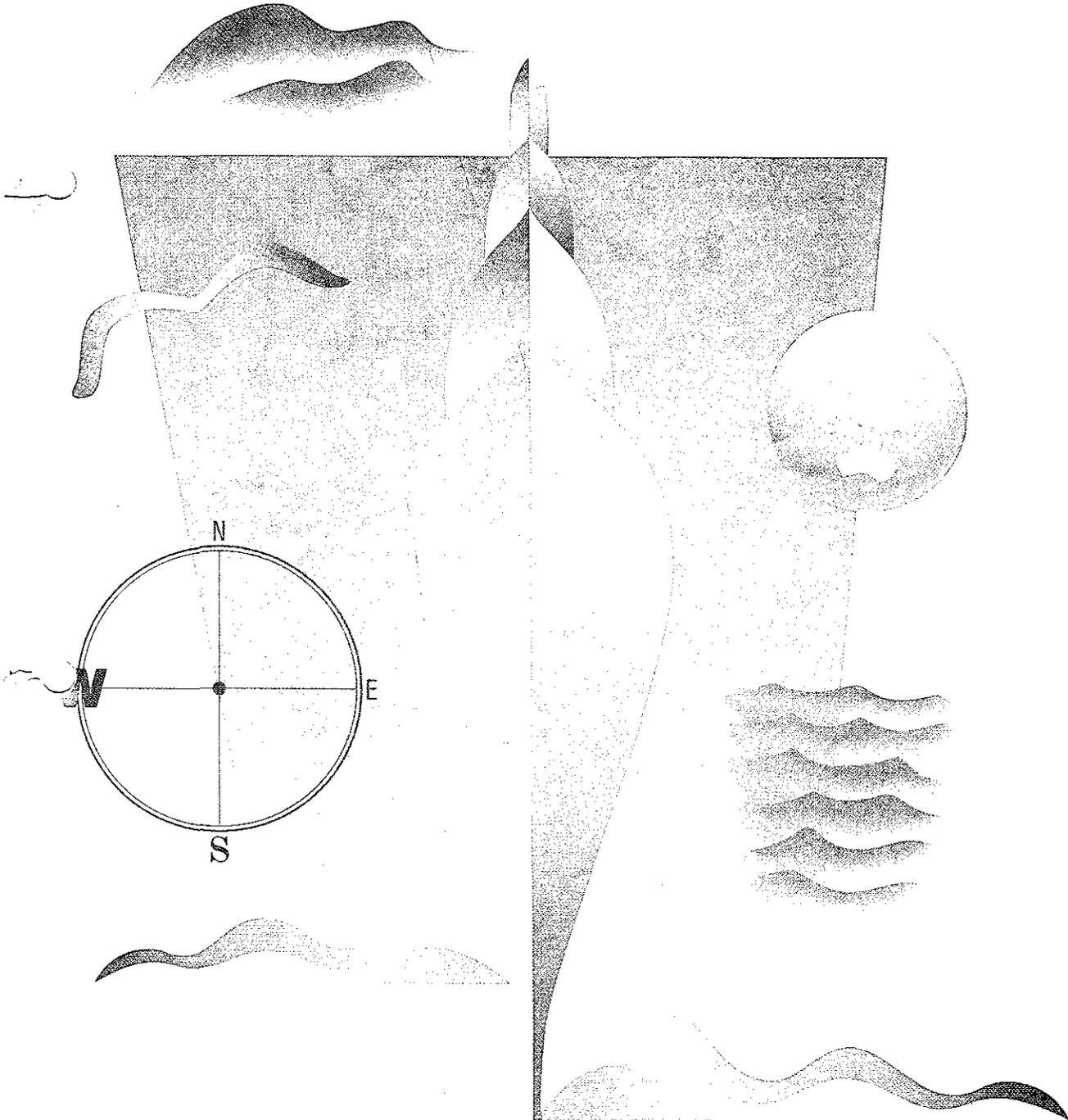


せんきょう



船協月報/1993年4月号 目次

◎巻頭言

バナナ、卵と外航運賃★日本船主協会常任理事・飯野海運取締役社長・荻野 照——1

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 平成5(93)年度船舶保険料率・条件改定交渉——2
2. 船舶解撤問題共同検討委員会の活動状況——3
3. 海運造船合理化審議会造船対策部会の模様——4

◎座談会(自民党機関誌「自由民主」4月号より転載)

日本商船隊の現状と今後の課題——6

★運輸大臣・越智伊平
★日本船主協会会長・根本二郎
★司会 経済評論家・田中洋之助

◎随想

花三題★運輸省海上交通局長・浅見喜紀——12

◎特別欄

「海の日」祝日化制定推進運動——14

◎海運ニュース

1. IMO第24回訓練当直基準(STW)小委員会の模様——16
2. 平成5年度船員災害防止実施計画——17
3. 新ギボンズ法案の概要——18

◎話題を追って

海洋汚染事故防止対策 運輸省の立場から——19

運輸省海上交通局外航課
監修：タンカーによる輸送問題に関する合同懇談会座長
★成蹊大学・谷川 久

◎業界団体を訪ねて——23

◎海運雑学ゼミナール★第37回——26

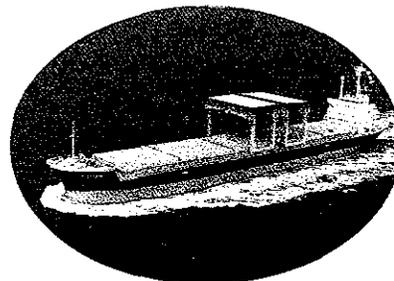
◎London・Washington 発便り——28

❖海運日誌★3月——30

❖船協だより★理事会の模様・会議日誌・その他——31

❖海運統計——33

❖編集後記——38



(バルブ専用船「サニーネピア二世」)

バナナ、卵と外航運賃

日本船主協会常任理事
飯野海運取締役社長

飯野 照



バナナ、卵の値段と外航運賃（長期契約またはCOA、例えばブラジル／日本の鉄鉱石、豪州／日本の石炭等）は、ここ20年来ほとんど変わっていないのではないか。

バナナは輸入品であり円高および輸送の合理化、卵は国産であるが餌は輸入であり、また大規模経営等の合理化により、いずれも流通市場で商売が成り立っている。

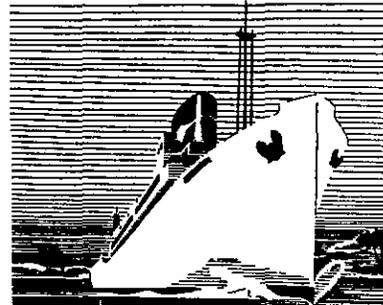
一方、外航運賃について言えば、円高、石油ショック、数度にわたる海運不況に対して、海運業界はコストのドル化、混乗、その他労使協力して血のにじむような努力を重ねてきたが、さらに円高が進み、人件費を含むコストアップ、市況の低迷等々によって、海運業のコストを賄う水準には至っていない。

世界経済の円滑な発展のためには、原料の海上輸送、適地生産による製品の海上輸送は欠くことのできない重要な役割であるが、海運業の利益率を見る限り、

地球環境保全の要請を受けながら、果たして日本において今後産業として成り立ち得るのかという疑問を感じざるを得ない。

国内における小売業は一般的には25～30%の粗利益を前提に、合理的な運営やサービスの競争が行われており、これを海運業に引き直せば、前述の海運業費用に加えて、今後予想される油流出防止のためのソフト、ハードの改善や、大気汚染防止等地球環境保全のための対策費、さらに適正な利潤を加えた運賃を得られなければ、再生産さらには今後の発展は望めず、リスクのみ多く、産業として魅力あるものとはならない。

日本における鉄鋼業、エネルギー産業の国際競争力を支えてきた海運業が、海上汚染等のリスクを保全しながら、その重責を担っていくためには、内外を問わず過当競争を防止し、荷主各位のご理解を得て適正な運賃を確保する方法を追求する必要があるのではないか。



1. 平成5(93)年度船舶保険料率・条件改定交渉

当協会は、例年、日本船舶保険連盟（船連）との間で船舶保険料率・条件の改定交渉を行っており、本年も数次にわたる交渉が行われた。その結果、平成4年3月31日、全般的料率や第6種条件等各種割り増し料率の引き上げなどを主な内容とする、約38億円の保険料引き上げが合意された。その背景となる保険成績の状況を見てみると、当協会が会員会社を対象に行った平成4年（1月1日～12月31日）の船舶普通保険期間保険成績の調査によると、平成4年単年における損害率は90.25%となり、同年を最終年とする過去5カ年間の平均損害率は90.93%となった。

一方、船連の調査（93年3月末現在）でも、89年度以降3カ年間の損害率は、89年度：103.25%、90年度：112.07%、91年度：120.89%となり、92年3月末の5カ年通算損害率（87年度～91年度）も91.99%の悪績となっている。

この原因として、船連は

- ① 1987年度以降連続4年にわたる大幅な保険料引き下げによって料率水準が急激に低下したこと
- ② 大小海難事故の頻発および修繕費等の値上がりによる支払い保険金の増加などを挙げている。

このため船連は、保険成績の改善が急務であるとし、大幅な保険料引き上げを要望してきた。

これに対し、当協会は

- ① わが国海運業界は安全運航体制の充実へ向けて一層努力していること
- ② 92年度単年度損害率が最終的には良化が見込めること
- ③ 海運界は世界的な景気低迷に伴う荷動きの減少などにより厳しい経営環境に直面していること

などを挙げ、前年度に続く保険料の大幅な引き上げは船社経営に極めて大きな影響を与えるこ

とから、両業界の長年の協調関係と長期的料率の安定の観点より、平成5年度料率の据え置きを強く要望していた。こうした状況の下に数回の交渉が行われ、結局前記の保険料引き上げが合意されたものである。

保険料の2年連続の大幅な引き上げは、船社

経営に大きな負担となることが懸念されるが、その原因は保険成績の悪績であり、わが国海運業界は長期的・安定的な料率を確保するため、一層の安全運航体制の確立を推進するとともに、修繕費等を安易に保険に依存する傾向を是正する必要があるものと考えられる。

2. 船舶解撤問題共同検討委員会の活動状況

当協会および日本造船工業会（造工）は、今後、船舶解撤問題が顕在化することが必至の状況となっていることから、1992年4月、船舶解撤問題共同検討委員会（委員長：轉法輪当協会副会長、副委員長：合田造工副会長）を設置し（船協月報1992年5月号P.7参照）、今日までその下部組織である幹事会を中心に、船舶解撤の重要性につき内外の関係業界、関係官庁に訴えとともに、中国・インド・パキスタン等を訪問し解撤能力見極めの実態調査（船協月報1992年8月号P.6、10月号P.13、12月号P.5、1993年1月号P.9参照）を行うなど問題解決に向けて努力してきたが、今般その活動の経過報告ならびに今後の活動方針について下記のとおりとりまとめた。

活動経過報告および今後の活動方針

1. 活動経過報告

本委員会は、1992年4月に設置して以来過去1年間、主として、(1)解撤促進のための環境作り、(2)世界の船舶解撤業の現状調査、(3)将来における解撤量の予測とそれに対応する解撤能力の推定、に関する活動を以下のとおり行ってきた。

(1) 解撤促進のための環境作り

調査団の派遣や関係先との意見交換、マスコミを通じてのPR活動を精力的に行った結果、タンカー安全問題、環境保護への意識の高まり等にも助けられ、解撤の重要性について広く世界に理解されることとなり、大きな成果をあげた。

(2) 世界の船舶解撤業の現状調査

5回にわたる調査団の派遣により、十分とは言えないまでも、かなりの程度実情把握をすることができた。それぞれの調査結果については都度各種媒体を通じ報道されたとおりである。

(3) 将来における解撤量の予測とそれに対応する解撤能力の推定

解撤量の将来予測およびこれに対応する解撤能力については、1990年代後半のピーク時の解撤量2,000万総トンに対し、解撤能力はおおむね年間1,400万総トンと推定されるが、諸条件が整えば最大年間2,600万総トン程度まで高められる可能性がある。

現状のままでも中小型船の解撤については解撤経験を積み、生産性を高めれば対応

可能と思われるが、VLCC等大型船については解撤業者が解撤船購入資金面で問題を抱えていること、また各国とも解撤能力拡大にはそれぞれ問題を抱えていることから、何らかの支援措置が必要である。

また、解撤業の経営安定のためには、操業の安定すなわち解撤船発生量の平準化を図る必要があり、「団塊の老齢大型船」の前倒し解撤の方策を講ずることが肝要である。

2. 今後の活動方針

今後の活動方針としては、引き続き解撤促進のための環境作りを行うとともに、解撤能力増強のための条件整備、および解撤船供給促進の諸方策に主眼をおいて検討することとしたい。ついでには、以下を活動計画としたい。

(1) 解撤促進の環境作りのための関係者との意見交換

過去1年間は、解撤を行う側（解撤業・伸鉄業・商社等の関連業者や政府関係先）との意見交換が主体であったが、今後は、これに加え老朽船を大量に保有する船主筋との意見交換も図ることとし、必要があれば、老朽船の解撤促進につき積極的な対応を促すため、関係各国を訪問することとする。

その他、インタータンコ、およびインターカーゴ等の国際的組織との連携や各種国

際フォーラムへの積極的参加を通じ、解撤促進の重要性について訴えていく。また、商社・石油業界等、関係業界にも協力を呼びかけていく。

(2) 解撤能力増強のための条件整備

解撤当事国関係者の自助努力だけでは必ずしも十分な解撤能力増強に結びつかないことも考えられるので、ヤード・機器等の整備に係わる財政的支援のためのスキームについても検討する。また、解撤実施国等からの要請があれば、①英文解撤マニュアルの作成、②公害防止・作業の安全に関する技術指導、③ガスフリー技術指導、④研修員の受け入れ、⑤解撤船ブローカーリストの作成、などの技術的支援・情報提供についても検討する。

(3) 解撤船の供給促進

解撤船供給のための支援スキーム（例えばインターカーゴ提唱のCAPSICOスキーム）を検討していく。

また、船舶の安全運航、環境保護の立場から現在IMO、OECD等の各種国際機関ならびに各国政府でサブスタンダード船排除のための諸方策が種々検討されているが、当委員会としてもこれらの動向を注視しつつ対応していく。

3. 海運造船合理化審議会造船対策部会の模様

去る3月23日、海運造船合理化審議会造船対策部会が開催され、造船業の現状と今後の対応

について審議が行われた。

今回の造船対策部会開催の主旨は、前回（平

成3年12月) 答申のレビューであり、前回答申の主な項目について、現状評価と今後の対応が論議された。

主要項目のうち、建造需要見通しについては、「今後長期的な建造需要は『1970年代半ばに大量に建造された大型タンカーを中心とした代替建造需要に支えられて順調に増加していくものと予想される』とする前回答申における長期的見通しは、現時点においても基本的には変わらないものと判断される。

しかしながら、今後当該代替建造需要がいつ顕在化し、また、どの程度の量となって現れるか等については、世界景気の回復のテンポや老朽船の安全対策等に対する国際的な取り組みの影響等により左右されるものと考えられる点も

あり、引き続き適切なタイミングでの見直しを行っていく必要がある」とされた。

また、需給安定化方策については、上記需要見通しを受け、「今後とも原則として現状の設備能力をベースとして対応していくことが肝要である」とされた。

この他、産業基盤の整備、老朽船対策とスクラップ問題、タンカーの安全対策等について種々意見交換が行われた。

当協会からは、根本会長が委員として出席し、造船業の国際競争力の確保、タンカーの安全対策に関連する航行安全装置の開発、サブスタンダード船の排除および船舶解撤の促進とそのためODAの活用、修繕業の活性化等について適切な対応がとられるよう要請した。

「海運統計要覧1993」の刊行

当協会では、1970年以来、海運業ならびに関連産業・一般経済に関する内外の諸統計を収録した『海運統計要覧』を作成し、海運関係者をはじめ各位のご参考に供しておりますが、このたび、下記内容による1993年版を刊行いたしました。

本統計要覧は実費頒布いたしておりますので、ご希望の向きは、下記までご連絡ください。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル) TEL (03) 3264-7181

『海運統計要覧1993』の内容

装丁 A6判 上装 460頁

頒布価格 1冊1,500円(消費税を含む)

掲載項目

海運関係総括表

I 船 腹

II 造 船

III 海上荷動と海運市況

IV 輸送活動

V コンテナ輸送

VI 企業財務

VII 海運対策と船舶整備計画

VIII 内航海運

IX 港湾関係

X 船員関係

XI 一般経済

XII 関連産業の動向

付・資料 海運関係略語

用語解説

海運年表他

座談会

日本商船隊の現状と今後の課題

■
自民党機関誌「自由民主」4月号より転載
■

出席者(敬称略・順不同)

運輸大臣 越智 伊平

日本船主協会会長 根本 二郎

(司会) 経済評論家 田中洋之助

国民生活を支える日本商船隊

田中 時間もあまりないので、早速、始めさせていただきたいと思います。今日は日本商船隊の現状と課題ということで、根本会長と大臣の間で活発なお話を展開していただきたいと思っています。

最初に根本会長から、日本海運の現状についてご説明をお願いいたします。

根本 大臣、大変お忙しいところをありがとうございます。

まず、手短かに申し上げますと、現在、世界の外航海運の対象になっております海上荷動きが年間約40億トンをございます。その40億トンのうちの約2割の8億トンが日本関連の荷物です。輸入が約7億トン強、輸出がその約1割の7千万トン、こういう状況でございます。

これらの物資を輸送するための距離を乗じた輸送トンマイルでは、実に世界全体の25%近くに達しています。日本の人口は全世界の3%弱、

GNPの大きさは約15%です。その国が全世界の海上貿易量の約20%を占めているということは、いかに日本経済が海運に大きく依存しているかが、お分かりいただけるかと思えます。

越智 年間8億トンと聞いても、一般の人にはピンとこないと思うが……。

根本 ええ、その荷物を1日当りに換算しますと約220万トン、10トン積みのトラックで大体22万台になります。JRの線路に並べると、函館から鹿児島まで数珠つなぎになる計算です。日本商船隊は、毎日、毎日、これだけ膨大な荷物を運んでいるというのが現状でございます。

越智 ほう、それはすごい。大変な量ですね。

根本 おかげさまで日本の商船隊も世界最大の規模になり、しっかりと国民生活を支えています。さらに、広くアジアの経済、世界の経済を支えるという意味で、われわれは、これからも頑張って仕事をやっていかなくてはいけないと思っております。

田中 根本会長から、日本海運の現状と、そ



れがいかにかに日本経済を支えているかというご説明がありました。運輸当局の責任者である大臣から、ぜひ、この外航海運に対する抱負、あるいは政策をお伺いしたいと思います。

越智 会長からお話がありましたように、わが国の商船隊は資源、エネルギーをはじめとする貿易物資の安定輸送上、大変重要な役割を果たしております。わが国が今後とも貿易立国として安定した経済を維持していくためには、健全な商船隊を擁する海運業の保持が不可欠であると、このように考えております。

根本 日本の商船隊も規模においては世界第1位になりましたが、残念ながら質的にはまだまだ十分ではございません。

海運は構造的には収入はドル、コストのほうは円ということでしたので、急激な円高で手取り収入が減り、経営が大きな打撃を受けやすいというのが業界の実情でございます。

越智 運輸省としても、わが国の商船隊の国際競争力を強化し、海運企業の経営基盤を強化するため、引き続き外航船舶整備のための日本開発銀行からの財政資金の長期低利融資、船舶の特別償却制度等の税制上の措置の充実に努

めてまいりたいと、かように考えております。また、ドル建ての収入に見合う費用のドル化など、為替変動対策をさらに推進する。また、陸上輸送部門を含めた複合一貫輸送体制の整備、輸送サービスの質的向上に努めるとともに、三国間輸送への進出に積極的に取り組んでいく必要があると考えております。

まず自助努力で国際競争力を



田中 根本会長、いま、大臣のほうからいろいろ詳しいお話がございましたが、外国船員との混乗の促進とかコストのドル化、こういうものが一つ決め手になるだろうと思います。そのへんにつきましてちょっとご説明願えませんか。

根本 1985年のプラザ合意以降、急激な円高で業界は相当な打撃を受けました。当然、各社とも合理化もやりましたし、ドルコスト化にも必死に取り組んでまいりました。

参考までに申し上げますと、日本郵船の場合には、100隻以上ありました日本籍船を半数の50隻ぐらいに減らしました。あとは船籍を海外に移し、コストをドル化して為替レートの変動の影響に対応してきました。

商船隊の構成としては、まず日本人船員の乗った近代化船の投入、これは船員が11名ぐらいの船でして、日本人船員だけで国際競争力を回復しようとして走らせている少数定員船です。そして、その次に日本籍の船に賃金の安い外国人の乗組員を混乗するという制度。それから、外国船籍の船に日本人の船員を混乗する。さらに船籍は海外にあり、外国人船員が乗っている海外からの用船というような四重の構成にして、そのベストミックスを追求するというようなことを現在やっているわけでございます。

田中 外国の船員を乗せるとなると、いろいろな問題も出てくるでしょうね。また、国際競争力をつけるために、これからどんな対策が必要だとお考えですか。

根本 やはり混乗制度ということになりますと、船員の質が非常に大きな問題になってきます。そこで、民間の自主努力でいろいろ教育制度を、例えば私ども日本郵船の場合は、4年前にマニラに船員学校をつくりまして、既に延べ5,000人ほど教育しております。現在、日本郵船の船80隻に、1,800名のフィリピン人の船員が乗っております。また、現地の商船大学にスカラシップ制度というものをつくりまして、そこで勉強してもらおうということで奨学資金を寄付いたしました。

その他、荷主さんに対するサービスの向上、これには、コンピュータなどを導入して、なお一層の質的な改善をしていかななくては行けない。それから老朽船を新造船に切り替えていくなど、事故が起きないような船隊構成にしていく。

つまり、安全で確実な新鋭船隊の投入、内外

のコンピューター網の整備など、いわゆる付加価値の高いサービスを提供していくことです。

それから企業体質を強固なものにするために、どうしても運賃を適正な水準に戻す努力をしなければならぬということで、各社ともいろいろ自助努力をしているわけでございます。

その上で、政策面のご援助ということで、大臣からのご指摘もございました日本開発銀行の融資の問題、それから海運税制の充実、この2点については、このたびの平成5年度予算案等にも、私どもの希望をほぼ全部通していただきました。この開銀融資の問題と海運税制の充実、これは、まさに日本の商船隊の国際競争力を維持していくための2本柱ですから、この面における政策支援はなにとぞ今後とも続けていただきたいということでございます。

もう一つ、ここで大臣に申し上げたいのは、最近ガットをはじめ国際的な自由化の動きがございすけれども、日本海運は海運自由の原則に従って海外で行動しているわけでございます。恐らく他の発展途上国、あるいはアメリカとかヨーロッパなどに比較いたしましても、これほど海運自由の原則に従って行動している商船隊はないと思います。ですから、そのへんもご理解いただきまして、ひとつわれわれ海運業の応援をお願いしたいと思います。

「アジア船主フォーラム」が重要

田中 これから日本の商船隊にとりましても、アジア各国との協調は非常に重要になってくると思いますが、その点につきまして根本会長の

ほうから、具体的なお話をお願いします。

根本 現在、日本とアジアを合わせた荷動きは世界の45%ぐらいになっております。それから、商船隊自体も日本船とアジア船で35%ぐらいを占めてきている。ですから、もはや日本を含めたアジアを抜きにして、世界の海運を論ずることはできないというような現状になってきています。

一つ例をとりますと、日本とアジアからアメリカ向けのコンテナの輸送量は年間大体8,000万トンぐらい。そのうち、わが国が2割で、あと残り8割はアジアの国々から出ています。かつては、この逆で、日本が8割を占めておりました。ですから、中国を含めたアジアの船主の方たちと話し合いをしていきませんか、なかなか海運秩序の維持が難しくなっています。

そういうことで、昨年4月に日本船主協会が提唱いたしまして「アジア船主フォーラム」というものをつくって、第1回の会議を東京で開催しました。そのときは、日本、韓国、中国本土、台湾、香港、ASEAN、豪州という7地域の代表、32名が一堂に会し、その席で私は、今後の海運のテーマとして「四つのS」を提唱し、皆様のご賛同を得ることができました。

第1は航路の安定化の問題、これは英語でいいますと「スタビライゼーション」。第2番目は、航行の安全の問題。これは、昨今のタンカーの事故とか、海賊問題とかを含めまして「セイフティ」の問題。それから3番目は、今後急増してまいります老朽化したタンカーを主体にした「スクラッピング」の問題。最後は、先程お話のあった混乗の対象になりますアジアの船員さ



(越智伊平運輸大臣)

ん、すなわち「シーメン」の問題と、こういう「四つのS」を提唱いたしまして皆さんにご賛同を賜りました。

そして、それぞれについてチェアマンを選びまして、日本は航路安定化の議長国になりました。それから、安全の問題についてはASEAN、スクラップについては、これまで大変経験のある台湾、それからシーメンについては中国本土と、このように四つの議長国を選びまして、それぞれが責任を持ってこれらのテーマに取り組む。今度、5月の半ばにソウルで第2回会議をやり、来年は北京で同じような会議をやる予定です。

田中 大臣のほうからひとつこの点につきまして……。

越智 いま、お話がございましたように、アジア諸国の荷動きというものが非常に増えており、今後もさらに増大していくと思います。近年、先進国の集まりであるOECD海運委員会等においても、アジア諸国との対話を積極的に推進しております。そこで、世界海運問題を考える際に、アジア海運との連携を欠くことはどうしてもできません。5月にソウルで「アジア船主フォーラム」が開かれるそうですが、ぜひとも各国の代表の方々と航路の安定化、安全の問



(根本二郎会長)

題、船員の養成、老朽船のスクラップ問題などについてよく話し合って進めていただきたいと思います、このように思う次第です。

国民の祝日、「海の日」の実現を

田中 それでは、第3のテーマ「海の日」の祝日化運動についてお伺いしたいと思います。現在、7月20日が海の記念日になっておりますが、これを格上げして国民的な祝祭日にしようと日本船主協会を中心に大変熱心な運動が繰り広げられています。最近では署名運動を展開しておられるようですが、ひとつ根本会長のほうからこの問題につきましてお話ししたいと思います。

根本 現在進めておりますのは、1,000万人の署名運動、これは一生懸命やっております。それから、2月18日現在で769の地方自治体が「海の日」を祝日化する決議を採択されているということです。これをさらに推し進めたい。そして、私の個人的希望としては、なるべく早く、できれば今通常国会で、何とか成立するようにお願いできればと思っています。

田中 大臣、いかがでございますか。

越智 7月20日の海の記念日を祝日にすると

いう件ですが、海事振興連盟の原田憲会長も非常に熱心でありますし、私の施政方針でもこのことははっきりと述べております。

根本 ありがとうございます。

越智 私もできれば今国会で通したいと思いますが、まだ他にもいろいろ運動があります。日本広しといえども、海と無縁の町村というのは非常に少ない。ですから、全国約3,290の自治体の少なくとも半分以上、3分の2ぐらいの決議をいただくように進めていただきたい。しかし、これを運輸省が強制的に行うというのも難しいので、自発的にやっていただけるように働きかけていきたいと思っています。

根本 どうもありがとうございます。われわれも1,000万人の署名運動とともに、そちらも頑張らまいます。

この7月20日という日は、明治9年のこの日、若き明治天皇が、当時最新鋭のロイヤルヨット「明治丸」に乗って東北行幸から横浜にお帰りになった日です。これを記念して昭和16年「海の記念日」が次官会議で制定されましたが、残念ながら国民の祝日には入っておりません。しかし、この50年余りの間、毎年「海の記念日」の行事をやってきましたし、特に平成2年の50周年のときには、天皇・皇后両陛下にもご来臨いただきました。

越智 文字どおり日本は海洋国家であり、「海の日」の祝日がないのがおかしいくらいです。これは常に海運業界のみならず、みんなが海の大切さを分かっている。これだけ大きな恩恵を海から受けているのですからね。今後はすべての海事思想普及活動を「海の日」制定の方向へ

集約してキャンペーンしていきたいですね。

田中 それでは、最後に安全の問題でございますが、最近マラッカ海峡におきましてタンカーの衝突事故がありました。それを契機に、船殻を二重にするとかいろんな対策が講じられているようでございますが、そのへんの実情につきまして、ひとつ根本会長のほうからお願いします。

根本 これまでも、それぞれの会社が安全推進本部を設けるなど、かなり注意してやってきたわけでございます。同時に、先程もちょっと触れましたように、外国人船員の研修とか教育問題、これについても各社自助努力でやってまいりました。

一方、団体としては、運輸省のご提唱もありまして、「マラッカ海峡協議会」というものができております。ここで、事故が起きたあとのいろいろな対策とか、あるいはマラッカ海峡における標識とか表示の問題、こういうものを既に6、7年前から取り上げ、安全対策には努力しております。

それから、最近に至りましては、ASEANの地域における油の流出事故があった場合の国際協力、これは先般、宮沢総理がASEANを訪問されたときに日本は800万ドルぐらい出すというお話をされましたが、われわれは応分の負担をしようということで、この6月に調印いたします。

タンカー安全対策特別会議を設置

根本 さらに、サブスタンダード船といいまして、相当老朽化して危なげな船、これを極力排除しようというような動きも自助努力でやっ



(田中洋之助氏)

てきたというようなことで、タンカーの二重構造化問題以外に船主は船主なりに随分努力はしてきておるわけでございます。

さらに、日本船主協会は先般、タンカー安全対策特別会議というものをつくりまして、私がおその議長になりました。運輸省のほうにも、海上交通局長の懇談会もできました。それから、通産省でも対策本部をおつくりになるというようなことで、ゆくゆく通産と運輸両省の合同の懇談会ができるというように聞いております。

越智 会長からお話がございましたように、何といたっても安全が大事であります。その安全のために非常に力を入れていただいております。これは一番大事であると、かように思います。

また、タンカーの二重構造化については、運輸省としても、特別償却とか、また新造の場合には融資とか、そういうことに力を入れていこうと思っております。

いずれにしても、事故の起こらないように努力するとともに、ぜひとも老朽船は排除していただいで、快適で安全な輸送、これに徹していただきたいと思っております。

田中 今日はどうもありがとうございました。

随想



花三題

運輸省海上交通局長 浅見喜紀

今年もまた、花の季節がやってきました。

霞が関合同庁舎3号館の6階にある私のオフィスからよく見える、国会議事堂前庭の数本の染井吉野も、早くも三分咲き程に花を開いています。目を、皇居のお堀に沿って半蔵門から千鳥ヶ淵のほうに移すと、花霞と言うにふさわしく、ぼうっと淡い桜色に霞んで見えます。

わが国の古典には花をテーマにした歌や文(花と言えばもちろん桜の花のことですが)が数限りなく出てきますが、そのなかで、この季節になると私が必ず想い出すものが三つあります。

その一 「たえて桜の」ということ

つまり、伊勢物語第82段にある在原業平の「世の中にたえて桜のなかりせば春の心はのどけからまし」という歌のことです。これは、業平が、惟喬親王に従って河内国交野に狩りに出かけた際に、渚の院の桜を見て詠んだ歌です。改めて歌の意味を記すこともないと思いますが、あえて現代語でその意を述べれば、「この世の中に桜というものが全く無かったなら、もうそろそろ

花が開くかと待ち遠しがったり、雨や風に花が散りはしないかと気を揉んだりすることもなく、春の人の心はさぞかしのんびりしていられように」というようなことでしょうか。

私自身、この時期になると、今年も例の花を見なければと、また今年こそはあの花も見てみたいなどと思い、さらには、明け方の桜も、昼の桜も、また夜桜もと思ったりして、心のどこかでない毎日が続くのですが、それがまた花の季節の楽しみでもあるのです。

その二 「花は盛りにのみ」ということ

「花は盛りに、月は隈なきをのみ見るものかは」。これは、徒然草としては長文の第137段の書き出しです。そして「雨に向ひて月を恋ひ、垂れこめて春の行方知らぬも、なほあはれに情け深し。咲きぬべきほどの梢、散りしをれたる庭などこそ見どころ多けれ」と続きます。

つまり、兼好法師は、「花は満開に咲きそろった時だけが見頃ということはなく、月は陰りなく照り冴えている月ばかりが名月ではない。ま

だ花は開いていないが、今にも咲きそうにしている梢や、花が散って庭の面に打ちしおれている様子こそ、見どころが多い」と言っているのです。

国文学者の西尾實氏によると、「徒然草文学が達成しえたひとつは、美意識の広さと深さとを開拓していることであるが、各段のところどころにちりばめられている自然美や芸術美、工芸美などにしても、無常感によって清められた知性のするどさ、無常感によってみがかれた感覚のすがすがしさが共通している。その最も明確な例は、第137段の、自然美の代表としての月花の見方に認められる」ということですが、それにしても、兼好は、前述の業平の歌をどのように読んでいたのでしょうか。

その三 「花のしたにて」ということ

西行法師の山家集の春の巻にある「花の歌あまたよみけるに」と題する25首のうちの一首「ねがはくは花のしたにて春死なむそのきさらぎの望月の頃」のことです。

西行法師は、俗名を佐藤義清といい、鳥羽上皇の北面の武士でしたが、何に感じたのか23歳の時に出家し、旅と歌と花に生涯を送りました。

この歌の「そのきさらぎの望月」とは、「釈尊が亡くなられた、その2月の15日」という意味ですが、西行は、まさに自らこの歌に詠んだとおり、文治6年（1190年）の2月16日に、73歳で亡くなりました。亡くなった所は、大阪の南

河内にある弘川寺という古刹で、吉野の桜にゆかりの深い寺であり、西行の仕えた鳥羽上皇の病氣平癒を祈った勅願寺だったともいわれます。

そして、西行の墓前には、西行桜と名付けられたヤマザクラが静かに立っていて、花の散る頃には墓所は一面花びらに埋まるそうです。なお、西行桜と名付けられた桜は、別にもう一つあって、京都は洛西の通称花の寺と呼ばれる勝持寺、この寺は西行が出家をした寺でもありますが、その本堂の前にあるシダレザクラがそれだそうです。残念ながら、私はどちらの西行桜も見たことがなく、ぜひ機会を得て見てみたいと思っています。

最後に申し添えますと、東京で最も素晴らしい桜の名所は、何と言っても千鳥ヶ淵です。此岸の桜並木とお堀の水の青、向こう岸の北の丸公園の桜とその下に群れる連翹の黄色、これらが一体となって、桜の花の心と自らの心とが一つに融け込んでいくような、そんな花見ができるのです。今年は、千鳥ヶ淵に、幾たび通うことができるでしょうか。

「海の日」祝日化制定推進運動

当協会は、国民の祝日「海の日」制定推進会議の幹事団体の一翼を担って「海の日」制定に向け、目標1,000万人の署名獲得、あるいは国民世論を喚起するべく海や船に因んだイベントの開催やテレビ、新聞を媒体とした広報活動を積極的に進めることを企画している。

国民の祝日「海の日」制定推進会議においても、祝日化を早期に実現するために3月18日臨時総会を開催し、決意を新たにし組織体制の強化を図り、祝日化に向け全国運動を強力に展開する方針を決議している。

国民の祝日「海の日」制定推進会議の新体制は、名称を「国民の祝日『海の日』制定推進国民会議」と改め、会長にJR東日本の山下勇会長、会長代理の副会長に元運輸事務次官の松井和治氏、その他の副会長に幹事団体12団体の会長を選出したほか、文化人で構成する評議員会、独立事務局の設置などを決めている。

今後は、①組織の拡大強化 ②1,000万人をめざした署名運動 ③地方自治体での意見書採択 ④文化人によるアピール ⑤推進国民会議参加団体の決議と要望書の提出 ⑥政府・政党・国会等への要望活動などを展開し、実現をめざしていく方針である。

決 議

平成5年3月18日

わが国は、四面海に囲まれた海洋国家であり、古来より食生活、物資の輸送、人々の交通、文化の交流、憩いやレジャーなどあらゆる面で広く海の恩恵を受けている。また今後、地球環境を守っていくためにも、地球上の7割を占める海の環境保全に努める必要があり、海洋資源の開発も重要な課題である。

したがって、よりよき社会、より豊かな生活を築き上げるために、国民がこぞって海の恩恵に感謝し、海に対する認識を深め、海を大切にすることを育てるために、国民の祝日「海の日」を制定するよう要望する。

「海の日」には、昭和16年に海の記念日として制定され、長年にわたって官民ともに慶祝し親しまれてきた「7月20日」がふさわしい。

6・7・8月は国民の祝日がないこともあり、7月20日の海の記念日を国民の祝日「海の日」として制定するため、広く国民の支持を得て、その実現を図ることを決議する。

国民の祝日「海の日」制定推進国民会議役員名簿

会長：山下 勇（東日本旅客鉄道(株)会長）

副会長：松井 和治（元運輸省事務次官）
（会長代理）

同 永井 典彦（財日本海事広報協会会長）
（評議員会議長） （社）日本海洋少年団連盟会長）

同 笹川 陽平（財日本船舶振興会理事長）

同 根本 二郎（社）日本船主協会会長）

同 飯田庸太郎（社）日本造船工業会会長）

同 内村 良英（社）大日本水産会会長）

同 中西昭士郎（全日本海員組合組合長）

同 岡部 保（社）日本港湾協会会長）

同 高嶋四郎雄（社）日本港運協会会長）

同 原 五郎（社）日本倉庫協会会長）

同 亀山 信郎（財海上保安協会会長）

同 佐藤 國吉（日本内航海運組合
総連合会会長）

同 仁田 一也（社）日本旅客船協会会長）

監 事：川島 裕（社）日本船長協会会長）

同 福島志津子（全国海友婦人会会長）

都道府県庁所在地及び全国主要港湾
関連都市における意見書採択状況

平成5年3月15日現在

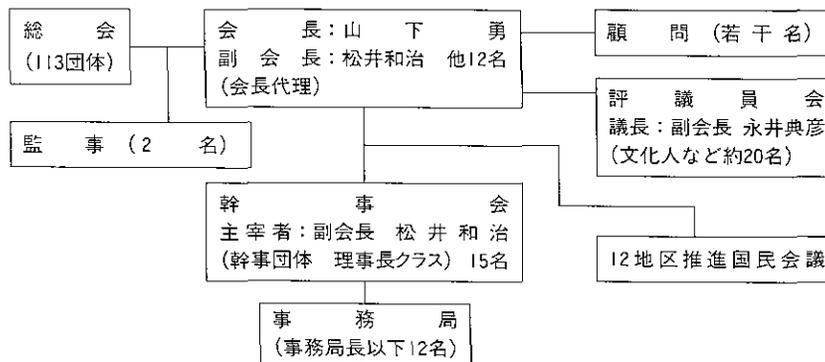
	議会数（港湾数）	意見書採択議会数
都 道 府 県	47	28
県庁所在都市	46	28
特定重要港湾関連都市	39(21)	28
重要港湾関連都市	143(112)	102
合 計 (1)	248(133)	160

* 県庁所在都市と各港湾関連都市は重複する場合がある。

その他の採択済み市町村合計 (2)	687
-------------------	-----

意見書採択議会総数 (1)+(2)	847
-------------------	-----

国民の祝日「海の日」制定推進国民会議機構図



海運 ニュース

1. IMO 第24回訓練当直基準(STW)小委会の様様
2. 平成5年度船員災害防止実施計画
3. 新ギボンズ法案の概要

1. IMO第24回訓練当直基準(STW)小委員会の様様

標記小委員会は、3月8日から12日までの間、ロンドンのIMO本部にて開催された。今会期において審議された主要な議題は次のとおりである。

1. STCW 条約等の改正に係る議題

(1) タンカーに乗り組む者のための特別の訓練要件

本件は、第58回海上安全委員会(MSC)からの指示に基づき、第22回 STW 小委員会で検討が始まり、適当な経験と講習の双方が義務づけられているタンカーの船機長および一航機士以外の者であって、貨物の取り扱いに責任を有するものについて、訓練要件を強化することが検討された。

今会期では、昨年(1993年)の第23回 STW 小委員会で作成された STCW 条約付属書第V章の改正案を審議し、①資格を有する者には証書を発給する、②現在は勧告にとどめている資格取得に必要な講習の内容を見直した上、規則化する、③貨物の取り扱いに関する業務に責任を有する者には、陸上での消火訓練に加え、最低3カ月のタンカーの乗船経験またはV/1規則の付録1に定める講習を義務づけることとし、本年5月に開催される第62回 MSC に報告されることと

なった。

(2) 新船に対する SOLAS 条約第三章の最新化のための改正

本件は、第23回救命・捜索救助(LSR)小委員会から SOLAS 第三章18規則の操練および25規則の旅客船における資格を有する消防士に関して見直すべきとする提案が第60回 MSC において合意され、LSR・STW 両小委員会において検討することとされた。

(イ) SOLAS 第三章第18規則 3.1 および 5 規則の改正

避難および防火操練に関する現行規則に加えて、「全乗組員は航海開始前に避難および防火等の装置に精通していなければならない」とする提案がなされていたが、全乗組員を対象とすることは事実上無理なため、非常時要員に指名されている乗組員に限定すべきことが合意され、LSR 小委員会の審議に付されることとなった。

(ロ) SOLAS 条約第三章25規則

ドイツおよびデンマークは、船員の消防資格に関する自国の制度を紹介し、こうした制度を国際的にも導入することを提案した。これに対し反対する意見も出

されたが、STCW 条約の包括的な見直しにあたり乗組員の消火訓練も検討項目の一つとして考慮することが合意された。

(3) STCW 条約の包括的な見直し

前回の小委員会における、船主協会の国際的な団体である ISF の提案が了承され、今会期より検討が開始された。

船舶における技術革新および新しい就労体制等に適合した訓練・資格制度を採り入れるよう STCW 条約を見直すべきとする昨年の ISF の提案は、最近のタンカー事故および ISM コードの作成等の動きと相まって、これを包括的に見直すこととされ、1995 年を目標に改正作業を進めることが合意された。条約改正の基本的な考え方は次のとおりである。

- ① 安全運航、海上における人命の安全および海洋環境の保護のため必要とされる船員の最低資格基準を定める。
- ② 改正後も、現行資格制度は維持する。
- ③ 海上で必要な各種の技能基準を定め、職務内容に応じた資格証明制度を採り入れる。
- ④ シミュレーター訓練等を評価し、乗船

履歴の要件を緩和する。

2. 総会決議、勧告等に係る議題

- (1) 旅客船において緊急時に旅客を補助する者の最小限の訓練要件（議題14）

昨年の小委員会で作成された総会決議草案が審議された。主要点である訓練対象者については、緊急時のために選任された特定の乗組員に要求されることとされ、また、旅客との意思の疎通問題については詳細に言及すること、救急手当等については原則として医療関係者に委ね、訓練要件から削除することが合意され、第18回総会で採択するよう第62回 MSC に報告することとなった。

- (2) 非 GMDSS 証明書の受有者に対する GMDSS 無線通信士の証明書の発給

従来 of 無線通信士資格を有する者への GMDSS に対応した資格証明については、無線通信小委員会 (COM) においても検討されているが、何らかの試験を課した上で資格証明を発給すべきこととされ、その発給手続等に関する勧告を第18回総会で採択するよう第62回 MSC に承認を求めることとなった。

2. 平成 5 年度船員災害防止実施計画

運輸省は「船員災害防止活動の促進に関する法律」に基づいて標記実施計画を策定し、関係先へ通知した。

船員災害防止実施計画は、5 年ごとに作成される「船員災害防止基本計画」に沿って、運輸大臣が船員中央労働委員会に諮り毎年作成する

もので、平成 5 年度は第 6 次船員災害防止基本計画の初年度にあたる。

平成 5 年度 of 同実施計画は、船員災害の減少目標 (年間1,000人率の前年度比) を死傷約 4 % (汽船約 3 %、漁船約 4 %)、疾病約 3 % (汽船・漁船とも約 3 %) と設定しているが、これは、

平成3年度の実績をベースにした場合、船員数13万6,000人について、年間の死傷件数3,300件を約130件、疾病件数4,000件を約120件それぞれ減じることを目標としている。これらの目標を達成するため、次の事項に重点を置くこととしている。

1. 漁船の死傷災害防止対策の推進

- (1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化
- (2) 漁労作業における死傷災害の「激突され」の防止
- (3) 「海中転落」の防止

2. 汽船の死傷災害防止対策の推進

- (1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化

(2) 死傷災害の「転落」の防止

3. 高年齢船員の死傷災害防止対策の推進
4. 中高年齢船員の疾病予防対策および健康増進対策等の推進
5. 外国人船員の混乗に係る安全衛生対策の推進
6. 労働時間等労働条件の適正化

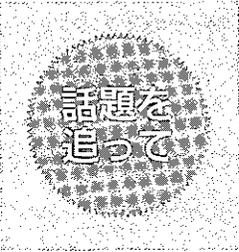
これらの重点項目の中では、船員の平均年齢の高齢化および外国人船員との混乗が増加している状況から、高齢化に伴う心身機能の低下を配慮した作業方法、疾病予防と健康増進対策、エイズの予防および混乗船における外国語による安全作業マニュアルの作成等について積極的に取り組むこととしている。

3. 新ギボンズ法案の概要

今般、新ギボンズ法案の素案が公表された。

本素案は、昨年提出された旧ギボンズ法案より造船および船舶修繕に助成金を出している国々に対する罰金や制裁措置に関してかなり厳しくなっていると思われる。すなわち、助成金を与えている国々のリストを連邦政府の官報であるフェデラル・レジスターに最低年2回公表することを提案している。当該国が、造船・修繕助成の即刻中止をコミットする協定に署名するまで、同国名はリスト上に残りその国の国旗を掲げる船舶ならびに同国人が支配する船は貨物積取量あるいは就航航海数に制限が加えられるとの内容である。

昨年、ギボンズ法案はかなりの支持を得たこと、新政権もこのような法案を支持すると思われるところから、今回の素案がより厳しいものになったと思われる。昨年の法案は下院は容易に通過したが、第102期議会の最終段階においてギボンズ法案の骨子を盛り込み、かつブッシュ大統領が拒否権を発動出来ない内容を有した、いわゆるマリタイム・リフォーム・アクト包括法案を通過させることが出来なかったため結局すべて廃案となった。クリントン政権は全般的に米国製造業に対する支持を表明しており、海運および造船業界も擁護すると述べている。



海洋汚染事故防止対策

—運輸省の立場から—

運輸省海上交通局外航課

監修：タンカーによる輸送問題に関する合同懇談会座長
成蹊大学 谷川 久 教授

年明け早々に、大型タンカーによる大規模な油濁事故が外国で相次いで発生し、その事故の様子が連日テレビや新聞で報道されました。マスコミは、この種の事故は船舶登録の便宜置籍制度や船員に問題があるのではないかと等追及しておりますが、かなり偏った見識に基づき報道している向きが感じられます。

大規模な油濁事故は、幸いにも日本籍船では起きておりません。これは関係者のたゆまぬ努力の成果であります。海洋汚染防止にいかに関係者および海運会社が真剣に取り組んでいるかを、シリーズで海洋汚染防止に関する条約、油濁防除体制、航行安全対策、賠償制度また原油輸送の実態、油濁事故の例などを折り込みながら紹介いたします。

1. はじめに

最近、大型タンカーによる事故が相次いで発生しており、そのたびに油濁による海洋環境への影響が懸念されるとともに、EC諸国やマラッカ海峡沿岸諸国をはじめ世界各国でタンカー輸送の安全確保に対する関心が一層高まってきております。特に、去る1月に起こったスマトラ

北方沖のタンカー事故は、輸送中の原油が日本への輸入原油であったことから、わが国に不可欠な石油資源の安定輸送に重大な影響を与えかねないものであることを改めて警鐘することとなりました。

2. 油タンカー輸送をめぐる現状

現在、世界の総船腹量は4億総トンを超えており、このうち30～40%を油タンカーが占めています。1991年の世界海上荷動量は約40億トンで、このうちタンカーによる荷動量は約15億トンとなっています。一方、わが国の海上荷動量

は輸出入合わせて8億トン近くありますが、このうち原油輸入量は約2億トンと荷動き全体の約25%を占めています。日本は、国内需要のほぼ全量に近い原油を海外から輸入しておりますが、このうち70%以上を中東地域に依存してお

り、原油を輸送するタンカーの大半がペルシャ湾やマラッカ・シンガポール海峡を利用するといった現状にあります。このような地域でタンカー事故が発生することは、沿岸諸国にとって重大な関心事であるばかりでなく、わが国国民経済全体にとっても極めて重要な問題であることが容易に想起されます。このマラッカ・シンガポール海峡は、西端約214海里、東端約19海里を境界とする最狭幅約2.5海里、最浅水深約23メートルの全長約573海里に及ぶ沿岸3カ国に囲まれた国際海峡です。同海峡を通航する船舶数に

ついては、正確な実数は明らかになっていませんが、いずれにせよ同海峡は船舶が輻輳する有数の国際航路であります。同海峡における航行安全対策としては、航路標識の充実やVTS(船舶通航情報提供サービス)の設置などのハード面や、TSS(通航分離方式)の拡張、速度規制、強制パイロット制度の導入などといったソフト面での対策が考えられますが、いずれもコスト増を伴うものであり、だれが負担するのかという大きな問題を抱えています。

3. 国内外の油流出事故等

ここ数年のわが国における油流出を伴う主なタンカー事故例を見てみますと、航路幅が狭い海域で事故発生件数が多くなっている傾向が見られます。国内の事例では、流出油量が数百から千キロリットル程度と比較的小規模な範囲にとどまっています。一方、世界に目を向けてみますと、1967年に発生した「トニー・キャニオン」号や1989年の「エクソン・バルディーズ」号事故の例に見られるように、広範な油濁損害をもたらした大事故が発生しています。これらの事故を契機として、被害者救済の充実のため

に、「1969年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(CLC条約)、「1971年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」(FC条約)や油流出事故に対する迅速な対応のための国際協力の枠組み等を定めた「1990年の油汚染に対する準備、対応及び協力に関する国際条約」(OPRC条約)が締結・発効しており、また、本年7月から段階的にタンカーの二重船体化の義務づけが行われることになっています。

4. 油濁損害の補償体制

ここでタンカー事故による油濁損害に関する補償体制について簡単に紹介します。わが国では、上記CLC/FC条約を国内法化した「油濁損害賠償保障法」を1975年に制定しています。この制度は、①船主はタンカーに積載されている

油による油濁損害について無過失責任を負うこと、②船主の責任の限度額を定めること、③船主責任の範囲を超えるような大きな損害を被った被害者は、国際油濁保障基金から1事故あたり約100億円(1SDR=162円換算;平成5年

3月16日現在)を限度として補償を受けられることを主な内容としています。その後、CLC/FC条約については、船主の責任限度額および基金の補償限度額の大幅な引き上げ、発効要件を緩和すること等を内容とする新改正議定書の検討が行われ、1992年11月、IMO(国際海事機関)の外交会議において新改正議定書が採択されました。わが国としては、現行条約採択以来20年

余りが経過し、インフレによる責任限度額や補償限度額が目減りしたことなど諸情勢の変化等にかんがみれば、責任限度額および補償限度額を妥当な範囲まで引き上げることは被害者救済の観点から望ましいと考えており、本議定書の早期締結に向けて引き続き努力していきたいと考えております。

5. タンカー輸送の安全対策

中東から日本へのオイルルートで起こったスマトラ北方沖のタンカー事故の際には、運輸省も事故発生後直ちに24時間体制をとり、関係船社や在外日本大使館等と連携を保ちつつ情報の把握に努めてきました。また、1月27日には運輸省の関係局長等会議を開催し、①OSPAR計画の前倒し実施、②IMO(国際海事機関)における検討への貢献、③関係業界や学識経験者を含む懇談会の開催などによる検討、④油汚染対策に関する技術開発の推進、⑤OPRC条約の早期批准に向けた検討、の5項目について今後さらに検討を進めることを決定したところであります。また、わが国の港に入港する外国籍のタンカーに対して行う船舶立ち入り検査業務(PSC:ポートステート・コントロール)を充実強化することとし、いわゆるサブスタンダード船を排除し、油による海洋汚染防止に一層努めております。

(1) OSPAR計画の前倒し実施

運輸省の関係局長等会議で提起された検討項目のうち、OSPAR計画は、わが国のオイルルートであるアセアン海域での緊急油防除システム

に関し、関係諸国と協議・検討を行い、併せて、沿岸関係国に対し必要な技術協力等を行うことによって、海洋汚染事故に対する国際的な緊急防除システムの整備を図ることを目的としています。本計画は、日本船舶振興会、海運業界等の資金協力を得て行うものですが、昨年11月、ジャカルタで開催された関係国との会議において、1993年度から95年度にかけて10億円のオイルフェンス等の油防除資機材を供与すること等について実質的な合意ができました。今回の前倒し実施は、1993年度中にすべて実施しようとするものであり、運輸省としては本年6月に予定されている東京での関係国会議において決定したいと考えています。

(2) IMOへの緊急提案

また、IMOに対する貢献として、わが国は2月1日、IMOに対してタンカーの安全対策に関する緊急提案を行いました。現在、世界の海ではさまざまな国のタンカーが航行しており、このような現実のもとでは日本一国の対応だけではどうにもならない事柄も多いことから、加盟137カ国を擁する国連専門機関であるIMOに安

全対策を提案することとしたわけでありませう。同提案では、まず、油タンカーの安全対策等に関して9項目の具体的対策について提案しています。その内容は、①現行安全規則の遵守徹底、②船舶の操縦性の向上等、③二重船体化の促進、④ポートステート・コントロールの強化、⑤運航管理体制の早期確立、⑥タンカー乗組員に対する講習の義務づけ、⑦新形式タンカー構造等の技術開発、⑧油流出事故に対する対応体制の整備、⑨マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策の検討、となっています。このIMOへの緊急提案については、IMO事務局はもちろん、各国から日本のイニシアチブを高く評価されており、提案の内容そのものについても各種有益な教示を得ているところです。なお、二重船体化については、昨年3月に開催されたIMOの海洋環境保護委員会において、タンカーの構造基準についてMARPOL73/78条約付属書1の改正が採択され、事故発生時における油流出の可能性の低減化に向けて本格的なスタートが切られました。新基準は、本年7月以降に契約される新造船と、1995年7月以降において一定の大きさ、船齢以上の中古油タンカーとに適用されることとなっており、本年3月にも改正国内法が公布されることとなっています。

(3) タンカー輸送の安全対策に関する懇談会



6. おわりに

運輸省としては、従来より、タンカー輸送に限らず、輸送の安全を最重点施策として取り組んでまいりましたが、最近のタンカー事故を踏まえて、さらにその対応策をとりまとめ、その

等の開催

運輸省においては、2月16日、学識経験者、関係団体等からなる「タンカー輸送の安全対策に関する懇談会」(座長：谷川久成蹊大学教授)を海上交通局長主催のもとに開催しました。この懇談会では、運航管理体制のあり方、マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策、船員教育問題やタンカーの二重船体化に係る技術的な問題等、タンカー輸送の安全対策について総合的に検討することとしており、IMOにおける検討スケジュールにあわせ、5月中にも、一応の結論を得たいと考えています。さらに、運輸省としましては、タンカー輸送の安全対策等を進める上では、海運業界のみならず、石油業界の方々のご協力が不可欠であること、また、石油の安定供給という観点からも、通産省との協調・協力を図る必要があることから、タンカー輸送の安全対策に限らず、タンカーによる輸送問題全般について、運輸・通産の両省の連携のもと幅広く議論していくため、2月25日、運輸省海上交通局長および通産省資源エネルギー庁長官主催による第1回の「タンカーによる輸送問題に関する合同懇談会」(座長：谷川久成蹊大学教授)を、海運・石油業界首脳等の参加を得て開催しました。

着実な実施を図っていききたいと考えており、海運業界をはじめ関係者の一層のご理解とご協力を期待しているところです。

業界探訪

業界団体を訪ねて

船を建造する、そしてその船を動かすという一つのサイクルを見ますと、この間、船に直接的あるいは間接的な業務に携わる業界は多岐にわたります。海運界にとって、これら業界の一連の業務は一つ例にとっても、不可欠の極めて重要なものばかりであり、日常業務はこのような支えの下に成り立っているといえます。しかし、それぞれの業務の内容あるいはその業界のこととなると、意外に知っているようで知らないことのほうが多い。そのようなことから、新しい試みとして、海運界にとって深くかかわりのある業界団体を訪ね、歴史や事業内容を紹介することといたしました。

第1回は、自己紹介を兼ねて(社)日本船主協会をとりあげます。

訪問団体 社団法人 日本船主協会

支部 神戸 北九州

ロンドン ワシントン

設立 昭和22年6月5日(1947年)
沿革 明治25年に結成された日本海運業同盟会に始まり、大正9年、(社)日本船主協会に改められたが、昭和15年日本海運協会となり終戦、解散の後、昭和22年再び(社)日本船主協会として発足、今日に至る。

事業活動 海運政策、税制、船舶保険、海上輸送に関する業務、港湾、海務、船員問題、国際海運政策、広報、調査統計等の活動を、委員会機構を通じ、政府および国連機関また民間国際機関などに幅広く意見反映を図り、問題の解決に努めている。

会長 根本二郎(日本郵船株式会社 社長)
理事長 増田信雄
会員 日本国籍を有する海運事業者
163会員(平成5年4月現在)

組織 事業を推進するために12の常設委員会と4部会、2特別委員会が組織されている。(図参照)また、国際海運会議所(ICS)、欧州・日本船主協会評議会(CENSA)、国際海運連盟(ISF)などの国際機関に加入している。

事務所 本部 東京(千代田区平河町

2-6-4)

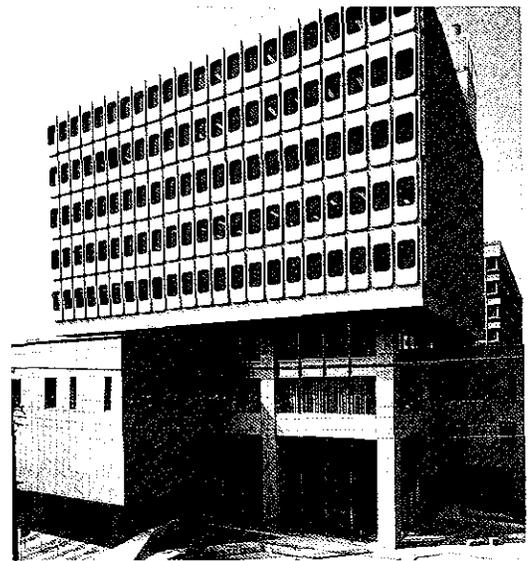
海運界の規模

- ・外航船腹量 2,060隻 5,991万% (含む外国傭船)
- ・内航船腹量 9,195隻 384万%
日本の船腹量はリベリア、パナマに次いで世界第3位
- ・外航・内航海運会社の運賃収入
平成3年 約5兆円
- ・平成3年の日本商船隊の積み取り比率
輸出 7,480万トンの45.8%、
3,425万トンを送送
輸入 7億1,000万トンの70.8%、
5億600万トンを送送
- ・海上従業人数(外航海運、内航海運)
平成2年 50,704人

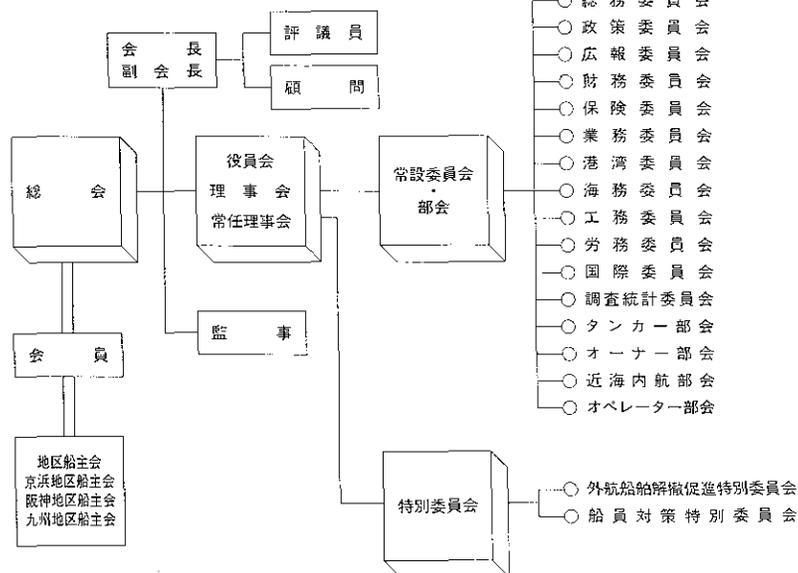
現状と将来

景気の後退また円高により厳しい状況にある。また、大気汚染、海洋汚染に対する地球規模の対応、モーダルシフト推進に向けての内航船舶の

整備、船員問題、国際競争力強化など問題は山積しているが、21世紀に向け総合物流業へ飛躍すべく、また国民の意識の変化に対応したマリンレジャーなど事業の多角化を図り、今後とも海運を中核に活性化が期待される。



【図】日本船主協会の機構



(平成3年8.1現在)

平成5年度海運講習会の開催

当協会は、平成5年3月29日・30日の両日、海運ビル2階大ホールにおいて会員会社の陸上新入社員を対象とする標記講習会を開催した。

本講習会は、新入社員に対し、社会人としての門出を祝すとともに、海運人として必要な心構えを育成する目的で、昭和32年以来行っているものである。

本年は33社から381名と多数の参加があったため、去年に引き続き総合職(男性147名、女性2名、合計149名。他に日程の都合で一般職女性3名が受講)と一般職(女性のみ229名)に分け、29日と30日にそれぞれ1日ずつ実施した。

講師および演題は以下のとおりである。

3月29日(月) (総合職対象)

会長 挨拶

日本船主協会会長 根本 二郎

激励のことば

運輸省 海上交通局

海事産業課長 深谷 憲一

日本海運の現状

日本船主協会理事長 増田 信雄

世界経済と海運

日本放送協会 解説委員 加倉井 弘

船長雑感

日本郵船船長 吉川 廣一

海事資料センター利用案内

海事産業研究所

海事資料センター部長 菊川 秀男

映画「日本の海運」

3月30日(火) (一般職対象)

挨拶

日本船主協会理事長 増田 信雄

日本海運の現状

日本船主協会

調査広報部長 鈴木 昭洋

からだと心の健康管理

マネジメント・サービス・センター

取締役部長コンサルタント 三木 尚子

私の歩んできた道

工学博士 北野 大

船長雑感

大阪商船三井船舶船長 結城 建輔

映画「日本の海運」



▲加倉井弘氏



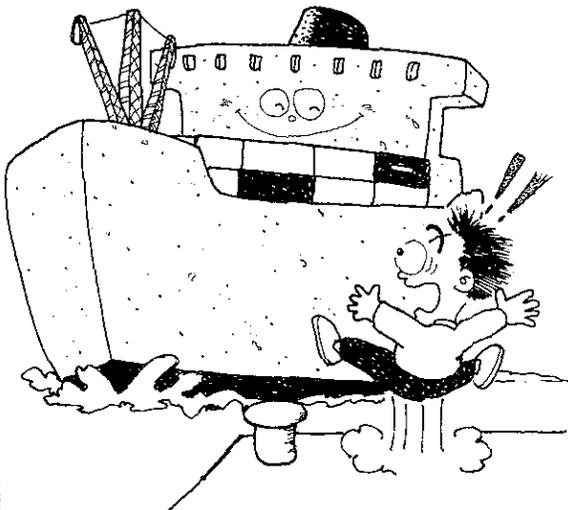
▲北野大氏

コンクリート製の船が 水に浮く!?

鉄でできた船が水に浮くのが、理屈では分かっていても感覚的に納得できないという人は多い。それではコンクリートでできた船は水に浮くか、ということになると、おそらくほとんどの人が首をかしげるだろう。

ところが、欧米では、第一次世界大戦中、鋼材の節約を目的にかなり大型のコンクリート船が建造され、日本でも、太平洋戦争中に同様の目的で貨物船3隻(800総トン2隻、265総トン1隻)が建造され、実際に使用された。

船体の外型を木材で造り、内側に鉄筋を配置し、さらにその内側に船体の内型を木材で造り、その



無断転載を禁じます。社団法人 日本船主協会©

隙間にコンクリートを流し込むという工法である。

鋼材の節約という面以外でも、コンクリート船にはいくつかのメリットがあった。建造期間が短く建造費も安く済んだこと、修理が簡単なこと、断熱性が高いこと、振動が少ないことなどだ。

しかし最大の欠点は重いことで、当然速力も出ず、燃費も悪く、その後建造されることはほとんどなくなった。とはいえ、「カチカチ山」の狸の泥舟と比べれば、その実用性ははるかに高かったわけである。

世界一周で1日ずれた 日付の謎。

世界一周航海を終えて帰国したマゼランの船団の乗組員たち(マゼランはすでに死んでいた)が、まず驚いたのは、出発以来、毎日欠かさず付けていた航海日誌の上での到着日の日付と、その日のスペインの日付が1日ずれていたことだった。

地球を西へ西へと航行した場合、どこかで日付を1日飛ばし、逆の場合はどこかで1日遅らせなければ、時差の関係で日付の計算が合わなくなる。しかし当時の人々には、時差の補正という考え方は、まだ無かったのである。

その後、世界周航が頻繁に行われるようになって、この日付のずれをどこかで補正しないと都合が悪いということになった。しかし日付を変更するポイントとなると、人がたくさん住む場所では問題が多い。隣同士の町でそれぞれ日付が異なるようでは何かと不便である。こうしたことから人の



住む土地がほとんど無い太平洋の真ん中が、日付変更線の通過位置として無難であると考えられた。

そこで、1883年、万国子午線会議が開催され、英国グリニッジ天文台の子午儀の中心を通る子午線を本初子午線とすることとし、これによって東経と西経の合致する180度線を太平洋上に位置させることが正式決定された。

その後は、この180度線を日付変更線として、ここを東から西に通過する場合は1日飛ばした日を翌日とし、また西から東へ通過する場合は、翌日も同じ日付とすることになったのである。

測り方さまざま、 船の速力の種類。

船の速力には、その算出方法によっていろいろの種類がある。

まず「最大速力」だが、これは、完成直後の試運転の際に速力試験を行って測定するもので、空荷の船が最も軽い状態で、最良の燃料を使い、エンジンをフルパワーで回転させて計測される。文字どおりの最高速力で、このスピードで走るとは船の一生中ほとんどないが、船の基本性能を知る上での重要データとなるものだ。

次に「航海速力」。こちらは船が実際に貨物を積んで航海するときの最高速力で、波浪や船底の汚れなどによる速力の低下を考えて余裕をみた定格馬力の85~90%を機関出力とし、積み荷状態は、貨物船では満載状態、客船では4分の3または2分の1載貨の状態で算出される。

「経済速力」とは、一定の距離を最少の燃料消費量で航行できる速力で、貨物船の営業面では、たいへん重要な速力となる。

さらに「定期速力」というものもある。これは、どんな風波や潮流の場合でも、時間通りに航走することができる速力で、定時運航が要求される連絡船などの場合重要な速力だ。貨物の多少や天候の変化で推進効率が低下しても必要な速力が出せるよう機関出力には相当の余裕をとる。

また船の性能を直接示す数字ではないが「平均速力」という数字もある。これは1昼夜の航走距離を24時間で割ったもので、例えば航海中のある船の航走距離が360海里だとすれば、その日の平均速力は $360 \div 24 = 15$ ノットということになる。

気象や潮流など、時々刻々条件の変わる海を舞台に、より経済的に、より安定した輸送活動を行わなければならない船では、速力概念も、このように複雑なものにならざるを得ないのである。

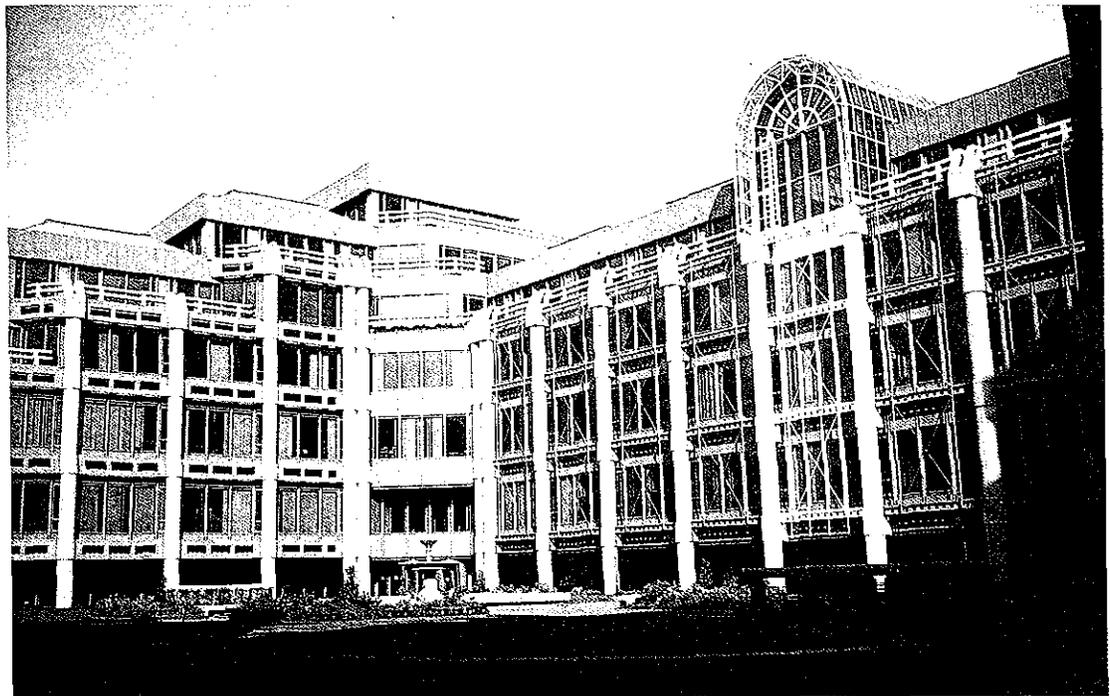
London・Washington 発便り

米国、欧州の海運、経済・社会の動きについて当協会の欧州地区事務局、北米地区事務局を通じ、交互に情報を提供いたします。アジア、豪州、アフリカ、南米、あるいは日本国内の話題についても、大きな関心が寄せられるもので

あれば、逐次とりあげ、掲載することいたします。

今回は、最初でありますので、欧州地区事務局および北米地区事務局を紹介いたします。

欧州地区事務局



所在地 DEXTER HOUSE 6th Floor,
ROYAL MINT COURT, LONDON

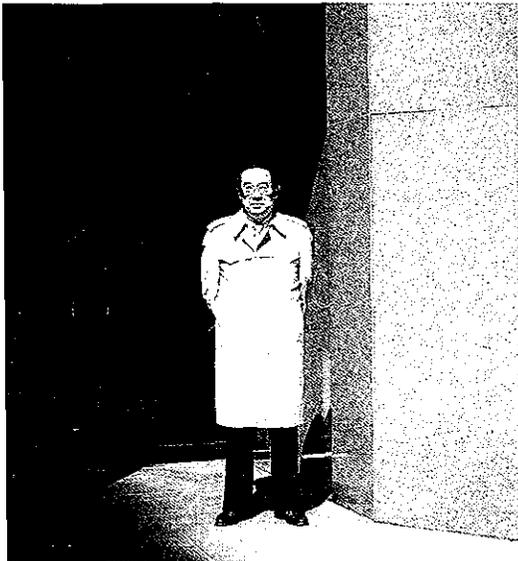
EC3N 4JR, U.K.
(TEL) 071-488-0899 (FAX) 071-488-3167

事務局スタッフ

赤塚宏一事務局長、保坂均課長代理、
D. WRIGHT、V. SCOT-SMITH、越
田美穂

ロンドンには、国連の機関である IMO (国際
海事機関) や民間の海運関係の国際機関である
ICS (国際海運会議所) や CENSA (欧州・日本
船主協会評議会) があります。これら国際機関
では、国際条約の検討や海運問題が幅広く採り
上げられ、世界の人々がこれら国際機関の会議

北米地区事務局



所在地 C/O JAPAN TRANSPORT ECO-
NOMICS RESERCH CENTER
1819L STREET, N. W., SUITE NO.
820 WASHINGTON, D. C. 20036, U.
S.A.
(TEL) 202-833-9763

場集まり討議をし、新しい海運の秩序作りを
行っております。

ロンドン事務所は、IMO や ICS、CENSA、
ISF (国際海運連盟) などの会議への出席、各国
船主協会や関係機関との連絡を行うなどし、国
際関係の情報の収集、調査、分析を行っており
ます。

タンカーの油濁事故防止対策、また EC 統合の
深度化に伴う EC 共通海運政策、船員問題などが
今、欧州サイドでホットな話題になっておりま
す。

事務局スタッフ

森崎末壽雄常務理事

事務局長は森崎常務理事に委嘱されており、
同時に運輸経済研究センターワシントン事務所
海運担当調査役を兼任しております。このワシ
ントン事務所は、所長以下 5 名の日本人と 2 名
の米国人で構成されており、航空、海運、造船、
鉄道、トラック等米国の運輸関係の調査情報収
集にあっております。

当事務局としては、当然海運とそれに造船を
担当しており、米議会、各政府機関、海運業界、
造船業界等々の動向について、当協会、運研セ
ンターならびに必要な応じ運輸省にレポートを
行っております。



3月

3日 運輸省は91年度の外航、航空、鉄道の貨物運送取扱事業実績を発表した。外航利用運送事業の91年度の実績（輸出）は、コンテナ積み貨物、ばら積み貨物合わせて約1,446万1,000トンとなった。

4日 船舶整備公団は、1日に長期プライムレートが0.3ポイント引き下げられたことに伴って、金利を改定すると発表した。これにより、貨物船の建造が4.9%、一般旅客船の建・改造が4.85%にそれぞれ引き下げられた。

5日 運輸省は、船舶から排出されるNOxおよびSOx規制問題を検討するため、IMO事務局および関係国を招いて国際会議を開催した。

8日 運輸省海上技術安全局は、93年2月分の新造船建造許可実績を発表した。それによると、VLCC 1隻を含む13隻、40万9,000%（前月比10.4%減）、契約船価は483億4,500万円となった。

16日 大蔵省は、2月分の貿易統計（通関速報ベース）を発表した。それによると、輸出額は279億ドル（前年同月比0.5%減）、輸入額は174億ドル（同2.8%減）で貿易黒字は105億ドル（3.7%増）となった。

17日 船舶解撤問題共同検討委員会は、世界の船舶解撤業の現状と解撤量の将来予測をまとめるとともに、今後の活動方針を決めた。（P. 3 シッピング・フラッシュ2参照）

18日 国民の祝日「海の日」制定推進会議は、東京・霞が関ビルで臨時総会を開催し、名

称を国民の祝日「海の日」制定推進国民会議と改め、新会長に山下勇 JR 東日本会長を選任した。（P.14 特別欄参照）

◎ 造船補助を行っている国をリストアップし、当該国の船主が支配する船舶に対し、航海数/積荷量の制限、制裁金の課徴、通関拒否等の措置を課すこと等を内容とする新ギボンズ法案（HR1402）が下院に上程された。（P.18 海運ニュース3参照）

19日 大阪商船三井船舶と系列海運会社の日本海汽船は、10月1日を日途に合併すると発表した。

23日 海運造船合理化審議会造船対策部会が開催され、造船業の現状と今後の対応について審議が行われた。（P. 4 シッピング・フラッシュ3参照）

24日 日本開発銀行は3月24日の新規貸付分から、海運（外航貨物船整備）向けなど最優遇特別金利を年4.5%に0.3%引き下げた。なお長期プライムレート（優良企業向け最優遇貸出金利）に連動する基準金利は4.9%（3月1日改定）で変更なし。

31日 当協会と日本船舶保険連盟との間で行われていた平成5年度船舶保険料率・条件改定交渉が、総額約38億円の保険料引き上げで合意された。

（P. 2 シッピング・フラッシュ1参照）

◎ 複合一貫輸送において同盟の運賃設定を認めないとするEC委員会の「反対声明」に対し、FEFC（極東/欧州同盟）は、反論書を提出した。（P.31 船協だより参照）



3月の定例理事会の様様

(3月24日、日本船主協会役員会議室において開催)

政策委員会関係報告事項

1. 海造審造船対策部会の模様について
(P.4 シッピングフラッシュ3参照)

労務委員会関係報告事項

1. 20条問題小委員会について
(本誌1993年3月号P.39 内外情報1参照)

国際委員会関係報告事項

1. EC海運競争政策への対応について
ECは、その独禁法たるローマ条約85条(競争制限的な協定・慣行の禁止)・86条(支配的地位の濫用の禁止)から定期船同盟を適用除外とするため、1986年に閣僚理事会規則(No.4056/86)を採択し、その実際の運用に関しては行政執行機関であるEC委員会の競争総局(Directorate-General4)が当たっている。
ところで、89年4月、ドイツ荷主団体は極東・欧州運賃同盟(FEFC)が複合一貫輸送に対し共通運賃を設定していることにつき、競争法違反であるとしてEC委員会に異義申し立

てを行っていたが、92年12月に至りEC委員会は同盟の複合輸送運賃設定権を認めないとする「反対声明」を発表した。これに対しFEFCは、上記理事会規則(No.4056/86)の解釈上この運賃設定権の妥当性を強調した反論書を3月19日までに提出、今後公聴会が開催される予定である。

一方、本問題に限らず、海運に関する最近のDG4の動きは規制強化の方向にあり、EATA(欧州/アジア航路協定)、TAA(大西洋航路協定)等の新しい形の船社間協同行為あるいはコンソーシャなどについても不必要に厳しく扱おうとの姿勢を示している。

当協会としては、このような政策が船社経営に与える影響が大きいことから、CENSA・ECSA(EC船協)を通じ積極的に意見を開陳する一方、運輸省に対しても本件に関し事情説明を行い、特に今3月の寺嶋運輸審議官の訪欧・EC委員会(DG7=運輸総局、DG4)との意見交換において、EC委員会に対して競争規則の慎重な運用の申し入れを願えるよう要請した。

海運関係の公布法令(3月)

- ㊦ 無線局免許手続規則の一部を改正する省令
(郵政省令第9号、平成5年3月9日公布、即日施行)
- ㊦ 有害液体物質の排出率等を定める総理府令の一部を改正する総理府令
(総理府令第2号、平成5年3月17日公

布、4月4日施行)

- ④ ⑤ 船舶からの有害液体物質の排出に係わる事前処理の方法等に関する命令の一部を改正する命令

(総理府・運輸省令第1号、平成5年3月17日公布、4月4日施行)

- ⑥ 船舶区画規程等の一部を改正する省令

(運輸省令第7号、平成5年3月29日公布、平成5年7月6日施行)

国際会議の開催予定(5月)

BIAC海運委員会

5月10日 パリ

第2回アジア船主フォーラム

5月10日～11日 ソウル

ICC海上輸送委員会

5月12日 パリ

アジアEDIFACTボード(AS/EB)第6回会議

5月20日～21日 北京

第62回海上安全委員会(MSC)

5月24日～28日 ロンドン

OECD海運委員会

5月25日～27日 パリ

海運統計

本誌「せんきょう」の改訂に伴い、「海運統計」欄の各種資料の掲載時期は下記のとおりといたしますのでご了承下さい。

統計資料名	掲載回数・時期	
1. 世界船腹量の推移	年間1回掲載	毎年2月頃
2. 日本商船船腹量の推移	〃	毎年12月頃
3. わが国海外航船腹量の推移	〃	毎年12月頃
4. 世界造船状況(進水・建造中・未着工)	四半期に1回掲載	3月、6月、9月、12月頃
5. わが国造船所の工事状況	年間1回掲載	毎年12月頃
6. 世界の主要品目別海上荷動き量	〃	毎年3月頃
7. わが国の主要品目別海上荷動き量	〃	毎年8月頃
8. 不定期船自由市場の成約状況	毎月掲載	
9. 主要航路の成約運賃(原油)	〃	
10. 主要航路の成約運賃(穀物)	〃	
11. 主要航路の成約運賃(石炭・鉄鉱石)	〃	
12. タンカー運賃指数	〃	
13. 貨物船用船料指数	〃	
14. 係船船腹量の推移	〃	
15. スクラップ船腹量の推移	〃	
16. わが国貿易の主要貨物別輸送状況	年間2回掲載	8月、11月頃
17. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入	〃	〃
18. 内航船の船腹量	年間1回掲載	毎年8月頃
19. 国内輸送機関別輸送状況	〃	毎年12月頃
20. 内航海運の主要品目別輸送実績	〃	毎年9月頃

また、新規資料として次のものを掲載いたします。

- ・わが国貿易額の推移(毎月掲載)
- ・対米ドル円相場の推移(毎月掲載)
- ・燃料価格(四半期に1回掲載 4月、7月、11月、1月頃)次号より掲載

1. わが国貿易額の推移

年月	輸出(FOB)	輸入(CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1975	55,753	57,863	▲ 2,110	0.4	▲ 6.8
1980	129,807	140,528	▲ 10,721	26.0	27.0
1985	175,638	129,539	46,099	3.2	▲ 5.1
1990	286,948	234,799	52,149	4.3	11.4
1991	314,525	236,737	77,789	9.6	0.8
1992	339,650	233,021	106,628	8.0	▲ 1.6
1992年3月	30,358	19,389	10,969	2.7	▲ 8.6
4	27,248	20,056	7,192	11.5	11.3
5	25,495	17,641	7,854	4.1	▲ 15.1
6	28,128	19,143	8,985	9.6	5.0
7	29,525	20,233	9,292	9.9	1.1
8	26,141	19,069	7,072	5.1	▲ 0.2
9	31,628	19,572	12,056	12.6	8.1
10	31,063	20,209	10,854	8.4	▲ 5.2
11	27,244	19,728	7,516	0.6	▲ 4.8
12	30,865	19,669	11,196	4.2	0.6
1993年1月	24,164	18,897	5,266	0.8	▲ 0.6
2	27,970	17,410	10,559	▲ 0.5	▲ 2.8

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
1980	226.45	203.00	262.50
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1992年4月	133.57	132.15	134.75
5	130.56	128.25	133.20
6	126.81	125.35	127.75
7	125.65	123.90	128.00
8	126.31	122.90	128.00
9	122.72	119.20	124.95
10	121.04	119.15	123.20
11	123.87	122.80	124.75
12	124.03	123.00	125.00
1993年1月	125.01	123.80	125.75
2	120.96	116.55	125.05
3	117.07	115.45	118.70

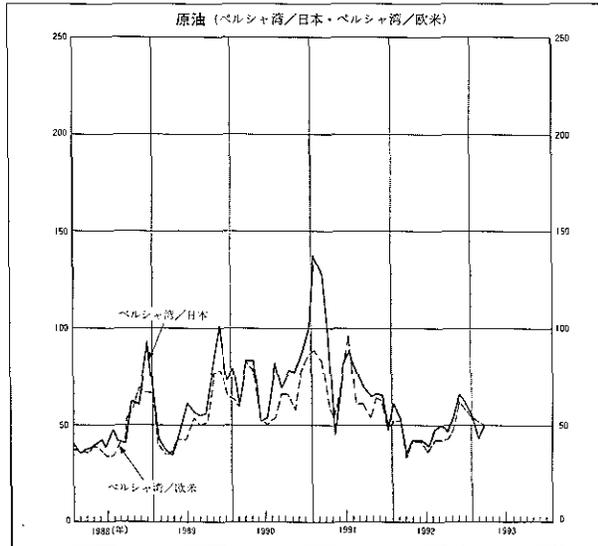
通関統計より

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分 年次	航 海 用 船										定 期 用 船	
	シングル 航 海	連続航海	合 計	品 目 別 内 訳							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
1987	148,954	10,515	159,469	60,398	34,011	43,844	1,091	4,463	5,040	107	99,710	23,321
1988	133,652	4,559	138,211	53,027	26,794	43,909	529	3,694	5,369	330	93,307	25,258
1989	116,335	3,373	119,708	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161
1990	129,174	3,091	132,265	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	125,502	2,462	123,040	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	160,690	16,996	177,686	54,719	51,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1992 6	15,719	0	15,719	5,415	2,721	6,641	48	338	502	54	8,733	1,404
7	11,794	390	12,184	4,425	3,267	4,135	22	198	106	31	5,924	720
8	11,229	274	11,503	5,704	2,768	2,367	0	163	234	267	2,953	1,583
9	14,732	6,366	21,098	6,178	3,463	10,822	114	165	303	53	7,454	1,164
10	12,698	1,370	14,068	4,676	3,188	4,596	0	155	71	12	7,804	1,262
11	11,802	1,207	13,009	4,503	3,409	4,660	65	204	141	27	10,270	1,855
12	11,606	1,058	12,664	4,196	5,013	2,955	33	142	75	250	8,153	1,801
1993 1	12,601	0	12,601	4,634	3,454	4,167	55	163	45	83	7,610	1,473
2	11,621	269	11,890	4,271	3,689	3,677	0	103	105	45	8,196	2,477

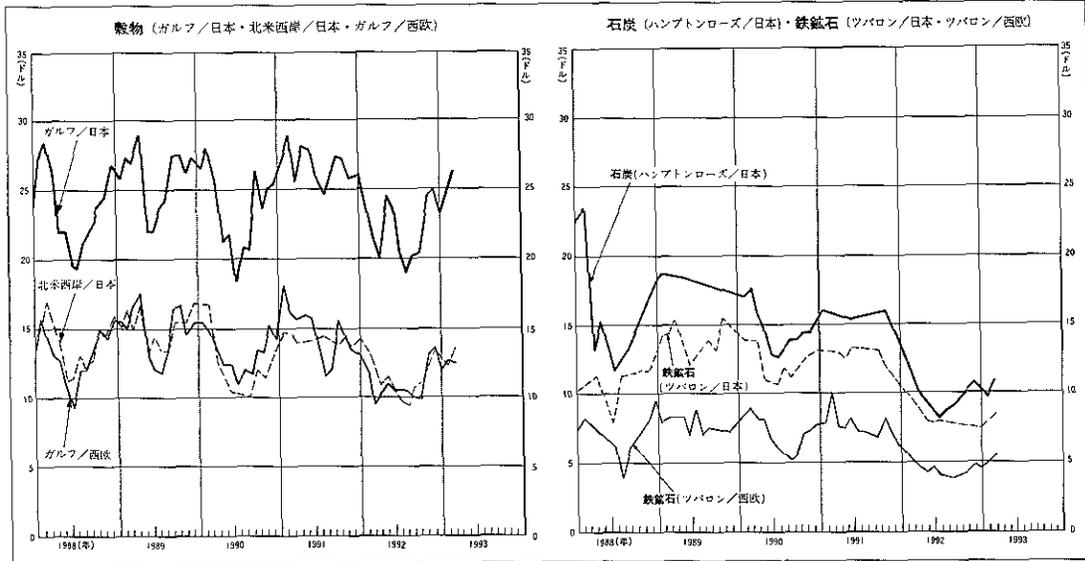
(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	1991		1992		1993		1991		1992		1993	
	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	140.00	80.00	62.50	37.50	58.00	49.00	90.00	59.50	54.00	33.00	57.50	46.50
2	129.00	85.00	56.50	35.00	53.00	47.50	87.50	61.00	55.00	32.50	45.00	42.50
3	95.00	62.50	37.50	31.00	50.00	41.50	61.00	52.50	36.00	32.00	50.00	37.50
4	47.50	37.75	45.00	33.50			52.50	35.00	45.00	31.00		
5	87.50	35.00	45.00	42.00			73.75	45.00	44.50	35.00		
6	90.00	82.50	41.50	33.00			90.00	69.50	38.00	32.00		
7	80.00	52.50	50.00	39.50			62.50	49.00	45.00	37.50		
8	71.00	62.75	52.00	45.50			62.50	52.00	45.00	42.50		
9	66.00	46.50	49.00	41.60			55.00	45.00	46.25	38.00		
10	68.00	57.50	54.50	47.00			66.25	49.00	50.00	40.00		
11	67.50	52.50	65.00	51.75			64.00	49.50	62.50	50.00		
12	49.50	39.00	62.50	49.00			50.00	38.00	60.00	46.50		

(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新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)

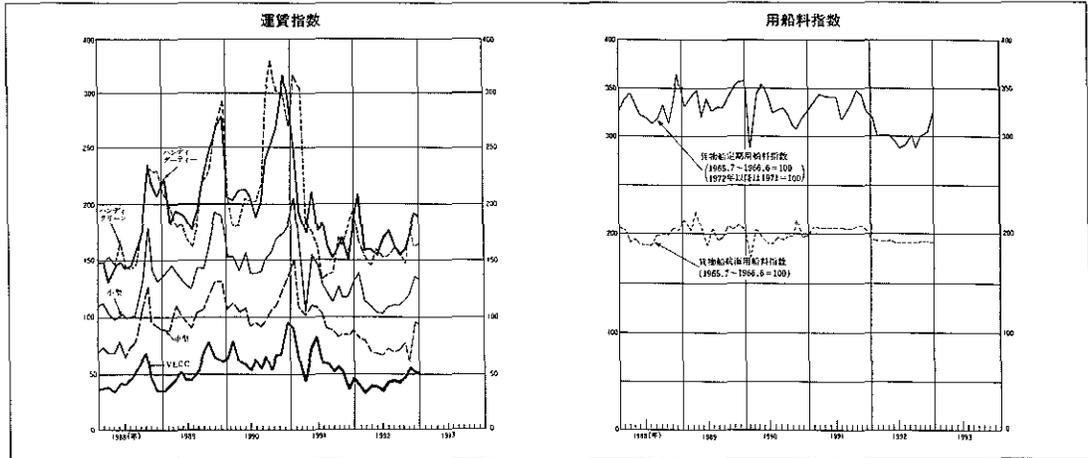
月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1992		1993		1992		1993		1992		1993	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	26.00	23.00	23.50	22.00	14.25	13.75	12.85	12.25	13.00	11.89	12.05	11.50
2	23.50	20.50	24.75	22.35	13.25	12.25	12.25	12.15	11.75	9.00	12.78	9.80
3	21.50	19.00	26.25	24.00	12.25	11.75	13.70		9.50	8.00	12.25	11.40
4	20.00	18.90			10.90				10.25	9.00		
5	24.50	20.75			11.50				11.01	10.50		
6	23.40	18.25			-				10.48	10.00		
7	20.50	17.00			9.75				10.59	9.24		
8	19.00	17.50			9.40				10.50	8.39		
9	20.10	17.90			10.75	9.75			10.00	8.52		
10	20.25	18.40			11.10	10.25			9.97	8.65		
11	24.50	20.25			-				13.00	9.30		
12	25.00	23.00			13.50				13.70	12.50		

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

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

月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1992		1993		1992		1993		1992		1993	
	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	14.00	-	10.50	-	-	-	7.50	-	6.35	5.60	-	4.50
2	-	-	9.95	-	-	-	-	-	5.75	4.45	-	-
3	-	-	10.90	-	-	-	8.25	7.80	5.00	4.85	-	5.45
4	9.90	9.85	-	-	8.75	-	-	-	4.75	4.00	-	-
5	-	-	-	-	8.00	-	-	-	4.30		-	-
6	-	-	-	-	7.90	-	-	-	4.75	4.10	-	-
7	-	-	-	-	8.00	7.25	-	-	4.20	4.00	-	-
8	8.25	8.80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	9.20	-	-	-	-	-	-	-	4.00	3.75	-	-
10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	-	-	-	-	-	-	-	-	4.30	-	-	-
12	11.50	-	-	-	-	-	-	-	4.90	-	-	-

(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも10万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



7. タンカー運賃指数

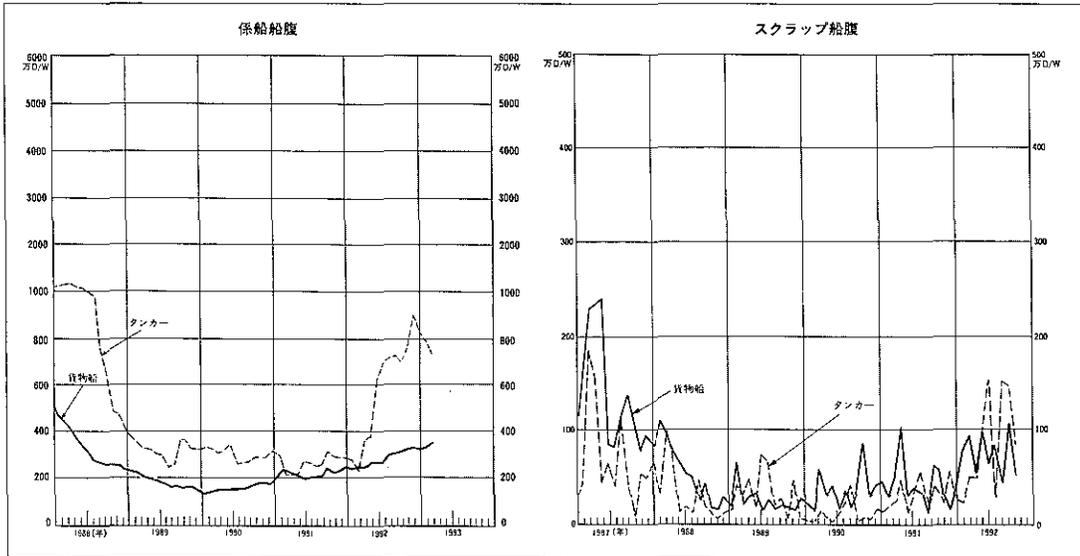
月次	タンカー運賃指数														
	1991					1992					1993				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	98.2	137.2	182.6	290.8	271.0	48.9	91.2	133.9	184.7	194.7	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6
2	93.3	151.0	205.8	250.2	337.3	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1					
3	61.4	110.1	165.5	194.6	254.0	33.9	81.3	115.5	158.3	153.6					
4	45.9	102.2	104.4	176.3	183.9	40.6	71.6	110.2	160.8	147.4					
5	75.3	112.2	156.2	212.5	177.8	39.4	70.1	104.7	155.4	160.0					
6	85.9	108.9	149.1	178.6	161.5	36.0	68.9	103.9	171.8	153.6					
7	60.8	103.8	131.3	184.5	134.8	43.5	74.6	110.4	178.1	154.7					
8	60.3	93.6	124.2	164.5	140.0	44.6	71.7	113.6	165.0	162.3					
9	53.0	91.7	114.7	152.0	141.7	43.4	72.9	113.2	156.4	161.7					
10	58.6	85.4	129.6	162.6	172.1	49.5	79.3	115.9	164.7	148.6					
11	53.0	87.2	119.1	173.1	165.1	56.8	64.5	117.3	174.2	176.6					
12	37.9	86.6	120.6	152.1	183.7	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2					
平均	65.3	105.8	141.9	191.0	193.6	44.2	77.4	118.2	170.0	164.5					

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

8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1	193.4	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	292.8	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0
2	203.5	202.4	203.3	199.0	195.0		312.0	363.7	357.6	325.0	320.0	
3	207.1	212.1	176.4	207.0	192.0		328.0	329.8	288.7	335.0	300.0	
4	203.0	202.7	202.9	205.0	191.0		338.6	336.9	343.3	344.0	302.0	
5	189.3	221.5	197.9	205.0	195.0		344.3	346.2	353.5	342.0	301.0	
6	193.6	201.8	191.4	205.0	190.0		333.8	318.7	343.7	342.0	295.0	
7	184.1	189.3	190.0	206.0	191.0		320.6	336.8	325.0	342.0	288.0	
8	186.6	204.1	197.0	206.0	191.0		318.2	324.3	328.3	318.0	293.0	
9	185.1	193.0	195.0	205.0	191.0		314.0	327.5	329.5	325.0	301.0	
10	196.3	197.8	197.0	206.0	193.0		317.2	327.6	322.8	335.0	289.0	
11	199.0	208.4	199.0	208.0	196.0		333.0	338.0	311.4	349.0	300.0	
12	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0		312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	
平均	194.9	203.5	197.8	204.8	193.4		322.0	336.1	330.6	334.8	303.2	

(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. 係船舶腹量の推移

月次	1991						1992						1993					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	250	1,291	1,708	50	1,654	3,078	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807	345	2,328	3,048	90	4,282	8,395
2	258	1,471	2,038	51	1,557	2,867	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729	348	2,429	3,154	94	4,083	7,981
3	288	1,705	2,290	50	1,178	2,110	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280	350	2,481	3,204	97	3,872	7,565
4	288	1,665	2,155	47	1,193	2,135	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538						
5	283	1,603	2,041	46	1,191	2,130	292	1,868	2,569	57	1,981	3,763						
6	264	1,485	1,946	47	1,445	2,685	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180						
7	258	1,451	1,970	46	1,405	2,613	305	1,926	2,613	74	3,524	6,932						
8	262	1,477	2,021	45	1,340	2,478	322	2,144	2,971	74	3,590	7,132						
9	265	1,467	2,025	47	1,358	2,517	335	2,180	2,993	75	3,621	7,203						
10	283	1,733	2,395	52	1,717	3,079	336	2,216	3,011	74	3,540	6,989						
11	276	1,618	2,215	52	1,631	2,889	332	2,241	3,039	85	3,947	7,789						
12	288	1,706	2,264	47	1,522	2,807	350	2,457	3,280	95	4,598	9,056						

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

10. スクラップ船腹量の推移

月次	1990						1991						1992					
	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	35	132	192	6	23	34	23	270	446	2	63	118	44	289	406	9	140	258
2	20	167	125	2	4	2	20	183	278	—	—	—	53	489	786	6	114	238
3	69	362	568	9	65	117	38	291	479	8	129	233	62	578	944	18	280	508
4	39	205	284	10	36	55	53	614	1,006	6	228	447	34	299	542	10	240	487
5	37	255	391	3	9	14	39	187	276	11	62	103	44	587	980	18	503	1,010
6	23	105	149	4	61	97	30	257	404	5	171	348	38	375	637	23	755	1,530
7	23	198	347	7	122	232	22	216	341	5	275	536	29	491	859	8	167	298
8	30	120	152	7	186	395	21	72	99	4	113	209	19	256	419	14	728	1,511
9	28	192	342	2	4	7	53	259	610	8	336	401	40	634	1,055	15	678	1,435
10	63	504	850	4	27	51	35	342	551	4	149	301	21	286	532	10	427	841
11	24	179	271	6	29	43	26	213	321	8	138	236						
12	24	243	393	4	74	151	20	101	150	10	294	560						
計	415	2,662	4,064	64	640	1,198	380	3,005	4,961	71	1,958	3,492						

(注) ①ブレーメン海運経済研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③貨物船には兼用船 客船を含む。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。

今月から「船協月報」が月報「せんきょう」に変わりました。

わたくしどもの月報を今まで以上にみなさまに親しんでいただけるようにするために、昨年11月より改訂作業に取り組んでまいりました。

みなさまには、アンケート調査を通じて、多くの貴重なご意見を頂戴いたしまして、誠にありがとうございました。

その結果をもとに、ワーキング・グループを結成し、鋭意検討いたしました結果、体裁、内容とも一新して、ここに月報「せんきょう」としてお届けする運びとなりました。

ただし、従来においてみなさま

編集後記

の評価の高かった項目や本誌に求められる役割として重要と考えられる項目については、そのまま踏襲することにいたしました。

海洋汚染問題をはじめとする地球環境問題や国際・国内物流において果たしている重要な役割など、海運業界は今後ますます広くみなさまの生活と深いかわりを持つようになってくるものと考えられます。

こうした環境において、より広くみなさまにわたくしどもの業界についてご理解をいただくことが

重要であると考え、平易な表現で読みやすい雑誌にしていきたいと思っております。

また、編集にあたっては読者のみなさまのご意見、ご要望もどんどん取り入れていきたいと考えておりますので、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

最後に、業界の広報誌として、業界の発展に寄与していくことができますようスタッフ一同努力していく所存でございます。

どうか今後もよろしくご愛読下さいますようお願いいたします。

三洋海運 総務部総務課長 山田 啓一

船協月報 4月号 No. 393 (Vol. 34 No. 4)

発行◆平成5年4月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (調査広報部)

編集・発行人◆鈴木 昭 洋

製作◆大洋印刷産業株式会社

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



7月20日を国民の祝日「海の日」に。