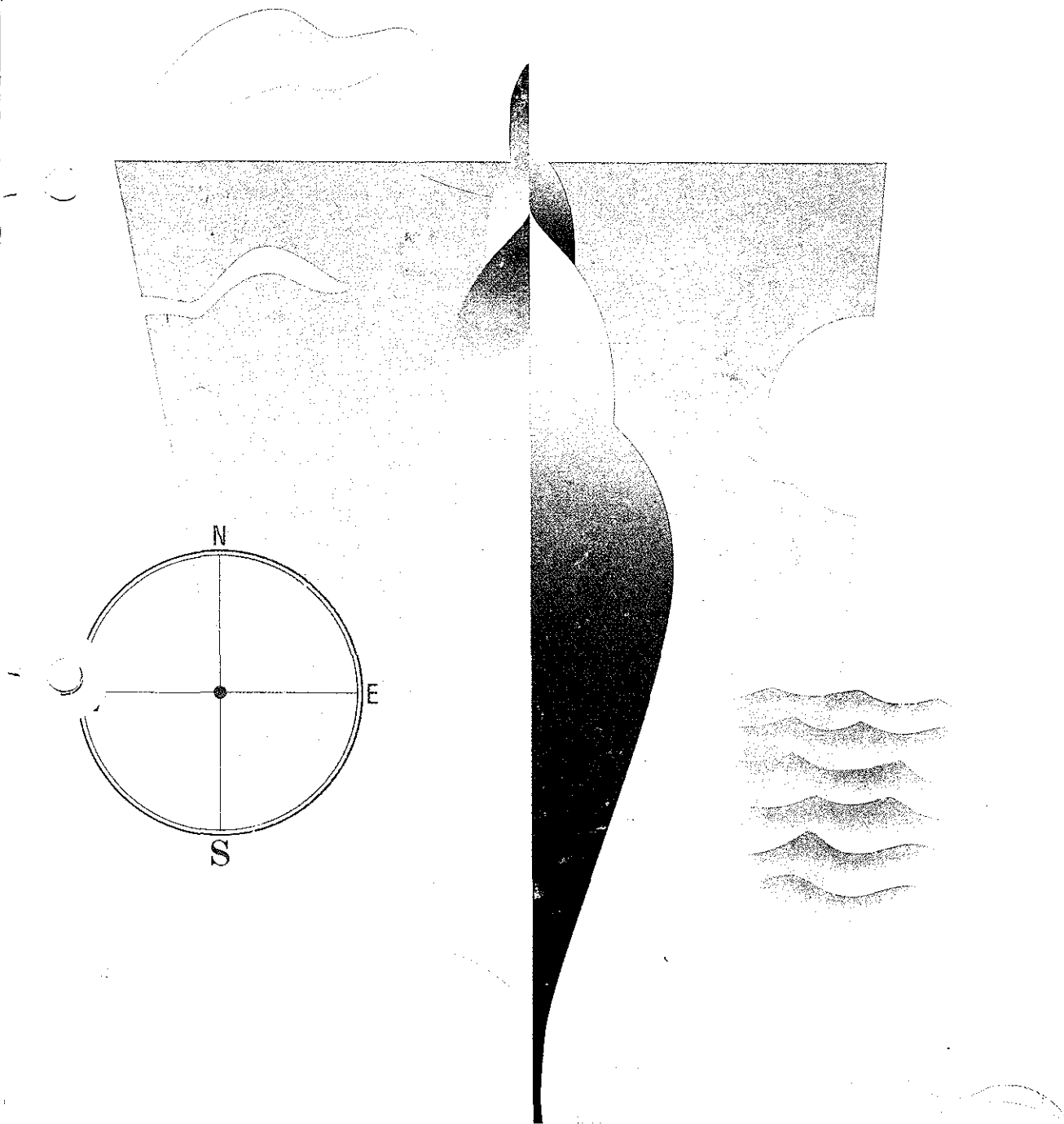
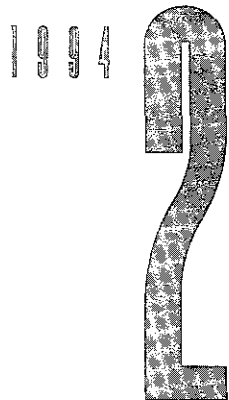


せんきょう



船協月報/1994年2月号 目次

◎巻頭言

国際安全管理(ISM)コードに想う★日本船主協会常任理事・五月女眞彦——1
第一中央汽船取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

1992年末における世界のコンテナ船隊および就航状況——2

◎特別欄

世界海事大学(World Maritime University) ★Associate Professor of WMU・石田憲治——6

◎寄稿

世界のクルーズ事情★日本郵船取締役客船事業部長・佐久間直正——8

◎随想

日本人の源流と私達について★日本海事広報協会理事長・山崎東夫——12

◎話題を追って

海の相互扶助システム—ジャスレップ—・海上保安庁警備救難部救難課——14

◎海運ニュース

1. 世界バルク輸送の現状——18

2. 「日本商船船腹統計」の概要——21

◎業界団体を訪ねて—(財)日本船員福利雇用促進センター——24

◎インタビュー★国民の祝日「海の日」制定推進国民会議事務局長・筒居博司——26

◎海運雑学ゼミナール★第47回——28

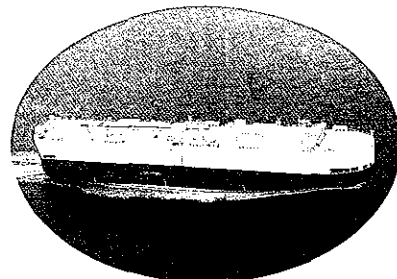
◎London 発信——30

❖海運日誌★1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



(自動車専用船「カーガーエース」)

国際安全管理(ISM) コードに想う

日本船主協会常任理事
第一中央汽船取締役社長 五月女眞彦



昨年11月の第18回IMO総会において、品質管理・保証に関する国際規格の海運版である国際安全管理(International Safety Management: ISM)コードが採択された。

一般に海難事故の7~8割はヒューマンエラーに起因すると言われており、主としてヒューマンエラーによる事故を防止するため、IMOは1989年10月、船舶管理に関するガイドラインとしての勧告を採択したが、折しも世界的に客船、大型タンカー、バルカーの重大海難が相次いだため、船舶管理の国際基準を定め、強制化すべしとの声が高まった。

その後1992年4月、IMOのMaritime Safety Committee(MSC)におけるISMコード原案提出、昨年5月のMSCにおける最終案のとりまとめを経て、先般の総会での採択に至ったものである。

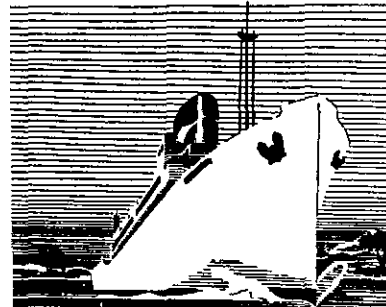
ISMコードの主目的は、海上における人命と船舶の安全及び海洋環境の保全のため「会社」の管理体制を確立させることにある。

我々海運に携わる者にとっては、人命、財産及び海洋環境の保全のために海難事故防止

に努めると共に各種の規制を遵守することは当然の義務である。また、海運経営にとって大規模海難事故は致命的であり、その損害の程度によっては企業の存続にも係わることがある。従って、船社自体組織を挙げて、必然的に海難事故の防止について常時関心を持つと共にその努力を怠ることはない。

ISMコードは、4年後の1998年6月以降強制化の予定であり、タンカーにおける船齢・ダブルハル規制の発効と相俟って、低質の船舶管理体制下でのサブスタンダード船は、市場より淘汰されるであろうし、スクラップの促進効果を通じての船腹需給バランスの改善にも多大の好影響を及ぼすものと考えたい。

一般的に良質かつ組織的な船舶管理体制を擁する日本船社及びその管理船についてはISMコードに適合し易いと思われる。ISMコードの公正な運用が図られ、海運の適正な競争条件が整えば、質の高い輸送サービスに見合う運賃を得られる足掛りとなることが期待されるわけで、我々として真摯に取り組むべきテーマであると考えます。



1992年末における世界のコンテナ船隊および就航状況

世界のコンテナ船隊とその就航状況については、例年、日本郵船調査部において調査され、レポートが取りまとめられている。今般、1992年末の現状について発表されたので、同社の了解を得て、その概要を紹介することとしたい。

1. フルコンテナ船船腹量

92年末におけるフルコンテナ船の船腹量(注)は、第1表の通り1,617隻、3,339万総トン、コ

ンテナ積載量は215万 TEU であり、このうち遠洋外航航路に就航するものは、1,028隻、2,781万総トン、181万 TEU (シェア84%) で、域内航路等に就航するものは、589隻、558万総トン、333万 TEU (シェア16%) となっている。

遠洋外航航路に就航する92年末フルコンテナ船は、83年末に比べて、隻数で1.3倍、コンテナ積載量で約2倍となり、平均船型は1,176TEU /

第1表 世界のフルコンテナ船船腹量の推移

年	遠洋外航フルコンテナ船				域内航路・その他のコンテナ船			合計			
	隻数	千億トン	コンテナ数 (千TEU)	UP率(%)	平均船型 TEU/隻	隻数	千億トン	コンテナ数 (千TEU)	隻数	千億トン	コンテナ数 (千TEU)
1983末	779	16,096	916	(-)	1,176	...	...	...	...	...	...
1986〃	805	18,697	1,135	(2.1)	1,410	...	...	...	...	...	...
1987〃	840	19,986	1,220	(7.5)	1,452	...	...	...	...	...	...
1988〃	881	22,020	1,352	(10.8)	1,535	465	4,326	250	1,346	26,346	1,603
1989〃	918	23,276	1,442	(6.7)	1,571	469	4,108	243	1,387	27,385	1,685
1990〃	952	24,356	1,527	(5.9)	1,604	496	4,586	269	1,448	28,942	1,796
1991〃	970	25,857	1,645	(7.7)	1,695	581	5,431	328	1,551	31,289	1,973
1992〃	1,028	27,813	1,812	(10.2)	1,763	589	5,581	333	1,617	33,393	2,145

隻から、1,763TEU/隻に大型化していることが注目される。

(注) 上記調査は3,000%以上で積載能力150TEU以上のフルコンテナ船を対象としている。また、世界を8区域に区分し、複数の区域にまたがる航路を「遠洋外航航路」、それぞれの区域内のみの航路を「域内航路」と定義している。

2. 遠洋外航航路に就航するフルコンテナ船の国別、船主別運航状況

遠洋外航フルコンテナ船を運航する船社の船腹量を国籍別に集計すると第2表の通りとなる。また運航船社別に集計すると第3表の通りとなる。

国別にみると、米国、日本、台湾、デンマーク、韓国の上位5カ国で世界の50%を占めている。また、船社別には、Evergreen(台)、Maersk(デ)、Sea-Land(米)、日本郵船(日)、COSCO(中)などのシェアが高い。

3. 遠洋外航フルコンテナ船の航路別就航状況

遠洋外航フルコンテナ船を就航する航路を区分ごとに集計すると第4表の通りで、三大航路のみで世界の68.5%のシェアを占めている。

また、各航路のシェアの推移を見ると第5表の通りで、82年と比較すると極東/欧州・地中海航路の伸びが著しい反面、中東関係航路は減少している。

第2表 遠洋外航フルコンテナ船国別運航状況

国名	1991年12月末				1992年12月末				対前年増加率(%)
	隻数	千総トン	コンテナ数(千TEU)	構成比(%)	隻数	千総トン	コンテナ数(千TEU)	構成比(%)	
米 国	127	3,256	222	(13.6)	138	3,638	245	(13.5)	10.0
日 本	95	3,399	201	(12.2)	97	3,522	209	(11.6)	4.4
台 湾	75	2,358	170	(10.4)	80	2,498	183	(10.1)	7.7
デ ン マ ー ク	57	2,221	144	(8.8)	59	2,195	144	(8.0)	0.2
韓 国	39	1,281	92	(5.6)	46	1,683	125	(6.9)	36.7
ド イ ツ	55	1,585	103	(6.2)	59	1,714	118	(6.5)	15.5
英 国	45	1,495	85	(5.2)	51	1,582	99	(5.5)	16.9
中 国	52	1,034	69	(4.2)	55	1,125	74	(4.1)	8.6
フ ラ ン ス	39	920	55	(3.3)	44	1,127	67	(3.7)	23.3
オ ラ ン ダ	22	505	29	(1.8)	31	958	57	(3.2)	96.9
香 港	25	808	56	(3.4)	26	874	58	(3.2)	4.7
シ ン ガ ポ ー ル	28	697	41	(2.8)	28	704	47	(2.6)	4.6
イ ス ラ エ ル	26	633	39	(2.4)	26	693	44	(2.4)	11.0
ス イ ス	25	506	34	(2.1)	26	551	36	(2.0)	4.8
イ タ リ ア	23	534	31	(1.9)	26	552	33	(1.9)	8.1
アラブ首長国連邦	19	505	31	(1.9)	19	513	31	(1.8)	1.0
ノ ル ウ ェ ー	17	339	23	(1.5)	21	404	29	(1.6)	22.4
17カ国合計	769	22,346	1,434	(87.2)	832	24,331	1,609	(88.8)	12.2
世 界 計	970	25,857	1,644	(100.0)	1,028	27,813	1,812	(100.0)	10.2

第3表 遠洋外航フルコンテナ船の船主別運航船腹量

国別	会社名	隻数	千総トン	コンテナ数	
				(千TEU)	増加率%
中国	COSCO	55	1,125	75	4.1
デンマーク	MAERSK	46	1,687	115	6.4
	EAC-BEN	9	488	27	1.5
フランス	CGM	17	567	33	1.8
英国	P & OCL	24	1,026	62	3.4
ドイツ	HAPAG	21	851	57	3.2
香港	OOCL	25	863	58	3.2
イスラエル	ZIM	26	693	44	2.4
日本	日本郵船	44	1,575	90	5.0
	大阪商船三井船舶	27	1,051	63	3.5
	川崎汽船	22	808	52	2.9
韓国	HANJIN	25	838	59	3.3
	HYUNDAI	11	499	40	2.2
アラブ首長国連邦	UASC	19	513	32	1.8
オランダ	NEDLLOYD	27	910	55	3.1
シンガポール	NOL	20	630	42	2.3
台湾	EVERGREEN	47	1,580	115	6.4
	YANGMING	22	792	58	3.2
米国	SEA-LAND	44	1,462	108	6.0
	APL	22	808	57	3.1
その他		475	9,047	567	31.3
合計		1,028	27,813	1,812	100.0

第4表 遠洋外航フルコンテナ船の航路区分別の就航船腹量

航路区分	隻数	千総トン	コンテナ数	
			(千TEU)	増加率%
極東/北米	269	9,599	671	22.9
極東/欧州・地中海	338	11,623	789	26.9
北米/欧州・地中海	217	6,685	460	15.7
世界/豪州・ニュージーランド	151	3,000	185	6.3
世界/中東	275	7,463	490	16.7
世界/中南米	165	2,977	179	6.1
世界/アフリカ	102	2,030	116	4.0
世界/インド	186	4,621	323	11.0
合計	1,498	43,768	2,930	100.0

(注)①三大航路以外の航路については、それぞれが重複集計(例:中東/アフリカ航路は世界/中東、世界/アフリカの双方に算入)されるため、単純合計は合計と一致しない。

②同一の船舶が複数の航路区分上を運航する場合は重複集計されるため、合計値は、第1表の船腹量より過大となっている。

4. アジア域内航路

域内航路のみを就航するフルコンテナ船のうち極東域内で就航するものは第6表の通り257隻

第5表 遠洋外航フルコンテナ船の航路区分別シェアの推移

(単位:%)

航路区分	1982	1985	1988	1989	1990	1991	1992
極東/北米	18.7	24.5	26.9	25.4	25.5	25.4	22.9
極東/欧州・地中海	12.5	18.0	22.6	24.5	23.9	25.7	26.9
北米/欧州・地中海	14.9	17.1	16.5	16.0	17.7	17.4	15.7
世界/豪州・ニュージーランド	9.3	8.6	6.8	5.1	5.1	4.9	4.9
世界/中東	24.9	20.7	12.5	12.0	11.0	10.1	13.1
世界/中南米	10.7	5.5	7.5	6.1	5.3	5.6	4.8
世界/アフリカ	5.9	4.3	3.7	3.7	3.7	3.0	3.1
世界/インド	3.2	1.3	3.5	7.2	7.8	7.9	8.6

(注)本表は第4表の注①に係る重複合計部分は調整している。

第6表 アジア域内航路に就航するフルコンテナ船船腹量

(1) 就航船腹量推移

年	隻数	千総トン	コンテナ数	
			(千TEU)	UP率%
1990	182	1,553.5	100.4	
1991	227	2,068.3	137.3	36.8
1992	257	2,347.7	153.8	12.0

(2) 国別就航船数

国別	隻数	千総トン	コンテナ数(千TEU)	対前年比	
				TEU UP%	シェアTEU%
日本	40	507.7	32.6	△ 3.4	21.2
台湾	45	494.4	31.6	20.0	20.5
中国	37	229.9	16.1	22.0	10.5
韓国	29	222.8	14.7	34.4	9.5
シンガポール	21	172.0	11.1	△ 3.8	7.2
米国	9	117.3	7.4	△ 57.7	4.8
アラブ首長国連邦	4	82.1	16.4	-	4.2
マレーシア	12	100.3	6.2	62.6	4.0
インドネシア	11	88.6	5.9	105.9	3.8
香港	10	70.2	4.0	△ 16.4	2.6
小計	218	2,085.4	136.1	6.5	88.5
その他	39	262.3	17.8	85.0	11.5
合計	257	2,347.7	153.8	12.0	100.0

で、近年急速にシェアが拡大している。

国別にみると、上位4カ国は、日本、台湾、中国、韓国である。日本の停滞・減少傾向に対して、他の三国は著しい伸びを示している。

5. フルコンテナ船の建造

近年におけるフルコンテナ船の建造量の推移は第7表の通りで、91、92年と増加が著しい。

また、造船所に対するコンテナ船の建造発注

量は第8表の通りで、92年および93年には新規発注が大幅に増加していることが分かる。また新造船の建造発注残量は、92年末で199隻(37万TEU)、93年9月では226隻(48万TEU)で、今後、これら船腹の竣工に伴って船腹過剰から定期船分野における競争が激化することも予想される。

なお、92年の建造発注量を船籍国別にみると、

ドイツ籍が45隻、8万6,000TEU(39%)で、次いで、パナマ、中国、リベリアと続き、日本は第16位となっている。

ドイツ籍船の発注量が多いのは、同国の船舶金融(KGシステム)利用により、外国のオペレーターが、ドイツ籍船として建造するケースが含まれていることによる。

第7表 フルコンテナ船の新造量推移

年	遠洋外航フルコンテナ船					域内航路等のコンテナ船			合計		
	隻数	千総トン	コンテナ数 (千TEU)	伸率(%)	平均TEU	隻数	千総トン	コンテナ数 (千TEU)	隻数	千総トン	コンテナ数 (千TEU)
1985	48	1,422	98	△13.1	2,046	26	272	16	74	1,694	115
1986	58	1,747	122	24.0	2,100	9	105	4	67	1,852	126
1987	35	1,114	78	△35.7	2,237	9	129	7	44	1,243	85
1988	30	1,262	91	15.7	3,019	9	151	7	39	1,413	97
1989	38	1,151	86	△4.8	2,268	7	80	4	45	1,232	90
1990	31	1,010	76	△12.3	2,437	19	225	15	50	1,235	90
1991	44	1,413	102	35.3	2,324	23	231	15	67	1,644	117
1992	54	1,648	128	△25.1	2,369	17	195	13	71	1,842	141

第8表 フルコンテナ船の建造発生状況 (1992年における国別新規発注内訳)

年(期間)	新規発注量			年(期)末における発注残量				船籍国	隻	千重量 トン	千 TEU
	隻	千重量 トン	千 TEU	隻	千重量 トン	千 TEU	UP率(%)				
1985(1~12)	68	1,766	115	135	3,323	220	(△15.7)	ドイツ	45	1,217	86
1986(1~12)	46	1,523	107	96	2,549	179	(△18.5)	パナマ	9	379	24
1987(1~12)	74	2,081	124	106	3,109	201	(12.2)	中国	11	290	22
1988(1~12)	62	1,417	95	126	3,140	202	(0.1)	リベリア	7	187	12
1989(1~12)	122	3,193	216	192	4,849	312	(54.9)	香港	6	173	12
1990(1~12)	105	2,698	175	214	5,337	347	(11.0)	メキシコ	5	130	11
1991(1~12)	60	1,499	110	192	4,852	329	(△5.1)	キプロス	6	120	8
1992(1~12)	120	3,157	219	199	5,323	374	(13.8)	イタリア	2	71	7
1993(1~9)				220	6,582	483	(2.9)	インド	3	85	5
								韓国	1	61	4
								小計	95	2,713	190
								その他	25	444	29
								合計	120	3,157	219

(注) 1993年1~9月期の数値は当協会にて「Fairplay」誌「New Building」により追加した。



世界地図を広げ、デンマークの首都コペンハーゲンの対岸のスウェーデン側を見るとマルメがあります。スカンジナビア半島の南端に位置し、人口約25万人。ストックホルム、エーテボリに次ぐスウェーデン第3位の都市です。

世界海事大学(WMU)は、1983年、国連の傘下である国際海事機関(IMO)が、IMOのルール解釈、徹底そして普及を目的として発展途上国から海事行政、海事教育・技術に携わっている専門家、指導者に大学院レベルの内容を教育する2年制大学として、この町に設立されました。何故、マルメ市に決定されたかは財政上の理由が大きく、スウェーデン政府が大学運営予算の3分の1を負担、マルメ市が校舎と寮を提供して、さらに建物の維持費・光熱費を負担するとの申し出がなされたからと聞いております。政治、経済、社会環境が安定していたことも理由の一つかもしれません(93年の年間予算800万ドルのうち、スウェーデン政府は33%を負担)。

国連として純粋な教育機関を設立したのはWMUが初めてで、当時のIMO事務局長Dr.

C. P. Srivastavaの努力が大きかったと思います。

昨年6月21、22日には、在学生、卒業生、新・旧教官職員と学生出身国の在スウェーデン大使・公使、市長、スウェーデン国際開発協力大臣が出席して、市庁舎ホールで盛大に創立10周年記念式典が開催されました。

この10年間に120カ国から1,000名近くの学生がマルメに来て、約870名が卒業し、自国の上級の海事専門家として活躍しております。現在の在学生数は、2年生が55カ国97名、1年生が49カ国85名で、合計83カ国182名が5学科7コースに学んでいます。学生の平均年齢は年毎に差はありますが、大体、35歳位です。学生の前職は、行政・教育機関からが多く、私企業からの比率は低いようです。入学のプロセスは自国で予め人選を受け、自国の国連代表部もしくは政府機関を通じてWMUへ入学申請を出した後、可否ならびにコースが決定されます。

学科は、①海上安全行政(航海、機関)②一般海事および環境保護行政③海運管理④港湾管

理⑤海上教育訓練（航海、機関）の5学科があります。学生の出身は、海運管理には私企業から、海上教育訓練には商船教育機関からの先生、他の3学科には行政機関から派遣される傾向があります。各コースには専任の教授が1名ずつおり、学生の世話、学外講師からなる講義時間割りの作成、修士論文の指導に当たります。講義は、大体60%（約110名）を学外講師（主に欧米の大学教官、海事専門家、IMO本部からの専門家など）が、残りを日本を含む10カ国から派遣された専任の教授と講師が行います。また、講義はすべて英語で行われるので英語圏以外からの入学予定者は能力に合わせて入学前に10～18週間の集中講義を受けることになります。学期は毎年3月から12月までをその学期としており、オール出席が原則であるのと週単位の講義が終わると土・日曜日はレポートの作成に追われ、学生にとって気の休まる暇がない実に厳しい2年間となります。

WMUが教育の中で重視しているのは、修士論文と学外研修（Field Study）の2点です。学生は、入学して半年すると論文のテーマ、資料収集、内容の検討を開始し、1年半かけて仕上げます。テーマは自国の海事・海運に関する統計、分析やフィジブルスタディが主流です。論文の評価に次いでユニークな教育内容として、各学科とも2年間に4～7週間の学外研修があります。研修は、原則として欧米地域において

実施され、IMO本部での会議、大学・研究機関、船会社、造船所、船用機器メーカー等などに学科単位または個人で出かけます。こうして2年間の勉強の後、12月第1週の日曜日に市のコンサートホールで行われる卒業式で最終的に工学修士号(MSC)が授与されます。

これまでの10年間に、学生は自国からの給付または国連開発計画(UNDP)、ノルウェー、日本、ドイツ等からの公的・私的な奨学財団の支援を得てマルメへやって来ました。しかし、今後の大学の財政を考えると、国連の支援も減少傾向にあり、また世界的な経済低迷も重なり、これまで支援してきた国々からも先細りしつつあります。スウェーデン政府も、現在の経済状態を見れば減額はあっても増額は絶対望めません。自力で派遣してきた発展途上国は学生を送りたくても余裕がなくなりつつあるのも事実です。

しかし、毎年100名弱とはいえ卒業生は確実に増えていきます。発展途上国の海事専門家の多くはマルメのWMUを経由して自国の上級職に就き、国際舞台へと巣立っていきます。

わが国は創立以来大きな貢献をしておりますが、造船・海運界の立場を認識すれば、同大学への協力はますます重要となっており、これは発展途上国の海運・造船産業の発展向上に繋がるのみならず、これらの国との交流促進に大きく寄与するものと確信いたします。

世界のクルーズ事情

日本郵船
取締役客船事業部長

佐久間直正

世界中の年間クルーズ乗船客数を正確に捉えるのは案外容易ではありませんが、92年でおおよそ550万人というところかと考えます。このうちの大部分440万人はいわゆる北米のクルーズ・マーケット(米国とカナダ)であり、32社の外航クルーズ会社で構成されている CLIA (Cruise Lines International Association) の統計として正確なものと受け取られております。

今回は世界のクルーズということで本邦でのクルーズについては割愛したいと思います。92年の日本のクルーズ人口は一応約20万人といわれており、北米マーケットの大きさが分かります。

以下、北米のクルーズ・マーケットを中心にその大要をスケッチしてみたいと思います。

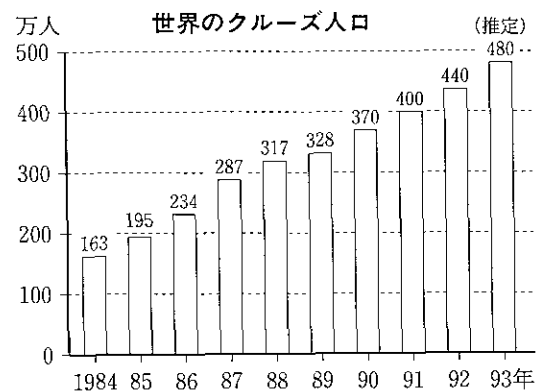
1. クルーズの歴史

陸上交通が不便かつ不快であった時代の西欧のお金持に、安楽な船により、ゆったりとしたスケジュールで、地中海など温暖な海域で楽しんでもらおうというクルーズの走りは、18世紀末既に記録されているようですが、この種のことを考察しても今のクルーズを見る時にはあまり意味があるとは思えません。端的に言えば、現代のクルーズは、その需要よりも余剰船腹の

活用という供給サイドからの強いインパクトで加速されたように見られます。

すなわち、1960年代末までは何とか運賃の安さにより大西洋横断で飛行機に対抗していた客船隊も、ジャンボ・ジェット機の登場により、交通手段としての地位を完全に飛行機に奪われ、他に活路を見い出さざるをえませんでした。

その後、欧米の人々の旅行はゆとりある旅への志向が高まり、客船の最大のハンディであった“遅さ”が逆に旅にとって魅力あるものとして見直されるようになり、以降クルーズ人口の伸長は目覚ましく、年率10%以上、ほぼ7年ごとに倍増している状況にあります。

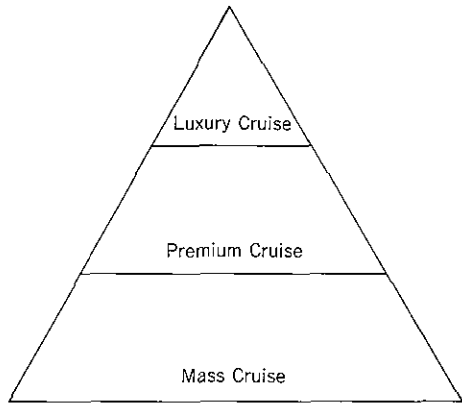


2. 市場構成

上記 CLIA の統計は 3泊以上のクルーズ客の合計であり、1～2泊の短いクルーズは除外さ

れております。この日数もクルーズの大衆化とともに短縮化の傾向にあります。

年間440万人、125隻の北米クルーズ・マーケットも勿論いくつかの分野で構成されており、大略下記の図のように見なされております。



クルーズ・セグメントの比較を表にすると次のように推定されます。

	Luxury	Premium	Mass
年間乗客数	20万人	150万人	270万人
シェア	5%	35%	60%
隻数	10隻	20隻	95隻
価格／泊	\$ 600～400	\$ 400～250	\$ 250～150
日数／航海	14日	7日	5～3日

これらの数値は大ざっぱなもので、何も規定があるわけではありません。

さらに各船のハードおよびソフト・サービスを総合的に評価したものが、クルーズの案内書に記載され、クルーズ客の選択決定時の役に立っていると思われま。

その中でも有名なのが、ダグラス・ワード氏によるもので、これはベルリッツのクルーズ案内に載っております。

上記の区分で言えば、Luxuryと言われる船はこの評価基準で 5 star+、Premium は 5 star から 4 star+、Mass は 4 star 以下というくらいかと思ひます。

このダグラス・ワード氏の評価は2000点満点で、20項目について採点されます。これらは船の清潔さ、乗客1人当たりのスペースの広さ、食事の豊かさ、クルーによるサービスの質等が含まれており、1900点以上は 5 star+、1751点以上が 5 star となっております。

この対象になっている船舶は約390隻、このうち 5 star+は11隻、5 star は15隻となっております。

ちなみに弊社関係のクリスタル・ハーモニーは3番目にランクされており、勿論 5 star+、飛鳥は18番目で 5 star となっております。

しかし、これらの評価は2年ごとに行われており、一度 5 star を確保すれば大丈夫といった日本の柔道の段位みたいなものでなく、いつでも降格がありうるという状況にあります。

この評価を高めたいからというわけでは勿論ありませんが、各オペレーターは船の状態をベストに保ち、お客様の評判を高めたいとは常に願っているところであります。

とはいえ、船も人間と同じで、その基本的機能に変化はなくとも、年々どうしても容姿の衰えは避けられないところだ。

クルーズ船としては30年でも、40年でも使用できますし、現に50年以上の現役クルーズ船もあります。

オペレーターとしては5ないし10年ごとぐら

いに船の大改装を行い、機能・容姿を保つことに腐心するわけですが、それでも花の命は短くて20年を越すころにはやはり若手のピチピチ・ギャルにはかなわないことになります。

最後は地中海の1～2日のクルーズ船、東南アジア諸国の島々の中の客船、あるいはホテル船になるものもあります。

3. マーケットをリードする大手クルーズ会社

世界の大手クルーズ会社 (1994)

Company	Brand	Number of ships	GRT	Cabins	Total Berths
Carnival		22	885,934	13,211	33,030
	Carnival Cruise Lines	9	496,893	7,867	20,158
	Fiesta Marina Cruises	1	27,250	482	1,350
	Holland America Line	7	326,730	4,428	16,604
	Seabourn Cruise Line	2	19,950	212	408
P&O	Windstar Cruises	3	15,111	222	510
		12	483,812	6,615	15,448
	P&O Cruises	2	72,477	1,145	2,384
	P&O Holidays	1	23,764	488	1,598
	Princess Cruises	9	387,571	4,982	11,466
Royal Caribbean	Royal Caribbean Cruise Line	9	412,114	7,114	16,530
Kloster		12	369,312	5,622	12,989
	Norwegian Cruise Line	7	248,609	3,983	9,433
	Royal Cruise Line	3	72,883	1,163	2,530
	Royal Viking Line	2	47,820	476	1,026
Cunard		10	214,990	3,657	7,732
	Cunard	5	179,902	2,856	5,814
	Cunard Crown Cruises	5	88,451	1,879	4,274

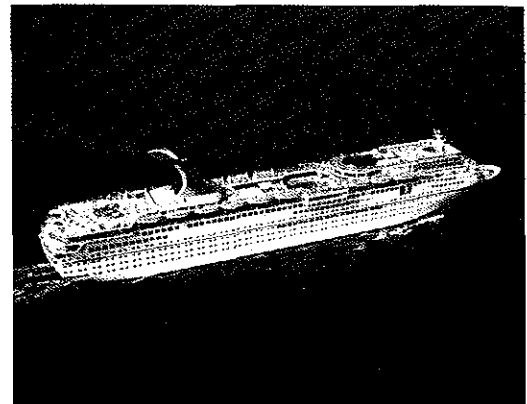
現在世界のクルーズ・マーケットで活躍している最大手の船社という上記の表の通りです。各社について若干コメントいたしますと

(1) カーニバル グループ

表の通り5つのクルーズ会社を傘下におさめる最大の船社。

92年には115万人の乗客、売上げ15億ドル、利益2.8億ドルと言われてます。

このグループの中で Holland America Line はいわゆる Premium Cruise を売り物にしており、他は Mass Cruise に数えられます。



ファンタジー

なお、92年のカーニバル・クルーズ社の乗船率は平均103%と言われてます(100%を超える部分は予備のベッドを持ち込んで、2人部屋に3人泊るということで可能になります)。

(2) ロイヤル・カリビアン・クルーズ

業界の二番手。元来はノルウェーの資本です。ほとんどの船が Mass Cruise の分野で使われております。

新船の発注も活発で、近いうちに13隻に増加する見込みです。

(3) クロスター・クルーズ

3つの異なるサービスを持つノルウェー資本の老舗です。

このうち Royal Viking と Royal Cruise を売却するという噂があり、その売却資金で残った Norwegian Cruise 社に新船を加え、再建を図ると言われております。

4. その他

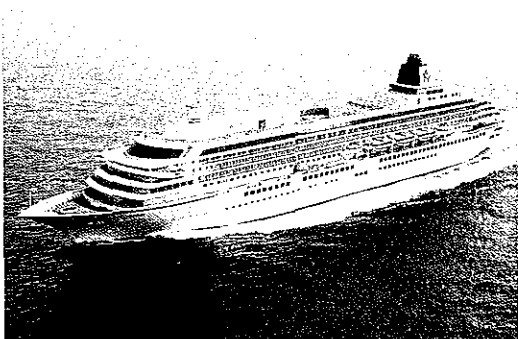
大きな題目をかかげながら、まとまりのないものになりましたが、終わりにこのクルーズをお客の側からみたところを少し追加させていた

できます。

(1) 北米クルーズでのお客様のアンケートによれば、クルーズの魅力は次の点に要約されるということです。

- ① レジャーの予算が確定している。
- ② 荷造りの回数が少なくて便利。
- ③ 船上で一流のショーが見られる。
- ④ 大勢の人たちと長く過ごせるので友達ができる。
- ⑤ 食事が食べ放題。
- ⑥ 寝ている間に次の目的地に行ける。
- ⑦ 日常生活を変えずに旅行ができる。
- ⑧ カジノが楽しめる。
- ⑨ 陸上のホテルより安全性が高い。

これらのうち多くは日本人にも当てはまりますが、⑦の日常生活等々はちょっと変わっています。日本では“非日常性の体験”などと宣伝していますが、一部の米国人は、毎日行っているジョギング、コントラクト・プリ



クリスタル ハーモニー

ッジ、その他の趣味を続けながら、旅もできるというのが魅力だと考えている人もいます。

また⑨の安全性など米国の犯罪ニュースなどをみていてなるほどとも思いますが、ちょっと考えさせられます。

(2) クルーズ客の一般像

440万人の全クルーズ客を対象としますと、その半分が45歳以下、年収は2～4万ドルがやはり半分ということになっております。これがLuxury Marketにあるクリスタル・ハーモニーの場合ですと、

平均年齢 65歳

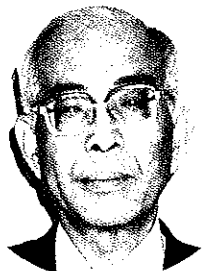
年収 5万ドル以下	20%
5万～7.5万ドル	20%
7.5万～10万ドル	18%
10万～20万ドル	22%
20万ドル以上	20%

……となっており、若干異なります。

それでも、約40%はまだ仕事をもった現役のご主人とそのご夫人ということで、完全なリタイアのカップルは60%となっております。

また、これもクリスタル・ハーモニーの場合ですが、これらのお客様の居住地は半分がカリフォルニアで、2位は7.5%のフロリダ、3位がテキサスと続きます。あとはみな3%以下となり、ワシントン、ニューヨークと続いております。

随想



日本人の源流と私達について

日本海事広報協会理事 長 ◆ 山崎東夫

当協会が、オピニオンリーダーの方々に対して海事に関する知識を高めて頂くと共に、社会の各方面において国民の皆さまに海と海事産業についての関心を高めて頂きたいと発行させて頂いている「季刊しっぴんぐ」1993秋号に「海に日本人の源流を訪ねて」という潮風対談を、古田武彦先生と私が行い、掲載したところ反響が数多くありました。

これは、私どもの「しっぴんぐ」を皆さまがよく読んで頂いておられるからだと心から嬉しく思うと共に、今後も内容を充実させていかなければと関係者一同力づけられ、さらに頑張ろうと意欲を高めた次第であり、このような事を書け、この事はどうなった、と「ニーズ」と「ウォント」を賜りたいと願うものであります。

さて、このたび、日本船主協会から月報「せんきょう」に随想を、とのお話があり、「しっぴんぐ」より、もっともっとよく読まれている「せんきょう」に載せて頂けるとのこと、喜んで書かせて頂くことといたしました。

われわれ人類の先祖は、アフリカのサバンナ地帯で、木から下りた猿であることは確か、今から500万年前に立って歩くようになったと言われており、ルーシーの遺骨から350万年前に

は、完全直立したと確認されています。その後、われわれの祖先は、全地球上に展開し、中国大陸には、50万年前とも100万年前とも言われますが、化石として出土したり、生活の痕跡が発見されています。

わが日本列島でも、旧石器時代の4、5万年前からの遺跡が数10箇所発掘されていますし、新石器時代には今まで発掘されているだけでも数100カ所あり、その頃には、人類が生活していたことは疑う余地がないところです。

この人類およびその後、この列島に渡って来た人達は、どこをどう通って来たのでしょうか。

そのルートは、現段階で複数に考えられています。まず中国大陸、韓半島と地続きであった時代に、ナウマン象や鹿を追って来た中国系の人の中国、韓半島ルート。同じく陸続きか浅く渡れた北からシベリアー樺太ー北海道ー東北ー関東と来たアイヌと言われる人達。そして、南方ルートと言われる紀元前後の中国の大興隆で雲南を追い出されたタイ族の民族大移動で動いた、マレー族・フィリピン族。この当時フィリピンから脱出した人々が、海洋民族として日本の太平洋岸にたどり着いたことは、遺跡・風俗・習慣が今に残っているので確かだと思いま

す（フィリピン系を別にして）。

下って縄文になりますと（約1万2,000年位続いています）、火焰土器等の出土品も豊富で、文化も高く、採取狩猟だけではなく、食糧の貯蔵等も始まり、部族間の争いも起きて、堀を巡らせたりして、防御用の集落も各地で発掘されています。

さらに、弥生時代になると、山東半島からも少し南の人達が水稲を持って渡って来ます。これがジャポニカと言われる短粒米で、（広東、ベトナム、タイ、カンボジアのインディカと言われる長粒米）水田耕作をしても異なった品種の栽培が行われました。それで人口も急激に増加しますが、弥生人（弥生時代は約300年位）の骨格は、山東半島や沖縄の山川人とほぼ同じで縄文人の骨格とは異なって、違う民族の渡来を物語っています。渡来した人数が少なかったために融合したのか、日本人の骨格は、弥生時代が終る頃には、また縄文型に戻っております。

また、韓半島で争いが起き、伽那・百済・高麗・新羅が亡び、中国大陸での22朝の興亡の度に、逃げ出した人々が、日本にやって来ました。つまり、また中華に対して小中華と言っている韓半島からの文化が中国文化より先に日本に来て、定着したために、日本語は、韓国語と主語・動詞の使い方が同じとなって現在に至っており、欧米語や中国語と基本的に違っております。もっとも中国文字すなわち漢字を利用する事は同じですが、仮名は、日本は漢字からひら仮名、カタカナと進み、韓半島では遅れてハングルが作られました。

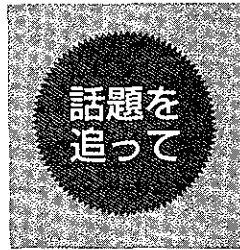
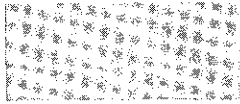
宗教も自然崇拜から、仏教が何回も伝来する

と（百済仏教・高麗仏教・新羅仏教、やがて中国からの諸宗派という具合です）、多神教と融合して、神道も出て来ます（この神道は、7～8世紀の律令国家の時に編成され、19世紀の近代明治に国家宗教化された）。産まれたら神社、結婚式も神社、葬儀はお寺という世界の不思議な信仰形態を持つ国民となったのであります。

このように日本民族は、単一民族ではなく五目雑炊のように、あちらからこちらからと集って来た民族ですが、単一民族でないために、共通の官話が出来上がり、皆が発音しやすいようにと中国語・韓国語にある四声が消えてしまったのです。現在日本人が語学に弱いといわれる原因の一つと言われてしています。

ただ、日本民族の組成には、例外的漂着民等を除けば、みな蒙古系（旧蒙古系と新蒙古系の違いはありますが）で、黄色人種であり、白色人種・黒色人種が混じっていないという特殊性があります。

中国大陸から離れ、黄河文化・揚子江文化が遅れて入ってきた（当然、エジプト文化・メソポタミア文化・インダス文化は、もっともっと遅れた）この国が背伸びして、天孫降臨等という神話を作り（これは、韓半島の檀君神話の焼直しであり、檀君神話の祖系は蒙古にあって独得のものではありませんが）、天孫民族という選民思想を持ったりして、第二次大戦を起こし、先生格であった中国の人達や韓半島の人達を見下していたのも大変な間違いで、国際社会の一員として日本人が愛されるためには、正しい日本の歴史を持つべきことが私たちの努めだと思いますが、いかがでしょうか。



海の相互扶助システム—ジャスレップ—

海上保安庁警備救難部救難課

ジャスレップ参加船が木材運搬船の乗組員22名全員を救助

○平成5年11月10日午後11時04分 NTT 那覇海岸局 (JCX) の500KHz 受信機に微かな遭難信号が入感した。

「……SOS…TXXX/3XXX SHIP IS SINKING DOWN POSITION 26.08N 131.11E PLEASE SEND ASSISTANCE」

この遭難情報は NTT 長崎無線局から、第七管区海上保安本部の北九州統制通信事務所（福岡県）に直ちに通報された。同統制通信事務所では、この情報を全管区に流すとともに、位置が十一管区本部（沖縄）管内であるため、同時に十一管区本部救難課オペレーションに伝達した。

○第十一管区海上保安本部オペレーション

「位置をチャートに落とせ。」「付近行動中の巡視船、航空機をリストアップせよ。」

運用専門官から、次々と指示が飛ぶ。

「巡視船せつつ、巡視船くにながみ、YS-11型機しゅれい2号へ海難救助の指令を出します。巡視船は約10時間後に現場到着予定です。」「時間がかかりすぎるな。付近通航船舶はいないかジャスレップ参加船を検索してみる。」

「現場から1～2時間ばかりのところに2隻います。インマルサットで呼び出してみます。」

○大星丸

ルルル……「はい大星丸です。」

「こちらは海上保安庁です。貴船の近くに、遭難船舶がいます。位置は北大東島……です。貴船は救助に向かうことは可能ですか。」

「了解、現場に急行します。」

○HYUGA

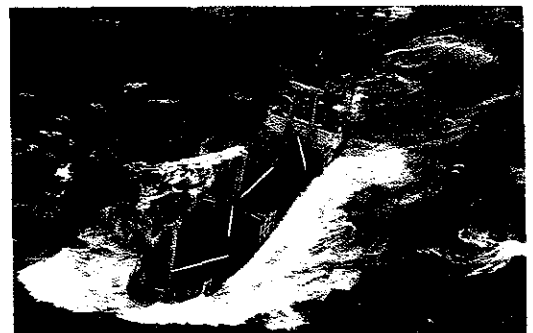
ルルル……「こちら HYUGA です。本船は、T号からの SOS を受信したので、現場に急行中です。」

「了解、それでは宜しく願います。」

○海上保安庁／午後11時55分

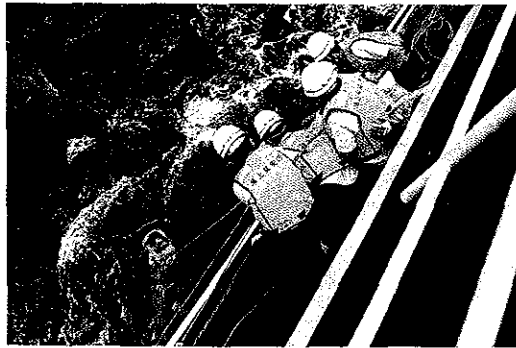
「こちら海上保安庁オペレーションです。」

「HYUGA 船長です。本船の現在位置は、北大東島から305度13マイルです。本船の北6マイルに T号を確認できました。」



▲遭難している木材運搬船

HYUGA は、1 時間半後の11日午前零時30分頃現場に到着し、間もなくT号は沈没した。現場海域には多数の木材が浮遊しており、その間にT号乗組員が乗った救命ボートが波に翻弄されていた。救命ボートに接近することは危険な作業であったが、HYUGA は午前3時20分頃、タイミングを見計らってうまく乗組員22名全員を本船に救助した。現場付近まで来ていた大星丸は午前1時55分、元の航路に復帰した。



▲救助活動の様子

以上がジャスレップ参加船 HYUGA 及び大星丸による海難救助の概要です。この救助活動は、新聞等でも報道されましたが、HYUGA と大星丸の迅速かつ的確な救助活動を可能にした理由については、残念ながらマスコミも紹介しませんでした。

1 ジャスレップの目指すもの

はるか大洋上で不幸にして海難が発生したときに、効果的な搜索救助を行うためには、海上搜索救助機関が大洋を航行している船舶の動静を把握しておくことが極めて有効です。そこで海上保安庁では、昭和60年10月1日から、ジャスレップ (JASREP : Japanese Ship Reporting System) と称する船位通報制度の運用を開始し、多数の船舶の参加を得て遭難船の搜索救助活動に大きな力を発揮しております。この制度は、船舶から通報される位置情報等を基にして、中央のコンピューターで船舶の動静を把握するシステムで、ジャスレップの対象海域を航行する船舶であれば、参加は自由で、船舶の国籍、大きさ、種類などは一切問いません。

2 船位通報制度は諸外国でも運用されています。

事例「冒険筏を米国の船位通報制度に参加していたコンテナ船が救助」

『英国の冒険家ら5名が、秦の始皇帝時代の伝説を立証しようと、竹筏“HSU FU” (長さ18㍎、幅4.6㍎) により、93年5月18日香港を出港、7月23日下田港に寄港し、その後8月5日サンフランシスコを目指して出港した。

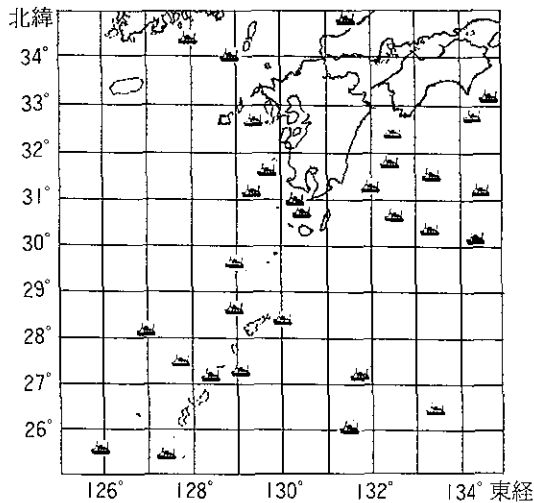
現地時間の11月16日午前8時20分“HSU FU”は、サンフランシスコまで2,400kmの位置で遭難した。一方、オークランドを11月13日出港して東京向け航行中の、CALIFORNIA GALAXY (シンガポール船籍、コンテナ船、36,875トン) は、米国沿岸警備隊より救助の協力要請を受けて、16日午後5時30分漂流中の5名全員を救助した。』

これは、CALIFORNIA GALAXY がアンバーに参加していたからです。このアンバー (AMVER : Automated Mutual-assistance Vessel Rescue System) とは、ジャスレップが範とした米国の運用する船位通報制度です。オーストラリアにおいてもオースレップ (AUSREP

: Australian Ship Reporting System) と称する同様のシステムが運用されております。

このように、船位通報制度は、すでに世界の18カ国で運用されており、効率的な海上搜索救助活動を実施する上で極めて有効なシステムとして高く評価されています。これらのサービス海域を航行する船舶が1隻でも多く参加することによって、制度の有効性がより一層向上してほしいと期待しています。

ジャスレップ参加船舶の位置情報の検索例
(1994年1月20日、0945現在)



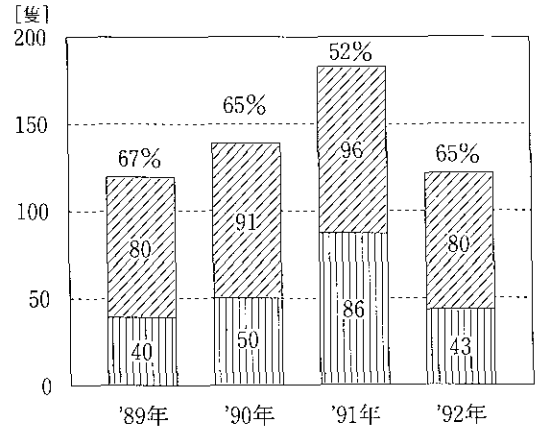
3 海難が多い割にジャスレップ参加率の低い外国船

日本周辺の海域を航行している船舶は何隻くらい、ジャスレップに参加しているのでしょうか。平成5年におけるジャスレップの年間参加延べ隻数は24,585隻、総通報数は110,875通となっております。

ジャスレップ海域を航行している船舶の実数については、正確なところはつかみかねますが、日本籍の外航船は70%以上、外国船は20~30%が参加していると推定しております。

一方、平成6年1月に、海上保安庁が発表した「平成5年の要救助海難の発生状況(速報)」を見ますと、日本の周辺海域において救助を必要とする海難に遭遇した船舶は1,781隻で、このうち、外国船の海難は176隻と、平成4年に比べ14隻増加し、要救助船舶に占める割合は過去10年間で最高(9.9%)となりました。なお、平成1年から平成4年までの統計で、1,000トン以上の船舶を対象として分析すると、なんと53~67%が外国船です。

1,000トン以上の要救助船舶海難



□: 日本船 □: 外国船 %: は外国船の占める割合

このように、海難に遭遇することが多い外国船のジャスレップへの参加が低調という状況を見るにつけ、外国船のジャスレップへの積極的な参加を広く呼びかけ、かつ、強く推進していく必要があると痛感しています。

4 ジャスレップ参加の勧め

この制度への参加はあくまでも任意となっております。また、無線通信により海上保安庁の海岸局へ通報すれば費用は一切不要ですし、海上保安庁にもたらされた船位などの情報は厳重に保護され、海難救助活動及び海難の発生を防止

するための目的以外には利用されることはありません。

外国船も我が国の経済や社会と深く関わっており、最近では日本船社が運航したり、日本人クルーが乗り組んでいるものも増えています。こうした状況を踏まえ、特に、外国船にジャスレップの意義や通報の取扱いについて、よく知ってもらい、参加隻数の増加を促したいと考えております。

このため、海上保安庁は、日本船はもとより外国船の意欲的な参加を期待して、2月下旬から、ジャスレップ参加促進運動を行います。

5 システムの改善をいつも考えています

かつて、ジャスレップに関するアンケート調査をしたことがありますが、「気象通報を行った上、同じような内容のジャスレップ通報を送るのは面倒だ。」との意見がありました。

そのため、船舶が希望すれば、その通報はジャスレップに自動的に転送され、位置通報に代えることができるよう措置されています。これは、外国船、日本船共通です。

また、ジャスレップとアンバーの海域は北緯17度東経165度で接続しています。この二つのシステムの通報は同じ様式とされており、船舶が希望すれば、ジャスレップからアンバーへ、その逆にアンバーからジャスレップへの転送が自動的に行えるようになっております。

このようなことも、ジャスレップへの参加の促進に役立つのではないかと考えており、今後とも、参加し易いものに改善を進めていくこととしております。

6 おわりに

1999年のGMDSS体制への移行に向けて、各方面で対策が講ぜられているところですが、GMDSS体制に移行すれば、さらにジャスレップが効果的に機能すると期待されます。

GMDSS体制においては、船舶が遭難した場合、EPIRB等による情報が的確に海上保安庁に伝達され、その状況を把握することができるようになります。このため、GMDSS体制へ移行した後のジャスレップの役割は次のようになると予想されます。

『遭難船から、DSC、EPIRB等により遭難情報が海上保安庁に伝達され、海上保安庁は、その情報により遭難位置を把握し、巡視船や航空機を救助に出動させる。巡視船の現場到着までに長時間を要する場合、ジャスレップを使って、迅速かつ的確に遭難位置付近の船舶を検索し、GMDSSで整備された通信手段を用いて、遭難船舶の救助の協力を依頼する。』

このように、将来に向けても、コンピューターによって海上保安庁と本制度に参加した船舶とがしっかりと手を結ぶ、海難救助のための重要なシステムとして位置付けられるジャスレップですが、やはり、参加船舶が多ければ多いほどその効果を発揮することには変わりありません。日本船はもとより1隻でも多くの外国船からの通報が行われるよう願っております。

○本件の問い合わせ先：海上保安庁警救部救難課
国際救難係（昼間03-3591-6361、Ext. 535）
（夜間直通03-3591-7942）
（TLX：2225193 JMSAHQ J）
（FAX：03-3591-2853）

海運 ニュース

1. 世界バルク輸送の現状
2. 「日本商船船腹統計」の概要

1. 世界バルク輸送の現状

不定期船とタンカーのブローカーであるファ
ンレイズ (Fearnleys) 社は、毎年、世界のバル
ク輸送の現状を取りまとめ、“World Bulk
Trades”として発表しております。今般、1993
年版が発行されたので、その一部を抜粋して概
要を紹介します。

世界のバルク輸送量の推移

82年から92年までの10年における原油の海上
輸送量の年平均増加率は、トン数で2.8%、トン・
マイルで2.9%の増加であった。特に輸送量が低迷
した85年と92年を比較すると、トン数で50%、
トン・マイルでは74%と著しく増加したことにな
る。これは、イラクからトルコへのパイプライン
の閉鎖が強く影響したものである。

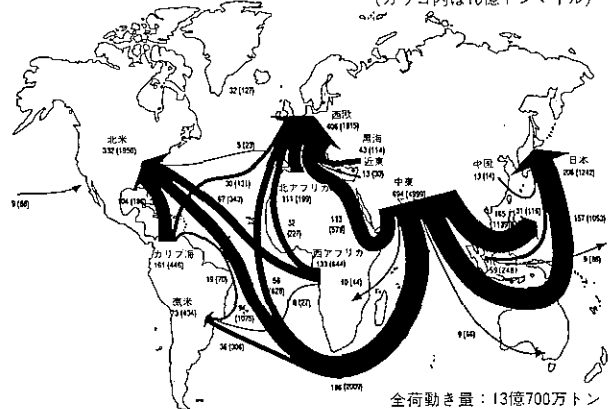
また、同期間における主要ドライバルク貨物
5品目（鉄鉱石、石炭、穀物、ボーキサイト/
アルミナ、燐鉱石）の海上輸送量を見ると、ト
ン数では、年平均増加率2.7%、全体量で30%の
増加を示したが、84年時の対前年比最高伸び率
14%や82年の6%減少など、必ずしも一様では
ない。また、トン・マイルでも同じ傾向が見ら
れ、年平均伸び率2.8%、全体では32%の伸びが

見られた。(表参照)

原油

92年の原油の海上輸送量は、前年と同じ4.8%
の増加率を示し、6,000万トン増の13億700万ト
ンであった。これは、最高の輸送量を記録した
79年の14億9,700万トンと比べ13%減少している
ことになる。輸出を地域別で見ると、ペルシヤ
湾（5%）、近東（3%）が増加、カリブ海、西
アフリカはそれぞれほぼ前年同量、北アフリカ
がわずかに増加、東南アジアは6%の減少。そ
の他の地域では黒海（48%）、北海（21%）から
の輸出が増加している。一方、輸入では、南米
を除く全地域でわずかな増加を示し、北・西欧

原油の海上荷動き(1992年) 単位：100万メトリックトン
(カッコ内は10億トンマイル)

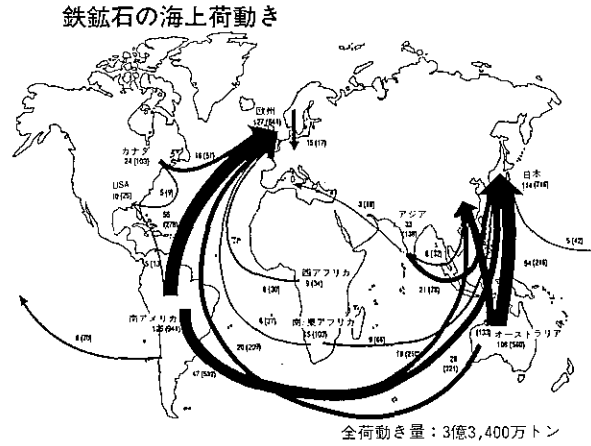


(3%)、地中海(7%)、北米(5%)、日本(4%)、その他の地域では極東の経済活動の成長に伴ない7%の増加であった。

鉄鉱石

鉄鉱石は、現在、ドライバルク輸送量では第2位の大宗貨物である。

92年の海上輸送量は、対前年比8.8%減の3億3,400万トンであった。輸入を地域別で見ると、



【表】原油および5大バルク貨物の海上荷動き量の推移

(1) 荷動き量

単位：100万トン

品目	年	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
原油		993	930	930	871	958	970	1,042	1,120	1,190	1,247	1,307
鉄 鉱 石		273	257	306	321	311	319	348	362	347	358	334
石 炭		208	197	232	272	276	283	304	321	342	369	371
穀 物		200	199	207	181	165	186	196	192	192	200	208
ボーキサイト・アルミナ		38	36	44	40	41	45	48	49	52	53	48
燐 鉱 石		40	43	44	43	41	42	44	41	35	31	29
5大バルク貨物計		759	732	833	857	834	875	940	965	968	1,011	990

(2) トン・マイル

単位：10億トン・マイル

品目	年	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
原油		5,212	4,478	4,508	4,007	4,640	4,618	5,065	5,736	6,261	6,757	6,970
鉄 鉱 石		1,443	1,320	1,631	1,675	1,671	1,728	1,919	2,012	1,978	2,008	1,896
石 炭		1,094	1,057	1,270	1,479	1,586	1,653	1,719	1,752	1,849	1,999	2,001
穀 物		1,120	1,135	1,157	1,004	914	1,061	1,117	1,095	1,073	1,069	1,091
ボーキサイト・アルミナ		153	145	172	166	167	180	189	190	205	200	177
燐 鉱 石		142	159	162	156	155	165	176	173	154	140	133
5大バルク貨物計		3,952	3,816	4,392	4,480	4,493	4,787	5,120	5,222	5,259	5,416	5,298

極東(9.1%)が増加を示した以外、欧州(-10.6%)・日本(-10.4%)の減少が目立った。輸出では、スカンジナビアと南米東岸を除く全地域で減少し、南米西岸(-7.7%)、オーストラリア(-4.5%)の減少が目立っている。

石 炭

7.8%の増加だった91年の荷動き量に対し、92年は0.5%減の3億7,100万トンであった。そのうち、エネルギー炭は1億9,600万トンから2億600万トンの増加に対し、コークス炭は1億7,300万トンから1億6,500万トンに減少した。輸出ではインドネシア、南アフリカ、オーストラリアの順に増加、南米カリブ地域からの輸出は依然としてコロンビアからのものがほぼ全体を占め、北米からの輸出は13%減少した。輸入では、欧州が710万トン、日本は440万トンそれぞれ減少したが、他の極東地域は、17%の増加、南米への輸入は前年とほぼ同量であった。

穀 物

92年における穀物の海上輸送量は、対前年比4%増の2億800万トンであった。穀物輸送は、84年に輸送量の増加がピークに達した後、徐々に減少を続け、90年から92年にかけて新たな成長が見られる。

92年の穀物輸送の内訳は、小麦9,200万トン、とうもろこし5,900万トン、大豆2,900万トン、ソルガム1,000万トン、大麦／からす麦／ライ麦合計1,800万トンとなっている。

91年との比較では、大豆300万トン、ソルガム200万トンとそれぞれ増加、大麦がほぼ同量、そ

の他は若干の増加。輸出国では、米国、南米が増加、豪州、カナダがそれぞれ減少、その他の国では、中国がとうもろこし、トルコが小麦の輸出が増加している。輸入国ではアフリカ、米国が大幅に増加しているが、日本以外の極東は減少であった。

ボーキサイト・アルミナ

92年のボーキサイト・アルミナの海上輸送量は、対前年9%減の4,760万トンであった。アルミナは、1,780万トンから1,730万トンに減少した。輸出国ではオーストラリアは900万トンと大半を占め、次いでジャマイカが290万トン、スリナム130万トンと続く。主要輸出先は、欧州510万トン、合衆国460万トン、カナダ260万トンである。

ボーキサイトも、3,470万トンから3,030万トンに減少した。主要輸出国は、ギニア1,090万トン、ブラジル550万トン、ジャマイカ470万トン、オーストラリア330万トンと続き、主要輸入国は、合衆国1,210万トン、ドイツ260万トン、カナダ270万トン、日本180万トン、FSU150万トン、フランス、イタリア、スペインは130~170万トン内の範囲であった。

磷 鉱 石

磷鉱石は、苛性カリ、アンモニウム、尿素と並んで肥料工業にとって重要な主原料であり、92年の海上輸送は3,120万トンから2,910万トンに減少した。主要輸出国のモロッコは前年と同量、一方、合衆国は30%の減少であった。輸入では、英国・欧州大陸は大幅に減少したものの、

他の欧州地域やオーストラリアは大幅に増加を示した。また、トーゴ、南アフリカ、セネガル、

チュニジアなどのその他アフリカ地域は海上輸送量の半分を占めている。

2. 「日本商船船腹統計」の概要

当協会では、毎年7月1日現在における日本国籍を有する100総トン以上の鋼船(漁船、雑船を除く)の船腹量を取りまとめ「日本商船船腹統計」として発表しています。今般1993年版を発行したので、その概要を紹介します。

1. 総船腹量

1993年7月1日現在の日本籍商船船腹量は、全体で7,323隻、23,595千総トン、36,867千重量トンとなり、前年と比較して88隻、141千総トン、484重量トンの減少となっている。(表1参照)

これは、過去1年間の減少船舶が3,171千重量トン(うち海外売船3,104千総トン)であったのに対し、新造船が2,607重量トンと大幅に増加したため、総トン数・重量トン数とも86年以来8年連続の減少となったが、今回の減少率は相当小幅なものとなった。(表2参照)

また、この商船船腹量のうち、旅客船、フェリー、その他特殊船等を除く2,000総トン以上の外航船腹量は、340隻、18,420千総トン、29,445千重量トンとなり、前年の376隻、18,669千総トン、30,039千重量トンと比較して、36隻、249千

【表1】 船種別構成

船種	1992年			1993年			対前年比増減				
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	増減率	
タンカー	油送船	1,135	7,022	12,664	1,143	7,380	13,280	8	357	616	4.9
	液化ガス船	216	1,674	1,414	220	1,867	1,583	4	193	169	12.0
	化学薬品船	603	260	535	626	270	570	23	10	35	6.4
	小計	1,954	8,956	14,613	1,989	9,517	15,433	35	561	820	5.6
鉾 / 油兼用船	4	398	748	4	398	748	—	—	—	—	
乾貨物船	オア・バルクキャリア	109	7,447	14,017	96	6,892	12,987	△ 13	△ 555	△ 1,030	△ 7.3
	木材専用船	8	292	361	6	210	253	△ 2	△ 82	△ 108	△ 29.9
	自動車専用船	105	1,037	754	104	1,044	757	△ 1	7	3	0.4
	冷凍・冷蔵専用船	125	300	436	102	245	353	△ 23	△ 55	△ 83	△ 19.0
	フルコンテナ船	52	1,475	1,437	51	1,466	1,435	△ 1	△ 9	△ 2	△ 0.1
	一般貨物船	2,301	1,186	2,684	2,239	1,146	2,591	△ 62	△ 40	△ 93	△ 3.5
小計	2,700	11,737	19,689	2,598	10,757	18,376	△ 102	△ 980	△ 1,313	△ 6.7	
旅客船	704	1,521	563	706	1,564	584	2	43	21	3.8	
その他	2,049	1,123	1,738	2,029	1,359	1,726	△ 23	236	△ 12	△ 0.7	
合計	7,411	23,735	37,351	7,323	23,595	36,867	△ 88	△ 141	△ 484	△ 1.3	

(注) ①対前年比増減率は%ベースによる。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

【表2】わが国商船船腹の推移

年	隻	千%	千%	伸び率(%)
1975	8,832	38,198	64,896	
1980	8,825	39,015	66,288	2.3
1985	8,225	38,141	62,600	0.0
1986	8,024	35,619	57,775	△ 7.7
1987	8,250	32,831	52,609	△ 8.9
1988	7,939	29,193	46,809	△ 11.0
1989	7,777	26,367	42,320	△ 9.6
1990	7,668	25,186	40,331	△ 4.7
1991	7,568	24,741	39,431	△ 2.2
1992	7,411	23,736	37,351	△ 5.3
1993	7,323	23,595	36,867	△ 1.3

【表3】日本籍外航船舶の推移(2,000%以上の外航船)

年	隻	千%	千%	伸び率(%)
1988	640	24,582	39,768	
1989	532	21,691	35,260	△ 11.3
1990	449	20,406	33,163	△ 5.9
1991	419	19,815	32,188	△ 2.9
1992	376	18,669	30,039	△ 6.7
1993	340	18,420	29,445	△ 2.0

総トン、594千重量トンの減少となっている。(表3参照)

2. 船種別構成

船種別構成は重量トンベースで油送船が13,280千重量トンで全体の36.0%、次いでオア・バルクキャリアが12,987千重量トンで35.2%、一般貨物船が2,591千重量トンで7.0%となっており、これら3種類で全体の78.2%を占めている。(表1参照)

また、増加船の主なものは油送船が616千重量トン、液化ガス船が169千重量トンなどであり、一方減少船の主なものはオア・バルクキャリアが1,013千重量トン、木材専用船が108千重量ト

ンなどがあげられる。

3. 船型別構成

船型別構成は500総トン未満の船舶が隻数で60%を超えていること、5万総トン以上の船舶の重量トンベースによるシェアが66%となっていること等が注目される。(表4参照)

【表4】船型別構成(総トン区分)

船型別(%)	1993年		
	隻数	千%	千%
100以上～500未満	4,403	1,548	3,247
500〃～1,000〃	887	655	1,295
1,000〃～5,000〃	623	1,672	2,213
5,000〃～10,000〃	117	813	607
10,000〃～50,000〃	182	4,837	5,241
50,000〃～100,000〃	82	6,095	10,851
100,000〃～150,000〃	62	7,737	12,929
150,000以上	1	239	484
合計	7,323	23,595	36,867

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

4. 船齢別構成

船齢別構成は重量トンベースで船齢5年未満は24.5%(前年は26.2%)、同5年以上10年未満船は40.8%(同38.2%)で、両者で全体の65.3%を占めている。これは前年の64.4%から0.9ポイントの増加である。一方、10年以上16年未満船は1,772隻、4,661千総トン、7,644千重量トン、構成比は20.8%で、前年の22.1%から1.3ポイント減少している。しかし、15年以上船は13.5%から14.0%に0.5ポイント増加している。(表5参照)

【表5】船齢別構成（竣工ベース）

船 齢	1993年			
	隻 数	千 %	千 %	構成比
0～4年	2,051	6,072	9,027	24.5
5～9年	1,859	9,516	15,038	40.8
10～11年	622	2,132	3,527	9.6
12～13年	708	2,046	3,302	9.0
14～15年	442	483	815	2.2
16～17年	316	1,033	1,789	4.9
18～19年	323	1,107	1,742	4.7
20年以上	998	1,205	1,627	4.4
不 明	4	1	0	0.0
合 計	7,323	23,595	36,867	100

(注) ①四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。
②構成比は%ベースによる。

5. 航行区域別構成

航行区域別構成は平水、沿海船が隻数で約89%を占めている。平水、沿海船は前年と比較して、隻数で42隻の減少であるが、トン数においては86千総トン、86千重量トン増加した。一方、近海、遠洋船は前年と比較して43隻、225千総トン、566千重量トン減少し、816隻、19,414千総トン、30,413千重量トンとなった。重量トンベースによる全体に占める割合は前年の82.9%から82.5%に減少している。(表6参照)

【表6】航行区域別構成

航行区域	1992年			1993年			対前年比増減			
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	増減率
平 水	1,245	407	380	1,258	422	383	13	14	3	0.9
沿 海	5,304	3,687	5,989	5,249	3,760	6,071	△ 55	72	83	1.4
近 海	426	893	972	423	896	968	△ 3	3	△ 4	△ 0.4
遠 洋	433	18,746	30,007	393	18,518	29,445	△ 40	△ 228	△ 562	△ 1.9
不 明	3	2	4	—	—	—	△ 3	△ 2	△ 4	—
合 計	7,411	23,735	37,352	7,323	23,595	36,867	△ 88	△ 141	△ 484	△ 1.3

(注) ①対前年比増減率は%ベースによる。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

業界団体を訪ねて

訪問団体 財団法人 日本船員福利雇用促進センター

設 立 昭和53年6月1日

沿 革 オイルショック以降わが国の海上企業をめぐり経済事情と国際環境の著しい変化に伴い、昭和51年から52年にかけて、離職を余儀なくされた船員が多数発生し、再就職が容易に進まない状況であった。特に外航海運においては過剰予備員問題が深刻となり、このまま放置すると、さらに多くの離職船員が発生するという憂慮すべき状態となった。

一方、陸上産業においても離職者が増大し、雇用をめぐる環境は極めて厳しい状況であった。

このような雇用情勢に対処するため、政府は昭和52年12月の第83回臨時国会において、「特定不況業種離職者臨時措置法」とともに、「船員の雇用の促進に関する特別措置法」（以下「船特法」という）を制定した。

上記の船特法には、特定不況海上企業からの離職船員に対する就職促進給

付金の支給に関する措置と船員の雇用の促進を図るため、一定の事業を行う公益法人を船員雇用促進センターに指定することができる旨定められている。

このため、官・労・使により設立の準備が進められ、既存の財団法人日本船員福利協会を改組し、名称は財団法人日本船員福利雇用促進センターと改め、従来の事業（①船員福利施設の運営②講習会等の運営）に次の新事業（①船員に係る求人の開拓その他船員の職域の開拓に関する事業②船員の職業紹介、その他船員の就職の奨励に関する事業④船員の技能訓練の実施および船主の



▲船員雇用促進センターのある大和虎ノ門ビル

行う船員の技能訓練の援助に関する事業)を付加し、昭和53年5月29日運輸大臣の船特法上の指定を受け、同年6月1日正式に発足した。

なお、平成2年度から労務供給事業を開始することとなった。

会長 相浦紀一郎

理事長 伊藤 嘉之

事務所 〒105 東京都港区西新橋1丁目6-21

大和虎ノ門ビル7階

事業の内容

1. 福利事業

(1) 船員福利施設の運営

- (ア) 横浜船員サービスセンターの運営
- (イ) シンガポール日本船員センターの運営
- (ウ) 船舶調理講習所の運営

2. 雇用促進事業

(1) 雇用促進業務

- (ア) 離職船員の求職登録業務
- (イ) 職域外国船の開拓業務
- (ウ) 外国船等へのあっせん
- (エ) 上記業務に関連する業務

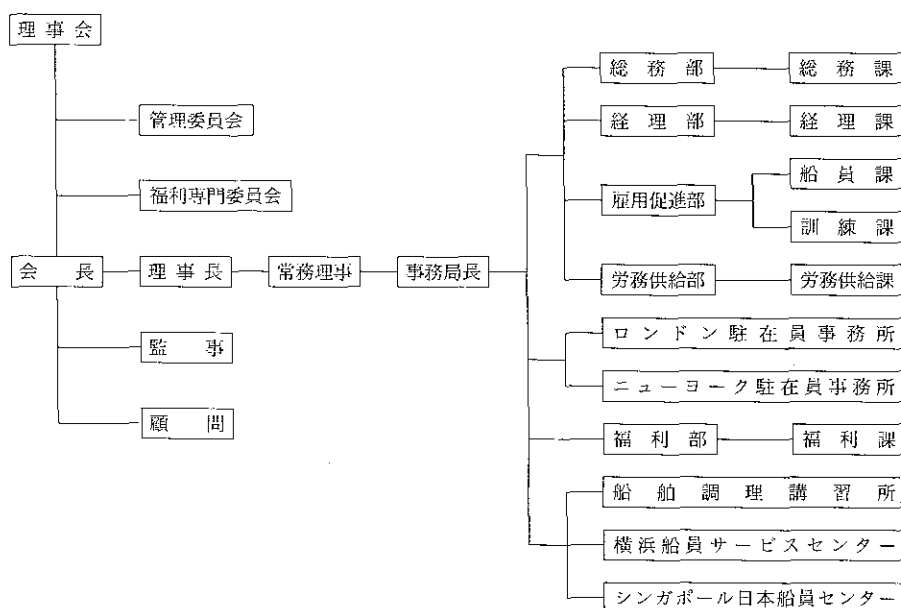
(2) 技能訓練業務

- (ア) 海技免状を取得するための訓練
- (イ) 混乗船対応または外国官憲等対応の訓練
- (ウ) 衛生管理者研修、タンカー研修などその他の訓練
- (エ) 上記業務に関連する業務

3. 労務供給事業

当センターが雇用する船員を、船員労務供給契約に基づき外国船に労務供給することにより、日本人船員の海上職域を確保し、雇用の一層の促進と安定に努めています。

(財)日本船員福利雇用促進センター組織図



インタビュー



当協会は、国民の祝日「海の日」制定推進国民会議の幹事団体として「海の日」制定へ向けた運動を積極的に展開していますが、推進運動の近況について、同会議の筒居事務局長にお話をお聞きしました。

筒居博司（ついで ひろし）

昭和18年生まれ、昭和40年東京大学法学部卒業後、運輸省入省。大臣官房観光部業務課長、四国運輸局長、航空局管制保安部長等を歴任。平成5年運輸省を退官、同年4月当会議事務局長、同年5月(社)日本海難防止協合理事長に就任。

国民の祝日「海の日」制定推進運動の近況

—— 祝日化の推進運動は過去2回行われ、いずれも様々な事情があつて祝日化の実現にはいたっていません。今回は平成3年11月に国民の祝日「海の日」制定推進会議が発足し、さらにこの運動を盛り上げるために平成5年に国民の祝日「海の日」制定推進国民会議に改組することによって組織も強化されたわけですが、ここでまず事務局長に就任されてからの1年間を振り返ってのご感想をお聞かせ下さい。

筒居 いまお話しにあつた通り、現在の国民の祝日「海の日」制定推進国民会議の前身の国民の祝日「海の日」制定推進会議は、平成3年の11月に発足したわけですが、「海の日」という祝日を設けるためには、より幅広く国民一般に呼びかけて、その意見を取りまとめるという形をとって法律改正に持ち込む必要があるので、昨年3月18日に臨時総会を開催して名称を推進会議から国民会議に変更し、役員の構成も従来

より幅広くし、独立の事務局を設けました。また、会員の対象を拡大し、署名につきましても会員の拡充に合わせて幅広く運動の対象を拡げてきました。一方で、海事振興連盟の協力を得て地方議会に意見書の採択を働きかけました。このようにしてみると、過去2回の祝日化運動は、国民運動というほどおおがかりなものではなかったので、今回初めて国民運動というのにふさわしい運動ができたのではないかと思います。

—— 当初は会員も海事関係団体を中心に組織されていましたが、ここにきて海事関係以外の会員も増えているとお聞きしておりますが。

筒居 具体的な数字から申し上げますと、私が昨年4月に事務局長になった時には、会員数は113でしたが、現時点（平成6年2月）では189になっております。特筆すべきなのは一般会員が海事関係団体以外、例えば運輸関係、スポー

ツ、観光関係などと幅広くなったことが一つ、さらに経済4団体と日本労働組合総連合会といった財界、労働界の大半を占める組織が会員になったことで、量的にも質的にもこの1年間に、国民会議そのものが大変に充実してきたということではないかと思います。

——「海の日」実現に向け、1,000万人をめざした署名運動を展開されていますが、現在ほどの位集まりましたでしょうか。

筒居 署名については1,000万人を目標ということで運動を始めまして、現在、署名数は870万人ということですが、この数字は地道な活動の成果であり、なかなか大変な数だと思います。ここまで署名が集まったということは、関係者一人一人が熱心にご支援していただいたおかげでありますし、相当な成果があがっているのではないかと思います。現在は、さらにこれを1,000万人にもっていこうと、もう一段の努力をしているところです。

——それでは、地方自治体での意見書採択の状況はどのようになっているのでしょうか。

筒居 地方議会の意見書の採択についてですが、全国には3,282の議会があります。そのうちの62%、2,040議会で意見書を採択していただきました。特に都道府県議会47がすべて採択済みであること、全国46ある県庁所在市も1つを除いた45で採択していただいたことは大変なことだと思います。祝日にするためには法律改正が必要ですが、これらの数字をもとに国会での法律

改正に向けての運動にむすびつけていきたいと思っております。

——祝日制定に関する法律的な手続きを具体的に教えていただきたいのですが。

筒居 今までの署名や意見書の採択のデータを含めた要望書を公式に総理府や国会に提出して祝日法の改正の手続きをお願いすることになります。法律改正には政府が提案する方式と議員立法の2通りが考えられますが、どちらにするかは国会議員を中心とした海事振興連盟と国会の状況も踏まえながら、緊密な連携をとって決めていきたいと思っています。

——役員や事務局の構成などについて教えてください。

筒居 会長はJR東日本の最高顧問の山下さん、会長代理は元運輸事務次官の松井さん、海の関係の団体を中心に構成されている12人の副会長、その他幹事の方々のご指導のもとに事務局が存在しています。事務局は、事務局長、次長、参与など非常勤の人を含めて11人で構成されています。また、地方には全国12の地域に地区推進国民会議が存在し、少人数ながらも熱心に署名集めやイベントの開催などを行っております。

——今日はどうもありがとうございました。

(聞き手：日本船主協会調査広報部長

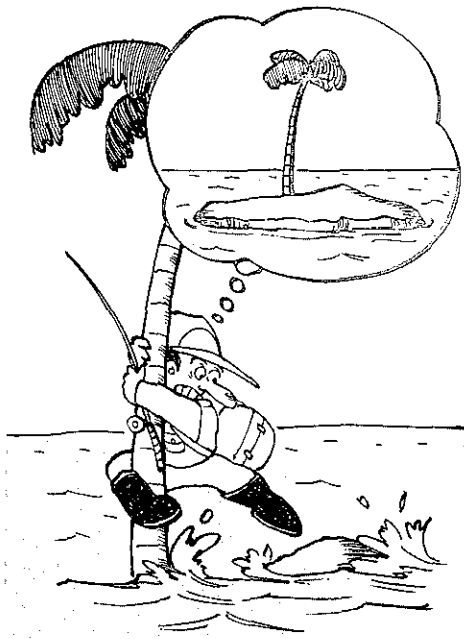
鈴木昭洋)

「島」の定義と「水面」の定義

島国である日本には、周囲0.1キロメートル以上の島が6,852ある。これより小さなものまで入れると、もはや数え切れないといつていいほどのものになるだろう。

ところで「島」の定義だが、広辞苑によれば「四面水に囲まれた小陸地」ということになる。これをより厳密に定義しているのが「国連海洋法条約第121条」で、「自然に形成された陸地であって、水に囲まれた高潮時においても水面上にあるもの」とされている。

海図に記載される島は、この定義に基づいており、また海図には、島とはみなされない潮汐の干満によって水面上に時々顔を出す岩(干出岩)、水面すれすれの岩(洗岩)、いつも水面下に没してい



無断転載を禁じます。社団法人 日本船主協会©

る岩(暗岩)の3種類も記載されている。

ところで定義ついでに言えば、この場合の「水面」も、じつは厳密な定義づけがなされている。まず海図で海岸線を決めるのに用いられるのが「略最高高潮面(ほぼさいこうこうちようめん)」。これは、その場所の年間を通しての満潮を観察した結果、もうこれ以上海水が上がってこないであろうと考えられる海面の高さを指す。

逆に、その場所の年間を通しての干潮を観察した結果、もうこれ以上海水が引かないと考えられる海面の高さを示すのが「略最低低潮面(ほぼさいていていちようめん)」。こちらは領海を決めるときの基準となっている。

こうした重要な基準を決める潮の干満を観測するため、日本全国の海岸に、験潮所が設置されている。

岸壁から浮きさん橋まで 船をつなぐ港の施設

港のさまざまな施設の中で、もっとも重要なものの一つが、岸壁、さん橋、浮きさん橋、ドルフィン、係留浮標など船をつなぎとめるための係留施設だ。

岸壁は、陸地の水際をコンクリートなどで垂直に固めた施設、さん橋は、岸から沖に向けてのびた橋のような形をした係留施設で、どちらも、主に大型の船の係留に利用され、貨物の積みおろしや乗客の乗り降りなどがここで行われる。

さらに特殊なさん橋として、浮きさん橋がある。これは水面に箱船(ポンツーン)を浮かべ、陸との間を橋でつないだもので、潮の干満の激しい場所での小型の船の係留に便利である。

水中にクイを打って船がつけばるようにしたものはドルフィンと呼ばれ、普通、陸から10~20メ

ートル程度の位置に設置されており、陸との間は橋で結ばれる。またシーバースと呼ばれるタンカー用のドルフィン、水深が十分な沖合につくられ、荷役用のパイプラインで陸と結ばれる。係留浮標は、錨と鎖で海底に繋がれた浮標（ブイ）で、やはり係留に利用される。

一度航海に出れば、昼夜休まず走り続ける船にとって、こうした係留施設は、ひとときの休息場所。一方、物流や人の流れの面から見ると、海上交通と陸上交通を結ぶ重要なインターフェイスでもある。

こうした係留施設に、航路、泊地、船だまりなどの水域施設、防波堤、防潮堤などの外郭施設、道路、駐車場、橋りょう、鉄道などの臨港交通施設を加えたものが港の基本施設と呼ばれるもので、これら基本施設の上に、上屋、荷さばき地、倉庫、旅客用施設、野積場、給油・給水施設など、港が実際に機能する上で必要な機能施設がかたちづけられている。

「エンデバー」と 名付けられた石炭船

「エンデバー」といえば、日本人の毛利宇宙飛行士が搭乗したスペースシャトルの名前として有名だが、キャプテン・クックが第1次航海に使った船の名前も「エンデバー」だった。

キャプテン・クックの本名はジェームス・クック。イギリス・ヨークシャーの農家に生まれたが、海にあこがれ、北海の石炭船の航海士として修行を積んだ後、英国海軍に入隊。独学で勉強した数学や天文学、航海術が認められ、やがて士官に昇進した。

キャプテン・クックが第1次航海に出発したのは、1786年の8月。このときクックが選んだ船は、



若いころ扱い慣れた、積載量が368トン、長さ98フィート（約30メートル）、幅29フィート（約9メートル）のずんぐりした石炭船だった。「エンデバー（努力）」と名付けられたこの船は、優雅さよりも、船内の広さと船体の頑丈さが特徴で、当時、装飾としてつけるのが当然とされていた船首像さえなく、フナクイムシにそなえて船体を覆うように薄い木片が釘で打ち付けられていた。

航海の表向きの目的は、翌年6月に、金星が太陽と地球の間を通過するのをタヒチで観測するためだった。しかしその本当の任務は、タヒチでの観測の後、ギリシャのプトレマイオス以来、幻の大陸として言い伝えられていた南の大陸を発見することだった

当時、南太平洋の地図は、まだほとんどが空白となっていた。クックは、この航海でニュージーランドを発見し、さらにオーストラリアでの博物学調査やニューギニアの測量など大きな成果を上げ1771年に帰国したが、ついに幻の大陸は見つからなかった。

その後クックは、さらに第2次、第3次と航海を行い、南極圏や北アメリカ沿岸を探検したが、幻の大陸へは行き着けないままに、1779年2月14日、自らが発見し命名したサンドイッチ諸島で島民に撲殺され、非業の死を遂げている。

London 発便り

1月20日タンカー・ブレア号海難事件報告書が発表されました。翌日のLLOYD'S LISTの一面にその内容が出ておりましたのでご承知の方も多いと思いますが、当然のことながら英国では大きな反響がありましたので、もう一度ご紹介したいと思います。

原油8万4,700トンを積んで1993年1月3日ノルウェーを出港しカナダに向かったリベリア船籍のタンカー・ブレア号は、4日の夜エンジンに不調を来たし、5日の朝、エンジン故障のため完全にデッド・シップとなり、スコットランドとシェトランド島間のフェア・アイル水路を漂流し始め、ついに同日の昼頃シェトランド島南部のガス岬に座礁、船体は真っ二つに折れ、積み荷の原油のほとんどが海に流れました。

その日の朝通勤の途中にこのニュースを聞いた時には近くの海岸まで10マイルもあり、いかに荒天とはいえ最終的にはタグボートで曳航出来るであろうと思いましたが、なすすべもなく荒天の中を波に洗われ漂流するタンカーの生々しい映像がテレビで放映され、全国民の見守る中、ついに座礁そして船体の折損、例によって水鳥が油にまみれもがき苦しむ姿は、おとそ気分ならぬクリスマス気分の抜けやらぬ英国民に強い衝撃を与えました。

この事故を重大視した政府は通常海難事故原因調査に加え、元最高裁判事のドナルドソン卿を委員長とする特別委員会を設置、原因の究明とともに必要な政策の答申を求めました。今回発表された報告書は、英国運輸省が行った海難事故の調査と海洋汚染防止のための活動と環境に及ぼした影響について分析しております。

関心の高い海難でしたので、この報告書は発売後15分で売り切れたとのこと。

事故の直接の原因は破損したエアパイプから侵入した海水が燃料油に混じり結果的にエンジンを止めたことですが、このエアパイプが破損したのは後部デッキに置いてあった工事用の予備のスチールパイプが荒天のためラッシングが切れデッキ上を転がりだしエアパイプに繰り返し衝突したためとみており、事故の主因はこのスチールパイプの転がっているのを気づかず放置しておいた船長と乗組員の責任とみています。

報告書は強い調子でこのギリシャ人の船長を非難してはおりませんが、彼のシーマンシップの欠如を指摘し、部下に対する監督責任を問うています。言うなれば事故の原因をHUMAN FACTOR(人的要因)としているわけです。このため報告書の勧告ではタンカーの非常用曳航装置等についても触れておりますが、まず第一に現在IMOで全面見直しを行っている「船員の訓練及び資格証明ならびに当直の基準に関する条約」を通して船員は的確なシーマンシップを備えていることを証明出来なければならないようにすべきだとしています。長い年月をかけてこのシーマンシップという概念を確立した英国ならではの勧告だとの思いを深くしました。船舶の運航にかかわる私たちは改めてこのシーマンシップなる言葉を噛み締めてみる必要があるようです。なお、ドナルドソン・リポートは上記の報告書で明らかにされた問題点と勧告および委員会独自の調査に基づき英国としていかなる政策をとるべきかを提言することとしており、本年4月には発表の予定と聞いております。



1月

7日 運輸省海上技術安全局は93年12月の新造船建造許可実績を発表した。これによると93年の日本の新造船受注量は、建造許可ベースで215隻、690万総トン、契約船価で前年を200億円下回る結果となった。

12日 運輸省海上交通局は、「わが国商船隊(2千総トン以上の外航船舶)の船腹量の動向」を発表した。それによると93年央の日本商船隊の船腹量2,048隻のうち日本籍船は前年比36隻減の340隻で、この数は10年前の3分の1となった。

17日 海事振興連盟は、国民の祝日「海の日」制定を求める意見書の採択状況をまとめた。それによると、94年1月12日現在、全国の都道府県市町村議会における意見書採択数は2,032で、採択率は61.9%に達した。

18日 日本船舶輸出組合は、93年(1~12月)の輸出船契約実績を発表した。それによると165隻、604万4,458%で前年に比べベースで82.2%増となった。

20日 当協会は、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~」を開催し、内外から各分野の第一人者を迎え、海洋と人間との新しい関係について討論を行った。(P.33参照)

21日 大蔵省は93年分貿易統計を発表した。それによると輸出は3,609億8,063万ドル(前年比6.3%増)、輸入は2,405億7,691万ドル

(同3.2%増)で出超額は1,204億372万ドル(同13%増)となった。

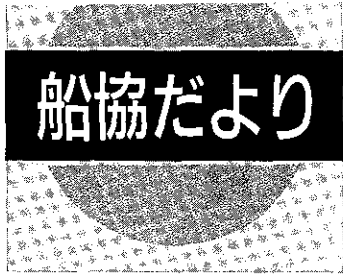
21日 国際海事機関(IMO)の第25回STW小委員会が17日よりロンドンで開催され、STCW条約(船員の訓練、資格証明および当直の基準に関する国際条約)見直しを進めるうえでの暫定的な作業方針がまとまった。

25日 日本-欧州同盟(JEFC)と日本-地中海同盟(JMFC)は、同盟分割後、東京で相次いで初会合を開催し、新たな同盟の内規を決定するとともに、議長に高橋宏日本郵船副社長の兼任を決定した。

27日 パリで開催されていたOECD造船部会は、①輸出信用、②間接助成、③船価規律、④ジョーンズアクトについて最終合意には至らず、3月中旬に再協議することとなった。

31日 北米往航2同盟(TPFC=日本-太平洋同盟、JAG=日本-大西洋同盟)は、THC(ターミナル・ハンドリング・チャージ)導入を凍結するとともに、5月1日付で運賃の修復の実施を決定した。

◎ 豪州取引慣行法再検討パネルは海運同盟に対する独禁法適用除外措置の存続を勧告した答申を発表した。



1月の定例理事会の様様

(1月26日、日本船主協会役員会議室において開催)

政策委員会関係報告事項

1. 外航海運業活性化方策の検討について

本件については、別紙の通り昨年7月、外航海運活性化研究会を設置し、以降7回の研究会の開催及び9月以降設置した定期船分科会、不定期船分科会の開催により問題点の整理・洗い出しを行ってきた。

この検討経緯を踏まえ、予て了承されていた通り、12月、(財)日本経済研究所との間で、調査委託契約を締結した。

日本経済研究所に於ては、その後「外航海運活性化懇談会」が設置され、第1回会合が1月21日に開催された。当日は当協会から、検討委託の趣旨及びこれまでの活性化研究会の活動を説明し、その後参加の各委員による検討に当たっての留意事項等についての自由な意見交換があり、懇談会における検討がスタートした。

尚、本調査の報告は、3月末に中間報告を、6月末に本報告を受けることとしている。

【別紙】外航海運活性化研究会の活動

1. 背景・経緯

- ・米・欧・日同時不況の長期化
- ・1993年2月以降の急激な円独歩高
「日本海運産業は生き残れるのか? 生き残るための条件は何か?」
- ・協会として日本経済研究所の助力を得て取組む(5月理事会)
- ・根本前会長より轉法輪現会長に引継がれ、93年7月、外航海運活性化研究会を発足。

2. 活性化研究会の構成

船社政策幹事(9社)、開銀(営二、審査)、

日経研、船協事務局、計18名

3. 活性化研究会における検討

(1) 基本テーマ

- ・現状と問題点の把握(存立の危機にあることの自己認識の徹底)
- ・高付加価値輸送に対する代価の理論の構築
- ・為替・通貨問題(円建運賃拡大の可能性)

(2) 検討経過

7月以降、計7回研究会を開催するとともに、9月以降定期船分科会、不定期・専用船(含タンカー)分科会を設置し、個別テーマについて討議しデータの整理を行った。

第1回(7月19日)

KICK-OFF

第2回(8月4日)

問題の洗い出しと共通認識

(収益力低下、運賃決定メカニズム、通貨、助成他)

第3回(9月1日)

海運経営行動様式の問題と反省

(安売りビヘイビア、シェア競争、安易な新造・売船、原価管理の欠如等)

第4回(9月20日)

日本外航海運の収益力低下。川崎汽船松尾顧問の講演。

(あらゆるタブーを打破すべし。営業力、構想力を強化せよ)

第5回(10月12日)

轉法輪会長を交え、フリーディスカッション。為替・通貨問題を含む全般の問題について

第6回(10月28日)

日本の産業構造の変化、主要業種の海外進出の動向

経済企画庁石井課長補佐の講演。

(日本経済の直面する諸問題)

第7回(11月30日)

運賃決定のメカニズム

(定期船: 同盟機能の弱体化、内陸輸

送部門のコスト回収不足。専用船：専用船契約の実態)

広報委員会関係報告事項

1. 国際フォーラム「海洋の時代」の実施について

当委員会では、平成5年度広報活動の一環として、また初めての試みとして、去る1月20日(木)午後(13:30~17:00)、東京紀尾井町の千代田放送会館および海運ビルの両会場に約180名の参加を得て、国際フォーラム「海洋の時代~海、その未来と可能性」を主催実施した。

本フォーラムは、科学技術の発展とともに社会経済活動のグローバル化が進展していく中で、これからの「海」と人類との共生のあり方についての指針を示すべく企画したもので、轉法輪会長の挨拶の後、第1部は海洋学者ルーク・カイバースの映像を使用した基調講演、第2部ではルーク・カイバース、シルビア・アール(海洋学者)、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)氏など内外の第一人者をパネリストに迎え、小出五郎NHK解説委員の司会の下、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21世紀を考える上で避けて通ることができない問題をテーマに活発な討議が行われた。

なお、この模様については2月12日(土)午後9時45分より11時までNHK教育テレビ番組「土曜フォーラム」において放映されることとなっている。

2. 平成6年度海運講習会の開催について

当委員会では、昭和32年より会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人としての門出を祝するとともに海運人として必要な心構えを育成する目的で海運講習会を実施している。本年度は、39社より281名の受講希望があったため、従前同様、総合職(男性144名、女性11名、合計155名)

と一般職(女性のみ126名)に分けて各1日ずつ実施することとし、来る3月28日(月)と29日(火)にそれぞれ海運ビル2階大ホールにおいて開催することとしている。

なお、講師および演題(予定)は、次の通りである。

3月28日(月) (総合職 10:10~16:20)

挨拶

日本船主協会会長 轉法輪委
激励の言葉

運輸省海交局海事産業課長 深谷憲一
日本海運の現状と将来

日本船主協会副会長 南雲四郎
激変するこれからの世界と日本

ジャーナリスト 崑 信彦
船長雑感

日本郵船株式会社船長 吉川廣一
映画「日本の海運」

3月29日(火) (一般職 09:30~16:20)

挨拶

日本船主協会理事長 増田信雄

日本海運の現状と将来
日本船主協会調査広報部長 鈴木昭洋

社会人としての心構え
MSC・コンサルタント 三木尚子

私の歩んで来た道(仮題)
工学博士 北野 大

船長雑感
商船三井客船株式会社船長 結城建輔

映画「日本の海運」

会員異動

○退会

平成5年12月28日付

東京商船株式会社(京浜地区所属)

平成5年12月31日付

興国物産運送株式会社(九州地区所属)

平成6年2月1日現在の会員数 160社

(京浜105社、阪神42社、九州13社)

海運関係の公布法令（1月）

- ㊦ 港湾法施行令の一部を改正する政令
（政令第6号、平成6年1月14日公布、平成6年1月19日施行）

国際会議の開催予定（3月）

CENSA理事会
3月2日 ロンドン

IMO第35回海洋環境保護委員会（MEPC）

3月7日～3月11日 ロンドン

IMO復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会（SLF）

3月14日～3月18日 ロンドン

第39回国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会

3月14日～3月18日 ジュネーブ

第70回IMO法律委員会

3月21日～3月25日 ロンドン

平成5年度海運関係叙勲・褒章受章者

当協会は、平成5年度において、海運関係で叙勲・褒章を受章された方々に対し、海運業界として祝意を表すため、去る1月26日、日本海運倶楽部において祝賀パーティーを開催した。

当日は、関係官庁、関係団体、報道関係、当協会顧問・先輩ならびに会員会社から多数の参加を得て、盛会のうちに終了した。

叙勲・褒章の榮譽に浴された方は、下記の通りです。

叙勲・褒章受章者氏名（順不同・敬称略、会社名・役職は受章時）

叙勲者（6名）

(春季) 勲四等旭日小綬章 小川 進一（元川崎汽船専務取締役）
勲四等旭日小綬章 内藤 雄一（邦洋海運社長）
勲四等旭日小綬章 三原 荘衛（元日本郵船専務取締役 元新日本検定協会会長）
(秋季) 勲三等旭日中綬章 千葉 博（太平洋海運社長）
勲三等瑞宝章 柴山 剛介（元大阪商船三井船舶副社長）
勲四等瑞宝章 上田 寛三（元富士汽船社長）

褒章受章者（4名）

(春季) 藍 綬 吉田 耕三（昭和海運社長）
(秋季) 藍 綬 松山 武昭（昭和海運副社長）
藍 綬 三本 力（元日本郵船副社長）
藍 綬 鱈 重之（大阪商船三井船舶副社長）



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
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
11	28,420	21,002	7,418	4.2	6.5
12	32,737	19,805	12,932	6.1	0.7

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

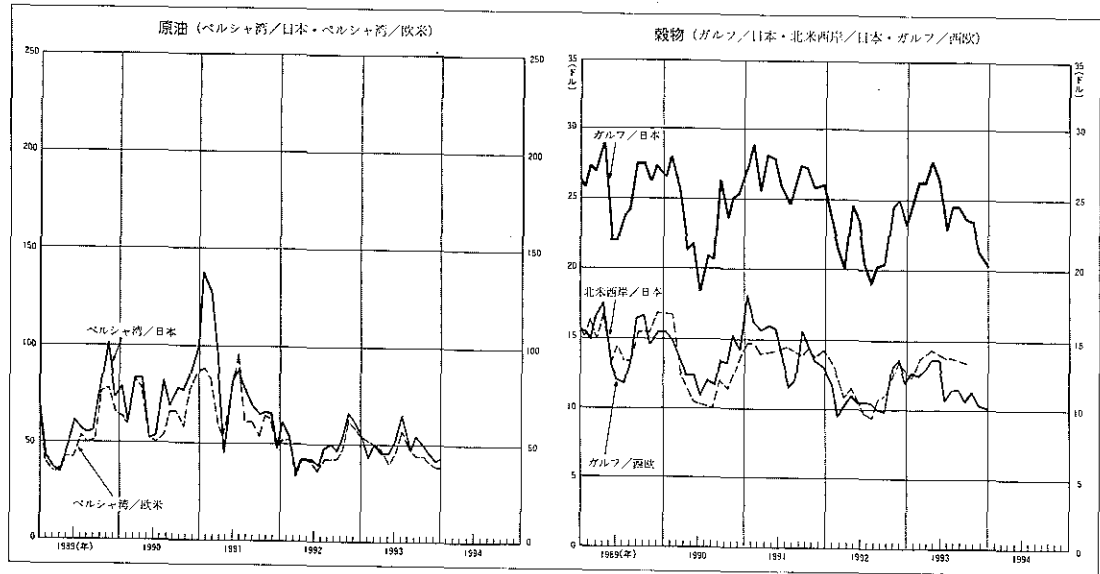
年月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1993年2月	120.96	116.55	125.05
3	117.07	115.45	118.70
4	112.45	110.30	114.45
5	110.23	107.35	112.15
6	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
12	109.70	107.70	111.85
1994年1月	111.51	108.70	113.20

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位: 千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)								
				穀 物	石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period
1987	159,469	10,515	148,954	60,398	34,011	43,844	1,091	4,463	5,040	107	99,710	23,321
1988	138,211	4,559	133,652	53,027	26,794	43,909	529	3,694	5,369	330	93,307	25,258
1989	119,708	3,373	116,335	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161
1990	132,265	3,091	129,174	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993 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	15,837	9	15,828	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	14,285	6	14,279	4,574	3,184	5,720	0	265	502	40	8,724	1,823
9	15,842	425	15,417	7,162	2,939	4,685	0	219	302	110	8,097	1,872
10	21,548	400	21,148	8,205	5,096	7,492	30	271	428	26	12,874	3,349
11	21,232	6,471	14,761	4,996	8,671	6,858	85	229	293	100	9,794	2,193

(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					
	1992		1993		1994		1992		1993		1994	
	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	62.50	37.50	58.00	49.00	42.50	32.00	54.00	33.00	57.50	46.50	37.50	30.00
2	56.50	35.00	53.00	47.50			55.00	32.50	45.00	42.50		
3	37.50	31.00	50.00	41.50			36.00	32.00	50.00	37.50		
4	45.00	33.50	46.00	44.00			45.00	31.00	47.50	40.00		
5	45.00	42.00	46.00	38.00			44.50	35.00	42.50	37.50		
6	41.50	33.00	53.00	38.00			38.00	32.00	48.50	36.00		
7	50.00	39.50	64.00	59.50			45.00	37.50	56.25	45.00		
8	52.00	45.50	47.50	40.50			45.00	42.50	47.50	39.00		
9	49.00	41.60	55.00	42.00			46.25	38.00	45.00	38.50		
10	54.50	47.00	50.00	42.05			50.00	40.00	45.00	39.05		
11	65.00	51.75	46.05	40.00			62.50	50.00	42.05	37.05		
12	62.50	49.00	43.05	34.00			60.00	46.50	40.00	34.00		

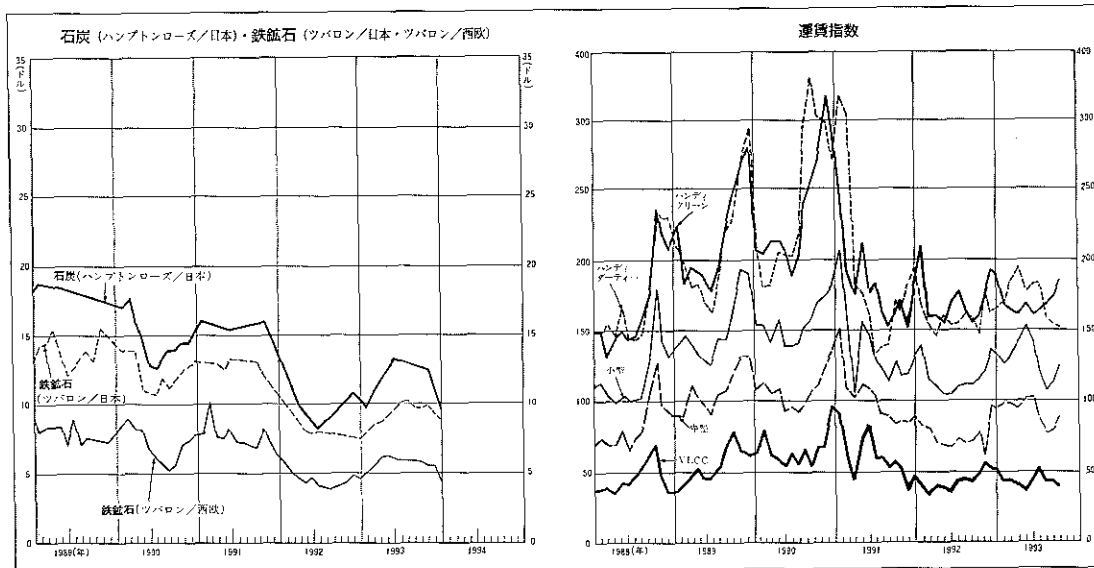
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	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	23.50	22.00	23.50	20.65	12.85	12.25			12.05	11.50	10.25	9.10
2	24.75	22.35			12.25	12.15			12.78	9.80		
3	26.25	24.00			13.70				12.25	11.40		
4	26.25	25.25							13.00	12.31		
5	28.00	25.75			14.45				13.75	13.25		
6	26.25	23.00							13.75	11.00		
7	23.00	20.50			13.80	12.75			10.67	10.50		
8	24.85	21.00			13.80				11.42	9.93		
9	24.50	22.25							11.75	10.70		
10	23.80	21.75			13.10	13.00			10.65	9.50		
11	23.25	21.45							11.50	10.30		
12	21.90	20.50							10.60	10.00		

(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)

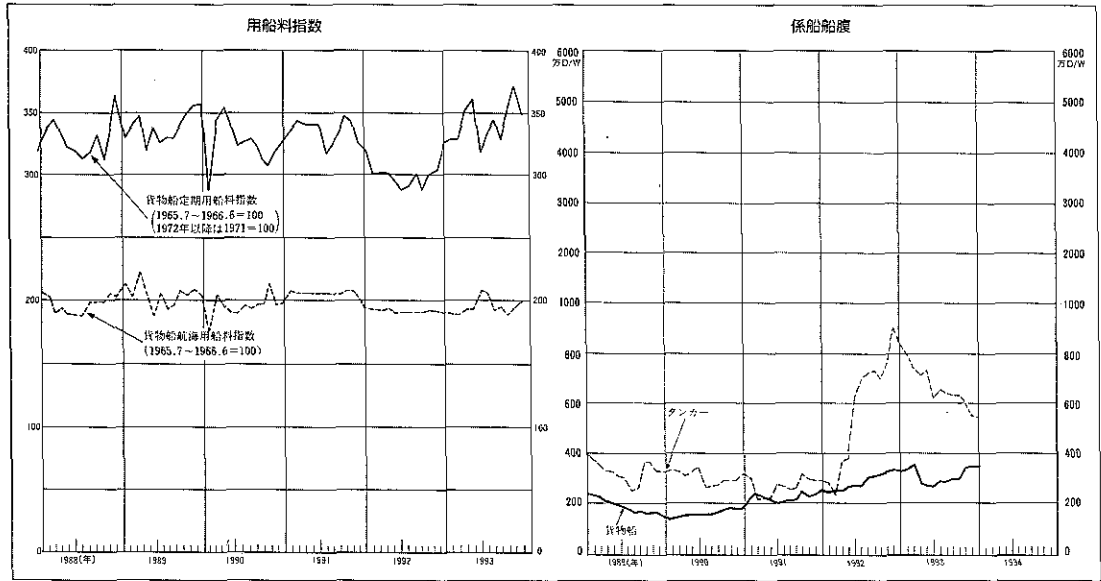
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	10.50	—	9.45	—	7.50	—	8.80	—	4.50	—	—	4.35
2	9.95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	10.90	—	—	—	8.25	7.80	—	—	5.45	—	—	—
4	—	—	—	—	8.35	—	—	—	6.50	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	6.70	6.50	—	—
6	13.40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	—	—	—	—	10.00	—	—	—	5.85	5.80	—	—
8	—	—	—	—	10.50	—	—	—	—	—	—	—
9	—	—	—	—	9.60	—	—	—	5.75	—	—	—
10	—	—	—	—	9.50	—	—	—	5.65	5.20	—	—
11	12.75	—	—	—	9.85	—	—	—	5.35	5.15	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	5.30	4.95	—	—

(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	41.5	78.4	110.8	160.9	171.9
9	53.0	91.7	114.7	152.0	141.7	43.4	72.9	113.2	156.4	161.7	42.3	81.4	118.9	154.0	175.7
10	58.6	85.4	129.6	162.6	172.1	49.5	79.3	115.9	164.7	148.6	42.5	92.0	125.8	152.7	186.3
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

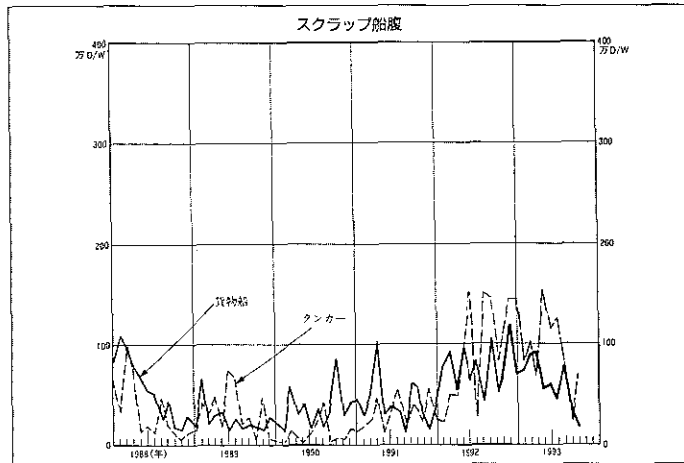
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1	193.4	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	292.8	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0
2	203.5	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	312.0	363.7	357.6	325.0	320.0	327.0
3	207.1	212.1	176.4	207.0	192.0	190.0	328.0	329.8	288.7	335.0	300.0	328.0
4	203.0	202.7	202.9	205.0	191.0	194.0	338.6	336.9	343.3	344.0	302.0	356.0
5	189.3	221.5	197.9	205.0	195.0	195.0	344.3	346.2	353.5	342.0	301.0	366.0
6	193.6	201.8	191.4	205.0	190.0	209.0	333.8	318.7	343.7	342.0	295.0	319.0
7	184.1	189.3	190.0	206.0	191.0	206.0	320.6	336.8	325.0	342.0	288.0	335.0
8	186.6	204.1	197.0	206.0	191.0	194.0	318.2	324.3	328.3	318.0	293.0	346.0
9	185.1	193.0	195.0	205.0	191.0	196.0	314.0	327.5	329.5	325.0	301.0	328.0
10	196.3	197.8	197.0	206.0	193.0	188.0	317.2	327.6	322.8	335.0	289.0	351.0
11	199.0	208.4	199.0	208.0	196.0	196.0	333.0	338.0	311.4	349.0	300.0	372.0
12	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0	200.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	349.0
平均	194.9	203.5	197.8	204.8	193.4	195.9	322.0	336.1	330.6	334.8	303.2	341.9

(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. 係船舶腹量の推移

月次	1992						1993						1994					
	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	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807	345	2,328	3,048	90	4,282	8,395	329	2,476	3,203	91	2,975	5,556
2	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729	348	2,429	3,154	94	4,083	7,981						
3	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280	350	2,481	3,204	97	3,872	7,565						
4	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538	331	2,317	2,988	92	3,737	7,285						
5	292	1,868	2,569	57	1,981	3,763	324	2,252	2,982	96	3,356	6,408						
6	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180	317	2,232	2,954	93	3,179	6,054						
7	305	1,926	2,613	74	3,524	6,932	313	2,217	2,997	100	3,456	6,589						
8	322	2,144	2,971	74	3,590	7,132	315	2,174	2,906	98	3,327	6,308						
9	335	2,180	2,993	75	3,621	7,203	315	2,248	3,069	106	3,316	6,279						
10	336	2,216	3,011	74	3,540	6,989	313	2,250	3,041	103	3,287	6,218						
11	332	2,241	3,039	85	3,947	7,789	320	2,293	2,975	98	3,219	6,052						
12	350	2,457	3,280	95	4,598	9,056	333	2,514	3,273	94	3,050	5,642						

(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	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	20 170 262	8 101 169		
10	35	342 551	4 149 301	21 286 532	10 427 841	13 107 138	9 354 673		
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ブレメ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。

「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5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)

新しい年が始まった。日本では初もうでの習慣が根強く、無神論者もこの時ばかりは、ほとんどの人がこれからの一年が、良い年、幸福な年であるようにと祈るようである。

「どうすれば幸福になれるか」「幸福とは何か」といった幸福論の本が氾濫している。こういった本を真面目に読んだことはまだない—自分がそれを求めているという事では決してない—が、その理由は、そんな本を読むだけで幸福になれるとは思えないことであり、また、幸福とは相対的なものであり、心の持ち方に拠るところが大であろうと自分なりに考えているからである。

世の中を見回せば、本当に幸福

編集後記

だろうと思われるような人がおり、また、不幸だろうと考えさせられるような人もいる。しかし、本人自身は周りが思っている程、そういった感覚はないのではないかと、私には思える。それぞれの人によって基準が違っていると思うからである。

私は囲碁が好きで昼休みなど会社の人と打つが、自慢めいて恐縮なるも、私は強い方の部類に入るので勝率はそれなりに良い。すると負けた時の悔しさは、勝った時の喜びよりも、数倍大きいのである。もし、勝率ももっと良ければ、

この差はもっと大きくなるに違いない。逆に、常に負けている人が、勝った場合は、負けた時の悔しさよりもその喜びは非常に大きいものとなろう。つまり、幸福感とか、満足感などは相対的なものに他ならないと思うのである。

ところが、われわれが属している企業には、絶対的な基準がある。やはり利益が出なければならぬ。黒字か赤字かであって、相対論ではすまされない。今年、海運界が絶対値で良い年であったといえるような一年となることを念じたい。

大阪商船三井船船
前編集委員
前田和男

せんきょう 2月号 No. 403 (Vol. 35 No. 2)

発行◆平成6年2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160社。
(平成6年2月現在)

会社名：第一タンカー株式会社 (英文名) DAIICHI TANKER CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 尾関善光

本社所在地：東京都港区虎ノ門1-26-5(虎ノ門17森ビル)

資本金：300百万円

創立年月日：1961年5月30日

従業員数：海上65名 陸上65名 合計130名

所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	5隻	2.692%	6.766%
運航船状況	遠洋・ 近海 ・ 沿海	26隻	21.466%	34.698%

主たる配船先：国内・京浜～九州

海外・韓国、台湾、シンガポール、フィリピン

事業概要：1961年三井物産株の全額出資による、わが国最初の液状化学品専門のタンカー会社として設立。石油化学製品の国内、外への海上輸送を行っています。

会社名：第一船舶株式会社 (英文名) DAIICHI SENPAKU KAISHA

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 飯塚秋次

本社所在地：大阪市西区京町堀1-3-13

資本金：150百万円

創立年月日：1958年10月1日

従業員数：海上84名 陸上9名 合計93名

所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	5隻	24.510%	39.081%
運航船状況	遠洋・ 近海 ・沿海	3隻	13.039%	23.077%

主たる配船先：国内、東南アジア

事業概要：セメント撒積専用船の保船管理と船員配乗を行い、運航会社に貸渡すことを主業とするかたわら、運航受託船をもって南洋材輸送業務を営んでおります。





7月20日を国民の祝日「海の日」に。