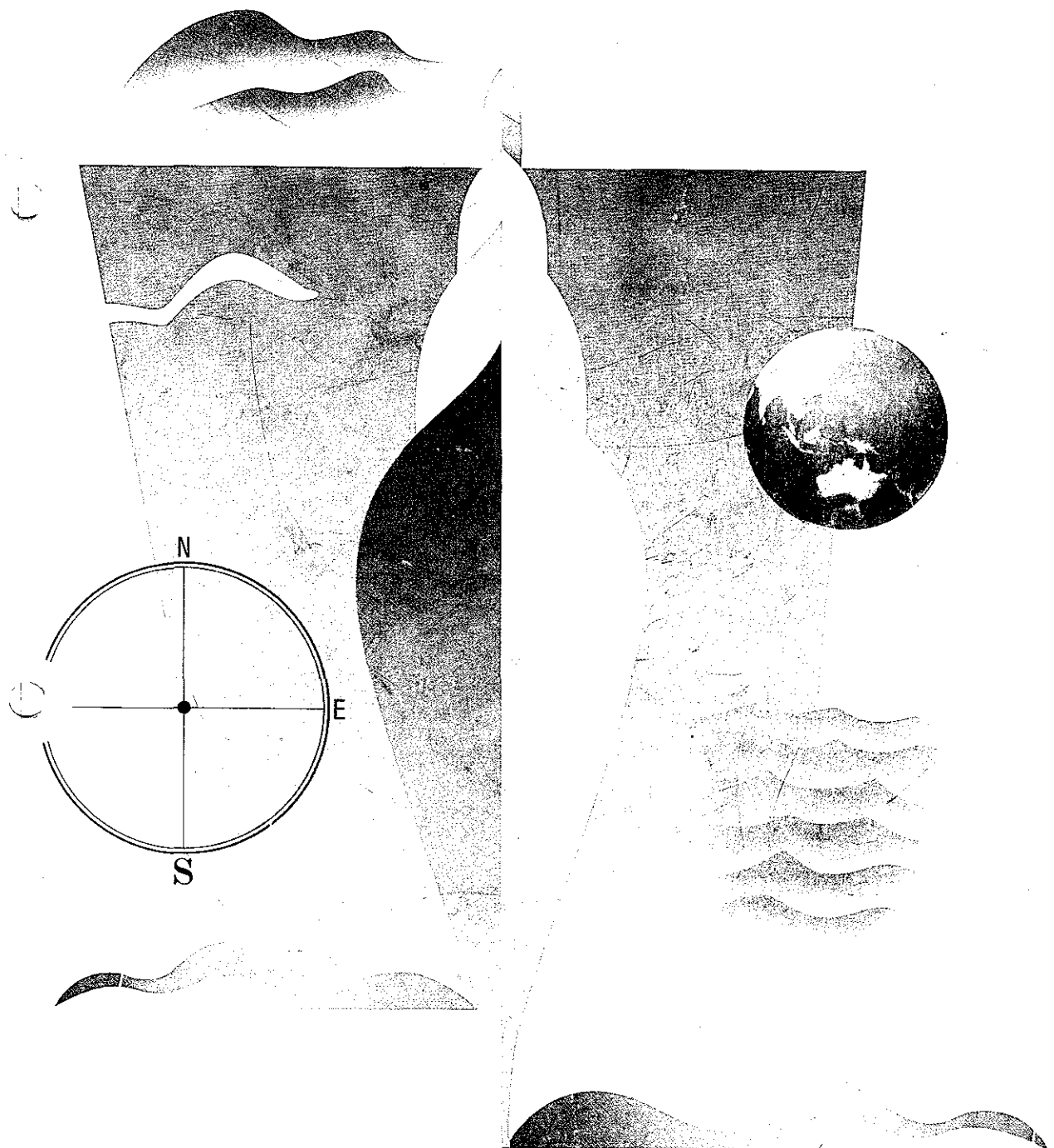
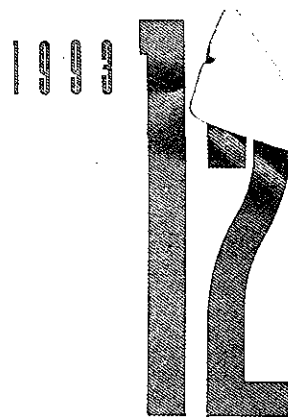


平成31年12月20日発行 毎月1回20日発行 NO.401 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう



社団法人 日本船主協会

船協月報/1993年12月号 目次

◎巻頭言

日本海運発祥の地、関西の復権を目指して★日本船主協会副会長
乾汽船取締役社長 ●乾 英文——1

◎ SHIPPING フラッシュ

1. アジア船主フォーラム・トレード安定化委員会の模様——2
2. 緊急輸入米の輸送——4

◎特別欄

海運界の一年間を振り返って★朝日新聞編集委員●土井全二郎——5

◎随想

「碑」★前九州地区船主会議長
鶴丸海運取締役会長 ●鶴丸大輔——10

◎海運ニュース

1. MARPOL 73/78条約附属書II等および
74SOLAS条約の改正の発効——12
2. 内航海運の平成5年度以降5年間の適正船腹量——14
3. アジアEDIFACTボード——16
第2回運輸ワーキング・グループの模様
4. 当協会会員会社の平成4年度設備資金（船舶）借入状況——17
5. スエズ運河・パナマ運河通航料調査結果——20

◎業界団体を訪ねて—（財）海事国際協力センター——22

◎海運雑学ゼミナール★第45回——26

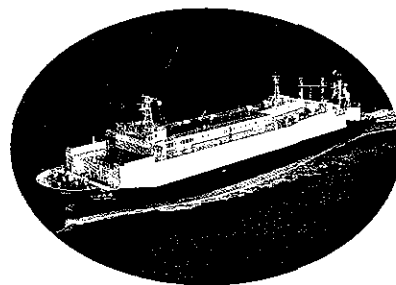
◎Tokyo 発便り——28

❖海運日誌★11月——31

❖船協だより★海運関係の公布法令・その他——32

❖海運統計——35

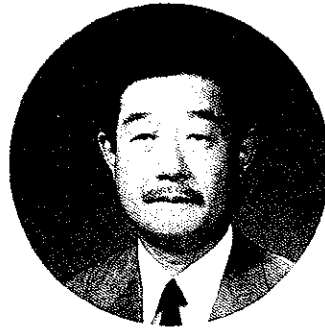
❖編集後記——40



(RORO船「いずみ丸」)

日本海運発祥の地、 関西の復権を目指して

日本船主協会副会長 乾 英文
乾汽船取締役社長



私こと本年6月に、前任の国際エネルギー輸送の松岡通夫会長より、阪神地区船主会議長と外航中小船主協会会長を引継ぎ就任いたしました。

折角の機会をいただきましたので、両組織の現状を報告し、関係各位のご理解とご支援を仰ぎたいと存じます。

まず、阪神地区船主会ですが、日本船主協会の阪神、中国、四国地区の会員で外航船舶15社、内航船舶28社、計43社が加入し、大手船舶12社の支店、出張所が準会員となっています。

かつて神戸は日本海運発祥の地であり、商社と船舶の本支店が軒を並べ、日本海運集会所等も当地にあって、文字通り海事取引の中心地として隆盛を極めておりましたが、今や昔日の面影はありません。

しかし、地方分権が声高に叫ばれている今こそ、関西復権のまたとない好機と申せましょう。折から関西空港、神戸沖空港、明石架橋、大阪湾岸開発など大型の交通運輸プロジェクトが目白押しで、21世紀に向けて日本経済発展の核としての役割が期待されています。

わが海運界においても、会員各社の英知を集結して、新しい激動の時代に対応して、積年の悲願である関西復権の第一歩を踏み出してまいりたいと考えております。

次に、外航中小船主協会は現在18社が加入し、その所有船舶は60隻、3,108千総トンとな

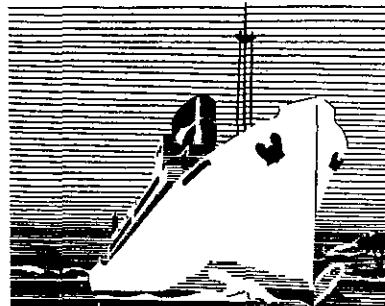
っています。

当協会は昭和34年に主要オーナー86社によって、海運オーナーズ協会として発足し、昭和42年に現在の名称に改称されました。外航オーナー業の諸問題を討議し、船主協会、海造審などの場を通じて意見の反映、実現に努めております。

さしあたって、当協会の組織強化を図るため、日本船主協会会員で外航船舶を所有している中小船舶数社に、入会を勧誘しているところです。

近時の円高の急進、バブル崩壊後の平成不況など四囲の環境はまことに厳しいものがあり、国際競争力の改善に向けて、中小船舶主間の共通の認識を深め、当面する諸問題への対応に万全を期してまいりたいと考えております。

ところで、私が常日頃感じていることは、危機の打開策や産業の将来像を検討するとき、その対象に聖域、いわゆるタブーがあってはならないにもかかわらず、わが海運界には多種のタブーが存在するのではないか、ということです。会員各社共通の解決すべき問題があれば、それが行政問題であれ、労務問題であれ、率直に意見を交換し、対策を協議すべきと考えます。上記2つの組織が、そのような場として有効に機能するよう、格段の努力をしてまいりたいと考えており、関係各位のご協力をお願いする次第であります。



1. アジア船主フォーラム・トレード安定化 委員会の模様

アジア船主フォーラム・第1回トレード安定化委員会が1993年11月15日、東京・平河町の日本海運倶楽部にて開催された。本年5月韓国・ソウルで開催された第2回アジア船主フォーラムで、4S委員会（トレード安定化、スクラップ、船員、航行安全）が各課題について一層の検討を行うため、明年5月の第3回フォーラム

（於：北京）までにそれぞれ1度会議を開催すると申し合わせており、今回同委員会の議長国である日本の呼びかけにより開催の運びとなったものである。会議にはアジア8地域から代表が出席し、根本委員長／南雲共同委員長の議長の下、トレード安定化に向け活発な議論が展開され、最後に以下の声明を採択し終了した。



ーアジア船主フォーラムトレード安定化委員会共同声明文ー

1. アジア船主フォーラム (ASF) は1992年4月東京で発足したが、アジア地域の多様性を尊重し、域内船主の共通の問題 (4 S) を率直に話し合う開かれたフォーラムである。

2. 殊に、この地域の経済は来世紀に向けて世界経済の機関車となることが期待されており、ASF メンバーは効率的な海上輸送のインフラ実現に向けて責任を有すると共に、そのために相互に協調して海運産業の持続的発展を図ることが重要である、と認識する。

3. この共通の認識の上に、本日アジア8地域の船主代表は東京に集い、トレード、海洋環境の保全ならびに航行の安全とそれらに係る不安定性という問題と、これら重要問題を訴えるためのあり得べき方策について検討した。

4. 本委員会は、定期船、不定期船及びタンカー部門において、国際貿易の必要性に適合する安全で質の高い外航輸送サービスの継続的利用可能性を確保するためには、それに見合う輸送条件が重要な要素であるとの一致した認識を表明した。

5. このような関係において、本委員会は TSA、EATA、IADA ならびに TAA のような

協定の下で定期船会社が行っているトレード安定化達成のための努力を高く評価し、これを支持する態度を鮮明にすると共に、定期船同盟ならびにこれと類似の協定のこれまで維持されて来た合法性を脅かそうとするいくつかの国の動きに懸念を表明した。

6. 不定期船ならびにタンカートレードについて、本委員会は公正な競争と協力の精神において、船主は、個別の会社においても、また業界においても関連法規に従いトレードを促進させる努力を払うことを勧告した。

7. さらに、本委員会は、関連する海洋環境の保護と、高水準の船舶の安全航行の確保という問題も検討した。本委員会は、荷主をはじめとする関係者に海洋環境の保全と船舶の安全航行を引き続き確保するため必要な措置に要するコストの公正な負担を要請した。また、本委員会は、老朽サブスタンダード船の運航の放置は環境面、安全面から望ましいものではないとの観点から、全ての関係者にこれら船舶の可及的速やかなスクラップの必要性に細心の注意を払うよう要望した。

【資 料】 アジア船主フォーラム第1回トレード安定化委員会出席者

(議長)

日 本 根本 二郎 日本郵船社長

(共同議長)

日 本 南雲 四郎 川崎汽船社長

(副議長)

韓 国 黄 喜泰 韓進海運

(委員)

豪 州 J. Bicknell

ASP Ship Management

中 国 方 強功 中国遠洋運輸総公司

香 港 Timothy C. M. Liu

World-Wide Shipping

香 港 錢 耀祖 OOCL

マレーシア A. Hamid. N MISC

シンガポール Philip Low NOL

台 湾 王 季 台湾船主協会

2. 緊急輸入米の輸送

平成5年のわが国の米の作況は、記録的な冷害により戦後最悪の75%となり、深刻な事態に陥った。このため政府は、9月30日、畑農相、藤井蔵相ら関係7閣僚による閣僚懇談会を開催し、米の緊急輸入を決定した。具体的には、まず年内に需要が増える加工米を20万トン輸入することとし、主食用についても関係諸国に早急に輸入の打診をはじめるとの発表があった。

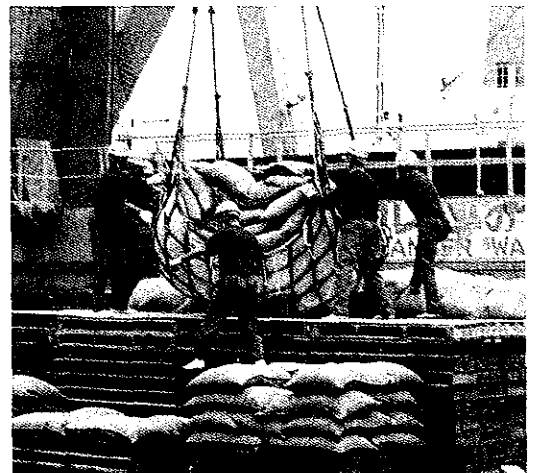
日本の米の輸入は、第二次大戦後の食糧難時代から昭和30年代にかけては、大量に輸入されたが、米の生産が過剰になってからは激減し、現在は、沖縄の泡盛の原料としての加工米をタイから例外的に年間1万トン程度輸入しているにとどまっている。

米の輸送に当たっては、品質の維持、正確な配船等高度なノウハウが必要となり、また、今回の緊急輸入においては、短期間に大量の輸送が行われることが予想され、その使用船舶の選定等に際しては、コメの輸入先、輸送量、輸送時期等によりその条件が著しく異なることも考えられる。

このため、当協会では食糧庁および運輸省に対し緊急輸入に係る米の輸送については、その

重要性に鑑み、信頼のあるわが国商船隊がその任に当たりたいことを表明するとともに、円滑な輸送を確保するため輸入計画の策定・実行に際し十分な配慮を要望した。

本緊急輸入に係る第1船は、去る11月18日、タイよりせんべい等などの加工用のうるち米7,000トンを積んで横浜港に入港したのを皮切りに神戸港、博多港、名古屋港、新潟港と順次入港した。また、これらタイ米の他にカリフォルニア米も年内中に到着する予定となっており、さらにオーストラリア米等の輸入も検討されている。



▲横浜港に荷揚げされたタイからの緊急輸入米

海運界の一年間を振り返って

朝日新聞編集委員 土井全二郎

波乱の年明け

今年、どういうものか、旅に出て日本での大きな事件を聞くことが多かった。新年1月6日の朝は、北太平洋上、川崎汽船のコンテナ船上で明けた。当直交代の船橋では、受信したばかりのファクスニュースを囲んで、ひときわのざわめきがあった。

「決まったんです」「なにがって、おヨメさんですよ」なんていう。「ほう、貴ノ花のことですか」「ったく、皇太子ですよ」

北米からの積み荷は、家畜用飼料、カボチャを主とした冷凍野菜類、それに古新聞ということだった。こんなものでも、ひとコンテナ当たりいくらでそれ相応の運賃はもらえるのだろうが、それにしても力の入れどころがないような積み荷である。「いま、アメリカから買うものはなにもないんです」。乗組員たちが口をそろえる。それにしても古新聞とは…、拍子抜けする思いだった。

そういえば、私のおみやげにしたって、せいぜいオレンジくらいのものだった。アメリカにおける産業低迷の一端をかいま見るような思い

だった。かつて世界経済の中心だった「偉大なるアメリカ」はどこへ行ったのか。これではアメリカの対日貿易赤字も仕方のないことかも知れない。そんなハナシが船内での「かた振り」でしきりだった。のち、8月になってのことだが、大蔵省は、93年上半期の経常黒字が貿易黒字の拡大などにより、「半期ベースで過去最高」の675億ドルに達した、と発表している(4日)。

皇太子の御成婚が正式決定というお目出たいニュースで明けた新年だったが、その一方で、ファクスニュースは相次ぐタンカーの大型事故も同時に伝えていた。あの名だたるマラッカ海峡で集中的に事故が起きているというのだった。

波乱の1年が予想された。

2つのマグマ

「海運界に、いま、2つのマグマが噴き出している。ひとつはタンカー事故。もうひとつは昨今の円高だ」。記者会見の席上で、そんなふう述べてのは、当時の日本船主協会会長の根本二郎・日本郵船社長である。5月半ば過ぎのことだった。

タンカー事故についての国民の関心は高かつ

た。国民経済や生活を支える原油輸送ルートに不安があるのは一体どうしたことか。そんな意見がある一方では、海洋汚染による周辺環境への懸念も強く指摘されることになった。このころの一般紙の「声」欄には、そうした読者からの意見が連日のように掲載されている。

さらに注目を引いたのは、事故を起こした船舶のほとんどが便宜置籍船であり、乗組員がいわゆる開発途上国船員であることだった。これにより、とくにフィリピンでの船員養成所の充実がはかられるようになった。タンカー乗組員の確保育成のためだけではないのだが、4月12日、大阪商船三井船舶による船員養成学校がマニラ郊外に開校されたのをはじめ、日本船社による船員学校の開設が相次ぐことになった。

また、かねて懸案のタンカーのダブルハル化が来年7月以降の建造船（改造船も含む）から義務づけられることになった。さらには安全教育費などによる人件費の高騰、船舶保険料の上昇（3月31日）があって、従来の「輸送第一」から「安全航行」のためのコストも海上運賃にかさ上げすべきだという考え方が、海運業界に出て来たのも一連の事故を受けての新しい動きだった。

「環境対策費もコストの一部」なのである。これに関しては、いまのところ「大きな成果はあがっていない」（全日本海員組合）ようだが、今後とも、正当なものとして主張すべき性格のものであろう。「コスト優先という前提があるかぎり、大事故の絶滅は期し難い」という全日海の主張には説得力があると思われるからだ。

1 ドル100円時代へ

一方、円高は止まるところを知らず、ついに8月13日、東京外国為替市場で円が急速に買い進まれ、1ドル＝101円80銭という戦後最高値を記録した。その後も、105円～110円台をめぐる攻防が続くことになっている。

運輸省の試算によると、海運大手5社合わせて1円の円高で8億円の為替差損が出るというのだから、なんともすさまじい限りである。これまでもコストのドル化、自社船の便宜置籍船化などで懸命にしのいできた海運業界は、さらなる対応策を迫られることになったが、しかし、打つべき手は打ってきたのである。

「これ以上の対策となると、もはやコスト削減ではなく、収入改善しかない」（轉法輪奏・大阪商船三井船舶社長）。「乾いた雑巾をさらに絞れというのか」（谷川明・新和海運社長）。そうした当時の海運首脳による発言には、憤りさへ込められているかのようであった。

なぜなら、米国による「円高歓迎」の発言の背景には、8年前、日本が約束した①内需の拡大②市場開放といった重要問題を、その後、きっちりと実行していないことがあったからだ。とくにプラザ合意に盛り込まれた「市場開放＝制度上の障壁の撤廃」については、全くのほおかぶり状態に等しかったからである。

そうした政府の対応ぶりを評して、モロに円高のあおりを受け、早くから対策に苦しみ抜いてきた海運業界の中からは、「正視できないほどの無策・無能ぶり」といった声があがっていたのは当然のことかも知れなかった。それはまた、

戦後あまりにも長く続き過ぎた自民党政権の完全な行き詰まりを意味するものでもあった。かねて激しい国際競争の中でもまれてきた海運業界の心ある人たちは、このことに早くから気づいていたのではなかったか――。

新政権への提言

ところで、その自民党政権の崩壊（8月5日）、総選挙の結果（同18日）などについては、これまた旅先で知ることになった。正確にいうと、しばらくノルウェーの漁港を歩いていて、帰りの飛行機の中で久しぶりの日本の新聞を手にして知ったのだが、「さきがけ」だの「新生党」だのといった新党の名称には、ひどく薄っぺらなものが感じられて仕方がなかった。まして右往左往する国会議員の新所属先など、どうしてもよいことのように思われた。

それはともかく、8月9日に新発足した連合政権が、緊急経済対策としてさまざまな分野での規制見直しを主な政策課題のひとつに取り上げたのは当然のことでもあった。運輸省における海運関連の規制緩和検討項目としては、追加分も合わせて7項目に及んだ。検査項目の削減・緩和のほか、内航海運における船腹調整見直しなどが含まれていた。

いまだに多くの問題が未解決のままだが、新政権の方向としては、内政面もさることながら、世界に向かってのカジ取りが進められるものと期待された。そして、この時期、根本前日本船主協会会長が協会発行の機関誌「せんきょう」10月号の中で、政府に対して2つの「お願い」を提言したのが注目された。

「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たってほしい」「細川政権に望みたいことは、内外価格格差を是正し円高差益を正当に還元することである」。この提言にはいくつかの説明が続いているのだが、言わんとするところは、新政権の誕生を歓迎し、現在も高い支持率を示している国民の多くの気持ちに共通するものといってよかった。

余談になるが、さきにもちよっとふれたように、海運業界はあらゆる機会をとらえ、外へ向かってもっと積極的な発言をしてもよいのではなかろうか。「海運健在なり」と、その存在を世間に強くアピールすることにもなるのではあるまいか。

厳しい経営環境

さて、政界には大きな変化があったのだが、たとえその動きを歓迎するにしても、すぐに経済効果が期待できるものではなかった。果たして11月5日、一斉に発表された海運大手5社の9月中間期決算の内容は、いずれも予想を大幅に下回る「減収減益」あるいは「赤字」を告げるものとなった。やはり今年に入ってからの円高の影響、さらには定期航路の赤字幅の拡大、景気の低迷で荷動きが鈍ったことなどが大きな要因とされている。

そのほかの主要海運会社の中間も似たり寄ったりだった。「不定期船・タンカー市況の低迷と円高による運賃収入の目減りが響き、総じて減収減益に追い込まれた」（11月8日付、日本海事新聞）。とくに円高に関しては、前年同期に比べ

て約20円も高くなっているというのだから、海運業界はまさに「直撃」を受けたかっこうだった。

こんなことがあった——。最初に述べた川崎汽船のコンテナ船でのハナシである。

「かた振り」のなかで、日本の海運はどうなるのだろうかというのが大きな話題になった。あれこれの問答のあと、中堅クラスの乗組員が思いついたように言った。「そういえば、船員になってから、会社がもうかったという話は、ついぞ聞いたことがないなあ」とたんに周囲がシーンとなったのには、こちらが恐縮してしまった。

このことは、なにも当該船会社にかぎってのことではない。ほかの大手会社船でもよく耳にするハナシだ。まして、いま、船員不足問題で悩む内航船の世界では、経営者も含めての日常的な会話にさえなっているのである。

しかし、こうした船員を取り巻く環境はますます厳しくなっているのが現状だ。7月20日に発表された運輸省「日本海運の現況」によれば、日本商船隊に占める日本籍船は「(前年に)引き続き減少」を示し、総計2,013隻の中のわずか376隻にしか過ぎないとしている。マルシップ混乗船はますます増え、近代化船にも混乗化の試みがはじまり、さらにはパイオニアシップにも外国人船員が乗って来ようかという時代になってきている。

8月、全日海が発表した「船員世帯の暮らしと意識」調査によると、船員職業への評価は「概して厳しく」、すべての評価項目において「不満派が満足派を上回っている」という結果が出た

のも無理からぬものがあるようだ。

注目されるアジア地域

そうしたなかで、船会社で本社機能の海外移転の動きが顕著になってきたのも、今年の特徴といえた。新聞各紙の見出しだけ取り上げてみてもかなりののにぎやかさだ。「(川崎汽船) 配船機能、海外に移転」(6月22日付、朝日新聞)。

「“脱日本” めざす海運業界」「アジアに物流ネット」「加速する生産移転」「現法強化急ピッチ」(8月18日付、日本経済新聞)。「外航海運から外国海運に」「運航管理も国外シフト」(11月11日付、産経新聞)。

見出しがだんだんエスカレート気味なのが気になるところだが、それらの新聞報道を総合すると、次のような事情からだという。

円高による収益悪化に苦しむ海運各社にとって円ベースの人件費をドルなどの他国通貨ベースに切り替えていくことが緊急課題になってきている。本社機能の海外移転、権限委譲や管理運営機能の現地法人化には、こうしたせっぱ詰まった事情がある。もうひとつの要因としては、アジア地域での物流の変化があげられる。従来型の日本を発着とする荷動きもさることながら、最近では、とくに日本以外のアジア地域におけるコンテナ貨物の荷動きの方が上回るようになってきた。このおう盛な物流需要を取り込もうという構想が背景にあるものと見られる——。

いま、製造産業部門ではいわゆる「産業の空洞化」が懸念されているのだが、こと海運に関しては、違った次元での論議が必要と思われる。もともと外航海運は国際的なものである。世界

の市場を相手にしての商売で成り立っている。物流の変化に対応して、さまざまにシフトを変えるのはむしろ当然のことともいえる。

折から、年末近くなって、「アジア」がクローズアップされるような国際的な話題が相次ぐことになった。ECの市場統合に続く北米自由貿易協定（NAFTA）が米上院本会議で可決された（11月20日）。これにより、もうひとつの巨大ブロックとしてのアジア地域の動きが、がぜん注目されるところとなった。同17日には、米国シアトルでアジア太平洋経済協力会議（APEC）が開かれている。

アジア8地域の船主代表が集まったアジア船主フォーラム・トレード安定化委員会の第1回会合も同15日、東京で開催されている。席上、日本代表から「アジア地域は世界経済の強力なタグボートになるだろう」という趣旨の発言が

あったのはタイムリーだった。

「海の日」実現へ

冒頭に「波乱の1年が予想された」と述べた。果たして1993年は、海運業界だけでなく、各分野においても歴史に記録されるような大事件が相次いだ1年となった。これまでに記した出来事のほかに、現在も進行中の構造的な各種汚職事件の摘発があったし、台風や地震による大きな被害も出た。空前のコメ凶作があり、これに関連しての外米緊急輸入があった。景気回復にはその目処すらついていないというありさまなのである。

来年はいよいよ「海の日」制定が実現し、国民の理解と支持のもと、日本海運が大きくクローズアップされることを期待したい。

随想



「碑」

前九州地区船主会議長
鶴丸海運取締役会長 ◆ 鶴丸大輔

門司は九州の最北端であり、すぐそこに本州下関がある。関門海峡に面してめかり公園の登り口に一個の碑が建っている。

碑の主人は明石與次兵衛、約380年前に亡くなった内海の水先案内人である。

毎年7月20日には海の記念日行事として、この碑の前で航海安全の祈願が催される。

何時の頃からかこの碑の所有権を巡って、下関と門司で争われたことがある。この碑は当初、第四港湾建設局の事務所前に建っていたのが戦争中戦災をおそれ裏の海中に沈められていた。

それを所有権は門司側にあるとして、昭和28年頃深夜、引揚げて門司に持ち帰り、めかりの岬に仮置きした。

下関側は当然のことながら、返して欲しいと再三にわたり要求したが解決せず、門司側は昭和30年、礎石をつくり本格的に與次兵衛塔を建立してしまった。

何故両市が争うのかというと、この碑は文化財として、又、観光資源として価値のあるものだが、唯それだけではない。この碑は両市の関門港湾の、主導権にも連なる大問題でもあった。

私は昭和28年、時の四建局長加藤正晴氏にこの碑にからむ由来を聞いたことがある。実は私がこの碑に興味を持ったのは、終戦直前、我が社の「第二香山丸」が彦島の與次兵衛瀬で触雷沈没乗組員26名が亡くなった。

この近くの瀬一帯を何故與次兵衛と名付けたか判らなかった。それから20年、手元の資料や図書館で調べた結果、判ったことは、豊臣秀吉の朝鮮戦役で船奉行をつとめ、文禄の役では太閤が名護屋に滞陣中、大坂城に在る母が危篤との急報に接し、海路玄海を渡り、夜の関門海峡を逆潮にもかかわらず、水先案内人である與次兵衛を叱咤して通るとき、逆潮をさけるため彦島側に寄りすぎ、岩礁に乗り揚げた。船は難破、

太閤は生命からが大里浜に船頭の手助けで泳ぎついた。

太閤は激怒した。母の死に目には会えない。おまけに急潮の中に九死に一生を得ての生命拾いである。怒って、與次兵衛を打首にしようとした。その時、総奉行である細川忠興が助命を願い出て、罪一等を減じて切腹となった。大里の浜で当時は白砂青松の海岸があったというが、そこで相果てた。

その霊が日の目をみたのは太閤の死後で、豊前の城主となった細川忠興はその霊を葬うため切腹したその場所に松を植え墓を建て、法要を営みその霊をなぐさめた。

その後、細川忠興は大瀬戸で難破する船が多く、又、天下の難所でもあることから航海の安全と航路の標識にと、その暗礁に傘松の形をした石の塔を建設した。

礁頭に建った塔は引き潮には遠くより見ることが出来、満潮の時はその傘松の頭部を露わして、この難所を航海する船人を見守っている。

何時頃か唄^{うた}われている、船唄に
大里、住吉、船神様よ

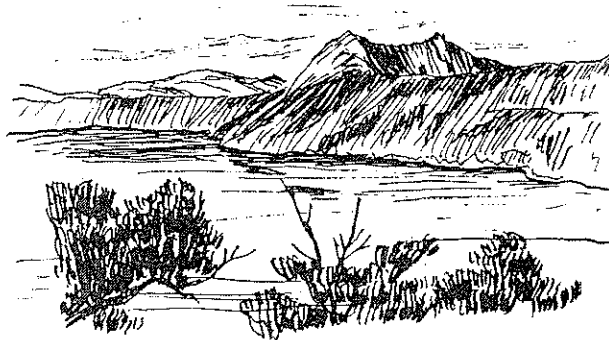
次は與次兵衛
あらけて通れ

忠興公が篠瀬^{しのせ}に傘松の塔を建てると、何時頃か「與次兵衛の塔」と呼ばれるようになった。

座礁した岩は厳流島の近く、J R関門トンネル海底部のほぼ中央地点、この付近は大瀬戸と呼ばれているが、この暗礁の長さ90メートル、幅15メートル、引き潮時には5メートル余の礁頭が露われたという。今は無論、この礁は無い。

明治43年、内務省の関門海峡改良工事が10カ年計画で実施され、大正元年より6カ年かけて破砕撤去された。

明石與次兵衛の法名は「観喜院廣恵義順居士」
命日（切腹）7月22日。海の記念日が制定されてからは7月20日に合わせ、この日を命日として法要と安全祈願を行っている。



海運 ニュース

1. MARPOL 73/78 条約附属書Ⅱ等および 74 SOLAS 条約の改正の発効
2. 内航海運の平成 5 年度以降 5 年間の適正船腹量
3. アジア EDIFACT ボード
第 2 回運輸ワーキング・グループの模様
4. 当協会会員会社の平成 4 年度設備資金(船舶)
借入状況
5. スエズ運河・パナマ運河通航料調査結果

1. MARPOL 73/78 条約附属書Ⅱ等および 74 SOLAS 条約の改正の発効

1. 海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 附属書 Ⅱ、IBC コードおよび IGC コードの改正の発 効について

1992年10月に開催された第33回海洋環境保護委員会および同年12月に開催された第61回海上安全委員会において、ばら積みの有害液体物質による汚染の規制のための規則を定めている MARPOL 73/78 条約附属書Ⅱ、危険化学薬品のばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則 (IBC コード) および液化ガスのばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則 (IGC コード) を改正する決議が採択されたことにより、1994年7月1日より改正コードが発効することとなっている。

その内容は、主に新造船に対する設備の義務づけとして貨物タンク通気装置の排気口の高さの変更および炭酸ガスを使用した固定式鎮火性ガス消火装置の設置などのほか、対象となる貨物および船舶の設備等に関する最低要件の全面的見直し等となっている。

なお、新造船への適用については、IBC コードが1994年1月1日、また IGC コードが同年10月1日以降にそれぞれ建造に着手される船舶が対象とされている。

これらの改正に伴い、国内関係規則等の法制

化が行われた。それぞれのコードの改正の概要は次のとおりである。

(1) IBC コードおよび BCH コードの改正の概要

① 1994年1月1日以降建造に着手される船舶に対し、IBC コード第Ⅷ章“貨物タンクの通風及びガスフリー装置”の要件を同年7月1日から義務づける。(危険物船舶運送及び貯蔵規則の改正) SOLAS II-2/59 規則 通気、パーキング、ガス・フリーおよび通風の要件に適合すること。

② IBC コード第ⅩⅦ章において、貨物の種類ごとに定められている船舶の設備等に関する“最低要件一覧”に対し、品名を追加または削除するとともに最低要件が見直されている。(船舶による危険物船舶運送及び貯蔵規則で定める告示別表第8の3の改正)

③ BCH コード第Ⅶ章に定める船舶の設備等に関する“最低要件一覧”は、IBC コード第ⅩⅦ章“最低要件一覧”を準用することとし、最低要件も IBC コードと調和するよう見直されている。

④ MARPOL 条約附属書Ⅱの付録Ⅱに定めるばら積みで運送される有害液体物質の表および同付録Ⅲのばら積みで運送される無害と考えられる液体物質の表をそれぞれ IBC

コード第XⅦ章および第XⅧ章に一元化される。(海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令別表第1および別表第1の2の改正)

- ⑤ MARPOL 条約附属書Ⅱ、IBC コードおよび BCH コードの改正により、特定の物質については1994年7月1日から運航要件が強化されるが、現存船に対しては次のように取り扱うこととされている。

(A) 船型の改造ならびに吃水線下排出装置およびストリップ装置の設置については、海上技術安全局長通達により、一定の経過措置が定められる予定となっている。

(B) (A)以外の運航要件については、現存船に対しても1994年7月1日から直ちに適用される。

(2) IGC コードの改正の概要

- ① 水噴霧消防装置は、水を噴射する場所の外部から容易に近づくことができ、火災の発生によって容易に遮断されない居住区域に隣接した位置から操作できることが必要とされた。(危険物船舶運送及び貯蔵規則の改正)
- ② 貨物ポンプ室等の消防設備は、炭酸ガス固定式鎮火性ガス消火装置に限定される。(危険物船舶運送及び貯蔵規則の改正)
- ③ 天然ガスを燃料とするボイラーは、船舶交通の輻輳する海域、視界が制限されている状態にある海域、その他船舶に危険のおそれのある海域を航行する場合、および入出港する場合にあっては、油専焼が要件となるが、主管庁が安全上差し支えないと認めた場合、自動切り替え式の混焼または天

然ガス専焼が認められる。

- ④ 油だきボイラー、または燃料油装置のある場合、およびこれらの場所に至るトランク等の特定機関区域には、通風装置および固定式ガス検知装置が新たに要件として追加される。

2. 1974年海上人命安全条約(SOLAS 条約)の1991年改正の発効について

1991年5月に開催された国際海事機関(IMO)の第59回海上安全委員会で、1974年の海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS 条約)の改正が採択され、1994年1月1日から発効することになっている。

今回の改正の概要は次のとおりである。

(1) 第Ⅱ-2章 構造

すべての船舶に対する防火、消火要件の強化、ならびに旅客船に対する脱出路および排煙設備が強化される。

(2) 第Ⅲ章 救命設備

防火操練および消防設備の船上教育についての規定が追加された。

(3) 第Ⅴ章 航行の安全

水先人用移乗装置に関する基準が強化され、船長は水先人の乗下船に関し必要な措置を講ずることが義務づけられた。

(4) 第Ⅵ章 貨物の運送

現行の“穀類の運送”が全面改正され、第Ⅶ章“危険物の運送”により規制されるものを除くすべての貨物の安全運送基準が規定され、穀類、固体ばら積み運送、木材甲板積み、積付けおよび固定の4項目で構成された。

(5) 第Ⅶ章 危険物の運送

荷送人に対し、コンテナ収納証明書、ま

たは車両収納申告書を運送人に船積み前に提出することが義務づけられたほか、個品危険物に関する事故が発生した場合、船長

に沿岸国への通報義務が課された。

これらの改正の具体的な内容については、次号にて紹介したい。

2. 内航海運の平成5年度以降5年間の適正船腹量

海運造船合理化審議会は、平成5年11月17日、内航部会（眞島健部会長）を開催し、運輸大臣より11月2日付で諮問（諮問第115号）のあった「内航海運業の用に供する船舶の平成5年度以降5年間の各年度の適正な船腹量」について審議、同日付で答申した。（資料1参照）

適正船腹量の策定は、運輸大臣が内航海運業の健全な発展を図る上での長期的指針とするため、内航海運業法第2条の2の規定に基づき実施されるものであり、内航海運業者に船舶建造の中長期的な指針を与えるとともに、運輸大臣が船腹量の最高限度を設定するか否かを判断する基準となるものである。

この適正船腹量は、主要内航輸送貨物の需給事情およびその他の経済事情を勘案し、貨物船、セメント専用船、油送船等6船種ごとに設定、告示される。なお、具体的には日本内航海運組合総連合会が実施するスクラップアンドビルド事業の基礎資料となっている。（資料2参照）

今年度の答申によると、平成5年度以降5年間の適正船腹量は、景気低迷を反映し、荷動きの不振による内航船舶の輸送需要の低下から、

船腹の余剰感を昨年度以上に表した内容となっている。今年度の適正船腹量は6船種合計で379万5,000%とされ、今年6月30日現在の現有船腹量393万6,000%に比して約3.7%（14万1,000%）の船腹量が過剰状態となっている。船種別に見ると、貨物船は今後5年間、船腹過剰が続くと予測されるものの、その過剰船腹量は年を追うごとに減少する。また、油送船では、昨年度の答申において船腹不足が平成8年度まで続くが見込まれていたが、今年度の答申では一転して平成7年度まで船腹過剰になるとの見通しが出されている。

【資料1】

内航海運業の用に供する船舶の適正な船腹量について

海運造船合理化審議会は、運輸大臣諮問第115号をもって本審議会に諮問された「内航海運業の用に供する船舶の平成5年度以降5年間の各年度の適正な船腹量」について別表のとおり答申する。

【別表】 平成5年度～9年度内航適正船腹量

(単位：千%)

船 種	現 有 船 腹 量 (5.6.30 現 在)	適 正 船 腹 量				
		5 年 度	6 年 度	7 年 度	8 年 度	9 年 度
貨 物 船	1,673	1,626 (47)	1,640 (33)	1,651 (22)	1,661 (12)	1,671 (2)
セメント専用船	435	439 (▲ 4)	456 (▲21)	462 (▲27)	469 (▲34)	476 (▲41)
自動車専用船	174	153 (21)	158 (16)	163 (11)	168 (6)	173 (1)
土・砂利・石材 専 用 船	416	358 (58)	370 (46)	370 (46)	370 (46)	370 (46)
油 送 船	954	939 (15)	932 (22)	943 (11)	956 (▲ 2)	944 (10)
特殊タンク船	284	280 (4)	282 (2)	284 (0)	287 (▲ 3)	289 (▲ 5)

(注) ()内は、5年6月30日現在の現有船腹量に対する過剰船腹量である。

【資料2】 船種別輸送量の見通し

船 種	品 目	単 位	実 績					推 計				
			6 3	元	2	3	4	5	6	7	8	9
貨 物 船	石 炭	百万トン	12.0	11.6	11.2	9.9	9.3	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2
	鉄 鋼	百万トン	57.0	60.5	61.3	61.3	55.8	56.9	57.0	57.2	57.3	57.5
	石 灰 石	百万トン	50.9	53.1	56.0	59.3	56.7	56.0	56.7	56.8	56.9	56.9
	そ の 他	百万トン	80.1	84.0	99.1	105.3	100.8	99.7	100.9	102.1	103.2	104.4
	小 計	百万トン	200.0	209.2	227.6	235.8	222.6	221.8	223.8	225.3	226.6	228.0
セメント専用船	セ メ ン ト	百万トン	43.1	44.3	49.3	52.4	51.8	51.2	53.2	54.0	54.8	55.5
自動車専用船	自 動 車	百 万 台 百万トン	3.0 3.3	3.4 3.8	3.8 4.2	3.8 4.2	3.4 4.1	3.4 4.1	3.5 4.2	3.6 4.3	3.7 4.5	3.8 4.6
土・砂利・石材 専 用 船	土・砂利・石材	百万トン	149.3	158.1	166.4	142.2	125.3	121.9	126.2	126.2	126.2	126.2
油 送 船	黒 油	百万キロ リットル	83.0	87.8	95.1	94.2	94.8	88.7	84.8	85.1	85.6	80.7
	白 油	百万キロ リットル	95.5	96.0	102.7	104.5	107.4	109.8	111.5	113.3	115.0	116.6
	油 脂	百万キロ リットル	1.2	1.1	1.1	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9
	ケ ミ カ ル	百万キロ リットル	17.1	17.7	18.4	18.0	18.5	18.1	18.7	19.3	19.9	20.5
	小 計	百万キロ リットル	196.8	202.6	217.3	217.6	221.6	217.5	215.9	218.6	221.4	218.7
特殊タンク船	高 圧 ガ ス 等	百万トン	26.0	27.9	28.4	28.2	28.0	27.9	28.1	28.4	28.6	28.8

3. アジア EDIFACT ボード 第2回運輸ワーキング・グループの様様

国連欧州経済委員会 (UN/ECE: United Nations/Economic Commission for Europe) では、EDI (Electronic Data Interchange: 電子データ交換—企業や行政機関が、互いにコンピュータを利用し、広く合意された規則に基づき情報交換を行うこと) のための統一規則として、UN/EDIFACT (United Nations/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport) の開発・保守・啓蒙普及等の作業を行っており、これを世界的に推進するため、ラポーター (Rapporteur) と呼ばれる専門家を西欧・東欧・汎米・豪州/NZ・アジア・アフリカの6地域で1名ずつ任命し、その支援組織として、各地域に EDIFACT ボードを設置している。

アジア地域では、当協会情報システム専門委員会委員でもある伊東健治氏 (日本貿易関係手続簡易化協合理事) がラポーターに任命され、その活動を円滑に推進するためのアジア EDIFACT ボード (ASEB: Asia EDIFACT Board) が組織されている。(本誌1992年6月号内外情報6参照)

1. 第7回アジア EDIFACT ボード会合

1993年10月26日、27日、同ボードの第7回会合がソウルで開催され、正式メンバーの台湾、インド、日本、韓国、マレーシア、中国、シンガポールのほか、フィリピン、香港、タイ、モンゴル、そして米国からのオブザーバーを含め、約110名が参加し、当協会からは下記の6名が参加した。

大阪商船三井船舶

企画部副部長兼業務企画グループ

グループリーダー

岡本 秀徳

川崎汽船 情報システム室次長

鬼頭 吉雄

日本郵船 業務企画部課長

辰巳 順

大阪商船三井船舶 企画部

業務企画グループ主任海技士

村田 嘉隆

当協会 業務部業務第一課長

園田 裕一

今回の会合では、新ボード・メンバーおよびメンバーの交代の紹介、規約改正の検討が承認され、UN/EDIFACT に関する域内情勢や去る9月20日～24日に開催された第38回 ECE/WP・4 会合および9月27日～10月1日に開催された J-RT 会合 (ベルリン) の模様 (本誌1993年11月号海運ニュース4参照) などが報告された。

2. 第2回運輸ワーキング・グループ

ボード会合に先立ち、10月25日、26日の両日、その下部組織である各ワーキング・グループ (以下 WG) が開催され、運輸 WG の第2回会合も開催された。

同 WG への参加者は、台湾、日本、韓国、マレーシア、中国、香港、インド、タイ、モンゴルの7カ国2地域から27名であった。

同 WG は、第5回アジア EDIFACT ボード会合 (92年10月ソウル) で日本から設立提案を行ったもので、93年5月に北京で開催された第1回会合に続く2回目の会合となり、議長は、前回同様、日本の岡本秀徳氏 (物流 EDI 研究会・EDIFACT 作業部会・ベイプラン小作業部会主

査)であった。また、事務局は日本が議長国である間は当協会が行っている。

今回の会合の主な議題は、コンテナ船積付プラン(ベイプラン)に関する国連標準 EDI 書式を実用化する際の、ユーザーマニュアルのアジア標準を検討することであった。

これは、前回の第1回会合において、日本の「物流 EDI 研究会」で開発した同マニュアルの日本標準が提出され、これを基にアジア標準を作成すると決定されたことに基づくものである。具体的には、日本標準に対し台湾、香港、韓国、シンガポールの各国から意見が提出され、これを踏まえたアジア標準案を日本が作成して事前に各国に提案し、この案を逐条審議したもので

ある。

会議では、詳細にわたる検討が行われ、微修正を加えたアジア標準が合意・採択されるとともに、同書式の世界標準を作成するため、今後欧州等他地域の関係団体とさらに話し合いを行っていくことや、そうした関係団体と同 WG のより密接な関係作りを進めていくことなどが全会一致で合意された。

これらの結果は、10月27日にアジア EDIFACT ボードに報告され、承認された。

同 WG の次回会合は、94年6月にクアラルンプールで行われる第8回アジア EDIFACT ボードの際に開催される予定である。

4. 当協会会員会社の平成4年度設備資金(船舶)借入状況

当協会では、毎年9月に会員会社の設備資金(船舶関係)借入状況を調査しているが、平成4年度の借入状況についても、162社(平成5年10月1日現在)を調査対象とし、該当船舶を有する報告会社102社について集計を行い、以下の表1～4のようにとりまとめた。

まず、合計(表1)を見ると、平成4年度末借入残高は、前年度に比べ0.6%減の5,737億円となっている。このうち政府系金融機関は3,694億円(対前年度比0.6%減)であり、市中金融機関等は2,043億円(同0.6%減)となっている。

借入先の構成は、日本開発銀行への依存度が全体の6割を占め、次いで都市銀行および長期信用銀行3行への依存度がそれぞれ全体の約1

割となっている。

次に、海運融資船対象融資(表2)をみると、平成4年度末借入残高は、前年度末に比べ0.2%減の4,078億円となったが、全体に占める割合は71.1%と依然高いものとなっている。

また、海運融資船以外の新造船融資(表3)をみると、平成4年度末借入残高は前年度に比べ0.8%増の1,527億円となっており、特に北海道東北開発公庫(同27.2%増)をはじめ、地方銀行(同12.2%増)、都市銀行(同9.1%増)が大幅に増加している。

改装・買船等、その他融資(表4)の平成4年度借入残高は、前年度末に比べ21.7%減の132億円となっている。

平成4年度設備資金（船舶関係）借入状況調査

【表1】 合 計

(単位：千円)

借 入 金		平成3年度末	平成4年度	平成4年度	平成4年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
借 入 先		借 入 残 高	新規借入額	返 済 額	借 入 残 高	増 減 額	増減率(%)	3年度末	4年度末
政府金融機関	日本開発銀行	355,379,095	50,408,500	56,289,579	349,498,015	▲ 5,881,080	▲ 1.7	61.6	60.9
	北海道東北開発公庫	12,335,500	4,510,800	1,156,500	15,689,800	3,354,300	27.2	2.1	2.7
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	商工中金	3,677,590	412,305	600,760	3,489,135	▲ 188,455	▲ 5.1	0.6	0.6
	その他	284,098	500,000	29,246	754,852	470,754	165.7	0.0	0.1
計		371,676,283	55,831,605	58,076,085	369,431,802	▲ 2,244,481	▲ 0.6	64.4	64.4
市中金融機関等	長期信用銀行	62,354,085	15,053,107	18,914,145	58,493,047	▲ 3,861,038	▲ 6.2	10.8	10.2
	日本興業銀行	29,324,548	8,146,044	7,911,076	29,559,516	234,968	0.8	5.1	5.2
	日本長期信用銀行	30,880,166	6,747,414	10,626,605	27,000,975	▲ 3,879,191	▲ 12.6	5.4	4.7
	日本債券信用銀行	2,149,371	159,649	376,464	1,932,556	▲ 216,815	▲ 10.1	0.4	0.3
	都市銀行	62,529,358	17,943,112	14,192,032	66,280,438	3,751,080	6.0	10.8	11.6
	地方銀行	9,167,848	2,634,500	1,899,101	9,903,247	735,399	8.0	1.6	1.7
	信託銀行	16,144,558	5,042,265	4,084,706	17,102,117	957,559	5.9	2.8	3.0
	生命保険	6,905,792	300,000	932,890	6,272,902	▲ 632,890	▲ 9.2	1.2	1.1
	損害保険	6,059,690	2,950	986,420	5,076,220	▲ 983,470	▲ 16.2	1.0	0.9
	外国資本	903,246	3,738,850	205,202	4,436,894	3,533,648	391.2	0.2	0.8
	造船所の延払	1,070,560	826,160	323,450	1,573,270	502,710	47.0	0.2	0.3
	その他	40,334,092	5,071,433	10,290,179	35,115,346	▲ 5,218,746	▲ 12.9	7.0	6.1
	計	205,469,229	50,612,377	51,828,125	204,253,481	▲ 1,215,748	▲ 0.6	35.6	35.6
合 計		577,145,512	106,443,982	109,904,210	573,685,283	▲ 3,460,229	▲ 0.6	100.0	100.0
全体に占める割合(%)		100.0	100.0	100.0	100.0	—	—	—	—

- (注) 1. 調査対象162社のうち、該当船舶を有する報告会社102社の集計である。
2. 四捨五入の関係で末尾が若干合わないところがある。

【表2】 海運融資船対象融資

(単位：千円)

借 入 金		平成3年度末	平成4年度	平成4年度	平成4年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
借 入 先		借 入 残 高	新規借入額	返 済 額	借 入 残 高	増 減 額	増減率(%)	3年度末	4年度末
政府金融機関	日本開発銀行	342,061,545	48,794,500	54,180,779	336,675,265	▲ 5,386,280	▲ 1.6	83.7	82.6
	北海道東北開発公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	商工中金	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	その他	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
計		342,061,545	48,794,500	54,180,779	336,675,265	▲ 5,386,280	▲ 1.6	83.7	82.6
市中金融機関等	長期信用銀行	31,377,050	9,326,637	8,003,732	32,699,955	1,322,905	4.2	7.7	8.0
	日本興業銀行	16,331,097	4,884,794	4,170,169	17,045,722	714,625	4.4	4.0	4.2
	日本長期信用銀行	14,979,032	4,432,194	3,823,699	15,587,527	608,495	4.1	3.7	3.8
	日本債券信用銀行	66,921	9,649	9,864	66,706	▲ 215	▲ 0.3	0.0	0.0
	都市銀行	25,840,818	8,559,676	6,625,749	27,774,745	1,933,927	7.5	6.3	6.8
	地方銀行	113,003	0	33,856	79,147	▲ 33,856	▲ 30.0	0.0	0.0
	信託銀行	9,126,784	2,932,683	2,231,994	9,827,473	700,689	7.7	2.2	2.4
	生命保険	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	損害保険	155,390	0	154,620	770	▲ 154,620	▲ 99.5	0.0	0.0
	外国資本	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	造船所の延払	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	その他	102,840	636,362	27,870	711,332	608,492	591.7	0.0	0.2
	計	66,715,885	21,455,358	17,077,821	71,093,422	4,377,537	6.6	16.3	17.4
合 計		408,777,430	70,249,858	71,258,600	407,768,687	▲ 1,008,743	▲ 0.2	100.0	100.0
全体に占める割合(%)		70.8	66.0	64.8	71.1	—	—	—	—

【表3】 海運融資船以外の新造船融資

(単位：千円)

借入金		平成3年度末	平成4年度	平成4年度	平成4年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
借入先		借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	増減率(%)	3年度末	4年度末
政府金融機関	日本開発銀行	8,645,550	740,000	442,800	8,942,750	297,200	3.4	5.7	5.9
	北海道東北開発公庫	12,335,500	4,498,300	1,146,500	15,687,300	3,351,800	27.2	8.1	10.3
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	商工中金	3,182,690	273,305	472,360	2,983,635	▲ 199,055	▲ 6.3	2.1	2.0
	その他	0	500,000	0	500,000	500,000	0.0	0.0	0.3
計		24,163,740	6,011,605	2,061,660	28,113,685	3,949,945	16.3	15.9	18.4
市中金融機関等	長期信用銀行	25,646,739	5,718,970	5,980,957	25,384,752	▲ 261,987	▲ 1.0	16.9	16.6
	日本興業銀行	12,341,583	3,257,250	3,482,539	12,116,294	▲ 225,289	▲ 1.8	8.1	7.9
	日本長期信用銀行	11,222,706	2,311,720	2,131,818	11,402,608	179,902	1.6	7.4	7.5
	日本債券信用銀行	2,082,450	150,000	366,600	1,865,850	▲ 216,600	▲ 10.4	1.4	1.2
	都市銀行	33,560,968	9,352,735	6,313,581	36,600,123	3,039,155	9.1	22.2	24.0
	地方銀行	8,388,005	2,618,500	1,592,625	9,413,880	1,025,875	12.2	5.5	6.2
	信託銀行	6,546,389	2,009,582	1,427,547	7,128,424	582,035	8.9	4.3	4.7
	生命保険	6,830,847	300,000	857,945	6,272,902	▲ 557,945	▲ 8.2	4.5	4.1
	損害保険	5,854,300	0	831,800	5,022,500	▲ 831,800	▲ 14.2	3.9	3.3
	外国債	903,246	0	205,202	698,044	▲ 205,202	▲ 22.7	0.6	0.5
	造船所	1,070,560	826,160	323,450	1,573,270	502,710	47.7	0.7	1.0
	その他	38,539,365	3,414,931	9,445,848	32,508,448	▲ 6,030,917	▲ 15.6	25.4	21.3
	計	127,340,419	24,240,879	26,978,955	124,602,343	▲ 2,738,076	▲ 2.2	84.1	81.6
合 計		151,504,159	30,252,484	29,040,615	152,716,028	1,211,869	0.8	100.0	100.0
全体に占める割合(%)		26.3	28.4	26.4	26.6	—	—	—	—

【表4】 その他(改装・買船等)融資

(単位：千円)

借入金		平成3年度末	平成4年度	平成4年度	平成4年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
借入先		借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	増減率(%)	3年度末	4年度末
政府金融機関	日本開発銀行	4,672,000	874,000	1,666,000	3,880,000	▲ 792,000	▲ 17.0	27.7	29.4
	北海道東北開発公庫	0	12,500	10,000	2,500	2,500	—	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	商工中金	494,900	139,000	128,400	505,500	10,600	2.1	2.9	3.8
	その他	284,098	0	29,246	254,852	▲ 29,246	▲ 10.3	1.7	1.9
計		5,450,998	1,025,500	1,833,646	4,642,852	▲ 808,146	▲ 14.8	32.3	35.2
市中金融機関等	長期信用銀行	5,330,296	7,500	4,929,456	408,340	▲ 4,921,956	▲ 92.3	31.6	3.1
	日本興業銀行	651,868	4,000	258,368	397,500	▲ 254,368	▲ 39.0	3.9	3.0
	日本長期信用銀行	4,678,428	3,500	4,671,088	10,840	▲ 4,667,588	▲ 99.8	27.7	0.1
	日本債券信用銀行	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	都市銀行	3,127,572	30,700	1,252,702	1,905,570	▲ 1,222,002	▲ 39.1	18.5	14.4
	地方銀行	666,840	16,000	272,620	410,220	▲ 256,620	▲ 38.5	4.0	3.1
	信託銀行	471,385	100,000	425,165	146,220	▲ 325,165	▲ 69.0	2.8	1.1
	生命保険	74,945	0	74,945	0	▲ 74,945	▲ 100.0	0.4	0.0
	損害保険	50,000	2,950	0	52,950	2,950	5.9	0.3	0.4
	外国債	0	3,738,850	0	3,738,850	3,738,850	—	0.0	28.3
	造船所	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	その他	1,691,887	1,020,140	816,461	1,895,566	203,679	12.0	10.0	14.4
	計	11,412,925	4,916,140	7,771,349	8,557,716	▲ 2,855,209	▲ 25.0	67.7	64.8
合 計		16,863,923	5,941,640	9,604,995	13,200,568	▲ 3,663,355	▲ 21.7	100.0	100.0
全体に占める割合(%)		2.9	5.6	8.7	2.3	—	—	—	—

5. スエズ運河・パナマ運河通航料調査結果

当協会では毎年会員各社のスエズ運河、パナマ運河の各船種ごとの通航実態、ならびに通航料支払実績について調査を行っているが、このたび別表の通り調査結果を取りまとめた。

スエズ運河については、各年ごとの通航船の増減があるものの、全体としては増加傾向にあり、92年の支払通航料も対前年比20.1%増加して、1億9,800万ドルとなった。

一方、パナマ運河については、年々通航船は減少傾向にあり、92年度の支払通航料も対前年度比3.7%減少して7,700万ドルとなった。

当協会では、通航料改定の動きに際して、本調査結果等によりその影響を把握するとともに、ICS等を通じ各国船協とも連携して、適正化に向けた業界意見の反映に努めている。

【別表】 スエズ運河通航船実態調査（1992.1～92.12）

（通航料＝千USドル）

	社数	延隻数	延千%	延千%	延千SCNT	通航料
タンカー	5	22	636	1,160	609	2,879
鉱油兼用船	1	2	171	312	161	522
バルクキャリア	9	72	2,278	3,899	2,087	9,185
自動車専用船	4	515	13,805	7,504	22,788	94,362
コンテナ船	3	355	16,384	15,420	12,660	78,432
在来定期船	2	67	1,010	1,576	838	6,673
その他	3	153	1,727	2,716	1,703	6,815
合計	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368

（注）1. 1992年支払い通航料を同年平均1ドル＝127.67（東京銀行月報による）で計算すると約253億円となる。

2. 社数の合計欄については、重複分を除外している。

〔参考〕 スエズ運河通航料支払い実績推移

暦年	社数	延隻数	延千%	延千%	延千SCNT	通航料			
						千USドル	対前年伸び率	億円(参考)	対前年伸び率
86	21	837	18,954	20,938	23,992	81,863	19.1	138	▲ 14.3
87	19	920	23,211	27,150	28,996	109,266	34.8	159	15.2
88	16	1,073	28,578	28,729	34,409	117,102	7.2	151	▲ 5.0
89	16	914	25,971	26,281	30,226	118,501	1.2	165	9.3
90	19	1,128	34,899	33,103	41,993	155,994	31.6	226	37.0
91	17	1,013	29,706	27,932	33,805	165,146	5.9	224	▲ 0.9
92	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	12.9

【別表】 パナマ運河通航船実態調査 (1992. 4～93. 3)

(通航料=千USドル)

	社 数	延 隻 数	延 千 %	延 千 %	延千PCNT	通 航 料
タ ン カ ー	2	4	118	216	103	244
鉱 油 兼 用 船	1	6	224	417	198	429
バルクキャリア	11	611	15,947	26,145	13,355	30,374
自動車専用船	5	417	9,920	6,169	18,490	35,292
コ ン テ ナ 船	2	64	2,662	2,441	2,360	5,723
在 来 定 期 船	3	44	599	895	492	1,155
そ の 他	6	154	1,952	2,253	1,768	3,776
合 計	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993

(注) 1. 1992年度支払い通航料を同年度平均1ドル=125.84円(東京銀行月報による)で計算すると約97億円となる。
2. 社数の合計欄については、重複分を除外している。

〔参考〕 パナマ運河通航料支払い実績推移

暦 年	社 数	延隻数	延千%	延千%	延千PCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年伸び率	億円(参考)	対前年伸び率
86	24	1,860	43,408	46,617	63,140	117,258	31.8	189	▲ 2.1
87	21	1,803	38,572	48,284	53,141	89,808	▲ 23.4	125	▲ 33.0
88	22	1,631	36,515	43,770	45,858	84,650	▲ 5.7	109	▲ 12.8
89	19	1,432	32,177	39,424	37,958	76,656	▲ 9.4	110	0.9
90	20	1,488	39,196	39,352	40,591	81,995	6.7	116	5.5
91	18	1,355	37,125	39,029	39,957	79,922	▲ 2.5	107	▲ 7.8
92	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	▲ 3.7	97	▲ 9.3

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 財団法人 海事国際協力センター

設 立 昭和57年3月1日

沿 革 勸海事国際協力センター

(The MICC : The Maritime International Cooperation Center of Japan) は、1982 (昭和57) 年3月1日、運輸省認可の財団として、運輸省をはじめ主要海運会社及び海事関係団体の支援の下で、海運経営、船員教育及び船舶の航行安全に関する国際協力を一元的に実施する組織として誕生した。

設立当時は、いわゆる海運の南北問題をかかえ、2国間では開発途上諸国の自国船優先 (国旗差別) 政策、国連場裡では、特に国連定期船コード条約 (特に国別積み取り比率のガイドラインの設定などを内容とする) の採択など国連貿易開発会議 (UNCTAD) を中心とする厳しい外航海運の経営環境下で、開発途上諸国との海運分野での共生の中でも、我が国海運の活路を求めるべきとの意

見もあった。

今日まで当センターは、運輸省はじめ関係各位の理解と支援を得て、国連アジア太平洋経済社会委員会などの国連機関をはじめ、我が国の海事国際分野における国際協力の実績を着実に積み重ねている。

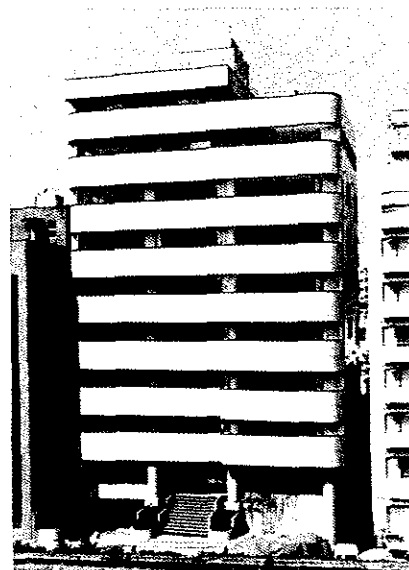
会 長 宮岡公夫

会 員 34法人 (団体を含む)

事 務 所 〒150 東京都渋谷区恵比寿西

2丁目3番3号

武田第2ビル7階



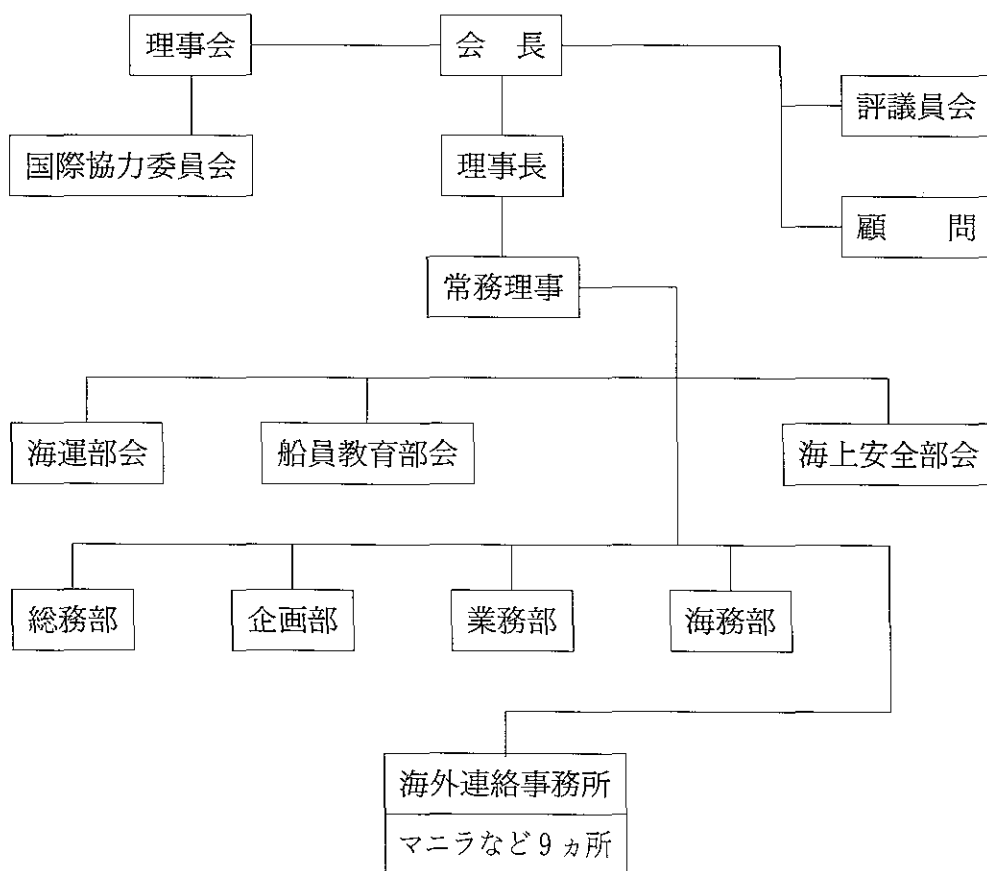
事業の目的 発展途上国の海事（海運運営、船員教育及び船舶の航行安全）に関する調査研究を行うとともに、海事に関する国際協力を推進することにより、これら諸国の海運の健全な発展及び海上交通の安全確保等に資し、あわせて我が国の海事に関する公益の増進を図ることを目的としている。

このような目的を達成するため、

海事調査研究などの自主事業をはじめとして、契約・委託などにより、国際協力事業団（JICA）及び運輸省などのODA 援助事業等の各種事業を行っている。

運営資金 基本財産金利収益、大手・中小海運会社など協賛団体からの賛助会費及び勸日本海運振興会補助金

海事国際協力センター（M I C C）組織図



平成5年の海運界10大ニュース

1. 急激な円高や国内経済の不振により海運各社の経営が悪化

海運各社の中間決算は円高による運賃収入の目減りや長期化する不況で荷動きが減少したことから、経営赤字に転落する会社や大幅な減収減益に追い込まれる会社が続出。大手5社合計では前年同期に比べ売上高で8.8%、経常利益で72.6%の減収減益を余儀なくされ、極めて厳しい決算となった。94年3月期の通期業績も引き続き厳しい見通しである。

2. 外航海運の活性化を図るため構造的課題点等の抜本的見直しに着手

長期化する不況、一段と進行した円高の下、当協会では拡大政策委員会において海運業界のリエンジニアリングに向け検討を開始するとともに、トレードの安定化の推進と適正運賃の確保ならびに円建て収入の増大の実現に向けて中長期的観点から外航海運の抱える構造的問題を総合的かつ根本的に見直すため「外航海運活性化研究会」を設置、検討を開始した。

3. アジア船主フォーラム第2回ソウル会議ならびに第1回トレード安定化委員会の開催

アジア船主フォーラム第2回会議は、5月ソウルにおいて開催され、アジア7地域（含・豪州）から50名を超す代表が集い、4つのS（トレードの安定化、スクラップ、船員、航行の安全）について検討を加えるとともに、さらにこれを具体化するために、明年の第3回北京会議までに各委員会が少なくとも1回は会合を開くことを申し合わせた。

これに従って、トレード安定化委員会を担当しているわが国は、11月東京において第1回会議を開催し、トレードの安定化の重要性と、これを支えるべきアジア海運の役割を再確認した。

4. 船舶解撤気運徐々に高まる

船舶解撤問題共同検討委員会は世界の主要解撤国の実情を調査し、今後の解撤量予測と解撤能力について包括的報告書を作成、内外の関係者に広く配布して、高い評価を受けた。解撤量も92・93年ともに2,000万重量トン（成約ベース）を上回るペースまで回復した。

5. 大型タンカーの安全対策とアセアン海域の油濁防除体制の確立

当協会は、政府および関係団体と協力し、安全対策および緊急連絡体制を確立した。また、アセアン海域における大規模な海洋汚染事故が発生した場合の国際的地域緊急防除体制「ASEAN-OSRAP (Oil Spill Response Action Plan)」が確立し、これを支援する OSPAR 計画も日本からの技術的・財政的協力（10億円）の下に推進されている。

6. 外国人船員問題における国際協調と船員関係条約の改正問題への対応

当協会は、外国人船員に係る諸問題に対応するため、フィリピン等の船員供給国および外国人船員を多数雇用する英国等に代表団を派遣し、意見交換を図るとともに、STCW 条約およびILO 海事条約の改正審議が開始されたことに伴い、検討機関を設置し、これに対応している。

7. 国際海上物品運送法の改正によりヘーグ・ウィスビー・ルールがわが国にも取り入れられた

6月1日に施行された改正国際海上物品運送法は、ヘーグ・ウィスビー・ルールを批准して国内法化するもので、運送人の責任限度額の引き上げやコンテナ1本を1パッケージとみなすなど、近年の経済情勢や輸送のコンテナ化に対応するとともに、欧州諸国と同様の法制度をわ

が国に導入した。

8. 日本船によるカタールからの LNG 輸送にドル建て融資建造実現へ

邦船5社グループは、カタール液化ガス社と7隻・25年間の長期定期用船契約を締結。LNG輸送を行う7隻の日本籍船は邦船5社の要望を受け、初の開銀によるドル建て融資が実現する運びとなった。

9. 未曾有の米不作に伴う緊急輸入米の輸送開始

空前の米不作により、主食用を含め相当量の米の輸入が必要となり、その第一弾として、タ

イ米の緊急輸入が開始された。当協会は11月17日付で政府に対し、わが国海運業界が責任をもって、この輸送に当るべく輸送体制の確保等につき努力することを表明するとともに、輸入計画の策定実行につき、十分な配慮を要望した。

10. 国民の祝日「海の日」制定運動が全国的に盛り上がる

7月20日（海の記念日）を国民の祝日「海の日」として制定するための国民運動は、この1年間で署名が820万人、地方自治体の意見書採択が1,814自治体（55.3%）となった。

クリッピング

便宜置籍船(FOC)の真実の国籍

自国籍船から便宜置籍船化への動きが続いていることが1992年12月付で国連貿易開発会議 (UNCTAD) が発表した数字が明らかになった。

これによれば、1990年7月1日から1992年12月31日までの18カ月間で、便宜置籍船は5,200万重量トン以上、すなわち20%の増加で、全世界の船舶の中で45%を占めていることを意味している。国別の順位で見ると1位から7位までは1990年と同順位で、2位の日本は、この間740万重量トン増、315隻増の5,235万重量トン、1,976隻であった。この他、ギリシャ、米国、韓国、中国、スウェーデンが主な増加国となった。

(国際運輸労連 (ITF) 日本事務所発行
ITF NES 1993年8月号より転掲)

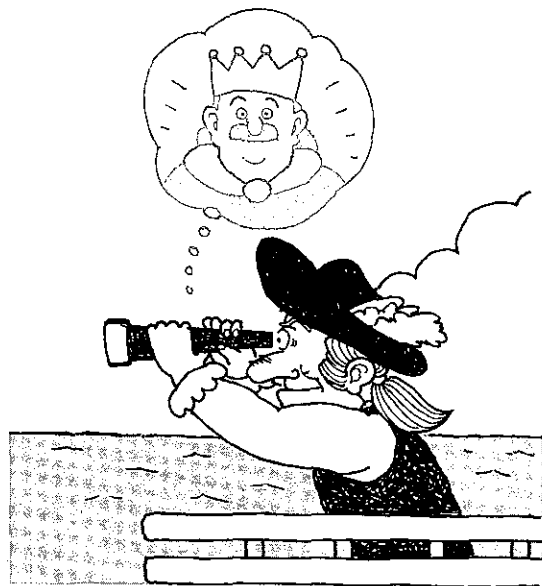
順位 重量トン	船籍国	外国籍合計	
		重量トン	隻数
1 (1)	ギリシャ	52,916(46,305)	1,631(1,385)
2 (2)	日本	52,353(45,024)	1,976(1,661)
3 (3)	米国	40,001(35,610)	685(605)
4 (4)	香港	26,615(26,471)	566(603)
5 (5)	ノルウェー	19,141(18,287)	521(482)
6 (6)	英国	18,094(18,094)	458(379)
7 (7)	ドイツ	10,079(7,990)	589(423)
8 (18)	スウェーデン	9,318(2,841)	149(97)
9 (8)	韓国	7,349(4,248)	196(111)
10 (10)	中国	7,295(4,983)	198(138)
11 (16)	デンマーク	5,681(4,692)	239(238)
12 (17)	ベルギー	4,900(3,257)	125(89)
13 (13)	スイス	4,480(3,502)	146(120)
14 (9)	台湾	3,934(3,800)	180(162)
15 (12)	フランス	3,785(3,560)	111(113)
16 (11)	フィンランド	2,813(2,506)	69(73)
17 (一)	サウジアラビア	2,555(一)	35(一)
18 (15)	シンガポール	2,420(2,863)	160(163)
	その他	37,403	1,886
	合計	311,102	9,730
	世界合計	694,560	79,845
	世界の%	45%	12%

* 数字は船舶の合計であり、リベリア、パナマ、キプロス、バミューダ、その他自国以外の国に登録されているものの合計
出所：1992年 UNCTAD Review of Maritime Transport

エルニーニョ(神の子)は、 はた迷惑なクリスマスプレゼント

エクアドルからペルーにかけての沖合は、南極方面からの寒流や風の影響で、緯度のわりに水温が低く、沿岸の国々にとっては天然のクーラーの役割を果たしている。また低水温はプランクトンの繁殖もうながすため世界的な漁場でもある。

ところが、何年かごとに海流の変化でこの水域の水温が上昇することがある。クリスマスが過ぎたところによく起ることから、地元の漁師たちは、この現象を「エルニーニョ(スペイン語で神の子)」と呼んでいた。水温の上昇は漁業に大きな打撃をもたらし、気象も大きく変化する。沿岸の人々にとっては、じつにはた迷惑なクリスマスプレゼントといったところだった。



ところが最近、このエルニーニョ現象が、異常な低温や高温、多雨や少雨、台風の頻発など、世界の気象にも大きな影響を及ぼしていることがわかった。とくに1991年の春から1992年の夏まで1年余り続いたエルニーニョ現象は、世界にさまざまな異常気象をもたらした元凶とみられている。

また同様な現象が東太平洋の赤道付近でも起っていることが明らかになっており、エルニーニョに対抗して、こちらは「ラニーニャ(スペイン語で女の子)」と呼ばれている。

幻の王、プレスター・ジョン を探して

黄金の国「ジパング(日本)」は、コロンブスを始めとする大航海時代の冒険家たちが目指した究極の目標の一つだが、それに劣らず、彼らが血眼になって探したもう一つの国があった。「プレスター・ジョンの王国」がそれである。

プレスター・ジョンは、最初はアジア、のちにアフリカのエチオピア付近に住むとされた伝説上のキリスト教徒の名君。当時の欧州のカトリック教徒は、このプレスター・ジョンと手を組み、中東から地中海にかけて勢力を広げていたイスラム教徒をはさみ討ちにして、アジアにおける覇権を手に入れようとしていた。

ポルトガルの航海王子エンリケの命でアフリカを周航、希望峰を発見したバーソロミュー・ディアスや、その航路をさらに延ばしてインドに達したバスコ・ダ・ガマの航海にしても、香料や黄金、奴隷の貿易に劣らない大きな目的の一つが、このプレスター・ジョンの王国探しだったといわれている。

その幻の王国はついに見つからなかったが、そうした大航海を通じて、ポルトガルやスペインなど欧州の列強は、世界の海の覇権を手にするようになる。

コロンブスにとってのジパングにせよ、ディアスやガマにとってのプレスター・ジョンの王国にせよ、歴史を変えた大発見が、こうした誤った情報に導かれての結果だったことをみれば、かの大航海時代とは、地球規模の壮大な「結果オーライ」時代だったという、ちょっと皮肉な見方もできよう。

円滑な国際貿易に欠かせない 船荷証券(B/L)の ユニークな機能

貨物の船積みを終え、所定の運賃を支払った荷送り人に対して、船会社が発行する船荷証券(Bill of Lading: B/L)は、海上輸送による貿易活動を行う場合、きわめて重要な書類だ。

この船荷証券には3つの大切な機能がある。一つは、運送人が貨物を受け取ったことを証明する貨物預り証としての機能。二つめは、運送や引渡し条件を明示した運送契約の証拠としての機能。そして3番目が積み荷に関する有価証券としての機能で、この船荷証券を譲渡(転売)することで実質的に他者に積み荷の所有権を譲渡することができる。

国際貿易を行う場合、特に重要なのがこの3番目の機能だ。荷送り人は、あらかじめ決済のための口座を開設しておいた銀行に、船荷証券を持参して輸出代金を受け取り、一方、荷受け人は、揚げ地の銀行で輸入代金と引き替えに、この船荷証券を受取る。輸出入当事者間の決済は、これで事



実上完了したことになり、あとは積み地と揚げ地の銀行間で、実際の金銭決済が行われるだけだ。

この船荷証券の歴史は古く、蒸気船が発達し、海上輸送が拡大した19世紀には、国際貿易を行う上で欠かせない重要な役割を果たすようになっていたが、船会社によって引き受け条件がまちまちで混乱も大きかった。このため船荷証券の内容の国際統一への気運が高まり、1924年に船荷証券統一条約(通称ハーグルール)が成立。現在も船荷証券の内容は、基本的にこのルールに基づいている。

たった一通の書類に、運送人による貨物の受取り証から運送契約証、貨物の引き渡し請求権(所有権)を示す有価証券としての役割まで凝縮したこの船荷証券のユニークな機能は、長い歴史を持つ海運が生みだしたシステムの中でも、優れたアイデアの一つに数えられるだろう。

Tokyo 発信

アジア船主フォーラム (ASF) 第1回トレード安定化委員会は、去る11月15日東京(日本海運倶楽部)において開催されました。これはASFの活動をさらに具体化するもので、いわゆる4つのS(トレード安定化、スクラップ、船員、航行の安全)の委員会の皮切りに行われたものです。イベント屋さんがこの会議を嗅ぎつけて運営を委せてほしいと言って来ましたが、手づくりの会議にしたいと断りました。とはいえ、わが国際部の実働部隊はわずか3名です。以下、本部隊の奮闘の日々のご紹介です。

5月のASF第2回ソウル会議で、本委員会の7地域のメンバーは3カ月ごとに関係トレードの状況を委員長国である日本に報告することになりました。そこで、この第1回目のレポートを7月末までにメンバーから提出してもらうことから準備が始まりました。日本については、5社の国際幹事に部門別、航路別に担当していただくことになりました。開催日・会場も予告しました。また、会議は英語で進めることとなりました。

夏休みも終わり9月に入りました。モニタリングレポートもほぼ出揃いましたが、開催日までにはもう一度10月末時点でレポートをもらわなければなりません。早速、メンバーに結果報告と新しいレポートの要請です。もう一つ厄介な問題がありました。それは、米国のFMCにファイルする必要があるか、です。メンバーに当たると同時に、ワシントン駐在を通し現地弁護士の意見も取ることとなりました。

10月になり、準備も慌ただしさを増して来ました。当日のプログラムを組みました。開始時刻は午前10時、委員長の挨拶に続き、各代表よりトレード状況

の報告、安定化の検討そして結論、会議終了後には全メンバーで記者会見に臨むこととなりました。さらに、夕方にはレセプションを開くこととし、運輸省高官、当協会首脳もお招きすることになりました。

部屋は、会議用、昼食・レセプション用、記者会見用と3つが必要です。レイアウト、食事の内容、看板等海運倶楽部のスタッフと打ち合わせました。会議は英語で行いますが、記者会見には通訳が必要です。記者の方々への案内と写真は調査広報部が引き受けてくれました。出席者の宿舎には、ニューオータニを一括予約しました。

あとは資料です。まず結論をどう導くか——予想される議論を数項目に絞り、肉付けをし、これをプレス発表することになりました。FMCの目は怖いので案文は再びワシントンの弁護士に見てもらうことにしました。次に議長用のシナリオ、それにモニタリングレポートの整理、再編、トレードの安定化にこのような Dialogue は不可欠という図等々……。会議前週は昼夜にわたる突貫作業が続きました。そしてこの状況は当日朝まで続き、資料が完成したのは何と開催時刻の15分前、冷や汗物でした。

会議は根本委員長・南雲共同委員長の巧みなリードで大成功、記者会見も活発でした。夕方のレセプションでは、出席メンバーの楽しい語らいの声が聞こえました。轉法輪会長をはじめ石井社長、吉田社長のお顔も見えます。運輸省からは、向山運輸審議官、尾松海上交通局長、本保外航課長がおいで下さいました。

アジア海運の友好がまた一段と深まりました。ご協力いただいた方々に心より感謝申し上げます。

国際フォーラム「海洋の時代」

～海、その未来と可能性～

当協会では来る1月20日(木)、東京の千代田放送会館において国際フォーラム「海洋の時代 ～海、その未来の可能性～」を開催いたします。

このフォーラムでは、社会経済活動の拡大と科学技術の発展の中で、海洋と人間との新しい関係をどのように切り開いていくべきなのか、内外から科学、技術をはじめ、

各分野の第一人者を迎え、未来海洋交通・運輸、海洋資源の利用、食糧供給、海洋環境保護、海洋と国際政治、海洋都市など、いずれも21世紀を考える上で、避けて通ることのできない問題をテーマに討議を行い、その指針を探し求めようと企画いたしました。

プログラム

13:00 開 場

13:30 開会挨拶 (社)日本船主協会会長 轉法輪 奏

13:40 基調講演 ルーク・カイバース 「豊なる海」

14:10 映像上映「海洋、その歴史と未来」

14:40 パネルディスカッション

[パネリスト]

ルーク・カイバース (海洋学者／アメリカ)

シルビア・アール (海洋学者／アメリカ)

谷川 久 (成蹊大学教授)

黒川 紀章 (建築家)

清水 誠 (東京大学教授)

司会 小出 五郎 (NHK 解説委員)

17:00 終 了

本フォーラムについてのお問い合わせ先

※参加についてのお問い合わせは12月中にお願いいたします。

(社)日本船主協会 調査広報部

TEL (03)3264-7181

FAX (03)3262-4757

OSPAR計画の「碧い海トロフィー」受賞記念パーティー

11月19日、運輸省庁舎においてマルタ政府より OSPAR 計画に対し授与された「碧い海トロフィー」受賞記念パーティーが開催され、運輸省、当協会をはじめ同計画関係者が多数参加し、盛況に行われた。

この「碧い海トロフィー」は、マルタ政府が本年から創設した「安全で清浄な海洋の維持を奨励する国際賞」の最高栄誉賞にあたり、2年に1度、海洋汚染の防止等に貢献した国、各種機関、企業等の活動を対象として国連環境計画、欧州理事会、国際海事機関等の関連国連機関からなる選考委員会が審査を行い、マルタ共和国大統領が授与するもの。

この度の受賞対象となった OSPAR 計画 (Project on Oil Spill Preparedness Response in Asia) とは、アセアン海域周辺諸国における油流出事故への備え、対処に関する政府レベルでの国際協力事業のことで、日本は、当協会および日本船舶振興会

等の海運業界の経済的支援により油防除資機材の提供と情報ネットワークの構築を実施することになっている。

パーティー会場には「碧い海トロフィー」や11月9日にマルタで行われた授与式の写真が展示され、同授与式に出席した向山運輸審議官、当協会より南雲四郎副会長等の受賞挨拶が行われた。



▲受賞挨拶を行う南雲副会長



▲碧い海トロフィー



11月

5日 海運大手5社の中間決算が出そろった。

それによると円高による運賃収入の目減りや長引く不況で荷動きが減少したことから、極めて厳しい結果となり、合計すると、売上高で8.8%、経常利益で72.6%(いずれも前年比)の減収減益となった。

11日 運輸省は、93年度上期(4-9月)の造船事情を発表した。それによると上期の新造船受注量は、82隻269万6,000総トンで前年同期を7%上回ったが、契約金額は3,432億円で、19%下回る結果となった。

12日 運輸省は、運輸関連企業景気動向調査(93年10月1日現在)結果を発表した。それによると最近の景気動向は9割以上の企業が「悪い」と判断しており、前回の調査(2月1日現在)に比べ、さらに悪化していることが判明した。

15日 アジア船主フォーラム・トレード安定化委員会が東京の日本海運クラブで初会合を開催し、トレード安定化による適正運賃の確保などについて意見を交わした。

(P2, シッピングフラッシュ1参照)

15日 邦船5社グループは、カタール向けLNG船7隻の共有シェアを決定した。それによると7隻同一の共有シェアは大阪商船三井船舶・日本郵船各36.5%、川崎汽船15%、昭和海運8%、飯野海運4%となっている。

16日 伊藤茂運輸大臣は、93年度の運輸経済年

次報告(運輸白書)を閣議報告し、了承された。それによると貨物輸送の効率化、地域間高速交通の整備、利便性・快適性の向上などこれからの運輸の重要性を指摘している。

17日 海運造船合理化審議会内航部会(部会長・眞島健日本エアシステム社長)は、伊藤茂運輸大臣に93年度から97年度までの内航船の適正船腹量を答申した。それによると貨物船、油送船ともに現有船腹量と比較すると2%程度の船腹過剰であり景気低迷に伴う余剰船腹の増加を裏付けた格好となっている。

18日 タイからの緊急輸入米を積載した第一船が横浜港・国際埠頭に接岸し加工米7,000トンを陸揚げした。

(P4, シッピングフラッシュ2参照)

26日 日本-欧州同盟(JFTC)は、エグゼクティブ・コミッティを開催し、94年1月から同盟を北欧州と地中海の二つに分割することを正式に決定した。



11月の定例理事会の様様

(11月24日、神戸ポートピアホテルにおいて開催)

業務委員会関係報告事項

1. IMO第69回法律委員会の模様について
(本誌1993年11月号海運ニュース 1 参照)
2. 国際油濁補償基金第16回総会の模様について
(本誌1993年11月号海運ニュース 2 参照)

海務委員会・工務委員会関係報告事項

1. チップ専用船の消火設備問題について

現在、チップ専用船に対し貨物艙内の消火設備は要求されていないが、1992年10月に開催されたIMO危険物運送小委員会において、船艙内の固定消火装置の設置を免除することができる貨物として、不燃性または火災の危険性の低い貨物リストが成案された。このうち木材チップについては、水分値45%以上のものを不燃性とする案が提案された。

当協会の調査では、それ以下の水分値のチップも会員会社運航の80隻の専用船で海上運送され、かつ火災事例もほとんどないことが判明し

た。

また、同提案が採択された場合、既存船も含め適用されることになり、改装費用は、1,000万円/隻程度と試算された。

このため、45%以下の水分値のものでも、火災の危険性の低い貨物であることを実験等で実証し、運輸省を通じ1994年1月の次回危険物運送小委員会に報告のうえ、貨物リストの水分値の削除若しくは訂正を提案する必要が生じた。

工務委員会ならびに海務委員会は合同検討会を設け、試験実施法案の検討、実験委託先の選定、および試験結果の解析等を、10月末までに完了し、提案文書を作成した。

その要旨は、燃焼実験ならびに実船データから、木材チップは水分値に関係なく自己発熱が少なく、たとえ荷役作業員等により船艙のチップにタバコが混入した場合でも火災は発生するまでに至らないこと、また、今回実験に使用した試料は水分値が15%であることから、火災の危険性の低い木材チップの水分値としては、45%から15%に訂正すべきことを提案するものである。

当委員会としては、この提案が採択されるよう関係当局と連携し、主要国へ事前折衝を行い、また要すれば当協会より会議へ出席することを検討したい。

労務委員会関係報告事項

1. 20条問題小委員会について
(本誌1993年11月号海運ニュース 5 参照)
2. 船員保険特別会計平成 4 年度収支決算について
(本誌1993年11月号海運ニュース 6 参照)

国際委員会関係報告事項

1. アジア船主フォーラム・第 1 回トレード安定化委員会の模様について
(P. 2 シッピングフラッシュ 1 参照)

会員異動

○入 会

平成 5 年12月 1 日付

ニューズマリタイム株式会社

(阪神地区所属)

○退 会

平成 5 年 9 月30日付

實生商船株式会社 (阪神地区所属)

○所属地区変更

日鐵物流株式会社

(新)京浜地区所属

(旧)阪神地区所属

平成 5 年12月 1 日現在の会員数162社

(京浜106社、阪神42社、九州14社)

陳情書・要望書

宛 先：食糧庁長官および運輸省海上交通局長
件 名：緊急輸入米の輸送について
要 旨：米の緊急輸入がわが国の国民生活に与える重要性に鑑み、わが国海運業界が責任をもって、この輸送にあたるべく体制の構築、使用船の確保等につき努力することを表明しその輸入計画の策定、実行につき十分な配慮を要望した。

海運関係の公布法令 (11月)

- ④ 港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令の一部を改正する省令
(運輸省令第37号、平成 5 年11月19日公布、即日施行)

国際会議の開催予定 (1月)

IMO第41回危険物運送小委員会

1月10日～1月14日 ロンドン

IMO第25回訓練当直基準 (STW) 小委員会

1月17日～1月21日 ロンドン

第 9 回IMO・ILO訓練に関する合同委員会 (JCT)

1月24日～1月28日 ロンドン

IMO第 2 回旗国小委員会 (FSI)

1月31日～2月 4 日 ロンドン

“Japanese Shipping 1993” の刊行

当協会では毎年わが国海運の現状および当協会の活動状況などを、諸外国の海運関係者や在日外国公館、在外日本公館、各国の海運関係団体・機関等に広く周知するため題記英文パンフレットを作成・配布しており、今航その1993年版を刊行いたしました。

このパンフレットは当協会の発行する唯一の海外向け広報誌であり、日本海運の現状・問題点等をはじめ、当協会の活動概況を各種統計と平易な英文で説明・紹介しております。

1993年度版の主な内容は以下のとおりとなっております。

[JAPANESE SHIPPING TODAY]

1. SIZE OF MERCHANT FLEET
2. SEA-BORNE TRADE VOLUME AND TRANSPORT ACTIVITIES
3. SEAFARERS ISSUES
4. SAFE NAVIGATION
5. COASTAL SHIPPING

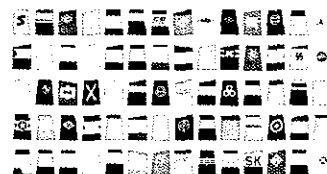
[ACTIVITIES OF THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION]

1. POLICIES FOR STABILITY AND A REVIEW OF STRUCTURAL PROBLEMS
2. THE PROMOTION OF SHIP SCRAPPING
3. THE ASIAN SHIPOWNERS' FORUM

入手ご希望の方は、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部
TEL (03) 3264-7181
FAX (03) 3262-4757
〒102 東京都千代田区平河町
2-6-4 (海運ビル)

JAPANESE SHIPPING
1993



The Japanese Shipowners' Association

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11月	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
9	33,342	20,807	12,534	5.4	6.4
10	31,377	20,446	10,932	1.0	1.1

通関統計より

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

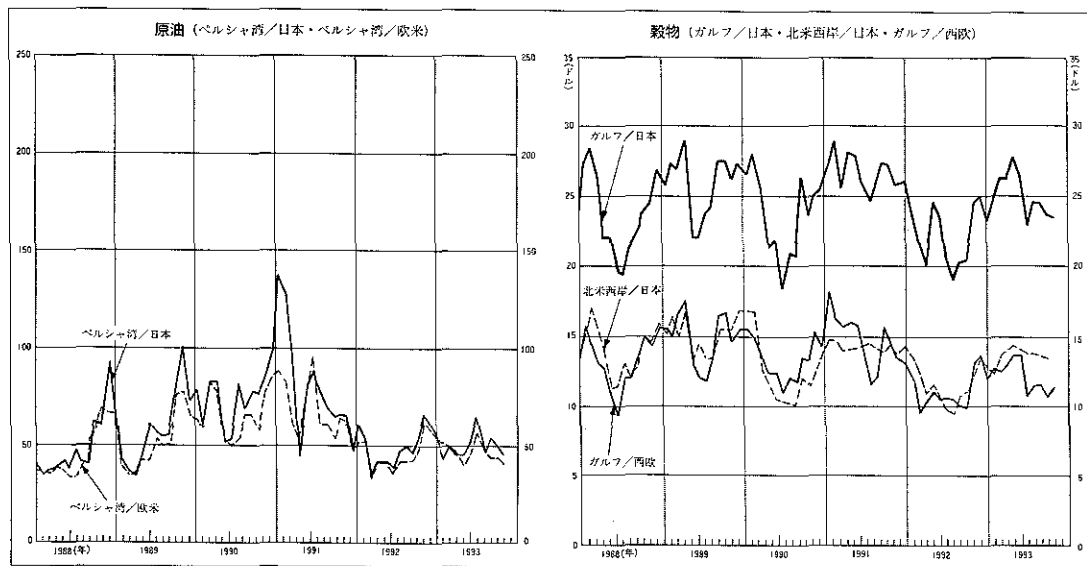
年 月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1980	226.45	203.00	262.50
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1992年12月	124.03	123.00	125.00
1993年1月	125.01	123.80	125.75
2	120.96	116.55	125.05
3	117.07	115.45	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
10	106.97	105.10	108.63
11	107.80	105.85	109.00

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	
		シングル 航 海	連続航海	合 計	品 目 別 内 訳								
					穀 物	石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period
年次													
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	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	4,518	4,239	6,274	0	245	363	198	10,039	2,178
	7	11,142	0	11,142	3,205	3,050	4,324	0	242	311	10	6,649	1,889
	8	14,279	6	14,285	4,574	3,184	5,720	0	265	502	40	8,724	1,823

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/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	50.00	42.05	66.25	49.00	50.00	40.00	45.00	39.05
11	67.50	52.50	65.00	51.75	46.05	40.00	64.00	49.50	62.50	50.00	42.05	37.05
12	49.50	39.00	62.50	49.00			50.00	38.00	60.00	46.50		

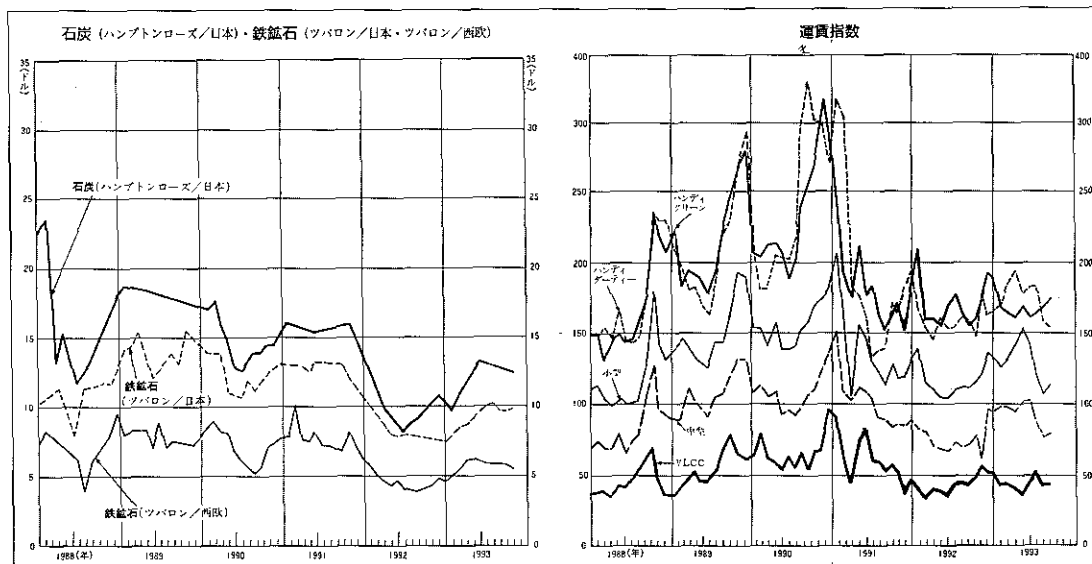
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	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	23.80	21.75	11.10	10.25	13.10	13.00	9.97	8.65	10.65	9.50
11	24.50	20.25	23.25	21.45					13.00	9.30	11.50	10.30
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）

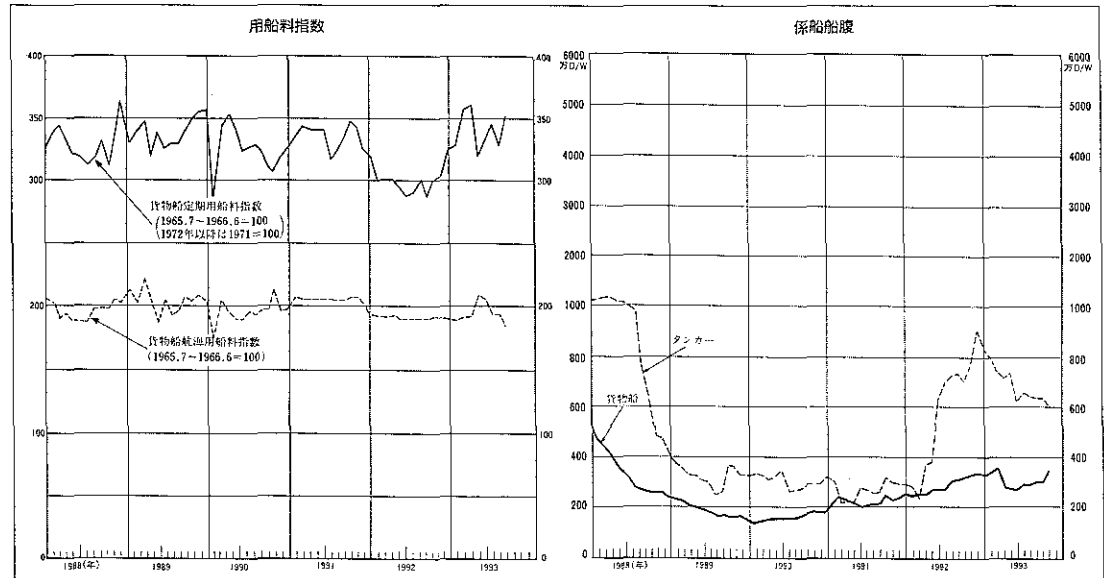
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)		ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1992		1993		1992		1993		1992	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	14.00	—	10.50	—	—	—	7.50	—	6.35	5.60
2	—	—	9.95	—	—	—	—	—	5.75	4.45
3	—	—	10.90	—	—	—	8.25	7.80	5.00	4.85
4	9.90	9.85	—	—	8.75	—	8.35	—	4.75	4.00
5	—	—	—	—	8.00	—	—	—	4.30	—
6	—	—	13.40	—	7.90	—	—	—	4.75	4.10
7	8.25	—	—	—	8.00	7.25	10.00	—	4.20	4.00
8	8.80	—	—	—	—	—	10.50	—	—	—
9	9.20	—	—	—	—	—	9.60	—	4.00	3.75
10	—	—	—	—	—	—	9.50	—	—	—
11	—	—	12.75	—	—	—	9.85	—	4.30	5.65
12	11.50	—	—	—	—	—	—	—	4.90	5.20

(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				
	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
2	93.3	151.0	205.8	250.2	337.3	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1
3	61.4	110.1	165.5	194.6	254.0	33.9	81.3	115.5	158.3	153.6
4	45.9	102.2	104.4	176.3	183.9	40.6	71.6	110.2	160.8	147.4
5	75.3	112.2	156.2	212.5	177.8	39.4	70.1	104.7	155.4	160.0
6	85.9	108.9	149.1	178.6	161.5	36.0	68.9	103.9	171.8	153.6
7	60.8	103.8	131.3	184.5	134.8	43.5	74.6	110.4	178.1	154.7
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・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が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

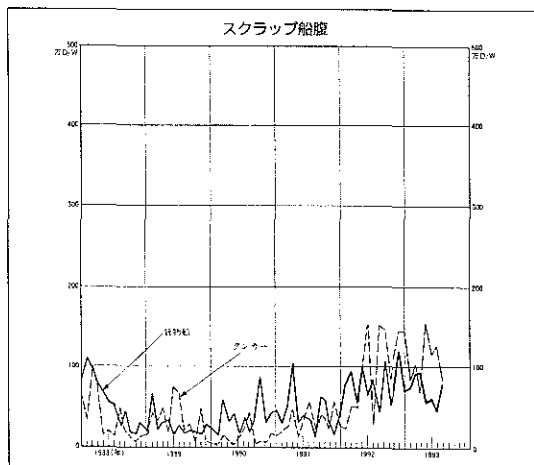
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1	193.4	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	292.8	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0
2	203.5	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	312.0	363.7	357.6	325.0	320.0	327.0
3	207.1	212.1	176.4	207.0	192.0	194.0	328.0	329.8	288.7	335.0	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	196.0	318.2	324.3	328.3	318.0	293.0	328.0
9	185.1	193.0	195.0	205.0	191.0	188.0	314.0	327.5	329.5	325.0	301.0	351.0
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	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
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	313	2,250	3,041	103	3,287	6,218
11	276	1,618	2,215	52	1,631	2,889	332	2,241	3,039	85	3,947	7,789	320	2,293	2,975	98	3,219	6,052
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・マンズリーリスト・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
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	27	360	609	15	641	1,218
7	22	216	341	5	275	536	29	491	859	8	167	298	19	227	438	12	649	1,274
8	21	72	99	4	113	209	19	256	419	14	728	1,511	41	441	774	13	420	832
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ブレームン海運経済研究所発表による。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。

11. 内航燃油価格

(単位：円/kl)

年次	区分	A重油	B重油	C重油
1987		30,400	26,400	22,525
1988		26,875	23,750	20,500
1989		28,050	25,200	21,250
1990		34,675	32,250	26,275
1991		35,075	33,000	26,350
1992	1	32,500	—	22,100
	2	32,500	—	22,100
	3	32,500	—	22,100
	4	31,600	—	21,700
	5	31,600	—	21,700
	6	31,600	—	21,700
	7	32,500	—	22,600
	8	32,500	—	22,600
	9	32,500	—	22,600
	10	32,600	—	22,200
	11	32,600	—	22,200
	12	32,600	—	22,200
1993	1	31,700	—	20,700
	2	31,700	—	20,700
	3	31,700	—	20,700
	4	30,500	—	19,800
	5	30,500	—	19,800
	6	30,500	—	19,800

(注) 1. 内航海運会社からの聞き取りによる。
2. 関東地区における精算実績平均値。

暮れの足音がそろそろ聞こえてくる季節である。街にもクリスマスの飾り付けが顔を見せ、やがてイルミネーションに灯がともるが、バブル景気と言われた頃と比べ、何か活気のなさそうな師走を迎えそうである。

連合政権下での政治改革、コメ問題、そして長引く景気の低迷、雇用不安などを背景に、二番底と言われる状況の中での税制改革、本当に我々サラリーマンの暮らしは楽になるのだろうか。

先に政府税制調査会がまとめた答申では、95年から生産年齢人口の比率低下が始まり、やがて21世紀に訪れるであろう高齢化を予測し、「公正で活力ある高齢化社会」の実現に向け、税制の総合的な見直しに取り組むとしている。

住宅ローン、教育費等々、日々の生活に追われる身にとって減税

編集後記

は歓迎すべきことではあるが、不況で大幅な税収不足の中、財源はと言うと、つなぎ国債(赤字国債)さらには消費税増税を想定しての話である。消費税と聞くと、89年の3%が導入された時の経緯もあり、我々国民は非常に敏感になる。さらにその率が現状の倍以上となると、なおさらである。

民間企業に勤めるサラリーマンは全国で4,000万人以上、うち年収900万円以下の人が92.6%、答申の内容に沿った一般紙の試算では税負担が軽減となる700万円を超える人は15.4%にとどまる。ちなみに減税効果が大きく表れる年収2,000万円以上の人はわずか0.4%でしかない。依然「クロヨン」税制の問

題と共に不公平感は解消されない。

答申についての意見を聞くため、その後、6カ所の地方財務局で国民各層からのヒアリングの場が持たれた。結果は、おおむね賛同が得られながらも、その底流にはまだまだ反論があり、さらなる論議が必要であろうとコメントしている。答申の述べる、「さまざまな国民の生活を税が考慮するには限界がある」の言葉もいくぶん分からぬではないが、これが総括とは思いたくない。

今後、こういった方向に展開を見せるのか、師走の慌ただしさに紛れることなく、しっかりと見つめていきたい。

昭和 海運

総務部広報チーム

チームリーダー 酒徳義明

せんきょう12月号 No. 401 (Vol. 34 No. 12)

発行◆平成5年12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

会社名：東海運輸（英文名）AZUMA SHIPPING CO., LTD.

代表者（役職・氏名）：取締役社長 松原 宏

本社所在地：東京都千代田区大手町2-6-2

資本金：1,200百万円

創立年月日：1917年12月1日

従業員数：海上94名 陸上987名 合計1,081名

所有船状況	遠洋・ <u>近海</u> ・ <u>沿海</u>	6隻	33.594%	54.774%
運航船状況	遠洋・ <u>近海</u> ・ <u>沿海</u>	47隻	91.638%	157.604%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は海運、港運、陸運業の他に国際複合輸送業や倉庫業を行っている総合物流会社です。特に海運業ではセメント専用船37隻の船隊により国内海上輸送を行っているほか、一般貨物船でのばら貨物輸送を行っています。

当協会会員は162社。
（平成5年12月現在）



会社名：髙ブルーハイウェイライン

（英文名）BLUE HIGHWAY LINE CORPORATION

代表者（役職・氏名）：取締役社長 村中圭三

本社所在地：東京都港区海岸1-11-1

資本金：1,410百万円

創立年月日：1969年8月18日

従業員数：海上474名 陸上197名 合計671名

所有船状況	遠洋・ <u>近海</u> ・ <u>沿海</u>	10隻	97.882.27%	41.608.64%
運航船状況	遠洋・ <u>近海</u> ・ <u>沿海</u>	22隻	106.494.53%	61.578.64%

主たる配船先：

フェリー部門 東京／苫小牧航路、大洗／苫小牧航路、東京／那智勝浦／高知航路、大阪／志布志航路

内航部門 清水／東京／苫小牧／釧路航路、その他国内航路

事業概要：当社は長距離フェリー5航路（内1航路は貨物フェリー）と内航コンテナ航路2航路を中心に「安全運航」を第一に、快適な船旅の創造と国内貨物の海陸一貫輸送を行う総合海上輸送企業です。





7月20日を国民の祝日「海の日」に。