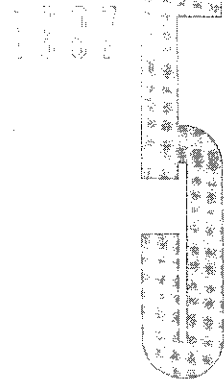


せんきょう



船協月報/1997年5月号 目次

◎巻頭言

船舶保険制度の自由化★日本船主協会副会長・昭和海運取締役社長・伏見清喜——1

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 日米海運協議が決着、FMC 制裁は9月4日まで延期に——2
2. 平成9年度労働協約改定交渉——5
—外航労務協会および内航二船団との交渉妥結—

◎寄稿

造船業の現状と展望★(社)日本造船工業会 企画部長・緑川好浩——7

◎特別欄

平成9年度海運講習会 講演要旨

「21世紀、これが私(日本)の生きる道」★ニュースキャスター・鳥越俊太郎——13

◎随想

ルールとレギュレーション★(社)経済団体連合会 事務総長・内田公三——16

◎特別欄

国際ビジネスを担う EDI(上)——18

—万国共通語としての役割—

◎話題を追って

環境保全と海運 3 —安全運航へのわが社の取り組み— ——22

★大阪商船三井船舶 船舶部安全管理グループリーダー・黒澤忠彦

◎海運ニュース

1. 第6回定期船海運国際シンポジウムの模様——25
2. OECD 経済産業諮問委員会(BIAC)海運委員会(MTC)の模様——25

◎ Washington 便り——27

◎業界団体を訪ねて—訪問団体 (財)日本船舶標準協会 ——28

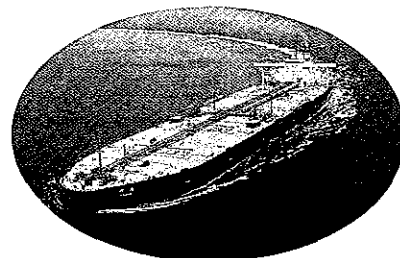
◎海運雑学ゼミナール★第86回——30

❖海運日誌★4月——32

❖船協だより——33

❖海運統計——35

❖編集後記——40



ダブルハルトンカー「TAJIMA」

船舶保険制度の自由化

日本船主協会副会長
昭和海運取締役社長 伏見清喜



平成8年4月の保険業法の改正を受け、平成9年4月より我が国の船舶保険制度は、元受料率の自由化の時代に入ることとなりました。

ここで過去を簡単に振り返ってみますと、新生日本の船舶保険制度は、昭和23年に制定された損害保険料率算出団体に関する法律に基づき、大蔵大臣の認可を得た料率を元受保険会社が遵守するという、いわゆる認可料率制という形で戦後の復興の時代と歩みを共にして、昭和38年まで継続しました。この間、大戦により壊滅的打撃を被った我が国海運業界は、我が国の経済復興、基幹産業の再興の上で不可欠な海上輸送需要を充足すべく、計画造船制度等により急速に船隊整備、規模の拡大を果たしてきました。海運業界の規模の拡大、リスクの多様性など需要家側のニーズの変化が顕著となり、画一的な料金設定の変革の要望の声が上がってくる中で、昭和38年“認可料率制”より“協定料率制”に移行することとなり、これが本年3月まで34年の長きにわたり適用されてきておりました。

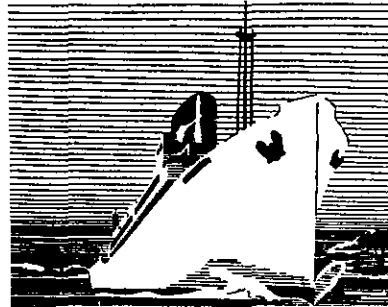
昭和37年の保険業法の改正時点では、海運業界の求めていた保険会社の自由競争による需要家の個別ニーズに応じうる料率提供の考え方は生かされず、独禁法の適用除外の下で損害保険会社の船舶保険に関する料率を含む各種共同行為が認められることとなり、実施運営機関として、日本船舶保険連盟が設立さ

れたものでありますが、その連盟もこの3月末日をもって解散され、歴史的な役割を閉じました。

日本の商船隊全体を一つの対象としてリスク、ロス・コストを分析し、保険料率を算定してきた船舶保険連盟の歴史的な貢献は率直に認めたいと思います。しかしながら、ガット・ウルグアイラウンド交渉、日米保険協議、規制緩和といった事由の背景には、日本保険市場の国際的競争上の標準ルールの適用化ということがあり、日本の保険会社各社の新しい挑戦を求めているという、時代の要請があると言えます。

日本の海運業界は国際的な自由競争市場で激烈な価格競争を展開せざるを得ない立場にありながらも、一方では、船舶の保守・管理、運航上の安全管理につき、国際的な基準厳格化の流れの中で、膨大な費用とエネルギーを投入してその確保に努めており、保険事故発生防止に最善の努力を払って、その成果を上げてきております。

今回の改正に当たり、“保険料…その算出方法が、保険数理に基づき、合理的かつ妥当であること”とする保険業法の原則の下、自由市場の原理に従って日本の船舶保険市場がロンドンと並ぶ確立された保険市場として発展し、海運業界の多様化する要望に応じていただくことを望むものであります。



1. 日米海運協議が決着、FMC 制裁は9月4日 まで延期に

日本の港運免許制度が米国の海運会社に不当な差別を与えており、事前協議制度等の港湾慣行が日米貿易に従事する海運会社ならびに荷主に好ましくない状況をもたらしているとして、1996年11月13日、米国連邦海事委員会（FMC）が日本船3社（日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船）に対する制裁措置提案を官報に公示したことに端を発するFMC制裁措置問題は、1997年2月26日（現地時間）、FMCが制裁規則を発表したことで事態が新たな局面に突入し、関係各方面より制裁回避に向けた更なる取り組みが行われたことは既報のとおりである。（本誌2月号および3月号P.2 シッピングフラッシュ1参照）

この制裁規則は、上記3社が運航するコンテナ船に対し、米国に寄港する毎に1回当たり10万ドルの課徴金を賦課するというもので、4月14日を制裁発動予定日としていたため、その前に制裁回避にこぎつけるべく、関係者間で懸命な問題解決のための努力が行われた（資料1参照）。

3月31日に事前協議制改善の中間合意がまと

まり、日米海運協議が4月2日からワシントンで開催され、4月11日（現地時間）に決着、「協議に関する覚書」に両者が署名した（資料2参照）。これを受け当協会港湾協議会は、4月12日（日本時間）、資料3のとおりコメントを発表した。さらに、4月14日の制裁発動予定日を目前にした13日（現地時間）、FMCは9月4日までの制裁延期を決定した。

現在、関係者間で7月31日までに事前協議制の改善について結論を得るべく、協議が続けられている。

【資料1】

制裁規則発表から制裁延期までの動き

2月26日（現地時間）FMC制裁規則発表

4月14日より日本船3社の運航するコンテナ船に対し、米国に寄港する毎に1回当たり10万ドルの課徴金を賦課すると発表。このFMC制裁規則には、米国船社に対し何らかの報復措置が行われたと認定された場合に、制裁の実

施時期繰り上げおよび課徴金の金額を引き上げるとの条件が付いている。

これに対し、当協会会長名でステートメントを発表し、FMCの制裁措置は遺憾であり撤回されるべきであることや、政府による早急な問題解決等を要望した。

3月3～7日（現地時間）日米海運会談

長光大臣官房審議官、園田外航課長、米国運輸省海事局のハーバーガー局長等と会談。古賀運輸大臣からのスレーター運輸長官宛て親書を手渡し、制裁措置の正式撤回を申し入れたが、米側は日本側の改善努力を見守るとの姿勢を変えず、事態の進展はなかった。

次官級協議

戸矢運輸審議官、長光大臣官房審議官、ラーソン米国務省次官補、ハニカット運輸省次官補、ハーバーガー同海事局長に対し、FMC制裁発動は両国の関係に極めて悪い影響を及ぼすとの強い懸念を伝えるとともに、制裁の即時撤回を要請した。米側は、制裁発動が目的ではなく、日本国内での問題解決に期待を表明するも、FMCへの働き掛けをすることは明示しなかった。

引き続き日米両政府が話し合いを続けていくことで合意した。

3月11日 第1回事前協議改善協議会作業部会
事前協議制度の歴史的経緯のレビューと、改善協議に向けた関係者間の意見交換を行った。3月13日には第2回作業部会が開催された。

3月18日 第3回事前協議改善協議会
運輸省の中間合意案で関係者が合意した。

3月24日 ゴア米副大統領、橋本首相会談
港運問題についても意見交換した。

3月28日 事前協議制改善協議会のPre-Working Group会議

外国船舶協会は3月18日の中間合意に署名することに同意した。

ワシントンで日本船3社は、コロンビア自治区連邦巡回控訴裁判所にFMC制裁規則の無効等の申立てを行った。

3月31日 中間合意に関係4者が署名

中間合意に関係者（運輸省、当協会、港湾協議会、外国船舶協会、日本港運協会）全員が署名し、その旨プレス・リリースした。

4月2日（現地時間）日米海運協議

ワシントンで日米海運協議が開催される一方、ブラッセルで日・EU港運協議が開催された。EU側は事前協議の今後の検討結果を見守る姿勢を示した。

4月11日 夕方（現地時間）

4月12日 朝（日本時間）日米海運協議が決着
ワシントンの日米海運協議が決着し、「覚書」に両者が署名した。これを受け、運輸省記者発表（資料2参照）が行われた。

4月13日（現地時間）FMCが制裁延期を決定

FMCは米運輸省からの日米海運協議の結果報告（協議に満足。4月14日からの制裁を課さないこととするための合理的な根拠となるものである）、SLS/APLからの意見（8月30日まで制裁を延期する等）および邦船3社の意見（制裁は無期限に延期されるべき）を検討の結果、制裁を本年9月4日まで延期することを決定した。さらに、FMCは、日本船3社、米船2社に覚書の中味の進捗状況を2回（7月1日／8月5日）報告することを義務付けている。

13日の決定は現地14日に公表された。

【資料2】

日米海運協議について（結果）

平成9年4月12日

運輸省海上交通局

標記についての結果は、下記のとおりである。

記

1. 日 程 平成9年4月2日～11日
2. 場 所 米国ワシントン
3. 出席者 米国側：ハーバーガー運輸省海事局長 他
日本側：岩田運輸省海上交通局長 他
4. 内 容

FMCによる制裁措置（4月14日発動予定）の理由となっている日本の港運慣行等に関し、上記のとおり協議を行った結果、別添の協議覚書（本誌では省略）により決着した。その概要は以下のとおり。

また、本件に関する運輸大臣談話を発表する（別紙）。

(1) 免 許

- ・日本側は、外国船社（子会社を含む。）が借り受けているバースにおいて行う港湾運送事業に係る免許申請について、港湾運送事業法の免許基準に適合する場合は、受理から概ね4ヶ月以内に当該バースに限定した免許を付与することを確認した。
- ・米側は、米国船社が港湾運送事業を行う場合には、一般的な賃金と雇用水準を保証する旨述べた。
- ・日本側は、規制緩和について、行政改革委員会及び運輸政策審議会において検討を行い、その後改正法案が国会の審議に付されることを説明し、米側は規制緩和の前倒し実施を要望した。

(2) 事前協議

- ・日米双方は、中間合意が事前協議の改善

についての不可欠な第一歩であると認識した。

- ・日本側は、産別労使協定への政府不介入の原則を尊重しつつ、1997年7月31日までに事前協議の改善委員会において最終合意を得ること、及び当該期日以後も、最終合意に関し、運輸省が最大限努力することを明確にした。
- ・日米双方は、事前協議制度の内容のある改革が早急に行われるべきであるということについて一致した。
- ・米側は、重要、軽微案件の区分の見直し等について1997年7月31日までに達成されるべきであることを強調した。

(3) FMCの制裁措置

米側は、FMC及びその他の関係当事者に対し、覚書に記された協議が誠実に行われたことに満足すること、及び当該協議が1997年4月14日に制裁を課さないこととするための合理的な根拠となるものであるとの助言を行う。

(4) 協 議

今後、改善の進捗状況を評価するため、いずれか一方の政府の要請に基づき、二国間協議が開催される。

[別紙] 運輸大臣談話

1. 今般、4月2日以降ワシントンにおいて実施されてきた日米海運協議の場において、FMCの一方的制裁措置の発動の回避に向け、日米間で協議覚書がとりまとめられたことは、まことに望ましいものと考える。
2. 運輸省としては、今般の覚書の内容を受けて、事前協議の改善協議会の協議の促進等、引き続き最大限の努力を行って参る所存である。

【資料3】

FMC 制裁問題（プレスリリース）

平成9年4月12日
日本船主協会港湾協議会
ワシントンでの日米海運協議の結果、4月11日（現地時間）、日米両国政府間で、日本の港運慣行等に関する協議が決着したと聞いている。同日、米国政府は直ちに連邦海事委員会（FMC）に対し、4月14日からの制裁中止を助言したと聞いている。週明けにFMCの確認を要するも、14日からの制裁は直前で回避される

ものと思われる。

日本船3社としては、この2国間協議の結果、一方的な制裁措置の発動が回避されることになったことを高く評価しており、運輸省はじめ日本政府のご尽力に対し深く感謝申し上げる。

今後、事前協議制の改善については、3月31日の中間合意に沿って改善協議会で協議されるが、船社はこの協議会メンバーの一員として最大限の努力をしていく所存であり、この協議を成功させるため、引き続き運輸省の強い指導をお願いしたい。

2. 平成9年度労働協約改定交渉

—外航労務協会および内航二船団との交渉妥結—

今日のわが国経済は、失業率3.4%というような深刻な雇用情勢、世界的な大競争時代といわれる中での国際競争力の低下等、依然厳しい状況にあり、これらを背景に規制緩和等の改革の必要性が指摘され、同時に「春闘」のあり方についても「横並び」賃金決定方式の排除等、新しい枠組みが求められている。

このような状況下、当協会会員会社が構成員となっている外航労務協会および内航二船主団体（内航労務協会および内航一洋会）と全日本海員組合との労働協約改定交渉は、1997年2月末にそれぞれ「申し入れ書」および「要求書」を取り交わし交渉が開始された結果、以下に示す概要のとおり協約失効期限ぎりぎりの4月1日に大筋合意に至った。

その結果、賃上げについては、外労協は定昇込み6,750円（前年比2.97%UP）、内航二船団は定昇込み6,730円（2.85%UP）となった。そのほか、全内航は定昇込み6,450円（2.80%UP）、大型カーフェリーは定昇込み《I欄》7,130円（2.70%UP）、《II欄》6,720円（2.67%UP）となった。

一方、陸上産業では、日経連が4月23日現在

でまとめた妥結状況によれば、主要業種・大手平均は8,846円（2.84%UP）であり、これを製造業と非製造業別に分けると、製造業の平均は8,155円（2.76%UP）、非製造業の平均は9,653円（2.89%UP）となっている。

1. 外航労務協会の交渉

1997年度の第1回交渉は3月4日に開催され、席上、船主側は、円高修正効果もあり業界全体では収益の改善傾向がみられたものの、バンカー価格の高止まりやコンテナ部門の急激な運賃下落等のマイナス要因をカバーしきれず厳しい会社経営を迫られており、賃金改定要求は到底受け入れ難い旨説明した。一方、組合側は、日本籍船および日本人船員確保の観点から、日本人船員が胸を張って歩けるよう労働条件面からの整備を要求した。

その後、3月27日の第5回交渉の場で早期自主円満解決に向けて小委員会が設置され、深夜におよぶ厳しい交渉が断続的に続けられた結果、4月1日未明に大筋合意に達し、同日開催された第6回交渉の場において正式妥結、調印された。

主な妥結内容は以下のとおりである。

- (1) 労働協約
- ① 最低基本給
標準船員（部員標令35歳）
ベースアップ 2,100円（0.91%）
ベア+経歴加給 6,750円（2.97%）
- ② 船長・機関長手当
船長および労働時間の適用を受けない機関長の手当は、従来方式で改定したものに、2,000円を加算し、作業委員会で決める。
労働時間の適用を受ける機関長の手当を10,900円（前年比+2,000円）とする。
- ③ 艀装員の賃金/休暇員の賃金
船長・機関長の月額手当額を船長16,400円（+2,000円）、機関長10,900円（+2,000円）とする。
- ④ 国内旅行の支給基準
航空機の利用について、全行程900キロ以上の制限を撤廃する。
- ⑤ マルシップ混乗船慰労金
船長、機関長：73,800円（+300円）
通信長、一航機士：63,300円（+200円）
二・三航機士、職員A・Bおよび職長：52,700円（+200円）
その他の者：42,200円（+200円）
- (2) 近代化実用船労働協約
- ① 混乗近代化実用船慰労金
船長、機関長：18,800円（+100円）
通信長、一航機士、運航士（4号または5号職務）：16,200円（+100円）
運航士（3号職務）、運航士（1号または2号職務）：13,600円（+100円）
その他の者：11,000円（+100円）
- ② 混乗近代化深度化実用船慰労金
(イ) 日本人7名配乗船
船長、機関長：37,000円（+200円）
通信長、一航機士、通信長（運航士）、運航士（4号または5号職務）：31,700

円（+100円）

その他の者：26,400円（+100円）

(ロ) 日本人6名配乗船

船長、機関長：51,800円（+300円）

通信長、通信長（運航士）、運航士（4号または5号職務）：44,400円（+200円）

その他の者：37,000円（+200円）

2. 内航二船主団体の交渉

内航二船主団体の労働協約改定交渉は、海員春闘のトップを切って3月3日に開始された。交渉開始に当たり、船主側は、厳しい経営環境にある内航海運業界にとっては従業員の雇用安定が第一義であり、賃上げが困難な状況に対する組合の理解を求めた。一方、組合側は、要求内容は優秀な船員の確保と適切な労務管理が求められている情勢を認識し、将来を展望して組み立てたものであると主張した。

その後、期限内円満解決を目指し交渉を重ねた結果、4月1日未明に大筋合意に達し、同日夕の交渉委員会で正式に妥結した。

主な妥結内容は以下のとおりである。

(1) 基本給（標準船員定昇込み）

ベースアップ 1,630円（0.69%）

ベア+定昇 6,730円（2.85%）

(2) 乗船本給

3,000%以上 7,170円（2.96%）

3,000%未満 7,270円（3.03%）

(3) 職員Bの初任額、経歴加給額を設定

(4) 賃金関連項目以外

① 旅費規定：航空機利用制限の撤廃

② 休日・休暇協議会の設置

③ 連続乗船期間の制限：

原則3カ月、やむを得ない場合4カ月以内

(5) 年間臨手：昨年と同率（基準会社42割）

造船業の現状と展望

(社) 日本造船工業会
企画部長 緑川好浩

1. 造船業の回顧

1993年以降、世界では20百万総トンを超える受注が続いている。一方、世界の建造量は、1990年以降19百万総トンの水準にあり、1980年代の15.5百万総トンの水準を大きく上回っている。

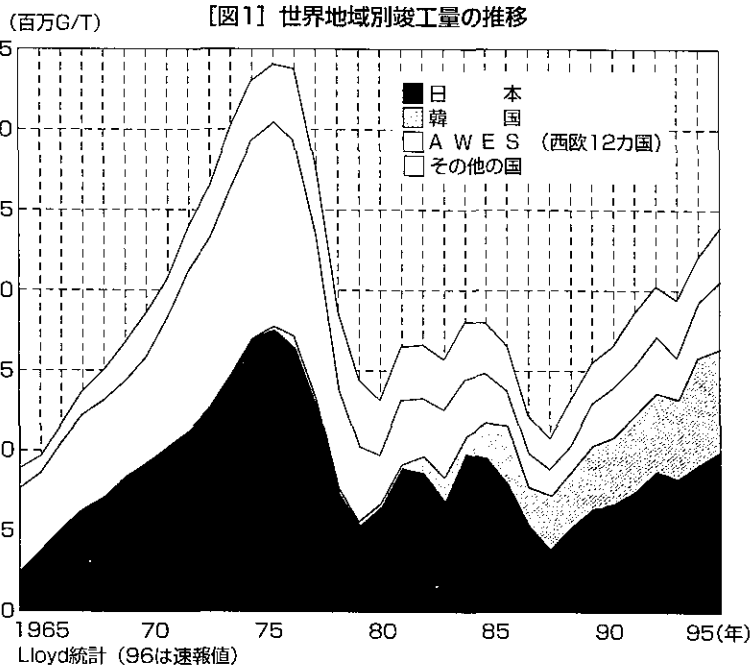
過去の建造量の推移を見ると、2度の谷を越えて第三の山を迎えているように見える。振幅の激しい造船業の直近の山谷形成について、振り返ってみる(図1参照)。

(1) 第二の谷の形成(1980年代後半)

1980年代後半には、膨大だった船腹過剰

は解消の方向を見せていた。1985年、プラザ合意を契機に円の年平均レートは239円/\$から1986年には169円/\$になり、円高傾向は1988年の120円台まで継続した。一方、船舶金融が引き締められ、海運会社では1985年8月に三光汽船が、9月にはC.H.トングループが、10月にはワーコングループが経営破綻に陥った。日本造船業は、急激な円高で競争力を失い、受注量は極端に低下した。

この時期、建造量の変動を見ると、第二



の谷は主に日本造船業の落ち込みに由来する
ことが分かる。1984年の建造量を100と
すると、1988年の建造量は、日本52、韓国
120、AWES（西欧12カ国）95、その他諸国
104の水準である。日本造船業は平均35%

の第1次設備削減（1979～80年）に続き、
平均20%の第2次設備削減（1987～88年）
を実施した（表1参照）。

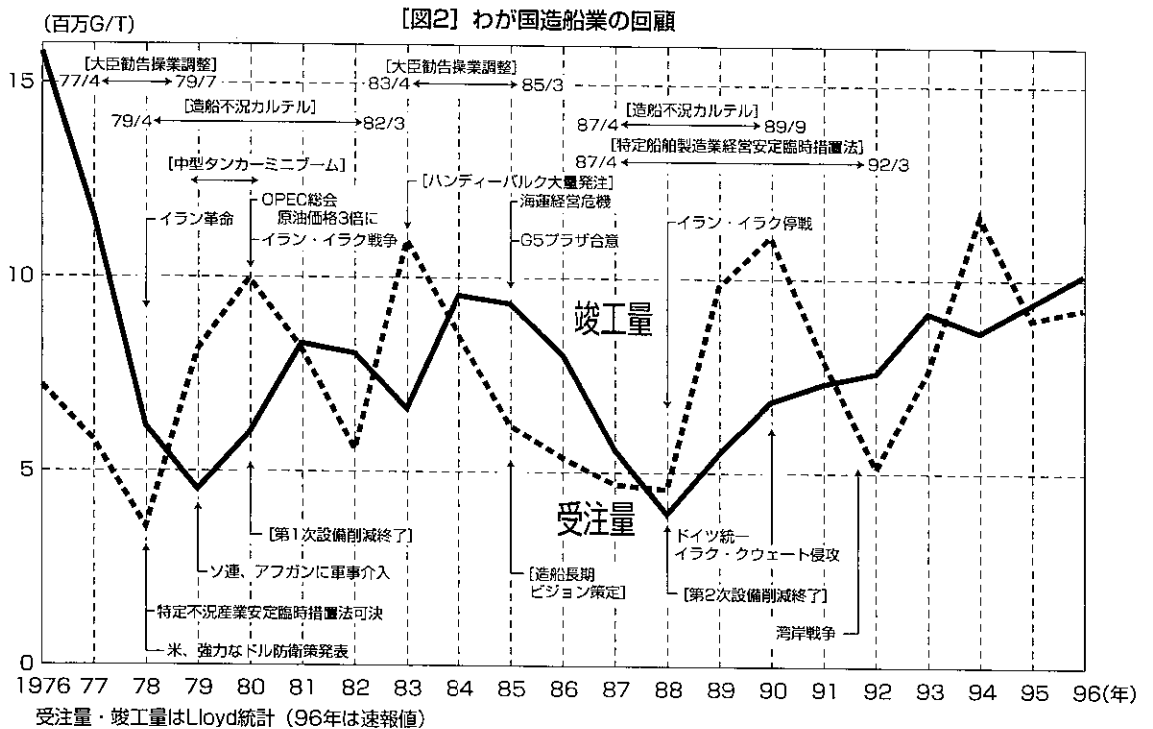
(2) 第三の山の形成（1990年前半）

1980年代後半に入ってから、欧州・日本

【表1】 日本造船業の設備削減

第1次設備削減（1980年3月末終了）			第2次設備削減（1988年3月末終了）			
	処理目標	処理実績		処理目標	処理実績	残存社数
大手 7社	40%	39.5%	大手 7社	20%	23.6%	7社
中手 17社	30%	35.6%	中手 17社	20%		13社
中手 16社	27%	31.6%	中手 11社	20%		4社
小手 21社	15%	12.5%	小手 9社	20%		2社
合計 61社	35%	36.6%	合計 44社	20%	23.6%	26社
企業数の変化	61社→44社		44社→26社			
5千総トン以上の建造設備	138基→73基		73基→46基（現在45基）			
設備能力	977万CGT→619万CGT		619万CGT→460万CGT			
企業グループ	11グループ+単独10社		8グループ			

注：呼称能力5千総トン以上の設備を有する企業を対象としている。
設備能力のCGTは現行OECD/CGTとは異なる日本独自の尺度。



向け鉄鉱石輸送の増大、中国の穀物大量買い付け、東アジア向け海上荷動量の増大等によって船腹需要が増大した。その上、タンカーの二重船体構造化を主な内容とする海洋汚染防止条約の一部改訂を見越して(1993年7月発効)VLCCの一時的代替建造が進んだことから、世界の受注量は1990年には24百万総トンに達した。

世界のVLCCの受注量を見てみると、1989年の17隻(うち日本12隻)に比べて、1990年には50隻(うち日本25隻)、1991年には36隻(うち日本23隻)、1992年は14隻(うち日本4隻)となっている。一方、1990年にはイラクのクウェート侵攻、1991年には湾岸戦争が勃発したことから、タンカー運賃が急騰したこと、備蓄用タンカーが増大したこと、なども受注増の要因と思われる。

日本造船業の受注環境は、プラザ合意以降続いた円高が、1990年には一時的に145円/\$ (年平均)と円安に向かい、好転した(図2参照)。

2. 造船業の現状 (1995年以降)

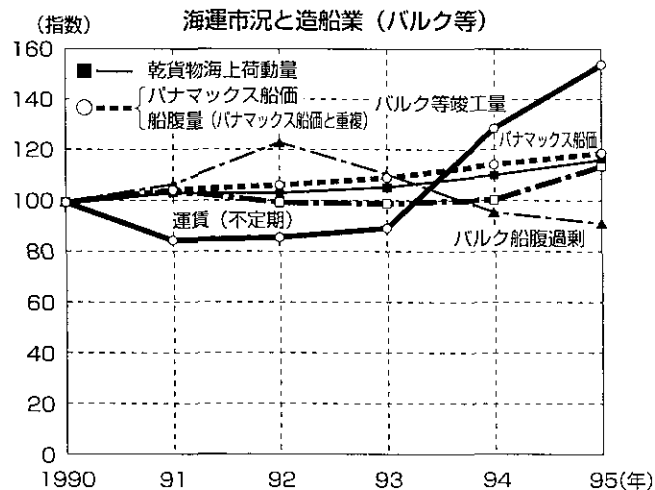
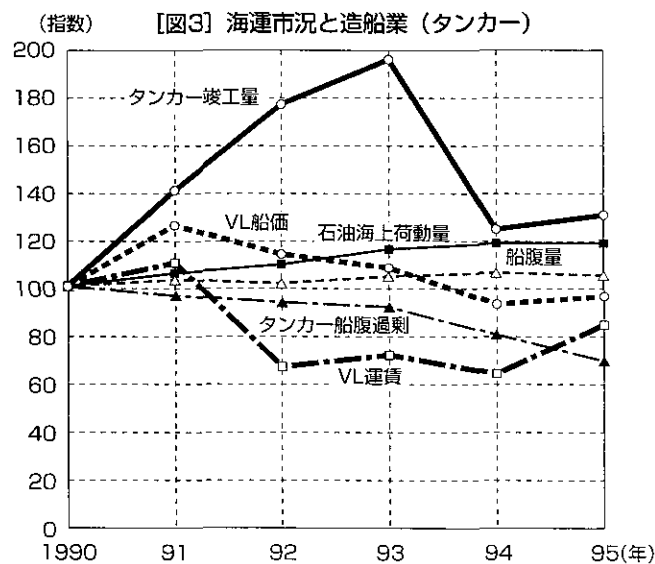
1995年、世界経済は東アジアを中心に動きだしていた。

海運市況は、欧州・日本の粗鉄生産の回復、中国の穀物大量買い付け等によって前年末に引き続き好調に推移し

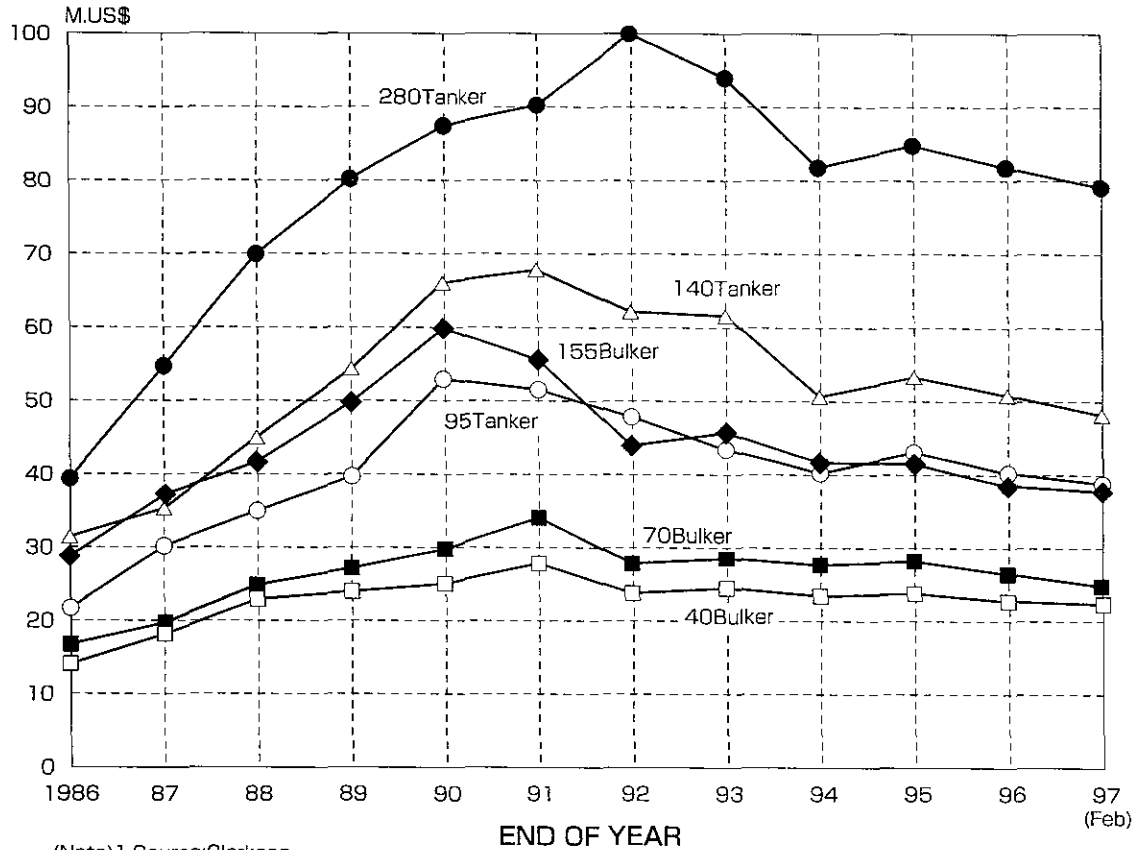
た。タンカー市況は、VLCCの運賃上昇に加え、近距離ソースからの荷動きが増大し、おおむね好調であった。

世界の受注量は、25.5百万総トン、日本は超円高の影響から対韓競争力を失い、厳しい受注環境にさらされたことから、対前年比24%減の8.9百万総トン、韓国は37%増の7.8百万総トン、西欧は29%増の4.3百万総トンであった。

日本では、数年来の円高がピークとなって、



【図4】 建造船価の推移



(Note) 1. Source: Clarkson
 2. Tanker prices are for Double Hull vessels; VLCC's from 1992, Suezmax and Aframax from 1990.

4月には1ドル=80円を割り込み、日韓のコスト格差は、一時的ではあったが、韓国が20%以上有利な立場となった。急激な円高によって、建造コストの60%程度を占める資材調達について、日本のみが国際市場価格より割高で調達しなければならない状況に追い込まれた。日本造船業では、資材調達について、従来の商習慣を超えた新たな観点からの模索が続けられた。その上、ドル建ての船価の円換算は、急激に目減りしていったことから、建造体制の大幅な効率化が図られた(図3・図4参照)。

現状では、効率化努力の成果に加え、為替が

120円台に復したことなど、日韓コスト差は逆転し、およそ5~10%程度日本が有利な状況にあると思われる。

3. 韓国造船業の設備増強

1993年末、韓国政府は、1989年以降設備新增設を抑制していた「造船合理化計画」を廃止、同時に、三星重工、現代重工、ハラ重工のVL設備新設計画が明らかとなった。

1993年は、日本では、1ドル=80円台を記録する超円高となり、受注量では韓国が日本を抜いて首位に躍り出た時期である。

当該大型設備の新設に関して、韓国造船業サイドは、造船所の合理化と船種別専用ドックの確保など生産性向上の一貫であること、新設設備が供給力の増加に至るためには市況、労働力など多くの条件が整う必要があることを述べている。

1996年現在、韓国造船業の設備増強は、設備新設が6基、拡張が2基である。

4. 造船業の需給

日本造船工業会は、1996年から2005年までの10年間の年平均世界建造需要量は、基本的には、21百万総トン程度で推移するものと見ている。

建造需要予測については、日韓欧とも新造船の需要予測を行い専門家による情報交換を続けている。それぞれの機関の予測前提が異なるため、予測結果は異なっているが、おおむね10年間で、年平均21～25百万総トンの予測となっている。一方、世界の竣工量は、1994年は20.4百万総トン、1995年は22.5百万総トン、1996年には韓国造船業の新鋭設備の稼働もあって、24.1百万総トン（速報値）に達する見込みである。

造船工業会の予測で見れば、現在建造需要を超える高い建造水準にある。一方、供給力の観点からみれば、物理的設備と労働力、生産性の向上を考慮に入れなければならない。供給力評価要素、評価方法等について日韓欧の専門家で研究が続けられている。

いずれにせよ、供給力を背景とした需要を大幅に超える供給量（建造量）は、船腹の過剰を産み、海運市況を軟化させる。当然船価は下がる。その引き金が通貨不安だったり石油輸送構

造変化だったりしたことは、過去の歴史が物語っている。

5. OECD 造船協定

1996年7月発効を目指し、OECD加盟の主要造船国・地域が批准の準備を進めてきた造船業に対する公的助成とダンピング建造契約を律するための国際規則「商業的船舶建造・修理業における、正常な競争条件に関する協定」

（OECD造船協定）は、1995年12月にEU、ノルウェー、韓国がそれぞれ批准書をOECD事務総長に寄託した。

日本は、国内実施法案「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」については3月に、協定自体も4月の閣議決定を受けて本会議を経た後、1996年6月14日に同協定を批准した。

残る米国の国内実施法案の審議は、同年6月下旬本会議で修正条項付き（債務保証制度タイトルⅡを維持する内容）を可決以来、批准できない状態が続いていた。1997年3月に開催されたOECD造船部会で、米国代表は近日中に議会に提出され、2～3カ月後には批准の見通しを得ることができると報告した模様だが、米国上院の通商・科学・運輸委員会は、3月下旬に公聴会を開催、同委員会の評価の後、5月下旬には上院本会議に提出される見通しである。

最近、EUは、造船協定の趣旨に反し、域内造船業界への船舶補助金支給（船舶受注額の9%）を1998年まで許容したとの情報があるが、米国議会が造船協定案を通過させた場合、補助金支給を即刻中止することを明らかにしている。

6. 日本造船業の課題

1996年夏、海運造船合理化審議会造船対策部会は、最近の環境変化を踏まえた「21世紀を展望したこれからの造船業（造船新長期ビジョン）」を取りまとめた。

造船新長期ビジョンは、まず、3つの環境変化を挙げている。第1に世界の新造船供給能力は拡大傾向、特に代替需要が一段落する2000年過ぎ以降、一段と国際競争は強まり、OECD造船協定により公正な競争条件が国際的に整備されることなどの「競争環境の変化」。第2にコンピュータ関連技術、情報ネットワークの進展によって、生産・経営面で一層の効率化に向けた新しい可能性など「技術環境の変化」。第3に、産業の空洞化、規制緩和の進展、日本型雇用慣行の変化、安全・環境保全への意識の高まりなど造船業に大きな影響を及ぼす「社会・経済環境の変化」。

次に、このような環境変化の中で造船業が魅力ある産業として存立し、健全な産業としてわが国の経済社会に貢献していくためには、

- ① 生産性の向上等国際競争力の強化
- ② 為替変動に対応できる柔軟な経営体制の構築
- ③ 優秀な人材を確保するための就労環境、雇用条件の一層の改善
- ④ 国際競争力の確保、産業の活力維持、安全・環境問題への貢献を果たすための高度な技術力の保持

が、必要であると指摘している。

これらを踏まえ、「次世代造船業の構築を図る」ための魅力ある産業に向けた産業基盤整備

の具体的方向を示している。

- ① CIMの着実な実現、CALS等情報技術の活用による経営の合理化・効率化等「自動化・情報技術の導入促進」
- ② 構造調整で縮小した生産拠点の再編を図るための、生産の集中化、専門化、規模の適正化など、「生産体制の適正化」
- ③ 経営資源の有効活用、資材調達力の向上、投資の効率化等を図るための、情報化技術を活用した「新しい手法の事業提携の推進」の必要性

さらに、「政府の役割」として、国際競争が激化する中で、状況変化に応じた「造船設備規制の見直し」や、「次世代造船業の構築、研究基盤の強化に向けた指針づくり及び支援」が必要であると指摘している。

7. むすび

過去の造船業を振り返ると、常に需給との戦いであったことがわかる。設備・労働力などを抱え、需給調整に硬直的なこと、歴史的変動と受注量・建造量のタイムラグは、造船業の対応を一層難しいものとしていることは事実である。

海運業は造船業の唯一無二の顧客であり、造船業は、鉄鋼・船用工業などと深い関係を持つ。日本造船業にとって、国際競争力の強化を目指し、関連産業との連携の下で船舶の開発、受注、調達、建造、保守を一貫してシステム化し、コスト競争力の強化は無論、工期の短縮による顧客ニーズへの即応、為替リスクの回避を目指す次世代造船業の構築は急務である。

特別欄

平成9年度海運講習会 講演要旨

「21世紀、これが私(日本)の生きる道」

ニュースキャスター 鳥越俊太郎

本稿は、3月28日に、当協会主催で海運ビルにて開催された平成9年度海運講習会での講演をまとめたものである。

プロローグ

皆さん、まだ気分は学生ですか。今は学生でもない、社会人でもない中間人ですね。皆さんは企業の一員としての意識を徐々に持つようになるんでしょが、今日がその第一歩です。

私は昭和40年に毎日新聞社に入りましたが、研修の話はほとんど記憶にない。実際に会社に入って実際にやったことしか身に付かないので、10年後、20年後に何か1つでも頭の中に残る話があったらいいと思い、このタイトルを選びました。

さて、皆さんは「日本とはこういう国だ」と言えますか。データや数字は持っていますか。

私は42歳で毎日新聞社を退職して、アメリカの新聞社に1年ほど行きました。その時、いかに自分が日本を知らないか痛感したのです。新聞記者を十数年やってきたのに、日本を説明しろと言われても、何も分かりませんでした。

皆さんが働く海運会社というのは、日本の国に、深く関わっていて、近代国家になって以来、日本がここまで成長してきた一番根幹に海運があるのは間違いないと思います。日本は資源もないので、さまざまな資源を買い入れ、商品化して外国に売る、いわば商人国家です。日本の国際貿易量を輸送機関別にみると、船による物



流は8億5,400万トン、飛行機による物流はわずか200万トンですから、海運は、日本がどうなるかということに非常に関わっているのです。

したがって、今の日本はどのような国でどのような方向へ行くか頭に入れておく必要があります。あなたがたは今22~23歳ですから、社会人としての人生の大半は21世紀です。そこにどのような問題が待ち構えているかは、これから手掛ける仕事や会社にとって大事だと思いますので、21世紀に日本はどう生きていったらよいか、これが私(日本)の生きる道、という話をいたします。

1. 世界一豊かな国、日本

「日本は大変豊かな国である」ということはご存じでしょう。では、どのくらい豊かなのかということになると、なかなか分からない。

住宅という尺度では、映画やテレビでみるアメリカやヨーロッパの方が豊かかもしれない。

部分的に「あっ、ここは日本は負けている」というところはたくさんありますよ。でも、世界のほとんどの国を歩いた私の実感でも、総合点では日本は世界一豊かな国だと思います。

豊かさを計る尺度として国民総生産（GNP）があります。つまり、1年間に国民が汗水たらして働いた生産物の総和です。日本は第3位。日本に追いつけ追い越せと鼻息が荒い韓国も日本の4分の1ですし、アメリカと比べても1人当たり9,000ドル多い計算になります。

自動車の普及率などをみても、日本がいかにか豊かか分かるわけですが、失業率、すなわち仕事に就けるかどうかというのも大きな指標です。3%という今の数字は日本では確かに大きな数字ですが、海外に比べると非常に少ない。

そういう豊かな国です、あなたがたが今生きている国は。皆さんは豊かさの中で育ってきた。

2. 21世紀に残されたツケは？

しかし、この豊かさが実は曲者で、日本人はせっかちだから、豊かな国を実現しようと急げ急げで坂を駆け上ったために、いろいろツケを残してしまった。そのツケが、実は21世紀に生きるあなたがたに全部回るよ、というのがきょうの話の一番大切なところですよ。

きょうの新聞の中に、ある小さな記事があった。人口の問題がでていたのを覚えていますか。

総務庁が、昨年10月1日の日本の人口構成、世代別の構成を発表し、21世紀に向けた人口の流れを推計したのです。日本の人口は現在1億2,586万人で、14歳以下の年少人口が35万人減り、15歳から64歳までの生産人口が10万人減り、65歳以上の老年人口が74万人増えたそうです。

生産人口が戦後初めて減った1996年は、歴史に残る年です。働く人口は今年も、来年もどんどん減る。生まれる子供が少ないからなのです。

老年人口の増加も非常に大きな問題です。老人が増えるのがいけないと言うのではないんで

すよ。人口問題なんて自分に関係ないと思っていたでしょうが、大きな影響があるのです。

昨年、老年人口が初めて人口の15%を超えました。厚生省の定義によれば、老年人口が14%を超えると「高齢社会」と呼ぶのです。日本はもう高齢化社会ではなく、高齢社会なんです。

特徴は2つあります。医療技術、科学の発展で長生きして老人が増える一方、子供はどんどん減っていく…、片や増え、片や減りますから、老人の占める割合が飛躍的に増えるのです。

一人の女性が生涯に産む子供の数のことを合計特殊出生率といいます。いま日本は1.41です。人口が横ばいを続けるには2.08は必要で、この傾向が続くと2050年には1億を割るといわれています。2100年には今の半分の6,000万人ぐらいになる。

あなたがたが今生きている時点での話をしましょう。2020年には働き盛りの46～47歳ですね。この時、老年人口は25%を超えます。今は5人で1人の老人と1人の子供を支えています。2020年には2人で1人のお年寄りと1人の子供を支える計算になります。

例えば、年金はどうなるか。給与から引かれるのは所得税、住民税、厚生年金保険料、健康保険料、組合費等でしょう。国民負担率は、今39%ぐらいです。橋本総理大臣は2020年でも50%を超えないといいますが、いずれにせよ上がります。

自分が払った保険料はどこかに積み立てられていて、65歳になったら、そこから年金がもらえると思っていますね。でも、今払う年金保険料は今のお年寄りにいくのです。65歳になった時にもらう年金は、その時の若い人からもらうのですが、若者の数は減っているから、きっと期待したほどはもらえないでしょう。

人口構成が変わると、年金ひとつ取ってみても影響が出ます。日本が豊かになった最大のパワー、エネルギーは、日本の人口、つまり、働



いている人が勤勉で、節約をしながら一生懸命働いてきたことにあります。だから生産人口が減れば、国の活力は今後明らかに下がるのです。

問題は、杞憂かもしれませんが、量だけではなくて質的にも変わるのではないかということ。

日本が侵略されたり植民地化されないで国を維持してきた最大の源は、日本人の勤勉さです。残業、単身赴任をいとわず、会社のためと思って仕事をしてきたから、今日の豊かさを実現しているのです。

われわれの頃は、仕事場に家や家庭の話を持ち込むのはタブーだったのに、価値観が変わったと思わされることもありました。あなたたちが生まれた時は既に日本は豊かだったから、ハングリーに働かなければいけないという気持ちはおそろくないのでしょうか。豊かさを維持できる労働の質が維持できるか、心配になります。

21世紀のもっと直接的なツケは借金です。今年3月末の国債は242兆円で、国民一人当たり192万円。あれやこれやと借金を足すと700兆円ほどで、国民一人当たり580万円の借金です。

これは全部皆さんが返さなければならない。借金を棒引きしたら、郵便貯金や簡易保険、国民年金、厚生年金といった皆さんが出したお金がパーになる。進むも地獄、さがるも地獄です。

今豊かだから今後ずっと豊かな社会が続いて、先行きバラ色だと漠然と思っているかもしれないけれど、非常に厳しいのです。まず、そのことをしっかり頭に入れて下さい。

3. 21世紀、これが日本の生きる道

では、日本はどういう道を生きていくのか。

21世紀になると、残りわずかな石油をめぐるさまざまな争奪戦が出てくるでしょう。海運会社はタンカーで油を運びますから、エネルギーをめぐる国際的な動きは直接あなたがたの仕事に影響してくる。オイルショックや湾岸戦争ではあなたがたの会社が日本のために命を張ってペルシャ湾に油を積みに行きました。

さきほど申し上げたように、日本は資源を外国から買い、加工して外国に売る商人国家です。これは21世紀も変わらないでしょう。車もテレビも、もとは外国で発明されたものですが、日本が安く壊れない優秀な製品につくりかえて外国に売り出し、あっという間に世界中を席卷しました。カメラも眼鏡もそう。ほとんどの商品は日本が資源を買ってつくりかえたものです。この構造は今後も変わらないし、これしか日本の生きる道はない、これが私（日本）の生きる道なんです。

日本が持っている資源といえば唯一、人材という名の資源、すなわち人間です。優秀で、非常に教育程度が高く、緻密な人材。労働の質が同じだから、日本の車は壊れません。これは日本の人材という日本だけが持つ資源です。

21世紀、厳しい条件はいくつもありますが、あなたがたの生きていく世紀をそれほど悲観することは全くないと思います。

「これが私（日本）の生きる道」とは何なのか。

生産財、すなわち天然資源を買い入れる時も、商品になって売るときも、飛行機じゃ運べませんから、あなたがたの会社が運んでいくわけです。そういう意味ではあなたがたがこれからなさる仕事というのは、「日本の生きる道」という点で言うと、非常に重要なポジションにつくことになると思います。

随想



ルールとレギュレーション

経済団体連合会 事務総長 ◆内田公三

規制緩和もさすがに総論反対を叫ぶ人はほとんど姿を消したようであるが、各論反対は根強くすぶっている。規制緩和が国の方向として定まってくるにつれ、反対論もむしろ具体的に、真剣になってくるように見える。大店法の問題などはその典型的な例であろう。

それはともかく、これからも必要な Deregulation をすすめて行く上で、私は、Rule と Regulation の区別をはっきりさせておくことが肝要ではないかと常々思っている。Regulation というのは、上からの強制であり、政府の民間に対する規制である。民間には勿論企業も個人も含まれる。企業の新規参入や設備投資や価格設定に対する法的制約はまさに Regulation である。この Regulation を廃止して、企業の自己責任に委ねよう、その方が企業の創意工夫が発揮され、結果として利用者、消費者によりよいサービスがより低廉な価格で提供されることになる、というのが規制緩和の意義であろう。

ところで、政府の規制を撤廃して、勝手気ままに企業なり個人の活動を放任してよいのかという勿論そうではない。そこに必要になってくるのが Rule、規則である。経済活動についていえば、その主なものは独占禁止法であろう。企業がもし自由勝手に行動してよいということになって、談合してカルテルを結んだり、ダンピングをすることが認められては、消費者の利益は守られず、秩序が保たれない。そこで独禁法（競争制限禁止法）が出来て、自由な競争に公正さを確保することになる。

しかしこの独禁法上の規制は、競争者が互いにフェアなプレイをする上で遵守すべき Rule、お互いに守るべき Rule であって、何も政府からの指導とか命令ではない。ところが、政府の上からの規制にしても、相互的約束たる規則にしても、企業にとっては、守らなければならない制約条件という限りでは同じである。そのために、規制緩和をやるなら独禁法も緩和しろという意見が出てきても、ある意味では不思議で

ない。しかしこれは、前述のことから明らか
ようにいわば暴論である。実際には、いわゆる
規制緩和が進めば進むほど、自己責任原則、つ
まり自主的行動規範の必要性、重要性は高まっ
てくるわけで、独禁法なり、製造物責任等々が
むしろ浮かび上がってくる関係にあり、いわゆ
る倫理の遵守が重要となってくる。経団連では
企業行動憲章を再度充実し、その趣旨の徹底を
訴えている所以である。

さて、ここに一つの問題がある。もし Rule、
この場合には独禁法の規制内容に不適切なもの
が、例えば過剰規制が入っていたらどうなるか
ということである。今回見直されることになっ
た純粹持株会社の原則禁止などそのよい例であ
る。このような過剰な規制、という意味は、競
争制限になろうがなるまいが、一律に持株会社
を禁止するというのは、競争制限にならないも
のまでやらせないということで、企業活動の自
由闊達な展開を制約しているわけである。これ
は不合理ということで長年その見直しが望まれ
ていたが、やっとのことで政府の規制緩和推進
計画にもとりあげられ、実に50年振りに持株会
社の解禁が実現する目途が立った。

このように、Rule もその内容が必要十分で
あることが望まれ、不十分な Rule は勿論、行
き過ぎた Rule も弊害が大きい。かつて日本経
済が戦後復興の過程で、貿易・資本取引もきび
しく制限され、為替レートも固定の時代が続い

た。この封鎖規制下での産業の育成保護の時代
には、競争原理、市場原理を全面的に適用する
ことには無理があった。勧告操短とか設備投資
調整の歴史を思い出せばその辺りの事情は明ら
かであろう。その際、独禁法のあり方なり運用
なりを工夫せずに、その無理を回避するために
独禁法の適用除外立法が数多くつくられた。ま
た、ときには法的根拠がないままに行政指導で
独禁法の適用除外が行われたりした。このこと
はその適用除外法を担当する官庁の、業界への
規制権限を強め、いわゆる護送船団方式をとら
せることになり、結果としてその業界の活力、
競争力の滋養を妨げることとなった。

当時それでは適用除外立法によらずにどのよ
うな手法が可能であったかということは、今更
歴史をやり直すことも出来ないが、重要な、興
味ある問題であり、それは、これから発展しよ
うとする開発途上の国々にとっては実益のある
問題であろう。

Regulation も勿論必要がなくなるというわ
けではない。安全や環境関係のいわゆる社会的
規制は依然重要であるし、また、禁止されてい
たことを条件付きでやれるようにする（救急救
命士の例など）と、許認可がふえるという事情
もある。

しかし、今や、Regulation から Rule の方に
比重を移すことが大きな歴史の流れだというこ
とは間違いないところと思われる。

特別欄

国際ビジネスを担う EDI(上)

—万国共通語としての役割—

1. 情報の伝達媒体

人は言葉を介して自分の意思を相手に伝える、ということをお私たちはごく自然に理解しています。ではその言葉を相手に伝えるのは何を介して行うのでしょうか。人の口から発せられる肉声もあれば、紙の上に記述された文字、電話機やファクシミリ、あるいはテレックスに用いられる電気信号、さらにはフロッピーディスクや磁気テープに記録される磁気情報等々が、伝送媒体として今日利用されています。これらのうち、話し言葉や文字言葉こそは数千年前からの人類の偉大な発明として知られていますが、上述の電話機以降の伝達技術は19～20世紀の間に発明された文明の利器といえるでしょう。

そしてここに、新しい伝送媒体の概念が生まれ出てきました。コンピューター技術によるオンラインの対話処理と、この稿の主題であるEDIです。前者については、銀行や郵便局、JRの予約発券システムなどに代表される技術として多くの人たちに知られているので説明を省略します。

国際化時代に入った現代、多くの人たちが海

外に出かけて行きます。外国の地で、必要を満たすために面識のない人に自分の意思を伝えようとするとき、あなたは何をしようと試みるでしょうか。多分、多くの人は英語という意味伝達の道具を使おうとするのではないのでしょうか。その背景には、日本語で話しかけてもおそらく通じないだろう、英語なら多分大丈夫だろうという暗黙の理解（もしくは諒解）があるからではないのでしょうか。英国や米国はもちろん、必ずしも英語圏には含まれない国に入る場合でもそうするでしょう。この場合、英語は世界の共通言語として通用することが期待され、その機能を果たしているといえます。

EDIとは、まさにこの英語に相当する共通言語の概念です。

2. EDIとは何?

EDIとは、電子データ交換(Electric Data Interchange)の略語です。万国共通語という意味は、単に日本語や外国語といった違いを超えて、他企業や他業界の垣根をも超えた共通の言葉であるということです。

言葉が言葉として有効にその役割を果たすた

めには、何らかのルールに従うことが必要であることはいうまでもありません。私たちが文法と呼ぶものです。EDIの世界では、これを構文規則とか共通コードなどと呼称しています。異なる企業間や、異なる業界間での情報交換や、または国境を越えた海外企業との情報交換も、両者の対話を共通のルールの下に行うときのみ、実現可能となります。コンピューター（＝通信ソフト）同士が通信回線を介してデータの交換を行うことは、実は肉声による言葉のやりとりと全く同じ行為といえるでしょう。

英語とEDIの共通イメージが描けたのではないのでしょうか。つまりEDIとは、共通言語による不特定多数の相手との対話である、という事なのです。

3. なぜEDI?

なぜEDIを、と問う前に一つの典型的なビジネスシナリオを想像してみましょう。あなたの奥さんが、もしくはあなた自身が八百屋に行

きダイコンを1本買おうとすると、客と八百屋の主人との間で交わされる言葉のやりとりを思い描いてみます（表1参照）。

この日常的な情景が、実はEDIの基礎になっています。ここで、少し想像力を働かせて、さらに遠い距離を隔てた場所に客と主人を置いて、二人のやりとりを考えてみましょう。永田町のとあるビルの前に立っている客が、船橋駅前の八百屋の主人に声をかけても聞こえるはずがありません。多分電話を使うことでしょう。その情景を想像してみましょう（表2参照）。

客と主人の電話の応答を商業的に難しく表現すると、表2の右側に示した作業の連なりとな

【表1】

客	：こんにちは
主人	：ヤーまいど！
客	：このダイコンを1本くれ
主人	：へい、ありがとうございます
客	：（お金を払う）
主人	：（お金を受け取り品物と領収書を渡す）
客	：（品物を受け取り）サイナラ
主人	：ドウモ、また来てネ！

【表2】

客	：モシモシ、八百屋さん、 いつもおたくで買っている〇〇だけどネ	
主人	：へい、〇〇さん、まいどドウモ	
客	：（色ツヤ、大きさを言って）ダイコンはあるかな？	
主人	：へい、ございますが	
客	：値段はいくらダネ？	
主人	：△△円です	
客	：よし、それを1本売ってくれ	
主人	：わかりました	
客	：帰りにオタクに寄ってくるから、それまで置いてくれ	
主人	：ありがとうございます	
客	：（後刻店に立ち寄って金を払う）	
主人	：まいどドウモ！（ダイコンと領収書を客に渡す）	
客	：サイナラ	
主人	：またドウゾ	
		通信の開設と確認要求
		認 証 ・ 応 答
		照 会 要 求
		応 答
		見 積 要 求
		応 答
		発 注
		応 答
		搬 出 要 求
		応 答
		納 品 要 求
		応 答
		確 認
		回 線 断

ります。そしてEDIは、これらの要求と確認のやりとりを一つの共通語を利用して実現しようということです。

このような電話による客と八百屋のやりとりは、既に東京港大井埠頭にあるコンテナターミナルと東京の海運会社により、例えばコンテナデータのやりとりとしてコンピューターと通信回線を利用して実施されています。ただし、それがEDIによる情報交換なのか、というと必ずしもそうとはいえません。まず、これをEDIと呼ぶためには共通言語によるものでなければなりません。言い換えれば、その企業と特定相手先しか解読できない言葉を使って行われるやりとりは、EDIとは呼ばないのです。

これを、例えば国際貿易を生業とする商社やメーカー、輸入者、輸出者、銀行、保険会社、運輸業者（海運、トラック、鉄道、航空などの各業界・企業群を含む）に置き換えてみましょう。これら関連する個々のパートナー企業の全てに対して、ある企業が自社企業の言葉を話すよう強制することは許されません。やはり、国際ビジネスの場で英語を使うように、コンピューターによる情報交換も、何らかの世界共通の言葉を使わねばなりません。

このように、世界の共通言語としての地位と機能を広く認知された技術の総称をEDIと呼びます。

では、今なぜEDIか？

あなたは電話のない仕事を想像できますか？

電話がこの世に存在しなかったら、先に述べた永田町にいる客と船橋駅前の八百屋との間の商行為（一種の契約）も成り立ちません。私た

ちは、電話という利器をまるでノートや消しゴムのような感覚で使いこなしています。ノロシや伝書鳩、飛脚便や早馬（ハヤウマ）などといった意思伝達手段は、電話が1876年に発明されたあと、またたくまに姿を消してしまいました。もはや、それらの伝達技術は歴史的役割を終えてしまったのです。

4. EDIFACTへ

EDIは一般に、「広く合意された標準的な規約を用いて、異企業間で、商取引データをコンピューター間で、通信回線を介して交換することをいう」と定義されています。

この定義に明示されているいくつかのキーワードの中から、「広く合意された標準的な規約」と、「異企業間で」という二つの言葉に注目して下さい。広く合意されたとは、どの程度の広さなのでしょう？ それは、例えば特定の企業内部とか、あるいは企業グループもしくは、ある業界内だけに通用するものであってはなりません。さらに日本国内だけに認められたものであっても不十分です。前述の英語の機能と同じように、それは全地球規模において合意されたものなのです。また、標準的な規約としては全地球規模という広大さにふさわしいUN/EDIFACTという規約が制定されています。国際連合の名前のもとに、開発・管理され普及が図られているのです。EDIとは狭義／広義のさまざまなとらえ方がありますが、本稿ではEDI=UN/EDIFACTとしております。

次に、異企業間という言葉の意味するところを考えてみましょう。その前に、前述したピ

ビジネス（すなわち商い）の仕組みを今一度振り返ってみると、消費者が店頭で商品を買うという行為は、つまり小売店から見れば販売という行為の裏返しです。商品の誕生から消費者の手へ渡るまでのモノの流れと、これに伴う情報の流れというマクロ的視野に立ってこれを考えてみましょう。

モノの流れを見ると、これに関係する業界もしくは企業として、まず製造業があります。次に配送センター、小売店、消費者と続いています。そしてこれら関係企業間をモノが移動するためには物流業が介在します。物流業には鉄道、トラック、航空、海運などといった複数の輸送形態（これらを輸送モードと呼びます）、さらには、決済のための銀行、貨物保険がかかってくることとなります。外国企業との取引ともなれば、貿易業者、通関当局（および通関業者）も関係してきます。

このように、今日モノが動くたびにそこには何らかのビジネスが介在し、ひいてはその一つひとつの動きが情報の動きとなり、これらはほとんどの場合、例えば発注書、納品書、請求書、領収書……といった呼称で知られる膨大な量によるペーパーを媒体として行われることとなります。まさにモノの動きと情報の流れとは、「〇〇書」という紙の作成と交換という人手による作業を生み出しています。紙そのものの消費量もさることながら、人の手を介すれば、そのまま時間とお金の面でのコストが増大することは簡単に理解できます。ここには記載（転記）ミスや、もちろん紙も一つのモノですから紛失するリスクもあります。ビジネスの世界で、人

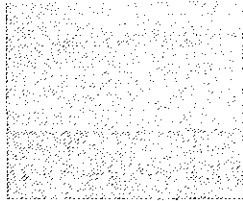
手と紙の介在を極力排除することの重要さとは、まさにコストとリスクを極小化させることにほかなりません。

われわれを取り巻くビジネスの世界で、例えばメーカーから消費者までのモノの流れと、これに伴う情報の流れにおける人的・物的・時間的コストを極小化しつつ、最大限の利益を享受するためには、異企業間で取り交わされる情報をシームレスに扱わねばなりません。この場合におけるシームレスという条件は非常に重要です。一企業内、企業グループ内、業界内もしくは地域や国内といった制限された空間でのみ適用する言語では、このシームレスを完結することはできません。

今やハードウェアとしてのコンピューターは家電製品の感覚で購入することができる時代になっており、多彩なソフトウェアも入手できます。さらに通信回線網は、濃い密度でこの地球を覆いつくしているといえます。また電子メールの交換という作業は、企業活動のみに止まらず、個人の意思伝達手段としてまさに爆発的に広まってきました。インターネットの驚異的な普及はこれを雄弁に物語っています。

コンピューターと通信技術を活用し、ビジネスの世界にEDIという手法を導入することにより、私たちはこれまでとは全く異なる商取引のあり方を実現できるのです。

※ 国際ビジネスを担うEDI（下）は、本誌7月号掲載予定。



環境保全と海運 3

—安全運航へのわが社の取り組み—

大阪商船三井船舶 船舶部安全管理グループリーダー 黒澤忠彦

「海上における人及び財貨の輸送を通じて国際社会の発展に貢献するとともに、社会の善良な構成員として環境保全に努めるものであり、この目的を達成する為に船舶の安全運航維持が不可欠であると深く認識する。当社並びに当社グループは、船舶の安全運航と環境保全の為、統一された方針と行動規範に従い安定した海上輸送サービスを提供するものである。」

以上は1994年3月、当社安全管理制度の導入に当たり「安全運航と環境保全」という社会的な責任を果たしていく当社の決意を改めてその理念として明文化したものです。

船舶のハード部分は近年の船舶建造技術の進歩により、船社間の差はなくなりつつあるものの、契約の履行に対するサービスレベル、安全性や信頼性の維持といったソフト面からの安定的な輸送の品質管理体制の差別化が今後の外航海運企業の競争力確保の重要なポイントの一つとなっていくものと考えられます。

新年早々に起きた日本海沖でのロシア船籍タンカー「ナホトカ号」の重油流出事故による海洋、沿岸及び動植物等への被害の大きさをみるまでもなく、船舶の安全運航の確保を第一とした、海難の発生、人命の損傷並びに地球環境の破壊・汚染を防止する為に必要なあらゆる措置をとることが今、海運及び総合物流業を営む企

業としての最重要経営方針の一つになっていません。

ある統計資料からの教訓

安全を明確に定義付けすることは大変難しいことです。もちろん、対価としての金額の大小で表せるようなものでもありませんが、ただ、安全性の欠落によって発生する災害（事故）という面からみると、そこには人間の行為が必ずといっていいほど関連していて、その原因を取り除く具体的な安全対策の実行が同種事故の再発を防止できる有効な手段であることには間違いありません。

アメリカ人の統計技師ハインリッヒは統計上、合計330回の切り株による転倒事故が起きたとき、その中の300回は無傷で、29回は軽い怪我をし、残りの1回は骨折のような重い負傷をするという比率を提唱しています。これを「1：29：300の法則」又は「ハインリッヒの法則」と称していますが、もし転倒事故がおきても、負傷が軽かった為に何も対策を施さないでそのまま見過ごしていると、一定の確率で起きる重傷の発生を防ぐことができないという重要な教訓を、日々安全運航管理に携わる私達に与えています。これと同じような統計解析が北米の保険業界でも行われています。21種、297の企業

に働く従業員から報告された約175万件の事故データをもとにしたこの解析でも、重傷や死亡事故につながる可能性を秘めた小規模な事故への事前対策の重要性を提唱しており、「1：10：30：600の確率」として、ロスコントロールを考える上での有益な指針として広く世界で知られてきました。

海難事故原因の約7割を占めるといわれる人的要因というソフト面での欠陥は、その約8割が陸上からの管理体制の強化により、そして残りの2割は船上での乗組員による確実な作業の実施によりコントロールが可能との指摘があり、陸上からの安全運航管理業務の重要性とその体制強化が何にも増して必要であると考えられます。ISMコードや寄港国のポートステートコントロール、そして国際標準化機構（ISO）による各種管理システムに共通した原点として流れているのは、計画－実施－点検－見直しというPDCA（Plan-Do-Check-Action）サイクルの継続的な実施による作業手順のたゆまぬ改善という基本的な考えであるといえます。

事故防止対策の3E

事故と事故発生による被害という2つの面で見れば、その防止には、事故そのものの防止と被害の拡大防止があります。もし予防が可能ならば予防対策に重点をおくのが最も賢明な方法であり、これを最上策として、事故発生後の被害拡大防止と軽減策を次善策として、ともに事前に準備しておく必要があります。天災国と呼ばれるわが国では、災害（事故）といえは天災と考える傾向があり、予防を諦め、先の阪神・淡路大震災や今回の重油流出事故をみても、もっぱら被害対策のみに没頭することが多いように思われ、残念でなりません。

安全工学的な観点からみると、災害（事故）の防止策は一般に、Engineering（技術）、Education（教育）及びEnforcement（管理・規制）という3つの“E”の対策からなっているとわれています。言い換えれば事故の防止には[安全技術]、[安全教育]そして[安全管理]の3つの重要な対策をどれにも偏ることなく、同時並行的に実施していく必要があると思われます。この3つのEの実施は、船舶管理制度の登場以来、船舶の運航に関わるすべての会社にとって重要な命題であり、運航管理技術とコストパフォーマンス両面での結果の優劣が、同業他社との競争に打ち勝つ差別化の重要なポイントになるといっても過言ではないと思われます。

わが社の安全対策

当社では従来より、船舶の運航に当たり「海上に於ける人命及び船舶の安全な運航並びに環境及び財産の損害回避」を基本理念として掲げ、上記3Eを柱とする独自の手法をもってこれまで安全かつ安定した輸送サービスを提供してきました。1994年3月には他社に先駆け「MOL安全管理制度」を導入、同年12月にはISMコード及びISO-9002に準拠した認証をNKより取得、内外の系列船舶管理会社についても当社管理制度の準用を図り、現在そうしたすべての会社がNK及びDNVからの認証取得を完了しています。また、昨年の暮れには、定航営業部門に於ける品質規格制度の適合証書をNK 3QAから取得し、今後、統一された品質規格制度下での海陸一貫輸送品質管理体制への新しい取り組みが社内に於いて種々検討されているところです。

いずれにしても安全への取り組みは、ある意味では終わりのない仕事といえ、「安全こそが

ビジネスの基本」という当社のモットーを念頭に置き、以下にその概要を紹介させて頂く、9つの当社方針に沿い、日々地道な努力を継続していくことが何にも増して重要であると考えています。

【船舶の安全運航と環境保全に関する当社の方針】(概要)

1. 基本方針

船舶の運航に当たっては安全の確保を第一とし、海難の発生、人命の損傷、並びに環境の破壊・汚染を防止するために必要なあらゆる措置をとるものとする。

2. 法規則の遵守

国際条約及びこれに基づく国内外の法令・規則の規定とその精神を遵守。

3. 安全運航管理組織

当社グループの一元的な運航管理体制を確立。

4. 安全運航の実施

船上のみならず、周囲の人命及び財貨の安全と環境保全を常に確保。

5. 緊急時の対応

事故現場に於ける緊急対応手法の確立とそれに対応する陸上の即応体制の整備。

6. 安全運航管理に携わる要員の能力の向上

教育・訓練の実施を通じた安全運航管理要員の能力向上への具体策の実施。

7. 船体、機関、設備の管理

安全運航と環境保全を全うする合理的な仕様の設定と的確な船舶の現状把握。

8. 船員の管理

当社運航船隊に乗り組む全ての乗組員に対する能力水準の状況監視。

9. 技術開発

船舶の安全運航と環境保全に資することを

第一目的とした新規技術開発の推進。

終わりに

平成9年は「環境の年」であり、本シリーズ「環境保全と海運 1」（本誌1月号P.8参照）の中で日本船主協会としての自主的行動計画が掲載されています。全世界をその企業活動の領域とする外航海運会社としての環境保全に対する取り組みは、海洋汚染防止条約（MARPOL条約）等国際条約の枠組みの中で船社独自の理念と方針に基づき、長年培われてきた船舶の運航管理技術をベースにその具体策を一步一步着実に実施していくことが基本です。

油の流出による直接的な海洋環境の汚染防止以外、地球規模での環境問題としての窒素酸化物、硫黄酸化物等の排ガス規制値問題やハロンガスの回収問題等についても、関連各種条約・法律や各種勸告の遵守はもちろんのこと、非強制要件への積極的かつ自主的な取り組みも重要であると思われます。この意味で、現在脚光を浴びつつある環境管理システム（EMS）についても輸送サービスの提供を業とする企業が取り組むべき第2の品質規格制度として大いなる関心を払っていかなくてはなりません。

ここ数年、船舶の運航に関わる企業は、ISMコードの強制化を控え安全管理システム（SMS）の構築に力を注いできました。もちろんこうした管理システムは、会社の制度としての構築以上に、構築後の制度そのものをいかに成熟させ、関係者全員の意識を高めながら、実効度の高い制度に育てていくことの方がより重要であり、この意味で「安全運航と環境保全」という海運会社にとっての永遠のテーマへの取り組みは、正にこれからが正念場であるような気がしています。

海運 ニュース

1. 第6回定期船海運国際シンポジウムの模様
2. OECD 経済産業諮問委員会 (BIAC) 海運委員会 (MTC) の模様

1. 第6回定期船海運国際シンポジウムの模様

4月21日～23日、ドイツ・ハンブルグにおいて定期船海運に関する国際シンポジウムが開催された。

同シンポジウムは今回で6回目を迎え、200名以上の海運関係者が参加し、船社首脳・荷主・政府高官などをはじめとする延べ32名のパネリストが外航定期船海運を巡る各国の現状や政策、アライアンスや協定に関する諸問題、その他関係業界の動向などについてスピーチを行った。

船社サイドからのスピーチでは、アライアンスや協定などの船社間の協調は競争を制限するものではないとし、その必要性を重視する意見が出されるとともに、大手定期船会社の合併問題にも言及、その関心の高さが伺われた。

一方、欧州荷主協会 (ESC: European Shippers' Council) の Mansell 会長は、船社と荷主の対話について、制度的に協議を義務付けるの

ではなく、商業ベースの視点に基づいた船社/荷主間の意見交換を行い、ビジネス・パートナーとしての関係構築を呼びかけた。

また、米国連邦海事委員会 (FMC: Federal Maritime Commission) の Creel 長官は、FMC の業務の重要性を強調した後、米国海運法改定法案 (S. 414) に関し、法案は現在も流動的であり、かつ私見であるとしながら、法案の主な改正点・審議の見通し等について説明を行った。その中でサービス・コントラクトについては、非公開になろうとの認識を示した。さらに、わが国港湾問題に対する FMC 制裁措置の発動が延期されたことに関連し、今後不公平な貿易障壁はなくなっていくものと楽観視していると語った。

日本からは、海事産業研究所の山田英夫部長研究員が「供用経済学とそのメカニズム」と題して海運経済論に関するスピーチを行った。

2. OECD 経済産業諮問委員会 (BIAC) 海運委員会 (MTC) の模様

BIAC (OECD 経済産業諮問委員会: The Business and Industry Advisory Committee to the OECD) は、経済・社会問題について民

間経済界の意見を取りまとめ、OECD (経済協力開発機構: Organization for Economic Cooperation and Development) ならびに加盟国

政府に対して提言を行う機関であり、そのMTC (海運委員会: Maritime Transport Committee) が4月16日にパリで開催された。

OECDにおけるMTC (海運委員会) では、メンバー各国における同盟・協定等の取り扱いや独禁法適用除外制度などの競争政策の相違が国際海運に悪影響を及ぼす恐れがあり、できる限りの調和を図る必要があるとの観点から、近年、メンバー国間の海運競争政策の整合を図るための検討を中心に活動を行っている。それを受け、OECD/MTCのカウンターパートであるBIAC/MTCにおいても、OECD事務局作成レポート「定期船海運の競争政策の整合促進に関する原則案」(DSTI/SI/MTC/GWP (97) 1: Draft Suggestions for Principles Concerning The Promotion of Compatibility of Competition Policy in Liner Shipping) についての検討が中心議題となった。

同レポートでは、メンバー国間の海運競争政

策の整合を図る必要があるとするとともに、各国政府が定期船海運への競争政策の適用に当たって留意すべき点として、自由かつ公正な競争と経済効率性、関連規則とその立案過程の透明性、業界の変化に関連規則が追従し得ること、国際的な適合性等を挙げ、定期的に海運分野における政策・法律を見直し、関係者を交えた協議を行うべきとしている。さらに複合一貫輸送についても、メンバー各国間における矛盾した競争規則が効率的な複合一貫輸送を阻んでいるとして、その開発促進を図り、定期的見直しを行うべきとした。

OECD/MTCでは、1997年中に同レポートをメンバー国の了解事項として取りまとめることを目指して引き続き検討が行われることから、今回のBIAC/MTCにおいてはOECD事務局による同レポートの修正を待った上で、さらに議論していくこととなった。

係留施設使用料の12時間制の導入

1996年7月、当協会は八大港(東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州)をはじめとする全国の重要港湾の港湾管理者に対し、係留施設使用料の計算単位について、利用実態に即した12時間制に変更するよう要望を行った(本誌1996年8月号P.25参照)。

今般、この要望が受け入れられ、八大港をはじめとして下記の港湾において、5月1日より12時間制が実施された。

主要港における12時間制実施状況

港名	旧料金	実施日	新料金
八大港	13.4円/24H	97年5月1日	12H迄10.05円、24H迄16.75円、以降12H毎に6.70円加算
酒田(山形県)	6.3円/24H (24時間超について導入済み)	〃	12H迄4.72円、24H迄6.30円、以降12H毎に3.15円加算
加茂、真ヶ関(山形県)	3.15円/24H (24時間超について導入済み)	〃	12H迄2.36円、24H迄3.15円、以降12H毎に1.57円加算
大船渡、釜石、宮古、久慈(岩手県)	6.0円/24H (24時間超について導入済み)	〃	12H迄4.73円、24H迄6.30円、以降12H毎に3.15円加算
清水、田子の浦、御前崎(静岡県)	10.9円/24H	〃	12H迄8.20円、24H迄10.90円、以降24H毎に10.90円加算
博多(福岡県)	12.2円/24H	〃	12H迄9.15円、24H迄12.20円、以降12H毎に6.10円加算

- (注) 1. 大船渡、釜石、宮古、久慈は、旧料金を5%引き上げた上で12時間制を導入。
 2. 清水・田子の浦・御前崎は係留時間当初12時間部分のみに設定し、以降は24時間単位。
 3. 係留時間2時間未満について、別途料金を定めている港もある。
 4. 上記の金額には消費税は含まれていない。

Washington便り

4月17日付 Journal of Commerce 紙に、米国船に対する政府の補助金支給は、国家安全保障を大義名分とした米国籍船隊の維持のためではなく、結局は米国人船員のためであるとする社説が掲載されていましたので、ここに紹介します。

星条旗よ永遠なれ！

米国船社 APL のシンガポール船社 NOL への売却問題は、「米国籍船舶の多くが今や外国の投資家に所有されている状況にあるのに、なぜ米国政府はこれらの船舶に補助金を支給し続けねばならないのか」との質問にスポットライトを浴びせているが、これに対して米国の海運業界は回答を避けるであろう。補助金支給プログラムは、とどのつまり、根本的に2つの米国人の外国人嫌いの前提に基づいている。(1) 戦時において、戦争区域に必要な物資を輸送するのに米国以外の海運会社には頼れないこと。(2) 平時においてさえも、米国の輸出入業者のために米国の商業的プレゼンスが必要とされること。もしこれらの前提が真実であれば、外国の3社(デンマーク AP Moller グループ、カナダ CP Ships、シンガポール NOL) による合計18隻の米国籍船舶(税金補助を受けている)の支配は、補助金支給プログラムの支持者にとっては不愉快な質問を提起することになる。外国人が信用できないのなら、米国籍船舶の外国人所有者は戦時における米国の必要物資の輸送人として信頼できるのか。また、米国籍船舶がたとえ外国人に所有されていても、米国のプレゼンスが維持され、米国の荷主のための世界的輸送サービスが確保されるのだろうか。もちろん、このような質問は馬鹿げている。なぜならば前提が馬鹿げているからである。戦争が勃発したときに、国家安全

保障問題について、船舶の登録国により違いが生じるとの証明は何にもない。先の湾岸戦争のために船舶が集結したとき、数多くの外国船が戦争区域に入航していった。もちろん、戦争は多数の国による連盟によって支援されたが、これは主として米国のショーであった。また、外国人船員は米国人船員よりも戦時任務の受け入れを嫌がったとの証拠もない。さらに、米国籍船隊を維持することが、米国人の船員を待機させておく最善の方法であるとの証拠もない。米国の商業的プレゼンスの問題についても、船舶の登録国により違いが出るようなことはない。グローバル・ソーシング・パターン及び多国籍船社コンソーシャの世界における定期船サービスはさまざまな国籍の船舶と多国籍の船員を雇用して行われる傾向にある。グローバル・ソーシングの決定は、船舶の登録国や所有者の国籍ではなく、船社の運賃およびサービスに基づいて行われる傾向にある。このような状況下、米国の輸出入業者が無視されるようなことはほとんどありそうにない。したがって、船舶の登録国や、所有者の国籍により米国の国家安全保障および商業的プレゼンスに違いが生じないのであれば、一体なぜ米国籍登録を奨励するための補助金支給プログラムがあるのか。これに対する回答は、国家安全保障と商業的プレゼンスといった通常の原因や米国人船員の仕事の保護に関係するもの全て、とはなんの関係もないのである。ここでもまた、米国籍船の外国人所有者への譲渡により何ら違いが生じるものではない。年間1隻当たり210万ドルの補助金支給は、たとえ外国人船員よりも高い給与で米国人の船員を雇用することを意味するとしても、新しい所有者に対し、これら船舶を米国籍船にしておくための強いインセンティブを与えるものである。補助金問題の本当の主動者である米国の船員は安らかに休息することができる。18隻の米国籍の新しい所有者は米国人船員から信用できないと何度となくいわれてきたその外国人であるかもしれない。しかし彼らの仕事は今までと同様に安泰である。

(北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修)

業界団体を訪ねて

訪問団体 財団法人 日本船舶標準協会

設立 昭和44年（1969年）4月1日

沿革 昭和43年、日本工業標準調査会長から運輸大臣への答申「我が国における船舶関係工業標準化事業の一層の発展を図るため、工業標準化行政に対する効率的な協力を可能ならしめるよう、強力な民間組織の確立に努めるべきである。」の趣旨に沿い、昭和44年3月の設立発起人（船舶整備公団、日本船舶振興会、日本船主協会、日本海事協会、日本造船工業会、日本中型造船工業会、日本舶用工業会、日本規格協会、日本造船研究協会及び船舶 JIS 工業会の10団体の代表者）会を経て、4月1日（財）船舶 JIS 協会が発足した。昭和48年には現在の名称に改称した。

会長 藤井 義弘（日立造船（株）会長）

理事 39名（会長、副会長、常勤役員を含む）

賛助会員 184法人（造船24、海運4、JIS工場62、マリレジャー用舟艇関係22、その他の舶用工業53、団体19）

所在地 東京都豊島区目白1-3-8

E-mail jmsafuku@mxg.meshnet.or.jp

目的と事業 同協会は、船舶関係に関する標準化事業を総合的に実施することにより、わが国船舶工業の発展に資することを目的としており、次の船舶に係る事業を行っている。

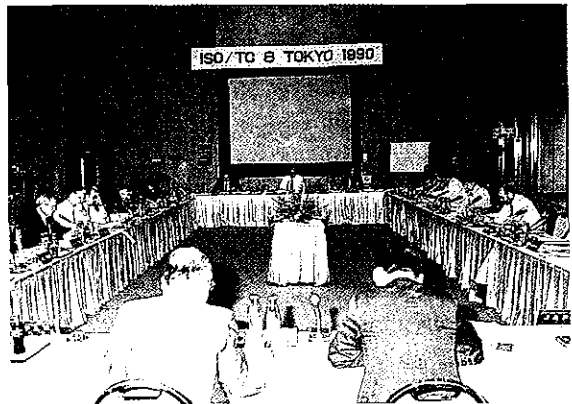
- (1) 船舶関係日本工業規格（JIS F）の原案作成及び JIS F の普及

- (2) 日本船舶標準協会規格（JMS）の制定及び普及
- (3) 日本工業規格表示製品の普及
- (4) 国際標準化活動（ISO、IEC）への参画
- (5) 日本工業規格表示許可工場の技術的生産条件の近代化の調査研究
- (6) 日本工業規格表示製品の取引の改善の調査研究
- (7) 標準化関係内外資料の収集、編さん及び頒布

主な事業

- ① 日本工業規格原案作成事業

JIS F は、海運会社、造船所、メーカー等の設計や製造に係る社内規格や、資材購入等の取引の際の仕様など多くの分野で使われており、国の法令、船級規則等にも取り入れられ、船舶の安全確保、環境保全等のために使用されている。JIS F は、同協会（右図の多くの委員会）で原案を作成し、



▲ISO/TC 8 東京会議（1990年10月 東京笹川記念会館）

運輸大臣に具申し、日本工業標準調査会での審議を経た後、運輸大臣が制定しており、現在500余に達している。

また、WTOのTBT協定（貿易の技術的障害に関する協定）の発効以来、JISの国際規格への整合化が求められており、それらの作業も行っている。さらに、JIS Fを補完するものとして、同協会は協会規格（JMS）を作成・制定している。一例として船用ディーゼル機関のPL関係規格がある。

② 国際標準化活動事業

船舶関係については、同協会が窓口となってISOとIECに関する国際規格原案の作成、審議等を行っている。両国際機関からは、年間約100件の意見照会文書が回章されてきており、これらに対してわが国の意見を提出し、賛否の投票を行っている。特に重要な国際会議には直接わが国の意見を述べるために、年間約30名の専門家を出席させている。

同協会は、ISO/TC 8（造船及び海洋技術専門委員会）のSC 6（航海分科委員会）とSC 9（一般要件分科委員会）の議長及び幹事国業務を引き受けており、これらの分科委員会では、幹事国の立場から、SC 6ではオートパイロット、ジャイロコンパ

ス、音響測深装置などの航海計器のISO規格の作成を、また、SC 9ではSpeed TrialsのISO規格の作成を行うために主導的な役割を果たしている。

また、最近話題のCALISの基盤技術であるSTEPの船用AP（応用規約）に対する国内の審議機関として、年間3回以上ある国際会議へ出席するとともに文書の解析調査を行っている。

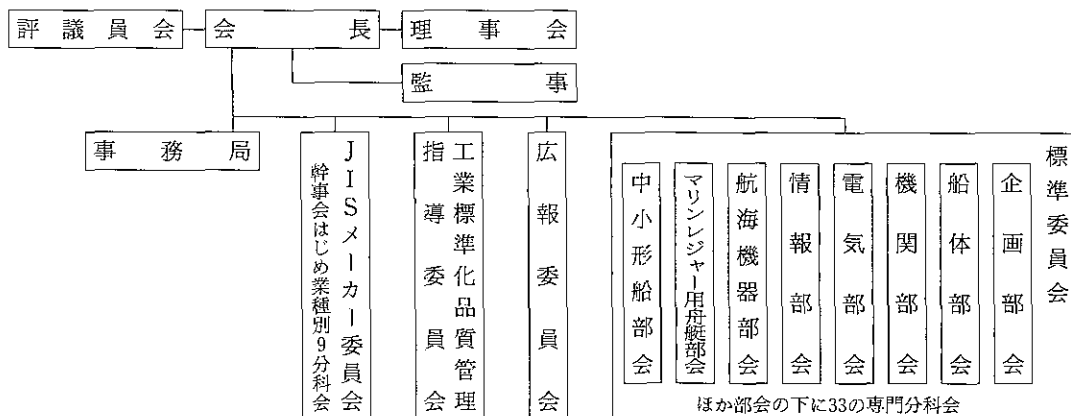
③ JIS等の普及事業

工業標準は、単に作成されるだけでなく、周知され、広く活用されてはじめて品質の改善、生産の合理化、取引の改善等に役立つが、同協会では、国内向けに「JIS F規格集」、「JMS規格集」等を、また、海外向けに英文版のJIS F規格集を刊行している。この英文版規格集により、例えば東南アジア諸国の船舶関係国家規格にJISが取り入れられるなどの成果を上げている。

④ 品質システム審査登録制度関連事業

ISO9000シリーズに基づく品質システム審査登録制度に関連する事業として、品質システム文書化コース講習会、品質管理講習会、企業の受審準備活動を支援するためのセミナー等を開催するとともに9000シリーズ関連図書の刊行事業を行っている。

組織図



海運雑学ゼミナール 第86回

時代のニーズを反映し 海上保険の種類は多彩

海運と保険は切っても切れない関係にある。そもそも保険というシステム自体が海運の歴史の中で生まれ育った、いわば海運の申し子。このため、ひとくちに海上保険といっても、そこには実に多様な契約形態が存在する。

まず船舶を保有、運航する船社が、船舶自体にかかる保険が船舶保険。通常は、推定全損を含む全損、救助費、共同海損、沈没、座礁、火災などによって生じた修繕費が填補される。

さらに海難事故等によって船舶が稼働できなかった期間の経済的損失を填補する船舶不稼働損失保険や、通常の契約では保険者が免責となる戦争や暴動、海賊行為などによる損失を填補する船舶戦争保険もある。

その他、予定される運賃収入を保険対象とする運賃保険や、輸送用容器であるコンテナを対象とするコンテナ保険、海上輸送中の積荷の損害をカバーする貨物保険も海上保険の一分野だ。

また非営利組織のP&Iクラブ(Protection and Indemnity Club)が運営するP&I保険も、海運にとって重要な保険だ。

これは加入船社の様々な賠償責任を填補する保険で、第三者賠償責任や船員の人命に関わる補償責任、防疫上発生した費用など広範な範囲をカバーするほか、油濁汚染等への賠償にも対応している。

リスクのないビジネスはないが、船舶という高価な資産を使い、大量の貨物を運ぶ海運業にとって万一の際のリスクは特に大きい。時代の要請によって多様化し、様々なリスクに柔軟に対応する現代の海上保険は、海運という巨大な輸送システムを円滑に動かす潤滑油ともいえるべき重要な存在といえる。

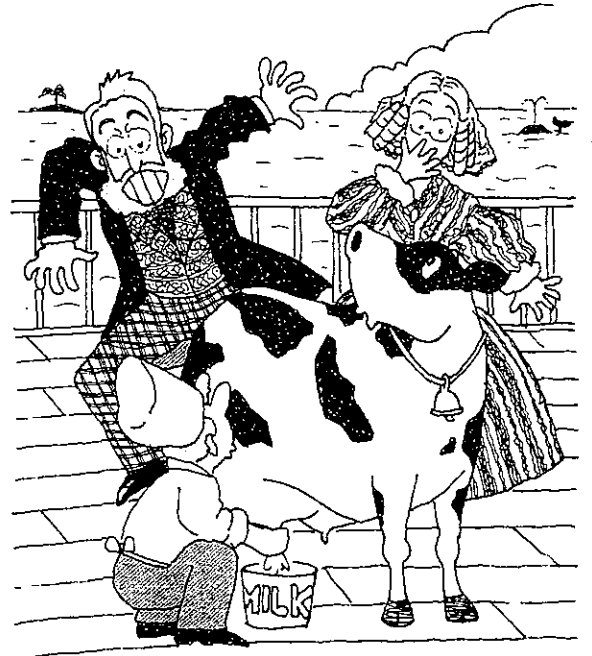
甲板上で乳牛を飼育した 客船草創期の食糧事情

QE2を擁するキュナードラインの創始者、サミュエル・キュナードが19世紀半ばに始めた本格的な大西洋横断定期航路の第1船が「ブリタニア」。しかし当時最新鋭を誇ったこの外輪蒸気船も、船客設備や食事に関しては、現代の客船とは程遠いものだった。

ブリタニアで大西洋を横断した英国の作家チャールズ・ディケンズによれば「船室は狭く、食堂もお粗末、料理は煮すぎた羊の足や微臭い果物ばかり」とさんざんな評価だった。

ブリタニアの総トン数はおよそ1,100トン。これに対し船客定員は115名で、冷蔵設備もなく、まともな生鮮食品も積み込めなかったからディケンズの不満は無理もない。

そこで少しでもおいしい食事を提供しよう思



いついたキユナード社のアイデアが、甲板上に牛小屋を造り、乳牛を飼育するというもの。これなら少なくとも乳製品に関しては、常に新鮮なものが提供できるというわけだ。

しかしそうした待遇を受けられたのは裕福な一等船客だけで、貧しい移民を中心とした三等船客たちの航海は、さらに悲惨だった。寝床は仮設の蚕棚で、食事は多少の肉や果物が出る昼食以外は、粗末なパンやビスケットにコーヒー、紅茶のみといったもの。

とはいえ、わずか2週間程度に短縮された蒸気船での大西洋横断は、帆船による船旅に比べ、はるかにましだった。かつては長期の航海と粗悪な食料や水、伝染病などで、航海中に多数の死者が出るのは当たり前だったのである。

その後、大西洋定期航路では競争が激化し、あのタイタニックを始めクイーンメリーやノルマンディーなど、まさに宮殿のような豪華さを誇る客船が覇を競うようになり、米国の移民制限によって劣悪な三等船室もなくなる。

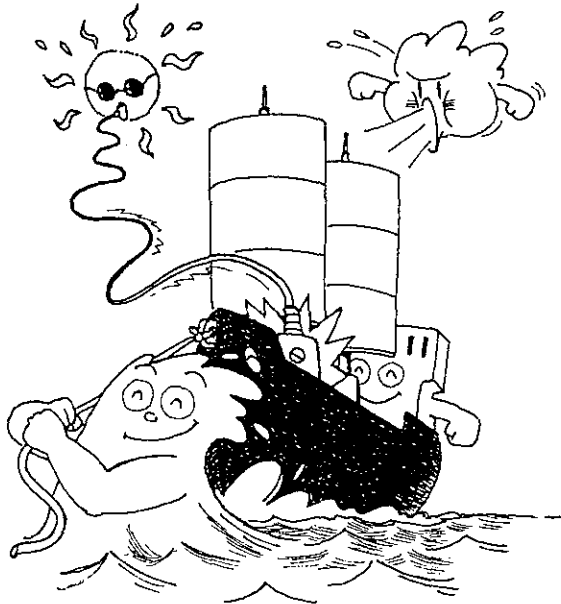
船旅に豪華さや快適さのイメージが結びつくようになるのはその時代以降のことである。

風、波、太陽光を利用する 未来の超省エネシップ

かつて船は、風という自然エネルギーを最大限活用する省エネルギー性の高い輸送機関だった。エネルギー問題や環境問題が地球規模で注目される今、自然エネルギーの利用は再び船舶技術分野の興味ある課題になりつつある。

船が最も利用しやすい自然エネルギーはもちろん風力。コンピュータ制御の帆を補助推進力にした帆装貨物船はすでに実用化している。

太陽エネルギーも、自動車などでは試験的に利用されているが、双胴船のような甲板面積の広い船なら発電能力も大きい。高性能の太陽電



池開発が鍵だが、平水を走る遊覧船や交通船なら、十分実用化は可能だろう。

船の推進力に利用できそうな、もう一つの自然エネルギーが波だ。普通、船舶にとって波はただの邪魔物だが、そのエネルギーを何とか吸収して、船の推進に利用しようという試みが、すでに1890年代の英国で行われている。

船の前後に取り付けられた翼で水流を受け、前進方向への揚力を得る仕組みで、翼は適度な弾力性を持ち、波による船首尾の上下運動にもなって常に最適な揚力が発生する角度に変形する。実験では、長さ約4メートルの船が毎時3~4マイル（1マイルは約1,609キロメートル）で進んだという記録が残っている。

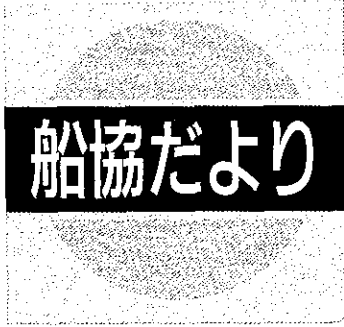
1980年代には東海大学と日立造船が、同様の実験を行っているが、この時は、排水量20トンの船に幅3.8メートルのフィンを取り付け、風上に2ノットの速力で進むことに成功。フィンを取り付けない場合に比べ、波による船体動揺が大きく減少する効果も確認された。

風力、波力、太陽光のいずれも、たぶん単独では、現代の大型船の動力として力不足だが、それらをすべて組み合わせ、最新のコンピュータ技術で最適に制御すれば、自然エネルギー利用の超省エネ船も夢ではないかもしれない。



4月

- 1日 運輸省は、大規模地震対策施設の整備方針を決定した。それによると、2010年を目標に、全国177港で358の耐震強化岸壁を整備する。
- 3日 政府の総合物流大綱が閣議決定された。それによると、国際物流分野では、2001年までに港湾関係のあらゆるコストやサービス水準を国際的に遜色ない水準にすることを目指すとしている。
- ◎ 運輸省は、健全なマンニングのあり方に関する調査研究会（座長・加藤俊平東京理科大学教授）が取りまとめた報告書を公表した。
- 8日 運輸省は、1996年度の新造船建造許可実績を発表した。それによると、367隻、1,011万%となり、3年連続で1,000万%を超え、船価は、前年度よりやや上昇した。
- 11日 日本の港運慣行に対し米国連邦海事委員会（FMC）が提案している制裁措置問題で、ワシントンで2日から開催していた日米海運協議が合意に達し、覚書に両者が署名した。これにより、日本船3社への制裁措置は、9月4日まで延期されることとなった。（P.2 シッピングフラッシュ1参照）
- ◎ IMOの第2回ばら積み液体と気体物質に関する小委員会（BLG）がロンドンで開催され、有害物質の汚染分類の見直しについては、次の海洋環境保護委員会（MEPC）においてその必要性を検討することを決定した。
- 14日 シンガポール船社のネプチューン・オリエント・ラインズ（NOL）は、米船社のアメリカン・プレジデント・ライン（APL）の親会社 APL リミテッドの全株式を8億ドル強で取得すると発表した。これにより、米・EU当局の独禁法上の許可等が得られれば、APLはNOLの100%子会社となる。
- ◎ 流出油防除体制総合検討会の第2回会合が開催され、日本海を航行する外航タンカーについての実態調査結果報告などが行われた。
- 16日 FMCの制裁措置問題で、事前協議制度改善のための第1回作業部会（運輸省、当協会港湾協議会、外国船舶協会、日本港運協会）が開催され、事前協議制度の抜本的な見直し作業に着手した。
- （P.2 シッピングフラッシュ1参照）
- ◎ 運輸省は、船長・機関長二人配乗実現と若年船員確保のための教育スキーム構築について検討する第1回実務者検討会を開催した。
- 17日 日本船舶輸出組合は、1996年度の輸出船契約実績を発表した。それによると、246隻、820万9,000%、船価合計は8,325億円と、前年比で隻数は19隻減、%は同水準、船価は58億円増加した。
- 18日 OECD海運委員会が、17日からパリで開催された。
- （P.25海運ニュース2参照）
- ◎ 日本・EU運輸次官級協議がブリュッセルで開催され、コンソーシアムに対するEUの独禁法適用除外基準の確認などを行った。
- 21日 1971年国際油濁補償基金第3回臨時総会および第53回理事会ならびに1992年国際油濁補償基金第2回臨時総会が開催され、ナホトカ号重油流出事故の補償に関しては、1971年基金については支払認定額の60%の補償を継続すること、1992年基金についても同様の措置を行うことが了承された。
- 25日 IMO第75回法律委員会が21日からロンドンで開催され、①船主の第3者責任に係る金銭上の保証の提供、②船舶燃料油による汚染に対する賠償、③船骸除去条約案等につき審議された。



陳情書・要望書（4月）

宛 先：水産庁長官
 件 名：備讃瀬戸における船舶航行の安全確保
 要 旨：例年3月から6月の間に備讃瀬戸東部にて行われるこませ網漁業によって、海上交通安全法に基づき航路を航行する船舶の安全航行が著しく乱される事態が続いており、漁業者を監督する主管庁である水産庁に対し、航路幅300mの確保を指導するよう陳情を行った。

海運関係の公布法令（4月）

- ㊦ 運輸省組織令の一部を改正する政令

(政令第130号、平成9年4月1日公布、平成9年4月1日施行)

- ㊦ 運輸省組織規程等の一部を改正する省令
(運輸省令第26号、平成9年4月1日公布、平成9年4月1日施行)
- ㊦ 運輸省定員規則の一部を改正する省令
(運輸省令第28号、平成9年4月1日公布、平成9年4月1日施行)
- ㊦ 運輸省組織規程及び地方運輸局等海運支局組織規程の一部を改正する省令
(運輸省令第29号、平成9年4月9日公布、平成9年4月9日施行)

国際会議の開催予定（6月）

ICC 海上運送委員会
 6月17日 パリ

脇村義太郎先生ご逝去に対する当協会会長コメント

去る4月17日、脇村義太郎氏が、老衰のため96歳で逝去されました。当協会新谷会長は、下記のとおりコメントを発表いたしました。
 (写真提供：毎日新聞社)



脇村義太郎先生の訃報に接して

脇村先生は、戦前から海運政策、石油問題などを専門とする東大の俊秀学者として知られた方であった。

戦後は、日本経済の再建期から高度成長達成の時期まで、多岐に亘る政府関係の委員会で大きな役割を果たされた。

海運業界としては昭和30年代の初めから10年以上に亘って船員中央労働委員会会長としてお世話になり、また同じく30年代の初めから40年代の後半という海運界に非常に重要な事項が多かった時代に、海運造船合理化審議会の海運対策部会長や、海運企業整備計画審議会会長として、日本海運の舵取りに大変お世話になった。

先生のきわめて現実に即したご意見と、大局に向けての洞察力の鋭さが、特に強く印象に残っている。

昭和47年からは(財)海事産業研究所の会長として、世界でも類の少ない海事産業独自の研究組織の運営に、ご高齢にも拘らず、最後まで心を砕いておられた。海運を知り愛された大学者を失い、残念である。

平成9年4月17日

(社)日本船主協会会長 新谷 功

新駐日バハマ大使による表敬訪問

映画「夜の大捜査線（1967年）」の刑事役などを好演したアカデミー賞受賞の映画俳優、シドニー・ポワチエ氏が、駐日バハマ大使として天皇陛下に信任状を奉呈するため来日し、4月16日に皇居を訪問した。ポワチエ氏は、同日14:30に当協会新谷会長を表敬訪問した。



「海運統計要覧1997」および“JAPANESE SHIPPING 1996”の刊行

先般、当協会では、「海運統計要覧1997」および“JAPANESE SHIPPING 1996”を刊行いたしました。

「海運統計要覧」は、1970年より毎年、内外の海運諸統計や一般経済、関連産業の各種統計資料を収録した統計資料として作成しているもので、海運関係者をはじめ広く一般の方々のご参考に供しております。

また、“JAPANESE SHIPPING 1996”は、わが国海運の現状や当協会の活動状況等を諸外国の海運関係者や在日外国公館、在外日本公館、各国の海事関係団体・機関等に広

く周知するため毎年作成・配布しているパンフレットです。唯一の海外向け広報誌で、平易な英文で説明・紹介したものです。

なお、「海運統計要覧」は一冊1,500円（消費税別），“JAPANESE SHIPPING 1996”は、無料配布となっております。ご希望の方は下記までお問い合わせください。

〈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

「世界港・地名コード表」第9版の刊行および廃止について

当協会では、1969年より、世界の港および地名のコード一覧表を「世界港・地名コード表（CODE FOR PORTS AND LOCATIONS（JSA LOCODE）」として作成しており、先般、第9版を刊行いたしました。

当協会は、国連が作成しているUN/LOCODEが、世界の港および地名の世界統一コードとして広く使用されていることなどを勘案し、今後JSA LOCODEを廃止することといたしました。本冊子の刊行は第9版をもって廃止いたしますが、新規コードの受付、

追補コードのご連絡などの業務は、1999年10月頃まで継続して行うこととしております。

本冊子は、一冊6,300円（消費税込、郵送料別）の実費頒布となっております。ご希望の方は下記までお問い合わせください。

〈問い合わせ先〉

㈱日本船主協会

港湾物流部 物流システムチーム

〒102 東京都千代田区平河町

2-6-4 海運ビル

TEL 03-3264-7187 FAX 03-3262-4761

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1980	29,382	31,995	▲ 2,612	30.4	32.0
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1994	40,498	28,104	12,393	0.7	4.8
1995	41,531	31,549	9,982	2.6	12.3
1996	44,731	37,993	6,737	7.7	20.4
1996年4月	3,645	3,328	317	5.1	31.1
5	3,406	3,179	227	14.2	32.8
6	3,664	2,934	730	7.4	21.1
7	3,826	3,328	498	17.5	35.9
8	3,455	3,104	350	8.1	16.7
9	3,874	3,096	778	1.5	14.7
10	3,962	3,500	462	11.3	15.9
11	3,968	3,298	671	10.1	12.5
12	4,169	3,290	878	4.0	13.5
1997年1月	3,549	3,549	0	17.2	19.7
2	3,991	3,301	689	10.1	10.8
3	4,540	3,727	812	10.5	24.6

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

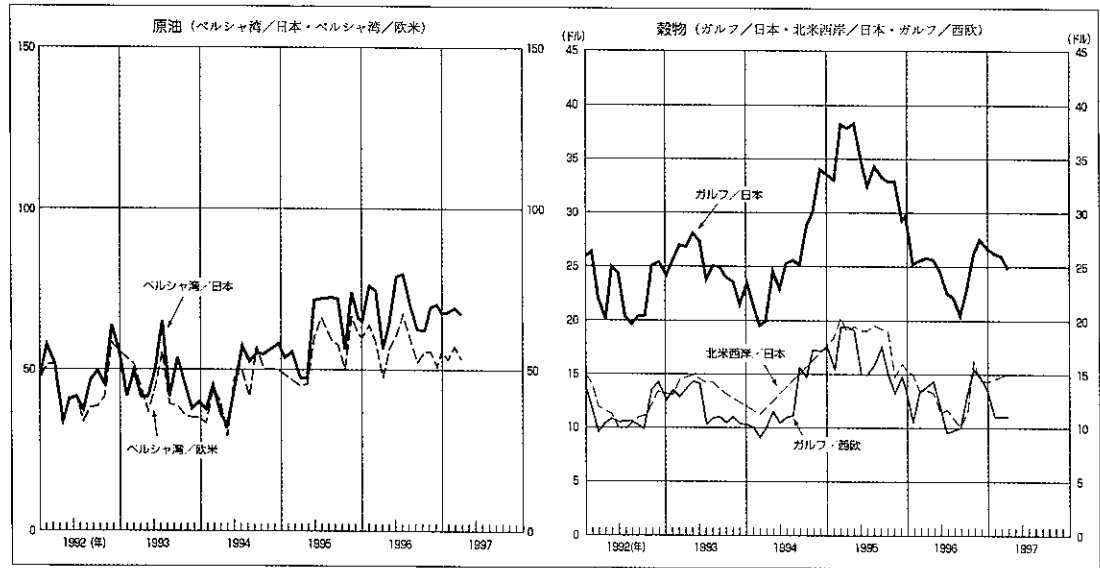
年月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
1990		144.81	124.30	160.10
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1995		94.06	80.30	104.25
1996		108.79	98.05	110.31
1996年5月		106.51	104.82	108.80
6		108.86	107.80	109.42
7		109.32	107.30	111.10
8		107.75	106.65	108.44
9		109.75	108.88	110.97
10		112.36	111.20	114.45
11		112.26	111.15	114.00
12		113.81	112.20	116.00
1997年1月		118.02	115.35	122.00
2		123.01	120.78	124.68
3		122.64	120.15	124.38
4		125.51	122.60	126.90

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
年次												
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
1996	203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
1996 8	14,566	210	14,356	2,839	5,262	5,459	53	304	430	9	9,138	1,934
9	16,595	0	16,595	5,095	5,675	4,861	35	475	262	192	8,815	1,627
10	19,561	199	19,362	6,552	4,615	7,146	0	244	716	89	13,597	4,463
11	15,217	140	15,077	3,718	5,565	4,600	28	125	991	50	14,028	4,217
12	9,669	0	9,669	2,448	3,319	3,275	124	117	386	0	13,996	4,078
1997 1	15,936	12	15,924	4,142	5,019	5,252	53	307	1,140	11	16,139	4,896
2	13,273	300	12,973	3,580	4,628	3,940	0	354	436	35	12,433	3,800
3	15,657	360	15,297	3,319	5,729	5,321	77	143	638	70	12,759	5,226
4	18,469	264	18,205	5,068	6,047	5,591	74	433	992	0	13,764	4,161

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/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					
	1995		1996		1997		1995		1996		1997	
	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	60.00	54.50	67.50	57.50	66.25	62.00	50.00	47.50	58.00	52.50	56.50	52.00
2	55.50	49.50	75.00	67.50	66.50	58.50	49.00	41.00	65.00	55.00	52.50	47.50
3	56.00	51.00	72.50	67.50	69.00	58.00	47.50	42.50	57.50	47.50	57.50	50.50
4	47.50	44.50	55.00	46.00	67.50	46.50	45.00	40.00	47.50	39.00	52.50	45.00
5	47.50	42.50	64.75	51.50			45.00	40.00	55.00	42.50		
6	72.50	54.00	79.50	65.00			57.50	45.00	62.50	52.50		
7	73.00	63.50	79.75	69.00			67.50	55.00	67.00	57.50		
8	73.00	63.50	70.00	65.00			59.00	55.00	60.00	55.00		
9	72.50	60.00	64.50	56.00			58.00	42.50	52.50	49.50		
10	53.75	50.50	63.00	55.00			50.00	42.50	55.00	43.75		
11	73.00	52.50	69.00	58.75			62.25	45.00	55.00	50.00		
12	68.25	60.00	69.50	60.00			60.00	50.50	50.50	47.50		

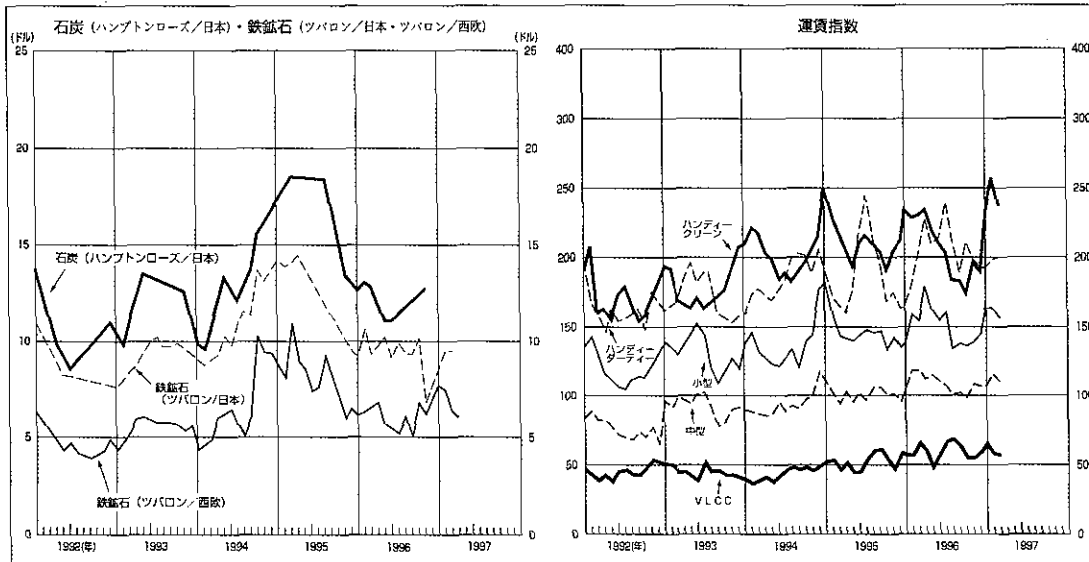
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	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	29.20	24.75	26.85	23.80	15.35	14.85	14.25	13.40	13.25	11.50	13.00	12.25
2	25.15	23.00	26.00	24.60	14.90	13.75			10.75	10.00		11.00
3	25.25	23.50	25.75	23.50	13.50	13.20			13.50	12.15		
4	25.50	22.50	24.85	20.95	13.50	13.20	15.00	13.25		13.85		11.00
5	25.35	22.50			13.25	13.15			14.00	11.58		
6	24.00	21.00				11.50						
7	22.50	19.90			11.75	10.25				9.25		
8	22.00	20.00										
9	20.50	18.25				10.00			10.00	8.00		
10	23.00	18.75			11.85	11.30			13.25	8.00		
11	26.25	22.75			16.25	14.25			15.35	9.50		
12	27.50	24.00			14.50	14.25			14.90	13.65		

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 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 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

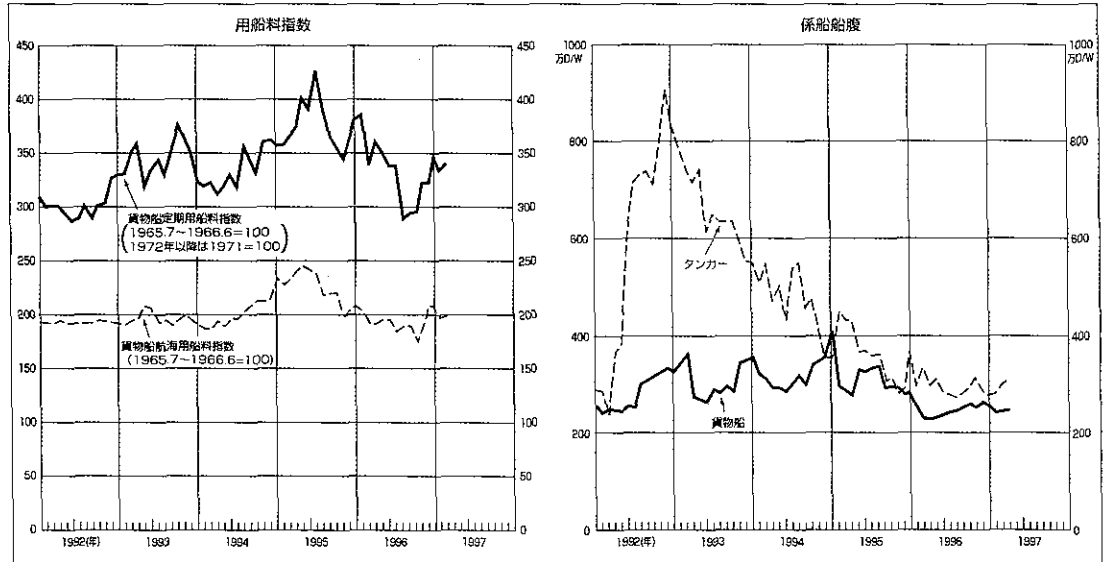
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	12.50				9.20				6.25	6.15	7.50	6.17
2	13.00	12.95			11.00		9.50		6.50	5.65	7.35	6.00
3	12.75				9.00		9.50				6.30	
4									6.80	6.25	6.10	5.65
5	11.25				10.25				5.95			
6	11.25				8.25							
7					9.90	8.10			5.15	5.10		
8					9.20	9.00			6.00	4.75		
9					9.00				5.00			
10					10.10				6.75			
11	12.75				6.75				6.25			
12												

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 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														
	1995					1996					1997				
	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	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6	57.3	107.2	165.6	188.4	233.8
2	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8
3	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6	58.4	109.1	155.9	201.4	237.7
4	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9	61.4	113.6	178.0	228.1	233.3					
5	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4	49.1	116.6	160.9	210.1	220.9					
6	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9	57.4	113.5	153.3	215.0	211.6					
7	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6	66.5	106.2	160.2	241.0	203.9					
8	63.2	107.8	144.6	214.3	212.8	69.5	100.6	135.8	217.4	181.0					
9	63.7	106.5	147.6	191.7	203.7	63.1	101.0	139.2	185.0	180.1					
10	53.7	100.0	134.6	166.3	189.1	54.3	98.0	133.0	211.6	174.1					
11	48.9	100.6	142.9	174.7	207.2	54.9	110.2	137.9	198.2	197.2					
12	61.4	96.5	131.8	162.7	214.9	60.4	107.9	147.9	190.1	186.9					
平均	53.4	101.9	146.0	185.1	212.6	60.4	109.2	149.5	203.3	206.7					

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



8. 貨物船用船料指数

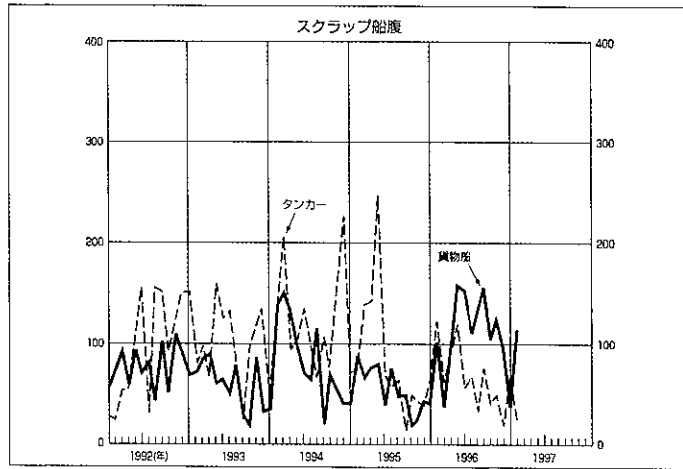
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1992	1993	1994	1995	1996	1997
1	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	209.0	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3	347.0
2	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0	197.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6	332.0
3	195.0	191.0	185.0	229.0	192.0	199.0	320.0	327.0	324.0	366.0	339.4	341.0
4	192.0	194.0	198.0	243.0	192.0		300.0	356.0	310.0	377.0	363.0	
5	191.0	195.0	191.0	245.0	196.0		302.0	366.0	318.0	402.0	350.0	
6	195.0	209.0	198.0	239.0	195.0		301.0	319.0	334.0	390.0	339.0	
7	190.0	206.0	198.0	230.0	186.0		295.0	335.0	320.0	426.0	339.0	
8	191.0	194.0	202.0	218.0	189.0		288.0	346.0	360.0	391.0	289.0	
9	191.0	196.0	208.0	220.0	186.0		293.0	328.0	349.0	364.0	293.0	
10	191.0	188.0	212.0	221.0	176.0		301.0	351.0	333.0	355.0	294.0	
11	193.0	196.0	212.0	198.0	188.0		289.0	372.0	363.0	344.2	323.0	
12	196.0	200.0	219.0	209.0	211.0		300.0	349.0	367.0	374.7	323.0	
平均	194.6	196.3	199.8	226.1	193.3		304.8	341.5	335.4	375.5	334.9	

(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	1995				1996				1997			
	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	289	2,399 3,238	65	2,195 4,134	272	2,210 2,778	66	2,058 3,735	248	2,110 2,589	55	1,607 2,757
2	238	2,290 3,017	68	2,472 4,710	257	2,005 2,506	60	1,636 2,980	241	1,996 2,402	57	1,628 2,804
3	284	2,281 2,999	67	2,234 4,219	245	1,911 2,392	62	1,862 3,305	253	2,055 2,420	63	1,710 2,970
4	271	2,151 2,857	66	2,205 4,127	236	1,856 2,326	60	1,694 2,983	251	2,073 2,462	64	1,796 3,101
5	271	2,267 3,136	61	1,933 3,459	229	1,854 2,336	56	1,754 3,120				
6	272	2,257 3,093	66	2,188 3,562	220	1,833 2,353	55	1,679 2,841				
7	269	2,120 2,916	66	1,981 3,515	218	1,828 2,412	56	1,665 2,800				
8	273	2,154 2,954	67	1,893 3,341	223	1,854 2,421	53	1,571 2,708				
9	265	2,110 2,899	68	1,757 3,085	234	1,950 2,562	55	1,657 2,800				
10	274	2,178 2,920	68	1,870 3,165	232	1,972 2,610	55	1,776 2,919				
11	265	2,151 2,850	63	1,671 2,786	239	2,002 2,543	55	1,921 3,196				
12	272	2,142 2,724	64	1,627 2,860	238	2,087 2,626	53	1,705 2,856				

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。



10. スクラップ船腹量の推移

月次	1995						1996						1997					
	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	28	329	459	10	390	769	34	240	353	12	328	631	28	274	383	8	337	664
2	40	594	968	7	382	798	28	564	1,014	11	620	1,211	50	720	1,138	12	119	222
3	51	426	602	11	643	1,313	23	241	368	9	329	619						
4	27	433	751	11	700	1,392	50	577	941	15	477	903						
5	42	458	792	18	1,232	2,473	44	922	1,592	18	638	1,207						
6	21	219	352	8	362	694	46	586	1,537	7	274	568						
7	31	498	730	13	290	532	41	722	1,174	12	328	646						
8	36	318	408	12	331	651	39	786	1,312	4	145	290						
9	21	274	410	4	66	124	64	1,012	1,565	12	402	789						
10	22	131	143	8	244	491	44	654	1,064	4	179	356						
11	27	165	200	6	223	420	59	863	1,259	8	237	461						
12	28	223	364	9	202	340	48	664	987	8	107	199						
計	374	4,068	6,179	117	5,065	9,997	520	7,831	13,166	120	4,064	7,880						

(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. わが国外航船腹量の推移	○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

・○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。

1955年(昭和30年)アメリカ大リーグのNYヤンキースで活躍した56試合連続安打の記録を持つジョー・ディマジオが栄誉の殿堂入りをしている。この年秋に日米野球のためNYヤンキースが来日している。当時小学生の私は、今は無い後楽園球場で全日本との日米野球最終戦を観戦した。全日本はこの最終戦にも負け、結局1分け15敗の戦績であった。

NYヤンキースはルー・ゲーリック、ペーブ・ルースが活躍した頃が第一期の黄金時代とすれば、この頃は第二期の黄金時代であつたろう。この黄金時代は61年ジョー・マリスが移籍して来た年に同僚マントルと争い年間本塁打61本の新記録を達成する頃まで続く。「くたばれヤンキース」というミュージカルが作られたのもこの頃の強いヤンキースが背景ではなかったか。映画は観たが筋を今では忘れていた。この頃少年野球ファンにはマントルは憧れの選手だっ

編集後記

た。スイッチヒッターで大変な強打者であった。「イチロー」のように父親に育てられた選手であった。若くて、ハンサムで、天真爛漫さが大人気の選手であった。私の憧れる米国人の典型で当時は大好きであった。

最近、伊良部選手がヤンキースに憧れて色々入団を画策しているようだ。彼は年齢から考えてピリー・マーチン監督が率いてレジー・ジャクソンを擁した第三期黄金時代を観て憧れていたのだろうか。昔も今も変わらぬ、あのピンストライブのユニフォームに伊良部選手も憧れているのかもしれない。天真爛漫な選手のように私には思える伊良部選手はひょっとすると「ダイリーガー」として実績を残すかもしれない。80%は無理と思うが。何にせよ若者には多少障害

はあれども信じるころには挑戦して貰いたいものである。

この第三期黄金時代を率いたマーチン監督は、1955年来日した時の二塁手だった。態度が大変横柄な鼻柱の強い個性的な選手であった。1955年当時の日本のプロ野球は、革命児「長島」が登場する3年前であった。NYヤンキースが来日していた時、並行して巨人対南海の日本シリーズが戦われ巨人が4勝3敗で勝利している。その為日米野球には両チームの選手は途中までは出場できなかった。その年マントル選手は故障して、ドジャース(勿論ブルックリン時代の)と戦ったワールドシリーズには出場出来なかったが、来日して日米野球には出場したものの、不満足な成績で途中帰国してしまっており、私は憧れのマントルを直に観ることを逸したのである。

川崎汽船
総務部情報広報室長
江口 宏昭

せんきょう 5月号 No. 442 (Vol. 38 No. 2)

発行◆平成9年5月27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◆株式会社タイヨーグラフィック

定価◆407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：瀬野汽船㈱

(英文名) SENO KISEN CO., LTD

代表者(役職・氏名)：取締役社長 瀬野利一

本社所在地：愛媛県越智郡波方町大字波方甲2266-1

資本金：31.85百万円

設立年月日：1954年8月25日

従業員数：海上17名 陸上5名 計22名

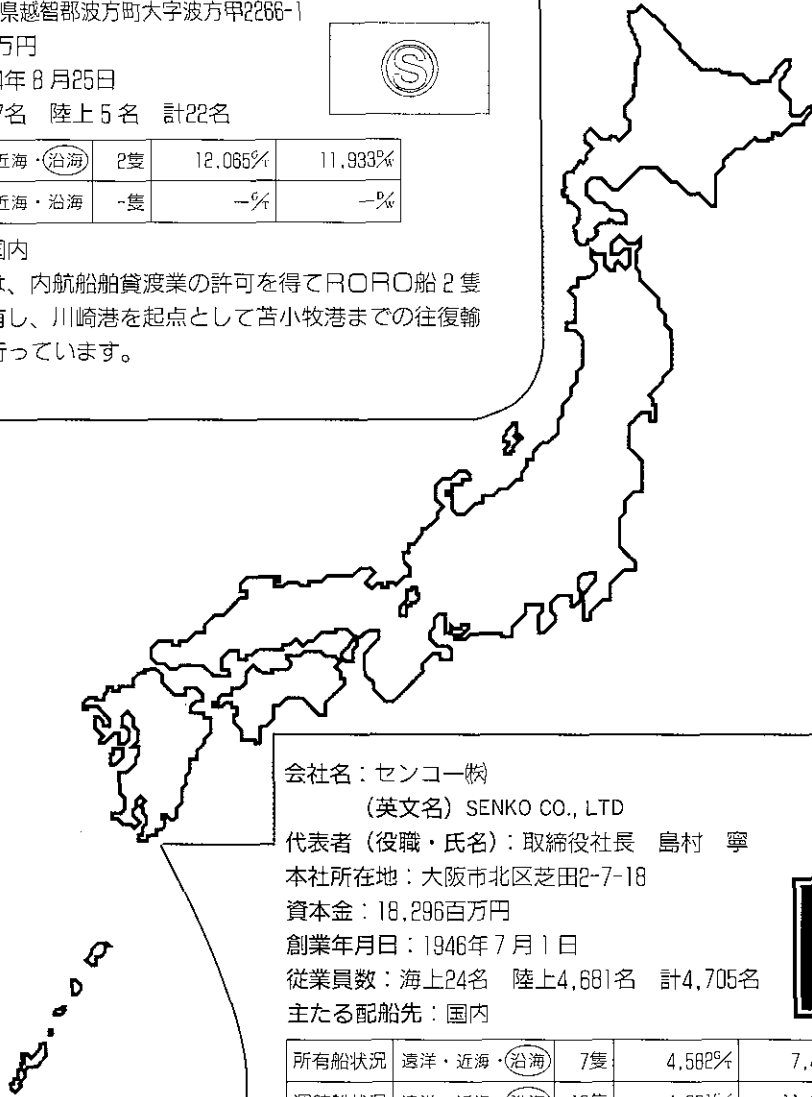


所有船状況	遠洋・近海・ <u>沿海</u>	2隻	12.065%	11.933%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	1%	1%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、内航船舶貸渡業の許可を得てRORO船2隻を保有し、川崎港を起点として苫小牧港までの往復輸送を行っています。

当協会会員は146社。
(平成9年4月現在)



会社名：センコー㈱

(英文名) SENKO CO., LTD

代表者(役職・氏名)：取締役社長 島村 寧

本社所在地：大阪市北区芝田2-7-18

資本金：18,296百万円

創業年月日：1946年7月1日

従業員数：海上24名 陸上4,681名 計4,705名

主たる配船先：国内



所有船状況	遠洋・近海・ <u>沿海</u>	7隻	4.582%	7.458%
運航船状況	遠洋・近海・ <u>沿海</u>	12隻	4.081%	11.362%

事業概要：センコーは、トラック、鉄道、船舶、航空機など多彩な輸送モードと全国配置の複合機能倉庫、高度な情報力などをネットワークに組み込み、お客さまの特性や戦略に合った物流を実現する総合物流システム企業です。

船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association