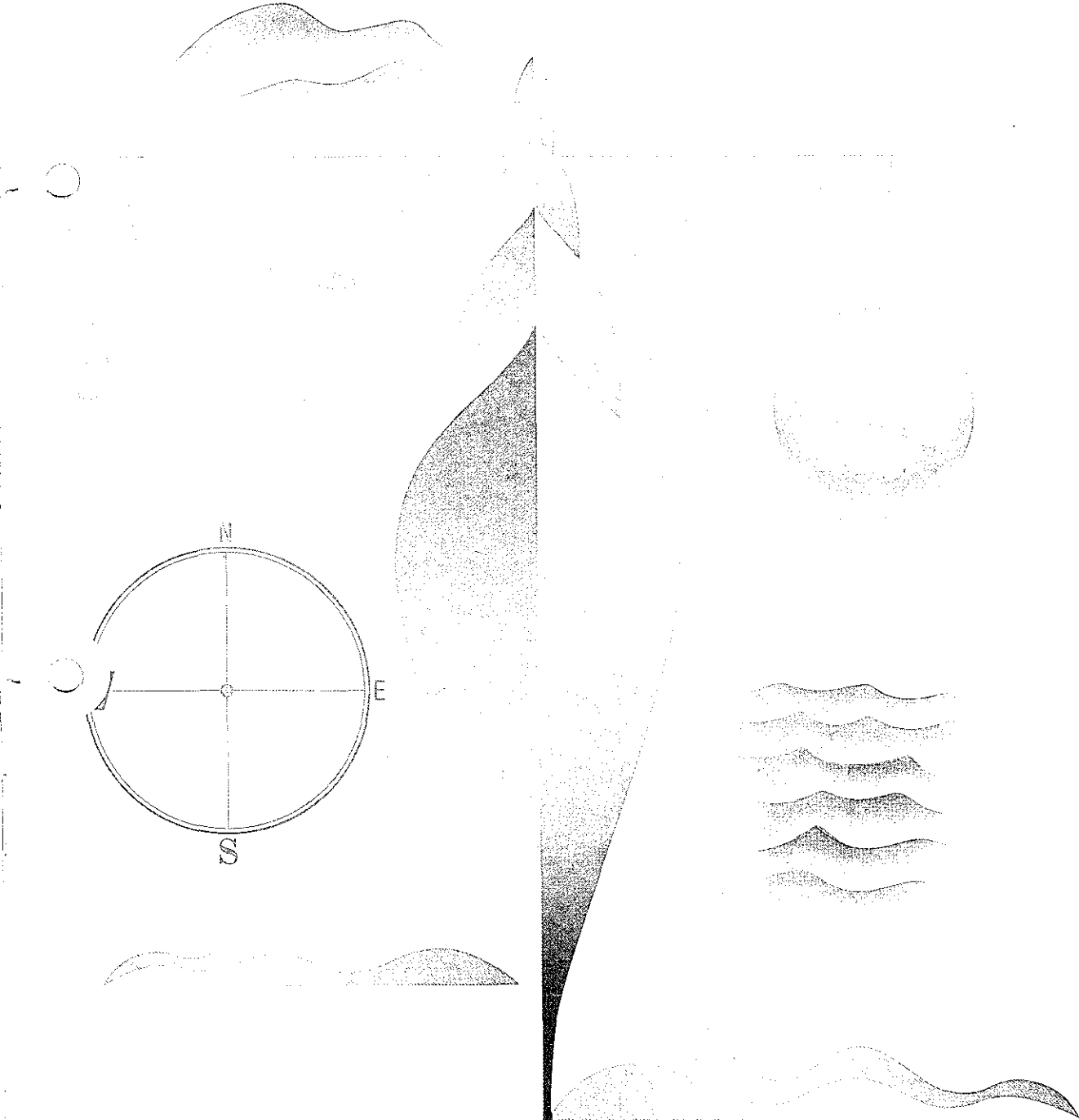


せんきょう



船協月報/1994年6月号 目次

● 巻頭言

「カン」(危険予知能力)の育成★日本船主協会常任理事・野田進一郎——1
東京タンカー取締役社長

● シッピングフラッシュ

1. 第3回アジア船主フォーラムの様相——2
2. 船舶解撤問題共同検討委員会平成6年度活動方針——5

● 特別欄

商船大学——8

● 寄稿

OECD海運委員会ならびに
OECD/DAEs海運政策対話会合の様相★運輸省海上交通局・大島 寛——12
外航課専門官

● 随想

郷土の古墳に想う★(社)日本パイロット協会会長・松本信人——16

● 話題を追って

世界造船業の最近の変化と今後の展望★(財)海事産業研究所部長研究員・長塚誠治——18
(韓国設備拡大や日本の対応)

● 業界団体を訪ねて— (社)日本外航客船協会——24

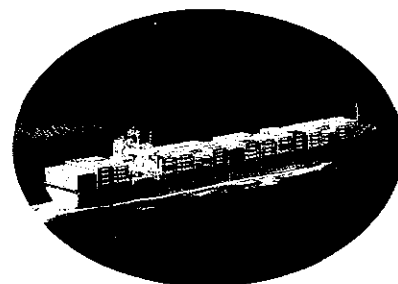
● 海運ニュース

ジョイントUN/EDI FACTラポーターズチーム——26
会合(オタワ)の様相

● London 便り——27

● 海運雑学ゼミナール★第51回——28

- ❖ 海運日誌★6月——30
- ❖ 船協だより★定例理事会の様相・その他——31
- ❖ 海運統計——33
- ❖ 編集後記——40



(コンテナ船「せとぶりっじ」)

「カン」(危険予知能力)の育成

日本船主協会常任理事
東京タンカー取締役社長 野田進一郎



去る3月30日、フジャイラ沖で、当社がスポット用船したVLCCとLR型製品船が衝突し、大量の原油を流出させるという事故が発生した。衝突の詳細な原因説明は海難審判に委ねるとして、夜間、多数の船が停泊している中での衝突であり、その再発防止対策について海務関係者の話をきいてみても、結局はマニュアル通り「見張りの徹底と慎重な操船」につきるようである。

海運会社として安全運航の確保は至上命題であり、各社ともそれぞれに蓄積したノウハウを基にマニュアルを作成し、乗組員に対しては「マニュアル通りの作業による安全確保」を徹底して教育し、実行を期待している筈である。

しかし、それでも事故は発生する。何故か。私が常々疑問に思っていることの一つに、全ての事故は手抜きやうっかり等が原因で起こるべくして起こった事故だけではないのではないか。逆にいうと、マニュアル通りに作業していても起こる事故というのがあるのではないか、ということである。

それは何故かと言えば、マニュアルは全てのケースを網羅している訳ではなし、マニュアルにはある一定の前提条件がある筈であり、その前提条件が作業の流れの中で微妙に変わ

って、極めて例外ではあるが予想外のことが起こったための事故というのがあるのでは、と思うからである。

しかし、ほとんどの場合は、このような状況の変化(前提条件の変化)に対し、乗組員の経験や密度の高い訓練から得られた「カン」によって異常を事前に察知し、相応の対応によって事故を未然に防いでいると思う。そしてこんな場合も「異常なし」のレポートが提出されているかもしれない。

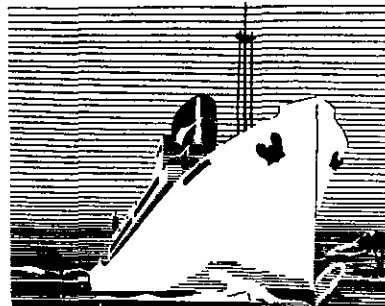
とするならば、極めて例外的な現象ではあるが、このような状況の変化による事故を未然に防ぐために、「マニュアル通りの作業」に加え、異常を事前に察知する「カン」を乗組員に身につけてもらいたいと思う。

「カン」には、天性身に備っているものと訓練によって身につく「カン」があると言われている。

安全確保のための「カン」は、マニュアル通りの作業を繰り返し実行する中で養われていくものであろう。そのためには問題意識をもって日々の作業に取り組むことが必要である。

そして私は、このようにして訓練された経験豊かな乗組員の技能と「カン」に全幅の信頼を寄せるものである。

SHIPPING FLASH



1. 第3回アジア船主フォーラムの様相

第3回アジア船主フォーラム(ASF)が、1994年5月10日に中国・北京市において、中国船主協会主催のもと開催された。昨年の第2回フォーラムでは11船協から53名の代表が出席したのに対し、今回は11船協から71名の参加があった(資料1参照)。日本からは轉法輪会長、根本・南雲・石井・吉田副会長等11名が参加した。フォーラムでは従来からの「4つのS」に加え、保険問題が検討され、これまでのフォーラムで築かれたアジア船主同士の相互協力関係と世界海運に対するアジア船主の責任の重要性を再確認し、共同コミュニケ(資料2参照)を採択して



終了した。フォーラムの概要は次の通りである。

1. 4S問題

トレード安定化については、同委員会委員長である根本副会長が基調報告を行うとともに、轉法輪会長が特別アピールを行い、全アジア船主によるトレード安定化に向けた積極的貢献の重要性を強調した。会議後採択された共同コミュニケには、安定化のための船社間協定に全ての船社の参加を要請し、その機能をさらに強化する方法を探ることが盛り込まれるとともにEC委員会のコンソーシャ規則案に対する懸念が表明された。

船員問題に関しては、質の高い船員の供給と船員訓練の向上が依然重要な問題であるとの見解で一致し、スクラップ問題については海洋環境保護、航行安全確保、および船舶の需給不均衡回避のためには過剰船腹、およびサブ・スタンダード船のスクラップに向け、引き続き注意と努力が必要であることで合意した。また、航行安全問題については海賊および海難事故防止

に向け、共通の立場を採ることで一致した。

2. その他

香港船主協会から提案のあった保険委員会設置に関し討議した結果、保険委員会を設立することとし、委員長に香港船主協会を、副委員長としてフィリピンおよびオーストラリアを指名することで合意した。

また、フォーラムの常設事務局設置について第4回フォーラムで検討することで一致した。

なお、次回第4回ASFは1995年5月に台湾で開催されることとなった。

〔資料1〕

第3回アジア船主フォーラム出席者

日本 轉法輪 奏 大阪商船三井船舶社長
(当協会会長)

根本 二郎 日本郵船社長
南雲 四郎 川崎汽船社長
石井 和夫 ナビックスライン社長
吉田 耕三 昭和海運社長
増田 信雄 当協会理事長
徳川 恒孝 日本郵船欧州・大洋州部長
飛鷹 昌仁 当協会会長秘書
宮原 耕治 日本郵船企画部副部長
梅本 哲朗 当協会国際課長
呉 亜平 大阪商船三井船舶中国チーム

韓国 趙 商都 斗洋商船社長
(韓国船主協会会長) 他9名

中国 陳 忠表 COCSO 総裁
(中国船主協会会長) 他13名

台湾 楊 景旋 南泰海運公司董事長(中華民
國輪船商業同業公會全國聯合
會理事長) 他8名

香港 C. C. Tung Managing Director I.N.
Corp. Int'l Limited (香港船主協会会長)

他11名

インドネシア Barends Th. Saragih, Vice
President, Bumi Laut Group (インドネ
シア船主協会事務局長) 他2名

マレーシア Ariffin Alias, Managing Direc-
tor, Malaysian International Shipping
Co. (MISC) (マレーシア船主協会会長)

他2名

シンガポール (FASA) Lua Cheng Eng,
Deputy Chairman & Chief Executive,
Neptune Orient Lines Ltd (ASEAN 船
主協会連合会 (FASA) 会長) 他1名

フィリピン Doris M. Ho, Magsaysay
Lines, Incorporated SVP/CEO
他2名

オーストラリア John Bicknell, Chairman,
ASP Ship Management 他3名

〔資料2〕

第3回アジア船主フォーラム共同コミュニケ

1992年東京での第1回フォーラム、1993年ソ
ウルでの第2回フォーラムに引き続き、1994年
5月10日第3回アジア船主フォーラム (ASF)
が、中国船主協会主催の下、中国北京市におい
て開催された。フォーラムの参加者は、アジア
域内の ASEAN (シンガポール、フィリピン、
インドネシア、マレーシア)、オーストラリア、
中国、香港、日本、韓国および台湾の11の船主
協会を代表する世界の主要海運界からの71名の
最高首脳達である。フォーラムでは本会議およ
び、トレード安定化・スクラップ・船員・航行
安全の「4S委員会」が開催され、アジア船主
同士の相互信頼と協力の重要性を再確認した上
で、平等と相互の利益の原則に基づき、共栄共
存と相互の発展を基本的なガイドラインとして、

満場一致で共同コミュニケを採択した。

1. フォーラムの全メンバー船協の代表は、ASFによるアジア船主の利益の保護、また船主が直面している主要な問題解決のための努力に対し、全面的な同意と評価を表明した。「4 S 委員会」は相互に関係する諸問題を解決するために多くの作業を行ってきたが、それに対し、全代表はこれまで同様支援と協力を表明した。代表は、各委員会の委員長は必要なときにはいつでも、少なくとも次回のフォーラムまでに1回は委員会を開催すること、を再確認するとともに、これまでの成果を維持することを表明した。

全代表は昨年11月にメルボルンで開催されたマリタイム・テクノロジー会議に日本、韓国および中国からのメンバーで構成される ASF 代表団が出席したことを改めて評価した。ASF 代表団は同会議の中で、オーストラリアの独占禁止法適用除外の維持のための ASF の立場を共同でアピールし、十分な結果を得た。それに対し全代表は多大な評価と感謝の意を表明した。

2. 代表は、昨年11月東京で開催されたトレード安定化委員会で得られた成果を支持した。彼らはトレード安定化の維持と海運業界のための健全かつ安全な環境の整備が、船社存続のための基本的な条件であるということに合意した。また、代表は安定化の重要性を強調し、アジアにおける、さらには世界的レベルにおける経済発展のためにアジア船主に課されている重大な使命を認識した。

代表はトレード安定化委員長の基調報告中のガイドラインに積極的な賛意を示すとともに、徹底的に議論を展開し、安定化のための船社間協議および協定が共通の目的への最適手段であることを確認するとともに、かかる協定に参

加していないすべての船社の参加を要請し、これら協定の機能をさらに強化する方法を探ることで一致した。

ASF メンバーは、「コンソーシャに対する EC ローマ条約85条(3)の適用に関する EC 委員会規則案」中の不必要なまでに制限的な条項に対し、それらが特に以下の点に関して、これまでの船社間の商業慣行・行為と相容れず定期船海運活動に悪影響を与えるものであるため、正当かつ重大な懸念を表明した。それ故、全代表は、豪州取引慣行法第 X 部に関し、ソウルでの第 2 回フォーラム後に行った前例に倣い、この件に関する ASF の共通認識を EC 委員会に提出することで合意した。

- a. 技術協定：コンソーシャに対するいかなる規則においても、EC 規則4056/86の範疇にある全てのコンソーシャが「技術協定」に含まれることを認めるべきである。
- b. マーケットシェア：現在定期船海運では船社同士がかかるコンソーシャ形式の協調を行う傾向がますます強まっていることに鑑み、コンソーシャに対しマーケットシェア制限を課すことにより、海運活動に対する競争法適用除外措置を取り消すことは適切ではない。
- c. 当初拘束期間および脱退通知期間：定期船社同士が資産を長期間合理的に利用するために協調する最近の流れを考慮すると、18カ月あるいは24カ月というコンソーシャに対する当初拘束期間（6カ月の脱退通知期間付き）を商業行為に適用することは適切ではない。

3. 代表は、質の高い船員の供給と船員の訓練の向上が依然として重要な問題であるという見解で一致した。アジア船主は、広範囲にわたり情報交換をし、船員の確保と訓練に関する問題

を解決するために、より親密に協力すべきである。代表は、ASF メンバーが船員トレーニングシステム、船員資質向上計画、および特に自動化船に係る船舶職員の技能を活発に共有することがASF 地域の船主に真に有益であることを確信した。また、財務状況が良好な船社に対しては、船員のための専門的な教育施設および豊富な人的資源を有する国、地域に適切な投資を行うことが要請される。その目的はかかる地域を援助し、船社の要求に応じて質の高い船員を訓練し、保持しておくことにある。

4. すべての代表は、海洋環境保護、航行の安全確保および船舶の需給不均衡回避のためには、過剰船腹およびサブ・スタンダード船のスクラップへ向け、引き続き注意と努力が必要であることで一致した。代表はサブ・スタンダード船を段階的に排除し、世界規模でのポートステートコントロールの拡大・強化を確約した。また、スクラップ産業の持続的発展を確保するための関係方面からの技術的・財政的援助の可能性を求めることで一致した。

5. すべての代表は航行安全に係る諸問題に重大な関心と懸念を表明した。現在、あらゆる種類の安全をおびやかす要素が船舶の安全と船員に対する深刻な脅威となっている。全代表は第2回フォーラムで宣言された「海賊は人類共通の敵である」という認識を再確認し、航行安全問題に対し共通の立場を採り、満場一致の見解を得た。

全代表は、これらすべての海賊行為の発生を除去するため積極的かつ効果的な方策を採ることによって、航行安全を確保するよう関係政府およびIMO に強く要請する。すべての商業船舶は海洋における航行自由の権利および統治国領海の無害通航の権利を享受すべきである。これらすべての権利は全沿岸国政府により保護されなければならない。また、海難事故を防止するため、各政府は各国の沿岸漁業船および小型商船の管理を強化し、各船舶に対し海洋における航行安全のルールを遵守させることが必要である。

6. 海上保険問題が深い関心事項として討議された。アジア地域における船主の利益を保護し海上保険産業の発展を図るため、保険委員会を設立することが合意され、ASF は香港船主協会を同委員会の委員長に、フィリピンおよびオーストラリアを副委員長に指名した。

7. 代表は、将来適切な時期に米国および欧州の関係団体との対話への道を模索すること、およびASF が共通の立場にあることをEC 委員会に示すことで合意した。また、ASF 常設事務局の設置については次回フォーラムで検討することで一同合意した。

8. 第1回ASF で規定されたASF 開催の原則一地理的に北から南の順で各地域が持ち回りでフォーラム主催国を引き受ける一に従って、第4回ASF は1995年5月台湾において開催される。

第3回ASF 議長 陳 忠表

2. 船舶解撤問題共同検討委員会平成6年度活動方針

日本造船工業会と当協会は、平成4年4月、両業界が協力して船舶解撤の推進策を検討する

ため、船舶解撤問題共同検討委員会を設置し、これまで2年間、轉法輪委員長（当協会会長）、

合田副委員長(造工会長)の下、①解撤促進のための環境作り、②世界の船舶解撤業の現状調査、③将来における解撤量の予測とそれに対応する解撤能力の推定に関する調査活動を行ってきた。同委員会は設置以来3年目を迎えるに当たり、去る4月26日第3回委員会を開催し、正副委員長の交代を行い、合田委員長、轉法輪副委員長を選出するとともに、1994年度活動方針(資料参照)およびサブスタンダード船対策について決議した。活動方針の要旨は次の通りである。

1. 現状認識として、これまでの活動により世界の関係者に船舶解撤問題の重要性について認識が醸成されたものと思われる。

一方、92年末頃から93年初めにかけて、大型タンカー事故が連続して発生したことや、本年初めにケープサイズバルカーの沈没事故が集中的に発生したことにより、船舶の安全と海洋汚染の防止問題が再びクローズアップされ、特にサブスタンダード船の排除について世界的に気運の盛り上がりを見せ始めている。サブスタンダード船即老齢船であると短絡して考えることはできないが、老齢サブスタンダード船は解撤に供出されるべきであり、その促進は十分に意義あることと考えられる。

2. 上記の現状認識を踏まえ、本年度においては老朽サブスタンダード船の解撤促進に重点を置き、さまざまな角度から、サブスタンダード船の海運市場からの撤退を推進する。

3. サブスタンダード船排除の必要性について関係者の理解を求めるとのキャンペーン活動を推進することとし、サブスタンダード船に関する決議を基に、まず国内の船級協会、損害保険業界、荷主業界に働きかけ、これを出発点にアジア地域、欧州等その他世界の関係業界がこ

ぞってサブスタンダード船排除のための必要な措置・行動を執るよう働きかける。

〔資料〕

1994年度活動方針

船舶解撤問題共同検討委員会

(94. 4. 26)

1. 現状認識

92、93年度にかけて、①解撤促進のための環境作り、②世界の船舶解撤業の現状および将来動向の見極め、③解撤船の発生動向について調査・研究を行ってきた。

この結果、世界の関係者に船舶解撤問題の重要性について認識が醸成されたものと思われる。

解撤量は、92年に成約ベースで1,900万%に達し、93年は中国が経済加熱に対応した金融引き締め政策から解撤船の購入を手控えたため実績は伸びを見せていないが、解撤能力の面では、92年度調査時点と大きな隔たりはないと思われる。すなわち世界の解撤能力は中小型船については現状のままでも対応可能であるが、VLCC等の大型船が一気に解撤に回ると大型船解撤ヤードが不足する懸念は払拭されておらず、何らかの支援措置の必要性、および解撤船発生量の平準化を図るための「団塊の老齢大型船」の前倒し解撤の方策の必要性については検討の余地を残している。

問題は、老齢船を保有する船主にいかにして保有船を解撤に供出させるかであるが、昨年度来解撤促進の環境作り、解撤船供給促進のための支援スキームについて検討を行ってきたものの、海運企業の自由な事業活動を阻害する恐れがあること、CAPSICOスキームの実現が頓挫していることに象徴されるように世界的枠組みに

において船舶を解撤に向かわせる効果的なスキームを作り上げることは現状では困難な課題が多い。

一方、92年暮れから93年初めにかけて発生した一連の大型タンカー事故や、94年初めに集中したケープサイズバルカーの沈没事故は、船舶の安全と海洋汚染防止問題を再びクローズアップさせ、とりわけサブスタンダード船の排除機運が盛り上がりを見せている。

サブスタンダード船即老齢船とはいえないが、老齢サブスタンダード船については解撤されるべきであり、これの促進は十分意義あることである。

2. 活動方針

上記現状認識を踏まえ、本年度においては団塊の老齢大型船の前倒し解撤のための有効な支援スキームの検討の可能性を残しながら、老朽サブスタンダード船の解撤促進に重点を置き、さまざまな角度からサブスタンダード船の海運市場からの撤退を推進する。

ただし、本件は一国、特定地域を対象としている限り効果が薄く、世界同時に行うことが肝要であることから、世界的枠組みの中で検討・実施されるべきものである。

このため、共同検討委員会としては、世界の関係者にサブスタンダード船の排除の必要性について理解を深めるためのキャンペーン活動を推進することとし、まず、わが国の船級協会、損害保険業界、荷主業界に働きかけ、これを出発点としてアジア、欧州その他世界の関係業界がこぞってサブスタンダード船の排除のための必要な措置・行動を執るよう働きかけたい。

具体的には、本共同検討委員会第3回会議に

における「サブスタンダード船対策について」の決議（本誌1994年5月号P.34参照）を基に、

- (1) 国内関係者（NK、船舶保険連盟、石油連盟、鉄鋼連盟等）に、支持・協力を要請する。
 - (2) アジア船主フォーラムにおける共同声明に盛り込む。
 - (3) 欧州他の船主、造船業界に対し、共同で当該国船級協会、損保、荷主に支持・協力を要請するよう働きかける。
 - (4) 国際関係機関（ICS、IACS、INTERTANKO、INTERCARGO、OCIMF等※）に支持・協力を要請する。
 - (5) これらのキャンペーン活動の上において、政府に対し、適切なポート・ステート・コントロールの実施およびIMO、OECD等国際的枠組みでのサブスタンダード船排除のための取り組みの促進を要望する。
- 以上のうち特に(3)(4)を目的に欧州等に代表団を派遣する。

※国際関係機関の名称

ICS : International Chamber of Shipping
(国際海運会議所)

IACS : International Association of Classification Societies (国際船級協会連合)

INTERTANKO : International Association of Independent Tanker Owners
(国際独立タンカー船主協会)

INTERCARGO : International Association of Dry Cargo Shipowners
(国際ドライカーゴ船主協会)

OCIMF : Oil Companies' International Marine Forum
(石油会社国際海事評議会)

特別欄



1. 東京商船大学

(1) 現況

東京商船大学は、来年、創立120周年を迎えます。その前半生は、専ら船舶職員の養成を目標とする日本の最高学府として世の期待に応え、大学となってからは、広く海事に関係する学問分野に通じた卒業生を養成するという、いわば交通・流通に関する学術を、海を中心に据えて教育することに努めてきました。そして船用制御工学科を昭和52年、運送工学科を昭和53年、それぞれ機関学科と航海学科から分離改組を行って誕生させ、社会の進展に対応しました。

平成2年には、これまでの4学科を改編して3つの課程からなる課程制としました。これは本学が昭和24年に新制大学としての新しい歩みを初めて以来の根幹的な改革で、これまでの航海学科と機関学科とを融合して航海学コース(定員45名)、機関学コース(定員45名)の2コースからなる商船システム工学課程とし、これまでの運送工学科を発展的に解消して流通情報工学課程(定員45名)とし、これまでの船用制御工

学科を発展的に解消して交通電子機械工学課程(定員45名)としました。

商船システム工学課程の卒業生は従来どおり学士(商船学)ですが、流通情報工学課程と交通電子機械工学課程の卒業生は、学士(工学)です。もちろん海技免状の取得ができるのは、商船システム工学課程の卒業生のみです。

改革の目的は、最近の高学歴指向という社会的需要に応え、ごく近い将来に博士課程の設立を見込んで、ほぼ同じような改革を遂げつつある他の諸大学と肩を並べて切磋琢磨する学生を養成するためです。

平成6年3月には、平成2年に改組して採用した課程制によって育った学生を初めて送り出しました。

就職状況は、本学の学生気質が、最近の若者の一般的性向とされる自己中心主義とはいささか趣を異にする点が好評で、多くの企業から求人があります。

(2) 学部・乗船実習科・大学院の概要 (平成6年度)

商 船 学 部 (修業年限：4 年)			
課 程 名 称	商船システム工学課程 (航海学コース・機関学コース)	流通情報工学課程	交通電子機械工学課程
入 学 定 員	90 名	45 名	45 名
学 位	学 士 (商 船 学)	学 士 (工 学)	学 士 (工 学)

乗 船 実 習 科 (修業年限：6 カ月)		
課 程 名 称	航 海 課 程	機 関 課 程
収 容 定 員	45 名	45 名

大 学 院 (修士課程) (修業年限：2 年)			
区 分	商 船 学 研 究 科		
専 攻	商船システム工学専攻	流通情報工学専攻	交通電子機械工学専攻
入 学 定 員	10 名	10 名	10 名
学 位	修 士 (商 船 学)	修 士 (工 学)	修 士 (工 学)

(3) 平成6年度 入学志願者状況 (商船学部)

課 程 名	定員	一 般 選 抜		推薦入学	帰国子女	中国引揚者等子女	計	倍率
		前期日程	後期日程					
商船システム工学課程 航海学コース	名 45	名 115(11) [2]	名 108(10)	名 49(6)	名 2(1)	名 1(0)	名 275(28)	倍 6.1
機関学コース	45	160(5) [1]	171(3)	23(0)	0(0)	0(0)	354(8)	7.9
流通情報工学課程	45	155(18) [17]	155(18)	18(3)	3(1)	9(4)	340(44)	7.6
交通電子機械工学課程	45	83(2) [8]	168(5)	28(2)	0(0)	2(0)	281(9)	6.2
合 計	180	513(36) [28]	602(36)	118(11)	5(2)	12(4)	1,250(89)	6.9

(注) 1. () 内の数字は、女子で内数である。 2. [] 内の数字は、私費外国人留学生【定員外】で外数である。

(4) 平成5年度 就職・進学状況

商船学部

区 分	商船システム工学課程				流通情報工学課程	運 送 工 学 科	交通電子機械工学課程	船用制御工学	計
	航海学コース	航海学科	機関学コース	機関学科					
卒 業 者 数	名 45	名 6	名 44	名 8	名 46	名 1	名 38	名 2	名 190
進 学	大 学 院	1		5	2		9	11	28
	乗船実習科	32	2	15	1				50
就 職	運輸・倉庫	5	2	3			15	1	26
	造船・造機			10	2		2	7	21
	電機・電子						1	3	4
	建設・設備			3	1		4	4	12
	金融・保険	1			1				2
	その他製造		1	2	1		3	5	12
	官公庁団体	2		3			3	2	10
そ の 他	4	1	3			9	1	5	25
計	12	4	24	5	37	1	27	2	112

乗船実習科

区 分		航海課程	機関課程	計
		名	名	名
修了者		37	17	54
大学院進学		4	2	6
就職者数	海運(海上)	28	13	41
	造船・機械	0	1	1
	金融・保険	0	0	0
	官公庁団体	2	0	2
	その他	3	1	4
計		33	15	48

2. 神戸商船大学

神戸商船大学は、昭和27年に発足しましたが、それから42年、本学は原子動力学科を設置するなどの量的拡大期、そして今も続いている、学科改組など質的転換期を経て現在に至っております。

本学はこれまで多くの改革を行ってきましたが、特筆すべき改革の一つは平成2年4月からの課程制の導入です。従来の学科制は教官は学科に所属して当該学科の学生の教育に専念しつつ研究するもので、これに対し課程制は教育を受ける学生は課程に所属し、教官は課程とは独立の大講座に所属して全課程の教育に当たるも

のです。このようにすることにより、より弾力的・横断的に多様な教育が行え、しかも共通の専門分野に関する教育が同等の水準で実施できます。本学の教育組織は表1に示すような4課程から成っています。一方、研究組織は従来の専門小講座を、研究分野を中心に整備統合して8大講座として再編成し、2講座をもって系を組織しています。

次に大学院に関しては、平成2年度の新しい学部組織のもとで入学した学生に対応できるように平成6年度に改組を行いました。この大学院研究科の組織を表2に示します。従来通り学

〔表1〕 教 育 組 織

課 程 名	入学定員	学 位
商船システム学課程 (航海学コース) (機関学コース)	110名 (60名) (50名)	学 士 (商船学)
輸送情報システム工学課程	40名	学 士 (工 学)
海洋電子機械工学課程	40名	学 士 (工 学)
動力システム工学課程	40名	学 士 (工 学)

〔表2〕 大学院研究科の組織

課 程 名	入学定員	学 位
商 船 シ ス テ ム 学 専 攻	8名	修 士 (商船学)
輸 送 情 報 シ ス テ ム 工 学 専 攻	8名	修 士 (工 学)
海 洋 電 子 機 械 工 学 専 攻	11名	修 士 (工 学)
動 力 シ ス テ ム 工 学 専 攻	11名	修 士 (工 学)

部課程の上にある積み上げ方式ですが、商船システム学課程機関学コースで重点を置く分野は、より専門分化した修士課程においては動力システム工学専攻および海洋電子機械工学専攻の目指す分野に含まれるので、商船システム学専攻のなかに特にこれに対応するコースは設けていない点が、従来と異なっております。また、一般教育等理科系列および文化系列の一部の学科目を専門講座に所属し、残りの文化系列を「国際文化学講座」に配置することにより、ほとんどの教官を修士講座担当教官としました。大学院ではこのほか、リフレッシュするための社会人や優秀な学部3年修了者に入学の道を開き、また乗船実習科を修了して引き続き大学院へ入学する者については、10月入学を認めるようにしました。

また、学生生活の面でも大きく変わりました。商船大学というと全寮制のイメージを抱かれるでしょうが、本学は全学生を対象とした全寮制は昭和40年までで、昭和41年からは3年次まで、昭和63年からは2年次までと、順次対象の学生を短縮してきました。そして、平成5年度入学生から自由入寮制とし、全寮制を撤廃しました。国際化が進む中、本学でも外国人留学生は48名

入学しており、今後ますます増える傾向にあります。また、女子学生は現在大学院も含めて78名在学しており、キャンパスをにぎわせております。また、平成5年12月に神戸商船大学生協同組合が設立され、学生寮の食堂や学生会館の食堂・売店は一般大学のように大学生協へ委託されることになりました。

最後に学生の進路状況ですが、新制度の平成5年度の状況を示すと、乗船系においては航海学コースで94%、機関学コースで27%が卒業後に乗船実習科に進学しております。また、非乗船系では大学院進学者は平均で38%ですが、乗船系でも平均で11%です。その他各課程は、海運業、機械製造、商事貿易、運輸倉庫、電力等のそれぞれ得意な分野に学生を送っております。

この激動期の中、平成5年度に行った大幅なカリキュラム改正の内容、学生のために作成したシラバス（授業計画）の概要、大学院博士課程の計画など、本学を紹介するには余りにも紙面が足りません。これら神戸商船大学の現状と課題については、平成6年3月に白書（A4判、184頁）を発行しましたので、それを参考にしていただければ幸いです。

OECD 海運委員会ならびに OECD/DAEs 海運政策対話会合の様相

運輸省海上交通局
外航課専門官

大島 寛

去る4月12、13日に東京で経済協力開発機構 (Organization for Economic Co-operation and Development ; OECD) 海運委員会 (Maritime Transport Committee ; MTC) が開催され、引き続き14、15日に横浜でOECD加盟国とDAEs (Dynamic Asian Economies : 韓国、台湾、香港、シンガポール、マレーシア、タイ) との海運政策対話会合が開催された。

本稿ではこれら会議について、主にDAEsとの海運政策対話会合を重点にして紹介することとしたい。

1. 開催経緯

OECD海運委員会では、米、英、仏、独等の先進24カ国およびECが参加し、海運政策に関する協議・調整を行ってきており、通常年2回パリで会合を開催してきている。

近年の海運委員会における中心的な議題としては、貿易歪曲的措置の排除、競争条件の統一を目指す観点から、各加盟国の海運政策に関する討議が進められている。92年6月の海運委員会においては金融財政的措置に関する海運助成取扱ルールが合意されたほか、その他の助成措置等の取り扱いについても検討が行われてきている。

このほか、各国の海運政策に関する情報交換、UNCTAD、GATT等の国際機関での対応に関する意見交換等を行ってきているが、近年OECD全体と

してOECD加盟国外との交流を進めてきている。これは、中東欧諸国との対話とアジアを始めとする新興工業地域との対話の2つに大別される。前者は市場経済への移行過程にある東欧、旧ソ連との対話であり、海運委員会においては、この中東欧諸国との対話において、昨年5月にOECD加盟国との間で自由かつ公正な競争条件、港湾における非差別的な扱い等を内容とする共通海運原則の了解が策定された。

これに対し、今回行われたDAEsとの対話は、著しい経済発展を遂げている地域との対話という一方の流れであり、本対話については、その第1回が91年12月にパリで開催された。この時はまず互いをよく知るという観点から、両者の海運政策を紹介しよう形を取ったが、次回会合ではより具体的なOECD側とDAEs側の双方に関心のある海運事項について話しあうこととされた。

以降2回目対話の準備が進められてきたが、対話会合の開催場所としては、DAEs側の便宜を考へてアジア地域で開催する方向で検討が進められた。わが国はOECDにおける唯一のアジアの加盟国であり、事務局からわが国に対して会合のホスト要請があったところ、今会合はアジア主要国・地域との対話ということもあり、わが国は、この要請を受け入れることとした。また、この時期はOECD海運委員会の定期会議が行われるべき時期に来ていたこと、通常このようなアドホックな会合は海運委員会に引

き続いて行われることが多いことなどもあり、DAEsとの海運政策対話に併せて海運委員会も日本に招請することとした。

2. 海運委員会の概要

今回初めて日本で開催された海運委員会は東京霞が関の外務省南大会議室で開かれたが、冒頭ホスト側を代表して伊藤運輸大臣（当時）が挨拶を行った。

この挨拶の中で伊藤大臣は「わが国がOECDに加入したのは1964年。以来、今日までわが国も世界もさまざまな変化を経験したが、その中でOECDはまさに世界をリードしてきた。海運の分野でも例外ではなく、海運では古くから海運自由の原則が唱えられてきたが、OECD海運委員会は自由な海運活動を確保するための努力を続けてきた。その活動に敬意を表する。今日の海運は難しい問題があるが、目指すべき基本的な方向は自由な海運活動の確保と公正な競争環境の確保であり、その実現のために各国が協力していく必要がある。それを最もよく促進し得るのはOECDであり、OECD海運委員会の存在は貴重である」と述べ、海運委員会の活動に大きな期待をかけた。

海運委員会においては、航行安全、海洋環境保護のための国際基準の遵守を進めるためのOECDとしてのメッセージの発出、加盟国の海運助成策の検討等を行ったほか、海運委員会に引き続いて開催され



るDAEsとの対話会合に関する検討も行われた。その中で、DAEsとの対話においても、中東欧との対話で行われた共通海運原則の了解のような、いわばRules of Gamesを確立することを目指すべきとの議論もあったが、事を性急に進めて率直な意見交換ができる関係を損なうよりは、フランクな対話を行える雰囲気大切にすべきであるとの意見が出され、また、DAEsは海運自由化という流れの中にあり、この海運自由化という方向性は共通理解として成立し得る等の意見が出されるなど、対話会合に向けてのOECD側の最終的な意見交換を行った。

3. 海運政策対話会合の概要

DAEsとの海運政策対話会合は、東京から場所を移動して横浜のみなとみらい地区、パシフィコ横浜で開催された。よく知られているように横浜はわが国の代表的な港であり、また、鎖国をやめて近代国家への道を歩み始めたわが国のゲートウェイとして大きな役割を果たしてきた歴史的にも重要な地域である。この地で近年海運活動で著しい発展を遂げているDAEsと対話を行ったことは意義深いものがあったと思っている。

海運政策対話会合においては、定期海運・不定期海運の現状と将来、安全対策・船員訓練・海洋環境保護、各国海運政策の動向という3つのテーマのもとに活発な情報交換・意見交換が行われた。また、今回の政策対話会合においては、ホスト市の横浜市のご好意により、横浜港を船上から視察するスタディーツアー等も行われたが、会議場以外のこのような企画も参加者の率直な交流の推進に大いに貢献することができた。

政策対話会合後、サンダーランド海運委員会議長ほかにより、記者会見が行われた。この記者会見では、冒頭、サ議長より、「今回の会合では3つの議題



について検討した。1つめは定期船とばら積み船の動向と将来であり、2つめは海上安全・船員訓練、そして3つめが海運政策についてであり、ここでは競争的で解放された海運市場をどのように維持すべきかについて意見交換を行ったが、この地域ではいくつかの自由化の動きがあることが認識された。また、GATS 継続交渉についても話し合いが行われたが、海運継続交渉についてどのように取り組むべきかについて非常に有益な意見交換ができた」と全体の概要を紹介し、さらに、このような対話の今後について「近い将来により広い参加の形で行うことができるだろうと考えている。Rules of Games に対する理解を深めるような形で進めていきたい。別にこの場で条約を締結する必要はなく、一般的な了解という形で各国の海運政策の原則を目指したい。この方向が世界の海運および貿易に裨益するであろうと考えている」と述べた。さらに DAEs 側の参加者を代表してタイのチャイマンコン氏よりも今回の会合が海運の自由化を進めることについて共通理解を得、有効な意見交換を行うことができたと評価した。

ここでは、会議の内容を紹介する代わりに、この記者会見で配布されたプレスリリースの仮約を掲載することとした。

「OECD 加盟国とアジア諸国との海運政策対話会合について」

OECD 加盟国とアジア諸国との海運政策対話会合が4月14日および15日、横浜において開催された。OECD 加盟諸国およびアジア諸国（香港、韓国、マレーシア、シンガポール、台湾およびタイ）が参加した。この会合は1994年に OECD 加盟国と DAEs との間で開催されたいくつかの分野のワークショップの一つである。会議は海運に関する諸問題について意見交換し、問題の解決をともに考えることを目的として行われた。

会議では、以下の事項を含む幅広い事項について話し合われた。

- (1) 荷主のニーズに応じた海運サービスの展開
- (2) 安全基準の遵守および優秀な船員の確保
- (3) 自由で競争的な海運マーケットの確保

上記の諸事項に関し、OECD 諸国とアジア諸国は多くの点で共通の考え方をもっていることが明らかとなった。第1に、自由で競争的な海運市場が、荷主と船主のニーズに最もよく適合することで意見の一致を見た。この流れで、ニュージーランドの内航海運への外国企業参入規制の撤廃、また、マレーシアの同分野における規制の一部緩和について歓迎した。会議はまた、海運活動に関連する陸上サービスへの外国企業の参加に対する規制の緩和が多く報告されたことを歓迎した。例えば、タイでは既に陸上サービスを行う外国系企業が設立されており、マレーシアでは外国資本が過半を占める船社が航路を開設することが可能になった。

競争政策に関する問題については、OECD 諸国とアジア諸国の双方が受け入れ可能な解決を見出すこと、競争政策当局が広く利害関係者と協議することが重要であるとされた。

出席者から、ガット・サービス交渉 (GATS) の枠組みのなかで行われる海運サービス自由化交渉の

成功への強い期待が表明された。

安全に関する国際基準の旗国による厳格な実施が必要であるとの点で合意された。これは安全確保、海洋環境保護のみならず、海運の公正な競争の確保という観点からも重要である。また、数カ国において船員教育の改善が図られつつあることが報告された。

海運政策の調和を図るために対話を続ける必要性について合意された。

4. 最後に

今回、先進国を中心とする OECD 加盟国と進展著

しい DAEs の代表との対話会合を成功裡にわが国で開催できたことは、わが国の国際的な貢献としても、また、この機会に人的交流を大いに図ることができたことから大変意義深いことであったと考えている。これらは関係各方面から頂いた多大なご協力なしにはあり得なかったものであり、ここで個々にご紹介するのは差し控えるものの、この場を借りてお礼を申し上げたい。

今後は今回の成果を基に、さらに海運分野の交流を進めていければ幸いと考えている。

「世界港・地名コード表」第 8 版の刊行について

当協会では、“世界港・地名コード表 [CODE FOR PORTS AND LOCATIONS (JSA LOCODE)]” 第 8 版の出版を、本年 6 月に予定しております。

本コード表は、船積手続書類のコンピューターによる作成等に際し、積・揚地等の港・地名を統一コード化することによって、合理的かつ迅速な処理を行うことを目的とし、1969年に初版が発行されたものです。

今回の第 8 版では、前版発行以降に設定申請のあった約 130 件の港・地名を新たに追加し、合計 4,953 件のコード（内陸地点を含む）を掲載するとともに、EC・米国およびアジアの一部で既に実用化され、今後わが国においても、海運を中心とする国際物流業界での広範な使用が確実な UN/EDIFACT（行政、商業および運輸のための電子データ交換に関する国連規則）への対応として、同規則の指定コードである国連地名コード (UN/LOCODE) 欄を新設して JSA LOCODE と併記し、UN/EDIFACT 標準メッセージ導入に伴って必要となる、港・地名コード変換に際しての利便性を付加いたしました。

本書の購入をご希望される方およびお問い合わせにつきましては、当協会業務部業務第一課までご連絡下さい。

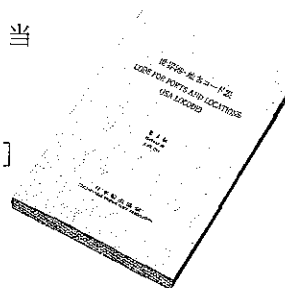
- 書名：世界港・地名コード表第 8 版
[CODE FOR PORTS AND LOCATIONS (JSA LOCODE)]

- 頒布価格：5,300 円（消費税込み、郵送料別途）

〈申込みおよび問い合わせ先〉

〒102 東京都千代田区平河町 2-6-4 (海運ビル)

(社)日本船主協会 業務部業務第一課 TEL：03-3264-7175 FAX：03-3262-4761



随想



郷土の古墳に想う

(社)日本パイロット協会会長 ◆松本信人

私の故郷は熊本県北部、阿蘇外輪に源を発する菊池川の流域にある。生家（鹿本郡鹿央町）近くには全長100メートル余の「双子塚」と呼ばれる古墳があった。周り一面に桑畑が広がり、雑草に覆われた丘の頂には、背の低い松の木が一本あるだけだった。春先にはワラビが沢山採れ、小学1年生が初めての遠足に行く場所ともなっていた。

中学に入ると、歴史の授業で前方後円墳が出てきた。その形たるや、幼い頃から見慣れている双子塚そのものである。「私の村にも前方後円墳がある」と言うと、先生は即座に「この辺りに前方後円墳など存在するわけがない」と、一笑に付されてしまった。近くに大規模な横穴群も幾つかあった。子供心にも芋の貯蔵庫にしては大きすぎるように思われ、古代人の住居跡だろうと想像したものだった。

双子塚の傍らには「狐塚」と呼ぶ円錐形の塚があり、戦後間もなく、農道拡幅のため住民が一部を削り取ったところ、石棺が出土した。埋蔵文化財の価値が今ほど理解されていない時代

でもあり、その石棺を割って路肩の土止めに転用する。それが当局の耳に入り、関係者が事情を聴かれるなどの騒ぎになったようだ。しかし、この騒動をきっかけに調査が行われ、千数百年の眠りを覚まされた双子塚や狐塚は「岩原古墳群」として脚光を浴びることになった。今では一帯は「熊本肥後古代の森」として整備が進み、一昨年には立派な「県立装飾古墳館」が完成、考古学ファンや観光客で賑わっている。

このほか菊池川流域には、漢字を銀象嵌した最古の国宝鉄剣などで有名な「江田船山古墳」（玉名郡菊水町）を始め、古代の遺跡が密集している。とりわけ石棺や石室に彫刻、彩色を施した装飾古墳が多いのが特色で、ちなみに全国で確認された装飾古墳484基（1992年現在）のうち、熊本県は186基と、実に40%近くを占めるという。

さて先頃、同郷の友人から金思燁氏著『トンカラ・リンと狗奴国の謎』（六興出版、77年刊）という本を借りた。金氏の説によると熊本県の古称「肥の国」は「火の国」が転じたものでは

なく「コマ(肥)」すなわち「高句麗」なのだという。万葉集でも「肥人」を「コマヒト」と読み、また「熊、球磨、隈」などの字も、いずれも高句麗を表すらしい。

朝鮮半島北部に位置した高句麗の風土は厳しく、弥生時代、食糧や資源を求めて、大集団が九州中西部に移住する。彼らは玉名を根拠地に「狗奴国」を築き「クマソ(熊襲)」と名乗って勢力を拡大、そのうち国名を「肥の国」と称するようになった。

金氏は根拠として、装飾古墳は高句麗の壁画古墳の流れを汲むものである▽船山古墳から出土した副葬品の数々は明らかに高句麗の高官の所持品である▽周辺の地名など固有名詞に高句麗の特色が反映されている一などを挙げておられる。

2、3世紀ごろ、北九州には女王卑弥呼が統率する百済・駕洛系の倭の諸国があり、熊襲は倭国と対立、長年にわたって抵抗を続けた。小、中学校で「熊襲征伐」を教えられ、肥後人は熊襲の末裔か一などと言われると、いい気持ちはしなかったものだ。しかし、金氏の考察に基づけば、熊襲と倭国の確執は、故国の高句麗と百済の抗争をそのまま反映したものといえ、古事記や日本書紀の世界とは全く異なった熊襲像が浮かび上がってくる。

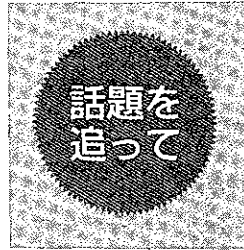
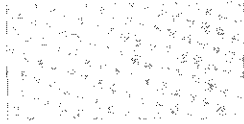
金氏の考証が正しいかどうかはともかく、全国の装飾古墳の4割が集中するという事実は、

少なくとも熊本県に古代、独自の文化を持ち、しかも統率の取れた大集団が存在し、強大な勢力を誇っていたことを物語る。

ところで、熊本の男性の性格や気性を称して「肥後もっこす」という言葉がよく使われる。同様の代名詞は、他に土佐の「いごっそう」があるくらいではなかろうか。いい意味で一徹・反骨、悪い意味では頑固・へそ曲がりといったニュアンスか。こうした性格は勿論、全国に数多く見受けられるが、熊本県人に多いのも確かだ。「彼は肥後もっこすだ」という場合、概して悪い意味が込められているのだが、言われた当人は案外、誇りに思っているようだ。そして如才のない、社交性に富んだ人がいると「あれは熊本県人らしくない」とけなしたりする。

一方、歴史をひもとけば、肥後人は古来、武勇に長けていたことが分かる。文永・弘安の役で菊池軍は度々、夜襲をかけて敵を圧倒し、南北朝時代、最後まで南朝に味方して奮戦したのも菊池一族だった。近代では西南戦争が田原坂を中心に展開され、熊本県人も多数が西郷軍に参加、反抗を示した。

武勇に優れ、反骨精神旺盛な肥後人の特性は、倭国と拮抗し相争った熊襲を彷彿とさせるものがある。国民性や県民性が気候風土に培われるのは勿論だが、九州の中でも特異とされる「肥後もっこす」の気質は案外、古代の高句麗人あたりから来ているのかも知れない。



世界造船業の最近の変化と今後の展望

(韓国設備拡大や日本の対応)

(財)海事産業研究所部長 研究員 長塚誠治

1. はじめに

93年に韓国造船業は、新造船受注量において世界一のシェアを確保した。そして世界的な設備過剰にもかかわらず、94年に入り新造船建造設備の新增設計画を発表し、世界の非難を浴びるなど、著しい変化を示している。

加えて第3造船国の中国や旧共産圏諸国などによ

る造船量拡大の傾向は、米国の商船建造復活とともに90年代に入って顕在化し、世界の造船業の構造変化は著しく、従来の先進造船国である日本と西欧と韓国、そして第3造船国の4極化へと複雑化している。そこで、今までの世界造船業の推移と最近の変化を述べ、21世紀に向かって、世界や日本の造船業が今後どのように変化していくのかなどを取りまとめ、各位のご参考に供する。

〔表1〕世界の主要造船国の構造変化の推移 (新造船の建造設備、技術力、建造量などを考慮)

期 間	国	西 欧	日 本	韓 国
① 1946 ~ 1955 (昭和21~30) 造船需要低迷		設備改善期 (既存設備の大型化)	実力養成期	——
② 1956 ~ 1965 (昭和31~40) 造船需要増加		61~65年 <57%> 設備増強期 (大型船工場)	61~65年 <32%> 設備増強期 (大手の大型船工場)	<—> ——
③ 1966 ~ 1975 (昭和41~50) 造船需要最大		<40%> 技術向上期 (造船最盛期)	<49%> 技術向上期 (造船最盛期)	<1%> 実力養成期 (現代重工の大型工場)
④ 1976 ~ 1985 (昭和51~60) 造船需要減少		<28%> 設備削減期 (シェア減少)	<46%> 設備削減期 (人員, 工場縮小)	<7%> 設備増強期 (三星, 大宇の大型工場)
⑤ 1986 ~ 1995 (昭和61~平成7) 造船需要低迷		<17%> 構造改革期 (付加価値船特化)	<44%> 生産性向上期 (シェア減少)	<23%> 技術向上期 (シェア増大)
⑥	1996~2000 (平成8~12) 造船需要増加	<17%> 低位安定期 (造船量横ばい)	<40%> 構造調整期 (造船量増加)	<29%> 造船最盛期 (造船量増加)
	2001~2005 (平成13~17) 造船需要減少	〃 (造船量減少)	構造改革期 (造船量減少)	設備調整期 (造船量減少)

注: < > は、世界に占める建造量(進水ベース)のシェアの年平均%を示す。
96年以降は、海事産業研究所の予測。

2. 世界造船業の発展推移の概要

(1) 西欧・日本・韓国の造船業の推移

第2次大戦終了の1945年（昭和20年）以降、90年代までの約半世紀50年間を10年単位で分けて検討すると、設備や技術そして造船量の変化の推移が分かり、今後への変化が理解しやすい（表1参照）。

戦後65年までは、西欧造船業が、設備、技術そして造船量において、主要勢力を占めていたが、66年から70年代後半まで世界の造船は、日本と西欧の2大勢力によって左右されていた。しかし、80年代に入ってから韓国の台頭は、西欧の勢力を低下させ、造船シェアを拡大したことによって、90年代は日本と韓国で約7割のシェアを占め、西欧を含めた3極化に変化している。

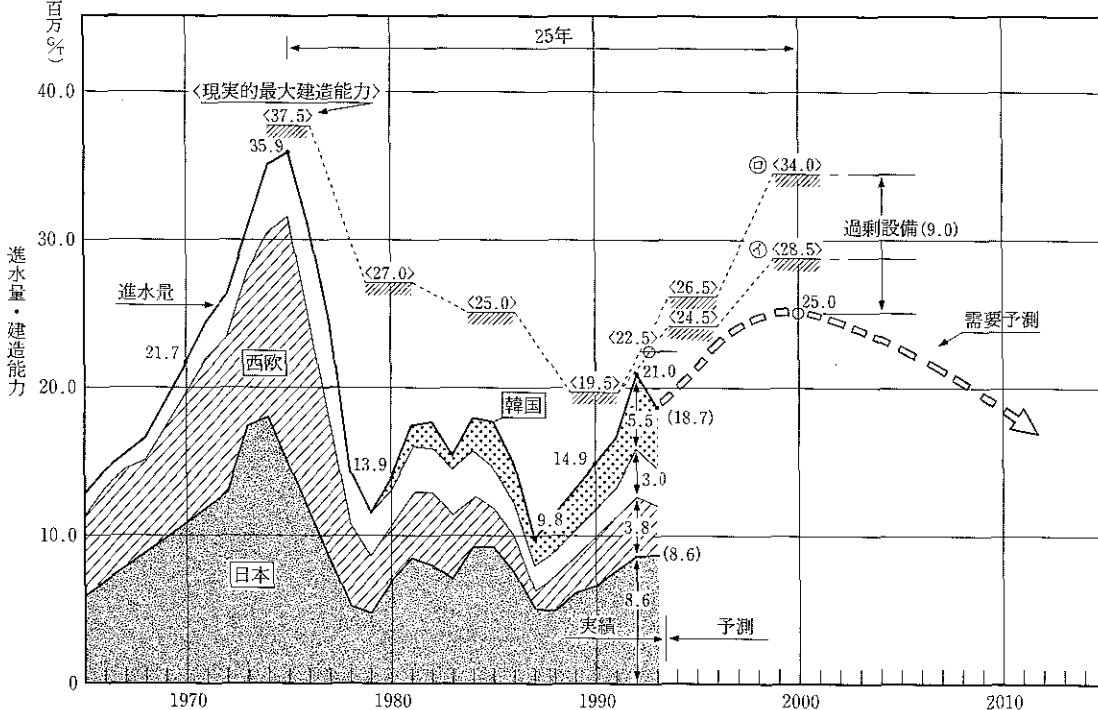
しかし、90年代後半からは、中国、台湾、ブラジル、そして旧共産圏諸国を含めた第3造船国は、技術や競争力が先進造船国の水準には至っていないが、建造能力や価格においてポテンシャルを高め、徐々に建造量を増加しようとしている。

(2) 新造船建造量の推移

世界の新造船建造量は、100%以上の商船を対象としたロイド統計によれば、進水量ベースで、75年に約35.9百万%のピークに達した後、激減し、80年代は、年平均約14.8百万%であったが、88年以降増加傾向にあり、92年は約21.0百万%になった。そして、ピークであった75年から25年たった2000年前後には、25.0百万%程度のピークに再び達するものと予測されている。

建造量のピークの周期が25年になるのは、75年前

〔図1〕 世界の新造船進水量と建造能力



注：「現実的最大の建造能力」とは建造設備をベースに建造実績、労働力、生産性を考慮した実際的最大の建造可能量。（資料：海事産業研究所）

④「下限値」：建造設備と労働力は93年と同一、生産性の向上のみ考慮。

⑤「上限値」：94年1月現在、発表された韓国、中国の建造設備の新增設と労働力や生産性の向上を考慮。

後に大量建造したタンカーの船齢規制が25歳のため2000年前後の代替建造需要の増大があることと、世界における石油を主体とした海上荷動量の増加が、70年代前半について、2000年前後に再び見込まれるからである。そして、必要な新造需要の増大に対しては、現有設備能力でも十分対応できるため、建造量のピークが再び形成されるだろう。しかし、2000年以降は需要が減少し、再び、建造量は減少傾向になると予測される（図1参照）。

3. 主要造船国の現状と今後

90年代に入って、世界の造船国の中で特に変化が著しいのが、韓国と中国である。そこでこれら主要国の変化を次に述べる。

(1) 韓国の変化

イ. 新造船受注量増大の要因

80年代末に低船価受注による採算悪化によって、倒産や銀行管理などの経営不振になった韓国の主要造船所は、90年代に入って、選別受注や生産性の向上によって、経営を改善した結果、93年以降受注量を増加している。

特に、93年における新造船受注量の急増は、約8.89百万%にも達し、世界合計の内の約38%を占め、日本の32%を越して首位の座を確保したのである。このように受注量が増大した要因の第1は、急騰した円高による日本造船業の価格競争力の低下であり、第2は、92年の受注量が予想以上に少なかったため、不足した仕事量を確保したことである。さらに第3の要因は設備能力拡大に必要な融資の条件を有利にし、合併や株式上場により有利な企業イメージを改善する必要があったためとみられ、第4の要因は低船価受注であった。これらの要因が、対前年比約3.8倍の新造船受注量増大の結果をもたらしたのである。

しかし、これらの急激な新造船受注量の増大は、韓国造船業内部に、種々の問題を発生させている。まず、新造船建造量の増大による鋼材の供給量不足

である。95年には、190万トンもの鋼材需要に対して、現状では150万トンの供給能力であるため、輸出用20万トンを国内用に振り向けても、20万トンを輸入しなければならないと見込まれている。さらに、船用主機関も、短期的には生産能力が不足し、その他の船用工業製品とともに、供給量が問題となり多くの資材を輸入せざるを得ないのである。特に、工事量の増大は、造船労働力の不足をもたらし、技術者の増員が難しい現在、生産工程を円滑にこなせるのかどうか問題となっている。

ロ. 造船設備増大の内容と影響

受注量の増大によって、自信を得た韓国の造船会社は、93年末で、期限切れとなった造船合理化法による設備能力増大の規制が無くなったことにより、大型船建造設備を含め9基の建造ドックの新増設計画を、94年に入って具体化し始めた。特に、200千%以上のいわゆるVLCCなどの大型船を建造出来る建造ドックは、すでに6基あるが、今回の新増設計画によれば、5基増え、合計11基となる（表2参照）。

その結果、もし、これらの新増設計画が、予定通り実現したとすれば、韓国の現実的最大の建造能力は、93年の約5.0百万%から、2000年には約9.0百万%に増加すると見込まれている。世界全体では、93年時点でも、すでに新造船建造能力（約23.0百万%）は過剰で、90年代後半から2000年にかけての老朽タンカーの代替建造需要の増加に対しても十分対応出来ると考えられている。したがって、今回の韓国の設備能力の増大を含めると2000年の世界の建造能力は約34.0百万%にも達し、大幅な供給能力の過剰をもたらす、75年以降に発生したような長期の造船不況を再び惹起するものとして、日欧米など世界からの非難を浴びているのである。

そして、94年5月現在、韓国内部にある設備拡大反対への良識や、大手造船会社に対する産業銀行からの建設資金の融資中止などの要因が、建造設備増大計画の一部の実現を抑止する傾向にある。

〔表2〕 韓国の造船設備の新增設計画と進行状況

造船会社	工場	造船設備	現状(94/4)
三星重工	巨済島	VLCC用建造ドック×1基(No.3新設) 〃 (No.2 BDの長さを60m 延長改造)	建設中、9月完成 改造終了
大宇造船	巨済島	〃 (No.2 BDを修理用から 新造用に転換復帰)	転用済
現代重工	蔚山	〃 ×2基(新設)	1基建設中 1基計画中
漢拏重工	靈巖	〃 ×2基(新設)	計画中
大東造船	鎮海	30千 $\frac{2}{100}$ 建造ドック ×1基(新設)	移転計画
韓進重工	釜山	No.3建造ドック 30m延長	計画中
合計		6基新設、2基改造、1基転用	

資料：韓国の業界紙や情報などから海事産業研究所が作成。

問題は、今回の韓国造船業の設備能力の増大計画が、90年代後半の老朽大型タンカーの代替建造需要に対する楽観的な予測をベースとし、また韓国が造船量を増大しても日本が今後、造船能力を減少していくから、設備過剰にはならないとする韓国造船経営者の甘い判断によっていることである。

(2) 日本の変化

92年まで、韓国造船業との新造船受注競争において善戦してきた日本造船業は、93年になっての103円にまで急騰した対ドル為替によって、船価差が約3割高となったため国際的な価格競争力を失い、一時的に、受注量において韓国に首位の座を明け渡した。その後、日本造船業は、円高を利用した資材の海外調達や標準化などによるコスト・ダウンを促進し、価格競争力の回復に努力している。

しかし、基本的には、世界的な造船業の構造変化や日本造船業としての質的ならびに量的な内部構造の変化が、緩やかに進行している現実を踏まえ、21世紀の新しい時代に向かって、日本の造船産業が体質改善する必要があることは確かである。構造変化の第1が、造船会社の勢力構成である。65年に、日本の造船業の建造量に占める大手8社（佐世保を含む）のシェアは約91%で、残りの約9%が中小手造

船会社によって占められていた。しかし、90～92年には、大手7社シェアは年平均51%で、中小手は49%にも増加している。構造変化の第2が、造船労働力の高齢化である。造工加盟18社の造船部門従業員数は、協力工を含め、87年以降40千人弱で推移し、若年労働力の確保難によって高齢化（平均42歳）している。構造変化の第3は、円高によるコスト・アップが、鋼材や主補機などの海外からの船用資材購入の増加をもたらし、日本の船用工業にも著しい構造変化を与えていることである。そのため、これらの構造変化を考慮した上で日本の造船業としての長期ビジョンに基づき、現在の過当競争体質から脱皮した共同受注や集約化などの構造改善、そして世界と日本における造船業のあり方を再検討する時期にあると考える。

(3) その他造船国の変化

韓国に続いて変化が著しいのは、「中国」である。80年代後半に西欧船主から受注したコンテナ船などの高付加価値船の学習効果を生かし、90年代に入って、輸出船建造に注力し、92年の新造船受注量は、国別では、日本（41%）、韓国（17%）に次いで第3位のシェア（8%）を得たことに自信を持った。

そして、VLCCの建造を目標とした大型船建造ド

〔表3〕世界の主要造船国の造船能力比較 (日本を1とした対比指数, 1993年値)

項目	日本	韓国	西欧	中国
主要会社 建造ドック・船台基数 (5,000%以上) 〈内DHのVLCC用〉	18社 46 〈7〉	10社 24 〈6〉	61工場 95 〈6〉	大手7工場 21 95年完成予定 〈1〉
造船従業員数	1.00 (造工加盟18社) 〈含協力工 41,000〉	0.88 (造工加盟10社) 〈含協力工 36,250〉	2.18 (造工13カ国) 〈85,650〉	1.75 (主要7工場) 〈71,900〉
生産性 〈建造期間〉	1.00 〈6~9カ月〉	2/3~1/3 〈8~12カ月〉	3/4 〈7~11カ月〉	1/10~1/20 〈12~18カ月〉
労働時間 〈年間〉	1.00 〈2,120〉	1.30~1.50 〈2,600~3,000〉	0.80~0.90 〈1,650~1,900〉	1.13~ 〈2,500~〉
賃金 〈1時間当たりのドル〉	1.00 〈14.5〉	1/2~1/3 〈約7~4〉	0.70~1.20 〈7.50~18.50〉	1/20~1/30 〈0.50~0.30〉
現実的最大の建造能力 〈千%〉	1.00 〈9,000〉	0.63 〈5,700〉	0.50 〈4,500〉	0.10 〈900〉
新造船建造量 〈1992年, 進水量, 千%〉	1.00 〈8,641〉	0.63 〈5,526〉	0.44 〈3,840〉	0.07 〈459〉
新造船価(ドルベース) 〈対ドル為替レート〉	1.00 〈110~103円〉	0.90~0.70 〈810ウォン〉	0.95~1.20	0.80~0.65 〈5.7人民元〉

注: 各種資料から海事産業研究所が作成。

ックを建設中で、95年末には完成するだろう。もちろん、技術力や品質、納期などで問題はあがるが、着実にポテンシャルをあげていることは認めなければならない。

さらに、94年1~3月の間、受注活動において著しい傾向がみられるのが、「ポーランド」で、日本(49%)、韓国(11%)、デンマークに次いで、新造船受注量で第4位(6%)を占めている。その他旧ソ連を含めた旧共産圏の造船国も、設備は古く生産性は低いが、低船価を条件に、徐々に国際造船市場に出てくるようになってきた(表3参照)。

以上のように、世界の造船業は、長期間続いた造船王国としての日本の役割が、世界の経済・産業・社会・労働力などの構造変化によって、ほかの主要産業である鉄鋼業、自動車産業、家電産業と同様、変化している。しかし、造船業は、成熟産業ではあるが、自動車や家電、半導体のように海外に生産拠

点を移すことは、難しい基幹産業なのである。

したがって、日本造船業が永久に造船王国として君臨することは不可能でも、現在の技術水準や労働力を維持できるならば、長中期的にも生きる道は十分にある。

しかし、そのためには、売り上げより利益を重視した経営や業界構造の転換とソフトや高付加価値船への特化などの構造改善が必要と考える。

4. 造船国際会議の協議推移

世界の造船業において、協定による相互協力を促進する機構として、政府レベルのOECD造船部会(WP-6)と民間レベル(造船工業会)の国際会議がある。

(1) OECD-WP 6

西欧と日本ならびに米国と韓国を含めたこの造船部会では、「船舶輸出信用条件」や「正常な競争条件

に対する障害の除去のための取り決め」、「造船能力の削減」、「公正条件のかく乱要因（助成や船価）」などについて協議している。

そして、89年、米国造工が西欧と日本と韓国の造船業に対する直接助成や間接助成を国際的な不公正貿易慣行にあたるとして、通商法第301条に基づき、米国通商代表部に提訴した。

しかし、わが国は、従来より国際取り決めに遵守しており、公正な競争条件に障害を与えるような政府助成は一切行っていないとし、OECDでの多国間協議の場で議論すべきとして、提訴を取り下げさせた。現在、政府助成についての規律は、協定に合致しない既存の措置も段階的に削減するなどの造船協定の協議が進められている（開銀融資、輸出信用、ジョーンズ・アクト、船価規律、韓国問題など）。

94年5月、特に問題となっているのは、韓国の建造設備能力の増大で、これに対し日本とEUは、拡大への懸念および韓国政府の再考の要請についての声明を発表し、米国も厳しい非難声明を行い、韓国政府はやむなく、国内での自粛を促すことを約束させられ、最近、業界を説得しているようである。

(2) 各国の造船工業会

日本（日本造船工業会・SAJ）、西欧（西欧造船工業会・AWES）、韓国（韓国造船工業協会・KSA）、米国（米国造船工業会）の4主要造船工業会が存在するが、2～3の工業会が集まり、需要予測や造船量に関する情報交換と協議による国際協調が行われている。

これらの会合は、日欧、日韓、日欧韓、日米の各グループの造船経営者首脳会議として、新造船需要予測や設備能力、スクラップやサブスタンダード船の排除促進などが協議されている。

この造船首脳会談でも、韓国の設備能力が問題となり、日本や西欧からの自粛要請が出ているが、韓国側の正式な設備拡大計画は未公表であり、韓国造工としての正式な検討も十分行われていないため、

現状では自律的な対応に頼るしか方法がないようである。

5. 世界の造船業が、海運業界へ与える影響

従来、世界の海運における輸送手段としての船舶の運航には、「荷主」、「船社」、「造船所」の3者の密接な関係があり、相互の連携と協力体制があった。しかし、自由競争の現在、単なる信頼関係ではなく、経済原則が重要視され、低船価、低運賃という造船業と海運業の経営を圧迫する状態が長期的に続いている。そして、設備能力増大の理由の一つとして、韓国側は、低船価により海運にメリットがあるとしている。

問題は、75年以降、世界の造船業が、設備過剰への投資の結果、過当競争による低船価受注を行い、海運の投機発注を促し、85年までの間、船腹過剰と低運賃による長期海運不況をもたらしたことである。

したがって、94年現在、今後過剰船腹が減少し、海運市況が好転しようとしている状況に対し、再び船舶の供給過剰を促し、世界の海運に運賃下落の損害をもたらす設備拡大は慎むべきである。

この問題は、世界の造船業のみならず世界の海運業にとっても重要な問題で、日本船主協会や西欧船社など多くの海運関係者が反対の表明をしている。

世界の造船業は、安全な船舶を適正船価で、適正船腹量を適正な期間に海運に提供することが必要であり、そのための努力や調整が、国際的な視点のもとで、効果的に行われねばならない。今後、造船業が、先進造船国から後進造船国へ移行するとしても、技術や生産量の移転は緩やかで、世界の秩序ある海運市場を急激に乱すものであってはならない。そして、世界の造船業と海運業が協調して、船舶輸送の重要性を社会に認識させ、適正な海上運賃への修復に、より一層努力しなければならないと考える。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本外航客船協会

設立 平成2年5月28日

沿革 “クルーズ元年”と呼ばれた平成元年以降、わが国でも本格的なクルーズ船が相次いで就航した。一方、わが国と近隣諸国を結ぶ定期旅客航路では新たな航路が開設され、ジェットフォイルなどの新鋭船が投入されるなど、その整備・充実が図られた。

このように外航客船の利用者が年々急速な勢いで伸びつつあることから、利用者が安心して船旅をできるような体制の確立と客船の安全運航の確保を図ることなど、外航客船全般にわたる総合的な対応を確立することが急がれ、平成2年5月に主要外航客船運航会社を中心となって、(株)日本外航客船協会を設立した。

会長 相浦 紀一郎

(大阪商船三井船舶(株)相談役)

理事長 石月 昭二

((株)日本観光協会会長)

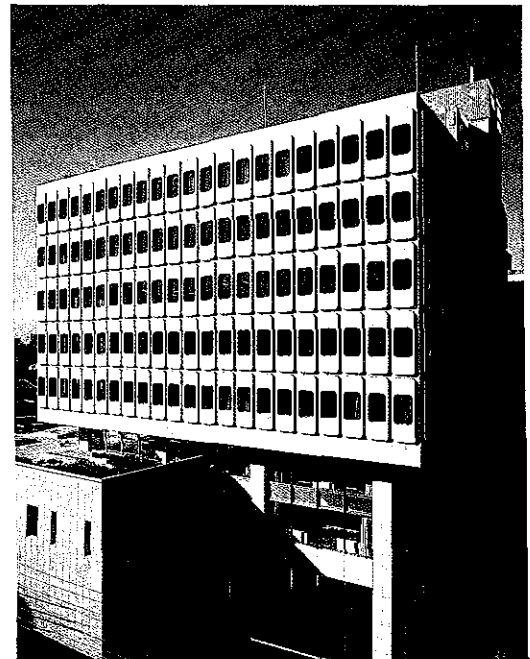
会 員 外航客船を運航する船会社の正会員

と外航客船事業振興に協賛する賛助会員とで構成されている。正会員はクルーズ関係船社9社、国際定期船関係船社6社、計15社であり、賛助会員は、銀行、損害保険会社、航空会社、旅行会社、造船会社等で71社、地方自治体11である。

(平成6年5月末現在)

事務所 東京都千代田区平河町2-6-4

海運ビル



事業概要 客船の安全運航対策、利用者保護対策、客船事業振興対策および調査・広報活動を主な事業として活動しているが、その概要は次の通りである。

1. 客船の安全運航対策

- (1) 海上人命安全条約の諸規則見直しへの対応
- (2) 運航管理規程等の標準規則の見直し
- (3) 外国人船員配乗問題への対応
- (4) 安全対策に係わる研修・講習会等の開催

2. 利用者保護対策

- (1) 標準旅客運送約款の普及
- (2) 旅客賠償保険制度の検討
- (3) 苦情処理体制の確立

3. 客船事業振興策

- (1) クルーズキャンペーンの実施

(2) 客船ターミナルの整備などへの対応

(3) 通関、出入国手続、検疫手続の簡易化問題

(4) 外航客船意識調査の実施

4. 調査・広報活動

- (1) 客船に関する統計調査および情報の収集
- (2) 海外クルーズ拠点の調査
- (3) パンフレットおよびガイドブックの作成
- (4) 海の記念日および地方自治体主催の港祭り行事などへの参画
- (5) 客船啓蒙のための旅行会社セミナーおよび一般見学会の開催
- (6) 客船啓蒙ビデオの作成
- (7) クルーズニュースおよびスケジュールブックの発行

日本外航客船協会加盟船

	船名	運航会社	G/T	乗客	国籍(航路)
外航定期船	かめりあ	カメリアライン	9,700	628	日本(日/韓)
	フェリー関釜	関釜フェリー	6,591	503	日本(日/韓)
	燕京	チヤイナエクス	9,960	442	中国(日/中)
	ビートル2世	九州旅客鉄道	170	216	日本(日/韓)
	飛龍3	有村産業	4,994	370	日本(日/台)
外航クルーズ船	飛鳥	郵船クルーズ	28,717	584	日本
	クリスタルハーモニー	郵船クルーズ	49,400	960	バハマ
	おせあにつくぐれいす	昭和海運	5,218	120	日本
	おりえんとびいなす	日本クルーズ客船	21,884	606	日本
	ニューゆうとびあ	日本クルーズ客船	12,344	578	日本
	サンシャインふじ	大島運輸	7,262	971	日本
	新さくら丸	商船三井客船	17,389	552	日本
	にっぽん丸	商船三井客船	21,903	600	日本
	ふじ丸	商船三井客船	23,340	600	日本
ソングオブフラワー	川崎汽船	8,282	172	日本	

海運 ニュース

ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム
会合(オタワ)の様様

ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム 会合(オタワ)の様様

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おり、この開発・保守・普及等を各地域において推進するため、ラポーター (Rapporteur) と呼ばれる専門家が任命されている (現在は西欧・東欧・汎米・豪州/ニュージーランド・アジア・アフリカの6地域/6名)。各地域には、それぞれの EDIFACT ボードが設立され、ラポーターの活動を支援している。

各地域におけるこうした活動状況を整合させることや、国連標準メッセージの内容を検討するための実務者による会合として、ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム (JRT) 会

合が年2回開催されている。

今回の JRT 会合は、94年4月25日から29日までオタワ(カナダ)において開催され、約280名(25カ国)の参加者があった。

当協会からは、以下4名が輸送ワーキング・グループに出席した。

川崎汽船 港湾事業部副部長	鬼頭 吉雄
NYKシステム総研 主席研究員	細貝 文明
商船三井システムズ 管理部部長代理	堀家 彰生
当協第一会 業務部業務第一課長	園田 裕一

同 WG では、従来同様、Barry Keough 氏(オーストラリアトレードゲート)と Alex de Lijster 氏(ネドロイド)が共同議長を務めた。

同 WG の主な検討内容は、以下の通りであった。

1. 国連標準メッセージの内容変更が決定・公表されるまでの時間を短縮すべきであるとの意見を、ラポーターに提出した。
2. 標準メッセージを実際に使用するためのユーザーマニュアルの世界的な内容統一問題と、各地域ごとの実施状況と問題点等が討議され、UN/EDIFACT が各地域で現実に使用され始めていることが示された。
3. 次回会合までの間の各種作業内容が決定され、各地域ごとの担当者が指名された。
4. 次回会合

次回会合は、94年9月26日～30日までウィーン(オーストリア)で開催される。

London 便り

5月17日ドナルドソン卿による“SAFER SHIPS, CLEANER SEAS”と題する報告書が発表されました。これは本誌2月号でご報告した昨年1月に起きたシェトランド沖のタンカー「ブレア」号の海難事故を契機に英国政府が特別委員会を設け海難防止と海洋環境の保護を目的とする広範な現状の体制見直しと政策提言です。この報告書は522ページもあり102条の勧告からなる膨大なもので、ページをめくるだけでも相当な時間がかかりますが、内容は具体的で分かりやすくカラー写真やVLCCとロンドン名物の赤い二階建バスとを比較した図などもあり、また略語一覧表や索引も完備しており一般の人にも理解できるようになっております。

調査の範囲は船舶の構造、船舶の運航、船員の訓練／資格制度、国際条約のほか各種の規則、有害物質輸送に関わる責任関係、海難救助制度など安全と環境に関する事項はほぼ100%カバーされています。これ一冊あれば海難防止と環境保護について現在何が問題になっているか何でもわかると言っても過言でないかも知れません。

勧告の中心は何といってもポート・ステート・コントロールの強化、そしてサブスタンダード船の排除で、その具体的な方法についても触れております。例えばEC諸国への入港船に対し船舶所有者と船舶管理者の名前を明記した新たな検査手帳を発給しその船内備付義務を課し、問題のあった船については入港48時間前の通報を義務づけるとか、あるいはポート・ステート・コントロールの検査によって得られた情報に関係官庁のみならず、船舶保険者とかチャーターにも開放する等問題を含んだ提案もあります。この報告書がテレビで紹介されたとき、英

国に入港する旧ソ連や東欧圏のボロ船の映像が繰り返し放映されましたが、官民ともサブスタンダード船に強い懸念を持っているようです。

この検査の強化に関連して今後問題となりそうなのは検査のための基金設立の構想で、財源は入港船に対し入港費として一律に課徴するか、あるいは海洋汚染の可能性の高い船舶に重みを付けて課徴する案が提案されております。さらにこの検査用の基金のほか第二の基金として緊急体制整備のための基金が提案されております。この緊急体制整備の費用にはタグボートの配置や油防除資財の配備等が含まれ年間約1,000万ポンド（約16億円）の費用が見込まれています。これも検査の基金と同様入港船に課徴しようというもので、実現しますと船主の負担は大きなものになりそうです。

船員の訓練関係で目を引いたのは、乗組員相互の意志の疎通の確立で細かな規定を置くと同時に、IMOをして英語を正式に海上における共通の言語として認めるよう提案していることです。英語が海上の共通言語として定着しているのは紛れもない事実ですが、これを法律で規定し、少なくとも国際航海に従事するすべての船舶の船長／航海士、そして航海当直に入る部員は相応の英語力を持つとすることは一歩踏み込んだ提案と言えるでしょう。

この報告書の性格ですが、あくまで英国の運輸大臣に対する答申そして勧告ではありますが、この勧告の最後にこれらの勧告の実現にいかにか努力したか、その進展状況を毎年英国下院に報告するよう求めています。過去の例からみても英国政策が真剣に取り組むのは明らかで今後の成り行きが注目されます。

海運雑学ゼミナール 第51回

船体外板の縦のラインは「ここを押してね」というマーク

貨物船など大きな船の船体外板をみると、船首付近と船尾付近に縦に並んだ数本のラインが描かれている。これはプッシュラインと呼ばれるもので、タグボートに船体を押しってもらうとき、この位置を押すようにという意味のマークだ。

鋼鉄のかたまりのように見える現代の鋼船の外板はじつは意外なほど薄く、20万%クラスの貨物船でも1.5~2cm程度。もし船体をアルミのビール缶程度に圧縮したとすると、外板の厚みは缶をつくっているアルミ板よりもはるかに薄い。

現代の大型船は、このように薄い銅板とさまざまな補強材を組み合わせたパネル構造の部材を連続的に組み立て、じつに軽くしなやかに作

られている。いわゆる柔構造と呼ばれるつくりで、航行している状態でも、海面のうねりや積荷の状態に合わせて柔軟にたわむことで、全体として高い強度を維持している。

しかし逆に特定の位置に集中する力には弱い面があり、ところかまわず押せば外板がへこんでしまう場合もある。このプッシュラインの描かれた位置は内側に頑丈なフレームが通っている場所で、ここならタグボートが力いっぱい押ししても安心なのである。

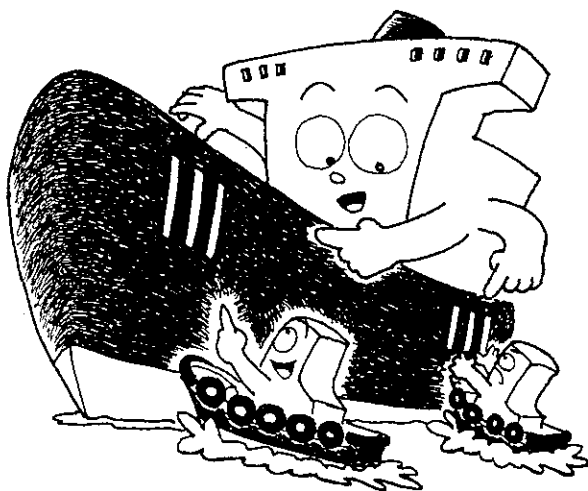
懐中時計や腕時計の原型となったクロノメーター

航海中の船は、緯度と経度から自分のいる位置を知るが、コロンブスをはじめとする大航海時代の船乗りたちにとって、緯度を知ることはさほど困難ではなかった。ごく簡単な計測器で、正午の太陽の高さ(角距離)を測定すれば、そこから簡単に緯度を割り出せたからである。

問題は経度だった。正確に経度を割り出すための方法は二つあった。ひとつは月の運行を正確に観測し、そこから複雑な計算によって導き出す方法と、クロノメーターと呼ばれる正確な航海時計を作り、あらかじめセットされた標準時と天測による地方時との時差によって経度を知る方法だった。

しかし最初の方法を普及させることはきわめて困難だった。教育のない水夫たちに難しい数学を教え込むことはまず不可能に近かった。そこで英国政府は懸賞金を出して発明家たちにクロノメーターの開発を促した。

当時、振り子式の時計はすでにあったが、絶えず揺れつづける船の上で使えるものではなかった。そこで考えられたのがゼンマイ式の時計



で、政府の出した基準を満たすクロノメーターの製作に成功し1万ポンドの賞金を手に入れたのは、ヨークシャーの大工の息子・ジョン・ハリソンだった。

こうしてできたクロノメーターが航海用の時計として普及する一方で、それを原型とする小型の時計が一般大衆の間にも急速に普及し始めた。持ち運び可能なゼンマイ式船舶時計の技術は、そのまま大衆用の携帯時計の技術でもあったわけだ。

歴史の舞台に突如あらわれ 突如消え去った鄭和の大船団

ポルトガルのエンリケ航海王子が、アフリカ回りでインド洋に出る航路を求め数多くの遠征隊を送り出していた頃、東の海からはるばるインド洋を越えアフリカの東海岸にまで至った史上類をみない大船団があった。明代初期・永楽帝の時代に始まった宦官の鄭和を司令官とする遠征隊である。

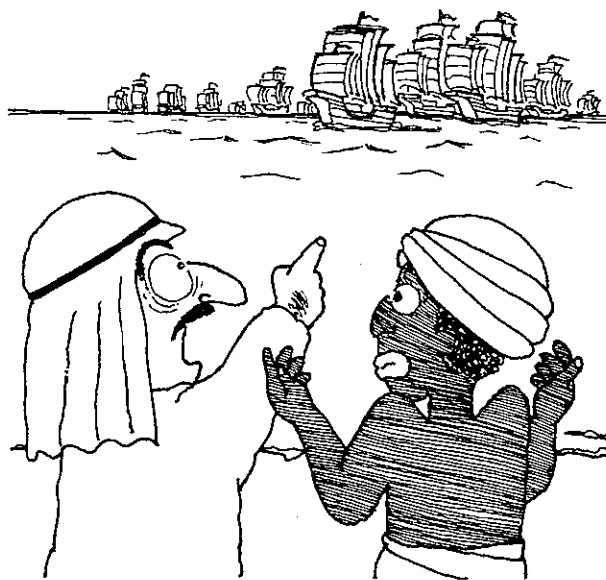
一連の遠征は4万人近くの人員と370隻にもものぼる船団によって遂行された。驚くべきは当時の中国の船舶建造技術で、取宝船と呼ばれる最大船型の船は、9本のマストをもち、全長が約130m、全幅が約50mに達した。また垂直隔壁によって船倉を小区画に分け、浸水や火災の広がりに対処するなど構造面でも非常に優れた特徴をもっていた。

1405年の第1次遠征隊はジャワとスマトラを経てセイロンやカリカットに至り、その後回を重ねるごとに西進する。訪問地は、やがてペルシャ湾の入り口のホルムズからモルディブ諸島、紅海の入りのアデンへと延び、さらに第6次と最後の第7次遠征では、アフリカ東海岸のモ

ガディシオやザンジバルにまで至っている。

この遠征隊が、バスコ・ダ・ガマやコロンブス、マゼランの遠征ともっとも異なる点は、侵略の意図をまったくもっていなかったことだ。それは明帝国の威光を世界に知らしめるための使節団であり、明帝国に対する進貢国を増やすことが目的だった。そして進貢国となった国々は、何らかの貢ぎ物をするたびに明帝国からそれをはるかに上回る贈り物を受け取った。

しかし、この史上最大の船団による大遠征は、第7次を最後に突如終止符が打たれ、鄭和自身もその大船団も歴史の表舞台から忽然と消え去る。莫大な富を浪費する遠征は帝国の経済を疲弊させるだけだと気付いた永楽帝の後継者たちは、政策を逆転させ、自国民が船を作り海に出ることさえ禁止してしまったのである。





5月

9日 日本鉄鋼連盟は93年度の鉄鋼輸出入船積み実績を取りまとめた。それによると、輸出量は前年度比26.2%増の2,451万3,000トン、金額ではドルベースで同10.2%増の14億5,755万ドルとなったが、円ベースでは同4.9%減の878億円となった。

10日 大阪商船三井船舶、APL、OOCL、ネドロイド・ラインの4社は北米、欧州の二大定期航路において新グループを結成すると発表した。

◎ アジア域内の11船主協会が参加し、第3回アジア船主フォーラムが中国・北京で開催された。
(P. 2 シッピングフラッシュ1 参照)

18日 国民の祝日「海の日」制定推進国民会議は第2回通常総会を開催し、新会長に稲葉興作日本商工会議所会頭(石川島播磨重工業社長)を選任した。

19日 日本船舶輸出組合は4月の輸出船契約実績を発表した。それによると、VLCC 1隻とケープサイズバルカー2隻を含む21隻、78万6,000%で前年同月に比べ約4倍の数量となった。

◎ 船舶解撤問題共同検討委員会は、石油連盟、日本鉄鋼連盟、日本海事協会、日本船舶保険連盟の4団体に対し、サブスタンダード船排除のための理解・協力を要請した。

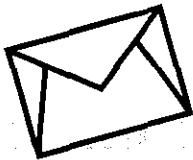
20日 外航海運大手5社は94年3月期決算を発表。それによると、海上運賃の低迷に加え、円高進行が追い討ちをかけ、全社が減収減益の厳しい内容となった。

◎ 川崎汽船は北米西岸、欧州、アジア域内の各航路で韓国船社の現代商船と提携すると発表した。

24日 国際海上人命安全条約(SOLAS)締約国会議がロンドンのIMO本部で開催され、ISMコード(国際安全管理コード)、HSCコード(高速船コード)および船舶の強化等に関する決議を採択した。

26日 日本船舶輸出組合は94年第1・四半期の世界の新造船受注量を発表した。それによると、新造船受注量は総トンベースで、前年同期比66.8%増の366隻、556万%となった。このうち日本は145隻、273万%を受注し、シェア49%で首位を奪回した。

船協だより



5月の定例理事会の様様

(5月18日、日本船主協会役員会議室において開催)

総務委員会関係報告事項

1. 当協会活動に関するアンケート調査について
(省略)

広報委員会関係報告事項

1. 平成6年度広報事業計画について
(省略)
2. 中学校社会科教材用ビデオの文部省選定および受賞について
(省略)

海務委員会関係報告事項

1. 航洋丸の代替船建造計画について
(省略)

国際委員会関係報告事項

1. 第3回アジア船主フォーラムの様様について
(P. 2 シッピングフラッシュ1 参照)

外航船舶解撤促進特別委員会 関係報告事項

1. 船舶解撤問題共同検討委員会の94年度活動について
(P. 5 シッピングフラッシュ2 参照)

会員異動

○退会

平成6年4月30日付
株式会社シーライン (京浜地区所属)
平成6年6月1日現在の会員数159社
(京浜104社、阪神42社、九州13社)

陳情書・要望書 (5月)

宛 先：社団法人日本鉄鋼連盟会長
石油連盟会長
財団法人日本海事協会会長
日本船舶保険連盟会長

件 名：サブスタンダード船対策について

要 旨：当協会と日本造船工業会の共同機関である船舶解撤問題共同検討委員会は、海上安全と海洋環境保護の観点から、検査強化や老齢船の解撤促進等を通じてのサブスタンダード船排除の実現方につき関係方面の理解と協力を求めた。

海運関係の公布法令（5月）

- ② 船舶安全法の一部を改正する法律の施行期
日を定める政令
(政令第137号、平成6年5月9日公布、平
成6年5月20日施行)
船舶安全法第32条ノ2の船舶の範囲を定め
る政令の一部を改正する政令
(政令第138号、平成6年5月9日公布、平
成6年5月20日施行)

国際会議の開催予定（7月）

- STCW条約見直しに関する中間会合
7月4日～8日 ロンドン
IMO第26回STW小委員会
7月11日～15日 ロンドン
UNCTADサービス委員会第2回会議
7月11日～15日 ジュネーブ

平成6年度「第54回海の記念日」を中心とする 広報活動について

当協会が主催する第54回海の記念日を中心とする広報活動の概要について、お知らせいたし
ます。

1. 「第54回海の記念日によせて一海のシンフォニーファミリーコンサート」
広く一般の方を抽選により招待し、音楽を通して海のイメージを高めるとともに船の写真
パネルを展示し、海運の役割と重要性についてアピールする。
日 時：7月15日(金)17:30(開場) 18:30(開演)
場 所：渋谷・NHKホール
2. 「海のうたコンサート」および「船のパネル展」
日本海運および水産とそこで働く船員の役割を直接広く一般にPRする。
日 時：7月19日(火)12:00～19:00
場 所：JR新橋駅機関車前広場
3. 「夏休み東京湾シップウォッチング」
外航客船「新さくら丸」および「おりえんとびいなす」に抽選で合計500組(1,000名)の
小・中学生親子を招待して東京湾内をクルーズしながら働く船、港を見学して、船や海へ
の関心を高め、海運の役割と客船振興について理解を願う。
日 時：7月21日(木)9:00(乗船開始)10:00(出航)14:00(帰港)
場 所：東京・晴海客船埠頭→東京湾

海運統計

1. 世界船腹量の推移

年	世界合計			油タンカー			撒積貨物船			その他(一般貨物船等)		
	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率
1965	41,865	160,392	—	5,307	55,046	—	1,403	18,757	—	35,155	86,589	—
1970	52,444	227,490	—	6,103	86,140	—	2,528	46,651	—	43,813	94,699	—
1975	63,724	342,162	—	7,024	150,057	—	3,711	85,548	—	52,989	106,557	—
1980	73,832	419,911	—	7,112	175,004	—	4,706	109,596	—	62,014	135,311	—
1985	76,395	416,269	—	6,590	138,448	—	5,391	133,983	—	64,414	143,837	—
1988央	75,680	403,406	▲ 0.0	6,565	127,843	0.1	4,980	129,635	▲ 1.1	64,135	145,928	0.8
1989ㄥ	76,100	410,481	1.8	6,383	129,578	1.4	5,061	129,482	▲ 0.1	64,656	151,421	3.8
1990ㄥ	78,336	423,627	3.2	6,609	134,836	4.1	5,156	133,190	2.9	66,571	155,601	2.8
1991ㄥ	80,030	436,027	2.9	6,768	138,897	3.0	5,201	135,885	2.0	68,061	161,245	3.6
1992ㄥ	79,845	444,305	1.9	6,833	142,918	2.9	5,190	136,827	0.7	67,822	164,560	2.1
1992末	79,726	445,169	—	6,342	138,149	—	5,894	139,042	—	67,490	167,978	—
1993ㄥ	80,655	457,914	2.9	6,550	143,077	3.6	5,952	140,915	1.3	68,153	173,921	3.5

(注) ①ロイド船級協会「Statistical Table」および「World Fleet Statistics」による。
 ②100総トン以上の鋼船で、漁船および雑船を含む。
 ③1992年央以前と1992年末以降では船種区分の方法に若干継続性を欠く。
 ④撒積貨物船には兼用船を含む。

2. 日本商船船腹量の推移

年	合計			油タンカー			乾貨物船			その他		
	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率
1970	7,867	23,715	—	2,113	8,883	—	5,282	14,563	—	472	269	—
1975	8,832	38,198	—	1,893	17,414	—	5,503	19,580	—	716	1,032	—
1980	8,825	39,015	—	1,728	17,099	—	5,546	20,632	—	1,551	1,284	—
1985	8,225	38,141	—	1,392	13,610	—	5,215	23,155	—	1,618	1,376	—
1988	7,939	29,193	▲ 11.1	1,277	9,275	▲ 11.0	5,032	18,486	▲ 11.8	1,630	1,432	▲ 1.6
1989	7,777	26,367	▲ 9.7	1,244	7,951	▲ 14.3	4,893	16,932	▲ 8.4	1,640	1,484	3.6
1990	7,668	25,186	▲ 4.5	1,209	7,586	▲ 4.6	4,769	16,037	▲ 5.3	1,690	1,563	5.3
1991	7,568	24,741	▲ 1.8	1,164	7,245	▲ 4.5	4,698	15,840	▲ 1.2	1,706	1,656	6.0
1992	7,411	23,736	▲ 4.1	1,135	7,022	▲ 3.1	4,558	14,987	▲ 5.4	1,718	1,727	4.3
1993	7,323	23,595	▲ 0.6	1,143	7,380	5.1	4,457	14,446	▲ 3.6	1,723	1,769	2.4

(注) ①1970年は運輸省発表(3月末現在)による。1975年以降は当協会「日本商船船腹統計」による(7月1日現在)。
 ②100G/T以上の鋼船で官庁船は含まない。
 ③船種区分は次による。
 i)「油タンカー」は上記資料の「油送船」
 ii)「その他」は上記資料の「旅客船」、「フェリー」、「その他特殊船(押船、曳船)」
 iii)「乾貨物船」は上記資料の合計からi)およびii)を除いたもの。
 ④貨客船は、3,000G/T以上のものを「乾貨物船」に、3,000G/T未満のものは「その他(旅客船)」に区分した。

3. わが国外航船腹量の推移

年	合計				日本船				外国用船			
	隻数	千G/T	千D/W	対前年 伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年 伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年 伸び率
1975	2,469	59,489	105,100	—	1,317	33,486	58,040	—	1,152	26,003	47,060	—
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
1985	2,435	62,161	105,652	—	1,028	33,470	55,512	—	1,407	28,691	50,140	—
1988	2,127	55,369	89,054	0.4	640	24,582	39,768	▲ 12.7	1,487	30,787	49,286	14.1
1989	2,002	55,168	87,937	▲ 1.3	532	21,691	35,260	▲ 11.3	1,470	33,477	52,677	6.9
1990	1,992	57,316	91,200	3.7	449	20,406	33,163	▲ 5.9	1,543	36,910	58,036	10.2
1991	2,060	59,914	95,470	4.7	419	19,815	32,188	▲ 2.9	1,641	40,100	63,282	9.0
1992	2,013	61,663	93,057	▲ 2.5	376	18,669	30,039	▲ 6.7	1,637	42,997	63,018	▲ 0.4
1993	2,048	62,907	97,510	4.8	340	18,420	29,444	▲ 2.0	1,708	44,488	68,066	8.0

(注) ①運輸省海上交通局による2000G/T以上の外航船。
 ②対前年伸び率はD/Wによる。

4. わが国貿易の主要貨物別輸送状況

(単位：千K/T%)

区分	1988	1989	1990	1991	1992	1992			1993	
						4~6	7~9	10~12	1~3	
輸出	海上貿易量 A	70,711	70,675	70,404	74,802	85,616	21,462	21,595	22,237	21,206
	日本船輸送量 B	7,407	5,958	4,849	4,883	5,289	1,315	1,307	1,243	1,064
	外国用船輸送量 C	27,006	27,140	28,114	29,714	34,402	9,075	8,753	8,535	8,179
	積取比率 I B/A	10.5%	8.4%	6.9%	6.5%	6.2%	6.1%	6.1%	5.6%	5.0%
	積取比率 II (B+C)/A	48.7%	46.8%	46.8%	46.3%	46.4%	48.4%	46.6%	44.0%	43.6%
輸入	海上貿易量 A	660,656	683,167	699,099	714,467	699,877	171,939	172,841	179,823	180,132
	日本船輸送量 B	234,130	223,481	199,944	196,583	188,379	46,163	48,010	48,089	47,976
	外国用船輸送量 C	207,128	236,388	269,668	308,090	311,798	75,937	74,525	81,319	77,033
	積取比率 I B/A	35.4%	32.7%	28.6%	27.5%	26.9%	26.8%	27.8%	26.7%	26.6%
	積取比率 II (B+C)/A	66.8%	67.3%	67.2%	70.6%	71.5%	71.0%	70.9%	72.0%	69.4%
貨物船積	海上貿易量 A	404,371	411,468	409,485	421,801	397,312	98,879	98,775	99,588	98,882
	日本船輸送量 B	122,407	116,891	108,184	105,764	101,976	25,587	26,401	26,024	24,190
	外国用船輸送量 C	142,284	156,423	165,337	190,128	179,088	43,954	42,987	45,726	41,438
	積取比率 I B/A	30.3%	28.4%	26.4%	25.1%	25.7%	25.9%	26.7%	26.1%	24.5%
	積取比率 II (B+C)/A	65.5%	66.4%	66.8%	70.1%	70.7%	70.3%	70.2%	72.0%	66.4%
うち鉄鉱石	海上貿易量 A	123,377	127,607	124,840	126,950	113,635	27,598	28,292	29,455	27,921
	日本船輸送量 B	57,136	56,359	52,258	52,900	49,971	12,554	12,754	12,881	11,638
	外国用船輸送量 C	31,981	34,949	37,368	45,080	36,087	8,836	8,497	9,665	8,770
	積取比率 I B/A	46.3%	44.2%	41.9%	41.7%	44.0%	45.5%	45.1%	43.7%	41.7%
	積取比率 II (B+C)/A	72.2%	71.6%	71.8%	77.2%	75.7%	77.5%	75.1%	76.5%	73.1%
うち石炭	海上貿易量 A	104,181	104,939	107,492	111,618	111,162	27,021	28,257	27,449	28,049
	日本船輸送量 B	46,487	44,262	43,839	41,985	42,343	10,735	11,186	10,841	10,404
	外国用船輸送量 C	42,664	44,461	45,988	56,359	56,796	13,293	13,927	14,496	12,996
	積取比率 I B/A	44.6%	42.2%	40.8%	37.6%	38.1%	39.7%	39.6%	39.5%	37.1%
	積取比率 II (B+C)/A	85.6%	84.5%	83.6%	88.1%	89.2%	88.9%	88.9%	92.3%	83.4%
うち木材	海上貿易量 A	42,040	41,295	39,515	39,730	38,827	9,866	9,560	9,451	9,421
	日本船輸送量 B	6,893	6,026	5,033	4,313	3,614	968	872	846	794
	外国用船輸送量 C	21,017	25,378	27,807	30,061	30,115	7,571	7,471	7,831	6,815
	積取比率 I B/A	16.4%	14.6%	12.7%	10.9%	9.3%	9.8%	9.1%	9.0%	8.4%
	積取比率 II (B+C)/A	66.4%	76.0%	83.1%	86.5%	86.9%	86.5%	87.3%	91.8%	80.8%
油送船積	海上貿易量 A	256,285	271,699	289,614	292,666	302,565	73,059	74,066	80,235	81,250
	日本船輸送量 B	111,723	106,590	91,759	90,819	86,402	20,576	21,609	22,065	23,785
	外国用船輸送量 C	64,844	79,965	104,332	117,962	132,710	31,983	31,538	35,592	35,596
	積取比率 I B/A	43.6%	39.2%	31.7%	31.0%	28.6%	28.2%	29.2%	27.5%	29.3%
	積取比率 II (B+C)/A	68.9%	68.7%	67.7%	71.3%	72.4%	71.9%	71.8%	71.9%	73.1%
うち原油	海上貿易量 A	166,936	178,009	195,517	204,654	214,928	51,280	52,283	59,001	59,044
	日本船輸送量 B	94,370	90,576	75,547	74,734	71,806	17,224	17,756	18,561	20,169
	外国用船輸送量 C	52,998	64,867	89,240	100,876	118,680	28,227	28,692	32,214	31,771
	積取比率 I B/A	56.5%	50.9%	38.6%	36.5%	33.4%	33.6%	34.0%	31.5%	34.2%
	積取比率 II (B+C)/A	88.3%	87.3%	84.3%	85.8%	88.6%	88.6%	88.8%	86.1%	88.0%

(注) ①運輸省資料による。 ②年別は暦年。 ③石油製品にはLPG、LNGを含む。 ④積取比率I…日本籍船積取比率
積取比率II…日本籍船+外国用船積取比率

5. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(単位：百万円)

区分	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1992			1993	
							4~6	7~9	10~12	1~3	
輸出	定期船	69,299	51,456	45,326	38,998	38,587	53,413	12,314	13,468	13,167	11,492
	不定期船	126,594	89,277	76,576	69,318	62,295	51,653	13,382	12,120	11,779	13,456
	油送計	3,374	2,599	2,520	2,433	2,551	2,187	473	502	435	338
輸入	定期船	199,267	143,332	124,421	110,749	103,433	107,255	26,169	26,091	25,381	25,286
	不定期船	50,942	50,299	49,353	46,598	46,711	51,246	10,841	13,516	12,727	10,196
	油送計	219,301	198,690	200,600	183,899	170,031	155,870	41,050	39,957	36,987	35,381
三週間	定期船	177,088	171,758	164,807	162,382	162,525	148,115	34,086	38,032	35,612	38,225
	不定期船	447,331	420,748	414,760	392,879	379,266	355,232	85,978	91,505	85,326	83,801
	油送計	61,480	53,139	49,008	49,830	56,600	69,040	18,068	18,340	16,046	13,871
合計	定期船	43,982	31,879	29,304	23,801	26,955	22,362	5,759	5,892	5,211	3,311
	不定期船	19,413	13,035	8,747	8,504	9,052	5,499	1,638	1,404	1,521	1,594
	油送計	124,875	98,053	87,059	82,135	92,606	96,902	25,465	25,636	22,779	18,776
合計	定期船	181,721	154,894	143,687	135,426	141,897	173,700	41,223	45,324	41,910	35,558
	不定期船	389,878	319,848	306,480	277,018	259,281	229,886	60,191	57,970	53,978	52,148
	油送計	199,875	187,392	176,074	173,319	174,128	155,803	36,198	39,938	37,569	40,157
合計	771,473	662,132	626,240	585,763	575,306	559,390	137,612	143,231	133,486	127,863	

(注) ①運輸省資料による。 ②年別は暦年。 ③外国船は含まない。

6. 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5月	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
3	36,546	22,578	13,967	5.4	6.1
4	32,936	21,779	11,156	7.3	6.6

(注) 通関統計による。

7. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

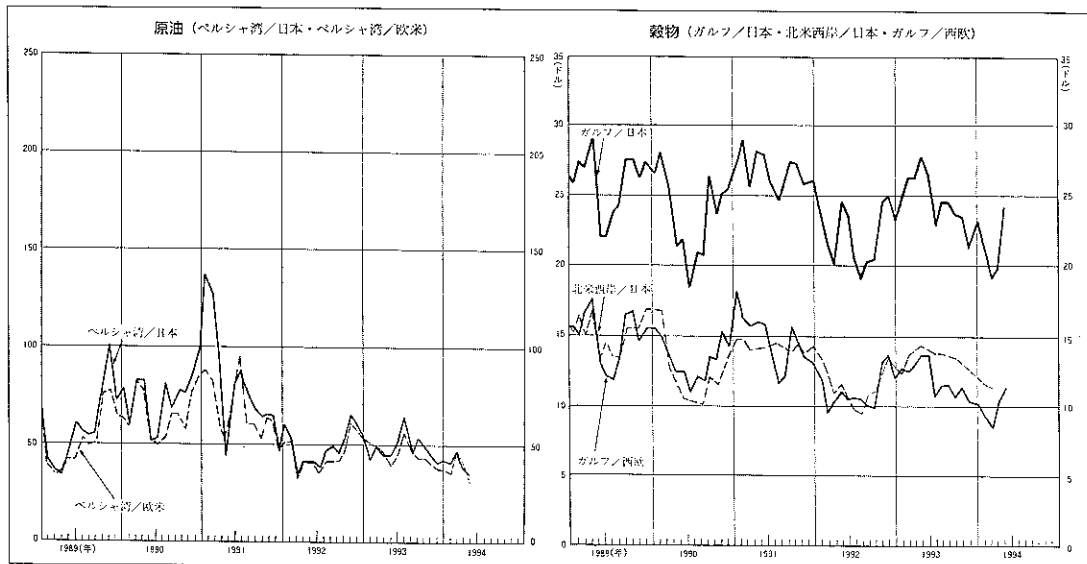
年月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1993年6月	107.34	105.00	111.25
7	107.73	105.90	109.75
8	103.70	100.50	105.15
9	105.29	104.30	106.25
10	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
4	103.53	102.50	105.05
5	103.99	101.55	105.05

8. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分 年次	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	鉍石	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 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
4	12,107	0	12,107	2,901	2,164	6,313	129	193	263	144	16,139	4,062
5	13,574	540	13,034	2,022	3,813	6,349	119	178	432	121	12,992	2,707

(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。



9. 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	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	38.50	31.80	45.00	31.00	47.50	40.00	41.00	32.00
5	45.00	42.00	46.00	38.00	37.00	35.00	44.50	35.00	42.50	37.50	34.50	30.00
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		

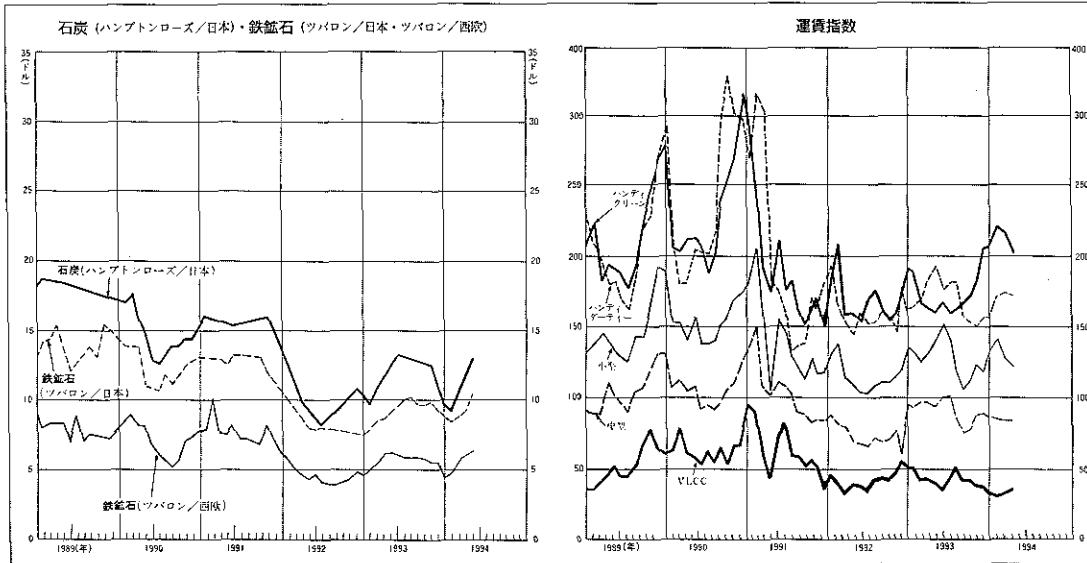
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

10. 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	—	—	12.78	9.80	9.30	8.60
3	26.25	24.00	19.30	18.25	—	13.70	11.75	11.70	12.25	11.40	8.45	8.00
4	26.25	25.25	19.80	19.25	—	—	—	—	13.00	12.31	—	10.25
5	28.00	25.75	24.25	22.50	—	14.45	—	—	13.75	13.25	—	12.00
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。



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

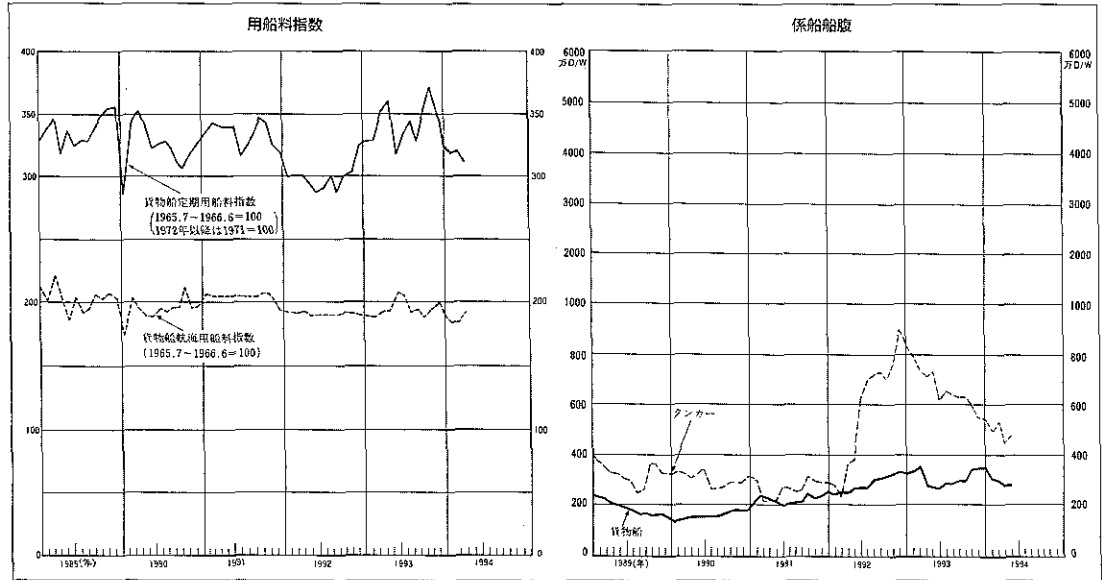
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	10.50	—	9.45	—	7.50	—	8.80	—	4.50	—	4.35	—
2	9.95	—	9.25	—	—	—	7.70	—	—	—	4.96	—
3	10.90	—	—	—	8.25	7.80	—	—	5.45	—	5.60	4.50
4	—	—	—	—	8.35	—	9.25	7.90	6.50	—	6.25	5.55
5	—	—	13.10	12.40	—	—	10.30	—	6.70	6.50	6.50	5.75
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。

12. 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	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3
3	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1	44.9	98.1	126.5	171.7	169.2	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2
4	33.9	81.3	115.5	158.3	153.6	45.2	98.2	132.2	187.6	167.8	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5
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。



13. 貨物船用船料指数

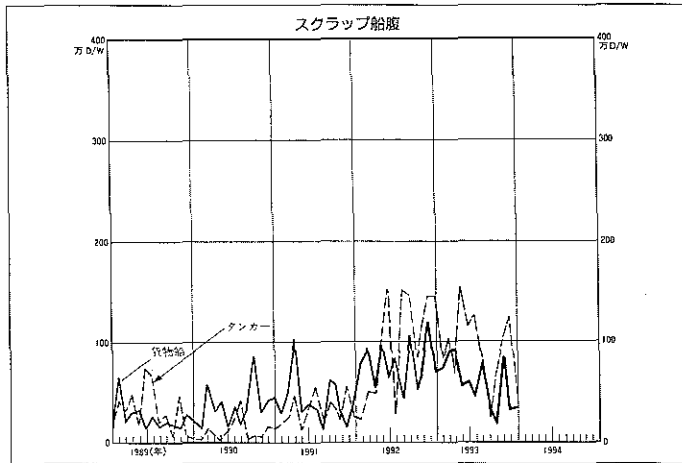
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0
2	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0
3	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	363.7	357.6	325.0	320.0	327.0	324.0
4	212.1	176.4	207.0	192.0	194.0	198.0	329.8	288.7	335.0	300.0	356.0	310.0
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。

14. 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
1	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807	345	2,328	3,048	90	4,282	8,395
2	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729	348	2,429	3,154	94	4,083	7,981
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。



15. スクラップ船腹量の推移

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	隻数 千G/T 千D/W	
1	44	289 406	9 140 258	34 392 710	15 699 1,412	20 185 342	8 226 439		
2	53	489 786	6 114 238	45 423 744	15 430 843				
3	62	578 944	18 280 508	47 499 897	20 541 1,043				
4	34	299 542	10 240 487	31 504 901	9 382 747				
5	44	587 980	18 503 1,010	39 310 529	18 774 1,602				
6	38	375 637	23 755 1,530	27 360 609	15 641 1,218				
7	29	491 859	8 167 298	19 227 438	12 649 1,274				
8	19	256 419	14 728 1,511	41 441 774	13 420 832				
9	40	634 1,055	15 678 1,435	20 170 262	8 101 169				
10	21	286 532	10 427 841	13 107 138	9 354 673				
11	32	401 691	11 578 1,196	60 505 854	13 512 1,040				
12	32	670 1,206	13 696 1,406	14 169 292	10 600 1,259				
計	448	5,355 9,057	155 5,306 10,718	390 4,107 7,148	157 6,103 11,572				

(注) ①ブレーメン海運経済研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③貨物船には兼用船・客船を含む。
④タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

「海運統計」欄の各種資料の掲載時期は下記のとおりとなっています。

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

- ・わが国貿易額の推移(毎月掲載)
- ・対米ドル円相場推移(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)

今年も夏が始まろうとしている。毎日の通勤電車の中で、男性は背広を脱ぐ姿が、女性は薄手の服装が目立ってきた。やはり夏は暑い方がいい。昨年は冷夏であったため、過ごしやすい日が多かったが、一方で作物は不作となり価格は高騰し、エアコン等夏物家電は販売不振に陥り、バブル崩壊後の日本経済に追い打ちをかける結果となった。また、少し前に古米だ古々米だと騒いでいた米も、消費を賄う量が収穫できず、論争の続いていた米の輸入問題もあっけなくケリがついてしまった。

今から振り返ると何とタイミング良く（悪く）都合の悪い冷夏が来てしまったことか。日本では四季がはっきりした形で存在し、経済は生活様式の一部として四季の変化に関連していることを明確に示してくれた出来事だったといえる。生活といえば、社会の進歩に

編集後記

反比例するように四季の感覚が薄れて来ている。

一番身近で、季節に一番関係のある食料品も、栽培技術、冷凍技術の発達によりほとんどの物が四季を通じて買うことができるようになった。蚊と暑さで寝苦しい夏の夜はエアコンで閉め切った部屋が解放してくれようとしている。

私は昨年、シンガポールに初めて行く機会を持った。それ以前の西豪鉱石積出港出張時に街のなかのあまりに多く、歩いているだけで背中が真っ黒になるほど集まる蠅の多さに辟易した経験があったため、都会とはいえ、赤道直下、大同小異であろうと考えていた。現地は旧正月が終わり暑くはあるが過ごしやすく、日本の初夏を感

じさせる気候であった。しかしながら街を歩いている時、夜、屋外で食事をする時、虫をほとんど見かけなかった記憶がある。虫がいなければそれを餌にする鳥も見かけない。町そのものは緑も多く美しいが、少し味気ない気分になったと覚えている。聞くと、定期的に町ぐるみ消毒をしていると教えられ納得した。農業が普及した日本の水田で魚やトンボを見かけなくなったのと同じである。

これから来る夏に蟬の声もカエルの声も聞かれないうとしたら、何と無味乾燥なものになるだろう。日頃は気がつかないが都会の中にも、まだまだ自然はいっぱい存在する。

今年の夏は暑い夏であってほしい。

第一中央汽船
総務部総務課長 加藤和男

せんきょう 6月号 No. 407 (Vol. 35 No. 6)

発行◆平成6年6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159社。
(平成6年6月現在)

会社名：富士運油株式会社 (英文名) FUJI UNYU K.K.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 菅野達也

本社所在地：大阪市西区南堀江4-17-18

資本金：48百万円

創立年月日：1950年10月9日

従業員数：海上82名 陸上31名 合計113名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	5隻	5.707%	13.468%
運航船状況	遠洋・近海・ 沿海	16隻	12.584%	31.016%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は1950年の創業以来、エッソ石油およびモービル石油の専属として、一般石油製品の国内海上輸送を行っています。

会社名：芸州海運株式会社 (英文名) GEISHU KAIUN CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 城戸常太

本社所在地：広島県安芸郡倉橋町7379

資本金：30百万円

創立年月日：1960年1月25日

従業員数：海上0名 陸上5名 合計5名

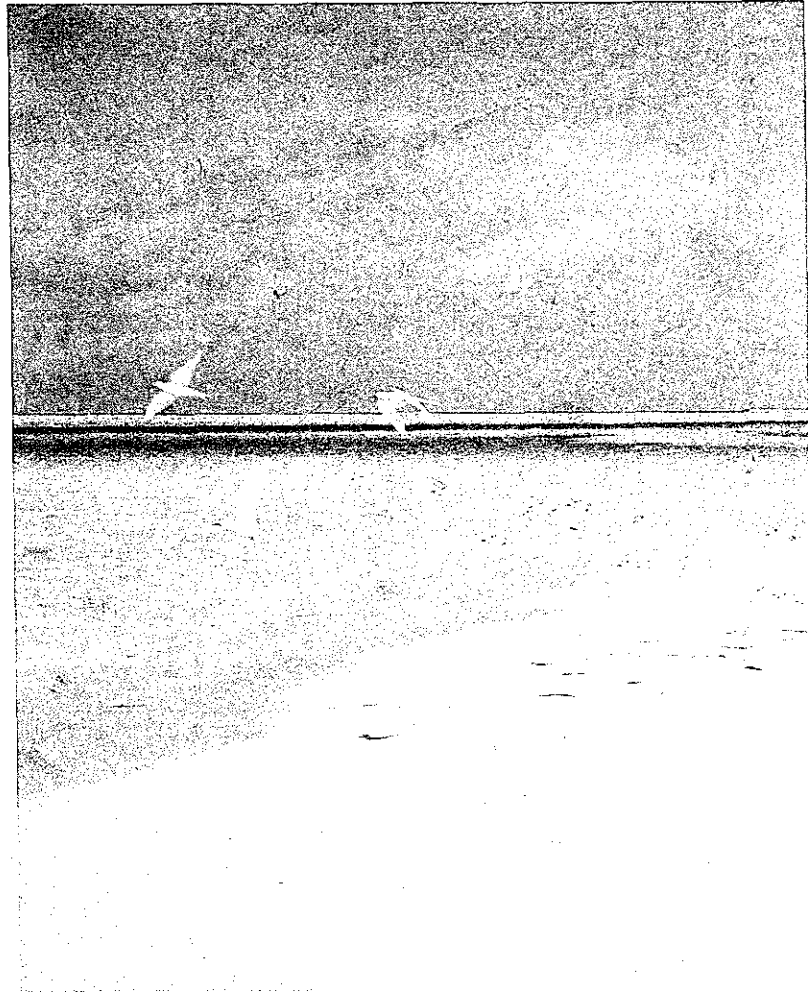


所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	2隻	995%	3.197%
運航船状況	遠洋・近海・ 沿海	11隻	2.229%	6.538%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は1993年11月、1994年3月と499型貨物船2隻を建造し、社船2隻、定期用船5隻、運航受託船6隻で主に鋼材輸送、海洋土木事業に従事しております。

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