

せんきょう



船協月報/1997年8月号 目次

◎巻頭言

内航総連会長退任にあたって★日本船主協会常任理事 佐藤國吉
佐藤國吉船取締役会長——1

◎ SHIPPING フラッシュ

大型タンカーの解撤動向を考える——2
—ギリシャ・ノルウェーの老齢 VLCC オーナーの考え方を踏まえて—

◎特別欄

日本海運の現況(要約)★運輸省海上交通局長——5

◎特別欄

北米コンテナ船航路の船腹需給と運賃下落への処方箋(上)——7

★(財)海事産業研究所 嘱託研究員・西脇 敏

◇タンカー輸送の総合的安全対策について——13

◎随想

オペラあれこれ★(財)新国立劇場運営財団 常務理事・末吉哲郎——14

◇現地駐在員が語る“香港の明日”——16

◎ London 便り——18

◎特別欄

「海の日」イベント特集——19

◇「観光グルメボランティア」のすすめ——23

“ガンバレ日本海！支援ツアー”に参加して

◎海運ニュース

1. IMO 第43回航行安全小委員会(NAV43)の様相——24
—航行の安全に関する「海上人命安全条約」第V章の全面改正は継続審議—
2. フィリピン人船員の今後——26
3. 最近における内航輸送の現状——28

◎業界団体を訪ねて

—訪問団体 社団法人 建築業協会——30

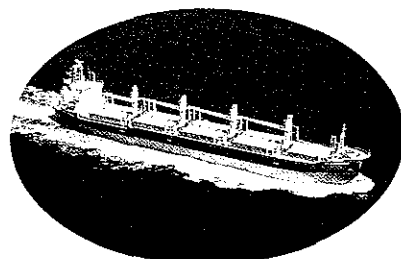
◎海運雑学ゼミナール★第89回——32

❖海運日誌★7月——34

❖船協だより——35

❖海運統計——36

❖編集後記——40



肥料専用船「JA・アラジンドリーム」

内航総連会長退任にあたって

日本船主協会常任理事 佐藤国吉
佐藤国汽船取締役会長



本年6月をもって私は、日本内航海運組合総連合会、全日本内航船主海運組合、(株)全国海員学校後援会等の会長を退任いたしました。

思えば30年にわたり私は、ひたすら中小零細船主が大多数を占める内航海運業界の地位向上を目指して邁進してまいりましたが、振り返りますと、今日までの幾多の難局を乗り越えられたのは、最大公約数を求めて組織を維持する一致団結こそが原動力であり、また、私に対する皆様方の暖かいご支持のお陰であると、改めて感じている次第です。

私は本来、経済活動は自由の原則に基づくものであるべき、と思っておりますが、それは一定の秩序の中の競争原理の追求であり、ルールなき経済戦争は自らが滅亡の道を進む結果になると、戒めてまいりました。

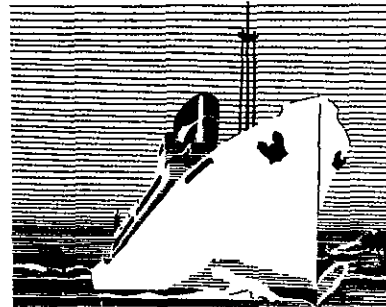
この考え方は、私の内航海運組合活動を振り返りましても確信できるもので、今後も内航海運業界の指導者の方々には、業界の健全な発展を推進するためにも、十分にご配慮いただきたいと思っております。

思えば、この30年間の幾多の出来事は、私にとって忘れ得ぬ思い出です。昭和30年代末から40年代にかけての苛烈な労働争議、それを契機とした政府の内航海運対策の推進に始まり、内航海運業界の自主調整による今日ま

でのスクラップ・アンド・ビルドの推進、数次にわたる共同係船や共同解撤、船舶等融通事業による余剰船腹買い上げなどの不況対策の実施、規制緩和の厳しい状況への対応、とまるで荒波の中に漂う小船を舵取るが如き、厳しい状況ばかりでした。そんな中にあっても次代に対しての私たちの使命として、常に明日の内航海運を忘れることなく描き続けなければならないと思ってまいりました。ESCAP (国連アジア太平洋経済社会委員会) 主催の域内発展途上国への経済振興策への協力、IMO (国際海事機関) の諸会議への研究員の派遣、内外価格差調査団の欧米派遣、欧州内陸水運の調査研究、米国の最新全世界的位置計測システムの視察・導入、沖縄海事関係振興策の実施、海員学校支援策を始めとする若年労働力の確保及び船員労働・居住環境改善対策の推進、等々にも目を向けてきたことは、ひとつひとつ開花しており、これは私の喜びとしていているところでもあります。

引き続き日本船主協会の常任理事及び近海内航部会長として内航海運業界の発展に力を尽くす所存でございますが、内航海運関係者の皆様には、今後とも協調と団結を基盤として、業界の基盤づくりに努めていただきますようお願い申し上げます。

SHIPPING FLASH



大型タンカーの解撤動向を考える

—ギリシャ・ノルウェーの老齢 VLCC オーナーの考え方を踏まえて—

1. タンカー解撤動向を探るにあたっての問題意識

(1) 安全運航に対する規制の強化

1990年代前半においては、1970年代に建造されたタンカーが大量リプレースされ建造ブームが到来すると予測された。その背景として安全運航に対する世界的な規制強化が挙げられる。IMO は既存船対策として、船齢25年に達した老齢タンカーについて漏油防護措置を義務づけた。これによると、1995年7月以降、船齢25年～29年のタンカーは船側の30%にわたってP/L措置*を施すか、ハイドロバランス方式**を採用しなければ運航できないこととされている。さらに船齢30年に達したタンカーについては、全てダブルハルに改造しなければならない。改造コストを考えると、実質的には運航禁止と同様の措置がとられている。

注) * Protective Location: 貨物タンク区域内の分離バラストタンク (油の積載のために使用されないウイング・タンクまたは二重底タンク) を、乗り上げまたは衝突の場合に油の流出が防止されるように、MARPOL (国際海洋汚染) 条約第13E 規則に定める要件に従って配置す

ること。

** Hydrostatic Balance Loading: 船底に接触する海水の静水圧の値が、タンク内空槽部の不活性ガスの圧力とタンク内の油の静水圧の合計値以上であれば、船底に穴が開いたとしても油が流出しないという原理を利用して、海水の静水圧によって流出しない程度に油の積載量を調整すること。

(2) 船齢20年以上の老齢 VLCC の隻数

1997年央の世界のVLCC 隻数は451隻であり、うち20年以上の老齢船は194隻 (全体の43.0%) に達する。しかしこれら194隻のうち、1997年に25年に達するVLCCはわずか2隻で26年以上の船は存在せず、24年の船が11隻、23年の船が40隻である (表1参照)。すなわち、現在のところ上記IMOの規定する漏油防護措置を講じて運航されている船齢25年以上の船は皆無ということになる。

(3) 老齢 VLCC を所有する船主

船齢20年以上の老齢タンカーは、ギリシャ・ノルウェー船主によって所有されているものが多い (表2参照)。したがって、これらギリシャ・ノルウェーオーナーが、

【表1】 老齡 VLCC の隻数

世界全体の VLCC 隻数：451隻（1997年央現在）
うち、老齡 VLCC は下表のとおり。

船齡(年)	(建造年)	1997年6月時点の隻数	1997年1~6月スクラップ船
25	(1972)	2	
24	(1973)	11	2
23	(1974)	40	2
22	(1975)	58	2
21	(1976)	58	
20	(1977)	25	
計		194	6

今後船齡25年に達した VLCC を改造費用がほとんどかからないといわれているハイドロバランス方式を利用して延命するかあるいはスクラップするかによって、将来の船価と運賃動向が大きく左右されることになる。こうしたことから、当協会は老齡タンカーを多く所有するギリシャ・ノルウェー船主の数社にコンタクトし、今後の大型タンカーの解撤動向を探ることとした。

2. ギリシャ・ノルウェー船主の考え方

25年に達した老齡タンカーをスクラップして新造船にリプレースするか、あるいはハイドロバランス方式によって延命を図るかを決定するにあたり、タンカー船主にとって関心事となるのは、第1に運賃市況と船価の動向であり、第2に安全運航対策である。

- ① 運賃：近年のタンカー運賃市況は、増大するアジア向け原油に支えられて上昇基調

である。一方で、北海原油や中南米原油の増産により中東から欧米諸国向け VLCC の需要は極めて不透明である。今後の運賃水準が、新造船を発注しても利益が出るほど高い水準に達しないと考えるのであれば、多くの船主は老齡 VLCC の延命を考えるであろう。

- ② 船価：船価動向は、新造船建造の需給バランスにより決定される。安全運航に対する規制強化により老齡船のスクラップが促進されるとの予想に反し、VLCC のスクラップ量は極めて控えめに推移しており、1996年に至ってはわずか13隻しかスクラップされていない。さらに新造船へのリプレースを含めた1995年前後の竣工量は年間に20隻強しかなく、1997、98年も現在の発注残からみて10~15隻程度の竣工量にとどまるものと思われる（表3参照）。一方で新造船建造需要の増大を見込んで韓国の VLCC ドックが拡張されたため、建造能力は増大した。このため建造需給ギャップは悪化し、1991年をピークに船価は低落し続け、価格競争力のない造船所は撤退を余儀なくされるまでに至っている。現存する老齡船のリプレースをもってしても現在の世界全体の建造能力が依然として過剰であることを考えれば、今後も建造需給ギャップ

【表2】 船齡20~25年 VLCC を4隻以上所有するオーナー（1997年央現在）

船主	国籍	建造年(船齡)						計
		1972(25)	73(24)	74(23)	75(22)	76(21)	77(20)	
西欧系独立船主 BERGESEN STENA ANDROS PAPACRISTDIS CERES HELLENIC KRISTEN	ノルウェー スウェーデン ギリシヤ ギリシヤ ギリシヤ ギリシヤ		3	2	3	2	2	12
		1		1	3		2	7
			2	2		2	1	7
					2	3	1	6
						3	3	6
						2	3	5
アジア系独立船主 TANKER PACIFIC WORLD-WIDE	シンガポール ホンコン			2	3	1		6
				1	2	3		6
メジャー系船主 CHEVRON SHELL MOBIL	アメリカ ギリシヤ アメリカ		2	3	1			6
					2	3	2	7
			1	1	2	2		6
産油国船主 NITC VERA	イラ ン	1	1		3		1	6
					2	3	1	6
その他 CNN OSG	フランス アメリカ			1	1	3	1	6
				2	1			3

【表3】 VLCCスクラップ隻数と竣工船及び竣工予定船隻数の推移

	スクラップ隻数	平均船齢	竣工船及び竣工予定船*
1993	25	19.8	37
1994	34	19.9	20
1995	34	21.1	25
1996	13	22.1	24
1997	6**		10*
1998			16*
1999			24*

注 * 竣工予定船は1997年6月時点のデータ。
 ** 1997年のスクラップ隻数は1～6月の合計。
 なお、表1～3とも、データは大阪商船三井船舶営業調査室が作成。

は引き締まらず、船価が大幅に上がる可能性は少ない。これは新造船へのリプレースを後押しする要因となる。

- ③ 安全運航：MARPOL条約をはじめ船舶管理に対する規制が強化され、安全運航への関心が高まっていることから、近年のタンカービジネスは高度な船舶管理が要請されている。老齡タンカーを所有している船主の中には、このような船舶管理が負担となっているとしてタンカービジネスを縮小させようとの考えも強い。したがって新造船で長期間にわたってビジネスを行うよりも、老齡船を使えるだけ使ってリプレースしない船主も数社出てくることも考えられる。安全運航への規制強化は、逆に老齡タンカーの延命を助長する要因ともなりうるということである。

これらから判断すると、ギリシャ・ノルウェーの大方の船主はハイドロバランス方式を利用して25年以上タンカーを使用しつづけるのではないかと予想される。その理由は以下のとおりである。まず運賃水準であるが、少なくとも2000年を過ぎる頃までは、運賃は上昇基調にあるものと考えられる。次に安全運航対策であるが、海難事故を発生させた原因の65%が人的要因によるものであり、船舶管理が万全であるならば老齡化だけが事故の原因にはなりにくいことが分かるにつれて、償却の終了したVLCCは、現状の運賃水準と船価水準であれば、老齡にもかかわらず使い続けた方が

採算上好ましい。したがってたとえ船価が低迷基調であるとしても、船主にとっては大きなインセンティブではなく、これらを総合すると新造船建造よりも延命を選択するのではないかと考えられる。

実際、老齡タンカーを多く保有するギリシャ・ノルウェー船主とハイドロバランス方式を利用して25年以上タンカーを使用し続けるかどうかを中心に今後の解撤動向やタンカー市況について意見交換を行ったところ、彼らは安全運航を至上命題とし、VLCCを自社管理することでメンテナンスを良好に保ち、ハイドロバランス方式によって25年以上のVLCCの延命を考えているとの回答が得られた。ただし30年まで使用するかどうかは個々のオーナーの判断による。理由は、25年以上に延命すると維持費がかさむが、償却終了と運賃の上昇基調を考えれば延命策は極めて採算性が高く、現在の運賃水準では老齡船には利益が出るものの、新造船には利益が出ないからである。

3. 世界のタンカー解撤動向と運賃市況

結果として、ギリシャ・ノルウェーの老齡タンカーを所有する船主は、今後の運賃市況、他社および世界全体のスクラップアンドビルド計画とそれが船価動向に与える影響といったマーケットを眺めつつ老齡タンカーのスクラップおよび新造船の発注を行うことから、世界全体においても老齡VLCCの急激な代替はおこらない。すなわち、194隻の老齡VLCCの解撤はきわめて緩やかに行われ、本格的な解撤は2002～3年以降にずれ込む公算が大きいものと思われる。これに併せた解撤能力の整備が望まれる。一方それに見合った形で竣工も控えめな推移を見せるため、船腹供給量はほとんど増加しないものの、船腹需要は急増するアジア向け原油に支えられて増大する。したがって船腹需給ギャップの縮小により、運賃は2000年を過ぎるころまでは、上昇基調をたどることが予想される。

特別欄

日本海運の現況（要約）

運輸省海上交通局編
平成9年7月20日発行

第1部 国際海上輸送における構造変化と新たな取組み

第1章 外航海運における輸送構造の変化

1996年度において、我が国外航海運企業は、長期的な円高の進行等による経営環境の悪化に対応した構造改革の奏功、昨今の為替相場の円安への反転を背景として、軒並み業績を回復している。しかし、定航部門においては引き続き赤字経営を余儀なくされているなど、より一層の合理化努力を迫られており、依然として経営環境が厳しいことには変わりがない。

80年代半ば以降、我が国をめぐる経済環境の変化に伴い、外航海運は大きく構造変化してきたといえる。中でも、特に我が国外航海運にとって大きな影響を与えた動きが二つあった。一つは、85年のプラザ合意から始まる円高の動きであり、もう一つは、安価で良質な労働力を背景としたアジア経済諸国の成長である。

この二つの動きにより、とりわけ定期航路を担う国際コンテナ輸送の分野は大きな構造転換を迫られることとなった。

また、国際不定期輸送においても、荷主のコスト削減要請等をうけて更なる合理化が必須の状況となっている。

1. アジア海運市場の拡大とアジア船社の躍進（省略）
2. 国際コンテナ輸送の構造変化と再編の動き（省略）

3. 国際不定期輸送における収入構造の不安定化と新たな分野への進出（省略）
4. 構造変化への対応 ～アジア諸国への進出と総合的な競争力の強化～（省略）

第2章 新たな経済環境に対応した外航海運のあり方

第1章で見たような状況を踏まえ、海運造船合理化審議会海運対策部会では、新たな経済環境に対応した外航海運のあり方について審議を行い、97年5月に報告書を取りまとめた（本誌6月号P.8 シッピングフラッシュ1 参照）。

報告書では、我が国外航海運の国際競争力の強化、日本籍船及び日本人船員の確保を図ることが重要課題となっているという基本認識の下、国際船舶における日本人船長・機関長2名配乗体制の実現、若年船員を対象とした実践的教育訓練スキームの確立等が打ち出されている。

今後は、これらの施策の実現に向けて、関係者が最大限の努力を払っていくことが必要である。（以下省略）

第3章 自由で公正な国際海運市場の形成による競争の促進

我が国の外航海運政策の目標は、安定的な国際海上輸送を確保するため、我が国外航海運の国際競争力の維持・確保を図ることである。

また、国際的に外航海運の公正な競争条件が確保されることが重要であり、我が国としては、自由で公正な国際海運市場を形成するべく、世

界貿易機関(WTO)・経済協力開発機構(OECD)等の国際機関における活動に積極的に貢献するとともに、必要に応じて二国間協議を行っている。

第4章 物流効率化を目指した港湾整備・港運の新たな取り組み

我が国海外航海運がその役割を適切に果たしていくためには、貿易物資を陸上輸送とスムーズに連結する港湾の役割が不可欠であるが、我が国港湾は、シンガポール、香港等のアジア諸国のハブ港湾の取扱貨物の著しい伸長と比較すると、その相対的な地位が低下している。また、世界の主要港の港湾諸料金を国際比較すると、我が国港湾の諸料金は香港、欧米の港湾に比べて遜色はないがその他アジア諸国と比べると高くなっている。

こうした中で、我が国港湾の国際競争力の強化を図り、物流の効率化に資するため、第9次港湾整備五箇年計画に基づき、中枢国際港湾(国際ハブ港湾)において、水深15m級の国際海上コンテナターミナルを2000年までに14バース確保するなどの整備を進めるとともに、主要8大港等の公共ターミナルの係留施設使用料の12時間制の導入や入出港手続の簡素化・情報化等ソフト面の対応を行っている。

港湾運送事業についても、同事業の効率化・活性化・サービスの向上を図ることにより、物流の効率化を進めるとともに、我が国港湾の国際競争力の強化に資するため、港湾運送事業に係る規制を見直すこととした。97年3月に閣議決定された「規制緩和推進計画の再改定について」に沿って、行政改革委員会の審議を踏まえ、港湾の安定運営確保方策を確立したうえで、需給調整規制の廃止を含む見直しについて結論を得ることとしている。

また、港湾運送事業に関する事前協議制度については、97年1月以降、各関係団体をメンバーとする事前協議制の改善協議会を開催した結果、3月に同制度の運用の大幅改善を内容とする中間合意がなされており、引き続き、7月末までにさらなる改善に向けて最大限努力するこ

ととしている。

第2部 国内海上輸送の効率化に向けた新たな取り組み

- 物流分野における主な取り組み
 - ・内航海運における船腹調整事業の解消に積極的に取り組むとともに、同事業の解消の前倒しにつき、中小・零細事業者に配慮しつつ引き続き検討を行っている。
 - 国内旅客輸送における主な取り組み(省略)

第3部 安全と環境に配慮した国民に親しまれる海上輸送に向けて

- ・船舶の運航管理体制を確立し、人的ミスに係る船舶事故を防止するため、IMOの「国際安全管理コード」(ISMコード)が98年度以降順次強制化されることとなった。現在、我が国においても同コードの実施に向け、国内における実施体制の整備を進めている。
- ・現在、IMOにおいては、マラッカ・シンガポール海峡における安全対策、船舶からの排出ガス規制等に関する検討を行っている。
- ・ナホトカ号やダイヤモンド・グレース号油流出事故のような油濁損害に対する賠償・補償についてはすでに国際的に確立された制度が存在しているが、ガス、化学物質等の有害危険物質の海上輸送に係る損害についても同様の賠償及び補償制度を確立するため、96年4月IMOにおいて「危険及び有害物質の船舶による海上輸送に伴う損害についての責任並びに賠償及び補償に関する国際条約」(HNS条約)が採択されている。

本誌にその要旨を掲載した「日本海運の現況」(運輸省海上交通局編)の入手に関するお問い合わせなど詳細につきましては、下記にご連絡下さい。

1. 頒布価格：1部950円
2. 取扱先：日本海事広報協会
〒104 中央区新川1-23-17 マリンビル
TEL 03-3552-5031

特別欄

北米コンテナ船航路の船腹需給と運賃下落への処方箋(上)

(海事産業研究所所報 6月号「二大基幹コンテナ船航路の船腹需給推移と運賃下落防止への一考察」からの抜粋と加筆)

(財)海事産業研究所 嘱託研究員 西脇 敏

まえがき

本レポートは、日本船主協会からの依頼で、海事産業研究所所報1997年6月号に掲載の研究調査論文「二大基幹コンテナ船航路の船腹需給推移と運賃下落防止への一考察」から北米コンテナ船航路関連部分を抜粋するとともに一部加筆したものである。これを8月号、9月号の2号にわたり掲載する。本文と併せてご参考にしていただければ幸甚である。

そもそもこのような研究調査を思い付いた動機は以下のとおりである。

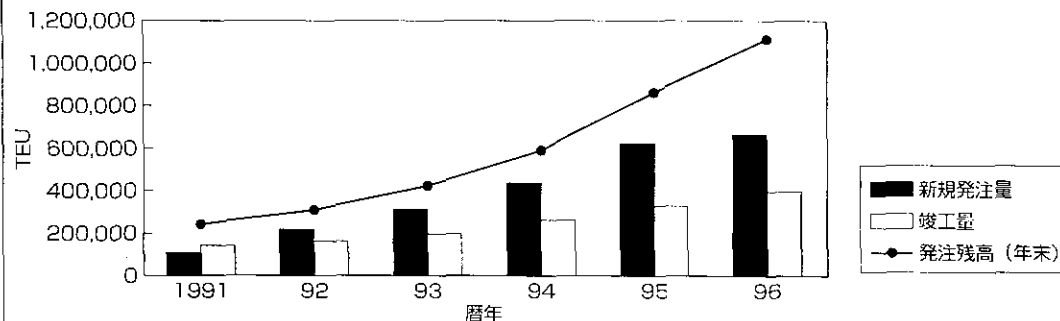
(1) 筆者の記憶では、過去に定期船の船腹需給を扱った同種の研究調査が公表されたことがないこと。

なかった理由としては、定期船においては船腹需給がなじまないこと、あるいは船腹の供給と需要が捉えにくいことが考えられる。

その真相は定かではないが、もしも、白日に晒すことが競争を激化させるとの危惧からであれば、競争はほとんどの参加企業が採算割れするほど既に激烈であり、このような情報の開示と共有化は危機感を共有することにより、疑心暗鬼を払拭することで、競争をむしろ緩和すると思われる。したがって本レポートは競争をいたずらに煽りたてるために書かれたものではないことをご理解いただきたい。

(2) 1995年下期に二大基幹航路で運賃の下落を見たが、それに対する多くの論評は、新造船の船価が下落したため多くの船社が大型船の新造に走り、それが船腹過剰を引き起こしたというものである。この論の当否の確認と、そもそも定期船において船腹需給と運賃との間に相関関係があるのかどうか、確認したいと思った。

【図1】 新規発注量、竣工量、発注残高推移



出所) FAIRPLAY NEWSHIPBUILDINGS、世界のコンテナ船隊及び就航状況・CLARKSONより筆者作成。

【表1】 コンテナ船竣工量推移 (100TEU以上)

竣工年	1999以下		2000-2999		3000以上 (PANAMAX)		4000以上 (POST-PANAMAX)		合計	
	隻数	TEU	隻数	TEU	隻数	TEU	隻数	TEU	隻数	TEU
1991	50	47,194	15	39,964	15	55,376	1	4,427	81	146,961
1992	51	53,581	10	26,182	16	57,092	6	26,745	83	163,600
1993	64	75,797	11	28,920	24	91,488	0	0	99	196,205
1994	100	110,403	10	23,839	32	118,782	3	13,266	145	266,290
1995	109	102,136	15	36,242	27	104,570	17	80,861	168	323,809
1996	122	117,907	25	62,783	25	94,173	20	116,171	192	391,034
1997予	185	177,996	56	134,878	19	68,247	41	199,881	301	581,002
1998予	126	134,180	40	93,840	17	62,567	35	181,655	218	472,242
1999予	16	19,101	2	4,000	0	0	5	28,130	23	51,231
年間平均増加率										
91-96年	19.5%	20.1%	10.8%	9.5%	10.8%	11.2%	82.1%	92.2%	18.8%	21.6%
94-96年	10.5%	3.3%	58.1%	62.3%	-11.6%	-11.0%	158.2%	195.9%	15.1%	21.2%
95-96年	11.9%	15.4%	66.7%	73.2%	-7.4%	-9.9%	17.6%	43.7%	14.3%	20.8%

出所) CLARKSON より筆者作成。

注) 予想数字は発注残高より筆者が算定。97年1月以降の新規発注量は含まず。

(3) 今後を展望すると船腹の供給圧力は少なくともここ2～3年は続くと予想されるが、GLOBAL ALLIANCEなど合従連衡の動きと相まって、運航の合理化は船腹過剰をより顕在化し、運賃下落圧力として働くが、果たして運賃下落を防止する手立てはあるのかどうかを探ることである。

1. 建造意欲旺盛なコンテナ船

1996年の新規発注量、竣工量、発注残高の推計は図1のとおりである。新規発注量は644千TEU、竣工量は391千TEU、発注残高は1,112千TEUと供給量を示す3要素は全部増加記録を更新中である。

1996年のコンテナ船(100TEU以上)の竣工量は192隻、391千TEUである。大型化の傾向がより顕著となり、2,000TEU以上が隻数で約36%、TEUで約70%を占めている。

1991年以降のここ5年間の竣工量の年間平均伸び率は全船型の隻数で18.8%、TEUで21.6%であるが、4,000TEU以上のPOST-PANAMAX船型は隻数で82.1%、TEUで92.2%とさらに高い伸び率を示している。

この傾向は1997年、98年にも引き継がれ、発

注残に余程重大な変化がない限り大型化はより顕著となり、1997年:600千TEU、1998年:500千TEUの竣工量を見ることとなる。

一方、1996年の解撤量は13隻、15,045TEU、281,685%となっている。解撤量は引き続き低水準で推移しており、竣工量がそのまま船腹供給量の増加となる状況が続いている。

2. 船腹需給GAPは拡大基調

それでは、竣工したコンテナ船が北米航路にどのように投入されたか、その推移を見てみよう。

北米航路の船腹供給推移は表2のとおりである。1997年初に配船されている隻数は合計292隻、それらの平均船型は3,089TEUである。運航TEU、年間供給TEUに換算するとそれぞれ902千TEU、12,687千TEUに達する。

北米航路の船腹供給増強は一に平均船型の大型化、二に配給隻数の増加によって達成された。ここ5年半の平均船型の伸び率は26%(年平均4.3%)、隻数は21%(年平均3.5%)である。平均船型は1996年央に初めて3,000TEUを超えてきている。

1991年から96年までのアジア/北米東航(ア

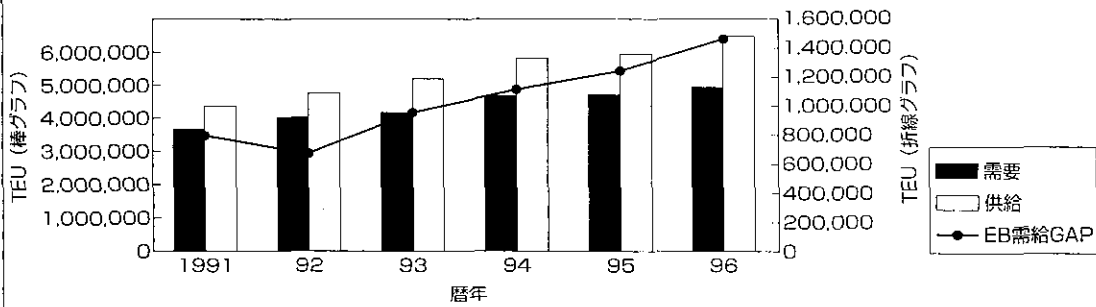
【表2】 北米航路供給増強推移

	北 米 往 復 航										
	隻数	前年比	TEU	前年比	平均船型 (TEU)	前年比	一隻当たり年平均航海回数	前年比	年間航海回数	前年比	年間供給 TEU
1991央	242.0		593,074		2,451		6.9		3,344.5		8,196,371
1992央	231.5	-4.3%	596,156	0.5%	2,575	5.1%	7.3	5.8%	3,369.4	0.7%	8,676,767
1993央	257.0	11.0%	685,623	15.0%	2,668	3.6%	7.3	0.0%	3,752.5	11.4%	10,010,813
1994央	270.0	5.1%	730,883	6.6%	2,707	1.5%	7.3	0.0%	3,961.1	5.6%	10,722,556
1995央	269.0	-0.4%	762,264	4.3%	2,834	4.7%	7.2	-1.4%	3,891.3	-1.8%	11,026,867
1996央	277.5	3.2%	839,324	10.1%	3,025	6.7%	7.2	0.0%	3,979.6	2.3%	12,036,609
1996初	274.5		799,357		2,912		7.2		3,958.2		11,526,540
1997初	292.0	6.4%	902,118	12.9%	3,089	6.1%	7.0	-2.8%	4,106.7	3.8%	12,687,461
年平均増減	1.1%	3.5%	7.9%		4.3%		0.3%		3.8%		

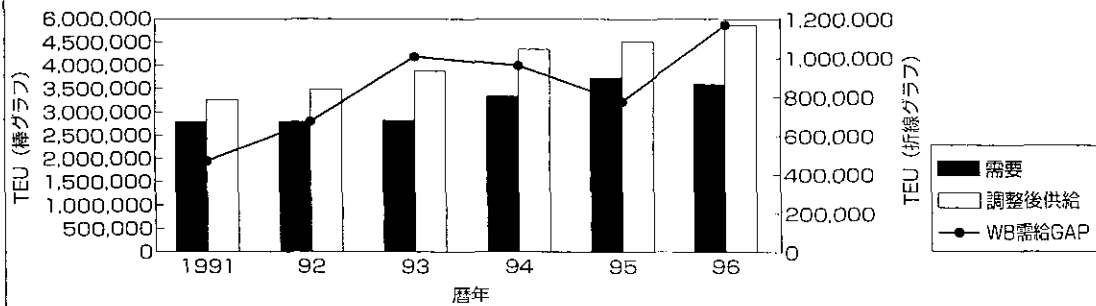
出所) SHIPPING GAZETTE、世界のコンテナ船隊及び就航状況、国際輸送ハンドブックより筆者作成。
ただし、PM&O、TMM、NSCSA、CONTSHIP を除いた。

注) 隻数、TEU、年間総航海回数、年間供給 TEU は往復航の合計数字である。世界一周運航船の平均船型と一隻当たり年平均航海回数は他運航船と整合性を保つため、東西廻りを加えて二等分した。

【図2-1】 アジア-北米EB航路需給



【図2-2】 北米-アジアWB航路需給

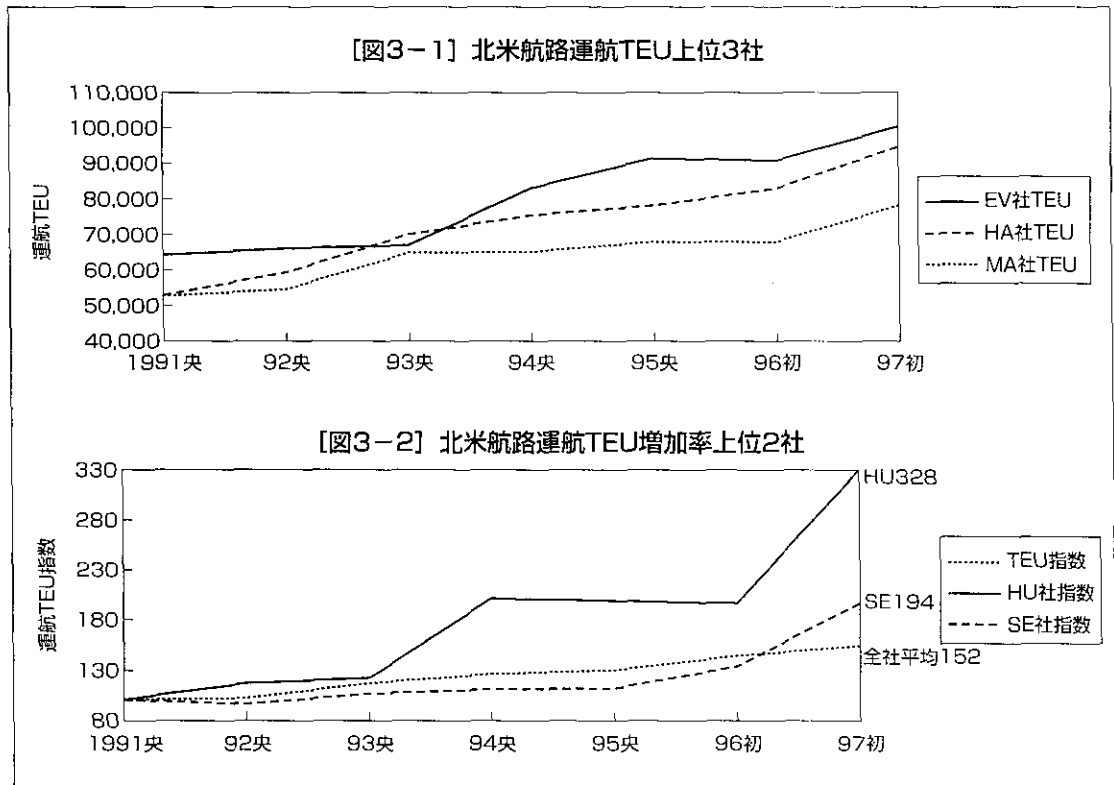


出所) PIERS統計、DREWRY DRI SHIPPING GUIDE、国際輸送ハンドブック、世界のコンテナ船隊及び就航状況より筆者が算出。ただし、PM&O、TMM、NSCSA、CONTSHIPを除いた。

アジアから北米向け、以降 EB という)と西航(北米からアジア向け、以降 WB という)の船腹需給の推移は図2-1、-2のとおりである。船腹供給に関しては各年年央の各船社の配船状況を船毎に調べて集計した。船腹需要に関しては、PIERS (PORT IMPORT/EXPORT RE-

PORTING SERVICES) 統計を使用し、それにカナダ/メキシコの推定量を加算した。

ただし、WBにおいてはEBに比べて重量貨物が多いため、%の制限でEBと同じTEU数のキャパシティを確保できない場合がある(最近では船型の大型化により、TEU当たり%は2,000



～2,999TEU 船型の15.69%から4,000TEU 船型の13.19%に低下してきている)。また、EBとWBの貿易量のインバランスによりコンテナのポジショニングが必要となる。この二つの理由による実質的な供給TEUの減少予想量をWBにおいては供給量から減じている。

また、実際の荷動（需要）にはアジア／北米間の荷動の外に他地域出し、あるいは向けの積換え貨物、または途中積卸貨物があるが、統計数字の制約から北米を起点、終点、あるいは経由するものにカナダ／メキシコからの出し入れ推定量を加えたものを便宜的に使用した。従って、ここでの需給はあくまでも相対的需給比較とならざるを得ず、絶対的比較でないことをご了承いただきたい。

1996年のアジアー北米EB航路の船腹需給は、供給量が5,991千TEU、前年比7.9%増加したのに対し、需要量（PIERS統計+カナダ／メキシコ推定量）は4,529千TEU、前年比5.1%の増加に止まったので、需給は一層緩和された。

北米ーアジアWB航路の船腹需給は、供給量が、4,837千TEUと前年比7.7%増加したのに対し、需要量は3,671千TEUと前年比1.2%減少したので、需給GAPは大幅に拡大した。

1991年～96年の推移は、北米EB航路に関しては、供給量が年平均8.2%伸びたのに対して、需要量は年平均6.4%の伸びに止まっており、需給のインバランスは拡大方向にある。1991年から92年にかけて荷動き増により一旦需給が改善を見せたが、その後一貫して供給が需要を凌駕している。

北米WB航路の船腹需給の推移はEBより若干複雑である。1991年からの推移は供給量の年間平均伸び率が8.3%であるのに対し、需要量の伸びは5.5%である。1991年から92、93年と拡大し続けた需給GAPは1994、95年と一旦減少に転じたが、1995年を底に再び拡大方向にある。

3. 北米航路各社の供給能力増強とその特徴

それでは北米航路に配船している主要船社の状況を見てみよう。

a. 運航 TEU—トップ堅持の EVERGREEN と増強目覚ましい HYUNDAI

1991年～97年初の運航 TEU 上位 3 社の推移および1991年を指数100として、全体の平均増加指数と共に上位 2 社の増加指数を示したのが図 3-1、-2 である。

1997年年初の北米航路の運航 TEU の上位 3 社は EVERGREEN：101千 TEU、HANJIN：95千 TEU、MAERSK：76千 TEU である。1991年中央から97年初までの伸び率では HYUNDAI が年率24.1%でトップ、SEA-LAND が年率12.8%で続いている。

上位 3 社の配船隻数と平均船型は EVERGREEN：28隻・3,607TEU、HANJIN：28隻・3,400TEU、MAERSK：21隻・3,598TEU である。各社の運航 TEU の伸び率は EVERGREEN が年率8.2%、HANJIN：11.3%、MAERSK：6.5%である。この間、EVERGREEN が運航 TEU を約57%増やしたのに対し、HYUNDAI は60千 TEU と約3.3倍に伸ばし、運航 TEU において第 6 位に躍進している。

EVERGREEN は平均船型を年平均5.5%、隻数を年平均2.8%それぞれ伸ばしたのに対し、HYUNDAI はそれぞれを実に年平均 6.8%と16.2%伸ばし、平均船型で3,741TEU に、配船隻数で16隻に増やしている。

船舶の共同所有や独立船社とコンソーシアム間のスペースの貸借があるので、運航船腹量がそのままその船社の船腹供給量となるとは限らないが、支配船腹量と見ることは可能であろう。

b. 年間航海回数—韓国勢が回数と伸び率共にトップ

上記と同様に1991年中央～97年初の年間航海回数上位 3 社と増加率上位 2 社を示したのが、図 4-1、-2 である。

1997年年初の年間航海回数の上位 3 社は HANJIN：388回、COSCO：355回、SEA-

LAND：345回である。年間伸び率上位 2 社は HYUNDAI：18.6%と COSCO：12.5%で、回数をそれぞれ318回と355回に増やしている。この間、HANJIN は航海回数を約60%（年率8.9%）増やしてトップに躍り出たのに対し、COSCO は SEA-LAND（年率-0.3%）を抜き去り 2 番手に着けた。HYUNDAI は年間航海回数を約2.6倍に増やし、5 位へ順位を上げた。

内容をさらに詳細に見ると、この間に HANJIN は配船隻数と一隻当たりの年平均航海回数をそれぞれ年率3.6%と年率5%増やしたのに対し、HYUNDAI は配船隻数が16.2%増え、一隻当たりの年平均航海回数の伸びは2.0%であった。一隻当たり年平均航海回数の増加は配船の合理化と本船のスピードアップにより達成されたものと推測される。

c. 年間供給 TEU—韓国勢 1 位、3 位を占め、APL が首位の座を譲る

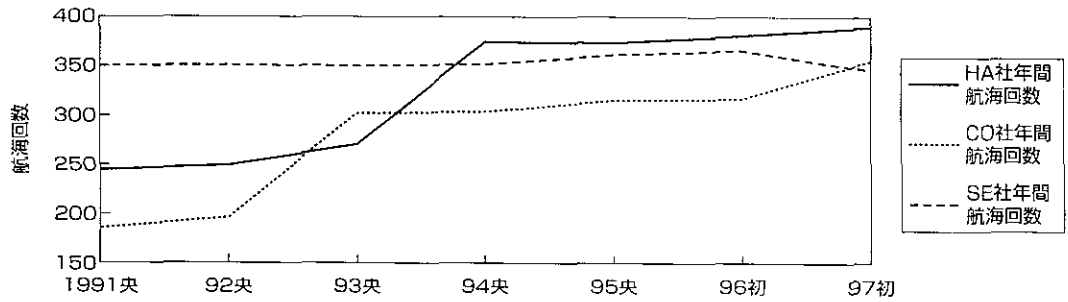
同様に1991年中央～97年初の年間供給 TEU 上位 3 社と増加率上位 2 社を示したのが図 5-1、-2 である。船腹需給を見る上で荷動と対比される最重要項目である年間供給 TEU は韓国勢が上位を占めている。

EVERGREEN は世界一周航路中心の運航体制を取っているので、運航 TEU ではトップを堅持しているが、北米航路での年間供給 TEU は 4 位（118万 TEU）に甘んじている。

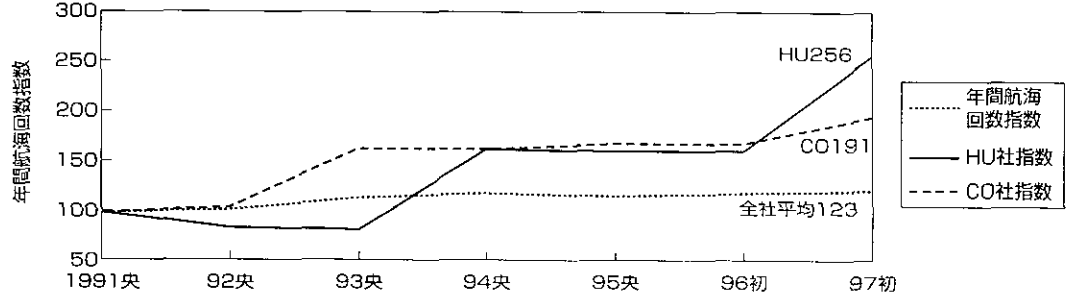
1997年初の年間供給 TEU の上位 3 社は HANJIN：132万 TEU、APL：120万 TEU、HYUNDAI：119万 TEU である。1991年中央から1997年年初までの伸び率は年率で HANJIN：17.0%、APL：4.6%、HYUNDAI：26.7%である。伸び率上位 2 社は上記から APL を除いた HYUNDAI と HANJIN であった。

この間、全体が1.6倍増になっている中、HANJIN は APL を抜き去り、約2.4倍増でトップとなった。一方の HYUNDAI は、年間供給 TEU を約3.7倍に増強し、3 位に躍進した。

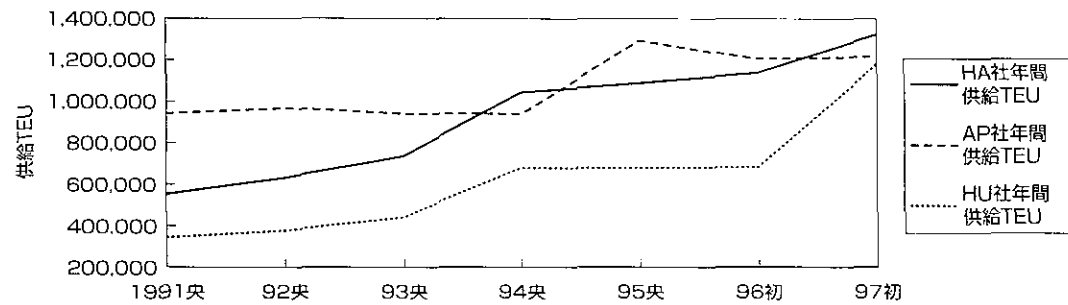
【図4-1】北米航路年間航海回数上位3社



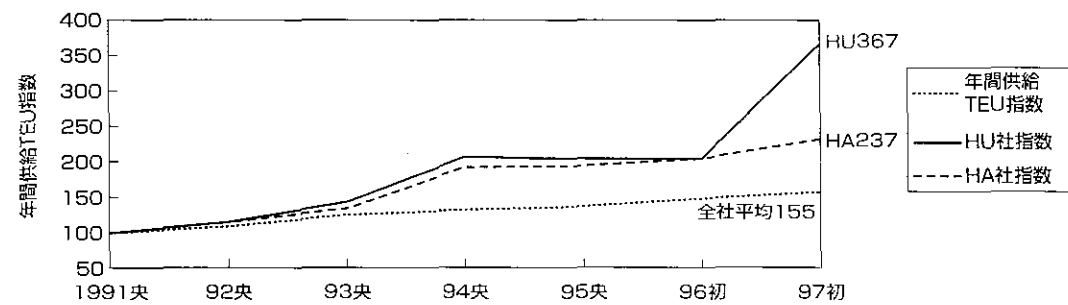
【図4-2】北米航路年間航海回数増加率上位2社



【図5-1】北米航路年間供給TEU上位3社



【図5-2】北米航路年間供給TEU増加率上位2社



タンカー輸送の総合的安全対策について

去る7月2日東京湾で発生したダイヤモンド・グレース号の油流出事故は、流出油量が当初報道された量に比べ結果的に少量であったこと、また気象条件等にも恵まれたこと、および事後処理がスムーズに行われたことなどにより幸いにして大災害に至らなかった。

しかし、当協会としては、東京湾で起きたこの事故は、一旦タンカーによる大規模油流出事故が起きれば国民生活へ計り知れない影響を及ぼすという重大な警告と深刻に受け止め、事故の再発防止に向けて業界を挙げて取り組んでいる。

本件に関連して7月8日には、運輸省海上交通局長より「再発防止のための対策」および「総合的な安全対策」の検討の要請があるとともに、11日には、海上保安庁警備救難部長より「当面の航行安全対策」の周知徹底方要請があった。

当協会はこれらの要請を真剣に受け止め、海運業界として可能な諸対策を講じるため、23日に開催された理事会において資料のとおり、直ちに実施する安全対策および今後の検討項目等を取りまとめ、同日運輸省海上交通局長ならびに海上保安庁警備救難部に対し河村会長より報告を行った。これらの諸対策については、今後関係各委員会・部会で検討の上、必要に応じ理事会の議を経て関係者の理解と協力を得ながら逐次実行に移すこととしている。

【資料】

タンカー輸送の総合的安全対策について

I. 直ちに実施する安全対策

1. 輻輳海域に於ける適切な航海当直体制の再確認及び必要に応じた人員の配置
2. 海上保安庁から指示された東京湾等船舶輻輳海域航行の際の適切な航法及び講ずべき安全対策等の再確認とその励行
3. 油防除部署訓練の徹底
4. 国際安全管理コードの速やかな実施および実施のための支援
5. サブスタンダード船の排除と老朽タンカーの解撤促進の内外への呼びかけ

II. 当協会で検討中または今後検討する安全対策

1. 輻輳海域等に於ける事故再発防止のための航行安全対策
 - (1) 進路警戒船の活用方法の検討
 - (2) VLCCの自主通航路の検討（航行方式の検討）
 - (3) 輻輳海域等に於ける安全促進のための大型船／小型船の体験乗船の実施（相互理解のため）
 - (4) 衝突・坐礁予防システムの開発・評価の促進
2. 乗組員の教育訓練のレベルアップ
 - (1) 操船シミュレータ、タンカー荷役シミュレータによる訓練の導入
 - (2) 外国人船員の乗船前訓練の活用及び制度的バックアップ
3. 水先に関する安全対策
 - (1) 船長と水先人との操船方法の事前確認等の安全運航体制の再検討
 - (2) 事故及びニアミス事例のフィードバック体制の構築
 - (3) 水先の経歴等を考慮した安全な配乗体制の確立
 - (4) 水先人の技能維持方策の検討
4. ダブルハルトンカーの導入等
 - (1) ダブルハルトンカーの導入促進策の検討
 - (2) 船外流出の拡大防止のための技術の開発及び研究の促進
5. 官民一体の大規模流出油事故対応訓練

III. 今後、関係機関への要請を前提に検討する安全対策等

1. 東京湾等船舶輻輳海域に於ける事故再発防止のための航行安全対策
2. 航行環境の整備
3. 流出油防除体制の充実

IV. 海事関係団体による安全対策の検討への積極的協力

随想



オペラあれこれ

(財)新国立劇場運営財団 常務理事 ◆末吉哲郎

海外での国際会議あとの雑談やパーティーなどで日本からのお偉方は、ただニコニコしているだけで周りから浮いてしまっている印象を受けることが多い。

これは外国語の会話が苦手ということもあるが、それよりオペラの話についてゆけないのだという説がある。「パヴァロッティも悪くないけど、ホセ・クエラのラダメス役は立派。声に伸びがある」なんていわれたら、笑ってごまかすしか手がない。

欧米ではことほど左様にオペラは日常的でビジネス・トークでもひんぱんに使われているようだ。主な都市には必らずオペラ劇場があり、社交の場として市民生活の中にすっかり定着している。

わが国にも歌舞伎という立派な舞台芸術がある。これを国際的にもっとアピールして海外でもオペラと同様にビジネス・トークにも登場するようにしたいものだが、実はオペラと歌舞伎はその発生からしておどろく程似かよっているのである。

その歴史であるが、オペラの初演は楽譜が現存しているということで、1600年10月6日にフィレンツェ・ピッティ宮殿で、フランスのアンリ四世とメディチ家のマリーナ姫の結婚式に上演されたペーリ作曲「エウリディーチェ」ということになっている。

一方、歌舞伎が歴史に登場するのもやはり約400年前。奇しくもオペラと同年の1600年7月後陽成天皇の女御である近衛の主催で、出雲の阿国の「ややこ踊り」を見る会が行なわれたとの記録がある。阿国はご存じの通り歌舞伎の創始者とされている女性で出雲大社の巫女の出身。慶長年間に京都の加茂の河原で演じた踊りが人気を集め宮中の人々の目にとまるまでになっていた。

ユーラシア大陸をへだてて西端と東端に位置するヨーロッパのオペラと日本の歌舞伎は400年前の同じ年わずか3カ月ちがいで誕生したことになる。

舞台芸術の点からみても、オペラは大道具、小道具そして機械仕掛けの場面転換で観客を楽

しませる工夫が発生当時からあった。1667年オーストリアのレオポルド一世とマルガリータ皇女との結婚式の余興として上演された「金のリング」は、5幕24場で24回の場面転換があったとそのぜいたくさが歴史に残っている。

一方、歌舞伎の方もこの面では実に多彩で、独自の「花道」ができたのが1736年。そして「セリ」が上ってゆく仕掛けや「回り舞台」が考案されたのが、それから20～30年後。大道具がひっくり返ると、その裏から別な舞台が現われる「がんどう返し」や、役者が文字通り宙を飛ぶ「宙乗り」は19世紀に入ってから現われている。

この他、両芸能共1600年代の女優禁止令によって男が女役をやるといった形態で発達しオペラではカストラート（去勢歌手）によってベル・カントが確立し、女形によって歌舞伎の様式美が完成したという点まで似ている。

さて、わが国にも本格的なオペラ劇場が誕生する。構想から30年、本年3月に東京・新宿に竣工し10月10日に開幕を迎える「新国立劇場」がそれである。オペラのほかバレエ、現代舞踊、演劇等、現代舞台芸術を対象とするもので、三宅坂にある歌舞伎等伝統芸能を上演する国立劇場と対をなすナショナルシアターである。大・中・小の3劇場からなり、オペラ劇場である大劇場は1,800席の客席とその2倍の広さの移動式四面舞台を備え、ハード面では世界のトップクラスのオペラ劇場。総工費800億円は文化庁始まって以来の文化支出という。

運営面ではわが国の舞台芸術振興のための自主公演が基本で各ジャンルを通して30本の演目が予定されている。しかしオペラは、音楽とドラマ、美術を全部抱えこんだ総合芸術で上演には大変時間とカネがかかる。歌手、オーケストラ、コーラスに加え、なかには馬や犬まで登場する数百人規模のものまである。美術面でも大道具、小道具、衣しょう、照明等、多方面に亘り「この世で最もぜいたくな遊び」といわれる。

これらの経費を全部入場料で賄うとなると大変高額なチケットになってしまう。このため欧米では国や州が相当額を負担する他に、アメリカのメトロポリタン歌劇場のように個人や企業の寄付に大きく依存する傾向がヨーロッパでも強くなってきつつある。新国立劇場でも公演事業費約36億円のうち入場料等収入はその半分の18億、残りの赤字分を国と民間で2対1の割合で分担することになっている。このように継続的な文化事業で官民合同のプロジェクトは今まで例がなく、民間企業にも本格的なメセナ活動として理解と支援をお願いしている次第である。

ともあれ、この国際的な芸術をわが国にも定着させ、歌舞伎等わが国の誇るべき舞台芸術と融合させて、新らしく日本的なオペラを世界に発進させる夢をもちたい。

参考文献／「はじめてのオペラ」
（堀内 修／講談社）
「オペラと歌舞伎」
（永竹由幸／丸善ライブラリー）



現地駐在員が語る“香港の明日”

1997年7月1日、香港は歴史的な転換点を迎えました。会員会社の香港駐在員の協力を得て、返還前後の状況や「一国二制度」の将来像、香港経済の行方など現地の印象をレポートします。

新和海運 香港駐在員 伊藤 文彦

主権返還前日より降り始めた雨は、返還休暇明けの3日には豪雨となり、新生香港の仕事始めの出端をくじかれた感があった。街中は、祖国復帰を祝う垂れ幕や飾りで「中国色」に包まれていたが、長雨の為か、心成しか色褪せて見えた。

ところで、7月中頃までは、各種団体の返還を祝うパーティーが相次いだ。久し振りに会った移民Uターン組に帰った理由を聞くと異口同音に「こっちの方が実入りがいいから」。彼等の殆どは、家族をカナダや豪州に残した単身Uターン組である。それにしても、香港人の金儲けへのバイタリ

ティーには驚く。このバイタリティーが無くならない限り、香港の将来は明るいと思う。

しかし、新生香港が抱える課題は山積している。取り分け不動産の異常な高値が気になる。バブルが弾けて日本の二の舞を呈しないか、当地の英字紙「サウスチャイナ」が「レッセフェール（自由放任）こそ、香港経済の原動力であった。」と指摘する一方で、「競争の時代に生き残るためには、シンガポールのように行政による経済への介入が必要となってくるのだろうか」と疑問を呈していたのが気になる。

第一中央汽船 香港事務所長 清水 健

155年にわたり英国統治下に置かれて来た香港が中国に復帰し、特別行政区として新たな歴史を踏み出した。又、世界には前例のない「一国二制度」の壮大な実験が始まった。

実際「一国二制度」の生みの親である故鄧小平氏は生前、「香港が祖国へ復帰して

から50年間政策を変えない。更に言えば、50年後以降も変える必要はない」と明言した。しかし鄧氏はその一方で「1997年以降、香港で中国共産党や中国を罵る人がいても、われわれはそれを許す。しかし（反中国的な言論が）行動に変わり、香港に民主の看板を掲げて大陸に反対する基地にしようと

するならば、干渉せざるを得ない」とも述べている。いいかえれば、共産党支配という体制を守る為に経済利益を犠牲にすることもありうるとのことである。

しかし「一国二制度」はもともと台湾との統一を狙って考案した政策であり、中国

政府は「一つの中国」の悲願に向け、なんとしても香港の「一国二制度」を成功させ、次につなげようとする筈である。

「東洋の真珠」はこれからも輝き続けるかどうか、なお、じっくりと見守っていく必要がある。

OCS・HongKong 取締役経理部長（日本郵船） 根本 忠佳

返還の「歴史的な」日は祝日でしたが、郵船（香港）のオフィス（31階）に参集、返還式典およびブリタニア号を眼下に見ました。

特段の感懐はなく、歴史の時が刻まれたと強いて自分に言いきかせたというのが正直なところです。ただ、この瞬間は香港の「返還」ではなく、「復帰（回帰）」という方が正鵠を得ていると思います。住民の95%以上が広東人であり、言語・社会風土・街の空気等、紛れもなく、広東の一地域であるからです。横文字を使う方が公式的、開化的とされた150年余の風潮も街から薄らいで行くでしょう。個人の基本的人権が復帰後、制限されることを懸念する論調も多く見られますが、中国に復帰した以上、

その中で解決すべきであり、内政干渉に似た議論は避けるべきだと思います。香港人よ、大中国の悠久の歴史の懐の中で、まずはゆっくりと休息して下さい、と願う次第です。

香港の行方は、小生の予見の域を超えますが、中国の製造業・輸送・港灣等社会基盤の現況を勘案すると、経済のハード面では、かげりが訪れると思いますが、金融等ソフト面では、その地位は不動であり、一層重要性を増すと考えられます。いずれにせよ、初代長官である董建華氏が、相手に応じて、広東語・北京語・英語・上海語を使い分けるように、国際性豊かで、たくましい香港人が健在である限り、香港の将来は明るいと思います。

London 便り



最近、英仏海峡を走るブリタニー・フェリー (BRITTANY FERRIES) を見学する機会がありました。このフェリーは白い崖で有名なイギリス側のドーヴァーからフランスのカレーを結ぶフェリーと違って、英国南部の港、すなわちサザンプトンやポーツマス、あるいはプリマスからフランスのシェルブルールやカーン、あるいはサンマロといったブルターニュやノルマンディーの港を結んでいます。ドーヴァー／カレー間のフェリーは海底のユーロトンネルを走る列車と航空機との三つ巴で激しい競争を繰り広げており、フェリー会社間の合併問題や厳しい合理化政策等でよく業界紙を賑わせています。しかし、こちらの航路については現在運航しているのは、このブリタニーとP&Oのみようで、比較的マーケットも安定しており、相応の業績を上げているように見受けられます。われわれの乗ったのは大型のロールオン・ロールオフのフェリー「ノルマンディー号」で、カーン／ポーツマス間99海里を5時間少々で運航します。このノルマンディー号は約27,000トン、長さ162メートル、幅26メートルで、乗客2,120名、乗用車600台を積載することができるということです。乗組員は約130名で大部分がフランス人だそうです。車一台に4～5人乗ると大変割安になるところから乗客のほとんどはホリデー客で、フランス人は海を渡ってイングランドやスコットランドで、逆にイギリス人はブルターニュやノルマンディーで休暇を過ごすわけです。

船内の設備は、純客船の三ツ星プラスといったところでしょうか、客室は二段ベッドの4人部屋が主で、これは夜行の時使われます。昼間はリクライニング・シートを予約するか、サロンで子供相手のショーを見たり、デューティーフリーショップで買物したり、あるいはテレビを見たりすることとなりますが、いずれにしても退屈することはありません。

船内の表示やアナウンスはすべて英語とフランス語の二カ国語で行われ、レストランやショップの値段もすべてポンドとフランで表示されています。

このブリタニー・フェリーの海務担当重役がICS (国際海運会議所) の旅客船小委員会の議長を務めており、その関係でわれわれは船橋を見学させてもらいました。英仏海峡のフェリーは北欧バルト海のフェリーと並び最も安全に関する一般大衆の関心の高いところで、ちょっとした事故でもすぐテレビや一般紙で報道されます。本船は1992年の建造で特に目新しい設備や機器はありませんでしたが、安全については隅々まで配慮されているようです。

見学に同行したのは東京MOU理事長の篠村氏やIMOの技術課長の関水氏、国際船級協会連合(IACS)の神氏等、文字通り船舶安全問題に関しては国際的な専門家ですから、その質問の難しいこと、案内してくれた女性のパーサーはすぐギブアップして、どうぞ勝手に見学して下さいとばかり説明役を降りてしまいました。当直していたのは二等航海士とナントの商船大学を出たばかりの訓練生の二人のみで、英仏海峡を2,000人もの乗客を乗せて航行するにはやや手薄かなと思いましたが、昼間で視界もよく年中この航路だけを走っているわけですから問題ないのでしょう。入出航時は船橋には船長と一等航海士、そして操舵手が配置されるそうですが、ポーツマス入港時、狭い水路の中で岸壁の直前でクグボートも使わず「その場回頭」を行い、船尾からピタリと自動車積み卸しランプのある岸壁に付けたのは、私には神業のように見えました。当直士官にも質問をしましたが、フランス語なまりの強い英語と日本語なまりの英語のコミュニケーションは少々時間もかかるため、安全運航を阻害するようなことがあってはいけないと早めに切り上げました。

この後、船内の豪華レストランで船長心尽くしのディナーに舌鼓を打ちながらも「暴露甲板に乗用車を積載するのはSOLAS条約違反ではないのか」とか「中吊り式の甲板に車を積んで固縛をしないのはおかしい」とか話は尽きませんでしたが、見学者一同、フェリーの安全運航を心から祈った次第です。

(欧州地区事務局長 赤塚 宏一)

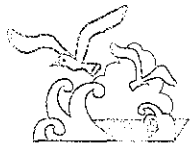
海の日

イベント特集

平成9年7月20日、私たちは国民の祝日となって2度目の「海の日」を迎えました。思い返せば「海の日」は、祝日に制定されるまで戦後50年の長きにわたり、海にかかわる人々が「海の記念日」として祝ってきたという歴史を持っています。海の果たす役割と重要性について広く国民の理解と認識を深め、海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日として昨年から14番目の祝日に加えられました。

夏休みがスタートする時期に当たる7月20日が、海に対して思いを新たにする夏の一日として定着することは、海事産業に携わる者の願いでもあります。

当協会は、この「海の日」を中心に、運輸省等の後援を頂き、次のとおり各種イベントを開催いたしました。



1 日本船主協会創立50周年記念 海のシンフォニーファミリーコンサート

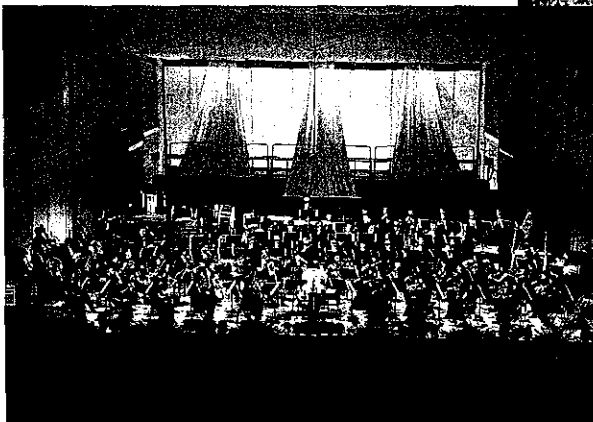
今回で7回目を数えるこのコンサートは、今年が当協会創立50周年にも当たるため、その記念事業の一つとしても位置づけて実施した。

今年は例年を超える反響があり、約20,000名もの応募者の中から抽選で選ばれた3,000名を招待し、7月20日（日）「海の日」の夜に、渋谷のNHKホールにおいて開催した。会場では日本水難救済会による「青い羽根募金」にも協力した。

今回は、当協会創立50周年を祝う意味も込め、祝典序曲によるオープニングで



▲司会・進行の黒田あゆみ氏（左）



▲新日本フィルハーモニー交響楽団

華々しく幕を開け、続けて交響曲「海」へとつなぐ構成で、観客を音楽による海のイメージの世界へといざなった。第2部は「オペラに登場する海」として、歌劇「アイダ」から“凱旋行進曲”、歌劇「蝶々夫人」から“ある晴れた日に”、歌劇「椿姫」から“乾杯の歌”といったオペラの名曲を中心に構成した。黒田あゆみさんの司会・進行で、ヨーロッパを舞台に活躍されているソプラノの浜田理恵さん、テノールの佐野成宏氏を迎え、フランスやイタリアでのそれぞれの楽しい体験談を語っていただいた。矢崎彦太郎氏の指揮による新日本フィルハーモニー交響楽団の演奏、オペラのワンシーンを思わせる巧みな演出、さらには200人による大合唱（東京合唱協会・北区民混声合唱団）も加わり、観客は、躍動感と迫力のあるステージに酔いしれた。

鳴り止まぬ拍手に続けてアンコール1曲目は「威風堂々」、そして、恒例の「我は海の子」をともに合唱した後も、満員の観客から出演者に惜しめない拍手が送られていた。



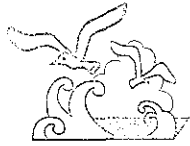
▲歌劇「蝶々夫人」から
愛の二重唱“夕暮れは迫り”



▲東京合唱協会と北区民
混声合唱団による合唱



左から、内藤彰（合唱指導）、▶
矢崎彦太郎、佐野成宏、浜田
理恵の各氏



2 夏休み親子シップウオッチングin横浜

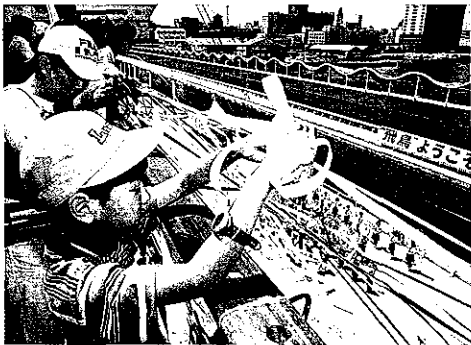
当協会は、日本外航客船協会との共催で、8月1日（金）に外航客船「飛鳥」による夏休み親子シップウオッチングin横浜を開催した。

世界一周などの話題で注目を集める「飛鳥」人気もあって約3,300組の多数の応募があり、その中から抽選により150組・300名の親子ペアを横浜港大さん橋ふ頭から現在建設中の東京湾横断道路手前を回航する3時間の東京湾クルーズに招待した。

まず開会式では、山田登キャプテンから本船と同名の打林飛鳥さんと出口飛鳥君、そしてゲストのチャック・ウィルソン氏が一日船長として任命され、その後プラスバンドの演奏に見送られながら7階デッキでのテープ投げのセレモニーで出港した。

出港後、横浜港に接岸している自動車専用船、コンテナ船や横浜港沖に錨泊中の貨物船、川崎港に停泊中のLNG船等例年になく数多くの船を見る機会に恵まれるとともに、横浜港振興協会の方々に船、港の説明や子供達からの質問に答えていただく等、短い時間ではあったが有意義なシップウオッチングを行うことができた。

また、当日は快晴にも恵まれ、青空の下でビュッフェ形式のデッキランチも予定通り行われ、海を眺めながらの食事に船旅気分を味わうことができた。



▲駒沢大学吹奏楽部による演奏に見送られ、横浜港大さん橋ふ頭より出港



▲左から、山田登キャプテン、一日船長の出口飛鳥君、打林飛鳥さん、チャック・ウィルソン氏



◀デッキランチ

最後に、アトラクションとして船や海に関するクイズ大会やビンゴ大会を行い、閉会式で締めくくった後、消防艇の放水に迎えられながら大さん橋ふ頭に帰港した。



▲ビンゴ大会の賞品を贈るチャック・ウィルソン氏



▲クイズ大会で元気に手を上げる子供たち

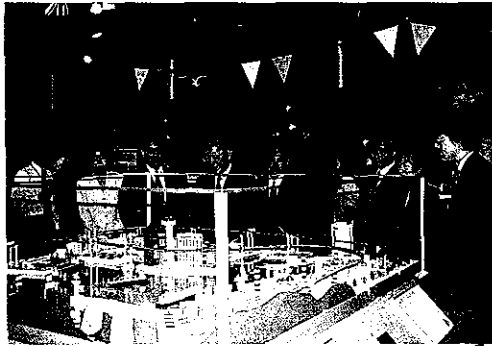


3 日本船主協会創立50周年記念 「船はともだち」展

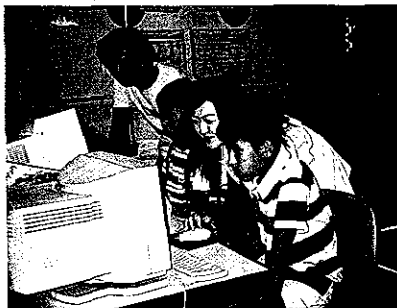
当協会は、NHKスタジオパーク「パークギャラリー」において、7月11日（金）から8月3日（日）までの23日間、「船はともだち」展を開催した。

「海の旬間」関連事業として、また、当協会創立50周年記念事業の一つとして位置づけており、子供たちとその家族を対象とし、「船と暮らし」をテーマに、楽しみながら船と港の役割を学び、船の魅力に触れてもらえるよう企画したものである。

会場では、「自分の船をつくってみよう」という船のペーパークラフトにパソコン上で好きな色を塗ってもらい、着色後、プリントアウトして組み立てるコーナーが人気を集め、子供たちが列を作っていた。



▲内覧会



▲7月11日のテープカット。左から、当協会増田信雄理事長、河村健太郎会長

「観光グルメボランティア」のすすめ

“ガンバレ日本海！支援ツアー”に参加して

ナホトカ号重油流出事故による被害を受けた福井・石川両県の市町村を訪ねる“ガンバレ日本海！支援ツアー”が、「海の日」海事関係団体連絡会の「海の日」行事の一つとして、大日本水産会の主催の下、諸団体から36名の参加を得て、7月25～27日、実施された。

現地を視察して、海や浜辺の美しさに驚いた。7月20日にビーチテラス「かもめういんぐ」がオープンした小舞子海岸（美川町）や、8キロに及ぶ砂浜の上をドライブできる千里浜なぎさドライブウェイ（押水町）では、砂を手ですくってみたが、指の間からさらさらとこぼれ、ここに重油が漂着したとは信じられなかった。

また、本場の越前ガニをはじめ「キトキト（新鮮な、の意）の魚」を供する越前町や、冬に越前海岸を埋め尽くす“越前水仙”が一年中咲く施設がある越廼村、北前船主の館を公開している河野村、そして懸命の努力により豊かな自然を回復しつつある越前松島・東尋坊（三国町）などの見どころも予想以上の回復ぶりだった。

しかし、災禍が取り除かれ、平穏を取り戻したかのように見えた後でも、被災地は目には見えない「風評被害」というハンディに泣いていた。現地を見て納得しないと、繰り返し報道されたおびただしい重油の帯ばかりが今も脳裏に焼き付いて、見てもいないのに座れば油が付着するような海水浴場を思い浮かべ、食べてもいないのに油の臭いがこびりついた魚介の味を連想し、被災地を敬遠してしまうのである。

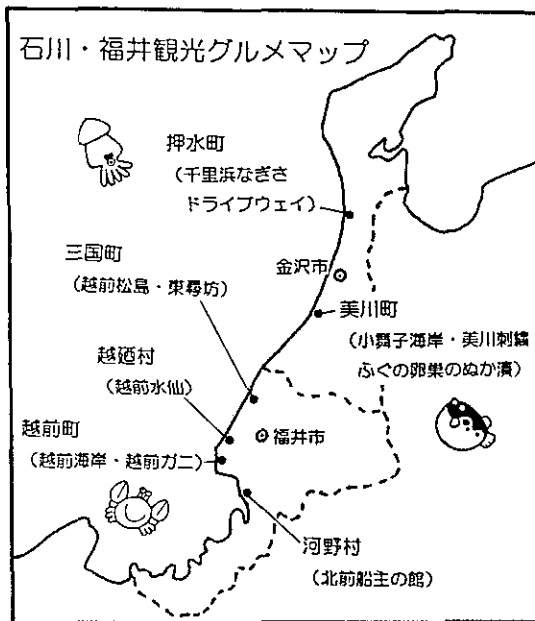
今こそ、新しいボランティアの力を借りてはどうか。名付けて「観光グルメボランティア」。きれいな海を満喫し、キトキトの魚を賞味し、温泉に浸かってリラックスし、帰ったらすっかりよみがえった被災地の話をする。それなら私も、と輪が広がれば、風評被害は薄れていくだ

ろう。

昨今、増えているボランティア休暇制度を柔軟に活用し、被災地への旅をボランティア休暇として認めることもできるのではないか。旅行需要の喚起は、被災地の経済を活性化させる特效薬になるからだ。

被災地の海岸には、感動があった。目の前に広がる美しい海岸にテレビで幾度となく見た汚れた海を重ねれば、砂粒を丁寧に拭った数えきれないほどの人の手を思わずにはいられなかった。被災地には、一般の観光地が忘れかけている人間の手のぬくもりが残っていると感じた。

私たちが被災地を訪れることで被災地の経済を潤し、私たちの心をも潤す、これが被災地と「観光グルメボランティア」との望まれる関係ではないだろうか。さらに、「観光グルメボランティア」が被災地に魅せられて「常連客」になった時、ほんとうの復興が始まるのだろう。（当協会 調査広報部広報課 廣田 かほ里）



海運 ニュース

1. IMO 第43回航行安全小委員会 (NAV43) の模様
—航行の安全に関する「海上人命安全条約」第V章の全面改正は継続審議—
2. フィリピン人船員の今後
3. 最近における内航輸送の現状

1. IMO 第43回航行安全小委員会 (NAV43) の模様

—航行の安全に関する「海上人命安全条約」第V章の全面改正は継続審議—

国際海事機関 (IMO) の航行安全小委員会第43回会合 (NAV43) が1997年7月14日から18日までの間、ロンドンのIMO本部で開催され、船舶の航路指定・船舶通報制度、航行の安全に関する設備の性能基準、および航行の安全に関する設備の搭載要件等を規定した「海上における人命の安全のための国際条約」(SOLAS条約) 第V章の全面改正について審議が行われた。今次会合における主な審議結果は次のとおりである。

1. 航路指定および船舶通報制度

- (1) 南アフリカ沿岸周辺における分離通航方式および積載タンカーの航行規則について

FA PLATFORM および ALPHARD BANK 沖の分離通航方式を採用するとともに、積載油タンカー通航規則を変更し、満載喫水線用帯域の夏季帯に西航通航帯の全てを含ませる分離通航方式の提案については、原案どおりで次回海上安全委員会 (MSC69: 98/5月開催予定) で採択、採択後6カ月後に導入するよう要求することを合意した。

- (2) マラッカ・シンガポール海峡分離通航方式および強制船舶通報システムについて

審議に先立ち、沿岸3国 (インドネシア、マレーシアおよびシンガポール) を代表してマレーシアから提案趣旨説明、および各国からの質問に応じて現在沿岸3国および日本により行われている水路再測量後の新

分離通航方式の大きな変更等は考えていない旨補足説明があった。

審議の結果、一部変更を行った上で、次回 MSC69 で採択後6カ月で導入するよう要求することを合意した。しかし、マレーシア沿岸水域の全域に設定される沿岸通航帯 (ITZ) については、実質的に国際海峡の通航を制限するものであることから、米、露、および豪が立場を留保し次回 MSC69 で検討されることになった。

- (3) 地中海 BONIFACIO 海峡の航行安全向上のための対面航路、警戒水域、避航水域の設定、および強制船舶通報制度の導入について

審議の結果、一部変更を行った上で、次回 MSC69 で採択後6カ月で導入するよう要求することを合意した。

- (4) 英国北西に位置する HEBRIDES 諸島西の深水深航路について

総トン数10,000トン以上で積載状態にあるタンカーの利用が推薦されている同深水深航路を、水深の再測量に伴い航路設定位置の一部を変更する提案については、次回 MSC69 で採択後6カ月で導入するよう要求することを合意した。

- (5) スペインの地中海沿岸に位置する CABO DE GATA の分離通航方式と任意の船舶通報制度について

分離通航方式については、次回 MSC69 で採択後6カ月で導入するよう要求するこ

とを合意した。また、任意の船舶通報制度を確認した。

(6) 英国北西のMINCHES 航路における船舶通報勧告の励行について

同推薦航路の利用が勧告されている上記航路において、利用度が高い反面、同航路入域前に行うことが勧告されている船舶通報はほとんどの通航船舶で行われていないため、通報を行うようSN（セーフティ・オブ・ナビゲーション）サーキュラーで早急に周知することが合意された。

(7) 群島航路帯の指定・採択および変更に関する一般通則、およびインドネシア群島航路帯指定について

1) 群島航路帯の指定・採択および変更に関する一般通則については、国連海洋法条約の内容に沿った修正が行われるとともに、総会決議 A.572 (14)「航路指定の一般通則」を2つのカテゴリーに編成し、従来の航路指定の一般通則を第一カテゴリー、群島航路帯の指定・採択および変更に関する一般通則については第2カテゴリーとすることとされ、次回 MSC69 において検討の後承認される見込みである。

2) インドネシアの南北3ルートの群島航路帯指定については、審議の結果、「群島航路指定の一般通則」の規定に基づく航路指定の様式および表示等に関して更なる慎重な審議が必要であるとの判断から、次回 MSC69 において再審議されることになった。また、審議においてインドネシアから群島航路帯提案は、通常通航航路の部分指定であること、および群島水域内の無害通航権を国連海洋法条約に基づき認めること等が確認された。

(8) North Hinder から German Bight 間のタンカー用強制航路の利用と適用船舶について

英国の東岸に位置する港間を航行するタンカーが上記航路を利用した場合は、迂回を余儀なくされ航程が伸びるばかりか、航

行上の危険性が高まることから、英国東岸に位置する港間（Orkney, Shetland Ids を含む）を航行するタンカーは適用しないことで、次回 MSC69 で承認の上、SN（セーフティ・オブ・ナビゲーション）サーキュラーで回章することとなった。

2. SOLAS 第V章の改正について

NAV42 (96/7月開催) 時点でまとめられたV章改正案文書をベーシックドキュメントとし、1規則（適用）、2規則（定義）、3規則（免除）は最後に検討することとして審議が行われた。

しかしながら、1規則（適用）Para 2 から3規則（免除）および16規則（システム設計の一般的要件）から19規則（航行システム及び機器の承認及び検査）については、議論には至らなかったため、これら規則に規定されている、VDR（Voyage Data Recorder）、自動船舶識別システム（AIS）、およびIBS（Integrated Bridge System）など、現行のSOLAS第V章には存在しない新しい機器の搭載要件など最も重要な点については、次回 NAV44（98/7月開催予定）でさらに検討し、2002年の発効を目指すこととなった。

3. 航行安全装置

(1) 以下に記載する航行安全設備の性能基準案が作成され、次回 MSC69 において採択することが合意された。

1) トラック・コントロールシステム

ヘッディング・コントロール・システムにおいてオプション要件であるトラック・コントロール・システムについて性能基準案が作成された。

2) 音響測深機

既存の音響測深機が深知してきた200mの大陸棚については、電子測位装置（GPS）が代用するとの見解により、測深範囲は、2m～400mが2m～200mとなった。

3) 電子磁気コンパス

本装置装備の目的としては、ジャイロ

コンパスの搭載は強制されないが方位情報を必要とする機器の設置が求められる等、小型船舶に装備して方位情報を得ること。また、磁気コンパスを使用できないHSC（ハイスピードクラフト）等で使用することが確認された。

4) GPS/GLONASSがコンバインされた船舶搭載用受信器

5) 全世界的な自動船舶識別システム AIS (Automatic Identification System)

MSC67において合意された、“AISはただ一つの全世界的システムとして長期計画で実施される”旨を再確認し、船対陸上局および船対船で自動的に船舶識別を可能とするものであればいかなる方式(DSC方式、放送方式)のAISも全世界的システムとなりうるとの考えで性能基準が作成されたが、本性能基準案では、通報容量が2000reports/min(1分間当たり2,000隻のデータ)となったため、現段階では放送方式のみが可能となった。また、貨物の種類に関する情報を船対船に提供することについては、権限のある当局の要求がある場合のみ提供することになった。

(2) VDR: Voyage Data Recorderの性能基準案について

第40回設計設備小委員会(DE40)が作成した総会決議案(DE40/12/Add. AN-NEX 5)をもとに審議が進められた。しかし、同案については、自動浮揚または非自動浮揚の要件のいずれの要件も読み取れるような内容になっているため、自動浮揚性能については、総会決議A.662(16)「非常用無線装置の自動浮揚機構に関する性能要件」を引用するとともに、耐火性能等に

関しては、IECが作成する技術試験基準によることとされた。その他、事故やニヤミス等により、記録が消去されないようにする修正がなされた上で承認され、第20回総会(97/11月開催予定)での採択のために送付されることとなった。

(3) 電子海図表示および情報提供システム(ECDIS: Electronic Chart Display & Information Systems), およびラスターチャート表示システム(RCDS: Raster Chart Display Systems)性能基準案について

プレナリーおよびワーキンググループにおいて、英国をはじめとする大勢が紙海図との同等化に賛成したため、ドラフティンググループ(DG)でRCDSの性能基準案を討議することになった。

DGでは、RCDSはすべてのENC: Electronic Nautical Chartsが利用できるとともに、ECDISの性能基準に合致していなければならないこと、また、最新のデータが記載された紙海図と併用することを満足すれば、現行SOLAS V章20規則:航海用刊行物に準拠した紙海図と同等のものであると認め、性能基準案を作成した。

しかし、プレナリーにおいて、露および日本から今次NAV43においては、十分な検討が行われていないこと、RCDSはECDIS同様にIHO(国際水路機関)を含む水路関係当局によって討議されるべきであり、今次NAV43での性能基準案の合意に反対する意見が出され、今次会合で取りまとめられた性能基準案については合意されず、審議結果をそのまま次回MSC69に送り、その場で性能基準案を採択するか、次回NAV44で継続審議するかが決定されることとなった。

2. フィリピン人船員の今後

改正STCW条約が1997年2月1日発効した。これに伴い、従来の1978年条約による資格証明は、2002年2月1日までは認められることとな

ったが、それ以降は改正条約の基準を満たすことが義務づけられている。また、今回の改正では締約国各国政府が条約を確実に実行している

ことを確認するため、1998年8月1日までにIMOに自国の船員教育・訓練施設、資格証明等に関する法令・制度・体系等の送付が義務づけられており、さらに送付された内容が改正条約の基準を満たしていると認定されれば、いわゆるホワイトリストにその国名が掲載され、当該国政府により承諾された施設以外の施設で資格を取得しても改正条約の基準を満たすことにはならないとされている。

条約が発効した今、世界中の海運関係者の関心はフィリピンに集中している。同国の訓練施設のうち何カ所が改正STCW条約に適合した施設となるのか。20万人とも30万人ともいわれている既存船員を2002年2月1日以降もこれまでどおり乗船させることができるのかなど。

このような状況下、本年4月10・11日の両日、Lloyd's Ship Manager (LSM) 主催の“The 2nd LSM Philippine Manning and Training Conference”が開催された。会議には、世界各国の船主、船舶管理会社、船員教育機関、政府機関、船員組合の関係者等約400名が参加し、関心の高まりが伺えた。会議では当然、改正STCW条約の履行に関するフィリピン政府の対応状況等が中心となり、白熱した議論が行われた。以下、DOLE(フィリピン労働雇用省 Department of Labor and Employment) のQUISUMBING 長官他フィリピン政府関係者の改正条約対応状況に関する説明をかいつまんで紹介する。

フィリピンはホワイトリストに載るだろう。このため、

- Qualified Documents (資格証明) は、1997年中に完成させるべく、作業中である。
- Maritime Training 用 Action Plan は、現在MTC (海技訓練評議会 Maritime Training Council) で検討中である。
- 今後の課題として Quality Assurance System (資格保証システム) の確立を目指す、等々。

これら「検討中」、「作業中」、「目指す」に対し、現地および欧州系のマンニング関係者等から強い危惧の念が表明されたのはもちろんであ

り、もしフィリピンがホワイトリストに載らなければ、フィリピンにある150の教育訓練校および325の Manning Agent が潰れるだろうとの意見も飛び出したほどだ。

さらに会議では、フィリピン政府より既存船員の改正条約に対応する教育訓練についての責任は Shipping Company、Manning Company にあるとの注目すべきコメントもあった。非公式な発言かもしれないが、既存船員の改正条約に対応する教育訓練の責任を船社あるいはマンニング会社に転嫁した発言である。

既存船員の取り扱いについては、誰の負担で、はともかくとして、フィリピンは世界最大の船員供給国であるところから、今後のフィリピン政府の動向が大いに注目されている。

既存船員が改正条約により新たに義務づけられている訓練のうち特に、Basic Safety、Advance Fire-fighting、Tanker Familiarization 等の安全訓練を受講できる施設がフィリピンにおいては不足しているようである。以下は、フィリピン、マニラ郊外における安全訓練を受講できる代表的な二つの施設の概要である。

1. CMRFI (Consolidated Maritime Resources Foundation, Inc.)

マニラから車で南へ約1時間の CAVITE 地区にある CMRFI のオーナーは、フィリピン人 EPIFANIO JOAGUIN 氏であるが、1992年にノルウェー船主協会 (NSA) と提携し、同協会から各種設備の寄贈を受けている。

同校は、1983年に SOLAS (Basic Safety) の訓練コースとして設立された。以後、Tanker Course、Advanced Fire-fighting Course 等を順次導入し、現在では50人を超えるスタッフにより21の訓練コースが設けられている。

また、改正STCW条約の要件を満たした訓練コースとしてノルウェー・デンマーク両政府の承認を得ており、ノルウェー・デンマーク船社に加え、MOBIL、ESSO、TEXACO、BP等のメジャー系タンカー会社、フィリピンの主なマンニング会社が既に訓練生を派遣している。

2. IDESS (IDESS Maritime Center (SUBIC) Inc.)

IDESS は、1989年スウェーデンとノルウェーに設立された The International Development Environmental Shipping School のマニラセンターで、1991年に設立された。

スービック湾に面して建てられている同校は1. CMRFI と同様に改正 STCW 条約の要件を満たしていると思われる訓練設備を有し、主としてスカンジナビア諸国の船舶に乗り組むフィリピン人船員が派遣されている。

その他にも、フィリピンにおいては改正 STCW 条約に適合するであろう施設を有する訓練施設が数カ所存在するし、新たな施設の建設も計画されているようである。

職員だけで5、6万人にもおよぶ既存船員に

対しどの職種にどのような訓練が必要になるのかはフィリピン政府の今後の判断によるため、必要となる訓練を2002年2月1日までに行うことが物理的に可能なか否かを現段階で論ずるのは難しいが、これから2002年2月1日までは既存船員が所要の訓練を受講する必要があるため、これらの施設に集中することは確かであろう。

フィリピンがホワイトリストに掲載され、さらにフィリピン人船員が2002年2月1日以降もこれまでと同じように適正な資格を有し、世界各国の船舶に乗り組むことができるよう、大所高所の見地からの協力も含めた検討が必要なのではないか。

3. 最近における内航輸送の現状

内航海運は、国内輸送機関別貨物輸送量の約43%（トンキロベース）を担う基幹的輸送機関である。特に、石炭、金属、非金属鉱物、セメント、石油製品など産業基礎資材の分野においては、内航海運が大きな役割を果たしている。

1996年度の輸送実績は、運輸省「内航船舶輸送統計年報」によると以下のとおりである。

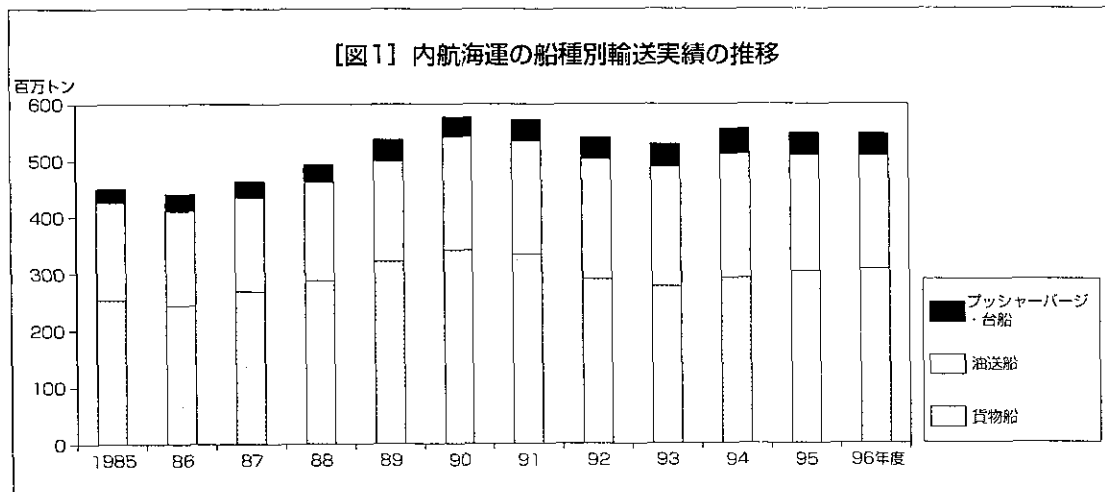
1. 輸送量の推移

1996年度の輸送実績は、輸送トン数5億4,691万トン、輸送トンキロ数2,418億トンキロとな

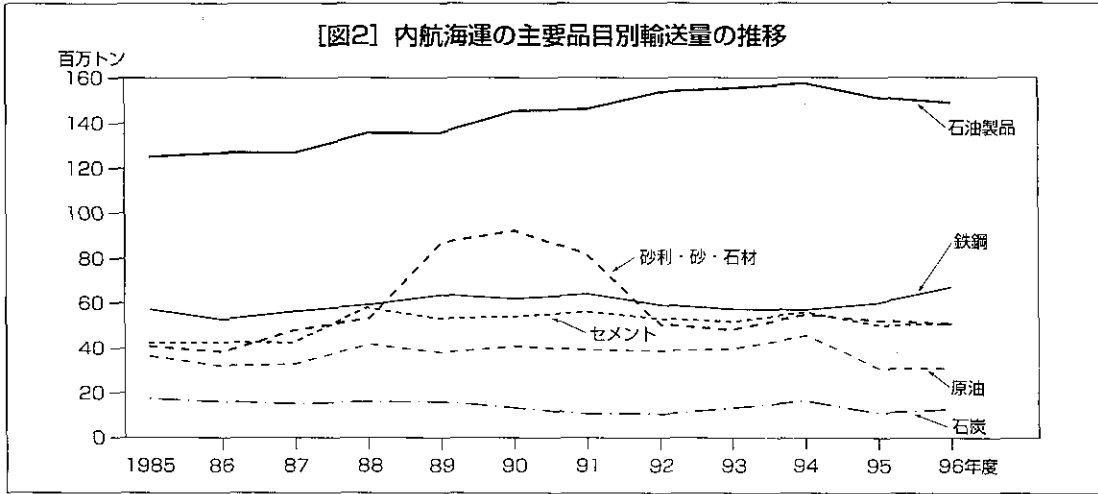
った。1994年度の景気回復によって増加したものの、1995、96年度と再び輸送実績は漸減している（図1参照）。

2. 船種別輸送量

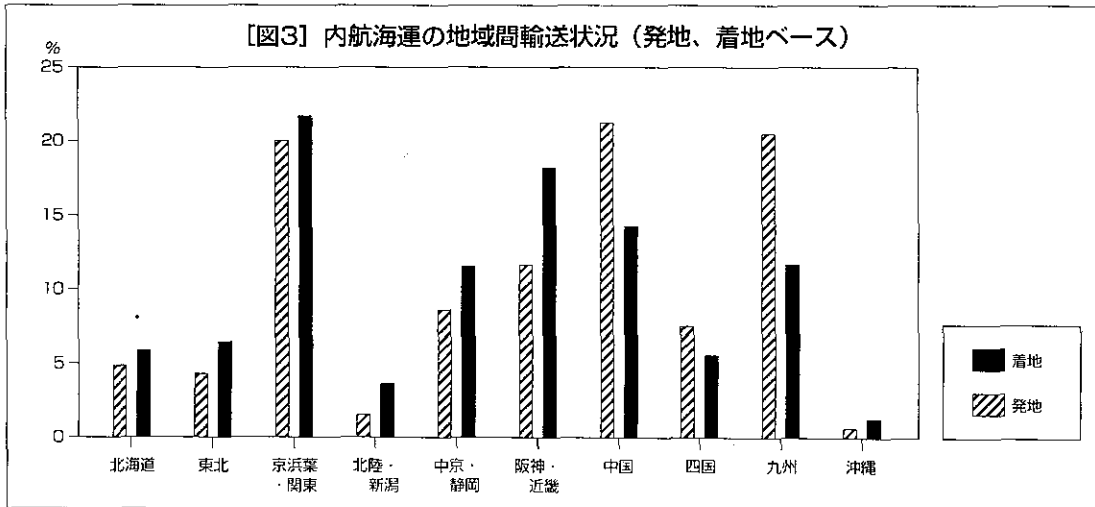
船種別にみた1996年度のトンベース輸送量は、貨物船が3億663万トン、油送船が2億335万トン、プッシュャーバージ・台船が3,692万トンである。貨物船は1994年度以降再び増加が続いている。一方、油送船は、逆に1995、96年度とともに減少した（図1参照）。



【図2】 内航海運の主要品目別輸送量の推移



【図3】 内航海運の地域間輸送状況（発地、着地ベース）



3. 主要品目別輸送量

主要品目別輸送量は図2のとおりである。

輸送量で最大のシェアを占めている石油製品の1996年度輸送量は、1億5,036万トンで前年よりもわずかに減少している。また、砂利・砂・石材、石灰石、セメント、原油、石油製品などの品目が前年度に比べ減少している中で鉄鋼、石炭、LPG・その他のガスが増加している。特に鉄鋼は1996年度に過去最高を記録した。

4. 地域間輸送状況

内航海運の発地・着地別の貨物取扱量を地域

ごとに仕分けしてみると、図3のとおりとなる。

内航海運は、定期航路を除くと積み荷を求めて地域を限定せずに全国的に活動しているが、主要荷主の鉄鋼、石油会社などの事業所が太平洋ベルト地帯に集中していることから、発地・着地ベースともに輸送量のほとんどが関東以西に集中している。

発地ベースでは、中国、京浜葉・関東、九州、阪神・近畿の順位で、また、着地ベースでは、京浜葉・関東、阪神・近畿、中国、九州の順位でウェイトが高くなっている。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 建築業協会

設立 昭和34年（1959年）4月

沿革 建築業協会は、明治44年9月、建築業界の体質改善と社会的地位の向上を図るため、東京と大阪の有力な建築業者によって創設され、建築業に対する社会的認識・理解の促進、業界の地位の向上に大きな役割を果たしてきた。昭和19年、戦争遂行上の行政措置のもとに解散した。

戦後、日本経済の高度成長とともに、建築業界も大きく発展し、昭和32年5月、任意団体として建築業協会が発足、その後昭和34年4月には財団法人建築業協会の設立をみた。

財団法人建築業協会は、公共事業予算の確保と価格の適正化、都市防災化の促進、都市再開発の促進、民間活力の活用などについて、さまざまな調査研究、主張・要求を行ってきた。

その後、社会経済情勢が著しく変化する中、新しい時代に即応した体制の整備を図る必要上、昭和59年4月、財団法人から社団法人へと組織変更が行われ、社団法人化によって会員数は大幅に増加、委員会組織も再編し、関西支部を設置、今日に至っている。

組織 会長 今村 治輔（清水建設社長）
理事 33名（会長・副会長含む）

会員 85社

（国内で建築業を営む総合建設業者）

職員 17名

所在地 東京都中央区八丁堀2-5-1

URL <http://www.alpha-web.or.jp/bcs>

E-mail bcskoho@alpha-web.or.jp

現在の活動

平成7年4月、建設省は「新しい競争の時代」を迎える建設産業の将来像と今後の建設産業施策の基本的方向を示す「建設産業政策大綱」を策定した。建築業協会はこれを受けて、平成8年11月、協会が主導的に果たすべき役割と活動テーマの重点を明らかにした「BCS行動計画」を策定、より豊かな未来社会の実現に向けてアクティブに事業の推進を図っている。

BCS 行動計画の概要

建設省が策定した「建設産業政策大綱」を受けて、(株)日本建設業団体連合会は、平成8年5月、建設業界が複雑化する社会経済環境



▲テクノフェスタ21に参加出展

の中で自らが変革していくことの必要性を説いた「日建連ビジョン」を策定した。「BCS行動計画」は建築業協会がこれらを受けて策定したもので、「建築を通じて社会に貢献する」という協会の果たすべき役割と活動テーマの重点を明らかにしている。

自ら取り組むべき課題として5つの重点課題を掲げ、「社会に役立つ建築業協会」を目指して、建築物の品質確保・向上、コストの縮減、規制緩和の推進等、建築業界が当面する重要かつ緊急の課題にも積極的に取り組んでいくこととした。

5つの重点課題

1. 多様な選択機会の提供による建築ニーズへの対応
2. 建築物の生涯価値の向上とライフサイクルコストの縮減
3. 自然と人間が共生する豊かな環境の創造
4. 災害に強い安全・安心の街づくり

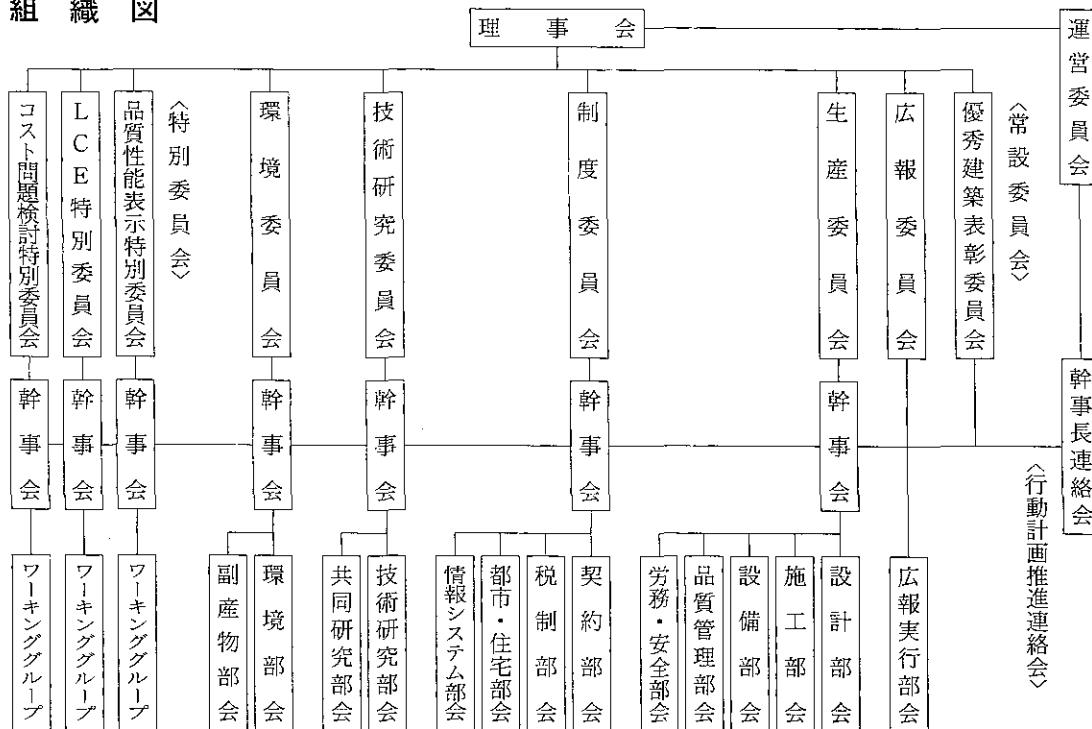
5. 新しいコミュニケーション・ネットワークの形成

行動計画の実行に向けて

建築業協会は、上記行動計画の実行に向け、直ちに従来の組織の見直しを行い、平成9年4月より6つの常設委員会に再編・強化したほか、行動計画に沿ったテーマや緊急を要する重要問題等に対応するため、品質性能表示、ライフサイクル・エンジニアリング、コスト問題の3課題について有期の「特別委員会」を設けるとともに、各委員会の活動を円滑に推進するため、各委員会の幹事長で構成する「幹事長連絡会」を設置した。

21世紀に向けて、行動計画に基づき「建築を通じて社会に貢献する」という当協会の役割をより高いレベルで実現するため、ユーザー・地域・社会の視点を重視しながら諸活動を積極的に推進していくこととしている。

組織図



海運雑学ゼミナール 第89回

ついに英国には戻らなかった 至高の銀杯 「アメリカズカップ」

国際ヨットレースの最高峰といわれ、世界のヨットチームが最先端の技術と国の威信をかけて最速を争う「アメリカズカップ」。その歴史は1851年（日本では嘉永4年、ペリーが浦賀に来航する2年前）にまで溯り、近代オリンピックよりもはるかに長い歴史を誇る。

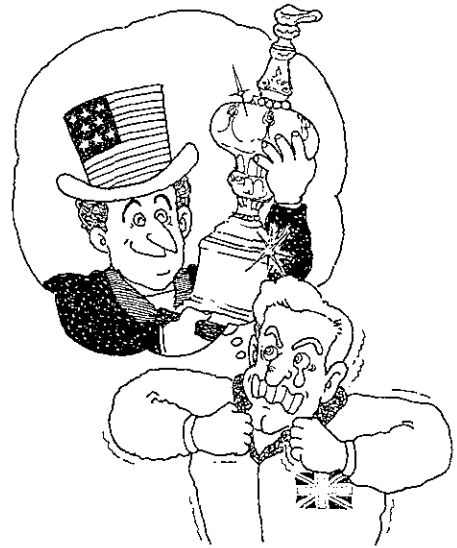
発端はロンドンの第1回万国博覧会を記念したワイト島1周ヨットレース。主催者の英国ロイヤル・ヨット・スクォードロンが唯一の外国艇として米国の参加を要請したのは、当時ボルチモア・クリッパーと呼ばれる快速帆船を駆使し、振興海洋国として勃興しつつあった米国への英国の自信に満ちた挑戦ともいえた。

これを受けたニューヨーク・ヨットクラブ(NYYC)は、当時最高の技術を結集した101フィートスクーナー「アメリカ号」を建造。大西洋を渡り英国に乗り込む。

1851年8月22日に行われたレースは大方の予想を覆しアメリカ号が圧勝。このとき授与されたのが高さ68.58センチの古代ローマの水差しを模した純銀のトロフィーだった。「100ギニーカップ」と呼ばれたこのありふれたトロフィーが、その後「アメリカズカップ」と名を変え、世界のヨットマンが憧れる「至高の銀杯」になるとは当初は誰も想像しなかった。

レースの惨敗で世界に冠たる海洋国家の威信を傷つけられた英国は、雪辱を期して1870年8月8日に米国に再挑戦するが失敗。以後140年余りの間に29回繰り広げられたアメリカズカップの歴史はここから本格的に始まる。しかしカップは現在まで一度も英国に戻っていない。

このレースは、オリンピックのように国際組織によって運営されるのではなく、参加艇も各



地のヨットクラブの代表に過ぎない。しかし欧米などでは、その勝敗に各国の元首から経済・産業界までが一喜一憂する。

その理由は、このレースが当初から、クルーの技量はもちろん造船を中心とする各国の工業技術の最新成果を投入し、いわば一国の海事技術の総合力を競い合ってきた伝統にある。最近では、艇の建造から遠征費まで含めた費用が数十億円、参加チーム全体では数百億円の巨費が投じられるといわれる。

140年余りの歴史を通じ、巨額の財貨と時代の叡智を飲み込み続けてきた、おそらく世界一高価な銀の水差し——アメリカズカップ。その奪取をめざし日本を始めとする世界の有力チームが、今、着々と準備を進める。次回は2000年にニュージーランドで開催される。

舵がなくても方向は自由自在 タグボートの魔法のプロペラ

船にとって舵は、なくてはならない重要な装置だ。舵がなければ、方向を変えられないだけ

ではなく、そもそも方向が定まらない。もし航海中に舵が故障したりすれば、あとはエンジンを止めてただ漂流するしかない。

ところがこれほど重要な舵を持たない船もある。タグボートだ。タグボートが舵なしで自由に移動できる秘密は特殊なプロペラにある。

最近のタグボートで最も多く使われているのがZプロペラ。ダクトと一体化したプロペラを360度自由な方向に旋回できるようにしたもので、通常、2基を1組にして装備し、それぞれの向きを自由に組み合わせてコントロールすることで、前進・後進・横や斜めへ方向の移動・回転など、実に複雑な動きが可能だ。

最近ではZプロペラに主力の座を奪われたが、フォイトシュナイダープロペラも同様の機能を持つ。しかしその形はやや変わっている。

櫓の形の翼を円形に配列した翼車を、船体から下方向に取りつけたもので、それぞれの翼面に対し直角となる線の交点が翼車の中心からずれた位置にくるように、回転しながら翼面角度を調整する巧妙なメカニズムを持つ。

この交点の中心からのずれの位置を変えることで自由な方向に推力を向けることができる。こちらの場合も、2基1組で微妙な方向コントロールができる点は、Zプロペラと同様だ。

こうした特殊なプロペラによるミズスマシのような機動性が、強力なエンジン出力とともに、巨大船を自在に動かすタグボートの高度な機能を支えている。

ゴーストライターが書いた マルコポーロの世界旅行記

モンゴル帝国の支配者フビライ・ハーンに重用され、西欧人が見たこともない東洋の国々を自由に見聞した偉大な東方の旅行者マルコ・ポーロにとって、帰国後の暮らしは、どうやらあ



まり快適なものではなかったようだ。

マルコが帰国した当時、ベネチアとジェノバは地中海の海上貿易の覇権を競って激しく争っていた。両者は1298年9月6日、ダルマチア海岸沖の海戦でついに雌雄を決するが、勝利したのはジェノバで、ガレー船の指揮官として参戦していたマルコは7,000人の捕虜の一人としてジェノバの獄舎につながれた。

このときたまたま同じ獄舎に居合わせたのがルスティケロという無名の冒険物語作家だった。マルコの思い出話を聞き、壮大な冒険物語の構想を得たルスティケロは、マルコをくどいて、興味深い異郷の旅の膨大な記録を口述させ、ついにあの「世界旅行記」を完成させる。

なぜマルコ自身が、これを書こうとしなかったかは良く分からない。しかし、もしこの幸運なゴーストライターとの出会いがなかったら、その後何百年もの間人々を魅了し、コロンブスに東洋への新航路発見を夢見させた偉大な著作は生れていなかっただろう。そしてもしそうだとしたら、大航海時代の始まりもまた何世紀か遅れていたかもしれない。



7月

- 2日 東京湾を航行中のVLCC「ダイヤモンド・グレース」(約260,000%)が船底接触し、1,556kl(推定)の原油が流出した。
(本誌7月号P.43囲み記事参照)
- 8日 ダイヤモンド・グレースの油流出事故に際し、当協会は運輸省海上交通局長より、再発防止のための対策および総合的な安全対策につき検討方、要請を受けた。当協会は、再発防止の姿勢を強調するとともに、同日、会員に対しその旨連絡を行った。
(以下当該事故関連項目についてはP.13囲み記事参照)
- ◎ 古賀誠運輸相は、海上安全船員教育審議会水先部会に、「水先制度の今後のあり方」を諮問した。
- 10日 運輸省は、1997年上半期(1~6月)の新造船建造許可実績をまとめた。それによると、国内・輸出船合計で178隻・447万%で、前年同期に比べ37隻・80万%(15.3%)の減少となった。
- 11日 ダイヤモンド・グレースの油流出事故に際し、当協会は海上保安庁警備救難部長より、東京湾等輻輳海域における大型タンカーの当面の航行安全対策の徹底について周知方、要請を受けた。当協会は、同日、会員に対し諸事項の遵守の徹底を周知した。
- 16日 運輸省海上交通局は、平成9年版「日本海運の現況」(海運白書)を発表した。
(P.2特別欄参照)
- 17日 ナホトカ号重油流出事故を調査する第5回日ロ海洋汚染防止当局間会合が、14日からモスクワで開催された。事故原因については、船体の老朽化とする日本側と海中浮遊物との衝突とするロシア側の主張がかみ合わず、物別れに終わった。
- ◎ 日本船舶輸出組合は、1997年上半期(1~6月)の輸出船契約実績を発表した。それによると、155隻・564万%と、%ベースで前年同期比22%の増加となった。
- 18日 IMOの第43回航行安全小委員会(NAV)が14日からロンドンで開催され、SOLAS(海上人命安全)条約第5章の全面改正などを審議した。
(P.24海運ニュース1参照)
- 22日 ザ・グローバル・アライアンスを構成する大阪商船三井船舶、APL、OOCLの3社と現代商船は、1998年初めから太平洋航路で、協調配船と相互スペース交換を行うことで合意したと発表した。
- 23日 当協会は定例理事会を開催し、「タンカー輸送の総合的安全対策」をまとめ、運輸省海上交通局長ならびに海上保安庁警備救難部に対し報告を行った。
- 24日 当協会港湾協議会と外国船舶協会は、事前協議制度の改善に向けた提案を取りまとめた。日本港運協会と港湾労組との現行の二者・二者協議について、当面は同制度を維持していくが、段階的に新方式へ移行するよう求める内容となっている。
- 31日 事前協議制の改善協議会(運輸省、当協会港湾協議会、外国船舶協会、日本港運協会)が開催された。



7月の定例理事会の様様

(7月23日、日本船主協会役員会議室において開催)

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 (7月号 P.30海運ニュース1参照)
2. 船舶検査の合理化について

日本籍船において、船舶検査証書の有効期間を4年から5年に延長することなどを目的とする船舶安全法の一部を改正する法律が6月5日に国会を通過し、6月11日公布された。これを受けて、証書の有効期間延長に伴う具体的な検査方法を定めた船舶安全法関係省令が7月1日付で公布、施行された。改正の要点は、検査前の打ち合わせ、計画保全方式の導入、効力試験の強化、船底検査の分離などである。

さらに今回の改正では、「検査と証書の調和システム」が導入された結果、現行の検査完了日を証書有効期間の起算日とする方式から、証書発給日(Anniversary Date=AD)の概念を導入することによって、ADの前後3カ月以内に検査を実施した場合は、次回検査までの起算日(AD)を変更しない方式とされた。またNK船級船にあっては、検査を4回日の年次検査(4年目)から開始出来るコメンズ・コンプリート方式が導入される予定である。

一方、7月1日以降に定期検査を受けた船舶から、順次5年証書が発給されることとなるが、5年制移行後は定期検査と船底検査を同時に受けなければならないため、これまで定期検査を4年に2回、船底検査を5年に2回の間隔で検査を実施してきた船舶については、新制度移行にあたっての経過措置が必要となる。このため、当協会/NK間で具体的な内容について検討を続けている。現在のところ、船底検査が定期検査の後であり、同時に受検することが出来ない船舶に対しては、定期検査の前後1年間の猶予期間を設けて分離が認められる予定である。また、検査強化プログラム(ESP)対象船(定期検査と船底検査の同時受検が義務付けられている)であって、船底検査が定期検査の後で分離実施される船舶については、ポートステートコ

会員異動

○退 会

平成9年7月31日付
株式会社リンコーコーポレーション
(京浜地区所属)
平成9年8月1日現在の会員数144社
(京浜地区所属93社、阪神40社、九州11社)

海運関係の公布法令(7月)

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令
(政令第239号、平成9年7月9日公布)
- ㊧ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令
(政令第251号、平成9年7月24日公布、平成9年8月1日施行)
- ㊨ 船舶安全法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第44号、平成9年7月1日公布、平成9年7月1日施行)
- ㊩ 海洋汚染防止設備等及び油濁防止緊急措置手引書検査規制の一部を改正する省令
(運輸省令第45号、平成9年7月1日公布、平成9年7月1日施行)
- ㊪ 海上における人命の安全のための国際条約及び満載喫水線に関する国際条約による証書に関する省令及び船舶設備規程等の一部を改正する省令の一部を改正する省令
(運輸省令第46号、平成9年7月1日公布、平成9年7月1日施行)

国際会議の開催予定(9月)

ICS 理事会

9月4日 ロンドン

パナマ ユニバーサル コングレス

9月7日～10日 パナマ

IMO 第40回海洋環境保護委員会 (MEPC)

9月15日～26日 ロンドン

73/78MARPOL 条約締約政府会議

9月15、16、17、24、26日(5日間) ロンドン

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7月	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
4	4,427	3,615	812	21.5	8.6
5	4,101	3,369	732	20.4	6.1
6	4,119	3,187	931	12.5	8.7

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	最低値
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8月	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
5	118.99	113.80	127.15
6	114.20	111.35	116.33
7	115.16	112.60	118.30

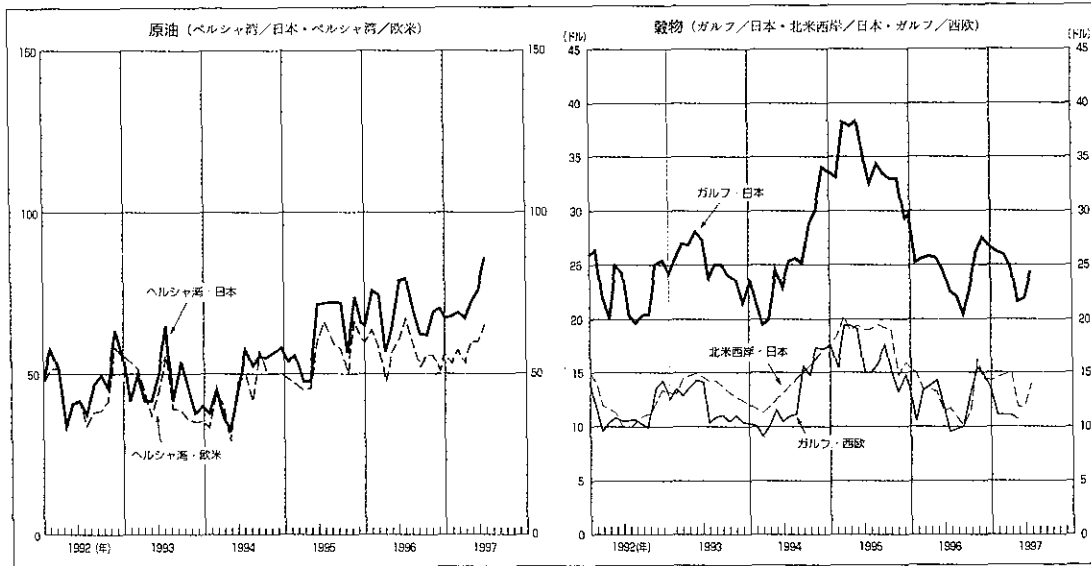
(注) 通関統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	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			
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 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
5	15,639	0	15,639	3,486	6,377	4,710	163	89	753	61	11,201	2,822
6	14,075	55	14,020	3,575	4,471	4,889	21	593	448	23	16,613	3,138
7	18,593	495	18,098	3,981	6,811	6,009	62	325	860	50	15,317	5,356

(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	72.50	61.50	45.00	40.00	55.00	42.50	59.50	45.00
6	72.50	54.00	79.50	65.00	76.50	65.50	57.50	45.00	62.50	52.50	60.00	52.50
7	73.00	63.50	79.75	69.00	86.75	68.50	67.50	55.00	67.00	57.50	65.00	50.00
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	47.50		

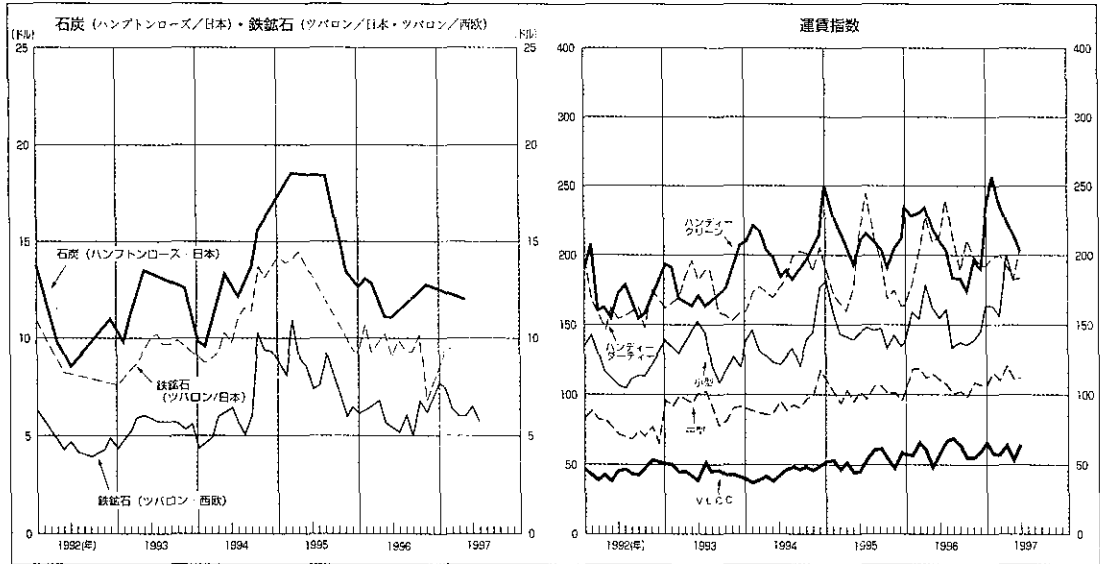
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレド。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	21.75	20.25	13.25	13.15		12.00	14.00	11.58		10.50
6	24.00	21.00	22.10	19.90		11.50	12.05	11.75				
7	22.50	19.90	24.50	21.75	11.75	10.25	14.00	12.10	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)

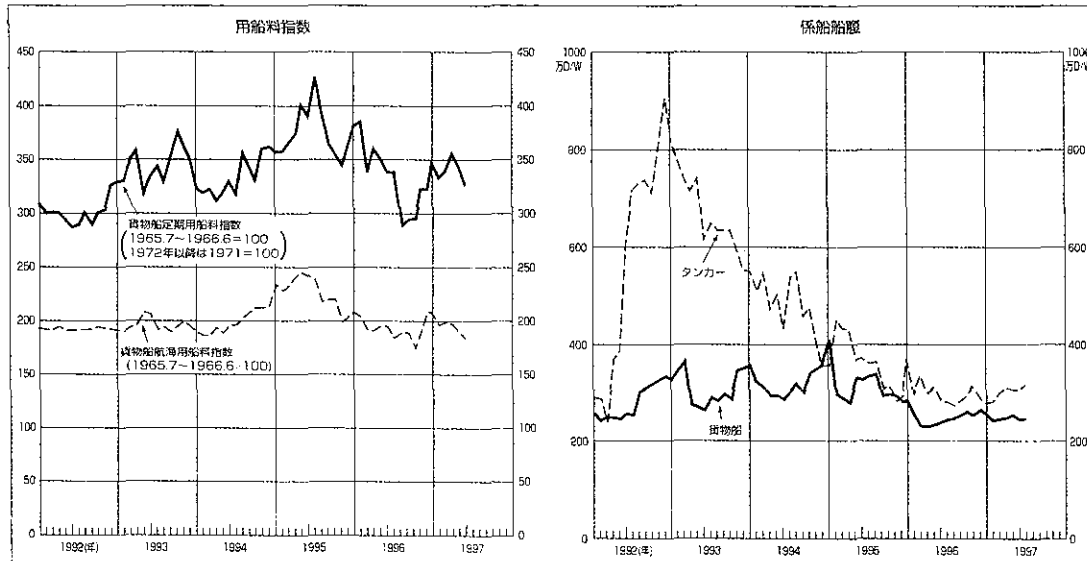
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	12.50				9.20				6.25	6.15	7.50	6.17
2	13.00	12.95			11.00		9.50		6.50	5.65	7.35	6.00
3	12.75				9.00		9.50				6.30	
4									6.80	6.25	6.10	5.65
5	11.25		12.00		10.25				5.95		6.00	5.80
6	11.25				8.25						6.45	5.90
7					9.90	8.10			5.15	5.10		5.80
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	62.0	119.7	201.3	193.9	223.4
5	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4	49.1	116.6	160.9	210.1	220.9	52.3	110.4	182.0	181.2	213.7
6	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9	57.4	113.5	153.3	215.0	211.6	63.4	110.9	182.6	203.0	202.8
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	197.0	300.0	356.0	310.0	377.0	363.0	354.0
5	191.0	195.0	191.0	245.0	196.0	190.0	302.0	366.0	318.0	402.0	350.0	342.0
6	195.0	209.0	198.0	239.0	195.0	184.0	301.0	319.0	334.0	390.0	339.0	326.0
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. 係船船艘量の推移

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	288	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	249	2,086	2,520	63	1,781	3,060
6	272	2,257	3,093	66	2,188	3,562	220	1,833	2,353	55	1,679	2,841	244	2,008	2,426	57	1,776	3,052
7	269	2,120	2,916	66	1,981	3,515	218	1,828	2,412	56	1,665	2,800	239	1,969	2,449	58	1,823	3,160
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・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

数年前スズムシをもらったことがある。小型の虫かごに、小指の先ほどの黒い虫が5、6匹郵送されてきた。昆虫の類には子供のとき以来全くご無沙汰で、さてどうしたものかと面喰らった。家族は妻と娘であるが、二人とも遠巻きに見ているだけである。暗くなるとリーン、リーンと背中の中を震わせて鳴き始めた。このまま餓死させるのも気が咎めるので、添付してあった飼育説明書に従って世話をすることにした。

餌は新鮮なキュウリやナスの切端と、魚粉などの蛋白質を与え、そして水分を絶やさぬこととあった。特に蛋白質は、不足すると共食いを始めるので注意が必要らしい。ペットショップで粉末の昆虫

編集後記

用の餌を求め、毎日耳搔き一つ分を野菜と一緒に与えた。また昆虫飼育用の水も、土が乾燥しないよう工夫された容器に入れて売っていた。そして、もらった虫かごでは窮屈そうなので、二回りほど大きいかごに替え、ついでに土も新しくしてその上に瓦のかけらや小石で隠れ場所を作った。

その甲斐があったかどうか分からぬが、食欲は旺盛で、9月中頃迄元気のいい声(?)で毎夜楽しませてくれた。がそのうちに、オスの鳴き声はか細くリンリンと短くなり、動きも鈍くなってきた。

おなかが大きく膨らんでいたメスは、ある朝、尻に付いている剣の先から2mm位の白いバナナ状のたまごを無数に土の中に産みつけた。それから数日後、虫たちは土の上で動かなくなってしまった。

翌年の初夏、越冬したたまごからは体長約5mmのスズムシが雲霞の如く孵化したのである。

夏の蒸し暑い夜に虫の音を耳にするたび、我が家で一夏を懸命に生き、子孫を残していったスズムシを思い出すのである。

新和海運

総務部次長

平山 泉

せんきょう 8月号 No. 445 (Vol. 38 No. 5)

発行◆平成9年8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◆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：昭和油槽船株

(英文名) SHOWA YUSOSEN CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 伊藤雅夫

本社所在地：東京都港区海岸1-15-1 スズエベイテアム

(平成9年8月1日付にて上記住所へ本社移転)

資本金：500百万円

設立年月日：1945年7月1日



所有船状況	遠洋・近海・沿海	9隻	69.229%	114.090%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	35隻	36.030%	64.181%

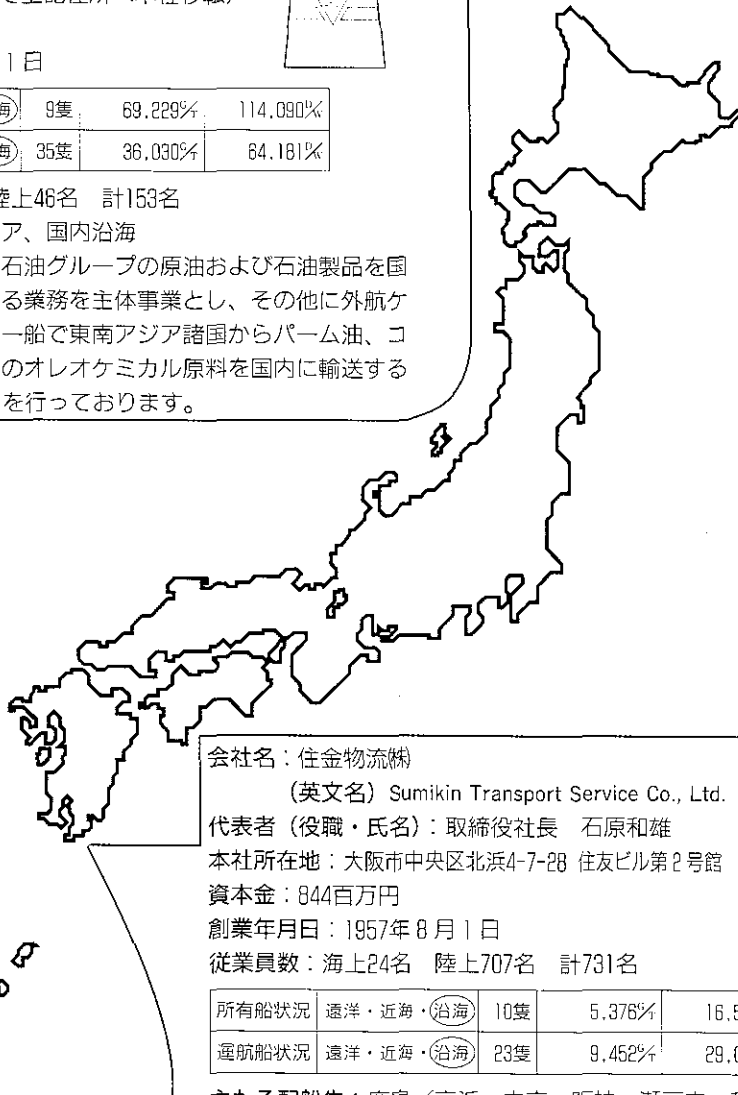
従業員数：海上107名 陸上46名 計153名

主たる配船先：東南アジア、国内沿海

事業概要：当社は、日本石油グループの原油および石油製品を国内海上輸送する業務を主体事業とし、その他に外航ケミカルタンカー船で東南アジア諸国からパーム油、ココナッツ油等のオレオケミカル原料を国内に輸送する運航サービスを行っております。

当協会会員は144社。

(平成9年8月現在)



会社名：住金物流株

(英文名) Sumikin Transport Service Co., Ltd.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 石原和雄

本社所在地：大阪府中央区北浜4-7-28 住友ビル第2号館

資本金：844百万円

創業年月日：1957年8月1日

従業員数：海上24名 陸上707名 計731名

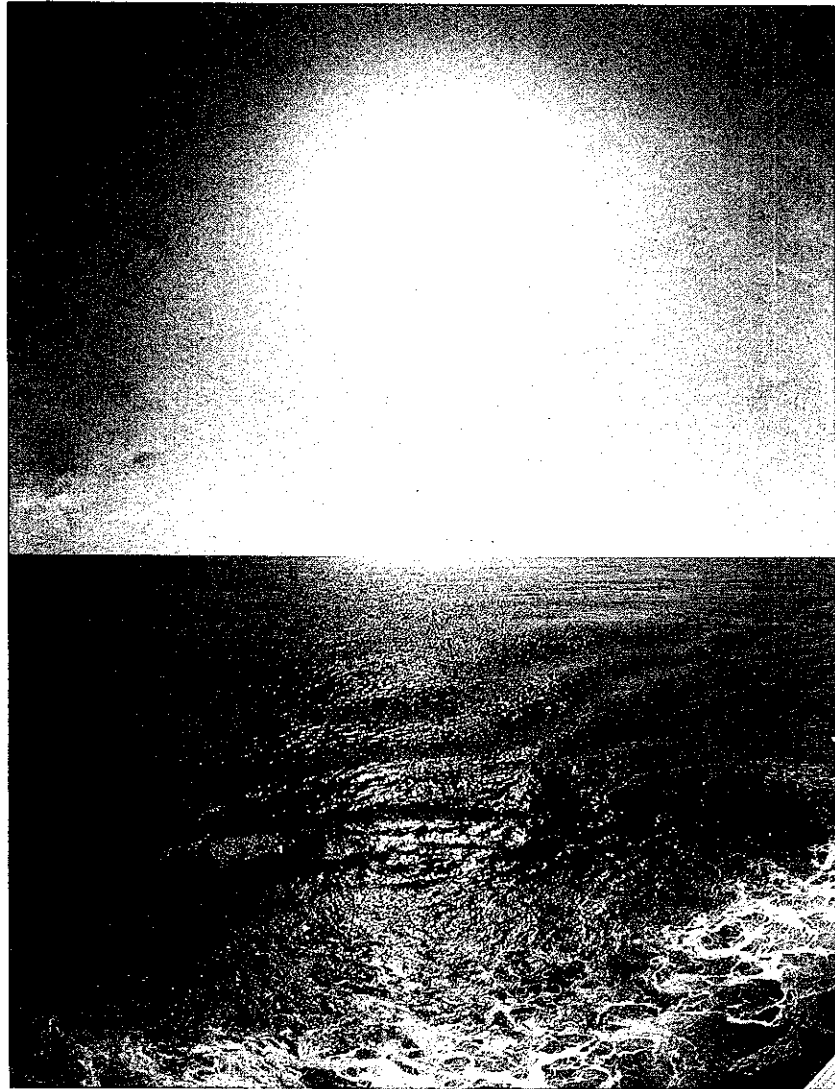


所有船状況	遠洋・近海・沿海	10隻	5.376%	16.593%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	23隻	9.452%	29.092%

主たる配船先：鹿島／京浜・中京・阪神・瀬戸内 和歌山／京浜・瀬戸内等 太平洋側を主航路とする国内全域

事業概要：全国主要港湾に配置された流通拠点と、ユニット輸送や潤大重量品輸送に代表される高度な技術力で、鉄鋼製品から撒物まで、あらゆる貨物を対象として、全国各地への安全かつ迅速な海陸一貫輸送サービスを提供しています。

船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association