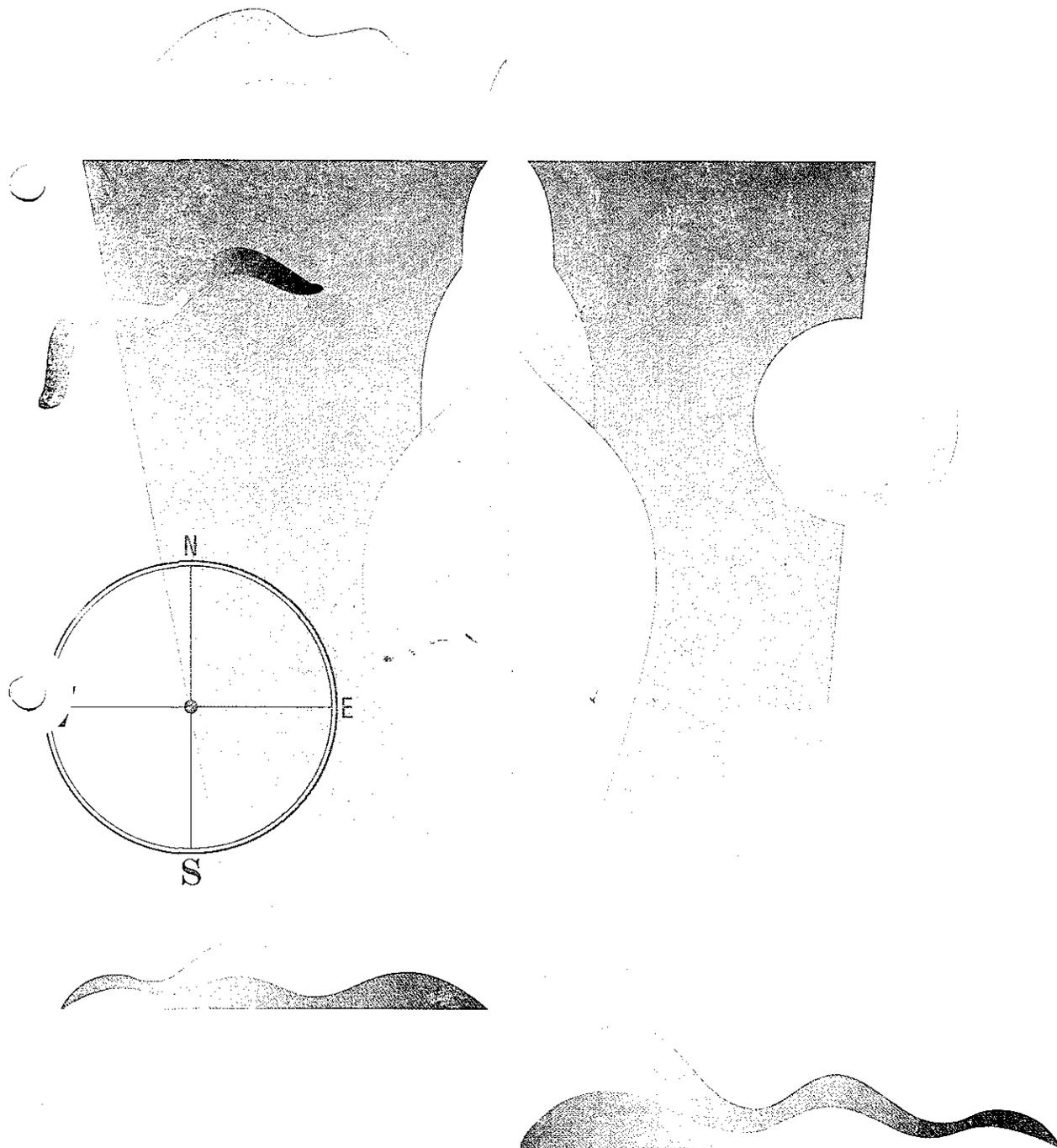


# せんきょう



# 船協月報/1995年1月号 目次

## ◎巻頭言

平成7年新春を迎えて★日本船主協会会長・韓法翰 奏——1

## ◎ SHIPPING フラッシュ

1. 船舶特別償却制度の存続が実現——2  
—平成7年度海運関係税制改正—
2. 増加を続ける世界のコンテナ船隊  
—1993年末における世界のコンテナ船隊および就航状況— ——4

## ◎特別欄

OPA90とCOFR★大阪商船三井船舶 総務部長・吉田 進——8

## ◎寄稿

1995年度わが国貿易の見通し★社団法人日本貿易会 調査部長・佐藤達郎——13

## ◎随想

骨折り損の記★運輸省 海上交通局長・平野直樹——18

## ◎海運ニュース

1. 検討対象 UN/EDIFACT メッセージを13に拡大——20  
—第9回アジア EDIFACT ボード 第4回運輸ワーキング・グループの模様—
2. 船員法の政省令改正に関する答申——21
3. 混乗近代化船8隻・新マルシップ1隻を承認——24  
—20条問題小委員会の審議模様—

◎ Washington 便り——25

◎ 業界団体を訪ねて—電気事業連合会——26

◎ 海運雑学ゼミナール★第58回——28

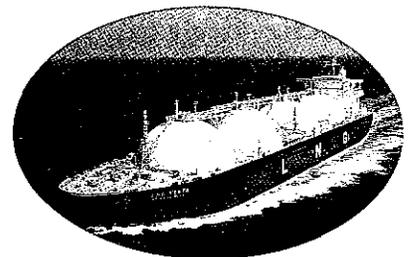
✦海運日誌★12月——30

✦船協だより——31

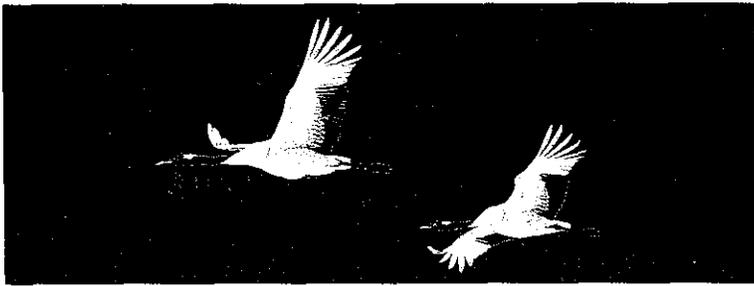
✦海運統計——32

✦編集後記——37

✦平成6年度海運日誌(付録)——38



(LNG 船「エルエヌジャー ヴェスタ」)



日本船主協会会長 轉法輪 奏



昨年の2月、米国政府は、対ベトナム禁輸を解禁、続いて3月には、ココム（対共産圏輸出統制委員会）が解散しました。

欧州のベルリンの壁崩壊（1989年）に始まった東西冷戦構造の解体は、対ベトナム禁輸解禁（1994年）によって漸く、その終焉に至り、ベトナム経済は、アジア経済圏の中で新しく成長の軌道に乗り出したと言えます。

アジア経済圏とりわけ東アジア経済圏について見れば、先発のNIES、ASEANに加えて既に中国の経済成長が顕著となり、さらにベトナムの経済成長が続くと予定すれば、東アジア経済圏の経済成長力は、巨大な持続力を内包しているように思えます。

そして、その先に、来世紀には、史上、かつてみなかった非欧米民族圏のアジアが世界の生産活動の頂点に立つことになるでしょう。

このような、東アジア各国の経済成長レースが、21世紀を迎えようとする現在の世界の特徴であり、東アジアの先達のような日本にとって、避けて通ることのできない“アジアの競争と共存”である以上、それは私達にとって先ず考え、そして話し合い、共に解決して行かねばならぬ根本的な課題であると言うことができます。

日本経済は、その「高度成長」の当然の結果として、グローバルなものとなり、一方で欧米先進諸国との国際競争に加え、他方で近隣の東アジア諸国とのアジア内競争にも突入し、来世紀には、「日本」にとってアジアとの対応が最大の経済問題になるでしょう。

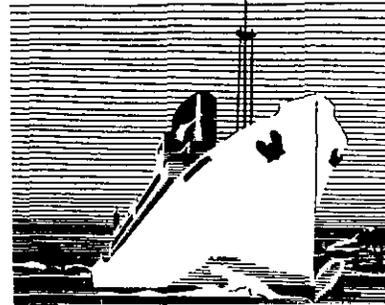
その日を前に、日本は今、わが国がアジアの中で明瞭な座を占めるべく、『アジアの中の日本』との座標軸を自らに持ち、且つ外に向けて明確に表明していくことを必要としています。

そして、このことと併せてわが国としては、マハティール首相が提唱した東アジア経済協議体（EAEC）構想と、アメリカの介入するアジア太平洋経済協力会議（APEC）構想に折りあいをつけ、その調和的併存を実現する役割を、明確な哲学のもとに担うことが、必要とされていると考えます。

その一方で、東アジア経済圏の中に在って、労働力コストが比較的高位にあり、内外価格差が大きく、そして円の対ドル為替が最高位にあるという日本の経済の現状は、将来に向かって、政策的に調整されて行かねばならず、従って日本が東アジア経済の外に離れて、孤立してしまうような事態は避けねばなりません。

日本船主協会は、このような基本認識に立って、これまでアジア船主フォーラムの活動に先進的役割を担い、東アジア各国の船主協会並びに海運産業の代表者との対話を積み重ねてきました。

1995年についてみれば、このような対話の努力の積み重ねの上に立って、今後も更に成長を続けると予想される東アジアトレードの安定化と環境保全、そして、日本列島経済が必要とする物資の安定輸送に一層の努力を傾注して行きたいと思えます。



## 1. 船舶特別償却制度の存続が実現

—平成7年度海運関係税制改正—

平成7年度税制改正については、平成6年9月の定例理事会において、平成7年3月末に期限が到来する船舶特別償却制度の改善・延長をはじめとする5項目を平成7年度海運関係税制改正要望重点事項として決定、運輸省をはじめ関係方面に要望を行った(本誌1994年10月号P.4 シッピングフラッシュ2参照)。

その後、11月上旬に連立与党税制改革プロジェクトチーム(与党税調)より、「租税特別措置及び非課税等特別措置の平成7年度改正についての基本方針」が次のとおり示された。

### 1. 基本的考え方

「租税特別措置及び非課税等特別措置については、特定の政策目的を実現するための措置であるが、税負担の公平等の基本理念に鑑み、公正・公平推進のため、例外項目をつくることなく、たえずその政策目的、効果等を十分洗い直し、抜本的な整理合理化を図る。(与党

税制改革大綱—平6.9.22)」との基本的考え方に従い、平成7年度改正を今次改革の一環とも位置づけ、下記方針に基づき、整理合理化を進める。

### 2. 具体的な整理合理化方針

- (1) 各措置に関し、その目的が現下の喫緊の政策課題に資するものであるか、政策目的達成のために効果的な措置であるか、そもそも政策手段として税制が適切か、利用実態が特定の者に偏っていないか、利用が低調となっていないか、創設後長期間にわたっていないかなどについて十分吟味を行い、廃止を含めた検討を行う。
- (2) 検討の結果、存続させる措置に関しても、その助成度合いについて、縮減を含めた見直しを行う。
- (3) 社会経済構造の変化に対応するため新たな措置を講ずる場合、既存の租税特別措置

の抜本的な見直しを前提とする。

- (4) その他租税特別措置及び非課税等特別措置に係る課税の適正化を図るための所要の措置を講ずる。

さらに、11月29日、大蔵省から船舶特別償却制度の廃止を含む整理案が示された。

このような状況下、当協会は、会長および財務委員長を中心に関係方面へ強力に要望を行った結果、12月15日に連立与党から発表された連立与党税制改正大綱において、

船舶特別償却制度については、合理化船(特償率12%)は廃止されることとなったが、外航近代化船(特償率18%)の範囲が5,000%以上から3,000%以上へと拡大されたほか、内航近代化船(同16%)の創設、さらに二重構造タンカー(同20%)の延長が認められた。その他、中小企業新技術体投資促進税制(メカトロ税制)の対象業種として内航船舶貸渡業の追加が認められた。

(資料参照)

[資料] 平成7年度海運関係税制改正重点事項最終結果

項目	現行制度	要望	整理案	最終結果
1. 船舶の特別償却制度	○合理化船(300%以上) 償却率12% ○近代化船(5,000%以上) 償却率18% ○二重構造タンカー 償却率20%	①外航近代化船(18%)の範囲の拡大 5,000%以上から3,000%以上に拡大 ②内航近代化船(18%。但し、事業高度化対策対応船については20%)の創設 ③二重構造タンカー(20%)は現行通りで延長	(大蔵省整理案) 廃止	①外航近代化船(18%)の範囲の拡大(5,000%以上から3,000%以上)が認められた ②内航近代化船(300%以上)の創設が特償率16%とした上で認められた 但し、事業高度化対策対応船は認められず ③二重構造タンカー(20%)の延長が認められた  なお、合理化船(12%)は廃止された
2. 脱特定物質対応型設備促進税制	○フロン12の代替物質を使用した冷蔵・冷凍コンテナを取得した場合、その冷蔵・冷蔵設備について21%の特別償却	○適用期限の延長	(大蔵省整理案) 廃止	○特償率を21%から18%に引き下げ、また取得価額基準を200万円以上から240万円以上に引き上げた上延長
3. 二重構造タンカーに対する固定資産税の特例措置	○新規	○二重構造タンカーについて取得後5年度分の固定資産税の課税標準を現行の2/3とすること	—	○認められず
4. 中小企業新技術体投資促進税制(メカトロ税制)	○電子機器利用設備を取得し事業の用に供した場合、初年度取得価額の30%の特別償却、又は7%の税額控除	○対象業種の拡大 内航船舶貸渡業を本制度の対象業種として追加	(大蔵省整理案) ○税額控除率の引き下げ 7%→5% ○特別償却率の引き下げ 30%→24% ○取得価額基準の見直し ○対象設備の見直し	○対象業種として内航船舶貸渡業の追加が認められた

## 2. 増加を続ける世界のコンテナ船隊

### — 1993年末における世界のコンテナ船隊および就航状況 —

世界のコンテナ船隊とその就航状況については、例年、日本郵船(株)調査部において調査され、レポートが取りまとめられている。今般、1993年末の現状が発表されたので、同社の了解を得て、その概要を紹介することとした。

#### 1. フルコンテナ船船腹量

1993年末におけるフルコンテナ船の船腹量(注)は、1,680隻、3,523万総トン、コンテナ積載量は231万 TEU で、前年に対し、TEU ベースで7.7%の増加となった。(表1参照)

(注) 上記調査は3,000<sup>2</sup>/4以上で積載能力150 TEU 以上のフルコンテナ船を対象としている。また、世界を8区域に区分し(図1参照)、複数の区域にまたがる航路を「遠洋外航航路」、それぞれの区域内のみの航路を「域内航路」と定義している。

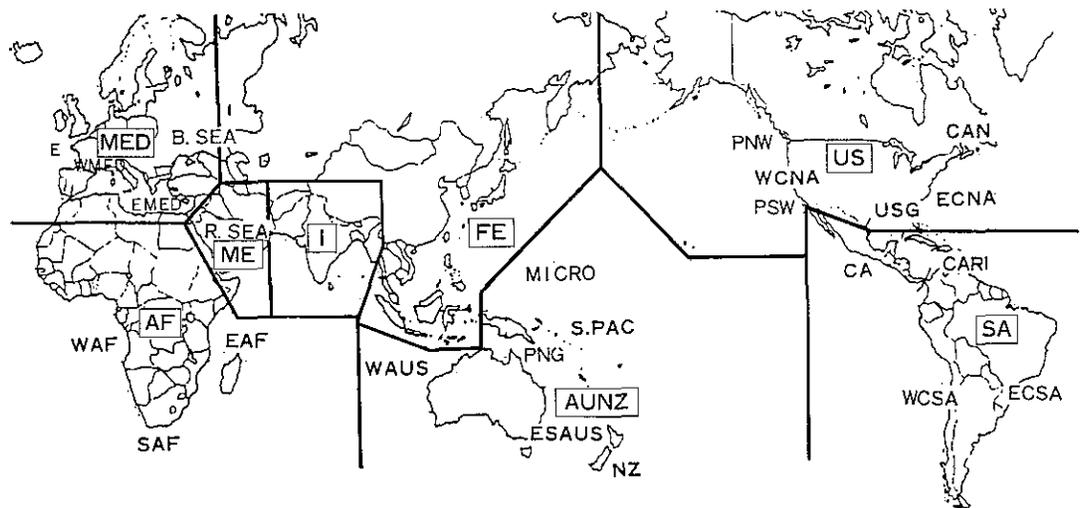
このうち遠洋外航航路に就航するものは、1,046隻、2,914万総トン、193万 TEU (シェア84%) で、前年に対し TEU ベースで6.6%の増加となった。これを、1983年末と比較すると、隻数で1.3倍、コンテナ積載量で約2倍化し、平均船型は1,176TEU/隻から、1,763TEU/隻に大型化している。

また、域内航路などに就航するフルコンテナ船は、634隻、610万総トン、38万 TEU (シェア16%)、前年に対する増加率は13.9% (TEU ベース) で、増加率は遠洋外航航路のそれを上回っている。

#### 2. 遠洋外航航路に就航するフルコンテナ船の国別、船社別運航状況

遠洋外航フルコンテナ船を運航する船社の船腹量を船社の国籍別に集計すると表2のとおり

【図1】 世界地域区分図 (地域略号併示)



【表1】 世界のフルコンテナ船船腹量の推移

年	遠洋外航フルコンテナ船					域内航路・その他のコンテナ船			合 計			
	隻数	千総トン	コンテナ数		平均船型 TEU/隻	隻数	千総トン	コンテナ数 千TEU	隻数	千総トン	コンテナ数	
			千TEU	伸び率(%)							千TEU	伸び率(%)
1983末	779	16,097	916	( — )	1,176	...	...	...	...	...	...	...
1986〃	805	18,698	1,135	( 2.1 )	1,410	...	...	...	...	...	...	...
1987〃	840	19,986	1,220	( 7.5 )	1,452	...	...	...	...	...	...	...
1988〃	881	22,020	1,352	( 10.8 )	1,535	465	4,326	250	1,346	26,346	1,603	...
1989〃	918	23,276	1,442	( 6.7 )	1,571	469	4,108	243	1,387	27,385	1,685	( 5.1 )
1990〃	952	24,356	1,527	( 5.9 )	1,604	496	4,586	269	1,448	28,942	1,796	( 6.6 )
1991〃	970	25,857	1,645	( 7.7 )	1,695	581	5,431	328	1,551	31,289	1,973	( 9.9 )
1992〃	1,028	27,813	1,812	( 10.2 )	1,763	589	5,581	333	1,617	33,393	2,145	( 8.7 )
1993〃	1,046	29,135	1,931	( 6.6 )	1,846	634	6,095	379	1,680	35,230	2,310	( 7.7 )

【表2】 遠洋外航フルコンテナ船国別運航状況

国 名	1992年12月末				1993年12月末					
	隻数	千総トン	コンテナ積載数		隻数	千総トン	コンテナ積載数			
			千TEU	構成比(%)			千TEU	構成比(%)	対前年伸び率(%)	
米	138	3,638	245	13.5	129	3,470	239	12.4	△ 2.6	
日	97	3,522	209	11.6	96	3,548	218	11.3	4.1	
台	80	2,496	184	10.1	87	2,694	199	10.3	8.2	
マ	59	2,195	145	8.0	67	2,316	154	7.9	6.1	
英	46	1,683	126	6.9	49	1,851	140	7.3	11.5	
中	59	1,714	119	6.5	62	1,910	134	7.0	13.2	
フ	51	1,582	100	5.5	69	1,996	128	6.6	27.8	
シ	55	1,125	75	4.1	62	1,309	88	4.5	17.2	
オ	44	1,127	67	3.7	40	1,119	68	3.5	1.4	
香	28	704	48	2.6	38	976	64	3.3	32.7	
イ	31	958	58	3.2	31	959	61	3.2	5.7	
ス	26	874	59	3.2	22	790	53	2.7	△ 9.5	
ラ	26	693	44	2.4	26	691	46	2.4	2.6	
ブ	26	551	37	2.0	26	561	35	1.8	△ 3.7	
ア	19	513	32	1.8	20	552	35	1.8	9.5	
イ	26	552	34	1.9	20	495	32	1.7	△ 4.9	
ノ	21	404	29	1.6	20	373	29	1.5	0.9	
ロ	34	505	27	1.5	31	497	29	1.5	9.0	
その他	162	2,977	174	9.9	151	3,028	179	9.3	2.9	
合計	1,028	27,813	1,812	100.0	1,046	29,135	1,931	100.0	6.6	

【表3】 遠洋外航フルコンテナ船の船主別運航船腹量

国 名	会社名	順位	隻数	千総トン	千重量トン	コンテナ積載数	
						千TEU	構成比(%)
日	日本郵船	4	46	1,660	1,603	99	5.1
〃	川崎汽船	8	24	905	936	61	3.1
〃	大阪商船三井船舶	13	23	937	927	56	2.9
韓	Hanjin	7	27	969	1,150	71	3.7
〃	Hyundai	17	11	499	567	40	2.1
〃	Cho yang	20	11	384	467	29	1.5
中	COSCO	5	61	1,298	1,554	87	4.5
台	Evergreen	2	50	1,741	2,032	127	6.6
〃	Yangmin	12	21	763	777	57	2.9
香	OOCL	15	21	779	783	52	2.7
シンガポール	NOL	14	24	846	901	55	2.8
米	Sea-Land	3	48	1,547	1,548	115	5.9
〃	APL	11	24	833	851	58	3.0
デンマーク	Maersk	1	63	2,296	2,509	152	7.9
英	P&OCL	6	28	1,154	1,144	71	3.7
オランダ	Nedlloyd	9	30	954	1,009	60	3.1
ドイツ	HAPAG	10	20	863	955	60	3.1
フランス	CGM	19	16	537	561	32	1.7
イスラエル	Zim	16	26	691	835	46	2.4
アラブ首長国連邦	UASC	18	20	552	602	35	1.8
その他	—	—	475	9,057	10,335	567	29.4
合計	—	—	1,046	29,135	31,985	1,931	100.0

【表4】 遠洋外航フルコンテナ船の航路区分毎の就航船腹量

航路区分	隻数	千総トン	千重量トン	コンテナ積載数	
				千TEU	構成比(%)
極東/北米	312	11,291	12,458	786	23.8
極東/欧州・地中海	348	12,197	13,689	845	25.6
北米/欧州・地中海	215	7,009	7,871	486	14.7
(三大航路小計)	( 875)	(30,497)	(34,018)	(2,118)	( 64.1)
世界/豪州	168	3,458	3,933	248	7.5 { 6.1 }
世界/中東	261	7,057	8,011	470	14.2 { 11.6 }
世界/中南米	170	3,196	3,598	201	6.1 { 4.9 }
世界/アフリカ	94	1,899	2,179	109	3.3 { 2.7 }
世界/インド	236	6,354	7,153	433	13.1 { 10.6 }
合 計	1,607	48,240	54,051	3,305	100.0

(注)① 三大航路以外の航路については、それぞれが重複集計(例：中東/アフリカ航路は世界/中東、世界/アフリカの双方に算入)されるため、単純合計は合計と一致しない。〔 〕内は調整後の数値である。  
 ② 同一の船舶が複数の航路区分上を運航する場合は重複集計されるため、合計値は、表1の船腹量より過大となっている。

で、米国、日本、台湾、デンマーク、韓国の上位5カ国で世界の50%弱を占めている。前年に比する(TEUベース)と、米国の減少に対して、英国、中国、シンガポール、韓国、ドイツなどが大幅に増加していることが注目される。

また、これを運航船社別に集計すると表3のとおりで、前年2位であったMaersk(デ)が首位となり、以下、Evergreen(台)、Sea-Land(米)、日本郵船(日)、COSCO(中)の順になっている。

### 3. 遠洋外航フルコンテナ船の航路別就航状況

遠洋外航フルコンテナ船を、就航する航路区分ごとに集計すると表4のとおりである。また、この運航量の各航路ごとの推移は表5のとおり

【表5】 遠洋外航フルコンテナ船の航路区分別シェアの推移  
(単位：%)

航路区分	1982	1985	1988	1989	1990	1991	1992	1993
極東/北米	18.7	24.5	26.9	25.4	25.5	25.4	22.9	23.8
極東/欧州・地中海	12.5	18.0	22.6	24.5	23.9	25.7	26.9	25.6
北米/欧州・地中海	14.9	17.1	16.5	16.0	17.7	17.4	15.7	14.7
三大航路小計	46.1	59.6	66.0	65.9	67.1	68.5	65.5	64.1
世界/豪州・NZ	9.3	8.6	6.8	5.1	5.1	4.9	4.9	6.1
世界/中東	24.9	20.7	12.5	12.0	11.0	10.1	13.1	11.6
世界/中南米	10.7	5.5	7.5	6.1	5.3	5.6	4.8	4.9
世界/アフリカ	5.9	4.3	3.7	3.7	3.7	3.0	3.1	2.7
世界/インド	3.2	1.3	3.5	7.2	7.8	7.9	8.6	10.6
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(注)本表は表4の注①に係る重複部分は調整している。

である。

これによると、93年末の三大航路は世界の64.1%のシェアを占めているが、シェアの大きさは92年、93年と連続して減少している。ちなみに、93年末は前年に対して極東/北米航路は増加したが、他の二航路が減少したため、三大航路合計では減少となった。

【表6】 極東域内航路に就航するフルコンテナ船船腹量  
(1) 就航船腹量推移

年	隻数	千総トン	コンテナ積載数	
			千TEU	伸び率%
1990	182	1,553.6	100.4	
1991	227	2,068.3	137.3	36.8
1992	257	2,347.7	153.8	12.0
1993	272	2,515.3	169.1	10.0

(2) 国別運航船腹量

国 別	隻数	千総トン	コンテナ積載数		
			千TEU	対前年 伸び率%	構成比 (%)
台 湾	47	567.8	37.2	17.8	22.0
日 本	40	527.0	34.1	4.6	20.2
中 国	46	287.1	20.4	26.8	12.1
韓 国	30	260.0	17.8	21.1	10.5
シンガポール	23	186.8	13.4	20.2	7.9
米 国	16	189.0	13.2	77.1	7.8
インドネシア	10	71.2	4.8	△17.5	2.9
マレーシア	10	71.0	4.4	△29.1	2.6
デンマーク	6	45.3	4.0	66.7	2.4
タ イ	5	44.0	3.6	63.6	2.1
小 計	233	2,249.2	152.9	12.3	90.4
そ の 他	39	266.1	16.2	△ 8.5	9.6
合 計	272	2,515.3	169.1	10.0	100.0

#### 4. 極東域内航路

域内航路のみを就航するフルコンテナ船のうち極東域内に就航するものは272隻で、近年急速に伸び率が上昇している。(表6参照)

国別の順位をみると、台湾、日本、中国、韓国、…となっているが、対前年伸び率は日本の4.6%に対して、他の上位5カ国は17%以上の大きな伸びとなっている。このため、船腹量の首位は92年末までは日本であったが、93年末には台湾にその座を明け渡した。

#### 5. フルコンテナ船の建造、解撤

近年におけるフルコンテナ船の建造(竣工)量の推移は表7のとおりで、93年の建造量は98

隻、229万総トン、18.6万TEUで、91年以降著しく増加している。

造船所に対するコンテナ船の建造発注量は表8のとおりで、1992年および93年には新規発注が大幅に増加している。これを、船籍国別にみると、パナマ、ドイツ、シンガポール、デンマーク、リベリア、日本の順位になっている。

また、1993年末における新造船建造発注残量は、225隻(49万TEU)で、前年末に対して、31.5%の増加となっている。

一方で、解撤量が(未だ低水準ながら)今後急増する兆候が伺える。

【表7】フルコンテナ船の建造(竣工)量推移

年	遠洋外航フルコンテナ船				域内航路等のコンテナ船			合計			
	隻数	千総トン	コンテナ積載数		平均TEU	隻数	千総トン	コンテナ積載数千TEU	隻数	千総トン	コンテナ積載数千TEU
			千TEU	伸び率(%)							
1985	48	1,422	98	△ 13.1	2,046	26	272	17	74	1,694	115
1986	58	1,747	122	24.0	2,100	9	105	4	67	1,852	126
1987	35	1,114	78	△ 35.7	2,237	9	129	7	44	1,243	86
1988	30	1,262	91	15.7	3,019	9	151	7	39	1,413	98
1989	38	1,151	86	△ 4.8	2,268	7	80	4	45	1,232	90
1990	31	1,010	76	△ 12.3	2,437	19	225	15	50	1,235	91
1991	44	1,413	102	35.3	2,324	23	231	15	67	1,644	118
1992	54	1,648	128	25.1	2,369	17	195	13	71	1,842	141
1993	67	1,960	158	23.3	2,354	31	326	28	98	2,286	186

【表8】フルコンテナ船の建造発注状況(1993年における船籍国別新規発注内訳)

年(期間)	新規発注量			年末における発注残量				船籍国	隻	千重量トン	千TEU
	隻	千重量トン	千TEU	隻	千重量トン	千TEU	伸び率(%)				
1985(1~12)	68	1,766	115	135	3,324	220	(△15.7)	パナマ	23	825	67
1986(1~12)	46	1,523	107	96	2,550	179	(△18.5)	ドイツ	27	649	45
1987(1~12)	74	2,081	124	106	3,110	201	(12.2)	シンガポール	7	315	27
1988(1~12)	62	1,417	95	126	3,140	202	(0.1)	デンマーク	5	250	24
1989(1~12)	122	3,193	216	192	4,850	312	(54.9)	リベリア	13	246	16
1990(1~12)	105	2,698	175	214	5,337	347	(11.0)	日本	5	119	8
1991(1~12)	60	1,499	110	192	4,852	329	(△5.1)	英国	2	90	8
1992(1~12)	120	3,157	219	199	5,323	374	(13.8)	オランダ	5	72	7
1993(1~12)	131	3,882	301	225	6,587	492	(31.5)	キプロス	7	142	9
								米	1	60	4
								小計	95	2,768	214
								その他	36	1,114	87
								合計	131	3,882	301

## 特別欄

# OPA90とCOFR

大阪商船三井船舶 総務部長  
吉田 進

OPA90 (Oil Pollution Act of 1990、1990年米国油濁法) と COFR (Certificate of Financial Responsibility、財政資力確認書) は、昨年後半、世界の海運界でひとしきり話題となった。COFR に関する最初の施行細則案は、1991年9月、USCG (U.S. Coast Guard、米国沿岸警備隊) により発表されて以降、多くの批判にさらされ紆余曲折を経たものの、さしたる改正もないまま、1994年7月1日、IFR (Interim Final Rule、暫定最終施行規則) として再登場した。これに対しては、世界の海運関係団体から施行延期および法律の再検討を要望する声、さらには一部米国議会筋からの反論もあったが、これらすべてを押し切って、予定どおり同年12月28日に施行され、Final Rule となった。この結果、タンカーおよび旧 COFR の期限切れを迎える其他船舶も、米国経済水域入域に際しては、新しい規則に則った COFR を携行することが義務付けられることとなった。もっとも、12月28日が近づくとつれ、USCG は大量の COFR 申請に対する審査、指導、発給事務に追われ、当面は当該船舶が COFR を現に所

持していなくても、申請が受理されれば入域を認めるという暫定措置を講じることで混乱の回避を図った。施行期日には約1,000隻のタンカーおよびオイル・バージが入域資格を得たと伝えられている。一連の騒動も一段落した訳であるが、今後も COFR 取得をどのように行うかは米国への配船を行う船社にとって重要な問題であり、かつ、その取得方式もなお流動的な側面がある。ここで、OPA90とCOFRにつき、経緯と現状を概観してみたい。

### 1. OPA90

- (1) 油濁事故に関する'69CLC (Civil Liability Convention 1969、1969年民事責任条約)/'71FC (Fund Convention 1971、1971年油濁基金条約) を改訂し大幅に責任限度額を引き上げた'84CLC/FC が成立した後も、キャスティング・ボートを握っていた米国がこれらを批准しないまま発効のメドが立たず、米国内における油濁法制に関する議論も一進一退を繰り返していた。米国沿岸ではタンカーに

よる油濁事故が相次いでいたが、なかでも1989年3月24日米国アラスカ州で発生したExxon Valdez号の座礁による莫大な油濁損害（注）が大きな引き金となって、米国政府は油濁原因者に極めて厳しい内容のOPA90を成立させ、それまでの議論に一気にけりをつけた。

（注）Exxon Valdez号事故による船主側責任額は油清掃費用約30億ドル、連邦・州・住民等の損害約15億ドル、懲罰的損害賠償約50億ドル（控訴中）など莫大なものになっており、なお係争中の訴訟も幾つかあるといわれる。

(2) OPA90は、(イ)油濁事故の予防、(ロ)油濁事故への緊急対応、(ハ)損害補償の担保を3つの大きな柱とする、包括的な油濁事故対応法である。「(イ)油濁事故の予防」としては、船体の二重船殻化、乗組員の資格要件厳格化、護衛船配備の強制化等、「(ロ)油濁事故への緊急対応」としては、Q I (Qualified Individual) の設置義務、油濁事故緊急対応策の策定義務等を規定している。

(3) 「(ハ)損害補償の担保」に関する主な規定として下記項目があるが、旧来のFWPCA (Federal Water Pollution Control Act、連邦水質汚濁防止法) に比し、特に責任限度額、責任制限阻却事由、損害賠償の範囲等に関する船主側責任が拡大・加重された。

① 責任主体：船主、運航者、裸用船者(以下「船主」と総称する)

② 責任原則：厳格責任(不可抗力、戦争、

第三者の単独過失の場合等のみ免責)

③ 責任限度額：一事故につき、3,000%以上のタンカーは\$1,200/%又は1,000万ドルのいずれか大きい額、3,000%以下のタンカーは\$1,200/%又は200万ドルのいずれか大きい額、その他の船舶は\$600/%又は50万ドルのいずれか大きい額

④ 責任制限阻却事由：船主又はその使用人・代理人・下請人の故意・重過失、運航等に関する連邦規則の違反、事故報告・処理協力の懈怠等があれば、責任制限の権利剥奪(容易に責任制限の権利が剥奪され得る)

⑤ 損害賠償の範囲：油清掃費用、人的・物的損害、環境損害、その他間接損害・経済的損失(範囲の固定が困難であり、損害額が容易に巨大になる恐れがある)

⑥ C O F R：「損害補償の担保」に関する規定により損害賠償責任を負うことになった船主が、万一、倒産等によって補償を実行できなくなった場合にも、被害者に対する補償が行われるよう前もってその担保を確保しておくことを目的とする、賠償資力の強制的な保全制度である。すなわち、船主は、米国水域に入域させる船舶(入域船舶)につき施行規則に定められたいずれかの方法で(下記2)賠償責任を全うできる資力を備えていることの証明をUSCGに対して行い、引換えにUSCGからCOFRの交付を受け、本船に備え置くことが求められる。なお、施行規則は、COFRの対

象とする責任金額を OPA90 に定める限度額および CERCLA (Comprehensive Environmental Response Compensation and Liability Act、包括的環境対応・補償・責任法) が定める \$ 300/‰ の責任限度額の合計額と定めているため、例えば VLCC の場合は ( $\$ 1,200 + \$ 300$ ) /‰ =  $\$ 1,500/‰$  が COFR の対象金額となる。

## 2. COFR の取得方法

船主は、COFR の発給申請をするときは、下記(1)~(5)のいずれかの方法により、USCG に対し自らの賠償資力の証明を行わなければならない。

### (1) 自家保険 (Self Insurance) 方式。

入域船舶の賠償責任限度額 (原則として各船の限度額総額) 以上の運転資本 (Working Capital) と純資産 (Net Worth) を米国内に有していることを証明することにより、賠償資力の証明とする方法である。米国に本拠を置く船主又は米国に必要資産を確保できる船主のみが利用可能な方式で、当初 COFR 取得を積極的に進めたのもこのような船主であった。

### (2) 賠償資力保証 (Financial Guaranty) 方式

米国に資産を有する自家保険子会社を設立し、その保険会社の発行する賠償資力証明を利用する方法で、この例が多数に上った旨報告されている。

### (3) 保証証券 (Surety Bond) 方式

① 入域船舶の責任限度額以上の保証証券を USCG に提出することにより、賠償資力を証明する方法である。保証証券の提供は、米国財務省の認可を受けた保証会社により行われるが、その保証会社には銀行の保証状 (Letter of Credit) を差し入れる必要がある。それぞれに保証料がかかるため、入域船舶、特にタンカーの航海数が少ないと割高となる他、船社に相応の借用が要求されるため、利用の範囲は狭い。

② 不特定多数の船社の参加により、この方式をより低廉なコストで利用しようと考案されたのが OPA CLUB であったが、PI クラブの枠を超えた不特定多数の船社の相互保険という仕組みであったため、見知らぬ船主のしでかす不始末の結果を負担するリスク、追加保険料の歯止めがないリスクに加え、当初考えられたほどには保険料率が低くなかったため十分な支持が得られず、結局は Shoreline Mutual (後述) と合併し、その時点でこの保証証券方式は立ち消えとなった。

### (4) 保険 (Insurance) 方式

#### ① PI クラブによる拒否

国際 PI グループは OPA90 の下での賠償資力証明書の提供を拒否したが、このため大きな混乱を招くことになった。船舶の責任保険といえば PI 保険がその代名詞のようなものであり、現に FWP-

CA 下での COFR は、当該船舶が加入している PI クラブの提供する賠償資力証明書と引換えに発給されるのが通例であった。しかしながら、国際 PI グループは OPA90 の下ではその賠償リスクが大き過ぎるので、一貫してその提供を拒否している。同グループは、FWPCA の下では PI クラブに対する直接請求を受け入れていた。これは、直接請求をすることができる者が連邦政府、請求対象が連邦政府の支出した油清掃費用にそれぞれ限られており、また責任限度額も \$ 150/％とリスクが比較的小さかったからである。上述 1—(3) のようにリスクが大幅に増大した新法の下で同一の扱いをすることは PI 保険の存立を脅かす恐れが大きいと判断しており、船主としても大勢は PI 保険を危うくするような利用の仕方は回避すべきであると判断している。

## ② Shoreline Mutual

Shoreline Mutual は、IFR 施行期日の 12 月 28 日を間近に控えた 12 月 14 日 OPACLUB と合併し、“Defence in Difference” (船主の倒産等により PI 保険でカバーされなくなった賠償責任をカバーする) 保険として再出発した。合併前は相互保険方式により PI 保険のカバー限度額 5 億ドル超部分に対する 3 億ドルの保険提供をもうたっていたが、PI 保険との重複保険問題、不特定多数の船主の

参加する Mutual 方式によるリスクおよび再保険者の信用問題等々の難点が十分に解決されなかったため、船主の支持が不足していた。新スキームにおいては、これらの難点もほぼ解決したと見られているが、特にその保険による保証限度額が 3.95 億ドルに増額されたこと、そのリスクの再保険先が Centre Re 社 (Zurich Re 社のバミューダ籍子会社) で信用力が十分と見られること、新たに公表された保険料率が安くなったこと、および追加保険料の徴収の可能性が少ないと見られること等により、これを利用する船主も増え、200 隻を超えたと伝えられる。

## (5) 他の賠償資力証明 (Other Evidence of Financial Responsibility)

### ① First Line

COFR 取得のための保証状発行を目的として設立されたスキームで、OPA 90 に基づく直接請求の矢面に立つ保証人の役割を担う。実際には First Line の名の下、バミューダの再保険会社 Stockton Re 社が保証を引き受けている。USCG は、昨年 12 月初めまでは 1.5 億ドルまでの保証の提供を認可していたのみであったので、VLCC は対象外であったが、その後 12 月中旬には 3 億ドルまでの保証提供を認可した。料率は固定料率で公表されており、supplementary call はない。First Line は、OPA90 の下での船主の賠償責任を保証し直接請求も認

めているため、自らがまずクレームを支払うケースを想定しており、その支払ったクレームがPIクラブにより確実にカバーされる必要がある。そのため、PIクラブから「当該船舶が加入していること」、「この保証が重複保険とはみなされないこと」(注)、「この保証に基づく First Line の支払いを認容すること」等につき文書確認を求めている。これらの文書確認が、当該PIクラブに対する直接請求の道を開くのではないかと若干の危惧があるが、大部分のPIクラブは実務界の要請に応えるため、これらの文書発給を認めている。万一、船主の契約違反等により、PIクラブがカバーを拒否した場合、First Line は船主に求償することになるが、船主からの Bank Guarantee 提供は求めている。ただし、自衛のため再保険を含む各種の債権保全手段を調べている。この方式を利用した船社は約280隻と伝えられる。なお、Stockton Re社は先物取引等を主たる業務とする会社の100%子会社であり、昨年9月に再保険引き受けを目的として設立されたもので、COFR問題を機に保険分野に進出してきた会社である。

(注) 重複保険とみなされた場合、その保険がカバーする部分はPI保険はカバーしないというルールがある。

上記方式のうち、(1)、(2)、(3)については“Master Certificate”方式の利用ができる。この方

式によれば、複数の船舶から成るフリートの場合は、そのうちの賠償責任限度額が最大となる船舶に係わる証明を行えば、他の船舶についてはフリートへの追加申請のみでCOFRの取得が可能となる。これに対し、ShorelineおよびFirst Lineは各船別のタリフとなっている。

以上、COFR取得のための保証方式を概観したが、いずれを利用するにしても、保険ブローカー・弁護士等の専門家およびPIクラブと相談しつつ、その利用条件を詳細に吟味し、問題の所在を確認した上で取り進める必要がある。

### 3. 船主／荷主の責任分担

COFR取得の費用を始め、OPA90に基づく船主の義務と責任は、船主のみで負担するにはあまりにも大きなものであり、対象となる貨物の性質（本来的に危険品）および国民生活の必需品であることを勘案すれば、CLC/FCや現在審議中のHNS条約（注）で採用されている船主／荷主の責任分担の考え方が衡平と考えられる。特にタンカー分野については、このような視点から荷主筋へのアプローチを強めるべきであろう。

(注) Draft International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea

# 1995年度わが国貿易の見通し

社 日 本 貿 易 会  
調 査 部 会 長

佐藤達郎

## 1. はじめに

日本貿易会は、昨年12月1日に「1995年度わが国貿易の見通し」を発表した。日本貿易会は貿易商社の業界団体で、本見通しも会員商社の協同作業の下に作成された。大手総合商社9社（伊藤忠商事、兼松、住友商事、トーメン、ニチメン、日商岩井、丸紅、三井物産、三菱商事）が作成した原案をこの9社を含む大手19商社で構成する貿易動向分科会で審議検討する。貿易動向分科会の9社以外の10社は、食料、化学品、繊維、鉄鋼、電気、自動車などの専門商社で、その商品に関する専門家の立場から9社原案の審議検討に参加している。そして、貿易分科会で承認されたものが日本貿易会見通しとして正式に新聞発表されるのである。

銀行、シンクタンクなどが発表する貿易見通しの多くがGDP、国際収支レベルから近接する手法をとっているのに対して、本見通しは個別商品ごとに担当営業部門の協力を得て行う国際市場動向、国内需要、業界事情などの分析を基礎とした商品積み上げ方式というマイクロのアクセス手法をとっている。このことが実際に貿易取引を担当している商社の業界団体の特徴といえる。

## 2. 前提条件

### (1) 主要輸出市場は同時的好況

わが国の主要輸出市場の景況を展望すると、まず米国はインフレ抑制を図りながら潜在成長力水準を目標に持続的成長を続けていくものと思われる。

EUは、英国に続きドイツ、フランス経済も緩やかに回復してきており、今後この傾向は続いていこう。

東南アジアは、概ね順調に拡大を続けるであろう。中国経済は、過熱抑制策が引き続きとられるため成長率は多少下がるものと思われるが、ASEANおよびアジア NIESは堅調で依然高い経済成長を維持しよう。

### (2) 内需中心の緩やかな回復に向かう日本経済

95年のわが国経済は、個人消費の堅調な回復に加えて、設備投資も下げ止まりから増加へと浮上するほか、公共投資も増勢は鈍化しようが依然景気配慮型を中心に下支えするため、内需中心の緩やかな回復となろう。

95年度の実質経済成長率は、94年度の1.0%程度から2.0%程度に回復しよう。

### (3) 円レートは94年度に引き続き100円で推移

わが国の経常収支黒字の減少も進むため、円

高圧力も弱まり95年度は100円／ドルで推移するものと想定した。

(4) 世界的な需要の高まりで上昇する原油価格

94年度の実績見込みは17.2ドル／バーレルとなろうが、95年度は世界経済活性化の進展に伴う需要の増大により、18.0ドル／バーレル程度まで上昇しよう。

### 3. 輸 出

95年度のわが国をとりまく輸出環境を見ると、まず、主要輸出市場の景気が西欧の回復の本格化など概ね好調に推移すると見られる中で、米国経済の成長率鈍化、中国経済の過熱抑制策の実施などのマイナス要因もあるため、数量ベースでは、ほぼ前年度並みの1.5%程度の増加にとどまるものと思われる。一方、95年度の円レートが94年度に引き続き100円／ドルで推移するため、Jカーブ効果の剝落で為替面からの上昇圧力は小さいと思われるが、輸出商品の高付加価値化が一層進展するため価格ベースでは前年度比2.5%程度の上昇が見込まれる。その結果、95年度のドル建て輸出金額は前年度比4.0%程度の伸びとなろう。

次に、95年度のわが国の輸出を商品別に見ると、従来わが国の輸出を牽引してきた耐久消費材中心の輸出から、日本企業の海外進出、現地生産の進展を反映して資本財、部品などの中間財中心の輸出へと一層その重点を移していくことになろう。

わが国の輸出総額のほぼ8割を占める機械機器では、半導体等電子部品、自動車部品、音響・映像機器部品、電気計測器および同部品など

の増勢は強いが、自動車は主力マーケットである米国の景気減速、現地生産の一層の進展、円高による競争力低下などで僅かながら減少が見込まれるほか、船舶も海運マーケットの世界的な低迷を反映して円建て比率が低下する一方、タンカー減バルクキャリアー増の発注構造を反映して金額ベースでは大きな減少が見込まれる。このため95年度の機械機器の輸出は前年度比4.7%増と94年度の実績見込み同8.4%増と比べると小さな伸びにとどまるものと思われる。

金属は、鉄鋼が米国向けが回復するものの、中国向けが景気抑制策の影響で減少するため数量面では減少するものの、一部製品の需給タイト化で価格上昇が見込まれるため金額ベースでは横ばいとなろう。銅および同合金、アルミおよび同合金もそれぞれ価格要因、数量要因で増加するため金属トータルとしても前年度比僅かながら増加しよう。

化学品は、有機化合物が海外市況で高騰するものの、国内需要の回復による輸出数量の減少で金額ベースでは若干増にとどまり、人造プラスチックも数量は増加するものの、東南アジアの新設プラント稼働による市況下落で金額ベースでは横ばいとなる。無機化合物は、原料となる硫酸が非鉄金属の減産により生産が減少するため微増にとどまる。そのため化学品は、有機化合物、医薬品を中心に前年度に比べ小さな伸びにとどまろう。

その他は、ゴム、紙を中心とした素材系やテープ・レコード類などの低付加価値品は円高定着による競争力低下で微増にとどまるものと思われる。

1995年度わが国貿易の見通し

輸 出

(単位：億ドル、%-前年度比増減率)

品 名	94年度 (実績見込み)		95年度 (見 通 し)		概 況
	金 額	前年度比	金 額	前年度比	
総 額	3,960	8.1	4,120	4.0	
食 料 品	21	1.1	21	3.8	引き続き魚介類は減少するが、育児用製品、ペーカリー製品などが下支え。
繊維および同製品	80	▲ 2.0	80	▲ 0.8	円高が最大要因で減少見込み。急速な円安が望めぬ以上、94年度と同じ状況となろう。
化 学 製 品	238	14.4	245	3.0	有機：海外市況は高騰。内需回復で数量減。金額は若干増。 プラスチック：東南アのブランド稼働で市況下落し横ばい。
非 金 属 鉱 物 製 品	47	14.8	51	7.9	セメント：アジアで需給がひっ迫。マレーシア、インドネシア、フィリピンの需要拡大。
金 属 お よ び 同 製 品	247	6.1	253	2.4	銅・同合金：94年度の状況が続く。 アルミ・同合金：数量は引き続き増、価格は需給緩和により若干下落の見込み。
(鉄 鋼)	156	6.0	156	▲ 0.2	数量は若干減少するも、価格は一部製品の需給タイト化で上昇し、金額は横ばい。
機 械 機 器	3,014	8.4	3,155	4.7	原動機の現地生産の増強、工作機械の伸び鈍化で増勢鈍化。 液晶ディスプレイなどの高付加価値品の現地生産と海外メーカーの追い上げで、前年並み。 引き続き「音響映像機器用部品」「自動車用等電気機器」「電気計測機器および部品」など部品輸出が増加。 海外生産の進展で伸びは前年並みにとどまる。 引き続きメモリーを中心に増加するが、パソコンブームの一段落で在庫調整期に入り、伸びは鈍化。 二輪自動車は、欧米市場が成熟化。今後の市場として中国、インドネシア、ベトナムの需要が見込まれる。 米国向けは景気減速、現地生産の拡大、円高による競争力低下で減少。 米国は現地生産におけるローカルコンテンツの引き上げ要請が厳しく伸び率鈍化。欧州、アジアは堅調に増加。 円高による競争力低下と韓国新ドック完成に加え、バルクキャリア中心の受注が続き低迷。 時計、科学光学機器の低迷で精密機器は若干増にとどまる。 価格競争力の低下から輸出の伸びは鈍化し、若干増にとどまる。
(一 般 機 械)	913	7.9	957	4.8	
事 務 用 機 器	287	2.8	292	2.0	
(電 気 機 械)	1,011	15.8	1,105	9.2	
通 信 機	86	4.0	90	4.0	
半 導 体 等 電 子 部 品	323	36.0	372	15.2	
(輸 送 用 機 械)	912	2.3	912	0.0	
自 動 車	560	0.2	537	▲ 4.2	
自 動 車 の 部 分 品	187	21.1	214	14.2	
船 舶	96	▲ 8.8	81	▲ 15.5	
(精 密 機 械)	178	4.1	182	2.2	
科 学 光 学 機 器	155	5.0	158	2.1	
そ の 他	312	5.3	314	0.8	

4. 輸 入

95年度のわが国の輸入は、わが国の景気の緩やかな回復を反映して原材料の需要増加が見込まれるのに加えて、円高定着に伴う製品輸入の増加や海外へシフトした生産拠点からの逆輸入

の増加により数量ベースで前年度比9.4%増と大幅な伸びが見込まれる。また、世界経済の活性化による需要増により、国際商品市況も引きしまってくるため、価格ベースでも同3.0%の上昇が見込まれる。その結果、95年度のわが国のドル建て輸入金額は前年度比12.4%増と大き

輸 入

(単位：億ドル、% - 前年度比増減率)

品 名	94年度 (実績見込み)		95年度 (見 通 し)		概 況
	金 額	前年度比	金 額	前年度比	
総 額	2,780	13.8	3,125	12.4	
食 料 品 類	466	13.6	494	6.1	牛肉：国内消費の回復で堅調に増加。94年度の猛暑効果の反動で豚肉は横ばい、鶏肉は伸び鈍化。 エビ：国内需要が頭打ち。サケおよびマス：価格要因で微減。 マグロ：生鮮もの中心に堅調に増加。全体では横ばい。 小麦、トウモロコシとも微減。野菜：堅調に増加。ビールを中心としたアルコール飲料が増加。米：ミニマムアクセス40万トン弱。
(肉 類)	76	6.8	78	2.9	
(魚 介 類)	155	10.1	160	3.4	
(そ の 他)	235	18.5	255	8.9	
原 料 品	284	4.9	301	6.1	羊毛：欧州、アジアの需要に支えられ価格は堅調。数量も好調。綿花：価格上昇、数量は減少。 鉄鉱石：粗鋼生産回復で微増。銅鉱：価格低下、数量微増。 亜鉛鉱：数量、価格ともUP。ニッケル：価格上昇傾向。 木材：製品へのシフト強まり数量減、価格は強含み。パルプ：需給タイトで価格高。大豆：数量、価格とも弱含み。
(羊 毛、綿 花)	15	30.3	17	13.6	
(鉄 鉱 石、非鉄金属鉱)	62	4.8	66	6.5	
(そ の 他 原 料)	207	3.5	219	5.5	
鉱 物 性 燃 料	485	3.8	516	6.3	原料炭：数量は94年度並み。一般炭：新規発電所増設により需要増。価格横ばい、金額増。 生産調整で需給引き締め、価格は緩やかに上昇。数量は景気回復するも猛暑効果剥落で微増にとどまる。 景気回復に伴い漸増見込み。 景気回復に伴う需要拡大でLNGは増加するが、LPGは価格高騰から数量伸び悩む。
(石 炭)	58	0.8	62	6.9	
(原 油 お よ び 粗 油)	283	6.1	299	5.8	
(石 油 製 品) (L P G ・ L N G)	46 98	▲3.0 3.7	48 107	3.9 8.3	
製 品	1,545	19.4	1,814	17.4	製品輸入比率：58.0% 国内景気の回復を背景に数量面からの拡大が期待できる。国内市況も上昇。 衣類は引き続き東アジア中心に増勢傾向。糸、織物の輸入は製品へのシフトに伴い沈静化。 ダイヤモンド：数量は横ばいだが価格上昇で金額増。板ガラス、ガラス食器、ガラス繊維がタイ、マレーシア、中国などから増加。 鉄鋼：国内景気の回復と国内市況上昇で増加。銅：国際市況強含み。アルミ：協調減産の継続で市況強含み。 パソコンの低価格化の進展とダウンサイジングによる汎用機の輸入減少でやや伸び率低下。 パソコンの低価格化による販売増とマルチメディアソフト開発の進展で、引き続きインテル MPU 中心に増加。 価格、品質、サービス面から日本車との競合が激化し、伸び悩む。 引き続き航空会社の経営環境は厳しいが、777型機の引き渡し開始で大型機導入とそれに伴う部品が増加。 輸入増勢は一段落するも、海外生産移転先から電気機械を中心とした逆輸入が増加。 木製品・家具：住宅投資の失速で伸び率鈍化。書画：個人消費の回復で増加基調へ転じる。金：増加傾向続く。
(化 学 製 品)	202	12.3	223	10.4	
(織 維 製 品)	210	21.2	240	14.3	
(非 金 属 鉱 物 製 品)	50	10.0	55	10.0	
(金 属 お よ び 同 製 品)	141	12.7	162	14.5	
(機 械 機 器)	611	24.4	743	21.5	
事 務 用 機 器	94	26.6	115	22.5	
半 導 体 等 電 子 部 品	81	39.7	105	29.6	
自 動 車	71	26.8	79	10.6	
航 空 機	26	▲15.2	29	9.6	
そ の 他 機 械 機 器	340	24.4	415	22.2	
(そ の 他：金を含む)	331	18.5	391	18.3	

く伸びるものと思われる。

次に、95年度のわが国の輸入を品目別に見ると、まず、原油を中心とする鉱物性燃料は94年度の猛暑による大幅な需要増は剥落するが、国内景気の回復を反映して数量ベースで伸びる一方、世界的な需要増を反映した価格上昇も見込

まれるため、金額ベースでは前年度比6.3%程度の伸びとなる。また、食料は、肉類、魚介類、果実および野菜、アルコール飲料などを中心に堅実な増加が続こう。原料品は羊毛、綿花などの繊維原料は世界的な需要増を反映した市況高騰のため主として価格要因で大幅な伸びと

なろう。鉄鉱石、非鉄金属鉱は国内景気の緩やかな回復に伴う需要増があって小幅な伸びが期待される。その他原料を見ると、木材は価格強含みとなるものの製品シフトが強まり数量は減少するため、金額ベースでは横ばいで推移しよう。パルプは世界的に需給タイトとなり価格高騰するため、価格要因で増加の見込み。大豆は数量面、価格面双方で弱含みで推移しよう。そのため、その他原料トータルでは前年度比5.5%増と堅調な伸びとなろう。そして原料計でも95年度輸入は前年度比6.1%増と堅実な伸びとなろう。

一方、輸入総額の大宗を占める製品類の95年度の輸入を見ると、中心となる機械機器がパソコンの低価格化で事務用機器が大きく伸びるほか、パソコンおよびマルチメディアソフト開発向けを中心とした半導体等電子部品も大きく伸びることが見込まれる。自動車も安定した伸びが期待されるものの、これまでの「高級品」から「日本車の競合品」としての性格が前面に押し出されてくるため、日本車との価格、品質、サービス面での競争が厳しくなり伸びは鈍化するものと思われる。また、航空機は、航空会社の経営環境が95年度も引き続き厳しいものと予想される中で、95年度は新しい大型機である777型機および部品の引渡しが始まるため、前年度に大きく減少したにもかかわらず安定した伸びを示そう。その他機械機器は、円高の昂進の一段落もあって94年度に比べて増勢は鈍化しようが、家庭用電気機器を中心として海外生産拠点からの逆輸入の増加が見込まれる。その結果、95年度の機械機器の輸入は前年度比21.5%増と

大きな伸びとなろう。

繊維製品は、東アジアからの衣類輸入が増勢をたどるものの、糸、織物の輸入は大きく鎮静化に向かうため伸びは鈍化しよう。化学製品は、国内市況の上昇という価格要因に加えて需要増大という数量要因も加わって、前年度比2桁の伸びが見込まれる。その他製品は、住宅投資の減速に伴い家具類の伸びは鈍化するものの、個人消費の回復に伴って書画などは増加が見込まれるため、その他全体としては前年に引き続き大きな伸びが期待できよう。以上述べてきたように、95年度の製品類の輸入はいずれの品目も高い伸びが見込まれるため、製品トータルとしても前年度比17.4%増と高い伸びとなるものと思われる。この結果、輸入総額に占める製品類の輸入金額の割合を示す「製品輸入比率」は、94年度の55.6%から95年度の58.0%へと飛躍的に増大することが見込まれる。

## 5. 1,000億ドルの大台を切る通関収支戻

以上見てきたように95年度のわが国の通関ベースで見た貿易は、輸出が4,120億ドル・前年度比4.0%増、輸入が3,125億ドル・前年度比12.4%増と、輸出も伸びるが輸入がそれを3倍以上引き離して大幅に伸びることが見込まれる。この結果、95年度の通関収支戻は995億ドル・前年度比15.7%減と大幅な減少となろう。94年度に減少過程に入った貿易収支戻は、95年度は更に一層縮小傾向が本格化して、91年度以来4年ぶりに1,000億ドルの大台を割り込むものと思われる。

## 随想



# 骨折り損の記

運輸省 海上交通局長 ◆平野直樹

いささか古い話で恐縮であるが、3年ほど前、小生が近畿運輸局在籍中のことである。赴任してわずか5日目の日の夜、帰宅して車から降りた途端に足を滑らせて転んでしまった。単純に転んだにしては厭に痛むし、立ち上がろうと思ってもうまく立てない。階段を這うようにして宿舎に倒れ込んだ所へ、折よく新聞社の人が夜うちに来てくれた。玄関先でひっくり返っているのを見て何くれとなくお世話をいただき、社の車で病院に連れて行っていただいた。深夜でのこのご親切は全く思いがけないことであった。早速レントゲンをとられ、診察してもらうと、左の足首が折れているという。足首みたいな太いところがどうして折れるのかと驚き、かつ、我が身の造作の悪さにあきれ返ったが、とにかくとりあえずの処置をしてもらえた。

つらつら思うに、私達の世代は、第二次大戦中或いは戦後の荒廃時に幼児期を過ごしたせいか、体の出来が悪いのではないか。田舎に育ったので、ひもじい思いはしたことはないが、あまりうまいものを食べた記憶もない。例えばアイスクリームなんてものは話に聞くだけだった

のである。乳製品の摂取が少なかったせいか、いわゆる骨粗しょう症になっているのではあるまいか。

ともあれ、その翌日、あらためて病院を訪ねると、仰々しくギブスをされてしまった。単純骨折だから副え木だけという処置もあるとのことだったが、ともかくそういうことになった。松葉杖なるものを初めて使ってみたが、このお医者さんは、救急病院のこととて、監察医の上がりかなんからしく、人を死体でも見るような目で眺めて、松葉杖の使い方なんぞはおろか、こんなのはケガの内に入らないとばかり、治療の心得なぞ一切説明もしてくれない。運輸局の人達の本当に親身のお世話によって何とか回復するまでの3カ月を無事過ごすことができ、心から感謝している。

この間、我が妻君は、単身赴任の小生の宿舎に時折来てはくれたが、かなり冷めた目で事態を「鑑定」してくれた。ご本人に言わせると、しょっ中來阪して面倒を見たとのことであるが、意識のギャップは相当なものである。宿舎の中を這い廻っていると段々頭に血が上って来て、

今度は生活費の査定を厳しくせにゃならんなどとつまらんことばかり考えたものである。

ギブスを巻いて一番困ったのは公式行事であった。地方局長は表彰を行うことが多く、これをどうクリアするかであった。格好悪くまた失礼であることは当然であり、誠に申し訳なく思ったが、それでも本人からお渡しした方が良かったかと思い、あえて代役を立てないことにした。しかし、表彰の時間が1時間を超えるようになると片足でどうやって立っているかが問題になる。そこで一計を案じて、表彰台のかげに小さい丸椅子を置いてもらい、片足をのせて何食わぬ顔でやり通した。窮すれば通ずであるが、今思っても汗が出る気分である。

赴任直後のこととて、運輸局の支局などへの挨拶廻りが異常に遅れてしまったが、ケガの功名となったのは、大事故となった信楽高原鉄道事故の慰霊訪問である。この事故のことは改めて言う必要もないと思うが、他への挨拶はともかく、この慰問だけは赴任後できるだけ早く行きたいと思っていたところへこの骨折である。結局松葉杖をついて、車で行くことになったが、何となく、大事故の慰問にふさわしいような雰囲気になったことであった。

ギブスをしてだらしなく(?)足を投げ出してお客さんと接するのは、大変申し訳ないことだったが、そうしていると予想以上の数の人々が、「いや、実は私も以前やりまして……」という話になって、初任地の初対面の方々との会話が弾むこともあった。なかには面白いことを言う

人がいて、「どないな風に転びなはった」、「いや、単純に左足が左に横すべりしまして」、「そうでっしゃろ。人間は猿から進化したさかい、足が木をかかえるように内側に向いてますねん。そやから、足が内側に滑るときは折れまへん。あんたの場合はその逆やさかいあかんのですわ。」、「ははあ、なるほど、そういうもんですか」云々云々。このようにして、ひとは知識を蓄えることができる。

杖をついていたとき、さらには癒った直後に階段を降りるとき、ものすごく怖いものだということもわかった。人にやさしい運輸を標榜していても、実感をもって推進するのは難しいものだと悟った次第である。

地方局には当然関連業界の専門紙があって、局長が骨を折ったとあれば、放っておくわけがない。どこでどうなったのか、某紙には宴会のあげく酔っぱらって階段からころげ落ちたことになってしまった。お客さんの中には、「いやあ、早速武勇伝ですな」などと言って、にやにやと人の眼をのぞきこんで、女っ気はなかったのかとでもいいたそうにする人もいる。真相を知るとさもつまらなそうにする。おあいにくさまである。

運輸局勤務はわずか1年で終わった。その間様々な思い出ができたが、殆どが良い思い出の中で、これだけが複雑な思いで思い出される。冬になると今でも時折チクチクと痛むが、関西の懐かしい思い出のよすがである。

# 海運 ニュース

1. 検討対象 UN/EDIFACT メッセージを13に拡大  
—第9回アジア EDIFACT ボード 第4回運輸ワーキング・グループの様態—
2. 船員法の政省令改正に関する答申
3. 混乗近代化船8隻・新マルシップ1隻を承認  
—20衆問題小委員会の審議様態—

## 1. 検討対象 UN/EDIFACT メッセージを13に拡大

—第9回アジア EDIFACT ボード 第4回運輸ワーキング・グループの様態—

国連欧州経済委員会 (UN/ECE: United Nations/Economic Commission for Europe) では、EDI (Electronic Data Interchange: 電子データ交換—企業や行政機関が、互いにコンピュータを利用し、広く合意された規則に基づき情報交換を行うこと) のための統一規則として、UN/EDIFACT (United Nations/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport) の開発・保守・啓蒙普及などの作業を行っており、これを世界的に推進するため、ラポーター (Rapporteur) と呼ばれる専門家を西欧・東欧・汎米・豪州/NZ・アジア・アフリカの6地域で1名ずつ任命し、その支援組織として、各地域に EDIFACT ボードを設置している。

アジア地域では、当協会情報システム専門委員会委員でもある伊東健治氏 (日本貿易関係手続簡易化協会理事) がラポーターに任命され、その活動を円滑に推進するためのアジア EDIFACT ボード (ASEB: Asia EDIFACT Board) が組織されている。

(船協月報1992年6月号P.26内外情報6参照)

### 1. 第9回アジア EDIFACT ボード会合

1994年11月29日～30日、同ボードの第9回会

合が台北で開催され、正式メンバーの台湾、インド、日本、韓国、マレーシア、中国、フィリピン、シンガポール、タイのほか、香港、米国環境庁からのオブザーバーを含め、約200名が参加し、当協会からは下記の7名が参加した。

大阪商船三井船舶企画部副部長兼 業務企画グループグループリーダー	岡本 秀徳
NYK システム総研 主席研究員	細貝 丈明
川崎汽船 港湾事業部副部長	鬼頭 吉雄
日本郵船 業務企画部課長	辰巳 順
大阪商船三井船舶 企画部 業務企画グループ主任海技士	村田 嘉隆
当協会 業務部業務第一課長	園田 裕一
〃 業務部業務第一課	笠原 永子

今回の会合では、フィリピンとスリランカの ASEB への加入が承認されたほか、UN/EDIFACT に関する世界的動向や、94年9月19日～23日に開催された第40回 ECE/WP.4 会合および9月26日～30日に開催された JRT 会合 (ウィーン) の様態 (本誌1994年11月号P.15 海運ニュース2参照) などが報告され、最後に95、96年の議長として韓国の孫完洙 (Sohn, Wan-Soo) 氏を選出した。

### 2. 第4回運輸ワーキング・グループ

ボード会合に先立ち、11月28日～29日の両日、その下部組織である各ワーキング・グループ(以

下WG)が開催され、運輸WGの第4回会合も開催された。

同WGへの参加者は、台湾、香港、インド、日本、韓国、マレーシア、フィリピン、中国、シンガポール、タイ、の8カ国2地域から38名であった。

同WGは、第5回アジアEDIFACTボード会合(92年10月ソウル)で日本から設立提案を行ったもので、議長には、93年5月の第1回会合以来、日本の岡本秀徳氏(物流EDI研究会・EDIFACT作業部会・ベイプラン小作業部会主査)が就任している。また、事務局は日本が議長国である間は当協会が行っている。

今回の会合では、コンテナ船積付プラン(ベイプラン)に関するUN/EDIFACTメッセージ(BAPLIE)を実用化するため、欧・米・豪・アジア各地域の意見を踏まえつつ開発されてきた世界統一ユーザーマニュアル案の最新版(version 2、0、4)について、前版(version 2、0、3)との比較検討が行われ、version 2、0、4に対するAS TWGとしての修正提案が合意された。今後、同修正提案は、SMDG(世界統一マニュアルのベースとなっている欧州版を開発した西欧EDIFACTボード傘下のユーザーグループ)に送付され、95年3月のSMDG(サレルノ・イタリー)会合において各地域からの意見と調整された後、BAPLIE世界統一ユーザーマニュアルの決定版が作成される見込みである。

さらに同WGでは、今回新たに4つのメッセージを検討対象に加えることが合意され、今

後取扱っていく合計13のメッセージとそれぞれの担当国は、次のとおりとなった。

- ・BAPLIE (Bayplan) —日本
- ・MOVINS (Stowage Instruction)  
—シンガポール
- ・PAXLST (Passenger List) —韓国
- ・CODECO (Container Departure Confirmation) —日本
- ・COPARN (Container Pre-arrival Notice)  
—日本
- ・IFTDGN (Dangerous Goods Notification)  
—シンガポール
- ・CALINF (Call Information) —シンガポール
- ・IFCSUM (Int'l Forwarding and Consolidation Summary) —シンガポール
- ・IFTMAN (Arrival Notice) —韓国
- ・IFTMBF (Booking Confirmation) —インド
- ・TPFREP (Terminal Performance Report)  
—インド
- ・TANSTA (Tank Status Report) —韓国
- ・VESDEP (Vessel Departure Report)  
—シンガポール

また、前記のとおり同WGの議長は、第1回会合以来、2年任期で日本が議長を務めてきたが、95年春をもって交代することが了承され、次回会合からはシンガポールが議長国となり、事務局も同国に交代することが満場一致で承認された。

同WGの次回会合は、95年6月にタイで行われる第10回アジアEDIFACTボードの際に開催される予定である。

## 2. 船員法の政省令改正に関する答申

船員中央労働委員会は、平成6年12月9日の

総会において、船員法の政省令改正について運

輸大臣へ答申した。(資料参照)

今回の答申は、昨年12月の船員法一部改正に関する答申後、継続審議されていたもので、今年の通常国会で成立した週40時間制移行に関わる政省令改正に関するものである。

今回取りまとめた答申の概要は以下のとおりであるが、答申に当たって、船員中央労働委員会は、時間外労働および補償休日労働に対する割増手当について、引き続き、所定外労働を抑制し総労働時間の短縮を図るための取り組みの一環として配慮するよう要望している。

#### 1. 労働時間について

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1週間当たりの労働時間を44時間とする2年間の猶予措置を置くこととした。

#### 2. 漁船に係る有給休暇制度について

漁船船員の有給休暇制度の適用対象は、現行漁労則（指定漁船に乗り組む海員の労働時間及び休日に関する省令）の指定漁船で、1年の連続勤務に対し15日の有給休暇を付与することとした。

#### 3. 割増手当について

補償休日において作業に従事したときは、通常の労働日の報酬の計算額の4割増以上とするが、平成8年3月31日までの間は3割5分増以上、通常の時間外労働は現行の3割増以上とすることとした。

#### 4. 施行期日

平成7年4月1日からとする。

#### 〔資料〕

船員法の一部を改正する法律（昭和63年法律第39号）附則第6条に規定する措置に関する答申について

平成4年4月17日付け海基第96号により諮問を受けた船員法の一部を改正する法律（昭和63年法律第39号）附則第6条に規定する措置に関する件については、慎重審議の結果、別紙のとおり答申する。

なお、漁船船員の労働時間及び休日については、本法適用船員との格差是正の観点からその改善が必要と考えるが、かかる観点からの改善措置を実現するためには、現行の漁労則を前提とした見直しのみにはこだわらない検討が必要となることから、今回の短期間での検討では適切な結論を得ることができなかった。

このため、関係者間において、内航小型船についての週平均40時間制が適用される平成9年4月からの実施を目指して、漁船船員の労働条件の改善を図る観点からの真摯な検討が行われることを望むものである。

また、時間外労働及び補償休日労働に対する割増手当についても、引き続き、所定外労働を抑制し総労働時間の短縮を図るための取り組みの一環として配慮するよう要望する。

#### 別紙

船員法の一部を改正する法律（昭和63年法律第39号）附則第6条に規定する措置について

#### I 労働時間について

船員法の一部を改正する法律（平成6年法律第75号）による改正後の船員法（以下「法」という。）第146条第1項に規定する海員の1週間当たりの労働時間は、44時間とする。

#### II 漁船に係る有給休暇制度について

1 法第79条の2の有給休暇制度の適用対象漁船（以下「対象漁船」という。）は、指定漁船に乗り組む海員の労働時間及び休日

に関する省令第2条第1項に定める指定漁船とする。

- 2 船舶所有者は、対象漁船に乗り組む船員が同一の事業に属する船舶において1年間連続して勤務に従事したときは、その1年の経過後1年以内にその船員に6の日数の有給休暇を与えなければならないこととする。
- 3 2にかかわらず、船舶が航海の途中にあるとき、又は船舶の工事のため特に必要がある場合において行政官庁の許可を受けたときは、有給休暇を与えることを延期することができることとする。
- 4 船舶における勤務に準ずる期間、船員が職務上負傷し、又は疾病にかかり療養のため勤務に従事しない期間、育児休業期間及び女子の船員の産前産後期間は、同一の事業に属する船舶において勤務に従事した期間とみなすこととする。
- 5 船舶における勤務が中断した場合において、その中断の期間の合計が6週間を超えないときは、その中断の期間は、船員が当該期間の前後の勤務と連続して勤務に従事した期間とみなすこととする。
- 6 2の有給休暇の日数は、連続した勤務1年について15日とし、連続した勤務3箇月を増すごとに3日を加えることとする。ただし、3により有給休暇の付与を延期したときは、その延期した期間1箇月を増すごとに1日を加えることとする。
- 7 船舶所有者が船員に週休日、祝祭日の休日等を与えているときのその休日の日数及び負傷又は疾病により勤務に従事しない日数は、有給休暇の日数に算入しないものとする。

8 有給休暇を与えるべき時期及び場所については、船舶所有者と船員との協議によることとする。

9 有給休暇は、労働協約の定めるところにより、期間を分けて、与えることができることとする。

10 船舶所有者は、有給休暇中船員に給料並びに船員法施行規則（以下「規則」という。）第49条の3に定める手当及び食費を支払わなければならないこととする。

11 船舶所有者は、有給休暇を請求することができる船員が有給休暇を与えられる前に解雇され、又は退職したときは、その者に与えるべき有給休暇の日数に応じ10の給料等を支払わなければならないこととする。

#### III 割増手当について

1 規則第43条に定める割増手当については、海員が、法第64条又は第64条の2の規定により、労働時間の制限を超えて作業に従事したときは、通常の労働時間の報酬の計算額の3割増以上、法第64条第1項又は第65条の規定により、補償休日において作業に従事したときは、通常の労働日の報酬の計算額の4割増以上の額とするものとする。

2 規則第42条の7に定める補償休日手当については、対象期間における通常の労働日の報酬の平均計算額の4割増（その算定の基礎となる期間が1週間未満である報酬に係る部分については、4割）以上の額とするものとする。

3 平成8年3月31日までの間は、1及び2の4割は、3割5分とするものとする。

#### IV その他

1 関係規定の整備  
関係規定について所要の整備を行うものと

する。

2 経過措置

この改正に伴い、必要な経過措置を置くものとする。

3 施行期日

この改正の施行期日は、平成7年4月1日とする。

### 3. 混乗近代化船8隻・新マルシップ1隻を承認 —20条問題小委員会の審議模様—

海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、12月20日、20条問題小委員会を開催し、別表のとおり外航船9隻（混乗近代化船8隻、その他1隻）について、配乗基準の特例措置を承認した。

これにより、同小委員会がマルシップ混乗船として20条特例を承認した船舶の累計は、外航

船175隻（混乗近代化深度化実験船7隻、混乗近代化船44隻、その他124隻）となった。

なお、これらの船舶のうち就航中の外航船は96隻（混乗近代化深度化実験船7隻、混乗近代化船36隻、その他53隻）である。

[別表]

混乗近代化船

船名	会社名	船種(%)	配乗		その他
			(( )内は外国人員外職員)		
蒼龍丸	第一中央汽船	石炭 4万8,500	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)		新造船
北陸丸	日本郵船	石炭 5万7,500	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)		新造船
天栄丸	共栄タンカー	タンカー 3万9,257	日本人 8名 フィリピン人 16名(2)		配乗パターン替え
遠賀丸	三菱鉱石輸送	鉱石 10万1,222	日本人 9名 フィリピン人 13名(3)		新マルシップからの移行
北野丸	日本郵船	コンテナ 5万0,618	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)		新マルシップからの移行
三州丸	マリテックマネージメント	撒積 5万5,130	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)		配乗替え
明洋丸	明治海運	自動車 1万7,380	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)		新マルシップからの移行
けんたつきーはいうえい	太洋海運	自動車 3万2,652	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)		近代化C船からの移行

その他

船名	会社名	船種(%)	配乗		その他
			(( )内は外国人員外職員)		
うえりんとん丸	国際マリントランスポート	コンテナ 3万1,767	日本人 9名 インドネシア人 13名(1)		配乗替え

## Washington便り

共和党大勝利が海運に与える具体的影響について昨年11月8日に行われた中間選挙で共和党が上院のみならず下院も制覇した結果、早くもあらゆる分野で大きな変革が始まっています。殊に海運関係は、中間所得層の減税と“small government”を一大スローガンとした同党の基本政策の影響をもろに受けつつあり、議会のマジョリティーが代わるということは、これほど大きな変革が起こるといふことなかと、改めてその重みを痛感させられます。

具体的な動きのうち、主なものを次のとおりお伝えしておきたいと思えます。

### 1. 下院 商船/漁業委員会の消滅

“小さな政府”とは単に行政府だけではなく、議会の改組と人員削減も率先してやるということで、委員会組織をはじめとする合理化が行われた結果、117年の歴史を有し、われわれ邦船社にも馴染みの深かった商船/漁業委員会が廃止された。

もちろんこれで海運、造船、漁業が議会の手から離れるということではなく、次の3つの委員会に分割吸収されることになった。

#### (1) National Security Committee

(既存の Armed Services Committee が改称されたもの)

##### 担当事項

- \* 造船関係
- \* 建造融資政府保証制度 (Title XI) 関係
- \* 緊急時常備船隊および予備船隊関係
- \* 米国籍船に対する補助金関係
- \* 米船貨物優先積取法関係
- \* ジョーンズアクト (内航) 関係
- \* パナマ運河関係

なお、委員長はこれまであまり馴染みの無かった Floyd Spence 議員 (共和、South Carolina)、海運関係の Subcommittee Chairman は海運/造船に詳しい Herbert Bateman 議員 (共和、Virginia) が就任する予定。

#### (2) Transportation & Infrastructure Committee

(既存の Public Works & Transportation Committee が改称されたもの)

##### 担当事項

- \* コーストガード関係
- \* FMC/海運規制関係
- \* 84年海運法関係
- \* 内陸水運関係
- \* 海事環境公害関係
- \* IMO 関係

なお、委員長はやはりこれまで馴染みの薄かつ

た Bud Shuster 議員 (Pennsylvania)、海運関係の Subcommittee Chairman は Howard Coble (North Carolina) なる議員が就任する。

#### (3) Public Lands & Resources Committee

漁業関係はこの委員会に移管される。

他方、上院の方は大きな変化は今のところない模様である。

### 2. クリントン大統領の減税案と行革案

選挙後の共和党の公約実行に向けての行動は誠に素早く、目を見張らせるものがあったが、このためクリントン大統領としても年頭教書の時まで無為に過ごすわけには行かなくなり、対抗上、急遽12月15日午後9時からテレビを通じ、中間所得層の減税と財政支出削減のための行政改革案を発表せざるを得なくなった。また、4日後の19日には行革の対象となった各省の改革案を公表、われわれとも大いに関係のある DOT の再編成案の骨子も次のとおり明らかとなった。

(1) コーストガード、連邦航空局、海事局など、現在10部局ある DOT 所管機構を3部局に統合・縮小する。統合の方法としては、コーストガード、運輸安全問題、公共投資の機能別組織とするか、航空、海運、陸上輸送の部門別組織とするかの2案が浮上しており、これから最終決定される。

(2) 航空管制業務の公社化による管制官4万名の移管をはじめとして大幅な人員削減を断行、現在の職員数10万4,000名を5万4,000名に圧縮。

(3) 現在30以上存在する各種の補助金、助成ローンなどを大幅に整理・廃止する。

(4) これらの合理化により今後5年間に67億ドルの支出節減を目指す。

### 3. FMC、Shipping Act 廃止の可能性

前述の DOT 再編成の動きとは別に独立の政府機関である FMC や ICC を廃止する検討が相当進んでいる。ICC については、今年の第103議会でかなり真剣に審議された経緯があるので不思議ではないが、海運についても、先の12月15日のクリントン大統領の演説の翌日、ホワイトハウスで関係省庁および米船社も参加して、FMC および Shipping Act 廃止の可否を討議するための会議が開催された事実があり、今後1カ月位の間に結論を出すべく検討が進められるといわれている。これは、まことに由々しい事態といわざるをえない。

以上のとおり年が変わるのを待たずして、いろいろな動きが出てきた次第ですが、要するに2年後の大統領選挙の戦いが既に始まったと認識されます。問題は、だからと言って FMC や Shipping Act を安易に廃止して国際定期航路の秩序を破壊する行為が許されるはずはなく、今後関係諸国の政府並びに海運界からも強硬な抗議がなされるものと推測されますが、その結果米国の議会および行政府が翻意して良識ある行動を取ってくれることが切望されます。

(北米地区事務局長 森崎 末寿雄)

# 業界探訪

## 業界団体を訪ねて

### 訪問団体 電気事業連合会

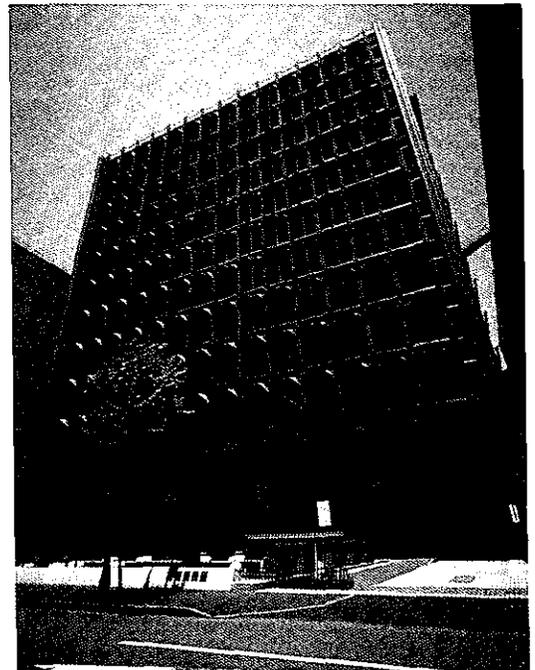
**設立** 昭和27年（1952年）11月20日

**沿革** 日本の電気事業は、明治20年に東京電燈によって営業が開始された。大正前期までは各地に電力会社が乱立し、自由競争時代であったが、その後の解散・合併により東京電燈・日本電力・東邦電力・氏治川電気・大同電力の5大電力による独占企業時代へと移行した。戦時下の昭和13年、電力管理法の制定により日本発送電株式会社設立。続く16年配電統制令による9配電会社設立により電気事業は国家管理時代を迎えた。終戦後は国土荒廃による極度の電力不足に鑑み、電源開発が急務となったため、昭和25年ポツダム政令による公益事業令、電気事業再編成令が公布され、翌26年5月、現在の9電力会社が誕生した。

電気事業者の連携組織もこの歴史を背景に結成された。

明治25年には日本電燈協会（同28

年日本電気協会に改称）、5大電力時代には電力カルテルの電力連盟が昭和7年に結成。電力管理時代には15年に電気供給事業連合会、17年に9配電会社社長会・日発・9配電首脳者懇談会が発足、続いて18年に大日本電気会が設立され、電気事業共同会、大東亜電力会を吸収するとともに日本電気協会も同会に吸収改称し戦争遂行体制となった。終戦後は労



働組合対応として電力首脳者団が結成され、22年には電力首脳者団が事務局付きの電気事業経営者会議を設立した。同会議は電気事業の重要事項について共同の方策を協議決定する意思決定機関であった。その後、電気事業をめぐる環境の大きな変動と会議の強化・補充の要請に適合していくため「電気事業連合会」に改組、改称し、9電力会社を構成員とする新しい団体の誕生となった。

現在では昭和63年10月民営化した沖縄電力もオブザーバーとして参画している。

会 長 安部 浩平（中部電力社長）  
 会 員 北海道電力、東北電力、東京電力、  
 中部電力、北陸電力、関西電力、中

国電力、四国電力、九州電力（オブザーバーとして沖縄電力）

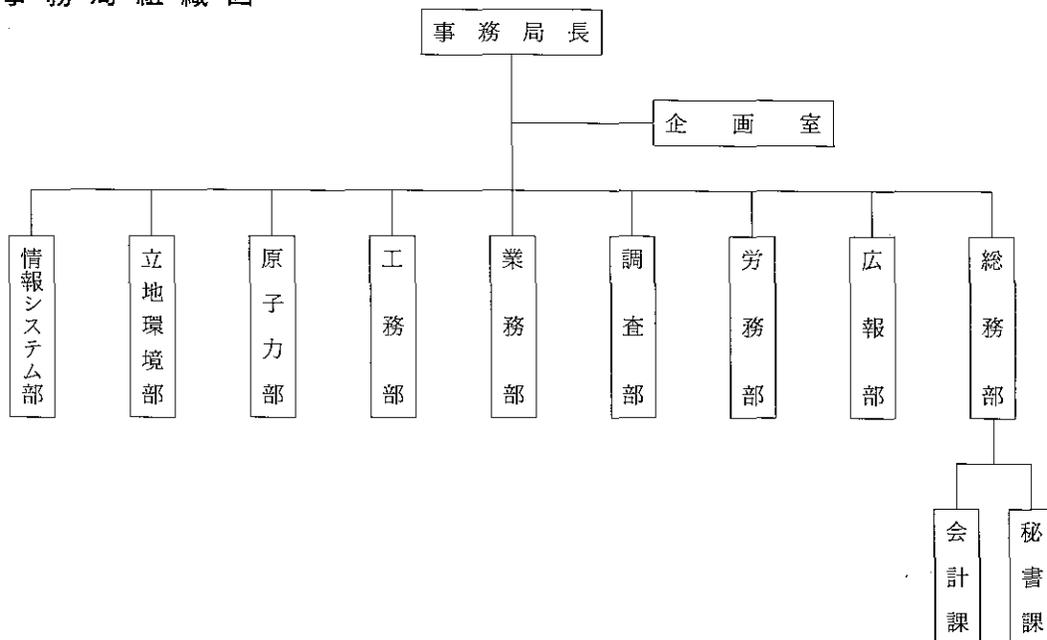
所在地 東京都千代田区大手町1-9-4

経団連会館5階

事業目的 会員である電力会社相互の連絡を緊密にして、電気事業の健全な発展を期することを目的とする。

- (1) 電気事業の重要施策に関する方針の確立
- (2) 電気事業者に共通または相互に関係ある事項の協議または処理
- (3) 電気事業に関する建議、啓発または広報
- (4) 電気事業に関する資料、情報の収集および頒布
- (5) 電気事業に関する調査研究および統計の作成など

### 事務局組織図



# 海運雑学ゼミナール 第58回

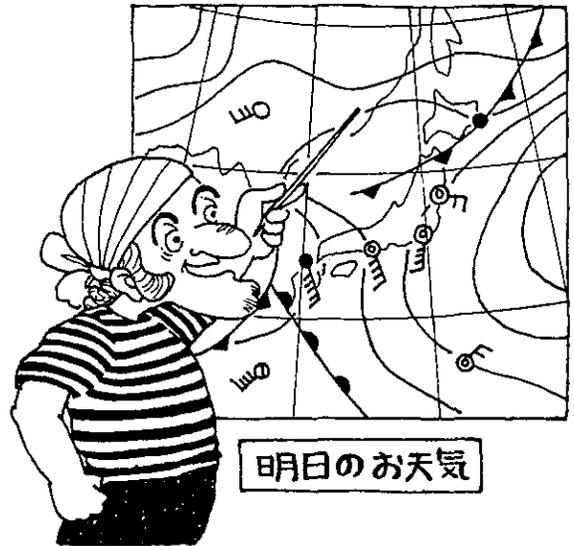
## 近代気象学の成立に貢献した 船乗りたちの経験と知識

毎日の天気予報からエルニーニョ現象のような地球規模の気候変動の予測まで、気象学は私たちの暮らしや社会活動に最も重要な関わりをもつ学問分野の一つ。しかしその発展は、古来から多くの船乗りによって支えられてきたともいえる。

ローマ時代の船乗りヒッパロス、インド洋の季節風（モンスーン、当時は「ヒッパロスの風」と呼ばれた）を発見し、これを利用して紅海からインドまでの大洋横断航路を開いた。コロンブスが北東貿易風を巧みに利用して新大陸に至ったというのも、当時の船乗りの気象に関する知識が相当深いものだったことを示す事実だ。

西オーストラリア屈指の鉄鉱石積出港、ダンビアにその名を残す英国の測量艦艦長ダンビア（1651～1715）は、航海中に遭遇した台風や貿易風、季節風について詳細な記述を行い、その著書は近代気象学の基礎となった。また風力を判定する基準として現在も使われている「ビューフォート風力階級表」を作成したビューフォート（1774～1857）は英国海軍の提督だった。

日本の気象学の黎明期にも、やはり船乗りが重要な役割を果たしている。日本最初の暴風雨警報発令と天気予報を行い、天気図作成をはじめとする気象業務の基礎をつくったドイツ人クニッピン（1844～1922）は、来日前は商船の一等航海士だった。さらに中央气象台初代台長の荒井郁之助（1835～1909）は海軍伝習所出身で、軍艦「順動」の艦長、二代台長の小林一知（1835～1906）も「威臨丸」艦長を務めた軍人だ。



長い帆船時代を通じて航海と気象は切っても切れない関係にあった。風の力を巧みに利用し、悪天を避けながら世界の海を歩き来した船乗りたちの気象に関する経験や知識は、いわば地球規模の膨大な観測データベース。近代科学としての気象学は、このような船乗りたちの豊かな経験と知識なしには生まれなかったわけである。

## 進水式のシャンパン割りは バイキング時代の生けにえの 名残り

船の建造に関係するセレモニーには、着工時に行われる起工式や完成時の竣工式などもあるが、最も華やかなのは何といっても進水式だ。船主をはじめとする関係者にとっては、それまで船台やドックで建造されていた船がその本来の活動場所である海上へ乗り出す、まさに船の誕生の瞬間を祝う重要な節目である。

進水式の冒頭では、まず船主によって命名が行われる。すると船首両舷を覆っていた幕が取

り除かれ、ペンキの色も真新しい船名が現れる。次いでシャンパンによる洗礼が行われる。これはシャンパンの瓶を船体にぶつけて割る儀式だが、その起源はバイキングの時代まで遡るといわれる。

かつてバイキングたちは進水式に奴隸や囚人を生けにえとしてささげた。その名残は、中世以降、血の色を連想させる赤ワインの瓶を割る習慣として世界に広まり、それがやがて白ワインへ、そしてシャンパンへと変わってきたらしい。日本では日本酒が用いられることもある。

このあと船体を支えている細い1本のロープ（もちろん形式的なもの）が船主の振り降ろす銀の斧によって切断され、船は船台上をゆっくり海に向かって滑り出す。プラスチックによる勇壮なマーチが流れ、船首に飾られたくす玉が割れて紙吹雪と五色のテープが風に舞う。船の一生の中でも、最も晴れやかな瞬間といえよう。

ところで最近の大型船の建造はほとんどがドックで行われ、進水もドックへの注水により船を浮上させるドック進水が主流になっている。式次第は船台進水もドック進水もほぼ同様だが、巨大な船体が海に向かって滑り降りてゆくあのクライマックスの感動は船台進水だけのもの。時代の変遷とはいえ、寂しいことの一つではある。

### 「船舶国籍証書」は人間の パスポートに当たる 船の身元証明書

船にも、人間と同様に国籍や戸籍がある。人間の戸籍に相当するのが船籍で、どの船も、世界のどこかの港に船籍をもち、その港を管轄する管海官庁（日本の場合は各地の運輸局）が管理する船舶原簿に登録されている。船籍登録された船に対しては、その港が属する国の法律が

適用されるため、例えばリベリア船籍の船を日本の船会社が用船して運航している場合でも、その船にはリベリアの法律が適用されることになる。

船籍の表示は、通常、船尾に船名とともに記されているが、ここに表示されるのは国名ではなく船籍が置かれている港（船籍港）の名称だ。例えばリベリア船籍の船の多くは代表的港湾で首都でもあるモンロビアであり、日本籍の船なら、東京、神戸などで、これがいわゆる母港だ。

また船舶原簿に登録された船には「船舶国籍証書」と呼ばれる証書が交付される。ここには船名とともに船の種類や進水年月日、総トン数、大きさ、主機関の種類や数などの要日が詳細に記載され、さらに「上記の事項はいずれも正確であり、本船は日本国の国籍を有することを証明する」（日本の場合）との文言が附される。

外航船が入港する場合、税関に必ずこの書類を提示することが義務づけられており、人間でいえばパスポートに当たる重要書類だ。





12月

- 1日 米国のとん税引き上げを含む海運造船助成法案 (H.R.4003) は、第103回議会の閉会とともに廃案となった。
- 5日 アジア船主フォーラム (ASF) の5S委員会の一つ、航行安全委員会の第1回中間会議がシンガポールで開催され、海賊、ポート・ステート・コントロールなどについて意見交換が行われた。
- 9日 IMOの第64回海上安全委員会が、5日からロンドンのIMOの本部で開催され、SOLAS条約の損傷時復元性の適用範囲改正や、航路指定の強制化、第三章 (救命設備)、第VI章 (貨物の運送)、第七章 (危険物の運送) の改正などについて審議した。また、同委員会は、78年のSTCW条約の見直し草案も承認した。
- ◎ 船員中央労働委員会 (委員長・谷川久成 蹊田大学教授) は、船員法の改正について亀井静香運輸大臣に答申した。それによると、昨年12月の一部答申で継続審議とされた、70%未満の内航小型船の労働時間は、95年4月1日から97年3月31日まで週平均44時間の猶予期間が設けられた。  
(P.21海運ニュース2参照)
- ◎ 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、外航船9隻 (混乗近代化船8隻、その他1隻) について、配乗基準の特例措置を承認した。  
(P.24海運ニュース3参照)
- ◎ ILO (国際労働機関) は、海事労働基準に関する官労使からなる三者構成会議を開催し、民間の職業紹介を公的紹介所と同様に認める船員の職業紹介条約 (1920年、第9号条約) の改正草案などを作成した。
- 15日 連立与党は、95年度の税制改正大綱を決定した。それによると、海運関係税制で最大の焦点だった船舶特別償却制度は、合理化船 (特償率12%) を廃止することとなったが、外航近代化船 (同18%) の範囲を5,000%以上から3,000%以上へと拡大したほか、内航近代化船 (同16%) の創設、さらに二重構造タンカー (同20%) の延長が認められた。  
(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)
- 19日 運輸省運輸政策局は、93年度の貨物運送取扱事業実績および営業報告をまとめた。それによると、外航海運貨物の実績は1,236万5,000トンで対前年比19.2%減、事業収入は同26.9%減となった。
- 20日 94年度の運輸省関係の補正予算が臨時閣議で了承された。港湾整備特別会計が当初予算に約253億円追加補正され、総額は5,246億6,000万円となった。
- ◎ 海運造船合理化審議会・内航部会 (部長・真島健 日本エアシステム社長) は、内航海運対策小委員会を開き、船腹調整制度の見直しに関する検討を開始した。荷主業界は廃止を要請したが、内航業界は船腹調整の必要を強調するなど評価が大きく分かれたため、次回会合で意見を集約することとなった。
- 21日 欧州委員会は、欧州同盟 (FEFC) の内陸運賃設定を理事会規則違反として禁止するとともに、邦船社3社を含む加盟13社にそれぞれ1万ECU (邦貨換算約120万円) の罰金を支払うよう通知した。(この後、同盟はこの結論を不服として欧州裁判所に提訴、決着は法廷に持ち込まれることとなった。)
- ◎ 政府助成削減と加害的廉売規則の導入を柱とするOECD造船協定が、日本・米国・欧州連合など7カ国によって採択された。
- 25日 95年度運輸省予算の政府案が臨時閣議で正式決定され、外航船舶等 (タンカー) 解散促進費補助金として4億5,000万円が確保された。
- 28日 米国油濁法 (OPA90) の賠償資力証明書 (COFR) の取得を義務付ける施行規則が発効した。これにより、米国水域に入るタンカーは新COFRを本船に所持することが義務付けられ、不所持船の入港は拒否されることになる。(P.8特別欄参照)



(運輸省令第54号、平成6年12月13日公布、平成7年1月1日施行)

## 国際会議の開催予定 (2月)

### 海運関係の公布法令 (12月)

- ㊦ 液化石油ガスの保安の確保及び取引の適正化に関する法律施行規則の一部を改正する省令

(通産省令第88号、平成6年12月9日公布、平成6年12月9日施行)

- ㊦ 危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する政令

IMO 訓練当直基準小委員会第4回中間会合 (ISWG)

1月30日～2月3日 ロンドン

IMO 第27回訓練当直基準小委員会 (STW)

2月6日～10日 ロンドン

IMO 第3回旗国小委員会 (FSI)

2月20日～24日 ロンドン

## 「日本商船船腹統計 1994」の刊行

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」として発表しておりますが、このほどその1994年版を刊行いたしました。本統計は、わが国唯一の日本籍商船の船腹統計であり、関係各方面に広く利用されています。

1994年版の主な内容は、以下のとおりとなっています。

1. 船種別構成
2. 対前年比較表
3. 新造船船腹および減少船腹
4. 船型別・船種別構成
5. 船齢別・船種別構成
6. 速力別・船種別構成
7. 航行区域別・船種別構成
8. 航行区域別・船型別・船種別構成
9. 船型別・船齢別構成（総トン・重量トン別）
10. 建造方式別・船種別構成
11. 全長および喫水寸法別・船種別構成

[参考資料]

1. 内航船の構成
2. 船種別代表船舶一覧表

[付・資料]

- I. 日本船主協会会員保有船腹量 (1994年央)
- II. 外航船腹量 (1994年央)

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。

<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

日本商船船腹統計

(1994.7.1現在 2001トン以上の鋼船)

1994

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12月	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
11	34,440	25,888	8,552	21.2	23.2

(注) 通関統計による。

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

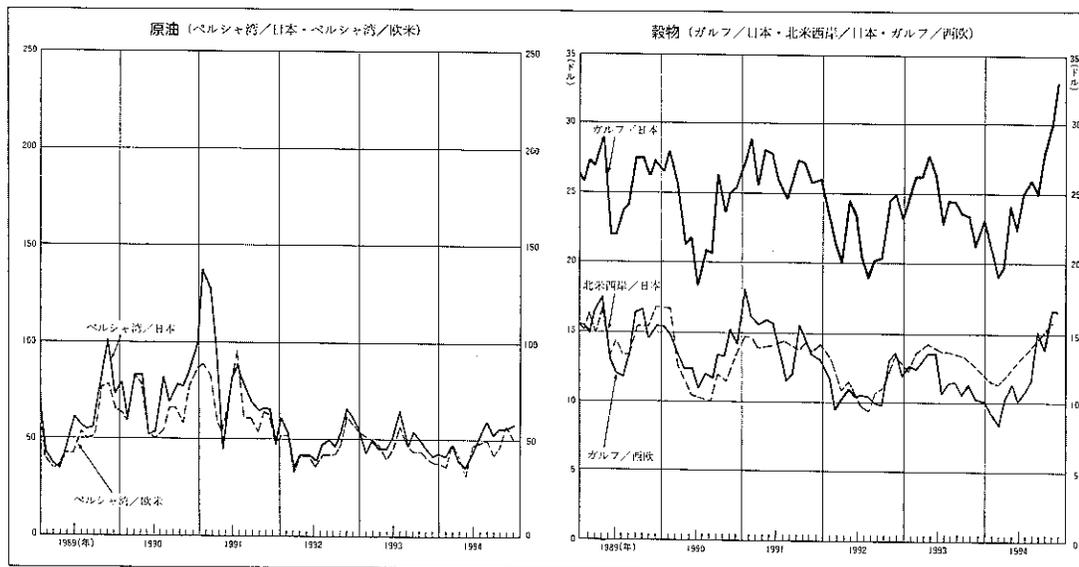
年月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
1988		128.15	120.80	136.70
1989		137.96	124.10	150.35
1990		144.81	124.30	160.10
1991		134.55	126.35	141.80
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994年1月		111.51	108.70	113.20
2		106.33	102.20	109.00
3		105.17	103.15	106.50
4		103.53	105.05	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
12		100.13	98.95	100.55

## 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												
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
12	14,565	1,375	13,190	3,416	2,728	6,427	162	160	289	8	14,775	4,458

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1992		1993		1994		1992		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	62.50	37.50	58.00	49.00	42.50	32.00	54.00	33.00	57.50	46.50	37.50	30.00
2	56.50	35.00	53.00	47.50	39.05	31.25	55.00	32.50	45.00	42.50	35.00	30.00
3	37.50	31.00	50.00	41.50	46.00	37.50	36.00	32.00	50.00	37.50	46.00	32.50
4	45.00	33.50	46.00	44.00	38.50	31.80	45.00	31.00	47.50	40.00	41.00	32.00
5	45.00	42.00	46.00	38.00	37.00	35.00	44.50	35.00	42.50	37.50	34.50	30.00
6	41.50	33.00	53.00	38.00	44.50	32.00	38.00	32.00	48.50	36.00	42.50	30.00
7	50.00	39.50	64.00	59.50	53.50	39.50	45.00	37.50	56.25	45.00	47.50	38.00
8	52.00	45.50	47.50	40.50	60.00	44.00	45.00	42.50	47.50	39.00	Below 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	58.00	48.50	60.00	46.50	40.00	34.00	50.00	45.00

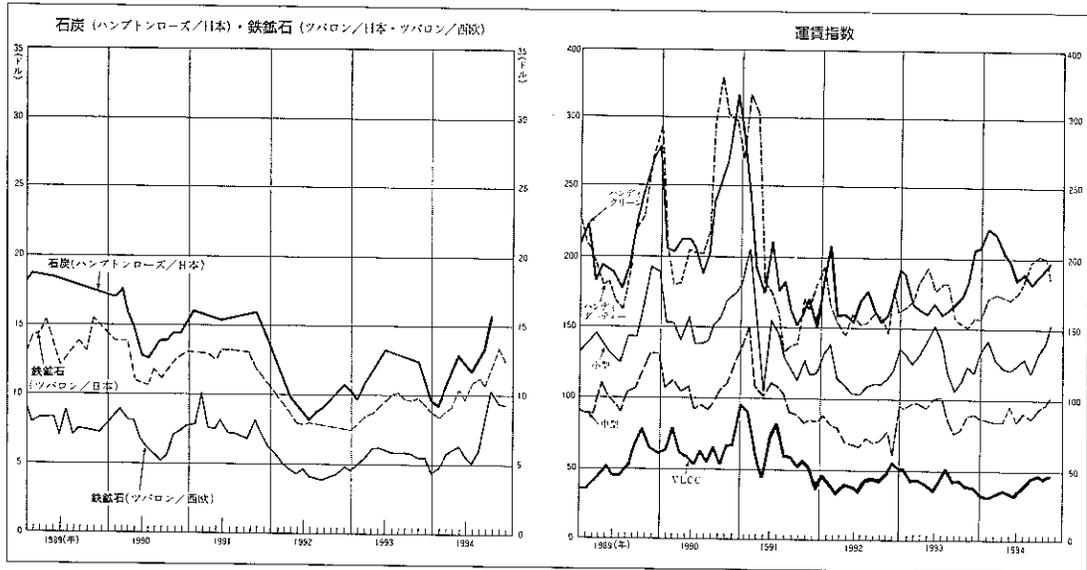
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。  
③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	23.50	22.00	23.50	20.65	12.85	12.25	—	—	12.05	11.50	10.25	9.10
2	24.75	22.35	21.50	19.50	12.25	12.15	12.00	—	12.78	9.80	9.30	8.60
3	26.25	24.00	19.30	18.25	—	13.70	11.75	11.70	12.25	11.40	8.45	8.00
4	26.25	25.25	19.80	19.25	—	—	—	—	13.00	12.31	10.25	—
5	28.00	25.75	24.25	22.50	14.45	—	—	—	13.75	13.25	12.00	—
6	26.25	23.00	23.30	20.25	—	—	—	—	13.75	11.00	10.50	9.87
7	23.00	20.50	25.00	21.50	13.80	12.75	—	—	10.67	10.50	11.50	10.25
8	24.85	21.00	26.00	21.50	—	13.80	—	—	11.42	9.93	11.75	10.65
9	24.50	22.25	25.00	22.20	—	—	—	—	11.75	10.70	15.68	11.00
10	23.80	21.75	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	33.80	29.75	—	—	—	—	10.60	10.00	17.00	16.50

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



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

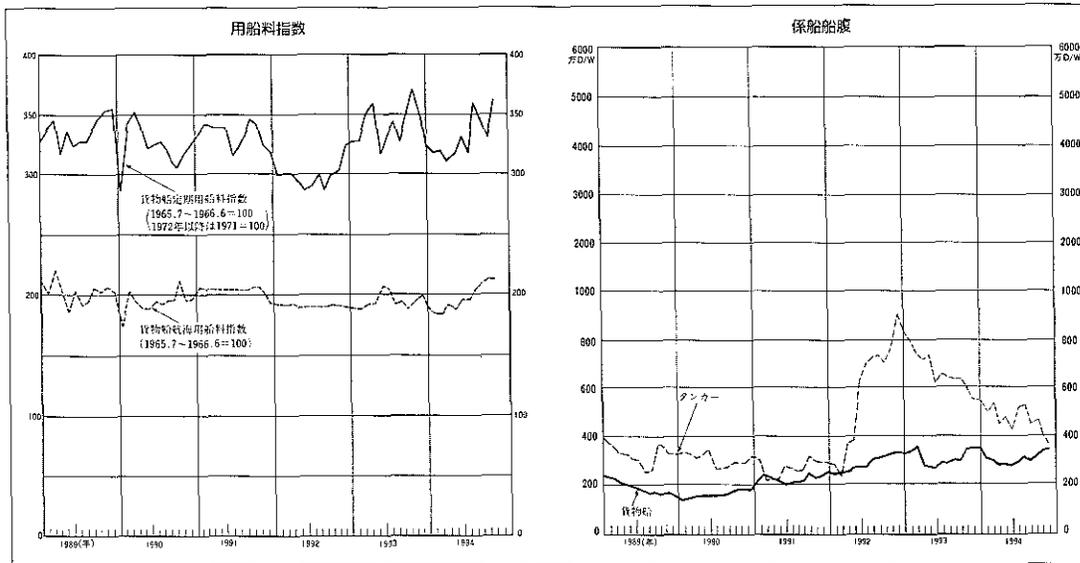
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)		ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)					
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	10.50	—	9.45	—	7.50	—	8.80	—	4.50	—	4.35	—
2	9.95	—	9.25	—	—	—	7.70	—	—	—	—	4.96
3	10.90	—	—	—	8.25	7.80	—	—	5.45	—	5.60	4.50
4	—	—	—	—	8.35	—	9.25	7.90	6.50	—	6.25	5.55
5	—	—	13.10	12.40	—	—	10.30	—	6.70	6.50	6.50	5.75
6	13.40	—	—	—	—	—	9.50	9.10	—	—	6.50	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	—	—	—	—	—	—	12.75	11.75	5.30	4.95	—	9.25

(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	48.2	102.1	153.4	188.6	199.3
12	56.8	64.5	117.3	174.2	176.6	41.2	93.2	120.4	159.3	210.2	—	—	—	—	—
平均	43.0	76.4	116.7	169.2	158.2	45.1	93.4	130.2	171.2	175.7	—	—	—	—	—

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



8. 貨物船用船料指数

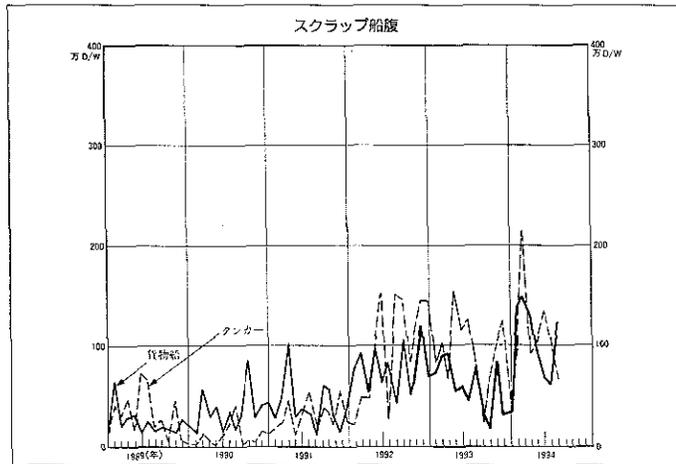
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0
2	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0
3	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	363.7	357.6	325.0	320.0	327.0	324.0
4	212.1	176.4	207.0	192.0	194.0	198.0	329.8	288.7	335.0	300.0	356.0	310.0
5	202.7	202.9	205.0	191.0	195.0	191.0	336.9	343.3	344.0	302.0	366.0	318.0
6	221.5	197.9	205.0	195.0	209.0	198.0	346.2	353.5	342.0	301.0	319.0	334.0
7	201.8	191.4	208.0	190.0	206.0	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	212.0	327.6	322.8	335.0	289.0	372.0	363.0
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	隻数	千G/T	千G/W	隻数	千G/T	千G/W	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
2	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729	348	2,429	3,154	310	2,333	3,017
3	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280	350	2,481	3,204	97	3,872	7,565
4	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538	331	2,317	2,988	92	3,737	7,285
5	292	1,868	2,569	57	1,981	3,763	324	2,252	2,982	96	3,356	6,408
6	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180	317	2,232	2,954	93	3,179	6,054
7	305	1,926	2,613	74	3,524	6,932	313	2,217	2,997	100	3,456	6,589
8	322	2,144	2,971	74	3,590	7,132	315	2,174	2,906	98	3,327	6,308
9	335	2,180	2,993	75	3,621	7,203	315	2,248	3,069	106	3,316	6,279
10	336	2,216	3,011	74	3,540	6,989	313	2,250	3,041	103	3,287	6,218
11	332	2,241	3,039	85	3,947	7,789	320	2,293	2,975	98	3,219	6,052
12	350	2,457	3,280	95	4,598	9,056	333	2,514	3,273	94	3,050	5,642

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



### 10. スクラップ船腹量の推移

月次	1992						1993						1994					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	44	289	406	9	140	258	34	392	710	15	699	1,412	20	185	342	8	226	439
2	53	489	786	6	114	238	45	423	744	15	430	843	40	813	1,464	11	468	941
3	62	578	944	18	280	508	47	499	897	20	541	1,043	60	843	1,562	24	1,079	2,122
4	34	299	542	10	240	487	31	504	901	9	382	747	49	715	1,284	18	469	912
5	44	587	980	18	503	1,010	39	310	529	18	774	1,602	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	59	751	1,245	7	339	702
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ブレームン海運経済研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③乾貨物船は兼用船、撒積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。④タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

### 11. 内航燃料油価格

(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
	10～12	27,000	—	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。

地中海東部で活躍していた古代フェニキア人は東の方にある国々を指して「日の出の国」(Asu)と呼んでいたというが、それが「アジア」の語源であるといわれている。その一番東の日本から日が昇り出し、NIES、そしてASEANと日はだんだん高くなって行く。アジア開発銀行では1995年の経済成長率をNIESが平均6.9%、ASEANが平均7.7% (但し、新しく加盟するベトナムの9.6%を含む)、中国が9.0%と予測している。

南のホーチミン市に比べて遅れをとってきたベトナムの首都ハノイは、この1年でかなり変貌を遂げた。ほとんど自転車ばかりだった日抜き通りはモーターバイクと乗用車に取って代わり、ネオンもついて明るくなり出した。空港から市内へは都会とは縁の無いような田園の田舎道を通っていたのが驚くなかれ今や有料の高速道路に変わっている。インフラの整備はこれからだがベトナムは着実に発展していくと思う。

## 編集後記

香港、シンガポールは言うに及ばず、ASEAN各国は物流の増大に対応するためコンテナ・ターミナルの整備・拡張、効率化対策などを急いでいる。バンコクのクロンタイ港は年間100万TEUといわれるコンテナ取扱量の限界を超え、ターミナルはコンテナで溢れかえり、搬入・搬出は迷路を通って行くほどである。このため徐々に新しく建設されたレムチャパン港へのシフトを進めており、同港のコンテナ取扱量は1994年には30万TEUを超えたはずである。マレーシアのポート・ケランも新しくコンテナ・ターミナルを含む多目的のウエスト・ポートの建設が急ピッチで進められている。又、ジョホール・バルのパシール・グダン港には、ポスト・パナマックス型ガントリー・クレーン2基を備えた立派なコンテナ・ターミナルも完成した。更にインドネシア

のジャカルタ港も相離れた2カ所のターミナルで年間取扱容量120万TEUに急速に近づきつつあり、取扱能力を倍増させるため現在第3ターミナルの建設を計画しているが、用地に居住している4万人の移転問題を抱えて頭を痛めているという。

それにしてもこれだけ活発にコンテナが動くのならコンテナ・オペレーターも多少は潤ってもよいのではないかと愚痴の一つも言いたくなる。しかし、我々は海運先進国としてやがて表舞台に登場してくるこの他のアジアの国々にも技術の伝承を含めて協力して行くのが務めであると思う。

アメリカ、日本、そして今や欧州も景気回復へと向かっている。世界同時好況という言葉もちらほら聞くようになった。

1995年が我々にとって良い年であることを切に念じつつ、また「せんきょう」のさらなる発展を祈りつつ。

日本郵船

調査部副部長 滝田秀昭

せんきょう 1月号 No. 414 (Vol. 36 No. 1)

発行◆平成7年1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)

## 付・平成6年海運日誌

## 【1月】

- 12日 運輸省海上交通局は、「わが国商船隊（2千総トン以上の外航船舶）の船腹量の動向」を発表。93年央の日本商船隊の船腹量2,648隻のうち日本籍船は前年比36隻減の340隻。
- 17日 海事振興連盟は、国民の祝日「海の日」制定を求める意見書の採択状況をまとめた。94年1月12日現在、全国の都道府県市町村議会における意見書採択数は2,032で、採択率は61.9%。
- 21日 IMOの第25回STW小委員会が17日からロンドンで開催され、STCW条約見直しを進める上での暫定的な作業方針がまとまった。
- 31日 豪州取引慣行法再検討パネルは、海運同盟に対する独禁法適用除外措置の存続を勧告した答申を発表。

## 【2月】

- 1日 船員制度近代化委員会は、混乗近代化船（マルシップ混乗船方式）に関する実験報告をまとめた。  
（3月号P.29 海運ニュース3参照）
- 9日 連立与党が94年度税制改正大綱を発表。海運関係では、特定外航船舶に係る登録免許税の軽減措置延長、二重構造化タンカーの軽減税率の拡充、外航用コンテナに係る固定資産税の特例措置の延長などが認められた。  
（3月号P.2 シッピングフラッシュ1参照）
- 15日 94年度政府予算案が決定。外航船艇の整備促進への財政投融資として405億円、内航海運の体質改善などに1,006億円、船員雇用対策などに8.07億円などが認められた。  
（3月号P.4 シッピングフラッシュ2参照）
- 18日 IMOの設計設備小委員会が14日からロンドンで開催され、高速船の要件を定める安全コード（HSCコード）、タンカーの非常用曳航設備案がまとまった。
- 28日 全日本海員組合は、外航労務協会および内航二船主団体に対し、平成6年度労働協約改定要求を行い、交渉がスタートした。  
（3月号P.6 シッピングフラッシュ3参照）

## 【3月】

- 1日 雇用調整助成金の適用業種として「一般外航海運業」が新たに追加指定。適用業種に属する

事業主がその雇用労働者について①休業②教育訓練③出向を行う場合、一定量の条件により助成金が支給される。

（4月号P.18 海運ニュース1参照）

- 3日 NYK、MOL、ハパクロイドの三社は、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4日には、KL、NOL、OOCLの三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。

- 11日 IMOの第35回海洋環境保護委員会が7日からロンドンで開催され、船員の習熟度を各国がポート・ステート・コントロール（PSC）により確認できるようMARPOL条約を改正することで合意。

- 13日 海上安全船員教育審議会水先部会は、平成6年度の水先人適正員数を前年度比13名減の571名とし、新規採用数は14水先区合計で40名とした。

（4月号P.23 海運ニュース6参照）

- 31日 平成6年度船舶保険料率の船齢に関する料率調整方法の一部が改正。過去5カ年間の通算損害率は依然として悪いものの、直近の単年度損害率はかなり改善傾向を示した。

## 【4月】

- 1日 海運集約30年。
- 7日 港湾春闘の賃金相場に重要な影響力を持つ船内労使交渉が妥結、ストライキは事前回避。  
（5月号P.21 海運ニュース3参照）
- 12日 OECD海運委員会が日本で初めて開催され、海運助成策、海洋安全・環境保護、各国海運政策の動向など海運政策全般について協議。また、横浜において第2回目のOECD加盟国とアジア諸国の海運政策対話会合が行われた。  
（5月号P.32 Tokyo便り参照）

◎ 外航労使の平成6年度労働協約改定交渉は、内航が定昇込み9,670円（4.25%）で年度内に妥結したのに続き、外航も8,000円（3.63%）とすることで妥結した。

（5月号P.4 シッピングフラッシュ3参照）

- 19日 経済団体連合会は、輸送分野の一層の規制緩和を要望する旨の提言を取りまとめた。

## 【5月】

- 10日 MOL、APL、OOCL、ネドロイド・ライン

の4社は北米、欧州の二大定期航路において新グループを結成すると発表。

- ◎ 第3回アジア船主フォーラムが日本を含む11船主協会の参加の下、北京で開催された。  
(6月号P.2 シッピングフラッシュ1参照)

19日 船舶解撤問題共同検討委員会は、石油連盟、日本鉄鋼連盟、日本海事協会、日本船舶保険連盟の4団体に対し、サブスタンダード船排除のための理解・協力を要請。

20日 外航海運大手5社は94年3月期決算を発表。全社が減収減益の厳しい内容となった。

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

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

30日 船協/造工船舶解撤問題共同検討委員会は訪欧団を組織し、6月10日までの日程で、欧州の主要海事関係団体、船主、造船業界などを訪問。サブスタンダード船対策および船舶解撤問題について幅広く意見交換を行った。  
(7月号P.22 海運ニュース1参照)

## 【6月】

15日 当協会は、第47回通常総会を開催した。  
(7月号P.2 特別欄参照)

- ◎ 国民の祝日「海の日」制定推進国民会議は、海運ビル前で、1,000万人署名達成記念イベントを開催。引き続き要望団が総理府へ1,000万人の署名を届け、国会では羽田総理大臣と面会し「海の日」の祝日化を要望。

21日 船員法の一部を改正する法律案が可決成立。  
(1月号P.22 海運ニュース1参照)

22日 油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律が第129回通常国会で成立、油濁2条約(69CLC/71FC)を改正する92年議定書なども批准することが承認された。  
(8月号P.8 寄稿欄参照)

24日 当協会は運輸省海上交通局に対し、米国入港船舶へのとん税引き上げを盛り込んだ新海運助成法案(H.R.4003)に反対する要望書を提出。  
(7月号P.10 シッピングフラッシュ参照)

30日 村山連立内閣が発足。運輸大臣には、元運輸政務次官で自民党の亀井静香・党副幹事長が就任。

## 【7月】

1日 米国コーストガード(USCG)は、米国油濁

法(OPA90)に基づく賠償資力証明書(COFR)に関する暫定最終施行規則を公布。同規則は12月28日より施行されることになっており、船主は賠償資力を証明しなければ、タンカーをはじめとして米国への配船が困難になる恐れがある。

17日 OECD造船部会(WP.6)が11日からパリで開催され、造船協定の基本的内容について、関係国間で合意が成立。政府助成措置の段階的削減、加害的廉売行為の防止などが盛り込まれた。

20日 運輸省海上交通局は、94年度「日本海運の現況」(海運白書)を発表。  
(8月号P.2 特別欄参照)

27日 米国下院歳入委員会のとん税引き上げを含む新海運助成法案(H.R.4003)の審議において、とん税引き上げ額の下修正や造船助成の廃止などを盛り込む修正法案が採択、可決された。

## 【8月】

1日 運輸省は、円高が運輸関連企業に与える影響を把握するため実施した緊急調査結果をまとめた。外航海運大手5社で1ドル=100円程度の円高が続いた場合、経常利益で約60億円の減少になると試算。

25日 日韓船員問題共同研究会が韓国で開催され、STCW条約の改正、ISMコードへの対応などについて意見交換を行った。

28日 運輸省は95年度海運関係予算概算要求の概要を発表。外航海運対策の推進としては、老朽タンカー解撤補助、外航船舶の整備(日本開発銀行融資枠)など総額で約484億円を要求。  
(9月号P.2 シッピングフラッシュ1参照)

## 【9月】

9日 IMOの第40回航行安全小委員会が、5日からロンドンで開催され、船舶通報制度および航路通行制度の強制化などについて審議。  
(10月号P.21 海運ニュース2参照)

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

26日 第109回船員制度近代化委員会が開催され、日本人6~7人配乗構成の実用化を目指す「混乗近代化深度化実験計画」と「実験船の基準等」を承認。  
(10月号P.23 海運ニュース3参照)

29日 ICSは、米国油濁法(OPA90)に基づく賠

償資力証明書 (COFR) 取得に関する IFR (暫定最終施行規則) には反対である旨の意見書を、米国コースト・ガード (USCG) 宛提出。

### 【10月】

- 3日 海運造船合理化審議会内航部会は、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論議。
- 4日 第6回日韓船主協会会談が北海道・大沼で開催され、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。  
(10月号P.2 シッピングフラッシュ1参照)
- 10日 IMOの第71回法律委員会が10日から14日までロンドンで開催され、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) 改訂について審議。  
(11月号P.14 海運ニュース1参照)
- 13日 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。

### 【11月】

- 3日 IMOの海洋汚染防止条約 (MARPOL73/78) 締約国会議が1日からロンドンで開催され、MARPOL条約を改正することを決議。  
(12月号P.11 海運ニュース1参照)
- 4日 IMOの第36回海洋環境保護委員会が10月31日からロンドンで開催され、現存シングルハルトンカーのダブルハル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。  
(12月号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。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。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。
- 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) の第2回中間会議が、日本を含む8カ国・地域の代表の参加の下、香港で開催。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。

(12月号P.2 シッピングフラッシュ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。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り、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と指摘。

28日 海運造船合理化審議会内航部会は、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。

(12月号P.17 海運ニュース4参照)

### 【12月】

- 1日 米国のとん税引き上げを含む海運造船助成法案 (H.R.4003) は、第103回議会の閉会とともに廃案となった。
- 5日 アジア船主フォーラム (ASF) の航行安全委員会の第1回中間会議がシンガポールで開催され、海賊、ポート・ステート・コントロールなどについて意見交換が行われた。
- 9日 船員中央労働委員会は、船員法の改正について亀井静香運輸大臣に答申。昨年12月の一部答申で継続審議とされた、700%未満の内航小型船の労働時間は、95年4月1日から97年3月31日まで週平均44時間の猶予期間が設けられた。  
(1月号P.21 海運ニュース2参照)
- 15日 連立与党が95年度税制改正大綱を発表。海運関係税制で最大の焦点だった船舶特別償却制度は、合理化船 (特償率12%) の廃止、外航近代化船 (同18%) の範囲拡大、内航近代化船 (同16%) の創設と、二重構造タンカー (同20%) の延長が認められた。  
(1月号P.2 シッピングフラッシュ1参照)
- 20日 94年度の運輸省関係補正予算が臨時閣議で了承。港湾整備特別会計が当初予算に約253億円追加補正され、総額は5,246億6,000万円となった。
- 25日 95年度運輸省予算の政府案が臨時閣議で正式決定され、外航船舶等 (タンカー) 解撤促進費補助金として4億5,000万円が確保された。
- 28日 米国油濁法 (OPA90) の賠償資力証明書 (COFR) の取得を義務付ける施行規則が発効。  
(1月号P.8 特別欄参照)

# 会 員 紹 介

当協会会員は159社。  
(平成7年1月現在)

会社名：ジャパン近海㈱ (英文名) JAPAN KINKAI, LTD.  
 代表者 (役職・氏名)：取締役社長 平賀健二郎  
 本社所在地：東京都千代田区平河町1-3-13 菱進平河町ビル  
 資本金：600百万円  
 創立年月日：1953年12月22日  
 従業員数：海上29名 陸上14名 計43名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	3隻	12.194%	20.789%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	19隻	69.203%	93.540%

主たる配船先：国内、東南アジア  
 事業概要：当社は、内航部門においては工業塩、LPG、鋼材などを、近海部門においては東南アジア向けに鋼材、セメントクリンカー、工業塩などを、日本向けには原木、合板、石炭などを輸送しています。



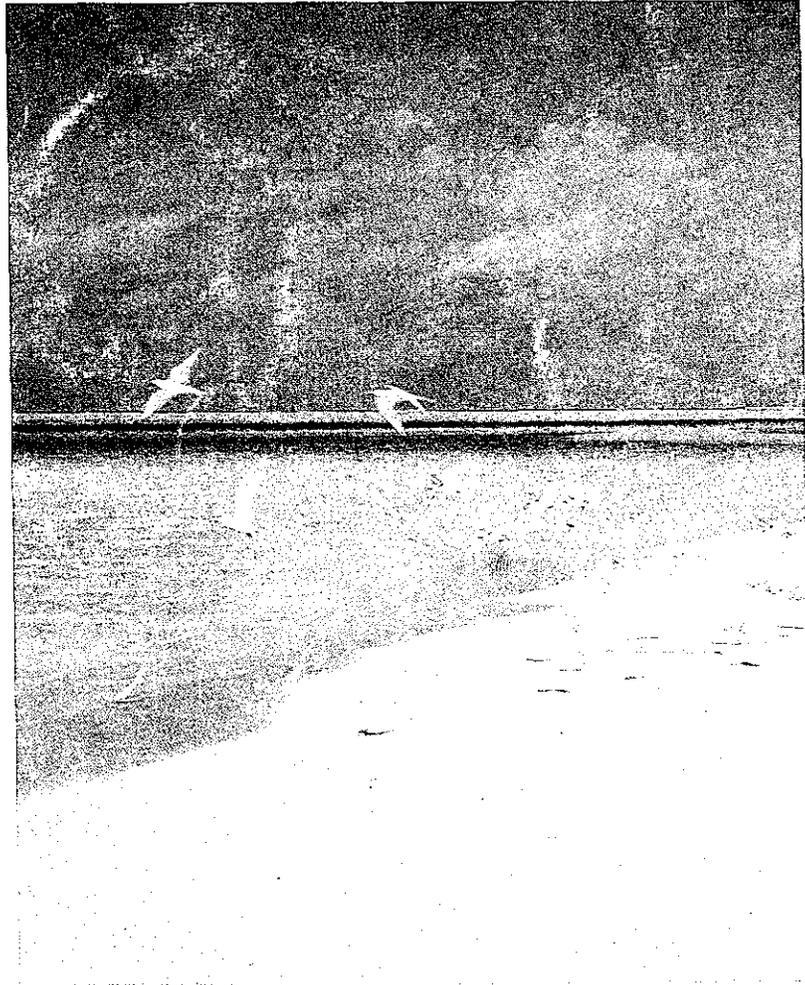
会社名：神原汽船㈱ (英文名) KAMBARA KISEN CO., LTD.  
 代表者 (役職・氏名)：取締役社長 神原真人  
 本社所在地：東京都千代田区一番町2-9 神原ビル  
 資本金：200百万円  
 創立年月日：1944年6月14日  
 従業員数：海上0名 陸上58名 計58名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	2隻	4.651%	8.201%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	24隻	335.602%	442.574%

主たる配船先：中国、韓国、東南アジア、南太平洋諸国、豪州、国内など  
 事業概要：関係会社40数社を持ち、内外に幅広い営業活動を行っておりますが、特にグループ会社である常石造船と連携して、常に時代のニーズに合った輸送サービスを提供できるよう努めています。

海への感謝をこめて、7月20日を国民の祝日「海の日」に。



**JSA**  
*The Japanese Shipowners' Association*