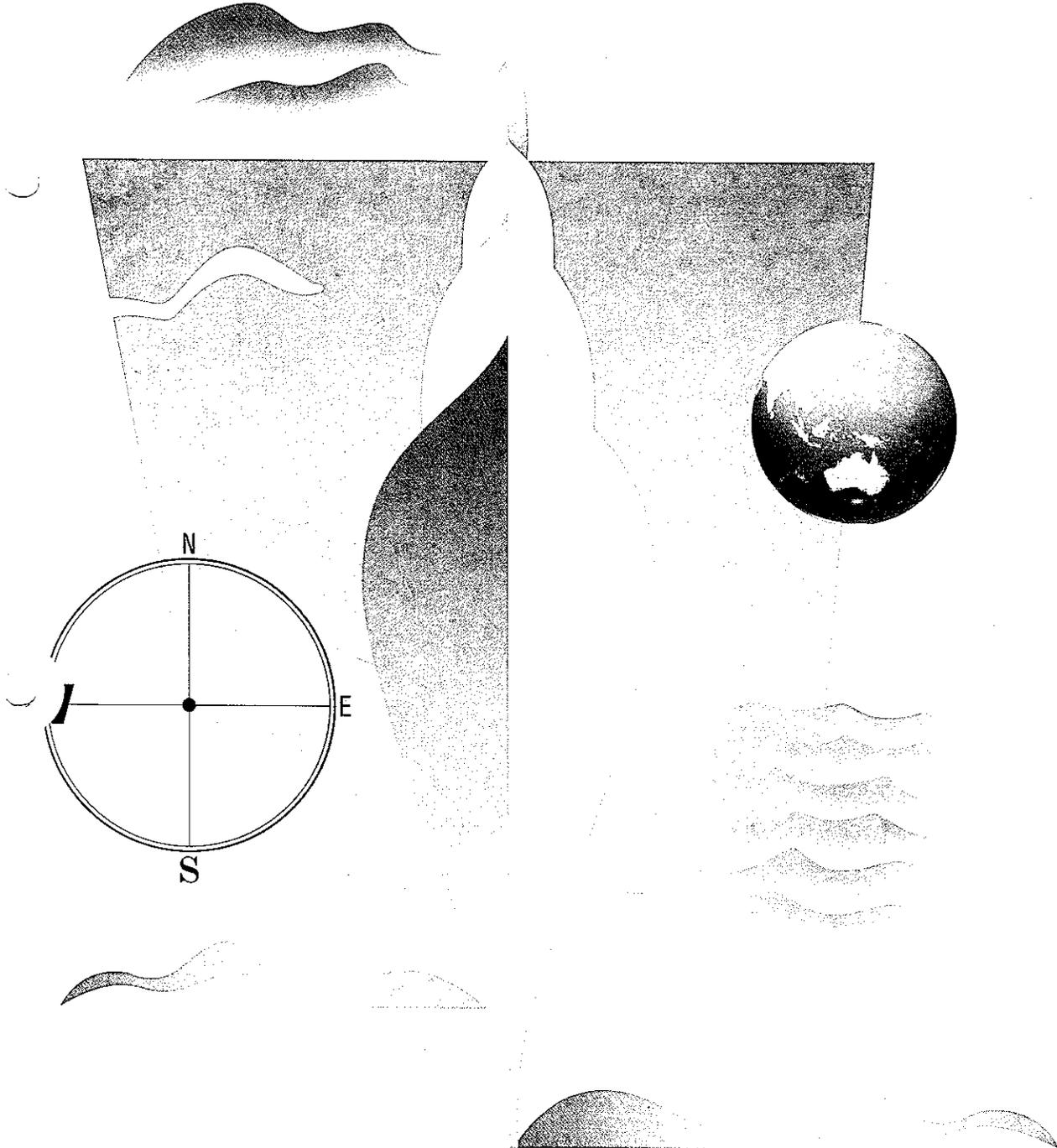


せんきょう

1993 10



船協月報/1993年10月号 目次

● 巻頭言

進路を拓く勇氣★日本船主協会副会長・日本郵船取締役社長・根本二郎——1

● シッピングフラッシュ

1. 海運界の当面する課題について——2
2. 平成6年度海運関係税制改正に関する当協会要望——8

● 寄稿

紙パルプ産業の現状と展望★日本製紙連合会 企画調査部課長代理・北爪正弘——11

● 随想

「尊厳死」について★(社)日本造船工業会会長・合田 茂——16

● 話題を追って

外国人労働者問題への一考察(後編)★東京理科大学 教授・加藤俊平——18
——外国人船員問題——

● 業界団体を訪ねて —— 日本船主責任相互保険組合 —— ——22

● 特別欄

豪州取引慣行法(Trade Practices Act=TPA)再検討の見通し——24

● 海運雑学ゼミナール★第43回——28

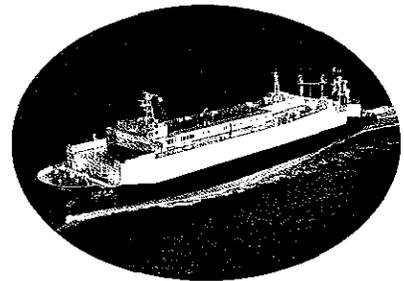
● KOBEL 発便り——30

◆ 海運日誌★9月——31

◆ 船協だより★定例理事会の様様・その他——32

◆ 海運統計——35

◆ 編集後記——40



(RORO船「いずみ丸」)

進路を拓く勇氣

日本船主協会副会長
日本郵船取締役社長 根本二郎



船協会長の任期を終えて三ヶ月。この間、細川連立政権の誕生、異常気象など様々な事が起こったが、日本経済及び海運にとって最大の出来事は、8月央遂に1ドル100円台を記録したことであろう。

プラザ合意以後、日本外航海運は生き残りをかけて労使を挙げて合理化に取り組み、何とか今日の姿を回復した。現在、外国傭船を含めた日本商船隊の規模は世界の約15%、1億%に達し、言わば「量的な拡大」を終え、これからはその「質的な向上」を目指すべき時にあった。そこに今回の円高である。

注目すべきは、現在の状況が単なる円高現象ではなく、その背景に冷戦終焉後の世界における日本及び日本経済が抱える構造的な問題を内包していることであろう。そうしたマクロ的な意味では、二つの事を政策当局にお願いしたい。

一つは、国際通貨問題交渉において、日本政府当局は日本の利益を堂々と主張し気概をもってこれに当って欲しい、という事である。

特にアメリカ・クリントン政権の対日通貨政策は、その国内事情からも極めて厳しいものがあり、これに対して後手に廻ることなくイニシアチブを發揮しなければ、我が国は文字通り「隷属への道」を辿ることになる。

第二に、細川政権に望みたいことは、内外価格差を是正し円高差益を正当に還元することである。今のような物価水準では、日本人の誰しものが老後に憂いを抱かざるを得ない。そのため、若い頃から多額の生命保険に入り、

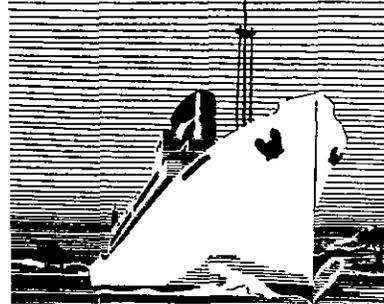
貯蓄に勤しむ。そしてその過剰貯蓄が大幅な経常黒字を生む、という循環になっている。政府にはかつての「所得倍増計画」と同じ位の情熱をもって「消費者物価半減計画」を実行し、この悪循環を断ち切って貰いたいと望むと共に、我々企業に身を置く者は、賃金についても従来のような常に右肩上がりの時代は終わったことを厳しく認識しなければならないと思う。

前回のリストラには3年を要したが、今回の円高に対応し、企業防衛を図るにはやはり同じ程度の期間を要しよう。

その間、国内においてあらゆる努力と勇氣をもって行う覚悟が必要であるが、同時にこれ迄以上にアジア隣邦に対して、より緊密かつ開かれた関係を強化する必要があると思う。日本海運は、自らの利益のみを追求するのではなく、これら諸国の抱える様々な問題を解決する上で、南北の懸け橋として果たすべき役割は大きい。その意味でも、来年5月北京で第3回目を迎えるアジア船主フォーラムはますます重要となって来よう。

最後に7月20日国民の祝日「海の日」実現について一言触れたい。9月末時点で署名数は全国で約750万人、決議自治体は1,682で全国3,282の過半数を超えた。一見迂遠に見えるこの運動が、やがて国民全体に海運の重要性を呼び起こし、理解を深める大きな力となることは疑いない。

是非とも早期実現出来るよう力を合わせた



1. 海運界の当面する課題について

当協会は、海運界の当面する諸問題について検討を行い、適正運賃の確保を始めとした10項目にわたる事項を「海運界の当面する課題について」としてとりまとめた。(資料参照)

その骨子は以下のとおりである。

わが国外航海運は、これまで緊急雇用対策による減量・合理化、混乗の推進、ドルコスト化等のコスト削減努力を重ね、プラザ合意以降の円高に起因する幾多の試練に耐えながら、貿易物資の安定輸送を通じて国民経済の安定成長に多大な貢献を果たしてきた。

しかし、近時急激に進行した円高は業界のみの努力の範囲を越えた深刻なものであり、内需拡大・輸入促進・内外格差の解消等、異常な円高の是正のための施策が政府の手により実施される必要がある。

海運界のかかえている当面の課題は次のとおりである。

1. 適正運賃の確保と航路の安定化

- (1) 適正運賃の確保
- (2) アジアを始めとする諸外国海運との協調推進
- (3) 過当競争抑制施策の推進

2. 日本商船隊の国際競争力の強化

- (1) 混乗の一層の拡大と日本人乗組員の少数化
- (2) 日本船整備のための長期低利資金の確保
- (3) 船員費負担軽減のための税制等の確立

3. 日本船整備等のための税制措置の充実

- (1) 特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善
- (2) 外航用コンテナに係る固定資産税の課税特例の延長
- (3) 外貿埠頭公社が継承した業務用資産に係る固定資産税および都市計画税の特例措置の延長

- (4) エネルギー需給構造強化投資促進税制(仮称)の創設
- (5) 中小企業新技術体化投資促進税制(電子機器利用設備を取得した場合等の特別償却制度または税額控除制度)の延長・拡充
- (6) モーダルシフト推進のための税制措置の創設
- (7) とん税・特別とん税の税率引き上げ反対
- 4. 船舶解撤の促進
- 5. 船員の確保および教育訓練の充実
- 6. 船舶の安全運航と環境保護に関する対策の推進
- 7. 客船事業振興のための諸対策の推進
- 8. 近海海運対策の推進
- 9. 内航海運対策の推進
- 10. 国民の祝日「海の日」の制定推進

【資料】

海運界の当面する課題について

社団法人 日本船主協会

わが国航海運は、これまで緊急雇用対策による減量・合理化、混乗の推進、ドルコスト化等のコスト削減努力を重ね、プラザ合意以降の円高に起因する幾多の試練に耐えながら、貿易物資の安定輸送を通じて国民経済の安定成長に多大な貢献を果たしてきた。

しかし、本年2月以降急激に進行した円高はこれらの努力を水泡に帰しかねないほど激甚であり、今やわが国海運産業の基盤が危機に瀕しているといっても過言ではない。

このような状況下、わが国海運が存続するためには引き続き円高対策の徹底、混乗の推進等

国際競争力強化に努めるとともに、関係方面及び国民一般の理解を得て、海運企業が提供する質の高いサービスに見合う適正な運賃を確保しなければならない。

また、船舶の安全運航、海洋環境保護のためには、国際基準に適合しない船舶の排除と老朽船の解撤を推進しなければならない。

内航海運においては、国内経済の停滞下、輸送需要の減少に対応しつつ、一方で中長期的には内需重視の政策要請に応じ企業基盤の一層の強化を促進しなければならない。

海運業界としては急激な円高とこれに伴う経営環境の悪化に対応しあらゆる努力を続ける決意であるが、近時の状況は業界のみの努力の範囲を超えた深刻なものとなりつつある。ついては一刻も早く政府の手によって、内需拡大・輸入促進・内外価格差の解消等の適切な施策が実施され、この異常な円高が是正されることが何よりも必要である。以下海運界のかかえる当面の課題を列挙する。

1. 適正運賃の確保と航路の安定化

(1) 適正運賃の確保

わが国海運が、急激な円高に伴う経営環境の悪化のもとで引き続き高品質のサービスを提供し、国民経済を支えるインフラとしての使命を果たしていくためには、適正運賃の確保が不可欠である。業界としてはこの実現のために全力を傾注しているところである。

(2) アジアを始めとする諸外国海運との協調推進

世界の船社間では現在、航路安定化に向

けた協調体制の構築に必死の努力が払われているが、この目的のためには、近年の経済発展を背景にその重要性を増して来ているアジア船社の積極的な参加が不可欠である。このような観点からわが国海運は、欧米海運とアジア海運をつなぐ懸け橋としての役割を果たすべく交流を推進している。

(3) 過当競争抑制施策の推進

発展途上国や社会主義国海運の低運賃攻勢のみならず、米国海運法や近年の EC の現実遊離の海運規則の運用等は、過当競争を招来する要因となっている。

これらの問題の解決については、外交面あるいは法制面から、公正な競争環境の維持・整備を図ることが肝要である。

2. 日本商船隊の国際競争力の強化

(1) 混乗の一層の拡大と日本人乗組員の少数化

日本船への混乗は、国際競争力を回復するための有効な手段であるが、これを真に効果的にするためには、十分労使協議を行なう所存であるが、配乗日本人船員の一層の少数化を図るとともに近代化船への混乗の拡大を早急に推進する必要がある。

(2) 日本船整備のための長期低利資金の確保

超省力化船、二重構造化タンカー・LNG 船をはじめとする日本船整備のための長期低利資金の確保を要望する。

また、貸出金利の軽減および融資比率の引き上げについて特段の配慮をお願いしたい。

(3) 船員費負担軽減のための税制等の確立

欧州先進諸国では、自国船員の確保、自国船の国際競争力の強化を図るため外航船員の所得税・社会保険料を減免する等の船員費負担軽減策を講じている。

これら諸国海運と伍していくためには、船員費負担軽減のための税制等を確立することが是非とも必要である。

3. 日本船整備等のための税制措置の充実

平成 6 年度税制改正にあたっては、次の措置を要望したい。

(1) 特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善

特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置は平成 6 年 3 月末に期限が到来するが、日本船の国際競争力の強化に資するため、外航船舶の整備に係る融資制度に基づき建造した日本船に対し、本措置を存続させるとともに、二重構造化タンカーおよび LNG 船については、さらに軽減率を拡大すること。

(2) 外航用コンテナに係る固定資産税の課税特例の延長

外航用コンテナの固定資産税の課税特例措置は、平成 5 年度分をもって期限が到来するが、外航用コンテナの国内滞留率はわずか 15% 程度にすぎない実状でもあり、主要コンテナ航路における国際競争に伍していくため、本特例措置を存続させること。

(3) 外貿埠頭公社が承継した業務用資産に係る固定資産税および都市計画税の特例措置

の延長

「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律」に基づき4埠頭公社が承継した固定資産に関する税制特例措置は、平成5年度分をもって期限が到来するが、本措置が廃止され、埠頭借受者に負担が転嫁されることとなれば、海運企業の経営を著しく圧迫することとなる。このため同特例措置を延長すること。

(4) エネルギー需給構造強化投資促進税制(仮称)の創設

船舶の推進等に要するエネルギーの節減および有効利用を図るため、エネルギー需給構造強化投資促進税制を創設すること。

(5) 中小企業新技術体化投資促進税制(電子機器利用設備を取得した場合等の特別償却制度または税額控除制度)の延長・拡充

中小企業者が電子機器利用設備を取得した場合等の特別償却制度または税額控除制度は、平成6年3月末に期限が到来するが、電子計算機等の導入により中小企業経営の一層の合理化、近代化を図るため、本制度を存続させるとともに、タンカー荷役自動化システム、ケミカルタンカー・タンククリーニングシステムを対象設備に加えること。また船舶貸渡業を指定業種として追加すること。

(6) モーダルシフト推進のための税制措置の創設

わが国の国内貨物輸送は、近年トラック輸送に過度に依存してきたため、道路混雑、大気汚染等種々の問題が顕在化してきた。

このため、トラック輸送から低公害で効率のよい大量輸送である海上輸送への転移(モーダルシフト)が必要となってきた。

については、モーダルシフト推進のため次の措置を創設すること。

(イ) 内航海運事業者、国内長中距離フェリー事業者等が取得する海上運送用トレーラーに対する自動車取得税の税率の特例措置

(ロ) 内航輸送用の冷凍・冷蔵用等の特殊コンテナを取得した場合の特別償却制度または税額控除制度ならびに固定資産税の課税標準の特例措置

(7) とん税・特別とん税の税率引き上げ反対
外航海運企業は、とん税・特別とん税のほか、船舶固定資産税・入港料等を負担しており、これ以上の税負担には到底耐えられない。

海運以外に両税の税率引き上げの影響を受ける産業はなく、財源の確保を一産業の負担増に求めるのは公平を欠く。

とん税・特別とん税の税率引き上げには絶対反対である。

◎ 船舶減価償却制度の改善

船舶減価償却制度については、昭和49年に法定耐用年数が全面改定されて以来、本格的な見直しが行われていないため、その後の船舶の技術革新等による経済的陳腐化の実態を十分反映したものと言えなくなっている。

また、現行制度では償却可能限度額も取得価額の95%に制限されている。さらに、

船舶の大改造を行った場合、現行の償却制度では十分な償却ができず処分時に多額の除却損を生じることとなる。

このため、減価償却制度全般の見直しの際には、船舶減価償却制度に係る次の項目について改善を図ること。

- (イ) 船舶の耐用年数の短縮
- (ロ) 船舶の減価償却可能限度額の引き上げ
(備忘価額1円まで償却できる制度に改める)
- (ハ) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善
(中古船を取得した場合と同様の扱いで調整を図る)

4. 船舶解撤の促進

1990年代後半には、大型タンカーを中心に、世界的に大量の解撤対象船が発生するが、現状の世界の船舶解撤能力は、これら解撤対象船を処理するには質量ともに不十分な状況にあり、海洋環境保護、安全運航の確保を通じた人命財産の保全という観点からも世界的規模での船舶解撤促進体制を確立することが^{しよ}焦眉^びの急となっている。

このため、わが国海運としては、国際貢献の一環として、造船業界と協力して国際的に船舶解撤促進の機運を盛り上げる運動を展開するとともに、必要な諸施策の検討を行っているが、本問題はこの両業界だけでは到底対応できるものではなく、関係国政府、関係業界等の協力が不可欠である。

5. 船員の確保および教育訓練の充実

- (1) 日本商船隊の技術的根幹をなす優秀な日

本人船員の確保については、業界としても努力しているところであるが、総合的視点に立った船員の確保および育成のための対策を充実する必要がある。

- (2) 日本商船隊の混乗の拡大への対応ならびに、大型タンカーの事故を契機とした乗組員の総合的な教育訓練の充実を図るため、外国人船員の技能向上策を講じる必要がある。

6. 船舶の安全運航と環境保護に関する対策の推進

- (1) タンカーの海難事故防止については、当協会においても従来より最大限の注意と努力を傾注してきたところであるが、事故防止のため世界各国が協調し、効果的な安全対策が中長期的かつ世界的観点に立って確立される必要がある。

- (2) 世界的に地球環境保護対策が推進されるなかにあつて、国際海事機関（IMO）では、船舶からの海洋および大気汚染防止に関し各種規制が検討されている。

特に排ガス（窒素酸化物・硫黄酸化物）、フロンガス、ハロンガス規制は、海運業界に過度の影響を及ぼすことのないように、技術的・経済的に実現可能な規制とすべく対応する必要がある。

- (3) わが国周辺海域は、海上架橋、空港建設、廃棄物処分場等の臨海大型工事が実施されており、また瀬戸内海においては一般商船と漁業操業との競合、さらには湾内においては漁業操業およびプレジャーボートの遊走が活発化している。このため航路付近の

輻輳度は極端に高くなっているため、船舶航行の安全を確保するための措置を充実強化する必要がある。

- (4) 東南アジア水域における海賊事件は、沿岸関係国の協同パトロールの実施等により、発生件数は大幅に減少している一方、東シナ海において、中国船艇と思われる小型高速船による商船に対する銃撃を伴う臨検事件が多発している。これら海賊・臨検事件を根絶するため、関係各国と協調し、船舶航行の安全を確保するための措置が必要である。

7. 客船事業振興のための諸対策の推進

わが国では、外航クルーズ船の就航により本格的に客船旅行が普及しつつあり、今後はより日常化・大衆化していくことが見込まれる。

については、国内における客船ターミナルの整備、専用・優先バースの増強、入出港手続きの迅速化など、客船事業の振興方策が望まれる。

8. 近海海運対策の推進

わが国海上貿易量に占める近海区域の貿易量は約3割に当たり、これら貨物の安定輸送は国民経済にとって極めて重要である。

しかしながら、近海海運業は、近隣諸国の商船隊の増強、慢性的な船腹過剰および日本船の国際競争力の低下ならびに大宗貨物である南洋材の輸入量の低迷等依然として厳しい環境にあり、深刻な経営危機に直面している。

このような状況に対応し、今後とも近海貨物の安定輸送を図っていくためには、マルシ

ップ混乗の一層の推進を図り、日本人乗組員を4名に軽減する施策の実現を図るなど、中長期的観点に立った近海海運対策が必要である。

9. 内航海運対策の推進

内航海運の輸送需要は減少の一途をたどり、船腹過剰を来し、景気の停滞から長期的不況感が一段と強まっている。従って先行き内航輸送需要の伸びは期待できない。

このような状況の下、過剰船腹対策を推進するとともに、船腹需要と輸送需要に応じた船腹調整の実施、適正運賃の確保、用船料の適正化を図り、内航海運事業の長期的経営の安定方策の確立に努めることが必要である。

さらに、内航海運において深刻化する若年船員不足の現状を踏まえ、内航海運における船員の労働条件、労働環境の改善・向上を図る必要がある。

また、船舶整備公団による代替建造の推進と船舶の近代化を図る必要があり、所要の財政資金の確保と負担金利の低減とともに同公団業務の円滑な運営を確保するために、必要な補助金交付と出資金の増強を強く要望する。

さらに、船舶整備公団による共有制度は内航海運にとって、長期かつ低利の資金の供給源たる制度であり、また共有制度の性質上、担保力のない中小零細事業者は、自己持分についてのみ担保を提供すれば良く、本制度なくしては内航海運における船舶の整備は困難である。さらに近代化船、合理化船の建造についての技術支援が得られるため、船質の改善が促進される等内航船主にとって船舶整備

公団の存続は必要不可欠である。

10. 国民の祝日「海の日」の制定推進

四面を海に囲まれた海洋国家であるわが国は、物資の輸送、人々の交通、文化の交流、食生活やレジャーまで生活のあらゆる面で海と深いかかわりをもっており、海洋資源の開発や海的环境保全も重要な課題である。

国民がこぞって海の恩恵に感謝し、海に対する認識を深め、海を大切にすることを育てていくために、7月20日を国民の祝日「海の日」として制定すべく、現在、広く国民的運動を展開中であるが、その実現のため関係各方面の協力と支援をお願いしたい。

2. 平成6年度海運関係税制改正に関する当協会要望

平成6年度海運関係税制改正要望については、当協会財務委員会を中心に、過去における要望項目を見直すとともに、同委員会会社等から提出された項目をベースに検討を行いつつ運輸省とも調整を行い、平成6年3月末に期限が到来する特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善をはじめとする以下の7項目を平成6年度海運関係税制改正要望重点事項(資料参照)として運輸省はじめ関係方面に要望することを決定した。

1. 特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善
2. 外航用コンテナに係る固定資産税の課税特例の延長
3. 外資埠頭公社が承継した業務用資産に係る固定資産税および都市計画税の特例措置の延長
4. エネルギー需給構造強化投資促進税制(仮称)の創設
5. 中小企業新技術体化投資促進税制(電子機

器利用設備を取得した場合等の特別償却制度または税額控除制度)の延長・拡充

6. モーダルシフト推進のための税制措置の創設

7. とん税・特別とん税の税率引き上げ反対

また、船舶の減価償却制度の改善に関し、減価償却制度全般の見直しの際には、次の3項目の改善を図る旨、付言することとした。

- (1) 船舶の耐用年数の短縮
- (2) 船舶の減価償却可能限度額の引き上げ
- (3) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善

【資料】

平成6年度海運関係税制改正要望 重点事項

社団法人 日本船主協会

貿易物資の安定輸送は、日本商船隊に課された使命であります。これを達成するためには、船隊の整備をはじめ広範にわたる国際競争力の強化を図るとともに、強固な企業基盤を構築する必要があります。

欧州海運先進諸国では、このような観点から、内部留保の充実が可能な税制とともに、船員費負担軽減のための諸施策が実施されております。

一方、わが国海運は、世界的に長引く不況の中、最近の急激かつ大幅な円高により極めて深刻な状況にみまわれており、今やその存続そのものが危ぶまれる事態に至っております。このような状況下、わが国海運産業が将来にわたって存続し、高度化・多様化する輸送ニーズに対応しつつ、わが国輸出入物資の安定輸送を担っていくためには、円高対策の徹底等一層の自助努力はもとより、税制面等からの支援により企業基盤の強化を図っていくことが是非とも必要であります。

このため、平成6年度につきましては、次の項目を要望致しますので、その実現につき、特段のご高配をお願い申し上げます。

1. 特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善

特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置は平成6年3月末に期限が到来するが、日本船の国際競争力の強化に資するため、外航船舶の整備に係る融資制度に基づき建造した日本船に対し、本措置を存続させるとともに、二重構造化タンカーおよびLNG船については、さらに軽減率を拡大すること。

2. 外航用コンテナに係る固定資産税の課税特例の延長

外航用コンテナの固定資産税の課税特例措置は、平成5年度分をもって期限が到来する

が、外航用コンテナの国内滞留率はわずか15%程度にすぎない実状でもあり、主要コンテナ航路における国際競争に伍していくため、本特例措置を存続させること。

3. 外資埠頭公社が承継した業務用資産に係る固定資産税および都市計画税の特例措置の延長

「外資埠頭公社の解散及び業務の承継に関する法律」に基づき4埠頭公社が承継した固定資産に関する税制特例措置は、平成5年度分をもって期限が到来するが、本措置が廃止され、埠頭借受者に負担が転嫁されることとなれば、海運企業の経営を著しく圧迫することとなる。このため同特例措置を延長すること。

4. エネルギー需給構造強化投資促進税制（仮称）の創設

船舶の推進等に要するエネルギーの節減および有効利用を図るため、エネルギー需給構造強化投資促進税制を創設すること。

5. 中小企業新技術体化投資促進税制（電子機器利用設備を取得した場合等の特別償却制度または税額控除制度）の延長・拡充

中小企業者が電子機器利用設備を取得した場合等の特別償却制度または税額控除制度は、平成6年3月末に期限が到来するが、電子計算機等の導入により中小企業経営の一層の合理化、近代化を図るため、本制度を存続させるとともに、タンカー荷役自動化システム、ケミカルタンカー・タンククリーニングシステムを対象設備に加えること。また船舶貸渡業を指定業種として追加すること。

6. モーダルシフト推進のための税制措置の創設

わが国の国内貨物輸送は、近年トラック輸送に過度に依存してきたため、道路混雑、大気汚染等種々の問題が顕在化してきた。

このため、トラック輸送から低公害で効率のよい大量輸送である海上輸送への転移（モーダルシフト）が必要となってきた。

ついでには、モーダルシフト推進のため次の措置を創設すること。

- (1) 内航海運事業者、国内長中距離フェリー事業者等が取得する海上運送用トレーラーに対する自動車取得税の税率の特例措置
- (2) 内航輸送用の冷凍・冷蔵用等の特殊コンテナを取得した場合の特別償却制度または税額控除制度ならびに固定資産税の課税標準の特例措置

7. とん税・特別とん税の税率引き上げ反対

外航海運企業は、とん税・特別とん税のほか、船舶固定資産税・入港料等を負担しており、これ以上の税負担には到底耐えられない。

海運以外に両税の税率引き上げの影響を受ける産業はなく、財源の確保を一産業の負担増に求めるのは公平を欠く。

とん税・特別とん税の税率引き上げには絶

対反対である。

◎ 船舶減価償却制度の改善

船舶減価償却制度については、昭和49年に法定耐用年数が全面改定されて以来、本格的な見直しが行われていないため、その後の船舶の技術革新等による経済的陳腐化の実態を十分反映したものと言えなくなっている。

また、現行制度では償却可能限度額も取得価額の95%に制限されている。さらに、船舶の大改造を行った場合、現行の償却制度では十分な償却ができず処分時に多額の除却損を生じることとなる。

このため、減価償却制度全般の見直しの際には、船舶減価償却制度に係る次の項目について改善を図ること。

- (1) 船舶の耐用年数の短縮
- (2) 船舶の減価償却可能限度額の引き上げ
(備忘価額1円まで償却できる制度に改める)
- (3) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善
(中古船を取得した場合と同様の扱いで調整を図る)

紙パルプ産業の現状と展望

日本製紙連合会
企画調査部課長代理

北爪正弘

紙パルプ産業は深刻な不況に直面している。需要は後退し、市況は大幅に下落、収益は4期連続して悪化するなど戦後最悪といわれる厳しい情勢が続いている。メーカー各社は下落した市況を立て直すために減産による需給バランスの改善に懸命となって取り組んでいるが、景気は回復の糸口すら見い出せないままに底ばい状態を続けており、更に悪化の懸念すらはらんでいる。そうした厳しい情勢の中で当業界はその克服に向けて、減産はもちろんのこと、省エネ・代エネ、物流コストの削減や、企業体質の強化を目的としたリストラの推進（工場の集約化・組織の改変、雇用調整等）等様々な対策を講じている。それでは当業界の現状と今後の展望について、最近の紙・板紙および製紙原料の需給動向等を中心にコメントしたい。

1. 紙・板紙の需給

昨年の紙・板紙の国内向け出荷は前年比1.7%減の2,744万トン、81年以来11年ぶりに前年を下まわった。紙・板紙別にみると、紙は1.7%減の1,596万トン、品種別には景気にあまり左右されない衛生用紙（ティッシュ、トイレット・ペーパー等）が3%増と堅調に推移した他は総じてマイナス成長に終わった。特に新聞用紙は6%近く前年を下まわった。また紙の国内向け出荷の約60%を占め、需要拡大の中心を担ってきた印刷・情報用紙も僅かながら減少した。紙需要の陰りは91年秋口より見られたが、92年に入ると月次出荷ベースでもマイナス基調を続けた。

減少要因としては、①景気後退、②広告費の削減（27年ぶりに前年比マイナス）、③金融・証券不況、OA化の一巡、④企業の経費削減等があげられる。特に落ち込み幅の大きかった新聞用紙は、①景気後退による広告頁の減少、②用紙軽量化（93年8月の43g/m²物のシェアは約79%）の急激な進展、③開発輸入を中心とする輸入の増加等があげられる。

他方、板紙の国内向け出荷は1.6%減の1,149万トン、品種別にはその70%強を占める段ボール原紙が堅調な食品向け需要により微減にとどまったものの、約20%を占める紙器用板紙は5%近いマイナスとなった。減少要因としては、①景気の後退による自動車、家電等耐久消費材の販売不振、②企業の在庫調整による物流量の減少、③環境問題、ユーザーのコスト削減による省包装化等が指摘される。

紙・板紙輸出は前年比1.7%増の105万トンと、伸び率は輸出採算の悪化により前年の15%増から大きく鈍化した。一方、輸入は国内需要の減少と市況の低迷により板紙を中心に3%減少した。但し、紙の輸入は新聞用紙の開発輸入増により前年比2.5%増加した。

これらの結果、紙・板紙生産は前年比2.6%減の2,831万トンと、出荷減への対応と在庫削減のために減産を余儀なくされ、81年以来11年ぶりに前年を下まわった。（表1参照）

2. 繊維原料の需給

紙・板紙生産の減少により、昨年の製紙用繊

表1. 紙・板紙の需給

単位：1,000トン

	1985	1990	85~90 年率(%)	1991		1992		
					前年比(%)		前年比(%)	
実質GNP (10億円)	321,533	401,812	4.6	418,145	4.1	424,440	1.5	
紙	生産能力	13,288	18,223	6.5	19,316	6.0	19,415	0.5
	生産	11,790	16,429	6.9	17,048	3.8	16,592	▲ 2.7
	出荷	11,736	16,391	6.9	16,983	3.6	16,646	▲ 2.0
	国内向出荷	11,309	15,831	7.0	16,232	2.5	15,955	▲ 1.7
	GNP10億円当り(t)	35.2	39.4	2.4	38.8	▲ 1.6	37.6	▲ 3.2
	輸入	485	713	8.0	751	5.3	770	2.5
	輸出	442	701	9.7	885	26.2	840	▲ 5.1
	消費	11,833	16,441	6.8	16,914	2.9	16,522	▲ 2.3
	稼働率(%)	88.7	90.2		88.3		85.5	
	輸入依存度(%)	4.1	4.3		4.4		4.7	
輸出依存度(%)	3.7	4.3		5.2		5.1		
板	生産能力	10,755	12,505	3.1	13,098	4.7	13,656	4.3
	生産	8,679	11,657	6.1	12,020	3.1	11,718	▲ 2.5
	出荷	8,633	11,703	6.3	11,848	1.2	11,697	▲ 1.3
	国内向出荷	8,210	11,488	6.9	11,676	1.6	11,486	▲ 1.6
	GNP10億円当り(t)	25.5	28.6	2.3	27.9	▲ 2.5	27.1	▲ 3.1
	輸入	216	319	8.1	325	1.9	275	▲ 15.4
	輸出	427	199	▲ 14.2	154	▲ 22.6	209	35.7
	消費	8,468	11,777	6.8	12,191	3.5	11,784	▲ 3.3
	稼働率(%)	80.7	93.2		91.8		85.8	
	輸入依存度(%)	2.6	2.7		2.7		2.3	
輸出依存度(%)	4.9	1.7		1.3		1.8		
紙・板紙 合計	生産能力	24,043	30,728	5.0	32,414	5.5	33,071	2.0
	生産	20,469	28,086	6.5	29,068	3.5	28,310	▲ 2.6
	出荷	20,369	28,095	6.6	28,831	2.6	28,343	▲ 1.7
	国内向出荷	19,519	27,318	7.0	27,907	2.2	27,441	▲ 1.7
	GNP10億円当り(t)	60.7	68.0	2.4	66.7	▲ 1.9	64.7	▲ 3.2
	輸入	701	1,032	8.0	1,076	4.3	1,045	▲ 2.9
	輸出	869	900	0.7	1,039	15.4	1,049	1.0
	消費	20,301	28,218	6.8	29,105	3.1	28,306	▲ 2.7
	稼働率(%)	85.1	91.4		89.7		85.6	
	輸入依存度(%)	3.5	3.7		3.7		3.7	
輸出依存度(%)	4.2	3.2		3.6		3.7		

注：①消費=生産+輸入-輸出 ②輸入依存度=輸入÷消費×100 ③輸出依存度=輸出÷生産×100

維原料消費は前年に対し約3%減少した。そのうちパルプは3.5%、古紙は2.5%それぞれ前年を下まわった。後者がマイナス成長を記録したのは75年以来実に17年ぶりのことである。この間の伸び率は年率6%、パルプの3倍近い伸び

を続けてきた。(表2参照)原料消費の減少は当然のことながら、生産の減少に起因するが、古紙消費の減少は、特に古紙利用率の高い新聞用紙や板紙生産の減少が大きく響いている。この結果、製紙用繊維原料に占める古紙の比率(古

紙利用率)は、当会が90年にスタートさせた「リサイクル55キャンペーン(94年度末までに古紙利用率を55%にする計画)」に沿って、91年まで比較的順調に向上(89年 49.9%→90年 51.5%→91年 52.2%)してきたが、92年は52.5%と前年とほぼ同水準に終わった。(表3参照)

92年のパルプ生産は1,120万トン、前年比4.5

%減と11年ぶりに前年を下まわった。一方輸入は92年前半の国際市販パルプ市況の先高感とカナダB.C.州のストライキ懸念からユーザーの在庫積み増しが行われたため、BKP(13%増)を中心に前年比6%増加した。

パルプ生産の後退からパルプ材消費も前年比5%近く減少した。パルプ材の供給は89年以降

表2. 製紙用繊維原料の消費

単位:1,000トン

	1985	1990	85~90 年率(%)	1991		1992	
				前年比(%)	前年比(%)		
製紙用繊維原料合計	21,343	28,399	5.9	29,305	3.2	28,442	▲ 2.9
パルプ	10,773	13,729	5.0	13,943	1.6	13,461	▲ 3.5
国産パルプ	8,918	11,083	4.4	11,422	3.1	10,977	▲ 3.9
輸入パルプ	1,854	2,646	7.4	2,521	▲ 4.7	2,484	▲ 1.5
古紙	10,527	14,613	6.8	15,301	4.7	14,924	▲ 2.5
その他	43	58	6.2	60		57	

表3. 古紙の利用率及び回収率の推移

単位:%

	1980	1985	1988	1989	1990	1991	1992
古紙利用率:合計	41.5	49.3	49.4	49.9	51.5	52.2	52.5
紙用	20.0	25.6	24.1	23.8	25.2	26.0	26.3
板紙用	70.2	79.4	82.4	83.9	85.8	86.0	86.3
古紙回収率	46.2	50.2	47.9	48.2	49.7	50.8	51.0

表4. パルプ及びパルプ材の需給

単位:1,000トン、1,000m³

	1985	1990	85~90 年率(%)	1991		1992	
				前年比(%)	前年比(%)		
生産(含DP)	9,279	11,328	4.1	11,729	3.5	11,200	▲ 4.5
BKP	4,894	6,950	7.3	7,270	4.6	7,090	▲ 2.5
輸入(含DP)	2,268	2,894	5.0	2,930	1.2	3,111	6.2
BKP	1,498	1,914	5.0	2,011	5.1	2,271	12.9
輸出(含DP)	20	19	▲ 1.0	11	▲ 42.1	5	▲ 54.5
輸入依存度(%)	19.7	20.4		20.0		21.7	
消費:合計	31,131	38,140	4.1	39,256	2.9	37,425	▲ 4.7
N材	14,996	17,767	3.4	17,923	0.9	16,792	▲ 6.3
L材	16,135	20,373	4.8	21,333	4.7	20,633	▲ 3.3
供給:合計	31,102	37,947	4.1	39,743	4.7	37,200	▲ 6.4
国産材	19,452	17,964	▲ 1.6	17,188	▲ 4.3	15,925	▲ 7.3
輸入材	11,650	19,983	11.4	22,555	12.9	21,275	▲ 5.7
輸入依存度:合計(%)	37.5	52.7		56.8		57.2	
N材	40.6	48.8		50.5		48.0	
L材	34.6	56.0		62.0		64.7	

注: N=針葉樹、L=広葉樹

国産材が減少する一方、輸入材は増加を続けるという傾向が続いていたが、92年は国産材のみならず、輸入材も前年比マイナスとなった。輸入材の供給が前年比マイナスとなったのは7年ぶりのことである。(表4参照)

3. 企業収益と設備投資

92年度の紙パルプ上場24社の決算は、売上が前年度比5%近く減少する一方、経常利益は32%もの大幅な減少となった。売上は2年連続、経常利益は4年連続減少しており、24社合計による92年度の経常利益は340億円、ピークであった88年度の1/6程度の水準まで激減した。(表5参照)

収益が大幅に悪化した要因としては、①販売数量の減少、稼働率の低下、②製品価格の下落、③償却費、管理・販売費等、固定費負担の増加等が指摘されるが、最近の紙パルプ産業は、比例費は比較的安定しているものの、製品価格の下落、減産、投資の拡大から固定費負担が増大し、投資効率が低下する一方、損益分岐点が上昇している。

表5. 紙パルプ上場24社の業績

単位：%

年 度 (F Y)		1988	1989	1990	1991	1992	1993 e
紙パ (24社)	売 上 (前年度比)	7.6	6.0	3.5	▲ 1.9	▲ 4.6	▲ 0.2
	経 常 利 益 (前年度比)	27.6	▲ 9.5	▲ 55.6	▲ 38.0	▲ 32.3	40.0
	売 上 高 経 常 利 益 率	6.2	5.3	2.3	1.4	1.0	1.4
製 造 業 : 売 上 高 経 常 利 益 率		5.4	5.7	5.0	3.9	2.8	2.5

注：e = 見通し

表6. 設備投資及びその目的別内訳の推移

年 度 (F Y)		1988	1989	1990	1991	1992	1993 e
投 資 額 (億 円)		4,088	4,024	4,643	2,959	2,399	2,145
前 年 度 比 (%)		32.4	▲ 1.6	15.4	▲ 36.3	▲ 18.9	▲ 10.6
目 的 別 内 訳 (%)	生 産 能 力 増 強	53	52	46	40	22	14
	省 エ ネ ・ 代 エ ネ	9	8	14	4	15	6
	合 理 化 ・ 省 力 化	7	13	10	17	22	34
	維 持 ・ 補 修	8	10	7	17	20	20
	更 新	7	8	10	6	7	8
	そ の 他	16	9	13	16	14	18
合 計		100	100	100	100	100	100

注：e = 見通し

設備投資は、紙・板紙需要の増大及び低コストによる資金調達を背景に、87年以降能力増強投資を中心に拡大したが、91年以降は、①企業収益の悪化、②過剰能力の存在、③景気(需要)に対する不透明感の高まり等により大幅に削減されている。

投資目的は能力増強投資が大きく後退し、代わって競争力強化のための合理化投資等のウェートが高まっている。こうした傾向は今後更に強まると予想されており、償却負担は軽減されることになろう。なお資金調達は減価償却を中心とした自己資金で賄われることになっている。(表6参照)

80年代後半の内需拡大に伴う紙・板紙需要の増大、85年以降の円高、資金調達コストの低下等により当業界の海外投資も積極的に展開された。その特徴としては、①件数の増加、②投資規模の大型化、③事業内容、進出形態(単独、買収)の多様化等があげられる。しかしながら、ここ1~2年は過剰能力、企業収益の悪化、低コスト資金調達難等により所要資金の大きな紙

・パルプ一次部門では一巡した感が強く、長期的視点に立った植林事業(試験植林を含めて)を除くと加工部門等小規模事業にとどまっている。

4. 今後の展望

最後に当産業の今後の展望について三つの側面から触れてみたい。

第1は、需給バランス回復への取り組みである。企業収益を改善するために最も重要なことは市況の回復である。メーカー各社は価格復元に向けて減産を続けているが、需要の減少は予想以上に大きく、在庫調整は遅れている。

日本の紙・板紙需要は内需に立脚しており、需要分野も非常に広範囲に及んでいる。そのため当産業は景気動向に左右されやすい面を持っている。今年度の日本経済は政府見通しによると3.3%の成長が期待されているが、民間予測機関の多くは悲観的な見方で一致している。民間の当初予測は2.7%であったが、円高や冷夏の影響から1%程度の成長にとどまるものと見られている。当会は今年5月に平成5年度紙・板紙内需見通しを発表、今年度の見通しを前年度比0.4%減と試算した。当会にとって初めてのマイナス見通しとなったわけだが、もし予測どおりになると、第2次オイル・ショック以来、2年

連続して内需は減少することになる。内需に期待が持てず、輸出も円高の影響により拮据することが難しい情勢からすると、減産体制の継続はもとより、更に厳しい対応を迫られることになるかもしれない。(表7参照)

第2は、環境問題への対応である。日本の紙パルプ産業はリサイクル産業のリーダーとして環境保全に積極的に取り組んでいる。例えば、世界的に大きな問題となったダイオキシンについては、90年12月に当会は自主的な目標値を設定し、各種の対策(酸素漂白設備の導入や排水処理の徹底等)を進めてきた。この結果、環境庁より「人の健康に被害を及ぼすものとは考えられない」との評価を得ている。また古紙のリサイクル推進については、繊維原料の項で述べた通り「55計画」の達成に向けた努力が続けられている。今後、同計画達成のためには、①効率的な回収システムの構築、②有効な古紙処理技術の開発、③古紙利用の低い紙分野(特に印刷・筆記用紙)での需要拡大が促進されなければならないであろう。なおメーカー各社は、これら一連の環境問題に対する自社の取り組み、基本姿勢を明確にするため「環境憲章」を公表、行動指針や推進体制を明らかにしている。

第3は、競争力強化のためのリストラ(事業の再構築)の推進である。当産業を取り巻く内外の環境変化(現在の不況、市場開放問題と国際競争、地球環境問題等)は近年厳しさを増しており、それへの対応に向けた企業体質の強化が急務となっている。その主要な方策の一つに、合併による新会社の誕生(日本製紙と新王子製紙)があげられる。またその他の企業でも総合的な企業力の強化を目指して、各工場の生産品種の見直しや物流部門の集約化、人員、資金の最適活用など、様々なリストラが試みられている。

表7. 平成5年度紙・板紙内需見通し

単位:1,000トン、%

	1992 F Y		1993 F Y	
	実績	前年度比	実績	前年度比
新聞用紙	3,457	▲4.7	3,315	▲4.1
印刷・情報用紙	9,423	▲1.6	9,446	0.2
包装用紙	1,111	▲5.4	1,077	▲3.1
その他	2,650	3.0	2,699	1.8
紙計	16,641	▲2.0	16,537	▲0.6
段ボール原紙	8,554	▲0.8	8,537	▲0.2
紙器用板紙	2,102	▲3.4	2,104	0.1
その他	1,067	▲7.2	1,071	0.4
板紙計	11,723	▲1.9	11,712	▲0.1
紙・板紙合計	28,364	▲2.0	28,249	▲0.4

随想



「尊厳死」について

(社)日本造船工業会会長 ◆ 合田 茂

今、日本では人類の歴史に例のない早さで高齢化がすすんでいるそうである。私も昔なら、古来稀なり、といわれる年齢になり、まだそんな自覚のない所へ、思いがけぬ方からお祝いが届いたり、所属しているゴルフ・クラブから「ご長寿おめでとございます…」という手紙を添えて、赤い帽子やチョッキが幾つも送られてきたりして何となくその気にさせられている今日此頃である。

そんな或る日、会社で受けた検診の結果が届いて、「胃に隆起性病変あり、再検査」ということになった。かかりつけの病院に出向いて内視鏡検査と生検をやってもらったところ、問題なく、無罪放免ということになったが、もともと前科のある身なので、結果が判るまでの3週間余りは何となく気の重い日々であった。

それがきっかけになって、かねてから、いつかは、と思いつつ何となく果たせずに来たあることを実行に移すことになった。そのあることは日本尊厳死協会への登録である。

私に残された時間は確実に減っていくことを思うと、その時間をどう生きるかは勿論大切だが、時間が尽きた時にどんな死に方をするかも大切である。必ず訪れる最期の時を痛みや、苦しみや、みじめさから解放されて、尊厳を保ちながら平安を迎えたいと願うのは人情である。

3年前に発売されて以来版を重ねて、かくれたベスト・セラーになった「病院で死ぬということ」という本がある（最近映画化もされた）。著者の山崎氏は消化器外科の臨床医で、小金井にあるホスピスの責任者でもある。本では著者が手がけた多くの実例が物語的に展開されるが、その中には意味のない、延命至上の治療の結果、みじめで苦痛に満ちた臨終を迎えることになる幾つかのケースも紹介されている。或る末期の肺癌患者は気管切開によって声を失い、意思表示が出来ないまま、物体の様に扱われ壮絶な苦しみを経て最後を迎える。別の例では臨終が近づいて血圧が低下し始めると昇圧剤、強心剤、呼吸促進剤が次々と投与され、それも効かぬと

なると二人の医師が髪をふりみだし汗みどろになって心臓マッサージと気管挿管による人工呼吸を15分もつづけ、疲れ果ててそれまでということになる。著者によれば末期癌の痛みは9割までは意識を保ったまま、コントロール出来るし、残りの1割も傾眠状態ながら押さえられるという。そこで著者は「人間として尊厳に満ちた死を迎えたいと望む人は、自分の死が確実になった時は意味のない蘇生術はしないで静かに死なせてくれと家族や、医師に伝えておく」ことを提案している。だが、この提案にも疑問が残る。人が病に倒れたとき、救かる見込みがないという自覚を何時持つだろうか。むしろ、そう思いたくないという意志が働いて時機を逸してしまい、体力も気力も失われてしまう場合が多いのではないか。よしんば意志が伝えられたとしても、家族が「そうしましょう」と素直には仲々答えられるものではない。心ならずも「必ず直るのだから、元気を出して…」という受け答えになりがちである。医師によってはまともに取り合ってもらえないケースも少なくないであろう。

人は心身共に健全な時に自分の願望をはっきり意志表示し、それを登録しておくことが出来る。それが日本尊厳死協会のリビング・ウィル（「尊厳死の宣言書」と意識されている）である。内容はおよそ次の様なものである。

私は精神が健全な状態において、家族及び医師に対し次の要望を宣言します。

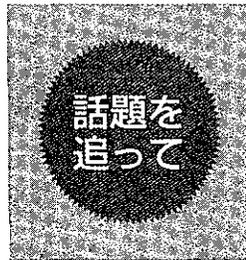
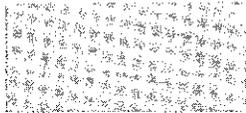
1. 私の病が今の医学では治せない状態になり、死期が迫った時にはいたずらに延命措置はお断りいたします。
2. ただし苦痛を和らげる為の医療は麻薬の使用を含め最大限お願いします。
3. 数ヶ月以上植物状態になった時には、一切の生命維持装置はやめて下さい。

以上の宣言に従って下さった方に深謝すると共に責任は一切自分にあります。

この宣言書に自署・捺印して協会に送れば、協会に登録され、登録済のスタンプを押した写しが返送されて来る。あとは家族にこの写しの存在と所在を明らかにしておけばよいのである。

調査によれば、リビング・ウィルを示された場合、94%の医師は尊厳死の権利を拒んでいないとのことである。付け加えれば、この協会はいかなる宗教とも関係なく費用は夫婦で年間4,000円である。

いささか尊厳死協会の宣伝めいてしまったが、この夏、私がとったささいな行動をご紹介することにより、人生の終幕を出来るだけ人間らしく、平安に迎えたいという同じ思いの方々のために、一つの解決の可能性を示唆出来るのではないかと考えて筆を執った次第である。



外国人労働者問題への一考察(後編)

— 外国人船員問題 —

東京理科大学 教授 加藤俊平

船員供給国の事情

今日、世界の外航海運への船員供給国の中心は東南アジア、特にフィリピンである。1992年におけるフィリピン人船員の海外雇用数は約10万人に達している。85年の約2倍の数である。日本をはじめ、ノルウェー等ヨーロッパ外航海運も外国人船員の多くをフィリピン人船員に求めている。近年、ドイ・モイ政策以降のベトナム船員への関心も高まっている。また、中国も市場経済政策の下で国として中国人船員の海外雇用を推進する方向にある。インドネシアでは、海外雇用船員数は、89年で1万7,000人に達している。ヨーロッパではソ連体制崩壊後、特にポーランドが海運会社の民営化に伴い、自社船員のヨーロッパ外航海運への雇用を積極的に進め、91年には約1万8,000人のポーランド船員が海外に雇用されている。

東南アジアで供給国から需要国に変わったのが、台湾の外航海運である。80年代中葉、海外雇用の台湾船員は約1万2,000人(職・部ほぼ半数)であったが、80年代後半には、自国船員はシニアオフィサーのキーマンに限定され、ジュニアオフィサー、部員の大半はフィリピン人船員

でまかなっている。マレーシア海運も、90年代に入って自国船員の不足状態に入り、外国人船員をインドネシア、フィリピンに求めている。シンガポールの外航海運も、80年代中葉には自国船員2,400人、外国人船員7,600人であったのが、90年代に入り自国船員約1,000人に対し、外国人船員は1万1,000人と増加している。

東南アジアの船員供給国は、総じて国として船員の海外雇用政策を推進し、この制度を備えている。海外雇用を希望する船員は、国の機関に登録し、国が許可したマンニング会社を通じて外国船社に雇用される。フィリピンでいえば許可されたマンニング会社は200社を上廻り、小手で200人、大手で2,000人~3,000人の船員をブールしている。これら供給国の船員は、フィリピンの AMOSUP タリフで AB の基本賃金400ドル、時間外手当等を含めて1,000ドルに近い賃金を得ることができる。国内海運での雇用の機会が少なく、かつローカルウェッジは外国船の5分の1から2ケタの格差があるから、外国船乗船の希望者は数限りないともいえる。

船員としての技能程度は、各国の船員教育、訓練体制が備っていない状況下で、商船大学卒業生においても、かなり長期のオン・ショッ

・トレーニングが必要とされる。有資格職員であっても、我が国の職員として配乗するためには、長期間の乗船経験を経ることが必要であろう。

NYK、MO等がマニラにトレーニングセンターを設置したのは、より質の高い船員を現地で養成し、その中からセレクトし、更には将来ジュニアオフィサー層もフィリピン人船員に求める方向を示している。混乗体制が拡大し、外国人船員比率が高くなれば、運航の安全性のリスクコストを配乗前に投資しておくことが不可欠である。

日本外航海運における外国人船員

日本の外航商船隊は、1992年で日本籍船376隻、1,867万総トン、外国用船1,837隻、4,300万総トンの合計2,013隻、6,170万総トン(2,000総トン以上の外航船)であるが、この外航商船隊にはおよそ3万5,000人～4万人の外国人船員が配乗されているとみられる。

NYK 首脳によれば、93年において NYK が運航する商船隊は400隻であり、配乗船員数は1万人、そのうち外国人船員8,000人、日本人船員2,000人(NYK 社員たる船員500人)と明言している(「海上の友」1993年9月1日号談)。船社がこれだけ正鵠な数字を公表したのは初めてであろう。日本人船員と外国人船員の比率は1:4である。この10年間で、これ程に我が国外航海運の船員構成は大きく変化してきている。MOの船員構成もほぼこれに横並びであろう。このほ

かの大手海運、中小海運ではこの比率は1:5程度であると推測される。

これは、日本の外航海運の船員構成が、ヨーロッパ外航海運並みに、キーマンを自国船員とする外国人船員との混乗体制を確立して、一定量の日本籍船を維持しつつ、ヨーロッパ以上に職員化した日本人船員の雇用を確保して、国際競争力を保持している姿にほかならない。近年、ヨーロッパ海運界が、ドイツにみられるように、ハイテク船—船員の少数化を志向してきているとき、過去10数年間にわたって官労使が共通の認識のもとで実験・実証してきた近代化制度のノウハウは、かかる混乗体制のもとでは、国際競争のうえからも、ヨーロッパ海運にないメリットとして機能しうるものである。近代化船によって多面的な運航能力、管理能力を備えた日本人船員が、混乗体制のもとでキーマンとしてこれを有効に働かせていければ、外国人船員の質的な向上を図り、その少数化をも実現することが可能である。近代化委員会の第4次提言は、労使が合意のもとにこの方向を示したものと見える。

全日本海員組合と外国人船員の組織化

全日海によるこれら外国人船員の組織化は、対象船舶数では、1987年で FOC 船248隻、マルシップ234隻、89年で FOC 船466隻、マルシップ207隻、90年で FOC 船593隻、マルシップ187隻、91年で FOC 船661隻、マルシップ194隻、93年で FOC 船約600隻、マルシップ187隻(そのう

ち、新マルシップ88隻)である。混乗は、89年までは日韓混乗船が大半を占めていたが、それ以降は日韓混乗が減少し、代わって日比混乗船が増加の傾向を示し、91年ではFOC船で日比混乗411隻(60%)、マルシップ142隻(70%)である。組織船員数(非居住特別組合員)では、93年で約1万3,000人で、このうちフィリピン人船員が約1万2,700人(95%)を占めている。フィリピン人船員は、全日海(JSU)―AMOSUP(フィリピン外国船雇用船員組合)の労働協約適用対象船員である。全日海は、ITFのFOC船政策―BC体制(ITFタリフ適用船に対するBC発給)のもとで、東南アジアにおける外航船員の組織化の拠点としての役割を認識して、すぐれてヨーロッパの労使慣行を世界的なルールとして形成しようとするITFに対して独自の船員政策を展開し、AMOSUPと連携し、JSU―AMOSUP協約体制を確立し、ITFに認知させてきたものである。JSU―AMOSUP協約体制は、ノルウェーのNIS、あるいはデンマークのDISにおいても、NIS、DISとAMOSUP協約として導入されている。かかる努力は、東南アジア船員の日本外航海運労使に対する信頼性を高めるものであり、より良質の外国人船員を確保することにも少なからず貢献していると評価される。

1 ドル=100円時代と混乗体制

日本の経済力の発展―円高状況は、ドル建て収益、円建て費用という収支構造を抱える日本の外航海運の企業経営に常に直接的に影響(円

高損失)を与え、常に収支インバランスのプレッシャーのもとにおかれている。加えて、ドル建て収益は厳しい国際競争下にあり、他方、円建て費用は常に上昇傾向にあるというプレッシャーは、為替変動対策(先物為替予約の活用や費用のドル建て化など)をもってしても、収支インバランスの縮小化のバリアーとして働いてくる。

プラザ合意以降の急激な円高に対応して、外航海運は、一方で企業、グループの合理化、集約化、それに伴う緊急雇用対策を実施し、他方多面的な企業戦略を展開して、収支インバランスを縮小する企業努力をもって国際競争力を確保してきた。船舶運航、船員管理の面でも、シップマネジメントの機能を強化し、船員の混乗体制を拡大し、その効率化を図ってきたといえる。

かかる状況下で、1ドル=100円時代に直面し、今や日本外航海運は最大の危機に立たされている。

当面の対応策として、収入面では、収益を上げるための営業体制の強化、運賃の円建て化の促進、三国間輸送の開拓等がとられつつある。運賃の円建て化が進めば収支バランスを大きく変えていくことになるが、製造業が円高対策として生産拠点を海外にシフトする傾向が強まる状況下では、国内の荷主側からはかえってドル建てのリクエストが強まることが予想される。

費用の面では、費用のドル建て化、円建て費用の削減化を促進する以外に有効な手立てはな

い。直接船費のドル化、店費のドル化は当然これらを担う部門の海外シフトを促進することになろう。

問題は船員コストである。協約タリフで支払われる日本人船員に対して、賃金のドル建て化など出来ようがないし、また円高差損を国内賃金に反映するという考え方は、円高差益が国内物価に全面的に反映されない以上とすることはできない。船員コスト問題での選択の幅はごく限られたものになる。賃金のドル建て化はイコール円建て部分の縮小しか方法がない。

FOC 船では、日本人上級職員の人員削減か外国人船員フル配乗船の拡大という方向になろう。ただ、この方法の進行は、航行の不安定性に伴うリスクコストと保険料のコスト増との見合いによって決まってくるであろう。FOC 船における外国人シニアオフィサーの需要が強くなるであろう。

新マルシップは、労使の合意によって日本人9名の混乗体制が採られたが、この混乗比率の見直しが急務である。近代化船の混乗体制も実

験段階に入っているが、その進行速度を速める必要がある。

新マルシップ、近代化船の混乗体制の見直しは、いずれも労使の合意を必要とする。特に近代化船の混乗体制には、日本人船員が長期間にわたって段階的に修得してきたソフト面、ハード面にわたるノウハウを外国人船員に習得させ、技術レベルに一定の差があっても共通の意識と認識をもって新しい船員集団を形成することが不可欠である以上、一定の実験段階を必要とすることは論をまたない。船社側においては、この点への細心の配慮が要求される。近代化船に配乗する外国人船員については、ハイレベルの技能を備え、強い意欲をもった船員を用意することが不可欠である。

緊雇用対が終って間もない今日、日本人船員の減員を伴う混乗体制の見直し論には、組合はすんなりと OK とは言えないが、日本外航海運を展望するとき、組合に対しては大局的な見地からの勇断を望みたい。

業界団体を訪ねて

訪問団体 日本船主責任相互保険組合
(The Japan Ship Owners' Mutual
Protection & Indemnity Association)

設 立 昭和25年10月2日 (1950年)
沿 革 戦後、海運業の民営還元を契機として神戸の有力船主を中心に、船主の船舶運航上の事故で発生する賠償責任を救済するため、船主間の相互扶助による船主責任保険制度を確立すべしとの意見が台頭。日本船主協会が中心となり船主による任意組合を設立すべく促進運動を展開し、昭和25年5月に法律第177号「船主相互保険組合法」が公布施行され、10月に当組合が設立され現在に至っております。

組 合 長 轉法輪 奏
(大阪商船三井船舶株式会社社長)

理 事 長 菊谷 真也

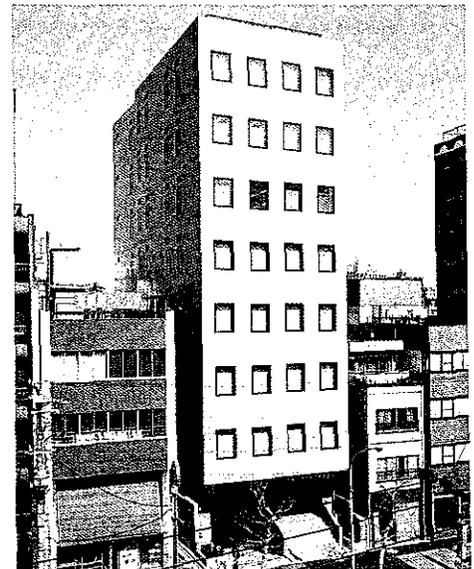
組 合 員 加入組合員総数 5,789名
(平成5年3月末現在)

本 部 東京都中央区日本橋人形町2-15-14

支 部 所 神戸、福岡、今治、松山、ロンドン

事業目的 加入船舶の運航に伴って生じる組合員の費用及び責任に関する相互保険としての損害保険事業を行い、組合員の利益の保護と組合の健全な発展を図ると共に海運業並びに海運関連事業の経営安定の確保及び向上に資することを目的としております。

事業活動 日本船社の共済事業としての相互保険組合として設立以来、保険契約量は年々順調に増加しております。近年、内航船舶の契約量はスクラップ・アンド・ビルドにより一定してお



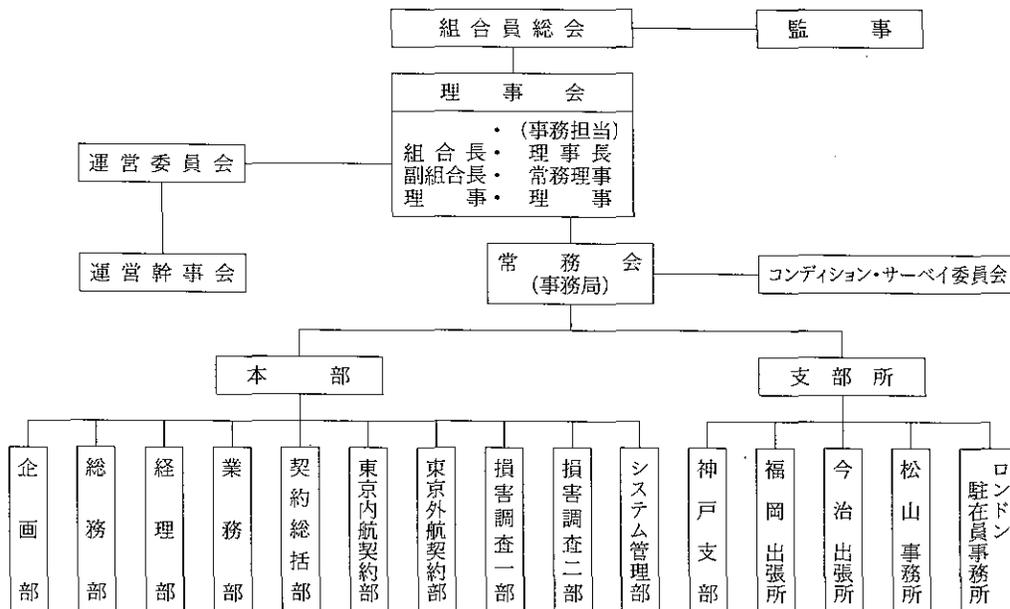
りますが、外航船舶の契約量は増加してきてきたものの、昭和48年頃よりフラッキング・アウトが盛んになり、外国籍船が増加したため、現在は日本籍船の占める割合が27%に減少しております。再保険では、保険金額の定めのない契約について、平成元年に国際PIクラブ・グループのプール再保険機構に直接加入し、海外PI保険者と同条件の再保険コストを組合員へ提供できるようになりました。

規 模 加入船舶隻数 9,629隻
 (内航船 7,896隻、外航船 1,733隻)
 加入船舶総トン数 43,842千総トン
 (内航船 5,844千総トン)
 (外航船 37,998千総トン)
 [いずれも平成5年3月末現在]

現 状 と
 将 来

設立以来、日本海運界の発展と共に歩み、時代に即した船主責任保険の提供並びに迅速且つ適切なクレーム処理等に努力しております。
 近年、大規模な船舶事故が頻発したことや、環境保全に対する国際的関心の高まりによって、支払保険金額が増加し、さらには再保険者の成績悪化を反映して保険コストが高騰し、組合員の保険料負担が大きくなってきております。
 組合としては、合理的／効率的運営を推進する一方で、組合員のご協力を得て事故の発生を未然に防止するための方策を講ずるなど、組合員の保険料負担の軽減に努めているところであります。

【図】 日本船主責任相互保険組合の機構



豪州取引慣行法 (Trade Practices Act=TPA) 再検討の見通し

TPA 第十部再検討パネルの議長であるパトリック・ブラジル氏は、今月（9月）再検討のこれまでの経緯、現状および今後の進展についてオーストラリア Daily Commercial News 誌に見通しを語った。

課題は、TPA 第十部が豪州競争政策の障害となっているかという点である。これは、豪州競争政策を物差しにして TPA 第十部を測定することである。私は後で、競争政策一般に関し簡単に触れたい。今訴えたい点は、この再検討の付託事項中で基調となる第1節が、「効率的・経済的で、なおかつ荷主ニーズを満たすのに十分な、競争力ある定期船海運に豪州荷主がアクセス出来ることを保証する」ことに言及していることだ。これは、今日お話しする課題と同じことであり、まさにこの再検討が焦点を当てていることなのである。再検討は、途中の段階にある。再検討パネルは4月下旬に設置され、10月末までに運輸通信大臣に報告することになっている。われわれは関係各団体に意見を求め、39の意見書を受け取った。今もいくつか舞い込んでいる。われわれは、これまでに受け取った意見書に含まれる諸問題をさらに追跡するため、選び出した何名かとの一連のインタビューを開

始している。

ウォーターフロント改革：われわれがさらに調査したい問題の一つは、ウォーターフロント改革の利益という問題である。クック上院議員が今回の TPA 第十部再検討を言い出したきっかけは、物価監視庁の1992年度報告「豪州諸港で外航船社が徴収する陸上部分諸料金の調査」が、ウォーターフロント改革の利益が荷主に行き届いておらず、TPA 第十部がその障害になっている可能性がある」と指摘したことだった。受け取った意見書の中の証言は様々である。羊毛荷主団体 (The Wool Industry Shipping Group) は、この点に関し「より信頼できる海運サービス、適度な運賃水準、ターミナルのより迅速な荷役から」羊毛荷主は利益を受けたと述べている。他方、豪州園芸協会 (The Australian Horticultural Corporation) は「ウォーターフロントのサービス信頼性が向上したと報告されているが、荷主の費用負担軽減はないようだ」と述べている。この点、第十部が評価されるべきなのか否かの問題は、まだ決着がつかない。また Pan-Australian freight rates という話になると、関係者の第十部に対する見解は異なってくる。連邦大蔵省は、Pan-Australian freight rates

は第十部で認められた同盟プール協定の結果であり、この運賃設定慣行は「海運会社間の競争を減殺するが、港湾間のコスト格差を抑えることによって港湾競争も防止している」と述べている。

荷主協会のコメント：他方西豪州荷主協会(The Western Australian Shippers' Council)は、第十部は「他の豪州諸港と同等の運賃」を西豪州荷主に提供していないと指摘している。ニューサウスウェールズ州商工会議所(The NSW State Chamber of Commerce)はもっと公平な見方をとっており、同盟・盟外船社双方はPan-Australian freight ratesを提供しているが、「貿易業者の要求に適ってはいる場合でも、それに代わる自由な交渉による取り決めに禁止すべきではない」と述べている。Pan-Australian freight ratesの問題は、1984年の第十部再検討の際、ある程度詳細に検討された。その際、どの港で、どの貨物に、どの程度の運賃を課すかということは、関係者が適当と考える商業上およびその他の基準に基づき、荷主と、同盟船社をはじめとする船社間の自由で競争的な交渉に委ねられるべきであると勧告された。連邦政府はこの勧告を受け入れ、現行の第十部は事実Pan-Australian freightについては何も言及していない。主要問題の一つは、国際定期船海運同盟に与えられた同法第四部の競争諸規則からの一括適用除外を廃止すべきかどうかである。われわれの主な貿易相手国はすべて、このような適用除外かそれに相当するものを維持している。カナダにおける最近の(競争政策)再検討は、一括適用除外の廃止を勧告したが、一方的な廃

止を言っている訳ではない。特に米国が適用除外を廃止するまでは、カナダは廃止しないだろう。われわれが海外の主要な関係者と話し合った結果では適用除外廃止を考えている者は誰一人としていないことがわかった。この中には米国も、アジアの主要貿易相手国も含まれる。

同盟についての見解：現行のTPAでは、第十部の廃止により豪州法の下での同盟が全面的に禁止される、という訳ではない。同盟は、TPA第七部により個別に特別承認を申請することができる。しかし、この方法では、豪州が一括適用除外を廃止することにより、定期船海運が運航される国際領域で「(豪州のみが)わが道を行く」こととなり、問題が生じるだろう。第十部は他の要素も含んでおり、特に豪州荷主に対し、同盟および相当な市場力を持つ船社との取引における対抗力を与える条項がある。このためには、TPA第四部競争規則からの除外を荷主団体にも与える必要がある。第七部による個別承認に関連し、当該同盟協定が公共の利益に資する事を証明するべしとの要件が規定されている。これとは対照的に、第十部は一括的な方法をとっており、第十部の細かな要件に合致する登録された同盟協定が公共の利益に資すると見なされ、また公共の利益に合致することを条件に限定的な除外が与えられる。「限定的」というのは、例えばTPA第46条(市場支配力濫用の禁止)に抵触しない限り、という意味である。

第十部への支持：第十部の存続は、改正のある無しに関わらず、同盟船社のみならずいくつかの盟外船社、そして特にいくつかの荷主団体の

支持をも受けている。豪州頂上荷主協会（The Australian Peak Shippers' Association）の支持は、その主要メンバーの豪州金属鉱物荷主団体（The Metal and Minerals Shippers' Association of Australia Limited）が、第十部は豪州輸出業者に対し相当の恩恵を与え続けており、より改善された形で存続されるべきことを確信していることでも、よく知られている。第十部の重要な目的の一つは、ほとんど市場力を持たない荷主が不利にならないようにすることである。貨物量の多い荷主はたいてい必要な情報入手することができ、意義ある交渉を可能にするために必要な力を持つが、少量貨物を扱う荷主はそうではない。

中小荷主の保護：しかし、豪州金属鉱物荷主団体の主要メンバーをはじめとする輸出業者の中には、この見解に同意しない者もいる。彼らは、TPAの一般条項により市場力の濫用に対して適当な保護がもたらされるため、国際定期船海運のための特別条項は適当でも必要でもない主張している。また、輸入業者の中には第十部の存続に反対するものもある。これは驚くべきことではない、というのは輸入業者への対抗力付与という観点からは、第十部には輸入トレードに関しほとんど配慮がなされていないからである。取引慣行委員会は、唯一最も重要な問題は、問題とされる同盟活動の利益をいかに監視し検証していくかであると示唆している。業界協定に対する検証は、他の適用除外事例と同様、同盟にも行われるべきである。大蔵省は第十部の廃止を要求している。

盟外のシェア：興味深い点は、盟外船社が相当の市場シェアを握っているという事実が、この重要な議論の両面を支えていることである。概して、同盟のシェアは豪州輸出入トレードの50～60%を占めるに過ぎず、新規参入者に対する法的障害はない。大蔵省意見書は、これこそ第十部に保護された同盟が全ての顧客のニーズを満たしていないことの証拠であると述べている。船社は、これは第十部が競争を排除せず、市場が競争的であることの証明であると述べている。国際トレードでの同盟シェアの減少に伴い、コンソーシャといわれる新しい形態が現れてきた。コンソーシャの本質は、比較的少数の外航船社間で程度の高い協調サービス協定を提供するジョイントベンチャー協定である。豪州トレードでは、大部分のコンソーシャは伝統的な同盟の機構内で機能している。しかし、極東・東南アジアトレードでは、コンソーシャは既存の同盟と競争するために結成されている。

アコード協定 (Accord Agreement)：おそらく1984年の第十部再検討以来起こった最も顕著な出来事は、アコード協定の成長であろう。アコードは、同盟と盟外船社間の協調協定である。通常これらアコードによる協調協定は範囲が限られており、そこでの決定は協定当事者を縛るものではない。これがいわゆる「協議協定」(discussion agreement)である。アコード協定の下の当事者間での協調は限定的かも知れないが、その協調が海運サービスの根本的な側面に及ぶ場合もある。例えば、現在施行されている中で、最も活発な話し合いの行われているアコード協定は大西洋航路協定 (Trans-Atlantic

Agreement = TAA) であり、それは欧州／米国トレードで荷主に対して利用可能な船腹を制限する条項を含んでいる。TAA は、今やエバーグリーン社を除くすべての主要同盟・盟外船社を擁している。現行の第十部は、船社間協調協定が形式的に異なったとしても、その扱いについては区別していないように思える。荷主団体から再検討パネルに寄せられた多くの意見は、概して第十部を支持するものだが、アコード協定（特に協議協定）が第十部にある適用除外を受けられるようにするべきではないと主張する。TAA のような協定がもし豪州トレードに適用されるならば、TPA 第46条に反するか否か、あるいは、もし反しないという結果ならば、46条をそのような観点から見直す必要があるかどうかという疑問が起きる。

目的達成のための方策：しばしば忘れられてしまうことだが、競争政策は目的達成のための手段であるにすぎないのである。競争は、その目的達成に役立つ場合にのみ有益である。その目的とは、社会の経済的繁栄である。取引慣行委員会委員長が CEDA 国際フォーラムに寄せたごく最近の文書において、同様のことを言っていることに言及したい。そこで、彼は、競争の結果必要なものが究極の政策目標であると語っている。ケースによっては、法律上の競争結果と経済的効率性は一致しない場合がある。われわれはまた、安易な状況分析を避ける必要がある。豪州の海運サービスは、いつでも、少数の比較的大会社（それらは巨大化傾向がある）により提供されており、そしてそれらは一つの例外を除いては外国資本である。それゆえ状況は売り

手による寡占ということになるので、買い手のニーズを組織化することで生み出される対抗力を、可能な方策の一つとして取り入れ、もしくは維持しあるいは拡大することを考えるべきである。

二つの局面：私が最後に触れたいことは、産業への特別の規制という問題である。現在の状況では、これには二つの側面がある。一つは当然のことだが、国際定期船海運に対し特別な規則があるべきか否かという問題である。もう一つは、このような規則が特有の機関によって監督されるべきか否かということである。米国では、この機関として連邦海事委員会 (Federal Maritime Commission = FMC) がある。現行の TPA の下では、監督機関が混在している。運輸通信省大臣が TPA 第十部を監督しており、大蔵大臣ではない。第十部の定期船登録官 (Registrar of Liner Shipping) の重要な役割は運輸通信省に籍を置く役人が担っているが、異議申し立てに関する重要な役割は取引慣行委員会と取引慣行裁判所が受け持っている。より焦点を絞った、より継続的・包括的な基盤に立って行われる諮問、監督、監視制度が輸出トレード同様、輸入トレードにも必要だろうか、という問題もある。その他にも検討すべき問題がある。例えば、第十部を存続させるべきとしたら、特にどのような修正を施すべきか、というようなことである。しかし今日は時間の都合でそれに触れることはできない。プログラムは、定期船海運が第十部において特別なケースとして扱われるべきかどうかを問うている。実にそれが問題なのである。

「船」と「舶」の意味の違いは？
 —— 船をあらわすさまざまな言葉。

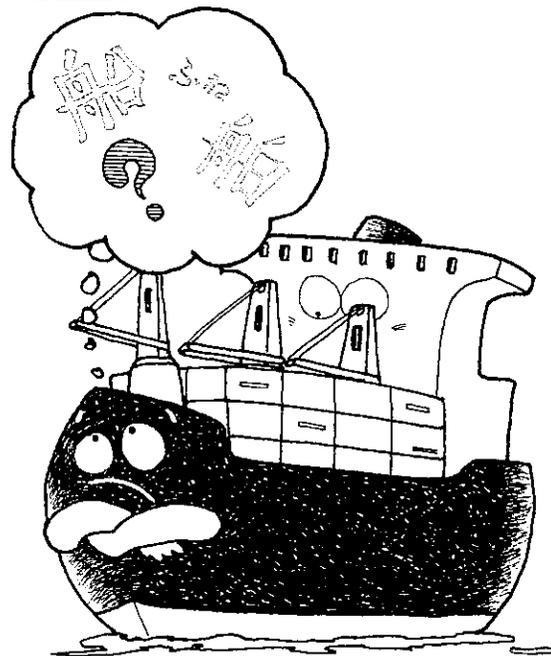
船をあらわす漢字は数十種類あるといわれるが、日本語の中で一般に使われているのは、「船」、「舶」、「舟」、「艇」、「艦」の5種類だ。

このうち「船」は、小型の船にも大型の船にも用いられる。一方「舶」は、大型の船のみに用いられる。したがって「船舶」といえば、大から小まであらゆる船を総称する言葉ということになる。

また「舟」は、櫓や楫によって走るごく小型の船を意味する。「艇」も小型の船を意味するが、こちらは機関がついたものをさすことが多い。さらに「艇」の場合は、〇〇艇というように、船の種類や用途をあらわす他の語とともに使われることがほとんどだ。「艦」は、護衛艦、潜水艦というように軍用の船に主に使われる。

英語ではどうかというと、主に大型の船をあらわしていたのが「シップ」(ship)だ。3本または4本マストのシップ型帆船がその語源だが、最近では、どの大きさの船に対しても用いられるようになってきている。また、「ベッセル」(vessel)は、大小にかかわらずすべての船の総称として用いられる語だ。

一方、ごく小型の船をさす場合は「ボート」(boat)が使われる。しかし、パッセンジャー・ボート、フェリーボートなどかなり大型の船に使われる用例もある。このほか船一般をさす言葉として「クラフト」(craft)も使われる。



**世界でいちばん透明な海は
大西洋の中央付近。**

はるか彼方まで見とおせる視界の中に、色鮮やかに横たわるサンゴの森。乱舞する熱帯魚……。透明度の高い南の海の水の中風景には、ダイビング・ファンならずとも魅了されてしまう。

ところで、こうした海水の透明度は、一般にメートルで表示される。なぜかという、直径30センチの白い円盤を海中にまっすぐ降ろし、それが見えなくなった深さをメートルであらわすという測定方法がとられているためだ。

実際の海の透明度は、場所によって2メートルくらいから70メートルくらいまでの大きな幅がある。世界でいちばん透明度が高いとされている海域は大西洋の中央付近で、約60～70メートルある

とされている。

一方、陸地に近い場所やプランクトンの多い海は透明度が低く、本州付近の近海では、15~20メートルくらいだ。

この透明度は、海面を真上から見たときの海の色とも関係がある。透明度が高いほど海の色は紺色に近く、低いほど茶褐色に近づく。

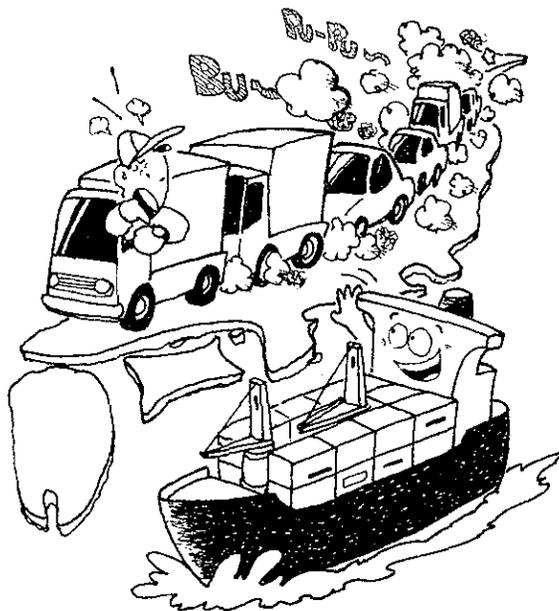
この色の分類を水色（すいしょく）といい、いちばん紺色に近い場合の数値が1で、褐色に近い数値が11になる。日本近海では、沖縄付近の海が水色1で、もっとも透明度が高い海ということになる。

一般にオホーツク海やアラスカ沖など北の海は、南太平洋の海などとくらべて青さが少ないが、これはプランクトンが豊富なために透明度が低いからで、このような海の多くは、水産資源の宝庫となっている。

内航貨物船のメリットは、省エネ、省力、低公害。

最近、国内物流の分野で注目されているのがモーダルシフト。これは、道路の渋滞や騒音、CO₂排出などの面で、すでに飽和状態に近づきつつあるトラックによる国内輸送の一部を、船や鉄道など他の輸送機関にふりかえようという動きのことをさしており、現在、その対象として最も期待されているのが内航海運だ。

内航海運は、もともと日本の国内輸送活動量の約44%を占め、産業基礎資材を中心とする貨物の



長距離大量輸送に活躍している。

その内航海運が、近年、モーダルシフトの中心をになう輸送機関としてとくに注目されている理由としては、省エネ、省力、低公害といった、船ならではのさまざまなメリットがあげられる。

例えば、内航海運の労働者1人当たりの年間貨物輸送量はトラックの14倍で、鉄道と比べても1.7倍だ。一方、輸送トンキロ当たりのCO₂排出量では、営業用トラックの5分の1にすぎず、輸送トンキロあたりのエネルギー消費も、やはり営業用トラックの5分の1程度だ。

日本が南北に細長い島国で、大都市や大工業地帯のほとんどが沿岸部に立地する点も、内航海運を利用する上での大きなメリットといえる。

もちろんそのためには、雑貨輸送に強いROR船やコンテナ船の整備、港湾施設の整備、小口雑貨の輸送に不可欠な貨物情報ネットワークの確立など、まだまだ取り組むべき課題は多い。

しかし、21世紀の国内物流をになう中心的輸送機関としての内航海運への期待は、今後大いに高まっていくはずだ。

KOBE 発便り

本年4月から9月までの6カ月間、「新しい都市魅力の創造」をテーマに「アーバンリゾートフェア神戸'93」が開催されました。

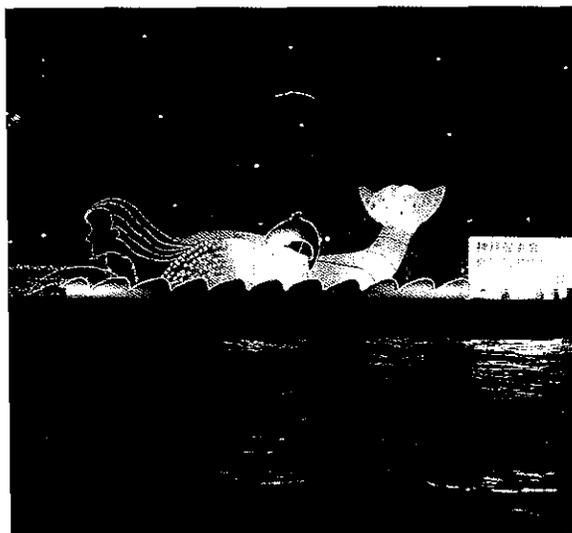
神戸市では、今年ハーバーランド、六甲アイランドが完成し、また新しいまちが誕生しようとしています。これを契機に快適な都市環境の中で人々がさまざまな生活様式を選択できるまち、すべての人が住み続けたい、また訪ねてみたく魅力あふれるまち「アーバンリゾート都市」を目指し、だれもが参加、体験できる新しいまちづくり運動として、これまでのまちづくりを振り返り21世紀に向けた新しい神戸を考えていくために、従来の博覧会のような「囲い込み型」のイベントとは違い、市内全域を会場に多彩な催しが繰り広げられ、当地区船主会もこれに協力しました。

まず4月1日午前0時からのグランドオープニングに始まり、ルーブル美術館のコレクション約100点を集め、本国以外では今世紀最後となる「ルーブル美術館200年展」、フラワーロードを中心に華やかなパレードが競われる毎年恒例の「神戸まつり」や、夏の風物詩「みなとこうべ海上花火大会」では、メリケンパーク沖の海上から約2,900発の大輪・小輪の花火が打ち上げられるなど数々のイベントが実施されました。

神戸港エリアにおけるイベントでは、大規模

な帆船イベントや光と音の演出を駆使した大小のエンターテイメント・シップが、夜の神戸港内をきらびやかにパレードする「KOBE シップパレード」、「御座船」「鄭和」「南十字星」「咸臨丸」、さらには巡視船や南極観測船などの船舶を集めた市民見学会などが実施されました。

「KOBE シップパレード」は、特に当地海運界も資金協力して実施されたもので、「海が輝く時、それは女神誕生の夜」をテーマとして、7月30日から8月1日の毎夜メリケンパーク前面の海域を中心に華やかに開催され、3日間で延べ23万人の観客が訪れ、みなと神戸の夜を彩る華麗な演出に酔いました。



海運日誌

9月

3日 全日本海員組合と、国際船員協会は外国人船員の労働協約改定交渉で船員コストを現協定並みにすることなどで大筋合意に達したと発表した。

10日 IMO (国際海事機関) の航行安全小委員会 (NAV) 第39回会合が6日から10日までロンドンで開催され、船舶の航行安全強化に向けた船位通報の強制化を決定し、94年5月の海上安全委員会 (MSC) に新規則案を提出することとなった。

13日 運輸省は、日本がODA (政府開発援助) で実施しているフィリピン国立航海訓練所 (NMP) への技術協力が、今年12月のプロジェクト方式の期限終了後も引き続き船員教育全般の日比協力の枠の中で継続される見通しとなったことを明らかにした。

16日 政府が緊急経済対策として追加した規制緩和項目に、内航海運の船腹調整見直しが盛り込まれた。荷主が積み荷を保証した船舶に係る同制度の運用緩和について荷主および内航業界との間で話し合いを促進させるという内容。

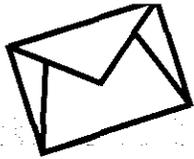
◎ 日本開発銀行は、主要企業の設備投資計画を発表した。それによると、93年度設備投資計画は、全産業で前年度比4.6%減少、8月調査としては過去最大の落ち込みとな

り、海運業界は706億円 (前年度比44.9%減) となった。

17日 IMO のバルクケミカル小委員会 (BCH) 第23回会合が、13日から17日までロンドンで開催され、船舶からの大気汚染、浮遊脂肪物質に対する排出基準の強化、IGC コードの改正、有害液体物質に対する汚染緊急計画の備え付け等について審議した。

21日 運輸省は、外航海運8社に対し実施した緊急ヒアリングの結果を発表した。それによると、各社は円高で深刻な打撃を受けており、その対策としては①配乗構成の見直し、②開銀融資へのドル融資の要望などが挙げられている。

24日 IMO は STCW 条約 (船員の訓練、資格証明および当直の規準に関する国際条約) の包括的な見直しに関し、特別ワーキング・グループをロンドンで20日から24日まで開催した。



9月の定例理事会の様様

(9月22日、日本船主協会役員会議室において開催)

広報委員会関係報告事項

1. 平成6年度の広報活動方針について

当協会では、“船が支える日本の暮らし”をキャッチフレーズにして、加工貿易立国日本の経済や国民生活の維持発展に果たす海運の役割や重要性について広く国民各層の理解を深めるとともに、海運業を明るく、また身近なものと感じられるようテレビ、ラジオ、経済誌等の媒体や、イベントを通じて広報活動を実施してきた。

当委員会では、平成6年度の広報活動方針について検討した結果、景気低迷と急激な円高により、海運業界を取り巻く環境はますます厳しくなるものと予想されることから、広報の対象・方法・手段等については、十分に検討を行い、実効性のある形で実施していくこととなった。

以上のような考え方にに基づき、平成6年度においては、①オピニオンリーダーおよび経済界向けとしては、テレビ、新聞、経済誌およびパンフレット等による広報、②一般向けとしては、テレビ、ラジオ、イベント、新聞およびパンフレットによる広報、③教育関係者および学生向

けとしては、ビデオ、セミナー、学生新聞、学年誌等による広報、④報道関係については、取材協力、懇談会の開催等を行う計画である。

なお、国民の祝日「海の日」制定推進国民会議を中心に展開されている“海の日”祝日化の運動については、引き続き支援協力していくこととしている。

船員対策特別委員会関係報告事項

1. 外国人船員問題の調査について

当委員会は、外国人船員の雇用に伴う諸問題への対応を図るため、これに関する情報収集と状況把握に努めることとしており、今般、船員の主要供給国であるフィリピン、インドネシアに調査団を派遣し、両国の関連政府機関および船員組合等の関係団体を訪問するとともに、船員養成学校、研修施設を視察した。

各団体への訪問は、調査団からの表敬の後、船員派遣の実態等について活発な意見交換が行われ、船員養成学校等の施設については、船員教育の実態を直に目にすることができ、いずれも非常に有意義なものであった。

さらに、10月中旬には、外国人船員雇用の先進国である欧州地域の船主団体との交流を目的とする調査団派遣を予定している。

調査団メンバー

山野 勝三 (団長)

大阪商船三井船舶 海務部 副部長

飯森 和也

昭和 海 運 経営企画部副部長

平井 奉行

日本 郵 船 海務部副部長

高石 勝

川 崎 汽 船 海務部専任部長

加藤 勇夫

当 協 会 海務部調査役

市川 貴正

外航労務協会 労務一部調査役

会員異動

○入会

平成5年10月1日付

千葉商船株式会社 (京浜地区所属)

○退会

平成5年8月24日付

協同商船株式会社 (京浜地区所属)

平成5年9月30日付

日本海汽船株式会社 (京浜地区所属)

○社名変更

平成5年9月1日付

マルハ株式会社 (京浜地区所属)

(旧社名 大洋漁業株式会社)

日程および訪問先

9月7日 フィリピン(マニラ)着

船員研修施設視察

8日 フィリピン船協、FAME(マンニン

グ協会)、船員研修施設視察、大使館

員・駐在関係者との意見交換

9日 海外雇用庁、船員組合(PSU)、船員

研修施設視察

10日 フィリピン私立商船学校、船員組合

(AMOSUP)、インドネシア(ジャカ

ルタ)着

13日 外国船主協会、海運総局、船員組合、

大使館員・駐在関係者との意見交換

14日 インドネシア船協、インドネシア国

立商船大学

15日 日本着

平成5年10月1日現在の会員数 162社

(京浜105社、阪神43社、九州14社)

海運関係の公布法令(9月)

㊦ 特定有害廃棄物の輸出入等の規制に関する
法律施行令

(政令第282号、平成5年9月3日公布、即
日施行)

国際会議の開催予定 (11月)

CENSA理事会

11月3日 ブリュッセル

IMO第18回総会

10月25日～11月5日 ロンドン

IMO第71回理事会

11月5日 ロンドン

CENSAバルク・タンカートレード委員会

11月2日 ロンドン



クリッピング



あさひ銀行が去る7月、取引先企業を対象に実施した円高緊急アンケート調査 (回答企業数609社) の要旨

1. 予算レートと採算レート

企業の予算レートは回答企業450社の平均で1ドル=115円40銭、又、採算レートは回答企業385社の平均で1ドル=115円90銭となった。最近では、この採算レートを大きく上回る円高が進行しており、企業への影響が懸念される。1ドル=120円の水準では全体の81.3%の企業が採算割れをせずに対応可能だが、1ドル=105円では87.3%の企業が、1ドル=100円では95.8%の企業が採算割れとなり、ほとんどの企業で対応不可能となる。

2. 円高の収益への影響

1ドル=105円80銭(調査時点の為替レート)を前提とした場合の収益への影響をみ

ると、差損を被る企業(30.7%)と差益を受ける企業(31.0%)がほぼ同数となった。

3. 為替差損への対応

為替差損を被る企業に対して差損回避の対応策を尋ねたところ、「価格に転化する」(56.7%)、「為替先物予約でヘッジする」(54.5%)、「合理化を進める」(50.3%)を過半数の企業が挙げた。

4. 為替差益への対応

円高差益を受ける企業に対して、差益還元の有無を尋ねたところ、「既に行方」37.0%、「今後実行」6.9%となり、「検討中」20.6%を含め、差益還元が見込まれる企業は全体の64.5%にのぼった。

(あさひ銀行調査月報10月号より転載)

海運統計

1. わが国貿易額の推移

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1975	55,753	57,863	▲ 2,110	0.4	▲ 6.8
1980	129,807	140,528	▲ 10,721	26.0	27.0
1985	175,638	129,539	46,099	3.2	▲ 5.1
1990	286,948	234,799	52,149	4.3	11.4
1991	314,525	236,737	77,789	9.6	0.8
1992	339,650	233,021	106,628	8.0	▲ 1.6
1992年9月	31,625	19,550	12,076	14.4	8.7
10	31,054	20,224	10,830	9.1	▲ 4.9
11	27,279	19,717	7,562	0.7	▲ 4.6
12	30,865	19,669	11,196	4.3	0.6
1993年1月	24,164	18,897	5,266	0.8	▲ 0.6
2	27,998	17,422	10,576	▲ 0.4	▲ 2.8
3	34,693	21,288	13,405	14.3	9.7
4	30,714	20,430	10,284	12.9	1.7
5	26,848	19,124	7,723	5.6	8.2
6	30,487	20,567	9,920	8.4	7.3
7	32,227	20,390	11,836	9.2	0.5
8	27,865	20,373	7,492	6.6	6.5

通関統計より

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

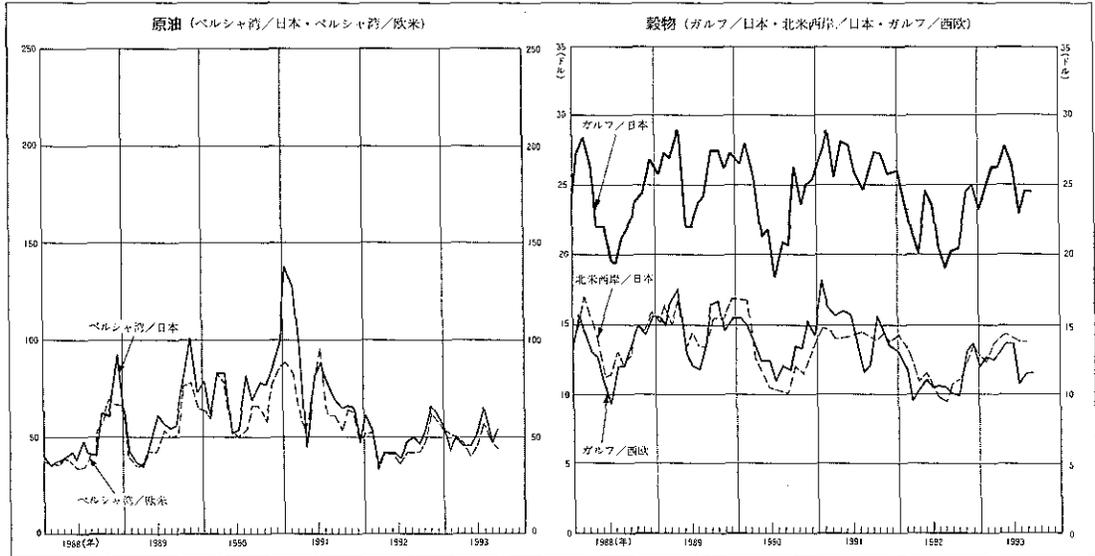
年月	年間 月間)平均	最高値	最低値
1980	226.45	203.00	262.50
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1992年10月	121.04	119.15	123.20
11	123.87	122.80	124.75
12	124.03	123.00	125.00
1993年1月	125.01	123.80	125.75
2	120.96	116.55	125.05
3	117.07	115.45	118.70
4	112.45	110.30	114.45
5	110.23	107.35	112.15
6	107.34	105.00	111.25
7	107.73	105.90	109.75
8	103.70	100.50	105.15
9	105.29	104.30	106.25

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分 年次	航海用船										定期用船	
	シングル 航海	連続航海	合計	品目別内訳							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
1987	148,954	10,515	159,469	60,398	34,011	43,844	1,091	4,463	5,040	107	99,710	23,321
1988	133,652	4,559	138,211	53,027	26,794	43,909	529	3,694	5,369	330	93,307	25,258
1989	116,335	3,373	119,708	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161
1990	129,174	3,091	132,265	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	125,502	2,462	123,040	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	160,690	16,996	177,686	54,719	51,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1992 10	12,698	1,370	14,068	4,676	3,188	4,596	0	155	71	12	7,804	1,262
11	11,802	1,207	13,009	4,503	3,409	4,660	65	204	141	27	10,270	1,855
12	11,606	1,058	12,664	4,196	5,013	2,955	33	142	75	250	8,153	1,801
1993 1	12,601	0	12,601	4,634	3,454	4,167	55	163	45	83	7,610	1,473
2	11,621	269	11,890	4,271	3,689	3,677	0	103	105	45	8,196	2,477
3	14,563	0	14,563	4,042	4,942	4,993	86	191	284	25	9,371	1,996
4	8,993	0	8,993	3,445	1,793	3,464	0	146	96	49	7,842	2,037
5	10,332	0	10,332	3,394	2,171	4,147	31	155	346	88	10,418	3,877
6	15,828	9	15,837	4,509	4,239	6,274	0	245	363	198	10,039	2,178

(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					
	1991		1992		1993		1991		1992		1993	
	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	140.00	80.00	62.50	37.50	58.00	49.00	90.00	59.50	54.00	33.00	57.50	46.50
2	129.00	85.00	56.50	35.00	53.00	47.50	87.50	61.00	55.00	32.50	45.00	42.50
3	95.00	62.50	37.50	31.00	50.00	41.50	61.00	52.50	36.00	32.00	50.00	37.50
4	47.50	37.75	45.00	33.50	46.00	44.00	52.50	35.00	45.00	31.00	47.50	40.00
5	87.50	35.00	45.00	42.00	46.00	38.00	73.75	45.00	44.50	35.00	42.50	37.50
6	90.00	82.50	41.50	33.00	53.00	38.00	90.00	69.50	38.00	32.00	48.50	36.00
7	80.00	52.50	50.00	39.50	64.00	59.50	62.50	49.00	45.00	37.50	56.25	45.00
8	71.00	62.75	52.00	45.50	47.50	40.50	62.50	52.00	45.00	42.50	47.50	39.00
9	66.00	46.50	49.00	41.60	55.00	42.00	55.00	45.00	46.25	38.00	45.00	38.50
10	68.00	57.50	54.50	47.00			66.25	49.00	50.00	40.00		
11	67.50	52.50	65.00	51.75			64.00	49.50	62.50	50.00		
12	49.50	39.00	62.50	49.00			50.00	38.00	60.00	46.50		

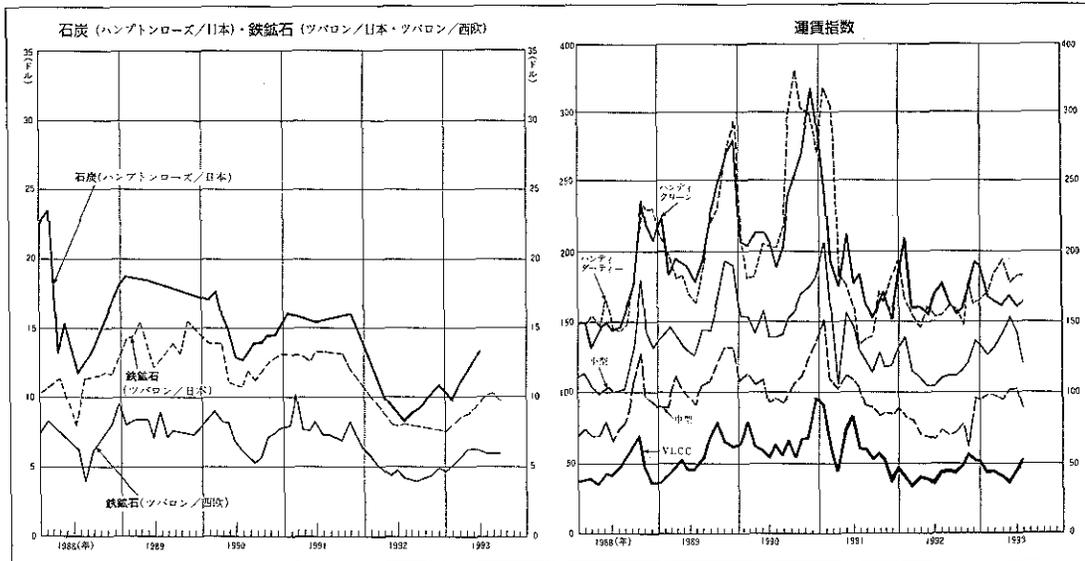
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧				
	1992		1993		1992		1993		1992		1993		
	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	26.00	23.00	23.50	22.00	14.25	13.75	12.85	12.25	13.00	11.89	12.05	11.50	
2	23.50	20.50	24.75	22.35	13.25	12.25	12.25	12.15	11.75	9.00	12.78	9.80	
3	21.50	19.00	26.25	24.00	12.25	11.75		13.70	9.50	8.00	12.25	11.40	
4	20.00	18.90	26.25	25.25		10.90		—	10.25	9.00	13.00	12.31	
5	24.50	20.75	28.00	25.75		11.50		14.45	11.01	10.50	13.75	13.25	
6	23.40	18.25	26.25	23.00		—		—	10.48	10.00	13.75	11.00	
7	20.50	17.00	23.00	20.50		9.75		13.80	12.75	10.59	9.24	10.67	10.50
8	19.00	17.50	24.85	21.00		9.40		13.80		10.50	8.39	11.42	9.93
9	20.10	17.90	24.50	22.25		10.75	9.75		—	10.00	8.52	11.75	10.70
10	20.25	18.40				11.10	10.25			9.97	8.65		
11	24.50	20.25				—				13.00	9.30		
12	25.00	23.00				13.50				13.70	12.50		

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



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

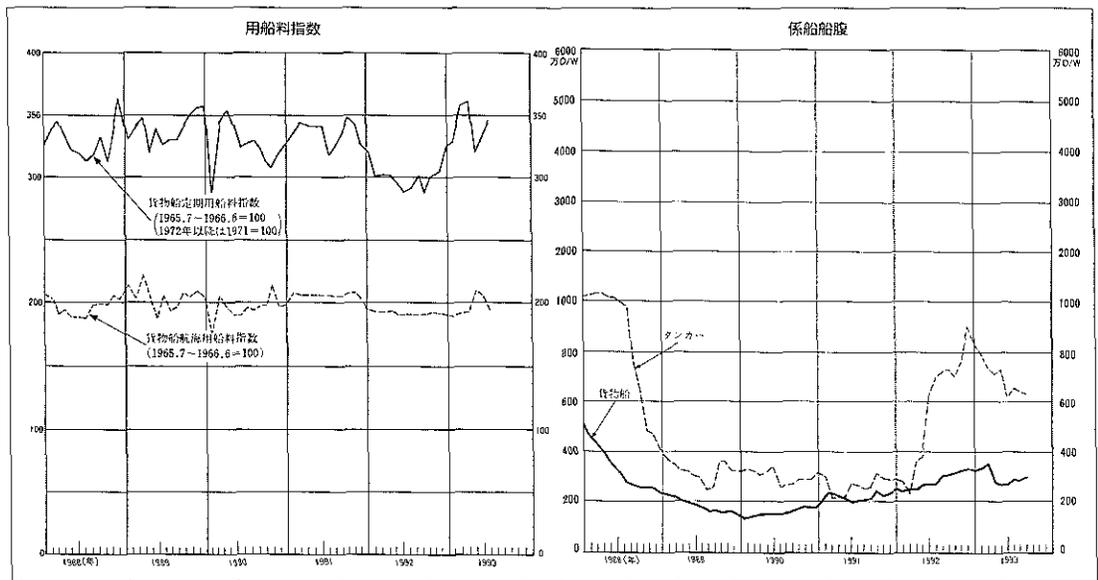
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)		ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)					
	1992		1993		1992		1993		1992		1993	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	14.00	—	10.50	—	—	—	7.50	—	6.35	5.60	—	4.50
2	—	—	9.95	—	—	—	—	—	5.75	4.45	—	—
3	—	—	10.90	—	—	—	8.25	7.80	5.00	4.85	—	5.45
4	9.90	9.85	—	—	8.75	—	8.35	—	4.75	4.00	—	6.50
5	—	—	—	—	8.00	—	—	—	—	4.30	—	6.70
6	—	—	13.40	—	7.90	—	—	—	4.75	4.10	—	6.50
7	8.25	—	—	—	8.00	7.25	10.00	—	4.20	4.00	—	5.85
8	8.80	—	—	—	—	—	10.50	—	—	—	—	—
9	9.20	—	—	—	—	—	9.60	—	4.00	3.75	—	5.75
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	11.50	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	—	—
									4.90	—	—	—

(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも10万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														
	1991					1992					1993				
	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	98.2	137.2	182.6	290.8	271.0	48.9	91.2	133.9	184.7	194.7	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6
2	93.3	151.0	205.8	250.2	337.3	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1	44.9	98.1	126.5	171.7	169.2
3	61.4	110.1	165.5	194.6	254.0	33.9	81.3	115.5	158.3	153.6	45.2	98.2	132.2	187.1	167.8
4	45.9	102.2	104.4	176.3	183.9	40.6	71.6	110.2	160.8	147.4	42.5	93.1	141.2	192.8	153.7
5	75.3	112.2	156.2	212.5	177.8	39.4	70.1	104.7	155.4	160.0	39.7	101.3	153.8	177.3	170.1
6	85.9	108.9	149.1	178.6	161.5	36.0	68.9	103.9	171.8	153.6	45.9	101.9	140.7	184.2	161.9
7	60.8	103.8	131.3	184.5	134.8	43.5	74.6	110.4	178.1	154.7	52.1	89.4	122.9	184.1	167.2
8	60.3	93.6	124.2	164.5	140.0	44.6	71.7	113.6	165.0	162.3	—	—	—	—	—
9	53.0	91.7	114.7	152.0	141.7	43.4	72.9	113.2	156.4	161.7	—	—	—	—	—
10	58.6	85.4	129.6	162.6	172.1	49.5	79.3	115.9	164.7	148.6	—	—	—	—	—
11	53.0	87.2	119.1	173.1	165.1	56.8	64.5	117.3	174.2	176.6	—	—	—	—	—
12	37.9	86.6	120.6	152.1	183.7	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2	—	—	—	—	—
平均	65.3	105.8	141.9	191.0	193.6	44.2	77.4	118.2	170.0	164.5	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シッパマネジャーによる。(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発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン(6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン(3万~6万トン) ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン(3万トン)未満。



8. 貨物船用船料指数

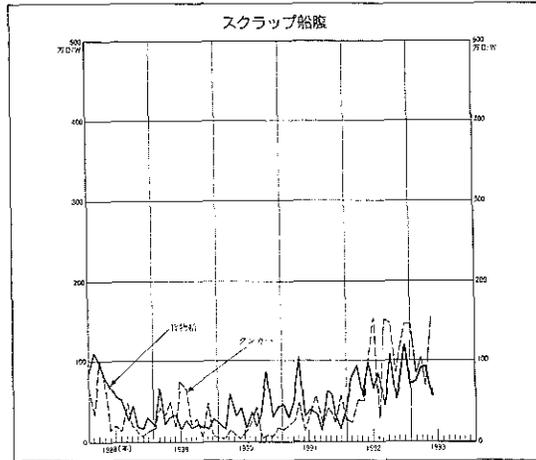
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1	193.4	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	292.8	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0
2	203.5	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	312.0	363.7	357.6	325.0	320.0	327.0
3	207.1	212.1	176.4	207.0	192.0	194.0	328.0	329.8	288.7	335.0	300.0	356.0
4	203.0	202.7	202.9	205.0	191.0	195.0	338.6	336.9	343.3	344.0	302.0	366.0
5	189.3	221.5	197.9	205.0	195.0	209.0	344.3	346.2	353.5	342.0	301.0	319.0
6	193.6	201.8	191.4	205.0	190.0	206.0	333.8	318.7	343.7	342.0	295.0	335.0
7	184.1	189.3	190.0	206.0	191.0	194.0	320.6	336.8	325.0	342.0	288.0	346.0
8	186.6	204.1	197.0	206.0	191.0		318.2	324.3	328.3	318.0	293.0	
9	185.1	193.0	195.0	205.0	191.0		314.0	327.5	329.5	325.0	301.0	
10	196.3	197.8	197.0	206.0	193.0		317.2	327.6	322.8	335.0	289.0	
11	199.0	208.4	199.0	208.0	196.0		333.0	338.0	311.4	349.0	300.0	
12	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0		312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	
平均	194.9	203.5	197.8	204.8	193.4		322.0	336.1	330.6	334.8	303.2	

(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. 係船舶腹量の推移

月次	1991				1992				1993									
	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						
1	250	1,291	1,708	50	1,654	3,078	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807	345	2,328	3,048	90	4,282	8,395
2	258	1,471	2,038	51	1,557	2,867	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729	348	2,429	3,154	94	4,083	7,981
3	288	1,705	2,290	50	1,178	2,110	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280	350	2,481	3,204	97	3,872	7,565
4	288	1,665	2,155	47	1,193	2,135	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538	331	2,317	2,988	92	3,737	7,285
5	283	1,603	2,041	46	1,191	2,130	292	1,868	2,569	57	1,981	3,763	324	2,252	2,982	96	3,356	6,408
6	264	1,485	1,946	47	1,445	2,685	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180	317	2,232	2,954	93	3,179	6,054
7	258	1,451	1,970	46	1,405	2,613	305	1,926	2,613	74	3,524	6,932	313	2,217	2,997	100	3,456	6,589
8	262	1,477	2,021	45	1,340	2,478	322	2,144	2,971	74	3,590	7,132	315	2,174	2,906	98	3,327	6,308
9	265	1,467	2,025	47	1,358	2,517	335	2,180	2,993	75	3,621	7,203	315	2,248	3,069	106	3,316	6,279
10	283	1,733	2,395	52	1,717	3,079	336	2,216	3,011	74	3,540	6,989						
11	276	1,618	2,215	52	1,631	2,889	332	2,241	3,039	85	3,947	7,789						
12	288	1,706	2,264	47	1,522	2,807	350	2,457	3,280	95	4,598	9,056						

(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。



10. スクラップ船腹量の推移

月次	1991			1992			1993		
	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	隻数 千G/T 千D/W	
1	23	270 446	2 63 118	44 289 406	9 140 258	34 392 710	15 699 1,412		
2	20	183 278	— — —	53 489 786	6 114 238	45 423 744	15 430 843		
3	38	291 479	8 129 233	62 578 944	18 280 508	47 499 897	20 541 1,043		
4	53	614 1,006	6 228 447	34 299 542	10 240 487	31 504 901	9 382 747		
5	39	187 276	11 62 103	44 587 980	18 503 1,010	39 310 529	18 774 1,602		
6	30	257 404	5 171 348	38 375 637	23 755 1,530				
7	22	216 341	5 275 536	29 491 859	8 167 298				
8	21	72 99	4 113 209	19 256 419	14 728 1,511				
9	53	259 610	8 336 401	40 634 1,055	15 678 1,435				
10	35	342 551	4 149 301	21 286 532	10 427 841				
11	26	213 321	8 138 236	32 401 691	11 578 1,196				
12	20	101 150	10 294 560	32 670 1,206	13 696 1,406				
計	380	3,005 4,961	71 1,958 3,492	448 5,355 9,057	155 5,306 10,718				

(注) ①ブレーメン海運研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③貨物船には兼用船 客船を含む。
④タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

「海運統計」欄の各種資料の掲載時期は下記のとおりとなっています。

統計資料名	掲載回数	時期
1. 世界船腹量の推移	年間1回掲載	毎年2月頃
2. 日本商船船腹量の推移	〃	毎年12月頃
3. わが国国外航船腹量の推移	〃	毎年12月頃
4. 世界造船状況(進水・建造中・未着工)	四半期に1回掲載	3月、6月、9月、12月頃
5. わが国造船所の工事状況	年間1回掲載	毎年12月頃
6. 世界の主要品目別海上荷動き量	〃	毎年3月頃
7. わが国の主要品目別海上荷動き量	〃	毎年8月頃
8. 不定期船自由市場の成約状況	毎月掲載	
9. 主要航路の成約運賃(原油)	〃	
10. 主要航路の成約運賃(穀物)	〃	
11. 主要航路の成約運賃(石炭・鉄鉱石)	〃	
12. タンカー運賃指数	〃	
13. 貨物船用船料指数	〃	
14. 係船船腹量の推移	〃	
15. スクラップ船腹量の推移	〃	
16. わが国貿易の主要貨物別輸送状況	年間2回掲載	8月、11月頃
17. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入	〃	〃
18. 内航船の船腹量	年間1回掲載	毎年8月頃
19. 国内輸送機関別輸送状況	〃	毎年12月頃
20. 内航海運の主要品目別輸送実績	〃	毎年9月頃

- ・わが国貿易額の推移(毎月掲載)
- ・対米ドル円相場推移(毎月掲載)
- ・内航燃料油価格(四半期に1回掲載 4月、7月、11月、1月頃)

毎年、会社で健康診断が行われ、各人に診断結果が配付される度に、様々なデータについてひとしきり話題が持ち上がる。

肥満度がどうの、ガンマー GPT の数値がどうの等々。診断前夜に飲みすぎたとか、検査日のために1週間前からアルコールを控えたとか話題はつきない。悪いデータを持っている事が真面目な社員の証でもあるかのようである。

筆者のように何等問題がでない者はごく一部であり、いささか肩身の狭い思いをさせられる事がある。全く問題の無い人よりも、僅かであれ、何等かの異常を持った人のほうが健康に気を使い、結果として長生きをする話はよく聞く。なんとか茶をはじめ、健康食品に関する情報は、ひところのブームほどではないものの、相変わらず雑誌・新聞紙上を賑わしている。まるですべての日本人が健康を害

編集後記

しているようである。

確かに、食事に気を使い、酒やタバコをやらないでも病気になる人はいるし、家で夕食は食べた事がないと言い、かつヘビードリンカー、スモーカーであっても、なんの異常のない人もいる。

最近ではガンにかかった芸能人が話題になった。ある人は入院前に宣言まで行い、その後の一挙手一投足が報道されている。

また、ある人は志なかばで倒れ、本人がガンであることを知っていたのが話題にもなった。

新聞・テレビをはじめ様々なマスコミにガンが取り上げられているが、患者を身内に持つ家族がどんな思いで報道を見聞きしているかについて、必ずしも充分な気使

いがなされているとは思われないことが多く見うけられる。

ガンに限らず、病人がでた場合は、その家族の労苦が大変だろうと思う。我々でも単なるかぜで寝込んだだけでも大騒ぎする事がある。

「乳房」という本を読んだ。佳人薄命そのものであった女優を思わせる患者とその夫、さらには気を使っていないように気を使ってくれる友人の苦悩が巧みに描かれている。その文章はおよそ現実に体験した身内でないと書けない表現のような気がする。

なにかがあった時に、さりげなく気を使ってくれる同僚や友人の言葉ほど有難く感じるものはない。

飯野海運

総務部課長

鈴木康昭

せんきょう10月号 No. 399 (Vol. 34 No. 10)

発行◆平成5年10月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 3264 7181 (調査広報部)

編集・発行人◆鈴木昭洋

製作◆大洋印刷産業株式会社

定価◆400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)

会 員 紹 介

当協会会員は162社。
(平成5年10月現在)

会社名：有村産業㈱ (英文名) Arimura Sangyo Co., Ltd.

代表者(役職・氏名)：取締役会長 有村 喬

本社所在地：沖縄県那覇市前島3-25-32

資本金：206百万円

創立年月日：1950年11月1日

従業員数：海上129名 陸上66名 合計195名



所有船状況	遠洋・ 近海 ・沿海	2隻	10.381%	6.290%
運航船状況	遠洋・ 近海 ・沿海	8隻	54.164%	33.417%

主たる配船先：国内、台湾、香港

事業概要：RO/RO型貨物船、カーフェリー等、近代的な合理化された船を有しており、それによる貨物、旅客の海上輸送に従事している。内航、外航とそれぞれ事業があり、県内業界最大手でシェア24%を有している。



会社名：旭海運㈱ (英文名) ASAHI SHIPPING CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 齋藤 登

本社所在地：東京都中央区京橋2-10-2

資本金：550百万円

創立年月日：1946年8月24日

従業員数：海上58名 陸上23名 合計81名



所有船状況	遠洋 ・近海・沿海	4隻	225.176%	382.866%
運航船状況	遠洋 ・近海・沿海	1隻	37.494%	64.911%

主たる配船先：豪州、北米、南米、欧州、アフリカ

事業概要：当社は、日本郵船株式会社ならびに株式会社神戸製鋼所の両社を筆頭株主とし、おもに株式会社神戸製鋼所の鉄鋼原料を長期安定輸送しております。



7月20日を国民の祝日「海の日」に。