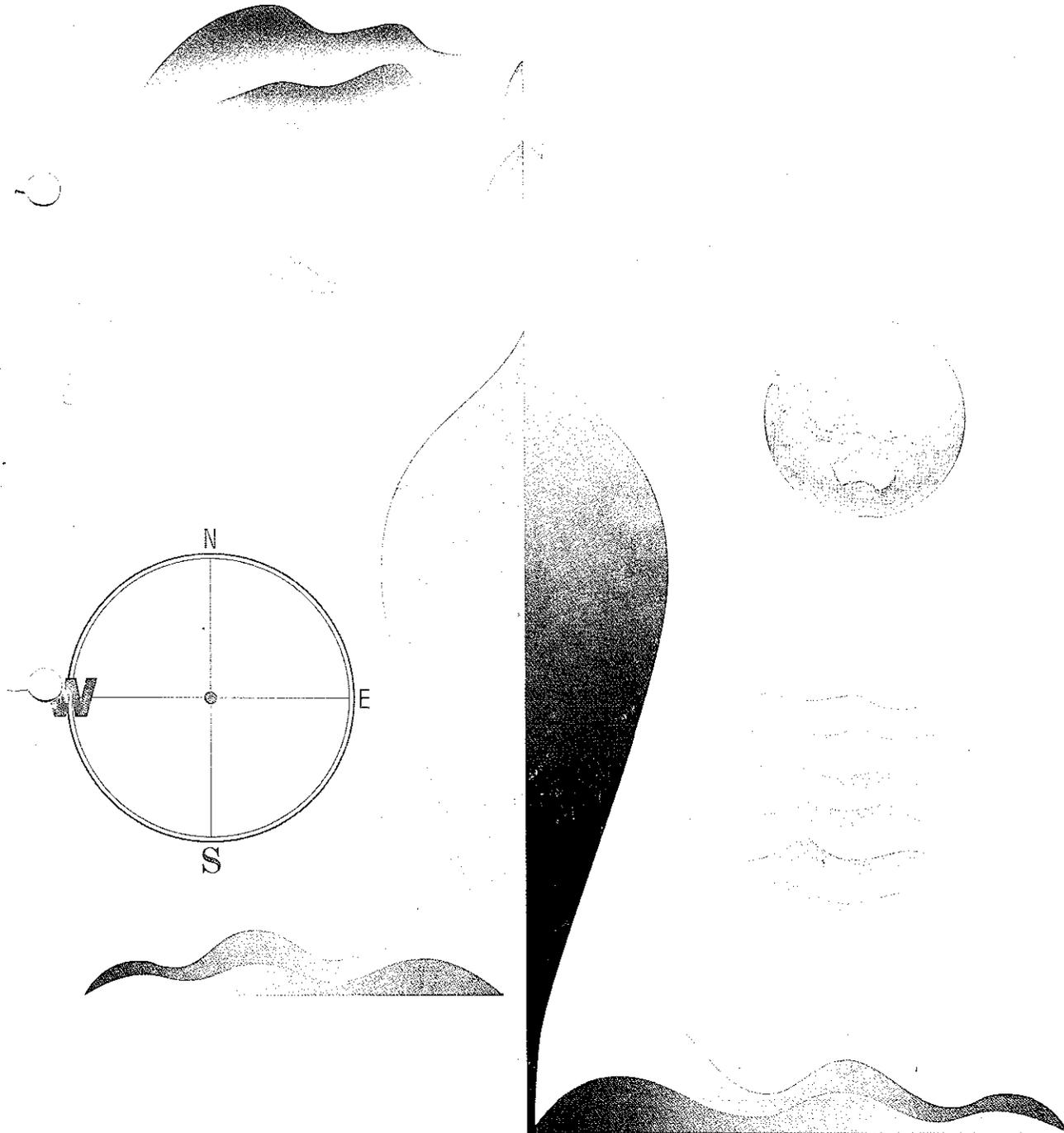


せんきょう



船協月報/1994年8月号 目次

◎ 巻頭言

“内航船舶の近代化と安全航行”★日本船主協会常任理事
佐藤国汽船取締役会長・佐藤國吉——1
システムの構築に向けて”
—内航船近代化促進のための訪米視察から—

◎ 特別欄

日本海運の現況(要旨)——2

◎ 寄稿

油濁損害賠償保障法の改正について★運輸省海上交通局
総務課専門官・大野秀敏——8

◎ 随想

海を渡る丸の内線の名車輜★社日本荷主協会 常務理事・須田利男——14

◎ 業界団体を訪ねて—(財)日本海事広報協会——16

◎ *London* 便り——18

◎ 特別欄

「海の記念日」イベント特集——19

◎ 海運ニュース

1. 「海運の自由化」を巡り激しい議論展開——23
—第2回UNCTADサービス委員会海運部会の模様—
2. 当協会会員会社の運航船腹量6.2%減——25
—94年4月1日現在の運航船腹量調査結果より—

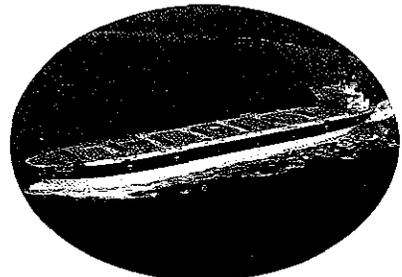
◎ 海運雑学ゼミナール★第53回——30

❖ 海運日誌★7月——32

❖ 船協だより★定例理事会の模様・その他——33

❖ 海運統計——35

❖ 編集後記——40



石炭専用船「能代丸」

巻頭言

“内航船舶の近代化と安全航行システムの構築に向けて”

—内航船近代化促進のための訪米視察から—

日本船主協会常任理事 佐藤国吉
佐藤国汽船取締役会長



去る6月29日から7月7日まで、内航業界を代表する訪米視察団を組織し、海上保安庁のご協力により、内航船舶の近代化とより安全性の高い航行システムの構築を目的に、US コーストガード本部を始め、次世代の高度化ブリッジシステム、ディファレンシャルGPS (Global Positioning System) の専門メーカーを視察してまいりました。

紙数の関係上、視察の詳細は割愛いたしますが、まずUS コーストガードでは、世界でも最も厳しいとされている船舶の安全対策、陸上支援対策についての法的規制、航行安全維持のための指導や施策のあり方等についてレクチャーを受けました。そして、スペリー社では、高度化ブリッジシステムとして既に標準化されている航行機器、計器類等が次世代対応となって実用化されていることを知り、驚かされました。また、GPSの専門メーカー・トリンブル社では、US コーストガードの静止衛星と陸上基地による支援体制で、船舶が自らの海上における位置を極めて高い精度に常時掌握できる素晴らしさに目を見張りました。これらの装置は、乗組員数の少ない内航船舶にとって、特に視界が悪い状態での狭水

道や輻輳海域での航行で、大きな威力を発揮するものと思います。

昨今、内航海運業界においては、船員不足問題を契機として、近代化船の開発が各方面で進められておりますが、私はその意図が単なる人手不足からの省力化でなく、労働負担の軽減に開発の主眼をおいたものでなければならぬと主張してまいりました。今回の視察を経て、米国での優れた陸上支援体制と最新鋭の設備から、益々その意を強くいたしました。今回視察した2社とも、我が国で既に代理店や提携企業があり、内航船舶への実用化のためには型式承認を得る用意もあり、使用にあたっての日本語対応も十分可能とのことでした。

特に、DGPSについては電波標識局（ラジオ・ビーコン）の多いほど精密度が増すだけに、近い将来、我が国においても海上保安庁のご協力を得て密度の高い陸上支援体制を組むことができれば、誰にでも使いこなせ、より高度で信頼性の高い航行安全システムが実用化されるものと思います。そして、その実現のために我々は業界挙げて取り組んでいかなければならないと痛感いたしました。

日本海運の現況（要旨）

I 海への理解と親しみを深めるために

我が国は四方を海に囲まれているため、我々の生活は海と様々な形で深い関わりを有している。私達は、原材料・エネルギー資源をはじめとする資源のほとんどを海外に依存しており、これらの物資の輸送を担う海運の果たす役割は非常に大きい。さらに、国内においても、貨物輸送の約半分を支えている内航海運、旅客船や離島の生活を支えている離島航路など、海運は極めて大きな役割を果たしている。

こういった、海の役割を広く認識してもらい、また海に親しみをもってもらうために「海の記念日」（7月20日）を中心に全国各地で体験乗船会など様々なイベントが行われている。

II 日本海運の新たな発展のために

1. 安全で環境と調和のとれた海運のために

○タンカー輸送の安全対策の推進

タンカー事故は、ひとたび発生すれば、人命、貨物への被害はもとより大規模な海洋汚染を引

き起こすおそれがあり、我が国をはじめ世界各国でタンカー輸送の安全確保対策について関心が高まっている。我が国は、従来より船舶の航行安全の確保及び海洋環境の保全対策に取り組んできたところであるが、特に、中東から日本へのオイルルートで起こった「マースク・ナビゲーター」号事故直後には関係局長等会議を開催し、①OSPAR計画の前倒し実施、②IMOにおける検討への貢献、③タンカー輸送の安全対策に関する懇談会等の開催、④油汚染対策に関する技術開発の推進、⑤OPRC条約の早期批准に向けた検討の5つの対策を決定し、現在その推進を図っている。

○油濁損害賠償保障制度の充実

油濁事故が生じた場合には、いわゆる油濁二条約を国内法化した「油濁損害賠償保障法」に基づき、船舶所有者は油濁損害について原則として無過失責任を負う一方、その責任を一定限度に制限することができることとされているとともに、損害が船舶所有者の責任限度額を超えた場合等には、国際基金が補償を行うこととされている。

油濁二条約は条約制定後約20年を経過し、この間のインフレによる補償の目減りを始めとす

る情勢の変化に対応するため、1992年11月、①船舶所有者の損害賠償責任の限度額及び国際基金の補償限度額の引上げ、②200海里水域及び空船航行中のタンカー等への適用範囲の拡大を主な内容とする2本の改正議定書（92議定書）が採択された。

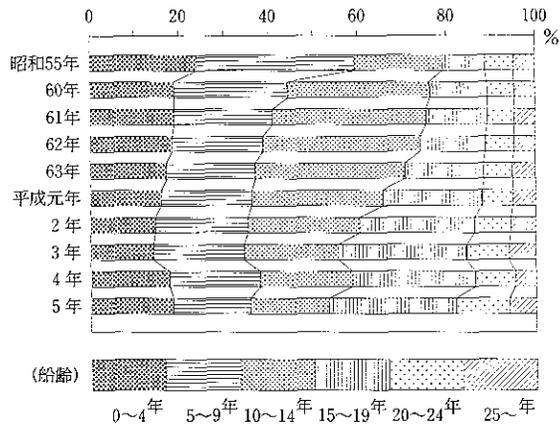
92議定書の早期発効のためには、条約締約国中最大の油受取国である我が国の締結が不可欠であるとして、諸外国からも我が国の早期締結が要請されており、また、責任限度額等の算定単位を改正する2本の改正議定書も1976年に採択されていることから、我が国としては、これらの議定書の締結を行うことが急務となっている。

このため、我が国としては、これらの4本の改正議定書を締結し、油濁損害賠償保障制度の充実を図るため、油濁損害賠償保障法の改正法案を本年4月28日に閣議決定するとともに、第129回通常国会に提出し、同年6月22日に成立した。

○船舶解撤の円滑な推進

近年、世界的に船舶の高齢化が進んでおり、世界の船腹量に占める船齢15年以上の船舶の構成比率は、昭和60年の約24%から、最近は40%を上回る水準にまで達している（図1参照）。老朽船の解撤を円滑に進めることは、船舶運航の安全、地球環境の保全等の点で重要な意味を有している。解撤問題は、全世界の船舶が対象となることや、現在の解撤事業がアジア諸国を中心に実施されていること等から、国際的な広がりをもつ課題である。現在、我が国の海運業界と造船業界が中心となって解撤問題に関する調査や、サブスタンダード船の排除に向けた関係

〔図1〕世界の船舶の船齢構成推移



（注）1. ロイド統計より作成。対象は世界の全船舶（100総トン以上の鋼船）。
2. 調査時点は平成4年までが各年6月末、平成5年が12月末。

国船主団体への働きかけ等が行われており、国としても国際機関等における意見交換等を進めていく必要がある。

○国内旅客船の安全対策

—略—

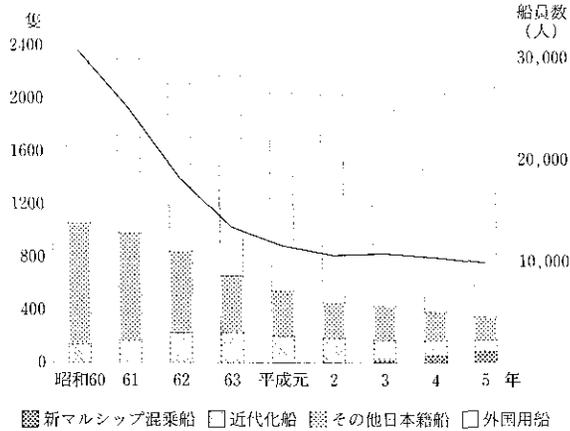
2. 安定した海上輸送確保のために

○日本商船隊の意義とその整備

資源の多くを海外からの海上輸送に依存している我が国は、貿易物資の安定輸送の確保は不可欠である。中でも日本籍船は、安定輸送力、日本人船員の安定した職域確保、環境保全、安全確保等の観点から重要な意義を有しており、従来より我が国商船隊の中核として位置づけられてきている。

しかしながら、内外船員コスト格差の拡大や円高の進行により、日本籍船の国際競争力は著しく低下した結果、海外への移籍等による日本籍船の減少（フラグging・アウト）が進行し

〔図2〕日本商船隊の構成と日本人船員数の推移



(注) 1. 日本商船隊隻数は、2,000総トン以上の外航船舶。
 2. 船員数は、運輸政策局情報管理部「船員統計」及び海上技術安全局船員部「船員需給総合調査」による。
 3. 調査時点は、隻数については各年6月末、船員数は各年10月1日。

ている(図2参照)。近年は、混乗の進展等の各種施策の効果もあって、フラッキング・アウトの進行が鈍化しつつあるが、最近の急速な円高により、日本籍船の国際競争力の低下が懸念されるため、引き続き日本籍船の維持・整備に向けた施策を講じていく必要がある。

日本人フル配乗を前提に乗組員の少数精鋭化を通じて国際競争力向上を目指してきた近代化船については、一層の国際競争力強化の観点から混乗化を図るべく実験が行われ、平成6年3月より、混乗近代化船が実用化された。

また、日本籍船整備のため、日本開発銀行による長期・低利の融資を行っており、平成5年度には、LNG船を対象に初めての外貨(ドル)建て融資が実行された。加えて、平成6年度から、二重構造タンカーの融資比率を引き上げた。さらに、税制上の優遇措置として、平成6年度から新たに、建造される二重構造タンカーに関する登録免許税についての軽減措置と脱特定フ

ロン対応型設備に対する特別償却制度の新設等の対策を議じている。

○円高の影響と対応

営業収益の6割以上がドル等外国通貨建てである我が国外航海運業は、近年の円高傾向に加え、平成5年初以来の円高の急進により、大きな影響を受けている。我が国外航海運大手5社合計で、対ドル1円の円高は、営業損益ベースで約12.5億円の減益要因となると試算されるが、平成5年度の平均為替レートは前年度に比べ約17円の円高となっており、この影響もあって、主要海運企業8社のうち7社が、平成5年度は無配を余儀無くされた。

我が国海運企業は、今回の円高へ対応するため、経費の節減、ドル建て収入に見合うコストのドル建て化、日本籍船への混乗の促進、運賃の円建て化への努力といった対策を現在進めている。

○再編成が進む国際コンテナ輸送体制

近年、アジア域内航路の成長、コンテナ船の大型化等、国際コンテナ輸送をめぐる環境は大きく変化しており、従来型の海運事業運営体制は大きな変革を迫られている。このため、邦船社は、航路の再編、外国船社を含めた船社間の業務提携関係の見直し等により、従来型のコンテナ輸送体制を再編成し、新たな輸送環境に積極的に対応しようとしている。

○発展するアジア海運への対応

近年、企業の生産拠点のアジア地域へのシフト、アジア地域の経済成長を背景として、アジア地域を中心とする物流が増大している。また、北米航路において、日本船社のシェアが低下しているなか、アジア船社のシェアは増大してい

るなど、アジア地域の経済の発展とともにアジア船社は急激な発展を遂げている。

このように、アジア地域の重要性が高まるのに伴い、アジア船社の間でアジア地域内における対話が必要との認識が高まり、平成4年4月、アジア船主フォーラムが設立され、一国の船社間の協力だけでは解決の困難な共通する海運の諸問題について着実に対話が進んでいる。また、政府レベルにおいても、アジア諸国との対話の必要性の高まりを受け、本年4月、経済協力開発機構（OECD）とDAEsとの海運政策対話会合が横浜において開催され、活発な情報交換・意見交換が行われた。現在、アジア域内の諸国が共通する海運問題について自由に意見交換を行うための枠組みとしてアジア海運フォーラム（仮称）を設置することについて検討が進められている。

3. 効率的な海上物流をめざして

○モーダルシフトの推進

幹線物流の分野を中心に、低公害で効率のよい大量輸送機関の利用促進（モーダルシフト）を図ることが求められており、内航船は、その受け皿として、大きな期待が寄せられている（表1参照）。

海運へのモーダルシフトを推進するためには、その主要な受け皿であるRORO船、長・中距離フェリー等の整備が必要である。このため、船舶整備公団においては、事業者の資金調達をより容易にするため、公団と事業者との共有建造に係る公団の共有比率を引き上げて積極的に支援している。

運輸省では、平成5年5月にモーダルシフトの推進に必要な改善方策の検討を目的として懇談会を設置し、フェリーについては、利用者ニーズに対応した運航頻度の向上、弾力的な運賃

【表1】 輸送機関別輸送量の推移

年度	輸送トン数(百万トン)				輸送トンキロ(億トンキロ)				平均輸送距離(km)		
	内航	自動車	鉄道	計	内航	自動車	鉄道	計	内航	自動車	鉄道
昭和45	377 (7.2)%	4,626 (88.0)%	250 (4.8)%	5,253 (100)%	1,512 (43.2)%	1,359 (38.8)%	630 (18.0)%	3,501 (100)%	401	29	252
50	452 (9.0)	4,393 (87.4)	181 (3.6)	5,026 (100)	1,836 (50.9)	1,297 (36.0)	471 (13.1)	3,604 (100)	406	30	261
55	500 (8.4)	5,318 (88.9)	163 (2.7)	5,981 (100)	2,222 (50.7)	1,789 (40.8)	374 (8.5)	4,385 (100)	444	34	230
60	452 (8.1)	5,048 (90.2)	96 (1.7)	5,597 (100)	2,058 (47.4)	2,059 (47.5)	219 (5.1)	4,336 (100)	455	41	227
平成2	575 (8.5)	6,114 (90.2)	87 (1.3)	6,775 (100)	2,445 (44.8)	2,742 (50.2)	272 (5.0)	5,459 (100)	425	45	314
3	572 (8.3)	6,261 (90.5)	86 (1.2)	6,918 (100)	2,482 (44.4)	2,838 (50.7)	272 (4.9)	5,592 (100)	434	45	317
4	540 (8.1)	6,102 (90.7)	82 (1.2)	6,725 (100)	2,480 (44.6)	2,816 (50.6)	267 (4.8)	5,563 (100)	459	46	324

- (注) 1. 運輸省「内航船舶輸送統計年報」及び「陸運統計年報」(昭和62年度より「自動車輸送統計年報」及び「鉄道輸送統計年報」)による。
 2. ()内は輸送機関別のシェアである。
 3. 輸送量の計は、航空を含まない。
 4. 自動車は、62年度より軽自動車を含む数値である。
 5. 単位未満の端数については四捨五入した。そのため、合計と内計とは一致しない場合がある。

の設定等について検討することが必要との提言を本年4月にとりまとめたところであり、今後これらの課題について関係者が検討していくことが必要である。

○テクノスーパーライナーの活用

テクノスーパーライナーは、従来のコンテナ船の2倍以上の速度である速力50ノット（時速約93キロ）、貨物積載量1,000トン、航続距離500海里（約930キロ）以上で、かつ荒れた海でも安全航行できることを目標とした新形式超高速船である。現在、平成6年度までに基礎的技術を確立することを目標に研究開発が進められており、今年度には2つのタイプの模型船により実海域における実験が行われる予定である。

今後は研究開発成果を有効に活用し、新たな輸送サービスを行う上で想定される様々な課題について調査、検討を行っていくことが必要である。

○内航海運の構造改善等の推進

内航海運は、トンキロベースで国内貨物輸送量の半分近くを担い、またモーダルシフト政策の受け皿として大きく期待されているが、依然として中小企業者が大部分を占め、企業体質が脆弱であるなど、未だに構造改善が達成されたとはいえない状況にあるほか、近年、船員不足が深刻化しており、このまま推移すると産業基礎物資等の安定輸送に支障が生じることが懸念されている。内航海運業界としても、構造改善を積極的に推進し、業界体質の強化を図ることにより、中長期的に船腹調整制度に依存した体質からの脱却を促進させる必要がある。

このため、運輸省では、海運造船合理化審議会答申や内航構造改善対策研究会での検討結果

等を踏まえて、内航海運業の体質強化、内航輸送の効率化及びモーダルシフトへの取組み等の強化、内航船員確保対策、内航海運組合を中心とした内航海運業界の計画的な構造改善の取組み体制の確立等のための諸施策を盛り込んだ新たな「内航海運業の構造改善等のための指針」を策定し、平成6年6月、日本内航海運組合総連合会、船舶整備公団、地方運輸局等の関係者に通達した。今後は、この指針に基づき、関係者が一体となり、積極的に構造改善対策を推進していく必要がある。

また、船腹調整制度については、平成4年度よりモーダルシフト適合船（コンテナ船等）について船腹調整制度の運用の弾力化が図られたところであるが、独禁法適用除外カルテルについて、平成6年2月15日に閣議決定された中期行革大綱等において、5年以内に原則廃止する観点から見直しを行い、平成7年度末までに結論を得ることとされている。

運輸省としては、船腹調整制度について平成7年度末までに見直しを進めていくこととしているが、見直しに当たっては、関係者の意見を十分に聴き、内航の安定輸送の確保に配慮しつつ適切な結論が得られるよう努めていくこととしている。

4. 魅力ある海上労働の確立をめざして

内航船員については、若年労働力不足が深刻化しており、その解決に当たっては、個々の海運事業者では限界があり、日本内航海運組合総連合会、船舶整備公団等による内航船員の労働環境の改善等の対策を推進しているところである。

また、国内旅客船においては、離島航路等の就労条件の厳しい航路を中心として労働力確保の必要性が増大している。

一方、外航海運においては、フラッグینگ・アウトの進行や混乗船の増加等により日本人船員の職域が狭まる一方、船員の高齢化等の問題を抱えている。そのため、今後とも我が国商船隊の規模に応じた適正な船員の確保対策を推進していく必要がある。また、混乗の進展に伴い、優秀な外国人船員の確保、養成が大きな課題となっている。

港湾運送においては、今後一層労働力不足の深刻化が予想されるため、特に若年・技能労働者の確保を重点に置き、労働環境の改善等を行うことが必要である。

5. ゆとりある国民生活の実現のための取り組み

○国内旅客船のサービス向上

—略—

○外航客船旅行の振興

国民がゆとりある生活を享受するための一方策として、客船旅行の人気が高まりつつある。外航客船旅行の振興方策については、(株)日本外航客船協会の協力を得て、クルーズ旅行に関す

る情報の提供、クルーズ適地の調査、フライ&クルーズ旅行の促進方策の検討を行ってきたところであるが、さらに、国民に対しクルーズ旅行に対する理解を深めてもらい、クルーズマーケットの拡大を図る必要がある。このため平成6年においては、クルーズ客船の一般公開、安価で短期のクルーズの設定等のクルーズキャンペーンを展開しているところである。

○海上レクリエーションの振興

近年、ゆとりある国民生活の実現、余暇の充実等の観点から海上レクリエーションに対する国民の関心が高まってきており、海上レクリエーションの振興の必要性が指摘されている。平成5年6月に設立された(財)日本セイルトレーニング協会は、広く一般の人を対象として、帆船を使った洋上訓練を実施しており新しいタイプの海上レクリエーションの一つとして注目されている。

6. 地域の生活を支える海上旅客交通の充実

○海上旅客交通の整備

—略—

○離島航路の整備・近代化のための施策

—略—

本誌にその要旨を掲載した「日本海運の現況」(運輸省海上交通局編)の入手に関するお問い合わせなど詳細につきましては、右記にご連絡下さい。

1. 頒布価格：1部950円
2. 取扱先：日本海事広報協会
〒104 中央区新川1-23-17(マリニビル)
TEL(03)3552-5031

油濁損害賠償保障法の改正について

運輸省海上交通局
総務課専門官

大野秀敏

去る6月22日、油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律が第129回国会において成立しました。現行の油濁損害賠償保障法は昭和50年に成立して以来、実質的な改正は今回が初めてであ

り、実に約20年ぶりに改正されたこととなります。それでは、改正の概要について説明したいと思います。

1. 改正の背景・目的

油濁損害賠償保障法は、「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(1969年採択、以下「責任条約」といいます。)及び「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」(1971年採択、以下「国際基金条約」といいます。)に基づき、次の事項を内容とする油濁損害賠償保障制度について規定しています。

- (1) 油濁損害は原則として船舶所有者の無過失責任となっています。
- (2) ただし、船舶所有者は、自己の故意又は過失がない限り、その責任を制限することができます。具体的には、船舶のトン数に応じて計算される金額(トン当たり、2千金フラン(3.2万円に相当))。ただし、2億1千万金フラン(34億円に相当)を限度と

します。)を限度として責任制限ができません。

- (3) 被害者に対する賠償が確実に行われるよう、船舶所有者は、当該船舶所有者の責任限度額をカバーする保障契約の締結を義務付けられます。
- (4) 船舶所有者の責任が制限された場合、なお残存する被害者の損害に対し、締約国における油受取人の拠出金から成り立つ国際基金から、1事故当たり船舶所有者の賠償額を含めて9億金フラン(約93億円に相当)を限度として補償が行われます。

この油濁2条約は、条約成立後約20年が経過し、この間におけるインフレをはじめとする情勢の変化により、両条約を再検討する必要が高まったため、条約改正のための外交会議が平成

4年11月に開催され、次の点を主な改正点とする2本の改正議定書が採択されました。

- (1) 船舶所有者の責任限度額を引き上げること。
- (2) 国際基金からの補償限度額を引き上げること。
- (3) 適用水域を領海内から200海里水域内とする等条約の適用範囲を拡大すること。

わが国としては、これらの改正議定書を締結するとともに、責任限度額等の算定の単位を金フランからSDRに改正するための2本の改正議定書（責任条約を改正する1976年議定書及び国際基金条約を改正する1976年議定書）を締結し、油濁損害賠償保障制度の充実を図るため、油濁損害賠償保障法の改正を行うこととしたのです。

2. 改正の内容

（3段ロケット方式）

油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律は、改正の方法が3段階に分かれています。このような改正の方式を3段ロケット方式と呼んでいます。

第1段階：責任条約を改正する1976年議定書及び国際基金条約を改正する1976年議定書の発効に伴う改正です。

第2段階：責任条約を改正する1992年議定書（以下「1992年責任条約」といいます。）及び国際基金条約を改正する1992年議定書（以下「1992年国際基金条約」といいます。）の発効に伴う改正であって、現行条約が廃棄されない期間のものです。

第3段階：1992年責任条約及び1992年国際基金条約の発効に伴う改正であって、現行条約を廃棄した後のものです。

このような改正の方式になった理由は、通常、現行条約を改正する新条約を各国が締結する場合には、新条約の締結と同時に現行条約を廃棄するのですが、1992年責任条約及び1992年国際基金条約は、現行条約に基づく油濁損害賠償保障制度から新条約に基づく油濁損害賠償保障制度への移行を円滑に進めるため、新条約の締結国数等が一定の条件を満たすまでの間、現行条約と新条約が併存する移行方式（段階的移行方式）をとったためです。したがって、第2段階においては、現行条約に基づく油濁損害賠償保障制度と新条約に基づく油濁損害賠償保障制度が、両制度間の調整をしたうえで、併存している状態なのです。

（改正の具体的内容）

では、それぞれの段階ごとの改正内容を説明したいと思います。

（1）第1段階

船舶所有者の責任限度額等の算定の単位が金フランから SDR に改められます。

具体的には、第 2 条第 8 号、第 6 条、第 38 条等が改正されます。このうち、第 6 条の改正において、金フランを SDR に換算するに当たって用いた換算率は、1 金フラン = 15 分の 1 SDR です。

また、第 1 段階においては、現行法制定後の経過を踏まえ、罰金及び過料の引き上げも行われます。(第 45 条～第 48 条)

(2) 第 2 段階

① 船舶所有者の責任限度額が改められます。(第 6 条)

具体的には、次に掲げる金額のうちいずれか少ない金額となります。

a 船舶のトン数に応じて、次に定めるところにより算出した金額。

(イ) 5 千トン以下の船舶にあっては、1 単位の 300 万倍の金額(約 5 億円に相当。1 SDR = 155 円で計算。以下同じ)。

(ロ) 5 千トンを超える船舶にあっては、1 単位の 300 万倍の金額に 5 千トンを超える部分について 1 トンにつき 1 単位の 420 倍(約 6.5 万円に相当)を乗じて得た金額を加えた金額(その金額が 1 単位の 5,970 万倍の金額を超えるときは、1 単位の 5,970 万倍の金額(約 93 億円に相当))。

b 当該油濁損害に基づく制限債権の総

額から国際基金から当該制限債権に係る制限債権者に対し支払われた補償の総額を控除した金額。

② 油濁損害の範囲が、領海内におけるものから 200 海里水域内におけるものに拡大されるとともに、空船タンカー等によるものも含まれることとなります。(第 2 条)

ただし、200 海里水域のうち、対岸国との間においては、中間線までの水域となります。また、兼用船については、ばら積みの油の輸送の用に供しているもの並びにばら積みの油の輸送の用に供した後、当該船舶のすべての貨物艙内に当該油が残留しない程度にその貨物艙を洗浄するまでの間において、ばら積みの油以外の貨物の輸送の用に供しているもの及び貨物を積載しないで航行しているものに限ります。この当該油が残留しない程度に洗浄するとは、洗浄後の洗浄排水等の回収まで含むものです。

③ 油濁損害の賠償責任を負わない者に、備船者、管理人、運航者、請負人、救助者及び防止措置を講ずる者並びにこれらの者の使用する者が追加されます。(第 3 条)

④ 船舶所有者は、自己の故意により、又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした自己の無謀な行為により油濁損害が生じた場合には責任制限できないこととなります。(第 5 条)

⑤ 船舶所有者の責任限度額を算出するための船舶のトン数が、船舶のトン数の測度に関する法律の規定の例により算定した数値にトンを付して表したものになります。(第7条)

⑥ 1992年国際基金に関する規定が追加されます。(第30条の2)

具体的には、1992年国際基金に対し被害者が補償を求めることができること、油受取人は、1992年国際基金に対し年次拠出金を拠出すること等です。

⑦ 責任条約及び国際基金条約を廃棄するまでの措置として次のものが設けられています。

a 責任条約の締約国の領海内における油濁損害(ばら積みの油の輸送の用に供しているタンカーに積載されていた油によるもの)に限ります。以下「特定油濁損害」といいます。)のうち、責任条約のみの締約国の領域内におけるもの、責任条約のみの締約国の国籍を有するタンカーに積載されていた油によるもの及び政令指定油(鯨油)によるものについては、引き続き、現行の責任限度額が適用されます。

b 責任制限手続が以下の通りとなります。

(i) 1992年責任条約に基づく責任限度額を限度として責任制限するための手続が設けられます。この手続にお

いては、責任制限のための基金のうち責任条約の責任限度額に相当する部分を特定油濁損害に関する債権に対し配当し、その余の部分を特定油濁損害以外の損害(以下「領海外油濁損害等」といいます。)に関する債権及び特定油濁損害に関する債権のうち当該配当及び国際基金からの補償を受けた後、残存する債権に対し配当します。

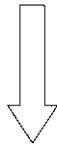
(ii) 特定油濁損害に関し責任条約に基づく責任限度額を限度として開始する手続が設けられます。この手続においては、責任制限のための基金を特定油濁損害に関する債権に対し配当します。また、油濁損害の額が1992年責任条約に基づく責任限度額を超える場合においては、船舶所有者は領海外油濁損害等に関する債権を含めた全ての債権について、1992年責任条約に基づく責任限度額を限度として責任制限するため、責任制限手続の拡張を行うことができ、拡張を行った場合、aの手続のうち特定油濁損害に関する債権が存在するときの手続と同様となります。

(iii) 責任条約のみの締約国である外国において責任制限手続がとられた後におけるわが国における責任制限手続が設けられます。

現行/改正条約の主な比較

○責任条約^(注1)及び国際基金条約^(注2)

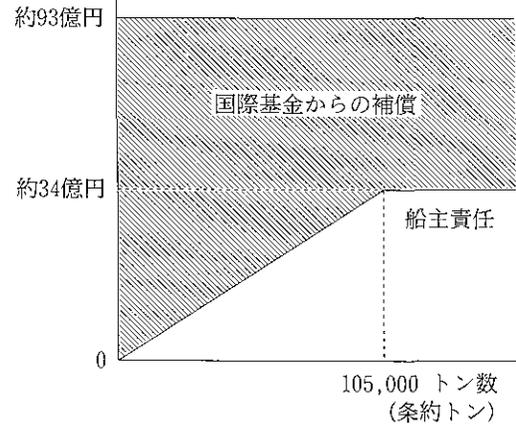
- ・油濁損害は原則として船舶所有者の無過失責任
- ・船舶所有者の責任の制限（限度額：約34億円）
- ・国際基金からの補償（限度額：約93億円）
- ・締約国の領海内の油濁損害に適用



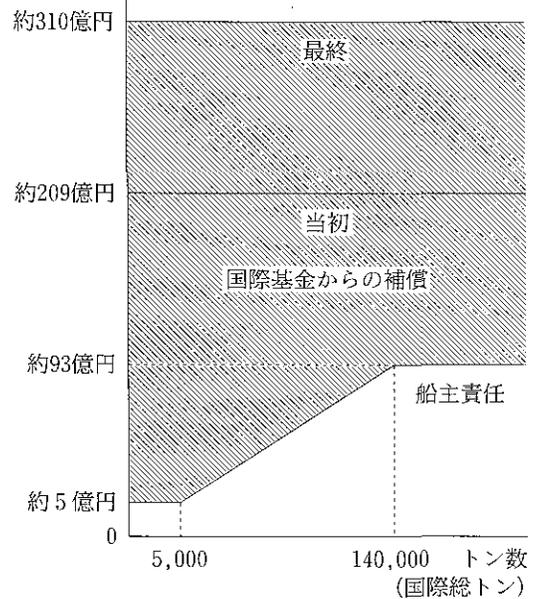
○1992年責任条約及び1992年国際基金条約^(注3)

- ・油濁損害は原則として船舶所有者の無過失責任（現行どおり）
- ・船舶所有者の責任の制限（限度額：約93億円）
- ・国際基金からの補償（限度額：約93億円）
（締結国が一定の条件を満たした場合は、約310億円）
- ・締約国の200海里水域内の油濁損害に適用

金フラン（円に換算）



SDR（円に換算）



※両条約の改正議定書^(注4)により、単位を金フランからSDRに改定することとする。

- (注) 1. 「油による汚染損害についての民事責任に関する条約」をいう。
 2. 「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」をいう。
 3. 「1992年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」および「1992年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」をいう。
 4. 「1969年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約の議定書」及び「1971年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約の議定書」をいう。
 5. 表中の金額は1SDR=155円である場合の計算例。

(3) 第3段階

責任限度額、責任制限手続等を定める規定について、現行条約の廃棄に伴う所要の規定の整備が行われます。具体的には、(2)における改正のうち⑦に規定するものが削除されるとともに、国際基金に対する船舶所有者の補てんの請求に係る規定が削除されます。

(施行期日)

施行期日は、それぞれの規定内容に応じて、改正議定書の発効、現行条約の廃棄が日本国について効力を生じる日に対応しています。具体的には、次のようになります。

- (1) 第1段階については、責任条約を改正する1976年議定書及び国際基金条約を改正する1976年議定書が日本国について効力を生じる日
- (2) 第2段階のうち、①から⑤まで及び⑦については、1992年責任条約が日本国について効力を生じる日

(3) 第2段階のうち、⑥については、1992年国際基金条約が日本国について効力を生じる日

(4) 第3段階については、現行の責任条約及び国際基金条約の廃棄が日本国について効力を生じる日

なお、第1段階は本年中、第2段階は、早ければ来年中にも施行になると考えられます。

(経過措置)

経過措置としては、各段階とも施行前に油濁損害の原因となった最初の事実が生じた場合における油濁損害については、従前の例によることになっています。また、1992年国際基金に対する訴えは、1992年国際基金条約が効力を生ずる日から起算して120日を経過する日までは提起することはできません。さらに、この法律の各改正規定の施行前にした行為に対する罰則の適用については、それぞれなお従前の例によるものとなっています。

3. 結 び

新条約の早期発効のためには、世界有数のタンカー保有国であり、国際基金条約締約国中最大の油受取国であるわが国の締結がカギとなっているとの観点から、諸外国はわが国の締結を

強く要請してきています。わが国としても、こうした要請に応え、新しい油濁損害賠償保障制度への早期の移行に貢献することは、国際的にも大きな意義があるものと考えています。

随想



海を渡る丸の内線の名車輻

旧日本荷主協会 常務理事 ◆ 須田利男

地下鉄丸の内線の車輻113輻がこのほど丸紅を通じてアルゼンチンに売却され、8月末から日本郵船によって川崎港からはるばるとブエノス・アイレスまで海上輸送されることになった。運ばれるのは丸の内線を40年間走り続けた300型といわれる中古電車……。鉄道ファンにとってはこの名車輻に対する惜別の念が強い。

地下鉄丸の内線の建設が始まったのは戦後間もない昭和26年のこと。米国の対日援助見返資金を利用して行われた。最初に開通したのは池袋～御茶の水間6.4kmで、一番電車が走ったのは昭和29年1月20日であった。当時、大学生であった筆者は、早速初乗りに出かけた。寒風吹きすさぶ神田川の御茶の水橋から下流を見ると、湯島聖堂の手前の崖の中腹に丸の内線の駅があった。戦前に開通した地下鉄では、昭和14年にできた銀座線の渋谷駅が東横百貨店の3階から電車が出入するので有名であったが、この丸の内線の御茶の水駅は池袋方面行きの片側ホームだけが地上駅という趣である。ホームに入ると折返して2輻連結の新車が入ってきた。人々を

あっと驚かせたのは真紅（スカーレット）の車体の色である。当時、車体の色といえば、地味な羊羹色（マルーン）と決まっていた。今日、マルーンの電車にお目にかかるには関西まで出かけて阪急電車に乗るぐらいしか考えられないが、40年前の丸の内線に登場したスカーレットは本当に驚きそのものであった。あとで営団の人に聞いたところ、イギリスのベンソン社の缶入り煙草のデザインの色を真似たという。

ホームに入ってきた300型が停まると、入口のドアが左右にさっと開いた。これも、まるでSF映画の世界に一步踏入れたようなショックであった。電車の入口のドアは一枚の扉がガラガラと横に開くものであった。それが二枚扉になって、観音開きで左右にさっと開いたのである。車内に入ると、まず目に入ったのが天井に二列に並んだ蛍光灯。電車で蛍光灯をつけることは昭和25年頃から京浜東北線等で試験的に行われたことはあるが、チカチカして本格的に採用されるまでには到らなかった。二列の蛍光灯の間にはファンデリア（強制換気装置）が音をたて

て廻っている。ピンク色の車輻、緑色の床のリ
ノニウム、ワイン・カラーの座席…何から何
までがすべて新しいアイデアづくめの豪華電車
であった。やがて、滑るように走り始めた。鉄
道ファンを最も魅了したのは300型の駿足性！
それまでの電車は主電動機（モーター）が吊掛
式といわれる大きいもので、ノッチが入るとき
のウワン・ウワンという騒音のために、銀座線
の車内では怒鳴り合っても話ができない状態
であった。それが、この300型ではモーターの音が
殆どしない。しかも強力な小型電動機の威力で、
あっという間に加速する。本郷三丁目を過ぎて、
春日町の手前から地上に出ると、文字どおり無
音電車そのものの快適さで高架線を突走り、カ
マボコ型の地上駅後樂園にすべり込んだ。庭園
で有名な後樂園の緑を左手に見ながらトンネル
を抜けると、次の茗荷谷駅までの1.8kmは緩やか
な地上の直線コース、やがて左手に丸の内線の
車庫が近づいてきた。できたばかりの300型が数
輻、真赤な車体を輝かせながら並んでいた。

丸の内線の300型は戦後初の高性能電車であっ
て、その後の我が国の鉄道車輛史に多大の影響
をもたらすことになった。1年後には東急東横
線に青蛙と呼ばれた5,000型を生み、更に数年後
にはJR中央線にオレンジ色の急行電車を走らせ
る先駆となった。

ものの本によると、営団が300型を製作するの
にモデルとしたのは、ニューヨークのRTA

(Rapid Transit Authority)の車輛であったと
いう。そういえば、筆者が駐在していた1960年
代の中頃は、マンハッタンからイースト・リバ
ーの下をくぐってブロンクスの方に行く地下鉄
に、観音開きの扉の薄よごれた車輛が走って
いたようにかすかに記憶している。

40～50年間は走れることを目標に作られた300
型は事実、40年間を走り続けた。まだまだ健在
ぶりを誇示しているようではあるが、週末など
乗客の少ないときに、銀座の手前の急カーブを
6輻編成の電車が身をくねらせるようにきしみ
ながら走っている様子にはかなり年輪を感じさ
せるものがある。

300型の引退とともに登場しつつあるのが02系
といわれる銀色のハイテク新車。インバーター
を使った自動速度調整、センサーによって動く
駅名表示等…乗り心地と快適さは限りなく向上
している。しかし、それでも、なぜか親しみを
感じられないような気がする。銀座線の01系、
丸の内線の02系、日比谷線の03系、いずれもコ
スト・セーブのため共通の部品を使っているら
しいが、路線ごとの車輛の特徴が次第に失われ
ていくようである。

人間でいえば世代交替ということかな…こん
なことを感じながら、毎日自宅のある茗荷谷か
ら十数分間、次第に本数の減っていく名車300型
に惜別乗車している今日このごろである。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 財団法人 日本海事広報協会

設立 1963(昭和38)年12月5日

沿革 「財団法人 日本海事振興会」(1940年11月9日に“海事に関する調査研究や海事思想の普及を行って、本邦海運及び造船の振興を図る”との目的をもって設立)と「財団法人 海上労働協会」(1950年3月15日に“海上における労働問題につき公正な知識を普及し海運の振興を図り、文化国家の建設に寄与する”との目的をもって設立)の二団体が発展的に解散し、これらを母体として設立されました。

会長 永井 典彦
(大阪商船三井船舶株式会社相談役)

理事長 山崎 東夫

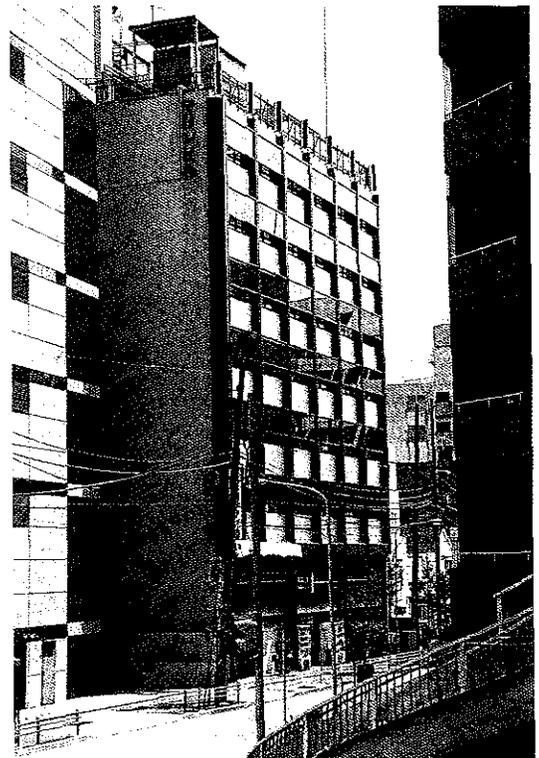
事務所 東京都中央区新川1-23-17

マリンビル

事業目的 海事思想の普及宣伝を行い、もって一般国民の海事に関する知識の啓発を図り、あわせて海事産業の発展に

寄与する。

事業内容 当協会の事業活動は、日本船舶振興会及び日本海事財団からの補助金などにより行われる公益事業と市販性のある定期刊行物や図書等の出版を行う収益事業に大別することができます。



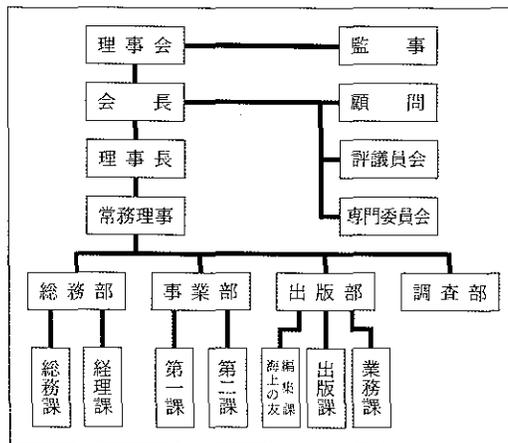
〈補助事業〉

①「海の記念日、海の旬間」の広報は、ポスターの作成・掲示、祝賀パーティー・パレードの開催、図画・写真コンクールなどを行うとともに、新聞・雑誌に広告や記事を掲載しています。②「海の祭典」は、船や港の重要性や海の楽しさを市民にアピールすることを目的に、毎年「海の記念日」を中心とする時期に全国主要港湾都市をもつ自治体が持ち回りで実施しているもので、当協会は資金や催事の企画の面などで協力しています。③海事施設見学会、乗船体験会、巡回映画・講習会は、次代を担う小・中学生を対象とした事業で、全国の12の地方海事広報協会等に委託して実施しています。④キャンペーンガールによる広報活動は、「マルレイナ（海の女王）コンテスト」で選ばれた3人を全国各地に派遣し、歌とクイズでイベントを盛り上げると同時に海事知識の普及に一役買わせています。⑤広報資料の作成配布事業としては、オピニオンリーダー向けの「しっぴんぐ」、中・高校の教師向けの「わかりやすい海事知識」、中学生やイベントに親子づれで参加する児童の親を対象とした小冊子「海のものしり手帳」、その他「数字で見る日本の海運・造船」などがあります。

〈出版事業〉

①隔月刊誌「LA MER」は、海と船の雑誌で、補助金で制作、関係先に広報資料として配布するとともに、増刷りして市販しています。②旬刊紙「海上の友」は、船員とその家族を対象としたもので、船社で買い上げるほか補助金で買い上げ、関係先に広報資料として配布もしています。③「船舶年鑑」は日本で竣工した百総トン以上の全船舶のデータを写真つきで掲載したもので、市販されています。④海事に関する単行本も随時発行しています。

組織図



London 便り

ロンドンに CITY MASTER MARINERS' CLUB (ロンドン船長クラブとでも訳すのでしょうか) と呼ぶ船長の親睦団体があります。1967年にロンドン近辺に住む船長の親睦および情報の交換等のために設立されたもので、現在約150人の会員がいます。

船長の団体としては英国には由緒ある HONOURABLE COMPANY OF MASTER MARINERS があり、これは商船船長、乗組員の地位の向上を図るために1926年に設立されたもので、中世のギルドに似た組織ですが、2年後に時の英国皇太子(後のエドワードⅧ世そしてウィンザー公)が初代のマスターに就任し、国王ジョージⅤ世がこのカンパニーに「オナラブル」という敬称を与えたという名誉ある団体です。このカンパニーには外国人が会員になるわけにはいかないようです。しかし、シティ・マスター・マリナーズ・クラブは会員の資格として一応英国の船長免許を持っている者ということになっておりますが、あまり厳密ではないようで私も知人の英国人の船長に誘われて申し込んだところ、簡単に入会が認められました。

以来、年に数回ある技術委員会やセミナーや親睦会の案内が来ましたが、なかなか出席する機会がないままになっていました。ちなみに前回のセミナーの題は BACK TO BASICS ON SEAMANSHIP で、英国のメジャー首相が近頃の世相を憂えてヴィクトリア時代の伝統的な社会の価値観を尊重しようと呼び掛けた“BACK TO BASICS”を早速取り上げて、船員も再び伝統的なシーマンシップを体得しようというもので、講師は海事専門紙ロイズ・リストのコメンテータのマイケル・グレイ氏でなかなかの盛況だったそうです。

たまには出席しないと除籍されるのではないかと気にしておりましたところ、本年度の総会の案内が来ましたが、折良く時間がありましたので出席することにしました。このクラブは残念ながら決まった

事務所がなく、毎回どこかの部屋をかりて集会を行います。同様に事務局も、クラブの事務局長や理事の自宅が会社を使っております。今回の総会で退任する事務局長も自宅を事務局として提供し、奥さんが秘書として働いたとのことで奥さんに立派な記念品が贈られました。

今回の総会の場所はイースト・エンドのパブの2階で午後7時から行われました。少し遅れて行くと30数人の船長さんと5～6人の奥さん達が、既にビール片手に顔を火照らせて気炎を上げております。その雰囲気は賑やかさといひ話の内容といひ、英国海運華やかかりし頃、長途の航海を終え久しぶりに英国の土を踏んだ船長や航海士達の溜り場がかくやと思われるものでした。

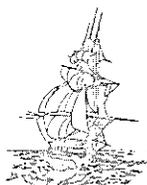
やがて総会が始まり会長の挨拶や事業報告、予算の承認等型通り進行しましたが、その間も出席者から愉快的合いの手が入ったりして和気あいあいといひか、極めてくれた雰囲気です。やがて常任理事会の委員の選挙になり、候補者の一人として私の名前が呼び上げられたのには、思わずビールのジョッキを取り落とすほど驚きました。うかつにも私が出席の返事を出したと思ったのは、立候補届であったのです。とっさのことで、それはミステークであるという訳にもいかず、立ち上がって名乗りをあげました。そのうえ運悪く選挙は無投票で常任理事立候補6名が全員承認され、私も今後2年間理事として働くこととなりました。総会終了後“YOU ARE BRAVE!”等と脅かされたりしましたが、今更どうするわけにもいかず、まあ何とかなるだろうと腹を決めた次第です。いずれ日本の海事事情でも紹介する企画を立て、海運のみならず日本そのものも、より一層理解してもらおうべく、草の根レベルで努力しようと思っております。

(欧州地区事務局長 赤塚 宏一)

海の記念日

イベント特集

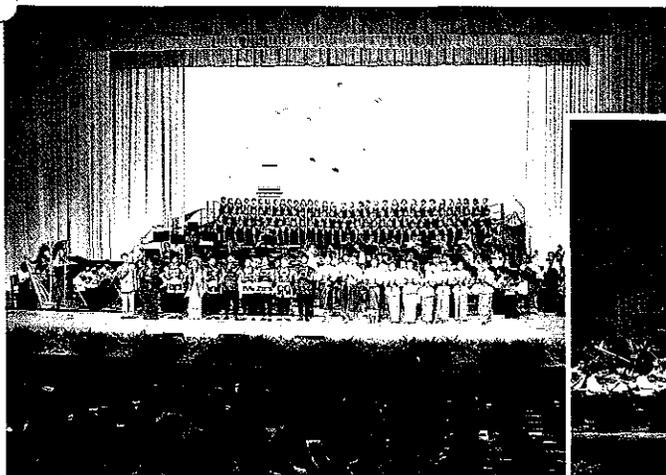
私たち日本海運が、国民の生活と貿易を支える担い手として貢献し続けていること、そして、海から受ける恩恵の深さと、海事産業全般の役割の重要性について、広く国民に理解していただく趣旨で設けられたのが、今年で54回目を迎える7月20日の「海の記念日」です。当協会はこの「海の記念日」を中心に次の通りイベントを開催いたしました。



第54回 海の記念日によせて 「海のシンフォニー ファミリーコンサート」

54回目を迎えた7月20日の「海の記念日」にちなみ、当協会では、運輸省・NHK 後援の下、今年も7月15日(金)夜、東京・渋谷のNHKホールにおいて「海のシンフォニー ファミリーコンサート」を開催した。

このコンサートは今年で4回目を迎え、1万2,500名を超える応募者の中から抽選により3,000名を招待した。オープニングは昨年、本コンサートのために服部克久氏が作曲したオリジナルソング「海へ行こう」の合唱で始まり、第1部は、堤俊作指揮、東京メモリアル・オーケストラの演奏によるドビュッシーの「海」から“風と海との対話”、およびNHK大河ドラマから海にまつわるテーマ曲をアレンジしたセミクラシック音楽を中心に構成、また第2部は、りんけんバンドによる沖縄の島歌をはじめ、異国情緒漂うバリ島のガムラン演奏、ジュディ・オングの上海メドレーなど東洋の色彩をにじませた内容のほか、東京放送児童合唱団による海の歌メドレーを交えたバラエティーに富んだコンサートとなった。



ロビーにおいては、海上輸送に従事するさまざまな船を見ていただこうと、船の写真パネルを展示する一方、ファンネルマークのポスターを配布した。また、(財)日本水難救済会による「青い羽根募金」にも協力し、募金活動を行った。

なお、本コンサートの模様は、8月23日(火)午後1時45分よりNHK衛星第2チャンネルで放送されることとなっている。



2 「海のうたコンサート」

当協会と全日本海員組合は、7月19日(火)、JR新橋駅前の機関車広場において、日本海運および水産とそこで働く船員の重要性を広くアピールするため、「海のうたコンサート」を開催した。

当日は、海上保安庁音楽隊や東京ニューフィルハーモニック管弦楽団などによる演奏をはじめ、貨物船、客船、漁労船など船のパネルを展示したほか、花の種、帆船の絵葉書やポスターなどを道行く人に配布し、海事思想の普及に努めた。



▲船のパネル展



7月20日を国民の祝日「海の日」に





3 「夏休み 東京湾シップウォッチング」

シップウォッチ

後援/運輸省・東京都港湾局 協力/日本クルーズ

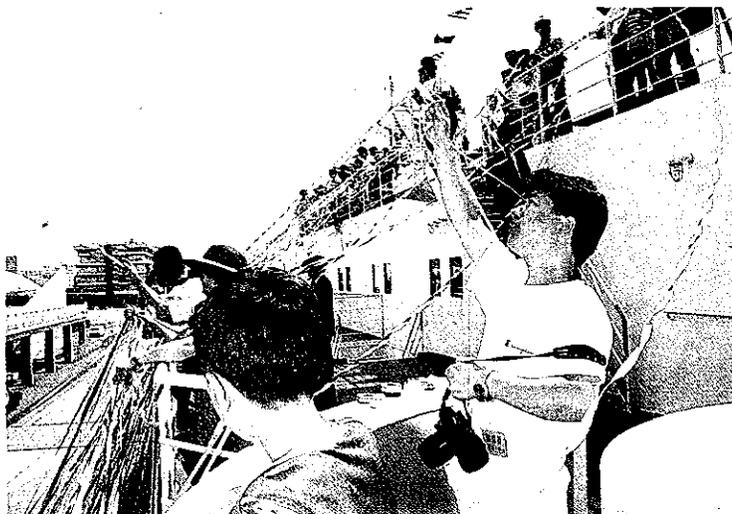


◀あいさつする轉法輪会長

当協会は、(株)日本外航客船協会との共催で、船や海への関心を高め、海運の役割や重要性をもっと身近に感じていただけるよう7月21日(休)に、運輸省、東京都港湾局後援の下、外航客船「新さくら丸」および「おりえんとびいなす」の2隻により東京湾内をクルーズしながらシップウォッチングを行う「夏休み 東京湾シップウォッチング」を開催した。

このイベントは、今年で3回目を迎え、約5,000組の応募者の中から抽選で選ばれた小・中学生の親子450組900名を招待、それぞれ開会式において一日船長を任命した後、デッキから投げた

出航風景▶



色とりどりの紙テープが鮮やかに舞う中、ブラスバンドの演奏に送られながら晴海客船ターミナルより出航した。船内では、各施設の見学、デッキからのシップウォッチングに引き続き、夏の陽射しあふれるデッキでのピュッフェスタイルのランチや、ホールでのミス・マルレイナの歌とパントマイム（おりえんとびいなす）、マジックショー（新さくら丸）などを催した。

また、客船ターミナルのロビーにおいては、働く船に親しみと理解を深めていただくよう、大海原を航海するさまざまな船の写真パネルを展示した。



◀デッキでのランチ



▶新谷広報委員長と「おりえんとびいなす」！日船長の西谷恵里香ちゃん

海運 ニュース

1. 「海運の自由化」を巡り激しい議論展開
—第2回UNCTADサービス委員会海運部会の模様—
2. 当協会会員会社の運航船腹量6.2%減
—94年4月1日現在の運航船腹量調査結果より—

1. 「海運の自由化」を巡り激しい議論展開

—第2回UNCTADサービス委員会海運部会の模様—

題記会議は7月11日(月)から15日(金)まで、ジュネーブ・UNCTAD本部において開催された。会議には54カ国(先進国17カ国、途上国36カ国、中国および旧社会主義国2カ国)・5国際機関・10民間団体が出席した。わが国からは在ジュネーブ代表部越智一等書記官、外務省経済局開発途上地域課源内事務官が出席、また当協会から国際部梅本課長、端野が参加した。

UNCTADは1992年2月にコロンビアのカタルヘナで開催された第8回総会において、激動する世界情勢を背景に、南北問題を取り巻く環境の変化を考慮して、経済発展のための諸国間の新たな協調をうたった「カルタヘナ・コミットメント」を採択し、その中で組織の大幅改編ならびに付託事項の見直しが決議された。その結果、UNCTADの中核をなす貿易開発理事会(TDB)に直属する従来の7委員会(含む海運)は、新たに「一次産品」「貧困撲滅」「開発途上国間経済協力」「サービス部門開発：開発途上国における競争力あるサービス部門の育成」の4委員会に再編成された。このうち「サービス部門開発」委員会は「サービス一般」「海運」「保険」の3部会で構成されることとなった。その

海運部会への付託事項は、従前の海運委員会のそれを原則として引き継ぐものの、カルタヘナ・コミットメントに従い「開発途上国のサービス部門への参加度を高めること」「開発途上国が漸進的自由化政策を推進することを支援すること」を新たに盛り込んでいる。

以上の決定を受け、1996年に予定される次回第9回総会までの4年間にわたるUNCTADサービス委員会海運部会のwork programme(作業計画)を決定すべく、1992年11月の第1回会議に続いて、中間報告・見直しを兼ねた今回の第2回会議が召集された次第である。

会議では、UNCTADの南北問題解決を企図する開発途上国の意思表示の場としての機能を残しながらも、世界の政治・経済・社会分野における昨今の自由化・民営化の潮流を強く意識して議論が推移した。発言は、先進国側は、EU(欧州連合)の議長国たるドイツとEC委員会が中心となり、これに対し、開発途上国側は主にアフリカグループを代表するナイジェリアがリーダーとなり、アジアグループのスリランカ、中南米グループのブラジルがサポートするという形であった(もはや、Group B、Group 77と

~~~~~  
いう形態は存在しない)。

今回の検討は、前回案出された作業計画に基づき、海運、港湾、複合一貫輸送、海事法制、人材開発・技術協力の5分野にわたった。各項目についての討議内容は次の通りである。

1. **海運：** 今回会議の最大のテーマであった「海運の自由化」を巡り、これを強く推進しようとする先進国側と、国内事情により急速な自由化は不好とする途上国側との間で激しい議論が展開された。特にアフリカやアジアの一部の国には、国連定期船同盟行動規範条約 (UN Liner Code) を基礎に、自国海運の育成を企図しているところがあり、これらの国々からは「海運の自由化」あるいは「競争的海運」を検討する際は、この UN Liner Code の存在を十分に考慮すべきであるとの意見が続出した。その結果、採択された勧告では、自由化推進に当たっては、Code 締約国は Code 上の義務を十分に考察すべし、との一項が盛り込まれることとなった。

また、事務局は当初、各国の海運競争法制の統一を図るには、UN Code を下敷きにしてはどうか、と提案していたが、委員会としては UN Code はもはや UNCTAD の手を離れており (すなわち、国連そのものの管轄)、第2回 Review 会議への流れの中で検討されるのが妥当ではないか、とのこととなった。また、この第2回 Review 会議は、今後2年以内に召集されることとなるう、との観測も聞かれた。

さらに、議論は GATT との関連にも及んだが、途上国側は以上のようなスタンスか

ら、GATT (正確には GATS) よりは依然 UNCTAD を重視していることがうかがえた。

この他、事務局に対し、前回会議で要請があった自由化推進の諸方策について引き続き調整し、完璧を期すよう再度要請があった。

2. **港湾：** 会議は、円滑な物流における港湾の役割の重要性を再認識するとともに、作業計画の実施に伴う進展状況の評価、および新たな諸問題の検討を行うため、第2回政府間専門家グループ会議を1996年に召集することで合意した。
3. **海事法制：** 会議は、1993年の「船舶先取特権及び船舶抵当権に関する新条約」の未締約国に対し、早期の加盟を促す一方、CMI (万国海法会) や IUMI (国際海上保険連合) をはじめとした国際機関が有している General Average に関する知識・運用の蓄積についての情報提供を事務局に要請した。
4. **複合一貫輸送：** これについては、途上国側は海運進出・拡張を図る上で複合一貫輸送のノウ・ハウを知ることは重要であるとし、明1995年初頭までに政府間専門家会合を開催すべしと主張したが、カルタヘナ・コミットメント以上の行動を取る必要はなく、現在事務局がやり残している途上国における複合一貫輸送の進展状況の調査や諸問題の把握が先決ではないか、との先進国側の反論により、会議は、この項目を次回会議の主要議題とし、その間事務局による調査を進めることで合意した (従って、専門家会合の開催はない)。

5. 人材開発・技術協力： これについては、現予算枠内で行うとの前提もあり、特に南北間で議論はなく、今後も TRAINMAR 計画の推進を図ることとなった。先進国側は、特にドイツがこの計画にドナー国として積極的協力を行っていることが紹介された。

以上のように、サービス委員会海運部会は組織改編により旧来に比し機構縮小を余儀なくされた感があるものの、開発途上国側の自国の保護主義的措置をこの場で認知させ、それを土台に自国海運の進出を図ろうとする動きには、依然警戒を要するものがあり、今後とも、本海運

部会会合の動向を見守っていく必要がある。

一方、アジアグループからは韓国、シンガポール、マレーシアなど強力な海運会社を有する国の発言は聞かれず(参加はしていた)、これらの国々は既に UNCTAD 海運委員会(=サービス委員会海運部会)は卒業したとの見方は否めないが、特に海運の自由化や競争法制的あり方についての論議には、途上国側のリーダーとして、あるいは世界の新しい海運秩序を形成していく一郭として発言し、その役割を果たすべきではないか、との感想を持った。

なお、次回会議(第3回サービス委員会海運部会)は1995年7月に開催予定である。

## 2. 当協会会員会社の運航船腹量6.2%減 —94年4月1日現在の運航船腹量調査結果より—

当協会は毎年4月1日現在における会員各社が運航する外・内航船の船腹量を調査しているが、このほどその集計結果をとりまとめたので紹介する。

### 1. 運航区分

本年4月1日現在の当協会会員160社の営業活動状況を見ると、外航船を運航している会社は61社、内航船を運航している会社は74社(うち、外・内航兼業会社15社)である。

また、外・内航合わせた運航船腹量は3,312隻、50,670千%、79,009千%で、%ベースによる運航船腹量は前年比で6.2%減少している。(第1表参照)

### 2. 外航船の運航船腹量

外航船の運航船腹量は、1,658隻、48,847千%、75,829千%で、前年比ではそれぞれ135隻、3,580千%、5,339千%、(6.6%減)の減少となった。(第1表参照)

【第1表】 外航および内航総運航船腹の対前年比較

| 区 分 | 1993年4月1日現在 |        |        |       | 1994年4月1日現在 |        |        |       | 対前年比増減 |        |        |        |
|-----|-------------|--------|--------|-------|-------------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|
|     | 隻数          | 千%     | 千%     | 構成比   | 隻数          | 千%     | 千%     | 構成比   | 隻数     | 千%     | 千%     | 伸び率    |
| 外 航 | 1,793       | 52,427 | 81,168 | 96.3  | 1,658       | 48,847 | 75,829 | 96.0  | △ 135  | △3,580 | △5,339 | △ 6.6  |
| 内 航 | 1,677       | 1,824  | 3,095  | 3.7   | 1,654       | 1,823  | 3,180  | 4.0   | △ 23   | △ 1    | 85     | 2.7    |
| 合 計 | 3,470       | 54,251 | 84,263 | 100.0 | 3,312       | 50,670 | 79,009 | 100.0 | △ 158  | △3,581 | △5,254 | △ 6.2  |
| 貨物船 | 2,369       | 39,236 | 57,481 | 68.2  | 2,256       | 37,335 | 55,968 | 70.8  | △ 113  | △1,901 | △1,513 | △ 2.6  |
| 油送船 | 1,101       | 15,014 | 26,781 | 31.8  | 1,056       | 13,336 | 23,040 | 29.2  | △ 45   | 1,678  | 3,741  | △ 14.0 |

【第2表】 外航運航船の船種別船腹量対前年比較

| 区 分     | 1993年4月1日 |        |        |                | 1994年4月1日 |        |        |                | 対前年増減 |        |        |            |
|---------|-----------|--------|--------|----------------|-----------|--------|--------|----------------|-------|--------|--------|------------|
|         | 隻数        | 千%     | 千%     | 構成比<br>対(A)(%) | 隻数        | 千%     | 千%     | 構成比<br>対(A)(%) | 隻数    | 千%     | 千%     | 伸び率<br>(%) |
| 油送船     | 234       | 13,555 | 23,971 | 29.5           | 215       | 12,135 | 20,729 | 27.3           | △19   | △1,420 | △3,242 | △13.5      |
| 油/貨兼用船  | 9         | 797    | 1,520  | 1.9            | 6         | 525    | 1,006  | 1.3            | △3    | △272   | △514   | △33.8      |
| 鉱石専用船   | 86        | 7,049  | 13,643 | 16.8           | 90        | 7,179  | 13,985 | 18.4           | 4     | 130    | 342    | 2.5        |
| その他専用船  | 119       | 3,914  | 5,241  | 6.5            | 108       | 3,597  | 5,155  | 6.8            | △11   | △317   | △86    | △1.6       |
| 撒積船     | 525       | 13,862 | 24,825 | 30.6           | 481       | 13,099 | 23,679 | 31.2           | △44   | △763   | △1,146 | △4.6       |
| 自動車船    | 228       | 5,525  | 2,945  | 3.6            | 204       | 5,211  | 2,815  | 3.7            | △24   | △314   | △130   | △4.4       |
| コンテナ船   | 151       | 4,346  | 4,129  | 5.1            | 157       | 4,156  | 4,300  | 5.7            | 6     | △190   | 171    | 4.1        |
| 一般貨物船   | 317       | 2,694  | 4,173  | 5.1            | 298       | 2,378  | 3,572  | 4.7            | △19   | △316   | △601   | △14.4      |
| 冷凍・冷蔵船  | 117       | 600    | 692    | 0.9            | 92        | 479    | 558    | 0.7            | △25   | △121   | △134   | △19.4      |
| 旅客船     | 4         | 68     | 14     | —              | 4         | 70     | 14     | —              | —     | 2      | —      | —          |
| その他     | 3         | 17     | 15     | —              | 3         | 17     | 15     | —              | —     | —      | —      | —          |
| 合 計 (A) | 1,793     | 52,427 | 81,168 | 100.0          | 1,658     | 48,847 | 75,829 | 100.0          | △135  | △3,580 | △5,339 | △6.6       |

(1) 船種別船腹量

運航船腹を船種別にみると、撒積船が481隻、13,099千%、23,679千%で、全外航運航船腹の31.2%を占める。油送船は215隻、12,135千%、20,729千%で撒積船に次ぐシェアにある。

前年比では、コンテナ船、鉱石専用船が増加し、油送船、兼用船、冷凍・冷蔵船、一般貨物船などは減少している。(第2表参照)

(2) 部門(定期船/不定期船/油送船)別船腹量

上記の船種を定期船/不定期船/油送船の部門別にみると、定期船は243隻、5,129千%、5,664千%で、前年比で8隻、308千%、71千%減少している。不定期船(含む専用船)は1,194隻、31,058千%、48,429千%で、前年比で105隻、1,579千%、1,513千%の減少となった。

また、油送船は215隻、12,135千%、20,729千%で、前年比で19隻、1,420千%、3,242千%の減少となり、兼用船は6隻、525

千%、1,006千%で、同じく3隻、272千%、514千%の減少となった。(第3表参照)

(3) 運航形態(自社船/用船)別船腹量

自社船および共有船の船腹量は、145隻、9,253千%、14,919千%で、前年比で12隻、783千%、1,267千%の減少となった。また、用船(裸用船、定期用船、運航受託船)による運航船腹は、1,513隻、39,594千%、60,909千%で、前年比で123隻、2,796千%、4,074千%の減少となった。(第3表参照)

(4) 日本船/外国船の構成、外国用船の船籍国別構成

上記の運航船腹を日本船(自社船および共有船+国内用船)/外国用船に区分し、最近の推移をみると、日本船の比率は1987年以降毎年減少する傾向を示している。本年は、日本船が234隻、13,491千%、21,724千%(28.6%)で、外国用船は1,424隻、35,356千%、54,105千%(71.4%)となっている。(第4表参照)

また、外国用船の船籍国別内訳をみると、

【第3表】 外航運航船腹の対前年比較

| 区 分   | 1993年4月1日現在 |        |           |           | 1994年4月1日現在 |        |           |           | 対前年比増減  |         |          |         |          |
|-------|-------------|--------|-----------|-----------|-------------|--------|-----------|-----------|---------|---------|----------|---------|----------|
|       | 隻数          | 千%     | 千%        | 構成比(%)    | 隻数          | 千%     | 千%        | 構成比(%)    | 隻数      | 千%      | 千%       | 伸び率(%)  |          |
| 用途別   | 定期船         | 251    | 5,437     | 5,735     | 7.1         | 243    | 5,129     | 5,664     | 7.5     | △ 8     | △ 308    | △ 71    | △ 1.2    |
|       | 不定期船        | 1,299  | 32,637    | 49,942    | 61.5        | 1,194  | 31,058    | 48,429    | 63.9    | △ 105   | △ 1,579  | △ 1,513 | △ 3.0    |
|       | (うち専用船)     | ( 557) | ( 17,172) | ( 22,550) | ( 27.8)     | ( 501) | ( 16,554) | ( 22,542) | ( 29.7) | ( △ 56) | ( △ 618) | ( △ 8)  | ( △ 0.0) |
|       | 貨物船計        | 1,550  | 38,074    | 55,677    | 68.6        | 1,437  | 36,187    | 54,093    | 71.3    | △ 113   | △ 1,887  | △ 1,584 | △ 2.8    |
|       | 兼用船         | 9      | 797       | 1,520     | 1.9         | 6      | 525       | 1,006     | 1.3     | △ 3     | △ 272    | △ 514   | △ 33.8   |
|       | 油送船         | 234    | 13,555    | 23,971    | 29.5        | 215    | 12,135    | 20,729    | 27.3    | △ 19    | △ 1,420  | △ 3,242 | △ 13.5   |
| 合 計   | 1,793       | 52,427 | 81,168    | 100.0     | 1,658       | 48,847 | 75,829    | 100.0     | △ 135   | △ 3,580 | △ 5,339  | △ 6.6   |          |
| 運航形態別 | 自社船         | 100    | 7,000     | 11,588    | 14.3        | 92     | 6,109     | 10,105    | 13.3    | △ 8     | △ 891    | △ 1,483 | △ 12.8   |
|       | 共有船         | 57     | 3,036     | 4,598     | 5.7         | 53     | 3,144     | 4,814     | 6.3     | △ 4     | △ 108    | 216     | 4.7      |
|       | (小 計)       | 157    | 10,036    | 16,186    | 20.0        | 145    | 9,253     | 14,919    | 19.7    | △ 12    | △ 783    | △ 1,267 | △ 7.8    |
|       | 裸用船         | 24     | 1,597     | 2,730     | 3.4         | 20     | 1,233     | 2,147     | 2.8     | △ 4     | △ 364    | △ 583   | △ 21.4   |
|       | 定期用船        | 1,567  | 39,759    | 60,704    | 74.8        | 1,466  | 37,800    | 57,874    | 76.3    | △ 101   | △ 1,959  | △ 2,830 | △ 4.7    |
|       | 運航受託船       | 45     | 1,034     | 1,549     | 1.9         | 27     | 561       | 888       | 1.2     | △ 18    | △ 473    | △ 661   | △ 42.7   |
|       | (小 計)       | 1,636  | 42,390    | 64,983    | 80.1        | 1,513  | 39,594    | 60,909    | 80.3    | △ 123   | △ 2,796  | △ 4,074 | △ 6.3    |

【第4表】 外航運航船の日本船/外国用船別構成の推移

| 年    | 日 本 船 |        |        |            | 外 国 用 船 |        |        |            | 合 計 (A) |        |        |
|------|-------|--------|--------|------------|---------|--------|--------|------------|---------|--------|--------|
|      | 隻数    | 千%     | 千%     | 構成比対(A)(%) | 隻数      | 千%     | 千%     | 構成比対(A)(%) | 隻数      | 千%     | 千%     |
| 1985 | 737   | 25,482 | 42,246 | 50.1       | 1,199   | 23,965 | 42,015 | 49.9       | 1,936   | 49,447 | 84,261 |
| 87   | 636   | 23,543 | 37,930 | 51.2       | 1,098   | 21,874 | 36,214 | 48.8       | 1,734   | 45,417 | 74,145 |
| 89   | 426   | 17,787 | 29,490 | 39.2       | 1,293   | 29,031 | 45,745 | 60.8       | 1,719   | 46,818 | 75,235 |
| 90   | 364   | 16,556 | 27,060 | 34.6       | 1,392   | 32,892 | 51,137 | 65.4       | 1,756   | 49,448 | 78,197 |
| 91   | 326   | 17,040 | 28,104 | 33.7       | 1,517   | 35,700 | 55,386 | 66.3       | 1,843   | 52,740 | 83,491 |
| 92   | 335   | 16,111 | 26,650 | 32.6       | 1,460   | 36,048 | 55,078 | 67.4       | 1,795   | 52,159 | 81,728 |
| 93   | 291   | 15,190 | 24,286 | 29.9       | 1,502   | 37,237 | 56,883 | 70.1       | 1,793   | 52,427 | 81,168 |
| 94   | 234   | 13,491 | 21,724 | 28.6       | 1,424   | 35,356 | 54,105 | 71.4       | 1,658   | 48,847 | 75,829 |

パナマが775隻で44.4%のシェアを占め、次いでリベリア176隻、フィリピン135隻、シンガポール63隻等となっている。(第5表参照)

3. 内航船の運航船腹量

内航船の運航船腹量は、1,654隻、1,823千%、3,180千%で、前年比で23隻、1千%の減、85千%の増となった。(第1表、第6表参照)

(1) 船種別船腹量

運航船腹を船種別にみると一般貨物船が

648隻、513千%、1,043千% (32.8%)、油送船が719隻、572千%、1,179千% (37.1%) 等となっている。前年比で、一般貨物船が3.2%、自動車専用船が11.4%、油送船1.1%がそれぞれ増加している。(第6表参照)

(2) 運航形態 (自社船/用船) 別構成

自社船および共有船は、308隻、809千%、1,138千%で、前年比で17隻、7千%、19千%減少している。用船 (裸用船、定期用船、運航受託船) は、1,346隻、1,015千%、

【第5表】外国用船の船籍国別構成 (1994年4月1日現在)

| 区分<br>船籍国 | 合計    |        |        |                |
|-----------|-------|--------|--------|----------------|
|           | 隻数    | 千%     | 千%     | 構成比<br>対(A)(%) |
| パナマ       | 775   | 16,546 | 23,997 | 44.4           |
| リベリア      | 176   | 5,117  | 7,630  | 14.1           |
| フィリピン     | 135   | 3,775  | 6,412  | 11.9           |
| シンガポール    | 63    | 2,269  | 3,439  | 6.4            |
| 香港        | 34    | 1,632  | 2,851  | 5.3            |
| ギリシャ      | 37    | 1,144  | 2,096  | 3.9            |
| ノルウェー     | 22    | 741    | 1,190  | 2.2            |
| バヌアツ      | 34    | 870    | 1,161  | 2.1            |
| 台湾        | 8     | 409    | 770    | 1.4            |
| バハマ       | 20    | 444    | 752    | 1.4            |
| その他       | 120   | 2,409  | 3,806  | 7.0            |
| 合計 (A)    | 1,502 | 37,237 | 56,883 | 100.0          |

2,042千%で、6隻の減、7千%の増、105千%の増となっている。(第7表参照)

(注)

① 調査対象は、当協会会員会社の運航する100%以上の船舶。(ただし、曳船、プッシュバーージ、艇、台船を除く)

② 当協会会員会社の所有船でも、国内の非会員会社や外国のオペレーターに貸出し、当該会社が運航していない船舶は含まれていない。

③ i) 各表の「構成比」および「伸び率」は%によった。

ii) 四捨五入の関係で末尾の数字が合わない場合がある。

【第6表】内航運航船の船種別構成推移

| 区分      | 1993年4月1日 |       |       |                | 1994年4月1日 |       |       |                | 対前年増減 |     |    |            |
|---------|-----------|-------|-------|----------------|-----------|-------|-------|----------------|-------|-----|----|------------|
|         | 隻数        | 千%    | 千%    | 構成比<br>対(A)(%) | 隻数        | 千%    | 千%    | 構成比<br>対(A)(%) | 隻数    | 千%  | 千% | 伸び率<br>(%) |
| 一般貨物船   | 643       | 520   | 1,011 | 32.7           | 648       | 513   | 1,043 | 32.8           | 5     | △7  | 32 | 3.2        |
| セメント専用船 | 121       | 323   | 526   | 17.0           | 118       | 325   | 543   | 17.1           | △3    | 2   | 17 | 3.2        |
| 自動車専用船  | 16        | 34    | 35    | 1.1            | 15        | 43    | 39    | 1.2            | △1    | 9   | 4  | 11.4       |
| 石灰石専用船  | 13        | 124   | 148   | 4.8            | 12        | 104   | 161   | 5.1            | △1    | △20 | 13 | 8.8        |
| 石炭専用船   | —         | —     | —     | —              | —         | —     | —     | —              | —     | —   | —  | —          |
| その他専用船  | 10        | 11    | 15    | 0.5            | 10        | 10    | 14    | 0.4            | 0     | △1  | △1 | △6.7       |
| 油送船     | 740       | 558   | 1,166 | 37.7           | 719       | 572   | 1,179 | 37.1           | △21   | 14  | 13 | 1.1        |
| 特殊タンク船  | 118       | 104   | 125   | 4.0            | 116       | 103   | 126   | 4.0            | △2    | △1  | 1  | 0.8        |
| 客船      | 16        | 149   | 69    | 2.2            | 16        | 153   | 74    | 2.3            | 0     | 4   | 5  | 7.2        |
| 合計 (A)  | 1,677     | 1,824 | 3,095 | 100.0          | 1,654     | 1,823 | 3,180 | 100.0          | △23   | △1  | 85 | 2.7        |

【第7表】内航運航船の運航形態別構成推移

| 年次 | 合計    |       |       | 自社船および共有船 |     |       | 裸用船 |    |    | 定期用船  |     |       | 運航受託船 |     |     |
|----|-------|-------|-------|-----------|-----|-------|-----|----|----|-------|-----|-------|-------|-----|-----|
|    | 隻数    | 千%    | 千%    | 隻数        | 千%  | 千%    | 隻数  | 千% | 千% | 隻数    | 千%  | 千%    | 隻数    | 千%  | 千%  |
| 85 | 1,574 | 1,591 | 2,856 | 327       | 744 | 1,114 | 25  | 44 | 79 | 882   | 637 | 1,314 | 340   | 166 | 349 |
| 86 | 1,490 | 1,503 | 2,763 | 313       | 680 | 1,064 | 27  | 50 | 88 | 858   | 626 | 1,302 | 292   | 147 | 308 |
| 87 | 1,487 | 1,488 | 2,735 | 301       | 663 | 1,032 | 27  | 56 | 92 | 863   | 621 | 1,294 | 296   | 148 | 318 |
| 88 | 1,462 | 1,478 | 2,706 | 294       | 656 | 1,017 | 25  | 50 | 83 | 865   | 632 | 1,307 | 278   | 139 | 299 |
| 89 | 1,501 | 1,526 | 2,789 | 306       | 693 | 1,073 | 23  | 52 | 85 | 883   | 654 | 1,354 | 289   | 127 | 276 |
| 90 | 1,431 | 1,438 | 2,657 | 281       | 626 | 988   | 26  | 56 | 93 | 855   | 634 | 1,320 | 269   | 122 | 259 |
| 91 | 1,479 | 1,497 | 2,747 | 288       | 652 | 1,012 | 25  | 59 | 96 | 917   | 676 | 1,403 | 249   | 111 | 236 |
| 92 | 1,593 | 1,687 | 2,849 | 310       | 746 | 1,065 | 26  | 86 | 99 | 985   | 732 | 1,417 | 272   | 122 | 266 |
| 93 | 1,677 | 1,824 | 3,095 | 325       | 816 | 1,157 | 24  | 72 | 94 | 1,061 | 819 | 1,586 | 267   | 117 | 257 |
| 94 | 1,654 | 1,823 | 3,180 | 308       | 809 | 1,138 | 21  | 59 | 91 | 1,073 | 841 | 1,689 | 252   | 115 | 262 |

## 当協会広報冊子・ビデオ等の発行ならびに制作

当協会では、下記の通り広報冊子・ビデオ等を発行・制作しましたのでご紹介いたします。

### 「保存版 海運最前線シリーズ Part 3」

当協会では、運輸省広報誌「トランスポート」に連載している“海運最前線シリーズ”の平成3年10月から平成5年3月までを一冊にまとめたB5判約50頁の小冊子(Part 3)を刊行いたしました。

このPart 3には、バルク・キャリアー、鉄鉱石専用船、チップ専用船、木材専用船、冷蔵運搬船といった暮らしに直結する専用船と、近年脚光を浴びている外航客船が収められています。

### 「日本と世界を結ぶ海運

#### ——国際貿易と国際分業——」

中学校社会科教材用ビデオとして制作した本作品は、日本と世界を結ぶ海運の働きと役割について、国際貿易と国際分業の関係を通

して紹介しています。(20分)

なお、本作品は文部省選定作品になるとともに、日本産業映画・ビデオコンクールおよび優秀映像教材選奨において奨励賞ならびに優秀作品賞を受賞いたしました。

### 「楽しいシップウォッチング」

小・中学生を対象に、船の種類や港の機能、全国の港のシップウォッチングポイントを紹介した、A4判8頁のカラフルなパンフレットです。

上記冊子・ビデオ等を入手ご希望の方には、無料にてお送りいたしますので、下記までお問い合わせ下さい。

〈お問い合わせ先〉

(社)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 FAX 03-3262-4757

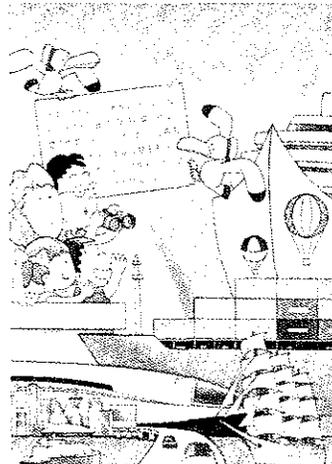
保存版

海運最前線シリーズ

Part 3



社団法人 日本船主協会



## バスコ・ダ・ガマより早かった フェニキア人のアフリカ周航

紀元前13世紀頃に歴史の舞台に登場したフェニキア人は、優れた海洋民族で、そのめざましい海上貿易活動によってわずか数世紀の間に地中海を制覇。その活動範囲はアラビア、ペルシャ、インドからアフリカ東岸、さらにジブラルタル海峡を越えイギリスやアフリカ西岸にまでおよんだ。

そのフェニキア人が、バスコ・ダ・ガマのアフリカ大陸周航（1498年）に先立つはるか紀元前7世紀にすでにアフリカ大陸を一周していたという説が、近年、歴史学上の定説となりつつある。

この偉業を成し遂げたのは、エジプト王ネコの命で紅海から出発したフェニキア人の船団だった。彼らはアフリカ大陸にそって時計廻りに航海を続け、秋になると到達地点の沿岸部に上陸、そこで小麦の種を蒔き、収穫を待って再び出帆するということを繰り返し、3年目にジブラルタル海峡から地中海に入り、エジプトに帰還したらしい。

この大航海に関する記録は、古代ギリシャの歴史家ヘロドトスの「歴史」巻4にあらわれるものが唯一で、真偽については多くの議論が戦わされてきたが、現在では海流や季節風の状態からみて、その可能性は十分あったと考えられている。

もしそうだとすれば、ディアスやガマが苦難の航海の末に発見(?)した大西洋とインド洋を結ぶアフリカ回りの航路も、2000年以上前のフェニキア人やエジプト人にとってはすでに常識だったことになる。歴史というものは、とき

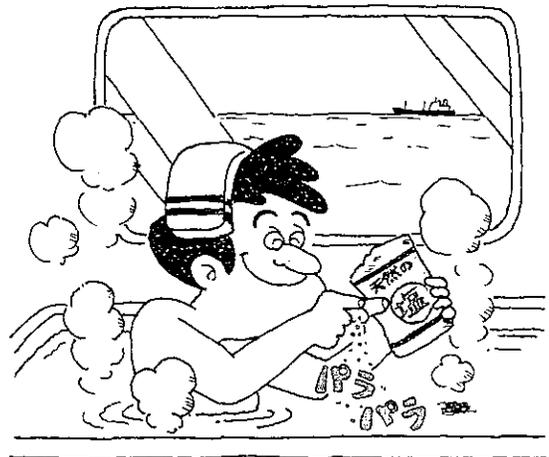
に後戻りしてしまうこともあるようだ。

## 船内名物「海水風呂」も 造水器の普及で過去の遺物に

1970年代まで、船上生活では清水（真水）はまさに貴重品で、飲料水や調理用の水以外はすべて海水が使われていた。しかし最近では海水から清水をつくりだす造水器の普及でそんな船内の水事情も様変りを見せている。

最近のほとんどの船舶が装備するようになった造水器は、真空状態にした容器の中に海水を入れ、その海水を主機に使用した高温の冷却清水で加熱沸騰させ、その蒸気を冷却して清水を造るもので、大型の貨物船なら1日数十トンの清水を得ることができる。

しかし造水器による清水は蒸留水のため、飲んでもまずく調理にも適さないといわれている。そこで飲料水や調理用には従来通り陸上から補給された水を使い、造水器の水は主に風呂やシャワー、水洗トイレなどにふんだんに使われる。もし飲み水として使う必要がある場合は、必要



なミネラル類を添加し味を整えて使用する。

このように風呂やトイレに使うだけなら海水でも十分のように思えるが、清水を使用するメリットは大きい。海水だと配管が腐蝕したり貝や海藻の付着で管が詰まったりして補修に手間やコストがかかる。清水ならその心配がないからだ。

おかげでかつて船上生活の名物だった「海水風呂」も最近は見かけなくなった。しかし蒸留水の風呂は石鹸がすすきり流せないという欠点があり、海水や塩を少し混ぜて使用するのがコツだといわれる。海水風呂の方が温泉のように体が暖まってよかったと懐かしむ声もあるようだ。

## 日本籍船で活躍する アジア出身の外国人船員たち

最近、日本籍の外航貨物船や客船で、東南アジア出身の外国人船員をみかけることが多い。平成2年から実施された新たな「マルシップ方式（海外貸渡方式）による混乗」の導入で、日本籍船で活躍する外国人船員の姿は徐々に増えはじめている。

日本籍船には日本の船舶職員法や船員法が適用されるため、これまで船舶職員は全員日本の海技免状をもつ必要があった。

しかし近年、世界的に国際競争力の低下を背景に、船員費の面で有利な外国人船員を自由に配乗することができる利点を求めて、リベリアやパナマなどの外国に船籍を登録するいわゆる便宜置籍船が世界的に増えてきた。

フラッグイングアウトと呼ばれるこうした動きに歯止めをかけるためにわが国で導入されたのがこの「マルシップ混乗」。日本国籍の船舶をま

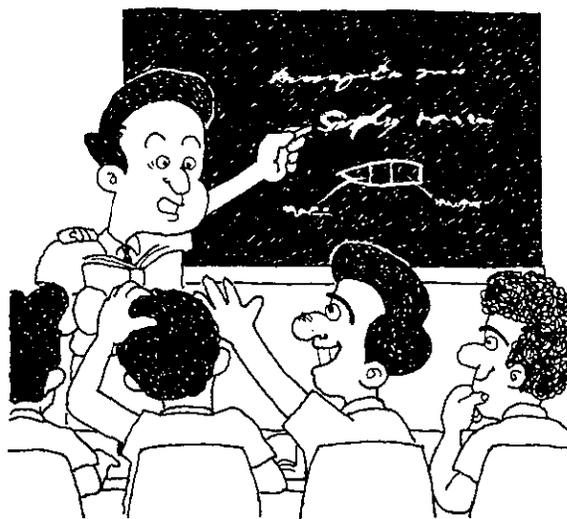
ず外国の船会社に貸し出し、借り手の船会社がこれに外国人船員を配乗し、その船を再び日本の船会社が用船するというものだ。

この場合、労働組合との話し合いにより、乗組員のうち8～9人は日本人船員とすることが必要で、通常、船長、機関長、航海士、機関士、通信長などキーマンを日本人とするが、その他の職員や部員には外国人船員を配乗できる。

こうした混乗船の年間船員費は日本人船員フル配乗の在来船の二分の一近くで済み、近代化船の混乗でさらに日本人乗組員を少数化することにより、日本籍船のコスト削減に大きな役割を果たすものと期待されている。

そんな動きの中で、最近では優秀な外国人船員の養成を目的に、東南アジア地域で船員学校を経営する日本の船会社も出てきている。

これには、将来に向けた優秀な外国人船員の育成という本来の目的と同時に、先進海運国としての優れた海技を海外に移転するという意味でも重要な意義があり、アジア地域での海外協力の新分野として注目されている。





7月

1日 米国コーストガード(USCG)は、米国油濁法(OPA90)に基づく賠償資力証明書(COFR)に関する暫定最終施行規則を公布した。同規則は90日間(94年9月29日まで)のコメント期間が設けられ、180日後(94年12月28日)に施行されることになる。これにより、船主は賠償資力を証明しなければ、タンカーをはじめとして米国への配船が困難になる模様。

◎ 当協会は、米国の下院歳入委員会に対し、とん税の大幅な引き上げを盛り込んだ新海運助成法案(H. R. 4003)に反対する意見書を提出した。

4日 運輸省は、パナマ運河トン数測度規則の改正に伴い、「船舶のトン数に関する証書交付規則」を改正すると発表した。

6日 第7回環太平洋港湾セミナー・海運セッションにおいて、当協会の轉法輪会長は、基調講演の中で安定化協定の改革を強調した。

7日 運輸省は、94年度第1四半期(4~6月)の新造船建造許可実績をまとめた。それによると、75隻、198万2,536% (前年同期比75.8%増)と大幅に増加した。

17日 7月11日からパリのOECD本部で開催されていたOECD造船部会(WP.6)で、造船業における正常な競争条件を回復し、維持することを目的とした造船協定の基本的内容につき、関係国間で合意が成立。政府助成措置の段階的削減、加害的廉売行為の防止等が盛り込まれた。

20日 運輸省海上交通局は、94年度「日本海運の現況」(海運白書)を発表した。  
(P.2 特別欄参照)

27日 当協会は日本経済研究所に委託していた「外航海運業活性化の検討調査」と題する報告書を発表した。

◎ 米国下院歳入委員会のとん税引き上げを含む新海運助成法案(H. R. 4003)の審議において、とん税引き上げ額の下方向修正や造船助成の廃止などを盛り込む修正法案が採択、可決された。

29日 亀井運輸相は、海運造船合理化審議会(委員長・斎藤裕新日本製鐵会長)に、船腹調整制度の見直し問題などを中心とする「今後の内航海運対策について」を諮問した。



## 7月の定例理事会の様様

(7月27日、日本船主協会役員会議室において開催)

### 政策委員会関係報告事項

1. 外航海運活性化方策の検討について(省略)
2. OECD造船協定の基本合意について(省略)

### 広報委員会関係報告事項

1. 「海の記念日」を中心とする広報活動について(P.19特別欄参照)

### 業務委員会関係報告事項

1. 油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律の成立について(P.8寄稿参照)

### 港湾委員会関係報告事項

1. 米国トン税引上げ問題について(省略)

### 労務委員会関係報告事項

1. 20条問題小委員会の審議模様について(本誌1994年7月号海運ニュース4参照)

## 外航船舶解撤促進特別委員会関係報告事項

1. サブスタンダード船対策キャンペーンについて(省略)

(本誌1994年7月号海運ニュース1参照)

## 国民の祝日「海の日」制定運動について

1. 署名の目標達成と羽田総理へ提出(省略)
2. 法改正のための国会・政党要望(省略)
3. 一般国民に対する広報活動(省略)

## 閣議決定に取り入れられた経団連規制緩和要望

1. 内航海運における船腹調整制度の抜本的見直し(省略)
2. 夜間入港制限の見直し(省略)
3. 水先制度の緩和(省略)
4. 国際旅客船に係わる検査の合理化(省略)
5. 船舶検査の日本海事協会の利用(省略)
6. 日本籍船の海外保険業者への直接付保の実現(省略)
7. インサルマット船舶地球局の免許人の変更等(省略)
8. 無線局の定期点検周期の延長(省略)
9. 輸入関連規制緩和の具体策(省略)

NO. 27 1994年7月1日付 川鉄物流株式会社(阪神地区所属) (旧社名 川鉄運輸株式会社) 平成6年8月1日現在の会員数159社 (京浜104社、阪神42社、九州13社)

### 会 員 異 動

#### ○社名変更

平成6年7月1日付  
川鉄物流株式会社(阪神地区所属)  
(旧社名 川鉄運輸株式会社)  
平成6年8月1日現在の会員数159社  
(京浜104社、阪神42社、九州13社)

を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令  
(政令第249号、平成6年7月22日公布、平成6年8月1日施行)

㊦ 船舶設備規定等の一部を改正する省令  
(運輸省令第33号、平成6年7月15日公布、平成6年7月18日施行)

### 国際会議の開催予定(9月)

#### 陳情書・要望書(7月)

宛 先：米国下院蔵入委員会  
件 名：H. R. 4003(Maritime Administration and Promotional Act of 1994)  
要 旨：H. R. 4003は米国に入港する船舶に対するトン税を大幅に引き上げる内容となっており、その経緯などから米国海運業への助成のための財源であることは明らかとなっている。当協会は、これが自由貿易の促進という世界共通の通商政策に反し、世界海運産業の健全な発展を阻害することとなると抗議を行った。

IMO第40回航行安全小委員会 (NAV)  
9月5日～9日 ロンドン

IMO第24回バルクケミカル小委員会 (BCH)  
9月19日～23日 ロンドン

国連欧州経済委員会貿易手続簡易化委員会  
(UN/ECE WP.4) 第40回会期  
9月19日～23日 ジュネーブ

SMDGヘルシンキ会合  
9月21日・22日 ヘルシンキ

ジョイントUN/EDIFACTラポーターズチーム  
(JRT) 会合  
9月26日～30日 ウィーン

#### 海運関係の公布法布(7月)

㊦ 港則法施行令の一部を改正する政令  
(政令第221号、平成6年7月1日公布、平成6年7月10日施行)  
㊦ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部

ILO海事労働基準に関する三者構成セミナー  
9月27日～10月5日 バンコク

NO. 27 1994年7月1日付 川鉄物流株式会社(阪神地区所属) (旧社名 川鉄運輸株式会社) 平成6年8月1日現在の会員数159社 (京浜104社、阪神42社、九州13社)

# 海運統計

## 1. わが国貿易額の推移

(単位：百万ドル)

| 年月      | 輸出<br>(FOB) | 輸入<br>(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7月 | 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   |
| 5       | 28,116      | 21,560      | 6,555    | 4.4          | 12.5  |
| 6       | 33,727      | 22,355      | 11,371   | 10.6         | 8.5   |

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

| 年月      | 年間<br>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8月 | 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      | 105.05 | 102.50 |
| 5       | 103.99      | 101.55 | 105.05 |
| 6       | 102.72      | 99.05  | 105.33 |
| 7       | 98.50       | 97.30  | 99.75  |

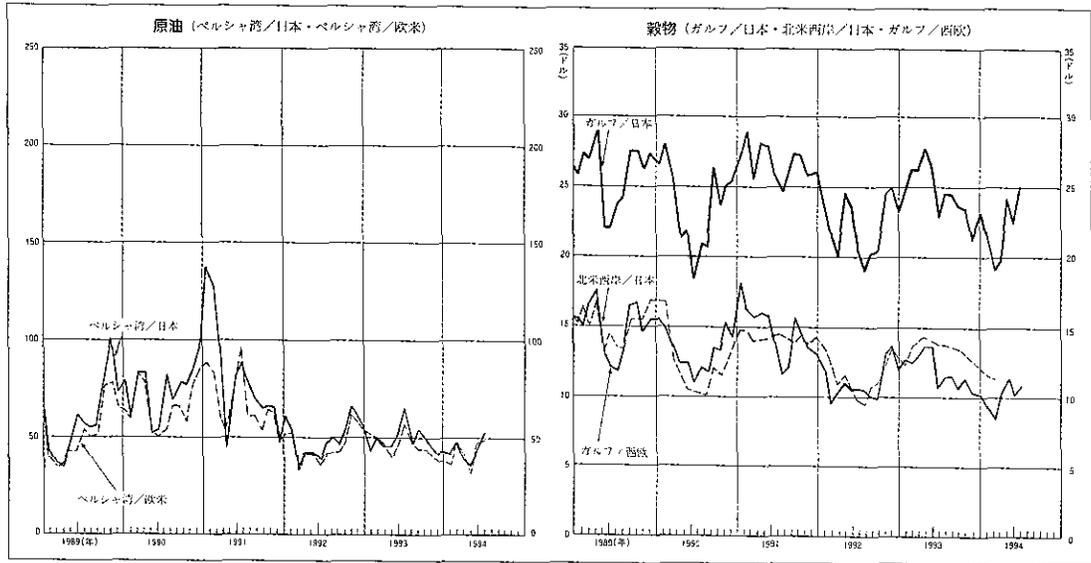
(注) 通関統計による。

## 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<br>航 海 | (品 目 別 内 訳) |        |        |       |       |       |       |         |        |
|         |         |        |             | 穀 物         | 石 炭    | 鉱 石    | 屑 鉄   | 砂 糖   | 肥 料   | その他   | Trip    | Period |
| 1988    | 138,211 | 4,559  | 133,652     | 53,027      | 26,794 | 43,909 | 529   | 3,694 | 5,369 | 330   | 93,307  | 25,258 |
| 1989    | 119,708 | 3,373  | 116,335     | 44,629      | 21,936 | 38,448 | 1,018 | 3,326 | 6,814 | 164   | 103,815 | 24,161 |
| 1990    | 132,265 | 3,091  | 129,174     | 43,613      | 32,043 | 43,626 | 805   | 4,716 | 4,173 | 198   | 90,980  | 14,326 |
| 1991    | 127,095 | 2,462  | 124,633     | 35,022      | 34,538 | 44,554 | 761   | 3,519 | 5,043 | 1,196 | 102,775 | 25,131 |
| 1992    | 196,312 | 16,996 | 179,316     | 54,719      | 54,731 | 61,197 | 576   | 3,064 | 4,023 | 1,006 | 87,735  | 16,530 |
| 1993    | 172,768 | 8,470  | 164,298     | 56,033      | 42,169 | 59,167 | 408   | 2,353 | 3,357 | 811   | 108,546 | 26,003 |
| 1993 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  |
| 6       | 18,233  | 0      | 18,233      | 4,660       | 4,672  | 6,994  | 501   | 569   | 727   | 110   | 15,564  | 2,992  |
| 7       | 15,620  | 0      | 15,620      | 3,863       | 3,976  | 6,620  | 252   | 377   | 426   | 106   | 12,146  | 3,653  |

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

| 月次 | ペルシヤ湾/日本 |       |       |       |       |       | ペルシヤ湾/欧米 |       |       |       |       |       |
|----|----------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
|    | 1992     |       | 1993  |       | 1994  |       | 1992     |       | 1993  |       | 1994  |       |
|    | 最高       | 最低    | 最高    | 最低    | 最高    | 最低    | 最高       | 最低    | 最高    | 最低    | 最高    | 最低    |
| 1  | 62.50    | 37.50 | 58.00 | 49.00 | 42.50 | 32.00 | 54.00    | 33.00 | 57.50 | 46.50 | 37.50 | 30.00 |
| 2  | 56.50    | 35.00 | 53.00 | 47.50 | 39.05 | 31.25 | 55.00    | 32.50 | 45.00 | 42.50 | 35.00 | 30.00 |
| 3  | 37.50    | 31.00 | 50.00 | 41.50 | 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 | 44.50 | 32.00 | 38.00    | 32.00 | 48.50 | 36.00 | 42.50 | 30.00 |
| 7  | 50.00    | 39.50 | 64.00 | 59.50 | 53.50 | 39.50 | 45.00    | 37.50 | 56.25 | 45.00 | 47.50 | 38.00 |
| 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 | 49.00 | 34.00 |       |       |

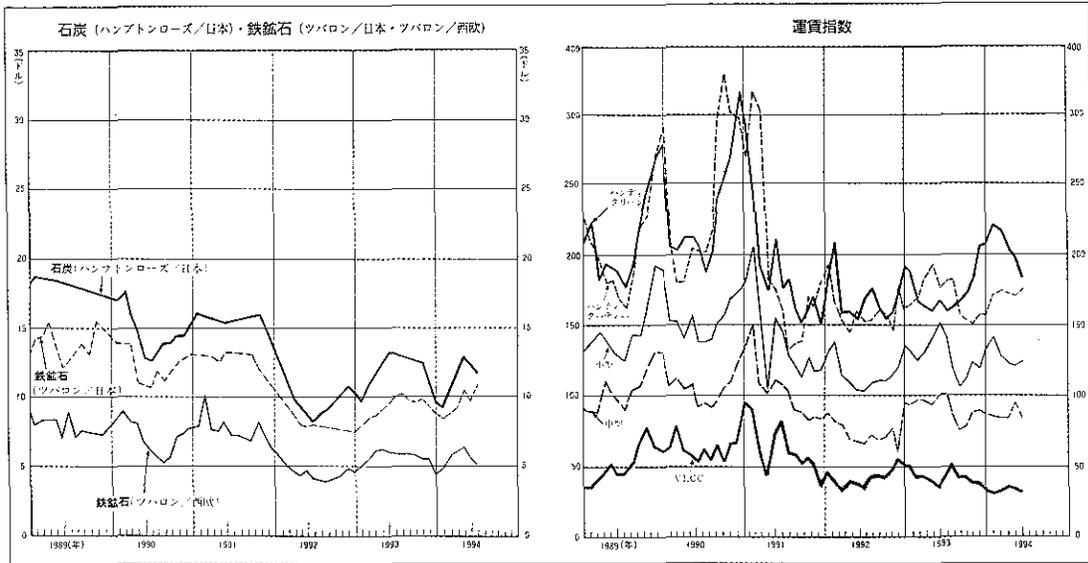
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。  
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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 | —     | 12.78  | 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 | 23.30 | 20.25 | —       | —     | —     | —     | 13.75  | 11.00 | 10.50 | 9.87  |
| 7  | 23.00  | 20.50 | 25.00 | 21.50 | 13.80   | 12.75 | —     | —     | 10.67  | 10.50 | 11.50 | 10.25 |
| 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)

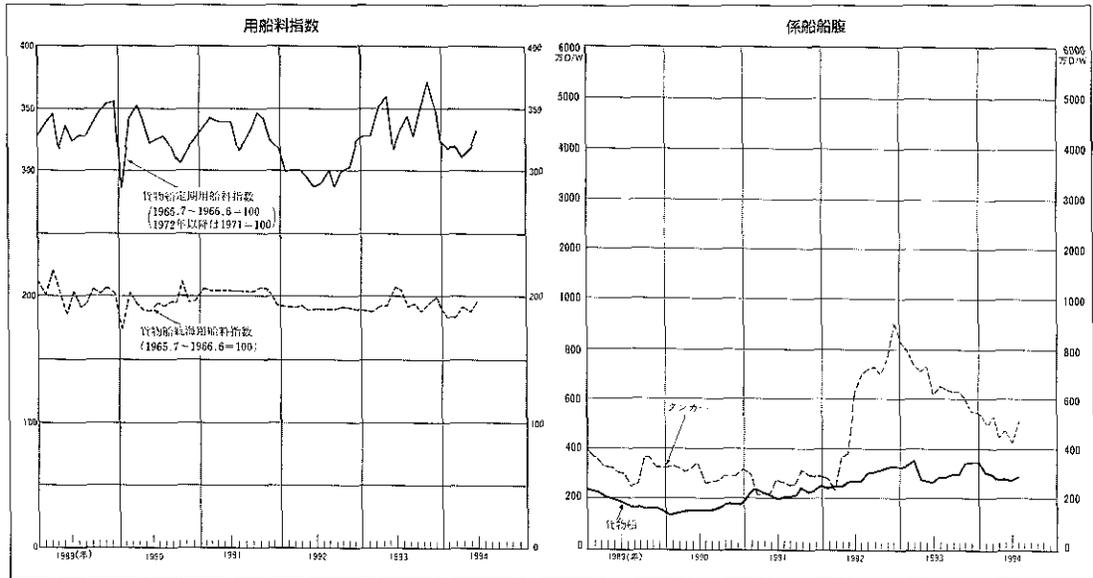
| 月次 | ハンブトンローズ/日本(石炭) |    | ツバロン/日本(鉄鉱石) |       |       |      | ツバロン/西欧(鉄鉱石) |      |      |      |      |      |
|----|-----------------|----|--------------|-------|-------|------|--------------|------|------|------|------|------|
|    | 1993            |    | 1994         |       | 1993  |      | 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           | —  | —            | —     | —     | —    | 9.50         | 9.10 | —    | —    | 5.75 | 5.30 |
| 7  | —               | —  | 12.10        | —     | 10.00 | —    | 11.10        | —    | 5.85 | 5.80 | —    | 5.00 |
| 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 | 34.2 | 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 | 36.6 | 93.6 | 124.5 | 169.1 | 199.4 |
| 6  | 39.4     | 70.7 | 104.7 | 155.4 | 160.0 | 39.7 | 101.3 | 153.8 | 177.3 | 170.1 | 34.2 | 88.6 | 125.9 | 175.6 | 183.1 |
| 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

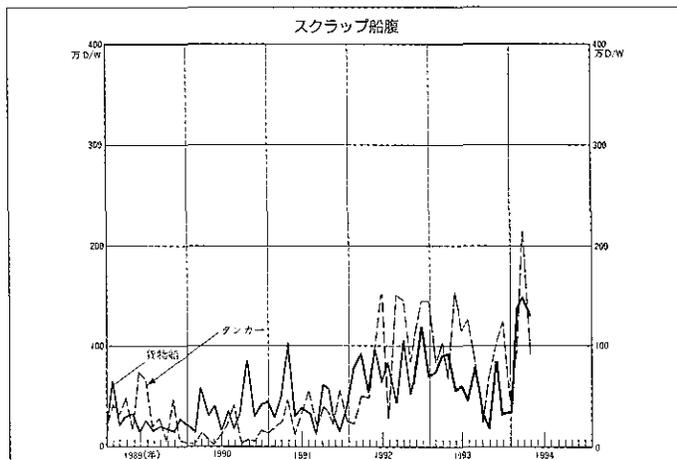
| 月次 | 貨物船航海用船料指数 |       |       |       |       |       | 貨物船定期用船料指数 |       |       |       |       |       |
|----|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|
|    | 1989       | 1990  | 1991  | 1992  | 1993  | 1994  | 1989       | 1990  | 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 | 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 | 191.0 | 336.9      | 343.3 | 344.0 | 302.0 | 366.0 | 318.0 |
| 6  | 221.5      | 197.9 | 205.0 | 195.0 | 209.0 | 198.0 | 346.2      | 353.5 | 342.0 | 301.0 | 319.0 | 334.0 |
| 7  | 201.8      | 191.4 | 208.0 | 190.0 | 206.0 |       | 318.7      | 343.7 | 349.0 | 295.0 | 335.0 |       |
| 8  | 189.3      | 190.0 | 206.0 | 191.0 | 194.0 |       | 336.8      | 325.0 | 342.0 | 288.0 | 346.0 |       |
| 9  | 204.1      | 197.0 | 206.0 | 191.0 | 196.0 |       | 324.3      | 328.3 | 318.0 | 293.0 | 328.0 |       |
| 10 | 193.0      | 195.0 | 205.0 | 191.0 | 188.0 |       | 327.5      | 329.5 | 325.0 | 301.0 | 351.0 |       |
| 11 | 197.8      | 197.0 | 206.0 | 193.0 | 196.0 |       | 327.6      | 322.8 | 335.0 | 289.0 | 372.0 |       |
| 12 | 208.4      | 199.0 | 208.0 | 196.0 | 200.0 |       | 338.0      | 311.4 | 349.0 | 300.0 | 349.0 |       |
| 平均 | 203.0      | 196.9 | 205.7 | 194.6 | 196.3 |       | 333.0      | 334.1 | 332.4 | 304.8 | 341.5 |       |

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併)②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

| 月次 | 1992 |       |       |      |       |       | 1993 |       |       |      |       |       | 1994 |       |       |      |       |       |
|----|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|
|    | 貨物船  |       |       | タンカー |       |       | 貨物船  |       |       | タンカー |       |       | 貨物船  |       |       | タンカー |       |       |
|    | 隻数   | 千G/T  | 千D/W  |
| 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 | 312  | 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 | 303  | 2,198 | 2,808 | 81   | 2,534 | 4,749 |
| 5  | 292  | 1,868 | 2,569 | 57   | 1,981 | 3,763 | 324  | 2,252 | 2,982 | 96   | 3,356 | 6,408 | 291  | 2,158 | 2,816 | 82   | 2,601 | 4,901 |
| 6  | 302  | 1,937 | 2,652 | 68   | 3,111 | 6,180 | 317  | 2,232 | 2,954 | 93   | 3,179 | 6,054 | 288  | 2,118 | 2,825 | 85   | 2,300 | 4,215 |
| 7  | 305  | 1,926 | 2,613 | 74   | 3,524 | 6,932 | 313  | 2,217 | 2,997 | 100  | 3,456 | 6,589 | 293  | 2,193 | 2,999 | 86   | 2,644 | 5,075 |
| 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・マンズリーリスト・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 | 1992 |       |       |      |       |        | 1993 |       |       |      |       |        | 1994 |      |       |      |       |       |
|----|------|-------|-------|------|-------|--------|------|-------|-------|------|-------|--------|------|------|-------|------|-------|-------|
|    | 乾貨物船 |       |       | タンカー |       |        | 乾貨物船 |       |       | タンカー |       |        | 乾貨物船 |      |       | タンカー |       |       |
|    | 隻数   | 千G/T  | 千D/W  | 隻数   | 千G/T  | 千D/W   | 隻数   | 千G/T  | 千D/W  | 隻数   | 千G/T  | 千D/W   | 隻数   | 千G/T | 千D/W  | 隻数   | 千G/T  | 千D/W  |
| 1  | 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    | 40   | 813  | 1,464 | 11   | 468   | 941   |
| 3  | 62   | 578   | 944   | 18   | 280   | 508    | 47   | 499   | 897   | 20   | 541   | 1,043  | 60   | 843  | 1,562 | 24   | 1,079 | 2,122 |
| 4  | 34   | 299   | 542   | 10   | 240   | 487    | 31   | 504   | 901   | 9    | 382   | 747    | 49   | 715  | 1,284 | 18   | 469   | 912   |
| 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乾貨物船は兼用船、撒積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。④タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

### 11. 内航船の船腹量

|       | 貨物船 | 自動車専用船    | 土・砂利・石材専用船 | セメント専用船 | 油送船     | 特殊タンク船  | 合計      |           |
|-------|-----|-----------|------------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| 1990年 | 隻   | 5,690     | 65         | 1,067   | 186     | 1,761   | 573     | 9,342     |
| 3月末   | G/T | 1,595,336 | 164,267    | 421,373 | 377,284 | 861,492 | 275,905 | 3,695,657 |
| 1991年 | 隻   | 5,575     | 69         | 1,067   | 191     | 1,748   | 571     | 9,221     |
| 3月末   | G/T | 1,598,812 | 176,308    | 429,399 | 387,867 | 863,892 | 274,192 | 3,730,470 |
| 1992年 | 隻   | 5,539     | 73         | 1,049   | 200     | 1,742   | 592     | 9,195     |
| 3月末   | G/T | 1,629,366 | 204,576    | 430,978 | 416,493 | 876,768 | 285,553 | 3,843,734 |
| 1993年 | 隻   | 5,446     | 73         | 1,004   | 210     | 1,784   | 584     | 9,101     |
| 3月末   | G/T | 1,651,270 | 221,925    | 415,234 | 437,738 | 945,638 | 288,487 | 3,960,292 |
| 1994年 | 隻   | 5,302     | 68         | 1,006   | 208     | 1,792   | 559     | 8,935     |
| 3月末   | G/T | 1,636,285 | 220,517    | 432,274 | 444,298 | 983,654 | 281,545 | 3,998,573 |

(注) ①運輸省海上交通局資料による。②木船も含まれる。ちなみに、1994年3月末の船腹量のうち、鋼船は8,001隻、3,964,684G/T、木船は934隻、33,889G/Tとなっている。

昨年7月までロンドンにいた。2人駐在員の2番目であったから、兵隊であり、マネージメントをする立場にはなかったが、日本企業が一層の国際化を展開していく中で如何に外国人を使うかとのテーマに関心があった。

10%前後の失業率の中、我々のような小さなハウズブローカーにも結構求人との問い合わせがあり、現地スタッフは新規採用の予定なしとつれない返事をしていたが、私は(無責任にも)丁寧に話を聞き、質問をしたり、挙句の果てに履歴書を送れと言ったりした。

最大の驚きは、何と言っても20代の若者が自らを実に上手に表現し、アピールすることだろう。そ

## 編集後記

して、EC諸国出身者がロンドンで働く場合でも賃金の上乗せなし。彼らの希望年収は概ね£20,000~25,000、せいぜい£30,000程度で、あれもできる、こういう経験もあるというような自己PRがあるのだから、偽りなしとしたら買い物だと思った。

彼らをうまく使うノウハウなりやる気を引き出し、それを持続させ得る能力があれば……と考え始めると、今度は海外で働く日本人、我が身の有り姿に思いが至る。さて、海外での日本人の生活コスト

の国際競争力は?

まず、滞在が3年から5年程度では住宅に投資ができない。結果、社宅/住宅補助が必要となる。朝はご飯に味噌汁。毎晩風呂に入って汗を流す。そんな私は本当に競争力がなかった。日本での生活環境を連れての赴任ではなかったかと思う。湾岸戦争時の国際貢献でも参加していれば、英国人に二歩も三歩も遅れをとったであろう。

今後“駐在員”的な制度では日本人が海外で働く場が狭くなっていくような気がしてならない。

新 和 海 運  
法規保険課長 横溝豊彦

せんきょう 8月号 No. 409 (Vol. 35 No. 8)

発行◆平成6年8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8月現在)

会社名：平和汽船株式会社 (英文名) HEIWA KISEN KAISHA, LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 本田哲男

本社所在地：東京都千代田区内幸町2-1-1

資本金：225百万円

創立年月日：1948年10月11日

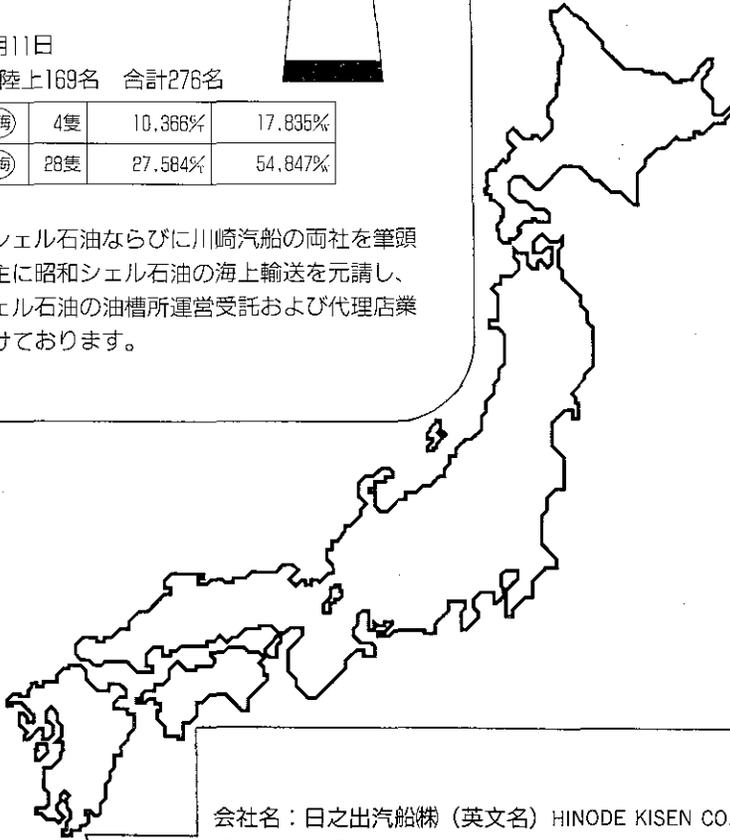
従業員数：海上107名 陸上169名 合計276名



|       |                  |     |         |         |
|-------|------------------|-----|---------|---------|
| 所有船状況 | 遠洋・近海・ <b>沿海</b> | 4隻  | 10.366% | 17.835% |
| 運航船状況 | 遠洋・近海・ <b>沿海</b> | 28隻 | 27.584% | 54.847% |

主たる配船先：国内

事業概要：当社は昭和シェル石油ならびに川崎汽船の両社を筆頭株主とし、主に昭和シェル石油の海上輸送を元請し、また昭和シェル石油の油槽所運営受託および代理店業務も引き受けております。



会社名：日之出汽船株式会社 (英文名) HINODE KISEN CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 河野 廣

本社所在地：東京都港区芝2-3-3

資本金：5,972百万円

創立年月日：1912年11月25日

従業員数：海上0名 陸上32名 合計32名



|       |                  |    |         |          |
|-------|------------------|----|---------|----------|
| 所有船状況 | 遠洋・近海・沿海         | 0隻 | -%      | -%       |
| 運航船状況 | <b>遠洋</b> ・近海・沿海 | 8隻 | 89.550% | 126.750% |

主たる配船先：東南アジア、中近東

事業概要：当社は、重量物輸送専門船社として、長年にわたって培われた技術と伝統を背景に、各方面より高い評価を得ています。



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*