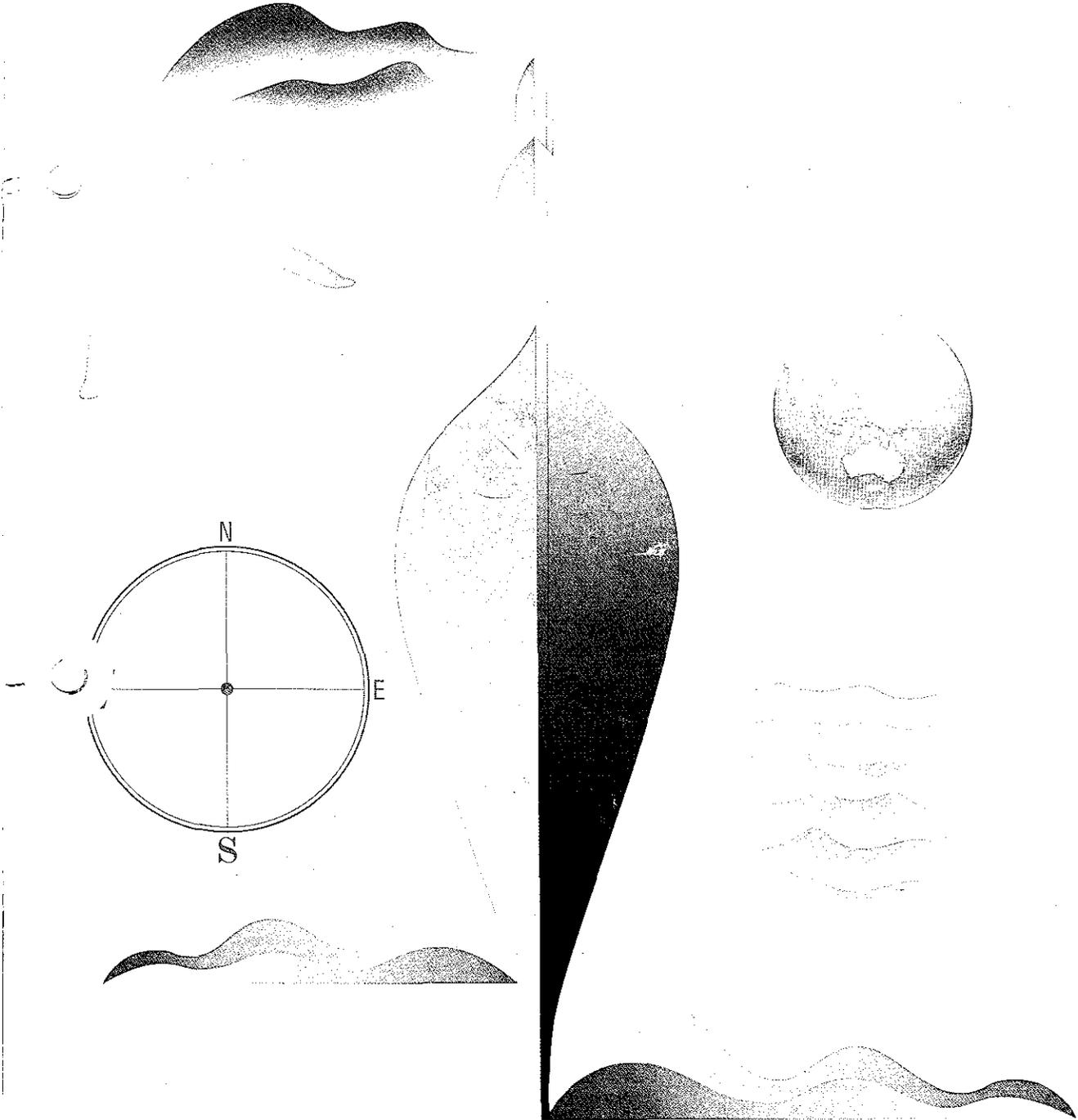


1994 7

せんきょう



船協月報/1994年7月号 目次

● 巻頭言

円高と海運業界の対応★日本船主協会会長・韓法輪 奏——1

● 特別欄

日本船主協会第47回通常総会——2

● 特別欄

海技大学校——8

● シッピングフラッシュ

米国の新規運航補助金制度導入問題その後の動きについて——10

● 寄稿

海運業界におけるEDIの現状★大阪商船三井船舶 企画部副部長(業務企画担当)・岡本秀徳——13

● 随想

「日精丸」に想う★東京商船大学教授・織田政夫——20

● 海運ニュース

1. サブスタンダード船排除のための欧州訪問について——22
2. 第8回アジアEDI FACTボード
第3回運輸ワーキング・グループの様相——24
3. 1974年海上人命安全条約の改正——25
4. 20条問題小委員会の審議模様——27

● 業界団体を訪ねて—石油連盟——28

● 海運雑学ゼミナール★第52回——30

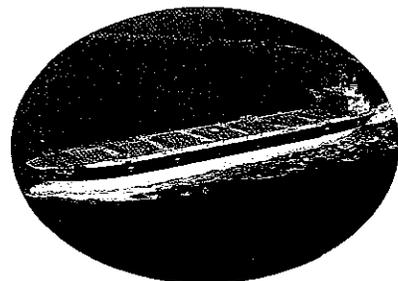
● OSAKA便り——32

❖ 海運日誌★6月——33

❖ 船協だより★海運関係の公布法令・その他——34

❖ 海運統計——35

❖ 編集後記——40



石炭専用船「能代丸」

円高と海運業界の対応



日本船主協会会長 轉法輪 奏

去る6月21日に始めて円が100円を突破(99円85銭)してから1カ月、今や流れは円高でなくてドル安であるといわれている。確かに米国でのドル、株、債券のトリプル安を嫌って起こった世界の資金の円、マルクへのシフトが、プラザ合意(85年)時と違って9千億ドルにまで膨れた非実需の為替投機資金と、10兆ドルを超えるまでになった金融派生商品(デリヴァティブ)を巻込んだ流れとなり得る今日では、為替の動きは1~2年前までのようにファンダメンタルズ等の理論が働き難い投機性を強めていることを否めない。「理由なき円高」、「経済理論的におかしい」と嘆いてみても、世界のディーラー達はその方向へ流れを誘導して儲けられたらそれが勝ちという今日の動きは、ドルにあってはクリントン政権の国際経済と外交での弱さ、日本にあっては「異質の国」を露呈したような小児的政治混迷の中で思いのままの如き観を呈している。

そしてわが国にとって、次に予測される大きな危険は「ドル全面安」を恐れるアメリカが、国際的対応性を欠く日本にのみ責を負わせて「円独歩高」の方向に持っていくことによって自ら

が助かりとうとする動きである。このように今や為替の世界は経済理論の問題以上に各国の戦略戦術を駆使しての仮借ない闘いの場の色を濃くしている。「誠心は必ず通じる」(6月29日指名を受けた村山首相言)などと「理解」願望型の指導者を戴くわが国の先が思いやられる。今日、自国利害の防衛は影響力を持つ明瞭なコンセプトを強く世界に発信することにおいてのみ可能な時代だが、「海運」においても事は同様である。

海運が円高を嘆いて久しいが、一度でも意志を伴って円建タリフを荷主に提言交渉したことがあるか? 今やサービス継続まで危うくなっている定航の運賃修復を毎年やっても駄目とのセールスマン・レベルでの話し合いの繰返しでなく、大西洋協定のように経営者レベルでの3カ年計画導入の努力にまで高めたことがあるか? われわれは円高にも安売りにも半ば抗し難いものとして諦観的になり過ぎていないか? 「神は自ら扶く者を助く」というが、海運も「自ら扶く」努力をもう一段高めるべき時に来たと考えらる。大方のご一考を乞いたい。

日本船主協会第47回通常総会

当協会は、平成6年6月15日、日本海運倶楽部において第47回通常総会を開催し、下記の議案を原案どおり承認した。

第1号議案 平成5年度事業報告書および収支決算書承認について

第2号議案 平成6年度事業計画、収支予算および会費徴収方法承認について

第3号議案 平成5年度通常総会以降における役員異動の承認について

第4号議案 理事・副会長の補欠選任について

第5号議案 決議について

なお、平成6年4月1日現在の当協会加盟の会員数は160社、会員登録船舶数595隻、1,446万5,938%、2,254万6,432%である。



決 議

わが国外航海運は世界貿易物資の安定輸送、就中、わが国および NIES、ASEAN 等の国民経済を支える重要な使命を担っており、安全運航を基本に高品質のサービスを提供してきた。

しかしながら、近時の経済ファンダメンタルズから離れた異常ともいふべき円高ならびに国際レベルから遊離したわが国の高物価により、わが国外航海運産業は厳しい対応を迫られている。

この難局を乗り越えるためには、自助努力として、混乗のさらなる推進等一層のドルコスト化はもとより、諸外国海運と協調しつつトレードの安定化を図るとともに、関係方面および国民一般の理解を得て、安全運航と高品質のサービスに見合う適正な運賃を確保しなければならない。さらに、円高および高物価については、内需拡大・市場開放・内外価格差の解消等、政府の適切な施策により一刻も早くこれが是正されるよう、経済団体等と連携して強力に働きかけていかなければならない。

また、船舶の安全運航、地球環境保全の観点から、サブスタンダード船の排除機運が世界的に盛り上がりを見せている。安全運航は海運の原点であり、サブスタンダード船は適切なポート・ステート・コントロール等を通じてすべからず海運市場から排除されるべきである。特に老朽船については、世界的枠組みで解撤促進に向けた努力を続けなければならない。

内航海運においては、国内経済の停滞下、輸

送需要の減少に対応しつつ、一方で中長期的には内需重視の政策要請に対応して、企業基盤の一層の強化を促進していかなければならない。

かかる認識のもと、われわれは広く国民、政府ならびに関係各方面の理解と支援のもと下記項目の実現を期するものである。

記

1. トレード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
 2. 日本商船隊の国際競争力強化のための諸施策の確立
 - (1) 混乗の一層の推進と日本人乗組員の少数化
 - (2) 船隊整備のための外貨建てを含む長期低利資金の確保
 - (3) 海運税制の充実
 3. アジアおよび諸外国との密接な連携・協調による国際海運諸問題への適切な対応
 4. サブスタンダード船の排除と老朽船の解撤促進
 5. 優秀な船員の育成・確保
 6. 船舶の安全運航と環境保護に関する対策の推進
 7. 外航中小船主の経営安定化のための諸対策の推進
 8. 内航海運事業の経営基盤の確立
 9. 客船事業振興のための諸対策の推進
 10. 国民の祝日「海の日」の実現
- 以上決議する。

平成6年度事業計画

1. 海運対策の推進

- (1) 外航海運活性化方策の検討について
- (2) 外航海運の国際競争力強化のための諸施策の実現
- (3) 船舶解撤対策の推進
- (4) 規制緩和問題への対応
- (5) 造船補助削減問題への対応
- (6) その他当面する海運対策の推進

2. 海運関係税制等の確立

- (1) 海運関係税制の拡充
- (2) 租税条約等外国税問題
- (3) 海運企業の経理・財務問題

3. 船員対策の推進

- (1) 混乗の拡大に伴う船員対策の推進
- (2) 船員に関する国際条約への対応
- (3) 船員の確保・育成および教育・資格制度問題
- (4) 船員制度の近代化
- (5) 船員関係法規の検討
- (6) 船員の社会保険制度
- (7) 乗組員の安全対策
- (8) 船員の福利厚生問題

4. 国際海運問題への対応

- (1) 定航関連の諸問題
- (2) GATT 海運問題
- (3) OECD 海運問題
- (4) アジア船主フォーラム
- (5) 二国間海運問題
- (6) 国際海運関係機関との連携・協調の維持

5. 海上運送業務の円滑化

- (1) 有害危険物質の海上輸送についての責任及び補償に関する条約(HNS条約)案問題
- (2) 1990年米国油濁法問題
- (3) 国際油濁補償基金問題
- (4) 1976年の海事債権の責任権限に関する条約の改訂問題
- (5) 漁場油濁被害救済制度問題
- (6) 1952年の船舶アレスト条約の改訂問題
- (7) 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題

6. 内外における港湾諸問題への対応

- (1) 八大港けい留施設使用料金体系の見直し
- (2) 入港料改定への対応
- (3) 水先料金体系の適正化
- (4) 水先業務の改善
- (5) 内地港湾関係諸料金の適正化
- (6) 外地港湾関係諸料金の適正化
- (7) 港湾の整備・管理運営への対応
- (8) 港運問題への対応

7. 船舶保険に関する諸条件の改定

- (1) 船舶保険料率・条件の改定
- (2) 船舶保険の自由化
- (3) 船舶戦争保険問題

8. 船舶の安全確保と運航の効率化

- (1) 貨物の積付け・輸送に関する諸問題
- (2) 害虫等の船舶による移入規制問題
- (3) 船舶の建造および保船業務
- (4) 海上人命安全条約の改正

- (5) 粗悪燃料油対策
- (6) 船舶通信の改善
- (7) 検疫業務の改善
- (8) ポート・ステート・コントロールへの対応
- (9) 船舶修繕費・船用品費の調査
- (10) 麻薬等の不正輸送防止問題

9. 海上交通ならびに港湾水路の安全対策の推進

- (1) 海上交通安全対策
- (2) 港湾における安全対策
- (3) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策

- (4) 海賊防止対策
- (5) 船舶の安全に関する情報の周知

10. 環境保護対策の推進

- (1) 海洋汚染防止に関する諸問題
- (2) 大気汚染防止に関する諸問題
- (3) 海上災害防止対策
- (4) 諸外国におけるバラスト水排出規制問題

11. 国際船舶管理コードへの対応

12. 調査・広報活動の推進

- (1) 調査活動
- (2) 広報活動

13. その他の活動

- (1) 国民の祝日「海の日」制定推進運動

轉 法 輪 会 長 挨拶

第47回総会にあたり、ひと言ご挨拶申し上げます。

この一年間を振り返ってみますと、国内の政治では、55年体制の終焉と非自民連立政権の誕生があり、経済では円高の一段の進行が起きました。1993年の為替相場は8月17日に（東京市場で）一時100円40銭の最高値となり、今年にはいつて2月15日に再度高騰して101円90銭をつけるなど今なお予断を許さない状況にあります。1ドル＝100円の為替相場の現状は、日本経済の今後の発展にとって極めて憂慮すべき事態であり、これに対して対外的にも、また対内的にも対応するために、わが国経済の規制緩和、市場開放、輸入拡大、内外価格差解消が強く求められています。



そのためには、日本の政治を正常な軌道に戻して、平成6年度予算案の早期成立を図り、併せて世界を納得させる力と具体性をもった日本の貿易黒字縮小策を打ち出し、日米経済摩擦の解決に向かわねばなりません。

そのような対策と実行が遅れに遅れ、現在の円高状況が長引き、改善されないままとすれば、わが国社会は次第に雇用の不安を招き、現在の政治の混乱に一層の拍車をかけることが危惧されます。

このような情勢は、現在の国際環境の著しい変化によって、さらに加速される可能性があります。経済の東西冷戦が本年3月31日のココム（対共産圏輸出統制委員会）の解体によって名実ともに終結し、今後の世界貿易は、昨年12月15日のガット・ウルグアイラウンド妥結、ならびにWTO（世界貿易機構）設立の合意により、その拡大が予想されています。しかしながら、円の実際の購買力平価等より見て極めて異常な現在の円高がこの上続くとすれば、日本の主要な産業の競争力は疲弊を免れ得ないと懸念されます。

わが国の鉄鋼業、造船業、石油化学工業など戦後日本経済の発展の原動力であり、日本海運の発展を支えてきた重産業については、NIES諸国の追い上げが激しく、NIES諸国の企業は円高メリットを享受し、急成長しているといえます。

エレクトロニクス、家電、繊維雑貨等の分野では、日本の企業が低コストで良質な労働力を求めてその生産拠点をASEAN諸国や中国に移転させつつあり、そしてそれら移転先から日本への逆輸出が増加している情勢にあります。こ

れらの産業におけるわが国の空洞化現象は依然として進行していると見なければなりません。

世界貿易が今後北米、NIES、ASEAN、中国を含むアジア、そして欧州の三極経済圏を構成しての展開が予想される中で、日本経済は否応なしに全産業にわたってリストラクチャリングが進行していくと思われませんが、アジア経済圏にあって、今、中国が大きな変化をとげつつあります。同国の12億を数える大量豊富な低コスト労働力に北米・欧州、日本等先進諸国の投資と最新の技術移転が結びついた場合、もたらされる世界に及ぶ価格破壊とマーケット支配力の衝撃は、はかり知れぬこととなり得ますが、既に中国政府は自由経済世界への参入政策を国を挙げて押し進めている点に注目したいと思えます。

他方、米国経済も1980年代のデレギュレーション政策の浸透により、全産業にわたるリストラクチャリングをいち早く、かつ、ドラスティックに進行させ、各企業の経営トップが情報システムの力を最大限に活用したりエンジニアリングを徹底させてきた結果、ワシントンの円高誘導政策と相俟って、先進国間において一歩先んじて相対的国際競争力を回復し、不況を脱しつつあるといえます。

1年前の我々の現状認識であった「世界同時不況」は明らかに変化しつつあり、わが国経済もようやく景気回復の軌道に乗りつつあるもののステップは遅れており、楽観は許されないと考えなければなりません。戦後40年間続いた日本経済の高度成長と日本を原動力とする世界貿易の拡大という図式は過去のものとなり、NIES、

ASEAN の成長とともにアジア域内貿易の拡大とアジア／北米、アジア／欧州の貿易が拡大していくとの構造の中で、生産の座標軸が日本から NIES／ASEAN へ、そして NIES／ASEAN から中国へとシフトしているからです。

このため、わが国外航海運にあつては、世界貿易の拡大軌道から外れないようにするためには、日本を起終点とするマーケットから広く世界マーケットへ飛躍、拡大していくことが不可欠であります。今後の外航海運は、アジア・北米・欧州三極経済圏にまたがる多様なマルチ型の物流のニーズに応えていかねばなりません。このサービス・ネットワークの構築は今や一般社のみで実行できず、荷主の多様なグローバル・ニーズを満たしていくことは難しくなっています。このため、世界の外航海運は、国籍を越えての協調体制の構築に向かって進んでいます。

それは、一方で、オペレーションというハード面での協調・提携でもありましょうし、他方で、安定化協定のようなソフト面での協調・共同でもあります。

ハードの面については、最近の日本の外航定期の分野では、韓国、シンガポール、香港、オランダ、ドイツ、米国等大手船社との提携の実現が顕著な実例であり、また、日本の外航不定期の分野でも、様々な提携が進行しているといえます。

ソフトの面については、外航定期の分野では安定化協定の強化であるといえます。第3回アジア船主フォーラム北京会議で確認された基本精神すなわち「全ての船社の全ての安定化協定

への参加義務と安定化協定の機能強化への責任のわちあい原則」です。

さらに、船員問題、安全運航の問題、解撤促進の問題、加えて新たに追加された保険の問題を含め、アジア船主フォーラムにおける5つの課題とその解決のための協同の努力に我々は積極的に参加していかねばなりません。

これら共通の諸問題について、共同して考え、共同して行動できるような土俵ができあがって始めて我々の求めている海運産業の収益力の再建を実現することになると確信します。

そのために、アジア各国の船主協会の中でその歴史が最も長く、最も充実した事務局とスタッフ、そして欧米船協との対話チャンネルを長い期間をかけて築いてきた日本船主協会の国際的な場での努力が期待されるところであります。

さらに、わが国を取り巻く国際環境の変化はいずれ国内産業の大幅なりストラクチャリングの進行も加わって、内航海運の構造改善に影響してくるものと予想されます。

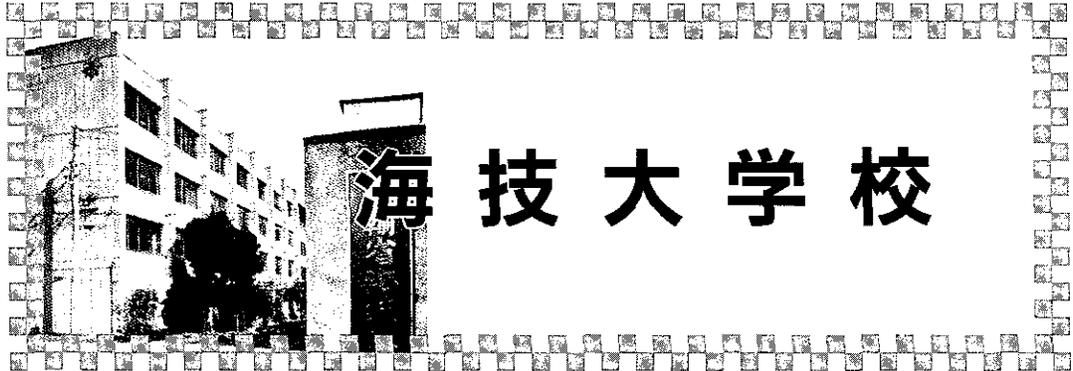
内航海運業の体質強化、内航輸送の効率化およびモーダルシフトの推進、内航船員の確保は常に基本的な課題であり、規制緩和等も視野に入れた取組みの強化が必要です。

私もこの上とも、日本船主協会の発展と日本海運の発展のため微力ながら誠心誠意努力してまいり所存でございます。

皆様のご支援、ご鞭撻のほどよろしくお願い申し上げます。

ありがとうございました。

特別欄



海技大学校は、昭和20年4月に海上実歴のある者に対し、船舶運航に必要な学術技能を教授するために創立された海技専門学院に始まり、昭和30年7月に現在の芦屋市に移転、その後昭和36年に校名を「海技大学校」と改称し、今日まで我が国唯一の船員再教育機関として重要な役割を果たしてきました。

その歴史は半世紀におよび来年は創立50周年を迎えることとなっています。

平成4年4月には、近年の船員需要構造の変化、日本人船員の役割の変化等船員を取り巻く諸状況は大きく変化してきており、このような社会的ニーズに即応できるように教育課程の新設及び現行課程の一部を再編・改善・整理し、その内容等を改めました。

その課程の概要を簡単に紹介しますと、

1. 「海技士科」

船舶に乗り組むときに必要な海技資格(免許)を取得する課程。

2. 「講習科」

近代化対応、海運経営及び語学、コンピュータを主とする情報工学等広く海運界に貢献できる人材の育成を図る課程。

と大きくこの二課程に分けられますが、さらに教育の機会均等の精神に基づいて、船の職場で働きながら学べる「通信教育」や陸上でも活用できる資格の取得を目的とする「技能講習」等幅広い課程が設置されています。

また、以前「本科」と呼ばれていた課程ですが、改革によりその教科内容を精選し、講習期間を分割・短縮し専攻科を講習科に新設し、

(1) 船舶技術管理課程(講習期間 4月)

(2) 国際海運管理課程(講習期間 4月)

(3) シミュレータ課程第一(講習期間 1月)

(4) シミュレータ課程第二(講習期間 1月)

の課程となりました。これらの管理課程では、三級海技士以上の資格のある方を対象に特に語学力の錬成に力を入れており、他の科目については多くの選択科目を用意し、受講生各自の目的に合わせて自由に選択できるようになっています。

また、シミュレータ課程では、訓練用としては我が国で最初に企画・設計・設置された船橋シミュレータや機関室シミュレータを利用し、操船及び機関の取り扱いの習熟・訓練を実施しており、これら訓練は最近国際的にも海上経験

に代わり得るものとして注目されている分野ですが、まさに本校がその先駆けを行っていると言っているでしょう。

「海技士科」には、一級海技士や二級海技士の資格取得を目的とする課程のほか、特に三級海技士の資格取得希望者が多岐にわたるため、

(1) 「三級海技士科第一」(修業期間 10月)
部員の職員化のための課程。

(2) 「三級海技士科第二」(修業期間 3.5月)
当直三級海技士免許所持者のための課程。

(3) 「三級海技士科第三」(修業期間 4月)
四級海技士免許所持者のための課程。

等を設置しており、これらいずれの課程も活気ある雰囲気の中で学習し、その成果は国家試験の高い合格率からも明らかになっています。

(4) 「三級海技士科第四」(修業期間 2年)
海員学校(本科)卒業後さらに上級の資格取得を目指す者のための課程。

この課程は、平成5年4月から“海員学校の魅力化”の一環として開設したもので、2年生は現在航海訓練所の練習船において乗船実習(12月迄の9ヶ月)に励んでいます。

「講習科」には、多種多様な課程を設置しており、

(1) 「三級海技士科」(講習期間 7月)
二級海技士(通信)免許所持者が航海又は機関の資格を取得するための課程。

(2) 「四級海技士科」(講習期間 3.5月)
三級海技士科(通信)免許所持者が航海又は機関の資格を取得するための課程。

これらの課程は、乗船修学制度を適用し2ヶ月(7月課程)、1ヶ月(3.5月課程)の教室での

授業に出席し、修了試験に合格すれば6ヶ月以上の海上実習後、国家試験時には筆記試験が免除されます。

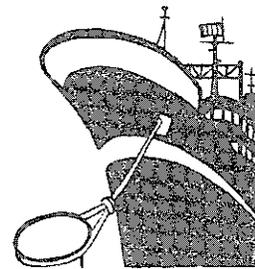
これらの課程の他、政府開発援助の一環として開発途上国の海技従事者を対象とした「技術協力課程」(初級)及び(中級)も開設されており、国際色豊かな課程で、多数の受講生が学習に励んでいます。

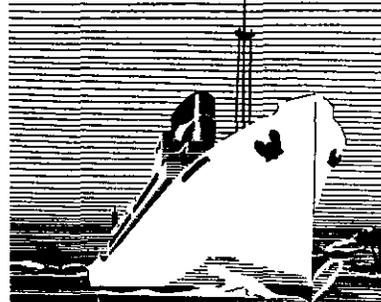
また、海技大学校には分校があり、七尾市の七尾分校は平成4年3月に廃校になりましたが、倉敷市にある児島分校には、多くの修了生を船舶技士として送り出している「海技講習」課程や海陸互換性のある技能資格の取得を目的とする「技能講習」課程が設置されています。

その他、平成5年度から五級海技士科(2.5ヶ月)を開講し、さらに内航海運界のニーズに応えるよう、その他の講習課程の検討を行っています。

また、課程の募集については、その都度官報、ポスター等で周知しています。

各課程とも経験豊富な教官を配置し、出来るだけ実地に即した教材を備え、実際にそれらを運転することにより、短期間であっても十分教育効果があがるようにカリキュラムを構成し、より上級の海技資格の取得のために学術の教授、研究に取り組んでおり、多くの方々の来校を待ち望んでいます。





米国の新規運航補助金制度導入問題その後の動きについて

相変わらず財政赤字に苦しむ中、新しく補助金を出してまでも一定限度の米国籍船隊を保持しようとするのは、もちろんアメリカの内政問題であり(GATTやOECD造船交渉上の問題はあるが)、また一部には米船社が存在しなくなるような事態となると海運法上の独禁法適用除外の特別扱いなどは廃止される恐れありとの意見もあって、その意味では米船社の存続が望ましいとの見方も可能だが、その財源をトン税引上げにより大部分外国船社の負担に依存するというのはどう考えても言語道断で、アメリカもここまで落ちぶれたかといわざるを得ない。この海運とさらに造船の新規助成法案 H.R4003と S.1945のその後の動きについて概略ご報告する。

1. 下院商船・漁業委員会、行政府原案をさらに改悪

行政府原案が議会で提出されたのは3月10日のことであったが、これを受けてまず下院の商船小委員会が3月17日に公聴会を開催したのを皮切りに、4月、5月と上下両院の商船小委員会が相当活発に動いた。まず下院の動きは次の通りである。

(1) 3月17日 商船小委員会第1回公聴会

ペニャ運輸長官とハーバーガー海事局長が証言、行政府原案を説明して議会の支持を要請した。

これに対し、造船派議員から建造助成 (Series Transition Payment—STP) が盛り込まれていないことに批判が集中した。

(2) 4月28日 小委員会第2回公聴会

米船社/海員組合/造船協議会/石炭輸出協会などが証言、それぞれの自己都合と利害に基づき、賛否両論が申し述べられた。

(3) 5月24日 小委員会最終法案作成

この小委員会の最終法案作成審議 (マーク・アップ) でリピンスキー委員長から先の行政府案に対する大幅修正提案が発表された。詳細は後述の通りであるが、運航補助対象隻数の増加、造船直接建造助成の復活、トン税増加額のさらなる引き上げが骨子となっている。

(4) 5月26日 商船・漁業委員会最終法案作成審議

上記小委員会の最終法案提案を受けて、本委員会も直ちにマーク・アップ審議を行い、小委員会の提案を無修正でそのまま採択した。

審議の過程では、それぞれの選挙区の利害を反映した修正要求が幾つか出されたが、スタッフ委員長や、野党（共和党）リーダーのペイトマン議員をはじめとする主流派は、この法案は既に関係者間の複雑な利害を調整したいわば妥協の産物であり、これから委員会の場で修正の討議を行っているとして改定提案者を押さえ込み、強引に無修正可決に持ち込んだ。

(5) 歳入委員会、正式審議を決定

トン税値上げという税収に関係するところから本法案が歳入委員会に回附されることは最初から分かっていたが、リピンスキー委員長は早い時点で本件既にロステンコウスキー歳入委員長（当時）の了解取得済みと報告しており、歳入委員会は簡単に通過するものと受け取られていた。然るにその後ロステンコウスキー委員長が、汚職疑惑で委員長を解任、例のギボンズ議員が歳入委員長に就任したことと、トン税値上げ反対（殊に小委員会による値上げ幅増加）の声が強くなってきたことにより、歳入委員会は7月15日まで予想以上の期間をかけて正規に審議することを決定した。

2. 上院は小委員会公聴会の後は模様静観

(1) 4月25日 商船小委員会第1回公聴会

下院同様、ペニャ長官とハーバーガー海事局長が証言、行政府原案の支持を要請した。これに対し、ホリングズ本委員長、ブロー小委員長などから対象隻数52隻では不十分である、また造船建造補助も考える必要であろうとの意向が表明された。これに対しペニャ長官はトン税値上げは行政府案が諸外国の反対を何とか抑え得るギリギリの線であり、他に財源もないところから隻数増加や造船補助はとて考えられないとの態度を堅持した。

(2) 5月4日 小委員会第2回公聴会

民間側の証言が行われたが、基本的には下

院における発言とほぼ同様であった。ただし、CSXのスノー会長が補助金受給の選に漏れた船、10年間の補助支給が終了、更改されない場合はいずれも海外移籍が認められることを明確に確認してほしいと要請したこと、ブロー委員長がストッカー全米造船協会理事長にOECD造船協議で諸外国に造船助成の廃止を要求しておきながら、国内では新たに建造補助や建造融資政府保証制度（タイトルXI）を輸出船にも拡大適用して造船助成を行うのは問題ではないかとの指摘がなされたが、ストッカー氏はOECDの合意成立に成功しても各国の国内批准などを考えれば実際に各国が造船助成をやめるのは相当先の話である。その間米国の造船界は何の援助もなしに放置されたのでは破産してしまう、従って短期の過渡的な助成が必要であり、また、それはOECDでも問題にならぬはずだと強弁したことなどが注目された。上院における具体的な動きは6月末の時点ではここままで、その後は下院の模様待ちとなっている。

3. 下院商船・漁業委員会の改悪案主要点

(1) 法案番号・タイトル名など

H.R.4003 “Maritime Administration and Promotional Reform Act of 1994” となり、行政府提案の名称も変更された。これは行政府の原案に代えて昨年（1993年）の H.R.2151 “Maritime Security and Competitiveness Act of 1993” を復活させ、同時に海事局関係の通常予算法案と一体化してカムフラージュし、トン税引き上げは運航補助金に充当するのではなく、コースト・ガードの一般経費（年間8～10億ドル）の一部補填のために実施するとの説明をしやすくすることを狙ったものであるが、既にトン税引き上げの増収により運航補助の財源とする旨行政府、議会ともに公言してきた以上、今更コースト・ガードの維持費の一部に充当すると言い換えても納得されるもの

ではなからう。

(2) 主な修正内容

(a) トン税

原案では西半球諸国からの入港船（\$0.09/NRT→\$0.24）とそれ以外の諸国からの入港船（\$0.27→\$0.71）の2段階制となっていたが、これを一本化して一律\$0.53とする。ただし、1隻当たりの年間上限を\$6.36とし、また寄港回数の上限5回を12回に増加してそれだけ増税をさらに強める。

(註) トン税の増加予想については、理論的には西半球諸国からの入港船は14.1倍、その他の地域からの入港船は4.7倍となるが、当協会のある会員の実績に基づく試算では、コンテナ船4倍、自動車船3倍～6倍、石炭船2倍となるケースがある模様。

(b) シリーズ船受注に対する建造補助金の支給 (STP)

具体案としては、支給期間は1995年会計年度以降5年間、支給総額5億ドル（初年度は2億ドル）程度が考えられている。その他修理船受注に対する援助も考慮される。

(c) 運航補助対象隻数増加

行政府案は52隻とされていたが、具体的数字は示されていないものの、相当の増加が考えられており（一部には70隻以上との説もある）、この運航補助とSTPに対する予算総額は17億ドルとされている。また、これに加え、運輸長官に対し緊急時用、常備軍用、船隊用の予算の未消化分を本プログラムに流用する権限を認めている。なお、1隻当たりの年間支給額は第1年度230万ドル、第2年度以降210万ドルに修正され、1隻当たりの総額は行政府案より若干減額されている。

4. トン税引き上げに抗議続出

上記の下院商船・漁業委員会のトン税引き上

げと海運/造船の助成案が発表されるや、多くの反対の声が上がり、さらに日を迫うごとにその声は強まっている。

主なところを列記してみると次の通りである。

(1) ブロー上院議員

反対とまでは言っていないが、下院がクリントン政権の原案を大幅に上方修正したことにより、本法案の成立は相当難しくなったとのコメントを発表。（この辺はなかなか狭いといえるが）

(2) パネタ行政管理・予算長官ならびにハーバーガー海事局長

建造補助 (STP) を中心に下院案に対し反対を表明、行政府の考えを示した。

(3) 石炭、鉄道、農業その他の主要業界

石炭、穀物およびその他の農産物、ケミカル、木材などの輸出業界がこぞってトン税値上げに反対ののろしを上げている。なお、これらの業界は個別に異議申し立てを行うと同時に、“Coalition Opposed to the Vessel Tonnage Tax”なる期成同盟を結成、共同抗議書をギボンズ委員長あて提出した。これにはCENSAも参加している。（合計48の団体、個別企業が参加）

(4) 各国船社、港湾局

当然のことながら先進国の船社も強く反対しており、CENSAは単独の抗議書を提出、当協会も独自の反対意見書を上下院それぞれの商船委員会ならびに下院歳入委員会に出状した。

このような状況下、歳入委員会が本件をどのようにさばくかが鍵となってきたが、目下のところ予想を付け難く、引き続き時間とも競争（今議会の閉会）する必要がある、このH.R.4003が今年成立するかどうかは非常に微妙になってきたと考えられる。このため米船筋はますますFlag-outの準備に力を入れ出したとの観測も強まっている。

海運業界におけるEDIの現状

大阪商船三井船舶
企画部副部長（業務企画担当）

岡本秀徳

情報システム関連の全社統括窓口という社内の役割の中で、日本船主協会の情報システム専門委員会委員としてここ数年EDI（Electronic Data Interchange：電子データ交換）の仕事に携わって来た。

EDIとは、「広く合意された標準的な規約を用いて、異企業間で、商取引のデータを、コンピュータ間で、通信回線を介して交換すること」と一般に説明されているが、海運業界におけるEDIの近況について取りまとめた。

「EDI」を技術の世界としてではなく、日常業務の中で業務の効率化を推進するための有効な手段としてご理解頂きたいと思う。

1. 「EDI」の経営的意義

「情報」が第4の経営的資源といわれるようになって久しい。少し乱暴な表現かも知れないが、私は「EDIとはこの第4の経営的資源といわれる情報を企業の枠を超えて活用するための仕組み」と定義したい。

具体例としては、大手スーパーのジャスコが花王にPOS（Point Of Sales：販売時点情報管理システム）データを伝送し、これを受けた花王が既定のルールに従って在庫補充をすることにより年間1億円のコスト削減を図り、このシステムを他の仕入先であるライオンやP&Gにも拡大しようとしているケースなどが挙げられる。

この例のようにEDIを使って業務合理化を実施する場合、三つの要件がある。

まず第一に、「データ活用のソフトウェア」が存在すること、ジャスコの例で言えば、POSデータから補充在庫量を算出するソフトウェアである。

第二に、「パートナーシップ／ネットワーク」の構築であり、ジャスコの例では仕入先との取引関係に基づくネットワークの構築である。

第三に、「標準フォーマット（書式）」の設定であり、EDIのパートナー数が増えればますます重要になってくる要件である。

海運業界のEDIに対する取組みは極めて早かったと言える。例えば、船社システムの基幹データであるB/L情報に関して手仕舞業務の合理化を目指してSHIPNETS（Shipping Cargo Information Network System）という業界VANをいち早く構築、1986年から運用開始している。

また、海運業界では国際間のEDIが避けられないという業務の性格上、国内他業界に先駆けて国際標準フォーマットであるUN/EDIFACT（EDI For Administration, Commerce And Transport）の研究を行ってきている。まず、EDIが今後重要な役割を担っていること、また、標準フォーマットの設定がEDI実施上不可欠の要件であることをご理解頂きたい。

2. EDIFACT とその開発体制

EDI をする際には、通信プロトコル（手順）とは別に、交換するメッセージについて必要なデータ項目と桁数や使用コードの特定、特殊なケースの表現方法の決定等、いわゆるビジネスプロトコルの標準化が必要となる。個別の取引を EDI 化する都度、当事者間でこれらの作業を行う無駄を省くためには、あらかじめ標準フォーマットを決定しておくことが必要である。

企業間で取引される主要な書類について、この標準フォーマットの開発を推進しているのが国連の「欧州経済委員会」（UN/ECE）であり、具体的にはその下部機構である「貿易拡大委員会」（CDT）の中の「貿易手続簡易化作業部会」（ECE/WP. 4）が中心となって行っている。

この ECE/WP. 4 の下で国際標準フォーマット「EDIFACT」を開発していく体制は別表 1 の通りであり、世界を 6 地域に分割、アジア地域は商船三井出身の伊東健治氏がラポーターとなりその推進体制は別表 2 の通りとなっている。

日本では「アジア EDIFACT ボード」の下で「EDIFACT 日本委員会」が結成され、メンバーは各業界代表で構成されているが、運輸業界では日本郵船の下村業務企画部長が副委員長を、日本船主協会が運輸業界の代表幹事を引き受けている。運輸業界における実務遂行組織としては、1992年 6 月に 3 年計画で発足した「物流 EDI 研究会」が EDI 促進運動の中心となっており、その中の EDIFACT 作業部会で EDIFACT 関連メッセージの研究・開発が行われている。

「物流 EDI 研究会」の組織は別表 3 の通りである。

これらの推進体制の下で販売・物流・財務・建設等の各分野に属する取引文書について標準

化活動が活発に行われているが、まず、最初に EDIFACT における標準化のレベルについて理解する必要がある。EDIFACT では言語と同様に文法（Syntax Rule）と単語集（データエレメント集+Code List）が決められている。標準化の第一は、この文法と単語集に従って、企業取引の対象となる文書について標準メッセージ（UNSM）を開発することである。このような標準メッセージは、1993年 9 月 24 日現在既に開発されている 169 のメッセージのうち、運輸関連のメッセージは 51 開発されているが、これらはいわば模範文例というべきものであって、極めて汎用的なものとなっている。

従って実際の使用に当たってはユーザー・マニュアル（Implementation Guideline）の開発が必要であり、EDIFACT ではこのユーザー・マニュアルについては、国や地域単位で自由に複数開発することが認められている。

標準化の第二は、このユーザー・マニュアルを作成することである。

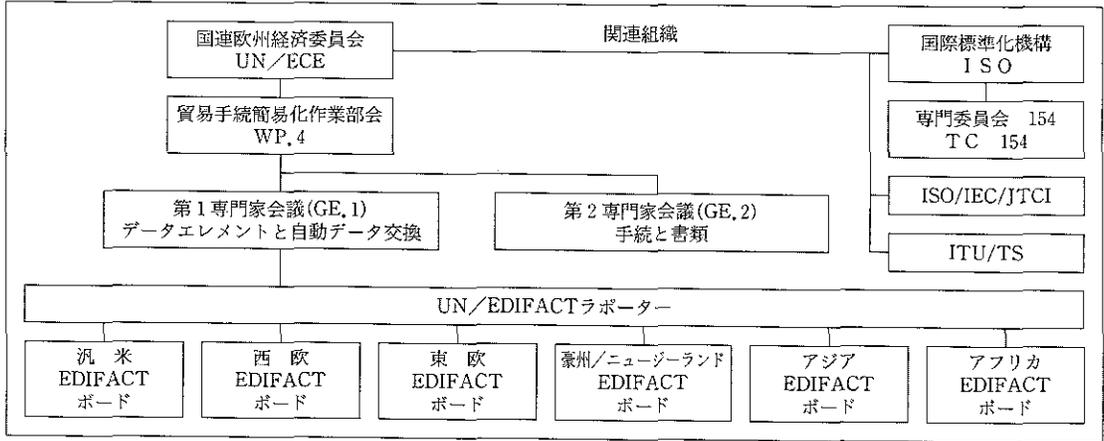
3. ベイプラン・メッセージの標準化

EDIFACT の標準メッセージ開発の実態をベイプランを例にとりて説明したい。

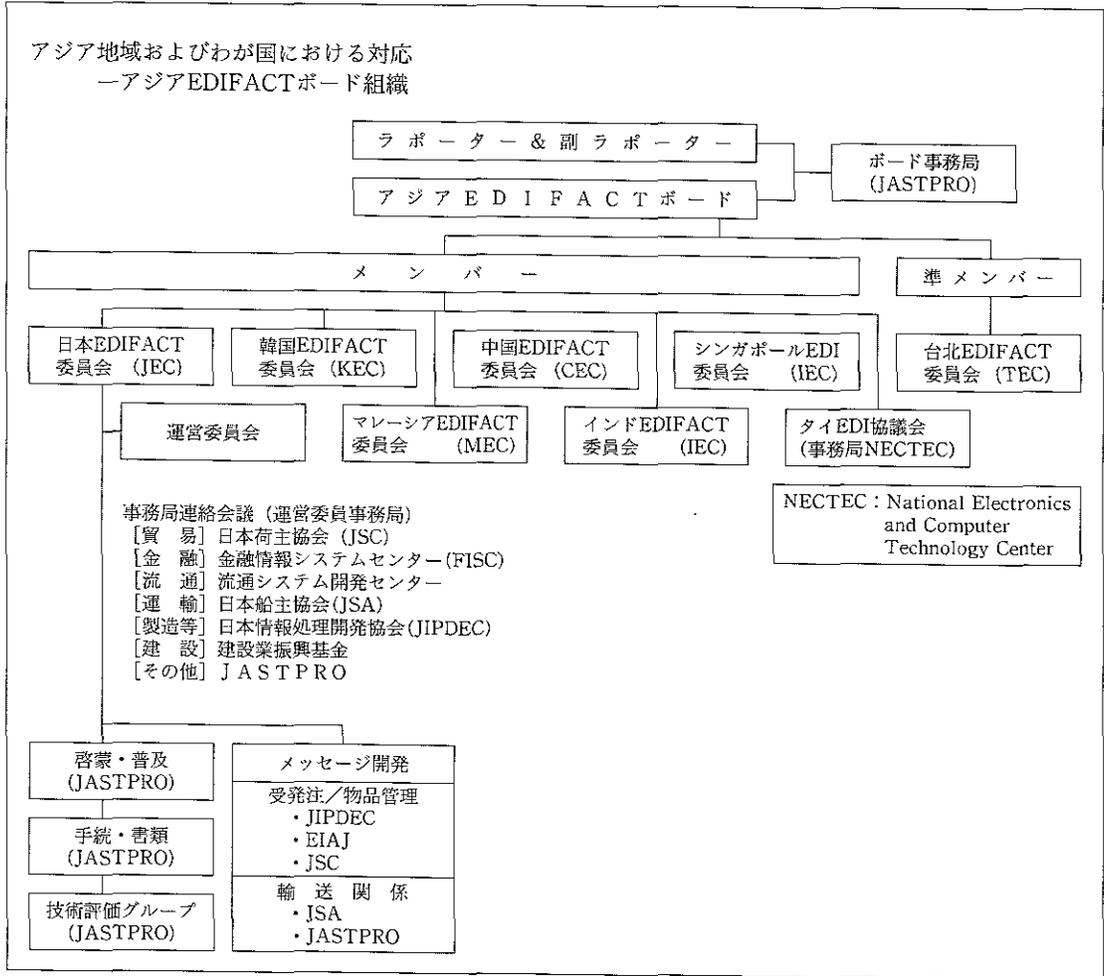
ベイプランとは、コンテナ船用の積付プラン（第 1 図参照）のことをいい、船社やコンテナターミナルでは、本船上のコンテナの積付位置や積付状況を把握すると同時に、揚荷/積荷計画を作成するための基本情報として極めて重要なものである。

特に最近では揚荷あるいは積荷計画はコンピュータにより自動作成されることが多く、そのためにはベイプラン情報をコンピュータに入力することが不可欠となり、この情報を EDI によ

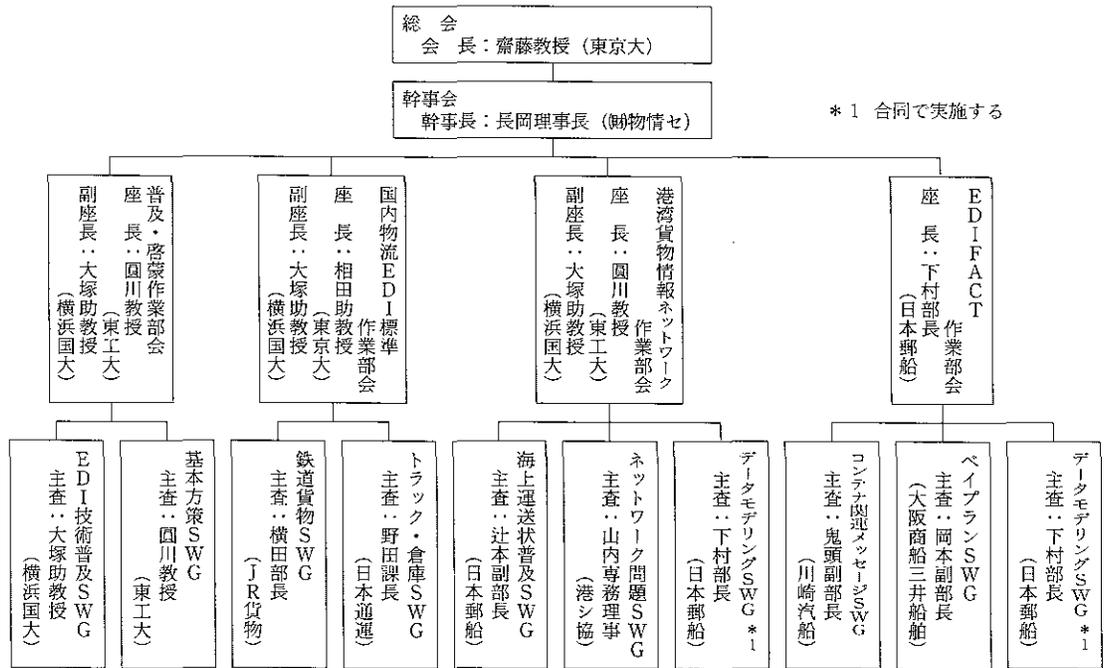
[別表1]



[別表2]



〔別表3〕物流EDI研究会の組織（平成6年4月現在）



* 1 合同で実施する

り入手することは入力作業の削減、また、より正確な情報の早期入手という点で業務の効率化に大きく寄与することになる。

私は「物流EDI研究会」EDIFACT作業部会の下でベイプランSWG (Sub Working Group) の主査としてこのメッセージの標準化に取り組んできたので、このベイプランSWGの活動を中心に説明を進めていきたい。

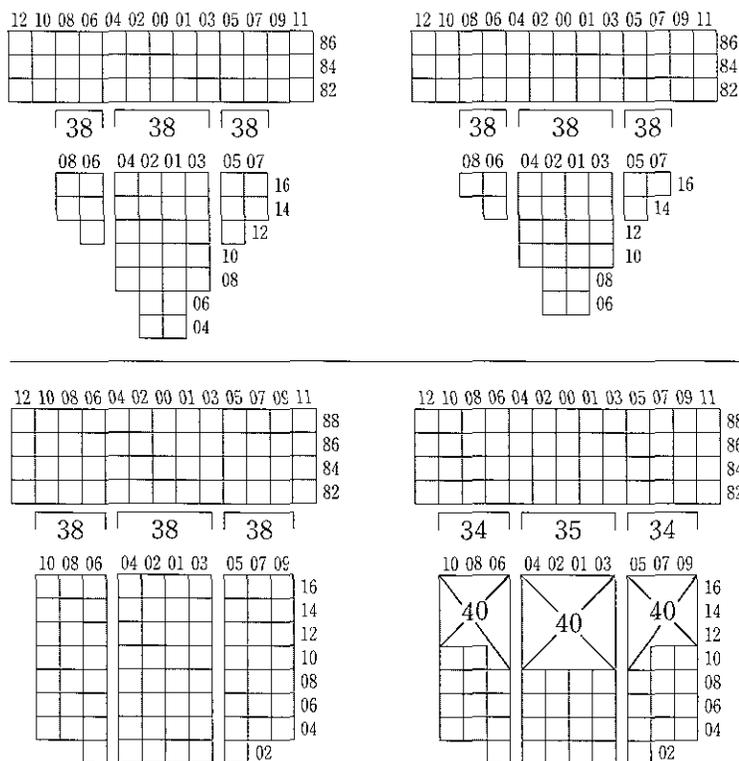
① 日本標準ユーザー・マニュアルの開発

ベイプランメッセージに関しては、既に標準メッセージ (UNSM) が開発されており、開発主体となったSMDG (Shiplaning Message Development Group) という西欧EDIFACTボードのユーザーグループでは、ユーザー・マニュアルを開発している。ベイプランSWGの活動は、まずこのSMDGのユーザー・マニュアルをベースとして日本の実務慣行に即したユーザー

ー・マニュアルを開発することから始められた。

標準化の作業は、もちろんEDIFACTの基本ルールに準拠しなければならないので、技術的要件も関係するが、何よりも具体的業務要件に沿って整理していく必要がある。ベイプランSWGではまずメンバー各社の業務実態の調査を行った。船社とターミナル間で交換されるべき情報の流れを整理した上でデータ項目、使用コード等の確定を行い、SMDGのユーザー・マニュアルとの相違点については1993年1月に開催されたSMDGマルメ (ノルウェー) 会議において25項目にわたって改善提案を行い、約半数については改訂させることに成功した。しかし、日本の要求を完全に調整できなかったため、日本は日本の地域的必要項目に基づくユーザー・マニュアルを作らざるを得ず、これが「物流EDI研究会」の初年度の活動の成果物となった。

〔第1図〕 コンテナ船のスト
ウェージ・プラン
の一部



ベイプランの例

HAM/NGO SCXU4763495 NO U 14.8 (22 10 16)	HAM/NGO SCXU4385667 NO U 14.5 (22 08 16)					SOU/NGO HLCU4122322 HL 9.2 (22 01 16)					
HAM/NGO HLCU4363401 HL 15.4 (22 10 14)	HAM/NGO HLCU4118071 HL 16.8 (22 08 14)	HAM/TYO COMU0055069 H-L U 17.5 220614	HAM/TYO HLCU4650206 H-L U 17.5 220414	HAM/TYO TPHU4110697 NYK O 15.5 O/H40CM 220214		SOU/NGO HLCU4042989 HL 9.2 (22 01 14)	SOU/NGO SCXU4396893 NY O 17.4 O/H: 72 (22 03 14)	SOU/NGO SCPU4155964 NY O 20.7 O/H: 76 (22 05 14)	SOU/NGO NYKU06000500 NY O 16.0 OH 73 W 5/6 (22 07 14)	SOU/NGO JLSU3090041 NY O 19.1 O/H: 48 (22 09 14)	
HAM/SHI YSAL202538 NY 9.7 22-10-12	HAM/SHI HLCU4035613 HL 10.1 22-08-12	HAM/NGO HLCU4305658 HL 12.6 (22 06 12)	HAM/NGO HLCU4004910 HL 9.8 (22 04 12)	HAM/NGO HLCU4037998 HL 12.0 (22 02 12)		SOU/NGO HLCU4355469 HL 9.2 (22 01 12)	SOU/NGO TPHU5388281 NY 10.6 (22 03 12)	SOU/UKB MOLU2154633 MOL 7.0 220512	SOU/UKB LEAU4587456 MOL 7.7 220712	SOU/SHI NYKU6777065 NY 8.3 22 09-12	
HAM/SHI HLCU4381302 HL 10.5 22-10-10	HAM/SHI HLCU4175220 HL 12.0 22 06-10	HAM/NGO CTHU4047984 MO 13.9 (22 06 10)	HAM/NGO HLCU4129862 HL 13.0 (22 04 10)	HAM/NGO ITLU5211846 MO 11.9 (22 02 10)		SOU/NGO HLCU4131031 HL 9.2 (22 01 10)	SOU/NGO YSAA202482 NY 10.9 (22 03 10)	SOU/UKB NYKU6776330 NYK 13.4 220510	SOU/UKB MOLU4100092 MOL 11.1 220710	SOU/SHI MOLU8020966 MO 9.6 22 09 10	
HAM/SHI HLCU4127432 HL 15.6 22 10-08	HAM/SHI HLCU4037489 HL 12.9 22-08-08	HAM/NGO HLCU4043619 HL 15.4 (22 06 08)	HAM/NGO MOLU8048304 MO 13.2 (22 04 08)	HAM/NGO HLCU4034793 HL 16.0 (22 02 08)		SOU/NGO HLCU4141908 HL 9.2 (22 01 08)	SOU/NGO HLCU4090950 HL 16.2 (22 03 08)	SOU/UKB NYKU6782652 NYK 13.5 220508	SOU/SHI MOLU8162533 MO 11.8 22-07-08	SOU/SHI MOLU2155054 MO 11.8 22-09-08	
HAM/SHI GSTU8225396 MO 21.4 22-10-06	HAM/SHI HLCU4067930 HL 16.4 22-08-06	HAM/NGO HLCU4057741 HL 17.3 (22 06 06)	HAM/NGO HLCU4198396 HL 16.6 (22 04 06)	HAM/NGO HLCU4139407 HL 16.4 (22 02 06)		SOU/NGO HLCU4099367 HL 9.2 (22 01 06)	SOU/UKB JTLU5251441 NYK 14.0 220306	SOU/UKB NYKU6645316 NYK 13.9 220506	SOU/SHI MOLU8143997 MO 12.0 22-07-06	SOU/SHI MOLU8046282 MO 12.2 22 09-06	
	HAM/SHI GSTU8232184 MO 18.9 22-08-04	HAM/SHI HLCU4140630 HL 13.1 22-06-04	HAM/NGO HLCU4118919 HL 16.6 (22 04 04)	HAM/NGO HLCU4178635 HL 17.0 (22 02 04)		SOU/NGO TRIU4779653 NY 11.9 (22 01 04)	SOU/UKB GSTU6526282 NYK 14.6 220304	SOU/UKB TOLU4800257 NOL 15.1 220504	SOU/SHI MOLU8025839 MO 12.1 22-07-04		
		HAM/SHI HLCU4370329 HL 13.5 22-06-02	HAM/NGO HLCU4011930 HL 17.6 (22 04 02)	HAM/NGO NYKU6576477 NY 21.6 (22 02 02)		SOU/NGO TPHU4708400 NY 18.0 (22 01 02)	SOU/UKB MOLU2104674 MOL 16.8 220302	SOU/UKB NYKU5044530 NYK 16.3 220502			

② アジア標準ユーザー・マニュアルの開発
標準化というものは極力広い範囲で行うべき
ものであり、ペイプラン情報のように世界中の
船社／ターミナル間で交換されるものは特にそ
うである。1992年10月にソウルで開催されたア
ジア EDIFACT ボード (ASEB) の会議におい
て、日本は TRANSPORT WORKING
GROUP (AS-TWG) の設置の提案をした。日
本の提案は満場一致で可決され、翌1993年5月
の ASEB 北京会議において第1回の AS-TWG
が開催された。日本が同 WG の設置を提案した
こと、また、当面の課題がペイプランメッセー
ジであることから、私が議長、副議長には韓国
の朝陽海運の MR. J. B. Shin (常務)、ならび
に中国交通部の MR. Changsi Cai (取締役) が
選出された。参加メンバーは初回にもかかわらず30名を超え、オブザーバーを含めると約50名
の大会議となった。

この会議で日本はペイプラン日本版の説明を
し、アジア各国のコメントを求め、1993年10月
の AS-TWG ソウル会議において、各国のコメ
ントを盛り込んでアジア版の内容を確定した。
これらが「物流 EDI 研究会」の第2年度と成果
物である。

③ 世界統一ユーザー・マニュアルの開発

我々はこのアジア版と SMDG との相違点をま
とめ、SMDG に両マニュアルの統合化、即ち世
界統一マニュアルの開発を提案した。1994年3
月の英国サザンプトンで行われた SMDG の会議
では約70名の参加者を得て統合化について議論
され、アジアの要求項目はほとんど認められる
と同時に、SMDG (欧州)、AS-TWG (アジ
ア)、ISA (アメリカ) 3 地域の統一マニュアル
を開発することが決定した。

ISA (Information Systems Agreement) と
は汎米 EDIFACT ボードのユーザーグループで
あり、北米地域の要件を盛り込んだアメリカ版
ユーザー・マニュアルを開発していた。

「物流 EDI 研究会」の最終年度に当たる平成6
年度の課題は、この世界統一マニュアルを完成
させることである。1994年6月12日、クアラル
ンプールで開催された AS-TWG においては、
SMDG で作成された世界統一マニュアル案につ
いて逐条審議し、今後アジア各国のコメントを
取りまとめて、1994年9月にヘルシンキで開催
予定の SMDG 会議において内容の統一化を図る
ことになっている。ペイプラン SWG の活動経緯
については別表4をご参照頂きたい。

④ シンガポール港における電子ペイプラン システムの強制導入

上述した標準化活動の途中、1992年9月にシ
ンガポールのコンテナターミナルを運営してい
る PSA (Port of Singapore Authority) が、
1993年7月1日よりペイプランメッセージの EDI
化を全船社、全航路、全港、全コンテナにつ
いて強制とし、これに対応できず従来同様の書類
で提出する船社にはペナルティーを課徴する
との発表を行った。これに対してペイプラン SWG
が中心となって対応策を協議の上、関係邦船社
共同で「実施の1年延期とペナルティーの廃止」
を骨子とする文書を PSA 宛に出状した。結果と
して、実施は1994年4月1日に延期されると同
時に、ペナルティー課徴も同年7月1日(最終
的に8月1日)となり、また、ペナルティーの
額も当初噂されていたものより大幅に下げる
ことに成功した。このようなケースに迅速かつ
確な対応がとれたのも、ペイプラン SWG のよ
うな組織があったからこそであったと同時に、

〔別表4〕パイプランSWG活動経緯

(平成4年度)

- 91. 12 拡大EDIFACT研究会
- 92. 6 物流EDI研究会
- 92. 9 SMDGジェノア会議
- 92. 10 ASEBソウル会議
- 93. 1 SMDGマルメ会議

日本版ユーザー・マニュアル完成

- VAN業者参加
- ターミナルオペレーター参加
- 日本から初参加
- 日本TRANSPORT WORKING GROUP(AS-TWG)設置提案
- 日本の改善要求(25項目)につき討議

(平成5年度)

- 93. 5 AS-TWG北京会議
- 93. 6 SMDGカーディフ会議
- 93. 10 AS-TWGソウル会議
- 93. 10 SMDGニューヨーク会議
- 94. 3 SMDGサザンプトン会議

アジア版ユーザー・マニュアル完成

- 日本版を元にアジア版ユーザー・マニュアル開発方針の決定
- アジア版ユーザー・マニュアルの内容確定
- SMDG/TOPAS/ISA JOINT MEETING
- 世界統一版ユーザー・マニュアルの開発方針の決定

(平成6年度)

- 94. 6 AS-TWGクアラルンプール会議
- 94. 9 SMDGヘルシンキ会議
- 94. 10 AS-TWG台北会議
- 95. 3 SMOGサレルノ会議

世界統一版ユーザー・マニュアル完成(目標)

- 世界統一版ユーザー・マニュアル案を審議
- 〃 審議(予定)
- 〃 確定(予定)

EDIFACT 実用化の第1号としてパイプランメッセージを選んだことが誠に時宜を得たものであったということを示す好例としてあえて付言したい。

4. EDIの今後の展開と課題

「EDI」を企業の枠を超えて情報を活用する仕組みと定義したが、その第一義の目的は業務の簡素化・効率化にある。ある意味では最近はやりのBPR(Business Process Reengineering)の極めて有効な手段ということが出来る。

昨年10月アメリカ連邦政府は年間2千億ドルにのぼる商品やサービスの購入に対して、97年1月完全実施を目的にEDIにより調達プロセスの合理化を図るという大統領令を発令したが、これらもその好例と言える。

欧州でも早くから国際物流のゲートウェイである各港では、ハンブルグのDAKOSYやロッテルダムのINTISのように港湾局やターミナル

が中心となって必要な情報交換のためのネットワークを構築、標準メッセージ開発に当たっても中心的役割を果たしている。

また、個別企業のレベルにおいても、欧米ではEDI専門の組織を設置、顧客や各種ベンダーとのEDIを積極的に推進することにより、顧客サービスの向上と業務の効率化を図っていくのが一般化しているように見受けられる。ある米船社ではEDI担当者だけでも20名強の要員を配置しているとのことである。

日本も、企業競争力を維持するためにも、海運業界として関連する他業界を巻き込んでEDI推進体制をこれまで以上に強化していかざるを得ない。物流EDI研究会も、明春で3年間の研究段階を終えることになるが、それ以降の実施段階に向けて、EDI推進母体の設置や各船社における取組み姿勢について官民一体となってさらに積極的に進展すべき時期が来ているように思う。

随想



「日精丸」に想う

東京商船大学教授 ◆ 織田政夫

去る4月に思いがけなく鹿児島喜入基地に停泊していた東京タンカー(株)の「日精丸」に乗船見学する機会を得た。世界最大の原油中継備蓄基地といわれる喜入の、東京ドームがすっぽり入る直径100メートルもある巨大タンク群が林立する一大パノラマにも驚かされたが、聞きしにまさる日精丸の巨体に目を見張らされた。

船の全長がなんと378メートル、幅62メートル、船底から操舵室までの高さが17階建のビルに相当する57メートルもある。とにかくデカイ。48万重量トンの巨大さを実感させられた。

同船は1回に56万キロリットル(350万バレル)もの原油を運ぶことができる。しかし、それだけの量も日本の石油消費需要の0.8日分にしかないという。わが国の石油消費量の大きさをあらためて認識させられた。

その日精丸も、船齢20年を間近に控え、引退の時期も近いという。思えば、同船が発注され

たのはオイルショック前のまだ世界経済が「鉄」と「石油」を中心に高度成長を続けていた時期で、石油貿易が二桁ないしはこれに近い伸びを示していた。この頃、石油貿易はすでに世界海上荷動き量の57%も占めていたが、安価なエネルギー源として、また石油化学原料としてまだまだ伸びが続くと見込まれていたため、発注タンカーが大型化していた。

それが、1973年のオイルショックで石油をはじめとする天然資源が一挙に値上がりしたため、世界経済はそれまでの高度成長から一挙にマイナス成長ないしは低成長に構造変化した。これが石油利用産業に与えた影響は特に大きく、タンカー市場は未曾有の長期不況に入った。

日精丸が就航したのは、オイルショックの影響がタンカー市場にフルに現われ、係船量が4,000万トン台を突破し5,000万トン台に向かって急増していた1975(昭和50)年であった。荷揚げを

終えて赤い腹を見せている巨体を眺めていると、そうした当時のいつ回復するか予想もつかない深刻な海運不況が思い出された。

そうした状況を体験しながら、日精丸は就航以来、約50日の航海日数でペルシャ湾と日本の間を往復し、まさに動くパイプラインの役割を果たしてきた。この間の20年という日精丸の歴史は、いわば現代世界海運の変革の歴史でもある。便宜置籍船の急増、発展途上国および社会主義国海運の進出、先進海運国船隊の減少、低賃金国船員の配乗による先進海運国船員の減少、先進海運国における第二船籍制度と混乗制度の一般化、定期航路秩序の不安定化などがそれであり、そしてこの歴史的変革はまだ終わっていない。

いまや先進海運国では、コスト競争力を維持確保するために、船籍の如何を問わず実質的に所有支配する船舶に低賃金国船員を配乗し、ときには船舶管理会社に管理させているものを運航するのが、通常のパターンになっている。

この船舶運航管理（船費）部門で進展している「国際化」は、今後より一層徹底して行われるだろう。そればかりではない。過当競争下のコスト削減圧力から、一般管理費（店費）の徹底した節減を必要ならしめられるので、海外店所・人員の見直しや本社業務の海外移転など、

海運業経営の構造変化の波は今後本社および陸上業務体制をも大きく変革させることになるだろう。

しかも、東アジアの高い経済成長と工業化の進展が、こうした先進国の海運業経営の構造変化を誘引する外部的要因になっている。

21世紀に向かって世界でもっとも高い経済成長率と工業化の進む地域が、引き続き東アジアにおいてNIEsからASEAN、そして中国、ベトナム、カンボジアへと広がる見通しにあるので、この地域が将来も拡大成長を続ける船腹需要源として船社の拠点整備を誘引する。それだけではない。この地域は先進諸国に比べて人件費およびその他一般管理費（店費）において割安となり、コスト競争力を確保できる。加えて、一部の主要都市は航空輸送分野も含めた効率的経済的な複合輸送体制の整備、質の高い物流情報システムの構築などに適した立地条件も備えている。

それゆえ、先進国船社の一部本社業務のアジア諸都市への移転が今後ますます目立ってくると考えられる。特に円高基調の定着で一段のコスト低減を迫られている日本海運は、コストの徹底削減とドルコスト化のために、本社業務の一部東アジア地域への移転を促されるだろう。

海運 ニュース

1. サブスタンダード船排除のための欧州訪問について
2. 第8回アジア EDIFACT ボード
第3回運輸ワーキング・グループの様様
3. 1974年海上人命安全条約の改正
4. 20条問題小委員会の審議模様

1. サブスタンダード船排除のための欧州訪問について

既報の通り、船協／造工船舶解撤問題共同検討委員会は本年4月第3回委員会を開催し、1994年度の活動方針としてサブスタンダード船の市場からの排除を推進するために、国内の関係者をはじめとし、欧州ほかの船主、造船業界に対して共同で当該国船級協会、損害保険、荷主に支持・協力を要請するよう働き掛けることを決定している。(本誌1994年6月号 SHIPPING フラッシュ2、参照)

本決定に基づき、同検討委員会は兒井幹事長を団長に訪欧団を組織し、本年5月30日から6月10日までの間、欧州の主要海事関係団体、船主、造船業界などを訪問、関係者に対して訪欧団の目的、サブスタンダード船対策についての基本的考え方を説明した上で本問題および船舶解撤問題について幅広く意見交換を行った。その概要は下記報告の通りである。

サブスタンダード船排除キャンペーン 訪欧団報告

1. メンバー (順不同、敬称略)

兒井団長 (NKK)、飯塚副団長 (大阪商船三井船舶)、河村副団長 (三井造船)、杉浦団員 (日本郵船)、赤塚団員 (当協会事務局)、井上団員 (当協会事務局)、桐明団員 (日本造船工業会事務局)

2. 日程及び訪問先

5月30日(月) オスロ

ノルウェー船主協会

国際独立タンカー船主協会

(INTERTANKO)

5月31日(火) オスロ

バルチック国際海運協議会会長との懇談

6月1日(水) ロンドン

英国船主協会

欧州・日本船主協会評議会 (CENSA)

国際ドライカーゴ船主協会

(INTERCARGO)

在倫日本海事関係者との懇談

6月2日(木) ロンドン

国際海事機関 (IMO)

石油会社国際海事評議会 (OCIMF)

国際海運会議所 (ICS)



6月3日(金) ロンドン

ロンドン海上保険業協会 (ILU)

プレスとの懇談

国際海事産業協議会 (IMIF)

国際船級協会会議 (IACS) (中止)

6月6日(月) アテネ／ピレウス

ギリシャ船主協会

6月7日(火) アテネ/ピレウス

POSEDONIA '94 JAPAN DAY 参加者との懇談

6月9日(木) マドリード

西欧造船工業会 (AWES)

6月10日(金) パリ

経済協力開発機構 (OECD)

3. 概要

当方より本委員会の活動経緯とサブスタンダード船対策についての基本的考え方をベースに今回の「サブスタンダード船排除キャンペーン訪欧団」派遣の趣旨を説明し、サブスタンダード船排除についての先方の意向を聴取するとともに、広くサブスタンダード船問題および船舶解撤問題について意見交換を行った。

(1) 5月に DONALDSON REPORT (英国運輸大臣に対する答申) が発表されるなど、欧州ではサブスタンダード船問題に対する関心が高まっており、今回のミッション派遣は非常にタイミングが良かった。

これまで、IMO をはじめ各海事関係機関が独自にサブスタンダード船対策を検討してきたが、それぞれ内部事情を抱えているため、効果的な対策の実施までは到っておらず、これを促進させる意味から日本の海運・造船両業界が共同してキャンペーン活動を展開することは誠に時宜を得た活動として、各訪問先から歓迎された。また、大方の訪問先から本キャンペーンへの支持・支援を得ることができ、大きな成果が得られたものと思われる。

総論においては賛同を得られたものの、「老齢船が必ずしもサブスタンダード船ではない」との指摘がなされるなど、今後、いかにして具体的にサブスタンダード船を排除していくのか、また、サブスタンダード船をどのようにして特定するのか、の各論展開においては

各種議論が予想される。

(2) IMO、IACS の場における検査強化策はほぼ固まってきており、後はいかに実行に移すかの段階にあり、その成果が各方面から期待されている。このような状況において、寄港国政府のポートステートコントロールのみならず、旗国政府、船級に課される責任は重大との関係者の一致した認識である。これら旗国政府・船級の義務が、いかに厳正かつ公平に運用されるか、IMO、IACS に対する関係者の早期実施に向けての期待が強く表明された。

(3) 保険・荷主業界ではサブスタンダード船の存在を許容している旗国政府および船級への不信感が高まっており、まずはそれら旗国政府および船級の管理強化が最優先課題であるとの意見が多々あった。

(4) サブスタンダード船の問題には、現在の海運マーケットが大きく影響しているとの指摘があった。即ち、船主が船のメンテナンスに十分な費用をかけられないような市場が問題であり、この点では荷主(チャーター)・保険会社も責任の一端を担っている。

要は海事関係者のすべて、即ち、船主・船級協会・保険会社・銀行・荷主がそれぞれ責任を負っていることを自覚すべきとの指摘があった。

また、一方でそれぞれが市場で競争を行っている現実もあるとの指摘もなされ、市場経済を前提とするなかで、本問題解決の難しさが改めて浮き彫りにされた。

(5) ポートステートコントロールについては、欧州はパリ MOU をベースに実施されており、昨年12月、パンパシフィック地域において合意が得られた東京 MOU の動向も注目されている。今後、南米・アフリカ・アラブなど、他地域もこれに追随する動きがあり、最

終的には全世界ネットワークが構築されていくものと思われる。

(6) 本年3月、日・韓・欧造船首脳会議において採択されたサブスタンダード船対策に関する造船業界からの提言に基づき、各国造船業界から自国の政府ならびに関係業界に対し働き掛けることとなっているが、その一環として欧州においても日本同様海運業界との連携を強化するため、AWESよりECSA(European Community Shipowners' Association 欧州共同体船主協会)に対し、共同歩調を採るよう働き掛けている。

(7) 欧州においては、船舶解撤そのものを巡る現状および問題点に関する理解が必ずしも進んでおらず、当方より93年3月にとりまとめたWHITE PAPER ON GLOBAL SHIP-SCRAPPING INDUSTRYに基づき、現状の解撤能力は1,000万%程度までは確保できるものの、今後70年代末に建造された大型船が大量に解撤に向かえば解撤能力がショートする

恐れがあること。また、現在解撤を実施している国々は解撤船の購入資金、伸鉄スクラップ材の需要などに問題を抱えており、今後の解撤能力の増強は楽観できない旨指摘した。

また、今後、解撤業を安定的に発展させるためには解撤工事量の平準化が必要であり、そのためには解撤船供給サイドの努力も必要とされることも説明した。

(8) 検船データのデータベース化が各所で開発中、もしくは実施に移されているが、そのデータベースの運用にあたっては、情報の開示と乱用の防止について懸念を示す関係者もあった。

OCIMF…SIRE システム/パリ MOU/USCG/IMO…ISID システム etc.

(9) サブスタンダード船を市場から排除する方策とともに、サブスタンダード船の新造船への更新を支援するための優遇措置が考えられないかとの指摘もあった。例えば、D/Hタンカーの入港税、トン税の軽減。

2. 第8回アジアEDIFACTボード 第3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・啓蒙普及など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 (日本貿易関係系統簡易化協会理事) 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。

(船協月報1992年6月号内外情報6参照)

1. 第8回アジアEDIFACTボード会合

1994年6月7日～8日、同ボードの第8回会合がクアラルンプールで開催され、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、タイのほか、フィリピン、香港、インドネシア、そして ESCAP、UN / ECE / WP. 4 からのオブザーバーを含め、約180名が参加し、当協会からは下記の7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
NYK システム総研 主席研究員	細貝 丈明
川崎汽船 港湾事業部副部長	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
〃 業務部業務第一課	笠原 永子

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 に関する世界的動向や去る3月14日～18日に開催された第39回 ECE / WP. 4 会合および4月25日～29日に開催された JRT 会合（オタワ）の様相（本誌1994年6月号海運ニュース参照）などが報告された。

2. 第3回運輸ワーキング・グループ

ボード会合に先立ち、6月6日～7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3回会合も開催された。

同WGへの参加者は、台湾、香港、インド、日本、韓国、マレーシア、シンガポール、タイ、の6カ国2地域から31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、議長には、第1回会合以来、日本の岡本秀徳氏（物流EDI研究会・EDIFACT作業部会・パイプラン小作業部会主査）が就任している。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（パイプラン）に関するUN/EDIFACTメッセージ（BAPLIE）の世界統一マニュアル案について検討することであった。

具体的には、第2回WGにおいて採択されたアジア版マニュアルと、既存の欧州版および米国版のそれぞれのマニュアルの内容を勘案して作成された三者共通の新マニュアル案を逐条審議したものである。

会議では、各項目毎に討議が行われ、パイプランの専門家によるサブワーキング・グループを設置して詳細な問題点の抽出が行われた。その結果、本WGとして基本的に同案に合意できることが確認され、細部については94年9月に開催されるSMDG会合（共通マニュアルのベースとなった欧州版を開発した西欧EDIFACTボード傘下のユーザーグループ）にアジアとしての意見を提出することとなった。

同WGの次回会合は、94年11月に台湾で行われる第9回アジアEDIFACTボードの際に開催される予定である。

3. 1974年海上人命安全条約の改正

国際海事機関（IMO）は、5月16日～25日の間、第63回海上安全委員会（MSC）およびSOLAS条約締約政府会議を開催し、1974年海上人命安全条約（74/78SOLAS条約）の改正案などを審議した。

採択された改正案のうち主要なものは次の通

りであるが、SOLAS条約のほか、タンカーに乗り組む者のための特別訓練要件に関するSTCW条約第V章の改正についても採択（本誌1993年4月号参照）されており、これにより、1989年以降に頻発したタンカー、バルカーの安全対策にかかわる条約改正は一段落した形となった。

(1) 国際安全管理コード (SOLAS 条約IX章)

船舶を運航する船社の管理体制を規定するための国際安全管理コード (ISM コード) が SOLAS 条約新IX章により強制化された。発効時期は国際航海に従事するすべての客船、原油タンカー、ケミカルタンカー、ガスキャリア、バルクキャリアについては1998年7月1日、前記以外の500%以上の船舶は2002年7月1日以降適用される。

(2) 海上安全強化のための特別措置 (同条約XI章)

操作要件に係わるポート・ステート・コントロールに条約上の法的根拠を与えること、タンカーおよびバルカーに対する検査強化、ガイドライン (総会決議744(18)) の強制化、すべての船舶を登録し船名が変更されても必要に応じ追跡を可能にするためのIMOナンバーの強制化、および船級協会など検査代行機関の承認に関するガイドライン (総会決議739(18)) の強制化を内容とする SOLAS 条約新XI章が制定された。発効時期は1996年1月1日となっている。

(3) 船舶通報制度 (同条約V章—8/1規則)

IMO が策定する基準およびガイドラインに基づいて、IMO 承認の下に船舶通報制度が実施される場合、それぞれの通報制度の規定に従うこととされ、船長は要求される情報を報告しなければならないこととされた。発効時期は1996年1月1日となっている。

(4) 非常用曳航装置 (同条約V章—15/1規則)

20,000%以上のタンカー (原油、プロダクト、ケミカル、液化ガス) は、主管庁の認める曳航設備を船首尾に備えなければならないこととされた。発効時期は新造船については、1996年1月1日以降、現存船についても1999年1月31日までの最初の入渠時に設置しな

ければならないこととされている。

(5) 船橋視界の要件 (同条約V章—22規則)

長さ45m以上の船舶は、操船指揮位置から船舶の長さの2倍あるいは500mのどちらか短い距離より遠くの海面視界が遮られてはならないなど、船橋からの視界についての要件が定められた。発効時期は1998年7月1日であり、同日以降建造される新造船が対象となる。現存船については、可能な限り規則を満たすこととされているが、構造の改造や設備の追加が伴う場合は必要ないとされている。

(6) 条約改正の早期発効

船舶の安全対策など、緊急を要する条約改正の手続きを、SOLAS 条約締約政府会議において3/4以上の多数で可決され、かつ、事務局が改正案を2カ月以内に回章することを条件に、採択/発効までの期間を12カ月に短縮 (従来最短でも18カ月) することが決議され、条約改正の早期発効の促進が図られた。

(7) その他

(イ) 燃料管の二重管化 (同条約II章—2/15規則)

すべての船舶は高圧燃料管を二重管化しなければならないこととされた。発効時期は1998年7月1日であり、新造船については同日以降、現存船についても2003年7月1日以降適用される。

(ロ) 高速船コード (同条約X章)

高速船について規定された高速船コード (HSC コード) が SOLAS 条約新X章として制定された。発効時期は1996年1月1日となっている。

(ハ) 国際ガスキャリアコード (同条約VII章)

SOLAS 条約VII章 (危険物の運送) において引用されている国際ガスキャリアコード (IGC コード) のうち、貨物の最大積付け率計算式が策定され、タンクのパント管の背

圧が具体的に明示された。発効時期は1998 適用される。
 年7月1日であり、同日以降の新造船から

4. 20条問題小委員会の審議模様

海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、6月24日、20条問題小委員会を開催し、別表の通り外航船19隻(混乗近代化船18隻、その他1隻)について、配乗基準の特例措置を承認した。

これにより、同小委員会がマルシップ混乗船として20条特例を承認した船舶の合計は、外航

船148隻、近海船30隻となった。

なお、前述の外航船148隻には、売船、配乗替え、新マルシップより混乗近代化船への移行などによるものも含まれており、就航中の船舶は95隻(混乗近代化船26隻、その他69隻)である。

〔別表〕混乗近代化船

船名	会社名	船種(%)	配乗 ()内は外国人員外職員)	その他
大八洲丸	旭海運	鉱石 7万7,730	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	新マルシップからの移行
神栖丸	第一中央汽船	撒積 7万4,843	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	B実用船からの移行
筑前丸	第一中央汽船	撒積 7万5,300	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	新マルシップからの移行
コスモアンドロメダ	共栄タンカー	タンカー 14万0,272	日本人 9名 フィリピン人 16名(1)	新マルシップからの移行
コスモアストリア	共栄タンカー	タンカー 13万8,197	日本人 8名 フィリピン人 16名(2)	新マルシップからの移行
コスモギャラクシィ	共栄タンカー	タンカー 13万6,681	日本人 8名 フィリピン人 16名(2)	新マルシップからの移行
天栄丸	共栄タンカー	タンカー 3万9,257	日本人 9名 フィリピン人 15名(3)	新マルシップからの移行
神宮丸	日本郵船	自動車 2万1,267	日本人 8名 ミャンマー人 14名(2)	新マルシップからの移行
甲斐丸	日本郵船	コンテナ 5万0,606	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	新マルシップからの移行
能代丸	日本郵船	石炭 5万3,935	日本人 9名 フィリピン人 13名(1)	新マルシップからの移行
エヌワイケイ スターライト	日本郵船	コンテナ 4万3,227	日本人 8名 ミャンマー人 14名(2)	新マルシップからの移行
エヌワイケイ サンライズ	日本郵船	コンテナ 4万3,209	日本人 8名 ミャンマー人 14名(2)	新マルシップからの移行
高嶋丸	日本郵船	タンカー 13万8,320	日本人 8名 フィリピン人 16名(2)	新マルシップからの移行
ばなま丸	大阪商船三井船舶	貨物 1万7,139	日本人 8名 インドネシア人 15名(2)	新マルシップからの移行
矢作丸	大阪商船三井船舶	石炭 5万5,553	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	新マルシップからの移行
センチュリーリーダー5	八馬汽船	自動車 2万2,890	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	新マルシップからの移行
筑波山丸	国際エネルギー輸送	タンカー 14万6,376	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	新マルシップからの移行
山陽丸	タンダマリン	石炭 5万0,905	日本人 9名 フィリピン人 13名(1)	B実用船からの移行

その他

船名	会社名	船種(%)	配乗 ()内は外国人員外職員)	その他
明洋丸	明治海運	自動車 1万7,380	日本人 9名 フィリピン人 13名(3)	A実用船からの移行

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 石油連盟

設立 昭和30年11月1日

沿革 石油連盟は、石油精製業の団体であった「石油精製懇話会」と石油元売の団体であった「石油元売懇話会」とが発展的に統合した民間団体である。

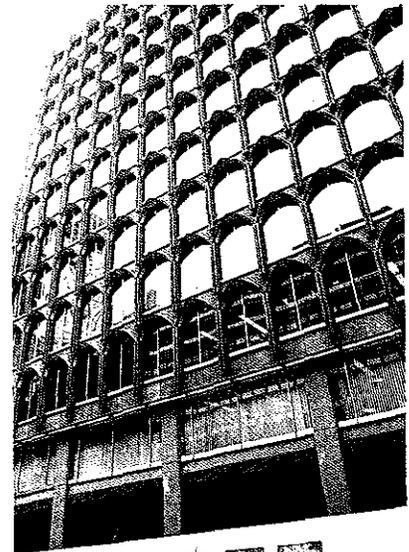
石油精製懇話会は、太平洋岸製油所の再開直後の昭和25年3月3日に設立され、戦後初めて石油業界が自主的に相互の連絡や親睦のために結成した団体であった。

石油元売懇話会は、石油需要の急増とエネルギー革命の急速な進行の中で、政府が石炭から重油への熱源転換方針を短期間に外貨節約と石炭鉱業の合理化を理由に重油から石炭へ再転換する方針に変更したため、元売各社にとって重大な問題となり政府に対する折衝や他産業との交流を行う必要が生じたこと、元売各社はもともと販売活動の拠点となる団体の結成を企図していたことなどか

ら、急きょ昭和29年2月5日に設立された団体であった。その後、石油業界が精製業界と販売業界に二分したまま業界の諸問題について活動するのは得策ではなかったため、両懇話会は昭和30年10月31日に解散、発展的に両団体を統合して石油連盟を昭和30年11月1日に設立した。

会長 建内 保興（日本石油会長）

会員 本連盟の会員は、原油の精製施設を有して石油精製業を営むか、または



石油連盟会館

全国的に一般石油製品の元売業を営む石油業者をもって組織する。会員数25社。

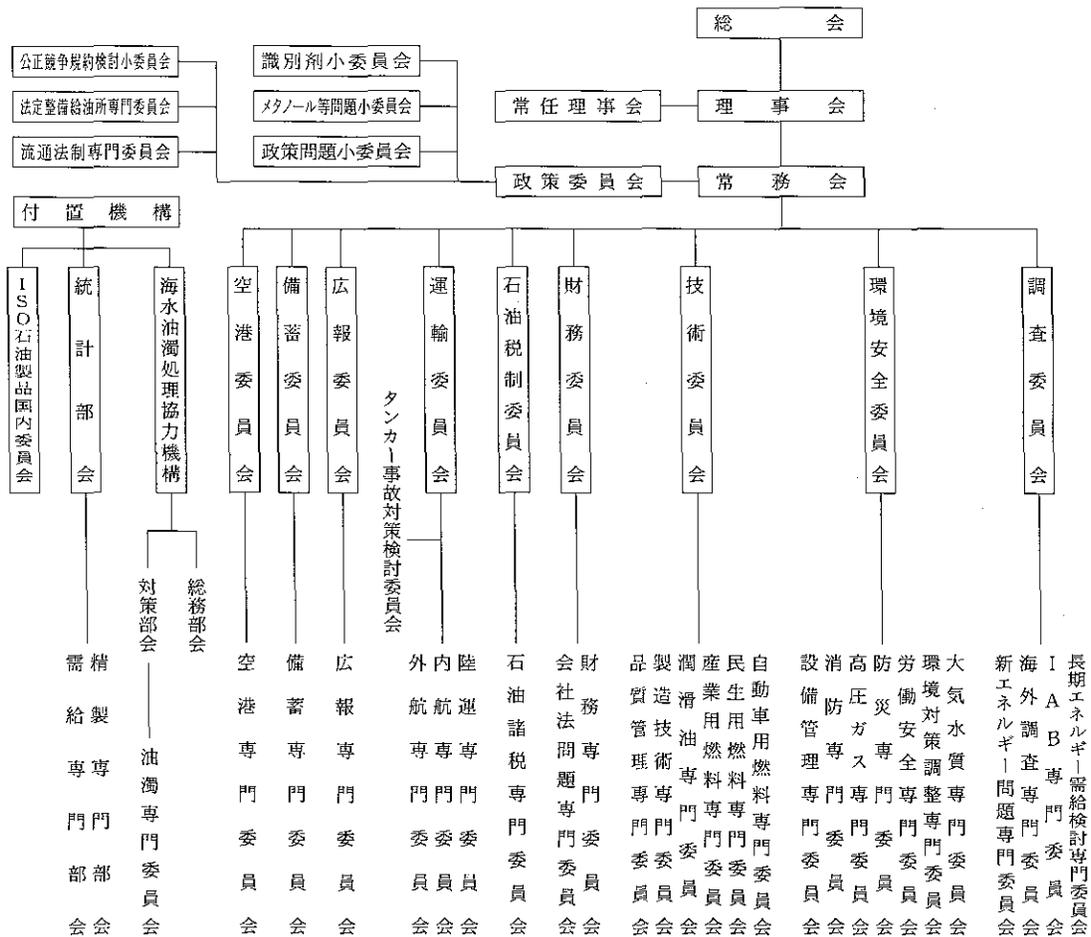
事務所 東京都千代田区大手町1-9-4
経団連会館

事業目的 石油業の健全な発達を図ることを目的とする。ただし、営利事業を行わない。

事業活動 1. 会員会社相互の連絡、融和および親睦に関する事項

2. 石油に関する知識の啓発および普及宣伝に関する事項
3. 石油業に関する意見の発表および建議に関する事項
4. 内外石油事情の調査研究および統計に関する事項
5. 大規模石油災害対応体制整備事業に関する事項
6. その他本連盟の目的を達成するために必要な事項

委員会組織図



海運雑学ゼミナール 第52回

石油の登場で終わった 鯨たち最大の危難の時代

18世紀の頃、米国・ニューイングランド沿岸に住む人々にとって、捕鯨は、現在の石油産業に匹敵する一大産業だった。当時の捕鯨の目的は燃料としての鯨油の採取であり、中心となったナンタケットは、捕鯨に携わる150隻もの船舶を擁する世界最大の捕鯨基地だった。

当初は沿岸でのセミ鯨の捕獲が中心だったが、乱獲によってその頭数は激減し、やがて捕鯨船は遠く西インド諸島から大西洋にまで出かけるようになる。しかしここでも鯨の頭数は急速に減り、ついには太平洋にまで進出するようになった。

それまで、ほとんど捕鯨が行われていなかった当時の太平洋はまさに鯨の宝庫だった。19世紀半ばには、遠洋捕鯨に対応して船は大型化し、隻数も増えた。その頃、捕鯨の中心基地となっていたニューベッドフォードの住民一人当りの

所得は世界一。現代の産油国並みの繁栄ぶりだった。

しかしいかに広大な太平洋とはいえやがて鯨の数は減り、必要な頭数を捕獲するにはより長期の航海を余儀なくされた。

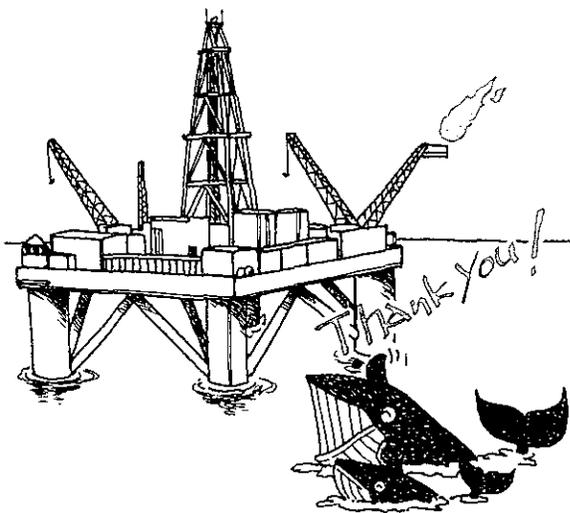
ちょうどその頃、鯨油の格好の代替物があらわれた。石油である。それまで井戸堀りの最中に突然吹き出す始末の悪い泥水とみなされていたものが、じつは非常に効率の高い燃料であることに人々が気付いてから、石油が鯨油に代わる新エネルギーとして歴史の舞台に踊り出すまでさしたる時間はかからなかった。19世紀の終わりには海上油井の掘削にも成功し、蒸留技術の進歩によって灯油やガソリンなどさまざまな燃料や潤滑油が原油から取り出されるようになった。

こうして鯨たちの最大の危難の時代は終わったが、すでに激減してしまった頭数はその後も回復してはいない。海洋資源の管理などという考えがまだ存在しなかった頃の話とはいえ、そのツケは現在まで続いている。

「船は遅い」の常識を覆す 超高速滑走艇(ハイドロプレーン)

船は、一般に遅い乗物というイメージがある。例えば貨物船で最高速のコンテナ船でも航海速度は24ノット(時速約44km)前後。軍用艦の中で最も速い駆逐艦でも40ノット(時速74km)前後で、航空機や鉄道、自動車と比べれば確かに遅い。

しかし競技用やスピード記録用の高速モーターボートとなると話は違ってくる。こうした小型艇は、船底をフラットにつくり、強力なエンジンで船体を浮かせ、ちょうどスキーのよ



うに水面を滑走して走るもので、ハイドロプレーン（水上滑走艇）と呼ばれる。

航走中は水の抵抗がほとんどなくなるため極めて高速で、航空機用のターボジェットエンジンを積み、時速200kmを越す記録を生んだ艇もある。

しかしこのような高速になると、わずかな波でも船体は水上をバウンドし、再び着水するときに受ける水面からの反動は、まるでコンクリートにぶつかったような衝撃を与える。

このためちょっとバランスを崩せば、船体を破損したり沈没したりという事故をまぬがれない。スピードの極限を追求する船のF1レースの世界もまた、死の危険と背中合わせの世界なのである。

「トルデシーヤス条約」は地球まっ二つの山分けプラン

アフリカ回りのインド航路発見に乗り出し大航海時代の先陣を切ったポルトガルに対し、遅れをとったスペインは、コロンブスに資金援助して、西方航路によるインド到達を目指した。

コロンブスは、大西洋を西進して西インド諸島に達しスペインによる領有を宣言するが、すでにローマ法王からボジャドル岬（北緯26度）以南のアフリカ沿岸部とその接続水域の領有権を認められていたポルトガルはこれに強く抗議する。ポルトガルは「接続水域」の概念を西に限りなく延長して解釈し、西インド諸島もその中に含まれるものと考えたのである。

ポルトガルとスペインの両国はローマ法王に調停を求め、1494年の6月、「トルデシーヤス条約」を結ぶ。その内容は、アフリカ沖のヴェルデ岬諸島から西に370レグア（約2,000km）の

地点を通り南北に延長される経線で地球を真二つに分割するというものだった。

この分割線は、西経46度37分の経線とその裏側を通る東経133度23分の経線に当たり、前者より西（もしくは後者より東）で発見される非キリスト教徒の土地がスペインに、前者より東（もしくは後者より西）で発見される非キリスト教徒の土地がポルトガルに与えられた。

現代の常識からすれば、あまりにも手前勝手な条約だったが、新大陸の領有に関しては、この条約は比較的よく守られた。中南米諸国の中でブラジルだけがポルトガル語圏に属するのはこの条約による分割の名残である。

しかしアジアを通過する分割線については、ほとんど有名無実だった。この地域では、その後、イギリスやオランダが自由に交易を行い、17世紀にグロティウスが唱えた「公海自由の原則」の影響もあって、ポルトガルとスペインの二国間条約は無視された。両国がその権利を主張するには、武力による実力行使しか方法がなかったが、当時の両国の力ではそれも不可能だったのである。



OSAKA 便り

大阪は「難波津」と呼ばれ、その昔、遣唐使船の発着場となるなど港は外交上、経済上、重要な位置を占め、人と物が往来する、ならではの拠点であった。そして近年ゆとりある社会の実現志向とともに、海洋性レクリエーションやウォーターフロントにつながる話題とともに、海や港湾への関心がとみに高まりつつある。こうした背景の中で、平成6年9月4日待望の24時間空港である関西国際空港が開港の時を迎える。この新空港オープンに先立つ50日前、海と港湾がもたらす数々の恵みと役割を見つめ直し、21世紀へ向け世界に開かれた大阪の新しい足取りにふさわしい「第9回海の祭典」がスタートした。

大阪湾岸各地においては、すでに昨年来“7月20日を国民の祝日「海の日」に”の署名運動に連動して“海の祭典”プレキャンペーンが随時進められてきた。「海の日」の署名活動も一応終了し、運動の主役は海の祭典へとバトンタッチされ、さらに8月後半には関西新空港オープンへと力点が移行するという絶好のタイミングのもとに一連の各種行事が進行中である。



21世紀に向かって成長していく、わんぱくな海のこどもを波と太陽でイメージしたものです。
太陽の輝きは9本で、第9回「海の祭典」を表しています。

〔第9回海の祭典〕のあらまし

1. 会場：大阪港、堺泉北港、阪南港・二色の浜、りんくうタウン、淡輪・箱作海岸
2. 期間：平成6年7月17日(日)～8月14日(日)
3. 主催：第9回「海の祭典」推進協議会
代表理事・大阪府知事、大阪市長
4. 後援：運輸省、海上保安庁、気象庁ほか
5. 催事の主なもの
 - (1) 7月17日 オープニングパレード
大阪市内、堺市内
 - (2) シンポジウム
「大阪の海—二千年の歴史と未来—」
 - ① 21日「古代大阪の国際交流」
 - ② 22日「自由都市・国際貿易都市堺市と天下の台所大阪の人と港」
 - ③ 23日「情報発信都市大阪、21世紀の海と空」
 - (3) 主催・共催・協賛・後援の各種行事
 - ① 帆船、客船などの一般公開とクルージング
(にっぽん丸によるデイクルーズとワンナイトクルーズ・飛鳥によるワンナイトクルーズなど)
 - ② 日本丸帆走と漁船パレード見学会
 - ③ 海の教室 フェリーによるクルージング
 - ④ 光と音のファンタジックシップショー
 - ⑤ 大阪湾クリーンアップ作戦
 - ⑥ フィックス艇大阪湾大遠漕
 - ⑦ 瀬戸内海研究会議シンポジウムなど
 - (4) 地区別イベント
大阪港ポート天国、舞洲野外コンサート、マリニフェア in 大阪、海の絵画展・写真展、天保山薪能、天神祭奉納ヨットレース、花火大会、堺大魚夜市、堺たそがれコンサート、高石市民レガッタ、国際ドラゴンボートレース、女子ビーチバレー世界大会、泉大津ロマンフェスティバル、ジャパンボードセーリングマラソンなど。

海運日誌

6月

1日 運輸省は、内航業界の体質強化を目的に、オーナーとオペレーターの許認可基準見直し、輸送の効率化とモーダルシフトへの取り組みの強化など7項目からなる構造改善指針を5年ぶりにまとめた。

10日 運輸省は、造船政策担当者による日韓造船課長会議で、三星重工、現代重工、漢拿重工の計5基の建造設備拡張を確認したことを明らかにした。

15日 当協会は、第47回通常総会を開催した。
(P.2 特別欄参照)

◎ 国民の祝日「海の日」制定推進国民会議は、海運ビル前で、1,000万人署名達成記念イベントを開催した。引き続き要望団が総理府へ1,000万人の署名を届け、国会では羽田総理大臣と面会し「海の日」の祝日化を要望した。

20日 日本タンカー協会は通常総会を開催し、吉田耕三会長(昭和海運社長)の任期満了に伴い、新会長に南雲四郎・川崎汽船社長を選任した。

21日 平成5年12月10日に船員中央労働委員会より運輸大臣に答申のあった船員法の一部を改正する法律案が可決成立した。
(本誌1994年1月号P.22 海運ニュース1.参照)

22日 油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律が第129回通常国会で成立するとともに、油濁2条約(69CLC/71FC)を改正する92年

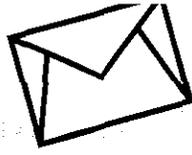
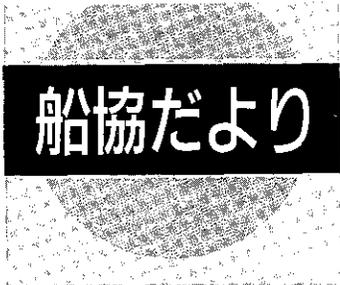
議定書などをわが国として批准することが承認された。同法の概要は、油濁損害についての船舶所有者の責任限度額を引き上げる(約34億円→約93億円)とともに、国際基金からの補償限度額についても引き上げる(約93億円→約209億円、最終的には約310億円)、また、適用水域を領海内から200海里水域内とするなど法律の適用範囲を拡大することなどである。

24日 当協会は、運輸省海上交通局に対し、米国内港船舶へのとん税引き上げを盛り込んだ新海運助成法案(H.R.4003)に反対する要望書を提出し、運輸省を通じ政府間ベースでの善処を要請した。
(P.10 シッピングフラッシュ参照)

◎ 海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、20条問題小委員会を開催し、混乗近代化船8社18隻、新マルシップ混乗船1社1隻を承認した。(P.27 海運ニュース4参照)

25日 日本内航海運組合総連合会は、第29回通常総会を開催し、松本泰徳会長の任期満了に伴い、新会長に増井義己副会長を選任した。

30日 村山富市新首相は、閣僚名簿を発表し、自民、社会、新党さきがけ三党による連立内閣が発足した。運輸大臣には、元運輸政務次官で自民党の亀井静香党副幹事長が就任した。



陳情書・要望書（6月）

宛 先：運輸省海上交通局 外航課長
 件 名：米国H.R.4003に対する反対についての要望
 要 旨：同法案は米国に入港する船舶に対するトン税を大幅に引き上げる内容となっており、その経緯等から米国海運業等への助成のための財源として確保しようとしているのは明らかとなっている。当協会は同法案に強く反対するものであり、ついては運輸省においても、政府間ベースにより善処願う旨要望した。

海運関係の公布法令（6月）

- ④ 油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律
 （法律第53号、平成6年6月29日公布）
- ⑤ 船員法の一部を改正する法律
 （法律第75号、平成6年6月29日公布、平成7年4月1日施行）
- ⑥ 船員の雇用の促進に関する特別措置法第3条第1項の就職促進給付金の臨時特例に関する省令の一部を改正する省令
 （運輸省令第24号、平成6年6月24日公布、平成6年7月1日施行）
- ⑦ 港則法施行規則の一部を改正する省令
 （運輸省令第28号、平成6年6月24日公布、平成6年7月15日施行）
- ⑧ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令
 （厚生省令第44号、平成6年6月29日公布、即日施行）
- ⑨ 海難審判法施行規則の一部を改正する省令
 （運輸省令第32号、平成6年6月30日公布、平成6年7月1日施行）

「海の日」祝日化署名運動1,000万人達成

国民の祝日「海の日」制定推進国民会議（会長、稲葉興作・石川島播磨重工業社長）が全国で進めている署名運動が、1,000万人を超え、6月15日、海運ビル前で1,000万人達成記念イベントを開催した。冒頭、主催者を代表して稲葉会長が挨拶に立ち、続いて原田憲海事振興連盟会長、泉信也参議院議員が祝辞を述べた。また評議員の大儀見薫さん（日本セイルトレーニング協会理事長）、加山雄三さん（俳優）、岸ユキさん（俳優）、草柳文恵さん（テレビラジオキャスター）、柳原良平さん（イラストレーター）、土井全二郎さん（海事ジャーナリスト）がそれぞれの体験を交え、海にまつわるエピソードを語った。

イベント終了後、1,000万人の署名は4トントラック2台で総理府へ運ばれ、根本二郎副会長ら要望団が総理府次長、内政審議室長に署名を提出、国会では、羽田首相（当時）に面会し7月20日の「海の記念日」を「海の日」として祝日化するよう要望した。



海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：百万ドル)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
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	360,872	240,551	120,318	6.2	3.2
1993年6月	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
1994年1月	25,968	19,899	6,069	7.6	5.2
2	29,563	18,652	10,910	5.7	7.2
3	36,546	22,578	13,967	5.4	6.1
4	32,936	21,779	11,156	7.3	6.6
5	28,116	21,560	6,555	4.4	12.5

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7月	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
2	106.33	102.20	109.00
3	105.17	103.15	106.50
4	103.53	105.05	102.50
5	103.99	101.55	105.05
6	102.72	99.05	105.33

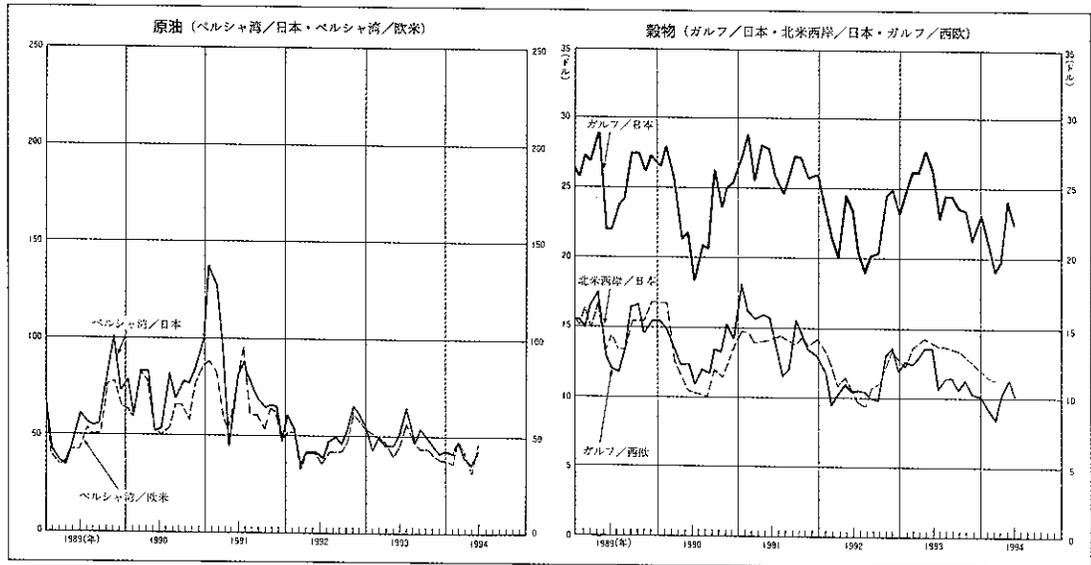
(注) 通関統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)								
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
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	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1993 10	21,548	400	21,148	8,205	4,696	7,492	30	271	428	26	12,874	3,349
11	21,232	6,471	14,761	4,840	3,961	5,253	85	229	293	100	9,794	2,193
12	14,234	890	13,344	3,758	4,701	5,211	121	124	282	37	8,932	839
1994 1	14,145	1,243	12,902	3,853	3,846	4,588	23	168	222	202	11,383	2,893
2	17,414	1,516	15,898	4,295	4,556	6,478	117	174	128	150	11,217	1,762
3	18,777	858	17,919	5,157	5,711	5,839	178	428	199	407	16,779	3,911
4	12,107	0	12,107	2,901	2,164	6,313	129	193	263	144	16,139	4,062
5	13,574	540	13,034	2,022	3,813	6,349	119	178	432	121	12,992	2,707
6	18,233	0	18,233	4,660	4,672	6,994	501	569	727	110	15,564	2,992

(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					
	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	39.05	31.25	55.00	32.50	45.00	42.50	35.00	30.00
3	37.50	31.00	50.00	41.50	46.00	37.50	36.00	32.00	50.00	37.50	46.00	32.50
4	45.00	33.50	46.00	44.00	38.50	31.80	45.00	31.00	47.50	40.00	41.00	32.00
5	45.00	42.00	46.00	38.00	37.00	35.00	44.50	35.00	42.50	37.50	34.50	30.00
6	41.50	33.00	53.00	38.00	44.50	32.00	38.00	32.00	48.50	36.00	42.50	30.00
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		

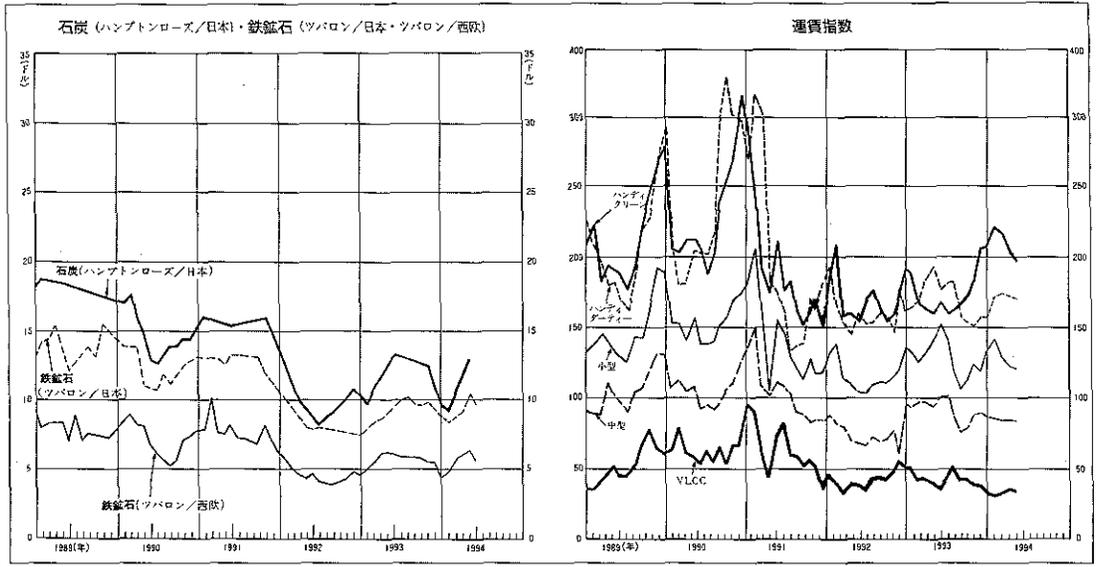
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	21.50	19.50	12.25	12.15	12.00	—	12.78	9.80	9.30	8.60
3	26.25	24.00	19.30	18.25	13.70	—	11.75	11.70	12.25	11.40	8.45	8.00
4	26.25	25.25	19.80	19.25	—	—	—	—	13.00	12.31	—	10.25
5	28.00	25.75	24.25	22.50	14.45	—	—	—	13.75	13.25	—	12.00
6	26.25	23.00	23.30	20.25	—	—	—	—	13.75	11.00	10.50	9.87
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)

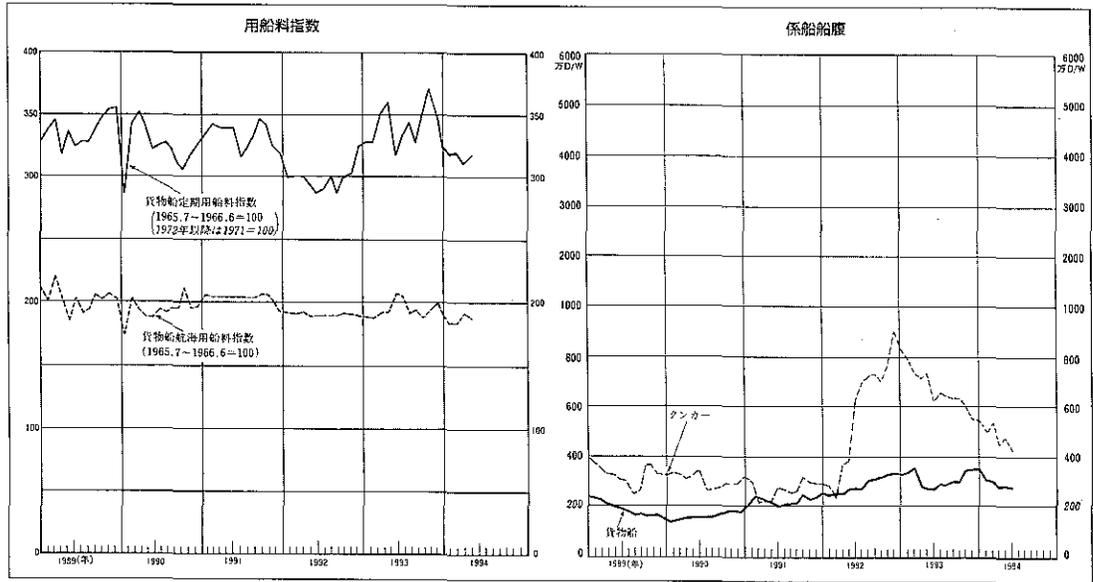
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	10.50	—	9.45	—	7.50	—	8.80	—	4.50	—	4.35	—
2	9.95	—	9.25	—	—	—	7.70	—	—	—	4.96	—
3	10.90	—	—	—	8.25	7.80	—	—	5.45	—	5.60	4.50
4	—	—	—	—	8.35	—	9.25	7.90	6.50	—	6.25	5.55
5	—	—	13.10	12.40	—	—	10.30	—	6.70	6.50	6.50	5.75
6	13.40	—	—	—	—	—	9.50	9.10	—	—	5.75	5.30
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														
	1992				1993				1994						
	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	37.9	86.6	120.6	152.1	183.7	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7
2	48.9	91.2	133.9	184.7	194.7	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3
3	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1	44.9	98.1	126.5	171.7	169.2	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2
4	33.9	81.3	115.5	158.3	153.6	45.2	98.2	132.2	187.6	167.8	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5
5	40.6	71.6	110.2	160.8	147.4	42.5	93.1	141.2	192.8	153.7	36.6	93.6	124.5	169.1	199.4
6	39.4	70.7	104.7	155.4	160.0	39.7	101.3	153.8	177.3	170.1	—	—	—	—	—
7	36.0	68.9	103.9	171.8	153.6	45.9	101.9	140.7	184.2	161.9	—	—	—	—	—
8	43.5	74.6	110.4	178.1	154.7	52.1	89.4	122.9	184.1	167.2	—	—	—	—	—
9	44.6	71.7	113.6	165.0	162.3	41.5	78.4	110.8	160.9	171.9	—	—	—	—	—
10	43.4	72.9	113.2	156.4	161.7	42.3	81.4	118.9	154.0	175.7	—	—	—	—	—
11	49.5	79.3	115.9	164.7	148.6	42.5	92.0	125.8	152.7	186.3	—	—	—	—	—
12	56.8	64.5	117.3	174.2	176.6	41.2	93.2	120.4	159.3	210.2	—	—	—	—	—
平均	43.0	76.4	116.7	169.2	158.2	45.1	93.4	130.2	171.2	175.7	—	—	—	—	—

(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

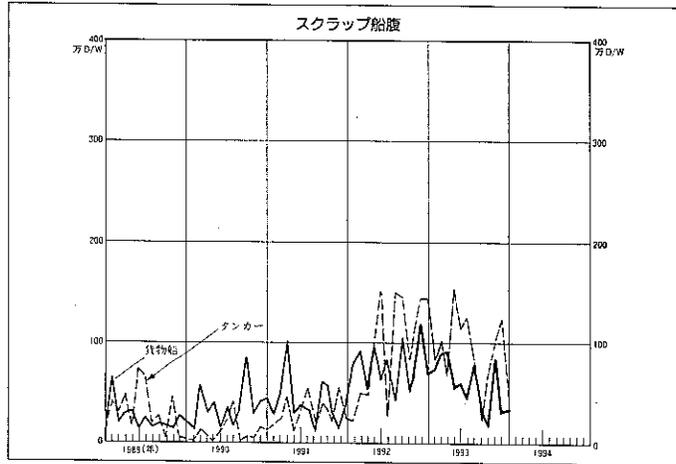
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0
2	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0
3	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	363.7	357.6	325.0	320.0	327.0	324.0
4	212.1	176.4	207.0	192.0	194.0	198.0	329.8	288.7	335.0	300.0	356.0	310.0
5	202.7	202.9	205.0	191.0	195.0	191.0	336.9	343.3	344.0	302.0	366.0	318.0
6	221.5	197.9	205.0	195.0	209.0		346.2	353.5	342.0	301.0	319.0	
7	201.8	191.4	208.0	190.0	206.0		318.7	343.7	349.0	295.0	335.0	
8	189.3	190.0	206.0	191.0	194.0		336.8	325.0	342.0	288.0	346.0	
9	204.1	197.0	206.0	191.0	196.0		324.3	328.3	318.0	293.0	328.0	
10	193.0	195.0	205.0	191.0	188.0		327.5	329.5	325.0	301.0	351.0	
11	197.8	197.0	206.0	193.0	196.0		327.6	322.8	335.0	289.0	372.0	
12	208.4	199.0	208.0	196.0	200.0		338.0	311.4	349.0	300.0	349.0	
平均	203.0	196.9	205.7	194.6	196.3		333.0	334.1	332.4	304.8	341.5	

(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	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	310	2,333	3,017	80	2,656	5,021
3	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280	350	2,481	3,204	97	3,872	7,565	312	2,304	3,000	84	2,813	5,326
4	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538	331	2,317	2,988	92	3,737	7,285	303	2,198	2,808	81	2,534	4,749
5	292	1,868	2,569	57	1,981	3,763	324	2,252	2,982	96	3,356	6,408	291	2,158	2,816	82	2,601	4,901
6	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180	317	2,232	2,954	93	3,179	6,054	288	2,118	2,825	85	2,300	4,215
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	1992						1993						1994					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			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	44	289	406	9	140	258	34	392	710	15	699	1,412	20	185	342	8	226	439
2	53	489	786	6	114	238	45	423	744	15	430	843						
3	62	578	944	18	280	508	47	499	897	20	541	1,043						
4	34	299	542	10	240	487	31	504	901	9	382	747						
5	44	587	980	18	503	1,010	39	310	529	18	774	1,602						
6	38	375	637	23	755	1,530	27	360	609	15	641	1,218						
7	29	491	859	8	167	298	19	227	438	12	649	1,274						
8	19	256	419	14	728	1,511	41	441	774	13	420	832						
9	40	634	1,055	15	678	1,435	20	170	262	8	101	169						
10	21	286	532	10	427	841	13	107	138	9	354	673						
11	32	401	691	11	578	1,196	60	505	854	13	512	1,040						
12	32	670	1,206	13	696	1,406	14	169	292	10	600	1,259						
計	448	5,355	9,057	155	5,306	10,718	390	4,107	7,148	157	6,103	11,572						

(注) ①ブレーメン海運経済研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③乾貨物船は兼用船、撒積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。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. 内航燃料油価格

(単位：円/kℓ)

年次	区分	A重油	B重油	C重油
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		32,300	—	22,150
1993		29,800	—	18,300
1994	1～3	26,200	—	15,900

(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。

4~6 /
7~9 / 半量分の変動と仮定

少ない情報で物事を判断する事の危険さについては今更言う迄も無い。情報洪水と言われる中で、確かな情報を取り出す事も難しい。

最近の話題と言えば例の政変劇が挙げられるが、テレビ、新聞等の報道はいわゆる三面記事的内容であり、大局的観点には乏しいと感じた。どの党が右に行くのか左に行くのか、間に合わせの構想に同意するのしないの云々。まるで芸能人が誰かとくっついたり、離れたりする場合と大差が無い。100円を切った為替の問題はどうするのか、北朝鮮対策は、行政改革は、等々一日を争う問題が山積している事実はどう対応するのか。政治家のレベルはそれを選ぶ国民のレベル以上ではあり得ないのであろうが、あまりにも悲しい現実であ

編集後記

る。

マスコミの責任も大きい。マスコミの姿勢については、かねがね疑問を感じる事が多い。検証をしないまま放送される「驚異の……」「……スペシャル」等のドキュメンタリー。新聞には訂正記事の載らない日は無い。

ふり返ってその情報の受け手であり、かつ有権者である我々はどうか。電車の中でもマンガに熱中する中年予備軍。女性の目が気にはならないのか、側にも恥かしい思いをすることがある。スポーツ新聞の三面記事に読みふける中年。

最近の会社の中での話題はリストラが中心である。出向、移籍、退職等々、出る人も残る人も大変な状況にある。個々人の能力や業務の質を充分検討する余裕も無く、一律何パーセント削減の場合もある。余剰役人、過剰規制、不要公務等の官公庁リストラを一つひとつ検証し、実行していけば政治不信はもとより、景気回復にも大いに貢献するのではないか。

政治のドタバタ劇や、政治家と役人の確執を報道するばかりではなく、視聴者に対しあるべき情報を伝え、あるべき方向に導く事もマスコミの役割であろう。

飯野海運
総務部課長 鈴木康昭

せんきょう 7月号 No. 408 (Vol. 35 No. 7)

発行◆平成6年7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◆植松英明

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を含めて購読料を徴収している)

会 員 紹 介

当協会会員は159社。
(平成6年7月現在)

会社名：八馬汽船株式会社 (英文名) HACHIUMA STEAMSHIP CO., LTD

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 藪内 宏

本社所在地：神戸市中央区磯辺通3-1-2

第三建大ビル9階

資本金：500百万円

創立年月日：1925年1月7日

従業員数：海上109名 陸上31名 合計140名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	3隻	34.104%	66.067%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	7隻	219.533%	274.468%

主たる配船先：北米、南米、豪州、アフリカ、三国間

事業概要：創立当時は上海、大連などに配船。海運集約で郵船グループに参加し所有船舶は日本郵船に貸船しているほか、昭和47年に木材チップ専用船による自営に進出、現在7隻を運航するほか、22隻の船舶管理業務を営んでいます。



会社名：原海運株式会社 (英文名) HARA SHIPPING CO., LTD

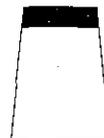
代表者 (役職・氏名)：取締役社長 原 俊一

本社所在地：東京都千代田区富士見1-5-1

資本金：48百万円

創立年月日：1948年1月17日

従業員数：海上33名 陸上3名 合計36名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	2隻	2.843%	5.406%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	5隻	8.091%	14.021%

主たる配船先：国内

事業概要：当社はセメント専用船 (小型・中型・大型) により北九州から、北は北海道、南は宮古、石垣までセメントの海上輸送を行っています。

海への感謝をこめて、7月20日を国民の祝日「海の日」に。



JSA
The Japanese Shipowners' Association