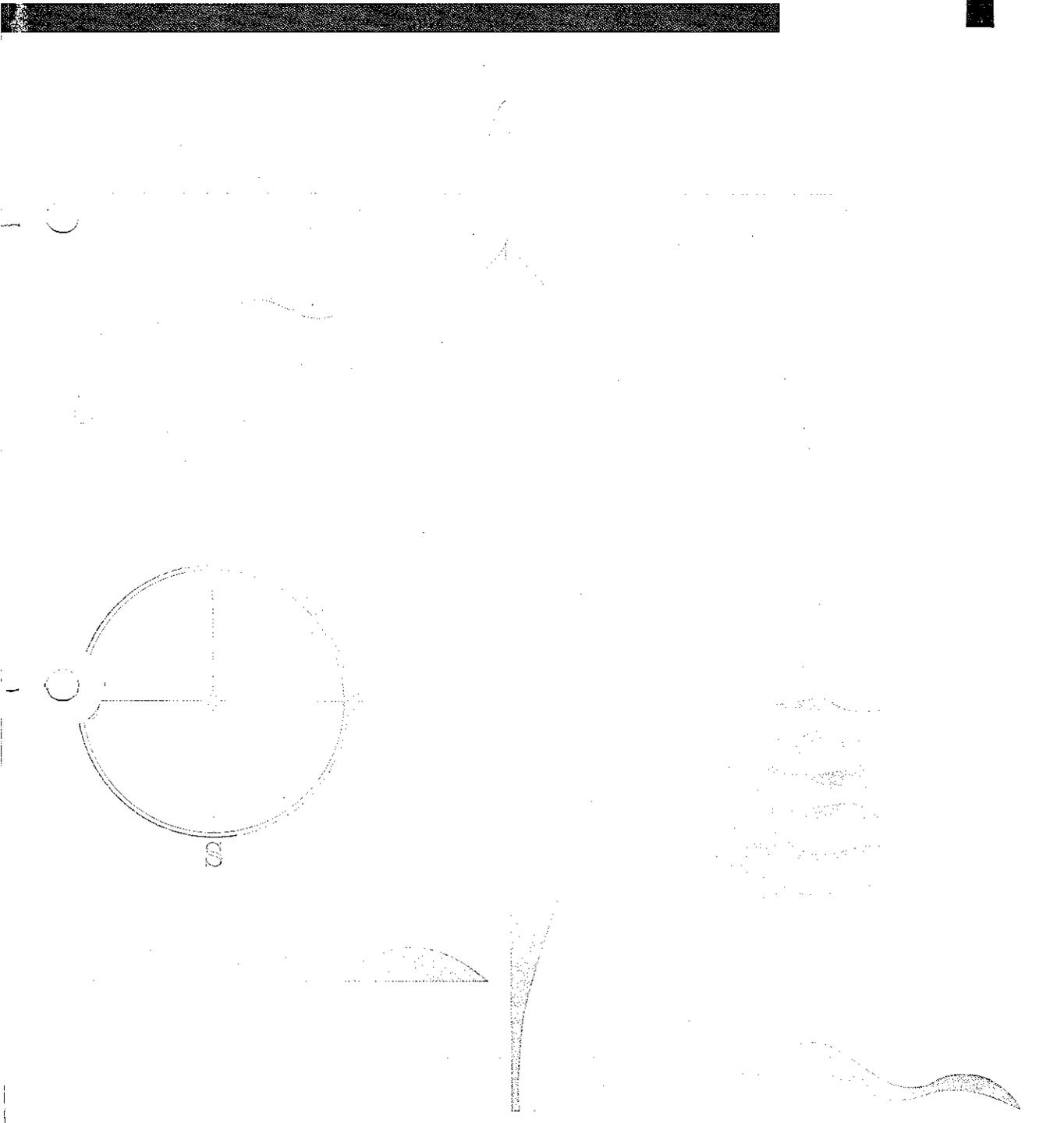


1995 7

せんきょう



船協月報/1995年7月号 目次

特別欄

日本船主協会第48回通常総会——1

随想

夢想★東京商船大学長・久々宮 久——10

寄稿

海運政策の調和を図るために対話を続けることで一致——12

— 第1回アジア海運フォーラム開催 — 運輸省海上交通局外航課

海運ニュース

1. 第65回海上安全委員会 (MSC65) 審議概要について——16
2. STCW条約の一部改正に伴うタンカー乗組員の要件の改正——18
3. 船員の健康証明書の検査項目の改正と成人病予防検診の活用——18
4. 第3回UNCTADサービス委員会海運部会の模様について——19
5. 油汚染損害についての船主責任限度額が約3倍へ——20
— 油濁2条約を改定する1992年議定書 (92Protocols) 等の発効が確定 —
6. 海運関係UN/EDIFACTメッセージをアジア地域として検討——22
— 第10回アジアEDIFACTボード・第5回運輸ワーキング・グループの模様 —
7. 「国際海上貨物輸送の分野において海上運送事業者が行う電子計算機の連携利用に関する指針」を策定——24
— 運輸省運輸政策審議会第6回情報部会の模様 —
8. 物流EDI推進機構の設立——26

Washington 便り——27

業界団体を訪ねて—(財)日本海事協会——28

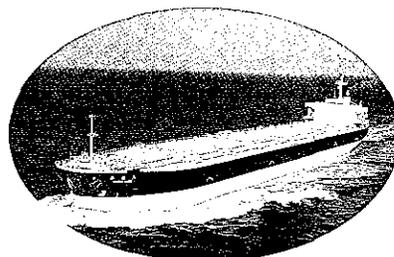
海運雑学ゼミナール★第64回——30

✦海運日誌★6月——33

✦船協だより——34

✦海運統計——35

✦編集後記——40



(石炭専用船「蒼龍丸」)

日本船主協会第48回通常総会

当協会は、平成7年6月21日、日本海運倶楽部において第48回通常総会を開催し、下記の議案を原案どおり承認した。

第1号議案 平成6年度事業報告書および収支決算書承認について

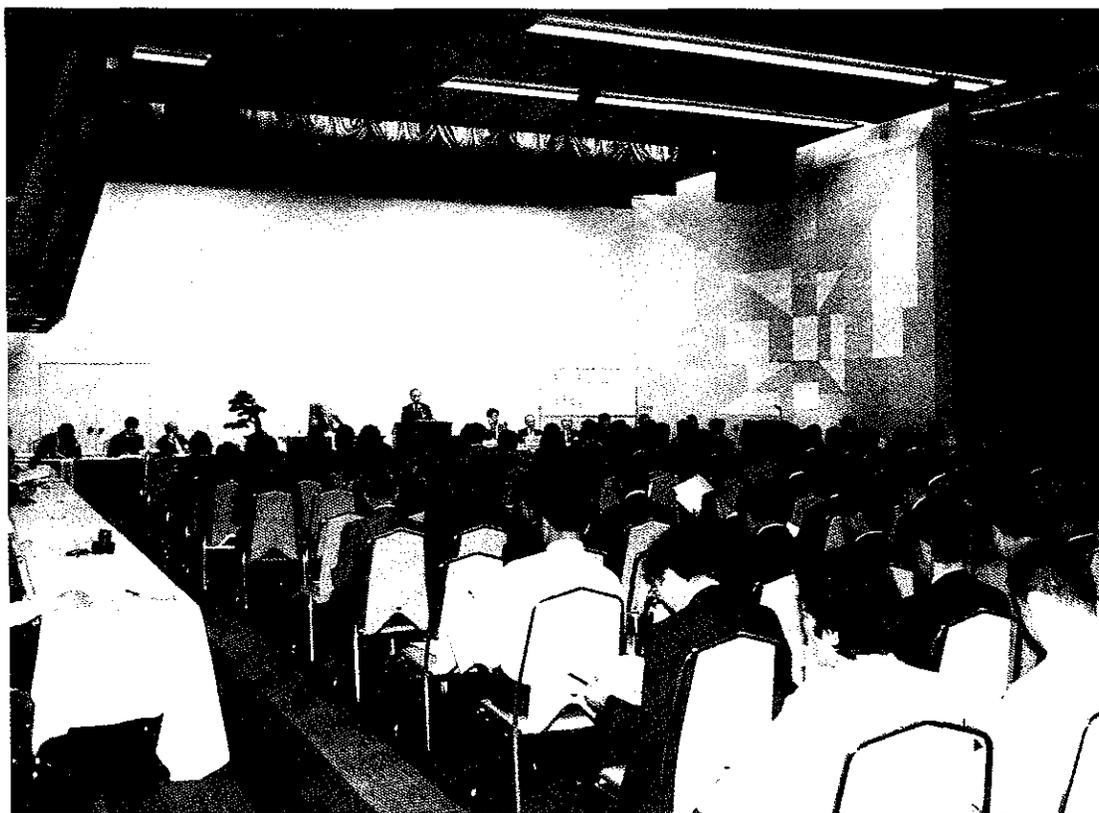
第2号議案 平成7年度事業計画、収支予算および会費徴収方法承認について

第3号議案 決議について

第4号議案 平成6年度通常総会以降における役員異動の承認について

第5号議案 平成7・8年度役員選任について

なお、平成7年4月1日現在の当協会加盟の会員数は156社、会員登録船舶数534隻、1,235万1,919%、1,899万1,767%である。



決 議

わが国海運は、貿易物資の安定輸送と資源・エネルギーをはじめとした基幹物資の安定輸送を通じてわが国経済の発展と国民生活の向上に重要な役割を果たしてきたが、今後ともこの役割は不変である。

しかしながら、止まるところを知らない円高は、わが国外航海運のドルコスト化をはじめとする経営合理化を上回るテンポで昂進し、近時の1ドル80円台前半に達する超円高では、売上で2,300億円の減収、利益で270億円の減益となり、もはや企業努力の範囲を遥かに超えた異常な水準にいたっている。この異常な円高は日本経済の土台を揺るがしており、内航海運においてもその影響は免れない。この異常な円高を適正水準に戻すため、政府があらゆる対策を敏速に断固として実行するよう強く期待する。

われわれは、船舶の安全運航・環境保全に充分配慮しつつ、この危機的な状況を克服するために、これまでの枠組みおよび手法を超えてあらゆる改革に決意と勇気を持って取り組まなければならない。特に、わが国外航海運については国際的な競争力を確保し得るよう、思い切った規制緩和と適切かつ緊急の政策の実現を図る必要がある。

また、阪神・淡路大震災は、日本の物流の重要な一翼を担う神戸港を直撃した。同港の一日も早い復興は物流に携わる全ての関係者の切望するところであり、海運界としても関係者とともにあらゆる努力を惜しまないものである。

昨年度は、長年の悲願であった「海の日」祝日化が成就したが、この意義である「海の恩恵に感謝し、海洋国家日本の繁栄を図る」ことを実現していかなければならない。

かかる認識の下、われわれは、下記項目によって、わが国海運企業の存続、発展を図り、海

運産業の基盤強化を期するものである。

記

I. 自助努力の徹底

1. 外航海運企業の国際競争力強化の徹底

- ・経営のグローバル化による競争力の確保
- ・船費・資本費等あらゆるコスト削減による競争力の確保
- ・個々の企業の自由な発想による活性化

2. トレードの安定化と海運産業収益力の再構築

- ・適切な船腹需給予測とそれに基づく国際協調
- ・適正運賃の確保
- ・円建て運賃導入の促進

3. 船舶の安全運航と環境保護の促進

4. サブスタンダード船排除とスクラップの促進

5. わが国港湾物流の効率化と港湾の国際競争力回復

- ・自動通関システムの早期導入と港湾物流関係情報システムの整備
- ・入出港、荷役、通関、陸運関係諸慣行の改善

6. アジア・欧州・米国等の諸外国との密接な連携・協調による国際海運諸問題への適切な対応

7. 内航海運業界の体質改善と企業基盤の強化

8. 外航中小船主の経営安定化のための諸対策の推進

9. 客船事業振興のための諸対策の推進

II. 規制緩和と適切な政策の推進

1. 規制の撤廃および緩和

- ・外航海運および周辺産業に係る規制緩和

- 既に提出済みの当協会規制緩和要望の早期実現
- ・内需拡大・市場開放・内外価格差の解消のための規制の撤廃および緩和
2. 貿易物資の安定輸送のための政策拡充
- ・仕組船を含む船舶金融に対する外貨建てを含む融資制度の充実
 - ・今後求められる海技者育成教育の充実

- ・外国人船員の育成に対する支援と資格制度の見直し
3. 海運税制をはじめとする諸制度の見直し
- ・船舶償却制度および諸税制の拡充
 - ・船員派遣に係る船員職業安定法の見直し
4. 国際水準を考慮した港湾諸科金・体系改善のための諸施策の推進
- 以上決議する。

平成7・8年度役員

【会長】

川崎汽船 取締役社長 新谷 功

【副会長】

日本郵船 取締役副社長 河村健太郎
 大阪商船三井船舶 取締役社長 生田 正治
 ナビックスライン 取締役副社長 堀 憲明
 昭和海運 専務取締役 伏見 清喜
 乾汽船 取締役社長 乾 英文
 外航労務協会 会長 浜本 敏孝

【理事】(35名)

日本郵船 取締役副社長 河村健太郎
 新和海運 取締役社長 谷川 明
 旭海運 取締役社長 齋藤 登
 近海郵船 取締役社長 齋藤 正一
 東京船船 取締役社長 小谷猛太郎
 反田産業汽船 取締役社長 反田 邦彦
 共栄タンカー
 八馬汽船
 大阪商船三井船舶 取締役社長 生田 正治
 第一中央汽船 取締役社長 五月女眞彦
 乾汽船 取締役社長 乾 英文
 国際マリン
 トランスポート 取締役社長 朝倉 良三
 商船三井客船 取締役社長 齋藤 高康
 明治海運 取締役会長 高井 研次
 ブルーハイウェイ
 ライン
 川崎汽船 取締役社長 新谷 功

飯野海運 取締役社長 菊野 照
 太洋海運 取締役社長 立花 浩一
 川崎近海汽船 取締役社長 松田 和秀
 ナビックスライン 取締役副社長 堀 憲明
 日正汽船 取締役社長 宗高 秀直
 雄洋海運 取締役社長 金子 健忠
 ジャパン近海 取締役社長 平賀健二郎
 昭和海運 専務取締役 伏見 清喜
 日鉄海運 取締役社長 大野 豊彦
 佐藤国汽船 取締役会長 佐藤 國吉
 神戸船舶 取締役社長 原田 弘
 田淵海運 取締役社長 田淵雄一郎
 東京タンカー 取締役社長 野田進一郎
 出光タンカー 取締役社長 窪田雄一郎
 ニッピシイ 取締役社長 河西 邦夫
 東海商船 取締役社長 三宅 弘
 日産プリンス海運 取締役社長 長手 裕
 堀江船舶 取締役社長 堀江 隆三
 国際エネルギー
 輸送 取締役社長 小林 義久

【監事】(4名)

太平洋汽船 取締役副社長 秋山 滋
 神戸日本汽船 専務取締役 小國 重美
 佐藤汽船 取締役社長 佐藤 忠男
 イースタン・
 カーライナー 取締役社長 高井 太郎

【評議員】(省略)

平成7年度事業計画

1. 海運対策の推進

- (1) 運輸省 外航海運・船員問題懇談会への対応
- (2) 外航海運の国際競争力強化のための諸施策の実現
- (3) 船舶解撤対策の推進
- (4) 規制緩和問題への対応
- (5) その他当面する海運対策の推進

2. 海運関係税制等の充実

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

3. 船員対策の推進

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

4. 国際海運問題への対応

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

5. 海上運送業務の円滑化

- (1) 法務・保険問題
- (2) 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題

6. 内外における港湾諸問題への対応

- (1) 八大港けい留施設使用料の適正化
- (2) 入港料問題への対応
- (3) 水先業務の改善
- (4) 外地港湾関係諸料金改定への対応
- (5) 港湾の整備・管理運営への対応
- (6) 港湾における安全対策
- (7) 港運問題への対応

7. 船舶の安全確保と運航の効率化

- (1) 貨物の積付け・輸送に関する諸問題
- (2) 害虫等の船舶による移入規制問題
- (3) 船舶の建造および保船業務
- (4) 海上人命安全条約の改正
- (5) 粗悪燃料油対策
- (6) 船舶通信の改善
- (7) 検疫業務の改善
- (8) ポート・ステート・コントロールへの対応
- (9) 船舶修繕費・船用品費の調査
- (10) 麻薬等の不正輸送防止問題

8. 海上交通の安全対策の推進

- (1) 海上交通安全対策
- (2) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策
- (3) 諸外国における通航規則
- (4) 船舶の安全に関する情報の周知
- (5) 海賊防止対策

9. 環境保護対策の推進

- (1) 海上災害の防止と海洋環境の保護対策
- (2) 海洋汚染防止に関する諸問題
- (3) 大気汚染防止に関する諸問題
- (4) 諸外国におけるバラスト水排出規制問題

10. 国際船舶管理コードへの対応

11. 調査・広報活動の推進

- (1) 調査活動
- (2) 広報活動

12. その他の活動

(1) 災害に係る諸対策

(2) 会員ニーズの把握および会員向けの広報

の充実

(3) 日本船主協会50周年記念事業

新谷会長挨拶

この度、皆様のご推挙を戴き会長職を務めることになりました新谷でございます。甚だ未熟ものでございますが、皆様方の暖かいご支援とご協力を賜り、この大任を果たして参りたいと考えております。何卒宜しく願い申し上げます。

本題に入ります前に、本年1月の阪神・淡路大震災に於いて被害にあわれた方々、特に会員並びに関係先の皆様に、心よりお見舞いを申し上げます。関係者のご努力により復興計画が着実に実行されておりますが、海運業界の立場からも、あるべき港の機能を見据えた短期・長期的課題への対応策について、積極的に参画して行きたいと考えております。

さて、現在の世界経済情勢は、曾ての東西冷戦の対立構造を前提とした日・米・欧の経済政策協調体制から、自国経済優先の時代に入ったと評されており、EU、NAFTA、APEC等広域な経済ブロック化という動きの中で、世界の各国が自国の経済的地歩の確立を目指す経済外交が行われていますが、その帰趨については未だ流動的な状況にあります。

経済のグローバル化という潮流の中で、わが国の産業構造は大きな変化の過程にある、と言えましょう。バブル経済破綻の後遺症は未だ完治しておりませんが、企業のリストラクチャリングが進み、前3月期に於ける上場企業の業績は低水準ながら増益に転じた、と報道されました。しかしながら、景気の先行きについては不透明感が払拭できず、寧ろデフレ不況の懸念さえ強まっています。

特に、本年に入っの急激な円高・ドル安は、ドル建収入が6割を超えるとと言われる超輸出型



産業である日本外航海運にとって、産業の存立基盤すら危うくしかねない危機的状况であるとの認識に立ち、貿易黒字の削減・市場開放・規制緩和・内外価格差是正等の諸施策を、国の緊急政策として実行して戴くべく要請を行ったことは、皆様ご既承の通りです。

本年5月、運輸省海上交通局長の私的懇談会である「外航海運・船員問題懇談会」が纏めた報告書によれば、日本籍船の海外流出の動きをこのまま放置すれば、日本外航海運産業は「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得ない」と指摘しています。この報告に盛られた国際船舶制度を中心とするフラッグイングアウト総合対策は、外航海運業者の自由な選択により、その効果を享受しうるものと考えますが、その実現については、関係者のみならず広く国民の理解を得ることが不可欠であり、当協会と致しまして全力をあげて努力して

参りたいと存じます。

本日の総会決議に於いて、私どもが当面する重要課題が掲げられました。自助努力の徹底を第一に、政策要望事項を加え項目は多岐に亘っておりますが、いずれも海運産業としての存続に関わる重要な課題であります。これらを実現していくに当たっての、私の基本的な考え方を簡単に述べさせていただきます。

まず第一に、環境保全と安全運航を基本として、外航海運企業の国際競争力強化を徹底させることです。苛烈な国際競争の中で企業に課せられた使命を果たして行く為には、「ひと」を含めた総ての経営基盤が真に国際的に通用する競争力を持たねばなりません。競争力とは、第一義的にはコスト競争力を指しますが、最終的には総合的な生産性 (PRODUCTIVITY) の問題に繋がるものと考えています。その為には、あらゆる自助努力を行わねばなりません。もしこの方向を阻害する規制等の問題が海運産業並びにその周辺にあるとすれば、その緩和・撤廃に向けて努力する考えであります。

第二には、定期船、不定期船に拘らず適正運賃を確保することです。運賃は基本的にはマーケットに従う、という論理に異論はありません。しかしながら、再生産の許されないような運賃を、経営者自らが厳しく排除する姿勢を内外共に明確にしなければ、関係者の適正運賃に対する理解を得ることが困難であることも事実です。タンカー部門に於いては、油濁事故を防止する為にもサブスタンダード船の排除等に努力し、安全輸送の為のコストが応分に負担される環境を作り出すことが重要です。尚、長年の課題である円建て運賃導入問題は、この超円高の状況下に於いて他産業からも円通貨圏形成等の提言がされており、導入への環境が徐々に整ってきたと言えます。引き続き理解を得、且つ促進を図る所存です。

第三には、海運産業の収益力再構築の為の基本的な要件となる、トレード安定化を更に促進させる必要があります。公正な競争を前提とした国際協調の輪を拡大することにより、顧客のニーズに応えつつトレードの安定化を図る動きは、北米・欧州・アジアの外航定期分野に於いてその成果を上げつつあります。3大経済圏の一角をしめるアジアに於いて形成されたアジア船主フォーラムも、去る5月の台北会議で第4回を数え、共通の問題を解決する相互信頼が形成されつつあり、この分野に於いても積極的な役割を果たしたいと考えます。

第四には、同盟及び船社間協定に対する、独占禁止法適用除外を制限的に見直す動きに対する対応策です。より高度なサービスが要求される外航定期分野に於いては、変化の激しいマーケット・ニーズに対応する為、広範囲に亘る船社間協定が進行しつつあります。歴史的に認められた同盟による運賃安定化機能と共に、サービスの高度化及び多様化を可能にするこのような協定が、同時に荷主・消費者への直接的なメリット還元となることは、論を待ちません。従いまして、先に述べたような動きに対しては、反対の立場で対処して行く所存です。

第五には、内航海運問題です。去る6月5日、海運造船合理化審議会は船腹調整制度を見直す旨の答申を行いました。この答申が政策として実行されて行く過程で、業界が直面する困難について、当協会としても、これを克服する努力を尽くして行きたいと考えております。

尚、海運業界の合理化努力と並行して、当協会に於いても、機能強化と効率化を目指し、委員会・部会の機構変更と事務局各部の統廃合を実施することと致しました。これにより、「会員のために積極的に行動する日本船主協会」を目指す所存です。

最後に、「海の日」国民の祝日制定に関して、長期間に亘る推進運動に献身的なご努力を戴き

ました、根本元会長並びに轉法輪前会長に対し心より感謝の意を表したいと思ひます。これにより、海運業に対する国民の理解が更に深まるものと期待しております。

以上述べました通り、私は決意を新たにして、皆様と共に日本海運産業の発展に努力いたす覚悟でございますので、何卒宜しくご指導ご鞭撻を賜ります様お願い申し上げます。

第201回臨時理事会

第48回通常総会終了後、引き続き日本船主協会役員会議室において第201回臨時理事会を開催し、常任理事の互選等について以下のように決定した。

1. 平成7・8年度 常任理事の互選について

下記の各位を選任した。

川崎汽船	取締役社長	新谷 功
日本郵船	取締役副社長	河村健太郎
大阪商船三井船舶	取締役社長	生田 正治
ナビックスライン	取締役副社長	堀 憲明
昭和海運	専務取締役	伏見 清喜
乾汽船	取締役社長	乾 英文
東京タンカー	取締役社長	野田進一郎
新和海運	取締役社長	谷川 明
第一中央汽船	取締役社長	五月女眞彦
飯野海運	取締役社長	苅野 照
佐藤国汽船	取締役会長	佐藤 國吉

2. 常設委員会委員長、部会部会長の委嘱について

下記の各位にそれぞれ委嘱した。

【常設委員会委員長】

総務委員会		
日本郵船	取締役副社長	河村健太郎
政策委員会		
大阪商船三井船舶	取締役社長	生田 正治
法務保険委員会		
昭和海運	専務取締役	伏見 清喜
港湾物流委員会		
ナビックスライン	取締役副社長	堀 憲明

海務委員会

第一中央汽船	取締役社長	五月女眞彦
--------	-------	-------

工務委員会

飯野海運	取締役社長	苅野 照
------	-------	------

労務委員会

新和海運	取締役社長	谷川 明
------	-------	------

【常設部会部会長】

タンカー部会

東京タンカー	取締役社長	野田進一郎
--------	-------	-------

オーナー部会

乾汽船	取締役社長	乾 英文
-----	-------	------

近海内航部会

佐藤国汽船	取締役会長	佐藤 國吉
-------	-------	-------

客船部会

商船三井客船	取締役社長	齋藤 高康
--------	-------	-------

【特別委員会委員長】

外航船舶解撤促進特別委員会

東京タンカー	取締役社長	野田進一郎
--------	-------	-------

船員対策特別委員会

新和海運	取締役社長	谷川 明
------	-------	------

3. 地区船主会議長の委嘱について

下記の各位にそれぞれ委嘱した。

京浜地区船主会議長

ナビックスライン	取締役副社長	堀 憲明
----------	--------	------

阪神地区船主会議長

乾汽船	取締役社長	乾 英文
-----	-------	------

九州地区船主会議長

堀江船舶	取締役社長	堀江 隆三
------	-------	-------

当協会機構改革—委員会等 機構改編と事務局リストラ

昂進し続ける円高、競争激化などが海運を取り巻く環境は極めて厳しく、海運各社は生き残りをかけあらゆる合理化努力を行うとともに将来の展望を求めて必死の努力を続けている。当協会としてはこのような円高や産業構造の変化に対応する多様な展開を踏まえつつ、業界団体として新たな発想に立って対応していく必要がある。

一方、当協会の日常的業務の内容も大きく変化してきた。日本船の船腹拡充を中心とする政策課題のウエイトは低下し、日本商船隊の国際競争力確保にしても急激な円高のため船員制度近代化中心の方策では対応しきれず、海上労働を外国人船員にかなりの部分依存せざるをえなくなってきた。さらに、国際問題では、従来の先進海運国への対応中心から、アジア諸国との協調に重要性が高まってきている。また、種々の国際条約の検討が頻繁に行われているが、条約そのものも専門化し、かつ時代に適応させるべくたびたび改正されてきており、その影響は外航のみならず、内航海運にまで及ぶものとなってきた。

当協会は、平成9年に創立50周年を迎えるが、海運団体の中核として、このような新たな情勢に幅広く、かつ迅速に対応していくとともに、会員会社の要請に応じて、より効率的に活動し、“会員のために積極的に行動する船主協会”を目指し、今般、委員会をはじめとする機構の改編を図るとともに、事務局人員削減や組織統合等を盛り込んだリストラ案をまとめ、5月24日に開催された理事会で承認を得た。

これにより新しい委員会等の機構を次のとおり決定した。

また事務局の組織についても次のとおり改編する。

1. 総務部

秘書課を廃止し、総務課と経理課の業務を再編成し総務課と会員課を置く。

- 会員課においては、総会、理事会、常任理事会、評議員会、顧問会議、業態別各部会および地区船主会を担当するとともに、叙勲など会員サービスの充実を図る。例えば同課に「会員相談窓口」を設け、会員個別の問題についての相談に応じるとともに、会員向け情報サービスの充実を図る。
- 総務課においては、人事・給与・厚生、予算・資産管理、秘書業務などを行う。総務課が中心となり事務局の効率性、機動性を確保し、活力ある事務局を目指すため、日常的に事務局業務全般の見直しと改善を図る。

2. 企画調整部

国際部と企画部を統合し、企画調整部とする。同部に企画調整課、国際渉外チーム、法務保険チームを設ける。

- 企画調整課においては、海運政策、税制、海事金融、船舶の解撤等海運経営に係わる業務を担当するとともに、国内・国際的諸問題についての企画調整を行う。さらに海運業界にとって重要な新たな事項の企画・調整・推進を行う。また、国内諸団体に対する渉外を行う。
- 国際渉外チームにおいては、アジア船主フォーラム、二国間協議等国際船主会議等の渉外事項およびCENSA、ICS、ISF、(事項により他部と連携)等、国際関係団体との連携に係わる業務を担当する。
- 法務保険チームにおいては、法務保険分野の業務を担当するとともに(業務部業務一課の法務保険分野の業務を移す)海事関係条約への一元的対応(他部と連携)を行う。

3. 調査広報部(2年後再検討)

平成8年に国民の祝日第1回「海の日」、平成9年に船主協会創立50周年があり、これらに関連した企画が現在進行中であるため調査広報部は現状のまま

とするが、調査機能は企画調整部に移し、広報機能を総務部に移す方向で2年後に見直しを行うこととする。調査広報部に、広報課および調査チームを設ける。

- ・広報課においては、海事広報に係わる業務および報道機関への対応を担当する。
- ・調査チームにおいては、海運に係わる諸調査事項、調査に関連する事項の把握および総合調整、定期出版物の刊行等の業務を行うとともに、諸問題の掘り下げ、情報提供および戦略的調査が行えるよう事務局各部に調査担当者を兼任させた者を置き、調査機能の強化を図っていく。

4. 港湾物流部

業務部を港湾物流部と名称変更し、港湾・物流分野の業務の一元化を図る。同部に港湾物流課および港湾チーム、物流システムチームを設ける。

- ・港湾物流課においては、港湾の整備・管理運営、港湾計画、内外の港湾・水路、水先業務、船積手続等に関する事項を担当するとともに、海陸にわたる物流問題への対応、その他海運会社の物

流業務に隣接する分野に関する業務を担当する。

- ・港湾チームにおいては、「船主港湾協議会」を担当し、港運に関する業務を担当するとともに海上コンテナの流通問題への対応を行う。
- ・物流システムチームにおいては、業務一課が所掌していた情報システムのソフト構築に関する業務を担当する。

5. 海務部

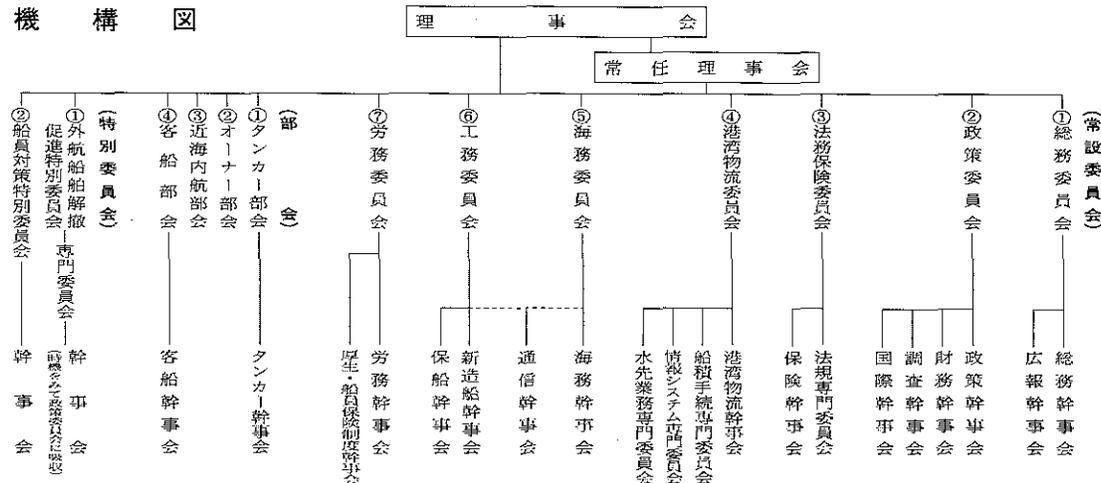
海務部に、従来どおり、船舶課、労務課、および外国人船員対策チームを設ける。船員制度近代化チームを廃止し、海技資格担当者を置く。

- ・船舶課においては、船舶の運航技術、貨物の積み付け輸送、海上交通の安全、海難防止、船舶の建造・修繕、海洋環境の保護等に係る事項を担当する。
- ・労務課においては、船員労働関係法規、船員制度、船員の教育・養成、船員の需給、船員保険、船員の福利厚生に関する事項を担当する。
- ・外国人船員対策チームは、外国人船員に係る諸問題に関する事項を担当する。

また、テーマによって横断的かつ柔軟に対応できるよう適宜チームもしくはグループを設け対応することとする。

上記組織改編に加え、事務局人員の削減、経費の合理化を行う計画を取りまとめた。具体的には、平成6年度の支出規模約17億円について、人件費、管理費、関係団体経費負担金等の削減を行って、3年後を目途に2億円程度削減し収入が減少しても当分の間会費を据え置いたまま業務を遂行できる態勢を整えることとする。また事務局の人員については、平成7年3月末の人員（本部・支部合計で73人＝ピーク時の昭和57年の98人と比べ25人減）の約2割を目途に15名程度削減することを目標とする。

機 構 図



随想



夢 想

東京商船大学長 ◆ 久々宮 久

ここ2、3年、複数の新聞を読む習慣がついた。こんなことは多くの人にとって、ごく当り前のことであろう。私にとっては、そうではなかった。

九州の山奥で引退生活を送っていた私の父は、朝日新聞と毎日新聞とを購読していた。国鉄の駅がある村の中心部落の取扱店が、短冊型に折った新聞に宛名書きをした帯封を巻いて郵便局に持って行ってきて、それが午後になってようやく配達された。小学校教員の恩給で暮していた父は貧乏で、我が家にはラジオもなかったから、この郵便屋さんが届けてくれる新聞が、ただ一つの情報源であった。父は二つの新聞を嘗めるように読んで、ミッドウェー沖海戦での日本海軍の被害が案外大きいなどと心配したりしていた。

ときどき郵便屋さんが「先生、今日は新聞がないよ」といいながら我が家の前を通りすぎた

りすることがある。すると父の機嫌は急変した。「不届きじゃないかといっといてくれ」などと苦情を言付けた後で、一里くらいある取扱店まで、山道を歩いて受け取りに出かけた。

父と別れて東京に住むようになり、新聞を定期契約する段になって、貧乏な中で郵便料金を払ってまで2紙を購読している父の執念を見直した。当時の私の安月給では、複数の新聞購読は許されず、朝日新聞だけを購読することにして、これは現在も続いている。私も人並みに、時々駅の売店で朝日新聞以外の新聞を買って読むことはあったが、そんなときも、買うのは決って毎日新聞であった。定期購読紙を朝日にしたのと同じように何となくであって、あるいは無意識に父の習慣を受け継いだのもあろうか。

朝日新聞は左寄りである、毎日は朝日より右寄りであるなどという世評は、もちろん耳にもしたし、なるほどと思うことも多かったが、

大雑把には両紙大差はないではないかというのが私の感想であった。ところが2、3年前、ふとした機会に産経新聞と朝日新聞とを読み比べる必要があつて、目から鱗が落ちる思いがしたのである。どちらがどうというのではない。一つの新聞の主張に一目ぼれすることによって自分の視野を限定することの馬鹿らしさに、この年になって気付いたのである。

このところオウムに関する報道が、新聞各紙に氾濫している。その筆致は、予想もしていなかった狂行で、国民こそって仰天しているというものであった。異論はない。

予想もしなかった事態はしかしながら、歴史の上で、時々発生しているのではないか。天然現象はもちろん除外するとして、最近の10年間に限っても、ソ連の崩壊もそうであったし、湾岸戦争もそうであった。

我が国が現在のように、必要とする物資を必要なだけ輸出入することができなくなる事態の発生を、予想しておく必要はないのか、あるのか。最近余りお目にかからなくなったが、シーレーン防衛問題がやかましかったころ、各新聞は甲論乙駁を開陳したが、その議論は自衛力がらみであったように思う。私が心配するのは、

我が国海運の空洞化がらみの話である。

日本民族は海に無頓着であると私は思っている。「海国日本」とは、そうありたいという願望の辞であろう。「海の日」が少しでもその願望実現の力になればと思う。

新聞はニュースを追う使命も持っているのだから、オウムに紙面を大きく割き、無党派層が目に見えてふくらんで、政治が混迷していることに警鐘を鳴らし、あるいはノドン・ミサイルの脅威を論じるのは当然である。それはそうとして、新聞人は社会の木鐸をもって自認しているではないか。国の将来を見据えて、多くの読者が考え及ばない事態への警鐘を鳴らすことにも各紙が努力していることは認めるが、新聞もしよせんは人であろう。現在もいないわけではないが、新聞人の中に日本は海国であることについて、強い自覚を持つ人がもうすこし増えてほしいと望むのは夢か。

あるいは、一国民はその国民のレベルの政治家しか持つことができないといわれるように、我々は海に関しても、日本国民の平均レベルの新聞人しか持つことができないのであろうか。

海運政策の調和を図るために対話を続けることで一致 — 第1回アジア海運フォーラム開催 —

運輸省海上交通局外航課

去る6月1日、アジア地域の海運当局者が集まり、アジア海運の諸問題について自由に意見交換を行う初めての会議である「第1回アジア海運フォーラム」が、運輸省の主催により東京・平河町の日本海運倶楽部において開催された。本稿ではその概要を紹介することとした。

1. 開催経緯

本フォーラムは、アジア地域の急速な経済発展とそれに伴うアジア各国の船社の輸送活動の活発化により世界の外航海運の中でアジア地域の役割が重要になっている中で、今後の秩序ある国際海運の発展のため、アジア域内で共通する政策課題について意見交換を行う必要性が生じてきたことを踏まえ、わが国の提唱により開催するに至ったものである。既に民間レベルでは、1992年に第1回のアジア船主フォーラム（ASF）が開催され、本年までに計4回のフォーラムが開催されるなどアジア船主間の活発な交流が行われてきたところだが、政府レベルでは今回が初めての会合となった。

2. 会議の概要

今回のフォーラムには、中国、香港、韓国、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タ

イおよび日本のアジア8カ国・地域から各国の海運局長クラスを中心とする18名が出席した（資料1参照）。

会議の冒頭、平野直樹運輸省海上交通局長はフォーラム主催国として歓迎の挨拶を行い、「アジア船社の保有船腹量、港のコンテナ取扱量とも世界の約40%を占めるに至るなど、世界の外航海運において、アジア地域の果たす役割は非常に大きくなっている。21世紀はアジアの時代といわれており、アジアが外航海運の世界のリーダーとしての役割を果たすことが求められている。本フォーラムにおけるアジア海運に関する意見交換や情報交換を通じ、関係当局者がしっかりと信頼関係を築き、相互理解を深めることを期待する。」と本フォーラムに対する期待を述べた。

引き続き、大森寿明運輸省大臣官房審議官はアジア海運の現況等に関し、「世界最大の成長市場であるアジアではサービス・料金の両面にわたる激しい競争が行われており、この激しい競争に勝ち残るため、大規模船社間の世界的な提携の再編が進められるなど、アジアは世界の外航海運の中心として大きな変革期を迎えている。」との発表を行った（資料2参照）。

昼食時には日本船主協会のご好意により歓迎レセプションを開催していただいたが、冒頭のご挨拶の中で、同協会の轉法輪会長からは「今後このフォーラムが、我々アジア船主の集まりと平行した形で継続して開催され、双方が相まってアジアの外航海運の持続的かつ健全な発展に資することを大いに期待する。」と本フォーラムに対する期待の言葉をいただいた。これに対して、中国交通部の胡漢湘・水運管理司司長が参加者を代表して「参加各国が交流と友好を深め、協力できるいいチャンスをいただいた。今回が第1回とすれば、第2回、第3回も当然あると思う。このフォーラムがアジア地域の海運産業にとって、お互いに友好合作していく場となることを期待する。」と感謝の意を述べた。

午後は、参加各国からそれぞれの国における海運業や海運政策に関する報告が行われ、各国とも、アジア全体が急速な経済発展を続ける中で貿易を通じた経済発展のためには自国海運の健全な発展が極めて重要であること、それぞれの国で固有のさまざまな問題を抱えてはいるものの、基本的には海運活動の自由化を推進する方向で努力しつつあることなどが報告された。

その後、友好的な雰囲気の中、海運政策に関する幅広い事項について活発な意見交換が行われ、このような話し合いは、アジア各国の相互理解を深める上で非常に重要であり、引き続き海運政策の調和を図るために対話を続けることが必要であるとの意見の一致を見、引き続き来年以降も年に一度フォーラムを継続していくこととなった。次回の開催地については、香

港および韓国より協力の申し入れがあったため、今後、両国の意見を聞きつつ日本が調整していくこと、また、議題については主催国が開催の半年前頃から参加各国に募って決定することとなった。

3. 最後に

今回のフォーラムにおいて、1日という短い間ながら、アジアの海運当局者が一同に集まり海運政策について活発な情報交換や意見交換を行ったことは非常に有意義であったと考える。会議は友好的な雰囲気の中で行われ、この機会に人的交流も大いに図ることができたことも非常に意義深いことであった。

今後、本フォーラムがアジア各国の相互理解を深め、海運政策の調和を図るための対話の場として発展していくことが期待される。



〔資料1〕

第1回アジア海運フォーラムの主な出席者

中国 胡漢湘 交通部水運管理司司長
香港 ゴードン・シュー 経済長官
インドネシア
ヒダヤット・マオ 運輸省海運総局顧問
韓国 白玉寅 海運港湾庁海運局長

マレーシア

ムハメット・ハシム 運輸省海運局課長

シンガポール タン・ベン・ティー

貿易促進庁貿易サービス局次長

タイ チャイオス・チャイマンコン

運輸通信省海運振興委員会事務局長

日本 平野直樹 運輸省海上交通局長

大森寿明 官房審議官

(海上交通局担当)

本保芳明 外航課長

〔資料 2〕

「アジア海運の現状と将来について」

(大森審議官報告) 要旨

1. アジア経済の発展と物流構造の変化

世界経済においてアジアは、日米欧の経済成長の鈍化に比して、驚異的な成長を遂げつつあり、今後は中国を始めとするアジア地域が世界の経済発展の中心になると考えられている。アジア経済の発展は、アジア域内における国際水平分業の進展をもたらすとともに、アジアを中心とした貨物量の増大をももたらし、アジアに巨大な海運市場を形成しつつある。

コンテナ物流におけるアジア関係貨物の輸送量の著しい伸びの中で、日本発着貨物のシェアの減少が見られることは、アジアの経済・物流における日本の相対的な地位低下を表している。この傾向は、アジアの主要コンテナ取扱い港における取扱貨物量の推移に顕著である。

日本の相対的地位低下の一方で、近年のコンテナ輸送を中心とした極東船社(邦船社以外の

アジア船社)の発展にはめざましいものがある。

発展するアジアの海運市場では、各船社間で運賃及びサービス両面に亘る厳しい競争が展開されている。成長するアジア市場への各船社の取組みはアジアのみならず国際的な枠組みの中でグローバルに展開されており、最近、コンテナ定期航路分野においてはダイナミックなコンソーシアム(特定の航路において複数の船社がグループを形成し、お互いにコンテナ貨物の積付けスペースを融通し合うもの。)の再編が行われている。コンソーシアムの再編は、さらに主要航路における寄港地の選定にも影響を与えつつある。

2. 我が国外航海運の展望

(1) 今後も厳しさを増す国際競争

外航海運における国際競争は、極東船社の参入・成長を受けてコンテナ輸送において激化してきた。当初は新興勢力とみなされていた極東船社も現在では主力船社として国際的にも認知されており、各寄港地における定曜日寄港や増大する需要に対応できる輸送力の維持等荷主に対する十分なサービスを提供しつつある。また、荷主においても物流関連経費削減に関するコスト意識の高まりから、サービス面において決定的な差がない限り、より低運賃での輸送を提供できる船社を選ぶ傾向にある。

このため、現時点においても、運賃競争力において強みを発揮できない邦船社は、極めて厳しい国際競争にさらされていると言わざるを得ない。

さらに、将来に目を転じれば、コンテナ輸送を中心に発展してきた極東船社の中には、タンカー部門等不定期船分野への事業進出を模索する動きがある。

このことは、日本発着貨物について見れば、従来邦船社が支配的な地位を維持してきた不定期船分野にこれら極東船社が低運賃を武器に新たに参入して来る可能性を示している。

また、日本以外のアジア発着貨物における不定期船分野については、アジア諸国の経済発展に起因して増大する天然資源等の輸送需要が大きな海運市場となり得ると考えられるが、この新たな不定期船分野の市場において荷主国にあるという優位性を有し、かつ、低運賃を提供できる極東船社と互角に営業活動を行えなければ、邦船社はこれらの市場を失うことにもなりかねない。

要すれば、定期船分野に引き続き、不定期船分野においても、邦船社の営業拠点のアジアシフトが必要となる可能性もある。

このように、邦船社は、発展するアジア海運市場の中で定期船分野のみならず、今後は不定期船分野においても、極東船社を中心とした運賃及びサービス水準両面からの厳しい国際競争にさらされることが予想される。

(2) 多国籍化する邦船社

近年、アジアを中心とした貿易量の伸びにはめざましいものがあり、コンテナ貨物の輸送量についてもこれらの地域で著しく

増加し、アジアにおける物流が従来の日本を中心とするものから、アジア全体へと重心をシフトしている。このため、邦船社もこれら日本以外のアジア発着貨物を取り扱うための真剣な企業努力を行っている。具体的には、邦船社はコンテナ主要航路において、日本発着ではない三国間輸送の取扱比率を高めており、その比率は4割程度となっている。

このような三国間輸送の比率の高まりは、邦船社も日本にいただけでは営業活動ができにくくなっていることを示しており、海外子会社支店の強化が従来にも増して必要になっている。このため、邦船社においては、コンテナ部門を中心に本社機能の一部をアジアの物流の中心の一つであるシンガポール等にシフトしている。

このことは邦船社が本社機能も含めて多国籍化していることを示している。多国籍化する邦船社の海運活動においては、海外においても競争相手である外国船社と公平な競争条件が整備されることが重要である。

3. アジア海運の発展のために

以上の通り、アジアは世界の外航海運の中心として大きな変革期を迎えている。我が国としては、成長するアジアでの海運市場が真に各国の円滑な経済発展に貢献し、その海運サービスを提供する船社も調和ある発展が遂げられるよう、意見交換を行っていく必要があると考えており、本フォーラムが政策対話の場として発展していくことを期待している。

海運 ニュース

1. 第65回海上安全委員会 (MSC65) 審議概要について
2. STCW条約の一部改正に伴うタンカー乗組員の要件の改正
3. 船員の健康証明書の検査項目の改正と成人病予防検診の活用
4. 第3回UNCTADサービス委員会海運部会の模様について
5. 油汚染損害についての船主責任限度額が約3倍へ
-油濁2条約を改定する1992年議定書 (92Protocols) 等の発効が確定-
6. 海運関係UN/EDIFACTメッセージをアジア地域として検討
-第10回アジアEDIFACTボード・第5回運輸ワーキング・グループの模様-
7. 「国際海上貨物輸送の分野において海上運送事業者が行う電子計算機の連携利用に関する指針」を策定
-運輸省運輸政策審議会第6回情報部会の模様-
8. 物流EDI推進機構の設立

1. 第65回海上安全委員会(MSC65)審議概要について

題記会議は5月9日から17日まで、ロンドンのIMO本部で開催された。会議には75カ国および多数の国連機関、民間機関等が参加し、パットファット氏(イタリア)が議長を務めた。

主な審議内容は次のとおりであった。

1. RORO フェリーの安全対策

1994年9月に発生したカーフェリー「エストニア号」の沈没事故を契機として検討が開始された。

RORO フェリーの安全対策については1994年12月の第64回MSC以降、IMOに専門家会合(エキスパートパネル)および運営委員会(ステアリングコミッティー)を設置して鋭意検討が進められてきたが、今次会合では専門家会合における検討結果として提案されたSOLAS条約、STCW条約およびSAR条約の改正案および総会決議案等について検討が行われた。特に、条約改正案の主要事項である「車両甲板の滞留水を考慮した損傷時復原性」については、想定すべき海水流入量等に関し活発な議論が行われた。

今次会合ではMSCとしての最終的な意見がまとまらず、中間会合の開催などにより引き続き検討を続けていくこととなった。

今後のスケジュールは、1995年8月の専門家会合、10月の政府間による中間会合開催を経て、11月にはSOLAS条約改正のためのSOLAS条約締約国会合が開催される予定となっている。

2. バルクキャリアーの安全性

最近バルクキャリアーの事故が増加していることから、IMOでは1994年12月の第64回MSC以来、バルクキャリアーの安全性に関して検討を実施してきた。今次会合では次の2つの総会決議案を承認した。

(1) 「固体ばら積み貨物を運送する船舶の安全性」

固体ばら積み貨物を運送する船舶の安全性を改善するための勧告で、内容は次のとおり。

- ① 港湾当局がバルクキャリアーの荷役に関連し適切な手段を講じ保証すべき事項
- ② ISMコードに基づき作業手順を文書化した書類の中に、旗国政府がバルクキャリアーの安全性の改善のための勧告内容が含まれているか確認するための手段を講じること

③ 船主が適当な手段を講じて保証すべき事項

④ 船級協会が実施すべき事項

(2) 「高比重固体ばら積み貨物を運送するシングルハル・バルクキャリアーの安全性」

バルクキャリアーの事故の大半は鉄鉱石運送中に発生しているため、船齢10年以上で2万載貨重量トン以上のシングルハル・バルクキャリアーは、検査強化プログラム(Enhanced Survey Program)の定検相当(精密検査および板厚計測の実施)の貨

物艙の受検を内容とする勧告。

なお、①一区画浸水要件に適合することおよび②浸水に耐え得るよう横置水密隔壁（トランスバルクヘッド）の強度を強化することについても勧告すべしとの意見があったが、これらについては技術的な検討が不十分であること、実施した場合の経済的影響についても何ら検討がなされていないことから、今後、小委員会等の場において検討を行っていくこととし、上記勧告案にこれらを加えた内容の SOLAS 条約改正を行っていく方針が合意された。

3. 条約改正採択

- (1) SOLAS 条約第 V 章第 8 規則「航路指定」および「航路指定の一般通則」の改正案が採択された。改正内容は現行“勧告”である航路指定制度を“勧告又は強制”に強化するというもの。航路指定の一般通則の改正については第19回 IMO 総会に送付され、そこで確定することとなっている。発効は 1997年 1月 1日の予定である。
- (2) SOLAS 条約第三章（救命設備）の改正および国際救命設備コード（LSA コード）の承認。
SOLAS 条約第三章 C 部（救命設備の技術要件に関する規程）を強制コード化（国際救命設備コード、International Life-Saving Appliance Code: LSA コード）するとのが国の提案が承認された。上記条約改正と同様、次回第66回 MSC で採択され、1998年 7月 1日に発効する予定である。

4. 第19回総会決議案の承認

1995年11月に開催される第19回総会における12の決議案の承認を行った。

主なものは次のとおり。

- (1) 「ISM コード（国際安全管理コード）の実施に関する主管庁のためのガイドライン」

SOLAS 条約第 IX 章（船舶の安全運航の

管理）により強制化されている ISM コードの実施に関し必要となる、証書の有効期間、検査間隔、認定機関の要件、適合証書の相互承認、証書の様式等について規程している。

- (2) 「主管庁代行機関の検査認証機能に関する詳細要件」

船級協会等の旗国認定機関が満たすべき詳細な条件、管理能力、技術力、検査能力、検査員の資格、トレーニング等について規程している。

5. 現存船の安全基準

- (1) グランドファーザー条項に関するガイドライン（新船への規制導入に際して、現存船との安全性のギャップを考慮していかに基準の遡及適用を行うべきかの意思決定の為のガイドライン）。

コレスポンデンスグループからの報告は、新たな安全基準は現存船適用の判断がなされるまで新船への基準の適用を遅らせる内容となっており、わが国は重要な新船への基準適用が害される可能性があることから削除すべきであるとの提案を行い、OCIMF、米国、リベリア、中国、韓国、ポーランドから支持された。

新しい規則の評価には必要性和コストを考慮すべきであり、現存船の要件検討においても A.777 (18) および A.500 (12) を適用すべきことをガイドライン中にて強調することとし、会期外に今後ともコレスポンデンスグループによる検討が継続されることとなり、当面ガイドラインの運用は慎重に行うことが合意された。

第66回 MSC 以降最終化されることとなり、第19回総会での採択はなくなった。

- (2) 液化ガス運搬船、ケミカルタンカーのフェーズアウト

高船齢タンカーの就航を認めないとする提案について、グランドファーザー条項の

ガイドライン策定後にさらなる検討に入ることが合意された。

6. イスタンブール、カナッカル海峡およびマルマラ海航行

1994年7月1日から適用されたトルコの国内規則の、1994年11月24日に施行されたIMO規則および勧告との不一致、また、軍艦を含む外

国船への適用はモントルー条約、および海洋法条約に基づくべきとのロシアの主張に対し、トルコは海峡の通航の安全に関するIMO規則、勧告を改良すべきであり、国内法施行後は海難が激減しているとの反論を行った。

結局、議長提案により第41回NAVで引き続き検討されることとなった。

2. STCW条約の一部改正に伴うタンカー乗組員の要件の改正

船員中央労働委員会は6月16日、船員労働基準審議会を開催し、運輸大臣から諮問のあった船員法施行規則第77条の5（タンカーに乗り組む船員の要件）等の改正について審議した結果、諮問案どおり、7月21日に答申することとした。

今回の改正は、1978年の船員の訓練、資格証明及び当直維持の基準に関する国際条約（1978年STCW条約）の附属書第V章「タンカーに乗り組む者に関する特別な要件」が改正され、1996年1月1日に発効することとなったことを受けたものである。

改正の概要は以下のとおりである。

(1) タンカーに積載される危険物または有害物の取扱いに関する業務に関し責任を有する者（船長、一等航海士、運航士（4号職務）、機関長、一等機関士、および運航士（5号職務）を除く）は、貨物取扱いの任務に係る業務経験の有無にかかわらず、次のいずれかの要件を満たさなければならない。

① 消火に関する訓練を修了し、かつ、タンカーにおいて船長、一等航海士または運航士（4号職務）、機関長、一等機関士または運航士（5号職務）の監督の下での危険物もしくは有害物の取扱いに関する作業を3カ月以上行った経験を有すること、または運輸大臣がこれと同等以上の経験を有するものとして定める基準に適合していること。

② 消火ならびにタンカーの安全の確保および海洋汚染の防止のための基本的な措置に関し運輸大臣が告示で定める基準に適合する講習の課程を修了したこと。

(2) タンカーにおいて責任を有する者は、要件に適合していることを最寄りの地方運輸局の事務所の長に確認を受けなければならない。

なお、本改正規則は平成7年8月1日施行となっている。

3. 船員の健康証明書の検査項目の改正と成人病予防検診の活用

船員中央労働委員会は6月16日、船員労働基準審議会を開催し、運輸大臣から諮問のあった船員法施行規則第55条（健康証明書）等の改正について審議した結果、諮問案どおり、7月21

日に答申することとした。

今回の改正は、船員の高齢化が進んでいること、新生物、脳出血、心疾患等の成人病が増加していることなどから、現在の結核を中心とし

た検査事項では対応が困難になっており、また、陸上の労働者については成人病に対する所要の措置がすでに講じられていることに鑑み、船員の健康証明書の検査項目等について検討する必要があるとして「調査・検討委員会」が設置され、医師等の専門家による調査検討が行われた結果、現行の健康証明書の検査項目は実状にそぐわず、改める必要があるとの報告がなされたことを受けたものである。

改正の概要は以下のとおりである。

- (1) 健康証明書の検査項目のうち、胸囲、胸囲差、赤血球沈降速度検査および梅毒血清反応検査を削除する。
- (2) 年齢35歳以上の船員に対して、次の検査項目を義務付ける。
 - ① 血清グルタミンオキサロアセチックトランスアミナーゼ (GOT)
 - ② 血清グルタミンピルビククトランスアミナーゼ (GPT)
 - ③ ガンマーグルタミルトランスペプチ

ダーゼ (γ-GTP)

- ④ 血清総コレステロール
- ⑤ 血清トリグリセライド (中性脂肪)
- ⑥ 高比重リポたん白コレステロール (HDL コレステロール)
- ⑦ 血糖検査
- ⑧ 検便 (ヘモグロビンの有無の検査)
- ⑨ 心電図検査

本改正規則は、平成7年11月1日施行となっている。

なお、これにより35歳以上の船員は以前に比べて検査項目が増えることになるが、今回追加される検査項目を含めた船員法上の検査項目は、便潜血検査 (免疫法) およびかくたん検査を除き、船員が主に利用している日本海員救済会の病院等ならびに船員保険会健康管理センターおよびその病院等における成人病予防検診の検査項目に含まれていることから、この検査結果の有効活用を図ることとなっている。

4. 第3回UNCTADサービス委員会海運部会の模様について

題記会議は6月6日から9日まで、ジュネーブのUNCTAD本部において開催された。会議には28カ国 (先進国9カ国、途上国15カ国、中国および旧社会主義国4カ国、オブザーバー2カ国)・4国際機関・4民間団体が出席した。わが国からは、在ジュネーブ代表部越智一等書記官および外務省経済局開発途上地域課源内事務官が出席、またCENSAオブザーバーとして当協会国際部小尾係長が参加した。

今回の第3回サービス委員会海運部会会議は、1994年7月の第2回会議に続くものであり、第9回UNCTAD総会 (来年春開催予定) を控えた最後の海運部会会合として召集され、前回の議論を踏まえ、主要議題として次の3項目が検討された。

1. 競争力ある複合一貫輸送サービスの育成

これについては、前回会議で十分な議論のための時間がとれなかったため、今回の主要議題として採り上げられることとなっていた。会議では先進国、途上国双方とも世界経済の自由化・グローバル化の流れの中での、複合一貫輸送の意義・重要性に対する認識を示した。特に、途上国側は、複合輸送に参入する意欲を見せつつも、それに不可欠な技術力の不足、インフラ面での未整備を指摘し、この点UNCTADからの財政的・技術的援助へ期待を寄せる一方、先進国のメガ・キャリアにより複合輸送市場が席卷され、途上国による参入が妨げられることに対する懸念を表明した。また、先進国側は、複合一貫輸送が自由化・民営化の観点から貿易

の機会に与える影響についての監視を続けていくことに合意した。

2. 技術協力および人材開発の強化

本件については、先進国・途上国両サイドとも、UNCTADによる現在の活動を評価していた。特に、UNCTAD事務局は技術協力の一環として1987年から主にアフリカ諸国で利用されているACIS (Advance Cargo Information System) 計画に対する先進諸国 (ベルギー、フランス、ドイツ、欧州委員会) からの援助に謝意を表明した。また、人材開発面では、途上国の人材開発能力向上を目的として実施されている TRAINMAR 計画に高い評価が与えられた。

3. サービス委員会作業計画の見直し

—第9回 UNCTAD 総会への準備

ここでは、第8回総会以降の UNCTAD 事務局の活動全般 (海運、港湾および港湾サービス、複合輸送、海運および運輸法制、人材育成および技術協力) につき見直し、および評価が行われた。先進国側は、WTO との関係において UNCTAD が WTO の機能を侵害するのではないかとの懸念を表明した。特に、UNCTAD が標榜する「海運自由化へ向けた調和のとれた (harmonized) アプローチ」は、現在 WTO の枠組みで行われている海運サービス交渉における個別アプローチと相反するものであることが指摘された。これに対し途上国側からは、自由化のための他国間フォーラムとしての UNCTAD の有用性を主張する声が聞かれた。

上記議題検討の後、UNCTAD 事務局より、第9回総会に先立ち、本年12月に予定されている TDB (Trade and Development Board = 貿易開発理事会) に提出するための本会議の報告書の叩き台となる原案が配布され、これを基に参加国間で活発な議論が展開された。

最終的には、事務局原案を I. 第8回総会から現在までの間に行われた作業の報告 II. 第9回総会までに完遂すべき作業の報告 III. 第9回総会后取り組むべき活動についての提案、の3部に分けた上で、第III部に関し、UNCTAD 海運部会の将来の活動として、a. 「技術協力と人材開発」 b. 「漸進的自由化と自由かつ公正な競争力の促進を目指した海運」 c. 「港湾」 d. 「海上部分を含む複合一貫輸送」 e. 「途上国の国際貿易及び輸送のための海事輸送法制」を掲げた報告書を採択して会議は終了した。

このように、サービス委員会海運部会は、今後、特に技術協力/人材開発の分野の活動に重点をおいていく姿勢がうかがえる。しかし一方で、同海運部会の将来の活動の一つとして掲げられている海運のさらなる自由化促進という点においては、同様の機能を有する WTO との関係が問題となつてこよう (現在、WTO の下で海運サービスの自由化に向けた交渉が行われている)。どちらの機関における検討が真の海運自由化を達成することができるのか、またわが国海運の利益につながるのか、今後これらの動向を注視していく必要がある。

5. 油汚染損害についての船主責任限度額が約3倍へ

—油濁2条約を改定する1992年議定書 (92Protocols) 等の発効が確定—

現行の油濁2条約 (69CLC = 1969年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約 / 71FC = 1971年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約) を改定する1992年議定書 (CLC92Protocol/FC92Protocol) 等については、1992年11月に採択

され、わが国では同年8月に批准している。

同議定書は、1995年5月30日にデンマークが批准しこれにともない発効要件が満たされたため、1996年5月30日に発効することが確定した。

今後、加盟国の拠出油量の合計が、7億5,000万トン (1995年5月30日現在の拠出油量の合計

は5億5,000万トン)に達し、現行の油濁2条約が廃棄されるまでの間、同2条約と新油濁2条約が併存することとなる。

新条約の発効によって、船主責任限度額は現在の約34億円から約93億円の、国際基金からの補償限度額は現在の約93億円から約209億円(3締約国の拠出油量の合計が6億トンを超えた場合は、約310億円)に引き上げられる。(現状より新体制に至る間の責任と補償のあり方については図1・図2参照)

なお、FC部分には特定の国の国際基金への

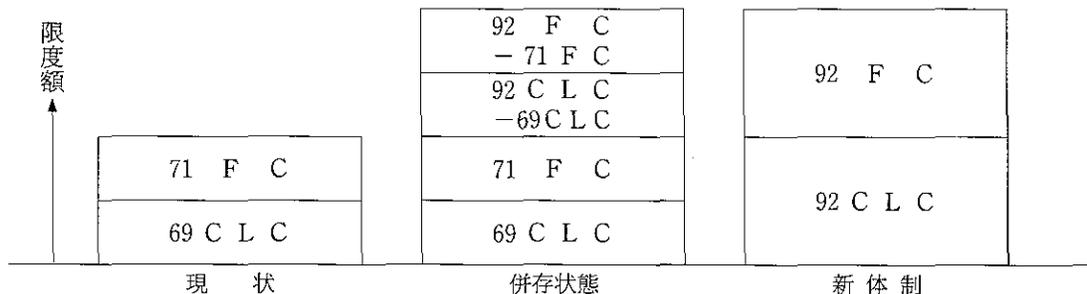
拠出分担率が一定比率以上にならないようにする頭打ち制度(キャッピング制度)が導入されており、この適用期間は、加盟国の拠出油量の合計が7億5,000万トンに達するまでか、1992年議定書発効後5年か、いずれか早い時までとすることとなっている。

各議定書の発効要件および1995年5月30日現在の締約国は次のとおりである。

1. 発効要件

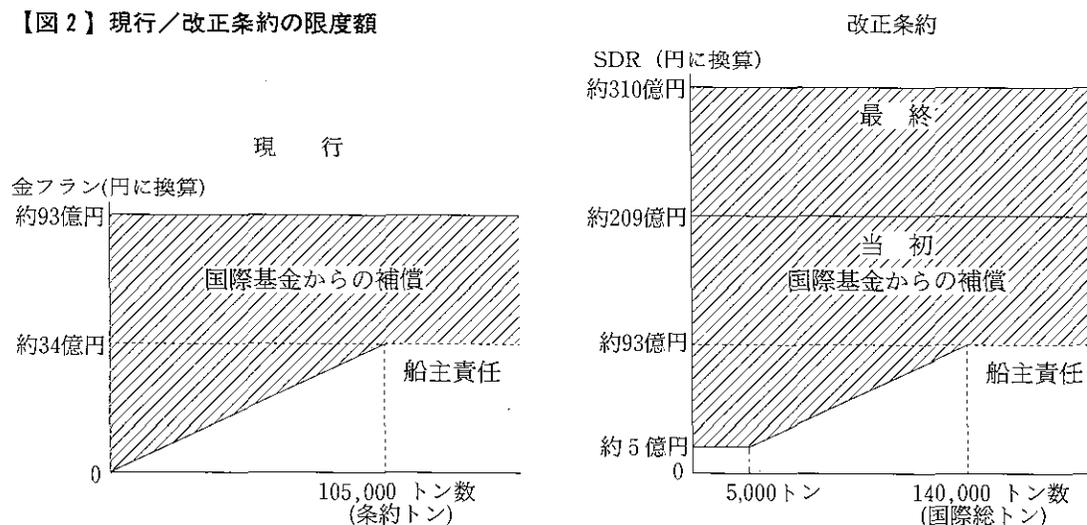
- ① CLC92Protocol

【図1】92Protocolsへの移行



- ① 現 状……69CLC および71FCのみが存在する状態。(1996年5月29日までの間)
- ② 併存状態……92CLC 議定書と92FC 議定書が発効し、71FCの限度を超える損害に対し、船主が新旧の責任限度額の差額まで責任を負う、これを超える損害に対し、新しい条約基金が新旧の補償限度額の差額を限度として補償する。(1996年5月30日から、加盟国の拠出油量の合計が7億5,000万トンに達するまでの間)
- ③ 新体制……旧条約が廃棄され、新条約へ完全移行した状態。

【図2】現行/改正条約の限度額



タンカー保有量100万%以上の4カ国を含む10カ国が批准、加入した1年後に発効。

② FC92Protocol

締約国の年間拠出油量が4億5,000万トン以上あり、少なくとも8カ国以上が批准、加入した1年後に発効。

2. 92Protocols 締約国

デンマーク、フランス、ドイツ、日本、メキシコ、ノルウェー、オマーン、スウェーデン、イギリス、エジプト（但しエジプトはCLC92 Protocolのみの締約国）

(注) 下線の5カ国は、100万%以上のタンカー保有国。

6. 海運関係UN/EDIFACTメッセージをアジア地域として検討

-第10回アジアEDIFACTボード・第5回運輸ワーキング・グループの様態-

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

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

(船協月報平成4年6月号P.26参照)

1. 第10回アジア EDIFACT ボード会合

同ボードの第10回会合が6月6日~7日、バンコクで開催され、正式メンバーの台湾、インド、日本、韓国、マレーシア、中国、フィリ

ン、シンガポール、スリランカ、タイのほか、香港、インドネシア、ESCAPからのオブザーバーを含め、約200名が参加し、わが国からは以下の出席者を含む計18名が参加した。

大阪商船三井船舶企画部副部長兼 岡本 秀徳
業務企画グループグループリーダー

大阪商船三井船舶定航業務部海技 伊東 佳宏
定航グループ船舶部海技グループ
兼任課長

NYKシステム総研 主席研究員 細貝 丈明

日本郵船 業務企画部課長 辰巳 順

港湾物流情報システム協会 鬼頭 吉雄
国際 部 部 長

当協会 業務部業務第一課長 園田 裕一

〃 業務部業務第一課 笠原 永子

今回の会合では、UN/EDIFACTに関する世界的動向や、1995年3月20日~24日に開催された第41回ECE/WP.4会合および4月24日~28日に開催されたJRT会合 (シドニー) の模様 (本誌平成7年6月号P.22参照) のほか、今回初めて開催されたInternetwork Implementation Committee会合の様態などが報告された。

2. 第5回運輸ワーキング・グループ

ボード会合に先立ち、6月5日・6日の両日、その下部組織である各ワーキング・グループ (以下WG) が開催され、運輸WGの第5回会合も開催された。

同WGへの参加者は、台湾、香港、インド、日本、韓国、マレーシア、中国、フィリピン、

シンガポール、スリランカ、タイ、の9カ国2地域から38名であった。

同WGは、第5回アジア EDIFACT ボード会合（1992年10月ソウル）で日本から設立提案を行い、1993年5月の第1回WG以来日本が議長となってきたが、2年間の任期が満了となったため、今回より Eric Rui 氏（シンガポール/PSA）が議長となり、副議長には Kim Young Moo（韓国/船主協会）S. Anbalagan（マレーシア/ポート・ケラン港湾局）の両氏が選出された。また事務局も議長国であるシンガポールが行うこととなった。

今回の会合での主な検討内容は、以下のとおりであった。

(1) 海運関係各種 UN/EDIFACT メッセージのユーザーマニュアル整合作業について

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.27参照）の結果を踏まえ、同WGとしての作業計画の見直しを行い、各メッセージについて次回 JRT 会合（1995年9月、於：英国オックスフォード）までに意見をとりまとめることを決定した。

同WGが取り扱っていく24のメッセージとそれぞれの担当国は次のとおりである。

- **BAPLIE** (Bayplan) - 日本
- **MOVINS** (Stowage Instructions)
- シンガポール
- **TANSTA** (Tank Status) - 韓国
- **TPFREP** (Terminal Performance Report) - インド
- **CALINF** (Vessel Call Information)
- シンガポール
- **VESDEP** (Vessel Departure Information) - シンガポール
- **COPRAR** (Load/Discharge Instruction)
- シンガポール
- **COARRI** (Load/Discharge Report)

- シンガポール

- **CODECO** (Gate In/Out Report) - 日本
- **COPARN** (Container Announcement)
- 日本
- **COPINO** (Pre-Notification Notice)
- 日本
- **CODENO** (Customs Documents Expiration Notice) - マレーシア
- **COEDOR** (Stock Report) - フィリピン
- **COSTOR** (Stuffing/Stripping Instruction) - 韓国
- **COSTCO** (Stuffing/Stripping Report)
- 韓国
- **COHAOR** (Special Service Instruction)
- 韓国
- **COREOR** (Import Release Instruction)
- 韓国
- **DESTIM** (Repair Estimate/Authorisation) - マレーシア
- **PAXLST** (Passenger List) - 韓国
- **IFTMAN** (Arrival Notice) - 韓国
- **IFTMBF** (Booking Information)
- インド
- **IFTDGN** (Dangerous Goods)
- シンガポール
- **IFCSUM** (Manifest) - シンガポール
- **GENDEC** (Port Clearance Messages)
- シンガポール

(2) JRTシドニー会合について

シドニーで開催されたJRT会合（本誌平成7年6月号P.22参照）の結果を確認し、海運関係 UN/EDIFACT メッセージで使用されているコードや用語などについてアジア地域としての意見をとりまとめ、必要に応じ次回JRT会合にフィードバックしていくこととなった。

同WGの次回会合は、1995年11月にマレーシアで行われる第11回アジア EDIFACT ボードの際に開催される予定である。

7. 「国際海上貨物輸送の分野において海上運送事業者が行う電子計算機の連携利用に関する指針」を策定

— 運輸省運輸政策審議会第6回情報部会の模様 —

亀井運輸大臣は、6月8日開催の第6回運輸政策審議会情報部会において取りまとめられた「今後の運輸部門における情報化に関する中間とりまとめ」を踏まえ、国際物流EDIの導入推進を図るため、情報処理の促進に関する法律に基づき、国際EDI標準の導入を推奨する「国際海上貨物輸送の分野において海上運送事業者が行う電子計算機の連携利用に関する指針（運輸省告示第394号）」を6月27日に告示した（資料参照）。

同告示では、国際海上運送の分野でEDI-FACTの採用に努めることが明らかにされている。

〔資料〕

国際海上貨物輸送の分野において海上運送事業者が行う電子計算機の連携利用に関する指針（運輸省告示第394号）（要旨）

国際貿易の進展に伴い我が国海外航海運は着実な進歩を遂げ、国際海上貨物輸送は飛躍的に効率化が図られてきたが、一方で、貿易、取引関係書類の作成業務の煩雑化により業務処理の迅速化への要請が高まっている。また、コンピュータの価格低下、ダウンサイジング等の急速な進展等により、これまで、各事業者においてコンピュータ利用の情報処理、企業間オンラインシステムの構築等により業務効率化が図られてきたが、個別的なプロトコルによる各システムの互換性の欠如により、取引相手側に重複投資、重複入力等の問題が生じるおそれがある。

そのため、効率的な情報交換を行うため、EDI（Electronic Data Interchange：電子データ交換）（「異なる企業間で、取引に関する情報を広く合意された規約に基づきコンピュータを介

して交換すること」）の導入が重要。

また、国際海上貨物輸送は、海外企業との情報交換が不可欠であり、現在、国連において国際標準UN/EDIFACTの開発・普及が積極的に行われていること等を勘案すると、国際EDI標準の採用が望まれる。

平成4年6月、物流EDI研究会が設置され、国際EDI標準に準拠した電子的帳票（メッセージ）の開発、共同利用型情報ネットワークの構築等について、積極的な検討が行われているが、ビジネスプロトコルの標準化等については、今後とも体制を整備しつつ精力的に検討を行っていくことが重要。また、国際海上貨物輸送分野では、業務の効率化を図るため、共同利用型のオンライン情報交換システム（SHIPNETS）の構築が進められてきたが、未だ十分な業務効率化が進められているとはいえない現状にある。

今後、こうした課題に対応しつつ、海上運送事業者等間で連携したコンピュータの効率的かつ高度な利用を実現することは、国際海上貨物輸送の分野における事業の一層の高度化のための基盤を提供するものであり、我が国経済の発展及び国民生活の向上にも大きく資する。

この指針は、以上の認識に基づき、国際海上貨物輸送の分野において海上運送事業者等がコンピュータを効率的に利用し、企業経営の一層の効率化を図るため、電子計算機利用高度化計画を勘案し、事業者が連携して行う電子計算機の利用の態様、その実施の方法及びその実施に当たって配慮すべき事項を示すもの。

1. 事業者が連携して行う電子計算機の利用の態様

- (1) ビジネスプロトコル等を標準化し、これ

を用いた「企業間オンライン方式」による各事業者間における取引情報交換システム

(2) 標準化されたビジネスプロトコル等により、取引情報交換の効率化、情報の体系的な収集、整備並びにその共同利用を図るため、各事業者が緊密な連携をとりつつ構築する業界共同利用型ネットワークシステム

2. 実施の方法

- (1) 標準ビジネスプロトコルの積極的利用
ビジネスプロトコル（シンタックスルール、データエレメントディレクトリー、標準メッセージ）については、国際 EDI 標準を採用するよう努めるとともに、既に別のプロトコルを採用している場合は、システム更新の機会等をとらえ、順次国際 EDI 標準への移行を図るよう努めること。
- (2) EDI を前提とした業務モデルの確立
国際的な動きとも十分調整しつつ、EDI による業務を最大限に活かすことのできる業務モデルを確立するよう努めること。
- (3) 標準メッセージの利用マニュアルの作成等
標準メッセージの利用マニュアルの作成、保守管理を行うこと。
- (4) 実施体制の整備
各事業分野において、EDI の適用を前提とした業務モデルの確立、標準メッセージの利用マニュアルの作成・保守管理を行うとともに、国際 EDI 標準の普及等を行うための EDI 推進組織を整備するよう努めること。また、(社)港湾物流情報システム協会は、各事業分野における検討又は各事業分野間の調整に積極的に参画すること。
- (5) 情報伝達規約の整備
各種の情報をオンライン交換するために、最適な伝送手順を業界標準として設定し、その普及に努めること。
- (6) 業務運用規約の整備

オンライン取引開始に伴う各種トラブル等を防止し、省力化を図るため、標準的業務運用規約を確立するよう努めること。

(7) 情報の拡充

取引業務の一層の効率化を図るため、オンライン交換情報の種類を拡充し、情報交換システムの機能充実に努めること。

(8) 参加者の拡大

海上運送事業者等が連携して行う電子計算機の利用価値を高めるとともに、全体としての費用対効果の一層の改善を図るため、オンラインデータ交換を行う対象事業者の参加を拡大すること。

3. 実施に当たって配慮すべき事項

(1) 中小企業への配慮

ビジネスプロトコルの標準化等の際には、中小規模の事業者には過大な負担を与えることのないよう十分配慮すること。

(2) セキュリティの確保

システムダウンや不正介入等の危険にさらされる可能性及びその影響の及ぶ範囲が増大する可能性があるため、安全性、信頼性の高いコンピュータの導入及び利用環境の整備等セキュリティの確保を図ること。

(3) 他業界等への配慮

電子計算機の連携利用は、取引関係のある他業界まで広く波及する可能性が大きいことに留意しつつ、その基盤となる標準化を進め、当該標準を積極的に公開することにより、その普及に努めること。

(4) マンマシンインターフェイスの向上

オンライン取引を行う海上運送事業者等の増大に対応して、検索や加工が用意に行えるよう操作性を確保する等マンマシンインターフェイスの向上に努めること。

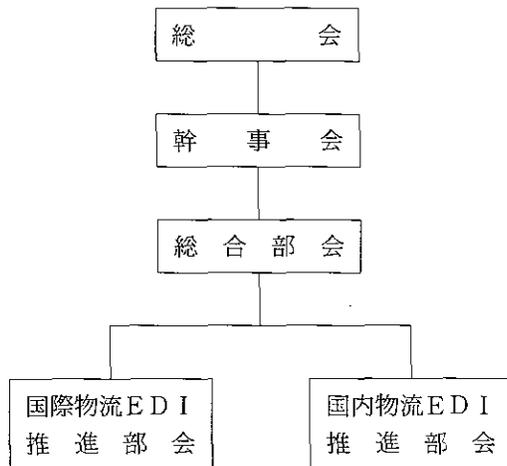
8. 物流EDI推進機構の設立

官民の実務担当者・EDI 専門家および学識経験者により平成4年6月に設立され（船協月報平成4年6月号P.26参照）、これまで物流分野におけるEDIの導入を推進するための各種調査研究および普及活動を行ってきた「物流EDI研究会」は、平成7年5月29日、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。

当協会は、これまで同研究会の各部会に参加し、海運業界の意見反映に努めてきており、今後も同推進機構の活動に積極的に参加していくこととしている。

物流EDI推進機構の概要は、次のとおりである。

1. 機構図



2. 役員

会長 齊藤忠夫
(東京大学教授)
幹事長 長岡日出雄
(物流技術情報センター理事長)
総合部会
部会長 圓川隆夫
(東京工業大学教授)

副部会長 相田 仁
(東京大学助教授)
〃 大塚英作
(横浜国立大学助教授)

国際物流EDI推進部会

部会長 圓川隆夫
(東京工業大学教授)

副部会長 下村純央
(日本郵船業務企画部長)

国内物流EDI推進部会

部会長 相田 仁
(東京大学助教授)

副部会長 大塚英作
(横浜国立大学助教授)

3. 当面の主な事業概要

物流業におけるEDIの導入・推進のための諸活動を行う。

(1) 国際分野

EDIFACT標準メッセージ開発およびデータ交換実験の実施、既存の事業者のシステムとの変換システムの開発、港湾貨物情報のEDI化促進のための共同利用型EDIネットワークの整備、ユーザーマニュアル等の作成保守管理、EDI化阻害要因除去、連携指針を踏まえた国際EDI標準の導入促進活動等。

(2) 国内分野

国内統一的な物流EDI標準メッセージを開発する必要があることから、物流業際EDI調整委員会との間でのEIAJ（日本電子機械工業会）、JILS（日本ロジスティクスシステム協会）等との標準メッセージの一本化、倉庫業務、中継運送業務等についての標準メッセージの作成、荷主業界等と連携した物流EDIのための基盤整備、物流EDI標準の導入促進活動等。

Washington便り

米国籍船の新規運航補助問題 今議会の動きについて

米国籍船に対する新規の運航補助問題は、昨年は、わが国も含め諸外国の猛反対にもかかわらず、トン税の大幅引き上げを財源とする案（H.R.4003）で下院本会議通過を果たしたことは記憶に新しいところですが、今年も、84年海運法やFMCの廃止問題の陰に隠れてあまり顕在化していないものの、既に法案も提出され、公聴会も行われていますので、下記のとおりこれまでの動きの概略をご報告致します。

1. 現在までの経緯

(1) クリントン政権の動き

今年是最初に動いたのはクリントン大統領であった。すなわち、2月6日の予算教書の中ではっきり新規運航補助に対する予算割当を議会に要請した。また、3月中旬にはホワイトハウスが自ら法案を作成、議会に提案して行政府側としての熱意を示した。

(2) 下院海運擁護派の動き

このクリントン政権の動きを受けて、議会ではまず下院の商船特別部会が行動を起こした。この特別部会（Special Oversight Panel on Merchant Marine）は今議会で新設されたもので、国家安全保障委員会の下部機構であるが、3月28日と4月6日の2回にわたり公聴会を開催、ハーバガー海軍局長や米船社の首脳部等が賛成の証言を行っている。その後、スペンス安全保障委員長、ペイトマン特別部会委員長等の擁護派が連名で上記行政府法案を正式に下院に上程、法案番号はH.R.1350となった。

(3) 予算委員会、歳出委員会の動き

共和党支配の議会となり、財政赤字解消が最も重要な政策目標となったことは周知のとおりであるが、このため新規の財政支出に対し予算委員会や歳出委員会の了解を得ることは、当然のことながら非常に難しくなっている。現に6月28日に歳出委員会の中の海運関係を担当する小委員会が海事関係の来年度予算を検討したが、新規運航補助金の予算は計上しておらず、本補助金の前途はやはり簡単ではないと了解されている。

(4) 上院の動向

昨年は、上院は閉会間際で動きが出たものの、担当委員会（通商、運輸、科学委員会）の段階で国内の石炭、穀物等大口貨物輸出業界の反対と共和党の政略により廃案となり、トン税引き上げはなくなったので邦船社も一安心したが、今年も上院の方は一

部の海運擁護派が非公式に賛成を唱えている以外は未だ特別な動きは出ておらず、下院の結論待ちとなっている。ただし、新規の財政支出が簡単に認められる雰囲気には上院も同様である。

2. 新規運航補助案の概要

上記のクリントン政権が提案し、下院海運擁護派が支持したH.R.1350の骨子は、財源以外は昨年のH.R.4003とほとんど同一であるが、以下のとおりである。

(1) 運航補助金額

1996会計年度から2005年度まで10年間総額10億ドル、各年1億ドル。

(2) 1隻当たり年間支給額

1996年-1998年 250万ドル/隻/年

1999年-2005年 200万ドル/隻/年

対象隻数は約50隻、船種はコンテナ船が中心だが一部バルカーも含まれる。

(3) 財源

DOT（米国運輸省）の一般会計予算からの支出とされており、トン税引き上げは断念している。

(4) 船齢制限

補助金受給の資格は船齢15年以下、なお、外国建造の米国籍船も船齢5年以下を条件に受給可能。

(5) その他の付帯条件

- ① 補助金受給船は軍用船としての条件に合致することを要し、有事の際は徴用に応ずる義務あり。
- ② 補助金受給船は外航航路しか使用できず、内航への就航は認められない。
- ③ 補助金受給船を運航する米船社が外国籍船を並行して運航することは、一定条件の下許可される。

3. 今後の見通し

このH.R.1350が成立するためには、当然のことながら、まず下院本会議を通過しなければならないが、前途のとおり今年も下院も容易ではない。加えて上院はさらに難しいと見られており、正直言って、米船社自身も悲観的であるが、海員組合との関係その他の観点からやはり少なくとも一部の船はフラッグアウトより補助金をもらった方が得策なので、引き続き実現に最後の努力を払いたいとしている。組合関係については、例えばAPLの場合、海事局が同社の海外置籍申請を認めたことを不服として一部の海員組合が訴訟を起こしこれには勝訴したものの、組合側はまだ納得しておらず、海外置籍第1船にデモを仕掛けたりしており、米船経営側は手を焼いている。従って前述のとおり、相変わらず組合対策上も運航助成を得たいと考えている模様であるが、本年から来年にかけて新しい運航補助が実現するかどうかの鍵は、意外と労働組合が握っており、そのロビー活動次第といえるのかもしれない。

(北米地区事務局長 森崎 末壽雄)

業界団体を訪ねて

訪問団体 財団法人 日本海事協会

設 立 明治32年（1899年）11月15日

沿 革 当協会は、海運、造船、港湾、海員、海上保険など、海事全般の振興を図ることを目的とする公共団体として、「帝国海事協会」の名で設立発足された。大正15年（1926年）に、船級“NS*”がロンドン保険協会の船級条項に登録され、昭和9年（1934年）に船舶安全法の施行に伴い、主務大臣の認定した船級協会となった。

昭和11年（1936年）に組織を財団法人に、昭和21年（1946年）にはその名称を「日本海事協会」に改めた。

第二次世界大戦によって船級船に壊滅的被害を受けたが、その後わが国の海運業、造船業の発展に伴って飛躍的に増加し、平成7年4月末において62カ国の船籍で6,140隻、9,134万総トン数を数えるに至った。

会 長 阿部 三雄

所在地 東京都千代田区紀尾井町4-7

組 織 平成7年6月1日現在、管理委員76名、

役員7名、理事17名、監事5名。国内に21カ所、海外に46カ所の支部・事務所を置き、“NK”の名でグローバルな活動を行っている。

また、香港委員会、東南アジア委員会、韓国委員会、インド委員会、ギリシャ委員会、中国委員会、デンマーク技術委員会、韓国技術委員会、中国技術委員会を設立し、これらの地域における海運、造船産業の発展に貢献している。

事業目的 船舶の安全と海洋汚染防止のために、船の設計から完成に至るまでの検査に加え、就航後における船体、機関、設備のハードの検査から船舶の安全管理システムに至るソフトの審査までを行



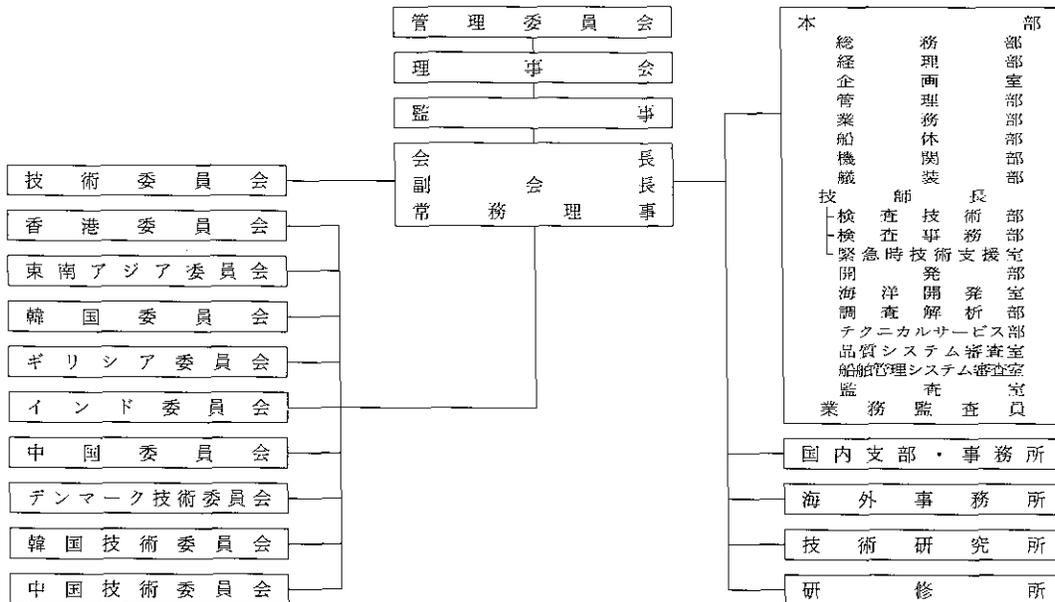
っており、海運、造船、保険、その他の関連業界から公正な第三者機関として高い評価と信頼を得ている。

事業概要 主な業務は以下のとおり。

1. 船舶および海洋構造物の船級登録
ならびにこれらの設備登録
2. 船舶および海洋構造物の船級検査
ならびにこれらの設備検査
3. 材料、機器、艤装品、コンテナ、
材料試験機等の検査
4. 海上人命安全条約 (SOLAS)、国際
満載喫水線条約 (ILLC)、海上汚
染防止条約 (MARPOL) 等の国際
条約または船籍国の国内規則による
検査および証書の発行
5. パナマおよびスエズ運河トン数測
度規則によるトン数測度ならびに証
書の発行
6. 船舶の各種鑑定

7. 船舶、構造物などに関する各種コ
ンサルタント業務
8. 各国の国内規則による船舶用以外
の機器の検査および証明書の発行
9. 試験、研究、コンピュータ計算な
どの受託業務
10. ISO9000シリーズによる品質シス
テムの審査登録
11. ISMコードによる安全管理システ
ムの審査登録

このほかにも、世界各地における技術講演会での研究成果発表、シンポジウムへの参加等により、関連業界の理解を得るよう努めるとともに、平成5年には、技術研究所を新築、移転して、材料・構造物の強度研究をはじめ、時代の要請である環境問題にも取り組むなど、基礎から応用技術まで幅広い研究を行っている。



海運雑学ゼミナール 第64回

三十石船は大阪と伏見を 結んだ江戸時代の水上バス

菱垣廻船、樽廻船など、江戸時代は船による国内海上輸送が発達した時代だが、川船による人や貨物の輸送も盛んに行われていた。

徳川幕府が、戦略上の理由から橋を架けることを嫌ったこともあって、江戸市中や東海道などの幹線道路には橋のない川が多く、渡し船は、現代のタクシー以上に日常生活のなかで重要な存在だった。

河川を利用した水運も発達した。「高瀬船」は、運河や川幅の狭い河川を行き来して主に貨物を輸送した。下りは川の流れを利用できるが、上りは船頭が陸に上がって舟を綱で引くという、何とものどかな「人力舟」だった。

豊臣秀頼が、京都・方広寺の大仏殿再興の資材輸送のために京都から伏見まで開削した高瀬川を上下したものが有名だが、こうした形式の河川輸送は全国にあったようで、高瀬川という地名も、国内のあちこちにみられる。

一方、淀川を大阪から伏見まで結んだ「三十石船」は純然たる旅客船。定員30人弱の乗り合い舟で、大阪と京都を結ぶ交通路の主要部分を約1日の行程で結んだ。ターミナルの大阪と伏見では、この舟を利用する旅人のための船宿が繁盛した。坂本竜馬ゆかりの寺田屋も、そうした船宿の一つだ。

こうした川舟による水運は、近代に入って鉄道や自動車による交通が発達するにつれ、自然に消滅していった。しかし、最近では、河川や運河などを利用した新しい交通機関として、水上バスが注目を集めるようになってきている。

道路のように交通渋滞の心配がないのが最大の利点だが、川風に頬をなでられながらの「ミ

ニクルーズ」は、都会生活者にとって一服の清涼剤の役割も果たしているようだ。

日本は世界一の旅客船大国

国内での旅客輸送といえば、主流は、自動車や鉄道、飛行機だが、6,800を越す島々で構成される日本の国土を結ぶ重要な交通機関として忘れてならないのが船だ。

法律的な定義では、旅客定員13名以上の船はすべて旅客船ということになるが、実際、その種類は極めて多い。

自動車社会の成立とともに、戦後、発展したフェリーは、現在、飽和状態に近い陸上交通網のバイパスとして、日本の交通体系の中で極めて重要な役割を果たしている。

またフェリーの就航が難しい航路で活躍する



一般旅客船や、ジェットフォイルのような高速旅客船、島民の生活の足としての離島航路が、わが国の交通体系の中で果たす役割は極めて大きい。

一方、湾内や河川などで活躍するレストランシップや屋形船、観光地の遊覧船なども、余暇時代の新しいレジャー分野として注目を集める存在だ。

こうしたさまざまな旅客船を合わせた国内での旅客輸送人員は、約1億6,000万人。旅客輸送人キロベースで見ると60億人キロ以上に達する。

そして、これはあまり知られていないことだが、わが国は旅客船の隻数で世界の約15%、総トン数で約10%を占める世界の旅客船保有国なのである。

最近、豪華な外航クルーズ船がわが国でも相次いで就航し人気を集めているが、その一方で、こうしたさまざまな旅客船が、今日も人々の暮らしの中で活動し続けている。船は、日本人の生活にとって、やはりなくてはならない重要な交通機関なのである。

大自然をフル活用した 帆船時代のトイレ事情

船のトイレといえば、最近、客船でも貨物船でも、造水器でつくられた水がふんだんに使える水洗トイレが常識だ。しかし、かつての帆船時代には、もちろん造水器はなく、さらにいえばちゃんとしたトイレもない時代が長かった。

それでも用が足りたのは、海そのものを、巨大な水洗トイレとして活用できたから。

当時のトイレ（といってもせいぜい「トイレ」と呼ばれた場所ではないが）は、船の舳先の部分、船首像の下のあたりにあった。



帆船の場合、船の進行方向が風下になることが多く、落下物は風力で前方に飛ばされ、船体を汚すことがない。よしんば汚れても波が洗い流してくれるため、非常に好都合な場所だったので。

コロンブスの時代には、マストと舳先をつなぐロープにぶら下がって用を足すというアクロバティックなことも行われていたが、後の時代には船首部に腰掛式の便器がしつらえられるようになった。もちろん、その下は海面である。

こうしたことから、英国海軍などでは、軍艦に限らず、兵員用のトイレ全般を「ヘッド（船首）」と呼んだ時代もあった。

船の威信をしめす神聖な船首像の下につくられた大自然利用の水洗トイレ。まさに聖なるものと俗なるものの類まれなる同居といえるが、そこには、このように非常に合理的な理由があった。帆船は、こんなところでも大自然の力をフルに活用していたのである。

96年7月20日、第1回「海の日」に向けて

国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会が発足

国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会設立総会が、6月12日、海運ビルにおいて開催された。同実行委員会は、去る2月28日の祝日法改正に伴い「海の日」が制定されたことを受けて設立されたもので、国民が海の恩恵に感謝するとともに、海洋国日本の繁栄を願う祝日化の趣旨を踏まえ、第1回の「海の日」をこぞって祝う体制を整備することを目的としている。会員として海事、海運、船舶、船員、港湾、港運・倉庫、海保、水産など関係151団体（一般会員135団体、協賛会員16団体）が加入しており、会長には石川島播磨重工業社長の稲葉興作氏が選任された。

同実行委員会の設立の趣意は次のとおりである。

設立趣意書

海の恩恵に感謝するとともに、海洋国日本の繁栄を願う日として、7月20日が国民の祝日「海の日」として制定されました。

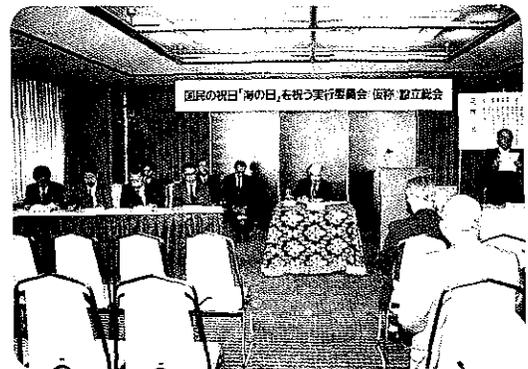
四面を海に面した我が国は、さまざまな分野で海の恩恵を受けています。特に狭い国土、多い人口、乏しい資源等の諸条件は海への依存度をさらに大きなものとしています。食料は海外から船で、カロリーベースで60%が輸入されています。国民の動物性たんぱく質の供給量は水産物が40%を占め、世界で最も高い比率を占めています。春夏秋冬の別がはっきりして世界でも有数の風光明媚な国土の環境は、これまた海のおかげであり、祝日「海の日」が制定される必然性は十分にあったと考えます。

そこで、7月20日が「国民の祝日」として「海の日」になるのを契機に、この日を1億2,000万人の国民一人ひとりが海に親しみ、海に対する関心と認識を深め、「海」を見つめ直す日に

する必要があると思います。

このような観点から、幅広い各界の理解と支持を得て、「海の日」を広く国民のものとする運動を推進し、日本の海洋国家としての発展に寄与したいというのが本会の設立の趣旨であります。

なお、本会の存続期間は第1回目の国民の祝日である平成8年7月20日「海の日」に関する行事を実施するための期間とするものであります。



なお、「国民の祝日『海の日』制定推進国民会議（会長・稲葉興作氏）」は「海の日」制定に向けた活動を行ってきたが、祝日実現によりその目的を達成したため、6月29日をもって解散した。



6月

1日 第1回アジア海運フォーラムが日本を含むアジア8カ国・地域の参加の下、日本海運倶楽部で開催された。アジア地域の海運当局者が集い、アジア海運の諸問題について自由に意見交換を行う初の政府レベルでの会合となった。(P.12寄稿参照)

◎ 船員制度近代化委員会は、これまでの成果を集約し今後の課題や方向性について検討する「船員制度近代化調査検討専門委員会」の設置を決定した。

2日 日中民間海運協定が5月31日から北京で開催され、定期貨客船(フェリー)4原則の一部見直し、日本船社の中国現地法人に対する各種規制撤廃などを協議した。

7日 運輸省は、5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、国内・輸出船合計で36隻・81万%と前月に比べ5隻、33万%の減少となった。

12日 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会は、設立総会を開催した。
(P.32囲み記事参照)

13日 運輸省は、95年度の運輸関連企業設備投資動向調査を発表した。それによると、設備投資額は外航・内航とも減少したが、震

災関連投資額は外航・4億2,100万円(前年度4,500万円)、内航・13億8,000万円(同8,600万円)と増加した。

15日 大蔵省は、5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69億7,700万ドルと前年同月に比べ7.1%増加し、Jカーブ効果などにより3カ月ぶりに前年水準を上回った。

21日 当協会は、第48回通常総会を開催し、轉法輪委会長の任期満了に伴い新会長に新谷功・川崎汽船社長を選任した。
(P.1特別欄参照)

23日 日本内航海運組合総連合会は、第30回通常総会後の理事会で、増井義己会長の任期満了に伴い新会長に佐藤國吉・佐藤国汽船会長を選任した。

27日 第6回運輸政策審議会情報部会(平成7年6月8日開催)において取りまとめられた中間報告を踏まえ、亀井運輸大臣は、「国際海上貨物輸送の分野において海上運送事業者が行う電子計算機の連携利用に関する指針」を告示した。
(P.24海運ニュース7参照)



陳情書・要望書（6月）

宛 先：自由民主党
件 名：海運政策の推進に関する要望
要 旨：わが国外航海運の国際競争力を確保し得るよう、国際船舶制度の創設ならびに海運税制の拡充、規制の撤廃および緩和、貿易物資の安定輸送のための政策拡充を要望した。

海運関係の公布法令（6月）

- ㊦ 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一部の施行期日を定める政令
(政令第235号、平成7年6月9日公布、平成7年7月1日施行)
- ㊦ 船員の雇用の促進に関する特別措置法施行令の一部を改正する政令
(政令第261号、平成7年6月26日公布、平成7年7月1日施行)
- ㊦ 海上運送法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第34号、平成7年6月9日公布、平成7年7月1日施行)
- ㊦ 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35号、平成7年6月22日公布、平成7年6月22日施行)
- ㊦ 港湾運送事業法施行規則等の一部を改正する省令
(運輸省令第36号、平成7年6月23日公布、

平成7年6月23日施行)

- ㊦ 貨物流通事業者の氏名の変更の届出等の一本化した提出の手続を定める省令
(運輸省令第37号、平成7年6月23日公布、平成7年6月23日施行)
- ㊦ 船員の雇用の促進に関する特別措置法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第39号、平成7年6月27日公布、平成7年7月1日施行)
- ㊦ 海難審判法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第40号、平成7年6月27日公布、平成7年7月1日施行)

FAXニュース「船協情報」がスタート

今般、当協会は、会員サービスの一環として当協会の活動状況をより早く、分かりやすく紹介・周知するために「船協情報」を発行する。

これは、会員宛に月1～2回程度FAXにて情報提供するもので、その問題が会員に対しどのような影響を与えるかという視点で生きた情報を紹介し、業務に役立てていただくことを目的としている。

主な掲載内容は下記のとおり。

- ・当協会各委員会での現在の課題等への対応
- ・政府・関係方面への要望
- ・当協会で行きまとめた調査結果
- ・当協会出版物
- ・当協会関連行事
- ・最近の会員宛周知文書
- ・その他、会員に参考となる情報

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6月	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
5	35,537	28,549	6,988	26.4	32.2

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7月	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
6	84.53	83.80	85.40

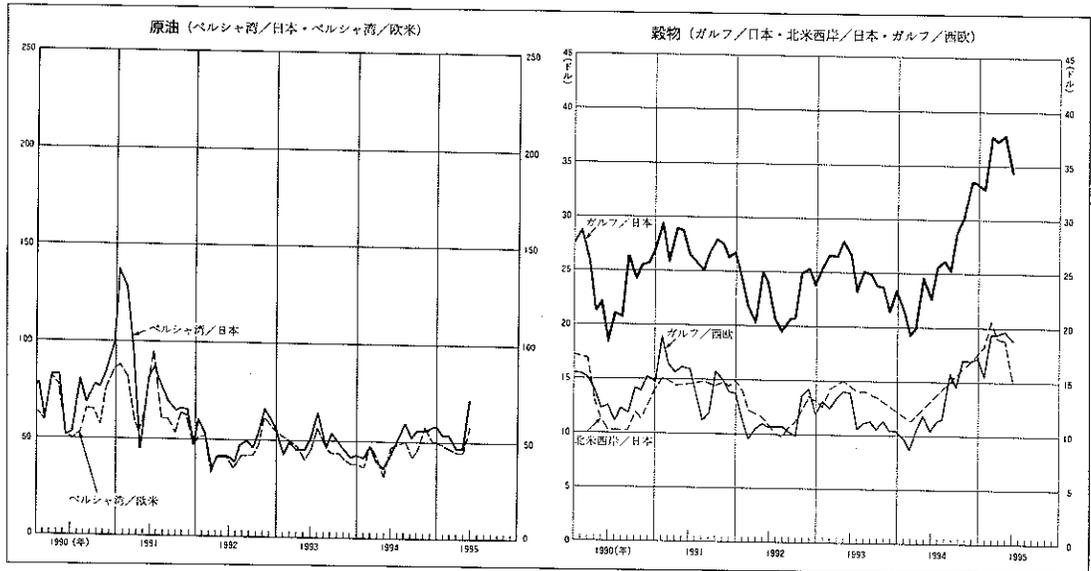
(注) 通関統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分 年次	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 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
6	13,479	0	13,479	3,188	3,901	5,716	35	174	430	35	11,552	2,070

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	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	72.50	54.00	48.50	36.00	42.50	30.00	57.50	45.00
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	45.00	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		

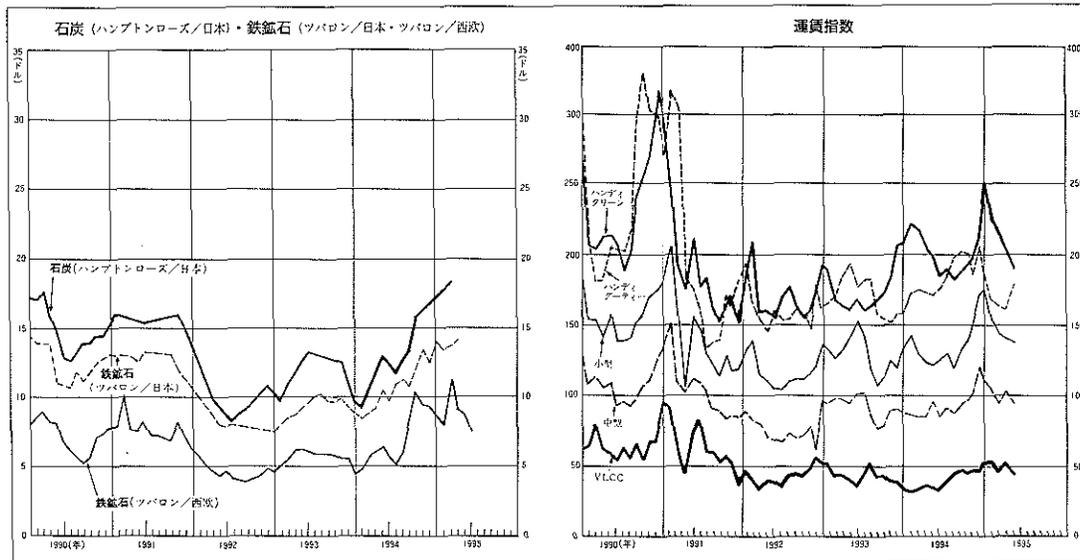
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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	10.25	—	19.00	—
5	24.25	22.50	38.00	32.00	—	—	19.75	—	12.00	—	18.75	17.50
6	23.30	20.25	34.75	31.00	—	—	18.75	18.50	10.50	9.87	15.00	13.60
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 (ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

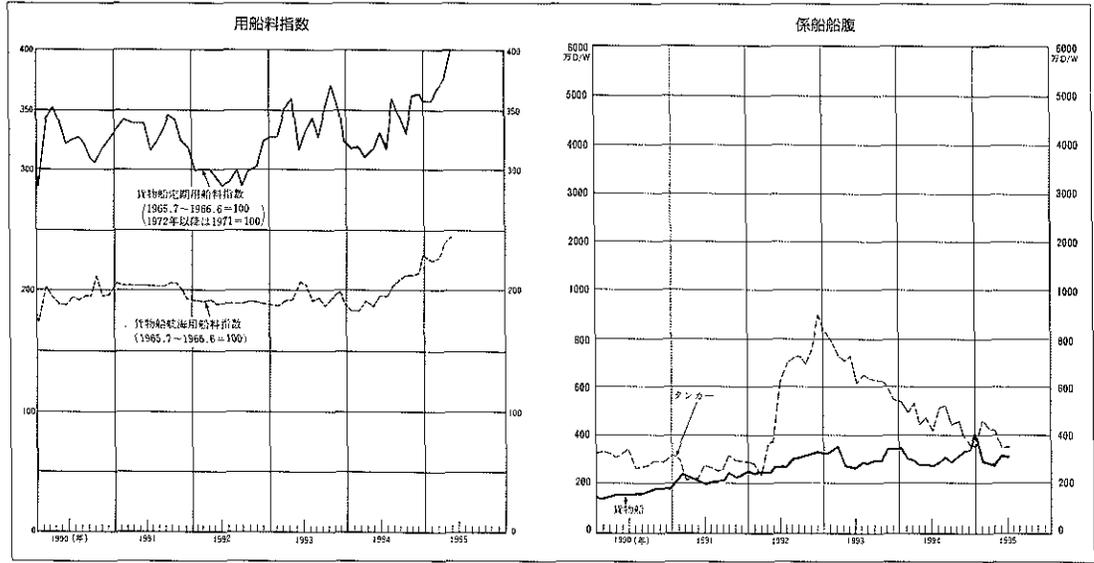
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	9.45	—	—	—	8.80	—	14.20	—	4.35	—	—	—
2	9.25	—	—	—	7.70	—	13.75	—	4.96	—	8.00	—
3	—	—	18.50	—	—	—	13.50	—	5.60	4.50	11.25	9.80
4	—	—	—	—	9.25	7.90	13.90	—	6.25	5.55	—	8.70
5	13.10	12.40	—	—	10.30	—	—	—	6.50	5.75	8.25	7.75
6	—	—	—	—	9.50	9.10	—	—	5.75	5.30	7.45	7.10
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	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4
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

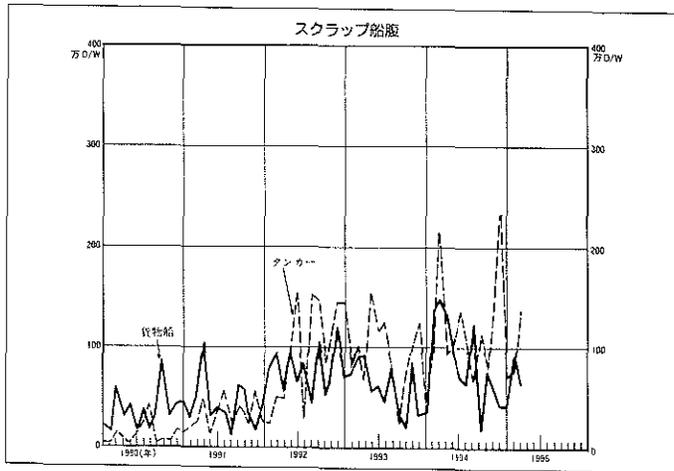
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0
2	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0
3	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	357.6	325.0	320.0	327.0	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	245.0	343.3	344.0	302.0	366.0	318.0	402.0
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・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	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D/W															
1	345	2,328	3,048	90	4,282	8,395	329	2,476	3,203	91	2,975	5,556	289	2,399	3,238	65	2,195	4,134
2	348	2,429	3,154	94	4,083	7,981	310	2,333	3,017	80	2,656	5,021	288	2,290	3,017	68	2,472	4,710
3	350	2,481	3,204	97	3,872	7,565	312	2,304	3,000	84	2,813	5,326	284	2,281	2,999	67	2,234	4,219
4	331	2,317	2,988	92	3,737	7,285	303	2,198	2,808	81	2,534	4,749	271	2,151	2,857	66	2,205	4,127
5	324	2,252	2,982	96	3,356	6,408	291	2,158	2,816	82	2,601	4,901	271	2,267	3,136	61	1,933	3,459
6	317	2,232	2,954	93	3,179	6,054	288	2,118	2,825	85	2,300	4,215	272	2,257	3,093	66	2,188	3,562
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					
	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	51	426	602
4	31	504	901	9	382	747	49	715	1,284	18	469	912	11	643	1,313
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、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。

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

旅の楽しみは見知らぬ土地で新しい体験ができることだ、と思う。現象学はフッサールが始めた哲学の領域だが、その現象学に「生活世界」という概念がある。これは自分が実際に触れ、感じることのできる、いわば日常の世界のことである。われわれは、テレビやラジオ、新聞、雑誌などを通じて実際に行くことができない土地や、体験できない出来事を知ることができる。しかし、これらは自分で直に体験しているわけではない。体験しているのは、あくまで「自分がそのような土地や出来事を見たり、聴いたり、読んだりしていること」だけである。生活世界だけが実際に自分で確かめられるものである。

ところで、最近パソコンマニアを中心にバーチャルコミュニティが形成されつつある。これは、イ

編集後記

インターネットなどのコンピュータネットワークをベースとして人びとが出会い、語り合い、情報を分かち合い、また協力し合い、助け合う、そんな世界である。このようなバーチャルコミュニティも確かに自分で体験できる生活世界ではある。しかし、私は「バーチャル（仮想）」は仮想でしかない、と思う。確かに、われわれはコンピュータネットワークを通じて空間および時間を超えて他の人びととコミュニケーションできる。しかし、そこで得られる体験はやはりコンピュータを使って自分のメッセージや画像を相手に送ることであり、また画面に映し出された相手からのメッセージや画像を自分で見る

ことである。しかも相手がどんなに詳しく状況をこちらに伝えようと全く同じ状況を自分の頭の中で再現することは不可能であり、まして自分がそこにいたら感じることができ得るであろう状況を疑似にせよ体験することは不可能である。やはり現場にいて直に感じるほかないのである。

こう考えると旅はやはりある土地で直にものに触れることができる良い機会である。そして、ともしれば狭い空間に限定されがちな生活世界を一時的にせよ広げてくれるものである。忙しい毎日ではあるが、できるだけ時間をとってまだ行ったことのない土地で新しい体験をする、そんな旅の楽しみ方をしてみるのも良いと思う。

三 洋 海 運
総務部総務課長 山田啓一

せんきょう 7月号 No. 420 (Vol. 36 No. 4)

発行◆平成7年7月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (調査広報部)

編集・発行人◆植松英明

製作◆大洋印刷産業株式会社

定価◆400円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

会 員 紹 介

当協会会員は156社。
(平成7年7月現在)

会社名：国際エネルギー輸送㈱ (英文名) INTERNATIONAL ENERGY TRANSPORT CO., LTD

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 小林義久

本社所在地：東京都港区虎ノ門3-7-8 ランディック第2虎ノ門ビル

資本金：1,224百万円

創立年月日：1917年8月18日

従業員数：海上194名 陸上21名 計215名



所有船状況	① 遠洋・近海・沿海	7隻	735.415%	1,246.719%
管理船状況	① 遠洋・近海・沿海	16隻	1,598.592%	2,821.744%

主たる配船先：ペルシャ湾、東南アジア、ニュージーランド

事業概要：当社は、所有船を商船三井グループに貸船する傍ら、原油・LPG・メタノールなど各種液体エネルギータンカー専門に配乗および船舶管理を行っており、その規準となる当社版「安全管理システム」はNK審査に合格、登録済みである。



会社名：国際マリントランスポート㈱ (英文名) INTERNATIONAL MARINE TRANSPORT CO., LTD

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 朝倉良三

本社所在地：東京都荒川区西日暮里2-26-2 日暮里UCビル

資本金：500百万円

創立年月日：1937年2月8日

従業員数：海上263名 陸上27名 計290名

他に比国等外国船員約200名

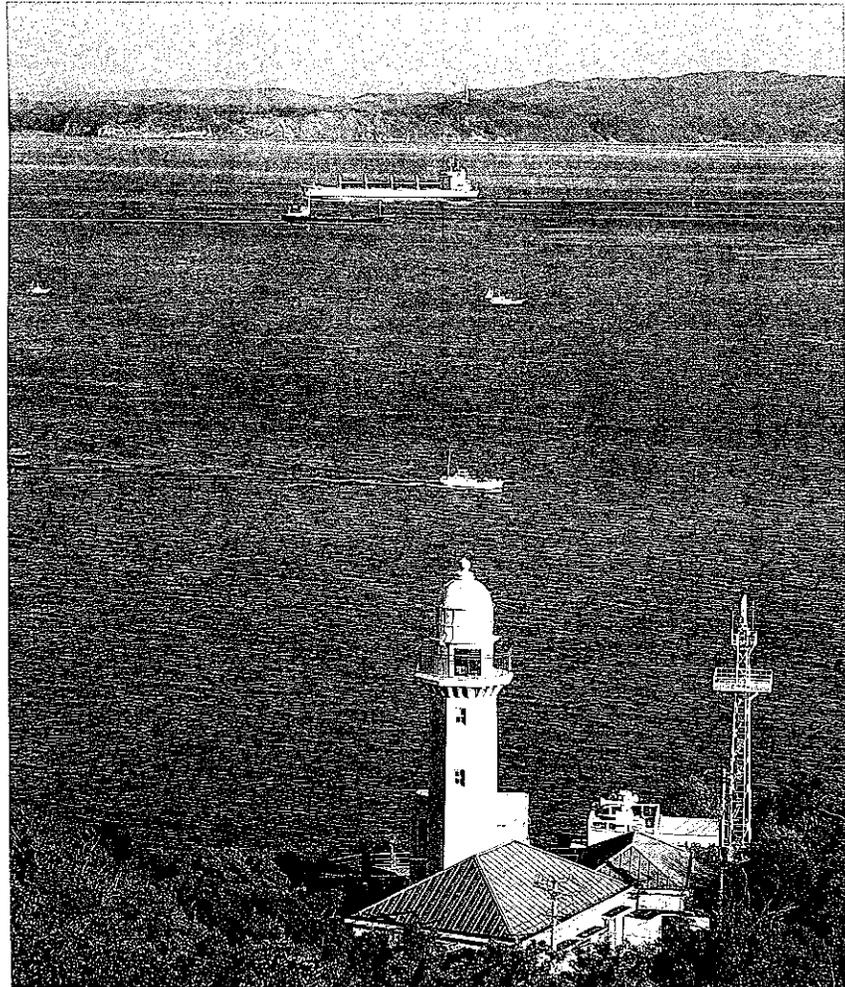


所有船状況	① 遠洋・近海・沿海	7隻	258.716%	352.968%
管理船状況	① 遠洋・近海・沿海	14隻	677.820%	871.174%

主たる配船先：北米、欧州、極東、豪州、ニュージーランド

事業概要：当社は、商船三井グループのオーナー兼船舶管理会社として、北米/欧州/ニュージーランドコンテナ船、世界ネットワークの自動車専用船、豪州/北・中南米積の鉱石・石炭船等に配乗し、MOLドライカーゴ輸送の一翼を担っております。

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