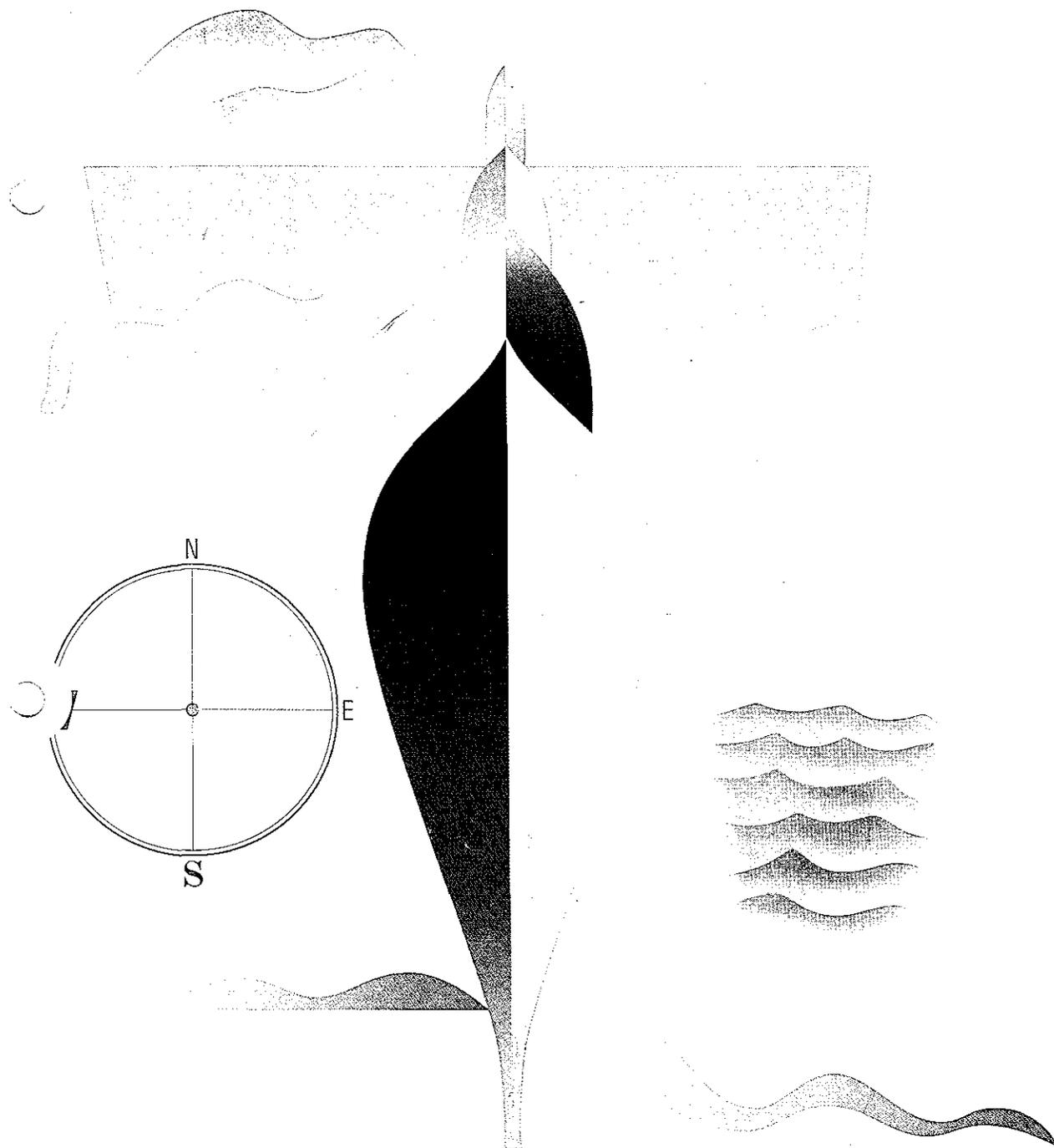


せんきょう



船協月報/1994年11月号 目次

◎巻頭言

安全運航のための新しい船舶管理システム構築及びそのコストの分担 日本船主協会 副会長・石井和夫——1
ナビックスライン 取締役社長

◎特別欄

海運分野における規制緩和——2

◎寄稿

海運市場の現状と見通し 日本郵船 調査部長・今井武久——5

◎随想

思い出など 旧日本海難防止協会 理事長・筒居博司——12

◎海運ニュース

1. HNS 条約最終条約案の策定へ——14
—IMO 第71回法律委員会の模様—
2. WP.4の組織改革案の検討に着手——15
—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回会期の模様—
3. 3つのUN/EDIFACT 標準メッセージが——17
ステータス2 (開発完了メッセージ) に昇格
—ジョイントUN/EDIFACT ラポーターズチーム会合(ウィーン)の模様—
4. 平成5年度船員保険の収支は黒字計上——18
5. スエズ運河通航量、自動車船が大幅減少——20
—スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果—
6. わが国外航定期航路配船状況——22
—1993年航海実績は、対前年比3.6%減—

◎業界団体を訪ねて—社団法人 日本物流団体連合会——26

◎海運雑学ゼミナール★第56回——28

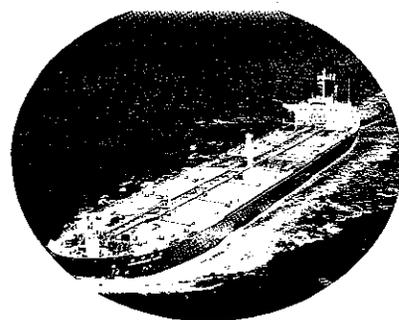
◎Washington 便り——30

❖海運日誌★10月——31

❖船協だより——32

❖海運統計——33

❖編集後記——40



タンカー「湯川山丸」

安全運航のための新しい船舶管理システム構築及びそのコストの分担

日本船主協会副会長
ナビックスライン取締役社長 石井和夫



社会的に環境保護に対する要求が高まる中で、海上輸送においても、世界的な規模で船舶の安全と環境保護に対する関心が高まってきており、IMOでは船舶に関するハード面での国際規制とともに安全運航のための船舶管理に関するソフト面での規制強化を進めております。IMO・オニール事務局長はより良い船舶管理の基準・訓練・認証を行うことが海難の引き金となるヒューマンエラーを排除する唯一の有効な対応の道であるとの声明を出していますが、私もこの考えに全く同感であります。

海運会社は、①船舶の安全運航と環境保護に対する社会的責任があること、②一旦環境汚染事故が発生すると社会的信用の失墜と膨大な経済的負担を強いられること、③荷主及び用船者からは海運会社に対し安全管理のための厳しい基準を課せられていることなど、様々な難問を抱えており、どれ1つをとっても決して軽んじられるものではありません。私は、これらを解決するために、実際に船に乗っている船員、陸側からの海務/工務スタッフ、及び営業が三位一体となり船舶を安全に運航するための「船舶管理システム」を確立することこそ、今の海運会社に求められている最重要課題の1つであると確信しております。既に当社ほか日本船社数は昨年11月にIMOにおいて決議され、1998年7月1日に発効することとなっている「国際安全管理コード」に適合した「船舶管理システム」の

導入を行いました。このシステムの維持管理に際しては、本システムに対する海陸従業員の理解と、確実に実行しようとする強い意志が必要であり、これがあって初めて安全運航は確たるものとなると考えます。

現在日本の海運会社は激化する国際競争と円高の渦の中で苦しい経営を強いられておりますが、安全運航の追求と国際競争力強化の問題は表裏一体をなすものであり、この両面を同時に克服して初めて日本の海運会社が生き残ることが出来るものと考えます。

又、ひとたび大事故が起こると取り返しがつかないこととなることを考えると、船舶の安全運航はもはや単に海運会社だけの課題として処理出来るものではありません。船舶の安全がいかに大切であるか、又、安全に対するコストがどのようなものかを荷主他「海運」を取り巻く全ての人々に正確に伝え理解してもらうことが今後業界として取り組むべきテーマであると思います。このような相互理解の上に立つことが出来れば、海運会社は安全コストを織り込んだ適正運賃のもと、生活物資の安定輸送を行い、最終的にはエンド・ユーザーである国民1人1人がそれらのコストを負担するという方程式が組み立てられることとなると考えます。

安全運航の徹底が環境保護につながり、究極的には顧客のニーズに沿ったものとなることを業界全体で声を一つにし、力強く訴えて行こうではありませんか。

特別欄

海運分野における規制緩和

経団連では、従前より行政改革の推進を活動の重点課題に掲げてさまざまな活動を展開してきた。とりわけ規制緩和については昨年における細川内閣の発足時より、経済活性化や内需振興の観点から精力的にその推進に取り組んでおり、93年11月に経済界の意見反映に努めるため、会員を対象に規制緩和に関するアンケート調査を実施した。これに対し当協会から、船舶の定期検査実施間隔の改善、船員法などによる規則の緩和、港湾運送事業法の見直し、日本籍船の海外保険業者への直接付保の実現、通関手続きの改善とシステム化、外航客船が公海上で行うカジノについての規制措置の緩和などの要望を提出した。

運輸関係については、94年4月の経団連輸送委員会において、わが国の社会経済構造の変化や国際化の進展に対応し、輸送分野の市場活性化と事業の効率化・円滑化を図ることを趣旨に「運輸分野における一層の規制緩和を望む」との要望として取りまとめられた。

経団連では、これら各業界からの要望事項を94年5月に「政治、行政、経済の三大改革実現に向けた規制緩和の断行を求める」として取り

まとめ、内閣総理大臣に提出し、一層の規制緩和推進の要望を行った。

これらの動きを受けて政府は、94年7月5日「今後における規制緩和等の推進について」を閣議決定し、住宅・土地、情報・通信、輸入促進・市場アクセス改善・流通などに重点をおいた規制緩和などの推進を図っていくこととした。そして本年度内までに規制緩和推進5カ年計画（アクション・プラン）を作成するため、各省庁に対し、所管の規制に関し、緩和事項を取りまとめるよう要請を行った。

また、経団連では、物流にかかわる規制緩和について、閣議決定後の9月29日に経団連輸送委員会（委員長 濱中昭一郎 日本通運社長）を開催し、黒野官房長をはじめとする運輸省幹部による「運輸分野における規制緩和の今後の取り組み」に関し説明を受けた（別添の資料において、経団連輸送委員会説明資料（運輸省）の中の海運に関連する部分を紹介）。説明の中で運輸省より「規制緩和は今後も着実に実施していきたい。そのためには、事業者と運輸省が合理性という基盤に立って議論を行っていくべきである。また、各種規制の見直しにあたり、利

用者の立場も十分に配慮していかなければならない。今後も事業者の不要な負担を減らすべく、努力を続けていきたいが、規制の中には、現場でないと分かりにくいものもあるので、ぜひ事業者から指摘してほしい」旨の発言があった。

一方、日経連に対しても、その関与する分野における要望をとりまとめてほしい旨関係省庁より要請が行われたため、各業界団体に対しアンケート調査が実施され、当協会としても船員保険の被保険者、失業保険の給付など6項目を取りまとめ日経連に提出した。各業界から提出

された要望事項については、日経連において整理・取りまとめられることとなっている。

当協会では、従前より海運業の活動を阻害もしくは効率性を妨げている国際的な規制、政府による規制およびさまざまな民間ベースによる規制などについて緩和もしくは合理化されるよう積極的に働きかけを行ってきたが、今後とも、海運活動を円滑に行っていくため精力的に検討を行うとともに不合理な規制の緩和に向けて関係方面に働きかけを行い、その改善に向けて努力していくこととしている。

【資料】 「今後における規制緩和の推進等について」（運輸省資料より海運関連事項の抜粋）

（平成6年7月5日閣議決定）

事 項	措 置 内 容	実施時期、状況等
1. 無線局検査について運輸・郵政両省間でのデータの相互活用による受検者負担の軽減	無線局に関して、運輸省の実施する船舶安全法及び航空法に基づく検査と郵政省の実施する電波法に基づく検査について、検査データの相互活用により、重複検査の削減等受検者負担の軽減を図る。	船舶関係の検査については平成6年度内に、航空関係の検査については平成7年度内に関係規定の改正等により実施の予定。
2. 内航海運業における船腹調整制度の見直し	船腹調整制度について、独占禁止法適用除外カルテル等制度の見直しの一環として、見直し作業を進める。	平成7年度末までに結論を得るべく、平成6年7月29日、海運造船合理化審議会への諮問を行い、現在審議中である。
3. 国際的動向、技術革新の進展等を踏まえた船舶職員の乗船定員・乗船資格の見直し	船舶の航行の安全と技術革新を勘案しつつ、国際的動向をも踏まえ、船舶職員の乗船定員及び乗船資格について見直しを進める。	中期の実施に向けて検討を行う。

事 項	措 置 内 容	実施時期、状況等
4. 距岸20海里以遠を航行する船舶のうち一定の要件を満たすものについて設備構造基準の緩和	距岸20海里以遠の限定された範囲を航行する船舶のうち、一定の要件（船舶の大きさ、速力等）を満たすものについては、設備構造基準の一部緩和を認める。	平成6年度内に関係省令の改正により実施の予定。
5. 水先制度について料金体系の見直し及び水先業務の効率化※	①料金体系については、その決定方法等について見直しを引き続き進める。 ②水先業務の効率化については、同一港湾内に複数の水先区のあるものについて、運航者の負担を軽減する等の観点から、その在り方についての見直しを行う。	①については、現在、実務者レベル（運輸省、事業者団体及び水先人団体）で検討中、②については、中期の実施に向けて検討を行う。
6. 引火性危険物に係る夜間荷役の許可付与の促進	引火性の危険物に係る夜間の荷役については、バースの照明設備、安全設備等の防災体制、バース付近の環境等を勘案した上、許可を与えることとする方針の徹底を図る。	平成6年7月5日付け通達で、夜間荷役の許可に関する運用について周知徹底を行い、実施済み。
7. 国際航海旅客船に係る検査の合理化	検査の際のドック入れ方式等に代えて水中検査方式の導入を図る。また、海外に所在する船舶に対する国の船舶検査について、より一層の駐在検査・巡回検査の拡充を図る。	中期に実施予定。（水中検査方式の導入、駐在検査官の増員について、平成7年度内目途の実施に向けて、関係者と現在調整中。）

注) ※は経団連を通じ当協会が要望を行った事項。

このほか、運輸省以外の所管であるが、「日本籍船の海外保険業者への直接付保の実現※」「インマルサット船舶地球局の新設検査についての設置者の負担の軽減」「食品衛生、動植物検疫手続の電算システム化、および当該システムと通関手続の電算システムとの電子的インターフェース化の推進による輸入手続全体の簡素化・迅速化※」などが閣議決定で採り上げられている。

海運市場の現状と見通し

日 本 郵 船 船 長 今井武久

1. はじめに

神を畏れぬ行為

未来を予見する試みは、バベルの塔の建設同様神を畏れぬ行為である。

かかる不遜な挑戦を試みる者は、いずれは全て滅びて地獄の業火に苦しむことになる。しかし、そうしたリスク・テークを試みる者がいないと市場経済は成り立たない。

ヒト・モノ・カネを有効に活用して人類の生活を豊かにする仕組みを造られた造物の神は、市場機構の中に有用不可欠な者として投機業者の存在を組み込んでおられる。豊かな経験と最新の情報を有する者が、見識をもって体力に合わせて投機を繰り返すならば、投機業者として市場経済社会の産出する富の分け前に参画できる仕組みになっている。

とはいえ不遜を冒した罪は消えず、いずれ盛者必滅の定めが待っていることを忘れてはいけなからう。所詮人生は儚いもので人の命に限りがあるように、企業ライフも俗に30年と言われる寿命がある。しかし、若い苗木が育ち投機業者の交代が起きるように、浜の真砂は尽き

ても市場経済に投機業者は必須の存在として生き残ることになる。

海運業も因果な商売でリスク・テークの宿命を負わされ、先見力が試されている。或る者は栄え滅びて、次なる若い苗木が育つことが産業の活性化にもなるという厳しい公理を会得しないと日本海運の繁栄は期待できない。

大樹は虫害でいずれは枯れる、或いは嵐によって倒される、雷に打たれて燃え落ちる。無論雷雨に遇っても根が残って数百年の命を永らえる滝桜のように、戦後全船腹を喪失してなお再生を果たした日本海運であるから容易に死に絶えることはない。しかし、新規参入を阻む集約の遺制と護送船団方式の甘えは識者によって論じられてきた懸念である。

求められて本紙に私見を述べる機会が与えられた以上、私なりに独断と偏見に陥る罪を畏れず、エコノミストとして率直正直に述べてみたい。そして、限られた紙面では論証の余地もないことでもあり、結論的に断言を並べることとする。

ブームがやって来たが、何故か静かな業界

不定期船分野ではフリー・マーケットにおいて過去10年の最高値を連日更新する相場が立ち、ブームに沸いている。例を挙げれば、ケープ・サイズが初夏までは1万ドル/日であったのが2万ドル/日に跳ね上がっているのだから、本来ならお祭り騒ぎになって良いところながら何故か静かである。

船成金の頃まで遡らないまでも一昔前には大いに騒いだものである。

それだけ日本海運の懐が深くなったのであればまことに喜ばしい限りであるが、果たしてそうであろうか？

理由は幾つか挙げられる。

何より大きい理由は各社が余り儲けていないことである。かつて自社船主義の時代は、ブームが来れば喜び、不況が来れば渋い顔をしていたものである。

しかし、今では確保できる荷物に合わせて船を引く時代になっている。

中には船を手当てし損ない安値覚えで契約したCOAを抱えて真っ青になっている船社もあるし、程々に船腹手当ても忘れずに堅実にやって来た所でも、数量契約のオプションを行使されて逆鞘に泣いているケースも少なくない。

相場を忘れた相場産業

本来相場であるから泣く所もあれば笑う所もあって良い筈なのに渋い顔ばかりである。一昔前と違って、相場を張る気力が失せている故に、

フリーの船腹を握って勝負に出ようとする船社が少なくなり、何かの事情で契約ができないでいるうちにたまたまブームに出会ったと喜ぶ部署を除いては、上げ相場で笑えない業界になってしまっているのが現状であるとすれば余りに悲しいではないか？

海運集約30周年を迎えて集約の功罪が種々問われている昨今、考えさせられる現象の一つである。

先見力が問われる海運企業

定期船市場においても集約直後は競争排除の効果が表れたが、今や乱世の時代を迎えている。

不定期船市場においても自社船を保有して備船料の高騰を10年間待って、一旦ブームが来れば船成金として散財する時代は確かに去っている。

専用船市場においても、荷主に王者の哲学を期待できなくなっている。

オーナーも、王道を歩む大手運航業者に安んじて身を委ね、費用プラス適正利潤を期待できる時代も去ろうとしている。

大手運航業者も、備船依存体質になってしまった今日、ブームに泣く事態も起きるし、逆に不況を予期できれば儲けることもできる時代に入っている。

翻って考えれば、世界の海運業は本来そういうものであり、日本海運が本全の時代に戻ってその在り方が問われる秋を迎えているということである。

そこには、冷厳な市場原理だけが働いていて、競争排除のために心にもない協調を呼びかけるゼスチャーも通用しない。

問われているのは、コスト節減努力と先見力である。

日本海運は、有無を言わさない潮流に身を委ね、海象を睨んで必死の操船をしなければ生き残れない時代に入っているのである。

情報指向型企業に変身して市場動向を注視することが生死を分ける鍵である。



2. 概観

(1) 外国為替動向

米国経済の再生と米ドルの将来

海運市況に入る前に、日本の海運界にとって最大の関心事である為替市場の動向に関し触れてみたい。

為替問題に通じている専門家の見解も円高シナリオと円安シナリオに分かれているが、短期的には円高局面が継続する、或いは今少し進んで85円局面も想定しておいてよいのではあるまいか。

ドル・円・マルクの三極構造への移行を唱える向きもあるが、それは絶対でない。世界の覇権を握っているのは米国であり、米国の経済は既に再生し、宇宙・航空機の部門のみならず、自動車・工作機械・電機家電・情報機械などほとんど機械類全品目において対欧貿易収支は黒字に転じて来ている。日本との関係においても、潮流の変化は始まっている。

円・マルク・ポンド・フランの類は所詮藩札・軍票の類でしかあり得ず、中央通貨としての米ドルの地位は揺るがないと見るべきであろう。

国際海運はドル建て経済

ドル建てである国際海運の市場構造も変わらない。

円高対策として苦し紛れに定期船運賃の同盟タリフを円建てにすべきであるという説もあるが、そうはならないのではないか。同盟に力が残っているならばやることは他に幾らでもある。

外航海運の経営者としてドル建てマーケットで勝負を強いられる以上、期間損益を為替変動の影響を受けない中立的なものにするべく、収益・費用対応の原則に基づきドル建ての収益に合わせてドル建て費用部分を増やそうとすることは健全な発想であるが、資本費用については微妙である。中長期債務を円建てにすべきか、ドル建てにすべきかについては社運を賭けて熟慮すべきである。

米ドルは円に対しても中長期的には強くなることもあり得るとすれば、将来円安局面も視野に入れて慎重に経営計画を練る必要があろう。

(2) 内外政治経済動向と海運市況

拡大する世界交易

第二次世界大戦終了後半世紀を迎えて、国連の改組はじめ政治経済体制のあり方が問い直され、ブレトンウッズ体制についても議論が始まっている。

ガットのWTOへの発展的改組やIMF・世銀の拡充が今後の課題になるであろうが、その枠組みは大きく変わることはあるまい。戦後、この自由貿易指向の枠組みの中で、世界の経済復興・発展が達成され、世界交易も飛躍的に拡

充してきた事実は忘れられてはなるまい。

市場経済が拡張して多国籍化した企業にとって、国境が無用の障壁と映ずる中でEUという国家連合が出現する時代に入っている。各国政府の経済政策も税制はじめ大きな見直しが求められ、規制緩和の流れは変わらない。一方、ソ連邦の崩壊によって東欧・旧ソ連邦諸国が自由経済市場に組み込まれることとなった。東アジア経済が飛躍的に発展し、中国・インド、更には中南米の経済もいよいよ成長が始まっている。世界交易は今後更に増大することは確かである。

3. 海運市場の展望

(1) 定期船市場動向

超大型コンテナ船の建造競争

当方で毎年まとめているコンテナ船調査はロイドの動静調査に船社経済的視点を加味した解析を施したもので世界で唯一信頼できると自負している。

日本海運集会所から発行している日本語版に加えて、英語版も東京ニュースを版元にロイドから発売している。幸い好評を得て過去8年間読者の支持を得て続いている。

詳細はその日本語版に譲り、要点だけ列挙すれば次の通りである。

イ. 世界の外航フルコンテナ船隊は昨'93年末現在1,680隻、231万476TEUである。

その内遠洋航路に配船されている船は1,047隻、193万1,696TEUに達し、昨年

と比べ6.6%増加している。

ロ. 名門EACを吸収して快進撃を続けているマースクがエバグリーンを大きく離して王座を誇り、15万1,621TEUのコンテナ船隊を運航している。

3位シーランドに肉薄して、郵船、COSCO、P&OCL、韓進、川汽が続いて、備船の組み替えを行った商船三井は、昨年未現在一時的に10位内から外れて僅差ながらネドロイド、ハパグ、APL、ヤンミンの後塵を拝する結果になっている。

ハ. 注目すべきは、4,000個以上積載可能な超大型コンテナ船が大量に発注されている。

増大する海上コンテナ輸送需要

当方作業は過去10年いろいろ行ってきた

が、自信をもって公表するに至っていない。しかし、いろいろな分析を通じて言えることは、過去一貫して増加してきたコンテナ貨物は先進国間ではコンテナ化が一巡したにも拘わらず毎年数パーセントの勢いで増えている。

昨'92年現在世界の主要港で取り扱われたコンテナ個数推定値は1億3,000TEUであるという報告がある。それは国内貨物や近海接続貨物或いは空コンテナの取扱いも含めているので、当方が推計する昨'93年外航コンテナ貨物量2,748万4,000TEUに対応している。

特に東アジアから欧米向けに急伸して今や太平洋航路では600万TEUに迫り、東アジア/欧州間でも400万TEUを超え、域内でも400万TEUに達している。片やかつては最重要航路であった大西洋航路は、未だ300万TEUに達していない。

今後、米国カナダに続いて英国の景気回復も本格化し、ドイツやフランスの経済も上向きに転じてきているので、欧州向け貨物は極東/欧州間のみならず大西洋航路でも増えてくるものと思われる。

需給悪化に苦しむコンテナ船社

コンテナ貨物が一貫して増加する中で苦しむというのも異様な事態であるが、前述した通り、超大型コンテナ船の建造競争は凄まじく、需給関係は悪化する一方である。

そうした中で、円高の昂進に苦しむ邦船社の業績悪化は眼を覆うばかりであり、善戦が伝え

られる外国船社も黒字幅が縮小している。

現在荷況が急速に回復してきている欧州航路においても過当競争の後遺症から未だ脱していない。

各社生存を賭けて合従連衡を繰り返したことが、建造競争の契機になってきたのであるが、コンソーシアム化の一巡と将来のコンテナ荷動き増加によって需給関係の均衡が進むことを期待したい。

(2) 不定期船市場動向

ドライ市況高騰の背景

バルクキャリアー・マーケットは、秋口に入ってから中大型船を中心に急速に引き締めを見せ、高値更新を重ねたボルチック運賃指数BFIは、10月末現在、遂に1,870の大台に乗り過去10年の最高水準に達している。

バブル崩壊後低迷してきたタンカー市況も、今年の秋口には一時WS60を超して、今も動意を見せている。

これは米国や中国・アセアン諸国の景気拡大に伴う鉄鋼需要の増大、韓国・台湾の内需拡大、英国に続く独仏はじめ欧州大陸諸国の景気回復に伴う電力需要回復など、世界経済が日本を除いて揃い踏み景気好転基調に在る結果である。当面は冬場に向けての在庫積み増しの目処が一巡して一服局面を迎えるとしても、基調としては来年再来年に向けて需給均衡に向けて市況は順調に推移するであろう。

今後欧州の電力需要がどれだけ伸びるか、鉄

鋼需要がどれだけ膨らむかが市況展開の鍵である。日本の景気回復もプラス要因として期待したい所であるが、定かではない。

マイナス要素としては、米国経済の拡大鈍化と中国の政治経済動向が懸念材料である。

不定期船市況の将来展望

詳細は日本海運集会所発行の「図説：回顧と展望」に譲り、要点のみ触れるとすれば、次の通りである。

イ. 海運人の頭に染み込んでいる構造不況と

という言葉は、第二次石油危機後の大量係船およびその後の悲惨な大量解撤の時期を経てバブルを伴う世界経済の拡大期に入った1986年段階で解消しているというのが、当方の市況認識である。

ロ. 当方発表の「図説：回顧と展望」に示したベース・ケースはOECDのエコノミストが各国政府官僚と打ち合わせて策定した予測を前提にしたものであるが、私自身の予測シナリオは若干異なり、当面ベター・ケース、先行きワース・ケースである。

すなわち、世界経済は来年に向けて好景気の揃い踏みが期待される中で、原燃料の海上輸送需要も増加して、当面海運市況は活況を呈するが、早晩米国の花見経済は景気後退を余儀なくされるのは必至であり、中国も政治経済の両面で問題解決を先送りしているだけに破綻が心配である。

ハ. それでも、投機的な大量建造が現出しな

い限り、タンカーについてはかなりの大量解撤が数年は期待できるので、それ程の需給悪化が構造的に発生するとは考え難いが、石油自体の需給逼迫から石油価格が高騰すれば必然的に需要抑制効果が表れるというシナリオも充分考えられる。

ドライのマーケットについては、船主の建造意欲が依然として強いことからいざいかなり深刻な事態が現出するのではないかと、大量建造の発生を憂慮している。

リスク回避は可能か？

本来海運業は、運賃が乱高下する産業であり、本船のナビゲーション同様に変転極まりない相場に翻弄される宿命を負っていて、相場の先を読むことが生死を分ける業界であるという厳粛な事実を集約30年の間に忘却してしまったのではないか。

リスクの多い業界であるだけにリスクをできるだけ少なくする努力が払われるのは当然である。かつては定期船専業会社であった商船や郵船が多角化してタンカーや不定期船に進出する決断を行ったのはリスク分散回避の期待であった。

不定期船会社も、長期安定運賃を確保する契約の大切さを思い知る中で、専用船という技術革新も起こして、日本の臨海工業地帯の優位性確立に貢献したのである。

顧みるに集約30年はまさに日本がその優位性を発揮して世界に雄飛した時代であり、専用船

を開発した日本海運にも獅子の分け前を与えられた幸運の時代であった。

しかし、今後いつまで荷主が獅子として君臨し、王者の哲学をもって邦船社を特別に優遇してくれるであろうか。

4. 提 言

市況予測のシステムを共有しよう

専用船の開発によって圧倒的優位性を確保した臨海工業地帯を拠点にして、戦後日本が飛躍的な経済発展を遂げたことによって、世界の海運マーケットは急速に拡大すると共に経済活動との連動性を強めることとなった。因みに経済大国日本の出現以前の海運市況は西欧の寒波による石炭輸入と天候次第の農産物の作柄状況に左右されていたのである。

今や、欧米先進国も臨海コンビナート主義に移行し、原燃料の大量輸入時代に入って、海運市況と経済活動は不可欠の相関関係を有し、科学的手法による市況予測の手法、すなわち市況展望のシミュレーションが有用になって来ている。

情報化時代に入って、世界中の船の動きや建造発注・竣工、或いは係船・解撤の情報が入手できる一方、各国通関統計のコンピューター解析が可能になったことも大きい。

幸い、日本郵船には世界中に点在する膨大なコンテナを常時管理するために最新且つ大型コンピューターが稼動していたので、十数年前に

日本海運が温床から脱して厳しい環境の中で、本来備わっていた生存本能を呼び戻して市況変動に備える機敏な先見性を発揮することを望みたい。

シミュレーション・システムを確立する先発者の栄誉と利益を享受することができた。

今では、OA やパソコンでもシミュレーションを楽しめる時代に入っている。私も自ら予測前提である需給要素を種々取り替えて、種々のシナリオを造ってシミュレーションを繰り返して来た。短期予測についても都度変動要因を織り込んで動かしている内に何故か市況が見えて来るような気がしてくるのは不思議である。幸い調査部長として在職したきた2年間では打率が高すぎて公言するのを憚る程に良かったことを付言しておきたい。

それ程に有用なアプローチであるから提言したいのであるが、会員各社がこうした手法の共有を検討されては如何であろうか。

日本海運の発展のためには、邦船各社がそれぞれのシナリオに基づいてシミュレーションを楽しみ、先見力を錬磨する予測システムを日本海事産業研究所の資料センター辺りに常時整備し、会員の用に供することが大切ではないかと考えるのである。

随想



思い出など

日本海難防止協会理事長 ◆筒居博司

(株)日本海難防止協会には、唯一の海外事務所として、ロンドン事務所がある。所長1人にパートの女性秘書1人という最小の組織である。先日、所長がイギリス政府に納める税金(協会負担)の節減の検討のため、幾つかの質問事項を事務所に送った。通常の業務とは別の税制の質問なので、回答には相当の日数がかかるものと予想していたところ、週末を含む5日後には回答のFAXが届き、再質問には、その翌日に回答があった。内容的確で、まるでこちらの質問を前もって承知して準備していたかのような迅速な対応である。

所長のK君が自分の税金についても平生からよく勉強し、整理していることがわかり、当方としては、検討が円滑に進んで大いに助かった。と同時に、東京にいる者が驚く程迅速に業務を処理するような海外生活は、大変きついのではないかと、K所長に同情の気持を覚えた。

東京というマンモス都市は、日本の中でも格別にせわしない所で、地方都市ではビジネスの進行はもう少しゆっくりしているし、海外へ行けば、国により異なるだろうが、一般に社会のテンポはゆるやかである。

私は、1984年から3年間、運輸省の外郭団体

である国際観光振興会のパリ事務所長として、海外勤務を経験した。

フランスに着任した直後は、テンポが合わず、いらいらすることが多いが、半年もするとカルチャーショックもなくなり、1年もすると、ゆったり、のんびりした社会のよさが分かってくる。仕事のために生活があったり、ともすれば生活を犠牲にして仕事をしたりするのではなく、何より個人の生活を優先させる社会は、批判されて然るべき点はあるものの、全体として、暮らし易い社会であり、どこかゆったりした、おらかな気分させてくれる思い出も与えてくれた。

海外生活では、自動車は必需品である。着任後すぐ、といっても、フランスでは、1~2か月かかってしまうのであるが、自動車を購入したので、早速その週末、郊外のシャルトル大聖堂に家族でドライブした。帰途、高速道路の入口で、警察官が検問している。免許証や滞在許可証の提示のあと、「ヴィネットは？」との質問。何のことか分からずにいると、中年太りの警官は、自分の自動車の所へ私を連れていき、フロントガラスを指さす。色刷りのステッカー

が貼ってある。自動車の保有者が保有税を納めたことを示すものだという。そんなことは全然知らなかったと言うと、納得はしてくれたが、違反は違反。困ったなと思いつつながら、何気なく見ると、後部座席に柔道着らしき物が置いてある。私の視線に気づいた警官は言った。「フランスの警官は、皆、柔道を習っている。私は柔道が大好きだ。よろしい。日本から伝わった柔道のために、今日は大目に見よう。家に帰ったら必ず、ヴィネットを買って貼りつけておくように。それから、帰途、他の警官に見つからないように。」

こうして握手をして別れた。

事務所の公用車の買換え時期がきた。人気抜群のルノー25を買った。自動車登録証が必要である。販売会社の話では、代表者の権限を示す書類と、社会保険組合がその団体に与えた保険番号の付与証明書があればよいとのこと。以前に公用車を買ったときの書類も、そうになっていた。

社会保険番号付与証明書の申し込みは、文書でしかできないというので、手紙を出し、2週間後に書類が来た。受領時の署名の関係から事務所の他の職員にさせるわけにはいかないので、私が警視庁の自動車登録窓口へ行った。窓口の女性係官は、どこかへ電話で問い合わせた後、警視庁の団体取扱局から団体存在証明書をもたらってこないとダメだという。前回はよかったのに、と言っても肩をすくめるだけである。団体存在証明書も文書でしか申し込みれないので手紙を出し、何回か催促して、ようやく1カ月後に返事がきた。パリ事務所は、団体の登録をして

おらず、証明は出せないとのことである。

自動車登録を所長名で行うことも考えたが、所長名では、所長の交代の都度滞在許可が出るまで公用車が使えないことになり、また、保険料も割高になることから、何とかして事務所名で自動車登録をしたかった。

すると、1つの考えを思いついた。前記の書類のほか、電気・ガス・水道の最近の領収書（事務所の活動を示すもの）及び銀行口座の残高証明書（事務所の資力信用を示すもの）を添えて、再び警視庁自動車登録窓口へ出かけた。

窓口は、7、8個あり、各窓口の担当官（すべて女性）は、能率よく次々と書類を処理する人、遅い人、電話で長々と話をしている人、隣席との雑談の多い人等さまざまである。それぞれに、列ができていく。私が選んだ列は、列の長さが短いものとか、進み方が早いものとかいう基準によるものではなかった。前回ダメと言った人から離れた席の人で、あまり若くなく、そう年寄りでもなく、どちらかといえば太り気味のおおらかそうな人の列である。

順番がきて、一連の書類を差し出すと、係官は受理手続をして登録証発行係の方へ書類を回しながら、ニコッと笑って、こう言った。「ムッシュー、自動車を買ってから1カ月半もかかっているわ。手続きが大変でしょう。それがフランスです。交通事故には、気をつけて下さいね。」

彼女がとても美しく見えたのは、いうまでもない。

K所長が能率よく仕事をこなしながら、イギリスの社会や文化のよさを十分味わってきてくれることを願っている。

海運 ニュース

1. HNS 条約最終条約案の策定へ
— IMO 第71回法律委員会の模様—
2. WP.4の組織改革案の検討に着手
— 運送経済委員会貨物手続簡易化委員会(UN/ECE/WP.4)第4回会合の模様—
3. 3つの UN/EDIFACT 標準メッセージが
ステータス? (開発完了メッセージ) に昇格
— ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合(ウィーン)の模様—
4. 平成5年度船員保険の収支は黒字計上
5. スエズ運河通航量、自動車船が大幅減少
— スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果—
6. わが国航定期航路配船状況
— 1993年航海実績は、対前年比3.6%減—

1. HNS 条約最終条約案の策定へ — IMO 第71回法律委員会の模様—

題記会議は、1994年10月10日～14日まで、ロンドンの IMO 本部で開催された。

今会期の主な議題は、HNS 条約案 (HNS: Hazardous and Noxious Substances = 有害危険物質の海上輸送についての責任および補償に関する条約案) と76年 LLMC 条約 (LLMC: Limitation of Liability for Maritime Claims = 76年の海事債権の責任の制限に関する条約) の改訂などであり、議長はこれまで同様、カナダの A.H.E. Popp 氏であった。

参加国は41カ国で、他に ICS などのオブザーバーが参加した。わが国からは以下の出席者を含む計18名が参加した。

在英大使館参事官	小野 芳清
運輸省海上交通局外航課 第一 国際係 長	林 泰三
成蹊大学教授	谷川 久
日本郵船 法務保険部長	新谷 顕一
当協会 業務部業務第一課長	園田 裕一

1. HNS 条約案

(1) HNS 条約案とは、船舶による有害危険物の輸送中の事故によって生じた損害についての責任および補償に関する条約で、条約採択のための外交会議が96年春に予定されている。このため、その1年前の次回法律委員会 (95年4月) では最終条約案を審議・確定する必要がある、事務局による最終条約案の作成を可能にするためには、今回の会期で残された問題を解決する必要があった。

会議では、未解決問題について絞り込んだ議論が行われ、いろいろな項目で前進が見られた。

今後、事務局がこれまでの審議内容を踏まえて最終条約案を作り、次会期での最終読解のために事前に各国に配布することとなる。

(2) これまでにほぼ合意されている条約の基本的枠組みは次の通りである。

① HNS 条約は、1st tier (船主責任部分) と 2nd tier (荷主拠出基金部分) を合わせ持つ単一の条約とする。

② 2nd tier 部分では独立会計制を採用する。独立会計の対象とする物質は、基本的には条約に予め明記（Pre-entry 方式）しておく。独立会計物質としてほぼコンセンサスが得られているものは、石油とLNG。さらに独立会計化の提案が行われているLPGについては、これまでのところ十分な支持がないが、今後も検討が続けられていく見込みである。

③ 荷主拠出金の徴収は事故発生後（Post-event 方式）とする。

④ 拠出者は原則として貨物のReceiverとする。

⑤ 条約対象物質の特定は、現行の各種関係条約名を掲げるとともに、それら条約の対象となる全品目のリストを添付する。

⑥ 国内輸送も条約の対象とするが、拠出者の特定方法は未定。

2. 76LLMC 条約の改正

LLMC 条約とは、船舶の事故によって生じた損害についての責任に関する条約で、76年の条約成立後20年近く経過したため、その責任限度額を見直すための改正が検討されており、HNS 条約採択のための外交会議（96年春）の際に、LLMC 条約改正議定書の採択が予定されている。

今回の会期では、LLMC 締約国が改正議定書に加入した場合、条約本体を破棄（denunciation）する必要があるか否かなどにつき議論され、強制破棄条項の案文を議定書案に挿入し、今後さらに検討していくこととなった。

2. WP.4の組織改革案の検討に着手

—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回会期の模様—

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

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

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

同作業部会の第40回会期は、1994年9月19日から23日の間ジュネーブで開催され、わが国からの出席者は、以下5名を含め合計7名であっ

た。

運輸省運輸政策局情報管理部 長谷川 豊
情報企画課補佐官
JASTPRO 理事
UN/EDIFACT アジア地区ラポーター

伊東 健治

早稲田大学商学部教授 朝岡 良平

昭和海運 経営企画部副部長 金尾 直行

当協会 常務理事・業務部長 茅田 俊一

今回の会議には、メンバー国30カ国、オブザーバー国9カ国（アジア地域から日本、韓国、中国）のほか、UNCTAD(United Nations Conference on Trade and Development)、IATA (International Air Transport Association) など多数の国際機関が参加した。

1 WP.4における審議

貿易手続簡易化作業の地域的拡大や同作業の目的が、商取引、行政上の手続きに拡大している点から、WP.4のステータスを根本的に見直すことを目的に設置されたりエンジニアリンググループの報告とその組織改革案が説明され、討議された。

同グループ案は、現在貿易拡大委員会 (Committee on Development of Trade) の下での作業グループである WP.4の地位を委員会レベルに格上げし、現在全くの自主的会合である JRT (合同ラポーターチーム) 会議に正式に国連ベースの専門家グループ会議の資格を与えようとするものである。

同組織改革案をさらに検討するため、WP.4の作業範囲、作業計画などについての意見提出

が要請され、これをもとに次回1995年3月会期で討議し、95年4月のECE総会に正式提案することになった。

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

D.94A/D.94B ディレクトリーが発行されることになった。また、現行のUN/EDIFACT 開発組織および手続きをとりまとめた文書が提出された。

3 法的問題に関する GE.1/GE.2 合同会議

法律問題ラポーターによる前会期以降の活動状況につき報告があり、さらに UNCITRAL の「EDIに関するモデル法律条項」がまもなく完成するとの報告があった。

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

地名に関する国連標準コード (UN/LOCODE) に関するアドホック専門家会合の結果をベースに討議が行われ、同コードの承認とメンテナンスに関し、明確な手順が決められていない点が問題であるとの指摘があり、95年3月改訂予定のUN/LOCODEに関する国連勧告第16号にこの点が付記されることになった。

次回会合は、1995年3月20日から24日にジュネーブにて開催される。

3. 3つのUN/EDIFACT標準メッセージがステータス2（開発完了メッセージ）に昇格

—ジョイントUN/EDIFACTラポーターズチーム会合(ウィーン)の様—

上記UN/ECE/WP.4 (P.15海運ニュース2参照)に関連し、実務者による民間レベルの会合として、ジョイントUN/EDIFACTラポーターズチーム (Rapporteur's Team) 会合 (JRT) がWP.4に前後して年2回開催されている。

JRT会合は、WP.4における審議事項をさらに実務的に検討し、その結果を次回のWP.4に報告することや、標準メッセージの変更にかかわる申請 (Data Maintenance Requests: DMRs=UN/EDIFACTによる標準メッセージやコードの内容などに関する変更・修正の提案) の作成などを主な役割としている。また、最近では、UN/EDIFACTの標準メッセージが開発段階から実用段階に移行していることに伴い、そのユーザーマニュアルの内容整合問題の検討も開始されている。

当協会は、わが国運輸業界代表として、1991年4月のサンフランシスコ会合に参加して以来、その後のすべての会合に連続して参加している。

今回のJRT会合は、94年9月26日から30日までウィーン (オーストリア) において開催され、約300名 (31カ国) の参加者があった。

当協会からは、以下4名が輸送ワーキング・グループに出席した。

川崎汽船港湾事業部副部長 鬼頭 吉雄
NYKシステム総研主席研究員 細貝 丈明
大阪商船三井船舶企画部副部長 岡本 秀徳
当協会常務理事・業務部長 茅田 俊一

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

同WGの主な検討内容は、以下の通りであった。

1. 標準メッセージ開発の進捗状況

MOVINS (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)、IFTSTQ (貨物の輸送中の状態に関する情報を要求するメッセージ)、HANMOV (倉庫などに対し、貨物の搬出入および関連準備を指示するメッセージ) の3つのメッセージをステータス2 (開発完了メッセージ) に、コンテナ関連メッセージを中心とする16のメッセージをステータス1 (公式試用メッセージ) にすることが合意された。

2. 他WGとの合同会合

今回、初めて保険WGとの合同会議が開催された。同WGでは海上保険のEDI化を検討してきており、輸送WGとの合同作業を必要

とするとの理由から、今後も両WGの合同会議を開催していくことが合意された。

3. ICSEDISub-Committee

ICSEDISub-Committeeが、今回の会期に合わせ、輸送WGの期間内に開催された。同Sub-Committeeの主な議題は、国際間でデータ交換を行う海運関連標準メッセージの各種ユーザーマニュアルにおける使用コードや用語などを統一・整合(Harmonization)させることであり、今回は時間的制約もあって議論は終了せ

ず、今後も検討を続けていくこととなった。

4. 次回会合

次回会合は、95年4月24日から28日までシドニー(オーストラリア)で開催される。

5. その他

シドニーで開催される次回JRT会合の機会をとらえ、EDIに関する日本/豪州・ニュージーランド専門家会合を開催することが関係者間で合意された。

4. 平成5年度船員保険の収支は黒字計上

厚生省は、10月18日、医療保健審議会船員保険部会において、船員保険特別会計の平成5年

度収支決算ならびに平成7年度予算の概算要求について説明を行った。

平成5年度 船員保険特別会計収支決算

(単位：億円)

区 分	平成4年度決算(1)	平成5年度決算(2)	差 引(2)-(1)	伸び率(%)
保 険 料 収 入	1,003	991	▲ 12	▲ 1.2
一 般 会 計 より 受 入	64	61	▲ 3	▲ 5.5
利 子 収 入	36	41	5	13.8
厚生保険特別会計業務勘定より受入	25	25	0	0.0
前 年 度 剰 余 金 受 入	8	10	2	33.6
そ の 他	20	32	12	57.4
計	1,156	1,160	4	0.3
保 険 給 付 費	612	617	5	1.0
老 人 保 健 拠 出 金	135	142	7	4.8
退 職 者 給 付 拠 出 金	25	27	2	6.6
業 務 取 扱 費	27	27	0	▲ 1.7
諸 支 出 金	158	156	▲ 2	▲ 0.9
福 祉 施 設 費	79	95	16	20.6
そ の 他	10	8	▲ 2	▲ 24.1
計	1,046	1,072	26	2.5
収支差引過 ▲ 不足額	110	88	▲ 22	—

平成7年度 船員保険特別会計概算要求

(単位：億円)

区分	歳入				歳出				収支差引増▲減額		
	項目	6年度 予算	7年度 要求	対前年度 増▲減額	項目	6年度 予算	7年度 要求	対前年度 増▲減額	6年度 予算	7年度 要求	対前年度 増▲減額
疾病給付分	保険料収入	648	651	3	保険給付費	521	521	0			
	一般会計より受入	30	30	0	老人保健拠出金	149	152	3			
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	24	24	0	退職者給付拠出金	29	31	2			
					福祉事業費	0	0	0			
	予備費				予備費	3	1	▲2			
	計	702	705	3	予備費計	702	705	3	0	0	0
失業給付分	保険料収入	91	92	1	保険給付費	111	109	▲2			
	一般会計より受入	26	24	▲2	予備費	6	7	1			
	計	117	116	▲1	予備費計	117	116	▲1	0	0	0
年金給付分	保険料収入	170	170	0	保険給付費	36	40	4			
	一般会計より受入	0	0	0	諸支出金	158	157	▲1			
	運用収入	37	41	4	福祉事業費	0	0	0			
	雑収入	0	0	0	予備費	1	2	1			
	計	207	211	4	予備費計	195	199	4	12	12	0
福祉事業分	保険料収入	65	64	▲1	福祉事業費	93	77	▲16			
	雑収入	28	13	▲15	計	93	77	▲16	0	0	0
	計	93	77	▲16							
業務取扱分等	保険料収入	10	10	0	業務取扱費	30	31	1			
	一般会計より受入	14	15	1	予備費	0	0	0			
	雑収入	6	6	0	計	30	31	1	0	0	0
	計	30	31	1							
合計	保険料収入	984	987	3	保険給付費	668	670	2			
	一般会計より受入	70	69	▲1	老人保健拠出金	149	152	3			
	運用収入	37	41	4	退職者給付拠出金	29	31	2			
	児童手当拠出金取入	0	0	0	業務取扱費	30	31	1			
	厚生保険特別会計児童手当勘定より受入	0	0	0	諸支出金	158	157	▲1			
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	24	24	0	福祉事業費	93	77	▲16			
	児童手当拠出金厚生保険特別会計へ繰入				予備費	0	0	0			
	雑収入	34	19	▲15	予備費	10	10	0			
	合計	1,149	1,140	▲9	合計	1,137	1,128	▲9	12	12	0

[基礎計数]

(普通保険)

(失業保険)

	6年度予算		7年度予定	
	6年度予算	7年度予定	6年度予算	7年度予定
被保険者数	110,000人	106,000人	92,000人	89,000人
平均標準報酬月額	376,373円	391,740円	397,463円	412,339円
保険料率	175%	175%	20%	20%

平成5年度の決算は、収入において、被保険者の減少に伴う保険料収入が対前年度比12億円の減少であったが、支出において、保険給付費の伸びが比較的良かったため、昨年度に引き続き88億円の黒字となった。しかし、黒字額は、4年度に比し22億円の減少となっている。

これを部門別にみると、疾病部門では、被保険者数が減少したため、平均標準報酬月額が伸びたにもかかわらず保険料収入は前年度を下回った。しかし、保険給付費が減少したため、当該年度は39億円の黒字を計上した。

失業部門は、被保険者数の減少が他部門より

低く、平均標準報酬月額が伸びたことにより保険料収入は前年度なみであった。しかし、保険給付費が昨年度比10億円の増加となっており、当該年度の黒字は、前年度比8億円減の27億円となった。

年金部門では、疾病部門同様、被保険者数が減少したため、平均標準報酬月額が伸びたにもかかわらず、保険料収入は前年度を下回り、さらに、保険給付費の増加もあり、当該年度の黒字は24億円となった。

また、平成7年度予算の概算要求は、疾病、

失業、年金、福祉施設の各部門において雇用保険法の改定に伴う船員保険法の改正により、給付面の改正を行うこととしており、また船員雇用関係では、外国船船員派遣助成金の引き上げ、就職促進手当の引き上げなどを行うこととして

いる。
予算額は、保険料率を前年度の据え置きとし、普通保険の被保険者数を106千人（前年度111千人）、失業保険の被保険者数を89千人（同92千人）として、収入は1,140億円、支出は1,128億円となっている。

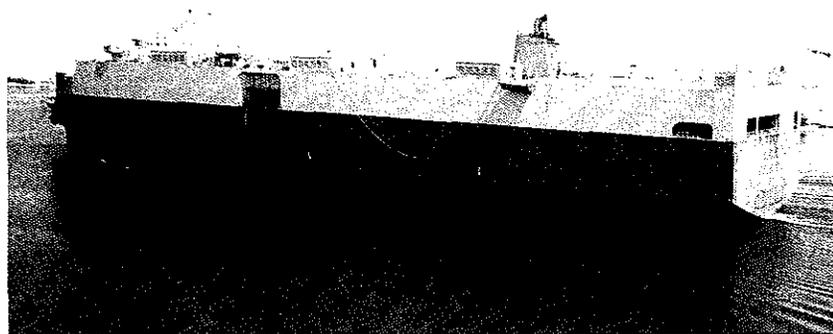
5. スエズ運河通航量、自動車船が大幅減少

—スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果—

当協会では毎年会員各社のスエズ運河、パナマ運河の各船種ごとの通航実態、ならびに通航料支払実績について調査を行っているが、このたび別表の通り調査結果を取りまとめた。

スエズ運河については、通航トン数、通航料

ともに数年来、おおむね増加傾向にあったが、93年の通航トン数（SCNT）は前年比21.6%減、通航料は一律3%の値上げ実施にもかかわらず、同12.4%と大幅に減少し、174百万ドルとなった。これには、自動車専用船（同26.9%減）、



▲スエズ運河を通航する自動車専用船

コンテナ船（同18.8%減）の通航トン数の減少が大きく影響している。

一方、パナマ運河については、年々通航船は減少傾向にあり、93年度の支払通航料も前年度比1.1%減少し、76百万ドルとなった。

当協会では、通航料改定の動きに際して、本調査結果などによりその影響を把握するとともに、ICSなどを通じ各国船協とも連携して、適正化に向けた業界意見の反映に努めている。

[別表1] スエズ運河通航船実態調査 (1993.1~1993.12)

(通航料=千USドル)

	社数	延隻数	延千% _T	延千% _w	延千SCNT	通航料
タンカー	5	26	640	1,098	621	3,061
鉱油兼用船	1	1	85	156	81	268
バルクキャリア	7	97	3,388	6,036	3,174	14,014
自動車専用船	4	377	10,903	5,620	16,668	76,542
コンテナ船	3	274	13,006	12,987	10,281	70,551
在来定期船	2	75	1,092	1,729	977	7,721
その他	5	27	259	314	230	1,667
合計	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824

(注) 1. 1993年支払い通航料を同年平均1ドル=112.21円(東京銀行月報/週報による)で計算すると約195億円となる。
2. 社数の合計欄については、重複分を除外している。

[参考] スエズ運河通航料支払い実績推移

暦年	社数	延隻数	延千%	延千% _w	延千SCNT	通航料			
						千USドル	対前年伸び率	億円(参考)	対前年伸び率
87	19	920	23,211	27,150	28,996	109,266	34.3	159	15.2
88	16	1,073	28,578	28,729	34,409	117,102	7.2	151	▲ 5.0
89	16	914	25,971	26,281	30,226	118,501	1.2	165	9.3
90	19	1,128	34,899	33,103	41,993	155,994	31.6	226	37.0
91	17	1,013	29,706	27,932	33,805	165,146	5.9	224	▲ 0.9
92	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	12.9
93	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824	▲ 12.4	195	▲ 23.0

[別表2] パナマ運河通航船実態調査 (1993.4~1994.3)

(通航料=千USドル)

	社数	延隻数	延千 $\%$ _T	延千 $\%$ _W	延千PCNT	通航料
タンカー	3	9	334	525	248	565
鉱油兼用船	1	5	210	348	167	369
バルクキャリア	10	504	13,959	22,954	11,658	28,237
自動車専用船	5	379	10,700	5,727	17,996	35,246
コンテナ船	2	44	1,957	1,755	1,551	4,371
在来定期船	3	56	781	1,108	615	1,530
その他	6	207	2,717	3,562	2,399	5,851
合計	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169

(注) 1. 1993年度支払い通航料を同年度平均1ドル=108.85円(東京銀行月報/週報による)で計算すると約83億円となる。
2. 社数の合計欄については、重複分を除外している。

[参考] パナマ運河通航料支払い実績推移

年度	社数	延隻数	延千 $\%$	延千 $\%$	延千PCNT	通航料			
						千USドル	対前年伸び率	億円(参考)	対前年伸び率
87	21	1,803	38,572	48,284	53,141	89,808	▲ 23.4	125	▲ 33.9
88	22	1,631	36,515	43,770	45,858	84,650	▲ 5.7	109	▲ 12.8
89	19	1,432	32,177	39,424	37,958	76,656	▲ 9.4	110	0.9
90	20	1,488	39,196	39,352	40,591	81,995	6.7	116	5.5
91	18	1,355	37,125	39,029	39,957	79,922	▲ 2.5	107	▲ 7.8
92	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	▲ 3.7	97	▲ 9.3
93	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	▲ 1.1	83	▲ 14.4

6. わが国外航定期航路配船状況

—1993年航海実績は、対前年比3.6%減—

当協会は、外航船舶運航事業者が、海上運送
法第19条の4および第19条の5の規定に基づい
て運輸大臣に届け出た貨物定期航路事業の現状
についての資料を、1960年以来、「外航定期航

路一覧表」として発表している。

このほど、その1994年版を発行したので、そ
の概要を紹介する。

表1 わが国外航定期航路総括表

区 分		航路数および配船社				航 海 数			
		1993		1994		1992年	1993年	増 減	
		航 路	社 数	航 路	社 数			比 率(%)	
コ ン テ ナ 航 路	日本発・向	22	7	21	8	1,639	1,552		
	三国間	18	5	20	4	972	996	▲ 24	▲ 2.5%
	小 計	40	7	41	8	2,611	2,548	▲ 63	▲ 2.4%
在 来 船 航 路	日本発・向	25	31	21	32	3,079	2,953	▲ 126	▲ 4.1%
	三国間	5	2	3	3	71	51	▲ 20	▲ 28.2%
	小 計	30	31	24	32	3,150	3,004	▲ 146	▲ 4.6%
合 計	日本発・向	47	33	42	33	4,718	4,505	▲ 213	▲ 4.5%
	三国間	23	6	23	4	1,043	1,047	▲ 4	0.4%
	計	70	33	65	33	5,761	5,552	▲ 209	▲ 3.6%

(備考) 本表は「外航定期航路一覧表」(1993年版)より作成した。ただし

1. 航路は、南米東岸航路を南ア経由およびパナマ経由に区分した。
2. 配船社数および航海実績については重複計算しないよう集計している(原本の「一覧表」とは集計方法が異なる)。

1 航路全般

わが国船社が配船している外航定期航路は全体で65航路、配船社数33社で、前年より5航路減で、配船社数は変わらなかった。また1993年における航海数は5,552航海で、'92年に対して209航海(対前年比3.6%減)となった。

なお、コンテナ船と在来定期船の比率は、航路数で63:37、航海数で46:54となっている。

(第1表参照)

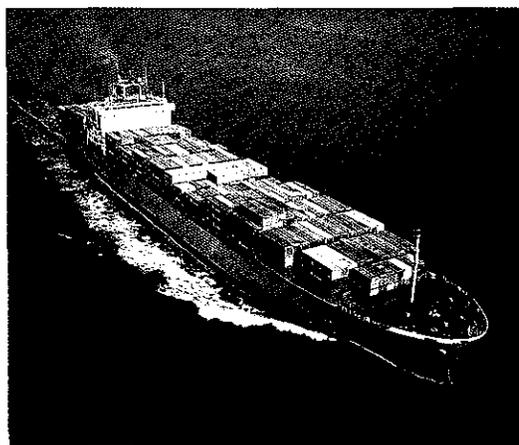
(1) コンテナ航路

三国間を含むコンテナ航路は、41航路、配船社8社で、'93年の航海数は2,548航海(対前年比63航海減、2.8%減)となった。

このうち、わが国発・向の航路は、21航路、1,552航海で、前年より1航路増、87航海減(5.3%)である。三国間航路は、20航路、996航海で、前年より2航路、24航海増(2.5%)である。

(2) 在来船航路

三国間を含む在来船航路は、24航路、配船社数は32社で、'93年の総航海数は2,953航海(対前年比146航海減、4.6%減)となった。このうち、わが国発・向の航路は、21航路、2,953航海で、三国間航路は3航路、51航海で、航海数は両者とも減少している。



▲国際定期航路の主役、コンテナ船

表2 航路区分から見た配船社数および航海数

航路の区分			航路数および配船社				航海数			
			1993		1994		1992年	1993年	増減	
			航路	社数	航路	社数			増減	増減比率(%)
I	日本/欧州・地中海	コンテナ (日本発・向)	3	3	3	2	257	208	▲49	▲19.1%
	〃	在来 (日本発・発)	1	2	1	1	39	26	▲13	▲33.3%
	極東/欧州・地中海	コンテナ (三国間)	1	1	1	1	49	49	0	0.0%
		小計	5	3	5	3	345	283	▲62	▲18.0%
II	日本/北米	コンテナ (日本発・向)	4	3	4	3	387	400	13	3.4%
	極東/北米	コンテナ (三国間)	2	1	2	1	86	86	0	0.0%
	日本/カリブ・中南米	在来 (日本発・向)	4	3	4	3	149	137	▲12	▲8.1%
		小計	10	3	10	3	622	623	1	0.2%
III	日本/オセアニア	コンテナ (日本発・向)	3	3	3	3	121	119	▲2	▲1.7%
	〃	在来 (日本発・向)	4	3	4	4	77	77	0	0.0%
	極東/オセアニア	コンテナ (三国間)	2	2	2	2	53	67	14	26.4%
		小計	9	3	9	4	251	263	12	4.8%
IV	極東域内	コンテナ (日本発・向)	10	7	10	8	800	788	▲12	▲1.5%
	〃	在来 (日本発・向)	11	31	11	31	2,724	2,618	▲106	▲3.9%
	〃	コンテナ (三国間)	6	5	6	4	448	469	21	4.7%
	〃	在来 (三国間)	4	2	2	2	57	38	▲19	▲33.3%
		小計	31	33	29	32	4,029	3,913	▲116	▲2.9%
V	その他									
	(インド洋・アフリカ方面)	コンテナ (日本発・向)	2	3	1	3	74	37	▲37	▲50.0%
	〃	在来 (日本発・向)	5	4	1	1	90	95	5	5.6%
	〃	コンテナ (三国間)	3	3	4	3	180	134	▲46	▲25.6%
	(欧州内フィーダーサービス)	コンテナ (三国間)	3	2	3	2	156	153	▲3	▲1.9%
	(その他の方面)	コンテナ (三国間)	1	2	2	2	0	38	38	0.0%
		在来 (三国間)	1	1	1	1	14	13	▲1	▲7.1%
	小計	15	5	12	3	514	470	▲44	▲8.6%	
合計			70	33	65	33	5,761	5,552	▲209	▲3.6%

(注) 航路区分 (I~V) は当協会にて仕分けたものである。この区分で「極東」とはおおむね船舶安全法の「近海区域」とした。

2 航路の区分からみた配船状況

上記の航路を日本・極東を中心に、(I) 欧州・地中海方面、(II) 米州方面、(III) オセアニア方面、(IV) 極東域内、(V) その他に区分し、その概況を見ると次の通りである。(第2表参照)

(1) 欧州・地中海方面への航路は、5航路(うち三国間1)、配船社数は3社で、'93年の航海数は283航海(対前年比18.0%減)である。

同方面の航海数は、I~Vの航路区分の中では最も大きな減少を示している。

(2) 南・北米州方面への航路は、10航路(うち、三国間2)、配船社数は3社で、'93年の航海数は623航海(対前年比0.2%増)である。

同方面の航路は、北米向けがコンテナ、中南米向けが在来船で、北米航路が増加し、中南米航路が減少したため、ほぼ横ばいとなった。

(3) オセアニア(豪州・ニュージーランド)

方面への航路は、10航路（うち、三国間2）、配船社数は4社で、'93年の航海数は306航海（対前年比6.6%増）である。他方面の航路が減少、もしくは横ばいのなかで同方面の航海数が増加していることが注目される。

(4) 極東域内の航路は、27航路（うち、三国間6）、配船社数は32社で、'93年の航海数は3,913航海（対前年比2.9%減）である。この

うち、わが国発・向の航路が、3.4%減、三国間航路が0.9%減となっている。

(5) 以上のほか、日本・極東～インド洋・アフリカ方面航路、欧州内フィーダーサービス、その他の三国間航路などを併せると、12航路（うち、三国間10）がある。これらへの配船社数は3社で、'93年航海数は421航海（対前年比8.6%減）となっている。

“Japanese Shipping 1994” の刊行

当協会では毎年わが国海運の現状および当協会の活動状況などを、諸外国の海運関係者や在日外国公館、在外日本公館、各国の海運関係団体・機関などに広く周知するため題記英文パンフレットを作成・配布しており、今般その1994年版を刊行いたしました。

このパンフレットは当協会の発行する唯一の海外向け広報誌であり、日本海運の現状・問題点などをはじめ、当協会の活動概況を各種統計と平易な英文で説明・紹介しております。

1994年度版の主な内容は以下のとおりとなっております。

[JAPANESE SHIPPING TODAY]

1. The Current Condition of Japanese Shipping
2. Sea-borne Trade Volume and Transport Activities
3. Seafarers Issues
4. Safe Navigation
5. Coastal Shipping

[ACTIVITIES OF THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION]

1. Policies for Stability
2. Promoting Ship Scrapping and the Removal of Substandard Ships
3. The Asian Shipowners' Forum

入手ご希望の方は、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部

TEL (03) 3264-7181

FAX (03) 3262-4757

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4（海運ビル）

JAPANESE SHIPPING
1994



The Japanese Shipowners' Association

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本物流団体連合会

設立 1991年（平成3年）9月9日

沿革 本会は陸・海・空の物流企業および団体がこれまでの業界の枠を越え結束し、物流業界全体としての社会的地位の向上を図ることを目的として、1991年7月8日にスタートしました。その後、同年9月9日付で運輸大臣の許可を得て「社団法人 日本物流団体連合会」として正式に発足しました。

会長 橋元 雅司

（日本貨物鉄道 代表取締役会長）

副会長 小倉 昌男

（ヤマト運輸 代表取締役会長）

高嶋四郎雄

（社）日本港運協会会長
伊勢湾海運 代表取締役会長

田口 利夫

（社）全日本トラック協会 会長
西濃運輸 代表取締役会長

轉法輪 奏

（社）日本船主協会 会長
大阪商船三井船舶
代表取締役会長

根本 二郎

（日本郵船 代表取締役社長）

濱中昭一郎

（日本通運 代表取締役社長）
（社）全国通運連盟 副会長

増井 義己

（日本内航海運組合総連合会会長）
（全国海運組合連合会会長）

宮崎 毅

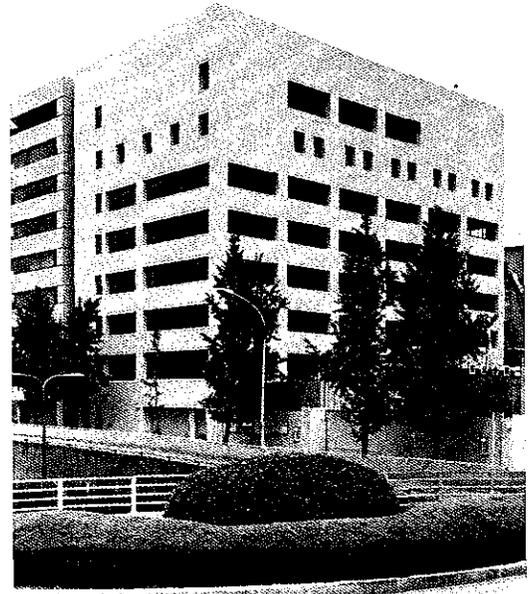
（社）日本倉庫協会 会長
三菱倉庫 代表取締役社長

山地 進

（日本航空 代表取締役会長）

理事長 金田 徹

（社）日本物流団体連合会



会 員 法人会員96社、団体会員19社、
合計115社（平成6年11月1日現在）

事 務 所 東京都千代田区霞が関3-3-3
全日通霞が関ビル5階

事業目的 本会は、物流業界が広く結束し、物流に係わる横断的課題について施策を確立し、これを推進することなどにより物流業の健全な発達に資することを目的とします。

事業内容 物流は、暮らしと産業を支える重要な使命を担っています。

しかし、業界では、長期的にみた労働力問題、環境問題など構造的ともいえる社会・経済上の問題への対応が求められています。

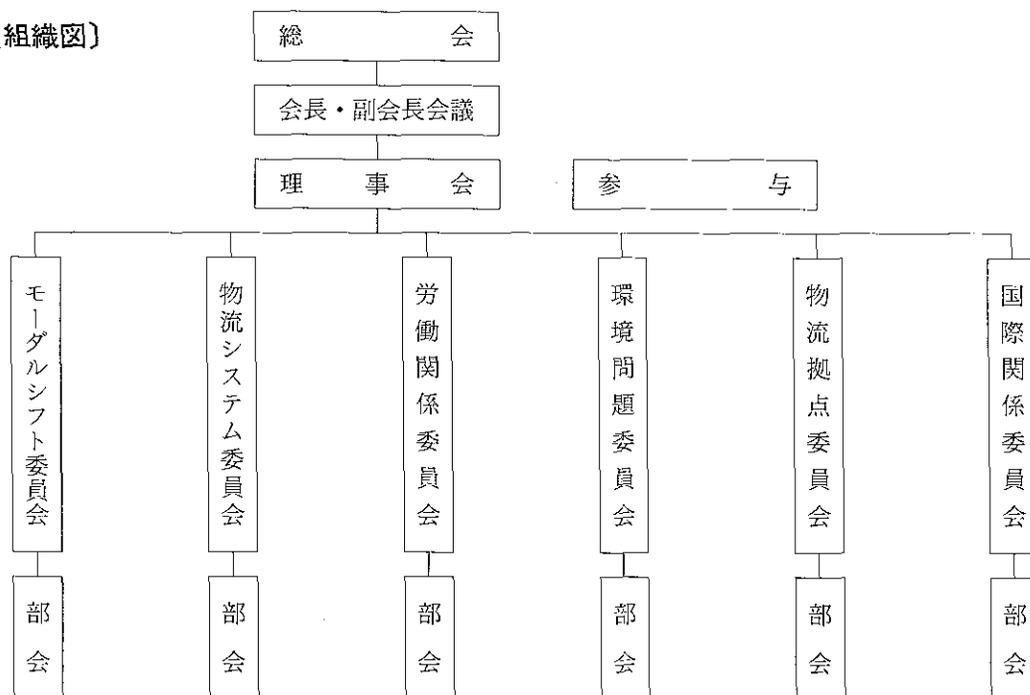
このためには、例えばモーダルシ

フトの推進、複合一貫輸送の推進、環境対策の推進などが望まれており、物流連では、こうした各輸送機関や関係業界を横断した課題について、それぞれに委員会を設けて対策を取りまとめ、その実現を図っていくこととしております。

また、物流全般、経済・社会と物流との係わりなどをテーマに、各種シンポジウムやセミナー、講習会などを開催し、物流のレベルアップに努めています。

このほか、物流に関する調査・研究や、啓蒙・宣伝活動などを行っています。

〔組織図〕



地球の表面をオレンジの皮に見立てたメルカトル

球形の地球表面を平面の地図に表す技法はいくつかあるが、中でも代表的なものが、16世紀の地図製作者、ゲラルドゥス・メルカトルの考案による「メルカトル図法」だ。メルカトル以前には、地球が球形だということを考慮してつくった地図はなく、航海者たちは地図上に特定の方位に向かう進路を直線で描くことができなかった。

球形の地球では、経線の両端は両極の二点に集中している。進路を直線で描くには、これを平面に移し替える必要がある。メルカトルは、まず経線をオレンジの皮に入れた刻み目に見立て、それを細くむいて順番に紙の上に並べてみた。

さらにこれらを伸縮自在のものともみなし、細くなっている各断片の先端を横に引き伸ばして矩形とし、各断片が端から端まで密着するよう



にした。こうして地球をおおう一枚の「皮」は、陸地や海洋の模様を再現しながら一つの大きな矩形となり、経線は北極から南極まで平行に表現された。

この方法によれば、高緯度になるに従って地表面積は広がるものの、全世界を示す球面が緯度と経度の方眼のはいった四角い地図として容易に描ける。航海者がこうして描かれた海図上に一定の進路（方位）を示す直線を引けば、その線はすべての経線と同じ角度で交差し、どの方位に向かう進路も一本の直線によって表せる。

このメルカトル図法がその後の航海者たちに与えた恩恵は大きく、現在も、遠洋航海に使われる海図のほとんどが、この図法を採用している。

列強の圧力で誕生した日本の近代灯台

日本に近代的な灯台が生まれたのは、開国とほぼ同時期。そのきっかけとなったのは、欧米列強による、いわゆる「外圧」だった。

ペリー艦隊の威力に屈して結ばれた日米和親条約に続き、幕府は米国、英国、ロシア、オランダ、フランスなどと相次いで通商条約を結ぶ。しかしその後、これに反対する尊王攘夷が高まり、やがて長州藩が下関海峡を通航中の列強国の商船や軍艦を砲撃するという下関事件が起きた。結局、長州藩は、英・米・仏・蘭の艦隊による総攻撃で大きな打撃を受けるが、列強はこの事件の責任を幕府に求め、幕府は300万ドルという当時としては多額の賠償金を要求された。

しかし徳川幕府に、これを全額支払える財力はなく、列強がその3分の2にあたる200万ドルを放棄する引き替え条件として、兵庫・大阪



の開港や関税率の引き下げなどを認めざるを得なかった。この時の条件の中に、8カ所の灯台と2カ所の灯船の設置が含まれていたのである。

このとき建てられた灯台が、剣崎(神奈川県)、観音崎(同)、野島崎(千葉県)、神子元島(静岡県)、檜野崎(和歌山県)、潮崎(同)、沙汰岬(鹿児島県)、伊王島(長崎県)の8灯台で、一般に「条約灯台」と呼ばれている。

開国とともに日本に流入した欧米文化は数多いが、灯台はその代表的なものの一つ。これ以後、当時の欧米の優れた灯台建築技術を導入してつくられた多くの灯台は、日本の海上交通発展の基礎となったばかりか、美しい自然景観にも調和し、小説や映画の舞台になるなど、みごとに日本の文化の中に溶け込んでいる。

「パナマックス」は、 パナマ運河を通れる最大船型

船の大きさを示す用語として「パナマックス」という言葉がよく聞かれる。これはパナマ運河を通航できる最大船型という意味で、長さ900

フィート(約274m)以内、幅106フィート(約32m)以内の船で、ばら積み船の場合は載貨重量トン(%)が6万~6万8,000トンクラスの船を指す。

水平式のスエズ運河と異なり、パナマ運河は閘門式と呼ばれ、船をロック(閘門)で仕切られたチャンバー(閘門室)に入れ、チャンバー内の水面を上下させ、階段状に船を海拔26mのガツン湖まで上昇させたり、反対にガツン湖から海まで下降させる方式。このチャンバーに入ることのできる最大のサイズがパナマックスというわけだ。

パナマックスという呼び方は、ばら積み船の大きさを示すときに使われることが多いが、実際には、コンテナ船や自動車専用船、外航客船なども、このサイズでつくられていることが多い。

一方、これより小さい1万8,000~4万5,000%のばら積み船は「ハンディサイズ」と呼ばれる。大きさが手頃で、世界のほとんどの港に入出港できる便利さからこの名がついており、世界のばら積み船船腹量の中でも最大の比重を占めている船型だ。逆に、パナマックスよりさらに大きく、パナマ運河が通航できずに希望峰回りとなる15万%クラスの大型ばら積み船は「ケープサイズ」と呼ばれる。またタンカーの区分けとして、スエズ運河の満船通航が可能な7万~15万%クラスのタンカーを「スエズマックス」もしくは「アフラマックス」と呼ぶこともある。

このように船の大きさは、航路や入出港する港の制約によっても決まってくる。大型化して規模のメリットを追求すれば、その分、遠回りの航路をとらなければならないなど運航面での制約も多い。大型船すなわち経済船とはいかない点だが、船の経済学では忘れてはならないことの一つだ。

Washington 便り

H.R. 4003 海運／造船助成法案廃案への軌跡

この1年間、今年も継続的にレポートしてきました米国の海運／造船助成法案は、幸いなことに上院通過は果たせず、廃案となりました。これであの理不尽なトン税値上げ案も一応消滅した訳で、誠にご同慶の至りと申せましょう。

しかしながら、簡単に廃案が決まったのではなく、今第103議会閉幕ギリギリまで賛否両論が飛び交い、また本法案だけでなく、その他の重要法案を巡る動きや、さらには中間選挙を控え民主党と共和党の党対党の争いの影響も受け、まことに騒然たる中での閉会、廃案となったのでした。また、既に海運派議員、米船社、運輸長官、海員組合など関係者は来年の成立を期すと表明しており、新しい第104議会でも再び採り上げられることになると予想されます。ついでに、記録も兼ねて、今回の経緯を簡単にお伝えしておきたいと思います。

1. 9月12日～9月22日

8月25日に上院通商／科学／運輸委員会の事務局からスタッフ案が発表されたことは9月号でレポートした通りであるが、その後、第2次案、3次案が用意された。基本的には、石炭、穀物などのバルク貨物業界の反対を受けて、バルカーおよびタンカーに対するトン税引き上げは据え置きまたは最小限に止め、また造船業界とその労組の意向に配慮して、OECD造船協定がもし発効しない場合は建造補助(STP)を行うとの条項を復活させた。

トン税引き上げの最終案は次のとおりであった。
(セント／NRT)

	1995～1998年	1999～2004年
雑貨船	74	63
バルカー		
近隣国よりの入港船	9	2
それ以外の入港船	27	6
タンカー	31	31
客船	31	27

課税対象となる寄港回数の上限

バルカー 5回 タンカー 25回

2. 9月23日

9月22日午後遅くになって突然、23日の通商／科学／運輸委員会で本法案の委員会最終案採択のための審議(マークアップ)を行うとの発表がなされ、当日は朝早くから多数の傍聴者が席を取るため列をなした。ところがである、委員会は9時30分に開会されたが、冒頭、共和党議員の一部から当日の会議でH.R.4003を審議するのは上院の議事運営ルールに違反するとして本法案審議に異議申し立てがなされ、かなりのやり取りの末、いつマークアップ審議を行うかも決められぬまま、結局本案は議題から削除された。

3. 10月7日 下院閉会 10月8日 上院閉会

この間本法案は再度委員会で採り上げられることもなく、また若干懸念された本会議でほかの法案に添付するという異常手段による成立を図る動きも幸い出なかった。ただし、クリントン大統領が重要視していた法案の一つであるGATT施行法案も共和党の妨害により成立しなかったため、同大統領の要求により中間選挙後、年内に臨時議会(いわゆるレイムダックセッション)が召集されることになり、ことにその会期次第では、何かの拍子でH.R.4003が突如本会議に上程される怖れが皆無ではないとの観測が一時流され、目が離せなかった。しかしその後、この臨時議会はおそらく2日間の短期開催であり、また議題もいわゆる“fast track”が発動されているのでGATT法案しか審議できないことになるとの情報が出てきたので、これで本法案の廃案が確実となった次第である。

H.R.4003の顛末は以上のとおりですが、前述のごとく来年も出てくることはまず間違いないと思われます。ただし、その場合は、少なくともわれわれに迷惑の掛からぬほかの財源で考えてもらいたいです。(北米地区事務局長 森崎 末寿雄)

海運日誌

10月

- 3日 海運造船合理化審議会の内航部会は、第2回内航海運対策小委員会を開催し、内航海運業界が抱える問題点や将来像などについて議論した。将来像については、安定輸送の確保と輸送の効率化をめざす方向で内航海運業界・荷主の意見が一致した。
- 4日 当協会と韓国船主協会は、4日・5日の両日、北海道・大沼で第6回日韓船主協会会談を開催し、アジア船主フォーラム(ASF)の5S問題(トレードの安定化・スクラップ・船員・航行安全・保険)をはじめ、米国、EUの海運政策やOECD/GATT海運問題など広範囲にわたり、意見を交換した。(本誌1994年10月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)
- 6日 輸入貨物輸送協議会は、近海船小委員会を開催し、4隻の代替用船申請を承認した。これにより、93~94年度の近海代替用船承認船は合計41隻・30万5,000%となった。
- 7日 運輸省は、94年度上半期(4~9月)の新造船建造許可実績を発表した。それによると、国内船17隻・28万%、輸出船173隻・581万%、合計で190隻・609万%と、前年同期比の2.26倍となった。
- 10日 IMO(国際海事機関)は、10日から14日まで第71回法律委員会を開催し、有害危険物質海上輸送の損害責任・補償条約案(HNS条約案)ならびに1976年の「海事債権についての責任の制限に関する条約」(LLMC)改訂についての審議を行った。(P.14 海運ニュース1参照)
- 13日 海事振興連盟は、94年度通常総会を開催し、予算・事業計画の決定に加え、長引く

円高に対応するための海運・造船の国際競争力の回復・強化、国民の祝日「海の日」制定のための運動推進、船員教育訓練の充実などを内容とする決議を採択した。

- ◎ 豪州政府は、海運同盟の独占禁止法適用除外を定めた貿易慣行法(TPA)第10章について、存続を決定すると発表した。
- 17日 大蔵省は、94年度上半期(4~9月)の貿易統計速報(通関ベース)を発表した。それによると、円高による半導体電子部品などの輸入の好調を受け、輸出額から輸入額を差し引いた輸出超過額(貿易黒字)は、前年同期比0.7%減の593億8,000万ドルで、90年下半年以来7半期ぶりに減少に転じた。
- 18日 日本船舶輸出組合は、94年度上半期(4~9月)の輸出船契約実績を発表した。それによると、輸出船契約実績は、133隻・495万6,000%と総トンベースで前年同期比27%増となった。契約形態ではドル建て契約が全契約の58%を占め、さらに前年度はゼロだった延べ払い契約が16%に達した。
- 25日 通産省資源エネルギー庁は、94年度上半期(4~9月)の原油輸入量を発表した。それによると、輸入量は1億2,787万キロリットルで前年同期比4.0%の増加となった。国別では、首位のアラブ首長国連邦が同15.1%増、2位のサウジアラビアが同13.5%減となった。
- ◎ 船員の福祉に関する国際的な組織で、ILO内に事務局を置く国際船員福祉委員会(ICSW)のアジア太平洋セミナーが晴海のマリナーズコート東京で開催され、約20カ国、50名が参加した。



今回は8月上旬に開催の予定である。

陳情書・要望書 (10月)

- 宛 先：政府をはじめとする関係各方面
件 名：平成7年度海運関係予算・税制改正に関する要望
- 要 旨：平成7年度外航船舶整備に必要な開銀資金として454億円、老朽タンカーの解撤促進対策基金造成費補助としての9億100万円をそれぞれ確保することなど海運関係予算について要望したほか、税制改正についても船舶の特別償却制度の延長・改善を柱とする要望を行った。(海運関係税制改正については、本誌1994年10月号P. 4 シッピングフラッシュ2 参照)

海運関係の公布法令 (10月)

- ㊦ 港則法施行令の一部を改正する政令
(政令第332号、平成6年10月13日公布、平成6年10月20日施行)
- ㊦ 油濁損害賠償保障法施行令の一部を改正する政令
(政令第336号、平成6年10月28日公布、平成6年11月22日施行)

国際会議の開催予定 (12月)

- 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
- ILO 海事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
- アジア船主フォーラム航行安全委員会
12月5日 シンガポール
- IMO 第64回海上安全委員会 (MSC)
12月5日～9日 ロンドン
- IMO/UNCTAD 海事先取特権・船舶抵当権問題 (アレスト条約) 政府間専門家会合
12月5日～9日 ジュネーブ
- IMO/ILO 第27回合同海事委員会
12月9日 ジュネーブ
- IMO/ILO 第10回合同訓練委員会
12月12日～16日 ジュネーブ

海運統計

1. 世界船腹量の推移

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

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

2. 日本商船船腹量の推移

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

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

3. わが国外航船腹量の推移

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

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

4. わが国貿易の主要貨物別輸送状況

(単位：千K/T%)

区 分	1989	1990	1991	1992	1993	1993				
						1～3	4～6	7～9	10～12	
輸 出	海上貿易量 A	70,675	70,404	74,802	85,616	91,019	21,204	22,815	23,352	23,648
	日本船輸送量 B	5,958	4,849	4,883	5,289	4,246	1,064	1,123	1,041	1,018
	外国用船輸送量 C	27,140	28,114	29,714	34,402	34,632	8,204	8,476	8,707	9,245
	積取比率 I B/A	8.4%	6.9%	6.5%	6.2%	4.7%	5.0%	4.9%	4.5%	4.3%
	積取比率 II (B+C)/A	46.8%	46.8%	46.3%	46.4%	42.7%	43.7%	42.1%	41.7%	43.4%
輸 入	海上貿易量 A	683,167	699,099	714,467	699,877	704,867	180,172	173,190	175,796	175,709
	日本船輸送量 B	223,481	199,944	196,583	188,379	183,557	47,976	45,572	46,759	43,251
	外国用船輸送量 C	236,388	269,668	308,090	311,798	322,628	77,033	77,220	84,345	84,029
	積取比率 I B/A	32.7%	28.6%	27.5%	26.9%	26.0%	26.6%	26.3%	26.6%	24.6%
	積取比率 II (B+C)/A	67.3%	67.2%	70.6%	71.5%	71.8%	69.4%	70.9%	74.6%	72.4%
貨物船積	海上貿易量 A	411,468	409,485	421,801	397,312	403,154	98,898	102,211	101,446	100,598
	日本船輸送量 B	116,891	108,184	105,764	101,976	93,753	24,190	24,276	22,712	22,575
	外国用船輸送量 C	156,423	165,337	190,128	179,088	190,256	41,438	47,651	50,860	50,308
	積取比率 I B/A	28.4%	26.4%	25.1%	25.7%	23.3%	24.5%	23.8%	22.4%	22.4%
	積取比率 II (B+C)/A	66.4%	66.8%	70.1%	70.7%	70.4%	66.4%	70.4%	72.5%	72.4%
うち鉄鉱石	海上貿易量 A	127,607	124,840	126,950	113,635	114,484	27,931	28,915	28,697	28,941
	日本船輸送量 B	56,359	52,258	52,900	49,971	46,638	11,638	12,355	10,667	11,979
	外国用船輸送量 C	34,949	37,368	45,080	36,087	43,809	8,770	10,893	12,959	11,188
	積取比率 I B/A	44.2%	41.9%	41.7%	44.0%	40.7%	41.7%	42.7%	37.2%	41.4%
	積取比率 II (B+C)/A	71.6%	71.8%	77.2%	75.7%	79.0%	73.1%	80.4%	82.3%	80.0%
うち石炭	海上貿易量 A	104,939	107,492	111,618	111,162	113,896	28,077	28,289	29,242	28,288
	日本船輸送量 B	44,262	43,839	41,985	42,343	38,999	10,404	9,903	10,006	8,686
	外国用船輸送量 C	44,461	45,988	56,359	56,796	62,401	12,996	15,024	16,709	17,671
	積取比率 I B/A	42.2%	40.8%	37.6%	38.1%	34.2%	37.1%	35.0%	34.2%	30.7%
	積取比率 II (B+C)/A	84.5%	83.6%	88.1%	89.2%	89.0%	83.3%	88.1%	91.4%	93.2%
うち木材	海上貿易量 A	41,295	39,515	39,730	38,827	38,215	9,420	10,391	9,159	9,247
	日本船輸送量 B	6,026	5,033	4,313	3,614	2,742	795	715	619	613
	外国用船輸送量 C	25,378	27,807	30,061	30,115	29,137	6,780	8,076	7,223	7,057
	積取比率 I B/A	14.6%	12.7%	10.9%	9.3%	7.2%	8.4%	6.9%	6.8%	6.6%
	積取比率 II (B+C)/A	76.0%	83.1%	86.5%	86.9%	83.4%	80.4%	84.6%	85.6%	82.9%
油送船積	海上貿易量 A	271,699	289,614	292,666	302,565	301,713	81,274	70,979	74,349	75,111
	日本船輸送量 B	106,590	91,759	90,819	86,402	89,804	23,785	21,296	24,047	20,676
	外国用船輸送量 C	79,965	104,332	117,962	132,710	132,372	35,595	29,570	33,485	33,722
	積取比率 I B/A	39.2%	31.7%	31.0%	28.6%	29.8%	29.3%	30.0%	32.3%	27.5%
	積取比率 II (B+C)/A	68.7%	67.7%	71.3%	72.4%	73.6%	73.1%	71.7%	77.4%	72.4%
うち原油	海上貿易量 A	178,009	195,517	204,654	214,928	219,042	59,044	50,498	53,558	55,943
	日本船輸送量 B	90,576	75,547	74,734	71,806	75,352	20,169	17,732	20,164	17,288
	外国用船輸送量 C	64,867	89,240	100,876	118,680	118,310	31,770	26,065	29,825	30,651
	積取比率 I B/A	50.9%	38.6%	36.5%	33.4%	34.4%	34.2%	35.1%	37.6%	30.9%
	積取比率 II (B+C)/A	87.3%	84.3%	85.8%	88.6%	88.4%	88.0%	86.7%	93.3%	85.7%

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

5. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(単位：百万円)

区 分	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1993				
							1～3	4～6	7～9	10～12	
輸 出	定期船	51,456	45,326	38,998	38,587	53,413	39,494	11,492	10,093	8,877	9,032
	不定期船	89,277	76,576	69,318	62,295	51,653	42,404	13,456	10,632	9,613	8,703
	油送船計	2,599	2,520	2,433	2,551	2,187	1,701	338	457	457	449
輸 入	定期船	143,332	124,421	110,749	103,433	107,255	83,599	25,286	21,182	18,946	18,184
	不定期船	50,299	49,353	46,598	46,711	51,246	37,092	10,246	9,721	8,279	8,847
	油送船計	198,690	200,600	183,899	170,031	155,870	129,454	35,181	33,751	32,166	28,356
三 国 間	定期船	171,758	164,807	162,382	162,525	148,115	145,499	38,285	34,627	39,387	33,200
	不定期船	420,748	414,760	392,879	379,266	355,232	312,045	83,711	78,099	79,832	70,403
	油送船計	53,139	49,008	49,830	56,600	69,040	50,674	13,872	12,639	12,446	11,717
合 計	定期船	31,879	29,304	23,801	26,955	22,362	15,914	3,311	5,136	3,455	4,011
	不定期船	13,035	8,747	8,504	9,052	5,499	7,599	1,594	1,709	1,772	2,525
	油送船計	98,053	87,059	82,135	92,606	96,902	74,186	18,777	19,484	17,673	18,253
合 計	定期船	154,894	143,687	135,426	141,897	173,700	127,259	35,609	32,452	29,602	29,596
	不定期船	319,848	306,480	277,018	259,281	229,886	187,772	51,948	49,520	45,233	41,071
	油送船計	187,392	176,074	173,319	174,128	155,803	154,799	40,217	36,793	41,616	36,174
計	662,132	626,240	585,763	575,306	559,390	469,830	127,774	118,765	116,451	106,840	

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

6. わが国貿易額の推移

(単位：百万ドル)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1980	129,807	140,528	▲ 10,721	26.0	27.0
1985	175,638	129,539	46,099	3.2	▲ 5.1
1990	286,948	234,799	52,149	4.3	11.4
1991	314,525	236,737	77,789	9.6	0.8
1992	339,650	233,021	106,628	8.0	▲ 1.6
1993	360,872	240,551	120,318	6.2	3.2
1993年10月	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
9	36,160	24,184	11,975	8.5	16.2

(注) 通関統計による。

7. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

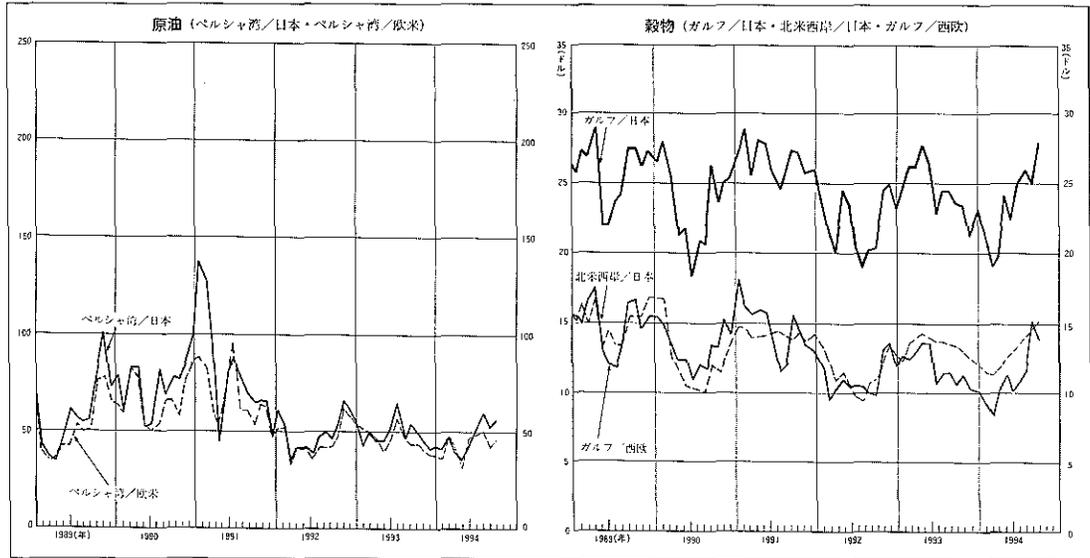
年月	年間 月間)平均	最高値	最低値
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1993年11月	107.80	105.85	109.00
12	109.70	107.70	111.85
1994年1月	111.51	108.70	113.20
2	106.33	102.20	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
10	98.42	96.80	100.57

8. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀 物	石 炭	鉄 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他		
1988	138,211	4,559	133,652	53,027	26,794	43,909	529	3,694	5,369	330	93,307	25,258
1989	119,708	3,373	116,335	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161
1990	132,265	3,091	129,174	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994 1	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
10	12,526	0	12,526	3,415	3,157	4,510	487	345	475	137	18,100	5,208

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



9. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1992		1993		1994		1992		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	62.50	37.50	58.00	49.00	42.50	32.00	54.00	33.00	57.50	46.50	37.50	30.00
2	56.50	35.00	53.00	47.50	39.05	31.25	55.00	32.50	45.00	42.50	35.00	30.00
3	37.50	31.00	50.00	41.50	46.00	37.50	36.00	32.00	50.00	37.50	46.00	32.50
4	45.00	33.50	46.00	44.00	38.50	31.80	45.00	31.00	47.50	40.00	41.00	32.00
5	45.00	42.00	46.00	38.00	37.00	35.00	44.50	35.00	42.50	37.50	34.50	30.00
6	41.50	33.00	53.00	38.00	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	45.00	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	55.50	48.00	50.00	40.00	45.00	39.05	47.50	37.50
11	65.00	51.75	46.05	40.00	62.50	50.00	62.50	50.00	42.05	37.05	42.50	37.50
12	62.50	49.00	43.05	34.00	60.00	46.50	60.00	46.50	40.00	34.00	42.50	30.00

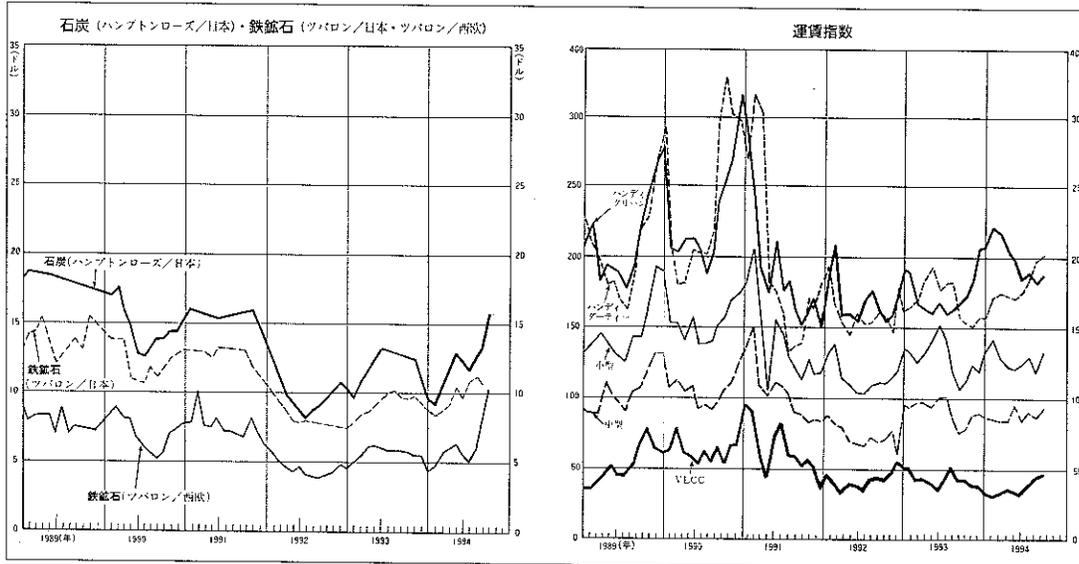
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

10. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	23.50	22.00	23.50	20.65	12.85	12.25	—	—	12.05	11.50	10.25	9.10
2	24.75	22.35	21.50	19.50	12.25	12.15	12.00	—	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	28.50	25.00	13.10	13.00	15.50	14.75	10.65	9.50	14.25	12.90
11	23.25	21.45	—	—	—	—	—	—	11.50	10.30	—	—
12	21.90	20.50	—	—	—	—	—	—	10.60	10.00	—	—

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



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

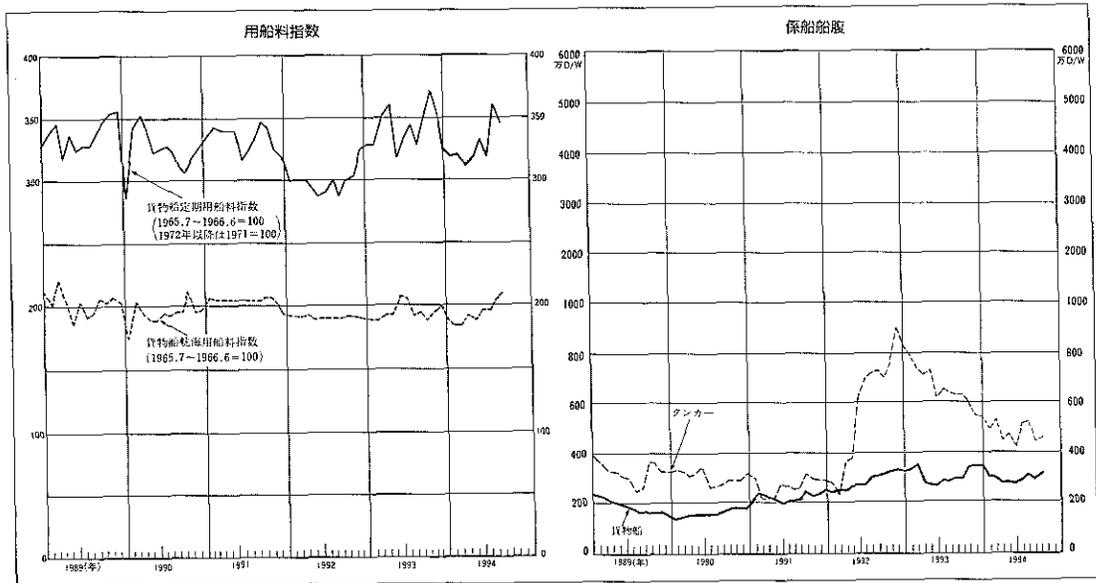
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	10.50	—	9.45	—	7.50	—	8.80	—	4.50	—	4.35	—
2	9.95	—	9.25	—	—	—	7.70	—	—	—	4.96	—
3	10.90	—	—	—	8.25	7.80	—	—	—	—	5.60	4.50
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.45	—	6.25	5.55
5	—	—	13.10	12.40	8.35	—	9.25	7.90	6.50	—	6.50	5.75
6	13.40	—	—	—	—	—	10.30	—	6.70	6.50	6.50	5.30
7	—	—	12.10	—	—	—	9.50	9.10	—	—	5.75	—
8	—	—	—	—	10.00	—	11.10	—	5.85	5.80	—	5.00
9	—	—	13.50	—	10.50	—	11.40	10.85	—	—	—	6.00
10	—	—	15.80	—	9.60	—	11.00	10.30	5.75	—	—	—
11	12.75	—	—	—	9.50	—	—	—	5.65	5.20	10.50	8.00
12	—	—	—	—	9.85	—	—	—	5.35	5.15	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	5.30	4.95	—	—

(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも10万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

12. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1992					1993					1994				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	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	47.8	93.1	133.8	201.7	186.4
10	43.4	72.9	113.2	156.4	161.7	42.3	81.4	118.9	154.0	175.7	—	—	—	—	—
11	49.5	79.3	115.9	164.7	148.6	42.5	92.0	125.8	152.7	186.3	—	—	—	—	—
12	56.8	64.5	117.3	174.2	176.6	41.2	93.2	120.4	159.3	210.2	—	—	—	—	—
平均	43.0	76.4	116.7	169.2	158.2	45.1	93.4	130.2	171.2	175.7	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC：15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型：7万1000～15万トン(6万～15万トン) ⑥小型：3万6000～7万トン(3万～6万トン) ⑦H・D=ハンディ・ダーティ：3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン：5万トン(3万トン)未満。



13. 貨物船用船料指数

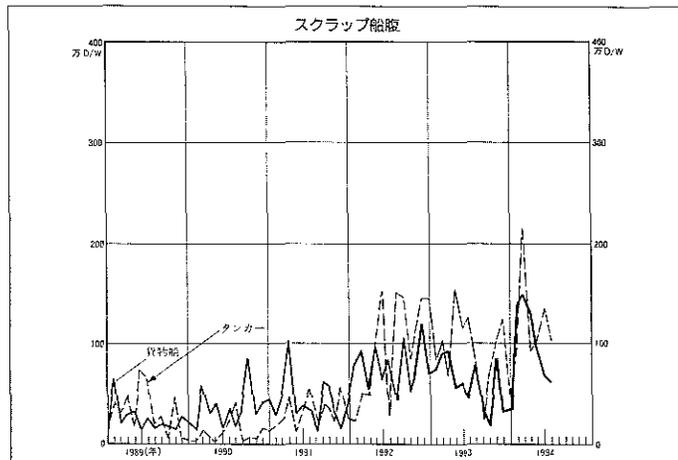
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0
2	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0
3	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	363.7	357.6	325.0	320.0	327.0	324.0
4	212.1	176.4	207.0	192.0	194.0	198.0	329.8	288.7	335.0	300.0	356.0	310.0
5	202.7	202.9	205.0	191.0	195.0	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	208.0	324.3	328.3	318.0	293.0	328.0	349.0
10	193.0	195.0	205.0	191.0	188.0		327.5	329.5	325.0	301.0		351.0
11	197.8	197.0	206.0	193.0	196.0		327.6	322.8	335.0	289.0		372.0
12	208.4	199.0	208.0	196.0	200.0		338.0	311.4	349.0	300.0		349.0
平均	203.0	196.9	205.7	194.6	196.3		333.0	334.1	332.4	304.8		341.5

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

14. 係船船腹量の推移

月次	1992						1993						1994					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
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	93	3,287	6,218	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691
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。



15. 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					
	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
2	53	489	786	6	114	238	45	423	744	15	430	843	40	813	1,464
3	62	578	944	18	280	508	47	499	897	20	541	1,043	60	843	1,562
4	34	299	542	10	240	487	31	504	901	9	382	747	49	715	1,284
5	44	587	980	18	503	1,010	39	310	529	18	774	1,602	36	530	927
6	38	375	637	23	755	1,530	27	360	609	15	641	1,218	40	422	768
7	29	491	859	8	167	298	19	227	438	12	649	1,274	34	383	675
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。

16. 内航燃料油価格

(単位：円/kℓ)

年次	区分	A重油	B重油	C重油
1988		26,875	23,750	20,500
1989		28,050	25,200	21,250
1990		34,675	32,250	26,275
1991		35,075	33,000	26,350
1992		32,300	—	22,150
1993		29,800	—	18,300
1994	1～3	26,200	—	15,900
	4～6	26,400	—	15,600
	7～9	27,300	—	17,200

(注) 1. 内航海運会社からの聞き取りによる。
2. 関東地区における精算実績平均値。

大変昔の話で恐縮であるが、“朝刊シンドローム”と題する本を読んだ記憶がある。その当時、“シンドローム”という単語が盛んに使用されていたから、それからすると1980/81年の頃だったと思う。一種の精神病で朝、新聞を読まない不安でしょうがない。一日中強迫観念に追いたてられる。このような症状の人が今、急増しているという類いの話であった。

職業柄、毎朝某新聞を丹念に読む癖がついてしまった。少々変わっているかも知れないが、分厚い手帳を携帯して新聞の主要記事を簡単に書き込む癖が身に着いてしまった。毎日、書き込むのだからここ何年分かの紙数は大変なものになってしまった。

編集後記

まとまった日数で外国に出張に出掛ける。必ずホテルで日本の新聞が入手できるかを確認する。ホテルになければどうしたら入手できるのか真剣になって問う。例の手帳は必ず持参している。どんなときでもその手帳が無いと落ち着かない。もし出張先で入手不可能な場合、自宅に戻ってから、うず高く積もった新聞を手帳を横にして目を通す。

家族と夏休みをとって旅行をするときも同じだ。新聞を必死になって探している父親を家族は軽蔑の目でみる。

だから休刊日となると嬉しくてしょうがない。人生の重荷から解放された気持ちになる。晴れ晴れする。おおかた、病気である。病気と分かっていながらまた新聞を読む。

さて、1カ月に1度の“せんきょう”月報が待ち遠しくなっても何年になるだろうか？ 表紙が美しく、読み易く、Handyでしかも新聞のように指が汚れない。その月々の海運界の動きが流れるように頭に入ってくる。誰とでも話をして恥ずかしくないという気になってくる。いつ月報は送られて来るのだろうか？

大阪商船三井船舶
営業調査室長 篠田匡史

せんきょう11月号 No. 412 (Vol. 35 No. 11)

発行◆平成6年11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11月現在)

会社名：出光タンカー㈱ (英文名) IDEMITSU TANKER CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 窪田雄一郎

本社所在地：東京都港区芝5-6-1 出光三田ビル

資本金：1,000百万円

創立年月日：1962年8月28日

従業員数：海上190名 陸上90名 計280名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	5隻	628,654%	1,082,053%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	17隻	1,856,564%	3,151,223%

主たる配船先：ペルシャ湾、東南アジア諸国、メキシコ

事業概要：当社は、出光興産船舶部より、外航輸送部門として分離独立し、社用船ほかスポット船も含み約30隻のVLCCおよびLPG船を運航主体として、“生産者から消費者へ”という信念のもとにエネルギーの安定供給の実現をめざしています。



会社名：インターエイシアライン㈱ (英文名) INTERASIA LINES, LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 陳 清治

本社所在地：東京都千代田区神田司町2-2 新倉ビル

資本金：300百万円

創立年月日：1967年9月14日

従業員数：海上0名 陸上22名 計22名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	0隻	—%	—%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	2隻	33,462%	45,475%

主たる配船先：香港、台湾、シンガポール、マレーシア

事業概要：台湾、海峡地においてフルコンテナ船を日本で初めて配船し、創業以来、一貫して同地域の海上輸送サービスを行っております。

海への感謝をこめて、7月20日を国民の祝日「海の日」に。



JSA
The Japanese Shipowners' Association