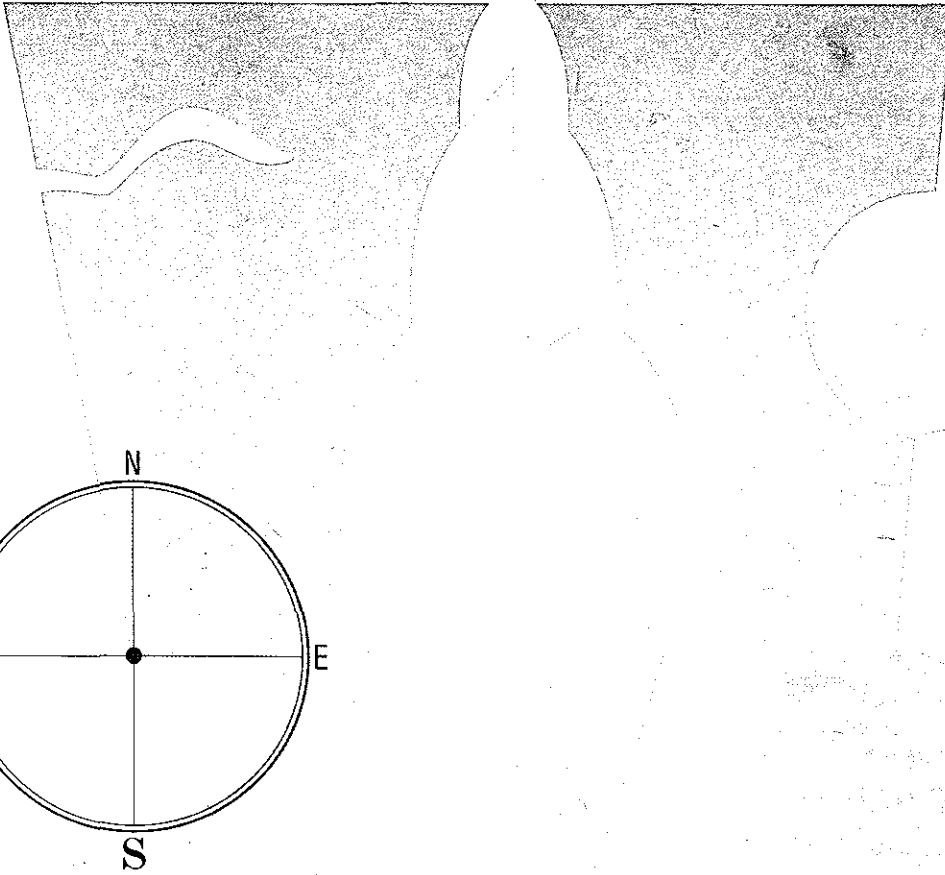


せんきょう

1107



船協月報/1993年7月号 目次

◎特別欄

日本船主協会第46回通常総会——1

◎随想

「ぼく、オレ、私の船との出逢い」★数学者・秋山 仁——10

◎寄稿

鉄鋼業の省エネルギーの現状と展望★日本鉄鋼連盟
原料部長・宮間宣幸——12

◎話題を追って

世界のコンテナ定期航路の現況 共存共栄に向けての模索★日本郵船調査部
前調査一課長・西沢 彰——15

◎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——20
2. 第104・105・106回船員制度近代化委員会の審議模様——24
3. 20条問題小委員会の審議模様——25

◎特別欄

第53回海の記念日——27

◎業界団体を訪ねて—全日本海員組合— ——28

◎海運雑学ゼミナール★第40回——30

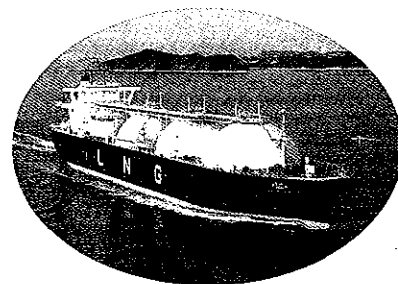
◎London 発便り——32

❖海運日誌★6月——33

❖船協だより★陳情書・要望書(6月)・海運関係の公布法令(6月)——34

❖海運統計——35

❖編集後記——40



(LNG 船「エル・エヌ・ジー・フローラ」)

日本船主協会第46回通常総会

当協会は、平成5年6月16日、日本海運倶楽部において第46回通常総会を開催し、下記の議案を原案どおり承認した。

第1号議案 平成4年度事業報告書および収支決算書承認について

第2号議案 平成5年度事業計画、収支予算および会費徴収方法承認について

第3号議案 平成4年度通常総会以降における

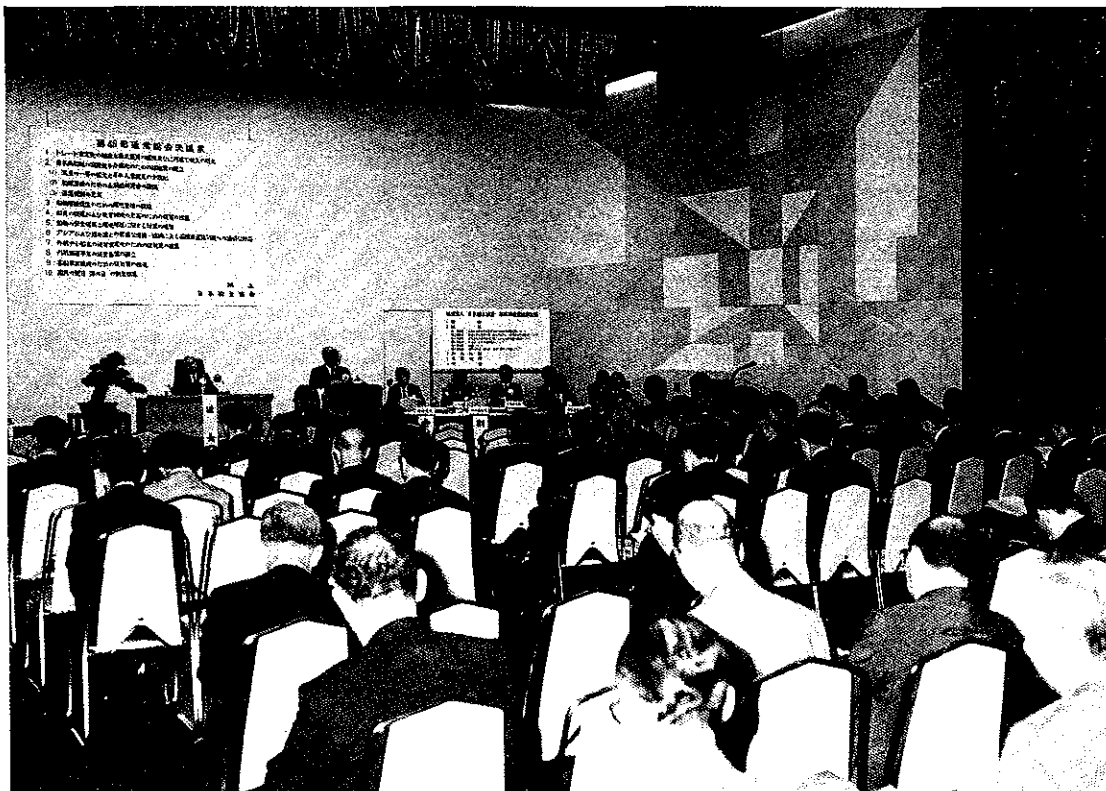
役員異動の承認について

第4号議案 平成5・6年度役員選任について

第5号議案 決議について

第6号議案 国民の祝日「海の日」制定に関する決議について

なお、平成5年4月1日現在の当協会加盟の会員数は163社、会員登録船舶数624隻、1,531万4,853%、2,409万6,782%である。



決 議

わが国海運は、これまで緊急雇用対策、混乗の推進、ドルコスト化等によりコスト削減努力を重ね、プラザ合意以降の円高に起因する幾多の試練に耐えながら、国民経済の安定成長のため多大な貢献を果たしてきた。しかし、近時さらに一段と進行している円高はこれら努力を水泡に帰しかねないものがあり、今やわが国海運産業の基盤強化策が緊急に問われている。

加えて、先般の相次ぐ大型タンカーの事故は船舶の安全運航、環境保護の必要性を一層痛感させることとなり、船体設備、船舶管理の強化等安全対策に要するコストは今後さらに増大していかざるを得ない。

このような状況下、わが国海運産業が将来にわたって存続するためには、引き続き円高対策の徹底、混乗の推進等国際競争力強化に努めるとともに、アジアをはじめとする諸外国海運と協調しつつ一層のトレードの安定化を図り、さらに関係方面、国民一般の理解を得て、海運企業が提供するサービスに十分に見合う適正な運賃を確保することが必要である。

また、サブスタンダード船の排除と老朽船のスクラップ促進を図ることにより、世界海運の健全化に向けた努力を続けなければならない。

内航海運においては、国内経済の停滞下、輸送需要の減少に対応しつつ、一方で中長期的には内需重視の政策要請に対応して、企業基盤の

一層の強化を促進していかなければならない。

かかる認識のもと、われわれは広く国民、政府ならびに関係各方面の理解と絶大な支援のもと下記項目の実現を期するものである。

記

1. トレード安定化の推進と適正運賃の確保並びに円建て収入の増大
 2. 日本商船隊の国際競争力強化のための諸施策の確立
 - (1) 混乗の一層の拡大と日本人乗組員の少数化
 - (2) 船隊整備のための長期低利資金の確保
 - (3) 海運税制の充実
 3. 船舶解撤促進のための環境整備の推進
 4. 船員の確保および教育訓練の充実のための施策の推進
 5. 船舶の安全運航と環境保護に関する対策の推進
 6. アジアおよび諸外国との密接な連携・協調による国際海運諸問題への適切な対応
 7. 外航中小船主の経営安定化のための諸対策の推進
 8. 内航海運事業の経営基盤の確立
 9. 客船事業振興のための諸対策の推進
 10. 国民の祝日「海の日」の制定推進
- 以上決議する。

平成5・6年度役員

【会長】

大阪商船三井船舶 取締役社長 轉法輪 奏

【副会長】

日本郵船 取締役社長 根本 二郎

川崎汽船 取締役社長 南雲 四郎

ナビックスライン 取締役社長 石井 和夫

昭和海運 取締役社長 吉田 耕三

乾汽船 取締役社長 乾 英文

外航労務協会 会長 今井 恒嘉

【理事】(35名)

日本郵船 取締役社長 根本 二郎

新和海運 取締役社長 八角 道夫

共榮タンカー 取締役社長 中辻 一馬

太平洋海運 取締役社長 千葉 博

八馬汽船 取締役社長 藪内 宏

近海郵船 取締役社長 渡辺 義博

東京船舶 取締役社長 小谷猛太郎

反田産業汽船 取締役社長 反田 邦彦

大阪商船三井船舶 取締役社長 轉法輪 奏

第一中央汽船 取締役副社長 五月女眞彦

国際マリン
トランスポート 取締役社長 朝倉 良三

国際エネルギー輸送 取締役社長 小林 義久

商船三井客船 取締役会長 鱸 重之

乾汽船 取締役社長 乾 英文

明治海運 取締役会長 高井 研次

大阪船舶 取締役社長 三浦 立巳

川崎汽船 取締役社長 南雲 四郎

飯野海運 取締役社長 苅野 照

太洋海運 取締役社長 山口 薫

日本汽船 取締役社長 岡 稔

ナビックスライン 取締役社長 石井 和夫

日正汽船 取締役社長 宗高 秀直

雄洋海運 取締役社長 金子 健忠

ジャパン近海 取締役社長 杉浦 全

昭和海運 取締役社長 吉田 耕三

日之出汽船 取締役社長 細見 耕一

佐藤国汽船 取締役会長 佐藤 國吉

大窯汽船 代表取締役 松本 泰徳

田淵海運 取締役社長 田淵雄一郎

東京タンカー 取締役社長 野田進一郎

出光タンカー 取締役社長 窪田雄一郎

センコー 取締役会長 江里 正義

ニッスイ SHIPPING 取締役社長 河西 邦夫

堀江船舶 取締役社長 堀江 隆三

マリン・テック
マネージメント 取締役社長 山口 健

【監事】(4名)

旭海運 取締役社長 斎藤 登

玉井商船 取締役社長 玉井 新吉

日鉄海運 取締役社長 大野 豊彦

エム・オー・ズ
シー・エイズ 取締役社長 中村 次雄

【評議員】(省略)

平成 5 年度事業計画

1. 海運対策の推進

- (1) 外航海運の国際競争力強化のための諸施策の実現
- (2) 船舶解撤対策の推進
- (3) 造船補助削減問題への対応
- (4) その他当面する海運対策の推進

2. 海運関係税制等の確立

- (1) 海運関係税制
- (2) 租税条約等外国税問題
- (3) 海運企業の経理・財務問題

3. 船員対策の推進

- (1) 混乗の拡大に伴う船員対策の推進
- (2) 船員の確保・育成および教育・資格制度問題
- (3) 国際的な船員問題への対応
- (4) 船員制度の近代化
- (5) 船員関係法規の検討
- (6) 船員の社会保険制度
- (7) 乗組員の安全対策
- (8) 船員の福利厚生問題

4. 国際海運問題への対応

- (1) 定航関連の諸問題
- (2) UNCTAD 海運問題
- (3) GATT 海運問題

- (4) OECD 海運問題

- (5) アジア船主フォーラム

- (6) 二国間海運問題

- (7) 国際海運関係機関との連携・協調の維持

5. 海上運送業務の円滑化

- (1) 危険物質の海上輸送についての責任および補償に関する条約（HNS 条約）案問題
- (2) 1990年米国油濁法問題
- (3) 海事先取特権・抵当権条約案問題
- (4) 国際油濁補償基金問題
- (5) 漁場油濁被害救済制度問題
- (6) 情報システム化の推進と貿易手続の簡易化

6. 内外における港湾諸問題への対応

- (1) 八大港けい留施設使用料金体系の見直し
- (2) 入港料改定への対応
- (3) 水先料金体系の適正化
- (4) 水先業務の改善
- (5) 内地港湾関係諸料金の適正化
- (6) 外地港湾関係諸料金の適正化
- (7) 港湾の整備・管理運営への対応
- (8) 港運問題への対応

7. 船舶保険問題

- (1) 船舶保険料率・条件の改定

(2) 船舶保険の自由化問題

(3) 船舶戦争保険問題

8. 船舶の安全確保と運航の効率化

(1) 荷役・積み付けに関する問題

(2) 害虫等の船舶による移送規則問題

(3) 船舶の建造および保船業務

(4) 海上人命安全条約の改正

(5) 粗悪燃料油対策

(6) 船舶通信の改善

(7) 検疫業務の改善

(8) ポート・ステート・コントロールへの対応

(9) 船舶修繕費・船用品費の調査

(10) 麻薬等の不正輸送防止問題

9. 海上交通ならびに港湾水路の安全対策の推進

(1) 海上交通安全対策

(2) 港湾における安全対策

(3) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全
対策

(4) 海賊防止対策

(5) 船舶の安全に関する情報の周知

10. タンカーの安全運航対策の促進

11. 環境保護対策の推進

(1) 海洋汚染防止に関する諸問題

(2) 大気汚染防止に関する諸問題

(3) 海上災害防止対策

(4) 諸外国におけるバラスト水排出規制問題

12. 調査・広報活動の推進

(1) 調査活動

(2) 広報活動

13. その他の活動

(1) 国民の祝日「海の日」制定推進運動

轉 法 輪 会 長 挨 拶

最近の世界情勢を見てみますと、米ソ対立の冷戦構造の枠組みの全てが崩れたあと、現在新しい国際秩序作りに向けての試行錯誤が繰り返されています。東西統一のコスト負担にあえぐドイツや、弱いポンドを抱えながら熟達の外交術で主導権の維持を図らんとする英国、その他さまざまな事情を抱えた各国の思惑と期待を込めて EC 統合の夢の実現を追い求める欧州諸国。

東欧共産主義諸国の消滅と民族主義の高まりの中で次々に誕生した新国家群の数々の実験／失敗と西側諸国を巻き込んで進行中の新秩序作り。とりわけ新生ロシアの自立への援助枠組み作りによりそれぞれの思惑をからめる西側諸国。めざましい発展を続ける華南経済圏を起点として、社会主義市場経済の主張のもとに国作りを試みる中国とそれをとりまく NIES、ASEAN 諸国の発



展。そして何よりも世界経済のリード役として長年世界に君臨してきた米国の凋落と指導力の低下。さらにドル価値の下落と米ドル基軸のもとでの変動相場制の矛盾露呈。加えて北米・アジア・欧州の三極経済圏への動き。これらの中にあってボスニア・カンボジアをはじめ、世界は激発する民族紛争ときな臭い紛争地帯を抱えて終点が見えないままに今大きく変わろうとしています。

かかる状況下、世界経済は重症のドイツ経済を筆頭に、EC 経済は今年マイナス成長に転落しようとしていますし、頼みの米国経済も鳴り物入りのクリントン新大統領の影が急速に薄れ、むしろ最近では失望気味の弱々しい景気動向で推移しつつある有様で、わずかに中国を筆頭とするアジアの経済成長が全体を何とか支えているという、いわば世界同時不況の惨状にあります。

先に閉幕したパリでの OECD 閣僚理事会声明は、加盟24カ国の今年の経済見通しについてわずかに1.2%の成長率を見込むに過ぎないものでした。

わが国においても景気は不況のどん底に低迷し、この暗いトンネルを抜ける証がつかみきれない有様です。それどころか、日本の貿易黒字は92年には1,200億ドル余にも達するに到り、ここにきて世界各国の日本の一人勝ちに対する怨嗟の大合唱とともに、日本市場の公正透明な開放と内需経済の一層の拡大努力を求める声が極度に高まってきています。その要求の凝結されたものが今日本に突きつけられている円高です。従ってこの円高は首をすくめていけば通り過ぎるという性質のものではありません。円高が、果たしてアメリカの貿易赤字問題解決と日本の黒字の大幅圧縮のための不可欠、かつ効果の保証された手段であるかどうか、経済理論としてはなお議論のあるところですが、状況的には今や世界は日本に具体的な行動を求めています。日本が7年前に世界に公約したまま野ざらしにしている『前川リポート』をもう一度振り返り、今度は言葉だけでなく世界の大勢が求める姿を何らかの形で実現するまでは、米欧を中心とする円高の圧力が続くものと覚悟を決めてかからねばならないでしょう。

さらにかかる世界経済、国内景気の低迷の状況下、外航定期・不定期・専用船、内航共に輸送量はここしばらくは伸び悩み状態で推移するものと予測せざるを得ず、こうしてわが国海運は二重の厳しい苦境に面しているといわねばなりません。

本日の総会決議には当面する重要課題を列挙しておりますが、そのいずれもが今ある述べたような世界および日本を巡る諸情勢の中に多難を極めるわが国海運にとって大変重要なものです。その基調をつくっている現在の円高が先に述べたような性質のものである以上、われわれは今覚悟と努力を新たにして、これら課題の一つ一つをわれわれの産業の存続をかけて実現していく必要があります。

大所高所から種々政策的支援もお願いすることになりましょうが、何よりもまず各企業首脳自らが先頭に立って自らの意志で自らリスクを背負いながら日本海運の蘇生に邁進しなくてはなりません。その指針として私が特に強調したい点は次のとおりです。

まず第1に、適正運賃の収受です。われわれは85年プラザ合意後の円高危機を切り抜けるため、努力を重ねてコスト節減に努める一方で、顧客のニーズにこたえるべく安全運航に努め、加えて高品質輸送サービスの提供を進めてきました。ところが、外航定期の海上運賃は昨年レベルでプラザ合意前に比べドルベースで2割、円ベースにすると何と約5割も下落した水準のままにとどまっていました。そこへ重ねて今回の激しい第2の円高の波をかぶることになり、今や海運の収益力の根幹が揺さぶられています。海運産業としては、内・外航、定期・不定期・専用船、すべての分野においてこれからも一層の合理化を進めていく反面、優秀な船員の育成・教育、船舶管理の充実によってわが国の海技技術の伝承を確かなものにするとともに、総合物流業への展開をはじめとする輸送の高付加価

値サービス化の努力を重ね、さらに外航定期・不定期の分野においてはサービスの差別化と国際化をさらに進めていくことこそが、わが国海運の生き残る道であると考えますが、このサービスを荷主各位に対して今後とも継続的かつ安定的に提供していくためには、コストを適正に運賃に反映する形で評価していただくことの要を切に訴えたいと念じます。

次に、円建て収入の拡大です。プラザ合意時から8年を経て風化現象をきたしているCAFの再検討/再構築を急ぐとともに、根本的には収入の過半がドル建て運賃となっている中で、どうしてもドル化できない円コストを抱えるわが国外航定期海運として、せめて日本を起点とする航路を対象に円建て運賃を何とか実現したいと思えます。近年、日本の貿易、なかんずく輸出貿易のうち円建てで行われる取引の比率は年をおって上昇しており、昨年は輸出全体の4割を超えました。また、円貨そのものもようやく衰えをみせてきたドル貨を補う準基軸通貨として、マルクとともに世界での保有選好性が上昇してきています。こうして円建て外航運賃実現のためのバック・グラウンドは、今、次第に整ってきていると考えられます。

さらに、アジア船主をはじめとする各国船主との連携と対話を一層密にしつつ、航路安定協定の実を上げる努力を今後とも継続していかなければなりません。定航海運の歴史に100年間続いた海運カルテルが80年代に入って時代の変化とともにようやくその効力の限界を示すようになったあと、われわれが懸命な試みと努力で導入した安定協定は、いまや内航・外航、定期・不定

期を問わず海運が産業として生き残るために最後に頼るべき全世界公認の英知になりつつあります。ただ、この期待の子はまだ産後まもない幼児であり、この安定協定を期待どおり育てあげるためには、全世界関係船社の蛇のごとく伶俐で根強い行動と連携、そして何よりも全船社とその全構成員の自制力のある行動を仰がねばなりません。

この各国船主との連携に関してつけ加えますと、アジア10カ国船主協会首脳が一堂に会して連帯と協調を図るためのアジア船主フォーラムは、既に今年5月のソウルの開催で2回目を数え、航路安定化問題 (Stabilization)、船員問題 (Seamen)、安全航行問題 (Safe Navigation)、船舶解撤問題 (Scrapping) の4つのSを中心に活発な意見の交換を行ってきました。次回はいよいよ中国がホスト国となり来年5月北京において開催されることが決定されており、われわれはこの連帯の環をますます大きく、強くしていくことに努力を続けねばならないと考えています。

一方、内航海運につきましては、日本経済が中・長期的に新社会資本インフラおよび内需経済拡充政策に転換していく中で、ますますその重要性が高まっています。さらに、わが国物流市場で海運へのモーダルシフトが今後高まると予想される中で、内航海運が国内貨物の基幹的輸送機関であり続けるためにも、船員不足などの諸問題を克服しつつ、経営基盤の一層の強化を図っていく努力を傾注していかねばなりません。

最後に国民の祝日「海の日」制定推進について一言申し述べます。本日の総会の特別決議にありますように、本件推進については引き続き根本前会長に特別に船協を代表して最大限の努力を傾注頂くこととなりました。ぜひとも皆様の絶大なる支援を切にお願い致します。

以上、会長就任に当たりまして決意の一端を述べさせていただきます。何卒よろしくお引き立て賜りますとともに、今後ともご指導・ご鞭撻のほど切にお願い申し上げ、私のあいさつと致します。

第199回臨時理事会

第46回通常総会終了後、引き続き日本船主協会役員会議室において第199回臨時理事会を開催し、常任理事の互選等について以下のように決定した。

1. 平成5・6年度常任理事の互選について

下記の各位を選任した。

大阪商船三井船舶	取締役社長	轉法輪 奏
日本郵船	取締役社長	根本 二郎
川崎汽船	取締役社長	南雲 四郎
ナビックスライン	取締役社長	石井 和夫
昭和海運	取締役社長	吉田 耕三

乾 汽 船 取締役社長 乾 英文
 東京タンカー 取締役社長 野田進一郎
 新和海運 取締役社長 八角 道夫
 第一中央汽船 取締役副社長 五月女眞彦
 飯野海運 取締役社長 荻野 照
 佐藤国汽船 取締役会長 佐藤 國吉
 (今井副会長および増田理事長は常任理事の資格を有する。)

2. 常設委員会委員長・部会部会長の委嘱について

下記の各位にそれぞれ委嘱した。

【常設委員会委員長】

総務委員会

日本郵船 取締役社長 根本 二郎

政策委員会

大阪商船三井船舶 取締役社長 轉法輪 奏

広報委員会

川崎汽船 取締役社長 南雲 四郎

財務委員会

川崎汽船 取締役社長 南雲 四郎

保険委員会

新和海運 取締役社長 八角 道夫

業務委員会

昭和海運 取締役社長 吉田 耕三

港湾委員会

ナビックスライン 取締役社長 石井 和夫

海務委員会

第一中央汽船 取締役副社長 五月女眞彦

工務委員会

飯野海運 取締役社長 荻野 照

労務委員会

昭和海運 取締役社長 吉田 耕三

国際委員会

大阪商船三井船舶 取締役社長 轉法輪 奏
 調査統計委員会

東京タンカー 取締役社長 野田進一郎

【常設部会部会長】

タンカー部会

ナビックスライン 取締役社長 石井 和夫

オーナー部会

乾 汽 船 取締役社長 乾 英文

近海内航部会

佐藤国汽船 取締役会長 佐藤 國吉

オペレーター部会

飯野海運 取締役社長 荻野 照

【特別委員会委員長】

外航船舶解撤促進特別委員会

大阪商船三井船舶 取締役社長 轉法輪 奏
 船員対策特別委員会

昭和海運 取締役社長 吉田 耕三

3. 地区船主会議長の委嘱について

下記の各位にそれぞれ委嘱した。

京浜地区船主会議長

ナビックスライン 取締役社長 石井 和夫

阪神地区船主会議長

乾 汽 船 取締役社長 乾 英文

九州地区船主会議長

堀江船舶 取締役社長 堀江 隆三

随想



「ぼく、オレ、私の 船との出逢い」

数学者 ◆ 秋山 仁

1. はじめて船を見た日

かれこれ35年ぐらい前の話だ。そのころ、車を持っている家も運転できる人も、今よりずっと少なかった。おそらく、学年に1人、家で車を持っている人がいたぐらいだろう。小学校の同級生のH君の家は、そのめずらしい自家用車を持っていた。H君のお母さんは、とてもモダンな方で運転もでき、休みの日を利用して、子供たちをドライブに連れていってくれた。でも、車の定員は4、5名でジャンケンに勝った者だけがドライブへ行けた。ぼくは、いつも神に祈ってまじないをかけてジャンケンをした。でもどういふわけか運悪く、いつも負けてしまった。みんながお弁当を持って車に乗りこんで、ドライブに出かけていくのをさびしく見送った。そういうときは、おいてけぼりになった連中と自転車に乗って近くの石神井公園や井の頭公園、深大寺に遠征し、うさを晴らした。友だちは変速ギアのスラーツとした自転車に乗っていたが、ぼくの家は貧乏だったから、当時八百屋さんがよく乗っていたような、大きな荷台のついているもので、がんじょうではあったがスピードは

でなかった。みんなに「秋山、速く走れよ」とせきたてられ、一生懸命にペダルをこいだが、なかなか追いつけず困った。

当時、少年野球がはやっていた。おふくろにユニホームをさんざんせびった。大枚をはたいて買ってくれたユニホームを着て、喜びいさんでバッターボックスに立ったぼくは、その打席で初ヒットを打った。しかし、ぼくが夢中になって走った先は3塁ベースだった。みんなにバカにされ、それ以来ぼくは野球が嫌いになった。

そんなぼくが、ある日ジャンケンに勝ってH君の家の車でドライブに行けることになった。

うれしくておどり出したいような気持ちだった。その日ぼくは、牛肉のやまと煮の缶詰と、おにぎり、たまご焼き、水筒を持って有頂天で車に乗り込んだ。東京の杉並から横浜までは、今と違って高速道路もなかったので長い道のりだった。狭い道で、H君のお母さんが必死になってハンドルをさばき、大きなトラックとやっとの思いですれ違ったのを、今でもぼくは覚えている。ドライブがうれしくて、つい調子に乗りすぎてしまったぼくは、水を飲みすぎてしま

い、途中で2度もオシッコに降りたのはかっこ悪かった。H君のお母さんが「秋山君、また？」と言うからだった。数時間のドライブのあと、キラキラ光る大きな大きな海の上に浮かぶ巨大な客船を見たとき、息もできないほど感動した。潮のにおいを胸いっぱい吸い込み、水平線のかなたに向かって、「海は広いな大きいな」と大声で合唱した。歌いながら、なんのしきりもない自由な世界は、見定めることのできないほど大きいのだと思った。その帰り道、ほくは将来きつと一等航海士になって、あの大きな客船をあやつって、世界の七つの大海原に出かけようと思った。

2. 商船大学を目指した日々

純情だった少年時代が過ぎ、中学生、高校生となるにつれ勉強が嫌いで怠け者だった俺は、だんだん成績も悪くなっていった。高校の頃、一番カッコイイ奴ってのは不良だが優しく、かつ、女にモテる奴だと錯覚していた。だから、将来は冴えき走った不良になるのだと本気で思っていた。そのためには腕力と知性を併せ持たなければならぬと考え、毎日、ケリや頭突きを体育館の裏で練習し、知性を磨くために隠れて数学を勉強したりしていた。港々に女をつくり、大海原を駆け巡る船乗りは俺のハートを捕えた。それに商船大学の制服の格好良さは東大、京大を遥かにしのぐものであった。「そうだ！俺は東京商船大学に行くしか人生はナイ！」と心に誓ったのだが、その時は入試まであと半年ぐらいしかなかった。当時の商船大は“社会科

社会”という科目が必修だった。その科目は今で言う“倫社政経”が合体したもので、途方もなく広範な分野にわたっていた。高校ではそんな科目を教えていなかったの俺は自分1人で勉強した。おかげで模試の社会科社会の校内での上位成績者にはいつもトップで名前が載った（ただし、その科目を受験する者は俺1人だった）。越中島の商船大まで願書を取りに行き、あとは試験を受けるだけだった。しかし、当時、海運業界の不況を心配した担任の先生から“潰しの効かない船乗りを諦めるように”熱心に忠告され、どういうわけか船乗りになることをあつさり諦めてしまった。

このことは人生で航海しないで後悔していることの一つである。

3. 念願叶った海のロマン

商船大の滑り止めにしようと思った東京理科大に行くことになった。そこで数学を専攻したが、数学はやれどもやれども果てしなく広く深い。私の舵取る“数学丸”は何度も沈没しそうになり、結果として数学の世界を迷走する羽目になった。船乗りになれなかったのだから、せめて商船大の先生になろうと、虎視眈眈とその機会を狙ったが、遂に日本ではその機会が到来しなかった。今から7、8年前、東海大学海洋学部の姉妹校である中国青島^{チンクオ}海洋大学の練習船が晴海ふ頭に接岸した。それを機に私は、この大学の客員教授になり、以来、幾度となく青島に出掛け念願の海のロマンを少しだけ満喫させていただいている。

鉄鋼業の省エネルギーの現状と展望

日本鉄鋼連盟
原料部長

宮間宣幸



1 はじめに

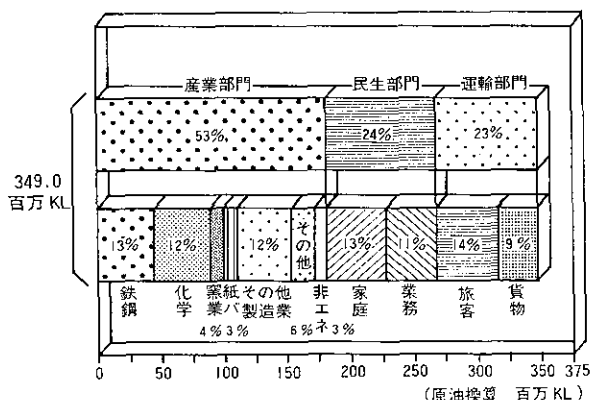
鉄鋼業は「エネルギー産業なり」ともいわれているが、地球環境問題(CO₂)を踏まえて、エネルギー対応が新たな観点から見直されている。

鉄鋼業の省エネ・省資源の現状と展望について触れてみたい。

(1) 鉄鋼業のエネルギー消費量は90年度では約4,500万kl、わが国全体の消費量3億4,900万klのうち約13%を占め、家庭用と同程度であり、運輸部門の旅客の14%を下回っている。

ちなみに、部門別では産業が53%、運輸23%、民生24%である。(図1参照)

【図1】 最終エネルギー消費の内訳 (90年度実績)



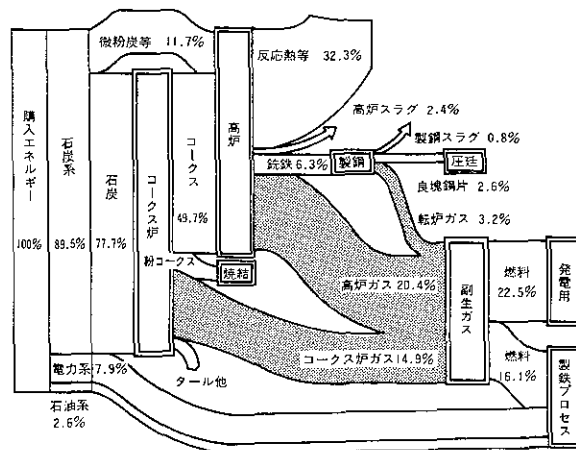
(2) 鉄鋼業のエネルギーの大部分は原料炭に依存している。92年の原料炭消費量は約6,000万トンである。

これらのすべてを、主として邦船をベースに輸入している。

ソース別には、オーストラリア2,900万トン(輸入量の49%)、カナダ1,400万トン(同23%)、米国800万トン(同14%)以下南ア、ロシア、中国と続いている。

(3) 鉄鋼業での使用エネルギーは石炭77%、石油7%、購入電力16%である。

【図2】 鉄鋼一貫製鉄所のエネルギーフロー例



製鉄業（高炉会社）についてみると、鉄鉄製造用に多量のコークスを使用するが、コークス製造の際に発生するコークス炉ガスをはじめとして、高炉ガス、転炉ガス等の副生ガスを回収し、圧延用の加熱炉発電

用の燃料として使用し、ほぼ自己完結型の製鉄所を形成している。

ちなみに、図2の鉄鋼一貫製鉄所のエネルギーフロー例では石炭系89.5%、電力系7.9%、石油系2.6%である。

2 省エネルギー対策の推進とその成果

(1) 1973年の第1次オイルショック以降、省エネルギー対策としては、あらゆる工程において、操業改善、設備対策が行われ、また排エネルギーの回収も並行して行われた結果、省エネルギー率は20%にも達した。

(図3参照)

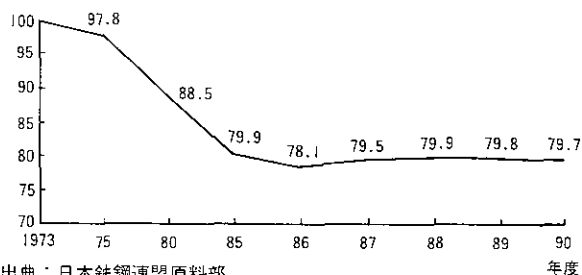
その中で、コークス乾式消火機(CDQ)、高炉炉頂圧回収設備(TRT)等の排エネルギー回収の進展は省エネルギーに大きく寄与し、排エネルギー回収による省エネルギー量は、全省エネルギー量の44%を占めており、排エネルギー回収にも全力を投入してきたところである。

(2) しかしながら、近年のエネルギー消費原単位は表面処理鋼板等の鉄鋼製品の高級化、

多品種小ロット化の進展、作業環境改善のための環境対策、そして労働時間短縮や人手不足への対応としての機械化、自動化、省力化に伴う増エネルギー要素を省エネルギー対策が相殺する状況で横這い傾向が続いている。

さらに、昨年来の大幅な減産により、原単位は大幅に増加している。

【図3】 粗鋼トン当たりエネルギー消費原単位推移



3 資源の有効利用とリサイクル

(1) 鉄スクラップ

鉄鋼業では、製鋼原料の約35%、年間4,500万トンの鉄スクラップを消費するリサイクル産業である。

鉄鋼製造プロセスには、鉄鉱石を原料として高炉-転炉法で還元する方法と鉄スク

ラップを原料として利用する、主として電気炉による方法がある。

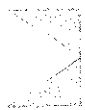
エネルギー消費の面からは鉄スクラップは、一度鉄鉱石を還元して鋼になったものであることから、再利用するにあたってのエネルギー消費量は、鉄鉱石を鋼にする場

合に比較して1/3程度であり、鉄スクラップの有効利用は省エネルギーに寄与することになる。例えば、スチール缶のリサイクルについては、空缶処理対策協会を設立し、地方自治体と連携して、再資源化を進めている。92年の再資源化率は58%（主要国中最も高い水準）であり、再資源化率60%に向けて、さらに積極的に推進することとしている。

(2) 鉄鋼スラグ

鉄鋼スラグは年間約3,900万トン発生するが、90%以上を有効活用している。

このうち高炉スラグの約60%はセメント用（全セメントの約20%）であり、この高炉セメント使用による省エネルギー効果はセメント1トン当たり約40万kcal（約35%の省エネルギー）となる。



4 鉄鋼製品の高付加価値化による省エネルギー

鉄鋼製品の高付加価値化は、製造工程で増エネルギーをもたらした反面、利用面での省エネルギーに寄与している。

例えば、厚板の場合、船舶、構造物、橋梁、建築物などを中心に利用されているが、特に制御圧延（CR＝Controlled Rolling）および熱加工制御圧延（TMCP＝Thermo-Mechanical Control Process）は合金成分によらず、鋼組織の細粒化により、高強度・高靱性の高張力鋼を作り込む技術であり、この開発により、軽量化による省エネ、省資源、溶接施工合理化による

省力化により大型化、長大化、高層化の実現など、需要家側での大きなメリットをもたらしている。

また、表面処理鋼板の場合、自動車、電気製品、建材等を中心に急増したが、この使用により表面光沢の改善のみならず、耐久性向上による省資源、省エネに寄与してきた。

したがって、今後わが国の省エネルギーを効率的・効果的に推進するためには、メーカーとユーザー（+消費者）が一体となった省エネ・省資源活動の推進が必要である。



5 今後の対応方針

地球環境問題は国民一人一人の生活や社会の経済活動に起因しており、従来の公害問題とは次元を全く異にし、その解決にはグローバルな対応が必要である。

鉄鋼業としては、従来に増して、①自効努力による生産プロセスの省エネ・省資源等を推進するとともに、今後は②特に、省エネ・省資源

に資する素材の開発に努め、ユーザー・消費者と共同して環境調和型社会の実現に貢献していく必要がある。

③また、日本鉄鋼業の有する優れた省エネ環境対策技術を開発途上諸国へ積極的に移転し、地球規模での環境保全に協力していかなければならない。

話題を
追って

世界のコンテナ定期航路の現況 —共存共栄に向けての模索—

日本郵船調査部 西沢 彰
前調査一課長

はじめに

世界のコンテナ定期航路はその主要航路において、これまで幾多の再編劇が繰り返されてきた。1980年代後半から90年代初めにかけての太平洋航路、また欧州航路における新 ACE、新 TRIO グループの発足など枚挙にいとまがないくらいである。そして、この一連の流れは今や、グローバル・キャリア・サービスの実現を目指したメガ・キャリア同士の提携という大きなうねりを新たにもたらしめている。

今や寡占化直前へと突入したコンテナ定期航路について、同航路を取り巻く環境を見極めながら現況を概観してみることとしたい。

グローバル化への弾み

1993年4月、日本郵船、Hapag-Lloyd、Neptune Orient Line (NOL) の3社提携による日本・極東/北米/欧州航路サービスが開始された。これは日本郵船、NOL にとって念願の大西洋航路への進出であり、また Hapag にとっては7年ぶりの太平洋サービスへの復帰を意味する画期的な出来事であった。このように最近の定期航路の大きな潮流として、メガ・キャリア同士が提携関係を結ぶことによりグローバル・キャリア・サービスを実現するというグローバル志向が挙げられる。Maersk Line、P & O Containers、Sea-Land 3社は今までも広範に関係を

結んでいたが、今年になってから提携関係の層強化を狙って航路別提携から複数航路にまたがる提携関係の樹立、また Maersk の親会社 A. P. Moller 社による EAC の定期航路部門買収などグローバル体制の確立を目指して大掛かりな再編成が進められている。

このグローバル化志向の背景には、競争激化のコンテナ定期船業界にあって、各船社が生き残りを賭けて合理化努力とスケール・メリットをさらに追求することが求められたことに加え、寡占・集中が進む市場環境の中で単独で勝負するには大きなリスクを伴うとの認識が根底にある。さらに今や、世界各地に生産拠点をもちグローバル企業となった顧客側からの要請も、大きな要因の一つである。

表1は世界のフルコンテナ船運航船腹量の1980年と91年における上位15社ランキングである。これをみると、約10年を経て上位船社の顔ぶれが大幅に変わり、1991年にはアジア船社の躍進ぶりが特に目につく。1991年末時点での上位15社の占めるシェアは約60%であり、1980年のそれと比較すると約8ポイントの増加を示している。そしてこの上位15社の占有率は、その後の合従連衡を経てさらに大きくなりつつあることが推定され、今や世界の大手コンテナ船社は15~20社に絞られるという実質的な寡占状態に突

【表1】 フルコンテナ船運航船腹量上位15社

No.	1980年				1991年				
	運航船社	国	隻数	船腹量 (1000TEU)	運航船社	国	隻数	船腹量 (1000TEU)	
1	SEA-LAND	米 国	34	58	EVERGREEN	台 湾	47	115	
2	HAPAG	西 独	30	43	MAERSK	デンマーク	39	104	
3	MAERSK	デンマーク	24	34	SEA-LAND	米 国	44	95	
4	OCL	英 国	14	29	NYK	日 本	42	83	
5	OOCL	香 港	22	27	COSCO	中 国	52	69	
6	NYK	日 本	22	26	APL	米 国	25	61	
7	CGM	フ ラ ンス	20	24	MOL	日 本	27	60	
8	APL	米 国	15	21	OOCL	香 港	24	55	
9	EVERGREEN	台 湾	15	19	HAPAG	ド イ ツ	21	54	
10	W.WILHELMSSEN	ノルウェー	11	18	HANJIN	韓 国	24	53	
11	NEDLLOYD	オランダ	12	17	K LINE	日 本	22	53	
12	MOL	日 本	12	17	YANG MING	台 湾	20	49	
13	US LINE	米 国	20	16	P&OCL	英 国	19	44	
14	FARRELL LINES	米 国	12	14	NOL	シンガポール	20	40	
15	NOL	シルガポール	8	13	ZIM	イスラエル	26	40	
上位15カ国計			271	376(51.2)				452	975(59.3)
そ の 他			363	359(48.8)				518	670(40.7)
合 計			634	735(100.0)				970	1,645(100.0)

出所：日本郵船編「世界のコンテナ船隊および就航状況」

(注) 対象船舶は国際航路(除く域内航路)に就航している

積載能力150TEU以上で、3,000総トン以上のフルコンテナ船

入しているといえる。このような少数激戦の中で生存競争に勝ち抜くために、最近のグローバル化に弾みがついたといえるのではなからうか。

また最近の定期航路の大きな潮流として取り上げられるのは、航路安定化への積極的取り組みである。1988年の極東/北米航路における「太平洋航路協議協定(TPDA)」と、これに続く「太平洋航路安定化協定(TSA)」に端を発し、1992年には「アジア協議協定(IADA)」、「欧州航路安定化協定(EATA)」、「大西洋航路協定(TAA)」と続々と協定が成立するに至った。この一連の動きは、安定した定期航路サービスの提供には安定した秩序ある航路基盤が必要であるという認識から、同盟、盟外間の垣根を取り

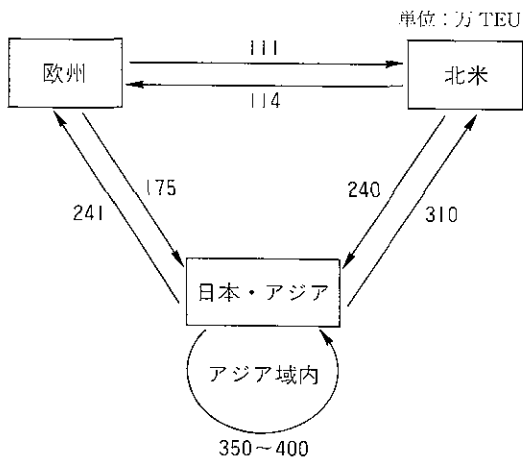
外し、船腹量の調整など話し合いによる新しい航路基盤作りを目指すものである。

コンテナ荷動量

——アジアの時代へ——

このように定航船社は再編成の渦中で大きく揺れ動いているが、ここでコンテナ荷動量の動向に目を転じてみよう。表2は北米、欧州、日本・アジアの三極を結ぶ世界の三大航路と、今や巨大市場にまで成長したアジア域内航路の荷動量(1992年)が示されている。この表から太平洋航路の荷動量が他の二大航路を大きく凌駕し、これにアジア域内航路の荷動量年間350~400万TEUを加えた汎太平洋地域は今や世界のコンテナ荷動きの中心的存在に位置することが見て

【表 2】世界の三大航路の荷動量（1992年）



とれる。

このコンテナ物流におけるアジアの台頭は表 3 の地域別港湾コンテナ取扱量からもはっきりしている。これによると、1991年の世界主要港湾のコンテナ取扱量合計は9,310万 TEUであり、このうち NIES、ASEAN に日本、中国を含めた極東全体では、実に世界の39%のシェアを占めている。1980年と比較すると、極東の取扱量は4倍増を示し、世界全体では2.5倍増にとどまっていることから、その躍進ぶりの顕著なことが分かる。

【表 3】 地域別港湾コンテナ取扱量

(単位：万TEU)

		1980年	1990年	1991年	1990/91 伸び率(%)	1980/91年間 平均伸び率(%)
北 米	米 国	862	1,525	1,573	3.0	5.6
	カ ナ ダ	79	151	141	- 7.2	5.4
	小 計	941(26%)	1,676(20%)	1,714(18%)	2.0	5.6
欧 州	E C 諸 国	1,065	1,990	2,072	4.6	6.2
	そ の 他	97	138	148	- 3.3	3.9
	小 計	1,162(31%)	2,128(26%)	2,220(24%)	4.0	6.1
極 東	日 本	332(9%)	796(9%)	862(9%)	9.8	9.1
	N I E S (韓国/台湾/香港/シン ガポール)	471(13%)	1,812(21%)	2,133(23%)	17.9	14.7
	A S E A N (タイ/マレーシア/イン ドネシア/フィリピン)	86(2%)	430(5%)	486(5%)	14.0	17.1
	そ の 他	6(1%)	157(1%)	151(2%)	32.5	34.1
	小 計	895(25%)	3,195(37%)	3,632(39%)	15.8	13.6
太 洋 州		162	222	227	2.3	3.1
中 南 米	プ エ ル ト リ コ	85	138	162	17.4	6.0
	そ の 他	69	204	207	6.2	10.5
	小 計	154	342	369	10.8	8.3
ア ジ ア		24	166	182	1.7	20.2
中 近 東		198	409	537	37.7	9.5
ア フ リ カ		103	148	158	23.4	4.0
そ の 他		44	274	271	23.2	18.0
合 計		3,683(100%)	8,560(100%)	9,310(100%)	10.5	8.8

出所：C. I. Yearbook 1982, 1993

コンテナ船船腹量

——ラッシュする大型新造船——

次にコンテナ船船腹量の動向を見てみよう。1991年末時点の世界の遠洋外航フルコンテナ船船腹量（対象船は3,000%以上で積載能力150TEU以上、ただし域内航路投入船は除く）は、970隻、164万5,000TEUであり、前年比では7.7%増となっている（表1参照）。1992年に竣工した新造船と今年4月までに契約が確定し、1993年以降に引き渡し予定の新造船船腹量（推定）をとりまとめたのが表4である。これから分かることは、1992～94年にかけて毎年新たに市場へ参入する船腹量が13～15万TEUと高水準に推移し、しかもこの数字は過去に例を見ないスケールであるということである。すなわち1992年末の船腹量は178万TEU（前年比8.2%増）と推定され、さらに1993～95年間に新たに約30万TEUもの船腹量が市場に加わることになる。これは実に1992年末の船腹量の約17%に相当するものである。

このような新造船竣工ラッシュから懸念されるのは、船腹過剰の深刻化である。もちろん、アジアを中心とするコンテナの荷動きがさらに勢いを増し、船腹量の増加に匹敵する荷動量の

【表4】 竣工予定年別新造船コンテナ船腹量

竣工年	隻数	TEU
1992	42	135,356
1993	43	129,453
1994	46	150,715
1995	6	24,100
小計	95	304,268
合計	137	439,624

注：対象船は1,500TEU型以上

増加が期待できれば、この問題も杞憂に終わるわけだが、現状ですらかなりのインバランスがあるだけに、船腹過剰が深刻化する懸念は深まるといわざるを得ない。

コンテナ船経営

——望まれる適正運賃の確保——

以上のようなコンテナ定期航路を取り巻く環境のもと、コンテナ船経営の現状はどうか。まず三大航路における船腹量の利用率、すなわち消席率の実態を見てみると大体次のような推計数値ではないかと推定される。

航路	西航	東航
太平洋	70-75%	70-80%
日本・アジア/欧州	75-85%	60-70%
大西洋	60-65%	75-80%

この数値からして既にかかなりのインバランス状態といえるが、季節的なピーク需要時期に対応するための供給余力がある程度必要なこと、また航路安定化協定を通じ船腹量の凍結も一部実行に移されている点も考慮すると、深刻な問題は次に述べる運賃率の低落傾向であろう。

一つの具体例として日本/米国西岸向けの電気製品の運賃率の推移を見てみる（表5参照）。日本のフルコンテナ・サービスが太平洋航路で実質的に開始された1968年からもはや25年が経過したが、驚くべきことはこの期間における荷動量の大幅な伸びとは裏腹に、円建てベースの運賃が実に25年前の半分以下に落ち込んでしまったことである。もちろん、この期間にはプラザ合意以降の大幅な円高現象があり、それが最大の要因なのは一目瞭然である。しかし、ドル建てをベースでも、運賃が25年前と比べ約47%のアップ率に止まり、1968年を100としたC.

【表5】 日本/米国西岸電気製品運賃推移

年 月	オール・イン・レート/40'	換算レート	円 価	C. P. I. (1968=100)	
1968年 1月	\$ 1,962 (100)	¥360.00	¥706,320 (100)	(日本) 100	(米国) 100
1980年 3月	\$ 2,658 (135)	¥249.70	¥663,703 (94)	268	237
1990年 5月	\$ 2,548 (130)	¥159.30	¥405,896 (57)	328	375
1993年 4月	\$ 2,880 (147)	¥116.30	¥334,944 (47)	*344	*403

※ 1992年数値

P. I. 指数との比較において、その隔差は歴然たるものがある。やはりこれではいくら荷動量が伸びても、適正な運賃が確保されなければコンテナ船経営に明るい未来は期待できないといえるのではなからうか。何をもって適正とするかはいろいろ議論の余地があると思うが、できるだけ早い機会に常識な線で健全化に向かうことが望まれる次第である。

重くのしかかる急伸円高

このような状況の下、急激な円高という新たな難題がコンテナ船経営に重くのしかかってきた。円相場はこの2月以降、日本の大幅貿易黒字を背景に急速に円高が進み日本海運を直撃している。ドル建て運賃がベースである定期航路に与える影響は特に大きく、為替が10円上がると定期航路全体で40～50億円の損失が発生するといわれている。またこの円建て運賃収入の減少に加え、電気、自動車、機械などの輸出産業の輸出量が減り、荷動量が減少することも大きな痛手となる。円高対策としては、既に保有船の海外置籍化、混乗船員の推進などによるドル・コスト化を実行してきたが、さらにこれを推進する他、企業のリストラを含め長期対策を多面的に検討する必要に迫られている。ここへ来ての急激な円高は海運企業収益に深刻な影響を及ぼしており、海運界全体としてのさらなる基

盤強化策が急務とされる。

おわりに

定期航路はその公共的使命として、世界貿易の促進のために安定した輸送手段の提供がある。そのためには、まず安定した秩序ある航路基盤が必要であり、既にいくつかの航路において安定化協定が生まれ、そのもとの話し合いが進められている。また、顧客の高度化したニーズに応じて常に信頼できるサービスを提供するには、船社としてもサービスの再投資を可能にするそれなりの収益をあげる責務を負っているともいえよう。それには、自らにあっては引き続きコスト削減による競争力向上を図ると同時に、高度なサービス提供に見合う適正運賃を確保することが必須と考える。

このように船社間にあっては航路安定化に向けてのなお一層の進展、一方、対顧客関係にあっては良質サービスの提供と適正運賃の確保というように、コンテナ定期船海運は今や話し合いによる共存共栄への模索を積極的に進める時機が到来したといえるのではなからうか。激動する国際情勢の中にあって、コンテナ定期船海運もその時代の変化、ニーズに柔軟かつ即座に対応できるよう戦略的に変革を遂げていくことが、これからの課題であり、サバイバルの道と考えるのである。

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様
2. 第104・105・106回船員制度近代化委員会の審議様様
3. 20条問題小委員会の審議様様

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様

1993年4月19日より3週間にわたり、ジュネーブ欧州国連本部において国連（UN/UNCTAD）、国際海事機関（IMO）共催によって題記外交会議が開催され、船舶先取特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。

以下は、その会議の様様と同条約内容の主要点をまとめたものである。

(1) 会議の背景

① 船舶（あるいは海事）先取特権の制度は、船舶の航海上生ずる一定の債権については、他のすべての債権に優先して、その弁済を確保しようとする制度で、船舶とその属具を目的物とする。この制度によって、船舶の寄港地の債権者は、安心して本船との取り引きが可能となり、その意味で、これは、本船の航海活動を背後で支援、促進している制度といえる。

一方、船舶抵当権は、金融機関が船舶に設定する抵当権であり、同じく、船舶とその属具を目的物とする。いうまでもなくこの制度は、船舶の建造、購入のための資金調達を容

易にする制度の一つである。

船舶先取特権と船舶抵当権が競合する形で現出するケースとして、最も典型的な例は、船主が倒産した場合である。この場合、抵当権者は当然、抵当権の実行を行おうとするが、それに対して、先取特権を有する債権者が名乗り出れば、先取特権の方が優位に扱われる。もちろん、抵当権者のほうも、しかるべき程度に保護されるべきが当然であり、両債権者の扱いについて、法律上の厳正な規定が必要とされるゆえんである。

② わが国の法律では、現在、両者については、船舶（とその属具）を担保とする債権（者）の問題として、商法第4編「海商」第7章に規定されている。

他方、両者に関する国際条約としては、既に1926年と1967年の2条約が成立、発効しているが、いずれも加盟国が少なく（ちなみに、後者はデンマーク、ノルウェー、スウェーデン、フィンランド、シリア、モロッコが加盟）日本その他の主な先進国は加入していない。加盟国が少ない理由は、条約と各国国内法との整合性を得ることがむづかしいためと言わ

れており、わが国が加入していないのも、この理由による。

③ このように、現行2条約が実効性を欠いているため、約10年前から、UNCTADとIMOに両条約を再検討すべしとする機運が生まれ、これを受けて、1985年、万国海法会は、1967年条約の改正案（リスボン草案と呼ばれる）を作成した。翌1986年 UNCTAD/IMOの呼びかけで、専門家会合が招集され、途上国から「船舶融資をより容易にし、途上国商船隊を充実させるために、新しい条約を作るべきである」との主張がなされた。

もちろん、当初の大方の意見は現行制度で問題はなく、新条約は不要との考え方であったが、第2回専門家会合で、事務局より万国海法会による改正案を下敷きにした新条約案と見られるものが提示され、同会合も含めて、3年間に計6回の専門家会合を開いた結果、1989年に新条約案が決定されるに至った。今回の外交会議は、この新条約案の審議と採択を行うため UNCTADとIMO共催の下に開催されたものである。

④ 上記のとおり、新条約について、途上国ないし UNCTAD事務局が提示した基本的なコンセプトは、「途上国の商船隊を拡充するため、船舶融資をより容易にすること。従って、船舶抵当権に優位する船舶先取特権は、これを極力少なくすること」という点にあったが、そもそも先取特権の存在が直接的に船舶融資の障害になっているかという点、必ずしもそうとはいえ、専門家会合を重ねるうちに、各国の関心は当然に、いかにより望ましい条

約を作るか、具体的にはいかに各国の国内法と新条約内容との整合性を図るか、ということに向かったようである。

今回の外交会議に際しては、わが国代表は、これらの面を考慮して、「途上国商船隊拡充のため、船舶融資を容易にするという本条約の目的自体は支持するが、船舶先取特権および船舶抵当権の効力、実行手続き等については、各国間の差異が大きいため、各国に広く受け入れられるよう、できるだけ柔軟な規定とすることが重要である」という基本的な考え方をもって会議に臨んだ。

(2) 会期と参加者

外交会議は93年4月19日より5月6日まで行われ、55カ国にIMOアソシエイト・メンバーの香港、それに政府、民間の14団体が出席した。わが国の代表団構成は下記のとおりであった。

在ジュネーブ国際機関日本政府代表部公使
伊集院 明 夫
東京大学 法学部教授 江 頭 憲治郎
在ジュネーブ国際機関日本政府代表部一等書記官 大 沢 勉
在ジュネーブ国際機関日本政府代表部一等書記官 井 手 憲 文
法務省 民事局付検事 菊 池 洋 一
通商産業省 貿易局輸出課課長補佐
細 貝 重 喜
外務省 国際連合局経済課外務事務官
清 水 一 郎
大阪商船三井船舶 法務保険部長
吉 田 進

日本船主協会 常務理事業務部長

茅 田 俊 一

(3) 会議の審議過程

会議は、全代表が参加する本委員会 (Main Committee) を主要審議の場として設定し、議長にロシアの G. G. イワノフ氏を選んだ。ちなみに、同氏は専門家会合でも継続して議長をつとめている。本委員会は、第 1 週に条約案の一読 (first reading)、第 2 週に二読 (second reading) を行い、議長裁決で決定した条項については、これを逐次草稿委員会 (Drafting Committee) に送り、第 3 週後半に、本委員会に最終案が諮られ、最終日にこれが全体会議 (Plenary) に報告されて採択が行われた。

なお、本委員会以外に、特定事項については関係国間で時間外折衝が行われた。後述の条約第 6 条「その他の船舶先取特権」については、この形で審議された。

(4) 主な決定事項

① 今回採択された新条約は、主部 16 条より成るが、その核をなすのは、船舶先取特権の種類と順位を定めた第 4、5、6 条と思われるので、ここでは、主にその部分に限って、以下にその内容を略記する。

第 4 条 「船舶先取特権」

船舶先取特権として担保される債権を次のとおり定めた。

- a) 船員の給与。この場合、船員に代わって支払われるべき社会保険料も含む。
- b) 死亡、傷害関連の債権

c) 本船の救助報酬

d) 港、運河等水路の料金、水先料金

e) 本船の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、船客の動産の滅失、損傷は除く。

② ただし、上記 b)、e) の債権でも油、その他有害危険物質の運送から生じ、かつ、しかるべき国際条約あるいは国内法に基づいた補償が行われる場合は、船舶先取特権は付与されない。同じく放射性物質に起因する損害より生ずる債権についても、船舶先取特権は付与されない。

この第 4 条は、専門家会合で合意された内容とほとんど変わらないが、今回の会議では次の点を修正している。

- i) 救助に関する債権について、いわゆる特別報酬 (1989 年改正海難救助条約で認められた環境損害防止と軽減のための特別報酬) は、含まない旨を決定し、そのことをはっきりさせるため、「本船の救助報酬」に関する債権という表現を用いた。
- ii) 船舶先取特権が付与されないケースとして、有害危険物による損害についても、しかるべき条約で補償がなされる場合を加えることを決定し、これを明記した。将来の HNS 条約の成立を見越した修正といえる。未発効の条約を考慮した規定は好ましくないとの指摘もあったが、そのまま合意された。
- iii) その他、米国が共同海損分担金に関する

る債権に、オランダが難波物除去に関する債権に、それぞれ船舶先取特権を付与しよう求めたが、大方のサポートは得られなかった。日本は第4条a) 船員の給与の項で、社会保険料を除くよう主張したが（これは、わが国の国税徴収法第8条ですべての租税債権は、社会保険料債権に優先する、とされているため）、これもサポートがなかった。ICSは、船舶先取特権の範囲を極力狭めるよう主張し、第4条d) 水路の料金、水先料金も外すよう求めたが、サポートは得られなかった。

第5条 「船舶先取特権の優位性」

第4条に規定された船舶先取特権が、船舶抵当権（条約では Mortgages, Hypotheques, Registrable charges と表現されている）に優先することをうたい、これらの先取特権が、第4条に記載された順序で優先順位を持つことを規定している。

ただし「本船の救助報酬」に関する船舶先取特権は、いったんそれが実行された場合は、他の船舶先取特権に優先するとしている。しかし、その後に現出した船舶先取特権については、先の第4条の順位による。

第6条 「その他の船舶先取特権」

第4条で定めた船舶先取特権の他に、各国が国内法によって独自に船舶先取特権を決めることができる旨をうたい、これが第4条に列挙された先取特権および本条約で規定されている船舶抵当権に劣後する旨を規定している。

このように国内法で規定される船舶先取特権は、性格的には第4条のそれと同じであるが、その有効期間に、より厳しい制限が付された。すなわち、第4条の船舶先取特権の有効期間が1年間とされているのに対し、本第6条の国内船舶先取特権は、債権が生じてから6カ月間、または善意の売買船が行われてから60日間のうち、いずれか早い時点で消滅することとなっている。

この条項は米国とカナダが船用品補給に関する債権にも先取特権を与えるべしと主張したことに関連して議論された個所で、わが国も現行商法が船用品関連債権に船舶先取特権を認めているところから、船用品業者団体が通産省に強く働きかけた経緯もあり、審議の中では米国の主張に追従した。これに対し北欧勢は、国内法で船舶先取特権を設定する考えに反対し、両者の妥協を図るために、この場合の先取特権の存続期間を短くすることで調整が進み、議長裁定によって上記のとおり決定を見たもの。

③ 条約の主部以外の部分、いわゆる最終条項では発効要件が最重要項目であり、会議では「5カ国、10カ国、15カ国」の3案が主張された。結局、議長が各国にやや勝っていた10カ国案に賛同するよう促して、了解を取り付けた。

従って、条約は「10カ国加入後6カ月」で発効することが決まった。

④ 会議では、本条約の採択と同時に1952年船舶アレスト条約の再検討を開始すべしとする「決議」も採択された。

かねてより、IMO 法律委員会では本条約の帰すうを待って、船舶アレスト条約再検討に入るべしとする考え方が合意されていたが、今回、「決議」の形で UNCTAD/IMO 共催で同条約見直しに関する専門家会合を開催することが確認されたもの。なお、専門家会合の時期については明示されていないが、現在の IMO 法律委員会の作業予定よりみて来年以降のことになると思われる。

⑤ 最終日 5 月 6 日の全体会議では、本委員会議長イワノフ氏の報告をコンセンサスで受け入れる形で、新条約と「決議」が採択され、IMO 事務局長と各国の早期批准をうながす UNCTAD 事務局長のあいさつをもって、外交会議は幕を閉じた。

(5) 新条約の評価と今後

当面新条約に加入する国々は、スカンジナビ

ア 4 国、ドイツ、オランダ、カナダ、リベリア、アルゼンチン、アルジェリア、ナイジェリア、コートジボアール等と見られ、時間はかかるだろうが、いずれ新条約発効の運びとなろう。そもそも、途上国を意識して作られた条約だけに、より長期的に上記以外の途上国の加入も十分考えられよう。また、これを機に各途上国での法律が整備される期待も持てよう。

いずれにせよ、船舶先取特権と船舶抵当権に関して、国際的により広く受け入れられる体系ができることになり、このことはわが国商船の運航にとっても好ましいことと言える。

ただ、わが国をはじめ、少なくとも英・米・仏に関していえば、新条約といえども、まだ国内法との整合性について問題を残しているようで、これらの国が早い時点で新条約に加入する可能性は少ないであろう。

2. 第104・105・106回船員制度近代化委員会の審議模様

第104回船員制度近代化委員会は、平成 5 年 3 月 25 日に開催され、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「今後の船員制度近代化のあり方（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。

その骨子は以下のとおりである。

1. 実験は、混乗により従来の近代化船と異なった配乗体制となるマルシップ混乗船方式の船舶に近代化制度の適用の促進を図る

ため、設備要件等の見直しを目的とする。

2. 実験船は、超省力化船（C 船- α の設備の船）と二種近代化船の設備を有する船舶（B 船および C 船）とし、隻数は 5 隻程度とする。

3. 実験船の日本人職員数は 6～7 名（%1 名に代えて k % 2 名を配乗する場合は 6～8 名）とする。日本人の総乗組員数は 8～9 名とする。

4. 実験船の配乗体制は、外国人職員の構成も含め実験船ごとに設定する。

5. 実験は、約1カ月程度の航海を標準とする実験期間を単位とし、2実験期間程度で評価が行えることを目的とする。
6. 実験は、平成5年秋ごろまでにとりまとめることを目標とする。
7. 実験船の募集の締め切り日は、平成5年4月末日とする。
8. 実験船は、平成5年7月末日までに実験に入ることをとする。

第105回委員会は、5月31日に開催され、以下について審議が行われた。

1. 第3次総合実験船によるP実験(GMDSS)のまとめについて

P実験(GMDSS)は、第3次総合実験船のうちGMDSSを導入した5隻の船舶において、新たな船舶通信体制における船内就労体制の見直しを目的として平成4年6月より実施されてきたが、今回「P実験(GMDSS)のまとめ」が提出され、これを承認した。

まとめの要旨は以下のとおりである。

通信長が%資格を活用し通信業務以外の作業に従事したことにより、他の運航要員の保守整備作業等へのかかわりが増加し、船内作業は効率よく遂行された。

また、制度導入により通信長の航海中の休日付与が可能になるなど、実験では順調な結果が得られ、通信長の%資格の活用について今後も継続するものとする。

2. 混乗近代化実験船の選定について

前回の委員会で決定された「混乗近代化実験船の募集」に基づき応募した8隻の船舶について審議し、全船を候補船として選定した。

(海運ニュース3 P.26 表2 参照)

第106回委員会は、6月22日に開催され、混乗近代化実験船8隻の実験実施方案を承認した。

実験は7月中旬から7月下旬にかけて順次スタートする。

3. 20条問題小委員会の審議模様

海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、6月14日、20条問題小委員会を開催し、表1のと

おり外航船7隻(新造船3隻、既存船4隻)のマルシップ混乗船について、配乗基準の特例措

【表1】新たなマルシップ混乗船

() 内は外国人職員

船名	会社名	船種(G/T)	配乗(外国人職員)	その他
沖の島丸	出光タンカー	タンカー (148,000)	邦9、比18 (3)	8月竣工予定
せとぶりっじ	川崎汽船	コンテナ (48,240)	邦9、比13 (1)	6月竣工予定
高峰丸	マリテック マネジメント	タンカー (55,000)	邦9、比15 (3)	9月竣工予定
コスモブチューン	ナビックスライン	タンカー (136,700)	邦9、比15 (2)	近代化C船
ふろんちあ丸	ナビックスライン	撒積 (113,340)	邦9、比13 (1)	近代化B船
高見丸	日鉄海運	撒積 (88,840)	邦9、比13 (1)	
大八州丸	旭海運	撒積 (77,730)	邦9、比13 (1)	近代化B船

【表2】混乗近代化船

船名	会社名	船種 (G/T)	日本人船員					外国人船員	その他
			職員(%)	K%	DPC	ICS	計		
田川丸	マリテック マネージメント	タンカー (133,940)	6 (1)		2	1	9	3	近代化B船
大鷹丸	ナビックスライン	撒積 (14,562)	6 (1)	2		1	9	1	〃
昭鵬丸	昭和海運	〃 (12,282)	6 (1)		2	1	9	3	〃
紀ノ川丸	第一中央汽船	〃 (15,004)	6 (1)	1		1	8	2	近代化C船
はきりずい はいちえい	日本汽船	自動車 (10,297)	6 (1又は3)		2	1	9	3	〃
えるべ	大阪商船三井船舶	コンテナ (34,421)	7 (2)			1	8	2	超省力化船
あかしぶりっじ	川崎汽船	〃 (30,596)	7 (2)			1	8	2	〃
三州丸	日本郵船	撒積 (9,487)	7 (2)			1	8	2	〃

置を承認した。

これにより、同小委員会が承認した新たなマルシップ混乗船の合計は、外航船101隻(新造船31隻、既存船70隻)となった。

また、マルシップ混乗近代化船の8隻についても表2のとおり配乗基準の特例措置を承認した。

(P.24 海運ニュース2参照)

第5回定期船海運に関する国際シンポジウムの開催

1993年6月14日～16日、ドイツ・ハンブルグで定期船海運に関する国際シンポジウムが開催された。同シンポジウムは今回で5回目を迎え、高橋宏日本郵船専務(現副

社長)をはじめ世界の海運関係者200名余の参加者があり、定期船海運を取り巻く現状と将来展望について討論を行った。(主要スピーカーの発言要旨は次号掲載予定)

第53回海の記念日

「海の記念日」の由来

昭和16年5月に次官会議によって決定された7月20日「海の記念日」は、当初、国民全般が海運の重要性を認識し、船員をはじめ海運関係者に国家的感謝の意を表す記念日として制定された。しかし、近年では海上交通、海上安全の確保、海洋の開発・利用と環境の保全等、海洋国家日本にとって海の果たす役割とその重要性について、広く一般国民に理解と認識を深めてもらう日となっている。

この「海の記念日」の由来は、明治天皇が明治9年、東北・北海道ご巡幸の帰途、灯台視察船明治丸で青森から函館を経て横浜にご安着された日（7月20日）にちなんだものである。軍艦以外の汽船で、当時の最優秀新造船であった明治丸をお召し船とされたことが、将来の海洋国家日本を予言するものとして、国の記念日とするにふさわしい日とされたわけである。

「海の旬間」

運輸省では、海洋・海事思想の普及を図り、海洋国家日本の発展に資するため、7月20日（海に記念日）から31日までを「海の旬間」と定め、全国で多彩な行事を展開している。この旬間中には、「海の記念日」記念式典、第8回海の祭典（メイン会場：小樽港）をはじめ海洋性レクリエーション等関係イベント、ボート天国、マリン・スポーツ大会、体験乗船、各種パレードおよ

びデモンストレーション等の行事が実施される。

「海の記念日」を中心とする当協会関係イベント

(1) 海のシンフォニーファミリーコンサート

日 時：7月18日（日）

会 場：NHKホール（東京・渋谷）

出演者：服部克久、ミルトン・クロッツ、
新日本フィルハーモニー交響楽団、
羽田健太郎、島田祐子、サーカス、
東京放送児童合唱団

後 援：運輸省、日本放送協会

(2) 海のうたコンサートおよび船のパネル展

日 時：7月19日（月）

場 所：JR新橋駅機関車前広場

無料プレゼント：花の種、船の絵葉書・ポ
スター・ウッドクラフト

(3) 「海の日」フェステバル'93

日 時：7月20日（火）

場 所：東京港・晴海客船埠頭およびター
ミナル周辺

内 容：東京港ミニクルーズ（にっぽん丸、
威臨丸、ベイブリッジ）、客船・帆
船の一般公開（威臨丸、ふじ丸）、
ミニコンサート&ダンスショー、
その他（クイズ大会、フリーマー
ケット、バザール、フォトコンテ
スト、原料展示コーナー等）

後 援：運輸省、東京都

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 全日本海員組合

設立 昭和20年10月5日

沿革 大正10年5月7日に23船員団体が結集して、日本海員組合を創立。昭和15年9月、戦時統制の強まる中、解散のやむなきに至るも、敗戦後直ちに全船員を網羅する産業別単一組織として再建され、今日に至る。

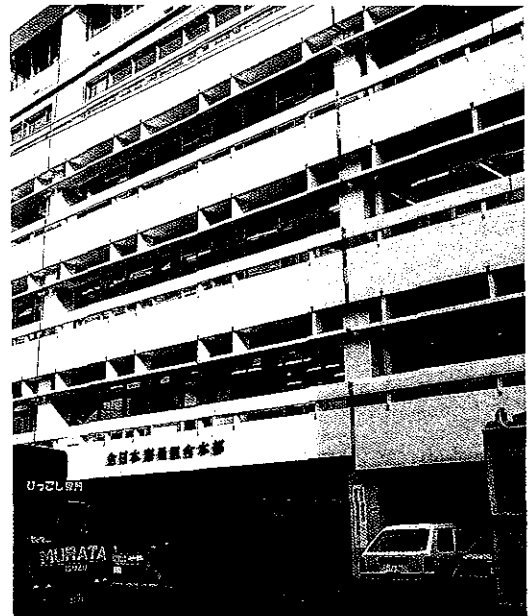
組合長 中西昭士郎

組合員 会社在籍組合員数55,955人。離職組合員数29,515人。(平成4年7月31日現在)

事務所 本部＝東京都港区六本木7-15-26
地方支部＝北海道(小樽)、東北(塩釜)、関東(東京)、関西(神戸)、中四国(広島)、九州関門(北九州)
支部＝29カ所
分室＝3カ所
連絡事務所＝11カ所

活動 組合員の生活と地位向上、海運、水産、港湾および関連諸産業の健全な発達の促進等を目的に、
①労働条件改善、雇用安定、権利擁

護②安全・福祉確立③文化・教育・技能向上④外部団体との連携⑤国際連帯等の活動を行っている。年1回開催の定期全国大会を最高議決機関とし、次級議決機関として全国評議会(四半期ごと開催)が設置されている。中央執行委員会は、全国大会または全国評議会が開かれている間を除き、組合の組織統制を行うとともに、各級議決機関決定の方針、諸規則の下に組合業務を執行する。



▲全日本海員組合本部

規模 年間55億円規模の予算を編成。

組織会社約1,600社

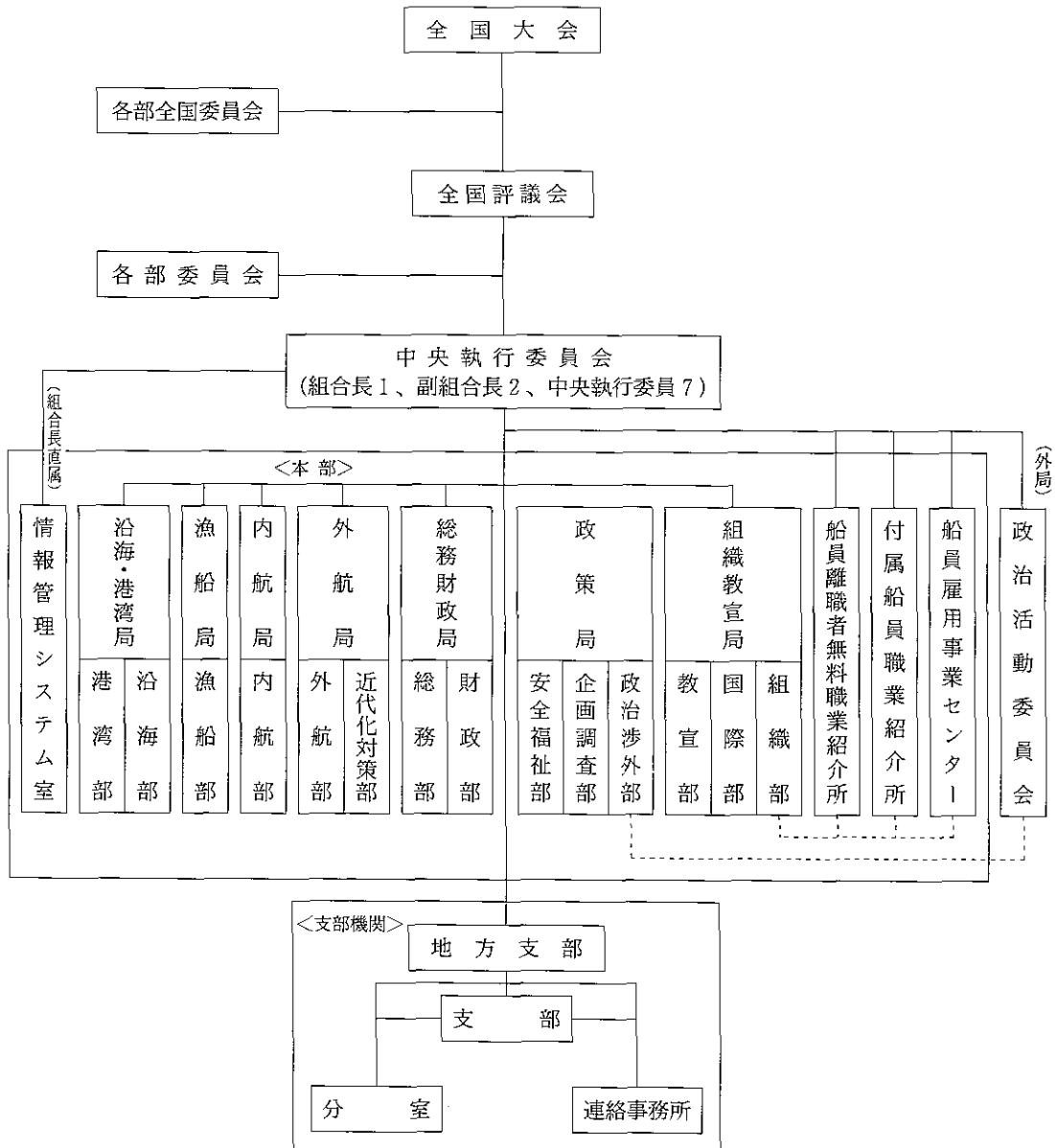
組織船舶約5,200隻

現状と将来 船員職業の魅力が失われ、若者の海
離れ、船員の高齢化および船員不足

が急速に進行しつつある。

海上労働の魅力回復、日本人船員の
保全・育成に向けた活動を一層強化
することとしている。

【図】 全日本海員組合の機構



「ポート」の意味は、 城壁の「門」だった。

「港」を表す英語には、「ポート(port)」とハーバー(harbour, harbor)」の2つがある。

ポートの語源は、ラテン語で門を意味するportaから来ており、portaの語源をさらにさかのぼれば、「運ぶ」の意味のportareにたどりつく。つまりポートには、国家や都市と外の世界との間で物を搬入したり搬出したりする場所、という意味がもともとあったわけで、現在でも、物資の輸送に関連する商業のための港といったニュアンスが強い。

一方、ハーバーの語源は、古代英語の「軍隊

(here) + 「かくまう(berge)」で、外海から遮蔽され、船が安全に停泊できる場所を表す。つまり、本来「避難のための港」といった意味が強かった言葉だ。

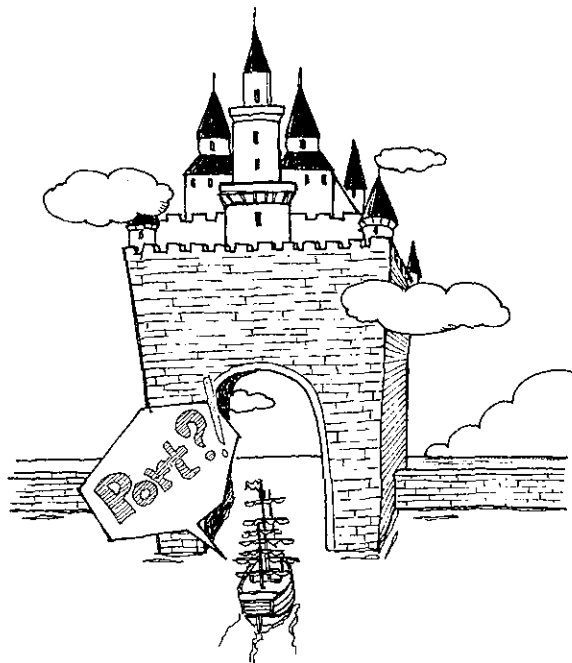
こうしたニュアンスの違いから、現在でも、主に商船や貨物の輸送に関連した分野でポートが使われ、港湾関係の分野でハーバーが使われることが多いようだ。

例えば、ポートの場合、port of registry (船籍港)、port mark (貨物の仕向地マーク)、port of departur (発航港)、port charge (港費) などがあり、ハーバーでは、harbour master (港長)、harbour limit (港域)、harbour regulation (港則)、harbour light (港口灯台) などがある。日本語の「港湾」を英訳する場合は、一般に「port and harbour」が用いられている。

動力なしで船を26m持ちあげる 巧妙な「水の階段」、パナマ運河。

パナマ運河は、海拔約26mの人造湖であるガツン湖を頂点に、太平洋側、大西洋側を、それぞれ4カ所のロック(閘門)で仕切られた「水の階段」でつなぐ、全長93kmの閘門式運河だ。

閘門式運河とは、前後をロックで仕切られた水路の水位を上下させ、次の水路の水位と一致したところで水門を開け船を前進させる、ということを繰り返して、船を「山越えさせる」運河の方式だが、水路の水位を変えるために動力によるポンプなどは一切使っていない点がパナマ運河の特徴でもある。



無断転載を禁じます。社団法人 日本船主協会©

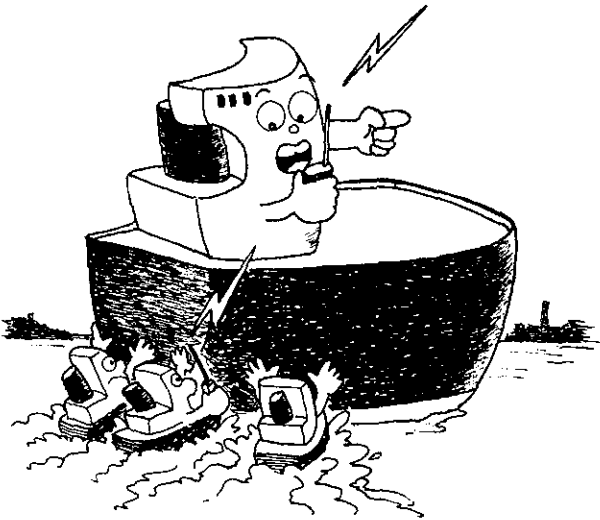
その原理を説明するところなる。ロックとロックに挟まれた水路を、便宜上「水槽」と呼ぶ。下りの場合、まず最上部の水槽に、運河の頂上にあるガツン湖の水を流しこむ。すると水槽の水位はガツン湖と同じになる。ここでロックを開け、船がガツン湖から水槽内に入ったところでロックを閉める。今度は、いま船がいる水槽の水を、やはりロックで仕切られた次の水槽に落としてゆき、二つの水槽の水位が一致したところで、ロックを開け船を通す。あとは同じことのくり返し。上りの場合も船の進行方向が逆になるだけだ。

つまり、ここではガツン湖の湖水の重力だけですべてが行われているのである。ガツン湖から階段上に落ちてきた水は最後には海に流れてしまうが、ガツン湖には、周囲の山々から絶えず新しい水が供給され、水位は常に一定に保たれる。流出する水量と補給される水量のバランスを考えつくした、じつに巧妙な設計だ。

この素晴らしい水の階段を通して、今日も米国南部の港から日本へ、膨大な小麦やトウモロコシが運ばれてきている。

港の中ではタグボートが大型船のエンジンや舵代わり。

広い海の上なら、どこへでも自由に航行できる船も、狭い港の中となるとそうはいかない。貨物船など大型船の場合、停止しようとしてエンジンを止めたり後進に切り替えたりしても、止まるまでかなりの距離を進んでしまうし、低速では舵の効きも非常に悪くなるからだ。そこで大型船



の港内での操船は、タグボート（曳船）の力を借りて行なうことになる。

タグボートには外洋曳船用のオーシャンタグや沿岸用のコースティングタグもあるが、港内で使われるのはハーバータグと呼ばれるもの。2,500~3,000馬力のエンジンを積んだタグボート数隻が、本船ブリッジからの指示で船を押ししたり引いたりして、前進、後進、横移動など、入港から着岸までの本船の動きをコントロールする。つまり港内では、タグボートが、船舶のエンジンや舵の代わりというわけだ。

ハーバータグの多くは、船舶火災のための消火装置を装備し、流出油防除のための処理剤散布やオイルフェンス展開の機能を持つものもある。

200~300総トンの小型船ながら、わずか3~4隻で十数万重量トンの大型船も動かしてしまう文字通りの「縁の下の力持ち」の活躍が、貨物船や客船の安全な入出港を支えている。

London 発信

6月18日、ICSの海務委員会が開催されました。今回は5月に開催されたIMO海上安全委員会の報告と7月のIMO海洋環境保護委員会へ向けて船主側の対処方針を確認するものでした。

ICSの正式名称はINTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPINGで、日本では国際海運会議所と訳しています。各国の船協が会員で現在30カ国の船協がメンバーとなっておりますが、日本は有力メンバーの一つであり、特に最近韓国、インド、香港船協がいずれも財政難のため脱退してからはアジアを代表する唯一の船協として積極的に活動しています。1年前まではNYKの菅原元監査役が副議長を務めておられました。

ICSはインタータンコやBIMCOほど業界紙に登場することはありませんが、海運界においては船主側を代表する安全や海洋環境保護および法律問題の権威として広く認められており、とりわけIMOおよびUNCTADにおいてはその活動が高く評価されている団体です。ICSが編纂した“TANKER SAFETY GUIDE”や“BRIDGE PROCEDURE GUIDE”をはじめとする各種の刊行物は運航上重要な参考書として広く用いられております。これら参考書の編纂や各種会議の対処方針の決定等はICSの各種の委員会や作業部会で行われるのですが、近年各国の船協/船社とも技術・法律関係の専門家を削減しているため、いきおい作業の大半をICS事務局に頼らざるをえず、事務局の重要性は以前にもまして増えてきました。事務局員はパートタイマーも含めて総員7名で、ほとんどが英国船協の出身です。これを率いるのが事務局長のクリストファ・ホロックス氏(通

称クリス)です。ICSが評価されているのは彼の力量に負うところが多分にあると思われます。

今年49歳になるクリスは現在スウェーデンにある世界海事大学の非常勤講師を務める他、各種のセミナーで講演する等広く業界に名の知れた人物ですが、元々は海運の出身ではありません。オックスフォードで英語、それも主として中世英文学を専攻し、一時期フィンランドで英語の教師をしていたこともあるそうです。どのようなきっかけで海運とかかわるようになったかは聞いておりませんが、英国船協をスタートして以来16年、安全、環境、労働問題そして法律問題と幅広く手掛け、各分野に深い知識をもっています。かつてアメリカのレーガン大統領はGREAT COMMUNICATORと自称したと聞いておりますが、彼はEXCELLENT COMMUNICATORとしてメンバーから尊敬されています。

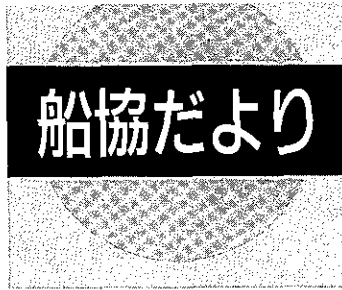
よく響くバリトンで癖のないアクセントの英語は分かりやすくその内容も簡潔かつ明瞭でわれわれ外国人には大変助かります。彼の書く議事録は、議論の錯綜した事柄でも平易に分析し論理的・合理的な文章に仕上がり、また文章を書くのもきわめて早く、夜食事を共にすると、翌日には流麗なHANDWRITINGの礼状が届くのには驚かされました。彼の仕事ぶりをみていますと英国における良質の教育成果の一端に触れる思いがします。

英国海運の衰退がいわれて久しくなりますが、本業は振るわなくても、クリスのような人材がまだまだいるかぎり、海運および海運情報の中心地としての英国の地位は当分揺るがないように思われます。

海運日誌

6月

- 1日 わが国「国際海上物品運送法の一部を改正する法律」(1992年5月28日成立)が施行され、船荷証券(B/L)の主要条項の世界的な統一を目的とするヘーグルールの一部を、最近の経済情勢や運送技術に対応して改正したウィスビールール及び1979年議定書がわが国に発効した。
- 3日 運輸省の発表によると、5月24日から28日までロンドンで開催されたIMO(国際海事機関)の第62回MSC(海上安全委員会)において、船舶の運航管理体制の確立を目指した国際安全管理コード(ISMコード)が策定され、これをSOLAS条約の改正により強化することで基本合意に達した。
- 8日 93年度の補正予算が成立し、船舶整備公団関連は200億円となった。これにより、今年度の公団事業費は、当初予算と比べ24%増の1,029億円となった。
- 11日 運輸省は、社団法人港湾物流情報システム協会(会長:木島隆一内外日東会長)の設立を許可した。EDI化など港湾における物流の効率化を図るための情報システム(SHIPNETS)に関する調査、研究、普及等を行う。
- 14日 海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、20条問題小委員会を開催し、外航船7隻のマルシップ混乗船の配乗基準の特例措置を承認した。(P.25 海運ニュース3参照)
- 16日 当協会は、第46回通常総会を開催し、新会長に轉法輪奏・大阪商船三井船舶社長を選任した。(P.1 特別欄参照)
- 17日 輸入貨物輸送協議会は、第32回通常総会を開催し、新会長に根本二郎・日本郵船社長および副会長に石井和夫・ナビックスライン社長を選任するとともに、92年度の輸入貨物輸送実績(主要8品目)を発表した。それによると、ドライ貨物7品目の合計輸送量は2億6,037万トン(前年度比4.0%減)、タンカー貨物の輸送量は1億4,426万トン(同比10.8%増)となり、ドライ貨物とタンカー貨物を合わせた総輸送量は、4億463万トン(同比0.8%増)となっている。
- ◎ 外航中小船主協会は、第35回定時総会を開催し、新会長に乾英文・乾汽船社長を選任した。
- 22日 船員制度近代化委員会は、第106回委員会を開催し、混乗近代化実験船8隻の実験実施方案を承認した。(P.24 海運ニュース2参照)
- 23日 日本内航海運組合連合会は、第28回通常総会を開催し、佐藤國吉会長の任期満了に伴い新会長に松本泰徳副会長を選任した。



陳情書・要望書等（6月）

宛 先：海上保安庁長官

件 名：電子海図の早期提供について（要望）

要 旨：海運界にとって、船舶航行の安全確保と海洋環境の保全を図りつつ運航能率を向上させることは重要な課題である。現在、検討・開発中の電子海図は、高い安全性・利便性を有し、海運界の課題解決のため大いに役立つものである。このため、その早期利用について当協会、日本内航海運組合総連合会、日本旅客船協会連名にて要望した。

海運関係の公布法令（6月）

- ④ 電波法の一部を改正する法律
(法律第71号、平成5年6月16日公布、平成6年4月1日から施行)
- ⑤ 電波法施行規則の一部を改正する省令
(郵政省令第32号、平成5年6月16日公布、即日施行)
- ⑥ 無線局免許手続き規則の一部を改正する省令
(郵政省令第33号、平成5年6月16日公布、即日施行)

- ⑦ 無線局（放送局を除く）の開設の根本的基準の一部を改正する省令
(郵政省令第34号、平成5年6月16日公布、即日施行)
- ⑧ 海難審判法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第17号、平成5年6月16日公布、即日施行)
- ⑨ 船員となろうとする者に関する国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第21号、平成5年6月28日公布、即日施行)

協会来訪

7月14日、ドイツ造船工業会 WERNER FANTE 会長が、来年開催予定のハンブルグ国際造船・海運見本市の協力要請を兼ね、当協会を表敬訪問。

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6月	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
5	26,848	19,124	7,723	5.6	8.2

通関統計より

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

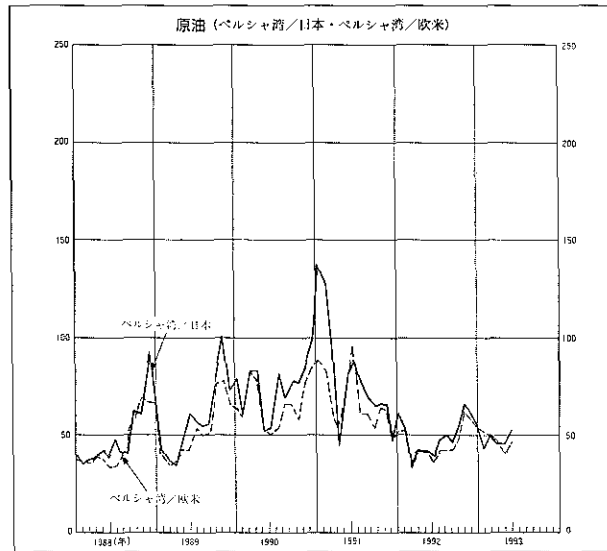
年月	年間平均	最高値	最安値
1980	226.45	203.00	262.50
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1992年7月	125.65	123.90	128.00
8	126.31	122.90	128.00
9	122.72	119.20	124.95
10	121.04	119.15	123.20
11	123.87	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
6	107.34	105.00	111.25

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 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
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
5	10,332	0	10,332	3,394	2,171	4,147	31	155	346	88	10,418	3,877

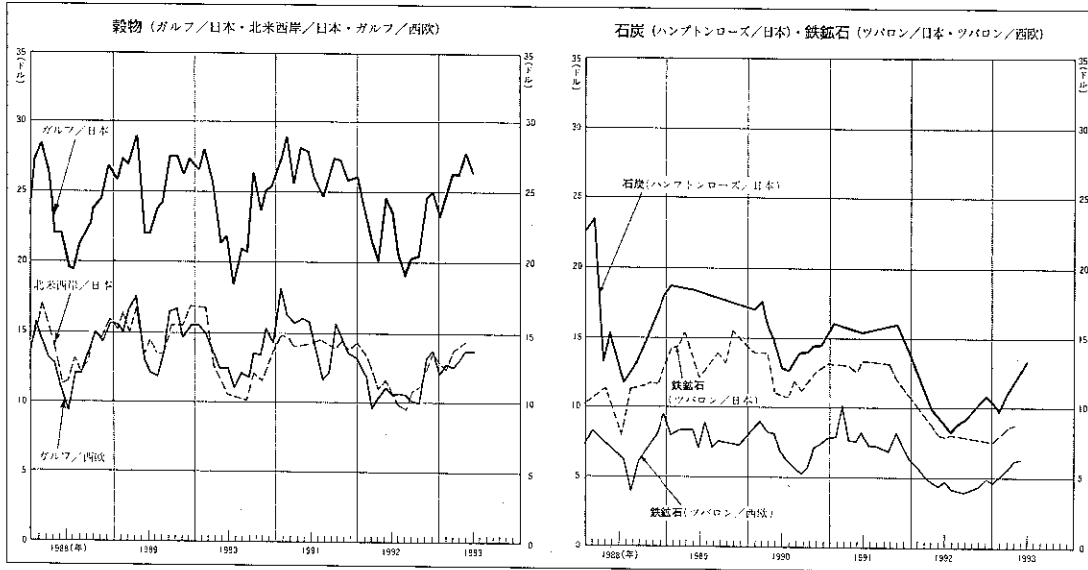
(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



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	53.00	38.00	90.00	69.50	38.00	32.00	48.50	36.00
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)

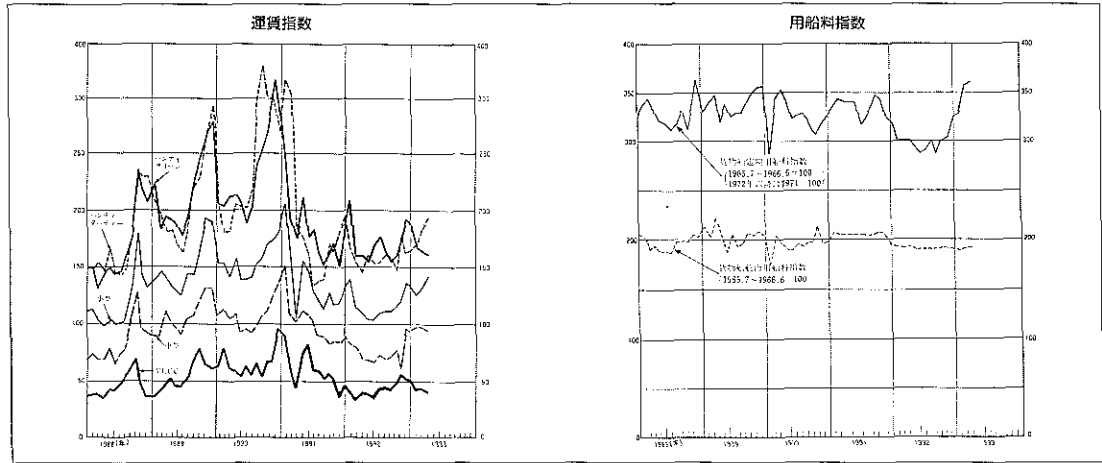
月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1992		1993		1992		1993		1992		1993	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	26.00	23.00	23.50	22.00	14.25	13.75	12.85	12.25	13.00	11.89	12.05	11.50
2	23.50	20.50	24.75	22.35	13.25	12.25	12.25	12.15	11.75	9.00	12.78	9.80
3	21.50	19.00	26.25	24.00	12.25	11.75	13.70		9.50	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	26.25	23.00					10.48	10.00	13.75	11.00
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 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	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			13.40		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												
12	11.50								4.30	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

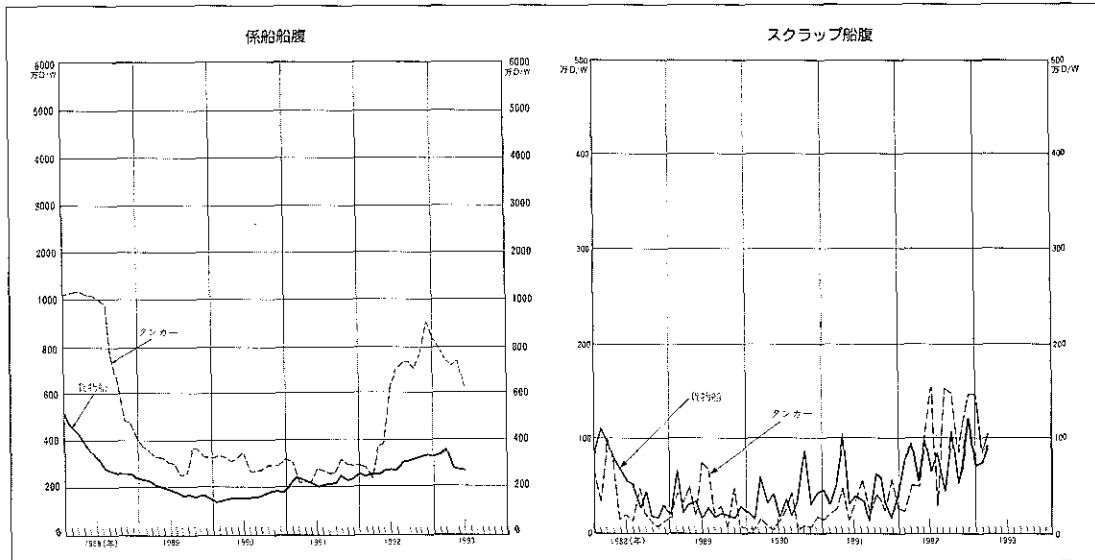
月次	タンカー運賃指数														
	1991					1992					1993				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	98.2	137.2	182.6	290.8	271.0	48.9	91.2	133.9	184.7	194.7	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6
2	93.3	151.0	205.8	250.2	337.3	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1	44.9	98.1	126.5	171.7	169.2
3	61.4	110.1	165.5	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	42.5	93.1	141.2	192.8	153.7
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・ニュース・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワ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	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	195.0	338.6	336.9	343.3	344.0	302.0	366.0
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・ニュース・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。



9. 係船舶艘量の推移

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	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	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	324	2,252	2,982	96	3,356	6,408
6	264	1,485	1,946	47	1,445	2,685	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180	317	2,232	2,954	93	3,179	6,054
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. スクラップ船艘量の推移

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	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	23	270	446	2	63	118	44	289	406	9	140	258	34	392	710	15	699	1,412
2	20	183	278	—	—	—	53	489	786	6	114	238	45	423	744	15	430	843
3	38	291	479	8	129	233	62	578	944	18	280	508	47	499	897	20	541	1,043
4	53	614	1,006	6	228	447	34	299	542	10	240	487						
5	39	187	276	11	62	103	44	587	980	18	503	1,010						
6	30	257	404	5	171	348	38	375	637	23	755	1,530						
7	22	216	341	5	275	536	29	491	859	8	167	298						
8	21	72	99	4	113	209	19	256	419	14	728	1,511						
9	53	259	610	8	336	401	40	634	1,055	15	678	1,435						
10	35	342	551	4	149	301	21	286	532	10	427	841						
11	26	213	321	8	138	236	32	401	691	11	578	1,196						
12	20	101	150	10	294	560	32	670	1,206	13	696	1,406						
計	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。

最近週末になると庭の草むしりに精出すことが多くなった。狭い庭ではあるが、夏にもなると雑草の成長が早く、しばらく放っておくとあっという間に嫌気がさすほどの繁殖の仕方である。そもそも草むしりを始めた動機は「週末家にいるならたまには家の仕事の手伝いでもしたら」との一声からであり、最初は嫌々ながらの作業であった。しかし面白いもので、回数を重ねるうちにだんだん草むしりに対する拒否反応もなくなり、逆に少しでも多く摘み取り、奇麗にしようとの意欲がわいてきた。そしてこのごろでは、草むしりから発展し、植木を移し替えたり、また近くの園芸屋にも顔を出し、季節の植木を買っては少しずつ増やしていくなど、庭いじりに興味が出てきた。新たな発見は、四季色とりどりの草花を何気なく見ただけで心が和むことである。

編集後記

ところで、最近読んだ本に岩波新書の「男の座標軸—企業から家庭・社会へ」(鹿嶋 敬著)がある。この本では、仕事中心の男の座標軸を家庭や地域などの「生活軸」の方向にどのように転換していけばいいのか、また国民としてゆとりと公平さを実感できる社会を構築するには、仕事軸と生活軸の位置づけをどうすればよいのか、と問題提起を行っている。そして、いまはやりの生活重視論も、国や企業から押しつけられたものではなく、自らがその必要性に気付いた時こそ本物になると述べている。現在、世界もそして日本も大きな時代の転換期を迎えており、国際社会にあっては新世界秩序体制、一方日本でも新たな社会・経済体

制の構築に向けての模索が進められている。このような時代の流れの中で、サラリーマンもいま新しい男性像の創造を求められていると、示唆を与えてくれている。

草むしりをきっかけとして始めた庭いじりの最中、ふと手を休めた時に思い浮かべたのが、この「男の座標軸」であった。自分は今、仕事軸と生活軸が直角に交差する座標軸の果たしてどのあたりに位置しているのだろうかと考えさせられたのであるが、なかなかその答えが出て来ず躊躇した覚えがある。この問題はわれわれにとって、これからを模索する上で興味ある課題を投げかけてくれていると思う。

日本郵船
前調査部調査一課長
西沢 彰

せんきょう 7月号 No. 396 (Vol. 34 No. 7)

発行◆平成5年7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：日本郵船株式会社 (英文名) Nippon Yusen Kabushiki Kaisha

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 根本二郎

本社所在地：東京都千代田区丸の内二丁目3番2号

資本金：75,381,484,611円

創立年月日：1885年9月29日

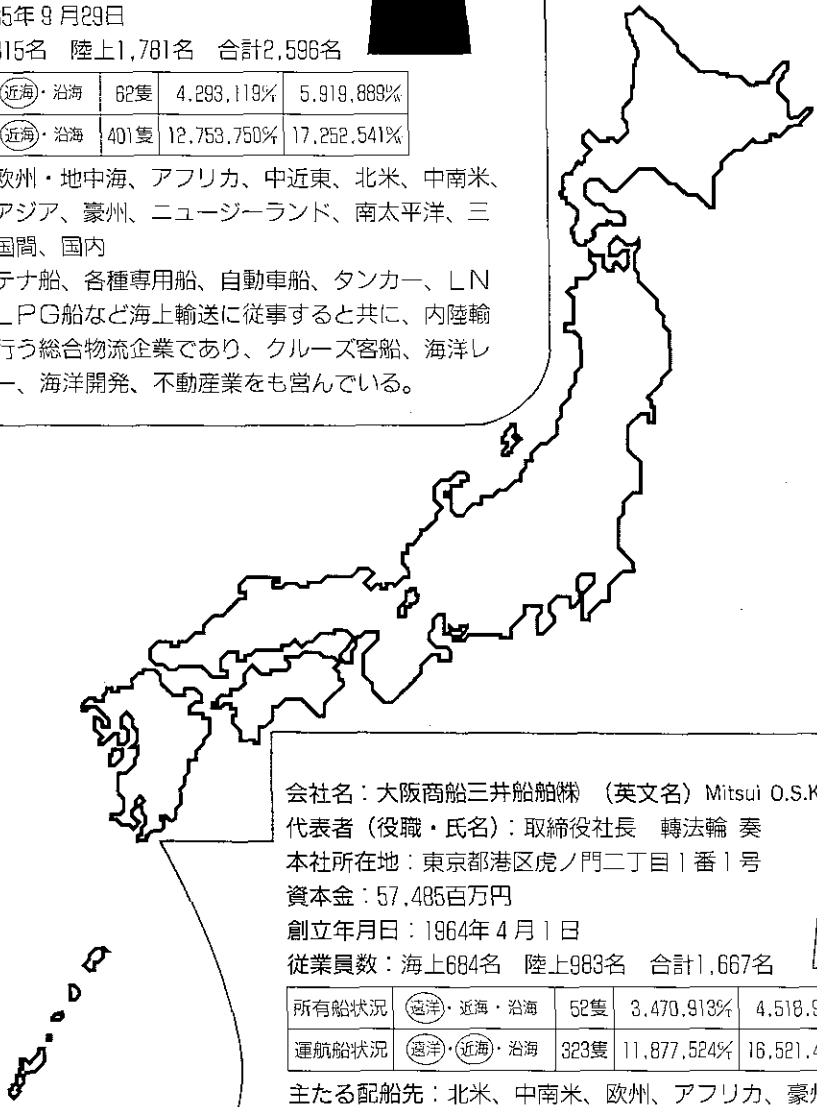
従業員数：海上815名 陸上1,781名 合計2,596名



所有船状況	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿	62隻	4,293,119%	5,919,889%
運航船状況	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿	401隻	12,753,750%	17,252,541%

主たる配船先：欧州・地中海、アフリカ、中近東、北米、中南米、アジア、豪州、ニュージーランド、南太平洋、三国間、国内

事業概要：コンテナ船、各種専用船、自動車船、タンカー、LNG・LPG船など海上輸送に従事すると共に、内陸輸送も行う総合物流企業であり、クルーズ客船、海洋レジャー、海洋開発、不動産業をも営んでいる。



会社名：大阪商船三井船舶株式会社 (英文名) Mitsui O.S.K. Lines Ltd.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 轉法輪 奏

本社所在地：東京都港区虎ノ門二丁目1番1号

資本金：57,485百万円

創立年月日：1964年4月1日

従業員数：海上684名 陸上983名 合計1,667名



所有船状況	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿	52隻	3,470,913%	4,518,916%
運航船状況	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿	323隻	11,877,524%	16,521,433%

主たる配船先：北米、中南米、欧州、アフリカ、豪州、アジア、中近東、三国間

事業概要：世界的規模においてコンテナ/在来定期船、不定期船、各種専用船および油送船による海上貨物輸送を行い、倉庫/ターミナルを統合し、総合物流サービスを提供する一方、客船事業にも積極的に取り組んでいる。



7月20日を国民の祝日「海の日」に。