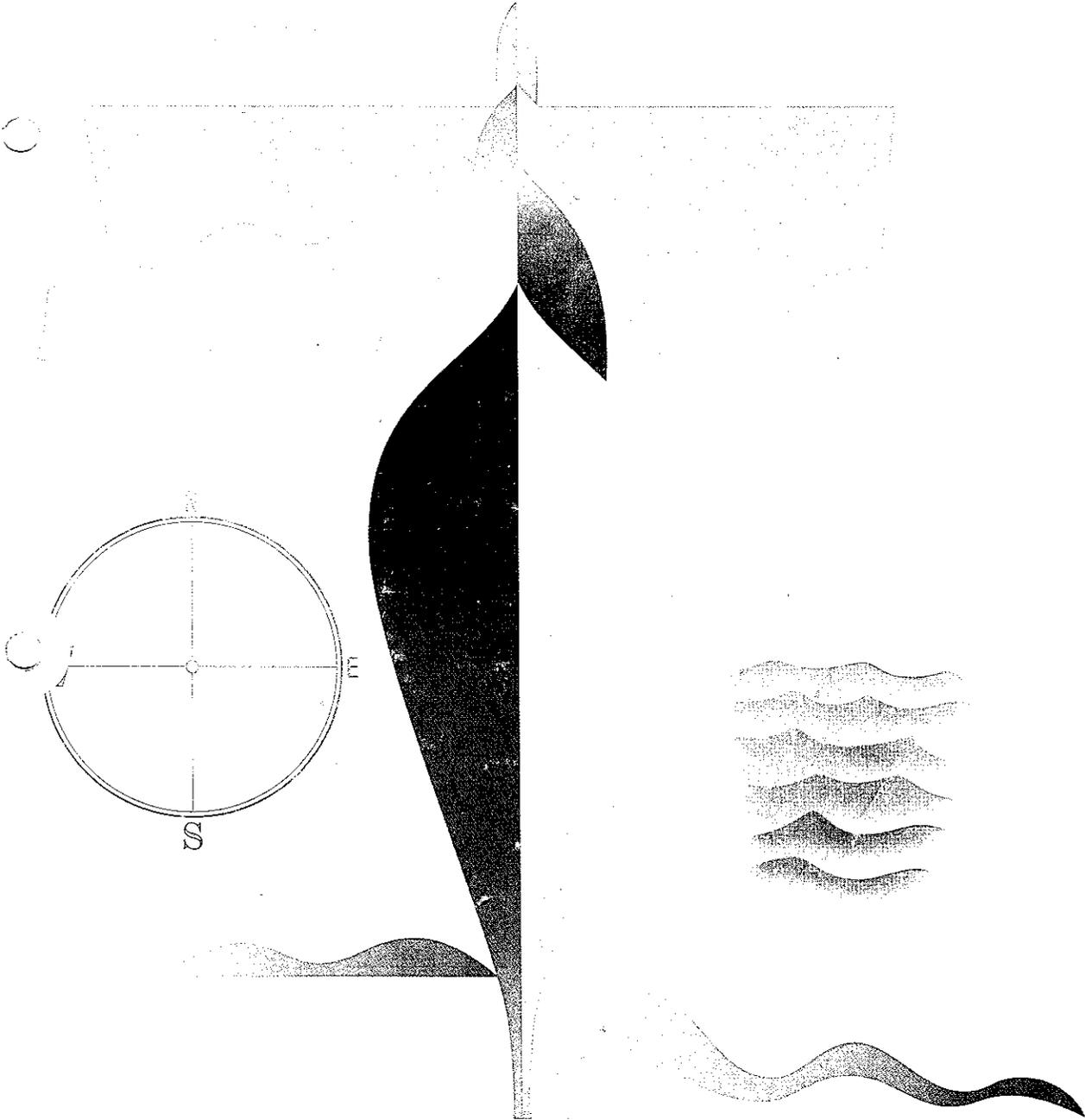


せんきょう



船協月報/1994年12月号 目次

◎巻頭言

円高に想う★日本船主協会副会長●乾 英文——1
乾汽船取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

1. アジア船主フォーラムトレード安定化
委員会第2回中間会議の様相について——2
2. 油濁損害クレーム容認基準が合意される——4
— 国際油濁補償基金第17回総会の模様 —

◎随想

風待ち港でブレイク★イラストレーター●わたせせいぞう——6

◎特別欄

海運界の1年を振り返って★大阪商船三井船舶 営業調査室長●篠田匡史——8

◎海運ニュース

1. PSCにおける船員の操作要件が MARPOL 条約にも規定——11
—1973年海洋汚染防止条約および1978年議定書の改正—
2. 混乗近代化深度化実験船7隻を承認——13
—第110回船員制度近代化委員会の審議模様—
3. 当協会会員会社の平成5年度設備資金(船舶)借入状況——14
4. 内航海運の平成6年度以降5年間の適正船腹量——17
5. 外国人船員問題に関するアジア諸国訪問——18

◎業界団体を訪ねて—財団法人 船員保険会——22

◎海運雑学ゼミナール★第57回——26

◎London 便り——28

❖海運日誌★11月——30

❖船協だより——31

❖海運統計——35

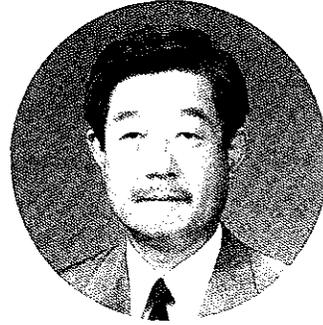
❖編集後記——40



タンカー「湯川山丸」

円高に想う

日本船主協会副会長
乾 英文
乾汽船取締役社長



日本外航海運業は、今、企業存亡の岐路に立っている。一番の原因は、予想を超えた急激かつ大幅な円高である。

外航海運業は、運賃収入に占めるドル建ての割合が高いため、わが国の輸出型産業の中でも特に円高の影響を受け易いと言われるが、ニクソン・ショックを端緒とする円高の進行、プラザ合意以降の殆ど一方的な円高に対し、収入の増大を図るとともに円建て化に努め、費用については削減とドル化を基本に様々な合理化を進めてきた。それでも追いつけない現状である。

100円を超えても、円高の行き着く先は見えてこない。

円収入を増やす努力も当然だが、収入の大部分がドル建ての現在では、費用もそれに見合うまでドル払いにしないと、収支は相償わない理屈で、さらにもう一步踏み込んだドル費用化を進めていかなければ、企業の存立は危うい。果たして、現状でどれだけの余地が残されているだろうか。

日本では海運企業は存立しえても、日本海運業は存続しえないと言われる所以である。

一方、わが国では日本商船隊による安定輸送の確保の観点より海技の保全・伝承のため

の船員教育政策が講じられてきた。増大する海難事故の原因は、大半が人為的ミスによるとされる状況下で、海技の伝承は海運経営上も重要であり、ISMコードの採択にもその精神が表れている。しかし、個々の海運企業、就中、中小船社においては企業の維持・存続が最重要課題である。

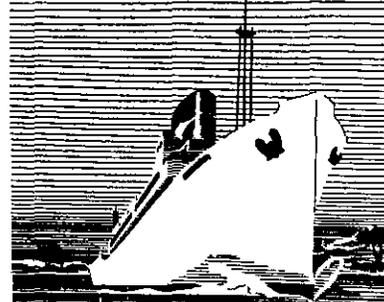
急激な円高は、努力を重ねて110~120円程度であれば何とか生き延びられると考えた産業、企業の存立基盤を無残にも打ち砕こうとしている。反面、国内規制に保護されて、国際的には全く競争力のない産業が生き残るといふいびつな現象を引き起こしている。

これらの規制は、内外価格差を生じる大きな原因となっており、国際的な指弾を浴びていることも事実である。

製造業をはじめサービス業、金融業等へと海外移転が進み、さらに国内の空洞化が進んだ場合、失業率の増大が起こって日本経済は大混乱に陥るのではないかと憂慮するものである。

国としても一刻も早く実効ある規制緩和を行われ、150~160円と言われる購買力平価に近づくよう、謂われのない円高の是正を切に願望するものである。

SHIPPING FLASH



1. アジア船主フォーラムトレード安定化 委員会第2回中間会議の様様について

アジア船主フォーラムトレード安定化委員会第2回中間会議が1994年11月21日、香港にて開催された。これは1993年11月、東京にて開かれた第1回中間会議に続くもので、会議にはアジア8地域からトップレベルの代表が出席した(資料1参照)。

会議では、冒頭、根本委員長よりトレード安定化に向けた基調スピーチが行われ、それに続き、台湾代表の許昭義氏(エバーグリーン社長)より、TSAにおける安定化努力について特別スピーチがなされた。その後、定期船部門においては根本委員長による議長の下、また、不定



期船/タンカー部門の検討については、今回特別参加されたナビックスライン石井社長による議長の下、それぞれの部門におけるトレードの安定化に向けた討議が行われた。会議では各代表は活発な意見交換を行い、多大な成果が得られた。会議後採択された共同声明は資料2のとおりである。

〔資料1〕

アジア船主フォーラムトレード安定化 委員会第2回中間会議出席者

日本	根本 二郎	日本郵船社長 (委員長)
	石井 和夫	ナビックスライン社長
	増田 信雄	当協会理事長
	徳川 恒孝	日本郵船取締役
	田村 茂	ナビックスライン取締役
	飛鷹 昌仁	大阪商船三井船舶秘書室長
	宮原 耕治	日本郵船企画部副部長
	岡本 芳雄	ナビックスライン香港駐在員

小尾 進一 当協会国際部
韓国 趙 秀鎬 韓進海運社長 (副委員長)
(Soo Ho Cho)
文 益祥 現代商船副社長 (副委員長)
(I. S. Moon)
中国 高 偉傑 COSCO 副社長
(Gao, Weijie)
台湾 許 昭義 エバークグリーン社長
(George Hsu)
香港 C. C. Tung, I. N. Corp. 社長
Frank W. K. Tsao, International
Maritime Carriers 社長
マレーシア Abdul Rahim Mahmood,
Malaysia Shipping Corp. 社長
シンガポール Ong Choo Kiat, NOL 専務
オーストラリア John Bicknell, ASP Ship
Management 会長

[資料2]

アジア船主フォーラムトレード安定化
委員会第2回中間会議共同声明

アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会 (STC) 第2回中間会議は、1994年11月21日香港で開催され、韓国、中国、台湾、香港、マレーシア、シンガポール、オーストラリア、日本からの代表者が、トレードの安定化によるアジア海運の持続的かつ健全な発展を実現するため、また、共存共栄、相互信頼と協力を達成するために、活発かつ建設的な討議を行った。

全参加者は、定期船トレードの安定化による適正運賃水準の確保は、不定期船/タンカー部門においても同様に重要であるとの共通の認識に達した。安全航行の確保とサブスタンダード

船の排除について参加者は、グローバルベースでこれを進める必要性をさらにアピールした。参加者はまた、今後世界的に益々強化される航行安全の確保と海洋環境の保全のために増大するコストについては、荷主はじめ関係者が公正に負担するよう要求していくことを全会一致で確認した。

A. 本会議への全参加者は、本年5月の第3回ASF北京会議において採択された共同声明に基づき、トレード安定化へのステップをさらに加速させることを確認し、同盟ならびに/あるいは安定化協定に未加入のメンバーに対し、可及的速やかにメンバーとして或いはオブザーバーとして参加するよう全会一致で要請し、また、定期船部門におけるトレードの安定化に向けたそれらの機能をさらに強化する方法を探ることを確認した。また、全参加者は、トレードシェア獲得のための不必要な競争を避け、トレードの安定化をさらに強化するための具体的な方策が直ちに必要であるとの認識で一致した。さらに、全参加者は、トレード安定化を達成するため、経営のトップに携わる人々による強力なリーダーシップの重要性を確認し、それぞれの組織においてそれを十分に実行することとともに、彼らの間での一層のコミュニケーションにより、共存共栄に向けた適正かつ不偏の途を求めていくことを合意した。

B. 全参加者は、一昨年以來、ASFの大きな課題の一つであり強力な連帯の下に対処してきた、オーストラリアの取引慣行法における海運同盟への独禁法適用除外措置の見直し問題で、先月最終的に同国政府が本措置の存続を決定したことを高く評価した。また、世界のあらゆる地域において、定期船トレードの安定化の根幹

をなしてきた、独禁法適用除外措置を始めとする定期船に対する現行措置堅持の必要性および重要性を再確認し、適用除外措置を始めとする定期船諸レギュレーションの持つ重要な価値を損なう動きには断固反対していくことを申し合わせた。

C. 全ての出席者は、最近の EC 委員会 DGIV のコンソーシア、内陸運賃設定問題等への独断的な対応につき、深い懸念を示し、この重要な問題は、より時間をかけ、中立的なフォーラムで十分かつ慎重に検討し、また、世界貿易を阻害するような国際的な管轄権の衝突を避けるために、政府間で話し合われるべきであるとの一

致した見解を表明した。全参加者は、自ら EC 委員会に対し、可及的速やかに抗議書を送るとともに、自国政府にも同様な行動を取るよう要請することを合意した。

D. 本会議は健全かつ活力ある海運産業の維持に貢献するために、全メンバーが造船業者に対し、船舶建造能力の過剰拡大を差し控えることを呼びかけることを申し合わせた。建造能力の過剰な拡大は造船業者間の過当競争の原因となり、これは、長期的には造船業者のみならず船主、オペレーターにも悪影響を及ぼすこととなる。造船業のあり方に関わる国際機関は我々の見解を留意することを望む。

2. 油濁損害クレーム容認基準が合意される

— 国際油濁補償基金第17回総会の模様 —

題記総会は、1994年10月18日から21日の間、ロンドン IMO 本部で開催された。参加国は基金条約締約国35カ国、非締約国11カ国、参加団体7団体、議長は J. Bredholt 氏（デンマーク）が務めた。わが国代表団は、以下の出席者を含む計6名であった。

在英日本大使館参事官	小野 芳清
成蹊大学法学部教授	谷川 久
運輸省海上交通局総務課専門官	大高 豪太
当協会常務理事・業務部長	茅田 俊一

1. クレーム容認基準

今回の総会では、94年2月、5月の2回にわたって行われたクレーム容認基準に関する作業部会で認められた結論が報告され、承認された。今回承認されたクレーム容認基準の主な内容は、概要以下のとおりである。

(1) 物的損害 (physical damage) と清掃作

業についての請求は、従来どおりの基準で判定する。

- (2) 物的損害の予防措置 (preventive measures) についての請求は、技術面、費用面のいずれからもしリーズナブルなものでなければならぬし、その妥当性は客観的な基準によって判断されるべきである。
- (3) 間接的損害 (consequential loss = 漏油により汚染された財産の持ち主、使い主がこうむった収入の減失) についての請求は、従来どおり原則としてこれを認める。
- (4) 純経済的損害 (pure economic loss = 財産は汚染されなかった者がこうむる収入の減失) に関する請求も、原則としては認めるが、その場合、損失と汚染との間に相当程度の因果関係が存在しなければならない。相当程度の因果関係が存在すると見なす規

準は、例えば、請求者の経済活動と汚染との間の地理的近接性、請求者が損失を受けた資源にどの程度生計を依存しているかなどの諸点である。

(5) 純経済的損害の防止措置についての請求は、一定の条件を満たせばこれを認めることとする。一定の条件とは、①措置の費用がリーズナブルであること、②措置の費用が損害に比し不釣り合いでないこと、③措置が適切で成功が見込めること、④マーケティング・キャンペーンの場合は、実際に担っているマーケットに関連する措置であること、などである。同請求については、措置が完結してから初めて取り扱うこととし、前払いに関しては、極力慎重に扱うべきである。

(6) 環境損害 (environmental damage) に関する請求は、損害が数量で表され、且つその損害が金額として表される時に限ってこれを認める。

(7) クレーム処理の手順、手続きについては、従来の基金の方法を是認する。

2回の作業部会では、各クレームは、固有の特徴をもっており、ケース・バイ・ケースで現実的な対応を考慮すべきことが強調されたが、今回の総会でもその旨が指摘され、また記録にも明記された。総会の1週間前にシドニーで行われた万国海法会総会でも同様にクレーム容認基準が合意されたこと、およびその席にFund事務局長が出席し、双方の基準のすり合わせについては、十分な配慮がなされ、双方の基準の間に事実上ほとんど差異がない旨も報告された。

2. HAVEN号クレーム処理

1991年4月にイタリア、ジェノア沖で起きた

事故 (HAVEN号は、109,977G/T、14万トンの原油が流出。クレームは1,400件以上、金額は1,300億円以上にのぼると推定されている) であるが、条約規定上 (基金条約第6条1項)、94年4月11日以降は時効が成立し、クレーム全体の8~9割がこれに当たるとされる。したがって総会に先立って行われた第40回理事会の場から、時効となるクレームの扱いについて議論され、総会でも引き続き議論が行われた。意見は欧州勢と日本との間で分かれ、欧州勢は、時効を理由に補償交渉を打ち切ると、Fundに対する信頼が大きく揺らぐことになり、イタリアの裁判所がしかるべき結論を出すまでは補償交渉を続けるべきという被災者サイドの利益を重視した見解を主張、日本は、時効成立は条約上極めて厳格に規定されたもので、他の解釈の余地はなく、Fundとして何ら義務を負うものではない、また、Fundは被災者のことを考えねばならないと同時に基金の拠出者の信頼を失うような解釈、措置をとるべきではないと、基金拠出者サイドの論理を展開した。日本はこの考え方に基づき、HAVEN号事故関係の大規模クレーム基金 (2,500万ポンド) は返却されるべきで、その後、主に小規模被災者を対象に、ボランティア拠出金をもって補償措置を講ずるべきだと提案した。これに対し、欧州勢は、条約の解釈はそのとおりではあろうが、大規模クレーム基金の返却については、イタリア裁判所の裁決を待ってからにすべきであり、事務局長の交渉の裁量については、理事会が決定すべきものだと反論、日本は、大規模クレーム基金返却提案そのものは取り下げるが、次期総会で再提案したい旨を発言して今回の議論を締めくくった。

随想



風待ち港でブレイク

イラストレーター◆わたせせいぞう

風待ち港。

この言葉に出会ったのは、高校時代の人文地理の授業の時だった。

風待ち港、風待ち港。何度も口の中で呟いた。素敵という言葉だと思った。

僕の通っていた高校は、北九州の愛宕山^{あたごやま}という高台にあり、小倉港が一望出来た。そして開放された校舎の窓からは、汐風と共に船舶の汽笛が響いて来た。

眼下に見える港には大小沢山の貨物船が停泊していた。

日本四大工業地帯のひとつ、北九州工業地帯に、海の向こうから原材料を運ぶ船であった。

鉄鋼・コークス・ボーキサイト・石灰等々世界各国から運ばれて来た。

少し首をひねって、窓の外を見ると、戸畑港、若松港そして鉄の都、八幡が望めた。

八幡は無数の煙突と、それから吐き出される煙の中に深く埋もれていた。

小倉以外、どの地域からも元気に煙が幾筋も立ち上って、工業国ここにありの勇姿の威があった。

風待ち港は帆船時代の港である。

窓から見える港が、もしも風待ち港であったら……夥しい煙突は、緑の傘をいっばいに広げた木々になるだろう。

木の一枚一枚の葉の億単位の気孔は、太陽光線を吸収して、土質の酸素を空中に放出するに違いない。現在あの木々の緑は、鉄分含有率が上がり、赤みをおびた緑に変化するであろう。計画的にチョークで引かれ直線的に埋め立てられていく土地は、ゆっくり孤を描く海岸線に変わるに違いない。

更に魔法の絵筆は、海に流れ込む川の色を変え、海の色をエメラルド・グリーンに塗り変えるであろう。

人々の歩くリズム、話すリズム、呼吸するリズムは、もっとゆっくり、紙風船を軽く打ち上げる時のリズムに似ているだろう。

ポーン……ポーン。

しかし眼下の工業地帯のリズムはアップテンポである。一度舞い上がった紙風船が手に落ちてくる間に、500mm厚の真赤な鉄鋼が生産される。

1963年春。僕は東京の大学へと、上京した。
小倉駅を夕刻6時頃に出た「さくら」は翌朝の
10時頃に東京駅に着いた。

驚いたのは、東京のリズムであった。

北九州の一日は東京の一週間にあたるような
スピードがあった。

数分ごとに到着する電車は、プラットホーム
に大量の人々を吐き出し続けていた。

初めて乗った中央快速の加速し続けるスピー
ドに恐れをなした。

このスピードについていけるだろうか……。

しかし人間の身体には、順応機能があるよう
だ。

東京生活30年の間に、僕の身体のリズムは、
強く下に叩き落とし、そして恐ろしいほどの勢い
でかけ上ってくる“ヨーヨー”のリズムになり、
スピードは中央快速のスピードになってしまっ
た。

数年前僕は福岡県の柳川へ旅をした。

その時、僕は自分の体内に刻み続けている東
京のリズムを自覚した。

市内に流れる川

小舟を操る舟頭の竿さばき

並木の柳の光合成

なまこ壁にチラチラ映り出る光と影

屋根の上に飛び出した大きな名の分からない
木

小石の存在感とその小さな影の軌跡

小橋を渡る中学生の複数の笑い声

つばめの捕虫動作

物売りの声

郵便配達のパイクの排気音

人々の額から流れる汗

これらすべてが、忘れていたあの紙風船のリ
ズムであった。

大変心地よいテンポであった。

風に揺れる柳にシンクロさせて呼吸すると、
見えなかった森羅が視界に入ってくるようであ
った。

柳川は、僕の心の、風待ち港であった。

15世紀に羅針盤が出来て以来、今や船もハイ
テク時代に入り、七つの海を驚異的スピードで
航海している。

その昔、羅針盤のない時代には、人々は海や
空、潮流や風や雲、そして星という自然に対峙
する洞察力で舟を操っていた。

今思うに、彼らの方が数十倍も自然と対話出
来ていたのではないかということだ。

昔「さくら」で約15時間かけて上京した旅も、
今や新幹線の「ひかり」は6時間で走り、更に
「のぞみ」は5時間で走破する。

世の中ますます、風待ち港とは反対の方向へ
猛スピードで進んでいるようである。

風待ち港。

だからこそ人々は心の中で、ほんのすこしブ
レイクする港が必要となってくるように思える。

写真／南條 明 撮影

特別欄

海運界の1年を振り返って

大阪商船三井船舶 営業調査室長
篠田 匡史

7月発行のリチャード・ワー著「良い円高・悪い円高」が面白いから是非読めと友人がいう。きっとまた難しい経済用語に満ち溢れた本に違いない。読む途中でいつものように挫折するだろうと半ばあきらめて読んでいたらそのうち夢中になってしまった。

“貿易黒字が累積すれば自動的に自国通貨は強含み輸入が増大する。貿易黒字は減少し、再び通貨は弱含む。つまり、黒字増大を改善するのは輸出を削減することによるのではなく輸入が拡大していくことによって自動的に調整されるのだ。拡大再生産の基調をベースにして為替がこれをうまく具合に調整していく。これが良い円高である。今の日本の対応は円高是正のために輸出を削減しようとしており、経済は縮小均衡を辿る可能性が強い。日本の規制緩和による輸入増大こそが真に問われている。”円が上昇していく。93年の8月17日、1ドル=100円40銭の高値をつけたあと一服した対ドル円相場は、その後、弱含んだが本年に入ると急速に上昇し、6月21日にはついに100円を突破、7月

12日には96円60銭の史上最高値を記録した。再び産業空洞化の惧れについて議論が集中し、メーカーの海外生産戦略が新聞に踊り始める。企業のコスト削減策の一環として社内失業者の放出が喧伝され、2000年には就業者数が97年比356万人も減少し、失業率は現行の3%から6.4%にまで拡大するというレポートまで出現。失業率が欧米並みにまで上昇しないと米国は円高基調を押しつけ続けるという物騒な話が巷を徘徊する。

海運大手5社が5月20日に発表した94年3月期決算は、海上運賃の低迷に円高進行が追い打ちをかけ、5社全体で8.4%の減収となった。部門別営業収益をみると北米航路損益は日本郵船・商船三井・川崎汽船3社合計で198億円の損失となり、92年度より更に悪化した。この航路損益は、94年9月期で116億円もの損失となり、赤字幅はなお拡大傾向にある。7月20日発行の海運白書は海運5社合計で1円、円高になれば12.5億円の減益になると算出。

従来、北米航路の損失を埋め合わせてなお、余力を持っていた自動車船部門も売上げ、収益ともに減少、船社の屋台骨が大きく揺らぎ始めている。

中国を初めとするアジア諸国の急激な経済発展に支えられて日本を含むアジア各国から米国向けコンテナ貨物荷動き量は急増したが、全荷動き量に占める日本出し貨物は88年の28.8%から94年1～6月には21.9%にまで大幅に縮小。同時期における邦船社の全貨物に対する積取りシェアは88年の23.8%から19.4%に4.4ポイントも縮小。逆に極東船社のそれは10.1ポイントも拡大した。

一方、日本出し自動車輸出は、94年に前年比10%減少の450万台前後で15年振りに500万台を下まわる激減振りである。

上位邦船3社は、それぞれ「創造的改革'90（モーカル90）」や「KR計画」、「NYK経営の中長期展望」を掲げ、本社機構の海外移転や財務体質／コスト競争力強化のため、全社を挙げて改革を進行中である。コンテナ船で低運賃を提供出来る東南アジア船社とコスト面でどこがどのくらい差があるのか、その差はどうしたら埋められるのか。10月18日の日経新聞—「価格競争力を強くするため海運界はコストのドル化を含むコスト圧縮を図った。日本人船員を外国人船員に換えるなど様々な対策を今まで採用してきた。もはや海上部門のコスト対応は限界に近づいた。残る課題は本社機能の人件費が大部分を占める販管費の削減だ」

円高！ 何か狂っているのではなからうか？ どこか日本のシステムがねじ曲っているのではなからうか？ しかしそんなことをいつている時間はない。3月3日、NYK・MOL・ハパクロイドの3社は、旧トリオ時代を含め23年間にわたる欧州航路での共同配船を95年3月1日で解散すると発表。翌日、KL・NOL・OOCLの3社も協定期限終了の95年12月31日をもって共同配船を終了することを発表。5月に入ると3社の新提携先が北米航路を含めて明らかになり始めた。3社ともに邦船社以外の海外船社との新たな提携に将来を託して船出していく。提携効果を最大限に活かして、東南アジア船社と互角以上に闘わないと生き残れない。まさに正念場である。

昨年の大冷害の結果、日本は昨年に引き続き本年3月、大量にコメを輸入した。平成コメ騒動として様々な報道がなされた。日本のコメと比較して外国のコメの価格と質はどうか。食管法の是非をめぐる議論も生じた。外国産米が価格も安くおいしければ今後継続して米が日本に大量に入ってくるのだろうか。この問題は日本人の米に対するメンタルな面からのアプローチも含め極めて面白い。タイ米の食べ方なるものの特集記事も見したが、現在では輸入したタイ米が余っているという。ここでも何かが歪んでいる。この米の問題を海運と同列視は出来ないが、一体、日本出し入れの貨物が全て外国の船社で輸送されることはあり得る話では

ある。すでに前述のようにコンテナ貨物の輸送にあつては、日本出し米国向け貨物のうち日本船社のシェアは本年1～6月で30%を切っている（もつとも、邦船社を含む各船社も日本寄港はコストが高いとの認識は持っている）。運賃が安く、しかもクオリティーもそこそこであれば、この円高下、荷主は輸送コスト削減のために東南アジア船社を使う。もし日本への原材料輸入の大半を担っている邦船社支配のタンカーや不定期船にあつても、東南アジア船社が低コストを背景に良質なサービスを提供するといえればコンテナ船の二の舞を踏む可能性も強い。日本の航空業界がコスト削減に向けて最大限の努力を傾けているが、8月、亀井運輸大臣のシュワーズ採用についての発言は、その是非はともかく同じ運輸業界に働くものとして深く考えさせられもした。日本人が渡航する場合、いったん韓国等でトランシップしたあとで、目的地に向けた方がコストが安く済むという。

新年を家で過し、まだお屠蘇気分の抜けない1月6日の新聞に“現代重工ドック2基新設”という記事。三星重工がVLCCドックを造るという話は聞いていたが、やはりと唸らざるを得なかった。その後明らかになったことはハラ重工も2基VLCCドックを造るという。本年9月、韓国の造船ヤードを訪れた。韓国の設備拡大後の建造需給動向については彼等も一樣に今後ギャップが拡大するとの懸念を率直に証明した。ただ、現在の円高基調が続く限り日韓

の造船シェアは逆転する。本日、設備拡大については、その受け皿作りを進めているのが一つの理由だと主張に彼等の意地のよなものを感じた。現場技術者の若い人達は今、日本語の修得に力を入れており、日本の船主を何とか誘致したいとの熱意には感服させられたものだ。

そろそろ日本の景気にも曙光がさし始めた。年初には94年通年の粗鋼生産が9,000～9,200万トンといていたものが月を経るに従って上方修正され、ついには1億トン近くにまで到達した。ほの明かるくなった日本の景気、順調に拡大を続ける米国景気、着実に明るさを増している欧州景気、これらを背景にして不定期船運賃が11月末～12月前半にかけて大きく上昇、もちろん用船料も高騰はしているが、米国ガルフ／日本のパナマックス型穀物運賃は、13年振りに30ドルを突破した。一方、世界的な安全運航を求める声が増しに高まっており、これもひとつの背景に船のスクラップが増大し、質の高い船社サービスが要請され始めた。

世界の海上荷動き量は漸増していく。その意味では世界の海運業をとりまいている環境は明るい。邦船社として出来得る限りのことは自助努力で克服していかなければならない。それ以上に、日本の貿易構造が拡大基調を辿るよう、円高が少なくとも理屈にあった水準に戻るよう——ただそう願わずにはいられない。

海運 ニュース

1. PSCにおける船員の操作要件がMARPOL条約にも規定
—1973年海洋汚染防止条約および1978年議定書の改正—
2. 混乗近代化深度化実験船7隻を承認
—第110回船員制度近代化委員会の審議模様—
3. 当協会会員会社の平成5年度設備資金(船舶)借入
状況
4. 内航海運の平成6年度以降5年間の適正船腹量
5. 外国人船員問題に関するアジア諸国訪問

1. PSCにおける船員の操作要件がMARPOL条約にも規定 —1973年海洋汚染防止条約および1978年議定書の改正—

国際海事機関(IMO)は、10月31日～11月4日の間、67カ国と1つの地域、および27の非政府機関が参加してロンドンのIMO本部で、第2回MARPOL条約締約国会議および第36回海洋環境保護委員会(MEPC)を開催し、MARPOL73/78条約の改正案などを審議した。概要は次のとおりである。

1. 第2回MARPOL73/78条約締約国会議
操作要件に関わるポート・ステート・コントロール(PSC)の法的根拠を追加するため、「締約国は船長および船員が海洋汚染防止に関係する船上での主要な作業に不慣れであると認める明確な根拠がある場合には操作要件に関わるポート・ステート・コントロールを行い、必要な場合は出港停止を命じることができる。」旨の規定を附属書I、II、IIIおよびV章にそれぞれ追加する改正案が採択され、タシット方式により、1995年9月3日までに一定数の異議通告が無い限り1996年3月3日に発効することとされた。

今回の改正は、安全面からの船員の操作要件に関してポート・ステート・コントロール

に法的根拠を与えている1974年SOLAS条約新附属書XI章が1994年5月に採択されたことに続いてMARPOL条約も改正されたものであるが、前者は1996年1月1日に発効が予定されていることから、その発効時期に若干の違いが生じている。

2. 第36回海洋環境保護委員会(MEPC)

- (1) 船舶からの大気汚染防止のためのMARPOL73/78条約新附属書
 - ① 新附属書の発効手続きは、本来エキスプリシット方式によりなされるが、この場合、発効までに長期間を要することが予想されることから、タシット方式による発行手続など(Legal Framework)を検討するために、1995年9月開催予定の第37回MEPCでの審議に先だって中間会合を開催することを合意した。
 - ② 新附属書案の条文に編集上の修正を行うために、米国を取りまとめ国とする作業部会が設置された。また、NOx規制に関するガイドラインについては、ドイツを取りまとめ国とする作業部会におい

て引き続き検討されることとなった。

- ③ 新附属書策定のための策定スケジュールが合意され、第37回ならびに第38回 MEPC の審議を経て、1996年秋または1997年初頭の第3回 MARPOL73/78条約締約国会議で採択される予定となった。

- (2) 船舶からの廃物による汚染の防止のための規則、附属書V章の改正

船舶内で発生する廃物の不法な投棄を防止するために附属書V章を改正し、長さ12m以上の船舶にプラカードの船内掲示を義務付けるとともに、総トン数400トン以上または搭載人員15人以上の船舶は廃物管理計画を策定すること、および総トン数400トン以上または国際航海に従事する搭載人員15人以上の船舶は廃物記録簿を備え付けることなどが合意され、第37回 MEPC での採択に向けて回章されることとなった。

なお、発効時期は1997年1月中旬の予定となっている。

- (3) 附属書I章13F、13G規則に基づくガイドラインの作成

① 13F(5)規則に基づくガイドラインはドイツを取りまとめ国とした作業部会で検討されてきたが、今次会合で「暫定ガイドライン」として最終化され、同ガイドラインによる試行結果を評価し、次回第37回 MEPC に報告するよう各国に要請した。

② 13G(7)規則に基づくガイドラインとしては、負圧方式、緊急移送方式は安全上の観点から不適切とされ、具体的代替措

置としてハイドロバランス方式のみ MEPC 決議として採択された。

なお、米国は国内事情から態度を留保したため、米国就航船は別途、OPA'90で定める要件に適合する必要があることとなった。

- (4) OPRC 条約（油汚染に対する準備、対応および協力に関する国際条約）および OPRC 会議（油汚染に対する準備、対応会議）の実施

油汚染マニュアル第II部（緊急計画）、油処理剤の使用と環境考慮事項など各種ガイドラインが承認され、OPRC 条約が1995年5月13日に発効することから、可能な限り早期に出版することとされた。

- (5) バラスト水中の有害海洋性生物対策

① 専用船が揚地で漲水したバラスト水に含まれる海洋生物が、積地においてバラスト水を排出することにより、積地の海洋生物に有害な影響を与えることが指摘されている。この問題に取り組むため、豪州を議長とする作業部会が設けられ、日本が実施した音戸丸の主機関の冷却水を利用した有害海洋性生物の殺滅、およびバラストタンク内での暗黒状態におけるプランクトンの生態についての調査実験が報告された。

今後も豪州/日本間で主機関の冷却水を利用した温水処理による殺滅方法の共同調査を継続実施することとなった。

また、バラスト水管理のための将来の新附属書策定の可能性を視野に入れた検

討が行われた。

- ② 有害海洋性生物の伝播を防止するためのガイドライン、総会決議 A.774 (18) の実施を促進するために回章文が策定され周知を図ることとなった。
- ③ 総会決議 A.774 (18) に基づき洋上にテリパラストができない場合は、仕向け地の港湾当局へその旨通報するとともに、その後の対応を船長/港湾当局で協議することが合意された。
- ④ 効果的なパラスト水管理方法の策定および安全性の確保のため、ガイドラインの見直し作業を続けるとともに、新附属

書の構成案に関する検討を米国を取りまとめ国として作業部会で行っていきことになり、SLF(復原性満載喫水線漁船)小委員会、海上安全委員会からの安全要件に関する検討結果を考慮して、第37回 MEPCにおいて、更に検討することとなった。

- ⑤ ガイドラインの見直し作業は、1996年の第38回 MEPC で最終化されれば、第20回総会 (1998年開催予定) で修正ガイドラインが採択され、その後、修正されたガイドラインを参照し新附属書が策定される見込みである。

2. 混乗近代化深度化実験船 7 隻を承認

—第110回船員制度近代化委員会の審議模様—

第110回船員制度近代化委員会は、平成6年10月31日に開催され、混乗近代化深度化実験船の承認を中心に審議が行われた。

その概要は以下のとおりである。

1. 前回の委員会で決定された「実験船の基準等」に合致した実験希望船7隻(別表)を承認するとともに、その実験船の実験実施方案を承認した。

これにより、実験は11月下旬から12月下旬にかけて順次開始されることとなった。

2. 第四種近代化船の洋上メンテナンスの状況について、事務局より次のとおり報告された。
 - (1) 海外貸渡し方式の洋上メンテナンス実施船は18隻であり、その内訳は、終了船が14隻、実施中が4隻である。

- (2) 外国人研修方式は、川崎汽船の「はんばーぶりっじ」、大阪商船三井船舶の「ありげーたーあめりか」および日本郵船の「松消丸」の3隻により実施される。研修期間は約6カ月間、研修生は各船とも5名ずつ計15名で全員フィリピン人である。

なお、「はんばーぶりっじ」については、10月31日から開始となっている。

3. 労働側委員から、混乗近代化深度化実験後の近代化委員会のあり方、近代化制度の方向などについてしかるべき場で総合的に論議する必要があるとの発言があり、委員長は事務局に対し、内容、時期などの検討を要請した。

なお海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、11月17日に20条問題小委員会を開催し、

これら混乗近代化船深度化実験船7隻について、配乗基準の特例措置を承認した。

(別表) 混乗近代化深度化実験船

会社名 船名	設備	現在の形態 (日本人乗組員数)	実験配乗体制 (日本人)	船種
ナビックスライン 大鷹丸	B 船仕様	混乗近代化船 (9人)	(7人)	撒積
八馬汽船 センチュリーリーダー5	超省力化仕様	混乗近代化船 (8人)	(7人)	自動車
神戸日本汽船 はきゅりーずはいうえい	C 船仕様	混乗近代化船 (8人)	(7人)	自動車
マリテックマネージメント 音戸丸	B 船仕様 (GPS、チャートプロッター有)	新マルシップ (9人)	(6人)	撒積
大阪商船三井船舶 えるべ	超省力化仕様	混乗近代化船 (8人)	(6人)	コンテナ
第一中央汽船 神栖丸	超省力化仕様	混乗近代化船 (8人)	(6人)	撒積
川崎汽船 せとぶりっじ	C 船仕様	新マルシップ (9人)	(6人)	コンテナ

3. 当協会会員会社の平成5年度設備資金 (船舶) 借入状況

当協会では毎年会員会社の設備資金（船舶関係）借入状況を調査しているが、平成5年度の借入状況についても159社（平成6年10月1日現在）を調査対象とし、該当船舶を有する報告会社94社について集計を行い、以下の表1～4のように取りまとめた。

まず、合計（表1）を見ると、平成5年度末借入残高は、前年度に比べ3.3%減の5,532億円となっている。このうち政府系金融機関は3,677億円（対前年比4.3%減）であり、市中金融機関などは1,855億円（同1.4%減）となっている。

借入先の構成は、日本開発銀行への依存度が全体の約6割を占め、次いで都市銀行および長期信用銀行3行への依存度がそれぞれ全体の約1割となっている。

次に、海運融資船対象融資（表2）を見ると、平成5年度末借入残高は、前年度末に比べ6.2%

減の3,960億円となったが、全体に占める割合は71.6%と依然高いものとなっている。

また、海運融資船以外の新造船融資（表3）を見ると、平成5年度末借入残高は前年度に比べ0.8%増の1,401億円となっており、特に商工中金（同35.2%増）をはじめ、北海道東北開発公庫（同33.3%増）、生命保険（同27.3%増）が大幅に増加している。

改装・買船等、その他融資（表4）の平成5年度借入残高は、前年度末に比べ57.5%増加の172億円となっている。

平成5年度設備資金（船舶関係）借入状況調査

【表1】 合計

(単位：千円)

借入金 借入先	平成4年度末	平成5年度	平成5年度	平成5年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比%		
	借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	増減率%	4年度末	5年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	360,751,739	36,009,882	57,895,579	338,866,042	▲ 21,885,697	▲ 6.1	63.0	61.3
	北海道東北開発公庫	15,689,800	7,310,000	2,085,320	20,914,480	5,224,680	33.3	2.7	3.8
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	商工中金	2,435,170	1,140,000	578,500	2,996,670	561,500	23.1	0.4	0.5
	その他	5,235,002	0	327,396	4,907,606	▲ 327,396	▲ 6.3	0.9	0.9
計	384,111,711	44,459,882	60,886,795	367,684,798	▲ 16,426,913	▲ 4.3	67.1	66.5	
市中金融機関等	長期信用銀行	54,164,241	7,387,990	12,172,538	49,379,693	▲ 4,784,548	▲ 8.8	9.5	8.9
	日本興業銀行	28,166,562	4,782,385	6,372,755	26,576,192	▲ 1,590,370	▲ 5.6	4.9	4.8
	日本長期信用銀行	24,065,123	2,599,577	5,473,319	21,191,381	▲ 2,873,742	▲ 11.9	4.2	3.8
	日本債券信用銀行	1,932,556	6,028	326,464	1,612,120	▲ 320,436	▲ 16.6	0.3	0.3
	都市銀行	62,839,461	16,672,962	21,390,284	58,122,139	▲ 4,717,322	▲ 7.5	11.0	10.5
	地方銀行	8,683,896	2,340,000	1,871,477	9,152,419	468,523	5.4	1.5	1.7
	信託銀行	16,179,443	4,280,595	3,395,146	17,064,892	885,449	5.5	2.8	3.1
	生命保険	5,677,343	4,340,000	788,197	9,229,146	3,551,803	62.6	1.0	1.7
	損害保険	6,181,897	150,000	1,098,470	5,233,427	▲ 948,470	▲ 15.3	1.1	0.9
	外国資本	4,436,894	0	2,833,151	1,603,743	▲ 2,833,151	▲ 63.9	0.8	0.3
	外造船所延	1,600,970	0	443,920	1,157,050	▲ 443,920	▲ 27.7	0.3	0.2
	その他	28,312,014	11,050,509	4,770,068	34,592,455	6,280,441	22.2	4.9	6.3
	計	188,076,159	46,222,056	48,763,251	185,534,964	▲ 2,541,195	▲ 1.4	32.9	33.5
合計	572,187,870	90,681,938	109,650,046	553,219,762	▲ 18,968,108	▲ 3.3	100.0	100.0	
全体に占める割合%	100.0	100.0	100.0	100.0	—	—	—	—	

(注) 1. 調査対象159社のうち、該当船舶を有する報告会社94社の集計である。
2. 四捨五入の関係で末尾が若干合わないところがある。

【表2】 海運融資船対象融資

(単位：千円)

借入金 借入先	平成4年度末	平成5年度	平成5年度	平成5年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比%		
	借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	増減率%	4年度末	5年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	347,494,189	35,429,882	54,937,979	327,986,092	▲ 19,508,097	▲ 5.6	82.3	82.8
	北海道東北開発公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	商工中金	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	その他	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
計	347,494,189	35,429,882	54,937,979	327,986,092	▲ 19,508,097	▲ 5.6	82.3	82.8	
市中金融機関等	長期信用銀行	34,587,707	3,682,032	7,742,554	30,527,185	▲ 4,060,522	▲ 11.7	8.2	7.7
	日本興業銀行	17,329,574	1,877,427	3,899,297	15,307,704	▲ 2,021,870	▲ 11.7	4.1	3.9
	日本長期信用銀行	16,145,427	1,798,577	3,641,393	14,302,611	▲ 1,842,816	▲ 11.4	3.8	3.6
	日本債券信用銀行	1,112,706	6,028	201,864	916,870	▲ 195,836	▲ 17.6	0.3	0.2
	都市銀行	28,696,585	4,302,382	6,368,814	26,630,153	▲ 2,066,432	▲ 7.2	6.8	6.7
	地方銀行	231,124	0	48,445	182,679	▲ 48,445	▲ 21.0	0.1	0.0
	信託銀行	10,012,066	1,635,611	2,121,746	9,525,931	▲ 486,135	▲ 4.9	2.4	2.4
	生命保険	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	損害保険	770	0	770	0	▲ 770	▲ 100.0	0.0	0.0
	外国資本	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	外造船所延	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	その他	1,300,332	0	159,420	1,140,912	▲ 159,420	▲ 12.3	0.3	0.3
	計	74,828,584	9,620,025	16,441,749	68,006,860	▲ 6,821,724	▲ 9.1	17.7	17.2
合計	422,322,773	45,049,907	71,379,728	395,992,952	▲ 26,329,821	▲ 6.2	100.0	100.0	
全体に占める割合%	73.8	49.7	65.1	71.6	—	—	—	—	

【表3】 海運融資船以外の新造船融資

(単位：千円)

借入金 借入先	平成4年度末	平成5年度	平成5年度	平成5年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比%		
	借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	増減率%	4年度末	5年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	8,997,550	580,000	1,449,000	8,128,550	▲ 869,000	▲ 9.7	6.5	5.8
	北海道東北開発公庫	15,689,800	7,310,000	2,085,320	20,914,480	5,224,680	▲ 33.3	11.3	14.9
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	商工中金	2,088,870	1,140,000	404,700	2,824,170	735,300	▲ 35.2	1.5	2.0
	その他	4,970,150	0	266,150	4,704,000	▲ 266,150	▲ 5.4	3.6	3.4
計	31,746,370	9,030,000	4,205,170	36,571,200	4,824,830	15.2	22.8	26.1	
市中金融機関等	長期信用銀行	19,169,694	2,912,958	4,260,464	17,822,188	▲ 1,347,506	▲ 7.0	13.8	12.7
	日本興業銀行	10,440,288	2,518,958	2,308,458	10,650,788	210,500	▲ 2.0	7.5	7.6
	日本長期信用銀行	7,909,556	394,000	1,827,406	6,476,150	▲ 1,433,406	▲ 18.1	5.7	4.6
	日本債券信用銀行	819,850	0	124,600	695,250	▲ 124,600	▲ 15.2	0.6	0.5
	都市銀行	33,720,416	11,440,580	14,850,394	30,310,602	▲ 3,409,814	▲ 10.1	24.3	21.6
	地方銀行	8,042,552	1,740,000	1,579,312	8,203,240	160,688	▲ 2.0	5.8	5.9
	信託銀行	6,021,157	2,172,984	1,249,520	6,944,621	923,464	▲ 15.3	4.3	5.0
	生命保険	5,677,343	2,340,000	788,197	7,229,146	1,551,803	▲ 27.3	4.1	5.2
	損害保険	6,181,127	150,000	1,097,700	5,233,427	▲ 947,700	▲ 15.3	4.4	3.7
	外国資	698,044	0	200,851	497,193	▲ 200,851	▲ 28.8	0.5	0.4
	造船所延	1,600,970	0	443,920	1,157,050	▲ 443,920	▲ 27.7	1.2	0.8
	その他	26,113,536	3,845,500	3,858,755	26,100,281	▲ 13,255	▲ 0.1	18.8	18.6
	計	107,224,839	24,602,022	28,329,113	103,497,748	▲ 3,727,091	▲ 3.5	77.2	73.9
	合計	138,971,209	33,632,022	32,534,283	140,068,948	1,097,739	0.8	100.0	100.0
全体に占める割合%	24.3	37.1	29.7	25.3	—	—	—	—	

【表4】 その他(改装・買船等)融資

(単位：千円)

借入金 借入先	平成4年度末	平成5年度	平成5年度	平成5年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比%		
	借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	増減率%	4年度末	5年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	4,260,000	0	1,508,600	2,751,400	▲ 1,508,600	▲ 35.4	39.1	16.0
	北海道東北開発公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	商工中金	346,300	0	173,800	172,500	▲ 173,800	▲ 50.2	3.2	1.0
	その他	264,852	0	61,246	203,606	▲ 61,246	▲ 23.1	2.4	1.2
計	4,871,152	0	1,743,646	3,127,506	▲ 1,743,646	▲ 35.8	44.7	18.2	
市中金融機関等	長期信用銀行	406,840	793,000	169,520	1,030,320	623,480	153.2	3.7	6.0
	日本興業銀行	396,700	386,000	165,000	617,700	221,000	55.7	3.6	3.6
	日本長期信用銀行	10,140	407,000	4,520	412,620	402,480	3969.2	0.1	2.4
	日本債券信用銀行	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	都市銀行	422,460	930,000	171,076	1,181,384	758,924	179.6	3.9	6.9
	地方銀行	410,220	600,000	243,720	766,500	356,280	86.9	3.8	4.5
	信託銀行	146,220	472,000	23,880	594,340	448,120	306.5	1.3	3.5
	生命保険	0	2,000,000	0	2,000,000	2,000,000	—	0.0	11.7
	損害保険	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	外国資	3,738,850	0	2,632,300	1,106,550	▲ 2,632,300	▲ 70.4	34.3	6.4
	造船所延	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	その他	898,146	7,205,009	751,893	7,351,262	6,453,116	718.5	8.2	42.8
	計	6,022,736	12,000,009	3,992,389	14,030,356	8,007,620	133.0	55.3	81.8
	合計	10,893,888	12,000,009	5,736,035	17,157,862	6,263,974	57.5	100.0	100.0
全体に占める割合%	1.9	13.2	5.2	3.1	—	—	—	—	

4. 内航海運の平成6年度以降5年間の 適正船腹量

海運造船合理化審議会は平成6年11月28日、内航部会（眞島健部会長）を開催し、運輸大臣より11月10日付で諮問（諮問第118号）のあった「内航海運業の用に供する船舶の平成6年度以降5年間の各年度の適正な船腹量」について審議、同日付で答申した。（資料1参照）

適正船腹量の策定は、運輸大臣が内航海運業の健全な発展を図る上での長期的指針とするため、内航海運業法第2条の2の規定に基づき実施されるものであり、内航海運業者に船舶建造の中長期的な指針を与えるとともに、運輸大臣が船腹量の最高限度を設定するか否かを判断する基準となるものである。

この適正船腹量は、主要内航輸送貨物の需給状況およびその他の経済事情を勘案し、貨物船、

セメント専用船、油送船など6船種ごとに設定、告示される。なお、具体的には日本内航海運組合総連合会が実施するスクラップ・アンド・ビルド事業の基礎資料となっている。（資料2参照）

今年度の答申によると、平成6年度以降5年間の適正船腹量は、景気の回復基調を反映し全体として上方修正され、大量竣工により現有船腹量が増加したものの、昨年度に比べ船腹の余剰感の若干和らいだ内容となった。今年度の適正船腹量は6船種合計で388万4,000千Gとされ、今年6月30日現在の現有船腹量397万5,000千Gに比して約2.2%（9万1,000千G）の船腹量が過剰状態となっている。船種別に見ると、貨物船は今後3年間船腹過剰が続き、9年度より船腹不

【資料1】 平成6年度～10年度内航適正船腹量

（単位：千G/T）

船種	現有船腹量 (6.6.30現在)	適正船腹量				
		6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
貨物船	1,677	1,642 (35)	1,658 (19)	1,672 (5)	1,686 (▲ 9)	1,700 (▲ 23)
セメント専用船	440	441 (▲ 1)	448 (▲ 8)	455 (▲ 15)	462 (▲ 22)	470 (▲ 30)
自動車専用船	172	157 (15)	161 (11)	164 (8)	167 (5)	171 (1)
土・砂利・石材専用船	437	387 (50)	391 (46)	400 (37)	417 (20)	420 (17)
油送船	971	979 (▲ 8)	951 (20)	967 (4)	968 (3)	981 (▲ 10)
特殊タンク船	278	278 (0)	282 (▲ 4)	285 (▲ 7)	289 (▲ 11)	293 (▲ 15)

- (注) 1. 油送船の現有船腹量には、平成4年度に日本内航海運組合総連合会が実施した解撤延期制度（新造船竣工後、最長1年間の解撤延期）によるダブル運航に係る船腹量は含まない。
2. 平成6年度のダブル運航に係る船腹量は13.8千G/Tである。
3. () 内は、6年6月30日現在の現有船腹量に対する過剰船腹量である。

【資料2】 船種別輸送量の見通し

船種	品目	単位	実 績					推 計				
			元	2	3	4	5	6	7	8	9	10
貨物船	鉄 鋼	百万トン	60.5	61.3	61.3	55.8	51.9	52.5	52.7	53.0	53.2	53.4
	石 灰 石	百万トン	53.1	56.0	59.3	56.7	56.9	57.4	57.9	58.0	58.2	58.3
	そ の 他	百万トン	95.6	110.3	115.2	110.1	98.2	99.5	100.8	102.2	103.6	105.1
	小 計	百万トン	209.2	227.6	235.8	222.6	207.0	209.4	211.4	213.2	215.0	216.8
セメント専用船	セメント	百万トン	44.3	49.3	52.4	51.8	46.3	48.7	49.5	50.2	51.0	51.8
自動車専用船	自動車	百万トン	3.8	4.2	4.2	4.1	3.9	4.0	4.1	4.2	4.3	4.4
土・砂利・石材船	土・砂利・石材	百万トン	158.1	166.4	142.2	125.3	126.3	129.5	130.6	133.6	138.7	139.7
油送船	黒 油	百万キロリットル	87.8	95.1	94.2	94.8	90.5	92.2	83.5	84.2	81.6	81.6
	白 油	百万キロリットル	96.0	102.7	104.5	107.4	109.7	112.0	113.9	116.5	119.2	121.8
	油 脂	百万キロリットル	1.1	1.1	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9
	ケミカル	百万キロリットル	17.7	18.4	18.0	18.5	18.5	18.7	19.0	19.3	19.6	19.8
	小 計	百万キロリットル	202.6	217.3	217.6	221.6	219.6	223.8	217.3	220.9	221.3	224.1
特殊タンク船	高压ガス等	百万トン	27.9	28.4	28.2	28.0	27.4	27.8	28.1	28.5	28.9	29.2

足となると予想している。また、油送船では、昨年度の答申において7年度まで船腹過剰になるとの見通しが出されていたが、現有船腹の増などから9年度までが船腹過剰となった。た

だし6年度は、猛暑の影響により発電所向けの輸送需要が高まったことなどから船腹不足となった。

5. 外国人船員問題に関するアジア諸国訪問

当協会船員対策特別委員会は、外国人船員の安定的確保およびこれに伴う諸問題への対応のための活動を行っている。

その活動の一環として、昨年に引き続き本年も、幹事会幹事ならびに外航労務協会事務局により構成される代表団が主要船員供給国であるフィリピンを訪問し、意見交換を行うとともに、さらなる交流関係の継続を図った。

また、フィリピン訪問後、有望な船員ソースとしての将来の可能性が伝えられているベトナム

を訪問し、政府関連機関への表敬を行うとともに船員教育の現状について視察した。

その概要は下記のとおりである。

1. メンバー

日 本 郵 船

企画部 副部長 宮原 耕治 (団長)

昭 和 海 運

業務部 副部長 水谷 龍郎

大阪商船三井船舶

船舶部 船員室長 渡邊 東洋

川崎汽船

船舶部専任部長 高石 勝

日本郵船

海務部副部長 平井 奉行

ナビックスライン

海務部 労務
グループリーダー 小林 洋幸
外航労務協会

理事・事務局次長 飛田 奉文

日本船主協会

海務部調査役 長田 栄弘

2. 日程および訪問先

1994年

10月5日(木) (マニラ着) 船員組合 (PSU)

10月6日(木) フィリピン海外雇用庁 (POEA)、
フィリピン船協 (FSA)、国立商
船大学 (PMMA)、ノルウェー船
員研修施設、フィリピン海事産業
庁 (MARINA)

10月7日(金) 日本郵船船員研修施設、川崎汽
船船員研修施設、フィリピンマン
ニング協会 (FAME)、商船三井
船員研修施設、船員組合 (AMO-
SUP)

10月9日(日) (ホーチミン着)

10月10日(月) (ハイフォン着) ベトナム海運
総局 (VINAMARINE)、ベトナ
ム国際船員派遣会社 (INLACO)、
ベトナム商船大学 (VIMARU)

10月11日(火) ベトナム船員第一訓練学校、ベ
トナム商船大学施設、国営船社
VOSCO (ハノイへ移動)

10月12日(水) (ハノイ発)

3. 概要

(1) フィリピン

今回は、昨年続く二度目の代表団派遣
であったが、時あたかも PSU の国際運輸
労連 (ITF) 加盟が発表された直後であり
(加盟調印は10月10日に行われた)、日/
比の相互理解の上に立った良好な関係の維
持発展のためには何が必要か、との観点か
ら活発な意見交換を行った。



宮原団長とメンドーサ PSU 組合長

日本船主は、フィリピン人船員を良きパ
ートナーとして評価しており、今後とも、
良好な関係の維持を望むが、その前提はあ
くまでフィリピン人船員に総合的な「競争
力」があることである。具体的には、wage
level を含む就労条件が適正なものである
こと、および skill の面で十分に qualify
されていることが重要であり、このことを
base として、次の点に関して主要団体と
論議を交わした。

① ITF 関連

世界長期不況および円の一段高という環
境下での、ITF によるフィリピン人船
員給与の10%UP 要求の不当性および共

通認識の確認ならびに今後の対応。

PSU の ITF 加入についての評価。

一方的な ITF 活動への対応策の必要性。

- ② フィリピン人船員の教育・訓練について

フィリピン国内の多数の船員教育機関から供給される船員の海技レベルの向上および均一化の重要性ならびにその対応策。

- ③ わが国船主との協調について

厳しい環境下にあるわが国船主との多岐にわたる協調。

会談した主要団体は新たな有力な船員供給国の出現の兆しを真剣に受けとめている。特に、AMOSUP/PSU の両船員組合(加盟船員数、AMOSUP 5.2万名、PSU 1万名)は、フィリピン人船員の急激な wage up は、中国、ベトナムなどに比較し競争力を喪失する恐れありとして、当方の主張や置かれている厳しい環境について理解を示した。また、今回の訪問が二度目であり、さらなる交流が深められ、frankly に意見交換が行われる土台が形成された。

今回、フィリピンにおける船員教育養成施設については日本船社関連の施設を3カ所、ノルウェー関連の施設を1カ所視察した。これら4カ所の養成施設の教育方針、方法は少しずつ異なるものの、その内容は充実し、同施設は地元根付いており、真摯な態度で受講する研修生が頼もしく思われた。

しかしながら、よく訓練され、qualify されたフィリピン人船員の供給をお願いし

たいという当方の要望に対して、MARINA および POEA は他の有力な船員供給国との競争のために、徐々に教育強化を進めているとはいうものの新しい計画はなく、船員教育現行制度の実施状況や学校への立ち入りチェックを厳しくやりだした程度で、その根底には、船員の Up grading は使用者側が実施すべきとの考えが見受けられ、官庁の方針には一定の限界のあることが感じられた。

- (2) ベトナム

今回、代表団が初めてベトナムを訪問した主たる目的は、将来的に有力な船員供給国となりうるベトナムの現状視察ということであった。

代表団は各訪問先との会談に際し、表敬の意を表した後、代表団派遣の趣旨説明を行い、次の点についての論議を交わした。

- ① 船員需給の現状と将来見通しについて
② 船員教育の現状および問題について
③ 他の船員需要国船主団体の活動について

会談の度に「ベトナム人船員の平均学歴は高等学校以上である」ということをベトナム関係者は強調したが、確かに基礎学力は高いものを持っているようであり、また、街角で明るい、勤勉なベトナム労働者を見るにつけ、優秀な船員となる資質を持ち備えているものと思われる。

関連機関は、外貨獲得に直結する船員派遣業務を拡大、充実させていくためには、ベトナム人船員の能力を国際的スタンダー

ドまで引き上げる必要のあることを認識しており、教育設備の近代化、充実化や、船員の英語力の強化を図ろうとしてきた。しかしながら、関連機関は资金的に非常に窮乏しており、視察した教育機器の中には戦前のものが見られた程である。こうした状況下、関連機関は日本を含む諸外国に援助を求めている。ベトナムでは、船員派遣業務は運輸通信省系、海運総局系の二系統や、大学、国営船社独自の系列がそれぞれ実施しており、また教育関連についても、運輸通信省、海運総局あるいは商船大学、第一訓練学校が独自の考え方で援助を求めているため、まずはベトナム内での交通整理が必要でないかと思われた。

ただし、共通しているのは、職・部員計12,000名といわれる外航船員の職域確保に極めて熱心な点である。現在、250名が外国の船社に派遣され乗船中であるが、商船大学や訓練学校を卒業しても職に就けないものが多く、また、陸上の給与が上昇して海陸の給与差が小さくなったこともあり、

船員志望者（入学志望者）が減ってきており、外国船社との協力を得て乗船機会を増やすなどの対策が急がれている。当方からは、上述のとおりわれわれの求める国際スタンダードとは、十分なskillと英語力であるとの指摘を行ったが、これに対し関連機関は、ベトナム人船員は船員としての基礎知識は十分に備えており、今、彼らに一番必要なものはOJTの場としての乗船機会であるとの認識が示された。その意味で、今年からわが国のODAによる研修生として初めてベトナムから10名の受け入れが実施されることが高く評価された。さらに、教育実習船に至っては極度に不足、老朽化しており、この面でも何らかの適切な支援がわが国からもできないか、検討が必要であると思われる。

また、公務員としての国内最高給である首相の給与が月100ドルというベトナム社会の賃金体系の中で、船員の給与レベルの在り方について十分な検討が必要であると痛感させられた。



ベトナム国際船員派遣会社社長ホー氏との会談

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 財団法人 船員保険会

設立 昭和16年11月21日

沿革 昭和15年6月、船員のための社会保険制度として船員保険法が施行された。この制度の趣旨の普及徹底を図るとともに、全国の船員の保健衛生思想を高めながら諸施設を運営・推進する有力な団体の設置が要望され、昭和16年11月、船主団体などの支援のもとに設立された団体である。

当会は保養施設運営の福祉施設事業にはじまり、昭和30年までの間には病院・診療所の運営を行う医療施設事業を開始した。その後、海外保養所や総合福祉センターなどの運営を行うなど、この二つの事業を当会の中核事業として、拡充してきた。

さらに、船員の海上労働の特殊性から、病気の予防・早期発見のための健康診断や成人病予防健診などの健康管理事業、船員の健康保持増進と災害防止のための講習会開催などの安全衛生事業、無線通信による医

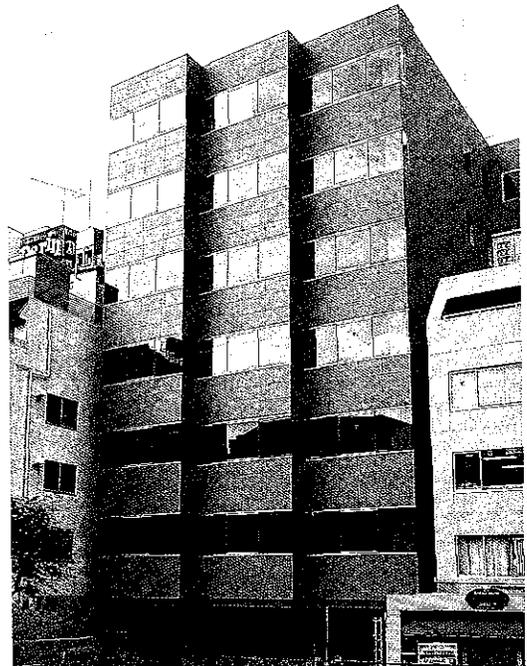
療助言を行う無線医療センターの設置や洋上救急医療体制の確立などの船内援護事業等々とその範囲を次々に拡大し今日に至っている。

会長 渡辺 修

事務所 本部：東京都渋谷区渋谷1-5-6

SENPOSビル

施設	国内保養所	32カ所
	海外保養所	1カ所
	福祉センター	3カ所



病 院	3カ所
診 療 所	2カ所
健康管理センター	4カ所
健康管理情報センター	1カ所

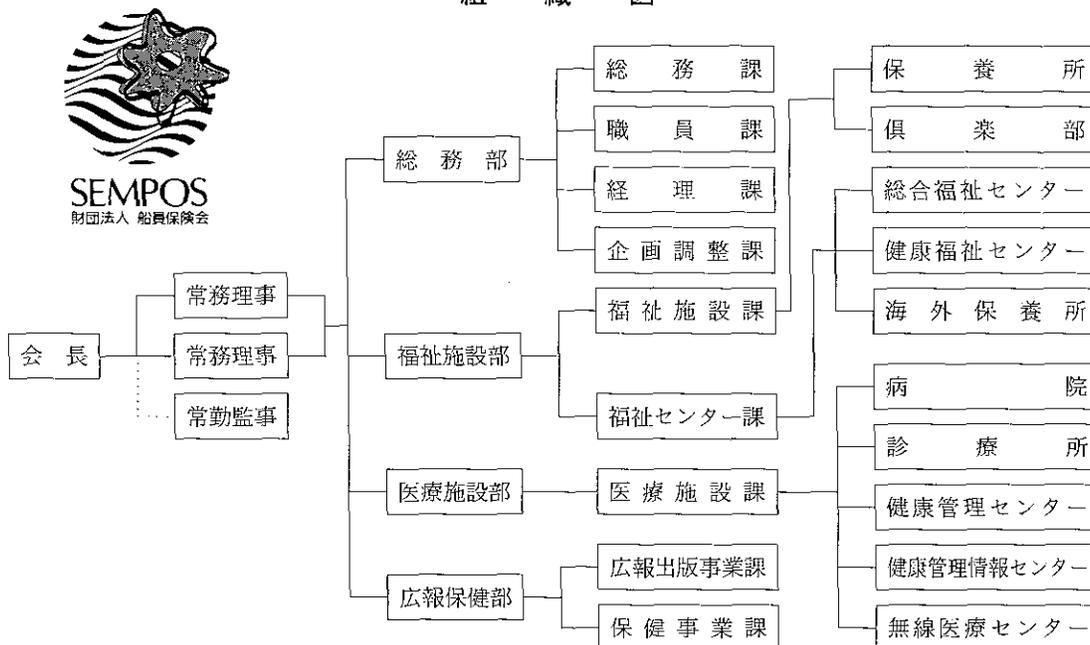
事業 本会は、船員保険制度の円滑な運営と健全な発達を期するため、被保険者、被保険者であった者、被扶養者又は保険給付を受ける者などの福祉の増進を図ることを目的とし、次の事業を行っている。

- ① 船員とその家族、また一般の方々が、健康的な余暇を過ごすための保養、健康保持増進を目的とした、保養所、福祉センターの運営。
- ② 船員とその家族のほか、地域住民の方々の健康な生活を守るため疾病・負傷の治療を行う病院、診

療所の運営。

- ③ 常日頃から働く方の健康な体を維持するために、成人病などの予防と早期発見を目的に予防検査や各種の健康診断を実施する健康管理センターの運営。
- ④ 整形外科療養事業、脊髄損傷患者などの介護事業、成人病予防健診事業、集団操業区医療援護事業、洋上救急医療援護事業、船員家族援護事業、無線医療センター事業、巡回相談事業、安全衛生事業などの保健事業。
- ⑤ 船員保険に関する調査、研究および「船員ほけん」誌などの図書の刊行。

組 織 図



平成6年の海運界10大ニュース

(平成6年12月16日発表)

1. トレード安定化への動き強まる

当協会第47回通常総会にて決議の第一項目に掲げられたトレード安定化の推進は、アジア船主フォーラム (ASF) の場を始めとして以下のとおり一層の活発化が図られた。

5月に北京で開催された第3回 ASF において、船社間の安定化協議および協定がトレード安定化への最適な手段であることを認識し、かかる協定に未参加の全ての船社の参加を要請するとともに、これら協定の機能を一層強化する方法を探ることで一致をみた。また、10月に行われた第6回日韓船主協会会談においても、トレード安定化が両国海運にとって最重要課題であることが確認された。さらに、これらは11月に香港で開催された ASF トレード安定化委員会第2回中間会議の場で再確認され、併せて、定期船・不定期船ともにシェア獲得のための不必要な競争を避け、各国船社の経営トップによる安定化に向けた強力なリーダーシップの必要性が新たに合意された。

2. サブスタンダード船排除の動き世界的に広まる

欧州、米国等諸港ではサブスタンダード船の船名などの一般公表などポート・ステート・コントロール (PSC) が強化され、また、わが国を含むアジア・太平洋地域においても、PSC に関する覚書 (東京 MOU) が発効する等サブスタンダード船排除の動きが世界的に高まりを見せた。

3. 1ドル100円を切る円高の影響で海運各社のリストラ努力続く

本年6月以降、1ドル100円を切る円高が

続く中、一層のドルコスト化を余儀なくされ、定期船部門の本社機能の一部海外移転、船舶管理部門の海外移転等各社のリストラが推進された。

4. 政府・産業界で規制緩和の動き強まる

細川政権発足以来、行政改革、規制緩和が政府・産業界の大きなテーマとなっているが、村山現政権の閣議決定事項 (7月) の中には、海運にも種々影響ある事項が含まれていた。

5. 海上安全および環境保全対策が国際的に急ピッチで進む

IMO では、1992年末から1993年にかけて大型タンカーの坐礁・衝突事故が相次いで発生したことから、海上安全および地球環境保全の見地から、74/78SOLAS 条約 (海上人命安全条約) の改正作業が行われ、本年5月に行われた第63回 MSC (海上安全委員会) では、安全対策に関する改正条約を採択した。一方、STCW 条約 (船員の訓練および資格証明ならびに当直の基準に関する国際条約) の包括的見直しについても行われており、1995年に改正条約を採択できるよう、審議の促進が図られている。

6. 改正油濁2条約 (CLC/FC92年議定書) の締結に伴う油濁損害賠償保障法の改正法が成立

油濁損害賠償保障法は、いわゆる油濁2条約 (「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約=1969年 CLC 条約」および「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約=1971年 FC 条約」) に基づき、タンカー事故による油濁損害の賠償を保障する制度を定めている。わが国は油

濁2条約に1976年に加入・批准しているが、両条約の成立後約20年が経過し、1992年に責任限度額や適用範囲等を改正する議定書が採択されたため、わが国もこれら改定議定書を締結して油濁損害賠償補償制度を充実することとなり、油濁損害賠償保障法が改正された。

7. 米国のトン税引上げによる海運造船保護法案廃案となる

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、現行のトン税を大幅に引上げる行政府法案が上下両院に提出され、8月には、シリーズ船受注に対する建造補助制度も設けることなどを加えた修正案が下院を通過した。これらの動きに対し、米国の国際慣行違反、GATT違反またはOECD協約違反などを理由に、当協会のほか日本政府、CSG（先進国海運担当官会議）、CENSA および米国の石炭、穀物等の輸出業界などが抗議、11月の中間選挙の結果なども影響し、本法案は12月の議会閉会とともに廃案となった。

8. 米国油濁法（OPA90）に基づく賠償資力証明書（COFR）に関する暫定最終施行規則が、世界の海運界の反対を押して施行の動き

OPA90は、米国水域を航行する船舶に対し、油濁事故に備えてUSCGが交付する賠償資力証明書を取得するよう定めている。USCGは、本年7月1日、タンカーについては12月28日からCOFR取得を義務付けることなどを内容とする暫定最終施行規則を施行した。同施行規則に対しては、当協会を含め世界の海運界が反対を表明し、OPA90の本質問題である、船主や船舶運航者に油濁損害賠償に対する無限責任を課す可能性がある点などについての解決策が合意されるまでは、

COFR取得期限を延長することを求めているが、12月16日現在、USCGはこれに同意しておらず、COFRを取得していないタンカーは、12月28日以降米国水域を航行できなくなる見込みである。

9. 船員法の一部が改正され、平成7年度より週平均労働時間が40時間に短縮される

船員法の一部を改正する法律が本年6月21日に可決成立したことに伴い、現在週平均44時間となっている船員の労働時間が、平成7年4月1日から週平均40時間に短縮されることとなった。

船社としては、これにより休日が増加するため、配乗ならびに適正予備員率等の見直しを行うことが必要となった。

なお、総トン数700トン未満の小型内航船については、平成9年3月31日まで週平均44時間とする猶予期間が設けられた。

10. 「海の日」祝日化法案は衆議院内閣委員会で可決されたが、継続審議となる

7月20日の海の記念日を国民の祝日「海の日」として制定する運動は、著名が目標の1,000万人を超え、地方自治体の意見書採択も全都道府県を含む約70%に達し、臨時国会に議員提案で法案が提出されたが、衆議院内閣委員会で可決されたものの、日程の都合で継続審議となり、次期通常国会で成立を期することとなった。

海運雑学ゼミナール 第57回

賭博場で生まれた サンドイッチ

1778年の第3次世界就航で現在のハワイ諸島に到達したジェームス・クックは、この島々を「サンドイッチ諸島」と命名した。「サンドイッチ」とは、当時の海軍大臣で、クックの探検航海の推進に力を注いだサンドイッチ伯ジョン・モンタギューにちなんだ名前だ。

モンタギュー家は、1662年のチャールズ2世の王政復古の際の功績でドーバーの北にあるサンドイッチの領主に任ぜられ、代々、イギリス海軍の重鎮として活躍。4代目のジョン・モンタギューは、1749年から1782年まで海軍大臣を務め、アメリカ独立戦争では強硬派として名を馳せたが、一方で公私混同も目立ち、これが独立戦争での敗因の一つになったとして、戦後失脚している。

ところで、この4代目サンドイッチ伯の名にちなんで命名されたものがもうひとつある。言



うまでもなく「サンドイッチ」。パンの間にコールドミートや野菜をはさんだあの食べ物である。

私生活では無類のギャンブル好きだった彼は、ある日、ロンドンの賭博場で一昼夜にわたりギャンブルに興じた。その間、食事のためにテーブルを離れる時間を惜しむあまり、召使いに指示してこれを作らせたという。以来、考案者の名をとってサンドイッチと呼ばれるようになったが、本当は、もっと古くからあったともいわれている。

サンドイッチ諸島は、その後、現地名の「ハワイ諸島」と呼ばれるようになり、サンドイッチ伯の名もまた歴史の彼方に消え去ったが、食べ物の方のサンドイッチは、軽食のベストセラーとして、現在も世界の人々に親しまれている。

帆船から手漕ぎ船まで 歴史上の船の乗組員数

近代設備の投入と船内就労体制の合理化で、最近の外航船舶は、通常の在来船（Mゼロ船）で22名、合理化の進んだ近代化船では14名体制が実用化され、さらに11名体制の船も運航されるようになっている。ところで歴史上の船の乗組員数はどのくらいだったのだろうか。

まずコロンブスの第1次航海の旗艦となったサンタマリア号。この船は100総トン未満のカラック船（縦帆と横帆を組み合わせた大航海時代初期を代表する帆船）だったが、乗組員は約40名と推定されている。

また、19世紀に帆船時代の最後を飾ったクリッパーは、約2,000重量トン級で30~40名、5,000重量トン級で約50名だった。何十枚もの帆を組み合わせた高度で複雑な帆装の船にしては、これはかなり少ない数字といえそうだ。

これに対し江戸時代の日本の国内海運で活躍した弁才船（べざいせん）は、1,500石（1石は約0.27立方メートル）積みで乗組員は14名程度だった。外洋を走るカラック船やクリッパーと簡単な帆装の内航船だった弁才船の違いはあるにせよ、当時としてはかなり合理化された船だったといえる。

これらの船は帆走専門の船だったが、オールによる手漕ぎを主な推進力とする船では、当然のことながら乗組員数ははるかに多い。例えばギリシャ時代の戦闘用のトライレム（3段櫂船）は、長さ36メートル、幅6メートルほどの小型船だが、高速を出すために最高170名の漕ぎ手を上層、中層、下層に配置していたという。

またマルコ・ポーロが乗船したという中国船（元の時代）は、4本のマストに12枚の帆をかけた大型船で、船内に60の船室をもっていたといわれるが、この船の場合も帆走とともにオールによる推進を併用していたため、水夫は150～300人程度乗船していたらしい。

殿様ワッチと泥棒ワッチ

貨物船や客船など船舶の航海中に、航海士と部員（甲板手）がペアでブリッジに立ち、船の運航状況や周囲の船舶の動きなどを監視するのが航海当直（ワッチ）だ。午前0時から4時間ごとの6つの時間帯に分けて行われ、担当航海士は甲板手1名とペアを組んで、それぞれが4時間当直して8時間休むというサイクルで当直に立つ。こうした当直時間帯は、一般に1日のうち最初の時間帯をとって「ゼロヨン」（0～4時、12～16時）、「ヨンパー」（4～8時、16～20時）、「ハチゼロ」（8～12時、20～24時）と呼ばれる。



このうちゼロヨンは、通常、二等航海士が担当する時間帯で、最初の当直時間がちょうど真夜中に当たるため「泥棒ワッチ」の別名がある。体力面からもいちばん厳しい時間帯といえる。一方、ハチゼロは三等航海士が担当する時間帯で、ちょうど一般の人が起きている時間でもあり、体力的に楽なことから「殿様ワッチ」とも呼ばれる。この殿様ワッチを経験の浅い三等航海士に担当させるのは、船長や機関長が起きている時間帯で、監督するのに都合が良いためだ。

またヨンパーは一等航海士の担当時間帯だが、入社したばかりの航海士はまず四等航海士として、一等航海士とともにこのヨンパー当直に立つことが多い。これは朝夕の薄明時や日没、日没を含む時間帯のため、天測や方位測定など船乗りとしての基本技術を習得させるのに最適だからだ。

三等航海士が「殿様」で二等航海士が「泥棒」という、常識的には逆転しているようにもみえる当直時間の分担には、このように、船を安全に運航することはもちろん、各段階を追って船員の技能の向上を図る教育訓練面での知恵も隠されているわけである。

London便り

11月初旬、スウェーデンのマルメにある世界海事大学の学生に話をする機会がありました。これは毎年11月に行われる最終学年である二年生を対象とした、マリタイム・ポリシー・ウィークと称する海運政策に関する集中講義で、現在神戸商船大学から出向し、教鞭をとっておられる石田先生の紹介によるものです。世界海事大学は授業のかなりの部分を外来の講師の講義に依存しているとのことですが、今回は海運政策関係の専門家ということで各分野から幅広く講師が集められました。

すなわちロンドンのギルドホール大学のマッコニル教授、この方は海運および港湾に関する研究誌“MARITIME POLICY & MANAGEMENT”の編集者でもあります。まず海運政策一般について話をされました。旧東ドイツ、ロストック大学の経済学部のエエンセン元教授は旧東ドイツや東欧圏の国営企業の民営化に伴う問題点について、アメリカのジョージタウン大学で海法の講座を持っているというワシントンのマリア弁護士は米国の海運政策、今を時めくEC運輸総局のプロンク局長は今後のECの海運政策、ITFの船員部門の総帥であるセラングー副事務局長は労働者側からみた海運／船員行政の問題点、そして前の世界海事大学の校長で現在スウェーデン船協の理事長であるノードストローム氏が船主の立場から講義を行いました。そして私はアジアの海運、なかでもアジア船主フォーラムを中心に話をしました。

各講師は一時間から一時間半の時間を与えられそれぞれ講義を行い、その後学生や列席の講師の質問をうけます。なかなか鋭い質問もあり緊張します。最終日の金曜日には講師全員と学生の間でフリーディスカッションが行われました。プロンク局長はECの海運における安全問題を中心に話をしましたが、中・西アフリカ諸国との関係についても多くの

時間を割き、これらアフリカ諸国が同盟憲章条約を濫用し、貨物積取権を独占し、この権利を売買して、自国海運の育成どころか結果的に自国経済自体に悪影響を及ぼしている点や、西アフリカ諸港の非能率さ、港湾当局関係者の腐敗などに具体的に触れ、意識的に学生をあおりました。案の定、多くのアフリカの留学生の激しい反発がありましたが、なかなか活気のある授業でした。

講義の合間には、学生がクラスごとに海運問題に関するディベートを行いました。例えば海事行政一般を専攻する学生は、「途上国は海運において保護政策を取るべきか否か」といったテーマで討論を行います。壇上の学生は予め賛成／反対の二派に色分けされていますが、一般の学生は自由に発言出来るわけで、途上国のさまざまな本音が聞けて興味がありません。どの学生もこうしたディベートにはよく鍛えられているようで、論理はともかくとしてよくしゃべります。大学の性格が違うため単純には日本の大学とは比較出来ないでしょうが、日本の大学もディベートの時間があり、教授と学生の間の一つの問題について自由に発言する機会があれば、授業中の雰囲気も随分と活気に満ちて、勉強の仕方も違ってくるのではないかと思います。ただ、強烈な訛りのある英語でまくしたてられると少々へきえきします。

私の話について言えば、講義はともかく、途中で上映した“JAPANESE MARITIME TRANSPORT”は極めて好評で、ビデオを欲しが人もあり、結局大学にビデオを残していくこととなりました。日本海運を紹介するというより、海運入門講座の教材として各種の専用船や荷役方法の説明、あるいは近代化船の説明に使うとのことでした。

(欧州地区事務局長 赤塚 宏一)

クリッピング

日本籍外航船舶が昨年に比べ60隻減少

当協会では毎年7月1日現在における日本国籍を有する100%以上の鋼船（漁船、雑船を除く）の船腹量を取りまとめ「日本商船船腹統計」として発表している。同統計については現在集計作業中であるが、このうち、集計のまとまった2,000%以上の外航船舶船腹量についてみると、280隻、16,669千%、26,375千%となっており、前年に対して、それぞれ、60隻、1,751%、3,070千%減少している。減少率の大きさを見ると、近年では、1989年に次ぐ大きな減少率となった。

（なお、上記外航船を含む日本籍船全体の集計結果は次号で報告する予定である）

日本籍外航船舶の推移（2,000%以上の外航船）

年	隻	千 %	千 %	伸び率(%)
1988	640	24,582	39,768	
1989	532	21,691	35,260	△ 11.3
1990	449	20,406	33,163	△ 5.9
1991	419	19,815	32,188	△ 2.9
1992	376	18,669	30,039	△ 6.7
1993	340	18,420	29,445	△ 2.0
1994	280	16,669	26,375	△ 10.4

「日本海運の現状」の刊行

当協会では、毎年「日本海運の現状」を作成しており、今般、その1994年版を刊行いたしました。グラフや資料を用いながら、項目ごとに簡単な解説を付し、日本海運の今の姿を説明しています（B5判24頁）。

1994年版の主な内容は、以下のとおりとなっております。

- I. 世界海運とわが国海運の輸送活動
- II. 海運経営
- III. 外航船員の現状
- IV. 内航海運

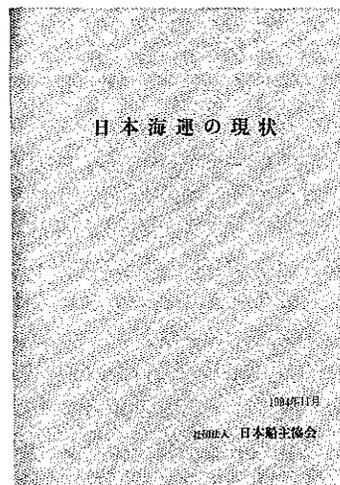
若干余部がございますので、入手ご希望の方は下記までお問い合わせ下さい。

〈お問い合わせ先〉

日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4（海運ビル）

TEL 03-3264-7181 FAX 03-3262-4757





11月

- 1日 日本物流団体連合会(橋元雅司会長)は、新たに広報部会を設置した。
- 3日 IMO(国際海事機関)は、1日から開催されていた海洋汚染防止条約(MARPOL73/78)締約国会議において、MARPOL条約を改正することを決議した。これにより、船員への操作要件に関するポート・ステート・コントロール(PSC)に法的根拠を付与することが決まり、これまで船体や船舶の設備などのハード面に限られていたPSCが船員の技量にまで及ぶこととなった。(P.11海運ニュース1参照)
- 4日 IMOは、10月31日から開催されていた第36回海洋環境保護委員会(MEPC)において、現存シングルハルトンカーのダブルハルト代替措置としてハイドロバランス方式(タンク内の油を海水面よりも低く積載する方式)を採用することを決定した。(P.11海運ニュース1参照)
- 11日 海運大手5社は94年9月中間決算を発表した。それによると急激な円高により運賃収入が目減りしたため、5社揃って減収となったが、2社がわずかながらも経常黒字に転ずるなど改善の兆しも見え始めている。5社を合計すると、売上高は前年比3.0%減、経常利益は1.6%増となった。
- 14日 海運造船合理化審議会内航部会・内航海運対策小委員会は、第3回会合を開催し、内航海運の課題および目指すべき姿について、その骨子を取りまとめた。今後、これに基づき具体的対策を検討する。
- 15日 日本船舶輸出組合は、10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、大型コンテナ船5隻を含む20隻、90万9,800%と、前年同月比2.6倍となった。
- 17日 海上安全教育審議会船舶職員部会は、20条問題小委員会を開催し、日本人船員6、7名体制による混乗近代化深度化実験船(7社・7隻)の配乗特例を承認した。(P.13海運ニュース2参照)
- 21日 アジア船主フォーラム(ASF)の5S委員会の一つ、トレード安定化委員会(議長・根本二郎当協会副会長)は、日本を含む8カ国・地域の代表の参加を得て香港にて第2回中間会議を開催し、トレードの安定化のためには、同盟/安定化協定への全船社の速やかな参加ならびに経営トップの強力なリーダーシップの発揮が不可欠であることなどを確認した。(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)
- 22日 亀井静香運輸大臣は、94年度の運輸経済年次報告(運輸白書)を閣議報告し、了承された。それによると、運輸企業の国際競争力の確保や基幹空港や港湾のハード・ソフト両面での整備・充実が大きな課題であると指摘し、特に外航海運企業の国際競争力維持のため、コストのドル建て化や運賃の円建て化、業務の効率化・合理化の推進などが必要だとしている。
- 28日 海運造船合理化審議会内航部会(部会長・眞島健日本エアシステム社長)は、亀井静香運輸大臣に、94年度から98年度までの内航船の適正船腹量を答申した。それによると、94年度の適正船腹量は貨物船164万2,000%、油送船97万9,000%で、現有船腹量と比較すると貨物船が2.1%の船腹過剰、油送船は船腹過剰とみていた前年度答申から一転して船腹不足となった。(P.17海運ニュース4参照)
- 30日 日本船舶輸出組合は、94年7~9月の世界主要造船国の新造船受注量を発表した。それによると、世界全体の受注高は、%ベースで前年同期比38.8%減の485万%となった。このうち日本のシェアは22.6%、韓国のシェアが32.2%となり、韓国が前年同期以来、1年ぶりに1位となった。



11月の定例理事会の様様

(11月16日、神戸ポートピアホテルにおいて開催)

業務委員会関係報告事項

1. IMO 第71回法律委員会の様様について
(本誌1994年11月号海運ニュース1参照)

労務委員会関係報告事項

1. 混乗近代化深度化実験船の承認について
(P.13海運ニュース2参照)
2. 船員保険特別会計平成5年度収支決算について
(本誌1994年11月号海運ニュース4参照)
3. 20条問題小委員会の審議様様について
(本誌1994年10月号海運ニュース4参照)

国際委員会関係報告事項

1. 第6回日韓船主協会会談の様様について
題記会談は、去る10月4、5日日本側がホストとなり北海道・大沼において開催され、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。

双方は、今後の世界貿易がGATTウルグアイラウンド妥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ことは確実であるとの認識の下、率直な意見交換を行った。

アジア船主フォーラム(ASF)を支援するとの立場から当面の課題である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の将来像について意見交換を行った。

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、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、近代化船および船員資格制度について両国の状況を再確認するとともに、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、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。

スクラップ促進については、航行の安全、海洋環境の保護、船舶の需要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。

保険問題について双方は、船主サイドとして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。

一方、自由かつ公正な競争に基づく両国外航海運の繁栄および共存という共通の目標を達成できるように、両国のみならず米国・EU 等各国政府の海運政策のあり方、および OECD/GATT 海運問題等、広範囲に亘る討議を行った。

次回会談は 2 年後の 1996 年に韓国で開催されることとなったが、両国海運会の関係の緊密化は両国海運のみならず、アジア海運の発展にもつながるものであり、本会議の意義もさらに重要になってきている。(本誌 1994 年 10 月号 シッピングフラッシュ 1 参照)

2. アジア船主フォーラムトレード安定化委員会第 2 回中間会議ならびに航行安全委員会第 1 回中間会議の開催について

アジア船主フォーラムトレード安定化委員会第 2 回中間会議が来る 11 月 21 日香港にて開催される。同会議は昨年 11 月東京にて開催された第 1 回中間会議に続くもので、日本から

は根本副会長(同委員会議長)、石井副会長、増田理事長以下 9 名、また他のアジア 7 地域から 9 名の代表の参加が予定されている。

会議では定期船、不定期船、及びタンカーの各部門において、トレードの安定化に向けた積極的な意見交換が行われることになっている。

一方、航行安全委員会第 1 回中間会議(議長:シンガポール)が 12 月 5 日シンガポールにて開催される。同会議には当協会から國島参与の出席が予定されており、船舶の航行安全、海賊防止、海洋環境の保全等が検討されることになっている。

(アジア船主フォーラムトレード安定化委員会第 2 回中間会議については 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アジア諸国訪問報告書 (P. 18 海運ニュース 5 参照)

陳情書・要望書 (11 月)

宛 先: 大蔵大臣、大蔵省主計局長ほか、運輸大臣、運輸省港湾局長ほか

件 名: 高規格外貿コンテナ埠頭整備に関する財政措置要望

要 旨: 外貿埠頭公社が整備する水深 15m 以上

のコンテナ埠頭に対する無利子貸付金の比率を10分の2から10分の3へ拡充するよう要望。

宛 先：大規模外貿コンテナ埠頭に対する税制特例措置の存続要望

要 旨：大規模外貿コンテナ埠頭については固定資産税および都市計画税の課税標準を2分の1に軽減する特例措置が認められているがこれを存続するよう要望。

宛 先：運輸大臣、大蔵大臣

件 名：開発保全航路の整備促進に関する要望書

要 旨：開発保全航路は、船舶の交通を確保するため、開発および保全に関する工事を必要とする航路であり、現在、関門海峡など全国で16の航路が指定されている。今後とも開発保全航路の円滑な整備が図られるよう、予算の確保を要望したもの。

海運関係の公布法令 (11月)

- ㊦ 港湾運送事業法施行令及び運輸省組織令の一部を改正する制令
(制令第354号、平成6年11月11日公布、平成6年11月11日施行)
- ㊧ 輸出検査法施行規則の一部を改正する省令

(厚生・農林水産・通産・運輸省令第2号、平成6年11月11日公布、平成6年11月11日施行)

- ㊨ 許可、認可等の整理及び合理化に関する法律の施行に伴う運輸省関係省令の整備に関する省令
(運輸省令第51号、平成6年11月11日公布、平成6年11月11日施行)
- ㊩ 油濁損害賠償保障法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第52号、平成6年11月22日公布、平成6年11月22日施行)

国際会議の開催予定 (1月)

IMO 第40回無線通信小委員会 (COM)

1月16日～20日 ロンドン

IMO 第38回設計設備小委員会 (DE)

1月23日～27日 ロンドン

IMO/STW 小委員会中間会合

1月30日～2月3日 ロンドン

協会来訪

ノルウェー船主協会会長の Mr.W. Hoegh 氏が、11月24日、当協会を訪問され、EUの海運競争政策、CENSAのあり方、OECD造船補助廃止問題などについて当協会の轉法輪会長、増田理事長と意見交換を行った。

海運野球大会で田瀏海運12連覇達成

当協会では、会員相互の親睦を図ることを目的として、昭和26年以来毎年、京浜・阪神両地区における海運野球大会優勝チームによる東西対抗野球大会を挙行している。

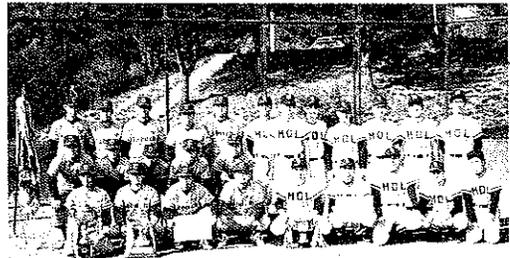
本年は11月26日、船員保険総合福祉センター「みのたにグリーンスポーツホテル」グラウンドにおいて京浜地区代表の大阪商船三井船舶チームと阪神地区代表の田瀏海運チームとの間で第46回海運野球大会決勝戦が行われた。

当日は朝からどんよりした空模様で一雨来るのではないかと危ぶまれたが、試合開始前には青空に変わり、11月下旬にしてはポカポカと暖かい陽射しの中、宇佐見当協会阪神地区事務局長の始球式により、大阪商船三井船舶の先攻で試合が開始された。

試合は2回に田瀏海運がエラーによる出塁をワイルド・ピッチで返して先取点を挙げ、大阪商船三井船舶は4回にエラーと連

続ヒットで2点を返し逆転、その裏田瀏海運はホームランで同点とし、5回・7回にも1点づつを加え、8回には止めのホームランを含む4得点、守っては5回からマウンドに上がった藤野投手が大阪商船三井船舶を0点に抑えて試合を制し、これにより同社は海運野球大会12連覇を達成した。

チーム名	1	2	3	4	5	6	7	8	9	計
大阪商船三井船舶	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
田瀏海運	0	1	0	1	1	0	1	4	×	8



「ロイド統計による1993年末の世界船腹量」の刊行

当協会では毎年、ロイド船級協会発表の「船腹統計」を資料として取りまとめておりますが、今般、その1993年末版を刊行いたしました。この船腹統計は、1992年央まではロイド船級協会の“Statiscal Tables”として毎年央の船腹量が発表されていたもので、1992年末以降は“World Fleet Statistics”として、年末の船腹量が集計されています。

今回の資料では、先に発表された“World Fleet Statistics December 1993”を中心に世界船腹の動向を掲載しております。

若干の余部がございますので入手ご希望の方は下記までお問い合わせ下さい。

〈お問い合わせ先〉

日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL 03-3264-7181 FAX 03-3262-4757

ロイド統計による1993年末の世界船腹
By Lloyd's Register of Shipping

日本船主協会

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11月	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
10	34,638	25,374	9,264	10.4	24.2

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
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12月	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
11	97.96	96.45	98.92

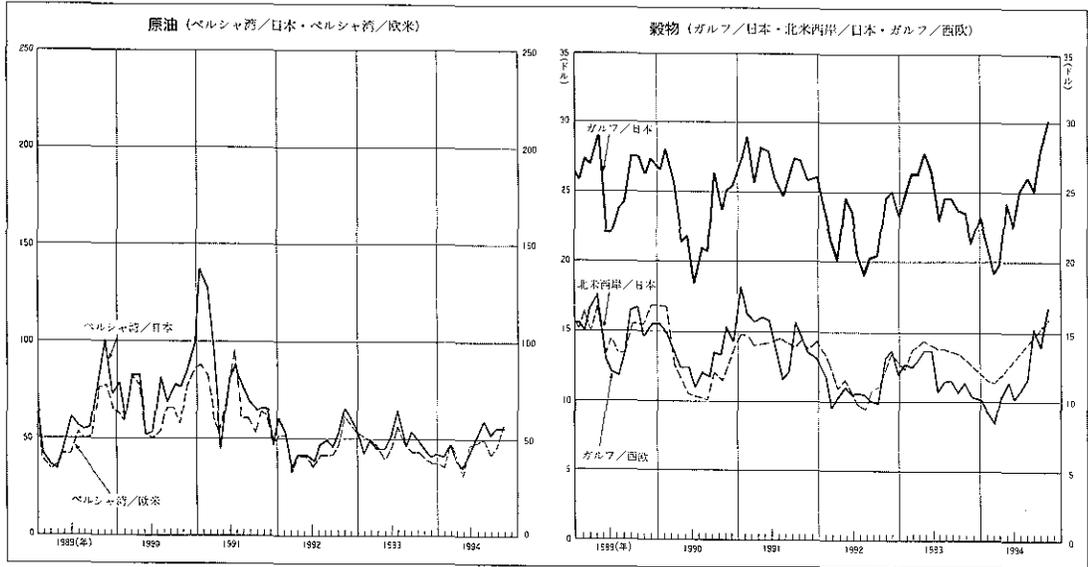
(注) 通関統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
1988	138,211	4,559	133,652	53,027	26,794	43,909	529	3,694	5,369	330	93,307	25,258
1989	119,708	3,373	116,335	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161
1990	132,265	3,091	129,174	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994												
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	11,369	152	11,217	3,091	3,354	3,605	168	313	546	140	14,739	4,928
9	20,210	5,136	15,074	4,913	3,455	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
11	12,438	444	11,994	3,407	2,819	5,165	149	159	221	74	13,420	4,820

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



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	1992		1993		1994		1992		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	62.50	37.50	58.00	49.00	42.50	32.00	54.00	33.00	57.50	46.50	37.50	30.00
2	56.50	35.00	53.00	47.50	39.05	31.25	55.00	32.50	45.00	42.50	35.00	30.00
3	37.50	31.00	50.00	41.50	46.00	37.50	36.00	32.00	50.00	37.50	46.00	32.50
4	45.00	33.50	46.00	44.00	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	42.50	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	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	55.00	47.50	62.50	50.00	42.05	37.05	57.50	45.00
12	62.50	49.00	43.05	34.00	—	—	60.00	46.50	40.00	34.00	—	—

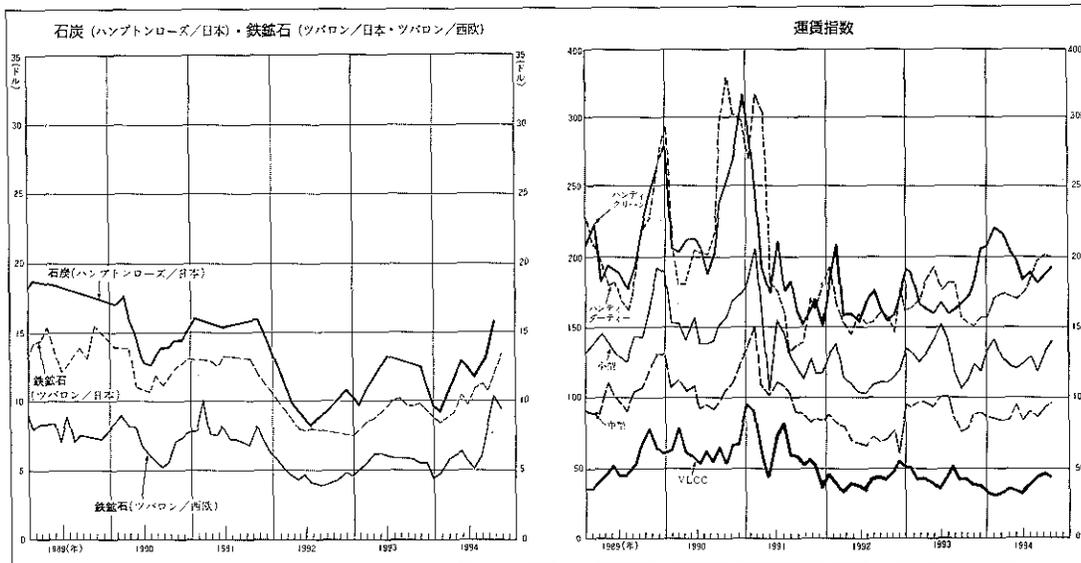
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	—	—	12.78	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	30.75	26.00	—	—	16.00	15.75	11.50	10.30	17.00	13.50	
12	21.90	20.50	—	—	—	—	—	—	10.60	10.00	—	—	

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



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

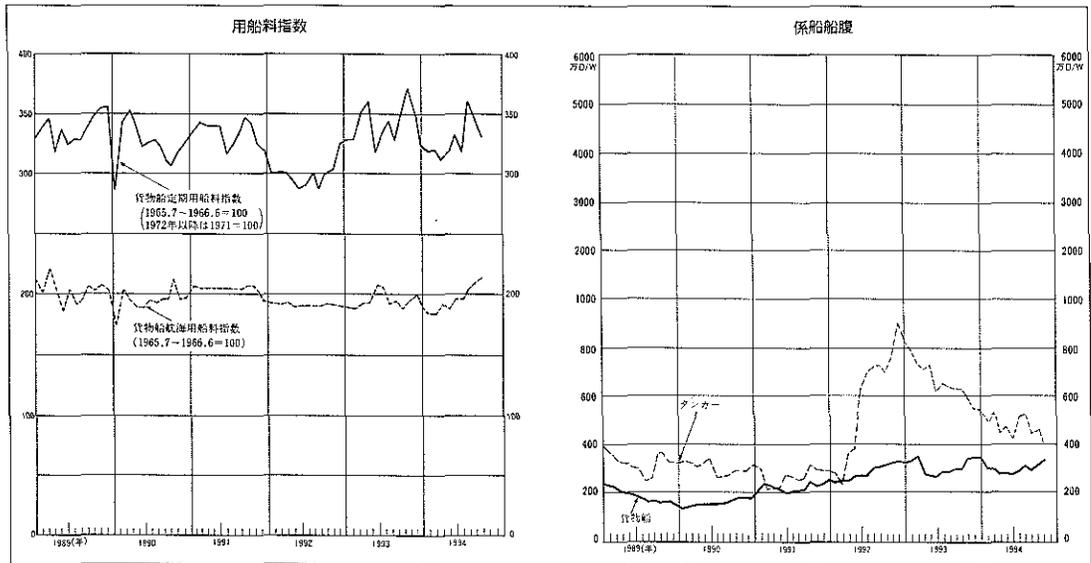
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	10.50	—	9.45	—	7.50	—	8.80	—	4.50	—	4.35	—
2	9.95	—	9.25	—	—	—	7.70	—	—	—	4.96	—
3	10.90	—	—	—	8.25	7.80	—	—	5.45	—	5.60	4.50
4	—	—	—	—	8.35	—	9.25	7.90	6.50	—	6.25	5.55
5	—	—	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	—	—	15.80	—	9.50	—	—	—	5.65	5.20	10.50	8.00
11	12.75	—	—	—	9.85	—	13.45	—	5.35	5.15	9.35	8.40
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	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	44.6	96.6	142.2	200.2	196.4
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・グリーン: 5万トン (3万トン) 未満。



8. 貨物船用船料指数

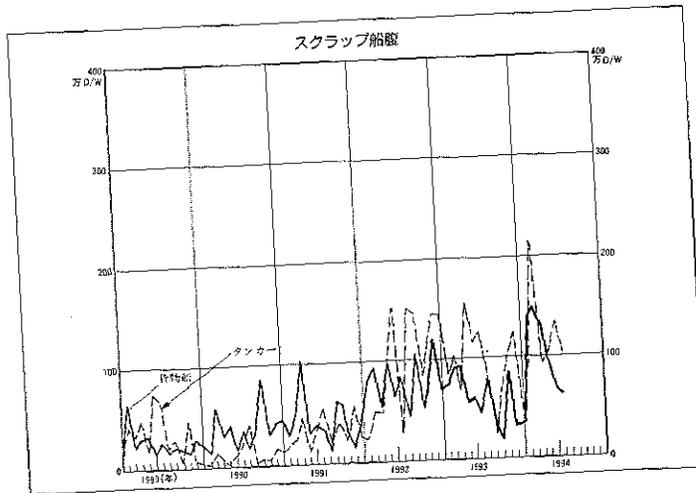
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0
2	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0
3	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	363.7	357.6	325.0	320.0	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	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	212.0	327.5	329.5	325.0	301.0	351.0	333.0
11	197.8	197.0	206.0	193.0	196.0		327.6	322.8	335.0	289.0	372.0	
12	208.4	199.0	208.0	196.0	200.0		338.0	311.4	349.0	300.0	349.0	
平均	203.0	196.9	205.7	194.6	196.3		333.0	334.1	332.4	304.8	341.5	

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

9. 係船船腹量の推移

月次	1992						1993						1994					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千G/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	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	297	2,349	3,210	73	2,204	4,040
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	40	422	768	12	661	1,351
7	29	491	859	8	167	298	19	227	438	12	649	1,274	34	383	675	8	524	1,016
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。

「海運統計」欄の各種資料の掲載時期は下記のとおりとなっています。

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

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

記録的な猛暑がいろいろと話題を呼んだ夏が過ぎたと思ったら、いつの間にか年の瀬も迫り今年の重大ニュースがうんぬんされるような季節になってしまった。

今年は国内政治の分野では、細川・羽田両政権の崩壊のあと、自民党と社会党が手を組むといった今まででは思いもよらなかった事態も起こったが、考えてみれば社会党がそれまで組んでいた新生党も自民党内での権力争いがもとで袂を分かったことを考えれば、何も驚くことではないのかもしれない。いずれにしても政治家の先生方にはいろいろと対処していただくべき課題があるように思われるが、当分の間自分達の数をめぐる争いでそれどころではないような感じである。

ところで課題の一つに円高の問題があるが、本誌の今年1月号に(社)日本貿易会の佐藤達郎調査部長

編集後記

が「1994年度わが国貿易の見通し」を書いておられ、その中で円の対ドル為替レートを94年度平均で107.50円／ドルと見ておられることが、1月の本誌編集委員会で話題となった。

佐藤部長は、93年度の対ドル為替レートの実績見込みを107円／ドルと見、94年度はそれより若干円安傾向になるであろうと予測されたのであったが、編集委員会の席上では94年度はもっと円安傾向に振れて115円／ドル位のレベルになるのではないかという意見が大勢を占めた。つまりその当時は、107円のレベルでも高すぎるといのが一般的な考え方であったのだと思う。

ところが、実際には6月21日に

円が初めて100円を突破してからは、すっかり2桁の為替レートが定着してしまい、雑誌などではそのうち80円／ドル位になるのでは、いや一気に50円／ドルまでいくのでは、などと書かれている。

円の購買力平価が160円とも170円とも言われるなかで、先に述べたような混迷を続ける政治に早急な円高是正の方策を期待できない以上、企業は自分で円高を克服する道を模索しなければならないわけであるが、競争力を維持する方策を進めれば進めるだけ日本の空洞化が進むような気がして、わが国の先行きが危惧されるものである。

ナビックスライン

総務部文書・広報グループリーダー

松本 満

せんきょう12月号 No. 413 (Vol. 35 No. 12)

発行◆平成6年12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◆榎 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12月現在)

会社名：乾汽船株式会社(英文名) INUI STEAMSHIP CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 乾 英文

本社所在地：兵庫県神戸市中央区海岸通8 神港ビル

資本金：1,250百万円

創立年月日：1933年10月21日

従業員数：海上53名 陸上19名 計72名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	4隻	176.927%	253.449%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	9隻	130.960%	212.561%

主たる配船先：ニュージーランド、北米、カナダ、韓国、中国

事業概要：所有船はすべて大阪商船三井船舶との共有船であり、また同社に貸船しております。運航船は子会社所有の木材兼ばら積船を自営運航しており、特にニュージーランド材の輸送量では、最大のシェアを保持しております。



会社名：泉汽船株式会社(英文名) IZUMI KISEN CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 押田英夫

本社所在地：東京都千代田区大手町2-2-1

資本金：300百万円

創立年月日：1950年5月8日

従業員数：海上31名 陸上24名 計55名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	6隻	23.662%	27.719%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	2.823%	4.643%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、一般貨物船、自動車船を所有しセメント船1隻を用船し、石炭、自動車、セメント、鋼材などの輸送に従事しております。

海への感謝をこめて、7月20日を国民の祝日「海の日」に。



JSA
The Japanese Shipowners' Association