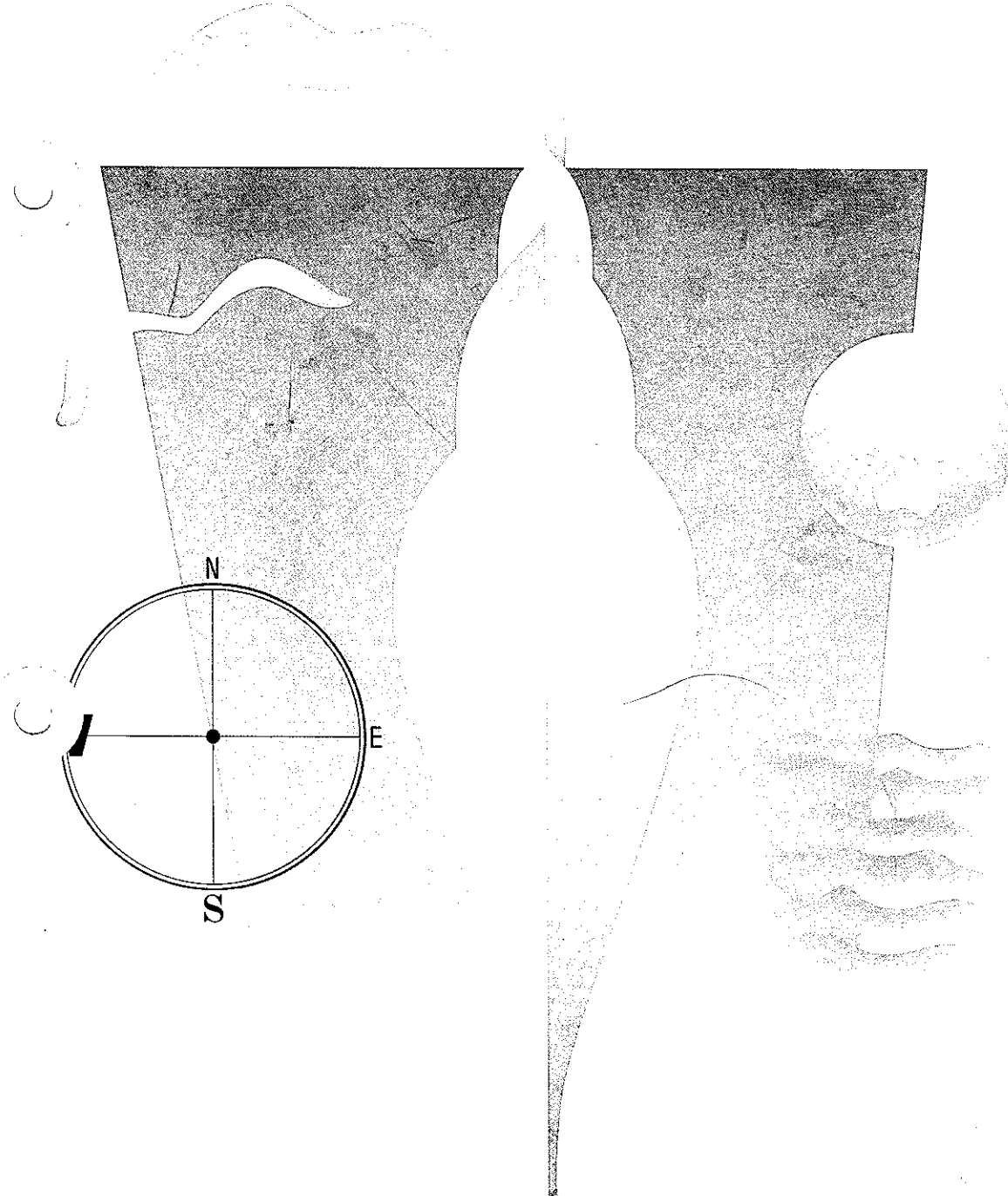
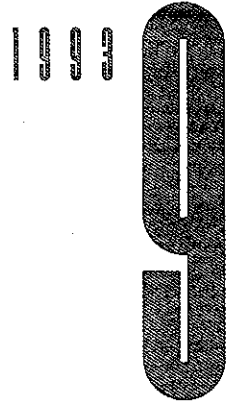


せんきょう



船協月報/1993年9月号 目次

◎巻頭言

円高に思う★日本船主協会常任理事・谷川 明——1
★新和海運取締役社長

◎寄稿

(社)港湾物流情報システム協会の設立★(社)港湾物流情報システム協会 専務理事・山内靖雄——2

◎随想

雑感★全日本海員組合組合長・中西昭士郎——8

◎特別欄

海運同盟の独禁法適用除外に関する各国法制——10

◎海運ニュース

1. 平成6年度海運関係予算概算要求——15
2. 危険物の個品運送に関する米国連邦規則の改正と経過措置——16
3. 米国向け危険物の運送に従事する者に要求される訓練と資格証明——19

◎話題を追って

外国人労働者問題への一考察(前編)★東京理科大学 教授・加藤俊平——20

◎業界団体を訪ねて— 日本ソーダ工業会 ————24

◎特別欄

当協会会員会社の運航船腹量——26

◎海運雑学ゼミナール★第42回——30

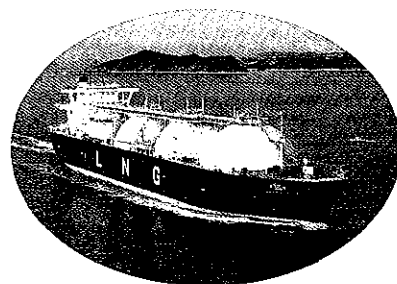
◎London 発便り——32

❖海運日誌★8月——33

❖船協だより★海運関係の公布法令・その他——34

❖海運統計——35

❖編集後記——40



(LNG 船「エル・エヌ・ジー・フローラ」)

円高に思う

日本船主協会常任理事
新和海運取締役社長 谷川 明



2月からジリジリ上がった円高は、最近このままでは100円の大台を突破、90円台になるのではないかと不安迄一部で囁かれている。輸出依存度の高い日本基幹産業の経営者は、為替1円の動きに左右される膨大な経常利益の変動に深刻な不安を抱き、このままでは企業存続も脅かされるとの危機感に苛まれているといっても過言ではない。

わが海運界も合理化につぐ合理化を行い、何とか生きのびられる希望が見えた時の再びの円高パンチである。乾いた雑巾を更に絞れというのかという怒りにも似た思いをしない経営者はいないであろう。

85年プラザ合意後の円高危機は、血のにじむ合理化で何とか乗り切った様に見えたが、内需拡大、金余り、バブル経済は根本的には所謂「日本の一人勝ち」といわれる貿易収支黒字累積の構造を変えることは出来ず、バブル崩壊は日本経済にさまざまな「つけ、後遺症」を残したまま、第2次円高ショックをかぶることとなった。

さて、どうするかである。

私見をのべれば、方法は二つしかない。

第一は政府、政治家に声を大にして日本経済を支える基幹産業の根本的危機打開戦略を

早急に実行に移す要請を、業界としてあらゆるチャンネルを通じて即刻行動を起こすべきである。その骨子は、国内物価を引き下げ、内外価格差を是正する（市場開放の促進、役所の許認可制の抜本的緩和等を通し）ことと、積極的貿易黒字減らし対策である。今回の円高克服について、国内景気の回復で可能という楽観論と、根本的構造変革なしには不可能という悲観論があるが、筆者は後者に与する。

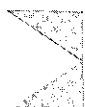
第二は個々の経営の対処方法である。前回円高時は文字どおり経営は労使が血を流して何とか生き残りの活路を見出した。今回は円高の幅は小さいが、前述のとおり乾いた雑巾を更に絞って生き残らざるを得ないさし迫った状況に置かれている。疲弊した体力の中で、それぞれの企業が強味とする営業力の重点指向で収入の向上に必死の努力を行うが、一方ドルコスト化、スリム体質転換を実現すべく一層の努力が生存の鍵となろう。

日本経済は今、岐路に立っている。どの様に変質していくかの明確な見通しは難しいが、この方向に即応して日本海運も変質せざるを得ない。この方向づけを先取りしたもののみが生き残っていくであろう。

(社)港湾物流情報システム協会の設立

(社)港湾物流情報システム協会
専務理事

山内靖雄



1 はじめに

社団法人「港湾物流情報システム協会」(以下、「港シ協」と略称する。)は、6月11日に運輸大臣の設立許可が下り正式に発足、7月1日から事業を開始した。その前の5月20日には、シップネッツセンターの通常総会で発展的に改組することを決議、引き続き開催された設立発起人会および設立総会で、新法人の定款を承認するとともに、平成5、6年度の事業計画などを議決した。役員選任では、会長兼理事長に木島隆

一・内外日東(株)取締役会長、副会長に南雲四郎・川崎汽船(株)代表取締役社長、専務理事兼事務局長に山内靖雄・シップネッツセンター事務局長を選出した。

新しい船出にあたり、新法人の組織、事業活動および展望を紹介するとともに、シップネッツセンター発足以来、丸7年間の足跡を振り返ってみたい。



2 シップネッツ構想から13年

シップネッツの原形は昭和55年に日本電信電話公社により提唱された「船積貨物情報のオンライン授受伝達システム構想」にまで遡る。当時においては画期的なVAN構築構想であった。この提案にいち早く反応を示し、港湾関連4業種に呼びかけて、異業種間データ交換を行うVANの事業化に着手したのが、現在の木島隆一会長(当時、内外日東(株)代表取締役社長)である。昭和55年9月実験準備連絡会設置、57年8月～12月第一次実験、58年10月第二次実験運営

委員会設置、59年4月第二次システム設計着手、60年8月発起人組合設立、同10月第二次実験開始、61年4月シップネッツセンター(SNC)設立、システム運用を開始した。最初の実験準備委員会、第一次実験には4業種から各1社、即ち日本郵船(株)、内外日東(株)、(株)日本海事検定協会、(株)日本貨物検数協会が参加し、これら4社は現在もSHIPNETSのユーザーとして積極的に活動している。

3 データ送信件数は4倍増

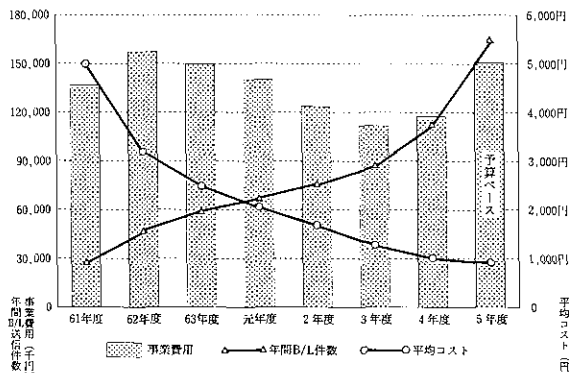
シップネッツセンター設立後のB/Lデータ送信実績およびコストパフォーマンスは第1図に示す通り、年々着実な増加を示し、平成4年度送信実績は112,880件、初年度比4.2倍に達した。これによりB/L当たり平均運用コストは1,053円、初年度比5分の1に減少した。B/L作成までにS/I情報やM/W情報など平均して10種類のデータが送信されていることが過去の実績分析により判明しているため、データ当たり平均コストは約100円となる。さらに、利用者単位に分析してみると、船社の場合、B/L当たり150~200円の平均運用コストがかかっているが、費用対効果の測定では効果の方が大きいという結果が出ている。即ち、SHIPNETS経由B/L情報受信の場合、D/R(Dock Receipt)からの入力に比べて約10分間の時間短縮(省力化)となる。これを入力オペレータ(大部分は外部業者に委託)のコストに換算すると約400~500円となるので、SHIPNETS効果が大きいことが分

かる。

このような分析結果を踏まえて、ここ数年、SNCが重点的に取り組んできたことは、①稼働率の向上、②オンライン(送信)率の向上、③対象業務の拡大、の三本柱であった。特に情報の受け皿となる船社のメリットは大きく、早期稼働の必要性を訴えてきた結果、昨年から今年にかけて大手有力船社が相次いで本番稼働に入り、データ量が飛躍的に増加する環境が整ってきた。これら船社はインターエイシアライン、エバーグリーンライン、ハパグロイド、APL、マースクの5社で、今秋には東京船舶が稼働を開始する予定である。

この結果、参加18船社のうち11社が稼働する

【第1図】 年度別事業費用推移とB/L当たり平均運営コスト推移



【第1表】 SHIPNETS 立上がり表

平成5年7月31日現在

SHIPNETS業種別稼働状況

業種別	メンバー数	回線接続	本番稼働	稼働率
海貨(事務所)	136社 (203)	77社 (105)	62社 (82)	44.9% (40.4%)
船社	18社	10社	9社	50.0
検量	2協会	2協会	2協会	100.0
検数	2協会	2協会	2協会	100.0
計	158社	91社	75社	47.5%

海貨事業所 地区別明細

地区	事業所	ファイルセット	回線接続	本番稼働	稼働率
東京	27	22	19	16	59.3%
横浜	57	47	39	35	61.4
名古屋	26	15	11	7	26.9
四日市	1	1	1	1	100.0
大阪	41	27	12	7	17.1
神戸	51	42	23	16	31.4
計	203	154	105	82	40.4%

こととなり、稼働率は61%に達する。これに対応して、有力海貨業者の新規稼働も相次ぎ、第

1表に示す通り、7月末現在で稼働海貨62社(稼働率45%) 82海貨事業所となった。



4 新法人の設立趣旨

近年におけるわが国経済のサービス化、国際化の進展には目覚ましいものがあり、これに対応して物流に対する荷主のニーズもより高度化、多様化しつつある。港湾物流の分野においても、貨物輸送の量的拡大、荷主ニーズの質的高度化に対応した正確かつ迅速な事務処理、関連した諸情報の提供、国際的な情報化の進展への対応等様々な要請が急速に高まっており、これらの要請に対して的確な対応を図ることが喫緊の課題となっている。

港湾における貨物取扱業務は、関係する事業者が多く、業務に伴う情報の流れは複雑多岐にわたっており、上記の要請に的確に対応し、港湾物流の効率化、高度化を図っていくためには、関係者間の連携と協調のもとに質の高い情報システムを構築していくことが必要不可欠となっている。しかしながら、港湾物流関係事業者は中小事業者が多く、求められる情報システムを導入するための資金的、人的資源が不足していることや先進的な情報システムに接する機

会に限られ、それらに対する理解が十分でないこと等の理由から、自らその導入を進めることが困難な状況にある。

このため、港湾物流の効率化を図るための情報システムの開発および導入の促進を総合的に推進することを目的として、それに必要な調査研究の実施、関係情報の提供、関係者の研修および指導助言等を的確に実施する体制を早急に整備する必要がでてきた。

そこで、関係業界団体に呼びかけた結果、(社)日本船主協会をはじめ、(社)日本港運協会、(財)港湾近代化促進協議会、(社)日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会、日本海運貨物取扱業会、(社)日本海事検定協会、(社)全日本検数協会およびNTT データ通信(株)の賛同を得て、トップによる発起人会を結成、シップネットセンターを改組して「情報システムの整備を通じて港湾物流の効率化を推進するための中核となる機関」の設立を提唱したものの。



5 新しい組織構成および主な事業

港シ協の組織、専門委員会/作業部会構成図および役員名簿は第2図および第2表を参照。

正会員数はSNC会員数172社より14社減の158社、準会員4社、賛助会員5団体(7月末現

在)。事業予算は初年度(平成5年7月～6年3月)がSNCからの寄付金6,500万円を含め、18,629万円、次年度17,705万円。

事業計画としては港湾物流情報システムに関

する①調査、研究および開発をはじめ、②情報の収集、提供、③研修、④相談、指導、⑤刊行物の発行、⑥保守管理、運営、⑦普及啓蒙などを掲げ、特に公益事業活動に力を入れる。要となる①の調査、研究および開発事業では次の3項目を手がける。

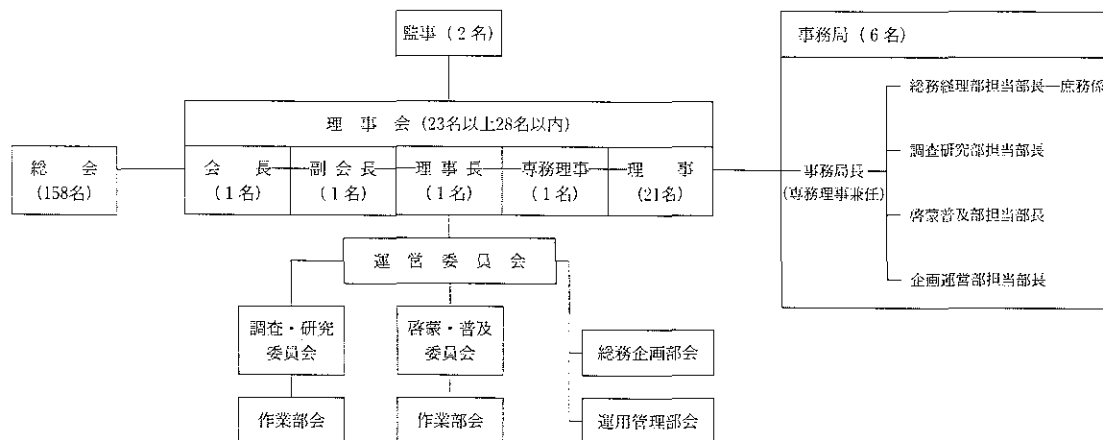
- (1) NVOCC 関連情報の EDI 化に関する基礎的調査・研究
- (2) 港湾物流情報の EDI 化および国際化に対

応する VAN 機能に関する調査・研究

- (3) 船舶運航スケジュールおよび運航実績情報交換フォーマットの標準化、ならびにデータベースサービスに関する基礎的調査・研究

上記の調査研究により、(1)では新規会員の加入、送信率の向上につなげ、(2)では稼働率向上、送信率向上に寄与し、(3)ではユーザーの利便向上を目的としており、結果として、船社の業務

【第2図】 社団法人 港湾物流情報システム協会設立時における組織及び定員等



【第2表】 社団法人 港湾物流情報システム協会 役員名簿

役員	氏名	法人名	役職名	役員	氏名	法人名	役職名
会長	木島 隆一	内外日東株式会社	取締役会長	理事	設楽 貞雄	旭運輸株式会社	代表取締役会長
副会長	南雲 四郎	川崎汽船株式会社	代表取締役社長	同上	中沢 高徳	株式会社 石川組	専務取締役
理事長	木島 隆一	(会長兼任)		同上	山田 隆一	大日通運株式会社	代表取締役社長
専務理事	山内 靖雄	(社) 港湾物流情報システム協会	専務理事・専務局長	同上	小田 真弘	丸山物流株式会社	代表取締役社長
理事	門井 正弘	(社) 港湾物流情報システム協会	理事・啓蒙普及部長	同上	吉留 啓介	大東運輸株式会社	常務取締役
同上	茅田 俊一	社団法人 日本船主協会	常務理事	同上	笹谷 幸一	株式会社ユニエックス	代表取締役社長
同上	設楽 邦夫	社団法人 日本港運協会	常務理事	同上	寺田 武	三井倉庫株式会社	常務取締役
同上	橋本 信明	財団法人 港湾近代化促進協議会	専務理事	同上	石井 亨	大阪商船三井船舶株式会社	常務取締役
同上	堀崎 昭夫	社団法人日本国際ナショナルフレイトフォワードーズ協会	副会長	同上	石川 有一	日本郵船株式会社	専務取締役
同上	金子 直哉	社団法人 日本海事検定協会	副会長	同上	小谷猛太郎	東京船舶株式会社	代表取締役社長
同上	伊藤 寿彦	社団法人 全日本検数協会	理事・名古屋支部長	同上	関根 康	ジョン スファイヤ エンド サンズ(ジャパン)リミテッド	海運担当取締役
同上	高瀬 秀太郎	日本海運貨物取扱業会	会長	同上	橋本 勲	エバーグリーンジャパン株式会社	代表取締役社長
				同上	大川 晃	マークス株式会社	代表取締役副社長
						(以上24名)	
監事	矢吹 二郎	矢吹海運株式会社	代表取締役社長				
同上	嘉本 範男	社団法人 日本貨物検査協会	常務理事				
			(以上2名)				

効率化にも寄与する事業となっている。



6 B/L送信目標165,000件、新VANセンター構築が課題

設立後、初めての理事会を7月7日開催し、港シ協としての運営方針および重要課題を打ち出すとともに、運営委員会と各専門委員会・部会の委員を選出し、今後の理事会と運営委員会の日程を決定した。

運営方針として、SHIPNETSの保守管理および運営については、前身のSNCの活動方針を継承し、①稼働率の向上、②送信率の向上、③対象業務の拡大を柱としてさらなる普及に努めるほか、B/Lデータの年間送信目標件数を前年度実績比46%増の165,000件に設定した。また、

最重要課題として現在のDRESSより新しいVANセンターへの移行と開発資金調達方法の検討を進めていく。

運営委員会は正会員の理事で構成されるが、選定代理人制度により理事店社の部長以上の役職者を代理人に指名することができるようになっており、実質的かつ具体的な港シ協の運営方針の立案、総会・理事会決議事項、その他の重要事項について実施する役割を負い、委員長に木島理事長、副委員長に南雲副会長（選定代理人・金沢部長）を選任した。



7 官民一体の情報化取り組みが必要

7月7日の設立披露パーティは海運会館で盛会裡に行われたが、席上、木島会長は次のように挨拶された。「SHIPNETSは現在B/L作成業務を支援するEDIシステムであり、港湾業務全体の情報化の観点から見れば、一隅を照らす灯でしかない。重層多面の港湾業務を情報化により効率化を図るには、官民一体の取り組みが必要であり、各方面の協力を得て今回の法人設立に至った。今後、新法人として21世紀に向け

て国際的に優位に立てる港湾関係事業を下支えする港湾物流情報システムの構築を目指していきたいので、関係者のご理解とご支援をお願いする。」

同パーティには、運輸省から大塚秀夫運輸政策局長（当時）をはじめ多数の幹部職員および関係諸団体幹部職員の出席があり、大塚運輸局長から祝辞と官民一体の情報化推進のためできる限りの支援を行うと挨拶があった。



8 今後の展望

新しい体制の下、次の飛躍を目指した施策を積極的に推進していく必要がある。

有力船社の新規稼働が相次いでいる現状を踏まえ、新たな会員獲得の絶好の機会と捕らえ、

NVOCC 業者、ターミナルオペレータをはじめ、清水、北九州、博多の各地域の港運事業者にも働きかけを行っていく。

近い将来、輸入業務や NVOCC 業務の EDI 化、さらに海外の共同利用型ネットワークとの相互乗り入れ等を念頭に置いた新しい VAN の構築の実現に努める。これらは港湾物流の効率化を図るための基盤整備であり、船社業務の効率化推進に欠かせぬ要素でもある。

このような情報ネットワークの基盤整備は新しい社会資本とも言えるもので、国の積極的な

助成を検討して欲しいし、これから機会あるごとに関係先に訴えていきたい。

難産が予想された法人設立の許可が下りたのは、これまでのシップネッツ参加会員の情熱的な啓蒙普及活動と積極的な EDI 活用実績が当局に認められ、中核的機関として今後の港湾物流分野における情報化の普及・啓蒙を図る役割が期待された結果と受け止めている。この付託に応えるため、今後とも港シ協の事業発展に全力を傾注していきたい。会員各位のご理解とご支援を切にお願いしたい。

「船協海運年報1993」の刊行

当協会では、毎年「船協海運年報」を作成し、当協会の業務活動を通じて、世界およびわが国海運の動向をとりまとめておりますが、今般、その1993年版を刊行いたしました。

本年報では、総論において世界および日本の経済・海運の概況を記述し、各論において下記の諸活動について詳述しています。また、巻末には資料として海運関係の諸統計、海運日誌、当協会会員名簿も付しております。

総論

1. 世界海運の概況
2. 日本海運の概況

各論

1. 政策関係
2. 国際海運関係
3. 業務関係
4. 近海・内航関係
5. 港湾関係
6. 財務関係
7. 船舶保険関係
8. 海務・工務関係
9. 船員労働関係
10. 調査広報関係

11. 輸入貨物輸送協議会 日本船主協会の現状

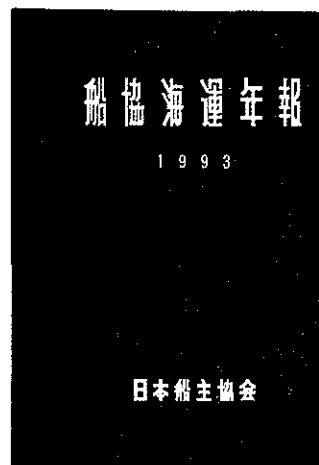
なお、本年報は1冊3,500円で実費頒布しておりますので、購入ご希望の方はお問い合わせください。

<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



随想



雑感

全日本海員組合組合長 ◆中西昭士郎

今年は“夏”がこないままに秋になってしまった。7月以降この執筆をしている8月21日までに、東京で1時間でも晴れた日は14日だけ。気温30度を超える真夏日は、9日しかなかった。

おかげで、夏物衣料やエアコンなど夏物商品の売れ行きはさっぱりというし、何より冷夏による野菜の高騰は、毎日の家計を直撃した。キャベツ1個500円、ナス1個100円などという途方もない値段がついている。

この異常気象は、しかし、日本だけのことではないらしい。アメリカでは、春から続いた記録的大雨でミシシッピ川の大洪水が中西部一帯を襲い、被災者5万人、農作物を中心に被害総額120億ドルと推計されている。中国でも、華南、雲南を除く大部分の地域で数十年ぶりの冷夏という。

わが気象庁は8月20日、エルニーニョ現象が起きている、と発表した。

この異常気象だけでなく、今年は日本にいろいろ異変や大きな事件の続いた夏だった。7月

12日夜に発生した北海道南西沖地震、8月6日の鹿児島集中豪雨災害、目を転じると同じ6日夜には55年以来続いた自民党政権に終止符を打ち、細川新政権が誕生した。そして、8月17日には東京外国為替市場でついに1ドル100円台に突入。

それぞれに大きな出来事だったが、中でも円高問題は特別の感慨を呼び起こす。85年プラザ合意に端を発した急激な円高と、それに続く外航の緊急雇用対策が痛みをもって思い起こされる。

当時、円高不況を乗り切り、企業の存続と雇用確保を図るという大局的見地からとられたやむを得ざる措置ではあったが、あの時の悲惨を再び繰り返したくないというのが、今も変わらぬ船員の切実な願いだ。

今回の1ドル100円時代の到来は、私たち船員に、そして日本の労働者に一体どのような苦難をもたらすのだろうか。

政府は8月19日、関係閣僚による「経済情勢

臨時懇談会」を開き、円高対応を中心とした当面の景気対策として、規制緩和や円高差益の還元について9月中旬に具体策をまとめる方針を決めた。規制緩和や円高差益の還元がどの程度円高沈静化に即効性があるのか私には分からない。連合の中には、赤字国債を発行してでも大規模な所得税減税を求める声もある。

はっきりしていると思えるのは、製造業日本のトヨタでさえ、来年には史上初の営業赤字転落がささやかれる状況の中で、輸出型製造業を中心に、コスト引き下げを図って企業の海外移転が急テンポで進むのではないかと、ということだ。産業の空洞化が一気に加速するのでは、という不安が杞憂^{きゆう}であって欲しいと願うばかりだ。

振り返ってみると、戦後日本は敗戦の無一物の廃墟の中から、しゃにむに頑張り今日の経済的繁栄を築いてきた。

国は貿易立国の旗印の下に輸出振興、国際競争力の強化に努め、産業優先政策を一貫して推し進めてきた。国民もまた、わき目もふらず、なりふり構わずといった姿勢で働いてきた。

今日、自動車、電子製品、工作機械など先端産業は世界一流の水準に達したと評価され、華やかな話題を集める。ひるがえって、私たちの生活はどうだろうか。どう控え目にみても十分とは申しかねる賃金水準、年間2,000時間を超える労働時間、相変わらず貧しい住宅事情。さら

には、日本人が海外の実情を目のあたりにする機会が増えるにつれ、いよいよ見劣りのする公園や下水道など生活環境の不備、いずれをとっても、先進国というにはあまりにお粗末で、経済大国などという実感はわいてこない。

そして、カローシという不名誉な世界語まで残して頑張った末の再度の急激な円高。私たちの努力とは一体何だったのだろうか、という思いを禁じえない。

1ドル100円時代を迎えた今日、私たちはこれまでのような、血と汗を絞るような働きぶり、国際競争力の回復、対外収支の大幅黒字、さらなる円高という悪循環を断ち切るような新しいあり方を求められているのではないかと。

今回の円高は、私たちの社会・経済構造そして生活構造を、これまでの産業優先から生活者優先へと転換することが避けられなくなっていることへの貴重な警鐘として受けとめたい。

海運同盟の独禁法適用除外に関する各国法制

このたび、CENSA（欧州・日本船主協会評議会）はオーストラリアの取引慣行法再検討あるいは、EC委員会の海運規制強化の動きを背景に、これまでの論点を整理する意図で、米国、

EC、日本等の海運同盟に対する独禁法適用除外の形態についてまとめた。当協会ではこれに仮訳を施したので紹介する。

制限的取引慣行法からの適用除外を網羅する法体系および行政措置

概 略

豪州、カナダ、EC、日本、ニュージーランドおよび米国で定期船海運に適用される競争政策体系は、それら諸国の第一義的な制限的取引慣行法制からの適用除外を与えているという点で、首尾一貫している。次に、いくつかの実質的な相違（例えば、米国はカナダと同様すべての協定の届け出を要求している。豪州は輸出協定のみ登録を要求している。日本は原則として全協定の届け出を求めているが、実際は輸出トレードのみ影響を受ける。ニュージーランドは輸出サービスのみ法規制を求め、届け出要求はない）があり、さらに原則として一つの大きな違いがある。

大きな違いとは、米国は定期船トレードを綿密に規制し、各協定は個別の審査を受けるということである。他に承認手続きを公式に規定し

ている国はないが、豪州とカナダは協定届け出後の異議申し立てを規定している。米国とは対照的に、他国は包括的な適用除外方法を採用していると言え、従って協定が規則を遵守しているかの決定は船社の責任である。

世界の主要トレードは、米国／太平洋圏、米国／欧州および日本・極東／欧州トレードである。定期船トレードの50%以上が米国に就航している故に、複数航路に就航する船社は、まず第一に米国海運法規制体系内でいかに運航するかを考える。

米国トレード

1984年海運法の基本は、船社間協定は複合一貫輸送サービスを含めどんな形式であれ、その協定が実質的に反競争的でない限り、自動的に個別適用除外を与えられるということである。協定は連邦海事局（FMC）に却下されなければ

45日以内に発効する。協定が実質的に反競争的であることをFMCが証明する唯一の方法は、その協定が競争減殺により輸送サービスを不当に減殺するか、輸送コストを不当に上昇させようだと決定することである。もしFMCがそのような違反を決定すれば、FMC自身では措置を取れず、コロンビア特別区地方裁判所にしかるべき禁止命令を求めねばならない。言い換えれば、協定当事者を訴える訳である。

米国の規制は、単に反トラスト法適用除外を網羅するだけではない。それは独立系船社も対象とするので、すべてのコモンキャリアはFMCにタリフ規則と商品別運賃の写しをファイルせねばならない。同盟に関しては、その規則で構成船社によるI/A行使を認めなければならず、構成船社が決定すれば運賃をファイルしなければならない。荷主とS/Cを締結するすべてのコモンキャリアは、運賃・品目の区別・貨物輸送期間・貨物量等の主要条件を届け出なければならない。定期船トレードで輸送されるあらゆる品目の運賃はこうして公有であり、運賃値引は違法であり、罰金を科せられる。

船社は、米国の海運政策は幾分制限的（例えば協定、タリフ、運賃のファイリング）だが、他方では協定の却下理由証明義務がFMCにあることから、法的確実性は相当程度に高まったと見ている。さらに1984年海運法は、同盟の複合一貫輸送運賃設定にまつわる従来の不明確な点を排除し、今や特別に容認している。

1984年海運法は、単に公開運賃のおかげだけでなく、コモンキャリア概念の一部としてのS/Cの革新的な導入、また、さらに重要なことに同盟船社に強制I/Aを課したことにより、

荷主と同盟船社間のバランスをとっている。

1984年以前の米国海運政策の欠点は、同盟船社間の結束が弱く、結果的に同盟への忠誠が不足していたということである。もし運賃に関し構成社間で合意されない場合、同盟の方針に従わない船社は同盟を脱退するだけだが、それは「開放型」同盟の概念下では同盟に参加するのと同様に容易なことである。1984年までの期間、また市況不良期には、米国トレードの同盟船社は頻繁な変化と不安定にさらされていたことは不思議ではない。これはトレードの利益にならなかった。

1984年法下の開放型同盟は、以前と同じではない。運賃問題に関し対立すれば、個別の同盟構成船社はI/Aの行使ができるという安全弁が今や与えられた。

しかしカナダを除き、強制I/Aは他のトレードでは見られない。カナダを含むいわゆる包括的体系ではすべて、荷主／船社間の利害均衡は、反トラスト法適用除外の第一条件としての、荷主との協議か交渉の義務付けによって維持されている。この概念は米国トレードでは存在せず、必要であるとも考えられていない。

船社は、外航・複合輸送サービスを提供する広範囲の協定への参加を認めている1984年海運法枠内での法的確実性を歓迎している。海運法は最近見直しが行われたが、変更はなかった。反トラスト法適用除外を廃止するという示唆はなかった。

カナダ

1987年海運同盟適用除外法(SCEA)は、同盟を反トラスト法から適用除外している。それは反トラスト法からの保護を同盟の複合輸送運賃

設定にまで適用しているが、米国とは対照的に、同盟船社への手続き上の負担は少ない。彼らには協定のファイル義務はあるが、その後の公式の手続きを必要としない。同盟はまたタリフとその後の運賃変更をファイルしなければならないが、これらが公有であるにもかかわらず、タリフからのかい離に対する罰則はない。

最後に SCEA は、要請に応じて輸出同盟が協議を行わねばならない団体として、政府がカナダ内で荷主グループを代表する任意の組織を指定することを認めている。

最近 SCEA は、海運をはじめ航空・鉄道・トラックを対象とするカナダ運輸法制の非常に包括的な調査の一貫として、その再検討が行われた。再検討委員会は3月にその結果を報告した。

勧告は当然 SCEA を対象とし、その中で SCEA が原則として、国家運輸法の全般的な競争原理とは明らかに反していると記述している。しかし再検討委員会は、カナダが今これらの適用除外を廃止するのは得策ではないとしている。

その勧告は：

— 運輸大臣は、同盟に対する米国で反トラスト法適用除外が廃止される場合、SCEA を撤廃する法律を導入する。

— 同盟構成員による I/A の通知期間を10日間に短縮する。

— 通し運賃（注1. 既に SCEA 上認められている）を、同盟の輸出時の陸送向けにも設定できるように SCEA を改正する。

再検討委員会報告は、業界代表を含むカナダの運輸作業部会により検討される。また下院運輸委員会も検討を行い、1993年6月までに報告を出す予定である。

同盟船社に対し、SCEA は彼らが外航・複合輸送サービスができるような法的確実性を与えている。

オーストラリア

1974年取引慣行法第X部は、同盟に適用となっている第IVからの適用除外を規定している。適用除外は、輸出入海運およびオーストラリア外で発生する活動に適用される。

同盟の定義は他国ほど正確ではなく、このためより広範囲の解釈が可能となっている。輸出サービスにかかわるすべての船社間協定は登録され、最小限の水準に従い、実施前30日以内に公開されねばならない。従って、登録された全協定は、影響がある者からの異議申し立てを受けられる点について取引慣行委員会に対し調査・報告を要求できるのである。

運賃はファイルの必要はないが、輸出サービスを提供する同盟（および相当程度の市場力を持つ盟外船社）は、輸送の条件について指定荷主団体と交渉しなければならない。運賃率と水準を変更する前に、最大30日の通知期間を置かねばならない。米国とは異なり、運賃に関する正式な執行手続きはない。

同盟は、ドアツードア運賃の集団的設定が認められるが、それらの協定が海上サービスと他の部分で別々の運賃を設定し、顧客が望む部分のサービスのみを選択できることが条件である。

手続き上の負担については、オーストラリアの要件は、それ自体米国よりも一段緩いカナダよりもさらに一段緩い。同盟船社にとって、第X部は外航・通し輸送サービスに従事する上で有利な法的確実性を与えている。権利・義務の

バランスは公正で妥当である。

EC

EC 規則の引き金となったのは、1979年のいわゆるブラッセルパッケージであり、それにより EC 加盟国は国連定期船コードの締約者となった。ブラッセルパッケージは、協定の前文において同盟の安定的役割をはっきりと認めているが、これとの均衡を保つために、閣僚理事会(すなわち加盟国)が最終的に採択すべき競争規則の草案作りを EC 委員会に要請している。

EC 理事会規則4056/86は、同盟規制を統括する。その同盟の定義は、国連定期船コードでのそれと全く同一であり、規則はローマ条約85条(1)でいう協定の禁止から同盟を適用除外している。同盟は、規則にある条件と義務の遵守を条件に、一括適用除外の特典を受ける。

条件とは、次のとおりである：

— 同盟は、同盟が網羅する同一地域内で輸送される同一品目の輸送に対し異なる運賃・条件を適用することで、差別化が経済的に正当化される場合を除き、港や輸送利用者間で差別をしてはならない。

義務とは、以下のとおりである：

— 同盟/輸送利用者間の協議は、運賃・条件・サービスの質に関し、いずれか一方からの要請がある時はいつでも開催されなければならない。

— 運賃が内陸輸送および港頭サービスを含まない場合、輸送利用者はこれら業務を行う企業を自由に選択できなければならない。

— タリフは要請に基づき、妥当な費用で輸送利用者の便に供しなければならない。

本質的に、EC 規則は欧州に就航する同盟の既

存のビジネス慣行を成文化している。つまり、それは国連定期船コードで打ち出されている自主規制の概念を裏付けるものとなっている。運賃または協定のファイル要件はなく(船社が個別除外を望む場合を除き)、船社には手続き上の負担が免除されている。しかし、規則4056/86第7条の下で、協定は EC 委員会の監視を受けることになる。さらに EC 委員会は、自らの主導または抗議に基づき、85条(1)の違反を止めさせることができる。

規制形式がこのようなものであるため、船社はその放任的性格を歓迎するかのように思えるかもしれない。しかし、最近の二つの事例は、適用除外により与えられた法的確実性を浸蝕してしまった。

第1の不確実性は、極東/欧州運賃同盟(FEFC)への苦情申し立てで、規則4056の適用範囲は海上部分に限られ、従って集散的複合一貫輸送運賃設定は適用除外の対象でないというものである。

これは、EC 輸出入トレードに携わるすべての同盟に、明らかな暗示を示している。この事例は、コンテナ化の導入、およびその結果として同盟船社の複合輸送業者への役割の変化から生じる問題として提示された。しかし同盟による通し輸送の概念は新しいものではなく、オーストラリア産の綿はコンテナ化のはるか以前に「ブラッドフォード船荷証券」で英国内陸へ輸出されていた。

複合輸送運賃設定に関する不確実性は、今年後半ブリュッセルで開催予定の FEFC 訴訟の公聴会で取り扱われることとなろう。EC 委員会は(荷主からの)苦情申し立てを支持しており、

FEFCはそれに反駁^{はんぱく}を行うであろう。

第2の不確実性分野は、TAAの件から生じている。これはある種の船社間協定の定義付け（TAAは同盟なのか、だから除外になるのか）、およびその活動範囲（集散的運賃設定は船腹削減と整合性があるかどうか）に関し、より根本的な問題を投げ掛けている。

この事例の焦点は、北欧州から米国への輸出トレードにおいて、米国FMCはファイルされた協定を却下しなかったのに対し、EC委員会はTAAへの一括適用除外に疑問を投げ掛けたことである。結果として、TAA船社は現在その協定の条件下で運航しているが、TAAが一括適用除外を受けるとする主張はさておき、個別適用除外を申請した。

個別適用除外の申請は、船社が、その協定がEC競争法に合致していることを確認したい場合に訴えることのできる手段である。協定を規則第12条により届け出れば、その後規則違反を宣告されたとしても、罰金を免れることができる。

TAAの場合は解決に時間を要することが予想される故、その間TAAの1993年運賃値上げの結果、深刻で回復できないような損害を被ったと苦情を申し立てる荷主もいる。そのためEC委員会は、（船社・荷主間の）バランスを回復するための暫定措置を採ることを提案し、まもなくブリュッセルにおいて公聴会が開かれる予定となっている。TAA事例の一般化には、時間がかかるであろう。暫定措置と一般化いずれに対しても、船社はEC委員会に反駁を行うであろう。

なお、EC委員会競争総局（DG IV）は8月半ば、TAAに対し暫定措置は採らない旨発表した。

日本

日本法では、1947年公正取引法（昭和22年4月14日法律第54号）の下で、競争政策の適用を統括している。続いて、海上運送法は一定条件の下で同盟に対する適用除外を規定している。協定は公正取引委員会へ届け出なければならず、公取に異議を唱える権限はあるが、届け出後の公式承認の規定はない。届け出を管理する海上運送法は、その条項を輸出あるいは輸入トレードに明白に限定しているわけではないが、実際は輸入同盟には詳細の届け出要件がないため、輸出トレードのみが影響を受ける。タリフの届け出は、禁止されている特定荷主への不当な差別運賃を当局がチェックするために行われる。届け出られたタリフ運賃の執行は行われない。

日本において内陸輸送を対象とする集团的複合輸送運賃設定は適用除外ではないが、日本の産業後背地の性格およびその諸港への非常な近さを考えると、実際上は何ら困難はない。

ニュージーランド

1986年商業法がニュージーランドの主要な競争法である。同法は輸出入同盟の海上輸送サービスへの適用除外を含んでいる。しかし1987年海運法は、競争面での同国の海運政策目標をさらに詳細に打ち出し、これらが主に輸出トレードを対象とすることを明らかにした。同法は何よりも荷主・船社間の協議・交渉を奨励し、運輸省が船社の不公正行為疑惑の調査を行うことを認めている。

協定は届け出、あるいは登録の必要がない。運賃も同様である。商業法は、ニュージーランドでの内陸輸送を対象とする集团的複合輸送運賃設定を認めていない。

海運 ニュース

1. 平成6年度海運関係予算概算要求
2. 危険物の個品運送に関する米国連邦規則の改正と経過措置
3. 米国向け危険物の運送に従事する者に要求される訓練と資格証明

1. 平成6年度海運関係予算概算要求

運輸省および厚生省は、平成5年8月末に平成6年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に対して要求を行い、折衝を開始した。

概算要求事項のうち、海運関係事項の概要は以下のとおりである。

1. 外航海運対策

(1) 歳出予算

海運業の経営安定に資するため、既に締結した利子補給契約について、日本開発銀行（開銀）による利子補給金相当額の利子猶予措置を引き続き講じることとし、開銀への交付金として36億6,900万円（前年度比1億1,600万円減、3.1%減）を要求している。内訳は、猶予対象利子本体分として32億9,500万円（同8,300万円増、2.6%増）、猶予対象利子運用金利分として3億7,400万円（同1億9,800万円減、同34.6%減）となっている。

(2) 財政投融资

超省力化船、LNG船および二重構造タンカーをはじめとする外航船舶の整備を促進することとし、これらに必要な資金531億円（前年度比51億円増、10.6%増）を要求し

ており、このうち、平成6年度新規建造分は453億円、前年度建造継続分78億円となっている。

融資条件については、超省力化船およびLNG船に対する融資比率を70%（現行60%）、その他船舶に対しては50%（現行どおり）としたほか、二重構造タンカーに対する条件を新設、その比率を70%とした。

また、金利については、いずれも開銀特別金利5が現行どおり適用されることとしている。

2. 船舶整備公団

船舶整備公団は、内航海運の体質改善、国内旅客船の整備等の事業を推進するため、海運事業者と共同して、船舶の建造を行っている。平成6年度においては、その事業規模を1,033億円（前年度比32億円増、3.2%増）とし、このうち自己資金311億円を除く722億円を財政投融资として要求している。

その内容としては、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進することとし、代替建造11万3,000%、総額624億円、また改造等に対する融資枠と

して15億円、合計639億円を計上している。

この他、国内旅客船の整備を目的として、384億円、余剰船舶等の係留船への改造を促進する目的で10億円をそれぞれ要求している。

3. 船員雇用対策

(1) 運輸省関係（一般会計）

国際的な漁業規制の強化による減船に伴う漁業離職船員対策、混乗の実施により離職した船員に対して日本船員福利雇用促進センター（SECOJ：Seamen's Employment Center of Japan）が行う労務供給事業による外国船への計画的な配乗、漁船員の内航船への転換の促進等を講じるため、船員雇用対策を推進することとしている。

このうち、SECOJが行う船員雇用促進対策事業への補助金としては外国船就職奨励助成、外国船配乗促進事業助成、内航転換奨励助成、内航転換訓練助成、船員職域拡大訓練助成等に対して合計1億9,800万円（前年度比6,900万円減、25.8%減）が計上された。

また、主として漁業離職船員対策として

船員離職者職業転換等給付金8億1,800万円（同6億2,200万円減、43.2%減）が計上されている。

(2) 厚生省関係（船員保険特別会計）

船員の雇用安定対策として、未払い賃金の立て替え払いおよび漁船船員雇用確保助成に対して約4,894万円（前年度比約2,193万円減、30.9%減）、また船員雇用促進対策として、雇用船員を対象にSECOJが行う技能訓練事業、雇用安定事業に対して約8億4,360万円（前年度比約3,120万円増、3.8%増）が計上されている。

4. 開発途上国船員養成への協力

政府開発援助（ODA）の一環として、外航船社の協力を得て、海事国際協力センター（MICC：The Maritime International Cooperation Center of Japan）が行う開発途上国船員研修受入れ事業に対する補助金として8,100万円を要求（前年度比約1,300万円増）、フィリピン、インドネシア、タイ等の船員を全体で90名受け入れる予定としている。

2. 危険物の個品運送に関する米国連邦規則の改正と経過措置

米国における「輸送」に関する諸規則は、49 CFR と呼称されている連邦規則に規定されているが、1991年10月1日、危険物の個品運送に関連して規則が改正された。輸送方法の改正内容と経過措置および運送従事者の訓練と資格証明などの概要は以下のとおりである。

連邦規則“Code of Federal Regulations Title 49・Transportation：49 CFR”の危険物の輸送方法等に関する改正

海上輸送される危険物については、輸送中の

安全を確保するため、国連および国際海事機関 (IMO) による国際的な基準が作られている。

しかし、米国は、独自の危険物運送規定“Code of Federal Regulations Title 49・Transportation: 49 CFR”により規制を行ってきた。そのため、米国向けの危険物輸送については、国際基準に加えて、米国の連邦規則にも合致するよう二重のチェックを必要とするなどの問題があったが、1991年10月1日より改訂規則が発効したことにより問題の一部が改善された。

この改訂規則は、国連危険物輸送専門家委員会勧告 (UN Recommendation on The Transport of Dangerous Goods)、国際海事機関・国際海上危険物規程 (IMO IMDG Code) および国際民間航空機関・危険物規則 (ICAO Technical Instructions for The Safe Transport of Dangerous Goods by Air) の基準を全面的に採り入れたもので、その主要点は、次のとおりである。

(1) 小型容器による内陸輸送

IMDG コードの要件に適合した小型容器に収納された危険物の米国内陸輸送が認められた。

(2) タンクコンテナによる輸送

ポータブルタンク (タンクコンテナ、すなわち大型金属容器) による危険品輸送については、現行どおり米国独自の仕様に合致していなければならないが、IMDG コードで認められているバルクパッケージング (非開放型の構造を有する金属製コンテナによる固体危険品の撒積み輸送) および中型容器による危険品の輸送は改訂連邦規則では

認められていない点に注意が必要である。

(3) 危険物の定義について

従来、米国独自の危険品名とそれに対応する IMDG コードの危険品名に分類されていたのが、おおむね IMDG コードに統一され、その結果、従来二つあった Hazardous Materials Table は一つの Table となった。

この改正は、いわば容器とラベルに関する IMDG コードの49CFR への採り入れであり、これにより規則の国際的な整合性が図られることとなった。

IMDG コードとの主な相違点は、

- ① 可燃性液体 (Combustible Liquid) やその他の危険性を有する物質 (ORM-D) 等の米国独自の危険品は引き続き存置された。

引火点が140°F (=60°C) を超え200°F (93°C) 未満の引火性の液体は450リットル以上の容器に収納して輸送する時には、Combustible Liquid として危険品扱いとなり、プラカードの貼付も必要となる。

ORM-D という分類は IMDG コードにはないが、米国独自の事情を考慮し49CFR に残されている。

- ② 自動車 (Motor Vehicle) は“Vehicles, Self-Propelled” に改められた。

(Hazard class 9、国連番号はなく、ラベルは class 9であるが、船舶輸送上ラベルは免除されている。)

なお、自動車を船倉に積載する場合には、従来他の品名の危険物を同一船倉に積載することはできなかったが、この規

則改正で規制が緩和され可能になった。

(4) 吸入毒性を有する物質

吸入毒性を有する毒性ガス(class 2・3)や液体毒物(class 6・1) [Materials Poisonous by Inhalation]に対する規制が強化された。

具体的には船積書類と容器に次のような記載、表示およびプラカードが必要となったため、荷受けに際しては注意が必要である。

- ・船積み書類への記載例：POISON-INHALATION HAZARD, HAZARD ZONE A
- ・容器への表示例：INHALATION HAZARD
- ・プラカードの貼付例：海上コンテナ等には規程のプラカードに加え、4側面に POISON または POISON GAS のプラカードを貼付すること。

(5) 火薬類の輸送

すべての火薬類は、すでに The Associate Administrator for Hazardous Materials Safety から Ex-Number の交付を受けている場合を除き、“New Explosive”として試験を受け、承認されなければ輸送してはならない。

また、火薬類の包装の外表面には“Ex-Number”を表示しなければならないなど、規則が強化されている。

経過措置

危険物輸送の新連邦規則の適用は、1996年10月1日まで5年間の経過期間が設けられ、段

階的に施行されている。

(1) 1991年10月1日から適用されているもの

新型火薬、病毒をうつしやすい物質および吸入毒性を有する毒ガス(class 2・3)および液体毒物(class 6・1)、容器等級1(パッキンググループ1)の液体物質の輸送については経過措置に関する緩和措置の適用がなく、改正規則が施行されている。また、1992年10月1日からは、吸入毒性を有する物質について、前記1-(4)に例示した容器への表示およびプラカードの貼付が必要となっている。

(2) 1993年10月1日以降は、1990年版の旧49CFRの仕様に基づく容器の継続使用以外について、プラカードを除く危険物の情報伝達要件(船積書類、表示、ラベル等)は改訂49CFRが適用される。

例えば、自動車の船積書類への記載は、Vehicles, self-propelled, Hazard Class 9, UN NONE,となり、船積品名には Motor Vehicles という語句は使用ができなくなり、違反した場合は罰則が科されるので注意を要する。

(3) 1994年以降の適用

1994年10月1日までは吸入毒性を有する毒ガス(class 2・1)、液体毒物(class 6・1)、容器等級1(パッキンググループ1)の液体物質を除き、1990年版の旧49CFRに基づく容器の継続的生産が認められ、1996年10月1日まではその継続的使用が認められる。

3. 米国向け危険物の運送に従事する者に要求される 訓練と資格証明

米国において、危険物の運送に関連して、以下の作業に従事する者は、一定の訓練と資格証明を有することが必要とされ、1993年10月1日以降、適用されることとなった。

- ① 危険品に関する一般の知識（危険物の判定等）を要する業務
- ② 書類作成
- ③ 荷造り、収納
- ④ マーキング、ラベリング
- ⑤ 積み込み、取り扱い
- ⑥ 運送
- ⑦ 容器の検査試験、表示

この新しい規定の対象となる危険物については、分類、容器等級、収納量、輸送頻度等に関して除外規定はないため、コンテナ船、一般貨物船はもとより自動車ならびに自動車専用船にも適用される。

訓練の目的は、危険品の運送に従事する者が“危険物の認知、識別”、“従事者の作業、担当に応じた49CFRに規定されている要件”、“非常時の措置についての情報、人体保護、事故防止、救急処置、非常措置等に関する事項”について精通することとされ、その内容は次のとおりである。

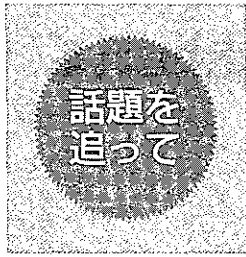
- ① 49CFRに規定されている要件および危険物の情報伝達を図るための危険物の識別に

関する一般的知識。

- ② 従事者の作業担当に応じて“危険品輸送の準備”、“書類作成”、“荷造り”、“マーキング、ラベリング”、“取り扱い”、“積載方法、隔離”、“容器の検査”等について49CFR、またはIMDGコードに規定されている内容の精通。
- ③ 危険物を取り扱い、または運送する者の安全に関して49CFRに規定されている非常時の措置についての情報、危険物の性状からの保護、事故予防方法、危険品の適切な取り扱い方法。

以上のことから、海運会社においては、米国および米国の信託統治国を含む水域で危険物の個品運送に従事する船舶の船長および乗組員が、49CFRに規定する訓練を受け、資格証明書を取得しなければならないこととなり、また、船長、乗組員に対し訓練を実施することは船主、または運航者の義務とされた。

しかし、国内には公的な訓練機関が存在しないため、現状では各船社の訓練センター等で教育訓練を実施しなければならない状況である。当協会は、会員会社が改正規則に円滑に対応できるように、①訓練の手引書（英文）、②教材用ビデオ（英語）、③船上記録簿（英文）、④資格証明書を用意している。



外国人労働者問題への一考察(前編)

東京理科大学 教授 加藤俊平

はじめに

1ドル100円時代がついに現実となってきた。これは1ドル2桁円の前兆であることを予測させる。

かかる円高状況は、ドル建てビジネスが主力の外航海運だけではなく、我が国の経済力を支えてきたエレクトロニクス、自動車、機械、鉄鋼、造船等の製品の主要な製品輸出産業にも重要な転換をせまってきた。

産業界では、この状況が1985年のプラザ合意後の円高状況(240円→150円台)とは構造的な相違があり、企業の存立をかけて生産活動の拠点を海外へシフトせざるをえなくなり、本格的な産業の空洞化が生じ、日本国内の経済復元力が失われてくる恐れがとくに指摘されている。

ある経済学者は、冷やかに、円高は日本に競争力が極めて強い製造業が育った結果である。これだけ大きな貿易黒字が続いているのに円高にならなかつたらその方が不思議だ。今後、日本の産業が生き残る道は、大量生産品、汎用品はコストの低いアジア諸国で生産し、国内では高付加価値品の製造へとリストラを進めるほかない、と指摘する。(中谷巖氏 1993年6月15日読売新聞)

我が国外航海運は、実質的な海運集約化を進めつつ、一方でFOC船隊、他方に近代化船を実験・実用化して、日本国籍船と日本人船員を確

保しつつ国際競争に対応してきたといえる。これは外航労使の共通認識であり、官もそれを全面的にサポートしてきた。近代化船における混乗体制もその延長線上にある。

1ドル100円超の状況は、かかる共通認識に立った外航海運を維持し、国際競争力を保持し続けることが可能であるか、日本の外航海運自体の存立にかかわる状況を惹起してきたといえる。

今ここで、外航における外国人船員問題を考えるとき、従来のアプローチあるいは尺度でとらえ切れるかどうかの検討が必要であろう。今回は、まず日本における外国人労働者問題について一般的に考察し、次回に外国人船員問題について言及する。

外国人労働者問題

平成2年、日本人の海外出国者数はテンミリオン(1,000万人)を超えた。海外旅行は我々にとって国内旅行の感覚とほとんど変わることはない、ごく当たり前の日常生活の一コマとなっている。今日、経済、技術、情報、環境等のグローバル化は、我々の意識する以上に進化しているといえる。「グローバル」「国際交流」という言葉は、日常会話で使われる言葉ともなっている。全国各地で外国人の存在はもはや珍しいことではない。

しかし、欧米諸国の主要都市における外国人比率で比較すれば、10余に及ぶ日本の50万人都

市では、東京で5%弱、他の都市では1%に及ばない。欧米諸国の50万人都市では5~10%の外国人が生活していることを考えると、第2次産業を中核とする我が国都市における外国人の比率は極めて少ないともいえる。

かかる状況に加えて、前述した如く1ドル=100円時代下における製造業の海外シフトの傾向が強まる中で、我々は外国人労働者問題をどのようにとらえるか、今後どのような展望が可能か。

外国人労働者数

平成3年の法務省出入国管理年報によれば、平成3年の就労目的新規入国外国人数は約11万5,000人であり、5年間で約2倍に達している。このほか、ペルー、ブラジル等の南米日系人の2世、3世等は、昭和63年の約8,000人から平成3年には約14万人と激増している。他方、就労ビザがない、いわゆる不法就労外国人については、入管局が不法就労者として摘発した人数は、平成3年で約3万人であり、この数は10年前の約22倍、5年前の約4倍にあたる。

不法残留者数は、平成2年で約10万人、平成3年で約21万人であり、この大部分が不法就労者と推定される。国別では、タイ、韓国、フィリピン、中国からの者が多い。

外国人労働者急増の要因

経済活動が国際化することは、日本企業が海外に進出し、外国企業も日本へ進出することになるから、日本人の出国が増加するとともに、外国人の入国も増加してくることは当然の経済法則であろう。しかし、ここ数年間の外国人労働者、とりわけ東南アジアからの外国人労働者

の急増には、大きく三つの要因があると考えられる。

一つは、東南アジアからの海外の主たる労働市場は、中東産油国であったが、イラン政変、イラン・イラク戦争、湾岸戦争等により、その労働市場が失われたこと。加えて、欧米先進国のここ数年間にわたる5~12%の高失業率は外国人労働者の受け入れを困難にし、東西ドイツの壁の崩壊、東欧、ソ連の崩壊による西ヨーロッパへの流入は、一層アジア諸国の外国人排除の傾向を顕著にしていること。

二つは、これら諸国の国内の雇用、賃金事情である。シンガポール、台湾、韓国、マレーシア等のニーズを除けば、国内の雇用機会は少なく、20~30%の恒常的な高失業率である。国によっては、就業率で表した方がその労働市場の実情を正確に把握できるところもある。現地企業の賃金水準は、1カ月5,000~15,000円程度である。日本の学生アルバイト1日分の賃金水準である。近年日本企業の進出が顕著であるマレーシア、タイでは賃金水準は上昇傾向にあり、日本企業の賃金水準は現地企業に比べてかなり高レベルにある。現地労働者にとって、日本で就労の機会をもち、円ないしドルを持って帰国（送金）することは、まさにジャパンドリームを実現することにほかならない。これら諸国におけるマンパワーの数は、中国を含めれば想像を絶するものがある。加えて、東南アジア諸国は、国として自国労働者を海外へ派遣する海外雇用政策を積極的に推進している。労働者派遣会社（マンニング・カンパニー）は、現地ではビッグビジネスに位置しているといえる。

三つは、我が国の労働市場にある。日本経済の成長率は、50年代4~5%、60年代2~3%

となったとはいえ、欧米との比較では高い成長率をもって発展し、平均賃金水準は1ドル=130円で、年収ベースでアメリカの約1.5倍、1ドル=100円では約2倍近くになり、名目年収では世界の最高水準に達する。決定的なことは、産業構造の急激な変化に伴う労働市場の変化である。若年労働力は第3次（第4次）産業志向が強くなり、いわゆる3K業種といわれる職域では労働力の需給バランスが大きく崩れ、労働力不足の状況を惹起してきた。特に建築、土木、物流、鑄造などの業種では若年労働力を確保することが極めて困難な状況にある。企業や業界の立場でいえば、日本人の確保が困難である以上、外国人労働者に頼らざるを得ないのではないかということになる。他方、外国人労働者からみれば、日本にはどこでも雇用の機会があるということになる。

昨年来の構造的な不況下での突発的な円高を迎え、有効求人倍数が0.8を割って、労働力供給が緩和したとはいえ失業率は依然として2.5～7%台にあり、今後輸出製造業の海外シフトが活発化しても、むしろ若年の技術・技能労働者の海外雇用が増加し、内需を支える産業分野における若年労働力の不足状況に質的な変化はないとみる方が妥当であろう。レーバークストの面からみれば、外国人労働者のニーズが強くなることも予測される。

外国人労働者への対応

このような外国人労働者の需給関係のもとで、外国人労働者問題にどのように対応していくかが問題である。

平成2年入管法改正は、人的な国際交流の拡大と国内の外国人労働者需要に対応するため、

「企業内転勤」（例えば、ある会社のマレーシアの現地工場から国内工場への転勤）、「人文知識・国際業務」「技能」「研修」等、日本在留資格の範囲を拡大し、特に近年急増してきた外国人研修生に対し、外国人研修生の受け入れ体制を整え、国内の技能訓練機関等で一定期間研修をさせて技能資格を与え、各企業が雇用するというオンジョブトレーニング方式を具体化している。しかし、我が国は昭和43年閣議決定以降、単純労働者の就労は許可しないという基本方針を堅持している。この基本的なスタンスは、単純労働者の就労を許可することは、長期的には日本人の雇用問題に重大な影響を及ぼし、特に不況時における日本人の失業問題、さらには外国人労働者の失業問題、帰国問題等に有効な対応策をとりえなくなるであろうという点にある。

過去10数年をみて、我が国の失業率は数字的には2%台にとどまり、有効求人倍数からみればほぼ完全雇用の状況を維持し、昭和60～62年の円高不況時に極度の合理化を強いられた造船、鉄鋼業における失業率さえ、地域的、瞬間風速的に3.1～2%にとどまった。もちろん不況に対応して我が国企業が行ってきた出向、配転や特定不況業種への雇用保険基金からの大規模な雇用促進助成金政策など、欧米諸国にみられないすぐれて日本的な施策によって低い失業率にとどまっていることも看過できない。1ドル=100円時代が、深刻な雇用状況をもたらすかは必ずしもはっきりしないが、少なくとも今後の円高に対応する製造業の有効な合理化政策が生産拠点の海外シフト（東南アジアあるいはドル圏）におかれてくる以上、出向、配転、採用が海外にシフトし、一種の空洞化現象を惹起することは避け難い。この傾向は、特に若年労働力に顕

著に現われてくるとみられ、その結果、一定の業種におけるマンパワーの高齢化はより促進されることにもなる。また、今後の円高時代は、我が国の賃金水準、賃金決定のあり方、賃金形態にも大きな変化を要求してくる。海外工場における日本人労働者の賃金は、特に欧米諸国においては各国の国内制度の枠組みのもとで円建てドル払いの方式から賃金水準、賃金形態ともにローカルウェッジ方式が定着してくるであろう。このことは国内の賃金形態、賃金決定に大きく作用することになる。同一企業体の賃金について、アメリカで働く日本人労働者と国内で働く労働者の賃金が、賃金形態、賃金水準において大きく異なることは困難である。もはや年功賃金的な賃金形態は維持しがたい状況にある。年功性を基軸とした職務給体系から、かなりの階層性をもった職務給体系が志向されてくるといえる。

このような国内の雇用事情、賃金事情の動向は、外国人単純労働者へのニーズを強めることがあるにせよ、停滞させることはない。

日本の企業が大・中を問わずマルチエンタープライズの様相を拡大し、日本の社会経済が急速に国際化を強めるなかで、ひとり日本のみが外国人労働者の受け入れに消極的な姿勢をとり続けることは、国際的にも困難である。この1～2年、フランス、ドイツ等、EC諸国が域外外国人労働者の流入を阻止し、これを排除しようとする動きをとっているが、これを我田引水することは、今後益々日本の経済力、経済開放への要求が強まる国際環境のもとではあまりにも短絡というべきであろう。

さすれば、我々にとってどのような選択が可能であろうか。

外国人単純労働者の就労を是認すれば、東南アジア諸国の労働者は年間数10万人の規模で入国してくることは予想に難くない。我々は、かかる状況に有効に対応しうるだけの社会的な態勢、システム、環境、意識を整えているのだろうか。住環境、疾病、犯罪、日常生活等々。あるいは安ければ安いほどよしとする中小企業があつ経済的な不合理性は、現在でも各地に顕在化し、人権問題ともなっている。東南アジア諸国の外国人労働者の多くは、基本的に出稼ぎ型の労働力であるが、定住型の外国人労働者も少なくないであろう。定住型の外国人労働者に対してどのような対応が可能であるのか。経済法則に委ねるのか、政策的、制度的な枠組みを設定するのか。この問題には、かなりロングスパンの見通しをもって対応しない限り、そのツケを後世にわたって負担しなければならなくなる。我々にその覚悟があるのかが問われてくる。

このように考えると、当面、我々に可能な選択は、国内のマンパワーの動向を踏まえつつ、就労者の範囲を漸次拡大し、就労の仕方についても一定の枠組みを設定し、一定の流動性を確保するという施策をとることになるだろうか。

現在、不法就労外国人労働者の疾病、労災について、一定の補助制度を実施している地方自治体もあるが、何よりも外国人労働者を雇用する企業レベルにおいて、その雇用条件、安定賃金、疾病、技能訓練、福利厚生、住環境等の面で、十分な基準を設け、これを保障していくことが不可欠である。かかる企業レベルでの管理体制を抜きにして外国人労働者へのニーズのみを主張するが如きは論外である。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 日本ソーダ工業会

設立 昭和23年（1948年）5月28日

沿革 わが国でソーダ工業が勃興したのは、明治14年（1881年）と、非常に古いが、業界団体である日本ソーダ工業会も同様で、正確なところでは、大正7年（1918年）の曹達晒粉同業会までさかのぼることができる。その後、幾多の変遷を経て、戦後、化学統制会の解散後、ソーダ工業調査会を経て、ソーダ工業の総合的な調査機関として、昭和23年に設立され、現在に至っている。

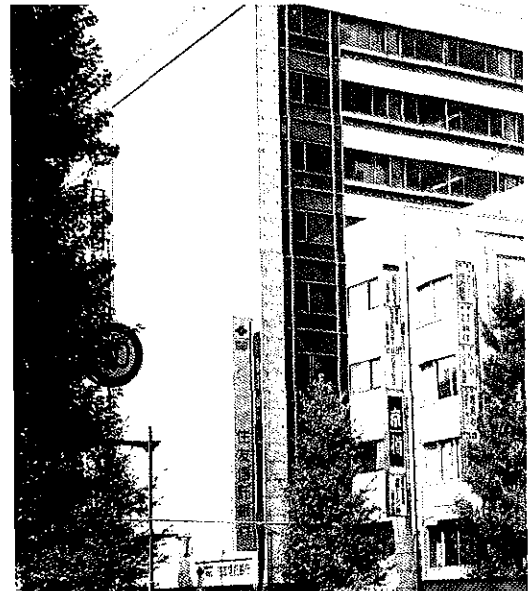
会長 亀谷敏明
(東亜合成化学工業株式会社社長)

会員 わが国でソーダ灰またはカセイソーダを製造する企業で、現在35社。

事務所 本部 東京都千代田区鍛冶町
2-6-1 堀内ビル8階
支部 関西（大阪市）

事業 会員の自由かつ公正な事業活動を促進し、わが国ソーダ工業の健全な発展を図ることを目的とし、①会員相

互の親睦、啓発ならびに情報の交換、②業界意見の発表ならびに政府等に対する具申・答申、③生産、流通、消費および原燃料、資材に関する調査研究、④生産技術の合理化、各種規格に関する調査研究ならびに共同の試験、研究、⑤保安、安全衛生および環境保全に関する調査研究、⑥海外との交流ならびに海外事情の調査研究、⑦機関誌の発行ならびに内外に対する啓蒙、広報活動等を行う。



▲日本ソーダ工業会のある堀内ビル

業界規模 塩を原料にして製造されるソーダ灰と、同じく電解法により製造されるカセイソーダ・塩素がソーダ製品であるが、塩素は、塩素ガスとして直接消費されるほか、塩酸・液体塩素等の塩化物として消費される。平成4年度の生産実績は、次のとおり。

ソーダ灰 1,044千トン
 カセイソーダ 3,840千トン
 塩酸 (35%換算) 2,342千トン
 液体塩素 964千トン
 さらし液 33千トン
 高度さらし粉 35千トン
 次亜塩素酸ナトリウム (12%換算) 1,026千トン

この他に塩素ガスがある。

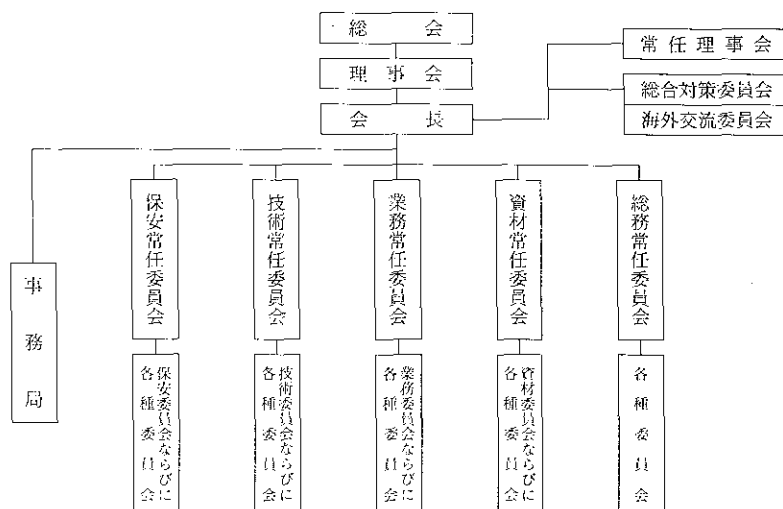
現状と将来 ソーダ灰は、ガラス製品と板ガラスが需要の半分以上を占めるが、景気低迷の影響を受け、需要量とともに、生産量は2年連続の減少となっている。

カセイソーダは、化学繊維、石けん

・洗剤、無機薬品、化学薬品、アルミナなど、非常に幅広い分野で消費されるが、2年連続で、需要、生産ともに2%ほどの減少となっている。一方、塩素は、需要の3分の1を占める塩化ビニールの他、紙・パルプ、塩素系溶剤、ウレタン原料、上下水道など、カセイソーダ同様、広い需要先を持つが、これも2年連続で若干の減少となっている。

ソーダ灰、カセイソーダ、塩素を主製品とするソーダ工業は基礎素材産業として、国民生活に欠くことのできないさまざまな産業活動の発展に重要な役割を果たしており、この裾野の広さが極端な落ち込みを防いでいるが、今後の景気の動向と、環境問題による一部の塩素需要の減少が当面の課題とされる。

【図】日本ソーダ工業会の機構



当協会会員会社の運航船腹量

1. 運航区分

本年4月1日現在の当協会会員163社の営業活動状況を見ると、外航を主力に営業している会社は67社、内航を主力として営業している会社は75社（うち、外・内航兼業会社16社）である。

また、外・内航合わせた運航船腹量は3,470隻、5,425万％、8,426万％で、％ベースによる運航船腹量は前年比で0.4％減少している。（第1表参照）

2. 外航船の運航船腹量

外航船の運航船腹量は1,793隻、5,243万％、8,117万％で、前年比では2隻減、27万％増、56万％減（0.7％減）となった。（第1表参照）

(1) 船種別船腹量

運航船腹を船種別にみると、撒積船が525隻、1,386万％、2,483万％で、全外航運航船腹の30.6％を占める。油送船は234隻、1,356万％、2,397万％で撒積船に次ぐシェアにある。前年比では、撒積船、コンテナ船、冷凍・冷蔵船が増加し、油送船、一般貨物船、鉱石専用船、自動車専用船などが減少している。（第2表参照）

(2) 部門（定期船／不定期船／油送船）別船腹量

上記の船種を定期船／不定期船／油送船の部門別にみると、定期船は251隻、544万％、574万％で、前年比で13隻、44万％、22万％増加している。不定期船（含む専用船）は1,299隻、3,264万％、4,994万％で、前年比で2隻減、89万％増、159万％増となった。

また、油送船は234隻、1,356万％、2,397万

【第1表】 外航および内航運航船腹の対前年比較

区 分	1993年4月1日現在				1992年4月1日現在				対前年比増減			
	隻数	千％	千％	構成比	隻数	千％	千％	構成比	隻数	千％	千％	伸び率
外 航	1,793	52,427	81,168	96.3	1,795	52,159	81,728	96.6	△ 2	268	△ 560	△ 0.7
内 航	1,677	1,824	3,095	3.7	1,593	1,687	2,849	3.4	84	137	246	8.6
総 計	3,470	54,251	84,263	100.0	3,388	53,846	84,577	100.0	82	405	△ 314	△ 0.4
貨物船	2,369	37,907	55,671	66.1	2,337	37,858	55,592	65.7	32	49	79	0.1
油送船	1,101	15,014	26,781	31.8	1,051	15,986	28,985	34.3	50	△ 972	△ 2,204	△ 7.6

％で、前年比で12隻、91万％、209万％の減少となり、油／貨兼用船は9隻、80万％、152万％で、同じく1隻、15万％、29万％の減少と

なった。(第3表参照)

(3) 運航形態(自社船／用船)別船腹量

自社船および共有船の船腹量は、157隻、

【第2表】 外航運航船の船種別船腹量対前年比較

区 分	1993年4月1日				1992年4月1日				増 減			
	隻数	千%	千%	構成比 対(A)(%)	隻数	千%	千%	構成比 対(A)(%)	隻数	千%	千%	増減比
油 送 船	234	13,555	23,971	29.5	246	14,468	26,056	27.2	△12	△913	△2,085	△8.0
油／貨兼用船	9	797	1,520	1.9	10	945	1,805	3.2	△1	△148	△285	△15.8
鉱石専用船	86	7,049	13,643	16.8	91	7,433	14,347	17.2	△5	△384	△704	△4.9
その他専用船	119	3,914	5,241	6.5	127	3,943	5,236	6.7	△8	△29	5	0.1
撒 積 船	525	13,862	24,825	30.6	478	12,453	22,355	30.9	47	1,409	2,470	11.0
自動車専用船	228	5,525	2,945	3.6	236	5,647	3,110	3.7	△8	△122	△165	△5.3
コンテナ船	151	4,346	4,129	5.1	147	4,024	4,116	4.7	4	322	13	0.3
一般貨物船	317	2,694	4,173	5.1	343	2,677	4,089	5.8	△26	17	84	2.1
冷凍・冷蔵船	117	600	692	0.9	110	482	584	0.7	7	118	108	18.5
旅 客 船	4	68	14	0.0	4	68	14	0.0	—	—	—	—
そ の 他	3	17	15	0.0	3	17	15	0.0	—	—	—	—
合 計 (A)	1,793	52,427	81,168	100.0	1,795	52,159	81,728	100.0	△2	268	△560	△0.7

【第3表】 外航運航船腹の対前年比較

区 分	1993年4月1日現在				1992年4月1日現在				対前年比増減				
	隻数	千%	千%	構成比 (%)	隻数	千%	千%	構成比 (%)	隻数	千%	千%	伸び率 (%)	
部 門 別	定 期 船	251	5,437	5,735	7.1	238	4,996	5,518	6.8	13	441	217	3.9
	(うちコンテナ船)	(150	4,341	4,123	5.1)	(145	4,016	4,105	5.0)	(5	325	18	0.4)
	不 定 期 船	1,299	32,637	49,942	61.5	1,310	31,748	48,348	59.2	△ 2	889	1,594	3.3
	(うち専用船)	(557	17,172	22,550	27.8)	(571	17,590	23,307	28.5)	(△ 14	△ 418	△ 757	△ 3.2)
	(撒積船)	(525	13,862	24,825	30.6)	(477	12,423	22,294	27.3)	(48	1,439	2,531	11.4)
貨 物 船 計	1,590	38,074	55,677	68.6	1,539	36,745	53,867	65.9	11	1,329	1,810	3.4	
油／貨兼用船	9	797	1,520	1.9	10	945	1,805	2.2	△ 1	△ 148	△ 285	△ 15.8	
油 送 船	234	13,555	23,971	29.5	246	14,468	26,056	31.9	△ 12	△ 913	△ 2,085	△ 8.0	
合 計	1,793	52,427	81,168	100.0	1,795	52,159	81,728	100.0	△ 2	268	△ 560	△ 0.7	
運 航 形 態 別	自 社 船	100	7,000	11,588	13.9	107	6,987	12,159	14.9	△ 7	13	△ 571	△ 4.7
	共 有 船	57	3,036	4,598	5.5	57	3,210	5,001	6.1	0	△ 174	△ 403	△ 8.1
	(小 計)	157	10,036	16,186	19.4	164	10,197	17,160	21.0	△ 7	△ 161	△ 974	△ 5.7
	裸 用 船	24	1,597	2,730	3.3	25	1,739	2,949	3.6	△ 1	△ 142	△ 219	△ 7.4
	定 期 用 船	1,567	39,759	60,704	72.7	1,568	38,948	59,601	72.9	△ 1	811	1,103	1.9
	運 航 受 託 船	45	1,034	1,549	1.9	38	1,274	2,018	2.5	7	△ 240	△ 469	△ 23.2
	(小 計)	1,636	42,390	64,983	77.8	1,631	41,961	64,568	79.0	5	429	415	0.6

【第4表】 外航運航船の日本船/外国用船構成の推移

年	日 本 船				外 国 用 船				合 計			
	隻 数	千 %	千 %	構成比(%)	隻 数	千 %	千 %	構成比(%)	隻 数	千 %	千 %	構成比(%)
1982	851	23,168	38,283	47.8	1,129	23,070	41,868	52.2	1,980	46,238	80,151	100.0
83	838	23,226	38,261	50.0	1,047	21,091	38,247	50.0	1,885	44,317	76,508	100.0
84	818	24,508	40,341	50.7	1,126	21,895	39,136	49.2	1,944	46,403	79,504	100.0
85	737	25,482	42,246	50.1	1,199	23,965	42,015	49.9	1,936	49,447	84,261	100.0
86	701	24,780	40,757	52.0	1,146	22,339	37,697	48.0	1,847	47,119	78,454	100.0
87	636	23,543	37,930	51.2	1,098	21,874	36,214	48.8	1,734	45,417	74,145	100.0
88	518	20,218	32,879	42.5	1,250	27,509	44,564	57.5	1,768	47,727	77,443	100.0
89	426	17,787	29,490	39.2	1,293	29,031	45,745	60.8	1,719	46,818	75,235	100.0
90	364	16,556	27,060	34.6	1,392	32,892	51,137	65.4	1,756	49,448	78,197	100.0
91	326	17,040	28,104	33.7	1,517	35,700	55,386	66.3	1,843	52,740	83,491	100.0
92	335	16,111	26,650	32.6	1,460	36,048	55,078	67.4	1,795	52,159	81,728	100.0
93	291	15,190	24,286	29.9	1,502	37,237	56,883	70.1	1,793	52,427	81,168	100.0

1,004万%、1,619万%で、前年比で7隻、16万%、97万%の減少となった。また、用船(裸用船、定期用船、運航受託船)による運航船腹は、1,636隻、4,239万%、6,498万%で、前年比で5隻、43万%、42万%増となった。(第3表参照)

(4) 日本船/外国船の構成、外国用船の船籍国別構成

上記の運航船腹を日本船(自社船および共有船+国内用船)/外国用船に区分し、最近の推移をみると第4表のとおりで、日本船の比率は1986年以降毎年減少する傾向を示している。本年は、日本船が291隻、1,519万%、2,429万%(19.9%)で、外国用船は1,502隻、3,724万%、5,688万%(70.1%)となっている。

また、外国用船の船籍国別内訳をみると、第5表のとおりで、パナマ766隻で42.7%のシェアを占め、次いでリベリア214隻、フィリピン165隻、シンガポール65隻等となっている。(第5表参照)

【第5表】 外国用船の船籍国別構成

区 分	合 計			
	隻 数	千 %	千 %	構成比 対(A)(%)
パ ナ マ	766	16,642	24,274	42.7
リ ベ リ ア	214	5,967	8,378	14.7
フィリピン	165	4,305	7,359	12.9
シンガポール	65	2,350	3,806	6.7
香 港	22	1,253	2,250	4.0
ギリシャ	33	970	1,809	3.2
バヌアツ	36	1,041	1,376	2.4
ノルウェー	24	788	1,341	2.4
バハマ	27	658	1,099	1.9
キプロス	37	418	722	1.3
そ の 他	113	2,845	4,469	7.9
合 計 (A)	1,502	37,237	56,883	100.0

3. 内航船の運航船腹量

内航船の運航船腹量は、1,677隻、182.4万%、309.5万%で、前年比で、84隻、13.7万%、24.6万%の増加となった。(第1表、第6表参照)

(1) 船種別船腹量

運航船腹を船種別にみると一般貨物船が643

隻、52.0万%、101.1万% (32.7%)、油送船が740隻、55.8万%、116.6万% (37.7%) 等となっている。前年比で、一般貨物船が4.3%、自動車専用船が16.7%、油送船17.3%がそれぞれ増加している。(第6表参照)

(2) 運航形態(自社船/用船)別・用途別構成
 自社船および共有船は、325隻、81.6万%、115.7万%で、前年比で15隻、6.9万%、9.2万%増加している。用船(裸用船、定期用船、運航受託船)は、1,352隻、100.8万%、193.7万%で、69隻、6.8万%、15.5万%の増加となっている。(第7表参照)

(注)

- ① 調査対象は、当協会会員会社の運航する100%以上の船舶。(ただし、曳船、プッシャーバージ、舢、台船を除く)
- ② 当協会会員会社の所有船でも、国内の非会員会社や外国のオペレーターに貸し出し、当該会社が運航していない船舶は含まれていない。
- ③ i) 各表の「構成比」および「伸び率」は%による。
 ii) 四捨五入の関係で末尾の数字が合わない場合がある。

【第6表】 内航運航船の船種別量対前年比較

区 分	1993年4月1日				1992年4月1日				増		減	
	隻数	千%	千%	構成比対(A)	隻数	千%	千%	構成比対(A)	隻数	千%	千%	増減率
一般貨物船	643	520	1,011	32.7	627	486	969	34.0	16	34	42	4.3
セメント専用船	121	323	526	17.0	117	315	512	18.0	4	8	14	2.7
自動車専用船	16	34	35	1.1	13	29	30	1.1	3	5	5	16.7
石灰石専用船	13	124	148	4.8	12	108	122	4.3	1	16	26	21.3
石炭専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
その他専用船	10	11	15	0.5	11	13	16	0.6	△1	△2	△1	△6.3
油送船	740	558	1,166	37.7	674	468	994	34.9	66	90	172	17.3
特殊タンク船	118	104	125	4.0	121	106	129	4.5	△3	△2	△4	△3.1
客船	16	149	69	2.2	18	163	76	2.7	△2	△14	△7	△9.2
合計 (A)	1,677	1,824	3,095	100.0	1,593	1,687	2,849	100.0	84	137	246	8.6

【第7表】 内航運航船の運航形態別構成推移

年次	合 計			自社船および共有船			裸用船			定期用船			運航受託船		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
84	1,593	1,628	2,911	322	759	1,126	24	47	84	930	666	1,376	317	156	325
85	1,574	1,591	2,856	327	744	1,114	25	44	79	882	637	1,314	340	166	349
86	1,490	1,503	2,763	313	680	1,064	27	50	88	858	626	1,302	292	147	308
87	1,487	1,488	2,735	301	663	1,032	27	56	92	863	621	1,294	296	148	318
88	1,462	1,478	2,706	294	656	1,017	25	50	83	865	632	1,307	278	139	299
89	1,501	1,526	2,789	306	693	1,073	23	52	85	883	654	1,354	289	127	276
90	1,431	1,438	2,657	281	626	988	26	56	93	855	634	1,320	269	122	259
91	1,479	1,497	2,747	288	652	1,012	25	59	96	917	676	1,403	249	111	236
92	1,593	1,687	2,849	310	746	1,065	26	86	99	985	732	1,417	272	122	266
93	1,677	1,824	3,095	325	816	1,157	24	72	94	1,061	819	1,586	267	117	257

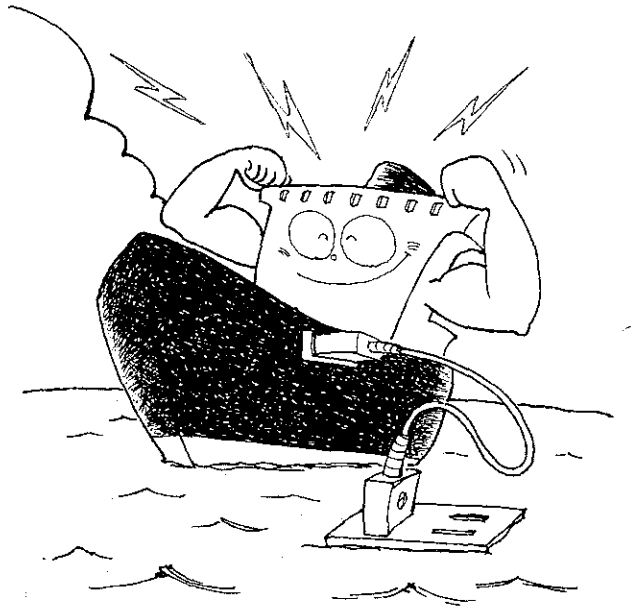
**海洋発電は、
未来の無公害エネルギー。**

地球表面積の70.8%を占める海は、じつは巨大なエネルギー源でもある。そこで、波や潮汐、海洋の表面と深海の温度差など、海が本来もつ潜在的なエネルギーを活用しようと、世界各国で海洋発電の研究が進められている。

海洋エネルギーによる発電システムで、もっとも簡単なのが波力発電だ。これは波による海面の上下動を利用したもので、原理はいたって単純。底面が開いた箱状の構造物を海上に設置し、その内部に空気ピストン装置を設ける。波の力でピストンが上に押し上げられると、内部の空気が圧縮されて上部の通気口から吹きだし、その力でタービンの羽根を回し発電するというもの。この分野は日本が進んでおり、すでに標識ブイなどで実用化されているほか、より大規模な空気タービン式発電船による実験が進められている。

潮の干満を利用した潮汐発電も重要なテーマだ。これは湾や河口に巨大なダムを作り、満潮時には貯水池に流れ込む海水の力でタービンを回し、逆に干潮時には貯水池の海水を海へ放流してタービンを回すもの。潮の干満の差が大きくないと難しいが、すでにフランスでは、最大出力24万キロワットの発電所が実用化されている。

海洋温度差発電も、有望な技術だ。海洋の表面と深海では大きな温度差がある。そこでアンモニアなどの常温常圧で気体となる媒体を、深海で冷却・圧縮し、これを海表面の高温の海水で気化させ、その蒸気でタービンを回す。気化した媒体は再び深海へ戻され液化されるというサイクルだ。



まだ研究段階だが、21世紀には実用化が期待されている。

こうした技術を生かせば、やがて大洋のあちこちにつくられた発電ステーションで電力の供給を受け、電気ので航海する究極の無公害エネルギー船が出現するかもしれない。

**形状さまざま、
客船の化粧煙突。**

現代の船の種類は多種多様だ。しかしブリッジやマスト、船首の形状など、個々の部分をみれば、その基本的な形はどの船もそう違わない。そんな中で、最も個性的で装飾的といえる部分が客船の煙突だろう。

石炭焚きからディーゼルエンジンの時代になって、船の煙突から吐き出される煙の量は極端に少なくなり、実際に排煙の機能を持つ部分は、ごく

細いパイプでこと足りるようになった。このため、現在では、一般に煙突と呼ばれている部分（所属船社を示すファンネルマークが描かれている部分）は、厳密には煙突ではなく「煙突の囲い」にすぎない。これは、一般に化粧煙突と呼ばれる。

機能としてはなくてもよい煙突が、どの船にもついているのは、船としての美観上のバランスを保つという、もっぱらデザイン上の理由だが、こうした船の煙突のあり方を、さらに装飾的な方向に発展させたのが客船だ。

もちろん実用的な側面がないわけではない。客船の場合、デッキやプールで日光浴する乗客もいる。いくら煙が少ないとはいえ、その頭の上に煤煙が落ちてきては困る。そこでできるだけデッキに煤煙が落ちない構造が求められる。客船が化粧煙突のデザインにこだわる第一の理由がこれだ。

さらに洗練された美しい外観は、客船の大きな魅力の一つ。その中でも煙突の形状は、きわめて大きな比重を占める。こうした理由から、客船は、次第に化粧煙突の優美さや個性を競うようになる。

排気口を翼のように左右に張り出させたもの、いくつもの排気管をパイプオルガンのように並べたもの、煙突の中段に展望台やプロムナードデッキを設けたものなど、その形状はさまざま。船全体のプロポーションとも見事にマッチした美しい化粧煙突は、かつての船首像に匹敵する、現代の客船のユニークなシンボルとなっている。

船乗りたちの 証言によって生まれた ギルバートの「地球磁石説」。

航海に使われる羅針盤の原理は、古代の中国ですでに発見されていたが、なぜ磁石の針が南北を



指すかという理由は、長い間解明されなかった。

16世紀ごろには、北極星が磁針を引き付けるという説が登場したが、もしそうなら、北極近くでは磁石の北側が上に持ち上がり、南側が下に下がるはず。ところが事実は逆だった。

この事実に興味をもち、1600年に、地球そのものが磁石であるとする「地球磁石説」を打ち立てたのが英国の医師ギルバート。

この説を発表するために、ギルバートは、さまざまな実験や調査を行ったが、そのなかでも大きな助けとなったのが船乗りたちの証言だった。

羅針盤の針が、世界のどの場所でどういう下がり方をしたか——という彼らの経験に基づく証言を随所に活用して書き上げられた全6巻の「磁石について」という大論文は、その後のケプラーの研究にも大きな影響を与え、現代の地磁気研究の基礎となった。

羅針盤を使い、世界の海を股にかけて活躍する海の男たちの経験は、当時としてはじつに貴重な、まさに地球規模の一大実験報告だったわけである。

London 発便り

8月の末、在ロンドン日本船社とバルチック・エクステンヂとのゴルフ対抗戦が行われました。バルチック・エクステンヂとは言うまでもなくロンドンに本拠を置く船舶／貨物等の海運取引所ですが、一昨年にはシティにあるビルがIRAの爆弾テロで破壊されたり、最近はこの理事長ピーター・タドボール氏が英国オープン船籍を提唱したりで、本業の船舶取引よりそちらのほうで名が知られているようです。このオープン船籍は英国船籍船の急激な減少という危機感もあり、1997年に返還される香港籍の船舶やロシア、東欧の船舶にも開放し、もって英国海運関連産業の振興に役立てようとするもので、関係者はFLAG OF CONVENIENCEではなく、FLAG OF EXCELLENCEを作るのだと張り切っておりますが、反応は今一つようです。大蔵省は税収の増加が見込まれるところから賛成しているようですが、肝心の運輸省は仕事ばかり増えてさしたるメリットもないとしてあまり熱心ではありません。英国の第二船籍の役割を担ってきたマン島船籍がとうとうITFからFOC船の烙印を押されてしまった現在、この英国オープン船籍のアイデアは面白いと思われまふ。

さて、このバルチック・エクステンヂとの対抗戦は10年近く続いている伝統ある行事で、双方12名の選手を選び、午前中はいわゆる対抗戦として1対1のマッチ・プレーを行い、午後は親善試合として午前中の相手とペアを組みグリーン・サムを行います。この対抗戦は開始以来日本船社の負け続で、今年こそは精鋭をえりすぐり一矢報いようとしたましたが、思わぬ事故もあつたりしてなかなか選手が確保できません。バルチック・エクステンヂのゴルフ部は200人近くの部員がおり、出場希望者を断るのに苦労するとのことですが、日本船社側はもともとゴルフ人口が少ないこともあつて毎年選手の確保に

頭を悩まします。夏休みの最後に家庭サービスを放りだし1日ゴルフをやるのも少々気がひけますし、ふだん机にしがみついて職務に精励している身であれば、朝の8時半から1日2ラウンド回するには体力の心配もあります。そんなわけで今年も造研の篠村氏とシップ・センターの南部所長のお二人を助っ人に迎えましたが、それでも11人しか集まらず、新和海運のO氏は1人で同時に2人を相手にマッチ・プレーをする羽目になりました。

対するバルチック・エクステンヂ側は選手をシニアから順に選ぶせいか、ブローカー、荷主、船主等のOBが多く、皆オフィシャル・ハンディ持ちで凄味のあるゴルフではありませんが、シュアなゴルフをします。

当日は英国には珍しい好天で、BBCが“GORGEOUS AUTUMN WEATHER”と表現するほどの風もなく暑くもないゴルフには絶好の日和に恵まれました。

試合は日本側のキャプテンを務める川崎のM氏をトップバッターとして、珍しく一進一退の白熱したゲームが続きましたが、結果は予想に反して6勝5敗1引分で日本船社側の勝利となりました。

午後からは午前中の緊迫した(?)空気とはうって変わった和やかな雰囲気の中で、午前中の対戦相手が励まし合い、かばい合いながら一つのボールを交互に打ち、これも予想に反して船協のH君組が優勝しフィンチリーゴルフ場のロゴ入りのセーターを獲得しました。ゴルフの後にはぎやかな交歓会がありましたが、ホール・イン・ワンをやった郵船のN氏が奮発したシャンペンのボトルが盛大に抜かれ、座は大きく盛り上がりました。

来年はぜひ船社自前のチームで優勝カップを維持したいと思っております。

海運日誌

8月

3日 運輸省海上技術安全局船員部は、5月24日から28日まで全国一斉に実施したポート・ステート・コントロールの結果を発表した。それによると、船舶職員の資格証明に不備が見つかったのは13隻、38人で、前回と比べ隻数では1隻減少したものの、人数では8人増加した。

9日 細川護熙新首相は閣僚名簿を発表し、非自民・非共産8党派による連立内閣が発足した。運輸大臣には社会党の伊藤茂前副委員長が就任した。

11日 丸紅は、中国・上海浦東新区で中国企業3社と合弁で総合物流会社「上海物流有限公司(仮称)」を設立、契約書の調印を行った。日本企業としては初めて複合一貫輸送業を含む総合物流サービスを展開することとなった。

◎ 大蔵省は7月の貿易統計(通関速報ベース)を発表した。それによると、輸出額は321億8,200万ドル(前年同月比9.0%増)、輸入額は203億6,600万ドル(同0.4%増)で、貿易黒字額は118億1,500万ドル(同28.0%増)となった。

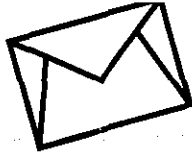
23日 日本船舶輸出組合は、93年1月～6月の新造船受注量を発表した。それによると、世界の造船受注量は665隻、917万% (前

年同期比18.7%増)だった。日本の受注量は267隻、239万% (同22.6%減) でシェア21.6%にとどまったのに対し、韓国は、64隻、299万% (同167.3%増) でシェア32.6%と半期ベースながら初めて首位となった。

25日 日本開発銀行は、資金運用部の預託金利の引き下げにともない、この日の新規貸し付け分から特別金利を引き下げた。これにより、海運向けなどに適用される特利5は0.3%下げの年4.7%になる。

◎ 運輸省は、94年度予算概算要求をまとめた。(P.15 海運ニュース1参照)

31日 政府は、各省庁の規制緩和検討項目を発表した。運輸省関連では、一般旅客定期航路事業の免許申請手続きの軽減、船舶の輸出検査対象品目の削減・検査項目の緩和など6項目が盛り込まれている。



海運関係の公布法令（8月）

- ㊦ 港則法施行令の一部を改正する政令
(政令第279号、平成5年8月25日公布、平成5年9月1日から施行)

- ㊦ 港則法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第27号、平成5年8月25日公布、平成5年9月1日から施行)

国際会議の開催予定（10月）

国際油濁補償基金第16回総会／第36回理事会
10月4日～8日 ロンドン

ICC海運委員会
10月12日 パリ

BIAC海運委員会
10月13日 パリ

IMO第17回臨時委員会
10月22日 ロンドン

第7回アジアEDIFACTボード(AS/EB)会議
10月25日～10月27日 ソウル

IMO第18回総会
10月25日～11月5日 ロンドン

海運統計

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

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	最低値
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9月	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
8	103.70	100.50	105.15

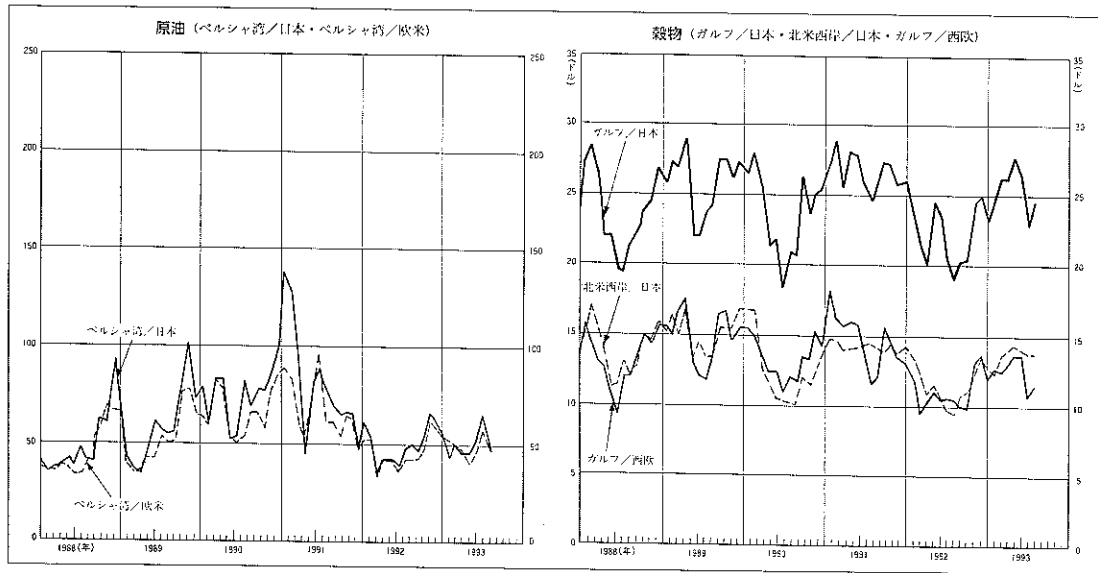
通関統計より

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	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	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	47.50	40.50	62.50	52.00	45.00	42.50	47.50	39.00
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	—	—

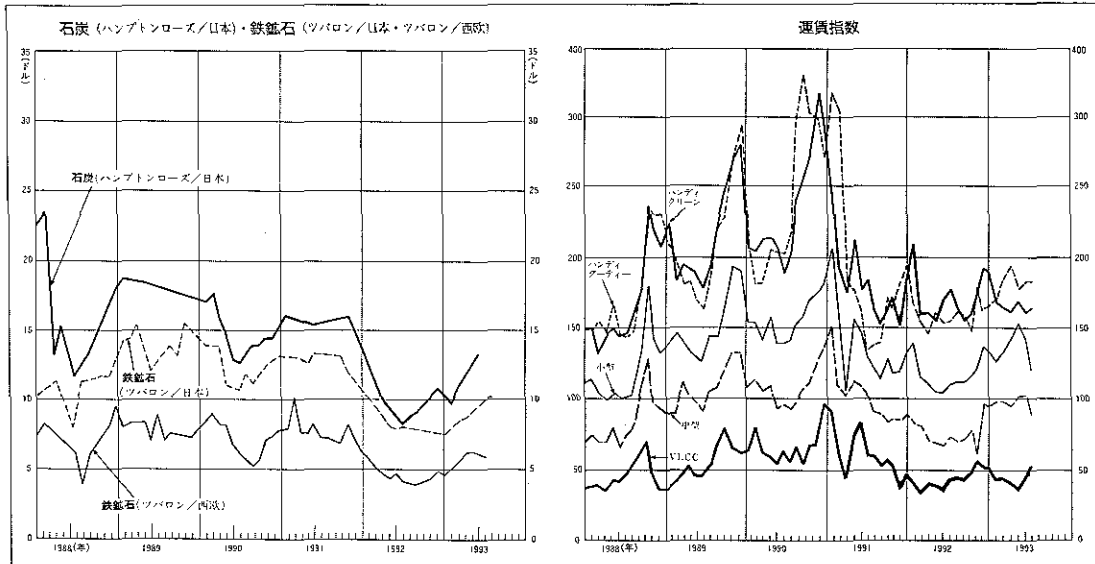
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	—	—	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	24.85	21.00	9.40	—	13.80	—	10.50	8.39	11.42	9.93
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3万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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

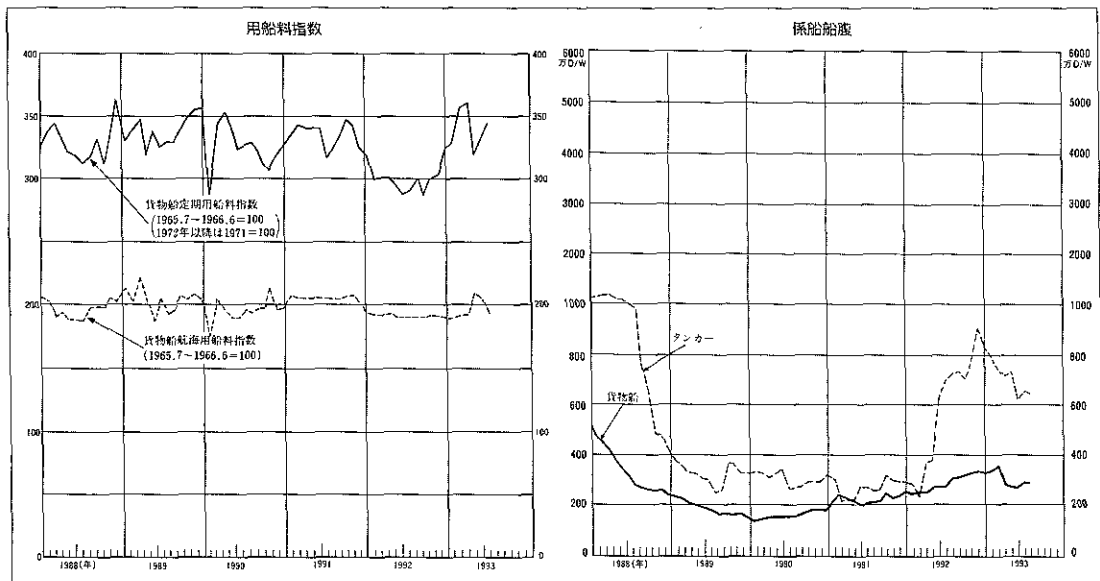
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1992		1993		1992		1993		1992		1993	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	14.00		10.50				7.50		6.35	5.60		4.50
2			9.95						5.75	4.45		
3			10.90				8.25	7.80	5.00	4.85		5.45
4	9.90	9.85			8.75		8.35		4.75	4.00		6.50
5					8.00				4.30		6.70	6.50
6			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						10.50					
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	52.1	89.4	122.9	184.1	167.2
8	60.3	93.6	124.2	164.5	140.0	44.6	71.7	113.6	165.0	162.3					
9	53.0	91.7	114.7	152.0	141.7	43.4	72.9	113.2	156.4	161.7					
10	58.6	85.4	129.6	162.6	172.1	49.5	79.3	115.9	164.7	148.6					
11	53.0	87.2	119.1	173.1	165.1	56.8	64.5	117.3	174.2	176.6					
12	37.9	86.6	120.6	152.1	183.7	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2					
平均	65.3	105.8	141.9	191.0	193.6	44.2	77.4	118.2	170.0	164.5					

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ㊶VLCC: 15万1000トン(15万トン)以上 ㊷H・D: 7万1000~15万トン(6万~15万トン) ㊸H・C: 3万6000~7万トン(3万~6万トン) ㊹H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン(3万トン)未満 ㊺H・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

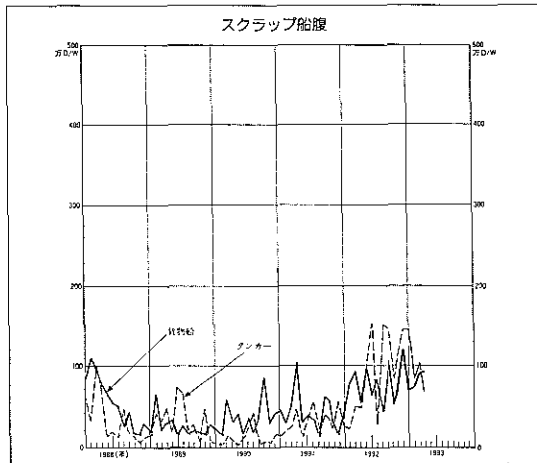
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1	193.4	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	292.8	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0
2	203.5	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	312.0	363.7	357.6	325.0	320.0	327.0
3	207.1	212.1	176.4	207.0	192.0	194.0	328.0	329.8	288.7	335.0	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	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	194.0	320.6	336.8	325.0	342.0	288.0	346.0
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	315	2,174	2,906	98	3,327	6,308
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					
	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
2	20	183	278	—	—	—	53	489	786	6	114	238	45	423	744
3	38	291	479	8	129	233	62	578	944	18	280	508	47	499	897
4	53	614	1,006	6	228	447	34	299	542	10	240	487	31	504	901
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。

「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)
- ・対米ドル相場推移(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)

Jリーグ開幕以来サッカーが非常な人気となっている。特に、若者の間で人気が高いようである。野球との比較では動きにスピードがある、ボールを中心として常に全員が動いている、プレーに切れ目がないなどの面白さがあるといえよう。

若者のなかには「サッカーは野球より自由だ」という意見がある。たしかに、ゲームの特性として野球はルールが細かく決められているうえに、送りバンドだ、盗塁だ、スクイズだと、極言すれば一球一打に至るまで監督の指示により演出されている。高校野球を見ると、その傾向が特に強く感じられる。

それに対しサッカーでは、試合が始まってしまえば監督の指示は及ばないといってもよく、ゴール

編集後記

キーパーを除く全員がボールを追って走り回り、チームメイトの声に頼ることはあるが、ほとんど自分の判断でボールを蹴っている。ルールにおいてもハンドやオフサイドの反則があるが、野球ほどは制約的なルールは少ない。これらの比較から「サッカーは野球より自由だ」という意見が出てくると考えられる。

しかし、彼らのいう自由は、ゲームの特性だけではなく選手のファッションにも及んでいると聞く。サッカー選手には長髪もいれば髪を染めている者もいる。皆が自由なヘアスタイルだという。

日本語では同様に「自由」と訳

されているが、英語では「リバティ」と「フリーダム」の二つの表現がある。リバティは、「行動の自由」に重点があり、フリーダムは他人から強制されず「自主的・自律的でありうる」ことに重点があるといわれる。最近、この「自由」という言葉に対する受けとめる感覚が世代によって異なるように思われる。若い世代では後者の意味で受けとめる傾向が強く、管理主義教育への反発からか管理されないことを自由と理解しているようであるが、自由には常に責任が伴うことを忘れてはならないのではなからうか。

第一中央汽船

総務部次長

宇津野好男

せんきょう 9月号 No. 398 (Vol. 34 No. 9)

発行◆平成5年9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9月現在)

会社名：三洋海運株式会社 (英文名) Sanyo Shipping Co., Ltd.

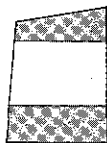
代表者 (役職・氏名)：取締役社長 中川秀明

本社所在地：東京都千代田区大手町2-6-2

資本金：75百万円

創立年月日：1951年9月13日

従業員数：海上50名 陸上100名 合計150名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	5隻	12.884%	20.218%
運航船状況	遠洋・近海・ 沿海	13隻	16.723%	31.906%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、海運部門においては、石灰石をはじめとする鉄鋼関係貨物を専用船を主体とした近代的な船隊により安定した国内海上輸送を行っているほか、港運部門においては、最新の設備と優秀なスタッフによる港湾運送事業、倉庫事業、船舶代理店事業、通関事業を行っている。



会社名：アクトマリタイム株式会社 (英文名) ACT MARITIME CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 林 達也

本社所在地：東京都中央区八重洲2-6-20

資本金：90百万円

創立年月日：1973年12月1日

従業員数：海上一名 陸上9名 合計10名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	1.111%	1.111%
運航船状況	遠洋 ・近海・沿海	4隻	162.941%	57.096%

主たる配船先：北米

事業概要：当社は本田技研工業株式会社と大阪商船三井船舶株式会社との合併による自動車専用船の運航会社で、「安全輸送」を最重視しています。





7月20日を国民の祝日「海の日」に。