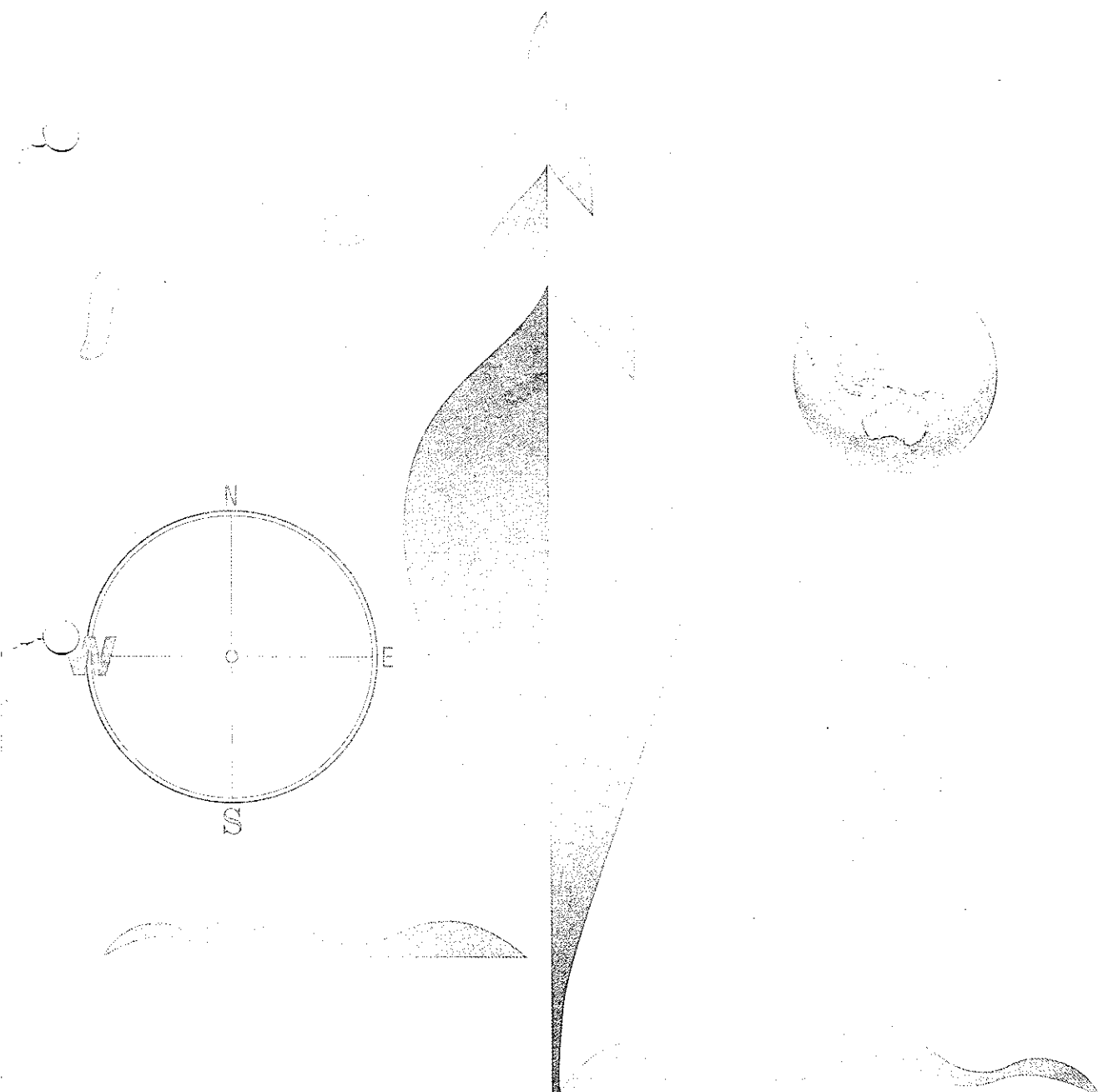


せんきょう



船協月報/1995年6月号 目次

◎巻頭言

“備えあれば憂いなし”★日本船主協会常任理事 ●野田進一郎——1
東京タンカー取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 第4回アジア船主フォーラム台北会議、開催される——2
2. 「国際船舶制度」創設を提言——8
—運輸省 外航海運・船員問題懇談会報告について—

◎特別欄

阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応——14

◎随想

マドリードの30日★毎日新聞社論説委員 ●玉置和宏——18

◎海運ニュース

1. 欧州連合 (EU)、海運コンソーシア規則発効——20
2. 各種 UN/EDIFACT メッセージのユーザー
マニュアル整合・統一化に向け前進——22
—ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合(シドニー)の様態—
3. 銃砲の「密輸防止に関する覚書」締結される——23
大蔵省関税局/日本船主協会
4. 混乗近代化深度化実験のまとめを承認——25
—第111回船員制度近代化委員会の審議模様—

◎業界団体を訪ねて—(社)日本旅客船協会——26

◎海運雑学ゼミナール★第63回——28

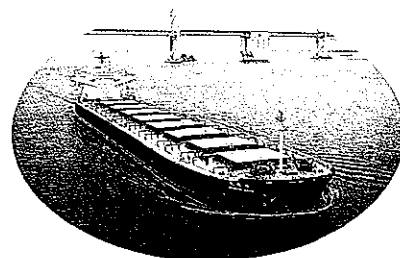
◎ London 便り——30

✦海運日誌★5月——31

✦船協だより——32

✦海運統計——35

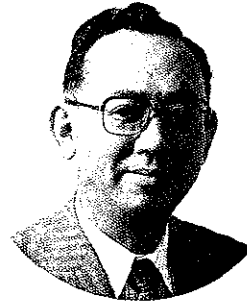
✦編集後記——40



(バルカー「日鶴丸」)

“備えあれば憂いなし”

日本船主協会常任理事
東京タンカー取締役社長 野田進一郎



去る1月17日、我々の耳目を驚かせた阪神大震災の発生から、はや4ヶ月が過ぎた。被災直後から官民あげての復旧活動がすすめられ、予想以上に早く被災地の市民生活や産業活動が元に戻りつつあると伝えられている（勿論、未だに不自由な避難所暮らしを余儀なくされている人々のいることは忘れてはならないが）。

ところで、電力・ガス・水道などのいわゆるライフラインについては、その供給形態によって復旧状況に大きな差がでており、電力は1月24日には100%回復したが、都市ガスは低圧導管のねじ接合部でガス漏れが発生し、復旧作業ははかどらず、西宮の一部では4月10日までかかったという状況であった。

一方、マスコミではあまり報道されなかったが、当社に関係の深い石油の給油所（S/S サービスステーション）では、危険物を貯蔵しているにも拘わらず、油漏れや出火といった事故は一件も起こさず、またS/Sの防火塀により類焼を免れて無事であった。

従って、復旧も早く、震災当日営業を再開したS/Sも含め、震災後5日目には50%以上のS/Sが営業を再開しており、警察のパトロールカー、消防自動車、救急車等の緊急車輛へ給油を行うことができた。

とはいっても、まるっきり無傷というわけにはいかず、防火塀、建物、洗車機等に軽微な被害は発生しているが、地下タンクや計量器等の給油設備にはほとんど被害がなかったと報告されている。

それでは、何故S/Sは今回の震災に比較

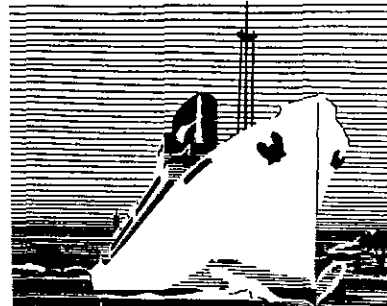
的強かったのであろうか。

S/Sハードの技術屋さんと言わせると、耐震、耐火構造等については、消防法や建築基準法に定められた基準をキッチリ守り、設計、施工しており、特に耐火面では、危険物を取り扱うだけに、消防法で全て不燃材の使用を義務づけられているとのこと。地中に埋設されているタンクは鋼鉄製であり、台座に固定されていて振動による被害を受け難くしている。また、事務所やキャノピー等の地上部分は鉄骨造りで軽量であることが地震による被害を少なくしたとみているようである。さらに、本来S/Sからの出火が他に波及することを防ぐための防火塀が、他からの火の手をさえぎってS/Sを守ったことも特筆される。

少なくとも、今のS/Sのハード面については耐震、耐火の備えが万全であったと言ってよいのではないか。一方、ソフト面についても、S/S事故事例集により「事故を知り事故を防ぐ」ための教育を日頃より実施しており、今回の災害に当たっても、営業再開時の設備チェック等に威力を発揮している。要は「不断の備え」である。

我々もタンカーの安全運航については、ハード、ソフト両面について常日頃から研究と訓練を怠らず、緊急事態を起こさぬよう最大の努力を傾注しているが、万一不幸にして事故が発生したときも、日頃の訓練の成果をいかに発揮し、被害を最小限にとどめるよう「備えあれば憂いなし」でいきたいものである。

SHIPPING FLASH



1. 第4回アジア船主フォーラム台北会議、開催される

第4回アジア船主フォーラム（ASF）が1995年5月15日に台湾・台北市において、台湾船主協会主催の下、開催された。これは昨年5月の第3回北京会議に続くもので、アジア7地域の11船協から66名の代表が出席した（資料1参照）。当協会からは轉法輪会長、根本・新谷・石井・吉田副会長等10名が参加した。フォーラムでは本会議および「5つのS」委員会が開催され、各議題の検討を通じアジア船主間のさらなる相互信頼、共存共栄を達成すべく活発かつ建設的な討議が行われ、共同コミュニケ（資料2参照）を採択して終了した。フォーラムの概要は次のとおりである。

1. 5S問題

トレード安定化については、同委員会委員長である根本副会長が基調報告を行うとともに、轉法輪会長が特別メッセージを行い、全アジア船主によるトレード安定化に向けた積極的貢献の重要性を強調した。会議後採択された共同コ

ミュニケには、同盟／安定化協定に未加入のメンバーに対し、可及的速やかなメンバー／オブザーバーとしての参加を要請するとともに、米国荷主団体 NITL (National Industrial Transportation League) の独禁法適用除外措置の廃止および1984年海運法の改訂への動きに対する懸念が表明された。

船員問題に関しては、船員の質の向上のための、管理、技能および語学能力に関する訓練のさらなる強化・改善の必要性を申し合わせ、スクラップ問題については日本造船工業会／当協会共同委員会による老朽船スクラップ促進への活動を評価した。また、航行安全問題については、東京MOUへの支持を表明するとともに、マラッカ・シンガポール海峡を航行する船舶のために導入された任意の船位通報制度への参加を要請した。さらに、今年から新たに検討項目となった保険問題については、全てのメンバー船主協会に対し、引き続き船舶管理と船舶安全

運航の質を改善し、また長期に亘り、より有利な保険料を獲得するよう要請することに合意するとともに、米国コーストガードが要求するCOFR（財政資力証明書）問題および Institute Time Clauses-Hulls（英国保険協会船舶保険約款）の最新の改訂案に対し深い懸念を表明した。

2. その他

ASF 恒久事務局設置のための検討委員会を組織し、次回会合までに具体案を提案することで一致した。

また、当協会根本副会長は、ASF 提唱者として、名誉会長に推薦された。

なお、次回第5回 ASF は、1995年5月に香港で開催されることとなった。

〔資料1〕

第4回アジア船主フォーラム出席者

日本 轉法輪 奏 大阪商船三井船舶会長
 (当協会会長)

根本 二郎 日本郵船社長
 新谷 功 川崎汽船社長
 石井 和夫 ナビックスライン社長
 吉田 耕三 昭和海運社長
 増田 信雄 当協会理事長
 河村健太郎 日本郵船副社長
 徳川 恒孝 日本郵船取締役
 欧州・大洋州事業部長

飛鷹 昌仁 当協会会長秘書
 梅本 哲朗 当協会国際部国際課長

韓国 趙 商郁 斗洋商船社長
 (韓国船主協会会長) 他9名

中国 張 奇 中国船主協会副会長 他9名
 台湾 林 省三 長榮海運公司董事長 (中華民國輪船商業同業公會全國聯合會理事長) 他7名

香港 C. C. Tung Managing Director, I.N. Corp. Int'l Ltd. (香港船主協会会長) 他9名

インドネシア Barens Th Saragih Vice President, Bumi Laut Group. (インドネシア船主協会事務局長) 他4名

マレーシア Ariffin Alias Managing Director, Malaysian International Shipping Corp. Bhd (MISC) (マレーシア船主協会会長) 他2名

シンガポール (FASA) Lua Cheng Eng Deputy Chairman & Chief Executive, Neptune Orient Lines Ltd. (ASEAN 船主協会連合会 (FASA) 会長) 他3名

フィリピン Eduardo U. Manese Magsaysay Lines Inc. EVP 他1名

オーストラリア G.E. McGuinness C.E.O. Australian National Line (ANL) LTD. 他3名



〔資料2〕

第4回アジア船主フォーラム共同コミュニケ

1992年の第1回フォーラム（於：東京）、1993年の第2回フォーラム（於：ソウル）、そして1994年の北京において行われた第3回フォーラムに続き、第4回アジア船主フォーラム（ASF）が、1995年5月15日に台湾船主協会主催の下、台湾台北市にて開催された。

フォーラムにはASEAN（代表：シンガポール、フィリピン、インドネシア、マレーシア、タイ）、豪州、中国、香港、日本、韓国、台湾のアジア地域の11船主協会から66人の代表が出席し、本会議と“5つのS”委員会が開催された。フォーラムでは活発かつ建設的な討議が行われ、アジア船主間の相互信頼、共存共栄を達成すべく、トレードの安定化、スクラップ、船員、航行安全、船舶保険の各課題の検討を通じ、アジア海運の持続的かつ健全な発展を促進させるため、この共同コミュニケを満場一致で採択した。

1. 5-S委員会中間会談

全てのASFメンバー船協の代表は、アジア海運の発展促進、およびアジア船主の利益擁護のためのASFによる努力を高く評価した。全代表は、アジア船主が直面する主要な共通問題解決のため多くの作業を行ってきた“5つのS”委員会に対する支援と協力を表明した。また、全代表は、各委員会の委員長は次回フォーラムまでに少なくとも一度は中間会議を開催すること、および各委員会によるこれまでの共同成果を維持することを再確認した。

2. トレードの安定化

全代表は、昨年11月香港にて行われたトレード安定化委員会中間会議で採択された共同声明を支持し、トレード安定化による適正水準の運賃確保は、定期船部門のみならずドライ／タンカー部門にも同様に必要であるとの共通認識に達した。また、今後世界的に益々強化される安全航行の確保と海洋環境保全のために増大するコストについては、荷主はじめ関係者に公正に負担するよう要求していくことを全員一致で確認した。

全代表はトレード安定化へのステップをさらに加速させることを確認し、同盟ならびに／あるいは安定化協定に未加入のメンバーに対し、可及的速やかにメンバーとしてあるいはオブザーバーとして参加するよう全会一致で要請し、また、定期船部門におけるトレード安定化に向けたそれらの機能をさらに強化する方法を探ることで一致した。また全代表は、トレードシェア獲得のための不毛な競争を避け、トレード安定化をさらに強化するための具体的な方策が直ちに必要であるとの認識で一致した。さらに全代表は、トレード安定化を達成するため、経営のトップに携わる人々による強力なリーダーシップの必要性を確認し、それぞれの組織においてそれを十分に実行することと共に、彼らの間での一層のコミュニケーションにより、共存共栄に向けた不偏の途を求めていくことを合意した。

全代表は、米国荷主団体 NITL (National Industrial Transportation League) が法改訂を目指し、提案したことを契機とし米国に於て長

年に亘り定期船同盟に付与されてきた独禁法適用除外措置の廃止と1984年海運法の改訂の検討が進められていることに対し、健全な定期船海運活動に重大な悪影響を及ぼすものであるとの懸念を表明し、このような動きにはASFとして強力な反対運動を展開するとともに、自国政府にも同様の行動を取るよう要請することを合意した。

全代表は、最近の欧州委員会 DGIVのコンソーシア、内陸運賃設定問題等への独断的な対応につき、深い懸念を示し、この重要な問題は、より時間をかけ中立的なフォーラムで十分かつ慎重に検討すべきであり、また、世界貿易を阻害するような国際的な管轄権の衝突を避けるために、政府間で話し合われるべきであるとの一致した見解を表明した。全代表は自ら欧州委員会に対し、可及的速やかに抗議を行うと共に、自国政府にも同様な行動を取るよう要請することを合意した。

全代表は、1992年以来、ASFの大きな課題の一つであり協力的な連携の下に対処してきた豪州取引慣行法における海運同盟への独禁法適用除外措置の見直し問題において、豪州政府が国際定期船海運の法的枠組みを維持する最終決定を行ったことを評価した。また、世界のあらゆる地域において、定期船トレード安定化の根幹を成してきた独禁法適用除外措置を始めとする定期船に対する現行措置堅持の必要性および重要性を再確認した。

全代表は、トレードの安定化は、独り海運業界のみがメリットを享受するものではなく、寡占を防止し、市場を競争的に維持させることが

でき、荷主の利益にもつながるものであり、そうした観点から、不断の対話により、荷主の理解を求めていくことが今後益々重要になるとの共通認識を得た。

全代表は、健全かつ活力ある海運産業の維持に貢献するために、全メンバーが造船業者に対し、船舶建造能力の過剰拡大を抑止することを呼び掛けることを申し合わせた。建造能力の過剰な拡大は造船業者間の過当競争の原因となり、これは長期的には造船業のみならず船主、オペレーターにも悪影響を及ぼすことになるため、造船業に関わる国際機関がこの見解に留意することを求めることを全会一致で合意した。

全代表は、ASF各国の経済力伸長を背景に、今後通貨切り上げへの圧力が高まることが予想される中、為替差損の荷主分担等、アジア海運全体として有効な対応策を検討していくことが必要であるとの認識で一致した。

3. 船員

全代表は船員問題委員会によるレポートを評価し、アジア船主は、船員の質の向上のため、船員訓練および船員管理を引き続き強化すると共に、海運産業における人的要素に注意を払うことで合意した。また、船員需要国/地域および船員供給国/地域間の協力体制につき、STCW条約およびISMコードの要件に鑑みて特に、船員管理、船員技能および語学能力に関する船員の訓練の面で強化・改善する必要性があることで一致すると共に、アジア船員の優位性が真正で永久に維持されるためにあらゆる努力を行うことを申し合わせた。

フォーラムでは、本年ロンドンにて行われた第27回 IMO STW 小委員会の場で、シンガポールより提案された STCW 条約修正案における規則 I/10 (Recognition of Foreign Certificates) 等の改正についても検討した。

全代表は、STW 小委員会の当初案は船舶の運航を改善するものではなく、Foreign Certificate Holders を雇用している船主にとっては実質的な負担となる、との共通見解であった。そのため全代表は、各船舶が、それぞれの旗国政府が Certificate を承認した国のリストを所持する、というシンガポールの提案を支持、承認した。

4. スクラップ

全代表は、スクラップ委員会から報告された共同声明を支持し、日本船主協会 (JSA) / 日本造船工業会 (SAJ) 共同委員会による老齢船スクラップ促進への努力およびその成果を評価した。また、老齢船およびサブスタンダード船排除への動き、港湾当局によるより徹底した監視、より厳格な船舶検査、船舶に対する国際法、日本政府によるタンカースクラップに対する補助金等は船舶スクラップを喚起するものであるとの見解で一致した。

5. 航行安全

全代表は、昨年12月、シンガポールで開催された航行安全中間会議で採択された共同声明を支持し、航行安全委員会により、アジア・太平洋海域および世界的規模で運航している船舶の航行安全の強化のため、アジア船主に対しな

れた多大な努力に対し、感謝の意を表明した。

全代表は、インドネシア、マレーシアおよびシンガポール政府の協力により、マラッカ海峡・シンガポール海峡において引き続き商業船舶の航行安全が確保され、海賊発生率がかなり減少していることに対して、また、東シナ海沿岸国政府による努力により同海域を航行する商業船舶に対する武装妨害が相当減少したことに対し、深い感謝の意を表明した。

代表はまた、全ての船長に海賊行為に対し適切な予防策を講じるよう、また実際に船舶が海賊の攻撃に遭いそうになったとき、最も近い国の法執行機関に報告するために GMDSS あるいは他の通信手段を利用すること、さらにその国の船主協会が事後の行動を採れるよう、当該船協にも事態を報告するよう強く要請した。

全代表はまた、マラッカ・シンガポール海峡を航行する船舶のために導入された任意の船位通報制度は、海上捜策・救助と相俟って危険な状態にある船舶に対し迅速な補助を供給することを可能にするとの見解で一致し、全ての船舶に対し同制度に参加するよう強く要請した。

全代表は、アジア・太平洋海域におけるポートステート・コントロールに関する東京 MOU は、サブスタンダード船を排除するための現在ある最良の手段の一つである、ということを支持した。全代表は、統一された検査規則および基準の必要性で一致し、船舶が不必要な数多くの検査を受けることを避けるため、検査を受けた船舶に関する国家間の情報交換を要請した。

ASF 全メンバーはケーブサイズバルクキャリアの安全荷役基準を確保するための統一基準

あるいは「実施機関」が存在しないことに対し重大な懸念を表明した。全代表はこれは保船、運航および船体構造に関する様々な要素が重なった複雑な問題であることを認識する一方、IMO 海上安全委員会、国際船級協会および国際海運会議所等の主要団体の本問題解決への試みにもかかわらず、状況は遅々として改善されていないことに留意した。全代表は、さらに多くの人命・船舶が失われることのないようバルクキャリアの安全な荷役と運航のための統一的なガイドライン作成のため一層の努力がなされるべきであることを申し合わせた。

6. 船舶保険

全代表は、本年3月に香港で開催された船舶保険委員会中間会議で採択された共同声明を支持した。全代表は、全てのメンバー船協に対し、船舶管理と船舶安全運航の質を引き続き改善し、長期的に、より有利な保険料を獲得するよう要請していくことに合意した。さらに、アジア船主は、政府や保険会社に対し、不公平な保険条件や船主に不利益な国内法、政策などを実施することから自制するよう、できる範囲で働き掛けていくべきであると合意した。また、全代表は韓国および日本において、1996年からの船舶保険市場開放に向けた動きがあるという報告に、心からの賛意を表した。また、米国コーストガードが要求するCOFR（財政資力証明書）問題に対し深い懸念を表明し、アジア船主に対しその財政負担を軽減すべく同様の懸念を表明するよう要請した。

全代表は、ASF メンバーによる多大な支配

トン数と支払い保険料を重点とする強力な広報活動がなされるべきであり、さらに、アジア船主の保険料が総体としてどの程度削減されるかを見定め、保険会社やP & Iクラブが提供するサービス・クオリティを改善するため、こうした方策を実施していくべきであると示唆した。そして全代表は、ASF 全体の船舶トン数が、アジアにおける船舶保険市場の発展を正当化する上で、十分な数量に達しているとの見解に、全員一致で到達した。

また、全代表は Joint Hull Committee による Institute Time Clauses—Hulls（英国保険協会船舶保険約款）の最新の改訂案に注目し、個々の船主には独自の terms and clauses を交渉する権利があるとしつつも、ASF メンバー船協が一致して、メンバー船主に対しては、船主に不利益な JHC 提案に反対するよう、勧奨することに合意した。

7. ASF 恒久事務局

全代表は ASF 恒久事務局の設置につき基本的に合意した。これを受け、各船主協会は1ヵ月以内に香港船主協会にそれぞれの代表を任命し、同船主協会が恒久事務局の設置検討委員会を組織し、次回 ASF までに具体案を提案することとした。

8. ASF 名誉会長

アジア船主フォーラム（ASF）は、日本郵船根本二郎社長が、日本船主協会会長であった時に同氏により設立された。同氏は1992年4月、東京にて開催された第1回フォーラムの議長を

務める一方、現在までASFトレード安定化委員会議長に任に当たっている。その間、同氏はASF関連問題、およびアジア外航海運マーケットの安定化のため多大な貢献を行ってきた。同氏のASF提唱者としての輝かしい功績を称えるため、全代表は満場一致で根本二郎氏をASFの名誉会長に推薦することに合意した。

9. 第5回ASF

第1回ASFで規程されたASF本会議開催の原則、即ち、地理的に北から南の順で各国/地域が持ち回りでフォーラム主催国を引き受けること、に従って、第5回ASFは1996年5月13、14日に香港において開催される。

1995年5月15日

第4回ASF議長 Steve S.S. Lin

2. 「国際船舶制度」創設を提言

—運輸省 外航海運・船員問題懇談会報告について—

運輸省は、日本籍外航船のフラッグイングアウトが進む中で、このまま放置すれば外航海運産業は、空洞化の状態を通りこして真空化の方向に向かわざるを得ない状況にあるとして、「外航海運・船員問題懇談会」を設置し、日本籍船・日本人船員を確保するための方策について平成7年1月より検討を続け、同年5月25日開催の第5回懇談会において、わが国において講ずべき具体的な対策として、「国際船舶制度」の創設の提案等を内容とする報告書を取りまとめた（資料参照）。

同報告書の概要は、次のとおりである。

日本籍船および日本人船員を確保するための具体策として、欧州各国で導入されている国際船舶登録制度を参考として、国際船舶制度の創設が提案された。

本制度は、国際競争力確保を目的として、以下の措置を講じることとしている。

① 国際船舶特別税制：固定資産税・登録免

許税の軽減

- ② 日本人船員特別税制：所得税・地方税を減免し、外国人船員とのコスト差補填
- ③ 国家負担措置：外国人船員とのコスト差補填
- ④ 国際船舶に配乗される日本人船員：船長・機関長2名を原則とする。
- ⑤ 外国人船員対策：外国語試験の実施等外国人船員を確保するための必要な施策を講じる
- ⑥ その他の施策：ドル建て併用の政策金融の充実・規制緩和の推進等

上記①～⑥をパッケージで総合的に実施するため、法制度の必要性を含めて検討することとしているが、本制度の創設に国民の理解を得るための努力の重要性も指摘されている。ただし、本制度を利用するか否かについては、外航海運事業者の自由な選択によることとされている。

また、今後の外航船員政策として、国際船舶にあっては、船長および機関長は日本人である

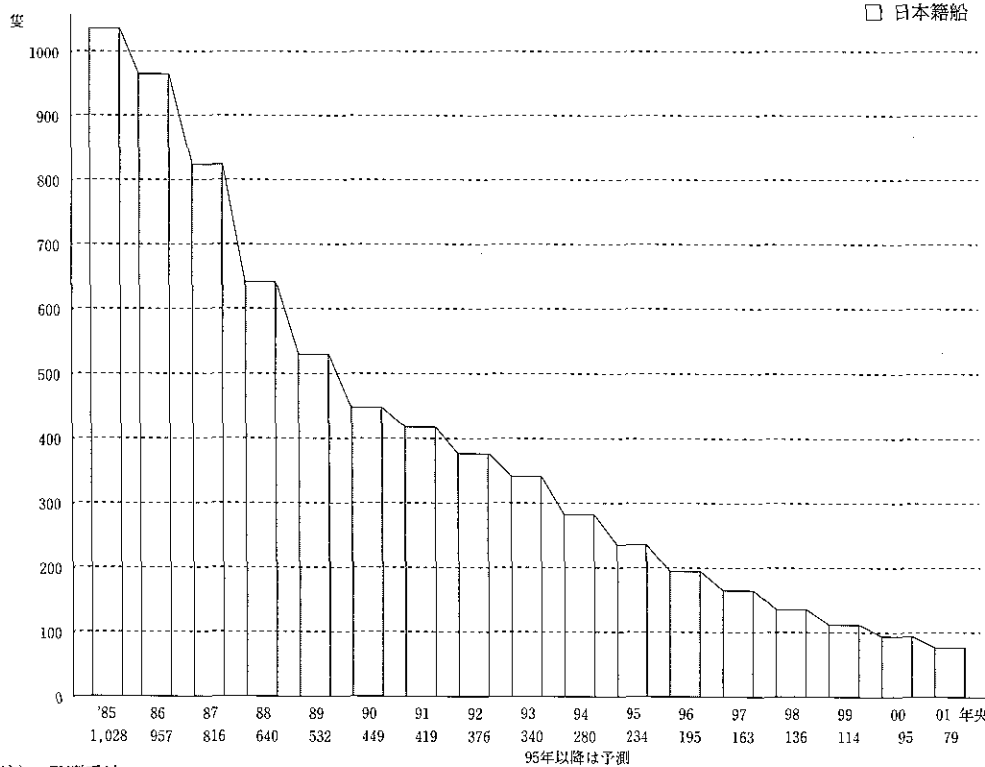
ことを原則とするが、外国人船舶職員の配乗を可能とするための方策を講じる必要があるとしている。

さらに、わが国外航海運政策の今後の課題として、コンテナ輸送部門を中心とした管理部門・営業部門の合理化、港湾等国内物流体制の合理化等による国際競争力の強化が最大の課題となっている。

〔資料〕

外航海運・船員問題懇談会報告書要約
～日本商船隊浮上への試練～

〔資料1〕 日本籍船隻数の中期予想



(注) 予測手法

1. 既存船の減少数：主要な船種毎に最近年の平均的海外売船年齢を算出、当該年齢に達した船舶は全て売船されることとした。
2. 新造船数：近時の動向等を勘案し、3年間は毎年5隻ずつ、次の3年間は3隻ずつ、最後の1年は1隻建造されることとした。
3. 推計：上記により2001年の予測値を算出した。さらに94年の値から同数値に至る年平均減少率（16.5%）を算出し、この減少率を用いて各年の隻数を推計した。
4. 最近5年間の便直置籍船建造隻数と日本籍船建造隻数比は約9：1となっている。

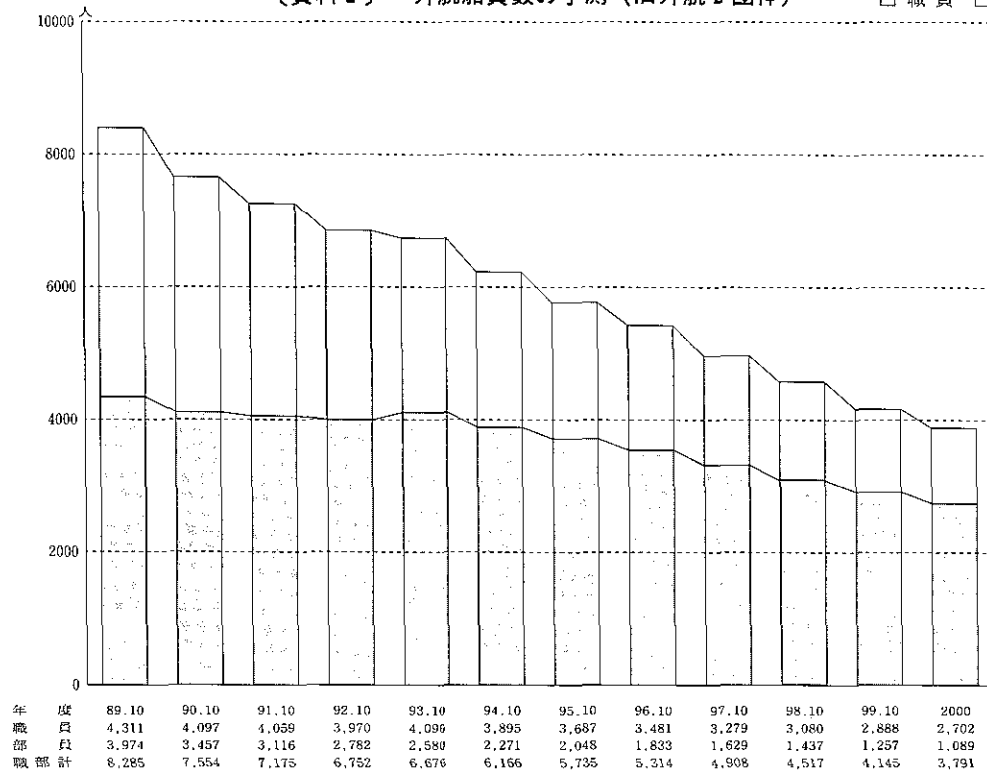
1. 我が国海運におけるフラッグイングアウトの現状と将来予想

我が国は、石油等の基本的な生活物資の輸入をはじめとして、外航海運に大きく依存している。全世界の輸送量の約2割、8億トンが、日本発着貨物であるが、日本商船隊はこのうち約6.7億トンを輸送している。

この日本商船隊には近年大きな構造変化がおこっている。日本商船隊を構成する、日本籍船、仕組船、単純用船のうち、日本籍船が激減しており、1994年には、280隻となっている。（資料1参照）。日本籍船の減少が続く原因としては、

〔資料2〕 外航船員数の予測（旧外航2団体）

□ 職員 □ 部員



(注) 1. 89年から93年の5年間は実数値。
 2. 94年以降は、予測値。
 3. 予測値の設定条件。
 1) 新規採用は、職員のみ毎年120人規模とし、20才、22才、23才に各40人を設定。
 2) 自然減耗は、89年から93年間の推移・これまでの傾向をもとに、各年令毎に職部員それぞれ一定率を設定し、予測値を算出。

日本籍船舶の維持・運航コストの高さ、日本に本社を有し、事業活動の拠点を置くこと自体の不利さ、近年の円高等があげられる。

現在のまま、日本籍船の海外流出の趨勢が継続すれば、西暦2000年には、日本籍船は100隻未満となることが予想される。また、日本人船員数は、4,000人を下回ることが予想されている(資料2参照)。日本外航海運産業は、海外投資比率が90%と他産業と比べて極めて高くなってきており(資料3参照)、このまま放置すれば空洞化の状態を通りこしていわば真空化の方向に向かわざるをえない状態にあるといえる。

2. 日本籍船及び日本人船員の意義及び必要性

貿易物資の安定輸送手段の確保、海上輸送の安全性及び環境保全の確保、船舶運航等に係るノウハウの維持、緊急時等における対応、海運及び海事関連産業の重要性、海事関係国際基準の設定等に関する発言力の確保等があげられる(資料4(省略))。

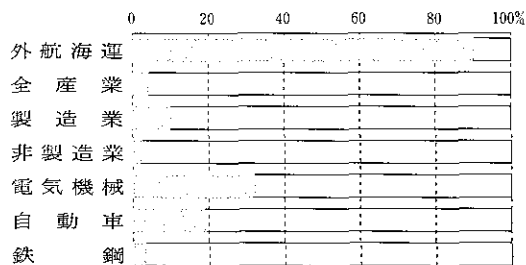
3. 欧州各国で講じられたフラッグイングアウト対策とその効果

フラッグイングアウトは、先進国には共通した現象である(資料5(省略))が、欧州各国とも自国籍船舶、船員の維持のための施策をとっている。

各国の施策のなかで代表的なものが、国際船

〔資料3〕外航海運産業の特色

1. 産業別海外投資比率



(注) 1. 出所 日本開発銀行、運輸省調べ。
 2. 数値は、外航海運においては、支配外国用船の建造船価/全建造船価(%)、93年度)、その他産業については、海外での設備投資額/全設備投資額(%)、93年度)である。
 3. 海外での設備投資とは、当該企業及びその海外子会社(持株比率10%以上)による海外で行われた設備投資のことをいう。

2. 産業別主要企業輸出比率

(平成6年3月期、主要5社ベース)

業種	輸出比率(B/A×100)	売上高(A)	輸出売上高(B)
外航海運	64.0%	15,250億円	9,758億円
自動車	43.8	184,683	80,982
造船・重機	25.2	48,420	12,203
電気機械	21.2	144,622	30,610
鉄鋼	21.1	64,788	13,684

(注) 1. 各社有価証券報告書、海上交通局調べにより作成
 2. 外航海運の輸出売上高はドル建て収入を指す。ただし、CAF等によりカバーされている分は除く。

舶登録制度(資料6参照)である。既存の登録制度と併存する新たな外航船舶の登録制度であり、それに対して税制上の支援措置、船員の国籍規制、外国人船員の雇用条件等についての緩和策が講じられている。

典型的成功例としては、ノルウェーのNIS制度があげられるが、これに対し、効果があがらなかったのは、英国のマン島籍制度である。各国の措置を概観すると、船舶税制、船員税制、海運助成、船員の国籍規制について、セットとしての措置が講じられることにより、フラグgingアウト防止を推進しようとしていると結論づけられる。

4. 我が国において構すべき外航海運・船員真空中化対策

(1) 日本籍船及び日本人船員確保の具体策

日本籍船及び日本人船員を確保するため、次のような制度が必要であり、このため国際船舶制度を創設することが必要である。

(国際船舶制度の内容 資料7参照)

① 国際船舶特別税制

国際船舶の特別償却制度等の欧州並水準化・恒久化、国際船舶の固定資産税、登録免許税の非課税化、便宜置籍国並軽減化等を行う。

② 日本人船員特別税制

外航就航船に日本人船員が配乗される場合に、日本籍船及び日本人船員を確保するため国税及び地方税について税制上の特例措置を講じ、国際船舶に対する日本人船員と外国人船員のコスト差補填等の支援措置に使用する。

③ 国家負担措置

国際船舶に対して日本人船員と外国人船員のコスト差の補填等の国家負担措置を税制措置とあわせて実施する。

④ 国際船舶に配乗される日本人船員

船長及び機関長は日本人船員を原則とする。

⑤ 外国人船員対策

国際船舶に配乗される外国人船員を確保するため外国語による海技資格試験の実施等必要な施策を実施する。

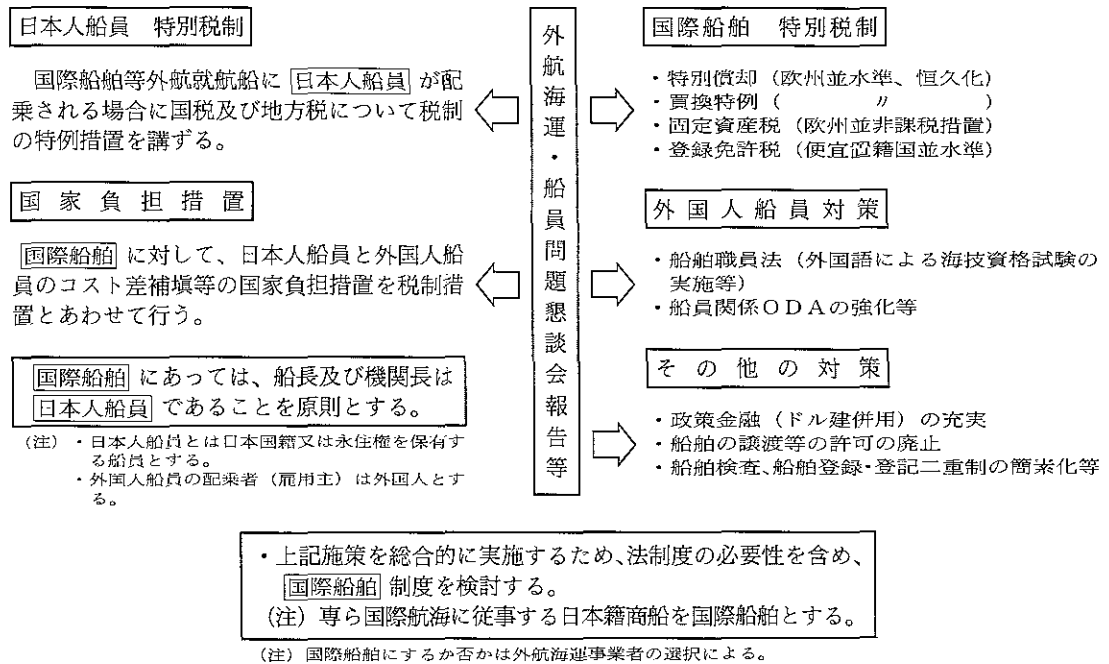
⑥ その他の施策

ドル建併用の政策金融の充実、船舶の

〔資料6〕欧州各国における国際船舶登録制度等

	英	独	蘭	ノルウェー	スウェーデン	デンマーク
名称等	(英国・英連邦籍)	国際船舶登録制 (ISR)	(オランダ籍)	国際船舶登録制度 (NIS)	(スウェーデン籍)	国際船舶登録制度 (DIS)
自国船員配乗の義務化 (E U 国籍等含む)	船長 (法案審議中)	船長	船長	船長 (原則)	船長	船長
外国人を配乗する者	居住地のマンネンダ会社	ドイツ人等	—	ノルウェー人	スウェーデン人	デンマーク人
外国人船員の賃金条件	出身国水準	出身国水準	職員の事例はない (労働協約上の制限がある)	出身国水準	実例なし (スウェーデン水準で雇用)	出身国水準
船員税制等	所得税軽減 本人還付	なし	所得税・社会保険料軽減 (19%)。アンテル籍は船員所得税免除、法人税15%軽減	所得税免除して雇用主へ還付	所得税・社会保険料を軽減して雇用主へ還付	所得税免除 (Net Pay Agreement)
固定資産税	非課税	課税	非課税	非課税	非課税	非課税
助成措置	船員訓練費補助	外国籍船との運航コスト差の一部を埋めるための助成措置あり (総額1億マルク程度)	船舶購入補助 (船価の10%)	造船助成 (船価の10%) はあるが、海運助成はない。	なし	—
その他		ISR制は合意との憲法裁判所の判断あり。	政府はアンテル籍は第二船籍とはみていない。政策支援措置見直し (6月国会提出予定)		国際船舶登録制の代わりに船員税制の特例を導入した。	有力海運会社本社の海外流出防止をねらいとした。

〔資料7〕日本籍船及び日本人船員の確保等に関するスキーム図



備考 上記スキーム、特に税制について実現するためには、海事関係者が一体となった幅広い国民的な理解を求める努力が必要である。

譲渡等の許可の廃止、船舶検査の合理化等海上運送法、船員法等の規制緩和の推進等を行う。

①から⑥に掲げる施策（特に税制措置）をパッケージで総合的に行うため、法制度の必要性等を含めて実施方法を検討する。なお、国際船舶制度は外航海運事業者の自由な選択による。

（注） 国際船舶：専ら国際航海に従事する日本籍商船

(2) 今後の国家支援措置の方向

250隻の日本籍船、1,200人の日本人船員を維持するためには、60億～70億規模、500隻の日本籍船、6,500人の日本人船員数を維持するためには200～300億円規模の国家支援が必要と試算されている。

しかしながら財政措置、税制措置において、日本籍船、日本人船員の数量を維持できるだけの十分な措置が講じられない場合には、それ以外の措置を講ずるべきであるとする意見が出てくるおそれもある。このため海運自由の原則に逆行しないように努力を続けてゆくべきである。

(3) 今後の外航船員政策

国際船舶にあつては、船長及び機関長は日本人であることを原則とするが、その場合、安全の確保を前提としつつ日本籍船への外国人船舶職員の配乗を可能とするための方策を講ずる必要が生じる。このため、今後国においては、英語による海技資格試験の実施、船舶職員法に基づく特例に係る運用の弾力化の措置等につき検討を行う。

また、外国人船員については、運航主力要員として相応しい評価を付与されなければならない。国においては、外国人船員教育にかかるシステム整備を考える等の取組みが必要である。

なお、外航部員に関しては、近年、部員としての職場を維持することが、経済環境の激変に伴い極めて困難である。国及び関係者においては、講習等を活用した部員の職員化の可能性につき検討を急ぐほか、陸上職場の開拓、確保等に関し、より積極的な対応が必要である。

(4) 我が国外航海運政策の今後の課題

我が国外航海運企業の部門別収支状況を見ると、コンテナ輸送部門の赤字のウェイトが大きく、しかも長期間にわたって続いてきており、我が国外航海運産業にとって、コンテナ輸送部門を中心とした管理部門、営業部門の合理化、港湾等国内物流体制の合理化等による国際競争力の強化が最大の課題となっている。

5. 実現の方策等 ～海事関係者一体となった真空化防止努力の必要性～

国際船舶制度を中心とするフラッグングアウト総合対策の実現については、数年にわたる国民大運動の結果誕生した「海の日」のように国民に広く理解を求める努力なくして不可能である。その場合、海事関係特有の専門用語を避け、国民にもわかりやすいネーミング（注）を考えることも必要である。

（注） 日本商船隊競争力確保計画～国際船舶制度の導入～

特別欄

阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応

既報のとおり、去る1月17日未明発生した阪神・淡路大震災は、神戸市・西宮市など兵庫県を中心に人命・財産に戦後最大の被害を与え、海運界にとっても神戸港の港湾施設の損壊により海上輸送はマヒ状態となり、貨物の積揚地変更・転送、配船形態の変更など緊急の課題とそれに伴う諸困難が発生した。

当協会は、後日のため、この事態を総合的に記録するとともに、これが将来に与える影響を考察するため、「阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応」についての調査研究を(財)海事産業研究所に委託した。その結果、今般、中間報告書が提出されたので、以下その概要を紹介する。

序章 過去の大震災と海運・港湾

関東大震災など過去に生じた内外の地震の事例などを紹介 一省略一

第1章 神戸港概要(震災前)

神戸港の概要は次のとおりである。

(1) 神戸港の年間取扱貨物量(1994年実績)

外航	53,507千トン
不定期	10,369 //
定期	43,138 //
(うちコンテナ)	39,844 //
内航	115,186 //
(うちフェリー)	96,284 //
合計	168,693 //

これは、神戸港以外の兵庫県諸港もしくは、大阪港と大阪府諸港の合計とほぼ同一の規模である。

(2) 一日当たり入港船舶

外航船 30隻(うち定期船 21隻)
内航船 198隻(うちフェリー 98隻)

(3) 外航船用バースは、六甲アイランド、ポートアイランド、摩耶埠頭に集中。コンテナタ

ーミナル21バース、19ターミナル。

(4) 外航定期船の方面別航路数と入港隻数(別表参照)

近年、中国航路の伸びが顕著である。

(5) 内航定期船

フェリー、RORO船、コンテナ船、貨物船による海上定期船ネットワークは全国に及ぶ。特に、近畿と中国・四国・九州を結ぶ定期便数は多い。

(6) 年間旅客は延べ8百万人(その50%は淡路島航路)

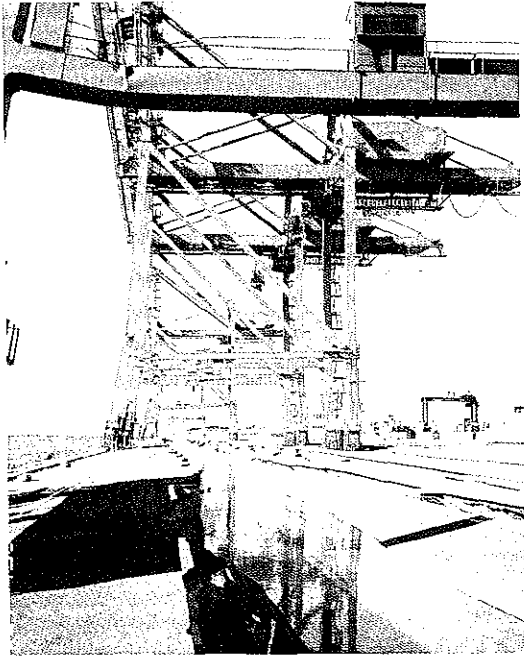
以上より、神戸港の特徴は次のとおり。

① 外貿港としては、コンテナ船の入港隻数・トン数、同コンテナ貨物取扱量とも日本一(原油、石炭、鉄鉱石等の原料輸入はほとんどない)。

② 内貿港としては、フェリーの入出港隻数・トン数、輸送貨物量が主要港中最大。

③ 取扱貨物はコンテナ貨物とフェリー貨物に特化される。積卸貨物はトラック輸送に依存し、整備された道路網が支える。

④ 大阪港と比べると、神戸港は「集荷拠点型」、大阪港は「地元密着型」である。



←ケーソン後方が2～3m陥没。海水が50cmほどたまっており、7～8m上方の曲損が激しい。(六甲C-7)

第2章 震災による被害状況

- (1) 阪神大震災で最も被害の激しかった震度7の地域は断層と海岸線に挟まれた東西25キロ、南北2キロの範囲であった。
- (2) 地震の被害額は、総額10兆円（建築物6兆円、港湾施設1兆円、高速道路6千億円、鉄道3.5千億円、その他2兆円）と算定される。
- (3) 港湾では水際線がごとごとく被害を受け、一部は壊滅した。ケーソン岸壁は内側から外側に押し出され、内側に大きな穴が生じた。
(写真参照)
コンテナ用ガントリークレーンは「股さき」によって全基（55基）が脚部損傷し、機能喪失した。フェリー埠頭はトラック乗降用設備が損傷し、長距離フェリーは完全に麻痺した。
- (4) 倉庫、上屋は全体の55%が被災した。
- (5) 港運業の直接被害は23億円で、これに役務提供不能による被害が加算される。
- (6) 道路の被害
高速道路が全て不通となり、阪神間の主要道路は国道2号、43号以外は通行不能となった。摩耶大橋、六甲アイランド大橋は通行不能、神戸大橋、六甲大橋は通行制限があり、港頭地区間の連絡道路が不通となった。
- (7) 海運業界の被害
神戸港在泊船舶にはほとんど被害はなかった。当協会が集計した会員145社の被害総額は11,105百万円であった。

第3章 震災後の復旧状況

- (1) 海運界の行った主な救援対策は次のとおり。
 - ・内航海運による救援物資の無料輸送
 - ・外航定期3社による海外からの救援物資の無料輸送
 - ・救援関係者に対する宿泊施設の提供
 - ・義援金の拠出、など
- (2) 国、神戸市などで復旧予算が編成された。
 <国> 平成6年度第二次補正予算成立（2/28）
 第三港湾建設局（神戸）分 1,462億円
 <神戸市> 平成7年度予算のうち港湾関係
 災害復旧関係 2,027億円
 通常事業 942億円
- (3) バースの復旧状況

	震災前	震災後						
		1/18	1/20	1/23	1/25	1/28	2/1	4/30
貨物用	220	5	9	21	27	39	57	93
旅客用	19	2	5	7	11	12	14	14
計	239	7	14	28	38	51	71	107

- (4) 復興計画の作成
 - ・1/31 神戸市は「神戸港復興計画委員会」、
「神戸港復興対策連絡会議」を設置。
 - ・2/10 運輸省港湾局は「兵庫県南部地震により被災した神戸港の復興の基本的考え方」（第一次）を発表。
- (5) 航路網の復旧状況
 - ・入港状況
1/17～31 17隻（内航2、外航15）
2月 188隻（内航19、外航115 接岸）
 - ・定期航路（別表参照）
- (6) 道路
道路の復旧は進んでいるが、阪神高速神戸線、港湾道路は復旧に長期間を要すると思われる。
- (7) 港運業の就労状況
 <神戸港内荷役協会（18社）の平均就労状況：2月>

	在籍者	船荷内役	倉庫内整理	他就労	港就労	他業種就労	余剰
人数	2,853	410	900	200	320	1,010	
百分比	100%	14%	32%	7%	11%	35%	

倉庫の破損、倉庫内貨物の荷崩、輸出入貨

〔別表〕 神戸港の震災前外航定期船航路数ならびに震災後の航路回復状況

	航路数	95年1月～9月入港実績		震災後の航路回復			
		隻数	週当たり隻数	1月末	2月末	3/28	回復率(%)
北米三航路 (PNW、PSW、東岸)	25	1,265	32.4	0	1	3	12%
欧州・地中海・紅海	15	496	12.7	0	1	1	7%
中南米／アフリカ	21	347	8.9	1	8	8	38%
オセアニア	12	250	6.4	0	5	6	50%
インド/ベンガル/アラビア湾	7	118	3	0	0	5	71%
極東域内	121	3,235	82.9	3	23	38	31%
(うち、中国)	(69)	(1,307)	(33.5)				
合計	201	5,711	146.4	4	37	61	30%
回復率(%)				2%	18%	30%	

物の激減等により、海貨業は打撃。業務量の縮小に対応するため、従業員を他港へ派遣する等の措置を講じたが、それにもかかわらず高水準の余剰を抱えている。

第4章 代替輸送

(1) 外航船

セミコンテナ船／在来船は緊急復旧で使用可能となった一部バースを利用して1/18から再開した。

フルコンテナ船は、各社とも、緊急避難措置として、他港で神戸向けコンテナを陸揚げし、神戸向け貨物引受けを打切った。神戸からの輸出貨物は他港での荷受けとした。

神戸港寄港11船社の1/17～31における荷揚げ地変更は次のとおり。

	コンテナ個数 (TEU)	百分比 (%)
横浜港	10,792	46.7
東京港	4,775	20.7
大阪港	4,470	19.3
名古屋港	1,417	6.1
博多港	828	3.6
釜山港(韓国)	661	2.9
清水港	100	0.4
その他	65	0.3
合計	23,108	100.0

神戸港のコンテナ埠頭の機能喪失により、神戸に寄港していたフルコンテナ船社は122航路中52航路(43%)を大阪港に転配した。しかし、同港の処理能力の限界から、同港を利用できない船社は阪神両港からの抜港を余儀なくされた。

これらにより、震災後の各港毎のコンテナ取扱状況は次のとおりである。

<大阪港>

- ・3月現在の便数 217便 (171便 79%増)
- ・1/18～3/17の入港コンテナ船 716隻(49%増)
- ・取扱貨物量 3,800千トン (73%増)
- ・夜間荷役、日曜荷役、神戸港からの港湾労働者の受入れ等に対応。スペース不足が深刻化し、暫定ヤードの整備を実施。

<堺泉北港>

- ・2月末までに33隻が神戸港からシフト。
- ・ターミナルはないがコンテナの取扱いを開始。2月 4,000TEU、3月 6,000TEU

<横浜港>

- ・1月の入港コンテナ船、378隻 (10.9%増)
- ・同取扱量 206,974TEU (26.9%増) で輸入貨物が急増した。
- ・日曜荷役、スペースの余力で対応。

<東京港>

- ・神戸港取扱コンテナの受入 (1/17～2/13) 6,082TEU (東京港の9.4%)
- ・日曜荷役、スペースの臨時増強で対応。

〈名古屋港〉

- ・近年はコンテナ貨物急増傾向があり余力に乏しい。
- ・1/17～4/1のコンテナ船入港 765隻(5%増)
同取扱量 351,850TEU (43%増)
- ・日曜荷役、スペースの臨時増強で対応。
- ・設備能力の余力不足、バース不足などから停泊時間、バース待時間が増加した。

〈四日市港／清水港〉

- ・1～3月の取扱量
四日市港 7,100TEU (57%増)
清水港 63,100TEU (11%増)

〈北九州港〉

- ・震災前にコンテナ取扱が急増(前年比15%程度)していた。
- ・1/28～2/20の取扱量29,399TEU (43%増)
神戸からのシフト分は実質30%増程度か。

〈博多港〉

- ・震災前にコンテナ取扱が急増していた(前年比30%程度)が、神戸貨物のシフトで拍車がかかった模様。

〈海外へのシフト〉

- ・近年、小型コンテナ船を使用する極東域内航路においては地方港寄港数、コンテナ貨物取扱数が急増している。こうした船は、地方港積卸、シンガポール、香港、釜山などで北米、欧州航路など遠洋航路の定期船と接続する動きがあったが、今回の震災でこれが加速された。

(2) 内航船・フェリー

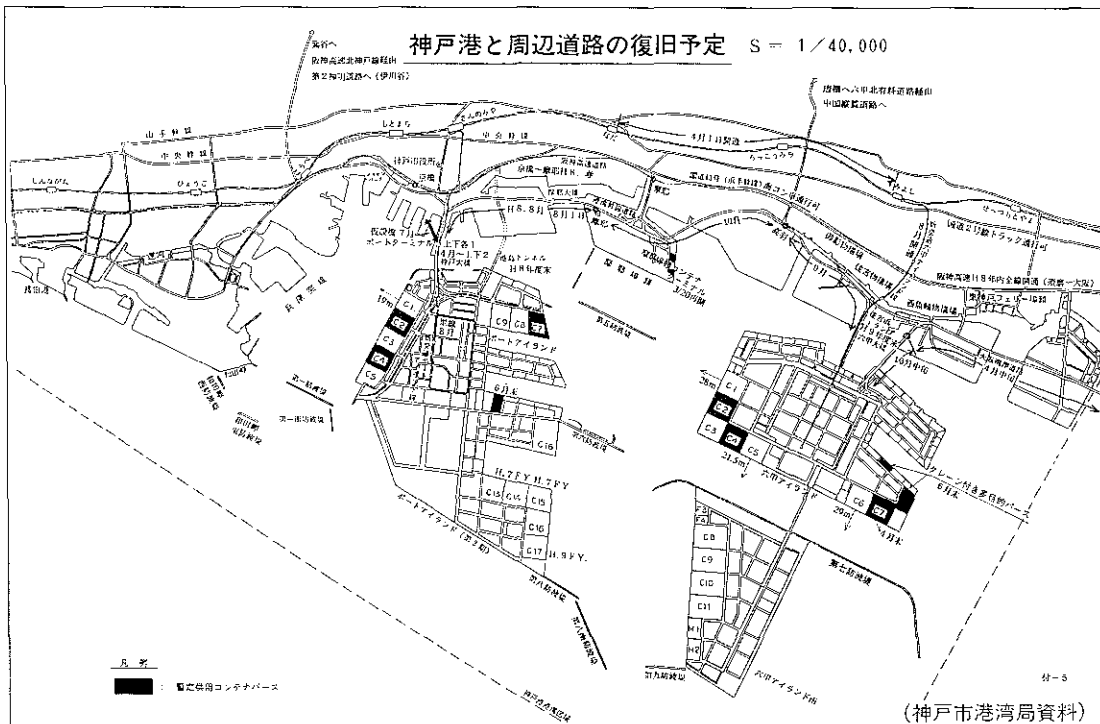
各航路とも、欠航もしくは大阪港等他港への寄港変更を行った。

〈大阪港へのシフト状況〉

- ・フェリー寄港数 震災前 13.9便/日
3/20現在 24.9便/日 (11便増)
- ・神戸港へ復帰したもの(3/20現在)
2便/日
- ・入港時間調整、駐車場の拡張等で対応

〈神戸、西宮、淡路島航路〉

震災直後は運航中止となったが、寄港バースが大被害は免れたため、臨時ダイヤで運航を再開した。



随想



マドリードの30日

毎日新聞社論説委員 ◆ 玉置和宏

いきなりこんな事を言い出して何だが、私の卒業論文は「ジェラード・ウィンスタンリーの研究」であった。17世紀半ばのイングランドを舞台に土地の公有化を主張して、地主の土地を掘り起こした。あちこちに穴を開けたから、ウィンスタンリー氏を中心にした一団は穴掘り人と呼ばれ、英国史はこの運動を「ディiggerズ・ムーブメント」と名付けたのである。

いやそんな歴史のいきさつはさしたる問題ではない。私の留学先を英国に決めたのは、この卒業論文にあった。そのためにはロンドンのLSE（ロンドン・スクール・オブ・エコノミクス）が便利である。ウィンスタンリー氏の運動はロンドン近郊であった。

毎日新聞社人事部に出した書類では、経済記者として必要な国際金融など経済を学ぶことになっていた。だが、それは建て前である。本当は「歴史の散歩」こそ私自身が私に課したオブリゲーションであった。

大学の図書館の力を借りるほどでもなく、この運動の発祥の地はすぐに分かった。ロンドン

近くのテムズ川上流そばに広がっているゴルフ場の中であった。このあたりはいまもウィンスタンリー氏が活躍したところと同じ、ジョージ・ヒルとっていた。恐らく王領だったのだろう。僕はカメラを持ってそのゴルフ場の丘から広大なヒースを眺め、しばし歴史の果てしない時間に陶然となった。

私の400字詰め原稿用紙100枚の大作の結着はこれをついた。まだ残り時間は一年間はたっぷりある。何をなすべきかは分かっている。

大学院のセミナーの区切りを待ってスペインに出た。マドリードは真夏だった。この街は誠に不思議な人々によって構成されていた。日本大使館までがその真似をしていた。彼ら職員は朝九時から昼過ぎまでいて、そのあとは自宅に帰り、それで一日が終っていた。現地の人は一たん自宅に帰ってから、また夕方に入社し午後八時まで仕事をするのにである。

シェスタ（昼寝）の習慣は、たちまち私をトリコにした。考えてみると、新聞記者は昼間、記者クラブでよく寝る。夕方から活動を開始す

るからだ。もともとその素養があったのだろう。快適な日々であった。

二十年近く前の事である。日本人はまれであった。ある日、スペイン広場のドンキホーテとサンチョパンサ像を眺めながらシェスタを楽しんでいたら、一人の東洋人が近づいてきた。日本人でE君といい、王立音楽院でクラシック・ギターを学んでいた。私のことを中国人と間違えたとあとで話していた。それほど日本人は少なかった。

E君の紹介で、とあるクラブに夜な夜な出かけるようになった。このクラブには、やはり日本人で、王立音楽院を優秀な成績で卒業したK氏が常連で出演している。K氏はもう中年の域に達している人だ。マドリードの夜の世界にも通暁していたから、私の行動様式は一段と幅が広がった。

午後の昼寝と夜の生活を書いたが、午前中は何をしていたか。

実はプラドに日参していたのである。過去の私を知るものなら、絶対信じられないことであった。

美術館まで歩いて7、8分の安宿に泊っていた私は、半日をプラドで過ごし、その後でサンドウィッチとセルベッサ（ビール）で昼食とし、ホテルでたっぷりシェスタを楽しむ。

晩飯の気に入りは魚介入りの米をサフランで炒めたりゾットで、これは店によって味が変わるのには驚いた。腹ごしらえをして、例の地下

のクラブに出かけ、早暁帰参するのである。

私のみるところ、このまる一カ月は、それまでの休日全てに比べても充実していた。

だが、それにも増してこの「スペインの休日」が私を変えたのは、プラドのせいであった。

プラドは私を単なる欧州絵画のファンに変えただけではない。その絵画の背景にある文化、思想など歴史が私を取り巻き、がんじがらめにしばりつけてしまった。

マドリードに行って31日目の午後、ロンドンに戻った。短い空の旅だが、ロンドン近くなって雨雲に出会った。ヒースロー空港は小雨が降っていた。何故か、気持ちがゆったりと落ち着くのが分かった。

思い出してみると、マドリードの30日間は、連日太陽しか見ていなかった。曇らしい雲も見ず、太陽の輝きと青い空ばかりであった。そうしていつも赤ちゃけた大地が、黒土を圧倒していた。

なじみのロンドンの池田屋でその晩飲んだ。親父が、マドリードから帰ってきた私をどこかおかしくなっている、と知人にささやいたというのが伝わった。

その夜、何故か私は池田屋の親父に「ロンドンの雲はいいなあ」と何度も繰り返して言った。そうで、親父は「マドリードで何かあったのではないか」と、知り合いに真剣にもらしたとも伝えられる。

海運 ニュース

1. 欧州連合 (EU)、海運コンソーシア規則発効
2. 各種 UN/EDIFACT メッセージのユーザー
マニュアル整合・統一化に向け前進
—ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合(シドニー)の模様—
3. 銃砲の「密輸防止に関する覚書」締結される
大蔵省関税局/日本船主協会
4. 混乗近代化深度化実験のまとめを承認
—第111回船員制度近代化委員会の審議模様—

1. 欧州連合 (EU)、海運コンソーシア規則発効

欧州委員会は、定期船社が配船の合理化を図り高品質のサービスを提供する目的で、船腹の共有および船隊の共同運航、ターミナルの共同使用などを行うために組むコンソーシアに対し、競争法からの適用除外を規定するための施行規則を作成してきたが、同委員会は、1995年4月20日、コンソーシア規則を採択、同規則は翌4月21日の EC 官報 (Official Journal=OJ) に公示され、4月22日に発効した。

1994年3月、OJ に第1次規則案が公示され、1カ月の期限で関係者からのコメントの提出期間が与えられた。同規則案には、かねてから懸念されていた次の問題点が、そのまま含まれていた。

- (1) コンソーシアの定義付けに関し、全ての船社間協定をそのコンソーシアと捕らえている
- (2) 規則案は海上部分のみをその適用範囲とする
- (3) コンソーシアとは直接関係のない船腹管理に対する規制
- (4) コンソーシアでの I/A の概念の導入
- (5) マーケット・シェア/メンバー船社数の

制限

(6) 脱退通知期間/当初拘束期間の設定

(7) 荷主との協議の義務付け

当協会は規則案の見直しを求める意見書を3月24日付で欧州委員会競争総局 (DG IV) に送付するとともに、運輸省にも善処方要請し、これを受けて同省は3月31日付で同委員会 DG IV へ懸念を表明する意見書を提出した。

また、同省は1994年4月21日に行われた欧州委員会運輸総局 (DG VII) とのハイレベル協議の場において、さらに当協会代表とともに5月および7月の2度に亘り、DG IV、VII に赴き、コンソーシア規則案が過剰規制とならないよう、再三要請した。

その後、1994年9月に第2次規則案が策定されたが、これも船社意見を考慮した内容ではなかったことから、再度、当協会・わが国政府はじめ多数の船社団体、政府等から見直しを求める意見が表明された。11月に DG IV に抗議書を提出後、当協会はアジア船主フォーラムのメンバーに同調を呼びかけるとともに、引き続き欧州委員会の動向を注視してきた。

こうした、当協会をはじめとする関係団体な

らびに関係政府の抗議にも拘らず、今回正式発 等若干の修正は見られるものの、マーケット・
効した規則も、構成船社数の制限が削除される シェア基準の導入や当初拘束期間/脱退通告期

コンソーシア規則主要点（規則案/当協会意見/最終規則）比較表

規則案 (1994.3.1) の概要	当協会意見 (1994.3.24)	最終規則 (1995.4.20)
<p>定義 コンソーシアムは以下の活動の一つまたはそれ以上を含む（運賃設定を除く）技術、運航および/または商業上の取決めに より、運航を合理化する全ての協定 a. 船舶スケジュールの共同決定 b. スペースやスロットの交換 c. 船舶のプール、および港湾諸設備の共同使用 d. 共同の 運航事務所 e. 共同のコンテナ提供 f. 港湾ターミナルの 共同運営 g. 共同のステベ契約 h. 船腹または収益プールへの 参加 i. 同盟投票権の共同行使 j. 共同のマーケティング k. 共同のB/L発行</p>	<p>ほとんどの船社間の協力協定が4056/86 § 2の技術協定の範囲内にあり、ローマ条約からの適用除外の措置を受けることを確認すべきである。</p>	修正されず
<p>範囲 E C 諸港に出入りする国際定期船海運サービスを対象とする</p>	<p>複合一貫輸送を対象とし得るような表現に改めるべし</p>	修正されず
<p>船腹管理 コンソーシアムまたはそのメンバーが、以下の対応を除き、船腹を著しく削減する協定の当事者である場合は、適用除外は与えられない ①季節的変動 ②循環的変動 ③より効率的な船舶の使用</p>	<p>削除すべし</p>	<p>「一時的な船腹の調整」は適用除外なるも、コンソーシアムが船腹の不利用に関する取決めに含まれ、それによりメンバーが船腹を不利用とする場合は、適用除外とならない</p>
<p>適用除外条件としてのI/A 適用除外を受けるための任意の条件としてI/Aの導入が取り上げられている</p>	<p>現行コンソーシアは運賃設定権がなく、従ってI/Aへの言及は意味を持たない</p>	修正されず
<p>トレード・シェア/船社数制限 適用除外の形態 ①同盟内で運営される場合は30%以下の、同盟外で運営される場合は35%以下のマーケットシェアを持つコンソーシアに対して一括適用除外 ②マーケットシェアが50%を超えず、船社数が6を超えない場合、上記①以外のコンソーシアに与えられる fast track 適用除外（いわゆる反対措置） ③50%・6社を超えるコンソーシアは、個別適用除外を申請する必要がある</p>	<p>トレード・シェア/船社数の制限は一方的であり、いかなる理由付けをしても正当化されるものではない</p>	<p>船社数の制限は外されたが、他は修正されず</p>
<p>当初拘束期間/脱退通知期間 メンバー船社は当初拘束期間は18ヶ月の後、6ヶ月の通知期間を以て脱退する権利を持たねばならない （1）フワーコンテナを使用する高度に統合されたコンソーシアムに対する当初拘束期間は24ヶ月）</p>	<p>当初拘束期間ならびに脱退通知期間は個別の環境に照らしてのみ決定されるものであり、当局による裁量的規制は過剰介入であり不要である。</p>	<p>〔当初拘束期間〕 高度に統合されたコンソーシアムは30ヶ月に延長。他は修正されず18ヶ月のまま 〔脱退通知期間〕 修正されず（6ヶ月のまま）</p>
<p>荷主との協議 コンソーシアは輸送利用者と協議を持たねばならない</p>	<p>荷主との協議は同盟が行うべきものであって、コンソーシアが行うべきものではない。</p>	修正されず
<p>輸送条件の開示 海運サービスに関する諸条件は、要請に対しては妥当な費用で輸送利用者が入手できるよう、またコンソーシア構成員の事業者等においては無料で調査のために供されなければならない</p>	<p>コンソーシアは運賃設定機能を有さないため、独自の輸送条件など持ちようがない。輸送条件公表の義務は不要である</p>	修正されず
<p>情報提供義務 1ヶ月の事前通告が与えられた場合、規則で課された条件と義務が満たされていることを証明し、当該コンソーシア協定をE C委員会に、その期間内に提出せねばならない。</p>	<p>1ヶ月という限られた期間内に示せとの義務は実行不可能である</p>	<p>「1ヶ月」が「1ヶ月以上の範囲でケース・バイ・ケースで決定する通告期間」に変更された</p>
<p>移行措置 祖父条項はない ○一括または“fast track”適用除外の条件を満たさないコンソーシアは、その協定を修正する6ヶ月の猶予期間を与えられる ○猶予期間中、50%のシェアを超えるコンソーシアは、規則にない、個別適用除外の通常の手続きを求めなくても、“fast track”適用除外を申請できる</p>	<p>祖父条項を設けられたい</p>	修正されず

間への法規則等、懸念されていた部分の多くは原案と変わっておらず、結果として船社活動の自由が縮小されることになり、船社にとっては依然として厳しい内容となっている。

本件は、1986年末の EC 共通政策採択の際に（当時の）EC 委員会がコンソーシアを EC 競

争政策上どのように扱うのか検討することを約束したことに始まるが、それから数えると実に約 8 年の時間が経過したことになる。当協会は、欧州委員会に対し、実際の運用に当たっては船社活動の実態を踏まえ、弾力的な取扱いがなされるよう、運輸省を通じ要望している。

2. 各種 UN/EDIFACT メッセージの ユーザーマニュアル整合・統一化に向け前進 —ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合（シドニー）の様態—

国連欧州経済委員会（UN/ECE: United Nations/Economic Commission for Europe）では、1960年代より、EDI: Electronic Data Interchange（電子データ交換：企業や行政機関が、お互いにコンピュータを利用して、広く合意された規則に基づき、情報交換を行うこと）のための調査・研究・開発活動を行っている。

同委員会の貿易手続簡易化作業部会（WP. 4: Working Party No. 4）では、貿易手続簡易化の一環として、従来書類や電話で行われていた貨物・通関情報の交換をコンピュータ間で伝達処理するため、UN/EDIFACT（United Nations/Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport: 行政、商業および運輸のための電子データ交換規則）と呼ばれる統一規則による書式や記載内容の標準化作業が進められており、この開発・保守・普及等を各地域において推進するため、ラポーター（Rapporteur）と呼ばれる専門家が任命されている（現在は西欧・東欧・汎米・豪州／ニュージーランド・アジア・アフリカの

6 地域／6 名）。各地域には、それぞれの EDIFACT ボードが設立され、ラポーターの活動を支援している。

各地域におけるこうした活動状況を整合させることや、国連標準メッセージの内容を検討するための実務者による会合として、ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム（JRT）会合が年 2 回開催されている。

今回の JRT 会合は、95年 4 月 24 日から 28 日までシドニー（オーストラリア）において開催され、235 名（26 カ国）の参加者があった。

当協会からは、以下 3 名が輸送ワーキング・グループ（以下 WG）に出席した。

NYK システム総研 主 席 研 究 員	細貝 丈明
商船三井システムズ 管 理 部 部 長 代 理	堀家 彰生
当協会常務理事・業務部長	茅田 俊一

今回より同 WG の議長は、従来の 2 人議長制から 3 人議長制になり、Barry Keogh（豪州／ニュージーランド EDIFACT 委員会）、Ben Milbrandt（汎米 EDIFACT 委員会）そして Dominique Vankemmel（西欧 EDIFACT 委員会）

の3氏が議長を務めた。

同WGの主な検討内容は以下の通りであった。

1. 海運関係各種 UN/EDIFACT メッセージ のユーザーマニュアル（使用手引書）の整合 ・統一化

サンフランシスコで開催されたユーザーマニュアル整合化検討会議（本誌平成7年3月号P. 27・28参照）の成果を確認し、ユーザーマニュアル統一化作業を進める上での基本的事項に関する勧告案を一部修正の上承認した。

次回 JRT 会合でのユーザーマニュアル整合化作業の完結を目指して、問題点および未解決事項を整理した。

2. 他WGとの合同会議

以下WGとの合同会議が開催され、共通事項につき意見交換を行った。

○法律問題ラポーターチーム・金融WG

○物品管理WG

○通関WG

特に今回初めて開催された法律問題ラポーターチーム及び金融WGとの合同会議では、流通証券（例えばB/L）のEDI化問題が取り上げられ、専門家グループを設置して本問題を検討していくことを決定した。

同専門家グループは、EDI化に相応しい法体系のあり方について研究し、必要に応じICC（International Chamber of Commerce：国際商業会議所）等の協力を得ながら、例えばUNCITRAL（United Nations Commission on International Trade Law：国連国際商取引法委員会）に対する勧告を行うことなども考えられており、当協会としても、今後の進展に注目したい。

3. 次回会合

次回会合は、95年9月11日から15日までオックスフォード（英国）で開催される。

3. 銃砲の「密輸防止に関する覚書」締結される 大蔵省関税局／日本船主協会

大蔵省関税局と当協会は、5月29日に開催された懇談会の席上、現行の麻薬密輸防止に関する覚書に「銃砲」を加えた新たな覚書を締結した（資料参照）。

これは、昨年来のけん銃を使用した犯罪の増加に対応するため、本年1月1日より関稅定率法が改正され、銃砲が輸入禁制品に加えられたことから、法令の实效性を上げることを目的としている。

大蔵省関税局によれば、全国で摘発された銃

砲は、税関が摘発したものおよび税関が関与した事件で押収されたものだけでも、昨年1年間で97丁に上っている。今年に入ってから3月までに既に7丁が押収されており、これは昨年同時期を上回る量となっている。

一方、麻薬に関しては同様に昨年1年間で約520kgが押収されており、一昨年の押収量の約584kgに比べ若干の減少はあるものの、今年に入って3月までに既に約68kgが押収されており、これは昨年同時期の押収量の約2倍に上

ている。また向精神薬については、昨年1年間で約160,000錠が押収されており、一昨年押収量約67,000錠に比較して急増している。

過去5年間でさかのぼって見ても、これら銃砲、麻薬等の社会悪物品の摘発状況は多少の出入りはあるものの、増加の傾向にある。

このような状況のもと、1992年6月には関税局と当協会が「麻薬の密輸防止に関する覚書」およびそれに付随するガイドラインを締結している。今回締結した新たな覚書の内容は、この92年の覚書に「銃砲」の語、および「銃砲」の定義を加えたものであり、外航海運として密輸の防止に協力する範囲を基本的に逸脱するものではないと考えられるため、銃砲を加えた新たな「密輸防止に関する覚書」の締結に合意したものである。

なお、懇談会には当協会の轉法輪会長のほか、定期航空協会の山地会長（日本航空会長）、航空貨物運送協会の小西会長（日本通運副社長）、日本通関業連合会の廣瀬会長（日成社長）および外国船舶協会のR.A.マッグレガー会長（シーランドサービスINC. 北アジア総支配人）が出席し、すでに銃砲に関しても覚書を締結している外国船舶協会を除く他の3団体についても、銃砲を加えた新たな覚書が締結された。

〔資料〕 密輸防止に関する覚書

麻薬及び銃砲の密輸は、我が国の経済、社会、財政及び国民の安全並びに合法的な国際貿易に関係する全ての当事者の利益にとって有害であること、そして、一般商船やその積荷を利用して行われる可能性があること

麻薬及び銃砲の密輸の増加に対処するため、税関が監視取締りの強化を必要としていること

そのような取締りの強化は、合法的貿易に従事している外航海運会社及びその関係者に対し、影響を及ぼす可能性があること

税関と外航海運会社との協力関係の強化が、麻薬及び銃砲の密輸に対する取締りにおいて、税関にとって有意義なものであること

また、そのような協力関係は外航海運会社、その代理店及び顧客等合法的貿易に従事する全ての当事者にとっても有益なものであることを認識のうえ、麻薬及び銃砲の密輸防止のために大蔵省関税局と社団法人日本船主協会は次のとおり合意した。

- (1) 大蔵省関税局と社団法人日本船主協会との協力関係をさらに強化すること。
- (2) 税関と社団法人日本船主協会加盟の外航海運会社との協力関係の強化方法について共同して検討していくこと。
- (3) 税関及び外航海運会社が抱える課題と問題点の相互理解に努め、両者の有意義な情報交換を促進すること。
- (4) 税関と外航海運会社との協力に関するガイドラインを税関及び外航海運会社に対し周知徹底するよう努めること。

なお、この覚書及びガイドラインは法令に基づく義務を免除するものでないことを確認する。

平成7年5月29日

大蔵省関税局長

社団法人 日本船主協会会長

4. 混乗近代化深度化実験のまとめを承認

—第111回船員制度近代化委員会の審議模様—

第111回船員制度近代化委員会は、6月1日に開催され、混乗近代化深度化実験のまとめおよび船員制度近代化調査検討専門委員会の設置について審議が行われた。

1. 混乗近代化深度化実験のまとめ

船員制度近代化は、P段階11名の乗り組み体制まで実用化されたが、日本人フル配乗の近代化船の国際競争力は著しく低下し、その競争力を確保するためには、マルシップ方式の混乗船の中で近代化船の制度を活かす方式が現実的であるとして、日本人乗組員8～9名の混乗近代化船を昨年実用化した。

しかし、外航海運を取り巻く環境はますます厳しいものとなり、国際競争力の確保のためにはこの混乗近代化船の更なる配乗体制の見直しが必要であるとして、昨年末から、日本人乗組員を6～7名まで減ずる混乗近代化深度化実験を実施してきたが、今回そのまとめ案が提出され、これを承認した。これにより、関係者間の諸準備作業が整い次第、日本人乗組員6～7名の混乗近代化船が実用化されることになる。

まとめの要旨は以下のとおりである。

- (1) 実験は、7隻の船舶により、3通りの配乗体制（日本人乗組員6～7名、外国人乗組員15～16名の組合せ）で実施した。
- (2) 実験は、1994年12月より実施し、1995年3月をもって2実験期間を終了した。
- (3) 本実験では、シャドープレー要員を含む要員構成の船舶によって実施したが、すべ

ての実験項目について良好な結果が得られ、シャドープレー要員を省略した場合でも、船舶の運航、安全面で特に問題ないことが確認された。

- (4) 本実験については順調な成果が得られており、この実験の結果および評価を踏まえ必要な制度面の整備を図り、実用に移すものとする。

2. 船員制度近代化調査検討専門委員会の設置

船員制度近代化は、1977年に船員制度近代化調査委員会における調査活動が開始されて以来、今日まで実験が続けられてきたが、今回の委員会は、「昭和52年以来推進してきた船員制度近代化の成果を集約し、今後の課題について整理、取りまとめ等を行うため、本委員会の下に船員制度近代化調査検討専門委員会を設置する」との事務局提案を承認した。

これは、前回の委員会において労働側委員から、混乗近代化深度化実験後の船員制度近代化のあり方などについて総合的に議論する必要があるとの問題提起があり、これを受けて提案されたものである。

専門委員会の役割、構成などの概略は次のとおりである。

- (1) 専門委員会は、船員制度近代化の経緯および課題の整理と方向の検討を行う。
- (2) 専門委員会の委員は、公、労、使各2名程度とする。官は幹事として参加する。
- (3) 検討期間は1年ないし2年を目途とする。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本旅客船協会

設立：昭和26年（1951年）2月6日

沿革：日本旅客船協会は、戦後、所有船舶の量・質ともに壊滅的な痛手を受けていた海運業界の秩序と復興を図るため、昭和24年6月1日に海上運送法が制定されたのを契機に、旅客船業界自ら秩序と正常な経営の確立を求めて、昭和26年2月6日に日本交通船協会として設立されました。

その後、昭和34年6月15日、日本旅客船協会と改称し今日に至っています。

会長：仁田 一也（瀬戸内海汽船社長）

理事長：増田 卓爾

事務所：東京都千代田区内幸町2-1-1 飯野ビル

事業目的：旅客航路事業の改善発達を図ることにより、わが国の海上（河川湖沼を含む）の交通及び観光の振興に資することを目的とします。

事業内容：当協会には、長距離フェリーを運航する大手の会社から、観光船、レストラン・シップ、離島航路、個人経営、そして地方公共団体まで非常に幅の広

い会員が加盟し、使用船舶も20,000総トンから20総トン未満までの船舶まで多様です。

したがって、会員の当協会に対する要望や期待も業種、規模等により異なります。これらを一に纏めて行くために活動内容も必然的に多岐・多様にわたっているため、別掲の組織により目的達成に努力しているところです。

具体的な活動としては、

1. 離島住民の生活にかけがえのない離島航路は政府により助成されています。この補助政策が平成6年度から改正された新しい制度によって行われていますが、協会としても、離島航路を維持、



改善するための支援に力を注いでおります。

また、離島航路の就航船舶の近代化や税制などについても関係機関などへの陳情等の対応をしています。そのほか、離島航路以外の旅客船事業一般についても運賃・料金、税制等の問題について、会員の意見、要望等をとりまとめ陳情、要請等を関係機関に行っています。

2. 本四連絡橋、東京横断道路、その他全国に多くの架橋、トンネルの建設及び計画があり、旅客船事業者に大きな影響を与えています。

このため、架橋等対策部会には更に地元の会員を中心に、本四架橋委員会、東京湾横断道路委員会、地方架橋委員会の3委員会を設け、全力を挙げて対応しています。

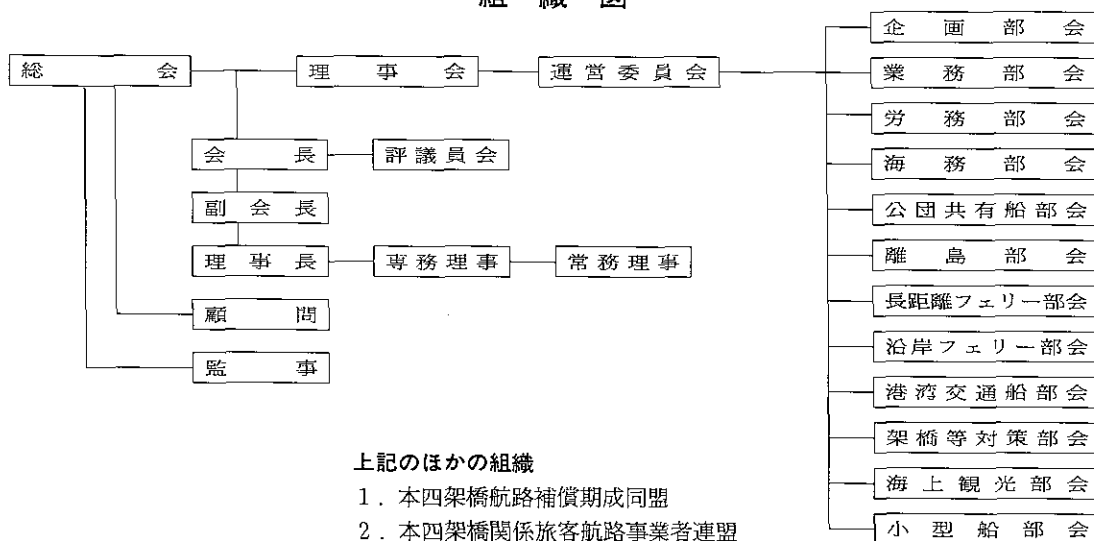
3. 人命を運ぶ旅客船業にとって安全対

策は最も重要な課題です。海務部会では船舶の施設の点検や安全運航の指導のため、日本海難防止協会に協力して、訪船指導を行っています。また、乗組員の安全教育のためのパンフレット、ビデオ等の教材を作成し、会員に配布する等安全対策には最も力を入れています。

4. 公害、道路の渋滞、労働力不足等の問題から、陸上輸送を海上輸送等に転化するための物流政策（モーダルシフト）を運輸省が進めていますが、これに対して積極的に対応するよう長距離フェリー部会を中心に検討しています。

5. その他、当協会の広報のために会誌、パンフレットなどを発行していますが、最近では旅客船と国民生活との関わりをビデオにし、文部省選定作品として選定して頂き、全国の主な小学校と視聴覚ライブラリーに配布しています。

組 織 図



海運雑学ゼミナール 第63回

遣唐使船の航海は 宇宙旅行以上の難事業

遣隋使・遣唐使が乗った船がどのようなものだったかは詳しいことはほとんどわかっていない。しかし記録では1隻平均百数十名が乗船し、土産や賜物、食料品、飲料水なども積み込んだとされているからかなりの大船である。

この時代の日本で一般的な船といえば、剡舟（丸木舟）をベースに周囲を波除けの舷で囲った程度のもので、当時の日本の造船技術では、こんな大型船はまずつくれない。おそらく徐々に流入してきていた大陸の技術の断片を寄せ集め、国家プロジェクトとして、いわば力づくで建造されたものだと考えてよいだろう。

しかし、にわか仕立ての新技術ゆえに構造面の脆弱さは如何ともし難く、また当時の日本には季節風や気象・海象の知識もほとんど無かった。このため遭難や事故はきわめて多く、使節や乗組員にとってはいわば決死の航海だった。

初期の遣唐使船の航路は、博多から対馬を経て朝鮮半島の西岸沿いに北上し、山東半島に上陸するもの。島づたい、陸づたいのこの航路は安全度が高く、遭難の記録は残っていない。

しかし中期には、新羅との政治的な軋轢から朝鮮半島沿いの航路をとることが難しくなる。そこで新たに開かれた航路が「南島路」。博多から五島列島を経て南下し、南西諸島沿いに進んだのち奄美大島から北西に転じて東シナ海を横断、揚州に至る航路だが、この時期には5回の航海で2回の遭難が起こっている。

末期には、さらに最短航海を目指し、五島列島から一気に東シナ海を横断する「大洋路」をとるが、この航路の4回の航海のうち往復とも全船無事だったのはなんと1回だけだった。

大使と副使が出来の良い船を奪いあい、負け



た副使が仮病で入唐を忌避、処罰されたという笑えない話もあるほどで、遭難による死者は膨大な数にのぼった。大陸文化に夢を馳せた遣唐使たちの航海は、まさに現代の宇宙旅行以上の難事業だったといえる。

船種や積み荷で異なる 載貨能力の示し方

貨物船の大きさは、積める貨物の重量を示す載貨重量トン(ℓw)や船の容積を示す総トン(ℓt)で表示されることが多いが、中にはこれでは表現しにくい船もある。コンテナ船や自動車専用船、LNG船などがそうだ。

例えば、コンテナ船では、コンテナがいくつ積めるかで大きさを示す方法が取られている。一般に用いられる単位は、20フィート換算のコンテナ積載個数を示すTEU (Twenty Footer

Equivalent Unit) という単位。最近は、6万総トンクラスのコテナ船で5,000TEU近い積載能力をもつものも登場している。

自動車専用船の場合、載貨能力は小型乗用車換算の積載台数で示される。大型の自動車専用船になると、6,000台以上が積載可能だ。

一方、LNG船、LPG船などの液化ガス船はタンクの容積が重要な基準になる。液化ガス船の載貨能力を示す単位としては、一般に「立方メートル」が用いられ、10万総トンクラスのLNG船では12万立方メートル以上の載貨能力がある。

また冷凍装置を備えた船倉の容積が載貨能力の基準になる冷凍運搬船の場合も、船倉容積を立方メートル単位で示するのが一般的だ。

さまざまな載貨能力を表す単位は、積み荷の性質に合わせたバラエティ豊かな専用船の姿を反映しているともいえるだろう。

日本船社がトップを切った 石炭から重油への燃料転換

蒸気機関から蒸気タービン、ディーゼル機関へと近代の船の動力は変化し、現在はディーゼル機関が船用主機の主流になっている。この変化は、燃料の面でも大きな変化を伴い、これが船の性能向上に大きな役割を担った。石炭から重油への転換である。

この燃料転換の先鞭となったのが、日本の海運会社が建造した2隻のタンカーだったことは意外に知られていない。東洋汽船が明治30年代に英国に発注した総洋丸(4,713総トン)と武洋丸(5,151総トン)である。発案者は、同社のオーナーだった浅野総一郎氏。世界のトップ海運国の英国でも、重油を燃料に使う発想はまだ定着していなかった。

この2船に続いて明治37年、東洋汽船は、三菱長崎造船所に重油焚き2万馬力のタービン機関を積んだ21ノット、1万3,000総トンの高速大型客船を発注する。やがてサンフランシスコ航路で活躍することになる天洋丸、地洋丸、春洋丸の3隻である。当時、このような大型タービン客船は世界にも類がなかった。

この3隻は日露戦争で起工が遅れたため、世界初のタービン客船の栄誉は、英国のモレタニア、ルシタニアの2船に譲った。しかし東洋汽船は、ここでも重油焚きを採用しており、重油焚きタービンの大型客船としては、やはり世界初の快挙だった。

効率が高く、液状で扱いやすい重油は、船舶運航に多くのメリットをもたらす。その一つが煤煙の少なさで、これらの船の当時のキャッチフレーズは「振袖を着て乗れる」というもの。

開国からわずか40年あまりで、日本の海運・造船界が、このように先進的な発想や技術力を持つに至った事実は特筆に値しよう。



London便り

スウェーデンにある世界海事大学の学生で当協会が奨学金を与えているラモン・フェルナンデス君が、当欧州事務局を訪ねてきました。彼は昨年の夏、日本による奨学生への日本紹介研修員の一人として日本を訪問しておりますので、ご存じの方もいることでしょう。世界海事大学では、最終学年になると卒業論文に取り組む傍ら、フィールドスタディと称し各地の教育訓練施設、造船関連メーカーや海事関連団体等を訪問見学する学外研修を行うのですが、彼はちょうど5月にIMOで行われていた海上安全委員会の審議を見学に来たわけです。

フェルナンデス君はフィリピンのマニラ出身で現在30才、フィリピンの最も古い大学である聖トマス大学で土木工学を学んだあと、運輸通信省の一部であるマリタイム・インダストリー・オーソリティーに就職し、主として造船・修理関係の管理部門で働いていたそうです。現在世界海事大学で教鞭を取っておられる神戸商船大学の石田先生のお話によりますと、海事大学でも指導教官の折り紙付きの優秀な学生だそうです。

穏やかな話し方をするいかにも育ちの良さそうな青年で、やや小太りで人懐っこい目が印象的です。敬虔なカトリック教徒でまだ独身ですが、本国にはフィアンセが待っており、本年12月に卒業してフィリピンに帰ったら結婚する予定とのこと、顔を少々赤らめて嬉しそうに話したのが印象的でした。

趣味はスポーツ一般のほか、ピアノが得意でクラシックからジャズまで何でもこなすとのこと。

海事大学における彼の専攻は船舶管理（技術系）で、海事行政や船舶の法的／技術的管理手法を学んでいます。修士論文のテーマは「船舶のリプレ

スと財政的措置」だそうです。このテーマを選んだ理由は彼の説明によると、フィリピンは7000余の島々からなり、その間を無数の旅客フェリー、貨物船で結んでいるが、その大部分は日本をはじめ諸外国から購入した中古船で既に相当な船令であり、メンテナンスも悪く海難も後を断たない、船員の質そのものは国際的にも広く認められているように極めて優秀だが、いかんせん船がひどすぎる。帰国して元の部署に戻ったら、行政官としては何とか中古船のリプレースを促進して少しでも海難を減らし、尊い人命を救いたいということでした。その為フィリピン政府として実行可能な財政的措置の選択肢を研究したいというのが動機です。そして日本の優遇税制や特別償却制度、そしてスクラップ アンド ビルド方式などについていろいろな質問がありました。

数年前、フィリピンの旅客フェリーが台風の影響で沈没し、2千人を超える死者を出した大海難事故の後、当時のIMOの事務局長スリパスタバ氏が繰り返し、事故の顛末をIMOに報告し、皆で対策を考えようと呼び掛けました。しかし当のフィリピン政府からは何一つ反応がなく、フィリピン国内ではどのような対策が取られたのかはわかりませんが、IMOでは何の論議もされぬままいつの間にかウヤムヤになってしまい、海上安全問題に関わる人達を嘆かせたものでした。

しかし、フェルナンデス君のような人材が、使命感に燃えて海上安全に取り組む姿勢は大いに希望を抱かせました。そして彼のような優秀な学生を援助することによって、われわれも海上の安全に貢献できることを改めて認識した次第でした。

（欧州地区事務局長 赤塚宏一）



5月

9日 当協会阪神地区船主会の阪神・淡路大震災神戸地区対策本部（乾英文本部長）は、「外航コンテナポートとしての神戸港の復興に関する提言」を発表した。

10日 日本郵船、ハパクロイド、NOLおよびP&Oコンテナーズの4社は、96年6月から北米、および欧州航路での提携を開始すると発表した。

12日 運輸省港湾局は、「TSL対応港湾調査結果」を発表した。それによると、TSL需要の顕在化が容易と考えられるエリアとして、北海道、北九州、南東九州など7地域を挙げ、実用化に向けて一步前進した。

15日 第4回アジア船主フォーラム（ASF）が台湾・台北市で開催され、アジア域内の11船主協会が参加した。（P.2 シッピングフラッシュ1 参照）

16日 アラスカ原油輸出解禁法案が賛成多数で米上院本会議を通過した。

◎ 日本船舶輸出組合は、4月の輸出船契約実績を発表した。それによると、ばら積み船が中心で、9隻、45万2,300%と前年同月に比べ総トンベースで42.5%の減少となった。

17日 9日からロンドンで開催されていたIM

Oの第65回海上安全委員会（MSC）が閉幕、ROROフェリーの安全対策やバルクキャリアの安全性について審議を行った。

19日 外航海運大手5社は95年3月期決算を発表した。それによると、長引く円高の影響で5社合計で減収となったが、経営努力と合理化により業績にやや改善がみられた。

25日 運輸省 外航海運・船員問題懇談会は、わが国において講ずべき外航海運・船員真空化対策として「国際船舶制度」の創設の提言を内容とする報告書を取りまとめた。（P.8 シッピングフラッシュ2 参照）

29日 物流EDI研究会の総会が開催され、EDI FACTによる情報交換と物流EDIネットワークの整備のための研究作業等の活動を当初の予定通り3年間で終了し、今後の物流EDIのさらなる導入・推進を図るため、「物流EDI推進機構」として発展的に改組された。

30日 油濁二条約（69CLC/71FC）を改正する92年議定書（92Protocols）をデンマークが批准。同議定書はこれにより発効要件が満たされ、96年5月30日にわが国を含め国際的に発効することとなった。



5月の定例理事会の様様

(5月24日、日本船主協会役員会議室において開催)

状況の変化に対応するための 日本船主協会の今後の方針について

1. 海運業界の環境変化と船主協会の対応
(省略)
2. 船主協会の今後の対応 (省略)
3. 委員会・部会の機構の変更 (省略)
4. 事務局組織の改編 (省略)
5. 船主協会のリストラ計画 (省略)

総務委員会関係報告事項

1. 当協会活動に関するアンケート調査について (省略)

政策委員会関係報告事項

1. 運輸省 外航海運・船員問題懇談会の模様について
(P. 8 シッピングフラッシュ 2 参照)
2. 特定不況業種等関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法に基づく特定不況業種指定申請について
急激な円高により、外航海運業は深刻な状況に直面しており、このままでは海陸従業員の雇用対策を実施せざるを得ない状況にある。
また、「国際船舶制度」の創設にともない、

今後部員を中心として、雇用対策が必要となるため、「特定不況業種等関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法」に基づく特定不況業種への外航海運業の指定申請を行うこととした。

広報委員会関係報告事項

1. 平成7年度広報事業計画について

平成7年度以降の広報活動方針については、本年1月開催の理事会において承認を得た通り、包括的に国民各層を対象として実施してきた「海運の役割と重要性の理解増進」を中心とする活動は勿論のこと、「海運の現状と問題点」、また、時には「海運政策」についても担当部門と連携しながら総合的な広報活動を行うことが説得力を強め、また広報効果を一層高めることとなるとの観点より目的・対象に対する従来の限定を取り払い、活動の範囲を拡大することとし、その方法・手段については十分な検討を重ねながら実施する。また、2年後に控えた当協会創立50周年各種記念事業についても、広報活動に関わるものについては全面的にサポートしていくこととし、必要な予備的調査を開始することとしている。

このような方針に基づき、平成7年度においては、次のような事業を中心に活動を行うこととしている。

- (1) テレビ・ラジオ広報では、「船が支える日本の暮らし」をキャッチフレーズにそれぞれの既存番組において海運問題を幅広く取り上げてもらうよう積極的に働きかけるとともに取材に協力する。
- (2) 「海の記念日」関連広報
① 7月23日(日)夜、渋谷のNHKホール

で第5回目の「海のシンフォニーファミリーコンサート」を開催する。

② 7月24日(月)、客船に親子を招待し、晴海埠頭より3時間程度の湾内クルーズを2回行い、航行する船舶、港湾施設等を見せる。

③ 上記を含め全国各地で実施されるイベント会場において、各種ノベルティグッズを配布し、海運の役割・祝日「海の日」の意義をPRする。

(3) 学生、教育関係者向け広報では、次代を担うより多くの子供達が海運を身近に感じられるよう学生新聞、学年誌への記事掲載および教材用ビデオの制作等を行う。また、教師・教科書の編集・執筆者に海運を積極的に取り上げてもらうよう各種海運情報を提供するとともに会員各社の協力を得て船やターミナルの見学会および講演会を実施する。

(4) マスコミ関係者への対応に関しては、海運に関する記事を掲載してもらうために普段より一般紙・経済誌等の記者とコンタクトをとるとともに円滑な取材活動が行えるように協力する。また海運の入門編およびその時々的重要テーマを分かりやすく解説した小冊子を作成・配布する。

(5) 第1回「海の日」記念事業として企画している「海のシンフォニーファミリーコンサート」の神戸公演、ならびに予備的検討を開始した「英国立海事博物館展(仮称)」についての必要な準備作業を行う。

以上のほか、8月29日(月)、阪神・淡路大震災で被災した親子を客船に招待し、天保山より4時間程度の湾内クルーズを実施することとし

ている。さらに、従前同様、経済誌等による有識者層への広報、PRパンフレットの作成、定期刊行物の発行、海運講習会等を実施・開催することとしているが、広報活動には業界や各社のトップの方々の積極的な対応と業界関係者一人ひとりの働きかけが重要であるので、広く関係各位の協力をお願いする次第である。

業務委員会関係報告事項

1. IMO第72回法律委員会の模様について(5月号P.5 シッピングフラッシュ2 参照)

海務委員会関係報告事項

1. 「銃砲の密輸防止に関する覚書」の締結について(P.23海運ニュース3 参照)

国際委員会関係報告事項

1. 第4回アジア船主フォーラムの模様について(P.2 シッピングフラッシュ1 参照)
2. 欧州連合(EU)海運コンソーシア規則の発効について(P.20海運ニュース1 参照)

調査統計委員会関係報告事項

1. 海事産業研究所への「阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応」調査委託について(P.14特別欄参照)

海運関係の公布法令(5月)

- ④ 許可、認可等の整理及び合理化のための運

輸省関係法律の一部を改正する法律

(法律第85号、平成7年5月8日公布、平成7年5月8日施行)

㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律

(法律第90号、平成7年5月12日公布)

㊧ 内航海運業法施行規則の一部を改正する省令

(運輸省令第29号、平成7年5月2日公布、平成7年5月2日施行)

㊨ 許可、認可等の整理及び合理化のための運輸省関係法律の一部を改正する法律の施行に伴う運輸省関係省令の整備に関する省令

(運輸省令第30号、平成7年5月8日公布、平成7年5月8日施行)

㊩ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則の一部を改正する省令

(運輸省令第31号、平成7年5月12日公布、平成7年5月12日施行)

㊪ 船員労働統計調査規則の一部を改正する省令

(運輸省令第33号、平成7年5月31日公布、平成7年5月31日施行)

国際会議の開催予定(7月)

IMO・STCW 条約締約国会議

6月26日～7月7日 ロンドン

IMO 第40回防火小委員会(40FP)

7月17日～21日 ロンドン

平成7年度「第55回海の記念日」を中心とする広報活動について

当協会は、今年も海の記念日を中心として各種イベントを主催することとなりました。その概要について、下記のとおりお知らせいたします。

1. 「第55回海の記念日によせて—海のシンフォニーファミリーコンサート—」

抽選により広く一般の方々(3,000名)を招待し、「船旅と音楽」というテーマのもと、船旅の気分になりながら世界の音楽を楽しんで頂く。

日 時：7月23日(日) 17:00開場 18:00開演

場 所：渋谷・NHKホール

2. 「海のうたコンサート」および「船のパネル展」

海を思わせる曲目の演奏や各種船舶を紹介したパネルを通して、一般の方々に、海上輸送・水産の第一線を担う船員の役割を伝える。

日 時：7月19日(水) 12:00～19:00

場 所：JR新橋駅・機関車前広場

3. 「夏休み東京湾シップウォッチング」

外航客船「おせあにつくぐれいす」に抽選で合計120組(240名)の小・中学生親子を招待する。東京湾内をクルーズし外航客船の雰囲気味わうとともに、働く船や港の見学を通じて、船や海への関心を高め海運の役割を考える機会を提供する。

日 時：7月24日(月)

1回目 11:00乗船開始 12:00出港 15:30帰港

2回目 16:30乗船開始 17:30出港 21:00帰港

場 所：東京・晴海客船埠頭↔東京湾

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
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
1994	395,537	274,368	121,161	9.6	14.1
1994年5月	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
8	31,286	25,211	6,074	12.3	23.7
9	36,160	24,184	11,975	8.5	16.2
10	34,638	25,374	9,264	10.4	24.2
11	34,440	25,888	8,552	21.2	23.2
12	37,743	24,710	13,032	15.2	24.6
1995年1月	27,190	24,383	2,807	4.7	22.3
2	35,237	23,943	11,293	19.1	28.1
3	42,592	28,720	13,871	16.6	26.8
4	40,059	29,170	10,889	21.7	33.6

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

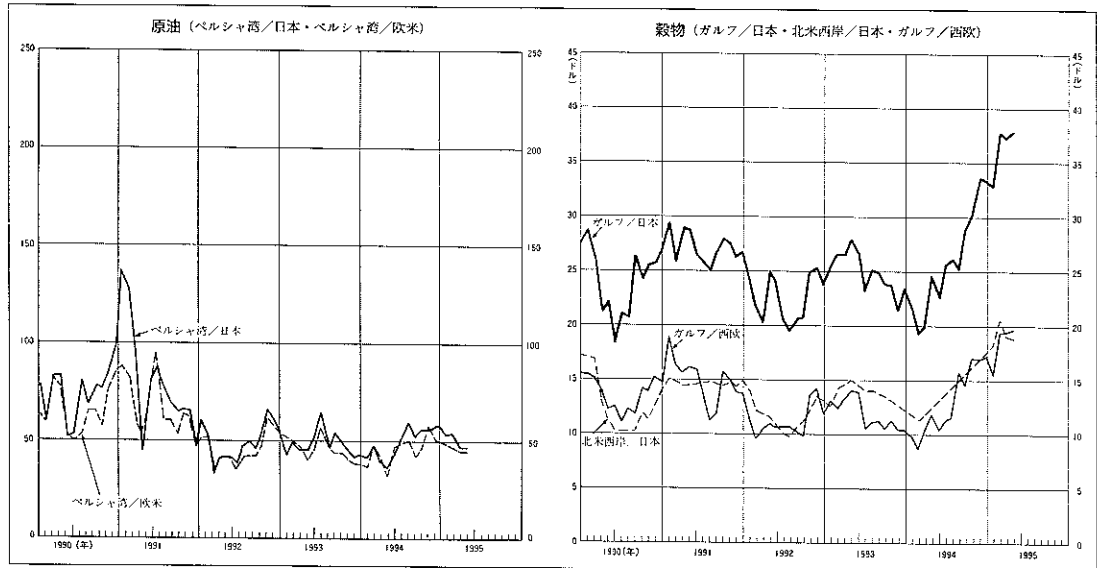
年月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
1989		137.96	124.10	150.35
1990		144.81	124.30	160.10
1991		134.55	126.35	141.80
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1994年6月		102.72	99.05	105.33
7		98.50	97.30	99.75
8		99.85	97.70	101.40
9		98.81	97.82	100.15
10		98.42	96.80	100.57
11		97.96	96.45	98.92
12		100.13	98.95	100.55
1995年1月		99.75	98.55	101.05
2		98.24	99.68	96.60
3		90.79	88.25	96.55
4		83.67	80.30	87.20
5		85.10	82.25	87.35

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)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
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
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1994 9	20,210	5,136	15,074	4,913	3,455	5,411	349	413	502	31	19,153	5,482
10	12,526	0	12,526	3,415	3,157	4,510	487	345	475	137	18,100	5,208
11	12,438	444	11,994	3,407	2,819	5,165	149	159	221	74	13,420	4,820
12	14,565	1,375	13,190	3,416	2,728	6,427	162	160	289	8	14,775	4,458
1995 1	13,643	270	13,373	4,208	3,869	4,588	262	232	161	53	11,880	5,336
2	12,582	410	12,172	4,071	2,718	4,717	64	283	231	88	13,773	4,586
3	14,430	595	13,835	3,937	3,960	5,500	30	57	300	51	17,181	7,823
4	10,973	15	10,958	2,549	3,273	4,663	98	41	311	23	15,395	5,345
5	14,687	1,347	13,340	3,296	4,270	4,949	230	137	443	15	15,519	4,618

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



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	1993		1994		1995		1993		1994		1995	
	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	58.00	49.00	42.50	32.00	60.00	54.50	57.50	46.50	37.50	30.00	50.00	47.50
2	53.00	47.50	39.05	31.25	55.50	49.50	45.00	42.50	35.00	30.00	49.00	41.00
3	50.00	41.50	46.00	37.50	56.00	51.00	50.00	37.50	46.00	32.50	47.50	42.50
4	46.00	44.00	38.50	31.80	47.50	44.50	47.50	40.00	41.00	32.00	45.00	40.00
5	46.00	38.00	37.00	35.00	47.50	42.50	42.50	37.50	34.50	30.00	45.00	40.00
6	53.00	38.00	44.50	32.00			48.50	36.00	42.50	30.00		
7	64.00	59.50	53.50	39.50			56.25	45.00	47.50	38.00		
8	47.50	40.50	60.00	44.00			47.50	39.00	Below 50	38.00		
9	55.00	42.00	51.50	40.00			45.00	38.50	42.50	35.00		
10	50.00	42.05	55.50	48.00			45.00	39.05	47.50	37.50		
11	46.05	40.00	55.00	47.50			42.05	37.05	57.50	45.00		
12	43.05	34.00	58.00	48.50			40.00	34.00	50.00	45.00		

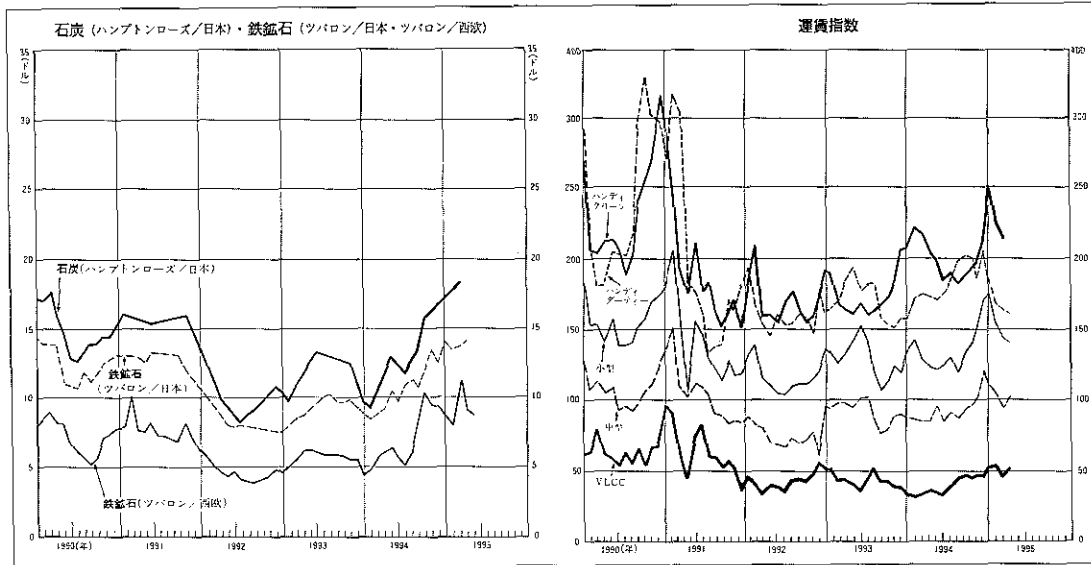
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	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	20.65	33.00	29.00	—	—	—	—	10.25	9.10	17.25	16.00
2	21.50	19.50	32.50	31.00	12.00	—	17.65	—	9.30	8.60	15.40	15.25
3	19.30	18.25	37.50	32.00	11.75	11.70	20.50	18.60	8.45	8.00	19.00	15.25
4	19.80	19.25	37.00	33.00	—	—	18.60	18.40	—	—	—	19.00
5	24.25	22.50	38.00	32.00	—	—	19.75	—	10.25	12.00	18.75	17.50
6	23.30	20.25	—	—	—	—	—	—	10.50	9.87	—	—
7	25.00	21.50	—	—	—	—	—	—	11.50	10.25	—	—
8	26.00	21.50	—	—	—	—	—	—	11.75	10.65	—	—
9	25.00	22.20	—	—	—	—	—	—	15.68	11.00	—	—
10	28.50	25.00	—	—	15.50	14.75	—	—	14.25	12.90	—	—
11	30.75	26.00	—	—	16.00	15.75	—	—	17.00	13.50	—	—
12	33.80	29.75	—	—	—	—	—	—	17.00	16.50	—	—

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



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

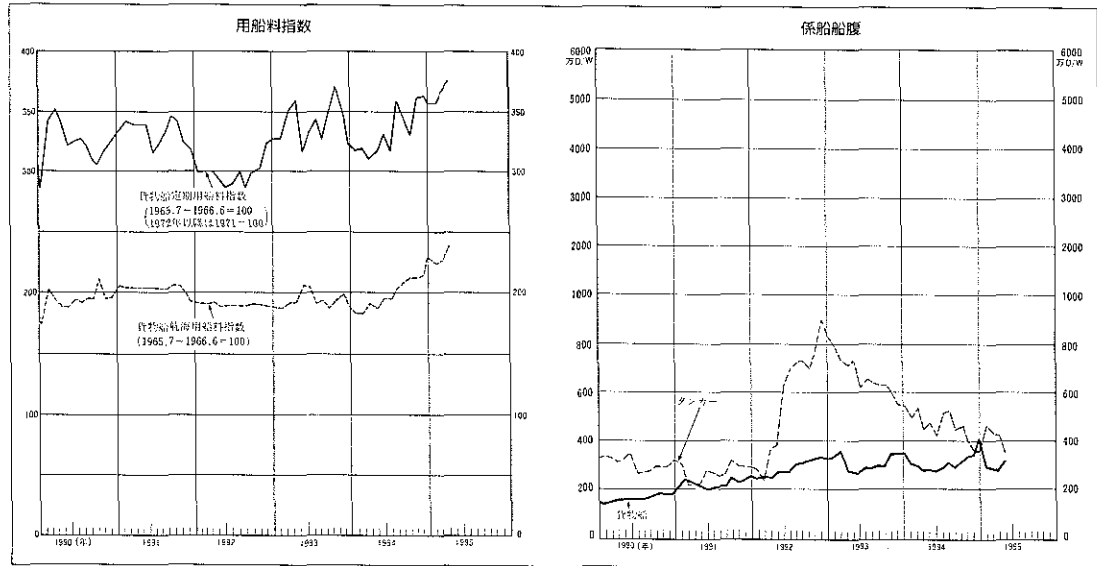
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	9.45	—	—	—	8.80	—	14.20	—	4.35	—	—	—
2	9.25	—	—	—	7.70	—	13.75	—	4.96	—	8.00	—
3	—	—	18.50	—	—	—	13.50	—	5.60	4.50	11.25	9.80
4	—	—	—	—	9.25	7.90	13.90	—	6.25	5.55	8.70	—
5	13.10	12.40	—	—	10.30	—	—	—	6.50	5.75	8.25	7.75
6	—	—	—	—	9.50	9.10	—	—	5.75	5.30	—	—
7	12.10	—	—	—	11.10	—	—	—	5.00	—	—	—
8	—	—	—	—	11.40	10.85	—	—	6.00	—	—	—
9	13.50	—	—	—	11.00	10.30	—	—	—	—	—	—
10	15.80	—	—	—	—	—	—	—	10.50	8.00	—	—
11	—	—	—	—	13.45	—	—	—	9.35	8.40	—	—
12	—	—	—	—	12.75	11.75	—	—	9.25	—	—	—

(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														
	1993				1994				1995						
	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	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5
2	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4
3	44.9	98.1	126.5	171.7	169.2	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7
4	45.2	98.2	132.2	187.6	167.8	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9
5	42.5	93.1	141.2	192.8	153.7	36.6	93.6	124.5	169.1	199.4	—	—	—	—	—
6	39.7	101.3	153.8	177.3	170.1	34.2	88.6	125.9	175.6	183.1	—	—	—	—	—
7	45.9	101.9	140.7	184.2	161.9	37.8	91.5	129.7	185.4	188.5	—	—	—	—	—
8	52.1	89.4	122.9	184.1	167.2	45.7	88.7	123.9	199.1	181.9	—	—	—	—	—
9	41.5	78.4	110.8	160.9	171.9	47.8	93.1	133.8	201.7	186.4	—	—	—	—	—
10	42.3	81.4	118.9	154.0	175.7	44.6	96.6	142.2	200.2	196.4	—	—	—	—	—
11	42.5	92.0	125.8	152.7	186.3	48.2	102.1	153.4	188.6	199.3	—	—	—	—	—
12	41.2	93.2	120.4	159.3	210.2	47.5	117.6	173.1	209.4	214.9	—	—	—	—	—
平均	45.1	93.4	130.2	171.2	175.7	40.8	94.0	136.7	184.1	200.5	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン (15万トン) 以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン (6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン (3万~6万トン) ⑦H・D = ハンディ・ダーティ: 3万5000トン (3万トン) 未満 ⑧H・C = ハンディ・クリーン: 5万トン (3万トン) 未満。



8. 貨物船用船料指数

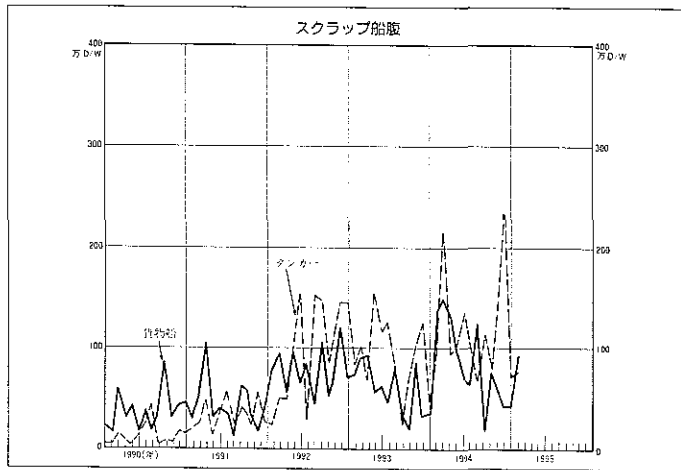
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0
2	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0
3	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	357.6	325.0	320.0	327.0	324.0	366.0
4	176.4	207.0	192.0	194.0	198.0	243.0	288.7	335.0	300.0	356.0	310.0	377.0
5	202.9	205.0	191.0	195.0	191.0		343.3	344.0	302.0	366.0	318.0	
6	197.9	205.0	195.0	209.0	198.0		353.5	342.0	301.0	319.0	334.0	
7	191.4	208.0	190.0	206.0	198.0		343.7	349.0	295.0	335.0	320.0	
8	190.0	206.0	191.0	194.0	202.0		325.0	342.0	288.0	346.0	360.0	
9	197.0	206.0	191.0	196.0	208.0		328.3	318.0	293.0	328.0	349.0	
10	195.0	205.0	191.0	188.0	212.0		329.5	325.0	301.0	351.0	333.0	
11	197.0	206.0	193.0	196.0	212.0		322.8	335.0	289.0	372.0	363.0	
12	199.0	208.0	196.0	200.0	219.0		311.4	349.0	300.0	349.0	367.0	
平均	196.9	205.7	194.6	196.3	199.8		334.1	332.4	304.8	341.5	335.4	

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1993				1994				1995			
	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G/W	隻数	千G/T	千G/W	隻数	千G/T	千G/W	隻数	千G/T	千G/W
1	345	2,328	3,048	90	4,282	8,395	329	2,476	3,203	91	2,975	5,556
2	348	2,429	3,154	94	4,083	7,981	310	2,333	3,017	80	2,656	5,021
3	350	2,481	3,204	97	3,872	7,565	312	2,304	3,000	84	2,813	5,326
4	331	2,317	2,988	92	3,737	7,285	303	2,198	2,808	81	2,534	4,749
5	324	2,252	2,982	96	3,356	6,408	291	2,158	2,816	82	2,601	4,901
6	317	2,232	2,954	93	3,179	6,054	288	2,118	2,825	85	2,300	4,215
7	313	2,217	2,997	100	3,456	6,589	293	2,193	2,999	86	2,644	5,075
8	315	2,174	2,906	98	3,327	6,308	282	2,272	3,136	88	2,688	5,171
9	315	2,248	3,069	106	3,316	6,279	278	2,244	3,077	85	2,333	4,412
10	313	2,250	3,041	103	3,287	6,218	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691
11	320	2,293	2,975	98	3,219	6,052	297	2,349	3,210	73	2,204	4,040
12	333	2,514	3,273	94	3,050	5,642	294	2,446	3,315	66	1,970	3,652

(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	1993					1994					1995				
	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
1	34	392	710	15	699	1,412	20	185	342	8	226	439	28	329	459
2	45	423	744	15	430	843	40	813	1,464	11	468	941	40	594	968
3	47	499	897	20	541	1,043	60	843	1,562	24	1,079	2,122	7	382	798
4	31	504	901	9	382	747	49	715	1,284	18	469	912			
5	39	310	529	18	774	1,602	36	530	927	14	534	1,057			
6	27	360	609	15	641	1,218	40	422	768	12	661	1,351			
7	19	227	438	12	649	1,274	34	383	675	8	524	1,016			
8	41	441	774	13	420	832	59	751	1,245	7	339	702			
9	20	170	262	8	101	169	24	141	210	10	595	1,166			
10	13	107	138	9	354	673	32	475	795	10	413	798			
11	60	505	854	13	512	1,040	33	371	617	14	700	1,418			
12	14	169	292	10	600	1,259	25	286	464	15	1,138	2,345			
計	390	4,107	7,148	157	6,103	11,572	452	5,915	10,353	151	7,146	14,267			

(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、搬積船、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。

「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)
- ・対米ドル相場推移(毎月掲載)
- ・内航燃料油価格(四半期に1回掲載 4月、7月、11月、1月頃)

風薫る5月、気分も爽やかにといきたいところだが、年初来の衝撃的な事件が相次ぐ。マスメディアも例年であれば通商白書が発表されるこの時期には、経済問題をクローズアップし、連日、論議の場を提供しているはずであるが、この超円高環境、貿易摩擦の中でさえその影は薄い。

関西で起こった阪神大震災は、まもなく平穏な朝を迎えるはずであった未明に、一瞬にして市民から日常生活を奪い去った。そして復興の話題がようやく聞かれるようになった頃、東京ではサリンによる無差別テロが引き起こされた。都心に向かう通勤途上のサラリーマン・OLを恐怖に落とし入れ、多数の犠牲者を出した。また、その間にも企業の役員や要人が襲撃されたり、誘拐されたりと、われ

編集後記

われ一般市民も、落ち着いてなどと言ってられない世の中である。

こうしたなかで、急に話題になりだしたのが危機管理の問題である。もともと危機管理とは、企業や国家組織自体に関わるものを回避したり、致命的な被害や損失を軽減するものであった。その中にはもちろんリスクやセキュリティといった点に及ぶものも含まれるが、昨今、その対象は戦争、自然災害、犯罪テロ、教育・環境問題等に至るまで、政治・経済・社会のほぼ全てに広がってきている。危機管理の延長線上には、企業、行政の連携はもちろんのこと、さらには神戸におけるボランティア

に代表される市民、つまり個々の存在を忘れてはならない。

突然、襲い来る危機への対応、それには日常、危機情報の収集に努め、事前準備を心掛け、瞬時に対応・防衛していく必要がある。

地震国・日本の建築基準に沿って建てられた耐震ビル、そして世界一といわれた日本社会の安全神話も、この数カ月の間に崩れつつあるようだ。危機とは、元はと言えば、危険とその機会を合わせた意味を持つわけで、長い年月、安全を当然のこととして過ごしてきたわれわれに、自己防衛も含めて改めて危機管理体制について考える時を示唆しているようだ。

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 6月号 No. 419 (Vol. 36 No. 3)

発行◆平成7年6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

会社名：神戸日本汽船株式会社 (英文名) KOBE NIPPON KISEN KAISHA, LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 岡 稔

本社所在地：神戸市中央区明石町44 東神ビル6階

資本金：1,200百万円

創立年月日：1944年2月28日

従業員数：海上252名 陸上41名 計293名

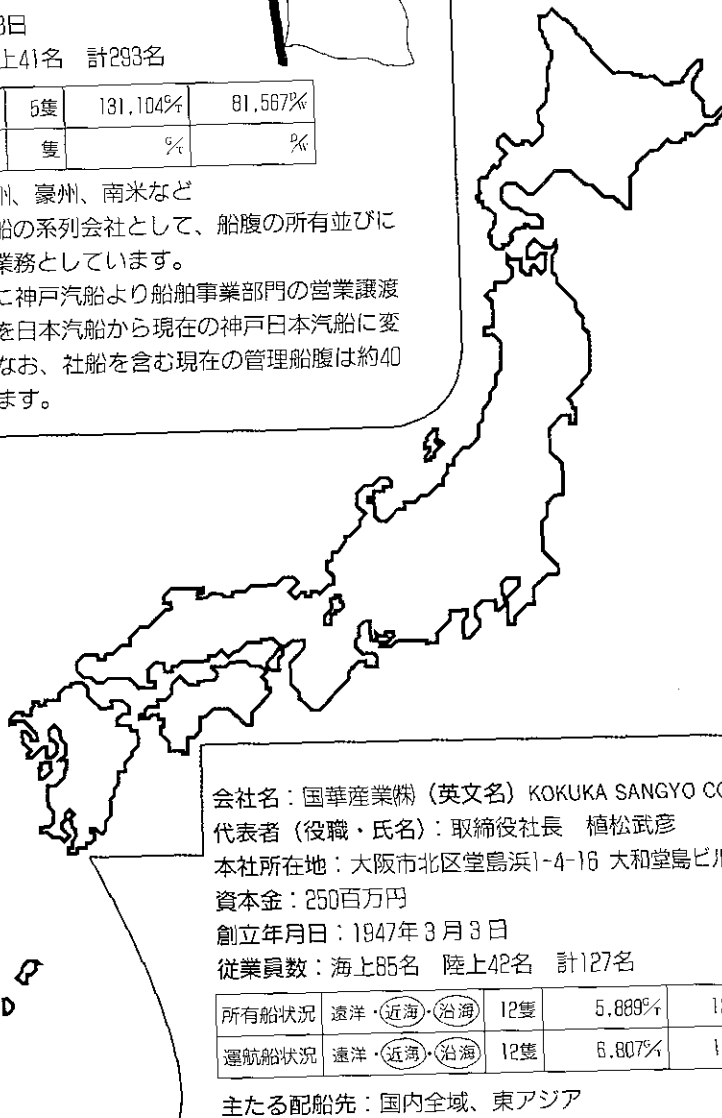
所有船状況	遠洋・近海・沿海	5隻	131.104%	81.567%
選航船状況	遠洋・近海・沿海	隻	%	%

主たる配船先：北米、欧州、豪州、南米など

事業概要：当社は川崎汽船の系列会社として、船腹の所有並びに船舶管理を主業務としています。

1994年9月に神戸汽船より船舶事業部門の営業譲渡を受け、商号を日本汽船から現在の神戸日本汽船に変更しました。なお、社船を含む現在の管理船腹は約40隻になっています。

当協会会員は156社。
(平成7年6月現在)



会社名：国華産業株式会社 (英文名) KOKUKA SANGYO CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 植松武彦

本社所在地：大阪市北区堂島浜1-4-16 大和堂島ビル

資本金：250百万円

創立年月日：1947年3月3日

従業員数：海上85名 陸上42名 計127名

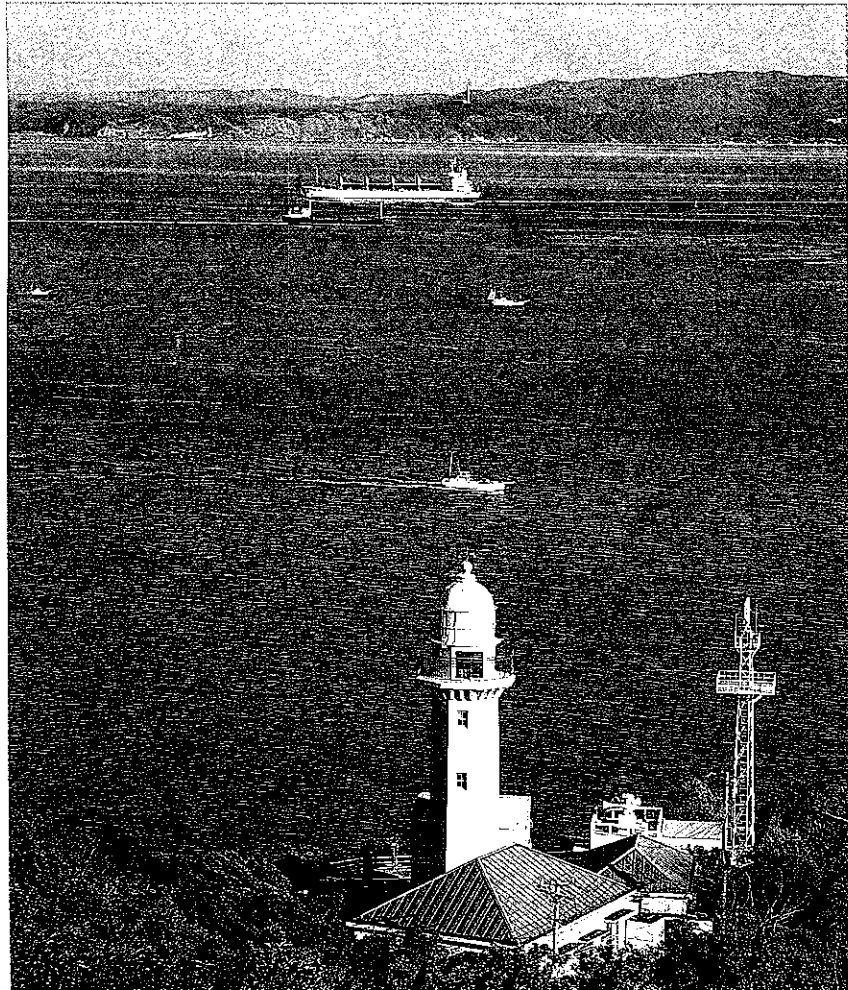
所有船状況	遠洋・近海・沿海	12隻	5.889%	13.358%
選航船状況	遠洋・近海・沿海	12隻	6.807%	12.102%

主たる配船先：国内全域、東アジア

事業概要：当社は、一般ケミカル製品をはじめ、溶融硫黄、溶融ラクタム等特殊タンク船での選航を得意とし、内外航共に幅広いケミカル製品を海上輸送しています。

なお、貨物船分野においても、着実に事業の拡大に努力しています。

96年から、7月20日が国民の祝日「海の日」になります。



JSA
The Japanese Shipowners' Association