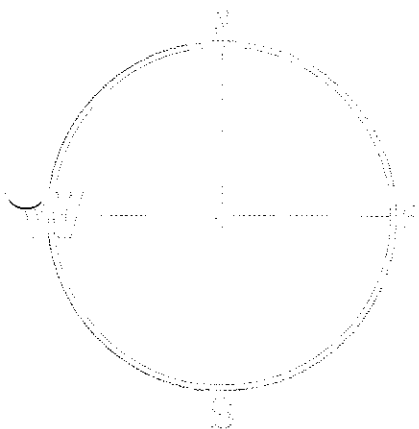
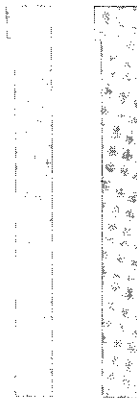


せんきょう



船協月報/1997年11月号 目次

◎巻頭言

サブスタンダード船の排除に向けて★日本船主協会副会長・堀 聡明——1
★ナビックスライン取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

第4回日台船主協会会談、開催される——2

◎寄稿

タンカー運賃高騰の背景★大坂商船三井船舶
営業調査室長・篠田匡史——4

◎随想

「隣の芝生」★(社)日本民営鉄道協会理事長・野崎敦夫——10

◎海運ニュース

1. IMO 第76回法律委員会の模様——12
2. 船用燃料油の規格の改訂について——15
3. 日本籍外航船、減少続き181隻に——18
—日本籍外航船船腹量の推移(暫定値)—
4. わが国外航定期航路配船状況——20
—過去10年の航海実績は増加基調にある—

◎業界団体を訪ねて

—訪問団体 社団法人 日本鉄道車輛工業会——24

◎海運雑学ゼミナール★第92回——26

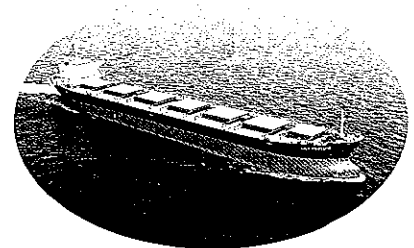
◎ London 便り——28

❖海運日誌★10月——29

❖船協だより——30

❖海運統計——31

❖編集後記——36



石炭専航船「LILY FORTUNE」

巻頭言

サブスタンダード船の排除に向けて

日本船主協会副会長
ナビックスライン取締役社長 堀 憲明



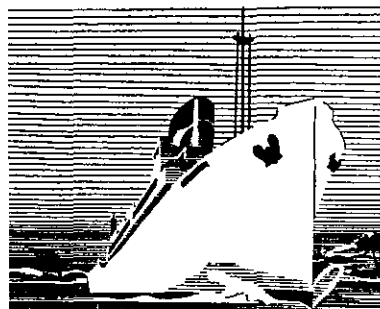
相次ぐ重大海難事故の発生を受けて、サブスタンダード船の排除、老朽船の解撤促進が声高に叫ばれている。船質や運航管理の劣悪な船舶の排除、解撤が安全運航の確保、海洋環境の保全、更には船腹需給バランスの改善に直接影響を与える要因であることには、今更異論はあるまい。

問題は如何に効果的に管理不良船の排除、老朽船の解撤を進めるかにある。すでにIMO主導の下、旗国や寄港国、或いは船級協会等を中心に各種規制、検査基準の強化が実施されている。しかし、これらの公的規制はいわば国際的に遵守さるべき最低水準を定めるものであり、我々船主、オペレーターとしては、その社会的責任も踏まえれば、サブスタンダード船排除に向けて、より厳しく自主規制、自己点検を進めて行かねばなるまい。先般当協会が老齢VLCCを数多く抱えるギリシャ、ノルウェー船主に対しヒヤリングを行った所、大方の船主からは現市況では新造船投資に対し十分な利益の確保がむずかしく、MARPOL条約で認められたハイドロバランス方式による老齢船の延命稼働を選好したい旨回答があったが、このような欧州有力船主の対応が政治的、社会的に許容されるものかどうか大いに議論の分かれる所である。

こうした状況を背景に私共は今般サブスタ

ンダード船対策の一環として運航船舶の船質基準、運航基準を「ナビックス・フリート基準」として取りまとめ実施に移すこととした。その骨子をご参考までに紹介すると、(1)船齢(上限15歳)、船体点検箇所、船体衰耗度 (2)機関性能、堪航性 (3)航行安全、環境保全等の基準を当社独自の判断で設け、定期的に関係船舶を点検し、必要に応じて追加的に保守整備を行うものである。また、点検の結果、最終的に「基準」から外れる船舶については、社船、用船を問わず、サブスタンダード船とみなし、原則として当社の運航の用に供さないこととした。またフリート全体の点検と平行して当社においては、既に社船、準社船について各船別にその想定稼働期間を前・中・後期の三段階に分け、船齢に応じた整備を行い、本船性能、堪航性の維持を図ることとしている。

「ナビックス・フリート基準」の導入に際しては、社内では機械的にすぎる、或いは営業面への配慮が不十分等々の批判もあったが、安全運航の確保こそが外航海運の原点であり、効率輸送、対顧客サービスの向上につながるものとの認識の下、敢えて全面実施に踏み切ったものである。このシステムはスタートした許りであるが、今後の実績をみながらより実効のあるものにして行きたい。



第4回日台船主協会会談、開催される

日台両国船主協会の一層の友好関係促進を目的に、1991年より2年毎に開催されている日台船主協会会談の第4回会合は、1997年10月21日、台湾側のホストにより、台湾の台中市で開催された。

会談には、当協会から河村会長をはじめ8名、台湾船主協会からは林会長以下11名が出席した(資料1参照)。

議事に先立ち、本年、両国船協が共に設立50周年を迎えたことについて、両会長からお祝いの言葉が述べられた後、両国海運の現状と展望、トレード安定化、台湾が参加していない国際機関(OECD、WTO)における取り組みなどにつき、友好的な雰囲気の下、率直かつ建設的な意見交換が行われた。

両協会は、今後もこの会談を継続していくこととし、次回会談を1999年に日本で開催することが合意された。会談で採択されたプレスリリースは資料2のとおりである。

【資料1】

第4回日台船主協会会談出席者

日本 河村健太郎 日本郵船社長
(当協会会長)

生田 正治 大阪商船三井船舶社長
(当協会副会長)

新谷 功 川崎汽船社長
(当協会副会長)

堀 憲明 ナビックスライン社長
(当協会副会長)

伏見 清喜 昭和海運社長
(当協会副会長)

増田 信雄 当協会理事長

戸高 貞一 日本郵船企画グループ調査役
(当協会会長秘書)

小松 弘行 当協会企画調整部係長

台湾 林 省三 長榮海運董事長
(台湾船主協会会長)

陳 庭輝 陽明海運董事長
(台湾船主協会常務理事)

駱 耀煌 立榮海運董事長
(台湾船主協会常務理事)

許 志勤 新興航運董事長
(台湾船主協会常務監事)

陳 清治 萬海航運副董事長

盧 峰海 陽明海運總經理
(台湾船主協会常務監事)

許 昭義 長榮海運總經理
(台湾船主協会常務監事)

陳 坤木 中鋼運通副總經理
(台湾船主協会理事)

陳 卿賢 達和航運總經理
 (台湾船主協会理事)

郭 炳秀 中國航運資深經理
 (台湾船主協会理事)

陳 光華 交通大學教授
 (台湾船主協会顧問)

【資料 2】

第 4 回日台船主協会会談
 プレスリリース

1. 台湾船主協会 (NACS) と日本船主協会 (JSA) は、1997年10月21日、台湾の台中で第 4 回日台船主協会会談を開催した。

これは、1995年の第 3 回会談 (於：東京) に続くもので、友好的な雰囲気の下、率直かつ建設的な意見交換が行われた。特に、本年は、両船主協会にとってともに設立50周年を祝う年であった。

会談出席者は添付の通り。(資料 1 参照)

2. 会談では、基本的に拡大基調にある世界経済の中で、アジア地域が世界経済の牽引車としての役割が期待されていること、およびそ

の中で日本と台湾が共存共栄による一層の発展を目指していくことが確認され、両協会の友好関係をさらに密接なものとしていくことが合意された。

3. 両協会は、台湾海峡航路の発展を含む両国海運と世界海運の現状および将来について意見交換を行った。

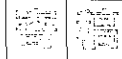
4. トレードの安定化という重要課題については、定期船・不定期船分野を問わず、最も取りまねばならない問題の一つであることが認識された。また、健全なビジネス環境修復のための海運産業全体としての努力を、両協会のメンバー船社が分担するべきであることが合意された。

5. さらに、改正 STCW 条約の実施問題、サブスタンダード船の解撤促進、OECD や WTO などの国際機関における海運問題への取り組みなど、最近のさまざまな問題についても意見交換を行なった。

6. 本会談が両協会にとって極めて有意義であったことが確認され、次回会談は1999年に日本で開催されることとなった。



第 4 回日台船主協会会談



タンカー運賃高騰の背景

大阪商船三井船舶
営業調査室長

篠田匡史

史上最高のタンカー運賃

タンカー運賃の推移がにわかに騰勢を帯び始めた。本年7月の最終週の中東ガルフ積み日本向け VLCC 運賃は突如、WS (ワールドスケール：P.9用語解説参照) 80台に乗せた。WS80弱という運賃指数はそれまでも幾度か散見され、これら高値は通常は地合がしっかりしている時に往々にして出会い相場でつけられたものである。従って長くは続かず腰折れてしまう。

今回もそのケースであろうとの観測がもっぱらであった。ところが、その後も騰勢傾向は変わらず2週間も立たないうちに WS80台を一気に駆けのぼり、8月の中盤以降は WS90台に突入した。9月に入って多少下押すも下旬には WS95まで上昇。この時点でこの運賃水準は船腹需給を無視した突飛高というコメントまで飛び出す。高所恐怖症が蔓延する中で10月の下旬、水準はとうとう WS100に到達。それも2日間に亘って4件も報告された。

低空飛行を続けた過去

振り返るまでもなく、タンカー商売は長期間に亘って全く採算に合わない状態を強いられ続けてきた。石油危機後の1980年代を通じて中東ガルフ/日本の VLCC 運賃は大半が WS20~30の運賃水準と超低空飛行を続けた。その時点での船価動向にもよるがすべての船が採算を大きく下回る水準に甘んじてきた。理由は以下のとおりである。

重厚長大産業が世界の経済を牽引していた当時の1973年、第一次石油危機によって引き起こされた石油価格の先高基調は石油消費国をして大量の原油を中東から前倒しで引き取らせた。原油の海上荷動き量はトンマイルベースで見ると1973年に前年比20%増、1976年に同15%増と急増を見せ、この巨大な荷動き量を見越して VLCC を初めとするタンカーの新規発注は過去に例を見ないほどの量に達した。1972年の新規発注量は50.5百万重量トン、1973年のそれは105.2百万重量トンと一気に過去から今に至る

まで経験したこともない量を記録した。これら発注されたタンカー群は1974年から1976年の3年間に船主に引き渡されたが、その量も年平均して42百万重量トンと驚くべき数字に達した。ちなみに最近の引き渡し量の10百万重量トンと比較して見ればよい。船主は万全の体制を整えて急増する原油荷動きに備えた。話がずれるが、1970年前後から、日本の造船所は特に中東原油を輸送するVLCCの発注を誘致するためVLCC用のドックを数多く新設した。このドックめがけて大量の発注が行われたのである。

石油価格が高騰した結果、1980年代に入ると各国とも脱石油、省エネルギー政策を採用しその結果、原油の海上荷動き量は減少を繰り返した。再びトンマイルの荷動き量を見ると、逆オイルショックの起きる前年の1985年の海上荷動き量は1977年比4割弱にまで急落した。既述のとおり大量の原油輸送を前提に引き渡された新造VLCCを初めとするタンカー群は明らかに過剰供給となり、船腹需給ギャップは目を覆うばかりに膨らみ、運賃は長期間に亘って低迷したのである。

長期間に亘って低迷を余儀なくされたタンカー運賃、その運賃も時には大きく急騰したこともあった。特に湾岸危機の1991年にはVLCC運賃はWS100を突破した。しかし平穏時に高値正常圏（採算にぎりぎり到達するかという水準でWS70以上）に入ったことはなかった。

運賃が低迷し始めてから15年後の1995年になって運賃は初めて平穏時にWS70を上回り始めた。1986年から増大し始めた海上荷動き量とほとんど増大を見せない船腹量、船腹需給は次第に引き締まり、次第に蓄積されていった効果が1996年に運賃をWS70まで押し上げた。

そして現在

話を冒頭に戻したい。現在の運賃水準は平穏時につけた水準としてはタンカー商売始まって以来のことである（高値を記録した1973年および1979年の石油危機時は、第4次中東戦争／イラン革命によって引き起こされたもの）。出合い相場、突飛高、すぐに修正される水準とされながらも既に1カ月半も持続している。石油危機の後遺症を一身に負い超長期に亘って採算割れを余儀なくされてきた船主／オペレーターにとって初めての春の到来である。

最近の特徴を今一つ触れておかなければならない。WS100という運賃水準は、あらゆる航路に共通のものではなく中東ガルフから極東向けという航路に限定されたものである。驚くべきことに、10月に入って台湾向けにWS116.5という記録的数字が出ている。一方、欧米向けも高値圏に入ったというものの極東向けと同じ船型をベースとするとおよそ20ポイント程、低い。詳しくは触れないがこれは期近の船腹需要を大きく押し上げた日本／韓国向けのタンカー

の大半が10年以内の新造船で構成されており、世界的に新造船の需給が逼迫したことによる。

船腹需要の増大が鍵

運賃急騰の原因は極めて明快で、それは船腹需給の引き締まりである。供給量の増大が控えめで推移しているところに需要が急激に増大し、船腹需給ギャップが引き締まり運賃を押し上げたのである。従って需要サイドに特徴がある。本レポートでは、船腹需要の観点から最近の運賃推移に光を当ててみたい。

1997年の年間需要予測

クラークソン社の調査によれば、1997年の年間の船腹需要予測は前年比4%増と極めて高い伸びを見せた。ちなみに過去3年間の伸び率はそれぞれ3%減、1%増、1%増となっている。需要量196.7百万重量トンで、前年比8.1百万重量トンの増。この増大幅をもたらしなのがアジア向けの船腹需要で、増大幅の60%を占める4.9百万重量トンである。1996年に需要を減じさせた米国/欧州/日本も一転して増大を見せている。

中東出し VLCC の成約

実際の成約件数から今年に入ってから堅調な傾向を見る。

中東ガルフ出し VLCC のスポット成約件数である。本年に入ってから件数は1月から9

月までで959件、過去3年間のそれはそれぞれ796件、831件、837件である。過去と比べ120から150件の成約増である。四半期毎に細かく見たい。奇異に思われるかも知れないが、通常、成約件数は夏場の石油不需用期の7月から増大基調に転ずる。冬場需要期に向けての備蓄積み増しが始まるからである。また、米国を中心に夏休みを利用してのガソリン需要が増大するからである。もちろん冬場需要期は成約件数は高い。しかし新しい年を迎えると成約件数は減退する。毎年この繰り返しである。これを年間の運賃推移に引き直すと運賃が年間ピークをつけるのが9月ごろから年末にかけてである。さて本年の成約を四半期毎に見るとセオリー通り、9月から始まる第三四半期が件数が最も多くなっている。この第三四半期を前期と比較すると37件、前々期と比較すると72件の増大数となる。過去3年間を見ても四半期毎にこのような差が出て来た年はない。更にこれを前年同期と比較して見る。第三四半期で76件、第二で32件、第一で14件の増大数である。期を追う毎に増大幅が大きくなる。

本年が昨年と比較し大幅に成約数が増えていること、および第三四半期の件数が飛び抜けて高いことが分かる。

仕向地別成約数

仕向け地毎の成約数の変化はさらに興味をそ

そる。

本年1 / 9月の中東出し VLCC 成約数は既述のとおり前年同期比122件増大の959件である。うち、極東向けが最大で3分の1以上を占め、330件。次いで日本向けが135件で14%。つまり日本を含むアジア向けが全体の半分を占めている。米国向けが日本向けより6件少ない129件、欧州向けは56件と少ない。仕向地を前年同期と比較して見たい。

やはり極東向けが43件も増やし、次いで米国向けの33件、日本向けは米国向けより10件少ない23件増である。中東原油依存を下げている欧州は変化なしである。これは2年前と比べるとさらに特徴が顕在化する。やはり欧州が大きく中東依存を下げ41件の減少になっている。米国向けが64件増、極東向けが63件増である。日本向けはわずか25件増に止まった。

本年の第三四半期を前年同期で見たい。全体で76件増大しているが、うち、極東向けが25件増、米国向けが21件増、日本向けが17件増となっている。

煩雑さを恐れずさらにひとつ付け加えたい。この第三四半期を前期比で見るとどうなるか。あれほど拡大を見せたアジア / 米国向けがわずかそれぞれ6件と5件増に止まり、日本向けが24件増と大幅に増大を遂げた。これについては後述のこととしたい。

以上をまとめると本年、特に第三四半期の運

賃急騰をもたらした地域はアジアと米国であることがこれでよく分かる。また、減少を続けた欧州向けは下げ止まったと考えてもよい。

アジア向け需要

アジアが世界の経済発展の EMERGING MARKET であることはそのとおりであり、これがここ数年のタンカー運賃を支えた原動力になっている。アジア各国では韓国向けが頭抜けて大きい。台湾、インド、タイ向けも好調である。

そのアジアが今、一つの節目を迎えようとしている。本年7月2日、タイの通貨バーツが突然変動相場制に移行し、バーツ危機は他のアジア通貨にも波及。以降現在に至るまでバーツの4割下落を筆頭に主要各国の通貨は対ドルで大きく切り下がってしまった。加えて10月27日の香港株式の暴落は、欧州、米国、日本の株式市場を襲い、世界同時株安を現出させた。

タンカーマーケットを支えていた韓国もその例外ではなく、WON の急落はドル建て借入金の多い企業や、資本財を外国からの輸入に頼っている企業を痛打し、加えて株価の急落も手伝って、財閥の淘汰も喧伝されるほど厳しい状況に直面している。第三四半期に極東向け制約件数の伸びが鈍化したのもこれと無関係ではあるまい。アジアの通貨危機がアジアの原油輸入にいかほど影響を及ぼすのか現時点では判断でき

ないが、運賃水準を下押しする懸念が強い。

日本向け需要

一方、第三四半期の日本向けは極めて好調である。前期比24件も増大し、極東、米国の件数増を大幅に上回っている。日本の景気が浮揚力を失って久しいが、件数の増大は景気改善に支えられたものではない。理由は、製油所の稼働率を高めるために石油各社が9月以降の原油処理量を前年同期比5～7%拡大させた結果である。1996年4月からの石油製品輸入自由化、本年7月からの石油製品の実質的な輸出自由化に対応して、従来より調達していた輸入品を自社生産に切り替え、コストを削減させようとするものである。

米国向け需要

米国の動向についても簡単に触れておきたい。米国経済は絶好調である。1991年3月を谷にして以降、景気拡大は本年11月に至るまで81カ月も連続している。米国の石油消費は景気拡大と連動している。逆石油危機の1986年まで消費は減少し続けた。1986年以降景気の拡大とともに消費も増大するも、景気の伸びが大きく鈍化しまた失速にまで至った1990年/91年には消費は連続して減少。その後景気は超長期に亘って拡大基調をたどり石油の消費も連続拡大。一方、石油生産は石油価格暴落の結果減退を続け、原

油の輸入は増大し続けた。しかし米国に原油を供給し続けたのは中東ではなく、メキシコ/ベネズエラ/カナダ等の近距離の産油国で中東依存度は次第に縮小。もちろん中東原油の輸入量も減少の連続であったが、1997年に入るや原油の大幅な輸入増はさすがの中東原油の輸入をも増大させ始めた。絶対量で中東原油は増大したが依存度は相変わらず冴えない。

欧州向け需要

世界の石油の消費が増大基調にあるにも拘わらず、船腹需要が過去数年に亘って伸び悩んだのは北海原油の増産態勢が原因であった。欧州向けの原油海上荷動き量は増大、ただし船腹需要は減退という傾向が続いた。中東出し欧州向け VLCC の成約は1994年以降連続減少、特に昨年1996年は大幅に落ち込んだ。しかし本年1月から9月の成約数は前年同期と同数で第三四半期は前年同期比増大に転じている。やっと差が止まった感が強い。

おわりに

以上見て来たように世界的に船腹需要、しかも中東出し VLCC 成約が増大していることが運賃上昇を招来したことが分かる。これからは通貨危機によるアジア経済の停滞が船腹需要増にどのような影響を与えるのか注視しなければならない。

〔用語解説〕

WS (WORLD SCALE RATE) とは？

タンカーの運賃は「原油1トン当たり何ドル」という決め方ではなく、固有の基準運賃指標であるワールドスケール (WORLD SCALE: WS) の何%という決め方が行われている。

ワールドスケールは World Tanker Normal Freight Scale のコード名で、毎年のバンカー代と港費の変動を加味して、ロンドンの World scale Association Ltd. とニューヨークの World scale Association Inc. が共同で制定し、タンカーの航路別タリフとして発表している。本 WS タリフは、それ以前にロンドンとニューヨークで発表されていた運賃指標に代わるものとして、1969年9月以降実施された。その後、船舶の大型化、航路多様化等に伴い、その計算基礎が実情にそぐわない点が生じたことなどから、1989年1月1日より新しい計算基礎による現在の WORLD SCALE が実施された。

1. 現行ワールドスケールの要旨

- (1) 基準運賃は1M/T 当たりのドル建て表示
- (2) 改訂は毎年1月1日の1回だけとし、原則として燃料油価格と港費の変化を考慮する。

2. 基準運賃の計算基礎

- (1) すべての基準運賃は、積地/揚地/積地のいわゆる「ラウンド航海」を対象として計算される。
- (2) 固定用船料部分として1万2,000ドル/日を想定。
- (3) 標準船型および算出前提

総輸送能力7万5,000MT (本数字は、本船の載荷容量に加え、予備分を含む航海に必要な貯蔵品、水および燃料油を含む)

平均速力	14.5ノット
燃料消費量	
航海消費	55トン/日
航海以外の消費	100トン/航海
停泊消費	5トン/日
燃料油のグレード	380センチストークス

【表】 タンカー主要航路レート

(World Scale Rate 1997) (単位:ドル/トン)

積地 揚地	Ras Tanura (サウジ アラビア)	Ras Al Khafji (サウジ アラビア)	M.Al Ahmadi (クウェート)	Kharg Is. (イラン)	Dumai (インド ネシア)
千葉	11.60	11.76	11.95	12.22	6.75
横浜	11.35	11.51	11.04	11.97	6.32
四日市	11.08	11.24	11.43	11.70	6.05
下津	10.85	11.01	11.20	11.47	5.83
水島	11.24	11.40	11.59	11.86	6.22
岩国	10.87	11.03	11.22	11.49	5.85
徳山	11.00	11.16	11.35	11.62	5.98
喜入	10.27	10.43	10.62	10.89	5.25

(注) World Scale Rate は1997年1月1日改定のもの。

停泊時間 一港積み一港揚げの場合 4日間
一港追加ごとに12時間を加える

固定用船料部分 1万2,000ドル/日

燃料油価格 ロンドンのコケット・マリン・オイル社の査定する前年9月の全世界の平均価格を使用する。

港 費 前年9月末までに利用可能な情報を基にワールドスケール協会の査定する数字を使用する。その際の現地通貨とドルとの為替換算率は、前年9月の平均レートを使用する。

スエズ運河・パナマ運河通航時間各々30時間/24時間。

この場合、距離は考慮されていない。

3. WORLD SCALE RATE 1997によるわが国関係の主要航路レート (表参照)

4. WORLD SCALE RATE によるタンカー運賃計算例

RAS TANURA (ペルシャ湾) 積み/千葉揚げでWS50の場合、ワールドスケール FLAT RATE は、11.60ドル (1997年1月1日現在)、この50%のことであるから、11.60ドル×50%=5.80ドル。

すなわち、1M/T 当たり5.80ドルの運賃となる。

(日本船主協会「海運統計要覧1997」より引用)

随想



「隣の芝生」

(社)日本民営鉄道協会理事長 ◆野崎敦夫

何時の間にか、この「隣の芝生」という言葉に馴染んでしまった様に思える。

元来、「芝生」は日本式の庭園の主流では無かったと思うが、外国風生活の普及の結果かも知れない。

隣と比較して、更にはその差を羨むのは、古来御法度であり、或いは態度で示すことも避けるべし、との規範は未だ残っていると思うが、然乍、やはり気になるのも是亦人情とも思われ、斯くいう小生とても、卑近な例では、米国在勤中には我が家の庭の芝生が隣近所のそれに比較して見劣りしないか戦々競々としていたのが、偽らざる処。

扱、私が勤務する民営鉄道業界を紹介したいが、かつて霞が関から外航海運業界をみる機会があったので、その経験を参考にしてみたい。お互い「隣の芝生」とみることもできそうだ。

先ず第一に、外航海運はその活躍の場が国際的であり、土地勘も国内外を通じて「港湾」を中心に点的に養われる傾向があるのに対し、民

営鉄道は全くの国内派でその路線の存する地域での面的存立が基本になる。そして、自分の守備範囲と見なされる地域内を中心に交通、不動産、デパート・スーパー等の流通、レジャー等の各分野での経済社会的な影響力は相当なものが蓄積されている。

第二に、外航海運と民営鉄道は共に日本の経済成長と一体となって成長拡大してきた。そして、その過程にはそれぞれの特色が伺える。

例えば、外航海運では、コンテナ化やVLCC等の専用船化という技術革新が経営に大きな影響を及ぼしたが、民営鉄道は都市間輸送ではなく、都市内旅客輸送を受け持つところから、「新幹線」の様な大きな技術革新は期待すべくもなかった。

一方、民営鉄道は、人口の都市集中に大きな影響を受けた。日本の経済成長は、或る面では「都市化」そのものであった為、都市鉄道は急成長を余儀なくされたときえ言えよう。大都市周辺の民鉄各社は、設備投資と労働力確保に多

大の資力・労力を集中した。この過程における資金負担と労働組合運動の進展は、今でも民鉄経営に大きな影を落としている。

この点に関して言えば、労働組合運動が盛んなのが、両業界の数少ない共通点であろう。全日本海員組合（全日海）と日本私鉄労働組合総連合会（私鉄総連）は、共に我が国の有力労働組合である。一方は同盟を支え、片や総評議長も輩出すると言わば名門労働組合を抱えているのである。共に過去大規模なストライキを経験したが、民営鉄道の方が、旅客輸送中心であるだけに、国民の社会生活にはより大きな影響があったし、経営側も敏感だったと言えよう。何しろ、我が協会は、私鉄総連と直接に労働協約を結んでいるのである。

もう一つ、似ているとすれば、大資本を必要とする業種のため、両業界とも大企業中心の経営形態とならざるを得なかった点であろう。運輸業界は、割合に中小企業が多いのが特徴とされるが、造船業界と航空業界共々、資本集約的な業界となっている。

第三に、苦労話では、外航海運は、「円高」の影響を他の産業に率先して経験した。一方、民営鉄道は、空洞化や都市部への人口流入の減少・少子化・高齢化の影響によりこの数年間少しずつ旅客数の減少に見舞われている。

第四に、規制緩和の時代、それを先取りした外航海運については、例えば、運賃は BAF、

CAF 等も含めて自由に設定できる点等、民営鉄道から見れば羨ましい点が多い。

外航海運は、専用船化、コンテナ化、LNG 船化等で世界に冠たる地位を築いてきた。民営鉄道は、急速な都市集中を、純民間資本による設備投資で受け持ってきたが、これ亦世界に冠たる運輸施設であって、諸外国で純民間資本による鉄道経営は唯一北米大陸において貨物鉄道会社を見る程度であり、況んや都市鉄道を純民間資本により経営している例は、欧米、アジア、中南米等何処にも見当たらない。明治の文明開化時代からの先人の残して呉れた「資産」という点では、海運と共に世界に誇れそうだ。

因みに、「(株)日本船主協会」が老舗であることは疑いないが、我が「(株)日本民営鉄道協会」も、大正2年設立の「軽便鉄道協会」に端を発し、以降「(株)鉄道同志会」(大正9年)、「鉄道軌道統制会」(昭和17年)、「(株)日本鉄道会」(昭和20年)、「日本鉄道会議所」(昭和22年)、「私鉄経営者協会」(昭和23年)を経て今日の形になってから30年と、それなりの歴史を有する。

と言う処で、お互いの「隣の芝生」談義はひとまづ終えるが、矢張り運輸業界を支えてゆく両業界であれば、いろんな場面での協調もこれからの我が国の進路を考えた場合には必要となって来そうだ。何分宜敷。

私も「隣の芝生」を意識しつつ、いまの仕事を楽しみたいと思っている。

海運 ニュース

1. IMO 第76回法律委員会の模様
2. 船用燃料油の規格の改訂について
3. 日本籍外航船、減少続き181隻に
—日本籍外航船船腹量の推移（暫定値）—
4. わが国外航定期航路配船状況
—過去10年の航海実績は増加基調にある—

1. IMO 第76回法律委員会の模様

題記会議は1997年10月13日から17日の間ロンドンのIMO本部にて開催された。今回合会の主要議題は、前回に引き続き①（船主の第三者責任に係る）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船骸除去に関する条約案であった。

議長はA.H.E.ポップ氏（カナダ）が務めた。

参加国は56カ国（香港を含む）で、他にICS（国際海運会議所）、CMI（万国海法会）、国際P&Iグループなどのオブザーバーが参加した。わが国からは以下5名が参加した。

成蹊大学教授	谷川 久
在英日本大使館参事官	瀧口 敬二
日本郵船法務保険グループ長	清水 繁
東京海上火災保険海損部 船舶総括グループ専門次長	井口 俊明
当協会関連業務部係長	小尾 進一

上記議題の検討の概要は次のとおりである。

1. 金銭上の保証の提供

船主が第三者に対して有する損害賠償責任を強制保険、金銭上の保証の証拠保持等の方法により担保するための国際ルールの作成につき、前回に引き続き検討された（前回合会の模様については本誌1997年6月号P.26～27参照）。

今回合会では本件検討のためのコレスポンデ

ンスグループより、(1)船客クレームに係る金銭上の保証の提供、(2)P&Iクラブがカバーするその他一般のクレームに係る金銭上の保証の提供それぞれに関するレポートが提出された。各項目に関する検討の模様は次のとおりである。

(1) 船客クレーム

コレスポンデンスグループはレポートにおいてアテネ条約（旅客およびその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約）をベースとした新規則の作成を示唆しており（ICSもこれを支持）、議長提案により1974年アテネ条約に関する1990年議定書（以下便宜上「アテネ条約」とする）の改定を検討の最優先事項とすることとなった。

<責任制限>

数カ国よりアテネ条約の責任制限額は低すぎるとの見解が示された（フィンランド、ドイツ、日本、スイス、英国他）。わが国より船客クレームについてはわが国は責任制限額を設けない政策をとっているため、同条約の責任制限額は受け入れられないこと、また航空の分野ではICAO（国際民間航空機関）が航空運送人の責任等を定めているワルソー条約の責任制限額を撤廃する方向で改定作業が進められていることが指

摘された。

〈責任原則〉

責任原則について厳格責任を導入すべきか否かにつき検討された。これに関連し、上記 ICAO の作業では責任制限を撤廃する場合は厳格責任以外での責任原則を採用することを検討している旨指摘があった。本件については、海上輸送と航空輸送との差違に留意しつつ責任制限額の問題と併せ ICAO での作業を参考に検討していくこととなった。

〈accident insurance (災害保険)〉

数カ国より金銭上の保証提供制度を導入する代わりに災害保険を導入すれば、運送人が船客の代わりに付保することにより船客は保険カバーを受けられることになるとの示唆があり、この方法は CMI がさらに調査することとなった。

〈アテネ条約改定の形式〉

アテネ条約改定の形式については、改定の内容にどのような実質的事項を盛り込むかにつき本委員会の結論が出ていない現時点において議論するのは時期尚早であることで一致したが、既存制度を何度も改定するよりも、独立した条約の方が望ましいとの意見もあり（フィンランド、フランス、日本、韓国、ポーランド、トルコ等）、この点留意された。

上記検討を踏まえ、本件についてはアテネ条約の改定に的を絞ったコレスポネンスグループを再編し、その検討を優先することとなった。

(2) 一般クレーム

船客以外の賠償責任クレームに関する金銭上の保証提供については、議長提案によ

り、コレスポネンスグループペーパーで示されている4つのオプションのうち、オプションC（保険カバーの条件を定めたP&I保険等への強制加入証書に関するコードまたは条約）およびオプションD（保険カバーの条件を定めないP&I保険等への強制加入証書に関するコードまたは条約）の検討が行われた。

個別論点についての検討の様子は次のとおりである。

〈オプションCおよびオプションDの検討〉

簡易性の観点からオプションDを支持する者（国際P&Iグループ、ICS等）と、保険カバー内容の明確化、法の統一の確保の観点からオプションCを支持する者とに分かれた。

〈管理方法〉

船種、船型について一部の船舶を除外することや、ISMコード中にかかる保険証書備え付け義務を加えること等が提案された。

〈保険カバー〉

一部の国より、P&I保険の“pay to be paid”原則を廃止もしくは修正することにより被害者によるP&I保険者への直接請求を可能にすべきとの意見が出された。これに対し、“pay to be paid”原則の廃止は第三者責任保険の基本的特質に反するものであることが留意された。

このように、一般クレームに関する金銭上の保証提供については、多くの基本的項目につき意見が別れたため、コレスポネンスグループではこれら項目についての法律委員会としての方向性が決まるまでは本件に関する検討作業は棚上げとすることとなった。このため委員会としての方針を次

回会合にて決定すべく、関心ある各国が国際 P&I グループ等の保険者と共に検討していくこととなった。

2. 船舶燃料油による汚染に対する賠償

前回に引き続き、(タンカーを除く)船舶からの燃料油による汚染損害に対する賠償制度の創設について検討が行われた。

今回回会合では豪州、オランダ、ノルウェー、スウェーデン、英国より共同で独立した条約案(第74回会合にて提出された条約案を修正したもの)および CLC (油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約) 議定書とした場合の条文案を併記したペーパーが提出された。

かかる制度の必要性については疑問を呈する国もあったが(バハマ、チリ、デンマーク、ギリシア、日本、メキシコ、ポーランド、国際 P&I グループ、ICS 他)、条約案提出国を始め必要性ありとした国も多かった。個別論点についての検討の様子は次のとおりである。

〈実施の形式〉

形式としては CLC 議定書ではなく、独立の条約を支持する意見が多数であったが、この点は新規則の内容を見て決定すべき問題であるとしてさらに検討することとなった。

〈責任制限〉

条文案において、責任制限額につき「適用可能な国際条約 (“applicable international convention”）」に参照できることとなっているが LLMC (海事債権についての責任の制限に関する条約)、CLC 等関連する国際条約が多数あり不明確である、という意見が出されたが、現行 LLMC の限度額を適用すべきとの意見が多かった。

〈強制保険〉

強制保険の導入は政府に過剰な管理負担を課すことが指摘されたが、強制保険を実施する方法として、豪州より MARPOL、SOLAS 等で政府が船級協会に検査・安全証書の発行権を与えているのと同様に政府が P&I クラブに証書発行を委ね、これを PSC でチェックすれば政府の管理負担は少なくすむ、との説明があった。

これに対し、船級協会と P&I クラブを同一に考えることはできず、上記の方法は問題であり、また、一部の保険者のみに証書発行権を与えることは WTO の自由競争の原則や EU その他各国の競争法に反する恐れがあるとの意見が出された。また、小型船を適用除外とすることも提案された。本項目については引き続き検討していくこととなった。

〈カバーされるべきリスクの種類〉

条約案は油濁損害以外の損害(死傷等)もその適用範囲としているが、油濁損害に限定すべきであるとの意見が多数であった。また、バンカリングオペレーションより生じる損害も含めるべきとの意見も多かった。

〈責任のチャネリング〉

登録船主への責任のチャネリングについては、船主自身が運航者でなければ責任を負う必要はない、現代の国際海運では契約関係が複雑で船主が運航者でない場合が多いとの理由でこれを否定する意見が出された一方、被害者救済の観点からこれを肯定する意見の方が多かった。また、米国より同国では船主・運航者・その他関係者という小グループを責任者としていることが述べられた。

〈責任原則〉

大多数の国は、CLC、HNS 条約との整合性と被害者の救済の理由から厳格責任を支持したが、日本、ドイツ、ロシアは厳格責任の導入に疑問を呈した。

条約案提案国は以上の議論を踏まえ、他国とともに検討を継続していくこととなった。

3. 船骸除去条約案

前回合合での決定を受け、コレスポネンスグループを代表してオランダより提出ペーパーに基づき修正条約案の内容説明があった。同ペーパーに挙げられた主な個別論点についての検討の様子は、次のとおりである。

・項目 1 . a . 地理的適用範囲

本条約の必要性について疑問を呈した国（フランス、日本、バヌアツ）があったが、多くの国は必要性に肯定的であった。領海内および領海外への適用については大多数の国が「領海外へは強制適用、領海内へは選択的適用」とする考え方を支持したため条約案に必要な修正を加えることとなった。

・項目 1 . b . カバーされるべきリスクの種類

航行上の安全のみを対象とすべきとする意見があったが、航行の安全だけでなく環境、沿岸への危険も含めるべきであるとの意見が多数であった。また、多くの国より、本条約が他の条約（CLC、HNS 条約、Intervention Convention（油による汚染を伴う事故の場合における公海上の措置に関する条約）等）との関係につき明らかにした上で対象リスクを決めるべきとの見解が示された。

・項目 1 . c . カバーされるべき船骸／船舶の種類

条約案第 1 条 2 「船骸」の定義に「航空機」を含めることの是非につき討議されたが、結論は出なかったため、海域に落下した航空機の残骸物除去に係る制度の存在につき ICAO に照会することとなった。

・項目 4 . b . 責任制限

多くの国が「適用可能な国内法」への参照を含めることを支持した。

1998年については、法律委員会は「金銭上の保証の提供」（アチネ条約改定に限定）と「船骸除去条約案」を優先検討議題とすることとなった。

2. 船用燃料油の規格の改訂について

1. 船用燃料重油を取り巻く環境

船用燃料重油は世界的な軽質油需要の増大とそれに伴う石油精製設備の性能の向上により低質化・粗悪化の傾向にあり、燃料油に起因すると推定される船用主機関の重大損傷事故は増加の傾向にある。また、就航中の補油に関しても売買に関する幾分不透明な商慣行により要求仕様外の燃料が供給され、当該補油の性状に関す

る本船と供給業者との係争も珍しくはない。

船用燃料油の品質管理のための国際規格としては国際標準規格 ISO8217があるが、この規格で規定している燃料油の限界性状値は、現在世界中で供給されている燃料油の実勢からかなり乖離しており、この規格による燃料重油でディーゼル機関の信頼性がはたして担保されるのかという問いには否定的な意見が多い。近年、船

船乗組員の削減による省力化の要求、船舶に対する大気汚染防止に関する規制など、より厳しい規格値・品質規格項目の設定が求められており、通常5年毎の改訂が行われているISO規格であるが、船用燃料油に関しては、新規格制定直後にもかかわらず既に次の見直しの検討を始める状況となっている。

また、IMOでは国際安全管理コード（ISMコード）がSOLAS条約として採択され、1998年7月1日以降、船種毎に順次義務付けられることとなり、船舶の安全運航と海洋汚染防止に対し、より一層の管理強化が求められる情勢になっている。

このような状況の中、平成7年度に日本海事協会は、船会社、造船所、機関・機器メーカー、石油メーカー並びに学識経験者からなる「船舶燃料重油の低質化対策に関する特別研究委員会」を設置し、「船舶燃料重油の低質化対策指針」をまとめた。この委員会で、世界的に大きなシェアを持つ大手機関メーカーの総意に近いものとして、船用大型低速機関の機関入口における燃料油性状の推奨値がまとまったことにより、船内での前処理装置の現状および近い将来のシステムの向上を考慮した補油限界性状値が策定された。この値はISO8217の規格に比べかなり良質なものとなっており、機関プラントの障害排除と信頼性向上、船内作業と環境への負荷低減等の観点から運航者への指針となっている他、ISOの現在の規格が不十分であり、改訂の必要があることを示唆している。

2. 船用燃料油に関するISO/JIS規格検討委員会設立の経緯

ISO8217は国際標準化機構（ISO）の石油製品に関する技術委員会で検討されており、国内で

は石油連盟が主管団体となっているが、関係団体がユーザー（商船・漁船）、機関・機器メーカー、造船所、商社、石油メーカー等、多岐に渡っており、検討の仕組みもなかったため、わが国としての意見の集約ができていない状況にあった。

一方、現状の日本工業規格（JIS）の重油規格は1965年の制定後、数度の小幅な改正はされたものの、分類・規格項目・規格値など油種分類に必要な最低項目に止められており、重油の実用性評価やユーザーのニーズを反映した規格とはなっていない。

このような船用燃料油の品質を取り巻く状況を改善するために石油連盟を事務局として、ユーザー、機関メーカー、造船所、石油業界の各代表からなる「船舶用燃料油ISO/JIS原案検討委員会」が設置され、①ISO8217の改訂案検討とわが国としての意見の取りまとめ ②船用燃料油のJIS規格素案を検討することとなった。

このような経緯を経て、本年7月30日に開催された第1回の検討委員会において、ISO8217、JIS素案検討のための分科会が設置され、素案が承認された後のJIS原案検討に際しては、本委員会を母体として工業技術院を事務局とする新たな委員会に通産省・運輸省・環境庁など関係官庁が参加して審議することが確認された。

3. ISO8217における問題点

現在の規格は昨年3月に改訂されたばかりであるにもかかわらず、既に同年11月、本年4月・10月の計3回の改訂案検討委員会がISOにおいて開催されているが、石油メーカー主体の委員構成は問題があり、改善するべきであるとのわが国の提案が受け入れられ、1回目の会合から機関メーカーを主体とした国際燃焼機関

会議（CIMAC）の船用燃料油検討委員会（W/G “HEVY FUEL”）と並行して開催されることになり、両委員会に参画している委員は双方の委員会に出席できるよう工夫された。また、ISOの委員会からCIMACに検討を委ねられている技術的な項目も多く、CIMACにおける検討状況もISO規格に密接に関係している。

一方、国内では石油連盟を事務局とする検討委員会は10月のISO改訂案検討委員会に向けて、次のようなわが国の意見をまとめ提出した。

- ① 燃料油には海水が混入している場合も多く、スラッジ発生の原因となる。また補油量の水増しを防止するために水分の規格値をより厳しくする。
- ② 燃焼室回りの摩耗・汚損に関係する金属成分の含有量を示す灰分の規格値をより厳しくする。
- ③ 廃油の混入を防止するために廃油と燃料油の定義を明確にする。
- ④ ピストンリング、ライナなどの摩耗に大きな影響を及ぼすアルミ・シリカの含有量、着火性、エンジン入口性状等についての検討はCIMACに委ねられているためISOに対してはコメントしない。

また、新たに取り入れるべき性状規格項目として、高温腐食、燃焼室系の汚損に関係するナトリウムの規制値を定めるなどの意見もあったが、改訂意見として提案するためにはその裏付けとなる十分なデータがないことから今回の提案は見送った。

なお、ISO規格の改訂に対するわが国の今後の対応として、燃料油の使用状態に即した着火性、燃焼性などを規定する新しい品質規格項目を定めるべきとのユーザー、機関メーカー、造船所等の意見があるが、そのための試験方法の

確立、データ収集等が今後の課題となっている。

4. 船用燃料油のJIS規格制定における問題点

現行のJIS規格には重油の規格はあるもののISO8217に相当する船用燃料油の規格は定められていないところから、船用燃料油のJIS規格制定に当たっては事務局である石油連盟が作成したJIS素案をベースとして審議されているが、この問題に関する供給者としての石油連盟およびユーザーとしての当協会をはじめとする船主団体の基本的な考え方は次のとおりである。

(1) JIS規格案に関する石油連盟の考え方

- 1) 工業技術院はJIS規格の制定・改訂に際しては国際規格との整合を前提条件とする「JIS規格の国際統合化」を推進しているところから、JIS規格もこの方針に従いISO8217に準拠し、ISO様式とすべきである。

但し、次の事項は例外として現行のJIS規格を優先させる。

- ① 硫黄分については環境への直接的影響が大きいため、現行のJISに規定されているISOより厳しい規格値を採用する。
- ② ISO規格による船舶用燃料油の引火点は、わが国の消防法から見ると第二石油類に当たり貯蔵・運送上の問題が発生する。一方現行のJIS規格では重油という品目指定のため第三石油類の扱いとなっており、貯蔵・輸送上での制約が小さいのでJIS規格の制定に当たっても第三石油類の扱いとするため重油という名称を規格表に明記する。
- ③ ISO8217が示す規格は製品が供給業者から購入者へ引き渡される時点のもの

のであることを明示しているが、JIS規格では、製品出荷時点・場所での規格を示すこととし、供給業者が引き渡す時点における燃料油の規格を示すものでないこととする。

- 2) 将来、JIS規格を改訂する場合はISO 8217規格の改訂を要望し、ISO規格改訂後、速やかにJIS規格を改訂する。
- (2) ISO規格のJIS化に対するユーザー側の基本的考え方

当協会としては、JIS規格にISO8217の様式を取り入れることについては異論はないが、同規格の性状項目の規格値は現在世界で供給されている燃料油の実勢と大きく乖離しており、ISO8217に規定されたような燃料油を長時間使用した実績はなく、その数値の技術的裏付けもない。そのような規格値をそのままJISに取り入れることには反対であり、世界で供給されている燃料油の実勢に近い値である船社の基準値を採用すること、もしも合意が得られない場合は規格値をブランクとすること等を提案し

ている。

他のユーザー団体である全国漁業共同組合連合会は着火性の指標であるセタン価の点で漁船で使用されている燃料油がISO規格では軽油の分類に入ってしまうこと、また日本内航海運組合総連合会では国内で供給されている燃料油の性状とISO8217の規格値が乖離しており、内航船の処理設備では現在より性状の悪い燃料油が供給された場合対応が困難で、JIS規格にISO8217の値をそのまま取り入れることにより将来供給される燃料油の性状が悪くなることを懸念している。

このようなユーザー側の種々の意見に対し、あくまで基本方針を推し進めようとする石油連盟側との意見は噛み合わず委員会での審議が膠着状態となっているところから、ユーザー側としてはこのまま推移しても解決の見込みは立たないとの判断から、運輸省をはじめ通産省工業技術院等における調整を要請し、ユーザー側の意向がJIS規格に反映されるよう働きかけている。

3. 日本籍外航船、減少続き181隻に

ー日本籍外航船船腹量の推移（暫定値）ー

当協会は、1972年以来毎年7月1日現在における100総トン以上の日本籍商船船腹量の現状を調査し、その集計結果を「日本商船船腹統計」として取りまとめて公表している。日本籍外航船の規模については海運造船合理化審議会等の場で都度論議されてきたテーマであり、現在、国として一定量を確保するための国際競争力強化策として国際船舶への日本人船・機長2名配乗体制等が検討されている。当協会では、現状

を適確に把握するため、1996年央より上記「日本商船船腹統計」の調査対象船舶のうち2,000総トン以上の外航船船腹量については3カ月毎にその増減を調査し、暫定値を集計している。

今般、1997年7月1日現在の暫定値を集計したので、速報として以下のとおり報告する。

それによると、2,000総トン以上の日本籍外航船船腹量は、調査を始めた1972年央では1,580隻、2,793万総トンであったが、日本籍船の国

際競争力の低下等により船籍の海外流出（フラッキングアウト）が行われた結果減少が続き、

1997年7月1日現在では181隻、1,246万総トンと推定される（表1参照）。

【表1】 日本籍商船船腹量の推移

	日本籍商船合計			うち2,000総トン以上の日本籍外航船		
	隻数	千総トン	伸び率(%)	隻数	千総トン	伸び率(%)
1972	8,238	32,020		1,580	27,933	
1975	8,832	38,198		1,317	33,486	
1980	8,825	39,015		1,176	34,240	
1985	8,225	38,141		1,028	33,470	
1986	8,024	35,619	△ 6.6	957	30,809	△ 8.0
1987	8,250	32,831	△ 7.8	816	28,200	△ 8.5
1988	7,939	29,193	△ 11.1	640	24,582	△ 12.8
1989	7,777	26,367	△ 9.7	532	21,691	△ 11.8
1990	7,668	25,186	△ 4.5	449	20,406	△ 5.9
1991	7,568	24,741	△ 1.8	419	19,815	△ 2.9
1992	7,411	23,736	△ 4.1	376	18,669	△ 5.8
1993	7,323	23,595	△ 0.6	340	18,420	△ 1.3
1994	7,165	21,888	△ 7.2	280	16,669	△ 9.5
1995	6,950	19,030	△ 13.1	218	13,849	△ 16.9
1996.7.1	6,824	17,845	△ 6.2	191	12,676	△ 8.5
10.1				186	12,464	△ 1.7
1997.1.1				184	12,602	1.1
4.1				185	12,644	0.3
7.1				181	12,463	△ 1.4

(注) 「日本商船船腹統計」各年版より作成
ただし、1996.10.1～1997.7.1の2,000総トン以上の外航船については3カ月毎の増減調査結果より算出。

また、1996年7月1日～1997年6月30日の1年間における船腹量の増減状況は表2のとおりで、合計で増加船腹は16隻、83万総トン、減少船腹は26隻、104万総トンで、差引純減少分は10隻、21万総トンとなっている。この間の増加船舶は、購入船2隻、新造船14隻で、船種別にみると、液化ガス船の増加（5隻）が目立っており、このうち4隻がカタール向けLNG船の竣工によるものである。一方、減少船舶はすべて海外売船によるもので、船種別に見ると、オア・バルクキャリア、油送船（それぞれ7隻減）、フルコンテナ船（4隻減）の減少が目につく。

なお、本調査は増加・減少船腹に基づく簡易的集計であり、誤差が含まれている可能性があるため、厳密な集計結果は「日本商船船腹統計（1997）」の刊行（1997年12月頃の予定）をお待ちいただきたい。

【表2】 2,000総トン以上の外航船の増減状況（1996.7.1～1997.6.30）

船種	総船腹量 (1996.7.1現在)				増加および減少						総船腹量 (1997.7.1現在)				
					1996.7～1997.6										
	増加船腹			減少船腹											
隻数	千総トン	千重量トン	構成比(%)	隻数	千総トン	千重量トン	隻数	千総トン	千重量トン	隻数	千総トン	千重量トン	構成比(%)		
乾貨物船	フルコンテナ船	28	1,097	1,089	5.5	1	6	4	4	117	118	25	986	976	5.1
	一般貨物船	4	106	187	0.9	2	23	28	2	23	26	4	105	189	1.0
	冷凍・冷蔵船	12	59	65	0.3	3	19	21	2	12	13	13	66	73	0.4
	カー・バルクキャリア	22	516	325	1.6				2	27	16	20	488	309	1.6
	オア・バルクキャリア	58	4,243	7,923	40.2	2	64	116	7	374	676	53	3,933	7,364	38.8
	木材専用船 その他専用船	1	39	47	0.2				1	39	47				
小計	125	6,060	9,637	48.8	9	125	186	18	593	895	116	5,592	8,928	47.0	
油・乾貨物兼用船	1	129	248	1.3							1	129	248	1.3	
油送船	油送船	45	4,975	8,716	44.2	2	218	363	7	409	683	40	4,784	8,395	44.2
	液化ガス船	20	1,512	1,131	5.7	5	489	339	1	43	49	24	1,958	1,420	7.5
	小計	65	6,487	9,846	49.9	7	707	702	8	451	732	64	6,742	9,816	51.7
合計	191	12,676	19,731	100.0	16	832	888	26	1,044	1,628	181	12,463	18,991	100.0	

(注) 1. 四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。
2. 構成比は重量トンによる。

4. わが国外航定期航路配船状況

—過去10年の航海実績は増加基調にある—

海上運送法第19条の4および第19条の5の規定に基づいて船舶運航事業者が運輸大臣に届け出た貨物定期航路事業の現状についての資料を、当協会は同省の了解の下に集約し、「外航定期航路一覧表」として発表している。このほど、1997年版の内容が取りまとめられたので、その概要を紹介する。

1. 航路全般

わが国船社が1997年4月1日現在において配船している外航定期航路は全体で78航路、配船社数36社で、これら船社の同航路における1996年の定期船の運航実績は6,698航海であった(表1参照)。

これらの、近年における推移の状況は表2および図のとおりで、航海数は1987年以降は増加基調にあり、1996年は前年に対して4.2%増となった。

2. コンテナ船/在来船、および日本発着航路/三国間航路

前記の配船状況および航海数を、コンテナ船と在来定期船、日本発着航路と三国間航路に区分して前年と比較すると表3のとおりとなる。

(1) コンテナ航路/在来船航路

コンテナ航路は三国間航路を含め51航路、配船社9社で、1996年の航海数は3,933航海(対前年比13.0%増)である。コンテナ航路では日本発着航路、三国間航路とも航海数が増加している。

また、在来船航路は27航路、配船社34社

で、1996年の航海数は2,765航海(同比6.1%減)である。

(2) 日本発着航路/三国間航路

コンテナ航路と在来船航路をあわせた日本発着の定期航路は、49航路、配船社35社で、1996年の航海数は5,034航海(同比0.0%増)である。また、三国間航路は29航路、配船社5社で、航海数は1,664航海(同比19.5%増)である。

なお、これら区分による航海数の推移は表2右欄および図のとおりで、三国間コンテナ航路の伸びが著しい。

3. 方面別の航路区分からみた配船状況

上記の航路を日本・極東を中心に、(I)欧州・地中海方面、(II)北米方面、(III)オセアニア方面、(IV)インド洋・アフリカ、中南米、その他遠洋方面、(V)極東域内の5地域に区分し、その概況を見ると次のとおりである(表4参照)。

(1) 欧州・地中海方面への航路は5航路(うち三国間2)、配船船社3社で、1996年の航海数は624航海(対前年比43.8%増)である。

(2) 北米方面への航路は6航路(うち三国間2)、配船船社3社で、1996年の航海数は936航海(対前年比38.5%増)である。

(3) オセアニア(豪州・ニュージーランド)方面への航路は10航路(うち三国間4)、配船船社4社で、1996年の航海数は342航海(対前年比10.3%増)である。

(4) インド洋・アフリカ、中南米およびその

【表1】 わが国船社が配船する外航定期航路一覧

航 路 名		配船社数 (1997. 4.1 現在)	航海実績 (1996 年)	航 路 名	配船社数 (1997. 4.1 現在)	航海実績 (1996 年)					
日 本 発 着 コ ン テ ナ 航 路	I 欧州コンテナ	3	260	三 國 間 コ ン テ ナ 航 路	地中海フィーダーコンテナ	1	52				
	地中海コンテナ	1	52		ポルトガルフィーダーコンテナ	1	52				
	II 北米西・東岸・欧州コンテナ	北米西・東岸・欧州コンテナ	1		52	欧州/イベリアコンテナ	1	51			
		北米大西洋岸コンテナ	1		52	豪州/ベルシャ湾コンテナ	1	37			
		北米北西岸コンテナ	2		156	パナマ/カリブ/マナウス/パナマコンテナ	1	52			
		北米カリフォルニアコンテナ	3		364	南アフリカ/西アフリカコンテナ *	-	-			
	III 日本・韓国/東南豪州コンテナ	日本・韓国/東南豪州コンテナ	3		47	V フィリピン/台湾コンテナ	フィリピン/台湾コンテナ	2	104		
		西豪州コンテナ	2		25		台湾/香港・ベトナムコンテナ	1	98		
		ニュージーランドコンテナ	2		30		マラッカ海峡/イタコンテナ	1	52		
	IV 南アフリカコンテナ	南アフリカコンテナ	2		44	シンガポール/西マレーシアコンテナ *	-	-			
		南アフリカ/南米東岸コンテナ	1		46	シンガポール/スラバヤコンテナ	1	52			
		(小 計) (25航路)			4	1,619					
	口 本 発 着 在 来 船 航 路	V 南米東岸コンテナ	1		48	三 國 間 在 来 船 航 路	I 欧州・紅海・地中海・北アフリカ	1	38		
		南米西岸コンテナ	3		51		III 北西豪州	2	0		
		ホノルル/中米西岸コンテナ	1		25		ニュージーランド	2	32		
		韓国コンテナ	韓国コンテナ		1		68	南太平洋	3	17	
			台湾コンテナ		3		88	IV 東アフリカ	東アフリカ	1	12
			香港・海峽地コンテナ		3		102		インド・パキスタン・ベルシャ湾	1	23
			台湾・フィリピンコンテナ		2		76		ベンガル湾	1	24
			台湾・フィリピン・海峽地コンテナ		2		52	V カリブ海	カリブ海	1	0
インドネシアコンテナ			3	156	中米西岸		1		24		
バンコクコンテナ			4	313	南米東岸(パナマ経由)		1		30		
上海コンテナ			2	77	(小 計) (24航路)			33	2,720		
大連コンテナ			1	52	IV 南米/オセアニア		南米/オセアニア	1	12		
新港コンテナ		1	49	V 香港/パプアニューギニア			香港/パプアニューギニア	1	22		
SLBコンテナ		2	29				極東/西太平洋	1	11		
(JNLコンテナ)		(2)	(29)		(小 計) (3航路)			2	45		
(小 計) (25航路)				9	2,314	合 計 (78航路)		36	6,698		
三 國 間 コ ン テ ナ 航 路	I 極東/欧州コンテナ	3	222								
	極東/地中海コンテナ	1	52								
	II 極東/北米東岸コンテナ	極東/北米東岸コンテナ	1	52							
		極東/北米太平洋岸コンテナ	3	260							
	III 台湾・香港/東南豪州コンテナ	台湾・香港/東南豪州コンテナ	3	48							
		シンガポール/豪州コンテナ	1	61							
		オーストラリア/東南アジアコンテナ	1	52							
		香港/ニュージーランドコンテナ	2	30							
	IV シンガポール/インド・パキスタン/スリランカコンテナ	シンガポール/インド・パキスタン/スリランカコンテナ	1	48							
		シンガポール/インド・パキスタン/スリランカ/ベルシャ湾コンテナ	1	52							
シンガポール/ベルシャ湾コンテナ		1	48								
極東/東アフリカコンテナ		1	28								
極東/西アフリカコンテナ		1	36								
極東/南米西岸コンテナ		2	24								
北米ガルフ・メキシコ/欧州コンテナ	北米ガルフ・メキシコ/欧州コンテナ	1	32								
	欧州/南米西岸コンテナ	1	24								
	北米東岸/北欧州コンテナ	1	0								

(注) 運輸省資料より作成。

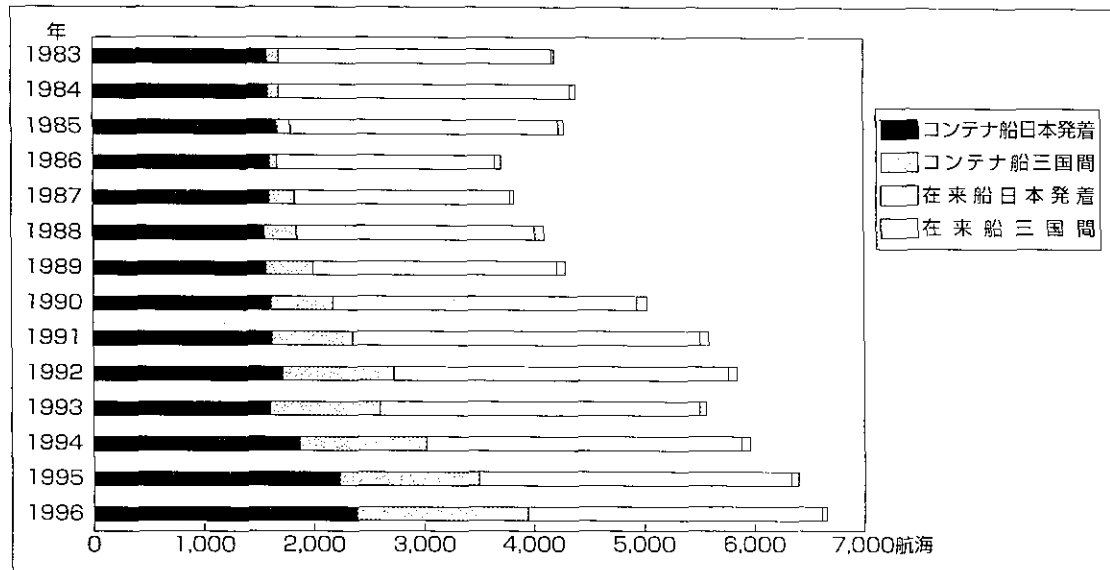
- ① 配船社数および航海実績については重複分を除外している。
- ② 「航路名」欄の“*”は1996年4月1日現在には航路が開設されていて、1997年4月1日までに廃止された航路である(航路数には不算入)。これらの航路における1996年の航海数は把握されていない。
- ③ 「航路区分」(I～V)は当協会が仕分けしたものである。この中の「極東」とはおおむね船舶安全法の「近海区域」とした。

【表2】 わが国船社の外航定期航路への配船状況推移

年	航路数 (4/1現在)	配船社数 (4/1現在)	航 海 数 (年 間 実 績)					
			増減率(%)	コンテナ船		在 来 船		
				日本発着	三 国 間	日本発着	三 国 間	
1984	51	—	4,370	5.1	1,507	143	2,684	36
1985	52	—	4,251	△ 2.7	1,606	145	2,470	30
1986	51	—	3,704	△12.9	1,543	87	2,033	41
1987	52	—	3,848	3.9	1,546	246	2,010	46
1988	55	—	4,099	6.5	1,507	307	2,204	81
1989	60	—	4,304	5.0	1,576	371	2,265	92
1990	63	—	5,048	17.3	1,629	504	2,811	104
1991	62	—	5,604	11.0	1,641	673	3,219	71
1992	61	35	5,860	4.6	1,726	972	3,091	71
1993	70	33	5,574	△ 4.9	1,574	996	2,953	51
1994	67	33	5,959	6.9	1,835	1,158	2,907	59
1995	72	32	6,426	7.8	2,150	1,332	2,884	60
1996	74	34	6,698	4.2	2,314	1,619	2,720	45
1997	78	36						

(注) ① 当協会「外航定期航路一覧表」各年版より作成。
 ② 配船社数および航海実績については重複分を除外している。
 ③ 1991年以前の配船社数は未計算である。

【図】 わが国船社の外航定期航路における定期船航海数の推移



(注) 表2より作成

他遠洋方面への航路は26航路（うち三国間15）、配船船社4社で、1996年の航海数は875航海（対前年比10.6%増）である。この

内訳は、インド洋・アフリカ方面（361航海）、中南米方面（202航海）、欧州・米州間（56航海）、欧州域内フィードー（155航

【表3】 わが国船社の配船する外航定期航路（総括表）

航 路 名	航 路 数		配 船 社 数		航 海 数			
	1996 4.1現在	1997 4.1現在	1996 4.1現在	1997 4.1現在	1995年	1996年	増 減	比率(%)
コンテナ航路 (日本発・着)	24	25	9	9	2,150	2,314	164	7.6
コンテナ航路 (三国間航路)	24	26	4	4	1,332	1,619	287	21.5
小 計	48	51	9	9	3,482	3,933	451	13.0
在来船航路 (日本発・着)	23	24	30	33	2,884	2,720	△ 164	△ 5.7
在来船航路 (三国間航路)	3	3	2	2	60	45	△ 15	△ 25.0
小 計	26	27	32	34	2,944	2,765	△ 179	△ 6.1
合 計 (日本発・着)	47	49	32	35	5,034	5,034	0	0.0
合 計 (三国間航路)	27	29	4	5	1,392	1,664	272	19.5
計	74	78	34	36	6,426	6,698	272	4.2

(注) 表1および「外航定期航路一覧表」(1997年版)より作成した。

【表4】 方面別配船状況

航 路 名	航 路 数		配 船 社 数		航 海 数 (実 績)			
	1996 4.1現在	1997 4.1現在	1996 4.1現在	1997 4.1現在	1995年	1996年	増 減	比率(%)
I 日本/欧州・地中海	2	2	3	3	312	312	0	0.0
I 極東/欧州・地中海	1	1	1	1	18	38	20	111.1
小 計	5	5	3	3	104	274	170	163.5
II 日本/北米	4	4	3	3	572	624	52	9.1
II 極東/北米	2	2	3	3	104	312	208	200.0
小 計	6	6	3	3	676	936	260	38.5
III 日本/オセアニア	3	3	3	3	128	102	△ 26	△ 20.3
III 極東/オセアニア	3	3	4	4	49	49	0	0.0
小 計	9	10	4	4	133	191	58	43.6
IV 日本/インド洋・アフリカ	2	2	3	3	87	90	3	3.4
IV 極東/インド洋・アフリカ	3	3	2	3	49	59	10	20.4
小 計	4	5	2	2	233	212	△ 21	△ 9.0
日本/(ハワイ)・中南米	3	3	3	3	72	124	52	72.2
在来船 (日本発・着)	3	3	3	2	54	54	0	0.0
極東/中南米	1	1	3	2	0	24	24	
小 計	1	3	2	2	22	56	34	154.5
欧州内フィーダーサービス	3	3	2	2	130	155	25	19.2
その他の方面	3	2	3	2	123	89	△ 34	△ 27.6
在来船 (日本発・着)	1	1	1	1	21	12	△ 9	△ 42.9
小 計	24	26	3	4	791	875	84	10.6
V 極東域内	10	11	9	9	979	1,062	83	8.5
在来船 (日本発・着)	13	14	31	32	2,714	2,520	△ 194	△ 7.1
コンテナ (三国間)	5	4	4	4	483	306	△ 177	△ 36.6
在来船 (三国間)	2	2	2	2	39	33	△ 6	△ 15.4
小 計	30	31	33	36	4,215	3,921	△ 294	△ 7.0
合 計	74	78	34	36	6,426	6,698	272	4.2

(注) 表1および「外航定期航路一覧表」(1997年版)より作成した。

海)、その他(101航海)である。

航海(対前年比7.0%減)である。

(5) 極東域内の航路は31航路(うち三国間6)、

配船船社36社で、1996年の航海数は3,921

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本鉄道車輛工業会

設立 昭和48年(1973年)6月

沿革 当工業会の前身の日本鉄道車輛工業協会は昭和23年5月に設立され、昭和48年6月に現在の(株)日本鉄道車輛工業会となった。来年(平成10年)5月には50周年を迎える。

組織 会長 町田 直
理事 33名(会長、理事長、専務理事、常務理事を含む)

会員 当工業会は次の種別の会員で構成されている。

正会員：48社・鉄道車両および同部品の製造会社

特別会員：34社・会の趣旨に賛同する鉄道事業者(JR、公営、民営鉄道など)

賛助会員：61社・会の趣旨に賛同する鉄道車両製造業に関連する業者

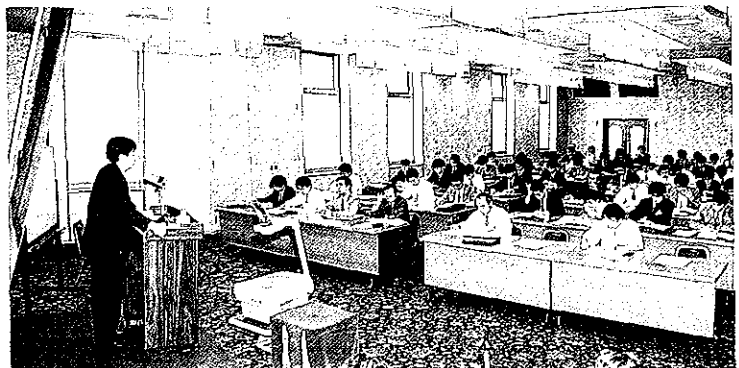
所在地 東京都千代田区丸の内
1-8-2 第一鉄鋼ビル

鉄道車両工業の製品

現在、当工業会加盟の各社においては、各種鉄道車両(機関車、電車、ディーゼル動車、客車、新交通システム、モノレール、貨車等)およびこれらに使用されているあらゆる部品(各種電気品、エンジン、台車、ブレーキ、その他)を製造している。

鉄道車両工業の特徴

- ① 鉄道車両(部品を含む)は注文生産である。
- ② 多種少量生産である(多種類のものを少量つくる)。
- ③ 製品の信頼度が高く要求される。
- ④ 多種多岐の材料を使用し、高度技術・技能を必要とする。
- ⑤ 鉄道車両は鉄道線路の上でしか走行できないことから、鉄道事業と鉄道車両工業とはあたかも車の両輪の関係にある。



▲会員会社の新入社員等を対象とした技術講習会

当工業会の活動

各種委員会を設けて、鉄道と業界の発展に努力している。

技術関係では、車両生産の近代化・合理化、車両性能・車両構造の研究、車両および部品の品質向上、同標準化・規格化等の委員会を設けて活発に審議を進めている。

また、定期的に「鉄道車両工業」「車両技術」「鉄道車両工業年報」を刊行している。

そのほか、講演会、技術講習会、見学会、試乗会等を随時開催している。

鉄道車両工業の将来

(1) 鉄道は重要な陸上輸送機関です。

ア. 鉄道による旅客輸送は国内総輸送人キロの29%を占めている。

イ. 公共輸送機関による輸送のうち、鉄道による輸送人キロは72%を占めている。

(2) 鉄道は省エネルギー輸送機関です。

鉄道は他の輸送機関より、はるかに効率

的である。

単位（1人1キロ）当り消費エネルギーは、営業用バスに比べ約61%、自家用車に比べ約17%の消費エネルギーで旅客を運ぶことができる。

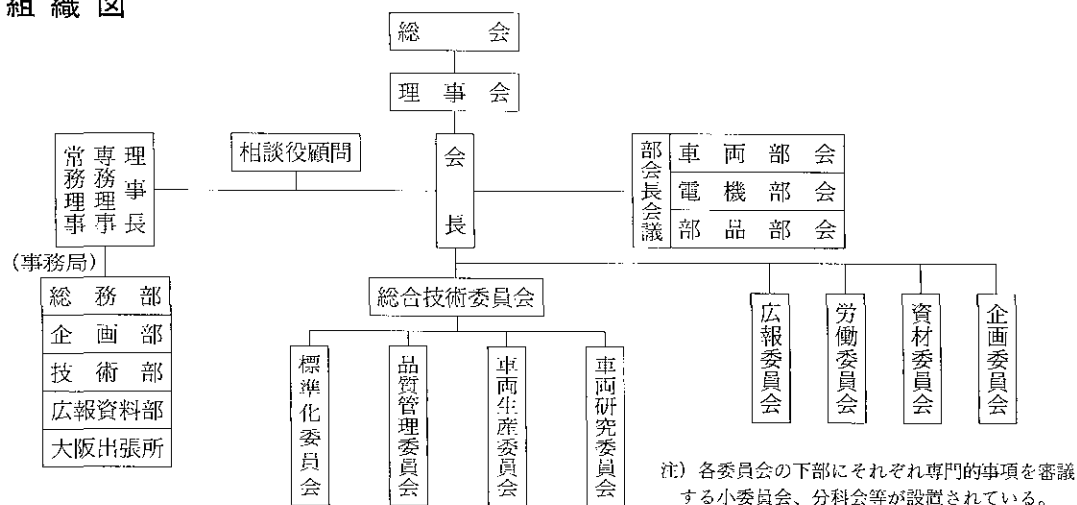
(3) 21世紀にふさわしい鉄道を目指して

鉄道車両工業は、各鉄道会社が指向している、21世紀にふさわしい新しい鉄道システムの構築へ向けて、車両の面から、今後、安全で快適な、かつ地球にやさしい乗り物を目指して絶えざる技術開発を進めている。例えば、

- ・高速化による到達時間の短縮
- ・軽量化による高速化と省エネルギー
- ・新しい材料によるメンテナンスフリー化などの技術開発をすすめている。

このことから、鉄道輸送事業および鉄道車両工業は、将来とも社会に貢献していく努力を続けているところです。

組織図



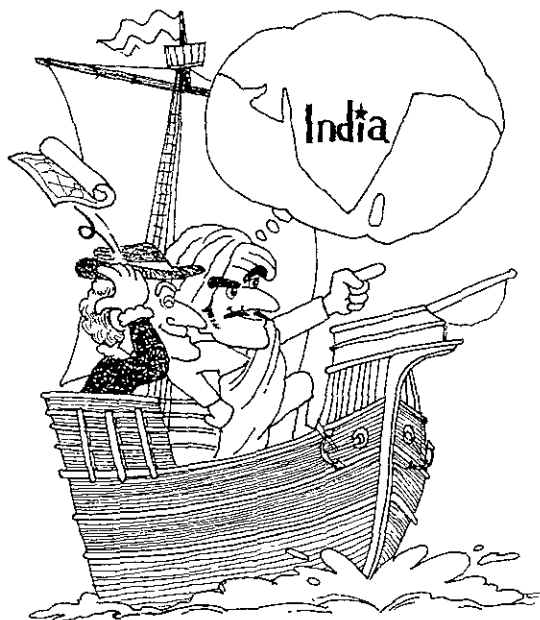
海運雑学ゼミナール 第92回

大航海時代に先駆けた イスラム系民族の海の覇権

世界史上で活躍した航海民族あるいは国家としては、フェニキアやバイキング、大航海時代の主役となったポルトガルやスペインが有名だが、大航海時代よりはるか以前から、紅海やペルシャ湾沿岸を拠点に、アフリカ東岸、東南アジア、中国に至る広大な海域で活発な交易活動を行っていたのがペルシャやアラブのイスラム系民族だったことはあまり知られていない。

現代の中東諸国といえば「砂漠と石油の国」というイメージが色濃いですが、かつてのペルシャ人やアラブ人は、じつは優れた航海技術を持つ海洋民族という側面も強く持っていた。

彼らが使った船は、現在も一部の地域で現役で活躍する「ダウ船」。ヨーロッパや中国の船が部材の接合に鉄釘を使っていたのに対し、こちらは部材に開けた穴に紐を通して強く結び、



合わせ目に獣脂やタールを塗って水が入らないようにした縫合船と呼ばれるもので、堪航性は決して高いものではなかった。

しかし彼らの航海技術は高度で、1本マストに三角帆という現代のヨットに通じる軽快な帆装で、季節風を巧みに利用し、海のシルクロードの交易を独占していた。

9世紀から10世紀にスレイマンとアブ・ザイドによって書かれた「シナ・インド物語」には、ペルシャ湾から中国の広東に至る航路の詳細が記されており、当時すでに広東や揚州など中国の港湾都市には数千人のペルシャやアラブ、ユダヤの商人が住んでいた記述もみえる。

15世紀に永楽帝の命を受けてインドからペルシャ湾、紅海、さらにはアフリカ東岸に至る大航海を敢行した鄭和は、曾祖父の代に中国に定住したイスラム系一族の出身だった。

バスコ・ダ・ガマのインド到達にしても、アフリカ東岸からインドまでの航路は、現地の水先案内人として雇ったアラブの天才航海者イブン・マージドが導いたもの。西欧人からみれば新発見の航路も、アラブの船乗りにとっては、すでに旅慣れた航路にすぎなかった。

こうしたイスラム民族の活発な交易活動は、大航海時代の西欧列強の進出で急速に衰退し、やがて歴史の彼方に忘れ去られてゆく。数百年にもわたった砂漠の民による海のシルクロードの覇権は、西欧中心に書かれることの多い世界史の中ではなかなか見えにくい部分といえる。

リバティ船建造の教訓が 生んだアーク溶接法の 実用化

現代の鋼船のほとんどは溶接によってつくられている。金属棒と溶接したい鉄板に電極を接続し、鉄板に溶接棒を近づけたときに出る高熱の火花で鉄板を溶解して接合する技術がアーク

溶接法。1891年にスラビヤノフによって考案された。しかし鋸打ちに代わって溶接が船舶建造技術の主流になるには、それからさらに半世紀以上の時が必要だった。

鉄板同士を重ね合わせずに接合できるため、使用する鋼材が節減でき、船体構造も軽くできること、工事の手間が少なく済むことなど、溶接には鋸打ちと比べて優れた点が多かった。しかし溶接時の熱で鋼材が硬くなり衝撃に対して脆くなることや、熱によって鋼材に歪みが出やすいなど大きな弱点もあった。

こうした壁を克服する契機となったのが、第二次大戦中の米国によるリバティー型輸送船の大量建造だった。およそ700隻にも上ったこの輸送船の建造はすべて溶接で行われた。

しかし、当時、船舶用に使われていたリムド鋼は炭素や硫黄、燐などを多く含んでいたため、溶接部分から亀裂が発生しやすく、多くの船が沈没したりダメージを受けた。

これを教訓に米国政府と鉄鋼メーカーは溶接に適した鋼材の研究を進め、1950年代には熱による強度変化が少ないキルド鋼を開発。さらに溶接器具や工作法も改良した結果、溶接は鋼船建造に最も適した実用的な技術となる。

戦争という非常時だからこそできた溶接工法の大規模な実験。その成果は、戦後の日本にも導入され、さらに発展して、世界に先駆けた超大型タンカーの建造など、日本の造船業の技術力を示す数々の成果を生み出してゆく。

本初子午線がパリを通過する フランスだけのローカルルール

本初子午線（経度ゼロの子午線）は、英国のグリニッジを通る線で世界中が統一されているはず。ところがフランス国内で発行される地図の本初子午線は、何とパリを通過している。



そもそも本初子午線の位置は国により時代によりまちまちで、メルカトルは、大西洋のアゾレス諸島を通過する経線の本初子午線とし、英国も最初はこれになったが、17世紀末にはロンドンに置くようになった。フランスも17世紀までカナリア諸島にあった本初子午線をパリに移した。日本でも伊能忠敬の地図では京都に置かれ、明治時代に東京に移された。

その後、クロノメーター（航海用時計）が発明され、正確な経度測定技術が確立されると、経度の基準となる本初子午線が国によってバラバラでは非常に具合が悪いことになった。そこで世界共通の子午線を定めるために1884年に万国子午線会議が開催され、当時最強の海運国だった英国のリーダーシップのもとに、グリニッジを本初子午線とすることが決定された。

しかし英国と歴史的にライバル関係にあるフランスにとってこれはあまり面白くない。そこで、国際標準としてはグリニッジ案を認めるものの、国内ではあくまでパリを通る経線の本初子午線としたわけである。

経度ゼロの栄誉？をライバル英国に奪われた悔しさは分かるが、国内用と国外用で経度が2種類ある不便に今も耐えているフランス人の頑固さには、脱帽せざるを得ない。

London便り



船員問題に関心をお持ちの方は、最近「ホワイト・リスト」という言葉を何度かお聞きになったことでしょうか。この「ホワイト・リスト」は、1995年に全面改正された船員の資格証書や教育訓練について定めた STCW 条約に関わるものです。最初の条約でももちろん船員の教育訓練の水準を定めておりましたが、実際に船に乗っている船員の能力や知識あるいは技量が条約の基準を満たしているかどうかは船員の持っている資格証書を信じるしか方法がありません。しかし、この証書も国によってはどうもいい加減な基準で発給されているものもあるらしく、ひどい場合にはお金さえ払えば証書が手に入るといふ話もあります。

海難事故の80%は人的要因に起因すると言われていた事態にこれでは海上の安全確保はもちろん、海洋環境の保護も難しいということになり、このため新しい条約では締約国から送られてくる教育訓練制度や資格証書の発給システムに関するレポートを IMO が評価し、条約の基準を満たしている国名をリストにして公表しようということになりました。これがいわゆる「ホワイト・リスト」ですが、これは条約上の正式な用語ではありません。

IMO ではこの各国の教育訓練制度等を評価するために有識者 (COMPETENT PERSON) と称する商船教育訓練制度や証書発給システム等に関する専門家を集め、パネルを作り、このパネルで各国の評価を行い、その結果を IMO 事務局長に報告することとなりました。この有識者は各締約国が指名または推薦した、条約の要件に関する知識を有するエキスパートと想定されていますが、現在30数カ国から100名近くが登録されています。日本からは日本海技協会専務理事の佐野修氏と私が登録されました。

実際の仕事のやり方については本年5月開催された海上安全委員会で種々検討されましたが、何しろ IMO としてこうしたシステムを採用するのは初めてですし、言ってみれば一国の商船教育制度を評価した場合によっては条約の定める水準に達していない

と判断し、その国の海技資格を否定するわけですから、各国の主権に関わる問題も出てくる可能性もあり簡単なものではありません。

問題となったものの中にはいつもながらの財政問題があります。ひとつの国の評価を行う場合、登録されている有識者の中から IMO 事務局長が5~6名を選抜し、パネルを作り、互選で議長を選び、当該国から提出された膨大な(?)書類や法令集に目を通し、条約の要件を満たしているか否かを判断するわけですが、IMO から旅費も費用も一切出ないとなると世界中に散らばっている有識者が会合を持つのは難しく、評価作業は書面や電話/FAX でやらねばならないかもしれません。また当然のことながら全ての評価は同一基準で厳密に行わねばなりません。このためには100名近くの有識者が全て評価のやり方について同じ理解をしておかねばなりません。このためには有識者全員を一堂に集めてセミナーをやるアイデアもあったのですが、費用の問題で頓挫してしまいました。

各国のレポートをどの言語で提出するのも問題で、これも散々論議されましたが、条約で決めているものを、海上安全委員会で決める訳にはいかないとの結論で各国の判断に任せることとなりました。このため各国から提出されるレポートは IMO の公用語である英、仏、西、露、中もしくはアラビア語で書かれている可能性があるわけです。英語以外の言語を翻訳して評価作業を行うのは費用や時間の面から現実的ではありません。各国とも英語で提出するであろうと期待するばかりです。

評価の結果、条約の要件を満たしていると判断されれば「ホワイト・リスト」に記載されることとなりますが、要件を満たしていない場合、入試のように合格か不合格か切って捨てるわけではなく、問題点や改善すべき点、IMO として技術協力すべき点等を付記して当該国に差し戻されることになります。即ち敗者復活戦は何度でもあるわけです。

レポート提出の締切は来年の8月1日ですが、最終的に経過措置の切れる2002年までに「ホワイト・リスト」に載ればよいとも解釈されています。しかし世界最大の船員供給国であり、今最も海運界から注目されているフィリピンにとっては、必ずしも十分時間があるとは思えません。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)



10月

7日 運輸省は、1997年度上半期の新造船建造許可実績を発表した。それによると、貨物船162隻・タンカー45隻・その他2隻の計209隻・626万9,000%で、前年同期に比べ21隻・50万% (8.6%) 増加した。

9日 「水先人の免許要件に関する検討会」第3回会合が開催され、水先人の免許要件のひとつである船長履歴を現行の3年から一定程度短縮する方針などを盛り込んだ中間報告を取りまとめた。

16日 米連邦海事局 (MARAD) は、シンガポール船社ネプチューン・オリент・ライズ (NOL) による米船社アメリカン・プレジデント・ライン (APL) の親会社 APL リミテッドの買収を承認した。

◎ 日本船舶輸出組合は、1997年度上半期の輸出船契約実績を発表した。それによると、156隻・691万%と、VLCCの代替発注本格化などを受け、%で前年同期化81.2%の増加となった。

17日 日米両国政府は、10日から開催されていた政府間協議において、日本の港湾慣行である事前協議制度を改善することで大筋合意に達した。

◎ IMO 第76回法律委員会が13日からロンドンで開催された。同会合では「(船主の第三者責任に係る) 金銭上の保証の提供」、「船舶燃料油による汚染に対する賠償」および「船骸除去条約案」等につき検討され、今後は「船客クレームに関する金銭上の保証の提供」および「船骸除去条約案」を優先検討課題とすることとなった。

(P.12海運ニュース1参照)

21日 当協会は、日本内航海運組合総連合会、日本旅客船協会、日本外航客船協会と連名で総会屋との絶縁宣言を行った。

24日 1971年国際油濁補償基金第20回総会および1992年国際油濁補償基金第2回総会が20日からロンドンで開催され、ナホトカ号重油流出事故に対する同基金からの補償金支払いに充てるため、新たに約130億円の拠出金を追加徴収することなどを決定した。これにより、同事故に対し総額196億円の補償金の支払いが可能となった。

28日 運輸省、当協会港湾協議会、外国船舶協会、日本港運協会は、現行事前協議制度の改善に関する四者合意に達した。



陳情書・要望書 (10月)

宛先：運輸大臣、大蔵大臣、運輸省、大蔵省
 件名：関門国際航路の早期整備に関する陳情
 要旨：関門航路は、一般貨物船をはじめ、コンテナ船、鉱石運搬船等、大小さまざまな外国および国内船舶が多数通航する国際航路であり、現在も実施している航路の拡幅・増深による整備促進のための予算(74億円)の確保を目的としている。

海運関係の公布法令 (10月)

- ㊦ 外国人等の国際運輸業に係る所得に対する相互主義による所得税等の非課税に関する法律施行令の一部を改正する政令

(政令第316号、平成9年10月17日公布、平成9年11月5日施行)

- ㊧ 港則法施行令の一部を改正する政令
(政令第317号、平成9年10月17日公布、平成9年10月24日施行)
- ㊨ 港則法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第69号、平成9年10月17日公布、平成9年10月24日施行)
- ㊩ 港湾運送事業法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第70号、平成9年10月17日公布、平成9年10月24日施行)
- ㊪ 水先法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第71号、平成9年10月17日公布、平成9年10月24日施行)

国際会議の開催予定 (12月)

IMO 第42回防火小委員会 (FP)
 12月8日～12日 ロンドン

「日本海運の現状」および「SHIPPING NOW 1997 日本の海運」の発行

当協会では、各種海運関係資料を作成しておりますが、今般「日本海運の現状」および「SHIPPING NOW 1997 日本の海運」を刊行いたしました。

「日本海運の現状」は、グラフや資料を用いながら、項目ごとに簡単な解説を付し、日本海運の今の姿を説明したもので、世界海運とわが国海運の輸送活動、海運経営、外航船員の現状、内航海運の4つの柱で構成されております。

「SHIPPING NOW 1997 日本の海運」は、日本海運の現状が一目で分かるよう、豊富なカラー写真やデータを用いて分かりやすく解説したものです。

入手ご希望の方には無料にてお送りいたしますので、下記までお問い合わせ下さい。

<問い合わせ先>

(社) 日本船主協会 総務部広報室

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL 03-3264-7181 FAX 03-3264-7354

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10月	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
7	4,281	3,443	837	11.9	3.5
8	3,936	3,214	722	14.0	3.5
9	4,424	3,358	1,065	14.2	8.4

(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)

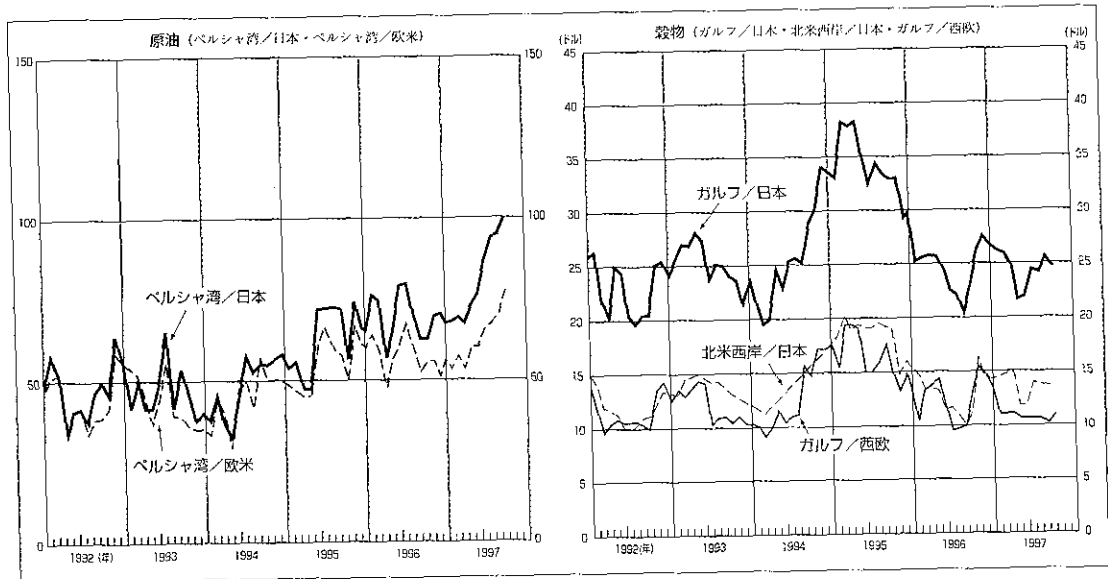
年 月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
1990		144.81	124.30	160.10
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1995		94.06	80.30	104.25
1996		108.79	98.05	110.31
1996年11月		112.26	111.15	114.00
12		113.81	112.20	116.00
1997年1月		118.02	115.35	122.00
2		123.01	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
8		117.90	115.50	119.42
9		120.75	118.80	122.50
10		121.06	119.95	122.20

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	鉄 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
1997 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
8	14,137	368	13,769	3,640	4,009	5,605	50	67	286	112	12,265	2,976
9	15,398	250	15,148	3,796	4,442	6,280	187	192	166	85	10,048	2,910
10	19,759	0	19,759	4,751	7,354	6,306	198	430	602	118	17,717	3,840

(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	94.00	85.00	59.00	55.00	60.00	55.00	67.50	65.00
9	72.50	60.00	64.50	56.00	94.50	72.50	58.00	42.50	52.50	49.50	70.00	60.00
10	53.75	50.50	63.00	55.00	100.00	89.00	50.00	42.50	55.00	43.75	77.50	70.00
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		

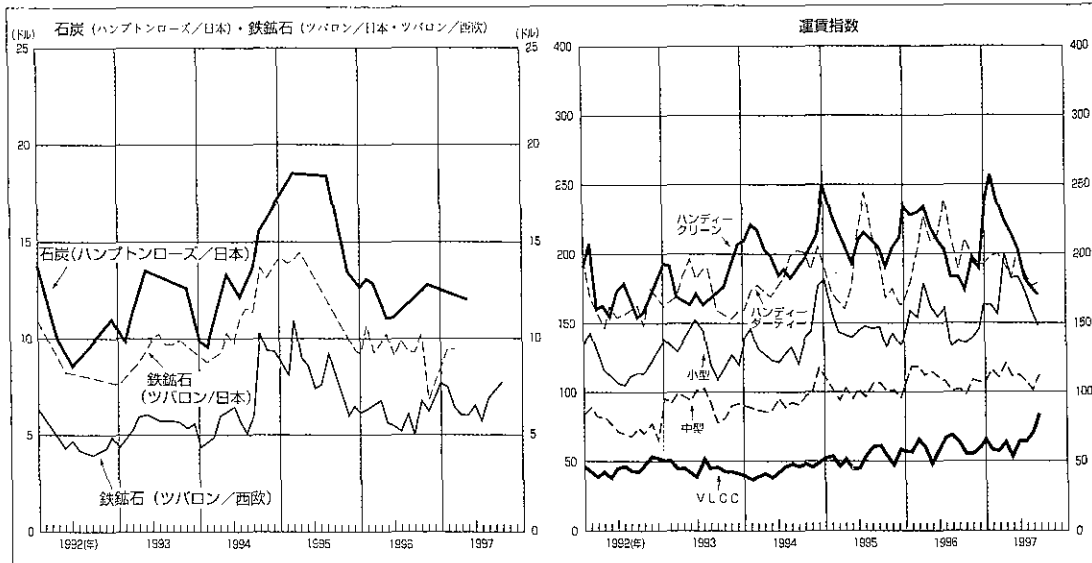
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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	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	24.35	21.50							10.50	10.25
9	20.50	18.25	25.50	22.00		10.00			10.00	8.00	10.15	10.00
10	23.00	18.75	24.60	21.70	11.85	11.30	13.50	12.60	13.25	8.00	11.00	9.50
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)

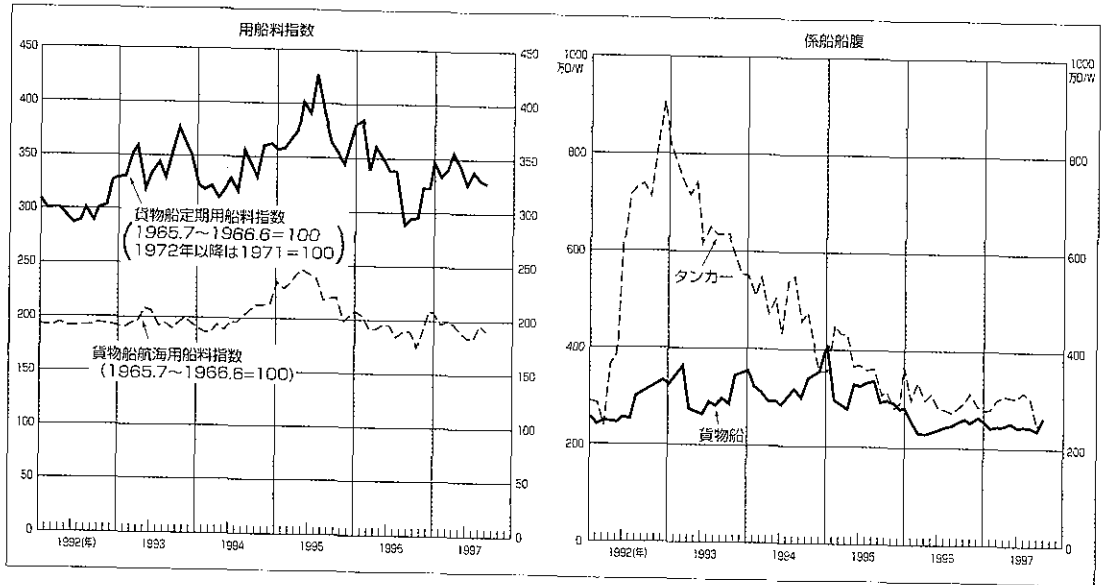
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	12.50				9.20				6.25	6.15	7.50	6.17
2	13.00	12.95			11.00		9.50		6.50	5.65	7.35	6.00
3	12.75				9.00		9.50				6.30	
4									6.80	6.25	6.10	5.65
5	11.25		12.00		10.25				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	6.95	5.80
9					9.00				5.00		7.25	5.95
10					10.10				6.75		7.70	
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	63.8	107.2	172.5	185.5	181.2
8	63.2	107.8	144.6	214.3	212.8	69.5	100.6	135.8	217.4	181.0	70.3	100.4	159.9	176.2	175.7
9	63.7	106.5	147.6	191.7	203.7	63.1	101.0	139.2	185.0	180.1	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3
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・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワ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ニハンディ・ダーティ: 3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・Cニハンディ・クリーン: 5万トン(3万トン)未満。



8. 貨物船用船料指数

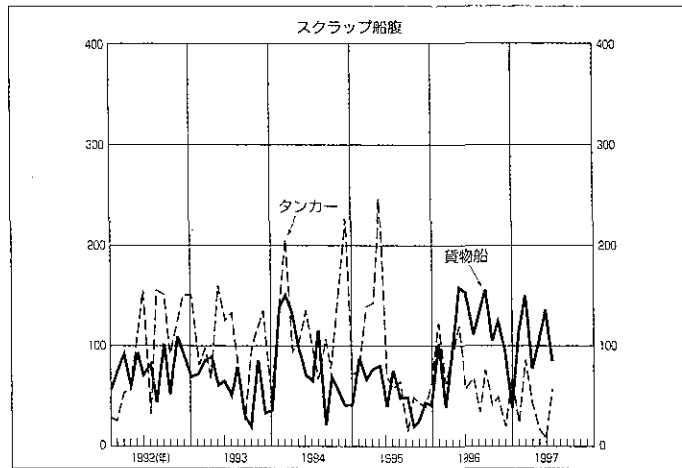
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1992	1993	1994	1995	1996	1997
1	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	209.0	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3	347.0
2	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0	197.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6	332.0
3	195.0	191.0	185.0	229.0	192.0	199.0	320.0	327.0	324.0	366.0	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	195.0	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	185.0	183.0	295.0	335.0	320.0	426.0	339.0	338.0
8	191.0	194.0	202.0	218.0	189.0	196.0	288.0	346.0	360.0	391.0	289.0	330.0
9	191.0	196.0	208.0	220.0	185.0	190.0	293.0	328.0	349.0	364.0	293.0	327.0
10	191.0	188.0	212.0	221.0	175.0	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・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	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	246	2,120	2,429	57	1,776	3,031
9	265	2,110	2,899	68	1,757	3,085	234	1,950	2,562	55	1,657	2,800	246	2,084	2,375	53	1,487	2,474
10	274	2,178	2,920	68	1,870	3,165	232	1,972	2,610	55	1,776	2,919	264	2,281	2,634	57	1,616	2,591
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	81	955	1,507	24	452	855
4	27	433	751	11	700	1,392	50	577	941	15	477	903	30	488	764	9	207	418
5	42	458	792	18	1,232	2,473	44	922	1,592	18	638	1,207	41	674	1,032	4	93	180
6	21	219	352	8	362	694	46	586	1,537	7	274	568	70	849	1,352	10	58	78
7	31	498	730	13	290	532	41	722	1,174	12	328	646	46	517	829	11	311	568
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	654	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ブレームン海運経済研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③乾貨物船は兼用船、散積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。④タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

「海運統計」欄の各種資料の掲載は下記のとおりとなっています。

統 計 資 料 名	
1. 世界船腹量の推移	○12. 主要航路の成約運賃 (穀物)
2. 日本商船船腹量の推移	○13. 主要航路の成約運賃 (石炭・鉄鉱石)
3. わが国外航船腹量の推移	○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。

鬱々とした毎日が続く。開いた新聞に今日も又、証券会社の役員
の逮捕。日本株の際立つ低迷。金融
BIG BANG がもうすぐやっ
てくると言うのに、あのバブル期の
80年代末が懐かしい。

日本と好対照な米国経済の拡大
がうらやましい。日本が鎖国政策
を中止し、開放経済をもっと推し
進めるためにも、GLOBAL
STANDARD に立脚した方針転
換を図らなければという。なにや
らアングロサクソンの政策が全て
正しいように思えてくるから、よ
ほど日本は重症に違いない。偉い
政策立案者たちは規制緩和を声高
に主張する。

しかし本当に今までの日本の経
済／経営運営はかくも間違ってい
たのだろうか。80年代後半の日本

編集後記

型経営に対する世界的な評価は今
でも正しいし、米国もこの日本型
システムを学び現在の発展に結び
付けたのではないか。柔軟な労使
関係（企業内信頼性）、品質管理
（ZD/QC 運動）、企業の長期的な
存続等々、これらのことは決して
マイナスではない。

このようにして日本人の生活は
ある程度保証され、世界一安全な
国として評価を受けて来た。しか
しそのシステムが大きな転機を迎
えている。このような事態を見て、
付和雷同してはならない。中には
なにか大変革の時期が近づいたか
のようににはしゃぐ人もいる。もち

ろんもたれ合い、官民癒着、高コ
ストの様な悪弊は英断をもって変
えて行かなければならないが、次
の点を見据えて改革しなければと
考える。

個人個人の生活をどこまで保証
しながらこれを実行に移して行く
のか、日本の美点をも悪弊として
はいないか、文化的に風土的に精
神的に日本にどのような制約があ
り、その制約を力任せに変えられ
るのかと言うことである。

最近の議論にこのような視点が
感じられないことが多い。大変心
配である。

大阪商船三井船舶

営業調査室長

篠田 匡史

せんきょう11月号 No. 448 (Vol. 38 No. 8)

発行◆平成9年11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 (総務部広報室)

編集・発行人◆大 西 章 敬

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：太洋海運株
 (英文名) TAIYO KAIUN KABUSHIKI KAISHA

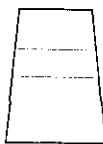
代表者(役職・氏名)：取締役社長 田中 溥一

本社所在地：神戸市中央区明石町18-2 大協ビル

資本金：1,500百万円

設立年月日：1917年7月19日

従業員数：海上55名 陸上13名 計68名



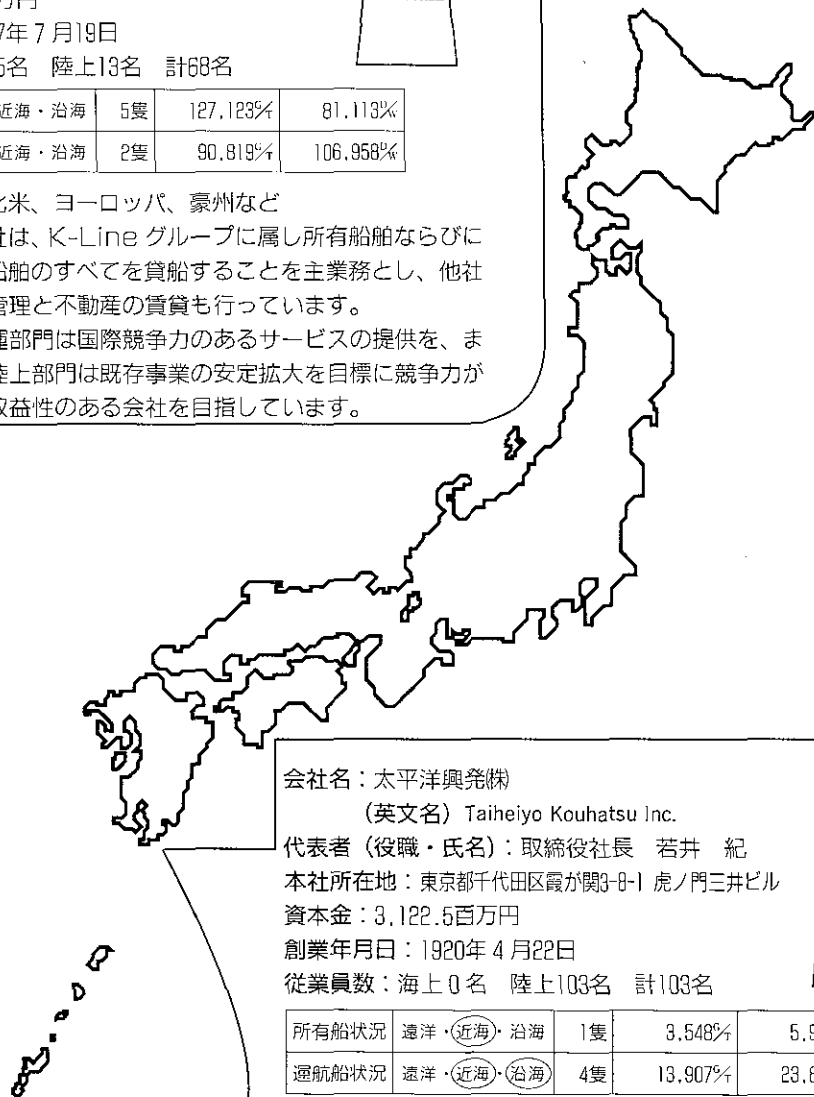
所有船状況	遠洋・近海・沿海	5隻	127.123%	81.113%
用船状況	遠洋・近海・沿海	2隻	90.819%	106.958%

主たる配船先：北米、ヨーロッパ、豪州など

事業概要：当社は、K-Line グループに属し所有船舶ならびに用船舶のすべてを賃船することを主業務とし、他社船の管理と不動産の賃貸も行っています。

海運部門は国際競争力のあるサービスの提供を、また、陸上部門は既存事業の安定拡大を目標に競争力があり収益性のある会社を目指しています。

当協会会員は142社。
 (平成9年11月現在)



会社名：太平洋興発株
 (英文名) Taiheiyo Kouhatsu Inc.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 若井 紀

本社所在地：東京都千代田区霞が関3-8-1 虎ノ門三井ビル

資本金：3,122.5百万円

創業年月日：1920年4月22日

従業員数：海上0名 陸上103名 計103名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	3.548%	5.915%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	4隻	13.907%	23.814%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、大正9年4月、三井鉱山釧路鉱業所等の合併により太平洋炭砒を創立し、昭和45年に社名を太平洋興発に変更、昭和60年、内航海運業に進出しました。「太平洋炭」の海運部門を担当する当社は社船1隻と定期用船4隻を持ち、全国各港を運航しております。

船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association