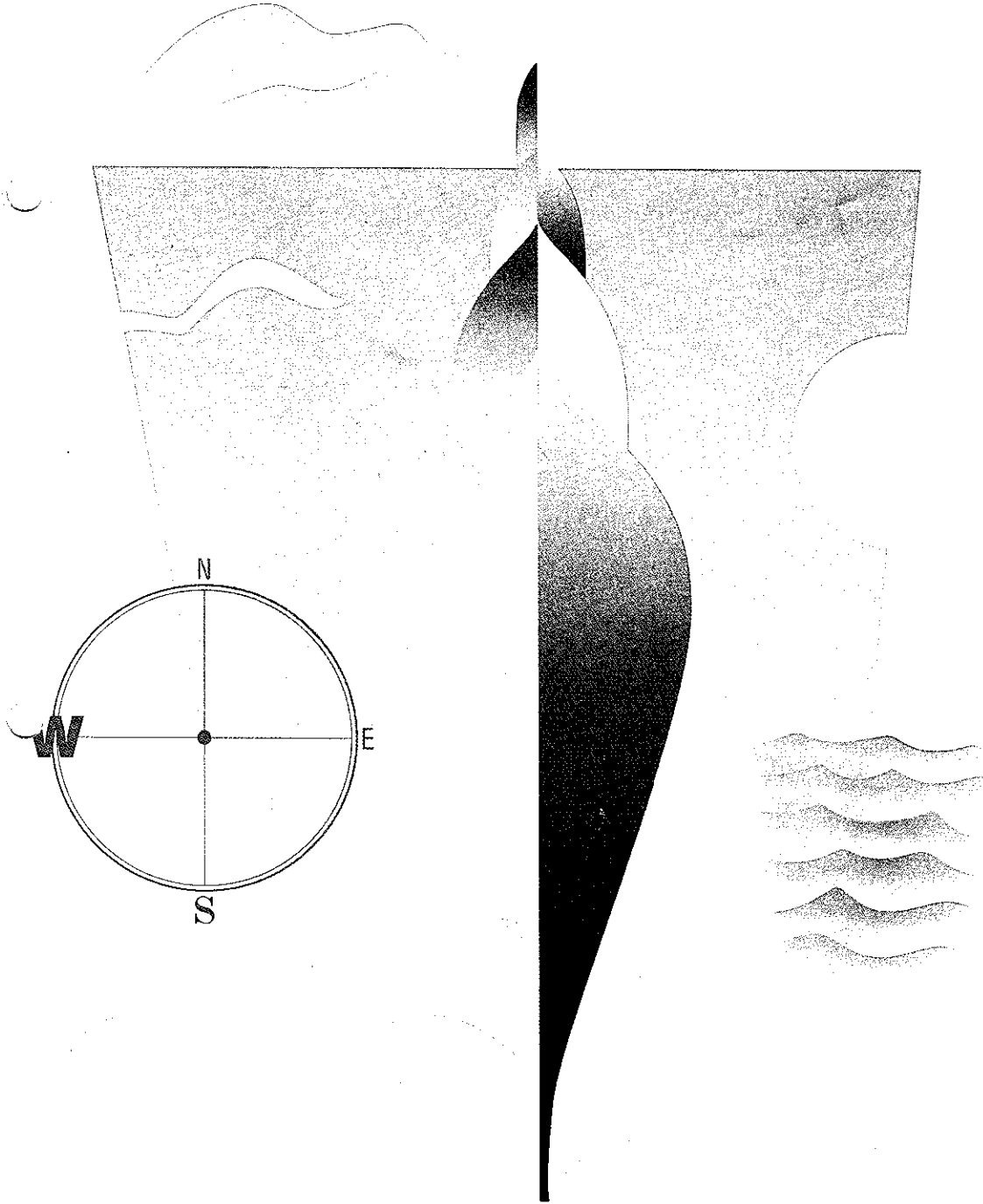


せんきょう



船協月報/1994年1月号 目次

◆巻頭言

平成6年新春を迎えて★日本船主協会会長・韓法輪奏——1

◆ SHIPPING FLASH

1. GATTウルグアイ・ラウンドにおける外航海運——2
に関する交渉結果
2. 豪州マリタイム・テクノロジー会議における——4
アジア船主フォーラムの活動

◆座談会

'94新年展望 日本経済の中期成長力は衰えたのか——5

★日本興業銀行産業調査部長・林 信道
★日本郵船調査部長・今井武久
★司会 東洋経済新報社第一編集局産業部長・大西良雄

◆寄稿

1994年度わが国貿易の見通し★(社)日本貿易会 調査部長・佐藤達郎——12

◆随想

オヤジは海★女 優・友里千賀子——16

◆特別欄

信用状統一規則の改訂と運送書類★国際商業会議所日本国内委員会・高安昭之助——18
シニア・コンサルタント

◆業界団体を訪ねて— (社)日本鉄鋼連盟——20

◆海運ニュース

1. 船員法の改正に関する答申——22
2. '74 SOLAS条約の1991年改正の発効——24

◆ Washington 発便り——27

◆ 海運雑学ゼミナール★第46回——28

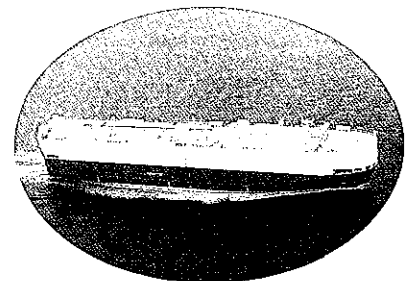
◆ 海運日誌★12月——30

◆ 船協だより★海運関係の公布法令・その他——31

◆ 海運統計——32

◆ 編集後記——37

◆ 平成5年度海運日誌(付録)——38



(自動車専用船「クーパーエース」)



日本船主協会会長 轉法輪 奏



振り返りますと、昨年1年間は、50年来の冷戦構造の崩壊後の世界の政治、経済が大きく揺れ動きながら混乱と狂乱の中で伸吟しつつ、新しい秩序の構築に向けて一斉に再スタートを切った年であったかと思えます。

まず、アメリカは、冷戦体制時代の膨大な軍事費と世界の警察官の役割の維持のために慢性化した財政赤字と、国際競争力低下と過剰消費体質のツケの巨額の貿易赤字、双子の赤字に喘ぎ続け、変革を求めて華々しく登場したクリントン新政権も、未だ有効な手立てを講じ得るには到っていません。

東ドイツ合併の予想外の負担に苦しみ続けるドイツには、かつてのECのリーダーの面影は今はなく、一方、イギリス・フランス他のEC諸国も、ドイツにとって代わるだけのリーダーシップを発揮できるどころの騒ぎではない沈滞ムードの中に沈んでいます。更にロシアを初めとする旧ソ連邦・東欧圏諸国の惨状も目を覆うばかりで、あまつさえ、続発する民族・宗教紛争への対応に右往左往する先進諸国の混乱ぶりもまた、目に余るものがあります。

翻って我が国に目を転ずると、国際収支で一人勝ちを続ける我が国に対するアメリカを初めとする諸外国の怨嗟の声は野に満ち、公明正大な市場開放を通じて内需の拡大を図るとともに、規制の緩和と内外価格差の解消を行うことを要求しつつ、あの急激かつ大幅な円高劇が演出されましたことは、皆さまのご記憶に新しいところです。

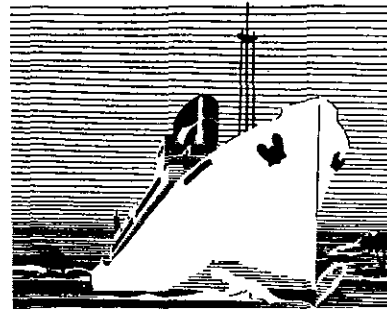
日本経済の実態から大きく遊離したこの作られた円高は、今、細川政権が真剣に取り組もうとしている「規制緩和」・「内外価格差解消」・「市場開放」の三本柱が達成される見通

しが立たない限り、基調としては変わらないと思えます（日本経済のファンダメンタルズの悪さが世界中に知れ渡るところとなれば、いくらか円安に揺れる局面はあろうかとは思いますが）。その結果、これまで貿易立国を支えてきた車、電機を初めとする我が国輸出産業は大打撃を受けて、日本から外に出てゆかざるを得なくなります。収入の過半をドル建に頼っている我が日本外航海運も、今回の円高は、内外の経済が不景気色一色の中で、荷動きが落ち込んでいることと相俟って産業の基盤そのものまで揺るがす程のものであると認識しているところです。

かかる困難な状況下にはありますが、我が日本船主協会としましても、あらゆる方策を講じて、日本の国民経済を支えるインフラとしての使命を果たし続ける努力を傾注しているところです。とりわけ、今後とも顧客のニーズに十二分に応え、安全かつ高品質のサービスの提供を続けるかたわら、今後ますます重要性を増していくアジア地域において、アジア船社間の協調をより深め、広く欧米先進海運国を含めた全世界の船社間の協調の強固な環の構築を確かなものとして、航路の安定化を是非とも実現したいと強く念じているところです。その上で安全運航と高品質サービスに見合う適正レベルの運賃を確保し、産業基盤を固めつつ、以って我が国及び世界経済の健全な発展に寄与したいと思うものです。

平成6年は、内外ともに多事多難なスタートとはなりましたが、下降局面転じて上昇局面へと移行する大きなターニングポイントの年かも知れません。否、必ずや、前途に輝く曙光を仰ぎ見ることが出来るはずと信じて邁進し続けようではありませんか。

SHIPPING FLASH



1. GATTウルグアイ・ラウンドにおける外航海運に関する交渉結果

GATT ウルグアイ・ラウンドは1986年9月、いわゆる「物」と同時に、サービス貿易分野についても自由化、すなわちサービス貿易に関する一般協定（GATS）の策定を目指し、交渉が開始された。

外航海運については、わが国は当初、交渉の対象外とすべしとの立場をとっていた。これは、GATTの適用原則には最恵国待遇、内国民待遇、市場アクセスといったGATT本来の目的、すなわち自由貿易体制を達成する上でこの方向と合致するものと、各国の事情を考慮したセーフガード／例外や開発途上国の参加拡大（＝幼稚産業の保護）といった項目があり、もし外航海運が交渉の対象となると、結果的にこうした反自由化の原則が適用され、米国や開発途上国の保護措置がGATTの場で公認される恐れがある、との考え方によるものである。ちなみに、

当協会を含め CENSA も同様のスタンスを表明し、以後今日まで変更していない。

しかし、その後日本政府は、UNCTAD 海運委員会の崩壊により外航海運の自由化について話し合う多国間フォーラムはGATTのみとなったこと、あるいは政府としてGATT全体を成功に導く立場にあり外航海運のみを例外とはしにくいことを理由に、外航海運をGATS交渉の対象とすることに立場を変更した。この背景には、農業交渉他の分野における米国のわが国への攻勢に対し、外航海運の自由化要求をもってけん制を図りたい、とする意図があった模様である。

一方、米国は自国の貨物留保政策の温存を図るべく海運除外の立場を維持した。また、EC諸国のそれは、南北航路における開発途上国の定期船同盟トレードへの法的参入権を認めるいわゆるブラッセル・パッケージ（EEC理事会規則

No.954/79) という留保付で UNCTAD 定期船同盟行動規範条約 (UN Code) に加盟しているため、この状況には留保しつつ自由化を模索するというものであった。

GATS 交渉は、1991年9月に提出された外航海運に加え、港湾その他関連サービスも検討の対象とすべしとの北欧案に基づき、2国間で自由化要求と自由化約束を行う「リクエスト&オファー方式」で進められてきた(当協会発行「船協海運年報」1993年版P67参照)。

日本は外国の一方的措置に対する対抗立法の発動権等については留保したものの、制限措置を一切有しない外航海運と、一部を除いた関連サービスについてオファーを行った。これに対し、米国は海運補助サービスや港湾サービスについては自由化を約束したものの、外航海運本体に関しては国家安全保障等の見地から、自国海運を保護する貨物留保、一方的制裁措置、2国間協定締結権を維持する立場を一貫して譲らず、交渉は難航した。

ウルグアイ・ラウンド交渉が焦点の農業部門他で決着して行く中、1993年12月15日の交渉期限が近づいた12月7日、米国はようやく外航海運を自由化の対象とすると表明した。しかし、これは、現存の貨物留保政策をこれ以上強化しないというもので、これでは実質的に自由化といえず、また最恵国待遇の例外に現在審議中のギボンズ法案に代表される一方的制裁措置や2国間協定締結権を残すというこれまでのスタンスと何ら変わらない内容であった。

この時点で、サービス貿易分野では EC(フランス)のオーディオビジュアル (AV) 開放は自

国文化の荒廃を招きかねないとの強固な主張のため、これを GATS から除外することが決まった。外航海運についても上述の通り難航を極め、特に米国は外航海運は除外したいとの基本的考えに変わりはなかった。しかし、米・欧には AV 除外の上にさらにこの分野まで除外するとなると、GATT 体制を支えるべき先進国としての姿勢が問われかねない、との判断があった模様である。14日に至り、米国は自由化オファーを撤回するものの、今後2年間自由化の方向で継続交渉を行うことを提案、これに EC が呼応し、最終的にはわが国もこの提案の受入れはやむを得ないとし、新たに海運サービス交渉グループを設け協議を続けることとなった。

このように海運サービス部門は7年間の交渉を経たにもかかわらず継続交渉となったものの、米国の姿勢が変わらない以上今後の見通しには厳しいものがある。しかし、米国としても「物」やサービス貿易他分野との駆け引きの中ではなく、海運が単独で審議されるとなると、同国に対する自由化圧力がより直接的に強まることが予想される。一方、EC 諸国もブラッセル・パッケージ付で UN Code に加盟している現状に対し再考を迫られよう。事実、彼らの旧植民地たるアフリカ諸国とのトレードでは UN Code を踏み台とした開発途上国の Code 規定以上の保護措置を伴う市場参入攻勢に手を焼いている状況がある。こうした動きは、EC 諸国の条約による非商業的参入権を認めているという姿勢にも一因があるのではないか、ということも指摘されている。

わが国は外航海運に関しては一切制限措置を

有しないため(いわゆるクリーンハンド)、自由化協定が成立したとしても(あるいは不成立であっても)不利益なことはないと思われるが、

真の意味で海運自由の方向が確立されていくのか(少なくとも保護主義容認とならないよう)注視を要する。

2. 豪州マリタイム・テクノロジー会議におけるアジア船主フォーラムの活動

11月23日から豪州メルボルンで開催された「マリタイム・テクノロジー会議」に、大阪商船三井船舶の生田正治専務(当協会国際委員会副委員長)が当協会を代表して出席し、日本郵船宮原企画部副部長が同行した。

同会議には世界20数カ国より、海運・造船・石油掘削・船級協会等の代表約500名が参加し、SHIPPING部門とOFF-SHORE部門に分かれて討議が行われた。

日本代表の参加は今回が初めてであるが、これは先に昨年5月ソウルで行われた第2回アジア船主フォーラム(ASF)の席上、豪州代表より「同会議に出席して、ASFの4S委員会(トレード安定化、スクラップ促進、船員問題、航行安全)の活動状況を説明し、併せて現在豪州で見直しが検討されている貿易慣行法上の独占禁止法適用除外規定の継続必要性について話して欲しい」との要請があったのを受けたものである。

従って、今回同会議にはわが国の他、中国船協を代表して張大春 COSCO 副総裁、豪州船協のボライソ会長(ANL 会長)および韓国船協から徐常務理事が出席した。

23日午後のSHIPPINGセッションにおいて、わが国は「トレード安定化」と題して、今や世界経済の牽引車たるアジア地域の重要性を十分認識しつつ、ASFの場における安定化協議の重要性を強調するとともに、海運における独占禁止法適用除外規定が安定的な運賃の提供のみならず、船主や関係者による安定的な投資活動や雇用の増大をもたらし、それが結局最終消費者の利益につながっていることをアピールした。

また、中国代表は、船員問題議長国としてASFの場で一層の討議と相互協力を図りたいとした上で、中国が引き続きASFを強く支持し、今年5月北京で開く第3回フォーラムを成功させるべく中国船協をあげて準備中である旨表明した。

さらに豪州代表は安全問題副議長国の立場から、これまでのASFでの活動が、海賊行為の減少やタンカー事故の防止に効果を上げて来ていることを強調した。

最後にスクラップ促進問題については、韓国代表がその重要性を述べたあと、わが国が日本での船協と造工の合同委員会の取り組みと調査結果を紹介し、今後さらに国際的な協調が重要であることをアピールした。

座談会

'94新年展望 日本経済の中期成長力は衰えたのか

平成5年12月13日開催

出席者(敬称略・順不同)

日本興業銀行産業調査部長 林 信道
日本郵船調査部長 今井 武久
(司 会) 東洋経済新報社第一編集局産業部長 大西 良雄

大西 91年5月から始まった平成不況は、戦後最長だった第2次石油危機不況(36カ月)を上回ることが確実です。なぜこれだけ長期化しているのか、まず林さんからその原因についてお話しいただきたい。

内臓疾患型で長期化

林 今回の不況を、私はかねてから「内臓疾患型不況」と名付けている。オイルショック不況にしても円高不況にしても過去の不況は、石油価格の急騰や円高など日本の外側から原因が押し寄せ、それが波及して不況に陥った。原因がはっきりしており、対策が打ちやすい外科的不況だった。

今回は、いわゆるバブル期に、耐久消費財を中心に作り過ぎ、売れ過ぎで何年分かの需要まで先食いしてしまったことが基本的な原因。自らが招いた暴飲暴食が内臓疾患にまで及んだということで、これが治るには時間がかかる。極端なことを言えば、「時間」が一番の処方箋かな、という感じを持っている。

今井 林さんのご指摘は、われわれ国際商品を運ぶ海運業の立場からみても、全く実感そのものです。日本の好不況による荷動きの繁閑が

海運市況に与える影響も大きいいため、日本経済の動向を注視しているが、今回不況は特に深刻な気がする。72年前後あるいは85年前後の不況に匹敵し、基本的には10年に1回の循環局面と思うが、空洞化という構造要因もはらんでいる。

大西 内臓疾患型という場合、ストック調整の進展度が景気回復の目安になる。住宅ストックについてはストック調整は91年初めに完了し、その後の利下げ効果を向け回復過程に入っている。問題は耐久消費財、資本、建設・不動産のストック調整だが、これが遅れ、平成不況を長引かせているのでは……。

林 産業ごとの視点からストック調整の段階を見ると、現時点でも産業の多くは、相当の需給ギャップを抱えたままで、ここ数年はその需給ギャップは埋まらないのではないかと見ている。

例えば自動車の場合、90年度には1,360万台を生産していたが、93年度は1,100万台強に落ち込んでいる。自動車の生産能力をどうみるか難しいが、かなりの需給ギャップを抱えているのではないか。鉄鋼も粗鋼生産能力は1億2,000万トン強であるのに対して、93年度生産は1億トン割れ。石油化学についても、エチレンの生産能



力700万トンに対して年産600万トンを切る水準にある。

この製造業にある大幅な需給ギャップが回復し、元に戻るには相当時間がかかる。需要の回復がなかなか追いつかない状態では、供給の側がその供給体制を見直す局面に向かうというのが、90年代後半の日本産業界の姿になる。

今井 製造業の供給体制の見直しを日本経済の空洞化の問題として深刻に受けとめている。ストック調整という循環的要因を超え、もっと根深いところで中長期的な日本産業の空洞化現象が起きているのではないか。われわれは工場建設資材やCKDを輸送する形で実感しており、今回の円高局面で一段と弾みがつくかなと思う。

空洞化は、すなわち日本企業の海外進出ということだが、それが東南アジア工業国家群に向かうのなら日本海運にとって荷動き面でそれほど深刻な落ち込みにはならない。ただ海外進出が、欧米に向かうと、海上荷動きの減退として表われる。特に自動車、家電の空洞化と業績悪化が痛い。その点お二人から詳しい話が聴きたい。

リーディング産業の成熟化

大西 今回のもう一つの不況要因として、銀行が抱える不良債権の問題、土地取引の不活性化の問題が挙げられている。土地とカネが凍り

ついて動かないことの景気への影響は……。

林 私はあくまで実物経済の内臓疾患が平成不況の根幹で、土地・カネの硬塞状態から生じる金融システム不安がそれに上乘せされ不況を増幅していると考えている。従って、金融システムが健全になったからと言って実物経済がよくなるとは限らない。実物経済の需給バランスが回復されないと経済は浮揚してこない。

大西 実物経済が内臓疾患を起こしている原因はいったい何なのでしょう。

林 自動車や家電などリーディング産業の成熟化が原因だと思う。自動車の内需は、団塊の世代のジュニアがもうすぐ新車購入のタイミングに入る。バブル期に売れた車の買い替え需要もあり、95年頃には若干の伸びは期待できる。だが、その先は若年人口は減少する、駐車場とか道路など社会的インフラの制約もあり、90年代後半の内需は右肩上がりではなく、欧米のようなフラットな構造になる。つまり内需の成熟化が進む。完成車輸出も、ビッグスリーが復権する一方、アメリカでの日本車の競争力が相対的に低下し、伸びない。

自動車と並んで高度成長を牽引してきた家電製品も普及が一巡し、内需は飽和状態になっている。VTRとかエアコンなど家電製品も、一家に1台から一部屋1台ということで個電化し、普及が一巡した。家電主力製品の国内生産額の

ピークは91年度で4兆2,000億円だったが、93年度はピークから1兆円前後落ち込んだ。

この1兆円の落ち込みをカバーするヒット商品がまだない。ミニディスクとかカメラ一体型ビデオとか新ヒット商品もいろいろ出ているが、一商品で1,000億円を越す大型ヒットを出すのは非常に難しい。確かにハイビジョンが本格的に普及すれば1~2兆円規模のヒット商品になる。だが、ソフトの開発が非常に遅れており、本格普及は21世紀ということになる。

自動車、家電という高度成長を牽引した両横綱が成熟化したことが内臓疾患の原因になっている。

だが日本は恵まれている

大西 既存のリーディング産業が成熟化する一方、これに代わる新しいリーディング産業がまだ見えてこない。加えて、既存のリーディング産業の輸出が今回の円高により完全に採算割れに陥り、国内に温存してきた輸出生産力を海外にシフトせざるを得なくなった。先程、今井さんが指摘された国内の空洞化問題も、内臓疾患を起すもう一つの理由だと思う。

日本の海外生産比率は、6.6%にすぎない。アメリカの25%、ドイツの10%に比べるとまだ序の口といってよく、今後、この空洞化問題が不況克服の足枷になるかも知れない。

今井 日本経済を中期に展望する時は、グローバル化が進んだ国際経済の中で日本経済を位置づけて論ずる必要がある。そうした観点から見れば、日本経済はさほど悲観したものでもない。

第1に、第1次大戦と第2次大戦の間の平和は4半世紀しか続かなかった。第2次大戦後、冷戦構造下ながら半世紀平和が続いた。米ソ冷戦がアメリカ優位下で終結し、世界は自由経済を基調とした平和と民主主義と経済的繁栄という「黄金の三位一体」を謳歌できる安定的な世



(林 信道氏)

界秩序が築かれたのであるから、平和の配当を人類はこれから享受できると考えられる。

第2に、世界経済のGNPは24兆ドル、そのうちアメリカは6兆ドル、ヨーロッパが7兆ドル、日本が4兆ドルで、OECD諸国全体では20兆ドル弱の経済。アメリカやヨーロッパに比べ日本は恵まれている。それは、21世紀に向け世界の成長センターといわれる「中国人経済」がわれわれの周辺に在るということだ。

日本は韓国と並んで台湾、香港、シンガポールに資本、技術、経営力を移転した。華人・華僑資本への移転には10数年を要したが、彼らが一旦身につけるとアセアン諸国や中国本土に加速度的に広がっている。こうした中国人経済を周辺にもつ日本は、ここにマネジメント層や技術集団を送り込むことができるし、受け入れられることもできる。交易も活発化する。それだけ空洞化が進み易いともいえるが、考えてみればドイツやフランスと比べ恵まれた話である。興銀や通産省が唱えてきた日本経済のソフト化も実現し易い環境に日本はあると思う。

大西 ヨーロッパやロシアなど成長ポテンシャルの小さな地域に日本は立地しているのではなく、世界の成長セクター・アジアに立地している。いたずらに日本産業の空洞化を嘆くより、日本経済の高度化を通じて、アジア諸国の生産や所得の上昇を日本もともに享受していく姿勢が必要だ。将来、アジア諸国に日本がどういうサービスや財を供給できるか、「製造業列島」を

変革するチャンスでもある。

今井 先日、訪日したドイツの IFO 理事長が言っていたが、ドイツは今後、合理化投資中心に設備投資が増えるが、失業者も増える。チェコ、ポーランド以外に海外進出できる国は無いし、ロシア始め東欧諸国の輸出マーケットはそう大きくないと。アメリカは、NAFTA の締結によってメキシコがマーケットとして与えられたが、その規模は大きくない。アメリカにとっての中南米地域は、日本にとってのアジアのように恵まれた市場でもないし、勤勉な良質労働力が期待できる有利な投資先でもない。

だからアメリカも EC もアジアをターゲットにする。中期的には、アジアでの日本の優位性は確保できるが、長期的には華人・華僑とアメリカ資本がアジア市場を占拠し、日本がはみ出す立場に立たされる危険も有るのではないか。

林 アジアに地理的に近いということは確かに日本にとって有利なポジションだと思う。ただ、反面、欧米企業もアジアに注目し、水面下も含め積極的な動きを見せている。特に中国市場は、ただ近いということだけで日本企業が安心しきっていると、市場から締め出しを食うリスクもある。

日本とアジアとの分業体制について言えば、今までは労働コストが安いという意味の生産拠点としてアジアを位置づけてきた。だが、ASEAN も中国沿海部も 1 人当たりの GNP が上がり、生産水準も高くなってきた。それぞれの国の内需規模がある程度の規模になってきた。その内需向けの生産拠点という意識も日本企業の中には出てきている。

だが、アジアをマーケットとしてだけ見ることは、さまざまな問題を引き起こす可能性もある。今後、新たな分業体制を考える場合、日本企業は、現地資本、華僑資本、華人社会などとうまくタイアップしながら事業展開を進めることが大切になってくると思う。その上で、今ま

で以上に、量産的な、労働集約的な、あるいは現地消費密着型の製品生産はアジアに移転せざるを得ない。だからといって、日本が空っぽになるということではない。日本にしかできない製品・生産物もあるわけで、そこには棲み分けができると思う。

今井 中国をめぐる懸念はもう一つある。この調子で中国が成長しつづけると、GDP（国内総生産）が10兆ドル時代が間もなく来る。沿海部都市への人口移動も進み、産児制限も緩むので、人口も20億人になる。3,000万人の大都市が大連から海南島に至るまで50もできなければならない。都市生活者の生活レベルが上がるとエネルギー消費量も増え、石油の消費量もウナギのぼり。日本の年間原油購入量は、約500万バレルだが、中国ではその10倍、5,000万バレルの石油、つまり現在の OPEC 生産量の2倍の石油を中国だけで買ってしまおう日が来るというシナリオとなる。

これは石油だけでなく鉄鉱石、石炭その他の資源にも及び、この価格が高騰し、再びオイルショックのような価格体系の大激変が起こりかねない。こうした時に日本の為替はどうなるのか。再び大きく円安に戻るのか、エネルギーや資源の投入原単位の少ない重化学工業も含め、日本の競争力が見直されるのではないか。日本は成熟期を迎えたからといって、英国のように転落するばかりではない。ダイナミズムを持っている気がする。

林 私も中国経済が大きくなっていくとは思いますが、沿海部に人が集中しすぎ、受け入れ能力を今でも超えつつある。今後中国は、内陸部に都市をつくり、そこで雇用の場を確保する、つまり沿岸部と内陸部のバランスがとれた国づくりに転ずるだろう。今井さんが言われたケースは、外貨面の制約などから、そうはならないと思う。

デフレ型構造調整をどう進める



大西 アジア地域と密接な分業体制を築くためにも、日本経済はその内部で構造改革を進めなければならない。規制緩和や非関税障壁の撤廃によって非貿易財を中心にある内外の価格差を埋め、価格低下というデフレ効果を実質購買力の上昇という形で国民に還元する必要がある。アジアで生産された安い製品の日本市場への参入が、非貿易財の価格下落の呼び水になることも期待される。言ってみれば、この円高を機に日本経済の「デフレ型構造調整」が迫られているとも言えます。

林 規制緩和という政策によって内外価格差を是正していこうとする方向は、当然とられてよい方向だ。仮に非貿易財の価格が下がれば、輸出産業が雇用者に支払う名目賃金もそんなに大きくなくていい。それはひいては輸出産業の国際競争力の復活につながるということだと思う。

大西 内外価格差という場合、一般物価だけでなく土地の値段も差が大きい。日本の地価がもう少し下がれば、投資機会も増える。海外企業も日本に事務所を構えることもできるし、工場や店舗を買取することもできる。それだけ日本人の雇用も増やすことができる。資産価格を含めたデフレ型構造調整は、地価下落に伴う不良債権の拡大、ひいては金融システムの動揺の問題を別個に解決できれば、日本経済を好ましい方向へ導くと思う。

今井 内外価格差の解消をお題目にして名目賃金を切り下げるといことは、ファシズム国家にしかできないという説もある。そうなると市民社会そのものが変質し、角をためて牛を殺すことになる。それは経世済民の策とはいえない。日本は、平和と自由民主主義経済的繁栄という世界に誇り得る「黄金の三位一体」をせっかく築き上げたのであるからファシズム的手法



(今井武久氏)

で名目賃金を切り下げることで大切な三宝を失ってはならない。ただ、ご指摘のように、地価とか生産費、教育費などが新しい価格体系を求めて、効率的な税制その他の政策によって誘導されていくことは非常に好ましいことだと思う。

ただ、日本の「黄金の三位一体」を温存しながら、どうして海外との内外価格差を詰めていくかが政策課題にある。それには円安誘導しかないと思う。調整インフレを必要悪と受け容れて、その結果円安になれば日本の製造業の衰退も防げる。そうしながら徐々に構造調整を進める……。

大西 円高というブラフ(脅迫)が加わったから、日本は構造調整によって内臓疾患を治すという決断を迫られた。為替レートは通貨、^{ファンダメンタルズ}基本的には各国の基礎的条件的価格です。内臓疾患が治らなければ正常な為替レートは決まらない。購買力平価でみた日本の貿易財と非貿易財の為替レートには大きな差がある。この差を縮めていく過程が内臓疾患を治す過程でもある。

もう一つ、デフレ型構造調整を成功させ、実質購買力を引き上げるためには、名目賃金を引き下げないことが前提になる。企業がリストラによってデフレ対応型の体制を築くには、どうしても総人件費に手をつけざるを得ない。総人件費の圧縮、つまり名目賃金の下落は、大型所得減税で補てんするしかないと思う。

今井 私はエコノミストは禁欲的でなければならぬと思う。現実に残業が減り、雇用不安

が発生しており、これが最終需要の冷え込みをもたらし、景気の先行きに大きな影響を与えると事実の指摘をすることはエコノミストの仕事だ。しかし、エコノミストが労使の間に立ち入り、労使関係をリードするのは行き過ぎだと思う。

林 私は雇用調整についてはそれほど悲観的ではない。マクロ的には95年をピークに、15歳から64歳までの生産力人口が減少に転じる。どんなリストラをやっている会社でも若年人口の先細りを考えて採用計画をたてているはずだ。結局問題は中高年齢層の雇用問題に行きつく。だが、日本の大企業は、総人件費を増やさず雇用は確保するという施策をとっている。結果としては1人当たり人件費が減ることになるが、痛みを分かち合い、雇用は守るという日本型の解決になる。心配なのは、空洞化に伴って発生する1次、2次下請けの雇用問題だろう。

一般に雇用調整は、産業間、職場間のミスマッチ調整の問題でもある。中期的にみれば、将来の成長産業が潜在失業者の受け皿になる。また、アメリカの工場現場に学卒や修士号を持った若者が戻ってきているように、日本でも物作りをもう一度考え直す若者が現場に戻ってくる可能性もあるのではないかな。

明日のリーディング産業は何か

大西 そこでその将来の成長産業ですが、既存のリーディング産業の成熟化を補う産業は何でしょうか。

林 幾つかの作業をしながら将来の有望産業を探ってみた。

第1に、この不況下でも増益決算をしている会社が結構ある。92年度、金融を除く東証一部上場700社のうち30%弱の会社が増益決算している。増益決算している会社の業種は、まず石油。円高による原料安の効果が出たのとガソリンの販売が好調なため。次に造船、過去の受注残が

豊富な上、環境関連のエンジニアリング部門が割といい。それから医薬品、物流関連の陸運、プレハブ住宅、建設資材など広い意味の建設、そして食品。日本の正面産業といわれた自動車、家電、鉄、機械、化学などは土砂降りの連続減益だが、3割近い会社が増益。この中に有望産業の芽を見い出すことができる。

第2は、新聞情報から見た設備投資件数の多い産業分野。まず、移動体通信、オプトエレクトロニクス、高集積半導体、液晶表示などの情報通信、エレクトロニクス関係。アスファルトや橋梁など建設資材関連。あるいは環境関連。それからドリンク剤、即席めん、冷凍食品など生活材関連。さらに新機能材などが、この設備投資抑制下で投資案件が多い。

二つをまとめると、情報通信、エネルギー、広い意味の建設、生活関連などの分野が、これから伸びる産業分野という見方もできる。バブルによって需要を先食いし過ぎ、既存産業の成熟化が早まった。バブルなかりせば、90年代後半には、自動車・家電からこのような産業へのバトンタッチが割とスムーズに行われたかもしれない。この2~3年は、バブルによって生じた既存産業と有望産業の谷間になり厳しいが、95~96年にははっきりした流れが見えてくる。

今井 4兆ドルという日本経済の国内市場の懐は深い。

林 1億2,000万人の国民の1人所得が3万ドルというのは世界最良のマーケットだ。しかも独創性はないかもしれないが、非常に均質で安定した技術者がいることに着目し、日本に立地しようという外資系企業も少なくない。

大西 日本の潜在成長力はまだ衰えていないと私も考えている。労働力人口は21世紀の入口ぐらいまでは増える。依然世界でも最も高い貯蓄率を維持しているし、個人・法人の金融資産も高水準だ。技術と設備のレベルは世界の最高水準にある。

労働力、資本、技術の潜在成長力を構成する3要素のレベルは依然高い。この潜在成長力を引き出すのは需要の力だと思う。経済は、何か人々に足りないものがあつた時、それを埋めようとする力をいつも働かせる。日本人の生活の中に足りないもの、すなわち需要はたくさんある。

足りないものは何か。第1に住居空間、生活空間、環境空間など空間財が足りない。第2に労働時間が長い、通勤時間が長い、自由時間がない。つまり時間財が足りない。第3に知識材が足りない。ノーベル賞受賞者を輩出させるアメリカとの差を考えるとそれは歴然としている。第4に福祉材が足りない。高齢化社会を前に、福祉サービスの充実が急がれるのは、いうまでもないことだ。

日本には、足りないものがあり、それを充足するだけの生産力もカネも技術もある。これらの生産要素は、どのように組み替え、足りないものの充足に割り当てるか、実はその仕組みと知恵が足りないだけなのではないか。

フロー財からストック財へ

大西 さらに、国際分業の進展に伴い、日本経済の高度化も迫られている。林さん、日本経済の高度化のイメージはどんなものでしょう。

林 なかなか難しい問題だが、半導体でいえば、韓国を初め4メガ、16メガの汎用品は日本同様できるが、応用品だと日本が優位になる。TVでも29インチ以上の大型になると途上国には生産が難しい。マルチメディア時代には液晶の用途はさらに拡大するが、これは日本が完全に独占している。そのうちペン入力のパソコンや壁掛けテレビも出てくる。そういったものは当然日本国内で製造されるにちがいない。

大西 中国を筆頭にアジアがエネルギー多消費になれば、公害防止設備が必要になる。

林 日本は、大気汚染防止、排水処理など公害防止技術が進んでいる。これらは多少円高が



(大西良雄氏)

進んでも十分競争力を持つ。

大西 製造設備や製造工程技術を含む資本財の輸出も期待できる。

林 最後に国内需要について、一つつけ加えておきたい。それはフローからストックへの流れだ。自動車や家電は耐久と名がついているが、所詮は消費財でありフロー財だと思う。だが、国民が不満を持っている住宅、都市交通、その他社会のインフラを形成する財はストック。このストック財を意識したビジネスがこれから大きくなっていくだろう。

今井 話を伺っていると、日本経済の回復に時間がかかるようで、そうなると海運市況の回復も当分望めそうにない。それだけに日本海運も他産業と同じように新しい転換を遂げていかねばならないと思います。先日、家内と一緒に豪華客船「飛鳥」に乗って10日ほど船旅を楽しんだ。乗っている客筋は決して大富豪、大財閥でもない。そこそこの資産を持ち、恵まれた年金生活を楽しんでおられる方々で、客船需要の層の厚さに驚いた。子孫のために美田を残さず、遺産を増さず、今を楽しもうという時代だ。日本でもアジアでも客船事業は有望だと喜んだ次第。宅急便で手荷物を客船に送り込み、別荘感覚で乗っておられると、家内はすっかり愉しんでいた。私も本を随分持ち込み、原稿も書くと思ったが、つい遊んでしまった。日本人の生活も価値観も随分変わったものですね。

大西 どうも長時間ありがとうございました。

1994年度わが国貿易の見通し

(社)日本貿易会
調査部長

佐藤達郎

1. はじめに

日本貿易会は、例年の通り昨年12月1日に「1994年度わが国貿易の見通し」を発表した。

日本貿易会は貿易商社の業界団体で、本見通しも会員商社の協同作業の下に作成された。大手総合商社9社（伊藤忠商事、兼松、住友商事、トーマン、ニチメン、日商岩井、丸紅、三井物産、三菱商事）が作成した原案をこの9社を含む大手19商社で構成する貿易動向分科会において審議検討し、そこで承認されたものが日本貿易会見通しとして正式に発表される。

9社による原案作成は通常二つのアプローチをとっている。一つは9社が輸出、輸入の各商品を分担して、分担した商品について各社はそれぞれ自社の営業部門と協議して世界市場の動向、わが国需要業界の動き等を勘案した輸出・輸入の本年度実績見込み、来年度見通しの数字を作成する。これを積上げ合計したものがいわゆる「商品積上げベースの見通し」である。

一方、これに対してもう一つのアプローチは9社からそれぞれ独立して、通関ベースの輸出入金額、数量・価格要因別前年度比増減率、国際収支ベースの貿易収支、輸出入金額、貿易外収支、移転収支、経常収支、円相場、原油単価、

原油輸入量、世界経済及び日本経済の成長率を提出してもらい、各項目について最高値と最低値を異常値として除いた7つの資料の算術平均を出す方法で、これをマクロの見通しとって、各社が平均的におよそその位の数字を考えているのかを推量する指標としている。当然のことながらこの「商品積上げベースの見通し」と「マクロの見通し」との間には懸隔がある。これをどのような考え方に立って近接させるかが9社の原案作成作業の中心となる。

貿易動向分科会の9社以外の10社は食料、化学、繊維、鉄鋼、電気、自動車等の専門商社で、その商品に関する専門家の立場から9社原案の審議検討に参加している。

以下、こうした過程を経て作成、発表された94年度のわが国の貿易見通しについて報告したい。

2. 前提条件

(1) 緩やかな回復に向かう主要輸出市場の景況

わが国の主要輸出市場の94年度の経済動向を概観すると、東南アジア諸国では93年度に引き続き概ね順調に拡大するものと見込まれる。米国では引き続き緩やかな景気

回復が続くものと思われる。しかし、EC 経済は年度後半には回復に向かうものと考えられるが大きな伸びは期待できない。

(2) 低成長が続く日本経済

94年度のわが国の実質経済成長率は1.4%と見た。93年度の実質見込成長率を0.1%は上回るものの依然として低い成長が続くものと思われる。

(3) 円安傾向に移る94年度の円レート

円の対ドル為替レートは94年度平均で107.50円/ドルとなるものと予測した。93年度実績見込みの平均値を107円/ドルと見たのでそれよりも僅かではあるが円安傾向となろう。

(4) 原油価格は僅かに上昇

94年度の世界経済が総じて緩やかな回復に向かう中で原油価格は入着ベースで18ドル/バーレルと93年度実績見込みの17.20ドル/バーレルと比べて若干高くなるものと予想した。

3. 輸 出

94年度のわが国の輸出は世界経済が緩やかに回復の途につくという増加要因はあるものの、一方、中国の景気過熱抑制のための金融引き締め策の影響で数量ベースでの減少要因が見込まれるほか、円レートの上げ止まりによるJカーブ効果の剥落でドル建輸出金額の膨らみがなくなるという要素もあるため、輸出総額は3,730億ドル、前年度比1.9%増と低い伸びにとどまることが予想される。

94年度の輸出見通しを商品別に見てみると、

輸出の約8割を占める機械機器が前年度比2.7%増と堅調な伸びとなろう。機械機器の中には、世界の海運・造船マーケットの冷え込みと円高で厳しい環境下にある船舶や同じく円高による価格競争力の低下に悩む時計等の精密機械のような不振な部門もあるが、米国向けを中心に大きく伸びた半導体等電子部品、パソコン、カラーディスプレイ、レーザープリンター等の事務用機器、海外生産の比重の増大とともに増加した自動車部品、米国・アジアを中心に伸びる二輪自動車等の好調な部門が機械機器全体を牽引した。

一方、金属は鉄鋼が米国のダンピング問題の余波と中国の金融引き締め策の影響で大きく減少が見込まれるほか、銅及び同合金、アルミ及び同合金といった非鉄金属も円高による価格競争力の低下から減少が見込まれるため金属及び同製品トータルとしても前年度比でマイナスとなろう。

化学品は、医薬品や無機化合物のように海外景況や為替動向にそれほど左右されず好調を続けるものもあるが、逆に有機化合物、人造プラスチックのようにそれらの影響をもろに受けて不振となる部門もあるので、94年度は化合物トータルとしては、ほぼ横ばいとなるものと見られる。

また、「その他製品」は、紙及び紙製品、タイヤ・チューブ等の素材系が円高による価格競争力の低下で、数量ベースで93年度比マイナスとなるため、「その他製品」計でも伸び率が低下し、前年度ほぼ横ばいとなろう。

4. 輸 入

わが国の景気が、94年度後半には緩やかに回復に向かうことが予想されるのに加えて、円高で海外にシフトした生産拠点からの逆輸入の増加や海外の委託生産先からの輸入の増加が見込まれるほか、原油等の鉱物性燃料の価格が世界景気の回復に伴いやや強含みとなることが予想されるため、94年度のわが国の輸入総額は、2,595億ドル、前年度比7.7%増と、93年度実績見込み3.4%増に比べて高い伸び率となるものと思われる。

94年度の輸入見通しを商品別に見てみると、輸入総額の約半分を占める製品輸入が前年度比11.1%増と大きく伸びて全体を牽引する見込み。中でも大宗を占める機械機器は前年度比14.6%増と大きく伸びる。ダウンサイジングの波に乗ったパソコン、ワークステーション等の事務用機器や低価格パソコン向けCPU等の半導体等電子部品が大幅増となるほか海外へシフトした生産拠点からのその他機械の逆輸入が増加するものと思われる。自動車は円高による価格の低下を追風に日本メーカーのトランスプラントからの逆輸入車を中心に米国車の輸入が引き続き増える見込みである。

しかし、航空機は受け入れ先の航空会社がわが国景気の低迷による厳しい経営環境の中でリストラ策の一環として発注済航空機の引き渡し時期の後倒しをやっているため、94年度の大型機の輸入は23機程度にとどまるほか、ヘリコプ

ターの輸入減もあって94年度の航空機輸入は93年度に比べて若干減少しよう。

製品以外の輸入品で一番大きなシェアをもつものは原油等の鉱物性燃料である。94年度の原油及び粗油の輸入は緩やかとはいえ、国内景気の回復に伴う数量増と世界的な需要回復による価格の上昇が予想されるため、金額ベースで前年度比6.8%の増加となろう。そのほか石炭、石油製品、LPG・LNGも国内景気の立ち直りと共に需要が回復しようが、前年度比プラスには至らない模様。

食料は肉類、魚介類とも堅調な伸びが予測されるが、飼料原料のとうもろこし価格が93年度に急騰した影響が94年度も引き続き残るものと見られ、また小麦価格もとうもろこし価格の連れ高で上昇すると予想されるため、「その他食料品」が前年度比7.8%と伸び、これが食料品全体を引き上げて前年度比5.3%増になろう。

原料品は、鉄鉱石、非鉄鉱は大きく減少するが、木材・大豆等の価格要因でその他原料が増加するため、原料計では前年度比3.2%増となろう。

5. 4年ぶりに減少する貿易黒字

以上述べたような輸出、輸入の予測を前提にすると、94年度の通関ベースの貿易収支戻は1,135億ドルとなる。93年度の実績見込みは1,250億ドルと史上最大の黒字が予想されるので、94年度のわが国の貿易黒字は4年ぶりに縮小することになる。

1994年度貿易見通し

(単位:億ドル、%:前年度比増減率)

1. 輸出

品名	93年度 (実績見込み)		94年度 (見通し)		概況
総額	3,660	6.42%	3,730	1.9%	
食料品	20	2.1%	20	1.5%	一部の酒製品や加工食品が下支えするが、低調な状況が続こう。
繊維および同製品	82	-3.5%	83	1.2%	上期は93年度同様に円高による競争力の低下、海外主要市場の低迷、韓国、台湾の安値攻勢等で苦戦が続くが、下期には欧米市場の回復、アジア市場の景況の一段の好転で通年では若干の増加となろう。
化学製品	198	2.4%	196	-0.7%	「有機化合物」はエチレン誘導体輸出余力は減少しよう。「人造プラスチック」は93年度横すべりとなろう。「無機化合物」は、医薬、鉄化合物、アルミ化合物、炭酸、苛性ソーダ等の基礎化合物が中心にあり、93年度の横ばい。「医薬品」は、新薬を中心に拡大傾向が続く。
非金属鉱物製品	41	5.1%	42	1.9%	「セメント」は韓国、アセアン諸国の生産能力増強、円高による価格競争力の低下で伸びは低下。「陶磁器」は若干の減少となろう。
金属および同製品	216	0.5%	207	-4.2%	「鉄鋼」を中心に「銅及び同合金」、「アルミ及び同合金」等も不振。「アルミ」は円高による輸出採算の悪化で減少。
(鉄鋼)	136	1.1%	125	-8.0%	93年度下期から減少傾向にある中間向けが94年度も引き続き減少する。世界的な景気低迷の急速な回復は期待できず、94年度の鉄鋼輸出は前年度比大幅ダウン。
機械機器	2,807	7.6%	2,883	2.7%	
(一般機械)	846	8.9%	862	1.9%	円高による輸出採算の悪化が主なマイナス要因。
一事務用機器	280	7.4%	290	3.6%	FDD等の低付加価値製品は海外生産へのシフトが一層進行。カラーディスプレイレーザープリンター等、競争力のあるものは比較的好調に推移する。
(電気機械)	863	11.0%	911	5.6%	「設置型VTR」「音響機器」「テレビ」等のAV関連は、円高による海外生産へのシフトが続き輸出は低調なものとなろう。「テレビカメラ」のみは、海外景況の回復に伴いやや増加に向かう。
一通信機	87	13.9%	91	5.0%	円高による競争力の低下、海外生産へのシフト等の要因で伸び率は鈍化。
一半導体等電子部品	222	23.2%	251	12.7%	93年度に引き続き米国パソコン市場向けメモリーを中心に増加するが、伸び率は鈍化しよう。
(輸送用機械)	932	4.2%	944	1.4%	
一自動車	587	-4.3%	602	2.6%	欧米向けは海外現地生産の拡大、円高による競争力の低下、輸出自主規制等から減少傾向が続く。一方東南アジアは93年度に続き大幅な伸びが続くため、94年度は伸び率の上昇が期待できよう。
一自動車の部分品	158	20.5%	166	5.0%	93年度の好調が94年度も続くものの、部品のローカルコンテントの引き上げ要請が強まるため伸び率は鈍化しよう。
一船舶	110	30.6%	95	-13.3%	世界の海運・造船マーケットの冷え込みと急激な円高で日本の船舶輸出は厳しい環境下にあり、94年度は減少する模様。93年度は約10%であった「ドル建て契約」が94年度は約20%に増加する見込み。また「船舶の大型化」も顕著に進展しよう。
(精密機械)	166	4.4%	166	-0.2%	「時計」の輸出不振は、94年度も続くものと見られる。科学光機器も円高による価格競争力の低下で伸び率が鈍化しよう。
一科学光学機器	142	5.8%	144	1.3%	円高による競争力の低下で、「顕微鏡」、「写真機及び同部品」、「計測器及び同部品」等、いずれも93年度の横ばいで推移しよう。
その他	296	5.2%	299	0.9%	基本的に日本が競争力のある分野ではない。円高による競争力の低下で94年度は伸び率が低下しよう。紙・紙製品やタイヤ・チューブなどの素材系ベースで前年度比マイナスとなろう。

2. 輸入

品名	93年度 (実績見込み)		94年度 (見通し)		概況
総額	2,410	3.6%	2,595	7.7%	
食料品	396	6.6%	417	5.3%	
(肉類)	68	6.2%	71	4.3%	「牛肉」は94年度も消費の伸びは続くものの在庫水準が高めなため輸入量は微増にとどまる。「豚肉」は消費低迷で横ばい。「鶏肉」は需要の回復と国内生産の減少で緩やかな増加。
(魚介類)	135	6.5%	138	2.2%	「えび」は94年度も消費は伸びるが、供給量の要因で横ばい。「さけ」は在庫高水準のため若干減。「まぐろ」は数量低迷で横ばい。
(その他)	193	6.6%	208	7.8%	「小麦」は数量増に加え国際市場がとうもろこしの連立高が予想され需要増加。「とうもろこし」は93年度の価格急騰が続くため大幅増。「果実・野菜」は野菜中心に堅調な増加。「アルコール飲料」は近年来の不調が続く。
原料品	276	6.2%	285	3.2%	
(羊毛・綿花)	11	-26.8%	11	1.0%	「綿花」は円高による製品輸入の増加と国内綿糸生産の落ち込みで輸入数量の減少が続く。「羊毛」は価格、数量とも回復する見込み。
(鉄鉱石・非鉄金属鉱)	57	-15.6%	54	-5.1%	「鉄鉱石」は数量、価格とも前年度を割り込む。「非鉄鉱石」は鉛鉛鉱石のみ輸入量の増加が見込まれるが、鉄鉱石、ニッケル鉱石は数量、価格とも横ばい。
(その他原料)	208	16.7%	220	5.9%	「木材」は輸出向けにおける環境保護等の事柄から数量減となる。価格は強含み。「パルプ」は在庫水準高、94年度は数量、価格とも弱含み。「大豆」は数量横ばい、価格強含み。
鉱物性燃料	479	-10.1%	494	3.1%	
(石炭)	57	-5.8%	55	-2.7%	「原料炭」は精製炭産出により数量減、低品位炭への転換が一層進むため価格は低下する。「一般炭」は新規石炭火力発電所の立ち上げで数量増となるが価格は弱含み。
(原油および粗油)	275	-11.1%	294	6.8%	数量は国内景気の回復とともに僅かながら増加。価格は世界景気の緩やかな回復でやや上昇。
(石油製品)	53	-15.4%	52	-1.8%	数量増は期待しがたい。元売り各社も製油輸入よりも、国内処理を増やすものと予想される。価格は堅調に推移する。
(LPG・LNG)	94	-6.1%	93	-1.3%	国内景気の低迷を反映して数量、価格とも弱含み。
製品	1,259	7.9%	1,399	11.1%	
(化学製品)	180	3.6%	187	3.5%	「石化製品」は国内景況の好転の長期化で、伸びは小さい。「医薬品」は引き続き堅調な伸びが続く。
(繊維製品)	159	4.0%	165	3.8%	「繊維製品」の輸入は93年度並み。
(非金属鉱物製品)	45	7.0%	48	5.4%	「ダイヤモンド」は景気回復の遅れで輸入は低調に推移する見込み。「ガラス及び同製品」は建材関連の低価格を、内需不振でほぼ横ばい。
(金属及び同製品)	127	-0.3%	128	0.7%	「鉄鋼」は引き続き厚板、冷延コイルを中心に増加するも景気回復の遅れから大幅な増加は期待できない。「銅・同合金」は数量、価格とも前年度比マイナスとなる。「アルミ・同合金」は数量、価格両面で微増。
(機械機器)	463	8.2%	531	14.6%	
一事務用機器	67	10.0%	79	17.6%	デジタル化の進展に加えて企業内LAN・VANなどネットワーク化の流れがパソコン、ワークステーション需要を喚起する。しかし、低価格化の要因のため輸入金額の伸びは堅調なものにとどまる。
一半導体等電子部品	56	33.1%	72	29.6%	94年度も引き続きマルチメディアの波に乗り国内パソコン市場の一段の拡大が予想されるため大幅増が期待できる。
一自動車	51	2.6%	55	6.4%	円高効果で輸入車は日本メーカーの逆輸入車を中心に94年度の輸入は増加が予想される。
一航空機	30	-5.0%	28	-5.7%	国内景気の低迷や国際航空運賃の過剰な騰貴で航空会社は厳しい経営環境にあり、運送用航空機のデリバリー時期の引き伸ばしが増える懸念あり。
その他機械機器	259	6.4%	297	14.6%	円高不振で市場規模は拡大しないが円高により海外に移転した生産拠点からの逆輸入が増加する。
(その他:金を含む)	285	17.6%	340	19.2%	「木製品」はインドネシア合板の輸入を中心に拡大する見込み。住宅工事が94年度も引き続き好調が予想されるため「家具」も堅調な伸びとなろう。「金」は微増傾向が続く。

(注)金額は千万ドル単位を四捨五入し、前年度比増減率(%)は百万ドル単位の数値を使用。

随想



オヤジは海

女優◆友里千賀子

子供の頃、父に、船を見に妹と連れて行ってもらったことがある。それが何の船だったのか、記憶は定かではないのだが、食いしん坊の私には、その時、船員さんが下さったチョコレートの味が忘れられない。まさに海を渡ってきたそのチョコレートは、ほろ苦く甘く、不思議と遠い異国を感じさせた。

私の父は、船会社に勤めていて、父の父、私の祖父も船会社の人間だったので、子供の頃から、船というものが身近に感じられていた。とは言うものの、船会社とは何なのか、父の仕事の内容がどんなものなのかは全く分かっておらず、子供の頃、父親の職業を尋ねられて“お船の会社におつとめ”と答えていた頃から、全然成長していない情けない娘なのである。

どうやら、父も若い頃には、船に乗っていたこともあり、なかなか格好いいマドロスさんだったららしい（というのも、私が生まれる以前のこと、母の話であるので、真相は定かではない）。

私知っている父は、背広を着て通勤列車に

乗っているごくごく普通のサラリーマンの父だ。しかし、“お船の会社”という響きが“お役所におつとめ”というのより何となくロマンチックに思えた。父の仕事のことなど、何ひとつ知らないくせに、船とか海という単語の中に秘そんでいる魔力をいとおしく感じていた。

家にいる父は、母や妹と私の女3人がかしましくしているのを、少し離れたところから眺めている、という風で、あまり、父子の会話などしたことはない。無論、仕事の話は皆無だったし、帰宅も遅く接点がなかった。単身赴任で、海外に駐在していた時も、ノーニュース グッドニュースと訳の分からないことを言って、めったに手紙や電話をよこさなかったし、たまによこす便りも絵葉書に数行というあっさりしたものだったので、家庭よりも仕事、仕事の仕事人間で、面倒臭がり屋なんだと思っていた。母と妹と母子家庭の暮らしが気楽でいいやとも思っていた。全く私とコミュニケーションのない父が、短大の演劇科からオーディションを通り、女優になると言った私に“お父さんの全く分か

らない世界だ。何かあった時、アドバイスしたり助けてあげることが出来ないよ”と言った。

私は、内心“お父さんの世界も分からないよ”と思いつつ、芸能界という大海に小さな舟を漕ぎ出した。

自分が仕事をするようになり、少しずつ父が分かってきた気がする。仕事から疲れて帰ってきて、その日の出来事を逐一、家族に報告するなんて面倒臭い。仕事の内容は分かりっこないし、それを説明するのもかったるい。余計な心配もさせたくないの嫌なことは話さないようにする。ふと気づくと、あらあら、私はノーニュース グッドニュースで家族と距離を置いていた。それに父の“帰りにちょっと一杯”と言うのも理解出来る。私は、父に似ず下戸なので、お酒を飲んでの寄り道はあまりないけれど、それでも仕事場と家の間にワンクッション置きたい時がある。体は疲れているのだから、とっとと帰宅すればいいのだけれど、何か、やさしい一杯が欲しい。そういう時、帰宅の遅かった父の気持ちが分かる気がする。

父は、定年退職後、小さな船会社を作った。生き生きと仕事に出かける父を見ると、父は本当に船が大好きなんだと思う。まさに、仕事が趣味、趣味が仕事といった感じ。それこそ、世界は違うけれど、私も同じ。私も好きなことを仕事にした。昨年の4分の1は、大好きな舞台の上にあった。

舞台の上で、別の人間になり、それを通して

お客様に感動を与えられることが私にとって至福の時だ。好きなことをして、お金を頂けるなんて、何て果報者でしょうと思って日々感謝している。

好きな仕事に出逢えるというのは、とても幸せなことだと思う。勤め人であろうと主婦であろうと、どんな仕事においても自分の仕事に誇りを持ち、かつ、楽しんで行かうということがとても大事だと思う。

好きなことをしていると思うから、無理強いらされてイヤイヤやっている訳ではないから、少々、嫌なことがあっても、不平不満を言わずにすむ。思えば、私は、父が仕事のことで不平不満を言っているのを聞いたことがない。説教したり、人生訓を垂れたりする父ではないけれど、私は父の働く後ろ姿をじっと見ていた。離れていても、会話が少なくても温かいまなざしは感じていた。以前、“おやじの海”という歌が流行ったけれど、私にとって“おやじは海”だ。広い海は、何も語らないけれど、じいっと見ているとさまざまなことが見えてくる。

父は“自分は幸せ者だ”と口ぐせの様いけど、私も父の娘で幸せだよと、心の中で呟く。

いつまでも元気で、少しでも長く現役で“お船の会社のお父さん”でいて欲しい。そして、いつか、ゆっくり船旅と一緒に出来たら、嬉しいなあと、あの、ほろ苦いチョコレートの味を思いつつ、不肖の娘は思っているのである。

信用状統一規則の改訂と運送書類

国際商業会議所日本国内委員会 シニア・コンサルタント 高安昭之助

はじめに

国際商業会議所（略称“ICC”）が制定している「荷為替信用状に関する統一規則および慣例」（略称「信用状統一規則」。本稿では以下“UCP”）が10年振りに大幅に改訂されました。

現行 UCP は1983年改訂版（ICC 出版物 No. 400。以下“UCP400”）であり、新規則は1993年4月に改訂作業が終了した1993年版（ICC 出版物 No.500。以下“UCP500”）です。

UCP は、世界中で発行されている貿易代金の決済のための信用状、および保証状に代わるものとして発行されているスタンバイ信用状の大半に取り入れられている重要な規則であり、新しい UCP500は1994年1月1日に発効します。

本稿は、UCP に関する予備的知識のない方も対象として UCP500についての解説を書くようにとの依頼によるものですので、UCP の改訂内容よりも、UCP の基本的な性質についての説明が主になっていることを予めお断りしておきます。

1. UCP の必要性

信用状取引はその仕組みが複雑であり、信用状に盛り込まれている条件が多様であり、また多くの関係当事者が国を異にして介在することから、紛争が発生し易く、一旦紛争が発生すると解決は容易ではありません。

このような紛争の発生を防止するための国際的な規則として ICC が制定したのが UCP であり、次のような事項について定めています。

a 関係当事者の責任

信用状には発行銀行をはじめとして多くの関係当事者が介在しますが、それらの関係当事者の責任について定めています。

b 書類の受理要件

信用状が要求する運送書類、保険書類、商業送り状等の書類が受理されるための要件について定めています。

c 用語の解釈等

信用状金額等に付された“about”、“approximately”のような語は何を意味するか、有効期限とは何であるか等、信用状条件の解釈規定的な規定が設けられています。

2. UCP に準拠する信用状の特色

UCP は、信用状について次の2つの原則を定めています。

a 独立抽象性

信用状は、それが発行される原因となった売買契約、役務契約等とは別個の取引であり、銀行はそのような契約により拘束されない旨が定められています。したがって、信用状の受益者（輸出者等）に原因契約上の不履行があっても、信用状条件に合致した書類の呈示さえあれば、発行銀行は支払いを行わなければならないと、発行依頼人（輸入者等）は発行銀行に補償しなければならないこととなります。

b 書類取引性

信用状取引においては、すべての関係当事者は書類を取り扱うのであって、その書類に関係

のある物品、役務等を取り扱うのではない旨が定められています。つまり、船積みされた物品が契約どおりのものか、安全に運送されているかというようなことを支払いの可否決定のために考慮する必要はなく、むしろ考慮してはならないことになっているのです。

なお、銀行には、显示された書類が信用状条件に合致しているか否かを点検する義務がありますが、その点検は、書類が信用状条件およびUCPの規定を文面上充足しているとみられるか否かに限定されており、書類の法的効力、書類に明記され、または付加された一般条件および特殊条件、その他書類の実質にかかわるいくつかの事項について銀行は義務も責任も負わない旨が定められています。

信用状は保証状と同様の目的のために使われるものですが、UCPは信用状に保証状とは根本的に異なる上記のような特性を持たせています。これは、信用状取引を円滑に行わせるためには重要なことですが、銀行と他の関係当事者との間で意見の食い違いを生じさせることもあります。

3. 大幅に改訂された運送書類関係の規定

船荷証券、航空運送状など、運送書類は信用状の要求する書類の中で最も重要なものですが、この運送書類に関する規定が大幅に改訂されました。

特に注目すべきことは、運送書類の種類別の基本規定の改訂です。

UCP400では、運送書類の種類別の基本規定は、①信用状が海上船荷証券を要求している場合に適用される規定(第26条)、②信用状が小包郵便物受領書を要求している場合に適用される規定(第30条)および③信用状がその他の運送書類を要求している場合の規定(第25条)の3つでしたが、UCP500では、①海上船荷証券、②流通性のない海上運送状、③用船契約船荷証券、④複合運送書類、⑤航空運送書類、⑥道路・鉄道・内陸水路運送書類、⑦小包郵便物受領書および⑧宅配用物品受領書の8つの運送書類のそ

れぞれについて、第23条から第29条にかけて受理要件を定めています。

UCP400では、運送書類が受理されるための最も基本的な要件として、それが運送人またはその代理人によって発行されたことと文面上みられることを定めていましたが、ある運送書類が運送人発行のものと認められるか否かについて絶えずトラブルが発生していました。

UCP500は、信用状が海上船荷証券を要求している場合を例にとれば、船荷証券が運送人の名前を示していると文面上みられること、および運送人もしくはその代理人、または船長もしくはその代理人によって署名されたことと文面上みられることを受理要件として定め、更に署名方法に関する付則を設けています。

この改訂は、発行者が誰であるべきかを署名者が誰であるべきかに改めると同時に、規定を詳細化することによりトラブルの発生を防止しようとしたもののようですが、問題なしとはいえません。すなわち、前述のような信用状の特性から運送書類面の約款などを読むことを要請されない銀行の立場からは、UCPに定められた事項が運送書類を一見すれば分かるようになっていなければ、その運送書類は受理し難いという意見が出る可能性があり、また運送人からは、UCPに定められている事項がそのまま明示されていなくても、運送約款または法律から判断して、実質的にUCPの要求が満たされているとみられればよいとする意見が出る可能性があり、今後世界的に両者の意見の調整が必要となるかもしれません。

また、受取式船荷証券に記入される積込済の付記(on board notation)に関する規定が詳細化され、これについても上記と同様の問題が潜んでいます。

注) ICC: International Chamber of Commerce
UCP: Uniform Custom and Practice for Documentary Credits

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本鉄鋼連盟

The Japan Iron and Steel Federation

設立 昭和23年11月1日 日本鉄鋼連盟発足

昭和46年6月1日(社)日本鉄鋼連盟発足

沿革 日本鉄鋼連盟は、戦時統制団体であった鉄鋼統制会の解散後、幾多の変遷を経て、鉄鋼業の総合的な調査研究機関として設立された純民間団体である。

鉄鋼統制会は、昭和21年2月11日、商工大臣の命令により解散したが、これよりさき、戦後鉄鋼業の再建復興をはかる自主的な協議機関として、昭和20年12月1日、日本鉄鋼協議会が設立され、鉄鋼統制会の解散と同時に業務を開始した。

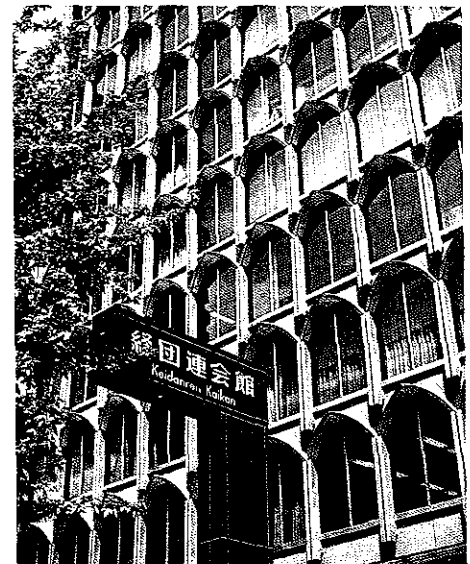
その後、日本鉄鋼協議会は昭和22年5月30日解散、同日、日本鉄鋼連合会が設立され、ついで同年12月1日、同連合会は解散し、代わって日本鉄鋼会が設立された。同会は、労働問題の調査研究機関であった日本鉄鋼業経営者連盟（昭和21年5月2日設立）と合体し、昭和23年11月1

日、日本鉄鋼連盟として発足した。

爾来、本連盟は鉄鋼業界の中心団体として重要な役割を果たしてきたが、さらに社会的な責任の所在を明確にするため、昭和46年6月1日、民法第34条に基づく社団法人に組織変更を行った。

会長 斎藤 裕（新日本製鉄会長）

会員 本連盟の会員は、製鉄、製鋼、圧延、その他の鉄鋼業を営むもの、およびその団体に構成されている。現在43企業、2団体が加盟しており、主要



製鉄会社のほとんどすべてを網羅している。

全国生産高に占める会員会社の比重は、粗鋼で8割強を占めている。

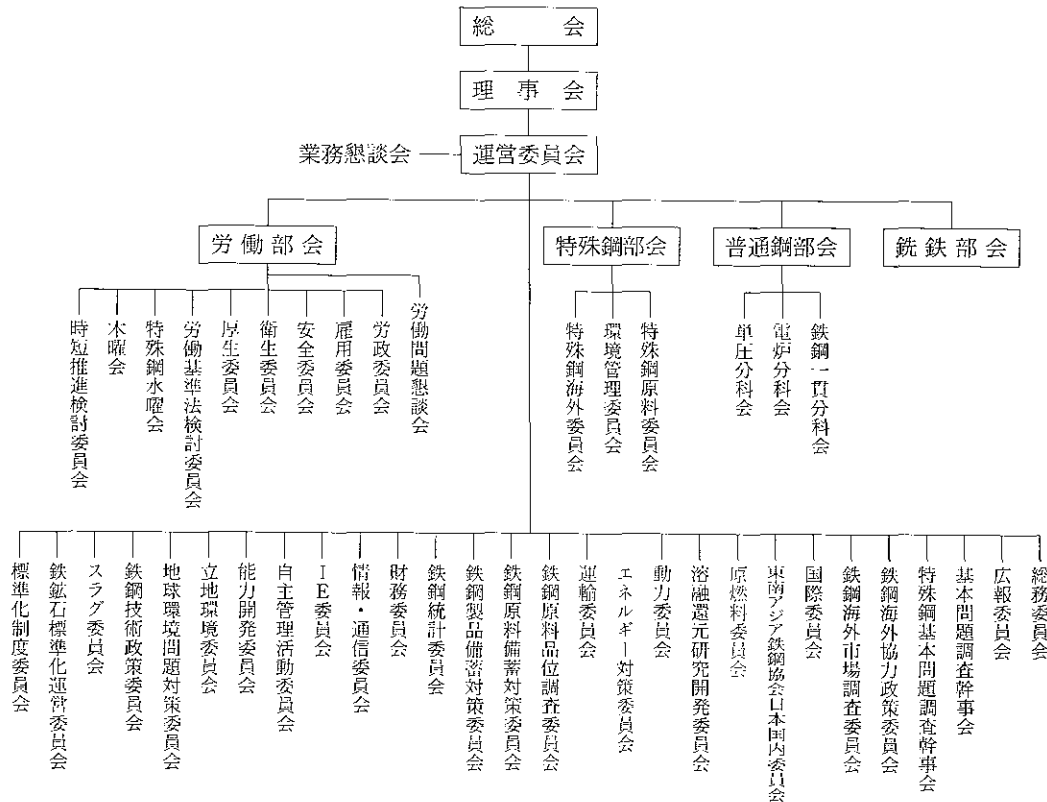
事務所 本部 東京都千代田区大手町
1丁目9番4号 経団連会館
大阪事務所、欧州事務所

事業の目的 本連盟は、鉄鋼業の健全な発展をはかり、もってわが国経済の成長と国民生活の繁栄に寄与することを目的としている。

このため、委員会活動を中心として、次のような広汎多岐にわたる事業を行っている。

事業活動 1 鉄鋼の生産および需給に関する調査研究 2 鉄鋼業の技術、労働、その他経営の改善合理化に関する調査研究 3 鉄鋼業にかかわる環境の整備、保全の推進 4 鉄鋼業に関する資料、統計の作成 5 鉄鋼業に関する情報の収集および提供 6 鉄鋼業に関する広報 7 鉄鋼業に関し、政府および関係機関に対する意見の表明ならびに具申または答申 8 前各号に掲げるもののほか、本連盟の目的を達成するために必要な事業

委員会組織図



海運 ニュース

1. 船員法の改正に関する答申
2. '74 SOLAS 条約の1991年改正の発効

1. 船員法の改正に関する答申

船員中央労働委員会は、平成5年12月10日の総会において、船員法の改正について運輸大臣へ答申した。(資料参照)

今回の答申は、昭和63年に船員の労働時間および休日等に関する規定が抜本的に改正され、施行後3年の見直しが附則として盛り込まれたことによる運輸大臣の諮問に対するもので、平成4年4月17日以来審議されてきたものである。

今回取りまとめられた答申の概要は以下の通りであるが、答申に当たって、船員中央労働委員会は、法定基準労働期間のあり方について今後も検討していく必要があること、また、内航船の労働時間の特例のあり方については、モーダルシフト政策の具体化状況等を踏まえ、導入の必要性等について、検討する必要があることを考慮するよう要望している。

1. 労働時間について

現在、週平均44時間となっている船員の労働時間を平成7年4月1日から週平均40時間制へ移行するとともに、総トン数700トン未満の小型内航船については、2年間の猶予期間を置くこととした。

2. 基準労働期間について

内航不定期船は現行の10カ月を9カ月に、平水区域の定期船は現行の1カ月を3カ月とする。

3. 有給休暇について

有給休暇の発生要件を最初の雇い入れの日からの連続勤務を6カ月に短縮するとともに、そ

の日数は、外航について15日、内航は10日とする。また、育児休業をした期間も連続勤務に算入することとする。

4. 施行期日

平成7年4月1日からとする。

【資料】

船員法の一部を改正する法律（昭和63年法律第39号）附則第6条に規定する措置に関する答申について

平成4年4月17日付け海基第96号により諮問を受けた船員法の一部を改正する法律（昭和63年法律第39号）附則第6条に規定する措置に関する件については、慎重審議の結果、結論を得た事項について、別紙のとおり答申する。

なお、本答申に当たって、今後、次の事項について考慮するよう要望する。

1. 法定基準労働期間の期間のあり方については、現実の運航実態、就労体制等を踏まえ、かつ、総労働時間の短縮につながることを配慮しながら、労働保護の観点から見直しを行うことを基本に、今後とも検討する必要があること。
2. 内航船に係るモーダルシフト政策に対応した労働時間の特例のあり方については、モーダルシフト政策の具体化状況等を踏まえ、今後、その導入の必要性等につき、検討を進める必要があること。

【別紙】

船員法の一部を改正する法律(昭和63年法律第39号)附則第6条に規定する措置について

I 労働時間について

1 労働時間

- ① 船員法第60条第2項の週平均40時間労働制については、平成7年4月1日から適用するものとする。
- ② ①の労働時間は、政令で定める船舶については、平成9年3月31日までの間、40時間を超え44時間以下の範囲において政令で定める時間とするものとし、その政令は、船員労働の特殊性、船員の福祉、船員の労働時間の動向その他の事情を考慮して定めるものとする。
- ③ ②の政令で定める船舶は、沿海区域又は平水区域を航行区域とする総トン数700トン未満の船舶で国内各港間のみを航海するもの(以下「小型船」という。)とする。
- ④ ②の政令で定める時間については、本委員会で引き続き審議を行うこととする。

2 基準労働期間

船員法施行規則(以下「規則」という。)第42条の2第1項に定める基準労働期間は、同項第2号に掲げる船舶については、現行の10月を9月と、同項第5号に掲げる船舶(小型船に限る。)については、現行の1月を3月とするものとする。

3 補償休日

遅延その他の航海の状況に係る事由により基準労働期間内に補償休日を与えることができないとき等について、補償休日を与えることを延期することができるものとする。

4 特例

規則第48条の2の2第1項に定める労働時間の特例に係る一定の期間(小型船であって同項第1号に掲げるものに限る。)は、3月以内の一定の期間とするものとし、同条第2項ただし書の1週間当たりの労働時間は、一定の期間について平均40時間以内とするものとする。

II 有給休暇について

1 有給休暇の付与

- ① 船舶所有者は、船員が同一の事業に属する船舶において最初の雇入れの日から6箇月連続して勤務に従事したときは、その6箇月の経過後1年以内に2の日数の有給休暇を与えなければならないものとする。
- ② 育児休業等に関する法律に規定する育児休業をした期間については、同一の事業に属する船舶において勤務に従事した期間とみなすものとする。

2 有給休暇の日数

1 ①の有給休暇の日数は、連続した勤務6箇月について15日とする。ただし、沿海区域又は平水区域を航行する船舶で国内各港間のみを航海するものに乗組む船員については、10日とする。

III 漁船について

1 有給休暇制度

- ① 主務大臣は、必要があると認めるときは、船員中央労働委員会の決議により、漁船員の有給休暇に関し必要な命令を発することができるものとする。
- ② ①の命令については、本委員会で行き続き審議を行うこととする。

2 労働条件の改善

本委員会で行き続き審議を行うこととする。

IV その他

- 1 割増手当
本委員会で引き続き審議を行うこととする。
- 2 関係規定の整備
関係規定について、所要の整備を行うものとする。

3 経過措置

この改正に伴い、必要な経過措置を置くものとする。

4 施行期日

この改正の施行期日は、平成7年4月1日とする。

2. '74 SOLAS条約の1991年改正の発効

1991年5月に開催されたIMOの第59回海上安全委員会で、1974年の海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS条約)の改正が採択され、1994年1月1日から発効(以下'91 SOLASと言う)することとなっている。

今回の改正は、同条約II-2章の防火並びに火災探知及び消火要件の強化、III章の防火訓練についての規定の追加、V章の水先人用はしご及び昇降機に関する規定の改正、VI章の貨物の運送に関する規定の拡大、VII章の危険物の運送に関する通報内容の強化等となっている。これらの概要は次の通りである。

1. 第II-2章“構造(防火並びに火災探知及び消火)”

1-1) 20規則 火災制御図及び防火訓練
現行の火災制御図規定に防火操練の項目が追加され第三章18規則に従って操練を実施することが規定された。

1-2) 消火設備の迅速な利用
消火設備について、その保守が強化され、航海中は常にかつ直ちに使用できる状態に維持しなければならないこととされた。

また、1994年1月1日以降に建造される新造客船を対象として、公共室であって家具等の可燃物を含み、内部に売店等の閉鎖された場所を有するものには、次の脱出設備、排煙設備等を

備え付けなければならないこととされた。

1-3) 28規則“脱出設備”

各層それぞれ2つ以上の脱出経路(うち1つは5項に定める垂直方向の脱出経路)

1-4) 32規則“通風装置”

10分以内に喚気ができる排気式機械通風装置。

1-5) 36規則、40規則“固定式火災探知警報装置又は、自動スプリンクラー装置”
火災探知及び火災警報の装置を内蔵するものの設置義務。

2. 第三章“救命設備”

2-1) 18規則 緊急時の訓練及び操練

現行規定の船体放棄の訓練に防火操練が追加されたほか、次の規定が追加された。

① この章の51規則に定める訓練の手引書を乗組員食堂及び娯楽室に、又は全ての乗組員の部屋に備え付けなければならない。

② 毎月1回の船体放棄の操練に加え、防火操練、消火設備の使用に関する船上訓練、教育を実施し、主管庁が定める航海日誌に記載しなければならない。

③ 定められた期間に招集、操練又は訓練が十分に行われなかった場合には、その

事情及び行った招集、操練又は訓練の程度について航海日誌に記録しなければならない。

3. 第V章“航行の安全”

3-1) 17規則“水先人用移乗装置”

水先人の乗下船は、船舶の責任ある職員が監督し、船橋との通信装置を持ち、船橋との間の安全な通路を確保し、パイロットラダー等の装置の取り付け及び操作に携わる者は定められた安全指針により教育され、又、装置は使用する前に試験されることが要求されている。

また、1994年1月1日以降の新造船については、水先人用昇降機（ミキニカルホイストラダー）及び水先人用はしごの付帯設備について次の要件が課された。

- ① 昇降機はその付帯する梯子またはプラットフォームを昇降するに足るように設計されていること。
- ② 昇降機は安全に水先人が乗下船並びに移乗できる構造であること。
- ③ 手動装置が取り付けられ、安全を確保するための措置が講じられた巻き上げ機を有するものであること。
- ④ ねじれ防止対策が施されていること。
- ⑤ 径28ミリ以下のマンロープ2本。
- ⑥ 自己点火灯のついた救命浮環
- ⑦ 投索

なお、現行の装置については、1994年1月1日以前の規定に適合している場合には新条約規定要件に適合しているものと見なされる。

4. 第VI章“貨物の運送”

4-1) 1規則

液体ばら積み貨物、液化ガス及び第七章で規定する危険物を除く全ての貨物に対して本章の規定が適用されることとなり、現行の穀類の運送規定に加え、固体

ばら積み貨物、甲板積み木材、貨物の積み付け及び固定に関する安全基準が採り入れられた。

4-2) 2規則“貨物情報”

- ① 貨物の品名及び特性。
- ② 貨物の質量。
- ③ ばら積み貨物は、積み付け率、荷繰り方法。
- ④ 液状化物質をばら積みして運送する場合は、船積み前に運送許容水分値測定表及び水分値測定表。
- ⑤ 第七章2規則に規定される危険物を除き潜在的な危険性を有する化学物質をばら積み運送する場合は、当該固体の化学的特性を記載した資料。

船舶航行上の危険を防止し、適切な積み付けを担保させるために、荷送人は①～⑤の貨物情報を船長またはその代理人に、船積み前までに提出しなければならないこととされた。

4-3) 3規則“酸素濃度測定機及びガス検知器”

毒性ガスまたは引火性ガスまたは酸欠の原因となる恐れのあるばら積み貨物を運送する場合は、ガス、酸素濃度を計測する有効な計測機器を説明書とともに備え置かなければならず、また、計測機器については主管庁が承認したものであることとされた。

主管庁はこれら計測機器の使用について乗組員が訓練されているか確認するための手段を講じるものとされた。

4-4) 4規則“船上における殺虫剤の使用”

船上でくん蒸消毒を実施する場合は、殺虫剤の使用に関するIMO勧告を参考にし、適切な注意を払うことが規定された。

4-5) 5規則“積み付け及び固縛”

- ① 甲板上または甲板下に貨物を積載する

場合には、全航海を通じて人命及び船舶に対する危害並びに貨物の流失が生じないように積み付け、固縛しなければならない。

- ② 貨物ユニットに収納して運送する貨物の収納及び固縛は全航海を通じて人命及び船舶に対する危害が生じないようにされなければならない。
- ③ 重量物または特殊な形状の貨物を荷役し運送する場合には、船体を損なうことなく、かつ、船舶が全航海を通じて十分な復元性を維持できるよう、適切な注意が払われなければならない。
- ④ ロールオン／ロールオフ船により貨物ユニットを荷役し、運送する場合には、当該貨物ユニットを当該船舶に固定するための固縛設備の性能並びに固定箇所及び縛索の強度について特に注意しなければならない。
- ⑤ コンテナは安全なコンテナのための国際条約に基づく最大重量を超えて積載してはならない。

4-6) 6 規則 “穀類以外の固外ばら積み貨物”

- ① 船積み前に船長は復元性及び標準積み付け時の貨物重量配分に関する情報を入手しなければならない。
- ② 液状化貨物は運送許容水分値を超える水分値のものは運送してはならない。

ただし、水分値が運送許容水分値を超える場合において、貨物が移動しても荷繰り等を行い、船体が十分な強度を有し、適切な復元性を有すると主管庁が認める安全対策を採る場合には認められる。

4-7) 7 規則 “ばら積み貨物の積み付け”

- ① 荷崩れを最小限にとどめ、船舶が全航海を通じて十分な復元性を維持できるように荷繰りを行う。
- ② 甲板間に固体貨物をばら積みして運送する場合は甲板構造に過大な負荷がかからないようにし、下部船艙のハッチが開いたままでは船底構造に受けいられない応力が発生する時には、当該ハッチを閉鎖しなければならない。

4-8) 8 規則 “穀類の運送”

旧VI章と同じ内容である。

これらについては、“穀類その他の特殊貨物船舶運送規則”が一部改正され、“特殊貨物船舶運送規則”として12月1日公布、1月1日から施行される。

5. 第七章 “危険物の運送”

5-1) 5 規則 “書類”

危険物をコンテナに詰め、または自動車で運送する場合、荷送人はコンテナまたは自動車に適切に詰め、固定した旨のコンテナ収納証明書、自動車収納申告書を船積み前に船長に提出しなければならないこととされた。

5-2) 7-1 規則 “事故時の通報”

危険物を運送中、漏洩等の事故が発生、またはその可能性がある場合は沿岸国に通報しなければならないことが船長に義務付けられた。

これらについては危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令に採り入れられ12月28日に公布、1月1日から施行される。

Washington 発便り

また新しい年を迎えましたが、わが国国会と異なり米国議会は最終段階で NAFTA の承認とピストル規制法（ブレディ法）等の難問があったものの結局大事に至らず、サンクスギビングデーの翌日11月26日には閉会となり、本年1月25日の開会（第103議会第2会期）までお休みとなっております。

それはそれとして、今回は最近目についたニュースをアット・ランダムにお伝えします。

1. 「ジャパン アズ No.2」か？

米国経済とはまったく逆に、わが国経済は戦後最悪の不況に見舞われ、海運界にとってもまことに由々しい事態となっているが、このような日本の苦境を評して、日本経済の神話は崩れたとの論評が目立つ今日この頃である。

その好例として、ワシントン・ポスト紙が12月初めの論説欄で「ジャパン アズ No.2」と題して論評している。

主要点は次の通り。

- (1) 日本が今後いつまでも経済巨人国で在り続けるとの認識は改めるべき時が来た。
- (2) 1979年に「ジャパン アズ No.1」が刊行されて以来、われわれは日本は未来永劫に止むことのない経済マシンであり、いずれ完全に米国を圧倒すると考えて来たが、最近の日本経済の苦惱ぶりを見ると、この考えは誤りであったと言わざるを得ない。
- (3) さらに日本も今や成熟経済の時代に入っており、今回の不況からいずれは脱却するとしても、今後は米国経済と同程度のせいぜい3～3.5%の成長率しか期待できない。
- (4) これまでの日本経済の躍進は、結局円安

と競争国（欧米）が日本製品の競争力を過小評価して油断していたおかげだけで達成し得たと言っても良く、現在の円高と競争国の反撃で事情は変わった。

- (5) 一方、米国も問題山積ではあるが、この混乱（Messiness）の中から改革を成し遂げる力を有しており、結局は世界一生産性の高い国であったし、今後もその地位を維持して行く。

とすることで、米国は自信を取り戻しつつあるが、日本の評価については、勝手に自分達が No.1と言ったのであって、日本が自ら言い出した訳ではないと反論したくなる。いずれにせよ、ランキングなどはどうでも良いから再び活力ある日本経済に一日も早く戻って欲しいと願わずにはいられない。

2. ベントレー女史 メリーランド州知事に变身成るか？

メリーランド州選出、共和党下院議員のベントレーおばさん（おばあさん？）と言えば日本海運界でもご存知の方が多いが、今年の選挙では下院議員ではなく、メリーランド州知事選に打って出ることを表明、話題を呼んでいる。

ポルチモアの新聞記者から身を起し、FMCの委員長を経て、1985年から下院議員で当選4回を数え目下商船小委員会特別委員とは別に歳出委員会という重要委員会のメンバーにも選ばれ、相変わらずの健在ぶりである。ところが下院では飽き足らず州知事を狙うことになったもの。共和党の公認候補で全般的な共和党の評判浮上の波に乗ってかなり有力と言われている。ちなみに1932年のお生まれだが、知事職の後は上院議員を目指すのかも知れない。

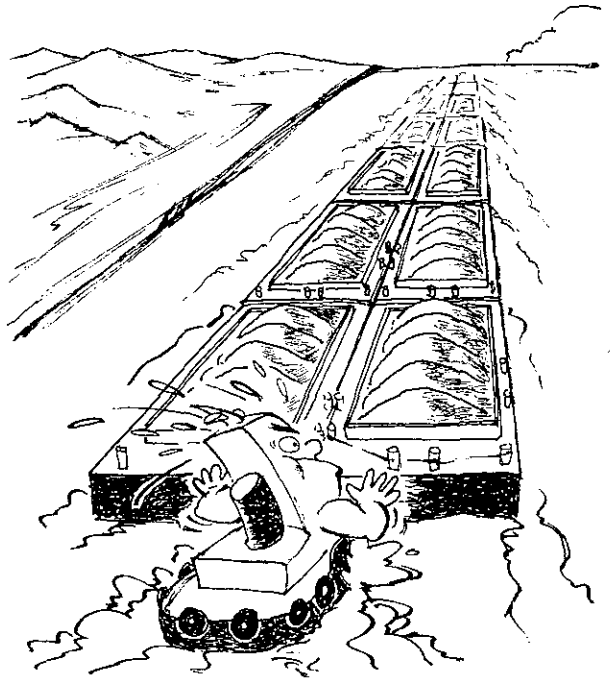
水上を走る貨物列車 —— プッシャー・バージ

貨物を積む機能をもったバージ（舩）とそれを押す機能をもったプッシャー（押船）を組み合わせた水上輸送システムがプッシャー・バージ。バージの船尾には、プッシャーの船首部分がぴったりと収まるようにつくられたノッチ（切り欠き部）があり、ここにプッシャーの船首部分をはめ込んで、特殊な連結装置でつなぎ、この状態でプッシャーの推進力でバージを運航する。プッシャーが機関車でバージが貨車だと考えればいいわけだが、その運航形態は、国や水域によって異なる。

大河川の多い米国や欧州では、複数のバージを縦1列または複数列に連結し、1隻のプッシャーで押航する船団方式が普及しており、ミシシッピ川上流から、メキシコ湾岸までの穀物輸送などに活躍している。全体の長さが200~250メートルにのぼる船団が組まれることもあり、これはまさに水上を走る貨物列車といったところだ。

また特殊なものとして、複数の小型バージを浮力をもった大きな枠の中に収納し、その枠ごとプッシャーで押航するバージインテグレーターがある。

日本では、船団方式のバージシステムが活動できるような大河川や波浪のない水域が少ないことから、1隻のバージを1隻のプッシャーで押す方式が主流で、波やうねりのある沿岸でもある程度活動できるように、プッシャーとバージの連結方式にも改良が施されている。バージの大型化も進み、3,000~10,000重量トンクラスのものまである。



国際貿易港をもっていた 13世紀の北京

大都是元の初代皇帝フビライが建設した元帝国の首都で、現在の北京の前身にあたる都市。まったく何もなかった土地に、ゼロから計画され、四半世紀の歳月と膨大な資金・労働力を投入して完成された。

周囲28.6キロメートルにおよぶほぼ正方形の外郭のなかは基盤目状に区画され、中心には宮殿が置かれ、その周辺には、一定の形式に統一された富民層のための高級邸宅群が整然と軒を連ねる壮麗な都市だったという。

しかしこの都市のユニークさの極めつけが、内陸都市でありながら国際貿易を行う港をもつという点であった。

港の機能を果たしたのは大都の中央部に広がる積水潭と呼ばれる湖。この湖と東へ約50キロメートルの通州までの間を高低差37メートルの閘門式運河でつなぎ、さらに通州からは河川を利用して渤海湾に面した海港の直沽（現在の天津）に至ることができた。

大都は、陸のシルクロードの起点でもあったから、当時のアラブ商人たちが盛んに利用した西アジアから中国への海上ルート（海のシルクロード）は、この運河の建設によって、陸のシルクロードと直結し、大都を中心にユーラシア大陸の東半分をめぐる海陸の壮大な循環ルートが完成したわけである。

こうして、中国国内で生産された物資はもちろん、海運によって遠くアラブ世界から運ばれたさまざまな貿易物資が、この運河をさかのぼって積水潭に集められ、中国の陶磁器や絹製品がここから輸出され、首都・大都は、経済的にも発展を極めた。

当時、西欧最大の都市だったパリの人口は20万人弱。これに対し、大都や、当時の中国を代表するもう一つの港湾都市だった杭州の人口は100万人を越えていたといわれる。海運による国際貿易の推進が、都市の経済的発展にいかに大きく寄与するかをいち早く見抜いたのが、チンギス・ハンの孫で騎馬民族出身のフビライだったというのは驚くべきことだ。

昔は本当に橋だった 「ブリッジ」(船橋)

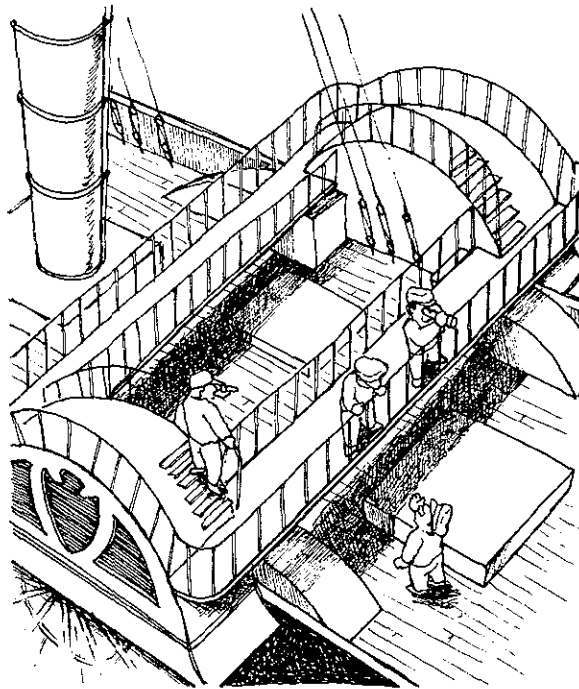
船長や航海士が操船を行う場所は、一般に「ブリッジ」と呼ばれ、日本語でも「船橋」と訳される。船の上になぜ橋があるのか、考えてみれば不思議な話だが、実は、かつて船の上に本当に橋が

かけられていた時代があった。

帆船時代には船の舵輪は船尾にあり、操船の作業も船尾の甲板で行われていた。しかしその後、蒸気船の時代になり、船体中央部に大きな機関室を設け、両舷側に推進装置としての外輪を設けた外輪船が出現すると、船尾からでは前方の見通しが極めて悪くなり操船に支障が出てきた。

そこで両舷の外輪にかぶせたかまぼこ型の保護カバーを橋のような構造物でつなぎ、その上に舵輪やコンパスなどの装置を移し操舵室をもうけるようになった。それは、まさに両舷側を結ぶ橋そのものだったわけで、船の操舵室のある場所をブリッジと言いつつ習わすようになったのは、ごく自然のなりゆきといえた。

やがて外輪船はスクリュープロペラ船にとって変わられることになり、橋の形をした構造物は必要なくなったが、操舵室そのものは相変わらずブリッジと呼ばれ続け、現在に至っている。





12月

2日 11月29日から東京で開催されていた「アジア・パシフィック地域でのポートステートコントロール=PSCの協力に関する国際会議」は、参加17カ国4機関が外国船舶に対する立入検査を協力して実施していくことで合意し、閉幕した。

7日 マラッカ・シンガポール海峽を中心とするアセアン海域における石油輸送の安定確保を目的とした「アセアン海域石油安定輸送協議会」が発足した。これは、海運・石油関係団体などで構成され、事故に関する情報収集のほか、メンバーの事業活動の連絡調整を主な事業内容とする。

7日 運輸省は、94年4月にOECD（経済協力開発機構）加盟国とアジア諸国（DAEs＝韓国、香港、台湾、シンガポール、タイ、マレーシア）との海運政策対話会合および、OECD海運委員会をそれぞれ日本に招致することが決定したと発表した。海運分野における重要性が増大しているアジア地域での会議開催の要請を日本が事務局から受けて決定したもの。

10日 船員中央労働委員会（谷川久会長）は、現在、週平均44時間となっている船員の労働時間を、700総トン以上の船舶に乗り組む船員は95年4月1日から原則として40時間とするなどの船員法の一部改正に関する答申をまとめ、伊藤茂運輸大臣に提出した。

（P.22海運ニュース1参照）

15日 関税と貿易に関する一般協定（ガット）、ウルグアイ・ラウンドにおける海運交渉は、期限内で決着がつかず、今後2年間をかけて引き続き交渉が行われることとなった。

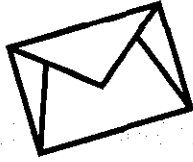
（P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照）

◎ 輸入貨物輸送協議会は、ガット・ウルグアイラウンドでの農業合意に伴うコメの本格輸送に備えるため、緊急輸入米輸送での地域別（アジア・北米・豪州）幹事制を展覧的に解消するとともに、当面麦類分科会（22社）を通じ安定輸送に万全を期すことを決定した。

21日 総務庁は、規制緩和などの検討・推進状況の中間取りまとめを発表した。それによると運輸省関係は、許認可の廃止が約150件、規制緩和につながるものが約80件となっている。今後の行政改革推進方策は、取りまとめ結果を盛り込んだ上で、最終的に決定する予定。

22日 外航労務協会と全日本海員組合は、船員政策協議会・常任委員会を開催し、日本籍船の確保・維持の方策や海運政策、外航船員の確保・育成対策を協議し、近代化P船を中心とする一定量の日本人船員全員配乗による日本籍船を確保することなどで合意した。

船協だより



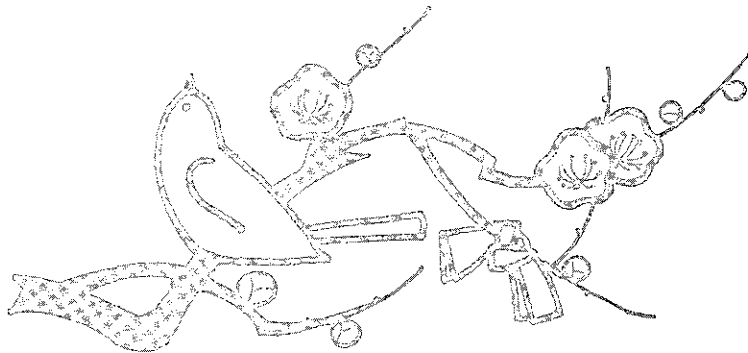
海運関係の公布法令（12月）

- ㊦ 無線従事者の操作の範囲等を定める政令の一部を改正する政令
（政令第381号、平成5年12月1日公布、即日施行）
- ㊦ 領海法施行令の一部を改正する政令
（政令第383号、平成5年12月3日公布、即日施行）
- ㊦ 廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令
（政令第384号、平成5年12月3日公布、平成5年12月15日施行）
- ㊦ 輸出貿易管理令別表第二及び別表第七の規定に基づき貨物を定める省令の一部を改正する省令
（通商産業省令第88号、平成5年12月2日公布、平成5年12月6日施行）

- ㊦ 港湾建設局工事事務所等組織規定の一部を改正する省令
（運輸省令第40号、平成5年12月24日公布、平成6年1月1日施行）
- ㊦ 船舶設備規定等の一部を改正する省令
（運輸省令第42号、平成5年12月28日公布、平成6年1月1日施行）
- ㊦ 危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令
（運輸省令第43号、平成5年12月28日公布、平成6年1月1日施行）

国際会議の開催予定（2月）

- 油濁事故クレームに関する国際油濁補償基金第1回ワーキンググループ
2月7日～2月11日 ロンドン
- IMO第37回設計設備小委員会（DE）
2月14日～2月18日 ロンドン
- IMO大気汚染防止に関するワーキンググループ
2月28日～3月4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	▲ 6.8
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12月	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
10	31,377	20,446	10,932	1.0	1.1
11	28,420	21,002	7,418	4.2	6.5

通関統計より

2. 対米ドル相場場の推移(銀行間直物相場)

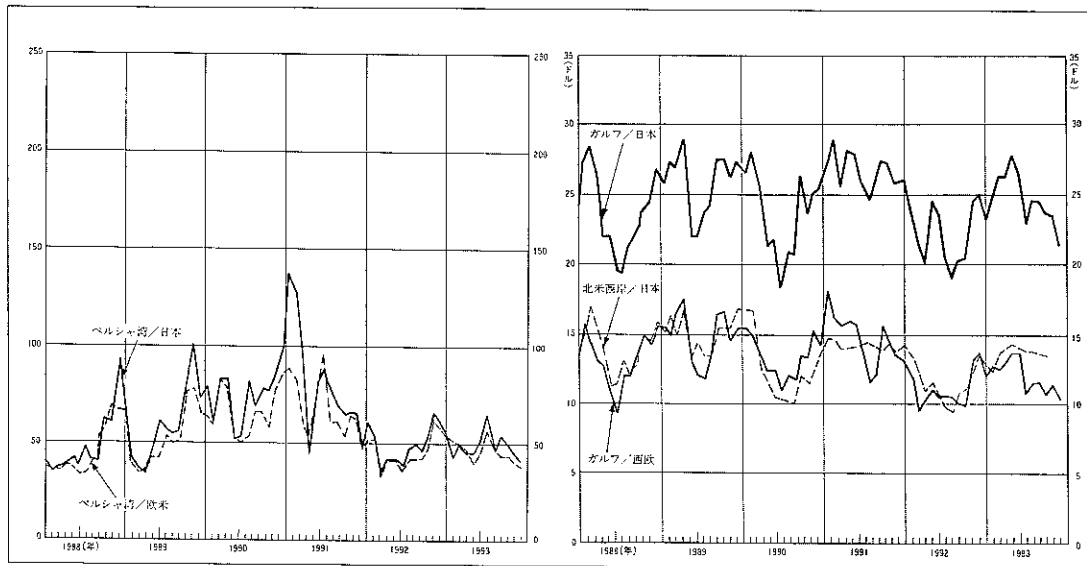
年月	年間(月間)平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1992年1月	125.01	123.80	125.75
2	120.96	116.55	125.05
3	117.07	113.45	118.70
4	112.45	110.30	114.45
5	110.23	107.35	112.15
6	107.84	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
11	107.80	105.85	109.00
12	109.70	107.70	111.85

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													年次
	(品目別内訳)											定期用船		
合計	シノクル											その他	Period	
	運送航海	航海	穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	肥料	その他	Trip	その他		
1987	159,469	10,515	148,954	60,398	34,011	43,844	1,091	4,463	5,040	107	99,710	23,321	1987	
1988	138,211	4,559	133,652	53,027	26,794	43,909	529	3,694	5,369	330	93,307	25,258	1988	
1989	119,708	3,373	116,335	44,629	21,936	38,448	1,018	3,236	6,814	164	103,815	24,161	1989	
1990	132,265	3,091	129,174	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326	1990	
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131	1991	
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530	1992	
1993 1	12,601	0	12,601	4,634	3,454	4,167	55	163	45	83	7,610	1,473	1993 1	
2	12,159	269	11,890	4,271	3,689	3,677	0	103	105	45	8,196	2,477	2	
3	14,563	0	14,563	4,042	4,942	4,993	86	191	284	25	9,371	1,996	3	
4	8,993	0	8,993	3,445	1,793	3,464	0	146	96	49	7,842	2,037	4	
5	10,332	0	10,332	3,394	2,171	4,147	31	155	346	88	10,418	3,877	5	
6	15,837	9	15,828	4,518	4,239	6,274	0	245	363	198	10,039	2,178	6	
7	11,142	0	11,142	3,205	3,050	4,324	0	242	311	10	6,649	1,889	7	
8	14,285	6	14,279	4,574	3,184	5,720	0	265	302	40	8,724	1,823	8	
9	15,842	425	15,417	7,162	2,939	4,685	0	219	302	110	8,097	1,872	9	

(注) ① スリタイム・リサーチ社資料による。② 品目別はシノクルもの合計。③ 年別は暦年。



4. 原油（ペルシヤ湾／日本・ペルシヤ湾／欧米）

月次	ペルシヤ湾／日本						ペルシヤ湾／欧米					
	1991		1992		1993		1991		1992		1993	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	140.00	80.00	62.50	37.50	58.00	49.00	90.00	59.50	54.00	33.00	57.50	46.50
2	129.00	85.00	56.50	35.00	53.00	47.50	87.50	61.00	55.00	32.50	45.00	42.50
3	95.00	62.50	37.50	31.00	50.00	41.50	61.00	52.50	36.00	32.00	50.00	37.50
4	47.50	37.75	45.00	33.50	46.00	44.00	52.50	35.00	45.00	31.00	47.50	40.00
5	87.50	35.00	45.00	42.00	46.00	38.00	73.75	45.00	44.50	35.00	42.50	37.50
6	90.00	82.50	41.50	33.00	53.00	38.00	90.00	69.50	38.00	32.00	48.50	36.00
7	80.00	52.50	50.00	39.50	64.00	59.50	62.50	49.00	45.00	37.50	56.25	45.00
8	71.00	62.75	52.00	45.50	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	46.05	40.00	64.00	49.50	62.50	50.00	42.05	37.05
12	49.50	39.00	62.50	49.00	43.05	34.00	50.00	38.00	60.00	46.50	40.00	34.00

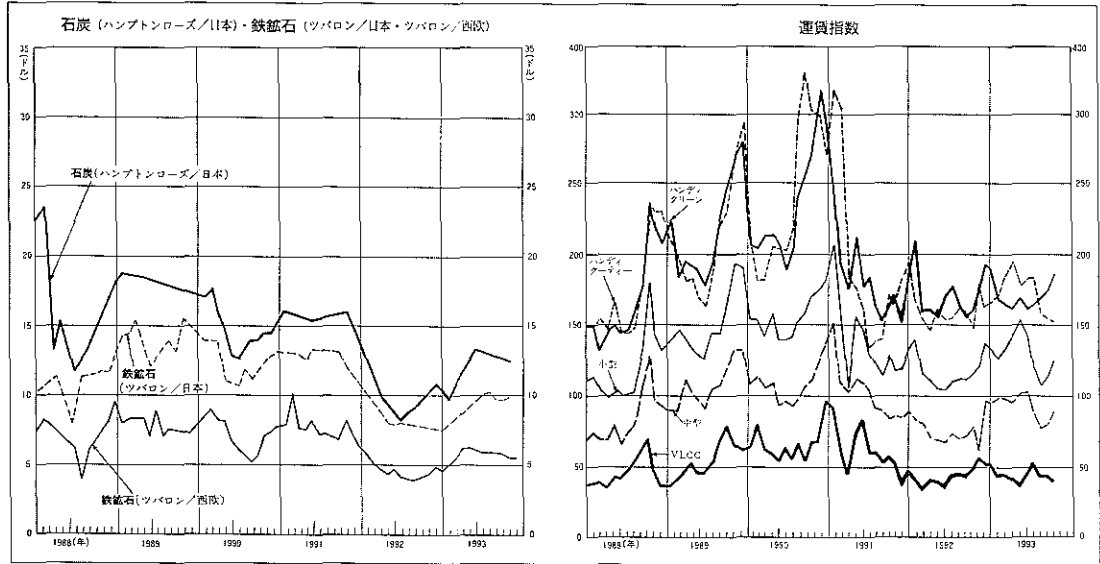
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	23.25	21.45	—	—	—	—	13.00	9.30	11.50	10.30
12	25.00	23.00	21.90	20.50	13.50	—	—	—	13.70	12.50	10.60	10.00

(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）

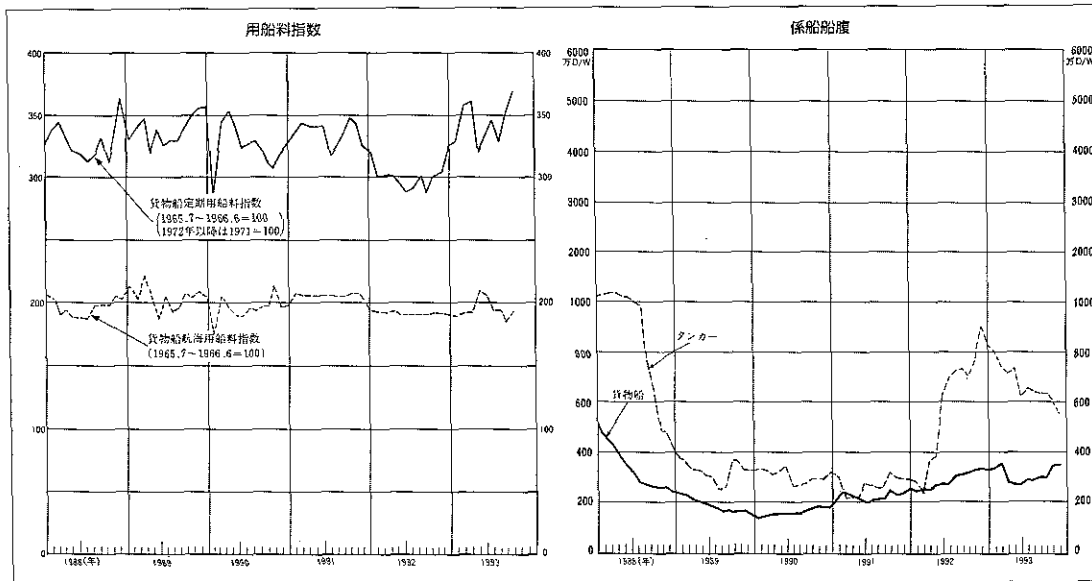
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1992		1993		1992		1993		1992		1993	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	14.00	—	10.50	—	—	—	7.50	—	6.35	5.60	—	4.50
2	—	—	9.95	—	—	—	—	—	5.75	4.45	—	—
3	—	—	10.90	—	—	—	8.25	7.80	5.00	4.85	—	5.45
4	9.90	9.85	—	—	8.75	—	8.35	—	4.75	4.00	—	6.50
5	—	—	—	—	8.00	—	—	—	—	4.30	—	6.70
6	—	—	13.40	—	7.90	—	—	—	4.75	4.10	—	6.50
7	8.25	—	—	—	8.00	7.25	10.00	—	4.20	4.00	—	5.85
8	8.80	—	—	—	—	—	10.50	—	—	—	—	5.80
9	9.20	—	—	—	—	—	9.60	—	4.00	3.75	—	5.75
10	—	—	—	—	—	—	9.50	—	—	—	—	5.65
11	—	—	12.75	—	—	—	9.85	—	—	4.30	—	5.35
12	11.50	—	—	—	—	—	—	—	4.90	—	—	5.30
										4.90	—	4.95

(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	42.3	81.4	118.9	154.0	175.7
10	58.6	85.4	129.6	162.6	172.1	49.5	79.3	115.9	164.7	148.6	42.5	92.0	125.8	152.7	186.3
11	53.0	87.2	119.1	173.1	165.1	56.8	64.5	117.3	174.2	176.6	—	—	—	—	—
12	37.9	86.6	120.6	152.1	183.7	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2	—	—	—	—	—
平均	65.3	105.8	141.9	191.0	193.6	44.2	77.4	118.2	170.0	164.5	—	—	—	—	—

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



8. 貨物船用船料指数

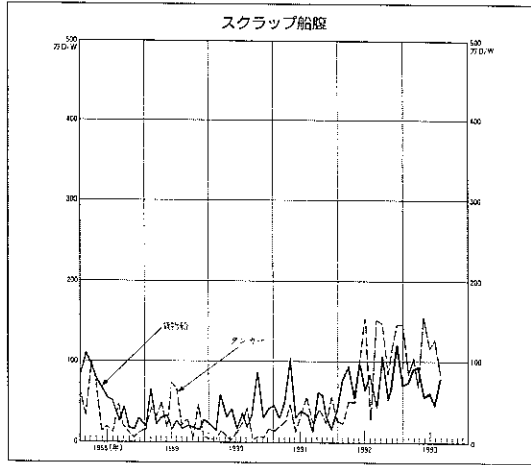
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1	193.4	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	292.8	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0
2	203.5	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	312.0	363.7	357.6	325.0	320.0	327.0
3	207.1	212.1	176.4	207.0	192.0	194.0	328.0	329.8	288.7	335.0	300.0	356.0
4	203.0	202.7	202.9	205.0	191.0	195.0	338.6	336.9	343.3	344.0	302.0	366.0
5	189.3	221.5	197.9	205.0	195.0	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	188.0	314.0	327.5	329.5	325.0	301.0	351.0
10	196.3	197.8	197.0	206.0	193.0	196.0	317.2	327.6	322.8	335.0	289.0	372.0
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	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	320	2,293	2,975	98	3,219	6,052
12	288	1,706	2,264	47	1,522	2,807	350	2,457	3,280	95	4,598	9,056	333	2,514	3,273	94	3,050	5,642

(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	27	360	609	15	641	1,218
7	22	216	341	5	275	536	29	491	859	8	167	298	19	227	438	12	649	1,274
8	21	72	99	4	113	209	19	256	419	14	728	1,511	41	441	774	13	420	832
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ブレーム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/ℓ)

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。

新しい年を迎えたにもかかわらず、景気は一向に回復の兆しをみせず、依然として厳しい状況が続いている。複合不況とも内部疾患ともいわれ、手の打ちようのない状態ともいわれている。

こうした現下の不況とは別に、マクロ的な視点からみれば、ペルの「脱工業化社会」、トフラーの「第三の波」あるいはドラッカーの「脱資本主義社会」に示されるように、産業革命以後続いた工業化社会から、情報化社会あるいはサービス化社会への転換期を迎え、政治、経済、社会のあらゆる面で従来のシステムから新しいシステムへの移行が試行錯誤的に模索されている。

こうした中、米国では一足早く1980年代の後半にM&Aを中心としたリストラクチャリング（略してリストラ）がさかに行われた。また、わが国でも昨年来、人を中心としたリストラが行われ始めている。

しかし、米国では、こうしたリ

編集後記

ストラは必ずしも成功したとはいえず、この反省にたつて新しい動きが始まっている。すなわち、リストラによる事業の再編成だけでは、事業のポートフォリオの組み替えを行ったにすぎず、飛躍的な業績の向上は望めない。リストラに加えて、業務プロセスの再設計を行うことが必要である。これが、最近話題となっている「リエンジニアリング」である。

これは、提唱者のマイケル・ハマーによれば、従来の仕事のやり方、業務のプロセスを白紙に戻して、情報技術を利用した新しい仕事のやり方、業務プロセスの再設計をゼロベースで行うものを意味するという。従来の仕事のやり方、業務プロセスの下で、情報技術を導入しても、せいぜい自動化による生産性の向上が望めるにすぎないからだ。具体的には、従来の専

門化・分業化をベースとした縦割りの業務体系から、業務のプロセス（流れ）に着目して個々の業務を整理統合して、一人あるいは一つのチームによって始めから終わりまで、一貫した作業を行うことを指向するものである。これは、ネオダマとよばれる最近の新しい情報技術と共通データベースを利用したエンドユーザコンピューティングをベースにすることによって初めて可能になる。

こうした従来とは大きく異なった発想の下で、新しい仕事のやり方、業務プロセスおよび組織が、近い将来に実現されることが考えられる。この動きがいつのようにして現実のものとなるかは、今のところ分からないが、新しい情報化時代の業務や組織のあり方の一つの可能な姿として今後注視していく必要がある。

三 洋 海 運
総務部総務課長
山田啓一

せんきょう 1月号 No. 402 (Vol. 35 No. 1)

発行◆平成6年1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)

付・平成5年海運日誌

【1月】

- 5日 英国スコットランド北部シェトランド諸島沖で、タンカー「ブレアー」が座礁した。
- 6日 八大港の93年度から3年間のけい留施設使用料の料率を現行に比し4.69%引き上げることで合意した。(1月号P.25内外情報参照)
- 14日 北米航路関係協定・同盟の船主会議が、9日から東京で開かれた。日本積みの運賃値上げ幅は確定せず、結論を持ち越した。
- 21日 スマトラ島北方アングマン海で、VLCC「マースク・ナビゲーター」とタンカー「サンコー・オナー」が衝突した。

【2月】

- 1日 運輸省は、IMOに対し、タンカーの二重船体化や老朽船の排除等で早急にタンカーの安全対策を強化するよう提案した。
- 8日 当協会は、タンカー輸送の安全対策を検討する「タンカー安全対策特別会議」を設置した。(2月号P.11参照)
- 15日 運輸省海上交通局と通産省・資源エネルギー庁は、タンカー輸送問題に関する合同懇談会を設置すると発表した。
- ◎ 外航労務協会と全日本海員組合は、日本籍混乗船に乗り組む外国人船員の労働条件等を協議する第1回外国人船員問題協議会を開催した。
- 19日 OECD造船部会が18日、19日の両日、パリで開催され、各国の造船政策について意見交換が行われたほか、船舶解撤問題を同部会として正式に取り上げることが承認された。
- 26日 外航労務協会および内航二船主団体(内航労務協会・内航一洋会)と全日本海員組合は、協約改定申し入れ書をそれぞれ交換し、平成5年度労働協約改定交渉を開始した。

【3月】

- 5日 運輸省は、船舶から排出されるNOxおよびSOx規制問題を検討するため、IMO事務局および関係国を招いて国際会議を開催した。
- 18日 国民の祝日「海の日」制定推進会議は臨時総会を開催し、名称を国民の祝日「海の日」制定推進国民会議と改め、新会長に山下勇 JR東日本会長を選任した。(3月号P.14特別欄参照)
- ◎ 造船補助を行っている国をリストアップし、当該国の船主が支配する船舶に対し、航海数/積荷量の制限、制裁金の課徴、通関拒否等の措置を課すこと等を内容とする新ギボンズ法案(HR1402)が米議会下院に上程された。(3月号P.18海運ニュース3参照)
- 31日 当協会と日本船舶保険連盟との平成5年度船舶保険料率・条件改定交渉は、総額約38億円の保険料引き上げで合意した。(3月号P.2 SHIPPING・フラッシュ1参照)

【4月】

- 2日 外航労使の平成5年度労働協約改定交渉は、内航が定昇込み1万1,650(5.28%)で年度内に妥結したのに続き、外航も1万200円(4.75%)とすることで妥結した。(4月号P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)
- 14日 運輸省は、政府が13日決定した「新総合経済対策」について、運輸関係で①船舶整備公団を通じた200億円規模の建造・改造追加支援②中小の倉庫、港湾運送、造船業者の機械・備品投資促進に対する優遇税制拡大③許認可の大幅な見直し…を柱とすることを明らかにした。
- 15日 港湾春闘で主要港湾船内労使賃上げ交渉が合意解決、ストは解除となった。(4月号P.13海運ニュース3参照)

18日 中国に船主協会「中国船東協会」が設立され、初代会長には陳忠表・COSCO 集団総裁が就任した。構成船社は約165社、船腹量は約2,200万%。

【5月】

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

(5月号P.2 シッピングフラッシュ1 参照)

20日 20日、21日の両日、第6回アジア EDIFACT ボードが北京で開催された。またこれに先立つ19日には、下部組織の運輸 W.G の初会合が、同じく北京で開催された。

(5月号P.22海運ニュース2 参照)

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

(5月号P.4 シッピングフラッシュ2 参照)

【6月】

1日 「国際海上物品運送法の一部を改正する法律」(1992年5月28日成立)が施行され、船荷証券(B/L)の主要条項の世界的な統一を目的とするヘーグルールの一部を、最近の経済情勢や運送技術に対応して改正したウィスビールール及び1979年議定書がわが国に発効した。

3日 運輸省は5月24日から28日までロンドンで開催されたIMOの第62回MSC(海上安全委員会)において、船舶の運航管理体制の確立を目指した国際安全管理コード(ISMコード)が策定され、これをSOLAS条約の改正により強化することで合意に達したと発表した。

11日 運輸省は、社団法人港湾物流情報システム協会の設立を許可した。EDI化など港湾における物流の効率化を図るための情報システム(SHIP-NETS)に関する調査、研究、普及等を行う。

16日 当協会は、第46回通常総会を開催し、新会長に轉法輪泰・大阪商船三井船舶社長を選任した。

(6月号P.1 特別欄参照)

17日 輸入貨物輸送協議会は、第32回通常総会を開催し、新会長に根本二郎・日本郵船社長を選任した。

23日 日本内航海運組合連合会は、第28回通常総会を開催し、新会長に松本泰徳副会長を選任した。

【7月】

9日 5日からロンドンで開催されていたIMOのMEPC(海洋環境保護委員会)は、油タンカーの安全確保と海洋環境保護に関する総会決議案を採択した。

19日 当協会は、外航海運が抱える構造的問題を見直し、今後の外航海運経営のあり方を検討するため、「外航海運活性化研究会」を設置した。

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

(7月号P.8 特別欄参照)

23日 運輸省、通産省等で主催の「タンカーによる輸送問題に関する合同懇談会」は、マ・シ海峡における原油の安定輸送確保を目的とした「アセアン海域石油安定輸送協議会(仮称)」設置などを内容とする報告書を発表した。

【8月】

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

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項目が盛り込まれた。

【9月】

3日 全日本海員組合と国際船員協会は外国人船員の労働協約改定交渉で船員コストを現協定並みにすることなどで合意に達したと発表した。

10日 IMOのNAV(航行安全小委員会)第39回会合が6日から10日までロンドンで開催され、船舶の航行安全強化に向けた船位通報の強制化を決定し、94年5月のMSC(海上安全委員会)に新規案を提出することとなった。

16日 政府が緊急経済対策として追加した規制緩和項目に、内航海運の船腹調整見直しが盛り込まれた。

24日 IMOはSTCW条約の包括的な見直しに関し、特別W・Gをロンドンで20日から24日まで開催した。

【10月】

1日 IMOの法律委員会が9月27日から10月1日までロンドンで開催され、HNS条約案の検討やLLMC条約の見直しなどを行った。

(10月号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。

(10月号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と同社の日本向けLNGの海上輸送を請け負うことで合意した。

25日 海運大手5社は、急激な円高や輸出入荷動きの伸び悩み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発表した。

【11月】

5日 海運大手5社が中間決算を発表。円高による運賃収入の目減りや長引く不況で荷動きが減少したことから、5社合計の売上高で8.8%、経常利益で72.6%(いずれも前年比)の減収減益となった。

15日 アジア船主フォーラム・トレード安定化委員会が東京で初会合を開催し、トレード安定化に

よる適正運賃の確保などについて意見を交わした。

(11月号P.2、 SHIPPINGフラッシュ1参照)

◎ 邦船5社グループは、カタール向けLNG船7隻の共有シェアを決定した。共有シェアは大阪商船三井船舶・日本郵船各36.5%、川崎汽船15%、昭和海運8%、飯野海運4%となっている。

16日 伊藤茂運輸大臣は、93年度の運輸経済年次報告(運輸白書)を閣議報告し、了承された。

18日 タイからの緊急輸入米を積載した第一船が横浜港に入港、加工米7,000トンを陸揚げした。

(11月号P.4、 SHIPPINGフラッシュ2参照)

【12月】

7日 アセアン海域における石油輸送の安定確保を目的とした「アセアン海域石油安定輸送協議会」が発足した。これは、海運・石油関係団体などで構成され、メンバーの事業活動の連絡調整を主な事業内容とする。

10日 船員中央労働委員会は、現在、週平均44時間となっている船員の労働時間を、700総トン以上の船舶に乗り組む船員は95年4月1日から原則として40時間とするなどの船員法の一部改正に関する答申をまとめ、伊藤茂運輸大臣に提出した。

(P.22海運ニュース1参照)

15日 ガット・ウルクアイラウンドにおける海運交渉は、期限内で決着がつかず、今後2年間をかけて引き続き交渉が行われることとなった。

(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)

21日 総務庁は、規制緩和などの検討・推進状況の中間取りまとめを発表した。それによると運輸省関係は、許認可の廃止が約150件、規制緩和につながるものが約80件となっている。

会 員 紹 介

当協会会員は162社。
(平成6年1月現在)

会社名：大同汽船株式会社 (英文名) Daido Kisen. K.K.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 玉井洋吉

本社所在地：東京都港区三田3-13-12

資本金：60百万円

創立年月日：1949年5月4日

従業員数：海上49名 陸上10名 合計59名

所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	3隻	2.377%	4.952%
運航船状況	遠洋・近海・ 沿海	6隻	6.888%	14.586%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は主として重油・潤滑油などを扱うタンカー部門とアルミナ化成品などを扱う貨物船部門からなり、荷物の安全かつ迅速な輸送に努めています。

会社名：千葉商船株式会社 (英文名) CHIBA SHIPPING CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 木内志郎

本社所在地：千葉県佐原市佐原イ503-1

資本金：30百万円

創立年月日：1954年10月23日

従業員数：海上0名 陸上22名 合計22名

所有船状況	遠洋 ・近海・沿海	1隻	31.488%	38.891%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	0隻	0%	0%

主たる配船先：北米

事業概要：当社は、ワールドマリングループの一員として、海運業をはじめ代理店業務、船員の配乗、船舶管理業務、技術管理指導等のコンサルタント業務に至るまで、海事にかかわる関連業務を立体運営しています。



7月20日を国民の祝日「海の日」に。