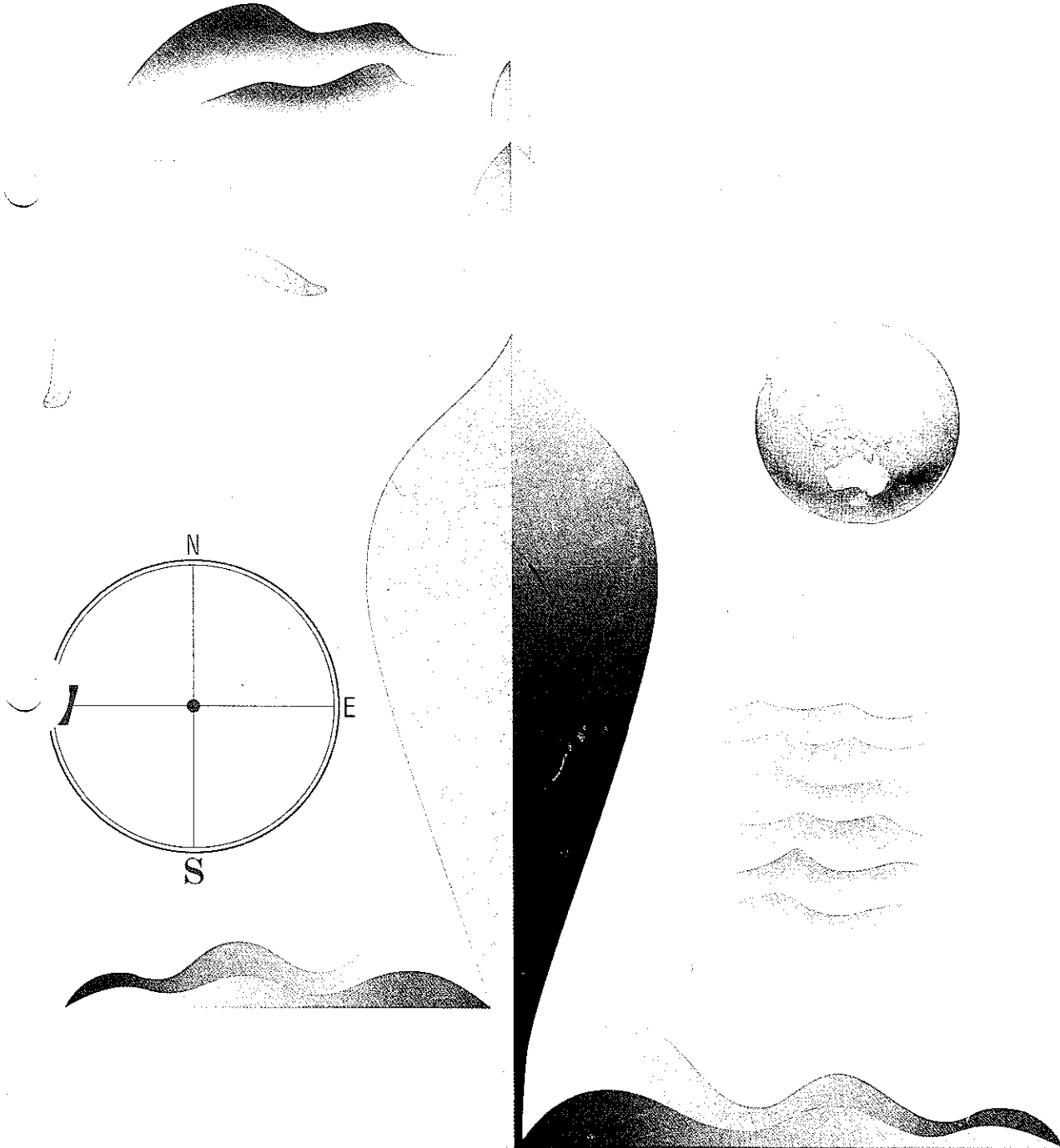


せんきょう



船協月報/1994年9月号 目次

巻頭言

日本人船員の将来像 ★日本船主協会常任理事 谷川 明 ○新和海運社長 —— 1

SHIPPING フラッシュ

1. 平成7年度海運関係予算概算要求 —— 2
— 老朽タンカー解撤補助を新設 —
2. EC海運コンソーシア規則案への疑問 —— 4
— 同規則案に関する米国FMCコメント —

特別欄

運輸省航海訓練所 —— 8

寄稿

OECD造船協定の審議状況と国内間接助成の取扱いについて ★運輸省海上交通局 小原得司 ○海事産業課専門官 —— 10

随想

夏旅二題 ★神戸商工会議所 副会頭 大西 胖 ○川崎重工業株相談役 —— 14

海運ニュース

1. STCW条約の全面的な改正 —— 16
— 第2回中間会合および第26回STW小委員会の模様 —
2. 来年初めに「流出油対策に関する調査研究フォーラム」開催 —— 19
— アセアン海域石油安定輸送協議会が定期総会開催 —
3. ロイド統計による1993年末の世界船腹量 —— 20

業界団体を訪ねて — 日本製紙連合会 —— 26

海運雑学ゼミナール ★第54回 —— 28

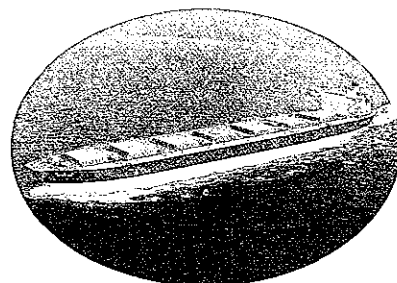
Washington 便り —— 30

❖ 海運日誌 ★8月 —— 31

❖ 船協だより ★国際会議の開催予定 —— 32

❖ 海運統計 —— 33

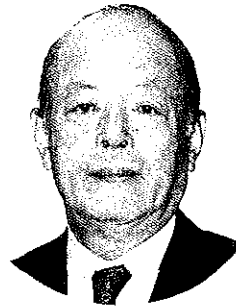
❖ 編集後記 —— 40



石炭専用船「能代丸」

日本人船員の将来像

日本船主協会常任理事
新和海運社長 谷川 明



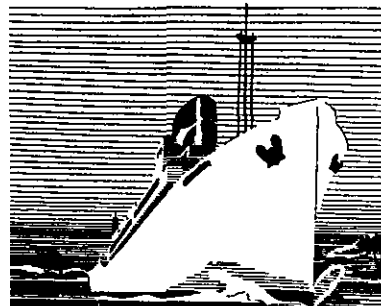
本年6月、日本船主協会に提出された日本経済研究所の「外航海運業活性化方策の検討調査報告書」を改めて丹念に読ませて戴いた。苦悩する日本海運の問題点を的確に捉え、克服の諸対策を論じているが、一海運経営者として大変参考になり示唆に富むご教示を得たことを感謝したい。

その中で私の常時頭から離れない問題について、もう一步深く分析して欲しかった点がある。

それは日本人船員の将来像についてである。強烈かつ急速な円高の進行に対応して日本海運は懸命に諸々の合理化に取り組んだが、特に船員対策は各社血の滲む努力を強いられた。やっと一息と思った矢先の100円を切る円高の追い討ちである。企業存続をかけたの合理化は円高とのいたちごっこでエンドレスとなった。この中で企業の存続発展の明確なビジョンを掲げ社員に訴える責任を負う経営者として、船員のあり方について将来像を描き納得して貰う義務があると思う。限りなく零に収斂するのか、ある一定数をキープすべきなのかという命題に対して現時点での一つのビジョンを提示することは避けて通れないと思う。

そのビジョンとは何か。私見次の通り。

1. これからの船員は海務技能者ではなく海務管理者でなければならない。単に本船運航の技能者にとどまることなく本船（メーカーの工場）の管理者として採算向上の経営責任を担う広い知識と意欲を有する船員へと変らねばならない。
 2. これからの船員は発展途上国船員への海技指導者として実力を常時備えていなければならない。高コストの日本人船員は高付加価値でなければならず、最少の人員で最大の効果（安全にしかつ創造的利潤を生み出す）をあげるためには常に一步先んじた技術力管理能力を必要とする。途上国船員のキャッチアップの意欲と能力は相当なものであるという現実を直視すべきである。
- 以上の点から日本人船員の意識が改革され、具体的船員教育のカリキュラムが策定され、努力が積み重ったところに新しく生きる道が開けるであろう。ここに一定数の海務管理者存続の基盤が確立すると思う。これらは苦しい自己変革であるが、生き残るため努力して貰わねばならない。無論全社又は業界一体となりこれを助けることは当然のことである。



1. 平成7年度海運関係予算概算要求 — 老朽タンカー解撤補助を新設 —

運輸省および厚生省は、平成6年8月26日に平成7年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に対して要求を行い、折衝を開始した。

概算要求事項のうち、海運関係事項の概要は以下のとおりである。

1. 外航海運対策の推進

(1) 老朽タンカー解撤促進対策基金造成費補助

タンカーによる海難事故は乗組員の人命、財産を脅かし、また積載貨物油の大量流出により海洋環境が破壊される等、社会的・経済的損失は極めて大きい。そこで二重構造タンカーへの早期代替に資する老朽タンカーの解撤を促進するための基金として、新たに9億100万円を要求、生き船売船価

格と解撤売船価格の差額の一部について、外航海運事業者に対して補助を行うとしている。

(2) 歳出予算

海運業の経営安定に資するため、既に締結した利子補給契約について、日本開発銀行により利子補給金相当額の利子猶予措置を引き続き講じることとし、開銀への交付金として21億3,300万円（前年度比：15億3,600万円減、41.9%減）を要求している。内訳は、猶予対象利子本体分として19億3,900万円（前年度比：13億5,600万円減、41.2%減）猶予対象利子運用金利分として1億9,400万円（前年度比：1億8,000万円減、48.1%減）となっている。

(3) 財政投融资

超省力化船、LNG 船および二重構造タンカー等わが国の貿易物資の安定輸送に資する外航船舶の整備を促進することとし、これらに必要な資金として454億円(前年度比：49億円増、11%増)を要求しており、このうち、平成7年度新規建造分は287億円、前年度建造継続分167億円となっている。

融資条件については超省力化船、LNG 船および二重構造タンカーに対する融資比率を60%、その他船舶に対しては50%といずれも現行どおりの内容で要求している。また金利については、いずれも開銀特別金利5が現行どおり適用されることとしている。

2. 船舶整備公団

船舶整備公団は、内航海運の体質改善、国内旅客船の整備等の事業を推進するため、海運事業者と共同して、船舶の建造を行っている。平成7年度においては、その事業規模を1,021億円(前年度比15億円増、1.5%増)とし、このうち自己資金306億円を除く715億円を財政投融資として要求している。

その内容としては、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進することとし、代替建造10万9,000%、総額で588億円、また改造等に対する融資枠として14億円、合計602億円を計上している。

このほか、国内旅客船の整備を目的として、409億円、余剰船舶等の係留船への改造を促進す

る目的で10億円をそれぞれ要求している。

3. 船員雇用対策

(1) 運輸省関係(一般会計)

国際的な漁業規制の強化による減船に伴う漁業離職船員対策、混乗の実施により離職した船員に対して、日本船員福利雇用促進センター(SECOJ: Seamen's Employment Center of Japan)が行う労務供給事業による外国船への計画的な配乗等を講じるため、船員雇用対策を推進することとしている。

このうち、SECOJが行う船員雇用促進対策事業費への補助金としては外国船就職奨励助成、内航転換奨励助成、技能訓練助成、内航転換訓練助成、離職高齢船員活用対策助成等に対して、合計1億2,100万円(前年度比：3,400万円減、21.9%減)が計上された。

また、サブスタンダード船を排除するために必要なポート・ステート・コントロール(PSC)を効率的に実施するための国際/国内システムの整備に資するため、今回、新規に船員部より1,300万円を計上している。

(2) 厚生省関係(船員保険特別会計)

船員の雇用安定対策として、未払い賃金の立て替え払いおよび漁船船員雇用確保助成に対して約4,832万円(前年度比：約215万円増、4.7%増)、また船員雇用促進対策

として、雇用船員を対象に SECOJ が行う雇用安定事業、技能訓練事業等に対して、約 8 億 6,300 万円（前年度比：約 8,000 万円増、10.2%増）が計上されている。

4. 開発途上国船員養成への協力

政府開発援助（ODA）の一環として、外航船

社の協力を得て、海事国際協力センター（MICC：The Maritime International Cooperation Center of Japan）が行う開発途上国船員研修受け入れ事業に対する補助金として 9,000 万円（前年度比：1,200 万円増、13.3%増）を要求、フィリピン、インドネシア、ベトナム等の船員を全体で 85 名受け入れる予定としている。

2. EC海運コンソーシア規則案への疑問

— 同規則案に関する米国 FMC コメント —

本年 3 月、欧州委員会は海運コンソーシアに対する独禁法の適用免除の条件等を定める規則案を公表し、広く EU 内外関係者から意見を徴収している（本誌 1994 年 5 月号 P. 2 参照）が、今般米国連邦海事委員会（FMC）はこれに応じ同委員会に意見書を宛て、FMC の豊富な経験に照らして今回の規則案の規定に疑問を投げかけている。

海運関係者には興味のある内容となっているので、ここに仮訳を施してみた。

1994 年 3 月 1 日、欧州委員会（以下「委員会」）は「定期船会社間の協定、決定および協調行動（コンソーシア）への EC 条約第 85 条(3)の適用に関する」委員会規則案（以下「規則案」）を内容とする通達（94/C 63/05）を発表した。米国連邦海事委員会（FMC）は規則案に関する以下見解を委員会の注目を得るべく提供したい。FMC およびその前身機関は 1916 年海運法以来、定期

船会社間の協定の規則に関し、広範な経験を有している。協力の精神から、我々はこの経験に基づいた見解を提出する。

FMC および委員会はともに効率的かつ経済的な海運サービスの利用者にとっての利益を認識している。委員会はその書信（1990 年 6 月 18 日の COM [90] 260 final）の中で、経済的に存続可能なコンテナサービスのために求められる資本投資とロードファクター（船腹消化率）の要因が船社をして種々の協調的協定に加入せしめることになった、と観ている。委員会はこれら協定がコンテナサービスのユーザーに対し、サービスの規則性、コストの削減、サービスの質の向上という形でいくつかの重要な利益をもたらすことを見出している。

ある種のコンソーシア協定が競争を制限し、またはかなりの程度の市場支配力を与えることを認識しつつも、もしユーザーもまたこれら協定から利益を受けるのであれば、委員会および

FMCは、政府の規制は技術的・経済的進展に立入るべきでないとの見解をも共有する。政府の介入の度合いは、反競争的損害の可能性に比例すべきである。この点 FMC は、規則案における一括適用除外のための諸要件はローマ条約第85条(3)を満たすに必要な諸条件をはるかに超えるものであると信ずる。

反競争的損害の可能性

規則案は、反競争的損害を引き起こさないであろう合理化行為に対して制限を加えている。規則案が対象とする行為には同盟協定以外の船社間のほとんど全ての協定が含まれる。すなわち、伝統的なコンソーシア、共同配船協定のみならず、他の船舶、設備、ターミナル合理化協定やさらに実際に当事者の経済的利益の統合を伴うことなく効率性を改善しコストを削減するための技術協定が含まれる。

FMCの経験では、規則案が対象としている諸協定の多くは、2つの船社が新しい共同サービスを形作るという伝統的なコンソーシア協定を含めて、競争に与える危険が同盟より少ない。

しかしながら、一括適用除外に対する規則案の諸条件は、規則4056/86で同盟に課されている条件および義務に比し、はるかに厳しい制限を課している。すなわち

○規則案第7条における反対手続きは、6カ月の見直し期間を定めているが、一方、同盟協定に対する規則4056/86は、委員会に対し反対声明公表期間として90日を付与している。

○規則案はコンソーシアのマーケットシェア、船社数に厳しい制限を定めているが、規則4056/86は同盟に対してそのような制限を加えていない。

マーケットシェアおよびコンソーシアム

船社数に対する制限

トレードのシェア、および一定のマーケットシェアを超えるコンソーシアに参加する船社数の制限に関する規定は実行上本質的な困難を引き起こすものである。マーケットシェアは、それだけでは反競争的行為の可能性の十分な指標とはなるものではない。米国トレードにおける経験によれば、例えば TWRA は約50%のマーケットシェアを持っているが、このような大きな同盟協定でさえ、規則案が提唱するマーケットシェアをかなり上回っているにもかかわらず、運賃およびサービスにおける競争を排除あるいは滅殺するに十分な市場支配力を有していないと思われる。

規則案の下では、設定されたシェア限度をマーケットの事情で越えた場合、コンソーシアは一括適用除外を受けられなくなるようだ。このような事情で一括適用除外を失うコンソーシアムのメンバー船社を保護する明確かつタイムリーな手続きを制定することが不可欠である。最低でも、コンソーシアムが個別適用除外の適格となることを求めている期間は一括適用除外は維持されるべきである。

外的な要因が、当該トレードにおけるマーケ

ットの条件を変え、有用で効率的なコンソーシアのシェアを、第6条および第7条に定める制限を超えしめた場合、マーケットシェアについて任意に定められた制限は最初の意図とは違った予期しない結果を生ずるかもしれない。このような結果は、相対的なマーケットシェアを規制することよりは、特定の反競争的行為を禁止することによって回避され得るであろう。個々の行為に基づき手段を講じようとするれば、異なったコンソーシアの行為にはそれぞれ違った程度の法的監督が必要であることが分かる。例えば、コンテナの貸借契約、スロット・チャーター協定などは船舶のプール協定よりもマーケット支配についての懸念は少ない。規則案の目的は、一括適用除外への様々な試験を、何であれ全てコンソーシア行動のそれぞれの型に合わせて作ることによって、また、規制を行う場合は反競争的行為の可能性もしくはその存在を根拠とすることによって達成され得る。

FMCは、1984年海運法に基づき届出された協定を評価する際、単に形態的な基準を用いるよりはむしろ行動上の基準を用いる。規則案は、コンソーシアムを、メンバー船社を拘束する海上運賃設定権を持たない集団協定であると定義している。FMCに提出された協定でこの定義に合致するものとしては、プール協定、航海数に関する協定、スペースチャーター協定その他の協力協定がある。1993会計年度（1992年10月～1993年9月）に、147のそうした名称の新協定書（もしくは現行協定の改正）がFMCに届けられ

た。この数字には21のスペースチャーターおよび航海数に関する協定（これにより同年度末現在有効な同種の協定の合計は133になる）、4つの共同配船協定（有効合計41）、105の他の協力協定（有効合計129）が含まれている。

TAAおよびTSAという船腹調整機能を有する2つの航路規模の協定を除き、FMCに届出された協定にはユーザーからの苦情もしくは議論の対象となったもの、あるいはなっているものはない。FMCは、TAAおよびTSAは特殊なケースと認識しており、両協定に対して特別の報告義務を課し、厳しく監視することとしている。

同盟とコンソーシア

規則案は、その中でコンソーシアムが機能している同盟に対し、規則4056/86における要件に加えて、新しい条件を付している。これら新しい条件は、実際上は、コンソーシアを包含する同盟に対し別途の規制基準を設定する結果となっている。同盟に2つの規制基準を残すことと、2つの適用可能な規則のどこかはっきりしない相互関係は、相当な不明確さと意図せぬ結果を生じることとなろう、と思われる。すなわち、

○規則4056/86 第2条は、スペースチャーター、スロットチャーターを含め諸技術協定をローマ条約第85条(1)の適用から無条件に除外している。規則案は一括適用除外を受ける前に同種の協定が満たさなければならない条件

を長々と規定している。どちらの規則が優先するのか不明確である。

- 規則案第12条は、その中でコンソーシアムが機能する同盟が盟外船との競争を十分に行っていない場合、委員会がコンソーシアムから一括適用除外を撤回することを認めている。この撤回はコンソーシアムによる反競争的な行動を指し示すことなしに行使され得る。しかしながら、反競争的な同盟行動に対する矯正措置は同盟それ自体を目標とする方がよりふさわしいと思われる。
- 規則案第3条は、コンソーシアムまたはそのメンバー船社が船腹削減協定に加盟している場合、一括適用除外は当該コンソーシアムに適用されないと規定している。一方、規則4056/86 第3条は、船腹調整をしている同盟をローマ条約第85条の禁止規定の適用から明確に除外している。船腹調整の規制に関するこの2つのアプローチは矛盾していると思われる。
- 任意の運賃検討協定が、規則案の下で同盟として取り扱われるのかどうか不明確である。

規制の基準

規則案中のその他の要件が、さらなる規制上の不明確さを生み出している。

- 規則案第3条(3)は「相当」(“significant”)と考えられる船腹規制協定、ならびに第2パラグラフの下で許される船腹調整について指標を規定していない。例えば、コンソーシアム

がマーケットシェア制限を超えないよう行動をとったとき、この行動により当該コンソーシアムは本条に違反するのか。

- 規則案第6条のトレードシェアの算定は商慣行に対応していない。ほとんどのトレードは内陸地点までの複合輸送なので、直接トレードのシェアは各港間の範囲ではなく、全地理的範囲に関して算出すべきである。

国際礼讓

最後に、FMCは、規則4056/86 第9条は同規制の適用は第三国の法律・規則に抵触する結果となるかも知れずと認めることにより、重要なEUの利益について妥協していることに留意する。第9条は、権能ある外国の当局との協議もしくは交渉を通じて、かかる抵触を調和させる権限と義務を委員会に与えている。しかしながら、規則案にはかかる規定はない。将来的に規制上抵触する分野が生じるかも知れないので、本規則案にも協議・交渉の権限を与える同様の規定を加えるべきである。FMCは必要性が生じた場合、このような議論を歓迎するし、また欧州と米国の海事規制担当官の間の現在の連絡・協力がさらに強固となるよう向後も取り計らいたい。

特別欄



〈沿革〉

昭和16年12月、太平洋戦争開戦と同時に通信省に海務院が設置され、戦時海運の統一行政が行われることになり、文部省所属練習帆船4隻（大成丸・進徳丸・日本丸・海王丸）が海務院管理下で戦時体制に入りました。

各練習船は、戦時の危険回避のため外洋航海を止め、東京湾、瀬戸内海を中心にして、それぞれが独自に幾多の困難を克服しながら訓練航海を続けました。

しかし、戦局が緊迫の度を増すにつれて、船員教育を拡充強化する必要に迫られたことにより、練習船教育を一元化し、これを統合管理運用する機関が必要となりました。

そのため、勅令により18年4月、海務院に航海訓練所が設置され、練習帆船4隻がその管理下に置かれ、初めて練習船による実習訓練が一元化されることになりました。

その後、同年11月、官制改正により運輸通信省に、また、20年5月、運輸省に移管され、現在に至っています。

この間、20年4月には訓練支援体制を強化するために神戸分室が設置されました。

航海訓練所は、平成5年に創立50周年を迎えましたが、この半世紀の間には、さまざまな出

来事がありました。

終戦直前には、進徳丸が兵庫県二見沖で空襲により炎上、終戦直後には、大成丸が神戸港内で触雷し沈没するという大惨事に見舞われ、他の練習船も各地で被害に遭い、尊い殉職者、負傷者が多数でています。

また、終戦に伴い、外地在留邦人の引揚が始まり、当所の練習船（日本丸・海王丸）も引揚輸送の一翼を担い、佐世保を基地として上海、シンガポール、ラングーンなどから、合計54,000人余りの引揚者を輸送しました。練習船が果たした引揚輸送への貢献は、実習生の献身的な活動もあって高く評価され、今でも関係者から深く感謝されています。

28年6月、日本丸がハワイに向け戦後初の遠洋航海に出航し、ようやく練習船として本来の姿を取り戻すことになりました。

これ以後、練習船隊の整備も着実に進み、現在では、帆船2隻（日本丸二世・海王丸二世）、タービン船2隻（北斗丸・大成丸）、ディーゼル船2隻（銀河丸・青雲丸）とバランスのとれた6隻構成の大型練習船隊が七つの海で訓練航海に従事しています。そのサポートのため、専用棧橋が東京港の晴海（41年）と有明（49年）に完成しました。

さらに、46年からは船員教育部門の国際協力にも積極的に貢献しており、マレーシア、エジプト、インドネシアなど開発途上国に対して110人を超える専門家や調査団を派遣するとともに各国からの研修生を各練習船に受入れ、研修の実をあげています。

〈訓練〉

「船舶の安全運航を維持するためには、高い技術水準とモラルを有する船員の育成が最も大切である」という世界の海運国の共通認識のもとに「船舶安全運航の基本であるシーマンシップを備えた船員を養成すること」を基本理念として実習訓練を行っています。

また、船舶における技術革新や船員教育制度の改革など、時代が要求する幾多の変遷にも的確に対処しながら今日に至っております。

訓練対象としては、商船大学2校、商船高等専門学校5校、海員学校8校および海技大学校と合わせて16校の船員教育機関の学生・生徒を受入れ、当所が長年にわたって培ってきたノウハウを基礎にして時代の要求に応えた、きめ細かく精選されたカリキュラムにより実習訓練を行っています。

実習訓練は、実習生がそれぞれの学校での机上課程で学び研究した知識を、練習船において実践・応用して確実な技術として習得するのを始め、精神面・体力面においての錬磨、船員として特に必要な指導性、行動習慣を身につけることを目的とし、各学校と緊密な連携を常に保ちながら、練習船隊を最大限に活用し実施しています。

具体的には、帆船においては、気象・海象の状況や変化など、大自然の力を常に体でじかに感じることによって、船舶運航の本質を習得させるとともに、展帆、操帆、高所作業などを通

じて、協調性や判断力・注意力を養い作業における安全対策の基本を体得させます。

また、汽船においては、最新機器を使用し、船舶運航の基本となる技術の習熟と技術革新の進展に即応できる能力を養うとともに、船員としての資質の錬成をはかっています。

実習期間は、1カ月、3カ月および6カ月の連続乗船を組合せ、延べ12カ月または9カ月となっていて、初級航海士・機関士として必要な三級または四級海技士の海技免許取得に向けての実習を行っています。そのため、各練習船は、実習訓練のため国内の港だけではなく、諸外国の港へ、世界一周航海を含めて年1～2回の遠洋航海を行っています。

〈調査研究〉

当所は、海事・海技に関する調査研究機関としての一面も持っています。

現在、独自の調査研究が22項目、共同調査研究が16項目と合わせて38項目の調査研究を行っています。

研究の場は主として練習船であり、練習船の運航業務と同時に実習生の教育を行っている教官が、その教育現場を最大限に生かした形での研究を行っている点が当所の特徴です。

当所では、実習訓練や運航のための船体設備が実験、調査研究のため有効活用され、数多くの成果を収め、船舶運航技術の向上と科学技術の振興に多大な貢献をしています。

〈まとめ〉

航海訓練所は、今後とも外航、内航海運における新しいニーズにふさわしい練習船隊の整備、若年船員確保のための海事思想普及広報活動、開発途上国の船員養成に寄与する国際協力等、21世紀を考えながら、これまで以上に積極的な取り組みをしてまいります。

寄稿

OECD造船協定の審議状況と 国内間接助成の取扱いについて

運輸省海上交通局
海事産業課専門官

小原得司

1. OECD造船協定交渉について（経緯）

東西の冷戦終結・緊張緩和に伴う軍需の先細りから商船マーケットへの再参入を目指す米国造船工業会が、平成元年6月に米国通商代表部（USTR）に対して、我が国、韓国、独（当時の西独）及びノルウェーの造船助成等が通商法第301条に基づく不公正貿易慣行に当たるとして提訴を行ったことに端を発し、政府助成削減問題を多国間協議の場で議論することとなった。

これを受けて平成元年10月、経済協力開発機構（OECD）の造船部会において、政府助成削減のための協定策定に向けての検討を開始した。その後、平成4年4月まで米国、日本、韓国、

EC等の世界の主要造船国が参加して20数回にも及ぶ会合が開催されたが、各国の利害の対立等によって協定案の基本問題について合意が得られず、公式協議は一時中断をみたが、昨年6月に取りまとめられた議長見解をベースに9月より協議が再開された。

今年に入って、各国が協定妥結を目指して最終調整が行われ、7月11日よりパリで開催されていたOECD造船部会において、17日に「商業的船舶建造・修繕業における正常な競争条件に関する協定」の基本的内容につき関係国間で合意が成立した。

2. 造船協定（案）の概要

OECD造船協定（案）は、本文、附属書Ⅰ（削減すべき政府助成措置等のリスト）、附属書Ⅱ（既存の政府助成措置の削減スケジュール）、附属書Ⅲ（加害的販売規則）及び附属書Ⅳ（紛争処理パネル）で構成される。その概要は以下のとおり。

(1) 目的

造船業における正常な競争条件を回復し維持することを目的とする。

(2) 政府助成措置の段階的削減

- ① 締約国は、造船業に対する政府助成措置のうち、正常な競争条件の確保にとって障害となる現存の措置を一定のスケジュールに従い削減し、かつ、新規に導入しないこととする。
- ② 削減すべき政府助成措置は、
 - ・ OECD船舶輸出信用了解(注1)に適合

しない公的輸出信用

- ・直接又は間接的に供与される交付金、特別融資等の助成
 - ・公的機関を通じて供与される研究開発助成であって、助成率が一定レベル以上のもの
 - ・国内建造義務付け等の公的規制等とする。
- (3) 加害的廉売行為の禁止
- 締約国は、他国の造船業に損害を与える

ような廉売行為の防止を図るため、加害的廉売行為の判定方法、調査の実施手続き、加害的廉売行為を行った造船事業者に対する課徴金の賦課等についてのルールを適用することとする。

(4) その他

この協定の実施に関し、締約国間において紛争が生じた場合の処理手続きを定めている。

3. 国内間接助成の協定上の取扱いについて

上記2. で述べたとおり、本協定は措置又は慣行が船主又は第三者を通じて間接的に自国内の造船事業者又は修繕業者に利益がもたらされるか、あるいはもたらされると期待される場合には、正常な競争条件に適合せず、削減することとしている。さらに法律上又は事実上の国内建造要件がある場合にも適合しないこととなっている。

この協定は、国際造船市場に歪曲性がある間接助成として、①交付金、②融資及び融資保証（ホームクレジットスキームを含む）、③負債の免除、④税の支払猶予等の造船業及び修繕業に利益をもたらす税制及び慣行等を挙げている。

また、本協定は、これらの公的支援のうち融資、特にホームクレジットスキーム及び融資保証に関して、その融資条件等が OECD 船舶輸出

信用了解に従って外国の船舶所有者に供与され得るものと同一の条件で国内の船舶所有者に供与される場合には、協定に適合すると規定している。ただし、これ以外にも協定に適合すると判断される条件について今後の造船部会において検討し、合意できることとし、次の3点を挙げている。

- (1) 新造船を発注する国内船舶所有者について、国内造船所に発注する際よりも外国造船所に発注する際に、より有利な条件を提供するもの
- (2) 国際公開入札手続が条件となっているもの
- (3) OECD 船舶輸出信用了解の融資等の条件よりも全体として大きなソフト性（助成要素）を提供しないもの

4. 我が国海運企業に対する日本開発銀行融資制度の取扱いについて

これまで OECD における造船協定の策定に向

けた経緯、協定の概要等について述べてきたが、

（以下省略）

この交渉過程において我が国の日本開発銀行による海運融資が政治的な交渉材料として取り扱われ、最終的には造船協定の発効までに同協定の趣旨及び今後の詳細な検討結果を踏まえた修正を行うに至った経緯について簡単に触れてみる。

我が国は、交渉開始当時より、我が国の海運融資制度は我が国海運企業の経営基盤を強化し、国際競争力のある日本商船隊を確保することを目的とした純粋な海運支援策であり、また、この融資制度を利用するにあたって我が国海運企業が国内の造船所を利用しなければならないという国内建造義務付けもない制度であることから、国際造船市場に歪曲性を与えるものではなく、本来本協定の対象となるものではないとの主張を行ってきた。

ところが、OECD 造船交渉において、EC 等はこの開銀融資について国際造船市場に歪曲的な効果がある造船業への間接助成策であるとし、造船業への直接助成 (EC 等は自国造船所に対して直接補助金を支給しているが、我が国ではこうした直接補助金は支給されていない。) と同様廃止すべきであるとの一方的な主張を繰り返してきた。

これに対して、開銀融資が国際造船市場に与えらる歪曲性の論拠について、我が国から EC 等に再三の説明を求めてきたが、何ら具体的、合理的な説明はなされぬまま、両者の主張は並行線をたどってきた。

今年に入ってからは、最終交渉と位置付けられ、1月、3月及び7月の3回の会合が開催され、基本合意を目指して協議が進められた。

1月会合においては、間接助成、特に、開銀

融資を含むホームクレジットスキーム (新造船の契約船価と関係し、かつ、当該船舶を発注する国内船主又は国内の第三者に対して市場において実際に企業が利用できる商業的融資と同等の融資条件よりも良い条件で供与されるもの。) の取扱いについて全く歩み寄りがみられず、暗礁に乗り上げた。

これを契機として、もしもこの交渉が決裂した場合にはギボンズ法等の造船助成対抗法案の成立を示唆する米国、ギボンズ法等の成立を回避するために合意を取り付けようとする EC 等によって、開銀融資が交渉を妥結できない政治的問題として取り上げられるに至った。

3月会合において我が国は、全ての間接助成が公平にかつ客観的な基準に基づいて是正されるべきであるという考え方を基本としつつも、交渉の最終段階を迎えて、我が国のみが孤立しての交渉決裂の事態を回避すべく柔軟に対応することとした。しかしながら、我が国の外航海運に対する開銀融資を含むホームクレジットスキームは、OECD 船舶輸出信用了解と同一の条件のものを除いて原則として削減すべき公的助成の一つとして検討が行われており、我が方にとって、この OECD 船舶輸出信用了解の条件との合致という観点から、金利 (CIRR (注2) の導入を検討中)、償還期間 (現行の8.5年を12年まで延長することについて検討中)、頭金 (20%) 等の条件について問題があった。特に、金利については、船舶輸出信用了解が長期プライムレートに連動した変動金利であるのに対して、政策金融として安定的な資金の供給を行うため固定金利で運用されている我が国の開銀融資制度とは相入れないものであった。このため、協定

案検討の際に OECD 輸出信用了解と同等のものとして上記 3. に述べた 3 つの条件のいずれかが認められるかどうか検討するよう我が方から主張を行った結果、現在の協定案に残されることとなった。なお、これら 3 つの条件の協定適合性に関する検討は、今後専門家会合を開催して行われ、平成 7 年 6 月までにその結果につい

て造船部会が判断することとなる。

さらに平成 6 年 7 月会合において、協定案採択に向けての主要な問題点についての基本合意が成立し、参加国は 1996 年（平成 8 年）1 月の批准・発効を目指すこととなった。なお、協定案文の最終的な整理は 9 月に行われ、年末にかけて協定採択会議が行われることとなっている。

5. 今後の予定

OECD 造船協定に関する今後の予定は以下のとおりとなっている。

- ・平成 6 年 9 月：協定案の確定作業
- ・平成 6 年 11 月～12 月頃（未定）：協定採択会議
- ・平成 7 年 6 月まで：間接的に供与される公的融資制度の協定適合性の検討
- ・平成 8 年 1 月 1 日：発効予定日

ただし、この協定発効予定日は 1996 年に置いているが、今年 7 月末の EU 理事会で協定反対・交渉継続を仏が表明し、来年 5 月の大統領選まで同じ立場を維持するとも言われているなど、現在のところ各交渉参加国の批准準備が整う時期は必ずしも明らかではない。

(注 1) 現行の OECD 船舶輸出信用了解の概要は以下のとおり。

対象船舶：100 総トン以上の船舶

金利：年 8.0% 以上

(協調融資との複合金利)

償還期間：8.5 年以内

(ただし、LNG 船は 10 年以内)

頭 金：契約船価の 20% 以上

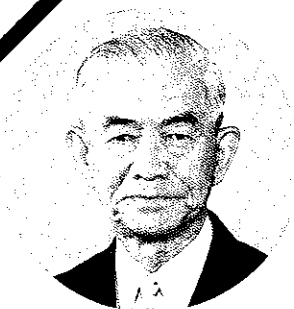
償還方法：分割弁済又は定期償還によるとされているが、通常半年均等賦の分割弁済となっている。

ただし、上記条件のうち、金利については CIRR (注 2) 参照) を導入すること及び償還期間については 12 年まで延長することを OECD 造船部会が検討中である。

(注 2) CIRR (Commercial Interest Reference Rate)：市場貸出基準金利

通貨ごとに各国の国債流通利回りをベースとして定められる国内市場における商業貸出金利の代表として認定された金利。円の場合は、長期プライムレートをベースとし、円 CIRR = 長期プライムレート - 0.2% と定められており、長期プライムレートの改訂のつど円 CIRR も改訂されることになる。

随想



夏旅二題

神戸商工会議所 副会頭
川崎重工業 顧問 相談役 ◆大西 胖

1. 北東アジア視察旅行の印象

この夏7月10日から17日までの8日間、中国の東北地区と極東ロシアの一角を、駈け足で廻って来た。

今年、ハバロフスク地方と友好提携して25年目を迎える兵庫県が、各界を網羅する大型親善使節団を派遣するに当って、経済界からは総勢12名の調査団が編成され、私も団長としてその一員に加えられたためであった。

訪問先は、中国で大連とハルビン、ロシアではハバロフスクとウラジオストクの計4都市であったが、私にとってはどこも初めての土地ばかりなので大変印象が深かった。

まずどこへ行っても、想像以上に暑いのに驚いた。今年は日本だけでなく世界的に異常な暑さといわれていたから、そのせいだったかも知れない。しかし最北のハバロフスクでも、洋々たるアムール河を前にして、温度も湿度も相当に高く、冷房設備のないインツーリストホテルでは、備えつけの日本製扇風機2台を毎晩フルに廻しつづけながら眠るという有様だった。

次に印象的だったのは、中国もロシアも共産体制から市場経済体制へ、脱皮転換をはかる過渡期の混乱と困難の中にありながら、生活物資はかなり豊富に出廻っているように見受けられたことだった。特にロシアの2都市では、我々の想像とは裏腹に、市営(?)の自由市場や青空

市場には、生鮮食料品や衣料品、日用雑貨品などが山と積まれており、朝から大勢の市民が買物を楽しんでいるようにすら見えたのはちょっと意外な感じがした。

本命の経済問題の討議では、提携25周年のハバロフスクはもとより、大連やウラジオでも、それぞれ地方政府や市政府のトップ陣が出て来て丁重に応待され、今後の交流推進の必要やその対策について熱心な質疑応答が行われ、有効であった。

それから各地で日本からの進出企業の工場見学もあったが、そこで活躍しておられる日本人経営者の方々の貴重な体験談を聞き、深い感銘を受けた。中でも大連の新工業団地で見学した「マブチモーターズ」(小型モーターなどの量産工場)と、「リバーストーン社」(婦人肌着などの縫製工場)では、数千名の中国人女性(平均年齢20歳前後。全寮制。平均雇用年数3年まで)を使って、TQC活動など日本式経営を整然と行っている様を見て感嘆した。と同時にこの種産業の日本国内空洞化の実態を見せつけられた思いで、複雑な感慨にふけらざるを得なかった。

しかしこれらの印象とは別に、今回の視察旅行を通じて、私を捉えて離さないもう一つのテーマがあった。それは今度の旅行の行く先々で想起せざるを得なかった、旧帝国主義日本の大陸進攻の野望とその挫折の苦い思い出につなが

る、戦前戦中の昭和史であった。

大連では、今や遠い史話となった日露戦争の古戦場旅順を思い、長春上空の機中では旧満州国樺花一朝の夢を思い、ハルピンでは、そこからロシア人技師が建設を始めたという旧満鉄、そしてその延長線上に満州事変、支那事変、太平洋戦争と続く、悪夢のような動乱の昭和史があったことを思い、感無量であった。

その上最後のウラジオストクでも、意外な出会いが待ち受けていた。ウラジオでの最終日程で、最近評判になっている国連提唱の多国間開発プロジェクト——「^{トモソウ}図們江の三角地帯」（中国、北朝鮮、ロシア3国にまたがる広域開発計画）をヘリコプターの機上から視察した。その帰り道、昼食の弁当を開くため手頃な小高い丘に着陸したところ、そこに建っていたモニュメントが、思いもかけず張鼓峯事件（昭和13年7月）の、ロシア側戦勝記念碑であった。

「旅は空間を旅するのではなく、時間を旅するものである。」——前々から海外旅行をする度に思い出す名文句だが、今回の旅行でも、しみじみ至言であると思わずにはいられなかった。

2. 瀬戸の小島の夏休み

会社の長い盆休みの後半、8月18日から20日までの3日間、恒例の瀬戸内海の小島、手島での夏休みを過ごした。

この小島は、行政上は香川県の丸亀市に所属しているが、位置は岡山県寄りで水島の方が近いくらい。私は郷里が丸亀なので、盆休み中に墓参かたがた帰郷し、その日の午後チャーター船のモーターボートで手島に渡り、そこにある会社の施設「手島荘」で2、3日過ごすのが近年の慣例になっている。

特にこの2、3年、同居している息子の一家と孫2人も連れて行き始めたところ、孫共にこ

の「海の家」がすっかり気に入られ、結局今年も大人子供合わせて総勢6人で出かけることになった。

この手島荘は、もと北欧船主のラーセン氏が、川重の坂出工場にしばしば来ておられた頃、気に入ってこの島の一画を買い取り、そこに別荘風の建物を2棟程建て、来日時には使っておられたのを、後に会社が譲り受けたもの。

敷地は、手島の小高い山の南面一帯約3万坪の一画で、小松原の斜面を下り切った所に海水浴も出来る白砂の海岸が開けており、島の北側の港や町とはすっかりかけ離れた別世界になっている。

テレビはあるが、新聞は来ず、手島荘に滞在している何日間かは、否応なく世間の動きから隔絶されることになる。

美しい夏の海と山にかこまれた自然の中で、のんびりと開放された時間を過ごす——するとふと忘れていた過ぎ去った日々のことを思い出したり、身辺をしみじみ顧みることもなり、日頃遠ざかっている句作にふけったりもするのである。今年も全山をとよもす蟬の声の中で、駄句をひねって1人で楽しんで来た。

法師蟬似し日を過去に思い出る

生涯の過ぎ来し日々や法師蟬

空は秋の気配で、蜻蛉が群をなして我々の頭上を飛びかっているのも、都会生活者の目には新鮮で美しかった。

海に出て高さ定まる群とんぼ

今年の夏、前半は北東アジア旅行で、国の歴史の思い出にふけり、後半は家族とのささやかな避暑旅行で、我が身の過去、現在に思いを馳せ、ともかくにも平安のうちにひと夏が過ぎた。

やがて秋、何はともあれ美しい日本の四季の移ろいの中に身を置く幸せを、感謝せずにはおられない昨今である。

海運 ニュース

1. STCW 条約の全面的な改正
—第2回中間会合および第26回 STW 小委員会の模様—
2. 来年初めに「流出油対策に関する調査研究フォーラム」開催
—アセアン海域石油安定輸送協議会が定期総会開催—
3. ロイド統計による1993年末の世界船腹量

1. STCW 条約の全面的な改正

—第2回中間会合および第26回STW小委員会の模様—

船員の訓練・資格証明および当直基準を定めている STCW 条約の包括的見直しのための第2回中間会合および第26回 STW 小委員会が、7月4日から15日の間、ロンドンの IMO 本部で開催された。

今回の STCW 条約の全面的な見直しの経緯とその改正の方向は以下のとおりである。

1. STCW 条約改正の経緯

IMO (国際海事機関) の海上安全委員会 (MSC) が、近年の技術の進歩を考慮した船員の資格・訓練および当直基準の見直しについて各国政府の意見を求めたことを受けて、船主協会の国際的な組織である国際海運連盟 (ISF) は、1992年1月に、少数化された最新船の船内就労体制に柔軟に対応できるような資格証明制度の導入を提案した。本提案は、同年12月に開催された第61回 MSC において、ポート・ステート・コントロールの強化を考慮すること、旗国による条約の遵守をより確実にすること、および船員の訓練に関する決議などを含めて包括的に見直すこととされた。

このような折、1992年12月から93年1月にかけて、大型タンカーの座礁・衝突事故、およびこれに伴う大規模な海洋汚染事故が相次いで発

生したことから、IMO は一層の安全対策を早期に確立するよう求められることとなり、1995年に改正条約を採択できるよう、中間会合、小委員会、ILO/IMO 合同委員会等の作業計画を作成するとともに、コンサルタントグループを構成し、審議の促進を図ることとした。

このような経緯から、1993年9月に第1回中間会合が開催され、条約の見直しの方向付けとして以下の4点が挙げられた。

- ① 条約の遵守に関する規定の強化
- ② 能力評価における実技能力の重視
- ③ 資格証明への Functional Approach の導入
- ④ 教育訓練と評価へのコンピューターの導入

1994年1月に開催された第25回 STW 小委員会では、第1回中間会合で検討された条約の見直しの方向性に沿って、改正されるべき事項および新たに設けられるべき規定が予備的に決定された。

これらの段階を経て、7月に開催された第2回中間会合および第26回 STW 小委員会は改正条約草案および関連決議案の作成に着手したが、その概要は以下のとおりである。

2. 条約本文の改正

本年5月に開催された第63回 MSC において、

改正条約を早期に発効させるためのタシット方式の採用は、条約の付属書等の技術的内容の改正の場合に限られることが明確にされたことから、今回の STCW 条約の改正の早期発効を目標としている IMO 事務局およびコンサルタントグループは、条約本文の改正をせず、付属書のみの改正とするよう提案した。

しかし、今回の包括見直しには、多くの新规定が提案されており、その根拠条文となる条約本文の改正をせずに付属書規則の改正が可能かどうかは、今後の検討とされ、先送りされた。

3. 付属書規則の改正(案)

(1) 第 I 章 一般規定

(イ) 監督手続 (1/4規則)

ポート・ステート・コントロールに関する規定が強化され、船舶を抑留できる根拠が、現行の①および②に加え、以下の5項目とされた。

- ① 有効な資格証書を所持していないこと。
- ② 旗国が定める当直体制が実施できないこと。
- ③ 安全配員証書に定める乗組員が確保されていないこと。
- ④ 安全航行、無線通信、汚染防止のための主要機器を操作できる者が当直を担当していないこと。
- ⑤ 出港後、最初の当直およびその後の当直に休養をとった者を充てることができないこと。

(ロ) 国内規則 (1/5規則；新設)

条約違反に対する罰則等の国内規則の制定に関する規定。

(ハ) 資格証明書の管理 (1/8規則；新設)

発給された資格証明書の管理（登録、資格の停止、取消し等）および情報の提供に関する規定。

(ニ) 外国政府が発給した証書の承認 (1/9規則；新設)

(ホ) 情報の送付 (1/12規則；新設)

条約第4条に基づくものであるが、送付された資格証書発給等の機構が条約の基準を満たしているか等の審査方法について問題が残されている。

(ヘ) シミュレータの使用 (1/13規則；新設)

訓練・技能評価に使用されるシミュレータについて、その基準を STCW コードに定めることとしている。

(ト) 品質基準 (1/14規則；新設)

訓練・評価・資格証書の裏書き等のシステムの基準を維持するための検証について定めることとしている。

(チ) 会社の責任 (1/15規則；新設)

ISM コードに準じて、船員の配乗に関して会社の責任を明確化しようとするものであるが、SOLAS 条約との重複等が指摘されている。

(リ) 疲労の防止 (1/16規則；新設)

締約国に対し、当直者を対象とする労働時間の制限等に関する規定の制定を求めるものであるが、その内容を定める STCW コードを強制コードとするか勧告コードとするかについて JCT10 に先送りされた。

(2) 第 II 章 (甲板部)

(イ) GOC 資格の強制化

船長および航海当直職員の全員に GOC 資格を強制化する提案は、西欧各国が賛成

したが、わが国他6カ国が反対を表明し、継続審議とされた。

(ロ) 海上履歴関係

a. 航海当直部員……現行どおり(6カ月)

b. 航海当直職員

特別訓練を実施する場合は12カ月、実施しない場合は3年(現行どおり)とするが、その期間中に最低6カ月の当直業務経験を義務付け、当直業務の特別訓練をする場合は、3カ月に短縮できるとされた。

c. 一等航海士……当直職員としての経験12カ月

d. 船長……現行どおり(一航士として12カ月又は当直職員として3年)

(イ) 証書の更新

更新に際しての能力の確認方法は、コード案が示されず未検討であるが、第三章機関関係では、現行どおりとすることとされた。今後整合を図る必要がある。

(ニ) 航海当直基準の新コードへの移行

結論には至らなかったため、第40回航行安全小委員会の検討を待つこととされた。

(3) 第三章(機関部)

(イ) 海上履歴関係

機関当直職員の要件として、教育又は訓練を3年以上受けることとされ、海上経験は「適当な期間」とされていたが、これを6カ月と明記されることとなった。

(4) 第VI章

(イ) 救命艇手(VI/1規則)

救命艇手についての要件は、年齢要件が0.5年緩和された他は現行どおりとされた

が、救助艇手については、通常の乗船中には訓練できないとの理由から、救命艇手の要件に加えて訓練コースの受講が義務付けられることとされた。

(ロ) 消火訓練(VI/2規則;新設)

船長、職員および消火活動において管理的立場にあるキーマンに対し、新たに上級消火訓練が強制化されることとなった。

具体的な訓練内容は、決議A.437(XI)を一部修正し、STCWコードパートBに盛り込まれることとなる。

(イ) すべての船員に対する基礎訓練(VI/3規則;新設)

船員を2つのカテゴリーに分け、基礎訓練の内容をそれぞれSTCWコードに定めることとされた。

(ニ) 看護(VI/4規則;新設)

ILO164号条約(1987年)を参考として、
① Basic first-aid、② First-aid、③ Medical careの3段階を設定し、③を船長、一航士のレベルに位置付けるようコンサルタントに検討が要請されたが、その内容の詳細はコードに盛り込まれることとされ、未検討である。

(5) 第七章 Alternative certification(新設)

Functional approachに関し、5カ国による共同提案が提出された。

しかし、手続き上の問題が指摘され、内容については、検討されなかったが、①安全性、②教育訓練システム、③船員の国際間移動、④行政および公法・私法上の問題、⑤制度の変更に伴う資金の問題等について慎重に検討されるべきであるとの意見が強く、現行資格

制度に加えて、より柔軟な資格制度を STCW 条約に導入する ISF の狙いは、実現までに多くの問題を残している。

12月 第10回 IMO/ILO 合同訓練委員会

1995年1月/2月 第4回中間会合(改正案の修正)

4. 今後の審議予定

1994年11月/12月 第3回中間会合
12月 第64回 MSC(改正案回章の承認)

2月 第27回 STW 小委員会(〃)

6月/7月 条約採択会議

2. 来年初めに「流出油対策に関する調査研究フォーラム」開催 — アセアン海域石油安定輸送協議会が定期総会開催 —

8月4日、経団連会館において「アセアン海域石油安定輸送協議会」の平成6年度定期総会が開催された。総会には本協議会の会員である当協会、日本海難防止協会、マラッカ海峡協議会、海上災害防止センター、石油連盟、石油海事協会、およびオブザーバーである運輸省、通産省、石油公団、石油備蓄協議会の合計10団体が出席した。

アセアン海域石油安定輸送協議会は、アセアン海域における石油の安定輸送の確保に資する活動について、より効果をあげるために、わが国の関係団体間で情報交換、連絡調整を図ることを目的に、昨年12月設立されたものである。

設立のきっかけとなったのは、一昨年12月から昨年1月にかけて、スペイン北西岸、英国シェトランド島南端、およびスマトラ島北方において発生した3件の大型タンカー事故である。

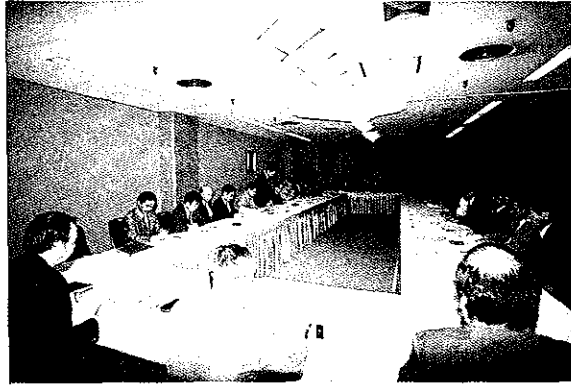
特にスマトラ島北方のタンカー衝突事故は、わが国への原油輸送中に発生したため、タンカーによる安全輸送の重要性を再認識させた。

このため運輸省・通産省は、今後のタンカーの安全対策を検討し、石油資源の安定輸送を確



総会議長を務める石井副会長

保するため、昨年2月から7月にかけて「タンカーによる輸送問題に関する合同懇談会」を開催し、報告書の中で「これまで各方面において関係行政機関、船主団体、荷主団体等の関係者が実施しているアセアン海域における石油の安定輸送の確保に資する活動につき、情報交換・連絡調整を図ることを目的として、関係団体で構成する協議会の設置が適当である」ことが指摘され、当協会は、この報告に基づき運輸省・通産省を含む関係10団体とともに本協議会を設立し、会員として参画するとともに、石油連盟



と共同で事務局として協議会の円滑な運営に努めているところである。

定期総会は、総会議長に石井和夫当協会副会長・タンカー部会長（ナビックスライン社長）を選任した後、岡井政義石油連盟常任理事・運輸委員長（ゼネラル石油社長）の挨拶に続いて来賓として出席された運輸省大森寿明審議官、および通産省一柳良雄石油部長からご挨拶をいただいた後、平成5年度事業報告および平成6年度事業計画を審議した。

平成5年度事業報告としては、次の3項目が承認された。

- (1) 会員相互の事業活動に関する情報交換として、平成6年2月8日に開催された「流出油対策に関する調査研究フォーラム」に

ついて

- (2) アセアン海域等におけるタンカー事故の際の情報交換として、平成5年12月から平成6年7月までに発生した9件のタンカー事故に際しての概要等の情報収集、および各会員・オブザーバーの相互情報交換・情報周知について
- (3) その他、本協議会の目的を達成するために行う事項として、会員6団体により実施された事業・研究等のうち、本協議会の目的を達成するために行われた事項について、平成6年度事業計画が審議され、昨年度に引き続き、次の3項目の事業計画が承認された。

- (1) 会員相互の事業活動に関する情報交換
- (2) アセアン海域等におけるタンカー事故の際の情報交換
- (3) その他、本協議会の目的を達成するために行う事項

また、上記定期総会に引き続き運営委員会が開催され、平成6年度の具体的事業として、平成7年1月から2月を目途に、「流出油対策に関する調査研究フォーラム」を開催することが承認された。

3. ロイド統計による1993年末の世界船腹量

ロイド船級協会発表の「船腹統計」は、1992年央までは“Statiscal Tables”として、毎年央の船腹量が発表されていたが、1992年末以降は“World Fleet Statistics”として、年末の船腹量が集計され発表されている。

ここでは、先に発表された“World Fleet

Statistics December 1993”を中心に世界船腹の動向を述べる。

同統計によると、1993年末における世界船腹量は、100%以上の鋼船（漁船、雑船を含む）で8万655隻、4億5,792万%、平均船齢18年である。前年に比べて、隻数で929隻、トン数で1,275

万% (2.9%) それぞれ増加し、平均船齢も1年増加している。(第1表参照)

このうち、漁船や雑船を除く商船だけを見ると、%ベースで総船腹量の95%を占め、合計で4万2,152隻、4億3,322万%となっており、前年比849隻、1,241万% (2.9%) の増加となった。

世界の船腹量は1982年から1988年までは減少していたが、1989年以降は増加傾向が顕われている。これは、1990年頃までは世界経済が活況を呈し海上輸送量の増大が続いたことから、建造発注された船腹が竣工してきたためである。

1. 国別の船腹量の状況

国別の船腹量の状況は第2表および第3表のとおりである。

これによると、昨年と比べて船腹量が大きく増加した国は、パナマ、ギリシャ、キプロス、バハマ、マルタ、シンガポール、香港などで、減少した国は、リベリア、日本、ノルウェー、米国、英国などである。また、比較的増・減幅が小さい国は、ロシア(注)、フィリピンなどである。

(注)「ロシア」には上記統計中旧ソ連の船腹で、1992年以降に帰属未確定(「USSR」籍)の船舶を含む。

船腹量が増加した国のうち、パナマは1990年に米国のパナマ籍船入港禁止措置の発表により一時的に減少したが、同国の政権交替とフラッグバック船に対する優遇措置の実施などにより、1991年以降増加をみており、シェアでは93

第1表 世界船腹の船種別構成

	1992年末				1993年末				対前年比増減 (93年末/92年末)			
	隻	千GT	構成比 (%)	平均船齢	隻	千GT	構成比 (%)	平均船齢	隻	千GT	伸び率 (%)	平均船齢
合計	79,726	445,169	100.0	17	80,655	457,915	100.0	18	929	12,746	2.9	1
商船	41,303	420,806	94.5	17	42,152	433,219	94.6	17	849	12,412	2.9	—
液体貨物船	9,405	161,762	36.3	15	9,751	167,637	36.6	15	346	5,874	3.6	—
液化ガス船	921	12,376	2.8	13	946	13,113	2.9	13	25	737	6.0	—
化学薬品船	1,859	10,915	2.5	11	1,958	11,082	2.4	11	99	167	1.5	—
オイルタンカー	6,342	138,149	31.0	16	6,550	143,077	31.2	16	208	4,929	3.6	—
その他	283	322	0.1	20	297	364	0.1	20	14	42	12.9	—
散積乾貨物船	5,894	139,042	31.2	13	5,952	140,915	30.8	14	58	1,873	1.3	1
散積乾貨物船 (オパールキャリア)	4,552	113,829	25.6	13	4,591	116,380	25.4	14	39	2,552	2.2	1
散積油兼用船	275	16,952	3.8	14	263	16,142	3.5	14	△ 12	△ 810	△ 4.8	—
荷役装置付バルカー	158	2,825	0.6	23	159	2,828	0.6	23	1	3	0.1	—
その他	909	5,436	1.2	14	939	5,565	1.2	14	30	129	2.4	—
その他の乾貨物船	26,004	120,002	27.0	19	26,449	124,666	27.2	19	445	4,664	3.9	—
一般貨物船	16,601	53,732	12.1	20	16,844	54,650	11.9	20	243	918	1.7	—
一般貨客船	415	765	0.2	27	395	854	0.2	27	△ 20	89	11.7	—
コンテナ船	1,414	29,745	6.7	11	1,461	31,682	6.9	11	47	1,916	6.4	—
冷凍・冷蔵船	1,531	7,592	1.7	15	1,553	7,790	1.7	15	22	198	2.6	—
RORO貨物船	1,490	13,710	3.1	13	1,494	14,390	3.1	14	4	680	5.0	1
RORO貨客船	2,055	7,840	1.8	18	2,125	8,415	1.8	18	70	576	7.3	—
旅客船	2,310	4,974	1.1	18	2,384	5,251	1.1	18	74	277	5.6	—
その他	188	1,644	0.4	18	193	1,654	0.4	19	5	10	0.6	1
その他の船舶	38,423	24,362	5.5	18	38,503	24,696	5.4	18	80	334	1.4	—
漁船	24,420	13,252	3.0	18	24,283	13,329	2.9	18	△ 137	77	0.6	—
その他	14,003	11,110	2.5	18	14,220	11,367	2.5	19	217	257	2.3	1

(注) 1. 100総トン以上の網船で、漁船および雑船を含む
2. 構成比および増減率はG/Tによる。

第2表 1993年度末の船舶別世界船腹量

順位	船籍国	1992年末				1993年末			
		隻数	千%	平均船腹(%)	千%	隻数	千%	平均船腹(%)	
2	バハリア	5,424	11.8	52,486	17	5,564	12.6	4,286	
3	日本	1,877	4.2	53,919	12	53,919	11.8	12	
4	日	1,661	3.6	50,918	11	50,918	11.8	12	
5	バハリア	1,463	3.2	48,487	15	1,591	3.5	15	
6	バハリア	1,436	3.1	48,487	15	1,591	3.5	15	
7	バハリア	1,090	2.4	20,616	14	1,121	2.5	14	
8	バハリア	5,355	11.7	17,401	15	5,674	12.5	15	
9	中国(USSR)	2,346	5.1	13,899	15	2,510	5.5	15	
10	中国(USSR)	931	2.0	11,005	19	1,037	2.3	19	
11	バハリア	5,830	12.8	14,448	21	5,646	12.5	21	
12	バハリア	3,998	8.8	9,905	22	11,025	24.4	22	
13	バハリア	1,821	4.0	8,470	19	1,469	3.2	19	
14	バハリア	3,395	7.5	7,267	13	4,188	9.2	13	
15	バハリア	2,116	4.6	7,407	18	2,085	4.6	18	
16	バハリア	1,625	3.5	7,513	20	1,548	3.4	20	
17	バハリア	871	1.9	6,546	16	886	1.9	16	
18	バハリア	646	1.4	6,193	13	651	1.4	13	
19	バハリア	1,695	3.7	5,712	19	1,645	3.6	19	
20	バハリア	1,266	2.8	5,436	18	1,230	2.7	18	
21	バハリア	840	1.8	4,698	22	961	2.1	22	
22	バハリア	1,068	2.3	5,222	15	1,124	2.5	15	
23	バハリア	600	1.3	5,348	21	573	1.2	21	
24	バハリア	901	2.0	4,136	21	948	2.1	21	
25	バハリア	1,320	2.9	5,360	19	1,234	2.7	19	
26	バハリア	409	0.9	4,571	18	431	0.9	18	
27	バハリア	883	1.9	4,022	18	863	1.9	18	
28	バハリア	1,177	2.6	4,187	14	1,175	2.6	14	
29	バハリア	94	0.2	3,338	14	96	0.2	14	
30	バハリア	433	0.9	2,981	14	443	0.9	14	
31	バハリア	641	1.4	2,689	15	633	1.4	15	
32	バハリア	635	1.4	3,109	17	591	1.3	17	
33	バハリア	1,139	2.5	2,610	25	1,049	2.3	25	
34	バハリア	2,029	4.4	2,367	20	2,041	4.4	20	
35	バハリア	648	1.4	2,584	19	614	1.3	19	
36	バハリア	197	0.4	2,258	19	207	0.4	19	
37	バハリア	36	0.1	1,676	15	57	0.1	15	
38	バハリア	556	1.2	2,048	24	572	1.2	24	
39	バハリア	283	0.6	2,064	14	283	0.6	14	
40	バハリア	2,095	4.5	2,643	21	1,888	4.1	21	
41	バハリア	261	0.5	1,197	25	274	0.5	25	
42	バハリア	56	0.1	1,656	7	48	0.1	7	
43	バハリア	216	0.4	1,348	18	210	0.4	18	
44	バハリア	305	0.6	1,207	16	317	0.6	16	
45	バハリア	381	0.8	1,122	20	387	0.8	20	
46	バハリア	635	1.4	1,114	19	632	1.4	19	
47	バハリア	374	0.8	917	23	407	0.8	23	
48	バハリア	1,026	2.2	1,045	25	1,203	2.6	25	
49	バハリア	340	0.7	802	13	396	0.8	13	
50	バハリア	336	0.7	975	19	337	0.7	19	
合計		79,726	100.0	445,169	17	80,655	100.0	17	
その他		10,344	13.1	21,795	4.9	10,668	13.2	4.8	
以上上位50か国		69,382	87.0	423,374	95.1	69,987	86.8	95.2	
38,480		48,152	60.3	415,068	92.1	43,923	54.5	92.1	
18		42,152	52.8	433,219	100.0	42,152	52.8	100.0	
3,672		4,512	5.7	18,151	4.1	3,672	4.5	4.1	
17		42,152	52.8	433,219	100.0	42,152	52.8	100.0	

(注) ①各国の海外自船腹、並二船籍別腹については本国の船籍を含め、()は同船籍未確定の船舶で内数を示す。
 ②シロフは旧ソ連で船籍が未確定の船舶を含め、()は同船籍未確定の船舶で内数を示す。
 ③個別保有割合は総トン数による。④順位は、1993年末現在の国別総トン数による。

年末にはバハリアを抜き、首位となった。また、ギリシヤは1980年代には連続して船隊を縮小していたが、1990年10月より税制面の優遇措置など船舶登録誘致を促進したことから、1991年以降船腹量が増加している。このほか、近年、船腹量増加の著しい国として、キプロス(1980年に対して%で10.9倍)バハリア、マルタなどが注目される。1993年も引き続き減少しているが、この傾向は、日本、ソルウェー、米国、英国などの船腹は

第3表 国籍別船腹量（構成比）の推移

国名等	年	1980年央		1985年央		1989年央		1990年央		1991年央		1992年央		1993年末	
		千%	(%)	千%	(%)	千%	(%)	千%	(%)	千%	(%)	千%	(%)	千%	(%)
日本		40,960	9.8	39,940	9.6	28,030	6.8	27,078	6.4	26,407	6.1	25,403	5.7	24,248	5.3
ギリシャ		39,472	9.4	31,032	7.5	21,324	5.2	20,522	4.8	22,753	5.2	24,542	5.5	29,134	6.4
米国		18,464	4.4	19,518	4.7	20,588	5.0	21,328	5.0	20,291	4.7	18,228	4.1	14,807	3.1
ノルウェー		22,007	5.2	15,339	3.7	15,597	3.8	23,429	5.5	23,586	5.4	22,583	5.1	21,536	4.7
英国		27,135	6.5	14,344	3.4	7,646	1.9	6,716	1.6	6,611	1.5	6,017	1.4	5,680	1.2
O E C D 諸国		215,908	51.4	178,165	42.8	137,221	33.4	144,652	34.1	148,649	34.1	143,358	32.3	144,063	31.5
中国		6,874	1.6	10,568	2.5	13,514	3.3	13,899	3.3	14,299	3.3	13,946	3.1	14,945	3.3
ソ連/ロシア		23,444	5.6	24,745	5.9	25,854	6.3	26,737	6.3	26,405	6.1	26,338	5.9	17,618	3.8
東欧諸国		8,547	2.0	9,413	2.3	10,398	2.5	10,651	2.5	9,067	2.1	8,217	1.8	7,159	1.6
リベリア		80,285	19.1	58,180	14.0	47,893	11.7	54,700	12.9	52,427	12.0	55,167	12.4	53,919	11.8
パナマ		24,191	5.8	40,674	9.8	47,365	11.5	39,298	9.3	44,949	10.3	49,630	11.2	57,619	12.6
キプロス		2,091	0.5	8,196	2.0	18,134	4.4	18,335	4.3	20,298	4.7	20,386	4.6	22,842	5.0
バハマ		87	0.0	3,907	0.9	11,579	2.8	13,626	3.2	17,541	4.0	20,054	4.5	21,224	4.6
マルタ		1,856	0.5	3,329	0.8	4,519	1.1	6,916	1.6	10,127	2.3	14,163	3.1
フィリピン		1,928	0.5	4,594	1.1	9,385	2.3	8,515	2.0	8,626	2.0	8,449	1.9	8,466	1.8
N I E s		15,765	3.8	24,859	6.0	26,426	6.4	28,042	6.6	28,073	6.4	29,795	6.7	31,818	6.9
発展途上国		60,662	14.4	94,523	22.7	128,236	31.3	133,690	31.6	140,231	32.2	147,649	33.2	162,593	35.9
世界計		419,911	100.0	416,269	100.0	410,481	100.0	423,627	100.0	436,027	100.0	444,305	100.0	457,915	100.0

出所：「Statistical Tables」および「World Freight Statistics」より作成

(注) 1. 「ソ連/ロシア」は1991年以前はソ連、1992年以降はロシア籍+旧ソ連船で帰属未確定のもの

2. 1992年以降のロシア以外の旧ソ連構成国（ウクライナなど）は発展途上国に含まれる

3. 東欧諸国は、アルバニア、ブルガリア、チェコ、スロバキア、ハンガリー、ポーランド、ルーマニアを含む

4. NIEsは韓国、台湾、香港、シンガポールの4国

5. 各国の船腹量は第2船籍、海外領土籍を含む、ただし、英国は香港、バミューダ、ジブラルタル、カイマン諸島籍を含まない

1980年と比較すると一層顕著に示される。(第3表参照)

「旧ソ連」の船舶は1990年までは船腹量が増加し、1991年央では世界第4位であったが、1991年末の連邦解体に伴い旧構成国に転籍された。このうちロシア籍は1993年末で世界第8位の地位を占めている。

2. 船種別構成

船種別の船腹構成は第1表のとおりである。

(1) 液体貨物船

液体貨物船のうちオイルタンカーは6,550隻、1億4,208万%、平均船齢16年で、前年より、208隻、493万%増加し、総船腹に占める比率も31.0%から31.2%に上昇している。オイルタンカーの最大の保有国はリベリアで、419隻、2,627万%を有し、世界の18.5%を占めている。次いでパナマ、ギリシャ、バハマ、ノルウェー、日本などが上

位にランクされている。(第4表-(3)参照)

オイルタンカー以外の液体貨物船は、液化ガス船、化学薬品船、その他を含み全体で9,751隻、1億6,764万%となっている。

(2) 撒積乾貨物船

撒積乾貨物船（含、油/貨兼用船）は全体で、5,952隻、1億4,092万%（総船腹に占める比率は30.8%）、平均船齢14年で、前年より58隻、187万%増加した。

このうち、オアパルクキャリア（狭義の「撒積乾貨物船」）は、4,591隻、1億1,638万%で、前年より39隻、256万%それぞれ増加した。この船種の船籍国別構成は、リベリアが604隻、1,497万%（シェア12.9%）、パナマ538隻、1,113万%（シェア9.6%）で、次いで、ギリシャ、日本などが上位にランクされている。(第4表-(4)参照)

(3) その他の乾貨物船

第4表 船種別・船籍別船腹構成（主要船種のみ）

(1) 液化ガス船					(2) 化学薬品船					(3) オイルタンカー				
船籍国	隻	千%	構成比(%)	平均船齢	船籍国	隻	千%	構成比(%)	平均船齢	船籍国	隻	千%	構成比(%)	平均船齢
リベリア	70	1,939	14.8	13	リベリア	141	2,118	19.1	11	リベリア	419	26,273	18.5	11
日本	223	1,861	14.2	10	ノルウェー	118	1,489	13.4	13	パナマ	575	18,273	12.9	16
ノルウェー	83	1,793	13.7	13	パナマ	277	1,408	12.7	10	ギリシャ	338	12,273	8.6	21
パナマ	136	1,264	9.6	14	ギリシャ	53	611	5.5	16	バハマ	169	9,680	6.8	12
米国	14	1,178	9.0	16	デンマーク	50	534	4.8	7	ノルウェー	150	9,265	6.5	13
バミューダ*	16	820	6.3	15	バハマ	56	473	4.3	12	日本	1,105	7,249	5.1	9
アルジェリア	9	439	3.3	16	キプロス	38	355	3.2	14	マルタ	180	5,176	3.6	19
マレーシア	9	362	2.8	10	米オランダ	21	322	2.9	26	米オランダ	150	5,013	3.5	26
ブルネイ	7	348	2.7	19	オランダ	30	275	2.5	9	シンガポール	119	4,960	3.5	15
オーストラリア	5	333	2.5	5	日本	601	262	2.4	7		318	4,684	3.3	14
10カ国計	572	10,337	78.8	12	10カ国計	1,385	7,848	70.8	10	10カ国計	3,523	102,846	72.4	13
その他	374	2,776	21.2	14	その他	573	3,234	29.2	14	その他	3,027	39,233	27.6	19
合計	946	13,113	100.0	13	合計	1,958	11,082	100.0	11	合計	6,550	142,079	100.0	16

(4) 散積乾貨物船					(5) 一般貨物船					(6) コンテナ船				
船籍国	隻	千%	構成比(%)	平均船齢	船籍国	隻	千%	構成比(%)	平均船齢	船籍国	隻	千%	構成比(%)	平均船齢
リベリア	604	14,974	12.9	12	パナマ	1,601	6,622	12.1	19	パナマ	200	4,357	13.8	11
パナマ	538	11,128	9.6	17	中国	877	4,621	8.5	18	リベリア	108	2,859	9.0	9
ギリシャ	373	10,714	9.2	13	ロシア	1,165	4,383	8.0	17	米オランダ	86	2,854	9.0	14
日本	425	10,390	8.9	15	キプロス	613	3,647	6.7	16	台湾	92	2,377	7.5	10
ノルウェー	82	6,286	5.4	8	バハマ	281	2,506	4.6	15	ドバイ	112	2,287	7.2	6
バハマ	300	5,666	4.9	16	マラルタ	356	2,109	3.9	19	デンマーク	53	1,831	5.8	7
キプロス	220	5,648	4.9	9	ウクライナ	312	1,982	3.6	19	シンガポール	78	1,527	4.8	12
ロシア	267	5,264	4.5	17	セントビンセント	475	1,771	3.2	23	日本	45	1,428	4.5	7
米オランダ	109	5,025	4.3	9	リベリア	154	1,745	3.2	13	韓国	52	1,163	3.7	8
中国	121	3,666	3.2	12	ノルウェー	500	1,323	2.4	30	英	26	1,017	3.2	15
10カ国計	3,039	78,762	67.7	14	10カ国計	6,334	30,709	56.2	19	10カ国計	852	21,700	68.5	10
その他	1,552	37,619	32.3	14	その他	10,510	23,941	43.8	21	その他	609	9,961	31.5	13
合計	4,591	116,380	100.0	14	合計	16,844	54,650	100.0	20	合計	1,461	31,662	100.0	11

(7) R O R O 貨物船				
船籍国	隻	千%	構成比(%)	平均船齢
パナマ	199	3,202	22.3	14
日本	145	1,840	12.8	7
リベリア	66	1,445	10.0	12
ノルウェー	75	1,054	7.3	13
スウェーデン	48	852	5.9	13
イタリア	44	525	3.6	12
シンガポール	25	516	3.6	10
米オランダ	23	489	3.4	16
韓国	8	337	2.3	6
デンマーク	27	294	2.0	10
10カ国計	660	10,556	73.4	12
その他	834	3,834	26.6	16
合計	1,494	14,390	100.0	14

(注) ①各国の海外自治領、第二船籍制度については本国の船籍に含めた。ただし、英国の香港、バミューダ、ジブラルタル、カイマン諸島は本国とは別に集計した。(※印)
 ②ロシアには旧ソ連籍で帰属が未確定の船腹を含めた。
 ③同別保有割合は総トンによる。
 ④順位は、1993年末現在の同別総トン数による。

全体で2万6,449隻、1億2,467万%（総船腹に占める比率は、27.2%）、平均船齢19年で、前年より445隻、466万%増加している。このうち、主要船種の特徴は次のとおりである。

a) 一般貨物船は1万6,844隻、5,465万%、平均船齢20年で、前年より243隻、92万%増加しているが、総船腹に占める比率は、12.1%から11.9%へ減少している。船籍国別構成は、パナマが1,601隻、662万%で、中国、ロシア、キプロス、バハマなどが上位を占めている。また、キプロス籍船の増加（対前年比12.6%増）は注目される。（第4表-(5)参照）

b) コンテナ船は、1,461隻、3,166万%で、昨年より、47隻、192万%増加した。他の船種と異なり、定期船同盟の再編に伴う各船社の船隊増強計画の実施などによりここ数年増加を続けている。船籍国別構成をみると、パナマが200隻、4,357万%（シェア13.8%）で、次いで、リベリア、

米国、台湾、ドイツ、デンマーク、シンガポールなどが上位を占めている。また、パナマ、リベリア、シンガポールは著しい増加率を示している。(第4表-(6)参照)

c) RORO 船は1,494隻、1,439万%、平均船齢14年で、船籍国別構成では、パナマ、日本、リベリア、ノルウェーなどが上位を占めている。(第4表-(7)参照)

なお、わが国でいう「自動車専用船」はロイド統計上では、ほとんど「RORO 船」に包含されている。

(4) その他の船舶

上記以外の「その他の船舶」(含む、漁船)は3万8,503隻、2,470万%で、隻数では47.7%となるが、%ベースでは5.4%のシェアを占めるにすぎない。

3. 船型別構成および船齢別構成

船型別の船腹量構成は第5表-(1)のとおりである。

世界船腹を隻数で見ると、半数以上が1,000%以下の船舶で、船型で見ると、4,000%~5万%未満の船舶が全体の55.3% (昨年は56.5%) を占めている。

また、船齢別構成は第5表-(2)および付図のとおりである。

世界船腹の船齢0~10年未満の船舶は2万742隻、1億6,561万% (36.2%) で、前年に対して496隻、1,259万%増加している。他方、20年以上の船舶は3万502隻、8,583万%で、前年に対して959隻、795万%増加している。過去10年程全般的に船腹の老齢化が進んでいたが、1993年は老齢船の増加とともに若年船も増加するという変化が見られた。

第5表 世界船腹の船型別、船齢別区分 (1993年末)

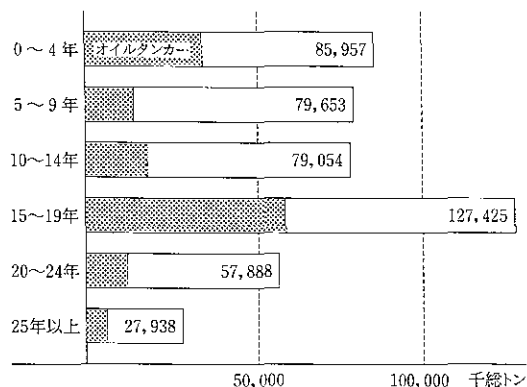
(1) 船型別区分

船型 (総トン)	隻数	千総トン	構成比(%)
100~ 999	49,794	16,586	3.6
1,000~ 3,999	12,746	28,400	6.2
4,000~ 9,999	6,550	43,364	9.5
10,000~ 19,999	5,574	80,115	17.5
20,000~ 29,999	2,078	50,113	10.9
30,000~ 49,999	2,104	79,896	17.4
50,000~ 69,999	759	43,831	9.6
70,000~ 99,999	506	41,131	9.0
100,000~139,999	332	40,477	8.8
140,000以上	212	34,004	7.4
合計	80,655	457,915	100.0

(2) 船齢別区分

船齢	隻数	千総トン	構成比(%)
0 ~ 4年	9,445	85,957	18.8
5 ~ 9	11,297	79,653	17.4
10 ~ 14	14,025	79,054	17.3
15 ~ 19	15,386	127,425	27.8
20 ~ 24	12,628	57,888	12.6
25年以上	17,874	27,938	6.1
合計	80,655	457,915	100.0
うち、 オイルタンカー			
0 ~ 4年	982	35,127	24.6
5 ~ 9	746	14,144	9.9
10 ~ 14	1,119	17,694	12.4
15 ~ 19	1,611	59,305	41.4
20 ~ 24	955	12,332	8.6
25年以上	1,137	4,475	3.1
合計	6,550	143,077	100.0

(付図) 1993年末の船齢構成



業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 日本製紙連合会

設立 昭和47年4月1日

沿革 本会は洋紙とパルプの製造業者の団体であった「紙・パルプ連合会」と、板紙の製造業者の団体であった「板紙連合会」が上記の日に合併してできた事業者団体である。

第二次大戦後の紙パルプ業界は、戦後の復興期から昭和30年前後までの間に多数の会社が生まれ、それらの会社と戦前からの会社が当初は洋紙・和紙・板紙・パルプの各業態別に別個の団体を作っていたが、やがて高度成長期から安定成長期へ移行するに伴い、会社の整理・統合、製品の共通化などが進み、それらの団体も次第に統合し、今日に至っている。

「紙・パルプ連合会」は昭和30年に「紙・パルプ連合」、「日本洋紙会」、「パルプ工業会」の3つが合併してできた団体で、その後昭和33年には、「日本パルプ材協会」とも統合

している。「板紙連合会」は昭和24年、「紙・パルプ連合」とほぼ時を同じくして結成された団体である。

会長 宮下武二郎

(日本製紙株式会社社長)

会員 会員には正会員と賛助会員がある。

正会員は紙・板紙・パルプの製造業者およびその団体であり、賛助会員は紙・板紙・パルプ製造業の関係者およびその団体である。賛助会員は、会則では本会の会議の決議には加わらないものとされている。現在の賛助会員は主に代理店とか商社などの流通業者である。

平成6年9月末現在、正会員は58社7団体、賛助会員は83社となって



いる。

日本製紙連合会は機械すき和紙連
合会、板紙中小企業の工業組合など
をも会員にしているので、それら団
体会員の傘下の企業を含むインサイ
ダーの生産シェアは非常に高く、100
%に近いといってよい。

事 務 所 本部：東京都中央区銀座3-9-11
紙パルプ会館

支 部：大阪および名古屋

事 業 本会は紙・板紙・パルプ製造業の健
全なる発展を図ることを目的とし、
その目的を達成するため次の事業を
行う。

①会員相互の親睦および意見、情報
の交換

②紙・板紙・パルプ製造業に関する

調査、研究および広報

③統計資料の蒐集および整理

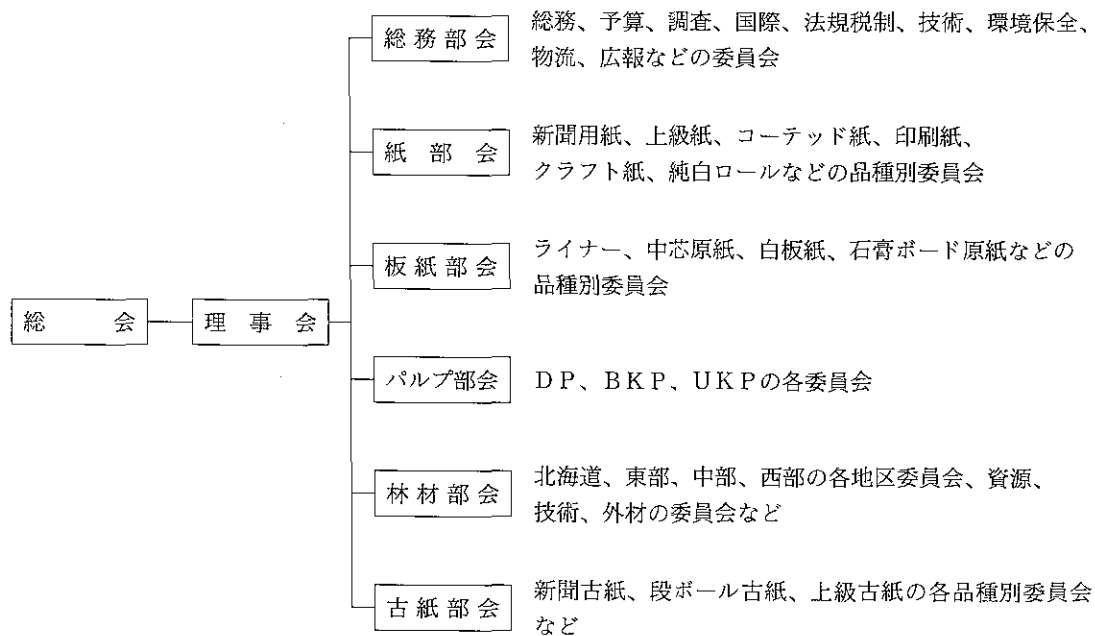
④官庁および関連団体との連絡なら
びに交渉

⑤その他本会の目的達成に必要な
事項

ここ数年の事業として一例を挙げ
るなら、古紙利用の推進がある。今
年度中に利用率を55%にするという
目標に業界をあげて取り組んできた。

組 織 本会の組織は、最高議決機関として
の総会の下に理事会があり、理事會
が掌握する形で六つの部会、部会
中の各種委員会などで構成され、概
ね図のとおりとなっている。

日本製紙連合会組織図



海運雑学ゼミナール 第54回

船は海上の気象観測所

地球表面の70%を占める海は、世界の気象現象にも大きな影響を及ぼす。しかしその一方で、海洋での気象データは極めて少なく、気象観測上の一種の盲点となっている。これを補うのが、航行中の船舶による気象観測データの収集だ。

これは国連の専門機関であるWMO（世界気象機関）が奨励し、同じく国連機関であるIMO（国際海事機関）のSOLAS条約（海上における人命の安全のための条約）にも規範として定められているもの。その背景には、各国の気象機関が外洋を航行する船舶のために気象情報を提供する代わりに、船舶は観測の難しい海洋上での気象情報収集に協力する、という考え方があ

る。そのための通報方式も国際的に統一されており、風向、気圧、気温、水温、うねりの高さ、雲の種類と高低などの観測結果はすべて数字のコードに翻訳され、日本から西経160度までなら日本に、それ以东なら米国に送られ、WMOの国際気象通信網を通じて世界中に配信される。これをもとに世界の気象機関が天気図などの気象データを作成し、それが再び航行中の船舶にフィードバックされる仕組みだ。

コンピュータを始めとする先端装備を備えた現代の船も、台風や濃霧のような気象現象には勝てない。同様にスーパーコンピュータを駆使した現代の気象予測技術も、広大な海洋上での気象データの収集なしには意味をなさない。

こうした両者のギブ・アンド・テイクがもたらす恩恵は、船舶の安全航行はもとより、陸に住む私たちの生活にとっても極めて大きいといえる。

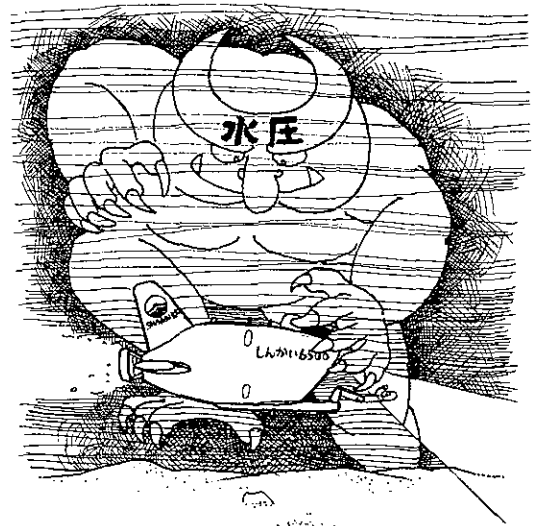
宇宙旅行より難しい海底旅行

アポロやボイジャー、スペースシャトルなどの華々しい成果によって宇宙についての知識は増える一方だが、こと深海底のこととなると私たちの知識はまだまだ貧弱だ。

日本が誇る「しんかい6500」の活躍が最近しばしば報道されるが、こうした探査による深海生物や熱水鉱床の発見への驚きは、逆に、距離的には宇宙よりはるかに近い海について、私たちがあまりにも無知だったことの証明ともいえる。

とはいえ学者や研究者がこれまで海底のことをなおざりにしてきたわけではない。そこには宇宙にはない困難な障害がいくつもあったからだ。

例えば、宇宙では電波が自由に利用できるが、海中では長波のごく一部しか使えず、どうしても音波に頼ることになる。しかし音波は電波と比べて到達距離も情報の解像度もはるかに劣る。



エネルギーの問題もある。宇宙では有力なエネルギー源となる太陽電池も、太陽光の届かない深海では使えない。母船から電力を供給するには長大なケーブルが必要で、もし切れた場合には一大事となる。バッテリーにしても低水温の深海底で長期間安定して使えるものの開発は困難だ。

もっと大きいのは圧力の問題だ。地表と宇宙空間の気圧差はわずか1気圧。しかし数千mの深海底では数百気圧にも達する。1気圧の差なら宇宙服だけでも十分だが、深海底で有人探査を行うためには非常に丈夫な耐圧容器が必要で、その開発にははきわめて高度な技術が要求される。

私たちはまるで水族館の魚を見るように「しんかい6500」が撮影した不思議な深海魚の映像を見ることができるが、その映像と私たちの間には、数千mの厚さの水の壁を越える膨大なテクノロジーの集積がある。

国際情報化時代だった大航海時代

ヨーロッパとアジアや新大陸が海の道で結ばれ、世界が一つになった大航海時代は、現代に優るとも劣らぬ国際情報化時代でもあった。

例えば、ペルーのイエズス会宣教師が、インディオの呪術師と日本の山伏を比較して論じたり、日本のドミニコ会の修道士が、メキシコの司教の布教方法を批判したりということが、当時は普通に行われていた。

日本にやってきた宣教師ルイス・フロイスの「日本覚書」の一部が、彼の死後間もなくフィレンツェ出身の貿易商カルレッティの「世界一周記」の一部に引用（盗用）され、ヨーロッパの知識人の注目を集めたこともあった。また1605



年に出版された「ドン・キホーテ」は、その年のうちにメキシコやペルーでもベストセラーとなっていた。

日本でも、織田信長や豊臣秀吉は、地球儀を前に宣教師たちから世界地理について講義を受けていたし、ウィリアム・アダムスから西洋の数学を学んだ徳川家康は、コンパスや眼鏡、はさみ、時計、鉛筆など、西洋製品の愛好者でもあった。当時の日本の知識人は、欧州はおろかメキシコやペルーなど新大陸の事情にも相当通じていたらしい。

宣教師や貿易商によって行われたこうした情報の伝播は、国際電話もファクシミリもない当時を考えれば驚くほど迅速かつ正確だった。こうした情報の流れによって世界は有機的につながり、ある地域での経済情勢の変化や政治的事件は、他の地域にも何らかの影響を及ぼすようになった。これは現代の国際社会とほとんど変わらない。

ヨーロッパにとって近代の幕開けとなった大航海時代は、その後の鎖国政策で再び世界から孤立する日本にとっても、まさに東の間の近代の開花だったといえよう。

Washington便り

米国籍船に対する新規運航補助金法案 上院通過の可能性は50/50か？

1. 新規運航補助金法案に盛り込まれたトン税引上げ案については、既報のとおり CENSA の反対ステートメントに加え、当協会としても7月1日、独自に下院歳入委員会ギボンズ委員長（代行）宛抗議書を提出しましたが、同法案が遂に下院本会議で可決され上院に上提されたため、今度は8月10日、上院通商・科学・運輸委員会ホリングズ委員長に対し、やはり当協会単独の抗議書を提出し、同時に上下両院の関係有力議員にコピーを送付しました。他方、運輸省を始め日本政府としても米国のかかる国際慣行に反する一方的な動きを重視して、東京では亀井運輸大臣がモンデール駐日大使に抗議され、一方、ワシントンでは国務省、運輸省に口頭で抗議を申し入れると共に上下両院の議長、民主、共和それぞれのリーダーに対し栗山駐日大使から反対声明書が出状されました。

米国においても、強大な政治力を有する石炭、穀物、石油業界を始めとする有力業界からの反対がますます強まっています。

2. こうした賛否両論が交錯する難しい局面の中、昨年、同様の法案を成立させた実績を有する下院は、引き続き行われた海運／造船派議員の内部工作が成功して、8月2日、賛成294票、反対122票の大差で本会議可決に成功、同法案は直ちに上院に送付されました。下院としてはこれで義理は果たした、後は上院のお手並み拝見といったところで、いち早く夏休み入りしました。

3. 上院の方も一時は夏季休会前、本会議通過の可能性も伝えられましたが、結局トン税引上げを中心とする反対派の譲歩を得られず、加えて犯罪防止強化法案や新医療制度法案等の重要法案の影響を受けて、本法案は委員会の正式審議にも至らず上院も夏休みに入りました。

4. さて問題は再開後の上院でどうなるかですが、正式には9月7日から再開のところ、休会が遅れたため、少なくとも実質審議は9月12日からと推測されており、一方、中間選挙のため10月7日に今第103議会は閉会が予定されています。多少の延長は有り得ても実質1カ月しか残されていない訳です。もちろん商船小委員ならびに本委員会としては何とか上院通過を果たすべく、関係スタッフは夏休みを返上して裏面工作を続けており、現にドライバルカー、タンカーに対するトン税引上げ幅を手直した妥協のための修正法案のドラフトが作成されています。しかしながら、財政委員会、外交委員会等の動向については全く不明の状態です。

従って結論として、本法案が今議会で成立してクリントン大統領のサインを得るに至るかどうかの可能性は9月初めの現時点では良くて50/50と観測されます。トン税引上げで運航補助を行うような法案は廃案にして、どうしても米船助成が必要ということなら、来年の新議会で別の財源で練り直すべきでしょう。

5. 参考までに下院案と前述の上院スタッフ案の要点のみを列記すると次のとおりです。

	下院案	上院スタッフ案		
		'95/'98	'99/'04 (セント)	
トン税引上げ (純トン当り)	船種無関係 一律38セント 寄港回数 上限年25回	雑貨船	81	48
		バルカー/ タンカー	27	18
		客船	15	13
補助金総額	13億ドル	11億ドル		
運航補助総額	10年約10億ドル	同左		
対象隻数	約50隻	同左		
造船建造補助	約3億ドル	なし ただし米国造船所建造船 融資政府保証制度に対し 1億ドルの予算増枠		

(北米地区事務局長 森崎 末壽雄)



8月

1日 運輸省は、円高が運輸関連企業に与える影響を把握するため実施した緊急調査結果をまとめた。それによると、外航海運大手5社で1ドル=100円程度の円高が続いた場合、経常利益で約60億円の減少になると試算している。

4日 アセアン海域石油安定輸送協議会は、平成6年度定期総会を開催し、平成5年度事業報告および平成6年度事業計画を承認した。引き続き運営委員会を開催し、平成6年度の具体的な事業として来年初めに「流出油対策に関する調査研究フォーラム」の開催を決めた。(P.19 海運ニュース2参照)

8日 運輸省は、7月の新造船建造許可実績をまとめた。それによると、建造許可は46隻、232万6,740%と単月実績としては20年ぶりの高水準となった。

10日 当協会は、とん税引上げを含む米新海運助成法案が下院を通過、上院に送付されたのを受け、上院のホリングズ通商・科学・運輸委員長に対し反対意見書を提出した。

11日 政府規制等と競争政策に関する研究会(座長・鶴田俊正専修大学教授)は、物流分野における政府規制の問題点に関する最終的な報告書をまとめた。それによると、内航海運業の船腹調整制度の速やかな廃止や、港湾運送事業の免許制度の抜本的見直しなどを提言している。

12日 大蔵省は、7月の貿易統計速報(通関ベース)を発表した。それによると、輸出額

から輸入額を差し引いた輸出超過額(貿易黒字)は、122億9,600万ドルと前年同月に比べ4.0%増加し、7月としては過去最高を記録した。

16日 日本鉄鋼連盟が発表した7月の粗鋼生産量によると、前年同月比1.5%減の835万5,000トンとなり、10カ月連続で減少した。

20日 日本製紙連合会は、7月のパルプ材供給実績をまとめた。それによると、チップ輸入量は175万9,000立方メートルで前年同月比3.4%の増加となった。

25日 日韓船員問題共同研究会が韓国の東海岸雪岳山(ソラクサン)で開催され、STCW条約の改正、ISMコードへの対応などについて意見交換を行った。当協会からは吉田副会長ほか6名、韓国側は宗基元(Song Ni Won)韓国船協副会長ほか8名。

26日 運輸省は、95年度海運関係予算概算要求の概要を発表した。外航海運対策の推進としては、老朽タンカー解撤補助として9億100万円、外航船舶の整備(日本開発銀行融資枠)に454億円など総額で約484億円を内容とする要求となった。

(P.2 シッピングフラッシュ1参照)

29日 運輸省は、造船業の経営状況、需給などに関するヒアリング調査結果を発表した。それによると、円高による船価下落の影響を受けて売上高が減少し、収益も悪化、95年度以降も韓国造船業の建造設備拡張などにより厳しい状況が続くとしている。



国際会議の開催予定 (10月)

ILO海事労働基準に関する三者構成セミナー

9月27日～10月5日 バンコク

第6回日韓船主協会会談

10月4日・5日 北海道・大沼

IMO第71回法律委員会

10月10日～14日 ロンドン

ICS理事会

10月17日 ロンドン

国際油濁補償基金第17回総会／第40回理事会

10月17日～21日 ロンドン

BIAC海運委員会

10月24日 パリ

OECD海運委員会

10月25日・26日 パリ

国際船員福祉委員会によるアジア・太平洋地域
船員福祉に関する会議

10月25日～27日 東京

IMO第36回海洋環境保護委員会 (MEPC)

10月31日～11月4日 ロンドン

「船協海運年報 1994」ならびに 「SHIPPING NOW 1994 —日本の海運—」の刊行

当協会では、「船協海運年報 1994」ならびにパンフレット「SHIPPING NOW 1994 —日本の海運—」を刊行いたしました。

年報では、総論において世界および日本の経済・海運の概況を記述し、各論において当協会の諸活動について詳述しています。巻末には資料として海運関係の諸統計、海運日誌、当協会会員名簿も掲載いたしました。

また、「SHIPPING NOW 1994 —日本の海運—」では、最新の資料に基づくグラフやカラー写真を豊富に使用し、日本海運がわが国経済や国民生活に果たす役割を、衣食住、エネルギー、工業原料、製品に分けてわかりやすく解説するとともに、日本海運の現状やいろいろな種類の船をひと目で理解できるような簡単な説明を付しております。

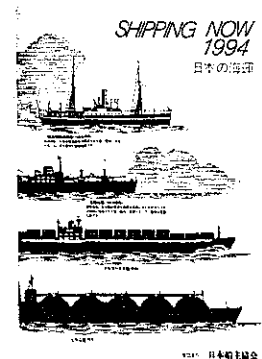
入手ご希望の方には、お送りいたします。なお、「SHIPPING NOW 1994 —日本の海運—」は無料配布、「船協海運年報 1994」は1冊3,500円での実費頒布となっておりますので、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉

日本船主協会 調査広報部
〒102 東京都千代田区平河町2-6-4
(海運ビル)

TEL 03-3264-7181

FAX 03-3262-4757



海運統計

「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）
- ・対米ドル円相場場の推移（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）

1. 世界造船状況（進水・建造中・未着工）

区分	期間・時点	合計			タンカー		バルクキャリア		一般貨物船		漁船・その他	
		隻数	千G/T	伸び率	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
進水船	1990	1,472	14,680	15.4	134	4,583	114	5,160	282	2,967	942	1,970
	1991	1,521	16,678	13.6	187	7,653	78	3,152	326	3,774	930	2,099
	1992	1,482	20,474	22.8	264	10,290	94	4,279	267	3,344	857	2,557
	1993	1,548	18,698	▲ 8.7	265	8,385	103	4,308	256	3,301	924	2,704
	1993 III	422	5,057	26.2	81	2,368	27	1,166	76	958	238	565
	IV	491	4,776	▲ 5.6	58	1,727	30	1,215	76	1,009	327	824
	1994 I	332	4,541	▲ 4.9	40	1,263	43	1,560	73	1,217	176	502
II	264	4,082	▲ 10.1	40	1,293	48	1,589	54	755	122	445	
建造中船	1990	1,291	13,569	9.0	148	5,617	78	3,081	231	2,133	834	2,738
	1991	1,355	15,896	17.1	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,763
	1992	1,312	18,670	17.5	215	8,825	82	3,282	269	3,062	746	3,501
	1993	1,131	15,787	▲ 15.4	156	5,419	101	3,886	263	3,317	611	3,166
	1993 III	1,189	16,005	▲ 4.3	176	6,281	86	3,333	259	3,159	668	3,232
	IV	1,131	15,787	▲ 1.4	156	5,419	101	3,886	263	3,317	611	3,166
	1994 I	1,131	15,695	▲ 0.6	152	4,194	130	4,721	254	3,241	595	3,539
II	1,098	15,845	1.0	152	4,413	142	5,207	240	2,967	564	3,258	
未着工船	1990	1,342	26,221	41.0	234	15,039	90	3,454	417	5,331	601	2,397
	1991	1,175	27,267	4.0	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140
	1992	972	18,663	▲ 31.6	158	7,957	121	5,306	238	3,316	455	2,084
	1993	1,014	23,454	25.7	154	7,820	206	7,694	286	4,286	368	3,654
	1993 III	999	21,875	19.4	146	7,717	193	7,096	282	4,218	378	2,844
	IV	1,014	23,454	7.2	154	7,820	206	7,694	286	4,286	368	3,654
	1994 I	1,043	23,376	▲ 0.3	145	7,129	241	8,764	294	4,052	363	3,431
II	1,050	24,997	6.9	162	8,739	235	8,550	299	4,325	354	3,384	

- (注) ①ロイド造船統計による100G/T以上の鋼船（進水船舶の年別は年報、その他は四半期報による）。
 ②進水船舶は年間、建造中および未着工の年別は12月末、期別は四半期末すなわち3、6、9、12月末。
 ③バルクキャリアには兼用船を含む。一般貨物船は2,000G/T以上の船舶。
 ④四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

2. わが国造船所の工事状況

年 度	竣 工 量				工 事 中 船 舶				未 着 工 船 舶				手 持 ち 工 事 量			
	計		うち国内船		計		うち国内船		計		うち国内船		計		うち国内船	
	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
1983	229	5,887	48	1,614	141	4,134	27	1,317	136	3,607	12	321	277	7,740	39	1,638
1984	301	7,872	57	2,025	178	5,079	38	1,679	322	7,555	26	554	500	12,635	64	2,233
1985	222	7,131	55	2,516	166	5,037	32	1,679	169	5,231	12	493	335	10,268	44	2,171
1986	190	7,390	60	3,139	150	5,836	42	2,487	94	2,836	10	330	244	8,671	52	2,817
1987	92	3,443	21	767	112	4,930	31	2,172	40	1,705	5	405	152	6,635	36	2,577
1988	131	3,986	25	761	58	2,488	14	768	41	2,138	2	111	99	4,625	16	879
1989	154	5,515	20	865	73	2,829	13	613	66	2,385	3	187	139	5,214	16	800
1990	150	6,129	19	992	83	3,493	13	521	103	4,412	0	0	186	7,905	13	521
1991	154	6,870	23	579	92	4,291	15	360	139	7,664	3	263	231	11,955	18	623
1992	159	7,426	22	1,245	99	5,107	14	879	136	7,915	3	270	235	13,022	17	1,149
1993	166	8,326	20	682	102	5,962	13	665	89	4,484	5	190	191	10,446	18	855

(注) ①運輸省海上技術安全局発表の主要工場における2,500G/T以上の船舶。
 ②竣工量は年度間の実績。
 ③工事中・未着工船舶は年度末の状況で、建造許可船舶を対象とする。
 ④手持ち工事量は工事中・未着工船舶の合計。

3. 世界の主要品目別海上荷動き量

品 目	1987		1988		1989		1990		1991		1992		1993		
	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	
石 油	原 油	970	1.3	1,042	7.4	1,120	7.5	1,190	6.3	1,247	4.8	1,307	4.8	1,345	2.9
	石油製品	313	2.6	325	3.8	340	4.6	336	▲ 1.2	326	▲ 3.0	335	2.8	358	6.9
	計	1,283	1.6	1,367	6.5	1,460	6.8	1,526	4.5	1,573	3.1	1,642	4.4	1,703	3.7
乾 貨 物	鉄 鉱 石	319	2.6	348	9.1	362	4.0	347	▲ 4.1	358	3.2	334	▲ 6.7	352	5.4
	錳 炭 物	283	2.5	304	7.4	321	5.6	342	6.5	369	7.9	371	0.5	360	▲ 3.0
	穀 物	186	12.7	196	5.4	192	▲ 2.0	192	0.0	200	4.2	208	4.0	193	▲ 7.2
	そ の 他	1,390	1.5	1,460	5.0	1,525	4.5	1,570	3.0	1,610	2.5	1,660	3.1	1,710	3.0
	計	2,178	2.6	2,308	6.0	2,400	4.0	2,451	2.1	2,537	3.5	2,573	1.4	2,615	1.6
合 計	3,461	2.2	3,675	6.2	3,860	5.0	3,977	3.0	4,110	3.3	4,215	2.6	4,318	2.4	

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1992」による。②1992年の値は推計値である。

4. わが国の主要品目別海上荷動き量

品 目	1990年			1991年			1992年			1993年			
	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	
石 油	原 油	195.7	9.9	16.7	204.7	4.6	17.1	214.9	5.0	16.5	219.0	1.9	16.3
	石油製品	47.6	▲ 3.3	13.6	39.4	▲ 17.2	12.2	38.6	▲ 2.0	11.7	34.0	▲ 11.9	9.5
	計	243.3	7.1	16.0	244.1	0.3	16.0	253.5	3.9	15.5	253.0	▲ 0.2	14.9
乾 貨 物	鉄 鉱 石	124.8	▲ 2.2	35.7	126.9	1.7	36.1	113.6	▲ 10.5	33.7	114.5	0.8	32.5
	錳 炭 物	107.5	2.5	32.1	111.6	3.8	31.0	111.2	▲ 0.4	30.1	113.9	2.4	31.6
	穀 物	31.7	0.0	16.3	32.2	1.7	17.9	32.4	0.6	15.8	33.1	2.2	17.2
	そ の 他	262.4	0.0	16.7	274.4	4.6	17.0	274.7	0.1	16.5	281.4	2.4	16.5
	計	526.5	▲ 0.0	21.5	545.2	3.6	21.8	531.9	▲ 2.4	20.7	542.8	2.0	20.8
合 計	769.7	2.1	19.4	789.3	2.5	19.6	785.5	▲ 0.5	18.7	795.9	1.3	18.4	

(注) ①運輸省海上交通局調べによる。②各品目とも輸出入の合計である。③LPG、LNGはその他に含まれる。

5. 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 8月	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
6	33,727	22,355	11,371	10.6	8.5
7	34,487	22,204	12,283	7.0	8.8

(注) 通関統計による。

6. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

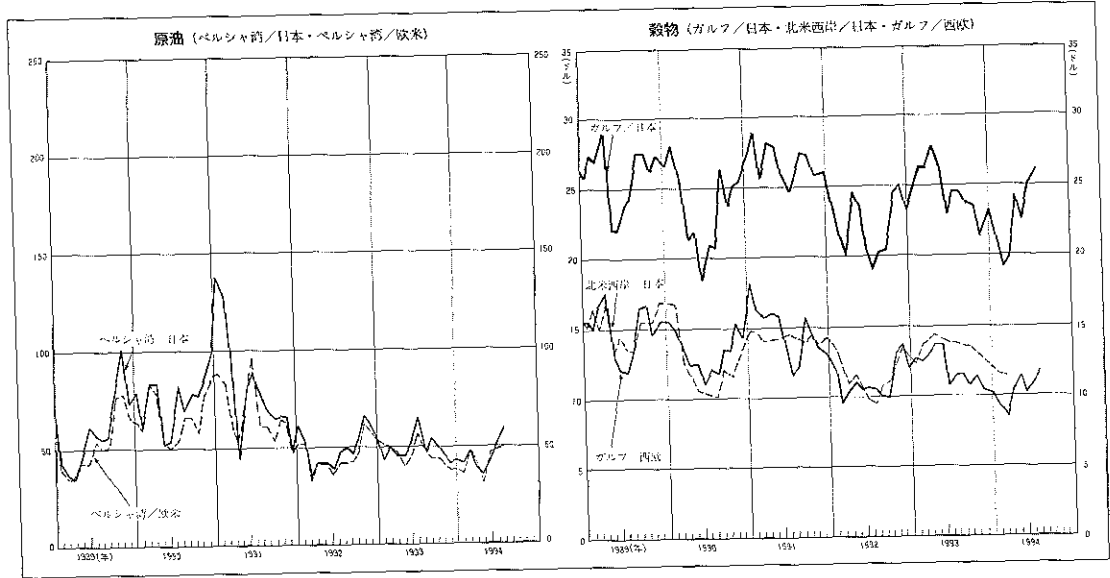
年 月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1993年 9月	105.29	104.30	106.25
10	106.97	105.10	108.63
11	107.80	105.85	109.00
12	109.70	107.70	111.85
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
7	98.50	97.30	99.75
8	99.85	97.70	101.40

7. 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	鋳 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 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
7	15,620	0	15,620	3,863	3,976	6,620	252	377	426	106	12,146	3,653
8	10,136	62	10,074	2,563	2,739	3,605	168	313	546	140	14,739	4,928

(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。



8. 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	53.50	39.50	45.00	37.50	56.25	45.00	47.50	38.00
8	52.00	45.50	47.50	40.50	60.00	44.00	45.00	42.50	47.50	39.00	Below 50	38.00
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		

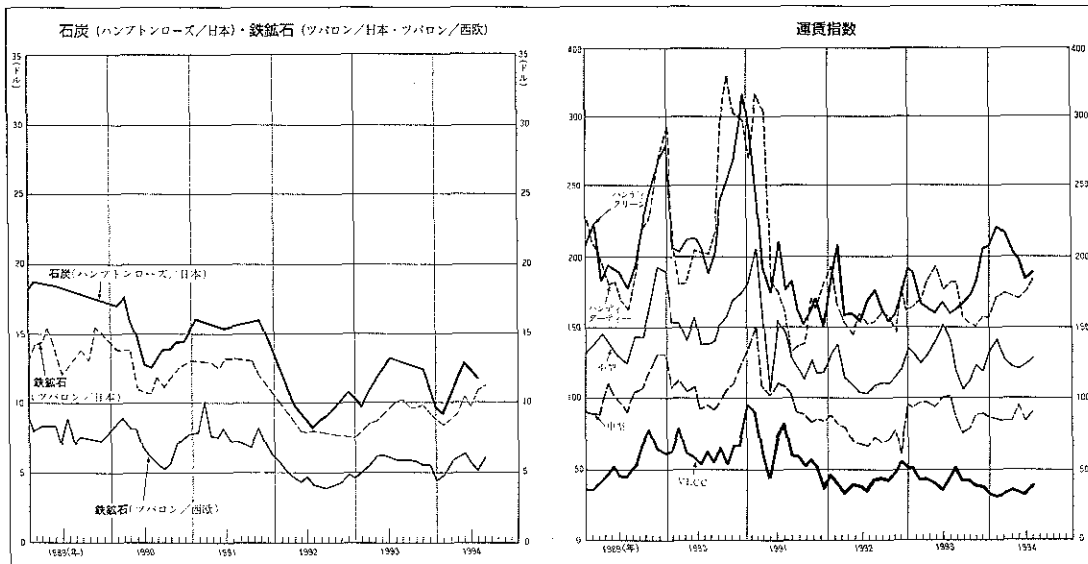
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

9. 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	25.00	21.50	13.80	12.75	—	—	10.67	10.50	11.50	10.25
8	24.85	21.00	26.00	21.50	13.80	—	—	—	11.42	9.93	11.75	10.65
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。



10. 石炭 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

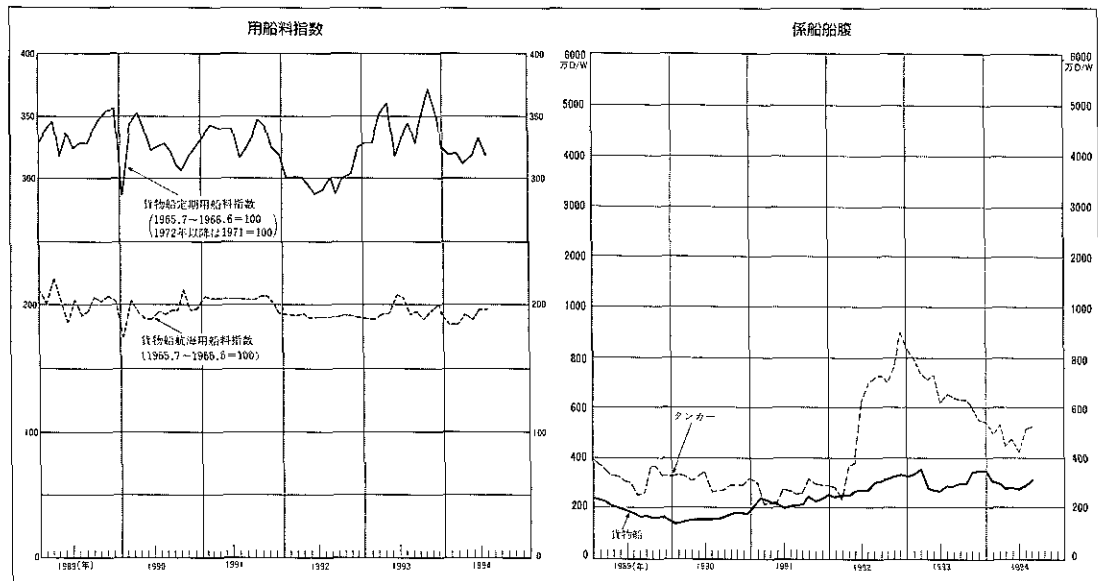
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	10.50	—	9.45	—	7.50	—	8.80	—	4.50	—	—	4.35
2	9.95	—	9.25	—	—	—	7.70	—	—	—	—	4.96
3	10.90	—	—	—	8.25	7.80	—	—	5.45	—	5.60	4.50
4	—	—	—	—	8.35	—	9.25	7.90	6.50	—	6.25	5.55
5	—	—	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	—	—	12.10	—	10.00	—	11.10	—	5.85	5.80	—	5.00
8	—	—	—	—	10.50	—	11.40	10.85	—	—	—	6.00
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。

11. 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	34.2	88.6	125.9	175.6	183.1
7	36.0	68.9	103.9	171.8	153.6	45.9	101.9	140.7	184.2	161.9	37.8	91.5	129.7	185.4	188.5
8	43.5	74.6	110.4	178.1	154.7	52.1	89.4	122.9	184.2	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・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②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。



12. 貨物船用船料指数

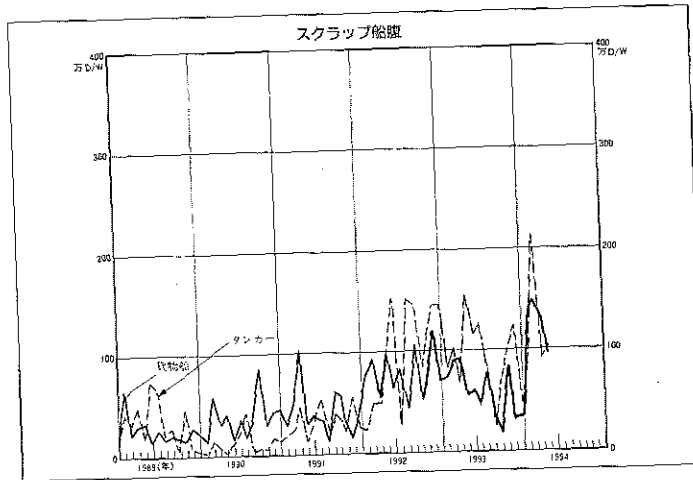
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0
2	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0
3	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	363.7	357.6	325.0	320.0	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	198.0	346.2	353.5	342.0	301.0	319.0	334.0
7	201.8	191.4	208.0	190.0	206.0	198.0	318.7	343.7	349.0	295.0	335.0	320.0
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。

13. 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	33	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	293	2,193	2,999	86	2,644	5,075
8	322	2,144	2,971	74	3,590	7,132	315	2,174	2,906	98	3,327	6,308	282	2,272	3,136	88	2,688	5,171
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・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。



14. 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	40	813	1,464	11	468	941
3	62	578	944	18	280	508	47	499	897	20	541	1,043	60	843	1,562	24	1,079	2,122
4	34	299	542	10	240	487	31	504	901	9	382	747	49	715	1,284	18	469	912
5	44	587	980	18	503	1,010	39	310	529	18	774	1,602	36	530	927	14	534	1,057
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ブレーム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。

15. 内航海運の主要品目別輸送実績

品目別	輸送量				輸送トンキロ			
	1992年度		1993年度		1992年度		1993年度	
	千トン	構成比	千トン	構成比	百万トンキロ	構成比	百万トンキロ	構成比
石炭	10,846	2.5	13,063	3.0	5,746	2.9	5,033	2.7
金属	60,837	14.1	59,335	13.8	33,558	17.1	31,442	16.7
非金属	90,942	21.0	92,893	21.6	52,295	26.7	51,215	27.1
砂利	50,558	11.7	47,006	10.9	8,299	4.2	6,467	3.4
セメント	51,219	11.8	51,519	12.0	26,151	13.3	24,831	13.2
石油	151,954	35.1	154,523	35.9	60,957	31.1	61,130	32.4
機械	16,349	3.8	11,667	2.7	9,099	4.6	8,536	4.5
合計	432,705	100.0	430,006	100.0	196,105	100.0	188,654	100.0

(注) 運輸省運輸政策局情報管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

暑さに象徴される今年の夏、オフィスの挨拶にも「今日も暑いですね」の会話が絶えず交わされる。

8月も半ばを過ぎ峠を越したとは言え、はて立秋はいつだったろうかと考えるぐらい厳しい暑さが続いている。

マスコミも連日の暑さの表現に困ってか、猛暑に始まり炎暑・酷暑・熱暑・耐暑・激暑・極暑と、辞書を引いてみたくなるぐらいに、いろんな言葉を登場させた。

昨年、長引く梅雨から記録的な冷夏、そして凶作を招いたことは記憶に新しい。逆に今夏は記録破りの猛暑で、全国151カ所ある気象台や測候所の40%に当たる61地点で、観測史上の最高気温を記録し、東京や大阪でも初めて39度を突破した。米も大豊作が見込まれ、春先に予測された2年続きの米騒動は避けられそうである。

しかし、7月中はいつまで続くこの暑さで済んでいたが、徐々に

編集後記

問題も出てきた。乾燥で多発する山火事等の火災、そして深刻な水不足が起こった。一時断水等、給水制限を実施する自治体は今も広がりがつつある。水を大量に使う大規模な施設では、すでに海水の淡水化装置を稼働させている所もある。もちろんコストは水道代の3～5倍程になるらしいが、こうした設備投資も徐々に行われている。

また、雨水の有効利用等もいち早く実践され、都内の東京ドームや国技館では雑用水として使用され、他の新築ビルにも採用されつつある。

ちょうど8月1日の「水の日」、東京都の住民グループが、海外16カ国から人を招いて「雨水を考える国際会議」を東京で開催した。こうした声が届いたわけでもな

いだろうが、この非常事態に政府がようやく重い腰を上げ、厚生省は淡水化施設導入を来年度の概算要求に盛り込むことを決めた。毎年、夏になると、慢性的な水不足に悩まされる地域には朗報といえよう。

普段から我々は、水に対してあって当たり前の観がある。ところが、自然界の流れが僅か変わっただけで、日常生活に響くような状況となる。

自然がもたらす恵まれ過ぎた水資源を絶やさないためにも、環境問題と共に“限りある資源”として、水の大切さを考える時期にきているのかもしれない。

今年、私自身が感じた“最も暑い夏”の総括である。

昭和海運
総務部広報チーム
チームリーダー 酒徳義明

せんきょう 9月号 No. 410 (Vol. 35 No. 9)

発行◆平成6年9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に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9月現在)

会社名：北星海運株式会社 (英文名) HOKUSEI KAIUN CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 松本 正

本社所在地：東京都中央区京橋2-8-7 中央公論ビル

資本金：490百万円

創立年月日：1950年5月6日

従業員数：海上62名 陸上10名 合計72名



所有船状況	遠洋・ 近海 ・ 沿海	4隻	16.877%	22.375%
運航船状況	遠洋・近海・ 沿海	2隻	6.878%	11.743%

主たる配船先：国内

事業概要：一般貨物船2隻、RORO船1隻、CGC船1隻を所有しており、一般貨物船を自営運航し、主として石炭ならびにセメント向け石灰石、スラグ輸送に従事しており、その他は定期用船に供し、石炭輸送依存の体質からの脱却を図っています。



会社名：堀江船舶株式会社 (英文名) HORIE SENPAKU K.K.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 堀江隆三

本社所在地：北九州市小倉北区堅町1-5-1

資本金：100百万円

創立年月日：1955年7月13日

従業員数：海上31名 陸上12名 合計43名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	5隻	10.586%	12.792%
運航船状況	遠洋・近海・ 沿海	10隻	3.685%	11.364%

主たる配船先：国内

事業概要：鋼材の輸送を主体に営業活動を行っています。

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