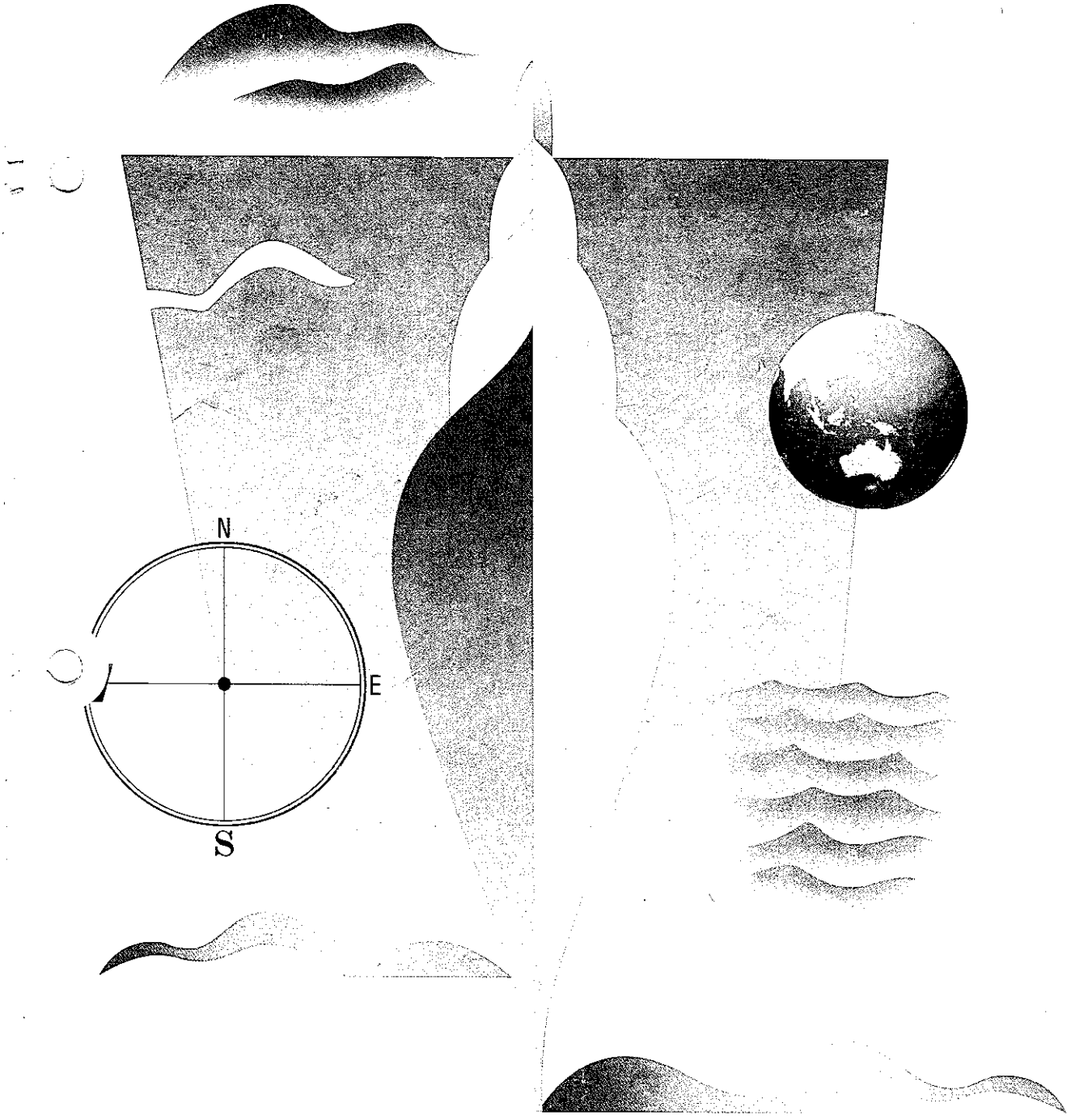
平成５年11月20日発行　毎月１回20日発行　No.400　昭和47年３月８日 第３種郵便物認可

せんきょう

1993 11

創刊４００号



社団法人 日本船主協会

船協月報/1993年11月号 目次

◎**巻頭言**

船舶管理に果たす日本人船員の役割★日本船主協会副会長 ナビックスライン取締役社長●石井和夫――1

◎**シッピングフラッシュ**

ゴア・レポートのショックと海運特別諮問委員会の設置について――2

◎**特別欄**

「船協月報300号から400号にみる主な海運界の動き」――4

◎**随想**

私なりのボケ防止★経済評論家 総合政策研究所理事長●田中洋之助――8

◎**話題を追って**

最近の内外石油需給動向★石油ジャーナリスト●水野　清――10

◎**海運ニュース**

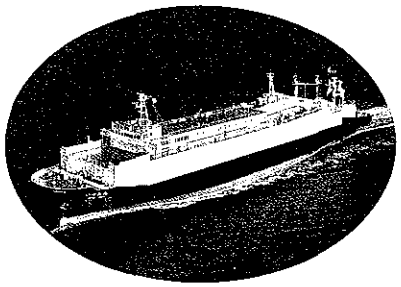
1．IMO第69回法律委員会の模様――17
2．国際油濁補償基金第16回総会の模様――19
3．国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会――21
(UN/ECE WP．4)第38回会期の模様
4．ジョイントUN／EDIFACTラポーターズ――22
チーム会合(ベルリン)の模様
5．20条問題小委員会の審議模様――23
6．船員保険特別会計平成4年度収支決算および――24
平成6年度予算概算要求
7．わが国外航定期航路配船状況――25

◎**業界団体を訪ねて**ー(社)日本パイロット協会ー――28

◎**海運雑学ゼミナール**★第44回――30

◎*London* **発便り**――32

✣海運日誌★10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

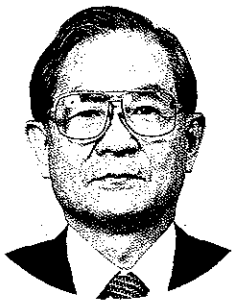


(RORO船「いずみ丸」)

巻頭言

船舶管理に果たす日本人船員の役割

日本船主協会副会長
ナビックスライン取締役社長 石井和夫



今更申すまでもなく、プラザ合意以後の円高は、日本人船員ひいては日本船主の国際競争力を著しく減退させ、わが国海運はこれに対処するため、官民一体となって船舶の近代化の促進、さらにはマルシップ制度の導入と、日本籍船の国際競争力維持に努めると同時に、労使の血の滲む努力によりFOC船の比重を増して、外国人船員との混乗を促進しコストの削減に努めてまいりました。

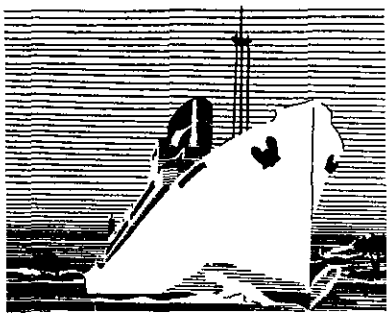
しかし、1ドル＝100円にも迫る昨今の円高で、近代化船・マルシップはもとより、日本人船員5名混乗のFOC船さえもコスト競争力を喪失し、特に完全な国際市況に曝(さら)され、日本人船員の高い能力を価格に転嫁することが不可能な、一般不定期船分野においてこの傾向は顕著であります。また、本船乗組員による保守・修繕が殆ど不可能な近代化船は、老齢化するにつれて入渠修繕費がかさみ、この面でもコスト競争力を喪失してしまっています。さらに、わが国においては、若年層の船員志望者が激減し、この点でも日本人船員の配乗に固執することの限界が、顕在化してきております。

本年6月30日、国際船員協会と全日本海員組合との間に、ITF－JSU／AMOSUP CBAの特例措置という形で、一定の条件を満足すれば、実質的に日本船主が支配する外航船舶に、フィリピン人船員をフル配乗することについて合意する主旨の画期的な確認書が交わされました。今回の合意は、日本船主並びに日本人船員の生き残りに一つの道を切り開く第一歩として、高く評価すべきものと考えます。

明治以来、諸先輩の努力により会得・伝承されてきた日本人船員の海技ノウハウを、途上国船員が一朝一夕に会得できるとは思われません。これからのわが国海運における日本人船員の役割は、この長年に亘り培われてきた海技ノウハウを駆使して、陸側からの各船管理の指揮・監督及び途上国船員の育成に主体を移すべきであると考えています。

とはいえ、現場を知らずして技術革新について行けるものとも思われません。近年の度重なるタンカーの大規模原油流出事故により、油槽船を安全に運航する責任の重大性は関係業界に広く認識されつつあり、油槽船分野においては、日本人船員の配乗を要望される顧客も増えてまいりました。これら高度の海技能力が必要とされる分野においては、関係業界の更なる理解を得、コストに見合った適正運賃の獲得を完遂して今後の日本人船員の海技伝承の場として海上職域を確保していくと共に、日本人船員が果たす役割を明確にし、日本船主支配船への外国人船員フル配乗についての垣根の解消を進めていくことが、今後の我々の責務であると考えています。

シッピング
フラッシュ



ゴア・レポートのショックと海運特別諮問委員会の設置について

1．ゴア・レポートのショック

米国籍船に新しく補助金を与えるか、フラッギングアウトを止むなしとするか、米造船業の衰退をどう救うかについては、夏休み明け後も引き続き上下院それぞれの商船小委員会や関係省庁を中心に活発な動きが見られたが、9月早々に突然降ってわいたようにゴア副大統領直轄の行革タスク・フォース(National Performance Review：NPR）から海運についてまことにドラスティックなディレギュレーションを実施すべしとの答申案が用意されていることが判明、関係筋に大きなショックを与えた。

このNPRはクリントン大統領の特命により行革すなわち思い切った行政府機関の合理化策を策定するために設置された副大統領直属の特別チームで、そもそもの趣旨はまことに結構なことというべきだが、海運について次のような提言を行おうとしていることが分かったのである。

(1) 海運に対する独禁法適用除外の特典を廃止する。
（そうなれば海運同盟、航路安定化協定、スペース・チャーター等の船社間共同行為はほとんど行えなくなる）

(2) 現行の米船社／造船会社に対する助成制度の全面廃止
（運航差額補助金制度、政府貨物米船優先積制度、米国建造船融資保証制度、その他）

(3) ジョーンズ・アクト／客船法の全面廃止
（内航の自由化―外国船社の参入許可）

(4) 米国籍船の条件大幅緩和
（米国建造、米国人乗組員配乗等の義務撤廃、その他制限の緩和）

このため、当地各業界、殊に海運界は無論のこと、議会、FMC、海事局、関係労組はまさに蜂の巣をつついたような大騒ぎとなった。これまで財源の問題がネックとなっていたものの、筋論としては米国籍船と米船員維持のためには新規海運助成も止むなし、造船補助が必要というのが大勢であったところへ、副大統領という政権の中枢から思わぬ伏兵が出現したわけで、関係筋が一様に衝撃を受けたのも無理からぬところであった。

邦船社ならびに諸外国の定期船社からも、殊に独禁法適用除外廃止の提案には強い反対の声

が上げられた。米国においてすら一世紀の永きにわたって確立されて来たこの免除制度が突然撤廃されるようなことになれば、前述の通り船社間の協調行為は独禁法上のリスクが大き過ぎて一切行えなくなる恐れが強く、世界の定期船業界に与える打撃は計り知れない。このため、折から9月9日当地ワシントンで開催されたボックス・クラブの定例会議においても早速、最重要議題の一つとして採り上げられ、特別委員会を設けて今後十分監視し、必要な対策を講ずることが決定されている。

2．海運特別諮問委員会設置か

上記のNPRの動きに対し、具体的な対抗策を逸早く採ったのは上院通商・科学・運輸委員長であるホリングズ上院議員であった。すなわち、NPRの動きに反対声明を発表すると同時に、米国海運の今後のあり方を早急に策定して、国内のコンセンサスを形成するために特別諮問委員会（National Maritime Commission）の設置を提案、そのための法案を提出した。この法案は直ちに関係委員会の審議を経て、目下上院本会議に上程中である。

一方、こうした周囲の反対に鑑み、さすがのNPRも急拠方針を変更、大統領あての正式行革答申書では、海運についてはホリングズ上院議員の動きに倣い、同じく特別諮問委員会の設置を提案するにとどめ、前述の漏洩（ろうえい）された具体策素案は提出せず、目下練り直し中と伝えられている。

今後の見通しとしては、議会とホワイト・ハウスの間で妥協が図られ、一つの諮問委員会が設置されて答申が出される可能性が強いとされている。

ところで、こうしたNPRを巡る動きとは別に、10月12日にクリントン大統領と上下院それぞれの商船小委員会委員長（ブロー上院議員／スタッズ下院議員）のトップ会談が行われ、大統領はかねてからホワイト・ハウスが検討中と伝えられている海運助成策（米国籍船52隻に対し年間一隻当たり当初250万ドルから最終年200万ドルの補助金を10年間支給）の早期結論を約したと報道されており、事態はまことに混沌としている。

3．造船助成には大統領も既に合意

海運とは別に造船については10月に入り、クリントン大統領から具体的な造船助成策が発表され、議会に対し必要な立法措置の要請が行われた。その骨子は次の通りである。

(1) 国防省と協同して「MARITEC」なる名の下に、軍用艦船建造の高度技能の商船への転用促進を始めとする建造技術の研究開発助成のため、今後5年間、合計2億2,000万ドルの補助金を支給する。

(2) 米国造船所に対する内外船主の建造発注助長のため現行の政府融資保証制度（いわゆるタイトルXIローン保証）の適用を拡大し、1994年から5年間で総額約30億ドル相当の船価保証を可能とする（費用約1億ドル）。

(3) OECD造船部会における造船助成削減のための多国間協議は、今後とも合意成立を目指して鋭意交渉を継続する。また本交渉不成立の場合に備えて、ギボンズ法案／ブロー法案立法化のための議会との連係プレーを継続する。

ただし、肝心のシリーズ船受注に対する直接建造助成金制度の考えは採択されておらず、この辺も含め、本件もまだまだ紛糾することは不可避と思われる。

「船協月報300号から400号にみる主な海運界の動き」

当協会の機関誌である「せんきょう」は今月号をもって、創刊400号となります。

振り返ると、300号（1985年７月）から400号（1993年11月）にいたる８年間は、世界では、ECの市場統合、東西ドイツの統合、ソ連邦の崩壊など50年に一度か100年に一度しか起こらないような大事件が相次ぎ、まさに歴史的な激動の時代であったといえます。またわが国海運界も変動する国際情勢の下、大きな変化がありました。そこで今回はこの８年間の世界情勢を踏まえたうえで、その間に起こった「日本海運界の動き」を取りまとめてみました。

激動した国際情勢

〈ロシア（旧ソ連邦）〉

1985年３月ソ連邦共産党書記長に選出されたゴルバチョフは、グラスノスチ（公開）とペレストロイカ（改革）政策を掲げ、目覚ましい新思考外交を展開した。しかし、国内経済改革がうまく進まず、国民の不満は増大した。３日で失敗した1991年８月の保守派によるクーデターの後、９月にバルト３国が独立、12月にはソ連邦が崩壊し、ゴルバチョフは辞任に追い込まれた。エリツィンは1991年７月、初代ロシア共和国大統領に選出され就任したが、議会保守派との抗争が絶えず、両者の対立は1993年に入るとますます激化した。10月には遂に両者間に武力衝突が発生、ロシア政府軍は議会側を武力制圧したものの、多数の死傷者が出た。

〈ヨーロッパ〉

ヨーロッパでは1989年11月、ベルリンの壁が崩壊、12月にはルーマニアの独裁者チャウシェスク大統領夫妻が特別軍事法廷で死刑を宣告され、即日処刑されるというショッキングな事件があった。1990年10月には41年ぶりに東西ドイツの統一が実現してドイツ連邦共和国が誕生、東欧諸国の選挙では民主・改革勢力が相次いで勝利した。旧ソ連邦、東欧圏の共産党独裁体制は急速に崩壊したが、国内経済改革は進まず、民族間の対立はいまなお続いており、前途は多難である。

〈中東〉

中東では８年間に及んだイラン・イラク戦争が国連の調停で1988年８月終結し、漸くこの地域に平和が戻ったと思われたのも束の間、1990年８月、イラクがクウェートに侵攻し、湾岸危

機が発生した。翌1991年１月中旬には米国主導の多国籍軍がイラク空爆を開始、２月末にはクウェートが解放され、戦闘は停止した。イスラエルとPLOとの間では、ノルウェー仲介の秘密交渉により両首脳が相互承認を合意、1993年９月、ワシントンのホワイトハウスで暫定自治共同宣言に調印するという劇的な一幕があった。

〈アジア〉

アジアでは、1986年フィリピンで２月革命が発生、独裁者マルコスは米国へ出国、アキノ政権が成立した。北京では1989年６月、中国人民解放軍戒厳部隊が民主化を要求する100万人規模のデモ隊に突入、これを鎮圧するといういわゆる天安門事件が発生した。1992年３月よりカンボジアではUNTACが活動を開始した。日本もPKO活動に参加し尊い犠牲者を出したが、1993年６月総選挙の結果連立暫定政府が成立、９月シアヌーク殿下がカンボジア国王に即位した。

〈アフリカ〉

南アフリカでは1989年９月にデクラークが大統領に就任、1990年２月には黒人指導者マンデラが27年ぶりに釈放された。翌1991年２月、デクラーク大統領はアパルトヘイトの終結を宣言、国会は６月その廃止を可決した。

〈最近の各国情勢〉

欧州共同体（EC）では本年市場統合がスタートしたが、昨年２月にはEC12カ国により調印されたマーストリヒト条約が1993年10月に批准を完了、正式に発効することになった。これによりECは90年代末の通貨統合、政治統合に向けて動き出すことになった。米国、カナダ、メキシコ３国は1992年８月北米自由貿易協定（NAFTA）の締結に合意、今後は３国間の関税撤廃、貿易、投資が伸展するものと思われる。

バブルの崩壊と不況の深刻化

わが国では1989年１月７日、昭和天皇が逝去され、60年以上続いた昭和時代が終わりを告げて平成となった。国内では1986年１月、公定歩合が２年３カ月ぶりに5.0%から4.5%に引き下げられ、1987年２月には2.5%となり、1989年５月まで据え置かれるという超低金利時代となった。空前の財テクブームで日経平均株価は1989年12月には３万8,000円を超える水準となり、地価は全国的に高騰して１年で３倍にもなった。円の対ドルレートは1985年9月のプラザ合意により上昇し続け、1985年８月の１ドル237円が、1988年11月には121円となった。

しかし、1990年２月、株式市場はブラックマンデー（1987年10月）以来、史上２番目の下げ幅を記録、バブル経済に亀裂が生じ、財テクブームに警鐘が鳴った。この傾向は時の経過とともに顕著となり、大型景気に陰りが生じて、地価も下落しはじめた。1992年に入ると不況は深刻化し、日経平均株価は６月に１万5,000円台まで下落した。1992年国際収支の経常黒字は初めて1,000億ドルを突破して1,175億ドルとなり、1993年に入ると円高はますます進んで、８月には101円台と今一歩で100円を割る水準にまで上昇した。

日銀はいったん6.0%まで上昇していた公定歩合を1991年７月以降徐々に引き下げ、本年９月には史上最低の1.75%とした。また、政府は６

兆円を上回る緊急経済対策を決定したが、景気の上向く兆候はまだ見られない。本年７月現在、全国の全用途平均基準地価は２年連続の下落となり、景気動向指数は３カ月連続50％を割っている。有効求人倍率も低下して、８月は0.7倍と６年ぶりの低水準となり、企業の雇用調整、人員削減の動きが表面化している。IMF は世界経済見通しで1993年の日本の実質成長率が19年ぶりのマイナスとなり、−0.1％になると予測している。

また、この時期には日航ジャンボ機の御巣鷹山墜落事故(1985年８月)、チェルノブイリの原発事故（1986年４月)、約200年ぶりの伊豆大島大噴火による全島民避難(1986年11月)、サンフランシスコの大地震（1989年10月)、約200年ぶりの普賢岳噴火(1990年11月)、フィリピンのピナトゥボ山の噴火(1991年６月)、ロサンゼルスの黒人暴動(1992年４月)、国内の冷害により米100万トンの緊急輸入決定（1993年９月）など、多くの人災や天災が発生している。

国内政局では1988年のリクルート疑惑や1992年の佐川急便事件等の発生で、国民の政治不信は極度に達し、本年６月衆議院は解散、自民党は分裂し、８月には初めて非自民８党派による細川連立内閣が成立した。

海運界の動き

1985年８月、三光汽船は神戸地裁に会社更生法の適用を申請、事実上倒産した。同社のばら積み船大量建造が世界的船腹過剰と市況低迷下で破綻したもので、負債総額は戦後最大の約5,000億円という空前のものであった。また、米国第一の定期船社 US ラインズは、4,480TEU 積み超大型低速のコンテナ船12隻の建造で経営不振に陥り、1986年11月、米連邦破産法第11条の適用を申請、遂に海運界から姿を消した。

世界的船腹過剰による海運不況とプラザ合意以降の急激かつ大幅な円高で、わが国外航海運の経営内容は極度に悪化した。海造審は1986年12月「当面の海運対策について」中間報告を発表、船員の雇用問題への対応が急務であるとし、船員を既存の職域で吸収し得ない場合「陸転」による雇用調整も止むを得ないとした。1987年３月、海運労使は「雇用開発促進機構」の設置、「本人選択による特別退職制度」の実施などを決めた船員の緊急雇用対策について合意、多数の船員が海上の職場を離れた。ちなみに、外航２船団所属船員は1987年10月約１万5,000人であったものが、1991年10月には約7,200人と半減している。

一方イラン・イラク戦争下のペルシャ湾では、日本船社運航船舶への攻撃による被害が相次いで発生した。1988年「海の記念日」には、ペルシャ湾への出入港回数の多い日本人船員37名に対する石原運輸大臣の特別表彰が行われ、その後、首相官邸にて竹下総理より感謝のメッセージが贈られた。

1979年４月運輸省内に官公労使よりなる船員制度近代化委員会が設置されて以来、A段階18名、B段階16名、C段階14名の各乗組体制による実験、検証が重ねられてきた。1987年10月にはパイオニア・シップの実験が開始され、世界で最も少数精鋭化された11名乗組体制が可能であることが検証された。

1984年米国海運法が制定されて以来、北米航路における競争激化で配船各社の赤字が大幅に増大、1964年海運集約以来の体制に変化を生じた。すなわち、1988年6月、昭和海運は定期船部門から全面的に撤退、同年7月には山下新日本汽船とジャパンラインが両社の定航部門を分離して日本ライナーシステムを設立した。さらに両社は1989年6月に合併し、ナビックスラインとなった。1991年10月には日本郵船が日本ライナーシステムを吸収合併したので、定期航路を営む総合海運会社は日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船の3社となった。

1988年5月、当協会は運輸省に、同年6月日本荷主協会は通産省に、ヘーグ・ウィスビール批准に関する要望書を提出した。1992年5月には「国際海上物品運送法の一部を改正する法律案」が可決成立、1993年6月同改正法は施行された。

1989年3月、アラスカ沖のエクソン・バルディス号海洋汚染事故に端を発し、米国では1990年8月に油濁防止法が成立、タンカー船体構造の二重化が義務付けられ、油流出事故発生時の補償が高額に設定された。また、1992年3月にはIMOの海洋環境保護委員会において、タンカーに対する構造基準の強化を図る海洋汚染防止条約の改正が採択された。

1989年（平成元年）はクルーズ客船の「ふじ丸」、「おせあにっく ぐれいす」が就航してクルーズ元年と言われた。1990年には「にっぽん丸」、「クリスタル ハーモニー」、「おりえんと びいなす」が相次いで就航した。1991年には「飛鳥」が就航、日本にも本格的なクルーズ客船時代が到来した。

1989年10月、外航2船主団体と全日本海員組合はマルシップ混乗(海外貸渡方式による混乗)の実施について、日本人船員9人の配乗と原則として新造船を対象とすることで合意した。混乗外航船については都度配乗基準の特例措置がとられてきたが、1993年10月現在マルシップ混乗船の合計は外航船108隻(新造船31隻、既存船70隻）となった。また、マルシップ混乗近代化船8隻についても配乗基準の特例措置が承認された。

近年の保険成績悪化により、当協会と日本船舶保険連盟との協議の結果、従来毎年引き下げられていた船舶保険料が1992年度と1993年度には2年連続大幅な引き上げとなった。

長引く国内経済の不振で、わが国を中心とする輸出入荷動きは伸び悩み、その上、円高によるドル建て運賃の目減りが加わって、海運大手5社の本年9月期中間決算の予想は大幅に下方修正された。今後各社ともコストの一層のドル化と合理化に取り組まなければならないが、ここ当分厳しい状況が続くものと思われる。

随想

私なりのボケ防止

経済評論家
総合政策研究所理事長 ◆田中洋之助

誰にでもその人なりの健康法があるが、私にとっての健康法は足と頭を使うことだ。足は使わなくなると、てきめんに萎える。足そのものが衰えるだけでなく身体全体が衰えてしまう。昔の人は“失脚”という言葉を作ったが、脚を失うことは地位、官職の喪失だけでなく生命の喪失にもつながりかねない大事である。

別にそんなことを深く意識してではないが、今では毎朝1時間の散歩が日常化している。ドイツの哲学者カントは90歳を越える生涯にわたって、雨の日も風の日も一日として散歩を欠かしたことはなかったというが、いかにも強じんな思索力の持ち主らしい逸話だ。しかし、薄志弱行の私の場合は、そうはいかない。カントほど律気ではないので、雨風の強い日や、前の晩遅く帰宅したときなどは理屈をつけては適当にさぼっている。

散歩とともに、私にとってのもう一つのカネのかからない健康法が読書である。読書が健康法というと、いぶかる人もいるだろう。本を読むことは知識、教養のアップには役立つが、どうして健康によいのかという疑問だ。たしかに、多読、過読の秀才知識人のイメージと頑健な肉体のイメージは重ならない。むしろ、才子多病のイメージが、私のような戦中派日本人には共通のイメージではないだろうか。

読書といえば、英国紳士の資格には読書はなくスポーツと狐狩りこそ必要な資格だそうである。だそうであるというのは伝えきいた話を紹介するからだ。誰から伝えきいたかというと、わが吉田茂首相からである。徳川夢声老との対談の中でワンマンに夢声はこんな質問をした。「巷間、伝えきくところによりますと、総理は銭形平次捕物帳しか読まれないそうですが」と。これに対し吉田さん呵呵大笑して曰く「英国紳士の資格に読書はないんです。運動と狐狩りです。もっとも私がやった運動は猟官運動と就職運動だけでした」と。

私にとって読書が健康法になっているのは、それが大脳を刺激しボケと老化防止に、足を使う散歩とともに一役買っていると思っているからである。私の場合、とくに英文の雑誌を字引を引きながら苦労して読むことがボケ防止に効果があるようだ。面倒だが、いちいち字引を引

く、この作業が脳を刺激し、精神的若さを保つのに役立つのだろう。もっとも昔と違い字引を引いて判った単語もすぐ忘れてしまうのが、今日この頃ではあるが。

英文雑誌としては仕事上、ロンドンの「エコノミスト」、米国の「ニューズ・ウィーク」、「タイム」、それに時々「ビジネスウィーク」、趣味の雑誌としては「ナショナル・ジオグラフィック」だ。「ナショナル・ジオグラフィック」にお目にかかったのは戦前の中学生時代だった。日本郵船の船長をしていた父の書斎でみた、今でも変わらずに黄色い表紙を続けているこの雑誌は英語のよく判らない当時の私にとっても魅力的だった。写真が珍しかったし世界各地の風物や地図が紹介されており、歴史や旅行の好きな私には、今でも愛読誌である。

ロンドンの「エコノミスト」は今年で創立150年を迎え、つい最近号ではこれを祝って、次の150年後に世界はどうなるかを特集している。「エコノミスト」の英語はひねりが利いていて難しいと脅かされたことがあったが、実際に読んでみると平易な記事も多い。だが内容はさすがに世界的な目くばりがなされていて、日本の新聞・雑誌とは自ずと別の視点を提供してくれる。この知的刺激が私の脳細胞を活性化してくれる。

歩くこと、そして英書を読むことがボケ防止に役立つことを、私は毎日新聞の大先輩の高石眞五郎会長から間接的に学んだ。私が毎日新聞に入社したのは終戦直後の昭和23年なので、高石さんはすでに社を去っており、直接、けいがいに接する機会はなかった。ただ高石さんが80歳をすぎた晩年までゴルフと読書に熱心であったことは社内でも有名で、その高石さんがゴルフの後進に与えた秘けつとして一眼二足三胆四力という名言は有名だった。

そして私なども、この言葉を染め抜いた手拭を腰にぶら下げては下手なゴルフをしたものだ。高石さんはゴルフとともに英語も堪能で、日米関係が悪化するのを憂慮し自ら渡米して英語で日本の立場を演説し、米国の各地を回って歩かれた。生涯、英字紙や英書を手ばなさなかったのも国際記者、外交記者らしい見識と執念が生み出したものであろう。

朝まだき、家の近くを散歩しながら、モノを考えると不思議とよくまとまる。頼まれた原稿の構想、講演の筋書き、雑文の書き出しの表現、そして、時には柄にもない駄句ひねり…。先日もふとこんな句が浮んできた。「年毎に靴のずれ音高まりぬ」、上げたと思う足が以外と上がっていない悲しさである。

それでも極力足をあげ、大またでカカトを大地につけ、しっかりと、しかも速めに足を運ぶ。足を動かすと脳を刺激し、思考力も活性化するというのが、私の体験である。会社役員録をみると、趣味の項に読書と散歩をあげる人が多い。余り多いので読書や散歩は今や趣味には入らないそうだが、この安上がりの月並な、その気になれば誰にも何処でもできることが長寿への道であるとは、青い鳥は遠くではなく足下にあるようだ。

話題を追って

最近の内外石油需給動向

石油ジャーナリスト　水野　清

バブル景気崩壊後のわが国経済は、平成４年度には一層の混迷を示し、実質経済成長率は0.8％と第一次石油危機時の昭和49年度のマイナス成長以来、最も低い成長率を記録した。

また、産業活動も鉱工業生産指数（1990年基準）で見ると前年度比6.3％減となり、２年連続して減産となった。

このような経済産業動向の下、わが国のエネルギー消費量は前年度比0.5％増の３億6,000万kl（原油換算）に止まり、前年度の2.5％増に比べて大幅に鈍化した。

部門別消費では、民生部門は世帯数の伸び等の寄与によって前年度比4.0％増、運輸部門は個人消費の伸び悩みによるレジャー需要や貨物輸送量の停滞が影響して2.3％増と、過去５年間の平均伸び率５％を下回ったものの堅調に推移した。他方、エネルギー消費の約50％を占める産業部門は前年度比2.0％減と昭和61年度以来６年ぶりの減少となった。

エネルギー消費の大宗を占める石油需要量は前年度比2.4％増の２億2,795万klと好調に推移した。

しかし、５年度に入り景気の２番底が危惧される等、不透明さが増幅する中、石油需要も減退傾向を示している。

他方、国際石油需給は、湾岸戦争以来イラクの原油輸出禁止措置は継続しているが、サウジアラビア等、他のOPEC諸国による代替生産が行われており、世界的な景気の足踏みもあって、需給は安定、むしろ原油供給過剰気味である。

以下に最近の国内外の石油需給動向を述べる。

１．平成４年度燃料油需給実績

４年度の燃料油内需実績は、ナフサが前年度比5.8％増、電力Ｃ重油5.2％増と高水準で推移し、Ｂ重油、産業用等その他Ｃ重油を除き各油種とも堅調に推移して、燃料油合計では前年度比2.4％増の２億2,795万klとなった。（**資料１参照**）

主要油種の動向をみると、輸送関連油種のガソリンは前年度比2.2％増の4,715万kl、軽油は2.3％増の4,078万klとなった。

需要主体である自動車新車販売台数は前年度比7.2％減の527万台（登録車）、うち乗用車は7.8％減の366万台、トラックは5.7％減の159万台と不振であったが、保有台数では年度央の９月末はガソリン車（軽四輪車を含む）2.4％増の5,014万台、ディーゼル車は7.2％増の1,137万台であった。

ガソリン需要はガソリン車保有台数の伸びとほぼパラレルであるが、軽油需要は、自動車貨物輸送量の0.8％減が影響して伸び率が鈍化している。

なお、４年10月から出荷された軽油の硫黄分は0.5W％から0.2W％以下に低下している。

ナフサは5.8％増の3,577万klとなり、最も増加率の高い油種であった。

これは、ナフサ需要の70％を占めるエチレン

資料-1　平成5年度下期燃料油内需見通し

（単位：千KL、%）

	平成4年度(実績)			平成5年度			前年同期比						平成5年度対供計比		
							平成4年度(実績)			平成5年度					
	上期	下期	年度	上期速報実績	下期見通し	年度	上期	下期	年度	上期	下期	年度	上期	下期	年度
揮発油	24,003	23,149	47,152	24,354	23,617	47,971	102.6	101.8	102.2	101.5	102.0	101.7	-225	-136	-361
ナフサ	17,076	18,695	35,771	17,140	18,008	35,148	109.6	102.6	105.8	100.4	96.3	98.3	-22	-757	-779
ジェット燃料油	1,808	2,192	4,000	2,046	2,245	4,291	103.7	103.4	103.5	113.2	102.4	107.3	137	18	155
灯油	7,543	20,109	27,652	7,783	20,639	28,422	106.2	101.7	102.9	103.2	102.6	102.8	355	-52	303
軽油	20,234	20,547	40,781	20,450	20,801	41,251	102.8	101.9	102.3	101.1	101.2	101.2	-158	-151	-309
A重油	11,808	15,936	27,744	11,766	15,670	27,436	100.8	99.5	100.0	99.6	98.3	98.9	162	-154	8
B重油	67	80	147	73	62	135	28.6	85.1	44.8	109.0	77.5	91.8	20	7	27
電力用	11,199	12,642	23,841	9,004	10,784	19,788	103.4	106.9	105.2	80.4	85.3	83.0	-710	-1,202	-1,912
その他	10,177	10,688	20,865	9,837	10,275	20,112	97.5	98.3	97.9	96.7	96.1	96.4	47	-43	4
C重油	21,376	23,330	44,706	18,841	21,059	39,900	100.5	102.8	101.7	88.1	90.3	89.2	-663	-1,245	-1,908
重油計	33,251	39,346	72,597	30,680	36,791	67,471	100.1	101.4	100.8	92.3	93.5	92.9	-481	-1,392	-1,873
燃料油計	103,915	124,038	227,953	102,455	122,101	224,556	103.2	101.8	102.4	98.6	98.4	98.5	-392	-2,470	-2,862

原料ナフサがNGL（Natural Gas Liquid＝天然ガス液）から転換して増加したことが大きく寄与している。

即ち、エチレン生産量は前年度比2.3%減の601万トンとなったのに対し、原料別消費量はナフサは5.0%増の2,448万kl、NGLは8.3%減の475万klに止まった。

また、ナフサ需要の29%を占めるBTX〈Benzene(ベンゼン)、Toluene(トルエン)、Xylene(キシレン)の略称〉用は、BTX生産設備の増設、繊維系誘導品の輸出増に支えられて8.4%増の1,054万klとなった。

ジェット燃料油需要量は前年度比3.5%増の400万klであった。

ジェット燃料油需要の約85%を占める民間航空機用は、国内空港整備、機材の大型化、そして、定期航空路線の座席キロメートル数がローカル線の急増を背景に前年度比9.8%増の854億5,800万座席キロメートルとなり、それを反映して需要量は5.7%増である。

灯油需要量は2.9%増の2,765万klとなった。

灯油需要は暖房用が主体であり、気温に左右されるため、季節商品の性格を有している。したがって、需要期となる下期は上期の3倍の需要規模となる。

4年度上期の全国8地域平均気温は、4～6月の寒さの居残りが影響して平年気温比1.3℃低温となり、上期需要量は6.2%増の754万klとなった。

下期の平均気温は平年比1.2℃高温の暖冬となり、前年並みの気温であった。

しかし、12月、5年3月に寒暖の波があって需要増加となり、下期合計では1.7%増の2,011万klとなった。

A重油需要量は前年度横這いの2,774万klに止まった。

鉱工業用は生産活動の停滞を反映して化学、窯業・土石、鉄鋼、非鉄を中心に不振となり、農林・水産用も漁獲高の減少、運輸・船舶用も荷動きの停滞によって横這い、わずかに業務用等民生部門が気温要因から増加した。

電力C重油需要量は前年度比5.2%増と好調であった。

電力需要量を9電力でみると、電灯需要は3.7

%増と好調であったが、71%を占める電力用は産業用の大口、小口が不振となったため、電力需要合計では前年度比１%増となった。

電源別供給では、原子力発電は新規稼働〔大飯４号（118万kw、５年２月運開）〕の寄与が小さく、発電量が前年度比4.7%増に止まり、水力は出水率(93.7%)が減少したため発電量は15.2%減少した。その結果、火力発電量が前年度比2.1%増となり、しかもLNG火力発電が前年度を下回ったため、重油系火力発電量が約４%増加した。

その他Ｃ重油需要量は前年度比2.1%減の2,087万klと２年連続して減少した。

鉱工業用は、鉄鋼、紙・パルプ、窯業・土石が不振を極め、運輸・船舶用も同様不振である。

鉱工業用については、重油から産業用LNGへの燃料転換の影響も生じていると思われる。

４年度の石油供給についてみると、原油輸入量は、前年度末在庫水準が低い影響から、前年度比7.1%増の２億5,567万klとなった。(**資料２参照**)

石油製品輸入量は、ガソリン、灯油、軽油の特定石油製品やＣ重油を中心に減少して、燃料油合計では6.3%減の3,252万klとなった。

原油処理量は前年度比6.2%増の２億2,910万klとなり、４年度中に増強されたトッパー能力116千バレル／日を織り込んだ年間平均稼働率は適正稼働率（80%）を上回る81.2%と極めて高い実績となった。

原油処理量が大幅増加した要因は、４年度から資源エネルギー庁による個別原油処理割当が撤廃されたため、ガソリン、灯油、軽油の特定石油製品等の石油製品輸入を抑制し、これまで導入してきた分解装置等高度化設備を有効的に活用し、トッパーを始めとした諸設備の稼働率向上を推進したためであり、いわば稼働率向上は装置産業の宿命である。

２．平成５年度燃料油需給見通し

５年度上期燃料油内需速報実績は前年度同期比1.4%減の１億2,455万klと不振であった。

資料-２　石油供給実績及び見通し

（単位：千kl，（　）は前年同期比%）

		４年度実績			５年度速報実績・見通し		
		上期	下期	年度	上期(速報)	下期(見通し)	年度
原油	輸入量	120,131 (109.3)	135,537 (105.3)	255,668 (107.1)	123,086 (102.5)	135,705 (100.1)	258,791 (101.2)
	精製処理量	106,602 (108.4)	122,472 (104.4)	229,074 (106.2)	108,606 (101.9)	123,758 (101.1)	232,364 (101.4)
石油製品輸入量	ガソリン	722	316	1,039	425	300	725
	ナフサ	10,452	10,247	20,699	9,419	10,000	19,419
	灯油	974	1,455	2,429	833	1,400	2,233
	軽油	984	680	1,665	966	700	1,666
	Ａ重油	672	533	1,205	519	500	1,019
	Ｃ〃	2,938	2,551	5,489	2,310	2,400	4,710
	燃料油計	16,743 (90.1)	15,782 (98.0)	32,525 (93.8)	14,472 (86.4)	15,300 (96.9)	29,772 (91.5)
常圧蒸留装置平均能力稼働率		4,834,293 75.8	4,886,687 86.6	4,860,418 81.2	4,960,927 75.2	— —	— —

注、５年度下期見通しは石油供給計画（５年４月）による。

景気動向をみると、９月に経済企画庁が発表した４～６月期の実質経済成長率は前期比0.5％減、上期の鉱工業生産指数は4.2％減、そして冷夏、ゼネコン汚職等特殊要因も加わって消費財、生産財とも内需不振に陥っている。

下期に入っても景気立直りの様相が見えず、５年度のわが国経済は未曽有の後退を記録すると思われる。

下期燃料油内需量も石油供給計画を約250万kl下回り、前年同期比1.6％減になると見通される。

油種別にみると、ガソリン需要量は上期は速報実績1.5％増となったが、下期は石油供給計画（以下は供計という）比14万kl減、前年同期比２％増と見通される。

上期は７～８月の全国平均気温が22.8℃と前年比1.9℃低温となり、海水浴等レジャー需要が不振であったが、下期は景気回復は見込めないものの、車中心の社会生活が続くと思われる。

ナフサ需要量は上期0.4％の微増となったが、下期は供計比約76万kl減、前年同期比４％減と見通される。

これは、エチレン減産が、誘導品需要減を反映して５％台となり、BTX 生産量も内需停滞から、前年同期並みと見込まれることによる。

灯油需要量は上期は４～６月の異常低温を反映して3.2％増と好調であったが、下期は平年気温を前提とすれば、前年度の暖冬の反動もあって前年同期比2.6％増と見通される。

軽油需要量は上期は1.1％増となったが、下期は1.2％増が見込まれる。

これは、トラック新車販売台数は依然として回復は見込めず、また貨物輸送量も低調であるが、ワゴン車等のディーゼル仕様レジャー車の増加が期待できることによる。

重油については、A重油は上期0.4％減、下期も産業用、農林・漁業等の乾燥用需要の低下が見込まれている。

電力用C重油は上期は19.6％の大幅減を示し下期も供計比120万kl、前年同期比約15％減が見込まれる。

これは、電力需要が産業用等の大口、小口電力を中心に減退が見込まれる一方、５年度新規電源施設が原子力発電４基396万kw、LNG 火力１基35万kw、石炭火力３基146万kw が運開され、バッファーとなる石油火力発電量は約15％減少することによる。

その他C重油は上期3.3％減、下期は約４％減と見通される。

鉱工業、農林・水産、運輸、船舶等は景気低迷、米穀収穫減、荷動きの鈍化等の要因から需要は低迷すると思われる。

石油供給については、５年度上期原油輸入量は2.4％増の１億2,301万klとなり９月末在庫が90万kl積上がっている。

原油処理量は、石油製品輸入減、輸出増、製品在庫積増し等から、前年同期比1.7％増となっている。

トッパー能力は期中に175千バーレル／日増強されて９月末時点では、5,054.61千バーレル／日となり、期間平均稼働率は75.2％と前年同期比0.6ポイントの低下となった。

下期は、需要減、期初在庫増等の影響から原油輸入量は５％減の１億2,850万kl、原油処理量は２％減の１億1,970万kl程度と見込まれる。

トッパー稼働率も82％と前年同期比５ポイント減となる。

以上のように石油産業は不況の風に晒される

ものと思われる。

3．国際石油需給動向

(1) 湾岸危機以降の石油市場

1991年2月のクウェート解放により湾岸危機は終結したが、国際石油市場の供給体制は1991年を通じてほぼ危機時と同様の状況が続いた。すなわち、イラクに対する国連の経済封鎖は、国連の停戦決議への遵守問題から引き続き継続され、一方クウェートからの供給は、イラク軍による油田への放火により再開までに多くの時間を要したからである。

イラク原油輸出再開問題は、その後1991年9月に、人道的な理由によるイラク国民への食糧や医薬品供給、イラク国内での国連の活動資金捻出、クウェート等への賠償財源確保などの観点から、暫定的な16億ドルを上限とした6カ月間の原油輸出が容認されたが、全面的な経済制裁解除を主張するイラクとの対立から、2年以上経過した現在に至っても輸出再開のメドは立っていない。

これに対してクウェートは、1991年11月の油田火災完全鎮火と相前後して原油の生産・輸出を再開した。そして、原油の生産は、1991年末の日量38万バレルから、本年9月には日量200万

資料-3　IEA (International Energy Agency＝国際エネルギー機関) による需給実績

需要

(単位：百万バレル／日)

	1990	1991	1Q92	2Q92	3Q92	4Q92	1992	1Q93	2Q93	3Q93	4Q93	1993
OECD												
北米	18.9	18.6	18.7	18.6	18.9	19.5	18.9	19.0	18.8	19.3	19.7	19.2
欧州	13.0	13.4	14.1	13.1	13.6	13.8	13.7	13.7	13.2	13.3	13.8	13.5
太平洋	6.1	6.2	6.8	5.8	5.9	6.6	6.3	7.0	5.9	5.7	6.6	6.3
OECD計	38.1	38.3	39.6	37.5	38.5	39.8	38.9	39.7	37.8	38.3	40.1	39.0
非OECD												
旧ソ連	8.5	8.3	8.0	7.0	6.4	6.2	6.9	6.3	5.6	5.3	5.3	5.6
中国	2.3	2.5	2.6	2.6	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8	2.9	2.9	2.9
欧州	1.6	1.4	1.3	1.2	1.1	1.2	1.2	1.3	1.2	1.1	1.2	1.2
中南米	5.1	5.3	5.2	5.4	5.5	5.5	5.4	5.4	5.6	5.7	5.7	5.6
アジア	5.4	5.8	6.5	6.4	6.0	6.7	6.4	6.8	6.6	6.4	7.1	6.7
中東	3.5	3.4	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8
アフリカ	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.1	2.0	2.1	2.1	2.0	2.1	2.1
非OECD計	28.3	28.5	29.3	28.2	27.3	28.0	28.1	28.5	27.6	27.2	28.1	27.8
石油需要合計	66.4	66.8	68.9	65.7	65.8	67.8	67.0	68.2	65.4	65.6	68.2	66.8

供給

OECD	15.9	16.3	16.8	16.3	16.3	16.9	16.6	16.6	16.4	16.5	17.1	16.6
旧ソ連	11.5	10.4	9.5	9.2	8.8	8.4	9.0	8.2	8.0	7.6	7.4	7.8
中国	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9
その他の非OPEC	10.7	11.0	11.1	11.1	11.3	11.4	11.2	11.4	11.4	11.5	11.7	11.5
プロセッシングゲイン	1.4	1.4	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
非OPEC合計	42.3	41.8	41.7	40.9	40.7	40.9	41.1	40.5	40.2	40.0	40.5	40.3
OPEC原油	22.7	23.0	23.8	23.4	24.1	24.9	24.1	25.1	24.2	24.6		
OPEC NGL	2.0	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.2	2.2	2.2		
OPEC合計	24.8	25.0	25.8	25.5	26.2	27.1	26.2	27.2	26.4	26.9		
石油供給合計	67.0	66.9	67.5	66.4	67.0	68.0	67.2	67.7	66.6	66.8		
(参考)旧ソ連の輸出量	3.0	2.1	1.5	2.2	2.4	2.2	2.1	1.9	2.4	2.3	2.1	2.2

在庫変動

在庫変化合計	0.6	0.1	-1.4	0.7	1.2	0.2	0.3	-0.5	1.2	1.3		

バレルにまで急回復し、さらにクウェートは数年以内にこれを日量300万バレルにまで引上げることを計画している。

(2) 旧ソ連の動向

ソ連の崩壊により、ロシアを中心としたCIS諸国の政治・経済上の混乱は、1991年になって一層深刻なものとなった。この中でロシア政府は、1991年12月に石油輸出ライセンスの一時停止を発表、国際石油市場における旧ソ連の影響が顕在化することとなった。1990年に日量1,150万バレルだった旧ソ連の原油生産量は、1993年夏頃には日量800万バレルを割り込むまでに減少し、旧ソ連原油への依存が高い欧州市場を中心に、供給不安が強まった。

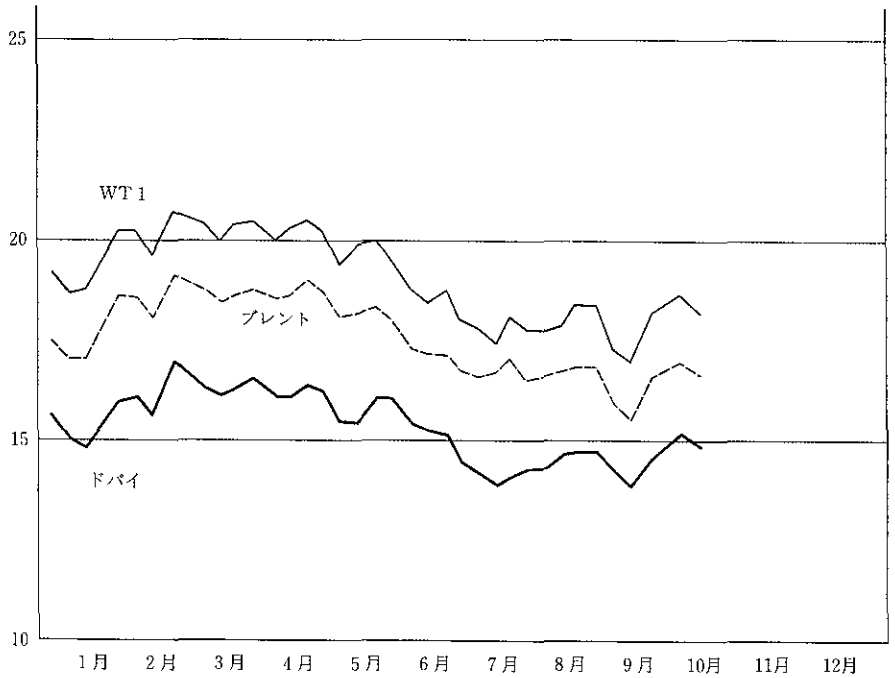
しかしながら、旧ソ連では、市場経済への移行にともなう経済活動の混乱などから、国内での石油消費も大幅な減少を記録したため、海外への輸出水準は1991年末から92年初頭を除いて日量200万バレル以上の水準で推移しており、国際市場への波及は最少限にくい止められている。(**資料3参照**)

(3) OPECの動向

このような供給上の不安定要因を抱えて、OPECは基本的には湾岸危機以降の増産体制を継続した。しかしながら、クウェートの生産が予想以上に順調に回復したことや、旧ソ連からの影響が小さかったことなどから、1992年に入り市場は供給過剰の様相を強め、OPECは減産に向けての協調を余儀なくされるに至った。

しかしながら、1990年代半ばにも原油の不足が生じるとの懸念から原油生産能力拡張に膨大な資金を投じつつあるサウジアラビアなどの湾岸産油国は、この投資を正当化させるためにも協調減産に対する足並みが揃わず、結果として1993年夏には、原油市況は1986年以来最低の水準にまで落ち込むこととなった。(**資料4参照**)

資料―4　原油スポット価格の動き（1993年）



このためOPECは、1993年9月の第94回臨時総会で、1994年3月までの原油生産上限を日量2,452万バレルに設定し、これを遵守することで市況の建て直しを図ることとした。とりわけこの総会で特筆すべきことは、イランのラフサンジャニ大統領とサウジアラビアのファハド国王による首脳レベルでの調整が行われたことで、OPECの結束が一層強まるものと期待する声も強い。

しかし一方、国連とイラクによる経済制裁解除に向けた交渉も、きわめてゆっくりとした足どりではあるが徐々に進展しており、イラク原油が1994年央には国際市場へ復帰する可能性も生じている。この場合、OPECは再び生産体制の見直しを迫られる訳で、市場の先行きを楽観できるような状況にはない。

(4) 需要動向

引き続く景気低迷の影響を受けて、1992年の世界の石油需要は、前年比0.3%増の日量6,700万バレルにとどまった。わが国等で不況が一層深刻化した1993年の石油需要は、IEAの見通しによれば前年を下回る日量6,680万バレルと推定されている。

世界の石油需要は、ここ数年アジア市場を中心に順調な増加を続けてきていた。しかし、NIES諸国の石油需要も、日米の景気低迷の影響を受けて伸び率が鈍化してきている。IEAによれば、1987年以降5～10%以上の増加を続けてきたアジア諸国の需要は、1993年は4%台の伸びにとどまる見込みで、従来のような世界の需要のけん引車の役割は、次第に期待できなくなりつつある。

一方、アジア地域で最大の産油国である中国では、油田の老朽化による原油生産の伸びの低下に対して、急速な経済成長から需要が急増しており、早ければ1993年にも石油の純輸入国に転落する可能性が強まっている。アジア市場では、この他にインドネシアも今世紀中には純輸入国に転じるものとみられ、わが国をとりまく周辺国の石油輸入体制が、今後次第に変化していく恐れがある。

(5) 欧米諸国の動向

1992年6月に、ブラジルのリオデジャネイロで開催された地球サミットは、欧米を中心とした環境問題に対する姿勢を一層強めることとなった。また1992年11月の大統領選挙でブッシュ氏を破り、1993年1月に米国の新大統領となったクリントン氏は、従来ともすれば欧州諸国とは環境政策では一線を画してきた米国の政策を、環境重視に変更するものとみられている。1993年10月には、CO_2抑制のための、米国としては初めての政策を発表している。

このような世界的な流れは、今後のエネルギー市場に対しても、大きな影響を与える可能性が強い。具体的には、原子力と石炭の伸びが抑制される一方で、天然ガスに対する期待が強まり、また石油に関しては、米国の改正大気浄化法（1990年）にみられるように、その使用には環境対策等、かなりの制約が課される可能性がある。また、1991年に提案され、現在は一時凍結状態にあるECのエネルギー税（環境税）に類似した動きが広まる恐れも残されている。このような石油をとりまく情勢を産油国、石油産業、消費国政府等がどのように捕え、戦略を展開していくかは、依然として脆弱な部分も残る石油供給体制に対する対策ともあわせて、引き続き大きな課題となることであろう。

海運ニュース

1. IMO 第69回法律委員会の模様
2. 国際油濁補償基金第16回総会の模様
3. 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会（UN/ECE WP. 4）第38回会期の模様
4. ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合（ベルリン）の模様
5. 20条問題小委員会の審議模様
6. 船員保険特別会計平成４年度収支決算および平成６年度予算概算要求
7. わが国外航定期航路配船状況

1．IMO第69回法律委員会の模様

題記会議は、1993年９月27日から10月１日まで、ロンドンのIMO本部で開催され、メンバー国45カ国と準メンバー国香港に加え、ICS、CMI、P&Iなどの関係諸団体が参加した。

わが国代表団は、以下の出席者を含む計12名であった。

在英日本大使館　参事官	小野　芳清
運輸省海上交通局外航課第一国際係長	林　泰三
成蹊大学法学部教授	谷川　久
日本郵船法務保険部長	新谷　顕一
当協会業務部業務第一課長	園田　裕一

93年３月の前会期の決定に基づき、今会期よりHNS条約案（有害危険物の海上輸送についての責任及び補償に関する条約）検討と76LLMC条約（1976年の海事債権の責任の制限に関する条約）改訂問題の２点が優先項目として審議され、９月29･30日の両日は、HNS条約案に関する作業部会（Group of Technical Experts：GTE）が本会議と同時並行して開催された。

１．HNS条約案の検討

本会議は、前回同様、カナダのMr.A.H.E.Popp議長の下で審議が行われた。

冒頭IMO事務局長より、93年６月のIMO理事会では、当初1994／95年に予定されていたHNS条約採択外交会議の延期を了承したが、同時に、法律委員会に対しこれに代わる明確な日程を設定するよう求めていることが報告され、かつて84年に本条約に関する外交会議が開催されたにもかかわらず、条約の採択に至らなかった経緯をも踏まえ、万一、再度条約が成立しなかった場合、IMOの信頼性が損なわれるとともに、一方的な国内的・地域的立法措置を招くことが指摘され、技術的問題にとらわれ過ぎることなく妥協の途を探るよう要請があった。

IMO事務局長の上記要請を踏まえ、議長は、HNS条約採択のための外交会議を1996年前半に設定することを提案、全会一致で了承された。

その後、95年３月会期までの４回の会期で完了すべき作業内容として、以下３オプションが議長から提案された。

① 船主責任部分（1st tier）だけの条約案の作成。（条約の対象範囲はバルクに限定）

② 1st tierだけの条約案をまず作成し、その後、荷主基金による補償部分（2nd tier）の条約案を作成する、二段階方式。

③ これまで通りPackaged goodsを対象貨物に含む2-tier systemの単一条約案の作成（ただし拠出貨物はbulkまたはbulk＋α）。

上記３オプションについては、①について支持する国はなく、HNS補償体制は船主と荷主が責任を分担していくことが改めて確認された形となった。

②と③については、各国の意見が分かれ、また、こうしたオプションの選択権を本国から与えられていないとした代表団もあったため、議長はあえて決定を迫ることをせず、当面は暫定的に③を前提に議論を進めていくこととなった。

その後、かねてより懸案となっている以下諸点につき議論が行われた。

a）拠出貨物はbulkのみとするか、あるいはbulk＋αとするか。

b）独立会計制（Independent Accounting System：IAS）導入の是非。

c）拠出金の徴収は輸出側でするか、輸入側でするか。

d）拠出金は事前会計（pre-event system）とするか、事後会計（post-event system）とするか。

e）条約対象物質の特定（定義）は他条約からの引用方式（existing list）とするか、独立したリスト方式（free standing list）とするか。

f）HNS条約と他の責任制限制度との間にどのようなlinkageを設定するか。

しかしながら、各国ともこれら諸点について従来の主張を繰り返したにとどまり、また、それぞれの問題点が互いに関連していることもあって、結論には至らなかった。

なお、日本代表団は、従来より提案している油、LPG、LNGについての事後会計方式による独立会計制の導入を主張した。

こうした経緯を踏まえ、議長はGTEに対し、次の3項目の設問を提示し、これについて検討した上で会期最終日に回答を報告するよう指示した(GTEへの参加国は18カ国であり、他にICS等若干のオブザーバーが参加した。GTE議長は、前回同様日本の篠村義夫氏（日本造船研究協会技術顧問）が務めた)。

① 全拠出貨物につき、拠出金の徴収を船積時、または事故発生後に行うことが可能か否か、それはタイムリミット（96年に外交会議を予定しており、従って95年まで）内にできるか（特に事故発生後の徴収の可否が問題)。

② 独立会計(Independent Account System：IAS）の品目が乱立するのを避けるために、IAS設定のための技術的基準を設けることが可能か。

③ 2nd tierの拠出貨物としてBulkの他にPackaged goodsが考えられているが、徴収事務の簡素化または実行可能にするために、Bulk＋αの＋αの概念を描けるか。

GTEは、これら3つの設問につき2日間をかけて討議し、その結論はGTEの議長から最終日の法律委員会に次の通り報告された。

① 全品目につき事故発生後の拠出金徴収は一応可能だが、いくつかの問題もあり今後さらに検討、調査の必要がある（事故後の徴収のためには、全Contributorのリストが必要となろうが、そのリストの作成が可能か否か。またおおよそのContributorの数はどの程度か。次回各国が回答するようGTE議長から指示された)。

② IASを認める基準に関しては、議長およびオランダからそれぞれ数項目にわたる条件がペーパーで出されたが、これを一本化したペーパーが一応結論の形でまとめられた。このペーパーは内容・表現ともさらに検討を要し、従ってあくまでも暫定的なものであるが、その内容は次の5点であった。

(a) 一定数以上の当事国とContributorが存在すること（あまり少数では成立しない)。

(b) 各Contributorにつき年間一定数量以上のトン数。Contributorのリストの作成。

(c) 国際的機構の設立。

(d) International Schemeが適格であると認めること（特に大事故の場合、高額の補償ができるか)。

(e) ある程度、長期にわたって運営されること。

③ ＋αにPackaged goodsが含まれるか否かに関しては最終的な結論は出ていないが、大勢は含まれるとの見解であった。さらに、含まれるのはPortable tankで、これを含むとするのはコンセンサスに近かった。ただし、一定トン数以上のPortable tankのみを対象とするという意見が大勢で、一定トン数とは10トン（または10M³）が一応の基準であった。

Bulk cargoのミニマムトン数についても若干の議論が行われたが、比較的高いトン数を、とする国が多かった。

なお、条約対象物質の特定（定義）の方法については、本問題についての非公式小グループが設置されて検討され、現条約案による他条約からの引用方式を原則としながらも、これによる対象物質のリストも作成し、条約の一部として添付することとなった。この結果、94年10月の次々期会期（第71回法律委員会）に同リスト案が事務局から提出されることになった。

議長は、本会議の最終日の総括に際し、HNS条約採択会議までに残された会期は、70回（94年3月）・71回（94年10月）・72回（95年3月）の3会期に過ぎないことを指摘し、94年3月の次会期では、条約の本質的問題についての合意（すなわち各国の妥協）を求めることになるので、各国に対し、それまでに妥協の途を探るよう要請した。

2．76LLMC条約改訂問題の検討

今回から76LLMC条約改訂問題の検討が開始されたが、これは、前会期において、HNS条約採択の外交会議開催が当初予定の94年には間に合わないことが確実になったことから、HNS条約案の検討と並行して、76LLMCの改訂（主に責任限度額の引き上げ）を検討することになったものである。

今会期では、76LLMC条約の一部を改訂するための議定書（Protocol）案が提出され、採択後17年を経過した本条約の責任限度額のある程度の引き上げと、将来の再引き上げに備えての条約改訂手続きの簡易化の2点につき、その必要性が基本的に確認されたが、具体的な引き上げ幅については言及されなかった。

その結果、次会期においては、議定書案採択（外交会議）までの日程を決定することが合意された。

2．国際油濁補償基金第16回総会の模様

題記総会は、1993年10月4日から8日の間、ロンドンIMO本部で開催された。参加国は基金条約締約国35カ国、非締約国12カ国、参加団体は8団体、議長はJ.Bredholt氏（デンマーク）が務めた。わが国代表団は、以下の出席者を含む計8名であった。

在英日本大使館参事官	小野　芳清
成蹊大学法学部教授	谷川　久
当協会常務理事・業務部長	茅田　俊一

今回の総会は、93年6月の第35回理事会と総会直前の第36回理事会での討議内容の報告を受けて、これを審議することを柱に、例年通り、次期理事国の選出、予算案、拠出金案等々の審議を行った。以下では、船社として注目を要する項目を中心に説明する。

1．第16回総会

昨年の第15回総会では、HAVEN号事故補償限度額を現地通貨に換算する際にSDRによるか、金の市場価格によるかが大きな問題となったが（本誌1992年11月号P・29参照）、本件は依然結着を見ておらず、今後も、ジェノア第一審裁判所でのアピールを続けることが確認された。

今年は、上記HAVEN号以後、AEGEAN SEA号（92年12月3日スペイン、ラ・コルーナ港で炎上、漏油）、BRAER号(93年1月5日スコットランド、シェトランド島で座礁、排油）と大事故が続発しており、これらを巡って発生した新しい問題について、議論が白熱した。

新しい問題とは、これまでのFundは、クレイム容認の基準を「純粋な経済的損失」(pure economic loss＝被害地の漁民、ホテル等の減収）と、「損害防止措置」(preventive measures＝汚染損害拡散防止のための措置、例えばオイルフェンス展張、清掃作業等）に求めて来たが、これら最近の大事故でのクレイムには、従来の公式通りの判断基準では律し切れないものが見られるようになり、それらをどう判断、処理するかという微妙で困難な問題である。

本件については、6月の第35回理事会で、相当議論が進んでおり、同理事会での討議の結果を整理すると次の通りである。

同理事会では、HAVEN号、AEGEAN SEA号、BRAER号のクレイムを巡って議論が行われており、わが国は、クレイム容認にあたり、クレイムが事故といかに直接関係しているかの因果関係を重視すべきで、クレイム容認の範囲は、「純粋な経済的損失」と「物理的な損害防止措置」に限るべきであると主張したのに対し、被害当事国は、環境損害や、間接的な損害防止措置をも認めるよう主張、これがぶつかり合った。

議論の結果、特に英国の強い主張を背景に、クレイム容認の範囲が広がり、直接被害を受けていない地域（例えばシェトランド島でも禁漁区外の地域）も補償の対象とすること、それに損害防止措置を、物理的な範囲以上にも拡大解釈できる考え方が通っている。

今回の総会では、この経験から、クレイムの容認について、より明確な基準を設定する必要があるとして、事務局長より本命題検討のための作業部会設置の提案がなされ、これが可決された。

作業部会での検討課題は、具体的に次の4点にとりまとめられ、94年2月、5月の2回の部会検討を経て、その結果が、94年秋の総会に諮られることとなった。なお、作業部会は、特にメンバーを限らず、全員参加のオープン形式で行われる。

① 「汚染損害」(pollution damage）と「損害防止措置」(preventive measures）の補償を容認する場合の一般的な基準を検証すること（これは69CLC、71FC、92 protocolsの範囲内で行うこととする）。

② クレイムに関連した、いわゆる「純粋な経済損失」と「損害防止措置」の諸問題を研究すること。

③ 先述「汚染損害」の定義の範囲内で、環境損害(environmental damage）のクレイムを容認する場合の問題について考察すること。

④ クレイム解決と支払いの手順について研究すること。

本件審議の行方は、船社にとってはP＆I保険金支払い対象の拡大という形で、影響が懸念され、慎重注視を要する。

総会では、この他、通例の項目が審議されたが、特に、今回目についた点は下記の通りである。

① 年次拠出金の査定

年次拠出金は、事故補償の資金および一般基金として、石油会社から徴収されるもので、相次ぐ大事故を対象に、93年度拠出金総枠は、当初の7,600万ポンドの予定から1億200万ポンドへの増枠が提唱された。これに日本、ドイツが反対し、最終的に7,800万ポンド（≒129億円）で決定した。

この額は過去最高額で、この中で日本のシェアは、約26%と見られている。

② 専門スタッフの増員

事務局長より、最近の大事故著増に鑑み、専門スタッフ増員の提案があり、わが国は、出向者利用を示唆したが、一定額の範囲内で、局長裁量に任せることが可決された。

③ 運転資金の増額

運転資金は、小口被害者の早期救済のための資金であるが、大事故急増を理由に、同資金枠を年額600万ポンドから2,000万ポンドに引き上げたい旨の事務局長提案があった。わが国は、最大額負担国として、極力リーズナブルな範囲に押さえるよう主張、1,000万ポンドまでの増加をカウンターし、結局、議長裁量で、1,100万ポンドへの増額が決定した。

④ 事務局長のクレイム処理権限

事務局長より、同じく大事故頻発の状況下、局長のクレイム処理権限の現行内規を改訂、増額したい旨提案があったが、本件は先述の作業部会で「クレイム解決と支払いの手順」を研究する際の課題として、解決することとなった。

2．第36・37回理事会

総会に前後して、第36・37回理事会が開かれ、それぞれに最近の事故における個々のクレイムの処理について審議が行われた。

先述の作業部会での検討結果が正式なものになるには、あと約1年を要する。その間にも当然、目前のHAVEN号以下の事故クレイムの対応を迫られることになるので、その具体的対応策の審議を行ったもの。例えば、旅行代理店が被った歩金の損害のうち、事前に契約が確定していた分については認めるが、値引きによって生じた損害分は認めるべきではないとか、観光イメージの回復キャンペーン費用について、どの地域のどの範囲まで認めるか等々、細かい議論が行われており、この種議論は、今後も続く見込みである。

3．国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会（UN/ECE WP．4）第38回会期の模様

国連欧州経済委員会（UN／ECE：United Nations／Economic Commission for Europe）では、1960年代より、EDI：Electronic Data Interchange（電子データ交換：企業や行政機関が、お互いにコンピュータを利用して、広く合意された規則に基づき、情報交換を行うこと）のための調査・研究・開発活動を行っている。

同委員会の貿易手続簡易化作業部会（WP．4：Working Party No.4）では、貿易手続簡易化の一環として、従来書類や電話で行われていた貨物・通関情報の交換をコンピュータ間で伝達処理するため、UN／EDIFACT（United Nations／Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport：行政、商業および運輸のための電子データ交換規則）と呼ばれる統一規則による書式や記載内容の標準化作業が進められている。

同作業部会の第38回会期は、1993年9月20日から24日の間ジュネーブで開催され、わが国からの出席者は、以下4名を含め合計8名であった。

運輸省運輸政策局情報管理部情報企画課長	上子　道雄
JASTPRO理事（UN／EDIFACTアジア地区ラポーター	伊東　健治
NYKシステム総研主席研究員	細貝　丈明
当協会業務部業務第二課長	園田　裕一

今回の会議には、メンバー国28カ国、オブザーバー国8カ国（アジア地域から日本、韓国）の他、ICS、IATAなど多数の国際機関が参加した。

1．WP．4における審議

GE．1およびGE．2の議長より、それぞれの審議の概要報告があり、さらに、UN／ECEにおけるWP．4の将来の役割やあり方などが討議され、本件については、94年3月の次会期でさらに継続審議していくこととなった。

2．GE．1（Group of Experts No．1＝データエレメントと自動データ交換に関する専門家会議）

UN／EDIFACTの利用状況などについての各ラポーターの報告があり、近日中に発行される予定の新ディレクトリー（用語、コード、標準メッセージなどの一覧文書）であるS．93A（93年Standard Directory第1版）とD．93A（93年Draft Directory第1版）の紹介があった。

3．GE．1／GE．2合同会議

貿易手続簡易化の法的／商業的側面について検討する本合同会議では、法的問題ラポーターからEDI化を阻害する法的・商業的慣行の存在を調査するための調査票案が提出され、各国は内容を検討した上で後日意見を提出するよう求められた。本件は各国の意見を勘案した上で最終案を作成し、次会期で採択にかけられる予定である。

4．GE．2（Group of Experts No．2＝手続と書類に関する専門家会議）

WP．4の中で、GE．1で扱うUN／EDIFACT関連問題の比重が近年高すぎるのではないかとの意見が出され、GE．2で扱う手続き面での簡易化をより重点的に進めていく方法について次会期でさらに検討することとなった。

また、事務局より、地名に関する国連標準コード（UNLOCODE）の最新化とデータベース化の作業を進めているとの報告があり、同コードのメンテナンス方法などについての指針を作成し、次会期までに提出することとなった。

4．ジョイントUN／EDIFACTラポーターズチーム会合（ベルリン）の模様

上記UN／ECE／WP．4（P．21　海運ニュース3参照）に関連し、実務者による民間レベルの会合として、ジョイントUN／EDIFACTラポーターズチーム（Rapporteurs' Team）会合（JRT）がWP．4に前後して年2回開催されている。

JRT会合は、WP．4における審議事項をさらに実務的に検討し、その結果を次回のWP．4に報告することや、メッセージの変更にかかわる申請（Change Request＝UN／EDIFACTによる標準メッセージやコードの内容などに関する変更・修正の提案）の作成等を主な役割としている。

当協会は、わが国運輸業界代表として、1991年4月のサンフランシスコ会合に参加して以来、同年9月（パリ）、92年5月（バンクーバー）、同年9月（オスロ）、93年4月（サンフランシスコ）の各会合に連続して参加している。

今回の会合は93年9月27日から10月1日の間、ベルリンにおいて開催された。会議への全参加者は約330名で、20のワーキング・グループ（WG）に分かれて討議が行われた。

このうち、当協会からの出席者は以下の通りであり、全員が輸送WGに出席した。

川崎汽船情報システム室次長	鬼頭　吉雄
大阪商船三井船舶企画部副部長兼業務企画グループリーダー	岡本　秀徳
ＮＹＫシステム総研主席研究員	細貝　丈明
当協会常務理事・業務部長	茅田　俊一

輸送WGでは、前回同様、Barry Keough（オーストラリア トレードゲート）とAlex de Lijster

氏（ネドロイド）の両氏が共同議長を務めた。

同WGの検討内容は、以下の通りである。

1．93.2ダイレクトリー(データ項目やコードなどについての定義集）について

輸送WGとしては、標準ダイレクトリー93.2版が発行されてはいるものの、同ダイレクトリーには不十分な点があるため、その後発行された93A標準ダイレクトリー(S.93A)もしくは93A草案ダイレクトリー(D.93A)を使用していくことを運輸業界に対し勧告することとなった。

2．各種メッセージの開発

サンフランシスコ会合の決定に従い、今会合における検討課題として残されていたコンテナ動静に関するメッセージ(INTRACON)の内容についてサブWGにおける検討が行われ、わが国もこれに積極的に参加した。

3．他WGとの合同会合

関税WGと輸送WGの合同会合が開催され、税関申告用メッセージ(CUSCAR)の内容が検討されるとともに、申請されたコードの取り扱いとその後のコード発行に関する状況は依然満足できないものであると決定した。この点、ラポーターズ・チームは、コードの迅速な開発と発行を実現するため、適切な措置をとるよう求められた。

4．次回会合

次回会合は、94年4月25日から29日にカナダのオタワ市で開催される。

5．20条問題小委員会の審議模様

海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、10月15日、20条問題小委員会を開催し、**別表**のとおり外航船7隻（新造船1隻、既存船6隻）および近海船2隻（既存船）について、配乗基準

【別表】　外航船

船名	会社名	船種(G/T)	配乗(外国人職員)	その他
筑前丸	第一中央汽船	撒積 7万6,500	日本人 9名 フィリピン人 13名(1)	12月 竣工予定
弥彦丸	第一中央汽船	タンカー 14万9,520	日本人 9名 フィリピン人 15名(1)	B実用船
ナビックスセイブ	ナビックスライン	タンカー 13万7,890	日本人 9名 フィリピン人 16名(2)	C実用船
大阪丸	大阪商船三井船舶	コンテナ 3万1,380	日本人 9名 フィリピン人 13名(1)	B実用船
ぱしふぃっく丸	大阪商船三井船舶	貨物 1万7,140	日本人 9名 フィリピン人 13名(1)	B実用船
ぱなま丸	大阪商船三井船舶	貨物 1万7,140	日本人 9名 インドネシア人 13名(1)	B実用船
うえりんとん丸	大阪商船三井船舶	コンテナ 3万2,160	日本人 9名 インドネシア人 13名(1)	B実用船

近海船

鶴榮丸	中央海運	貨物 698トン	日本人 5名 フィリピン人 5名(1)	在来船
日佳丸	コウヨウマリン	貨物 1,980トン	日本人 5名 フィリピン人 10名(3)	在来船

（「大阪丸」以下4隻は、海外貸し渡し先の変更等による再申請である。）

の特例措置を承認した。

これにより、同小委員会が承認した新たなマルシップ混乗船の合計は、外航船108隻、近海船30隻となった。また、同小委員会は、この他に混乗近代化船（実験船）８隻の配乗基準の特例措置を承認している。なお、前述の外航船108隻には、配乗替えによる再申請等も含まれており、現在就航中のものは87隻である。

６．船員保険特別会計平成４年度収支決算および平成６年度予算概算要求

厚生省は、10月27日、医療保健審議会船員保険部会において、船員保険特別会計の平成４年度収支決算を報告した。それによると収入は1,156億円、支出は1,046億円となり110億円の黒字を

平成６年度 船員保険特別会計概算要求

（単位：億円）

区分	歳入 項目	５年度予算	６年度要求	対前年度増▲減額	歳出 項目	５年度予算	６年度要求	対前年度増▲減額	収支差引増▲減額 ５年度予算	６年度要求	対前年度増▲減額
疾病給付分	保険料収入	659	661	2	保険給付費	537	528	▲ 9			
	一般会計より受入	30	30	0	老人保健拠出金	148	151	3			
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	25	25	0	退職者給付拠出金	25	29	4			
					福祉施設費	0	0	0			
					予備費	4	8	4			
	計	714	716	2	計	714	716	2	0	0	0
失業給付分	保険料収入	93	93	0	保険給付費	116	109	▲ 7			
	一般会計より受入	27	26	▲ 1	予備費	4	1	▲ 3			
	計	120	119	▲ 1	計	120	110	▲ 10	0	9	9
年金給付分	保険料収入	174	175	1	保険給付費	35	36	1			
	一般会計より受入	0	0	0	諸支出金	157	157	0			
	運用収入	39	41	2	福祉施設費	0	0	0			
	雑収入	0	0	0	予備費	2	1	▲ 1			
	計	213	216	3	計	194	194	0	19	22	3
福祉施設分	保険料収入	67	66	▲ 1							
					福祉施設費	99	95	▲ 4			
	雑収入	32	29	▲ 3							
	計	99	95	▲ 4	計	99	95	▲ 4	0	0	0
業務取扱分等	保険料収入	10	11	1	業務取扱費	31	32	1			
	一般会計より受入	15	15	0							
	雑収入	6	6	0	予備費	0	0	0			
	計	31	32	1	計	31	32	1	0	0	0
合計	保険料収入	1,003	1,006	3	保険給付費	688	673	▲ 15			
	一般会計より受入	72	71	▲ 1	老人保健拠出金	148	151	3			
	運用収入	39	41	2	退職者給付拠出金	25	29	4			
	児童手当拠出金収入	0	0	0	業務取扱費	31	32	1			
					諸支出金	157	157	0			
	厚生保険特別会計児童手当勘定より受入	0	0	0	福祉施設費	99	95	▲ 4			
					児童手当拠出金厚生保険特別会計へ繰入	0	0	0			
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	25	25	0	予備費	10	10	0			
	雑収入	38	35	▲ 3							
	合計	1,177	1,178	1	合計	1,158	1,147	▲ 11	19	31	12

平成４年度船員保険特別会計収支決算

（単位：億円）

区　　分	平成３年度決算 (1)	平成４年度決算 (2)	差 引 (2)−(1)
保険料収入	1,007	1,003	▲ 4
一般会計より受入	60	64	4
利子収入	29	36	7
厚生保険特別会計業務勘定より受入	23	25	0
前年度剰余金受入	10	8	▲ 2
その他	7	20	13
計	1,138	1,156	18
保険給付費	604	612	8
老人保健拠出金	139	135	▲ 4
退職者給付拠出金	17	25	8
業務取扱費	27	27	0
諸支出金	145	158	13
福祉施設費	65	79	14
その他	8	10	2
計	1,005	1,046	41
収支差引過▲不足額	133	110	▲ 23

計上したが、被保険者の減少、保険給付金の増加等により黒字幅は、前年度の133億円から23億円の減少となっている。

これを部門別にみると、疾病部門では、被保険者数が減少し、平均標準報酬月額が伸びたにもかかわらず保険料収入は前年度を下回り、保険給付金の増加もあり、当該年度の黒字は44億円となった。

失業部門は、被保険者数の減少が他部門より低く、平均標準報酬月額が伸びたことにより保険料収入が前年度を上回った。また、保険給付金が減少したこと等により、当該年度は、前年度比２億円増の35億円の黒字を計上した。

年金部門では、疾病部門同様被保険者数が減少し、平均標準報酬月額が伸びたにもかかわらず保険料収入は前年度を下回り、保険給付金の増加もあり、当該年度の黒字は27億円となった。

また、平成６年度予算概算要求については、疾病、失業、年金、福祉施設の各部門において、給付面の改正を行うこととしており、船員対策関係では、外国船船員派遣助成金の引き上げ、時短促進講演会等助成金の新設、就職促進手当の引き上げ等を行うこととしている。

予算額としては、普通保険の被保険者数を111千人（前年度116千人）、失業保険については93千人（同96千人）として保険料率を据え置くことにしており、収入は1,178億円、支出は1,147億円を計上している。これを前年度と比較すると、収入については前年度並みであるが、支出については、11億円減となっており、疾病部門および失業部門の保険給付金の減少を見込んでいる。

7．わが国外航定期航路配船状況

このほど、1993年版「外航定期航路一覧表」をとりまとめたので、概要を紹介します。

1．概況

わが国船社が配船している外航定期航路は全体で70航路、配船社数33社で、前年より３航路増、２社減少となった。また1992年における航海実績は5,761航海で、91年に対して300航海（5.2%）増となった。

なお、コンテナ船と在来定期船の比率は、航路数で57：43、航海数で45：55となっている。（**表１参照**）

(1) コンテナ航路

三国間を含むコンテナ航路は40航路、配船社７社で、92年の航海実績は2,814航海（対前年377航海、14.4%増）となった。

このうち、わが国発・向航路は22航路、1,639航海で、前年より２航路、102航海増（6.2%）である。三国間航路は18航路、972航海で、前年対して275航海（28.3%）増である。三国間航路の航海実績が大きな伸び率を示している。

【表１】　わが国外航定期航路総括表

区分		配船航路および配船社数				航海実績			
		1992.4.1		1993.4.1		1991年	1992年	増減	
		航路数	社数	航路数	社数				比率(%)
コンテナ航路	日本発・向	20	7	22	7	1,537	1,639	102	6.2%
	三国間	17	5	18	5	697	972	275	28.3%
	小計	37	7	40	7	2,234	2,611	377	14.4%
在来船航路	日本発・向	25	33	25	31	3,156	3,079	▲77	▲2.5%
	三国間	5	2	5	2	71	71	0	0.0%
	小計	30	33	30	31	3,227	3,150	▲77	▲2.4%
合計	日本発・向	45	35	47	33	4,693	4,718	25	0.5%
	三国間	22	6	23	6	768	1,043	275	26.4%
	計	67	35	70	33	5,461	5,761	300	5.2%

（備考）本表は「外航定期航路一覧表」(1993年版）より作成した。ただし
1．航路は、南米東岸航路を南ア経由およびパナマ経由に区分した。
2．配船社数および航海実績については重複計算しないよう集計している(原本の「一覧表」とは集計方法が異なる)。

(2)　在来船航路

三国間を含む在来船航路は30航路、配船社数は31社で、92年の航海実績3,202航海（対前年77航海、2.4%減）となった。うち、わが国発・向の航路は25航路、3,079航海で、三国間航路は５航路、71航海であった。

航路数、航海実績とも、三国間航路は前年同で、わが国発・向航路が減少した。

２．航路の区分からみた配船状況

上記の航路を日本・極東を中心に、(Ⅰ)欧州・地中海方面、(II)米州方面、(III)オセアニア方面、(IV)極東域内、(V)その他の方面に区分し、その概況を見ると次の通りである。（**表２参照**）

(1)　欧州・地中海方面への航路は５航路（うち三国間１）、配船船社３社で、92年の航海実績345航海（対前年4.6%減）である。

(2)　南・北米州方面への航路は10航路（うち三国間２）、配船船社３社で、92年の航海実績622航海（対前年0.3%減）である。

同方面の航路は北米向けがコンテナ、中南米向が在来船で、北米航路の減少を中南米航路の増加でほぼ補っている。

(3)　オセアニア（豪州・ニュージーランド）方面への航路は８航路（うち三国間２）配船船社３社で、92年の航海実績251航海(対前年16.3%増）で、他方面の航路に比べ大きな伸びを示している。

(4)　極東域内の航路は31航路(うち三国間９)、配船船社33社で、92年実績4,009航海(対前年4.6%増）である。このうち、わが国発・向け航路が、0.2%増であるのに対し、三国間航路が58.4%増となっていることが注目される。

(5)　以上の他、インド洋・アフリカ方面航路、欧州内フィーダーサービス、その他三国間航路等を併せると、16航路(うち三国間８)がある。これらへの配船船社５社、92年実績は534航海（対前年17.6%増）となっている。

総じて、日本／北米、日本／欧州の航海数が減少している一方、極東／オセアニア、極東域内三国間等の航海実績が増加していることが注目される。

【表２】　航路区分から見た配船社数および航海実績

航路の区分			航路および配船社数				航海実績			
			1992.4.1		1993.4.1		1991年	1992年	増減	
			航路数	社数	航路数	社数				増減比率(%)
I	日本／欧州・地中海	コンテナ（日本発・向）	3	3	3	3	258	257	▲ 1	▲ 0.4%
	〃	在来（日本発・発）	1	2	1	2	51	39	▲ 12	▲30.8%
	極東／欧州・地中海	コンテナ（三国間）	1	1	1	1	52	49	▲ 3	▲ 6.1%
		小計	5	3	5	3	361	345	▲ 16	▲ 4.6%
II	日本／北米	コンテナ（日本発・向）	4	3	4	3	421	387	▲ 34	▲ 8.8%
	極東／北米	コンテナ（三国間）	2	1	2	1	88	86	▲ 2	▲ 2.3%
	日本／カリブ・中南米	在来（日本発・向）	4	3	4	3	115	149	34	22.8%
		小計	10	3	10	3	624	622	▲ 2	▲ 0.3%
III	日本／オセアニア	コンテナ（日本発・向）	3	3	3	3	113	121	8	6.6%
	〃	在来（日本発・向）	2	3	2	3	34	41	7	17.1%
	極東／オセアニア	コンテナ（三国間）	3	2	3	2	63	89	26	29.2%
		小計	8	3	8	3	210	251	41	16.3%
IV	極東域内	コンテナ（日本発・向）	8	7	10	7	688	800	112	14.0%
	〃	在来（日本発・向）	12	33	12	31	2,842	2,740	▲102	▲ 3.7%
	〃	コンテナ（三国間）	5	5	5	5	239	412	173	42.0%
	〃	在来（三国間）	4	2	4	2	57	57	0	0.0%
		小計	29	35	31	33	3,826	4,009	183	4.6%
V	その他									
	(インド洋・アフリカ方面)	コンテナ（日本発・向）	2	3	2	3	57	74	17	23.0%
	〃	在来（日本発・向）	6	4	6	4	114	110	▲ 4	▲ 3.6%
	〃	コンテナ（三国間）	2	3	2	3	110	151	41	27.2%
	(欧州内フィーダーサービス)	コンテナ（三国間）	3	3	3	2	115	156	41	26.3%
	(その他の方面)	コンテナ（三国間）	1	1	2	2	30	29	▲ 1	▲ 3.4%
		在来（三国間）	1	1	1	1	14	14	0	0.0%
		小計	15	5	16	5	440	534	94	17.6%
	計		67	35	70	33	5,461	5,761	300	5.2%

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体　社団法人　日本パイロット協会
(JAPANESE PILOTS' ASSOCIATION)

設　　立　昭和39年(1964年) 5 月

沿　　革　昭和 5 年 7 月、当協会の前身である任意団体「日本水先人協会」が設立された。当時は、全国に11の水先区が存在し、水先人の数も50人にすぎなかった。

その後、わが国港湾に出入する船舶数は増加の一途を辿り、協会は飛躍的に発展した。

昭和37年 7 月、「日本パイロット協会」と改名し、その 2 年後の昭和39年 5 月には水先業務の広範な公益性に鑑み、社団法人となって現在に至っている。

会　　長　松本　信人 (元内海水先区水先人会会長)

会　　員　運輸大臣から免許を受けた水先人、その数は、平成 5 年 9 月現在701名、全国39の法定水先区において水先業務を行っている。

事 務 所　東京都千代田区麹町 4 — 5
海事センタービル 6 階

事業目的　水先業務の改善進歩を促進するとともに、水先人の社会的地位の向上を図り、もって広く海事の発展に寄与することを目的とする。

ここでいう水先業務とは、水先区において船舶に乗り込み、当該船舶を導くことをいう。

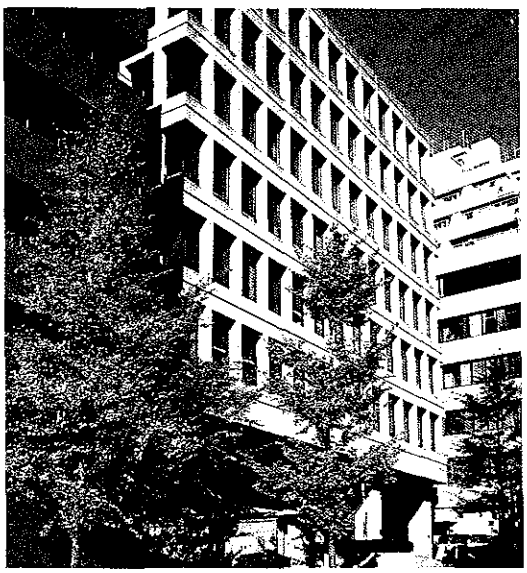
事業の概要　上記目的を達成するため、多種多様の事業を展開しているが、最近の活動の主なものを紹介する。

(1)　水先制度

水先料金、強制水先など各種の制度について調査研究を行い、運輸省その他関係団体と連絡・折衝している。

(2)　船舶航行の安全確保

船舶の安全かつ能率的な運航のため、船舶研修や技術研究発表会、安全運航強調月間を実施するとともに、航



▲日本パイロット協会のある海事センタービル

行環境の改善に関する調査研究及び関係機関への働きかけを行っている。

(3) 水先人の乗下船安全対策

業務遂行上、海上で乗下船する水先人の安全を確保するため、水先人用乗下船設備に関する説明会、同安全キャンペーン及び水先艇乗組員に対する救助法に関する講習会を開催している。

また、万一海中転落事故が発生した場合に備え、海中転落者揚収装置や水先人用救命衣の開発を行っている。

(4) 国際活動

世界約30カ国の水先人が加盟する国際パイロット協会の主要なメンバー（副会長国）として、IMOにおける操縦性能基準や船橋の配置基準の設定のほか、乗下船設備に関するSOLAS条約の改正提案を行うなど、国際的な水先業務の安全確保に努力している。

(5) 福利厚生

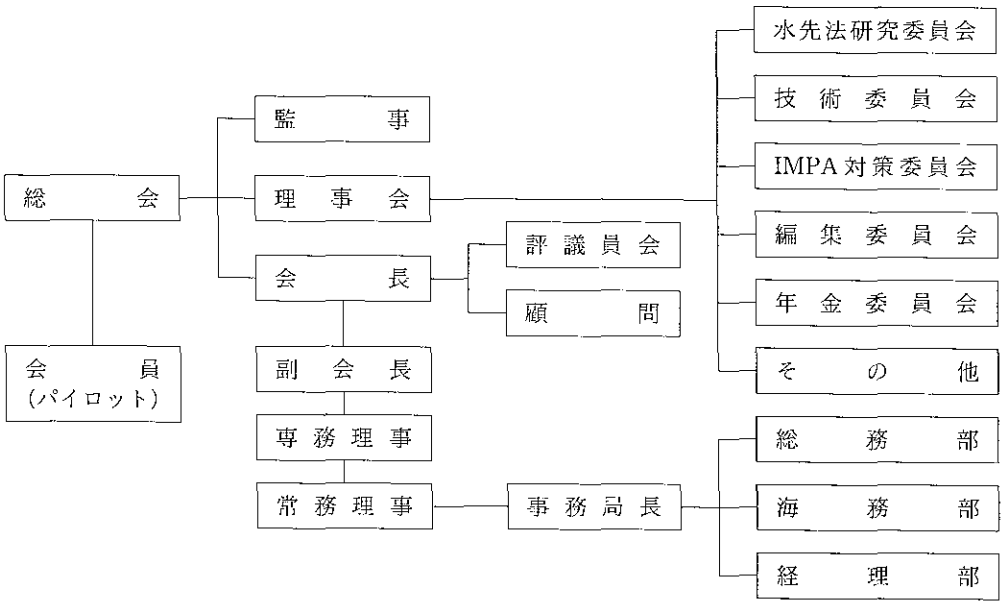
水先人の総合的健康管理の促進を図るとともに、全般的な福祉の充実に努めている。

現状と将来

近年、世界各地で巨大タンカーの海難が発生し、これに伴う海洋環境の破壊が世界的に大きな問題となっている。日本の近海においては、このように重大な海難は起きていないものの、海難発生の件数は減少しておらず、海難防止と環境保全に対する社会的認識は著しく増大している。

水先人は、その使命である船舶の安全かつ能率的な運航のため、たゆまぬ努力を重ねているが、当協会は、今後もこれを一層支援していく所存である。

【図】日本パイロット協会組織図



海運雑学ゼミナール 第44回

船の塗料とカラーコーディネーション

船舶の塗装は、塗られる場所により、船底塗料、水線塗料、外舷塗料などに分けられる。それぞれ塗料の種類も色も異なり、さらに船の種類によってカラーコーディネーションの傾向も異なっている。

船底塗料は、文字どおり船の一番底の部分に塗られる塗料で、ドックに入っているとき以外は、普通、目に触れることのない部分だ。防蝕性や生物の付着を防止する性質をもつ塗料が使われ、色は一般に赤褐色となっている。

水線塗料は、満船時には水面下に沈み、空船時には水面上に出る部分に使われるため、防蝕性や生物付着防止性とともに耐候性や耐磨耗性も求められる。色は赤が多いが、緑色が使われる場合もある。

外舷塗料は、常に水面上にあるため、防蝕性、耐候性、耐磨耗性などが求められる。この部分の色は、一般にタンカーやばら積船では黒、客船やフェリーでは白、軍用艦などでは灰色が多く用いられるが、コンテナ船などの定期貨物船では、黒、白、青、クリーム色、赤、灰色とさまざまだ。

また甲板に塗られるデッキ塗料には、荷役を始めとするさまざまな作業が行われることから、防蝕性、耐候性、耐磨耗性、耐油性、耐衝撃性などが要求される。色は、晴天時の作業などでの反射によるまぶしさを緩和するため、灰色、茶色、緑色系統の塗料が多く用いられる。ブリッジなどの上部構造物は、商船の場合ほとんどが白またはクリーム色だ。

船体塗装の中で、もっともカラフルな部分が煙突(ファンネル)。ここには所属する船会社のアイデンティティを示す色やマークの塗装（ファンネルマーク）が施されている。人間の服装でいえば、ネクタイやスカーフにあたる船のいちばんおシャレな部分がここだ。

綱取り放し作業は、大型船の入出港に欠かせない縁の下の力持ち

大型の貨物船や客船の入出港時には、パイロットやタグボートなど、さまざまなサポート業務が必要となる。

船の接岸時や離岸時に、係留用のロープを岸壁のビット（係留用の鉄の杭）やドルフィン（海上に打ち込まれた杭状の係留施設）やブイにかけたり、そこから放したりする仕事もそうしたサポート業務のひとつ。これが綱取り放し作業で、この

無断転載を禁じます。社団法人　日本船主協会©

作業に携わる人はラインマンと呼ばれる。

船が離岸してそのまま出港できるのも、入港してそのまま接岸できるのも、じつは、このラインマンたちの仕事のおかげだ。

もし、この作業を入出港する船が自力で行おうとすると、接岸時には、何名かの船員が、ボートであらかじめ岸壁やドルフィンに渡り待機しなければならないし、離岸時には逆に、陸側に残ってロープを解いた後、ボートで本船に帰らなければならないことになる。しかし、これではあまりに効率が悪い。そこで登場したのが、この綱取り放し業というわけだ。

船の接岸と同時に投げおろされるロープを受け取って、係留施設にすばやく確実につなぎ、離岸時はタイミングよくロープを解き放す仕事は、簡単そうだが実はたいへん熟練を要する仕事だ。海上でボートを使って行うブイやドルフィンへの係留には相応の技術を要するし、寒い地域での冬場の作業は足場が凍りやすく危険もともなう。

停泊中の船にとって、岸壁などに船体をしっかりと固定し、漂流や岸壁への激突を防いでくれる係船ロープは、まさに命綱。船の入出港に関係する仕事のなかでは、最も地味だが、なくてはならないきわめて重要な仕事といえよう。

マリンレジャーへのパスポート ——4級小型船舶操縦士免許

車や飛行機など他の乗り物と同様、モーターボートやヨットなどレジャーのための船（プレジャーボート）を操縦するためには免許が必要だ。小型船舶操縦士免許がそれで、船の大きさや航海区域によって、1級から4級に分けられている。

そのなかでもっとも一般的なのが4級小型船舶操縦士免許。この4級の免許があれば5総トン未満の船を、平水区域（湖、川、入江、湾など）または陸から5海里（約9キロメートル）の範囲で操縦することができる。中型のクルーザーでレジャーを楽しむならこれで十分といえるだろう。

4級免許をとるコースとしては、「受験コース」と呼ばれる、民間が実施する講習会に参加した後、国家試験を受けるコースと、「養成コースと」呼ばれる公的な養成機関（第一種養成施設）が行う講習に参加するコースの二つがあり、「養成コース」の場合、国家試験は免除される。

取得資格は、4級免許が16歳以上、1級から3級までが18歳以上で、視力、聴力、身体機能などが適性基準を満たせば、誰でも取得できる。爽快なマリンレジャーの世界へのパスポート。あなたもぜひチャレンジしてみては？

London発便り

10月初めジュネーブでILO（国際労働機関）の「海上・港湾における船内の災害予防に関する専門家会議」がありました。三者構成であるILOの慣例に従って、船主、組合、政府それぞれから推薦された各5人の専門家、計15人が災害防止のためのコードの全面見直しをすることとなりました。政府の専門家として日本からは運輸省の松田雇用対策室長が出席されていました。

議場では中央に政府側の専門家が座り、それを挟むようにして、左側に組合側専門家、右側に船主側専門家が座ります。そのうしろに組合側にはITF、船主側にはISFの労務のプロが応援団として居並びます。議長には、これも慣例により、中立である政府側専門家から選ぶこととなっており、今回はアメリカ・コーストガードのレーヴ氏が選出されました。この会議は安全衛生に関する専門家会議であって、極めて政治色の少ない会議のはずですが、応援団を意識するわけでもないのですが、いつものようにどうしても国際団交といった感じになってしまいます。ちなみに船主側の専門家は英国、デンマーク、ギリシャ、韓国そして日本の5人、そのうち4人が船長、1人が弁護士という顔触れです。

ILO事務局の用意したコードの素案は260ページにも及ぶものですが、このコード案を15人の専門家と時には応援団も討議に参加し、徹底的に練り直すわけです。コード案は船内におけるあらゆる活動に伴う安全衛生対策を列挙したもので、例えば料理する時には「包丁で手を切らないように十分注意しなさい」といった類の規定もありますが、問題になるのはやはり安全衛生問題に関連して船員の権利の拡大、そして船主の責任／義務の明記、また客船や海洋掘削船等の特殊な船に乗組む船員の訓練の強制等です。

安全衛生問題に対する船員の苦情申し立ての権利については、組合側は苦情を申し立てた船員を船主の迫害から保護するとの規定を明記すべきであると強硬に主張し、これに対し「ここにこうして我々が集まっているのは、船員の災害防止をいかにして達成するか検討するためであり、労使交渉をしているわけではない。安全は船主、船長そして乗組員が一体になって初めて確保できるものであり、船員の安全衛生に対する苦情申し立ては有用な改善意見としてとらえるべきものである。船員に対して報復するというような発想は少なくともわが国には全くない。そのような文言を入れることはコードの性格からしても受け入れがたい」といったようなやりとりを繰り返しながら、審議は深夜に及ぶことも2度3度ありました。

船主の責任と船員の権利を事あるごとに、コードに明記しようとする組合側の執拗（しつよう）な姿勢に堪りかねた船主側が、コードを作成しようとする原点に立ち返って審議しようとする姿勢が見えないかぎり、船主側としてはこれ以上審議に応じられないと揺さぶりをかける場面もありましたが、最終日めでたくコード案を採択することができました。

このコード案は来年2月のILOの理事会に提出される予定で、そこで承認されれば4月初めにも新たなコードとして刊行されることになります。

コードは大部のものですが、内容は要領よくまとめられ読みやすくなっております。きっと海上で働く皆さんのお役に立つのではないかと自画自賛しております。

海運日誌 10月

1日　IMO（国際海事機関）は９月27日から10月１日まで法律委員会を開き、有害危険物の海上輸送についての責任および補償に関する条約案（HNS条約案）の検討や、船主責任制限条約（LLMC）の見直しなどを行った。（P.17 海運ニュース１参照）

4日　国際油濁補償基金（IOPC・Fund、加盟56カ国）は８日までロンドンで総会を開催し、事故補償資金と一般基金として7,800万ポンド（約129億円）の年次拠出金を徴収することを決定した。これは昨年から今年にかけて相次いだタンカー事故の補償に充当するものであり、同基金としては、過去最高の徴収額となる。（P.19 海運ニュース２参照）

5日　邦船５社グループは、カタール液化ガス社（QLGC）と同社の日本向け液化天然ガス（LNG）の海上輸送を請け負うことで合意した。

7日　運輸省海上技術安全局は93年度上半期（４月―９月）の船舶の建造許可実績を発表した。それによると、82隻、269万総トンと前年同期に比較し、隻数は同じだったが、総トンベースで6.5%増加した。

13日　運輸省は、地域におけるモーダルシフト・システム化推進調査検討委員会（委員長・加藤俊平東京理科大教授）を設置し、モーダルシフトの実現事例を調査し、今年度内にマニュアルを作成すると発表した。

19日　神戸港はコンテナ船を対象に、従来の午前２時までの時間制限を撤廃し、これにより24時間入港が可能となった。

25日　海運大手５社は、急激な円高や国内経済の不振により輸出入荷動きが伸び悩んだ上にドル建て運賃の目減りが加わり、業績が急速かつ大幅に悪化したため93年９月中間期業績予想を下方修正すると一斉に発表した。

27日　石油連盟のタンカー事故対策委員会は、タンカー用船の際は質の高い船主、運航管理者を選ぶこと等を骨子とした荷主の油濁災害防止対策を取りまとめた。

船協だより

陳情書・要望書（10月）

宛　先：運輸大臣、大蔵大臣、関係者、地元選出国会議員

件　名：関門国際航路の早期整備に関する陳情

要　旨：関門国際航路は、東南アジア諸国と神戸・横浜等日本の主要港を結ぶ最短ルートである。当協会と関門国際航路期成同盟会（会長：北九州市長）とは連名で、狭隘で潮流が早い同海峡の航路を大型船が安全に航行できるよう拡張、浚渫する整備事業の促進について運輸大臣等に要望した。

海運関係の公布法令（10月）

㊐ 港湾調査規則及び内航船舶輸送統計調査規則の一部を改正する省令

（運輸省令第30号、平成５年10月１日公布、

第１条　平成６年１月１日施行

第２条　平成６年４月１日施行）

㊐ 海難審判庁事務章程の一部を改正する省令

（運輸省令第32号、平成５年10月８日公布、即日施行）

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10月	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	32,227	20,390	11,836	9.2	0.5
8	27,865	20,373	7,492	6.6	6.5
9	33,342	20,807	12,534	5.4	6.4

通関統計より

2．対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

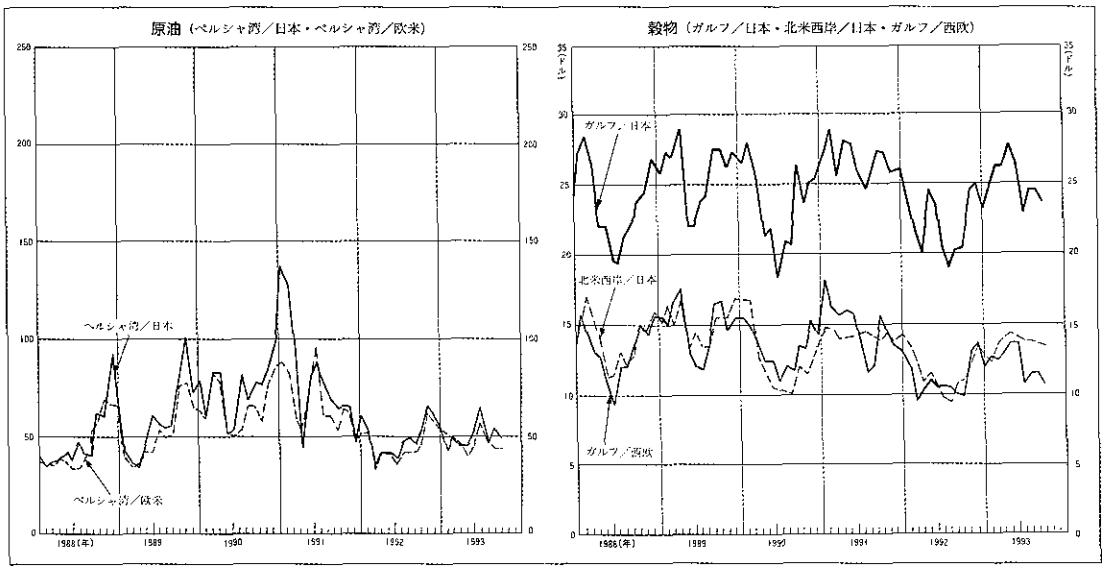
年　月	年間 月間 平均	最高値	最安値
1980	226.45	203.00	262.50
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1992年11月	123.87	122.80	124.75
12	124.03	123.00	125.00
1993年1月	125.01	123.80	125.75
2	120.96	116.55	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
9	105.29	104.30	106.25
10	106.97	105.10	108.63

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								
年次				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
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 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
6	15,828	9	15,837	4,509	4,239	6,274	0	245	363	198	10,039	2,178
7	11,142	0	11,142	3,205	3,050	4,324	0	242	311	10	6,649	1,889

(注) ①マリタイム・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	42.00	55.00	45.00	46.25	38.00	45.00	38.50
10	68.00	57.50	54.50	47.00	50.00	42.05	66.25	49.00	50.00	40.00	45.00	39.05
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		

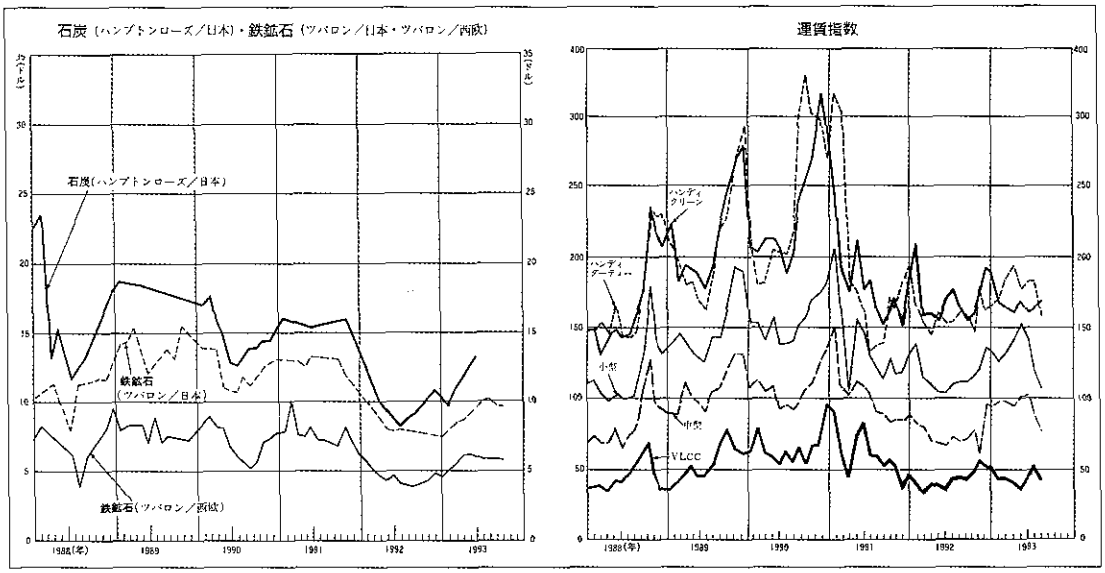
（注）①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降　新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	24.85	21.00	9.40		13.80		10.50	8.39	11.42	9.93
9	20.10	17.90	24.50	22.25	10.75	9.75	—		10.00	8.52	11.75	10.70
10	20.25	18.40	23.80	21.75	11.10	10.25	13.10	13.00	9.97	8.65	10.65	9.50
11	24.50	20.25			—				13.00	9.30		
12	25.00	23.00			13.50				13.70	12.50		

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



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

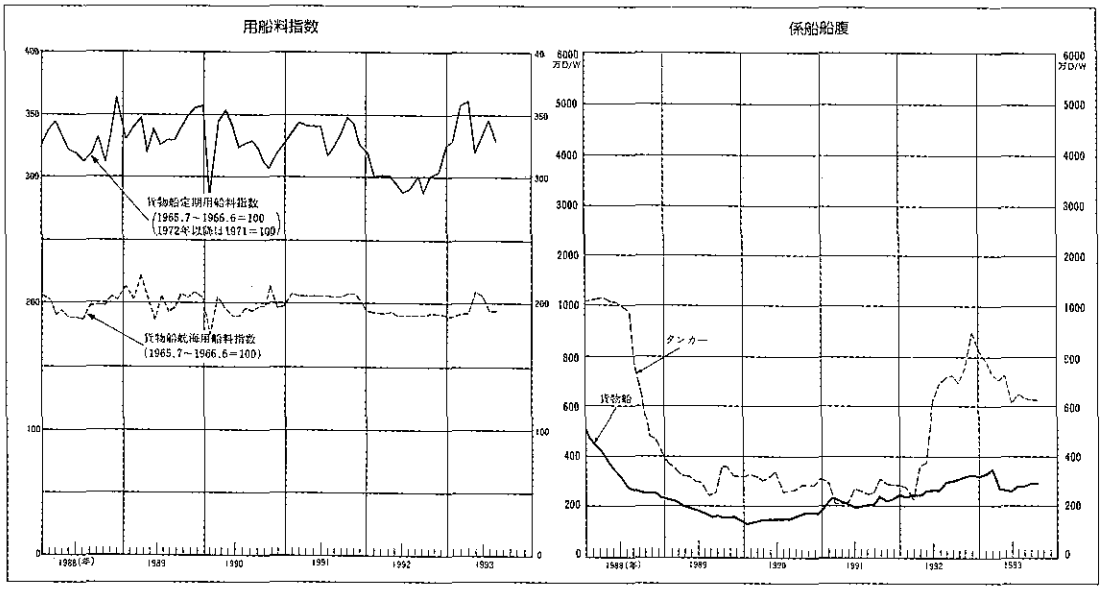
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1992		1993		1992		1993		1992		1993	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	14.00		10.50		—		7.50		6.35	5.60	4.50	
2	—		9.95		—		—		5.75	4.45	—	
3	—		10.90		—		8.25	7.80	5.00	4.85	5.45	
4	9.90	9.85	—		8.75		8.35		4.75	4.00	6.50	
5	—		—		8.00		—		4.30		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		—		—		9.60		4.00	3.75	5.75	
10	—		—		—		9.50		—		5.65	5.20
11	—				—				4.30			
12	11.50				—				4.90			

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

7．タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1991					1992					1993				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	98.2	137.2	182.6	290.8	271.0	48.9	91.2	133.9	184.7	194.7	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6
2	93.3	151.0	205.8	250.2	337.3	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1	44.9	98.1	126.5	171.7	169.2
3	61.4	110.1	165.5	194.6	254.0	33.9	81.3	115.5	158.3	153.6	45.2	98.2	132.2	187.1	167.8
4	45.9	102.2	104.4	176.3	183.9	40.6	71.6	110.2	160.8	147.4	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	41.5	78.4	110.8	160.9	171.9
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。（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　㋑VLCC：15万1000トン（15万トン）以上　㋺中型：7万1000～15万トン（6万～15万トン）　㋩小型：3万6000～7万トン（3万～6万トン）　㋥H・D＝ハンディ・ダーティ：3万5000トン（3万トン）未満　㋭H・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

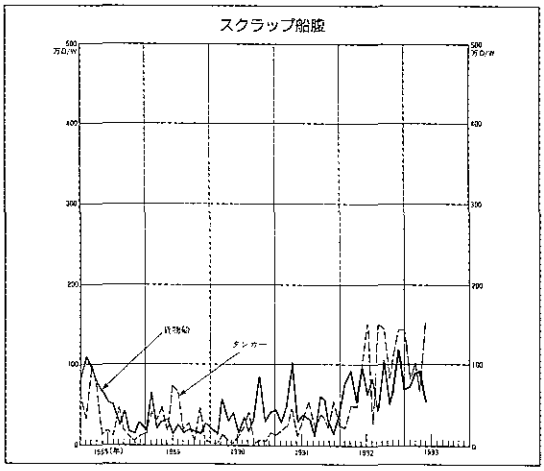
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1	193.4	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	292.8	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0
2	203.5	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	312.0	363.7	357.6	325.0	320.0	327.0
3	207.1	212.1	176.4	207.0	192.0	194.0	328.0	329.8	288.7	335.0	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	196.0	318.2	324.3	328.3	318.0	293.0	328.0
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。(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	315	2,248	3,069	106	3,316	6,279
10	283	1,733	2,395	52	1,717	3,079	336	2,216	3,011	74	3,540	6,989	313	2,250	3,041	103	3,287	6,218
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	39	310	529	18	774	1,602
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。

11. 内航燃油価格

（単位：円／kℓ）

年次	区分	A重油	B重油	C重油
1987		30,400	26,400	22,525
1988		26,875	23,750	20,500
1989		28,050	25,200	21,250
1990		34,675	32,250	26,275
1991		35,075	33,000	26,350
1992	1	32,500	—	22,100
	2	32,500	—	22,100
	3	32,500	--	22,100
	4	31,600	—	21,700
	5	31,600	—	21,700
	6	31,600	—	21,700
	7	32,500	--	22,600
	8	32,500	—	22,600
	9	32,500	—	22,600
	10	32,600	—	22,200
	11	32,600	—	22,200
	12	32,600	—	22,200
1993	1	31,700	—	20,700
	2	31,700	—	20,700
	3	31,700	—	20,700
	4	30,500	—	19,800
	5	30,500	—	19,800
	6	30,500	—	19,800

（注） 1．内航海運会社からの聞き取りによる。
2．関東地区における精算実績平均値。

編集後記

今年の８月、３年ほど暮らしたロンドンから帰ってきた。ロンドンは、世界の主要都市の中では安全な街の部類に入る都市であろうが、それでも暮らしているうちに安全に対する備えが日本にいた時に比べ身についてくる。

11歳以下であった２人の娘たちは、登下校を始め行動は常に親と一緒。外出の度に家のセキュリティをセット。車も離れる時にはアラームを。荷物はいつも目の届く範囲に。そして家族旅行の時には、（同業の某氏から教えられた）侵入者あての100ポンドを置いて、といったさまざまな安全に対するコスト負担もさほど煩わしいと感じなくなってくるから不思議である。

結局、滞在中の収支は、車の窓ガラスを割られて取外し可能なカセットを盗られたのと、空港でなくなったカメラの２件であったが、いずれも保険事故となった。保険者（前者はCommercial Union、後者は東京海上）に感謝！

さて日本。朝晩の電車で熟睡する人や、後ろのポケットに財布を入れて歩く人。子供たちも、小遣いを持って２人だけで買い物に、下校後、友達の家へ遊びに行ったりと、早速、安全の消費者になった。私だって、帰国当初の違和感はどこへやら、おしりのポケットに財布を入れて食事にでる毎日となった。

ところが、９月のある土曜日、３年生の長女は、いつものように12時半ごろに帰ってきたが、２年生の次女が帰ってこない。最初は学校で遊んでいるのでは？　家に帰らず誰かの家に行ったのでは？と次女を非難していたが、あまりに遅い。まさか……と思いつつ、妻が学校に様子を見にいった。しかし、程なくして、妻に連れられて、娘が……。良かった。

引き算のよくわかっていない級友２人とともに、補習を受けていた由。先生の熱意に感謝すべきか、日本の教育レベルの高さに脱帽すべきか、はたまた、娘の不甲斐なさを嘆くべきであろうか。いずれにせよ、今後は身の安全に代わる何かで悩むことになるのは確かなようである。

新和海運
総務部法規保険課長
横溝豊彦

せんきょう11月号　No. 400（Vol. 34　No. 11）
発行◆平成５年11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161社。
（平成５年11月現在）

会社名：旭タンカー㈱　（英文名）ASAHI TANKER Co., Ltd.
代表者（役職・氏名）：取締役社長　立石信義
本社所在地：東京都千代田区内幸町1-2-2
資本金：400百万円
創立年月日：1951年３月１日
従業員数：海上70名　陸上97名　合計167名

所有船状況	遠洋・(近海)・(沿海)	13隻	86,637t	136,540t
運航船状況	遠洋・(近海)・(沿海)	66隻	53,774t	18,906t

主たる配船先：国内全域、東南アジア
事業概要：当社は所有船舶および定期用船、運航受託船等をもって内外航路に主として石油類を輸送する海上運送業務を営んでいます。

会社名：旭汽船㈱　（英文名）ASAHI SHIPPING CO., LTD.
代表者（役職・氏名）：取締役社長　三輪精一
本社所在地：神戸市中央区明石町44
資本金：150百万円
創立年月日：1929年10月31日
従業員数：陸上3名

所有船状況	遠洋・近海・(沿海)	2隻	1,071t	3,072t
運航船状況	遠洋・近海・(沿海)	2隻	391t	―t

主たる配船先：国内
事業概要：保有船舶を運航会社に貸渡すことを専業としており、貸渡先の運航により、貨物船は内地各港間を主として鋼材・製鉄原料の運搬に従事し、曳船は内地港湾内において大型船の出入港援助作業を行なっています。

JSA

The Japanese Shipowners' Association

7月20日を国民の祝日「海の日」に。