

平成14年1月20日発行 毎月1回20日発行 No.498 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

# せんきょう

2002

1

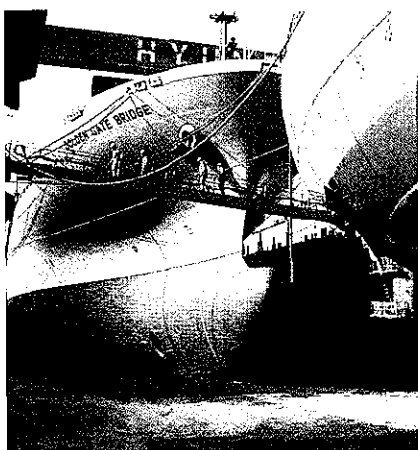
社団法人 日本船主協会



# せんきょう

1

JANUARY 2002



提供 川崎汽船㈱

## C O N T

|                                                                                                                                                         |                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| ■巻頭言                                                                                                                                                    | 1                  |
| 2002年 新春を迎えて<br>日本船主協会会長 嶋長保英                                                                                                                           |                    |
| ■特別欄                                                                                                                                                    | 2                  |
| 第二段階に入ったグローバル化<br>毎日新聞論説委員 編集局特別委員 玉置和宏                                                                                                                 |                    |
| ■シンポジウム                                                                                                                                                 | 4                  |
| 首都圏第3空港問題について<br>—当協会は第一航路直線案を提案、国土交通省は羽田空港再拡張に関する基本的考え方を発表—<br>船舶の特別償却制度が現行内容で存続<br>—平成14年度海運関係税制改正・予算—                                                |                    |
| ■海運三要素                                                                                                                                                  | 16                 |
| ■国際会議レポート                                                                                                                                               | 16                 |
| 1. 政府サイドも ILO 統合海事条約策定へ合意<br>—ILO 第1回(High Level Tripartite)ワーキンググループの模様について—<br>2. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度問題に結論出ず<br>—OECD 第2回ワークショップ開催される—                 |                    |
| ■大分県                                                                                                                                                    | 20                 |
| 1. 環境・労働安全に対応した中国解撤業の存続と発展に期待<br>—中国解撤事情の調査について—<br>2. 364日24時間荷役体制の実現<br>—港湾の364日フルオープン化—<br>3. CENSA(欧州・日本船主協会評議会)解散、新体制に<br>—ICS(国際海運会議所)の新委員会に業務移管— |                    |
| ■防衛政策                                                                                                                                                   | 28                 |
| ■内航レポート                                                                                                                                                 | 28                 |
| 内航海運について                                                                                                                                                |                    |
| ■各種調査報告                                                                                                                                                 | 33                 |
| スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査、回答結果について                                                                                                                             |                    |
| ■London                                                                                                                                                 | 36                 |
| ■潮風清帆                                                                                                                                                   | 38                 |
| バンコク港における船上大晦日<br>(社)日本船長協会 会長 澤山恵一                                                                                                                     |                    |
| ■メンバーレポート                                                                                                                                               | 40                 |
| 宗像海運㈱ 渡邊慎二                                                                                                                                              |                    |
| 海運日誌(12月) 41<br>船協だより 43                                                                                                                                | 海運統計 44<br>編集後記 48 |
| ■困り記事                                                                                                                                                   |                    |
| ・米国2002年国防授權法から海運保護条項が削除<br>・「船協海運年報2001」の刊行について<br>・日韓海運親善サッカー開催される                                                                                    | 27<br>42<br>43     |

# 2002年

## 新春を迎えて



日本船主協会会長

崎長保英

新年明けましておめでとうございます。

2002年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

21世紀最初の年である昨年は、新たな世紀への不透明感が募るスタートとなりました。世界経済は、これまで冷戦終結後の「平和の配当」によって持続的な成長を遂げ、海上荷動き量もこれに伴って増加を続けてきました。しかしながら、日本はもとより欧米経済も減速傾向を色濃くしていく中、これに追い討ちをかけるように、あの痛ましい米国同時テロ事件が発生致しました。会員各社の従業員および関係船舶への被害が無かったことは不幸中の幸いでありましたが、これによって世界的な景気後退傾向が決定的となり、海上荷動きへの悪影響がますます懸念される状況となりました。

国内にあっては、省庁の再編によって年が明け、小泉内閣の登場によって漸く緒についた構造改革がこれから正念場を迎えようとしています。日本経済の再生にとって必要不可欠とされるこの構造改革ですが、その真の実現を前にして、大型倒産が相次ぎ、失業率が過去最悪を更新し続けるなど、日本経済はますます混迷の度を深め、長い不況のトンネルの出口はまだまだ見えてきそうにもありません。

わが国海運を取り巻く環境は、内外ともに厳しい時期を迎えています。このような時期にこそ、規制緩和・改革を通じて国内海上物流体制の整備が一層促進されるよう、また、外航海運にあっては国際的にイコール・フッティング

の競争条件に近づけるよう当協会として精一杯努力していくことが肝要だと考えています。一方で、IT革命による世界経済のグローバル化が進展する流れの中にあつて、わが国海運業界がこれに遅れをとることのないよう積極的な対応を進めていくことも必要でありましょう。

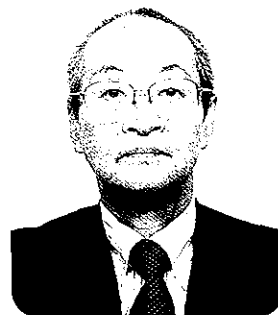
さて、当協会は、環境の世紀とも言われる21世紀を迎え「日本船主協会・環境憲章」を定めました。地球環境とりわけ海洋環境の保全は海運にとって重要な課題です。海運業界は、今後ますます環境意識を高揚し、シップリサイクリング問題への取組みを初め、ソフト、ハード両面にわたる環境保全活動を推進していく所存です。

さらに、今後の海運税制については「聖域なき構造改革」論議と根本的な制度のあり方を踏まえた上で、望ましい制度の実現に向けて関係省庁に対する働きかけを強力に推し進めていく必要があります。また、海賊問題、羽田空港再拡張などに関連して船舶の航行安全確保、新しい海運労使関係の構築、国際船舶制度の改善など様々な課題に取り組んでいかなければなりません。

日本船主協会は21世紀初頭の新年を迎えるにあたり日本の海運業界が時代の要請に応えられるよう、これらの課題に対して全力で取り組んでいきたいと考えます。

## 第二段階に入った グローバリゼーション

毎日新聞論説委員 編集局特別委員 玉置和宏



昨年夏のジェノバ・サミット（主要国首脳会議）ほど大きなショックを受けたサミット取材はない。驚いたことに数万人のデモ隊がこの80万人の中世都市を埋め尽くした。彼らは口々に「グローバリゼーション反対」「サミット粉碎」を叫び、会議場と宿舎であるクルーズ船を守っている4億の金網を越えようと押し寄せてきた。ついには軍・警察の警備陣と大きな衝突が繰り返されて数百人の怪我人が出た。さらにグループのリーダーの一人が射殺されるという悲劇が起こったのである。それらの暴動を日の当たりにして世界各国の記者が集まる国際メディアセンターは余りの惨事に言葉を失った感があった。

これ以後「グローバル化」というサミットで最も重要なキーワードは重い十字架を懸けられることになるのである。その最初の一撃がグローバル化のメッカであるニューヨークの世界貿易センターであったことは21世紀の始まりの年としては、余りに残酷ではなかったか。

2001年ほどグローバリゼーションにとって大きな節目の時を刻んだことはない。21世紀の入り口に立って私たちが人類の未来を考えるべき時期に、米国の「同時多発テロ」が起こったのである。

その意味でグローバリゼーションは明らかに

第二段階に突入している。そのファーストステージは東西冷戦の終えんによる市場主義の地球拡大化のプロセスであった。IT化という強い武器を手にした米国は国際金融市場で新たな金融技術を身につけ、発展途上国を翻弄した。グローバル金融の定義を資金の国境を越えた自由な移動と効率的な運用、とするなら97年以来アジア、ロシア、中南米などに広がった金融危機はこれこそ21世紀型グローバル化の真髄と言えるのかもしれない。

2000年秋の国連ミレニアム総会でカストロ国家評議会議長は「グローバル化でメリットを受けるのは3ダースの国に過ぎない」と演説して、大多数の国の共感を得た。159の国連加盟国から見れば36という区切りは先進国クラブであるOECD（経済協力開発機構）グループだけがグローバル化のメリットを独占しているというのである。

自由と効率をもたらす繁栄と貧困のシャープなコントラストが今回のテロの背景にあったとすれば、グローバリゼーションはこれをキッカケに大きく後退するのだろうか。

これは私たちに課せられた余りにも大きな新世紀の宿題である。

それは単に対テロ戦争に勝利するということ

だけではない。世界の繁栄から取り残され、国際社会から孤立した第二、第三の破たん国家の存在を減らすことである。

そのためにはまず世界の貧困を無くすことにもっと熱心にならなければならないだろう。この面での日本の取り組みは世論を含めてまだ心細いものがある。国際的に見て理解度が極めて薄いのである。

重債務国 (HIPC) に対する「債務免除」運動が産声をあげたのは98年5月、英国のバーミンガム・サミットであった。取材で当地にいたのだが、日本の報道陣はこの動きに全く反応しなかった。手前味噌になるが筆者はこの「ジュビリー2000」の人間の鎖を取材し、社説に取り上げた最初の記者だった。これがケルン、沖縄、シアトルを経て巨大な運動となり、ついにはグローバル化の象徴だった貿易センタービルの攻撃へと至る時代的背景になるのである。

日本は外務省、財務省ともにそもそも「債務を帳消し」にすることに強い嫌悪感を持っている。その法的な根拠として財政法をあげるが、これは早急に改正すべき時だ。

第二に一部マスコミが「貧困国の自助論」を主張するが、これもG7の中でもっとも特異な議論であることを認識する必要がある。筆者の最貧国に対する条件付き債務免除論に対して、外務官僚は「彼らは返せないと言っているが、実際は返せるのだ」と開き直るかのような発言をしている。だが、その返還は初等教育予算や最も基本的な医療予算を削減して払っているに過ぎず、エイズなどの治療に行き渡るお金などあるはずはない。いつもサミットに行く度に海外の論調で日本の硬直的な態度を批判されているのはODA大国としては残念なことだ。

グローバル化の光と影は新世紀で一層鮮明になるだろう。その影の最も暗い部分を取り出し

て明るくすることは出来ないが、その暗闇を私たちは直視する必要がある。貧困国からもっと多くの留学生を招くなど、日本のすべき事は多い。

実際このところ欧州では国際政治の世界でも例えば英国のゴードン財務相が訴えている貧困削減の野心的なプランの提唱など世界の世論は大きく転換しつつある。グローバリゼーションの精神的メッカ、WEF (世界経済フォーラム) は1月末の年次総会を例年のダヴォスではなく、ニューヨークで開くことにした。私も取材に行くが、世界のリーダーが一堂に集まり、グローバル化のもたらす大いなる勝利とその陰に隠れた諸問題も先鋭的に議論することになるだろう。

さて新年の世界経済最大の話題はいうまでもなく中国のWTO (世界貿易機関) 正式加盟である。世界最大のグローバル化の享受国は今後国際貿易ルールの下で、相互の貿易による利益をシェアする責任を持つことになる。日本経済の停滞が中国の躍進と無関係ではないが、といって脅威論だけで対抗できるものではない。外資の積極的な導入というグローバリゼーションの光りを満喫している中国経済にその光を提供したのもまた日本企業であり、日本資本であることを忘れてはいけない。それは海運の世界でも同様である。

既にWTOは海運の自由化を協議項目としているが、これを契機に国際海運業はさらなる自由競争が行われ、コンテナ船の大型化、巨大資本への整理統合への道を進むだろう。

世界で最も早くグローバル化した海運界が担う責任は、中国のWTO加入が世界の海運界共通の利益を生み出すようリードしていくことではないか。その意味で日本海運の指導者は広い視野でともすれば二極分化しかねない地球世界を注視していただきたいのだ。



## 首都圏第3空港問題について

—当協会は第一航路直線案を提案、国土交通省は羽田空港再拡張に関する基本的考え方を発表—

### 1. 政府における検討および当協会の対応

航空需要の増加から、2015（平成27）年頃に東京国際空港（以下、羽田）がパンクすることが予測されるため、国土交通省は、平成12年9月、「首都圏第3空港調査検討会（座長：中村英夫武蔵工大教授）」（以下、中村検討会）を設置し検討を行っている。中村検討会は2001年7月末までに6回の会議を開催し、その結果、①羽田再拡張を優先して検討すること（国際化も視野に入れて）、②しかし羽田再拡張後もいずれパンクするので第3空港の検討は引き続き行うこと、③羽田再拡張案には国土交通省航空局提案のB滑走路平行案（以下、B案）と、定期航空協会および東京都提案のC滑走路平行案があるが、空港の処理能力ではB案が最も優れている、などが結論として得られている。

また、羽田の再拡張にあたっては、船舶航行の安全に影響があることから、国土交通省は、本年7月、海事関係者を中心とした「東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会（座

長：岩井聰東京商船大名誉教授）」（以下、岩井検討会）を設置、同検討会は、本年11月末までに全4回の会議を行い終了した。

当協会は、中村検討会および岩井検討会それぞれに参画し、船舶の航行安全確保という観点から、鋭意意見反映に努めている。（本誌2001年8月号海運ニュース内外情報P.12参照）

### 2. 当協会独自のビジュアル操船シミュレータ実験

当協会は、岩井検討会における検討状況などからみて、船舶の航行安全確保に関する種々の課題の具体的な解決策が示されないままB案を基本に計画だけが先行していく懸念があったことから、「羽田再拡張案（B案）と船舶航路の関係についてのビジュアル操船シミュレータによる検証実験」を独自に実施した。

この検証実験は、東京港で入港船がラッシュする交通環境下において、B案に対応するための航路屈曲が操船に与える影響を確認するため、



▲ビジュアル操船シミュレータ実験イメージ

本年11月下旬、会員会社の現役船長8名、関係水先人会所属の水先人5名の協力を得て実施したものである。

その結果、B案を前提とした場合の第一航路の形状は、船舶操船上の安全確保の観点からは、直線の航路が適当であるとの結論を得た（資料1参照）。

当協会は、この結果（第一航路直線案）を第4回岩井検討会（最終回）において提案するとともに、報道関係者等に対して説明会を開催するなど理解を求めた。

### 3. 国土交通省の「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」および当協会のコメント

第4回岩井検討会における当協会提案（第一航路直線案）を受けた国土交通省は、岩井検討

#### 【資料1】

#### 羽田空港再拡張案（B滑走路平行案）と船舶航路の関係についてのビジュアル操船シミュレータによる検証実験

当協会は、第3回東京国際空港拡張による船舶航行影響調査検討会（以下「検討会」）において示された、数値操船シミュレーション結果およびそのまとめに関連して、東京港で入港船がラッシュする交通環境下において、主として船舶操縦性の視点から、再拡張に対応するための航路屈曲が操船に与える影響を確認するため、会員会社の現役船長8名、関係水先人会所属の水先人5名の協力を得て、ビジュアル操船シミュレータによる検証実験を11月21日に実施した。

#### 1. 前提条件

イ、対象船型………現在東京湾に入港するコンテナ船の最大級船型

（6,200TEU、総トン数76,847G/T、全長299.9m、全幅40.0m、喫水13.6m）

会終了後の本年12月上旬、年内に羽田再拡張案の骨格を固めるためのプロジェクトチーム（PT）を設置した。PTは、12月中旬までに合計3回の会議と、丸々2日を費やしたビジュアル操船シミュレータ実験を行い、羽田再拡張に伴う船舶の航行安全に配慮した第一航路のあり方（屈曲角度）について当協会も参画して検討した。

PTにおける検討結果等を受けた国土交通省は、「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」を取りまとめ、本年12月19日、扇千景国土交通大臣が臨時の記者会見を行い発表した（資料2参照）。

これに対し当協会は、同日、安全で利用しやすい東京港であることが不可欠であるとの観点から直線航路が望ましいこと、また、そのための新海面処分場計画の修正など、政府・東京都等に対し的確な判断を求めるため、当協会崎長保英会長のコメントを発表した（資料3参照）。

当協会は、今後の検討として残されている多くの課題の検討にあたっては、引き続き船舶の航行安全確保の観点から、また、港湾の効率性を含む経済性の観点からも、鋭意意見反映に努めていくこととしている。

## ロ. 実験ケース

| 実験ケース | 実験の視点 | 地 形          | 風 向 | 風 速 |
|-------|-------|--------------|-----|-----|
| 1     | 操 縦 性 | 現 状          | 190 | 15  |
| 2     |       | B滑走路+航路屈曲15度 | 200 | 15  |
| 3     |       | B滑走路+航路屈曲20度 | 195 | 15  |
| 4     |       | B滑走路+航路屈曲25度 | 190 | 15  |
| 5     | 代 替 案 | B滑走路+航路直線    | 190 | 15  |

## 2. 実験方法

それぞれのケースについて、水先人交代の場面から、航路に入り、航路を出て大井コンテナ岸壁に向けて針路を定めるまでの操船をリアルタイムで実験した。またこの様子を操船者以外の全員でモニターし、各ケース実験終了後全員による評価会議を行った。

## 3. 評価結果

現在検討会に検討が求められている、航路ケース1～3（航路屈曲角15度/20度/25度）では、いずれも、想定した大型船の安全な入港には問題があることが判明した。

理 由：

### ① 最大舵角（機械的な限界舵角：35度）を必要とする時間が異常に長い

約40分程の航行の過程で、限界舵角35度を取り続けなければならない異常な時間が合計14～15分となり、これは、他船との衝突を避けるための動作をとる余裕が全く無い状態である。

このような状態となった原因は、船舶交通が混み合う状況下で、他船との船間距離調整、衝突回避動作などが狭い航路内で必要となったことで、数値シミュレーションの前提としている速力（10ノット～8ノット）が維持できなくなり、強風下での、船体姿勢制御のために、限界舵角（35度）までの操舵が長時間必要となったことである。

### ② 東京港中央防波堤付近の航路角度（航路の方向）が不適当

当該入港船が、中央防波堤付近から大井コンテナ岸壁に向かうための左転操船が困難となることが判明した。

原因は、岸壁までの距離が短いため、岸壁との衝突あるいはオーバーランを回避するために、速力を増すことが出来ないことから、船体の姿勢制御に必要な舵の効果が得られないことである。

防波堤入り口付近の航路角度（航路の方向）は、現状の方が良いことが確認できた。

以上から、屈曲角度を15度以下とする航路を検討する必要性が認識された。

このため、中央防波堤付近の航空機進入表面高さ54.8mを確保する地点から、B滑走路延長線上の進入表面高さ54.8mを確保する地点に向けた直線の航路について、同じくビジュアル操船シミュレータによる検証実験を実施したところ、ほぼ現状と同程度の安全な操船が確保される事が確認された。

（P.7図参照）

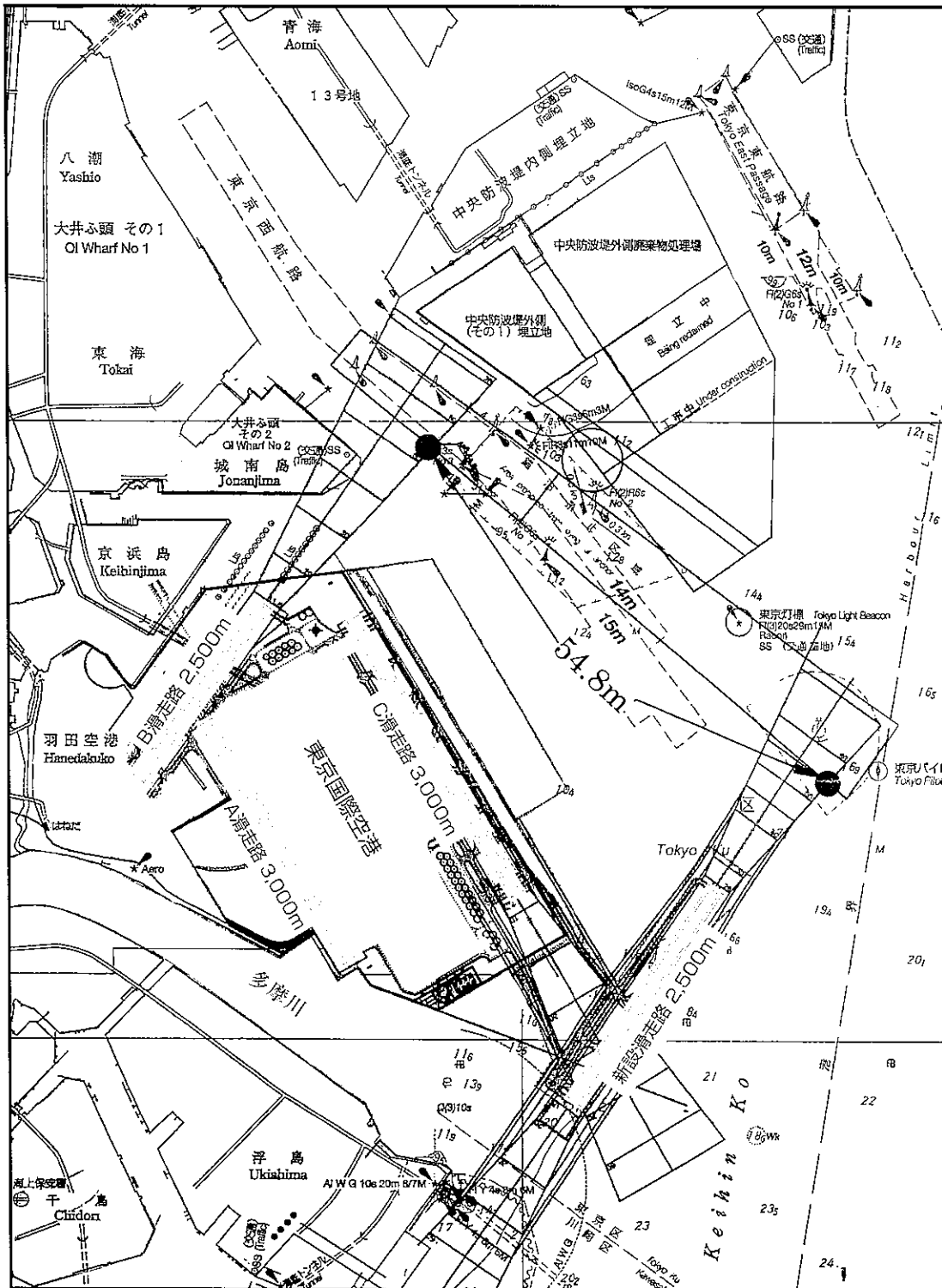
なお、屈曲角度を15度以下とする場合には、新海面処分場計画の見直しが必要となるが、上記直線航路検討の過程で、15度と0度（直線）の中間の屈曲角度の航路においても直線航路においても、処分場見直し面積にはほとんど差が無いことが判明した。

逆に、中間の屈曲角度を持たせた航路を設定した場合には、前述の「3. 評価結果、理由②」と同様、かえって、中央防波堤付近における操船の困難度を増大させることが当然予見される。

以上総合して、当協会としては、B滑走路平行案を実現させるための第1航路の形状は、船舶操船上の安全確保の観点からは、直線の航路が適当であると考ええる。

# HIPPING LASH

〔図〕 実験ケース5の場合



## 【資料2】

2001年12月19日

国土交通省

### 羽田空港の再拡張に関する基本的考え方

羽田空港の再拡張は、下記のとおり、B滑走路平行案によることとする。

記

1. 新設滑走路の位置は、別図のとおりとする。

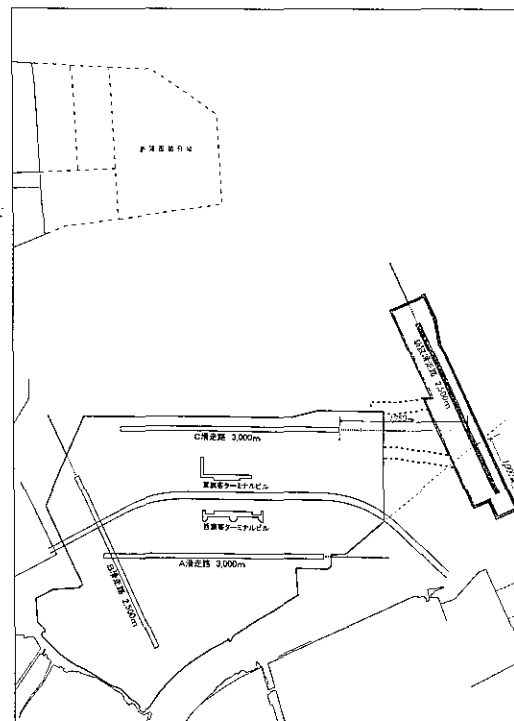
羽田空港再拡張案

2. 滑走路の新設に伴い、船舶航行の安全を確保するため、現在の東京港第一航路の位置を変更する必要がある。

変更後の第一航路のあり方については、今後、ビジュアル操船シミュレーションの結果等を踏まえつつ、航路屈曲角の設定、航路の拡幅等のハード面の対策及び通航方法等のソフト面の対策を、関係者間で総合的に検討することにより、成案を得る。

3. 上記2. の検討にあたっては、東京港における廃棄物処理と港湾機能の確保を前提とする。

4. 新設滑走路については、多摩川の河川管理上支障を生じさせないように措置するものとする。



## 【資料3】

2001年12月19日

### 国土交通省の「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」について

(社)日本船主協会

会長 崎長 保英

国土交通省は、年内に羽田空港再拡張案の骨格を固めるためプロジェクトチーム(PT)を設置し、羽田空港再拡張に伴う船舶の航行安全に配慮した第一航路のあり方(屈曲角度)について検討、当協会も検討作業に協力した。今般、国土交通省は、PTにおける検討結果を受け、「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」(以下「考え方」)を取りまとめ発表したもので、当協会としてその内容に対し以下の通りコメントする。

1. 滑走路の新設に伴い現在の東京港第一航路の位置については、第一義的に“船舶航行の安全を確保するために変更する”とし、加えて東京港の“港湾機能の確保を前提とする”としているので、今後、ユーザーたる海運業者等の意見を汲んで、安全で利用しやすい東京港となるよう政府／東京都間で英知を絞っていただけるものと確信している。
2. B滑走路平行案は、本来、船舶航行との調和という観点からは問題の多い案と考えられる。しかしながら当協会は、空港機能の拡充との調和においてギリギリの接点を模索するという社会的要請に応えるべく、技術的検討に協力してきた。
3. PTではかねてより当協会が提案していたビジュアル操船シミュレータ実験が改めて行われた。  
（ケースは屈曲20度・15度・10度・0度＝直進）。参加した操船実務の専門家（東京・横須賀の水先人5名、外国船社の船長を含む現役船長6名）は全員一致で屈曲角20度・15度では安全が確保できないとの判断を示し、直線航路が望ましいという意見（当協会）と、角度が10度以下であれば、安全もしくは何とかなる（水先人5名）という意見に集約された。
4. 世界最大のコンテナ船をはじめ多数の船舶が輻輳する東京港特有の制約の下、B平行新滑走路により航路の距離が大幅に伸び、現状よりも安全性・利便性が低下する。かかる状況下、狭い航路内で大型船が転針をしなければならないということ自体大きなリスクを伴うものであり、安全性・効率性両方の観点から変更後の航路は本来直進が望ましいと考える。
5. 一部関係者は、設計上・行政上の便益の観点から15度に近い航路屈曲角度を主張していると聞く。我々は、これらの行政上の要請と安全問題を同一の次元で議論すべきでないと考えている。航路の安全問題は、まず操船実務の専門家や海事コンサルタントの技術的な評価が最大限に尊重されるべきである。当案件が国家プロジェクトであるからこそ、後日問題を惹起することのないよう、行政側であらゆる角度から安全性担保に尽くしてもらうことを切望する。
6. 航路屈曲を押さえ、極力直進に近づけるためには、東京都の海面処分場計画の修正が必要と聞いている。しかしながら、その修正が不十分なまま船舶の安全が確保されない場合、東京港は将来国際港湾としての機能を喪失し、首都圏経済に大きな損失となりかねない。これは「考え方」の“港湾機能の確保を前提とする”にも反するものである。政府、東京都など関係行政機関の英知による的確な判断を強く要請したい。

## 船舶の特別償却制度が現行内容で存続

—平成14年度海運関係税制改正・予算—

### 1. 平成14年度海運関係税制改正

当協会は、平成13年9月に開催した定例理事会において、「平成14年度税制改正要望」を取りまとめ、政府・国会等、関係方面への要望活動を開始した。（本誌平成13年10月号P.2参照）

平成14年度の税制改正については、平成13年7月25日の定例理事会において平成13年度末に期限の到来する措置等の延長を中心に要望活動を行っていくこととした。その後、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なったことを受け、9月14日開催の政策委員会および同26日の定例理事会にて、今年度末で期限の到来しない措置等のうち見直し・整理の対象とされる惧れの強い船舶の特別償却制度および圧縮記帳制度の存続を、「特別要望」として前述の要望書に盛り込むこととした。

その後財務省は、租税特別措置の見直しに係る整理案を11月28日および29日に各省庁に提示したが、その内容は船舶の特別償却制度の廃止、国際船舶に係る登録免許税軽減措置の廃止、外資コンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税軽減措置の廃止等、例年にも増して極めて厳しいものとなっていた。

当協会は同整理案を受け、政府・国会方面に対し、これら現行税制は、わが国の海運会社が最低限の国際競争力を維持するためには不可欠であり、また、わが国海運の競争力減退はわが国産業全体に深刻な悪影響を与えることとなかなかねないことから、これら税制の必要性を訴え、現行内容での存続・延長を強く求めた。

その結果、12月14日に発表された与党税制改

正大綱において、船舶の特別償却制度の存続をはじめ、当協会の主張は概ね認められた。平成14年度海運関係税制改正の結果は概略次のとおりである。（資料1参照）

#### (1) 船舶等の特別償却制度

船舶については現行内容にて存続。船員訓練設備の特別償却については、特別償却率が10%（現行16%）とされた。

#### (2) 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置

税率が船舶価額の1.5/1000（現行1/1000）とされ、2年間延長

#### (3) 外資コンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税軽減措置

課税標準が以下のとおり一部変更され、2年間延長

- ・埠頭公社がH9年度までに取得したコンテナ埠頭のうち、旧外資埠頭公団からの承継資産：1/2→3/5、その他は現行通り1/2
- ・H10年度以降に取得した／するコンテナ埠頭：当初10年間1/3→1/5、その後は現行通り1/2

改正後の海運税制の全容は資料2のとおりである。

### 2. 平成14年度海運関係予算

国土交通省および厚生労働省は、平成13年8月末に平成14年度予算概算要求事項を決定し、財務省に対し要求を行った。（本誌2001年9月号P.2参照）

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

その後、12月20日に平成14年度予算の政府案の内示があり、12月24日の閣議で政府案が決定された。政府案のうち、海運関係予算の概要は以下のとおりである。

(1) 外航海運対策の推進 (資料3 参照)

① 歳出予算

・外航船員就労対策事業費

若年船員の育成・確保に向けた座学研修および乗船実習 (国際船舶職員緊急養成事業=若年船員養成プロジェクト) に4,500万円を要求し、政府案でも満額の4,500万円となった。また、国際船舶制度の円滑な実施、拡充を目的とする調査費を300万円要求し、政府案でも満額の300万円とされた。

② 財政投融资 (日本政策投資銀行融資)

貿易物資の安定輸送に資するべく、海運事業者による外航船舶および海運関連施設への投資を融資対象とした貿易物資安定供給枠として計368億円を要求した。政府案は「交通・物流ネットワーク」(鉄道・航空等を含んだ大枠) 全体に対し2,100億円とされ、海運向け融資は上記枠内にて対応することとなった。

なお、融資比率および対象につき財務省は大幅な整理 (比率の縮減および融資対象からの除外) を予定していたが、当協会、国土交通省の働きかけにより、融資実績の少なかった一部の事業への融資が廃止となったものの、LNG 船、二重構造タンカー等に対する融資比率60%の維持をはじめ、船舶への融資については概ね現行内容にて存続することとなった。(資料4 参照)

(2) 運輸施設整備事業関係

① 財政投融资 (資料5 参照)

運輸施設整備事業団 (以下「事業団」)  
は内航海運の体質改善、国内旅客船の整備

等の事業を推進するため、事業計画予算 (平成14年度で契約可能な予算=新規+次年度継続) として440億円、支出予算 (平成14年度で支出可能な予算=前年度継続+新規) として466億円を要求した。これに対し、政府案では事業計画予算401億円、支出予算445億円とされた。支出予算の資金計画は、財政投融资による調達302億円 (要求は377億円)、自己資金による調達が143億円 (要求は89億円) とされ、また、内航貨物建造予定総トン数は94,000トン (要求は77,000トン) とされた。

なお、制度改正により、船舶の改造に対する融資および、債務保証業務については平成13年度限りで廃止されることとなった。また、共有建造の分担割合につき、従来は船種毎に共有比率が定められていたが、平成14年度からは地球環境対策等の政策目的毎に共有比率が定められることとなった。

② 内航海運暫定措置事業による借入債務に対する政府保証

内航総連が事業団から解撤等交付金に充当する資金の融資を受けるにあたり、事業団は金融機関から政府保証付きで資金を借り入れることができることになっており、毎年度その限度枠が設定されている。平成14年度は「内航海運再生のためのシンデレラ・プロジェクト」(注) による交付金支出増加が見込まれることから、限度額は13年度に比べて160億円増の370億円となった。

(注) 「内航海運再生のためのシンデレラ・プロジェクト」

非効率な老朽船の前倒し解撤のため、平成15年4月以降、船齢15年を超える船舶は、交付金交付の対象としないこと。

(3) 船員対策関係

① 一般会計

船員雇用関係としては、日本船員福利雇

用促進センター（SECOJ）が行う船員雇用対策事業に4,200万円、国際的な漁業規制等による離職船員への給付金が7億4,500万円、前出の外航船員就労対策事業費（若年船員養成プロジェクト）が4,500万円で、総額で8億3,200万円となった。

## ② 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち船員雇用対策関係は、外国船に対する船員派遣助成金をはじめ、技能訓練派遣助成金等、SECOJへの補助金が3億8,500万円とされた他、未払

賃金立替払経費等、合計で4億2,200万円となった。

## (4) その他

環境負荷の少ない次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発のため、構造改革特別要求枠として3億9千万円を要求し、政府案にて満額の3億9千万円とされた。また、物流の効率化等の観点から、海運分野のEDI化に関する調査・研究費「ITの活用による海運の効率化・活性化」に1億円を要求し、政府案にて4,000万円とされた。

## 【資料1】平成14年度海運関係税制改正要望事項 最終結果

| 項 目                                          | 現 行 制 度                                                                                                 | 要 望 内 容                  | 財務省整理案 | 最 終 結 果                                                                                                                                       |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 船舶等の特別償却制度                                   | 償 却 率<br>・外航近代化船：18/100<br>・内航近代化船：16/100<br>・外航二重構造タンカー：18/100<br>・内航二重構造タンカー：18/100<br>・船員訓練施設：16/100 | 恒久的存続<br>（適用期限：平成15年3月末） | 廃 止    | 船員訓練施設の特償率の変更：<br>16/100→10/100<br><br>他は現行内容で存続。                                                                                             |
| 船舶の圧縮記帳制度                                    | 船舶→船舶<br>内航船舶→減価償却資産<br>：譲渡差益の80%を圧縮記帳                                                                  | 恒久的存続<br>（適用期限：平成18年3月末） | —      | 存 続                                                                                                                                           |
| 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置                            | 税 率<br>・1/1000（本則は4/1000）                                                                               | 延 長                      | 廃 止    | 税率を変更して2年間延長<br>1/1000→1.5/1000                                                                                                               |
| 国際船舶に係る固定資産税の軽減措置                            | 課税標準<br>・1/15                                                                                           | 延 長                      | —      | 現行内容で5年間延長                                                                                                                                    |
| 外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置                         | 課税標準<br>・4/5                                                                                            | 延 長                      | —      | 現行内容で2年間延長                                                                                                                                    |
| 外資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 | 課税標準<br>・埠頭公社がH9年度までに取得したコンテナ埠頭：1/2<br>・H10年度以降に取得した／するコンテナ埠頭：<br>当初10年間1/3、その後1/2                      | 延 長                      | 廃 止    | 課税標準を一部変更して2年間延長<br>・埠頭公社がH9年度までに取得したコンテナ埠頭のうち、旧外資埠頭公社からの承継資産：1/2→3/5、<br>その他は現行通り1/2<br>・H10年度以降に取得した／するコンテナ埠頭：当初10年間1/3→1/5、<br>その後は現行通り1/2 |
| 脱特定物質対応型設備に係る特別償却制度                          | 償 却 率<br>・オゾン層を破壊する特定物質の代替物質を使用したコンテナ用冷凍設備：16/100                                                       | 延 長                      | 廃 止    | 脱特定物質対応型設備に係る取得価額要件を200万円以上から230万円以上に引き上げたうえ、2年延長                                                                                             |
| 中小企業新技術体化投資促進税制                              | 30/100の特別償却または7/100の税額控除                                                                                | 延 長                      | 廃 止    | 適用期限をもって廃止（中小企業投資促進税制に包含）                                                                                                                     |
| 中小企業投資促進税制                                   | 30/100の特別償却または7/100の税額控除                                                                                | 延 長                      | 廃 止    | 機械装置に係る取得価額要件等を引き下げたうえで延長（実質的拡充）<br>（※参照）                                                                                                     |

（※）中小企業投資促進税制について、機械装置に係る取得価額要件を230万円以上から160万円以上に、同リース費用総額要件を300万円以上から210万円以上にそれぞれ引き下げたうえ、平成18年3月31日までの間に取得又は賃借をして事業の用に供する対象資産について、取得価額の7%の特別税額控除又は取得価額の30%の特別償却の選択適用（一定の要件を満たすリース資産についても特別税額控除を適用）を認めることとされた。

## その他財務省より整理案の出た海運関係税制

|              |                                     |   |     |         |
|--------------|-------------------------------------|---|-----|---------|
| 船舶の特別修繕準備金制度 | 5年毎の定期修繕（法定）に係る費用の3/4を、準備金として各年度に積立 | — | 廃 止 | 現行内容で存続 |
|--------------|-------------------------------------|---|-----|---------|

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

【資料2】平成14年度税制改正後の海運関係税制一覧

| 項 目                                                                                                                           | 制 度 の 概 要                                                                                                                               | 適 用 期 間                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 特定設備等の特別償却<br>1) 船 舶                                                                                                       | ・ 外航近代化船 (3000G/T以上)<br>特償率18/100<br>・ 内航近代化船 ( 300G/T以上)<br>特償率16/100<br>・ 二重構造タンカー<br>外 航：特償率19/100<br>内 航：特償率18/100                  | 平8.4.1～平15.3.31<br>平7.4.1～平15.3.31<br>平10.4.1～平15.3.31<br>平13.4.1～平15.3.31   |
| 2) 船員教育訓練設備等                                                                                                                  | ・ 特償率10/100<br>(操船シミュレーター：取得価額3億円超、機関シミュレーター：同2億円超、荷役シミュレーター：同1億円超の設備に適用)                                                               | 平14.4.1～平15.3.31                                                             |
| 3) 公害防止用設備                                                                                                                    | ・ オゾン層を破壊する特定物質の代替物質を使用したコンテナ用冷凍設備 (取得価額230万円以上、HCFC 対応型設備も対象、ただし CFC は対象外)<br>特償率16/100                                                | 平14.4.1～平16.3.31                                                             |
| 2. エネルギー供給構造改革推進投資促進税制 (特別償却または税額控除)<br>1) 高効率ボイラー<br>(廃熱利用ボイラーは適用外)<br>2) 船舶推進軸動力利用発電装置                                      | 取得価額×30/100の特別償却又は取得価額×7/100の税額控除 (税額控除を選択できるのは資本金1億円以下の法人のみ)                                                                           | 平14.4.1～平16.3.31                                                             |
| 3. 中小企業投資促進税制<br>(中小企業による機械装置等の取得に係る特例)<br>1) 機械装置 (取得価額160万円以上)<br>2) 器具備品 (取得価額100万円以上)<br>3) 船 舶 (内航貨物船 (基準取得価額=取得価額×75%)) | 取得価額×30/100の特別償却又は取得価額×7/100の税額控除 (資本金1億円以下の法人に適用、ただし、税額控除を選択できるのは資本金3,000万円以下の法人のみ)<br>(船舶については、基準取得価額×30/100の特別償却又は基準取得価額×7/100の税額控除) | 平14.6.1～平16.3.31                                                             |
| 4. 海外投資等損失準備金制度                                                                                                               | 積立率：<br>(イ) 資源探鉱 100%<br>(ロ) 資源開発 30%<br>(ハ) 特定海外経済協力 4%<br>(ニ) 新開発地域 10%<br>(上記ハ、ニについては、平成11年3月31日までに取得した特定株式等に限る)                     | 昭48.4.1～平16.3.31<br>平10.4.1～平16.3.31<br>平10.4.1～平16.3.31<br>昭48.4.1～平16.3.31 |
| 5. 特定資産の買換特例 (圧縮記帳制度)                                                                                                         | (1) 船舶から船舶<br>(2) 内航船舶から減価償却資産<br>(1)(2)とも譲渡差益の80%を圧縮記帳)                                                                                | 昭45.4.1～平18.3.31<br>昭59.4.1～平18.3.31                                         |
| 6. 特定外国子会社等の所得の合算課税                                                                                                           | 特定の外国子会社等の留保所得のうち、親会社 (内国法人) の持ち分に対応する部分を親会社の所得に合算して課税する。                                                                               |                                                                              |
| 7. 登録免許税の課税の特例                                                                                                                | 軽減後の税率 (本則 4/1000)<br>(1) 所有権保存登記 国際船舶：船舶価格の1.5/1000<br>(2) 抵当権設定登記 国際船舶：債権金額の1.5/1000                                                  | 平14.4.1～平16.3.31                                                             |
| 8. 特別修繕準備金                                                                                                                    | 修繕費用×事業年度の月数/60か月×3/4                                                                                                                   |                                                                              |
| 9. 船舶の耐用年数                                                                                                                    | ・ 油 そう 船 13年<br>・ 薬品そう船 10年<br>・ その他のもの 15年                                                                                             |                                                                              |
| 10. とん税、特別とん税                                                                                                                 | (1) と ん 税 1純トン 16円<br>(2) 特別とん税 1純トン 20円                                                                                                |                                                                              |
| 11. 固定資産税の課税の特例<br>1) 船 舶                                                                                                     | ・ 課税標準：<br>(1) 内 航 船 価格の1/2<br>(2) 外 航 船 価格の1/6<br>(3) 外国貿易船 (外貿実績50%超) 価格の1/10<br>(4) 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15                             | 平9～平18年度取得分                                                                  |

# SHIPPING FLASH

|                                                      |                                                                                                                                          |                  |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 2) 外船用コンテナ                                           | 課税標準：価格の4/5                                                                                                                              | 平10～平15年度取得分     |
| 3) 外資埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置         | 課税標準：<br>(1) 平成10年3月31までに取得した埠頭<br>① 旧外資埠頭公社からの継承資産 価格の3/5<br>② その他 価格の1/2<br>(2) 平成10年4月1日以降に取得する埠頭<br>① 取得後10年間 価格の1/5<br>② その後 価格の1/2 | 平14.4.1～平16.3.31 |
| 4) 脱特定物質（脱フロン）対応型設備<br>・コンテナ用冷凍装置（同時に設置する専用補助発電機を含む） | 課税標準：<br>(1) 平成11年4月1日～13年3月31日に取得したもの 価格の4/5<br>(2) 平成13年4月1日～15年3月31日に取得したもの 価格の5/6                                                    | 平13.4.1～平15.3.31 |

下線は平成14年度税制改正による変更箇所

## 【資料3】 平成14年度海運関係予算

(単位：百万円)

| 区 分                                     | 平成13年度予算額                    | 平成14年度 |                              |
|-----------------------------------------|------------------------------|--------|------------------------------|
|                                         |                              | 要 求 額  | 政 府 案                        |
| 歳出予算                                    |                              |        |                              |
| ○外航船員就労対策事業費                            | 59                           | 48     | 48                           |
| (1) 若年船員養成プロジェクト                        | ( 50)                        | ( 45)  | ( 45)                        |
| (2) 国際船舶制度推進事業費補助                       | ( 9)                         | ( 3)   | ( 3)                         |
| ○運輸施設整備事業団補給金                           | 250                          | 800    | 250                          |
| 環境負荷低減船舶の建造促進                           |                              |        |                              |
| ○次世代内航船の研究開発                            | 150                          | 390    | 390                          |
| ○マラッカ・シンガポール海峡航行                        | 32                           | 19     | 16                           |
| 安全対策強化のための総合調査                          |                              |        |                              |
| ○ITの活用による海運の効率化、活性化                     | 45                           | 100    | 40                           |
| 財政投融资（日本政策投資銀行）                         |                              |        |                              |
| ○貿易物資安定供給                               | (交通・物流ネットワーク<br>枠304,000の内数) | 36,800 | (交通・物流ネットワーク<br>枠210,000の内数) |
| ○運輸施設整備事業団に対する財政措置                      | 24,100                       | 37,700 | 30,200                       |
| 政府保証限度額                                 |                              |        |                              |
| ○内航海運暫定措置事業に係る運輸施設<br>整備事業団の借入金に対する政府保証 | 21,000                       | 39,000 | 37,000                       |

## 【資料4】 外航海運関係 財政投融资制度

貿易物資安定供給

| 対 象 事 業                                                                                                                                    | 平成13年度 融資基準                                            |                                            | 財 務 省 整 理 案                                           | 平成14年度 融資基準                                            |                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
|                                                                                                                                            | ※金 利                                                   | 融資比率                                       |                                                       | ※金 利                                                   | 融資比率                                        |
| 1. 海上輸送基盤施設<br>外航船舶環境対策設備<br>船員研修施設<br>外航船舶<br>・船舶の改造<br>・下記以外の船舶<br>・超省力化船、基幹輸入物資輸送船舶<br>・LNG船、二重構造タンカー、超省力化船<br>かつ基幹輸入物資輸送船舶             | 政策金利Ⅰ<br>政策金利Ⅰ<br><br>政策金利Ⅲ<br>政策金利Ⅲ<br>政策金利Ⅲ<br>政策金利Ⅲ | 30%<br>30%<br><br>30%<br>40%<br>50%<br>60% | 対象事業を限定<br>(利用実績の無い事業は原則廃止)<br><br><br>→ 40%<br>→ 50% | 廃 止<br>廃 止<br><br>廃 止<br>政策金利Ⅲ<br>政策金利Ⅲ<br>政策金利Ⅲ       | —<br>—<br><br>—<br>40%<br>50%<br>※※「弾力的な対応」 |
| 2. 海上輸送関連物流施設<br>・複合一貫輸送施設<br>・荷捌施設（上屋、荷捌場、全天候対応型荷捌施設）（臨港地区に限る）<br>・倉庫（臨港地区に限る）<br>・省力化対応倉庫<br>・物流近代化ターミナル（臨港地区に限る）<br>・以上につき物流効率化計画を有するもの | 政策金利Ⅰ<br>政策金利Ⅰ<br><br>政策金利Ⅰ<br>政策金利Ⅰ<br>政策金利Ⅱ<br>政策金利Ⅲ | 40%<br>40%<br><br>40%<br>40%<br>40%<br>40% | すべて廃止                                                 | 政策金利Ⅰ<br>政策金利Ⅰ<br><br>政策金利Ⅰ<br>政策金利Ⅰ<br>政策金利Ⅱ<br>政策金利Ⅲ | 40%<br>40%<br><br>40%<br>40%<br>40%<br>40%  |

※ 2002年1月現在の金利は下表のとおり（原則として金利は毎月初に見直し）。

※※ LNG船、二重構造タンカー、超省力化船かつ基幹輸入物資輸送船舶については、「弾力的な対応を行う」として実質的に60%の融資比率が維持された。

2002年1月現在の金利体系(元金均等償還の場合)

|       | 貸付期間15年<br>(うち据置3年) | 貸付期間20年<br>(うち据置3年) |
|-------|---------------------|---------------------|
| 政策金利Ⅰ | 1.80%               | 2.10%               |
| 政策金利Ⅱ | 1.65%               | 1.95%               |
| 政策金利Ⅲ | 1.50%               | 1.80%               |

【資料5】 平成14年度運輸施設整備事業団(船舶関係業務)関係予算  
(単位:億円)

| 区 分           | 平成13年度<br>予 算 額 | 平 成 14 年 度 |        |
|---------------|-----------------|------------|--------|
|               |                 | 要 求 額      | 政 府 案  |
| 事業計画          | 502             | 440        | 401    |
| (1) 国内旅客船の整備  | ( 144)          | ( 129)     | ( 121) |
| (2) 内航海運の体質改善 | ( 350)          | ( 308)     | ( 280) |
| (3) 船舶改造等融資   | ( 8)            | ( 3)       | 廃 止    |
| 支出予算          | 441             | 466        | 445    |
| (1) 国内旅客船の整備  | ( 146)          | ( 137)     | ( 133) |
| (2) 内航海運の体質改善 | ( 287)          | ( 326)     | ( 312) |
| (3) 船舶改造等融資   | ( 8)            | ( 3)       | 廃 止    |
| 資金計画          | 441             | 466        | 445    |
| (1) 財政投融资資金   | ( 241)          | ( 377)     | ( 302) |
| (2) 自己資金      | ( 200)          | ( 89)      | ( 143) |

【資料6】 平成14年度船員関係予算

(単位:百万円)

| 区 分                 |          | 平成13年度                               | 平成14年度 |                       | 内 容 ・ 備 考                  |                                                                                                                    |
|---------------------|----------|--------------------------------------|--------|-----------------------|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                     |          | 予算額                                  | 要求額    | 政府案                   |                            |                                                                                                                    |
| 一般会計 国土交通省          | Ⅰ 船員雇用関係 | 1. 船員離職者職業転換等給付金                     | 560    | 777                   | 745                        | 外国船主に雇用される離職職員に支給<br>漁業経験者で内航船主に雇用される者に支給<br>外国船等に乗船させるため必要な知識・技能を修得<br>海陸共通の各種技能資格を取得<br>漁業経験者が内航船に乗船する場合に有効な資格取得 |
|                     |          | (1) 漁業関係                             | ( 418) | ( 728)                | ( 694)                     |                                                                                                                    |
|                     |          | (2) 海運業関係                            | ( 142) | ( 49)                 | ( 51)                      |                                                                                                                    |
|                     |          | 2. 船員雇用促進対策事業費補助金                    | 49     | 42                    | 42                         |                                                                                                                    |
|                     |          | (1) 外国船就職奨励助成                        | ( 16)  | ( 6)                  | ( 6)                       |                                                                                                                    |
|                     |          | (2) 内航転換奨励助成                         | ( 6)   | ( 7)                  | ( 7)                       |                                                                                                                    |
|                     |          | (3) 技能訓練助成                           | ( 8)   | ( 8)                  | ( 8)                       |                                                                                                                    |
|                     |          | (4) 船員職域拡大訓練助成                       | ( 17)  | ( 17)                 | ( 17)                      |                                                                                                                    |
|                     |          | (5) 内航転換訓練助成                         | ( 2)   | ( 3)                  | ( 3)                       |                                                                                                                    |
|                     |          | 3. 外航船員就労対策事業費補助金<br>国際船舶職員緊急養成事業費補助 | 50     | 45                    | 45                         |                                                                                                                    |
| Ⅱ 開発途上国船員養成への協力     | 64       | 52                                   | 52     | 開発途上国の船員養成への協力・貢献、43名 |                            |                                                                                                                    |
|                     | 合 計      | 945                                  | 916    | 894                   |                            |                                                                                                                    |
|                     | 船員保険特別会計 | 船員等の就職促進に要する経費                       | 17     | 18                    | 17                         | 就職促進手当                                                                                                             |
| 雇用安定対策事業に要する経費      |          | 25                                   | 31     | 19                    | 未払賃金の立替払                   |                                                                                                                    |
| 船員雇用促進対策事業費補助に要する経費 |          | 430                                  | 385    | 335                   |                            |                                                                                                                    |
| (1) センター管理費         |          | ( 76)                                | ( 66)  | ( 56)                 | (減額要否)                     |                                                                                                                    |
| (2) 技能訓練事業費         |          | ( 97)                                | ( 97)  | ( 97)                 | ・ 役員報酬の廃止                  |                                                                                                                    |
| (3) 雇用安定事業費         |          | ( 256)                               | ( 223) | ( 223)                | ・ 船員派遣助成金対象者の減少(415人→370人) |                                                                                                                    |
| 合 計                 |          | 472                                  | 434    | 422                   |                            |                                                                                                                    |
| 総 計                 |          | 1,525                                | 1,350  | 1,306                 |                            |                                                                                                                    |



## 国際会議レポート

### 1 政府サイドも ILO 統合海事条約策定に合意 —ILO 第1回(High Level Tripartite)ワーキンググループの様態について—

ILO (国際労働機関) は、最も古くからある国際機関の一つで第一次世界大戦後の1919年に創設され、1945年に国際連合が成立すると翌1946年には国連の専門機関となった。他の国際機関が政府だけで構成されるのに対して、ILO だけは政府代表に加え、使用者代表、労働者代表も含めた三者構成とされ、官・労・使が対等の立場で審議を行う独特の形態が採用されている。

また、ILO の活動分野は、陸上労働だけでなく海上労働も対象となっているが、海上労働についてはその特殊性から陸上労働とは別に独立した部門として取り扱われている。海上労働に係る最高議決機関は、ILO 海事総会であり、必要に応じて随時開催されることとなっているが、ほぼ10年に1回の割合で開催されており、前回は

1996年に開催された。この総会において、これまで労働時間、雇用条件、社会保障、居住設備など海上労働の殆ど全てをカバーする30の条約と23の勧告が採択されている。

合同海事委員会 (JMC) は、ILO の殆どの委員会が官・労・使の3者で構成されているのとは異なり、船主(使用者)側および船員(労働者)側の代表それぞれ20名(議長のみ政府代表者)で構成され、ILO 理事会の諮問機関として、海事総会等の招集、日程、議題等について勧告することを主な任務としている。

2001年1月の第29回 JMC では、政府側、船主側、船員側の夫々10名の代表で構成される作業部会 (HLTワーキンググループ) を設置して、ILO の既存の条約・勧告を統合した新条約の草

案作業を行い、2004年に海事準備総会、2005年に海事総会を開催して新条約を採択するようにとの勧告を行った。(本誌2001年2月号P.11参照)

こうした経緯の下、第1回のHLTが2001年12月17日～21日の間にジュネーブのILO本部で開催されたが、今国会では同条約案に関する政府側の対応が注視されるところとなった。

今国会での審議概要は、次の通りである。



▲ILO本部

## 1. わが国からの出席者

政府代表：

西川船員部労働基準課長、小野船員部労政課

七尾在ジュネーブ国際機関代表部一等書記官

全日本海員組合：

井出本組合長、飯島国際部長、他

当協会：

鈴木常務理事、マックナイト欧州地区事務

局マネージャー、佐藤船員対策室課長

## 2. 主要議題

### (1) 議長等の選出

議長：Mr. Schindler (仏政府)

副議長：西川船員部労働基準課長

：Mr. Payne (豪州船協)

：Mr. Orrell (英組合)

### (2) JMC勧告の承認

ILO事務局より、2001年1月のJMCでの検討経緯および勧告事項等(統合条約案の策定、HLTの設立等)について説明が行わ

れた。その後、政府委員による検討が行われ、発言を行った全ての国より統合条約案の策定について賛成の意向が表明され、以下の5つの点について合意した。

I. 政府側は本 HLT WG の作業に積極的に参加すること。

II. 政府側は先の JMC において船主／船員が合意した統合条約案に関する対応を全面的に支持すること。

III. 提案された新条約案は、ILO の適正労働に係る協議事項と一致すべきもので、他の機関、特に IMO (国際海事機関) と密接な連携をとって作業を進めること。

IV. 新条約案は、簡潔かつ明解で、適用が容易なものとする。

V. 全ての政府側、船主側および船員側の委員等は、準備作業の進捗状況について今国会の欠席者に周知すること。

(3) サブワーキンググループ (Sub-WG) の構成等

① 政府側の同条約案策定作業への参加を

受け、Sub-WGの設立が決定された。当初の案では、官・労・使より各4名が参加し12名で構成する予定であったが、政府側より各国の同条約案への積極的な参加の意向および地域性を考慮して31名（政府側13名、船主側9名、船員側9名）に拡大することが、提案され合意された。当協会もISF等の強い要請により、Sub-WGに赤塚欧州地区事務局長をノミネートすることとなった。

② Sub-WGへの委託事項が承認されたが、全体会合に先立って行われた役員会（三者の代表者およびILO事務局で構成）において、「適正労働（decent work）」をどのように反映するかを巡り労使間で、激しい論争が行われた。

③ Sub-WGの議長にはOlsen女史（デンマーク政府）が選出された。

(4) 今後の予定等

今後の予定が、次の通り承認された。

① 第一回 Sub-WG 2002年6月24日～28日（ジュネーブ）

② 第二回 HLT WG 2002年10月14日～18日（ジュネーブ）

③ 本会合では、総論において統合条約策定に向けて三者の足並みがそろうところとなったが、各論においては条約の批准を促進するための発効要件の設定、容易な改正手続きの導入、既に批准している条約の廃棄方法（新条約との整合性の問題）をどうするか等、法的な問題も山積しており、2005年の採択会議に向け、紆

余曲折が予想される。

なお、わが国は諸般の労働基準について一般的にILO条約の要件以上の基準を定めているが、本条約が発効しPSC（注①）に取り込まれた場合、FOC（注②）船に関し労働時間等に問題が生じる恐れがある。このため、当協会としては、船主サイドに負担が生じないよう無駄な要件を極力排除し、本条約案をスリム化させる方向で対応することとしている。

注① ポートステートコントロール（PSC）

Port State Control (PSC)。寄港国による監督。IMOよりILOの国際条約の基準に適合していない船舶を排除するために、船舶の寄港する国の監督官が入港船舶に対して船舶の設備、乗組員の資格などについて条約に適合しているかどうかを検査すること。1981年、IMOにおいてPSCについての監督手続きに関する決議が採択されたことを契機に、世界的にPSCが本格的に実施されることとなった。我が国は1983年から船員の資格・航海当直体制にかかわるPSCを、1984年から船舶の構造・設備にかかわるPSCを本格的に開始し、その後も逐次その充実強化を図っている。

注② 便宜置籍（船）（FOC）

Flag of Convenience (Vessel)。船の所有権や管理者が、掲げている旗の国とは別の国にある場合その船はFOCと呼ばれる。登録税、固定資産税などの軽減や、賃金の安い外国人船員を雇用して運航コストを下げることを目的に、先進国の船主が保有する船舶をパナマ・リベリア・キプロスなどの諸国に便宜的に置籍した船舶をいう。船員費の高い米国がはじめたが、今や世界的に用いられている。

## 2

# 船社間協定に対する独禁法適用除外制度問題に結論出ず —OECD 第2回ワークショップ開催される—

Analysis of the OECD Workshop

2001年12月6日、パリのOECD（経済開発協力機構）本部において、定期船航路における運賃同盟や協議協定など、船社間協定に対する独禁法適用除外制度（以後、除外制度）の見直し問題を議論するためのワークショップ（以後、WS）が開催された。

このWSは、OECDによる産業横断的な規制改革プログラムの一環として行われているもので、2000年5月の第1回WSに続き開催されたものである。

今回のWSには、OECD加盟国の運輸・競争両当局のほか、海運・荷主・フォワーダー各業界の代表を含む約130名が参加し、OECD事務局が2001年11月に発表した最終レポート案について意見を述べ合った。同レポート案では、除外制度の原則廃止を提案していたが、WSでは、ここ数年の間に同制度の見直しを実施した日本・米国・豪州・カナダ各政府から、現時点でのさらなる見直しは必要ないとする考え方が表明された。またEUは、同レポートを今後の議論の出発点にすると述べたに留まり、この問題についての立場を明らかにしなかった。

一方当協会からは、政策委員会国際幹事会の喜多沢幹事長（商船三井定航部計画室長）と黒谷幹事（川崎汽船理事）のほか、事務局から園田国際企画室長が出席し、現行除外制度の必要性を主張する発言を行った。（当協会が事前に提出した意見書の内容はせんきょう2001年4月

号P.22参照）

また、CENSA（欧州日本船主協会評議会）やWSC（ワールド・ SHIPPING・カウンスル）など他の海運業界代表からも除外制度維持の立場からレポートの内容を批判する意見が続出した。

これに対し荷主業界からは、ESC（欧州荷主協会）がレポートを支持するとの発言を行ったが、NITL（全米産業運輸連盟＝米国大手荷主代表）はOSRA（1998年改正米国海事法）の下で認められている現在の除外制度を見直す必要はないとし、日本荷主協会も、日本では船社間協定と荷主との間で協議慣行が確立しており、協定が権力を濫用しないことを前提に、除外制度については現状維持の立場であることを表明した。

その結果、今回のWSでは明確な結論に至らず、OECD事務局は、出席者の意見を踏まえて最終レポートをとりまとめ、2002年に発表することとした。

同最終レポートの発表をもってOECDでの本問題に関する議論は終結するものと思われるが、そのレポートにはOECD加盟国に対する拘束力はないことが明らかにされており、この問題のその後の取り扱いは各国政府の判断に委ねられることになる。

なお、WSに先立つ12月4、5日にはOECD海運委員会（MTC）が開催され、2002年から本格化するWTO海運自由化交渉問題や非OECD諸国との対話問題などについて意見交換が行われた。

## 内外情報

# 1 環境・労働安全に対応した中国解撤業の存続と発展に期待 —中国解撤事情の調査について—

### 1. はじめに

国際環境計画 (UNEP)、国際労働機関 (ILO) 等の国際機関では、船舶の解撤は解撤ヤード周辺の環境へ影響を及ぼし、労働者の安全と健康にも問題があるとしてこれらの改善を目的に検討を進めている。特にバーゼル条約においては「船舶解撤技術ガイドライン案」等の検討が進められているが、同ガイドラインでは将来的に非浸透性の解撤場の床面導入を目指すなど、インド、バングラデシュなど、主に砂浜に船を乗り上げて船を解体する方式 (ビーチング方式) を採っている主要解撤国にとっては、対応が困難と思われる条項があり、これが実行に移された場合、主要解撤国の解撤ヤードが存続できない恐れがある。こうなった場合、現在の世界の解撤能力が縮小し、老朽船の滞留が見込まれるなど、船舶リサイクリングの観点からは円滑な解撤促進の面で多大な影響を及ぼす可能性がある。

一方、近年解撤実績が増加しつつある中国においては岸壁方式の解撤が採用されているため、当該ガイドラインに対応できる可能性は高く、中国が解撤国として船舶リサイクリングに果たす役割は今後大きくなるものと想定される。

日本国内の海運、造船、解撤の各業界や関連業界で組織する「シップ・リサイクル連絡協議会」では、その活動の一環として現在の世界の

解撤規模や現地の解撤実状把握を目的に、主要解撤国におけるリサイクル・ヤードの状況調査を行ってきているところである。さらに、以上の理由から、中国における解撤の現状と将来にわたる計画を把握することを目的に、2001年10月30日から11月2日にかけて協議会メンバーによる中国訪問を行い、北京において中国関係政府機関および団体と面談するとともに、江陰にある長江折船廠を見学し中国解撤事情を調査した。

### 2. 調査団の構成

#### 団 長

新井 清和 川崎汽船

(日本船主協会 外航船舶解撤促進特別委員会幹事会幹事長)

#### 副団長

河辺 勲 石川島播磨重工業

(日本造船工業会 船舶リサイクルワーキンググループ委員)

#### 団 員

竹川 正夫 住友重工業

(日本造船工業会 船舶リサイクルワーキンググループ委員)

秋田 務

JETRO 上海事務所 船用機械部長

平田 純一

運輸施設整備事業団 業務第四部事業課長

植村 保雄

日本船主協会 常務理事・企画調整部長

今井 義久

日本造船工業会 企画部企画グループ長

細川 淳

日本船主協会 企画調整部

### 3. 調査の概要

今回の中国解撤調査では、以下のとおり、長江折船廠（解撤ヤード）の見学とともに中国交通部、国家環境保護総局、中国折船協会、中国船主協会を訪れ意見交換を行った。

#### (1) 長江折船廠

(Chang Jiang Shipbreaking Yard) 見学

李洪偉廠長、言志平コンサルタント、仇江峰安全環境担当者と面談

#### ① 工場の沿革、周辺環境

上海から長江沿いに遡った江陰 (Jiang Yin, 140万人都市) の中心部から約10kmの位置に所在。南通の対岸、無錫の北方に当たる。合弁の民営企業で、中国折船総会社が10%の株を所有している。元々、解撤工場としてスタートした処で、一時倒産したが再開したものである。

敷地面積：15ヘクタール、敷地内に再利用品 (re-use) のための倉庫を所有、分別・整理置き場になっている。廃棄物、特に有害性物質管理のための倉庫は、環境保

護総局の指導により、工場敷地から離れた場所にあり、専門の処理業者に委ねている。敷地内の倉庫にはジंकアノード、銅線、椅子、丸窓など再利用できるものがそれぞれ種類別にまとめて保管されていた。

岸 壁 長：入り江式の兩岸 (1 km × 2)、岸壁前水深：8 m、波高：平水状態、気温：通年20度程度、雨量：20日～30日／年、風向き：東南の風、騒音：工場団地のため、民家への影響はない。

#### ② 工事量、解撤事業課題

解撤工事：1998年に稼動、同時並行で6隻のVLCCを兩岸に係船、解体可能。年間最大解撤能力は、50万LDT。

操業開始当初に、Hamburg Sud (冷凍船を所有する食品企業) の小さい船を解撤、実質は1999年からのスタートで、P&O Nedlloyd のコンテナ船の解体から始まった。これまでの解撤の総計は、57隻となっている。今回の見学時には、PCC



▲長江折船廠（解撤ヤード）における解撤作業現場

およびコンテナ船が係船・解体作業に着手の状態であった。現状は、約60%の操業率である。

最近では、日本で建造した船が操業量の8割を占め、コンテナ船、VLCC等を解撤している。2000年に20万LDT、2001年には21隻、30万LDTを解撤の見込み。

解体方式は、岸壁に係船し、船首部にバラストを張りバランスを保ちながら、船尾部の居住区、エンジンルームから解体、岸壁設置のクレーンおよびフローティング・クレーン搭載の作業船舶で吊り上げ陸上に持って行く。最後のブロックは3台のクレーンで共吊りし陸上に移す。作業員のカッティング能力は優秀な方。

### ③ 設 備

- ・動力用電源：220V（380V 交流）
- ・ウインチ：12台
- ・ガス切断装置：300台
- ・クレーン  
35/36Tのクレーン4基  
内2基はフローティング・クレーン。  
近々、36Tのフローティング・クレーン船を2隻追加する計画。  
油回収船1隻。

### ④ 従業員

- ・従業員数：410人（本工、臨時工）。5～10年の解撤経験者で、一時倒産した時の作業員を3年前に再雇用している。
- ・給与：ワーカー平均で、210US\$ / 月（除く、保険・一時金。食事は無料。）  
管理職で、300～350US\$。

・勤務時間：8時間から9時間 / 日

### ⑤ 労働・作業環境

全てではないが大半の作業員がヘルメットと手袋を着用。

アスベストの処理には使い捨て作業着を着用しているとの説明だが、アスベスト防御服と防塵マスクは着用していない。

溶接カットの際には、タオルで口を覆っているがゴーグルは着用していない。

### ⑥ 環境問題と対応の実態

2000年には、P&O Nedlloydとのパートナーシップを結び、その一環として、解撤作業員の教育、アスベスト防御の為の装備、タンク・クリーニングが含まれる。設立以来、労働災害はゼロである。安全・労働ハンドブックを作業員に渡している。

・漏油・油濁対策：海水汚濁防止のためのオイル・フェンス（一重）を入江の入口に張る。海事局が管掌しており、認定の専門メーカーが、油回収作業船で漏油した場合に回収する。違反したら、10万円の罰金。

・廃棄物の処理等：専門の業者に委ねている。

アスベスト：中国国内では使用禁止になっている。特殊技能者がマスクを着用処理しているとの説明であったが、作業現場では見かけず。

TBT等塗料：作業員がマスクを着用するとの説明。ただし、直接、伸鉄工場に売却しているので、伸鉄に戻す時にそ

いて

中国政府内では環境総局馬処長が責任者として対応。現在、中国折船協会を経由して各解撤ヤードにバーゼル条約の技術作業部会で作成中の「解撤技術ガイドライン(案)」について意見照会している。中国折船協会は同ガイドラインについてはあまりに学術的で実態から乖離した内容であるとの印象を持っている。

#### E. 中国海運当局および海運関係者の解撤問題に対する考え方について

交通部国際海運司および中国船主協会の両者より意見を聞くことが出来た。両者とも、解撤に係る国際問題が海運国としての中国に何かしらの影響を及ぼすとの考え方を最近持ちはじめたようで(中国船主協会は解撤問題を検討する組織の設置準備中)、当方より国際的枠組みの中でどのような問題になっているかの説明に終始した感があった。しかしながら、今回の機会により両者ともその重要性について認識を高めたものと考えられる。

#### 4. まとめ

今回の調査を通じて中国は長い海岸線、十分かつ安価な労働力、再生材の国内需要が今後も

ある等、その発展の要素は整っていること、また、政府が国際的な環境規制の動向を捉え、既に環境保護の面では一定の配慮がされておりリサイクル率の高さと相まって環境問題に積極的に取り組む姿勢であること、さらに今後も中国国内の現状を踏まえた改善に前向きの意向を確認できたことは収穫であった。

しかし、一方で解撤事業者からのヒアリングでもあったように、解撤事業の経営上 VAT 還付は必須とのことであり、中国の WTO 加盟など経済自由化の局面を迎える上で起こり得る経済的問題をどのように克服していくかが今後の中国解撤業の存続・発展を決定していくものと考えられる。

また、今後の解撤発生量の予測としてノルウェー船級協会(DNV)が作成した資料によると2001年から2015年に平均で年間2,900万DWT(約670万LDTに相当)が発生する見込みがあるが、中国の解撤能力が200万LDTを有し、環境や労働安全面で問題なしとすれば、世界の解撤量の約30%を中国で処理することができる。しかしながら、残り70%近くの解撤量は依然インド、バングラデシュ等の解撤主要国に依存しなければならず、これらの国が継続して解撤が可能になるような現実的に対応可能な改善方策について国際機関を中心に議論していく必要がある。

## 2 364日24時間荷役体制の実現 —港湾の364日フルオープン化—

これまで諸外国港湾との比較において、わが国港湾の『使い勝手』に関しては様々な議論が

ありましたことご既承の通りですが、2000年11月に港湾運送事業法が改正施行され規制緩和が

名実ともにスタートし、2001年4月5日の港湾春闘においては日曜荷役の恒久的実施等々、次の合意が労使間で結ばれました。(本誌2000年10月号P.15および2001年5月号P.8参照)

- ① 日曜日荷役の実施
- ② 祝日の作業について、在来・革新荷役とも平日と同一に夜荷役を実施
- ③ コンテナターミナルにおけるゲートオープン時間延長
- ④ 12月31日と1月4日を例外措置荷役として実施

さらに懸案の365日/24時間体制に向けての取組みについては『セーフティネット構築協議会』(規制緩和対策として設置された)の場で継続的に協議するとの方向性が示され、その後、2001年7月閣議決定された新総合物流施策大綱において『港湾の24時間フルオープンの早期実現』が打出されたことなどもあり、2001年10月31日および11月29日に開催されました『セーフティネット構築協議会』の場で、年末年始、深夜作業、ゲートオープン等々の細目協定が結ばれるに至りました。

この結果、わが国港湾においても1月1日を除く364日24時間フルオープンの荷役体制の環境が整い、早速、年末年始には主要6港で177隻の荷役が実施されました。年末年始の荷役は輸出企業の多くが休暇中のため、当面は輸出貨の需要はあまり期待できないと思われるものの、輸入貨の早期引取り需要があれば対応でき、またオペレーション面においても選択枝が増え、海運業界としては大変評価するところです。もちろん、364日24時間フルオープンの定着に向けては税関や動植検、食品検査など行政手続き面でのフォローアップが不可欠ですが、今回、税関は年末年始についても臨時開庁にて、また植物検疫も事前申請等々により対応いただいています。

昨年の労使合意はわが国港湾の活性化に向け新たな足跡を残すものであり、関係者各位のこのようなご英断を真に実りあるものとするために、今後は輸出入・港湾手続きのシングルウィンドウ化等をも含め、関係行政機関のより一層のご支援、ご協力をお願いしたいと考えます。

### 3

## CENSA (欧州・日本船主協会評議会) 解散、新体制に —ICS (国際海運会議所) の新委員会に業務移管—

CENSA\*/ICS\*\*は、CENSAを解散してその業務をICSに移管することを決定した。その概要は以下の通りである。

- ・2001年末をもってCENSAを解散する。
- ・2002年1月にICSに「Shipping Policy Committee (SPC)」を新設し、これまでCENSAが扱

ってきた海運政策問題を移管する。

CENSAは、日欧海運当局間協議の場であるCSG\*\*\*に対応する各国船協の連合体として1963年に設立され(当協会は1964年に加盟)、米国の海運政策問題をはじめ発展途上国の自国海運保護政策やOECD(経済協力開発機構)に

のまま焼却されることになる。

PCB：専門メーカーに渡しているとの説明。

フロン・ハロン：ボンベに入れ、売却再利用。

その他(ゴム、電線、木屑、さび等)：電池、電線については特定有害物質として専門メーカーに委ねる。電線は焼却で被服を取ることはせず、専用メーカーで器具により皮むきをしているという。

#### ⑦ 再利用(Re-use、Re-cycle)の実態

短冊型にカッティングした鉄材の4割を上海の宝山製鉄所に船舶輸送し、そこで伸鉄材(棒鋼)に戻す。その他に、工場敷地外の近隣に小規模の伸鉄工場がある。1ヶ月に、概ね3万トンを売却。エンジン等の補機類および装備品の一部は台湾に売却している(ブローカーを通さず現金による直取引)。

中国国内の粗鋼生産は約1億トンであるが、経済発展のスピードに追いつかないことから、少なくとも5年間は再生材需要が増加するとしている。

#### ⑧ その他

2000年春から準備、環境保護総局にISO14001を申請中、2001年12月には取得の見通しである。解撤船が入渠時に国が検査検査を行う。ガスフリーは船主責任とすることを契約条件にしている。

#### (2) 中国解撤関係者との意見交換

中国中央政府の担当部局をはじめ解撤業界団体、解撤事業者と直接面談することが

でき、当初の目的の調査事項については、以下の概要に示す通り一定の成果を得ることが出来た。

#### A. 中国における解撤の現状と規模

中国は、1980年初めの改革開放とともに、船舶解撤業の発展が始り、1984年～1993年の解撤船は1,000万LDTに上っている。1993年には187社の解撤企業があり、当時で解撤船の輸入量は年間14万～20万LDTである。1993年の解撤は、172万トン、世界の45.9%の実績がある。しかし、1994年には解撤市場の競争が激しくなり、買船価格は155\$/LDTから180\$/LDTに上昇、同時に国内鉄鋼供給の安定で再生材価格は下落した。併せて、新しい国家税制が始まり、解撤業の税率がそれまでの0%から2.1%に急増した。このような市場の低迷と資金不足のため、解撤業の継続が不可能になり、多くの解撤事業者が閉鎖を余儀なくされた。

その後、1998年以降現在までで、290万LDT(除く国内船)を解撤している。1998年に46隻、41.2万LDT、1999年は114隻、109万LDT、2000年には137隻、140.3万LDTと毎年解撤船輸入量は増え続けている。

現在の国内解撤ヤードは60数社になっているが、規模の大きいのは10社である。特に中国の解撤ヤードの主力は上海地区の4工場が中心で、中国折船会社の傘下にある、2工場(Chang Jiang、Yin Jiang)が長江の三角州に、後の2工場(Gujing Shuangshui)が珠紅三角州に所在している。これらヤー

ドの現在の所在は船舶解撤により得られる鋼材需要がある場所に依存しており、以前はこのような需要のあった天津にも解撤ヤードがあった。このため、過去、鋼材需要があり、その後無くなったような地域では解撤ヤードが閉鎖しており、全てをフル稼働させれば、150～200万 LTD/年の規模の能力を有するとのことである。

#### B. 中国解撤ヤードにおける環境・労働衛生の現状と計画

中国における船舶解撤業は環境を汚染する産業とされており、環境を保護するため、政府としては以下の対策を実施している。

- ① 環境基準を遵守できる解撤ヤードのみ解撤船輸入が出来るライセンス制の採用 (60社中20社が取得)
- ② 解撤ガイドライン (政府策定) の企業による遵守
- ③ 政府の頻繁な検査・監督の実施

また、将来に向けて、解撤産業をクリーンな産業とするため、政府は以下の計画を積極的に進めている。

- ① オランダの環境省との協力プロジェクト計画

○海運会社のリサイクリングを管理する専属解撤会社とするための実験 (P&O Ned のコンテナ船の解撤場として長江折船廠を実験的に指定)

○北京と江陰に解撤トレーニングセンターを設置

- ② 大型の解撤工場を順次クリーン工場化 (ISO14000取得) していく計画

調査団は環境総局との面談の後、以上の対策および計画の筆頭である長江折船廠の視察を行った。同ヤードの廃棄物処理は、鋼材分解作業前に主要な有害廃棄物を除去し、これを専門業者へ処理委託するという形を取っているとのことであったが、実際の作業状況および最終処分までの調査を行うことは出来なかった。ただし、ヤード内は予想を遥かに超えた整頓状況であり、今後の環境総局の計画に期待が持てる内容であったと言える。

#### C. 今後の中国解撤ヤードに関する計画

中国においては解撤を促進するため付加価値税 (VAT) の還付等が行われているが、世界貿易機関 (WTO) の加盟等に伴い、政府サイドの考え方にも以下の変化が見られる。

- ① 政府 (環境総局馬処長) によれば、VAT (17%) は2003年までの間、解撤に供する船舶について解撤後に還付が行われることとなっているが、その後の予定は決まっていない。しかしながら、将来のビジョンとしては、このような措置なしでも市場原理で成り立つような産業になって欲しいとのことであった。
- ② これに対し、長江折船廠李社長は、VATの戻し税制度が無い場合、事業としては全くペイしないもので、この制度は続けてほしいとの意見であった。
- ③ 当方で試算をしたところ、戻し VAT が無い場合、成立しないとの結果が出た。

#### D. 中国政府の UNEP 等への対応振りにつ

おける海運政策議論に対し、日欧海運業界の意見を代表する機関として機能してきた。

しかしながら、2000年9月に米国において、世界主要定航船社約30社が米国海運政策問題への対応を主な目的に World Shipping Council (WSC) を結成したため、CENSA はそれと同時にワシントン事務所を閉鎖し合理化を図っていた。

その後、CENSAメンバーの大半から「より幅広いメンバーを有する ICS に CENSA 業務を吸収させ、海運業界の声を集約すべき」との意見が強まったことから今回の決定となった。

新設 ICS SPC のメンバーについては、元 CENSA メンバーに加え ICS の全メンバーに対し参加を受け入れる方針である。なお、CENSA 事務局長を務めてきた Bob Bishop 氏は、MARISEC (ICS、ISF (国際海運連盟) などの事務局業

務受託会社) の Shipping Policy Adviser に就任し、ICS SPC の海運政策業務を担当する。

\* CENSA : Council of European and Japanese National Shipowners' Associations

日本と欧州 (デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、イタリア、オランダ、ノルウェー、スウェーデン、英国) の11船協で構成。

\*\* ICS : International Chamber of Shipping  
加盟国は34カ国/地域の36船協。

航行安全、海洋環境保全、海事法制、情報システム等に関し、船主の利益を代表する主として IMO (国際海事機関) に対応する国際団体。

\*\*\* CSG : Consultative Shipping Group (先進14カ国海運担当官会議)

先進海運国の海運担当官で構成。米国の海運規制問題、発展途上国の自国海運保護政策等の対応策を協議する。

## 米国2002年国防授權法から海運保護条項が削除

2001年9月、米国議会に新たな自国海運保護条項を含む2002年国防授權法案が提出された問題 (本誌2001年11月号P.12参照) で、同条項が削除された上での同法が2001年12月28日に成立した。

米国2002年国防授權法案については、下院が国防仕様商船確保プログラム「NDF」に登録された船舶の平時での市場参入を促進するための NDF 強化条項を含む法案を通過させたのに対し、上院は同条項を含まない法案を通過させていた。そのため、2001年10月末以降、両院協議会で法案の一本化が審議され、結果的に12月12日には同条項が削除された統一法案が合意された。

わが国を含む日欧10カ国政府や当協会をはじめとする各国の海運団体等の働きかけが実り、NDF 強化条項の導入は回避できたが、当協会は今後もこのような商業原則を無視した海運保護政策導入の動きを注視していくこととしている。

# 内航コーナー

今月号より本誌に新しいコーナー「近海コーナー」「内航コーナー」を設置し、近海・内航海運に係る記事・意見等を掲載していくこととしました。(2001年12月号P.28ご参照)

当面は、内航海運とは何か？近航海運とは何か？のご紹介から始めることとし、第1回目として「内航海運」を取り上げました。

## 内航海運について

「海運業」と言えば一般的に馴染み深い言葉と思われそうですが、内航、近海、外航などの言葉が頭に付くと、一体なんのことかと思われる方もあるかと思います。今月号はまず内航海運を少しでも理解いただくためのご紹介をいたします。

わが国と外国間の航海を指す「外航」に対し、国内の港と港を結ぶ航海を「内航」といいます。内航海運業法という法律により、船舶による物品の海上運送であって、船積港および陸揚港のいずれもが本邦内にあるものとされています。

内航海運においては、わが国内航海運の保護の観点から特別な場合を除き、国内海上輸送は日本籍船に限定されています。自国の海上輸送を他国に対して自由化せず自国籍船による運輸に限定することについては、米国はじめ各国においても安全保障上の観点から採用されている制度です。1995年1月の阪神淡路大震災の際には、神戸港が壊滅的な被害を受けました。このため、震災後の物流の円滑化を図るため、外国籍船に対しても例外的に沿岸輸送が認められたことがあります。

また、国内輸送であっても旅客船や漁船による輸送は内航海運に該当しません。長距離の旅客フェリーも、実質的には物流機能の方が大きいものの法律上は旅客船による輸送として整理されています。一方、外国貿易に従事する外航船であっても国内の港で船積みし、それを国内で陸揚げした場合は、内航海運の扱いを受ける

こととなります。

内航海運は、主に産業基礎物資である石油製品、鉄鋼、セメント、石灰石などの他、自動車、さらには土、砂利、石材や建設残土などで国内輸送の大部分を担っています。(図2・3参照) 国内の貨物輸送機関には、内航海運をはじめトラック、鉄道がありますが、実際の輸送効率を表す輸送トンキロ(輸送量×輸送距離)では内航海運が約41%と高いシェアを占めています。

(図1参照) こうした貨物のほとんどは、長距離大量輸送に適した輸送モードである内航海運によって輸送されており、日本経済の大動脈としての役割を果たしています。

しかしながら、近年は、製品輸入の増加、生産拠点の海外移転といったわが国産業の構造変化に伴い、基礎素材物資の輸送量が伸び悩み、輸送シェアは年々低下傾向にあります。

一方、雑貨や一般の貨物輸送は、トラックによる陸上輸送が中心ですが、荷主による物流コストの削減、物流体系の見直しおよびエネルギー効率面等の観点から、環境への負荷が少なくて効率的な長距離大量輸送機関である内航海運や鉄道による輸送に転換する「モーダルシフト」が国土交通省を中心に推進されています。例えば総トン数499トン(499型)の内航船舶1隻で10トン積みのトラック160台分の輸送力に相当する約1,600トンもの大量の貨物を輸送することができます。

内航海運業は、業種が区分されており、荷主の要請に応じて貨物を輸送するオペレーターと呼ばれる内航運送業と、自己の所有する船舶を

オペレーターに貸出すオーナーと呼ばれる内航船舶貸渡業者に区分されます。現在（2001年3月31日現在）、5,400事業者、7,085隻374万総トンの船舶に30,635人の船員が従事しています。そのうち99.3%の事業者が中小企業で、船舶を1隻しか所有しない、いわゆる一杯船主が多く、経営基盤が脆弱であるため、小規模な事業者の集約合併、同業社間での協業化等による事業規模の拡大や円滑な転廃業等の推進などの構造改革が求められています。なお、代表的なオペレーター会社は20事業者（0.4%）で、内航海運業総売上高の20%、総船腹量の30%を占めています。

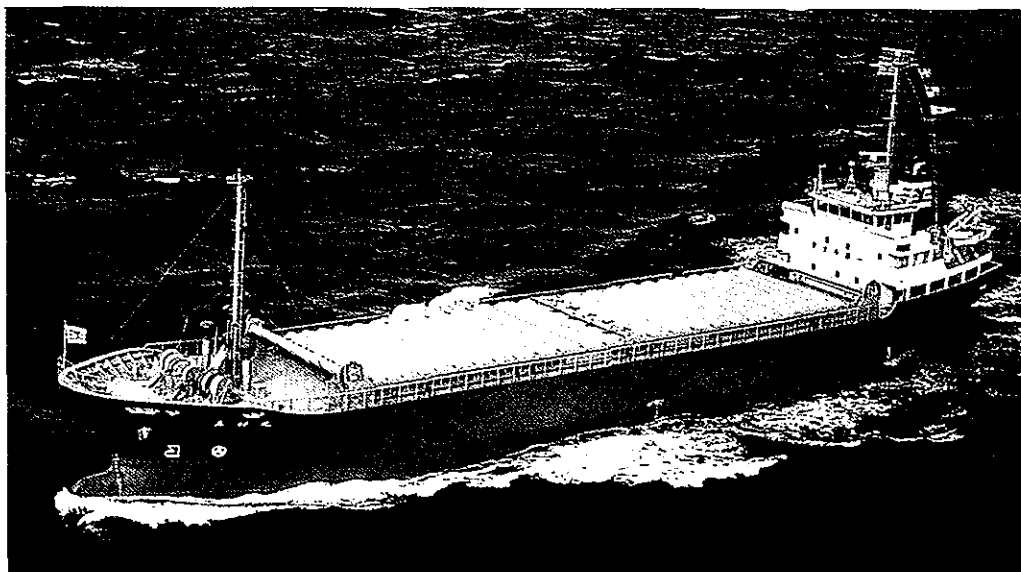
内航海運市場でのオペレーターとオーナーの関係については、荷主と直接輸送契約するオペレーターが輸送契約を行い、そのオペレーターがオーナーから一定期間船舶を借り受ける定期用船契約を結ぶことが一般的で、多くのオーナーは経営の安定を志向する傾向から有力オペレーターとの関係も長年の信頼関係の上に成り立っています。

また、輸送需要の変動に対応するため荷主と直接輸送契約した元請オペレーターが、他のオペレーターとの契約に基づいて船舶を融通する

こともあります。さらに、元請のオペレーターは仲介（ブローカー）的な事を行う、貨物運送取扱事業を兼業していることも多く、荷主から引受けた貨物を別のオペレーターに下請に出すことも頻繁に行われています。二次、三次オペレーターが存在することもあり、荷主からオーナーまでの仲介取引を行う業者も少なくありません。こうした契約の多重構造は、末端のオーナーに対する用船料に影響し、経営圧迫などの要因との指摘もあります。

内航海運市場の特徴については、主要貨物である産業基礎物資がいずれも市況関係物資であり、市況変動による生産量の変化などの要因により輸送需要も大きく変動するのに対し、船腹量の供給調整面における機動性に欠けるため、船腹需給のギャップが発生しやすい構造となっています。

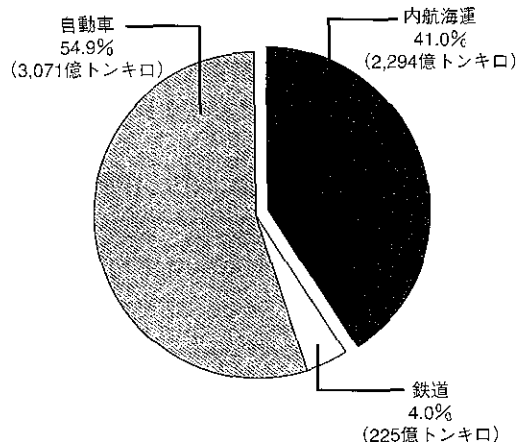
このため、船腹過剰に陥りやすい内航海運業において船腹需給の適正化を図る観点から、船舶を新たに建造する際に一定の比率（引当比率）による既存船の解撤（スクラップ）を求めるスクラップアンドビルド方式による船腹調整制度が、内航海運組合法に基づき1966年から30年以



▲内航貨物船の中で最もポピュラーな一般貨物船

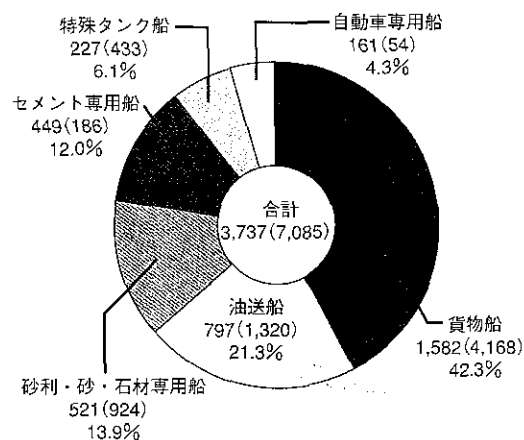
上にわたり実施されてきました。その後、1998年5月に船腹調整制度を解消し、内航海運暫定措置事業（以下「暫定措置事業」）を導入したことにより、事業意欲のある事業者は、市場原理と自己責任の下、より自由な船舶の建造が可能となっています。船腹調整制度の廃止については、これまで競争制限的との批判が強く解消がもてられていたことを受けたものですが、船腹調整事業が実施されてきた結果、既存船の引当資格が一種の営業権として取引されてきたことを踏まえ、同事業の廃止により無価値化する引当資格の経済的価値を手当するため導入

〔図1〕 輸送機関別にみる国内貨物輸送トンキロ（1999）



出典：「内航海運の現況」平成13年度版

〔図2〕 内航海運の船種別船腹量（2001）



2001年3月31日/単位：千総トン(隻)

出典：「内航海運の現況」平成13年度版

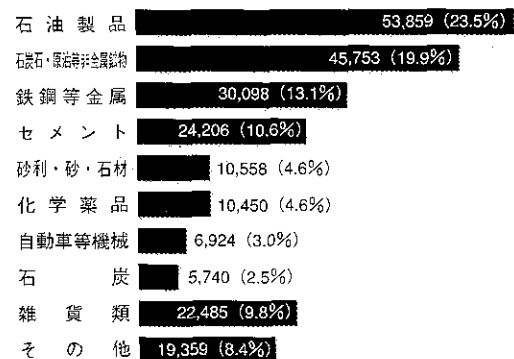
された制度です。具体的には、新たに船舶を解撤する事業者に対し解撤する船腹量に応じ交付金を交付するとともに船舶を建造する者から建造する船腹量に応じ納付金を納付させるというものです。

内航海運業者は前述の通り中小企業が多いのに対し、荷主は鉄鋼、石炭、セメント、石灰石など産業基礎物資の輸送を扱う巨大企業である場合が多く、これら主要貨物の種類ごとに分割された市場での取引関係において荷主優位性が高い市場となっています。内航運賃は自由運賃であり市況に左右されやすい上、荷主側の価格競争の激化等から物流コストの削減に直結する輸送効率化への要請が強まり、厳しい対応が迫られる状況となっています。

産業基礎物資の輸送は、荷主企業が安定輸送の確保を図ることを目的として、いくつかの特定のオペレーターとのみ年間を通じた元請運送契約を結び、その他のオペレーターおよびオーナーは、荷主と契約した元請オペレーターの傘下で業を営むといった縦の系列が確立されているケースがほとんどです。こうした構造から荷主優位性が極めて強いのが特徴となっています。

一方、荷主からの輸送効率化への要請に対する、内航海運業界の対応は、船舶の近代化、大型化、情報システムの整備等により輸送効率に着実に向上しています。また、造船および船用機器関係の技術開発の進展により、省力化や荷

〔図3〕 主要品目別内航輸送量（1999）



単位：100万トンキロ 出典：「内航海運の現況」平成13年度版

役の合理化等に係る研究開発も進展しています。しかし、このように効率化が進んでいる反面、コスト競争力等の面で劣る小型船・老朽船も多く、200総トン未満の小規模船舶は隻数ベースで全体の54%、また、船齢14年以上の船舶が隻数ベースで45%も占めていることも事実です。

(2001年3月現在)

#### 【参考資料】

#### ◎内航海運が活動するよりどころとなる内航二法

内航海運業法と内航海運組合法の2つの法律があり、これは企業規模の適正化等により過当競争を防ぎ、慢性的といわれる船腹過剰を解消し、業界秩序の維持と内航運送の安定を図ることを目的としたものです。

#### く 内航海運業法について

内航海運は、過剰船腹の整理とともに、事業規模の適正化等の体質改善が課題であったため、政府は、1966年に運輸大臣の諮問機関である海運造船合理化審議会の答申を受け「内航海運対策要綱」を閣議決定しました。これに基づき、1966年に内航海運業法が改正され、内航海運業を登録制から許可制に改められました。さらに、荷主と直接契約を結ぶ内航運送業（オペレーター）の許可には事業規模の適正化等の観点から基準船腹量の確保が要件とされ、この措置により内航運送業については一定の事業規模の確保が図られることとなり、基準船腹量を満たすことのできない内航運送業者は内航船舶貸渡業（オーナー）に転換していくことになりました。

現在では以下のような概要になっています。

##### 内航適正船腹量の策定・公示

内航海運は船腹の需給ギャップが生じやすく、過剰船腹の下でも、停船した場合の損失を避けるため、採算割れの運賃で運航すること等から内航海運業者の経営不安をもたらし、内航海運の安定輸送に支障を来す恐れがあります。このため、向こう5年間の適正船腹量を予測し、船舶建造の中期的指針を与えるとともに、国土交通大臣が船腹量の最高限度を設定する際の判断基準としています。

##### 最高限度量の設定

内航海運適正船腹量に照らし著しく船腹過剰の場合、国土交通大臣は最高限度を設定することができ、設定期間中は本法に基づく事業に係る許認可で調整することとなっています。これまでに、1964～1969年度と1982～1985年度に貨物船と油送船（タンカー）について設定されました。

##### 事業許可

内航海運業を営もうとするものは、船舶の規模に応じ国土交通大臣の許可または届出を要します。また、適正な事業規模を確保することにより中小零細事業者の乱立状況を是正し荷主との取引関係の向上を図る目的のため、参入に際しては事業区分に応じた基準船腹量が設定されています。

##### 標準運賃・貸渡料の設定

内航海運の運賃は、荷主と内航運送業者の当事者間の交渉に委ねられ、適正な運賃・貸渡料の収受が困難な場合があります。そこで国土交通大臣は航路および貨物を指定して標準運賃・貸渡料を設定・公示することができることとなっています。そして内航海運業の健全な発展を阻害される恐れがあると認めるときは、設定した標準運賃・貸渡料と異なる取引をした内航海運業者に対し取引の是正等を勧告することができることとなっています。なお、現在は、標準運賃・貸渡料は設定されていません。

##### 最近の動き

国土交通省海事局長の私的諮問機関である次世代内航海運懇談会において「内航海運行政の取り組むべき課題」として、上記内航海運業法の規制の見直しの検討を行っている。

#### く 内航海運組合法について

慢性的な船腹過剰と中小零細企業の乱立による過当競争に陥る状況の中、経済的地位の改善をはか

この他、内航船員の確保問題があります。生産人口の減少や漁船・外航船員からの転入の減少の他、海上労働の特殊性に伴う若年船員の不足や船員の高齢化が進展し、若年船員の確保問題が深刻化しています。また、生業的オーナーを中心とした事業後継者確保問題についても同様に深刻化しています。

るため、内航海運業者が内航海運組合を組織し、自主的な調整事業、共同事業を行うことを認めています。概要は次のとおりです。

#### 調整事業

海運組合は調整事業として6種類の事業を行うことが出来ます。組合員である内航海運業者の競争が正常の程度を超えておこなわれることによる内航海運業者の事業活動に関する取引の円滑な運航が阻害され、その相当部分の経営が著しく不安定となっている場合に限り、国土交通大臣の認可を受けた上、調整事業を行うことが出来ます。

そして認可を受けた実施方法などを定めた調整規程に係る海運組合またはその組合員の行為については独占禁止法の規定を適用しないものとなっています。

現在実施されている調整事業については、1998年5月で船舶調整制度が廃止された後、暫定措置事業が実施されています。

- イ. 運賃もしくは料金及び用船料の調整
- ロ. イ以外の運送条件の調整
- ハ. 物資の引受数量または引受方法の調整
- ニ. 配船調整
- ホ. 保有船腹調整
- ヘ. 物資の購入の数量、方法または価格の調整

#### 共同事業

共同事業については、主として海運組合内部の事業であり、第三者への影響も調整事業ほど大きくないので、国土交通大臣の認可は不要です。

- イ. 共同事業
- ロ. 経営合理化の指導及びあっせん
- ハ. 事業資金のあっせん
- ニ. 福利厚生または技能教育に関する事業
- ホ. 労働関係に関する事項の処理
- ヘ. 海難防止に関する事業
- ト. 調査、研究その他の事業

#### ＜ 日本内航海運組合総連合会について ＞

全国規模で5つの海運組合および連合会があります。内航大型船輸送海運組合、全国内航輸送海運組合、全国海運組合連合会、全日本内航船主海運組合、全国内航タンカー海運組合が存在し、役割として①内航海運業者が組織的基盤に立って協調を図る。②過当競争を防止し、特定少数の荷主に対する交渉力の強化で事業の安定を図る。③安定的な輸送力を供給し、国民経済の健全な発展に寄与する。などであり、これら組合・連合会の総合調整機関として日本内航海運組合総連合会が設置（1965年12月4日）されています。

##### ○内航大型船輸送海運組合

外航大手海運企業系列の内航運送業者が主力メンバーで、大型船、専用船が中心です。

##### ○全国内航輸送海運組合

内航貨物船の中堅運送業者のほとんどが加入しています。

##### ○全国海運組合連合会

主として地方の貸渡業者、運送業者、運送取扱業者で構成され、組合員数は5組合の中で最も多く、内航海運業者の7割を占めています。

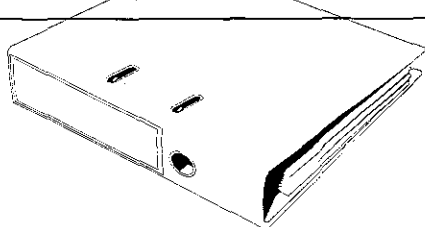
##### ○全日本内航船主海運組合

比較的大型の貨物船の貸渡業者が中心メンバーです。

##### ○全国内航タンカー海運組合

内航タンカーの運送業者、貸渡業、運送取扱業者で構成されています。他の4組合が貨物船業者であるのに対し、タンカー業者だけで組織されています。

# スエズ運河・パナマ運河通航船 実態調査、回答結果について



当協会は、毎年会員各社の社船及び用船（外国用船を含む）について、両運河に係る通航実態並びに通航料支払実績の調査を実施している。

調査対象期間は、各運河の運営団体の会計年度に合わせて、スエズ運河については2000年1月1日より同年12月31日まで、パナマ運河については2000年4月1日より2001年3月31日までとしている。

### 〔スエズ運河〕

今回の調査によると、スエズ運河の利用状況は通航船社数が1999年比較で1社減となったが、利用延隻数は前年比7.9%の増加（2000年：1,019／1999年：944隻）であり、延べG/Tでは9.8%の増加（43,972／40,040千G/T）、延べD/Wでは19.2%増加（41,279／34,634千D/W）となった。しかし料率の基本となるスエズ運河トン数（※1 SCNT：Suez Canal Net Tonnage）ベースで5.5%減少（40,680／43,067千トン）したこと、全体の通航料は前年比7.7%の減少（180,582／195,641千ドル）となった。（表1参照）

船種別で見ると、不定期船部門は自動車専用

船を除く各船種とも増加している。タンカーはSCNTベースでは前年に引続き27%の増加（980／773千トン）となり、支払通航料も約14%増（7,491／6,595千トン）となった。また、鉾油兼用船は前年実績がなかったが、本年は1隻が通航した。バルクキャリアーは、前年度の減少から大幅な増加に転じSCNTベースで前年比約95%増加（5,241／2,693千トン）となり、通航料も約109%増（15,647／7,472千ドル）となった。自動車専用船はSCNTベースで前年比約35%の減少（21,426／15,846千トン）となり、通航料でも約17%減少（69,846／84,125千ドル）となった。コンテナ船はSCNTベースで前年比横ばい（17,610／17,585千トン）であったが、通航料では約12%減少（81,442／92,541千ドル）した。また、在来定期船はSCNTベースで約49%の増加（735／492千トン）となり、通航料は約27%増（4,593／3,617千ドル）となった。（表2参照）

（注）「せんきょう」（2000年11月号にて掲載しております1999年延隻数1,190隻は、その後、一部船社より訂正依頼があり、944隻に訂正済みです。ご了承方お願い致します。

表1 スエズ運河通航料支払実績推移

| 年度   | 社数 | 延 隻 数 | 延千 G/T | 延千 D/W | 延千 SCNT | 通 航 料   |        |        |        |
|------|----|-------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|--------|
|      |    |       |        |        |         | 千 US ドル | 対前年比   | 億円(参考) | 対前年比   |
| 1991 | 17 | 1,013 | 29,706 | 27,932 | 33,805  | 165,146 | 5.9    | 224    | △ 1.7  |
| 1992 | 13 | 1,186 | 36,011 | 32,587 | 40,846  | 198,368 | 20.1   | 253    | 13.3   |
| 1993 | 15 | 877   | 29,373 | 27,940 | 32,032  | 173,824 | △ 12.8 | 195    | △ 23.0 |
| 1994 | 17 | 768   | 27,766 | 24,278 | 28,979  | 143,268 | △ 17.6 | 147    | △ 24.8 |
| 1995 | 17 | 867   | 36,202 | 35,185 | 39,509  | 173,275 | 20.9   | 167    | 13.6   |
| 1996 | 12 | 883   | 37,491 | 32,909 | 38,008  | 172,869 | △ 0.2  | 195    | 16.8   |
| 1997 | 14 | 1,011 | 40,387 | 36,150 | 42,073  | 201,497 | 16.6   | 244    | 25.1   |
| 1998 | 15 | 1,010 | 40,045 | 36,397 | 41,810  | 198,034 | △ 1.7  | 259    | 6.1    |
| 1999 | 13 | 1,190 | 40,040 | 34,634 | 43,067  | 195,641 | △ 1.2  | 223    | △ 13.9 |
| 2000 | 12 | 1,019 | 43,972 | 41,279 | 40,680  | 180,582 | △ 7.7  | 195    | △ 12.6 |

注) 2000年の通航料の円換算率は、スエズ運河庁決算が12月のため、2000年1月～12月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル＝107.77円を採った。

表2 スエズ運河通航船実態調査(2000.1.1～2000.12.31)

(通航料=千 US ドル)

| 船 種       | 社数 | 延 隻 数 | 延千 G/T | 延千 D/W | 延千 SCNT | 通 航 料   |
|-----------|----|-------|--------|--------|---------|---------|
| タ ン カ ー   | 3  | 106   | 1,072  | 1,799  | 980     | 7,491   |
| 鉱 油 兼 用 船 | 1  | 1     | 81     | 158    | 77      | 128     |
| バルクキャリアー  | 7  | 110   | 5,646  | 10,544 | 5,241   | 15,647  |
| 自動車専用船    | 4  | 358   | 15,955 | 5,732  | 15,846  | 69,846  |
| コ ン テ ナ 船 | 3  | 368   | 20,123 | 21,622 | 17,610  | 81,442  |
| 在 来 定 期 船 | 2  | 54    | 897    | 1,243  | 735     | 4,593   |
| そ の 他 船 舶 | 4  | 22    | 218    | 181    | 191     | 1,435   |
| 合 計       | 12 | 1,019 | 43,992 | 41,279 | 40,680  | 180,582 |

注) 社数合計の12は、調査期間中にスエズ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

## 【パナマ運河】

2000年度のパナマ運河利用状況は、前年度と比較して通航船社数は変わらなかったものの、前年度同様隻数、G/T他各種指標は軒並み減少した。

利用延べ総隻数は前年度比約16%減少(2000年度:989隻/1999年度:1,171隻)し、延べG/Tベースでは約7%減少(32,887トン/35,372千トン)、延べD/Wベースも約12%減少(33,220/37,605千トン)した。パナマ運河トン数(\*2 PCNT: Panama Canal Net Tonnage)ベースでも約18%減少(30,184/36,714千トン)し

た結果、支払通航料は約13%減(83,376/95,642千ドル)となった。(表3参照)

船種別について見ると、不定期船部門は各船種とも減少している。タンカーはPCNTベースで前年度比約75%減(30/122千トン)となり、通航料も約72%減(89/317千ドル)と大幅な減少となった。鉱油兼用船は前年度1隻通航したが本年度は実績なしであった。バルクキャリアーは、PCNTベースで約5%減少(12,559/13,181千トン)し、通航料で約16%減少(33,760/40,221千ドル)となった。自動車専用船はPCNTベースで約28%減少(12,950/17,979千

表3 パナマ運河通航料支払実績推移

| 年度   | 社数 | 延隻数   | 延千G/T  | 延千D/W  | 延千PCNT | 通 航 料   |        |        |        |
|------|----|-------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|
|      |    |       |        |        |        | 千USドル   | 対前年比   | 億円(参考) | 対前年比   |
| 1991 | 18 | 1,355 | 37,125 | 39,029 | 39,957 | 79,922  | △ 2.5  | 107    | △ 8.2  |
| 1992 | 19 | 1,300 | 31,442 | 38,536 | 36,766 | 76,993  | △ 3.7  | 97     | △ 9.5  |
| 1993 | 17 | 1,204 | 30,658 | 35,979 | 34,634 | 76,169  | △ 1.1  | 83     | △ 14.4 |
| 1994 | 17 | 1,280 | 36,530 | 36,625 | 36,624 | 81,000  | 6.3    | 81     | △ 2.8  |
| 1995 | 19 | 1,420 | 40,068 | 46,343 | 40,389 | 87,096  | 7.5    | 82     | 1.2    |
| 1996 | 16 | 1,350 | 38,372 | 40,657 | 38,598 | 83,313  | △ 4.3  | 91     | 11.0   |
| 1997 | 16 | 1,291 | 35,914 | 38,679 | 35,444 | 92,760  | 11.3   | 114    | 25.3   |
| 1998 | 15 | 1,366 | 38,552 | 41,547 | 38,427 | 100,040 | 7.8    | 128    | 12.3   |
| 1999 | 15 | 1,171 | 35,372 | 37,605 | 36,714 | 95,642  | △ 4.4  | 115    | △ 10.2 |
| 2000 | 15 | 989   | 32,887 | 33,220 | 30,184 | 83,376  | △ 12.8 | 92     | △ 20.0 |

注) 2000年の通航料の円換算率は、パナマ運河委員会決算が3月のため、2000年4月～2001年3月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=110.45円を採った。

表4 パナマ運河通航船実態調査(2000.4.1～2001.3.31)

(通航料=千USドル)

| 船 種      | 社数 | 延隻数 | 延千G/T  | 延千D/W  | 延千PCNT | 通 航 料  |
|----------|----|-----|--------|--------|--------|--------|
| タンカー     | 1  | 1   | 40     | 61     | 30     | 89     |
| 鉱油兼用船    | 0  | 0   | 0      | 0      | 0      | 0      |
| バルクキャリアー | 9  | 444 | 14,275 | 22,439 | 12,559 | 33,760 |
| 自動車専用船   | 4  | 302 | 13,049 | 4,690  | 12,950 | 36,893 |
| コンテナ船    | 3  | 74  | 3,082  | 3,026  | 2,598  | 6,611  |
| 在来定期船    | 2  | 37  | 463    | 558    | 281    | 1,155  |
| その他船舶    | 6  | 131 | 1,978  | 2,446  | 1,766  | 4,868  |
| 合 計      | 15 | 989 | 32,887 | 33,220 | 30,184 | 83,376 |

注) 社数合計の15は、調査期間中にパナマ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

トン) し、通航料でも約7%の減少(36,893/39,675千米ドル)となった。

一方、定期船部門では、コンテナ船がPCNTベースで約2%の微増(2,598/2,558千トン)となったが、通航料は約8%の減少(6,611/7,237千米ドル)となった。また、在来定期船はPCNTベースで約31%の減少(1,766/2,576千トン)となり、通航料でも約34%減少(4,868/7,082千米ドル)となった。(表4参照)

#### \*1 スエズ運河トン数

(SCNT: Suez Canal Net Tonnage)

1873年の万国トン数会議で定められた純トン数規則をもとに、スエズ運河当局独自の控除基準を加えて算出する。二重底船の船底にパンカー油を積載した場合その部分の控除を認めない等、パナマ運河や各国の規則とも異なる独特のもの。

#### \*2 パナマ運河トン数

(PCNT: Panama Canal Net Tonnage)

1969年のトン数条約による国際総トン数の算出に用いた船舶の総容積に、パナマ運河当局独自の係数をかけて算出する。船舶法に定める総トン数、純トン数とは異なる。

## London 便り

業界紙などに発表されましたので既にご存知の方も多いと思いますが、CENSA（欧州・日本船主協会評議会）が37年間の幕を閉じその業務をICS（国際海運会議所）に移管する事が決まりました。

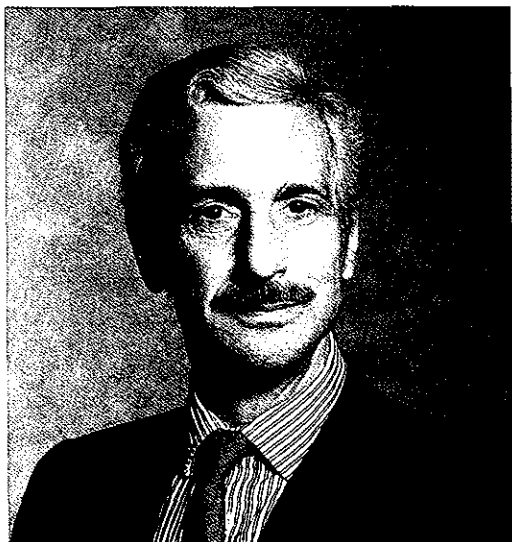
CENSA は海運政策を論議する船主側の団体で「海運の自由」を旗印に海運に対する独禁法の適用除外問題、発展途上国の自国海運保護政策の監視、米国海運政策への対応等を主として来ました。

CENSA が最も華やかであったのはUNCTAD（国連貿易開発会議）の定期船同盟憲章条約が採択／発効された頃でしょう。当時は事務局員が7名もいたと言いますが、1988年に行われたこの同盟憲章条約のREVIEW 会議に出席したアフリカを始めとする途上国の代表はジュネーブで専ら買い物に精を出し肝心の会議は茶番に終わった頃から CENSA の出番も相対的に少なくなりました。業界紙に CENSA の星も今や輝きは薄れてしまったと書かれ CENSA の事務局長が憤慨し抗議の手紙を送ったのもその頃でした。勿論 CENSA の業務は UNCTAD だけではなく、海運の自由の為する事は山積しておりましたが、この頃から事務局員の合理化が進み、昨年末では事務局長のボブ・ビショップと他の団体の事務局員を兼ねるロデリック・モリスの2名、正確に言えば1.5名になってしまいました。

CENSA の事務局長は歴代英国人で、私が直接事務局長として接したのは4名、それ以前の事務局長ではブルース・ファージング（2000年1月号でご紹介しました）をいれると5名ですが、いずれもそれぞれに英国紳士で（中にはドイツの委員から“TOO BRITISH”と陰口を言われてる人もありましたが）個性豊かな人達でした。

しかし今日は事務局長ではなくこの20年間 CENSA の裏方として事務局を支えてきたロデリック・モリス氏について少々書いてみましょう。彼は1946年生まれの今年55才、1980年に CENSA に加わり書記兼会計担当として多くの会議の議事録を作り、会費の計算に携わってきました。彼の一族は香港の英国系財閥ジャーデイン・マティソンに連なるスコットランドの名門だそうで、彼自身もいかにも育ちの良さを思わせる顔立ちで口髭を蓄え常にダブルのスーツで英国紳士然としています。趣味も帆走や射撃などの野外スポーツの他にワインのテイステング等のそれらしい趣味を持ち合わせています。

しかしこの育ちの良さが災いしてか、万事につけ鷹揚で小さい事にはこだわらず、小数点にもこだわらず会計担当としてはいささか問題があり、CENSA 会費支払いの当事務局の窓口となる若い駐在員は常に彼が送りつけてくる請求書の検算に毎度毎度悩まされて居りました。特に米国問題部会の費用は CENSA 本体と別会計



▲ロ德里ック・モリス氏

で船社にも負担して載いたのですが、この会費の基礎となるのが米国への延べ航海数／トン数で一寸ややこしい計算ですが、毎回必ず計算間違いが見つかるのです。私がこの間違いを指摘すると彼は全く悪びれた様子も無く真摯な態度で「有難う」と言い、「日本人の仕事は常に緻密で完璧だ、小数点以下でも決しておろそかにしない」と感心するものですから「いい加減にしてくれ、たまにはきちっとした請求書を送ってくれよ」と言う言葉も飲みこまざるを得ません。

彼は昨年末退役しましたがそれまでは予備砲兵隊役の中佐でもあり毎年必ず休暇を取り訓練キャンプに参加していました。ベレー帽を被り戦車の横に立った写真などなかなか大した物です。地域社会での活動も地区の救急車隊の会長、チャリティー組織の委員長など多くの肩書きが並んでいます。

ロ德里ックを見ていると温厚で仕事も程ほどに、社会参加もそれなりにし、いい趣味を持ち、

人間関係も難しくせず人生を楽しむ英国人中流の生き方が見えてくるようです。

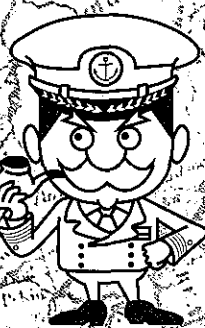
CENSA 業務の ICS へ移管後、現在の事務局長ボブ・ビショップは ICS の母体である MARISEC に SHIPPING POLICY ADVISER として就任し、引き続き海運政策に関わって行くのですが、残念な事にロ德里ックには声は掛からなかったようです。彼は独身とは言え（素適なガールフレンドが居るようですが）年金を貰えるまでには少々間があるし、職探しの真っ最中で履歴書書きの毎日だよと言っております。ロンドンは世界の海事関係のセンターで民間海事団体の事務局や連絡事務所も数多く、多くの事務局員が働いています。以前ならこうした団体も比較的資金も潤沢で事務局員職を見つけるのはそんなに難しくなかったのですが、昨今はいずれも厳しい財政状況で運営されており欠員が出来てもおいそれと補充はしないようです。また軍縮が進み、王立英国海軍の退役将校も天下り先がなかなか見つからず、従来商船出身の士官や根っからの海運関係者の職域であったこうした団体等の職場へ海軍軍人が進出して来ていると言う事情もあります。すでに何団体かの面接を受け、それなりの感触はあるとは言っていますが、例によって慌てる様子も無く就職が決まるのはまだ先の事ようです。

日本人のスタンダードから言えばロ德里ックはやや計算が弱いとはいえ、その長い経験と海運に対する知識、そして団体運営のノウハウ、それに彼の人の良さを買ってくれる団体はきっとある事でしょう。英国紳士ロ德里ックの幸運を祈らずには居られません。

（欧州地区事務局長 赤塚 宏一）

第37回

# 潮風満帆



## バンコク港における 船上大晦日



(社)日本船長協会 会長 澤山恵一

平成元年4月、商船三井客船(株)新造客船ふじ丸が就航した。当時私は、客船新さくら丸に乗船していて、ようやくわが国にも、客船時代が到来したのではと感慨深いものがあった。

そして、9月14日神戸港にて、ふじ丸に乗船し、神津定剛船長(故人)から本船を引き継いだ。子供の頃の夢が、実現したことに興奮して何度も目が醒めた。

以来、船を降りるまで、総務庁・地方自治体の青年の船や少年・少女の船、学校・会社・企業等の修学旅行や社員研修・旅行やインセンティブ・クルーズからレジャー・クルーズまで、様々なクルーズに携わってきた。

毎航海、異なったタイプの航海は大変なようにも思えるが(実際船客部や司厨部は大変)、クルーズのタイプや船客の顔ぶれが変わる方が気分も変わり、仕事にもやり甲斐があった。

様々なクルーズの中で、一番印象に残っているのがクラブメッド(地中海クラブ)との協賛クルーズであった。

平成元年12月19日～平成2年1月13日(16日間)ふじ丸就航以来、我々は初めて、長い(当時としては)クルーズを経験した。

ふじ丸船長・乗組員(132名)とクラブメッド・ふじ丸村の村長(カルロス カストロ:ブラジル系USA)・彼のスタッフ(USA、イギリス、フランス、イタリア、ドイツ、モロッコ、インドネシアの20名と日本人14名)とで構成され、商船三井客船スタイルとクラブメッドスタイルの入り混じった初めての試みであった。戸惑いながらも、この航海を成功させるため、ミーティングを繰り返し行いひとつひとつ解決していった。

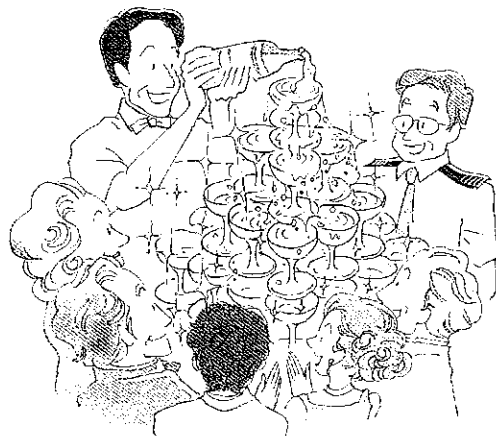
12月19日～23日 東京～ホンコン

世界中数多くある、クラブメッド・リゾートホテルバカンス村にて日本人客を扱いなれているためか、また今回の船客の中に多くのクラブメッドのリピーターが乗船されていたこともあってか、余り違和感なく航海できた。

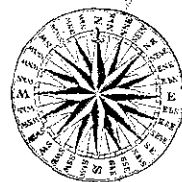
クラブメッドのスタッフによるショウタイムでは、バーマンやコックさん達までが舞台装置から裏方そして、バンド演奏まで一人何役もこなし、船客共々我々乗組員は驚くばかりであった。

夕食時のキャプテンテーブルでは、C.W.ニコルさん夫妻や森瑤子(故人)さん夫妻や斎藤茂太先生夫妻と御一緒させていただき、とても楽しいディナーであり、勉強にもなった。

また特別イベントとして、“テーマは冒険”C.W.ニコルさんと森瑤子さんとのお喋りトークは大変興味深いお話で夢があって楽しい一刻であった。ニコルさんは16歳の時、北極へ行きたいばかりに親の反対を押し切って、家出までして夢を実現したと話された。目的は異なれど私も家出までして船乗りになったことをダブらせて聞き惚れていた。



## 7つの海のこぼれ話



12月23日～27日 ホンコン～シンガポール

ホンコンから大勢の欧米人のクラブメッドのファンが乗船し、船内はパツと花が咲いたようになった。

クリスマスイヴとクリスマスはさすが欧米人、華やかな中に厳かな雰囲気もあり、素晴らしいクリスマスパーティーであった。

パーティーの席で南十字星を見たいとのリクエストがあり、私は“朝早くても起きられますか”と尋ねたところ、“早くても起きます”との返事に応え、明朝0530、船橋で南十字星を観る機会を設けた。

12月26日0530 船橋が一杯になる程の船客が集まった。船客の皆様は雲一つない星空に燦然と輝く南十字星を眺め、感嘆の声を挙げた。

12月29日～31日 シンガポール～バンコク

ふじ丸船上にて結婚式を希望していたカップルが、シンガポールから乗船していた。いろいろ検討した結果、船長の私と村長のカルロスとで仲人兼立会人を務めることになり、大勢の船客に祝福されて結婚式を挙行し、結婚証明書に私とカルロスが署名を行い、披露宴も無事終了した。

バンコクでの大晦日とタイ式お正月行事を見ることを楽しみにしていたものの、クラブメッド式大晦日をふじ丸船上で行うことになり、夕食後、カルロス村長の指揮によりその準備が始まった。

スポーツデッキを華やかに飾り付け、テーブルの上にシャンパングラスを積み上げ始めた。本日のドレスコードは仮装衣装。

2330過ぎると仮装を凝らした船客が続々とスポーツデッキに集まってきた。

2345テーブルに見事に積み上げられたシャンパングラスの一番上から、シャンパンを注ぎ始めた。なんと、グラスを伝って一番下のグラスにまでシャンパンが行き渡ったところで、除夜の鐘ならぬ新年を告げる汽笛が、バンコク港内に停泊中の船舶から一斉に鳴り響いた。

ふじ丸の汽笛も負けてはいなかった。船客は夫々シャンパングラスを手にし、“おめでとうございます”“明けましておめでとうございます”と汗びっしょり



りの大晦日であった。ところが“春の海”のような琴の音色とは異なり、熱気溢れるサンバの音楽が鳴り響くと、誰も彼もが踊りだした。仮装していた、私もカルロスも一緒に輪に入りサンバを踊りだし、どこの国にいるのか判らない、バンコク港での1990年の年明けであった。

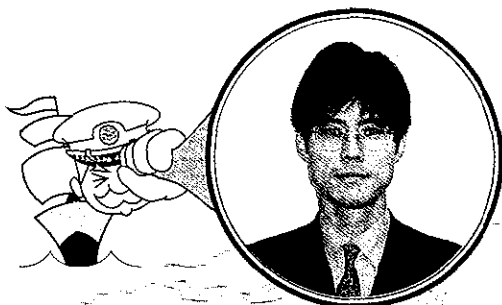
朝目覚めて、シャンパンの飲み過ぎがたたったのか食欲がなくお茶を飲んでいたところ、かつて60日間一緒に航海した元東南アジア青年の船の参加青年が訪ねてきた。現在はタイで海外青年協力隊の仕事をしているとか。

私のお正月のおせち料理を食べないかと勧めたら、大喜びして、美味しそうに食べてくれた。

平成2年1月1日1000 次港シンガポール向けバンコク港を出港した。

その後シンガポール、ホンコンとつづがない航海を続け、1月13日、1400無事東京港晴海埠頭に着岸した。

現在、世界中のクラブメッド・リゾートホテルのバカンス村で活躍している、村長カルロス、ドナ夫妻・エンターテイナーのロッキー・アフリカダンスのアブデル、キティー夫妻・マジシャンのブルーノ・アコーデオン弾き語りのオリビエ・世界の料理を披露してくれたコックさん達・のぼる君始め日本人スタッフ達に感謝の気持ちを込めて“有難う、元気で頑張っ”とエールを送りたい。勿論ふじ丸乗組員にも。



今回、登場して頂くのは

宗像海運(株)営業部内航課

**渡邊慎二**さん(37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、石油製品および石油化学製品の内航輸送およびSR（スモール・レンジ）、MR（ミドル・レンジ）を中心とした外航輸送業務を行っています。私の所属する内航課では、文字通り、内航輸送全般の営業、運航およびそれに関わる契約、企画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…？

所属船舶への体験乗船の際、1日避難待機することになってしまい、待機中の乗組員の方々のTPM活動(\*)、安全会議、買出し等の過ごし方を知り、貴重なコミュニケーションもできて、結果的に有意義な乗船となりました。

※TPM活動：全員参加の生産保全活動のことで、生産システム効率化の極限を追求（総合的効率化）する企業体質づくりを目標としている。

## 3. 御社の自慢といえは？

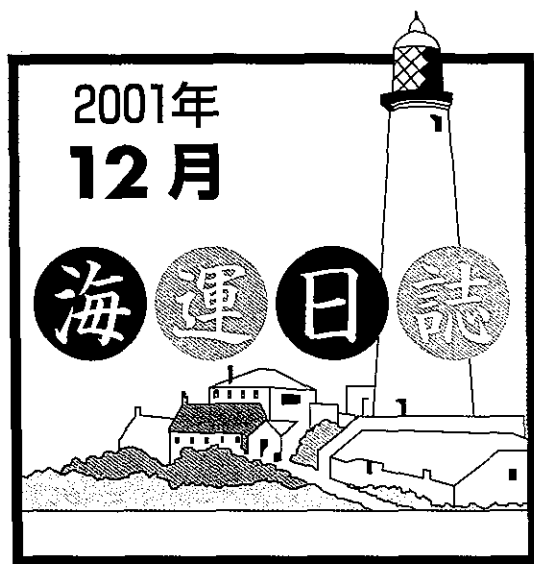
当社は船舶自主保全活動を他社に先駆け積極的に推進していると自負しています。設備管理だけでなく、安全管理、それらに対する乗組員の方々の取組み意識の高さはどこの基地へ行っても誇れるものがあると思います。

## 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。

高品質の船団と、今まで培ってきた石油製品輸送全般の知識を駆使し、荷主さんや同業他社さんへ、効率的で有効な輸送を提案し、新規開拓による事業拡大を行うべく、自分自身や後輩達と共に取り組みたい。

## 宗像海運(株)の事業概要

当社は、1962年5月に出光興産船舶部より独立し、以来出光グループ内航輸送部門の中核として、燃料油の他にも潤滑油・LPG・溶融硫黄・アスファルト・石炭等、幅広く国内各地および一部東アジアへの輸送を行っている。



- 4 経済開発協力機構 (OECD) 海運委員会  
(MTC) がパリ OECD 本部で開催され、  
2002年から本格化する WTO 海運自由化交渉問題や非 OECD 諸国との対話問題などについて意見交換が行われた。

(P.19海運ニュース国際会議レポート参照)

- 6 経済開発協力機構 (OECD) 第2回ワークショップがパリ OECD 本部で開催され、船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し問題について議論された。

(P.19海運ニュース国際会議レポート参照)

- 14 与党3党は、平成14年度税制改正大綱を取りまとめた。

(P.10 SHIPPING フラッシュ参照)

- 14 国土交通省は、官民で構成する「マリタイムジャパン研究会」(座長:橋本寿朗法政大学教授)が検討を進めていた中間報告を発表した。これによると国内海事関連産業を海事クラスターとしてとらえ、その経済規模を統計処理、1999年度の海事クラスターの国民総生産 (GDP) は約12兆2000億円、

従業者数194万人という集積度が示された。

- 17 国際労働機関 (ILO) は、海事労働基準関係の条約などを一本化する「統合条約」の策定に向けた官労使3者からなるハイレベル作業部会の初会合をジュネーブで開催した。  
(P.16海運ニュース国際会議レポート参照)

- 19 国土交通省は、羽田空港の再拡張に関する基本的考え方について発表した。

(P.4 SHIPPING フラッシュ参照)

- 24 平成14年度予算の政府案が閣議決定された。  
(P.10 SHIPPING フラッシュ参照)

- 25 神戸港埠頭公社は貨物量回復を図るため、公社バース貸付料を2002年1月から2005年3月までの間、現契約貸付料に対して約3~4割減額を実施すると発表した。また同時に、コンテナバースに関しては2001年12月から2004年11月まで、年間の取扱量を貸付料減額に反映させる「インセンティブ制度」も導入した。

- 28 米国議会において、新たな自国海運保護条項を含む2002年国防授權法案が提出された問題で、同条項が削除された上での同法案が成立した。

(P.27囲み記事参照)

- 31 欧州・日本船主協会評議会 (CENSA) は31日付をもって解散し、同評議会の業務は、2002年1月から国際海運集会所 (ICS) 内の新設 Shipping Policy Committee (SPC) に移管することとなった。

(P.26海運ニュース内外情報参照)

## 「船協海運年報2001」の刊行について

当協会では、毎年、当協会の業務活動を通じて世界およびわが国海運の動向を記録した「船協海運年報」を作成しており、今般、2001年版を刊行いたしました。

ご希望の方は、当協会総務部 統計出版担当

(TEL:03-3264-7188 FAX:03-5226-9166)までお問い合わせ下さい。

「船協海運年報2001」—各章別ポイント—

### 1 海運政策

- ・「イコール・フットイングの実現」に向け、諸外国の実情を調査。
- ・実効ある国際船舶制度の実現に向け、施策の具体化が徐々に進展。
- ・平成13年度税制改正において、船舶の特別償却制度・圧縮記帳制度の延長等、当協会の要望が概ね認められる。
- ・海運関係分野における規制緩和について、引き続き、国に対して強力に働きかけを行う。
- ・アジアで初めてのクオリティ・ SHIPPING セミナーがシンガポールで開催される。
- ・海運/造船/解雇の3業界および関係業界が連携し、適切な船舶リサイクル促進のあり方について検討する「シップ・リサイクル連絡協議会」を設置した。

### 2 環境対策

- ・エリカ号沈没事故を契機としてシングルハルタンカーのフェーズアウトを促進するMARPOL 条約の改正などが採択されるとともに EU を中心とした規制強化の動きが進展。
- ・有機すず (TBT) 含有船底防汚塗料の船舶への使用を規制する条約案がほぼ固まり、2001年10月開催の外交会議において採択される見通し。
- ・当協会が、「日本船主協会 環境憲章」を策定。
- ・船舶のバラスト水に含まれる水生生物の移動が海洋環境や生態系に悪影響を与えるとして、バラスト水を管理するための新たな条約策定の審議が進展。
- ・外航船舶が使用する燃料油から排出される温室効果ガスの削減に向け、わが国でも検討が開始。

### 3 国際関係

- ・当協会は、船主間協定に対する独禁法適用除外制度の重要性に関する意見書を OECD 事務局に提出。
- ・WTO サービス貿易自由化交渉の再開に伴い、当協会は同交渉に関する基本的考え方を国土交通省に提出。
- ・アジア船主フォーラム第10回総会が2001年5月22日に北京で開催される。
- ・米国内国歳入庁 (IRS) の国際運輸業所得に係る免税範囲の縮小を含む規則案は、関係業界のロビー活動の奏効や、政権交代とともに廃案となる。

### 4 法務保険

- ・99年のタンカー「エリカ号」事故を契機に、IMO 法律委員会が現行の油濁二条約の補償限度額の約50%引き上げが合意された。さらに IOPC Fund ではワーキンググループを設置し、油濁補償体制の見直しについて現在、検討が続いている。
- ・「燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(パンカー条約) が採択された。

### 5 港湾諸手続きの簡易化とIT化問題

- ・首相を本部長とする「IT 戦略本部」が策定した「e-Japan 重点計画」や「新総合物流施策大綱」に国際物流の効率を大幅に改善することが盛り込まれたが、当協会は引き続き、関係省庁等に対し、提出書類を徹底的に見直しの上で関係省庁を横断するシステム化を図るべきとし、真のワンストップサービスの実現に向けて、働きかけを行う。

### 6 港湾関係

- ・パナマ運河返還後、初の同国海事庁・運河庁幹部が当協会を訪問。当協会は、拡張計画策定に当たっては、ユーザである船社の意見を十分に尊重すべきと申し入れる。
- ・港湾運送事業の効率化とサービス向上を図るため、事業免許制から許可制へ、運賃・料金認可制から届け出制へと40年振りに港湾運送事業法の大改正が行われ、施行された。
- ・港湾労働法が改正され、港湾労働者を直接相互派遣できる制度を創設する。
- ・2001年港湾春闘において、日曜荷役および年末年始荷役実施等、港の365日、24時間オープンに向けての労使間合意なされる。
- ・港の効率的な運営や IT の活用を含めてハード・ソフト両面を合わせた総合的な施策を推進する等ユーザにとって使い勝手の良い港湾整備へ向けて、港湾行政を進めていくに当たっての基本方針が4年ぶりに改訂された。

### 7 海上安全対策

- ・首都圏第3空港問題について、船舶の航行安全確保の観点から、関係先に積極的な要望活動を展開。
- ・IMB によると2000年の海賊事件発生件数は前年比56%増の469件。わが国はアジア各国へ海賊対策調査ミッションを派遣するとともに、各国沿岸警備隊と合同で連携訓練を実施。
- ・SOLAS 条約の防火に関する第Ⅱ-2章および航行の安全に関する第Ⅴ章が全面的に見直され、2002年7月1日より発効する見込みとなった。自動船舶識別装置 (AIS) や航海データ記録装置 (VDR) など新たな機器の搭載が強制化。VDR の現存貨物船への搭載については、引き続き IMO において検討されている。

### 8 船員労働

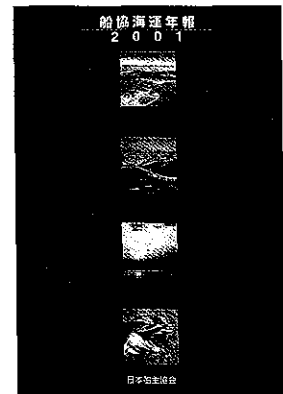
- ・95年 STCW 条約でフィリピン等主要船員供給国、パナマ等主要便宜置籍国がすべて IMO 「ホワイトリスト」に掲載。
- ・ILO 第29回 JMC で、「ILO 統合条約」起草作業の開始等が労使間で合意。
- ・安教審が「わが国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員の教育訓練のあり方について」答申。海技高等学校等の教育・訓練課程/体制を見直し。
- ・外航労務部会初の労働協約改訂交渉が行われる。

### 9 内航海運

- ・平成12年度の内航船舶輸送実績は、5億3,702万1千トン、2,418億7,124万7千トンキロであった。トンベースで対前年度比2.8%の増、トンキロベースでは対前年度比5.3%増であった。

### 10 調査および広報

- ・内外定航船社を対象にアライアンス、IT による経営の効率化等定期航路の運営につき、アンケートおよびヒアリング調査を実施。
- ・中国原油の輸入およびタンカー需要動向等につき、調査を実施。
- ・経済誌等への広告および当協会会長、広報担当副会長の対談記事の掲載、社会科教師向けセミナーや「海のシンフォニーファミリーコンサート」他を通じてオピニオンリーダーやマスコミを始め学校・学生等を中心とした広く国民各層に対する広報活動を行った。





# 船協だより

## 公布法令 (12月)

- ⑭ 船舶設備規程の一部を改正する省令  
(国土交通省令第145号、平成13年12月5日  
公布、平成14年1月1日施行、ただし第122  
条の8第2項の改正規程は、公布の日に施  
行)
- ⑮ 海上における人命の安全のための国際条約  
及び満載喫水線に関する国際条約による証  
書に関する省令の一部を改正する省令  
(国土交通省令第144号、平成13年12月5日  
公布、平成14年1月1日施行)

- ⑯ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律  
施行規則の一部を改正する省令  
(国土交通省令第157号、平成13年12月28日  
公布、平成14年3月1日施行)

## 国際会議の予定 (2月)

- IMO 第46回防火小委員会 (FP46)  
2月4～8日 ロンドン
- IMO Maritime Security に関する準備会合  
2月11～15日 ロンドン
- IMO 第6回無線通信・搜索救助小委員会  
(COMSAR)  
2月18～22日 ロンドン

## 日韓海運親善サッカー開催される

日本と韓国それぞれの主要海運会社の選抜メンバーによる「日韓海運サッカー」が2001年12月15日に東京都調布市飛田給の日本郵船グラウンドで行われました。この「日韓海運サッカー」は、日韓それぞれの海運会社で構成されるサッカーリーグが日韓共催のワールドカップに先駆け両国海運の親交を深めることを目的として実施したものです。

当日は天候にも恵まれ、試合前セレモニーでは、当協会増田恵常務理事ならびに韓国船主協会李部長による挨拶ならびに両チームの選手紹介があり、午後1時40分熱戦の火ぶたが切られました。

代表メンバーで構成する第一試合の公式戦 (35分ハーフ) では、開始早々日本選抜チームが先制点をあげましたが、その後、韓国チームの猛攻に遭い逆転され、結果4-2で韓国選抜チームが勝利するところとなりました。引き続いて開催された第二試合の親善ゲーム (30分ハーフ) では、日本チームが意地を見せ2-1で勝利を飾りました。



▲第一試合の模様

# 海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

| 年 月      | 輸 出<br>(FOB) | 輸 入<br>(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11月 | 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  |
| 9        | 4,163        | 3,118        | 1,045  | ▲ 11.0       | ▲ 7.9  |
| 10       | 4,073        | 3,613        | 460    | ▲ 9.0        | ▲ 4.6  |
| 11       | 3,890        | 3,397        | 493    | ▲ 9.2        | ▲ 7.9  |

(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)

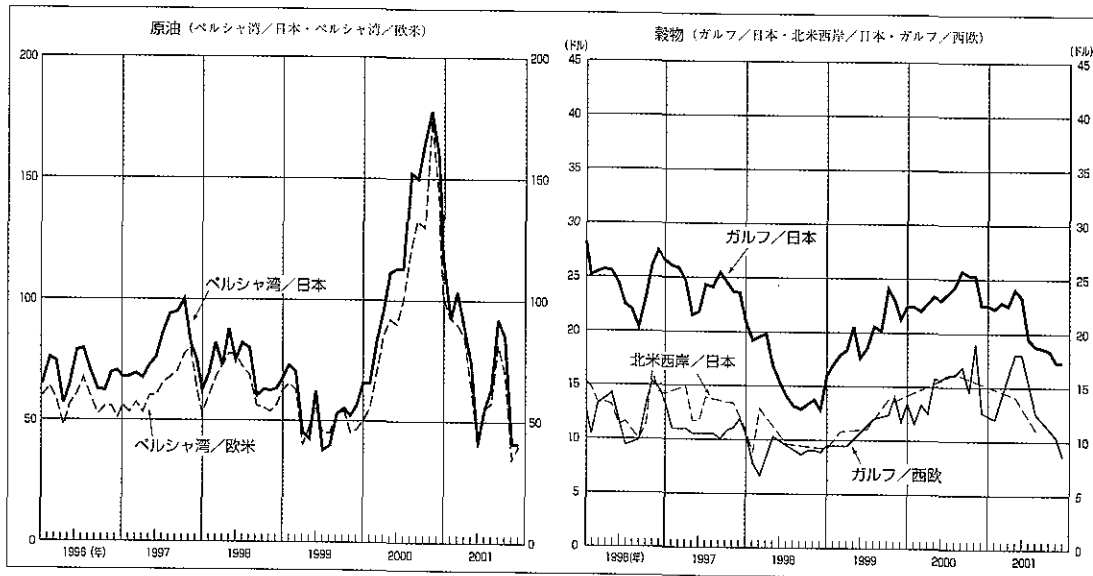
| 年 月      | 年間<br>月間) 平均 | 最高値    | 最安値    |
|----------|--------------|--------|--------|
| 1990     | 144.81       | 124.30 | 160.10 |
| 1995     | 94.06        | 80.30  | 104.25 |
| 1996     | 108.79       | 98.05  | 110.31 |
| 1997     | 121.00       | 111.35 | 131.25 |
| 1998     | 130.89       | 114.25 | 147.00 |
| 1999     | 113.91       | 111.28 | 116.40 |
| 2000     | 107.77       | 102.50 | 114.90 |
| 2000年12月 | 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 |
| 10       | 121.32       | 119.65 | 123.10 |
| 11       | 122.33       | 120.24 | 124.33 |
| 12       | 127.32       | 123.65 | 131.69 |

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<br>航 海 | (品 目 別 内 訳) |        |        |        |       |       |       |         |         |        |
|      |         |         |             | 穀 物         | 石 炭    | 鉱 石    | スクラップ  | 砂 糖   | 肥 料   | その他   | Trip    | Period  |        |
| 年次   |         |         |             |             |        |        |        |       |       |       |         |         |        |
| 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 |         | 146,643 | 2,182       | 92,089      | 26,147 | 46,549 | 67,431 | 198   | 2,185 | 182   | 1,551   | 170,032 | 45,021 |
| 2001 | 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    |
|      | 10      | 13,070  | 295         | 12,775      | 1,430  | 3,745  | 7,130  | 40    | 350   | 80    | 0       | 12,948  | 2,487  |
|      | 11      | 15,396  | 365         | 15,031      | 1,572  | 4,919  | 7,937  | 0     | 501   | 67    | 35      | 16,490  | 1,838  |
|      | 12      | 12,112  | 860         | 11,252      | 1,122  | 3,974  | 5,297  | 0     | 733   | 115   | 11      | 9,473   | 1,966  |

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



#### 4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

| 月次 | ペルシャ湾/日本 |       |        |        |        |       | ペルシャ湾/欧米 |       |        |        |        |       |
|----|----------|-------|--------|--------|--------|-------|----------|-------|--------|--------|--------|-------|
|    | 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 | 85.00  | 40.00 | 53.75    | 45.00 | 130.00 | 105.00 | 70.00  | 37.50 |
| 11 | 52.00    | 44.00 | 177.50 | 164.50 | 41.00  | 33.50 | 45.00    | 40.00 | 175.00 | 125.00 | 35.00  | 32.00 |
| 12 | 56.00    | 47.50 | 160.00 | 140.00 | 40.50  | 36.00 | 46.25    | 40.00 | 142.50 | 125.00 | 40.00  | 35.00 |

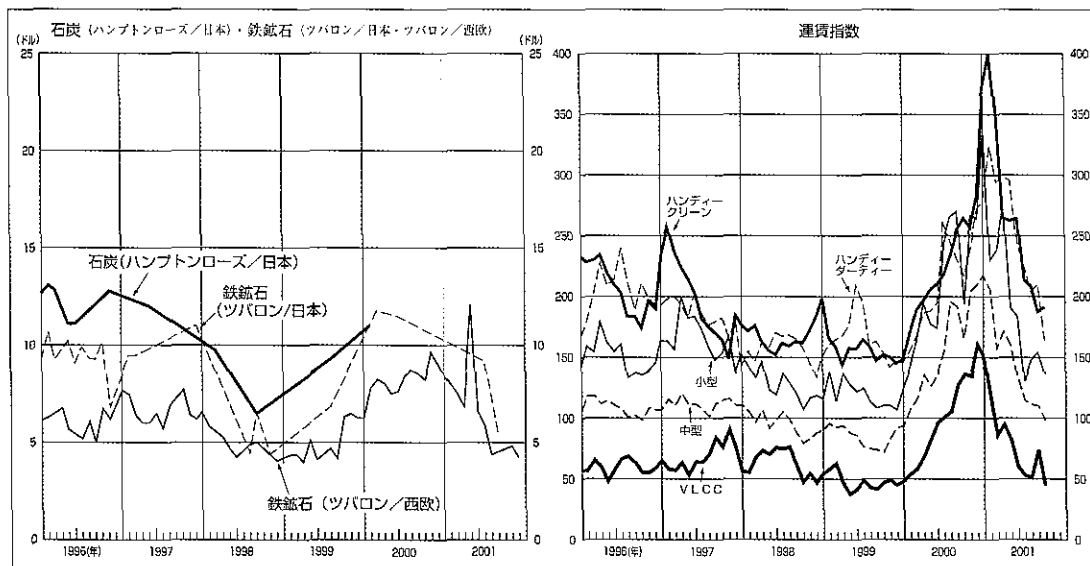
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワルドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

#### 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 | —     | —     |
| 3  | 22.00  | 21.00 | 22.80 | 22.70 | —       | —     | —     | —     | —      | —     | 12.00 | —     |
| 4  | 22.75  | 22.00 | 22.25 | 21.50 | —       | —     | —     | —     | 13.20  | —     | —     | —     |
| 5  | 23.35  | 21.85 | —     | 24.00 | —       | —     | —     | —     | 12.50  | —     | —     | —     |
| 6  | —      | 23.00 | —     | 23.25 | —       | —     | 14.10 | 13.50 | 15.69  | —     | 18.00 | 14.60 |
| 7  | —      | —     | 19.50 | 18.75 | —       | —     | —     | —     | 15.68  | —     | 18.00 | 17.00 |
| 8  | 24.25  | 23.45 | 18.90 | 17.75 | 16.13   | 15.75 | —     | —     | 16.00  | —     | —     | —     |
| 9  | 25.75  | 24.50 | 18.60 | 17.50 | —       | —     | 11.00 | —     | 16.00  | —     | 12.25 | —     |
| 10 | 25.25  | 24.50 | 18.35 | 17.50 | —       | —     | —     | —     | 16.80  | —     | —     | —     |
| 11 | 25.25  | 22.85 | 17.25 | 16.75 | —       | —     | —     | —     | 14.50  | 14.40 | —     | —     |
| 12 | 22.50  | 20.85 | 17.25 | 15.80 | —       | —     | —     | —     | 19.00  | 13.25 | 10.35 | —     |
|    | —      | —     | —     | —     | —       | —     | —     | —     | 12.60  | 12.25 | 8.60  | 8.50  |

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



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

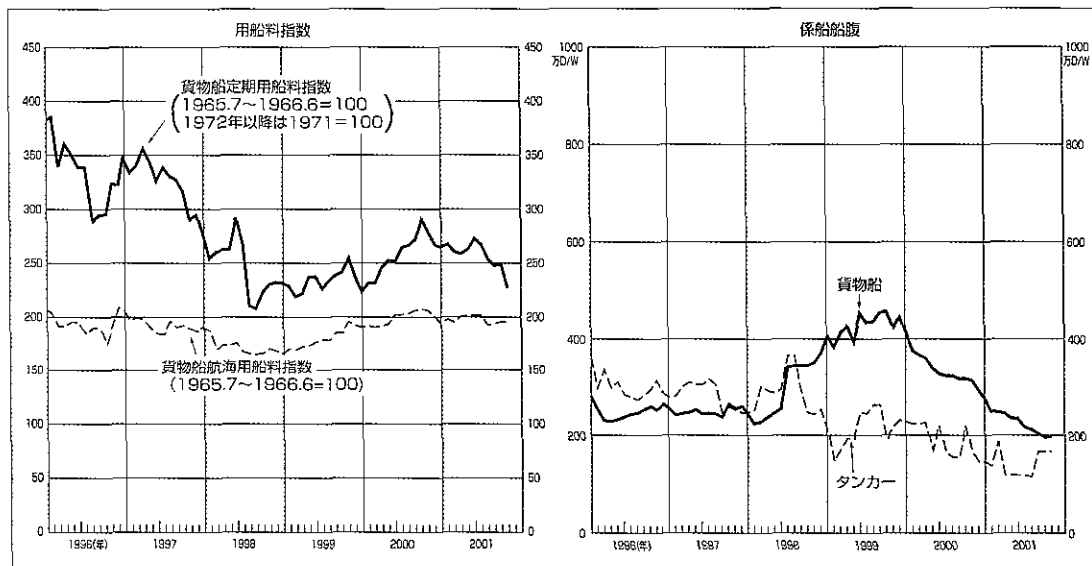
| 月次 | ハンブトンローズ/日本(石炭) |    |      |    | ツバロン/日本(鉄鉱石) |    |      |    | ツバロン/西欧(鉄鉱石) |      |       |      |
|----|-----------------|----|------|----|--------------|----|------|----|--------------|------|-------|------|
|    | 2000            |    | 2001 |    | 2000         |    | 2001 |    | 2000         |      | 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 | 4.85  | —    |
| 12 | —               | —  | —    | —  | —            | —  | —    | —  | —            | —    | 4.30  | —    |

(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 | 103.9 | 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 | 50.8  | 111.3 | 148.0 | 204.3 | 208.2 |
| 9  | 41.3     | 73.3  | 108.1 | 162.1 | 147.9 | 128.6 | 190.9 | 269.2 | 229.5 | 254.6 | 73.7  | 110.7 | 153.6 | 210.0 | 187.1 |
| 10 | 47.0     | 71.3  | 109.8 | 153.6 | 151.3 | 136.2 | 165.1 | 194.1 | 217.3 | 264.9 | 44.1  | 98.4  | 136.1 | 162.8 | 191.6 |
| 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 | 193.0 | 293.0      | 327.0 | 208.0 | 238.0 | 271.0 | 248.0 |
| 10 | 176.0      | 191.0 | 165.0 | 185.0 | 207.0 | 195.0 | 294.0      | 316.0 | 222.0 | 241.0 | 290.0 | 249.0 |
| 11 | 188.0      | 189.0 | 170.0 | 195.0 | 206.0 | 195.0 | 323.0      | 290.0 | 231.0 | 254.0 | 278.0 | 227.0 |
| 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 |       |

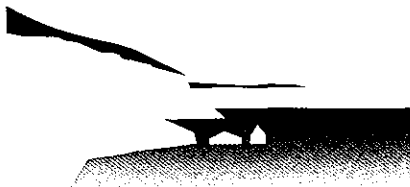
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

## 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  | 隻数   | 千G/T  | 千D/W  | 隻数   | 千G/T  | 千D/W  | 隻数   | 千G/T  | 千D/W  | 隻数   | 千G/T | 千D/W  |
| 1  | 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 | 243  | 1,745 | 2,032 | 38   | 868  | 1,667 |
| 10 | 355  | 3,544 | 4,576 | 49   | 1,141 | 1,940 | 292  | 2,618 | 3,185 | 44   | 1,140 | 2,201 | 237  | 1,682 | 1,965 | 37   | 863  | 1,661 |
| 11 | 347  | 3,332 | 4,248 | 47   | 1,236 | 2,193 | 289  | 2,574 | 3,135 | 42   | 877   | 1,644 | 238  | 1,722 | 1,996 | 38   | 864  | 1,681 |
| 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



冬なのに新春だとか、立春だとか、誠に良く考えられた言葉だと思うが、寒さはこれからが本番。

寒く厳しい冬ではあるが、それなりに楽しみもある。

ちょっと刺すような空気と、雲なく澄みきった青空、ほのかに暖かな陽射し…。(私は関東住まい。曇天で、大雪続きの地方の方、ごめんなさい。)

こんな天気の良い冬の日には丹沢山地と、その向うに冠雪した富士山がきれいに見える。平日の朝、こんな日であれば1分程遠回りであるが、これら山々が大きく見える小高い丘を通して駅に向うこととしている。東京の郊外から見渡せる、少し残った自然の中の何の変哲もない風景ではあるが、しばし、会社の仕事の他、我が身にも関わる世の中の諸々のことも忘れ、清々しさを感じる一時である。

休日でこんな天気であれば、普段事務所の中にいるだけに、太陽光の下に繰り出して、近所の川の土手を走ることとしている。実はジョギングは季節に関係なく健康維持のため、なるだけ行おうようにしているのであるが、走っているうちに冷たい外気の中で体全身が熱くなって行くこの季節が一番適当なのではないかと思っっている。冬場は動きが鈍くなるためか、あるいは体質のためか、痩せ身の私でもこの季節は脂肪

がつくのでジョギングはその調整も兼ねている。

来月になると梅の花も咲く。気温はまだまだ低いものの日の射す時間は日増しに長くなり明るくなって行く。そして桜の便りを聞き始め、コートを脱ぎ始める。冬は終り、春となる。

さて、どうにも楽しみようがない年末から繰り越しの経済の冬、マーケットの冬。こちらも早く春を迎えたきものである。

日本郵船株式会社  
調査グループ産業調査チーム長  
山田 喜之

せんきょう 1月号 No.498(Vol.42 No.10)

発行 平成14年1月20日

創刊 昭和35年8月10日

発行所 社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL. (03)3264-7181(総務部広報室)

編集・発行人 鈴木昭洋

製作 株式会社タイヨーグラフィック

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

