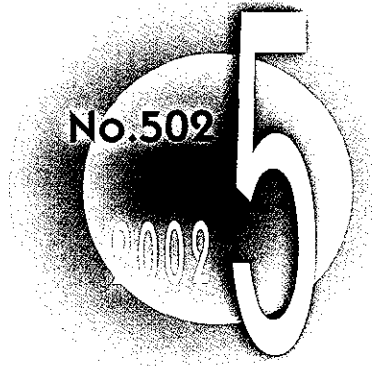


平成14年5月20日発行 毎月1回20日発行 No.502 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

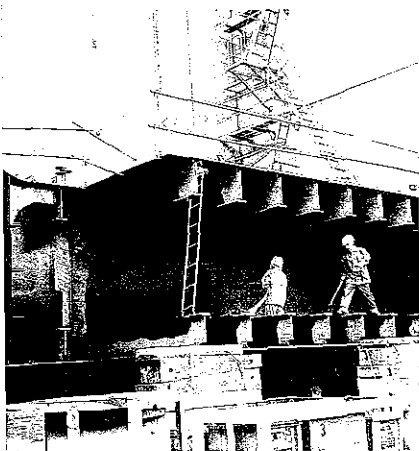
せんきょう

社団法人 日本船主協会



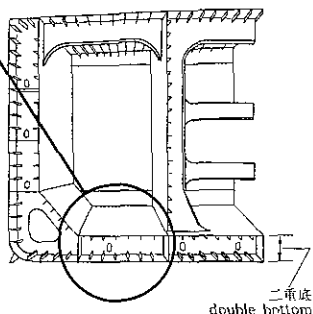
せんきょう

5
MAY 2002



提供 新和海運(株)
ダブルハル(二重船殻の内部)

ダブルハル構造タンカー



C O N T

巻頭言 「正念場の国際油濁賠償・補償体制」 日本船主協会副会長 東京タンカー株式会社代表取締役社長 松永宏之	1
海運 国際会議レポート 1. 海難残骸物除去に関する条約案の本格的な議論が始まる —IMO 第84回法律委員会の模様— 2. OECD 造船部会の動き —新造船協定に向けて交渉開始が決定—	2
国内情報 1. 韓国、濟州特別船舶登録制度を導入 —韓国船協は Tonnage Tax (トン数税制) の導入を要望— 2. 既存船におけるインベントリーリストなどを検討するため作業部会を設置 —第5回シップ・リサイクル連絡協議会の模様について— 3. 船体構造部材の強度評価がポイント —バルクキャリアの安全問題について— 4. 羽田空港再拡張問題について —「東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会」の模様等— 5. 外航、中央春闘に終止符、完全個別春闘へ 内航、経験加給のみベースアップゼロで妥結 —海員春闘の模様(2002年度労働協約改定交渉)— 6. 年末年始作業の恒久的実施で合意 —港湾春闘の模様—	5
トクハ 日産専用船(株)営業部営業チーム主任 三宅 毅	22
特別欄 海運税制の充実・改善について雑誌に広告記事を掲載 —海運税制キャンペーン—	23
特別欄 次世代内航海運懇談会が報告書を発表 —「次世代内航海運ビジョン 21世紀型内航海運を目指して」(概要)—	24
特別欄 船協海運セミナー「不況下における海運経営」の模様 東京大学名誉教授・立正大学教授 佐美光彦 日本郵船株式会社 調査グループ長 松田俊男 株式会社日本興業銀行 調査部長 中島厚志	28
Washington	38
海運情報 海軍予備役として徴用された戦争当時 元日本郵船株式会社 船長 吉永彦雨(ロンドン在住)	40
海運日誌(4月) 42 海運統計 44 船協だより 43 編集後記 48	
囲み記事 ・国際海事展「SEA JAPAN 2002」に当協会がブースを出展 ・「第12回海のシンフォニーファミリーコンサート」の開催	21 43

「正念場の 国際油濁賠償・補償体制」

日本船主協会副会長
東京タンカー株式会社代表取締役社長 松永宏之



海運産業にとって近年最も大きな衝撃を受けた事件といえば1999年12月に発生したエリカ号油濁事故と言っても過言ではない。

日本でもこれに先立つ2年前、冬の日本海でおきたナホトカ号の250億円を超える油濁損害事故が記憶に新しいところである。

現在、日本をはじめ、フランス、イギリス等多くの国は、国際的な条約に基づき損害賠償や補償を各国が負担・協力しあって対応しているが、米国は国際的な枠組みには参加せず、米国独自の制度を設けて対応している。

国際的な枠組みは、油濁船主責任条約(92CLC)と油濁基金条約(92FC)の油濁2条約からなる。前者はタンカー船主の責任を定めるもので、強制責任保険制度を通じてタンカー船主に厳しい責任原則を規定し、後者は賠償金額が不十分で不足するような場合、石油の受取業者が分担補償するという仕組みであって、まずはじめに船主責任ありきの考えをベースに置き、Quality Shippingをさらに強化・推進していくとする船主・荷主による協調補償体制である。

こうした中で起きたエリカ号油濁事故を契機に、欧州諸国から国際海事機関(IMO)に対し、国際的な油濁2条約の補償限度額の引き上げが提案され、2003年11月から船主責任限度額(92CLC)は89.77百万SDR(約149億円)へ、荷主責任限度額(92FC)は203百万SDR(約337億円)へ各々50%引き上げられることが決定したが、それでも不十分と考えるフランスを中心とする欧州諸国は、新たにEU独自に補償限度額を10億ユーロ(約1,160億円)とする欧州油濁補

償基金の創設を提案した。

新たな追加基金の仕組みは、(1)現行CLCおよびFCの枠組みの上に第3層を設け、油の受取業者すなわち荷主の拠出による追加的な補償を行う。(2)各国の加入は任意とする。(3)補償限度額は想定できる最大限の油濁損害に備えられる水準とする。というものである。

近い将来創設されるであろうこの国際的追加補償基金にもし参加するとなると、加盟する国に限られており、我が国が加盟すれば加盟国において最大の拠出国となるのは避けられない。さらには、大型油濁事故の発生する確率の高い他国のサブスタンダード船による事故によって、我が国の拠出者が過大な負担を強いられるのは耐え難いことである。

しかしながら一方で、我が国でも船舶が輻輳する東京湾や瀬戸内海等の危険海域があり、万が一、ナホトカ号クラスの事故がそれらの海域で起きた場合には、想像すらできないほどの災害と膨大な損害額にのぼる危険性を内在している事実も直視しなければならない。

対応策としては、拠出者の負担を軽減するキャッピング方式の適用が考えられる。また我が国独自の賠償・補償制度の導入も一策であるが、追加補償基金に参加しない以上、少なくとも同等かそれ以上の補償水準を持つ制度に仕上げなくてはならず、決して容易ではない。

日本にとって、今後の油濁事故損害賠償・補償のあり方に大きな影響を与えるこの問題に、我が国はどう対応していくべきか、なかんずく我々は船主としての責任をどのように果たしてゆくべきか、今まさに問われている。



国際会議レポート

1 海難残骸物除去に関する条約案の本格的な議論が始まる —IMO 第84回法律委員会の模様—

IMO 第84回法律委員会（以下、84回委員会）が2002年4月22日から26日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。同会議には、谷川久成蹊大学名誉教授をはじめとする日本政府代表団に当協会から成定龍二法規専門委員（日本郵船・法務保険グループ調査役）、田中初穂関連業務部課長が参加したので、その模様について報告する。

84回委員会では、「海難残骸物除去に関する条約案」や既に国際油濁補償基金において策定され、2003年秋に採択が予定されている「92年基金の改定議定書案」（本誌2001年12月号P. 6参照）をはじめ、IMO 海上安全委員会（MSC）からテロ防止に関連して検討の依頼があった「船舶の“ownership”と“control”」の定義等に関し審議が行われた。

審議概要は次の通りである。

1. 「海難残骸物除去に関する条約案」

法律委員会では1996年10月開催の第74回委員会以降、(1)燃料油による海洋汚染に対する賠償、(2)金銭上の保証の提供（船客の債権を担保する制度）、(3)海難残骸物の除去に関する条約、以上の3つを主要議題として取り上げてきた。このうち、(1)については、昨年4月に採択され、さらに、(2)は本年秋に採択のための外交会議が開催されることとなったことから、83回委員会で、海難残骸物の除去に関する条約に関しては、2004/2005年の期間での外交会議の開催を目指し、84回委員会以降で精力的な検討を行うこととしていたものである。

84回委員会では、オランダからこれまでの議論を整理した条約案が提出され、これをベースに審議が行われたが、実質的には本格的な審議の途についてはばかりであることもあり、本条約の適用に当たっての定義からさまざまな意見が

提出された。

本条約のベースとなる「海難残骸物」に関しても、(a)沈没又は座礁した船舶の全部又は一部等、および(b)まさに沈没若しくは座礁しようとしている船舶又は沈没若しくは座礁が合理的に予想される船舶、と規定されたことに対して、特に、(b)の規定が、まだ沈没や座礁をしていない段階で海難残骸物とされることは、混乱を招くことから削除すべきという意見がある一方、海事災害を起こす可能性のある多くの漂流船の排除にもつながることから、これを維持すべしとする意見等である。

また、「条約の適用水域」等の定義に関しても、英国他より、国連海洋法条約との整合性を求める意見等が提出され、議論は収斂する方向とはならなかった。

さらに、本条約の骨子とも言える船主への無過失責任、金銭上の保証の提供（強制保険等の導入）、保険者等への直接請求等に関連した規定案がバンカー条約をベースとしたことから、さらなる議論を引き起こした。

原案では「船主は、国際及び国内制度が適用される場合には、責任を制限することができる権利を与えられる。」と、船主責任条約(LLMC)を準用し、船主に対する責任の制限を認めた規定となっている。しかし、LLMCにおいては、このように責任制限を認める一方で、バンカーによる油濁損害と沈没船の除去費用に関しては、この条項の適用を排除する権利を留保する（責任制限を認めない）ことができる、とも規定されている。バンカーによる油濁損害については留保している国がなく、問題が生じなかったが、沈没船の除去費用については、わが国をはじめとして、フランス、ドイツ、オランダ、イギリス、ベルギー、中国の7カ国が留保しており、すなわち、責任制限を認めてはいない。

このため、わが国より、金銭上の保証の提供も含めた船主に責任制限を認めない場合の取扱い、の検討が要請される等の意見が提出された。なお、この他にも、種々意見が提出されたことから、84回委員会では、オランダを中心としてWGを設置し、今回の意見をベースにさらに整理したレポートの作成を要請した。

2. その他

① 「92年基金の改定議定書案」の承認

84回委員会では、既に、国際油濁補償基金で十分な議論が行われた「92年基金の改定議定書案」（いわゆる追加基金創設に関する議定書案）については、特に異論なく承認された。なお、わが国より、拠出額に対するキャッピング制の導入に関する条項の追加を提案することが表明された。

② 船舶の“ownership”と“control”の定義

昨年9月に発生した米国同時多発テロに関連して、11月に開催されたIMO総会において、海事分野におけるテロ対策強化のため、既存の条約、決議等の見直しを図ることとする総会決議第924号が採択された。

これに基づき、IMO海上安全委員会(MSC)においても、関係条約の見直しの検討が開始された。これに関連して本年2月に開催されたMSCのワーキンググループにおいて、船舶の入港に際し、寄港国が船舶の“ownership”と“control”についての情報を求め、場合によっては、船舶の入港を制限する必要があるとした意見が概ね了承された。また、これに関連して、船舶の実質的な所有者の情報提供も求めるべきとの、意見も提出された。これらに関しては、法的な問題も含まれることから、法律委員会に対し、船舶の“ownership”と“control”の定義について検討が委託されたものである。

本件に関し、84回委員会で鋭意審議を行った結果、これらの定義は、不法行為の発見ならびに阻止を目的とするものであることから、「誰が本船の有効な運航上の管理権（effective operational control）を有するか」が基本的な問題であると捉え、その特定にあたっては以下3つの疑問に対する答えが重要であるとした。即ち、

①誰が本船船員を任命したか、②誰が船舶の使用を決めたか、③誰が船主のために用船契約を締結したのか。また、これらに関連しては、ISMコードのアプローチの方法を取り入れることが有効である、としてこれをMSCに報告することとした。

2 OECD造船部会の動き —新造船協定に向けて交渉開始が決定—

造船業における公的助成の廃止と加害的廉売の防止により公正な競争条件を確保することを目的に1994年に成立したOECD造船協定は、参加国（EU、韓国、ノルウェー、米国および日本）の全てが批准して発効することとなっているが、唯一米国が批准していないことから現在も発効しておらず、政府助成の存続を求める米国造船業の強い反対もあり近い将来の米国の批准は見込めない状況である。

このような状況下、OECD造船部会は、何らかの国際的枠組みは必要であるとの合意に基づき、米国抜きでの新しい造船協定の策定をも視野に入れ、1994年以降の環境変化を踏まえ、造船業の国際的枠組みについて検討することとし、造船部会会合を開催することとした。これに先立ち、OECD事務局は、関係業界の意見を聴取するため、業界ヒアリングを実施した。

1. 業界ヒアリング

4月4、5日両日にパリのOECD本部において造船部会の業界ヒアリングが開催された。ヒアリングには、造船業界から日本造船工業会、韓国造船工業会、欧州造船工業会、中国造船業界等、海運業界から、当協会の他、ICS（国際海運会議所）、ECSA（欧州船主協会）が参加、政府

側は日本、韓国はじめOECD加盟国が参加した。

当協会は、事前にコメントを提出（本誌2002年4月号P.15参照）するとともに、提出したコメントに沿い、①造船業に関する政府助成は基本的に廃止すべきである、②加害的廉売の定義・運用を明確化すべきである、との意見を開陳した。

造船協定についてのヒアリング参加者の意見を集約すると以下のとおり。

- ・造船協定等何らかの国際的枠組みは必要
- ・政府助成の廃止等規律の見直しが必要
- ・加害的廉売規律の見直しが必要
- ・参加国の拡大が必要

中国は今後の協定交渉に参加する意向を示した。なお、造船供給力過剰問題については法的拘束力を持つ対策を講ずるべきであるとの意見はなかった。

2. OECD造船部会

4月25、26日両日にパリのOECD本部において第101回造船部会が開催された。会合には、OECD加盟国の他、日本、韓国および欧州の各造船工業会が参加した。部会会合は2部構成となっており、市場動向に関する第1部には政府および業界が参加、造船政策に関する第2部

は政府関係者のみが参加した。

第1部の市場動向に関する会合では、造船市場における需給不均衡の解消を図るため、1999年以降中断されていた需給サブ・グループを再開することとなった。

第2部の造船政策に関する会合では、業界ヒアリングを踏まえ、新協定交渉を開始することが全会一致で合意された。新協定交渉のため特別交渉グループ (Special Negotiation Group) を設置することが決定、9月にも第1回会合が

開催される見通しである。今会合では、わが国の他 EU、韓国、ノルウェー、オーストラリアおよびポーランドが新協定交渉に参加の意思を表明した。OECD は非加盟国にも参加を呼びかけていくこととしており、中国が先の業界ヒアリングにおいて参加に前向きな姿勢を示していることから、新協定交渉への参加が期待されている。新協定は、1994年の造船協定と同様、政府助成の廃止と加害的廉売の防止が柱となる見込みである。

内外情報

1 韓国、済州特別船舶登録制度を導入 —韓国船協は Tonnage Tax(トン数税制)の導入を要望—

韓国政府は済州島を国際自由都市として整備する構想をまとめ、企業誘致や観光振興のために自由貿易地域に指定する新法を制定した。2002年4月1日に「済州国際自由都市特別法」が発効、これには「済州特別船舶登録制度」が含まれている。この船舶登録制度に関連して4月20日に「租税特例制限法」が改定・即日発効し、済州島籍 (済州港、西帰浦港) にした外航船にかかる税金の多くが免除されることとなった。

その一方で、韓国政府は、本年4月に国会関係者、海洋水産部、韓国船協、海員労組等を委員とする「済州船舶登録特区活性化委員会」を設置、Tonnage Tax の導入や外国人船員の配乗要件の緩和を含む済州特区の活性化方策の検討を開始した。

韓国船主協会は、Tonnage Tax の導入に加え、現在部員に限り6名までの配乗が認められている韓国商船隊への外国人船員の配乗を職員も含め完全自由化するよう要望している。

同船協は、済州特別船舶登録制度による船舶関連の税金免除に Tonnage Tax ・外国人船員配乗規制の撤廃を組み合わせ、究極は韓国籍船を便宜置籍船並みの競争力を有するものとした考えである。

わが国においても、日本海運の競争力強化、ひいては日本経済の活性化に資するため、先進海運国並みの税制の導入が望まれるところである。

1. 済州特別船舶登録制度

導入の目的

1997年に導入された韓国国際船舶制度による税制等のメリットが少ないため、韓国商船隊の競争力強化のために韓国船協が済州特別船舶登録制度の導入を要望していたものである。

税金免除の対象船舶

済州特別船舶登録制度のもとで税金免除を受けられるのは、国際船舶 (注1) 登録された韓国籍船外航船か、“BBC HP” (注2) と呼ばれる外

国籍船。内航船は税金免除の恩典を受けられない。

(注1) 国際船舶……500トン以上の韓国籍外航船またはBBCHPが対象。船齢が20年を超える船舶については、船級が韓国もしくはIACSメンバーの船級協会である必要がある。

(注2) BBC HP……BareBoat Charter Hire Purchase 償還時に韓国籍を取得することを条件にした外国用船

免除となる税

濟州特別船舶登録制度のもとでは、通常、船舶の所有・運航にかかる税のうち、国税の法人税、地方税の登録税を除き、農漁村特別税（国税）、取得税、財産税、地方教育税、共同施設税（以上地方税）が免除となる。

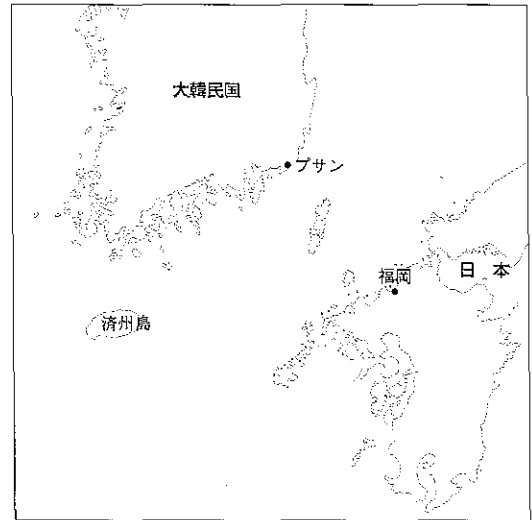
船員の配乗について

現在国際船舶においては、外国人部員を6名まで配乗できる。韓国船協としては職員も含めて配乗要件の撤廃を求めている。

2. Tonnage Tax 制度について

現 状

Tonnage Tax については、他の検討項目とともに、本年4月より、政府主催の濟州船舶登録



特区活性化委員会にて検討を開始したところである。「海洋水産部」は Tonnage Tax の導入に非常に積極的とのことだが、「財政経済院」（日本の財務省に相当）は現在のところ非常に慎重な姿勢を示している。しかしながら、韓国船協はあらゆる手立てを講じて財政経済院を説得し、Tonnage Tax の導入を図りたい、としている。

濟州船舶登録特区活性化委員会

[委員構成]

国会、海洋水産部、韓国船協、海員労組、韓国海産研、租税産業研究院、韓国船級協会等

[検討事項]

表1

区 分	国 税	地 方 税				
		登録税	取得税	財産税	地方教育税	共同施設税
税 名	農漁村特別税	登録税	取得税	財産税	地方教育税	共同施設税
税率	取得税減免額の20%	船価の0.02%	船価の2%	船価の0.3%	①登録税の20% ②財産税の20%	船価の0.6%~ 0.16%(トン数別)
賦課対象	・国籍船 ・BBC HP	・国籍船	・国籍船 ・BBC HP	・国籍船	・国籍船	・国籍船
納税時期	登記・登録時	登記・登録時	登記・登録時	毎年7月末	①登録税の20% = 登記・登録時 ②財産税の20% = 財産税納付時	財産税納付時
濟州特別船舶登録	永久免除	全額納付	永久免除	永久免除	永久免除	永久免除
国際船舶	全額納付	全額納付	2003.12.31迄 全額免除	2003.12.31迄 50%減免	全額納付	2003.12.31迄 全額免除

- ・ Tonnage Tax 制度導入方案
- ・ 外国人船員乗船方案
- ・ 船舶登記／登録制度の一元化方案 など

本委員会の報告がまとまるのは早くとも2002年秋以降の見込みであり、12月には大統領選があることから、2002年中に Tonnage Tax が導入される可能性は極めて低いと見られている。しかしながら、韓国船協は2003年の早い時期に Tonnage Tax を導入したい、としている。

3. 韓国船協が最終的に目指すもの

韓国船協は、以下を組み合わせ便宜置籍船並みの費用を実現し、韓国籍を競争力ある船籍にしたい、と考えている。

- (1) 済州船舶登録制度による船舶に係る税金の免除（本年4月20日から実施）
- (2) Tonnage Tax の導入による、法人税の大幅軽減
- (3) 船員配乗要件の撤廃による外国人船員配乗の自由化

2

既存船におけるインベントリーリストなどを検討するため作業部会を設置

—第5回シップ・リサイクル連絡協議会の模様について—

海運・造船・解撤業界および舶用業界などの関連業界で構成する「シップ・リサイクル連絡協議会」の第5回目の会合が2002年4月22日(月)に海運ビルにおいて開催された。

1998年中頃より、欧州を中心に船舶の解撤が環境や人体に及ぼす影響、また解撤ヤード内の労働安全衛生への懸念の声が急速に高まり、問題の解決に向けて国際海事機関(IMO)や国連環境計画(UNEP)バーゼル条約締約国会議等の国際機関において検討が開始されている。一方、ノルウェー船級協会(DNV)の予測によると、2015年までに年平均2,900万DWT、2005年近傍では年3,550万DWTという大量の解撤予定船が発生することが見込まれており、海洋環境保護の観点から老朽船のリサイクル促進が喫緊の課題となっている。また、船舶はそのリサイクル率が90%以上であることから、資源の有効活用の観点からも円滑な船舶リサイクルの促進の重要性は極めて高い。

本連絡協議会は、船舶リサイクル問題への懸念が高まる中、当協会と日本造船工業会が中心

となって、問題の改善には関係者間の協調が不可欠との見地より、船舶解撤、舶用等の関係業界に参加を呼びかけ、2000年10月に設立されたものである。(本誌2000年11月号P.2参照)

その第5回会合では、海運業界より新井 清和委員(当協会外航船舶解撤促進特別委員会幹事会幹事長、川崎汽船)が議長となり、IMOをはじめとする国際会議の動向に関する情報・意見交換を行うとともに、今後の本連絡協議会の活動に関する幅広い意見交換を行った。

1. 国際会議の動向について

- (1) 国連環境計画(UNEP)バーゼル条約締約国会議

バーゼル条約締約国会議では、1999年12月の第5回締約国会議での決定を受け、その補助機関会合である技術作業部会(TWG)において「船舶解撤ヤードの技術ガイドライン(以下、技術ガイドライン)」の作成作業が行われ、法律作業部会(LWG)において解撤予定船の輸出に係る法的問題

の検証作業が実施されている。

技術ガイドラインは、本年1月に開催された第19回 TWG においてほぼ最終化され、本年5月の第20回 TWG での承認を経て、12月の第6回パーゼル条約締約国会議にて採択される予定である。技術ガイドラインは、解撤ヤードにおける環境マネジメントシステムの導入に向け、ヤード内の施設および作業に関して、短期・中期・長期に実施すべき奨励策を取りまとめたものとなっているが、本連絡協議会において発展途上国での対応が技術的・経済的に可能なのか疑問視する意見も出された。

本年1月に開催された第4回 LWG では、IMO、ロンドン条約および国連海洋法条約事務局との協力を進めるために、パーゼル条約側から見た解撤を目的とする船舶に係る法的問題点を質問状に取り纏め、これに対する各機関からのフィードバックを基に、本年5月の第5回 LWG にて具体的な議論が開始される予定である。

(2) IMO第47回海洋環境保護委員会 (MEPC)

IMOでは、本年3月に開催された第47回 MEPC においてシップ・リサイクリング・ワーキング・グループが設置され、国際海運会議所 (ICS) が昨年8月に作成した Code of Practice をベースとし船舶の設計・建造から運航期間を経て最終的に解撤ヤードに回航し引き渡しに至る準備段階までの各関係者の取り組みをまとめたIMO技術ガイドラインの骨子、およびガイドラインの採択等を内容とするIMO総

会決議案が作成された。IMOガイドラインと総会決議案は、2003年春に開催される第49回MEPCまでに最終化され、同年11月に開催されるIMO総会にて採択される予定である。(本誌2002年4月号P.2参照)

(3) アジア船主フォーラム (ASF) シップ・リサイクリング委員会

ASF シップ・リサイクリング委員会の第5回中間会合が、2002年3月25日(月)に台北(台湾)において開催された。同会合において、当協会より、国際的な検討が欧州の主導で実施されている中、ASFの各船主が、世界の海運の主要プレーヤーとして、船舶リサイクルの現状およびその有効性に関する認識を共有すること、同時に、老朽船の解撤が困難とならないよう状況の改善に向けて関係者の間で努力を重ねていく必要があることを各国の出席者に呼びかけたところ、出席者の大方の支持を得られ、国際会議へのアジア船主の意見反映に向けて、さらにアジア船主間の連携強化を図っていくことが合意された。(本誌2002年4月号P.4参照)

2. 今後の活動について

上記のとおり、船舶リサイクル問題の改善に向けた各機関での検討が具体性を帯びつつある



▲シップ・リサイクル連絡協議会

中、本連絡協議会の今後の活動について意見交換を行った。その結果、各国際機関においては欧州の主導で船舶解撤に関するルール作りが進められており、主要海運・造船・解撤国が存在するアジア地域の意見が反映されにくい状況にあることに鑑み、本連絡協議会としても、アジア地域関係者の意見反映に向けて中国をはじめとするアジアの関係者との連携強化をさらに推進していくこととした。また、各機関において

船舶リサイクルに係るガイドラインの作成などが開始されていることから、本連絡協議会内に作業部会を設置し、国際会議への意見反映に向けた緊急課題として、①既存船における船舶のインベントリーリストの作成、②船舶のライフサイクルにおける危険物の最小化、の2点について実効性のある方策の集中的な検討を開始することとした。

3 船体構造部材の強度評価がポイント —バルクキャリアの安全問題について—

1. はじめに

国際海事機関（IMO）および国際船級協会連合（IACS）は、1989年以降に頻発したバルクキャリアの海難事故に対処するため、新造船に対して構造要件を強化するとともに、既存船に対しても検査強化プログラムの実施、船首部の水密隔壁および二重底の強化を図るなどの対策を講じてきた。しかしながら、事故件数は減少しているものの、昨年（2001年）も荒天中に3隻（内1隻は荷崩れが原因）のバルクキャリアが沈没し、64名の乗組員が死亡または行方不明となるなど、大きな問題を残している。

また、英国は1980年に台風により沖縄東方海上で沈没したダービシャー号の事故調査結果を踏まえて、船首部の青波からの保護をIMOに提案するとともに、バルクキャリアに関する総合的安全性評価（Formal Safety Assessment：FSA）手法を用いた研究を行っている。

世界のバルクキャリアの多くを建造し、また実質的に保有するわが国においても造船研究協会がバルクキャリアのFSA調査を実施し、バルクキャリアの安全対策を検討している。

2. バルクキャリアの海難事故の実態

造船研究協会はFSA調査を実施するため、海難データベースから重大事故データを入念に調査し、バルクキャリアの構造または浸水に関するリスク評価のための適切なデータとして、1978年から2000年8月までのバルクキャリアの事故例360件を抽出した。

その結果、バルクキャリアの船型別の事故の態様は表1が示すように以下のような特徴を有していることが明らかとなった。

- (イ) 船体構造の損傷による浸水事故が209件（58%）あり、その半数が全損事故である。
- (ロ) スモールハンディサイズ的全損事故は36%を占め高い全損率を示している。
- (ハ) ケーブサイズ型的全損事故も船腹数を考慮すれば相対的に高く、かつ、浸水を伴わない荒天時の構造損傷においても高い事故率であるがこの場合には全損に至っていない。
- (ニ) 浸水事故の大部分は構造損傷によるもので、ハッチカバーや甲板上設置物の損壊による浸水事故は相対的に少ない。

また、これらの事故による乗組員の犠牲者は

同期間中に合計1,126名に上っているが、その95%は浸水事故によるもので、さらにその内の75%が船体構造損傷に関連している。船型別では浸水事故による犠牲者の74%がハンディサイズおよびスモールハンディサイズによるもので、浸水事故以外の事故による5%の犠牲者は全て荷崩れによる事故で、ハンディサイズおよびスモールハンディサイズに集中している。

3. IMO および IACS による安全対策の強化

(イ) 検査強化プログラム

バルクキャリアの海難事故を防止するためIMOは1991年に検査強化に関する総会決議を採択し、続いて1994年にはこれを海上人命安全条約(SOLAS条約)の下で強制化した。IACSにおいても検査強化に関し、

板厚計測の強化および構造上重要な部分に対する詳細検査(close-up survey)の義務付けを中心とする統一規則を制定し、1993年7月1日より実施した。

(ロ) 構造要件等の強化

1997年の「バルクキャリアの安全に関するSOLAS条約締約国会議」において高比重貨物を輸送する長さ150m以上の単船側構造を有する等のバルクキャリアに対する構造要件等が強化された。これにより、1999年7月1日以後に建造される新造船に対しては、任意の1区画が浸水しても耐えられる復原性と十分な強度を有すること等、また同日以前に建造された既存船に対しては、最前部の貨物倉が浸水した場合に、これに耐えられる復原性と十分な強度を有する隔

表1 事故の態様・船型別事故件数

事故の態様		事故件数				
		Capesize	Panamax	Handysize	Smallhandy	合計
浸水事故	構造損傷による貨物艙への浸水	25 (13)	21 (15)	62 (24)	36 (25)	144 (77)
	浸水が推定される事故 (詳細不明)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	5 (5)	6 (6)
	構造損傷による貨物艙以外への浸水	7 (1)	8 (0)	35 (6)	9 (5)	59 (12)
	構造損傷による浸水 小計	32 (14)	29 (15)	98 (31)	50 (35)	209 (95)
	甲板上設置物の損壊による船首部の浸水	1 (1)	2 (0)	3 (0)	1 (0)	7 (1)
	ハッチカバーの損壊または移動による浸水	4 (0)	1 (1)	16 (8)	1 (0)	22 (9)
	その他浸水 小計	5 (1)	3 (1)	19 (8)	2 (0)	29 (10)
計	37 (15)	32 (16)	117 (39)	52 (35)	238 (105)	
その他損傷事故	浸水を伴わない荒天時の構造損傷	20 (0)	8 (0)	17 (0)	7 (0)	52 (0)
	荷役中の構造損傷	2 (1)	2 (1)	6 (0)	3 (1)	13 (3)
	航海中の荷崩れによる事故	0 (0)	0 (0)	8 (2)	9 (5)	17 (7)
	平穏な海域または配管による浸水のため研究の対象外とする事故	4 (0)	11 (2)	13 (1)	12 (4)	40 (7)
計	26 (1)	21 (3)	44 (3)	31 (10)	122 (17)	
合計	63 (16)	53 (19)	161 (42)	83 (45)	360 (122)	

() 内数字は全損事故となったもの

壁および二重底を有すること等が条約に定められた。

一方、IACSにおいても、浸水時の縦強度、水密隔壁および二重底の強度、船倉肋骨の強化および船首部ハッチカバーの構造強化などの統一規則が決定され、1998年7月1日以後の建造船に適用された。

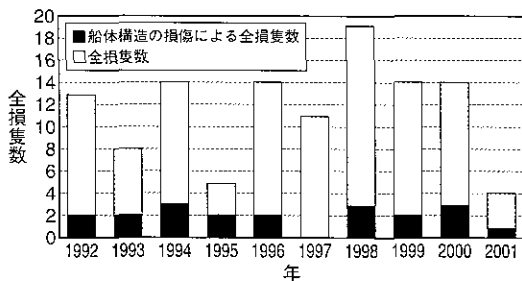
(ハ) その他の安全対策

以上の安全対策の他にも、バラスト専用タンクの腐食を防止するための塗装の義務付け（1998年7月1日以後の建造船）、積荷やバラスト水の積み付けを適切に管理し縦強度への過大な負担を生ぜしめないための積み付け計算機の搭載義務付け、安全荷役実施コードの制定などが実施された。

4. 後を絶たないバルクキャリアの全損事故

以上のような安全対策にも拘わらず、バルクキャリアの全損事故が続いており、国際乾貨物船主協会（INTERCARGO）がまとめた報告書によると、図1のとおり2000年は14隻、2001年は4隻が全損となっている。

図1 過去10年間のバルクキャリアの全損隻数



これらの全損事故の原因は、船舶が沈没し、乗組員の多くが事故の犠牲になってしまった場合には究明が困難なため、原因の確定が出来ない等の問題があるが、過去10年間の原因別全損事故は表2のとおりとされている。

これらの事故原因をみると、浸水の理由は不

明であるものの浸水と船体構造の損傷による事故を合わせると34件となり全体の約30%を占めている。

また、過去2年間に発生した船体構造、浸水に関連する全損事故は表3のとおりとなっている。

5. 安全強化のための追加措置

このような事故の発生状況とは別に、英国では1980年に沖縄東方海上で沈没したダービシャー号の事故原因に関する調査が進められていた。

ダービシャー号は、1976年にベルギーで建造されたダブルサイドスキンのオアバルクオイルの鉱油兼用船で、事故当時の船齢は4年の新しい船であり、微粉精鉱15万7千トン積載しカナダのセブンアイランド港（ケベック州）を7月10日に川崎港に向けて出港した。その後、9月9日に沖縄東方から「荒天に遭遇しているが9月14日到着予定」との通信を発した後、船員家族2名を含む44名の英国人全員とともに消息を絶ち英国社会に大きな衝撃を与えた。

ダービシャー号の遭難原因に関しては、1987年にヒアリングによる公式調査が行われ、台風の大波が原因で沈没したとの報告書が1989年に出されたが、遺族会は同号の姉妹船で生じた船

表2 原因別全損事故数

事故原因	隻数 (1992-2001)
座 礁	29
船 体 構 造 損 傷	20
機 関 室 火 災 / 爆 発	15
衝 突	15
浸 水	14
機 関 故 障	8
行 方 不 明	7
荷 役	3
貨 物 火 災 / 爆 発	2
転 覆 / 荷 崩 れ	2
接 触	1
合 計	116

尾部と最後部船倉間の隔壁辺りの亀裂による構造的欠陥が原因であると主張した。遺族側の要望を受けたITF（国際運輸労連）は、1994年に海底調査を実施し、運輸担当大臣に再調査を要求したことから、英国政府は1996年の予備調査、1997年の潜水調査船による詳細調査を実施し、1998年に報告書が発表された。この報告書では船首部分は破壊されていたが、船尾部構造は破断していなかったことから、沈没の原因は乗組員が船首のアクセスハッチを固縛していなかったことによる浸水が原因としていた。この報告を受けて副首相のJohn Prescott議員は再度公式調査を行うべきと述べ、2000年4月から再公式調査のヒアリングが高等裁判所で行われ、同年11月に報告書が発表された。

同報告は、乗組員が船首のハッチを固縛しなかったという事実を否定し、沈没の初期原因は船首部への連続した波の打ち上げにより、通風筒やエアパイプが破壊され、海水がボースストア等船首部区画に浸入し、その結果船首トリム（船首喫水が船尾より大きい状態）になり1番ハッチカバーにまで海水が打ち上げるようになりハッチカバーが破壊されて浸水、順次2番、3番ハッチも同様となり沈没に至ったとしている。

英国政府は1998年の調査結果を踏まえ、IMOに対し、バルクキャリアのハッチカバーおよびコーミング（倉口、昇降口など甲板口に取り付けられた口縁）の強度、乾舷および船首楼高さ、船首楼を含む予備浮力、ハッチカバーおよび船首構造の荷重を減少させる等の船首部の保護対策を提案し、費用対効果を総合的安全性評価（FSA）手法を用いて検討することとした。2000年に発表された調査報告においても、ハッチカバーの構造強化をはじめ、通風筒とエアパイプの強度調査、アクセスハッチ等の状態の信号標示、船首部区画のビルジ（船底に溜った汚水）水位の監視装置および独立した排水システム等、多くの改善事項が勧告された。

このような状況の中で、2001年のクリスマス直前に大西洋において乗組員26名全員が行方不明となるロイズ船級船“クリストファー号”の沈没事故（表3参照）の発生は、バルクキャリアの安全対策の強化の緊急性がクローズアップされることとなり、IACSは、本年3月15日、現存バルクキャリアに対する以下の安全対策を一時的に発表し、2003年1月1日以後適用することとした。

- ① 船首部隔壁および二重底強化措置適用船齢の前倒し（船齢15年→10年）

表3 最近のバルクキャリアの沈没事故の概要

船名	Leader L	Treasure	Varea Asre	Madona	Kamikawa Maru	Christopher
船型	バナマックス	ケーブサイズ	ハンディサイズ	ハンディサイズ	ケーブサイズ	ケーブサイズ
船齢	23年	18年	26年	18年	15年	18年
発生日	2000年3月23日	2000年6月23日	2000年8月2日	2000年9月16日	2001年9月12日	2001年12月23日
場所	バミューダ北東400マイル	ケーブタウン沖6.5マイル	アデン湾	インド洋スマトラ島南西	南大西洋ブラジル沖	アゾレス諸島沖150マイル
積荷	塩	鉄鉱石	不明	セメント	鉄鉱石	石炭
概要	4番艙外板に亀裂発生、浸水、水密隔壁の崩壊、沈没に至る。18名行方不明	南ア西岸750哩の地点で4番艙に浸水し、自力でケーブタウンまで航行したが、外板が脱落、沈没した。	左舷外板に亀裂が生じ沈没。乗組員22名は救助されたが、2名は悪天候のため行方不明。	悪天候中、貨物艙に浸水、沈没。乗組員は全員救助。	3番艙左舷外板が浸水の原因となり2番左舷バラスタタンクにも浸水し、沈没。乗組員14名は救助されたが9名は行方不明。	荒天中1番ハッチカバーが消失、浸水、その後2番ハッチカバーも持ち上げられた。エンジン停止後、沈没。全乗組員行方不明。

- ② 検査強化プログラム適用の前倒し（船齢15年→10年）
- ③ 貨物倉への浸水警報装置（水位アラーム）の設置
- ④ 船首部のブルワークおよびブレイクウォーターの設置
- ⑤ 船首部取り付け物の強化
- ⑥ ハッチカバーの構造強化
- ⑦ 強度部材である船側肋骨の切替基準の強化
- ⑧ 貨物倉前部のスペースの浸水警報装置（水位アラーム）の設置

6. むすび

現存船に対して追加的に構造あるいは設備を強化する場合には、“木で竹を接ぐ”こととならないよう周辺部とのバランスも考慮した工事が必要なことなど莫大な費用負担が生じる。従って、現存船への追加的な要件強化は安全への寄与度が確実に高く、費用対効果が明らかなのでなければならない。

当協会は多くのバルクキャリアの運航経験から、造船研究協会が海難事故データの分析の結

果まとめた表1が示すとおり、船首部からの浸水が初期原因となる事故は多くはなく、むしろ現存バルクキャリアの安全確保のためには、船倉内の構造部材の腐食衰耗を防ぎ、船側外板の損傷による浸水を防止することが最も重要であるとの考え方から、日本海事協会（NK）に対し、事故原因の究明を要請するとともに、腐食の進行に伴う船体構造部材の強度評価が正しく行われるよう検査の内容、方法の見直しが最重要であることを指摘している。また、検査方法と評価手法の改善なくして構造基準のみを強化しても事故の再発防止には繋がらないことから、当協会意見を3月15日付のロイズリスト紙に掲載させ、IACSのルール改正の動きに対し船主意見の反映を試みた。さらに、3月21日、香港で開催されたIACS/INTERCARGOのバルクキャリアの安全対策に関する意見交換会にも参画し、当協会意見を主張するとともに、4月15日には当協会にIACS加盟船級協会を招いて意見交換を重ねた。

当協会としては、IMOでの審議の流れも踏まえつつ、政府および日本海事協会に対し船主意見の反映に努めていくこととしている。

4 羽田空港再拡張問題について

—「東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会」の様相等—

1. これまでの経緯等

首都圏第3空港問題について国土交通省は、「首都圏第3空港調査検討会（座長：中村英夫 武蔵工大教授）」を設置し検討している。同省は、平成13年12月末、現B滑走路に平行な滑走路により羽田空港を再拡張することとする「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」を取りまとめた。

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航路は直線が望ましいこと、また、そのための新海面処分場計画の修正など、政府・東京都等に対する確かな判断を求めるため、当協会崎長保英会長コメントを発表した。

首都圏第3空港についての平成14年度政府予算は13億円で、うち羽田空港再拡張に12.7億円が充当されることとなっている。【本誌2002年1月号p.4および同2月号P.6参照】

2. 新たな検討会の設置

国土交通省は、平成13年末の「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」および平成13年度に実施された「東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会」において整理された「今後の検討すべき課題」を受け、新たな検討会「東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会(座長：岩井聰 東京商船大名誉教授)」(以下、「新岩井検討会」)を設置した。【資料1参照】

第1回検討会は、平成14年4月26日に開催され、はじめに事務局(国土交通省航空局)より、これまでの経緯等について報告があり、続いて今後の調査計画について説明があった。【資料2参照】

当協会石田委員(海務幹事会副幹事長)は、当協会のスタンスは昨年末発表した会長コメントの通り何ら変更ないこと、特にB滑走路平行案(試案6)に基づく東京港第一航路の屈曲角については「10度までならば安全な入出航が確保できる。」との操船実務専門家の意見を重く受け止めるべきこと、および今後航路の拡幅など諸条件が整備されるのであれば、それらを踏まえ検討していきたい旨、発言した。

この発言内容は、検討会終了後、当協会のスタンスとしてプレスリリースし、広く理解を求めている。【資料3参照】

また、石田委員より、「新岩井検討会」と、「東京都港湾審議会計画専門部会」(資料2参照)との関係について確認したところ、東京都港湾局から、今後、東京港第7次港湾計画に新たな航路計画を盛り込むため、新岩井検討会における議論の中で一定の方向性が出た段階で、審議会に提案していきたいとの回答があった。さらに東京都港湾局は、港湾機能確保のためにも、東京港第一航路の対面航行を実現したいとの意向を示した。

3. 工法に関する検討会

国土交通省は、平成13年末の「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」を受け、早急に再拡張事業に着手し、事業の早期完成を目指すため、「羽田空港再拡張事業工法評価選定会議(座長：椎名武雄 日本IBM最高顧問、元航空審議会委員長)」(以下、羽田工法選定会議)を設置した。

羽田工法選定会議は、平成14年3月28日、第1回会議を開催し、その後、①棧橋工法を推奨している(社)日本海洋開発協会、②埋立工法の(社)日本埋立浚渫協会および(社)日本海洋開発協会、③浮体工法(メガフロート)の(社)日本造船工業会および(財)日本造船技術センター、計3者からそれぞれヒアリングを行うなど検討を続けており、本年8月の概算要求までには、工法を選定することとしている模様である。

4. 当協会の対応

当協会は、今後も引き続き、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。

「新岩井検討会」では、以下4点を踏まえ、海務委員会/幹事会と協力し対応していく。

- ① 過去の反省も踏まえて航路決定までのプロセスの明確化と委員会でのフェアな議論の確保を求める
- ② 技術面では対面航行という新たなコンセプトに対する船協の技術的な評価・見解を改めて整理する
- ③ 併せ、工法による工事期間中の影響を調査し船協としての評価を内部的に整理する
- ④ 以上を踏まえ、委員会ならびに国土交通省との折衝、加えて世論の理解を促進することも含め、航行の安全と港湾の効率性が

確保された航路が実現するよう、従来以上に積極的に働きかけていく
また、「工法に関する検討会」には、当協会は、工法についてはどの工法が望ましいかにつ

いては意見を述べる立場に無いが、工事期間中における船舶の航行安全と効率性確保が図られるよう、関係者に引き続き強く求めていくこととする。

【資料1】 検討会メンバー

座長：岩井 聡	東京商船大学 名誉教授
今津 隼馬	東京商船大学 教授
井上 欣三	神戸商船大学 教授
貴島 勝郎	九州大学 教授
松本 宏之	海上保安大学校 教授
石田 隆丸	日本船主協会 海務幹事会副幹事長
稲葉 輝	日本内航海運組合総連合会
宮永正二郎	日本旅客船協会 労海務部長
澤山 恵一	日本船長協会 会長
相川 康明	外国船舶協会 専務理事
山本 正徳	東京水先区水先人会 会長
高木 義人	横須賀水先区水先人会 海務委員長
邊見 正和	東京湾海難防止協会 理事長
中澤 博巳	全国内航タンカー海運組合関東支部 河川安全対策小委員会委員長
栗山 昴久	関東小型船安全協会 会長
佐藤 辰雄	日本航路標識協会 理事
甲斐 正彰	東京都都市計画局 航空政策担当部長
高野 一男	東京都港湾局 港湾整備部長
細川 泰廣	東京都港湾局 計画調整担当部長
三好 友和	川崎市港湾局 港湾振興部長
宿利 正史	国土交通省 大臣官房審議官
瀧口 敬二	国土交通省海事局 外航課長
鬼頭 平三	国土交通省港湾局 計画課長
山本 修司	国土交通省国土技術政策総合研究所 港湾研究部長
黒田 晃敏	海上保安庁警備救難部航行安全課長
小山 亮一	海上保安庁灯台部監理課長
一藁 勝	海上保安庁第三管区海上保安本部警備救難部長
黒川 暁博	海上保安庁第三管区海上保安本部東京海上保安部長
三木 馨	海上保安庁第三管区海上保安本部横浜海上保安部長

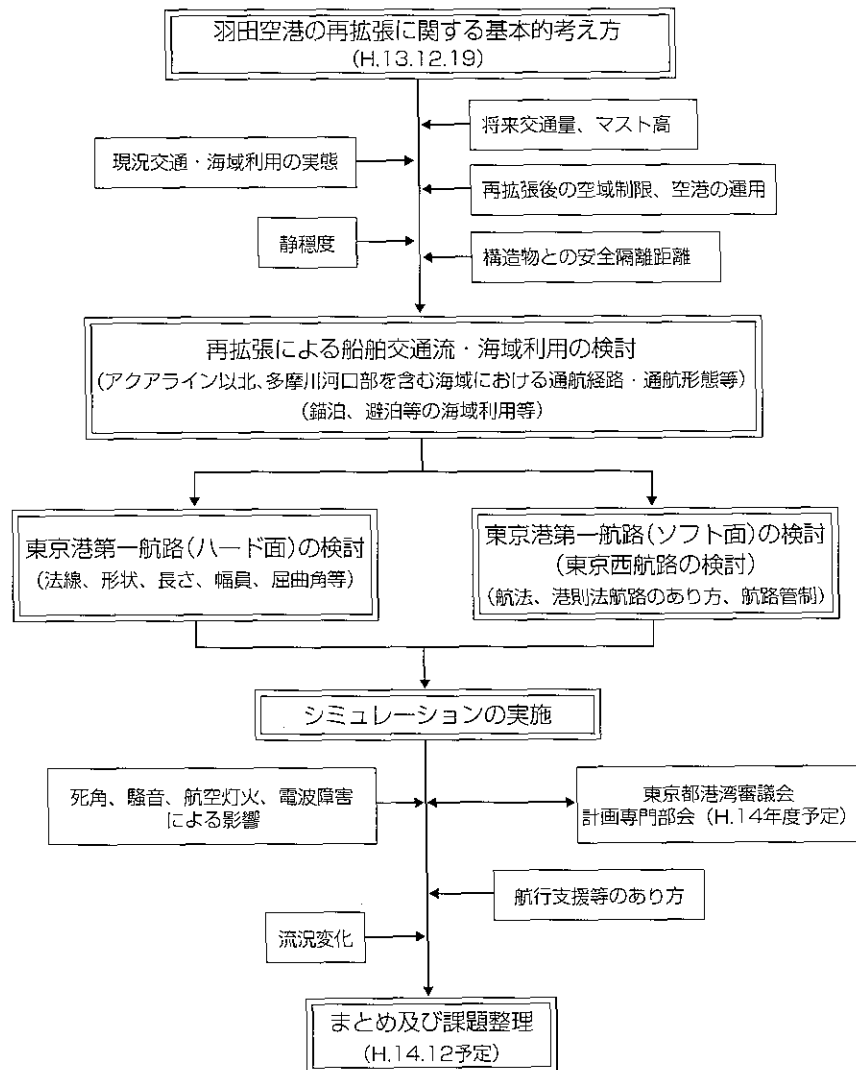
(事務局)

黒川 和孝	国土交通省航空局飛行場部管理課長
-------	------------------

- 河野 正文 国土交通省航空局飛行場部管理課空港地域活性化調整室長
- 茨木 康男 国土交通省航空局飛行場部計画課長
- 戸田 和彦 国土交通省航空局飛行場部計画課大都市圏空港計画室長
- 坂場 正保 国土交通省航空局管制保安部保安企画課長
- 藤田 武彦 国土交通省関東地方整備局港湾空港部長
- 佐藤 浩孝 国土交通省東京航空局飛行場部長
- 菅井 敦 国土交通省東京航空局東京空港事務所保安部長
- (社)日本海難防止協会

【資料2】

調査検討フロー図



【資料3】

「東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会」における 当協会のスタンス等について（ご報告）

題記検討会は、その調査目的（資料省略）にもある通り、平成13年12月19日に国土交通省が発表した「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」、及び平成13年度に実施された「東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会」において整理された今後の検討すべき課題、を受け設置されたものです。

題記検討会における当協会のスタンスは、同年12月19日に発表した会長コメント（下記①～⑥）の通りであり何ら変更ございません。新検討会がスタートしましたのでここに改めて申し述べさせていただきます。次第です。

本日10時より行われた第1回検討会において当協会は、下記③、即ち、航路屈曲角については操船実務の専門家は「直線～Max10度」という意見であることについて再度申し述べました。今後航路の拡幅など諸条件が整備されるのであれば、それらを踏まえ検討していきたいと思っております。

また、昨年実施された航行影響調査検討会のレポートは5月に公表されるとのことです。今回の検討会では、そのような遅れが生じない様、検討会事務局である航空局が、速やかに各委員の意見を正確に反映させたレポートを、関係者および報道関係者に対し公表していただきたい旨、要望しました。

今後も海運業界としての意見を都度ご連絡してまいりたいと考えておりますので、何卒宜しくお願い申し上げます。

記

- 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 国土交通省が設置したプロジェクトチーム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確かな判断を強く要請したい。

5 外航、中央春闘に終止符、完全個別春闘へ 内航、経験加給のみベースアップゼロで妥結 —海員春闘の様相(2002年度労働協約改定交渉)—

外航労務部会と全日本海員組合との2002年度労働協約改定交渉は、実質的な賃金関連の中央交渉を行わず、2月19日の外航労使関係協議会における合意内容（最低基本給制度を廃止し、新たに最低賃金を創設）を、労使双方の要求・申し入れとして手交し、3月1日妥結した。

これにより、戦後半世紀以上にわたる「船団 vs 組合」の中央春闘による賃金決定メカニズムは終止符が打たれ、平成14年度より適用される各社賃金の決定は、賃金体系の変更を含めた完全個別交渉へ移行した。この結果、3月4日より各社と組合支部による各社賃金交渉が開始された。

外航個別交渉は、3月22日を皮切りに各社順次妥結し、5月8日現在、13社の賃金改定（ベースゼロ）と10社については年間臨時手当も合意に至った。

一方、内航2船主団体（内航労務協会および一洋会）、全内航および大型カーフェリー労務協会と全日本海員組合との本年度春闘交渉は3

月7日より開始された。3月27日に大型カーフェリーが平成13年度労働協約の有効期間1年延長を期限内決着させたものの、内航2船団および全内航は3月31日を以って労働協約の失効に至り、その後も交渉が継続された結果、4月12日には、ベースアップゼロ・経験加給のみ実施することおよび昨年比0.4割減の年間臨手40.5割（内航2船団）、30.9割（全内航）で妥結に至った。

今次労働協約改定交渉の妥結結果は下記のとおりであるが、外航において、最低賃金の創設とともに各社賃金が完全個別交渉化となったことから、各社が自己責任原則に基づき、経営状況に応じた交渉を行い、5月8日現在、3社が新賃金制度に移行、7社が新賃金制度に関し継続協議となり、現行制度継続としたのは3社のみであった。

1. 外航労務部会の妥結結果

- (1) 最低基本給制度を廃止し、新たに以下の

最低賃金を創設する。

(a) 職員

船長、機関長	364,390円
一航・機士、通信長	280,470円
その他の職員	189,090円

(b) 部員

職長	273,540円
その他の部員	157,120円

(2) 基本給

会社と組合が別に定める賃金を基本給といい、最低賃金を下回らないものとする。

2. 内航2船主団体の妥結結果

(1) 賃金関係

ベースアップゼロ、経験加給のみ34歳標準船員基点で5,100円

(2) 年間臨手：40.5割

(3) その他

3. 他団体の妥結結果概要

その他の海員春闘における賃金関係の妥結結果は、

① 全内航：ベースアップゼロ、経験加給のみ34歳標準船員基点で4,820円、年間臨手39.4割

② 大型カーフェリー：ベースアップゼロ、経験加給のみ（年間臨手は従来より各社個別交渉）

となった。

一方、陸上産業では、日経連が4月17日現在でまとめた妥結状況によると、主要業種・大手149社の妥結平均額は5,279円(1.59%)となっており、昨年比は額でマイナス980円、率でマイナス0.3ポイントとなり、史上最低となった昨年実績を更に大幅に下回る厳しい交渉結果となっている。

6 年末年始作業の恒久的実施で合意 — 港湾春闘の様相 —

1. 春闘の争点

2002年度港湾春闘は、2001年11月に労使間で合意された港湾の24時間フルオープンに対応する新たな労働体制確立、それに伴う環境整備問題、さらには港湾労働運営基金問題などが重点課題とされた。

2. 交渉経過の概要

第一回中央団交（2月12日開催）では、組合（全国港湾労働組合協議会：全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟：港運同盟）より使用者側（日本港運協会：日港協）に対し「2002年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書」として、1. 24時間フル稼働に対応した「新しい港

湾労働体制」の確立について、2. 各種制度の拡充、3. 産別協定の履行強化について、4. 雇用・就労対策について、5. 事前協議制度の強化について、6. 料金・運賃問題について、7. 港湾労働者を犠牲にし、港湾運送秩序を乱す規制緩和には、反対すること、8. 産別制度賃金の改定について、都合8項目の趣旨説明がなされた。

また、組合は重要基幹産業として社会に対する責任を果たすため、2001年、年末年始の弾力化および24時間フル稼働体制に应运してきた経緯があり使用者側としても社会的責任を果たしてもらいたい。さらに24時間フル稼働に対応した労働対策あるいは港湾運送秩序の維持について

は行政・ユーザーに対しても働きかけが重要であり、そのためには今後も二者二者協議の精神を尊重しながら解決を図っていききたい。との考え方が示された。

第二回中央団交（3月5日開催）では、使用者側は現時点での交代制導入は困難であるとした上で、24時間フル稼働に対応したりアルタイムの対応が必要であり、今後、労使協議機関を設置し協議したいとし、一方で今春闘における重要課題の一つである港湾労働運営基金については経済環境の厳しさから、苦しい状況であるとして、明確な回答を示さなかった。また、使用者側より1月2日、3日の荷役作業（単年度協定）を協定化したいとの提案があり、次回以降の団交で協議されることとなった。

続いて第三回団交（3月27日）では、交代制導入問題については今後労使政策委員会等の場で協議する、港湾労働運営基金は現状維持とする旨の回答が使用者側よりあり、さらに事前協議制度協定見直しの提案もなされた。

第四回団交は4月11日（当初は4月4日予定）に開催され、交代制導入／事前協議制度の協定見直しについては労使政策委員会で継続協議、

【資料】2002年港湾春闘の交渉経過

- 2月5日 全国港湾評議員会開催。
- ～6日 2002年度春闘方針及び春闘要求内容を正式決定。
- 2月12日 第1回中央団交。組合側より2002年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書の提出と趣旨説明。
- 2月26日 港荷労協が船経協に基準内賃金月額10,000円の値上げ等を内容とする春闘要求書を提出
- 3月5日 第2回中央団交。組合側要求に対して使用側の具体的回答に至らず。
第1回船内統一賃金交渉。組合側より春闘要求書趣旨説明。
- 3月26日 第2回船内統一賃金交渉。組合側要求に対する経営側の具体的回答に至らず。
- 3月27日 第3回中央団交。基金制度の継続や交代制の導入などに経営側から一定の考えが示されたものの交渉進展には至らず。
- 4月11日 第4回中央団交。制度問題に関し合意し、仮協定書締結。
第3回船内統一賃金交渉。2000円の賃上げで合意し、仮協定書締結。

港湾労働運営基金のトン1円の3年間継続、年末年始作業の恒久的実施（例外荷役）、時間外労働賃金の算定基礎である分母の改定（158を157へ）、など合意に達し、仮協定書が締結された。

一方、賃金値上げ並びに労働諸条件の改善については2月25日に組合側（全国港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷労協）が使用者側（船内経営者協議会：船経協）に対し、月額10,000円の賃上げを主たる内容とする要求書を提出。3月5日、3月25日の二回の交渉を経て4月11日の第3回の交渉で、月額1,000円プラス基準外一時金（月額2,000円）が提示され、妥結した。

3. 今春闘の労使合意の主な内容

1) 港湾労働秩序に係わる問題

- ① 364日、24時間フル稼働に対応した『新しい港湾労働体制』

原則として交代制導入を労使双方が理解する。

- ② 事前協議

- ③ その他労使双方、協議が必要であると認めた問題

（以上3項目を労使政策委員会で協議）

2) 港湾労働運営基金等の問題

① 港湾労働運営基金

2002年度～2004年度まで3年間、現行のトン当たり1円を確保する。

詳細については労使政策委員会で協議する。

② 労働・福利等に関する諸拠出金（港湾福利分担金、港湾労働安定基金、港労法付加金）のユーザーからの中央直接納入を引き続き実施する。

3) 末年始特別休暇の例外荷役

年末年始特別休暇（12月31日、1月2日、3日、4日）の例外荷役を全港・全職種を対象として次により実施。

① 12月31日 データタイム取り切り船のみ

② 1月2日、3日、4日 平日/日曜日、それぞれに対応した荷役条件による。

③ 取扱いは特別有給休暇の付与、特別精励金を縦割りの中で決定/支給。

4) 産別制賃金等に係わる問題

① 6大港船内・船側沿岸現業労働者を対象

とした「あるべき賃金」協定

② 検数・検定労働者の標準者賃金

③ 産別最低賃金

（以上3項目を賃金・労働時間問題専門委員会で協議）

④ 時間外労働時間の算定基礎である分母を現行の158を157に改定。

4. 総括

364日、24時間フル稼働に対応した『新しい港湾労働体制』（原則として交代制導入を労使双方が理解）、さらに事前協議制度、港湾労働運営基金等については労使政策委員会の場で継続協議されることにて決着したが、社会の要請に応えた恰好で年末年始作業の恒久的実施が合意され、364日、24時間フルオープン体制が今春闘で確認された意義は大きい。

また、昨年引き続き本年も早期に且つ、組合側から一度のスト通告もなく平和裏に解決したことも特筆される。

国際海事展「SEA JAPAN 2002」に当協会がブースを出展

アジアで開催される最大級の国際海事展「SEA JAPAN 2002」が4月10日～12日までの3日間、東京有明の東京ビッグサイトで開催されました。この展示会は、世界26カ国・地域から船用メーカーや船級協会など306の企業や団体が出展し、造船から海運全般に関する機器類やサービスなどを紹介するものです。

当協会は、同海事展の後援団体としてブースを出展し、各種パンフレットの配布や船舶のパネル展示を行い、多数の来場者でにぎわいました。



▲オープニングセレモニーでのテープカットの様相
（右から二人目は、当協会福島理事長）

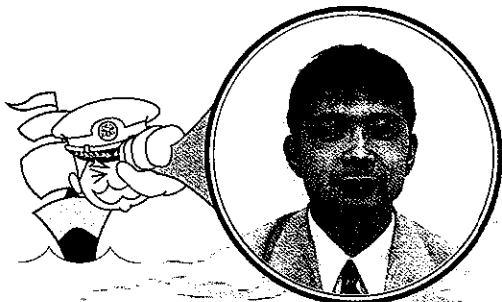


▲にぎわう当協会ブース

丸一訪ねある記

船会社の仲間たち

第 38 回



今回、登場して頂くのは

日産専用船(株)営業部営業チーム主任

三宅 毅さん(32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？

北米および欧州向け完成車の海上輸送における自動車専用船の配船、運航、傭船など全ての業務を行っています。また輸送カーゴは日産車だけではなく、スバル車や中古車および建機、韓国車も手がけています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

入社3年目の乗船研修です。自動車専用船での日本からシアトルまでの船旅は、船内実務や船員の方々の生活に触れた貴重な体験でした。また航海中は時差調整で1日23時間しかなかったので常に眠かったですね。

3. 御社の自慢といえは？

少数精鋭とチームワークです。全社一丸となって各荷主に満足したサービスを提供できるよう努めています。もちろんそれは、関係各社の多大なご協力あつてのことです。本誌をご覧の弊社関係各社の皆様、この場を借りてお礼申し上げます。

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。

弊職はまだ未熟者です。今後もっとチームの仕事を深く掘り下げ、現在の業務における自分の領域を広げていきたいと思っています。

日産専用船(株)の事業概要

当社は、日産自動車(株)の北米および欧州向け輸出車両の輸送を目的として1965年に創立されました。現在では自動車に加え大型建設機械の輸送や日本への輸入車両、三國間輸送、さらに国内外における船舶代理店事業等も手がけています。

海運税制の充実・改善について

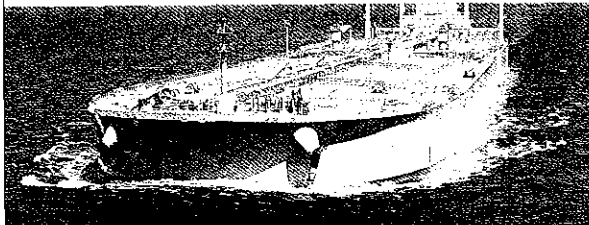
雑誌に広告記事を掲載

—海運税制キャンペーン—

当協会では、わが国の海運税制の充実・改善を関係方面に訴えるために各種キャンペーンを実施しておりますが、その一環として記事広告を6月上旬から連続3週間にわたり各種雑誌に掲載することとしております。

記事広告は以下の『租税特別措置による特別償却制度の充実・改善』と『トン数標準税制の導入』の2種類、掲載雑誌は、サンデー毎日、AERA、Yomiuri Weeklyの予定です。

日本の海運にも、
諸外国並みの税制が必要です。



欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制により、海運業所帯に対し大規模な減税を行っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は総産業の1/10程度とさきわめて低くなりましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に減税されています。

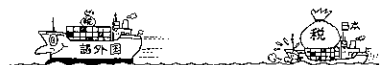
わが国海運業は、諸外国との競争において税制の上で大きなハンディキャップを負っています。

産業と国民生活の基礎を支えるわが国海運を維持していくため、税制上の競争条件を諸外国と同一にしていきたい、というのが私たちの切なる願いです。

海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

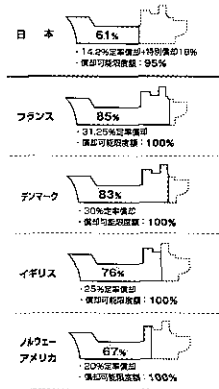
トン数標準税制の導入国

導入済み	オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、スペイン、ギリシャ
準備中	米、アイルランド、デンマーク、韓国



船が売れる日本の暮らし
社団法人 日本船主協会
<http://www.jsanet.or.jp/>

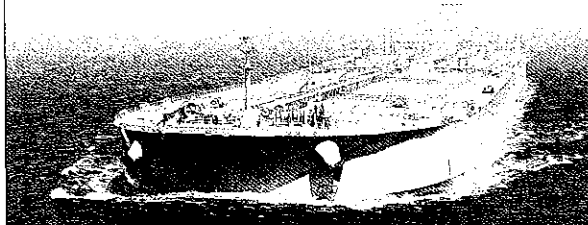
諸外国の償却制度
取得後5年間の償却可能範囲と償却制度の概要



諸外国の償却率は、わが国の特別償却率より有利である。

わが国の海運税制は、諸外国に比べて見劣りします。例えば船舶の減価償却制度一つ取っても、先進海運国では、ほぼ100%の償却が可能なのに、わが国は約60%しか償却できません。さらには、取得後5年間の償却可能範囲は、わが国の場合租税特別措置による特別償却を含めども、狭い水準にとどまっています。さらに、主要海運国では法定償却率の範囲から、円内に留まることのない外航船には固定資産税を課税しておりません。また、1年中の大半を国外で航行する船舶の所得は、社会保険料についても、多くの国で減価償却を課税していません。世界の主要海運国の中で、日本の海運会社は非常に高い負担を強いられ続けています。日本船主協会の国際競争力を確保するためには、償却制度の改善など海運国並みに税制の充実・改善を断る必要があります。海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

日本商船隊には、
税制の充実・改善が必要です。



船が売れる日本の暮らし
社団法人 日本船主協会
<http://www.jsanet.or.jp/>

内航コーナー

次世代内航海運懇談会が報告書を発表

「次世代内航海運ビジョン 21世紀型内航海運を目指して」(概要)

内航海運分野においては、その活性化を図るため、平成10年5月にスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消し、内航海運暫定措置事業(本誌1999年5月号P.7参照)を実施している。また、21世紀の時代の要請に応えるため、市場原理と自己責任の下、より競争的市場構造への転換を図るとともに、コスト競争力があり、質の高い輸送サービスの提供が可能となるよう、その活性化のための総合的取組みを行って行くことが不可欠である。

こうしたなか国土交通省海事局長の私的懇談会として次世代内航海運懇談会(座長:杉山武彦一橋大学副学長)を平成13年7月に設置し、「新しい内航海運のあり方」及びこれを踏まえた、海運、船舶、船員の海事分野全般にわたる「新しい内航海運行政のあり方(次世代内航海運ビジョン)」の検討を行ってきた。

同懇談会は4月26日に第6回会合を開催し、内航海運行政での今後の取組みの方向性について策定作業を進めてきた報告書「次世代内航海運ビジョン 21世紀型内航海運を目指して」を承認の上、これを発表した。今月号では、この概要について紹介することとする。

【次世代内航海運ビジョン】～21世紀型内航海運を目指して～(要約版)

平成14年4月
次世代内航海運懇談会報告書 国土交通省海事局

内航海運の果たす大きな役割

1. 内航海運は、国内物流の4割を担い、我が国経済活動・国民生活を支える基幹的な輸送モードである。

参 考：内航海運の事業規模

許可事業者数 3,753事業者

許可船腹量 4,953隻、367万総トン

総売上高 1兆7,500億円

2. 内航海運は、CO₂やNO_x対策等環境保全の観点からも、大きく貢献している。

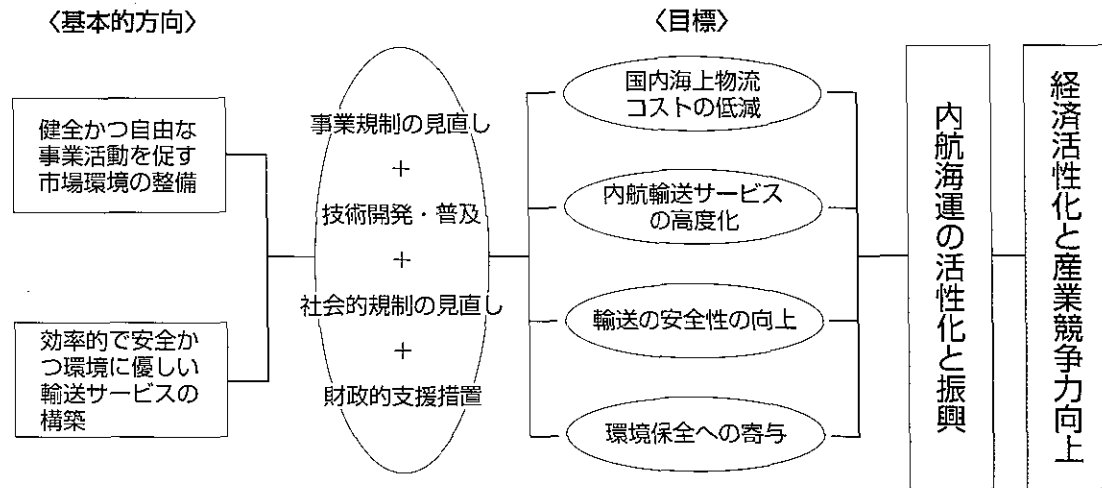
CO₂排出量はトラックの5分の1

内航海運を巡る様々な環境変化

1. 企業の国際競争激化等による物流効率化要請の高まり
 - バブル後の景気低迷、経済のグローバル化
→企業の合併、事業再編→物流コスト低減への要請
2. 環境保全の取り組みの強化
 - 京都議定書で6%のCO₂削減が義務付け
→モーダルシフト比率の向上
3. IT化の進展への対応
 - 物流EDIの導入等物流の情報化→船舶の安

- 全情報の把握、管理の効率性の向上等
4. 船員問題への対応
 - 内航船員の減少（過去10年間で34%減）、高齢化（40歳以上73%）若年船員の確保
 5. 内航海運の競争的市場構造への転換

- 事業者数の大幅減少（11,000事業者から3,700事業者）、船舶の大型化（平均総トン426トンから740トン）
- スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の解消（H10.5）



健全かつ自由な事業活動を促す市場環境の整備

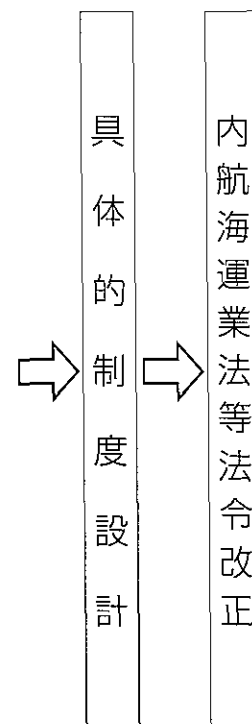
1. 事業展開の多様化・円滑化

オペレーター、オーナーの事業区分にとらわれず、事業意欲のある事業者の事業展開を支援。

 - 許可制から登録制へ変更
 - オペレーター、オーナーの事業区分の廃止
 - 船舶管理会社形態の導入
2. 市場機能の整備
 - 優越的地位の濫用の弊害を防止し、公正かつ透明性の高い市場の構築。
 - 運送約款、ガイドライン等の整備
 - 運賃・用船料水準等市場情報の開示
 - 内航海運暫定措置事業の実施
 - シンデレラ・プロジェクト（平成13年度より開始）
3. 輸送の安全の確保

内航海運業の輸送の安全を確保するための事後チェック体制を整備。

 - 船舶管理規程（仮称）の作成
 - 輸送の安全の確保のための是正命令制度の整備



効率的で安全かつ環境に優しい輸送サービスの構築

4. 高度かつ効率的な輸送サービスの構築

- 次世代内航船（スーパーエコシップ）の開発・普及の推進
- 高度船舶安全管理システムの開発・普及の推進
- 船舶や船員乗組み体制に関する規制の見直し

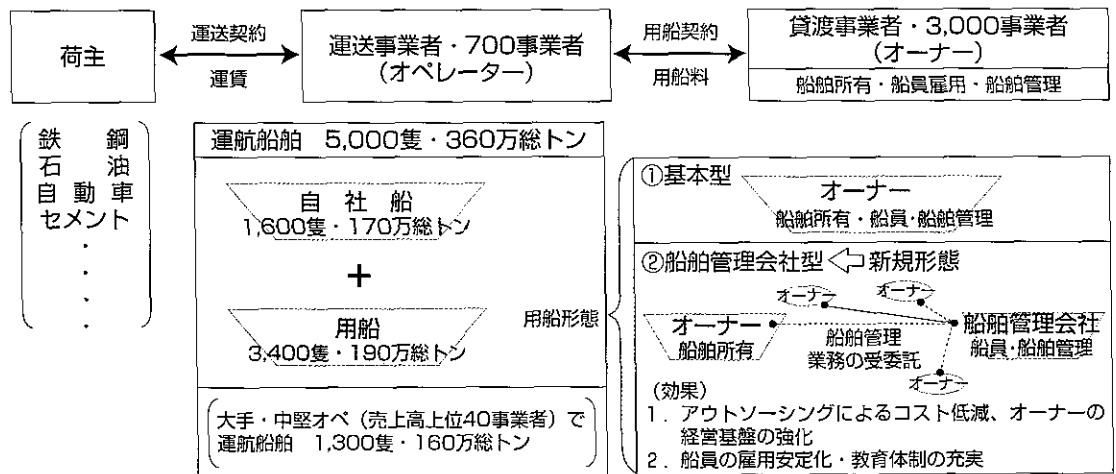
5. 良質な輸送サービスの円滑な提供体制の確保

- 運輸施設整備事業団の船舶共有建造業務の重点化
- 船員労務供給事業への民間参入等

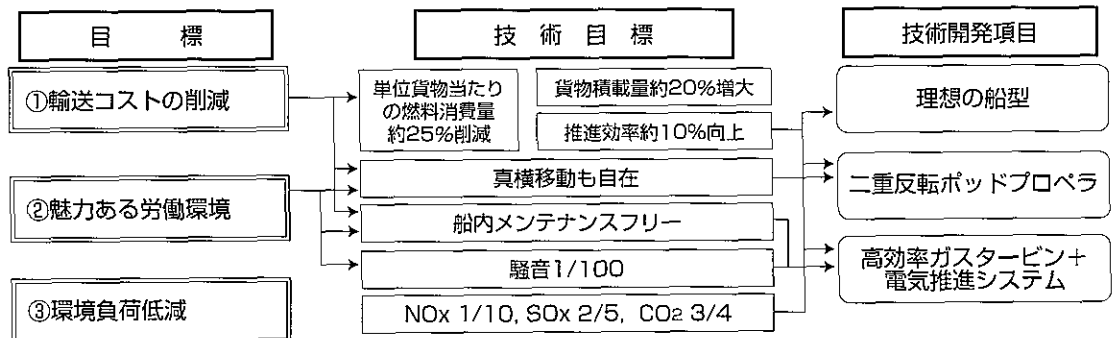
6. 全体効率的な物流システムの実現

- 海陸一貫輸送サービスの充実
- 海上ハイウェイネットワークの構築等によるモーダルシフトの推進
- 静脈物流システムの構築

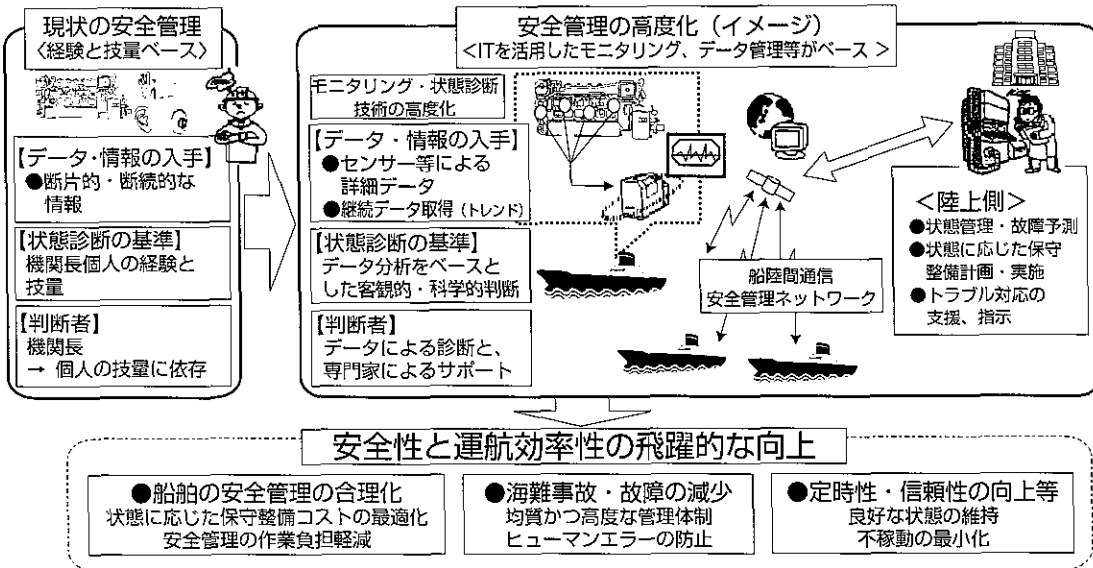
船舶管理会社形態の導入



次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発 研究期間 平成13年度～平成17年度



高度船舶安全管理システムの研究開発 研究期間 平成13年度～平成16年度



実施スケジュールの明確化

〈①事業規制・社会的規制の見直し等〉
 一 具体的制度設計に速やかに着手

- 事業展開の多様化・円滑化、市場機能の整備等を図るための内航海運業法等の改正
- 船舶管理会社形態の導入
- 船員労務供給事業等への民間参入

具体的制度設計をした上で、平成16年度以降速やかに措置

- 船員の乗組み体制に係る規制の見直し
総合的な検討を15年度内を目途に終了し、結論の得られたものから措置

〈②技術開発と関連規制の見直し等〉

- 一 技術開発にあわせて実施
- 次世代内航船 (スーパーエコシップ)
平成17年度までのできるだけ早い時期に

実用化・規制見直し

- 高度船舶管理システム
平成16年度までのできるだけ早い時期に
実用化・規制見直し

〈③その他措置予定の施策〉

- 一 スケジュールに沿って速やかに実施
- 運輸施設整備事業団の船舶建造業務の重点化
政策目的別への建造条件の変更を平成14年度当初に実施。その他については14年度以降順次措置
- 海運に係る第二種利用運送事業を可能とするための貨物運送取扱事業法の改正
平成15年度に措置
- 港湾荷役の主要9港以外の港における規制緩和
平成15年度内に結論
- モーダルシフトの推進
モーダルシフト実証実験を平成14年度以降、逐次措置

船協海運セミナー 「不況下における海運経営」の様

今月号では、去る2月28日(木)に全共連ビル4階ホールで会員会社の他広く一般の方々を対象に昨年に続き2回目となる船協海運セミナー「不況下における海運経営」を開催し講師の方々に講演いただきましたが、その概要について紹介いたします。

なお、講師の所属および役職は2月28日現在で表示しております。

米国景気の後退～大恐慌時と比較して～

東京大学名誉教授・立正大学教授 佐美光彦

米国景気の状態

アメリカの好況は1991年以来史上最長を記録して続いていた。その中でITブーム、IT設備の拡張があり、それに関連する設備投資の拡大があったわけだが、2000年3月に株価が急落した後、2001年3月頃から景気後退に入ったということが一般的に言われている。特に、設備投資がかなり急速に減少し、個人消費はかなり緩やかながら低減が続き、失業率も増加しつつあった。その上、昨年9月の「同時多発テロ」があり、FRB等による何段階もの金利引き下げがあり、日本ほどではないが、実質的な「ゼロ金利」に近い状態になった。そして減税政策が行われたり、公的事業の拡大が行われたりして、その減速が止まりつつある、緩やかであるが改善されつつある。設備投資はまだ減少しているが、改善の方向にある、というのが大雑把に捉えた現在のアメリカの景気状態だ。

大恐慌時との比較／3つの違い

この景気後退はしばしば29年の崩壊と比較される。それは、ITブームの崩壊があったこと、そして株価バ



ブルが崩壊したこと、こういう点で大恐慌のときと表面的には似ているからである。大恐慌直前の1920年代のアメリカには、自動車の大量生産と第1次世界大戦後の民間建築ブームを中心とする「耐久消費財ブーム」があり、そして29年10月の株価の大暴落があった。その結果、耐久消費財ブームも崩壊し、株価も下がった。そ

して、極めて厳しい不況の中に入ってしまったという意味でかなり表面的には似ている点があるが、違うことのほうが多い。その違いは構造的にどういう点かということをも3つの点に絞ってみたい。

1 物価動向

第1点は、物価動向。戦後はどの国でも物価はあまり下落しなくなり、ほとんど上昇基調になった。ところが、第2次大戦前においてはむしろ景気後退が発生すると同時に、物価が激しく下落するというのが当たり前だった。

物価変動の統計を見ればすぐわかるが、景気後退がある度に物価そのものが下落することが起こり、29年恐慌でもこの物価下落は激しく起こった。約3年間に物価指数は40%近く下がり、生産は50%ほど下がった。しかし、物価の下落の仕方は自由競争的部門と寡占的部門とでは非常に大きな違いがあった。

自由競争的な部門の代表である農業では物価は60数%下がり、物価はほぼ3分の1の水準に落ちた。そのため、農産物を売れば売るほど赤字になるという状態が発生し、世界大農業恐慌というものが始まった。それほど激しく物価が下落した。しかも、その時の物価下落は以前の物価下落と非常に大きな違いがあった。

ここでは「デフレーション」(=「デフレ」)を「物価下落」という意味に限定的に使うが一デフレが発生すると同時に、生産が急速に下落する、失業が増大する。すると、また物価が下落し、さらに所得が減少して生産も下落してくるというように物価と実体経済の相互的な縮小収縮が始まった。これをデフレスパイラル、と呼んでいるが、世界史上初めて1929年の大恐慌でこのデフレスパイラルが発生した。これが、アメリカ大恐慌の最大の原因である。フリード

マンに代表される見解・通説ではアメリカでの金融恐慌が大恐慌の原因であり、それは金融政策の失敗が原因である、とされているが、それは根本的に間違っている。なぜならば、金融恐慌が起こったその原因自身が実体経済の異常な悪化、投資の異常な収縮にあったからである。一言で言うと、その原因はデフレスパイラルである、となる。その結果として金融恐慌が起きた。金融政策での失敗は付随的な問題と考えている。

第2次大戦後先進国では、デフレスパイラルに陥らないように、物価を下げないようにする財政金融政策が基調になった。特に、アメリカでは1950年代からそれが意図的に行われるようになった。緩やかにインフレーションを持続させて、緩やかに物価を上昇させればデフレが発生しない。景気後退になってもデフレを起こさなければデフレスパイラルになることはないで、そういう体制をつくってきた。

それと同時に、金融恐慌を起こさない体制がどの国でも出来上がった。要するに、大きな銀行は潰さない。いざというときには中央銀行あるいは預金保険機構を通して公的資金を導入し、金融恐慌が波及するのを防ぐ、という体制が出来上がったので、大きな金融恐慌は戦後どの国でもほとんど起きていない。これは、29年当時とは決定的な違いである。

よく誤解されるが、29年恐慌時には実は経済政策というのはほとんどなかった。当時は市場経済、企業の動きに任せれば景気は必ず回復する、政府がそれに介入すれば、かえって市場の機能を損ねてしまう、という考え方が支配的だった。

本格的な経済政策は試行錯誤の中で徐々に行われ、29年恐慌の結果としていわゆるニューディールがあり、33年以後は次第に大きな政府が

出来てきて政府が経済に介入していく。戦後は大恐慌を回避する体制、デフレスパイラルを回避する体制として物価の持続的な上昇傾向、そして金融的セーフティネットが出来上がっていた。したがって、アメリカは50年代以後、物価上昇率が一時的にマイナスになったことはあるが、物価が大きく下落したことは一度もない。いまでも物価上昇率はプラス2%ほどになっており、物価が緩やかに上昇している。これをインフレと言うか言わないかは別にして、物価は下げないということが支配的になっている。

ところが、日本では80年代終わり頃から市場主義的な経済政策が主流になり、デフレを放置している。90年、91年の平成不況によるデフレが始まって10年以上経ったいまになってデフレを阻止しなければならないと、10年遅れた政策を実施しようとしているが、私は実質上デフレスパイラルに入っているときには通常のデフレ政策は効かない、と考えている。もっと別の政策が必要であると考えている。一方、アメリカではほとんど絶対と言っていいほど、デフレにならないように特にFRBが積極的な政策をかなり前向きに行っている。アメリカの物価は現在上昇しているのだから、日本のようなデフレスパイラルの危険はない。これが、29年大恐慌時と決定的に違う現在のアメリカ経済機構の1つの特徴である、と考えている。

2 株主・経営革命

第2の違いは、株主ないし経営革命が最近急速に進展したことである。株式会社の研究で有名だが、1932年にバーリー&ミーンズという人がアメリカ株式市場を分析した。この分析によって、株主が非常に大勢おり、株主が完全に分散してしまっただ株主がいなくなってしまった、その結果、経営と所有が分離している、という

ことがわかった。それが、当時のアメリカ株式市場の特徴だった。実はアメリカはこの10年の間に経営と所有が分離した状態ではなくなったというのが1つの大きな変化であると考えている。

金融を直接金融と間接金融に分けると、アメリカでは、直接金融の比率が日本に比べて圧倒的に高く、60%ぐらいは直接金融であると言われる。直接金融の中では家計の所得が株式市場に流れる比重が非常に大きく、家計の金融資産の50%以上が、直接・間接に株式市場に入っていると考えられている。ちなみに日本の場合にはほとんどが預金になっていて、アメリカとの所得構造が決定的に違う。

この家計の株式に対する投資の多くは、実は大金融機関を通して行われている。それが有名なミューチュアルファンド、あるいは年金、保険会社等であり、これらを介して資金が株式に向かっている。これらが機関投資家となってこの10年から20年の間に急速に成長してきた。その結果、機関投資家が事実上の経営と所有を握ってしまった。大株主になれば、直接に経営者にプレッシャーをかけることができる。実はその大株主のところでは経営と所有が一致しており、彼らはもっと株価を上げろ、もっと配当を増やせ、というプレッシャーを経営者に強くかけるようになってきた。

それによって、経営者はこの長い10年の好況期において積極的に企業の合理化を進めた。一時流行ったアメリカにおけるリストラ、あるいはダウンサイジング、そして中間管理職の整理等々が積極的に行われた。したがって、この10年のアメリカの好況は、「雇用なき成長」とか、「雇用なき好況」というふうに言われた。

雇用者が一方でリストラをし、失業を増やしながら設備を拡大するので雇用は増えないが、

設備投資が需要を拡大して好況を導く。好況期に生産性の向上を急速に行い、リストラを行うということは画期的なことであり、通常は不況期にリストラが行われる。いまの日本がまさにそれだが、アメリカでは好況期に行う。これが、アメリカの好況の性格をすっかり変えた。しかも、それがITブームとつながって長い好況を持続した最大の原因であると考えている。

銀行恐慌について若干触れたい。29年恐慌のときに史上最大の銀行恐慌が起こったが33年3月、これが景気の底である。33年3月には、アメリカの全銀行が営業を停止した。そのときルーズベルト大統領は、通常は考えられないことだが、銀行の経営権を大統領1人に集中した。そして、実質上財務長官が権限を握って、銀行営業を停止している間に徹底的に全銀行の経営をチェックし整理した。そして、健全な銀行と判定されたものから徐々に銀行再開を行っていった。不健全と見られたら潰されて整理される。その結果、そのときに30%~40%の銀行が整理されたと記憶している。2・3ヵ月後には健全な銀行だけが営業を再開したので、不良債権は極めて短期間に整理し終わったということになる。

実は、恐慌後アメリカではなかなか設備投資が増えなかった。これはニューディールの政策とも関係あるが、33年4月頃、正式統計でアメリカの失業率は26%——実質は約50%と見ているが——と非常に高かった。その後なかなか雇用が増大しない。そこで、ルーズベルト大統領が史上初めて公共設備投資を行った。これにより大きな設備投資を行わないで投資量を増やしていく、いいかえれば合理化を伴わない設備投資が進み、なかなか景気が回復しなかった。それが、今回のアメリカの設備投資の動機と大きく違う点であると言える。

3 株価の大暴落

第3の違いは、株価の大暴落が劇的であったこと。株価の下落率だけを見ると大恐慌の10月24日よりブラックマンデーのときのほうが大きい。大恐慌時はその後の約3年間にアメリカの株価が10%くらいの水準にまで下落してしまった。9割方下落して、長期の大暴落が続いたことになる。

なぜ、こんなことが起こったのか？実は当時のアメリカ株式市場に入ってくる投資資金の最も重要な根拠となっていたのがいわゆるブローカーズローンというものであった。一般の人が株を買った場合、当時は大体4分の1は現金で4分の3はブローカーからお金を借りている、信用買いする、そういうのが一般であった。そのため、その株は買ってもブローカーのところにある。ブローカーはその株を担保にして銀行からお金を借りる、これがブローカーズローンと言われるもの。これが極めて多く、特に20年代末期、株価がどんどん上昇するときに、このブローカーズローンはものすごい勢いで増大したが、そのときにブローカーにお金を貸したのは銀行ではなくて実は大企業だった。

当時、大企業は非常に利潤が余り、この利益をブローカーズローンに投入して月10数%の利益を得ていたので、ブローカーズローンを決定していたのは実は大企業の資金だった。いわば、株式市場の最も重要な部分が、いまでいう間接金融に依存していることになる。それによって株価が上がってくると一般の株主もどんどん買う。いわば、ブローカーズローンが株価の動きを扇動する、という状態だった。そして、一旦株価が下落し始めると思った途端に、この大企業のブローカーズローンが劇的に引き揚げられた。1週間に、3分の2ぐらい引き揚げられた。3年後にはほとんどゼロになった。その結果、

株価が崩落し、さらに崩落するということが続いた。

ところが、現在のアメリカにおいてはこのようなブローカーズローンのような株式市場における間接金融の役割はうんと小さくなっている。ブローカーズローンは現在もあることはあるようだが、重要な役割は果たしていないようである。資本市場に占める間接金融の比重が低下し、大機関投資家の役割が、決定的になった。この結果、株価の変動の仕方にも大きな変化が出てきていると考えている。

私の知る限りアメリカの株価は5～6年前から下がる、株価は下落すると経済学者が何度も警告を発したが、なかなか下がらない。これはドルについても同じで、3～4年前に『ドル暴落』という有名な本が書かれ、一時売れていたようですが、その後ドル暴落は起きない。株価は、ピーク時から比べると、現在はかなり下がっているが、29年恐慌のときのような劇的な大暴落はない。少し下がっては、また上がる。上がってまた、少し下がりまた上がるというジグザグを辿りながら少しずつ低下していくというのが現在の株価の基本的な動向であるかもしれない。この点は、29年恐慌時と決定的に違うところだ。

その理由がこの機関投資家の役割にあると思う。少し下がると機関投資家が大量に買い支える。そうすると、少し上がるとまた一般投資家が入ってくる。また少し下がると、また買い支えるということをしていて、もちろん、最後には何らかのヘッジをすると思うが、ジグザグしながら、むしろ、緩やかに株価動向が変動し始める。そういう特徴を持っていると思う。

このような意味で3つの大きな、大恐慌時と比べると決定的なアメリカの経済行動に大きな変化がある。したがって、現在のアメリカの景

気後退はITブーム設備投資の減少によって縮小しつつあるが、その景気後退は緩やかである。特に、日本に比べたらはるかに緩やかである。

しかも、重要なことは先に述べたように生産性の急上昇が不況期にさえ行われている。こういうときには、通常の財政政策や金融政策が有効に発揮される。したがって、大きな経済政策の失敗をしない限りアメリカの景気後退は激しいものにはならない。むしろ、緩やかに改善する可能性のほうが強いと思う。

これに比べると、日本の現在の経済状況はある意味では最悪と思う。既に、私の認識では日本はデフレスパイラルに入っている。デフレスパイラルに入ると、物価が下落する。しかし、日本の場合緩やかだが物価は下落し、生産も实体经济も悪くなる。それが、少しずつ循環してだんだん拡大していく。その中で最も重要なことは、投資意欲が消滅していく、投資利益がなくなってしまう、投資の機会がなくなってしまう。こういうときには、どんなに財政支出を行っても投資拡張は一時的なものでしかない。

金融は、ゼロ金利になっていても、企業側に投資意欲がなければ、どんなに銀行資金がダブついても貸付に向かわない。どんなに金融を緩和しても、基本的には实体经济はよくなる。したがって、このデフレスパイラルを解消するのは金融政策ではない。何よりもやるべきことは、实体经济、投資をいかに拡張するかということ。これを第1の経済政策にしなければならないが、これはほとんど行われていない。当分、日本経済は悪化する以外ない、これが私の結論である。今日の主題からそれるが、アメリカと比較して日本は大きな違いがあるのでその点について触れた。いま、世界経済の一番危険といえますか、最も危ないのが日本経済であるといえる。

米国経済の弱点

しかし、そうは言っても、アメリカの経済がすべていいというわけではない。主として次の2つの不安材料があると考えている。

1つは、アメリカでは家計の貯蓄率がほとんどゼロかマイナスになっていること。貯蓄はほとんどされていない。その上、好況期に借入金で株を買って負債を増やしている。株価が上がっているときはそれでいいが、株価が緩やかに下落しているときは、これが大きな家計の損失になっていく。したがって、さらに株価が下がったときにその返済が困難になる。それが、消費の減少に結びつく可能性がある。これが、アメリカ経済の1つの重要な弱点であると思う。

第2は、アメリカ経済が非常に大きな経常収支の赤字を持っていること。経常収支の赤字があつて、しかも、史上初めて基軸通貨国が純債

務国になった。世界最大の純債務国でありながら、どうしてドルが基軸通貨であるのかという重大な問題があるが、経常収支の赤字は、外資の巨大な流入によって賄われている。外資が入っている限り、ドルは総体的に維持されドルの大きな下落は起こらない。このアメリカに流入している外国資金が、いつ流出に転じるかという問題がある。これは短期の問題というよりも、長期の問題であつて、私は長期に非常に大きな危険があると考えている。外資が流出してドルが急落し始めると、アメリカの金利は急上昇せざるを得ない。それはもちろん、景気後退によってマイナスになるので、不況をかえって促進してしまうという可能性がある。この2つの点がアメリカ経済の大きな弱点、盲点であると考えている。

不況下における海運経営

■ 日本郵船株式会社 調査グループ長 松田俊男 ■

(日本船主協会調査幹事会幹事長)

1. 海運分野でどれだけ不況色が濃いのか

直近の30年間のマーケットを振り返ると海運界は殆どの時期が不況下であった言えよう。

現在も三部門ともに不況である。1997年初を1000としたコンテナ船の備船料指数は、現在450~460という低レベルである。3000~5000TEUの船をこのマーケットに出した場合、1日当り数千ドル損をするという惨澹たる状況である。

鉄鉱石とか石炭だとか、液体貨物を除いたものの不定期船運賃指数(BFI)は、1985年初の極めて悪いマーケットの時期に設定され、これも基準値が1000である。直近は1030程度で、パナマックスといわれる70,000DWT型の船が1日に5000ドル内外の損失を蒙る。1500ぐらいが儲かるレベルであるため、多くのプレーヤーは損

失を出している。1250から1500までの間にある時期は非常に短く、厳しい時期が長い産業である。

原油を輸送する大型タンカー(VLCC 25~30万トン)の市況は、78年のオイルショック以降10年以上の長期にわたり低迷したことがある。1974~1975年で大幅に下落し、以降1985年近くまで全く回復していない。運賃指標であ



るWS（ワールドスケール）は現在40～60ぐらいである。40～60とは、償却コスト負担の大きい新造船では必ずしも儲からないという楽ではないマーケットである。

万年不況下にある海運の経営者は、不況になった時の経営に慣れている筈だが学習すると言うことが無く、一過性の好況があるとその持続をあてにしてすぐに過剰投資に走り、自ら不況の状態を作り出している。

2. 世界恐慌時の産業の状態および海運への影響

世界恐慌の発生した1929年はいろいろな産業のピークに達した年であり、この時点をも100とし、工業生産指数の推移をとると、アメリカでは大体1932年に54にまで低下した。

当時の海運関係について、世界の船腹量推移は約7000万トンでほとんど横這いである。不況対策として係船策を採った。係船率は1929年には5%、1930年8%、1931年に15.3%、1932年に20.7%でピークとなり、1933年からは17.2%、11.4%、9.8%、7.4%と年々減少している。海上貿易量は、1929年に4億8000万トンをピークに、その後1932年の3億3000万トンでボトムとなり、それ以降海上荷動量は回復している。

当時の海運へのダメージは、海上貿易数量の指数を見たところ、1929年を100とすると1932年74と極端な減少はみられない。単価指数（物価）が、53と半額となった。海上貿易数量指数に単価指数を掛けたインカムが39と約6割の減収となっている。

このとき、不定期船の運賃指数は1929年に107で、1932年が80であった。他の商品のレートが激減したにもかかわらず、海運会社のダメージは比較的少ないようである。営業資本を眠らせる対策は探っていたが、それ以上に寡占状態にあったことが基本的に有利に働いたと思われる。

1928～32年までの5年間の外国主要65船社の配当状況によれば5年以上の連続配当は4分の1の16社、1割以上の配当社が3社、基本的に5年間無配は13社だけである。

一方、その当時の各種産業の生産高および価格については①小麦…生産量は変動なし、価格は半額である。食糧生産は減少していない。②ゴム…2割減少、価格は7割5分減少した。設備投資が減退した分の影響である。③石炭…生産量指数が1929年の100に比べ1932年が72に落ちながらも価格は不変である。④原油…1割少し減少、価格が3分の1である。①～④は、当時の海運輸送物資で最も大きな輸送量であった。世界鉄鋼生産は1932年に6割減少している。米国では実に8割の減少で、鉄鋼の貿易量は2分の1になった。鉄鉱石の生産も落ち、海上荷動きは減少した。また、米国で自動車生産が1929年540万台の生産量が32年には137万台と、耐久財の中でも奢侈品である車が非常に大きな影響を受けている。

世界経済が本当に後退した場合、以前の世界大不況のような3～4割の後退というのは現在では考えられないが、10%ほどの経済後退ということはある程度リスク管理の許容範囲としては考えておく必要がある。

経済が低迷したとしても生活必需品に対する影響は少である。逆に10%の景気後退があったとしても、例えば今から世界のGDPが10%少なかった1998年の状況に後退したとしても、2002年より10%も荷動きが少なくなるということにはならないかもしれない。

コモディティーによっていろいろ違いがでてこよう。生活必需品である小麦が減らなかったり、不況下で投資が減退し設備投資がほとんどゼロになったような時期には鉄などのような素材や機械などの資本財はドラスティックな減少

が起きよう。現在の産業の構造をいろいろ定性的な面から考えることで海運への影響を推し量ることが出来る。

3. 景気後退時に取り得る方策（リスクの度合いに応じた対策）

デフレ経済に陥るリスク

デフレとは価格が下落し、過去の名目価格と将来の名目価格との乖離が起こることで、資産の名目価格は下落する。その資産価値の下落というのは営業資産、海運会社は船で、金融資産も不動産にも総てに及ぶわけである。その時、皆がセルフフィッシュに動くと言わゆるスパイラル的に進行することはあるが、我が身を守るとなれば投資を控えてバランスシートを縮小することが最も賢明な方策ではあろう。

ドルの変動のリスク

米国景気が後退すれば他国通貨に対するドルの下落が予想されるが、見込みで賭けをすることはしない。ポジションをドル・円のどちらかに偏らせるといって自体がリスクである。ドル収入・ドルコストを完全に対比させることである。これは日本の船社は相当この対策が取れてかなりニュートラルであるが、もう一段のリスク回避の努力が必要と思われる。

債権の相対的増大

収入契約というのは極力長期に持つのが良い。収入契約とは、オペレーター、チャーターからすればCOA（長期数量契約）で、オーナーからすれば、いわゆるチャーターに対する定期備船契約である。巨大な損失で耐えられないというのは別として、少々の赤字であったならば、長期の契約という債権は相対的に増大する。そして、コスト自体は非常に下がるため、不況期に海運会社が何とかしたのは、運賃の下落に対し、コストも同時に下がったため

である。

債務というのは当然相対的に増大するわけで、コスト契約というのは極力短期にすべきで、チャーターからするとオーナーとの契約は極力短期にしてマーケットに任せることが言えよう。

債務も債権も相対的に増大、名目的な価格が低下、過去の帳簿価格とは全く別に低下するという原則を理解すれば自然と対策も出てこよう。当然過剰設備になっているため、設備投資は控える。そして、市場調達というか自分で持たずに借りてくる、というような考え方にすべきであろう。

信用管理を厳格化

債権の取りはぐれは、信用のおけないチャーターに出さないとか、逆に、それはCOAも同じである。デフレ経済とは基本的に債務者から債権者への所得移転であるため債権者の方に有利にできてるが、結局、債務者が債務を履行できないために、最後は債務不履行ということで解決されてしまう。これが、一番怖い状況です。露骨な表現は避けるべき乍ら、ボリュームが下がる、価格が下がるとか、債権・債務も同じ原理の中で色々考えればそれなりの対策を思いつくことが出来るであろう。

リスクの度合いの判断

リスク回避対策の度合いについて、リスク管理自体、完全な自主判断であって、リスクの確率が1%あると思ったら1%の対策、10%怖いと思えば10%ぐらいやっておけば充分であろう。この産業自体が皆アップアップで生きているような状態ですから10%人より勝てば何とかなる。そして、10%ぐらいの対策で損をしたことは、保険料と考えれば良い。

米国を中心とした世界経済の現状と見通し

株式会社日本興業銀行 調査部長（現みずほコーポレート銀行） 中島厚志

去年の9月のテロ以前から世界的景気は減速していた。その理由は、①米国の景気減速が既に顕著となり、それを受け日本、アジアをはじめとした国々からの輸出が落ちこんだこと②IT不況、パソコンなどの需要の見込み違いが主因で、過大な生産設備、生産の反動が昨年表れた。その結果、日本やアジアでは、IT関連の製品、電子部品に需要減退が響き、世界経済の減速に輪をかけた。ここにテロ事件が影響を与え、外出、行動を控える動きが出たため、需要が世界的に減少したことが挙げられる。

しかし、米国での景気回復は意外に早いものであった。要因として①IT関連の調整が世界的に進んでいること、②テロ後ということで米国では、連銀の金融緩和や政府による財政刺激をはじめとした需要刺激策を実施したこと、などがあり、景気の下支えとして米国経済、世界経済に反映された。10-12月期のアメリカのGDPは、前期比年率で0.2%のプラスに転じている。

普通の景気循環では、在庫積み増しが生産面にとって1つの転機になり、景気転機に繋がることが多く、米国はそうした局面に入ってきている。ただし、マイナスの影響はこれからで、去年、景気が減速してきた中で金利面などの需要刺激策をとってきたが、効果が継続することは考えにくく、消費面への影響が出ることとなる。現状の米国では、政策的な効果やIT不況の脱出、生産面での調整、低金利で需要が堅調に推移している。しかし、伸び切っている面もあるので急回復は望めないものの1%台の成長が考えられる。昨年2001年が1.1%、今年は大体1.4~1.5%と緩やかな回復が考えられる。

アジアについては、IT不況、米国の景気減速

の影響を受けて、不良債権処理が進まなくなるという影響もあり、現在景気は悪い。しかし、鉱工業生産の具合をみるとアジア各国とも去年の半ば

過ぎから底を打っている事からも意外と足元が堅くなってきている状況である。こうした状況を反映し、いまアジアの一部の国では株価が上昇するなど景気回復の先取りともいえる状況も見られる。

アジアの場合には、景気構造で幾つかのパターンに分けられる。まず、①輸出依存度が高く、IT依存度の高い、韓国、台湾、シンガポールといった国々である。これらの国では外需の動向が大きく景気に影響する。2000年に高成長を達成した国々であるNIESでみると2001年は0.3%まで落ちている。2002年はそれなりに伸びは高いけれども、一時のような爆発的なことにならないと見られ、3%程度の成長率が考えられる。②内需主導の国として堅調である中国は、内需刺激策を進めており、連続長期休日など年に3回設けるなどの施策を採るなどしている。2001年の中国の成長率は7.3%となっている。

アジア全体の成長率を見ると去年が大体3.6%の成長、今年は5%弱程度が見込まれる。

ただし、この数字については、全体加重平均すると中国の割合が大きいことから、7%成長に大きく引きずられて上がるという点の他、ア



アジアというのは成長余力が大きな地域であるため日本やアメリカのように成長率が2%、3%で良いというわけでないので、5%程度というのは緩やかな回復と見て良い水準である。

また、中国では内需中心で7%成長をしている割には輸入伸び率が極めて低いことがあげられる。生活水準の向上、WTO加盟などで、外資としては中国に輸出する動きが出るとともに世界の工場として海外からの直接投資も入る訳で、もっと輸入が増えてもいい。これは統計上の取り方の問題が想像され、発展の著しい沿岸地域にウエートのある統計になっている結果かとも思われる。

欧州についてはEUで通貨統合が今年から完成している。需要動向に与える影響は、旧紙幣が使えなくなる措置が採られているため、いわゆるタンス預金をはき出される形で去年12月の消費が良かったことである。しかし今年に入り、その反動がある程度出はじめている。政策的な対応ではインフレ率がなかなか下がらないため、金利引き下げも遅れるということからも、緩やかな景気回復というのが今年の姿で、米国景気に頼るという面が強い。2002年の成長率は1%ぐらいの緩やかな見通しである。背景として、財政刺激するにもユーロ圏では財政赤字をGDPの3%以上出さないようにする成長協定等が有ることも一因である。

今年は、米国景気の回復、ITの底入れ、主要地域あるいは国による政策的な下支えなどにより、全体観で見れば緩やかな世界経済の回復が考えられる。加えて、今年の世界経済を見るについては、いくつかポイントが上げられる。

①IT関連では、確かに在庫調整が早く成長し続けている分野のため、ある程度の伸びは期待できる。現に、半導体とか電子部品等の市況、価格、あるいは数量というのは年初から回復基調になっているが、パソコンとか、携帯電話な

どは基本的には行き渡ってきているという商品であるため、急激な需要の増加は期待できない。いわゆる買い替え需要が中心ということに今年はなると考えられるが、それも緩やかな範囲で留まろう。

②世界的なデフレも意識される。この観点から製造業製品の物価でみると、中国もアメリカでもデフレが起きている。もっとも、それ以外のサービスの価格は上がっているから、全体としての物価が下がっていないということである。世界の供給基地である中国でデフレが起きているということは、生産力が、需要の伸びを上回っているということ、中国自体でつくる製品の家電製品の値段などが下がっているということである。それが輸出に回ってくるという傾向が続くと、世界的に財の価格は下押しされることになる。

③波乱要因としては、日本が国際金融市場あるいは為替市場を通じて世界に影響を与える懸念がある。日本経済の停滞に併せて為替もジリジリと円安方向に動いており、経済が立直る姿が見えないと、この傾向は続くと思われる。日本の経常収支は黒字であり、一方的に円安が進むことには本来ならないが、日本でデフレスパイラルが急に加速するとか、あるいは、金融システム不安が現実になるとか、あるいは大型の倒産等を引き金にして失業率が急騰することなどが現実化すれば、一種抵抗線にある135~140円という水準を突破するという事態もあり得る。もっともジャパンプロblemについては、経済運営あるいは金融面での運営がきちんとされていけば、大きな波乱は無いのではないかと見ている。

以上いくつかの留意点を挙げたが、世界経済は基本的には緩やかな回復基調に今年に入っていくものと見ている。

Washington便り

米国の教育事情

今年1月8日、首都ワシントンからの一団がオハイオ州ハミルトン市に降り立った。ベイジ教育長官やケネディ上院議員等上下両院議員を伴ったブッシュ大統領が、ハミルトン高校で「米国教育改革法」の署名セレモニーを挙げるためであった。その大統領署名で、今年から教育改革プログラムを大車輪で推進するツールとしての連邦法が施行された。

大統領は選挙戦での公約事項の一つとして教育改革を掲げた。大統領自身がテキサス州知事時代に抱えた難題の一つが、教育問題であったことがその根底にあった。ブッシュ政権発足時に二人の黒人が閣僚に指名された。その一人が教育長官のベイジ氏であった。他の一人がパウエル国務長官である。米国の教育改革を語る時、ベイジ長官が過去に取り組んだ教育現場に立ち入らないと、教育問題の真の姿が見えてこない。

授業崩壊

大統領とベイジ長官は同郷である。大統領がテキサス州知事を勤めていた時、長官は全米で四番目の大都市ヒューストン市（人口195万人）で州最大の公立教育機関（対象生徒総数21万人）の総責任者であった。教育問題は何処も同じ「授業崩壊」であった。先生の三人に一人は教室での規律と秩序回復に悪戦苦闘していた。その重責ポストで長官が経験したことは、5・3・4制の教育制度の下で8年次から9年次に進学した11万人の内、卒業ができたのは僅か4万人に過ぎないという最悪の「授業崩壊」であった。7万人が落ちこぼれた勘定になる。

長官は問題の分析に着手した。クラスでの履

修レベルが低い生徒と暴力行為を働く生徒とが不可分の関係にあることを突き止めた。その対策として問題を校内で自己解決する従来型手法は有効ではないと判断し、学校とは無縁の専門家集団 CEP (Community Education Partners) に生徒の矯正を依頼することにした。同時に、ハードウェアの整備に力を注ぎ、2校の矯正専門の私立学校を設立した。問題のある生徒を入学させる受け皿が整った。米国の教育界では、「発想の大転換」と評価された。矯正教育を教師という専門家集団から切り離し、民間の教育専門家と私立学校に任せるという英断であった。後に、公教育での失敗の再生産打ち止めと民間企業との新しい教育環境作りの協力関係が問題解決の決め手となったと長官自身が述懐している。

処方箋

学校設立の三年後、矯正校の在校生総数が2,500名を数えるまで拡大した。拡大の重要なポイントは、クラスの秩序を乱す生徒を落伍者予備軍と位置付けたが、烙印を押してクラスから排除する方法は採らずに一定の矯正期間経過後、また元のクラスに戻すことを本人に保証したことである。矯正学校ではそれが生徒のやる気を増幅させた。その成果として平均在学日数が152日と短縮され、2,500名の生徒の顔ぶれも日々入れ替わった。

長官が推進した CEP 行動プログラムには幾つかの特徴がある。個人メニューの教育プログラムを成功体験が味わえるように設定したこと、生徒の個性に合った教育空間を設けたこと、最新コンピュータやビデオ装置などの機械装備率を高めたことなど、自己発見と知的刺激を与え

るのに十分な教育環境を整備した。生徒は矯正校の先生から「怒りの自制」、「揉め事の解決方法」、「自己の存在と他人の尊重」、「自らの行動に対する自己責任」などを修得して自分の学校に戻ると、今度は問題のない生徒にも大きな刺激を与えた。システムが相乗効果を発揮した。長官が管轄していた校区内の教室秩序が急速に回復した。統一テストの成績ランクはテキサス州の上位に入った。地区犯罪率も2年の間に半減し、全米で大きな話題をさらった。

教育改革立法

ブッシュ州知事が大統領に当選すると、教育現場で指揮を執り名声を高めたペイジ氏を迷うことなく教育長官に指名した。長官は大統領の絶対的支持を背景に就任早々から精力的に教育改革に取り組んだ。教育に対する議会の考え方は上院と下院、共和党と民主党、保守派と進歩派、宗派など幾層もの異なる意見が錯綜した状態にあった。最終的には超党派の努力とはいえ、民主党主導で教育改革法が成立したが、共和党の大統領は「深遠な改革」(Profound Reform)と賞賛を送った。新法はジョンソン大統領が議会を強行突破した1965年小中学校教育法に転換をもたらすものとなった。36年振りの大改革と評される所以である。「No Child Left Behind Act of 2001」という呼称には、一人の子供も積み残しを許さないとする立法の意気込みが強くにじみ出ている。

改革法の大きな特徴のひとつに全米各州の公立校が「国語」と「算数」の統一テストを2004年から実施し、翌年度には「科学」を加え、その結果を公表するという一項がある。全米での統一テストの毎年実施は初めての試みである。初年度のテスト結果が最低到達目標となる。その数値が2年連続で改善しない場合は、連邦教育予算からの援助を増額できる。それでも改善が見られない時には、補習や転校費用を支給する。6年以上成績が改善されない学校の教師は入れ替えを行う。全ての公立校が今後12年以内

に国語と算数に習熟した生徒の割合を100%まで引き上げることを求めると共に、貧富による学力差と白人と非白人の学力差の双方を縮めることも義務付けている。これを現場で指導する教師の教育能力については、4年以内に各州が担保することになっている。

ワシントンの実情

筆者の住むワシントンは合衆国の首都であるだけに全米随一の高学歴者が居住する街である。裕福な家庭の子弟は私学通学が主流となっているが、公立校に通わせる場合は、隣接のメリーランド州やヴァージニア州へ家族が移り住むことが多い。私立校についていえば、歴史の古い学校が多く、それぞれ皆、独自のカリキュラムを組んで個性的な教育に取り組んでいる。「授業崩壊」が起これば、市場の自由競争に晒されている私立校は生徒が直ちに転校し、経営危機に陥ることになる。長い歴史の中で危機管理戦略を確立している私立校での「授業崩壊」は皆無である。

一方、ワシントンの公立校は、全米で最低の統一テスト結果という不名誉な勲章を授かっている。8年次(中学2年生)の全米平均で数学が64、国語は31、科学が27であるのに対して、ワシントンの公立校はそれぞれ23、12、5と、3倍から5倍という大きな格差がある。ペイジ長官に比肩できる教育責任者の不在がワシントンの悲劇を生んでいる。これと連動するかのようには、犯罪件数も全米平均の2倍、殺人は8倍、傷害2.5倍、強盗4倍、車両の窃盗が3倍、と何れも最悪の数値を示している。

ペイジ流に言えば、高くない教育水準と犯罪が一体となっている首都ワシントンこそが、新教育改革法での成果余力が大きく、同時に期待感も一段と高いといえる。

(北米地区事務局ワシントン事務所
所長 岡 哲夫)

第41回

潮風満帆



海軍予備役として 徴用された戦争当時



元日本郵船株式会社 船長 吉永彦爾(ロンドン在住)

私は大正8年生まれで、今年満82歳になります。親父は町医者で横須賀の郊外地で開業しており、小学校は山崎小学校でした。海が近く、東京湾に出入りする軍艦や商船など日常見慣れた環境で育ち、いずれの日にか、外国に行ってみたくて憧れ、夢見ていました。

また、小学校低学年のころ、灯台守の娘というグレース・ダーリングの話を読み、特に挿絵にあった可憐な少女のいるイギリスに憧れていました。後年、憧れのイギリスはバンパー(ニューキャッスルの北約40哩:1哩(マイル)は1.852km)近くの灯台とバンパーにある小さな博物館を見る機会があり、そこで見た絵は、灯台守の親父と腕の太い屈強な娘が描かれており、可憐とは程遠く、ガッカリしたことを覚えております。

小学校6年生の時、親父は若くして病死、一家は東京に移りました。中学は池袋にある立教中学で、ここはアメリカの聖公会のミッションスクールで

すが、元はイギリスのアングリカン・チャーチが宗派です。中学卒業の頃は、日本は既に支那事変中であり軍国主義に突入していた時代でした。私はやはり、世界のいろいろな国を見たいというのが依然として夢でもあり商船学校に進むことを決心、船乗りの道を歩んだ訳であります。

当時、商船士官は海軍予備役で有事の際は徴用され、すぐ役立つよう教育訓練が行われました。特に全過程のうち、6ヶ月間の海軍砲術学校の訓練を含んでおり、後に戦争と同時に多くの同窓が海軍士官として徴用されたことはご承知のとおりです。

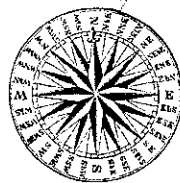
乗船実習は、帆船大成丸で、その後、汽船実習としてNYKの竜田丸に短期間の乗船、東洋丸(海軍徴用)で実習後、昭和17年春に卒業しました。

太平洋戦争

N社に入社後、戦時中に乗船した社船は鳴門丸、鳥取丸、白馬丸、洞雲丸でそれぞれに思い出があります。最初に乗船した鳴門丸は、元ニューヨーク航路の、当時としては高速貨物船で海軍に徴用されていました。本船は、ラバウルにあった第11航空艦隊所属で、内地より航空燃料、爆弾、魚雷等のラバウルへの輸送艦として随分と危険の多い航海でしたが、それだけ重要な船であり、護衛も充分でした。昭和18年8月には、ラバウルより便乗兵員多数を乗船させ、復航の途、テナアン島で砂糖1万袋積載し、内地向けの途、硫黄島南方60哩の海域で雷撃を受け沈没しました。この航海は、内地向けの復航で危険物を積載してなかったため、犠牲者は比較的少数であったことは不幸中の幸いでした。その際、救助にあたった護



7つの海のこぼれ話



衛艦は、夕凧という駆逐艦で、この艦に通信士として乗船していた学校の一期上級のK氏に奇遇の再会を果たし驚いたものでした。

次に乗船したのは、陸軍に徴用されていた鳥取丸で二等航海士としてであったが、なんとこの船は英国グラスゴー建造の船齢27年という石炭炊きレシプロ船で、コンパスはドライコンパス、デリックは木製、舵は船橋からステアリング機関までロッドで、機関からはチェーンで船尾まで連なっているという最も原始的な設備であった。航海すると黒煙モウモウで、軍艦行進曲の文言にある「いわきの煙は、わだつみの竜かとばかりなびくなり」とおりでした。

その次に、乗船した白馬丸は、陸軍徴用船で、戦時標準C型船(戦標船)*のため、とにかく粗製乱造船でした。船長は受け取りを拒否したのですが、次港で修理という条件で半ば強制的に出港、約束どおり次港で修理しました。開戦以来、僅か3年たらずで熟練工はいなくなり、粗製となった訳で戦争がいかに人的消耗を強いているものかを感じさせられました。私自身も三等航海士を1年、二等航海士を1年で一等航海士に昇進したことからも戦争による人的消耗の激しさを物語っています。

この船はボイラー、チューブが直ぐにつまって速

力低下、8節(ノット)で船団速力が維持できず船団より落伍する始末でした。それでも、レイテ島東岸タクロバンへの陸軍物資の輸送をしました。タクロバン港沖で座礁という紆余曲折はありましたが、無事マニラ、スービック、高雄経由で内地に帰港できました。

神戸に入港直後、私は盲腸炎のため入院手術を余儀なくされ下船しましたが、白馬丸は再度レイテ島西岸に赴き、壮烈な最期を遂げ乗組員全員が戦死しました。私は、この盲腸炎のため一命を救われる結果となりました。

その後、洞雲丸という上海建造の船標D型船に一等航海士として乗船しましたが、既に太平洋側は空襲や艦砲射撃等が激化しており、専ら日本海側で北鮮の清津港(チョンジン)から満州大豆や高粱の輸送に従事していましたが、その任務中、濃霧の中で船首が陸岸の崖に接触し、損傷を負ってしまいました。この修理のため現在に碇泊しましたが、ソ連進駐直前に修理を終え出港することができ、ここでも運が良かったといえます。

戦後

戦後に一等航海士として乗船した船は、9隻に達し、ニューヨーク航路、欧州航路、中近東航路などを経験しました。また、その間、本店海務部に4年間勤務しています。その後、船長として6隻の船に乗船し、そのうち、特に印象に残っているのはN丸のサイブラス港での座礁事故とインドネシア欧州三国間輸送で10ヶ月内地を離れていたA丸の経験がありますが、いずれ機会があればご紹介することになります。

*戦時標準船(戦標船):戦時下の工事簡素化建造による粗悪な船舶



4 OECD 造船協定問題に関する関係業界ヒ
5
5 アリングが実施された。

日 (本誌2002年4月号P.15参照)

10 国土交通省は、2001年12月末現在の内航船
日 腹量を発表した。これによると船腹量は
7,073隻、391万7千総トン、706万7千重量
トンで、2001年9月末時点と比べ19隻減少、
重量トン、総トンベースともに1.1%の増
加となった。

11 2002年度港湾春闘が妥結した。

日 (P.19海運ニュース内外情報参照)

11 国土交通省は、2002年3月分の新造船建造
日 許可集計結果を発表した。それによると、
国内・輸出船合計27隻105万6千総トンで
前年同期と比べ17隻減少、総トン数で46%
減少した。

19 国土交通省は、内航船乗組み制度検討委員
日 会第1回会合を開催した。同会合は、船員
の適正な労働環境、安全・安定運航の確保
を前提にして効率的な船舶職員の配乗体制
を再構築することとしている。

19 当協会は、公海上を航行中のパナマ籍タン
日 カー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関
し、扇国土交通大臣、川口外務大臣、森山
法務大臣、縄野海上保安庁長官ならびにア
ダメスパナマ共和国特命全権大使に対して

本事件の早期解決に関する要望書を提出し
た。

22 第5回シップ・リサイクル連絡協議会が海
日 運ビルにて開催された。

(P.7海運ニュース内外情報参照)

22 IMO 第84回法律委員会がロンドン・IMO
日 本部で開催された。

26 日 (P.2海運ニュース国際会議レポート)

25 当協会は、公海上を航行中のパナマ籍タン
日 カー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関
し、被疑者の仮上陸等を求める緊急要請と
して森山眞弓法務大臣に要望書を提出した。

26 国土交通省は、次世代内航海運懇談会(座
日 長：杉山武彦一橋大学副学長)第6回会合
を開催し、「次世代内航海運ビジョン—21世
紀型内航海運を目指して」を公表した。

(P.24内航コーナー参照)

25 第101回 OECD 造船部会がパリで開催され
日 た。

26 日 (P.4海運ニュース国際会議レポート)

25 国土交通省は、平成14年2月分の造船43工
日 場の鋼船建造実績を発表した。これによ
ると起工は14隻71万7千G/T(国内船は無
し)、竣工は、19隻、80万1千G/T(国内
船は無し)であった。

26 国土交通省は、「東京国際空港の再拡張に
日 係る航行安全基礎調査検討会」の初会合を
開催した。

(P.13海運ニュース内外情報参照)

29 92年国際油濁補償基金第6回臨時総会等が
日 5
3
3 ロンドン・IMO本部で開催され、追加補
償基金に関する議定書案採択のための外交
会議の開催費用および環境損害の認定基準
等について審議が行われた。

30 国土交通省は、平成14年1月分の内航船舶
日 輸送統計月報を発表した。これによると総
輸送量は4,061万トン(対前年同月比6.3%
減)、198億2,804万トンキロ(同1.0%減)
となっている。



船協だより

公布法令（4月）

- ㊦ 危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令
(国土交通省令 第56号、平成14年4月1日
公布、平成14年7月1日から施行)

4月25日

宛 先：森山眞弓法務大臣
件 名：パナマ籍大型タンカー「TAJIMA」号
事件の被疑者の仮上陸等について（緊急要請）

陳情書・要望書等（4月）

4月19日

宛 先：崩千景国土交通大臣、川口順子外務大臣、森山眞弓法務大臣、縄野克彦海上保安庁長官、ラウル・アダメス パナマ共和国特命全権大使
件 名：パナマ籍大型タンカー「TAJIMA」号
事件の早期解決の件（要請）

国際会議の予定（6月）

ICS/ISF2002年総会

6月12日～13日 オスロ

IMO 第7回ばら積液体およびガス小委員会
(BLG)

6月24日～28日 ロンドン

ILO HLT (High Level Tripartite) サブワーキンググループ

6月24日～28日 ジュネーブ

「第12回海のシンフォニーファミリーコンサート」の開催

当協会では、平成3年度より毎年、「海の日」および「海の旬間」行事の一環として「海のシンフォニーファミリーコンサート」を開催しています。本年度も広く一般の方々から3,000名を無料招待し、以下のとおり開催することとしました。

12回目を迎える今回は、オープニングとして組曲「水上の音楽」から（ヘンデル）、そして、エンディングは、誰もが知っている名曲「威風堂々 第1番」（エルガー）など、数々の名曲をおりませた多彩なプログラムとなっています。

日 時：平成14年7月21日(日) 17:00 開 場 18:00 開 演

場 所：NHKホール（東京都渋谷区）

応募方法：5月中旬～下旬頃に当協会ホームページ（<http://www.jsanet.or.jp>）、新聞など各種媒体を通じてお知らせいたします。

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
1999	47,547	35,268	12,279	▲ 6.1	▲ 3.8
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2001年3月	4,919	4,011	907	4.7	11.6
4	4,329	3,668	660	▲ 1.1	13.3
5	3,815	3,739	75	▲ 0.9	14.1
6	4,138	3,379	758	▲ 7.8	2.6
7	4,037	3,620	417	▲ 6.4	9.3
8	3,829	3,520	309	▲ 8.9	▲ 2.2
9	4,162	3,119	1,043	▲ 11.0	▲ 7.9
10	4,073	3,612	461	▲ 9.0	▲ 4.6
11	3,889	3,397	492	▲ 9.2	▲ 7.9
12	3,961	3,301	659	▲ 14.5	▲ 13.4
2002年1月	3,559	3,375	184	▲ 1.8	▲ 9.3
2	4,021	3,235	786	▲ 4.2	▲ 2.6
3	4,773	3,506	1,266	▲ 3.0	▲ 12.6

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
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
2001	122.10	113.85	131.69
2001年4月	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
2002年1月	132.66	130.75	134.69
2	133.53	132.46	134.46
3	131.15	127.82	133.61
4	131.01	127.97	133.28

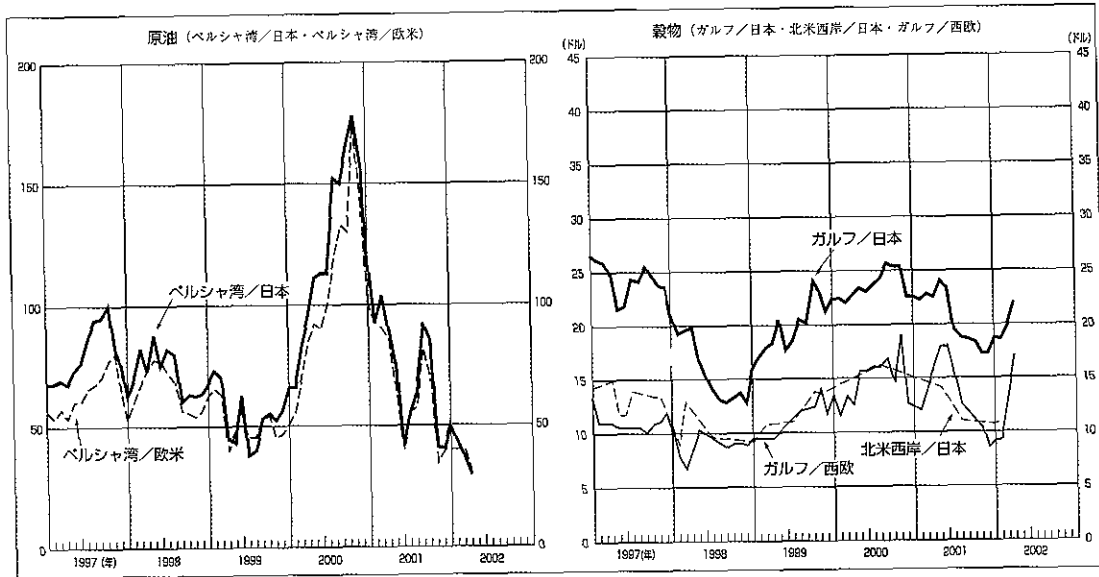
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル 航海	(品目別内訳)								
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
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 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
2002 1	12,765	240	12,525	1,643	4,536	5,810	54	391	71	20	16,713	4,152
2	12,782	120	12,662	1,420	4,095	5,996	111	754	256	30	15,434	5,893
3	9,380	60	9,320	1,576	3,350	4,106	0	268	20	0	15,862	5,236
4	13,261	0	13,261	1,897	3,326	7,410	55	415	125	33	12,945	4,545

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2000		2001		2002		2000		2001		2002	
	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	65.00	48.00	118.00	80.00	50.00	34.75	50.00	40.00	100.50	82.50	40.00	35.00
2	65.00	54.00	92.50	86.00	42.50	37.50	55.00	45.00	92.50	70.00	40.00	36.25
3	82.50	62.00	103.00	88.75	37.00	32.00	70.00	55.00	90.00	70.00	40.00	30.00
4	95.00	78.00	—	—	29.50	28.00	85.00	64.00	85.00	70.00	31.00	27.50
5	111.25	93.75	75.00	57.00	—	—	92.00	75.00	63.50	52.50	—	—
6	112.50	96.50	41.50	38.50	—	—	95.00	80.00	40.00	35.00	—	—
7	112.50	98.00	55.00	43.50	—	—	100.00	82.50	55.00	42.50	—	—
8	152.50	112.50	63.15	39.00	—	—	120.00	90.00	57.50	38.50	—	—
9	150.00	128.00	92.00	57.50	—	—	132.50	105.00	82.50	50.00	—	—
10	165.00	113.50	85.00	40.00	—	—	130.00	105.00	70.00	37.50	—	—
11	177.50	164.50	41.00	33.50	—	—	175.00	125.00	35.00	32.00	—	—
12	160.00	140.00	40.50	36.00	—	—	142.50	125.00	40.00	35.00	—	—

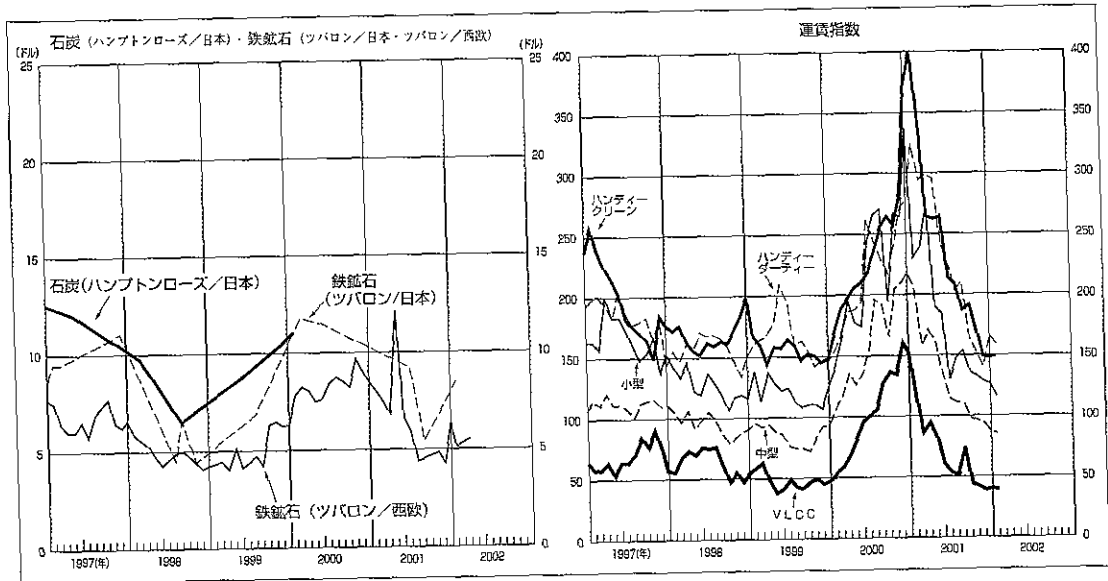
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位: ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	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	21.50	18.85	17.20	—	—	10.75	—	—	—	9.15	8.88
2	22.25	21.00	18.60	16.80	—	—	11.00	—	12.00	—	9.25	8.00
3	22.80	22.70	19.90	18.40	—	—	—	—	—	—	—	—
4	22.25	21.50	22.00	20.00	—	—	—	—	—	—	17.00	15.00
5	—	24.00	—	—	14.10	13.50	—	—	18.00	14.60	—	—
6	—	23.25	—	—	—	—	—	—	18.00	17.00	—	—
7	19.50	18.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	18.90	17.75	—	—	11.00	—	—	—	12.25	—	—	—
9	18.60	17.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	18.35	17.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	17.25	16.75	—	—	—	—	—	—	10.35	—	—	—
12	17.25	15.80	—	—	—	—	—	—	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 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位: ドル/トン)

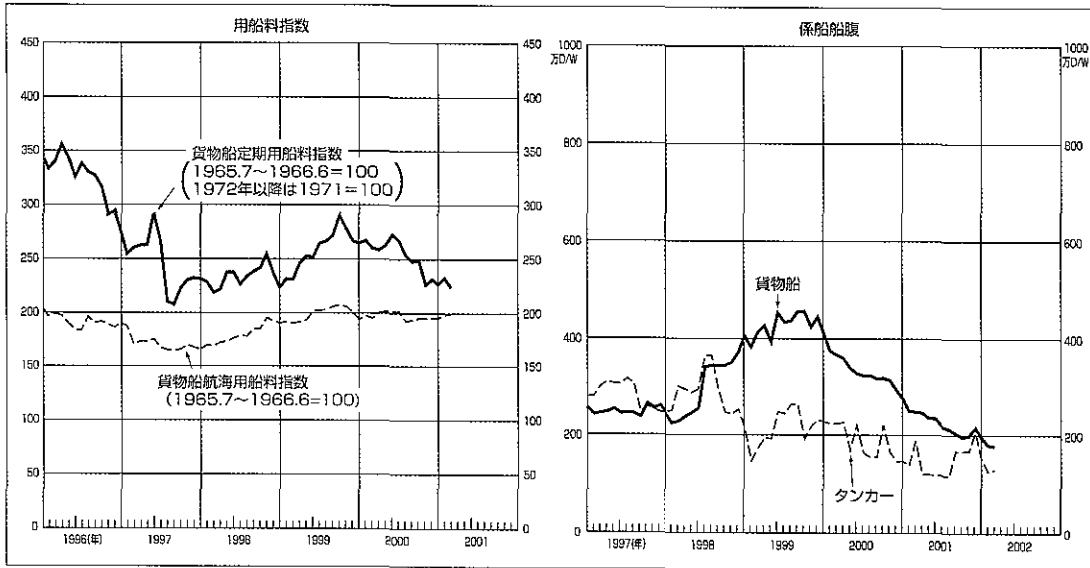
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	8.45	7.20	6.30	4.40
2	—	—	—	—	—	—	8.50	—	8.00	6.35	5.15	4.50
3	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	5.85	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	5.75	5.50	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	12.10	—	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.65	6.05	—	—
7	—	—	—	—	9.20	—	—	—	5.89	4.50	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	4.40	4.25	—	—
9	—	—	—	—	5.40	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	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														
	2000					2001					2002				
	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	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1
2	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9
3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8	—	—	—	—	—
4	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	—	—	—	—	—
5	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3	81.4	169.3	190.5	295.7	262.7	—	—	—	—	—
6	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1	—	—	—	—	—
7	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8	—	—	—	—	—
8	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2	—	—	—	—	—
9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	—	—	—	—	—
10	136.2	165.1	194.1	217.3	264.9	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6	—	—	—	—	—
11	134.3	204.7	267.0	240.9	257.8	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	—	—	—	—	—
12	160.1	209.8	264.6	272.0	283.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
平均	97.6	152.8	206.9	208.2	219.1	77.4	143.1	196.1	240.0	260.0	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC: 15万トン以上 ⑤中型: 7万~15万トン ⑥小型: 3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 全船型。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	209.0	189.0	166.0	190.0	193.0	195.0	347.0	277.0	231.0	222.0	264.0	227.0
2	197.0	186.0	170.0	191.0	198.0	199.0	332.0	254.0	229.0	231.0	267.0	232.0
3	199.0	171.0	169.0	190.0	195.0	199.0	341.0	260.0	219.0	231.0	260.0	223.0
4	197.0	173.0	172.0	191.0	200.0		354.0	262.0	221.0	246.0	258.0	
5	190.0	173.0	173.0	193.0	206.0		342.0	262.0	238.0	252.0	262.0	
6	184.0	175.0	176.0	202.0	205.0		326.0	292.0	238.0	251.0	272.0	
7	183.0	167.0	179.0	202.0	204.0		338.0	266.0	226.0	264.0	267.0	
8	196.0	165.0	178.0	203.0	192.0		330.0	210.0	233.0	267.0	253.0	
9	190.0	164.0	185.0	206.0	193.0		327.0	208.0	238.0	271.0	248.0	
10	191.0	165.0	185.0	207.0	195.0		316.0	222.0	241.0	290.0	249.0	
11	189.0	170.0	195.0	206.0	195.0		290.0	231.0	254.0	278.0	227.0	
12	186.0	168.0	192.0	200.0	195.0		294.0	232.0	237.0	267.0	231.0	
平均	192.6	172.1	178.3	198.4	197.5		328.1	245.5	233.7	255.8	254.8	

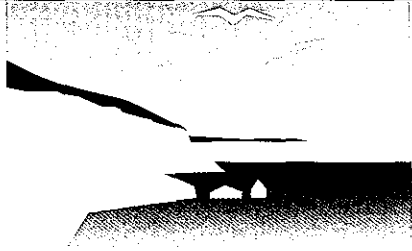
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	2000						2001						2002					
	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	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292	265	2,354	2,775	41	784	1,477	242	1,754	1,966	40	792	1,528
2	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221	259	2,194	2,497	39	739	1,382	232	1,714	1,899	40	666	1,259
3	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221	258	2,174	2,489	40	971	1,883	229	1,728	1,887	40	688	1,305
4	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257	256	2,127	2,463	39	647	1,203						
5	305	2,773	3,381	43	914	1,698	247	2,063	2,379	38	645	1,199						
6	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194	243	2,031	2,341	37	644	1,196						
7	291	2,630	3,225	41	865	1,639	236	1,837	2,173	37	644	1,196						
8	286	2,622	3,224	40	813	1,552	248	1,818	2,106	35	619	1,154						
9	280	2,569	3,183	40	813	1,552	243	1,745	2,032	38	868	1,667						
10	292	2,618	3,185	44	1,140	2,201	237	1,682	1,965	37	863	1,661						
11	289	2,574	3,135	42	877	1,644	238	1,722	1,996	38	864	1,681						
12	271	2,429	2,914	40	779	1,471	243	1,820	2,147	41	1,054	2,083						

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

編 集 後 記



今年は桜の開花が随分早く、東京では、卒業シーズンの3月の後半には満開であった。桜は本来我々に春の到来を実感させる意味からも4月に咲くべきものであり、それが長い間人々が馴染んだ季節感ではなからうか。葉桜の中での入学式は、ピカピカの一年生の輝きをちよっぴり奪い、新緑の中に埋没しているような感がある。

これからも桜の開花が今年と同じようであれば、俳句の世界で言う季語、また時候の挨拶文は、どうなるものかと要らぬ心配をしている処である。

過日東北に出張した際、地元の方に聞いたことであるが、桜で有名な弘前では既に観桜の時期を過ぎてしまい、連休中の観光客を当て込んでいた土産屋や商店街は大打撃を受けているとのことであった。

桜の開花時期の狂いは、新入生の輝き色褪せたものにするだけでなく、人々の生活をも脅かすことになっているようである。

地球の温暖化現象は徐々に進行しているようであるが、今までは観念的には理解できたものの、実感としては意識の外であったように思う。しかしながら、現実には春と秋の期間の短縮化および真夏日の増加傾向等を考えれば、自然破壊による温暖化現象は、実は我々の身近にまで迫っているようである。

京都議定書なるものは、およそその道の専門家による議論の集大成で凡人の小生には縁遠いものと思っていたが、前述のような小さな現象に触発され今そこにある環境を考えた時、環境保護は、にわかには喫緊の問題であることを認識した次第である。

地球に優しい海運に関係している者としては罪の意識からは若干解放されるものの、自然破壊と環境保護は、深刻に受け止めるべきことのようなのである。

子々孫々後世への責任として今何かをしなければと思ひ立ち、最も難しいことであるが、まずは禁煙すべきか否かを思案中である。

三洋海運株式会社

営業部副部長

齋藤 寛

せんきょう5月号 No.502(Vol.43 No.2)

発行 平成14年5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