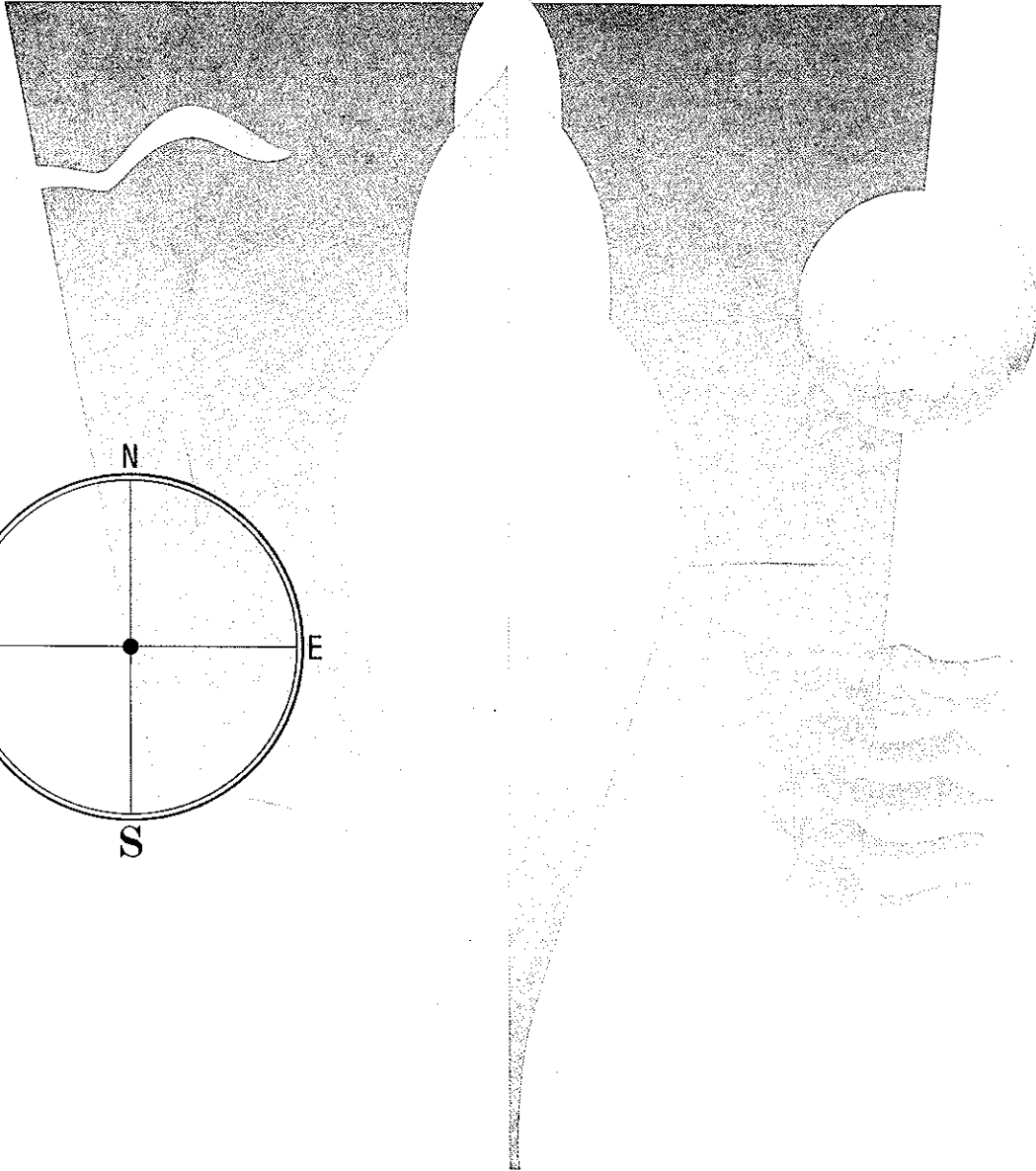


# せんきょう

1993



# 船協月報/1993年8月号 目次

## ◎巻頭言

衛星放送受信装置設置の効果と期待★日本船主協会常任理事  
佐藤国汽船取締役会長●佐藤國吉——1

## ◎ SHIPPING フラッシュ

1. 当協会役員の一部交替——2
2. OPA'90に関する油濁事故対応計画書——4  
— 確約書の提出期限迫る —

## ◎随想

海の記念日と海運危機管理★大阪商船三井船舶相談役●相浦紀一郎——6

## ◎特別欄

日本海運の現況 (要旨)——8

## ◎話題を追って

国際海事機関 (IMO) について★運輸省海上交通局  
外航課専門官●野口 修——15

## ◎特別欄

「海の記念日」イベント特集——19

◎ *Washington* 発便り——23

## ◎海運ニュース

1. 第5回定期船海運に関する国際シンポジウムの模様——24
2. 日本 (JAMECA) / マレーシア (MAJECA)——25  
経済協議会第16回合同会議の模様

◎ 業界団体を訪ねて—社団法人 日本海難防止協会———26

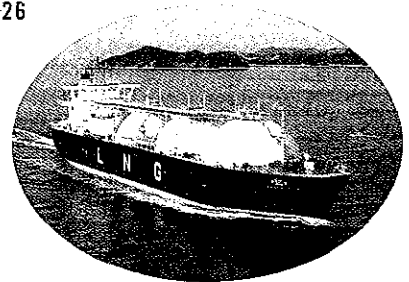
◎ 海運雑学ゼミナール★第40回——28

❖ 海運日誌★7月——31

❖ 船協だより★理事会の模様・海運関係の公布法令・その他——32

❖ 海運統計——35

❖ 編集後記——40

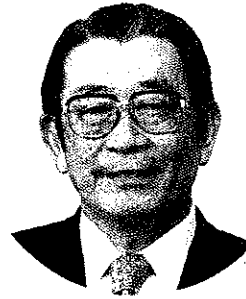


(LNG 船「エル・エヌ・ジー・フローラ」)

## 衛星放送受信装置 設置の効果と期待

日本船主協会常任理事  
佐藤国汽船取締役会長

佐藤 國吉



日本内航海運組合総連合会は先ごろ、内航船員居住設備改善基準に衛星放送受信装置の設置を加えました。

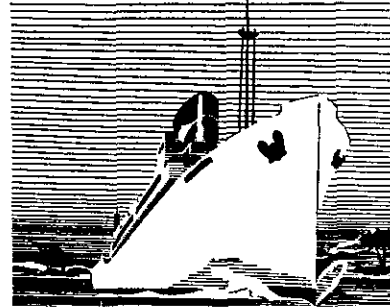
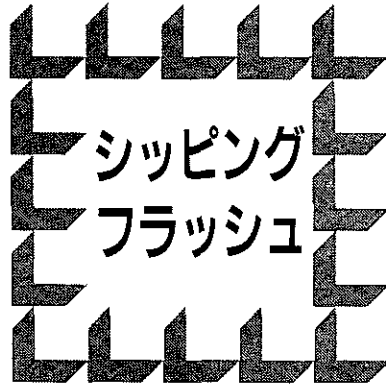
この基準は内航船員対策の一環として、船内居住環境の改善を目的に平成2年4月より適用実施されているもので、基準の設定に当たっては船舶整備公団の多大なご協力を得て、限られた居住スペースをいかに有効利用すれば、快適な船内生活がおくれるようになるかに重点を置きました。船員は、離家庭性という必然的な職場環境に置かれているだけに、私がかねがね快適な船内環境作りこそ、今後の若年労働力を確保する上でも大切であり、それがまた、内航海運を支える船員の方々の明日への活力を生みだし、安全で安定的な物資の輸送につながると考えてまいりました。

今回、衛星放送受信装置をこの基準に加えたのは、航海中でも船内で鮮明なテレビ画面が見られることで、とかく社会的情報から疎遠になりがちな船員の方々に身近な話題が与えられ、少しでも離家庭性の解消に役立てばと考えたからです。最近では、衛星放送の契約者が陸上において500万世帯を超え、この普

及がバラエティーに富んだ番組編成にもつながり、とりわけ電波障害の多い山間部などでは、衛星放送は欠かせない情報源ともなっているようです。船内で満足にテレビも見られない内航船舶は、設備的には近代化されながらも、生活的には非文化的といわれてもやむを得ないと思われま

す。また、衛星放送受信装置をこの基準に取り入れるに当たって、私は昨年6月から日本放送協会(NHK)と交渉し、総連合会を衛星放送受信料の多数契約一括支払い窓口とすることをもとに、船内でも容易に地域別の気象・海象情報が見られるような番組編成をお願いしたところ、早速ご快諾いただき、既にこの放映が開始されました。

衛星放送受信装置を取り付けた内航船舶からは、大変好評であるとの報告が届き、私は意を強くし、今後もより一層の船内環境の改善に取り組んでいきたいと思っています。これによって、内航船舶の安全性が向上するとともに、6万人の内航船員の方々の活力が増進されることは、内航海運にとって大きな効果をもたらすものと期待しています。



## 1. 当協会役員の一部交替

当協会の役員は、去る6月16日開催の第46回通常総会ならびに総会後に開催された臨時理事会で決定されたが、株主総会における社長交替等に伴い、7月28日の定例理事会で補欠選任を行った結果、次のとおりとなった。

なお、補欠選任された役員任期は、定款第16条第2項の規定により、平成7年6月開催予定の通常総会の日までとなる。

### (1) 会長・副会長

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	
〃	昭和海运 取締役社長	吉田耕三	
〃	乾汽船 取締役社長	乾英文	

副会長 外航労務協会 会長 今井恒嘉 (新任)

### (2) 常任理事

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	
昭和海运 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 取締役社長	野田進一郎	
新和海运 取締役社長	谷川明 (新任)	
第一中央汽船 取締役社長	五月女眞彦	
飯野海运 取締役社長	苅野照	

佐藤 国 汽 船 佐藤 國 吉  
 取 締 役 会 長

(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。)

(3) 理事・監事

理事 (35名)

日 本 郵 船 根 本 二 郎  
 取 締 役 社 船 長

新 和 海 運 谷 川 明  
 取 締 役 社 船 長 (新任)

共 榮 タ ン カ 一 中 辻 一 馬  
 取 締 役 社 船 長

太 平 洋 海 運 千 葉 博  
 取 締 役 社 船 長

八 馬 汽 船 藪 内 宏  
 取 締 役 社 船 長

近 海 郵 船 渡 辺 義 博  
 取 締 役 社 船 長

東 京 船 小 谷 猛 太 郎  
 取 締 役 社 船 長

反 田 産 業 汽 船 反 田 邦 彦  
 取 締 役 社 船 長

大 阪 商 船 三 井 船 轉 法 輪 奏  
 取 締 役 社 船 長

第 一 中 央 汽 船 五 月 女 眞 彦  
 取 締 役 社 船 長

国 際 マ リ ン ト ラ ン ス ポ ー ト 朝 倉 良 三  
 取 締 役 社 船 長

国 際 エ ン ー ジ ン 輸 送 小 林 義 久  
 取 締 役 社 船 長

商 船 三 井 客 船 船 長 船 長 船 長  
 取 締 役 社 船 長 船 長 船 長

乾 締 汽 船 乾 英 文  
 取 締 役 社 船 長

明 治 海 會 運 高 井 研 次  
 取 締 役 會 船 長

大 阪 船 船 三 浦 立 巳  
 取 締 役 社 船 長

川 崎 汽 船 南 雲 四 郎  
 取 締 役 社 船 長

飯 野 海 運 苅 野 照  
 取 締 役 社 船 長

太 洋 海 運 山 口 薫  
 取 締 役 社 船 長

日 本 汽 船 岡 稔  
 取 締 役 社 船 長

ナ ビ ッ ク ス ラ イ ン 石 井 和 夫  
 取 締 役 社 船 長

日 正 汽 船 宗 高 秀 直  
 取 締 役 社 船 長

雄 洋 海 運 金 子 健 忠  
 取 締 役 社 船 長

ジ ャ パ ン 近 海 平 賀 健 二 郎  
 取 締 役 社 船 長 (新任)

昭 和 海 運 吉 田 耕 三  
 取 締 役 社 船 長

日 之 出 汽 船 細 見 耕 一  
 取 締 役 社 船 長

佐 藤 國 汽 船 佐 藤 國 吉  
 取 締 役 會 船 長

大 代 表 取 締 汽 船 船 松 本 泰 德  
 取 締 役 社 船 長

田 淵 海 運 田 淵 雄 一 郎  
 取 締 役 社 船 長

東 京 タ ン カ 一 野 田 進 一 郎  
 取 締 役 社 船 長

出 光 タ ン カ 一 窪 田 雄 一 郎  
 取 締 役 社 船 長

セ ン コ 一 江 里 正 義  
 取 締 役 會 船 長

ニ ッ ス イ シ ッ ピ ン グ 河 西 邦 夫  
 取 締 役 社 船 長

堀 江 船 船 堀 江 隆 三  
 取 締 役 社 船 長

マ リ テ ッ ク マ ネ ー ジ メ ン ト 山 口 健  
 取 締 役 社 船 長

監事 (4名)

旭 海 運 齋 藤 登  
 取 締 役 社 船 長

玉 井 商 船 玉 井 新 吉  
 取 締 役 社 船 長

日 鉄 海 運 大 野 豊 彦  
 取 締 役 社 長

エム・オー・シー・ウェイブ 中 村 次 雄  
 取 締 役 社 長

(4) 委員長・部会長および特別委員長

【常設委員会委員長】

総務委員会 日 本 郵 船 根 本 二 郎  
 取 締 役 社 長

政策委員会 大 阪 商 船 三 井 船 舶 轉 法 輪 奏  
 取 締 役 社 長

広報委員会 川 崎 汽 船 南 雲 四 郎  
 取 締 役 社 長

財務委員会 川 崎 汽 船 南 雲 四 郎  
 取 締 役 社 長

保険委員会 新 和 海 運 谷 川 明  
 取 締 役 社 長 (新任)

業務委員会 昭 和 海 運 吉 田 耕 三  
 取 締 役 社 長

港湾委員会 ナビックスライン 石 井 和 夫  
 取 締 役 社 長

海務委員会 第 一 中 央 汽 船 五 月 女 眞 彦  
 取 締 役 社 長

工務委員会 飯 野 海 運 苅 野 照  
 取 締 役 社 長

労務委員会 昭 和 海 運 吉 田 耕 三  
 取 締 役 社 長

国際委員会 大 阪 商 船 三 井 船 舶 轉 法 輪 奏  
 取 締 役 社 長

調査統計委員会 東 京 タ ン カ ー 野 田 進 一 郎  
 取 締 役 社 長

【常設部会部会長】

タンカー部会 ナビックスライン 石 井 和 夫  
 取 締 役 社 長

オーナー部会 乾 汽 船 乾 英 文  
 取 締 役 社 長

近海内航部会 佐 藤 国 汽 船 佐 藤 國 吉  
 取 締 役 社 長

オペレーター部会 飯 野 海 運 苅 野 照  
 取 締 役 社 長

【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 轉 法 輪 奏  
 取 締 役 社 長

船員対策特別委員会 昭 和 海 運 吉 田 耕 三  
 取 締 役 社 長

## 2. OPA'90に関する油濁事故対応計画書 一 確約書の提出期限迫る一

米国政府は、本年8月18日以降、米国水域におけるタンカー等の運航を担保するため、運航者に対しコーストガードへ油濁対応計画書を提出し、その承認を受けることを義務付けた連邦規則“INTERIM FINAL RULE” 33CFR 155 1025(c)を去る2月5日付けで公示した。

コーストガードでは、提出された油濁対応計画書が3月12日の時点で5,300隻分、1,119通の膨大な数量に達し、審査作業が期日までに終了

できないことが判明したため、上記連邦規則33 CFR 155 1025(c)第2項に従い、8月18日以降引き続き油類の運送に従事する運航者にとっては、最悪の流出油を想定して、それに対応する油濁防除組織を明確にした確約書を8月6日までに提出し、承認を得よう求めることとした。

この措置をとることにより、コーストガードが油濁対応計画書の審査中でも今後2年間運航することが認められることとなる。

油濁防除組織を明確にするためには、油濁防除組織と契約を結ぶ、または8月18日までに契約を結ぶということを明記するという二通りの方法があり、いずれの方法でも特に問題はない。

油濁防除組織には、NRC(National Response Corporation)とMSRC(Marine Spill Response Corporation)の二大組織があり、その他に各地区清掃業者(Co-Operatives)がある。

契約に際しての注意事項としては、まずNRCは、契約内容は全面的にP&Iクラブが承認を与えているが、そのサービス範囲が東海岸に限られていること。

次にMSRCは、全米にサービス網を持っているが、1,200バーレル以下の流失油には対応しないこと。また、P&Iクラブがその契約約款(Funding & Gurantee Provision)において事故が発生した場合、当面の油除去等の清掃費用を見積もり、それを船主が48時間以内に払い込むか、またはP&Iクラブがそれを担保するという条項について、クラブとして難色を示していることがあるが、8月16日までには合意に至

るものと期待されている。

その他の約款については、クラブは問題なしと判断している。

MSRCと契約するには、上記諸点に留意し、まずMPA(Marine Prevension Association)のメンバーになり、MSRCの設備の使用を可能とする必要がある。

地区清掃業者は、コーストガードがその能力に応じて格付けをし、小規模流出に対するのをレベルAとし、大規模流出への対応をレベルEとしており、また、サービス対象地域も、川/運河区域、内陸/海岸区域、沿岸/外洋区域、五大湖区域に4分類されている。

油濁防除組織の選択に当たっては、本船の就航海域および積み荷ならびに運航形態を考慮し、海洋汚染災害が発生した場合において、船主のリスクを最大限に回避する能力と責任を有する油濁防除組織およびその組み合わせの決定が現時点では、船主にとって最も重要な作業となっている。

## 随想



# 海の記念日と 海運危機管理

大阪商船三井船舶相談役 ◆ 相浦紀一郎

海の記念日が来ると、昭和63年7月20日首相官邸でのパーティーを思い出します。イラン・イラク戦争中、イランの不法な船舶攻撃を受けながら、ペルシャ湾の油輸送に従事した船員の代表として37名の方々が夫人同伴で首相官邸に招かれ、その功績に対して当時の竹下総理から「全国民の名において」感謝の言葉を受けたのです。総理や石原運輸相を囲んでの記念撮影のうれしさに、興奮気味だった夫人たちの顔が今でも目に浮かんで来ます。

イ・イ戦争は昭和59年から63年まで約4年間にわたったのですが、この間イランはペルシャ湾内に入ったタンカー、貨物船に向かって無差別にミサイルおよび高速艇による機関砲の攻撃を加え、全世界の船舶で攻撃を受けた件数は407隻、死者333名、負傷者317名に及んだのであります。うち日本関係船舶は18隻、死者2名、負傷者19名でありました。

この期間、日本郵船の宮岡さんと私が船主協会会長を務めたのですが、日本の海運経営者はその配船につき苦渋に満ちた決断を迫られたのであります。運輸省、全日本海員組合、荷主と

は何回も打ち合わせを致しましたが、特に芝白金の外務省迎賓館で倉成外相と郵船小野会長、宮岡社長、私と4人で腹藏なく意見を交わしたことが忘れられません。私たちは次の二点を申し上げました。

1. 「政府が責任をとる」姿勢をはっきり打ち出してもらいたい。

「国として油はきちんと運んでもらいたいが、業界同士、労使同士でうまく話をつけてくれ」というような従来の行政指導的行き方では限界があります。国家として必要であると判断した場合、船を借り上げ、国の責任を明らかにして実際の運航業務は海運会社に任せればよい訳です。そして乗組員に対しては公務員に準じてその榮譽を守り、万一の場合の保障を確約し、企業に対しては戦争による損害、特別人件費、保険料の増額等はすべて国家負担とする訳です。

2. 次に自衛艦の危険地域への派遣であります。

太平洋戦争後のわれわれの不戦の誓いはだれもが忘れてはおりません。しかしながら、国民の生命と財産を守ることも、また国家として基本的使命でありましょう。私どもは自衛艦が傍



らにいてくれるだけでよいのです。いざという時に助けてもらえるし、不安な地域の情報もどんどんとれるでしょう。また自衛艦のいることで相手方攻撃も未然に防げるのではありませんか。「公海上の船舶は自国領土と見なす」という国際法上の解釈によれば、これに対する不法攻撃に対しては自衛の権利がある訳ですから、過剰な権利行使は論外ですが、自衛艦の派遣をお願い致します。

これに対する外相のお考えは、「現在イラン、イラク両国と国交が続いているのは西側諸国中では日本だけであり、イラン政府は日本船の安全について外交ルートを通じ日本政府に確約している。一部過激分子による船舶攻撃はイラン政府の方針ではない。多少の行き違いはあるかもしれないが、我慢をしてもらいたい。船舶攻撃に対する自衛権の存在は認めるとしても、自衛艦の海外派遣は憲法9条との絡みで全く考えられない」とのことで、船主協会としてもやむなくこれを了承し、対策として外交ルートでの折衝を強めていただくとともに、少しでも安全性を高めるために、ホルムズ海峡の入口で6～7隻の船団を組み、日の丸の旗を高く揚げ、そろそろとペルシャ湾内に入り原油の積み取りを実施したのであります。当時、丸腰で護衛もなく入湾することに誠にみじめな思いを深くし、夜中、早朝、電話のたびごとに「もしや」の感を抱いたことを覚えております。

イ・イ戦争の後、湾岸戦争、ソ連邦の崩壊、民族紛争の多発と、世界の情勢も大きく変化し

ています。この間、ペルシャ湾機雷除去のための海上自衛隊の派遣、PKOへの陸上自衛隊の派遣、海外邦人救出のための自衛隊機使用等、一国平和主義では律しきれない一連の国の方向が決められております。

「他国の平和維持、他国の航路の安全確保に自衛隊は派遣できても、自国船の安全保持に自衛艦は出せないものではないでしょうか」

もちろん私は掃海艇の派遣、PKOへの協力には賛成します。けれども上記の疑問はその前に解決すべきことのように感ぜられます。それには海運が紛争地域で直面する諸問題について、国民の皆様にも広く知っていただくことが肝要と考えております。

イ・イ戦争の時、

○石油連盟は、十大紙に1頁大で「石油の輸送は確保されています。日本船員に感謝する」という広告を出して下さいました。

○各テレビ会社は、日本タンカーに報道員を乗せ、その緊迫した情勢を茶の間に伝えてくれました。

○石原運輸相は、国会で日本タンカー運航に関する質疑応答の中で、昔子供のころ「兵隊さんのおかげです」という歌を歌わせられたが、今は心から「船員さんよありがとう」と歌いたたい、とその地味だが勇気ある行動をたたえていただきました。「士は己を知る者のために死す」とは古い史記に出てくる言葉ですが、「国民のみんなが思っていてくれるならば」の感は、海運人の心の底にあるような気がします。

# 日本海運の現況（要旨）

## I 海への理解と親しみを深めるために ～暮らしにおける海運の役割～

地球が青く美しく見えるのは、表面積の約7割が海におおわれていることによる。そして、島国であるわが国にとって、海は特別の意味をもっているといえる。私たちは、食料・原材料・エネルギー資源をはじめとする資源のほとんどを海外に依存しており、これらの物資の輸送を担う海運の果たす役割は非常に大きい。さらに、国内においても、貨物輸送の約半分を支えている内航海運や、離島の生活を支えている旅客航路など、海運は極めて大きな役割を果たしている。

だが、残念なことに、私たちの多くは海の重

要性、ありがたさを特に実感することなく毎日を過ごしている。しかしながら、地球環境の保全が声高に叫ばれている今の時代こそ、私たちは改めて海とのかかわりの深さに思いを寄せ、海との調和のとれた発展に向けて英知を傾けていく必要があると考える。近年、7月20日「海の記念日」を国民の祝日「海の日」にしようという声が高まってきているが、国民一人一人が、海に親しみ、感謝し、あるいは大切にす気持ちを持ってもらう上でも極めて有意義であり、世論の一層の盛り上がり期待される。

## II 日本海運のさらなる飛躍のために

### 1. 安全で環境と調和のとれた海運のために

#### ○タンカー輸送に係る安全対策の推進

平成5年1月にスマトラ北方沖合で発生した「マースク・ナビゲーター」号事故は、積み荷が日本へ輸送中の原油であったことから、事故

の発生がわが国に不可欠な石油資源の安定輸送に重大な影響を与えかねないものであることについて、改めて国民に警鐘を発することとなった。運輸省は、事故直後に関係局長等会議を開催し、① OSPAR 計画の前倒し実施、② IMO における検討への貢献、③タンカー輸送の安全対策に関する懇談会の開催、④油汚染対策に関す

る技術開発の推進、⑤ OPRC 条約の早期批准に向けた検討、の5項目について決定した。

「タンカー輸送の安全対策に関する懇談会」は、平成5年4月、安全運航管理体制の整備・拡充、船員の教育訓練および資質の向上、タンカーの二重構造化促進、事故発生時の緊急連絡体制の整備等の内容とする懇談会の報告をとりまとめた。また、石油の安定供給の確保という観点から、海上交通局と通産省資源エネルギー庁による「タンカー輸送問題に関する合同懇談会」を開催し、今後の対応策を検討している。また、わが国は、平成5年2月、IMO に対してタンカー輸送の安全対策に関し、現行安全規則の遵守徹底、タンカーに対するポートステート・コントロール（寄港国による監督）の強化等を内容とする緊急提案を行ったが、これは平成5年5月の海上安全委員会において基本的に了承され、平成5年10月の総会で採択される見通しとなった。

#### ○油濁損害賠償制度の拡充

大規模な油濁事故に対する損害賠償制度としては、民事責任条約および基金条約のいわゆる油濁2条約を国内法化した「油濁損害賠償保障法」に基づく制度がある。この制度の下では、被害者保護の充実を図るため、船舶所有者は油濁損害について無過失責任に近い責任を負うこととされ、また、責任限度額をカバーする責任保険契約の締結を義務付けられている。さらに、国際的な補償基金を設け、損害が船舶所有者の責任限度額を超えた場合には、補償基金が補償を行っている。

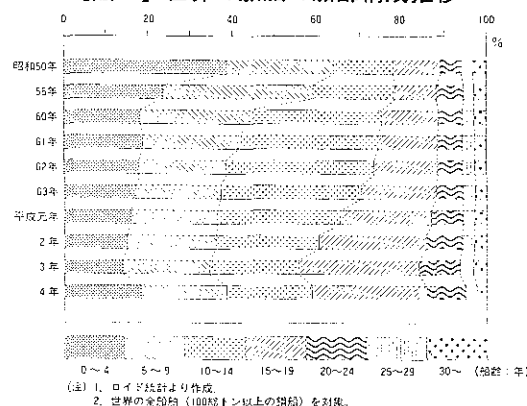
平成4年11月のIMO 主催の外交会議で、大規

模な油濁事故の発生に伴う限度額引き上げの必要性や、インフレによる補償の目減り等の情勢の変化に対応するため、油濁2条約の改正議定書（92議定書）が採択された。92議定書は、①船舶所有者の賠償責任の限度額および基金の補償限度額の引き上げ、②空船タンカーおよび排他的経済水域への適用範囲の拡大、③92議定書発効当初の暫定措置として、基金への一国の拠出金に上限を設ける制度（キャッピング制度）の導入等を内容としている。わが国提案のキャッピング制度が受け入れられたことは、各国のわが国に対する大きな期待を示しているものであり、わが国は、92議定書の早期批准に向けて検討を進めて行く必要がある。

#### ○船舶解撤の推進

近年、世界的に船舶の高齢化が進んでおり、世界の船腹量に占める船齢15年以上の船舶の構成比率は、昭和60年の約24%から、最近では40%を上回る水準にまで達している。（図1参照）老朽船の解撤を円滑に進めることは、船舶運航の安全、地球環境保全の面から重要であるとともに、老朽船を中心とした過剰船腹の調整を進め、

【図1】世界の船舶の船齢構成推移



海運市況の安定にも通ずるといっても重要な意味を有している。解撤問題は、全世界の船舶が対象となることや、現在の解撤事業がアジア諸国を中心に実施されていることなどから、国際的な広がりをもつ課題である。現在、わが国の海運業界と造船業界が中心となって共同で解撤国に調査団を派遣するなど、世界の解撤事業の実態調査等が進められているところであり、政府レベルでも解撤発生量見込みの調査や国際機関等における意見交換等を進めていく必要がある。

### ○国内旅客船の安全対策

旅客船は、多数の乗客を乗せており、一度事故が起きれば陸から隔絶した海上で人命に係る重大な事故に結びつくおそれがあるばかりでなく、事故により輸送サービスが提供できなくなると多数の利用者に不便を強いることとなる。したがって、輸送の安全確保には万全を期す必要があり、一般旅客定期航路事業者等に対しては、運航管理者を選任させるとともに、運航の中止条件、危険物の取り扱い等に関する事項を定めた運航管理規程の作成を義務付けている。さらに、本省、地方運輸局に運航監理官を配置し、適正な運航管理の徹底を図っている。特に近年は、高速旅客船が増加しているので、着岸時における慎重な操船、航行環境にあった安全な速力での航行などについて、指導を強化している。

## 2. 安定した海上輸送確保のために

### ○わが国商船隊の整備

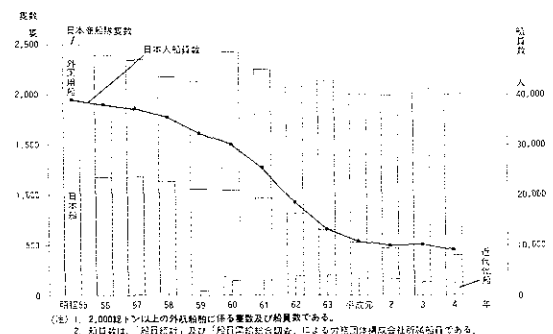
資源の多くを海外からの海上輸送に依存して

いるわが国は、経済および国民生活の安定・向上を図るうえで貿易物資の安定輸送の確保は不可欠であり、日本籍船は、安定輸送力、日本人船員の安定した職域、環境保全、安全確保、緊急時の対処における信頼性と紛争勃発時等における国家主権による対応の可能性等の観点から重要な意義を有しており、従来よりわが国商船隊の中核として位置づけられてきている。

しかしながら、内外船員のコスト格差の拡大や円高の進行により、日本籍船の国際競争力は著しく低下してきており（図2参照）、こうした傾向が続くことは、貿易物資の安定輸送の確保の観点から懸念があるため、フラッキング・アウト（海外への移籍等による日本籍船の減少）の進行を食い止めるべく、海外貸渡方式による日本人船員と外国人船員の混乗といった施策を講じてきた。この結果、最近ではフラッキング・アウトの進行が鈍化しつつあるが、平成5年2月以降の急速な円高により、日本籍船の国際競争力の低下が懸念され、船舶航行の安全の確保等を考慮したうえで、配乗構成見直し等の対策の早急な検討が望まれるところである。

乗組員の少数精鋭化を通じて国際競争力を回復する目的で育成が図られてきた「近代化船」

【図2】日本商船隊の構成と日本人船員数の推移



については、国際競争力を一層向上させるため、平成5年4月より、パイオニアシップを11名配乗の第4種近代化船とし、乗り組み基準を定めた船舶職員法施行令等が施行された。また、併せてマルシップ方式の混乗船についても近代化の認定を受けることが可能となり、本年夏ごろより、その適用の促進を図るため混乗近代化船において、設備要件、就労体制等の見直しを行うための実験が開始される予定である。

また、日本籍船整備のため、日本開発銀行による長期・低利の融資を行っているが、平成4年度は前年度実績(437億円)を大幅に上回る585億円となった。また、税制上の主な優遇措置としては、船舶の近代化促進の観点から、遠隔操縦装置等一定の近代化設備を備えた外航近代化船等に対して実施している特別償却制度を、さらに2年間延長するとともに、平成5年度は、環境保全の観点から、二重構造化タンカー取得に対する特別償却制度と、代替フロン対応型冷凍設備に対する特別償却制度を新設した。

#### ○LNG船の整備の促進

クリーンで安全なエネルギーであるLNGは、環境保全の観点やエネルギー供給の安定化を図る観点から、今後さらに需要が高まるものと予測されている。平成5年3月現在、日本関係LNGプロジェクトには43隻のLNG船(日本船11隻、外国船32隻)が就航しているが、船の手配に関しては、LNG産出国側により行われる場合が多く、わが国外航海運企業の参入が困難となる状況が生じてきている。しかし、長期間にわたってLNGを安定的に輸送するためには、国際的に技術水準、安全基準の高い日本籍船による輸送が望ましく、このため、わが国外航海運企業によるプロジェクトへの積極的な参加が望まれ、今後とも日本籍船を整備していく必要がある。

### 3. 効率的な海上物流を目指して

#### ○モーダルシフトの推進

わが国の国内貨物輸送の現状を輸送機関別にみると(表1参照)、トンキロベースで50%強がトラックによって輸送されるまでに至っているが、近年の道路交通混雑、大気汚染等の環境問

【表1】 輸送機関別輸送量の推移

年度	輸送トン数(百万トン)				輸送トンキロ(億トンキロ)				平均輸送距離(km)		
	内航	自動車	鉄道	計	内航	自動車	鉄道	計	内航	自動車	鉄道
昭和50	452 (9.0)	4,393 (87.4)	181 (3.6)	5,026 (100)	1,836 (50.9)	1,297 (36.0)	471 (13.1)	3,604 (100)	406	30	261
55	500 (8.4)	5,318 (88.9)	163 (2.7)	5,981 (100)	2,222 (50.7)	1,789 (40.8)	374 (8.5)	4,385 (100)	444	34	230
60	452 (8.1)	5,048 (90.2)	96 (1.7)	5,597 (100)	2,058 (47.4)	2,059 (47.5)	219 (5.1)	4,336 (100)	455	41	227
平成2	575 (8.5)	6,114 (90.2)	87 (1.3)	6,775 (100)	2,445 (44.8)	2,742 (50.2)	272 (5.0)	5,459 (100)	425	45	314
3	572 (8.3)	6,261 (90.5)	86 (1.2)	6,918 (100)	2,482 (44.4)	2,838 (50.7)	272 (4.9)	5,592 (100)	434	45	317

- (注) 1. 「内航船舶輸送統計年報」及び「陸運統計年報」(昭和62年度より「自動車輸送統計年報」及び「鉄道輸送統計年報」)による。  
 2. ( )内は輸送機関別のシェアである。  
 3. 輸送量の計は、航空を含まない。  
 4. 自動車は、62年度より軽自動車を含む数値である。  
 5. 鉄道は有貨のみである。  
 6. 単位未満の端数については四捨五入した。そのため、合計と内計とは一致しない場合がある。

題、労働力不足など、トラック輸送の制約要因が急速に顕在化しており、トラック輸送に過度に依存しない物流体系の構築が求められている。このため、特に幹線物流の分野では、低公害で効率のよい大量輸送機関の利用促進を図ることが必要であり、わが国の国内貨物輸送の44.4%を担っている内航船は、モーダルシフトの受け皿として、大きな期待を寄せられている。

海運へのモーダルシフトを推進するためには、その主要な受け皿である RORO 船、長・中距離フェリー等のモーダルシフト対象船の整備が必要である。このため、船舶整備公団においては、事業者の資金調達をより容易にするため、公団と事業者との共有建造に係る公団の共有比率を引き上げ、船舶の建造を促進している。また、船腹調整制度上も、平成4年度より4,000%以上のもについては、引当船（内航船の建造に見合う解撤船舶）なしの建造が可能となるなど、大幅な運用の弾力化が図られている。

ドア・ツー・ドアのトラックの機動性、利便性をそのまま生かせる輸送機関である長・中距離フェリーについては、船舶の大型化による輸送力の充実、利用者のニーズに対応したダイヤ設定、中小トラック事業者の協同組合等による無人車航送の共同実施のための条件整備、バス・駐車場の整備等を図り、関係者が協力してモーダルシフトを推進する必要がある。

また、海上輸送と陸上輸送の結節点における港頭地区において、滞りなく貨物を輸送するための支援設備を整備するため、平成5年度より複合一貫輸送に資するコンテナ等の機器の整備に対して、日本開発銀行等による低利融資が行

われることとなった。

#### ○テクノスーパーライナーの活用

テクノスーパーライナー（以下「TSL」と略）は、従来のコンテナ船の2倍以上の速度である速力50ノット（時速約93キロ）、貨物積載量1,000トン、航続距離500海里（約930キロ）以上で、かつ荒れた海でも安全航行できることを目標とした新形式超高速船で、1990年代後半の実用化を目指し研究開発が進められている。TSLは、従来の船舶輸送と航空機輸送の間を埋める新しい輸送機関として構想され、モーダルシフトの一翼を担う輸送機関としても注目されている。現在、基礎的研究は順調に進捗しており、平成4年度より実海域模型船の建造に着手するなど、TSL 開発は実験室段階から実海域における検討段階に移行しつつある。

今後は TSL を実用化し、貨物等の輸送システムとして有効活用していくために、船本体の開発と合わせて、TSL の高速性を十分に活用できるような港湾、高速荷役システム等について検討を加えるとともに、運賃水準のレベルに応じた貨物輸送需要の把握、事業の採算性など、TSL の実用化に向けた事業運営システムについての総合的な検討を行う必要がある。

#### 4. 魅力ある海上労働の確立を目指して

外航海運においては、フラッグイング・アウトの進行や混乗船の増加等により日本人船員の職域が狭まり、平成4年にはついに1万人を下回る一方、船員の高齢化や後継者不足といった問題を抱えている。そのため、部員の職員化、外国船への配乗促進等により日本人船員の職域を

確保するとともに、若年者の船員教育機関への誘致と定着の促進、職員養成に係る制度の見直し等を図ることにより、今後ともわが国商船隊の規模に応じた適正な船員の確保対策を推進していく必要がある。また、混乗の進展に伴い、優秀な外国人船員の確保、養成が大きな課題となっている。

船員の高齢化が進んでいる内航海運においては、平成5年3月「内航船員不足問題を考える懇談会」が、若年労働力の確保のために、賃金、労働時間、労働環境等の改善についての諸方策を提言したところである。このうち労働時間に関しては、法定労働時間の短縮等を内容とする船員法の改正等の施策を既に実施したところである。また、労働環境の改善については、船舶整備公団が船員居住環境改善基準等を作成し、技術力の乏しい中小内航海運事業者の船舶の近代化に協力しているほか、日本内航海運組合総連合会においては、一定の船員居住環境改善基準を充たす船舶を建造する事業者に対して奨励金を交付するなどの措置がとられている。また、国内旅客船については、労働条件の相違等から船員不足は内航海運ほど深刻ではないといわれているが、離島航路等の就労条件の厳しい航路を中心として労働力確保の必要性が増大している。このため、事業者にあつては、作業環境の改善、処遇改善を図り船員の確保に努めている。

港湾運送においては、今後一層労働力不足の深刻化が予想されるため、特に若年労働者の確保を重点において、労働環境の改善を図り、魅力ある職場づくりを行うことを基本としつつ、高齢化への対応、女性労働力の活用等の新たな

課題に対応していくことが必要である。

## 5. ゆとりある国民生活の実現のための取り組み

### ○多様化の進む国内旅客船

近年の国民の時間価値の高まりに伴い、海上旅客交通分野においても高速化が進んでおり、時速65kmを超える大型の超高速船（航海速度35ノット以上）が、現在15航路に32隻就航している。また、より快適な船旅を求める旅客のニーズにこたえるため、船舶の新造、リプレースが進められており、長距離フェリーでは、この5年間に平均総トン数が21%増加するなど輸送力の増強が図られている。また、高齢者、身体障害者に配慮して、エレベーター・エスカレーター等を設置した船舶も増加している。また、運賃についても、従来の身体障害者・精神薄弱者に対する運賃割引に加え、平成5年4月から阪神～北九州航路においては、高齢者を対象とした運賃割引を実施している。

### ○外航客船旅行の振興

わが国を巡る外航旅客定期航路は、現在、韓国、中国および台湾との間に6航路が存在し、平成4年の日本人利用者は113,900人（対前年比11%減）であった。前年実績を割ったのは、日韓間の一部航路が廃止されたこと、および相次ぐ航空路の新規開設による競争の激化が主たる要因である。しかし、平成5年1月から日本・上海航路に第2船目のフェリー「蘇州」が就航したこと、日本・大連間およびロシア間等において新たな航路開設の動きもあり、さらに充実した外航旅客定期航路網の整備が期待されてい

る。

一方、平成5年3月現在、わが国海運企業が実質的に運航している外航クルーズ船は8社、12隻であり、平成4年の日本人の外航クルーズ人口は7万7千人（対前年比20%増）となり、過去最高を記録した。徐々にではあるが国民の中にクルーズ旅行が定着しつつあることがうかがえる。

しかし、ゆとりある旅、自然や人とのふれ合いといったクルーズ特有の魅力が、わが国においてはまだ一般には浸透していないと思われる。今後は、クルーズ旅行に関する正確な情報の提供、新たなフライ&クルーズ商品の開発を行っていくほか、クルーズ経験のない人が参加しやすい、旅行期間を短縮してある程度旅行費用を抑えた低廉なクルーズ商品の開発も重要である。

#### ○海上レクリエーションの振興

近年、労働時間の短縮とゆとりある国民生活の実現、余暇の充実等の観点から海上レクリエ

ーションに対する国民の関心が高まってきており、海上レクリエーションの振興の必要性が指摘されている。このため、マリリゾートの整備、新しいタイプの旅客船の就航、数多くのヨットレースの開催といった動きが見られる。また、最近では、海上レクリエーションをより手軽に体験したいというニーズの高まりにともない、ボート、ヨット等のレンタル、リース等を行う事業者が増えている。ボート、ヨットのレンタルは、自らヨット等を持たない人でも手軽に楽しめる反面、安全上の問題もあり、今後の動向に注意する必要がある。さらに、広く一般の人を対象として、帆船を使った洋上訓練を実施するための財団法人（日本セイルトレーニング協会）が平成5年6月に設立されたところであり、新しいタイプの海上レクリエーションの一つとして注目される。

（注）図・表に関しては、当協会でも適宜抜粋、掲載いたしました。

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

1. 頒布価格：1部950円

2. 取扱先：日本海事広報協会

〒104 中央区新川1-23-17(マリンビル)

TEL(03)3552-5031



話題を  
追って

## 国際海事機関( I M O )について

はじめに

IMO (International Maritime Organization) という名は、海事関係者の方であれば一度はお聞きになったことがあると思います。保有船腹量も多く、世界各地で海運活動を行っている世界有数の海運国であるわが国にとって、IMO が重要な国際機関であることは言うまでもありません。

今回は、IMO の概要、現在の活動状況等について、簡単に紹介したいと思います。

### 1. IMO の概要

IMO は、海事問題に関与する国連の専門機関であり、海上の安全、航行の能率および海洋汚染の防止等、海運に影響する技術的問題ならびに法律的問題について、政府間の協力を促進し、最も有効な措置の採用ならびに条約等の作成を行う機関です。

#### 1. 沿革

IMO の発足は、1946年5月25日国連運輸通信委員会が、上部機構の経済社会理事会に対し「船舶運送の技術面に関する常設国際機関が必要である」との報告を提出したことが発端です。この報告を受け、国連海事会議(1948年2月19日～3月6日、ジュネーブ、32カ国参加)において、1948年3月6日、政府間海

事協議機関条約 (IMCO 条約) が採択されました。IMCO 条約は1958年3月17日わが国の受託により、条約の発効要件(100万総トン以上の船腹を有する7カ国を含む21カ国の受諾書の寄託) が満たされ、IMCO が設立されました。この IMCO は1982年5月に IMO と改称され、現在に至っています。

現在の IMO 本部は、ロンドンのテムズ河畔の景色の素晴らしい場所にあります。しかし、会議の出席者は、この景色を楽しむことなく、コーヒーを片手に、ロビーイングに熱中していることが多いようです。

#### 2. 加盟国

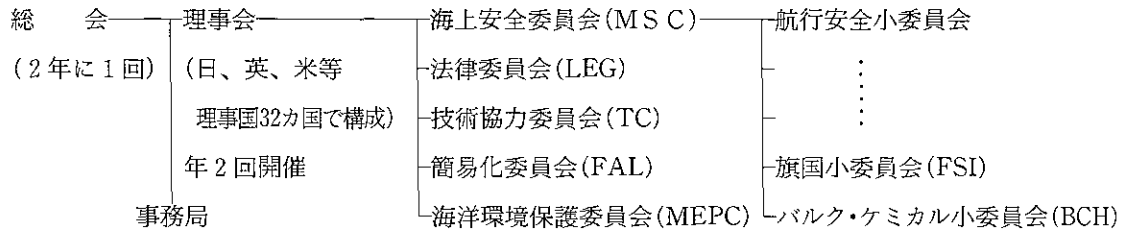
1993年に入り、スロベニア、ラトビア、パラグアイ、スロバキア、そしてアルバニアの計5カ国が加盟し、1993年6月末現在で加盟国141、準加盟国2となっています。加盟国は毎年増加してきており、世界の海運に関係する国のほとんどが加盟していると言っても過言ではないでしょう。

#### 3. 組織

IMO の組織は下記に示すとおりです。組織に関する近年の動きとしては、1991年から簡易化委員会 (FAL) が正規の委員会として、また、1993年1月から海上安全委員会の下部組織として旗国小委員会 (FSI) が設立されま

した。各委員会、小委員会の審議状況等は時々紹介されていますので、ここでは、裏方の

事務局とそこで働く日本人の方について説明しておきます。



委員会等における検討をサポートするため、文書の作成、記録の保管、予算の見積もり等を任務とする事務局が置かれています。事務局は、事務局長および所要の職員からなり、現在の職員数は約300名です。最近では財政上の関係もあり、増員はほとんど行われていない状況にあります。

日本からは、海上安全部に1名、トレーナーとして2名が派遣されており、その他にIMOプロパーとして、海洋環境部に1名在職しています。さらに、わが国の民間の方も活躍されており、大きな評価を受けております。事務局全体の職員数からすれば、今後は、もっと多くの日本人職員を派遣する必要があると思われる。

また、IMO事務局次長を務められました篠村氏（現社団法人日本造船研究協会顧問）が、平成5年6月に開催された理事会において、1992年の国際海事賞（海上の安全や海洋汚染防止の分野において世界的に多大の貢献をした者に与えられるもの）を受賞されることが決定され、9月に授与式が行われる予定です。なお、わが国からの受賞は初めての事です。

#### 4. 財政

IMO 予算は加盟国からの分担金によって賄われており、各国の国連分担率、保有船腹量に応じて分担金額の割り振りが決定されますが、分担金を滞納する国があるため、IMOの台所事情も厳しいものがあります。

参考までに、1993年のIMOの予算総額は、15,522,500ポンドであり、上位各国の分担金額は、1位がリベリアで1,745,640ポンド（全体の11.2%）、2位がパナマで1,570,658ポンド（10.1%）、3位が日本の1,123,415ポンド（7.2%）で、この3カ国で全体の3割近くを負担しています。

#### 5. 条約

IMOが外交会議等で採択した条約は、議定書を含めると37にのぼります。このうちわが国が批准しているものは16です。

この中には、SOLAS条約、73/78MARPOL条約、STCW条約などいわばメジャーな条約から、常日ごろからIMOに関係するわれわれでも「え、こんな条約があったの」というものまで内容、知名度等多種多様ですが、IMOが採択した条約は、条約名に「19××年の○

○条約」と、年数が入るといった共通点があります。

## II. 最近の活動

### 1. 海上安全問題への対応

海上安全問題については、GMDSSの導入、スプリンクラーの設置等防火設備に関する安全基準の現存客船への義務付け等さまざまな観点から、検討が継続的に行われてきていますが、最近においては次のような事項について検討されています。

#### (a) 国際安全管理コード (ISM コード)

船舶の安全対策については、主として船体構造等ハード面を中心に対策が講じられてきていますが、船舶事故の多くがヒューマンエラーに起因していることから、人的要因 (Human Element) というソフト面からの安全対策の重要性が認識されるようになってきました。このため、MSCにおいて、陸上部門の運航管理体制を含めた包括的な安全管理体制の確立を目的とした国際安全管理コード (ISM コード) が検討されており、平成5年10月の第18回総会において採択される予定です。

なお、同コード強制化については、今後検討されることとなっていますが、平成10年 (1998年) 6月から船種ごとに順次適用されていく見通しです。

同コードは事故防止対策として極めて有効なものであると考えられ、同コードの強制化以前においても、可能な事項については各船社で自主的に実施され、安全対策の

充実に努めていただきたいと思います。

#### (b) タンカー事故対策

最近、大型タンカーによる事故が相次いで発生したことから、タンカー輸送の安全確保について全世界的に関心が高まっています。平成5年2月、わが国からもIMOに対し、タンカーの安全対策に関する緊急提案を行いました。

この関連で、第62回MSCにおいては、事務局長から10月の総会時にMSC/MEPC合同委員会を開催してタンカーの安全対策等を含む安全問題を包括的に検討することなどが提案され了承されたほか、わが国が提案したタンカーの安全対策に関する総会決議案については、基本的に了承され、同年10月の総会で採択される見通しとなっています。

#### (c) マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策

マラッカ・シンガポール海峡は、船舶交通が輻輳する世界有数の国際航路であり、同海峡における航行安全問題、海賊問題等について、従来より各国からその対応の必要性が強く指摘されてきたところです。

このような背景のもと、平成4年12月には、IMO事務局長からの提案により、「マラッカ海峡地域に関するワーキンググループ」の設立が合意され、わが国からも、同WGに航行安全分野の専門家2名を派遣し、積極的に同WGの活動に貢献してきました。

同WGは、平成5年3月上旬に実施したマラッカ・シンガポール海峡の現地調査を

踏まえ、第62回 MSC に報告書を提出しました。この報告書は基本的に了承され、航行安全小委員会等でその内容について詳細に検討されることとなっております。

## 2. 海洋環境問題への対応

地球環境問題への世界的な関心が高まっていることを背景に、IMO においても、近年、OPRC 条約の採択、タンカーの二重構造の義務付け等を規定した MARPOL73/78条約附属書1の改正(1992年)、油濁損害賠償保障条約(CLC/FC)の改正による油濁損害賠償制度の充実などがこれまでに実施されています。このほか、タンカーの検査強化、有害危険物質の流出事故等に係る損害に対応する HNS 条約案の検討、船舶からの排出ガスに関する基準などが現在検討されています。

## おわりに

以上簡単に IMO の概要、活動等について触れましたが、IMO が設立されてから既に35年が経過しました。設立以来、さまざまな事故等に対し、適切な対応をとり、海上安全や海洋環境保全に貢献してきたところですが、昨年暮れから大型タンカーの事故が頻発したこともあり、海上安全問題、海洋環境保護問題等への IMO の活動に対し、各国の期待が寄せられ、その活動はますます重要性を増しています。

わが国としても、海運の健全な発展と調和のとれた国際的なルール作りのため、国際協調を図りつつ、IMO における審議に積極的に取り組んでいくのみならず、今後ともいろいろな方面から積極的に IMO を支援していく必要があると考えています。

## パンフレット「内航海運の現況」(平成5年度版)の発行について

日本内航海運組合総連合会は、内航海運の現況について、業界内外の理解を得るため、題記パンフレットを毎年7月20日の「海の記念日」に発行し、一般に広く配布しています。

このパンフレットは、同総連合会が運輸省海上交通局国内貨物課から資料提供を得て制作しているもので、内航海運の現況をわかりやすくグラフ化して解説するとともに、カラー写真を随所に取り入れ、ビジュアルなものになっています。

本パンフレットは無料で配布されておりますので、入手に関するお問い合わせなど詳細につきましては、下記までご連絡下さい。

〈お問い合わせ先〉

日本内航海運組合総連合会  
〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)  
TEL (03) 3263-4551



# 海の記念日

## イベント特集



### 1 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」

第53回目を迎えた7月20日の「海の記念日」によせて、当協会では昨年引き続き7月18日夜、運輸省、NHK後援の下、2万2,000名を越す応募者の中から抽選により3,000名をご招待し、東京・渋谷のNHKホールにおいて題記コンサートを開催した。

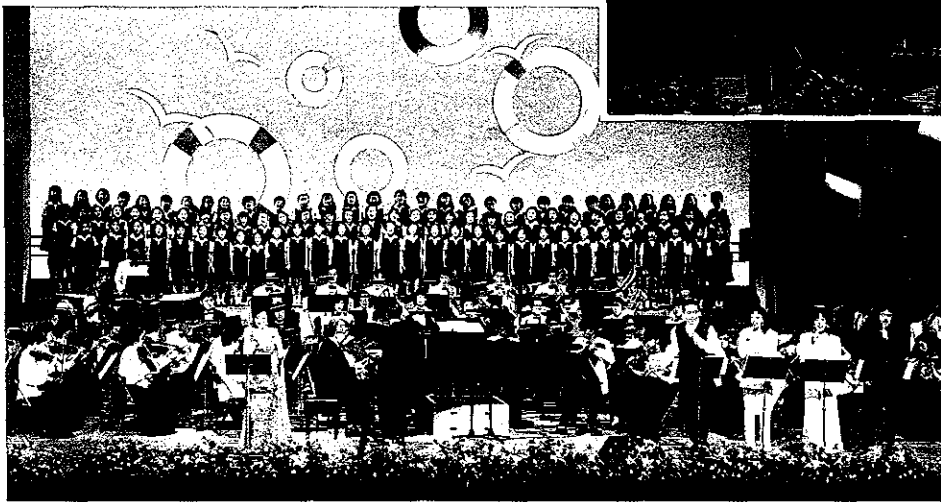
本コンサートは、音楽監督に服部克久さん、合唱に東京放送児童合唱団、ゲストには羽田健太郎さん・島田祐子さん・サーカスを迎え、第1部ではサリヴァン/コミック・オペラ「ゴンドラの漕ぎ手」序曲、ジーツィンスキー/「ウィーンわが夢のまち」等のクラシックを、第2部では服部克久/音楽畑より「母なる地球」「マーメイド」等の演奏のほか、オリジナルソング「海へ行こう」(詩:杉紀彦、曲:服部克久)も披露された。

本コンサートの模様は、8月29日午後4時よりNHK衛星第2テレビジョンで放送される予定である。

なお、当日は、遠く離れた海上で休むことなく働いている船や船員および海の恩恵について考えていただこうと、ロビーにいろいろな種類の船の写真パネルを展示する一方、北海道南西沖地震義援金の募金活動も行い、7月20日の「『海の日』フェスティバル'93」で行った募金と合わせた40万円を、7月26日、南雲四郎当協会広報委員長(川崎汽船社長)が日本赤十字社を訪れ、寄付をした。



海のシンフォニー  
ファミリー  
コンサート





## 2

# 「海のうたコンサート」および「船のパネル展」

当協会と全日本海員組合は、日本海運および水産とそこで働く船員の重要性を広くアピールするため、7月19日、JR新橋駅前の機関車広場において今年も「海のうたコンサート」および「船のパネル展」を開催した。

当日は、海上保安庁音楽隊や東京ニューフィルハーモニック管弦楽団による演奏および貨物船、客船および漁労船の写真パネルの展示を行ったほか、花の種・船の絵葉書・ポスター・ウッドクラフト等を道行く人に無料配布し、海事思想の一層の普及を図った。



▲船のパネル展

▼海のうたコンサート





## 「海の日」フェスティバル'93

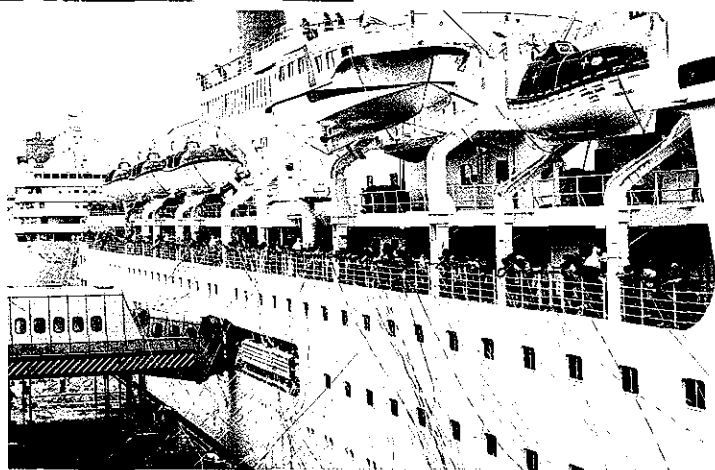
当協会では、日本外航客船協会と共催で、海や船に親しみと理解を深めていただくよう、7月20日の「海の記念日」に東京・晴海の客船ターミナルにおいて、運輸省、東京都後援の下、「海の日」フェスティバル'93を開催した。

当日は、曇り空にも関わらず約1万名の方が来場し、はがきによる抽選および当日の先着順により、外航客船「にっぽん丸」に小・中学生の親子400名(抽選のみ)、帆船「威臨丸」に99名、旅客船「ベイブリッジ」に800名(各回200名×4回)を無料招待し、港内をクルーズしたほか、外航客船「ふじ丸」および「威臨丸」の一般公開を行った。

さらに、客船ターミナルおよびその周辺において、海上保安庁音楽隊の演奏、サンバカーニバル・ダンスショー、ジャズ&シャンソン、カントリーソングのミニコンサートおよび子供フォトコンテストや船が運ぶ暮らしに大切な原料展示コーナー等、多彩なイベントを催した。



▲「海の日」フェスティバル'93



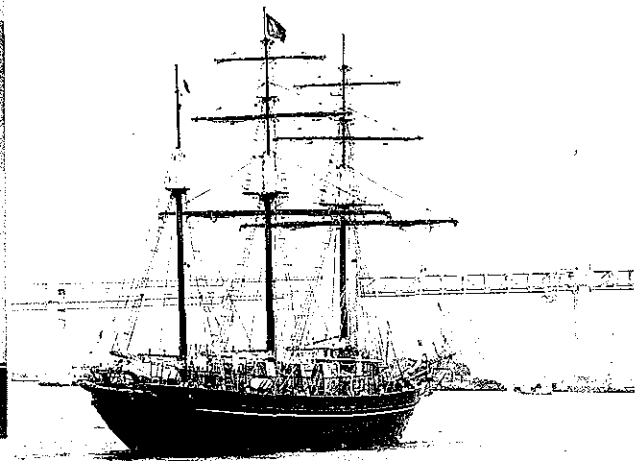
外航客船「にっぽん丸」▶

また同日、客船ターミナル4階ホールにおいては、国民の祝日「海の日」制定推進国民会議第1回通常総会が開かれ、93年度も「海の日」祝日化に向け活動を拡大していくことを決議した。総会には、越智伊平運輸大臣、轉法輪当協会会長も出席し、同運動を支援する挨拶をした。

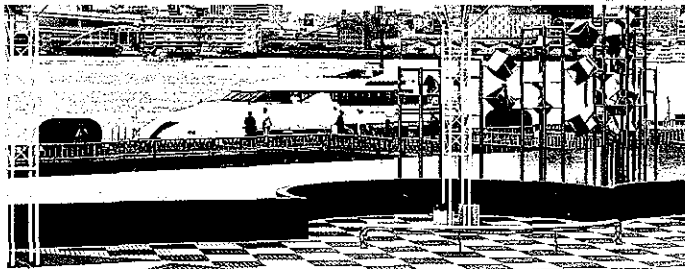
なお、同国民会議では総会終了後、「海の日」フェスティバル'93の会場内において、フリーマーケット、バザール、クイズ大会等のイベントも併せて実施した。



▲轉法輪会長と1日船長の益堀有美子ちゃん



▲帆船「威臨丸」



◀旅客船「ベイブリッジ」



▲国民の祝日「海の日」制定推進国民会議第1回通常総会



# Washington 発信

米国の外航海運新助成制度導入問題について、その後の動きを報告致します。

1. 米2大船社、フラッグ・アウトを正式申請  
新海運助成政策に対する議会ならびに行政府における審議がはかどらない状況を不満として、まず、6月29日シーランド社が、同社所有の米国籍コンテナ船41隻のうち、13隻をマーシャル群島に移籍する旨 DOT（米運輸省）に正式申請した。

一方、7月に入り APL 社も同社所有の米国籍船7隻の海外移籍を正式に申請、またドイツおよび韓国に発注済の大型コンテナ船も便宜置籍化することを内定している模様。なお、どの国に登録するかは未定である。

この米船社の動きは議会と行政府、なかんずくホワイトハウスに対し新海運補助金制度実現のため圧力を掛けることと、同時に助成策が不成功の場合、実際にフラッグ・アウトを敢行するための準備をしておくためのものと見られている。

この2社の動きに対し、議会ならびに海員組合から、新助成策が検討中の時点でこのような申請を行ったことに強い反発が出ており、下院商船漁業委員会スタッズ委員長から7月29日米船社のフラッグ・アウト申請に対する DOT の認可は少なくとも1995年1月まで凍結するとの緊急法案が提出され、下院本会議で採択された。今後上院でどうなるか注目される。

## 2. 米議会、行政府の動向

下院スタッズ委員長他関係議員から本年5月19日に上程された新海運助成法案（HR2151）について

は、7月29日商船小委員会で正式採択され、委員会も通過、下院本会議に上程されている。造船関係で原案に比し重要な修正が行われた。すなわち後述の米造船再活性化法案（HR2547）の中の新造船助成制度に関する条項がこの HR2151 に盛り込まれたことである。具体的には米造船業が国際商船建造マーケットで十分な競争力を回復するまで一時的にシリーズ船の受注に限り、国際船価と米建造船価の差を助成しようというもので、まさに建造補助を米国も行うというものである。

一方、新海運助成制度については、既報のとおり向こう10年間1隻当たり年間210～230万ドルの補助金を支給、予定支出総額19億ドルの線は変わっていない。

## 3. ホワイト・ハウスの動き

巨額の財政赤字削減のため緊縮財政を一大基本方針とするクリントン大統領としては、引き続き支出削減を旨とせざるを得ず、従って海運、造船に対する新規助成を認めることは困難な立場にあり、また現に財源もないので、これらの助成法案に基本的には反対であるが、一方、APL・CIO 等労働組合等の圧力もあり、現時点では若干態度を変えて、とにかく国防省をはじめとする関係省庁と十分検討の上、最終態度を決定するとしている。

議会夏期休会までの動きは以上のとおりですが、議会再開は9月6日、その後秋からクリスマスにかけてこれら海運、造船問題も再びさまざまな攻防が繰り広げられるものと推測されます。

# 海運 ニュース

1. 第5回定期船海運に関する国際シンポジウムの模様
2. 日本(JAMECA)/マレーシア(MAJECA)経済協議会第16回合同会議の模様

## 1. 第5回定期船海運に関する国際シンポジウムの模様

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、世界の海運界トップを含む200名余りの参加者があり、定期船海運を取り巻く現状と将来展望について、パネル形式で27名がスピーチと討論を行った。主要スピーカーの発言要旨は以下のとおりである。(講演順)

**H. J. Kruse ハパグ・ロイド社長：**海運とその顧客は、国際的に有効かつ常に変化する市場ニーズに対応できるような環境を必要としている。その点で現在の政府(特にEC)の海運政策はそれに反している。複合輸送運賃設定、キャパシティ・マネージメント(船腹量の調整)等船社の協調行為には政府の協力がぜひとも必要である。

**山田 英夫 海事産業研究所部長：**演題の「七人の侍」とは定曜日サービス(FDS)船社のこと。FDSの本質は(1)周期性、(2)同質性、(3)非弾力性であり、結局サービス面の差別化は不可能で船型大型化による低運賃競争とシェア拡大競

争のみとなる。世界一周サービスとFDSはともにコンテナ化の終局点であり、ともに放置すれば運賃競争は止まず、最低保証運賃維持のため船社間の話し合い機関を必要とする。一方、アジアのトレードと船社の成長は抜群で、今後の世界定期航路運営の鍵はアジア勢力の動向にある。アジア船主フォーラムの発展と中国船主協会の誕生は大いに注目されよう。

**G. J. M. Verhaar 欧州荷主協会事務局長：**同盟コードを支持する欧州荷協は、荷主との十分な対話を行わずに協議協定の設立に走った船社に失望している。協議協定は謀議といっても過言ではない。

**高橋 宏 日本郵船専務：**世界の定期船海運の運賃は、荷動きの飛躍的な増大にもかかわらず、過去に比べて実質的に大幅に下落している。特に北米定期航路では25年前の半分以下(円ベース)の水準にまで落ち込んでいる。一方、世界的にコンテナ船の船腹量・新造船計画は拡大傾向にあり、そのような莫大な投資に見合うだけの公正な取入を確保し、定期船海運の共存共栄

を実現するためには船社間のみならず船社／荷主間での率直かつ徹底的な話し合いを行い、現在の危機的な事態の打開を図る必要がある。

J. Faull EC 委員会競争総局(DG 4)運輸部長：DG 4 としては海運のみを特別扱いせず、競争法に関しても他のセクターと同様の適用を行っていく。その一例が欧州／西アフリカトレードで支配的地位を濫用した欧州同盟船社に対す

る制裁金課徴である。また EC 規則4056／86は EC 閣僚理事会規則であり、EC 委員会はその執行機関に過ぎないため、その解釈については場合によっては欧州裁判所の判断を仰ぐこととなる。また、複合一貫輸送については、海上部分のみに対し4056／86が適用される。定期船社が組むコンソーシャについては、まもなくその施行規則が発表される予定である。

## 2. 日本(JAMECA)／マレーシア(MAJECA) 経済協議会第16回合同会議の様相

題記会議が1993年7月21・22日の両日、横浜において開催された。会議においては本会議とA・B二つの同時並行分科会が行われ、分科会B(貿易・一次産品・保険・海運)において海運問題が討議された。

日本側(当協会・国島常務理事)は、現在の日本の海運業界が慢性的船腹過剰、北米・欧州定期航路での低運賃と競争激化に加え、昨今の急激な円高による収益減等により、非常に苦しい局面にあり、経営基盤の強化が急務となっていることを報告した。また、日・マ間では両国定期船社による共同配船、および日本向けLNG船の運航といった形で協力関係が実施されているが、今後アジア船主フォーラムをはじめとする多国間の官民ベース協議を通じ、協力関係の促進や問題解決を図っていくことが重要である旨を強調した。またマレーシア側から事前に問題提起されたLNG・原油輸送、内陸輸送投資の

問題、船員問題等、今後の両国海運に関する具体的提案・要望については、当協会会員船社に十分伝えることを約した。

一方、マレーシア側(MISC社)は同国海運も国際トレードにおいて日本と同様の状況にあり、また日本が同国の重要な貿易相手国であることから、両国海運の一層の協力関係確立を促進するとともに、アジア地域において今後予測される急速な経済成長にかんがみ、二国間のみならず他国間ベースでの協調を推進する必要性を協調した。また日本からのマレーシアへの投資が、マレーシアの運輸・サービス業の成長を妨げることをないよう留意されたい旨言及があった。

最後に会議は両国経済の現状報告や、協力関係の強化を盛り込んだ共同声明を採択して終了した。

# 業 界 探 訪

## 業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本海難防止協会

設 立 昭和33年8月1日(1958年)  
沿 革 昭和20年代末から30年代初期にかけて、北海道南東海域におけるサケ・マス漁船の大量遭難、洞爺丸・紫雲丸・第五北川丸の沈没など悲惨な海難が続発した。このため、官民の関係者が諸対策を検討した結果、民間の海難防止団体を設置して対処することになり、本協会が発足した。43年には社会の要請で海洋汚染防止事業も開始した。

会 長 寺井久美(元海上保安庁長官)  
会 員 海事に関係を有し本会の目的に賛同する団体(正会員56)、本協会の事業を賛助する団体(賛助会員56)、本協会の事業を後援する団体・個人(協力会員327)  
(会員数は平成5年6月末現在)

事 務 所 〒105 東京都港区虎ノ門1-14-1  
郵政互助会琴平ビル5階

事 業 の 目 的 海難防止および船舶等による海洋の汚染防止に関する事項の調査研究、

周知宣伝、その他これらに関する必要な事業を行い、もって船舶の航行安全および船舶等による海洋の汚染防止に寄与することを目的とする。

事業活動 目的を達成するため、次の事業を行う。

①海難防止および船舶等による海洋の汚染防止に関する調査研究およびその受託、②海難防止および船舶等による海洋の汚染防止に関する周知



▲日本海難防止協会のある郵政互助会琴平ビル

宣伝、③海難防止および船舶等による海洋汚染防止に関する資料・統計等の収集、分析および整理、④海難防止および船舶等による海洋の汚染防止に関する広報誌等出版物の刊行、⑤海難防止および船舶等による海洋の汚染防止に関する事項の政府その他に対する建議

運営資金 次の資金によって運営している。

- ①会費—正会員・賛助会員・協力会員、②基本財産の利子—日本船舶振興会・日本海事財団からの基本財産、③助成金—日本船舶振興会・笹川平和財団、④補助金—日本船舶振興会

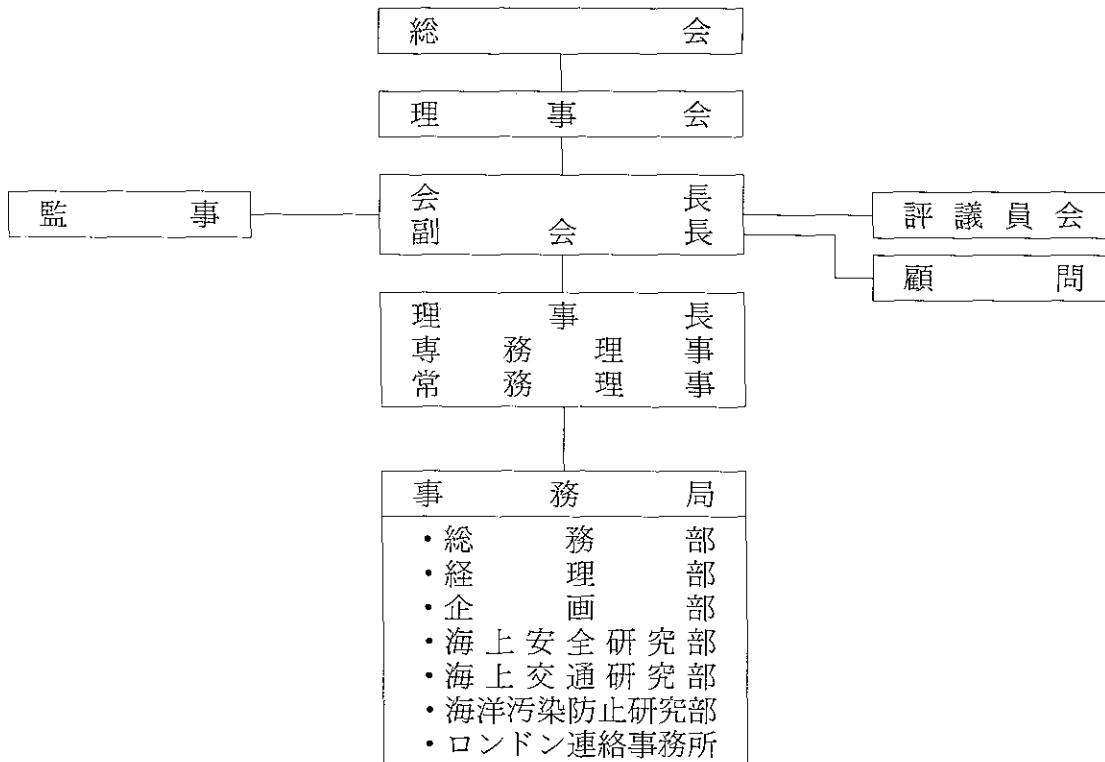
- ・日本海事財団、⑤受託金—国の機関・地方自治体・公団など、⑥寄付金—関係者

現 状 と  
将 来

人と財産を海から守り、海を美しく保つために、海上の安全確保と海洋環境の保全を使命として、さまざまな分野における英知を結集して、多岐にわたる調査研究と啓発活動を実施している。

海難防止の大切さは言うまでもなく、海洋環境の保全は地球環境保護の一環として今や世界的な緊急課題である。今後も使命の重要性を認識し、目的達成のために努力を続ける。

### 日本海難防止協会組織図



## 海を越えブラジルへ渡った 世界最大のプラントバージ。

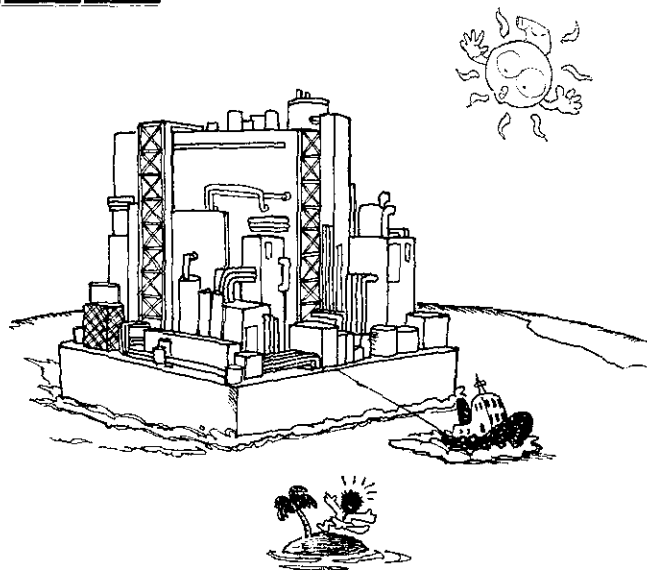
プラントを輸送する場合、普通は全体をいくつかのパートに分け、重量物船やモジュール船を使って運ぶ。ところが、プラントそのものを、丸ごと船にして外国に運んでしまったというウソのような本当の話がある。

これは、かつて日本の大手造船会社が受注して成功をおさめたプロジェクトで、紙パルプの製造プラント一式を、巨大な2隻のバージとして組み立て、日本から海を越えてブラジルまで曳航して、アマゾン川支流のジャリ川の岸にそのまま据え付けてしまうというビッグプロジェクト。

ジャリ川一帯は、紙パルプ製造に最適な熱帯樹の産地だが、そこに至るための道路や電力、燃料、水道などのインフラストラクチャーは皆無といった密林地帯で、ここに工場を建設するとなると、コストも期間も想像を絶するものになる。そこで出てきたのがこのアイデアだった。

日本の造船所で組み立てられた世界最大規模の2隻のバージは、地球3分の1周に達する全行程2万5,000キロメートルの航路を、やはり世界最大の航洋曳船（主機2万馬力）2隻によってブラジルまで曳航された。そしてアマゾン川の水位が増す雨期をねらって目的地に運び込まれ、特殊な工法によって、無事、河岸に固定された。

貨物であるプラントをそのまま船にしてしまうというこの発想、現地の森林所有者でもあった米国の実業家が思いついたものだが、プラント建設技術、造船技術、輸送技術のみごとく一体化した、大胆だが、実に合理的なアイデアだったといえよう。



## 菱垣廻船や樽廻船はわが国 最初の定期船オペレーター。

島国日本にとって、船は古来よりかけがえのない輸送機関。遣隋使船や遣唐使船、御朱印船にみられるように、海外との交流や貿易には、数多くの外洋船が活躍した。

しかし鎖国時代に入って、海外との貿易が禁じられるとともに、日本の船による海外との交易もほとんどとだえてしまう。それに代わるようにして未曾有の繁栄を迎えたのが当時の内航定期航路ともいえる廻船だった。

太平洋岸を通して大阪～江戸間を結んだ菱垣（ひがき）廻船。そのライバルの樽（たる）廻船、日本海・瀬戸内海経由で北海道や日本海側の港と大阪を結んだ北前（きたまえ）船などが、その代表的なものだ。

これら廻船が主に運んだ貨物の中心は米だったが、酒や味噌、醤油、油、魚粉、木綿、紙などの

生活必需品や人も運んだ。

幕府の大型船建造禁止令で、初期には二百石(約20トン)～四百石(約40トン)積みの大きさにとどまっていたこれらの廻船も、その後、規制が緩和されると、千石船といわれる一千石(約100トン)を超える大型の船も登場するようになる。

最盛期には、上り、下りあわせて、延べ800隻近い船が日本沿岸を往来し、風待ちのための待避港や灯台があちこちに設けられるなど、江戸時代後期には、内航海運としての廻船の発達是最盛期を迎えた。

こうした廻船業者は、わが国で最初の定期船オペレーターともいえる存在で、これを利用することで、当時の米屋や酒屋は自前の船を持つ必要がなくなった。わが国での荷主と海運業の分離は、この時代にすでに始まっていたということになる。

対外的には鎖国体制を維持しながらも、商工業の発展をベースに過去に類のない経済的繁栄を遂げた江戸時代。その暮らしと経済を支えていたのも、やはり海運だったのである。

## 意外に簡単! 陸から船への電話のかけ方。

陸上と船との間の連絡というと、どうしても無線を想像する人が多いかもしれない。しかし、現在では、ほとんどのコミュニケーションが、電話で簡単に行えるようになっている。船に電話をかける場合、船のいる場所によっていくつかの方法がある。

まず、日本沿岸を航行中の船の場合は、沿岸船舶電話を使う。船会社に、船が所在している位置とその船の船舶電話番号を教えてもらい、あとは近距離か遠距離かの識別番号をコールし、続けて



船舶電話番号をダイヤルするだけでつながる。

ごくまれに沿岸船舶電話が設置されていない船もあるが、この場合は岸壁電話が使われる。これは港内に停泊している間だけ船に設置されるもので、船の停泊地にある日本船舶通信(株)の支店に船名を告げ、電話番号を教えてもらえば、あとは直通でかけられる。

船が遠洋を航海している場合は、海事通信衛星(インマルサット)を使う方法が便利だ。まず船会社で船の船舶地球局番号と概略の位置を確認。KDD(局番なしの0051)に電話し、オペレーターにそれを伝えれば、目的の船につないでくれる。

便利といえば実に便利な話だが、これだと仕事を忘れて船旅を楽しもうと客船に乗っても、陸上からの電話やファックスで追いかけて回されるといった悲劇も起こりうる。これからクルーズに出かけようという人は、こんな便利な連絡方法があることを、できるだけ周囲に内緒にして出発した方がいいかもしれない。

## 当協会広報パンフレットの発行

今般、当協会では、従来より刊行しております下記パンフレットの改訂を行い、1993年度版として発行いたしました。

### 「JSA Japanese Shipowners' Association」

平成3年度まで「日本船主協会の活動」として、当協会の事業および組織等を紹介してまいりましたものを全面改訂し、仕様はA4判、ビジュアルで、内容もより読みやすいものとなるよう改めました。

### 「楽しいシップウォッチング」

昭和61年以来毎年、小・中学生を対象に、日ごろ接することの少ない船や港を見学に行くよう呼び掛けるためのパンフレットとして作成してまいりましたが、より一層充実した

ものとするため全面的に内容を改訂いたしました。

### 「SHIPPING NOW 1993—日本の海運—」

従来どおり、最新の資料に基づくグラフやカラー写真を豊富に使用し、日本海運の果たす役割と重要性を分かりやすく解説しています。

上記パンフレットを入手ご希望の方には、無料でお送りいたしますので、下記までお問い合わせ下さい。

〈お問い合わせ先〉

(社)日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4

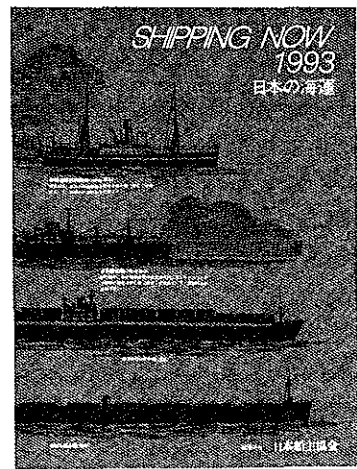
(海運ビル)

TEL 03-3264-7181

JSA Japanese Shipowners' Association



1993-1994





# 海運日誌

7月

5日 船舶整備公団は、技術支援を一層充実させる目的で、理事長の諮問機関として技術委員会（委員長：元良誠三東京大学名誉教授）を設置すると発表した。

7日 運輸省海上技術安全局は、93年上半期の新造船建造許可実績をまとめた。それによると、80隻、264万4,000%（前年同期比26.8%減）と低調な実績となった。

9日 5日からロンドンで開催されていたIMO（国際海事機関）のMEPC（海洋環境保護委員会）は、油タンカーの安全確保と海洋環境保護に関する総会決議案を採択した。また、ノルウェーが提案した燃料油タンクの二重構造化については、継続審議となった。

15日 運輸省は、「外航船舶の解撤に関する調査」の中間報告を発表した。それによると、西暦2000年のタンカー、バルカー（1万%以上）の解撤発生量は、約1,900万%（タンカー1,300万%、バルカー600万%）に達すると予測している。これは、92年央の両船種の世界船腹量である2億8,000万%の6.8%にあたる。

19日 当協会は、トレードの安定化の推進と適正運賃の確保ならびに円建て収入増大の実現に向け、外航海運が抱える構造的問題を

見直し、今後の外航海運経営のあり方を検討するため、「外航海運活性化研究会」を設置した。

（P.32 定例理事会の様様参照）

20日 運輸省海上交通局は、93年度「日本海運の現況」（海運白書）を発表した。

（P.8 特別欄参照）

23日 運輸省、通産省等主催の「タンカーによる輸送問題に関する合同懇談会」（座長：谷川久成蹊大学教授）は、マラッカ・シンガポール海峡における原油の安定輸送確保を目的とした「アセアン海域石油安定輸送協議会（仮称）」設置などを内容とする報告書を発表した。

26日 運輸省は92年度の内航船舶輸送統計を発表した。それによると、輸送実績は5億4,041万トン（前年度比5.5%減）、2,480億168万5,000トキ。 (同0.1%減) となった。



## 7月の定例理事会の様様

(7月28日、日本船主協会役員会議室において開催)

## 政策委員会関係報告事項

1. 「外航海運活性化研究会」の設置について  
第46回通常総会において「トレード安定化の推進と適正運賃の確保ならびに円建て収入の増大」を決議したが、この実現に向けて外航海運の抱える構造的問題を総合的かつ根本的に見直し、今後必ず起こるであろう世界およびわが国の産業および貿易構造の変化に対応した外航海運経営はいかにあるべきかを検討するため「外航海運活性化研究会」を設置した。研究会のメンバーは政策幹事会メンバーを中心に構成し、必要に応じ分科会の設置や内外関係者および学識経験者等の参加も要請する。

本問題は、外航海運に関する基本問題であり、業界自らが総力を挙げて取り組むべき性質のものであるため、まず本研究会において問題の所在を把握した上で学識経験者の意見を広く求め、他産業の客観的データとの比較も加え日本経済研究所の助言協力を得て政策提言の形で取りまとめることとしたい。

また、検討の進展に応じて理事会をはじめ関係各委員会とも連携をとりつつ協会を挙げて取り組む態勢で臨むこととする。

なお、本研究会は去る7月19日にスタートし、

次回は8月上旬に開催の予定である。

## 広報委員会関係報告事項

1. 「海の記念日」を中心とする広報活動について  
(P.19 特別欄参照)

## 労務委員会関係報告事項

1. 20条問題小委員会の審議模様について  
(本誌1993年7月号P.25 海運ニュース3参照)

2. 日韓船員問題共同研究会について  
標記研究会は、日韓船主協会会談で設置が決定されたもので、両国における船員諸問題について、情報および意見をもとに共通のテーマを検討することを目的としている。

第1回会合は、7月26日から28日の間、東京で開催され、船員制度の近代化および混乗船における外国人船員の教育、訓練等について意見が交換されたほか、船員研修所の見学が行われた。

両国船主協会からの出席者は以下のとおりである。

韓国側代表団 氏名

代表団長 宋基元 船主協会副会長  
(Mr. Song Ki Won)

団員 田征重 韓進海運理事  
(Mr. Jeon Jeong Joong)

姜永孝 斗洋商船理事  
(Mr. Kang Young Hyo)  
金 喆 汎洋商船理事  
(Mr. Kim Chul)  
李世煥 油公海運理事  
(Mr. Lee Sei Hwan)  
呉綱錫 朝陽商船東京事務所長  
(Mr. Oh Joo Suck)  
柳春國 大韓海運常務理事  
(Mr. Ryu Choon Kok)  
朴燦在 船主協会海務部長  
(Mr. Park Chan Jae)

#### 日本側出席者

吉田耕三 当協会副会長・労務委員長  
宇田川達 日本郵船専務取締役  
星野尚三 大阪商船三井船舶常務取締役  
町居孝義 川崎汽船常務取締役  
増田信雄 当協会理事長  
白居 勲 当協会常務理事

#### 国際委員会関係報告事項

##### 1. アジア船主フォーラム トレード安定化委員会の開催について

本年5月ソウルにて開催された第2回アジア船主フォーラムにおいては、トレード安定化の努力を続けていくために、3カ月ごとに同委員会議長(根本日本郵船社長/南雲川崎汽船社長)あてレポートを送ること、ならびに次回北京でのフォーラム以前にトレード安定化委員会を開

催することが合意された。

これに基づき、今般当協会よりトレード安定化委員会メンバーに質問状を送り、8月中旬に回収することとしている。さらに3カ月後の10月に第2回目のレポートを求めた後、11月15日に東京において第1回トレード安定化委員会を開催することとしている。

なお、同委員会のメンバーは、日本(議長)・韓国(副議長)・オーストラリア・中国・香港・マレーシア・シンガポール・台湾となっている。

#### 船員対策特別委員会関係報告事項

##### 1. 外国人船員問題・当面の活動について

既に決定した方針に基づき、増大する外国人船員の雇用に伴う諸問題への対応を図っていくが、当面これに関する情報収集と、内外の船主団体をはじめとする諸団体との交流・意見交換により、状況の把握に努めることとする。

##### 1) 諸外国船主団体との交流

諸外国、特にわが国同様船員需要国としての色彩の濃い欧州地域船主団体との交流に努め、外国人船員問題、ITF問題等について意見交換を行い相互理解を図るとともに、ISF活動に積極的に参画する。

また、船員需要国と主要な船員供給国が混在するアジア地域においては、アジア船主フォーラムのネットワーク等を利用し船主団体間の交流に努めるとともに、外国人船員問題に関し船員供給国の政府機関等との意見交換を図る。

2) アジア地域船員労働団体との対話

アジア地域における船員供給国の船員労働団体に対しては、必要に応じて対話を行い外国人船員問題に関する意見の反映および理解の普及に努める。

3) 国内関連団体との交流

① 全日本海員組合

新たなマルシップ混乗船に乗り組む外国人船員に関し、“外航労務協会／全日海・外国人船員問題協議会”における外労協の対応を支援する。また“当協会／全日海・外国人船員問題に関する懇談会”において、船主側立場の理解普及に努める。

② 国際船員協会

主要な船舶管理会社団体である国際船員協会とは共通する関連諸問題への対応のため、密接な情報交換を行い協調を図る。

4) 海外への代表団派遣

以上の目的にかんがみ、欧州地域・アジア地域へ代表団を派遣し、関係団体との意見交換を行うとともに、調査を実施する。

**海運関係の公布法令（7月）**

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令  
(政令第242号、平成5年7月2日公布、即日施行)

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第22号、平成5年7月2日公布、即日施行)
- ㊦ 船舶職員法施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第24号、平成5年7月20日公布、平成5年11月1日施行)
- ㊦ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令  
(政令第250号、平成5年7月23日公布、平成5年8月1日施行)

**国際会議の開催予定（9月）**

- IMO・STCW条約の見直しに関する第1回中間  
会合  
9月20日～24日 ロンドン  
第38回国連欧州経済委員会貿易拡大委員会手続  
簡易化作業部会  
9月20日～24日 ジュネーブ  
ジョイントUN/EDIFACTラポーターズ・チー  
ム・ミーティング  
9月27日～10月1日 ベルリン  
第69回IMO法律委員会  
9月27日～10月1日 ロンドン  
ILO海上・港湾における船内の災害予防に関する  
専門家会議  
9月28日～10月5日 ジェノバ

# 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8月	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
6	30,487	20,567	9,920	8.4	7.3
7	32,182	20,367	11,816	9.0	0.4

通関統計より

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

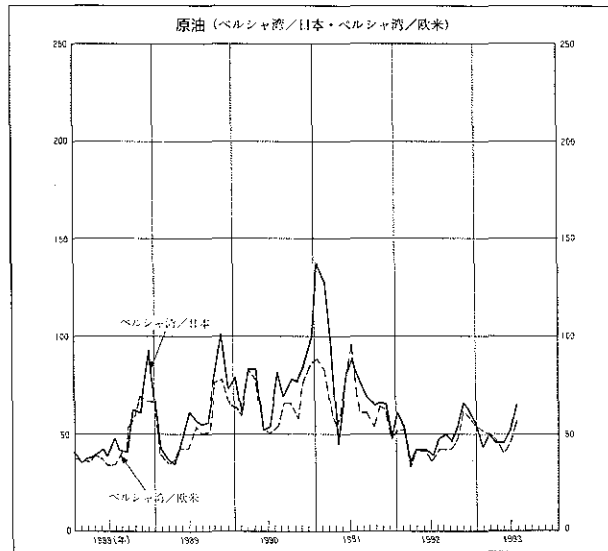
年月	年間月間平均	最高値	最安値
1980	226.45	203.00	262.50
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1992年8月	126.31	122.90	128.00
9	122.72	119.20	124.95
10	121.04	119.15	123.20
11	123.87	122.80	124.75
12	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
7	107.73	105.90	109.75

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	鉄 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

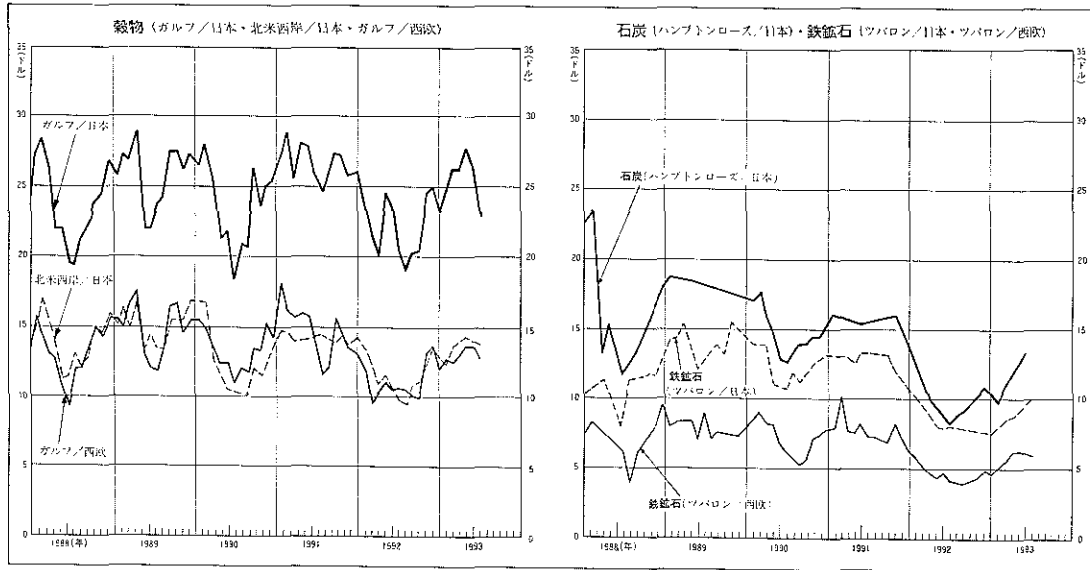
(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品別はシングルものの合計。③年別は暦年。



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	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	64.00	59.50	62.50	49.00	45.00	37.50	56.25	45.00
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	23.00	20.50		9.75	13.80	12.75	10.59	9.24	10.67	10.50
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		

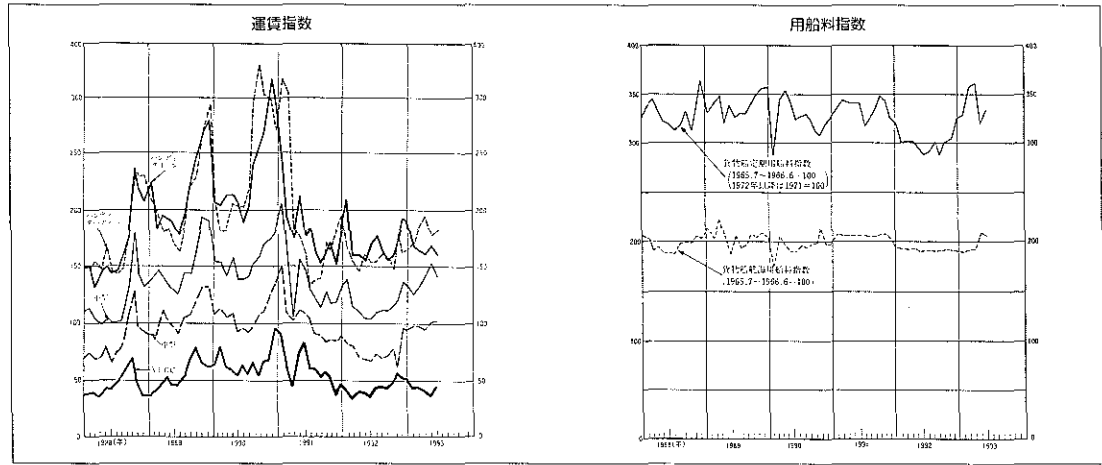
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。  
③グラフの値はいずれも最高値。

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	10.00	—	4.20	4.00	5.85	5.80
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	39.7	101.3	153.8	177.3	170.1
6	85.9	108.9	149.1	178.6	161.5	36.0	68.9	103.9	171.8	153.6	45.9	101.9	140.7	184.2	161.9
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					

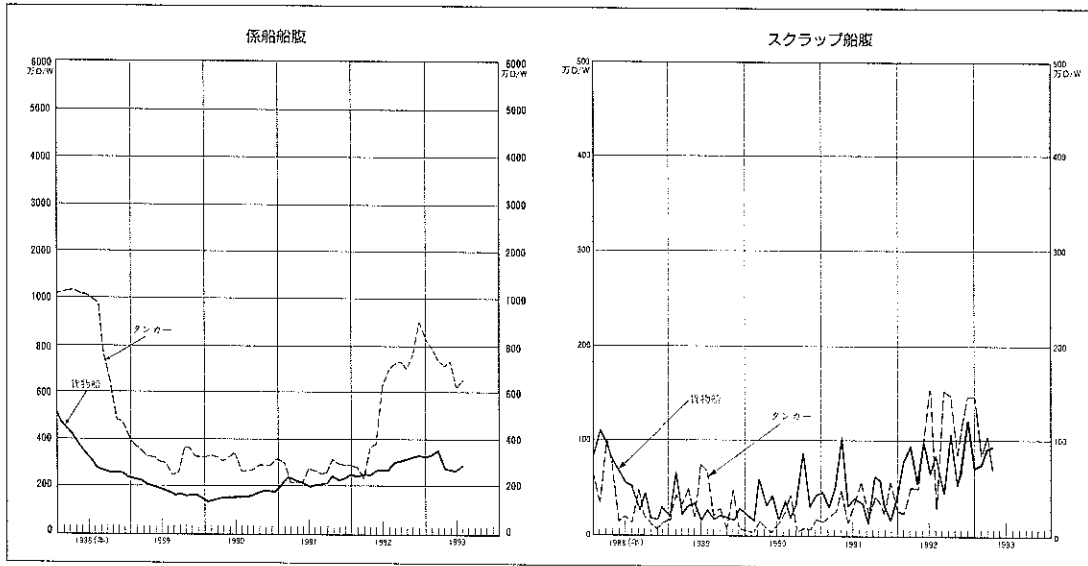
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シッピングマネジャーによる。(シッピング・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC：15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型：7万1000～15万トン(6万～15万トン) ⑥小型：3万6000～7万トン(3万～6万トン) ⑦H・D=ハンディ・ダーティ：3万5000トン(3万トン)未滿 ⑧H・C=ハンディ・クリーン：5万トン(3万トン)未滿。

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	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	209.0	344.3	346.2	353.5	342.0	301.0	319.0
6	193.6	201.8	191.4	205.0	190.0	206.0	333.8	318.7	343.7	342.0	295.0	335.0
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・シッピングマネジャーによる。(シッピング・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	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	313	2,217	2,997	100	3,456	6,589
8	262	1,477	2,021	45	1,340	2,478	322	2,144	2,971	74	3,590	7,132						
9	265	1,467	2,025	47	1,358	2,517	335	2,180	2,993	75	3,621	7,203						
10	283	1,733	2,395	52	1,717	3,079	336	2,216	3,011	74	3,540	6,989						
11	276	1,618	2,215	52	1,631	2,889	332	2,241	3,039	85	3,947	7,789						
12	288	1,706	2,264	47	1,522	2,807	350	2,457	3,280	95	4,598	9,056						

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

### 10. スクラップ船腹量の推移

月次	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	31	504	901	9	382	747
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。

「荒野の決闘」で悪漢と闘う保安官ワイアット・アープ、「12人の怒れる男」では真実を追求し、正義感あふれる陪審員を演じたヘンリー・フォンダはアメリカの知性と良心を代表する俳優として、日本でも多くの映画ファンに親しまれてきた。

50年近い俳優歴を持ちながら、長い間アカデミー賞に縁のなかったフォンダが初めて主演男優賞を受賞したのは1982年3月、その前に年にキャサリン・ヘップバーンと共演した「黄昏」によってである。この時フォンダは76歳、相手役のヘップバーンも74歳で4度目の主演女優賞に選ばれた。

ストーリーは80歳になる元大学教授のノーマンが妻エセルとともにアメリカ東北部にある湖の別荘に一夏を過ごすためやってくる。

## 編集後記

そこへ、疎遠になっていた娘がやってきて、父と娘との過去のわだかまりが少しずつほぐけていく。老夫婦の味わい深いやりとりと、娘が連れてきた少年と老人の心の通じ合いがほのぼのとしたものを感じさせる。そうした出来事をさりげなく淡々と描く絶妙の老境劇といえる。とりわけ、ラストシーンの老人に心臓発作が起こり、死がいよいよ身近にせまった時の老夫婦のきずなの深さと湖畔の風景の美しさは、思わず画面に引き込まれてしまう。

名優の名を欲しいままにしたものの、なぜか俳優としての最高峰アカデミー賞に縁のなかったフォ

ンダは、70歳代半ばにして、この作品で俳優生活の集大成ともいえるべき名演技をみせている。受賞後4カ月、フォンダは奇しくも自分が演じたノーマンと同じ心臓病で世を去った。

高齢でも元気はつらつとしていて演技力もある俳優はわが国にも少なくないが、その人たちを主役にした映画を見掛けることはめったにない。今回の「にっかつ」の倒産のように、映画会社自体が内容のある作品を作ることで、ゴルフ場開発やロマンポルノ路線へ方針を変更してしまった。映画を一つの文化と考えたら寂しい限りの現実である。

川崎汽船  
情報センター室長  
川西 宏司

せんきょう 8月号 No. 397 (Vol. 34 No. 8)

発行◆平成5年8月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (調査広報部)

編集・発行人◆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：昭和海運株 (英文名) SHOWA LINE, LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 吉田耕三

本社所在地：東京都千代田区内幸町2-2-3

資本金：22,212百万円

創立年月日：1944年6月13日

従業員数：海上253名 陸上255名 合計508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	9隻	850,918%	1,117,787%
-------	---	----	----------	------------

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	110隻	4,643,125%	7,716,734%
-------	---	------	------------	------------

主たる配船先：豪州、北米、欧州、アフリカ、南米、ペルシヤ湾、東南アジア、インド、ロシア、三国間、国内

事業概要：当社は産業用原材料、エネルギー資源や生活物資の輸送を扱う営業本部、船舶の新造、管理を受け持つ船主業務本部の連携により、安定・効率的な運航を期するとともに、海洋レジャー、豪華クルーズ客船事業も行っていきます。



会社名：新和海運株 (英文名) SHINWA KAIUN KAISHA LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 谷川 明

本社所在地：東京都千代田区内幸町2-2-2

資本金：8,100百万円

創立年月日：1962年2月15日

従業員数：海上232名 陸上174名 合計406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	12隻	1,020,806%	1,840,680%
-------	---	-----	------------	------------

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	92隻	2,177,589%	3,892,371%
-------	---	-----	------------	------------

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

事業概要：専用船一・二部では鉄鉱石、原料炭、一般炭、原油、LPG等、原材料・エネルギー輸送の充実をはかり、不定期船部、近海部では鋼材、自動車、プラント、穀物、木材等、幅広い貨物の輸送を手がけている不定期船サービス会社です。



7月20日を国民の祝日「海の日」に。