

船に魅せられて半世紀

ふねの知識(9) 船の運航と海運事業の変遷

大阪府立大学名誉教授 池田良穂氏

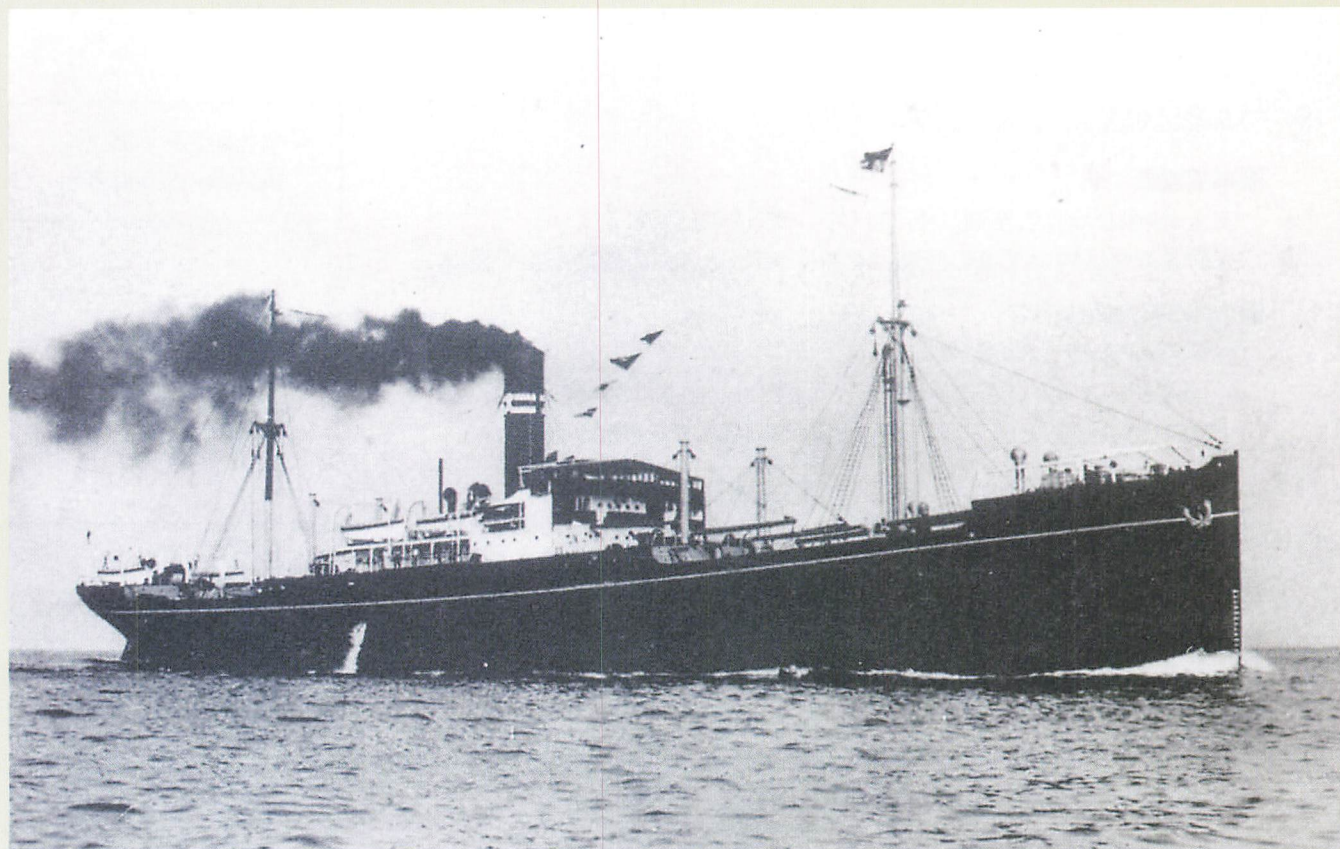
これまでの連載では、主に船の技術的な説明をしてきましたが、今回は、船の運航と海運事業というソフト面の説明をします。

船はいろいろの用途に使われます。大きく分けると、商船、軍艦、特殊船という分類が多くされています。商船とは、商いをするための船であり、運賃をとって人や貨物を運ぶ船です。軍艦は、国を守るための戦闘能力のある船が中心で、日本では自衛艦と呼ばれており、各種の護衛艦、潜水艦、掃海艦艇、ミサイル艇、輸送艦、各種の支援艦などがあり、毎年の南極観測隊の輸送に携わる砕氷艦「しらせ」も自衛隊が運航しています。特殊船には、商船と軍艦以外のすべての船を含み、漁船、各種取締船、作業船など多種多様な船があります。以下では、私た

ちの生活に直結する商船の運航の概略について説明します。

かつて、商船は、その所有者が自ら商いをするために運航しており、プライベートキャリアと呼ばれていました。船長自身が船の所有者で、仕入れた商品を運んで港で売り、その港でも仕入れて、また次の港で売るということで収入をあげていました。日本海沿岸を航海した北前船^{きたまえせん}や沖縄本島沿岸を航海した山原船^{やんばるせん}などがよく知られています。

やがて海をわたって人や荷物を輸送することで運賃収入を得ることを生業とする事業者が現れて、物品販売と輸送の分離が起こります。現代の海運業の誕生です。こうした商船はコモンキャリアと呼ばれました。



日本でもコモンキャリアと呼ばれる船舶による海上輸送を生業とする海運事業が明治以降に成長した。写真は、大阪商船の6,000総トン級「ばな丸」。

やがて、さらなる分化が始まります。船の所有者である船主と、船を使って輸送という商売を行う海運業の分離です。もちろん多くの海運会社は、自社でも船を所有する船主でもあります。必要に応じて他の船主から船を借り受けて運航するようになりました。これを用船といいます。傭船という漢字を使うこともあり、英語の「チャーター船」も同義語として、日本の海事業界では広

く使われています。

さて用船には、船主が自ら船員を配乗させて船の運航する場合と、船だけを貸す場合があります。後者は裸用船と呼ばれています。裸用船の場合には、乱暴に使用されて船の状態が悪くなって返却される場合もあるため、船主は慎重に用船先を選ぶ必要があります。



沖縄航路のRORO貨物船「しゅり」は、近海郵船が瀬野汽船から用船して運航していますが、集荷などは近海郵船が、船舶管理は瀬野汽船が行っています。船の塗装やファンネルマークからは、運航するのが近海郵船だと判りますが、船主や船舶管理がだれなのかは判りません。

さらに分化は進み、船舶管理会社と呼ばれる船の運航を船主から委託されて管理・運営を専門的に行う会社も登場しています。乗組員の配乗、船用品の供給、保険をかける等の業務を行い、船舶を安全に運航できる状態にして、それを維持することが業務となります。元々は、船主もしくは海運会社の運航部門が分離されて船舶管理会社が設立され、やがて、他の船主からの依頼も受けて運航を託されるようになりました。外航海運では50年ほど前から登場して、内航海運でも船舶管理会社の活用が次第に広がりを見せています。

このように船舶の運航管理が独立するようになったのには、船の通信手段の急速な発展がその背景にあります。昔は、出港して港を離れた船は、孤立無援で船長の指揮のもと自らの判断で運航されてきました。しかし、衛星通信が発達して世界中どこにいても陸上との連絡が可能となり、さらにファックスの普及による文字や天気図などの情報も受信できるようになり、さらにはイン

ターネットで大量のデータを船上でも受発信できるようになりました。

こうした状況を受けて国際海事機関(IMO)は1998年に、船の安全管理を船長だけに負わせるのではなく、陸上と一緒に運航することを義務付ける国際安全管理コード(ISMコード)を制定しました。そして、さらには陸上から運航する全ての船を船隊(フリート)全体として運航管理するようになり、船舶管理会社がその能力を遺憾なく発揮できる体制が構築されました。陸上にいる運航管理者が、陸の船隊司令官として全船の安全な運航を管理することができるようになりました。あらゆる航海情報、船の各種機械の状況が船舶管理会社で把握でき、各船に対して的確な指示やアドバイスがだせるようになっていきます。

以上、商船の運航における変化の歴史的経緯を含めて説明しましたが、貨物を預かって海上輸送をすることで収入を得る、運輸業としての

海運業自体の仕事もドラスティックな変化に晒されています。かつての海運業は、港で荷物を預かり、それを船に積んで海を越えて運び、港で引き渡すのが仕事でした。しかし、コンテナ輸送が普及すると、荷物を出す人の玄関から、受け取る人の玄関まで一貫して運ぶことが容易にできるようになり、これをドア・ツー・ドアの輸送と言います。これは荷物の輸送を頼む人にとっては、とても便利な輸送方法です。

個人的な荷物をドア・ツー・ドアで運ぶ宅配便が普及した現在では、それは当たり前と思う人が多いと思いますが、海運の世界は別世界だっ

たのです。

1980年代になって海運の世界でも、運送サービスと輸送手段の分離が始まりました。それまでの海上輸送の慣習に風穴を開けたのはアメリカでした。米海運法が改正されて、これまでのように海運事業者でなくても、海上輸送を含む複数の輸送機関を使ったドア・ツー・ドアの輸送を提供できるようになり、輸送の責任の一元化と、通し運賃を徴収することができるようになりました。これを国際複合一貫輸送と呼びます。すなわち、ドア・ツー・ドアの荷物の輸送が一社だけとの契約で可能となったのです。



コンテナ船「エバー・プリマ」。コンテナ輸送が普及して、ドア・ツー・ドアの輸送ができるようになり、海運事業に国際複合一貫輸送が取り入れられました。

このような状況になって、船をもつ海運会社でなくても、海上輸送を含む国際輸送の荷物を引き受けることができるようになりました。船を運航しない輸送事業者のことをNVOCCと言います。Non-Vessel Operating Common Carrierの略で、彼らは預かった荷物を安全に安く、そして速く相手先に届けるために最適な輸送手段を選択して業務を遂行します。すなわち、船で海上を運ぶだけの海運業から、最適な輸送経路、輸送機関を選択して輸送の最適化を図るロジスティック企業へと変化を遂げたのです。もちろん日本の海運会社も、船を動かして貨物を運ぶだけの海運事業だけでなく、陸上での輸送等も含めた一貫輸送を扱うようになり、総合物流事業という新しい世界に船出をしました。

さて海上輸送を担う船は、すべて国籍と名前を持つことが国際規則で義務付けられています。このような交通機関は他にありません。しかし、人の場合と違って、船の国籍をどこにするかは意外に自由に決めることができます。この結果、船主の実際の所在地以外の国の国籍を取得する船も多くなっています。こうした船を便宜置籍船と呼んでいます。便宜置籍船にすると船舶にかかる各種の税金や費用を低く抑えることができ、船の運航に携わる船員も、どこの国の人も自由に配乗できることから人件費も低く抑えることができます。このような便宜置籍船を積極的に誘致している国としては、リベリア、パナマ、マルタ、キプロス、バハマなどが有名です。具体的には、便宜置籍国に便宜上の会社を設立し

て、その会社名で船舶の登録をします。船の国籍のある国を旗国と呼び、実質的にはその国の法律が船舶には適用されます。

便宜置籍国は、その国籍を取得した船に国際法規を守らせるように管理・監督する義務がありますが、それが甘い場合には国際規則が守られていない危険な状態の船が運航されることとなり、海難が多発するという弊害が顕在化しました。そこで、寄港した船舶を検査・監督する権限が各国に与えられ、これをポートステートコントロールと呼んでいます。国際基準に違反した状態にあるサブスタンダード船と呼ばれる船に対しては、修繕を要請し、改善がなければ出港停止命令をだすことができるようになっています。

ある国の中だけで運航される船を内航船と呼びますが、ある国の中での海上輸送は、その国籍の船だけができることになっており、これをカボタージュ規制といいます。すなわち、外国籍船が国内輸送を有償で行うことはできません。多くの海運先進国は、このカボタージュ規制を行っていますが、中でも厳格な規制を維持しているのがアメリカです。アメリカ国内の輸送には、アメリカ国籍の船で、アメリカ国内で建造され、アメリカ国籍をもつ船員で運航されることが義務付けられています。アメリカは最もクルーズ産業が発達した国ですが、アメリカ籍の大型クルーズ客船はほとんどありません。いずれも便宜置籍船で、アメリカ以外の国の船員によって運航されています。したがって、アメリカの港を発着するクルーズ



自動車運搬船「ボスボラス・ハイウェイ」は、川崎汽船がK&S Marine 1 SAから用船した便宜置籍船で、船籍はパナマに置かれています。実質的な船主は川崎汽船なので、日本籍ではありませんが、日本商船隊に含まれます。

客船は、クルーズの途中で必ずアメリカ以外の国に寄港することでカボタージュ規制をクリアする必要があります。これで困ったのがハワイ発着のクルーズです。一時は、遠く南下して南太平洋に浮かぶキリバスにワンタッチするクルーズも行っていましたが、今は、アメリカ籍で、アメリカ船員で運航される8万総トンの「ブライト・オブ・アメリカ」だけがアメリカ国内を廻るハワイクルーズを運航しています。クルーズ客船をアメリカで建造すると価格が高くなりすぎます。そこで、同船の場合は船体の一部をアメリカで建造してから欧州に曳航して完成させることで、一応アメリカで建造したというお墨付きが得られたというエピソードが残っています。



オアフ島発着のハワイクルーズを行うクルーズ客船「ブライド・オブ・アメリカ」は、唯一のアメリカ籍の大型クルーズ客船です。カボタージュ規制をクリアするために米国籍を獲得した唯一の大型クルーズ客船です。