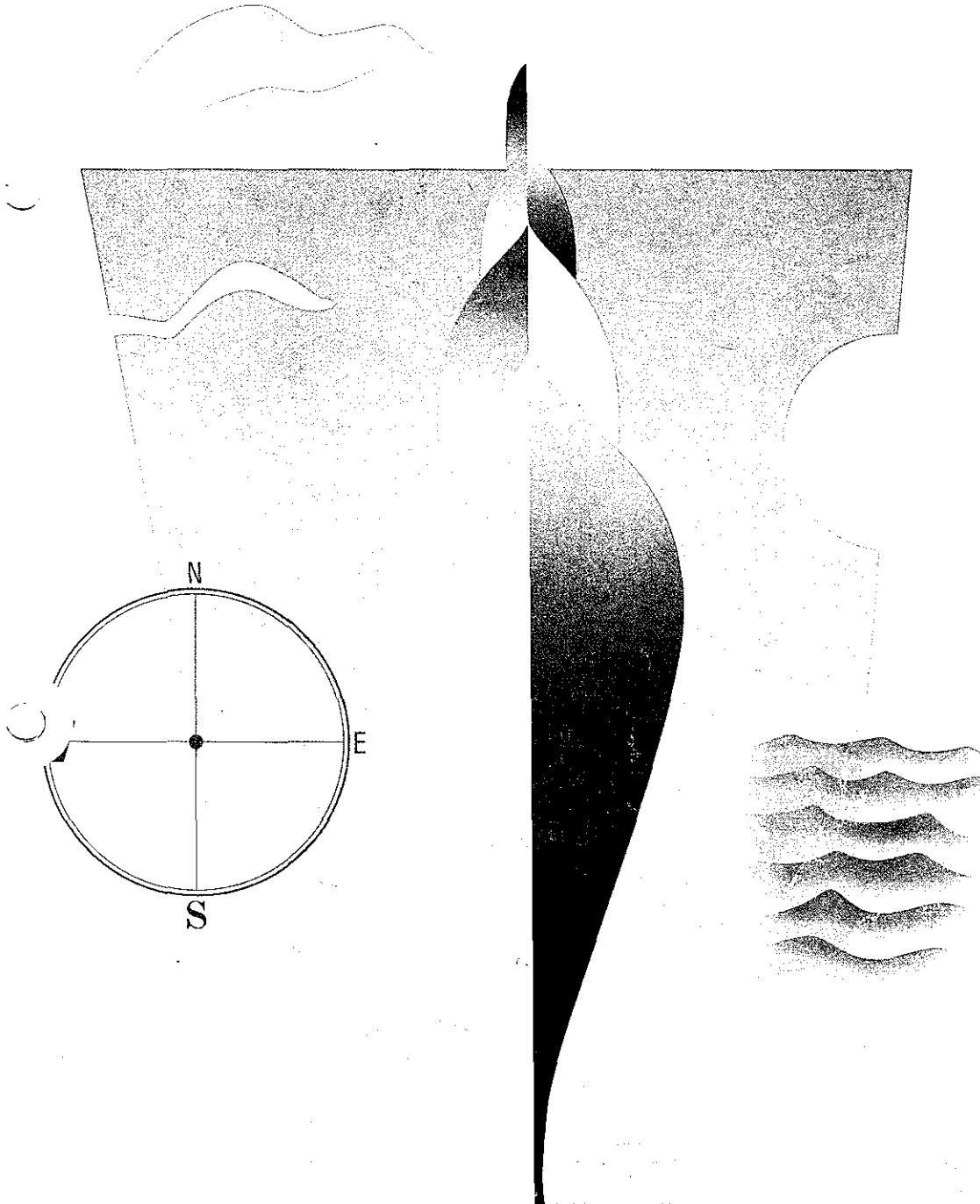


1994

3

せんきょう



船協月報/1994年3月号 目次

巻頭言

日本海運の課題★日本船主協会副会長・南雲四郎——1
川崎汽船取締役社長

SHIPPINGフラッシュ

1. 平成6年度海運関係税制改正——2
2. 平成6年度海運関係予算——4
3. 平成6年度労働協約改定交渉——6

寄稿

わが国鉄鋼輸出の現状と見通し★日本鉄鋼輸出組合 調査部海外調査課課長代理・佐藤和雄——9

随想

先生★日本海運貨物取扱業会会長・高瀬秀太郎——14

業界団体を訪ねて— (財)日本船員厚生協会——16

特別欄

国際フォーラム「海洋の時代」—海、その未来と可能性——18

海運ニュース

1. 豪州取引慣行法(TPA)再検討パネルの答申——24
2. STCW条約改正の審議模様——25
3. 第108回船員制度近代化委員会の審議模様——29

海運雑学ゼミナール★第40回——30

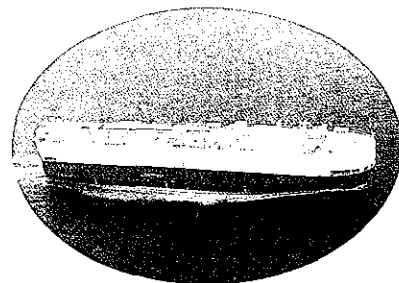
Tokyo 発便り——32

❖海運日誌★2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



(自動車専用船「クーガーエース」)

日本海運の課題

日本船主協会副会長
川崎汽船取締役社長 南雲四郎



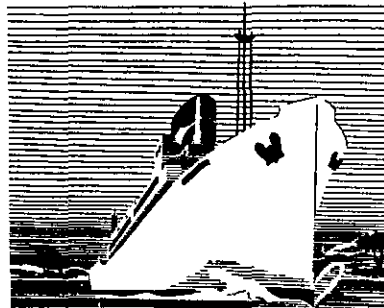
日本海運の課題といえば、今や円高の中でどのように収益体制を回復し、維持していくことができるかということに尽きる。たとえば、海運業という産業が存立しえても、日本の海運業はその存立が危ぶまれているのが現状である。ニクソン・ショックを端緒とする円高の進行、プラザ合意以降の円高の加速の中で懸命にコスト削減とドル化に取り組んできたが、1993年2月以降のクリントン・ショックとも言うべき更なる円高が今までの我々日本船社の努力を無に帰せしめた。

しかしながら、我々は業績の低迷、悪化をつい円高のせいにしてしがちであるが、円高のみに拘泥する訳にはいかない。なぜなら、我々日本船社は日本の輸出産業の積極的な輸出拡大、それら製品製造に必要な原材料の輸入拡大に呼応する形で船隊を揃えてきた結果として、現在の規模になりえた訳であり、規模拡大の基であった輸出増大がもたらした円高には日本船社も一役かかってきたことになるからである。

日本船社がこの円高の中で生き抜いていくためには、結局は過去の努力の繰り返しではあるが、収入においては絶対額の増大を図ると共に円建て化を図る、費用においては絶対額の削減を図ると共にドル建て化を図るということを基本に再度取り組んでいくしかない。その中には業界として協調して実現を図れそ

うな課題と、ひとえに個々の企業に帰属すべき課題とがある。

運賃の円建て化は長年の国際的慣習があり、極めて息の長い運動が必要であろう。例えば、日本企業の日本法人と海外法人との間の移動で、日本で円建てで売却されるような貨物について何とか円建ての運賃が実現しないものか。運賃率の改善では、その原点となる需給バランスの回復のための老齡船、サブスタンダード船の解撤は船社共通のテーマであり、個々の企業の利害を乗り越えて打開を図っていかねばならない。他方、人・物・金の経営資源をいかに活用し企業を経営していくかは正に企業自身の問題であるが、とりわけ陸上における組織と人員の問題、コンピューター化の波に乗り増大した情報・通信関係費用、円高の中で国際競争力を失ってきた日本人船員の問題、更に日本各港における円建て諸費用等は日本船社の抱える経営上の共通の課題であろう。それら課題の中には、業界としての協調が功を奏するケースもあるのではないか。現在のような経営環境下でも立派に収益をあげている海運企業が世界に存在する限り、日本船社の協調の成果がたとえあっても、おのずから上限があり、楽観視しえないことを十分に認識しつつ、日本海運業の確固たる存立の基盤を再構築していく努力を積み重ねていかねばならない。



1. 平成6年度海運関係税制改正

平成6年度海運関係税制改正については、平成5年9月の定例理事会において、平成6年3月末に期限が到来する特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善をはじめとする7項目を平成6年度海運関係税制改正要望重点事項として決定、運輸省をはじめ関係方面に要望を行った。(本誌1993年10月号P. 8 参照)

その後、連立与党政策幹事会において租税特別措置の平成6年度制度改正についての基本方針として①準備金・特別償却等の租税特別措置は、特定の政策目的を実現するための有効な政策手段の一つであるが、一方、公平・中立といった税制の基本原則の例外措置として講じられていることを認識し、徹底した整理合理化を進めるべきである、②来年度の税制改正に当たっては、その政策目的および効果を精査し、過去の経緯にとらわれず原点に立ちかえりより厳し

い態度で臨むべきである、③社会経済構造の変化に対応し得ることを目的に新設・拡充を行う場合にも、税制としての整合性等を第一義におき、スクラップ・アンド・ビルドの原則・方針を堅持すべきである、との考え方が示され、さらに大蔵省からは、船舶の特別償却制度のうち、合理化船(特償率12%)の廃止を含む整理案が示された。

このような状況下、当協会は、会長および財務委員長を中心に関係方面に強力に要望を行った結果、2月9日に発表された連立与党税制改正大綱において、特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善について、現行通りの内容(1000分の3)で2年間延長が認められたほか、条件付きながら二重構造化タンカーについて軽減(1000分の2)が図られた。また、外航用コンテナに係る固定資産税の特例措置の延長

についても現行通りの内容（課税標準の5分の4）で2年間延長が認められるなど当協会の要望がほぼ実現した内容となった。さらに、整理案として廃止が提示されていた合理化船の特別償却も、現行通り存続となった。税収の大幅な減少が予測されているなかで、大蔵省等、関係

当局の対応が厳しいものであったにもかかわらず、海運業界にとっては現行制度の存続が認められたほか、条件付きながら、一部制度の拡充が図られるなど満足できる成果を得ることができた。（資料参照）

【資料】平成6年度海運関係税制改正事項

[1] 要望事項

要 望 項 目	最 終 結 果
1. 特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善 ・現行税率 1000分の3 適用の延長 ・LNG船および二重構造化タンカーについては1000分の2に軽減	現行通りの内容で2年間延長 条件付きながら二重構造化タンカーについて軽減が図られた
2. 外航用コンテナに係る固定資産税の課税特例の延長 ・現行5分の4の課税標準特例措置の延長	現行通りの内容で2年間延長
3. 外貿埠頭公社が承継した業務用資産に係る固定資産税および都市計画税の特例措置の延長 ・現行2分の1の課税標準特例措置の延長	現行通りの内容で2年間延長
4. エネルギー需給構造改革投資促進税制の延長 ・対象設備 船舶推進軸動力利用発電装置、排ガスエコマイザー	2年間の延長
5. 中小企業新技術体化投資促進税制（電子機器利用設備を取得した場合等の特別償却制度または税額控除制度）の延長・拡充 ・電子機器利用設備の取得の際の特別償却制度（100分の30）および税額控除制度（100分の7）の延長 ・対象設備にタンカー荷役自動化システム、ケミカルタンカー・タンククリーニングシステムを追加 ・船舶貸渡業を指定業種として追加	2年間の延長 認められず 認められず
6. モーダルシフト推進のための税制措置の創設 ・内航海運事業者、国内長中距離フェリー事業者等が取得する海上運送用トレーラーに対する自動車取得税の税率の特例（100分の3を100分の1） ・内航輸送用の冷凍・冷蔵用等の特殊コンテナ（20フィート以上）を取得した場合の特別償却制度（100分の30）または税額控除（100分の7）ならびに固定資産税の課税標準の特例措置（課税標準1/3）	認められず 認められず
7. とん税・特別とん税の税率引き上げ反対	現行通り

[2] 整理案関係

整理案項目	最終結果
1. 船舶の特別償却 ・合理化船 償却率12% → 廃止	現行通り存続

[3] その他（通産省経由運輸省要望項目）

整理案項目	最終結果
1. 脱特定物質(脱フロン)対応型設備の固定資産税の課税標準の特例措置 (取得後3年間3/5)の創設 ・対象設備 冷凍冷蔵コンテナ	取得価額200万円以上のコンテナ用冷凍装置について取得後3年間課税標準を2/3に軽減

2. 平成6年度海運関係予算

運輸省は、1993年8月に大蔵省に対して海運関係事項を含む概算要求を行い、折衝を開始していた。(本誌1993年9月号P.15参照)

その後、一時政局が混迷する等の影響により予算編成の日程が遅れ、本年2月10日、大蔵省原案が内示され、2月15日の臨時閣議で政府案が決定された。

政府案のうち、海運関係予算の概要は以下の通りである。

1. 外航海運関係（表1参照）

(1) 歳出予算

すでに締結した利子補給契約について、日本開発銀行の猶予対象利子に対する特別交付金として36億6,900万円(うち、猶予対象利子本体分：32億9,500万円、猶予対象利子運用金利分：3億7,400万円)を要求し、政府予算案で満額回答を得た。

【表1】 平成6年度外航海運関係予算案

(単位：億円)

区分	平成5年度予算額	平成6年度要求額	平成6年度予算案
歳出予算			
利子猶予特別交付金	37.85	36.69	36.69
(1) 猶予対象利子本体分	32.13	32.95	32.95
(2) 猶予対象利子運用金利分	5.72	3.74	3.74
財政投融資			
外航船舶の整備	480	531	405
(1) 金利	特利5	特利5	特利5
(2) 融資比率			
・超省力化船、LNG船	60%	70%	60%
		(二重構造化タンカーを含む)	(二重構造化タンカーを含む)
・その他船舶	50%	50%	50%
・改造	30%	30%	30%

(2) 財政投融資（日本開発銀行融資）

超省力化船、LNG 船および二重構造化タンカーをはじめとする外航船舶の整備を促進することとし、これらに必要な財政投融資資金531億円（うち、平成5年度建造継続分：78億円、平成6年度新規建造分：453億円）を要求していた。

これら要求に対して政府予算案では、融資規模405億円が財政投融資として決定された。

なお、来年度より、二重構造化タンカーの融資比率が超省力化船、LNG 船と同様に60%（ただし、平成10年度限り）とされた。

2. 船舶整備公団関係（表2参照）

船舶整備公団は、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造を促進すること等を目的に代替建造11万3,000総トンに要する資金として624億円（うち、前年度継続分233億円）、改造等融資として15億円を要求した。

さらに、余剰船舶等の係留船への改造を促進するために10億円、国内旅客船の整備として384億円の総額1,033億円を要求した。

これに対して、政府予算案では代替建造11万3,000総トンに対し、所要資金380億円、前年度継続分233億円の計613億円が決定した。

また、改造等融資については12億円、特定係留船活用事業の推進として5億円が決定した。

3. 船員対策関係（表3参照）

(1) 一般会計

船員雇用関係としては、日本船員福利雇用促進センター（SECOJ：Seamen's Employment Center of Japan）の行う船員雇用対策事業に1億5,400万円、国際的な漁業規制に伴う船員離職者職業転換等給付金として6億4,900万円等8億700万円が決定した（前年度比9億円減）。

このほか ODA（政府開発援助）の一環として実施している「開発途上国船員研修受け入れ事業費補助」は、研修生85名分とし、7,800万円（平成5年度：75名分 6,800万円）が決定した。

(2) 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち、船員雇用対策関係は、外国船派遣訓練助成金等 SECOJ への補助金

【表2】 平成6年度船舶整備公団関係予算案（支出ベース）

区 分	平成5年度予算額		平成6年度要求額		平成6年度予算案	
	建造量	金額	建造量	金額	建造量	金額
	(総トン)	(億円)	(総トン)	(億円)	(総トン)	(億円)
1. 国内旅客船の整備	63,400	470	73,800	384	73,800	376
2. 内航海運の体質改善 (代替建造)	114,000	514	113,000	624	113,000	613
・内航貨物船の建造	114,000	(358)	113,000	(391)	113,000	(380)
・前年度継続分		(156)		(233)		(233)
3. 改造等融資		12		15		12
4. 特定係留船活用事業の推進		5		10		5
合 計		1,001		1,033		1,006

【表3】 平成6年度船員対策関係予算（運輸省船員部・社会保険庁）

	区 分	平成5年度	平成6年度予算		
		予 算 額	概算要求	政府原案	
一 般 会 計 （ 運 輸 省 ）	I 船 員 雇 用 関 係	1. 働日本船員福利雇用促進センター補助金	267百万円	198百万円	154百万円
		(1) 船員雇用対策			
		(イ) 外国船配乗促進事業助成	(197)	(59)	(54)
		(ロ) 外国船への就職奨励金	(18)	(18)	(18)
		(ハ) 内航転換奨励金	(21)	(67)	(29)
		(ニ) 技能訓練、職域拡大訓練	(31)	(33)	(33)
		(ホ) 内航転換訓練助成	(0)	(21)	(21)
		2. 船員離職者職業転換等給付金(海→海)	1,440	818	652
		(1) 外航船員離職者	(2)	(3)	(3)
		(2) 漁業等船員離職者等	(1,438)	(815)	(649)
	小 計	1,707	1,016	807	
	II 開発途上国船員養成への協力	68	81	78	
船 員 保 険 特 別 会 計 （ 厚 生 省 ）		1. 働日本船員福利雇用促進センターへの助成金	812	844	783
		(イ) 外国船派遣助成金	(292)	(377)	(327)
		(ロ) 技能訓練事業費	(115)	(112)	(109)
		(ハ) 技能訓練派遣助成金	(321)	(259)	(251)
		(ニ) 管理費等	(84)	(86)	(86)
		(ホ) 時短促進講習会等助成金(新規)	(0)	(10)	(10)
		2. 漁船船員雇用確保助成事業	21	3	3
		3. 未払賃金の立替払経費	50	46	46
4. 船員等の就職促進経費	26	20	20		
	小 計	909	913	852	

として7億8,300万円（平成5年度：8億1,200万円）が決定し、さらに、漁業船員雇用確保助成事業、未払賃金の立替払に要する経費等が前

年度並みに決定し、合計8億5,200万円となっている。

3. 平成6年度労働協約改定交渉

全日本海員組合は、2月28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）に対し、平成6年度労働協約改定要求を行った。同日、外労協および内航二船主団体も船主側申し入れを行い、労働協約改定交渉が開始された。

組合側要求の主要項目の概要は次の通りであるが、景気の低迷が長期化しており、外航部門

・内航部門とも船主側にとって厳しい要求となっている。

〔組合側の主要要求項目〕

1. 外航部門

(1) 最低基本給

① 近代化実用船最低基本給（船舶技士）

における標齡35歳の6%アップ額16,310

円をもって標準船員（標齡35歳の部員）の基本給を引き上げる。

このアップ率は7.26%であり、これによる標準船員（34歳から35歳になる部員）の定昇込みのアップ率は9.52%となる。

- ② 部員18歳の初任額は、船舶技士標齡18歳のアップ額11,920円で引き上げる。アップ率は8.18%となる。
- ③ 経歴加給額を職員・部員それぞれ130円、100円アップする。但し、50歳以降は現行通りとする。
- ④ 標齡28歳に標齡加算（職員：3,720円、部員：2,690円）を新設し、給与体系の整備を行う。
- ⑤ 職務加算額は、標準船員のアップ率7.26%でそれぞれ改定する。

(2) 近代化実用船乗船最低基本給

- ① 船舶技士初任額（標齡18歳）は社会的水準を考慮し、7.0%アップとする。標齡35歳は6.0%アップとなる。
- ② 経歴加給額は、50歳未満では150円、50歳以上では100円アップとする。

(3) マルシップ混乗慰労金

- ① 標準船員のアップ率7.26%でそれぞれを改定する。

(4) 新陸上休暇制度

- ① 年間勤務期間に対する陸上休暇90日を120日とする。
- ② 乗船中の国民の祝日・特定休日・土曜日は労働するものとし、これに代えて下船後陸上休暇を付与すること。日曜日は休日を付与し、就労・不就労に係わらず

1日につき1/3労働日相当の陸上休暇を付与すること。

- ③ 連続乗船の制限は、8カ月を6カ月とする。また、配乗の都合上やむを得ない場合には、本人同意を得て12カ月まで延長できたものを、本人同意を得て8カ月とする。さらに、この場合の特別陸上休暇については、乗船期間1カ月につき2日とする。

(5) 割増手当率

時間外手当算定基準額1時間当たり

- ① 通常時間外 1.5/164
- ② 休日就労の対価 2.0/164
- ③ 停泊中の夜間労働の対価 1.0/164

(6) 休日手当

乗船期間中の者に、月間、時間外手当算定基準額の1.0/164×45相当額を支給する。

2. 内航部門

(1) 職別基本給を次の通りとする

職名	区分	職別初任額	経歴加給額	最高額
船・機長		317,590円 (298,210)	5,860円 (5,580)	396,700円 (373,540)
航・機・通士		221,880 (208,340)	5,560 (5,260)	369,220 (347,730)
部員		161,180 (154,960)	5,150 (4,900)	337,735 (318,250)
部員(未経験)		158,180 (151,960)	1,000 (1,000)	

(注) ()内は現行数値。

(2) 船長・機関長基本手当額を次の通りとする

職名	区分	3,000総トン以上	3,000総トン未満
船長		40,280円 (30,770)	26,020円 (16,510)
機関長		36,280 (26,770)	22,020 (12,510)

(注) ()内は現行数値

(3) 職務加算額を次の通りとする

職名	区分	3,000総トン以上	3,000総トン未満
通信長(経験11年以上の者)		29,720円 (21,230)	16,980円 (8,490)
一航・機士、通長		26,120 (18,660)	14,920 (7,460)
二航・機・通士		14,680 (9,550)	9,010 (3,820)
三航・機・通士		8,860 (4,140)	6,690 (1,660)
職 長		23,060 (16,470)	13,180 (6,590)
役 付	A	11,770 (6,850)	7,850 (2,740)
役 付	B	10,040 (5,330)	7,080 (2,130)
役 付	C	8,300 (3,800)	6,300 (1,520)
員 級	A	5,520 —	5,520 —

(注) 1. 役付の適用は、部員経歴8年に達した者を役付Cとし、それ以後、経歴12年で役付B、経歴22年で役付Aを適用する。
2. ()内は現行数値。

(4) 休日・休暇

「休日・休暇協議会」を設置し、平成7年2月末日までに、有給休暇日数、乗船期間と陸上休暇の付与、陸上休暇の買い上げ制度等陸上休暇制度について協議決定する。

(5) タンカー手当

月額乗船本給の5.5%を10%とすること。

(6) 割増手当等の割増率

乗船本給1時間当たり

① 時間外手当 1.5/164

② 休日割増時間外手当 2.0/164

③ 休日就労手当

2.0/164とし、月間20時間相当額とする

④ 代休手当

1.0/164とし、月間35時間相当額とする

⑤ 夜間割増手当

1.0/164

(7) 在船当番手当

1,000円/回・船を6,000円/回・船とする。

(8) 航海日当

トン数・職名建てから職名建てとする。

(9) 船内文化費

6,000円/月・船から15,000円/月・船とする。

[船主側申し入れ事項]

1. 外航部門

実質的な申し入れはなく、協約の有効期間の改訂についてのみ申し入れた。

2. 内航部門

基本給に関連し、職員初任標齢の見直し事項についての改訂の他、Mゼロ船の手当およびタンカー手当のあり方について協議することを申し入れた。

わが国鉄鋼輸出の現状と見通し

日本鉄鋼輸出組合
調査部海外調査課課長代理

佐藤和雄

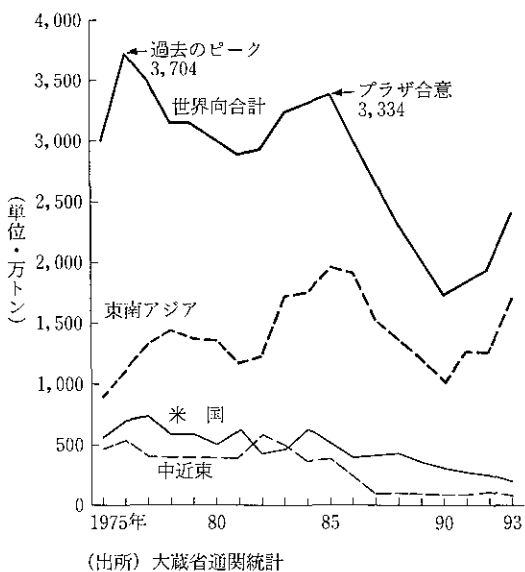
1 はじめに

わが国の鉄鋼輸出は、全鉄鋼ベースで1976年の3,704万トンピークに、85年の3,334万トンから減少基調を辿り、90年には1,702万トンと、2,000万トンを大きく割り込んだ。この間、85年には対米向け鉄鋼輸出自主規制（VRA）が開始されたのに加え、同年9月のG5（プラザ合意）以降円高が急速に進行し、日本経済の内需中心型への転換もあって、わが国鉄鋼業は徐々に輸

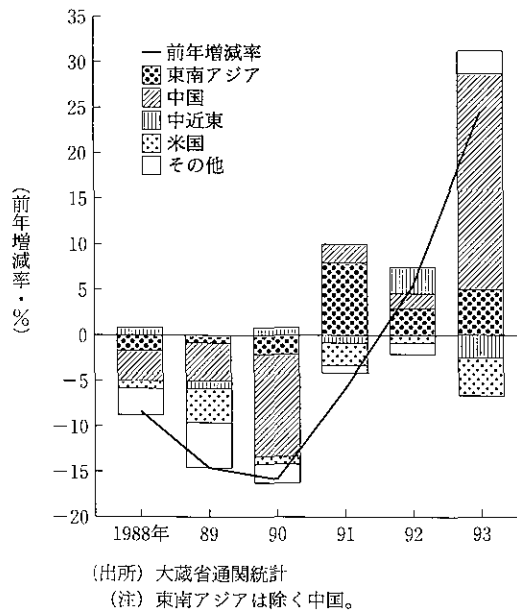
出余力を失ってきた。他方、米国における輸入制限運動の激化や韓国、台湾などの中進製鉄国が輸出競争力を高め、わが国の競争相手に変貌を遂げるなど、輸出環境も更に厳しさを増している。（第1図、第2図参照）

このような経緯の下で、日本鉄鋼輸出組合「輸出市場調査委員会」では、世界の鉄鋼需給と日本の鉄鋼輸出を展望し、例年年初に「世界鉄鋼

【第1図】全鉄鋼船積実績推移



【第2図】鉄鋼輸向け先別寄与度の推移



需給と日本の鉄鋼輸出見通し」と題する調査レポートをとりまとめているが、以下にその概要

を中心に、わが国の鉄鋼輸出の現状と見通しについて紹介する。



2 1993年の鉄鋼輸出

1993年のわが国の全鉄鋼輸出数量（大蔵省通関統計確報）は、90年の1,702万トンを底に4年ぶりに2,000万トン台に戻し、前年比23.8%、453万トン増の2,351万トンとなった。

主要向先別では、中国向けが同国の建設投資の加熱を背景に鉄鋼需要が大きく伸び、鋼材輸入も急増したため、年間を通してみると前年比454万トンの大幅増となり、わが国の最大輸出先に再浮上した。台湾向けも公共投資を中心に建設活動が引き続き活況を呈したほか、家電生産なども順調に伸びたことにより前年比46万トン増、その他に CIS 向け（43万トン増）、香港向け（35万トン増）等でも増加した。他方、米国向けでは主力の薄板3品種の輸出がダンピング提訴の影響から激減を余儀なくされ、前年比80万トンの大幅減となったほか、サウジアラビア向け（20万トン減）、ナイジェリア向け（10万トン減）等でも減少した。（第1表参照）

品種別では、熱延コイル（192万トン増）の増加が大きく、次いで線材（66万トン増）、形鋼（50万トン増）、厚中板（50万トン増）、冷延薄板類（47万トン増）、その他特殊鋼（46万トン増）、鋼管類（15万トン増）、棒鋼（12万トン増）等で増加した一方、亜鉛めっき鋼板（30万トン減）、ブリキ（17万トン減）等は減少となった。（第2表参照）

93年の大幅な輸出回復の要因については、

- ① 中国向けの著増が、全体の輸出増に大きく寄与したこと
- ② 東南アジア向けが、韓国など一部を除いて引き続き順調に伸び、特に台湾向けが好調を持続し、香港も中国の活況を受けて更に高水準になったこと
- ③ CIS 向けも鋼管類を中心に若干、回復したこと
- ④ 日本の内需低迷が続き、一段と輸出意欲が高まったこと
等が考えられよう。

【第1表】日本の向先別鉄鋼輸出推移

（単位：1,000トン）

	1992年 実績	1993年 実績	93/92対比	
			数量	伸び率(%)
世界合計	18,980	23,506	4,526	23.8
中国	2,368	6,911	4,543	2.9倍
東南アジア	10,340	11,261	921	8.9
韓国	1,652	1,687	35	2.1
台湾	2,447	2,911	464	19.0
香港	890	1,235	345	38.8
（東アジア3カ国計）	(4,989)	(5,833)	(844)	(16.9)
ASEAN5	4,780	4,901	121	2.5
中近東	1,552	1,071	△ 481	△ 31.0
西欧	562	530	△ 32	△ 5.7
CIS・東欧	137	569	432	4.2倍
CIS	131			
北米	2,800	1,992	△ 808	△ 28.9
米国	2,629	1,825	△ 804	△ 28.9
中南米	388	427	39	10.1
アフリカ	524	410	△ 114	△ 21.8
オセアニア	308	334	26	8.4

（出所）大蔵省通関統計

（注）東南アジアは中国を含まず

【第2表】日本の品種別鉄鋼輸出

(単位：1,000トン)

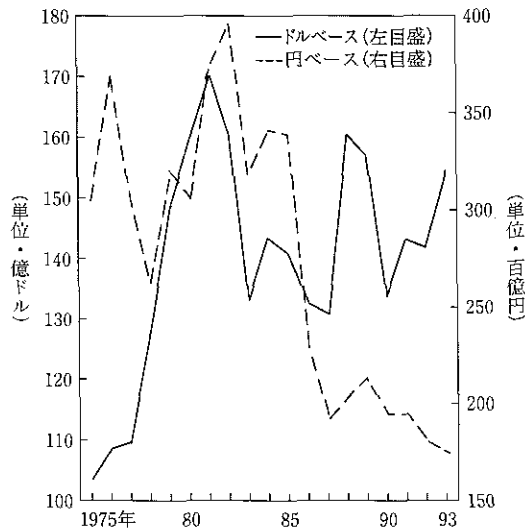
品種	年	1992年	1993年	数量の増減 増減率(%)	
				93-92	93/92
全鉄鋼合計		18,980	23,506	4,526	23.8
鉄		284	303	19	6.5
普通鋼塊・半製品		259	293	34	12.9
形鋼		763	842	79	10.3
その他		336	758	423	2.3倍
棒鋼		134	257	122	91.0
線材		400	1,063	663	2.7倍
その他条鋼類		241	337	96	40.0
厚中板		705	1,206	502	71.2
熱延薄板		53	52	△1	△1.9
熱延コイル		1,543	3,465	1,922	2.2倍
冷延薄板類		3,303	3,776	473	14.3
電気鋼板		418	497	79	18.9
ブリキ		893	719	△174	△19.5
亜鉛めっき鋼板		2,866	2,567	△299	△10.4
ティンフリー		330	314	△15	△4.7
その他の表面処理鋼板		222	147	△76	△34.0
継目無鋼管		1,281	1,363	83	6.4
溶接鋼管		1,183	1,252	69	5.8
特殊鋼		369	931	61	7.0
その他		2,357	2,818	461	19.6
二次製品		395	391	△4	△1.0
その他		145	156	11	7.9

(出所) 大蔵省通関統計

(注) 1. 品種分類については

- ・その他の条鋼類…軌条、鋼矢板の合計
 - ・熱延コイル…広幅および狭幅帯鋼の合計
 - ・冷延薄板類…冷延薄板、冷延広幅帯鋼、みがき帯鋼の合計
 - ・継目無鋼管、溶接鋼管…普通鋼および高張力鋼管の合計 (合金鋼の鋼管は特殊鋼)
 - ・その他…フェアラロイ、合せ鋼材、鋳鉄管の合計
2. 四捨五入の関係でタテヨコ計は一致しない。

【第3図】日本の鉄鋼輸出金額推移



(出所) 大蔵省通関統計

しかし一方では、急激な円高の進行などにより、採算性は悪化した。日本の93年の全鉄鋼輸出平均単価は、ドルベースで661ドルと前年比87ドルも下がり、円ベースでは年後半以降、対ドルレートが100円近くまで円高に加速したため、下げ幅は更に大きく、7万3,400円まで低落した。このため93年の総輸出金額は、大幅数量増にもかかわらず、ドルベースで前年比9.3%増に止まり、円ベースでは4.1%減と2年連続して円手取りで前年を下回った。(第3図参照)

3 1994年の鉄鋼輸出見通し

(1) 概況

1994年の鉄鋼輸出に関しては、2,070万トンと93年比280万トン、11.9%程度減少の見通しである。

マイナス要因としては、

- ① 中国経済は10%前後の高成長が予想され、鉄鋼需要も年後半に再び上向く可能性が高いとみられるものの、前年に積み上がった過剰在庫の調整や自給化の進展などから、中国の鋼材輸入は相当量の減

少が予想され、日本からの輸出も大幅な減少が見込まれること

- ② 台湾向けが、同国形鋼の自給率向上、前年の一部薄板類の過剰輸入などから減少に転じるとみられること
- ③ 中近東向けが、原油価格の低迷による外貨収入不足でイラン、アラブ首長国連邦を中心に減少が見込まれること

等が挙げられる。

一方、プラスの要因としては、

- ① 米国向けで、反ダンピング問題に係わらない製品や米ミルの上工程能力の不足に伴う半製品等の増加が見込まれること
- ② ASEAN 向けで、現地需要の高まり、円高を背景とする日系トランスプラントの生産拡大などから引き続き堅調が見込まれること
- ③ 韓国では、内需の回復基調が続くと見込まれる中、浦項総合製鉄の高炉定期修理に伴う供給不足から、増加が期待できること

等が指摘できよう。

総じていえば、プラス要因もあるものの中国向け大幅減の影響が大きく、全体として前述規模の大幅減少を余儀なくされるものと予想される。

(2) 向先別輸出

94年の鉄鋼輸出を向先別にやや詳しく見ると、

- ① 中国向けは、熱延コイルを筆頭に厚中板、冷延薄板類の大幅減少の他、建設関連の線材、形鋼、棒鋼なども落ち込み、

トータルとして大幅な減少が見込まれる。

- ② 東南アジア向けでは、台湾向けは薄板類、形鋼などの減少品種が多く、4年ぶりに減少に転じるとみられる。一方、韓国向けは韓国ミルの供給余力減に伴い、鋼板類を中心に増加が見込まれ、香港、ASEAN 向けも順調に伸びるとみられる。
- ③ 中近東向けは、イラン・サウジアラビア向け鋼管類、薄板類を中心に一段の減少が見込まれる。
- ④ 西欧向けは、ノルウェー向けの鋼管輸出がピークを越え、減少するとみられる。
- ⑤ CIS 向けは、ガスプロム向け鋼管の商談成約が一部見込まれるものの、船積み量は前年水準を下回るとみられる。
- ⑥ 米国向けは、反ダンピング問題に係わらない冷延薄板類の回復や半製品の大量輸出が見込まれ、大幅に回復すると予想される。
- ⑦ 中南米、アフリカ、オセアニア向けは、前年から大きな変化はないとみられる。

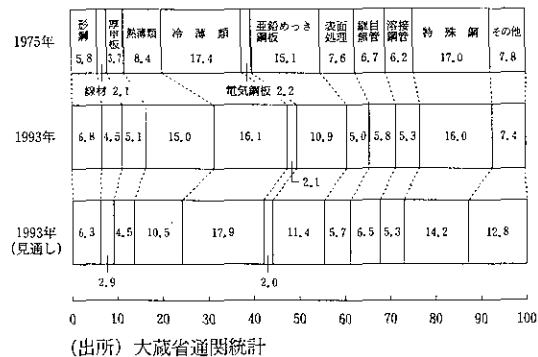
(3) 品種別輸出

94年の鉄鋼輸出を品種別にみると、最終鋼材製品は軒並み減少すると見込まれる。そのうち、最も減少するとみられるのは熱延コイル、次いでその他特殊鋼、線材、厚中板の順に減少量が大きく、これらは主に中国向けの減少によっている。H形鋼、その他形鋼、亜鉛めっき鋼板も減少が見込まれるが、これは中国・台湾向けが落ちるためである。最大輸出品の冷延薄板類は、中

国向けの減少が見込まれるものの、米国向けの回復増などにより微減にとどまると予想される。

一方、増加品種は鋼塊・半製品と銑鉄で、その大幅増が目立つ。鋼塊・半製品は米国向けで、また銑鉄は東南アジア向けでそれぞれ大幅に増加するとみられる。その他、ブリキでも若干増の見込みである。(第4図参照)

【第4図】日本の品種別鉄鋼輸出構成比推移



4 おわりに

これまでみてきたように、1994年のわが国の鉄鋼輸出は数量が減少するなかであって、付加価値の低い品種が増加するなど、質的にも極めて厳しいものと言わざるを得ない。円高圧力によって採算面でも厳しさが懸念される。一方、自動車、家電など主要鉄鋼需要産業は国内、輸出ともに不振が続けているため、間接輸出の面からも苦戦が予想される。

なお、当鉄鋼輸出組合「輸出市場調査委員会」が調査した中期的世界鉄鋼需要見通し(第3表参照)によれば、調査対象国33カ国の1996年の鉄鋼需要は、合計で93年比3%程度の伸びになるものと予想される。中国のみが、異常に増大した93年比大幅減との予測となっているが、わが国の主力市場である東南アジアは10%近い伸びになるものと予測されている。

こうした中、わが国はもとより各国経済の見通しや円高の展開度合など中期的には不透明な要因も多いが、輸出圧力を高めている CIS・東欧諸国を始め、韓国、台湾など中進製鉄国、伝統

的輸出勢力である EC が東南アジア地域、あるいは安定的な景気回復軌道にいち早く乗った米国等への輸出攻勢に出てくる可能性は極めて高く、今後中期的にもわが国の鉄鋼輸出をめぐる環境は、厳しい状況が続くものと予想される。

【第3表】33カ国の中期(1996年)鉄鋼内需見通し

(単位: 100万トン)

国	見掛消費量(粗鋼ベース)		96/93年 伸び率(%)
	1993年見込み	1996年予想	
中 国	129.9	113.9	△12.3
韓 国	25.6	26.6	3.9
台 湾	22.2	24.0	8.1
香 港	2.9	3.1	6.9
ASEAN 5 カ国	26.9	29.8	10.8
(タイ)	9.4	11.0	17.0
(シンガポール)	3.6	3.8	5.6
(マレーシア)	6.3	6.9	9.5
(フィリピン)	3.0	3.3	10.0
(インドネシア)	4.6	4.8	4.3
東南アジア計(11)	98.0	107.7	9.9
イ ラ ン	4.3	5.2	20.9
サウジアラビア	3.6	3.7	2.8
中 近 東 計(4)	9.1	10.2	12.1
ド イ ツ	34.5	37.3	8.1
英 国	13.5	13.6	0.7
西 欧 計(5)	68.5	73.2	6.9
C I S	88.2	94.0	6.6
米 国	101.4	109.2	7.7
北 米 計(2)	112.6	120.7	7.2
ブ ラ ジ ル	11.4	11.5	0.9
メ キ シ コ	9.1	10.7	17.6
中 南 米 計(5)	27.3	29.5	8.1
ア フ リ カ 計(3)	9.6	10.5	9.4
大 洋 州 計(1)	0.6	0.6	0.0
33 カ 国 合 計	543.8	560.3	3.0

(出所) 日本鉄鋼輸出組合「輸出市場調査委員会」資料

随想



先生

日本海運貨物取扱業会会長 ◆ 高瀬秀太郎

最近はやたらと先生が多くなってきたので、念のため広辞苑を引いてみた。

いわく、先生とは(1)先に生まれた人。(2)学徳のすぐれた人。自分が師事する人。またその人に対する敬称。(3)学校の教師。(4)医師、弁護士など、指導的立場にある人に対する敬称。(5)他人を、親しみまたはからかって呼ぶ称。である。

もっとも現在はこの範疇に納まらぬくらい多くの種類の先生がいるのであるが、それらは別としても、指導的立場にある先生と呼ばれる人々、あるいは学校の教師の中に地位を利用して私腹を肥やしたり、破廉恥な行為によって数々マスコミを賑わしているのを見ると、誠に腹立たしく、かつ嘆かわしく思うのは私だけではあるまい。そのような時にふと私の少年時代に薫陶賜った先生方の在りし日の姿を懐かしく思い出すのである。

私は大正12年10月18日東京市芝区（現港区）の古川病院で生まれた。もっとも9月1日まで

は両親は横浜に住んでいたのであるが、あの関東震災で一瞬にして家を失い着のみ着のまま、当時既に横浜から東京に移り住んでいた母の実家である松下家にたどり着いたのである。

その時私はまだ母の胎内にいたのであるが、出産まであと1カ月という身重な体を抱えて大混乱のさなかを徒歩やリヤカーに乗せられて、横浜から東京までの長い道のりをたどってきた母の苦勞を思うと、ただただ頭が下がるばかりである。

その後、5歳の時に新橋の本社の裏にあった仮住まいから芝愛宕町の新居に移ったので、適齢になると近くの愛宕尋常小学校に入学した。

ところが、入ったばかりの1年生の1学期の身体検査の時に胸に異状があるとのことで、早速、母に連れられて医者に行ったところ肺浸潤とのこと、すぐ学校を休ませ空気の良い処に転地療養せよとのことであった。

私ども一家は父を東京に残し、沼津の千本浜

に移転し療養することになった。こうなると1年の大部分を休学するのであるから当然留年となるわけであるが、母は近所の遊び友達が2年生になるときに、また1年生として入学する私の気持ちを考え、留年しなければならないならば退学させて、別の学校に入学させようと思い学校に相談に行ったのである。

母の話を黙って聞いていた担任の山田広秀先生はしばし瞑目の後、「わかりました、私も及ばずながら協力しましょう、お母さんはこれから私が指示するようにお子さんに教えてください。わからない事があれば連絡して下さい、3学期になったら結果をみて大丈夫と思ったら進級できるよう努力しましょう。頑張ってください。」とのことであった。

その後、何くれとなく細かくご指導いただいたお陰で留年することなく、病気の方も回復するとともに2年に進級することができた。

先生は全く自分を飾らない人で少々お国訛りの言葉が厳しいなかにも、なにか温かい親しみを感じさせるお人柄であった。

私どもは卒業後も先生のご自宅に伺い、奥様の手料理のとろろ汁を腹いっぱい戴きながら先生の心からしみでてくるような話に時間の経つのを忘れたものである。

母も先生のご恩は絶対に忘れてはいけないと、当時のことを私はなにかにつけて聞かされた。

さて、なんとか2年に進級することが出来たものの、しばらくして先生が別の学年を担当することになり、後任として佐川彦兵衛先生が赴任された。

佐川先生は海軍を除隊されて、初めて教師として私どもを担当されたのであるが、今振り返ってみるとあの若さで、ご自分の生活の大部分を私どもの教育に注ぎ込まれた燃えるような情熱には、どのような言葉で感謝の意を表わしてよいか浅学の私にはわからない。

惜しむらくは、先生には私どもを卒業させてから2年後ぐらいに病を得て療養の為に郷里に帰られたが、遂に帰らぬ人となられた。

まさに私どもの為に生まれてこられたのではないかとすら思われる。

ここに改めてご冥福をお祈りする次第である。

中学校においても、5年間担任していただいたすばらしい先生、池谷敏雄先生にめぐりあうことができた。

少年期を今振りかえてみて、心から尊敬できる先生方に恵まれたことは本当に幸せだったなとつくづく思うのである。

少年期の教育は大切であるだけに、ほんの一握りなのであろうが不埒な教師の記事に接し思わず思い出を書いた次第である。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 財団法人 日本船員厚生協会

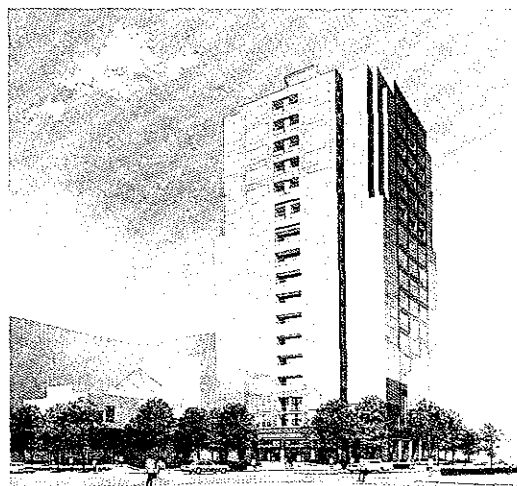
設立 昭和18年2月20日
沿革 わが国の公共的船員宿泊施設は、日本海員救済会が明治14年6月東京に開設した品川海員寄宿所が始まりで、その後、全国の主要港に相次いで建設されるなど幾多の変遷を経てきたが、昭和18年2月、当協会の前身ともいえる勸日本海運報国財団が設立され、わが国の船員宿泊休憩施設の管理運営を一元的に行うこととなった。戦後は、勸日本海員財団、勸日本海員会館と名称を変更し、昭和39年11月、財団法人日本船員厚生協会と改め現在に至っており、平成5年2月20日、創立50周年を迎えている。この間、昭和27年の講和条約発効を機に、国に接收されていた旧勸日本海運報国財団の財産が無償譲与され、昭和35年度には日本船主協会の外郭団体である船員福利協会からの補助金交付、さらに国庫補助金の交付などにより、各地で海員会館

の建設や増改築が進んだ。また、昭和39年の海運集約を機に、勸日本海事財団から運営基金、勸日本海運振興会から補助助成金が交付されることとなり協会の財政基盤もようやく確立されることとなった。

なお、勸日本海員会館および勸日本船員厚生協会は、優良社会事業団体として7回にわたり金一封が下賜されている。

会長 宮岡 公夫

本部事務所 東京都港区海岸3-18-1



▲ピアシティ芝浦ビル（平成6年9月入居予定）

事業の概要

当協会は、「日本船員とその家族に対する福利厚生事業を行って、日本海運ならびに水産の発展に寄与することを目的」として設立された公益法人であり、運輸省の指導と関係方面の支援協力の下、船員とその家族および海事関係者を対象とする宿泊休憩施設である海員会館を全国主要港湾に12施設運営している。

現在、これらの海員会館は年間延べ15万人前後の方々に利用されているが、今後は日本人乗組員の減少傾向と相まって外国人船員の増加傾向が継続するものと予想されるなど、船員事情の変化に注目し、外国人船員のための福利厚生施設の整備を計画的に推進するほか、会館利用状況の変化ならびに利用者のニーズの変化に対応した事業を推進していくこ

組織の概要

とにしている。

協会本部に関係団体より推薦された役員で構成する理事会と、会長の諮問機関として各団体から推薦された実務担当者で構成する幹事会、また理事長の諮問機関である特別検討委員会が置かれ、事業方針など協会の重要事項の審議に当たるほか、3部（総務、業務、管理運営）2課（総務、経理）よりなる事務局を置いて、日常業務全般の企画、指導に当たっている。また、各海員会館所在地には協会支部を置いているほか、関係地方自治体、運輸局、船主団体および全日本海員組合から推薦された委員により構成される地区海員会館運営委員会を置き、それぞれの海員会館の運営および日常業務の監督、指導に当たっている。

海員会館一覧表

(平成5年6月1日現在)

会館名	建設年月 (昭和)	所在地	電 話	宿泊室数	宿泊定員 (名)
(エスカル釧路) 釧路海員会館	(平成) 3年3月	〒085 釧路市幸町13-2-5	(0154) 22-3998	22	41
(エスカル室蘭) 室蘭海員会館	58年7月	〒051 室蘭市海岸町1-20-18	(0143) 22-7009(代)	31	62
(エスカル函館) 函館市海員水産会館	51年7月	〒040 函館市豊川町1-5	(0138) 23-2069	13	26
川崎海員会館	39年5月	〒210 川崎市川崎区大島2-11-5	(044) 233-5896	35	70
(エスカル横浜) 横浜海員会館	56年3月	〒231 横浜市中区山下町84	(045) 681-2141(代) 681-2358(予約)	66	126
横浜富士見海員会館	50年2月	〒220 横浜市西区霞ヶ丘56	(045) 231-2745	12	24
横浜船員センター	45年10月	〒231 横浜市中区本牧埠頭1	(045) 623-7281	36	72
清水海員会館	38年2月	〒424 清水市築地町10-22	(0543) 52-0795	35	70
(エスカル神戸) 神戸大倉山海員会館	37年10月	〒650 神戸市中央区楠町8-10-1	(078) 341-0112 341-0222	56	110
(エスカル水島) 水島海員会館	(平成) 2年4月	〒712 倉敷市水島東千鳥町3-27	(0864) 44-1100	38	56
徳山海員会館	48年7月	〒745 徳山市築港町7-14	(0834) 21-3994	13	26
(エスカル戸畑) 戸畑海員会館	49年9月	〒804 北九州市戸畑区銀座2-6-40	(093) 881-0979	17	34

「海洋の時代」——海、その未来と可能性

(抄録)



▲開会あいさつを行う轉法輪会長

海についての関心が、今、世界的に高まっている。生命を育み、豊かな地球環境を生み出し、私たちの生活や経済活動を支えてくれている海。しかし、海について私たちが知っていることはあまりに少ない。平成6年1月20日に開催された当協会主催国際フォーラム「海洋の時代——海、その未来と可能性」では、海をテーマに、海洋学、水産、海運、建築の各分野の専門家が活発な意見を交わし、21世紀に向けた人類と海との共存のあり方を探った。

【プログラム】

●開会あいさつ

日本船主協会会長 轉法輪 奏

第 1 部

●基調講演

「豊かなる海」……ルーク・カイバース

●映像上映

「海洋、その歴史と未来」

— 休 憩 —

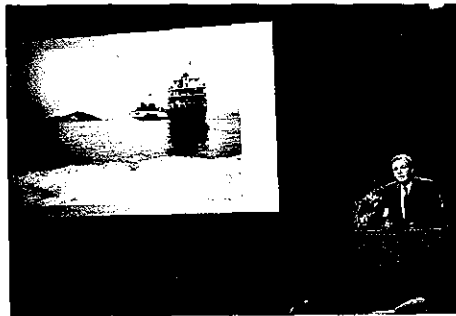
第 2 部

●個別テーマによるスピーチ

第 3 部

●共通テーマによるパネル・ディスカッション
[パネリスト]

ルーク・カイバース	米国・海洋学者、ジャーナリスト
清水 誠	東京大学農学部教授
シルビア・アール	米国・海洋学者
谷川 久	成蹊大学法学部教授
黒川紀章	建築家
(司会) 小出五郎	NHK 解説委員)



▲基調講演を行うルーク・カイバース



▲フォーラム終了後、パネリストと談笑する南雲広報委員長

各パネリストの発言

「海洋の時代」への提言

第1部では、各パネリストが「海洋の時代」の可能性とあるべき姿について、それぞれの専門的立場から、示唆に富むユニークな提言を行った。ここでは、その要旨を紹介する。

ルーク・カイバース◎「マリン・リボルーション」

海

海洋の時代を支える「海の支持者」の育成を。

●ルーク・カイバース（米国） 海洋学者、ジャーナリスト
1984年デラウェア大学で海洋学の博士号取得。海に関する論文・著書多数。国際共同制作「ブルー・リボルーション」「シー・パワー／海への挑戦」など映像分野でも活躍。



「海洋の時代」という言葉に含まれる大切な意味は、海に対する期待、すなわち、より多くの資源の獲得・空間の確保・人類の生活の質の向上への期待だが、海はいつでもそうした人類の期待に応えられるわけではない。それを可能にするには、何よりもわれわれの海に対する知識をもっと増やすことが必要だ。

海洋の時代を実現するために重要なことは、海洋資源を管理することだ。まず資源として何があるか、資源が少なくなればわれわれがどのような影響を受けるかを知る必要がある。

地球表面の約70%を覆っている広大な海を探索する手段として、以前は船舶と浚渫機しかなかった。しかし、今や最先端の人工衛星によって海洋をさまざまな角度から観測できるようになり、また深海潜水艇で深海底を探索できるようになった。それらのデータをスーパーコンピューターによって処理すれば、海の観測を地球規模で行うことが可能だ。

しかし、海あるいは地球全体に起こる全ての現象は相互関係にある。個別の評価で

は不十分で、化学者、物理学者、地質学者、生物学者などが、分野ごとの障壁を越えて協力していかなければならない。また、それを実現するためには、新たな海洋技術の開発が最優先課題だが、それには大きな投資が必要で、企業などが単独で負担することは不可能だ。産官学の創造的なパートナーシップが不可欠だろう。

「海洋の時代」とは、変化の時代でもある。これまでは海が人間に対し圧倒的な支配力を持っており、人間が海に対して及ぼす影響はごくわずかだった。しかし今は違う。すでにいくつかの資源が人類の手によって枯渇しつつあり、海洋への汚染物の無差別投棄で、海水の組成さえ変ってきている。

したがって、人類に対し、海との共存を図る上での十分な情報を発信していくことも優先課題のひとつだ。そして「海洋の時代」には、たくさんの「海への支持者」が必要だ。このような支持者を育成することが、われわれ全員の責任でもあるといえよう。

海 清水 誠◎「日本人と海」

海洋資源の有効利用と適切な資源管理が日本と世界にとって今後の重要課題となる。

●清水 誠（しみず まこと）東京大学教授
昭和10年生まれ。東京大学大学院・生物系研究科水産学専門課程博士課程終了。農学博士。研究テーマは「水産資源と環境」。日本水産学会、日本海洋学会等会員。主な著書は「海洋の汚染」「水産物と海洋」など。



日本は周囲を海に囲まれた島国で、200海里の経済水域の広さは約400万平方km、日本の国土面積の10倍以上に及び、世界でも6～7番目に当たる。また海岸線の総延長は3万3,000km。アメリカに次いで世界第2位で、国民1人当りではデンマークやスウェーデンに次いで世界第3位に位置する。

ところで、昔から、日本は「海洋国家」といわれているが、私は若干違うのではないかと思う。日本には、海の風景画とか海の文学、海の探検といった歴史がほとんどない。江戸時代以前に日本人が活躍した海の範囲はせいぜい日本海や南シナ海どまり。はるか大海原の太平洋を活躍の舞台と考えた日本人は、まずいなかったはずだ。

日本人の海に対するイメージの多くは「白砂青松」「なぎさ」「波」「魚」などで、そのイメージを総合すれば「海洋国家」というより「海岸国家」といったほうが適切だ。

幸いにして、われわれ日本人の目の前にある海は、暖流、寒流がぶつかりあう世界

でも有数の漁場で、日本人は昔から動物性たんぱくの供給をそこで獲れる水産物に頼ってきており、江戸時代には90%以上、明治・大正・昭和になってもおよそ70%、第2次大戦直後は80%近くを、そうした水産物に依存していた。

その後、畜産物の消費が伸び、水産物への依存度は減ってきたが、それでも最近の数字で40%前後。この状況はこれからも大きくは変わらないだろう。また世界的にみても、今後、水産物に対する期待は高まることが予想される。

問題は、海がその期待に十分に答えられるかどうかだ。そこでの重要課題は、資源の有効利用と適切な資源管理ということになる。適切な資源管理の前提となるのは「海洋環境の保全」であり「海を知ること」だ。海に関する調査研究体制をどのようにしていくかということが、日本にとっても世界にとっても、これから非常に大きなテーマになってくると思う。

海 シルビア・アール◎「深海の探索」

海を知ることによって、地球を守ろうとする持続的な意志が生まれてくる。

●シルビア・アール（米国）海洋学者
1955年フロリダ州立大学卒、理学博士。研究関係の潜水時間は5,000時間を超え、85年には一人乗り潜水艇で1,000mの世界記録を達成。米国海洋大気局主席研究官を経て、現在同局顧問。



海を3次元的に利用することへの期待は以前からあった。25年前には海上都市や海

中の居住空間についてのビジョンが存在し、海面だけでなく、海中、海底の開発に対す

る期待が高かった。しかし海上の長距離・高速輸送手段は発達したものの、海中や深海底での移動の手段については、まだほとんど手つかずの状態にある。

もちろん、いくつかのめざましい進歩があった。まず今世紀に入ってから、海底についてのすばらしい発見がある。例えば、太平洋・大西洋・インド洋を海底山脈が横切っていることが分かったし、最近では、プレートテクトニクスや大陸の移動、深海での熱湧水の存在などが明らかにされている。

しかし、その後、海中・海底の探査・理解・利用・保護のための技術開発は、他の分野に比べて立ち遅れてしまった。とはいえ今後3次元としての海への認識が高まり、またアクセスの優先順位が高まれば、技術は自然についてくる。実際、今ある技術の

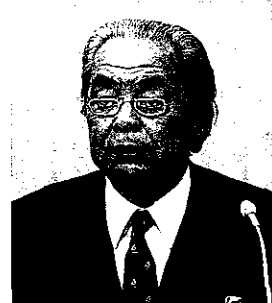
多くは深海や海底でも十分適用していけるものなのだ。

90年代も半ばにさしかかり、ようやく今、海にも関心が向いてきた。これは非常に喜ばしいことだ。海と人類の未来にとって最も恐ろしいことは、汚染でも資源の枯渇でもなく、無知であることだ。海を知ることによって初めて、私たち人類は「地球を守ろう」という持続可能な意志を持つことができる。

しかし深海へのアクセスがなければ、私たちは地球のほとんどの部分について、いつまでも無知であり続けることになる。これは避けられなければならない。海は、私たちの未来であるとともに、子供たちの未来でもあるのだから。

算 谷川 久◎「未来の海運」 算 定不能な「環境損害」をどう補償するかは、 21世紀に向けた重要課題のひとつとなるだろう。

●谷川 久（たにかわ ひさし） 成蹊大学教授
昭和4年生まれ。東大法学部卒、法学博士。海運・海事法の第一人者で、海事法に関する外交会議などに政府代表として出席するなど、多方面で活躍。「海事私法の構造と特異性」などの著書がある。



海運は、漁業とともに海の利用分野として太古から存在したものだが、現在でもその重要性は変わっていない。これから21世紀に入り、海運はより大型化し、メガキャリア化し、寡占化が進むだろう。そして船はよりスピードを増し、より大型化していくだろう。こうした大量物流システムとしての海運の重要性は将来も変わらず、その大きな流れは太平洋を中心に展開されるであろうし、その担い手は日本を含むアジアの海運業者であると思われる。

一方、こうした海運事業の遂行に当っては、なによりも海上での安全確保が重要な問題になる。それは事故によって船や積荷

が喪失するということが以上に、事故が海洋環境に重大な影響をもたらす可能性があると考えられるからだ。

そこで事故が起きた場合に大被害をもたらさないよう、国際海事機関（IMO）が中心となって、船舶の構造などハード面、あるいは船員の資格、船舶管理などのソフト面での国際的な規制基準を作っている。こうした努力は、今後も積極的に進められなければならないだろう。

しかし、船舶をはじめとする機器の性能が高度化し、安全運航についてのルールが整備されても、最終的に安全を確保するのは人間である。ルールを作っても、それを

守らせることができなければ意味を持たない。

例えば、船舶の安全性が一定の基準に達していないときは、その船舶の入港を拒否したり、出港を差し止めたりする制度（ポート・ステート・コントロール）が重要性を増してくる。この面の強化は、今後、一層進むものと考えられる。

また、船舶の事故が起こると、しばしば海洋環境に対する影響が生じてくる。とくに原油タンカーやケミカルタンカーの事故では、流失物による「環境損害」が大きな問題となる。しかしその損害がどのような性

質のもので、どのくらいの額であるかを算定する方法は確立されておらず、誰がそれについて補償を請求ができるかも、はっきりしているわけではない。

荷主の拠出金によって運営されているIOPCファンド（国際油濁補償基金）は「算定不能な損害は賠償できない」という立場をとっているが、この点をめぐって今後大きな議論が沸き起こることになるだろう（現在、すでに議論に入っている）。この問題が、将来に向けてどういうふうに対応されるかは、今後、注目を集めるテーマになるはずだ。

21 黒川紀章◎「新しい海の認識」

21世紀に向けたビッグプロジェクトは、「森と海の共生」から生まれる。

●黒川 紀章（くろかわ きしろう） 建築家
昭和9年生まれ。京大建築学科卒。高村光太郎賞、フランス建築アカデミー・ゴールドメダル、リチャード・ノイトラ賞等授賞多数。主な著書に「ホモ・モーペンス」「共生の思想」などがある。



私は、30年ぐらい前から「共生の思想」ということを提唱してきた。地球上の異なったさまざまな文化が共生する時代、人間と自然が共生する時代、そして、海と陸、あるいは海と森といったあらゆるレベルでの共生が行われる時代がやがて来るという考え方だ。こうした視点で海を考えると、陸と海の境界領域が面白いと私は思っている。つまり「森と海の共生」だ。

森と海の境界領域である水際線では、川を通じて、森から海へとさまざまな栄養分が流れ込んでいる。それをプランクトンが食べ、さらに小さな魚、大きな魚と次々に食べ、最後に人間が食べるという食物連鎖がある。

そこでエコロジカルなバランスを崩さずに沿岸部に湧昇流を作り出すという技術が考えられる。海底近くにある栄養分を海面

近くにあげてやると、植物プランクトンが急速に増えて、漁獲量が増えるからだ。

本で読んだところによると、湧昇流が発生する海域は世界中の海域のわずか0.1%だが、世界の漁獲量の半分がそこで獲れているという。湧昇流を人工的に作るプロジェクトを推進すれば、漁業の振興という面で非常に大きな成果があるだろう。

もう一つの提案は、熱帯雨林の研究などのための人工森つきの浮島をつくったらどうかということだ。私の予測では、そういう人工島の周りでは相当魚が釣れるんじゃないかという感じがする。そんな「森と海の共生」の発想から、21世紀に向けた夢のある海洋プロジェクトが、いくつも生まれるのではないかと思う。

2010年に実現するもの？

第2部のディスカッションのサブテーマは「今から15年後の西暦2010年に何が実現しているか？」。まず、パネリストがさまざまな質問に「Yes」「No」で答え、次いでそれについての意見を表明するという形式で行われた。ここでは、主要な質問項目に対するパネリストの発言のいくつかを要約して紹介する。

Q 全地球の海洋汚染を遠隔観測できるネットワークは完成しているか？

●黒川=No

秘密は、秘密のまま残しておいてもらいたい。私は人魚が存在すると信じているが、そうした観測システムができれば人魚が迷惑する。反対という意味で「No」にした。

●アール=Yes

もうすでにグローバル海洋観測システムというものが稼働中で、そこでは日本がリーダー的な役割を果たしており、各国がそれぞれプロジェクトを組んで参加している。15年先には、こうしたシステムがフル稼働しているだろう。

●清水=No

「エコシステム」といっても、今でもわからないことが多い。わからないことをモニターできるのかという点が疑問だ。深海底の生体系まで含めるとなれば、到底無理だとおもう。

Q タンカー事故で汚染された海を修復する技術は実用されているか？

●カイバース=No

油を取り除く技術はすでにある。しかしそういう方向で問題を解決する以上に、事故が起こらない安全な船を造ることや優秀な乗組員を乗船させることの方が重要ではないか。



●清水=Yes

油汚染というものが意外に短期に消えていくものであることが、最近認識されるようになった。こうした事実と、技術面でも進歩が急速であることをあわせて考えれば、十分可能だ。

●谷川=Yes

現在でも、コストの問題を考えなければ、技術としてはかなりのところまで実用化されている。15年あれば十分可能だと考える。

Q 「海洋倫理」という言葉は常識になっているか？

●カイバース=No

現実をみれば「No」。しかし、希望を持って「Yes」と答えたい。海洋の倫理とは「海の重要性を理解すること」「海を保護すること」「調和をもって海と共存すること」。これは海洋の時代の絶対的な前提条件。15年後にこれが確立していなければ深刻な問題だ。

●清水=Yes

「海洋倫理」といっても人によって捉え方が違う。本当のところはわからない。しかし海を尊重するという意識が定着すれば、それは喜ばしいこと。そういう意味で「Yes」だ。

●アール=Yes

私は、楽観的に考えたい。これからもっともっと海に関する知識が深まれば、それを守ろうという意識も当然高まる。海洋倫理という言葉は、普及して常識となっているだろう。

●谷川=No

「倫理」というものが世界的に見て普遍性のあるものなのかどうかはまず疑問。日本に限っても、そうしたことが倫理という規範の中で定着することがあるのかなあという疑問がある。

●黒川=Yes

「エコロジー」という言葉は、地球上で生きるすべてのものが共に生きる権利をもつという新しい倫理。「海洋の倫理」も、同様の価値観に基づくもので、こうした考え方は今後急速に普及していくはずだ。

海運 ニュース

1. 豪州取引慣行法(TPA)再検討パネルの答申
2. STCW 条約改正の審議模様
3. 第108回船員制度近代化委員会の審議模様

1. 豪州取引慣行法 (TPA) 再検討パネルの答申

豪州において海運同盟への独占禁止法適用除外を規定している TPA 第10部の見直しを昨年4月以来進めていた再検討パネル（パトリック・ブラジル委員長）は、去る1月31日、第10部の存続を勧告する旨の答申をブレルトン運輸大臣に行った。これは、本誌昨年10月号で既報の通り、港湾産業の効率化により船社・同盟の荷役コストは削減できているにもかかわらず、荷主に利益が還元されていないのは同盟の強力な組織力にあるとの荷主筋からの不満を受け、93年4月、豪州運輸大臣が3名のパネル・メンバーを指定し、TPA 第10部の再検討を行っていたものであり、当初予定の93年10月末より3ヵ月遅れる形での発表となった。答申の要点は以下の通りである。

- ・ TPA 第10部の下での海運同盟と荷主団体に対する独占禁止法適用除外措置の存続。
- ・ プール協定に対する適用除外の存続。
- ・ 定期船輸入トレードに対しても可能な限りの規制を行うことを強く勧告。すなわち、

- 第1段階として、輸入同盟協定が適用除外を受けるには第10部に従い登録を行う。
- 運輸大臣は輸入サービスが効率性、経済性および妥当性の点から問題がある場合は、その登録を取り消すことができる。
- 輸入同盟に対し、豪州内陸サービス料金についての交渉を義務付ける。
- 政府は、現在の輸出団体である豪州頂上荷主団体 (APSA) を、輸出・輸入双方の利益を代表する機関として積極的に支援する。

- ・ 新たに Liner Cargo Shipping Authority (LCSA) (定期貨物輸送庁) を設置し、特段の場合、輸出入トレードを問わずアコード協定・協議協定を LCSA に照会できる権限を運輸省に与える。

- ・ LCSA には以下に加え、独占禁止監視当局である取引慣行委員会 (Trade Practices Commission) による現行 TPA 第10部権限 (不服申し立て調査を含む) の行使を義務付ける。
 - 仲裁・和解・調停による紛争の解決 (当事者間の合意の下で)。

一第10部の運用状況を毎年政府に報告。

10部で明文化すべきである。

・次により損害を被った者は、その賠償を受け
るものとする。

一第10部が要求する海運サービス手配のため
の必要情報を同盟が適切に流さない場合。
一運輸省との約束に反した場合。

・運輸大臣が価格監視庁 (Price Surveillance
Authority) の業務へアクセスでき、また同庁
が運賃を監視できるようにその施行規則が修
正されるべきである。

・コンソーシャが共同でステベ契約を交渉でき
るように、必要な適用除外を受けることを第

このように再検討パネルの答申は、海運同盟
に対する独占禁止法適用除外の存続を勧告した
点で歓迎される一方、輸入トレードへの規制や
輸入業者との協議の義務付けを始め、第10部違
反の場合の訴訟・損害賠償規定や価格監視庁に
よる運賃調査など船社側にとって問題点をも含
んでいる。今後、豪州政府は答申を受け最終採
択に向けて検討を行うこととなるが、特に輸入
トレード規制問題は、独占禁止法の域外適用問
題を惹起する可能性があるため、その動向を注
視すると共に、必要に応じ関係各方面と協力し
ながら対応して行く必要がある。

2. STCW条約改正の審議模様

船舶の航行安全対策と海洋環境の保護対策の
強化が課題とされている中で、IMO は、海難事
故に関与する人的要素を考慮して、船員の訓練
・資格証明および当直基準に関する国際条約
(STCW 条約) を早急に見直すこととしてお
り、この問題を審議する第25回 STW 小委員会
が1月17日から21日の間、ロンドンのIMO 本部
で開催された。

STCW 条約の見直しは、タンカーの海難事故
が連続して発生し、安全問題がクローズアップ
される以前から、自動化船等に見られる技術の
進歩に対応した甲機両用等の船内就労体制の変
化、およびこれらに適した新しい船員の資格証
明制度 (Functional approach) が提案されてお

り、わが国でも注目を集めている。

今回の条約改正は、安全の確保と新しい資格
証明制度を現在の制度に追加して採り入れるこ
との2点がポイントとなっている。

1. 審議概要

今会期の目的は、条約の改正に当たって、改
正条約の基本的な事項を決定することであった。
そのため、事務局は昨年9月に開催された第1
回中間会合の報告、およびその後にかかれた第
2回コンサルタント会議の報告を基に、18の質
問項目から構成されるワーキングペーパー (W.
P.) を準備し、これに沿って審議すべく、会議初
日に配布した。

しかしながら、各国代表から、質問に対する事前の検討がされていないこと、および条約改正の重要部分である Functional approach について明らかにされていない点が多いこと等が指摘されたため、今会期の決定はあくまで暫定的なものとし、本年7月に予定されている次回中間会合および第26回 STW 小委員会で再度論議することとされた。

2. 改正条約の骨子

改正条約は、全般的な原則事項と法規的な要素にとどめ、訓練・資格に関する詳細な要件は、技術の進歩等に伴って容易に改訂できるよう、コードとして定めることとされた。

また、改正箇所としては、条約本文の改正は2条文、付属書規則はポート・ステート・コントロール（PSC）を強化するための改正および Functional approach に関する規則を含む5規則を新たに追加することとされた。概要は以下の通りである。

(1) STCW 条約本文の改正

① 第4条 情報の送付

資格証明書が条約に適合していることが検証できるよう、締約国がIMOに送付すべき発給要件等の情報について、送付期限、報告型式、使用言語および内容が条約に適合しているかどうかの検証を含め、定めることとされた。

② 第10条 監督

資格証明書に関するポート・ステート・コントロール(PSC)を強化することが合意された(具体的にはI-4規則の改正)。

(2) STCW 条約付属書(規則)の改正

① I-4 規則 監督手続

PSCの結果、不備のある船舶を抑留することができる場合を(i)証明書を受有すべき船員が有効な証明書を所持していないとき、および(ii)当直体制が旗国の要件を満たしていないことに加えて、(iii)安全航行等に不可欠な装置を操作できる者が当直を担当していないこと、および(iv)当直に休養を取った者を充てることができないことのI-4規則2項全体に拡大することが合意された。また、PSCに当たって何らかの不備が発見された船舶に対し、当直の維持の能力を確認するためにデモンストレーションを要求すること、第4条の情報の送付を怠った国の船舶に対しても不備が発見されたものとみなすことが提案されたが、反対意見もあり、結論は持ち越された。

② 資格証明書発給方法に関する新規則

資格証明書の発給に際しては、本人の特定、年齢、身体適性、特別訓練の修了、乗船履歴、試験の合格、技能の評価を含む事項が確認されるべきことを新たに規定することとされた。

③ 他国が発給した証明書の認定に関する新規則

他国が発給した証明書を認定する場合には、履行すべき手続きとその裏書きまたはこれに代わる記録を発給しなければならないこととする新規則の制定が合意された。

④ すべての船員に対する基礎訓練に関する新規則

現行 STCW 条約が職員と一部の部員に対して最低訓練要件を定めているのに対し、すべての船員を対象とする生存技術、緊急作業、応急措置等の基礎訓練を新たに規定することが合意されたが、「すべての船員」の定義、訓練の方法、船舶の種類により異なる訓練の内容、基礎訓練に含まれる内容とレベル等更に検討する必要があるとされた。

⑤ 船舶の作業手順と設備の習熟に関する新規則

船員は、本船の設備、作業手順その他構造等について習熟することができるよう一定の指示が提供されなければ、安全または汚染防止のいかなる任務にも就いてはならないとする新たな規定を作ることが合意されたが、これらの規定は ISM コード等他の IMO 規則の中で改善されていることが指摘された。

⑥ Functional-based Certificate に関する新規則

現行の資格証明制度に加えて、Functional-based Certificate を発給できる条件を規定する新規則を定めることが支持されたが、二つの資格証明制度における相互認定と両者の関係の比較の困難性、能力基準は一つであるべきこと、Functional approach とは何かを明確にする必要があることが指摘された。

(3) STCW Code の制定

コードの構成についてはその内容が強制規定となる部分と勧告にとどめられる部分に分けられることとされた。

コードの内容に含まれるものとして以下の項目が検討された。

- ① 現行条約付属書第 1 章から第 6 章までの中に付録として定められている各資格ごとの知識要件および能力の基準に関する事項。
- ② Functional approach の要件および船員の資格証明と制度の管理に関すること。
- ③ 訓練と資格証明におけるシミュレーターの利用に関すること。
- ④ 訓練およびモデル訓練過程の利用に関すること。
- ⑤ 指導者と試験官の資格を含む品質保証に関すること。
- ⑥ 海事訓練機関の設立と運営に関する指針。
- ⑦ 乗船履歴の評価に関する指針。
- ⑧ シミュレーター以外の方法による知識と技能の評価に関する指針。
- ⑨ 資格証明書の取り消し等に関する主管庁のための指針。
- ⑩ 資格証明書の裏書き等に関する指針。
- ⑪ 人的要素に関すること。

3. Functional-based Certificate の種類と数

IMO のコンサルタントグループが検討している Functional approach による Function の分類は、MANAGEMENT, OPERATION, SUPPORT の 3 レベル合わせて 20 となっており、こ

れらを現行条約における資格と比較した一覧表に示すと表の通りである。この分類については、今後検討される予定である。

なお、Functional approach を導入した資格証明制度が、実際にどのような形で実施されることになるのかについて、多くの参加国から質問が出された。これらは22項目にまとめられ、それぞれに対する回答・意見を次回小委員会までに提出するよう要請され、今会期では明らかにならなかった。

4. 今後の審議予定

(1) 改正条約案の準備

イ. 改正条約案および能力基準の詳細と各主管庁への指針を含む STCW Code 案が準備される。

ロ. 目標時期：1994年7月4日～8日

第2回中間会合

1994年7月11日～15日

第26回 STW 小委員会

(2) 改正条約案の最終化

イ. 改正条約案、STCW Code および改正

【表】 ILLUSTRATION OF RELATIONSHIP BETWEEN FUNCTIONAL AND DEPARTMENTAL APPROACHES TO CERTIFICATION

LEVEL (Functional)	LEVEL (STCW78)	CONTROL SAFE MOVEMENT	ENSURE TECHNICAL OPERATION AND SERVICEABILITY	ADMINISTER OPERATION OF SHIP AND CREW	HANDLE CARGO AND ENSURE PASSENGER SAFETY
MANAGEMENT	Master/Chief Mate	Plan and control navigation in all conditions (including ship handling and manoeuvring, and search and rescue)	Plan and control maintenance of the vessel, safety equipment and life-saving appliances	Plan and control ship operations and overall response to emergencies	Plan and control cargo handling and care during transit
	Chief/Second Engineer				
OPERATION	Officer in Charge of a Navigational Watch	Monitor and direct navigation	Monitor and direct the operation of engineering equipment, systems and services	Provide first-aid medical assistance	Monitor cargo transfer operations
	Radio Personnel	Communicate using marine radio		Apply emergency procedures	
SUPPORT	Rating forming part of a navigational watch	Contribute to maintaining a safe navigational watch	Contribute to maintaining a safe engine-room watch	Contribute to safety and emergency procedures	Assist in cargo operations
	Rating forming part of an engine-room watch			Contribute to safety and emergency procedures	

手続き発効時期等の最終化

1994年12月または1995年1月

ロ. 目標時期：1994年12月頃

第3回中間会合

第10回 IMO/ILO 訓練合同委員会

第27回 STW 小委員会

3. 第108回船員制度近代化委員会の審議模様

題記委員会は、2月1日に開催され、混乗近代化実験のまとめおよび第4種近代化船(P船)の洋上メンテナンス実施要領について審議が行われた。

1. 混乗近代化実験のまとめ

混乗近代化実験は、国際競争力の回復のために、船員制度近代化委員会第4次提言に基づき、平成5年7月から8隻の船舶において日本人乗組員8名または9名のマルシップ混乗船方式により実施されてきたが、今回そのまとめ案が提出され、これを承認した。

これにより、制度面の整備が図られた後、日本人乗組員9人以下のマルシップ混乗船方式の近代化船が実用化されることになる。

まとめの要旨は以下の通りである。

- (1) 従来の近代化船に比べ乗組員数が増えたことにより余裕のある要員配置が可能となり、業務の円滑な遂行、内地停泊中の休日付与や夜間の休息確保にも効果があった。
- (2) 従来の近代化船に必要とされている運航に関する設備および生活関連設備の一部について見直しの必要性が確認された。
- (3) 労務支援員の派遣は、従来のように一律に行う必要はなく、停泊日数、荷役状況お

よび航海中の休日付与等を勘案し、航海士、機関士、事務部員もしくはDPC各1名の支援体制を確保した上で、本船からの要請等必要に応じ派遣されることが合理的である。

- (4) 本実験については順調な結果が得られており、当実験により検証された事項に基づき、必要な制度面の整備を図り、実用に移すものとする。

2. P船の洋上メンテナンスについて

P船におけるメンテナンスの問題については、洋上メンテナンスのための外国人船員を定員に上乗せ配乗することにより解決すべきであるとして労使の話し合いが続けられていたが、昨年10月、「一定の枠組みの下」で外国人研修方式および海外貸渡し方式の2方式により実施に向け検討することが確認された。その後、第107回船員制度近代化委員会は、P船の洋上メンテナンスは「船員制度近代化委員会の枠組みの下」で実施することが適当との事務局提案を承認したことを受けて今回の委員会は、「P船・外国人研修実施要領案」および「P船・洋上メンテナンス(海外貸渡し方式)実施要領案」を承認した。

なお、P船の洋上メンテナンスは、実施計画がまとまり次第、順次実施される。

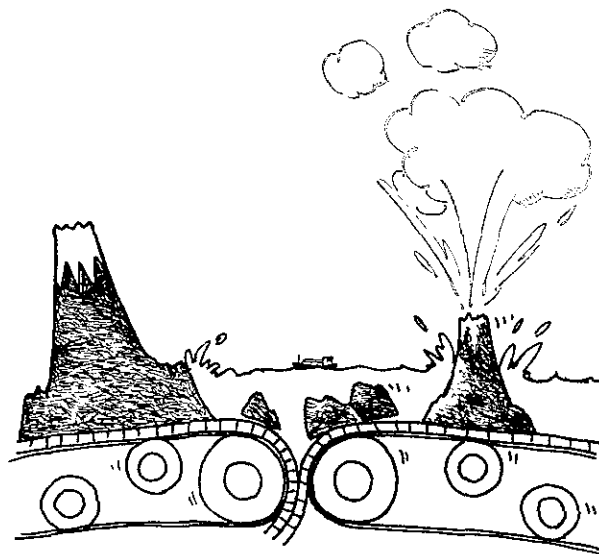
北海道沖の海底に、 珊瑚礁がある理由

北海道沖の4,000メートルの海底に珊瑚礁があると聞けば、誰もが驚くはず。熱帯の浅い海にしかないはずの珊瑚礁が、なぜそんな場所にあるかを説明できる学説が、近年注目を集めているプレート・テクトニクス理論だ。この理論によれば、地球の表面はいくつものプレート(厚さ70~150キロメートルの岩の板)のモザイクでできている。

太平洋の海底を形成しているのが太平洋プレートで、このプレートが生まれるのが東太平洋海嶺、カリフォルニア南部からチリの沖を通り南米大陸の先端付近まで延びている海底の大山脈だ。そこに連なる火山群から流れ出した溶岩が海水によって固まってプレートができ、これが次々に湧き出す新しい溶岩によって押され、北西へと移動する。

そのスピードは1年でわずか10センチメートル程度だが、すでに1億年以上も動いてきた太平洋プレートの先端は、すでに1万キロ以上の旅をしたことになる。このプレートはヨーロッパからアジアまでの大陸を形成するユーラシアプレートと日本付近でぶつかり、その下にもぐり込む。その場所が日本海溝で、日本の太平洋岸で起こる海底地震は、そのときプレート同士が擦れあって生じるきしみのようなものだ。

つまり北海道沖の珊瑚礁の土台は数千万年前に赤道付近でできた海底火山で、そのとき海面近くにあった頂上に珊瑚礁が形成され、それがプレートのベルトコンベアに乗って次第に東北東に移動した。やがてそれが日本海溝に落ち込んだため、深度4,000メートルの海底に珊瑚礁があるという不思議な現象が出現したわけである。



近代タンカーの原型となった 石油輸送の革命児・ グリュックアウフ号

19世紀後半、石油が米国から欧州へさかんに輸出されるようになったが、当時はまだタンカーはなく、普通の貨物船を使いたる詰めて運ばれていた。現在でも、石油の量を示す単位としてバレル(たるの意味)が使われるのは当時のなごりだ。しかし欧州での石油消費量が増大し輸送量が増えてくると、これではいかにも効率が悪い。途中でたるが壊れるなど危険も大きかった。

そこで、より効率的な方法として船倉内のタンクに石油をばら積みする方法が試みられたが、そこには大きな問題があった。液体である石油は、タンクいっぱいには積まないと中で激しく流動し、船は非常に不安定になる。その一方で石油は輸送中の温度の変化で膨張・収縮するため、いっぱい

に積み込めば船体そのものが破壊される恐れがあったのだ。

このジレンマを最初に解決した船が、ドイツの石油入業者ハインリッヒ・リーデマンが1886年に建造したグリュックアウフ号だった。

まず船倉内での石油の流動を防ぐためタンクは縦横16の区画に分けられた。そして輸送中の膨張に備え、それぞれの区画ごとに排出口やガス抜き弁が設けられた。また火災の危険を避けるため機関は船尾に置かれ、荷役は中央のポンプで行われた。つまり100年余りに誕生したこのタンカーには、現代のタンカーが持つ特徴や機能がほとんど備わっていたことになる。

当時、この船の積載量である2,700トンの石油をたる詰め積み込むとその数は2万個近くになり、荷役作業に1ヵ月以上かかった。ところがこの船はそれをわずか3日で済ませてしまうことができた。

就航してわずか7年後の1893年、グリュックアウフ号はニューヨーク港外で座礁し短い生涯を終えたが、卓抜なアイデアで近代タンカーの原型を作ったその功績は、現代の石油輸送の現場にも脈々と息づいている。

コロンブスより5世紀早く アメリカ大陸を発見した バイキング

コロンブスのアメリカ大陸発見より5世紀も早く、北米大陸に入植したバイキングがいた。当時バイキングが入植していたアイスランドやグリーンランドと北アメリカ大陸の北部はいわば目と鼻の先。当時のバイキングの航海技術があれば、十分に渡航可能な距離だった。

発見者は、グリーンランドを開拓したバイキングの伝説的な船乗り「赤毛のエイリーク」の息子



レイブ・エイリークソン。グリーンランドでの入植に失望し、より肥沃な土地を求めて992年に船出したレイブが到達したのは、現在のカナダ北東部のラブラドル半島付近だった。

緑に覆われた肥沃な土地に、レイブは「ヴィンランド（葡萄の国）」と命名し、ここで冬を越した。翌春グリーンランドに戻ったレイブの報告を聞いて、多くのバイキングが入植を開始したが、やがてたび重なるインディアンとの戦いに疲れ、全員、この地を去ってしまう。

こうしてバイキングによるアメリカ大陸発見は、ニュースとして当時のヨーロッパ社会に伝わるでもなく、彼らの伝説の中に記録されただけで歴史の舞台から消えてしまった。もしその頃、現代のようにマスコミが発達していたら、その後のコロンブスやベスピッチの栄誉は、相当色あせたものになっていたことだろう。

Tokyo 発信り

この度、世界20数カ国の参加を得て、国際海事展“SEA JAPAN 94”が、日本造船工業会・日本船主協会等海事関係5団体の共催の下、3月9日～13日の5日間、パシフィコ横浜において開催されました。本海事展は、国際協調と交流の促進を図るとともに、わが国海運産業の持つ重要な役割等を海事関係者はもちろんのこと、広く国民各層にアピールし、魅力ある産業としてのイメージ・アップならびにプレスステージを高めることを目的としたものです。

これまでも世界各国では様々な国際海事展が開催されてきましたが、わが国で開催されたのはこれが初めてです。

本海事展では、造船会社・船用機器メーカー等による展示会、海事産業関係者を対象とした

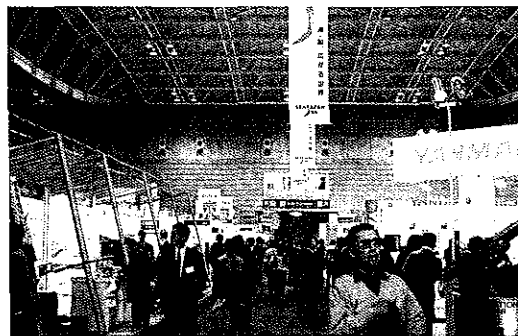
コンファレンス、船の見学会、外航客船「飛鳥」によるワンナイトクルーズ、ミス・マルレイナ最終選考会など各種イベントが実施されました。

コンファレンスに



については、運輸省等関係省庁の後援の下、国内を始め世界各国から、第一人者を講演者およびパネリストに招き、海運・造船業界が抱える課題や将来へ向けた展望等についての講演、また、パネル・ディスカッションにおいては、「資源・エネルギー需給の展望」「商品・雑貨輸送と輸送の高速化」「安全・環境問題との調和」「造船業は如何に対応し、如何にあるべきか」などのテーマに基づき幅広い議論が展開されました。

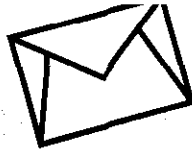
開催初日には、当協会専法輪会長が特別講演を行い、世界の外航海運が共通に抱える諸問題を解決する手段として、アジア船主フォーラムが取り組んでいる航路安定化問題・船員問題・安全航行問題・船舶解撤問題の4つを取り上げ、外航海運の分野においてアジアが世界の中で大変重要な位置を占めるに至った現在、これからのアジア海運の役割と重要性を強調しました。



海運日誌

2月

- 1日 船員制度近代化委員会は、混乗近代化船（マルシップ混乗船方式）に関する実験報告をまとめた。それによると、運航、安全面で特に問題はなく、日本籍外航船の国際競争力の向上を図る手段として注目されていた混乗近代化船は実用化に進むことが決定した。（P.29 海運ニュース3参照）
- 9日 連立与党が94年度税制改正大綱を発表。海運関係では、特定外航船舶に係る登録免許税の軽減措置について延長が認められた他、二重構造化タンカーについては、その軽減税率の拡充が図られた。その他外航用コンテナに係る固定資産税の特例措置の延長等が認められた。（P.2 シッピングフラッシュ1参照）
- 14日 日本物流団体連合会（長岡毅会長）主催による「モーダルシフトフォーラム94」が都内のホテルで開催され、荷主、物流事業者ら約500人が参加し、モーダルシフトの必要性やその推進方策について報告された。
- 15日 94年度政府予算案が決定。外航船舶の整備促進への財政投融資として405億円、内航海運の体質改善等に1,006億円、船員雇用対策等に8.07億円等がそれぞれ認められた。（P.4 シッピングフラッシュ2参照）
- 16日 大蔵省は、94年1月分貿易統計（速報）を発表した。それによると、輸出は前年同月比7.5%増の259億2,985万ドル、輸入は同4.8%増の198億2,425万ドルで出超額は同17%増の61億560万ドルと堅調に推移した。
- 18日 国際海事機関（IMO）の設計設備小委員会（DE）が14日からロンドンで開催され、高速船の要件を定める安全コード（HSCコード）、タンカーの非常用曳航設備案がまとめられた。
- 24日 日本冷蔵船協会（会長・大野錠治マルハ専務）は、東京で第8回通常総会を開き、94年度の活動方針として、冷蔵船による輸入米輸送の促進を方針に盛り込むと同時に日本支配の冷蔵船によるコメの安定・安全供給の実現を強調した。
- 28日 全日本海員組合は、外航労務協会および内航二船主団体に対し、平成6年度労働協約改定要求を行い、交渉がスタートした。組合側の要求は、景気の低迷が長期化しており、外航・内航とも船主側にとって厳しい内容となっている。（P.6 シッピングフラッシュ3参照）



船協だより 第100号 平成6年3月号

陳情書・要望書（2月）

宛 先：海上保安庁長官
件 名：備讃瀬戸海上交通センターのレーダー局新設について
要 旨：瀬戸内海、特に備讃瀬戸の東部では、例年「こませ網漁業」の盛漁期にあたる3月～5月の間、「こませ網」により航路が度々閉ざされ、大型船の事故発生が強く懸念されている。ついては船舶の安全な運航をはかるため、備讃瀬戸交通センターが、当該海域をカバーするようレーダー局の新設を求めたもの。

海運関係の公布法令（2月）

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令及び廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令の一部を改正する政令
(政令第21号、平成6年2月9日公布、平成6年2月20日施行)
ただし第1条別表1、1-2、1-7、1-8及び附則第3項は、平成6年7月1日施行)
- ㊦・㊧ 船舶からの有害物質の排出に係る事前処理の方法等に関する命令の一部を改正す

る等の命令

(総理府・運輸省令第1号、平成6年2月18日公布、平成6年7月1日施行)

国際会議の開催予定（4月）

- IMO第25回救命・捜索救助小委員会（LSR）
4月11日～4月15日 ロンドン
- OECD海運委員会
4月12日～13日 東京
- OECD/DAEs（ダイナミックアジア経済地域）
海運政策対話会合
4月14日～15日 横浜
- ジョイントUN/EDIFACTラポーターズ・チーム会合
4月25日～4月29日 オタワ
- IMO第33回コンテナ貨物小委員会（BC）
4月25日～4月29日 ロンドン

協会来訪

SEA JAPAN 94に参加のため来日した下記の方々が当協会を表敬訪問された。

1. 3月7日、Juan Kelly ICS議長/ISF会長とChris Horrocks ICS/ISE事務局長
2. 3月10日、ノルウェー産業エネルギー省 Anne Breiby次官他4名

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
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
1993	360,872	240,551	120,318	6.2	3.2
1993年2月	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
12	32,737	19,805	12,932	6.1	0.7
1994年1月	25,968	19,899	6,069	7.6	5.2

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

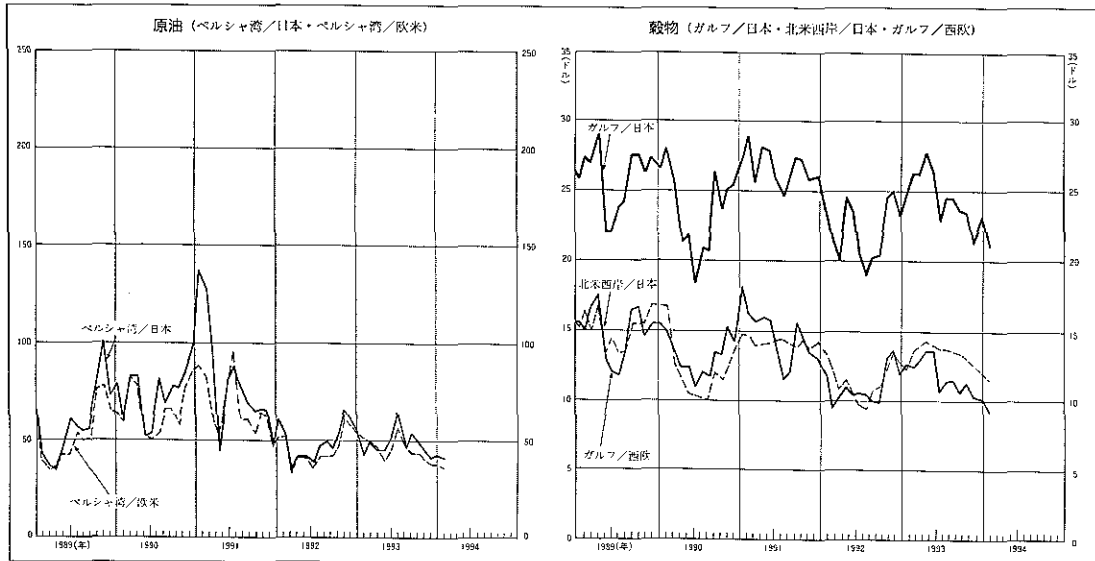
年月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1993年3月	117.07	115.45	118.70
4	112.45	110.30	114.45
5	110.23	107.35	112.15
6	107.34	105.00	111.25
7	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
11	107.80	105.85	109.00
12	109.70	107.70	111.85
1994年1月	111.51	108.70	113.20
2	106.33	102.20	109.00

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	
	合 計	連続航海	シングル 航海	(品 目 別 内 訳)								
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
1988	138,211	4,559	133,652	53,027	26,794	43,909	529	3,694	5,369	330	93,307	25,258
1989	119,708	3,373	116,335	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161
1990	132,265	3,091	129,174	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,499	8,470	164,029	56,204	47,929	61,012	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1993 6	15,837	9	15,828	4,518	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
8	14,285	6	14,279	4,574	3,184	5,720	0	265	502	40	8,724	1,823
9	15,842	425	15,417	7,162	2,939	4,685	0	219	302	110	8,097	1,872
10	21,548	400	21,148	8,205	5,096	7,492	30	271	428	26	12,874	3,349
11	21,232	6,471	14,761	4,996	8,671	6,858	85	229	293	100	9,794	2,193
12	14,234	890	13,344	3,758	4,701	5,211	121	124	282	37	8,932	839
1994 1	13,645	1,443	12,202	4,115	3,989	4,948	23	146	222	202	11,383	2,893
2	16,850	250	15,584	4,503	4,651	7,128	117	173	128	150	11,217	1,762

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/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					
	1992		1993		1994		1992		1993		1994	
	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	62.50	37.50	58.00	49.00	42.50	32.00	54.00	33.00	57.50	46.50	37.50	30.00
2	56.50	35.00	53.00	47.50	39.05	31.25	55.00	32.50	45.00	42.50	35.00	30.00
3	37.50	31.00	50.00	41.50			36.00	32.00	50.00	37.50		
4	45.00	33.50	46.00	44.00			45.00	31.00	47.50	40.00		
5	45.00	42.00	46.00	38.00			44.50	35.00	42.50	37.50		
6	41.50	33.00	53.00	38.00			38.00	32.00	48.50	36.00		
7	50.00	39.50	64.00	59.50			45.00	37.50	56.25	45.00		
8	52.00	45.50	47.50	40.50			45.00	42.50	47.50	39.00		
9	49.00	41.60	55.00	42.00			46.25	38.00	45.00	38.50		
10	54.50	47.00	50.00	42.05			50.00	40.00	45.00	39.05		
11	65.00	51.75	46.05	40.00			62.50	50.00	42.05	37.05		
12	62.50	49.00	43.05	34.00			60.00	46.50	40.00	34.00		

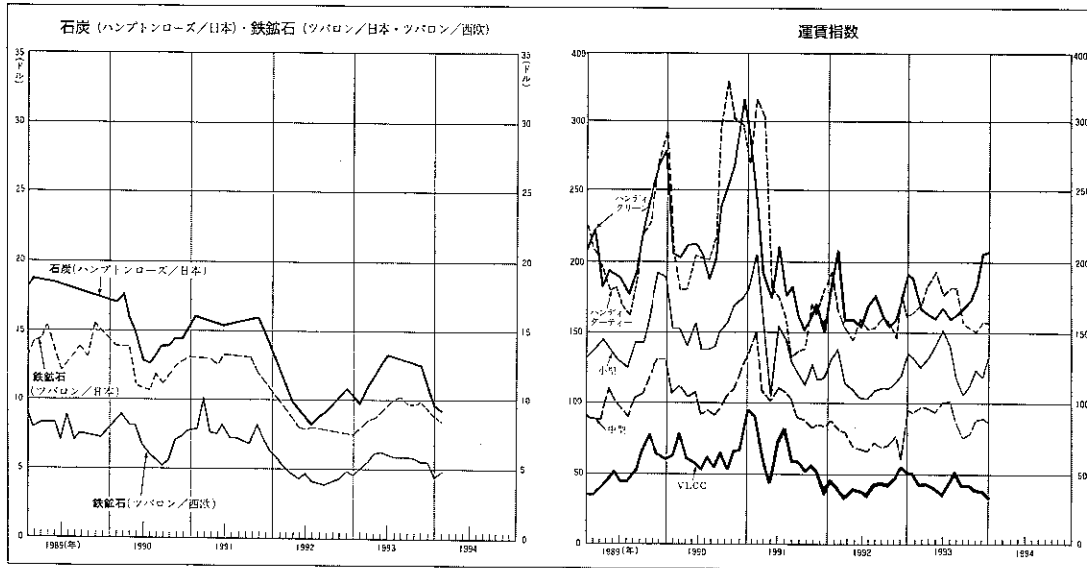
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	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	23.50	22.00	23.50	20.65	12.85	12.25	—	—	12.05	11.50	10.25	9.10
2	24.75	22.35	21.50	19.50	12.25	12.15	12.00	12.00	12.78	9.80	9.30	8.60
3	26.25	24.00			13.70				12.25	11.40		
4	26.25	25.25			—				13.00	12.31		
5	28.00	25.75			14.45				13.75	13.25		
6	26.25	23.00			—				13.75	11.00		
7	23.00	20.50			13.80	12.75			10.67	10.50		
8	24.85	21.00			13.80				11.42	9.93		
9	24.50	22.25			—				11.75	10.70		
10	23.80	21.75			13.10	13.00			10.65	9.50		
11	23.25	21.45			—				11.50	10.30		
12	21.90	20.50			—				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)

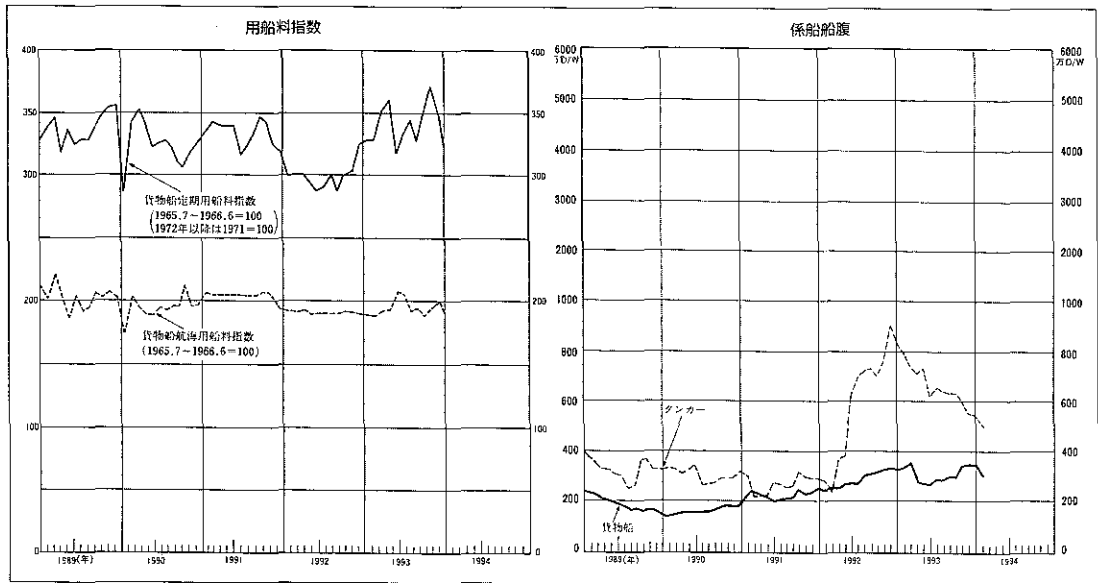
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	10.50		9.45		7.50		8.80		4.50		4.35	
2	9.95		9.25		—		7.70		—		4.96	
3	10.90				8.25	7.80			5.45			
4	—				8.35				6.50			
5	—				—				6.70	6.50		
6	13.40				—				—			
7	—				10.00				5.85	5.80		
8	—				10.50				—			
9	—				9.60				5.75			
10	—				9.50				5.65	5.20		
11	12.75				9.85				5.35	5.15		
12	—				—				5.30	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															
	1992					1993					1994					
	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	37.9	86.6	120.6	152.1	183.7	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7	
2	48.9	91.2	133.9	184.7	194.7	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6						
3	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1	44.9	98.1	126.5	171.7	169.2						
4	33.9	81.3	115.5	158.3	153.6	45.2	98.2	132.2	187.6	167.8						
5	40.6	71.6	110.2	160.8	147.4	42.5	93.1	141.2	192.8	153.7						
6	39.4	70.7	104.7	155.4	160.0	39.7	101.3	153.8	177.3	170.1						
7	36.0	68.9	103.9	171.8	153.6	45.9	101.9	140.7	184.2	161.9						
8	43.5	74.6	110.4	178.1	154.7	52.1	89.4	122.9	184.1	167.2						
9	44.6	71.7	113.6	165.0	162.3	41.5	78.4	110.8	160.9	171.9						
10	43.4	72.9	113.2	156.4	161.7	42.3	81.4	118.9	154.0	175.7						
11	49.5	79.3	115.9	164.7	148.6	42.5	92.0	125.8	152.7	186.3						
12	56.8	64.5	117.3	174.2	176.6	41.2	93.2	120.4	159.3	210.2						
平均	43.0	76.4	116.7	169.2	158.2	45.1	93.4	130.2	171.2	175.7						

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 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

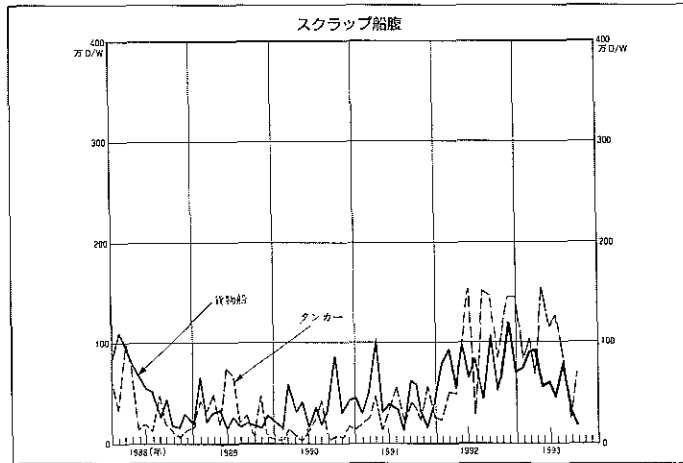
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0
2	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0		334.0	356.5	318.0	326.0	326.0	
3	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0		363.7	357.6	325.0	320.0	327.0	
4	212.1	176.4	207.0	192.0	194.0		329.8	288.7	335.0	300.0	356.0	
5	202.7	202.9	205.0	191.0	195.0		336.9	343.3	344.0	302.0	366.0	
6	221.5	197.9	205.0	195.0	209.0		346.2	353.5	342.0	301.0	319.0	
7	201.8	191.4	208.0	190.0	206.0		318.7	343.7	349.0	295.0	335.0	
8	189.3	190.0	206.0	191.0	194.0		336.8	325.0	342.0	288.0	346.0	
9	204.1	197.0	206.0	191.0	196.0		324.3	328.3	318.0	293.0	328.0	
10	193.0	195.0	205.0	191.0	188.0		327.5	329.5	325.0	301.0	351.0	
11	197.8	197.0	206.0	193.0	196.0		327.6	322.8	335.0	289.0	372.0	
12	208.4	199.0	208.0	196.0	200.0		338.0	311.4	349.0	300.0	349.0	
平均	203.0	196.9	205.7	194.6	196.3		333.0	334.1	332.4	304.8	341.5	

(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航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1992						1993						1994					
	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	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807	345	2,328	3,048	90	4,282	8,395	329	2,476	3,203	91	2,975	5,556
2	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729	348	2,429	3,154	94	4,083	7,981	310	2,333	3,017	80	2,656	5,021
3	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280	350	2,481	3,204	97	3,872	7,565						
4	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538	331	2,317	2,988	92	3,737	7,285						
5	292	1,868	2,569	57	1,981	3,763	324	2,252	2,982	96	3,356	6,408						
6	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180	317	2,232	2,954	93	3,179	6,054						
7	305	1,926	2,613	74	3,524	6,932	313	2,217	2,997	100	3,456	6,589						
8	322	2,144	2,971	74	3,590	7,132	315	2,174	2,906	98	3,327	6,308						
9	335	2,180	2,993	75	3,621	7,203	315	2,248	3,069	106	3,316	6,279						
10	336	2,216	3,011	74	3,540	6,989	313	2,250	3,041	103	3,287	6,218						
11	332	2,241	3,039	85	3,947	7,789	320	2,293	2,975	98	3,219	6,052						
12	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

調査期

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	20	170	262	8	101	169
10	35	342	551	4	149	301	21	286	532	10	427	841	13	107	138	9	354	673
11	25	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. 世界造船状況 (進水・建造中・未着工)

区分	期間・時点	合計			タンカー		バルクキャリア		一般貨物船		漁船・その他	
		隻数	千G/T	伸び率	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
進水船	1990	1,472	14,680	15.4	134	4,583	114	5,160	282	2,967	942	1,970
	1991	1,521	16,678	13.6	187	7,653	78	3,152	326	3,774	930	2,099
	1992	1,482	20,474	22.8	264	10,290	94	4,279	267	3,344	857	2,557
	1993	1,548	18,698	▲ 8.7	265	8,385	103	4,308	256	3,301	924	2,704
	1993	I	343	4,858	0.1	63	2,588	21	902	50	691	209
	II	292	4,007	▲ 17.5	63	1,702	25	1,025	54	643	150	638
	III	422	5,057	26.2	81	2,368	27	1,166	76	958	238	565
	IV	491	4,776	▲ 5.6	58	1,727	30	1,215	76	1,009	327	824
建造中船舶	1990	1,291	13,569	9.0	148	5,617	78	3,081	231	2,133	834	2,738
	1991	1,355	15,896	17.1	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,763
	1992	1,312	18,670	17.5	215	8,825	82	3,282	269	3,062	746	3,501
	1993	1,131	15,787		156	5,419	70	3,886	263	3,317	611	3,166
	1993	I	1,253	17,023	▲ 8.8	199	7,683	88	3,443	240	2,560	726
	II	1,166	16,725	▲ 1.8	193	7,399	85	3,416	248	2,824	390	2,533
	III	1,189	16,005	▲ 4.3	176	6,281	86	3,333	259	3,159	668	3,232
	IV	1,131	15,787	▲ 1.4	156	5,419	70	3,886	263	3,317	611	3,166
未着工船舶	1990	1,342	26,221	41.0	234	15,039	90	3,454	417	5,331	601	2,397
	1991	1,175	27,267	4.0	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140
	1992	972	18,663	▲ 31.6	158	7,957	121	5,306	238	3,316	455	2,084
	1993	1,014	23,454		154	7,820	206	7,694	286	4,286	368	3,654
	1993	I	889	16,622	▲ 10.9	124	6,176	110	4,522	260	3,822	395
	II	967	18,328	10.3	170	6,546	140	5,567	267	3,682	390	2,533
	III	999	21,875	19.4	146	7,717	193	7,096	282	4,218	378	2,844
	IV	1,014	23,454	7.2	154	7,820	206	7,694	286	4,286	368	3,654

(注) ①ロイド造船統計による100G/T以上の納船(進水船舶の年別は年報、その他は四半期報による)。
②進水船舶は年間、建造中および未着工の年別は12月末、期別は四半期末すなわち3 6 9 12月末。
③バルクキャリアには兼用船を含む。一般貨物船は2,000G/T以上の船舶。
④四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

長い間続いた、いわゆる55年体制が崩壊し、大きな歴史の転換期を予測させるような形で細川連立政権が誕生してはや半年が経過した。

自民党が何代かの政権で実現できず、政権を手放す大きな要因ともなった「政治改革法案」を苦勞しながらも、また毀譽褒貶はありながらも成立させ、その直後の世論調査でそれまでやや下降気味だった支持率を持ち直したあたりはなかなかやるものだという印象を与えた。

ところが、真夜中の記者会見で所得税減税と抱きあわせでいかにも唐突な感じで「国民福祉税」なるものが出てきて、連立与党間でもスタモングの騒ぎとなり、結局、増税については先送りとなったのは記憶に新しいところである。

編集後記

私見ではあるが、そもそも所得税減税が政府が意図する景気浮揚に効果があるか疑問に思われる。それこそいついつまでに使用しなければ無効になるというような金券でも配らなければ、将来予測される増税に備える意味でも減税分が貯蓄にまわってしまうのではないかと考えるからである。

さらに、近い将来予想される増税についていえば、現在の赤字国債の問題や今後の高齢化社会を考えると現在よりある程度、税負担が増えることはいたしかたないものとするが、首相が「国民福祉税」の発表をした時に世論の反発があったのは、やはり現在の税

制に対して不公平感があり、その是正こそが先決だという意識が国民の間にあるからだと考える。

政府税調の会長が宗教法人への課税などは金額的にあまり効果がないという話をされているのをテレビで見たが、金額的な効果云々より、不公平感を無くすという姿勢が感じられれば、一般の人々の共感を呼び、必要なら増税もという話も理解を得やすいのではないだろうか。

変革の時代において為政者の発想の転換をお願いしたいものである。

ナビックスライン

総務部文書広報グループリーダー補佐

松本 満

せんきょう 3月号 No. 404 (Vol. 35 No. 3)

発行◆平成6年3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160社。
(平成6年3月現在)

会社名：大光海運㈱ (英文名) DAIKO KAIUN CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 八谷平吉

本社所在地：大阪市中央区農人橋2-1-24

資本金：100百万円

創立年月日：1953年3月20日

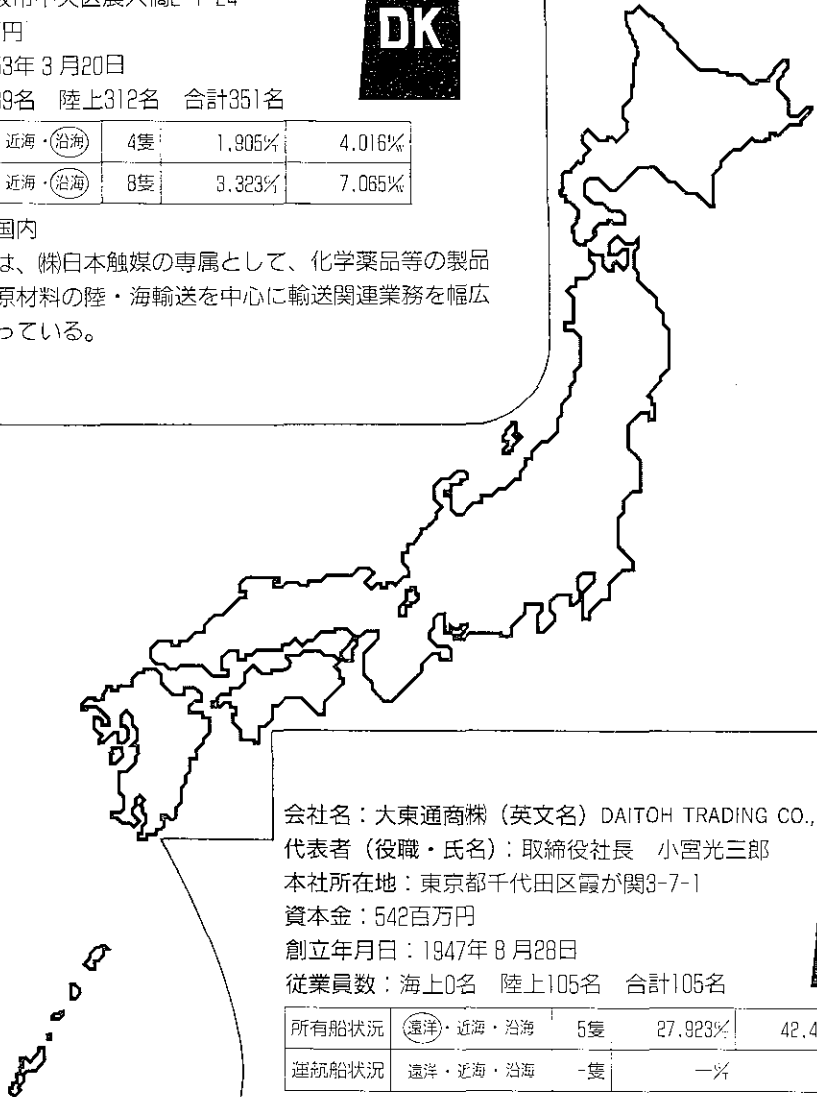
従業員数：海上39名 陸上312名 合計351名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	4隻	1.905%	4.016%
運航船状況	遠洋・近海・ 沿海	8隻	3.323%	7.065%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、(株)日本触媒の専属として、化学薬品等の製品及び原材料の陸・海輸送を中心に輸送関連業務を幅広く行っている。



会社名：大東通商㈱ (英文名) DAITOH TRADING CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 小宮光三郎

本社所在地：東京都千代田区霞が関3-7-1

資本金：542百万円

創立年月日：1947年8月28日

従業員数：海上0名 陸上105名 合計105名



所有船状況	遠洋 ・近海・沿海	5隻	27.923%	42.488%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	1%	1%

主たる配船先：ヨーロッパ、中東、極東

事業概要：遠洋漁業に従事する漁船への洋上補給事業の歴史は古く、また、1992年からはオールステンレスタンクのケミカルタンカーによる液体化学製品の輸送を行っている。



7月20日を国民の祝日「海の日」に。