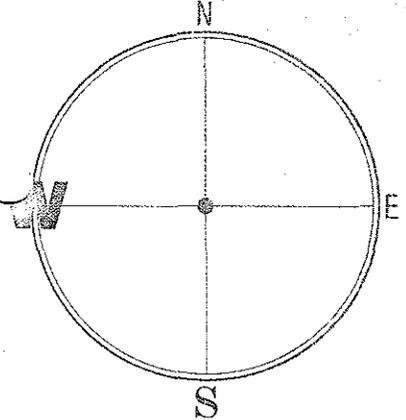
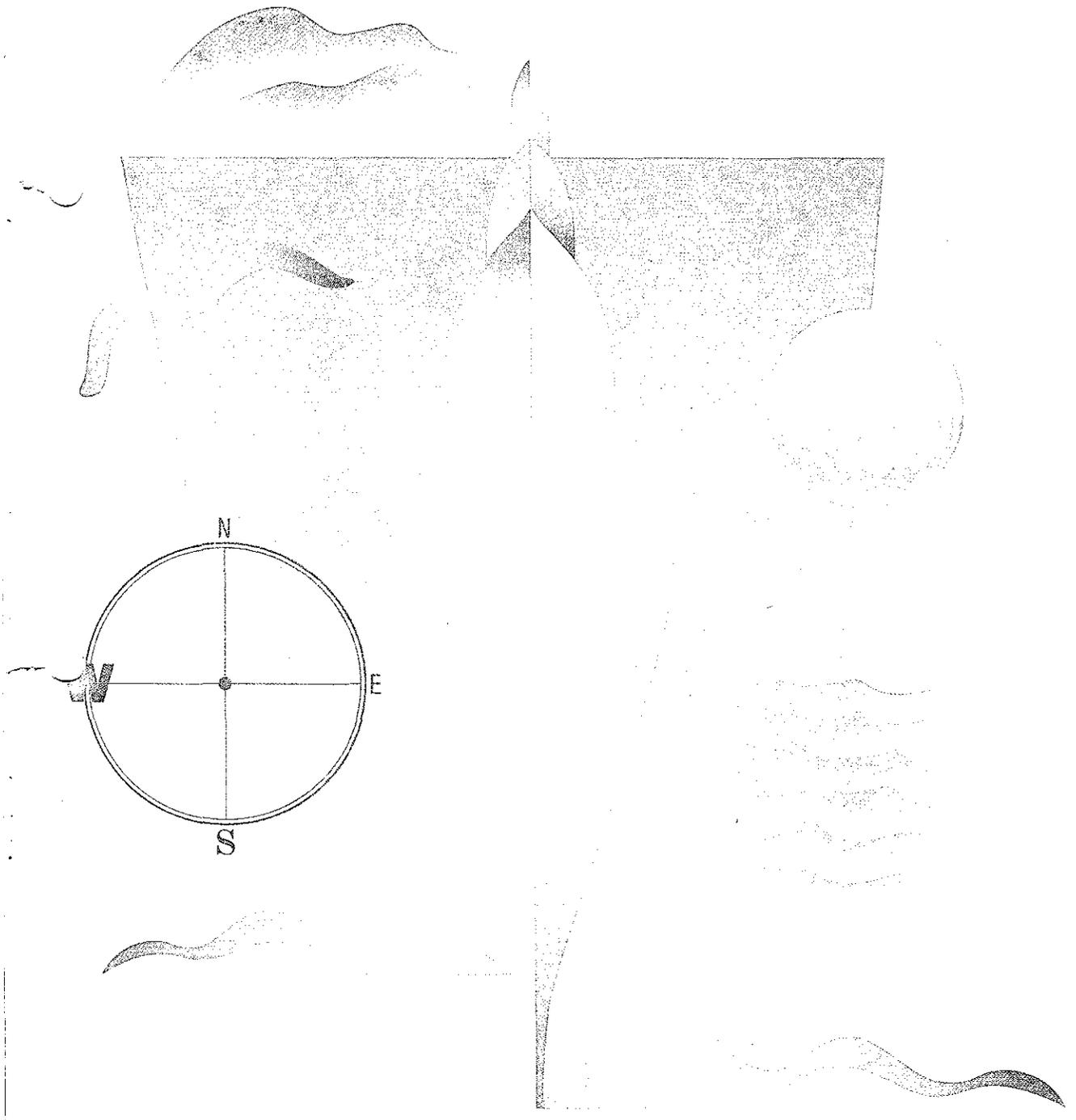


せんきょう

1993
6



船協月報/1993年6月号 目次

◎巻頭言

タンカーの安全運航に係わるソフト面の対策について★日本船主協会常任理事
東京タンカー取締役社長●野田進一郎——1

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 第2回アジア船主フォーラムの様相——2
2. タンカー安全対策について——4
—タンカー安全対策特別会議報告—

◎随想

船旅と人間模様★商船三井客船
にっぽん丸船長●神津定剛——8

◎特別欄

主要外航海運各社の決算状況——10

◎話題を追って

最近の円高とわが国輸出入★丸紅株式会社調査情報部
経営情報調査室長●久保広正——14

◎業界団体を訪ねて—日本内航海運組合総連合会— ——18

◎ *Washington* 発便り——20

◎海運ニュース

1. 船舶先取特権および船舶抵当権に関する新条約採択外交会議の様相——22
2. 第6回アジアEDIFACTボード会合ならびに同第1回運輸WGの様相——22
3. 米国の水上輸送の現状 その2—外航海運— ——24
(米国商務省1992年次報告)
4. 第1回日米運輸協カコンファレンス——27

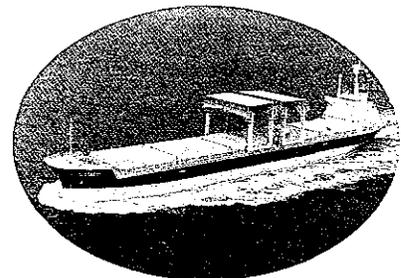
◎海運雑学ゼミナール★第39回——28

❖海運日誌★5月——30

❖船協だより★理事会の様相・海運関係の公布法令・その他——32

❖海運統計——34

❖編集後記——40



(バルブ専用船「サニーネビア2世」)

タンカーの安全運航に係わる ソフト面の対策について

日本船主協会常任理事
東京タンカー取締役社長 野田進一郎



本年1月に起こったシェットランド諸島沖の大規模油流出事故やスマトラ島北部沖合いの衝突・炎上事故等、最近大型タンカーによる事故が相次いで起こり、幸いにも人命への被害はなかったが、流出油による海洋汚染が心配され、改めて世人の関心をひいたことは記憶に新しいことである。

運輸省も早速、海上交通局長の諮問機関として「タンカー輸送の安全対策に関する懇談会」を設置、3回の検討会を経てこのほど報告書がまとめられた。

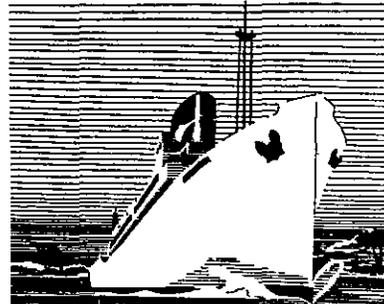
本報告書では、当然のことながら、タンカー輸送に関する安全対策として、ダブルハル化の促進、老朽船のスクラップ促進、新技術の開発・活用による航行安全システムの構築といったハード面の対策が提案されている一方、船社の安全運航管理体制の充実、強化、船員の教育訓練および資質の向上、といったソフト面の対策が強調されている。

一口に、海難事故の80%はヒューマン・エラーに起因するといわれ、船員の教育訓練の必要性が声高に唱えられてはいるが、具体策となると、これは各船社まかせである。弊社でも永年の経験をもとに知恵をしぼって各種の教育訓練プログラムを立案実施しているが、安全問題は永遠の課題であり、これで十分と

いうことがないので、ここに弊社の実施している対策のいくつかをご紹介します、大方のご批判をいただければと思う次第である。

弊社でも、船員教育の主流はOJTであり、これに各社と同様、新人受け入れ研修や船機長対象の管理者研修会、中堅部員の職位向上のための研修等を実施している。特に乗船研修では、新人は「3年は見習い」として厳しい修業が課せられている。また最近、日比混乗制度の実施により、比国人船員の訓練に特に力を入れているが、研修ビザの取得に長期間かかるため十分な乗船前研修ができないといった問題があるので、船協を中心に改善方検討中と聞いている。

さらに弊社では、年2～3回、船員家族と社長をはじめ会社幹部との懇親会を開催している。安全の基本は船員にありとするならば、その船員が心身ともに健康であることが最も望ましいことであり、そのために奥様をはじめとする家族の力が大きな要素であることは論を待たない。1泊2日の懇親会で、膝を交えて、留守宅の喜び悲しみを聞き、会社の現状、将来を語り合う中で、おのずから生まれる使命感とお互いの心のつながりが、安全運航を支える大きな要素となっていると信ずるが、いかがであろうか。



1. 第2回アジア船主フォーラムの様相

第2回アジア船主フォーラム (ASF) が、平成5年5月10日、11日に韓国ソウル市にて、韓国船協主催の下、開催された。昨年の第1回フォーラム (詳細は本誌平成4年5月号参照) では、7地域から32名の代表が参加したのに対し、今回は11船協から53名の参加があった。日本からは根本会長、轉法輪・南雲・石井・吉田副会長を含む9名が参加した。フォーラムでは第1回時に発足した「4つのS」委員会を順次開催し、この1年間の活動の報告、今後とるべき行動等について議論が展開された。また第3回フォーラムは来年5月、中国・北京で開催することに決定された。会議後採択された共同コミュニケの合意内容は、以下のとおりである。

1. トレード安定化の対策

- (1) すべての域内船主は、過当競争防止のために相互協力する。
- (2) 定期船オペレーターは、中核のIADA (アジア域内協議協定) のみならず、太平洋

航路、極東/欧州航路等世界航路の各種協定にも積極的に参加して、域内航路はもとより世界航路の安定化に協力する。

- (3) 引き続きトレード安定化を推進して行く上で、われわれは単一市場統合が最終段階に入っているECの姿勢、およびオーストラリアにおける状況、特に競争政策に関し、重大な懸念を抱く。
- (4) 不定期船・タンカーオペレーターは、船舶需給関係の改善を図ることが最も重要であるとの共通認識に立ち、今後もこの実現に向けて努力する。

2. 船舶解撤業活性化の方策

- (1) 海難事故を防止し、海洋環境の保全を図ることは世界の海運に課せられた使命である。この点ですべての代表は、サブスタンダード船の解撤を促進することにより船舶の堪航性を高めることが重要であることを認識する。

- (2) すべての代表は、船舶解撤業の活性化は海運市況回復に不可欠ということで意見が一致し、適正な地域において解撤業が再建されるよう、積極的に努力する。
- (3) 各メンバー船協は、解撤業を促進するため、向こう5年間の解撤量推定のため調査を行い、それを解撤委員長に報告する。

3. 船員の需給安定化と資質向上の方策

- (1) アジア域内には船員需要国と供給国が共存しているため、各メンバー船協は今後船員の養成、需給の安定のために共同で努力する。
- (2) 各メンバー船協は船員の資質向上と海技を共有するための情報資料交換に、積極的に協調する。

4. 船舶安全航行確保の方策

- (1) 海賊行為を人類共通の敵と宣言し、船舶

の安全航海と偶発事故による汚染から海洋環境を保全するため、関係国際機構・政府の諸般の適切な対策を促す。この点でASFはシンガポール、マレーシア、インドネシア等沿岸諸国が事態の改善に大きく貢献したことを評価する。しかし、ASFは関係政府とIMOに対して、海賊による航行威嚇の深刻性を一層認識し、海賊行為を根絶するためさらに努力するよう要請する率直な書簡を発送する。

- (2) 昨年来続発したタンカー事故の商業上のみならず海洋環境に及ぼす影響の重大性にかんがみ、ASFはサブスタンダード船の排除を促進し、またIMOで検討される包括的航行安全対策を支持する。

今回は、韓国船協の行き届いた配慮により円滑に議事・行事が進行したこととともに、中国



が船主協会設立直後で、かつ次回開催国ということもあり、14名の大代表団を送り込み、アジア船主間の協調に並々ならぬ姿勢を示していたことが印象的であった。

【資料】

第2回アジア船主フォーラム 出席者

日本 根本 二郎 日本郵船社長(当協会会長)
轉法輪 奏 大阪商船三井船舶社長
南雲 四郎 川崎汽船社長
石井 和夫 ナビックスライン社長
吉田 耕三 昭和海運社長
増田 信雄 当協会理事長
佐藤 博之 大阪商船三井船舶企画部副
部長
宮原 耕治 当協会会長秘書
梅本 哲朗 当協会国際課長

韓国 趙 商郁 斗洋商船社長(韓国船主協会
会長) 他8名

中国 張 奇 中国船東協会副会長 他13名

台湾 楊 環璇 南泰海運公司董事長(中華民
國輪船商業同業公會全國聯合
會理事長) 他5名

香港 Peter J. Cowling Managing Director,
Wallem Group (香港船主協
會会長) 他5名

インドネシア Barens Th. Saragih インドネ
シア船主協会事務局長

シンガポール Eric Khoo Executive Direc-
tor, Pacific International
Lines(シンガポール船主協会副
会長) 他1名

オーストラリア W.Bolitho ANL 会長(オー
ストラリア海運協会会長) 他
1名

FASA Augusto Arreza ASEAN 船主協会
連合会(FASA) 事務局長

2. タンカー安全対策について —タンカー安全対策特別会議報告—

当協会は、去る5月26日にタンカー安全対策特別会議を開催し、安全対策について報告をまとめた。その中で、安全は海運の原点で、地球環境保護の観点からも極めて重要である。また日本経済を支える原油輸送ルートの安全確保に

ついては、そのコスト分担も含め政府・荷主をはじめ国民一般の理解を得ながら進めるべきとの基本的考え方を示し、これまで検討を進めていた9項目の安全対策(本誌平成5年2月号P.11参照)についての具体策を下記のとおり

まとめた。

これら9項目の対策は、基本的には、現在のIMOを中心とした国際的枠組みでの取り組みを念頭に、必要に応じ政府その他関係機関と連携して、その具体化を推進しようとするものである。

1. 事故原因の調査・分析

今回の事故も含めて、事故原因を調査・分析し、有効かつ具体的な防止対策を見出す必要がある。従って国際的に海難事故の調査・究明・分析を行い、対策を検討する体制を確立することが必要。

[具体策]

- ① IMOで実施している「海難統計と事故調査」システムに関し、改善方策が検討されることとなったので、データベースに盛り込むべき項目、事故調査報告書分析フォーマット、分析結果のフィードバックシステム等の改善点につき検討する。
- ② 国内においては、事故発生時の緊急連絡体制（船社、荷主、政府）を通じて得られる情報のうち、重大海難についてはその原因と教訓を早期に調査しうる体制を確立する。

2. 国際的通航方式のルール化

分離通航方式、通航管制制度等に関する国際ルール化。

[具体策]

- ① 事故発生の危険性の高い海域について、分離通航方式および船舶通報制度など運

用方法の導入等国際的ルール化を促進する。

- ② マラッカ・シンガポール海峡に関しては、基本的にIMOにおける審議・合意のもとに、対策を促進する。検討事項としてはIMO専門家の調査結果をもとに下記のとおりとする。

- (I) シンガポールVTIS(船舶交通情報サービス)の改善
- (II) 通航方式の改善(IMO規則の改正、TSS(分離通航方式)の見直し・拡充等)
- (III) 航行援助施設の改善(航路標識、船位通報制度、VTS(船舶交通サービス)等)
- (IV) 沈船、浅所の再測量・浚渫
- (V) シンガポール港付近の航行安全対策(錨地見直し・拡充、TSS新設、通航方式設定、水先制度の改善、航法確立、背景光対策検討、行先信号設定等)
- (VI) 技術および財政支援

- ③ マ・シ海峡安全通航マニュアルを徹底するとともに、適宜その内容の更新を行う。

3. 国際安全管理コードの策定の促進

近年、人的要因による海難事故が多発していることから、IMOにおいて、船主や船舶管理会社が船舶の安全管理および汚染防止のための国際基準(安全管理コード)を条約化し、強制適用するべく検討が進めら

れており、その早期導入を図る。

[具体策]

- ① IMO で審議中の国際安全管理コードの策定を促進するとともに、同コードの強制化を図るための SOLAS 条約改正については、原案より早めて1998年より実施するよう提案する。
- ② 条約改正およびコードの採択（今秋予定）後は、強制時期を待たず自主的に適用し、船舶運航管理体制を導入するよう努める。
- ③ 同コードによる管理体制を実効あるものとするため、管理の責任者を明確にする必要があるため、運輸省当局による検討会に積極的に参加するとともに、安全管理上必要とされる諸規程類の様式・内容等について検討する。

4. 船体・設備の改善・開発

事故時の対応として投錨装置のリモコン化、ファイヤーワイヤーの自動繰り出し装置の開発や長期的な操縦性能の改善、航海援助装置（電子海図、レーダートランスポンダー、ソナー、衛星測位装置、船間情報交換手段等）の開発。

[具体策]

- ① 安全性向上のための技術開発（衝突・座礁回避、航行援助、船間情報交換手段、ヒューマン・エラーの除去等）に関する課題を選定し、その実現を促進する。
- ② 操縦性能の改善について、IMO で策定しつつある基準（旋回、保針および停止

の各性能）を検討し、その適用を促進する。

- ③ IMO で審議されている緊急曳航装置の開発、ファイヤーワイヤーの自動繰り出し装置、最新リモコン投錨装置等の検討を進める。

5. 乗組員の教育訓練のレベルアップ

船員に対する安全教育の徹底。技術向上のための国際的協力体制の確立（シミュレーター訓練、労働環境の調査、外国人の国内研修への制度的バックアップ等）。

[具体策]

- ① 各社が実施している船員の訓練に関し、緊急時への対応マニュアルを含む標準訓練マニュアルを策定し、これによる訓練の実施と、その結果に基づくマニュアルの見直しを行う。
- ② 船員の技能の向上を図るため、シミュレーター訓練を拡充するとともに、外国人船員に対しても ODA の一環としてのシミュレーター訓練を導入する。
- ③ 各社の国内研修所を外国人船員の乗船前訓練に活用できるよう制度的なバックアップを図る。

6. サブスタンダード船排除および老朽船スクラップ化の促進

ポートステート・コントロールの国際的強化体制の確立。船級協会や保険業界との連携。ひきつづき老朽船スクラップ化促進のための枠組み作り。

[具体策]

- ① 現在 IMO で船舶検査の強化が検討されているので、実行しやすくかつ効果のあがる制度となるよう推進する。
- ② 船体・設備および乗組員の資格等に関し、アジア・太平洋地域のポートステート・コントロール体制の確立を支援するとともに、日本諸港での外国船検査を充実する。
- ③ 船主協会・日本造船工業会で構成する船舶解撤問題共同検討委員会の活動を加速し、老朽船のスクラップ化促進のための枠組み作りを促進する。
- ④ ダブルハル化については、国際的枠組みの中で促進を図る。

7. 事故処理体制の整備促進

アジア海域における大規模油流出事故への備えおよび対処に関する国際協力計画 (OSPAR) の早期実施、船上流出油対応計画の実施。

[具体策]

- ① 事故に即応するため、各船と船社の緊急連絡体制を再点検するとともに船社、船主協会、荷主、石油連盟、関係行政機

関などの相互の緊急連絡体制を確立する。

- ② MARPOL 条約および関係国の国内法に基づく油流出対応計画を作成し、その習熟を図る。
- ③ OSPAR 計画の早期実施に協力するとともに、今後の効率的な運営が行われるよう注視する。
- ④ 1990年「油汚染に対する準備、対応および協力に関する国際条約」のわが国批准を要望するとともに、国際的な発効を促進する。

8. 油濁損害補償体制の確立

1992年11月に改正された新議定書 (92 PROTOCOLS) に基づく補償体制の確立。

[具体策]

- ① CLC 条約および FC 条約の未加盟国の加盟促進を働きかけつつ、1992年議定書のわが国批准を要望するとともに、国際的な発効を促進する。

9. その他

各国、国際機関でタンカー事故に関連して提案された事項の検討・対応。

随想



船旅と人間模様

商船三井客船
にっぽん丸船長 ◆ 神津定剛

四面海に囲まれていながら私たち日本人は、船旅をして初めて海を知り、海のロマンを感じ得るような気がする。荒れた海の後には、必ず静かな海が私たちを迎えてくれる。この時の喜びは、実に表現し難いものだ。人は、大自然から多くの哲学を学ぶ。知らない者同士の出会いでありながら、なぜか旧知にも似た人間関係へと発展し、お客様と乗組員の関係すらも仲間意識へと変化していく。船旅というものは、誠に不思議な魅力を秘めている。山では、行き交う登山者同士が明るく爽やかなあいさつを交わし、お互いに思いやりの気持ちを忘れないものだ。船旅も登山も、どこか似かよったところがある。

一昨秋、バンコクから東京への帰途、ルソン島北西端に停滞した超大型台風23号に行く手を阻まれて、大変な航海となった。スタビライザーのおかげでローリングはさほどなかったが、ピッチングが激し過ぎた。ついに予定航路を急拠変更し、大きく反転してフィリピンの内海シブヤン海経由で台風の南へ出ることにした。こ

の大しげに、お客様は、恐怖心と孤立感に堪え切れず、各自毛布を持ってエントランスホールに集まってきた。お互いにピッタリと身体を寄せ合い毛布をかぶった情景は、まさに野戦病院を思わせた。こうした時は、不思議と船酔い患者は発生しないようだ。東京入港前夜のお別れパーティで、1日の遅延と大変ご心配をお掛けしたことに心からおわびのあいさつを述べた。これに対してお客様の代表が、「大自然のなせるわざで、キャプテンには責任ありませんよ。むしろ私たちは、生まれて初めて貴重な体験をさせていただきました。この体験は、私たちの貴重な財産となるでしょう」。お客さんからどっと拍手が起こった。思わず私の胸に熱いものがつき上げたのを忘れない。「同舟共済」とは、こうしたことをいうのだろうと思う。

冬の北太平洋を強い偏西風に押されてハワイへと航行中のことである。どこからともなく現れた信天翁あほうどりが船の周囲を低く旋回しながら、いつまでもついて来るのを見て、「あの鳥たちは今

夜、どこで休むのですか」と、お客様たちが心配する。雑踏の都会を離れて船旅をすると、なぜか万物との共生に喜びを覚え、同時に人間本来の思いやる心がよみがえってくる。

海は、見る人によっていろいろな表情をみせ、さまざまなことを語りかけるものだ。一日中、海を眺めていた男性が時々涙を拭うのを見かけた。いぶかしむ私に、老いたる人は、とつとつと語りはじめた。「終戦直後の引き揚げ船でした。戦友が腸チフスでバタバタ倒れて、毎日が水葬の航海でした。横須賀沖によく着いたというのに、なかなか入港の許可が出ず、あと一步のところまで日本に帰りながら、死者はさらに続出しましたよ。『衛生兵殿——助けて下さい——』と、泣きながら死んでいった戦友たちを思い出すと、現在の自分が戦友たちに申し訳なくて……」と、また涙を拭われる。聞くほうも辛かった。「戦友の分まで長生きをして下さい」というほか言葉もなかったのを思い出す。

晩秋の『フィリピン海域慰霊の旅』は、連日、北寄りの風が強く荒天続きであったが、慰霊祭予定海域に来ると、急に海がピタッと静かになる。遺族の皆様は、英霊が海を静めたのだと信じつつ、海底に眠る最愛の夫へ、父へ、そして兄弟へ、「慰霊祭にやってきましたよ——安らかに眠って下さい」と、海底に向かい涙ながらに大声で呼びかける。遺族の皆様には、まだ戦争は終わっていないのであろう。前からの強風を避

けるため、故意に船を反転させたことを、私は、最後まで遺族の皆様には話す気にはなれなかった。

マニラの沖から眺める夕陽は、実に美しいものだ。とりわけプリズム現象によるグリーン・フラッシュ（緑光）の素晴らしさは、世界に類がない。一目見ようとプロムナード・デッキに集まった少年たちの期待どおりに、深紅の太陽は、水平線下に沈まんとする瞬間、パッと神秘的なグリーン・フラッシュを発光した。いっせいにわき起こる大歓声と拍手。ドライといわれる現代子たちのシルエットは、感性に溢れた詩人へと変身していた。

つい先日、練習船以来30数年ぶりに奄美大島の名瀬・古仁屋へ寄港した。大型外航クルーズ客船の初寄港とあって、全島あげての大歓迎であった。岸壁上での歓迎式典を終えて船のタラップを踏もうとしたときである。年老いたご夫婦が駆け寄られ、「航海の安全を祈ってこの花を差し上げます。これは、家の庭で咲いた花です…」と、深く年輪を刻んだ人懐っこい笑顔で、新聞紙に包んだ花束を私に手渡された。

奄美大島の人たちは、現代の日本人が失いつつある海洋民族的資質——旅人を思いやる心を身につけておられるのに、私は感動した。

多くの方々との上での出会いと共感こそが、私たち客船乗りの生きがいであり、喜びである。今日も多くのお客様を乗せてクルーズ客船“にっぽん丸”は往く。

主要外航海運各社の決算状況

外航海運会社の93年3月期決算が出そろったが、大手8社の業績は営業収益（売上高）で前期比2.7%の減収、営業利益で同38.9%もの大幅な減益と、極めて厳しい決算を余儀なくされた。世界的な経済停滞に伴う荷動き減や不定期船・タンカー市況の低迷に加え、円高が収益を圧迫した。94年3月期も急速な回復は困難で、厳しい状況が続くとの見方が多い。

大手8社の合計営業収益は1兆8,331億円で前期に比べ2.7%の減益となった。微増ながらも

増収を確保できたのは日本郵船と大阪商船三井船舶の両社にとどまり、減収となった他の6社のうち2社が15%前後の大幅な減収になった。

部門別の営業収益をみると、定航部門では郵船が5.4%（141億円）、川崎汽船が0.9%（47億円）の増収だった半面、商船三井は1.9%（16億円）の減収。郵船は合併した日本ライナーシステム（NLS）からの航権引き継ぎや、おう盛な東南アジア貨物に支えられ、積み高と運賃の増加につなげた。川崎汽船は北米東岸航路の撤退

【表1】 海運大手8社の1993年3月期業績

会社名	営業収益		営業利益		経常利益		当期利益	
日本郵船	5,756	(1.1%)	206	(6.9%)	138	(△2.5%)	77	(17.8%)
	5,691	(6.8%)	193	(6.8%)	141	(△2.7%)	65	(26.8%)
大阪商船三井船舶	4,852	(0.9%)	60	(△65.7%)	78	(4.9%)	52	(122.6%)
	4,809	(5.5%)	176	(63.6%)	74	(△31.7%)	23	(△60.9%)
川崎汽船	3,725	(△3.1%)	58	(△33.0%)	12	(△31.3%)	△13	(—)
	3,843	(5.6%)	87	(55.3%)	17	(64.5%)	36	(12.1%)
ナビックスライン	1,544	(△14.6%)	1	(△97.1%)	3	(△91.3%)	△16	(△445.3%)
	1,807	(△5.8%)	42	(△37.5%)	34	(166.0%)	5	(△34.8%)
昭和海運	770	(△7.7%)	17	(△43.7%)	5	(△70.3%)	△72	(△18,532.6)
	834	(△4.6%)	31	(△29.4%)	18	(42.0%)	0.4	(△97.0%)
新和海運	636	(△15.3%)	21	(△34.9%)	4	(△50.7%)	△6	(△107.2%)
	751	(△0.1%)	32	(△6.3%)	7	(△7.8%)	88	(774.6%)
第一中央汽船	604	(△6.3%)	9	(△71.4%)	8	(△59.3%)	7	(45.5%)
	645	(△5.8%)	30	(29.0%)	20	(0.4%)	5	(△5.9%)
飯野海運	444	(△1.6%)	1	(△94.0%)	7	(△49.7%)	1	(△84.5%)
	451	(10.6%)	19	(44.9%)	14	(11.9%)	7	(△25.9%)
8社合計	18,331	(△2.7%)	373	(△38.9%)	255	(△21.5%)		
	18,831		610		325			

(単位：億円、1億円未満は四捨五入。上段は93年3月期、右欄は前期比増減率。△はマイナス。)

【表2】 海運大手8社の1993年3月期の部門別営業収益

会社名	定期船		不定期専用船		油送船		その他		合計
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	
日本郵船	2,761 5.4	48.0	2,345 △ 4.0	40.7	548 2.7	9.5	101 7.0	1.8	5,756 1.1
大阪商船三井船舶	2,467 △ 1.9	50.9	1,671 0.7	34.4	628 14.9	12.9	86 △ 4.7	1.8	4,852 0.9
川崎汽船	1,885 0.9	50.6	1,401 △ 8.3	37.6	409 △ 2.1	11.0	30 9.7	0.8	3,725 △ 3.1
ナビックスライン	47 △ 26.9	3.0	970 △ 12.4	62.8	380 △ 18.7	24.6	147 △ 13.1	9.6	1,544 △ 14.6
昭和海運			605 △ 11.3	78.6	139 5.2	18.1	26 △ 29.3	3.3	770 △ 7.7
新和海運			550 △ 19.4	86.5	81 26.4	12.7	6 9.5	0.9	636 △ 15.3
第一中央汽船			557 △ 3.8	92.2	41 △ 29.3	6.8	6 △ 21.2	1.0	604 △ 6.3
飯野海運			123 △ 8.6	27.6	321 1.3	72.3	0.5 23.6	0.1	444 △ 1.6

(単位：億円、1億円未満は四捨五入。下段は前期比増減率、右欄は構成比%。△はマイナス。)

による収入減を、北米西岸、欧州、アジア域内航路の増収でカバー。商船三井はわが国景気後退による輸入荷動き減、一部航路での競争激化と円高による運賃収入減が響いた。

不定期専用船(自動車船含む)ではわずか0.7%ながら増収は商船三井の1社。日本海汽船と共同運営しているエムオー・バルクグループの収益増が主因。減収7社のうち、不定期船主力の新和海運、ナビックスライン、昭和海運の3社は2ケタ台の減収に。原因は日本および欧州の粗鋼生産落ち込みによる荷動き減、市況低迷、円高など。

油送船(LNG船含む)では商船三井が14.9%(81億円)の大幅増収。原油タンカー部門の積極的な船腹拡充策によるもの。定期船と不定期専用船の売上高首位は郵船だが、油送船部門で商船三井の首位が定着した。シェアの小さい新和海運はVLCCの竣工で大幅増収、第一中央は

アフラマックス型2隻の売船で大幅減収。第3位のナビックスは営業規模縮小で、川崎汽船と入れ替わった。

8社の合計営業利益は前期の610億円から373

【表3】 海運大手8社の運航船腹量

会社名	隻数	1,000重量トン
日本郵船	401 (12)	17,253 (500)
大阪商船三井船舶	323 (29)	16,527 (2,424)
川崎汽船	220 (△5)	10,643 (145)
ナビックスライン	165 (△10)	12,858 (△1,568)
昭和海運	110 (11)	7,717 (579)
新和海運	103 (△8)	5,732 (743)
第一中央汽船	117 (5)	4,130 (△271)
飯野海運	91 (△7)	3,785 (△154)

93年3月末現在。カッコ内は前期比増。△はマイナス。他社共有船の持ち分含む。

【表4】 海運大手8社の1994年3月期業績予想

会社名	営業収益	営業利益	経常利益	当期利益	配当
日本郵船	5,600 (2,700)	180 (85)	130 (60)	50 (30)	4円
大阪商船三井船舶	5,000 (2,500)	70 (35)	60 (30)	30 (15)	4円
川崎汽船	3,750 (1,850)	100 (50)	15 (7)	0 (0)	—
ナビックスライン	1,500 —	30台 —	0 —	0 —	—
昭和海運	750 (350)	12 (4)	3 (0)	0 (0)	—
新和海運	640 (310)	16 (5)	△ 6 (△ 5)	△ 9 (△ 5)	—
第一中央汽船	650 (320)	21 (9)	17 (9)	16 (8)	4円
飯野海運	400 (199)	1 (△ 3)	3 (△ 2)	1 (△ 3)	4円

(単位：億円、カッコ内は中間期)

億円へと縮小し、38.9%もの大幅な減益を記録。増益を達成したのは6.9% (13億円) 増の郵船1社にとどまった。他の7社は軒並み33%から97%もの大幅な減益を迫られた。

本業のもうけを表すのは営業利益か経常利益だが、93年3月期は収益悪化に伴い、営業外収益で有価証券売却による益出し、海外子会社保有の仕組船売却による配当金の取り込みを行っているケースも多く、経常利益を押し上げる。したがって、期間のもうけは金融収支や益出し前の営業利益で判断せざるを得ないが、益出し前の実質的な経常損益は郵船を除いて各社とも赤字だったといえる。

為替の影響は運輸省の集計によると、上位5社平均で、前期の1ドル=133円36銭から125円51銭へと5.9%の円高に振れ、売上高で645億円の減収をもたらした。各社の決算発表によれば、経常利益ベースで円高のデメリットは郵船が1

円につき2億円 (約8円の円高で年間16億円)、川崎汽船が同1億5,000万円から2億円の円高で年間9億6,000万円)、昭和海運が同5,400万円 (7円50銭の円高で年間4億円) だったと説明。

上位3社の定期航路損益は、運輸省の分析では北米コンテナ航路が135億円の赤字と前期に比べ赤字幅が43億円縮小した半面、欧州コンテナ航路が前期22億円の黒字から74億円の赤字に転落した。

以上のような業況のもと、93年3月末現在の大手8社の運航船腹量をみると、郵船の401隻—1,725万重量トン、商船三井の323隻—1,652万重量トンで、両社とも隻数、トン数を伸ばし、過去最大を記録した。昭和海運は増加したものの、稼働延べトンで減少している。

最後に94年3月期の業績予想をみると、8社合計で、営業収益は0.2%減のいわば横ばい、営

業利益は15.3%の増益、経常利益で11.8%の減益と今後も予断を許さない状況が続く見通し。

業績見通しの前提となる為替レートは1ドル＝110円（郵船、ナビックス）、115円（商船三井、川汽、新和、飯野）、120円（昭和）、125円（第一中央）で設定、また燃料油価格（内地C重油）は1トン＝100ドル（郵船、商船三井、川汽、昭和、新和、第一中央）、110ドル（ナビックス）、112ドル（飯野）と想定。

その結果、93年3月期に比べ、売上高で商船

三井、川崎汽船、第一中央が増収を、郵船、ナビックス、昭和海運、飯野海運が減収を、新和海運が横ばいを、それぞれ見込んでいる。

営業利益では商船三井、川崎汽船、ナビックス、第一中央が増益を、郵船、昭和海運、新和海運が減益を、飯野海運が横ばい、としている。また、経常利益は郵船がやや減益ながら130億円を確保できる以外は、極めて低水準の利益にとどまる見通しとなっている。

「海の日」フェスティバル'93

外航客船「にっぽん丸」による東京港ミニクルーズ

——小・中学生の親子200組（400名）ご招待——

当協会は、(社)日本外航客船協会と共催で、海や船に親しみと理解を深めていただくよう、7月20日(火)「海の記念日」に晴海の客船ターミナルにおいて運輸省・東京都後援の下、「『海の日』フェスティバル'93」を開催いたします。当日は、外航客船「にっぽん丸」に小・中学生の親子を200組400名をご招待するほか、旅客船「ベイブリッジ」による港内ミニクルーズ（無料）、および帆船「威臨丸」、外航客船「ふじ丸」の一般公開、および客船ターミナル周辺においてミニコンサート、写真撮影会、クイズ大会など多彩なイベントを開催いたします。

なお、「にっぽん丸」乗船ご希望の方は、下記要領にてお申し込み下さい。

日時：7月20日(火)

集合：15:00 クルーズ16:00～19:00

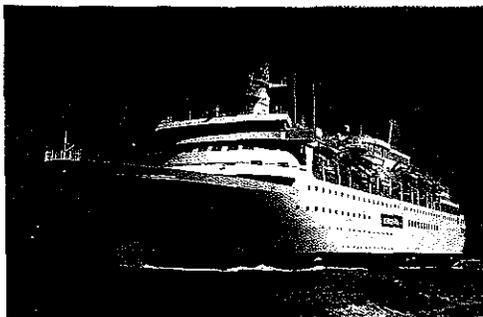
場所：東京港

(集合場所一晴海客船ターミナル)

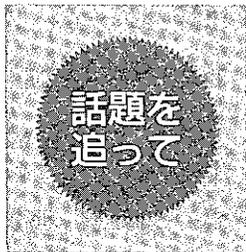
お申し込み先：〒150 東京都渋谷区宇田川町7-13第2共同ビル
「にっぽん丸」東京港ミニクルーズ事務局

お申し込み方法：往復はがきに郵便番号・住所・氏名（親子とも）・年齢(学年)・性別・職業・電話番号を明記の上、お申し込み下さい。

締切り：7月7日(水)必着



▲にっぽん丸



最近の円高とわが国輸出入

丸紅株式会社調査情報部 経営情報調査室長 久保広正

本年2月にバーグステン国際経済研究所長が「円高促進」発言を行って以来、円高は現実のものとなり、本稿執筆時点（5月下旬）では、おおむね1ドル＝110円近辺のレベルにある。以下では、このような円高が、わが国輸出入に及ぼす影響を及ぼすかを考えてみたい。

1. 円高の背景

まず、今回の円高をもたらせた主因は、わが国の国際収支の黒字が急速に拡大しつつあるという点を指摘しておきたい。ちなみに、1990年度に337億ドルであったわが国経常収支の黒字幅は、91年度以降急増するようになり、92年度には1,261億ドルに達した（表一参照）。

こうした巨額の経常黒字の内訳をみると、まず目立つのは輸出の増加である。表二は、通関ベースの輸出入の増加分を数量要因とドル建価格要因に分解し、その変化をみたものである。これによれば、91および92両年度の輸出増は、数量が増加したというよりも、主としてドル建価格が上昇したことによることが理解できるであろう。この間、円高が進行したからである。すなわち、わが国輸出商品は強い非価格競争力を有しているため、輸出価格の引き上げによって円高による為替差損を海外のバイヤーに負担させようとしているのである。

経常黒字を急増させた原因は輸入側にもある。すなわち、国内景気の低迷が続いているため、このところ輸入は主として数量面で低調に推移

【表一】わが国経常収支の推移

(億ドル)

年度	1990	91	92
貿易収支	699	1,137	1,361
輸出	2,899	3,120	3,354
輸入	2,200	1,983	1,993
貿易外・移転収支	△362	△235	△100
経常収支	337	902	1,261

出所) 日本銀行「国際収支統計月報」

【表二】わが国輸出入の増加要因

(前年度比：%)

年度	1991	92
輸出総額	8.1	7.4
数量要因	1.8	0.5
価格要因	6.2	6.9
輸入総額	△4.1	0.3
数量要因	1.0	△0.1
価格要因	△5.0	0.4

注) 輸出入総額および価格要因はすべてドル建
出所) 大蔵省「外国貿易概況」

していることである。加えて、原油価格など海外の一次産品市況が軟調に推移しているため、92年度の輸入金額は前年度比わずか0.3%増にとどまった。

こうした背景の下、わが国経常収支の黒字幅を削減すべく、米国政府高官は、「円高促進ないしは円高容認」発言を繰り返しているのである。後述するように、今後しばらくの間、大幅な経常黒字を削減することは困難とみられるため、当面、円高傾向は定着するとみてよいであろう。

2. 円高の影響

一般に為替レートの変動は、経済に対してさまざまな影響を及ぼす。なかでも注目すべき点は、交易条件効果と貿易収支調整効果である。

(1) 交易条件効果

一国の通貨が上昇する場合、輸入品の価格が低下することによって、対外支払いが減少、その結果、国内所得水準が高まるという効果である。わが国のように、輸出商品の非価格競争力が強い場合には、円高に応じて輸出価格が引き上げられるため、輸出企業の所得減少が相対的にみて軽微となることから、この交易条件効果による所得増加は大きなものとなる。なお、交易条件効果によって経済成長が高まり、つれて輸入が増加する可能性がある。ただ、家計・企業が所得・収益増加を認識してから輸入品を購入するまで、一定の時間を要する点には留意すべきであろう。

(2) 貿易収支調整効果

教科書的に説明すると、円高は輸出に悪影響、また輸入に好影響を及ぼし、その結果、貿易収支の調整が行われるはずである。ただ実際には、前述した輸出価格の引き上げなど、いわゆる「Jカーブ効果」によって輸出金額がかえって増加するため、貿易黒字は容易には縮小しないことが多い。むしろ、1973年に主要国通貨が変動相場制に移行してからも、貿易収支の調整はスムーズに行われず、その結果、いわゆる「貿易摩擦」が続いていることは周知のとおりである。

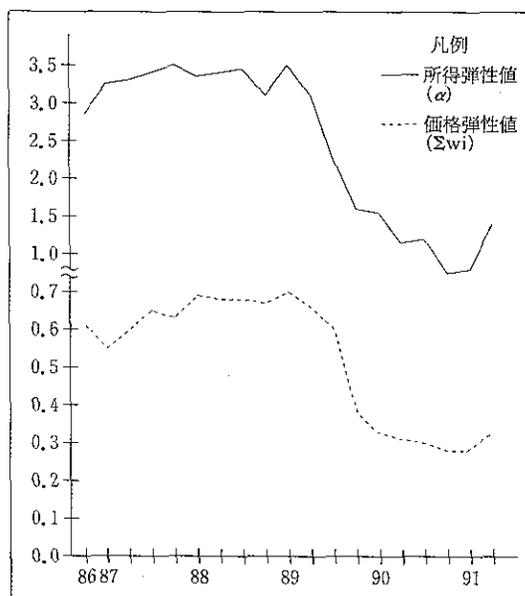
なお、最近の米国では、主として民主党系の学者を中心に、円高は日本の貿易黒字削減に寄与するとの主張が強まっている。例えば、国際経済研究所の W.R. CLINB 研究員は、5月20日付の Wall Street Journal 紙に“Yen Appreciation Does Reduce Japan's Surplus”と題する

論文を寄稿し、2年程度のタイム・ラグを置いて、円高による貿易収支の黒字削減が可能であると主張している。ただ同研究員の論文は、過渡的段階において、政治家は輸入目標を押しつけるなど経済合理性に反する要求をしてはならないという点に主眼があるが、実際には、円高促進という観点のみが政治的に注目されつつあるのが実情である。

3. 輸出入構造の変化

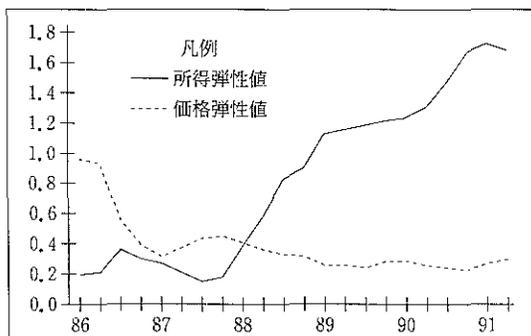
為替レート変動の輸出入に及ぼす影響度の変化を論じるために、わが国輸出入の所得弾力性および価格弾力性の推移をみてみよう（図-1 および 2 参照）。ここで輸出の所得弾力性とは、海外市場の経済成長率が高まった場合、わが国輸出数量がどの程度増加するかの比率を示す。例えば、所得弾力性が1とすると、海外諸国の経済成長率が1%であれば、輸出数量も1%増加することになる。なお、輸入の所得弾力性と

【図-1】 わが国輸出数量の弾力性推移



出所) 通産省貿易局編「1992年版日本の貿易」

【図-2】 わが国輸入数量の弾力性推移



出所) 通産省貿易局編「1992年版日本の貿易」

は、内需の増加率と輸入数量の増加率との比率と定義される。一方、価格弾力性とは、円レート要因を含めて価格が変化した場合、短期間に（ここでは6四半期間として計算されている）輸出入数量がどの程度変化するかを比率をさす。

図-1および2によれば、輸出の所得弾力性は低下する一方、輸入の所得弾力性は80年代末以降、急速に高まっている。輸出の所得弾力性が低下したということは、わが国輸出のパフォーマンスが悪化しつつある（すなわち、海外市場が拡大するほどには輸出が増加していない）ことを意味するが、その原因としては、次の点が考えられる。まず第1点は、80年代後半、わが国直接投資が急増したことである（表-3参照）。一般に直接投資によって海外に生産拠点が移転すると、当初は日本から生産設備・部品な

【表-3】 わが国企業による対外直接投資

(億ドル)

1985年度	75.9
86	152.0
87	237.7
88	356.9
89	491.2
90	449.0
91	240.2
92	172.2

出所) 日本銀行「国際収支統計月報」

どの供給を受けるものの、操業が本格化するにつれ、日本からの輸出に代替する製品を生産するようになる。すなわち、直接投資はいずれ輸出を削減する効果を有するのである。

第2点は、貿易摩擦の激化を懸念し、わが国政府および業界が輸出自主規制 (Voluntary Export Restraint) を実施していることである。この規制は、かつて1950年代、繊維製品の対米輸出に導入されて以来、次第に分野を拡大し、現在では自動車など高度工業製品にまで適用されるに至っている。このため、海外需要が増加しても、わが国輸出の増加にはつながらないケースが生じている。

一方、輸入の所得弾力性が上昇している要因としては、次の2点を指摘できる。まず第1は、わが国政府が輸入促進のために、関税率の引き下げ、残存輸入制限品目数の削減、あるいは輸入促進税制の導入など、種々の市場開放策を実施してきたことである。この結果、輸入品が入りやすい環境が整備されたともいえるであろう。

第2は直接投資の影響である。すなわち、わが国製造業は80年代後半、海外に多くの生産拠点を設置したが、現在では、こうした海外拠点からの「逆輸入」は次第に増加しつつある。例えば、輸入全体が伸び悩んだ92年度でも ASEAN からの繊維製品輸入は前年度比29.3%増、また同地域からの半導体輸入額に至っては54.6%も増加した。なお、こうした製品を生産したのは、主として同地域に進出した日系企業といわれている。さらに同年度、米国からの自動車輸入金額は37.0%も増加したが、こうした高い伸びをリードしたのは、在米日系企業で生産された逆輸入車であった。

一方、輸出入ともに価格弾力性が低下しつつある点にも注意すべきである。すなわち、円高が進行しても短期間では、貿易収支の調整は進

みにくくなっているのである。この原因として指摘できる点は、直接投資によって、わが国企業は海外に拠点を数多く有するようになり、各拠点間の原材料・部品・製品の融通を進めていることである。ちなみに、通産省のアンケート調査によると、製造業が行う輸出に占める現地子会社との貿易比率は着実に上昇を続けており、91年度、輸出で43.1%、また輸入では20.4%となっている。このように親会社・子会社間の貿易が重要性を帯びようになってくると、為替レート変動の貿易に及ぼす影響は低下せざるをえない。為替差損を親会社・子会社いずれが負担するかは別にしても、円高によって親会社・子会社間の物資の融通が減少することは少ないからである。

以上の点を要約すると次のようになろう。近年、わが国の輸出入構造は大きく変化している。輸出のパフォーマンスが低下する一方、輸入が入りやすい環境が整備されつつあること、輸出入とも為替変動による影響度が次第に低下しつつあることなどである。これらをもたらした要因の1つとして、80年代後半における直接投資の急増を指摘できるであろう。

4. 今後の輸出入

次に、今回の円高が持続することを前提として、わが国輸出入にいかなる影響が及ぶかを考えてみたい。

まず金額面では、当面、貿易黒字幅は一層拡大することはほぼ間違いないと思われる。既にみたように、①輸出入数量は短期的には為替レートの変化に敏感とはいえないこと、および、

②従来と同様、円高局面では輸出価格の引き上げが不可避だからである。とりわけ、昨今のように貿易摩擦の激化が懸念される状況の下では、もし輸出価格を十分に引き上げなければ、貿易相手国から「意図的に輸出価格を低水準に据え置く措置」と判断され、場合によっては「反ダンピング税」を賦課されかねないからである。

ここで注目すべき点は、円高が持続する場合、わが国企業が直接投資を一層拡大し、それが輸出入数量に影響を及ぼすと思われることである。もちろん、現在の状況では、国内の景況が悪化しているため海外で投資を行える余力に乏しい。事実、わが国直接投資はこのところ停滞している（表—3参照）。

ただ、景気が上向き、投資余力が出てくると、円高対応策として海外投資を実施せざるをえなくなるであろう。わが国からの輸出では価格面の優位性がなく、市場の確保が困難になるからである。すなわち、わが国から輸出される商品は極めて高度な技術を必要とする高付加価値商品に限られるものとみられる。

その結果、輸出の所得弾力性は一層低下し、輸入の所得弾力性は一層高まり、中長期的にみれば、貿易収支の黒字幅は縮小する方向に向かうであろう。しかも重要な点は、輸出商品の高付加価値化が進展し、一方、輸入面では原材料から製品へのシフトが進む可能性が強いことである。すなわち、円高が定着する場合、わが国貿易を数量面からみると、長期的には輸出入いずれもが伸び悩む可能性もあることを最後に指摘しておきたい。

*以上は、すべて筆者の個人的見解に基づくものである。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 日本内航海運組合総連合会
(Japan Federation of Coastal
Shipping Associations)

設立 昭和40年(1965年)12月
沿革 内航業界は、基本法である現在の内航二法(昭和39年施行)のもとで、事業者の業種や規模などにより、5つの海運組合に組織されていますが、日本内航海運組合総連合会(内航総連合会)は、この5組合の総合調整機関として昭和40年に設立され現在に至っております。

会長 佐藤 國吉
(全日本内航船主海運組合 会長)

理事長 田辺 淳也

役員 5海運組合(アルファベット順)

内航大型船輸送海運組合

会長 加々美益次

全国海運組合連合会

会長 増井 義己

全国内航タンカー海運組合

会長 上野 豊

全国内航輸送海運組合

会長 松本 泰徳

全日本内航船主海運組合

会長 佐藤 國吉

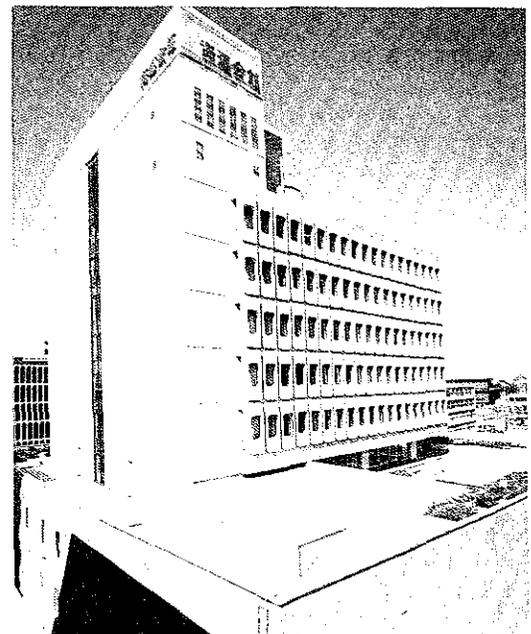
事務所 東京都千代田区平河町2-6-4

海運ビル

地方事務所 阪神、中国、九州、
高松、松山

事業活動 内航海運事業者の経済的地位の改善、
経営安定の確保と、安定輸送による
国民経済の健全な発展に寄与する目
的で、法にもとづき内航船舶のスク
ラップ・アンド・ビルド方式による
建造調整事業をはじめ種々の共同事
業活動を行っております。

過去5か年間に取り組んだ主な事
業は、船舶の近代化、内航海運事業
者構造改善、船員対策、安全公害対
策等であります。



▲日本内航海運組合総連合会のある海運ビル

組織 内航総連合会は、理事会とその下部組織としての13の常設委員会と2つの特別委員会により組織されています。(図参照)

さらに、これら委員会は必要に応じ専門分野を担当する小委員会等を設けております。

業界の規模 (1) 内航船腹量 (平成4年3月末)

貨物船
6,900隻 2,700千% 5,100千%
油送船
2,300隻 1,200千% 2,400千%
計
9,200隻 3,900千%

(2) 内航輸送量 (平成3年度)

輸送数量 約5.7億トン
輸送トンキロ 約2,500億トンキロ
(輸送機関でのシェア 44.4%)

(3) 事業者数 (平成4年3月末)

約6,400事業者

現状と将来

(4) 船員数 (平成3年)

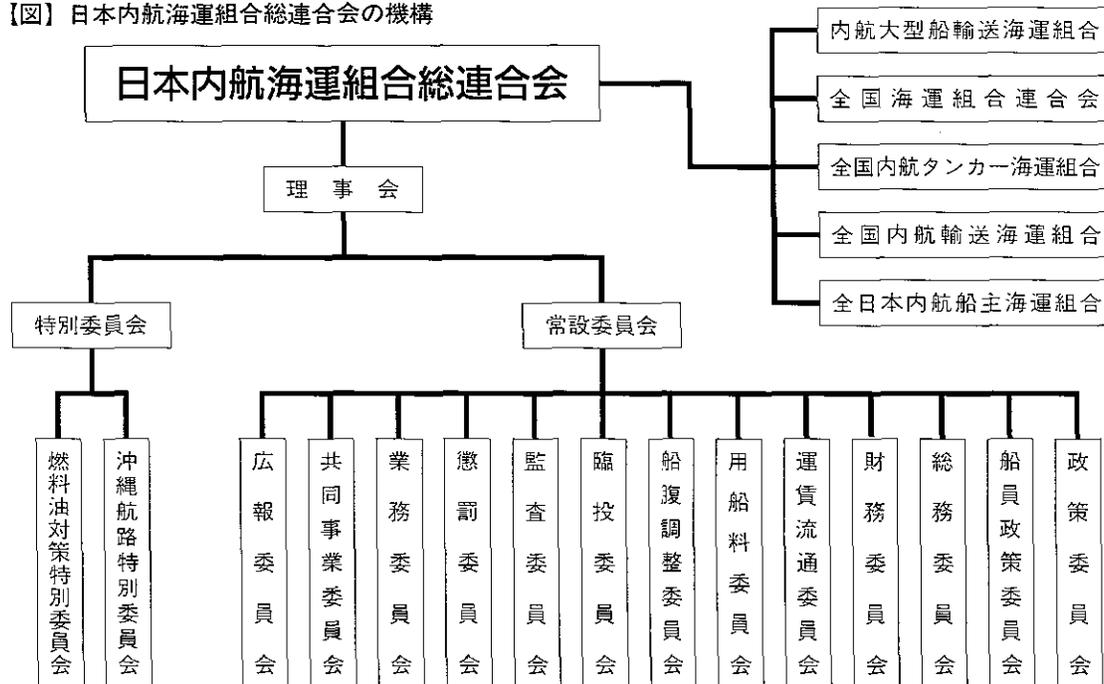
約46,500人

現在の内航業界は、平成3年度後半からの景気後退に伴う輸送需要の低迷により、内航輸送量も減少し厳しい状況におかれております。また、船員については高齢化に加え若手労働力の不足が深刻化しており、船員対策が業界の大きな課題になっています。

内航海運はこれまで国内物流の担い手として、輸送の安定化、効率化に大きな役割を果たしてきましたが、これからも国民生活の安定に欠くことのできない重要な輸送機関として位置づけられています。

内航総連合会は、この内航業界の中核機関として、ますますその機能を発揮して、一層の事業推進が期待されております。

【図】日本内航海運組合総連合会の機構



Washington 発便り

米国の外航海運新助成制度導入問題については、予想どおり今年も年明け早々から活発な動きが見られました。本稿脱稿の時点では後述のとおり、ホワイト・ハウスが財源不足を理由に新助成制度に反対を唱えているので、新補助金制度の実現はにわかには難しくなっていますが、いずれにせよ最近の状況を簡単に報告致します。

1. 米船社、独自の法案公表

シーランドと APL 2 社の働きかけにより、他の外航米船社ライクス、ファーレル、セントラル・ガルフ、ウォーターマン、クロウリー・マリタイムの 5 社も参加して新助成策実現のため 7 社連合が結成され、船社独自の法案が公表された。(本年 2 月) 骨子は、(1)補助金額 1 隻当たり年額 250 万ドル、(2)支給期間 15 年、(3)対象隻数 110 隻、(4)総額約 40~50 億ドル、(5)その他現行特別建造積立金制度の海外建造船への適用拡大、税制優遇策等の導入、(6)国家緊急時には徴用に応ずるという内容であるが、ことにシーランドと APL が機会ある度にこの提案の採択を訴え、同時に助成策が今年も実現しない場合は米国籍を断念してフラッグ・アウトを敢行すると再三にわたって宣言した。

2. 米運輸省 (DOT) の反応

クリントン政権が発足してペニャ DOT 新長官が任命されたが、同長官は「前任のカード前長官の路線を踏襲する。従って金額等の細目は別として基本的には米船案を支持する。最早の機会に DOT 案を作成、議会に提案する」と公約していた。

3. 上下院海運関係議員も支持表明

上院商船小委員会ブロー委員長、下院商船漁業委員会スタッズ委員長、同商船小委員会リピンスキー委員長をはじめとして、海運関係の議会筋もこぞって米国籍の保持とそのための新助成策を支援すると

言明、5月19日には下院においてスタッズ／リピンスキー法案が上程された。

骨子は次のとおりで、船社案よりやや後退しているものの、新補助金制度を全面的にバックアップするものであった。

(1) 1 隻当たり補助金年額 1996 年 230 万ドル、1997 年以降 210 万ドル、(2) 支給期間 10 年、ただし、さらに延長可能、(3) 対象隻数は特に限定せず、予定としては約 90 隻、(4) 総額は約 19 億ドル、(5) 緊急時徴用は船主案と同様。

4. ホワイト・ハウス、海運新助成に反対

議会ならびに DOT の動きは前述のとおりにて、今年こそは新補助金制度が実現するかと思われたが、下院案が発表される直前、5月13日に突然ホワイト・ハウスは新助成金に反対であることが明らかとなり関係者を驚かせた。要するにホワイト・ハウスとしては歳出削減を第一の大方針としている手前上、新規の助成金を付けるのは難しいということのようで、具体的には行政管理・予算局の反対により、クリントン大統領が新設した国家経済諮問委員会がノーの結論を出した模様である。

この発表により今年も海運助成の成立はにわかには難しくなった。もちろん議会の本格的な動きはむしろこれからであり、また DOT も巻き返しを考えている節もあるので、さらに見守る必要あり、また米船社が本当にフラッグ・アウトするのか、財政支出を必要としない例えばシップ・アメリカン政策を強化するような動きにならぬか(現に輸出入コンテナ貨物に Container Tax を課徴して財源を捻出しようとの動きが出ている)、造船助成対抗立法(ギボンズ法案、ブロー法案)の動向とともに引き続き厳重監視が必要と思われる。

「神戸まつり」パレードへの参加

去る5月16日に開催された「第23回神戸まつり」に地元海運界は昨年に引き続いて参加した。

「神戸まつり」は港湾都市神戸のお祭りとして毎年5月の第3土・日曜日を中心に多彩な催しが繰り広げられるが、各種催しの1つである「おまつりパレード」に全日本海員組合を中心とする「海の仲間」として参加、神戸市立玉津中学校のプラスバンドを先頭に、兵庫県海洋少年団による手旗信号、神戸商船

大学生が制服姿で乗り組み展帆して台車に乗せたカッターが続き、ミスマルレイナ、ポートエンジェルならびにマリンメイトを乗せたフロート、最後に現役の船員という総勢250人を超える編成で、特に本年は神戸地区国民の祝日「海の日」制定推進国民会議も参画し、「『海の日』を国民の祝日に」の横断幕を掲げて市内目抜き通りを行進した。

その模様は地元 UHF サンテレビで放映された。



海運 ニュース

1. 船舶先取特権および船舶抵当権に関する新条約採択外交会議の様相
2. 第6回アジアEDIFACTボード会合ならびに同第1回運輸WGの様相
3. 米国の水上輸送の現状 その2—外船海運— (米国商務省1992年次報告)
4. 第1回日米運輸協力コンファレンス

1. 船舶先取特権および船舶抵当権に関する 新条約採択外交会議の様相

1993年4月19日から5月6日までの間、ジュネーブの欧州国連本部において、UNCTAD/IMO 共催の題記外交会議が開催され、船舶先取権および船舶抵当権に関する新条約 (International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993) が採択された。

新条約で規定された先取特権は次のとおりであり、条約ではそれらが船舶抵当権に優先すること、そして以下の順序で優先権を持つことがうたわれている。

- (1) 船員の給与
- (2) 死亡・傷害関連の債権

- (3) 本船の救助報酬
- (4) 水路料金・水先料金
- (5) 本船運航に起因する物的滅失、損傷より生じた債権で、不法行為に基づくもの (ただし、貨物、コンテナ、船客の動産の損害は除く)

この新条約は、10カ国の批准・加入後6カ月で発効することとなっており、多少時間はかかるが、いずれ発効するものと見られている。

新条約の背景や内容の詳細については、次号に掲載する予定である。

2. 第6回アジアEDIFACTボード会合 ならびに同第1回運輸WGの様相

国連欧州経済委員会 (UN/ECE: United Nations/Economic Commission for Europe) では、EDI (Electronic Data Interchange: 電子データ交換—企業や行政機関が、互いにコンピュータを利用し、広く合意された規則に基づ

き情報交換を行うこと) のための統一規則として、UN/EDIFACT (United Nations/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport) の開発・保守・啓蒙普及等の作業を行っており、これを世界的に

推進するため、ラポーター (Rapporteur) と呼ばれる専門家を西欧・東欧・汎米・豪州/NZ・アジア・アフリカの6地域で1名ずつ任命し、その支援組織として、各地域に EDIFACT ボードを設置している。

アジア地域では、当協会情報システム専門委員会委員でもある伊東健治氏 (日本貿易関係手続簡易化協会理事) がラポーターに任命され、その活動を円滑に推進するためのアジア EDIFACT ボード (ASEB: Asia EDIFACT Board) が組織されている。(詳細は本誌平成4年6月号参照)

1993年5月20日、21日、同ボードの第6回会合が北京で開催され、正式メンバーの台湾・インド・日本・韓国・マレーシア・中国・シンガポールのほか、フィリピン・香港・米国からのオブザーバーを含め、約100名が参加し、当協会からは以下6名が出席した。

岡本秀徳 大阪商船三井船舶

情報システム室室長代理

細貝丈明 NYK システム総研 主席研究員

鬼頭吉雄 川崎汽船 情報開発部情報推進室
次長

辰巳 順 日本郵船 業務企画部課長

村田嘉隆 大阪商船三井船舶 情報システム
室システム企画チーム主任海技士

園田裕一 当協会 業務部業務第一課長

今回の会合では、岡本秀徳氏が新たにボード・メンバーに選出されるなど役員の交代が承認され、UN/EDIFACT に関する域内情勢や、

1993年3月に開催された第37回 ECE/WP.4 会合、同年4月の JRT 会合の様相(詳細は本誌平成5年5月号参照)などが報告された。

一方、ボード会合前日の5月19日には、その下部組織である各 WG が開催され、運輸 WG の第1回会合も開催された。

同 WG への参加者は、台湾、日本、韓国、マレーシア、中国、シンガポール、香港の5カ国2地域から、オブザーバーを含め約45名であった。

同 WG は、前回の第5回アジア EDIFACT ボード (1992年10月ソウル) で日本から設立提案を行ったものであり、まず、WG 議長として岡本秀徳氏 (前出、物流 EDI 研究会・EDIFACT 作業部会・ベイプラン小作業部会主査) が選出され、副議長には韓国の Jung Boo Shin 氏 (朝陽商船理事) ならびに中国の Changsi Cai 氏 (交通部インフォメーションセンター理事) の2名が選出された。また、事務局は、日本が議長国である間は当協会が行うこととなった。

次に、WG の組織の確認や各国の現状報告、今後の審議事項などが議論され、当面の検討対象を海運分野に絞り、わが国の「物流 EDI 研究会」が開発したコンテナ船積付プラン (ベイプラン) に関する EDI 書式の日本標準を基本に、これをアジア標準に発展させていくことが合意された。

同 WG の次回会合は、1993年10月にソウルで行われる第7回アジア EDIFACT ボードの際に開催される予定である。

3. 米国の水上輸送の現状 その2 一外航海運一 (米国商務省1992年次報告)

外航海運

1. 1992年の回顧

外航海運(SIC4412)とは、米国と外国諸港間の国際海上貨物輸送を指す。1987年の国勢調査によると、事業者数は273社を数える。新規参入希望者は莫大な資本を必要とするが、この資本問題の他には同業界への新規参入を妨げる法的障害は存在しない。

(1) 開放された米国市場

米国は世界で最も自由な国際海運市場であり、米国海運会社は米国内の商業港、船荷に対し無制限アクセスを許可されている外国籍船と競争を展開している。外国籍オペレーターおよびその駐在/代理店は、米国会社と同じ条件で米国の外航貨物を集貨し輸送することができる。さらに、この自由化により外国籍オペレーターは米国オペレーターと同じように自由に内陸輸送システムを構築して市場に参入することが認められている。この外国船に対する寛容さは、1991年の米国定期輸送貨物の83%が外国籍船により輸送された事実をみてもわかる。米国法の下では、米国外航定期航路のオペレーターは他の船社と自由に組んで運賃を設定しても良いし(オープン・コンファレンス)、自らの意志如何で独立船社として参入することもできる。同盟参加

船社は、連邦の独占禁止法の適用から免除される。

これと比べ、外国政府の多くは同国航路への米国籍オペレーターの参入を制限している。このため米国の定期船オペレーターは米国内の自由化された市場でライバル船社と貨物獲得をめぐり争わなければならないし、他方諸外国の市場では、その国の国営船社と平等の立場で競争することは必ずしも認められない。

一般に船舶の資本部分と運航経費の構成は、それぞれの航路特性と使用船型により大きく異なるが、外国海運に従事する米国船オペレーターは、外国の競合会社より運航コストがかなり高い。しかし、米国船のこの高い運航コストは一部 ODS(運航差額補助金)で補われている。

1991年の ODS 受取額は前年比で減少したものの、主要外航定期船社の利益は上昇した。同セクターの1991年度純利益は1億1,100万ドルで、前年の純損失2,500万ドルとは格段の違いである。この収益増加には2つの理由がある。第1は、湾岸戦争支援のため一時的に増えた軍事物資輸送、そして第2は営業コストの削減と効率アップに対する努力である。

輸送貨物トン数とその価格のデータを調べればわかるが、米国籍オペレーターは専門化の傾向にある。米国籍船は1991年の総荷動量の4%

しか輸送していないが、貨物価格で見ると15%を輸送している。これは、外航海運に携わる米国籍船のほとんどが定期船サービスを行っており、比較的高価な貨物を運んでいることによる。

米国籍船隊の動向は米国の貿易収支に影響する。米国の1990年国際海運収支の赤字は11億ドルだったが、1991年度は4億ドル以下に下がった。これは、主として1991年の外国籍タンカーに対する運賃または用船料の支払が減少したからである。

(2) コスト節減の新機軸

米国海運は世界の海運のなかでも最も革新的な経営を行って来た。最近の営業改革の中には、インターモーダル輸送サービスや、ハブ&スポーク運営、ジョイントベンチャー/コンソーシアム等が含まれる。これらの変革を通じ、ある水上輸送船社はより縦型の統合を強め、ポイント・トゥ・ポイント（特定地点から特定地点への）の輸送サービスを提供している。これらの改革は米国船社が安い運賃で高質のサービスを提供することを可能にするものであるが、米国市場へのアクセスの容易さ故に外国船社も米国オペレーターの革新的変革を容易に真似ることができる。

ハブ&スポークあるいはライン・ホール&フィーダー・システムは、船社のインターモーダル能力を大いに利用して定期的にスケジュールされた輸送サービスを世界のできるだけ多くの地域に提供しようとするシステムである。ハブ&スポーク・システムでは、船社は鉄道、トラッ

ク、船、バージあるいはそれらの混合でさまざまな地点から中央港まで貨物を集めて来る定期フィーダーサービスを行う。中央港では、貨物は大型母船に積まれ、他の中央港まで運ばれる。そしてまた最終目的地へ向かうフィーダー船に積み替えられるのである。なお航空業界同様、海運のハブ&スポーク・システムでも効率性の高い良く組織された運営が重要である。

定期船のコスト上昇を押さえるため、多くの船社が船舶およびターミナルの共同使用（ジョイント・ベンチャー）を行っている。このような取り決めは、高い資産を共同で使用することにより資本の効率的な活用を可能にし、航海数および寄港地の増加によりマーケティング拡大の可能性をもたらす。簡単にいえば、これらの変革は伝統的な海運会社の活動をさらに拡大させる効果をもたらしてきたのである。

多様化された輸送活動により、海運会社はコストを多数の子会社と関係会社に分散、あるいは他の海運会社と分担することができるようになった。

2. 1993年予測

米国外航海運の今後の業績は、船社が労働力、燃料、その他のコストをいかにコントロールできるかにかかっている。多くの定期船オペレーターが多くの主要航路における過剰能力を解消するため船舶の共同使用協定を締結しているが、この動きは1993年も継続されるものと期待されている。

この部門の業績はまたオペレーターがコントロールできないいくつかの要素によっても左右される。第1は貿易量で、国際貿易局 (ITA) の予測では4.4%の製品輸入増加と石油/石油製品輸入の6.5%の増加で、米国の1993年実質輸入額は4.2%の増加が見込まれている。ITAはまた、農業輸出は5%、米国の製品輸出は全体で5.6%増加すると予測している。

DRI/マクグローヒルとマーサー・マネージメント・コンサルティング社の「ワールド・シー・トレード・サービス・レビュー」(WSTS)によると、1993年度米国輸入定期貨物はトン数ベースで9%、輸出貨物は6.2%の増加が見込まれる。タンカー部門では、同じくWSTS予測で、輸入量は2.7%、輸出量は3.6%の増加が見込まれている。不定期船部門では、1993年には輸入量が3.2%、輸出量が2.0%の増加予測である。

米国海運業界の業績を左右するもう1つの要素は海外派遣軍の縮小である。海外駐屯軍の削減により、一時的には基地の引き上げに伴う船舶需要が増加するが、長期的には軍需設備や海外基地用の日用品を運送するための必要米国籍船数は減少するだろう。

米国オペレーターが海外の航路において直面してきた政府規制の環境は変わるかもしれない。また沈滞する米国籍商船隊を活性化する法律も制定されるかもしれない。これらの立法措置は米国海運の効率化と生産性の向上をもたらすであろう。また、米国オペレーターがより効果的に競争できるような立法面、規則面ならびに行

政面の変革が実現する可能性もあろう。

3. 長期的展望

世界市場は海運サービスにとり、より好ましい状況となるだろう。1996年まで世界の輸入量は年率4.5%から6.5%の成長が見込まれる。

加えて、WSTSは1991年から1996年の米国輸入定期船貨物量は1986年から1991年の年間増加率2.1%を上回り、年率約6.3%で成長を続けると予測している。輸出定期船貨物は同期間中に年間6.8%の増加で、それ以前の5年間の年率10.7%を下回る。一方、米国輸入大宗貨物は年間2.1%の成長が見込まれ、1986年から1991年の2.6%減少と比べ大飛躍である。しかし、輸出大宗貨物は1986年から1991年の年間3.5%の伸びからわずかに1.8%の伸びにとどまる模様である。

WSTSは、米国輸入タンカー貨物の1991年から1996年の年間増加率を約3.0%と予測、1986年から1991年までに記録された3.3%の年間上昇率を下回る。

北米自由貿易協定 (NAFTA) は米国籍船に好機をもたらすだろう。もし協定が批准されれば、産業の専門化と地域貿易の拡大につながるだろう。水運業界もこの貿易増加の恩恵を受けることになるだろう。

米国の日常石油消費の約10%を占めるアラスカの原油生産の減少により、米国の石油輸入が増加するものと思われるが、その多くは外国籍タンカーによって運ばれることになるだろう。

海外駐屯の米軍の削減等、米国外交政策の変

更により米国籍船の船積みが優先されている貨物の輸送量が減少し、特に米国定期船社はビジネスのかなりの量を失うのではないか。

加えて、ほとんどの ODS 契約が1998年までに失効の予定である。多くの米国籍船オペレーターが米国における高いコストを補うため ODS 補助金に頼っているが、この ODS 制度の延長はな

いだろう。しかし、ODS プログラムの代替を探る努力が続いている。提案された1つの代替案は、国家安全非常事態発生の際は徴用可能でかつ平時は国際海運に起用し得る米国商船隊を存在させておくことを意図した補助制度で、助成金は年間1隻当たりの定額で支払うとの案である。(北米地区事務局長 森崎末壽雄)

4. 第1回日米運輸協力コンファレンス

第1回日米運輸協力コンファレンスが、米ワシントンで開催された。来賓、講師として、日本側は栗山駐米大使、寺嶋運輸審議官、中村東大教授等が、米側からはベニヤ運輸長官、マーフィー次官補、サロー MIT 教授等が出席した。なお、邦船定航3社の北米代表、当協会國島、森崎両常務理事がセミナー参加者として出席した。

高速鉄道の日米技術協力がメインテーマであったが、寺嶋運輸審議官はその基調演説の中で、海運・造船についても次のように言及した。

1. 84年 Shipping Act の成立により日米海運関係は現在のところ比較的平穩に推移しており、今後共現状が維持されることが望まれる。
2. GATT ウルグアイラウンドにおけるサービス貿易部門のなかで国際海運は最も重要な部門の1つであり、その自由化確保のため米国と協同歩調が取り得ることを願う。

3. 造船部門では目下 OECD の場で助成削減問題が討議されているが、日本としても基本的に助成廃止には全く賛成であり、既にその方向で積極的に協議に参加している。ただし海運に対する開銀融資にいわれのない批判を受けていることは心外である。また、一方的な制裁措置を課すがごとき行動は、OECD の交渉にマイナスであるばかりか米国造船業の再活性化に資することにはならない。

4. 既に IHI とニューポート造船所間で具体化されているが、日本造船界としては例えばタンカーのダブルハルまたはそれに匹敵する代替案の技術開発等について米造船界と協力する用意があり、こうした両国間の協力により米造船業が国防需要偏重から脱皮して再び商船建造マーケットに復帰することとなることが最も望ましい。

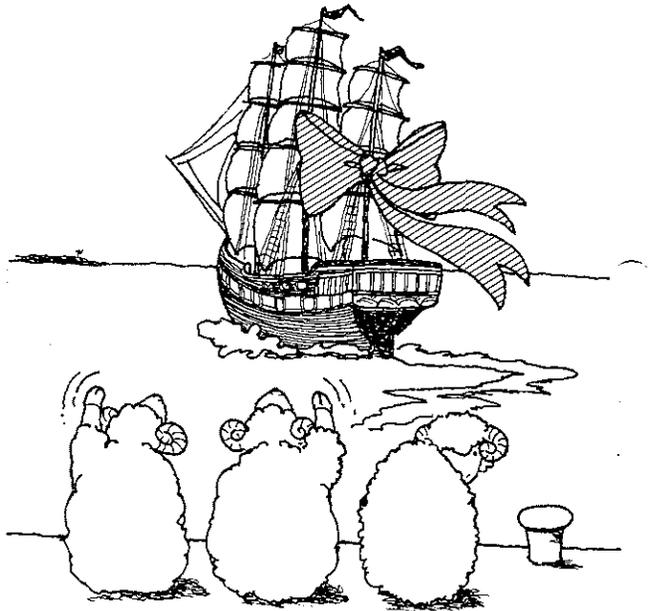
豪州産の羊毛輸送から始まった 大西洋横断ブルーリボン。

20世紀前半の客船黄金時代、北米と欧州を結ぶ北大西洋航路には、大型の豪華客船が数多く就航し、北大西洋横断のスピードが競われた。ブルーリボン競争と呼ばれるもので、記録保持者にはトロフィーが授与され、無上の栄誉とされていた。「ブルーリボン」という呼び名の起こりは、19世紀の中ごろ、豪州から英国へ羊毛を運んだウールクリッパーの競争に始まる。

当時、年間で最も速く羊毛を運んだ船にブルーのリボンが与えられ、これをマストに掲げることが許された。これが、その後、北大西洋航路の速力競争に引き継がれたわけだが、この頃になると、勝者にはトロフィーが与えられるようになり、マストにブルーリボンを掲げることがなくなった。ブルーリボンという言葉だけが、そのまま残ったわけである。

競われたのは、欧州と米国を結ぶ北大西洋の2地点間の西航および東航の平均速力（1昼夜の航走距離を24時間で割った数字）。船によって出港地が異なるため、欧州側の起点はシェルブールやクインズタウンなどいくつかあったが、米国側はすべてニューヨークで、英仏海峡の大西洋側にあるビショップロックとニューヨーク港の入り口にあるアンブローズ灯船を起・終点とするコースで争われることが多かった。

1840年に、定期航路が開設されて以来、記録は更新され続けたが、最高は、米国の客船「ユナイ



テッドステーツ」が1952年に記録した西航ルートでの34.51ノットで、この記録は現在も更新されていない。

電気で走る南極観測船「しらせ」。

貨物船や客船のエンジンといえば、蒸気タービンやディーゼルエンジンが主流だが、砕氷船や潜水艦など、特殊で高度な操縦性が要求される船でしばしば使われる推進システムに電気推進がある。

文字どおり、電気のでモーターを動かし、スクリューを回して推進するわけだが、海上では電力会社が供給する電気を使うわけにはいかない。当然、まずモーターを動かすための電気をつくる必要がある。

この発電の方式には、原動機に蒸気タービンを
使うものとディーゼルエンジンを使うものの2種
類があるが、それなら最初からタービンやディー
ゼルの船を走らせればいよいにも思える。

わざわざ電動モーターを使うメリットは何かと
いうと、前進・後退・停止といった推進機関の操
作がスイッチの切り替えて瞬時にできること。こ
れは、電気で動くモーターならではの芸当だ。

前進と後退を頻繁にくり返し、氷を割って進む
砕氷船には重要な能力で、南極観測船「しらせ」
にも使われている。

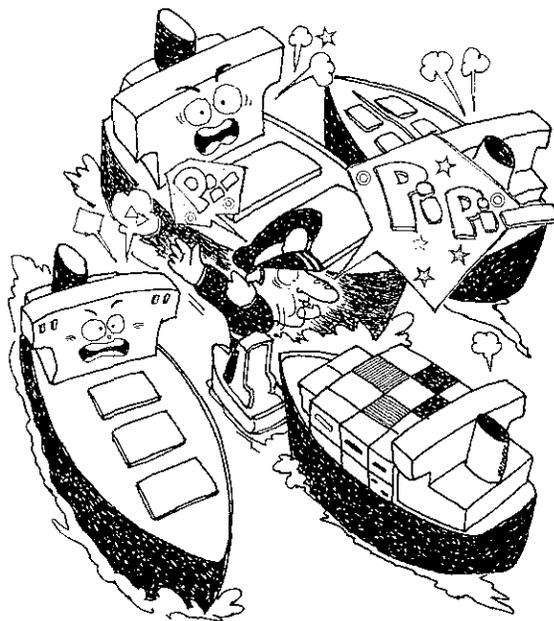
また発電した電気をバッテリーに蓄えてしまえ
ば、あとは酸素無しでも航行できるので、潜水艦
にも、なくてはならない推進機関となっている。

日本の輸入原油の70%が通る、 タンカー銀座「マラッカ海峡」。

マレー半島とスマトラ島の間にあるマラッカ海
峡は、中東や欧州と東アジアの国々を結ぶ海上交
通の要衝だ。長さ1,200キロの航路のうち、シンガ
ポール寄りの約500キロは浅瀬が多く、VLCC
(20万重量トン以上の大型タンカー) など大型船
船が通航できる水路は限られ、幅がわずか2キロ
というところもある。

この狭い水路を、1日何十隻ものタンカーが行
きかう。文字どおりのタンカー銀座であると同
時に、航行する船にとっては、世界有数の難所でも
ある。

ここでは、潮流の影響でわずかに航路を外れて
も、浅瀬に座礁してしまう危険があるため、操船



はすべて手動だ。レーダーはフル稼働で、激しく
往来する周囲の船舶の動きを見張る。航路標識や
接近する小型船を見逃さないよう航海士は双眼鏡
を離さない。船底と海底の距離は、浅いところ
では3.5メートル。このため船位や水深の確認も頻
繁に行われる。VLCCなどでは、日中の高潮時に
航行するのが原則だ。

近年は、事故防止のため、さまざまな海上交通
ルールが確立され、航路標識設置や水路調査など
日本と沿岸国の国際協力による航路整備も進めら
れている。しかし最終的な安全確保は、やはり船
長をはじめとする乗組員の腕にかかってくる。

危険は、さらにもう1つある。小型の高速艇で
出没する海賊だ。知らない間に船に乗りこんで
きて、銃などで脅され金品を巻き上げられる事件も
後を絶たない。

マラッカ海峡は、日本のオイルロードの要。わ
が国の輸入原油の約70%がこの海峡を通る。高度
な操船技術と細心の注意で運ばれる貴重な原油、
くれぐれも大切に使用したいものだ。



5月

10日 10日、11日の両日、第2回アジア船主フォーラムが韓国・ソウルで開催された。

(P. 2 シッピングフラッシュ1参照)

11日 運輸省海上技術安全局は、93年度4月分の新造船建造許可実績をまとめた。それによると、8隻、17万1,800% (前年同月比66%減) と、きわめて低水準となった。

12日 日本タンカー協会は、93年4月1日現在における1万%以上のLNG船、LPG船、兼用船を含む「本邦油送船資料」を発表した。それによると、100隻、1,356万2,000%で、前年同期に比べ隻数は変わらないが、トン数で42万7,000%減少した。

14日 船舶整備公団は、長期プライムレートが6日付けで引き上げられたことに連動して、同日付けで金利を改定、0.2%引き上げると発表した。

◎ 次世代の船舶技術のあり方について検討する運輸技術審議会船舶部会の技術開発小委員会初会合が開かれ、今後の重要技術開発課題の選定方針を確認した。

17日 日本船舶輸出組合は、4月分の輸出船契約実績を発表した。それによると、コンテナ船など7隻、20万1,700%となった。

18日 大蔵省は、93年度4月の貿易統計(通関速報ベース)を発表した。それによると、

輸出額は306億8,200万ドル(前年同月比12.8%増)、輸入額は204億3,400万ドル(同1.7%増)で、貿易黒字額は102億4,800万ドル(同44.1%増)となった。

18日 運輸省は、今後の内航政策を検討する内航構造改善対策研究会(座長:加藤俊平東京理科大学教授)を発足、初会合を開いた。今後、海造審による昨年3月の答申を踏まえ、業界の体質強化、荷主ニーズへの対応、コストの適正化等について検討していく。

20日 20日、21日の両日、第6回アジアEDI-FACTボードが北京で開催された。またこれに先立つ19日には、同ボードの下部組織である運輸W.Gの初会合が、同じく北京で開催された。

(P. 22 海運ニュース2参照)

26日 当協会タンカー安全対策特別会議は第2回会合を開き、重要9項目の具体的方策等について報告をまとめた。

(P. 4 シッピングフラッシュ2参照)

第53回海の記念日によせて

「海のシンフォニーファミリーコンサート」を開催

7月20日が海の記念日と制定されて今年で第53回目を迎えますが、当協会では本年もNHKホールにおいて第3回「海のシンフォニーファミリーコンサート」を開催いたします。

今回は、音楽監督・お話に服部克久さん、合唱に東京放送児童合唱団、ゲストには羽田健太郎さん・島田祐子さん・サーカスを迎え、ご家族そろって楽しめる内容となっております。また会場のロビーにはいろいろな船のパネルも展示して入場者にごらんいただくことにしております。

このコンサートに3,000名をご招待いたします。ご希望の方は、下記要領にてお申し込みください。応募者多数の場合は抽選とさせていただきます。

日時：7月18日（日） 開場17：00 開演18：00

会場：NHKホール（東京・渋谷）

出演者：音楽監督／服部克久

指揮／ミルトン・クロット

演奏／新日本フィルハーモニー交響楽団

ピアノ／羽田健太郎

歌／島田祐子

コーラス／サーカス

合唱／東京放送児童合唱団

お申し込み先：〒150 東京都渋谷区宇田川町
7-13 第2共同ビル

「海のシンフォニーファミリーコンサート」事務局

TEL 03-3770-7754

お申し込み方法（一般の方）：往復はがきに郵便番号・住所・氏名・職業・電話番号・ご希望家族人数とそれぞれの年齢を明記の上、お申し込み下さい。

締め切り：7月1日（木）必着

※ただし、当協会会員会社の方は、別途当協会調査広報部（TEL：03-3264-7181）までお問い合わせ下さい。



▲服部克久氏



5月の定例理事会の様様

(5月26日、日本船主協会役員会議室において開催)

広報委員会関係報告事項

1. 平成5年度の広報事業計画について

平成5年度の広報活動方針については、昨年9月理事会において承認を得たとおり、わが国経済や国民生活の維持発展に果たす海運の役割や重要性について、広く国民各層に理解を深めるとともに海運業のステイタス向上とイメージアップを図るべく広報事業を推進することとし、併せて国民の祝日「海の日」制定推進国民会議を中心として展開している一般国民との接点となる祝日「海の日」の実現に向け、これを積極的に支援していくこととしている。

このような方針に基づき、平成5年度においては、次のような事業を中心に活動を行うこととしている。

(1) テレビ広報では、人類と海洋との新しい関係を視点に運輸、海洋資源、環境保護、海洋都市などについて世界的な海洋学者を交えて国際フォーラムを開催する。

(2) 海の記念日関連広報

① 7月18日(日)夜、渋谷のNHKホールで昨年に引き続き、第3回目の「海のシンフォニー・ファミリーコンサート」を開催する。

② 7月20日(火)、客船「にっぽん丸」親子200組400人、小型クルーズ船等に一般900人を招待し、晴海埠頭から1～3時間の東京港内クルーズを行い、航行する船舶等を見せる。また、ターミナル周辺においては、国民の祝日「海の日」制定推進国民会議と協力して各種イベントを実施する。

③ 全国各地で実施されるイベント会場においてノベルティ・グッズを配布し、日本海運の役割と「海の日」祝日化のPRを行う。

(3) 学生・学校向け広報

次代を担うより多くの子供たちが海運を身近に感じられるように、また教師・教科書の編集・執筆者に海運を積極的に取り上げてもらうよう各種海運情報を提供するとともに船の見学会、講演会等を幅広く実施する。

(4) その他の事業

従前同様、経済誌による有識者への広報、PRパンフレットによる広報、海運講習会などを行うとともに、海運広報に関するアドバイザー組織として専門家・文化人による「海運広報懇談会(仮称)」を設置し、広く意見を聞き、参考に資する。

業務委員会関係報告事項

1. 海事先取特権・抵当権条約採択について
(P.22 海運ニュース1参照)

労務委員会関係報告事項

1. 船員制度近代化に係わる実験船の推薦について

3月25日に開催された第104回船員制度近代化委員会は、混乗により新たな配乗体制を採る近代化船の設備要件等の見直しを目的とする「第4次提言に基づく混乗近代化実験船の実験計画」を策定するとともに、その実験船の募集を決定した。

なお、その募集の骨子は次のとおりである。

イ. 実験船は、超省力化船と第2種近代化船の設備を有する船舶とし、隻数は5隻程度とする。

ロ. 募集の締切日は5年4月末日とする。

ハ. 5年7月末日までに実験に入ること。

以上について当協会は、運輸省海上技術安全局長からの協力依頼に基づき、関係各社に実験船の募集について通知した。実験候補船の内部選定については、若干調整を要することから、当委員会は、それを船員制度近代化対策委員会に依頼し、その結果を混乗近代化実験船の候補船として推薦することとした。

国際委員会関係報告事項

1. 第2回アジア船主フォーラムの様態について

(P.2 シッピングフラッシュ1参照)

タンカー安全対策特別会議

1. タンカー安全対策について

(P.4 シッピングフラッシュ2参照)

海運関係の公布法令 (5月)

- ④ 船舶安全法の一部を改正する法律

(法律第50号、平成5年5月21日公布、政令で定める日から施行)

国際会議の開催予定 (7月)

IMO第34回海洋環境保護委員会 (MEPC)

7月5日～9日 ロンドン

IMO大気汚染防止に関するBCHワーキンググループ

7月12日～16日 ロンドン

日本・マレーシア経済協議会第16回合同会議

7月21日～22日 横浜

海運統計

「海運統計」欄の各種資料の掲載時期は下記のとおりとなっています。

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. わが国国外航船腹量の推移	〃	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

- ・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）
- ・内航燃料油価格（四半期に1回掲載 4月、7月、11月、1月頃）

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5月	25,417	17,683	7,734	3.9	▲ 12.9
6	28,120	19,165	8,955	10.6	5.3
7	29,517	20,285	9,232	10.9	1.4
8	26,148	19,129	7,019	5.4	0.1
9	31,625	19,550	12,076	14.4	8.7
10	31,054	20,224	10,830	9.1	▲ 4.9
11	27,279	19,717	7,562	0.7	▲ 4.6
12	30,865	19,669	11,196	4.3	0.6
1993年1月	24,164	18,897	5,266	0.8	▲ 0.6
2	27,998	17,422	10,576	▲ 0.4	▲ 2.8
3	34,693	21,288	13,405	14.3	9.7
4	30,714	20,430	10,284	12.9	1.7

通関統計より

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

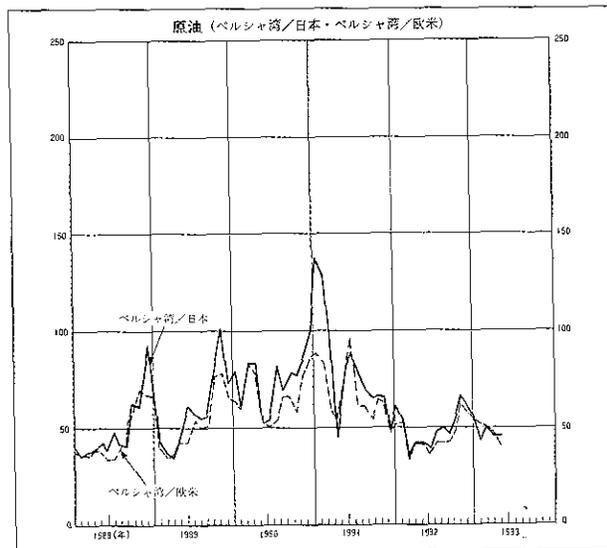
年月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1980	226.45	203.00	262.50
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1992年6月	126.81	125.35	127.75
7	125.65	123.90	128.00
8	126.31	122.90	128.00
9	122.72	119.20	124.95
10	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
4	112.45	110.30	114.45
5	110.23	107.35	112.15

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	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
1993	12	11,606	1,058	12,664	4,196	5,013	2,955	33	142	75	250	8,153	1,801
	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
	3	14,563	0	14,563	4,042	4,942	4,993	86	191	284	25	9,371	1,996
4	8,993	0	8,993	3,445	1,793	3,464	0	146	96	49	7,842	2,037	

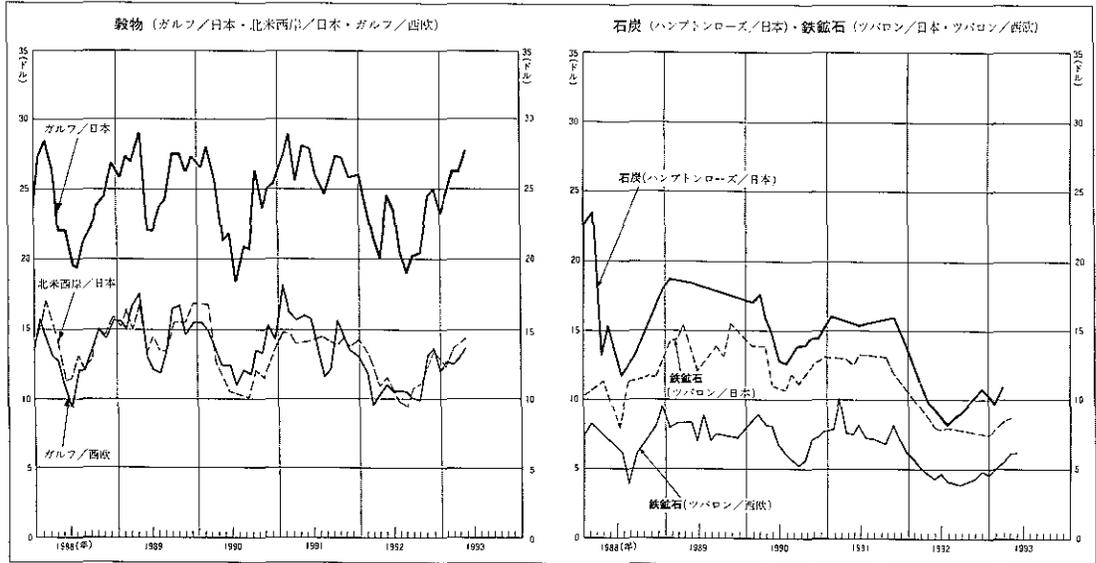
(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



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	46.00	44.00	52.50	35.00	45.00	31.00	47.50	40.00
5	87.50	35.00	45.00	42.00	46.00	38.00	73.75	45.00	44.50	35.00	42.50	37.50
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)

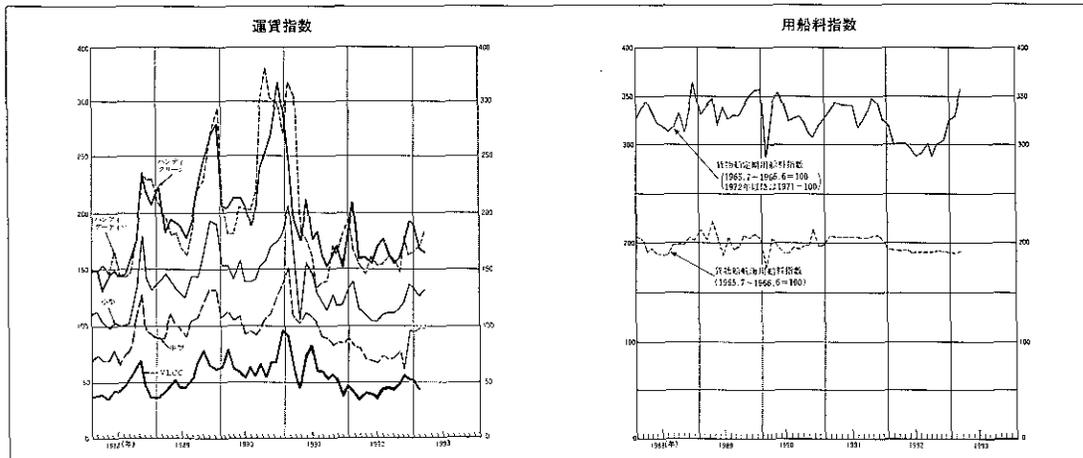
月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1992		1993		1992		1993		1992		1993	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	26.00	23.00	23.50	22.00	14.25	13.75	12.85	12.25	13.00	11.89	12.05	11.50
2	23.50	20.50	24.75	22.35	13.25	12.25	12.25	12.15	11.75	9.00	12.78	9.80
3	21.50	19.00	26.25	24.00	12.25	11.75	13.70		9.50	8.00	12.25	11.40
4	20.00	18.90	26.25	25.25	10.90				10.25	9.00	13.00	12.31
5	24.50	20.75	28.00	25.75	11.50		14.45		11.01	10.50	13.75	13.25
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 (ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

月次	ハンブロンローズ/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		8.35		4.75	4.00		6.50
5					8.00				4.30		6.70	6.50
6					7.90				4.75	4.10		
7	8.25				8.00	7.25			4.20	4.00		
8	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

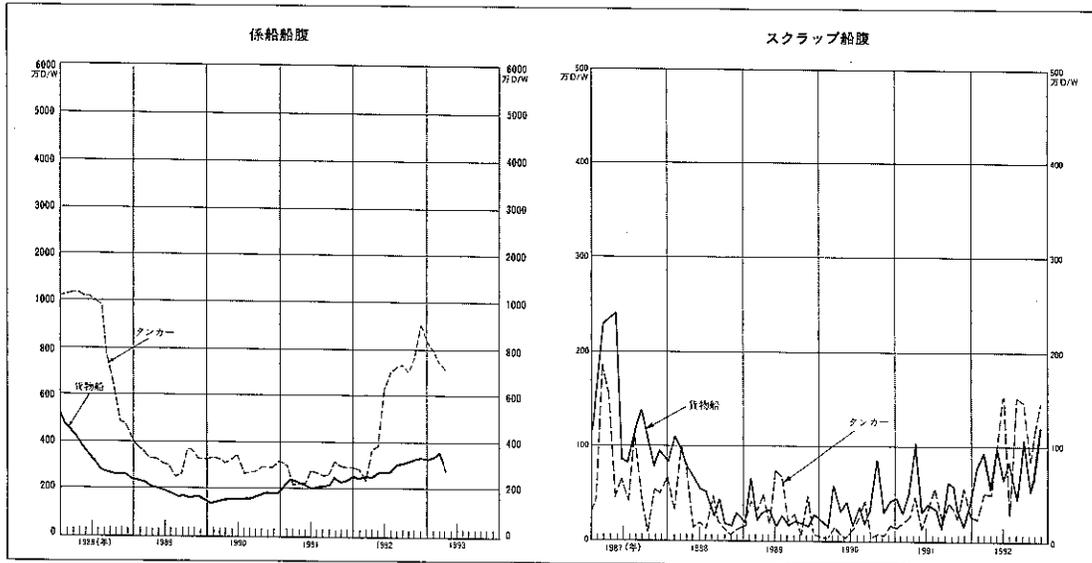
月次	タンカー運賃指数														
	1991					1992					1993				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	98.2	137.2	182.6	290.8	271.0	48.9	91.2	133.9	184.7	194.7	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6
2	93.3	151.0	205.8	250.2	337.3	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1	44.9	98.1	126.5	171.7	169.2
3	61.4	110.1	165.5	194.6	254.0	33.9	81.3	115.5	158.3	153.6	45.2	98.2	132.2	187.1	167.8
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)未滿 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン(3万トン)未滿。

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	191.0	312.0	363.7	357.6	325.0	320.0	327.0
3	207.1	212.1	176.4	207.0	192.0	194.0	328.0	329.8	288.7	335.0	300.0	356.0
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. 係船船腹量の推移

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	331	2,317	2,988	92	3,737	7,285
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	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	32	401	691	11	578	1,196
12	24	243	393	4	74	151	20	101	150	10	294	560	32	670	1,206	13	696	1,406
計	415	2,662	4,064	64	640	1,198	380	3,005	4,961	71	1,958	3,492	448	5,355	9,057	155	5,306	10,718

(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。

11. 世界造船状況（進水・建造中・未着工）

区分	期間・時点	合計			タンカー		バルクキャリア		一般貨物船		漁船・その他	
		隻数	千G/T	伸び率	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
進水船舶	1988	1,535	11,802	22.7	162	4,542	65	2,784	178	2,819	1,130	1,657
	1989	1,450	12,721	7.8	159	5,362	92	3,624	189	1,986	1,010	1,749
	1990	1,472	14,680	15.4	134	4,583	114	5,160	282	2,967	942	1,970
	1991	1,521	16,678	13.6	187	7,653	78	3,152	326	3,774	930	2,099
	1992	1,482	20,474	22.8	264	10,290	94	4,279	267	3,344	857	2,557
	1992 II	367	4,790	▲13.5	53	2,095	21	996	65	824	228	874
	1992 III	372	5,293	10.5	69	3,169	26	901	63	739	214	483
	1992 IV	384	4,852	▲8.3	74	1,997	28	1,307	72	939	210	608
	1993 I	343	4,858	0.1	63	2,588	21	902	50	691	209	677
	建造中船舶	1988	1,288	11,622	19.9	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919
1989		1,275	12,452	7.1	133	4,338	84	3,552	207	2,026	851	2,536
1990		1,291	13,569	9.0	148	5,617	78	3,081	231	2,133	834	2,738
1991		1,355	15,896	17.1	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,763
1992		1,312	18,670	17.5	215	8,825	82	3,282	269	3,062	746	3,501
1992 II		1,349	17,726	4.3	205	8,323	78	2,847	290	3,246	776	3,311
1992 III		1,338	18,163	2.5	209	8,376	83	3,085	276	3,186	770	3,516
1992 IV		1,312	18,670	2.8	215	8,825	82	3,282	269	3,062	746	3,501
1993 I		1,253	17,023	▲8.8	199	7,683	88	3,443	240	2,560	726	3,338
未着工船舶		1988	940	12,931	0.6	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526
	1989	1,177	18,603	43.9	160	7,495	123	4,841	342	4,213	552	2,054
	1990	1,342	26,221	41.0	234	15,039	90	3,454	417	5,331	601	2,397
	1991	1,175	27,267	4.0	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140
	1992	972	18,663	▲31.6	158	7,957	121	5,306	238	3,316	455	2,084
	1992 II	1,061	23,683	▲9.3	195	11,750	135	6,178	235	2,846	496	2,910
	1992 III	994	21,407	▲9.6	174	10,279	116	5,383	236	3,162	468	2,581
	1992 IV	972	18,663	▲12.8	158	7,957	121	5,306	238	3,316	455	2,084
	1993 I	889	16,622	▲10.9	124	6,176	110	4,522	260	3,822	395	2,103

- (注) ①ロイド造船統計による100G/T以上の鋼船（進水船舶の年別は年報 その他は四半期報による）。
 ②進水船舶は年間 建造中および未着工の年別は12月末 期別は四半期末すなわち3 6 9 12月末。
 ③バルクキャリアには兼用船を含む。一般貨物船は2,000G/T以上の船舶。
 ④四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

今年もまた「海の記念日」が近づいてきた。昨年から船主協会の方々を中心にして「海の日」の祝日化に向けて署名運動などが行われ、今年の「海の記念日」は例年以上の盛り上がりが見込まれる。

この運動も海運業界としては、単に海に親しみを持ってもらうだけでなく、海運業の役割をも広く一般の人々に知ってもらいたいという意味が込められているものと認識する。

しかしながら、本誌5月号において文部省の澁澤先生も触れられているように、海運業というものは直接目にすることが少ないだけに、一般の人々にその役割を理解してもらうことは非常に難しいことと思われる。

最近、ある建設会社のテレビコ

編集後記

マーシャルで「地図に残る仕事」という言葉が印象に残った。この例なども、やはり目に見えるもの、あるいは形として残るものが視聴者の心をとらえやすいものと考えられる。

そういえば、私がまだ会社に入ってから間もないころ、業界のある先輩と同席した際、その方が建設会社のカレンダーを取り出し、中東のある港が写っている写真を指して、「この港の半分は私が造りました」と言われたことがあった。

詳しく聞いてみると、その港の建設に要した資材等の日本からの輸送に関し、彼の会社がその半分

の数量の契約を獲得し、彼が実際に契約から配船までを担当したというのである。すなわち、その新しい港はわれわれの仕事「海運業」がなければ、存在しないことになる。

私はこの話を聞いたとき非常に感動したことを覚えている。

澁澤先生もその文章の中で海運界に対して具体的なものの呈示を求めておられたが、われわれができるだけ多くの人々に具体的に語りかけることにより、「海運」に対する正当な評価を得、正当な対価を得ることにつながると思う。

ナビックスライン

総務部文書広報グループリーダー補佐
松本 満

船協月報 6月号 No. 395 (Vol. 34 No. 6)

発行◆平成5年6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)

会 員 紹 介

当協会会員は163社。
(平成5年4月現在)

会社名：川崎汽船株式会社 (英文名) Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 南雲四郎

本社所在地：東京都港区西新橋1-2-9

資本金：29,275百万円

創立年月日：1919年4月10日

従業員数：海上542名 陸上630名 合計1,172名



所有船状況	① 遠洋・近海・沿海	31隻	2,063,664%	1,782,002%
運航船状況	① 遠洋・② 近海・沿海	220隻	8,340,459%	10,642,643%

主たる配船先：北米、南米、欧州、アフリカ、豪州、ベルシヤ湾、アジア、三国間

事業概要：コンテナ船、各種専用船、自動車専用船、タンカー、LNG船、LPG船、客船など海上輸送と共に、内陸輸送をも行う総合物流企業です。



会社名：ナビックスライン株式会社 (英文名) NAVIX LINE, Ltd.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 石井和夫

本社所在地：東京都千代田区一ツ橋1-1-1

資本金：19,599百万円

創立年月日：1917年5月1日

従業員数：海上641名 陸上316名 合計957名



所有船状況	① 遠洋・近海・沿海	16隻	1,428,624%	1,853,959%
運航船状況	① 遠洋・② 近海・沿海	149隻	6,242,302%	11,004,104%

主たる配船先：北米、南米、豪州、欧州、東南アジア、インド、中東、アフリカ、三国間

事業概要：当社は、鉄鋼原料、燃料炭から、木材・チップ・非鉄金属等を扱う不定期船本部、原油・ガス・石油製品を扱う油槽船部をはじめ、港湾事業室、欧州・アジア室から成り、「安全運航」を基本理念に資源・エネルギー輸送に従事しています。



7月20日を国民の祝日「海の日」に。