



社団法人 日本船主協会

# 世紀

2001

平成13年7月20日発行 毎月1回20日発行 No.492 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可





# 第54回通常総会決議

世界経済の成長減速が懸念されるなか、わが国においては景気回復が遅れ、経済の自律的回復を図れず21世紀を迎えた。新世紀においても、わが国が活力を保ち、国際的な地歩を揺るぎないものにしていくためには、将来への道筋を明確にした上で、経済・社会全般にわたる構造改革が断行されなければならない。

これまでわが国が国際航空運送は、高度化、多様化する輸送ニーズに適切に応え、わが国産業と国民生活を支える物流インフラとして多大な貢献を果たしてきた。この間、わが国が国際航空運送企業は、アジア経済の伸びと低廉なコストによって急成長するアジア諸国航空運送企業との競争を余儀なくされる一方、海運の特性に配慮した税制などの様々な強化策が講じられている先進海運国企業との厳しい国際競争にも晒されてきた。各海運企業は、これら諸外国企業との競争に勝ち残るために、他産業に先駆けて強力な経営合理化策をとるかたわら、積極的に海外展開を図るなどして、国民経済の負担に応えてきた。今後とも効率のかつ安定的な輸送サービスを提供するためには、これらの外国企業と対等の競争を行うための努力を継続する決意であるが、上記海運国に比し競争基盤の面から見劣りする法制・税制面のイコール・フットインゴクの実現を強く求めたい。

内航海運においては、内航海運暫定措置事業による過剰船腹の解消に努め、規制緩和や産業構造転換に対応した構造改善を推し進めていくことが急務である。また、環境保全の観点からモーターシップの推進が望まれる。

当協会は、海運業界にとって船舶の安全運航

- 記
- わが国海運の競争力強化
    - ・ 税制をはじめとする諸制度のイコール・フットインゴクの実現
    - ・ グローバルな企業活動に即した適正な納税制度の実現
    - ・ 実効ある国際船舶制度の実現
    - ・ 必要な財政資金の確保
  - 経済・社会の変化に即した構造改革の実現
    - ・ 円滑な企業活動を阻害する各種規制の撤廃
    - ・ 緩和
    - ・ 国際競争力のある港湾の実現
  - 船舶の安全運航と地球環境保全に向けての取り組み強化

- ・環境憲章に基づく環境保全対策の推進
- ・安全運航の徹底と海洋汚染防止体制の整備
- ・クオリティ・シッピングの推進と船舶リサイクルの促進
- 4 国際問題への適切な対応
- ・外航船社間協定に対する独禁法適用除外制

- 度の維持
- ・アジア船主フォーラム等の国際団体・機関での積極的活動
- ・国際的な動向に適切に対応した海技・労務体制の整備
- 以上決議する。

### 決議案提案趣旨

(前文について)

わが国景気回復が遅れている状況下、21世紀においてもわが国が活力を保ち、国際的な地歩を揺るぎないものにしていくためには、

将来への道筋を明確にした上で、経済・社会全般にわたる構造改革が断行されることが必要である。

外航海運は、先進海運国の企業と対等の競争を行うための努力を継続する一方で、こうした海運国と比べ競争基盤の面から見劣りする法制・税制面のイコール・ツライソクの実

現を強く求められている。

内航海運においては、過剰船腹の解消に努め、規制緩和や産業構造転換に対応した構造改善を推進することが急務であり、環境保全の観点からもモータリソク・ツライソクの推進が望まれている。

海運業界にとって船舶の安全運航は当然の責務であり、当協会はかねてよりその徹底に努めているが、今後ますます重要になる環境問題とも併せて積極的に取り組んでいく所存である。今年一月には環境憲章を策定しているが、今後も積極的に環境保全への取り組みを図ることとしている。また、羽田空港の再拡張・首都圏第3空港整備問題についても海上輸送の確保および海洋環境保全の観点から、関係方面に対し積極的に働きかけを行うこと

としている。

われわれ海運業界は、経営の様々な課題の克服に向け、これまでの慣行にとられることなく主体的に取り組んでいく決意である。

(決議項目の内容について)

第一項 国際水準並みの競争環境整備、すなわち、国際的イコール・ツライソクの実現等、わが国海運の競争力強化のための施策を求めていく。プロセッサの企業活動に即した適正な税制の確立を関係方面に強く要望するとともに、実効ある国際船舶制度の実現、さらには船舶建造等に必要なる財政資金の確保などを求めていく。

第二項 社会・経済の急速な変化に即した構造改革の推進により、実状にそぐわない法制等の抜本的見直しと各種規制の撤廃・緩和、さらには国際競争力のある港湾の実現を求めていく。

第三項 船舶の安全運航と地球環境保全に向

第四項 国際問題への対応として、外航船社間協定に対する独禁法適用除外の維持を求めるとともに国際団体・機関において積極的に活動することを表明し、また、国際的な動向に対応した海技・労務体制の整備の必要性を述べていく。

平成13・14年度役員

会長	川崎汽船取締役社長	崎長 保英(勲)
副会長	日本郵船取締役社長	草刈 隆郎
〃	商船三井取締役社長	鈴木 邦雄(勲)
〃	東京マスカ一社 取締役社長	松永 宏之
〃	新和海運取締役社長	鷺見 嘉一(勲)
〃	大阪船舶取締役社長	小谷 道彦(勲)
〃	八馬汽船取締役社長	小林 宏志(勲)
〃	旭海運取締役社長	下玉利康雄
〃	第一中央汽船取締役社長	稲田 正三
〃	取締役相談役	高井 太郎
〃	八馬汽船取締役社長	森岡 弘平
〃	出光マスカ一取締役社長	岡村 善晴(勲)
〃	飯野海運取締役社長	太田 健夫
〃	川崎近海汽船取締役会長	毛利 盟
〃	川崎汽船取締役社長	崎長 保英
〃	近海郵船取締役社長	齋藤 正一
〃	北九州運輸取締役社長	荒木 敦(勲)
〃	国際エスエルギ一輸送 取締役社長	廣瀬 忠邦
〃	国際マスカ一取締役社長	南野 孝一
〃	栗林商船取締役社長	栗林 宏吉(勲)
〃	共栄マスカ一取締役社長	瀬戸 靖雄
〃	明治海運取締役社長	内田 和也

理事 (35名)

三菱鉱石輸送取締役社長	泉 浩
エム・オー・シー・ウエイズ 取締役社長	梅谷 一城(勲)
日本郵船取締役社長	草刈 隆郎
日正汽船取締役社長	相澤 達
日産専用船取締役社長	住友 昭夫
日鉄海運取締役社長	川戸 健
大阪船舶取締役会長	小谷 道彦
三光汽船取締役社長	松井 毅
新和海運取締役社長	鷺見 嘉一
商船三井取締役社長	鈴木 邦雄
宮崎三井客船取締役社長	宮崎 通
田淵海運取締役社長	田淵 訓生
太平洋海運取締役社長	石川 有一
大洋日本汽船取締役社長	田中 博一
反田産業汽船取締役社長	反田 邦彦(勲)
玉井商船取締役社長	玉井 洋吉
東京船舶取締役社長	金盛啓太郎
東京マスカ一取締役社長	松永 宏之
鷺見マスカ一社 社長	岩本 剛(勲)
雄洋海運取締役社長	甲斐 勝
理事 (4名)	
佐藤汽船取締役社長	佐藤 忠男
東朋海運取締役社長	三河 尚義
東興海運取締役社長	井高 大介
日本造船工業会常務理事	大石 捷郎(勲)

平成13年度事業計画

1. 海運対策の推進

- (1) イコルマツクライヴ実現に向けた諸施策の実現
- (2) 平成14年度海運関係予算
- (3) マスカ一船の排除・クオリティマツクライヴ問題への対応
- (4) 船舶解撤(シツプ・リサイクリング) 対策の推進
- (5) 外航中小船主に係る諸問題への対応
- (6) マスカ一に係る諸問題への対応
- (7) 近海・内航海運対策

(8) 客船に係る諸問題への対応

## 2. 海運関係税制等の充実

- (1) 海運関係税制等の拡充
  - (2) 国際課税連絡協議会
  - (3) 外国税問題
  - (4) 海運企業の経理・財務問題
  - (5) 平成12年度委員会船舶設備資金借入状況
- (1) 米 国
  - (2) その他諸国
  - (3) OECD 海運問題
  - (4) 二国間海運問題
  - (5) 国際海運関係機関および国内関係団体との連携・協調の維持

## 3. 船員対策の推進

- (1) 国際船舶制度推進に必要な外国人船員の資格取得の促進と95STCW 条約への対応

## 7. 法務保険問題への対応

- (1) 外国人船員問題への対応
- (2) 船員教育および船員訓練機関のあり方について
- (3) 船員の社会保険制度への対応
- (4) 船員職業安定法の改正への対応
- (5) ILO 条約改正への対応
- (6) フジワ諸国との船員問題の検討
- (7) その他
- (8) 漁場油濁被害救済基金

## 8. 輸出入・港湾諸手続きの簡易化ならびにIT化問題への対応

- (1) ウンストツサービス実現への対応
- (2) UN/EDIFACT への対応

## 9. 港湾諸問題への対応

- (1) 水先問題への対応
- (2) 港湾法・港湾労働法・港湾運送事業法改正後の諸問題
- (3) 港運関係 Joint Report (対 FMC) への対応
- (4) その他

## 4. 環境対策の推進

- (1) 環境保全全般に係る諸問題への対応
- (2) 地球温暖化防止に関する諸問題
- (3) 海洋汚染防止に関する諸問題
- (4) 海上災害防止対策
- (5) 大気汚染防止に関する諸問題
- (6) バラスト水排出規制問題

## 5. 国際問題への対応

- (1) 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度
  - (2) WTO 海運問題
- (1) 港湾の管理・運営のあり方 (含、公社ターミナル問題) を巡る議論への参画
  - (2) 内外の港湾関係諸料金問題への対応
  - (3) 港湾ユーザーへの対応
  - (4) その他
  - (5) 港湾関係諸料金問題への対応
  - (6) 港湾の管理・運営のあり方 (含、公社ターミナル問題) を巡る議論への参画
  - (7) コネチナ関連業務



10. 船舶の安全確保と運航の効率化

- (1) 船舶の建造および保船業務に関連する諸問題
- (2) 海上人命安全条約 (SOLAS 条約) 改正への対応

の対応

- (3) ポート・ステート・コントロール (PSC)

への対応

- (4) 船用燃料油対策
- (5) 海上無線通信の改善

(6) その他

- ・ 貨物の安全な積み付け、運送に関する諸問

題への対応

- ・ 船舶修繕費および船用品費に関する調査

11. 海上交通および港湾水路の安全対策の推進

- (1) 海賊防止対策
- (2) 海上交通安全対策
- (3) フラッカ・ソングボール海峡の航行安全対策
- (4) その他

- ・ 諸外国における運航規則に関する情報の取

# 崎 長 会 長 挨拶

この度、皆さまのご推挙により、会長職を務めることとなりました崎長でございます。何分非力の身でございますので、皆さまよりの絶大な力をお力添えを賜り、この大任を果たしてまいりたく存じます。何とぞよろしくお願い申し上げます。

生田前会長におかれましては、船舶特別償却や圧縮記帳制度をはじめとするわが国海運業の安定的経営に必要な税制・制度の整備・改革に努められたばかりでなく、日本および世界の海運の将来への基盤作りのために、オビニオンリ

集および周知

- ・ 国際紛争等に伴う船舶の航行安全対策の実施
- ・ 船舶の安全に関する情報の周知

12. 外航労使協議への対応

13. 首都圏第3空港問題への対応

14. 広報活動の推進

- (1) オビニオンリーダー・マスコミ向け広報
- (2) 一般向け広報
- (3) 学校・学生向け広報
- (4) 会員向け広報

15. 調査ならびに統計出版活動

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

ターゲットとして大変な熱意をもって海運発展に向けた国際間の協調の必要性を各種国際会議を通じて訴えられ、ご尽力いただきました。また、海洋環境の保全と共に海賊問題や空港問題にも取り組み、船舶航行の安全確保が国民生活にいかに重要であるか内外に強くアピールされるなど、一方ならぬご苦労をいただきました。この2年間にわたる多くのご功勞に対し心より感謝の意を表する次第です。

さて、日本において経済回復への歩みは遅々としており、ともすれば逼塞感の漂う現状を打

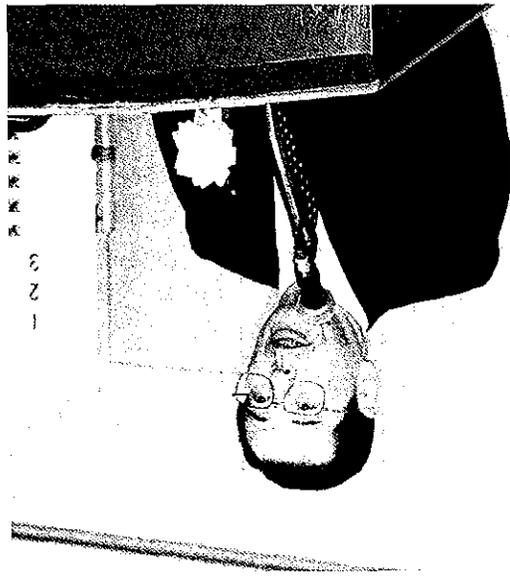
とりましても今後の海運産業の基盤を確固たるものにするために重要なものです。これら諸項目を実現していくに臨み、私が特に強調しておきたい点を以下に簡単に申し述べます。

第一にわが国海運の競争力強化でありまして、

海運業を支えるソフトである効率的な事業運営体制の構築など、自助努力は怠ることができませんが、わが国外航海運業がグローバルコンペティションに挑んでいくあたり、少なくとも諸外国と同等の条件で競い合えるような制度・仕組みが必要であり、

まさに私達がイコロールプツイングの実現を要請している所以です。政府の経済財政諮問会議が租税特別措置の聖域なき見直しを打ち出しておりますが、諸外国が海運に対して講じている強化策や税制・諸制度に比しわが国それらが劣位にある状況を見直すことが急務となっております。今年度は特に、真の国際的自由競争に伍していくための恒久的かつ安定的な税制、制度の確立を訴えていきたいと思っております。船舶の特別償却制度をはじめとする海運関係税制については、少なくとも現状より後退することがないよう関係方面に強く求めていきたいと考えております。

また、装置産業の一面を有する産業としてハードである船舶および関連機器・施設の整備も当然の責務であります。海運各社は現在企業に求められている資産の圧縮・スリム化など更なる効率化を懸命に進めていますが、国際船舶を核とするわが国商船隊の更なる整備を促進するため、関連する税制、予算、融資制度などの維持、拡充に向けて、関係各位と共に努力したい



▲当協会理事長

破せんと官民こそって構造改革に懸命に取り組んでおります。海運業界は物流における重要なソフトを担う役割を負っているが故に、経済・産業の動向に敏感にならざるを得ません。また、外航海運業はその性格上、単一国際市場での競争を余儀なくされ、早くから様々な合理化を実施し経営の基盤強化に取り組みでまいりました。私は、こうした海運業界あけての合理化努力の結果、低廉な運賃での良質なサービス提供が可能になり、わが国海運が日本の貿易・流通産業の増進に寄与してきたことに加え、絶えざる技術革新による安全確実かつスピーディーな輸送が日本および世界の産業を支えてきたことを強調したいと思います。21世紀に入りエネルギー・資源をはじめ日常生活物資に至るまでモノの移動はますます活発化、多様化していることは疑う余地もありません。こうした輸送ニーズの変化に対応して国民生活、経済に貢献していくことが日本海運の使命であります。本日の総会決議におきまして、私どもが取り組むべき最重要課題を掲げておりますが、いずれを

と考えます。

第二に環境保全と船舶安全運航です。

本年1月当協会は環境憲章を策定しました。

今後ともこの憲章に則り、当協会一丸となって環境保全活動を推し進めてまいります。当然ながら環境保全は常に地球的広がりで見なければなりません。国際的な視点を見れば、パリ協定を欠いた対策の実施が実業を損ねることになり、国際的なコンセンサスを得ながらより良い環境作りを目指していきたいと思っております。

第三にわが国海運が今後とも健全なる発展を遂げていくための基本である船舶運航におけるソフト面の強化、とりわけ運航にかかわる要員の技術向上であります。

これは最近要請が高まっているクオリティ・シッピングに密接に関係するものです。幸いにシッピングに密接に関係するもの、わが国海運産業が培ってきた優秀な海技を将来にわたって保持、発展させる方途を真剣に考える気運が盛り上がりつつあります。国際的視野に立つて適切な体制の更なる整備、充実に努めたいと存じます。

第四に内航海運の問題への取り組みであります。平成10年5月に導入された内航海運暫定措置事業の着実な実施と内航海運業の経営安定と構造改善のための船腹需給の適正化促進を図ってまいります。同時に環境保全の観点から、モーダルシフトや再生資源輸送で内航海運の果たす役割が大きく存じますので、それが

促進されるような施策の速やかな実施が望まれます。

差し迫った懸案事項に首都圏空港問題があります。空港機能の整備の必要性は認識しておりますが、船舶、航空の安全の確保は交渉の対象とする事柄ではなく、崩すことのできない大前提であることを常に念頭に置き、安全を脅かす要因を取り除くために意を尽くすべきものと考えますので、従来からの取組み姿勢を今後も堅持していきたいと思っております。

私は折にふれ「海運の森を育てる」という言葉を引き用させていただいておりますが、海運という森を形成する木々は姿形が異なっても共生して健全な姿で育つためには土壌・環境作りが必要で、森全体が社会に貢献する役割は直接・間接的に大きなものである一方、社会の協力なくして森の将来を期するのは困難であろうと思っております。私は、関係する国際団体・機関での海運関連事項の討議や先頃北京で開催されたアジア船主フォーラムの場での議論の高まりを、共通して海運の重要性を再認識して国際的な枠組みを作り上げようとする熱意の表れだと捉えております。こうした機会をとらえ、当協会におきましても一層積極的な活動を展開し日本海運産業の発展を皆さまと共に期したいと存じます。

私は決意を新たに、以上申し上げましたことに全力を尽くしてまいり所存でございますようお願い申し上げます。









いの場を設けるとともに、船社・荷主の具体的な需要、労働者の交代制に導入に伴う労働コストの負担や波動性の吸収方策、個別の港湾事情、我が国における国際ハブ港湾のあり方等の諸課題について、具体的かつ実効性のある調査・検討を行う、としている。

具体的には、現状の荷役体制に要するコストを算出した上で、今春閣合意を当てはめた場合、高度な予約搬出入システムを導入した場合、完全フルオートン化した場合のそれぞれのパターンについてコスト等を調査、比較分析していく、としている。また、予約情報システムに関して

は、新たに実務レベルによるワーキンググループ(WG)を設置し、委員会の議論と平行してフルオートン化に対応可能な高度なシステムを検討していく、としている。現在、横浜港や博多港、北九州港などで予約搬出入システムが構築

されているが、これらは道路混雑の緩和やトラックの有効活用を目的としてゲートとトラックヤード間の連携によるものとなっている。このためWGでは、例えばヤード内オペレーションとの連携など、さらに高度化したものについての検討を考えている。

同調査では年度内に概ね3回程度委員会を開催し取りまとめを行うとしており、次回は10月に開催し、初回含時に委員より出された意見も充分踏まえ、より詳細なシミュレーション計画(案)を委員会に提示し、掘り下げた議論を交わしたいとしている。

なお、今年度についても国土交通省の茅野大臣官房審議官が委員会の座長を務め、邦船社からは当協会港湾協議会の森委員長(MOLシヤバ社社長)が引き続き委員の立場として参加する。

【資料】平成13年度 港湾物流効率化推進調査委員会 委員名簿

座長	国土交通省大臣官房審議官	茅野 泰幸
委員	(社)日本港湾協会副会長兼理事	山下 文利
	(社)日本船主協会港湾協議会委員長	森 和樹
	(社)経済団体連合会輸送委員会	
	物流効率化に関するワーキンググループ座長	松本 忠雄
	(社)日本荷主協会常務理事	河村 輝夫
	東京都港湾局長	高藤 哲哉
	横浜市港湾整備局長	山本 信行
	国土交通省港湾局計画課長	鬼頭 平三
	国土交通省港湾局環境・技術課長	品川 正典
	国土交通省海事局港運課長	神谷 俊広
	国土交通省海上保安庁航行安全課長	黒田 晃敏
	財務省関税局業務課長	若狭 正幸
	厚生労働省職業安定局建設・港湾対策室長	篠葉 伸一

(順不同、敬称略)

# 2

## これまでの要望のうち半数以上の規制緩和が達成 —これまでの当協会要望の規制緩和達成状況—

当協会は平成7年3月より平成13年2月まで12回にわたり、国土交通大臣（旧運輸大臣）や政府の規制緩和推進母体に対し規制緩和要望を行っている。政府は、これまで3回にわたり、3か年の推進計画を策定してきたが、その流れは、資料1のとおりである。

こうした政府の規制緩和への取り組みのなかで、これまで当協会が要望してきた項目は全77項目あり、うち、措置済みまたは措置予定のもの35項目、一部措置済みまたは解決への道筋がついたものは18項目、措置困難とされたため、引き続き要望ないし要望に向けた検討を行うも

当協会は、船員保険の被保険者資格付与についての見直しや船員職業紹介事業等の見直し、港湾運送事業の主要9港以外の規制緩和といった政策的な重要項目が早急に解決され、輸出入・港湾諸手続き全般の一般の簡素化など一部進展がみられる事項についても更なる規制緩和が図られるよう、関係省庁に対し、引き続き強力に働きかけを行っていくこととしている。

### 【資料1】

#### 1. 当初の「規制緩和推進計画」（平成7年度～9年度）

- （平成7年度）  
 平成7年3月 当協会 要望書提出①  
 平成7年4月 当初5年間の規制緩和推進計画を平成7年度を初年度とする3か年計画として前倒し実施することを閣議決定。  
 平成7年9月 当協会 緊急要望提出②  
 平成7年11月 当協会 要望書提出③  
 平成7年度末 「規制緩和推進計画」改定  
 （平成8年度）  
 平成8年11月 当協会 要望書提出④  
 平成9年2月 当協会 要望書提出⑤  
 平成8年度末 「規制緩和推進計画」再改定  
 （平成9年度）  
 平成9年12月 行政改革委員会の規制緩和小委員会が新3か年計画の策定を政府に要請する最終報告書を提出（12月で行革委任期切れ）  
 → 政府は平成10年度を初年度とする新3か年計画の策定を決定。  
 推進・監視機関として行政改革推進本部の下に規制緩和委員会を設置。

平成10年3月27日 当協会 要望書提出⑥ (会員アンケート実施。運輸大臣・政府の規制緩和委員会委員長宛提出)  
平成9年度末 「規制緩和推進計画」終了

## 2. 新たな規制緩和推進3ヵ年計画 (平成10年度～12年度)

平成10年度  
平成10年3月31日 「新たな規制緩和推進3ヵ年計画」の策定を閣議決定  
平成10年10月20日 経済団体連合会 要望書提出 (当協会要望項目を含む)  
平成10年10月末 各府省への要望提出期限

平成10年11月30日 当協会 要望書提出⑦ (運輸大臣・規制緩和委員会委員長宛提出)

平成11年1月 各府省 改定作業の状況を中間公表

平成11年3月 当協会 中間公表に対する再要望を提出⑧

平成11年度末 「新たな規制緩和推進3ヵ年計画」改定

〈平成11年度〉

平成11年4月6日 行政改革推進本部規制緩和委員会が規制改革委員会と名称変更

平成11年10月 経済団体連合会 要望書提出 (当協会要望項目を含む)

平成11年10月29日 当協会 要望書提出⑨

平成11年10月末 各府省への要望提出期限

平成12年1月 各府省 改定作業の状況を中間公表

平成12年2月29日 当協会 中間公表に対する再要望を提出⑩

平成12年度末 「新たな規制緩和推進3ヵ年計画」再改定

〈平成12年度〉

平成12年10月17日 経済団体連合会 要望書提出 (当協会要望項目を含む)

平成12年10月31日 当協会 要望書提出⑪

平成12年10月末 各府省への要望提出期限

平成13年1月 各府省 改定作業の状況を中間公表

平成13年2月26日 当協会 中間公表に対する再要望を提出⑫

平成13年末 「新たな規制緩和推進3ヵ年計画」終了

## 3. 規制改革推進3ヵ年計画 (平成13～15年度)

平成13年3月31日 「規制改革推進3ヵ年計画」策定

平成13年4月1日、内閣府に「総合規制改革会議」設置 (内閣府本府組織令に設置の根拠を持つ)

(注) 「要望書提出①」という記述は、当協会の1回目の要望が国土交通大臣 (運輸大臣) などに提出されたことを示す。



当協会要望項目	備 足 説 明	実施予定時期 (所管官庁)
国際船舶の日本人船・機長2名配乗体制の実現	改正STCW条約に定める他の締約国の公議資格証明書の承認制度の実現	11年5月20日施行 (運輸省)
船舶法の見直し	日本籍船を保有するための企業の取締役国籍制限撤廃	11年6月18日施行
船舶局における短波帯周波数の指定方式の見直し	国際電気通信連合(ITU)で使用が認められた全ての周波数を記号化し、一括して指定することが可能となった。	12年3月22日措置 (郵政省)
海技免状の受験資格としての乗船履歴の見直し	改正STCW条約に合わせる	11年2月施行
本邦に初めて入港するタンカーの安全対策確約書提出義務の廃止	2万5千総トン以上の液化ガスタンカーおよび22万重量トン以上のタンカーに対する安全対策確約書を廃止	12年10月措置 (海上保安庁)
航海用具等の設置基準の緩和		10年3月措置
無線方位測定機および無線電話遭難周波数(2,182kHz)聴守受信機等の設置義務の廃止		10年措置
船舶検査についての船級協会等の活用	これまで政府が行っていた ①救命設備、居住設備、航海用具等の検査を日本海事協会が行えるようになった。 ②通信設備の検査を郵政省が認める認定点検事業者が行えるようになった。	①10年7月措置 (運輸省) ②10年5月措置 (郵政省)
国際航海旅客船に係る検査の合理化	中間検査時、上架検査(フック入り)に代え水中検査を可能とする	8年1月措置
船舶検査間隔の改善	定期検査間隔が4年から5年になる等の改正	9年7月措置
船員法第80条第2項の食料表を定める告示の見直し	前回改正から20年以上経過していたため、実態に合わせる	9年4月告示
外国人船員の船員手帳の有効期間	有効期間を2年→5年、本局に加え、一部の支局でも交付	8年4月措置
無線検査についての船舶の衛生検査受検義務の撤廃	検査に係る手続きの迅速化	8年4月措置
船舶職員養成施設修了者に対する筆記試験免除期間の延長		8年4月措置
船員手帳の健康証明書の見直し	検査診断の指定医師数の拡大、有効期間の扱いの弾力化	7年10月措置
防火構造物の認定手続きの簡素化	一定の要件を満たす外国試験機関等の検査データがあれば運輸省(当時)の定める標準火災試験を省略	7年措置
GMDSS関連機器に係る型式承認(運輸省：当時)と型式検定(郵政省：当時)の相互承認		7年措置
GMDSS機器(EPIRB、SART、及び方向無線電話)の船上での検査の実施	船舶のホースシステムをシールドシステムとして利用することにより、GMDSS機器を修理工場へ持ち込むことなく船上での検査が可能となった。	11年5月措置



--

当協会要認項目	補足説明	<p>甲板部職員の三級海技士（電気通信）の資格取得の容易化</p> <p>水先料金体系、料金決定の仕組みの見直し</p> <p>水先料金体系の見直し</p> <p>同一湾内にある水先人会による足船の共有化を実施</p> <p>航海実歴認定制度に関する申請手続きの簡素化</p> <p>日本籍船舶の船体保険等の海外保険会社への直接付保</p> <p>コシナ貨物の検査制度の見直し</p> <p>船舶の譲渡許可</p> <p>2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する航行安全指導および安全対策確約書に基づく、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海への夜間入出域制限の撤廃</p> <p>2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について</p> <p>瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行管制の緩和</p>
---------	------	---

11年7月措置	一部軽減	<p>夜間割増料金等の見直しの実施（その他の水先料金体系の見直しに関しては、水先料金問題検討委員会にて審議）</p> <p>9年11月、水先部会にて承認</p> <p>9年4月1日実施</p> <p>（国土交通省）</p>
8年度4月1日に改正	保険業法施行（金副庁）	<p>日本籍外航船舶の海外付保の自由化実現（船舶不稼動損失保険は認められていないため、引き続き要望している）</p> <p>段階的削減で合意</p> <p>国際船舶を対象とする届出制に改正</p> <p>瀬戸内海（友が島水道）についてのみ安全対策確約書の廃止に伴い緩和。</p> <p>東京湾、伊勢湾については引き続き要望中。</p> <p>（運輸省）</p> <p>12年10月一部措置</p>
13年度に検討	13年度に検討	<p>2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について</p> <p>瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行管制の緩和</p>
検討中	検討中	<p>瀬戸内海への夜間入出域制限の撤廃</p> <p>2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する航行安全指導および安全対策確約書に基づく、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海への夜間入出域制限の緩和について</p>

3. 引き続き要望ないし要望に向けた検討を行うもの

当協会要認項目	13年3月末発表の3か年計画における検討状況	<p>輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び莫のワストップのーエの実現</p> <p>13年度を目処に抜続。（本措置では両システム毎に人力・送信する必要がある等、利用者の負担は軽減されていないため、措置内容が不十分である。シングルサイン（ワズイク）システムの整備を求める。）</p> <p>（国土交通省、財務省、法務省など）</p> <p>13年度</p> <p>13年3月末発表の3か年計画における検討状況</p> <p>その後の進捗状況等</p>
港湾関係諸税（とん税、特別とん税、船舶固定資産税）ならびに諸料金（入港料等）の適正化	措置されず	<p>（国土交通省）</p> <p>進展なし</p>
外資埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	措置されず	<p>（国土交通省）</p> <p>進展なし</p>
港湾運送事業の更なる（主要9港以外の）規制緩和	措置されず	<p>（国土交通省）</p> <p>進展なし</p>
船員保険の被保険者資格付与についての見直し	措置されず	<p>（厚生労働省、国土交通省）</p> <p>検討中</p>



1. アンケートとヒアリングに見るコナテナ船社の問題意識

— 定期航路を取り巻く環境変化と船社経営の対応 —

2. アジア通貨危機後の電力炭船腹需要をどのように見るか

— アジア向け一般炭(電力炭)の荷動きとIPP(Independent Power Producers: 電力卸供給業者)の動向 —

1. アンケートとヒアリングに見るコナテナ船社の問題意識

—「定期航路を取り巻く環境変化と船社経営の対応」—

(財)海事産業研究所では、平成10年度と11年度に「経営者アンケート調査：最近の定航海運トピックス」に関するアンケート調査」を2回実施しているが、今回についても定航経営に関わる重要なトピックス①船腹需給・運賃動向、②OSRA・協議協定・同盟形態化に対する船社の考え方、③ライオンズと合併について、④ITによる経営の効率化、⑤荷主サービス(高度化)について、アジアをはじめとする大手船社を対象にアンケートおよびヒアリング調査を行い、変革期における各社の意識と、経営のあり方を探った報告書を取りまとめた。

1. はじめに

昨年(2000年)、世界の主要コナテナ船社の業績は順調に回復基調を辿った。各社の長年に亘る合理化とコスト削減の努力が実を結んだのは勿論であるが、最大の理由は、アメリカの好況

に支えられて世界的に荷動きが旺盛であったことである。具体的には、2000年のアジアから北米向けのコナテナ貨物量は、前年に比べて14%余り伸びて、初めて700万TEUの大台に乗った。旺盛な荷動きとそれに伴うスペース・タイトを背景として、一定の運賃修復が行われたことも船社の業績改善に寄与した。

しかし、定航海運を左右するのは、果たしてアメリカの景気のような外的な要因だけだろうか。それとは別に定航業界の内部においても、構造的な変化が進みつつあるように思われる。ここでは変化のポイントとして、以下の4点に視点を据えることにしたい。

◆市場原理の考え方が定航海運において定着しつつあること

◆スケール・メリットを追求する動きが強まっていること

◆船社間に見られる「共通化」や「標準化」の

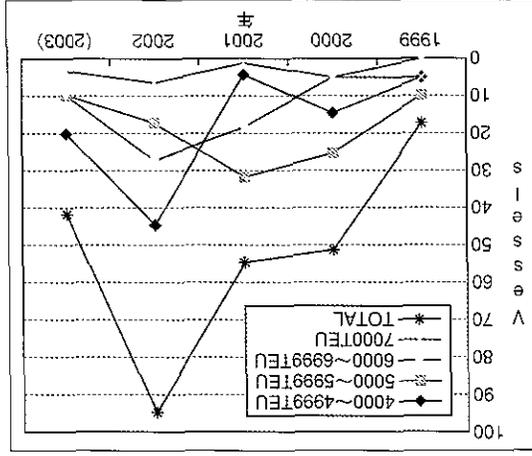
傾向  
◆業界の新たな秩序を模索する動き

こうした変化はひとり定航海運に特有なものではない。他の産業においても同じような動きが生じているのはしばしば観察されるところであり、海運業界もまた、グローバルな資本のメカニズムから無縁ではあり得ないと考えられるのである。かかる認識に立ち、本稿では、今春世界の主要コンテナ船社10数社に行ったアンケートとヒアリングの結果を踏まえて、定航海運における構造的な変化と、それに対する船社の対応について考察してみたい。

2. 市場原理への追い風

1980年代以降、アメリカのレーガリズムやイギリスのサッチャリズムに代表されるように、市場の原理を重視する市場主義的な傾向が欧米を中心に強まった。定航海運においてそうした動きを象徴するのが、99年に施行されたアメリカの「改正海運法」(Ocean Shipping Reform Act, 以下OSRA)である。

言うまでも無くOSRAの最大の特徴は、船社



出所:「Clarkson World Shipyard Monitor Database」から  
船回法人 海事産業研究所が推計

大型船を巡る関心事の1つは、今後大型化がよくなることである。現在の造船

大型船の船腹を埋めるだけの貨物を集められるようになると事実がある。

大型船投入の背景には、スケールメリットによりコストを削減したいという船社の基本的な要求があるが、それを可能にしたのは、世界的な規模でフライアムスや大型M&Aが進んで、

2002年には百隻近くになると見られる。

では、4千TEU以上の大型船の竣工予定(隻数ベース)は1999年以降増加して、ピークとなる2002年には百隻近くになると見られる。

大型船投入の背景には、スケールメリットによりコストを削減したいという船社の基本的な要求があるが、それを可能にしたのは、世界的な規模でフライアムスや大型M&Aが進んで、

3. 1. コンテナ船の大型化

最近、船社の間でスケール・メリットを積極的に追求しようとする動きが顕著である。大型コンテナ船の投入や、フライアムスやM&Aによる経営規模の拡大がその端的な顕れである。

「ポスト・パナマックス型」と呼ばれる大型コンテナ船の建造が近年著しい。これは積載量が大体4千数百TEU以上に相当するものであるが、今年4月の時点で「Clarkson World Shipyard Monitor Database」から推計したところでは、4千TEU以上の大型船の竣工予定(隻数ベース)は1999年以降増加して、ピークとなる2002年には百隻近くになると見られる。

3. スケール・メリット追求の動き

最近、船社の間でスケール・メリットを積極的に追求しようとする動きが顕著である。大型コンテナ船の投入や、フライアムスやM&Aによる経営規模の拡大がその端的な顕れである。

「ポスト・パナマックス型」と呼ばれる大型コンテナ船の建造が近年著しい。これは積載量が大体4千数百TEU以上に相当するものであるが、今年4月の時点で「Clarkson World Shipyard Monitor Database」から推計したところでは、4千TEU以上の大型船の竣工予定(隻数ベース)は1999年以降増加して、ピークとなる2002年には百隻近くになると見られる。

大型コンテナ船の投入や、フライアムスやM&Aによる経営規模の拡大がその端的な顕れである。

「ポスト・パナマックス型」と呼ばれる大型コンテナ船の建造が近年著しい。これは積載量が大体4千数百TEU以上に相当するものであるが、今年4月の時点で「Clarkson World Shipyard Monitor Database」から推計したところでは、4千TEU以上の大型船の竣工予定(隻数ベース)は1999年以降増加して、ピークとなる2002年には百隻近くになると見られる。

技術では、1基1軸での最大船型は1万TEU前後とされており、これを上回る大型化には2

基2軸が必要で、建造費がシヤンフ・フツす

る。その他にも、極端な大型化は、コンテナ港

湾の物理的な制約や荷役の長時間化という問題

を孕み、スチール・ミットを減殺し兼ねない。

技術的に可能な最大船型と、経済的な最適船型

とは、必ずしも一致しないのである。

これらを踏まえた上で、船社はコンテナ船の

大型化について、どのような見通しを持ってい

るのか。フネケートの結果を見ると、「現時点

での最大船型を超える）8千TEU以上の大型

船が「一般化する」と考える船社は、太平洋航路、

欧州航路とも3分の1程度あるが、「大型化に

伴って配船形態が大幅に変わる」というところ

まで踏み込んで想定している船社はごく少ない。

大型船を巡る今一つの問題は、大型船の大量

投入が、今後の荷動き動向と絡めて、船腹需給

に及ぼす影響である。2001/02年の船腹需給に

ついて、太平洋航路で約2割、欧州航路では約

4割の船社が「供給過剰」を予想しているが、

同時に「供給過剰は一時的なもので、2005年ま

での中期ペースでは需給ギャップは解消され

る」との見通しが多く聞かれた。過剰供給を引

き起こす直接の原因としては、ほぼ全社が「ア

メリカの景気失速」を挙げている。

船腹需給と表裏の関係にある運賃水準につい

ては、フネケートの結果、現在の運賃水準に対

して船社の不満がまだ根強いことが判る。例え

ば太平洋航路では、東航、西航とも4割の船社

が、「現行運賃に不満で大幅な運賃引上げが必

要」と考えている。「或る程度の運賃引上げが

必要」と回答した船社を加えると、東航で7割、

西航では8割に達し、船社は、運賃の修復がま

だ不十分と考えているようである。この傾向は

欧州航路でも同様で、東航、西航とも8割前後

技術では、1基1軸での最大船型は1万TEU

前後とされており、これを上回る大型化には2

基2軸が必要で、建造費がシヤンフ・フツす

る。その他にも、極端な大型化は、コンテナ港

湾の物理的な制約や荷役の長時間化という問題

を孕み、スチール・ミットを減殺し兼ねない。

技術的に可能な最大船型と、経済的な最適船型

とは、必ずしも一致しないのである。

これらを踏まえた上で、船社はコンテナ船の

大型化について、どのような見通しを持ってい

るのか。フネケートの結果を見ると、「現時点

での最大船型を超える）8千TEU以上の大型

船が「一般化する」と考える船社は、太平洋航路、

欧州航路とも3分の1程度あるが、「大型化に

伴って配船形態が大幅に変わる」というところ

まで踏み込んで想定している船社はごく少ない。

大型船を巡る今一つの問題は、大型船の大量

投入が、今後の荷動き動向と絡めて、船腹需給

に及ぼす影響である。2001/02年の船腹需給に

ついて、太平洋航路で約2割、欧州航路では約

4割の船社が「供給過剰」を予想しているが、

同時に「供給過剰は一時的なもので、2005年ま

での中期ペースでは需給ギャップは解消され

る」との見通しが多く聞かれた。過剰供給を引

き起こす直接の原因としては、ほぼ全社が「ア

メリカの景気失速」を挙げている。

船腹需給と表裏の関係にある運賃水準につい

の船社が「大幅または或る程度の運賃引上げが

必要」と答えている。

3. 2. 経営規模の拡大

一フラインクスとMSA

船社が経営規模の拡大を図る動きとしては、

フラインクスとM&Aがある。フラインクスは、

各社が独立を保ちつつ、本船オペレーションを

中心にグローバルな協調体制を築いて、サービ

ス向上と合理化を目指すものである。これに対

してM&Aは、さらに踏み込んでスケール・メ

リットを追求する究極的な手段と位置付けられ、

市場での優位性の確保や、サービス向上に必要な

経営資源（ヒト、カネ、モノ）の集積を図る

ものである。近年、マースク/シラック、P

&O/ネトロイト、NOL/APLなど、国籍の違

う船社間で大型M&Aが相次いだ。これは自

動車や金融など他産業でグローバルな統合が進

んでいるのと軌を一にするものである。

(1) フラインクス

フネケートでフラインクスに加入する船社

の満足度を調べたところ、「海上部分でのオ

ペレ・シヨシ・コスト削減」、「Transit time

の短縮」、「サービスマニラの拡充」などの項

目は相対的に高い評価となり、逆に「コンテ

ナ・インベントリー情報の共有化」、「同コス

トの削減」、「一般管理費の削減」、「セールス

活動でのマーケティング情報の共有化」などの項

目から見て、フラインクスの機能が限定的であ

ることを示すものと言えよう。また、今後フ

ラインクスの機能強化が必要、あるいは可能

な分野としては、「ターミナルでのオペレー

ション」、「コンテナ・インベントリー」、「ク

ーター」などを指摘する意見が比較的多く見

られた。

今後大型コンテナ船が多数竣工して、場合によっては一時的に船腹の需給が緩むかも知れない状況に対して、「既存のライオンスの緊密化や機能強化を図られる」のか、それとも「ライオンスの再編成や船社間の大型合併」というドラッグアップ的な変化が起きるのか。船社の見方は分かれたが、「どの方向に進むかはライオンスによって2極分化する」との意見も見られた。

(2) M&A

近年の船社間の大型 M&A について、船社は概ね肯定的に評価しているようである。マーケットの結果では、大型 M&A は「定期船市場の安定化につながる」との意見が大勢を占め、「スカーブル・ミットを活かしてサービスの改善につながる」という意見も多かった。こうした見解は、これまで大型 M&A に関わらなかった船社にも概ね共通しており、M&A という経営手法が海運業界で定着しつつあることをうかがわせる。

しかし一方では、「異なる企業文化の克服や統合に伴う多額のコスト」など M&A に伴う問題の指摘や、「これ以上の合併の進行は市場の不安定化を引き起こしかねない」という懸念も一部で聞かれた。

4. 船社間の「共通化」「標準化」傾向

船社に対するレビューの中でしばしば耳にしたのは、「90年代に繰り広げられた船社間の過当競争と過度の運賃値下げは繰り返されないだろう」、「採算を度外視したシェア拡大ではなく、利益を重視する経営が必要」という意見であった。後者については「他社においても同様な考え方（シェア拡大よりも利益を重視）のところが増えて来た」との声も多く聞かれた。こうした意見が同盟船社、盟外船社を問わず共通

している点は注目される。

船社間で意識の共通化が見られるようになったのは、次の2つの理由が考えられる。

(1) 船社経営の成熟

海運業界に限らず一般に、ある企業が市場に新規に参入した段階では、生き残りを図るため、まず、市場でのシェア確保を優先するであろう。そのためには業界の秩序を顧みず、安値攻勢も辞さないという経営姿勢は、往々にして様々な新規参入企業で見られるところである。特に海運のようにインベシヨンの機会が乏しい業界では、新規参入の船社が、相対的に安価な運賃を提示することで、荷主にアピールしようとすることは想像に難くない。

しかし、このような傾向は、企業のライフサイクルの中で永続するものではない。企業が市場で一定のシェアを確保して生き残りが、市場で一定のシェアを確保して生き残りに成功すれば、次の段階には早晩、シェア拡大から利益重視へ経営を転換するのは、企業体力の点から見ても自然な流れである。

(2) コスト構造の「標準化」と経営環境の「共通化」

かつては船社間で、同盟船社＝高コスト、盟外船社＝低コストという格差がかなり明瞭に見られた。しかしその後、邦船社の例に見る如く前者でコストのストリム化が相違込んだのに対して、後者では逆にコストの上昇があったとされ、両者のコスト構造がかなり「標準化」して来たと思える。

さらに変化を決定付けたのが、1997年のアジア通貨危機であった。アジア各国の経済環境が悪化する中で、海運業界でもアジア系船社を中心に、債権者や株主などの利害関係者から利益重視の経営へ転換を求める要求が高まり、もはや採算を度外視したシェア拡大一

辺側の経営は出来にくくなったと言われる。これが経営環境の「共通化」である。以上の要因が複合して、船社の意識の「共通化」が進んだと考えられる。

### 5. 新たな秩序の模索

上に述べたような「共通化」をベースとして、定航海運の新たな秩序を模索する動きが見られる。今回のヒアリングにおいても、同盟船社と盟外船社が同じ議論の土俵に乗り、船社間で対話の気運が醸成されつつあることをうかがわせる意見が聞かれた。

具体的には、太平洋航路安定化協定 (Trans-Pacific Stabilization Agreement、以下 TSA) など船社間の協議協定が、船社間の対話促進と新たな秩序作りへ向けて、一定の機能を果たすと思われる。TSA など協議協定に対する船社の評価は、アソケートとヒアリングの結果、「太平洋航路の経営環境が改善したのは、主として船腹需給が改善したことによるが、協議協定も、船社間の情報交換の場として有効であった」という点におおむね集約されよう。

その他、協議協定が「同盟に代わって新たな海運秩序を確立する上で中心的な役割を担う」、BAF、CAF など運賃以外の周辺部分の環境を整備する上で有効に機能する」という意見も各々約3分の1程度の船社で見られた。

### 6. 変革期における船社の課題

以上、最近の定航海運における4つの構造的な変化を概観したが、それは船社経営に何をもたらすのであろうか。

先ず考えられるのは、船社のコスト構造が平準化し、経営環境が共通化する中で、かつて船社間の運賃格差を形成した問題が相対的に縮小し、代わって運賃以外の競争要因が重要性を増

すことである。運賃以外の競争要因とは、各船社が荷主のニーズを的確に把握した上で、自社サービス独自の競争要因と、競合他社との差別化をいかに有効に顧客にアピールするか、というものになるであろう。

船社の経営戦略を例に上げるならば、一方で海運の隣接部門たる内陸輸送や倉庫業に経営を伸展させて、総合物流業を志向する戦略があり、他方ではこれに對置して、本業たる定航部門に経営資源を集中的に投入して、IT化などをテコに、サービスの質的高度化を図るといふ考え方がある。経営戦略としてどちらが正しいか、という問題ではない。企業にとって利用可能な経営資源が有限である以上、経営の軸足をどこに置いて、経営資源を何に優先的に投入するかという選択は、避けて通れないものである。サービスの独自性や差別化の発想が求められるのである。

構造変化に伴う今1つの問題点は、グローバルな規模でスケール・アップ追求が進む中で、各船社は、現実に進展する大型 M&A の動きにどう対応するかである。

主要船社の経営形態には大別して、持ち株会社の下でコンテナ船事業に特化するものと、社の中で定期船・不定期船・非海運などの部門が有機的に結合して、全体としてのシナジー効果を目指すものがある。前者では、コンテナ船社間の M&A が比較的容易に行い得ると考えられるが、後者では、定航部門だけを分離して他社と統合することは、かえって経営の有効性を損なうとして抵抗が大きいであろう。そこには、画一的に論じられない企業経営の難しさがある

が、競合他社が現実的に M&A により市場シェアの拡大、荷主サービスの向上、コスト削減などを積極的に進める中で、無策であることは出来

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
日本	原料炭	67	65	65	68	67	70	68	69	70
	一般炭	43	47	48	52	57	63	63	66	74
	計	110	112	113	125	128	133	131	135	144
アジア	原料炭	28	29	33	32	35	36	36	36	39
	一般炭	43	50	57	59	71	78	83	89	111
	計	71	79	90	91	106	113	125	134	150

表1 日本・アジア石炭荷動き1991-2000年 (単位:百万ト)

当協会は、アセアン向けの電力炭の需要が旺盛を極めた1990年代初頭のアセアンの経済背景、通貨危機が電力市場に及ぼした影響、足下の経済推移と今後の電力炭需要の動向について(航海産業研究所に調査を委託し、このほど調査報告書を取りまとめた。このため、本号では、調査報告書の概要について紹介することとした。

1) 不定期船マツトを支える一般炭(電力炭)輸送

1995年春にピークをつけた運賃市況は1999年初には1987年以來の安値を記録した。その背景として考えられるのは、1994年以降4年連続で新造船の引渡しが増えたことと、1997年のアジア通貨危機により、アジア向け荷動き量が低下したことで、これに伴い、不定期船の船腹需給

その後、アジア諸国の通貨危機からの脱却・経済改革が進み、経済状況が復すにつれて荷動きも回復を見せ、運賃水準は1999年半ばに安値圏を脱して現在に至っている。

不定期船貨物荷動きのうち、この10年間で、日本・アジアともに大きな増量をみせたのは一般炭(電力炭)である。表1は日本・アジアの石炭の1991年から2000年までの海上荷動き量であるが、アジア向け一般炭がこの10年間で2倍以上に拡大していることが分かる。日本向け一般炭も各電力会社の火力発電所建設・運開が順調に推移したため、毎年増加している。

一方、鉄鋼用に使用される原料炭の日本向け荷動き量はここ10年間で、鉄鋼生産量が毎年1億ト前後で推移したため、略横ばいに推移して

## 2. アジア通貨危機後の電力炭船腹需要をどのように見るか

### —アジア向け一般炭(電力炭)の荷動きとIPP (Independent Power Producers : 電力卸供給業者)の動向—

ケール・マリットを追求するのか、あるいは、それに対抗し得る対策を提示するのか。経営の選択が求められよう。

2000年に主要コンテナ船社の業績は一定の回復をみたが、このような安定は永続するものではない。「市場主義」、「サービスの独自化・差別化」、「スケール・マリット追求」など大きな変化、

「競争」でも言うべき状況を作り出すのではない。現在の定航海運を巡る状況をその胎動と認識するならば、新たな変革への対応を進めることは、船社にとって避けて通れない課題と言えるよう。

草の足音が迫っている。それらは個々に独立した現象ではなく、複合して「大変動」や「大競争」

表2 アジア各国の一般炭消費量推移

	1993	1995	1998	1999
中国	1,018	1,151	1,035	869
インド	238	283	259	255
日本	54	64	70	75
韓国	26	28	35	40
台湾	20	22	31	32
インドネシア	8	10	14	19
その他アジア計	11	24	23	20
合計	1,375	1,582	1,467	1,310

(単位：百万トン)

いる。

アジア向けについては中国・韓国での粗鋼生産量増加を反映して1991年からの10年間で11百万トン増えている。

2) アジア各国の一般炭消費量

一般炭は電力用およびセメントを始めとする一般産業用に使用され、アジア各国の1993年から1999年までの消費量は次の表のとおり推移している。

表2を見ると幾つかの特色がある。

- ・日本では電力消費量の伸びに対応して電力各社が火力発電所を増設し、また、一般産業のIPP建設が運転開始に入った事などで毎年増加を続けている。また、韓国・台湾では主として電力用に増量させている。
- ・中国は産炭国で大消費国である石炭は供給過剩の状態にあり、また、環境対策面の問題を考慮すると、今後、減産傾向が続くことと思

- ・アジア各国は1990年代初頭の経済発展の時代から1997年通貨危機・IMF主導型の再建過程のなかで、景気は低迷しており、電力需要も落ち込んでいる為、1998・1999の両年に亘って石炭消費量も減少している。

3) アジア地域における電力需要の急増とIPP

の出現

中国・インドを含めたアジア（日本は除く）の人口は1998年央で31億人以上と全世界人口の50%近くを占めている。人口は毎年増加を続け、工業化も家庭用の電化も着実に進んでいるが、電力を始めとするインフラ整備が順調に進まな

いのが現実である。このことは逆に言えば、アジアの電力マケットが極めて高い潜在的成長力を持っている市場であることを意味している。このため、1990年代に入ってからアジア、特にアジアでの高成長を背景として、電力需要が急拡大し、各地で恒常的に電力不足が発生

要が急拡大し、各地で恒常的に電力不足が発生し、既存の発電所だけでは対応できなくなったことや、電源開発に必要な巨額資金の調達を確保する為、IPPの電力市場への参加が相次いだものである。

これは、主として欧米の電力業者を中心として各事業体が、重電、プラント、設計、建設、コンサルタント、商社等関連業界を巻き込む大市場を形成し、各国政府・電力庁の電力プロ

ジェクト入札に参加、膨大な資金がアジアに流れ込んだものである。元々、IPPのスキームはいわゆるBOT(Build-Operate-Transfer)方式が一般的であり、feasibility studyを開始し、投資実行、操業し、電力料金で投資を回収するまでに20年近くかかるプロジェクトがほとんどである。

特に1990年代初頭の経済成長に支えられ、電力需要が旺盛にあったタイ、インドネシア等かなりの数のIPPが計画され、発電所の燃料用の輸入炭を輸送するための船舶需要に期待がかかった。アジア船社のなかには、こうしたIPPと長期にわたる輸送契約を締結の上、新造船を投入したケースもあった。

また、邦船各社もアジアのIPP市場への

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001(予)
インドネシア	8.2	7.8	4.7	-13.2	0.2	4.8	4.2
タイ	8.8	5.5	-0.4	-10.2	4.2	4.9	3.5
マレーシア	9.4	8.6	7.7	-7.5	5.4	8.8	4.9
フィリピン	4.8	5.8	5.2	-0.5	3.2	4.0	3.1
ベトナム	9.5	9.3	8.2	4.4	4.4	6.6	6.4
中国	10.5	9.5	8.8	7.8	7.1	8.1	7.3
インド	7.6	7.5	5.0	6.8	5.9	6.0	6.2
韓国	8.9	6.8	5.0	-6.7	10.7	9.3	3.9
台湾	6.4	6.1	6.7	4.6	5.7	6.5	5.1
香港	3.8	4.5	5.2	-5.2	3.1	10.2	4.0
シンガポール	8.7	7.8	6.8	0.4	5.4	9.6	5.0

表3 アジア各国の1995-2001年GDP推移

(%)

産業界に共通のものである。) IPPの場合、投資額は莫大なものとなるが、コスト部分(発電所の設計・建設、関連機器類の納入、発電用燃料の購入、送電・配電施設の建設等)はほとんどの場合、フル建てであり、

1997年7月にタイで通貨危機が発生、瞬く間に周辺各国にその影響が及ぶところとなった。アセアン各国通貨危機の発生により、対ドルレートは通貨危機前に比べ40-50%も下落した。このため、ドル借り入れを抱えていた各IPPは債務額が2倍以上に膨張し、また、経済停滞・消費抑制の影響で電力需要は大幅に後退した。(これは、電力プロジェクトに限らず、全ての

#### 4) 通貨危機の発生とIPP

アセアン各国のIPPプロジェクトが運転開始を目指していたのは1998年から2002年にかけてのタイムスケジュールであったが、折悪しく1997年7月にタイで通貨危機が発生、瞬く間に周辺各国にその影響が及ぶところとなった。

一方、電力料金の需要家・一般家庭からの徴収は現地通貨でなされるため、その間に大きな為替差損が発生し、当初予定した採算計画は通貨危機の直撃により、大幅に悪化を来した。

IPPは借入金の返済が苦しくなり、事業家に融資していた金融機関は資金回収を早めた結果、計画中のIPPは運転開始を中止したり、運転開始時期の延期を余儀なくされたりした。

#### 5) 今後のアジア向け電力需要

アジア各国の経済の今後の動向については、インドネシア・フィリピンに見られるように、経済低迷の長期化により、先行きが不透明な国と、通貨危機を固定相場制への移行や金融システム改革により一定の危機を脱出したものと思われるマレーシア・シンガポールのような国もあり、アジア全体としては、先行きの不安要因は抱えながら緩やかな回復に向かうものとする

表3はアジア各国のGDPの2001年までの推移表である。

2000年から2001年にかけて各国のGDPは対2000年比やや軟化して推移する予測をしている

表4 受入れ地域別一般炭海上荷動き増大量比較

	1990・1997		1997・2000		2000・2005(予)	
	百万トン	シェア	百万トン	シェア	百万トン	シェア
ASEAN	1.7	4.1	4.4	15.3	19.4	42.5
インド・中国	6.3	15.1	6.5	22.6	8.2	17.9
韓国・台湾	33.7	80.8	17.9	62.1	18.1	39.6
計	41.7	100.0	28.8	100.0	45.7	100.0

が、アメリカの景気に先行き不安要素があるため、これを下回る可能性も高く、予断を許さない状況にある。

直近の景気動向はともかく、アジア向け電力

炭輸送量については、4-5年のスパンでみる

と今後の景気の回復とともに凍結されていた

IPPプロジェクトの再開があるものとして2005

年までに45百万トン（うち、アセアン19百万ト

ン）の増加を見込んでいた。

表4はアジア各地域での一般炭輸入増加量を

1990年・1997年・2000年・2005年と各々の期間

ごとに集計したものである。

韓国・台湾の純増シェアが減り、アセアン諸

国向けが2000年から2005年にかけてシェアを増

加させることが分かります。

### 6) 各国別IPP動向

アジア各国のIPP火力発電計画は通貨危機

の影響を受け、自国通貨の暴落と電力需要の減

退により、当初予定の運転開始スケジュールが

大幅に遅延している。各国毎に電源開発の現状

を見ていきたい。全ての国を網羅するのは、紙

面の都合で難しいので、アジア・中国・イ

ンド・インドネシアにつき記載した。

#### 1. アジア

通貨危機の直撃を受けたものの、金融/財政

の引き締めと1ドル=3.8リンギへの固定相場

制移行（98年9月実施）や金融システムの構築

等、自助努力で早目に経済危機を脱したと見ら

れるマレーシアの電力供給体制は、半島マレー

シア、ボルネオ島サバ州、サラワク州の3地域

に分割して半島はチナガナシヨナル社：TNB

(Tenaga National Berhad) サバ州はサバ電力

庁 Sabah Electricity Board が、サラワク州はサ

ラク電力供給公社 Sarawak Electricity Supply

Corporation がそれぞれ運営している。

1992年に半島部分で突然の停電が発生したの

を契機として、電力不足に対処するため、マレ

シアも積極的にIPPを導入したが、導入時に

次の2点が政府とIPPとの間で確認されてい

る。

1. IPPに対する発電単価、投資利回りを保証

すること

2. TNBがIPPから電力を購入することの保

証履行を義務づけたこと

しかし、こうしたIPPへの優遇はチナガナ社

よりコストの高い電力を購入する結果となり、

競争原理は働かないところとなった。さらに、

景気の後退に伴う電力消費の伸び悩みにより、

各IPPは苦戦を余儀なくされている。

TNB Janamanjung プロジェクト

クマラソール北部のPerak州に2,100M/W

(3x700M/W) の出力を持つTNBJanamanjung

プロジェクトは2003年から2004年にかけて運転

開始を目指している。これはマレーシアのAL-

STOMとマレーシア地域のPEREMBA CON-

STRUCTIONとのジョイントベンチャーで、運

転開始後は25年にわたってTNBに電力を供給

する契約となっている。年間に必要となる石炭輸送上必要となる。一般炭はインドネシア・豪州のサフライヤと供給交渉中である。

2005年の一般炭輸入量はIPP約8百万トンを中心として10百万トン以上の増加を見込んでいる。現在の輸送主力はMISC/WAWASAN等が担っている。

2. 中国  
1980年代半ば以降の経済成長に伴う電力需要の急増に開発が遅いつかず、慢性的電力不足の状況にあったが、国家を挙げて電源開発に取り組み、1998年に電力不足を解消した。

中国は世界一の人口を有し、経済も発展段階にあること、エネルギー消費量はアメリカに次ぐ世界第2位の消費国であること、産炭国であり、エネルギー源としては石炭への依存度が極端に高いことなどの特色がある。

中国の電力供給体制は国務院が全額出資する国家電力会社がコントロールしており、その参加に5大ネットワーク(東北、華北、華東、華中、西北)を中心として、広東、広西、貴州、雲南の4省をカバーする華南ネットワーク、それに、山東、四川、福建、海南の4省に分割・運営されている。

中国のエネルギー資源は、その80%が内陸部に集中している一方、工業用の電力消費量は圧倒的に広東・福建等の沿海省部に需要が集中しており、「北電南送」「西電東送」の発電・送電体制実現が課題である。

巨額な電源開発費用を賄うには海外経済協力基金やアジア銀行等の国際機関による融資や外国政府からの借款には限度があり、民間資金の

活用が望まれて来た。

その結果、1995年に中国政府は電気事業への電力会社以外の参入を積極化しIPPによる発電設備が本格化した。

今までの同国にて運開されたIPPは、広東省、海南省等の沿海州が中心となっており、電力ソースは圧倒的に石炭によるものが多い。

中国では開発の遅れる内陸地域は国主導で、沿海州では各省の自主開発にてインフラ整備を進めている。

中国に対する直接投資はBOT方式(外資の100%出資)と合資・合作(中国政府と外資の合弁)の2通りがあり、BOT方式は省政府が買電契約を保証することが前提となる。

中国に対する電力投資については、香港のHOPEWELLグループがShijiao B, C(広東省)に投資し、当初の見込みは18%の投資収益を上げる計画であったが、中国政府の圧力により10%の収益率に凍結された経緯があり、更なる投資意欲は薄れている。

こうした投資収益率の減と政府の新規IPPへの建設保証が得られないため、IPPの動きは非常にスローなものとなっているが、一方で、2001年4月に貴州省の電力インフラ(出力400万KW、貴州省電力会社が事業主体)の「西電東送」事業(最終消費地広東省)が2001-2005年の第10次5ヵ年計画に乗り、中国銀行が24億元(336億円)の融資確約をしたとの報道がなされている。

一般炭の輸送は北部を中心に分布する炭鉱から沿海部の発電所までCOSCOのバルクキャリアーもしくは鉄道で輸送される。福建省Mei Zhou WanプロジェクトはIMCが長期契約に集つきインドネシアから輸送している。

中国は国土面積・人口ともに大國である割に、輸入炭が増加しないのは、

1. 石炭埋蔵量が豊富であること
2. 石炭輸送船腹が十分あること
3. 国内石炭産業の雇用確保指向が強いこと
4. 輸入炭購入に際しては米ドル建てとなるが、石炭・運賃支払い相当の外貨が不足していることが主因である。

3. インド  
インドでは、人口の急増と高い経済成長性、これに伴う電力使用量の増大により、今後、大幅な電力増加を必要とする。

電力供給法に基づき中央政府には電力政策の決定と電力需給調整を担当する中央電力庁が、また、各州には各々、州電力庁が設置されているが、個別の電力開発計画には、州政府 (State Electric Board = SEB) が基本的に供給責任を担っており、開発から配電まで行っている。

発電設備は1999年末時点で約9万M/Wで、このうち、約7万M/Wが火力発電となっており。深刻な電力不足 (年間2万M/Wといわれている) に対応すべく、政府は2012年までに新規に10万M/Wの供給体制を目指しており、同時に電力料金体系の見直し、盗電防止、送配電網の整備を早急に構築する「電力改革」に総力を挙げる旨計画しているが、1998年に増設された発電容量は水・火力合わせて約1,300M/Wに過ぎない。  
現在、明らかになっているインド政府の電力改革は分割・民営化を柱とするものであるが、電源開発を受け持つSEB自体が慢性的な赤字体質 (15年間連続赤字であると言われている) にあり、電力料金の引き上げも急速には実現できないこと、新規投資に回る資金が枯渇していること、更には中央政府と州政府の調整が難しいこと、投資に際しての政府の保証は基本的に

ないこと等の事情がインドでの電力不足の背景にあり、また、鉄道輸送を担うRailroad Indiaと生産者であるCoal India Ltd (石炭を火力発電所まで輸送する) の間での輸送・売買契約が必要であるが、この調整が困難である。

- SEB (特に Punjab, Gujarat, Karnataka, Tamil Nadu の各州) 自体は炭質が良いこととインド炭に比べて石炭供給面での信頼性の上から、輸入炭に強い関心を寄せているが、輸入量が増加しないのは、
1. Coal India による国内炭使用の強い圧力 (lobbying)
  2. 輸入関税が高いことから国内炭に依存し勝ちであること
  3. 輸入炭の購入契約条件が不利であること
  4. 港湾施設が整備されていないこと
  5. 輸入炭を購入するに際して石炭価格・運賃は米ドル建てとなるが、外貨が不足していること

6. 国内産炭関連業者の雇用促進政策等の事情による。  
インドでは、Andhara Pradesh/Gujerat/Karnataka/Kerala/Punjab/Tami Nuda 等の主として中西部各州を中心として開発計画がなされている。現在、確認されているだけで、19のIPP計画があったが、この内、5カ所の計画が頓挫している。但し、SEBもその他需要者も、環境問題に対応できる良質な石炭の供給元を求めていることや、Ennore, Mundra, Pipavay, Dhamra 等で港湾開発が開始されており、いずれはGearless船の入港も可能となるので、石炭輸入量は増加すると思われる。  
現在は北部の炭田から Panamax/Handymax

にて Haldia/Tuticorin, Madras に沿岸輸送され

ている。  
2000年から2005年にかけての荷動きは、IPP  
の大きな伸びはないものの、セメント業界での  
需要があり、約7百万トンの増量と見ている。

#### 4. インドネシア

インドネシアのIPP計画もまた、投資収益  
率の低下と電力購入コストの両面の問題を抱え  
ている。

経営破綻にある PLN

IPP の仕組みが同国で導入されて間もなく通  
貨危機が発生し、国営電力会社 PLN (Perusa-

haan Listrik Negara) の収支状況 (1999年度) は、

年間収入が23兆ルピアに対し同支出が30兆ルピ  
アとなっており、差し引き7兆ルピア (約1,000  
億円) の赤字を計上している。

1998年度(-9兆ルピア)、1997年度(-6,000

億ルピア) と毎期赤字収支が続いている。この  
為、累積赤字は本年3月末で27兆ルピア (約  
4,000億円) となっている。

1998年度の赤字の内、6兆ルピアは借入金

の利払いに消え、3兆ルピアは為替 (外貨建て債  
務がルピアの下落に伴い増加したことによる)

とされている。

財政難を借入金の増加で凌いでいる為、同社  
借入金の合計額は長・短合計140兆ルピア (約

2兆円) を抱え既に破産状態にある。  
こうした状況を PLN が独自に打開できる

とは、電力料金の引き上げしか (今年6月から  
基本料金を20%前後引き上げる計画) ないが、

これだけでは収支均衡にはほど遠く、緊急対策  
として、一部地域で電力カットを実施している。  
さらに、累積赤字は政府の全面的肩代わり (株

式化) することが政府決定されているが、国民  
に将来のツケが回って来ることとなり、一時的  
な弥縫策に過ぎないため、政府に対する批判が

集中している。

政府と PLN および IPP との間では、当初締結  
した27の電力契約につき、IPP と PLN 間の買  
電価格を1k/w 当たり4.2セント以下になら  
ない場合、契約を終了させる旨、言明しており、  
対象の IPP は17社であると言われている。

また、1988年から香港のホーアウエルグルー  
プが参画していたタンジュンジャライB発電所  
開発事業はホーアウエルがこれ以上事業継続を  
出来なくなり、インドネシア政府が、同発電所

を2億米ドルで買い戻すことで合意した (2000  
年11月17日) と報道されている。

#### 7) 日本エーケッツとの関係

一方、これまで火力発電に電源の主力を置い  
てきた日本は、今後の経済動向・電力消費量の  
減退傾向・省エネの促進・環境対策 (環境問題

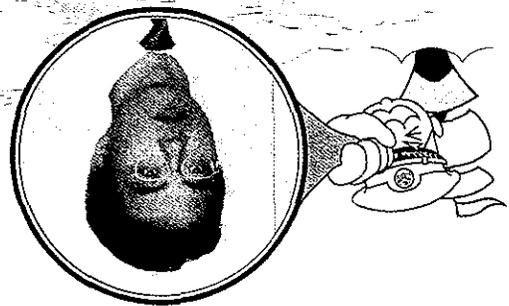
を巡って1997年12月に開催された京都会議にお  
ける CO<sub>2</sub>削減計画の公約・CO<sub>2</sub>を発生させる  
石炭火力発電所を減らし、LNG 等への切替を

促進する動き) 等の環境変化を考えると、一般  
炭の荷動きは以前ほどの大幅な伸びを期待出来  
そうになく、邦船社の電力炭営業についても、

アジア向け輸送も視野に入る時期に来ている  
ものと考えられる。

但し、このエーケッツにはコスト競争力に勝  
るアジア船社が多数輸送にあたり、邦船  
の参入には周到な準備が必要である。

総じてアジア各国とも電力開発・IPP の現状  
はスローな動きではあるものの、電力需要は今  
後、確実に増加するものと考えられるので、各  
国の政治経済情勢動向・電力関係業界の動向に  
留意する必要がある。



今回、登場して頂くのは

共和産業海運(株) 営業部長代理  
安部桂吾 さん(31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？

当社は、液体からドライ貨物  
まで多種カゴの輸送を行う内  
航船社です。  
私の属する営業部では、白油、  
黒油、LPG、液体アモニア、  
ケミカル、硫酸の各タンカーの  
集荷、配船および各種契約交渉  
等の業務を行っております。

2. これまでの会社生活の中で  
一番の思い出といえば…？

入社3年目25歳の時、彼女と  
フートの夕方、船トラブル  
発生。当時、携帯もなく連絡が  
とれたのは夜の9時、その後、  
通話料を含めた携帯費用2人分  
と彼女自身を一生負担する事に  
なりました。

3. 御社の自慢といえば？

昭和35年、本邦初のLPGタ  
ンカーを建造、就航させました。  
また、平成9年には、業界に先  
駆け、音声による航行支援シス  
テムを搭載したLPG船「新び  
るばん丸」を建造、就航させて  
おります。

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。

船舶構造を勉強し、TSL並  
みの超高速タンカー船建造の際  
には入タツとして、参加して  
みたいと思います。

共和産業海運(株)の事業概要

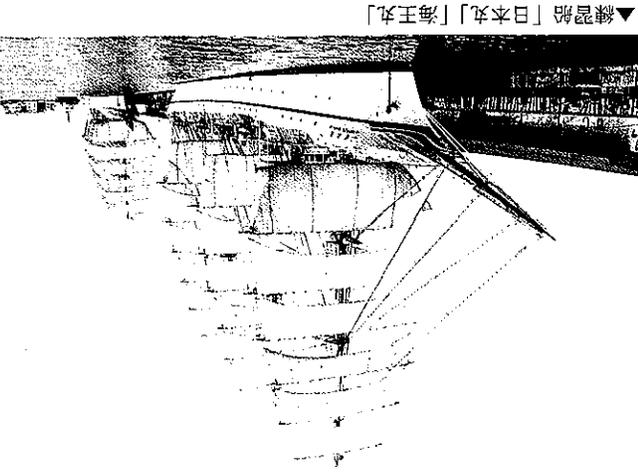
当社は、石油製品、LPG、ケミカル製品、硝  
酸等をタンカーにて日本国内一円の輸送に従事し  
ています。

あの大震災から6年余、震災復興支援への感謝の気持ちを込めて、生まれ変わった新しい神戸をお披露する神戸21世紀復興記念事業「KOBEE2001ひと・まち・みらい」が本年1月17日から9月30日まで神戸市内全域で繰り広げられておりますが、同事業の一環として、神戸港においても完全に復興した神戸港を広くアピールし、親しみやすい港づくりに寄与するとともに、市民に心の安らぎを与え、また次代を担う青少年や市民に海や海運に対する認識を新たにしていただき、広く海事思想の普及を図ることを目的として「KOBEE2001みなとフェスタ」の諸事業が実施されております。

今回はみなとフェスタでどのような事業が実施されることになっていくのかをお知らせしたいと思います。

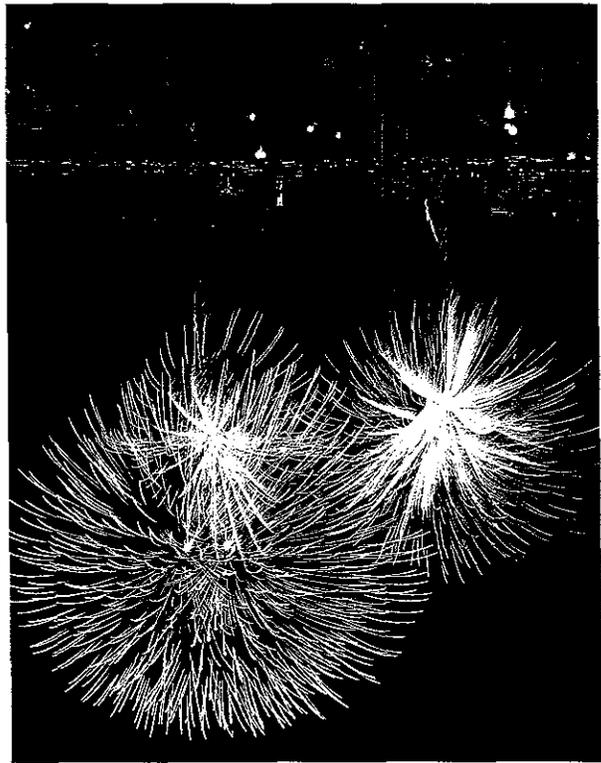
1. 神戸客船フェスタ
  - (1) 市民クルージング
    - ① 「ロマン3」、「すずかけ」、「つぼん丸」、「ルミナス神戸2」、「オリエントビータス」で市民クルーズを実施。
    - ② 「ルミナス神戸2」に乗船しての神戸沖クルージング。船内での神戸教室を開催。
    - (2) 神戸ポートターミナルに停泊しているクルーズ客船内の講演会と船内見学会を実施。
    - (3) 外航客船の入出港の際に歓送迎セレモニーを実施。

- (4) 船や海を題材とした図画コンクールを実施。入賞作品の展示を予定。
  - (5) フェスタ期間中、入港した客船や練習船等にKOBEE2001みなとフェスタ記念楯を贈呈。
  - (6) 7月23日、阪九フェリーおよびダイマシーが訪問。
2. KOBEE2001フェスタ
- ウオーターフロントをステージに、市民参加型のマリンスポーツの展示、競技、デモンストラクション等を集中的に展開するとともに、合わせてパザールを実施。
- (1) マリンスポーツ教室
  - デインキョーヨット教室、モーターボート教室を開催。
  - (2) 夏・KOBEE2001フェスタ
- 水上バイク、ウインドサーフィン、モーターボート、ヨットなどのマリンスポーツ



▲練習船「日本丸」[海王丸]





▲みなとこっぺ海上花火大会

および小型船艇等による海の大パレード、官庁船艇等による体験航海などを実施。

(3) 練習船・巡視船の船内見学会

新港第1突堤で航海訓練所の練習船「銀河丸」と第5管区海上保安本部の巡視船「せ

つ」の船内見学会を実施。

3. みなとこっぺ海上花火大会

マリケンパーク沖に設置した台船4基から、

打ち上げ花火1,000発、仕掛け9基、の花火を打

ち上げる。

4. 港祭栄海上安全祈願祭と海上パレード

神戸海洋博物館において港湾勤労者表彰式、

港祭栄・海上安全祈願祭を執り行った後、神戸

市の港務艇「おおわだ2」、同「竜王」他に神戸

市長、神戸シークイーン、マリケンパーク、おま

つり大使等が乗船して海上をパレードし、第2

関門において奉剣・奉幣の儀を執り行う。見学

船には市民400名を招待。

5. 海の日「神戸まつりヨットレース」

須磨～塩屋沖にクルーザーコース(約6.1

マイル、100隻)、アインギョコース(約2

マイル、50隻)の二つのコースを設定して

レースを実施。

6. KOBE ショッピングパレード

台船3隻に、華やかなイメージ電飾を施

し、台船をタスキかけで3隻連結し、タダ

ボート2隻で曳航し、海上パレードを行う。

7. モニユメント時計の設置と披露式典

中突堤西地区の緑地に、船をイメージし

た蒸気と汽笛で時を知らせるモニユメント

時計を設置。ウォーターフロントにおいて

ミニオの情緒を演出する。

8. 「神戸港見学会」

神戸市の港務艇「おおわだ2」(187総ト

ン)による神戸港見学会。

9. みなとライトアップ

ポートタワー・海洋博物館やオリエンタルホ

テル等のライトアップに加え、マリケンパーク、

神戸大橋、神戸ポートターミナル・みなと異人

館、ハーバランド「はね橋」などを期間中ラ

イトアップする。

10. その他のイベント

(1) 練習船の入出港歓迎セレモニー

(2) 進水式見学会

(3) 企画展「海の気象・あした天気にな〜れ」

(4) 「深江丸」体験航海と海洋博物館見学会

(5) 「海技丸」体験航海とロープワーク教室

以上のほか、例年どおり「海の旬間」行事も

盛りだくさんに実施されますので、神戸市民を

中心に海・船・港について知っていただくよ

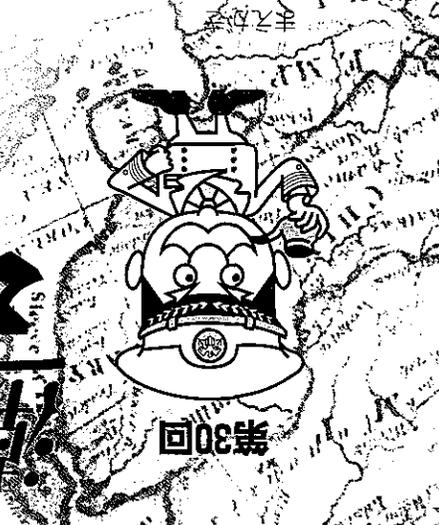
機会になるのではないかと期待しております。

(阪神地区事務局長 谷口一朗)

アクトの高役風景  
 どういわけか、独立当時、ガーナの首都アクラには大型船の着岸設備がなかった。  
 貨物の揚げ積みは典型的な沖荷役であった。  
 1959～1960年に乗船したろんどん丸(8137G/T)は南大西洋に面したオーブロードの沖合い、数

アクト  
 ガーナ共和国の主都アクラは、西アフリカの東部に延びた海岸線の中央に位置し、この海岸はゴールド・コースト(黄金海岸)と呼ばれ、金の産出が盛んであった。西はアボリー・コースト(象牙海岸)、東はスレーブ・コースト(奴隷海岸)と呼ばれ、文字通り暗黒の時代を彷彿させる。アクラはイギリスの植民地時代、野口英世博士が黄熱で病没の地としても知られ、今なお救世の日本人として畏敬の念と共に記念碑が建っている。  
 1933年商船による定期航路開設以来、大戦後、ダム建設をはじめ国土整備への協力、各種雑貨輸入、コブを主とする農産物の輸出等、ガーナと日本との交易は盛んである。

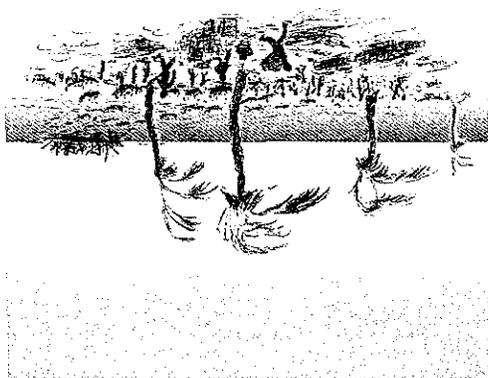
信じられないくらい古い昔話である。  
 中で、ガーナ共和国アクラ港の荷役風景は今ではの時期が続いた。特に西阿の思いは多い。その落ちていたが、後は東阿、南阿、西阿とアフリカ航路年入社第一船は華やかなニューヨー航路と酒航路が長かったせいであると思いが付いた。1955気持がよいアム感である。どうやらそれはアフリカが動き出す。「血沸き肉踊る」という程でもないが、カオチン等で歌が始まると自然に身体は、昔から自分に妙な癖があるのに気付



で受け取るのである。  
 舵手は自然と呼吸を合わせてうねりを読み、漕手と舵手と貨物を受け取る者の三者による阿吽の呼吸が要求される瞬間である。  
 時には、ネットスリッパをソックスから外すタイミングを誤って貨物が海没することもある、直ちに2・3

この上下動の中、本船ソリックにより吊り下げられたネットスリッパを彼等は実に絶妙のタイミングで受け取るのである。  
 舵手は自然と呼吸を合わせてうねりを読み、漕手と舵手と貨物を受け取る者の三者による阿吽の呼吸が要求される瞬間である。  
 時には、ネットスリッパをソックスから外すタイミングを誤って貨物が海没することもある、直ちに2・3

▲沖荷役風景 (筆者イラスト)



横須賀パインツ 元商船三井船長 森 康

# アクトの海は響く歌

## 潮風満帆

第30回

人の漕手が海に飛び込み、軽い貨物なら難な引き揚げるが、今落ちた木箱は重いらしい。海に潜った漕手はなかなか姿を現さない、やがて鯨の汐吹きみたいで頭が出たが手ぶらであった。その木箱は重いホルペリソグの箱で、精一杯努力した結果の汐吹きたらしい。

そんなわけで、アケラの沖は永い間には相当量の貨物が海没のままだったと思われる。

ちなみに、日本からアケラ揚げ貨物の内装は全てビニール製のもので水密保護されていたの思

い出す。

苛酷な労働は歌声と共に

寂しい自然環境のもと、このように、どうして彼等が見事なまでに一致団結した行動を取り得るのかを考えると、そこには歌声と合唱のリズムがあった事に気付く。初めてアケラに寄港した頃、沖に響き渡るアノールとアノールの美しいコーラスに魅了されたが、やがてそれは彼等にとって単なる歌ではなかつた。自然と人間の調和を醸し出す必要不可欠な歌声であった事に気付くのである。

虐げられた人々

1960年前後、東はモザンビーク、西はアソコラ等かつてのポルトガル植民地は海外州の名のもとにかたくなに姿勢を崩そうとしなかつた。

第11東西丸(6842G/T)乗船中に目撃したことから植民地の港での荷役風景を今も忘れることが出来ない。

重さ100kgもあるシュート(黄麻)のプレスされた梱包を2人1組のアソコラ人夫が協力して船艙内に何段も積み上げる重労働である。木箱に腰掛けたり、何段のホルタル人監督の手には草紐の付いた2メートル程の鞭を持ち、少しでも動作が鈍いと直ちに鞭が飛ぶのであった。紛れもなく牛馬同然である。この虐待の中にも「腹から絞り出す歌声」があった。

腕み返すことすら出来ず、恨みを恐れ、必死に

耐える癒しの歌声ではなかつたか……?

そうではなく、鞭打つ者は河となり、打たれる者は、歌声と共に苦難を超越し、無言の勝者となつていたのかも知れないと今は思う。

あとがき

アケラの海に響き渡った美しい歌声の陰にもはやアケラの音は無かつたが、想いは飛んで、紀元前3000年の昔からアケラの流域で歴代アケラの圧政のもと苛酷な労働を強いられ、アケラをばじめとする驚くべき数の巨大神殿やオヘリス等を建立したことを想うとき、そこにはきつと全身全霊の大合唱があつたのではなからうかと考えるのである。

かつて、アケラの街から40度を超える灼熱の砂漠を走り、ギザのピラミッドを訪れたときを思い出しつつ、砂漠に轟き渡る数万人数十万人の大コーラスの情景が思い浮かんで来る。

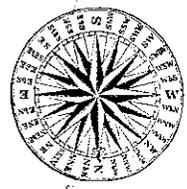
精神科医はその歌声を陶酔、催眠等と言ひ、心理学者は逃避と言ふかも知れない。しかしその歌声はもつと積極的な意味を持ち、人間が一致団結し、大自然と調和して、気合と共に苦難を克服し、同時に超能力を得て信じ難い大事業を成し遂げる原動力となつたのかも知れない。

出来ることなら、宇宙の彼方へと消え去つたかも知れないこの「癒しと神秘な力」を宿す天与の歌声を呼び戻して、じっくりと味わってみたいような気がするのである。



▲カメラによる場荷役 (筆者イラスト)

7つの海の話





# 船協だより



## 公布法令 (6月)

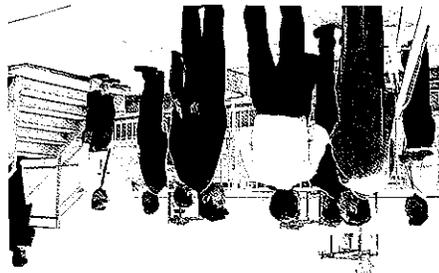
- ④ 核燃料物資等の工場又は事業所の外における運搬に関する規則の一部を改正する省令 (文部科学省、経済産業省、国土交通省令第1号、平成13年6月15日公布、平成13年6月15日施行)
- ⑤ 船員になろうとする者に関する国際協定の月15日施行)
- 締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法施行規則の一部を改正する省令 (国土交通省令第97号、平成13年6月15日公布、平成13年6月15日施行)
- ⑥ 国民の祝日に関する法律及び老人福祉法の一部を改正する法律 (法律第59条、平成13年6月22日公布、平成15年1月1日施行)

## 専門紙記者、当協会広報幹事合同視察研修会を実施

当協会では、毎年、専門紙記者および当協会広報幹事を対象に海運広報活動の一環として、海運業ならびにそれが担う海陸物流への理解増進に資することを目的に全国各地の海運関連施設等の視察研修会を実施している。本年度は、平成13年6月29日に同研修会を実施し、茨城県の常陸那珂港、日立工機佐和、日立港の各施設を視察し、関係者から説明を受けた。

常陸那珂港では、1998年12月に内貿埠頭、2000年4月に外貿コンテナターミナル(CT)の供用を開始した北埠頭を視察した。同CTは、50,000D/Wのオーバーパッキング型コンテナが接岸可能なコンテナ国際港埠頭の建設が計画されているが、全て完成すれば年間貨物取扱量は2,600万トンと京浜港を補完する大型流通港湾となる予定である。

常陸那珂港から数キロ離れた場所に立地し、重家電の輸出、木材の輸入および外国車の輸入基地、コンテナ取扱と多種・多様な機能を持った日立港の見学も行った。当日、同港に着岸、荷役作業をしていたRO-RO船ホクレン丸に乗船し、構内の荷役作業を見学するとともにフリッジにて中山船長(川崎近海汽船)から荷役作業・港の状況などについて説明を受けた。



▲常陸那珂港北埠頭を視察



▲ホクレン丸フリッジにて中山秀次船長の説明を受ける

# 海運統計

1. わが国貿易額の推移 (単位: 10億円)

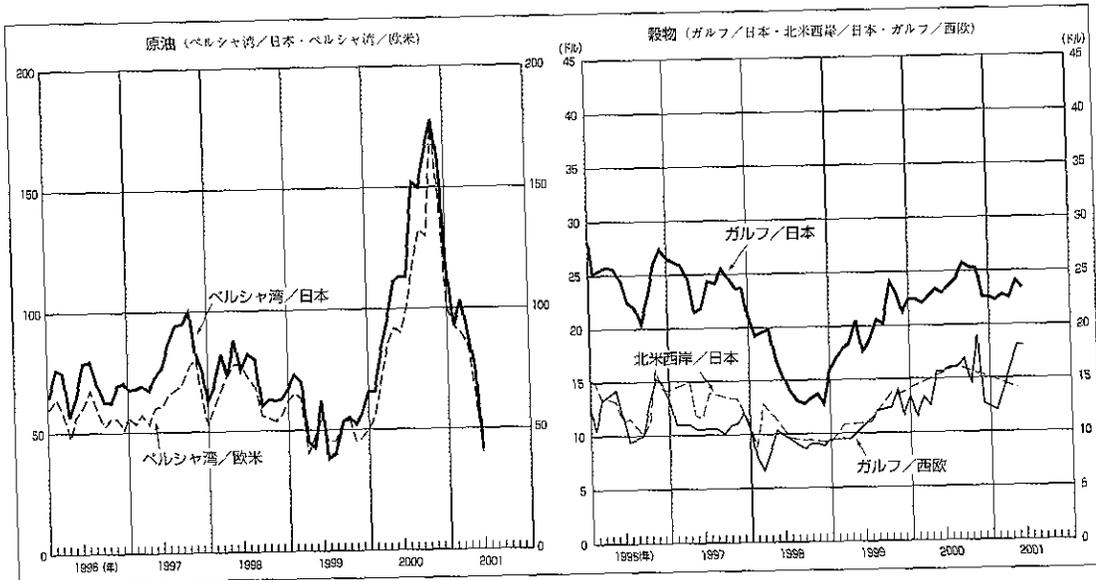
年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(出)超		前年比・前年同期比(%)
			輸出	輸入	
1985	41,956	31,085	10,870	4.0 ▲	3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6 ▲	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6 ▲	12.3
1998	50,645	36,653	13,911	0.6 ▲	10.5
1999	47,557	35,204	12,352	6.1 ▲	4.0
2000	51,657	40,915	10,741	8.6	16.0
2000年5月	3,855	3,273	581	8.3	19.4
6	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
12	4,626	3,810	816	8.2	20.9
2001年1月	3,625	3,721	520	3.2	24.4
2	4,199	3,320	879	1.5	12.3
3	4,921	4,006	914	4.7	11.5
4	4,331	3,669	662	1.1	13.3
5	3,816	3,738	77	0.9	14.1

(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況 (単位: 千MT)

区分	航 海 用 船										シヅル																							
	(品目別内訳)										定期用船																							
年次	合計	連続航海	航海	貨物	石炭	鉱石	2777	砂糖	肥料	その他	Trp	Period	1995	1996	1997	1998	1999	2000	10	11	12	2001	1	2	3	4	5	6						
1995	172,642	4,911	200,929	54,374	69,509	66,539	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061	29,815	144,561	757	5,601	757	144,802	803	154,802	49,061	49,061	29,815	144,561	757	5,601	757	144,802	803	154,802	49,061		
1996	203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061	29,815	144,561	757	5,601	757	144,802	803	154,802	49,061	49,061	29,815	144,561	757	5,601	757	144,802	803	154,802	49,061		
1997	195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240	29,815	144,561	757	5,601	757	144,802	803	154,802	49,061	49,061	29,815	144,561	757	5,601	757	144,802	803	154,802	49,061			
1998	186,197	1,712	184,621	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700	29,815	144,561	757	5,601	757	144,802	803	154,802	49,061	49,061	29,815	144,561	757	5,601	757	144,802	803	154,802	49,061			
1999	141,321	1,304	150,481	30,686	56,184	57,309	235	3,274	1,709	1,082	149,734	39,581	29,815	144,561	757	5,601	757	144,802	803	154,802	49,061	49,061	29,815	144,561	757	5,601	757	144,802	803	154,802	49,061			
2000	13,680	198	13,482	1,533	5,637	5,915	0	321	11	65	12,173	3,318	2,878	2,878	11,171	67	0	67	12,173	65	12,173	3,318	3,318	2,878	2,878	11,171	67	0	67	12,173	65	12,173	3,318	
10	11,467	0	11,467	2,017	4,473	4,353	0	557	0	0	11,467	2,878	2,878	2,878	11,171	67	0	67	12,173	65	12,173	3,318	3,318	2,878	2,878	11,171	67	0	67	12,173	65	12,173	3,318	
11	17,175	535	16,640	2,195	3,760	9,919	48	556	15	147	12,302	3,692	3,692	3,692	17,175	147	15	147	12,302	15	147	12,302	3,692	3,692	17,175	147	15	147	12,302	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	1,952	1,952	9,614	370	34	201	10,058	34	201	10,058	1,952	1,952	9,614	370	34	201	10,058	34	201	10,058	1,952	
2001	17,729	210	17,519	1,815	6,803	7,070	79	1,481	206	65	11,664	3,840	3,840	3,840	17,729	210	65	65	11,664	206	65	11,664	3,840	3,840	3,840	17,729	210	65	65	11,664	206	65	11,664	3,840
1	13,821	150	13,671	2,161	3,574	7,435	0	389	0	0	14,061	3,859	3,859	3,859	13,821	150	0	0	14,061	0	0	14,061	3,859	3,859	13,821	150	0	0	14,061	0	0	14,061	3,859	
2	10,776	200	10,576	1,401	3,983	3,938	103	997	38	116	15,616	3,689	3,689	3,689	10,776	200	38	38	15,616	116	116	15,616	3,689	3,689	10,776	200	38	38	15,616	116	116	15,616	3,689	
3	11,490	28	11,462	895	4,365	5,580	0	375	8	239	12,856	2,388	2,388	2,388	11,490	28	8	239	12,856	8	239	12,856	2,388	2,388	11,490	28	8	239	12,856	8	239	12,856	2,388	
4	9,841	0	9,841	1,320	2,641	5,166	57	439	33	185	12,872	10,826	10,826	10,826	9,841	0	33	185	12,872	33	185	12,872	10,826	10,826	9,841	0	33	185	12,872	33	185	12,872	10,826	
5	11,550	0	11,550	825	4,356	5,528	0	744	45	53	12,895	3,818	3,818	3,818	11,550	0	45	53	12,895	45	53	12,895	3,818	3,818	11,550	0	45	53	12,895	45	53	12,895	3,818	

(注) ① トライトム・リサーチ社資料による。② 品目別はシヅルもの合計。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					
	1999		2000		2001		1999		2000		2001	
	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	67.50	60.75	65.00	48.00	118.00	80.00	62.50	51.00	50.00	40.00	100.50	82.50
2	72.50	59.50	65.00	54.00	92.50	86.00	65.00	50.00	55.00	45.00	92.50	70.00
3	70.00	51.00	82.50	62.00	103.00	88.75	62.50	42.50	70.00	55.00	90.00	70.00
4	45.00	35.00	95.00	78.00	—	—	40.00	33.50	85.00	64.00	85.00	70.00
5	42.50	37.75	111.25	93.75	75.00	57.00	47.50	33.50	92.00	75.00	63.50	52.50
6	62.50	45.00	112.50	96.50	41.50	38.50	55.00	37.50	95.00	80.00	40.00	35.00
7	—	38.00	112.50	98.00	—	—	45.00	36.75	100.00	82.50	—	—
8	40.00	36.00	152.50	112.50	—	—	45.00	36.00	120.00	90.00	—	—
9	52.50	45.75	150.00	128.00	—	—	52.50	43.00	132.50	105.00	—	—
10	54.50	48.00	165.00	113.50	—	—	53.75	45.00	130.00	105.00	—	—
11	52.00	44.00	177.50	164.50	—	—	45.00	40.00	175.00	125.00	—	—
12	56.00	47.50	160.00	140.00	—	—	46.25	40.00	142.50	125.00	—	—

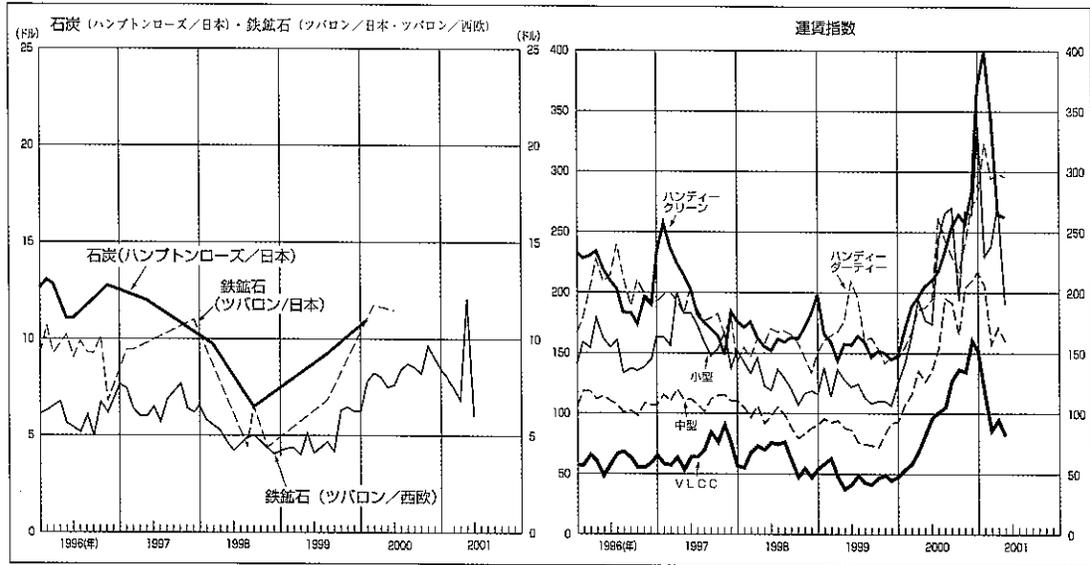
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

#### 5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位: ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧	
	2000		2001		2000		2001		2000	2001
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	22.50	21.25	22.50	21.50	—	—	—	—	13.20	11.50
2	22.50	20.00	22.25	21.00	—	—	—	—	11.50	11.10
3	22.00	21.00	22.80	22.70	—	—	—	—	13.20	—
4	22.75	22.00	22.25	21.50	—	—	—	—	12.50	—
5	23.35	21.85	—	24.00	—	—	14.10	13.50	15.69	18.00
6	—	23.00	—	23.25	—	—	—	—	15.68	18.00
7	—	—	—	—	—	—	—	—	16.00	—
8	24.25	23.45	—	—	16.13	15.75	—	—	16.00	—
9	25.75	24.50	—	—	—	—	—	—	16.80	—
10	25.25	24.50	—	—	—	—	—	—	14.50	14.40
11	25.25	22.85	—	—	—	—	—	—	19.00	13.25
12	22.50	20.85	—	—	—	—	—	—	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（ハンブロンローズ/日本）・鉄鉱石（ツバロン/日本・ツバロン/西欧）（単位：ドル/トン）

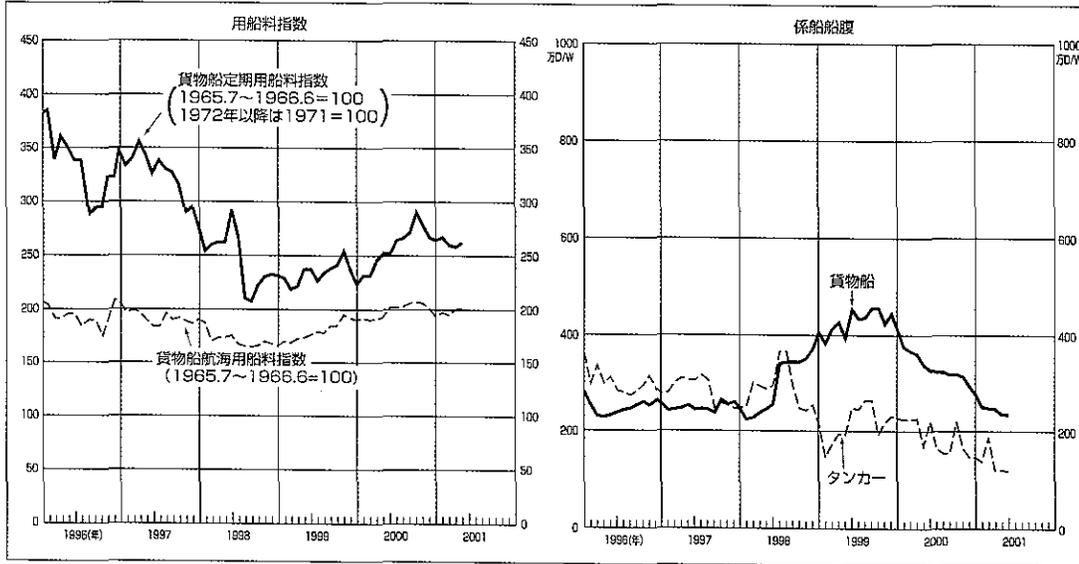
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2000		2001		2000		2001		2000		2001	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	6.00	8.45	7.20
2	11.00	—	—	—	—	—	—	—	7.85	5.00	8.00	6.35
3	—	—	—	—	11.75	—	—	—	8.20	—	7.50	5.85
4	—	—	—	—	—	—	—	—	8.05	7.25	6.85	5.75
5	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.90	12.10	—
6	—	—	—	—	11.50	—	—	—	7.60	6.70	6.65	6.05
7	—	—	—	—	—	—	—	—	8.42	7.20	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	8.70	7.20	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	8.55	7.13	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	8.20	8.00	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	9.65	8.25	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(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														
	1999				2000				2001						
	VLCC	中型	H・D	H・C	VLCC	中型	H・D	H・C	VLCC	中型	H・D	H・C			
1	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0
2	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2
3	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8
4	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4
5	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7
6	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0	—	—	—	—	—
7	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1	—	—	—	—	—
8	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9	—	—	—	—	—
9	41.3	73.3	108.1	162.1	147.9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6	—	—	—	—	—
10	47.0	71.3	109.8	153.6	151.3	136.2	165.1	194.1	217.3	264.9	—	—	—	—	—
11	49.5	82.5	110.9	141.7	150.1	134.3	204.7	267.0	240.9	257.8	—	—	—	—	—
12	44.8	91.2	106.3	146.9	144.1	160.1	209.8	264.6	272.0	283.1	—	—	—	—	—
平均	48.0	84.60	118.9	165.8	158.4	97.6	152.8	206.9	208.2	219.1	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ①VLCC:15万トン以上 ②中型:7万~15万トン ③小型:3万~7万トン ④H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑤H・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					
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1	207.0	209.0	189.0	166.0	190.0	193.0	380.3	347.0	277.0	231.0	222.0	264.0
2	202.0	197.0	186.0	170.0	191.0	198.0	386.6	332.0	254.0	229.0	231.0	267.0
3	192.0	199.0	171.0	169.0	190.0	195.0	339.4	341.0	260.0	219.0	231.0	260.0
4	192.0	197.0	173.0	172.0	191.0	200.0	363.0	354.0	262.0	221.0	246.0	258.0
5	196.0	190.0	173.0	173.0	193.0	206.0	350.0	342.0	262.0	238.0	252.0	262.0
6	195.0	184.0	175.0	176.0	202.0		339.0	326.0	292.0	238.0	251.0	
7	186.0	183.0	167.0	179.0	202.0		339.0	338.0	266.0	226.0	264.0	
8	189.0	196.0	165.0	178.0	203.0		289.0	330.0	210.0	233.0	267.0	
9	186.0	190.0	164.0	185.0	206.0		293.0	327.0	208.0	238.0	271.0	
10	176.0	191.0	165.0	185.0	207.0		294.0	316.0	222.0	241.0	290.0	
11	188.0	189.0	170.0	195.0	206.0		323.0	290.0	231.0	254.0	278.0	
12	211.0	186.0	168.0	192.0	200.0		323.0	294.0	232.0	237.0	267.0	
平均	193.3	192.6	172.1	178.3	198.4		334.9	328.1	245.5	233.7	255.8	

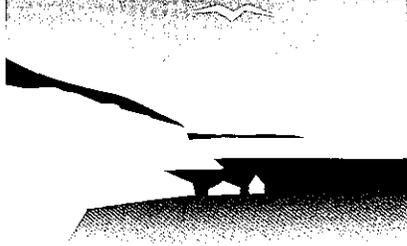
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

### 9. 係船船腹量の推移

月次	1999						2000						2001					
	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												
1	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125	333	3,252	4,134	46	1,255	2,292	265	2,354	2,775	41	784	1,477
2	317	3,094	3,830	47	907	1,487	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221	259	2,194	2,497	39	739	1,382
3	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221	258	2,174	2,489	40	971	1,883
4	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257	256	2,127	2,463	39	647	1,203
5	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926	305	2,773	3,381	43	914	1,698	247	2,063	2,379	38	645	1,199
6	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194	243	2,031	2,341	37	644	1,196
7	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443	291	2,630	3,225	41	855	1,639						
8	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639	286	2,622	3,224	40	813	1,552						
9	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631	280	2,569	3,183	40	813	1,552						
10	355	3,544	4,576	49	1,141	1,940	292	2,618	3,185	44	1,140	2,201						
11	347	3,332	4,248	47	1,236	2,193	289	2,574	3,135	42	877	1,644						
12	355	3,456	4,449	46	1,293	2,308	271	2,429	2,914	40	779	1,471						

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

## 編 集 後 記



イチロー選手がメジャーリーグで大活躍、一番打者としてチームを引っ張りチームは開幕から絶好調、ダントツでアメリカンリーグ西地区の首位を独走している。また、彼自身もオールスターのファン投票で圧倒的な得票数を獲得し堂々のトップで選出された。その得票数は日本からの投票分を差し引いても依然トップを占めるので、彼の活躍がアメリカでも充分認められている証だろう。オールスターゲームが地元シアトルで行われることもあって、イチロー選手は過去にオールスターゲームで活躍し MVP となった4名の選手と共に今年のゲームの公式プログラムの表紙を飾るという名誉を得た。'Ichiro Phenomenon' という言葉も使われるようになり、その効果によってかマリナーズからはイチロー選手を筆頭に4名がファン投票で選出され、佐々木投手を初め監督推薦でも4名が最終的に出場を決め、計8名が地元でのオールスターゲームに臨む。

野茂投手がドジャーズに入団して、日本人選手のメジャーリーグ志向へのきっかけを作り長谷川、伊良部、吉井、鈴木、大家等の各選手が昨年まで各々のチームで活躍したが全て投手だった。しかし、今年からはイチロー、新庄と2名の野手がメジャーリーグ入りしたことにより毎日そのプレー振りが放送されるので、さらにメジャーリーグへの志向が加速されるであろう。

野球以外にもサッカーの中田選手、西澤選手、テニスの杉山選手、ゴルフの丸山選手、尾崎直道選手、小林浩美選手、福島選手といったプロ選手が活躍の場を世界に求め現在プレー中である。

アマチュア選手もスキー、スケートをはじめ陸上、水泳と国際大会で上位争いをするのが当

たり前のレベルに達している種目も数多くなり、日本人の選手が今後世界の強豪を相手に勝負する機会がどんどん増えてくるだろう。

活躍の場を世界に求め、諸外国と競争すると言う点ではわが海運界も同様である。

相手は常に世界の最強プレーヤーなので、少しでも油断をしたり努力を怠ると、すぐに置いていかれたり、叩きのめされる点ではスポーツと合い通じる物があるようだ。

イチロー選手は日本では7年連続の首位打者という輝かしい実績を引っさげてメジャーリーグ入りし、そこでも同様の活躍をしている。年俸もかなりの額が支払われたようだが、いわゆるイチロー効果で観客動員数も増え、諸々のマリナーズグッズの売上も伸び、球団としてハッピーな結果になっていると言われている。一流の選手はどこへ行ってもそれなりの活躍が可能なので、海運会社もイチロー選手のような一流の選手(船)を持てば必ずと今年のマリナーズのような成績と結果がついて来るだろう。

しかしながら、全員がイチローのような選手ばかりでもおそらく今年のマリナーズのような快進撃には結びつかないと思われるので、いかにバラエティに富んだ優秀な選手を集め育てるかが球団フロントの使命であり腕の見せ所だ。この点は、野球ばかりでなく海運界も、さらにどの世界についても共通課題であり一朝一夕には行かない。いかに第二、第三の"イチロー"を見つめるかがこれからの勝負となるのだろう。

三光汽船株式会社  
社長室 経営企画チームリーダー  
川西 勝

せんきょう7月号 No.492(Vol.42 No.4)

発行 平成13年7月20日

創刊 昭和35年8月10日

発行所 社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL. (03)3264-7181(総務部広報室)

編集・発行人 鈴木昭洋

製作 株式会社タイヨーグラフィック

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

# 日本船主協会 環境憲章

## 環境理念

日本船主協会は、地球・海洋環境保全が最重要課題のひとつであるとの認識に立ち、海難事故や油濁による海洋汚染を防止するため船舶の安全運航を徹底するとともに、環境負荷の低減および資源の有効活用を推進します。さらに、海運があらゆる産業活動と市民生活を支える物流インフラストラクチャーであることを踏まえ、環境保全への一層の取り組みを図り、わが国ならびに世界経済の健全な発展に寄与することに努めます。

## 行動指針

日本船主協会は、環境保全に関する行動指針を次のとおり定め、環境対策の推進に努めるとともに会員会社の積極的な環境保全への取り組みを支援します。

1. 地球・海洋環境に関わる国内外の法規の遵守と自主的な環境方針の策定による一層の環境保全
2. 船舶の安全運航を確保するための管理システムの構築と徹底、安全運航に寄与する機器の開発支援と導入促進
3. 省エネルギー・輸送効率に優れた船舶および設備の採用、船舶の運航に伴う環境負荷の低減、廃棄物の削減と適切な処理
4. 海洋汚染事故の原因となるサブスタンダード船排除の積極的な推進と船舶リサイクルの促進
5. 船舶の運航技術の向上と地球・海洋環境保全のための適切な教育・訓練
6. 海難事故および大規模災害等に備え、迅速な対応が取れる適切な体制の維持・整備促進
7. 環境保全活動に関する積極的な情報の提供、環境問題への意識向上と環境保全への日常的取り組みの強化
8. 環境対策に関わる内外関係機関等との連携の強化および内外フォーラム・会議への積極的な参加と貢献