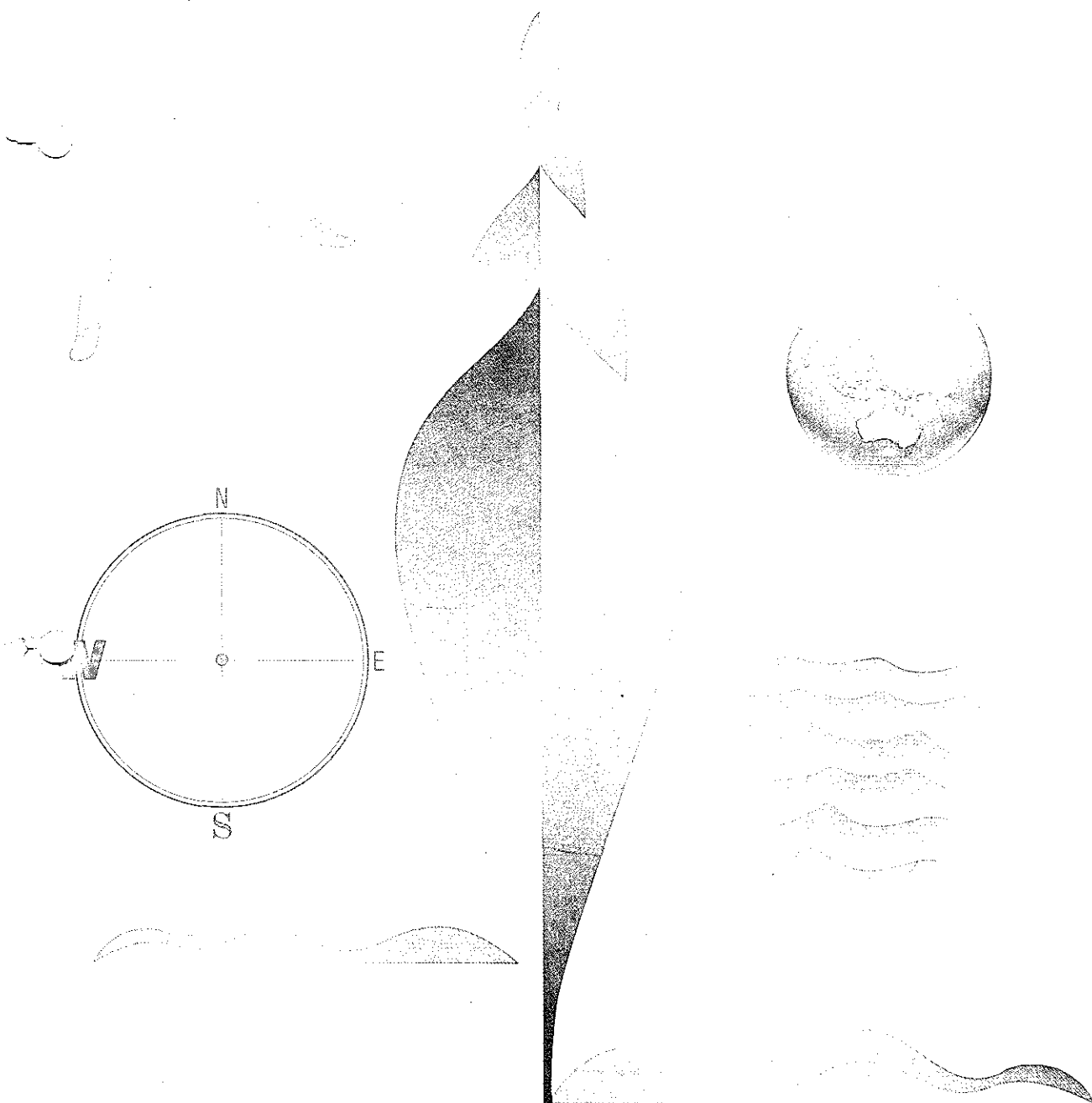


平成8年4月20日発行 毎月1回20日発行 No.429 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1996

4



社団法人 日本船主協会

船協月報/1996年4月号 目次

◎巻頭言

ヒューマンエラー★日本船主協会常任理事・飯野 照——1
飯野海運取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 海運造船合理化審議会への対応について——2
2. 規制緩和推進計画の改定について——9

◎特別欄

盛況に終わった第2回国際海事展 SEA-JAPAN 96——11

★SEA-JAPAN96事務局（日本船舶輸出組合）●松井一敏

◎随想

クロノメータとタイム・ボール★神戸海洋博物館館長代理・弓倉恒男——16

◎海運ニュース

1. 標準メッセージを裏から支える通信技術に焦点を当てる——18
—SMDG ドバイ会合の様態—
2. 有害液体物質の汚染分類の見直しに着手——19
—IMO 第1回ばら積液体、気体に関する小委員会（BLG）の審議模様—
3. 平成8年度水先人適正員数が決定——23
—第48回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—

◎業界団体を訪ねて—訪問団体 日本アンモニア協会——26

◎海運雑学ゼミナール★第73回——28

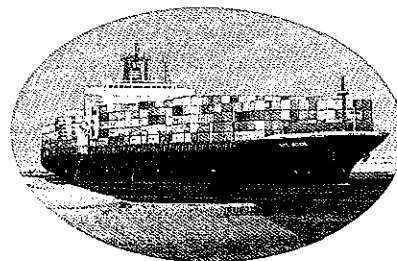
◎ London 便り——30

❖海運日誌★3月——31

❖船協だより——32

❖海運統計——35

❖編集後記——40



コンテナ船「NYK ALTAIR」

ヒューマンエラー

日本船主協会常任理事
飯野海運取締役社長 飯野 照



外航海運では、今や混乗化が定着しつつあり、その運航面においては海技力格差の是正、意志疎通の円滑化、ロイヤルティーの確保等について、重要課題として取り組んでおりますが、その中でも意志疎通の良否如何は、重大な海難事故を引き起こす要因となる可能性が強い。

事故の原因を分析する場合、5M要因、すなわちMAN（人間）、MACHINE（機械）、MEDIA（環境、情報）、MANAGEMENT（管理）、MISSION（使命）がどのようにかわったかを調査する手法があります。これらの要因のうち、MAN（人間）要因、すなわちヒューマンエラーによる事故が絶対多数を占めており、海難事故においては80%以上となっております。事故をなくすためにはヒューマンエラーを防止することであるといっても過言ではありません。

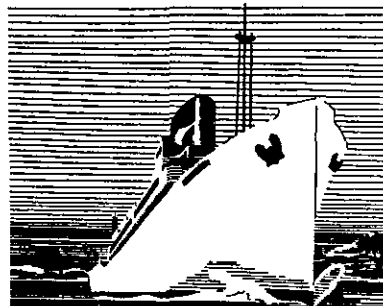
IMOにおいても、ISM CODEの強制化、STCWの見直し等ソフト面での安全制度の整備が進められておりますが、日本船長協会のヒューマンファクター研究委員会においても、現場船長へのアンケート調査を実施し、その回答をもとに研究中であると聞いており、興味を持ってその調査研究結果を待っているところです。

ヒューマンエラーの中味はと言いますと、

作業者の監視ミス、操作ミス、連絡ミス、理解不足に分類され、作業者の知識不足とともに熟練作業者においても省略行為、近道反応、あるいは憶測判断によるミスが多く見受けられます。また、経験の多少、職種の違いにかかわらず、危険を「危険」と感じていない作業者ほど、ミスを犯し事故にあう確率が非常に高いといわれています。

先に述べたとおり混乗化が定着しつつある中で、このヒューマンエラーを防止するためには、教育訓練の充実が不可欠であります。シュミレーターによる訓練、危険予知訓練（KYT）を取り入れると同時に、船内訓練（OJT）を充実させるとともに、とにかく上位職から下位職への一方通行に終始しがちな船内体制の中で、意見の活発な交換により意志の疎通をはかる場を設け、集中力、注意力を高め、スピード制御心と危険に対する感受性を鋭くし、一人一人が前向きに考えながら、安全に作業を成し得る環境を整えていくことが必要であります。

さらに、海陸間においても、一方通行的な指示や報告だけでなく、より緊密なコミュニケーションを保ち、意志の疎通をはかっていくことがますます重要になるものと考えております。



1. 海運造船合理化審議会への対応について

1. 海運造船合理化審議会海運対策部会の開催

運輸省は、最近における国際経済環境の変化を踏まえた外航海運のあり方について、国際競争力の強化のための方策等を幅広く検討することが必要であることから、昭和63年以来8年ぶりに、海運造船合理化審議会（以下、海造審）海運対策部会（部会長：犬井圭介 全日空エンタプライズ社長）を開催することとした。

今回の海造審海運対策部会の開催にあたっては、従来のように運輸大臣による諮問が行われず、昭和60年6月5日の海造審答申「今後のわが国外航海運の健全な発展と諸問題の解決のために、随時、行政その他の関係者から事情を聴取し、必要に応じて意見を述べる体制をとっていくことが適切である。」に沿って開催するもので、結論がまとまれば海造審による建議として運輸大臣に報告することとなっている。

海造審海運対策部会には船主側委員として当協会より新谷会長、乾副会長、浜本副会長（外航労務協会会長）、および鷺見政策委員会副委員長の4名が委員および専門委員として参画している。（資料1参照）

海造審海運対策部会は、平成8年3月28日に

開催され、概要次のとおり審議が行われた。

2. 海造審海運対策部会の模様

はじめに、運輸省岩田海上交通局長より配布資料（資料3-1・2）に基づき、わが国の国際物流および外航海運の現状について説明があった。

次いで、今後の対応について、犬井部会長より、本件の審議については専門的かつ具体的な検討を要することから、従来通り専門委員会を中心とした小委員会を設けて議論を深め、その結論を基に当部会でさらに審議し、対策がまとまれば建議として取りまとめたい旨提案があり、全員の了承を得た。さらに、犬井部会長より、海造審海運対策部会小委員会の委員が資料2のとおり推薦された。

同日開催された第41回海造審海運対策部会小委員会の審議概要は、次のとおりである。

3. 第41回海造審海運対策部会小委員会の模様

(1) 今後の日程等

はじめに、委員長に谷川久成蹊大学教授が選任され、次いで、運輸省より、小委員

会における審議および今後の日程等について次のとおり説明があった。

小委員会においては、国際船舶に関する制度の本格的な実施に向けた拡充についての今後の課題をはじめとして、最近における国際経済環境の変化を踏まえた外航海運のあり方(国際競争力強化のための方策等)について概ね1年程度をかけて検討を行い結論を得る。さらに、可能であれば、本年7月までに平成9年度概算要求等を盛り込んだ中間答申を取りまとめることとしている。

次いで、小委員会の審議に関して、船主および組合より資料に基づき概略次のとおりそれぞれ意見を開陳した。

(2) 船主意見概要

当協会新谷会長および乾副会長より、概略次のとおり船主意見を開陳した(資料4・5参照)。

外航海運業は、世界単一市場の下で、諸外国海運企業との裸の国際競争に晒されているため、何よりもまず船舶が諸外国船社と対等に競争しうる国際競争力の確保が大前提であり、さらに、企業が自由な事業活動を行えるよう環境を整備する必要がある。

海造審においては、これを前提として議論してほしい。船主が要請したい具体的な検討事項は以下のとおり。

[日本商船隊の国際競争力回復]

・日本船

日本籍船の国際競争力が諸外国籍船と同等であること。現状では、私企業の立場からは「今後とも日本籍船を持つ」とは言えない。

昨年提案された国際船舶制度については、配乗要件の緩和等具体的な道筋を明らかにすること。

・仕組船(支配外国用船)

日本商船隊全体としての国際競争力を維持するため、仕組船をその中核としている。その実質に着目し、政策上の取り扱いを改善すること。

・日本人船員の位置づけ等

船舶運航要員としてのみではなく、外国人船員の指導・管理・監督要員として、さらには運航管理、船舶管理、技術開発等陸上職域においてもこれまで以上に重要な役割が期待される。

船員の育成問題は、各社の経営判断に委ねられるべきで、カンパニーミニマムおよび全体としての定量化の議論はなじまない。

日本人船員の海技の伝承については必ずしも日本籍船でなくとも可能であり、日本人船員問題と日本籍船問題とは別個に議論すること。

[諸制度の改善および諸規制の撤廃]

企業が自由な事業活動を行うことができるよう諸制度の改善および諸規制の撤廃を図る等、環境整備に努めること。

(3) 組合意見概要

全日本海員組合并出本中央執行委員より、概略次のとおり組合要望事項につき説明があった。

・審議項目を日本籍船・日本人船員確保法、国際船舶制度の具体策(政策支援等)とすること。

・日本籍船・日本人船員の確保を目的とした国際船舶制度に関する法律の制定が必要であり、日本人船員の確保・育成には政策支援は不可欠である。

・また、このまま放置すれば日本人船員は限りなく“0”に近づくことが予想されるため、ノウハウの維持、安定輸送の観点から、政策判断による定量的明確化は不可欠である。

・なお、船長・機関長の2名配乗問題について

ては、それが先行すれば減少に拍車がかかることとなるので、日本人船員の確保・育成政策と一対のものである。

以上説明の後、鋭意意見交換を行い、荷主側より国際競争上、輸送コストの合理化が必要であり、船の選定にあたり何らかの規制が加わることは好ましくない等の意見が出された。

【資料１】

海運造船合理化審議会海運対策部会委員 名簿（平成８年３月現在）

部会長

犬井 圭介 全日空エンタプライズ社長

委 員

秋山 庸一 日本瓦斯協会理事
荒木 浩 経済同友会副代表幹事
有吉 孝一 日本損害保険協会会長
栗田 房穂 朝日新聞社主任研究員兼論説委員
五十畑 隆 産業経済新聞社客員論説委員
乾 英文 当協会副会長
岡井 政義 石油連盟常任理事
川岸 近衛 読売新聞社論説委員会副委員長
草柳 文恵 テレビキャスター
熊本 昌弘 神戸製鋼所副社長
畔柳 昇 電気事業連合会専務理事
櫻井 良子 ジャーナリスト
新谷 功 当協会会長
田付茉莉子 恵泉女学園大学教授
玉置 和宏 毎日新聞社論説委員
丹治 誠 日本開発銀行副総裁
中西昭士郎 全日本海員組合組合長
西尾 哲 日本貿易会副会長
西村 正雄 日本興業銀行副頭取
藤井 義弘 日本造船工業会会長
増澤 高雄 日本長期信用銀行取締役会長
村本理恵子 専修大学助教授
保田 博 日本輸出入銀行総裁

山内 良一 日本中型造船工業会国際委員長
米澤 義衛 青山学院大学教授

専門委員

井出本 榮 全日本海員組合中央執行委員
（国際汽船局長）
岡本 光世 電気事業連合会調査部長
尾松 伸正 日本開発銀行理事
栗原 宣彦 日本経済新聞社社友
小島 幹生 日本貿易会専務理事
新藤 卓治 日本造船工業会専務理事
鈴木 耕三 日本瓦斯協会常務理事
鈴木 恒男 日本長期信用銀行常務取締役
鷺見 嘉一 当協会政策委員会副委員長
武富 将 日本興業銀行常務取締役
谷川 久 成蹊大学教授
浜本 敏孝 外航労務協会会長
宮副 信隆 石油連盟常務理事
宮脇 哲也 全日本海員組合中央執行委員
（政策局長）
横江 信義 日本鉄鋼連盟常務理事
吉田 豊 セメント協会調査部次長

【資料２】

海運造船合理化審議会海運対策部会小委員 会名簿（平成８年３月現在）

委 員

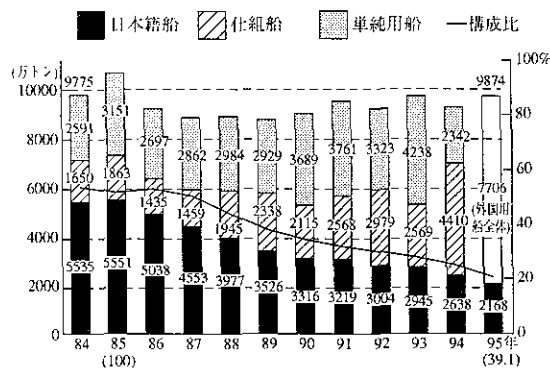
栗田 房穂 朝日新聞社主任研究員兼論説委員
五十畑 隆 産業経済新聞社客員論説委員
乾 英文 当協会副会長
川岸 近衛 読売新聞社論説委員会副委員長
新谷 功 当協会会長
玉置 和宏 毎日新聞社論説委員
中西昭士郎 全日本海員組合組合長

専門委員

井出本 榮 全日本海員組合中央執行委員
（国際汽船局長）
岡本 光世 電気事業連合会調査部長
尾松 伸正 日本開発銀行理事

栗原 宣彦 日本経済新聞社社友
 小島 幹生 日本貿易会専務理事
 新藤 卓治 日本造船工業会専務理事
 鈴木 耕三 日本瓦斯協会常務理事
 鈴木 恒男 日本長期信用銀行常務取締役
 鷺見 嘉一 当協会政策委員会副委員長
 武富 将 日本興業銀行常務取締役
 谷川 久 成蹊大学教授
 浜本 敏孝 外航労務協会会長
 宮副 信隆 石油連盟常務理事
 宮脇 哲也 全日本海員組合中央執行委員
 (政策局長)
 横江 信義 日本鉄鋼連盟常務理事
 吉田 豊 セメント協会調査部次長

日本商船隊の船腹量(重量トン数)の推移
 (単位: 万トン)



海上交通局調べ
 ()内は1985年の数値を100としたときの指数

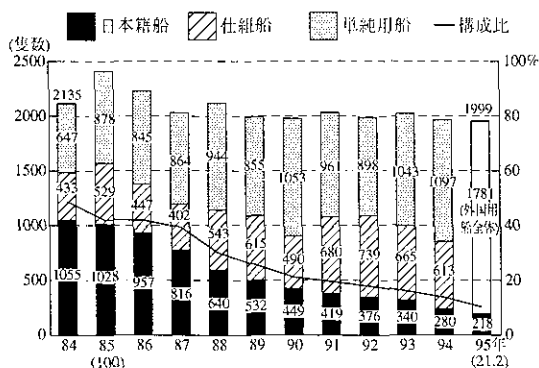
わが国商船隊は上記の3種類から構成されており、総隻数は近年概ね2,000隻前後で推移しているが、そのうち、日本籍船はこの10年間で隻数で20%まで、船腹量で約40%までそれぞれ減少している。

【資料3-1】

わが国商船隊における日本籍船・仕組船・単純外国用船の割合

- ① 日本籍船
- ② 仕組船 (日本船社が海外子会社に所有させ実質的支配の下に運航している外国籍船)
- ③ 単純外国用船 (貨物の輸送需要に対応して海外市場からチャーターしてくる外国籍船)

日本商船隊の隻数の推移
 (単位: 隻)



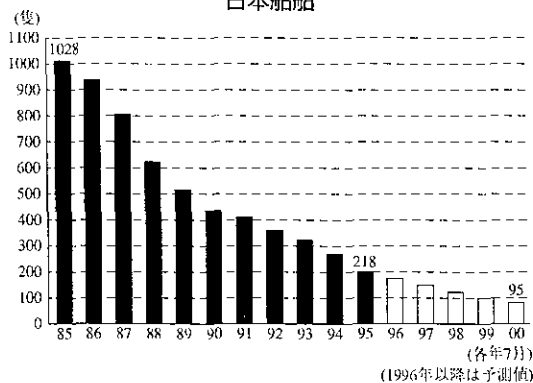
海上交通局調べ
 ()内は1985年の数値を100としたときの指数

【資料3-2】

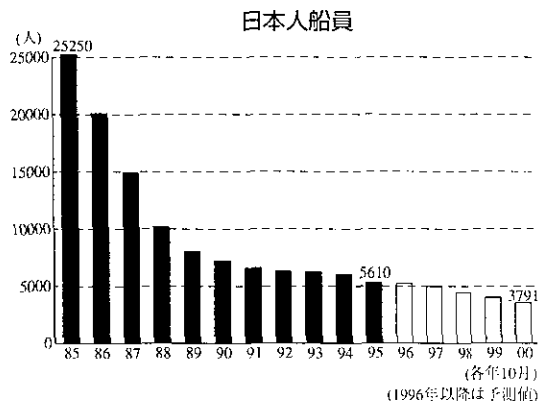
日本籍船数および日本人船員数の動向

現在の日本籍船の海外流出の趨勢がそのまま継続すれば、平成12年(2000年)には、日本籍船は100隻、日本人船員は4,000人を下回ることが予想されている。

日本船舶



(各年7月)
 (1996年以降は予測値)



(日本船舶の予測手法)

- (1) 既存船の減少数：1994年を基準として主要な船種毎に最近5年間の平均的海外売船年齢を算出、当該年齢に達した船舶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1994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。

(日本人船員数の予測手法)

- (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、1989年から1993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。

【資料4】

新谷会長発言要旨

日本外航海運産業の現状については、先程事務局からご説明があった通りでございますので省略させていただきます。新たな国際経済環境に対応した外航海運政策をご審議戴くに際して船主側の意見を纏めたものをお配りしております。ここではその補足説明を含め、船主としての考え方を簡単に申し述べることに致します。

まず最初に申し上げたいことは、外航海運産業の特性についてであります。外航海運は世界単一市場の下で、外国海運企業との裸の国際競争に晒されています。言い換えれば、船舶や運航経費、燃料費等のコストの内かなりの部分が、概ね世界共通の価格体系の中で競争が行われております。従って、厳しい国

際競争に生き残っていく為には、企業の総体としての競争力が不可欠であります。財務・営業・運航面での競争力も当然のことながら重要な要素であります。何よりもまず、海上輸送サービスの生産手段としての船舶(商船隊)が、諸外国船社と対等に競争し得るコスト競争力を持たなければなりません。

第二には、単一市場であるが故にサービスの対価としての運賃は、米ドルが主流であります。1985年のプラザ合意以降の一貫した円高・ドル安の状況の下で、それぞれの企業が業務の海外シフトを始めとする国際化に取り組みコストのドル化を鋭意図っておりますが、それでも企業経営の全体から見た場合、収入の65%がドル建であり、一方、費用のドル建比率は57%程度に止まっています(プラザ合意以前は46%)。従って、為替の変動は企業の収益に大きな影響を与えます。

第三には、比較的に新規参入障壁が低いこと、昨今の造船技術の発達による船舶建造工程・期間の短縮や、在庫の持てない輸送サービスを提供しているという観点からも、外航海運は過当競争に陥りやすい産業構造となっております。船の経済的寿命を20年とした場合、マーケットの好転を享受できる期間が極めて短くなっている、という事実が指摘できると考えます。そのような状況の下では、船を単に生産手段としてのみ捉えるのではなく、貴重な資産としての側面からマーケットの高低に合わせて自由に売却し、また買い入れることができるような柔軟な企業活動が、今後益々経営上重要なファクターとなって来ております。

このような産業としての特性に対応するのは、飽くまで企業の自己責任に基づく独自の経営判断による自助努力であることは、論を待ちません。市場原理と経済原則に基づく企業活動を通じて日本外航海運産業が健全に生

き残ることが、結果としてわが国の必要な生活・貿易物資の安定輸送に寄与できる道であると考えています。但し、そのような企業の国際競争力確保の為の努力に対して阻害要因となるような国やその他の規制、改善を必要とする制度があるとすれば、それは何としても撤廃が見直しをして戴きたい。そのような観点から、この審議会において様々な局面からの議論をして戴きたいと願う次第です。

具体的な施策の要望事項については、お手元にお配りしておりますリストにある通りです。規制緩和と要望事項のうち、船舶・運航の安全と環境保全に関わる問題は、単に一企業や産業だけの問題ではありませんが、私どもとしては、少なくとも国際条約等の国際基準に沿ったスタンダードをベースとして捉えるべきであり、それ以上の過重な規制は加えるべきではない、と考えます。

これまでの審議会や懇談会を通じて、日本商船隊の国際競争力確保の問題が論じられ、それぞれにおいて一定の方向付けがなされ具体的な方策が実行されて参りました。関係者のご努力に感謝申し上げる次第であります。1ドルが100円という時代が定着しつつあり、一時は80円を切り、将来についても更なる円高の恐れがある時代に於いて、常に、日本人船員とパッケージで語られてきた日本籍船に対する評価が従来の延長線上で良いのかどうか、について充分にご議論願いたいところであります。われわれ船主側と致しましては、様々な国際航海に従事する船舶として、国際紛争や緊急事態が起こった場合に外交チャネルを通じた国家の支援や庇護を期待できる日本籍船を、出来うるならば保有したいと考えております。しかしながら、冒頭でも申し上げた通り、その為には日本籍船のコスト競争力が諸外国籍船と同等であることが必須の要

件であります。多くの関係者のご尽力と多大の年月を経て実用化された、最も進んだ近代化船であるパイオニア・シップでさえ、現下の経済環境の下では既に競争力をなくしている事実を考えた場合、私企業の経営として『今後とも日本籍船を持つ』とは言えないのであります。この程、関係者のご努力により『国際船舶』の概念が税法上認められ、それに関する法改正が今国会で審議されることとなりましたことは一歩前進ではありますが、国際競争力という観点から見た場合未だなお大きな落差があると言わざるを得ません。その最も大きな要因である配乗要件の緩和についての具体的な道筋を議論して戴くようお願い申し上げます。尚、日本籍船と日本人船員の問題がパッケージで語られることは、ややもすると問題点の本質を見誤る恐れがあり、特にその保有・運航に関わる費用負担を総て抱える船主にとりましては、日本人船員問題と日本籍船との問題は別個に議論願いたいと考えている次第です。

また、私企業として日本商船隊全体としての国際競争力を維持するための努力の結果として、仕組船（支配外国用船）が日本商船隊の中核を占めるに至っている現在、税制等の取り扱いについて、その実質に着目した政策上の取り扱いの改善策をご議論願いたいと考えます。

船員の問題は、企業経営の中核となるべき『ひと』の問題のひとつとして極めて重要であると考えています。船は6ヵ月で出来るが船長・機関長に育てるまで、商船大学を卒業した後も十数年の年月が掛かります。更に、外航海運産業の国際化と分業化の進展により、各企業における日本人船員の役割は単に船舶運航要員としてだけではなく、広く技術管理者として、また、将来の経営の一翼を担う一員としての資質が要求されているばかりでな

く、外国人船員の育成・指導・監督の役割も期待されており、そのための日本人船員の個人のレベルでの国際化が是非とも推進されなければなりません。即ち、将来の外航海運を支える船員として期待されているのは、まさに総合的な管理能力を持った高度な技術者であり、それぞれの企業が置かれている経営状況とその経営戦略に応じて、その要員・育成計画を立てるべきであります。当然のことながら、為替の動向や経済環境の変化に応じて、それらは変化せざるを得ないものであります。従って、例えば船員の定量化の問題を出されましても、保証ができない以上、将来の雇用の責任を結果として伴うような議論は致しかねると考えております。もし、国の政策として一定数の日本人船員が必要である、との方向付けがこの審議会にて為されるのであれば、企業の経営とは別個の枠組みの中で方針を立てるべきものと考えます。

最後に、外航海運を取り巻く大きな環境の変化に対する企業の取り組みについてであります。ひとことで申せば『国際化』と言えますと考えます。ある一面から見れば、それは産業の空洞化とか、海運の真空化という言葉で表されるのでありますが、言葉の響きからくるネガティブな面からのみ捉えるのではなく、産業が構造的な変化をしている、これは、単に日本外航海運のみの問題ではなく、日本の産業全体が抱えるのと同質の問題であり、積極的にこの潮流を如何に乗り切るべきか、の観点から論議をお願いしたいと考えております。私どもは、外航海運産業は世界的に荷動量が年率約3%の伸びを示しており、市場として発展性があり、また、未来もあると考えております。飽くまで、企業が自己責任に基づき自由に経済行動を行うことにより、健全な日本外航海運企業群を作り上げることが、結果として国の利益を守る道であり、その環

境整備を国をお願いしたいと考えております。宜しくご審議のほど、お願い申し上げます。

【資料5】

乾副会長発言要旨

外航中小船主協会の会長も務めておりますので、本日は外航中小船主の立場から発言申し上げます。

日本外航海運産業の問題点に関しましては、先程新谷会長から説明頂いた通りでございます。外航中小船主にとっても問題意識は同じであります。

しかしながら、企業基盤も脆弱で体力のない外航中小船主にとっては、現状はさらに厳しい状況に直面していると言っても過言ではありません。

すなわち、外航中小船主・オーナー業務の本来の役割は、船舶を低コストでオペレーターに提供することにあります。昨今の円高定着により FOC 等の船舶にオーナーとしては太刀打ちできない状況にあり、存在意義そのものが問われております。

このため、われわれ中小船主が生き残りを図っていくためには、船隊の国際競争力確保が絶対であります。

日本籍船に国際競争力がついてくれば、われわれとて日本籍船としたいし、そのための対策がこの海造審でも検討されるところで大いに期待するところであります。今回の海造審で国際船舶制度の導入等、日本籍船の競争力の抜本的な解決に向けた途が示されるものと期待いたしております。

しかしながら、その実現まで待てる余裕のある中小船主は残念ながらございません。従って、なんらかの対策が実現し、日本籍船が国際競争力を回復するそれまでの間は、日本籍船をフラッグینگ・アウトしていかざるを得ないと存じます。

このような状況の中で、日本籍船が一隻も持てなくなった中小船社の船員に対して現在船員保険が原則適用対象外となっております。

私どもは、船員の願いも踏まえ、船主協会を通じ、これら船員に対しても船員保険の被保険者としてほしい旨要望しております。

これについては、現在、官労使で非公式ながら勉強会がもたれ検討されていると聞いておりますが、是非早く私どもの要望が実現い

たしますよう強くお願い申し上げます。

中小船主の海造審の議論に際しての考え方につきましては、船主協会が用意いたしました「船主意見」に盛り込まれている通りですが、中小船主は中小船主なりに新しい道を模索しております。このような芽を摘むことのないよう、諸制度の改善、規制の緩和をお願いしたいと考えております。

2. 規制緩和推進計画の改定について

規制緩和問題については、平成7年3月31日、中長期ビジョンである「規制緩和推進計画」が策定されており、政府は行政改革委員会の意見等を踏まえ、毎年末までに計画を見直し、毎年度末までに改定することとしている。

当協会は、同計画の見直しにあたり、平成7年3月に運輸大臣宛に提出した海運関係分野に係る規制緩和要望のうち、未実現事項に新たに会員会社より寄せられた要望を加え、22項目に取りまとめた「海運関係分野の規制緩和の一層の推進についてのお願い」を同年11月30日付で運輸大臣宛に提出しており、また特に重要と考えられる要望事項については、「規制緩和に関する緊急要望」3項目を同年9月29日付で運輸大臣に要望している。

(平成7年3月27日付要望については本誌平成7年4月号P.6、平成7年11月30日付要望につ

いては平成7年12月号P.2参照)

今般3月29日、上記「規制緩和推進計画」の改定が閣議決定され、当協会要望関係では船員の雇入契約に係る一括公認制度の対象範囲の拡大(船員中央労働委員会の審議が必要)等が措置予定とされた。(改定された規制緩和推進計画における当協会要望事項については資料参照)

なお、同計画中、独占禁止法適用除外制度の見直しについては、内航海運の運賃協定については適用除外の範囲が縮小されることとなったが、外航海運事業間の協定については、独禁法適用除外制度が国際的に認められているところから、今後の国際的な海運政策の動向や海上輸送の実態を踏まえた上で、引き続き見直しの検討が行われることとなった。

【資料】規制緩和推進計画(平成8年3月29日閣議決定)における規制緩和事項(当協会規制緩和要望関係)

1. 海上運送事業等

事 項 名	措 置 内 容	実施予定時期	備 考
水先制度の料金及び業務規制	a) 水先制度の料金体系を見直し、簡略化する。 b) 水先業務について、平成7年度に設置した同一湾内に複数ある水先人会間の連絡協議会の検討結果を踏まえ必要な規制緩和を進め、その効率化を図る。	平成7年度(水先料金問題検討委員会を設置) 平成8年度以降、結論を得られるものから逐次実施 平成7年度(連絡協議会を設置し検討) 平成8年度以降、結論を得られるものから逐次実施	海上安全船員教育審議会の審議が必要。 海上安全船員教育審議会の審議が必要。
日本籍船の海外譲渡等	日本籍船の海外譲渡等に係る許可制を一定の船舶(国際船舶)を対象とする届け出制にする。	平成8年度(公布後6カ月以内)	今通常国会に改正法案提出

2. 船舶検査

事 項 名	措 置 内 容	実施予定時期	備 考
船舶の検査	a) 国際航海に従事する旅客船について、上乗船底検査に代えて水中船底検査を認めるなど、技術の進歩に応じた検査方法の合理化を図る。 b) 救命、居住、衛生設備等について、日本海事協会（NK）の非旅客船の検査を活用し、管海官庁の検査に合格したもののみならずことが可能な範囲を拡大する。 c) 一定の船舶について船舶検査証の有効期間（現行一定の小型船舶を除き4年）を延長する。 d) 一定の船舶について海洋汚染防止証の有効期間（現行一定の小型船舶を除き4年）を延長する。	一部措置済 平成7年12月21日 平成8年度以降、結論を得られるものから逐次合理化 平成9年度 平成9年度 平成9年度	水中検査については、海上技術安全局首席船舶検査官通選 NKの検査実施体制の整備等が必要。 船舶の製造・整備技術の進歩及び国際条約の発効動向を勘案することが必要。 海洋汚染防止設備等の製造・整備技術の進歩及び国際条約の発効動向を勘案することが必要。

3. 船 舶

事 項 名	措 置 内 容	実施予定時期	備 考
船舶等型式承認試験の試験方法及び判定基準	船舶等型式承認規則等に定める型式承認試験に係る手続を簡素化し、判定基準（型式承認試験基準）と国際基準との整合化を図る。	平成7年度以降逐次実施	GMDSS 関連機器については、平成8年度早期に措置予定。

4. 電 波 等

事 項 名	措 置 内 容	実施予定時期	備 考
電気通信機器に係る基準・認証	GMDSS 関連機器に係る船舶安全法及び電波法に基づく型式承認について、航海用レーダーと同様の相互承認方式を採用する。	措置済 平成8年3月29日	運輸省令等 郵政省告示

5. 船 員

事 項 名	措 置 内 容	実施予定時期	備 考
船舶職員養成施設修了者の筆記試験	船舶職員養成施設の課程を終了した者に対する筆記試験の免除期間の延長を行う。	措置済 平成8年1月17日	運輸省令
船舶職員の乗船定員と乗船資格	a) 新マルシップ混乗船について、混乗近代化船の船舶職員5名体制の導入を図る。 b) 航海士等無線部以外の履歴を、海技士（電子通信）試験受験のための乗船履歴として認める。 c) 海技士（通信）等に係る受験資格としての乗船履歴を認める船舶の範囲を拡大する。	措置済 平成7年9月25日 措置済 平成7年9月28日 措置済 平成8年1月17日	海上技術安全局船員部船舶職員課長通達 運輸省令
上級海技士資格の取得	海技従事者国家試験の英語等の科目について、筆記試験を免除する講習を海技大学校に設けることにより、上級資格取得を促進する。	平成8年4月 （省令改正済）	運輸省令（平成8年4月1日施行予定）等
船舶料理士の資格	外国人船員による船舶料理士資格の取得を容易にする。	平成8年度	
船員に支給する食料	乗船中の船員に対する食料支給の基準を見直す。	平成8年度	
衛生管理者の資格要件	船舶に乗り組む衛生管理者の資格要件を見直す。	平成8年度	
船員の雇入契約に係る一括公認制度	船員の雇入契約に係る一括公認制度について、一括公認の対象範囲を拡充する方向で見直す。	平成8年度	
外国人の船員手帳	a) 外国人に交付する船員手帳の有効期間を2年から5年に延長する。 b) 一部の海運支局で、外国人に対する船員手帳の交付を可能とする。	平成8年4月 平成8年4月	省令改正 省令改正

特 別 欄

盛況に終わった第2回国際海事展 SEA-JAPAN 96

松井一敏

SEA-JAPAN96事務局（日本船舶輸出組合）

はじめに

去る3月5日から10日までパシフィコ横浜において、第2回国際海事展 SEA-JAPAN96が開催された。期間中比較的天候に恵まれ、参加者は延べ約5万人と盛況裡に閉幕した。

国際海事展とは、造船・船用機械・船用資材などのいわば国際見本市である。海事展は世界の海運国で開催されており、ノルウェー・オスロの Nor-Shipping、ギリシャ・ピレウスの Posidonia、オランダ・ロッテルダムの Europort、ドイツ・ハンブルグの SMM などが主要なものであり、Nor-Shipping など は30年の歴史を持ち、それぞれ2年に一度開催されている。1994年から始められた SEA-JAPAN は、歴史が浅いにもかかわらず、出展会社数・入場者数からみて、韓国 の Kormarine、シンガポールの Singapore

を凌ぎ、アジアでは最大となり、上記の歴史ある海事展に次ぐものとなっている。SEA-JAPAN は、他の国のそれが見本市のみであるのに対し、一般を対象とした船に関するイベントを行っているのが特徴である。

SEA-JAPAN96は、造船・海運関係4団体およびシートレード社の共催で行われたが、厳密に言えば、展示会は英国の展示業者であるシートレード社の主催であり、コンファレンスとイベントが、造船・海運関係4団体の共催であ



▲SEA-JAPAN 96開会式

って、日本財団（日本船舶振興会）の補助金を得て横浜市の全面的な協力により運営したものである。

開会式ならびに歓迎レセプション

3月5日（火）16時から北沢運輸政務次官、Hesske・EC副代表、笹川日本財団理事長、細川横浜市港湾局長を来賓に迎え、主催者側から藤井日本造船工業会会長、新谷日本船主協会会長、山岡日本船用工業会会長、合田日本船舶輸出組合理事長、Vokosシートレード会長が出席して約800名の来場者を得て開会式が行われた。実行委員長である飯田庸太郎三菱重工業相談役が都合により出席できなかったため、合田理事長が委員長代行として開会挨拶を行った。

VIPの展示会場巡覧の後、19時から海運・造船・船用メーカー首脳および内外の出展者代表・各国の在日公館首脳など約1,200名の出席者を得て盛況裡に歓迎レセプションが行われた。

展示会

展示会は、日本を含め世界27カ国から393社が出展した。うち134社が国内、259社が海外からの出展であり、社数で海外が66%を占め前回に引き続き国際色豊かな展示会となった。“Gateway to Japan”という対日輸出キャンペーンを展開中のEU各国をはじめ、北欧勢がナショナル・ブースで出展し、日本勢は、日本船用工業会が44社の共同ブース、日本造船工業会が15社の造船統一ブースで出展した。

5日間の入場者は31,000人で今回は土曜

日までの開催であり、日曜も一般公開日として開催した前回の45,000人と単純に比較できないが、連日人波の途切れることがなく、他の国の海事展と比べても入場者数ではひけをとらないかなりの盛況であった。

ビジネス・デーの来場者15,070人の業種を見ると、海運会社17.8%（前回10.2%）・造船会社17.0%（同14.6%）・船用機器メーカー43.9%（同46.0%）となっており、直接的なお客様である海運会社からの来場が7割も増加した。お忙しい中、多数ご来場いただいたことに対し、この場をお借りしてお礼申し上げたい。

出展者を対象としたアンケート結果をみると、自社ブースに立ち寄った来場者について、日本勢が概ね「多かった」「普通」に分類されるのに比べ、外国勢の回答は「普通」「少ない」が多く、来場者が外国ブースを素通りして日本のブースに赴いた様子が浮かび上がる。これは日本の各メーカーが積極的に顧客に来場勧誘を行った結果であろうと考えられる。また、日本の出展者の中にも船主さんの来場が少なかったとの声があるが、上記結果を見る限り、海運会社



▲展示会場を巡覧中の首脳



▲コンファレンスで基調講演をするヒーバー教授

からの来場者は勧誘のあった特定のブースに赴いたのではないかと推察される。

コンファレンス

「アジアの経済発展と物流革命」をテーマとしたコンファレンスは3月6日に開催された。司会を海事産業研究所の山田部長研究員にお願いし、基調講演者は、海事経済研究者国際協会のトレーパー会長にカナダからおいでいただいた。実は2月初め、当初予定していた世界銀行のピータース氏から業務の都合により行けないとの連絡があり、同氏に急遽お願いしたものである。事務方としては、会期1カ月前のそれもキーパーソンのキャンセルに一時青くなったが、最適の方にお引き受けいただき安堵した次第である。

もう一人の基調講演者として、造船業界から日本鋼管の地引技監にお願いし、パネリストには海運から日本郵船の田中調査部長とRCLのスマット社長、荷主代表として荷主協会から推薦をいただいたキャノンの大橋輸出業務部長にお願いいただいた。また、高速輸送の観点から

中央大学の鹿島教授に、港湾関係からハンブルグ港湾振興協会のベッツ会長にお願いし、各氏から専門的な貴重な講演をいただいた。

コンファレンスの参加者は430名にのぼり、450用意した座席が足りなくなるのではないかと一時心配したほどであった。

山田部長研究員のサジェストに基づき、現在考えられるベストの講演者を揃えたコンファレンスであったが、ディスカッションの時間が足らなかったのが残念であり、事務局として今後検討しなければならない大きな反省点である。

船に関するイベント

前述のように船・海に関心をもってもらうことを目的として、一般の方々を対象にイベントを併設している海事展は日本だけである。ご家族をお連れになった造船・海運関係者も数多く見られた。ご家族に造船・海運の仕事を理解していただく、これもイベント併設の目的のひとつである。

最新鋭のロマンあふれる帆船「海王丸」と日本造船業の技術の粋を集めた超高速実験船TSL「飛翔」を並べた船の見学会は、延べ見学者数10,500人と大盛況であった。特に最後の一般公開となる「飛翔」は長蛇の列ができ、説明要員をお願いした三菱重工業・三井造船の皆さんは、休む暇がなく汗だくの対応であった。

最終入場時間ギリギリに男の子2人を連れてお父さんが、「飛翔」の内部を是非見せて欲しいと飛び込んできた。聞けば自分が納入したコ

ンプレッサーを子供達に一度見せてやりたいとのこと。おそらくお父さんの株は相当に上がったであろう。

長崎から回航したハウステンボスの帆船「威臨丸」による体験クルーズを3月9日・10日の2日間にわたり、午前・午後の各1回合計4回実施した。新聞・雑誌・ラジオ等で事前募集し、応募総数5,269通・約19,000人の中から抽選で決まったラッキーな400名が3時間のクルーズに参加して、バウスプリット登りやマスト登り・ロープワーク等日頃体験できない帆船の魅力を体験していただいた。

予算的な制約から日本船主協会が行っている豪華客船によるそれとは比ぶべくもないが、コーストウェイズ社の「ベイブリッジ」(230人乗り)により各日3回計6回東京湾シップウォッチングを実施した。この応募総数は4,374通・約16,000人となり、同じく抽選で選ばれた1,300人が、横浜港のポートガイドのお嬢さん方から航行中や停泊している船舶の説明を受けながら1時間半にわたる東京湾のクルーズを楽しんでいただいた。ガイドの皆さんには、入出港予定

の船を調べていただくなどかなりの事前準備をしていただき、船名・船籍・大きさ・何を運んでいるかなど具体的な説明をしていただいた。しかし、惜しむらくは、土日でもあり時間帯によっては航行中の船舶が若干少なめであった。

今後の開催は

盛況であった過去2回の開催から、日本において国際海事展を今後も定期的に開催していくことに異論を唱える方はいない。問題は、今後どのような頻度で開催していくかということである。

さまざまな議論がある。確かに主要な海事展は2年に一度というのがいわば国際的な慣例となっているが、果たしてその慣例によってよいのかどうか。隔年では技術開発が追いつけない、3年に一度ではどうか。いや、それでは間が空き過ぎる、従来通り2年に一度でよいのではないか。毎年でもよい。議論百出ではある。

一般の方を対象としたイベントをどうするかという議論は別にして、展示会については出展者が、対費用効果をどのように評価するかである。

出展者を対象としたアンケート結果ではSEA-JAPAN96の展示会の評価について、「非常に良かった」17.4%、「良かった」48.8%、「普通」32.2%、「良くなかった」1.6%となっている。また、開催頻度については、「2年ごと(現状)」78.8%、「3年ごと」14.6%、「毎年」3.3%、「分からない・無回答」3.8%となっている。

これらを参考に、今後早急に関係者間で議論をつめていく必要がある。



▲帆船体験クルーズ ロープの結び方の指導を受ける子供達

平成 8 年度海運講習会の開催

当協会は、平成 8 年 3 月 26 日に、海運ビル 2 階大ホールにおいて会員会社の新入社員を対象とする海運講習会を開催した。

本講習会は、新入社員に対し社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者の一人としての自覚と社会人として必要な心構えを育成する目的で、昭和 32 年以来行っているものである。講習は、海運業界の第一線で活躍している方などを講師に招き行われており、さまざまな講演を通して、この春海運業界に就職した新入社員がともに日本海運の現状を認識し、将来について考える機会となることから、例年新入社員研修の一環として利用されている。本年は、会員会社 33 社から 126 名（総合職・男性 62 名／女性 6 名、一般職・女性のみ 58 名）、会員企業の関係海運会社 3 社から 11 名（一般職・女性のみ）の参加希望が寄せられた。

講師および演題は以下のとおりであった。

3 月 26 日（火）（総合職・一般職対象）

挨拶

河村健太郎 当協会副会長（広報担当）

日本海運の現状と将来

生田 正治 当協会副会長（政策委員長）

激励の言葉

運輸省海上交通局 海事産業課長 寺前 秀一氏

社会人としての心構え

マネージメントサービスセンター

主幹コンサルタント 石橋 京子氏

講演

ジャーナリスト 櫻井よしこ氏

船長雑感

大阪商船三井船舶 船長 浜 佳昇氏

映画「日本の海運」



▲自らの経験から仕事を語る櫻井よし子氏



▲熱心にメモをとる受講生

講習生からは、「厳しい円高の中、日本の海運界が頑張っているのが、副会長・運輸省の方の講演や資料からも分かり、海運業は日本のライフラインを支える海のインフラだと実感した。これから社会人 1 年生になるにあたり、その心構え、社会人としての生き方について石橋京子氏や櫻井よしこ氏から有意義な話を伺えた。船長さんの苦労話もあって、参加してよかったと思う」という感想が寄せられた。また、「海運業が産業を支える業界ということは認識していましたが、自分の食べている物、生活で使用している物のことを考えてみると、産業を支える産業ばかりか命を支える産業であることを実感しました」という声にも見られるように、新入社員の一人一人が海運という仕事に誇りを持つきっかけを与えるような講習会として、今後とも開催していくこととしている。

随想



クロノメータと タイム・ボール

神戸海洋博物館館長代理 ◆ 弓倉恒男

もう30年以上の昔になりますかね、ショーン・コネリー扮するジェームズ・ボンドのスパイ・アクション映画、「007」シリーズが現われたのは。スリルとギャグに美女、極めつけはハイテクタッチの道具建てでした。そんな中に、今いう「カーナビ」もありましたっけ。(陰の声：「標題トナンノ関係ガアルンデスカ？」…答：「少シノ間、ゴ辛抱クダサイ。」)

1月、第五管区海上保安本部の新測量船「うずしお」の就役式にお招き頂き、船内を見せて貰いました。ブラウン管に映し出された神戸港の地図には停泊地点が赤色に点滅し、示された緯度・経度は誤差センチ単位とか。Global Positioning Systemの複数の人工衛星の電波に地上の施設の働きが加わったDGPSの仕業だそうです。ちょっとしたショックでした。(「遅レテルウ！」)「カーナビ」なんてその一応用例というワケ。

こんなに簡単(?)に緯度・経度が求められてはミもフタもありません。そもそも緯度・経

度を考えついたのは2千年前のギリシア人。緯度は早くから星や太陽の観測で捉えられたのですが、経度の測定には長くてこずりました。挙句、地球の自転による子午線(経度線)間の時刻の差から経度の差を求めることに気がつきました。しかし、それには基準となる子午線(本初子午線、グリニッチ)の時刻をキープする精度の高い時計が必要です。この発明に成功したのが、18世紀の英国人、J. ハリソンであり、時計は「クロノメータ」と呼ばれました。(「ヤット標題ニタドリツイタネ。」…「オ待チドオサマ。」)

経度測定に限らず、船上の天体観測に、六分儀や航海暦と共に必要不可欠になったクロノメータもクォーツ時計の登場で御役御免になりました。「せんきょう」の皆様のところでは、倉庫の隅などに埃を被っているのでは? 神戸海洋博物館では、頂けるものなら、いつでもお引き取り致します。(「アア、イイトモ、イイトモ。」…「シメ、シメ」)

ところで最近、テレビ番組の買物くらべで英国で買ってきたクロノメータが、専門家の鑑定の結果、買値より高値がついたとか。（「待ッタ、待ッタ！」）ニス塗りの木箱と真鍮の平行桿に納まった丹精な姿は、メカ好きの趣味人ならずともこたえられません。ネジ巻き、針合わせ、移動に茶道の点前ほどの丁寧さで扱うなら、クォーツと変わらぬ精度を保つ筈です。現に、グリニッチにあるハリソンのH 4 は正しい時を刻んでいます。

こんな精密なクロノメータの時刻合わせは、電波のない時代どうしたのでしょうか。鐘や大砲の「ドン」ではダメです。そこで考え出されたのが、「タイム・ボール」です。一抱えもある大きなボールの中心に高い柱が貫いていて、数分前に上昇、停止し、定刻到来の瞬間、ボタンと落下する。これを「船橋」（ブリッジ）から見ていて、「タイム！」と叫ぶ。傍らではクロノメータを見つめていて、聞くや否や誤差を読み取る。（「ナルホド、タイム・ボールダ！」）

タイム・ボールの発祥は、1833年のグリニッチで、1世紀に亘って世界の港に普及しました。わが国では、明治36年（1903年）に横浜と神戸に初めて設けられ、門司、長崎、大阪が続ぎ、軍港の呉と佐世保にもあったそうです。世界中に点在したタイム・ボールも無線報時の発達につれて、役目を終え姿を消しました。グリニッ

チでは、昔のままに残されて、遠くからも見えるようです。

神戸では、初めは花隈城址（JR 東海道線元町駅西400m）に、昭和に入っては海岸通（現神戸第二地方合同庁舎の前の建物）にありましたが、物は残っておりません。神戸港の古い地図に「港務部報時球」とあったのを頼りに、あてずっぽうに花隈公園に赴きました。古い物は、花隈城址^(ママ)碑だけで、碑文の書き出しも、「室町幕府ノ末期ハ…」といった調子。それでも、荒木村重の遺蹟に引き込まれて行くうちに、終わりから4行目に「明治34年4月港務局カ表時球^(ママ)ノ地下工事ヲナスニ当リ…」とありました。これが土地に残された唯一の名残でした。この石碑も先の神戸大空襲で3つに割れたのを接着剤でくっつけ立っていたのが、このたびの大震災で5つに砕けました。

神戸のタイム・ボール（報時球）については、かなり分かってきましたが、よそのも気になりだしました。お読みの方で、なにか心当たりがあれば、お教え願いたく存じます。（「コンナ古イコトヲ調べテナンノ役ニ立ツンデスカ？」…「博物館が繁昌シマス。」）

ともあれ、クロノメータとタイム・ボールが、多くの海難を未然に防いだであろうことは想像に難くありません。

海運 ニュース

1. 標準メッセージを裏から支える通信技術に焦点を当てる
—SMDG ドバイ会合の様態—
2. 有害液体物質の汚染分類の見直しに着手
—IMO 第1回ばら積液体、気体に関する小委員会 (BLG) の審議模様—
3. 平成8年度水先人適正員数が決定
—第48回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—

1. 標準メッセージを裏から支える通信技術に 焦点を当てる —SMDG ドバイ会合の様態—

SMDG (User Group for Shipping Lines and Container Terminals、グループの旧称である Shipplanning Message Development Group の略称) は、欧州における船社・ターミナルオペレーターの実務者を中心とした海運・港湾に関する西欧 EDIFACT ボード傘下のユーザーグループであり、日本における物流 EDI 推進機構や、アジア EDIFACT ボードにおける TWG (Transport Working Group) にほぼ対応して位置付けられる組織である。

SMDG はかねてより、海運・港湾関係の UN /EDIFACT における国連標準メッセージと、そのユーザーマニュアルの開発普及活動の中心的役割を果たしており、BAPLIE (Bayplan Occupied and Empty Locations、コンテナ積み付けプランを通知するためのメッセージ)、MOVINS (Move Instruction Message、船社からターミナルに対するコンテナのハンドリングを指示するメッセージ) などのコンテナ輸送関連メッセージのユーザーマニュアル等を開発している。

今回の会合は、3月16日・17日の両日、ドバイ (UAE) で開催され、出席者は全体で約50名弱となり、わが国からは以下2名が出席した。

日 本 郵 船

貨物第一部企画グループ
業務・システムチーム長
専 任

清水 昇

当 協 会

港湾物流システム部
物流システムチーム
チーフ

有光 孝生

1. 標準メッセージの通信技術

これまで行ってきた UN/EDIFACT における国連標準メッセージおよびそのユーザーマニュアルの開発普及活動に加え、今後は、これらを技術的に支える通信技術 (インターネット、Data communications) について検討することとなった。

2. BAPLIE

前々回の会合において1996年から1998年の3年間は内容を凍結することが決定された BAPLIE の世界統一版ユーザーマニュアル最新版 (Version2.0.4) の使用状況について報告

がであった。それによると、多くの関係機関がその実用化に向け作業しており、既に試験を開始しているところもあることが分かった。

同一港／複数ターミナルについての問題が提起され検討が行われたが、解決には至らず、ITIGG (International Transportation Implementation Guidelines Group) 会合、および次回会合にて検討することとなった。

3. MOVINS

今回会合におけるユーザーマニュアル (Version2.0.0) の変更はなかった。

4. その他のコンテナ輸送関連メッセージ等

以下標準メッセージのユーザーマニュアル最新版および開発状況がSMDG ホームページに掲載されている。

TPFPREP (Version1.0) :

Terminal Performance Report

ターミナルオペレータから船社に対し、コンテナターミナルの稼働状況を報告するためのメッセージ

CALINF (Version1.0) :

Call information

船社代理店から荷役業者に対し、本船入港

予定情報およびコンテナハンドリングオペレーションに関する情報を伝えるメッセージ

VESDEP (Version1.0) :

Vessel departure

荷役業者から船社代理店に対し、実際に行われたコンテナハンドリングオペレーションに関する情報を伝えるメッセージ

COPRAR (Version1.0) :

Container Pre-Arrival

船社代理店から荷役業者に対し、卸しコンテナ陸揚げ前情報を伝えるメッセージ

COARRI (Version1.0) :

Container Arrival

荷役業者から船社代理店に対し、卸しコンテナ陸揚げ後情報を伝えるメッセージ

5. インターネットの利用

SMDG 事務局より、SMDG ホームページの紹介および説明があった。

6. 次回会合

次回会合は、1996年9月16日・17日にアントワープ（ベルギー）において開催される予定である。

2. 有害液体物質の汚染分類の見直しに着手

—IMO 第1回ばら積液体、気体に関する小委員会 (BLG) の審議模様—

IMO においては小委員会の開催が多過ぎる点を改善するため小委員会を整理統合することとされ、海上安全委員会の下にある11の小委員

会が本年から9の小委員会に改組された。題記小委員会は従来のバルク・ケミカル小委員会で取り扱ってきたバルク・ケミカル関係事項に油

に關係する事項が加えられてばら積液体、気体に関する小委員会（以下 BLG）となった。この他、救命・搜索救助小委員会と無線通信小委員会が合体して、無線通信・救助小委員会（COMSAR）となり、危険物輸送小委員会とコンテナ貨物小委員会が合体して危険物・固体貨物・コンテナ運送小委員会が設置された。

第1回 BLG は、3月4～8日の間 IMO で開催され、今まで船舶設計設備小委員会（以下 DE）、防火小委員会（以下 FP）等で決定されたタンカー安全に關係する事項、国際海洋汚染防止条約（以下 MARPOL）付属書Ⅰ（油による汚染の防止のための規則）およびⅡ（ばら積の有害液体物質による汚染の規制のための規則）の整合を目指した見直し、MARPOL 付属書Ⅱ 有害液体物質の汚染分類の見直し、有害液体物質を運送する場合の安全基準等について審議した。

主な審議事項および審議結果は、下記のとおりである。

1. MARPOL 条約付属書Ⅰ／Ⅱの見直しおよび付属書Ⅱ 有害液体物質の汚染分類の見直し

- (1) 日本は汚染分類の見直しの必要性がないことについて問題を提起したが、この件については1995年9月に開催された第37回海洋環境保護委員会（以下 MEPC）で検討済みであり、当 BLG の役割は、現汚染分類の変更が及ぼす利点と問題点を明らかにし、技術的進歩を元にした代案を作成することであることが確認され、コレスポンド

ンスグループの指示事項を決め、第2回 BLG に改正案を提出することとなった。

改正案の最終目標年は2000年とされ、それまでの作業計画は下記のとおりとなった。

・作業計画

- ① 第1回 BLG の後、2つのコレスポデンスグループによる編集上の作業を行う。
- ② 必要なら第2回 BLG（1997.4）の後、MEPC に提案のためワーキンググループの一週間の中間会合をもつ。
- ③ 第2回 BLG で実質的な変更を提案し、その他必要な作業を明確にする。
- ④ 第3回 BLG（1998）で引き続き上記議論を続け、賛成反対の議論を開始する。
- ⑤ 第4回 BLG（1999）で改正案の結果を議論し、付属書Ⅰ／Ⅱの改正案を提出する。
- ⑥ 第5回 BLG（2000）で MEPC への提案のために付属書Ⅰ／Ⅱ間の調和・相互関係を考慮し、改正案を最終化する。

審議中に汚染分類の見直し案については、十分な情報を集め、現行汚染分類を変更する利点と問題点を明確にする前にケミカルタンカーの現状を調査することが確認された。ケミカルタンカーの調査結果は、次回 BLG に提出することとなった。

(2) MARPOL 付属書Ⅱの物質の見直し

MARPOL 付属書Ⅱ関連 IBC／IGC コードの物質について新規物質の承認、二重に登録されている物質の削除、運送実績の

ない物質の削除等が検討された。P&A 基準の改正に伴う洗浄剤の承認については143件の洗浄剤の審査が行われた。日本の洗浄剤については23件の洗浄剤が承認され、5件の洗浄剤については水溶性の要件に適合せず審査対象外となった。1996年7月1日以降は、承認された洗浄剤以外は使用できなくなる。

2. ベンゼン等有害液体物質を運送する場合の安全基準

(1) ベンゼンを0.5%以上含む混合物を輸送する船舶の最低安全要件について、ノルウェー、日本から異議提案がなされたが、MSC サーキュラーはリコメンデーションであり、これら提案はその内容を混乱させるとして支持されず、原案のまま次回第66回海上安全委員会（1996.5開催予定 以下 MSC）に送られることとなった。

(2) 有機溶剤の健康に及ぼす影響

トルエン、キシレン等有機溶剤を運送するタンカーに乗り込む船員の健康に及ぼす影響を防止するため保護具の使用等、SOLAS 条約、IBC コード、BHC コードの改正を求めるノルウェーの提案は、各国から個々の溶剤の危険性を明確にした上で検討すべきとの意見等が出され、ノルウェーに資料の提出が要請された。

ノルウェーは次回第2回 BLG に SOLAS 条約、IBC コード、BHC コードの改正案を提出する予定である。

3. タンカーの安全に関する事項

(1) タンカーに対する追加安全処置 SOLAS II-2 章56/59/62規則関係

英国はタンカーの荷役時の異常な加圧/減圧によるタンクの凹損事故を防止するため、SOLAS 条約改正案を提案し、第38・39回 DE、第40回 FP での検討を踏まえ、上記条約改正案の最終化のための検討が行われ、下記のとおりとなった。

59/62規則関係、第40回 FP での下記条約改正事項が承認された。

① (イ) タンク内の圧力逃がしのための2次装置の設置または圧力センサー、圧力監視装置を設置すること

(ロ) 各タンクのバルブの開閉表示を設置すること

② 適用については、新船は条約発行日以降の新船について適用され、現存船については条約発効以降の最初のドライドック時（但し条約発効から5年以内）に適用される。

③ 改正スケジュールとしては、第66回 MSC (1996.5) で承認され、第67回 MSC (1996.12) で採択されれば、1年間の異議申し立て期間を経て6カ月後の1998年7月以降、新船に適用される見込みである。

56規則、第38回 DE で下記改正案が作成され、第40回 FP で検討し、第39回 DE で再検討するよう要請したが、第39回 DE で審議できず、第1回 BLG に検討を依頼した。第1回 BLG では、第38回 DE の案を

修正して承認した。

① ポンプルームへのアクセス用パイプ
ンネルをボルト止めのマンホールで閉鎖
していない場合は水密ドアを設置するこ
と

② 適用については、現存船については
1992年2月1日以降に建造された船に適
用される。また、条約の発効以降に建造
された新船はII-1章25-9規則水密ド
アの要件を満たさなければならない。

(2) タンカーポンプルームの安全性

貨物ポンプルームの爆発防止のため、第
63回 MSC で事故の危険性が高いポンプ
ルームに対する設備要件が提案され、第64回
MSC でポンプルームに爆発警報装置の設
置を勧告する MSC サーキュラー672が承
認された。第40回 FP では警報装置の精度
が問題とされ、爆発下限界の1%では誤作
動の恐れがあり、また30%では船員の健康
上問題ありとされ、警報のセットは爆発下
限界の10%にすべきとの MSC サーキュ
ラー672の改正案が合意され、第1回 BLG
での検討を経て第66回 MSC へ送られるこ
ととなった。第1回 BLG では、第66回
MSC 回章案である炭化水素ガスの連続モ
ニターの設置および自動警報装置をポン
プルーム、機関制御室、船橋に設置すべきで
あるとする案が、無修正で承認された。な
お、MSC サーキュラーの適用はあくまで
勧告であるので、強制化は各国の主管庁マ
ターである。

MSC63/21/4 (OCIMF) の提案文書

が検討され、ポンプルームの安全性促進のた
めに下記事項の検討が必要とされ、BLG の
検討項目として第66回 MSC で決定される。

① 可燃性ガス濃度警報とカーゴポンプの
自動停止とを連動したポンプルームのガ
ス検知装置の必要性

② 温度警報とカーゴポンプの自動停止と
を連動したポンプルームの温度検知装置
の必要性

③ BILGE ALARM のテスト装置へのア
クセス

④ カーゴポンプの現場でのトリップ

⑤ カーゴポンプの振動モニター装置

⑥ カーゴポンプの二重シール

⑦ MARPOL の観点よりカーゴシステム
のドレン機構

⑧ ポンプルーム内の非常灯

⑨ ポンプルーム内の照明装置の防爆装置
の必要性

⑩ ポンプルーム内の避難経路の二重化

4. MARPOL 条約及び油汚染に対する準備、
対応及び協力に関する国際条約 (以下 OPRC)
に基づく海洋汚染防止緊急処置手引書

第23・24回 BCH にて、油と有害液体物質の
両方を取り込み緊急処置手引書を統一すること
が合意され、現行の油の緊急処置手引書の存続、
MEPC で審議された有害液体物質の緊急処置
手引書のガイドライン案、油／有害液体物質の
緊急処置手引書案等について審議の結果、以下
のとおりとなった。

(1) 油及び有害液体物質に係る手引きガイド

ラインが作成された後も、現行の油に係る手引きガイドラインは廃止せず存続させる。

- (2) 付属書Ⅰ26規則改正案（油の緊急処置手引書）および付属書Ⅱ新16規則（有害液体物質の緊急処置手引書）について

① 新16規則の適用については、現行26規則と異なり、新造船と現存船ともに24カ月の猶予期間を設ける。

② 各々の規則により2つの手引書の備え置きを義務づけられることとなる船舶は、両手引書を結合させた海洋汚染防止緊急処置手引書を備え置くべく必要な修正が加えられ承認された。

- (3) 油および有害液体物質に係る手引書のガイドライン案、および油のみに係る手引書ガイドライン改正案については、若干の修正が加えられ承認された。

- (4) OPRC 作業部会中間会合において提案された MARPOL73/78 PROTOCOL の通報要件の改正に伴う修正については、当該改正案が採択された時点で適切な修正が加えられるように MEPC に要請すること

となった。

- (5) 運送する有害液体物質に関する情報の事前提出制度に係る付属書Ⅱの改正については、改正結果が多くの国／海運界に影響を及ぼすことから、今回のメンバー構成では審議に参加する国が少なすぎると判断されたため、今回は審議されず、次回会合に先送りされた。

- (6) 手引書の作成を付属書Ⅱ付録3に掲げられた物質（無害）の一部にも適用することについては対象物質の抽出作業を依頼した作業部会（ESPH）から付録3の物質は無害物質であることから手引書の対象とならない旨の報告があり、本件の検討は終了した。

- (7) MARPOL 付属書Ⅱ新16規則、付属書Ⅰ26規則改正案、油及び有害液体物質に係る手引書ガイドライン案、油のみに係る手引書ガイドライン改正案、ならびにこれらに係る総会決議案等は採択のため第38回 MEPC（1996.7 開催予定）に送付されることとなった。

3. 平成8年度水先人適正員数が決定

— 第48回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様 —

2月29日、第48回海上安全船員教育審議会水先部会（部会長：武石 章 公害等調整委員会委員）が開催され、平成8年度水先人適正員数について審議が行われた（資料参照）。

水先人適正員数については、昭和38年3月開催の海上安全審議会（現 海上安全船員教育審

議会）において水先制度について審議した際、「本審議会において、原則として年1回、各水先区の適正員数を検討するとし、これによって水先人が不足していると認められた水先区については、運輸省は当該水先区の水先人会对し、必要な数の水先人を増員させるよう指導・

監督する」ことを運輸大臣に答申した経緯から、以来毎年審議されるものである。

運輸省当局では、適正員数の算定について、昭和51年以来、次の方法により算出している。

- ① 「過去5年間(平成3年度～平成7年度)の業務量を時系列で捉え、最小自乗法により傾向線を求め次年度を予測する」との手法により、各水先区の平成8年度における月間業務量(隻数)を予測。
- ② 次に各水先区における水先人1人あたりの月間適正業務時間を6,000分(1日5時間×週5日×4週間)と定め、これを各水先区における平均嚮導時間で除して、月間1人あたりの適正業務量を算出。
- ③ 上記①で算出した平成8年度予測月間業務量を、上記②で算出した月間1人あたりの適正業務量で除して適正員数を算出。

これにより、平成8年度適正員数は、前年度比20名減の526名、または新規採用数は水先業務のサービス向上、廃業予定者等を考慮し、17水先区合計で41名であり、年度末員数は合計780名となり、平成8年度末において適正員数を下回る水先区はない。なお、算出した数が2名未満となった水先区については、水先業務を維持する(不測の事態に備える)ため2名としているが、留萌水先区については業務量が少ないとの事情から従来同様1名配置のままでやむを得ないものとしている。また、阪神大震災の影響による業務量の減少があった水先区についてはこれを考慮し、平成6年度および平成7年度の数値は所要の修正を加えたものを用いた。

平成8年度水先人適正員数

水先区名		1996年2月末 在籍員数	1996年度 適正員数
釧路		4	2
苫小牧		5	3
室蘭		4	2
函館		2	2
小樽		2	2
留萌		1	2
八戸		3	2
釜石		2	2
仙台		4	3
秋田		3	2
酒田		2	2
小名浜		4	2
鹿島		8	4
東京		17	9
東京湾		67	52
横須賀		107	85
新潟		6	2
伏木		3	2
七尾		2	2
田子の浦		3	2
清水		6	2
伊良湖三河湾		90	64
伊勢湾		39	29
尾鷲		2	2
舞鶴		2	2
和歌山下津		6	2
大阪湾		103	53
阪神		51	36
内海		133	104
境		2	2
関門		40	29
小松島		2	2
博多		6	3
佐世保		4	2
長崎		3	2
島原海湾		4	2
細島		2	2
鹿児島		4	2
那覇		4	2
合 計		752	526

水先部会では、平成8年度水先人適正員数および新規採用数については当局原案通り承認された。

本件に関連し船主側委員からは以下を発言し、将来体制等について当局の見解をただした。

「船社は水先サービスを受けるユーザーであると同時に、これまで水先人を輩出するいわゆるサプライヤーの立場でもあったが、最近の日本人船員が著しく減少する状況では、今後必要な水先人の員数を充分賄うだけの船長を輩出するのは難しくなると考えられる。ユーザーとしては安全で効率的な運航のために水先制度を維持してほしいし、それに必要な優秀な水先人を充分に確保してほしいと思うが、一方でこの要因確保のために船社が一種社会的責任として船員を雇用することはコストアップ要因となり、サプライヤーとしては過度に責任を負うことはできない。このように船社はふたつの異なる立

場を併せ持つため、水先人の確保問題は大きな関心事である。この問題は邦船社としてどのような方向が良いのかまだ議論を始めたわけではないし、また船社が考えるべきことなのか疑問なしとしない面もある。ついては当局が長期的プランについてどのような見解を持っているかについて、この機会に是非お聞かせ願いたい。」

これに対し当局は、水先法においては資格を3,000総トンの船舶に3年以上の乗船経験をもつ船長と定めており、現在は外航船社からの受験者が圧倒的に多いが、外航船員が減少し将来的に従来のような応募があるかは不安もある。外航船員は年齢的にも40歳以上が多いことから、5年から10年先には大きな問題になると認識しており、今後の水先業務量の予測、水先人の年齢構成を考え、しかるべき時期に検討を始めたという回答があった。

社会科教材用ビデオ「豊かさを運ぶ海の道」第1作が完成

当協会では、学校・学生向けの広報事業の一環として社会科教材用ビデオを制作しておりますが、今般、海運の工夫・技術に焦点を当てた新シリーズ「豊かさを運ぶ海の道」第1作として“エネルギー資源”編が完成いたしました。

本編では、タンカー・LNG船を取り上げ、日本最大のエネルギー資源である“原油”、クリーンなエネルギーとして注目を集めている“液化天然ガス”の生産から国内消費までをたどる内容となっており、文部省より小学校高学年ならびに中学校のビデオ教材として選定を受けました。入手ご希望の方には無料にてお送りいたしますので、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 ㈱日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL 03-3264-7181 FAX 03-3262-4757

お詫び

本誌3月号でご紹介した「NK安全管理システム適合証書の承認会社」のリストに下記のとおり誤りがありました。関係各位にお詫び申し上げ、訂正いたします。

P.13【表】 34 エム・オー・シップ・マネージメント→マリテックマネージメント

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 日本アンモニア協会

設立 平成2年(1990年)7月1日

沿革 本協会は、日本硫安工業協会とアンモニア系製品協会が合併して発足した比較的新しい任意団体である。

前身の硫安工業協会は、戦後復興の重要物資の1つであった化学肥料(硫安)の製造業者によって昭和25年に設立された団体であり、戦後の食糧増産に伴う化学肥料の生産力確保を目的に設立された。またアンモニア系製品協会は、アンモニアを原料とする工業製品の製造業者によって昭和23年に設立された団体であった。すなわち前者はアンモニアの肥料用の用途を担当し、後者はその工業用の用途を担当するという関係にあった。

世界的にみれば、アンモニアは化学肥料としての用途が圧倒的な比率を占めており、わが国の場合も昭和48年の石油危機以前は同様の状況にあったが、その後の度重なる原料価格の高騰を契機に状況は一変した。

そのため昭和54年の特定不況産業安定臨時措置法以降、アンモニア・尿素工業は相次ぐ設備処理を実施し、国内産業として活性化するため平成元年6月の肥料価格安定臨時措置法廃止からちょうど1年後に両協会が合併し、アンモニアを一元的に扱う協会の誕生となった。

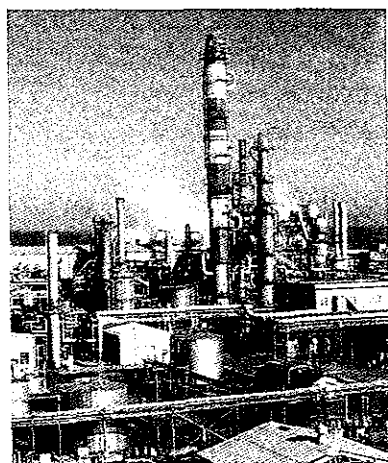
会長 香西昭夫(住友化学社長)

所在地 東京都中央区日本橋茅場町3-5-2

アロマビル3階

組織 役員30名(会長、専務理事、理事、監事)

会員27社・事務局14名



▲アンモニア製造装置
(三菱ガス化学 新潟工業所)

事業

- (1) アンモニアおよびアンモニア系窒素肥料ならびに工業用アンモニア系製品に関する
 - ①調査研究・各種統計の作成、②製造技術・保安管理・品質管理・環境保全についての調査研究、③知識の啓発および普及宣伝。
- (2) 会員各社の労働問題・安全衛生に関する調査研究・情報交換。
- (3) 業界意見の発表・建策および陳情。
- (4) 政府・国際機関・内外関係団体との連携協調。

概況

- (1) 当協会が取り扱う製品は、化学肥料（硫安・尿素）および工業用アンモニア系製品ならびにその原料となるアンモニアである。

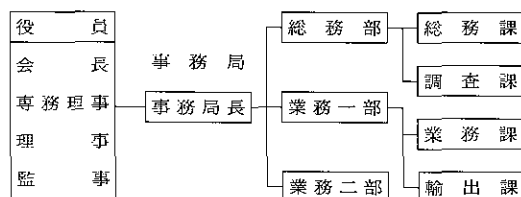
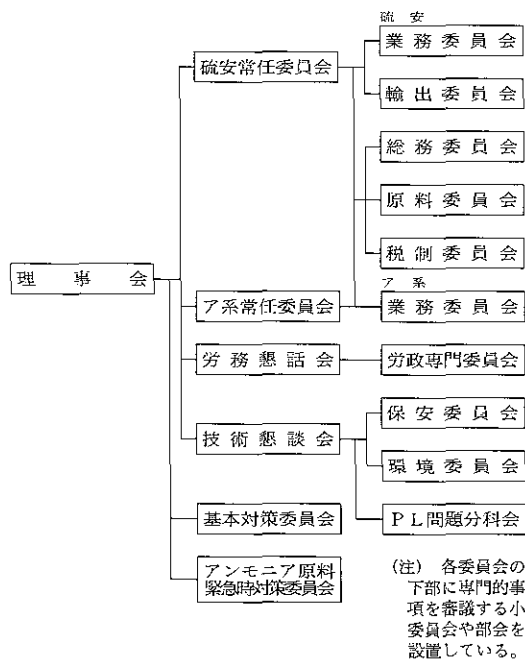
アンモニア系製品は工業用の硫安や尿素、硝酸、硝安、硝酸ソーダ、亜硝酸ソーダ、液体アンモニアなどを総称した中間原料であり、一般には馴染みの少ない化学製品である。アンモニアは、カプロラクタムやアクリロニトリルなどの原料として使用され、合成繊維や樹脂など日常生活に欠かせない広範な化学製品の基礎原料として重要な役割を果たしている。

- (2) またアンモニアは、化学肥料の生産を通じて農業とは特に深い関わりを持っている。現在わが国が生産するアンモニア2百万トンのうち約85%を工業用に消費しているが、世界で約1億トン生産されるアンモニアの90%は肥料用である。これは、石油危機以来の原料価格高騰に伴い世界の化学肥料貿易から撤退を余儀なくされ、工業用に特化

したためであるが、当協会としては、わが国農業生産の安定確保のため化学肥料など農業生産資材の国内生産基盤を維持・強化することが重要であるとの認識をもって各種事業の展開を進めている。

- (3) 世界のアンモニア原料は、自国産の安価な天然ガスが主流であり、わが国のアンモニアは他の素材産業と同様に原材料の多くを海外に依存している。そのため海外に依存する原料を多様化するとともに、石油化学など他の産業が副生する廃ガスなどを利用することにより安定した供給体制の確立に努力している。

組織図



海運雑学ゼミナール 第73回

16世紀のマスメディアが つくったアメリゴ・ ベスプッチの虚像

アメリカ大陸の名称は、フィレンツェ生れの航海者で天文地理学者でもあったアメリゴ・ベスプッチの名に由来する。しかし新大陸の発見者はもちろんコロンブス。アメリゴがあたかも真の発見者であるかのように喧伝されたのは、いわばマスコミの力によるものだった。

彼の本来の業績はコロンブスが発見した大陸がアジアではなく全く別の新大陸であることを明らかにしたこと。北米東岸から南緯50度まで、緯度にして90度余りの長距離を大陸に沿って航海し、地理や原住民の風俗習慣を観察し、合理的な推論から導き出した結論だった。

ところが彼のこうした観察結果を報告する書簡が、当時普及し始めていた活版印刷によって

ヨーロッパの主要な言語に翻訳・印刷され、ベストセラーとなってしまったのである。

さらに1507年、ローヌ地方の修道院が当時の最新知識を取り入れた世界地理の本を出版。この本に掲載された世界地図で、新大陸の呼称に「アメリゴ」の名からとった「アメリカ」が用いられていた。

これはあくまで編集者のアイデアによるもので、彼自身は全く関与していない。しかしこの本もまたベストセラーとなり、アメリカという名称は一気にヨーロッパに普及。おかげで彼は、後日、新大陸発見の栄誉の横領者という濡れ衣を着せられる羽目に陥る。

そもそも当時の常識からすれば、航海中の新たな発見の栄誉はその船団の指揮者に属し、学者として乗船したアメリゴにその権利はない。彼自身そのことをよく知っており、自らそれを主張したことは一度もない。またコロンブスにとってアメリゴは晩年に至るまで親しい友人で支援者だった。ここからも彼に栄誉を横取りする意図がなかったことは容易に想像できる。

アメリゴの濡れ衣は、当時最新のマスメディアだった活版印刷が生み出した虚像の一人歩きによるものだったわけである。

カーペンター（船匠）は 航海中の船内修理の専門家

木造帆船の全盛期、船には必ずカーペンター（船匠）と呼ばれる船員が乗り込んでいた。船を建造するいわゆる船大工とは異なり、完成した船に乗船し、航海中の船体や船内設備の点検・補修に従事する専門職で、座礁などで傷ついた船体を修理したり、水漏れの箇所をふさいだりと、木造船の航海にはまさに不可欠な役割を果たしていた。





鋼船時代になっても、しばらくの間は、普通船員の中に「甲板長」「操舵手」などとならんで「船匠」という職名がみられ、甲板部の中で重要な位置を占める職種だったことがわかる。

船内就労体制の近代化に伴って職名としての船匠は消えたが、長期にわたり航海する船では船内設備や居住施設の簡単な補修は乗組員の手で行わなければならない。そこでベテランの甲板部員がこうした仕事を兼務することになる。

とくに客船では、キャビンやパブリックスペースの床・壁など木工関係の補修から、バスルームやトイレの修理など日常業務の中で不可欠な補修作業は多く、甲板長などが、かつての船匠の役割を兼ねているケースが多い。

こうした現代の船匠はなかなか器用で気さく。鍵を無くしたスーツケースを開けたり、折れたハイヒールの踵の修理など乗客からのちょっとした依頼にも気軽に応じ、客船サービスの重要な一翼を担っている。

丸太から転じた ログブック（航海日誌）

航海日誌への記入は、当直航海士の重要な仕事だ。海象や気象、針路、船速といった事項を1時間または4時間ごとに記入し、正午現在の船の位置、前日正午からの航行距離、平均速力なども1日1回記入する。

さらに航行中のさまざまな出来事も時間を追って克明に記録するため、これを見れば航海中の船の状況がすべて把握できる。

航海日誌の意義が最初に注目されたのはコロンブスの航海だ。彼は第1次航海の成果をスペイン国王に報告するために航海日誌を提出するが、国王はその記録がそのまま航路案内になることに気付き、その後、外洋を航海するすべての船に航海日誌の記録と提出を義務付ける。

日本では、慶応3年に紀州藩の明光丸と海援隊のいろは丸が衝突。いろは丸に乗船していた坂本竜馬が相手方の航海日誌を差し押さえ、それを証拠に紀州藩から賠償金を得た事件が航海日誌による紛争処理の最初の例といわれる。

ちなみに船の世界では航海日誌を「ログブック」と呼ぶ。「ログ」の本来の意味は「丸太」。まだ航海計器が発達していなかった時代に、海面に丸太を投じて速力を計測した。その名残で、以後、速力を測る装置全般をログと呼ぶようになるが、それがさらに転じたものだ。

現在では、航空機分野でも航空日誌をログブックと呼び、さらに機械などの試験記録やコンピュータの利用記録などにもログないしログブックという言葉が使われる。

最新の電子航法技術を満載した現代の船舶や航空機と丸太のミスマッチな関係は、海運の長い歴史を通じた文化全般への影響力の大きさを物語る事例の一つといえよう。



長らく待たれていた EC の海運に対する政策が「海運の新しい戦略に向けて」と題し、欧州議会や閣僚理事会へのコミュニケーションというかたちで 3 月中旬発表になりました。欧州域内の海運振興策については、1989 年に提案された EC 船籍「EUROS」の設立構想があります。EUROS はこの船籍に登録した船に対し乗組員の配乗条件に厳しい制約を課す代わりに欧州域内の沿岸輸送の許可や税制の緩和を認めるというものでしたが、海運界はもちろん EU 加盟国からも支持が得られず、何度か手直し案が提案されたものの、昨年から事実上棚上げされていました。その後は海運に対する POSITIVE MEASURE の名のもとに EC にて立案作業が続けられておりましたが、この度やっとコミュニケーションとして発表になったものです。

このコミュニケーションは付属資料を含めて A 4 判 65 ページあり、細かい活字を読むのは大変ですが、ざっと目を通してみますと興味あることが多くあります。

まず、「EUROS」提案を正式に取り下げることが表明しています。そして新しい視点から域内海運の国際競争力をいかに高めるかに焦点を当てて検討するとあります。このためにコミュニケーションが第一に挙げているのは安全問題です。現在の安全に関する国際条約や規則を世界的に徹底させ、船舶の構造や設備、あるいは運航基準を同一条件としこの面からの公正な競争を促進しようというものです。このコミュニケーションに先立って発表された OECD の報告書は、国際的な規則と基準を遵守しない船舶が不当に競争力を有することを取り上げ、例として 1990 年に建造された 4 万 % の製品タンカーの場合、最良の状態にある船のコストと劣悪なサブスタンダード船のその差は実に 3 倍以上にもなると計算しており、(NON-OBSERVANCE OF INTERNATIONAL RULES AND STANDARDS:

COMPETITIVE ADVANTAGES OECD Jan. 1996) これは今般のコミュニケーションにも引用されています。

さらに安かろう悪かろうの営利本位のオープンレジスターを排除するため、何らかの国際的な取り決めに望んでいます。これについては、3 月の第 3 週に行われた IMO の第 4 回旗国小委員会に英国およびオーストラリアが船籍制度を維持する旗国に対し条約上の責務を十分に果たすよう求め、その履行状況が一定レベル以下の国に対しては制裁措置をとれるとする新条約案を提出しました。当然のことながらこの提案に対しては中国、リベリア、パナマ、バヌアツ、キプロス、メキシコといった国々が強く反対し、会議最終日の最後の最後まで揉め、結局来年の会議で再度検討することとなりました。こうした動きを見ると、欧米では安全に関する諸規則を関係者全員が厳格に実施し、その上でフェアに競争するべきであるとの大きなコンセンサスが出来上がっているのは明確です。

コミュニケーションの提案している第二の点は、国際的な海運市場の開放と公平な競争の導入を多国間で行おうとするもので、これは極めて常識的なものといえます。

第三の点は海運関連の教育訓練を強化し、これによって海運産業に必要な専門的な人的資源を確保し、また新 STCW 条約の要求する高水準の船員を養成しようというものです。ILO の労働基準が守られているか否かをポート・ステート・コントロールを通して監視を強めようとしています。このあたりも従来の海運振興策とは少々趣を異にしていると思われます。

そして最後に国家補助について触れられていますが、これについては引き続き検討を行うというもので、コスト・ギャップについても見なおす可能性があるかも知れないと述べているほか、特に目新しい提案はありません。

このコミュニケーションについて EC は広く関係者のコメントを本年 9 月までに求めており、今後欧州域内において海運政策のあるべき姿について議論が活発化するでしょう。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)



3月

2月29日 海上安全船員教育審議会水先部会は、平成8年度の水先人適正員数について審議し、前年度比20名減の526名とした。また、新規採用数は17水先区合計で41名、年度末員数は合計で780名になるとしている。

(P.23海運ニュース3参照)

1日 外航客船「飛鳥」が、日本籍船としては初の世界一周クルーズへ向け横浜港を出港した。

5日 政府は、平成8年度からの第九次港湾整備五カ年計画を策定し、同計画の総投資額を7兆4,900億円とすることについて閣議了解した。また、同計画の根拠となる港湾整備緊急措置法(昭和36年制定)についても港湾整備事業を促進する目的の見直しを図るなど一部改正を閣議決定した。

◎ 国際海事展「SEA-JAPAN 96」が、パシフィコ横浜で開催された。

(P.11特別欄参照)

8日 運輸省は、OECD造船協定に係る国内実施法案として「外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律案」が閣議決定されたことを受けて、同法案を国会に提出した。

(3月号P.4 SHIPPINGフラッシュ2参照)

◎ IMOの第1回ばら積液体、気体に関する小委員会(BLG)が4日からロンドンで開催され、タンカー安全に関する事項等について審議した。

(P.19海運ニュース2参照)

◎ 中国は、台湾周辺海域で、25日まで3回にわたり断続的に軍事演習を実施した。

22日 IMOの第4回旗国小委員会(FSI)が18日からロンドンで開催され、旗国の責任強化等について審議した。

◎ 日韓欧米四極造船首脳会議が20日からニューオルリーonzで開催され、新造船需要予測の前提条件等についての専門家会議を開催することで合意した。

25日 「次期海上システム(Sea-NACCS)開発推進協議会」(会長・太田省三 大蔵省大臣官房審議官)が発足した。

◎ 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会が臨時総会を開催し、今後取り組む事業を決定した。(P.33参照)

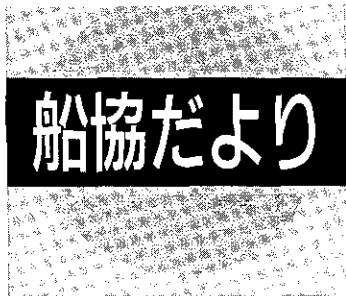
26日 運輸省は、1994年11月に発効した国連海洋法条約の批准を今国会に求める閣議了解の手続きをとった。また同省は、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(海防法)の一部改正案を国会に提出した。

28日 海運造船合理化審議会 海運対策部会(部会長・犬井圭介 全日本エンタプライズ社長)および同小委員会が開催された。

(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)

29日 政府は、初の改定となる規制緩和推進計画を発表した。

(P.9 SHIPPINGフラッシュ2参照)



3月の定例理事会の様様

(3月27日、日本船主協会役員会議室において開催)

政策委員会関係報告事項

1. 海造審への対応について
(P.2 シッピングフラッシュ1 参照)
2. 利補法ならびに関係通達の本年4月以降の
取扱いについて (省略)
3. アジア船主フォーラムトレード安定化委員
会第3回中間会合の様様について
(3月号P.2 シッピングフラッシュ1 参照)

海・工務委員会関係報告事項

1. バルクキャリアの安全対策について (省略)

労務委員会

1. 船員法の一部改正について (省略)

会員異動

○入 会

平成8年4月1日付

株式会社インターパシフィックラインズ
(京浜地区所属)

宇部興産海運株式会社 (九州地区所属)

○退 会

平成8年3月31日付

大同汽船株式会社 (京浜地区所属)

株式会社ニチロ (京浜地区所属)

平成8年4月1日現在の会員数148社

(京浜96社、阪神41社、九州11社)

海運関係の公布法令 (3月)

- ㊦ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令
(厚生省令第8号、平成8年3月15日公布、
平成8年4月1日施行)
- ㊦ 船舶等型式承認規則の一部を改正する省令
(運輸省令第19号、平成8年3月19日公布、
平成8年3月29日施行)
- ㊦ 船員職業安定法施行規則及び水先法施行規
則の一部を改正する政令
(運輸省令第20号、平成8年3月25日公布、
平成8年3月25日施行)
- ㊦ 港則法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第22号、平成8年3月25日公布、
平成8年3月25日施行)
- ㊦ 運輸省組織規程の一部を改正する省令
(運輸省令第24号、平成8年3月27日公布、
平成8年3月27日施行)

国際会議の開催予定 (5月)

危険および有害物質並びに責任制限に関する国
際会議

4月15日～5月3日 ロンドン

第5回アジア船主フォーラム本会議

5月12日～14日 香港

IMO 第66回海上安全委員会 (MSC)

5月28日～6月6日 ロンドン

今後の主な「海の日」記念行事一覧

(国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会主催による)

件 名	主 催 者	内 容
「海の日」制定記念式典	国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会	式 典 第一部 セレモニー 第二部 記念歌発表、記念切手贈呈、 人と海とのかかわり展等 (東京) 帝国ホテル 平成 8 年 7 月 20 日(祝) 11:00~13:30
「海の日」制定記念歌の歌詞の募集及び制作・普及	国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会	最優秀作品を星野哲郎氏が補作し、作曲家による曲付けの上、北島三郎氏が歌唱。 7 月 20 日の「海の日」制定記念祝賀会で発表。
「海の日」ポスターの募集及び巡回展覧会	国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会	巡回展覧会 応募作品のうち入賞作品を展示 期 間 平成 8 年 7 月~8 月 開催地 東京のほか、山梨県等の海と接していない県の県庁所在地等
「海の日」の旗の掲揚推進運動 (1) 「海の日」旗の贈呈 (2) 日本一周「海の日」フラッグリレー	国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会	「海の日」の旗を制作、全国的に配布し、7 月 20 日に国旗とともに「海の日」の旗の掲揚を勧める運動を展開する。 内閣総理大臣、関係省庁大臣、海洋国駐日大使、テレビ局、新聞社等へ旗を贈呈する。 平成 8 年 5 月~6 月 全国 55 の港湾・漁港をボランティア参加も含む各種船舶で結び、「海の日」の旗を港湾管理者等を介して、リレーする。 出発日には、東京みなと祭り行事の一環として都知事から最初の船長に旗を渡すイベントを行うほか、全国の主要港において歓迎イベントを開催する。 平成 8 年 5 月 20 日(月)~6 月下旬
全国一斉ビーチウォーク&クリーンアップ大作戦	国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会等	全国 46 カ所の海岸での一斉清掃およびアトラクション (東京) お台場海浜公園(中央拠点) 平成 8 年 7 月 20 日(祝) 14:00~ (地方) 全国 37 道府県の 45 カ所の海岸 平成 8 年 7 月 20 日(祝)
「海の日」マリン・フェスティバル in お台場	国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会 ブルーシー・アンド・グリーンランド財団等	(1) マリンスポーツ・デモンストレーション&体験会、国際レガッタ大会、ビーチサッカー大会、リサイクルレース、海の祭パレード等の海上および海浜でのイベント (2) ビーチウォーク&クリーンアップ大作戦の中央拠点 (3) 「海の日」アマチュア無線特別局を開催し、世界へ向けて「海の日」制定の P R 発信を行う。 (東京) お台場海浜公園 海上ステージ等 平成 8 年 7 月 19 日(金)~21 日(日)

件 名	主 催 者	内 容
全国灯台スタンプラリー	国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会 燈光会	全国約200カ所の灯台を対象にしたラリーで、灯台のスタンプまたは写真による応募を受ける。 平成8年3月15日(金)～5月31日(金)
「海の日」記念ラジコンボートフェスティバル	国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会	ラジコンボートレースによる郵政大臣賞(予定)争奪戦やラジコンヘリコプター等による各種アトラクション (東京) 平和島競艇場 平成8年7月14日(日)
展覧会「海」	日本船主協会、日本内航海運組合総連合会、国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会等	モネ、ターナー、ルノワール等の巨匠の描いた約70点の海の名画展 (東京) 安田火災東郷青児美術館 平成8年6月29日(土)～8月18日(日)
歴史・民俗資料展「海の讃歌」	日本船主協会、日本内航海運組合総連合会、国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会等	海洋文化史料展 (神戸) 神戸海洋博物館 平成8年7月13日(土)～8月31日(土)
国際海洋シンポジウム'96	日本財団 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会	「海は人類を救えるか」をテーマにした国際シンポジウム (東京) 東京国際展示場「東京ビッグサイト」国際会議場 平成8年7月16日(火)・17日(水)
記念シンポジウム	日本海難防止協会 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会	シンポジウム (東京) 東商ホール 平成8年7月10日頃
日本の渚・百選、渚シンポジウム	「日本の渚・百選」事務局(大日本水産会等) 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会	地方自治体等の推薦や一般募集により、美しい渚100カ所を選考し、認定発表を行うとともに、シンポジウムを開催 (東京) 帝国ホテル 平成8年7月10日(水)
夏休み東京湾親子シップウォッチング	日本船主協会、日本外航客船協会 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会	客船「飛鳥」による親子クルーズ (東京) 東京湾 平成8年7月20日(祝)
「海の日」記念出版	国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会等	(1) 「国民の祝日『海の日』記念アルバム」 「海の日」制定運動、制定記念行事等の記録写真集 (2) 「7月20日生まれの有名人の海の日メッセージ集」 7月20日生まれの有名人(119人)にメッセージを依頼中 (3) 「海・船切手アルバム」(検討中) 「海の日」制定記念切手をはじめとし、これまで発行された海や船を図案化した切手を収録した切手帳 (4) 「海の名画集」 「海の日」制定記念展覧会「海」において展示される名画を収録した絵画集

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
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
1995	443,041	335,956	107,081	12.0	22.4
1995年 3 月	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
6	40,155	28,502	11,653	19.1	27.3
7	38,070	28,635	9,434	10.4	28.8
8	35,241	29,306	5,935	12.6	16.1
9	38,703	27,397	11,306	7.0	13.2
10	35,289	29,930	5,359	1.9	17.9
11	35,478	28,863	6,614	3.0	11.5
12	39,490	28,558	10,932	4.6	15.6
1996年 1 月	28,978	28,504	474	6.8	16.9
2	34,084	27,983	6,101	▲ 3.3	16.9

(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)

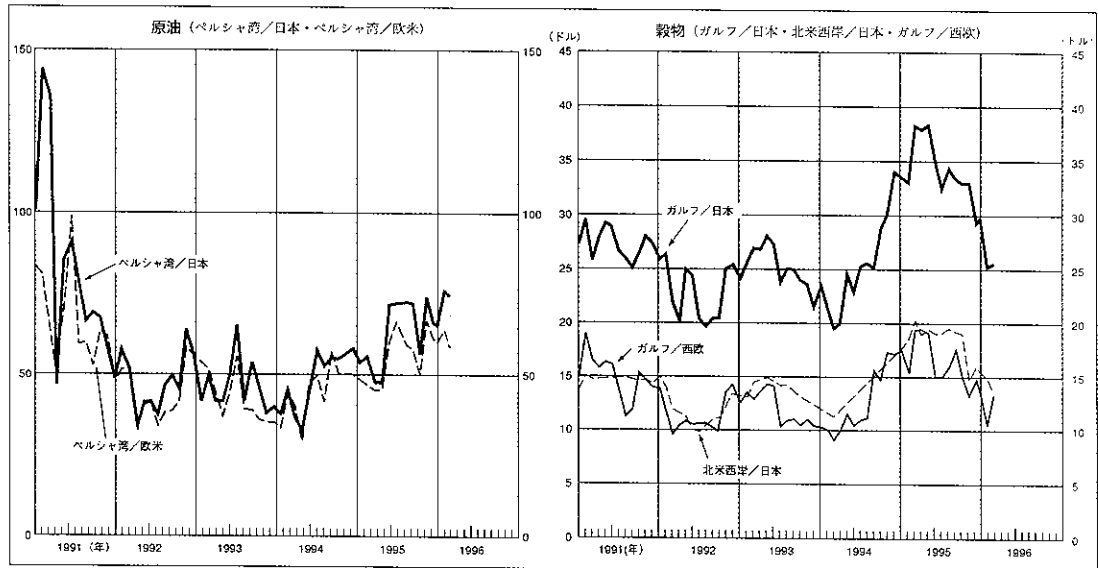
年 月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
1990		144.81	124.30	160.10
1991		134.55	126.35	141.80
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1995		94.06	80.30	104.25
1995年 4 月		83.67	80.30	87.20
5		85.10	82.25	87.35
6		84.53	83.80	85.40
7		87.22	84.60	88.75
8		94.55	88.05	99.10
9		100.49	97.20	104.25
10		100.65	99.70	101.80
11		101.92	100.70	103.85
12		101.85	101.07	102.85
1996年 1 月		105.84	104.40	107.40
2		105.73	104.40	107.25
3		105.86	105.25	107.15

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)								
年次						穀 物	石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他	Trip
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
1995		172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1995	7	14,880	260	14,620	3,317	5,543	4,805	172	46	629	108	14,193	3,696
	8	14,569	440	14,129	4,239	4,214	4,764	164	236	339	173	10,810	5,047
	9	15,590	255	15,335	5,052	4,290	5,280	30	152	450	81	11,817	5,067
	10	15,974	902	15,072	5,450	5,265	3,019	127	204	947	60	8,228	2,259
	11	14,764	245	14,519	4,421	5,228	3,927	122	293	513	15	10,942	1,694
	12	17,071	172	16,899	5,047	5,840	5,333	192	86	300	101	13,512	1,520
1996	1	21,164	572	20,592	7,289	7,101	5,410	190	90	392	120	12,610	2,975
	2	15,175	145	15,030	4,756	4,260	5,131	117	403	310	53	11,194	1,691
	3	16,115	280	15,835	4,044	6,689	4,548	55	305	188	6	15,983	2,566

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



4. 原油 (ペルシャ湾/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					
	1994		1995		1996		1994		1995		1996	
	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	42.50	32.00	60.00	54.50	67.50	57.50	37.50	30.00	50.00	47.50	58.00	52.50
2	39.05	31.25	55.50	49.50	75.00	67.50	35.00	30.00	49.00	41.00	65.00	55.00
3	46.00	37.50	56.00	51.00	72.50	67.50	46.00	32.50	47.50	42.50	57.50	47.50
4	38.50	31.80	47.50	44.50			41.00	32.00	45.00	40.00		
5	37.00	35.00	47.50	42.50			34.50	30.00	45.00	40.00		
6	44.50	32.00	72.50	54.00			42.50	30.00	57.50	45.00		
7	53.50	39.50	73.00	63.50			47.50	38.00	67.50	55.00		
8	60.00	44.00	73.00	63.50			Below 50	38.00	59.00	55.00		
9	51.50	40.00	72.50	60.00			42.50	35.00	58.00	42.50		
10	55.50	48.00	53.75	50.50			47.50	37.50	50.00	42.50		
11	55.00	47.50	73.00	52.50			57.50	45.00	62.25	45.00		
12	58.00	48.50	68.25	60.00			50.00	45.00	60.00			

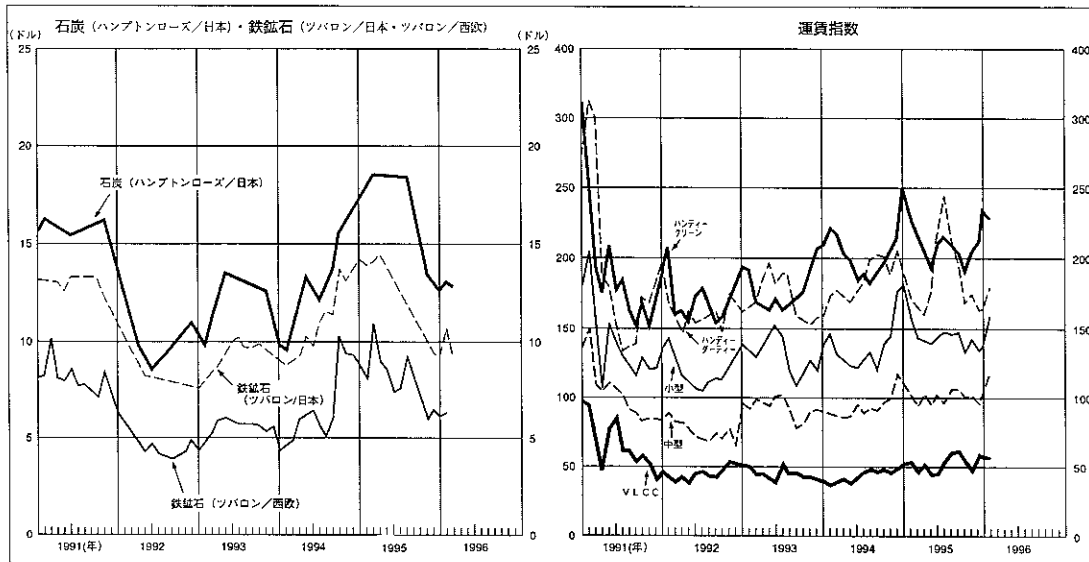
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	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	33.00	29.00	29.20	24.75	—	—	15.35	14.85	17.25	16.00	13.25	11.50
2	32.50	31.00	25.15	23.00	17.65	—	14.90	13.75	15.40	15.25	10.75	10.00
3	37.50	32.00	25.25	23.50	20.50	18.60	13.50	13.20	19.00	15.25	13.50	12.15
4	37.00	33.00			18.60	18.40			19.00			
5	38.00	32.00			19.75	—			18.75	17.50		
6	34.75	31.00			18.75	18.50			15.00	13.60		
7	32.50	31.50			18.50	18.00			15.50	13.50		
8	34.50	32.50			19.50	18.60			16.50			
9	33.50	32.00			18.65	18.50			17.50	15.10		
10	33.00	25.25			18.50	17.75			15.00	11.00		
11	33.00	25.40			14.50	—			13.00	11.50		
12	29.00	26.25			16.25	15.00			14.75	14.00		

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



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

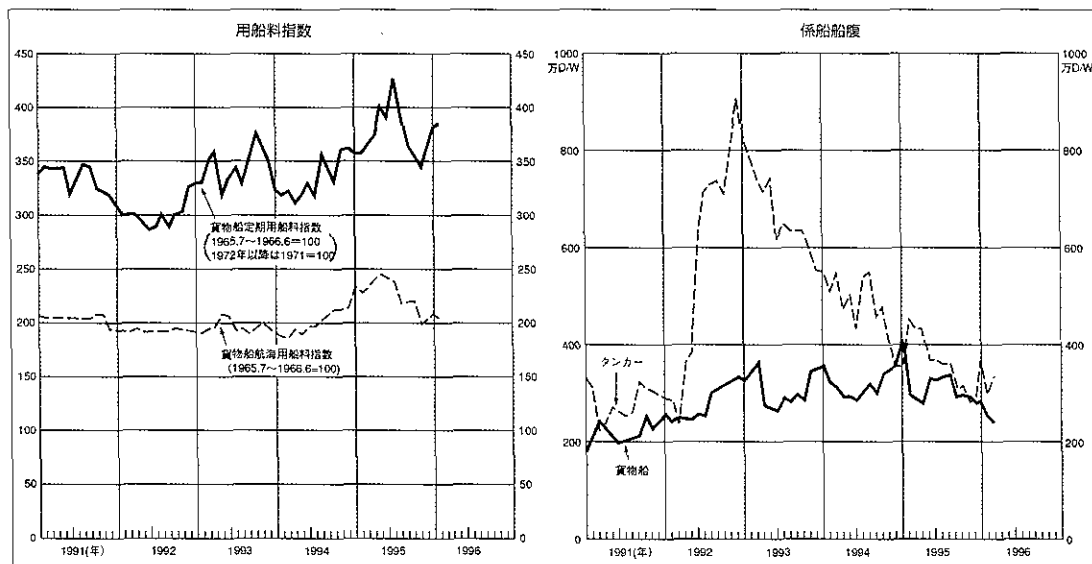
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	12.50	—	14.20	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15
2	—	—	13.00	12.95	13.75	—	11.00	—	8.00	—	6.50	5.65
3	18.50	—	12.75	—	13.50	—	9.00	—	11.25	9.80	—	—
4	—	—	—	—	13.90	—	—	—	8.70	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	8.25	7.75	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	7.45	7.10	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	—	—	—
8	18.25	—	—	—	—	—	—	—	8.50	7.50	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	13.45	—	—	—	—	—	—	—	6.20	—	—	—
12	—	—	—	—	9.25	—	—	—	6.45	—	—	—

(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														
	1994					1995					1996				
	VLCC	中 型	小 型	H・D	H・C	VLCC	中 型	小 型	H・D	H・C	VLCC	中 型	小 型	H・D	H・C
1	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6
2	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4
3	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7					
4	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9					
5	36.6	93.6	124.5	169.1	199.4	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4					
6	34.2	88.6	125.9	175.6	183.1	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9					
7	37.8	91.5	129.7	185.4	188.5	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6					
8	45.7	88.7	123.9	199.1	181.9	63.2	107.8	144.6	214.3	212.8					
9	47.8	93.1	133.8	201.7	186.4	63.7	106.5	147.6	191.7	203.7					
10	44.6	96.6	142.2	200.2	196.4	53.7	100.0	134.6	166.3	189.1					
11	48.2	102.1	153.4	188.6	199.3	48.9	100.6	142.9	174.7	207.2					
12	47.5	117.6	173.1	209.4	214.9	61.4	96.5	131.8	162.7	214.9					
平均	40.8	94.0	136.7	184.1	200.5	53.4	101.9	146.0	185.1	212.6					

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



8. 貨物船用船料指数

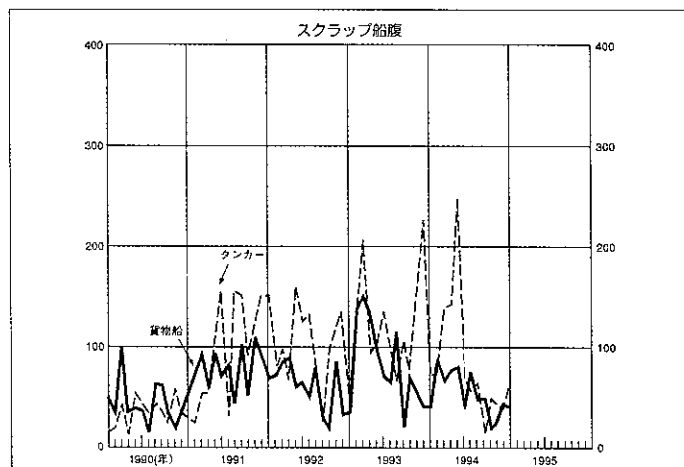
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1991	1992	1993	1994	1995	1996
1	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3
2	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6
3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0		325.0	320.0	327.0	324.0	366.0	
4	207.0	192.0	194.0	198.0	243.0		335.0	300.0	356.0	310.0	377.0	
5	205.0	191.0	195.0	191.0	245.0		344.0	302.0	366.0	318.0	402.0	
6	205.0	195.0	209.0	198.0	239.0		342.0	301.0	319.0	334.0	390.0	
7	208.0	190.0	206.0	198.0	230.0		349.0	295.0	335.0	320.0	426.0	
8	206.0	191.0	194.0	202.0	218.0		342.0	288.0	346.0	360.0	391.0	
9	206.0	191.0	196.0	208.0	220.0		318.0	293.0	328.0	349.0	364.0	
10	205.0	191.0	188.0	212.0	221.0		325.0	301.0	351.0	333.0	355.0	
11	206.0	193.0	196.0	212.0	198.0		335.0	289.0	372.0	363.0	344.2	
12	208.0	196.0	200.0	219.0	209.0		349.0	300.0	349.0	367.0		
平均	205.7	194.6	196.3	199.8	226.1		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。なお、1995年12月のデータは未入手。

9. 係船船腹量の推移

月次	1994						1995						1996					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	329	2,476	3,203	91	2,975	5,556	289	2,399	3,238	65	2,195	4,134	272	2,210	2,778	66	2,058	3,735
2	310	2,333	3,017	80	2,656	5,021	288	2,290	3,017	68	2,472	4,710	257	2,005	2,506	60	1,636	2,980
3	312	2,304	3,000	84	2,813	5,326	284	2,281	2,999	67	2,234	4,219	245	1,911	2,392	62	1,862	3,305
4	303	2,198	2,808	81	2,534	4,749	271	2,151	2,857	66	2,205	4,127						
5	291	2,158	2,816	82	2,601	4,901	271	2,267	3,136	61	1,933	3,459						
6	288	2,118	2,825	85	2,300	4,215	272	2,257	3,093	66	2,188	3,562						
7	293	2,193	2,999	86	2,644	5,075	269	2,120	2,916	66	1,981	3,515						
8	282	2,272	3,136	88	2,688	5,171	273	2,154	2,954	67	1,893	3,341						
9	278	2,244	3,077	85	2,333	4,412	265	2,110	2,899	68	1,757	3,085						
10	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691	274	2,178	2,920	68	1,870	3,165						
11	297	2,349	3,210	73	2,204	4,040	265	2,151	2,850	63	1,671	2,786						
12	294	2,446	3,315	66	1,970	3,652	272	2,142	2,724	64	1,627	2,860						

(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	1994						1995						1996					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	20	185	342	8	226	439	28	329	459	10	330	769	34	240	353	12	328	631
2	40	813	1,464	11	468	941	40	594	968	7	382	798						
3	60	843	1,562	24	1,079	2,122	51	426	602	11	643	1,313						
4	49	715	1,284	18	469	912	27	433	751	11	700	1,392						
5	36	530	927	14	534	1,057	42	458	792	18	1,232	2,473						
6	40	422	768	12	661	1,351	21	219	352	8	362	694						
7	34	383	675	8	524	1,016	31	498	730	13	290	532						
8	59	751	1,245	7	339	702	36	318	408	12	331	651						
9	24	141	210	10	595	1,166	21	274	410	4	66	124						
10	32	475	795	10	413	798	22	131	143	8	244	491						
11	33	371	617	14	700	1,418	27	165	200	6	223	420						
12	25	286	464	15	1,138	2,345	28	223	364	9	202	340						
計	452	5,915	10,353	151	7,146	14,267	374	4,068	6,179	117	5,065	9,997						

(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、散積船、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は下記のとおりとなっています。

統	計	資	料	名
1. 世界船腹量の推移				○12. 主要航路の成約運賃（穀物）
2. 日本商船船腹量の推移				○13. 主要航路の成約運賃（石炭・鉄鉱石）
3. わが国航船船腹量の推移				○14. タンカー運賃指数
4. 世界の商用船建造状況				○15. 貨物船用船料指数
5. わが国の建造許可船舶の竣工量と造船所手持工事船舶量推移				○16. 係船船腹量の推移
6. 世界の主要品目別海上荷動き量				○17. スクラップ船腹量の推移
7. わが国の主要品目別海上荷動き量				18. わが国貿易の主要貨物別輸送状況
○8. わが国貿易額の推移				19. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入
○9. 対米ドル円相場の推移				20. 内航船の船腹量
○10. 不定期船自由市場の成約状況				21. 国内輸送機関別輸送状況
○11. 主要航路の成約運賃（原油）				22. 内航海運の主要品目別輸送実績
				23. 内航燃料油価格

・○印の10項目については毎月掲載、その他の項目は適宜掲載している。

去年は、年の初めから阪神大震災が起き、それに続いて地下鉄サリン事件が起きる等、多くの貴重な人命が失われたり、損なわれたりするという痛ましい出来事が相次いで起きました。

今年も同様に、住専処理問題、お役人の空出張等の話題が新聞紙面を賑わせていますが、去年のように天災・人災により、一瞬の中に多数の犠牲者が出ることに比べれば、まだ平穏なスタートを切ったと言えるのではないのでしょうか。

こういう気持ちで周りを見ていきますと、季節柄春の盛りが感じられる今日この頃です。

出勤途中の車窓からは、菜の花やムラサキナズナの花の盛りを楽しむことができ、また、自宅近くの桜の名所ではお花見の屋台の準備が盛んに進められています。

桜は私の好きな花のひとつです

編集後記

が、書物によりますと、サクラの「サ」は古代日本人が神聖感を覚えた音で神霊を意味し、特に農耕神—田神を指し、また「クラ」は「座」を意味するそうです。

すなわち、サクラ「田の神の憑る座」として農耕文化と深く結びつき、その豊凶を占う木であったようです。

いずれにしても、絢爛と咲き、潔く散る桜は日本人の美意識に最も適った花であり、私達は目前の花と同時に、心に映る花をも見つめてきたのかもしれない。

桜に特別な意味を与えられた時代を過ぎ、今私達はそれぞれの桜を楽しんでいます。

自然に生きる日本人の心情に相

応しい花、それが桜なのかもしれません。

この花は私達日本人以外、欧米や東南アジアの人々にも好まれており、私がかつて駐在していたインドネシアの人の中にも、訪日する場合は桜の季節に京都に行きたいという方々が少なからずおられました。

このインドネシア駐在時代に、私には、この国の人達が現代の日本人よりはるかに人と人との付き合いを大事にし、楽しみにしているということが深く感じられ、羨ましい限りでした。

私達も、この桜の最も似合う国日本で、人と人との付き合いをより一層大事にしていきたいものです。

三洋海運

総務部副部長

田部幸男

せんきょう 4月号 No. 429 (Vol. 37 No. 1)

発行◆平成8年4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

会社名：永井海運㈱（英文名）NAGAI KAIUN KAISHA, LTD.

代表者（役職・氏名）：取締役社長 笹野 忠

本社所在地：東京都中央区日本橋茅場町2-9-4 千歳ビル

資本金：50百万円

創立年月日：1953年11月25日

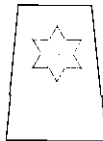
従業員数：海上26名 陸上24名 計50名

所有船状況	遠洋・ <u>近海</u> ・ <u>沿海</u>	2隻	1.198%	2.997%
管理船状況	遠洋・ <u>近海</u> ・ <u>沿海</u>	13隻	14.033%	25.253%

主たる配船先：東南アジア全域、国内各港

事業概要：当社は、内航部門においては石油、ケミカル類、糖蜜、アルコールの輸送を行っており、外航部門では糖蜜、溶融硫黄の輸送を中心に営業活動を行っている。

当協会会員は148社。
（平成8年4月現在）



会社名：名古屋汽船㈱（英文名）NAGOYA KISEN KAISHA, LTD.

代表者（役職・氏名）：取締役社長 山縣 進

本社所在地：名古屋市中村区名駅4-8-14 名古屋三井ビル北館

資本金：144百万円

創立年月日：1948年10月4日

従業員数：海上47名 陸上9名 計56名

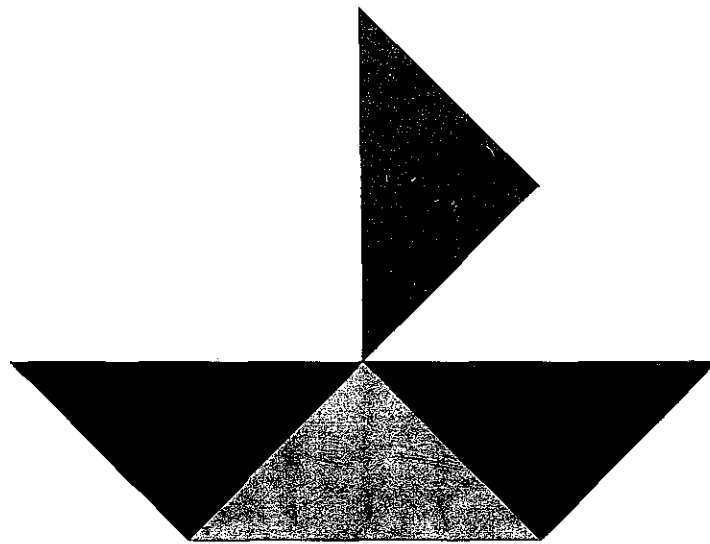
所有船状況	遠洋・近海・ <u>沿海</u>	7隻	1.217%	-%
管理船状況	遠洋・近海・ <u>沿海</u>	3隻	504%	-%

主たる配船先：伊勢湾地区

事業概要：当社は、中京地区唯一の外航船主として、1948年10月に地元資本により設立された。1964年の海運集約により昭和海運グループの専属会社となったが、1988年には外航部門を撤収し、現在では従来より営んでいる曳船事業を柱とする企業となった。



今年から、7月20日は国民の祝日「海の日」になります。



海へ帰ろう 7月20日

海の日


The Japanese Shipowners' Association