

21世紀における世界経済と海運

毎日新聞論説委員 編集局特別委員 玉置和宏

SHIPPINGフラッシュ③

船舶の特別償却制度・圧縮記帳制度が延長

—平成13年度海運関係税制改正・予算—

海運ニュース④

国際会議レポート⑤

1. ホワイトリスト公表・VDR 搭載要件が採択

—IMO 第73回海上安全委員会(MSC)の様様について—

内外情報⑥

1. 保険料率の設定に係る上限が見直される

—船員保険制度の改正について—

2. 利用者ニーズの多様化・高度化に対応した港湾

管理運営制度に向けて

—今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会について—

寄稿⑦

IT を活用した新しいビジネスモデル構築の動き

—海運業界と e-business—

株式会社商船三井 営業調査室 内山由美子

London 便り⑧

潮風満帆⑨

女影を見ない長い航海

(社)日本船長協会 会長 菊地 剛

海運日誌⑩ 海運統計⑪

[12月]

船協だより⑫ 編集後記⑬

—困み記事—

「首都圏第三空港問題ならびに羽田空港再拡張問題について」関係各方面に要望⑭
論説委員・解説主幹を対象にクルーズ客船で体験乗船会を開催⑮
外航労務協会の業務引き受けについて⑯

2001年 年頭の辞



(社)日本船主協会 会長
生田 正治

新年明けましておめでとうございます。

新しい世紀、21世紀の幕開けにあたり一言ご挨拶申し上げます。

1990年代から飛躍的に発展し続けている情報・通信技術により、今や全地球規模でのIT産業革命が到来し、世界経済のボーダレスな単一マーケット化が加速し、世界経済の規模は大きく拡大しています。このような中で、世界の海上荷動き量は年間約54億トンという規模にまで拡大していると推計されます。こうした大量の海上輸送があって、はじめて地球上の60億人を超える人々の日々の生活とそのためのものである産業活動が成り立っています。そして、新世紀に一層の発展、拡大を目指す世界経済にとって、資源、生産、消費を効率的かつ経済的に結びつけ、地球上をシームレスに繋ぐトータル・ロジスティクスの必要性はますます高まっていくものと考えます。こうした意味から、ロジスティクスは、21世紀の人類のさらなる発展を担う重要な鍵の一つといえます。このような重要な使命を果たしていくためには、今までの部分最適、国内・地域最適から大きく飛躍して、全体最適、グローバル最適を目指していく必要があります。われわれロジスティクス産業にとって、就中、その中核を担う海運産業にとって、新しい世紀はさらなる発展、成長の時代といえるのではないのでしょうか。

また、21世紀は、環境の世紀でもあります。限りある資源の有効活用、地球・海洋環境問題への対応など、均衡のとれた社会・経済の健全な発展、成長のため、われわれ人類は真にその叡智を求められる時代を迎えています。海洋を事業の主要な場とする海運産業にとり、環境問題は重要な課題です。数ある輸送手段の中でも船舶は最も効率に優れた環境フレンドリーな輸送手段であり、環境の世紀には最も相応しく、今後ますます重要な役割を担っていくことになると思います。グローバ

ルな大量輸送時代にあっては、安全・安定輸送の確保が世界経済、日本経済にとり極めて重要です。このような課題への取り組みの一環として、老朽船のリサイクル促進、環境や資源再利用に配慮した船舶建造の検討、安全輸送を脅かす海賊の防止対策など、積極的な取り組みを続けていきたいと考えています。

さて、わが国にあっては、新年早々、国土交通省の発足に伴い、海事関係行政組織として、海上交通局と海上技術安全局が統合され、海事局が設置されました。これにより一層総合的な海事行政が進められるものと期待されます。また、わが国経済界においても、経済団体の統合など、新しい時代の要請に応じていくために、より合目的な組織への再編、改革が目指されています。こうした中で、われわれ海運産業にあっても、新しい時代に即した構造改革を不断に進めていくことが必要です。そうした大きな流れの中にあり、本年より外航海運分野における海上労務問題に関し、従来外航労務協会が担ってきた機能を当協会へ移行することといたしました。世界単一マーケットの下での誠に厳しい経営環境にあっても、わが国外航海運産業が健全に持続し、さらに発展していくように、そして、多様化の著しい21世紀の社会・経済の要請に即した新たな、より良い労使関係が築き上げられるよう、関係者間で誠意をもって話し合い取り進めていきたいと思えます。

私たち日本船主協会は、新しい時代、21世紀最初の年の年頭にあたり、海運産業が担う国際経済、国内経済に対する大きな役割を、改めて深く認識し、大きく変貌する社会・経済の要請に十分応えられるよう、あらゆる問題に挑戦し、全力で取り組んでいく覚悟を新たにしたいと思います。

21世紀における 世界経済と海運

毎日新聞論説委員 編集局特別委員 玉置和宏



いくら覚悟を固めていても、最後になると厳しい道に悲鳴を上げるのは人の常である。出来ればもう少し次善の策がないか、もっとソフト路線はないものかと探し求める。人は基本的に優しい動物だからではない。人は既得権に弱い動物だからである。

だが「グローバリゼーション」という20世紀最後に現れた怪物にはその手が通用しない。これから逃げようとすればするほど、その怪物の思うがままになる。

1998年夏、日本では小渕政権が長銀など銀行の処理をめぐる大論争が巻き起こっていた。政府は明らかに「ソフトランディング」を主張した。だがその認識は甘かった。少しでも大きな軋みや痛みを和らげて解決しようと思えば思うほど、泥沼に入り込む。

結局はわずか2つの長期信用銀行に3兆円の税金を投入することになったことが多くの教訓を生んだ。何故あの時思い切ってハードランディングさせなかったか。北海道拓殖銀行が潰れた時、預金者以外は自己責任の原則という万国共通のルールに従わされた。投資家も借り手もその結果に責任を負ってきたからこそ、北海道の経済はいま雄々しくゼロから立ち上がるとう

しているのだ。未だに関西で韓国系信用組合が破たんするなど、金融システムが不安なのは、この最初のケースで政府が毅然と処理しなかったツケが回って来たのであろう。私がハードランディングを主張した社説を書いた時、ワシントンポストが一面で「毎日新聞でさえ社説でハードランディングをいっているほどで、日本は金融改革を急ぐべきだ」とコメントしていたのが昨日のようである。もう2年半になってまだ先送りが続き、株価の水準を心配しているのだから驚きだ。全部日本の自己責任である。

この10年の失敗をメキシコの経済危機になぞって「失われた10年」という。だが失われたのは日本経済の信用だけではない。エコノミストと経済学者の信用も失われたとあっていい。「デフレスパイラル」寸前というエコノミストたちの分析によって、政府はいたずらに財政出動による減税と公共事業に走った。日本銀行は人類史上初めてのゼロ金利政策に踏み切った。その結果日本財政を少なくともこの半世紀は回復不能状態に陥らせた。それだけではない。バブルを起こしたのは政府と日銀なのだから、その処理は政府と日銀が取るべきだという恐るべきモラルハザードが生まれつつあった。バラマキ財

政など「癒しの経済学」が罷り通ったのは当然であろう。

2001年の景気見通しとその株価予想と共に暗いのは、なお日本の構造改革に取り組む姿勢が国際的に認められていないからである。その作業が一向に進んでいないからであって、景気のサイクルが不振であるわけではない。景気はすでに1999年4月から好況期にはいつている。悪いのは経済のレベル、つまり構造のほうである。今でこそ経済構造の改革という聞く耳を持つ人が増えたが、1997年秋当時は誰も耳を貸す人はいなかった。我々の世界でも97年11月の金融不安以降の急速な景気の落ち込みに対して経済界やこれを教唆扇動するエコノミストが減税や公共事業の追加を求めたことに賛同する声が少なくなかったのである。

「構造改革こそが必要なので、決してこの悪化した財政をさらに悪くする減税や公共投資はコストばかりかかって効果がない」という正論はむしろ少数意見だったのである。

実際97年暮れから99年春まで景気対策を求める声は日本列島にはちきれんばかりであった。「構造改革はいまの景気に対して即効性がない」とか「構造改革は具体的に何をするのか。規制緩和だけで経済は良くなるのか」と批判されたものである。

確かにそうである。一般国民からは10兆円減税を謳い、日本財政史上最大の公共投資追加を語る人々は、経済危機を乗り越える魔法の杖を手にした力強い味方にも見えたであろう。それに対してただ構造改革と規制緩和で十分と言う指摘は政治的にも迫力がないのはこれまでの経済政策のイメージが刷り込まれているからであろう。

20世紀は広い意味のマネタリストが、財政支

出を重視するケインジアンに勝ったのだと断言するのは「合理的期待形成説」でノーベル経済学賞受賞のロバート・ルーカスである。財政で景気循環を調整しなくなったことが米国経済好調の一因だというのがそれは欧州でも同様である。

外航海運は戦後日本経済のなかにあって紛れもなく構造改革のフォアランナー（先駆者）である。フロートなど国際金融自由化の波をもらい受け、乾いた雑巾を絞るが如く節約と儉約を求め、本来の事業のリストラクチャリング（再構築）を繰り返してきた。

98年にアジア人として初めてノーベル経済学賞を得たアマーチア・センは「貧困の経済学」で知られる。その彼にしても「21世紀の日本経済のキーワードは競争だ」と指摘している。日本の特質であった協力の精神は必要だが、競争の現実をキチンと取り入れるべきだというのが。インド人経済学者からここまで言われては日本の経済界も反省の日々を送るしかあるまい。

競争をグローバリゼーションと言いかえれば21世紀のキーワードである。雇用、環境などグローバリゼーションがもたらす陰の部分に対する規制と安全網は必要だ。しかし我々は既に一つの経済世界のなかでグローバル化を享受している。その中で世界をリードする海運が果たしてきた先導的な役割は低迷する多くの日本の産業界を勇気づけてくれる。

先進国首脳会議（サミット）に「グローバリゼーション」が登場し、各国首脳が論議したのは1996年の夏、フランスのリヨンだった。東西冷戦終えんの後、世界はようやく平和の配当を享受しようとしている。その結論がグローバリゼーションだった。日本のグローバリゼーションは果たして新世紀にどんな花を咲かせてくれるのだろうか。



船舶の特別償却制度・圧縮記帳制度が延長 —平成13年度海運関係税制改正・予算—

1. 平成13年度海運関係税制改正

当協会は、平成12年9月に開催された定例理事会において、平成12年度末に期限切れを迎える船舶の特別償却制度および買換特例（圧縮記帳制度）の延長などを中心とした「平成13年度税制改正要望」を取りまとめ、政府・国会等、関係方面への要望活動を開始した。（本誌平成12年9月号P.2参照）

平成13年度の税制改正については、国内景気の低迷による法人税収不足が見込まれている中、大蔵省は税の公平・中立・簡素化を旨として租税特別措置を徹底的に整理・合理化する方針を打ち出し、11月27日に出示された整理案では船舶の特別償却制度、船員教育訓練施設（シミュレーター）の特別償却制度、圧縮記帳制度が廃止とされるなど、極めて厳しい内容となっていた。

当協会は同整理案が示されたことに対し、政府・国会方面に向け、精力的な要望活動を行った。これら現行税制はわずかに残された海運税制の柱というべきものであり、わが国の海運会

社が諸外国に対する最低限の国際競争力を維持するためには不可欠であることから、是非とも現行内容にて延長して欲しい旨を訴えた。

その結果、12月14日に発表された与党税制改正大綱において、船舶の特別償却制度・圧縮記帳制度の延長をはじめ、当協会の主張は概ね認められた。平成13年度海運関係税制改正の結果は概略次のとおりである。（資料1参照）

(1) 船舶等の特別償却制度

- ・内航二重構造タンカーが特償率18%（現行19%）とされた他は全て現行内容で2年間延長された。（外航二重構造タンカーについては、平成18年3月31日で制度を廃止）
- ・船員訓練設備の特別償却については、現行内容で2年間延長された。

(2) 特定資産の買換特例（圧縮記帳制度）

現行内容にて5年間延長された。

改正後の海運税制の全容は資料2のとおりである。

2. 平成13年度海運関係予算

運輸省および厚生省は、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、大蔵省に対し要求を行った。(本誌平成12年9月号P.4参照)

また、当協会においても、日本政策投資銀行の融資条件維持を含め、財政資金の確保を関係各方面に要請した。

その後、12月20日に平成13年度予算の大蔵原案の内示があり、12月24日の閣議で政府案が決定された。政府案のうち、海運関係予算の概要は以下のとおりである。

(1) 外航海運対策の推進 (資料3参照)

① 歳出予算

・外航船員就労対策事業費補助金

国際船舶への日本人船長・機関長2名配乗体制への移行を推進するため、若年船員の育成・確保に向けた座学研修および乗船実習(国際船舶職員緊急養成事業=若年船員養成プロジェクト)に5,100万円を要求し、政府案で5,000万円とされた。また、国際船舶制度の円滑な実施、拡充を目的とする調査費を1,000万円要求し、政府案では900万円とされた。

② 財政投融資(日本政策投資銀行融資)

貿易物資の安定輸送に資するべく、海運事業者による外航船舶および海運関連施設への投資を融資対象とした貿易物資安定供給枠として計530億円を要求した。政府案は「交通・物流ネットワーク」(鉄道・航空等を含んだ大枠)全体に対し3,040億円とされ、海運向け融資は上記枠内にて対応することとなった。

なお、融資比率および対象につき大蔵省は大幅な整理(比率の縮減および融資対象からの除外)を予定していたが、当協会、

運輸省の働きかけにより、LNG船、二重構造タンカー等に対する融資比率60%の維持をはじめ、概ね現行内容にて存続することとなった。(資料4参照)

(2) 運輸施設整備事業関係

① 財政投融資(資料5参照)

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、事業計画予算(平成13年度で契約可能な予算=新規+次年度継続)として536億円、支出予算(平成13年度で支出可能な予算=前年度継続+新規)として535億円を要求した。これに対し、政府案では事業計画予算502億円、支出予算441億円とされた。支出予算の資金計画は、財政投融資による調達241億円(要求は348億円)、自己資金による調達が200億円(要求は187億円)とされ、また、内航貨物建造予定総トン数は87,000トン(要求は91,000トン)とされた。

② 暫定措置事業による借入債務に対する政府保証

内航総連が同事業団から解撤等交付金に充当する資金の融資を受けるにあたり、同事業団は金融機関から政府保証付きで資金を借り入れることができることとなり、毎年度その限度枠が設定されている。平成13年度の限度額は、12年度と同額の210億円となった。

(3) 船員対策関係

① 一般会計

船員雇用関係としては、日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)が行う船員雇用対策事業に4,900万円、国際的な漁業規制等による離職職員への給付金が5億6,000万円、前出の外航船員就労対策事業費(若

年船員養成プロジェクト補助)が5,000万円、総額で7億1,700万円となった。

② 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち船員雇用対策関係は、外国船に対する船員派遣助成金をはじめ、技能訓練派遣助成金等、SECOJへの補助金が4億3,000万円とされた他、未払賃金立替払経費等、合計で4億7,200万円となった。

(4) その他

「総合的な海事政策体系の構築」として海事クラスター関係調査費用等に2,000万円を要求し、ほぼ満額で支給決定した。また、海のITS関連(「ITの活用による海運の効率化、活性化」)に対し、要求の満額4,500万円支給となった。

さらに、海賊対策を含めた「マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策強化のための総合調査」として3,500万円を要求し、政府案で3,200万円となった。 以上

資料1 平成13年度税制改正重点事項最終結果

項目	現行制度	要望内容	大蔵省整理案	最終結果
船舶の特別償却制度	償却率 ・外航近代化船：18/100 ・内航近代化船：16/100 ・二重構造タンカー：19/100	適用期限の延長	廃止	内航二重構造タンカーの償却率を18%（現行19%）とし、2年間延長 ※外航二重構造タンカーについては、平成18年度で制度の廃止
船員教育訓練施設の特別償却制度	償却率 ：16/100	適用期限の延長	廃止	現行内容で2年間延長
特定資産の買換特例（圧縮記帳制度）	船舶→船舶 内航船舶→減価償却資産 ：譲渡差益の80%を圧縮記帳	適用期限の延長	廃止	現行内容で5年間延長
公害防止用設備の特別償却制度	償却率 ：16/100	適用期限の延長	償却率4%減 (16/100→12/100) 取得価格要件追加 対象設備見直し	2年間延長 (脱特定物質からCFCを除外)
脱特定物質（脱フロン）対応型設備に対する固定資産税の課税特例	課税標準 ：取得後3年間＝4/5	適用期限の延長	—	課税標準を5/6とし、2年間延長
中小企業投資促進税制	内航貨物船等の設備取得時 30/100の特別償却 または 7/100の税額控除	適用期限の延長	—	平成14年3月31日まで延長

資料2 平成13年度税制改正後の海運関係税制一覧

項目	制度の概要	適用期間
1. 特定設備等の特別償却 1) 船舶	・外航近代化船(3000G/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 外航：特償率19/100 内航：特償率18/100 ・特償率16/100 (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)	告示による 平8.4.1～平15.3.31 平7.4.1～平15.3.31 平10.4.1～平15.3.31 平13.4.1～平15.3.31 平10.4.1～平15.3.31
2) 船員教育訓練施設等		

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

項 目	制 度 の 概 要	適 用 期 間
3) 公害防止設備	・ 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 (取得価額200万円以上、HCFC対応型設備も対象、ただしCFCは対象外) 特償率16/100	平5.4.1～平15.3.31
2. エネルギー需給構造改革推進投資促進税制 (特別償却または税額控除) 1) 高効率ボイラー 2) 船舶推進軸動力利用発電装置	30/100の特別償却又は7/100の税額控除 (資本金1億円以下の法人に適用)	平10.4.1～平14.3.31
3. 中小企業新技術体化投資促進税制 (電子機器利用設備を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度) 1) 光波式船位誘導・位置決め装置 2) 内航タンカー荷役自動化装置 (制御コンピューターから計測器、検知器等までの部分) 3) 船舶地球局設備 4) 電子計算機	(1) 取得の場合 30/100の特別償却又は7/100の税額控除 (2) リースの場合 リース費用×60/100×7/100の税額控除 (1・2とも資本金1億円下の法人に適用)	平10.4.1～平14.3.31
4. 中小企業投資促進税制 (中小企業による機械装置等の取得に係る特例) 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%)	30/100の特別償却又は7/100の税額控除 (資本金1億円以下の法人に適用)	平10.6.1～平14.3.31
5. 海外投資等損失準備金制度	積立率…(イ) 資源探鉱 100% (ロ) 資源開発 30% (ハ) 特定海外経済協力 14% (ニ) 新開発地域 12%	昭48.4.1～平14.3.31 平10.4.1～平14.3.31 平10.4.1～平14.3.31 昭48.4.1～平14.3.31
6. 特定資産の買換特例 (圧縮記帳制度)	(1) 船舶から船舶 (2) 内航船舶から減価償却資産 (1)(2)とも譲渡差益の80%を圧縮記帳)	昭45.4.1～平15.3.31 昭59.4.1～平15.3.31
7. 特定外国子会社等の所得の合算課税	特定の外国子会社等の留保所得のうち、親会社 (内国法人) の持ち分に対応する部分を親会社の所得に合算して課税する。	
8. 登録免許税の課税の特例	軽減後の税率 (本則 4/1000) (1) 所有権保存登記 ・ 国際船舶 船舶価格の1/1000 (2) 抵当権設定登記 ・ 国際船舶 債権金額の1/1000	平10.4.1～平14.3.31
9. 特別修繕準備金	修繕費用×事業年度の月数/60か月×3/4	
10. 船舶の耐用年数	・ 油 そう 船 13年 ・ 薬品そう船 10年 ・ その他のもの 15年	
11. とん税、特別とん税	(1) とん税 1純トン 16円 (2) 特別とん税 1純トン 20円	
12. 固定資産税の課税の特例 1) 船舶	・ 課税標準: (1) 内航船 価格の1/2 (2) 外航船 価格の1/6 (3) 外国貿易船 (外貿実績50%超) 価格の1/10 (4) 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15	平9～平13年度取得分

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

項 目	制 度 の 概 要	適 用 期 間
2) 外航用コンテナ 3) 外貨埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税 ・都市計画税の軽減措置	・課税標準： 価格の4/5 ① 課税標準： 価格の1/2 (現在所有するコンテナ埠頭：平10.3.31までに取得したもの) ② 課税標準 価格の1/3 (今後取得する大水深コンテナ埠頭：平10.4.1～平14.3.31の間に取得したものに限り) ・課税標準： 価格の4/5 (平成11年4月1日～13年3月31日に取得したもの。13年4月1日～15年3月31日に取得したものの課税標準は価格の5/6)	平10～平13年度取得分 ①平10～平11年度取得分 ②平10～平13年度取得分について取得後10年間(それ以後は、価格の1/2)
4) 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)		取得後3年間

資料3 平成13年度海運関係予算

(単位：百万円)

区 分	平 成 12 年 度 予 算 額	平 成 13 年 度	
		要 求 額	政 府 案
歳出予算			
○外航船員就労対策事業費補助金	80	61	59
(1) 若年船員養成プロジェクト	(76)	(51)	(50)
(2) 国際船舶制度推進事業費補助	(4)	(10)	(9)
○内航海運活性化に資する課題解消のための事業推進調査	13	29	29
○運輸施設整備事業団出資金	175	105	20
(1) 国内旅客船のバリアフリー化	(105)	(105)	(20)
(2) エコシップの建造促進	(70)	(0)	(0)
○マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策強化のための総合調査	0	35	32
○ITの活用による海運の効率化、活性化	0	45	45
○総合的な海事政策体系の構築	0	20	20
日本新生特別枠			
○環境負荷低減船の建造促進	-	500	250
財政投融资(日本政策投資銀行)			
○貿易物資安定供給	(交通・物流ネットワーク枠384,000の内数)	53,000	(交通・物流ネットワーク枠304,000の内数)
○運輸施設整備事業団に対する財政措置	29,000	34,800	24,100
政府保証限度額			
○内航海運暫定措置事業に係る運輸施設整備事業団の借入金に対する政府保証	21,000	-	21,000

資料4 外航海運関係 財政投融资制度

貿易物資安定供給

対 象 事 業	平成13年度 融資基準		大蔵整理案
	金 利	融 資 比 率	
1. 海上輸送基盤施設			
外航船舶環境対策設備	政策金利Ⅰ (現行：Ⅱ)	30% (現行40%)	—
船員研修施設	政策金利Ⅰ (現行：Ⅱ)	30%	—
外航船舶			
・船舶の改造	政策金利Ⅲ	30%	—
・下記以外の船舶	政策金利Ⅲ	40%	—
・超省力化船、基幹輸入物資輸送船舶	政策金利Ⅲ	50%	—
・LNG船、二重構造タンカー、超省力化船かつ基幹輸入物資輸送船舶	政策金利Ⅲ	60%	50%

H I P P I N G L A S H

対 象 事 業	平成13年度 融資基準		大蔵整理案
	金 利	融資比率	
2. 海上輸送関連物流施設 複合一貫輸送施設 荷捌施設（上屋、荷捌場、全天候対応型荷捌施設）（臨港地区に限る） 倉庫（臨港地区に限る） 省力化対応倉庫 物流近代化ターミナル（臨港地区に限る） 以上につき物流効率化計画を有するもの	政策金利Ⅰ	40%	廃 止
	政策金利Ⅰ	40%	廃 止
	政策金利Ⅰ	40%	廃 止
	政策金利Ⅰ （現行：Ⅱ）	40%	廃 止
	政策金利Ⅱ	40%	廃 止
	政策金利Ⅲ	40%	廃 止

※平成12年12月27日現在、政策金利はⅠ～Ⅲ全て2.10%（平成12年12月13日改定）

資料5 平成13年度運輸施設整備事業団（船舶関係業務）関係予算（単位：億円）

区 分	平成12年度 予 算 額	平 成 13 年 度	
		要 求 額	政 府 案
事業計画	532	536	502
(1) 国内旅客船の整備	(150)	(144)	(144)
(2) 内航海運の体質改善	(372)	(382)	(350)
(3) 船舶改造等融資	(10)	(10)	(8)
支出予算	563	535	441
(1) 国内旅客船の整備	(146)	(146)	(146)
(2) 内航海運の体質改善	(407)	(379)	(287)
(3) 船舶改造等融資	(10)	(10)	(8)
資金計画	563	535	441
(1) 財政投融资資金	(290)	(348)	(241)
(2) 自己資金	(273)	(187)	(200)

資料6 平成13年度船員関係予算

(単位：百万円)

区 分	平成12年度	平成13年度		内 容 ・ 備 考	
	予算額	要求額	政府案		
一 般 会 計 運 輸 省 船 員 雇 用 関 係	1. 船員離職者職業転換等給付金	755	621	560	
	(1) 漁業関係	(480)	(489)	(418)	
	(2) 海運業関係	(276)	(132)	(142)	
	2. 船員雇用促進対策事業費補助金	50	51	49	
	(1) 外国船就職奨励助成	(18)	(18)	(16)	
	(2) 内航転換奨励助成	(7)	(6)	(6)	
	(3) 技能訓練助成	(8)	(8)	(8)	
	(4) 船員職域拡大訓練助成	(14)	(17)	(17)	
	(5) 内航転換訓練助成	(3)	(2)	(2)	
	3. 外航船員就労対策事業費補助金 うち国際船舶船員緊急養成事業費補助	76	51	50	
II 開発途上国船員養成への協力	64	58	58	開発途上国の船員養成への協力・貢献、54名	
合 計	945	781	717		
船 員 保 険 特 別 会 計	船員等の就職促進に要する経費	17	17	17	就職促進手当 未払賃金の立替払 (減額要因) ・技能訓練派遣助成金の助成率の見直し(一律1/3へ) ・船員派遣助成金対象者の減少(570人→415人)
	雇用安定対策事業に要する経費	25	32	25	
	船員雇用促進対策事業費補助に要する経費	537	430	430	
	(1) センター管理費	(79)	(76)	(76)	
	(2) 技能訓練事業費	(99)	(97)	(97)	
(3) 雇用安定事業費	(360)	(257)	(256)		
合 計	580	480	472		
総 計	1,525	1,261	1,189		

「首都圏第三空港問題ならびに羽田空港再拡張問題について」関係各方面に要望

当協会は、現在国土交通省において検討されている首都圏第三空港問題について、わが国の経済と国民生活を支える海上輸送ルートの整備・確立と船舶の航行安全の確保という観点から、平成12年12月26日、運輸省航空局長、海上交通局長、港湾局長、海上保安庁長官宛てに首都圏第三空港問題ならびに羽田空港再拡張問題について要望書を提出した。

当日は、生田会長が各局長・長官を訪ね要望書を直接手渡すとともに、本問題について意見を交換した結果、当協会の考え方について理解が得られた。また、同日当協会において臨時記者会見を行い、その模様が主要新聞各紙に掲載された。

平成12年12月26日

運輸省航空局長 深谷憲一殿

社団法人日本船主協会 会長 生田正治

首都圏第三空港問題ならびに羽田空港再拡張問題について

現在、わが国の首都圏における空港整備に関し、首都圏第三空港を東京湾内に建設すること、あるいは羽田空港の再拡張などが提案されておりますが、これについて、海運業界として要望申し上げます。

もとより21世紀を通じ、わが国が世界の主要国として経済社会の安定的な発展を維持して行くためには、首都圏空港を諸外国の主要空港に引けを取らないものに整備することは不可欠であり、国民の生活基盤の整備の観点からも極めて重要であります。

一方、東京湾は、わが国の中心である首都圏における経済活動と国民生活を支えるエネルギー資源、工業原材料および生活物資等を運ぶ海上輸送路としての重要な役割を担っています。東京湾は外航コンテナ船の主要港である東京港／横浜港を有し、この2港で年間延べ8,800隻（このうち東京港は3,600隻）におよぶ外航コンテナ船が入港し、コンテナパースにおける取扱いコンテナ数はわが国最大で年間490万 TEU（このうち東京港は270万 TEU）となっております。また、小型船を含めた船舶の延べ入港隻数をみると東京、横浜、千葉、川崎の主要4港で年間約19万2,000隻（このうち東京港は3万5,000隻）に上り、これらの船舶による物資の安定輸送が経済発展と国民生活の基盤となっております。

しかしながら、このように極めて重要な海上輸送路である東京湾の現状は、湾内各地の埋立の進行や東京湾横断道路の建設等により、船舶の安全航行の面から既にかなり狭隘な状態にあります。これに加えて、東京湾内に空港を新設し、あるいは拡張する場合は、多数の内外航船舶の航行の安全が損なわれ、海難事故が生じれば、湾内、場合によっては首都圏全体におよぶ環境被害を招きかねず、物資の安定輸送にも重大な悪影響をおよぼすことが危惧されます。さらに、台風などの気象／海象条件により大小の船舶が悪条件下で避難を余儀なくされるような場合も想定して、安全が確保されなければなりません。

また、今後のわが国の経済発展や造船技術のイノベーションに伴なう、将来のさらなる船舶の大型化、輸送量の増大も念頭に入れておく必要があります。

日本船主協会の重大関心事は国民経済上の必要物資の安定輸送体制の整備・確立、そのための船舶航行の安全の確保であります。従って、首都圏第三空港の候補地の選定あるいは羽田空港の再拡張の是非の検討に際しては、海上輸送の諸条件を現状よりも改善こそすれ、悪化させないことを大前提とすべきであります。また、世紀を超えて長期にわたりわが国の表玄関に相応しい、十分な容量、機能かつ利便性を備えた空港としての適地を、必ずしも海上に限定せず陸上も含め広く検討していくことが必要と考えております。

さらに、空港の位置および構造を決定した後に事後的に船舶航行への影響を検討するのではなく、空港の整備計画を決定する以前に、湾内の船舶交通、港湾諸施設等への影響、解決策の有無等について徹底的に見極めた上で、具体的な空港整備の計画内容を決定して行く必要があります。

海運業界としては、海上輸送および東京湾の安全の見地から上記につきまして重大な関心を有しており、貴局におかれましては、この問題に適切にご対応賜わりたく、宜しく願い申し上げます。

以上



国際会議レポート

1 ホワイトリスト公表・VDR 搭載要件が採択 —IMO 第73回海上安全委員会 (MSC) の模様について—

IMO 第73回海上安全委員会 (MSC) が、平成12年11月27日から12月6日までロンドンのIMO 本部において開催された。今次会合では、STCW 条約に関連するホワイトリストの公表のほか、航行の安全に関する第V章および消火設備等に関する SOLAS 条約第II-2章の全面改正の採択があった。その主な審議内容は以下のとおりである。

1. STCW 条約関連

今次会合において、95年改正 STCW 条約の実施上、重要課題の一つであった「ホワイトリスト (72国)」が公表された。

ホワイトリストとは、「95年改正 STCW 条約を遵守して資格を証明する制度が確立されると認められる締約国のリスト」であるが、同リストから漏れた締約国の船員については、国際的に船舶への乗組みが極めて困難となること

から、自国の掲載はもちろん、フィリピン、インドネシア等の船員供給国が掲載されるかどうか、わが国をはじめ各国ともその公表に強い関心をもっていたものである。

同リストは、これまで、各締約国における同条約の遵守状況について、有識者による評価作業が実施されてきたが、今般、IMO 事務局長から、評価作業を実施している99国のうち80国の評価作業が完了したことが報告された。これを受けて、わが国をはじめ多数の国が今次会合での同リストの公表を要請したため、1998年8月の期限までに報告した国の内72国(香港を含む)のホワイトリストの公表となった。[資料参照]

なお、今次会合において「評価作業が継続中の19締約国についても、2001年5月に開催される第74回 MSC までに評価作業を完了させる」旨合意され、そのための作業のタイムテーブルが作成された。また、公表後のリストの取扱い

について、PSC (ポートステートコントロール) に関するガイダンスの必要性や、STCW 条約に基づく他国の海技免状の承認方法への対応などがあり、今後の訓練当直基準小委員会で検討することが合意された。

【資料】

ホワイトリスト (MSC73公表分、72カ国)

アルゼンチン	マレーシア
オーストラリア	モルディブ
バハマ	マルタ
バングラデシュ	マーシャル諸島
ベルギー	メキシコ
ブラジル	モロッコ
ブルガリア	オランダ
カナダ	ニュージーランド
チリ	ノルウェー
中華人民共和国	パキスタン
クウェート	パナマ
コロンビア	ペルー
クロアチア	フィリピン
キューバ	ポルトガル
キプロス	ポルトガル
デンマーク	大韓民国
エジプト	ルーマニア
エストニア	ロシア
フィンランド	シンガポール
フランス	南アフリカ
ドイツ	スリランカ
ギリシャ	スウェーデン
ハンガリー	タイ
アイスランド	トリニダード
インドネシア	トルコ
イタリア	ツバル
イスラエル	ウクライナ
ジャマイカ	連合王国
日本	アメリカ合衆国
キリバス	ウルグアイ
リトアニア	バヌアツ
ベネズエラ	ベネズエラ
ルクセンブルグ	ベトナム

※1 準加盟
 ※2 フェロー諸島を含む。
 ※3 マン島、バミューダ、ケイマン諸島及びジブラルタルを含む。

2. SOLAS 条約第V章の全面改正

航行設備の設置基準、航海の安全に関する措置等を規定する SOLAS 条約第V章の全面的な見直しが検討されており、航行設備の設置基準の機能要件化とともに、現行強制設備の設置基準の見直しおよび新規航行設備の追加等が行われている。本改正は、本年5月の第72回 MSC で承認されており、今次会合においてほぼ原案どおり採択され、2002年7月1日発効の予定と

なった。

① 航海データ記録装置 (VDR: Voyage Data Recorder)

VDR の搭載要件については原案どおり採択され、以下のとおりとなった。

- .1 2002年7月1日以降に建造される旅客船
- .2 2002年7月1日以前に建造された RO-RO 旅客船は2002年7月1日以降の最初の年次検査まで
- .3 2002年7月1日以前に建造された RO-RO 旅客船以外の旅客船は2004年1月1日まで
- .4 2002年7月1日以降に建造される総トン数3000トン以上の旅客船以外の全ての船舶

また、現存貨物船への適用に関しては、その技術的可能性、実用性、経済性等について航行安全小委員会 (NAV) 等へ検討を要請し、2004年1月1日までに報告を求める MSC 決議が採択された。

② 自動船舶識別システム (AIS: Automatic Identification System)

AIS の搭載要件については原案どおり採択され、以下のとおりとなった。

総トン数300トン以上の国際航海船舶、総トン数500トン以上の非国際航海船舶、すべての旅客船は、次のように AIS を備える。

- .1 2002年7月1日以降に建造された船舶
- .2 2002年7月1日以前に建造された国際航海に従事する船舶は、
 - .2.1 旅客船については2003年7月1日まで
 - .2.2 タンカーについては2003年7月1日以降の最初の安全設備証書の検査時まで
 - .2.3 タンカー、旅客船を除く総トン数50000トン以上の船舶は2004年7月1日まで
 - .2.4 タンカー、旅客船を除く総トン数10000

トン以上、50000トン未満の船舶は2005年7月1日まで

2.5 タンカー、旅客船を除く総トン数3000トン以上、10000トン未満の船舶は2006年7月1日まで

2.6 タンカー、旅客船を除く総トン数300トン以上、3000トン未満の船舶は2007年7月1日まで

3 2002年7月1日以前に建造された国際航海に従事しない船舶は2008年7月1日まで

③ 北西大西洋アイスパトロール

アイスパトロール維持管理費の分担方法の見直しについて、MSC70において合意し、MSC72において採択の予定であったが、米国より修正要望があったため今次会合へ採択が持ち越されていた。審議の結果、原案どおり採択するとともに、アイスパトロールの運用、財政等に関する規則（附属書付録）を若干修正した。

3. SOLAS 条約第Ⅱ-2章の全面改正

現行 SOLAS 条約第Ⅱ-2章（防火・火災探知・消火関係規則）の規定が、度重なる改正により複雑になっていることから、防火小委員会（FP）において、規則を整理するとともに、機能要件化の推進、操作要件の導入および新技術の評価を可能にする規則体系化を目的として総合見直しの検討が行われてきた。規則の内容およびグレードは変更しないことを基本方針とし、防火装置・設備の技術基準に関わる要件については新設した FSS（Fire Safety System）コードへ移行された。

本Ⅱ-2章の全面改正案はほぼ原案どおり採択され、2002年7月1日に発効する予定である。なお、原則的に新造船に適用されるが、次の要件は既存船にも適用される。

① 以下の新設要件

- ・ A類機関区域の固定式局所用消火装置の設置（2000G/T以上の既存旅客船が対象）
- ・ 深油鍋調理器具用の消火装置等の設置
- ・ 非常脱出用呼吸具（EEBD）の備付け

② 操作要件（保守計画書、訓練手引書、火災安全操作ブックレットの備付け等）

③ タンカーのポンプルームに求められる規則の一部

4. その他

(1) 老齢油タンカーの検査に縦強度評価を導入する決議 A.744 (18) の改正および既存船および新造船へのアスベストの新規設置を原則禁止する SOLAS 条約第Ⅱ-1章の改正案が原案どおり採択され、どちらも2002年7月1日に発効の予定となった。

(2) エリカ号事故を契機とした海上安全と油汚染防止のための規制の見直し

エリカ号事故を契機としたシングルハルタンカーのフェーズアウト促進に係る MARPOL 条約の改正については、本年10月の第45回海洋環境保護委員会（MEPC45）で審議され、原則承認を受けたが、その際、（主としてタンカーに対する）海上安全の強化および油汚染を最小化するため規制の見直しが合意され、検査強化、船級の監督強化、PSCの地域間調和促進など各国提案に盛り込まれた広範囲な対応策がリストアップされた。

今次会合では、当該リストを整理し、2001年6月の第74回 MSC において作業計画に含めるかを審議することとした。また、その前に開催される各小委員会および MEPC へもコメントを求めることとした。

なお、検査し易い構造の船舶の建造 (survey friendly) の提案に関しては、MEPC45での合意もあり、作業計画に含められ、次回設計設備小委員会 (DE:2001年3月) で検討される。

(3) 海賊捜査コードの検討

海賊および船舶に対する武装強盗の捜査のための国際コードが、コレスポンデンスグループによる素案をもとに取りまとめられた。本コードの扱いは、現時点において各国に対し強制することは困難として recommendable なものとされ、MSC サーキュラーとして回章されるとともに、海賊対策に係る次回総会決議に盛り込むこととされた。

また、phantom ship (幽霊船) 対策として、船舶の登録および抹消手続きを厳格に実施することなどについても総会決議としてまとめられることとなった。

(4) 大型旅客船の安全

ますます大型化する旅客船の安全について総合的に検討する必要があるとして、以下の問題点などが指摘されている。

- ・数千人にのぼる乗客の避難誘導
- ・乗客、乗組員の退船方法
- ・緊急時の対応に関する乗組員の教育・訓練

今次会合では80項目以上の検討項目案が

作成され、次回 MSC74においてこれらの作業計画について検討される。

(5) IMDG コードの強制化

IMDG コード (国際海上危険物規程) の強制化については、2004年1月1日発効を目標に SOLAS 条約第Ⅶ章の改正作業を進めることとなり、国連勧告の改正間隔 (2年) と一致した IMDG コードの改正手続きの方法等の細部について、第6回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会 (DSC) へ検討を求めることとした。

2004年発効のためには、DSC 6での審議後、2002年の MSC75で採択される必要がある。

(6) 航路指定および船舶通報制度

NAV46で承認された次の分離通航方式の設定等が採択された。実施は2001年6月1日。

- ・ペルー沿岸の分離通航方式の設定
- ・UK ハンマー川入口の分離通航方式の設定
- ・プリンスウィリアム湾の分離通航方式の見直し
- ・カスケー湾および周辺海域における強制船舶通報制度
- ・メキシコ湾北西部のフラワーガーデンバンクにおける錨泊禁止区域の設定

内外情報

1 保険料率の設定に係る上限が見直される — 船員保険制度の改正について —

健康保険法等の一部を改正する法律が平成12年11月30日に成立し、12月6日公布、本年1月

1日から施行された。これは、急速な高齢化の進展などにより、老人医療費および国民医療費

が増大する中で、船員保険を含む各健康保険制度の財政状況が非常に厳しい状況となっていることから、医療保険制度抜本改革の第一歩として改正が実施されたものである。

今回の改正法は、①医療費に対するコスト意識の喚起や介護保険自己負担との整合を図るための老人定率一割負担の導入（老人保健法）、②高額療養費の見直し（船員保険、健康保険法等）、③介護保険料納付の円滑化と医療保険制度の安定を図るための保険料率上限の見直し（船員保険、健康保険法等）等を主たる内容としている。

改正法において、老人医療の定率一割負担に伴う月額上限の設定など政令に委ねられている事項については、12月6日に開催された医療保険福祉審議会運営部会において審議された結果、定率一割負担に係る月額上限の複雑さ、医療保険制度の抜本改革の見通しが不明確であること等について多くの指摘があったものの、制度改正の周知徹底、14年度中の抜本改正の実施等を明記した上で、やむを得ないものとして了承する旨の答申がなされた。

船員保険に関する主な改正内容は次の通りである。

(1) 標準報酬月額

標準報酬月額の下限が、これまでの92,000円から98,000円に引き上げられた。

(2) 船員保険（疾病部門）保険料率上限の見直し

これまでは、健康保険と介護保険の区別が無く、健康保険料率だけで、ほぼ法定上限（1000分の91）に近い1000分の88を占めていたため、介護保険料率としては残りの1000分の3が限度となっていた。このため、介護保険料率を法定上限の外枠とし、法案成立の遅れに伴う保険料未徴収分も含めて、1000分の15.9に引き上げられた。

保険料率が正味1000分の12.9の引き上げに伴う影響としては、標準報酬月額が56万円の被保険者の場合、月額7,224円（本人および船舶所有者で折半）となる。

なお、平成13年度（4月）からは、1000分の16.6に引き上げられる予定である。

(3) 育児休業期間中の船舶所有者負担分の保険料の免除

育児休業を取得している被保険者が申し出をした場合、これまで被保険者分の保険料が免除になっていたのに加え、船舶所有者分についても免除されることとなった。

2

利用者ニーズの多様化・高度化に対応した港湾管理運営制度に向けて

—今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会について—

運輸省港湾局（現国土交通省港湾局）はわが国港湾の管理運営制度を総合的かつ実務的に見直し、「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会」を昨年12月15日に、有識者や港湾管理者、公社、利用者等とともに発足させた（資料1、2参照）。

本検討会は、港湾審議会答申（平成11年12月）

での提言や港湾局内にて昨年6月に取りまとめられた検討結果を踏まえ、効率的運営を実現している海外諸港湾をも分析しつつ、行政法学的・実務的見地から検討を行い、物流コストの削減やサービス向上につながる、わが国港湾の管理運営制度のあり方について調査検討することを目的としている。

第1回会合では事務局（運輸省）側から「公社方式」、「公共方式」、さらに「港湾管理制度のあり方についての今後の検討」について、主な論点が提示された（資料3参照）。「公社方式」の論点では、公共方式や海外諸港の料金と比較して割高との指摘があるほか、公共ターミナルの整備も進んでおり、公社ターミナル専用利用のメリットが相対的に低下している現状を踏まえ、公社料金のあり方について検討の必要性が指摘された。このため貸付期間を弾力化することや、制度改正を前提とした場合には個別原価回収原則の見直しについても言及された。また、公社の運営に大きな影響を及ぼす空バース問題を取り上げ、港湾管理者による買い上げや、港湾管理者等への暫定貸付、内貿ターミナルへの転用などが紹介された。「公共方式」では、公共岸壁の効率的運営、料金設定の弾力化が紹介され、「港湾管理制度のあり方についての今後の検討」では、ターミナルは公共方式にて整備、運営は民間・公社を含めた別主体とするいわゆる「上下分離方式」の導入についても言及された。

本検討会の今後の予定としては、1月下旬に第2回検討会が開催され、公社岸壁の利用実態や改善要望などをユーザーにヒアリングし、公社方式の問題点や改善策などを探るとしている。第3回検討会は3月に公共岸壁の利用実態や改善要望などのヒアリングを含め、公共方式についての検討がなされ、その後、諸外国の管理運営制度の調査、「上下分離方式」等の新たな制度についても検討が加えられ、今年10月（第6回検討会）に取りまとめが行われる予定。

なお、本検討会には当協会関連業務部三谷副部長（港湾協議会事務局長）が委員として参加し、現在、厳しい国際競争に晒されている既存ターミナルのコスト改善に向け、ユーザーから

の意見反映に努めている。

【資料1】

今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会の趣旨及び今後のスケジュール（案）について

1. 趣 旨

グローバル化の進展等により経済・社会の構造変化が急速に進み、我が国の産業経済の国際競争力の強化が問われる中で、港湾側にも国際水準の施設整備とともに、物流コストの削減やサービスの向上が求められている。さらに、シンガポールや香港をはじめとする近年のアジア諸港の台頭により、我が国港湾のアジアにおける地位は相対的に低下し、欧米との長距離基幹航路が我が国港湾を抜港する状況が顕在化してきており、こうした中で、我が国港湾の管理運営については、利用者ニーズの多様化・高度化に対する適切な取り組みが求められている。

このため、運輸省では、港湾審議会に対し、経済社会の変化に対応した新世紀における港湾整備・管理のあり方について諮問を行い、昨年12月にその答申がとりまとめられた。答申の内容は、港湾行政の進み方全般にわたるが、管理運営問題については、港湾の実情に応じた「公共方式」と「公社方式」の適正な役割分担や、施設使用ルールの多様化に対応し、利用頻度に応じた弾力的な施設利用料金の設定等についてさらなる検討が必要である旨の提言がなされたところである。

また、港湾局としては、審議会審議と並行して、公社を含めた港湾の管理運営制度の在り方について検討を行い、本年6月には検討の方向性をとりまとめたところであるが、その内容には、「公共性の確保」や「公物管理」について

の新しい考え方等より深い検討を要する部分も含まれており、今後は、有識者や港湾管理者、公社、利用者等を含め、総合的な見地に立って、引き続き検討を進めていく必要がある。

本検討会は、港湾審議会答申の提言や港湾局内での検討を踏まえ、また、効率的運営を実現

している海外諸港湾を分析しつつ、行政法学的な見地、実務的な見地など幅広い見地から検討を行い、物流コストの削減やサービスの向上につながる我が国港湾の管理運営制度のあり方について調査検討を行うことを目的とするものである。

2. 今後のスケジュール（案）

検討会等	開催時期	議 題（案）	ヒ ア リ ン グ
第1回検討会	平成12年12月	・港湾管理運営制度の主要な問題点について	—
第2回検討会	平成13年1月	・公社方式の問題点及び改善策について	・公社岸壁の利用実態 ・公社方式の改善に関する要望等
第3回検討会	〃 3月	・公共方式の問題点及び改善策について	・公共岸壁の利用実態 ・公共方式の改善に関する要望等
第4回検討会	〃 5月	・「上下分離方式」等の新たな制度について（1）	・諸外国の管理運営制度について
第5回検討会	〃 7月	・「上下分離方式」等の新たな制度について（2）	—
第6回検討会	〃 10月	・検討会のとりまとめについて	—
（予 備）			
第7回検討会	〃 12月	・検討会のとりまとめについて（2）	—

（注） 検討がある程度進捗した段階で、必要に応じて中間とりまとめを行う。

【資料2】 今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会 委員名簿

合 計：16名

（順不同・敬称略）

区 分	氏 名	部 署 ・ 役 職
委 員 長	来 生 新	横浜国立大学大学院国際社会科学研究所教授
委 員	井 口 典 夫	青山学院大学経営学部教授
委 員	渡 邊 豊	東京商船大学商船学部助教授
委 員	小 宮 山 元 二	東京都港湾局港湾振興担当部長
委 員	溝 内 俊 一	北九州市港湾局長
委 員	小 林 昭 三	(財)横浜港埠頭公社業務部長
委 員	堀 江 和 幸	(社)日本港運協会理事・業務部長
委 員	三 谷 誠	(社)日本船主協会港湾協議会事務局長
委 員	戸 嶋 英 樹	(財)港湾空間高度化センター理事長
委 員	黒 田 秀 彦	(財)国際臨海開発研究センター専務理事
委 員	石 渡 友 夫	(社)ウォーターフロント開発協会専務理事
委 員	梶 原 景 博	運輸省港湾局管理課長
委 員	鬼 頭 平 三	運輸省港湾局計画課長
委 員	高 松 亨	運輸省港湾局開発課長
委 員	瀧 口 敬 二	運輸省海上交通局外航課長
委 員	神 谷 俊 広	運輸省海上交通局港運課長

【資料3】 検討のための主要論点について

より低廉で使いやすい港湾を実現し、我が国港湾の国際競争力を確保していくためには、「公社方式」・「公共方式」双方の料金設定方式や使用ルールの在り方、支援方策等について、総合的に検討を行う必要がある。

以下、1. は「公社方式」の主要な論点、2. は「公共方式」の主要な論点、3. は1. 及び2. の検討を前提として、更に抜本的な制度的対応を行うこととする場合の主要な論点として考えられるものを例示したものである。

1. 公社方式について

(1) 料金設定の弾力化

現行制度	問題意識	検討課題(案)
<ul style="list-style-type: none"> ・公社方式は、埠頭公社が国と地方(港湾管理者)の無利子貸付、財投資金等の借入金によりターミナルを整備し、特定の船会社等との契約に基づき、貸付料を徴収して貸付けるもの。 ・貸付料は、利用者からの貸付料収入により無利子貸付を含む借入金の償還を行う個別原価回収の考え方と設定(「外資埠頭公社の解散及び業務の承継に関する法律」(承継法)第4条)。 ・貸付期間(通常10年間)中は利用者の貸付料は固定。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公社方式による料金(貸付料)には、貨物取扱量が多ければ料金水準が安くなること等のメリットがあるが、就航船舶の大型化に伴う施設の高規格化、大規模化等から、現在、公社ターミナルの貸付料の多くは公共方式による料金や海外諸港の料金に比して相対的に割高との指摘がある。 ・公共コンテナターミナルの施設整備が進んできたこと等から、公社方式による専用利用のメリットは相対的に低下している状況を踏まえ、我が国港湾の国際競争力の確保の観点から、公社料金の在り方について検討する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○貸付料の低減化、利用者利便の向上等を図るため、貸付料設定方式について、以下のような事項を検討。 (現行制度を前提とした対応) ・貸付期間の弾力化 ・貸付期間中の貸付料総額の範囲内における個別年度額貸付料金の弾力的設定等 (制度改正を前提とした対応) ・個別原価回収原則の見直し(公社バース料金におけるプール制の導入等)

(2) 公社運営の効率化

現行制度	問題意識	検討課題(案)
<ul style="list-style-type: none"> ・旧外資埠頭公社に由来する4公社に対しては、承継法に基づき、国が施設整備に対する無利子貸付と管理運営に対する監督を実施。 (名古屋港埠頭公社の施設整備に対する国の無利子貸付は港湾法第55条の7を根拠)。 	<ul style="list-style-type: none"> ○空きバース問題 ・既設ターミナルの陳腐化や新規高規格コンテナターミナルの整備により、いわゆる空きバース問題が公社運営の圧迫要因として顕在化している。 ・今後、「新方式」による高規格バースの整備が進展すれば、空きバース問題が生じるおそれはさらに増大する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○空きバース対策として、以下の事項を検討 ・空きバースの処分等に対する公的支援の可否(港湾管理者等による空きバースの買取りに対する国の財政上の支援等) ・空きバースの有効利用(港湾管理者等に対する暫定貸付け、内貿ターミナルへの転用等)
	<ul style="list-style-type: none"> ○新規コンテナターミナルの整備 ・新規コンテナターミナルの整備は、我が国港湾の国際競争力の確保の観点から必要である一方、公社運営面では圧迫要因ともなる。 ・近年では、船舶の大型化傾向等にかんがみ、国際水準のコンテナターミナルを具体的ニーズに先行して整備する先行投資の必要性を指摘する声もある。 ・なお、主要港で整備する大水深・高規格のコンテナターミナルについては、公共方式で岸壁を整備し運営は特定単一オペレーター(公社)に委ねる「新方式」の導入により、利用コストの低減と利用効率の向上が図られている。 	

2. 公共方式について

(1) 公共岸壁の効率的運営

現行制度	問題意識	検討課題(案)
<ul style="list-style-type: none"> 港湾管理者は、一般公衆の利用に供する施設の提供とその管理を行うこととなっていることから(港湾法第12条第1項)、不特定の船社の利用に供される公共ターミナルを整備・管理 従来、港湾管理者が専用的あるいは排他的に施設を使用させ管理することは公共性が確保されていないものとして取扱われている(①施設への私権設定、②施設使用における不平等取扱い等) 公共岸壁の利用に当たっては、原則として、船社は施設利用ごとに使用許可申請を行い、港湾管理者は係留場所を指定。 	<ul style="list-style-type: none"> コンテナ輸送、公共コンテナターミナル整備の進展等から、大型船による公共ターミナルの定期的利用が増えており、公共ターミナルの専用的使用に対するニーズが増大している。 港湾審議会答申(平成11年12月)においても、「公共性を阻害しない一定の条件下で定期航路等の効率的運用を図ることが可能となる使用ルールの確立」が求められている。 公共で岸壁を整備し運営は公社に委ねる「新方式」も、こうした港湾に対するニーズへの対応の一例であるが、公共岸壁における「公共性の確保」の在り方について、どの程度弾力性、効率性を重視した考え方をすることが可能か検討する必要がある。 民間事業者による公共施設の建設、維持管理及び運営の促進を図るPFI法の成立は、公共性の概念を見直すうえでの好機である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共ターミナルの専用的な使用の制約要因となる公共性概念について、以下のような観点から検討。 ・特定のターミナルにおいて専用的な利用があったとしても、(面的に)港湾全体として一般公衆による利用が確保されていれば、公共性は確保されているのではないか ・港湾に関する公共性概念に効率性の要素を取り入れ、特定の者による専用的な利用があったとしても、港湾の効率的な利用に資すると認められる場合には、公共性が確保されているとすることはできないか 等
	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾の管理運営は、原則としては港湾管理者の業務であるが、効率的な港湾運営等の観点から、施設使用料の徴収業務等を外部に委託(アウトソーシング)する動きがある。 ・一方、港湾の管理運営の委託については、公共性概念が一定の制約要因となっており、係留場所指定権や施設使用料決定権を委託することはできない。 ・PFI法の施行により、今後は、施設整備に当たるPFI事業者が、港湾管理者から委託を受け、併せて港湾運送事業を営むような、ターミナル運営形態が現れることも考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○港湾の管理運営のアウトソーシングについて、以下の事項を検討。 ・アウトソーシングの是非(効率的な港湾利用につながるかどうか) ・アウトソーシングの限界(業務委託の限界、PFI事業者に対する係留場所指定権や施設使用料決定権の付与の可否 等)

(2) 料金設定の弾力化

現行制度	問題意識	検討課題(案)
<ul style="list-style-type: none"> ・公共用財産に係る使用料は条例で規定することが必要(地方自治法第228条) ・公共ターミナルに係る施設使用料及びその割引制度は、船舶総トン数をベースにしてすべて条例で規定。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現行の条例による料金設定について、弾力性に欠けるとの批判がなされている。 ・港湾審議会答申においては、「施設の使用料金について、施設使用ルールの多様化に対応して利用頻度に応じた弾力的な料金設定等を行うことが必要である」と指摘されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○港湾管理者による柔軟な料金設定が可能となるよう、料金の設定方法及びその適用方について、以下のような事項を検討 ・一定範囲内のいわゆるボリュームディスカウント制度や長期契約割引制度の導入促進 ・料金水準決定に関する港湾管理者の裁量権の拡大

3. 公社を含めた港湾管理制度の在り方についての今後の検討

問題意識	検討課題(案)
<ul style="list-style-type: none"> ・我が国港湾の国際競争力が相対的に低下している中、港湾整備に関しては、国としても、主要港湾における国際海上コンテナターミナルの整備に「新方式」を導入し、効率的かつ低廉な港湾の実現に積極的に取り組んでいる。 ・港湾全体の競争力を向上させるためには、整備面のみならず、港湾の管理運営面を含めた総合的な取り組みを行っていく必要がある。 ・1. 及び2. における検討を踏まえ、公共方式と公社方式の適正な役割分担について見直しを行いつつ、新たな管理運営制度の導入について検討を行う必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○港湾の国際競争力の向上のためには、「公共方式」、「公社方式」の区別にとらわれることなく総合的な戦略が必要となってきたことに鑑み、以下のような事項を検討。 ・ターミナルの整備は「公共方式」で統一し、港湾施設使用料の設定・徴収や係留場所の指定等の運営管理は民間、公社を含めた別主体が行うこととするいわゆる「上下分離方式」の導入(港湾全体にわたり統一的かつ総合的な視点に立った整備の推進と企業経営手法による効率的な港湾管理運営の推進) ・上下分離による管理運営の効率化等を図る港湾管理者に対するインセンティブ措置の導入 (例) 整備主体となる港湾管理者が公社の岸壁部分及び背後埠頭用地を買い取って行う再編整備であって港湾の国際競争力向上に貢献すると認められるものに対する財政上の支援・ターミナル背後の荷さばき地、荷役機械等に対する支援 等

論説委員・解説主幹を対象にクルーズ客船で体験乗船会を開催

当協会では、海運政策や海運活動を広く理解願えるようオピニオンリーダーやマスコミ向け広報を重要視しています。

その一環として、平成12年12月15～16日の間、論説委員・解説主幹を対象に、商船三井客船のクルーズ客船「にっぽん丸」の体験乗船会を実施しました。委員の方々と当協会宮崎客船部会長（商船三井客船社長）をはじめ船長・機関長との懇談や、ブリッジやエンジンルームの見学などを通し、クルーズ客船における船旅のすばらしさや現状について視察いただきました。

また、今回の乗船会に参加の東京新聞論説委員の鈴木邦夫氏に体験記を執筆いただいたので紹介いたします。

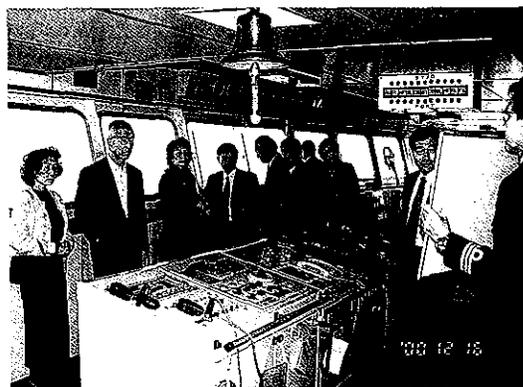
「体験・クルーズ序曲」

東京新聞論説委員 鈴木邦夫

穏やかな冬の東京湾上。「にっぽん丸」が、眠りから覚め喧騒を取り戻し始めた晴海埠頭へ向かう。前夜、寒風の闇にゆっくり進み出た十数時間の船の旅も終わりに一。

壮大で、ロマンの香りのするクルーズ。その“序曲”へ初めて参加できた私は、船上で時間を超えた楽しさを味わっていた。序曲が長い航海の“交響曲”に変われば、日常を離れた時空の日々、そして未知との出会いも、と夢は膨らむ。身も心も本当のゆとり。それこそ船の旅の醍醐味、と強く感じながら…。

現実はどうか。日本船主協会によれば、世界一周など本格クルーズ人口は年間7、8万人程度。それも中高年者というから、時間とお金に余裕のある人達だろう。友人の話す通り、まだまだ「お金持ちの遊び」と言えそうだが、ゆとりある暮らしにつながる船の旅を楽しむ人が増えていくことが望まれる。それには多様なコースづくりや料金の引き下げも求められよう。一層の工夫を期待したい。



▲ブリッジにて説明を受ける論説委員・解説主幹

▼エンジンコントロールルームを見学





ITを活用した新しいビジネスモデル構築の動き —海運業界と e-business—

株式会社商船三井
営業調査室

内山由美子

IT（情報技術）の進展は日々加速しているなか、各業界では、インターネットを利用した様々な e-business サイトを出現させ、デファクト・スタンダードとなるビジネス体系の構築にしのぎを削っている。海運業界においても各種ユーザーの業務効率化に向け、IT を利用したビジネスモデルへの関心が高まりつつある。

本誌では、海運業界の IT を利用したビジネスモデルが、これまでのビジネスモデルからどう変化していくか等につき、これまで数回にわたり紹介してきた。今月号では、商船三井営業調査室内山由美子氏に、海運業界で進展している e-business サイトなどの現状や今後の方向性および問題点などにつき総括的な観点からご寄稿いただいた。

IT 活用は業務の効率化が第一の目的

海運業界でも、IT や e-business への関心が高まっている。船社と荷主、あるいは、船腹のオーナーとオペレーターをインターネット上で引き合わせ、成約に持ち込むためのサイトが、この 1、2 年の間に次々に開設された。最近では、複数の定航船社が共同で、コンテナ輸送に関わる手続き業務を行うためのサイトを開設することを発表している。

海運業界における IT 革命はこれからどのように進んでいくのか、船社としてそれをどう捉えればいいのか、現状を整理しながら考えてみたい。

インターネット上で“売り手”と“買い手”を結び付ける“場”のことを、電子市場 (e-marketplace) という。最近次々に開設されたサイトも、船のオーナーとオペレーター、船社と荷主、あるいは、船社と燃料油のサプライヤーなどを、この電子市場で結び付けようというもの

である。インターネット上で行われるということ以外は現在のブローカーの役割と基本的には変わらないが、売り手・買い手双方の業務の効率化や営業コストの削減、さらに、新規取引先の開拓や、スポット利用による緊急時の調達手段の確保などが実現できるものと期待されている。

海運業界で現在稼働している電子市場をタイプ別に分類すると以下ようになる。実際には、各サイトともビジネスモデルのオリジナリティを競っているわけであり、ここに挙げた分類を組み合わせた内容となっているところがほとんどであろう。

① 揭示板型

主に、不定期船やタンカーの傭船契約のためのサイトがこれに分類される。船主はチャーター・アウトしたい自社船に関する情報を、傭船者は貨物や積み地・仕向け地などの条件を登録しておき、それぞれに適当な相手を検索し、交渉を行う。

② オークション型

海運業界だけでなく、多くのB2Bサイトで最も一般的なのが、オークション、あるいは逆オークションを行うサイトである。

オークションとは、傭船契約のためのサイトであれば、船主が一定期間内に最も高い傭船料を提示した傭船者（オペレーター）と契約を結ぶというものである。中古船売買でもこの方法が使われている。

③ 逆オークション型

逆オークションでは、最も低い値を付けたものが落札する。海運業界でもこのタイプのサイトは数多い。傭船契約の場合、傭船者は最も低い傭船料を提示した船主と成約する。定期船の場合は、荷主が登録したコンテナ貨物の条件に対し、船社やその代理店が運賃などの輸送条件で競争入札を行う。

いずれのタイプでも、成約までの交渉は当事者間で自由に行うことができ、その“場”を運営している企業が介入することはない。成約に至ると、電子化された契約書が双方に送られる。サイトによっては、傭船料や運賃の銀行決済までインターネット上でできるようにしたものもある。

定航船社には、逆オークション型のサイトの利用は運賃の引き下げを招くのではないかという懸念が強いようである。また、北米航路のS/C（サービス・コントラクト）のように、長期契約の枠組みのなかで輸送される貨物が圧倒的に多い定航の世界では、この種のサイトが利用できるスポット貨物はもともとそれほど多くない。さらに、現在のように荷動きの増勢が続き、需給が逼迫した状態では、逆オークションに参加しようにも船社側に余剰スペースがない、という事情もある。このようなわけで、これらのサイトの利用はまだ限定的なものにとどまっているようである。

サイトの側では、売り手と買い手をただ結び付けるだけのものから一歩進めた、付加価値サービスの提供を目指し始めているところもある。例えば、貨物の海上輸送に関わる膨大な情報のやり取りを肩代わりすることを新たなサービスとして打ち出しているものもあれば、海上輸送だけでなく陸上や航空までを対象とし、英語以外の言語のサイトを続々と立ち上げて間口を広げていくものもある。また、SCM（サプライ・チェーン・マネジメント）に必要なソフトウェアをインターネット上で提供するASP（アプリケーション・サービス・プロバイダ）型のサービスの展開を目指すところも現れているという。

しかし、現在のところ、ほとんどのサイトは期待したほどの成果を上げていないというのが実情のようである。日々新しいサイトが生まれてはいるが、消えていくのも早い。しかし、「だから海運業界のIT革命は遅れている」と決め付けるのは時期尚早であろう。サイトを運営する側も利用する側も、まだ手探りの状態なのである。

上記のようなサイトを運営している企業は、インフォメディアリ（informediary）と呼ばれている。情報（information）と仲介者（intermediary）の造語で、文字通り、「情報の仲介者」を意味する言葉である。海運業界のインフォメディアリは、その成り立ちから、次のように大別することができる。

① ベンチャー系

他の業界でサイトの運営に成功した企業が海運業界に進出したもの。あるいは、船社での勤務経験のある個人が、出資者を得て開業したもの。

② 技術系

SCM用ソフトウェアなどを開発するシステ

ム会社から派生したもの。

③ 船社系

船社が子会社などを通じて開設したもの。

先に述べた電子市場 (e-marketplace) を運営している企業には①や②が多い。③のサイトの例として注目されるのは、最近、定航船社が共同で開設することを発表したポータルサイト (portal site) であろう。ポータルサイトとは、インターネットの玄関 (portal) となるサイトのことで、荷主はこのサイトにアクセスすれば、船積みに関わる手続き——具体的には、個々の船社との、あるいは複数船社にまたがるブッキング、スケジュール確認、貨物のトレーシング、事故に関する情報の相互通知など——を行うことができるというものである。いちいち各船社のサイトに接続しなければならない手間を省きたいという荷主からの声の高まりを受けて、共同のサイトを立ち上げる計画が浮上したという。船社にとっても、個々にサイトを運営するのに比べてコストが軽減されるというメリットもある。Maersk Sealand、P&O Nedlloyd、MSC、CMA CGM、Hamburg-Sud の5社による INTTRA、商船三井、APL、CP Ships、Hanjin、Hyundai、川崎汽船、Senator、Yang Ming、Zim の9社に、インフォメディアリである Tradiant が加わる Global Transportation Network (GTN) は、いずれも2001年初頭より稼動を開始する予定である。

これらのサイトを利用する第一の目的は、船社や荷主の業務の効率化であろう。そのためには、情報の流れが途切れないこと (シームレスであること) が条件となる。この効率化という点から考えると、海運業界における e-business の進化の過程は〈図2〉のように想定することができる。現在は、第二段階から第三段階に移行しつつあるところであろうか。

ただし、業務の効率化は最終的な目的ではない。e-business の進化に合わせて、自社の業務や組織構造の根本的な見直しと最適化 (いわゆる BPR; Business Process Re-engineering) を行い、既存のサービスの拡充や、必要があれば新規事業への進出を図ることによって、顧客満足度を高め、企業としての体質を強化していくことが、e-business 導入の最終的な目的であろう。そのためにも、船腹の傭船契約、燃料油や船用品などの購買、コンテナ機器のリース契約、複数の船社と荷主との間での運賃の見積もり、ブッキング、トレーシング、様々なドキュメンテーション、銀行決済など、あらゆる業務を1つのサイト上で行うことができ、しかも、荷主の SCM の情報網や船社内部の業務システムなどとも連動させることができる——、というのが、海運業界における e-business の理想の姿である。しかし、そこまでに至るにはまだ相当な時間がかかるものと考えられる。

今後の e-business の進展においては、コラボレーター (collaborator) という言葉が一つのキーワードになるものと考えられる。コラボレーション (collaboration; 協業、共同作業) とは、複数の異業種企業が集まり、共同で商品開発や販売促進に取り組む手法を言う。それぞれのノウハウを持ち寄ることによって、効率的に戦略商品を生み出すことを目指すものである。

その意味では、前に述べた INTTRA や GTN は、コラボレーションを目指したサイトということができるだろう。現在、大多数の企業が Microsoft の Windows を採用しているように、様々な業務を処理することができるサイトが1つか2つに絞られれば (それが規制の面で許されるかどうかは別として)、効率化の面では大きな前進である。もちろん、独自の IT 戦略を追求する方針を示している船社もあるが、船社と荷主とインフォメディアリの連携は、今後ま

すまず進むことが予想される。

ITとは、無限の可能性を秘めたツールではあるが、あくまでもツールに過ぎないものである。最終的な目的が不明確なまま（あるいは、IT化すること自体が目的になってしまい）、やみくもに開発・導入を図ると、資金面だけでなく、人的・物的・時間的なものも含めたせっかくの投資が所期の効果を達成できず、まったくの無駄になる恐れがある。ITの持つ威力を十分に理解した上で、尻込みすることも踊らされることもなく、その最善の活用法を冷静に判断

することが、IT活用の第一歩であろう。

海運業界で次々に生まれているサイトについても、当然のことながら、それを積極的に利用する船社は進歩的で、利用しない船社は遅れている、などと安易に言えるものではない。全体の流れを見極めたうえで、どの部分でどのサイトを利用するのが自社の体質強化のために最も効果的か、的確に判断していく必要がある。いずれにしても、現在はまだ、サイトの運営者も、利用者である船社や荷主も、試行錯誤を繰り返しながら、それぞれにとって最適なものを模索する段階なのではないだろうか

図1 海運業界のe-business

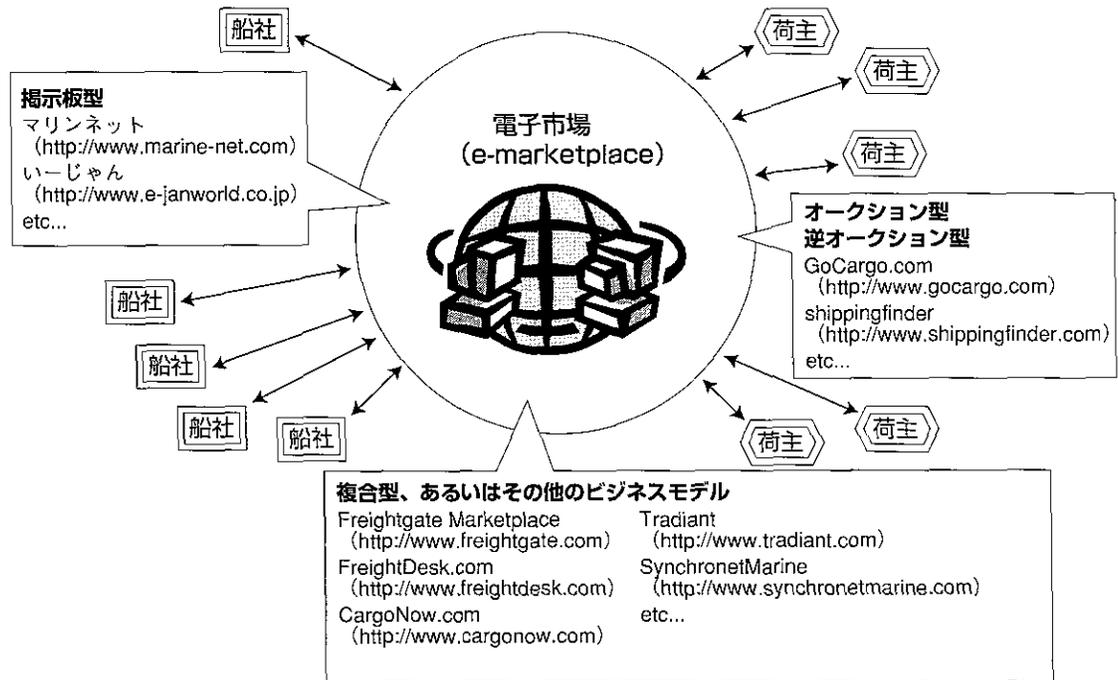
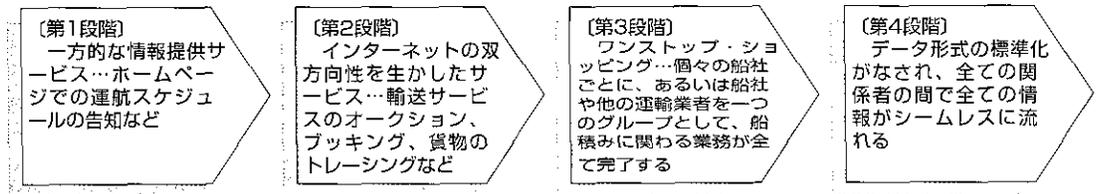


図2 e-businessの進化の段階



外航労務協会の業務引き受けについて

当協会は、平成12年12月27日に臨時理事会を開催し、外航労務協会が平成12年12月31日付をもって解散し、平成13年1月1日付でその機能を当協会に移行することを決定した。これに伴う外航労務協会の業務引き受けについて当協会会長がコメントを発表している。

平成12年12月27日

外航労務協会の業務引き受けについて

社団法人日本船主協会
会 長 生田正治

本日、臨時理事会を開催し、平成12年12月末日を以って使用者団体としての機能を停止する外航労務協会（以下「外労協」）の業務を当協会が引き受けることを決定した。

外労協は、団体交渉および労働協約に関する事項の処理機能を平成13年1月1日以降、当協会に移管したいとの意向を申し入れてきた。当協会はこれまでも船主港湾協議会の当協会への組み入れ、日本コンテナ協会の業務受け入れ、海事国際協力センターの整理等業界全体の整理統合に取り組んできており、外労協の業務も引き受けることとしたものである。

業務の引き受けに当たっては、当協会内に新たに「外航労務部会」（以下「部会」）を設置し、部会員から囑託された団体交渉および労働協約に関する事務をこの部会において処理することとした。部会長には現外労協会長の間宮忠敏日本郵船常務取締役が就任することとなった。

わが国経済界においても、経済団体の統合など、新しい時代の要請に応じていくためにより合目的な組織への再編・改革が目指されている状況にある。また、近年の経済のグローバル化の急激な進展に伴いわが国企業は自己責任に基づく国際的な市場原理・企業評価基準への早急な対応が求められており、新たな労使関係の構築が必要な時期に来たと考えている。

わが国海外航海運産業が健全に持続・発展し、多様化の著しい21世紀の社会・経済の要請に即した新たな、よりよい労使関係が築き上げられるよう、努力していきたい。

以 上



London 便り

あけましておめでとうございます。

ロンドンでは昨年のようなミレニアム騒ぎもなくまことに静かな新年を迎えました。しかし休み明け早々の第2週からIMOの会議が始まり、その他の会議も含めてほぼ毎週、4月の復活祭まで会議が続きます。暗い冬の間は屋内で仕事に励み、本格的な春の訪れと共に一息吐こうという事かもしれません。今年はERIKA号の海難事故に伴うタンカーの安全対策を確立する必要があるために特に会議が多いように思われます。

そんな数ある会議の中で今年は海運界、特に船員にとって重要な会議が1月の下旬スイスのジュネーブで開催されます。重要といっても限られた関係者にしか知られていませんが、それはILO（国際労働機関）の開催する合同海事委員会です。

ILOは最も古くからある国際機関の一つで第1次世界大戦の後、1919年に創立された国際機関で1946年には国連傘下の専門機関となりました。ILOの目的は言うまでもなく労働問題で、労働条件の改善をつうじて世界の平和と協調を維持しようとするものですが、日本ILO協会発行の「講座 ILO（国際労働機関）」の副題にある——社会正義の実現をめざして——という言葉が最もよくILOの性格を表しているように思います。社会正義の実現のために官・労・使の三者が力を尽くす所と言えるでしょう。

船員の労働問題ももちろんこのILOにて取扱われます。しかし海上労働の特殊性から船員問題はILOの中でも別格扱いで、「船員の問題だけをとくに審議するILO総会の特別会合に

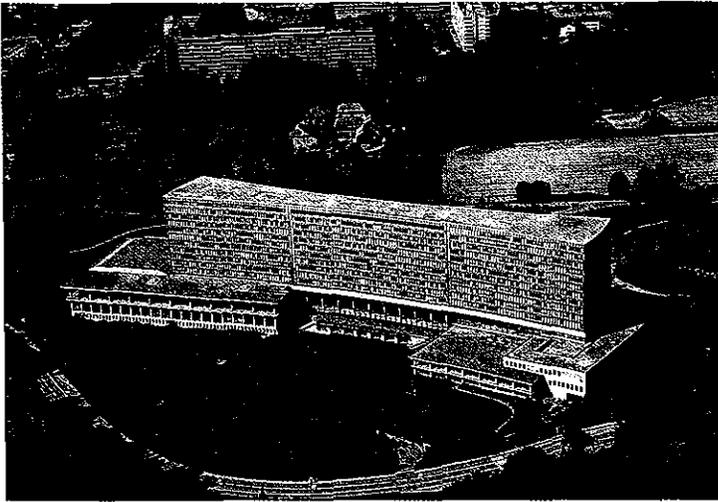
よって取扱うことができる」と明記されています。ILO創立以来、こうした総会は11回開催され最も最近の会合は1996年に開かれました。この海事総会で「船員の労働時間と配乗に関する条約」（第180号条約）等が採択された訳です。

今回開催される合同海事委員会とはILOの理事会の諮問機関で、海事総会やその他の会合の開催、議題、日程などを勧告するほか、海上労働問題について随時審議する事がその大きな役割ですが、船員の最低賃金の交渉を行う事でも知られています。この委員会はILOの殆どの会合がいわゆる官・労・使の三者構成となっているのと違い、船主の団体と船員の団体の代表だけで構成する特異な委員会です。船主の団体はISF（国際海運連盟）で、船員の団体はITF（国際運輸労連）です。

今回の議題は四つありますが、少々内容に触れてみましょう。

議題 1 ILO条約の見直し

ILO創立以来採択された条約は182、勧告は190（1999年現在）ありますが、この内、船員関係は条約が30、勧告が23となっています。海上労働という限定された分野にもかかわらず全労働分野の約六分の一を占める条約が採択されており、海上労働のほとんどの問題が既にカバーされているといえますが、実態は採択されていても発効していない条約も多く、仮に発効していても批准国が少数で実際に実施され機能している条約は極めて限られています。少し誇張していえばほとんどの条約が有名無実なのです。過去11回の実事総会ではその折々の海上労働の



問題につき、条約を作れば能事終わりといった感があったのではないのでしょうか。こうした状況を根本的に見直し、船員関係条約のあり方を探らうとするものです。現時点では一つか二つの枠組み条約を作り、労働時間とか社会保障とかの分野毎に各章を設け、細則は附属書で規定することが考えられています。

議題 2 ILO 最低賃金の見直し

1946年に始めて有能船員の月額最低賃金が\$64と採択されて以来、合同海事委員会が開催される度に改定されてきて、現在は1999年1月現在の\$435となっています。最低賃金は海運関係国の対ドル交換率とインフレ率を考慮した数式に基づいて算出された数字をベースに労使交渉が行われるのですが、そもそもの金額の是非、数式の妥当性、対象とする国の妥当性など困難な問題があります。さらに、今回は一部の国で大幅な対ドル交換率の下落があったため、この数式によると減額となるはずで、議論の紛糾が予想されます。

議題 3 海運の構造的変化

過去20数年の海運界の構造的変化、例えばコ

ンテナ船の導入による荷役時間の大幅な短縮、寄港地の限定、大型化/高速化、FOC船の増加、混乗の一般化、船舶管理業の発達などがどのように船員の労働環境、福利厚生に影響を及ぼしたかを調査した英国のカーディフ大学のレポートをベースに論議をし、今後どのように対処するかを検討することになります。これは単に労働環境の問題だけではなく、安全や海洋環

境問題、最終的に一般消費者が負担するコストの問題も考慮に入れるべきでどのような方向に議論が進展するのか/進展させるのか大きな問題です。

議題 4 船員の補償に関するIMO/ILO会合

これは船員の傷病死に関わる金銭補償の問題と船主の破産等による船員の遺棄の問題ですが、既にIMO/ILOの合同特別委員会が出来て2度にわたり、作業部会を開催しているので、今回はその報告に止まり、実質的な審議はない見込みです。

いずれも今後の海上労働問題ひいては海運にとって重要な問題ですが、ILOの会議はIMO程にポピュラーではありません。その理由は先に述べたごとく、多くの海事条約が実効性を持たないためと思われます。しかし今後ますます外国人船員が増え、多くの問題を国内規則では処理できず、またポート・ステート・コントロールの強化に伴いILO条約の実施も監視されるようになりその重要性も増すと考えられます。

モンブランおろしの吹く(?)真冬のスイスには心が踊りませんが、楽しいな会議です。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

第25回

潮風満帆

女影を見ない 長い航海



(社)日本船長協会 会長 菊地 剛

60日間というもの、女性の姿を一切見ないで過ごした経験がおありだろうか。生理的には、好ましい生活環境ではないそうだが、船乗りにとってはむしろ、時たま訪れる心穏やかな幸せな2カ月と言っても良い。

それは、南米チリの鉄鉱石積み取りの航海で経験できる。そこは、日本から見ればほとんど地球の裏側にある。途中、島影すら見ることのない最も長い航海の一つ、南北太平洋を斜めに横断する壮大な航海である。

昭和45年12月の半ば過ぎ、名古屋港を出帆した鉱石専用船F丸は一路東へ向けて退屈極まりない長い船旅を開始した。

退屈凌ぎに用意した小道具は、太目のナイロンの刺繍糸と網を編むための編み針、じっくり腰を据えて毎日少しずつ作業を進めて目的地到着までに蟹網を完成させようと言う計画である。蟹が採れるかどうかは不明だが、一週間もの停泊期間を楽しく過ごすすがとなれば、と言う皮算用である。

目的地までは、およそ9000海里、約一カ月の長旅である。天気図に目を通すと優勢な低気圧が北太平洋を東進中である。冬の低気圧(旋風)の威力は侮れない。たった一つで北太平洋全域をカバーしてしまう。

ハワイのラジオ放送が甘美な音楽を流すのをキャッチ出来る南方海域に差し掛かっていると言うのに、5万D/Wトンの巨体は激しいローリングに悩まされ続けている。三度の食事もテーブルクロスに水を打ち、縁を高くして食器の移動防止、そして味噌汁椀は手に持って、しがみ付くようにして済ます日が続く。

こう言う時は、30人の乗り組みから船長が恨まれることになっている。“これでは正月の酒もおちお

ち飲めないぞ、何とかせいや”と皆の顔に書いてある。

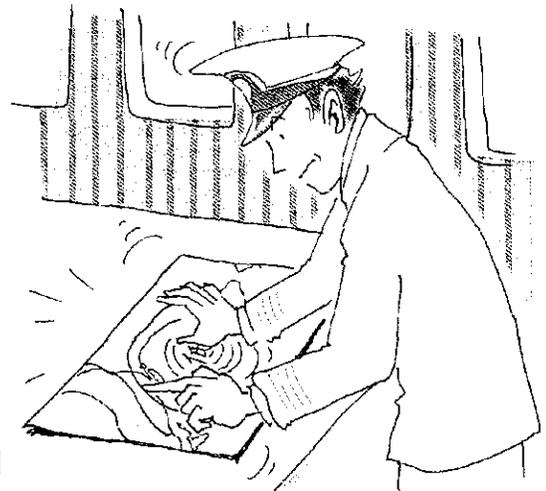
船長の面目を取り戻す為に船橋に登る。打つ手は南に下がるだけ。せめて北緯15度まで下がれば静かになるだろう、との推量は見事に外れ、ようやく静かになって面目を取り戻したのは大晦日。緯度はなんと北緯7度30分。恐るべき冬の低気圧である。

南半球に入った頃、蟹網を編む作業も完了、機関室から使い古しのピストンリングをもらってきて、網を取り付ける。直径約80センチ程の立派な仕掛けが2セット出来上がった。

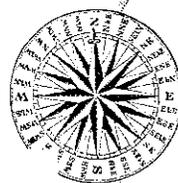
着いたところは、鉄鉱石積み込みのための施設だけがある極めて殺風景な船着場である。

岸壁などは無い。ドルフィン(係船柱)が数本あるだけ、定置された数本の錨のロープを手操って本船の前後左右を固め終えると、無事「ウワスコ」到着である。

上陸は、しないでくれ、と言わんばかりで天然の岩場のような陸岸と船を結ぶ設備は危なげなポン



7つの海のこぼれ話



ツーン(浮き桟橋)のみである。とても背広を着て上陸、などと言うムードではない。女性の姿をみることが出来るかもしれない、と言う期待はこれで完全に断ち切れ一種悟りの境地を味わう。

ボートで代理店員がやってきた、無論男性である。入港手続きと荷役の打ち合わせが済むと連絡用の携帯無線機を置いて、そそくさと帰ってしまった。

荷役開始前に乗組員全員で出入り口扉の隙間に目張りをする。2カ所ほど残して全て出入りが出来ないようにする。鉄鉱石の粉塵が屋内に侵入するのを防止するためである。

積荷が始まる。船倉の床を傷めぬよう、最初はローダーから砂のような細かな鉱石が落ちて来る。次第に大粒となって最後は握り拳大となる。

荷役当直、機関当直以外の乗り組みは、夜ともなれば、酒を飲むか麻雀を楽しむしかない。そこで蟹網の登場である。かねてより冷凍保存して置いた魚の頭を蟹網に縛り付けて舷側から静かに海底に降ろしてやる。

蟹網引き揚げ当番は麻雀のメンバーである。ひと風終わる度に2セットある網を交互に揚げる。これは何とも言えぬ興奮をとまなう作業である。覗き込むと黒々とした碩大の鉱石のような塊が3つ4つ見える。石ころかと、がっかりしながら引き揚げてみると、とたんにデッキの上で爪を広げて動き出した。全長30センチはありそうな立派な代物である。

誰も捕ったことが無いのか、引き揚げる度に数匹の収獲である。捕った蟹は厨房の大釜に放り込んで置く。翌朝コックさんが塩茹でして冷凍庫にしまふ、という打ち合わせになっている。これで、帰りの航海は酒の肴には不自由しないことが保証されたようだ。

さて、荷役も無事に済み、いよいよ出港である。無愛想な代理店員に別れを告げ、パイロットを降ろしたら、再び日本まで何も見る事のない1カ月の航海である。蟹に大歓迎された1週間を噛みしめながら前方に目を向けた途端、驚くべき光景を目にする。



折からの強い南風に煽られて甲板上に積もった鉱石の粉塵が舞い上がり、224メートルの船の長さ一杯に横になびいて茶色の煙幕を展帳中である。30分も続いたろうか、漸く収まりかけると、今度は上から海水のシャワーが降り注ぐ。

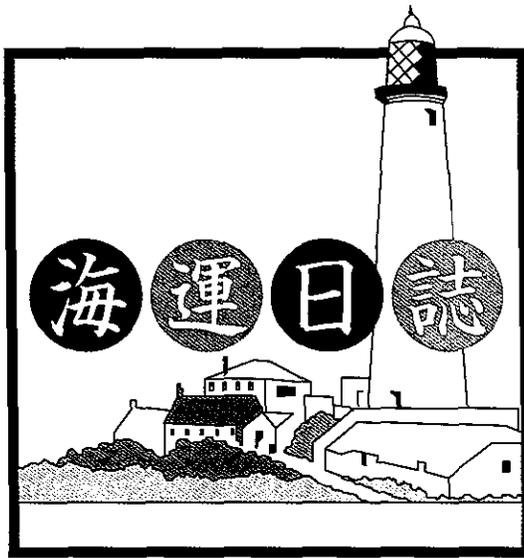
これは、待ち構えていた甲板員が太いホースを抱えて最上部デッキから海水で船の丸洗いを始めた合図である。2時間程かけて、全員で船内外の掃除を終える頃、真っ赤な夕日が明日の好天を約束しながら水平線に沈む。

出港祝いは酒好きなT機関長の召集に応じて、満月が昇る頃、ハッチカバーの上で繰り広げられる。各自テストハンマー持参である。ウワスコの蟹の殻は装甲車みたいで厚さ3ミリはある。これを叩き割るのに使う。自然解凍された蟹は程よく塩味が効いていてこの上なく美味、つい、酒がすすむ。

お天気さえ許せば、毎晩のように当直を終えた連中が集まり新年会だ、誕生祝いだ、と理由を探してきては月の光を浴びながら盛り上がり、至福の数日が過ぎる。

だが、良い事ばかりは続かないもの、この航海、北半球に入ってから連日恐ろしい荒天が続いた。神のご加護を念じ、「2度と蟹は食べませんから」と誓いつつ、ほうまうの体で君津にたどり着いた次第。

途中、野島沖で久しぶりに耳にしたラジオの女性キャスターの声は天女のささやきかと紛うほどお腹の奥にしみたことも申し添える。



11 国際海事機関 (IMO) 第73回海上安全委
員会 (MSC) が開催され、95年改正 STCW
27 条約に基づく締約国の船員の教育、訓練、
12 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72カ国を第1回目のホワ
6 イトリストとして承認した。また、AIS (船
日 舶自動識別装置) および VDR (航海データ
記録装置) の搭載要件を含む新 SOLAS V
章案が2002年7月1日発効に向け採択され
た。

(P. 11海運ニュース国際会議レポート参
照)

8 運輸省は、11月分の新造船建造許可集計
日 結果を発表した。それによると、国内・輸
出船合計で17隻69万8千総トンで、前年同
期に比べ4隻、総トン数は31.5%とそれぞ
れ増加した。

11 運輸技術審議会 (会長：星野二郎日本造
日 船研究協会会長) は、「21世紀初頭の交通技
術開発の基本的方向について」を運輸大臣
に答申した。同答申では、情報技術の進展
を踏まえた技術開発の必要性を強調したも
ので、海上交通分野ではITを生かした「海
の ITS」や、船舶、陸上施設、航路などを
一体としてとらえ、トータルの輸送時間を
短縮する「海上ハイウエーネットワーク」
の構築を技術開発目標に挙げた。

14 自民、公明、保守の与党3党は、平成13
日 年度税制改正大綱を取りまとめた。
(P. 4 SHIPPINGフラッシュ参照)

15 運輸省は、港湾審議会答申の提言や港湾
日 局内での検討を踏まえ、行政学的・実務的
見地からわが国港湾の管理運営制度のあり
方について調査検討する「今後の港湾の管
理運営のあり方に関する検討会」(第1回)
を開催した。

(P. 15海運ニュース内外情報参照)

20 海上保安庁は、日本・韓国・米国・ロシ
日 ア4カ国で構成した「北西太平洋海域海上
警備機関長官級会合」を開催し、国際化す
る薬物、銃器の密輸や海賊問題などにつき
共通認識を得るべく意見交換を行った。同
会合では、北西太平洋の海上警備充実につ
き同会合参加国間の協力体制の構築に向け、
継続的に開催することが合意された。

22 「マリタイムジャパン研究会」(座長：橋
日 本寿朗法政大学教授) の初会合が開催され、
欧州海事クラスター実践国訪問団の報告や
「マリタイムジャパン構想」を実現に移す
ための調査計画などについて意見交換を行
った。

22 政府は、世界貿易機関 (WTO) のサービ
日 ス貿易自由化交渉について、海運を含む運
輸等9分野に関する交渉提案 (今後の交渉
の進め方等に関する提案) を WTO に提出
した。

WTO から加盟国への提出要請に基づき
提出されたもので、海運分野については、
実質的な交渉の早期開始を強調するととも
に、外資制限や自国籍船、自国企業の優遇
措置等の改善を求める考えが盛り込まれた。

24 平成13年度予算の政府案が閣議決定され、
日 海運関係では財政投融资「交通・物流ネッ
トワーク」枠に3,040億円 (海運向け融資は
当該枠内対応)、若年船員養成プロジェク
トに5,000万円が認められた。

(P. 4 SHIPPINGフラッシュ参照)

25 運輸省は、今後の港湾政策の基本的方向
日 性を示す「新世紀港湾ビジョン」として「暮
らしを海と世界に結ぶみなど」をまとめた。

26 生田当協会会長は、首都圏第3空港・羽
日 田再拡張問題について臨時記者会見を行っ
た。

(P. 10囲み参照)

31 外航労務協会は、平成12年12月31日付を
日 もって解散し、その機能を当協会に移行す
ることとなった。



船協だより

12月の臨時理事会の様様

(12月27日、日本船主協会役員会議室にて開催)

1. 外航労務協会からの業務引き受けおよび外航労務部会の設置について

(P.25囲み参照)

海運関係の公布法令 (12月)

- ⑤ 海上交通安全法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第41号、平成12年12月8日公布、平成12年12月8日施行)
- ⑥ 国土交通省聴聞手続規則
(総理府・運輸・建設省令第1号、平成12年12月14日公布、平成12年12月14日施行)
- ⑦ 国土交通省所管の不動産の登録並びに船舶の登録および登録の嘱託に関する省令
(総理府・運輸・建設省令第5号、平成12年12月20日公布、平成12年12月20日施行)
- ⑧ 港湾法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令
(政令第534号、平成12年12月22日公布、平成12年12月28日施行)
- ⑨ 油または有害液体物質による海洋の汚染の防止のために使用する薬剤の技術上の基準を定める省令
(運輸省令第43号、平成12年12月22日公布、平成12年12月22日施行)
- ⑩ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令
(厚生省令第147号、平成12年12月25日公布、平成12年12月25日施行)
- ⑪ 船舶設備規程の一部を改正する省令

(運輸省令第50号、平成12年12月27日公布、平成12年12月27日施行)

- ⑫ 港湾運送事業法施行令の一部を改正する政令
(政令第554号、平成12年12月27日公布、平成13年4月1日施行)
- ⑬ 海岸法施行規則の一部を改正する省令
(農林水産・運輸・建設省令第2号、平成12年12月28日公布、平成13年1月6日施行)
- ⑭ 中央省庁等改革のための関係運輸省令・建設省令の整備に関する省令
(運輸・建設省令第18号、平成12年12月28日公布、平成12年12月28日施行)

陳情書・要望書等 (12月)

宛先：運輸省航空局長、海上交通局長、港湾局長、海上保安庁長官

件名：首都圏第三空港問題ならびに羽田空港再拡張問題について

要旨：(P.10囲み参照)

国際会議の予定 (2月)

IMO 第6回ばら積み液体およびガス小委員会 (BLG)

2月5日～9日 ロンドン

ICS シップリサイクリング WG

2月6日

ASF シッピング・エコノミスト・レビュー・コミッティー (SERC)

2月19日 インドネシア

IMO 第9回旗國小委員会 (FSI)

2月19日～23日

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11月	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
11	4,283	3,687	596	10.1	14.3

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均 (円/100ドル)	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12月	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
12	112.20	110.45	114.90

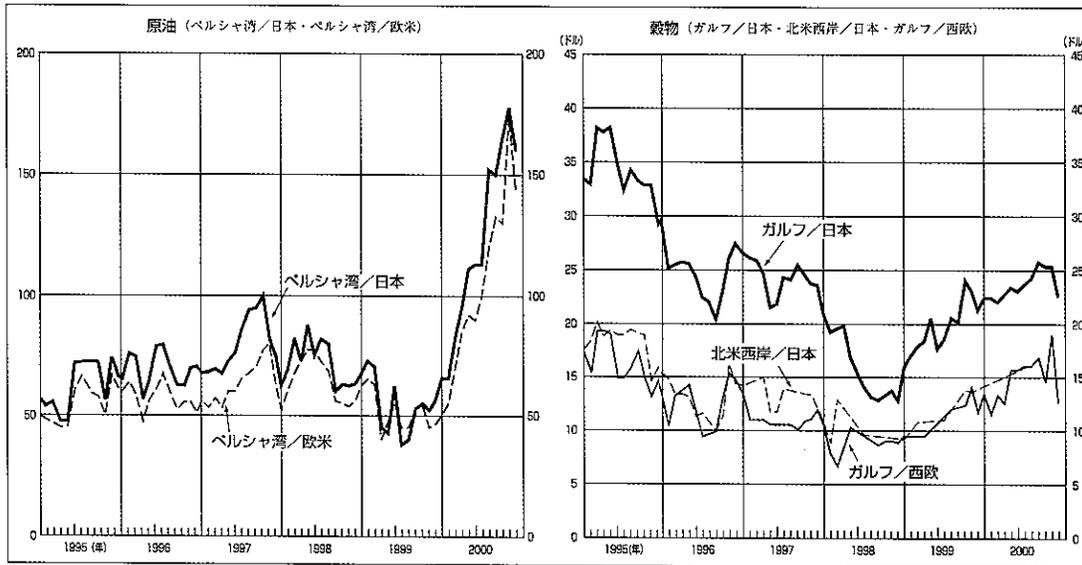
(注) 大蔵省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							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
2000 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
12	9,614	370	9,244	1,687	2,675	4,113	0	534	34	201	10,058	1,952

(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	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	160.00	140.00	56.50	43.75	46.25	40.00	142.50	125.00

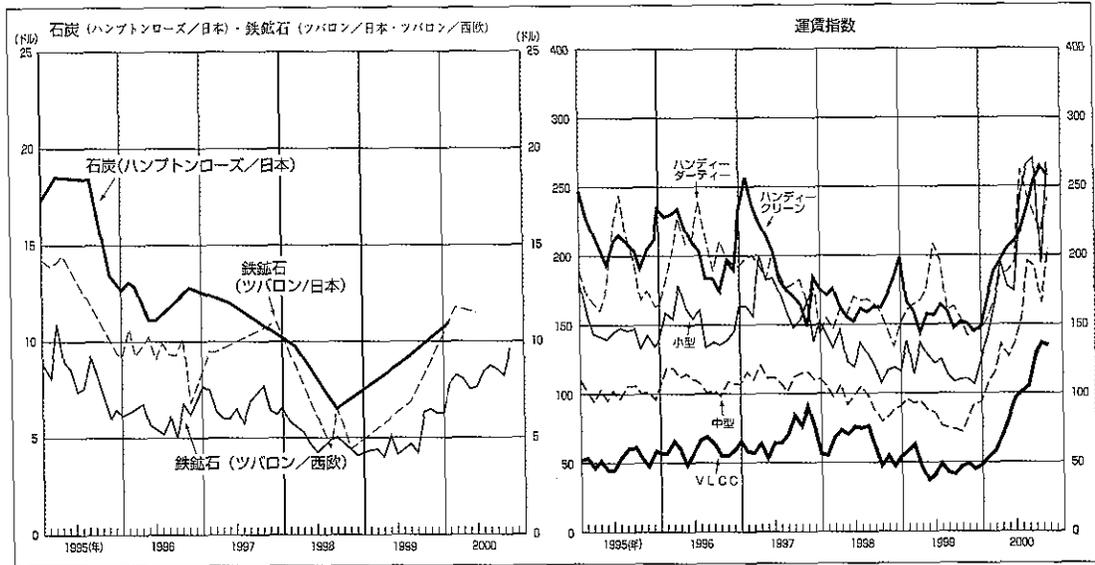
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールセント。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	22.50	20.85	—	—	—	—	11.75	11.50	12.60	12.25

(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)

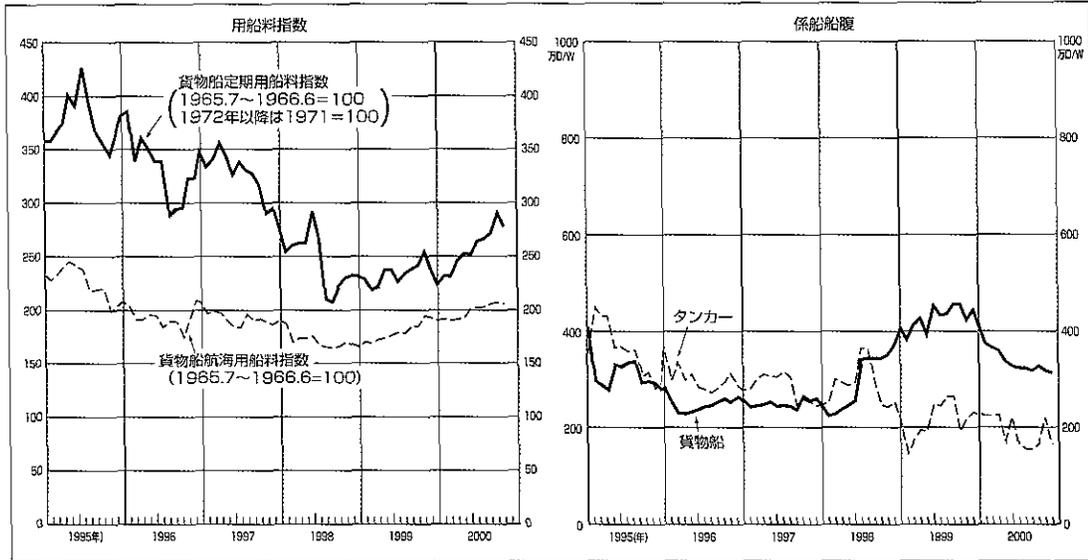
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	3.50	6.25	6.00
2	—	—	11.00	—	—	—	—	—	4.40	3.75	7.85	5.00
3	—	—	—	—	—	—	11.75	—	4.45	3.45	—	8.20
4	—	—	—	—	—	—	—	—	4.00	3.50	8.05	7.25
5	—	—	—	—	—	—	—	—	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	—	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	180.0	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	134.3	204.7	267.0	240.9	257.8
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 News International 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	185.0	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	206.0	344.2	323.0	290.0	231.0	254.0	278.0
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	

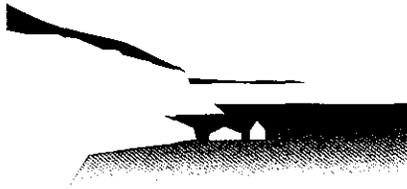
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

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									
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	289	2,574	3,135	42	877	1,644

(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



今年は、昨年と違い、2000年を迎えての大騒ぎや、コンピューターの2000年問題もなく、どちらかといえば、静かに幕をあげた。

21世紀に入ったといっても、昨年と変わるわけもなく、あまり実感がないというか、生活とは関係ないところで動いているようであるが、それでも、21世紀という言葉は現実を離れて、何か夢を抱かせる。

バブル崩壊以降約10年間、下落、倒産、破綻、リストラなど、非常に暗い言葉で包まれてきた時代であった。景気が持ち直したといわれた時期もあったが、数値上のことであまり実感がなかった。

一方、日本のバブル後の10年間は、米国では逆に繁栄の10年間であった。情報技術を駆使した経済は、インターネットを瞬く間に普及させ、経済活動の手段を大きく変化させた。

その間、世界第二位の経済規模を誇りながらも、日本はバッシングの対象ではなく、バッシングであるといわれてきた。

2000年度もスーパー、生保などの大型倒産が続けて発生し、破綻金額は過去最高を記録した。そしてなお、公共事業の息切れなど、明るい兆しは見えずそうで見えてきていない。

しかしながら、この低迷のなか、速くはなかったが、環境は着実に変わってきている。

バブル以降小出しに処理していた不良債権、

不透明で不信感の強かった企業の決算も、株式、事業用土地への時価会計導入や、連結を中心とした決算開示情報の拡大、政府の金融機関に対する監督監査体制の変更など、過去の見えなかった負の遺産を表面に出し、新たな出発点に立っているかに思えるようになってきた。

今が変化のための夜明け前と思えるならば、よくなるのがもう少し先でも、明るい気持ちを持つことができる。新世紀の幕開けの今年がそうであってほしいし、そう信じたい。

第一中央汽船

総務グループ次長兼総務チームリーダー

加藤和男

せんきょう1月号 No.486(Vol.41 No.10)

発行 平成13年1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

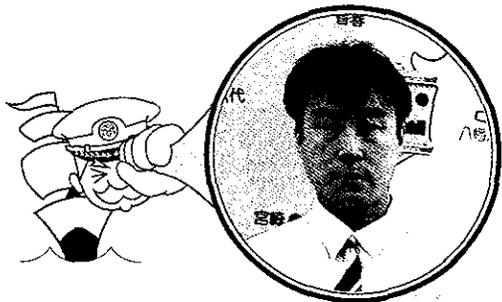
製作 株式会社タイヨウグラフィック

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 22 回



今回、登場して頂くのは

北九州運輸(株)海運本部海運部海運課
西田井俊克さん(29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？

太平洋セメント(株)の製品の海上輸送を行っている内航セメント船社です。

当課はセメントタンカーの運航ならびに船舶乗組員の労務管理全般を行っています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

私が入社した平成5年の冬から翌年9月にかけて、リプレイスにより4,900%型2隻、749%型2隻が建造されました。

No.1 Voy で満艦飾で門司港1号岸壁に向けて入港中の新造船扇洋丸(4,900%型)や、初めて進水式を見学した第16北扇丸(749%型)が強く印象に残っています。

3. 御社の自慢といえば？

当社はS.39、プッシャーバージ方式を日本で初めてセメント専用船に導入した会社であります。その後、今日に至るまでに計7隻のセメント専用プッシャーバージを建造し、実用運航している実績があります。

また、セメントの副原料(火力発電所から排出される石炭灰)の海上輸送を行う等、循環型社会の構築に積極的に取り組み、地球環境にやさしい企業を目指しています。

4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

当社は内航海運だけでなく、港湾運送事業、航空貨物取扱等幅広く手がけています。今後、様々な分野にチャレンジしたいと思っております。

北九州運輸(株)の事業概要

太平洋セメント(株)の関連会社として撒セメント、石灰石などの内航輸送を行っています。また、港湾運送事業、倉庫業、通関業、航空貨物運送代理店業などを行っています。