

せんきよ

2001

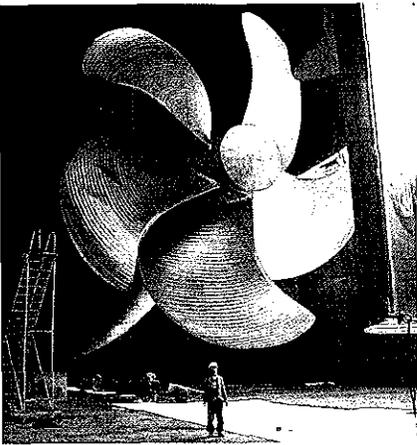
10

社団法人 日本船主協会



せんきょう

10
OCTOBER 2001



提供 川崎汽船株

<p>■巻頭言 1</p> <p>曲り角にきている労使関係 日本船主協会副会長 新和海運株式会社 代表取締役社長 鷺見嘉一</p>	1
<p>■シンポジウム 2</p> <p>1. 米国同時多発テロ事件および米英による報復攻撃への対応 —当協会内に「情報連絡本部」を設置— 2. 当協会の税制改正要望まとまる —平成14年度海運関係税制改正要望—</p>	2
<p>■海運三訂正 5</p> <p>■国際会議「バルセロナ」 5</p> <p>1. 船底防汚塗料の規制条約を採択 —有害船底防汚塗料の規制に関する外交会議の様相について—</p> <p>■内外情報 7</p> <p>1. 外航船舶からのCO₂排出実態を調査 —経団連・環境自主行動計画第4回フォローアップについて—</p>	5
<p>■London 12</p>	12
<p>■寄稿 15</p> <p>鉄鋼業界に見られる「付加価値の移転」構造は、あらゆる産業が直面する可能性 —世界的な鉄鋼業界再編の動きについて— モルガン・スタンレー・ディーン・ウッター証券会社 東京支店 株式調査部マネージングディレクター 長井 亨</p>	15
<p>■潮風 22</p> <p>虚子伝説 日本郵船歴史資料館 館長代理(元日本郵船 船長) 金澤寛治</p>	22
<p>■各種調査報告 24</p> <p>近海・内航企業へのヒアリング調査結果まとまる —「近海・内航海運の現状」について—</p>	24
<p>■寄稿 32</p> <p>船舶法の目的と今後の方向性 —船舶国籍証書の書式、検認手続きの見直し等について— 国土交通省海事局検査測度課登録測度室登録係長 藤本 厚</p>	32
<p>■メンバー 36</p> <p>三井近海汽船株工務部次長 石川順三</p>	36
<p>海運日誌(9月) 37 海運統計 40 船協だより 38 編集後記 44</p>	
<p>■囲み記事</p> <p>・小野 晋氏を悼む 11 ・住民と行政の協調による家電リサイクル 14 ・シンポジウム「21世紀、港湾のあり方を考える」 平野港湾物流委員会委員長パネリストとして参加 21 ・パンフレット「SHIPPING NOW 2001 日本の海運」の刊行について 35 ・「せんきょう」月報の目次に掲載する写真を募集!! 35</p>	

曲り角にきている労使関係

日本船主協会副会長 新和海運株式会社代表取締役社長 鷲見嘉一



懸案であった国際船舶制度の労働条件がようやく労使間合意をみた。本制度は5年前、日本籍船の国際競争力を回復する手段として法改正等各種ハードルを覚悟の上、関係者間の合意を得てスタートした。その間、比承認船員の誕生等制度対応は進んだが、具体化は労使合意の遅れから昨年3月、三隻の暫定スタートで格好付けをしたのみであった。経営はグローバル化のもと、環境変化のスピードに合わせた迅速な対応を行っているが、労使交渉のみは昔どおりのペースで必要なスピードアップがなされていない、というのが実感である。

'85年のプラザ合意による円高以降、競争力回復の手段たり得なくなった近代化路線のいわば名譽ある転進、緊急雇用対策、日本籍船への混乗導入、より徹底した形での国際船舶の創設等々、立場は違えど永年いわば“俱に天を戴きながら”競争力回復に苦勞をともした者として組合に対し以下善意の問題提起をしたい。

(1) 外航海運に限定すれば日本人船員はもはやいわゆる労働者ではない。企業にとって海上でも陸上においても、マネジメントの担い手であり経営層の一員である。この現実認識は大切であり組織活動の前提にすべきである。

(2) マネジメントの担い手であること、また各社の要員規模の減少を考えれば、各船毎の定員変更まで労使合意を要することは現実的でない。歴史的経緯は否定しないが、本件は本来経営の専権事項でもある。中雇計の協議内容は大きく変更されるべきである。

(3) 各企業の状況に合せた個別対応をすべき時期にきた。グローバル化は護送船団方式を否定する。そこでは個別企業が自己責任で規模、財務内容、分野、歴史の違いを踏まえ各々に適した企業戦略、経営方針に沿って活動を進め、発展、生き残りをはかっている。個別事情を理解しようとする萌芽は見られるが、ほとんどの場合、観念的な建て前論、組織の論理に埋没してしまっている。このままでは産別組織は早晚クラッシュ ランディングを迎える可能性は大きい。

まだまだ提起したいことは多いが、要はマンネリで内向き発想の対応では事足りなくなっているということだ。硬直し、機能しなくなっているからでは組織の再生はむづかしい。転換期に当り、それこそ“俱に天を戴かず”の仲にはなりたくないの、現実を踏まえた、活発な内部討議をおおいに期待したい。



1. 米国同時多発テロ事件および米英による報復攻撃への対応 —当協会内に「情報連絡本部」を設置—

9月11日22:00(日本時間、以下同じ)、ニューヨークなど米国内において同時多発テロ事件が発生したことを受けて、当協会は12日05:00に福島理事長を本部長とする「情報連絡本部」を設置し、会員各社に対してその旨を報告するとともに、関係報道機関へのプレスリリースを行った。

当本部では、直ちに会員各社への調査を行い、各社従業員および関係船舶への被害がないことを確認した。また、国土交通省、海上保安庁からの注意喚起文書およびプレスリリース、さらには、ニューヨーク・ニュージャージー港を始めとする米国諸港の状況についての情報収集と

周知に務めた。

その後、10月8日02:00頃、米英軍によるアフガニスタンのタリバン側軍事施設への攻撃が開始されたことを受けて、外航船社の緊急時対応担当者への連絡を行うとともに、運航船舶の動静および安全確認、船舶に対する報復テロへの警戒に関する注意喚起を各船舶宛てに行うよう要請した。

16日現在、船舶航行上の制限、港湾荷役等への特段の影響は報告されていないが、当本部では引き続き各種情報の収集および会員各社への周知を行い、関係船舶の安全確保に努めることとしている。

2. 当協会の税制改正要望まとまる —平成14年度海運関係税制改正要望—

平成14年度税制改正要望については、7月25日の当協会定例理事会において本年度末に期限を迎える項目の延長を中心に海運関係事項、国際課税、一般税制等それぞれについて要望して

いくことを決定した。

一方、小泉内閣の「聖域なき構造改革」の一環として租税特別措置の抜本的な見直しが検討されることとされており、特に船舶の特別償却

制度については見直し・整理の対象となる惧れが強いことから、昨年の税制改正で延長され今年度末で期限切れとなる事項ではないが、「船舶等の特別償却制度および特定資産の買換特例（圧縮記帳制度）」についても「特別要望」としてその恒久的存続を強力に要望していくことを9月14日開催の政策委員会で決定、9月26日開催の定例理事会で報告・承認された。

(1) 特別要望

今回の税制改正要望では特別要望として、船舶等の特別償却制度および、特定資産の買換特例（圧縮記帳制度）の恒久的存続を強く働きかけることとした。

(2) 海運関係事項

海運関係税制については、国際船舶にかかる登録免許税および固定資産税の軽減措置、外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置、外貿コンテナ埠頭軽減税制等、平成13年度末に期限を迎える措置の延長を要望する。

(3) 国際課税

国際課税問題の解決に向け、当協会を含めた20を超える団体により昨年の7月に設

置された国際課税連絡協議会では、昨年に引き続き国際課税に関する税制改正要望を関係各方面に対して行うこととなった。

同協議会にて要望する事項は、当協会としてかねてより強く要望しているタックスヘイブン対策税制の改善（特定外国子会社と国内親会社との損益合算を、赤字子会社の損失についても対象とする、等）の他、外国税額控除制度の見直し等につき、国際課税連絡協議会参加の各団体と連携して訴えていくこととなった。

(4) 一般税制

一般税制については、主に経団連を經由して要望を行うこととした。特に、日本船主責任相互保険組合の法人区分の変更（「協同組合等」から「公益法人等」）による保険事業の非課税化については、実現すれば船主全体のメリットとなることから、同組合要望のバックアップに努める。

平成14年度税制改正要望は以下のとおりである。今後は国会議員をはじめとする関係各方面に強力に要望活動を行っていくとしている。

平成14年度税制改正要望

○特別要望

船舶等の特別償却制度、圧縮記帳制度の恒久的存続

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、外航二重構造タンカー19/100、内航二重構造タンカー18/100、船員教育訓練施設16/100）は2年間、特定資産の買換特例（譲渡差益の80%を圧縮記帳）は5年間の延長が認められたが、これらの制度を恒久的に存続させること。

○海運関係事項

1. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長
本則税率4/1000を1/1000に軽減
2. 国際船舶に係る固定資産税の軽減措置の延長
課税標準を船舶簿価の1/15に軽減
3. 外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の延長
課税標準を4/5に軽減
4. 外貿埠頭公社が所有および今後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の延長

課税標準を1/2または1/3に軽減

5. 脱特定物質対応型設備に係る特別償却制度の延長
特別償却率：16/100
6. 中小企業新技術体化投資促進税制の延長
30/100の特別償却または7/100の税額控除
7. 中小企業投資促進税制の延長
30/100の特別償却または7/100の税額控除

○国際課税

1. タックスヘイブン対策税制の見直し
 - ・特定外国子会社につき、留保所得のある子会社のみならず欠損金のある子会社も合算の対象とすること
 - ・軽課税国の判定基準を、国内の法人実効税率が40%に引き下げられたこと、および諸外国の法人実効税率が引き下げられる傾向にあること等を勘案し、20%以下に引き下げること
 - ・課税済留保金額の損金算入制限を緩和すること
 - ・控除未済課税済配当の控除期間制限を撤廃すること
 - ・適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外すこと
2. 連結納税制度の早期導入
特定外国子会社は実質的に本社と一体であり、船会社については特定外国子会社を連結の対象とすること
それが不可能な場合は、以下の措置を講じること
 - ・欠損金のある子会社も合算の対象とすること
 - ・特定外国子会社の設立および特定外国子会社への増資につき、国内子会社同様に適格現物出資を認めること
3. 外国税額控除制度の見直し
 - ・控除限度超過額の損金算入制度の創設
 - 控除限度超過となった外国法人税は繰越か損金算入の選択を認めること
 - 控除不能が確定した繰越外国法人税は損金算入を認めること
 - ・控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間を3年から5年に延長すること
 - ・間接外国税額控除制度の拡大
 - 間接税額控除の持ち株比率の制限を現行の「25%以上」から、欧米先進国並みの「10%以上」とすること
 - 間接外国税額控除の適用範囲を孫会社から曾孫会社まで拡大すること
4. 海外投資等損失準備金制度の期限延長

○一般税制

1. 欠損金の繰越期間の撤廃または延長
2. 欠損金の繰戻し還付の不適用措置の廃止
3. 受取配当金の益金不算入枠についての制限撤廃
4. 日本船主責任相互保険組合の法人区分の変更
船主相互保険組合を法人税法第2条7号に規定する「協同組合等」から同条第6号に規定する「公益法人等」に変更すること
5. 事前確認制度の導入
納税者の権利保護の明確化に資するため、事前確認制度を導入すること



国際会議レポート

1 船底防汚塗料の規制条約を採択

—有害船底防汚塗料の規制に関する外交会議の様様について—

TBT（トリブチルチン）等を含む有機スズ系船底防汚塗料は海水に溶出した後、魚貝類の体内に蓄積されると環境ホルモンとして生殖機能に悪影響を及ぼすことが指摘されている。わが国はこれを世界的に規制すべきことをIMOに提案し、以後検討が続けられてきた結果、10月1日から5日の間、ロンドンのIMO本部で開催された外交会議で新条約が採択された。

この条約が発効すると、TBT塗料の新たな塗布が2003年1月1日以降禁止され、2008年1月1日以降は既に船体に塗布されたTBT塗料を完全に除去するか、または海水に溶出しないよう塗膜を施すことが求められる。

1. 経緯

わが国は、TBT塗料が海洋生物へ与える悪影響に注目し、1992年から国内造船所でのTBT塗料の完全使用自粛、1997年から国内塗料工場

での製造中止等、TBT船底防汚塗料に係る規制を自主的に推進してきた。

このような背景のもと1996年7月に開催されたIMOの海洋環境保護委員会において、わが国はオランダおよび北欧諸国とともにTBT塗料の使用についての世界的規制を提案し、1999年11月のIMO第21回総会において、「TBT塗料を2003年1月1日以降新たに塗布することを禁止し、2008年1月1日以降船舶に塗布されていることを禁止（船体への存在の禁止）するための世界的な法的拘束力のある枠組み（条約）を策定する」旨の総会決議（A.895（21））の採択に積極的に対応してきた。

2. 主要点と採択会議での審議

(1) 船体に塗布されているTBT塗料の措置

2008年1月1日以降において、既に塗布されているTBT塗料は砂を高圧で船体に吹

き付けペイントを剥ぎ取るサンドブラスト等の手法により完全に除去しなければならないか、それとも既に塗布されているペイントを覆うシーラーコートを施すことによりTBT塗料の海水への溶出を防ぐことも認めるかは、船主に大きな影響を与える点であった。当協会はサンドブラスト等による完全除去には以下の問題点があることを指摘し、わが国対処方針に反映するとともに、国際海運会議所（ICS）を通じるなど各国に対しても問題点の周知に努めた。

- ① 吹き付けに要する砂と剥ぎ取ったペイントはVLCCの場合540トンにもものぼり、この処理が新たな環境負荷となること。
- ② 剥ぎ取る必要のない下層の防錆ペイントも除去することになるため、VLCCの場合、新たに29,000リットルもの防錆ペイントを塗り直す無駄が生じること。
- ③ サンドブラスト作業のためにドライドックへの入渠日数が延びるため、ドックの受け入れ能力が55%増加しない限り、必要な工事が施工できなくなること。
- ④ 入渠料、サンドブラスト作業、防錆塗装およびこれらの作業に要する日数の不稼働損を合計するとVLCCでは約70万

USドル、パナマックスバルカーでも約20万USドルに上る追加費用が必要になること。

- ⑤ 2008年以降、数年でスクラップ処分される船の場合、以上のような工事を強制し、船主に負担をかけることは合理的とは言えないこと。

条約会議においては、上層の塗料が部分的にでも剥がれたときに下層にTBT塗料が残っていればこれが溶出する恐れがあることなどの理由から完全に除去すべきとの意見が、環境問題が政治的に扱われる傾向の強い国々から出されたのに対し、わが国をはじめ多くの船主国およびICSなどがシーラーコートなどによる措置を認める意見を支持した。議長は両意見の大概の比率を把握するために挙手を求めたところ、36対25でシーラーコートによる措置も認める意見が多数を占めた。

(2) 予防的方策

環境問題においては、有害性が証明されなくても疑わしいことが明白になった段階で予防的に対処することが望ましいとの原則が確立されている。本条約においても欧州15カ国からこの原則が採用されるべきで



▲船底防汚塗料の規制条約採択会議の様相

あるとの提案が繰り返さされてきたが、防汚塗料に関してはある物質を禁止してもそれに代わる塗料が開発されていなければ、船底の汚れのために推進効率が下がり、それだけCO₂の排出が増加するという別の環境負荷が生じることとなる。

この問題を打開するため非公式グループによる検討が続けられた結果、強制力のない前文には留意規定として予防的方策 (precautinal approach) が盛り込まれたほか、新たに禁止物質を定めるに当たっては、有害性が完全に立証されていなくても禁止すべきかどうかを検討するよう提案はできることとされた。また、委員会の委託を受けて技術的な検討をする技術グループでは、深刻なまたは取り返しのつかない被害が見い出された場合には、科学的な確実性の欠如を禁止物質のリストに掲載しないことの理由としてはならないこととされ、妥協が図られた。

(3) 新たに禁止物質が規定された場合の措置

既に防汚塗料として使用されている物質が規制されることとなった場合、その物質の存在を引き続き認める期間については、船底検査の間隔である3年(36カ月)とする案と入渠間隔の基本間隔である5年(60カ月)とする案が対立した。審議の結果、既に塗布されている防汚システムは新たに

規制されることとなった日の後の最初の塗り替えが予定されている時期まではそのまま残すことが認められ、その期間は最大60ヶ月とされた。

(4) 検査および違反の発見

本条約においても寄港国による検査に眼することとするいわゆるポートステートコントロールの規定が設けられ、証書のチェックおよびガイドラインに従った簡単なサンプリング検査ができることとされた。

3. 条約の発効

IMOの主要な条約では15カ国およびそれらの国の商船船腹量が世界の船腹量の50%以上に達する国が批准した日から1年経過したときに発効することとされているが、主要海運国の登録船の減少から、批准国数は満たせても船腹量が50%に満たないため発効しない条約が増えている。このため、本条約では25カ国以上で、それらの船腹量は25%以上を発効要件とすることが合意された。

本条約に関しては採択を積極的に推進してきたわが国はじめEUの積極的な姿勢およびパナマによる批准が見込まれているものの、海洋汚染防止条約附属書VIの大気汚染の防止に関する条約も現在3カ国の批准しか得られていないこともあり、発効までには時間がかかるとの見方もある。

内外情報

1 外航船舶からのCO₂排出実態を調査

— 経団連・環境自主行動計画第4回フォローアップについて —

当協会は、経済団体連合会(経団連)が取りまとめる環境自主行動計画第4回フォローアップ

に対応し、本年も会員会社の運航船舶(外航)におけるCO₂排出量(燃料消費量)等に関する

実態調査を行うとともに、自主行動計画の見直しを行った。その結果、2000年度の輸送貨物量当たりのCO₂排出量は1990年度比-14.5%となり2010年度の目標値である-10.0%を上回った。

なお、2000年度は、前年度と比較し、輸送貨物量1トン当たりのCO₂排出量が0.7kg増加しているが、これは経済産業省が、燃料使用量からCO₂排出量へ換算する係数を2000年に変更したため、計算上ではCO₂排出量が1.5%程度増加したためと考えられる（従来の係数を用いた場合、2000年度は0.9kg減の53.9kgとなる）。

年 度	1990	1997	1998	1999	2000
輸送貨物量1トン当たりのCO ₂ 排出量 (kg)	64.1	55.1	57.6	54.1	54.8
1990年度比 (%)	—	-14.1	-10.1	-15.6	-14.5

注) CO₂排出量はCO₂換算値。

また、同行動計画については、前回の内容をほぼ維持しつつ、本年1月に策定した環境憲章との整合を図った（【資料】参照）。

気候変動枠組条約における、いわゆる京都議定書では、先進締約国全体の温室効果ガス（CO₂、メタン、亜酸化窒素、代替フロン等）の排出量を、2008年から2012年までの間を平均して1990年の水準より少なくとも5%削減するとの目標が設定され、わが国においても「地球温暖化対策推進大綱」の策定や「地球温暖化対策の推進に関する法律」の公布など、温室効果ガス削減に向けた対策が進められている。

【資料】

環境保全に関する自主的行動計画

（第4回フォローアップ）

外航海運は全世界を活動領域とし、また、国際的な単一市場であるため、環境保全に関する取り組みは、原則としてすべての海域、港域および船舶に対して同一の基準が適用される必要がある。そのため、1997年12月のCOP₃では、外航海運に係る船舶からのCO₂等地球温暖化ガスの排出抑制策に関しては国際海事機関（IMO）を通して検討していくことが合意されている。同機関では、船舶にお

経団連は、政府等による一律規制よりも、各企業が自主的に取り組む方が費用対効果の高い対策を選択することができるという考えから、36業種・137団体が参加した環境自主行動計画を取りまとめ、国内外へアピールしている。

当協会も、経団連の産業界全体の取り組みをサポートする観点から、また、「海運」という輸送モードが今後のCO₂排出削減において主体的役割を担うことが期待されているところから、これに前向きに対応していくこととしている。さらに、CO₂排出量を総量としてではなく、社会の輸送ニーズを満たしつつ効率的輸送を行うとの観点から、2010年における「輸送単位当たりのCO₂排出量」を1990年より10%削減するとの目標を立て、1998年、同計画に盛り込んだ。

2001年3月、米国が京都議定書からの離脱を表明し、議定書の発効が危ぶまれていたが、同年7月のCOP6再開会合において同議定書を発効させる方向で各国の合意が形成され、本格的に同議定書批准に向けた国内制度の整備に着手することが必要とされる段階に来ている。

なお、いうまでもなく物流に係るそれぞれの業界・企業は効率的輸送を目指しているが、一業界あるいは一企業の枠を超える輸送システムを総体的に捉えてCO₂等排出削減を考えていく上では、政策的な誘導等政府や地方自治体等の役割がより重要になっていくものと考えている。

ける地球温暖化問題に関する実態調査を行っており、2002年3月に開催される海洋環境保護委員会より、本格的に地球温暖化ガス排出抑制に向けた取り組みについて検討していくこととしている。

当協会は、1996年11月に自主行動計画を策定、さらに2001年1月に環境憲章を策定するなど、環境保全対策を着実に推進してきている。IMOにおける国際的な地球温暖化ガス排出抑制策は未だ検討中であるが、自主的対策を継続して推進していく。

なお、内航海運については、国内において別途取り組みがなされているところから、本計画は外航海運を対象とした。

1. 地球温暖化対策

(1) 船舶からの排出抑制対策

① 二酸化炭素 (CO₂)

船用機関は重油を使用しているため、CO₂の排出は避けられない。しかしながら、年々増加する輸送需要に応えること、また、燃料効率の優れた輸送モードとしてモーダルシフト施策の重要な役割を担っていくことは社会的責務であると考え、海運業界としては、効率的輸送を行うとの観点から、輸送単位当たりの燃料消費量の削減を目標に取り組んでいく。

船舶の燃費改善への取り組みは、オイルショックのあった1970年代から1990年代にかけて目覚ましい成果を上げてきていることから、今後の技術革新に同様の期待をすることは難しいであろうが、以下の施策を推進することにより、2010年における1990年に対する輸送単位当たりのCO₂排出量を約10%削減していくことを目標とする。

(具体的対策)

- * エネルギー効率の改善された新造船への代替、省エネ設備の採用等
- * 最適航路計画システムなどの航行支援システムの研究・採用
- * 船舶における省エネ運転技術の研究・実施、省エネ対策の徹底
- * 推進効率の向上、排エネルギーの有効活用等燃費改善に向けた取り組み
- * 輸送効率向上のための最適船型

② 代替フロン (HFC 等)

CO₂より地球温暖化への影響の大きい代替フロンは、船舶においては冷房等の空調機器、食糧貯蔵庫およびリーファーコンテナ等に利用されている。今後、地球温暖化への影響の少ない冷媒の開発状況を見ながら、その採用に努めるとともに、整備、修理等の際には、当該ガスを大気へ放出することのないよう努める。

(2) 事業所等における省エネ対策

陸上の事業所における冷暖房の温度設定や運転時間の調整、OA機器等の低電力製品の採用等の省エネ対策を、従来同様今後も推進する。

2. 廃棄物対策

船舶から発生する廃棄物は一般廃棄物を含め、国際条約にその処理方法が規定されており、処分の

記録も船内に保管することが義務付けられている。これに対応するため、船舶は油水分離装置や廃棄物焼却炉などの処理設備が施されているほか、寄港した港においてはこれらの履行を厳しく監督される。

今後も国際基準に則り適切に処理していくとともに、廃棄物の発生抑制策などについても検討を行っていく。

3. その他の環境対策

(1) 大気汚染の防止

ディーゼル機関から排出される窒素酸化物（NOx）については、新たな排出規制が2000年から遡及して適用される見込みである。これに適合するエンジンは一般に燃費が悪くなる（CO₂発生量増）といわれているが、新たな規制に対応していく一方、燃費を犠牲にしないエンジンの開発を求めていく。また、燃料油に含まれる硫黄分濃度の低い燃料油の採用に努め、硫黄酸化物（SOx）の排出抑制にも努める。

(2) 船底防汚塗料の改善

船底防汚塗料に含まれる有機スズ（TBT）が、海洋生物の生態系に悪影響を与えるとしてそれを規制する国際条約が制定される見込みである。TBTを含まない代替塗料は防汚性能の面で十分とはいえないため、燃料消費量の増加等が懸念されているが、代替塗料の採用を進めていくとともに、さらなる性能の向上を求めていく。

(3) 安全管理システムの遵守

1998年7月から国際安全管理コード（ISMコード）が一部の船種に適用され、各船舶管理者および各船舶においては安全管理システムが運用されており、また2002年7月から同コードがすべての船種に適用される。さらに、内航海運をはじめ適用外の船舶においても自主的に安全管理システムの導入を進めており、海上災害および海難事故の防止徹底により海洋環境の保全に努める。

(4) 環境管理システム

引き続き環境保全に向けた取り組みを行っていくほか、ISO 14000（環境管理規格）などを視野に入れながら、環境管理に関する体制の整備について検討を行う。

(5) 臨港地区における環境保全対策への協力

海運業界は、昭和51年度より、臨港地区における緑地整備および海面清掃など、わが国各港の港湾管理者が実施する港湾の環境整備に協力している。

本誌記事訂正について

本誌平成13年9月号に一部訂正がありますのでお知らせします。

1. シッピングフラッシュ「平成14年度海運関係予算概算要求について」

P. 3 二段12行目 誤 船員雇用促進対策事業費補助金として4,200百万円
訂正 船員雇用促進対策事業費補助金として4,200万円

2. 海運ニュース内外情報「海上保安庁、巡視船「しきしま」を東南アジアへ派遣」

P. 9 一段21行目 誤 日本郵船所有
訂正 日本郵船運航

小野 晋氏を悼む



当協会顧問 元会長の小野晋氏は、去る9月20日、肺炎のため逝去されました。83歳。

同氏は、1979年6月より1981年6月までの2年間、会長を務められ、船員制度近代化の推進も含めて、日本商船隊の国際競争力強化のための諸施策に取り組まれました。また、イラン・イラクが全面戦争に突入した1980年には、日本関係船舶の安全確保対策に尽くされるなど、わが国海運の発展に貢献されました。

ここに深く哀悼の意を表し、謹んでご冥福をお祈り申し上げます。

小野氏が当協会会長時代を振り返った回顧談を、生前の同氏を偲び、当協会50年史より抜粋してご紹介致します。

労務問題の勉強会

会長時代の私の実感として、この頃から各海運企業で国際競争力強化、特に船員コストの削減が単なるお題目でなく、緊急必要な現実的課題となりましたね。また、国家助成を離れた「自立化」、「自助努力」の主張が現実に出始めてきた。後の時代の船協会長の方々が、この二つの問題に腐心され、解決されました。

そうした中で、私の時代には労務問題が一つの転機を迎えたように思います。

きっかけは六社の社長会。6人のなかで海運プロパーの社長は近藤さん（商船三井）、石井さん（昭和）と私の3人。川汽の岡田貢助さんは、川鉄の副社長から川鉄商事の社長を経て、川汽の社長になられたかた。それと山新の堀さんは元運輸事務次官、ジャパンの北川さんは興銀からきていた人。この3人に僕は個別的に「海運を一体どう思うか」と聞いたんですよ。そしたら三人が異口同音に、「社長が労務問題をやっていない。これは異様だ」と。堀さんは外労協をやっていたから労務問題に通暁しているんだけど、他の人はあまり話にならない。沢内さん（郵船副社長、外労協会長）がいたでしょう。皆、沢内さんに任せて、あるいは海務の重役に任せて、労務問題を社長がやっていないという指摘は的を射たものでした。

それじゃひとつ勉強会をやろうということで、いままで全然開かれていなかった政策委員会という12社の社長で構成した会を開いて、労務問題の勉強会を始めたわけです。当時、船員保険の問題が一番分からなかったから、これから始めたのですが、その後いろいろやっているうちに、組合と話をしないと意味が無いということになって、土井組合長に相談したら、土井さんも海運政策を勉強したいので経営者の話も聞きたいというようなことで、政策委員会の皆さんと海員組合の土井さん、副組合長の川村さん、中西さんたちとで、毎月一回話を始めたわけです。社長さんたちが、組合長初め組合幹部と直接懇談するというのはこれが初めてのことです。

〈個人略歴〉

1918（大正7）年3月29日生

1941（昭和16）年4月 日本郵船(株)入社

1978（昭和53）年6月 日本郵船(株)取締役社長就任

1979（昭和54）年6月 当協会会長就任

1981（昭和56）年6月 当協会顧問就任

London 便り

国際船長協会連盟 (IFSMA-INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATION) について

ニューヨークおよびワシントンにおけるテロによる大惨事を受けて、アメリカがいよいよ軍事行動に出ようとしているとき最大の同盟国である英国はことのほか静かです。ワールドトレードセンターでは少なくとも200人以上の英国人がその犠牲となり、英国のブレア首相はすぐさまアメリカのいかなる選択をも全面的に支持すると言明しました。またアフガンには“BOMBS AND BREAD” (爆弾とパンを) とも言っています。

一旦軍事行動に出ればまたその報復としてテロが予想され、英国がその標的となる可能性は最も高いといわれています。海運関係では豪華クルーズ船がテロの目標となりやすいと言われていますが、テロのみならずその後の軍事行動でタンカーやロールオンロールオフ船等に大きな影響が出る事が考えられます。このため商船の安全対策や英国の商船隊がどのように協力するのか情報を得るべく関係先を取材しましたが、9月27日の時点では目立った動きも無く、日本で行われるような官民による対策協議会のようなものを設立する動きも今のところ無いようです。キプロスの会議から帰ったばかりのICSの事務局長はキプロスの人達はロンドンには戒厳令が敷かれているのではないかと同情され説明するのに苦労したと言っていました。

その取材先の一つが国際船長協会連盟 (IFSMA-INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATION) でしたが、こ

こも特段の情報はなくまたIFSMAとしても特に船長に情報を提供する事は現時点で考えていないようです。このようなわけで今回はIFSAMAについて少々書く事にしました。IFSMAではたまたま新旧の事務局長が引き継ぎ中でありますので彼等をご紹介します。

IFSMAというのは各国船長協会の連合体で事務局はロンドンのIMOの近くに 있습니다。会員は30にのぼる船長協会で個人会員も含めて8500名余りですが、ほとんどが欧州で、アジアからは日本と香港が加入しているに過ぎません。日本船長協会の元川島会長がIFSMAの会長を務められた事もあり、IFSMAにおける日本船長協会のステータスは極めて高いのですが、IFSMA自体は残念ながら組織の面でも財政の面でもマイナーな国際団体と言わざるをえません。全世界の3分の2の船員はアジア人というのに



▲IFSMA 事務局長 Capt. R. Macdonald

その比率がほぼ1割に過ぎないものいかにも偏っています。海上における安全、より良い海洋環境の保護、船員の教育訓練や福祉の向上などにつき最大の当事者としてあらゆる国際会議で発言し得る、あるいは発言すべき義務を負う団体としての IFSMA を盛り立てるのは日本人船員の務めかも知れません。

IFSMA は財政的基盤も極めて脆弱なため、事務局長の手当てもまさに雀の涙でほとんどボランティアと言っていいでしょう。このボランティア活動を8年の長きに渡って務めたのが CAPT. R. CLIPSHAM です。彼は1928年生まれで今年73才になりますが、16才で練習生として商船に乗り、船長を経て船社の海務監督となりました。その後運輸省に移り検査官や海技試験官となり、IMO の会議でも英国代表として活躍しました。退職後は IFSMA の事務局長となり当時の川島会長を補佐して奮闘したのは関係者にとって記憶に新しいところです。CAPT. R. CLIPSHAM のような経歴は英国の船長では珍しいものではないようですが、それにしても日本の船長と比べて活躍の場が広いように思えます。

彼の奥さんはたいへんチャーミングなご婦人でフェリシティー・ページと名乗るオペラ歌手です。どのような経緯で彼らが結婚したのか聞いた事はありませんが、わずか29才で船長を辞め陸上勤務となったのもこの美人の奥さんのせいでしょう。娘のカロラインも英国やカナダの音楽院で学んだコンサートピアニストで多くの国際コンクールにも入賞して着々とキャリアを積んでいるようです。一度 IFSMA 総会の晩餐会で彼女が腕を披露しましたが、スケールの大きさを感ぜさせる演奏でした。

後任の事務局長 CAPT. R. MACDONALD は同じく英国人で彼の経歴もなかなか多彩です。CAPT. R. CLIPSHAM と同じように17才で



▲前 IFSMA 事務局長 Capt. R. Clipsham

BRITISH INDIA LINE に勤め、一等航海士までなりましたが、ニュージーランドにわたりそこでフライトプランナーやニュージーランド政府の船舶検査官などを務めました。しかし船長としての資格を得る為、再度乗船し船長としての経験を積みました。その後英国に戻り、石油業界などに勤めた後、船員教育に携わりたいとの希望から NORTH WEST KENT COLLEGE に職を求め、ここの NATIONAL SEA TRAINING CENTRE の所長となりました。このセンターはかつては英国の部員の教育訓練を行っていたのですが、今や英国では組織的な部員教育を行うところはなく、もっぱら STCW 条約で要求される各種の海技関連の教育訓練を行っています。彼はこのセンターに5年ほど勤めましたが、彼の言葉をそのまま訳すと向学の志止み難く60才で早期退職し、勉強のための十分時間が取れる IFSMA 事務局長を志願したとの事で現在は IFSMA の仕事のかたわら MIDDLESEX 大学の修士課程に籍をおいています。

二人の経歴を見てみると、英国では労働市場が極めて柔軟で官/民の境界を自由に行き来しており、また早くから職業訓練を受けて社会に出るため、その後の高等教育の機会が充実しているのが印象的です。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

住民と行政の協調による家電リサイクル

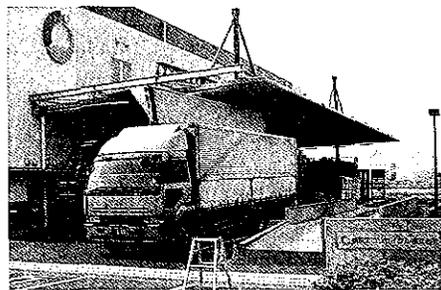
～「東京エコリサイクル」工場を見学～

本年4月1日より施行された家電リサイクル法は、冷蔵庫、エアコン、洗濯機、テレビの家電4製品について、①製造業者（家電メーカー）および輸入業者にはリサイクルの義務を、②小売業者には収集・運搬の義務を、③排出者（消費者）にはリサイクルに係る料金と収集・運搬にかかる料金の負担を定めている。

企業の環境問題への関心の高まりを受けて、財経産省は本年6月に東京エコリサイクル株式会社の施設見学会を実施したが、多数の参加希望があったことから本年9月27日に2回目の見学会を開催した。当協会からも、他の業界・企業の取り組みを学び当協会の環境保全活動に資するため、同見学会に参加した。今回の見学会には、当協会の他、リサイクル業務に関係した企業や関係団体など多数の参加があり、東京エコリサイクル(株)の山本雅之 管理部部長の説明を受けながらリサイクル施設を見学した。

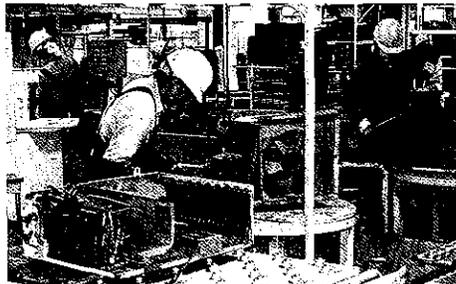
東京エコリサイクル(株)は、日立製作所(株)と有明興業(株)の合弁会社で本年4月2日より操業、東京23区を対象に家電4品目の引取業務およびリサイクル業務を行っている。同社は1日あたり1500台（4品目合計）の処理能力を持ち、その最大の特徴は、「住民と行政との協調による家電リサイクル」を掲げ地域社会との共生を目指していることにある。また、同社では、適正処理の観点より、家電リサイクル法で義務付けられた冷媒フロンの回収に加え、冷蔵庫の断熱材フロンの自主的に回収している。各製品のライン毎に8～10名程度の作業員が手作業により製品を分解し、冷媒フロンの回収、コンデンサー、コンプレッサー、ブラウン管等を回収した後、機械設備により粉砕、分別、再資源化を行う。同社のリサイクル率は、エアコン約75%、冷蔵庫約58%、洗濯機約59%、テレビ約90%に達している。

※リサイクル率は、一月あたりの処理した家電総重量に対する売却処分できた有価物重量の割合。

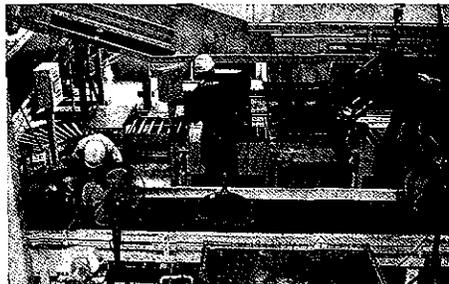


◀東京エコリサイクル株式会社
(トラック輸送により、リサイクル家電受入れ)

▼エアコン(室外機)を手作業により分解



▼テレビの分解作業によりブラウン管、ケーブル、プリント基板等を分別





鉄鋼業界に見られる「付加価値の移転」構造は、あらゆる産業が直面する可能性

—世界的な鉄鋼業界再編の動きについて—

モルガン・スタンレー・ディーン・ウィッター証券会社
東京支店 株式調査部マネージングディレクター

長井 亨

NKK と川崎製鉄が2002年10月をめどに経営統合に踏み切ることを発表するなど世界的な大型再編が加速している。

これまで、石油、紙パルプなど荷主の再編劇は少なからず海運会社に影響を与えてきたこともあり、今月号では、こうした世界的再編が見られる鉄鋼業界の動きについてモルガン・スタンレー・ディーン・ウィッター証券会社東京支店株式調査部マネージング ディレクターの長井亨氏に寄稿いただいた。

はじめに

2000年以降、鉄鋼業界では大規模な再編、世界的な提携などが相次いで起り始めた。新日本製鐵は仏ユジノールや韓国浦項綜合製鐵と戦略提携を締結。国内でも川崎製鉄とNKKが経営統合を決め、高炉大手では32年ぶりとなる再現を実現する。高炉他社も提携などの動きが活発である。古くは「産業のコメ」「鉄は国家」、最近ではリストラ、といったイメージが先行する鉄鋼業界で何が起っているのか。急激な変化の背景にあるものは何か。本稿ではそれを探ってみることとする。いささか結論めくが、こうした変化に至る経緯、背景は決して鉄鋼業界に限ったものではない。同様の問題はあらゆる産

業が直面しており、鉄鋼業界と同じく、教科書のない対応策が早急に求められてきている。ここでは鉄鋼業界を一つのケーススタディとして捉えられたい。【資料1、2参照】

「付加価値の移転」構造

一般に再編、提携の原因となったものは、日産自動車による鋼材供給メーカーの絞り込みであったとする報道が多い。しかし、これは正確ではない。確かに日産自動車の動向は一つのきっかけとなったものの、これがなくても再編や提携が進行するのは時間の問題であった公算が大きいのである。すなわち、鉄鋼産業は構造的な問題をはらんでいたと考えられるのである。

【資料1】 2000年以降の主な再編・提携

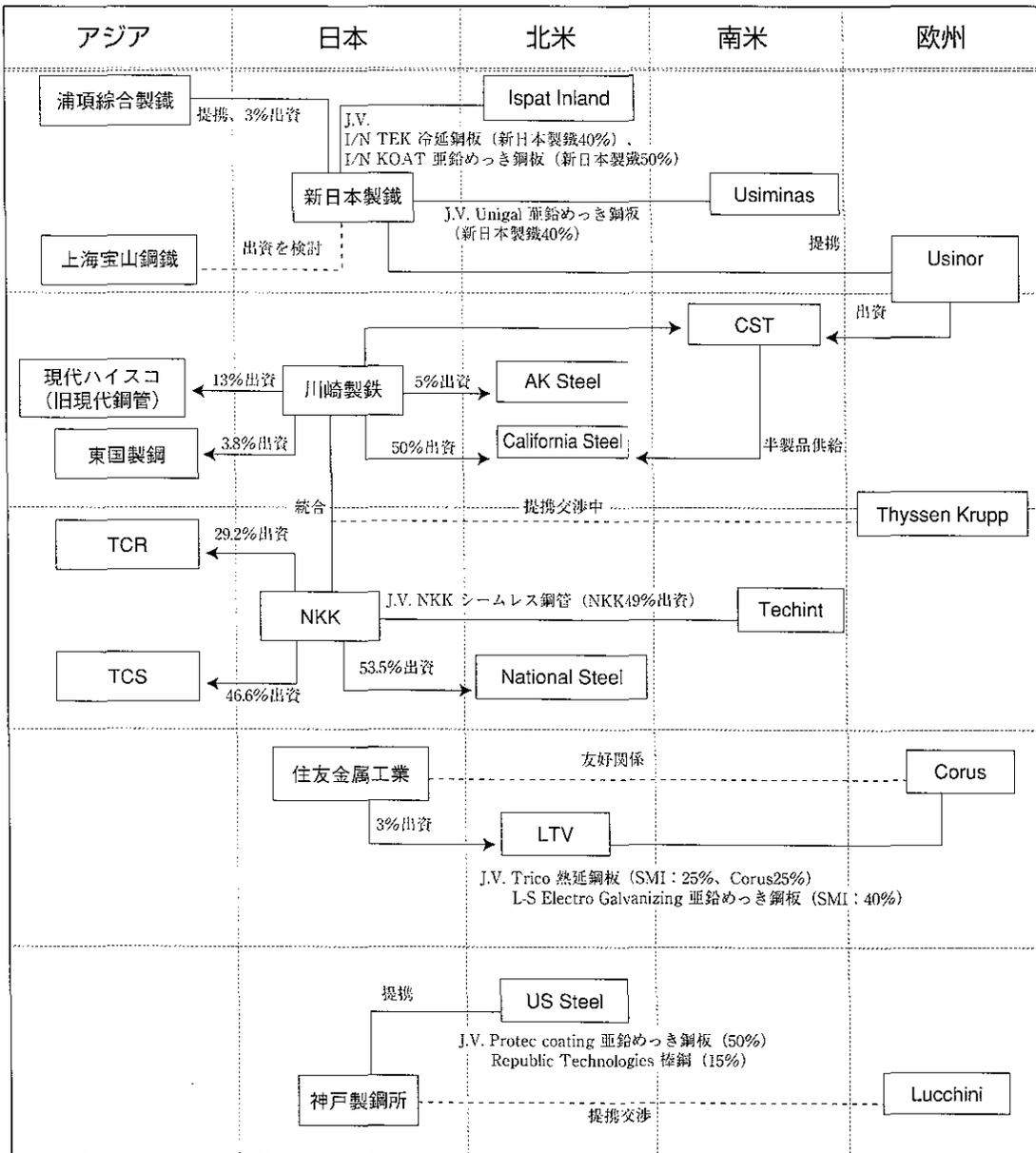
発表時期	企 業 名	内 容	
2000年4月	川崎製鉄(日本)	NKK(日本)	近接製鉄所間での事業提携検討開始
5月	新日本製鐵(日本)	住友金属工業(日本)	ステンレス鋼板事業、シームレスパイプ事業における事業提携
5月	新日本製鐵(日本)	日新製鋼(日本)	ステンレス熱延鋼材の相互供給
8月	新日本製鐵(日本)	浦項綜合製鐵(韓国)	包括提携(技術、合併会社設立、原材料調達等)、出資比率引上げ
11月	川崎製鉄(日本)	現代ハイスコ(旧現代鋼管、韓国)	出資、鋼材供給、技術供与
11月	新日本製鐵(日本)	愛知製鋼(日本)	自動車用特殊鋼で生産提携
12月	新日本製鐵(日本)	上海宝山鋼鐵(中国)	出資、技術供与、原材料共同購入等を検討
2001年1月	神戸製鋼所(日本)	US Steel(米国)	自動車鋼板に関する共同研究開発契約
1月	NKK(日本)	Thyssen Krupp Stahl(ドイツ)	提携交渉中と発表
1月	新日本製鐵(日本)	ユジノール(フランス)	自動車鋼板事業協力、ライセンス契約等のグローバル戦略提携契約
4月	川崎製鉄(日本)	NKK(日本)	経営統合を発表
4月	神戸製鋼所(日本)	Lucchini(イタリア)	自動車用特殊鋼線材・棒鋼に関する包括的な技術提携

出所：会社資料等からモルガン・スタンレー・リサーチ作成

筆者はこれを「付加価値の移転」構造と位置付ける。それは、本来鉄鋼メーカーが受け取るべき付加価値が需要家に吸収される（移転してしまう）構造を意味する。鉄鋼業界が長年にわたって強烈なリストラをやってきたことに異論

を挟む向きはいまい。過去5年間で従業員数はほぼ半減している。にもかかわらず、最大手の新日本製鐵でさえ、ようやく1,000億円の経常利益を計上するのがやっとというのが現状である。これは、史上最高益を記録したバブル期の

【資料2】世界のアライアンスマップ



注：J.V.=ジョイントベンチャー
出所：会社資料等からモルガン・スタンレー・リサーチ作成

ようやく半分に過ぎない。これは過去10年間で国内価格はおよそ半分にまで下落してしまったために他ならない。換言すれば、リストラ効果は販価下落の影響を吸収するのに手一杯であったということになる。【資料3、4参照】

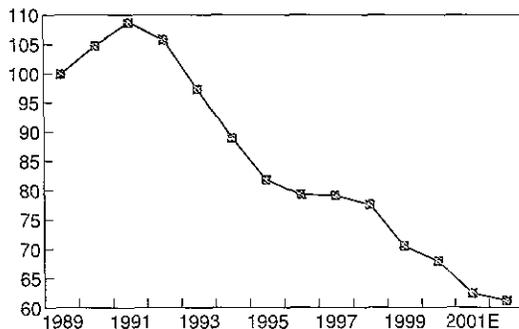
当然ながら、その価格下落のメリットは需要家が享受することになる。実際に、主要ユーザーである自動車メーカーでは過去最高利益を更新する声も聞こえてくる。これは、優れたデザイン性や機能性といった理由もあろうが、それらを可能にした高品質鋼材を安価で調達できていることに負う部分も大きいはずである。まさに、鉄鋼メーカーは懸命な商品開発努力、リストラなどが、自社の収益拡大に繋がらず、むしろ需要家の収益に寄与する構造となっているのである。

これは、鉄鋼が社会的に如何に重要であるか、といった議論とはまったく異なる。鉄鋼が産業の基礎素材であり、依然として人類は「鉄器時

代」に居る以上、その重要性にはいささかの陰りもない。しかし、こうした自負と、企業として株主、従業員、需要家へ義務を果たすということとを混同しては本質を見誤ることとなる。焦点は「鉄」そのものではなく、「鉄鋼産業」なのである。

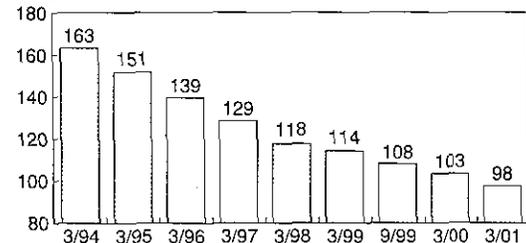
単純に考えれば、競争力の原点を構成する重要素材を供給するのであれば、相応の付加価値を確保できて当然であろう。しかし、現実にはそうなっていない。これは、鉄鋼業界のセリングパワーが減衰しているからである。鉄鋼業界では最大の企業でも世界シェアは5%にも達しない一方、自動車産業を代表とする主要需要家は、近年、巨大化が急速に進展してきた。一社が世界シェアの10~20%を占めるといった状況が散見されるようになってきている。しかも、鋼材の使用原単位は低下基調にある。明らかに買い手優位の市場構造となっているのである。このパワーバランスの不均衡こそが「付加価値の移転」を産み、遅かれ早かれ業界構造の改革を迫ることになる。

【資料3】 普通鋼鋼材価格の推移 (国内価格の下落)



出所：モルガン・スタンレー・リサーチ

【資料4】 高炉大手5社：出向者を含む単独従業員数推移 (合計ベース)



出所：会社資料、モルガン・スタンレー・リサーチ

新秩序構築に向けての「始まりの始まり」

当然ながら、「付加価値の移転」構造を転換しない限り、鉄鋼業界は産業として一段の地盤低下を余儀なくされることになる。それにはセリングパワーの回復以外に解決策はない。そのためには、小手先の改善策や企業単位のリストラでは間に合わない。より抜本的にこれまでの構造、秩序を変える必要がでてこよう。再編・提携が相次ぐのはそのためであり、論理的にそれらは「付加価値の移転」構造に歯止がかかるまで続くこととなる。

とすれば、直近の再編・提携劇は新しい秩序構築に向けての「始まりの始まり」と位置付けられる。振り返ってみると、協調生産体制に代表される旧来の秩序は、富士製鉄・八幡製鉄が合併し、新日本製鐵が発足した1970年に始まった。これは、高度成長期の日本において有効に

機能したと言ってよい。自動車産業をはじめとする多くの加工産業からすれば、数量面でも価格面でも鉄鋼素材の安定的な供給を受けることができたため、それによって生じた余力を世界市場の獲得に費やすことができたためである。

しかし、産業構造の大きな変化に伴って、このシステムには徐々に金属疲労が蓄積。1994年に新日本製鐵、川崎製鐵が出向者従業員の転籍制度を導入したことで、旧来秩序の「終わり」が始まったと考えられる。そして、「終わり」を終わらせたものは、自動車メーカーを主導とする直近の素材供給元の絞り込みであった。これによって、鉄鋼メーカー間で二極化現象が加速。否応なしに生き残り競争に突入せざるを得なくなったのである。今回の業界構造の変革を皮切りに、30年前と同様に、現状に適した新たな秩序の時代が始まったのだと判断できる。

ただし、直近の再編・提携劇などによって、たちどころに新たな秩序が形成されるとは予想し難い。一連の動きの中には粗鋼生産能力の削減が計画されていないことから、現在の需給状況にはならぬ変化が生じないためである。もちろん、これだけの再編・提携劇が業界に影響を及ぼさないはずはない。何がしかに突出した企業が出現すれば、需要家の対応が確実に変化してくるうえ、既に総合商社でも鉄鋼部門は再編に突入した。しかし、その速度は迅速には進展しないと思われるのである。構造変化は徐々に、しかし着実に進行し、新しい秩序を形成していく可能性が高い。これまでの動きはあくまで構造変化の第1幕であり、「始まりの始まり」に過ぎない。今後は第2幕、第3幕が開き、「始まり」はその終わりに近づくこととなる。

その「始まり」が終わる条件こそ、鉄鋼メーカーが需要家とのパワーバランスの不均衡を解消し、「付加価値の移転」現象への歯止めには他ならない。具体的には、設備廃棄や更なる企業数の減少、あるいは、各得意分野への集中特化などによって、過当競争を沈静化させることが

求められよう。これを実現する構造こそが次なる秩序となる。

当然ながら、新たな秩序を構築するまでは、厳しい業界環境が継続する公算も大きい。「始まりの始まり」といった局面では、事態はむしろ最も混沌とした状態にあると言える。しかも、どの企業も設備能力の削減、あるいは一定品種への生産集約化などを打ち出していないのは、熾烈な競争がまだ続くことを示唆している。相次ぐ減産表明にもかかわらず、実際には減産が確認できない点も、競合の激しさを物語っている。少なくとも鋼材価格の上昇を期待できる状況にはなく、修羅場はしばらく続く可能性が大きい。当面の高炉各社の決算は、過当競争に伴う価格下落から、大幅な低迷を強いられる見通しである。ただし、それは着実に再編劇の第2幕を促進させるはず。そして、第2幕まで物語が進展すれば、もはや後戻りすることはなくなり、新たな秩序に向けての奔流が鮮明になってくると考えられよう。

海外展開は主導権確立と共同戦線が狙い

海外企業との提携加速も同様の視点から本質を捉えることができる。韓国やタイ、中国などアジア地域内での提携は、特定のユーザー確保に照準を定めたものではなく、存在感の増大によるアジア市場での主導権確立が狙いとなる。これは、生産や販売の体制変化をもたらすものではない分、より戦略的意図が強いものと言える。アジア市場は、①経済発展に伴って、鋼材需要の拡大が著しい一方、②メーカーの数、能力は限定的である、という需要超過地域。日本市場は逆に、鋼材需要の成熟化が顕著であるうえ、主要ユーザーもその生産拠点をアジアに移転させる傾向が強い。日本の鉄鋼メーカーにとってみれば、ビジネスチャンスの確保、あるいはさらなる成長機会を模索するために、アジア市場の獲得、主導権確立は必須条件となるためである。

しかも、アジア市場と国内市場は過去十数年間で急速に一体化の傾向を強めている。需要家の海外移転、内外価格差の発生などが、そういった傾向をさらに加速させている。それまでは、政府主導と言う歴史的な経緯もあり、日本では高炉大手、韓国では浦項綜合製鐵、台湾では中国鋼鐵、といった具合に各国別に主要企業が群雄割拠し、それぞれ独立色の強い市場を形成していた。しかし、こういった枠組みは、ボーダーレス化の波を受け、様変わりしてくる可能性が高まっている。日本企業にとっても、アジア市場で活躍できることが需要家獲得の、ひいては需要家に対して対等な立場を確保するための条件となるためである。

一方、日本とアジア外企業との提携は、自動車メーカーの要求に対して、生産、販売の流れに変化を加え、共同戦線を張ろうというもの。実益に焦点を合わせたものであり、むしろ戦術的な色合が濃いと考えられる。重量の割に単価の低い鋼材は、輸送コストが高くなりがちなため、遠国への出荷は採算的に成り立たないケースが多い。アジア外企業とは直接競合する機会が少ない分、主導権確保といった大枠的な目的よりも、より具体的な分野でのメリットが提携の目的となる。

そもそも、日本と欧州といった地域の大きく離れた鉄鋼メーカー同士が提携を考えるのは、特に自動車メーカーのグローバル戦略に対応していくために他ならない。自動車各社は生産拠点を世界全体に広げており、「世界のどこでも、安価で、同じ品質の製品の、安定供給」を材料メーカーに要求する傾向がより鮮明となってきた。もちろん、日本から世界中に直接鋼材を輸出すれば、同一品質の製品は供給できよう。しかし、それでは輸送コストが高つき、自動車メーカーからすれば、結果的にコストは割高となる可能性がある。自動車メーカーの要求を満たすには、提携によって、鋼材の共同開発、相互供給などに踏み切り、世界2極以上、長期的

にはアジア（日本を含む）、欧州、北米、南米と、まさに全大陸的に同じ品質のものを供給する体制が必要となってくる。国家事業的産業の色合の濃い鉄鋼業界ながら、広義で国境を越える経営の舵取りが求められてきたのである。

そこまで自動車メーカーの要求に応えようとしているのは、①自動車産業が鋼材、特に高炉メーカーが主力とする鋼板類の最大需要先の一つで、②中でも、亜鉛めっき鋼板など高付加価値製品の主要ユーザーである、③しかも、長期契約となるケースが多い、といった理由に拠る。収益力を高め、経営を安定化させるには、自動車産業との関係強化は避けられないと考えられよう。自動車会社の要求に応えることができれば、厳しい競争を勝ち抜き、供給シェアの拡大などが実現する可能性もある。逆に、要求に応えられなければ、自動車会社向けの供給シェア減少を招きかねない。日欧の提携は、まさに最大の鋼材需要家である自動車メーカー獲得のための共同戦線なのである。

しかし、なおかつ「付加価値の移転」構造に変化を加えるだけのセリングパワーを確保するためには、共同戦線を組む相手として相応しい企業は限定される。なぜなら、技術・ノウハウのない企業、生産規模の小さな企業では、提携しても自動車メーカーの要求には応えられないためである。であれば、パワーバランスの不均衡は解消されない。パートナーが自社と肩を並べる程度の規模、技術の蓄積を有することは最低条件となってこよう。共同戦線となる以上、日本企業がアジアで展開するような垂直分業型提携戦略などとは全く発想が異なるものとなるはずである。当然ながら、利害の一致する共同戦線のパートナーをいかに速く見出し確保するかということが問題となる。しかも、理想的なパートナーの数は決して多くない。また、自らもパートナーに選ばれるだけの実力を有しておく必要もあろう。【資料2参照】

欧米での展開

「付加価値の移転」構造は欧米でも同様に存在している。ただし、欧州では既に大規模な再編過程に突入している。鉄鋼業界を世界的に見ると、欧州では1990年代後半から既に大規模な再編過程に入っている。かつて過当競争が深刻であった市場は、国有化などを経て大手5社にまで集約。さらに、2001年には大手5社の中の

【資料5】 鉄鋼メーカーの粗鋼生産
ランキング (2000年)

順位	会社名	国名	粗鋼生産量 (百万トン)
1	新日本製鐵	日本	29.07
2	浦項綜合製鐵	韓国	28.48
3	Arbed Group	ルクセンブルグ	24.10
4	LNM Group	英国	22.44
5	Usinor	フランス	21.00
6	NKK	日本	20.56
7	Corus	英国	19.98
8	Thyssen Krupp Steel	ドイツ	18.00
9	上海宝山鋼鐵	中国	17.72
10	Riva Group	イタリア	15.57

(参考：新会社)

川崎製鐵+NKK	日本	33.57
Newco (Arbed, Acerali)	欧州	45.10

出所：Metal Bulletin

2社が合併を決定するに至った。これにより発足する新会社は、会社からの発表によると粗鋼生産量にして年間4,600万トンと、これまでの世界最大であった新日本製鐵、韓国・浦項綜合製鐵のおよそ2,600万トンを大きく上回る規模となる。

一方、対照的に米国では目立った再編の動きはない。しかし、鋼材輸入規制を拡大する動きを高めるなどして、セリングパワーを回復させる動きへと出てきている。【資料5参照】

終わりに

この「付加価値の移転」構造は鉄鋼業界に限ったものではなく、あらゆる産業が同様の問題に直面する可能性があるだろう。ここで重要なのは、こういった問題を解決するには既存概念を大きく転換させるしかないということである。しかも、これには明らかに先行者メリットがある。準備を万端整えて打って出ることができるうえ、提携などでもより有効なパートナーを最初に確保できるからである。過去の経験則が成立しなくなってきた以上、経営者の手腕・決断こそがまさに企業の興亡を左右する時代となってきたのだといえよう。

【資料6】 国内出荷の伸び率と国内在庫の推移



出所：鋼材倶楽部

シンポジウム「21世紀、港湾のあり方を考える」 平野港湾物流委員会委員長パネリストとして参加

9月28日、シンポジウム「21世紀、港湾のあり方を考える」が経団連ホールで開催され、当協会からは平野裕司・港湾物流委員会委員長（日本郵船副社長）にパネリストとしてご出席頂きました。

このシンポジウムは、21世紀みなとづくり推進実行委員会が主催し、国土交通省などの後援で実施されたもので、当日は安川彰吉・トヨタ自動車取締役による「トヨタの国際戦略：グローバルロジスティクス構築」と題する基調講演に続き、パネルディスカッションが行われました。

パネルディスカッションは、竹内佐和子・東大大学院助教授が司会を務め、平野委員長の他、大橋隆史・キャノン(株)ロジスティクス本部副本部長、平松守彦・大分県知事、評論家の竹村健一氏の各氏が参加、経済のグローバル化、ネットワーク化の進展により港湾の重要性が高まるなかで、他のアジア諸港に比べて相対的地位が低下している日本の港湾の現状における問題点、今後の港湾整備のあり方等について議論が交わされました。

竹村氏は自著「日本の大課題」のなかで日本の港湾の立ち遅れを指摘した立場から、港湾整備の重要性、マスメディアの活用、諸外国を参考にすべきことなどに言及、平松氏は港湾を地域開発の拠点ととらえ、臨海工業地帯など地域開発と一体化した整備強化を図っている状況を紹介、また港湾の運営管理における地方分権化が望まれることなどに言及されました。大橋氏は荷主にとってコストが何より重要であること、スケールメリット追求のため港の統廃合は避けられないこと、現状では日本の港を経由するより釜山を経由する方が安いことなどから、国内フィーダーに工夫の余地がある点などを指摘されました。

平野委員長からはコンテナ化による船社の責任・輸送範囲の変化、サービスの大量化・標準化、国際アライアンスによる共同配船化などにより、ハード等の基本的部分と効率性・料金等の付加価値部分で港湾が利用者から選ばれる時代になったこと、全体の一割に過ぎない大型船に惑わされる事なく、効率的で無駄のない港湾整備を心がけるべきであること、ソフト面では省庁の枠を越えた港湾手続きのシングルウィンドー化の必要性、さらに国内ハブ港湾となる主要港湾とスポークとしての地方港湾の機能をいかに結びつけるか、海運政策と港湾政策を総合的に考えるべきであるとの指摘がありました。



第34回

潮風満帆

虚子伝説



日本郵船歴史資料館 館長代理(元日本郵船 船長) 金澤寛治



横浜・倫敦線“箱根丸”昭和11年

俳人高濱虚子が日本郵船の横浜・倫敦線“箱根丸(第36次航)”で渡仏したのは1936年(昭和11年)でした。箱根丸は総トン数10,420トンの貨客船、主機はタービンで速力は14ノット、船長は栗田達也氏、機関長は虚子の俳句の弟子でもあった上ノ畑純一氏でした。かねてより渡仏のころがあった虚子は上ノ畑純一氏(俳号『楠窓』)に強く勧められ渡仏を決めたと言われています。その前の航海(第35次航)に箱根丸機関長として乗船した楠窓さんは欧州航路の長い経験とご自分の年齢から、この航海を逃せばチャンスが無いと思って強く勧めたのでしょう。

昭和11年2月16日、虚子は末娘の章子さんを伴って横浜より箱根丸に乗船し、パリへと旅立ちます。この時、同じくパリに向かう作家の横光利一氏が乗船しています。

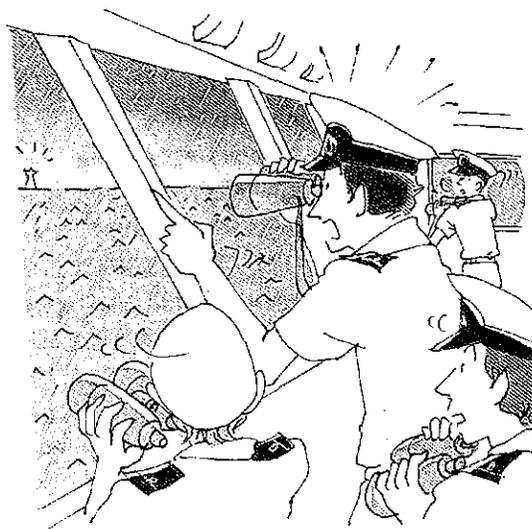
箱根丸はスケジュール通り横浜を出帆して名古屋、大阪、神戸、門司、上海と寄港し香港に向かいます。上海出帆の翌日2月26日に日本では2.26事件が起こり、船長より船客に知らされます。

さて、上ノ畑機関長の案内で寄港地での観光や船旅を楽しんだ虚子は3月28日マルセイユで下船してパリに向かい、ヨーロッパ各地で俳句会や講演を行った後再び5月8日マルセイユで復航の箱根丸に乗船して帰国の途につき、6月15日横浜に帰着します。

往航は冬期風のインド洋の航海を、木々が芽を吹き色とりどりの花が咲き乱れる浅き春のヨーロッパを虚子は満喫して花鳥諷詠を楽しんだのです。

ミニコイ島

インド洋の北東、北緯約12度から南に珊瑚礁に

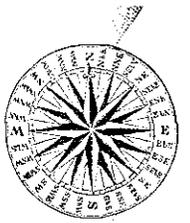


よって形成されたラッカジブ諸島、モルジブ諸島が南北に連なっています。

マラッカ海峡を通過してインド洋を西へ横断して航海に至る航路としてはミニコイ島の北側、北緯9度の珊瑚礁の間の水路を通る9 Degree Channel、ミニコイ島の南側、北緯8度の水路を通る8 Degree Channelが、そして夏期低速船のためには北緯1度半の水路を通る1 and Half Degree Channelが開拓されていました。

コロンボからアデンに至る航路としてはミニコイ島の南、8 Degree Channelを航海するのが最短距離ですが、現在と違って、陸地の見えない洋上で天体観測でしか船の位置を得ることが出来なかった時代には南北流の強いこの海域で、悪天候やスコールなどで天体による位置測定が出来なかった時など、推測位置によりミニコイ島灯台が見える筈の時間になると船長以下航海士(運転士)全員が船橋に集まり双眼鏡での灯台探しをし

7つの海のこぼれ話



ました。この灯台(夜なら灯火)が見えるとホッとしましたものです。

箱根丸がミニコイ島を通過した日の船上句会

さて、往航に箱根丸がミニコイ島灯台を通過したのは3月12日午後4時半頃で穏やかなインド洋でした。虚子の『渡仏日記』には、……五時甲板に出て見ると、船はミニコイの珊瑚島を通過したところであって、後方にそれを遠望した……とあります。復航はミニコイ島灯台を通過したのは5月23日午後4時で、この日は朝から雲が空を閉ざしスコールが盛んに来て船の動揺が劇しかったとあります。すでにモンスーンが始まっていたのです。そして、その夜9時より「洋上吟社」と名付けた復航の第一回俳句会が機関長上ノ畑楠窓さん主催で開催されました。場所は船長室で、虚子とお嬢さんの章子さんを含めて総勢23名、乗組員が多数参加しました。

ミニコイ島と虚子伝説

左の句は私が三等航海士として欧州定期航路の船に乗船したとき、インド洋の海図の片隅に書き込んであった句です。誰が書いたか判りませんが、そのときこの句は高濱虚子が渡仏した際にミニコイ島を見て詠んだと聞かされました。いわゆる虚子伝説です。それから20年ほど経って欧州

航路のコンテナ船に船長として乗船したところ海図の片隅にこの句の書き込みを見つけました。虚子伝説はまだ語り継がれていたのです。

この句について俳句をなさる方に話をしましたところ即座に「季語がありませんネ」と言われました。そうです! 季語がなければ俳句ではないのです。推察するに多分、箱根丸で船上句会が行われていたその夜、航海当直の運転士の誰かがヒネリ

出した一句であったと思われます。この伝説には虚子先生も苦笑されていることでしょう。

現在は外国人との混乗が主流となり語り継ぐ相手もなくなったので書き込みも見られなくなりました。

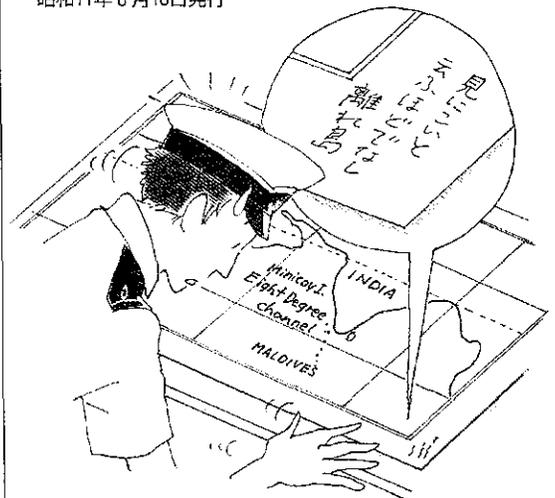
そのかみの戦い

栗田船長のアルバムには、この日の句会で詠んだ句として左の一句が収められています。

栗田船長は荒れ狂う夏のインド洋を神の戦いと詠んだのでしょうか、それとも夏の夜空に燦めく神話の星の水面に煌めくをその神の戦いの跡と詠んだのでしょうか、私には「そのかみ」とは、わが

国の近代海運が芽生えた明治初期より海と戦い、世界の航路を制覇し、海運の歴史を築いてきた先人達のことを詠んだと思えてなりません。

(参考文献)「渡仏日記」高濱虚子 改造社
昭和11年8月18日発行



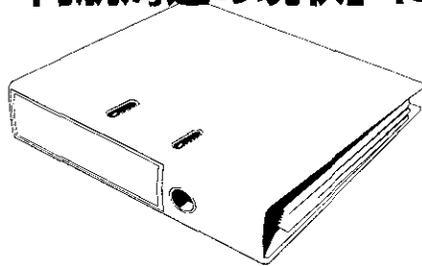
見たりと云ふほどでなし 離れ島

(栗田船長は虚子より「虚船」という俳句をいただいた)
そのかみの戦いの跡や 夏の海 (虚船)

各種調査・報告書欄

近海・内航企業へのヒアリング調査結果まとまる

—「近海・内航海運の現状」について—



当協会近海内航部会は、今後の活動に資するため、第三者機関である㈱価値総合研究所（旧社名：長銀総合研究所）に委託し、当協会加盟の近海・内航海運会社のトップに現下の経営状況、最近の環境変化とその対応、規制緩和への対応・評価、企業が抱える構造的課題等についてヒアリング調査を行い、以下のとおり個別会社の意見をとりまとめた。

近海内航部会は、この意見等を参考に今後の対応等について検討していくこととしている。

「近海・内航海運の現状」

（平成13年9月）

1. 調査の目的と方法等

(1) 調査の目的

内航海運は、国内貨物輸送の4割強を担い、戦後の我が国の経済を物流面から支えてきた。近海海運については、特に近年我が国との経済交流が活発になってきた中国・東南アジア諸国との物流を支え、その役割は今後一層重要性を増すと考えられる。内航・近海海運は、今後も国内外の物流の大動脈として期待されると同時に、温室効果ガスの排出量が少ないため、地球温暖化問題がクローズアップされるなかクリーンな輸送機関として、また企業の物流コスト削減ニーズに対しても大量性によるスケールメリットの活用による一層の物流効率化

が期待される等、新世紀に入ってもその役割は増すことが予想される。

一方、個々の事業者を巡る経営環境は、荷主業界（石油、鉄鋼等）の再編や規制緩和、さらには東南アジア諸国船社の成長等の影響により競争が激化している。

本調査は、このような環境変化を踏まえた上で、当協会会員のうち、近海・内航企業のトップ層へのヒアリング調査を通して、最近の環境変化や規制緩和施策等の評価を的確に把握し、協会の今後の活動に資するため実施した。

(2) 調査の方法と対象

本調査では、当協会会員の近海・内航海運企業74社のうち、41社に対してヒアリング調査を実施した。ヒアリング調査期間は、平成13年の4月～5月である。

2. ヒアリング調査のまとめ

2-1 内航海運

(1) 荷主業界の動向とその影響

主な荷主業種・分野として、鉄鋼、セメ

ント、石油、ケミカル、紙パルプ、その他専用船、一般貨物に分類し、それぞれに荷主業界再編等の動向と影響を整理すると、以下のとおりである。

荷主業種・分野	鉄 鋼	セ メ ン ト
需要（輸送量・輸送距離）	<ul style="list-style-type: none"> 鉄やセメントは建設需要と連動するため、需要が落ち込み、物流量も減少。 	<ul style="list-style-type: none"> 日本から台湾、中国向けの輸出が減少している。 一方、内航の物流量も、経済低迷や業界再編再編の影響などもあり、減少傾向にある。
運賃・用船料	<ul style="list-style-type: none"> 鋼材については8年連続で運賃は下落。 鉄鋼物流業界ではかつてはコストに見合う適正利潤の考え方もあったが、現在は違う。 用船料は内航業界の中では良い方。 	<ul style="list-style-type: none"> かつての「原価保証方式」から「経済輸送」の海上輸送コスト計算がされるようになりつつある。その結果、輸送費の値下げ要求が毎年ある。 しかしながら、一方で長期用船契約をベースにしているため、大幅な売上減少は生じていない。さらに合理化などもあり、当面安定的に推移すると見られている。
荷主業界の再編	<ul style="list-style-type: none"> 提携や統合は高炉を止めるのとは異なり生産量が大幅に落ちることにはならない。原料や副原料の輸送はそれ程変わらないと見ている。出荷拠点が固定されているからである。 	<ul style="list-style-type: none"> 国内のセメント会社は、かつて28あったが、現在は4グループに集約。
荷主業界におけるその他の動き		<ul style="list-style-type: none"> 欧州資本のアジア進出、日本企業のアジア工場移転などの動きがある。 その結果、内航でのセメント出荷が減少し、近海での国際的競争が激しくなる可能性がある（しかし、現在はまだ影響が出ていない）。
環境変化への対応方向	<ul style="list-style-type: none"> 高炉7社の内航関連の集まりでは、空船での回航を減らすためのシミュレーションなどの実験も進めており、また部分的には船のやり取りをしてパートナーでの運航を進めているところもある。 協業化（共同運航）は困難。選航貨物が違うことから荷主サイドの理解が得にくいことや運航コストが違う等のため。やるとすれば、オペレーターの調整力が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 日本、欧州企業などの将来的なアジアシフトへの対応として、輸送体制の近海シフトを考えている船社もある。 セメントは共同配送が可能な品目であり、石炭・木材などとの共同配送システムを作り、全てのメーカーを取り込むことも考えられる。

荷主業種・分野	石 油	ケ ミ カ ル
需要（輸送量・輸送距離）	<ul style="list-style-type: none"> 荷主の合併や物流提携により、輸送量が減っているうえ、輸送距離が短くなっている。 暫定措置事業で船腹は減っているが、それ以上に量と距離が減っている。 昨年は猛暑と厳冬で一部の石油製品の需要が伸びたが、売上を上向かせることは無かった。 船腹減少で、季節と気候によっては船の供給が間に合わない局面が出てきそうである。 	<ul style="list-style-type: none"> 輸送量は減っており、輸送距離を含めたトンキロも減っている。ただし、製品需要は堅調であり、石油タンカーほどひどくはない。 積載率が下がり、効率が悪くなっている。 減船が進んでおり、冬の需要ピーク時には船の供給が間に合わない局面が出てきそうである。
運賃・用船料	<ul style="list-style-type: none"> 運賃は3割～5割も下落した。 運賃下落の主因はタンカー協定運賃の撤廃である。 直近では下げ率は鈍化しつつあるが、まだ下げ止まらない。 	<ul style="list-style-type: none"> 運賃は、協定運賃撤廃時に10～15%下落し、その後も年間5%のペースで下げている。分野によっては協定運賃があった時点の半分以上に下がったものもある。 運賃下落の直接の原因は協定運賃撤廃だが、背景には船腹過剰と荷主の物流合理化・スワップの動きがある。
荷主業界の再編	<ul style="list-style-type: none"> 数年前まで石油元売会社は12社だったが、現在は実質的に4グループに集約された。 元売会社の合併・提携に合わせて、タンカー会社も集約を促された。 	<ul style="list-style-type: none"> ケミカル製品は石油製品よりも物流合理化の動きが早かった。 日本の石油化学会社は世界的に見て規模が小さく、スケールメリット追求で国際競争力を付けるため、製品分野ごとの集約化を進めてきている。 今後も、業界再編が起こりうると予想されている。 一部のケミカル製品（LPG、芳香族）は石油元売会社が荷主であり、石油タンカー同様に大きな影響を受けている。

荷主業種・分野	石 油	ケ ミ カ ル
荷主業界におけるその他の動き	<ul style="list-style-type: none"> ・外資系石油元売会社が入札条件に安全性基準を加えたことにより、一部のオペレーターやオーナーでISMコードの取得を急ぐ動きがある。 ・電力会社が地球温暖化防止とコスト削減のために石油火力のシェアを減らしているため、黒油（重油、原油）の需要が減少している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・オイルメジャーの目から見れば「アジア＝日本」ではなくなりつつある。
環境変化への対応方向	<ul style="list-style-type: none"> ・系列ごとに船社が固定されているため、減った分を補うために他の顧客を開拓できず、打開策が見いだせない。 ・減船を進めて、需給のタイト感を武器に、荷主への発言力を身につけることが必要。 ・内航タンカースケールの採用を促すことで、運賃下落に歯止めを掛けようという主張が一部あるが、全体の動きにはなっていない。 ・黒油船を白油化する動きがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ケミカルは製品が細分化されていて相対的にマーケットが狭いため、大胆な対応が取りにくい。 ・荷主の動きに合わせて大量輸送によるスケールメリットを追求する必要がある。 ・同業社数が多すぎることが問題視され、協調運航によるグルーピングが模索されている。 ・石油タンカー同様の荷主による船社の再編も考えられる。 ・内航ケミカルタンカースケールは、市況を反映できないという不備が指摘されている。

荷主業種・分野	紙・パルプ	その他専用船	一 般 貨 物
需要（輸送量・輸送距離）	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送量は順調に伸びている。新聞紙（古紙）とIT関連製品のマニュアルの需要が好調なためである。 		<ul style="list-style-type: none"> ・一般貨物では時期によっては需給逼迫の状況を迎えることも生じつつある。 ・関東～北海道は供給過剰、一方東京～九州は需給緩和（RORO船）。 ・不定期航路は船腹が過剰気味（RORO船）。 ・定期航路では全般に荷物が減少している（RORO船）。
運賃・用船料	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃は下がっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・荷主再編により合併前の船社の中で最も低い水準にコストが抑えられる傾向がでてきている。 ・荷主のコスト保証で建造されているが、船員費については未組織船の価格水準に引きずられて95%程度しかもらえない状況（石炭）。 ・長期的には上昇傾向。ただし、雑貨の方が良い（自動車）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コンテナを除けば、荷主からのコスト引き下げ要求が大きく厳しい状況である。 ・オペレーターからの用船料はここ数年、厳しく最大で30%カットの時期もあった。現況では20%カットの水準で推移。 ・一般貨物の需給バランスは改善してきており、コストを上げてもいいタイミングではあるが、荷主のコスト低下要求、圧力のなかでは困難な状況（一般貨物）。 ・関東～北海道航路は船腹過剰気味（RORO船）。 ・定期航路において荷物が減少した結果、少ないパイを取り合うために運賃が低下した（RORO船）。
荷主業界の再編	<ul style="list-style-type: none"> ・他の素材産業に比べて再編の動きが鈍いため、今のところ影響は出ていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・素材産業の不振と再編で輸送量が減少、各社とも物流コストの引き下げを要求しており、呑まざるを得ない ・国内炭の生産が継続されていくのが、カギ（石炭）。 	
荷主業界におけるその他の動き	<ul style="list-style-type: none"> ・製紙会社は、自社専用のRORO船を船社に作らせるようになってきている。 		<ul style="list-style-type: none"> ・紙の輸送についてはRORO船での輸送の方向に進んでいる。 ・コスト削減の理由からメーカー主導の共同運航も港によっては進展がみられる（自動車）。
環境変化への対応方向			<ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフトに対応したRORO船の増強を実施したが、東京～北海道航路において各社とも増強し船腹過剰気味。

(2) 暫定措置事業について

暫定措置事業については、大きく以下の3つの観点からの意見が聞かれた。

① 過剰感の解消

暫定措置事業の主要な目的である船腹過剰の解消については、タンカーや一般

貨物船での船腹過剰が改善しつつある方向に向かっているとの意見があった。ある。しかし、現時点では船腹過剰の改善以上に物流量の減少が大きいため全体の過剰感が解消していない状況がインタビューからは伺えた。また、一般貨物などでは季節的には需給逼迫の状況になる場合も始めているという意見もあり、過剰感は徐々にではあるが改善している。こうした意見に関連して、逆に今、景気が回復して荷動きが活発化すれば、すぐにでも需給が逆転し、市況回復に転じる、ということを指摘する意見も聞かれた。

② オーナーにとってのソフトランディング

暫定措置事業が狙った船腹調整廃止によるソフトランディングの可能性については、オペレーターにおいては一定の評価をしている人が多いものの、一部オーナー企業やオペレーターの中には、ソフトランディングさせるためには暫定措置事業を継続することについての希望も聞かれた。またオーナーの一部では、今回の暫定措置によって、これまで担保価値となっていたスクラップ権が無くなることに加え、市況の悪化により次の更新ができなくなり、かつ、売却して退出したいのにできなくなっていることについての指摘も聞かれた。

逆に暫定措置事業を速やかに終了させ、市場競争による退出を促すべき、という趣旨と取れる発言も見受けられた。

③ その他

内航タンカーのオーナーからは、タンカーと一般貨物の交付金の差に対する不満などが聞かれた。

(3) モーダルシフトについて

地球温暖化問題への対応、陸送部門における労働力不足への対応等の理由から、国内物流分野においてモーダルシフトの推進が大きな政策課題となっている。平成10年9月に策定された『運輸省物流施策アクション・プラン』においても「長距離雑貨輸送における鉄道・海運比率を現在の40%から2010年に50%を超える水準に向上させること」が目標として設定されている。

しかし、1990年以降の機関別国内貨物輸送分担率について輸送トンキロベースで見ると、自動車は90年の50.2%から98年には54.5%に上昇しているのに対して、内航海運は同期間において44.7%から41.7%に低下しており（ちなみにJR+民鉄の分担率は5.0%から4.2%に低下）、モーダルシフトの進展は必ずしも順調とは言えない。タンカーについては、「産地直送」という呼び方で、製油所からローリーで直接需要地に運ぶ“逆モーダルシフト”が進んでいるという意見もあった。

① 各社におけるモーダルシフトへの取り組み事例

モーダルシフトを強く意識し、実際に取り組んでいるのは一般貨物等を中心とする船社である。具体的な取組みに関する意見としては、

- ・高速船（30ノット）の投入
 - ・フォワード（複合一貫輸送事業者）への船舶の用船
 - ・陸送部門を有する事業者における社内物流システムにおける海運の利用
- に要約できる。

② 船社からみたモーダルシフトの阻害要因

モーダルシフトの阻害要因は、大きく経済コストの問題と港湾の問題に分類できる。両者は密接に関連するが、この2つに意見を分類し整理すれば、以下となる。

a. 経済コスト

- ・モーダルシフトを推進する要因は環境問題の面が強いが、企業から見ればコスト競争力が第一。
- ・特に最近では、トラックの輸送コストが安くなっており、従来であれば東京～静岡以遠では内航を使っていたものが、東京～名古屋程度の距離はトラックを使うケースが多い。

b. 港湾の問題

- ・我が国港湾では日曜・24時間荷役が出来ていない。
- ・主要港湾では強制パイロット地区があり、一定規模以上の船舶にはタグ・パイロットが必要。
- ・港湾設備面（冷凍倉庫等）の不備。

③ モーダルシフト推進策に関する意見

今後、モーダルシフトを推進していくには、上記②の阻害要因の解決を図っていくとともに、具体的な推進策に関しては以下のような提言があった。

- ・石油諸税の免除（高速船は燃料がかかる）
- ・陸運会社へのインセンティブの付与

(4) 船員問題について

① 需給見通し

3、4年後の船員の需給見通しについては、逼迫するという見方がある一方で、まだ過剰状態にあるという見方もある。

過剰状態が続くという理由としては、国内景気の低迷及び荷主企業の再編による物流量の減少が続くことや、今後、中

小の個人オーナー企業の中で事業存続が難しくなることで、そこで働いていた船員が余剰として出てくることなどをあげている企業が見られる。

今回のインタビュー先は大手、中手以上の規模を持つ企業が大半であったため、労働力不足という回答においても自社保有船での不足というよりも自社が用船している199級や499級クラスの個人オーナーの船における労働力不足を中心に回答が得られた。ただし、化学製品など一部製品の輸送を実施している船社においては、不定期な運航であり、また、荷役の負担も大きいために人が集まりにくい、との意見もあった。

199級や499級クラスなどの個人オーナーの船については、高齢化も進んでおり、今後、労働力不足は深刻化するだろう、との見方が多い。逆に中手、大手の船社では現状の市況のなかでは採用できないだけであって、入職したい層がいないわけではない、との見方もある。

② 定員の問題

a. 組織船・未組織船

今回のインタビューでは内航市場内に組織船、未組織船という2つの違ったルールに従うものが一つのマーケットで競争することの不合理、矛盾などを指摘する声があった。

いずれにしても、荷主側からみれば安全性、信頼性は別としてサービス供給主体としては同じものであり、どうしても未組織船のコストをベースに市況、価格が決定される状況はオペレーター、オーナーにとっては問題である、との認識があった。

b. 法律面

定員問題に関しては、見直し（定員削減）が必要なのではないか、との意見があった。

- ③ 船員の高齢化、若年層の確保、育成
船員の高齢化について、個別企業のベースでは新規採用の状況次第であるが、業界全体としてみた場合には確実に進展しているとの見方が大半である。

若年層の採用、確保について、各企業とも採用、確保の意思は強いが、新規採用を定期的に行っている企業は少ない。採用できない理由としては、教育、訓練のために乗船させるだけのコストが賄えないことがあげられている。

- ④ 外国人労働力の活用

内航に対するコスト削減圧力、将来的に予想される労働力不足などを解消するために外国人労働力の活用をするのか、という点については、絶対に受け入れるべきでない、とする意見がある一方、受け入れても問題はないとする意見もあった。

また石油製品や化学製品を扱うオペレーターの中からは荷役時、航行時の安全確保の面から荷主が絶対に外国人受入を拒むだろうとの意見も聞かれた。

外国人受入を否定的にみている層の指摘する問題点は、主に「日本語教育」「船員教育」「住居問題」である。一方、受入に肯定的な層によれば、日本語教育、船員教育ともに、外航船社では既に海外に学校を作って実践できていること、住居問題に関しては、何も国内に居住しなくても、航海のあるタイミングで飛行機で行き来すれば、国内の船員の乗下船と

大差はないという意見もあった。

- (5) 安全性について

外航においては、SOLAS条約改正後、1998年7月からISMコードが強制化されている。内航においても、任意にISMコードを取得しようという動きが目立ってきている。

安全性については、主にこの任意ISMコードの取得についての話題が多い。その他に、コスト削減圧力のなかで安全性を維持することに対する難しさについての意見も多い。

- ① 任意ISMコード取得の動き

ヒアリング対象者の過半数は任意ISMコードの取得を進めていた。オペレーターは、用船についても任意ISMコードの取得を促すため、指導や支援を行っている。任意ISMコード取得には、ノウハウを獲得する手間だけでなく、DOC（安全適合証書）やSMC（安全管理証書）を獲得する費用や社員教育の費用がかかる。荷主の強い要請が無い限り、そのコストを運賃に転嫁することは難しい状況であるが、業況不振下での競争を勝ち抜くために、やむを得ずオペレーターとオーナーがコストを負担しあっているという状況が見受けられる。

- ② 内航船での任意ISM導入の難しさ

企業によっては、内航での任意ISM導入に反対する意見もあった。外航船と違って、出港から着港までの時間が短い内航船では、マニュアルの読み書きを要求される任意ISMへの対応が、かえって操船の障害になる場合があるからだ。取得に積極的な外航内航兼業のオペレーターも、内航向けに簡略化するなどのア

レンジが不可欠だという意見で一致している。

また、任意ISMは船員の質の高さを要求するので、船員確保の問題に帰着するという意見がある。

- ③ コスト削減による安全面の不安の増大
業況不振と競争激化によるコスト削減の徹底が、安全性の確保を脅かすほどになっていることについて、大きな不安を抱く企業が多い。

ひとつは船舶設備のメンテナンスコストを切りつめることにより、船体の安全性を低下させているとの指摘である。また、船員給料の抑制や定員削減により、操船したり安全を監視する船員が質・量ともに下落し、運航の安全性を低下させているとの指摘である。安全性確保のために、荷主からの定員削減要請を突っねているという企業もあったが、多くの企業では荷主の指示に抵抗できず、不安を抱えたまま経営を続けている。

(6) 環境問題について

廃棄物輸送で、リサイクル社会の構築に貢献しようという姿勢を持つ企業があった。廃棄物はあまりイメージが良くないとのことで、その輸送の状況について多くを語るうとしない企業が多いなかで、廃プラスチックの油化や熱回収などのシステム作りの一端を担おうとしていると積極的な姿勢をPRする企業があった。

船舶が環境を破壊しているものとして、廃油、船底塗料、洗浄水（廃水）がある。これらについての対策が急務であるとの意見が出ている。

廃油適正処理や船底塗料改良については、国全体として取り組むべきとの指摘があり、

そのためのコストは、安全性の確保などと同様に社会が負担すべきものという意見があった。また、ケミカルタンカーの洗浄水に対する処理規制が国際水準に比べても甘くなり、海洋汚染の元凶として批判にさらされ兼ねないとの危惧を訴える意見があった。

(7) 港湾について

- ① 港湾が提供するサービス面に対する意見

a. 荷役時間

最も多い意見は、港湾運送事業者の荷役作業時間に関するものであった。港湾の最大利用者である船社側としては、引き続き早期フルオープンの実現について要請して行くべきとの声が強かった。

b. 外航バースへの内航船の着岸

この問題については、「外航船が着岸しているときに内航船が待たされるケースが多いので、外航と内航のバースは分けて欲しい」という意見と横持ちをせずに運ぶためには是非必要、という意見に分かれた。

c. 強制パイロット地区の再考

パイロット・タグについては、とりわけ専用バースを利用する船社については、港を熟知しており、船の技術革新も著しいことから不要である、との意見が何社からあった。

d. ゲートオープンの24時間化

荷役作業のフルオープンの意見が多い中、陸側、すなわちゲートオープンも24時間化しなければ意味がないとの指摘もあった。

- ② ポートチャージについて

今回のヒアリング調査では、ポートチ

ヤージの内、荷役料金等は荷主が港運に支払う契約を取るケースが多いことから、タグ・パイロット料金の高さを指摘する意見が多かった。さらに複合一貫輸送の進展で、どこまでが港湾の料金かが不明との意見も聞かれた。

(8) その他

① 沿海航行規制の緩和

内航海運にかかる規制のなかで沿海航行規制については、現在のように船の設備が発達していない時代の規制であり、今の設備であればもう少し経済的な航行をすることが可能である、といった点から見直しについての検討ができないか、との意見が聞かれた。

2-2 近海海運

(1) PSC について

日本の PSC は、来年7月から本格的に運用される予定である。老朽船を使ったアジアやロシアの船社と日本船社との競合はあまり多くないものの、近海の市場に影響を与えることから、多くの企業が PSC の運用強化に注目している。

PSC の徹底運用には、多くの企業が歓迎し、その効果に期待していた。

(2) 船員問題について

現在雇用している船員の国籍については、かつての韓国から現在ではフィリピンが主力である一方、ベトナム、インドネシア、ミャンマー等に拡がっているとの意見が多い。フィリピン船員は英語の理解能力が高いということで評価が高い。同様にミャンマー人も、かつての海運王国イギリスの流れを汲んで、質が高いとの評価である。一般的には、言葉の問題が大きいとする意

見が多くなっている。

また、3年前から国際船舶制度により、日本籍船でも船機長が日本人であれば外国人を雇えるようになった点を評価する意見もあった。

2002年から本格運用される ISM や PSC の8割は船員に関わるということで、良質な外国人船員の確保・育成を大きな課題とする意見が多い。具体的には、フィリピン船員に代わる次の船員の確保地域をどこに設定するか、欧州船社との競争の中で育成拠点を定める必要性等の意見があった。後者については、大手でないとは単独では難しいとのことである。

(3) 港湾について

外国（東南アジア）諸港と比較した我が国港湾のサービス面の遅れやポートチャージの高さは、当然のことながら、近海船社からも多くの意見が出された。しかし一方、外国港湾の問題点を指摘する意見もいくつかあった。

a. 不平等性

中国港湾ではポートチャージを20%割増するのが理解できない、外航と比較して近海の港湾料金が2割程度高い、等の不平等性を指摘する意見があった。

b. 港湾設備

港湾設備については、中国や韓国はしっかりしているが、他は不十分であり、その点我が国港湾の設備面での問題は少ない、という意見もみられる。



船舶法の目的と今後の方向性

—船舶国籍証書の書式、検認手続きの見直し等について—

国土交通省海事局検査測度課
登録測度室登録係長

藤本 厚

船舶国籍証書に関する船舶法施行細則の一部が本年9月に改正されました。この船舶法とはどのような目的の法律であるのか、また、今回改正された施行細則の内容について国土交通省海事局検査測度課 藤本 厚氏から寄稿いただきました。

1 船舶法とは

(1) 船舶法の目的

そもそも船舶法とは何のための法律であるのか。船舶法が100年前の形式でまとめられ、最近の立法例のように目的規定を持っていないために、なかなか理解しがたいことと思います。制定当時の旧議会の記録によると、船舶法は我が国船舶の国籍を証明するためのものとされています。

したがって、当省は、船舶登録を説明する際に、必ず、船舶登録の目的は船舶の国籍を証明することだと申し上げるわけです。

ところで、我が国船舶の国籍証明制度は、船舶法で初めて制度化されたのかというと違います。明治初期から、太政官布告（明治政府が初期に太政官制を採用していたことをご存じの方もいるでしょう。）によって登簿船免状といった証書で国籍を証明していました。ただ、太政官布告をはじめとする明治政府の初期の法形式は、それ以前から用いられていたもので、近代の法治国家のモデルとなる欧米型の法形式とはかなり違っていました。

このため、明治政府は、歴史の授業や、TVの大河ドラマにも取り上げられている

ように、欧米の法制度や社会・経済制度などを調査するため、後に政府高官となる多数の若者をイギリスやドイツに派遣して、その知識の吸収に努めてきました。その結果、持ち帰った多くの知識を生かし、イギリスやドイツなどをモデルとして我が国の近代化が進んでいったわけです。

(2) 商法との関係

しかし、そのためだけの派遣だったのかというと、そうではなく、一方で既に締結していた一部の国との不平等条約の平等化も目指しており、欧米型の法形式による旧憲法や民法、商法等が制定されました。こうしたことから、船舶法は、欧米型海商法の公法分野として、私法分野を定める商法と対となって定められていることから、同じ目標のために制定されたと推測されます。

皆さんには、商法と船舶法が対となっているという点に疑問があるかもしれません。法理論的なことは法学者の方々にまかせるとして、事実として、商法海商編（いわゆる海商法）で定める海商ルール（実体法）は、船舶登記、船舶国籍証書、船舶管理人や船舶賃借人といった船舶法とその下位の法令である船舶登記規則（明治32年勅令第

270号)で定める事項(手続法)を前提として、海商行為の基本ルールを定めています。この点は、民法で定める所有等の権利関係の基本ルール(実体法)と不動産登記法で定める登記手続き(手続法)と基本的に同じ組み合わせといえます。

(3) 船舶国籍証書及び仮船舶国籍証書の意義

船舶国籍証書は、船舶登記とともに商法第687条により所有関係を第三者に公示する方法とされており、これが民事上(私法上)の意義となります。

一方、公法上は、船舶国籍証書が船舶航行の要件であり、船舶法で我が国船舶に認められる国旗掲揚や不開港場寄港といった特権を行使・享受する要件とされています。特に後者の国旗掲揚や不開港場寄港といった特権については、我が国船舶であるからこそ、行使・享受できるものであり、船舶国籍証書とその船舶が真に我が国船舶であることが常に一致していなければなりません。

ところが、終戦後、船舶国籍証書と船舶の実体との不一致が多数判明したことおよび我が国船舶の実体さえも把握できなくなったことから、一定期間ごとに事実関係を確認するため、1949年(昭和24年)に船舶国籍証書の検認制度が導入されました。

2 改正の目的と背景

現在、我が国の船舶には、船舶法(明治32年法律第46号)により、船舶の登録や船舶国籍証書の受有およびその検認の義務等が課されています。

この船舶法は、今からおよそ100年前の1899年(明治32年)から、船舶法と表裏一体の関係にある現行商法典や、不動産登記法といった今

日では最もベーシックな民事関係の諸制度と共に産声をあげました。現在法務省に残っている当時の記録によると、船舶法の制定作業には海運業界からも参加いただいて、その時点の国際的に確立されている社会的・経済的ルールに適合するものとして、また、むやみに船舶の運航を妨げるべきではないという趣旨でまとめられたものであることが伺われます。

商法や不動産登記法は、常に時代の求める新しい会社組織の導入を反映し、この100年間に幾多の制度改正を経て今日に至っておりますが、船舶法も、海商分野の基本ルールとして、幾多の制度改正を行ってきました。今回廃止した船舶国籍証書の英訳書制度は、船舶法施行数年後に導入されましたが、当時の状況から推測すると、海運業界からの要請に応じて設けたものようですし、終戦間もない昭和24年に導入された船舶国籍証書の検認制度は、むやみに船舶の運航制限を課さず、当時の事務環境下では、できる限り申請者負担や行政コストを抑えるよう努めたものです。

今回の船舶法施行細則(明治32年通信省令第24号)改正は、こうした制定時の立法趣旨や海運業界の真摯な要請に応えるという良き伝統の原点に立ち返って、国際化等の時代の要請に応えるもので、国民負担の軽減、行政事務の効率化、行政コストの削減に資するものと考えています。

○船舶法施行細則の改正概要

(1) 船舶国籍証書及び仮船舶国籍証書の英語併記

船舶国籍証書と仮船舶国籍証書そのものに英訳を併記できるよう書式を改め、これまで5種類あったものをそれぞれ1種類の証書に統合すると共に、A4サイズに改め、

英訳書制度を廃止しました。これにより、船主にとっては英訳書の発行を別途求める必要がなくなり、発行手数料の支払いが軽減されます。

なお、平成13年8月31日以前に交付されている船舶国籍証書、仮船舶国籍証書、英訳書は、変更登録を要するまでの間、有効としています。

(2) 船舶国籍証書の検認事務処理の見直し

次回検認期日の指定方法として船舶国籍証書に裏書きする方法のほかに、船舶国籍証書の附属書（船舶国籍証書検認期限指定書）を交付する方法によることができることとしました。これにより、運輸局の窓口で行っていた検認事務処理を船上で完了することができるようになります。船舶国籍証書を船外へ持ち出しする必要がなくなるため、運航スケジュールにも余裕が生まれるほか、紛失等のリスクも軽減することができます。なお、この運用は当面5,000総トン未満の船舶が対象となります。

(3) 管轄地方運輸局等の変更を生じる船籍港変更における手続きの見直し

申請者の負担を軽減するため、船籍港変更により管轄する地方運輸局等に変更が生じた場合に、申請者が新しい船舶国籍証書の交付を受ける地方運輸局等を選択できることとしました。

3 今後の船舶法

現在、国では、IT化を推進するため、官民のやり取りを電子的に行うこととし、各種制度やバックグラウンドの整備を進めています。

船舶登記・登録分野も無縁ではなく、当省の管轄する船舶登録についても平成15年度を目標に全申請手続きに電子申請を導入するよう、検

討しているところです。これに併せて、船舶原簿をはじめとするバックグラウンドの電子化も検討しているところです。

こうした電子申請手続きに対応するためには、船舶法等の改正が必要と考えられるため、この機会に併せて、バックグラウンドの整備状況を踏まえながら、船舶国籍証書の交付官庁制限の全面解除等の最終結論を出していきたいと考えています。

さらに、既に日本船主協会の要望項目にも挙がっている、船舶登記・登録の手続き一元化については、その一部分に関して法務省の結論が出ているところです。当省としては、法務省とともに日本船主協会の要望も踏まえながら実施方法についての結論を出したいと考えています。

一方で、昨今のIMO等における幽霊船（Fantom ship）対策に関する議論の進展をみると、海外売船を原因とする抹消登録について、規制強化論が主導的であるように思えます。これについては、しばらく国際舞台での議論が続くことと思いますが、当省としては、非常に関心を持って注視しているところです。場合によっては、制度改正の可能性もあります。

このように、この数年に制度改正する、またはその可能性があるものだけで、これだけ挙げられます。21世紀を迎え、ますます時代の流れが激しくなっているように感じられます。この激流の中でも、世の中での海運の果たす重要性は、そうそう変わるものではないと考えております。われわれとしても、この時代の流れに取り残されることのないよう、取り組んでいく考えです。

パンフレット「SHIPPING NOW 2001 日本の海運」の刊行について

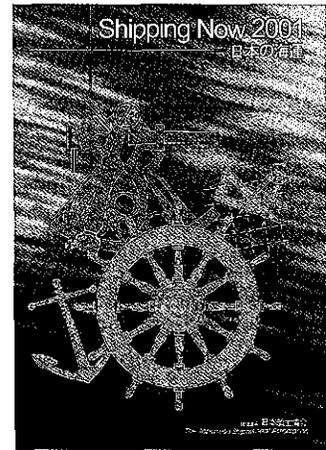
当協会では、毎年、日本の海運の果たす役割と重要性を広く一般に理解いただくための広報パンフレット「SHIPPING NOW 2001日本の海運」を発行しており、今般、2001年版を刊行いたしました。

このパンフレットは、わが国の経済と暮らしを支えて活躍する日本の海運の姿を写真やグラフを主体に分かり易く説明・紹介したもので、関係企業、教育機関、報道機関などに幅広く配布しています。

ご希望の方は、当協会総務部広報室（TEL:03-3264-7181 FAX:03-5226-9166 e-mail: pub-office@jsanet.or.jp）までお問い合わせ下さい。

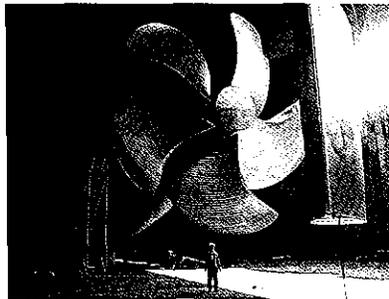
なお、項目については以下の通りです。

- 豊かさの原点を支えるシーロード
日本の暮らしと産業を支えて
- 暮らしを運ぶ
船が運ぶ日本の「衣」「食」「住」
- エネルギーを運ぶ
日本のエネルギーを運ぶ海のパイプライン
- 産業を運ぶ
グローバルに広がる国際物流ネットワーク
- 日本海運の現況と課題
経済と暮らしを支えるインフラストラクチャーとして
- 環境問題への取り組み
豊かな海との共生を目指して
- 内航海運の活躍
環境に優しい日本列島のライフライン
- 最新技術が支える安全航海
先端技術が切り開く海運の高度な信頼性
- 船員育成への取り組み
日本商船隊の安全と信頼を支えて
- 総合物流への挑戦
サプライ・チェーン・マネジメントに応える海運の総合物流サービス



「せんきょう」月報の目次に掲載する写真を募集!!

本誌「せんきょう」月報では、10月号より目次欄に海運に関する興味深い写真を掲載することといたしました。今月号の写真（目次および下記写真ご参照）は、川崎汽船㈱から提供いただいた新造コンテナ船のプロペラです。直径9.2メートルのプロペラ前方に人が立っている事で大きさの比較が出来るものとなっています。



（提供：川崎汽船）

当協会では、海運、造船はもとより、港湾、ターミナルなど海運に関する写真を一般、海運業界の方を問わず広く募集いたします。

応募につきましては、当協会総務部広報室

TEL: 03-3264-7181 FAX: 03-5226-9166

e-mail: pub-office@jsanet.or.jp

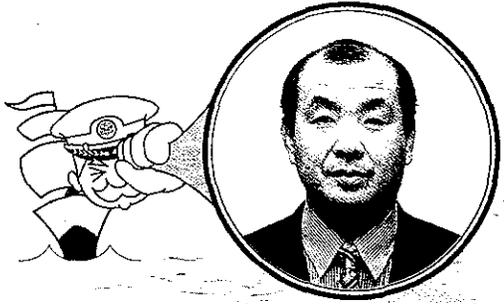
までお問い合わせ下さい。

（写真採用の場合、粗品を進呈いたします。）

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 31 回



今回、登場して頂くのは
三井近海汽船(株)工務部次長
石川順三さん(50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？

所有船舶および管理船舶の工務監督として、安全運航、保全整備、予算管理等の船舶管理業務を所掌しています。特に訪船指導、入渠工事監督業務に主力を注いでいます。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

去年の正月明けノルウェイのフロロと言う小さな港町で船が事故に遭遇、直ぐ修理指揮のため現地へ飛びました。数日後、予定通り工事を終了しホッとした気分で帰路につき飛行機から何気なく下を見下ろしたときのことです。修理を終えた船が白く雪で覆われた島と島の間の青い海原に真っ白い航跡を残して航行していたのです。空から見た時のその感動と光景が脳裏に焼き付いています。

3. 御社の自慢といえば？

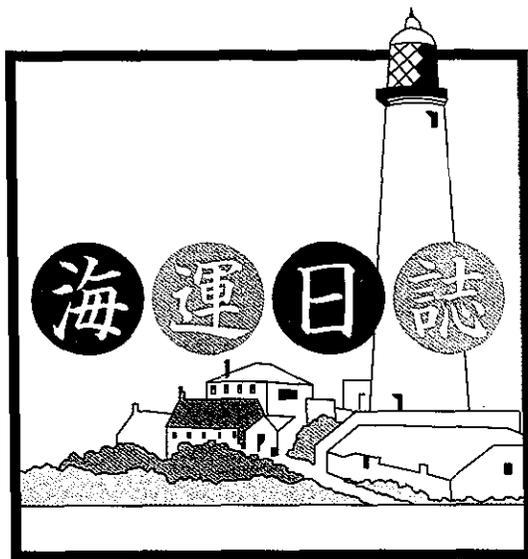
船舶管理に携わるメンバーはほとんど船員経験者で、船舶運航に関するノウハウは豊富、その上アフターファイブのコミュニケーションも活発であり、何か発生した時は普段のチームワークの良さを発揮して問題処理に当たっています。

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。

海外事務所を開設し、現地スタッフを雇用して船舶管理業務を指導してみたい。

三井近海汽船(株)の事業概要

商船三井グループの一社として内航・外航船舶の賃船、商船三井およびグループ保有船の船舶管理を主業務とし、曳船の賃船、海上コンテナ、トランステナー等のリース業も行っています。



9 国土交通省は新しい内航海運・行政のあり
 方を検討する「次世代内航海運懇談会」内
 に暫定措置事業部会（部会長：加藤俊平東
 京理科大学教授）を設置し、内航海運暫定
 措置事業の現状について検討した。

10 国土交通省は、2001年8月分の新造船建造
 許可集計結果を発表した。それによると国
 内・輸出船合計で28隻、120万1千総トン
 で前年同期と比べ17隻、総トン数で31.5%
 減少した。

国土交通省は、2001年6月末現在の内航船
 腹量を発表、本年3月末時点と比較し、重
 量トンベースで2.1%増の698万3,000トン
 となった。

12 当協会は、9月11日に発生した米国同時多
 発テロに関し、9月12日午前5時（日本時
 間）福島理事長を本部長とする「情報連絡
 本部」を設置した。

（P.2 シッピングフラッシュ参照）

17 国土交通省海事局は、フィリピン・マニラ
 で日本人船員・機関長2名乗乗の国際船舶
 に乗り込む外国人船員の第5回承認試験を
 開催した。

18 外国人航海士に対する第一級海上特殊無線
 技士第2回養成課程が、(財)日本無線協会の
 主催により、マニラにおいて開催された。

18 国土交通省は「海賊被害防止対策検討委員
 会」（委員長：栗林忠男慶応大学法学部教
 授）の初会合を開催し、海事行政当局と民
 間との国際的な連携・協力への取組み、海
 賊情報網のあり方などについて意見交換を
 行った。



船協だより

9月の定例理事会の様様

(9月26日、日本船主協会役員会議室にて開催)

会員異動

○退会

平成13年7月31日付

太平洋興発株式会社(京浜地区所属)

平成13年8月31日付

株式会社インターパシフィックライン

(京浜地区所属)

○所属地区変更

平成13年8月1日付

株式会社ナカタ・マックコーポレーション

(京浜地区から阪神地区所属へ変更)

平成13年9月30日付

乾汽船株式会社

(阪神地区から京浜地区所属へ変更)

平成13年9月26日現在の会員数105社

(京浜地区67社、阪神33社、九州5社)

政策委員会関係報告事項

1. 平成14年度海運関係税制改正要望／政府予算要求について

(P. 2 シッピングフラッシュ参照：平成14年度海運関係税制改正要望)

(本誌2001年9月号シッピングフラッシュ P. 2 参照：平成14年度海運関係政府予算要求)

2. 国際船舶制度のその後の動きについて
3. 第6回日台船主協会会談の開催について
4. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第9回中間会合の開催について

港湾物流委員会関係報告事項

1. FMCによる日本の港湾慣行に係るレポート提出命令について

政策委員会／海務委員会関係報告事項

1. 首都圏第3空港問題について

海務委員会関係報告事項

1. 海賊問題について
(本誌2001年9月号海運ニュース P. 6 参照)

工務委員委員会関係報告事項

1. 船底防汚システム管理条約の採択について
(P. 5 海運ニュース国際会議レポート参照)



労務委員会関係報告事項

1. 船員職業紹介等研究会の模様について
2. 船員保険の財政状況について
3. 国土交通省海事局船員部関係の機構改革について

近海内航部会関係報告事項

1. 近海内航に関連する最近の問題について
(P. 24各種調査報告書欄参照)

外航船舶解撤促進特別委員会 関係報告事項

1. バーゼル条約締約国会議の動きについて
2. 世界の解撤能力等調査について

環境対策特別委員会関係報告事項

1. 地球温暖化防止問題について
2. 経団連環境自主行動計画第4回フォローアップについて
(P. 7 海運ニュース内外情報参照)
3. 今後の活動について

公布法令 (9月)

- ㊦ 船員に関する個別労働関係紛争の解決の促進に関する法律施行規則
(国土交通省令第129号、平成13年9月28日
公布、平成13年10月1日施行)
- ㊧ 船員に関する雇用の分野における男女の均
等な機会及び待遇の確保等に関する法律施

行規則の一部を改正する省令

(国土交通省令第130号、平成13年9月28日
公布、平成13年10月1日施行)

- ㊨ 船員となろうとする者に関する地域雇用開
発等促進法施行規則を廃止する省令
(国土交通省令第131号、平成13年9月28日
公布、平成13年10月1日施行)

陳情書・要望書 (9月)

- 宛先 自由民主党税制調査会
件名 平成14年度税制改正要望
要旨 船舶等の特別償却制度、圧縮記帳制度
の恒久的存続および今年度末で期限切
れを迎える国際船舶に係る諸税軽減措
置の延長等について要望
(P. 2 シッピングフラッシュ参照)

国際会議の予定 (11月)

ASF 航行安全および環境委員会 (NSEC)
11月1～2日 クアラルンプール

バラスト水管理に関する国際会議
11月1～2日 シンガポール

ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委
員会 (SERC) 第9回中間会合
11月13日 香港

IMO 第22回総会
11月19日～30日 ロンドン

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8月	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	3,739	76	▲ 0.9	14.1
6	4,138	3,379	758	▲ 7.8	2.6
7	4,036	3,617	419	▲ 6.4	9.2
8	3,851	3,518	333	▲ 8.4	▲ 2.2

(注) 財務省貿易統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

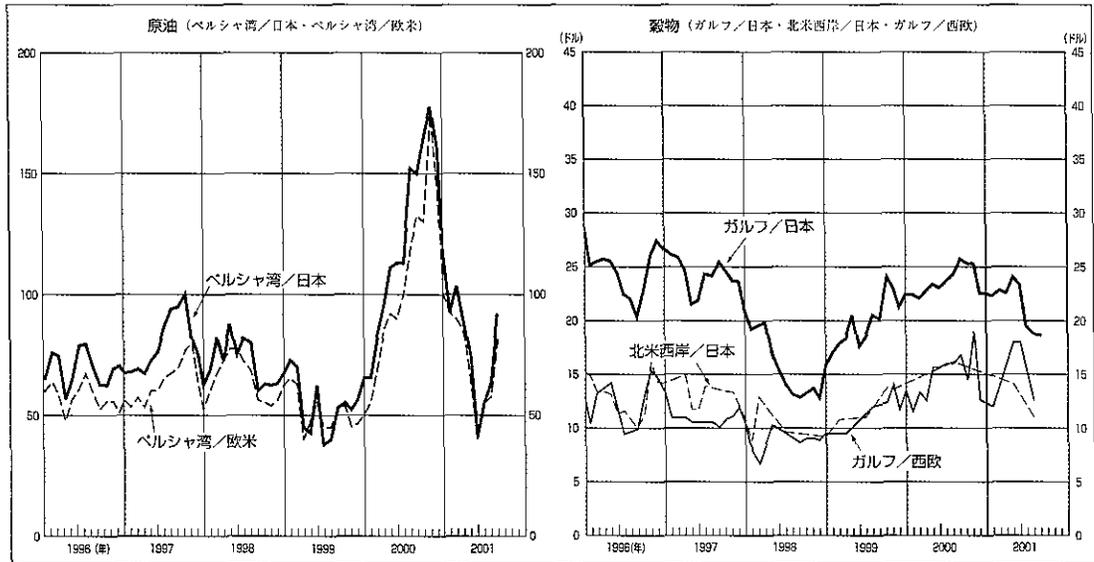
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2000年9月	106.75	105.27	107.85
10	108.36	107.75	109.18
11	108.89	107.15	111.25
12	112.20	110.45	114.90
2001年1月	117.10	113.85	119.25
2	116.07	114.90	117.25
3	121.12	117.30	124.60
4	123.83	121.55	126.45
5	122.07	119.20	123.90
6	122.04	119.15	124.60
7	124.64	123.24	125.80
8	121.56	118.92	124.80
9	118.91	116.78	121.72

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		
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 12	9,614	370	9,244	1,687	2,675	4,113	0	534	34	201	10,058	1,952
2001 1	17,729	210	17,519	1,815	6,803	7,070	79	1,481	206	65	11,664	3,840
2	13,821	150	13,671	2,161	3,574	7,435	0	389	0	112	14,061	3,859
3	10,776	200	10,576	1,401	3,983	3,938	103	997	38	116	15,616	3,689
4	11,490	28	11,462	895	4,365	5,580	0	375	8	239	12,856	2,388
5	9,841	0	9,841	1,320	2,641	5,166	57	439	33	185	12,872	10,826
6	11,551	0	11,551	825	4,356	5,528	0	744	45	53	12,895	3,818
7	12,973	0	12,973	1,593	5,155	5,361	145	558	161	0	10,334	1,223
8	13,646	0	13,646	1,778	4,879	6,365	25	501	0	98	10,195	1,654
9	11,600	955	10,645	877	3,930	5,370	23	220	225	0	10,750	867

(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					
	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	55.00	43.50	45.00	36.75	100.00	82.50	55.00	42.50
8	40.00	36.00	152.50	112.50	63.15	39.00	45.00	36.00	120.00	90.00	57.50	38.50
9	52.50	45.75	150.00	128.00	92.00	57.50	52.50	43.00	132.50	105.00	82.50	50.00
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	—	—

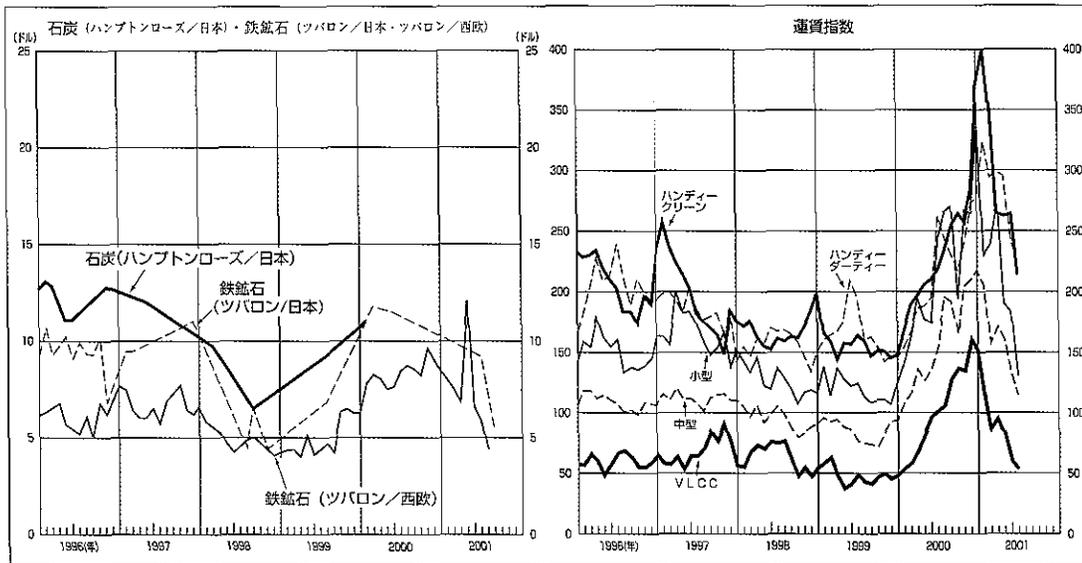
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	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	12.00	—
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	14.60
6	—	23.00	—	23.25	—	—	—	—	15.68	—	18.00	17.00
7	—	—	19.50	18.75	—	—	—	—	16.00	—	—	—
8	24.25	23.45	18.90	17.75	16.13	15.75	11.00	—	16.00	—	12.25	—
9	25.75	24.50	18.60	17.50	—	—	—	—	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/トン)

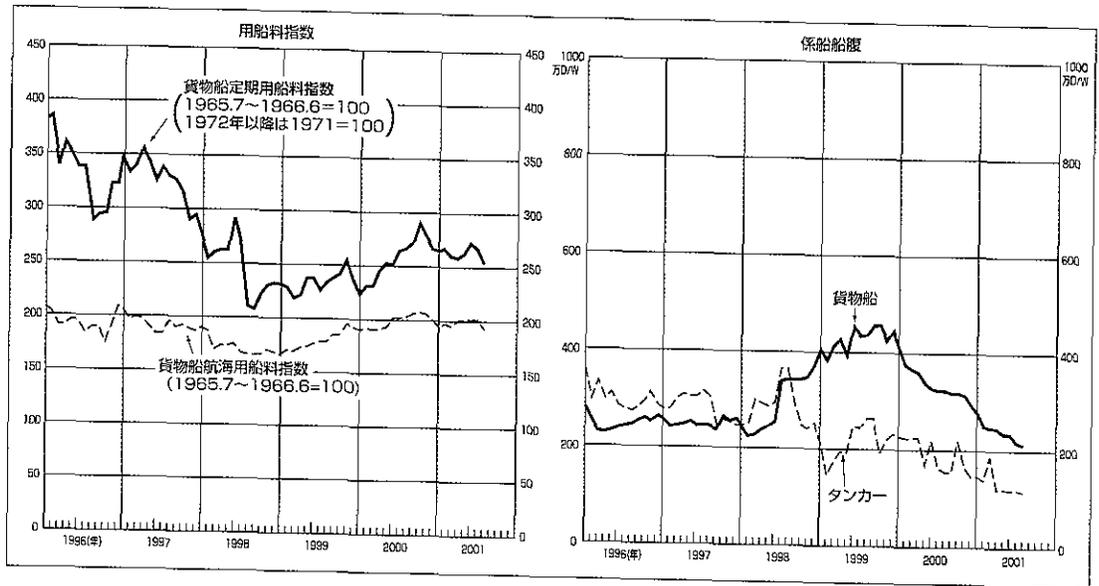
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2000		2001		2000		2001		2000		2001	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	6.00	8.45	7.20
2	11.00	—	—	—	—	—	—	—	7.85	5.00	8.00	6.35
3	—	—	—	—	11.75	—	—	—	8.20	—	7.50	5.85
4	—	—	—	—	—	—	—	—	8.05	7.25	6.85	5.75
5	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.90	12.10	—
6	—	—	—	—	11.50	—	—	—	7.60	6.70	6.65	6.05
7	—	—	—	—	—	—	9.20	—	8.42	7.20	5.89	4.50
8	—	—	—	—	—	—	—	—	8.70	7.20	4.40	4.25
9	—	—	—	—	—	—	5.40	—	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	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	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	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1
7	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8
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 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					
	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	205.0	339.0	326.0	292.0	238.0	251.0	272.0
7	186.0	183.0	167.0	179.0	202.0	204.0	339.0	338.0	266.0	226.0	264.0	267.0
8	189.0	196.0	165.0	178.0	203.0	192.0	289.0	330.0	210.0	233.0	267.0	253.0
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	

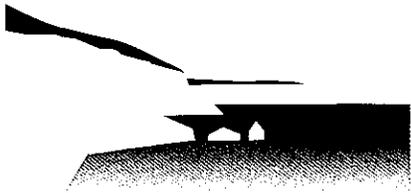
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

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	1,265	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	865	1,639	236	1,837	2,173	37	644	1,196
8	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639	286	2,622	3,224	40	813	1,552	248	1,818	2,106	35	619	1,154
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・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

編 集 後 記



私の通勤途上には一軒だけ朝顔が咲いている。昔は、どの家庭にも朝顔は咲いていたものだが、駅まで約十分の間でただ一軒のみである。この朝顔は10月になってもまだ咲いていて、夏から通る毎に「朝顔につるべ取られて貰い水」という句を毎朝思い出す。私自身は広島市の生まれで物心ついた50年近く前、既に各家庭には水道が普及し、井戸は所々に使われているのみで、その井戸もポンプ式が多くつるべを使っていた井戸はほとんどなかったと記憶している。年の所為か何故かこの句が浮かぶと共に当時の近所の状況まで思い出してくる。当時は隣と垣根はなかった。あるいは垣根があったところには何処か抜け道があって裏から自由に往き来していた、などである。また、夜でも戸は開け放し、夏には障子も開けて寝ていたことも思い出す。いずれにしても隣人および近所一帯とは強い信頼感に基づいて生活を送っていたのだと思う。それにつけても9月11日の米国でのテロ事件は、生活防衛という意味では一挙に信頼感を失くしてしまった。サリン事件もいつ何が起るか分からない不安を作り出したが、今回のテロ事件はテレビで何回も再現され、視覚で体現されるテロ事件であり、不安と恐怖が個々人に埋えつけられている。以前に比べ人々の行動は多様化し、自由に国々を往來し、瞬時に情報を共有化し、世界はグローバル化してきた。この様なテロに

よる不安と恐怖は世界全体に身近なものとして一挙に拡ってゆくことになった。喜びは個々の事情により中々共有化しないが、不安と恐怖は人間の本能に近いものを刺激し、共有化し易いのかもしれない。昔から天変地変、物の怪等人々は未知なものへの不安から恐怖を覚え、最後は神様、仏様にすがるしかなかったものだが、神様の名の下に不安と恐怖がバラまかれたのは、グローバル化の中の皮肉の一つかもしれない。たとへ無神論者といえども科学とか慣習とか、人々は何か拠所を必要としているものだと思うているが、相互に事情を理解し合い、平和と喜びを共有化出来るグローバル化となってもらいたいものだ。

飯野海運

総務・企画グループリーダー

田川 豊

せんきょう10月号 No.495(Vol.42 No.7)

発行 平成13年10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

〒102-3603 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