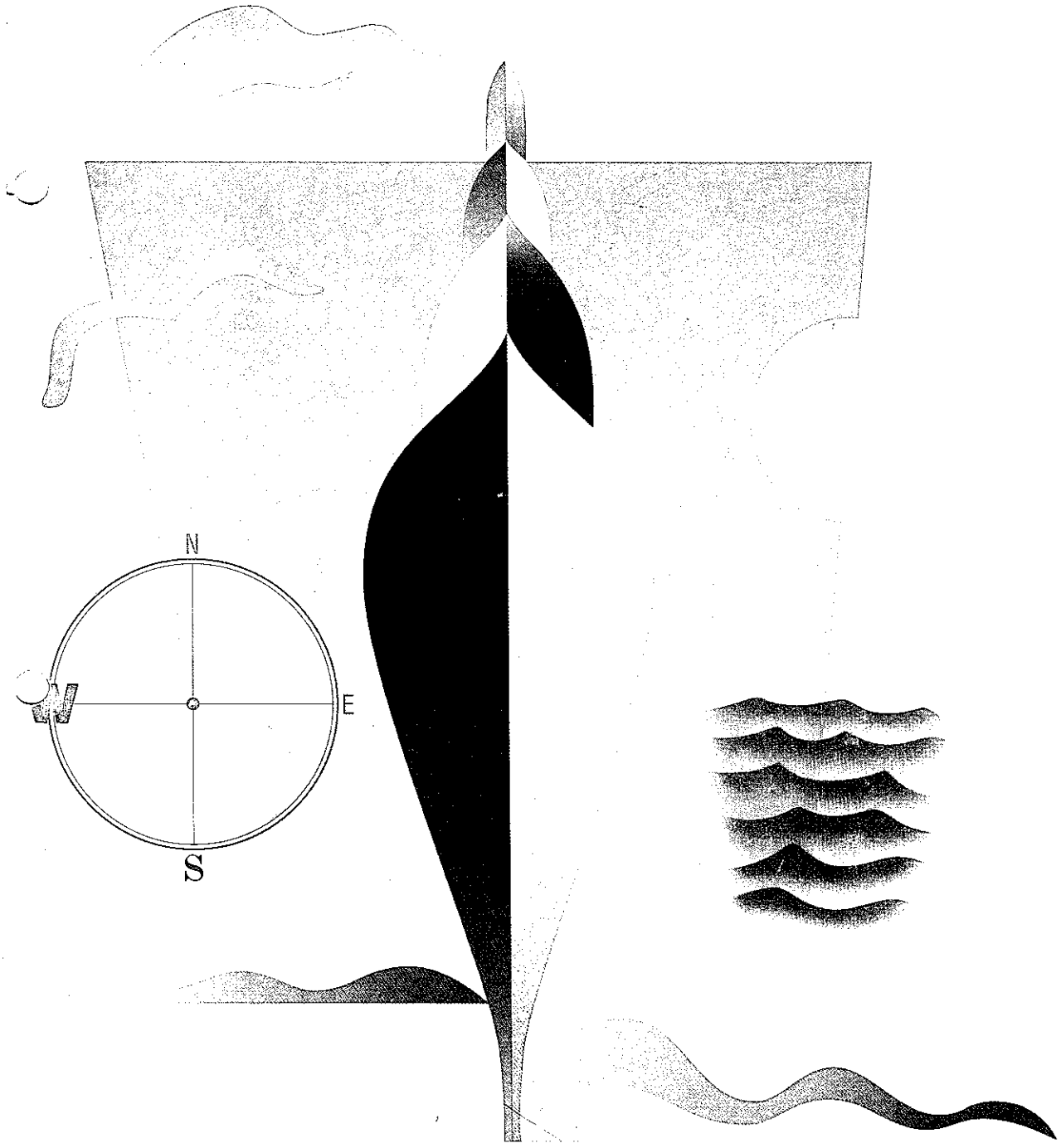
平成6年10月20日発行　毎月1回20日発行　No.411　昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1994 10



社団法人 日本船主協会

船協月報/1994年10月号 目次

巻頭言

アジアの交流★日本船主協会副会長 日本郵船社長●根本二郎――1

シッピングフラッシュ

1．第6回日韓船主協会会談の模様――2

2．船舶の特別償却制度の改善・延長など5項目を要望――4
―平成7年度海運関係税制改正に関する当協会要望―

特別欄

ポートステートコントロールの動向★運輸省海上技術安全局検査測度課専門官●山田浩之――7

寄稿

液化天然ガス（Liquefied Natural Gas：LNG）産業の未来展望と輸送力の対応 ★アルン・エル・エヌ・ジー輸送専務取締役●小澤健行――12

随想

腰痛持ちに成功者なし!?★シンガーソングライター●みなみらんぼう――18

海運ニュース

1．ベイプラン（コンテナ船積付プラン）電子データ交換メッセージの世界共通ユーザー・マニュアル完成に向け前進――20
―SMDGヘルシンキ会合の模様―

2．船舶通報制度・航路指定制度の強制化についての動向――21
―IMO第40回航行安全小委員会における審議状況―

3．混乗近代化深度化実験計画を承認――23
―第109回船員制度近代化委員会の審議模様―

4．混乗近代化船が9隻増加――24
―20条問題小委員会の審議模様―

業界団体を訪ねて―（社）日本海運集会所――26

海運雑学ゼミナール★第55回――28

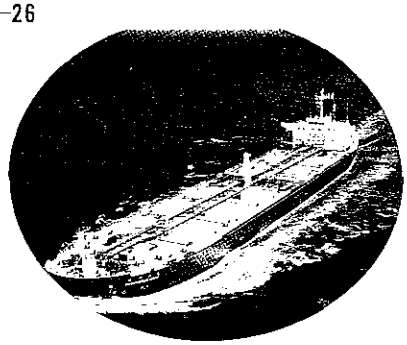
London **便り**――30

✣海運日誌★9月――31

✣船協だより★定例理事会の模様・その他――32

✣海運統計――35

✣編集後記――40



タンカー「湯川山丸」

巻頭言

アジアの交流

日本船主協会副会長
日本郵船社長
根本二郎

東西冷戦の終焉により、世界的には民族・宗教・国家にかかわる諸問題が噴出し、混とんとした様相を呈しつつあるが、アジアの問題をより深く理解するためには、国家という人為的枠組を一応取り払って、悠久の歴史の中でアジア地域がどのように形成されてきたかを、風土と古代史への回想も含め、総合的に考える大きな視野が必要ではないかと思う。

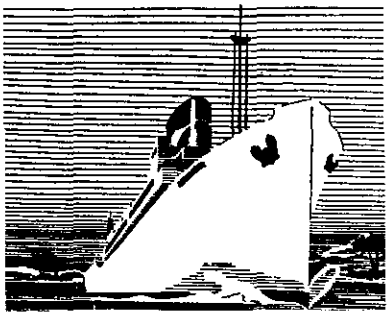
日本列島では、50万年前からモンゴロイドの太平洋地域への壮大な拡散の過程の中で、日本人の祖型が形づくられていったようだ。独自の文化が始まった縄文時代はおよそ13,000年前であり、その1割の1,300年前に中国の制度を模範として律令国家が発足し、さらにその1割にあたる130年前には明治維新による欧州式近代国家体制が発足したことになる。

さて、わが国でも最初から均質な日本人が生活し歴史を作っていたわけではない。縄文という自然との共生を前提とするパトスの誘惑と、弥生のロゴスの抑制とが、私たち現代日本人の精神構造の古層に定着しているということも事実であろう。一方、中国甘粛省渭水の流域は黄河文明発祥の地域であり、50万年前の北京原人よりはるかに古い115万年前の藍田原人が住んでいた。また、西安から東北の半坡遺構には6,000年前の母系社会の集落跡が保存されており、吉野ヶ里で出土したものと同じ死者埋葬の甕棺方式がここでも見られる。古代アジア域内の交流は、われわれの想像を超える規模であったということであろうか。

一方、漢の武帝以来中国史の形成もきわめて国際的に西との交流によってもたらされたものであり、その中国と印度の両文明の圧倒的影響の下にユーラシア大陸の東部を占めるアジア地域が形成された。ここで歴史が教えるものは、相互の多元的価値観を尊重し合った親しい交流と共存共栄の輪の重要性である。そして現在、印亜大陸の南端から日本に至る地域の臨海部は、中国を含め海洋アジア地域として、世界経済の機関車的役割を果たしつつある。それを支えるものは重大なインフラストラクチャーであるアジアの海運である。

来年で第4回目を迎えるアジア船主フォーラムの使命の重さを改めて思う。

シッピング フラッシュ



1．第6回日韓船主協会会談の模様

題記会談は、去る10月4日／5日の両日、日本側がホストとなり北海道・大沼において開催された。これには日本側より轉法輪会長をはじめ9名、韓国側から趙会長以下11名が出席した（資料参照）。

会議では次の議題をめぐり、率直かつ誠実な意見交換が行われ、両国海運界の友好関係を一層緊密なものとした。

1．両国海運の現状と展望

2．両国をめぐる海運問題と共同対応

(1) アジア船主フォーラム（ASF）関連問題

① トレードの安定化

② 船員

③ 航行安全

④ スクラップ

⑤ 保険

⑥ ASFの今後と両国の支援

(2) OECD／GATT海運問題

(3) EU／米国海運問題

3．その他

次回会議について

4．共同声明採択

これらの項目順に沿って、会談の概要を述べると次のとおりである。

まず双方は、今後の世界貿易がGATTウルグアイ・ラウンド終結ならびに世界貿易機構（WTO）設立合意によりその拡大が予想される中、アジア地域が来る21世紀における世界経済の牽引車になるであろうこと、およびその中で両国が良きパートナーとして同地域経済における主導的な役割を担っていくべきことを確認し、両国海運界の間でさらに強固な友好関係を構築することの必要性を強調した。

次に両国は本年5月北京で行われた第3回アジア船主フォーラム（ASF）の成果の上に立ち、さらに両国としてASFを支援するために、ASFの当面の課題である5S（トレードの安定化、船員、航行安全、スクラップ、保険）とと

もにASFの将来像について次のとおり真摯かつ建設的な意見交換を行った。

まずトレードの安定化については、双方は、定期・不定期両分野におけるトレードの安定化が、両国海運にとって最重要な課題であることを認識し、ASFトレード安定化委員会（STC）においてそれぞれ正・副議長（日本：議長、韓国：副議長）を務めている両国が、今後も安定化へのリーダーシップを発揮していくべきことを再確認した。

船員問題については、昨年7月の東京および本年8月の韓国での「日韓船員問題共同研究会」での議論を念頭に、近代化船および船員資格制度について両国の状況を確認するとともに、STCW条約改正、およびISMコード適用問題について、協力して対応することの必要性を認識した。

航行安全については、海洋環境保護、船舶の航行安全の見地から、サブスタンダード船排除のためのポートステートコントロール（PSC）の重要性を引き続き再認識し、アジア地域における協力体制の確立を安全対策の新側面として評価した。また、両国はマ・シ海峡における海賊襲撃事件、南シナ・東シナ海における銃撃臨検事件の最近の減少について、両国を含むASFメンバーによるかかる憂慮すべき行為撃退への努力を高く評価し、今後も関係国ならびにIMOなど国際機関での継続対応が最重要であるとの共通認識を得た。

スクラップ促進については、船舶の安全、海洋環境の保護、船舶の需給不均衡改善の観点から依然重要な問題であることを再認識した。特にASFスクラップ委員会副議長である日本は、船協／造工スクラップ共同検討委員会によるサブスタンダード船対策キャンペーンの活動、および運輸省が計画している老朽タンカー解撤促進対策基金につき紹介を行い、韓国も強い関心を示した。

また、第3回ASFにおいて新設された保険問題について双方は、船主サイドとして事故防止、船員資質向上、サブスタンダード船の排除といった安全運航体制確立への努力を行うと同時に、アジア船主にとって望ましい保険マーケット形成の可能性などにつき今後ASF保険委員会で検討していくことで共通の認識を得た。

さらに、両国はASF共同事務局設置など、ASFの将来像につき意見交換し、アジア海運の発展を支えるASFの活動の充実に向け可能な限りの協力を行うことで合意した。

また双方は過去2回開かれたOECD海運委員会／アジア各国の海運当局間対話を有意義なものとして高く評価し、日本側は96年末までにOECD入りを目指している韓国に対し、積極的な支持を表明した。さらに、両国は昨年12月のGATTウルグアイ・ラウンド終結後、新たに設置された海運サービス交渉グループの場で2年間継続審議となった海運サービスに対し、より一層の自由化に向けた交渉が行われることへの期待を表明した。

コンソーシア規則案を始めとするEU海運競争政策に関しては、EUの近年の海運規制の方向への強い懸念とともに、かかる規制が船社経営の実情を反映したものになるよう強い希望を表明した。また両国は米国のトン税引き上げを含む海運助成法案に対する重大な懸念を表明し、これまでの反対活動に加え、今後も事態の推移を厳重に注視していくことで合意した。

最後に、双方は今後も人材の交流、資料・情報の交換をさらに拡大することによって両協会間のより緊密な関係を維持発展させることを再確認するとともに、次回会談を2年後の1996年に韓国で開催することに合意した。

［資料］

第6回日韓船主協会会談

日本側出席者

氏名	役職 日本船主協会	会社
轉法輪 奏	会長	大阪商船三井船舶 会長
根本 二郎	副会長	日本郵船 社長
新谷 功	副会長	川崎汽船 社長
石井 和夫	副会長	ナビックスライン 社長
吉田 耕三	副会長	昭和海運 社長
稲田 徹		日本郵船 専務取締役
増田 信雄	理事長	
飛鷹 昌仁	会長秘書	
梅本 哲朗	国際課長	

韓国側出席者

氏名	役職 韓国船主協会	会社
趙 商 郁	会長	斗洋商船 社長
玄 永 源	顧問	現代商船 会長
權 勲	副会長代理	韓進海運 副社長
孫 晋 官	副会長	汎洋商船 社長
朴 載 益	副会長	朝陽商船 社長
宋 基 元	副会長	大韓海運 社長
朴 鍾 圭	副会長	韓国特殊船 社長
李 東 赫	副会長	高麗海運 社長
朴 昌 弘	専務理事	
李 奎 萬	常務理事	
丁 海 龍	国際部長	

2．船舶の特別償却制度の改善・延長など5項目を要望

―平成7年度海運関係税制改正に関する当協会要望―

当協会は平成7年度税制改正要望について、財務委員会を中心に検討を行い、去る9月28日の理事会において、船舶特別償却制度の改善・延長をはじめとする5項目を重点要望することを決定した。

わが国海運企業は、近時の円高の昂進に見舞われ続け、企業の存続さえ危ぶまれる極めて深刻な業容にあり、貿易物資の安定輸送という日本商船隊に課された使命を果たすに困難な状況に陥りつつある。

当協会としては、わが国海運企業がこのような経営環境の中で生き残っていくためには円高対策の徹底、コスト削減など一層の自助努力はもとより、税制面などからの支援により企業基盤の強化を図ることが是非とも必要であるとの認識の下に、最低限必要なものとして本要望を取りまとめた。

一方、昨年度（平成6年度）税制改正の際に、

連立与党政策幹事会において租税特別措置の制度改正についての基本方針として、公平中立の観点から徹底した整理・合理化を進めることなどを中心とする厳しい考え方が示され、またその後、大蔵省から適用期限内にもかかわらず、船舶特別償却制度のうち合理化船特償（特償率12%）について廃止の整理案が提示されるなど、一時非常に厳しい局面が見られ、当協会会長、財務委員長を中心に関係方面に強力に要望を行った結果、かろうじて存続を守ることができた経緯がある。

（本誌1994年３月号、Ｐ．２参照）

また、連立与党は党内に税制改革プロジェクトチームを組織し、去る９月22日に所得税減税・消費税増税を中心とする税制改革大綱を発表した。この中で租税特別措置および非課税等特別措置等については、昨年度同様非常に厳しい方針を示している。

このように環境は極めて厳しい状況にあるが、当協会としては会長はじめ首脳を中心に政府・国会関係などに強力に要望活動を展開することとしている。

平成７年度海運関係税制改正要望重点事項の内容は、次のとおりである。

１．船舶の特別償却制度の改善・延長

現行の船舶特別償却制度として300%以上の外航・内航合理化船に対して12／100、国際総トン数5,000%以上の外航近代化船に18／100、二重構造タンカーに20／100が措置されているが、平成７年３月末にその適用期限が到来する。本特別償却制度については、昨年度の経緯（合理化船に対する措置については昭和26年より存続されており、政策的意義は十分果たされたはずとの議論があった。）から判断し、これを以下のとおり改善の上、適用期限を２年間延長するものとした。

(1) 外航近代化船（18／100）の範囲の拡大…対象船舶の国際総トン数を5,000%以上から3,000%以上に拡大

(2) 内航近代化船（18／100、ただし、事業高度化対策対象船（仮称）については20／100）の創設

(3) 二重構造タンカーについては現行どおりの内容で延長

２．脱特定物質対応型設備促進税制の延長

世界的に地球環境の保護対策が推進される中、オゾン層破壊の防止を図るため、1992年11月に開催されたモントリオール議定書締結国会合において特定フロン（フロン12など）は1995年末までに生産を全廃する決議がなされている。

海運関係では、冷凍・冷蔵コンテナの冷媒としてフロン12が利用されているため、脱特定物質対応型冷蔵・冷凍設備への早期転換を促進する観点からフロン12の代替物質を使用した冷凍・冷蔵コンテナを取得した場合、その冷凍・冷蔵設備について現行21%の特別償却が認められている。

本制度は平成７年度３月末に適用期限が到来するため、引き続き脱特定物質対応型冷凍・冷蔵設備への早期転換を図る必要から、本制度の２年間の延長を要望する。

３．二重構造タンカーに対する固定資産税の特例措置の創設

1989年３月にアラスカ沖で発生した超大型タンカー、エクソン・バルディス号の座礁・原油

流出事故で大規模な自然破壊が起きたことをきっかけに、国際海事機関（IMO）において平成５年７月以降建造契約されるタンカーに二重構造化を義務付ける条約が採択された。

二重構造タンカーへの早期代替を図るための税制上の措置としては、前掲の特別償却制度、登録免許税の軽減が措置されているが、固定資産税についても特例措置を創設し、取得後５年度分の固定資産税の課税標準を現行の２／３とするよう要望するものである。

４．中小企業新技術体化投資促進税制（メカトロ税制）の対象業種の拡大

中小企業が電子機器利用設備を取得し、事業の用に供した場合、初年度取得額の30／100の特別償却または７％の税額控除ができる制度である。

平成６年度税制改正において、従来からの対象設備である電子計算機、さらに船員不足が特に深刻化している内航タンカーの荷役作業の軽減を図るべく設計された荷役自動化装置（遠隔自動工程管理装置）が対象設備として平成８年３月末までの適用が認められた。これに伴い、内航船舶整備の主力である内航船舶貸渡業者においても同装置の導入を促進するため、これを対象業種として追加するよう要望する。

５．とん税・特別とん税の税率引き上げ反対

とん税は外航船が本邦へ入港する際にとん税法に基づき徴収されるものであり、開港へ１寄港毎に納付する場合、１純トン当たり16円（１年分を一括納付する場合には同48円）である。

また特別とん税は、地方公共団体の財源とするため、特別とん税法によりとん税とは別途、徴収されるものであり、開港へ１寄港毎に納付する場合、１純トン当たり20円（１年分を納付する場合には同60円）である。

例年、指定都市・全国市長会から特別とん税の引き上げ要望が出されているが、外航海運企業は上記とん税・特別とん税のほか、船舶固定資産税・入港料などを負担しており、船舶を対象とする税の負担は既に負担力の限界を超えている。

海運以外に両税の税率引き上げの影響を受ける産業はなく、財源の確保を一産業の負担増に求めるのは公平を欠くことからもとん税・特別とん税の税率引き上げには絶対反対である。

◎船舶減価償却制度の改善

船舶減価償却制度については、昭和49年に法定耐用年数が全面改定されて以来、本格的な見直しが行われていないため、その後の船舶の技術革新などによる経済的陳腐化の実態を十分反映したものといえなくなっている。

また、現行制度では償却可能限度額も取得価額の95％に制限されている。さらに、船舶の大改造を行った場合、現行の償却制度では十分な償却ができず処分時に多額の除却損を生じることとなる。

このため、減価償却制度全般の見直しの際には、船舶減価償却制度に係る次の項目について改善を図ること。

(1) 船舶の耐用年数の短縮

(2) 船舶の減価償却可能限度額の引き上げ
（備忘価額１円まで償却できる制度に改める）

(3) 船舶の大改造など資本的支出を行った場合の耐用年数の改善
（中古船を取得した場合と同様の扱いで調整を図る）

特別欄

ポートステートコントロールの動向

運輸省海上技術安全局　検査測度課専門官
山田浩之

はじめに

近年、ポートステートコントロール（以下「PSC」）は、サブスタンダード船を排除し、海上における人命の安全及び海洋環境の保全を図る目的で国際的に強化される方向にある。従来のハード面でのPSCに加えて、操作要件に係るPSCなどソフト面でのPSCも実施されようとしている。

また、パリMOUにおける成果が評価され、PSCにおける地域協力の重要性が認識され始めており、アジア太平洋地域においては、わが国の主導によりPSCの協力に関する海事当局間の覚書（東京MOU）が昨年の12月に成立し、本年4月から実施体制に入っている。

本稿では、最近、様々な議論がなされているPSCについて、その国際的な動向、東京MOUの概要、及びわが国のPSCに対する取り組みなどについて簡単に述べることとしたい。

1．PSCの動向

(1) PSCとは

海上における人命の安全や海洋環境の保全を図るため、船舶の構造・設備及び海洋汚染防止機器の技術基準、並びに船員の資格要件等については、SOLAS条約（海上人命安全条約）、MARPOL条約（海洋汚染防止条約）、STCW条約（船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する条約）などの国際条約に定められており、これら条約の基準はIMO（国際海事機関）において見直されている。

国際航海に従事する船舶は、条約の基準を遵守することが義務づけられており、船舶の籍がある国（旗国）において船舶の構造・設備等に関する検査を行い、また、船員の資格要件をチェックすることとなっている（旗国主義）。しかしながら、便宜置籍船や老齢船の増加等の要因により、条約の基準を満たさない、いわゆるサブスタンダード船の存在が問題となっており、海難事故の一因であるとの指摘がなされている。

サブスタンダード船を排除する手段として、外航船舶が入港する寄港国において監督を強化しようとする動きが世界的に高まっており（寄港国主義）、このような寄港国における外国船舶に対する監督をポートステートコントロール（Port State Control：PSC）と呼んでいる。PSCは、条約上認められた権限であり、1981年のIMO総会において、具体的な監督手続きが決議されて以来（A.466（XII）、条約締約各国は入港する外

国船舶に対してPSCを強化する傾向にあり、わが国も1984年以来、本格的にPSCを開始し、漸次強化してきている。

(2) パリMOU、地域協力の推進

欧州地域においては、1982年以降、14カ国の海事当局（現在16カ国）がPSCの地域協力に関する覚書（パリMOU:Memorandum of Understanding）に基づき、統一的な方法・基準により、さらにはオンラインネットワークシステムを用い、年間1万隻以上の船舶に対して強力なPSCを実施してきている。MOU本文において、各国が入港隻数の25%を目標にPSCを行うことが規定されているが、昨年は既に平均で25%の実施率を達成し、地域全体では入港する船舶の85%以上を検査していると推定されている。

パリMOUはサブスタンダード船の排除に効果を上げていると評価されており、1991年、第17回IMO総会において地域協力の重要性が認識され、PSCを強化するための地域協力の推進が決議された（A.682 (17)）。当該決議を受け、各地域でパリMOUと同様の覚書を締結する動きが活発になってきている。

ラテンアメリカ地域については1992年11月、アジア太平洋地域においては1993年12月にMOUが締結され、今後、カリブ海、地中海、アフリカ等の地域においても同様に地域協力が推進される見通しである。

(3) 操作要件に関するPSC

最近の大型船舶の海難事故は、人的要因に帰するものが大であるとの認識から、従来の設備及び構造並びに船員の資格証明等に係るPSCに加え、操作要件に係るPSCをも行うべきであるとの声が高まってきている。

操作要件に関するPSCとは、乗組員が船上における主要な手続きに慣れているかを監督するもので、船員間の意志疎通、非常時の訓練ができているか、また、主要な機器の操作に慣れているか等をチェックするものである。船舶の構造・設備や船員を船舶を構成するハードであると捉えると、操作要件に係るPSCは、船上における手続きといういわばソフトを対象としたPSCといえる。

1991年の第17回IMO総会において操作要件に係るPSCの導入・手続きに関する決議がなされ（A.681(17)）、1993年の第18回総会においてはこれを改定する新決議がなされた（A.742(18)）。本年5月のSOLAS締約国会議においては、操作要件に関するPSCの根拠規定が新11章の第4規則として追加され、1996年1月には発効する予定である。同様の規定は本年10月のMEPC（海洋環境保護委員会）において、MARPOLにも導入される見通しである。

なお、パリMOUにおいては、操作要件に関するPSCは既に実施されており、また、東京MOUにおいても同様に本文に規定されていることから、今後、改正条約の発効を待たずに操作要件に係るPSCを先取り実施する動きが強くなってくると思われる。

(4) その他PSC強化の動き

ソフト面でのPSCについては、船舶運航全般に係るPSCを導入しようとする動きが見られる。ISMコード（国際安全管理コード）は、1993年の第18回総会において決議され、本年5月のSOLAS条約の改正においてISMコードを引用する形で、船舶の安全運航に関する管理規定が新第9章として導入され、1998年7月に発効する予定である。ISMコードにおいてもPSCが規定されており、今後、ISMに係るPSCも導入さ

れることとなる。

PSCの強化は世界的な動きであるが、その一環として、最近、海事主要先進国・機関が欠陥船舶に関するPSCのデータ（ブラックリスト）を公表する動きがある。英国は、本年6月に航行停止処分を行った外国船舶について個船毎の船名、旗国、所有者、船級協会等のデータを公表し今後も公表を続ける模様である。米国は、本年5月から、優先的にPSCの対象とすべき旗国のリスト、運航者のリストを公表しており、今後、船級協会のリストも公表する予定である。その他フランス、オーストラリア等も同様の動きを見せている。また、パリMOUも本年9月の第5回閣僚会議において、今後ブラックリストを公表することに合意している。

2．東京MOUの概要

(1) 東京MOUの成立

わが国は、先進海運・造船国としての責務から、アジア太平洋地域におけるPSCの地域協力を推進するため、1992年2月に東京で第1回準備会合を開催した。第2回会合は、同年11月にオーストラリアのシドニー、第3回会合は、1993年6月にカナダのバンクーバーにおいて開催された。1993年12月には、東京で最終準備会合が開かれ、アジア太平洋地域におけるPSCの協力に関する海事当局間の覚書（略称：東京MOU）が成立し、本年4月1日より実施されている（現在18カ国が署名、11カ国が受諾）。

(2) 東京MOUの概要・特色

東京MOUは、パリMOUを参考に作成され、基本的にはパリMOUと同様の書きぶりとなっているが、アジア太平洋地域における独自性から、次のような特色を有している。

- ■ アジア太平洋地域においては、PSCの実施程度について格差があるため、2000年までの地域全体の目標検査率を50%に設定する。
- ■ アジア太平洋地域においては、PSCのレベルに格差があるため、PSCのレベルを均一化するための検査官トレーニングを行う。
- ■ 事務局は、いかなる海事当局からも独立した、非営利団体とし、東京に設立することとする。

（パリMOUと東京MOUの比較は参考資料参照）

東京MOU体制では、年1－2回開催されるPSC委員会（参加国の持ち回り開催）において全体方針、重要事項が審議されることとなっており、事務局がそのとりまとめを行うこととなっている。

(3) 東京MOUの実施、今後の課題

わが国は、本年3月15日に、財団法人東京MOU事務局の設立を認可し、4月1日からの実施に備えることとした。理事長には、IMOの事務局次長まで経験された篠村義夫氏が就任され、国際的な事務局としての役割を担えるよう万全の体制がとられた。事務局は、PSC委員会の開催準備を行うほか、各国の意見調整、トレーニング等の企画を行うこととなっている。

4月11日から14日までは北京において第1回PSC委員会が開催され、16カ国（オーストラリア、カナダ、中国、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、ソロモン諸島、タイ、バヌアツ、香港）、5機関（IMO、ILO、ESCAP、パリMOU事務局、世銀）が参加し、今後の協力体制について討議が

行われた。具体的には、事務局の構成・予算が承認され、財政負担の方法が決定されるとともに、今後の技術協力プログラムのあり方等についての意見が交わされた。

第2回PSC委員会は、来年1月にマレーシアで行われる予定で、PSCマニュアルの作成（ドラフトは作成済み）、PSC情報ネットワークシステムの整備（コンピュータネットワークのホストは、カナダのオタワに設置済み）、航行停止等の命令を出す場合の判断基準の統一、PSC検査官に対するトレーニング・セミナーの開催等について話し合われる予定である。

東京MOU体制においては、今後、パリMOUなどの他地域におけるMOUとの協力関係も重要な課題である（データの交換、セミナーの共同開催等）。

3．わが国のPSCに対する取り組み

わが国は、PSCに関しては積極的に取り組んできており、国内の体制を充実させるとともに、東京MOUの成立に当たっては、準備会合の開催、事務局の設立等を通じ推進してきた。今後は、以下に述べるように、アジア太平洋地域におけるPSCの協力体制―東京MOU―の発展に寄与するとともに、国際的なPSCの強化に対応していくことが重要であると考えている。

東京MOUへの貢献

- ■ PSC検査官のトレーニング等のプログラムにおいて、技術面・資金面の協力を行うことにより、本地域におけるPSCレベルの向上に寄与する。
- ■ 東京MOUにおいては、カナダをコンピュータネットワークのホスト国とすることが規定されているので、今後は、日本国内におけるシステムを整備し、カナダとの接続を図るとともに、東京MOUの参加国がシステムを構築する場合の協力を行う。

PSCの強化

- ■ 従来から行っているハード面でのPSCの強化は今後とも行っていくが、上述のとおり操作要件に係るPSCやISMコードに係るPSCなどのソフト面でのPSCの充実を図る。
- ■ 操作要件に係るPSCについては、その重要性に鑑みて、わが国においても1996年1月の条約発効前に、現行の法制度の範囲内でできるだけ先取り実施したいと考えており、本年中を目途にその具体的内容を検討することとしている。
- ■ また、ISMに係るPSCについては、1998年の条約発効を控え、そもそもISMの制度をどのように国内法制化するかという検討を行っており、PSCの内容、方法等については今後の課題である。
- ■ わが国においても、ブラックリストを公表することを検討しているが、個船毎のデータではなく、ある程度統計処理したものを想定している。

おわりに

SOLAS条約、MARPOL条約に基づくPSCは、わが国においては船舶検査官が実施しており、年間数千隻オーダーのPSC実績があるが、航行差し止め（Detention）等の行政処分の率はかなり低いという特色がある（93年のDetention率は、わが国の2％弱に対して、パリMOUは平均で約8％、豪州では4％弱）。航行差し止めは、船舶所有者にとっては大きなダメージを与

える処分であるため、安全性等を十分に考慮して判断する必要があるが、わが国のDetention率が低いのは、勧告等の指導に止めるケースが多いことが要因の一つであることを考えると、今後のPSC強化の方向においては、従来は指導であったケースが処分に移行することが想定される。

一方、欧米においてはかなり強烈なPSCが行われており、行き過ぎたものとなることもある。最近の例であるが、フランスの港において日本船が座礁事故を起こした結果、PSCを受け、航行停止をかけられた後、強制的なドック入り、修理を求められたケースがあった。本件については、わが国からフランス政府に対して、関係者と十分に話し合い、条約上規定されているように不当な拘留をすることがないようにという趣旨の申し入れを行った。不当に拘留してはならないというのは、条約で定められたPSCを行う場合の大原則であるので、今後、PSCの強化は必要ではあるが、主管庁としては十分に留意しなければならない事項であると考えている。

[参考]　東京MOUとパリMOUの比較

	東京MOU	パリMOU
参加国	署名国18、受諾国11 Australia, Canada, China, Fiji, Indonesia, Japan, Republic of Korea, Malaysia, New Zealand, Papua New Guinea, Philippines, Russia, Singapore, Solomon Islands, Thailand, Vanuatu, Vietnam, Hong Kong	16 Belgium, Canada, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Italy, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Spain, Sweden, United Kingdom
協力国、オブザーバー	United States IMO, ILO, ESCAP	Croatia, Japan, Russia, United States IMO, ILO
目標検査率	2000年までに地域全体で50％	各国毎に、加盟してから3年以内に、25％
関係条約	LL, 1966 SOLAS, 1974 SOLAS PROT, 1978 MARPOL 73/78 STCW, 1978 COLREG, 1972 ILO No. 147	LL, 1966 LL PROT, 1988 SOLAS, 1974 SOLAS PROT, 1978, 1988 MARPOL 73/78 STCW, 1978 COLREG, 1972 ILO No. 147
重点船舶	・客船、RORO船、バルクキャリア ・特別に危険性のある船 ・最近、欠陥を有していた船 ・過去3年間でdetention率が高い旗国の船 ・加盟海事当局から6カ月間検査を受けていない船	・客船、RORO船、バルクキャリア ・特別に危険性のある船 ・最近、欠陥を有していた船 ・過去3年間でdetension率が高い旗国の船
ＰＳＣ委員会の構成	各海事当局の代表 (その他オブザーバー)	各海事当局とＥＣ委員会の代表 (その他オブザーバー)
事務局	財団法人東京MOU事務局 非営利法人、東京に設立	オランダ運輸省内に事務局設置 (場所：Rijswijk)
コンピュータネットワークのホスト局	Canadian Coast Guard, Ottawa, Canada	CAAM（フランスの政府機関）， Saint-Malo, France
署名日	1993年12月1日	1982年1月26日

寄稿

液化天然ガス (Liquefied Natural Gas : LNG) 産業の未来展望と輸送力の対応

アルン・エル・エヌ・ジー輸送
専務取締役 小澤健行

はじめに

エネルギー資源の大部分を海外から輸入しているわが国では、その確保と安定供給が国家的な課題の一つとなっている。このような状況の中、液化天然ガス(LNG)は、マイナス162℃まで温度を下げると無色透明な液体となり、また、容積も約1/600と大変小さくなる性質を有することから、大量輸送と大量貯蔵が可能となり、クリーンな資源として注目を集めている。

本紙では、LNG産業の概要とともに、未来展望と輸送力の対応について述べることとしたい。

1. LNG産業の概要

(1) 世界における天然ガスの確認埋蔵量は110兆㎥以上とも言われ、東南ア、アフリカ、南北アメリカ、欧州など広く埋蔵されているが、石油と同様、旧ソ、中近東が比較的多い。

その内、70%以上がパイプラインで供給され直接使用されており、液化して輸送し、使われているのは5,600万トン／年(生産量の3%)に過ぎない。

(2) その中で3,940万トン／年(70%)位が日本向けであり世界最大の輸入国となっている。

(電力用2,910万トン／都市ガス用950万トン／工業用80万トン)

世界中でLNG輸送に従事したLNG船は、66隻でその内日本向けが44隻である。

(注) 1992年の資料に基づく

(3) このLNGプロジェクトの特徴としては天然ガスを超低温化して貯蔵するという最新の技術を駆使した装置産業であるため生産需要の両サイドに巨額な投資と、開発に長時間を要することが余儀なくされるため、海上輸送の部門を受け持つLNG船の運航者の長期にわたる安全確実な運航態勢の確保が大前提となる。

LNGの標準組成、物性値としてはメタン85～90%を主成分として、エタン6～8%、プロパン3～4%、その他1%で、ガス比重(空気＝1) 0.63、沸点 (℃)－162 (これは主成分メタンの液化点を意味する)、液密度(kg／l) 0.460、発熱量 (kcal／kg) 13,100である

が、液化する際に脱硫等の前処理を行うため、硫黄分やその他不純物のない、しかも熱効率の極めてよい高カロリーでクリーンなエネルギーといえる。

2．LNG輸送の経緯と現状

(1) 天然ガスとしては気体燃料として古くから使用されていたが、気体であるためパイプラインによる以外に輸送手段がなく、地上での大量貯蔵ができないため、結局未開発のまま放置されてきた。商業的規模でのLNG利用は、米国において都市ガスの貯蔵を目的として液化されたケースが最初であるが、低温脆性に起因するタンクの破壊事故をきっかけに低温技術が進歩し、1951年、石油開発技術会社であるユニオンストックヤード(Union Stock Yard)社と石油会社のコンチネンタルオイル(Continental Oil)社がLNGの事業化を目的としてコンストックリキッドメタン(Constock Liquid Methan)社を設立した。その後、1959年、英国ガス公社と共同で「メタンパイオニア号」という実験LNGタンカーでルイジアナ州レークチャールズから、英国のキャンベイ島まで2,200トンのLNGの海上輸送に成功しLNG利用の幕を開けるようになった。

1964年10月には、「メタンプリンセス号」と「メタンプログレス号」がアルジェリア、英国間のLNG輸送に成功し、これがまさに世界初の商業ベースによるスタートとなった。その後は世界各地で続々と大型プロジェクトが実現し、今や年間5,000万トンを突破することになった。こうして莫大な資金と最新技術が投入されるため、需要家と供給者は通常20年位の長期契約を結ぶことが多く、この契約には買主側の理由により義務数量を引き取れない場合にも支払いを義務づけられる条項(Take or Pay)が含まれている。

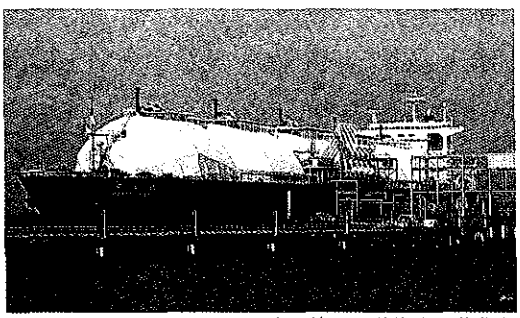
(2) 日本では1967年3月、東京ガスおよび東京電力とPhillips Petroleum Co.およびMarathon Oil Co.との間でアラスカから96万トン／年のLNGを1969年から15年にわたり輸入する契約が結ばれたのが初めてで、横浜市根岸に受入基地を建設、1969年11月に第1船「ポーラアラスカ」が着岸したのが第1号となった。その後、電力各社と大手都市ガス3社によるプロジェクトが続々と契約しオーストラリアプロジェクトも加わり現在に至っている。

こうしてわが国は、現在、アラスカ、ブルネイ、インドネシア、アブダビ、マレーシア、西豪州、アルジェリア（スポット）から1992年、3,940万トンを輸入しているが、その内インドネシアからは1,840万トンで約1／2弱の大量に及んでいる。平均価格も¥23,500（ドル／トン$187）となっている。

LNG火力発電設備を9電力別にみると東京電力35基1,600万kWでアラスカ、ブルネイ、ア

ブダビ、マレーシア、オーストラリアとLNG源は多岐にわたっている。2位は関西電力23基820万kWでインドネシア、オーストラリアからとなっている。3位中部電力14基740万kWは、インドネシア、オーストラリア二国で、4位九州電力10基450万kWはインドネシア、オーストラリアの二国からの輸入である。5位東北電力は7基350万kWでインドネシアからのみで、最後の中国電力2基140万kWはオーストラリアからであり、9電力の内LNGを使用しているのは、以上の6電力91基、計4,100万kWになっている（1992年）。

現在弊社、アルン・エル・エヌ・ジー輸送で、輸送しているのはスマトラ西部のアルンより越後丸、琴若丸（日本郵船）、出羽丸（川崎汽船）、若葉丸(大阪商船三井船舶)のLNG船4隻で、インドネシア国営石油ガス公社(プルタミナ）と東北電力、東京電力が結んだ20年間に及ぶFOBの売買契約に基づくものである。そのプルタミナとの間で輸送契約を結び船社とは定期用船契約を締結しているため、LNGの安全輸送を担うオペレーターということができる。つまり4隻のLNG船の安全運航こそが弊社の使命といえよう。



▲専用埠頭に着岸中の若葉丸

(3) 世界のLNG輸入プロジェクトを大づかみでみると、輸出国としては、インドネシア13件2,200万トン、アルジェリア12件1,800万トン、マレーシア1件500万トン、アブダビ1件200万トン、アメリカ1件110万トン、リビア2件80万トン計6,060万トンである。一方、輸入国としては、日本がトップで15件3,700万トン、フランス3件660万トン、アメリカ3件570万トン、スペイン2件300万トン、韓国2件290万トン、ベルギー1件250万トン、台湾2件220万トン、ギリシア1件40万トン、イギリスとイタリアがそれぞれ1件15万トンずつとなっており、合計6,060万トンに及ぶので日本が6割を占めていることになる。

（注） この数字は1990年の実績である。

さらに、最近、韓国ガス公社(KGC)が1995年から5年間でインドネシアのプルタミナと600万トンの契約を、またマレーシアより200万トン（1995年）を、さらにカタールよりも1998年以降240万トン契約し増量を図っているのが目立っている。

同じく高度成長を目指す台湾もインドネシアの225万トン、マレーシア225万トンを既に輸入開始し、さらにカタールから1998年より200万トンの増量を予定している。また、日本でもカタールから中部電力が1997年より400万トン、東北電力、東京電力、関西電力、中国電力、東京ガス、大阪ガス、東邦ガスが1998年より計200万トンの契約が成立し、7隻＋3隻のLNG船建造が決まったほか、マレーシアから東北電力向け50万トン(1996年より)、さ

らに西部ガスにならって仙台市ガス（15万トン）、静岡ガス（30万トン）の輸送が予定されている（1996～7年より）。

（注）本紙では、都市ガス関係よりはむしろ電力関係を主体に説明しているのでご了承願う。

3. LNG産業の未来展望

(1) 総合エネルギー調査会（通産大臣の諮問機関）が1990年に策定した「長期エネルギー需要の見通し」によれば、日本のLNG需要が現在3,700万トンであるものが2000年には4,600万トン、2010年には5,700万トンに増加するものとしている。

（注）以降毎年レビューしているが、1993年発表も大筋では変わっていない。

この供給ソースとしては前述の通りインドネシアのほかマレーシア、カタール、オマーン、オーストラリア、ブルネイ、ロシア、ベトナム等が考えられるが、そのプロジェクトの性格上、積揚地の設備投資は1兆円位かかるともいわれ、LNG船の建造費と輸送コストを考えるとまさに莫大なものとなろう。

現在、日本向けに就航している内外のLNG船は、標準規格の125,000m³（タンク容量）が45隻前後であるが、2000年には55隻以上、2010年には65隻位は必要と考えられる。この場合LNG船の耐用年数を25年と仮定するならば、2010年頃まで代替建造を含めて1隻300億円の高価なLNG船を50隻以上新造しなければならないこととなる。

しかもこれら新造船による輸送コストは、輸送距離が長くなればなるのに比例して高くなる。精々インドネシアからのように5,000km～6,000km程度に比べ、中東のような12,000kmを越える場合には輸送コスト高に見舞われることとなる。以上のように、何としても安定供給の確保こそ正に必須条件といわざるを得ない。そのためには当然のことながら、資源国への貢献というか協力は言をまたないところであり、欧米先進諸国と技術や情報について十分連携を保ちつつ、アジアの共栄にも目を向け国際的なLNG市場の健全な発展のために努力をすべきであろう。

(2) 資源エネルギー庁が平成6年4月8日、指定電気事業社15社からの届出に基づき電力施設計画を発表したが、これによると平成15年度の総需要電力は1兆95億kWhで年平均2.2%の伸び率を見込んでいる。また、年度末電源構成のうち、石油は平成5年度で28.02%であったものが15年度には19.8%に低下する一方、LNGは21.9%のものが25.6%へと増加、電源の主力となる見通しとなっている。

平成15年度までの電源構成ならびに電力需要見通しは**表1**、**表2**のとおり。

〔表１〕年度末電源構成

（単位：万kW、％）

電源＼年度	平成５年度末（実績）	平成５年度末 構成比(％)	平成10年度末	平成10年度末 構成比(％)	平成15年度末	平成15年度末 構成比(％)
水力	3,859	20.3	4,393	19.6	4,995	18.7
一般	1,965	10.3	2,003	8.9	2,162	8.1
揚水	1,894	9.9	2,390	10.7	2,832	10.6
火力	11,346	59.6	13,535	60.3	16,406	61.5
石炭	1,597	8.4	2,606	11.6	3,997	15.0
LNG	4,173	21.9	5,505	24.5	6,815	25.6
地熱	26	0.1	50	0.2	80	0.3
LPG	100	0.5	100	0.4	268	1.0
歴青質混合物	0	0.0	51	0.2	51	0.2
廃棄物	0	0.0	3	0.0	3	0.0
石油等	5,450	28.6	5,222	23.3	5,194	19.5
原子力	3,838	20.2	4,508	20.1	5,275	19.8
合計	19,043	100	22,437	100	26,676	100

注１：自家用発電施設を除く。
　２：石炭、LNG及び歴青質混合物には石油混焼プラントも含む。
　３：LNGには天然ガスも含む。

〔表２〕電力需要見通し

年度	平成４年度（実績）	平成５年度（推定実績）	平成15年度	15/4年度平均伸び率(％)
総需要電力量（億kWh）	7,978 (1.0)	8,028 (0.6)	10,095	2.2 [2.1]
電気事業用需要電力量（億kWh）	7,048 (0.9)	7,077 (0.4)	9,035	2.3 [2.3]
電気事業用最大需要電力（万kW）	15,086 (2.6)	14,377 (△4.7)	19,175	2.2 [2.4]
年負荷率（電気事業用）（％）	56.6 [57.7]	59.5 [56.8]	57.0	——

注１：平成４年度、平成５年度の（　）内は、対前年度伸び率(％)
　２：年平均伸び率及び年負荷率の欄の［　］内は気温補正後の数値

一方、６月21日、電事審需給部会が発表した長期電力需給見通しでもエネルギーミックスの課題があるものの、**表３**、**表４**、**表５**のとおりほぼ同様の見通しとなっている。

〔表３〕電力需要の見通し（新規施策追加ケース）

（単位：億kWh）

区分＼年度	92年度実績	2000年度	2010年度	伸び率2000/92(％)	伸び率2010/2000(％)
民生用	3,554 (44.5)	4,560 (48.4)	5,730 (51.9)	3.2	2.3
産業用	4,424 (55.5)	4,860 (51.6)	5,300 (48.1)	1.2	0.9
総需要	7,978 (100)	9,420 (100)	11,030 (100)	2.1	1.6
再掲 電気事業用	7,048 (88.3)	8,380 (89.0)	9,960 (90.3)	2.2	1.7
再掲 自家発自家消費	930 (11.7)	1,040 (11.0)	1,070 (9.7)	1.4	0.3
最大需要電力（万kW）（電気事業用）	15,086	17,800	21,160	2.1	1.7
年負荷率(％)	56.6	57.0	57.0	—	—

注：（　）内は構成比（％）

〔表４〕電力供給目標（発電電力量）

（単位：億kWh）

電源＼年度	1992年度	1992年度 構成比(％)	2000年度	2000年度 構成比(％)	2010年度	2010年度 構成比(％)
原子力	2,223	28.2	3,080	33	4,780	42
石炭	870	11.0	1,500	16	1,650	15
LNG	1,758	22.3	2,360	25	2,330	21
水力	828	10.5	960	10	1,270	11
一般	730	9.3	800	8	990	9
揚水	98	1.2	160	2	280	2
地熱	15	0.2	40	0.4	150	1
石油等	2,189	27.8	1,510	16	1,100	10
新エネルギー	—	—	10	0.1	50	0.4
合計	7,883	100	9,460	100	11,330	100

（注）1. LNGには天然ガス、燃料電池及びメタノールを含む
　　2. 石油等にはLPG、その他ガス及び歴青質混合物を含む
　　3. 新エネルギーとは廃棄物、太陽光及び風力をいう

〔表5〕電力供給目標（年度末電源構成）

（単位:万kW）

年度 / 電源	1992年度末	構成比(%)	2000年度末	構成比(%)	2010年度末	構成比(%)
原子力	3,442	18.7	4,510	19	7,000	25
石炭	1,467	8.0	3,260	14	4,400	15
LNG	4,095	22.3	6,160	26	6,450	23
水力	3,814	20.8	4,550	19	5,700	20
一般	1,962	10.7	2,080	9	2,500	9
揚水	1,852	10.1	2,470	10	3,200	11
地熱	24	0.1	60	0.2	280	1
石油等	5,542	30.1	5,340	22	4,500	16
新エネルギー	—	—	50	0.2	180	0.6
合計	18,383	100	23,930	100	28,510	100

（注）1. LNGには天然ガス、燃料電池及びメタノールを含む
2. 石油等にはLPG、その他ガス及び歴青質混合物を含む
3. 新エネルギーとは廃棄物、太陽光及び風力をいう

(3) 最近90年代のエネルギーと題した日本経済新聞社発行、鈴木篤之、加納睦男共著によれば未来への選択としてオールマイティの燃料源はないと断言しながらも、次のようにエネルギー源の光と陰を指摘している。

		強味(光)	問題点(陰)
自然エネルギー（太陽、風力等）		・再生可能 ・環境への影響小 ・国産エネルギー	・薄く広がる ・変動が大きい ・コストが高い
化石エネルギー	石油	・多目的に使える ・需要変動に対する対応力に富む ・ハンドリングが容易	・資源制約あり（R／P＝40） ・中東・OPECに偏在 ・供給中断／価格高騰の懸念
	石炭	・他の化石より安価 ・先進国等に幅広く賦存 ・埋蔵量も豊富（R／P＝220）	・固体のためハンドリングが課題 ・灰処理の問題 ・環境への影響（CO_2等）
	天然ガス（LNG）	・化石の中では相対的にクリーン ・長期契約による供給の安定性 ・使い勝手が良い	・ソ連・中東に多く賦存 ・資源制約あり（R／P＝60） ・需要変動に対する対応力に欠ける ・石油同様価格高騰の懸念
技術エネルギー（原子力）		・エネルギー密度が飛躍的に高い（炭素の5,000万倍） ・経済性、備蓄に優れる ・CO_2、SOX、NOXを排出しない	・放射線を扱うことによる不安感 ・社会的受容がカギ ・原燃サイクル確立が課題

つまり、自然エネルギーは豊富でクリーンが魅力だがコストが高い。また、石油、石炭は使い勝手がよいが環境へのインパクトが大きい。一方、LNGは設備投資が高くかかり、原子力は安全保障に問題があるとして、特にストックのきかない電力需給のことを考えるとどれも決定打がない。

おわりに

第二次大戦もことの起こりはエネルギー資源の確保が一大要因であったといわれているが、戦後二度のオイルショックを経てさらに記憶も生々しい湾岸戦争を目の当たりにして、今や見えざるエネルギー戦争の最中に生きているような気がする。

このように国家の命運を左右する大切なエネルギー問題を考える時、繰り返しになるが①既存の海外エネルギー資源の安定輸送②代替クリーンエネルギーの国産化を急ぐとともに、化石エネルギーの環境破壊要素の除去を一刻も早く、しかも安いコストで技術化すること③最初に述べた如くエネルギーを湯水のように使うのではなく、もっと省エネをすすめること位しか思い当たらない。しかし、世界人口の増大によりエネルギー消費量が倍増して行くのは不可避なので、弊社のようにLNG産業に携わる私共も正念場を迎えたと言っても過言ではなく、今まで述べたことを総合的に配慮しつつ日々たゆまざる安全運航への努力を続けて行かねばならない。

随想

腰痛持ちに成功者なし!?

シンガーソングライター◆みなみらんぼう

4年ほど前に、ギックリ腰という奴になった。ゴルフの打ちっ放しをやってる間に、なんとなく腰に違和感を抱いたが、すぐ治るだろうと甘く考え、そのまま打ち続けていたがどうもおかしい。ボールが拾えなくなってしまった。

半分以上ボールを残したまま、苦笑してゴルフ練習場を後にしたが、家に上がろうとしても、今度は靴ヒモがほどけない。痛みがひどくなった。

「少し横になるよ」と妻にいったら、「年ね」といって、ふとんを敷いてくれた。「ズボンが脱げないんだ」と僕。情けない。

「ホント、幼児帰りだわ」と妻が笑う。

それでもしだいに“これは大変だ”と思ったのかも知れない。「病院へ行ったら」といわれても、もう夜だ。しかも明日は名古屋で屋外コンサートがある。

歌手や役者というのは、こういう時が一番つらい。めったなことでは休めないのだ。その夜は、寝返りも打てず、そうしようとするたびに目が覚めるものだから、結局悶々として朝を迎えた。

腰は最悪だった。1人で起き上がれないし、階段降りるのもやっと、トイレをすますのもやっとである。ためしにギターを持って、今日の演目を口ずさんでみたが、息をつくたびに痛みが走る。歌にならない。

それでもなんとか新幹線に乗り、名古屋に向かう。マネージャーにだけは「誰にもいうなよ」と念を押し、ギックリ腰を打明けた。

とにかくライブコンサートというのは、思った以上の力が出るものなのだ。

昔39度5分の熱があったときは、リハーサル中に倒れそうになった。ホールの近くの病院に駆けつけて、点滴を打ってもらった。医者は僕がらんぼうだということを知らず、「今日は絶対安静。帰って寝なさい」といった。

「いや、それが今夜はコンサートなんですよ」と僕がいうと、先生は「駄目、コンサートなんか聴きにいっちゃ」とにらむ。

「いえ、聴きに行くんじゃなくて、僕が歌うんです」

そういったらお医者さんは、口をあんぐり開けたものだった。

それほど体調の悪い夜でも、コンサートをやっているうちに、乗って発汗し、高揚するものだから、終ってみると結構いいコンサートだった、といわれたものだった。

そんな体験も何度かあるものだから「いやあ、ギックリ腰なもので――」なんて、口が裂けてもいえない。

第一ギックリ腰ほど同情されない病気？も他にない。現に妻でさえ、ケラケラ笑っていた。表面上はどこも悪く見えないのだし、メシだってちゃんと食べられるのだし、他から見ると“物ぐさ病”にしか見えない。

だから仮にステージでトチリ「今日はギックリ腰のせいで調子が悪い」などといおうものなら、いい笑い者になってしまう。

新幹線の中で“こわれ物”みたいに身を固くして「今日は開き直ってやるしかないな」などと思っていると、マネージャーの根本君が「あっ、らんぼうさん。雨ですよ、雨」

外を見ると浜松辺りだ。僕は身を乗り出す。痛みが走る。「アイタタ、雨ならコンサートはどうなるんだ？」

「小雨決行、雨天中止です」と根本君。

思わず、もっと降れ――！　と心の中で叫んでしまった。

名古屋へ着いても、主催者には「いやあ、残念ながら雨ですねえ」などといってトボけた。心の中じゃ、もっと降れ！だ。

「だんだんひどくなってきました」と主催者、

「これじゃ、中止せざるを得ませんね」

そしてとうとう中止。ほんとにこれほどの恵みの雨はない、悪いけど。

そんなエピソードがあって、それから腰痛との長い付合いが続いている。この間、いろいろ治療を試みた。マッサージとけん引の複合治療、針、別府温泉の泥湯、北海道二股温泉のラジューム湯など、腰にいいと聞けば出掛けてみた。

そして今噂の念力治療である十字式の安久津政人先生や、気功治療の野田幸造先生にも見ていただいた。

因みに念力と気功の違いだが、念力というのは前頭葉から発する精神エネルギーのことであり、気功は文字通り、気を一点に集中させるもので、肉体的なものといっていいと思う。

この２人の先生に見ていただき、いちじるしい改善を得た。しかも『UFO』なる腰痛体操器具で、毎日10分ほどトレーニングを続け、最近はゴルフの腕も以前にも増して……というところまでこぎつけたのだが「風邪と同じで、またかかりますよ」の言葉通り、またぞろ、腰が変だ。野田先生のいう『腰病持ちに成功者なし』の言葉が何とも気になる。

海運ニュース

1. ベイプラン(コンテナ船積付プラン)電子データ交換メッセージの世界共通ユーザー・マニュアル完成に向け前進
　－SMDGヘルシンキ会合の模様－
2. 船舶通報制度・航路指定制度の強制化についての動向
　－IMO第40回航行安全小委員会における審議状況－
3. 混乗近代化深度化実験計画を承認
　－第109回船員制度近代化委員会の審議模様－
4. 混乗近代化船が9隻増加
　－20条問題小委員会の審議模様－

1. ベイプラン(コンテナ船積付プラン)電子データ交換メッセージの世界共通ユーザー・マニュアル完成に向け前進
－SMDGヘルシンキ会合の模様－

SMDG (Shipplanning Message Development Group)は、欧州各国の船社／ターミナルオペレーターの業務系・システム系の実務者を中心に構成されている組織で、海運・港湾に関する西欧EDIFACTボード傘下のユーザーグループであり、日本における物流EDI研究会やアジアEDIFACTボードにおけるAS TWG (Transport Working Group)にほぼ対応して位置付けられる組織である。SMDGはかねてより海運・港湾関係のUN／EDIFACTによる国連標準メッセージと、そのユーザー・マニュアルの開発普及活動の中心的役割を果たしており、BAPLIE（コンテナ積み付けプランを通知するためのメッセージ）に続き、MOVINS (Move Instruction Message：船社からターミナルに対する、コンテナのハンドリングを指示するメッセージ）や、TANSTA (Tank Statement Message：コンテナ船の各種タンクの状況に関するメッセージ）などのコンテナ輸送関連メッセージのユーザー・マニュアルを開発中である。

今回の会合は、1994年9月21日と22日の両日、フィンランドのヘルシンキで開催され、出席者は全体で約60名となり、わが国からの出席者は、以下3名であった。

大阪商船三井船舶　企画部副部長　岡本　秀徳
Mitsui OSK Europe, Manager　堀　一郎
当協会　業務部業務第一課長　園田　裕一

なお、今回からは豪州からの参加者も加わり、欧・米・亜・豪の世界各主要地域からの意見集約が可能な組織となった。

今回の会合では、BAPLIEの世界共通ユーザー・マニュアル案の最新版（Version2.0.3）が検討され、95年3月の次回会合での採択を目途に今後最終的な調整を行っていくことが合意された。MOVINSについても、現行ユーザー・マニュアル案（Version1.5）の内容が検討され、追って改訂版が作成されることとなり、さらにTANSTAのユーザー・マニュアル案や、

TPFREP（コンテナ・ターミナルの稼働状況などを報告するためのメッセージ）のメッセージ案なども検討が行われた。

また、今後はコンテナ・ターミナル内のコンテナ・オペレーションに関するメッセージなどについてのユーザー・マニュアル作成を行っていくことが確認された。

2．船舶通報制度・航路指定制度の強制化についての動向

― IMO第40回航行安全小委員会における審議状況 ―

IMOでは、1993年1月に発生したシェトランド諸島沖の大規模な油流出事故などを契機に、特定海域における船舶通報制度および指定航路の通航を強制化することにより、船舶運航面からの事故防止と海洋汚染の防止対策を推進することを目的として、SOLAS条約第Ⅴ章(航行の安全）の改正が検討されている。

1．船舶通報制度の強制化

船舶通報制度とは、内水域や港域において船舶の位置や速度などの情報を沿岸当局に報告し、航路管制や港内管制を受けるシステムで、すでに各国において実施されており、わが国では海上交通安全法や港則法に定められた船舶の通報義務がこれに当たる。しかしながらシンガポール海峡、ドーバー海峡などにおいて実施されている船舶通報制度は、各船が自主的に沿岸当局に通報する任意の制度であり強制制度ではない。IMOで検討してきた「船舶通報制度の強制化」は、この任意の制度である船舶通報制度を、IMOで承認する特定の海域に限り強制化することを目的としており、本年5月に開催されたIMO第63回海上安全委員会（MSC）およびSOLAS条約締約国会議において付属書第Ⅴ章に新たに8－1規則を追加することが採択され、1996年1月1日に発効することとなっている。

わが国は通報制度を強制化する以上は、陸上局からの通航状況に関する最新の情報の提供やアドバイスなどのサポートが得られなければならず、単に船舶と陸上局間の交信がなされるだけの設備では強制化は無意味であること、つまり強制化する通報制度にはレーダーサービスを伴った、いわゆるVTS(Vessel Traffic Service)の設置が不可欠であることを主張し、VTSを要件とするよう提案したが多数の支持を得ることは出来なかった。新規則には、利用する船舶に対して料金の請求をしないこと、個々の通報制度の設備・運用などの基準はMSCで決議されるガイドラインに適合する場合に限り承認されることなどが規定された。

9月5日から9日の間に開催されたIMO第40回航行安全小委員会では、このガイドラインに

ついて審議が行われ、本年12月に開催される第64回MSCにおいて決議として採択されることとなっている。

本ガイドラインは4部より構成されており、概要は次のとおりである。

第1部　定義

「採択された船舶通報制度」「沿岸当局」「沿岸当局と参加船舶との相互交信」「危険物」についての定義。

第2部　船舶通報制度の採択のための一般的考慮事項

通信に関する技術的事項、沿岸当局および参加船舶の義務等についての規定。

第3部　締約国政府による強制的な船舶通報制度の計画、提案および実施に関する基準

強制通報制度を設定する締約国の責務および考慮すべき事項についての規定。

第4部　機関により採択された船舶通報制度の評価および見直しに関する基準

採択するにあたっての機関（IMO）の責務等についての規定。

2．指定航路の通航の強制化

船舶通報制度の場合と同様に、内水域や港域における航路の航行義務については、それぞれの国の国内法により規定されており、日本の場合は海上交通安全法や港則法に指定航路の航行義務が規定されている。一方、国際条約においては領海の無害通航権および公海の航行の自由が認められており、基本的には領海および公海の航行の自由が確保されていることから、現在IMOが指定している航路は、沿岸国からの提案などに基づき承認された航路について航路内航行が勧告されているに過ぎない。IMOで検討されている指定航路の通航の強制化は、海難事故や海洋汚染の防止のためにIMOが承認する特定の航路に限り強制化しようとするものである。

IMOの航路指定には分離通航方式、対面航路、推薦航路、避航水域、沿岸通航帯、ラウンドアバウト、警戒水域および深水深航路の8つの方式がある。わが国はこれら8つの指定方式のうち避航水域の強制化については、領海の無害航行権および公海の航行自由の原則を阻害するおそれがあることを指摘し、これを除外することを提案したが、ロシアを除き大勢の支持を得ることは出来ず、個々の強制航路を指定する要件はIMOのガイドラインに沿って審査することとされた。

9月の第40回航行安全小委員会では指定航路の通航の強制化に関するSOLAS条約第Ⅴ章の改正案が審議され、避航水域を除外すべきとするわが国の主張に対し、議長から「個々の航路指定の審議に際しては、条約改正案のなかに『1982年国連海洋法条約の関連規定に合致していなければならない』という規定があり心配ない」旨の発言があったが、わが国はあくまで条約に明確に規定すべき事柄であるとして、小委員会における立場を留保した。

12月に開催される第64回MSCでは、条約改正案の採択、および個々の指定航路の通航を強制化する際の基準などを規定するガイドラインの審議が予定されている。

3．混乗近代化深度化実験計画を承認

― 第109回船員制度近代化委員会の審議模様 ―

第109回船員制度近代化委員会は、平成6年9月26日に開催され、混乗近代化船の更なる配乗体制の見直しにより深度化を図る「混乗近代化深度化実験計画」を定め、併せて「実験船の基準等」も決定した。

船員制度近代化は、P段階11名の乗り組み体制まで実用化されたが、急激な円高などにより近代化船の国際競争力は著しく低下し、日本商船隊の中核としてこれを維持することは困難な状況となっている。また、乗り組み体制についても、今後飛躍的な技術の革新がない限りは、日本人船員のみによるこれ以上の少数精鋭化は難しいと考えられている。

このような状況を踏まえ、船員制度近代化委員会は、マルシップ混乗船のうち、近代化船として甲機両用資格職員を配乗するものについて、船舶職員法による近代化船としての認定を行うことなどを含む「第四次提言」をとりまとめた。これを受けて昨年度は、日本人乗組員8～9人のマルシップ混乗船方式による混乗近代化実験が行われ、本年5月から実用化された。

今回の混乗近代化深度化実験は、この日本人乗組員8～9人の配乗体制の見直しを行い、国際競争力の確保を図ろうとするものであり、併せて日本籍船の維持およびマルシップ混乗船方式の船舶に近代化船制度の適用のより一層の促進を図ることも目的としている。

実験計画および実験船の基準などの骨子は次のとおりである。

1．実験は、マルシップ混乗方式の実験船を用い、混乗近代化船の配乗体制の見直しを行う。

2．日本人の総乗組員数6～7名体制（日本人職員数5～6名体制）の実験とする。

3．実験船の基準は次のとおりとする。

(1) 7名体制の実験船

第二種近代化船の設備を有する船舶

(2) 6名体制の実験船

イ．超省力化船の設備を有する船舶、または

ロ．第二種近代化船の設備を有し、かつ、グローバル・ポジショニング・システム（GPS）、チャート・プロッターを設置している船舶

4．配乗体制は実験船ごとに設定する。

5．調査は、報告様式による調査、調査員によ

［参考資料］

表１．近代化船の現況（平成６年８月末現在）

	P実用船		C実用船		B実用船		A実用船		計		混乗近代化船		総　計	
	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W
１．コンテナ船	12	506	1	37	0	0	0	0	13	543	6	271	19	814
２．撒積船	13	1,301	0	0	15	1,268	0	0	28	2,569	9	556	37	3,125
３．自動車船	6	281	1	50	2	67	0	0	9	398	2	98	11	496
４．タンカー	0	0	3	436	8	948	3	248	14	1,632	5	586	19	2,218
５．ＬＰＧタンカー	0	0	2	73	1	47	0	0	3	120	0	0	3	120
６．重量物船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
７．貨物船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	31	2,088	7	596	26	2,330	3	248	67	5,262	22	1,511	89	6,773

る訪船調査および乗船調査を組み合わせて実施する。

６．実験を実施しようとする船社は、実験実施方案を10月17日までに委員会に提出すること。

７．実験船は、実験に関する要件が整い次第実験に入ること。

８．実験はできるだけ早く開始し、平成６年度末までに取りまとめることを目標とする。

なお、実験開始は、次回委員会で実験船および実験船ごとの実験実施方案を承認した後となる。

表２．近代化船の隻数の推移

年月	A船	B船	C船	D船	P船	混乗近代化船	計
1985. 6	144						144
1985. 7	145	15					160
1986. 7	131	39	14				184
1987. 8	84	102	29				215
1988. 1	74	114	27		7		222
1988.12	52	114	25	1	7		199
1989. 4	44	99	24	12	7		186
1990. 4	33	90	26	14	7		170
1991. 6	24	74	19	8	23		148
1991. 7	22	73	19		31		145
1992. 3	18	61	19		32		130
1993. 3	11	39	13		32		95
1994. 5	4	28	7		32	7	78
1994. 8	3	26	7		31	22	89

４．混乗近代化船が９隻増加

―20条問題小委員会の審議模様―

海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、９月28日、20条問題小委員会を開催し、別表のとおり外航船11隻（混乗近代化船９隻、その他２隻）、近海船１隻について、配乗基準の特例措置

を承認した。

これにより、同小委員会がマルシップ混乗船として20条特例を承認した船舶の累計は、外航船159隻、近海船31隻となった。

なお、これらの船舶のうち就航中の外航船は98隻（混乗近代化船35隻、その他63隻）である。

〔別表〕外航船（混乗近代化船）

船名	会社名	船種(G/T)	配乗 (( )内は外国人員外職員)	その他
旭丸	旭海運	撒積 3万9,100	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	新造船
日鵬丸	昭和海運	鉱石 7万7,350	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	新造船
玄海丸	出光タンカー	LPG 4万7,421	日本人 9名 フィリピン人 14名(1)	B実用船からの移行
日章丸	出光タンカー	タンカー 14万2,834	日本人 9名 フィリピン人 14名(1)	B実用船からの移行
白妙丸	三菱鉱石輸送	撒積 7万6,747	日本人 9名 フィリピン人 13名(3)	B実用船からの移行
金山丸	新和海運	タンカー 14万9,513	日本人 8名 フィリピン人 16名(2)	新マルシップからの移行
センチュリーリーダー3	八馬汽船	自動車 2万2,240	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	新マルシップからの移行
新扇島丸	八馬汽船	鉱石 9万8,512	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	新マルシップからの移行
駿河丸	マリテックマネージメント	鉱石 10万7,943	日本人 9名 フィリピン人 13名(3)	B実用船からの移行

外航船（その他）

船名	会社名	船種(G/T)	配乗 (( )内は外国人員外職員)	その他
豊後丸	日鉄海運	鉱石 8万6,400	日本人 9名 フィリピン人 13名(1)	新造船
城山丸	新和海運	LPG 4万7,938	日本人 9名 フィリピン人 15名(1)	マルシップからの移行

近海船

船名	会社名	船種(G/T)	配乗 (( )内は外国人員外職員)	その他
浩洋丸	森本海運	冷凍運搬船 697	日本人 4名 フィリピン人 10名(2)	

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体　社団法人　日本海運集会所

設　　立　1921年（大正10）９月８日

沿　　革　ロンドンのボルチック・エクスチェンジに範をとり、海運取引所として商談の成立と会員の親睦をはかり、また海運諸事情の調査、統計の発表などを行う目的で「株式会社神戸海運集会所」が設立されたのが大正10年。翌11年には月刊誌「KAIUN（海運）」の始まりである「神戸海運集会所雑報」（不定期）を創刊、同15年にわが国唯一の常設海事仲裁機関として仲裁委員会が設置された。その後、昭和８年に株式会社を解散、広く海事関係諸産業の隆盛に寄与するため、公益法人として現在の「社団法人日本海運集会所」が設立された。戦後に入ってからは東京事務所の開設を機に、各国関係機関との提携など国際的活動を活発に行っている。

主要事業のうち常設委員会として仲裁、調停、鑑定、契約書式の制定・改定、海難救助報酬の斡旋などについてはその管理・運営のため、前記の海事仲裁委員会のほか、書式制定委員会、海難救助報酬斡旋委員会が、また月刊誌「KAIUN（海運）」の編集のため、編集委員会を設置している。各委員会の委員は、当所を構成する海運、造船、損保、商社、鉄鋼、仲立、金融、その他海事関係業界の実務経験者および学識経験者

で構成されており、日常業務は事務局が中心に行っている。

会　　長　相浦紀一郎
（大阪商船三井船舶・相談役）

理 事 長　齊藤　健
（三菱鉱石輸送・相談役）

会　　員　海運、造船、舶用機器、商社、鉄鋼、仲立・代理、港運・倉庫、損保、金融、関係団体など455社。

事 務 所　東京都中央区日本橋室町２－３－16
三井６号館

事業概要　海事に関する紛議の仲裁、調停、和解斡旋および海難救助報酬の斡旋。

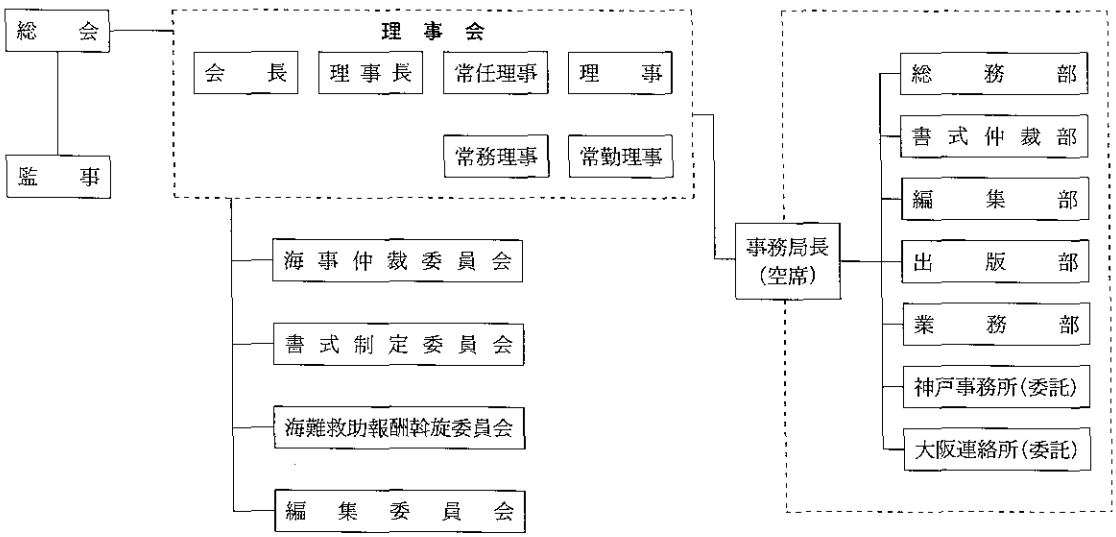
海事に関する各種証明および鑑定（事項鑑定・船価鑑定）。

海事に関する標準契約書式の制定・改定・販売（社名入りＢ／Ｌなどを含む）。海事に関する各種出版物の編纂・発行・販売。すなわち月刊誌「KAIUN（海運）」、隔月刊誌「海事法研究会誌」、年刊「日本船舶明細書」「内航船舶明細書」「海事関連業者要覧」「The Bulletin of The Japan Shipping Exchange, Inc.」（年３回）を発行しているほか、「日本沿岸航海距離図表」「Distance Tables for World Shipping」などを随時刊行している。

船舶明細ファイル、船主名簿ファイルなど各種データの電子情報サービス、講演会・セミナー・研究会の開催。海事に関する各種の相談、助言。

また会員サービスとして、契約書の条項の解釈、取引慣行の実態、紛争の処理方法などに関する無料相談ならびに判例その他各種の資料・情報の提供を行っているほか、「KAIUN（海運）」「海事法研究会誌」など当所発行の刊行物を贈呈している。

組　織　図

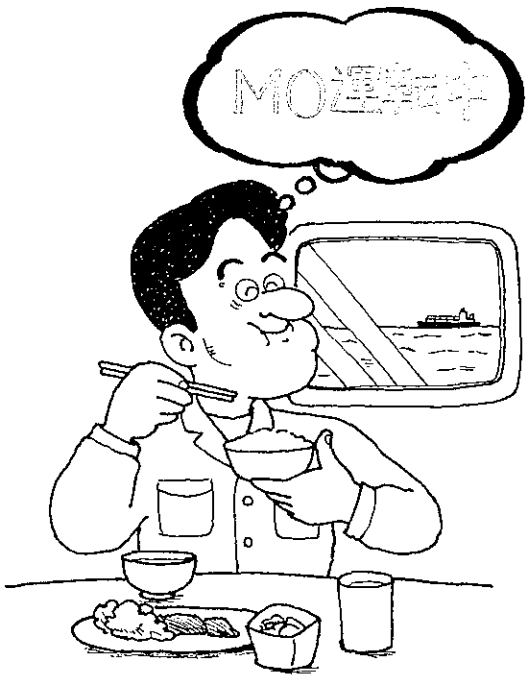


海運雑学ゼミナール 第55回

M0船が実現した巨大プラントの運転無人化

機関室の当直無しで、主機を24時間運転できる設備を備えた船をM0（エムゼロ）船と呼ぶ。「M0」とは（財）日本海事協会が定めた船級を示す符号で「Machinery Space Zero Person」の略。船橋からの主機の遠隔コントロールが可能で、かつ機関室の異常を知らせる警報装置、異常時に自動的に主機を減速する装置など、無人運転のための多くの規定を満たした船を意味する。

世界最初のM0船は、1969年に日本で建造された「ジャパン・マグノリア」で、これ以後、船舶のM0化は急速に進み、現在では外航船や内航大型船のほとんどがM0船となっている。



M0船といっても、常時、機関室無人運転(M0運転）が行われているわけではなく、船舶の通航量の多い海域や、天候が悪化しているときなどは、機関長の判断で機関室当直が行われる。

また無人運転中も、M0当番機関士が1名とM0維持当番の部員1名が機関室の管理に当たり、日中、M0運転のための主機や補機の点検・調整作業を行うことはもちろん、食事中や睡眠中も機関室の異常を知らせる警報が鳴れば飛んでいって点検や修理を行うことになっている。

警報装置は、船橋、機関長室、M0当番機関士の個室、食堂など、船内のあちこちに設置されており、異常があると一斉に鳴りだす。夜間なら、当番機関士の対応が遅れれば、全員が目を覚ましてしまうことにもなりかねない。

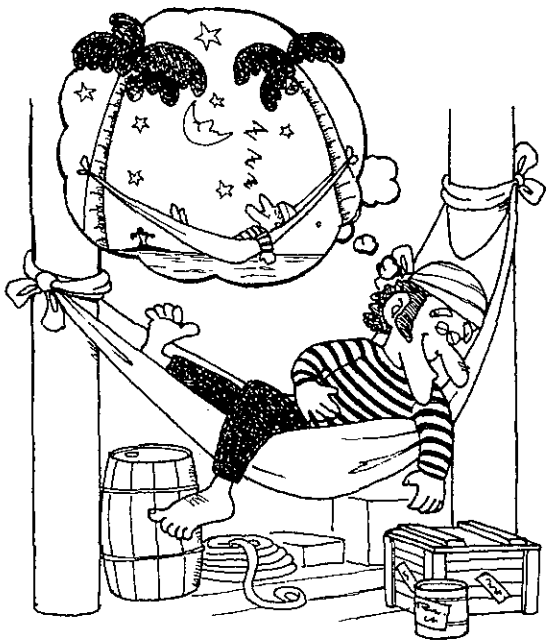
いかに技術が進歩したとはいえ、何万馬力もの巨大な主機やさまざまな補機を24時間支障なく動かし続けるには、やはりこうした機関士や機関部員の努力が不可欠なのである。

コロンブスが紹介した南米原住民の寝具・ハンモック

大航海時代の初期、狭い船内にはベッドをつくることができず、乗組員はすべて貨物やロープが所狭しと積まれた船内のあちこちに適当な隙間を見つけて寝ていた。こうした事情が改善されたのは、ネットやキャンバスを2本の支柱の間に渡してベッドの代用にするハンモックが登場してからのことだった。

これをヨーロッパに紹介したのはコロンブス。第2次航海のとき、現地の人々が「アマカ」と呼ばれる繊維を編んだ網を樹と樹の間に吊るし、その中で寝るのを見たのがヒントだった。「ハンモック」という呼び名は「アマカ」がなまったものとされる。

無断転載を禁じます。社団法人　日本船主協会©



ただし、これには異説があり、こうした寝具はそれ以前から英国で使われていたが、当時大陸には知られていなかっただけだともいわれる。

キャンバス製のハンモックは極めて丈夫だったため、英国などでは、軍艦が戦闘準備に入るとき、これを丸めて上甲板の周囲に並べて弾除けに使った。このため18世紀の英国海軍では「ハンモックを上へ」が「戦闘用意」を意味していた。

しかし、甲板にごろ寝するよりはましだったにせよ、絶えず揺れ動く船の上で、さらにブランコのように揺れるハンモックの寝心地はどんなものだったろうか。こんなことからも、当時の船乗りたちの苦難に満ちた生活が想像できる。

舶用ディーゼル機関は低速回転が有利

現代の舶用エンジンの主力となっているディーゼル機関には、回転数によって中速ディーゼル、低速ディーゼルの2種類がある。

中速ディーゼルは、回転数が毎分300～1,000回転までのディーゼル機関で、低速ディーゼルは毎分300回転以下のものをさす。いずれにしても毎分数千回転する自動車用のエンジンなどと比べ、きわめて低速な点が特徴で、これは推進装置であるスクリュープロペラの性質と関係がある。

回転数と推進効率の関係は、スクリュープロペラの形状や大きさにもよるが、一般に低速で高馬力の方が推進効率が高まる。また水中で回転するプロペラは、あまり回転数を上げるとキャビテーション（空洞現象）という空回り現象を起こし、翼表面に真空状態が生まれ推進効率が低下するばかりかプロペラ自体の損傷にもつながる。

このため船舶の主機として使われるディーゼル機関の回転数は一般に毎分100回転前後で、それ以上の場合は、減速ギアによって回転数を落とす。このようなディーゼル機関は「ギヤードディーゼル機関」と呼ばれ、ギヤの組み合わせでもっとも推進効率のよい回転数にコントロールできるというメリットがある。

またギヤードディーゼル機関の一種で、回転軸につながる歯車を2台以上の機関で同時に回す「マルチプルエンジン」と呼ばれる方式では、一つの回転軸で10万馬力以上という蒸気タービン並みの出力を得ることも可能だ。

当初、経済性に優れている反面、馬力の点で蒸気タービンに劣るとされたディーゼル機関も、その後の性能向上で弱点を克服。現在は、超大型タンカーや高速コンテナ船をはじめ、ほとんどの船の主機として使われるようになった。

このように経済性と高性能を両立させた舶用ディーゼル機関の登場は、蒸気機関や蒸気タービンの出現ほど派手ではないものの、その普及度の大きさからみれば、船の動力の歴史における重要な技術革新の一つということができよう。

London便り

恒例の日本パイロット協会欧州視察団の皆さんと在ロンドン日本船社駐在員との懇親会が、9月19日行われました。この欧州視察団派遣は1966年から始まったそうで、毎年欧州の港湾を訪問し、その水先業務の視察／調査や港湾施設の見学、そこのパイロットたちとの情報交換などをされております。今年はバルセロナ港を訪問された後、最後にロンドンに立ち寄られました。

懇親会は、パイロット業務と関係の深いロンドンのトリニティ・ハウスを借りて、夕食会を行いました。このトリニティというのはご存知のごとく、キリスト教でいうところの父、子、聖霊の三位一体のことで英国にはトリニティと称する教会が各地にあります。その昔、英国の船員たちは入港するとこのトリニティ教会を訪れ、礼拝を行うとともに一種の社交クラブを形成したようです。入港して船員たちが上陸するのは、酒場に行くためだけではありません。この社交クラブはその後船員の友愛会になり、更に発展し船員協会となり、やがて国王の勅許を得た法人団体となり、トリニティ・ハウスと称し、さまざまな海事関連業務を管理する機関として公認されました。

ロンドンのトリニティ・ハウスは1514年（日本では織田信長が生まれる20年前になります）にヘンリー八世の勅許を得たという由緒あるものです。以来王室との関係は続き、現在のマスター（総裁）はエリザベス女王の夫君であるエジンバラ公です。ここは各地にあるトリニティ・ハウスの中でも最も大きく、イングランドおよびウェールズの航路標識の維持管理、水先業務の統括、船員に対する慈善事業を三大業務としておりましたが、この内、水先業務は数年前に各地の港湾管理者の手に移りました。しかしパイロットの教育と試験制度についてはここが依然として管轄しているとのことです。航路標識の管理のためにパトリシア号と呼ぶ灯台見回り船を所有し運航しておりますが、この船は観艦式において王室のヨットを先導する栄誉を担っているとのことです。また、船員への慈善事業としては老齢や傷病船員のためのホームの運営、商船大学生に対する奨学資金の給付なども行っています。

このトリニティ・ハウスは、テームズ河のほとりロンドン塔を望むタワー・ヒルにあり、1796年に時の有名な建築家サミュエル・ワイアットにより建設されたものですが、残念なことに、第二次世界大戦中ドイツ軍の空襲で、建物の一部と絵画彫刻などの貴重な所蔵品が被害にあったとのことです。それでもヘンリー八世やエリザベス一世、そして歴代のマスターたち、あるいは理事たち（彼らは伝統的に“ELDER BRETHREN”と呼ばれ、これに選ばれることは海軍および海運関係者にとって大変名誉なことだそうで、チャーチル元首相もその一人でした）の肖像画、歴史に残る古い船の模型、輝くばかりの銀器、荘厳な感じのする理事会会議室など英国ならではの重厚な雰囲気です。

心配した料理の質もまずまずで、（なにしろ英国料理は英国海運と同じくらい有名ですから）先輩船長の皆さんと夜の更けるまで、賑やかな交歓が行われました。

（欧州地区事務局長　赤塚宏一）

海運日誌 9月

1日　日中海運当局間協議が、3日まで北京で開催され、日本船社による現地法人の設立問題などについて意見交換が行われた。

◎　日本船舶輸出組合は、ロイズ資料に基づき1994年上期の世界主要造船国の新造船受注状況を発表した。それによると、世界の受注量は、㌧ベースで前年同期比41.7%増の709隻1,258万㌧となり、日本はシェア54.9%で首位。韓国のシェアは16.5%にとどまった。

7日　運輸省は、4～8月の建造許可実績をまとめた。それによると、建造許可は152隻、508万㌧（うち、国内船14隻、22万㌧、輸出船138隻、486万㌧）となり、今年度に入ってから5カ月にして前年同期の2.3倍となった。

9日　IMO（国際海事機関）の第40回航行安全小委員会が、5日からロンドンのIMO本部で開催され、船舶通報制度および航路通航制度の強制化などについて審議が行われた。
（P.21 海運ニュース2参照）

13日　日本開発銀行は、主要企業の設備投資計画を発表した。それによると、94年度設備投資計画は、全産業で前年度比2.4%減で、92年度以来3年連続の減少となり、海運業界では633億円（前年度比37.5%減）で、円高によるコスト競争力低下を受け、日本籍船の減少傾向が続いている。

14日　大蔵省は、8月の貿易統計速報（通関ベース）を発表した。それによると、輸出額から輸入額を差し引いた輸出超過額（貿易黒字）は60億8,300万ドルと前年同月に比べ18.8%減少し、3カ月ぶりに前年水準を下回った。

26日　第109回船員制度近代化委員会が開催され、日本人6～7人配乗構成の実用化を目指す「混乗近代化深度化実験計画」と「実験船の基準等」について審議が行われ、承認された。
（P.23 海運ニュース3参照）

28日　海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、20条問題小委員会を開催し、混乗近代化船7社・9隻、新マルシップ混乗船2社・2隻、近海船1社・1隻を承認した。
（P.24 海運ニュース4参照）

29日　ICSは、OPA90（1990年米国油濁法）に基づく賠償資力証明書（COFR）取得に関するIFR（暫定最終施行細則）には反対である旨の意見書を、米国コースト・ガード（USCG）宛て提出した。同意見書の骨子は、

① IFRの施行を延期し、その内容を再検討すべきである

② IFRの内容をP&Iが賠償資力証明書の発行人になり得るようなものに改めるべきである

③ 問題の本質は（OPA90によって）保険が不可能な損害賠償責任を問われている点であり、この点を米国コースト・ガードは認識すべきである

④ OPAQUEについて今後の進展に注目すべきである

⑤ 米国議会が、油濁補償問題における国際的合意（CLC／FC条約）とかけ離れたOPA90を制定したことは、誠に遺憾である

であり、なお、同意見書の写しは、米国下院Coast Guard and Navigation subcommittee Tauzin議長宛にも送付された。

船協だより

9月の定例理事会の模様

（9月28日、日本船主協会役員会議室において開催）

5．とん税・特別とん税の税率引上げ反対

◎　船舶減価償却制度の改善

（P．4シッピングフラッシュ2参照）

平成7年度 海運関係予算・税制要望について

(1)　平成7年度海運関係予算概算要求重点事項の概要

運輸省海上交通局関係

1．外航海運対策等の推進

2．離島航路の整備・近代化

3．船舶整備公団に対する財政措置

4．二重構造タンカーへの早期代替のための老朽タンカー解撤促進対策基金造成費補助金について

運輸省船員部、社会保険庁関係

・平成7年度船員対策関係予算（運輸省船員部、社会保険庁）

・ポートステートコントロール情報ネットワークシステムの構築

・練習船の整備

(2)　平成7年度海運関係税制改正要望重点事項（案）

1．船舶特別償却制度の改善・延長

2．脱特定物質対応型設備促進税制の延長

3．二重構造タンカーに対する固定資産税の特例措置の創設

4．中小企業新技術体化投資促進税制（メカトロ税制）の対象業種の拡大

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

本年3月、米国籍の定期船に対する新規運航補助制度（10年間で10億ドル）を創設するため現行のトン税を引上げる行政府法案が上下両院に提出された。これは具体的には1936年商船法を改正する法案で、“Maritime Security and Trade Act of 1994”と呼称され、上院ではS. 1945、下院ではH.R. 4003と付番された。

本法案は、まず、下院の「商船小委員会」および「商船漁業委員会」の審議を経て、8月2日、法案の名称の変更（Maritime Administration and Promotional Act of 1994）、トン税引上げ額、建造補助金の支給、運航補助対象隻数の増加の4点についての修正を付して下院本会議を通過し、直ちに上院に送付された。

上院において夏季休暇後、「通商科学運輸委員会」で審議が開始された。同委員会は下院採択の法案に更なる修正を加えた案（第1次案、第2次案）を作成し、第2次案を9月23日に採択する可能性が濃厚といわれていたが、同日の会議は上院運営規則に違反（詳細不明）しているとの理由で議題に取り上げられず採択の投票は9月26日以降に持ち越された。

上院の修正案（1次案、2次案）を含めたト

ン税引上げ額の比較は別紙（省略）の通りであるが上院の修正案は米国の石炭、穀物業界に配慮し、第2次案では当初の4年間は現行税額を維持し、その後の6年間は現行より低い金額としており、その分雑貨船（general cargo：一般定期船、コンテナ船等）の負担を大幅に引上げている。

第2次案の主要点は次の通り。

(1) 運航補助金10年間の総額上限を9億7,820万ドルとし、10億ドルに比し、若干下方修正された。

(2) 1隻当たり年間支給額

修正案	
1995-1997	$2,500,000
1998	$2,300,000
1999-2004	$2,000,000
原案（第1次案）	
1995-1997	$2,500,000
1998-2004	$2,000,000

（対象隻数については規定なし。当初の行政府案では52隻、下院通過案では70隻の規定あり。）

(3) トン税引上げ（純トン当たり引上げ後の税額：単位セント）

	1995-1998	1999-2004
雑貨船	74	63
バルカー		
西半球からの入港船	9	2
それ以外	27	6
タンカー		
西半球からの入港船	31	21
それ以外	31	21
客船	31	27

（注：現行は船種に関係なく西半球からの入港船は9セント、それ以外の地域からの入港船は27セント）

トン税免除となる寄港回数の上限が復活され、バルカー以外は下院案同様25回、バルカーは5回と規定されている。

(4) 建造補助（STP）条項

下院案を殆どそのまま復活させ、予算の許す限り米国造船会社に対しシリーズ船建造に限定してSTP(Series Transition Payments)支給の権限を認めた。また、支給の開始は運航補助同様1995年7月1日以降と規定されているが、同日までにOECD造船協定が締結されると支給されなくなる。なお、支給額については下院案同様何の規定もないが、運航補助総額を下方修正した分が取敢えずの財源となるのかと思われるも、明確ではない。

なお、当協会は、7月の理事会で報告の通り、トン税引上げの大部分を日本を含む外国の船社が負担することになり船社経済に重大な影響を及ぼすものであるとし、米国の国際慣行違反、友好通商航海条約違反等を理由に上下両院の関係委員会に抗議書を提出した（4月28日、5月4日、7月1日）。また上院の審議開始前（夏季休暇前）に8月10日付で通商科学運輸委員会委員長（The Honourable Ernest F. Hollings）宛に再度の抗議書を提出した。

労務委員会関係報告事項

1．船員制度近代化について

（P.23 海運ニュース3参照）

国際委員会関係報告事項

1．第6回日韓船主協会会談の開催について
（P．2　シッピングフラッシュ1参照）

船員対策特別委員会関係報告事項

1．外国人船員問題に関する対応について（省略）
2．新卒船舶職員採用計画について（省略）

会員異動

○社名変更
平成6年9月1日付
神戸日本汽船株式会社（阪神地区所属）
（旧社名　日本汽船株式会社）
平成6年10月1日現在の会員数159社
（京浜104社、阪神42社、九州13社）

海運関係の公布法令（9月）

㊟ 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
（条約第9号、平成6年9月14日公布）

㊟ 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
（条約第10号、平成6年9月14日公布）

㊟ 廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令
（政令第306号、平成6年9月26日公布、平成7年4月1日施行）

㊟ 船舶安全法施行規則の一部を改正する省令
（運輸省令第37号、平成6年9月9日公布、平成6年9月9日施行）

㊟ 船員法施行規則の一部を改正する省令
（運輸省令第42号、平成6年9月26日公布、平成6年10月1日施行）

㊟ 船舶設備規程等の一部を改正する省令
（運輸省令第45号、平成6年9月30日公布、平成6年10月1日施行）

国際会議の開催予定（11月）

IMO第36回海洋環境保護委員会
10月31日～11月4日　ロンドン
IMO第73回理事会
11月14日～11月18日　ロンドン
アジア船主フォーラムトレード安定化委員会（STC）
11月21日　香港
ILO海上労働基準に関する三者構成会議
11月28日～12月9日　ジュネーブ
STCW条約改正のための第3回中間会合
11月28日～12月2日　ロンドン
第9回アジアEDIFACTボード会合
11月29日・30日　台北

協会来訪

ノルウェー船主協会のMr. J. Vatne (Director) およびMr. P. Kure (Chief Negociator) 両氏が、9月14日、両国の海運政策、ITFに対する両国船主のスタンス、船員教育問題などについての意見交換のため、当協会を訪問された。

フィリピン船員組合のメンドーサ組合長が、関係船社との懇談会のため、9月28日、当協会を訪問された。

海運統計

1．わが国貿易額の推移

（単位：百万ドル）

年　月	輸　出 (FOB)	輸　入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸　出	輸　入
1980	129,807	140,528	▲ 10,721	26.0	27.0
1985	175,638	129,539	46,099	3.2	▲ 5.1
1990	286,948	234,799	52,149	4.3	11.4
1991	314,525	236,737	77,789	9.6	0.8
1992	339,650	233,021	106,628	8.0	▲ 1.6
1993	360,872	240,551	120,318	6.2	3.2
1993年 9 月	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
7	34,487	22,204	12,283	7.0	8.8
8	31,286	25,211	6,074	12.3	23.7

（注）　通関統計による。

2．対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

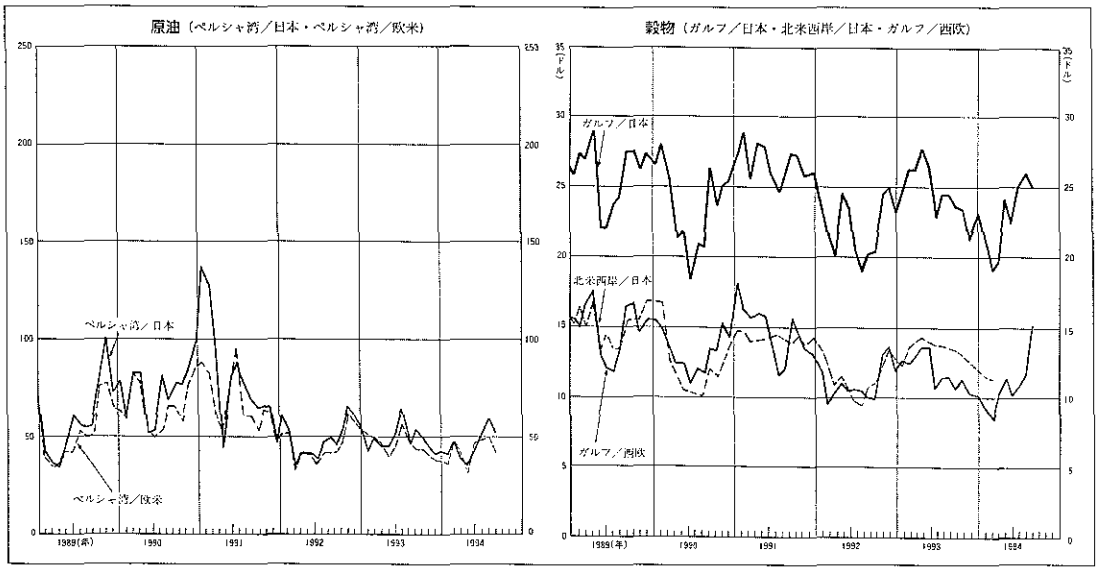
年　月	年間／月間 平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1993年10月	106.97	105.10	108.63
11	107.80	105.85	109.00
12	109.70	107.70	111.85
1994年 1 月	111.51	108.70	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
8	99.85	97.70	101.40
9	98.81	97.82	100.15

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	
				(品目別内訳)								
年次	合　計	連続航海	シングル航海	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
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
8	10,136	62	10,074	2,563	2,739	3,605	168	313	546	140	14,739	4,928
9	15,787	2,256	13,531	4,273	2,552	5,411	349	413	502	31	19,153	5,482

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



4．原油（ペルシャ湾／日本・ペルシャ湾／欧米）

月次	ペルシャ湾／日本						ペルシャ湾／欧米					
	1992		1993		1994		1992		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	62.50	37.50	58.00	49.00	42.50	32.00	54.00	33.00	57.50	46.50	37.50	30.00
2	56.50	35.00	53.00	47.50	39.05	31.25	55.00	32.50	45.00	42.50	35.00	30.00
3	37.50	31.00	50.00	41.50	46.00	37.50	36.00	32.00	50.00	37.50	46.00	32.50
4	45.00	33.50	46.00	44.00	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	60.00	44.00	45.00	42.50	47.50	39.00	Before 50	38.00
9	49.00	41.60	55.00	42.00	51.50	40.00	46.25	38.00	45.00	38.50	42.50	35.00
10	54.50	47.00	50.00	42.05			50.00	40.00	45.00	39.05		
11	65.00	51.75	46.05	40.00			62.50	50.00	42.05	37.05		
12	62.50	49.00	43.05	34.00			60.00	46.50	40.00	34.00		

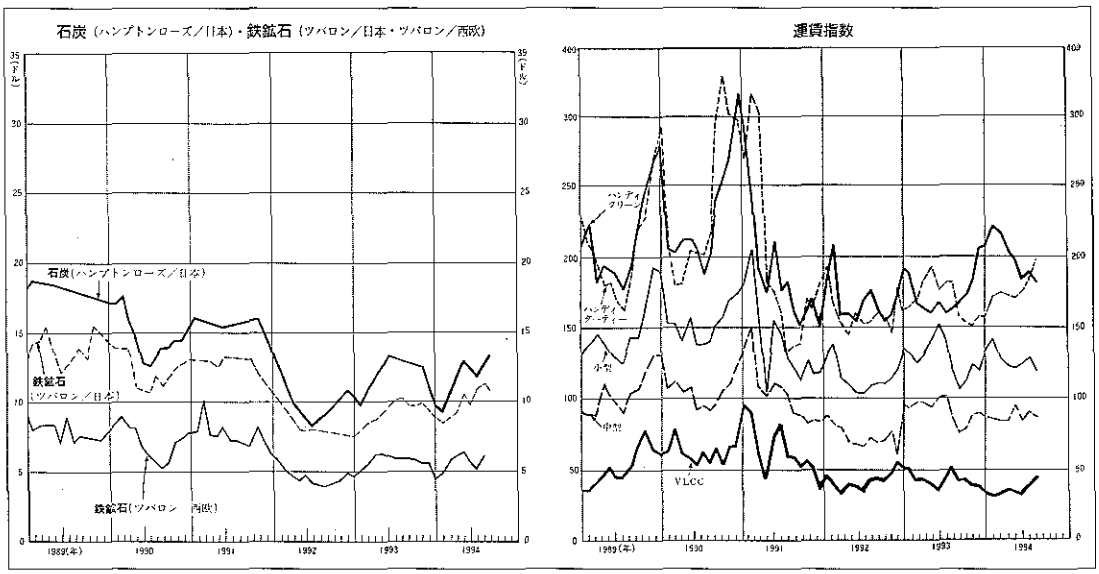
（注）①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降　新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5．穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（単位：ドル）

月次	ガルフ／日本				北米西岸／日本				ガルフ／西欧			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	23.50	22.00	23.50	20.65	12.85	12.25	—		12.05	11.50	10.25	9.10
2	24.75	22.35	21.50	19.50	12.25	12.15	12.00		12.78	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	26.00	21.50	13.80		—		11.42	9.93	11.75	10.65
9	24.50	22.25	25.00	22.20	—		—		11.75	10.70	15.68	11.00
10	23.80	21.75			13.10	13.00			10.65	9.50		
11	23.25	21.45			—				11.50	10.30		
12	21.90	20.50			—				10.60	10.00		

（注）①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



6．石炭（ハンプトンローズ／日本）・鉄鉱石（ツバロン／日本・ツバロン／西欧）　（単位：ドル）

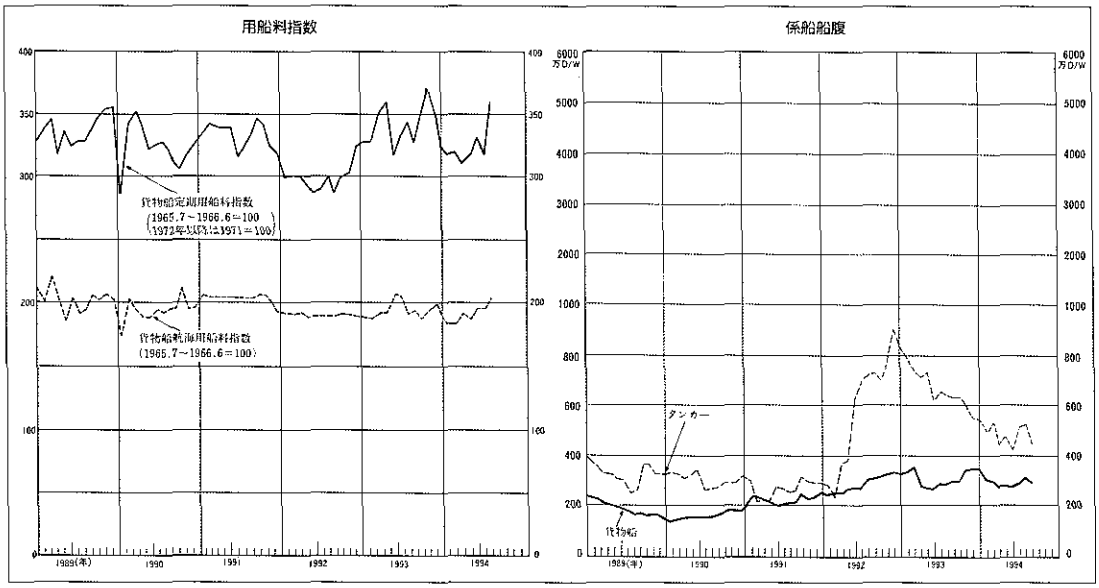
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	10.50		9.45		7.50		8.80		4.50		4.35	
2	9.95		9.25		—		7.70		—		4.96	
3	10.90		—		8.25	7.80	—		5.45		5.60	4.50
4	—		—		8.35		9.25	7.90	6.50		6.25	5.55
5	—		13.10	12.40	—		10.30		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		11.40	10.85	—		6.00	
9	—		13.50		9.60		11.00	10.30	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	37.8	91.5	129.7	185.4	188.5
8	43.5	74.6	110.4	178.1	154.7	52.1	89.4	122.9	184.1	167.2	45.7	88.7	123.9	199.1	181.9
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。(シッピング・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　㋑VLCC：15万1000トン(15万トン)以上　㋺中型：7万1000～15万トン（6万～15万トン）　㋩小型：3万6000～7万トン（3万～6万トン）　㋥H・D＝ハンディ・ダーティ：3万5000トン（3万トン）未満　㋭H・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

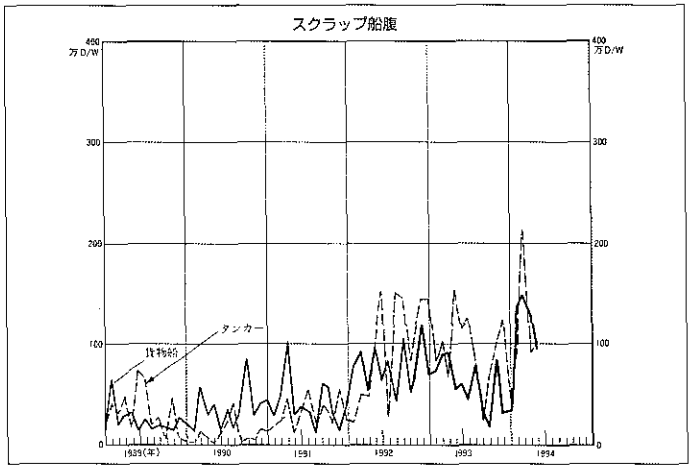
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0
2	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0
3	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	363.7	357.6	325.0	320.0	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	198.0	318.7	343.7	349.0	295.0	335.0	320.0
8	189.3	190.0	206.0	191.0	194.0	202.0	336.8	325.0	342.0	288.0	346.0	360.0
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。(シッピング・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併)②航海用船料指数は1965.7～1966.6＝100 定期用船料指数は1971＝100。

9．係船船腹量の推移

月次	1992						1993						1994					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807	345	2,328	3,048	90	4,282	8,395	329	2,476	3,203	91	2,975	5,556
2	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729	348	2,429	3,154	94	4,083	7,981	310	2,333	3,017	80	2,656	5,021
3	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280	350	2,481	3,204	97	3,872	7,565	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	282	2,272	3,136	88	2,688	5,171
9	335	2,180	2,993	75	3,621	7,203	315	2,248	3,069	106	3,316	6,279	278	2,244	3,077	85	2,333	4,412
10	336	2,216	3,011	74	3,540	6,989	313	2,250	3,041	103	3,287	6,218						
11	332	2,241	3,039	85	3,947	7,789	320	2,293	2,975	98	3,219	6,052						
12	350	2,457	3,280	95	4,598	9,056	333	2,514	3,273	94	3,050	5,642						

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。



10. スクラップ船腹量の推移

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	36	530	927	14	534	1,057
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・国内輸送機関別輸送状況

年　月	輸　送　量（百万トン）					輸送トンキロ（億万トンキロ）				
	内航海運	鉄　道	自 動 車	国内航空	計	内航海運	鉄　道	自 動 車	国内航空	計
1985年度	452	96	5,048	0.54	5,597	2,058	219	2,059	5	4,342
1986年度	441	87	4,969	0.60	5,498	1,980	204	2,161	5	4,351
1987年度	463	82	5,204	0.70	5,750	2,014	205	2,264	6	4,489
1988年度	493	82	5,578	0.76	6,155	2,126	235	2,461	7	4,829
1989年度	538	83	5,888	0.83	6,510	2,247	251	2,629	8	5,134
1990年度	575	87	6,114	0.87	6,776	2,445	272	2,742	8	5,468
1991年度	572	86	6,261	0.87	6,919	2,482	272	2,838	8	5,599
1992年度	540	82	6,102	0.85	6,725	2,480	267	2,816	8	5,571

(注)　運輸省「運輸白書」による。

編集後記

9月の東京場所で全勝優勝した貴ノ花が、横綱審議委員会でおおかたの予想に反して異例の横綱昇進見送りとなった。理由は明確には語られていないが、1つには横綱審議委員会で内規として定められている「2場所連続優勝あるいはそれに準ずる成績をおさめること」という横綱昇進の要件を満たしているとは認められない、という理由からだったといわれている。これには内規そのものの見直しを求める声もなかったわけではないが、一方で「ルールはルール。守るべきものは守ってもらわなければならない。」という意見も聞かれた。そして委員会の代表者は、マスコミのインタビューの中で、委員会の決定は強制力があるわけではないので相撲協会は独自の判断をすればいい、というような横綱審議委員会の与える社会的な影響を顧みない非常に無責任なコメントを残している。

私自身は、貴ノ花のファンでもなんでもなく、別に肩をもつ気はないが、彼には少々気の毒な気がする。来場所にがんばればよいではないか、ということは端ではいくらでもいえるが、そんなに簡単なことではないだろう。年間に何場所もやり、常に緊張感を維持していかなければならないこと、しかも最近ではマスコミ攻勢が以前にも増して激しくなり、なんだかんだとあること無いこと騒ぎまくる。突然ケガに見舞われることがないともいえない。このような中で3場所も4場所も常に勝つということは非常に難しいのが本当ではないだろうか。相撲の横綱のような存在がプロゴルフの世界に存在するようなことは考えられるだろうか。プロゴルフのツアーで3週連続優勝することなど、たまにはあるかもしれないが、通常は考えられない。そのような中で6回優勝、3場所の通算成績が40勝6敗（これは最近横綱になった他の力士の数字の中でもトップタイの数字である）、しかも史上最年少の全勝優勝、という素晴らしい成績を評価せず、「ルールはルールである」というのは、やはり問題ではないだろうか。

終身雇用、年功序列、企業内組合に代表される日本的経営といわれるものが根底から見直しを要請されている現在、「ルールはルール」ではもはや新しい環境に適応できなくなってしまう。いま求められているのは、ルールを守ることも大切ではあるが、それにも増してルールそのものを見つめ直すこと、である。誰かが「昭和の常識、平成の非常識」といったように記憶しているが、名言かもしれない。

三洋海運
総務部総務課長　山田啓一

せんきょう10月号　No. 411 (Vol. 35　No. 10)

発行◆平成6年10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◆椹　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

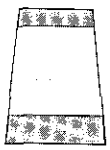
当協会会員は159社。
（平成６年10月現在）

会社名：邦洋海運株式会社（英文名）HOYO KAIUN CO., LTD.
代表者（役職・氏名）：取締役社長　内藤雄一
本社所在地：東京都中央区日本橋室町3-2-16
日本橋室町内藤ビル
資本金：15百万円
創立年月日：1946年６月26日
従業員数：海上７名　陸上２名　合計９名

所有船状況	遠洋・近海・(沿海)	3隻	4,100%	8,057%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	-隻	%	%

主たる配船先：国内
事業概要：当社は油送船３隻を所有し、傭船者宗像海運へ1993年建造２隻、上野運輸商会へ１隻をそれぞれ貸船し海上輸送を行っております。

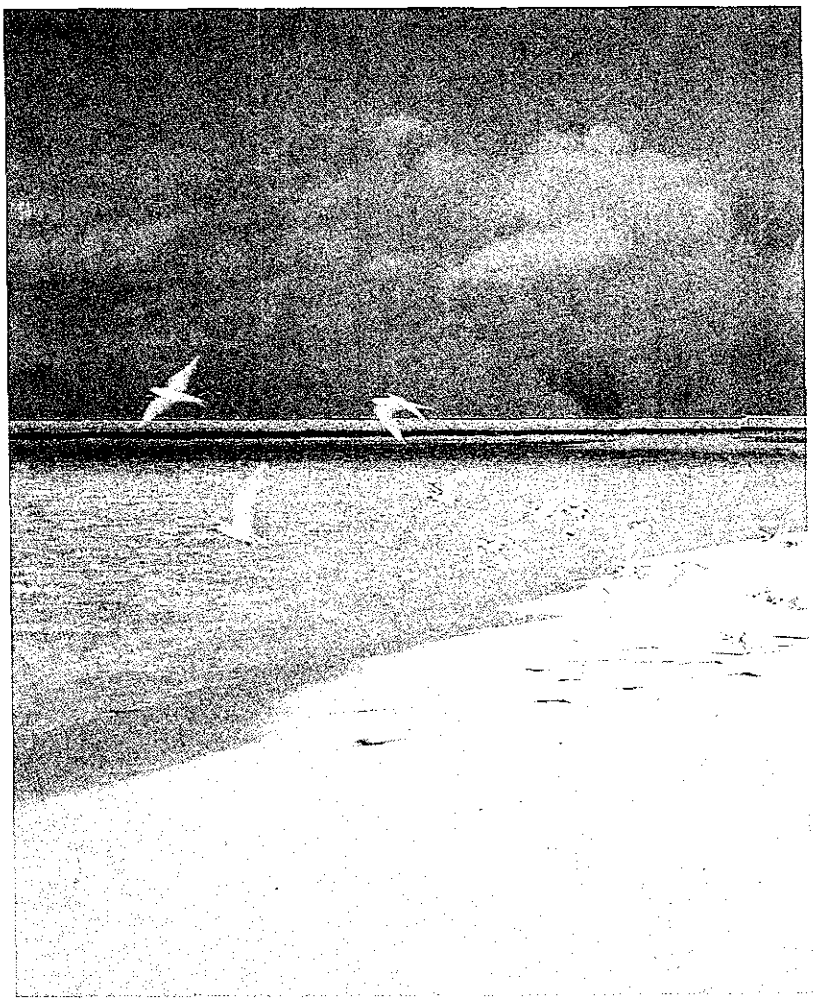
会社名：宝洋海運産業株式会社（英文名）HOYO KAIUN SANGYO CO.,LTD.
代表者（役職・氏名）：取締役社長　小柳　昭
本社所在地：横浜市中区真砂町4-43
木下商事ビル
資本金：200百万円
創立年月日：1959年５月20日
従業員数：海上98名　陸上16名　合計114名



所有船状況	遠洋・(近海)・(沿海)	8隻	13,822%	20,656%
運航船状況	遠洋・(近海)・(沿海)	2隻	14,204%	20,656%

主たる配船先：セメント専用船：国内各地
曳船：横浜、川崎、千葉各港
事業概要：昭和海運系の内航海運業者で、セメント専用船３隻を有し、秩父・小野田両社製品の国内輸送を行っている。また、港湾曳船業を展開、主として京浜港において港内曳船業務、進路警戒作業などを行っている。

海への感謝をこめて、7月20日を国民の祝日「海の日」に。



JSA
The Japanese Shipowners' Association