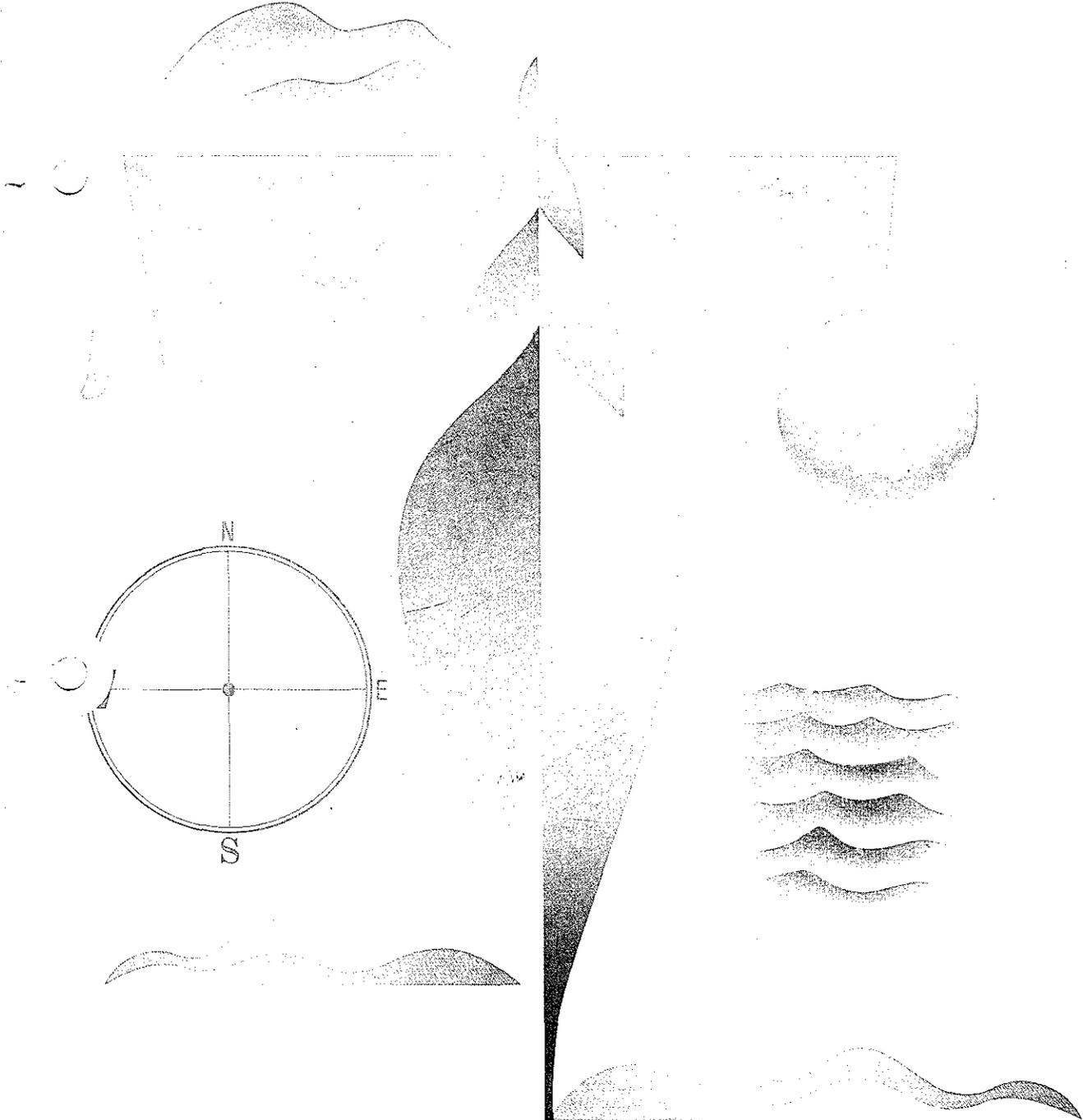


せんきょう

4



船協月報/1994年4月号 目次

◎巻頭言

環境保全のコスト★日本船主協会常任理事・飯野 照——1
飯野海運取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

米国の新規運航補助金制度他力本願で実現を画策——2

◎寄稿

わが国経済発展と東アジアの貿易動向★日本郵船調査部 青木貞子——5
田中宣秀
—雁行形態型発展を迎えるNIES、ASEAN諸国—

◎特別欄

海員学校——14

◎随想

私の減量作戦★運輸省海上交通局長・尾松伸正——16

◎海運ニュース

1. 雇用調整助成金の業種指定——18
2. SMDG (Shipplanning Message Development Group)——19
サザンプトン会合の様様
3. 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化委員会——20
(UN/ECE/WP. 4) 第39回会期の様様
4. 平成6年度船員災害防止実施計画——21
5. 20条問題小委員会の審議様様——23
6. 第46回海上安全船員教育審議会水先部会の審議様様——23

◎業界団体を訪ねて— (社)日本荷主協会——26

◎海運雑学ゼミナール★第49回——28

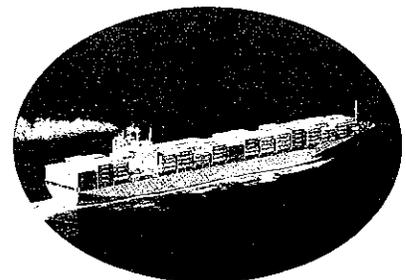
◎ London 便り——30

❖海運日誌★3月——31

❖船協だより★海運関係の公布法令・その他——32

❖海運統計——35

❖編集後記——40



(コンテナ船「せと ぶりっじ」)

環境保全のコスト

日本船主協会常任理事 飯野海運取締役社長 飯野 照



海洋汚染防止の為に新造タンカーのダブルハル規制、オゾン層を破壊する恐れのあるフロン・ハロンの製造・使用についての規制は既に決定され、更には船舶から排出されるNOx、SOxの数量規制も現在IMOで論議されている。国際航路に従事する船舶は遅かれ早かれこれらのルールに従わなければならない。

特にNOxについては主機関の構造にかかわる技術的困難が伴い、またSOxについては陸上の大型発電設備等と異なり、脱硫装置を船内に設置することは考え難いので、数量規制の数値如何にもよるが、技術の問題や低硫黄重油の確保といういずれもコストに反映する課題をかかえている。

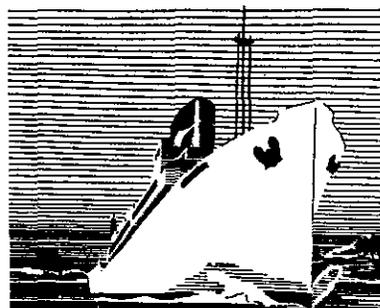
しかしながら将来に向かってこれらの問題を解決すべく、人間の叡知を結集しなければならないことは事実であるが、今後上昇するであろう環境問題に対処するコストを吸収できる運賃が得られなければ、安全な海上輸送サービスの再生産は不可能になることも自明の理である。

その上に現在の円高はわが国海運業に、更に大きな重圧となつてのしかかっているが、これだけは主として自助努力によって克服しなければ、世界の海上荷動きの20%を占める輸出入貨物を有する日本の海運業者としての地歩を維持することはできない。

その為には購買力平価とまではいわないにしても、政府による内外物価差の縮小、国際収支改善に関する有効な対策等の円高の是正、及び海運労使双方の協調による配乗体制の見直し等を含む生き残り策が切に望まれる処である。

通常景気循環と違った今回の円高による構造不況と今後の地球環境整備の為にコストアップに直面して、海運業界として必死の工夫を要する処であるが、近く「海運活性化懇談会」による対策案が船主協会政策委員会に提出される予定であると聞いているので、この提案をベースとして海運業界としていかに実効ある対策が打ち出せるかが本年の課題であろう。

SHIPPING フラッシュ



米国の新規運航補助金制度他力本願で実現を画策

1. 始めに

米国籍船保持のための新規運航補助金制度導入問題は今や3年越しの懸案となっているが、昨年の推進役は下院の商船・漁業委員会であった。同委員会は具体的な法案 H.R.2151 を上提、下院本会議通過まで漕ぎつけた。しかしながら、肝心の財源のめどがつかないため、ことに上院が躊躇したので結局それ以上は進まず継続審議の形で越年した。なお、一時関係筋の注目を浴びたゴア・レポートと海運特別諮問委員会設置問題もその後動きはなく、やや宙に浮いた形となっている。

2. 今年の主役は DOT

今年に入り、早速活発に動きだしたのは行政側、とりわけ運輸省 (DOT) であった。すなわち、2月7日に発表された大統領予算教書に新規運航補助金制度導入を盛り込み、1995会計年度以降10年間で10億ドルの予算を計上させることに成功したのである。これにわかに同

制度実現の可能性が高まり、関係米船社は対象隻数に不満は残るもののクリントン政権がようやく前向きな姿勢を示したことに大喜びであった。ところが問題の財源については、後述の通り米国諸港に入港する内外の外航船に対するトン税を一挙に150%値上げし、その増収分を新規運航補助に充当するとのとんでもない内容となっている。

次いで3月10日にはペーニャ運輸長官から議会に対し「Maritime Security and Trade Act of 1994」の名称で具体的な法案が提出された。

このように今年には行政側が公約通りリード役となって、かなり早いテンポで懸案の検討が進んでいる。

3. “Maritime Security and Trade Act of 1994” の主要点

この DOT 提案の法案は当然のことながら予算教書の大綱に沿ったものであるが、主要点は次の通りである。

(1) 新規運航補助金額

- ・1995年会計年度より10年間 総額10億ドル
- ・1995～1997 1隻当たり最高年額250万ドル
- ・1998～2004 1隻当たり最高年額200万ドル

(2) 対象隻数/船型等

- ・当初32隻とし、1997年には52隻とする。
- ・対象船は定期船を主体とし、バルカーは除外する。
- ・現存米国籍船は船齢15年以下のものに限定する。また新造船を含め外国建造船も対象とする。ただし船齢5年以下のものに限る。
- ・米国人配乗を条件とする。

(注)・下院商船小委員会案は10年総額12億ドル、対象隻数未定であった。

- ・現行の運航差額補助 (Operating Differential Subsidy : ODS) は1995年度予算総額2億1,430万ドル、1隻当たり支給額約340万ドル、コンテナ船38隻、バルカー24隻、合計62隻

(3) 付帯条件その他

- ・現行の就航航路、寄港地の規制は撤廃し、運航船社の自由とする。
- ・国家緊急時の徴用義務 (船舶にとどまらず陸上の複合一貫輸送システムも提供の義務あり)。
- ・政府貨物/米船優先積取貨物に関し、外国建造船に対する現行3年の制限規定を撤廃し、米国籍取得次第同貨物積取りを認める。
- ・補助金支給の選に漏れた船舶をフラッグ・アウトすることは差し支えない。

(4) 補助金の財源

- ・新規補助金は内外の外航全船舶に対するトン税を増額し、その収入を充当する (すなわち内航船は対象外とし、外国諸港から米国に入港した全船舶に適用する)。
- ・具体的には次の増額を1995年から2004年ま

で実施する。

西半球諸国からの入港船—現行 \$ 0.09/NRT (Nett Register Ton) → \$ 0.24 それ以外の諸国からの入港船—現行 \$ 0.27/NRT → \$ 0.71

- ・上記増税による予想増収額は年間1億ドルから1億1,000万ドルの見込み

・予想負担額

コンテナ	\$ 1.47/TEU
バルカー貨物	\$ 0.14/トン
タンカー貨物	\$ 0.011/バレル
船客	1名当たり \$ 0.38

4. 問題点

- (1) 邦船社を始め諸外国の船社にとっての問題点は、前述の通り諸外国の船舶も巻き込んでトン税を大幅に値上げし、それを米船の助成に充当する、言うなれば他人の俵で相撲を取ろうとしていることである。DOTは、米国籍船の維持は単に米国一国のためばかりではなく、世界の平和安全保障のためにも必要なことであり、従って諸外国も応分の負担をして然るべきである。また負担額も大した額ではないと開き直っているが、明らかに米国の海運のため税金を払えと言われても、各国としてはにわかに同意できる訳はなく、国際慣行上大いに問題ありと思われる。既に米国内では荷主筋や港湾筋から反対の声が挙がっているが、欧州諸国を始め各国からも抗議されるものと予想されている。

ただし、一部にはこの新規補助金制度が今年も成立せず、その結果仮に米船社が破産状態に追い込まれるような事態が起こるとすれば世界コンテナ船業界にとってか

えてマイナスである。ついては本件に対する抗議はその得失を慎重に検討した上で決定する要ありとの意見があり、3月末の時点ではCENSAやCSGもまだ具体的な態度を決めていない。他方議会の良識派の中からもこのような資金の捻出方法に反対の声が出ており、今後の審議に際しやはり財源問題が引き続き重要焦点の一つとなろう。

(2) もう一つの問題点は造船界が全米造船協議会 (Shipbuilders Council of America : SCA) を中心に海運ばかり手厚い保護を受けようとしている。おまけに外国建造船に対しても運航補助金の支給を認め米造船界を冷遇しようとしていると喚いており、造船派議員を動かして、昨年の下院法案に盛り込まれたシリーズ船受注に対する建造差額助成金制度の復活等を狙ってくるものと予想されている。今のところ、クリントン政権は既に認めた米国造船所建造船ローンに対する政府保証制度の輸出船への適用拡大と商船建造技術の研究・開発補助 (いわゆる Maritech Program—1995年以降5年間で2億2,000万ドルの予算割当済) 以上のことはできないとしているが、何分にも出身州に造船会社を抱える造船派議員の勢力の方が圧倒的に強いので、海運補助だけがすんなり成立するのは難しい状況にある。

なお、諸外国の造船補助に対する報復立法、ギボンズ法案/ブロー法案は目下OECD造船交渉の結果待ちとなっているが、前述のSCA辺りはこれ以上交渉を続行しても無意味につき打ち切りとし、報復立法の成立を急ぐべしと主張している。いずれにしても造船交渉が不成功の場合には大統領あるいは議会としてもここまで来た以

上退くに退けずこの理不尽な報復立法が可決される公算が強いとされている。

(3) APL、シーランド等米国コンテナ船社は前述の通りこの法案が成立すれば、現有米国籍船の相当数に補助金が貰えるわけであるが、この予算総額では受給の選に漏れる船もかなりの数に上り、やはりフラッグ・アウトは避けられないとしている。この点はDOTも既に承知しており海外移籍は止むを得ないと言っているので、後は関係海員組合との話し合いがつき次第この移籍が開始されるものと推測される。

5. 結び

以上の通り今年も米船助成に向けて行政府、議会が動き出しており、現時点ではかなり有望との声が多いが、依然として財源に難点があることや造船の動きもあり、加えて、クリントン政権としては健保改正問題や同夫妻のホワイト・ウォーター疑惑問題を抱えており、本年は中間選挙があるので、10月初旬には議会が閉会となることも無視できず、まだまだ本件は予断が許されないと観測される。なお、本法案とは直接関係ないが、邦船社にとって最も関心が深いと目される海運同盟や船社間共同行為に対する現行独禁法適用除外 (Antitrust Immunity) を廃止すべしとのメツェンバオム法案については3月末現在具体的な動きは出ていない。米船社筋の情報では、本法案は特別優先扱いが認められない限り今会期中に成立することは難しいが、多くの重要法案が山積する折からこの優先先議が認められる可能性は低いとのことで、決して楽観は許されないものの、少なくともこの法案が急転直下立法化されるといった事態は考え難い状況にある。

わが国経済発展と東アジアの貿易動向

—雁行形態型発展を辿る NIES、ASEAN 諸国—

日本郵船調査部

青木貞子
田中宣秀

昨年2月の米政府高官の円高容認発言以降、円高が亢進し、これまでわが国輸出を支えてきた家電、機械、自動車といった主要産業の空洞化が話題にされている。これら企業は NIES、ASEAN、中国を中心に生産基地を移してきたが、逆に NIES、ASEAN、中国はわが国を始めとする先進国の投資を通じ高度成長を遂げているとも言える。東アジアの貿易動向を考察するには各国の産業動向を詳細に分析する必要があるが、本稿では改めてわが国経済発展を振り返り、わが国を追隨する NIES、ASEAN 諸国の貿易動向について概観してみたい。

1 わが国経済発展の歴史を振り返って

第2次大戦後、壊滅的打撃を受けたわが国は、まず石炭と鉄鋼の増産を重点とした「傾斜生産方式」を導入し、経済復興に努めた。朝鮮動乱による特需景気によって繊維、金属、機械といった産業が立ち直った。朝鮮特需による反動はあったが、1952年から53年の投資景気の際、電力、海運、鉄鋼、石炭といった産業の経済基盤強化が行われ、電源開発計画や鉄鋼合理化計画が実施された。

一時、国内経済拡大に伴う輸入負担が過大で、外貨危機に見舞われたが、55年には戦時復興が一段落し、わが国は73年の第1次石油危機まで高度成長を遂げる。

その間を、55年から65年までを前期、65年から73年までを後期とあえて分けると、前期は神武景気、岩戸景気、オリンピック景気という景気拡大期があ

り、後期は57カ月に及ぶいざなぎ景気の時期となる。

前期の50年代後半からエネルギー源を石炭から電力、石油に切り換えるエネルギー革命が起こり、中東からの石油供給をベースに石油化学工業が発展し、それに伴って硫安、合成繊維、プラスチック、合成ゴムといった産業が伸長した。

一方、鉄鋼業も60年にかけて耐久消費材用薄板生産のための連続圧延設備が臨海地区に建設され、家電産業、自動車産業の発展に貢献していく端緒となる。

われわれの生活を家電製品の普及率を通して見ると、白黒テレビが90%、電気冷蔵庫62%、電気洗濯機が73%といった時代が後期の始まる65年である。

オリンピック直後の不況から脱した65年10月から70年7月までの「いざなぎ景気」の時代から、われわれの生活は著しく向上し、カラーテレビ、クーラー、カーという三種の神器を購入することが出来るようになり、68年にはGNPが西ドイツを抜いて、世界第2の経済大国になった。

さらに、後期はわが国の国際化が進展した時代でもあり、64年のIMF 8条国移行とOECD加盟により、わが国は開放体制に入り、海外進出も始まる。また73年4月には一部例外を除き100%資本自由化(対内直接投資)が推進された。

70年代に入ると、「産業構造の高度化、産業連関の緊密化、加工工程の多層化」と当時の経済白書に指摘されているように鉄鋼、自動車、家電、工作機械が量産体制に入り、粗鋼は世界の16%、自動車は世

界の18%、造船は世界の48%と、それぞれ占め、また産業用機械、電気、化学、板ガラス、セメントの生産も拡大する。

しかしながら、71年8月のニクソンショックそれに続く変動相場制移行、73年10月の石油危機によってわが国はインフレと激しい不況に見舞われ、高度成長時代は終焉する。74年にわが国経済は戦後初めてのマイナス成長を記録するが、省エネルギー技術を活用し、コストを切り下げ他、折からの米国の景気拡大や産油国向輸出によって回復した。

しかし、79年にOPECの石油価格大幅値上げという第2次石油危機に見舞われ、再度打撃を受けるが、わが国経済は減量経営に努めながら、重厚長大型産業から軽薄短小型産業に巧みに転換する。

かくして、省エネタイプの小型自動車米国向けに輸出されたのを始めとして、大型テレビ、VTR、NC工作機械から、ファクシミリ、CD、ビデオカメラ、パソコンに至るまで半導体を駆使したハイテク製品が、わが国の輸出を支えるようになった（これらわが国の貿易を側面から支えたのは、原料輸送に従事したタンカーやバルカーであり、商品輸送拡大に対応したコンテナ船で、海運業なくしてはわが国貿易の発展はなかったと言っても過言ではない）。

85年9月のプラザ合意により円高が亢進し、ドルは240円を切ったのち、88年には120円台まで円高が進むが、その後は140円～150円にて推移する。この間86年末から始まる土地、株式高騰により、わが国はバブルに酔いしれる。

91年春よりわが国経済は減速傾向に入り、バブル崩壊、昨年春からの円高とわが国は未曾有の不況に突入し、これまで輸出を支えてきた主要産業は壊滅的打撃を受け、素材産業も需給ギャップに苦しんでいるのが現状である。

しかしながら、アジアに目を転ずると、本年もASEAN諸国の高経済成長は、米国の景気回復もあ

って大いに期待出来そうであり、戦後わが国が辿ってきた道のりをNIES、ASEAN、中国、南アジアの順序で追いかけているように思える。

次章ではわが国、NIES、ASEANの貿易動向について明らかにしたい。

2 アジアの貿易動向

アジア地域経済は、1970年代以降世界平均を上回る高い成長率を維持し続けてきた。中でもNIES、ASEANの経済発展は目覚ましく、名目国内総生産は、86年の3,970億ドルから91年には8,680億ドルへ年率16%強の伸びを示し、世界総生産の伸び年率5.6%を大きく上回り、世界の成長センターとして経済的地位を一層高めつつある(図1参照)。このような長期にわたる高成長が持続したのは、各国政府の輸出指向型経済運営や積極的な外資導入によるところが大きい。85年のプラザ合意以降の急速な円高を契機としてわが国企業を中心とした直接投資の急増や87年のルーブル合意に伴う韓国、台湾、シンガポール通貨高によるNIES企業の進出がこれら東アジア諸国の工業化を促し、経済成長を高めるとともに、直接投資を通して域内の貿易関係を一段と緊密化させている。NIES、ASEANを合わせた貿易額(輸出入合計)は、86年の3,280億ドルから92年には9,250億ドルへ2.8倍の伸びとなり、世界貿易全体に占める比率も8%から12.5%に拡大した。この間、世界貿易額は86年に4兆ドル台に乗り、92年には初めて7兆ドルを超えたが、日本、米国はそれぞれシェアを低下させ、アジアにおける貿易規模の拡大が目立つ。

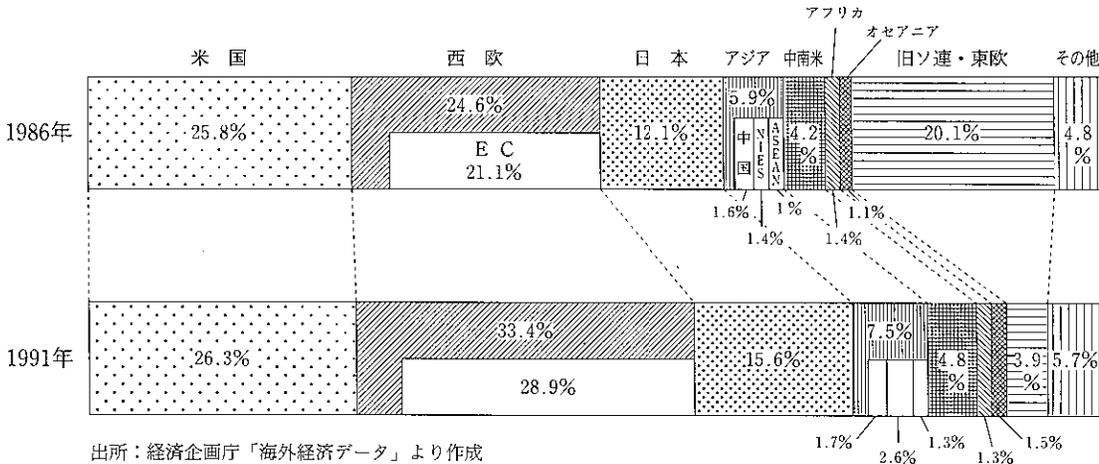
図2は東アジア全体の貿易額を仕向地別に見たものである。資料を国連統計から作成したもので経企庁の海外経済データとは数字が異なるが、輸入貿易額は80年の1,736億ドルから91年には4,855億ドルと年率9.8%の割合で伸びている。

一方、輸出貿易額は80年の1,619億ドルから91年に

【図1】 世界のGDP/GNP

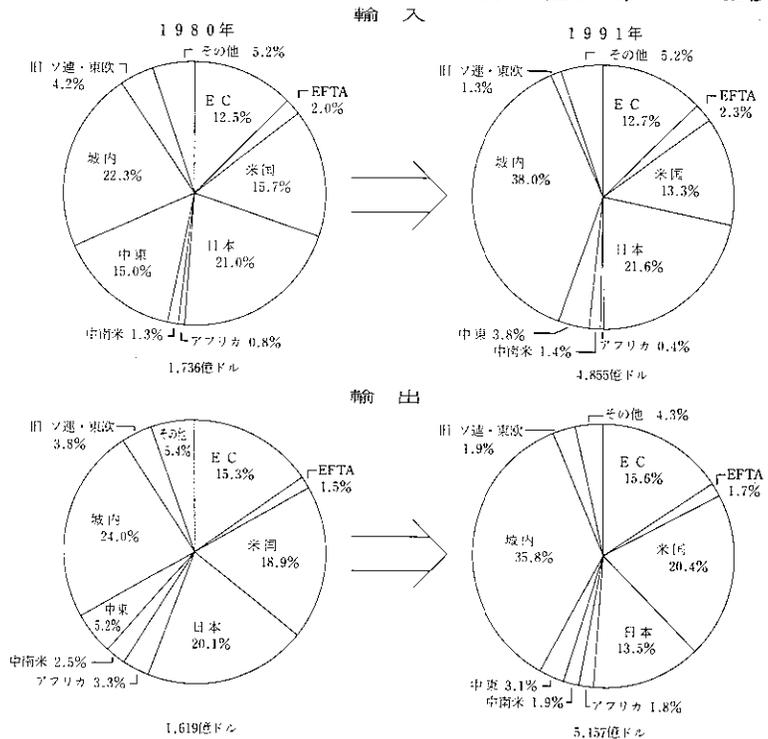
(単位：百億ドル)

	世界	米国	西欧	E C	日本	アジア	中国	NIES	ASEAN	中南米	アフリカ	オセアニア	旧ソ連・東欧	その他
1986年	1,644.3	423.5	404.0	347.3	198.3	96.9	27.4	22.5	17.2	68.7	22.6	18.6	331.1	80.6
1991年	2,161.7	569.5	722.2	624.0	338.2	161.3	37.1	57.8	29.0	104.6	27.7	33.4	84.3	120.5
増減率	31.5%	34.5%	78.8%	79.7%	70.5%	66.5%	35.4%	156.9%	68.9%	52.3%	22.6%	79.6%	-74.5%	49.5%



出所：経済企画庁「海外経済データ」より作成

【図2】 東アジア(NIES, ASEAN, 中国)の貿易(全商品)シェア推移



出所：Monthly Bulletin of Statisticsより作成

【表1】 アジア域内貿易 (1992年)

単位：億ドル

TO(輸入) FROM(輸出)		日 本	N I E S 4 カ 国				A S E A N 4 カ 国			
			韓 国	台 湾	香 港	シンガポール	フィリピン	タ イ	マレーシア	インドネシア
日 本		—	194.6	217.9	214.7	152.1	30.7	117.2	103.8	60.0
N I E S 4 カ 国	韓 国	116	38.9(輸入)				49.5(輸入)			
	台 湾	88.9	57.8(輸入)				43.7(輸入)			
	香 港	62.6	221.1(輸入)				45.1(輸入)			
	シンガポール	48.2	74.8(輸入)				169.2(輸入)			
A S E A N 4 カ 国	フィリピン	17.3	29.3(輸入)				6.1(輸入)			
	タ イ	55.3	72.9(輸入)				18.4(輸入)			
	マレーシア	54.0	106.3(輸入)				18.7(輸入)			
	インドネシア	107.6	50.6(輸入)				9.3(輸入)			

出所 経済企画庁「海外経済データ」より作成

は5,157億ドルと年率11.1%で輸入を上回っている。

この特長をあげれば、①東アジアがこの10年間で輸出超過に転換、②域内貿易のシェアが拡大、③米国への輸出シェアの増加に対し、輸入シェアの減少といったことであろう。

このように東アジアの成長に伴って域内貿易は増大したが、92年の域内貿易額を国別、地域別に分析したものが表1である。

わが国の輸出額はNIES向けが779.3億ドル、ASEAN向けが311.7億ドルで、NIESでは台湾、香港が、ASEANではタイ、マレーシアが多い。輸入額はNIESからが315.7億ドル、ASEANからが234.2億ドルで、NIESでは韓国、ASEANではインドネシアがそれぞれ多い。

しかしながら、NIES、ASEAN各国ともわが国の大幅出超で、技術移転を進めている現状ではやむを得ないとしても、輸出入バランスが拡大すれば、米

国同様、政治問題に発展することもあり得よう。

NIESからASEANの輸出額は291.2億ドル、NIESのASEANからの輸入額は307億ドルで、NIES域内貿易は487.6億ドル、ASEAN域内は49.8億ドルとなっている（注：域内貿易額は統計の性格上輸出ベース、輸入ベースで数字が異なる）。

これまで記述した貿易動向、金額については、原油、LNG、石炭、穀物といったバルク貨物も含まれているが、次章では、コンテナ船貨物の荷動きから、東アジアの荷動き動向について述べよう。

3 アジアのコンテナ貨物荷動き動向

コンテナ貨物の荷動き統計が不備なので、港湾統計から推定すると、東アジアが世界に占めるシェアは、1975年21%、1980年25%、1985年30%、1990年37%と、年を追うごとに大きく伸長している。

世界のコンテナ貨物の荷動き量は、92年で約2,550

万 TEU と見込まれるが、東アジア関連貨物は、域内 340万 TEU (中国を除く)、北米航路が580万 TEU、欧州・地中海航路415万 TEU とシェアが大きく、まさに世界のコンテナ貨物は、アジアを中心に動いている。

まず93年上期の域内コンテナ貨物の動向は、表2の通りである。年間の荷動き量を推定すれば390万 TEU で、前年比14%増とアジア経済の活性化を物語っている。上期の輸出実績を見ると日本が50万 TEU、次いで台湾37万 TEU、韓国28万 TEU、香港19万 TEU と、相変わらず NIES 諸国が多く、ASEAN ではタイ13万 TEU、インドネシア11万 TEU が多い。

一方、輸入では香港が48万 TEU と多く、中国貨物の中継港としての地位が高まっているが、日本が39万 TEU と伸び悩んでいる。あと台湾26万 TEU、シンガポール17万 TEU、韓国15万 TEU と続くが、韓国の輸入が増加傾向にあるのは、ウォン安による国際競争力と景気の回復が考えられる。

表3は米国を基点に考えたコンテナ貨物の荷動き推移である。米国が東アジアから輸入したコンテナ貨物は92年339万 TEU と、米国経済の回復に伴って伸びており、アジアへの輸入依存が年々高まっている。一方、米国の東アジア向け輸出は92年で240万 TEU と伸びが停滞している。

なお、米国の主要輸出貨物は、日本/NIES 向け

【表2】 アジア域内コンテナ貨物荷動量 (1993年1月～6月)

単位: TEU

輸 入	日 本	台 湾	香 港	フィリピン	タ イ	シンガポール	マレーシア	インドネシア	韓 国	ベトナム	合 計
日 本	NIL	84,210	105,000	22,800	88,800	45,381	32,739	32,400	90,000	3,500	504,830
台 湾	71,772	NIL	200,000	7,000	11,000	23,000	16,770	20,000	16,088	5,000	370,630
香 港	43,970	50,000	NIL	11,160	11,160	27,792	11,520	20,040	17,561	5,500	198,703
フィリピン	15,726	4,608	7,976	NIL	960	3,960	1,134	4,247	2,175	100	40,886
タ イ	68,400	17,000	17,000	3,000	NIL	13,000	3,200	2,800	4,049	1,200	129,649
シンガポール	30,000	30,000	23,400	6,300	9,000	NIL	18,000	17,500	8,119	9,500	151,819
マレーシア	26,475	13,797	16,823	1,419	3,485	17,012	NIL	4,594	5,641	1,012	90,258
インドネシア	36,000	25,000	15,600	2,400	2,400	18,000	3,300	NIL	8,400	750	111,850
韓 国	90,000	27,835	85,116	15,429	12,483	13,989	5,951	27,327	NIL	3,500	281,630
ベトナム	4,350	5,300	5,150	80	400	9,750	850	600	2,850	NIL	29,330
合 計	386,693	257,750	476,065	69,588	139,688	171,884	93,464	129,508	154,883	30,062	1,909,585

出所: 日本郵船「アジア事業部」

【表3】 米国のコンテナ貨物輸出入荷動量

単位 1,000 TEU

	輸 出				輸 入			
	東アジア(シェア)	欧 州	その他	合 計	東 ア ジ ア	欧 州	その他	合 計
1988	1,972 (55.4%)	886	696	3,554	2,643 (58.8%)	1,237	615	4,495
1989	2,136 (55.1%)	991	752	3,879	2,842 (59.1%)	1,287	673	4,802
1990	2,237 (53.7%)	1,105	820	4,162	2,874 (59.2%)	1,261	718	4,853
1991	2,412 (52.3%)	1,161	1,036	4,609	3,066 (61.9%)	1,125	758	4,949
1992	2,401 (49.9%)	1,207	1,205	4,813	3,389 (62.1%)	1,205	862	5,456
1993 (estimate by DRI/McGraw-Hill)	2,889	1,436	1,540	5,865	3,740	1,350	1,475	6,565

出所 JOC/PIERS 統計より作成

が古紙、ペットフード、綿花、材木、パルプであり、ASEAN 向けは古紙、綿花、綿製品、ニュースプリント、雑貨である。輸入貨物は、日本/NIES から自動車部品、おもちゃ、家具、靴、機械で、ASEAN からは家具、カン詰、アパレル製品、靴、テレビ等となっている。

このような荷動きを見ると、60年代の後半から米国の空洞化が始まり、現在は消費大国になっている米国の産業動向がうかがえる。

一方、欧州航路の荷動きは東アジアから輸出が90年の175万 TEU から92年に240万 TEU へ、また東アジアへの輸入は同年ベースで114万 TEU から175万 TEU へと、年率10%以上増加しているものと推測される。なお、わが国からの輸出貨物は現在20%前後に落ちており、欧州航路でも NIES、ASEAN の地位が高まっている。

4 雁行形態型成長を辿る NIES / ASEAN の貿易構造とわが国の対応

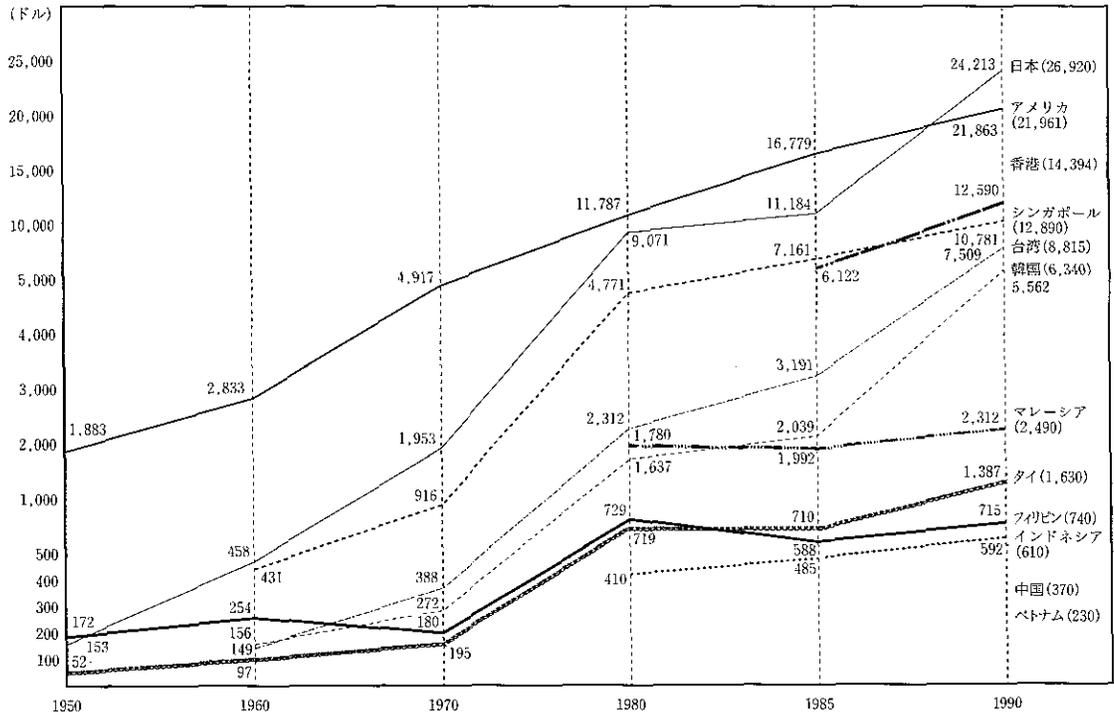
図3は、米国、日本、NIES 並びに ASEAN 諸国の1人当たり GNP の推移を図式化したものである。

米国は、1950年において既に1人当たり1,883ドルであったが、わが国は153ドルにすぎなかった。

わが国は60年代以降高度経済成長を遂げ、米国より遅れること20年後の70年に1,953ドルとなり、80年に9,071ドルと接近、87年には1人当たり GNP で米国を凌駕した（勿論、購買力平価で換算し、ないしは労働時間当たりの GNP で比較をしないと「豊かさ」の面では凌駕したことにならない）。

わが国の後を追う形で70年以降、韓国が靴、カバン、繊維、雑貨等の生産を開始するようになり、わが国より10年遅れて NIES 諸国が高度成長を遂げ、

【図3】 アジア各国の1人当たり GNP 推移



(IMF International Financial Statistics 等より作成)

() は1991年、1人当たり GNP

ASEAN 諸国は85年以降1人当たりのGNPを大きく伸ばしている。

まさにわが国を先頭にNIES、ASEAN 諸国は雁行形態型経済発展を遂げている。

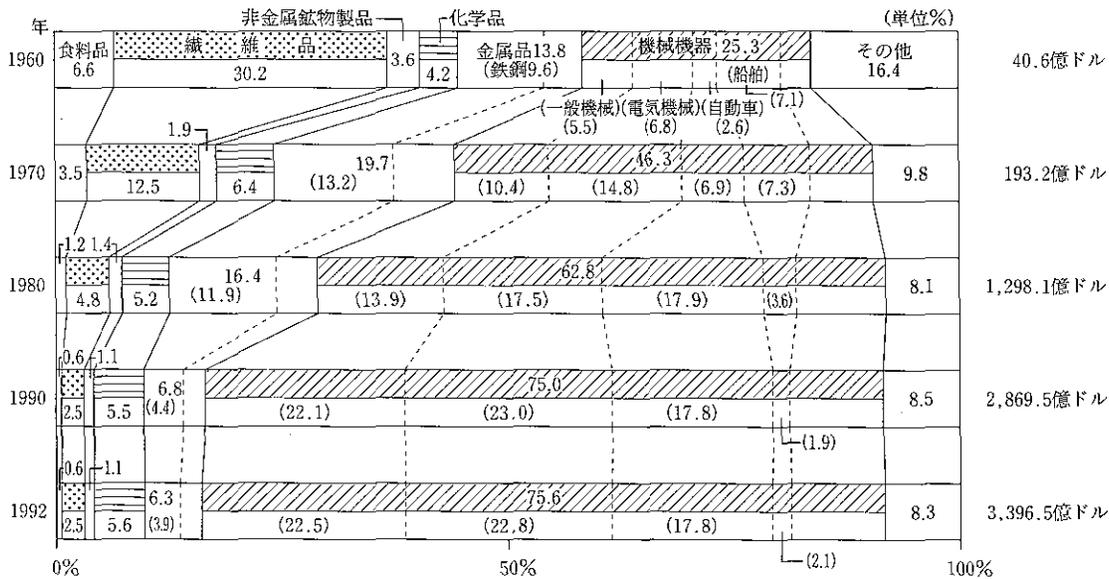
今後、中国、インド、ベトナムといったアジアの各国に対する、OECD 諸国やNIES、ASEAN の華

僑資本による投資により、これら諸国の1人当たりGNPも向上してこよう。

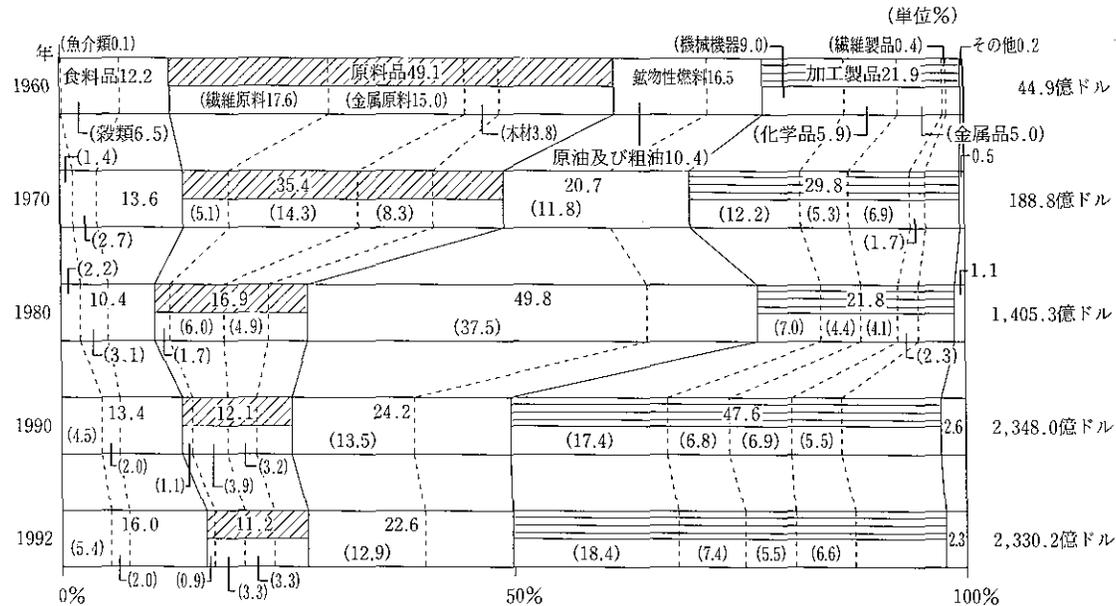
ここで図4を参照ありたい。これは通産省発表によるわが国の商品別輸出入構造の推移である。

わが国は原材料を輸入し、電気、機械、自動車といった製品を輸出し、経済発展を遂げているので、

【図4】 わが国の商品別輸出構造の推移



わが国の商品別輸入構造の推移



農業ないし鉱業を基盤とし、輸入代替産業から発展した NIES、ASEAN 諸国が、そのままわが国が辿った産業構造の変化を遂げるとは思えない（わが国の産業構造に似ているのは韓国であるが、部品を生産する裾野産業の発展が遅れていると一般に指摘されている）。

しかしながら、70年のわが国の輸出構造を見ると、電気（14.8%）、一般機械（10.4%）、自動車（6.9%）、船舶（7.3%）、その他機械（6.9%）、繊維（12.5%）が主要商品であり、自動車、船舶を別にすれば、現在のシンガポールやマレーシアの輸出構造と類似している（表4参照）。

マレーシアでは、テレビ、冷蔵庫、エアコンといった電気製品が同国輸出の37%を占め、シンガポールでは事務機器、通信機器、電子管、半導体が輸出の40.5%を占めている。これは70年代以降わが国輸出を支えてきた電気や機械産業の海外移転が行われ、これら製品のわが国へ輸入が増加している現状を見ると、わが国産業の構造変化とアジア域内での分業の進展が読みとれる。

一方、わが国貿易収支を見ると92年以降1,000億ド

ルを超え、経常収支でも1,250億ドルを超えているが、NIES/ASEAN 諸国や米国に対して大幅な出超となっている。

このような状況下で、双子の赤字に苦しむ米国政府は日米包括経済協議を通じ、内需拡大による一層の輸入拡大を求め、輸入が増加しないのは不透明な取引慣行や障壁があるとして、今や、政治的な円高攻勢をかけてきている。

このような外圧に対し、わが国が対応すべきことは、①不況とは言え円高を逆手にとり、安い価格で優れた商品の輸入を拡大し貿易収支の黒字幅を削減すること、②当面のわが国産業構造からすれば貿易・経常収支とも黒字を出すことが必至で、余剰の資金を技術支援を含めた海外投資によって発展途上国経済を押し上げを図ること、③海外での投機的な不動産投資や債券の購入は控えるといったことであろう。

今後、政治的な円高が一層続くと、これまでわが国企業を支えてきた終身雇用、年功序列という日本的労使関係も崩れ、雇用調整の問題やわが国産業の構造変化が真に起こりうることを指摘し、本稿を終えることとしたい。

【表4】 マレーシアの貿易動向

1991年

単位 億リング	輸 出				輸 入			
	品 目 別		国 別		品 目 別		国 別	
<輸出>		電子電気 37.6%	米 国 16.9%	機械輸送機器 53.7%	米 国 15.3%			
1987 452.5		繊維 はきもの 5.1%	E C 14.8%	化学工業製品 7.6%	E C 13.6%			
1989 678.2		化学・化学製品 2.4%	日 本 15.9%	鉱物用燃料 4.2%	日 本 26.3%			
1991 944.9		石油製品 1.2%						
		原 油 10.8%	韓 国 4.4%	食物・飲料 5.5%	韓 国 2.7%			
<輸入>		LNG 3.6%	中 国 1.9%		中 国 2.2%			
1987 319.4		原 木 4.3%	台 湾 2.7%	雑 貨 5.6%	台 湾 5.5%			
1989 608.6		輸送用機器 3.5%	香 港 3.3%		香 港 2.2%			
1991 1,011.2		木工品 2.2%		その他 23.4%				
		食品・タバコ 2.4%	アセアン 29.2%		アセアン 19.9%			
		パーム油 6.5%	<含シンガポール 23.3%>		<含シンガポール 15.5%>			
		その他 20.4%	その他 10.9%		その他 12.3%			
合 計		100%	100%	100%	100%			

“Profit with Safety”

3月9日から13日までの間、横浜で開催された国際海事展“Sea Japan 94”に出席するために来日した Juan Kelly 氏 (国際海運会議所 (ICS) 議長兼国際海運連盟 (ISF) 会長) および Chris Horrocks 氏 (ICS/ISF 事務局長) が、3月7日 轉法輪会長を訪問し、引き続き当協会タンカー対策特別会議委員等と安全および環境問題を始めとする世界の海運界に共通する課題について意見を交換した。

ICS は各国船主協会を会員とし、航行安全・海洋環境の保全等の技術的問題、海事法制、情報システム等多岐にわたり活動しており、また、ISF は海上労働問題を扱う国際船主団体である。

Juan Kelly 氏は、海運産業は長期的に健全な経営を続けていくための三つの問題として、①新造船の抑制と解撤の促進等による過剰船腹の解消、②行き過ぎた規制が作られる原因となる海難事故の防止、③サブスタンダード船の排除と優秀な船員の確保による質の向上を挙げ、さらに、過剰な法規制が海運産業のコスト負担を増大し、経営を圧迫すること、一方、業界が努力して成果を上げている油汚染の減少などを宣伝していないために業界のイメージが悪く、そのため優秀な若者の確保にも影響を及ぼしていると指摘した。

これらの問題を克服するため、海運産業を始めとする関係者が、力を合わせれば、ICS が昨年来目標として掲げ

ている「利益と安全の両立」(“Profit with Safety”)は達成できることを強調し、そのための具体的な方策として、①業界自身が質の悪い船主を締め出すこと、②PIクラブ・保険業界・船級協会等にも協力を求めること、③ポート・ステート・コントロール (PSC) が適切に実施されること等が必要であり、ICS と ISF は共同で運航者の立場から IMO におけるガイドラインの作成に参画していく用意があることを明らかにした。

また、3月8日に運輸省を表敬訪問し、小川海上技術安全局長、寺嶋海上交通局審議官と懇談した。その中で両氏は、わが国の船舶運航および造船に関する技術、船員のレベル等を評価するとともに、海運の各分野にわたり高いレベルを達成しているわが国の国際海事機関 (IMO) での発言は影響力が大きいので、現状の改善のために積極的な役割を期待していると述べた。Juan Kelly 氏は、轉法輪会長とともに3月9日に開催された“Sea Japan 94”でのコンファレンスに参加し、今回の来日の日程を終えた。

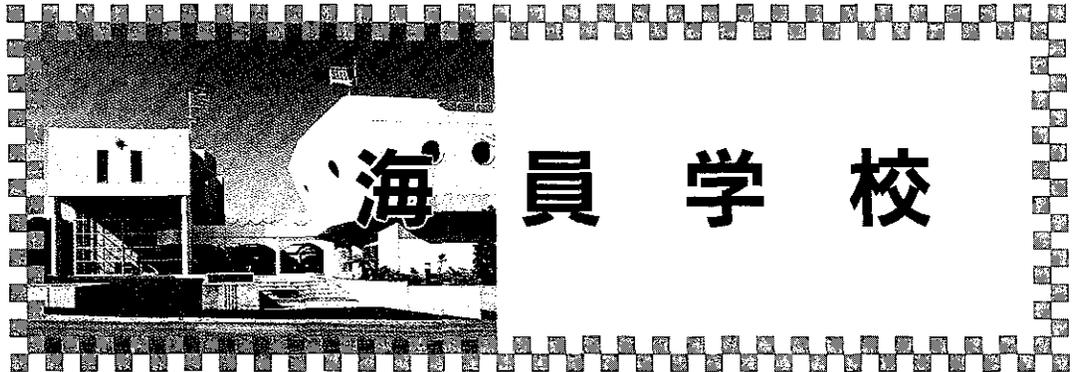


▲ Juan Kelly 氏
(ICS 議長 兼 ISF 会長)



▲ Chris Horrocks 氏
(ICS/ISF 事務局長)

特別欄

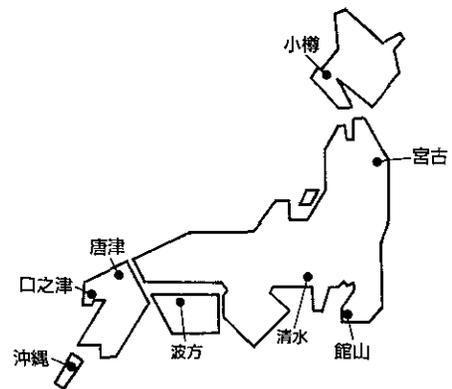


海員学校は運輸省の設置する船員養成機関で、全国に8校ありますが、清水と波方の2校には高卒者を対象とする修業年限2年の専修科が、小樽、宮古、館山、唐津、口之津、沖縄の6校には中卒者を対象にした修業年限3年の本科が置かれて、主として内航職員（四級海技士）の養成を行っています。また、清水には高卒者を対象に調理師を養成する修業年限1年の司ちゅう・事務科が併設されています。

平成4年、船員需要構造の変化等の諸状況に対応するため、海員学校の学制及び教育内容が改められましたが、その概要は、

1. 従来の外航部員養成の教育内容を、主として内航職員養成の教育内容に改めたこと。
2. 本科課程の乗船実習1カ月を3カ月とし、更に本科の卒業生を対象として練習船実習6カ月を行う乗船実習科を新たに設けたこと。
3. 専修科の修業年限1年を2年に延長し、本科と同様四級海技士（航海及び機関）の教育内容に改めるとともに、課程中の乗船実習を1カ月から9カ月に拡大したこと。

等ですが、その他、本科3年の課程を卒業後、更に上級の海技資格取得を目指す者には、引続



いて海技大学校へ進む道も開かれました。

練習船教育実習の強化・充実によって、これまで、四級海技士の資格取得のために、海員学校の本科、または専修科卒業後2年以上必要とされた乗船履歴を在学中に満たすことができるようになって、教育の完結性が図られたことは海員学校教育にとって画期的なことです。

その後、平成5年度には各海員学校が小型船舶操縦士養成施設の指定を受け、生徒が在学中に四級小型船舶操縦士の資格を取得できるようにもなりました。

新制度は発足したばかりで、今年の3月、専修科の新課程を終えた最初の学生が卒業を迎えたところですが、本科では、旧制度の入学者が移行課程を経て、昨春一足早く卒業し、乗船実

習科もハワイ遠航を含む6カ月の実習を終えて、昨秋最初の卒業生を送り出しています。

最近は、一般高校や大学でも、優秀な生徒を集めるためには様々な工夫努力を必要とする時代で、海員学校でも関係団体等の援助を得て、普及宣伝活動を特に強力に推進しています。

海を志向する若者にとって大変魅力ある新しい制度のもとで、年々応募者も増加していますが、特に専修科応募者の増加が顕著ですし、また、女子応募者の増加が目立ちます。

海員学校応募状況の推移

()内は、女子人数

科別	募集定員	4年度		5年度		6年度	
		受験者数	入学者数	受験者数	入学者数	受験者数	入学者数
本科	220	564(8)	248(4)	513(37)	241(23)	605(37)	266(19)
専修科	160	191(18)	156(13)	328(25)	163(15)	443(62)	163(19)
司・事科	60	72(42)	65(40)	96(52)	68(45)	112(62)	66(45)
合計	440	827(68)	469(57)	937(114)	472(83)	1,160(161)	495(83)

従来から、司ちゅう・事務科には女子の応募者も少なくありませんでしたが、そのほかでは、専修科に若干の応募がある程度でした。

ところが、ここ数年の間に急速に女子応募者が増え、現在は本科、専修科を問わず入学者の約1割を女子が占めるようになりました。

海員学校は全寮制教育を行っていますが、女子寮の施設は特に設けられていませんでした。このため、女子の通学を認める等で対応してきましたが、学校の建て替えや改築の折等に女子の寮施設も次第に整備されてきています。

専修科の学生は将来に向けての目的意識がはっきりしており、授業態度も意欲的です。

本科の生徒は卒業後の進路の幅も広く、また、年齢的にみても、まだ将来に対する目的意識を持って入学してくる者ばかりではありませんが、海員学校での3年間の船員教育を通じて次第に

海への関心も高まり、卒業を迎える頃には、8割以上の生徒が海上産業または海上関連産業への就職を希望するようになります。

また、本科卒業後、引続き海技大学校へ進学して、更に上級の海技資格取得を目指す意欲的な生徒も増えてくる傾向が見られます。将来は外航職員の一翼をこれらの意欲的な海員学校出身者が担うことにもなりそうです。

海員学校就職状況(概要)

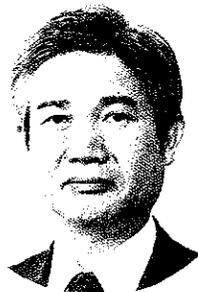
年度	科別	卒業者数	乗船実習科 海大進学者数	就職 希望者数	海上 求人数	海上 就職	海上 関連	その他 陸上
4	本科	156(1)	乗実 55 海大 19(1)	128 (含・乗実)	1,151	108	9	10
	専修科	(修業年限2年に学制改革のため、卒業者なし)						
	司・事科	60(36)		60(36)	117	43(23)	0	17(13)
	合計	216(37)		188(36)	1,268	151(23)	9	27(13)
5	本科	152	乗実 51 海大 24	67 (含・乗実)	780	57	3	7
	専修科	135(11)		120(9)	512	114(7)	6(2)	0
	司・事科	64(42)		62(40)	81	35(24)	4(3)	23(13)
	合計	351(53)		249(49)	1,373	206(31)	13(5)	30(13)

女子の増加で心配されたのが就職の問題ですが、幸い、内航大手の会社は女子船員の採用に積極的で、女子船員も良い評価を得ています。

海員学校は今、応募状況、就職状況等全て順調に推移していますが、学齢人口の減少が一層進むなか、応募者確保の普及宣伝活動は益々重要になりますし、同時に、折角育てた貴重な船員の卵を職場に定着させる努力も大切です。

内航海運業界は挙げて船員の職場環境、居住環境の改善、整備に真剣に取り組む、若年船員の確保と定着率を高める努力がなされていますが、学校としても、この問題を大変重要に考えており、懇談会等を通じて海運業界関係者との意思の疎通を図り、あるいは教官の乗船研修等、職場の実態把握に努めて、生徒指導に役立てる等積極的に取り組んでいます。

随想



私の減量作戦

運輸省海上交通局長 ◆ 尾松伸正

私が煙草を吸うのを止めてからもう十数年になる。煙草の味もすっかり忘れ、ただ煙いだけのものになってしまった。乗り物も、専ら禁煙席を利用する。先日も、旅行中、乗車した電車の中の余りの煙臭さに慌てて禁煙車へと移動し、家族ともども空気のおいしさについて一頻り話題にしたことである。

私の場合、禁煙のきっかけは誠にたわいのないことであって、ある正月、帰省していた折に、手持ちの煙草が空になり、元旦に煙草屋の店を開けてもらってまで買いに行くのは田舎のこととて気が引けるし、面倒でもあり、吸わないままに4日の御用始めに出勤し、そこで久し振りに1本手に持って、これが今年初めての煙草だといつ周りの人達に言ったところ、それならいっその際止めてしまったらと言われ、拍子で私も禁煙宣言してしまったものである。

禁煙の日が一日、一日と延びるにつれて、過ぎた何日かの我慢をふいにしてしまうのは勿体ない気持ちで、そのままずるずると習慣化して

しまった。一大決心をした訳ではなく、ずるずると、結果としては簡単に事が成就してしまったのである。

以来、SMOKER 諸氏に対しては、禁煙などというものは誰でも簡単に出来る、貴君も試してみたらどうか、意志の強さなど関係ない、決心すら要らないなどと、気軽に、しかし執拗に禁煙の勧めをしては、嫌々顔をされている。

ところで、禁煙も健康の為にと言える訳だが、去年の夏の定期人間ドックで再検査を指示され面喰ったことがある。理由は、血糖値が少し高い、糖が出ている、それから何とか（忘れてしまった）も気にかかる、コレステロール値もよくない、等々幾つかの悪い数値が重なっているからとのことであった。今までも、体重を減らせ、酒を減らせと指導されたことは何度かあるが、糖尿の恐れがあると言われたのは初めてのことである。そして2カ月程後に精密検査を受けることとなった。結果は良好。担当医が結果を見て開口一番、随分努力しましたね、これな

ら全く問題はありません、糖のみならずコレステロールも良が増え悪が減り、悪い数値は全くなりましてよ、仮に体質的なものがあったとしても今のような状況ならば年をとっても大丈夫、ところでどんな努力をしたのですか、と聞かれる程であった。

余りにほめられるので面映ゆい気がしたが、確かに、煙草の時はズルズルとという具合だったが、今回の方はやや真剣だった。最初の検査の結果には若干の疑念を持ちつつも、やはり一応の努力をしてから再検査の結果を待ちたい、それでも悪い数値が出れば本当に悪いのだから、非常に素直な気持ちであった。例えば、早速糖尿病の食事の取り方の本を買って一読し、妻にも協力してもらおうとか、好きなビールも制限し、食事もなるべくカロリーを念頭に置きながら取るという具合であった。こう書くと何か病人食でも食べたように思われるかもしれないが、決してそんなことはなく、同じ素材でも料理の仕方でカロリー少なく、しかも美味しく食べられる工夫の仕方とか、なるべく満腹感の得やすい食事の仕方とか、自分ではいろいろと食生活のノウハウが増えて豊かさが増したようにさえ思うから不思議である。一つ一つは大した事ではないのだが、一日3回もとる食事のこと故、重なれば効果もあると見え、結果として私の体重はいつの間にか少し軽くなって来た。も

ちろん運動も、水泳とか、歩くとか、ゴルフとか？ 努力はしたが、効果の程はおぼつかない。

医者にほめられてから、その後、酒やビールもたしなみ、そして美味しい料理もちゃんと頂くことにしているが、体重の方は比較的低位安定、代わりにズボンが緩くなって困っている。ゴルフのスコアも低位安定してくれば申し分ないが、これは別の努力の要るところ。

そしてまたもや、体重のコントロールは意外と簡単、ぜい肉をとって軽快に行きましょうと、これを周りに執拗にお勧めしたくなるのを我慢している昨今である。今年に入って早くも何回も風邪をひくという体たらく、まずこれを改善すべきところ、他人様のことなど気にする余裕はないはずと、自戒しているところである。

海運企業も、厳しい経済状況の中で健全経営を保つために、正にできることは何でもやるということで渾身の努力を傾けておられることと思うが、こちらの方は標準体重があったり、他人（医者）が処方してくれる世界ではないだろう。それぞれの企業がそれぞれの適正体重？を見い出して、いずれは軽快にステップを踏むであろうことを心から待ち望んでいる。この一文としてはやや強引な結論とは思いますが、そしてまた私も職掌がら渦中の一員でもあると思うが、これが現在の偽らざる心境である。

海運 ニュース

1. 雇用調整助成金の業種指定
2. SMDG (Shipplanning Message Development Group) サザンプトン会合の様様
3. 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化委員会 (UN/ECE/WP.4) 第39回会期の様様
4. 平成6年度船員災害防止実施計画
5. 20条問題小委員会の審議様様
6. 第46回海上安全船員教育審議会水先部会の審議様様

1. 雇用調整助成金の業種指定

わが国産業界では、不況の長期化から雇用調整が幅広く実施されるに至っており、労働省においてもこれら産業界の動きに対応し、主として失業予防を目的として、雇用保険法に基づく雇用調整助成金の支給を中心とする雇用対策を充実させている。

この制度は、労働大臣によりその対象業種として指定を受けた業種に属する事業主が、その雇用する労働者について(1)休業、(2)教育訓練、(3)出向を行う場合に、一定の条件により事業主に対して助成金が支給される制度であり、平成6年3月1日現在、257業種が指定されている。

わが国外航海運業界も、世界的な不況により自動車をはじめとした荷主産業の輸送需要は減退し、加えて平成5年2月以降の一層の円高の進行は、ドル建て収入が売上の60%程度を占める外航海運業にとって、莫大な円収入の目減りを生じさせることとなり、経営全般にわたる減量・合理化が避けられない見通しとなった。

このような状況下、当協会では平成5年10月以来、政策委員会を中心に雇用調整助成金の対象業種に一般外航海運業を追加指定するべく具体的準備を進め、運輸省当局の助言を得て平成

6年1月、労働省に対して業種指定の申請を行った。

その結果、平成6年3月1日をもって、一般外航海運業が対象業種として指定されたものである。

[雇用調整助成金の概要]

同制度は、景気の変動、産業構造の変化等に伴い、事業活動の縮小を余儀なくされたため、その雇用労働者につき休業、教育訓練または出向を行った事業主に対して、休業手当、賃金または出向労働者に係る賃金負担額の一部を助成するものであり、失業の予防を目的としている。

ここでいう事業活動の縮小とは、最近3カ月間の①生産量等、および②求人数および入職者数等が、前年同期に比べおおむね5%以上減少している場合とされている。

なお、現在、最近3カ月間の実績については①および②が前年もしくは前々年同期に比べ、増加していない場合でもよいとされ、要件の緩和が図られている。

この対象業種に指定された場合、一定の条件により出向等の雇用調整を行う事業主に対し下

記助成金が支給される。

1. 休業の場合

休業手当の1/2（中小企業事業主については2/3）を支給。ただし、一人1日当たり9,040円を限度とする。

2. 教育・訓練の場合

①、②の合計

① 教育訓練の受講日について支払った賃金（受講賃金）の1/2（中小企業事業主については2/3）を支給。ただし、一人1日当たり9,040円を限度とする。

② 訓練費として一人1日当たり1,500円

3. 出向の場合

出向元事業主が負担する出向労働者の賃金の1/2を支給（中小企業事業主については2/3）。

4. 受給期間

休業または教育訓練に対する助成金は、1指定期間につき、休業と教育訓練を合わせて対象被保険者×200日を限度とする。また出向につい

ては、1年間を限度とする。

（暫定措置）

政府総合経済対策の一環として上記助成内容は現在、暫定的に、支給率の引上げ等助成内容の拡充が図られている。

(1) 平成5年6月11日から平成6年6月10日までの間

① 休業の場合：休業手当の2/3（中小企業事業主については3/4）

② 出向の場合：負担額の2/3（中小企業事業主については3/4）

(2) 平成6年1月1日から平成7年3月31日までの間

教育訓練の場合：賃金の3/4（中小企業事業主については4/5）

訓練費一人1日当たり3,000円

(3) 平成6年2月9日から平成7年3月31日までの間

出向の支給対象期間について、暫定措置により2年間を限度とする。

2. SMDG (Shipplanning Message Development Group) サザンプトン会合の様相

SMDGは、欧州各国の船社/ターミナルオペレーターの業務系・システム系の実務者を中心に構成されている組織で、海運・港湾に関する西欧 EDIFACT ボード傘下のユーザーグループ

であり、日本における物流 EDI 研究会やアジア EDIFACT ボードにおける AS TWG (Transport Working Group) にほぼ対応して位置付けられる組織である。SMDG はかねてより海運・

港湾関係の UN/EDIFACT による国連標準メッセージと、そのユーザーマニュアルの開発普及活動の中心的役割を果たしており、BAPLIE (コンテナ積み付けプラン) に続き、MOVINS (Move Instruction Message: 船社からターミナルに対する、コンテナのハンドリングを指示するメッセージ) や、TANSTA (Tank Statement Message: コンテナ船の各種タンクの状況に関するメッセージ) 等のコンテナ輸送関連メッセージのユーザーマニュアルを開発中である。

今回の会合は、1994年3月9日と10日の両日、英国サザンプトンで開催され、わが国からの出席者は、以下6名であった。

大阪商船三井船舶 企画部副部長 岡本 秀徳
Mitsui OSK Europe, Manager 堀 一郎
日本郵船 海務部課長代理 清水 昇
NYK Line Europe, Marine Superintendent
西本 哲明

当協会 業務部業務第一課長 園田 裕一
同 業務部業務第一課 加藤 理喜

今回の会合では、BAPLIE のドラフト・ユーザーマニュアル最新版 (Version2.0) が検討され、その表紙には、SMDG、ISA (Information Systems Agreement: 米国のユーザーグループ)、AS TWG の名称が連名で表記されるとともに、当協会が事務局である AS TWG としての修正提案も大幅に受け入れられる見通しとなるなど、同ユーザーマニュアルの世界統一化へ向けて多大な成果があった。

同ドラフトは、今回会合での検討結果を踏まえて SMDG 事務局によって修正され、94年6月に開催される第3回 AS TWG で同修正案が検討されることとなる。

また、現在併行して開発中の各種マニュアルについても、すべて3者連名のマニュアルとすることが合意された。

3. 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化委員会 (UN/ECE/WP.4) 第39回会期の模様

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

同委員会の貿易手続簡易化作業部会 (WP.4 : Working Party No.4) では、貿易手続簡易化の一環として、従来書類や電話で行われてい

た貨物・通関情報の交換をコンピューター間で伝達処理するため、UN/EDIFACT (United Nations/Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport : 行政、商業および運輸のための電子データ交換規則) と呼ばれる統一規則による書式や記載内容の標準化作業が進められている。

同作業部会の第39回会期は、1994年3月14日から18日の間ジュネーブで開催され、わが国からの出席者は、以下5名を含め合計10名であっ

た。

運輸省運輸政策局情報管理部長 谷合 昭夫
JASTPRO 理事 UN/EDIFACT
アジア地区ラポーター 伊東 健治
昭和海運 経営企画部副部長 金尾 直行
当協会業務部業務第一課長 園田 裕一
同 業務部業務第一課 加藤 理喜

今回の会議には、メンバー国31カ国、オブザーバー国8カ国（アジア地域から日本、韓国）の他、UNCTAD、IATA など多数の国際機関が参加した。

(1) WP. 4 における審議

GE. 1 および GE. 2 の議長より、それぞれの審議の概要報告があり、さらに、ECE 域外からのオブザーバー国（第11条国：協議資格を有する国）の意見を反映させ、WP. 4 会合の成果をグローバルレベルで享受できるようにするため、アジアラポーターである伊東健治氏が第11条国特別代表に任命された。

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

新ディレクトリー（用語、コード、標準メッセージなどの一覧文書）である D.94 A (94年 Draft Directory 第1版)の発行が、6月1日に予定されていることなどが報告され、9つのステータス0（開発途上）メッセージが提出された。

(3) GE. 1 / GE. 2 合同会議

EDI を実施する上での国内的な法的・商慣習上の障壁に関する質問状案が採択されたほか、EDI の法的側面に関する UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law = 国連国際商取引法委員会) 統一規則案との関連で、WP. 4 と UNCITRAL との一層の協調関係の確立と、WP. 4 からの意見反映の必要性が確認された。

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

地名に関する国連標準コード (UN/LOCODE) の1994年版がこのほど発行されたとの報告があるとともに、同コードに関するアドホック専門家会合の活動報告がなされた。また、今後は原則として毎年 UN/LOCODE を改訂していくことなどが報告された。

4. 平成6年度船員災害防止実施計画

運輸省は「船員災害防止活動の促進に関する法律」に基づいて標記実施計画を策定し、関係先へ通知した。

船員災害防止実施計画は、5年ごとに作成される「船員災害防止基本計画」に沿って、運輸

大臣が船員中央労働委員会に諮り毎年作成するもので、平成6年度は第6次船員災害防止基本計画の第2年度にあたる。

平成6年度の実施計画は、船員災害の減少目標（年間1,000人率の前年度比）を死傷約4%

(汽船約3%、漁船約4%)、疾病約3%(汽船・漁船とも約3%)と設定しているが、これは、平成4年度の実績をベースにした場合、船員数13万2,000人について、年間の死傷件数3,000件を約120件、疾病件数3,700件を約110件それぞれ減じることを目標としている。これらの目標を達成するため、重点を置くこととしている事項は次の通りである。

1. 漁船の死傷災害防止対策の推進
2. 汽船の死傷災害防止対策の推進
3. 高年齢船員の死傷災害防止対策の推進
4. 中高年齢船員の疾病予防対策及び健康増進対策の推進
5. 外国人船員の混乗に係る安全衛生対策の推進
6. 労働時間等労働条件の改善

以上の重点項目のうち、汽船の死傷災害防止対策の推進については次の通りで、死傷災害の起因および具体的な防止対策を掲げ、船員災害防止対策の効果的な実施を図ることとしている。

(1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化

船舶所有者の集団で、荷主、元請オペレーター等を含む船員災害防止のための協議会等の設置を促進し、緊密な連携の下で安全衛生パトロール、安全衛生教育等の共同実施等漁船と同様な船員災害防止活動を行う。

(2) 死傷災害の「転倒」および「はさまれ」の防止

① 「転倒」の防止

「転倒」による災害を起因別にみると、甲板、通路、階段、梯子、ドア、ハッチ

等の「甲板」によるものが52人で32.9%、次いで船と船との接触、船体の動揺等の「その他」によるものが27人で17.1%と続き、その後に索具、機械部品、ハンマ、スパナー等の「用具・工具」、船倉、タンク等の「その他の船体構造物」によるものが続いている。

「転倒」については、このような状況を踏まえ、船内設備、作業方法を再検討し、特に次の防止対策を徹底する。

ア 甲板、通路等にある段差、凹凸をなくして平坦にするとともに、突起物へのトラマークの表示または被覆等を行う。

イ 甲板等床面の塗装を滑り止めの入ったものに変更するほか、作業床の必要部分にカーペット等を利用する。

ウ 階段に滑り止め用テープを貼付する。
エ 水、油類の飛散防止、甲板、通路等の清掃、工具、部品等の整理整頓を行う。

オ 滑り止めのついた保護靴を着用する。
カ 作業中に滑り易い姿勢をとらないよう作業方法を改善する。

② 「はさまれ」の防止

「はさまれ」による災害を起因別にみると、荷役、揚錨および係船作業時に使用する機器等にはさまれて発生する(甲板装置)によるものが45人で33.1%と最も多く、次いで索具、機械部品、加工用機械装置等の「用具・工具」によるものが27人で19.9%、その後に梯子、ドア、ハッチ等の「甲板」、主機、補機等の「機

関装置」によるものが続いている。

「はさまれ」については、このような状況を踏まえ、船内設備、作業方法等を再検討し、特に次の防止対策を徹底する。
ア 機械または動力伝導装置等の運動部分には、おおい等を設けることにより、

それらとの接触から防護するとともに、そのおそれのある場所にはむやみに立ち入らせないようにする。

イ 動力機関等の修理作業等を行う場合には、修理部分等を動力源から遮断するなど適当な安全措置を講ずる。

5. 20条問題小委員会の審議模様

海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、3月11日、20条問題小委員会を開催し、別表の通り外航船12隻（新造船1隻、既存船11隻）について、配乗基準の特例措置を承認した。

これにより、同小委員会が承認したマルシッ

プ混乗船の合計は、外航船120隻、近海船30隻となった。

なお、前述の外航船120隻には、売船、配乗替え等によるものも含まれており、現在就航中のものは90隻である。

【別表】

船名	会社名	船種 (G/T)	配乗(外国人職員)	その他
ジェイエイサンシャイン	国際エネルギー輸送	L P G (42,551)	邦10、比14 (1)	3月竣工予定
筑波山丸	国際エネルギー輸送	タンカー (146,376)	邦9、比15 (3)	配乗替え
日天丸	日正汽船	タンカー (109,297)	邦9、比15 (3)	A 実用船
千代島丸	飯野海運	撒積 (36,269)	邦9、比13 (3)	旧マル
コスモギャラクシィ	共栄タンカー	タンカー (136,681)	邦9、比15 (1)	旧マル
箱根丸	八馬汽船	コンテナ (35,309)	邦9、比13 (1)	C 実用船
西海丸	マリテック マネージメント	撒積 (44,580)	邦9、比13 (3)	B 実用船
日豪丸	東京船舶	コンテナ (36,913)	邦9、比13 (3)	A 実用船
昭石丸	川崎汽船	タンカー (39,890)	邦9、比15 (2)	在来船
あかしぶりっじ (混乗近代化船)	川崎汽船	コンテナ (48,272)	邦8、比14 (2)	貸渡先変更
せとぶりっじ	川崎汽船	コンテナ (48,342)	邦9、比13 (1)	代理店変更
神成丸	タンダマリン	自動車 (31,340)	邦9、比13 (1)	配乗替え

6. 第46回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様

平成6年3月14日、第46回海上安全船員教育審議会水先部会（部会長：武石章自動車事故対策センター理事長）が開催され、平成6年度水

先人適正員数について審議が行われた（資料参照）。

水先人適正員数については、昭和38年3月開

催の海上安全審議会（現、海上安全船員教育審議会）において水先制度について審議した際、「本審議会において、原則として年1回、各水先区の適正員数を検討することとし、これによって水先人が不足していると認められた水先区については、運輸省は当該水先区の水先人会对し、必要な数の水先人を増員させるよう指導・監督する」ことを運輸大臣に答申した経緯から、以来毎年審議されるものである。

運輸省当局では、適正員数の算定については、昭和51年以来、次の方法により算出している。

- ① 「過去5年間（平成元年度～平成5年度、平成5年度は4月～12月）の業務量を時系列でとらえ最小自乗法により傾向線を求め次年度を予測する」との手法により各水先区の平成6年度における月間業務量（隻数）を予測。
- ② 次に、各水先区における水先人1人当たりの月間適正業務時間を6,000分（1日5時間×週5日×4週間）と定め、これを各水先区における平均嚮導時間（平成4年8月調査）で除して、月間1人当たりの適正業務量を算出。
- ③ 上記①で算出した平成6年度予測月間業務量を上記②で算出した月間1人当たりの適正業務量で除して適正員数を算出。

以上の計算方法により算出した数が2名未満となった水先区については（不測の事態に備え）水先業務を維持していくため最低2名としている。

るが、留萌水先区については取り扱い隻数が少ない特殊事情もあり1名としている。

これにより、平成6年度適正員数は、前年度比13名減の571名、また、平成6年度の新規採用数は水先業務のサービス向上、廃業予定者等を考慮し、14水先区合計で40名であり、年度末員数は合計769名となっている。

なお、当局の説明によると、小樽および小松島水先区においては急遽廃業者があったため、現在適正員数を割っているが、新規採用により両水先区も含め年度末において適正員数を割り込む水先区はない。

水先部会では平成6年度水先人適正員数および新規増員数については、当局原案通り承認された。

本件に関連し船主側委員より、船舶の安全かつ効率的運航を確保するために、水先人の適正員数についても単に各年ごとに適正人数を超えていることをもって良しとするのではなく、本部会でも、より長期的な観点に立った、例えば各水先人の年齢構成等、将来体制を考慮に入れた計画をも確認しあうという方向に進むのが好ましいとの指摘を行い、当局においても検討願いたい旨を要望した。

これに対し当局より、中長期的な適正員数のあり方については将来予測、水先人の年齢構成の推移を見ながら、関係者の意見を聞いて、十分検討していきたいとの回答があった。

なお、平成6年度新規採用数40名に係る水先人試験第一次試験に関しては、6月2日および3日に実施の予定で準備が進められている。

【資料】

平成6年度水先人適正員数

水先区名	平成5年度増減				平成6年度				取り扱い隻数	
	年度当初	増	減	2月末	適正員数	廃業予定	新規採用	年度末数	平成5年実績	平成6年度予測
計	714	45	25	734	571	5	40	769	212,523隻	218,018隻
釧路	3			3	2			3	762	772
苫小牧	5			5	2			5	1,318	1,308
室蘭	4			4	2			4	917	1,003
函館	2			2	2	1	1	2	320	330
小樽	2		1	1	2		1	2	314	359
留萌	1			1	2			1	118	133
八戸	3			3	2			3	728	719
釜石	2			2	2			2	80	68
仙台湾	5			5	3			5	1,388	1,411
秋田船川	3	1	1	3	2			3	776	827
酒田	2			2	2			2	276	307
小名浜	3			3	3		1	4	977	969
鹿島	8			8	4			8	2,651	2,667
東京	15	1		16	11			16	6,331	6,754
東京湾	61	4	2	63	54		4	67	41,347	42,080
横須賀	102	6	1	107	89	1	5	111	23,548	24,365
新潟	6			6	2			6	1,224	1,271
伏木	3			3	2	1	1	3	1,029	1,047
七尾	2	1	1	2	2			2	153	147
田子の浦	2			2	2		1	3	554	549
清水	6			6	4			6	2,768	2,861
伊良湖三河湾	86	5	3	88	73		5	93	16,335	17,518
伊勢湾	36	6	2	40	37	1	3	42	16,233	16,822
尾鷲	2			2	2			2	128	142
舞鶴	2			2	2			2	234	241
和歌山下津	4	2		6	2			6	1,293	1,170
大阪湾	95	6	1	100	64		4	104	18,004	18,538
阪神	50	3	3	50	39		4	54	28,518	29,096
内海	130	7	6	131	107		8	139	18,088	18,347
境	2			2	2			2	461	447
関門	40		2	38	30			38	19,564	19,587
小松島	2		1	1	2		1	2	280	276
博多	6			6	3			6	1,986	2,105
佐世保	4			4	2			4	972	904
長崎	2	1		3	2			3	346	340
島原海湾	4			4	2	1	1	4	1,207	1,115
細島	2	1	1	2	2			2	240	256
鹿児島	3	1		4	2			4	446	438
那覇	4			4	2			4	609	729

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本荷主協会

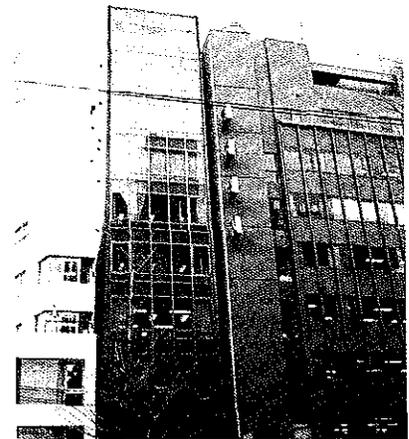
設立 昭和49年5月

沿革 戦後の復興まもなくの貿易の増大は必然的に海運の重要性を高めることとなり、海運整備が急がれた。他方、海運カルテルが一方的に決定する定期船運賃等の値上げが相次いだことから商品価格に占める輸送費の比率が上昇、商品の国際競争力維持を望む貿易界（荷主）は、主として商品別輸出組合で構成する「全日本輸出組合協議会」（CAJEA）に設けられた運賃委員会がカルテル側に荷主意見の反映を求めていた。

しかし、任意団体である CAJEA が国際カルテルすなわち海運同盟に対応するには自ずと限界があり、昭和40年代後半に入ると同盟と対等に話し合いの出来る法人格を有する荷主団体の設立を望む声が貿易界のなかに強まった。折しも南北問題の台頭が海運分野でも途上国の発言力を増幅させ、昭和49年には荷主団体と

同盟の協議の義務付けをも規定する国連・定期船同盟行動規範条約（同盟コード）が採択された。一方でニクソンショック、オイルショックと相次ぐ経済の混乱により、通貨の変動制移行で為替変動割増料（CAF）が、また本船燃料油価の高騰でバンカー油価割増料（BAF）が定期船運賃体系に組み込まれたため、運賃が絶えず変動するといった不安定な状況を生み出していた。

こうした時代背景もあり、船社・荷主間の話し合いはもとより関係省庁間の調整を経た昭和49年、同盟コ



ード採択の1カ月後の5月、通産省許可の社団法人として設立された。初代会長は鉄鋼輸出組合理事長（新日本製鉄代表取締役会長(当時)）の稲山嘉寛氏。本年5月、平成不況のまっただ中ではあるがおかげさまで創立20周年を迎えることになった。

会 長 松尾泰一郎（丸紅㈱相談役）
 会 員 輸出入貿易を営む個人または法人および輸出入貿易を営む個人または法人で構成される団体、すなわち商社、メーカー、輸出入組合など。大阪に関西支部を設置。正会員のほか準会員、賛助会員制を設けている。

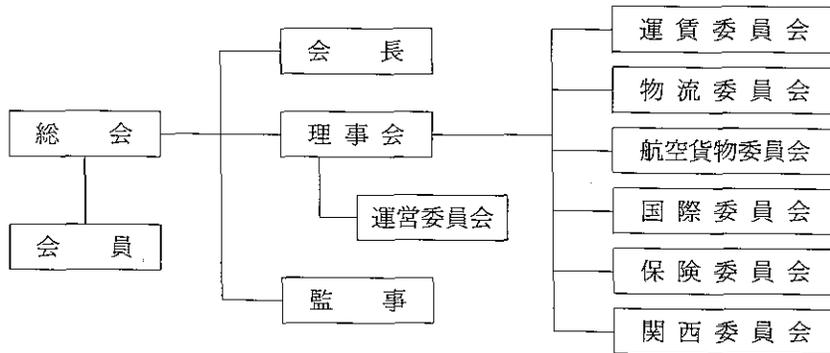
事 務 所 東京都港区虎ノ門2-5-5 桜ビル
 事業目的 輸出入貨物の輸送に係る諸条件の改善、合理化に関する調査・研究を行い、その成果を通じて輸出入貨物の

効率的な流通の確保をはかり、もって貿易の均衡ある発展に寄与する。

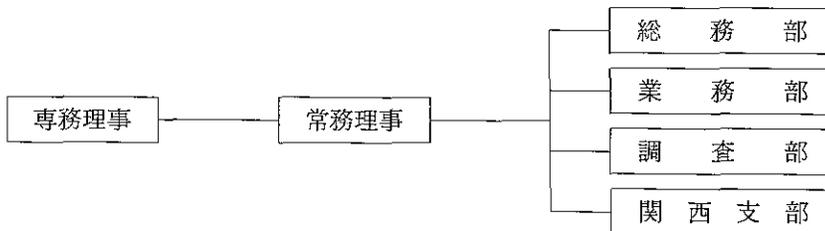
事業概要 ①輸出入貨物の輸送に関する調査研究並びに情報、資料等の収集、作成
 ②輸出入貨物に係る運賃・保険等輸送費用の合理化の促進③輸出入貨物の輸送手段・施設等の改善、向上の促進④輸出入貨物の輸送に係る手続きの合理化の促進⑤輸出入貨物の輸送に係る関係機関・団体等との連絡連携

前項の目的は抽象的とならざるを得ないが、当協会の主たる機能の第一は海運同盟はじめ関係団体との協議にあり、関連する諸問題の調査・研究に置いている。これらの事業を推進するため、平成元年度より7委員会制（別図参照）で運営している。

■機構



■事務局



海運雑学ゼミナール 第49回

離・接岸時の操船を容易にしたゲームでお馴染みのジョイスティック

「ジョイスティック」といえば、コンピュータゲームで画面上のキャラクターを自由自在に移動させるための小さな操縦桿というイメージが一般的。このジョイスティックが、最新型の貨物船や客船の操船に使われていると聞けば驚く人もいるはずだ。

最近の客船や内航貨物船の一部の船種では、離・接岸時の操船を容易にするため、舷側の水面下に横移動のための推進装置（サイドスラスター）を取り付けた船が増えている。

最近はこのサイドスラスターと主機の出力をコンピュータで同時にコントロールすることで、船の向きを変えずに、あらゆる方向への移動が可能になっている場合が多く、これを使えば、荒天時以外ならタグボートなしで離・接岸できるようになる。

こうした船の離・接岸時の操船に使われるのがジョイスティック。通常はブリッジウィング（ブリッジの左右に船の幅いっぱい張り出したテラス状の部分）にこのジョイスティックを備えた専用の操縦装置があり、船長や航海士がこれを使って操船を行う。

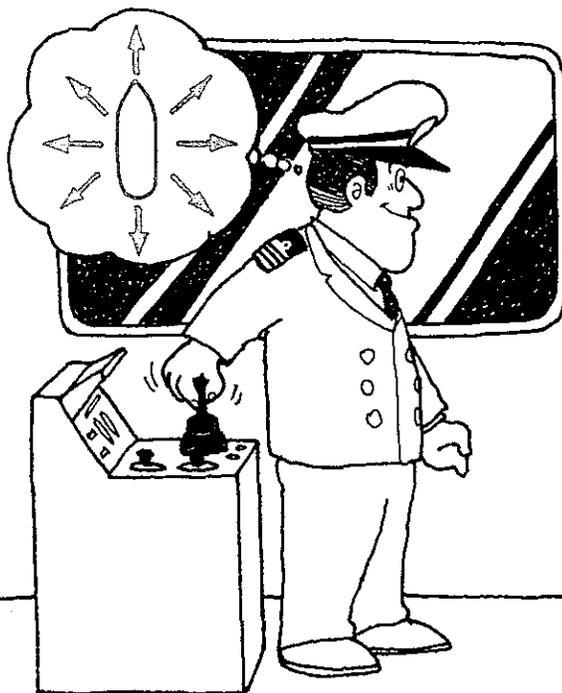
もちろん、時々刻々変化する船の動きを監視しながらの微妙な操船はコンピュータゲームとはほど遠い緊張感に満ちたもの。しかしトランシーバーでタグボートと頻りに連絡をとりながら行われる従来の離・接岸作業と比べれば、この小さな魔法のハンドルが実現した効率性と安全性の面での進歩は、まさに革命的ともいえる。

もちろん、時々刻々変化する船の動きを監視しながらの微妙な操船はコンピュータゲームとはほど遠い緊張感に満ちたもの。しかしトランシーバーでタグボートと頻りに連絡をとりながら行われる従来の離・接岸作業と比べれば、この小さな魔法のハンドルが実現した効率性と安全性の面での進歩は、まさに革命的ともいえる。

航海日誌に書かれたコロンブスのウソ

アジアへの西回り航路の存在を信じ、大西洋をひたすら西に向かったコロンブスの第一次航海では、未知の航海に不安を感じた水夫たちが何度も反乱を起こしかけた。乗組員はできるだけ早く故国に帰りたいがっており、コロンブスは、まだ船が帰るのが困難なほど遠くまで航海していないと納得させておく必要があった。

そこでコロンブスは、いささかずるいやり方



をした。乗組員が遠くに来すぎたと思って失望しないように、航海日誌に、自分が計算した距離よりもはるかに控え目な距離を記入したのだ。

ところがコロンブスには、つい欲張って航海距離を多めに計算してしまう癖があり、皮肉なことに、コロンブスが航海日誌に書き込んだ「ウソ」の距離の方が、コロンブスの計算による「本当」の距離よりも実際には正しかった。

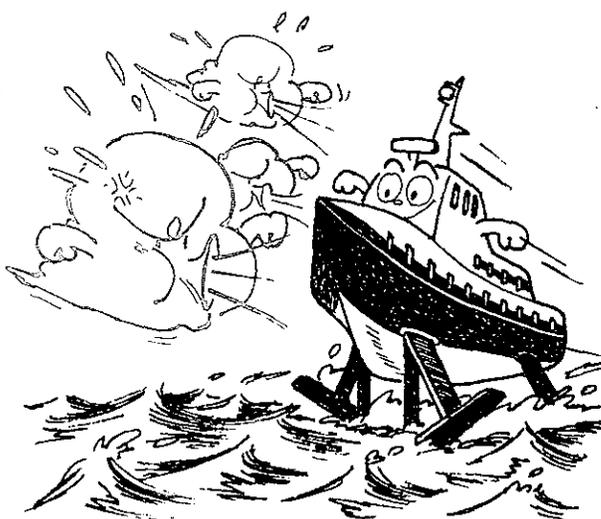
しかし彼はこの航海で、アメリカ大陸の発見以外にも二つの重要な発見をしている。それは北東貿易風に乗って西に向かう航路と偏西風に乗って東に向かう航路の二つの大西洋横断航路の発見だった。

現在では想像しにくいだが、風だけが頼りの当時の航海者にとって、これはまさに大発見だった。距離の計算に関してはやや甘いところがあったコロンブスだが、彼は当時としては比類のない風の専門家だったのである。

スピード自慢の水中翼船の 見掛けによらない 高い復元性

水中翼船は、船底部に飛行機の翼に似た水中翼をもつ船で、スピードが増すと、水流でこの水中翼に揚力が生れ、船体全体が水面上に浮かび上がる。このため、船の前進を妨げる造波抵抗と摩擦抵抗は船体と水中翼や舵や推進器をつなぐ支柱によるものだけになり、普通の船の2倍以上の高速で走ることが可能になる。

ところで大きな船体を細い支柱のみで空中に支え、高速で航行する水中翼船をみると、いかにも安定性が悪そうに見えるが、じつは復元性



が一般の船よりも高いのが特徴の一つ。その理由はこうだ。

船が走行中に横波や横風によって傾斜した場合、片舷の翼の一部が水面に出て揚力が減る一方で、もう片方の翼が水面下により多く沈み、揚力が増える。こうして両方の翼の揚力がバランスして船体の傾斜は自然にもとに戻ることになる。

もう一つの特徴は高速航行中でもブレーキがかけやすい点だ。これはスピードが落ちると水中翼に対する揚力も減り、船体底部が水面に接するため急激に造波抵抗と摩擦抵抗が増大。この抵抗によって大きなブレーキ効果が生まれるわけだ。

構造的に、大型の貨物船には向かないが、その高速性と安定性は旅客輸送には最適で、最近では国内の離島航路や釜山、濟州島などと日本の間を結ぶ航路で活躍する姿が目立つようになってきている。

London 便り

スウェーデンのマルメにある世界海事大学でSTCW条約の全面見直しに関するセミナーがありました。STCW条約というのは申し上げるまでもなく船員の訓練や資格証明等を規定した条約で1978年に採択されました。以来10数年を経て、コンピューターやシミュレーターの導入を含む教育訓練の大幅な改革や近代化船の登場による船内における職務の変化、更には船体の構造設備は進歩しても海難事故は一向に減少しないことから、今後はむしろ船を運航する船員の人的要因に重点を置いた対策が強く認識されたことなどが相俟って、この条約を全面的に見直すことが合意されたものです。

この見直しにあたり、欧州の一部海運国等から“FUNCTIONAL APPROACH”に基づく新しい資格証明の考え方が打ち出され、一躍条約見直しの焦点の一つとなりました。この“FUNCTIONAL APPROACH”とはごく簡単に言えば、従来の船長とか一等機関士とか職名により発給していた資格証書を、船上で要求される技能(FUNCTION)ごとにその能力を検証し証書を発給することにより、従来の甲板部/機関部あるいは職/部の垣根を越えた柔軟な体系をつくり、もって教育訓練の効率化、柔軟な船内組織を目指そうとするものと言えそうです。

しかしながら具体的な話になるとなかなか分かりません。例えば新しい制度が導入された場合、船内の組織はどうなるのか、従来の資格証書をもっている船員は再教育を受けねばならないのか、船長になるのにはどのような技能がどの程度要求されるのかといった問題です。

日本は最も早く近代化船を導入し、船舶士制度の確立に取り組んできた経緯もあり、この“FUNCTIONAL APPROACH”に対する関心は極めて高く、このため何とか最新の情報を得たいとセミナー

に参加したわけです。

セミナーには約80人程が出席しておりましたが、講師も受講者もIMOやISFあるいは英国航海学会の会議の常連が多く打ち解けた雰囲気でした。

さて、この“FUNCTIONAL APPROACH”ですが、多くの講師がこれに触れたにもかかわらず、残念ながら今一つ具体的なイメージがわかりません。IMO STW 小委員会議長のハウ船長は“FUNCTIONAL APPROACH”は別に新しい概念ではない。現行の条約でもタンカーの船員や救命艇の艇手については必要な技能を定めている。“FUNCTIONAL APPROACH”の主たる目的は船員の資格に必要な基準に対する適任性を技能をベースとして評価することにある」とし、またスウェーデン政府のステンマルク海上安全部長は「船内という人と機器が密接に結びついた組織にあつて常に最良の組織を追求するためには“FUNCTIONAL APPROACH”による考え方が必須である」と少々抽象的な発言です。仏のルバ首席検査官は「仏の甲機両用職員の制度が改定条約において認められることを希望する」とあまり参考にならぬことを言います。結局最終日のセミナーの要約においても“FUNCTIONAL APPROACH”については早急に具体的な作業を行う必要があることを確認して終わりました。この“FUNCTIONAL APPROACH”の具体化も含めて条約改定のためにはまだまだ検討すべき問題が山積しているところから、受講者のみならず講師からも1995年の改定条約採択が可能なのか疑問が出されましたが、これに対し、前のIMO海上安全委員会の議長であるデンマークのフング氏から、もしIMOが予定通り条約を改定できぬのであれば、EUが独自に船員の教育訓練に関する厳格な指令を導入するであろうと告げ、一瞬会場がシーンとなったのが印象的でした。

海運日誌

3月

1日 雇用調整助成金の適用業種として「一般外航海運業」が新たに追加指定された。この適用業種に属する事業主がその雇用労働者について①休業②教育訓練③出向を行う場合に一定量の条件により助成金が支給される。(P.18 海運ニュース1参照)

3日 NYK、MOL、ハパクロイドの三社は、旧トリオ時代を含め23年間にわたる欧州航路での共同配船を95年3月1日で解散すると発表した。また、翌4日エース・グループを構成するKL、NOL、OOCLの三社も協定期限終了の95年12月31日をもって共同配船を終了することを発表した。

7日 ネドロイド、CGM オリエント、MISCの三社で構成するTSAグループとMOLは95年3月1日以降の日本・アジア-北欧州航路での協調配船を発表した。

11日 国際海事機関(IMO)の第35回海洋環境保護委員会(MEPC)が7日からロンドンで開催され、船員の習熟度を各国がポート・ステート・コントロール(PSC)により確認できるようMARPOL条約を改正することで合意に達した。

◎ 海上安全船員教育審議会船舶職員部会の20条問題小委員会が開催され、新たに12隻(新造船1隻、既存船11隻)の新マルシブ混乗の配乗特例措置を承認した。これにより、同小委員会が承認したマルシブ混乗船の合計は、外航船120隻、近海船30隻と

なった。(P.23 海運ニュース5参照)

13日 日本で初めての大規模な国際海事展「シージャパン94」が9日から横浜で開催され、約7万人が来場した。出展者数は国内外の造船会社、船用メーカー、海運会社や関連団体など合計264社となった。

(本誌1994年3月号P.32TOKYO発便り参照)

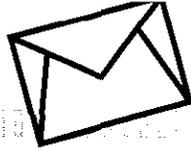
◎ 海上安全船員教育審議会水先部会は、平成6年度の水先人適正員数について審議し、前年度比13名減の571名とした。また、新規採用数は14水先区合計で40名、年度末員数は合計で769名となることとした。

(P.23 海運ニュース6参照)

15日 日韓欧三極造船首脳会議は14日からの2日間にわたって開催され閉幕した。同首脳会議では韓国の設備増設問題について韓国側は、これまで通り、政府の規制緩和の方針と造船合理化法期限切れに基づくものとの主張を繰り返したのに止まり、具体的中身に対する回答はなかった。

31日 平成6年度船舶保険料率については、検討の前提となる過去5カ年間の通算損害率は、依然として悪いものの、直近の単年度損害率はかなりな改善傾向を示した。

こうした状況のもとで、平成6年度船舶保険料率・条件については、船齢に関する料率調整方法の一部が改正された。



3月の定例理事会の様様

(3月23日、日本船主協会役員会議室において開催)

政策委員会報告事項

1. 雇用調整助成金の対象となる業種の指定について (P.18 海運ニュース1参照)

労務委員会報告事項

1. 船員制度近代化について
(本紙1994年3月号、海運ニュース3参照)
2. 20条問題小委員会について
(P.23 海運ニュース5参照)

陳情書・要望書 (3月)

宛 先：EC委員会競争総局
件 名：コンソーシャ規制案について
要 旨：EC委員会による題件規則案は、定期船社間のコンソーシャに対し、不必要な規制を課す内容となっているため、関係船主として修正意見を提出した。

宛 先：豪州運輸大臣
件 名：豪州取引慣行法第十部再検討について
要 旨：題件に関し、本年1月に再検討パネル

の答申を早期に採択するよう、アジア船主フォーラム・トレード安定化委員長国として要望した。

海運関係の公布法令 (3月)

- ㊦ 港湾運送事業法施行令等の一部を改正する政令
(政令第78号、平成6年3月24日公布、平成6年4月1日施行)
- ㊧ 港湾法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第5号、平成6年3月22日公布、平成6年4月1日施行)
- ㊨ 航路標識法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第8号、平成6年3月25日公布、平成6年4月1日施行)
- ㊩ 職業安定法施行規則及び港湾労働法施行規則の一部を改正する省令
(労働省令第17号、平成6年3月29日公布、平成6年4月1日施行)
- ㊪ 船員に関する中小企業退職金共済法の一部を改正する法律の施行に関する省令の一部を改正する省令
(運輸省令第16号、平成6年3月31日公布、即日施行)
- ㊫ 船舶法施行規則等の一部を改正する省令
(運輸省令第14号、平成6年3月30日公布、平成6年4月1日施行)

国際会議の開催予定（5月）

ICC海運委員会	第3回アジア船主フォーラム
5月2日 パリ	5月10日～11日 北京
BIAC海運委員会	IMO第63回海上安全委員会（MSC）
5月4日 パリ	5月16日～25日 ロンドン
IMOロンドン条約改正ワーキング・グループ	1974年海上人命安全条約（SOLAS）締約国会議
5月9日～13日 ロンドン	5月17日、24日 ロンドン
	ICS総会
	5月26日 マドリッド

「海運統計要覧 1994」の刊行

当協会では、1970年以来毎年、海運に関する内外の諸統計をはじめ、一般経済・関連産業の諸統計を収録した『海運統計要覧』を作成し、海運関係者をはじめ各位のご参考に供しておりますが、このたび、下記内容による1994年版を刊行いたしました。

本統計要覧は1冊1,500円（消費税を含む）で実費頒布いたしておりますので、ご希望の向きは、下記までご連絡ください。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル) TEL (03) 3264-7181

『海運統計要覧1994』の内容

(項目)	(頁数)	(項目)	(頁数)
I 船 腹	64	IX 港湾関係	24
II 造 船	42	X 船員関係	22
III 海上荷動と海運市況	32	XI 一般経済	34
IV 輸送活動	38	XII 関連産業の動向	52
V コンテナ輸送	26	付・資料 海運関係略語	12
VI 企業財務	16	用語解説	8
VII 海運対策と船舶整備計画	34	海運年表他	20
VIII 内航海運	32		

平成6年度海運講習会の開催

当協会は、平成6年3月28日・29日の2日にわたり、海運ビル2階大ホールにおいて会員会社の陸上新入社員を対象とする講習会を開催した。

本講習会は、新入社員に対し、社会人としての門出を祝すとともに、海運人として必要な心構えを育成する目的で、昭和32年以来行っているものである。

本年は39社から257名の参加希望があったため、去年に引き続き総合職(男性121名、女性8名、合計129名)と一般職(女性のみ136名)に分け、28日と29日にそれぞれ1日ずつ実施した。

講師および演題は以下の通りである。

3月28日(月) (総合職対象)

会長 挨拶

日本船主協会会長 轉法輪 奏

激励のことば

運輸省 海上交通局

海事産業課長 深谷 憲一

日本海運の現状

日本船主協会副会長 南雲 四郎

激動する世界と日本

ジャーナリスト 畠 信彦

船長雑感

日本郵船船長 吉川 廣一

映画「日本の海運」

3月29日(火) (一般職対象)

挨拶

日本船主協会理事長 増田 信雄

日本海運の現状

日本船主協会

調査広報部長 鈴木 昭洋

社会人としての心構え

マネジメント・サービス・センター

取締役部長コンサルタント 三木 尚子

マー兄ちゃん、私の歩んできた道

工学博士 北野 大

船長雑感

商船三井客船船長 結城 建輔

映画「日本の海運」



▲畠信彦氏



▲北野大氏

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：百万ドル)

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3月	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
2	29,563	18,652	10,910	5.7	7.2

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間 月間)平均	最高値	最低値
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4月	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	105.17	103.15	106.50

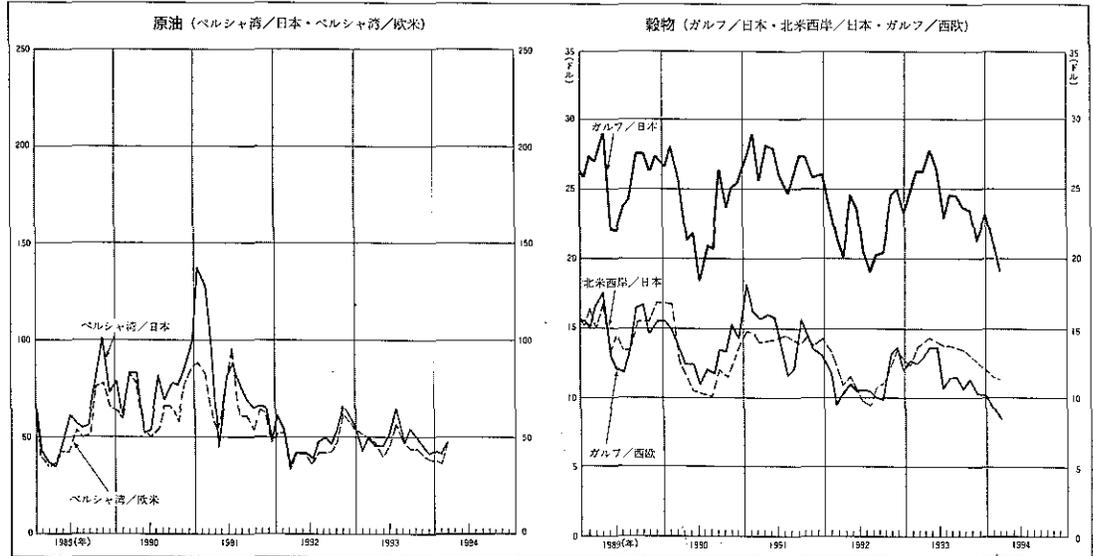
(注) 通関統計による。

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)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
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	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1993 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	4,568	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	4,696	7,492	30	271	428	26	12,874	3,349
11	21,232	6,471	14,761	4,840	3,961	5,253	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	14,145	1,243	12,902	3,853	3,846	4,588	23	168	222	202	11,383	2,893
2	17,414	1,516	15,898	4,295	4,556	6,478	117	174	128	150	11,217	1,762
3	18,777	858	17,919	5,157	5,711	5,839	178	428	199	407	16,779	3,911

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



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	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	46.00	37.50	36.00	32.00	50.00	37.50	46.00	32.50
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		

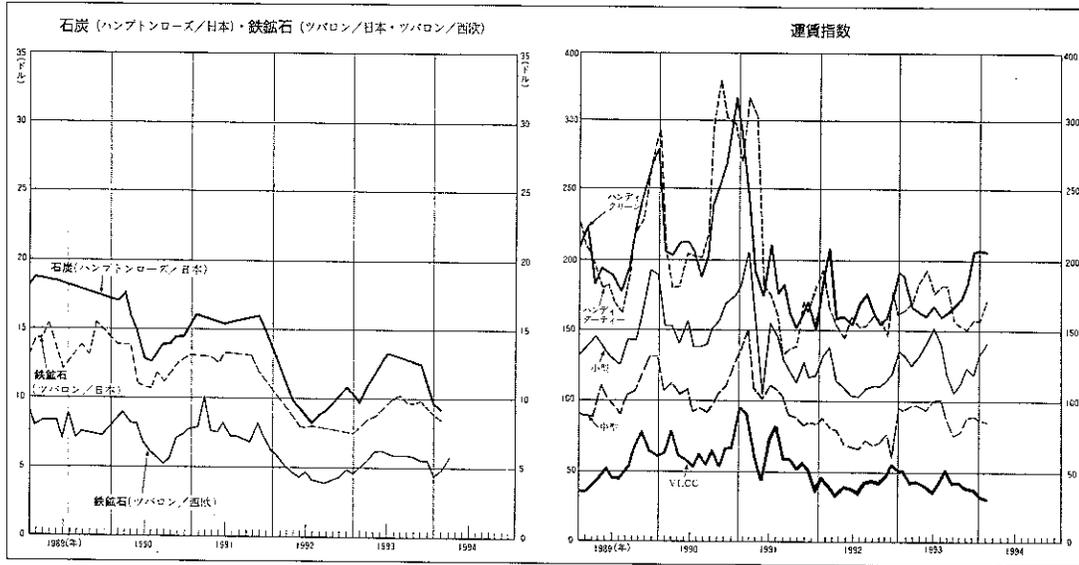
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	19.30	18.25	—	—	11.75	11.70	12.25	11.40	8.45	8.00
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 (ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

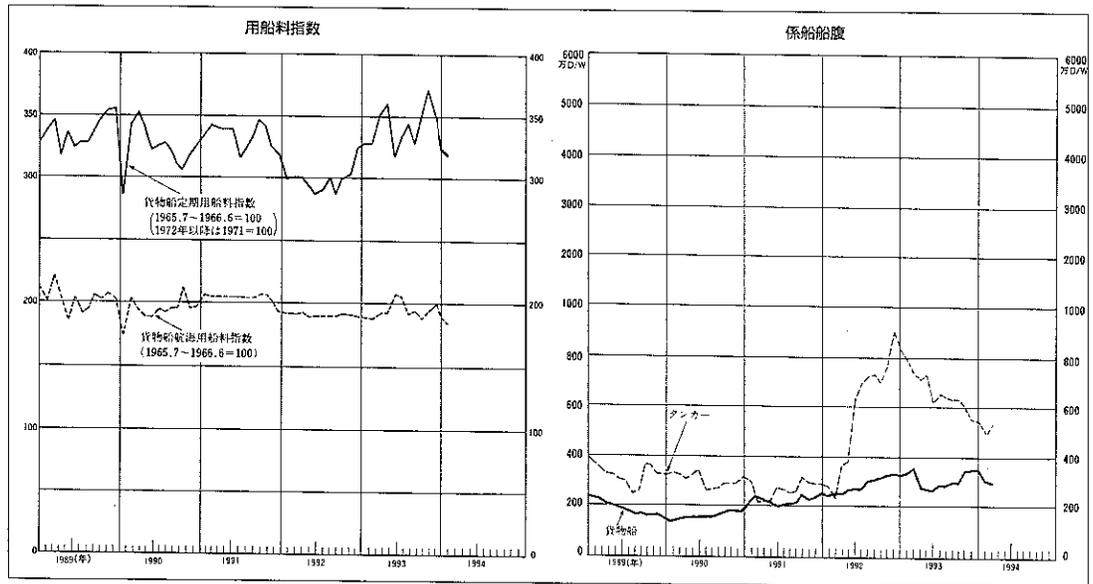
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	10.50	—	9.45	—	7.50	—	8.80	—	4.50	—	—	—
2	9.95	—	9.25	—	—	—	7.70	—	—	—	—	—
3	10.90	—	—	—	8.25	7.80	—	—	5.45	—	5.60	4.50
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	6.70	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	34.3	88.8	144.2	171.0	211.3
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

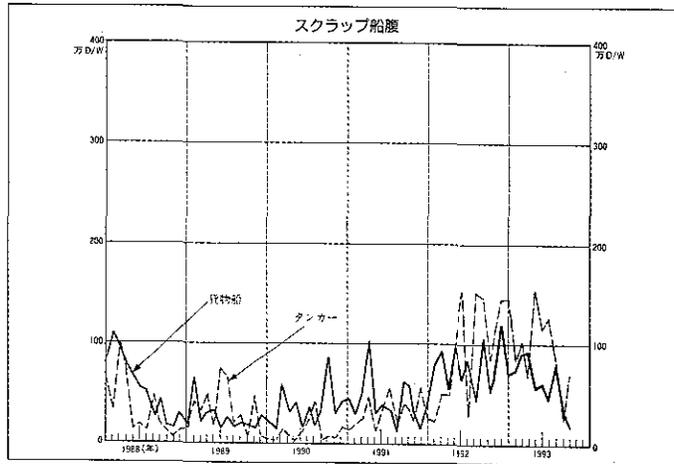
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0
2	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0
3	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0		363.7	357.6	325.0	320.0	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・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	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															
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	322	2,304	3,000	84	2,813	5,326
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	326	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

月次	1991			1992			1993					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W									
1	23	270	446	2	63	118	44	289	406	9	140	258
2	20	183	278	—	—	—	53	489	786	6	114	238
3	38	291	479	8	129	233	62	578	944	18	280	508
4	53	614	1,006	6	228	447	34	299	542	10	240	487
5	39	187	276	11	62	103	44	587	980	18	503	1,010
6	30	257	404	5	171	348	38	375	637	23	755	1,530
7	22	216	341	5	275	536	29	491	859	8	167	298
8	21	72	99	4	113	209	19	256	419	14	728	1,511
9	53	259	610	8	336	401	40	634	1,055	15	678	1,435
10	35	342	551	4	149	301	21	286	532	10	427	841
11	26	213	321	8	138	236	32	401	691	11	578	1,196
12	20	101	150	10	294	560	32	670	1,206	13	696	1,496
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。

「海運統計」欄の各種資料の掲載時期は下記のとおりとなっています。

統計資料名	掲載回数	時期
1. 世界船腹量の推移	年間1回掲載	毎年5月頃
2. 日本商船船腹量の推移	〃	毎年12月頃
3. わが国国外航船船腹量の推移	〃	毎年12月頃
4. 世界造船状況(進水・建造中・未着工)	四半期に1回掲載	3月、6月、9月、12月頃
5. わが国造船所の工事状況	年間1回掲載	毎年12月頃
6. 世界の主要品目別海上荷動き量	〃	毎年3月頃
7. わが国の主要品目別海上荷動き量	〃	毎年8月頃
8. 不定期船自由市場の成約状況	毎月掲載	〃
9. 主要航路の成約運賃(原油)	〃	〃
10. 主要航路の成約運賃(穀物)	〃	〃
11. 主要航路の成約運賃(石炭・鉄鉱石)	〃	〃
12. タンカー運賃指数	〃	〃
13. 貨物船用船料指数	〃	〃
14. 係船船腹量の推移	〃	〃
15. スクラップ船腹量の推移	〃	〃
16. わが国貿易の主要貨物別輸送状況	年間2回掲載	8月、11月頃
17. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入	〃	〃
18. 内航船の船腹量	年間1回掲載	毎年8月頃
19. 国内輸送機関別輸送状況	〃	毎年12月頃
20. 内航海運の主要品目別輸送実績	〃	毎年9月頃

- ・わが国貿易額の推移(毎月掲載)
- ・対米ドル円相場推移(毎月掲載)
- ・内航燃料油価格(四半期に1回掲載 4月、7月、11月、1月頃)

雪の多い冬の割には、春の訪れが早い。3月下旬には白木蓮が満開となり、桜の蕾も膨らんだ。4月初の土日の朝、犬の散歩がてら近所の公園の桜の蕾を眺めたら、土曜の朝一分咲きだったものが翌朝三分咲きと、僅か一日の違いが大きいことに驚かされた。日曜の夕方に眺めるともう五分咲きであった。桜の蕾が急に開くのは、もう充分暖かくなり開花しても寒さの被害を受けることが殆んど無いという証であり、「生命の神秘」とでも言うべき現象である。

春の訪れが早いことが必ずしも夏の訪れが早いことを意味するものではないことを承知しつつ、今年の夏が昨年の「二の舞い」となることだけは避けて欲しいと願っている。冷夏による「野菜不足と価格急騰」、東北地方を中心とした記録的な米生産の低下、エアコン、

編集後記

夏物衣料の売行不振等、さまざまな経済異変が発生したからだ。野菜不足は年内で収まり、“ミニ米騒動”も3月末には沈静化した。日本経済という観点から眺めた場合、エアコン、夏物衣料等の売行不振による景気回復の腰だけの方がより深刻だったと思う。

家電不況は、関連業界に対する波及効果、従業員のボーナス削減に伴う消費削減等さまざまな形で影響を及ぼしており、エアコン不況がなければ、今回の不況が幾分かは緩和されたものと思われる。

夏が予想外に短かったという気候のズレだけで、日本経済にかなりの影響が出たということは、われわれの経済活動が「地球と共

に在る」と言うことに他ならない。「地球と共に在る」経済活動として、まず思いつくのは、なかなか解決策の見出せない「地球環境問題」である。「桃太郎」の育て親が川で洗濯をしていた時代は、「川の浄化力」が解決してくれたが、合成洗剤を大量に使用するようになると「川の浄化力」では追いつかず、「琵琶湖条例」が制定された。更にドライクリーニングで使用するフロンが「地球のオゾン層」を破壊するとの指摘もある。少量しか使用しないうちは問題が殆んど出ずに済んだものが、大量に使用すると厄介な問題となる場合もあり、量が質を変える現象と言えよう。

日本郵船
調査部副部長
大竹邦弘

せんきょう 4月号 No. 405 (Vol. 35 No. 4)

発行◆平成6年4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◆植松英明

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4月現在)

会社名：イースタン・カーライナー(株) (英文名) Eastern Car Liner, Ltd.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 高井太郎

本社所在地：東京都中央区銀座6-6-1

資本金：150百万円

創立年月日：1977年5月11日

従業員数：海上0名 陸上106名 合計106名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	100%	100%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	39隻	295.518%	304.727%

主たる配船先：日本を起点とし東南アジア各国向け配船

事業概要：自動車専用船および多目的船を中心とする船隊をもって、自動車、重車両、建設機械、プラント貨物等の中国を含む東南アジア向け輸送、ならびに製材その他の輸入貨物の日本向け輸送を主とする配船を実施中です。



会社名：大三海運(株) (英文名) DAISAN KAIUN CO., LTD.

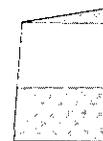
代表者(役職・氏名)：取締役社長 近藤敏明

本社所在地：東京都港区新橋1-9-1 二光ビル

資本金：100百万円

創立年月日：1958年9月6日

従業員数：海上10名 陸上25名 合計35名

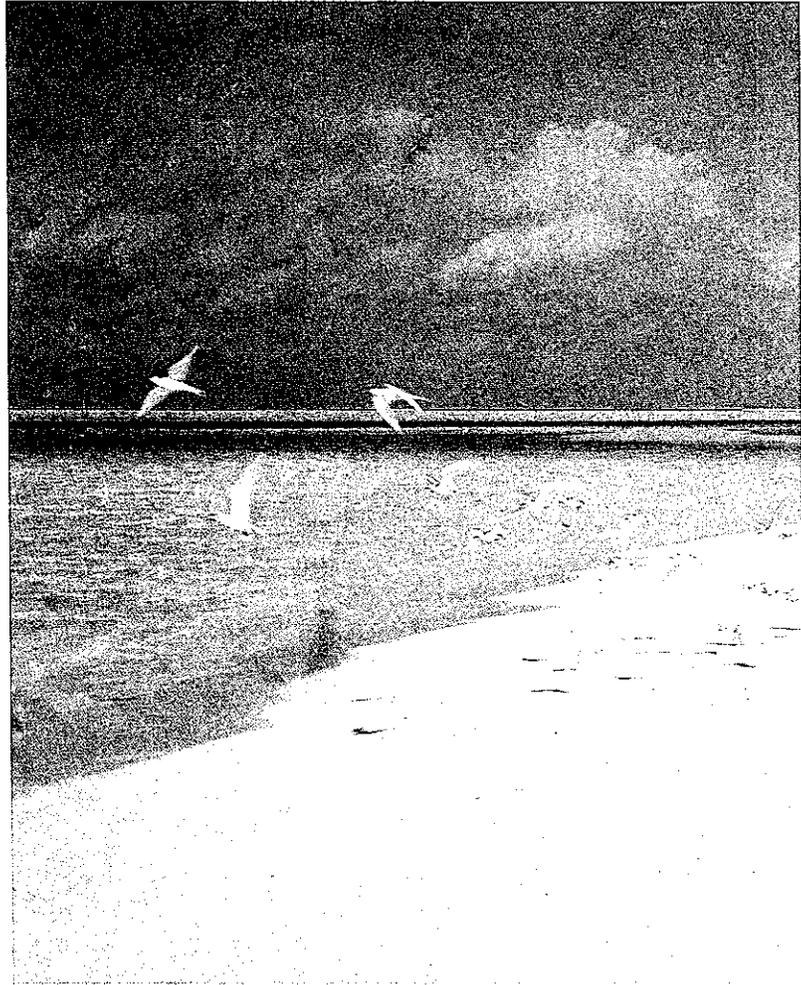


所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	3.471%	2.242%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	3隻	9.751%	9.612%

主たる配船先：①大阪/袖ヶ浦/仙台 ②川崎/四日市/那覇

事業概要：当社はロールオン・ロールオフ船を運航し、トレーラーシャーシによる海陸一貫輸送を幅広く行っている。

海への感謝をこめて、7月20日を国民の祝日「海の日」に。



JSA
The Japanese Shipowners' Association