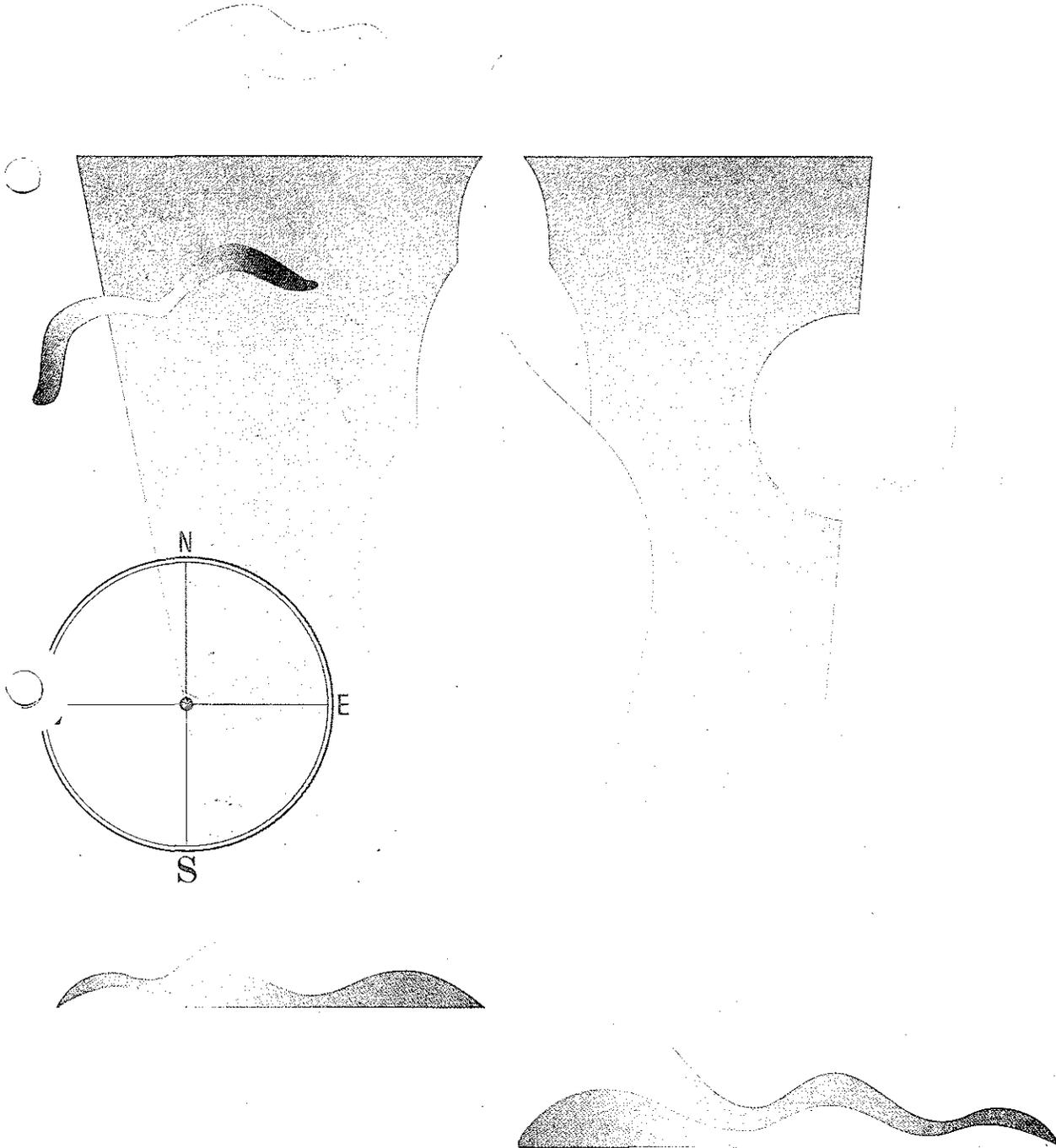


1995

せんきょう



船協月報/1995年2月号 目次

◎巻頭言

老齡撒積み船事故に想う★日本船主協会常任理事・第一中央汽船取締役社長・五月女眞彦——1

◎特別欄

神戸港を直撃 阪神大震災——2

◎ SHIPPING フラッシュ

外航船舶等(タンカー)解撤促進費補助金などが決定——6
—平成7年度海運関係予算—

◎寄稿

日本のセメント輸出……現状と将来★セメント協会国際部長・伊藤公司——9

◎随想

“晴れ”を汲み出す★気象エッセイスト・倉嶋 厚——16

◎海運ニュース

1. 海事労働基準4条約の採択会議が来年1月に開催される——18
—ILO海事労働基準に関する三者構成会議の様態—
2. 世界バルク輸送の現状——19
3. 減少傾向にあるわが国の商船船腹——22

◎業界団体を訪ねて—日本タンカー協会——26

◎海運雑学ゼミナール★第59回——28

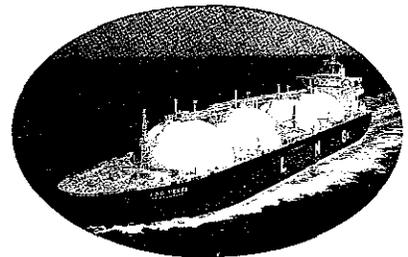
◎London 便り——30

❖海運日誌★1月——31

❖船協だより——32

❖海運統計——35

❖編集後記——40



(LNG船「エルエヌジー ヴェスタ」)

老齡撒積み船事故に想う

日本船主協会常任理事
第一中央汽船取締役社長 五月女眞彦



昨年11月、ブラジルのポンタ・ダ・マデラ港で積荷中のケーブサイズバルカーが沈没するという事故が発生した。この船は船齡22年のキプロス籍船で同港のバースにてマンガン鉱及び鉄鉱石を積荷中に船体中央部に亀裂を生じ、中央部が海底に接触するという形で沈没した為、撤去されるまでの約1カ月間バースを占拠することとなった。この本船がカラジャス鉱山系の船社のチャーター船であったとの記事を記憶するが、もし事実なら誠に皮肉と言わざるを得ない。

事故直後にブラジルの鉄鉱石の主要山元は、船齡20年以上の老齡船によるブラジル鉄鉱石積取配船を認めない事を申し合わせたと報道された。この事故の原因は人為的なものか、あるいは構造的なものか、現地当局の解析が待たれるところであるが、船体が現場に残された事により事故原因が比較的早期に解明されると思われる。

一般に、撒積み船の経年劣化は、メンテナンスの良否にも関連があるとしても、およそ船齡に比例していると言われており、各海域

で起きた撒積み船の荒天遭遇による沈没等の重大海難事故には老齡船が多く含まれている事は周知のところである。

ブラジル以外にも豪州の山元で船齡15年以上及び中国の受荷主での船齡18年以上の撒積み船の忌避の背景も、近年起きている撒積み船の海難事故が船齡に関連しているためと容易に理解される。人命・貨物の安全と環境保護を命題とする船舶の安全運航には、運航のノウハウ、船舶管理の質、乗組員の資質等、正の部分積極的に向上且つ改善させる方法がとられているが、一方老齡船の排除という負の部分を取り除く事も、安全運航面から有効な手段であることは論を俟たない。

逸早く荷主サイドから、老齡船の使用制限が出た事は極めて自然であると言えようし、願わくば現在国際的に強化が図られつつあるサブ・スタンダード船（老齡船が多数含まれるであろう）排除の動きが早期に実効をみて、海難事故の防止、地球環境の保全に寄与する事が強く望まれる次第である。

特別欄



1月17日午前5時46分ごろ、近畿地方を中心とした強い直下型の兵庫県南部地震（阪神大震災）が発生しました。一震源地は淡路島北部、震源の深さは20キロ、地震の規模はマグニチュード（M）7.2一。この地震で神戸市、淡路島など兵庫県を中心に、5,400人を超える方々が犠牲となり、約35,000人が負傷、多くの建物が焼失、倒・半壊しました。幹線道路や鉄道は寸断され、停電、断水などにより日常生活や、生産、物流部門をはじめとした産業界全体に大きな影響が出ました。海運界においても、神戸港のコンテナ埠頭をはじめとする港湾施設が損壊するなど海上輸送に大きな打撃を受けましたが、この阪神大震災において、どのように海運界が対応したのかを今回は特集しました。

平成7年1月20日

兵庫県南部地震に際して

（社）日本船主協会 会長 轉法輪 奏

この度の「兵庫県南部地震」により被災されました皆さまに対しまして心からのお見舞いを申し上げます。

私ども（社）日本船主協会は、被災者の皆さまの生活再建と災害復旧のために海上から全力を挙げてご支援申し上げます。

なお、現地の実情に応じ、順次必要な措置を考えて参ります。

1. 会員各社の被害状況

当協会では、業界として取り組むべき問題や、政府等関係方面に対し必要な施策を求めていくなど今後の対応に資するため、会員各社の受けた被害状況の調査を行っている。現在までのところ、神戸港使用不能に伴う他港への廻港による損害、契約キャンセルによる

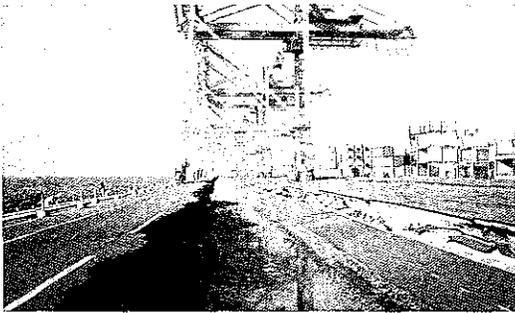
損害など営業面での損害や、事務所、社宅の損害などの報告があった。

この調査結果の詳細については、次号以降にて紹介する予定である。

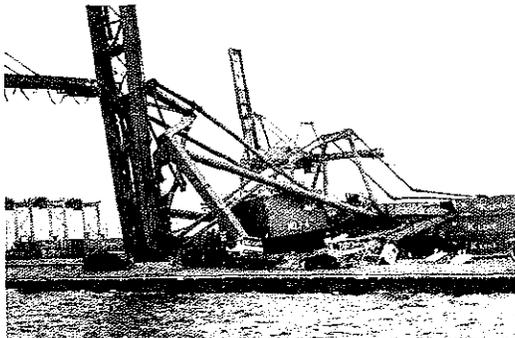
2. 海上輸送への影響

神戸港の港湾施設は、この震災により一部の岸壁を除き多くの施設が機能マヒに陥った。

特にコンテナターミナルの集中するポートアイランド、六甲アイランドでは液状化現象が発生したほか、岸壁に亀裂や陥没が発生し、ガントリークレーンは脱線・倒壊し、使用不能になった。このため、定航各社は、大阪、東京、横浜、名古屋、門司など各港への寄港地変更など臨時措置を取ったが、受入れ先での蔵置場所、労働力不足などさまざまな問題が発生した。



岸壁が2～3 m陥没し、海水が50cmほど溜っている。ガントリークレーンも7～8 m上方が曲損している。(RC7)



コンテナ上に崩落したガントリークレーン (RC3)

当協会では、これらへの対応措置として日曜荷役作業の再開や港湾作業体制の特別措置を(株)日本港運協会に申し入れ、港運労使間で1月22日から1カ月間、神戸港寄港予定船の他港へのシフトに伴う日曜荷役作業を実施することが合意された。また、運輸省海上交通局は、2月1日、神戸港に蔵置されていた貨

物や他港において揚げ積みされた神戸港扱い予定の外航貨物についての国内フィーダー輸送を当面1カ月間の暫定措置として認めた。

3. 被災地への救援活動

当協会は地震発生後直ちに、増田理事長を本部長とする地震対策本部を設置、被害状況の把握や海上輸送の利点を生かした船舶による協力方法を各種検討し、神戸市に提案した。

神戸市より要請を受けた運輸省、当協会、(株)日本外航客船協会からの働きかけにより、日本クルーズ客船の「おりえんとびいなす」が、1月20日から31日まで救護救援関係者の宿泊施設として協力した。また、その代替船として2月1日から16日まで商船三井客船の「新さくら丸」、新日本海フェリーの「ニューしらゆり」が協力したほか臨時宿泊施設や入浴施設として客船等が利用された。

当協会会員会社の日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船の外航定航3社は、外国からの救援物資の海上輸送に関し、以下の通り対応することとした。

(1) 民間からの生活関連救援物資については、海上輸送運賃を無料とする。(社)経済団体連合会、兵庫県、神戸市、日本赤十字社に協力することを連絡した。)

(2) 政府関係救援物資について、円滑な海上輸送に全面的に協力する。

そのほか、各会員会社およびその関係会社においても、旅客船による被災者や生活関連

物資の輸送など、さまざまな救援活動が行われた。

当協会の新谷 功副会長・広報委員長が、1月25日に日本赤十字社近衛忠輝副社長を訪問し、救援活動の一助としていただくよう義援金1千万円を手渡した。27日には、乾英文副会長が、笹山幸俊神戸市長を訪問し義援金1億円の目録を手渡した。また、日本内航海運組合総連合会が神戸市に1億円、西宮市ほかに3,000万円の義援金を拠出したほか、日本タンカー協会など海事関係団体も拠出した。

さらに当協会は、被災した神戸商船大学に対する見舞品として、先方からの希望品を航海訓練所練習船「北斗丸」経由で届ける一方、航海訓練所に働きかけ、同所練習船「銀河丸」、

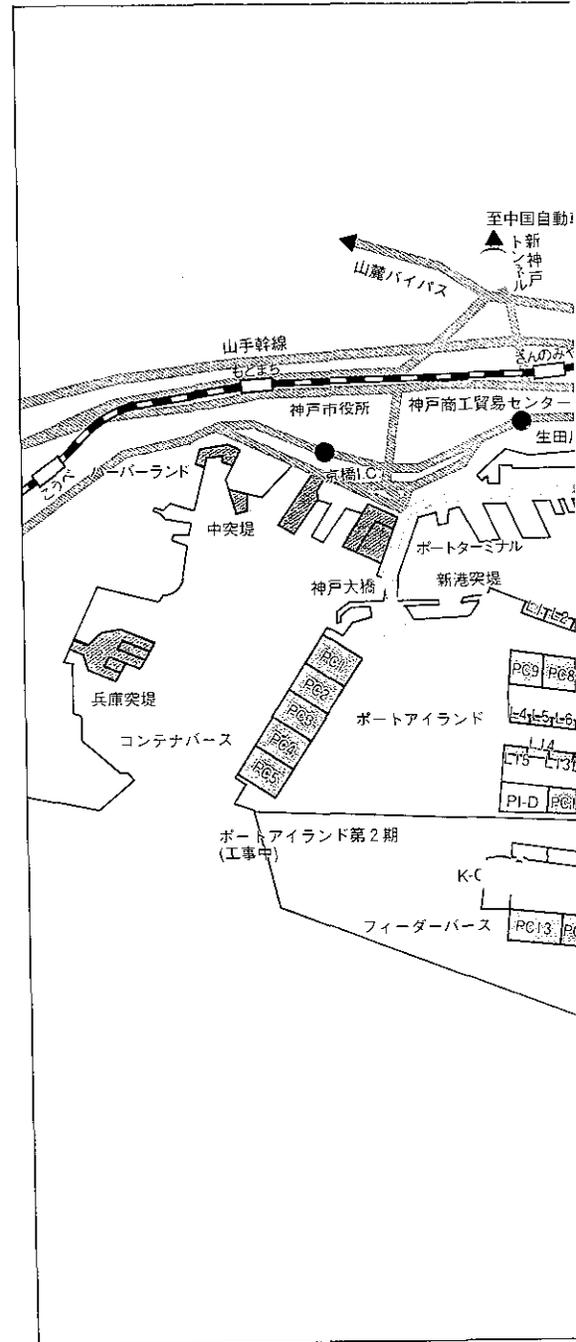


日本赤十字社近衛副社長(右)へ義援金を手渡す新谷副会長



笹山神戸市長(右)へ義援金の目録を手渡す乾副会長

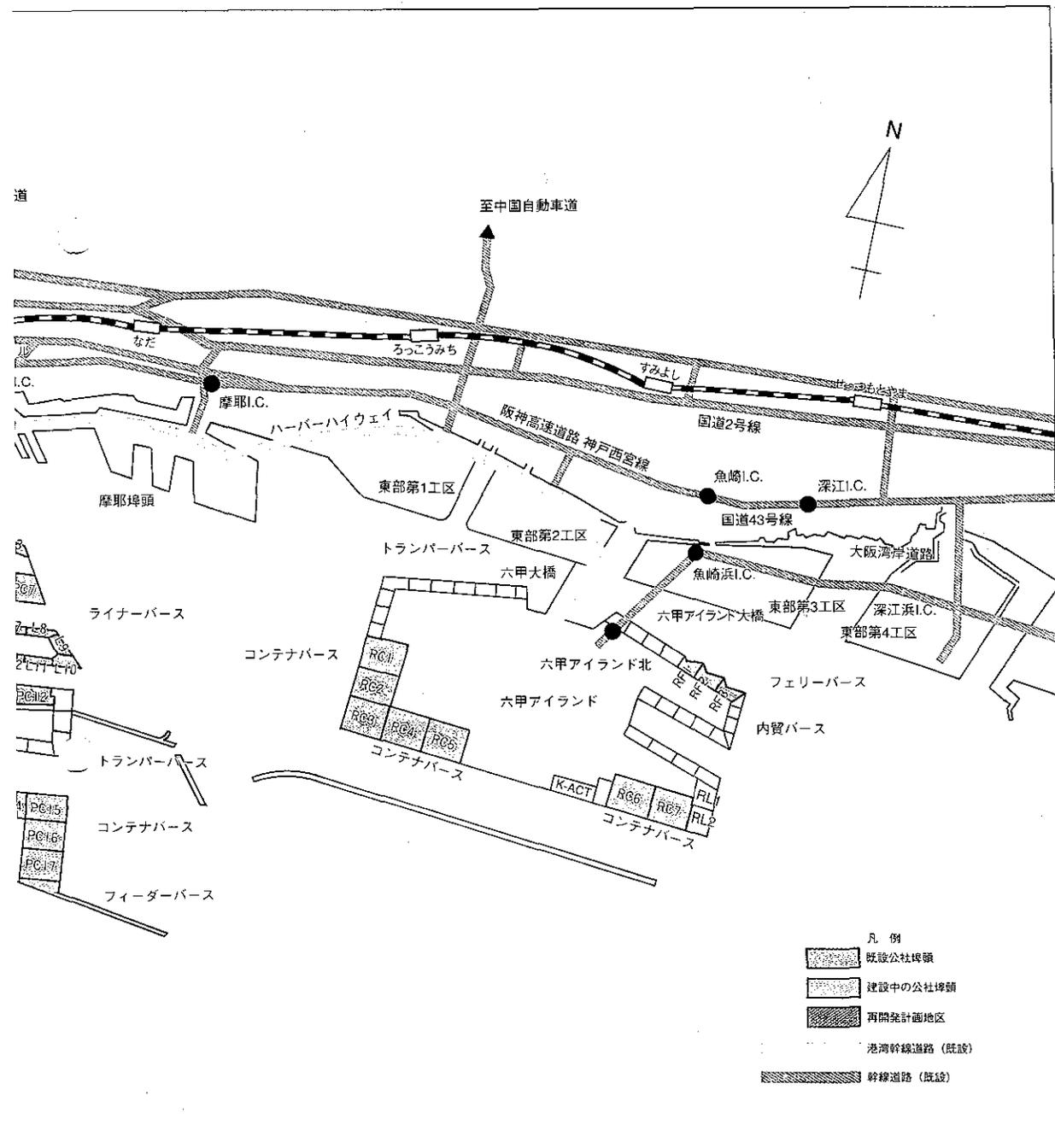
「北斗丸」、「海王丸」3隻の教官および実習生が交代で、1月22日から31日まで神戸商船大学地区と海技大学校地区において炊出しや給水など救援活動に協力した。

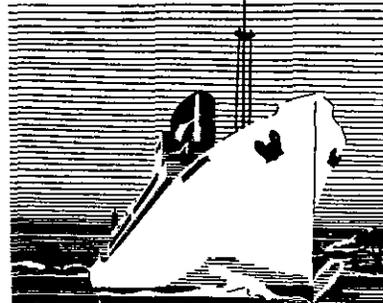


4. 今後の対応

当協会は、海上物流システムの再構築や港湾機能の回復など被災地の復興に向けて関係各

方面に要望していくとともに、救援活動については、阪神地区事務局の機能回復後、現地に地震対策本部を移管し、関係各方面と緊密な連携を取りながら取り組むこととしている。





外航船舶等 (タンカー) 解撤促進費補助金などが決定 —平成7年度海運関係予算—

運輸省は、平成6年8月に大蔵省に対して、海運関係事項を含む平成7年度予算概算要求を行い、折衝を開始していた(本誌1994年9月号P.2参照)。

その後12月20日に大蔵原案の内示があり、復活折衝を経て12月25日の臨時閣議で政府案が決定された。

政府案のうち、海運関係予算の概要は以下のとおりである。

1. 外航海運対策の推進

(1) 歳出予算

① 外航船舶等 (タンカー) 解撤促進費補助金

タンカー事故による海洋環境への被害を防止するため、二重構造タンカーへの早期代替に資する老朽タンカーの解撤を促進することを目的とし、生き船売船価格と解撤売船価格の差額の $\frac{1}{2}$ を国が外航海運事業者に対して補助を行う基金として、9億100万円を要求していた。

最終的に固まった政府案では、日本籍または日本船社が支配している船舶(船齢19年以下、20,000 $\frac{1}{2}$ 以上のタンカー)を解撤処分する際に、外航海運事業者に対して生き船売船価格との差額の $\frac{1}{2}$ の補助を行うものとし、4億5,000万円の補助金が決定された。

なお、解撤を行う造船事業者に対しても(財)船舶解撤事業促進協会の既存基金より、タンカー解撤割増分を従来の交付額に上乗せした船舶解撤促進助成金を交付することとなった(資料1、2参照)。

② 利子猶予特別交付金

既に締結した利子補給契約について、日本開発銀行の猶予対象利子に対する特別交付金として21億3,300万円(うち、猶予対象利子本体分:19億3,900万円、猶予対象利子運用金利分:1億9,400万円)を要求し、政府予算案で満額回答を得た(資料2参照)。

(2) 財政投融資（日本開発銀行融資）

超省力化船、LNG 船および二重構造タンカーをはじめとする外航船舶の整備を促進することとし、これらに必要な財政投融資資金454億円（うち、平成6年度建造継続分：167億円、平成7年度新規建造分：287億円）を要求していた。

この要求に対して政府予算案では、融資規模350億円が財政投融資として決定された（資料2参照）。

2. 船舶整備公団関係

船舶整備公団は、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造を促進することとした代替建造で588億円、また改造等に対する融資枠として14億円、合計602億円を要求した。

さらに、余剰船舶等の係留船への改造を促進するために10億円、国内旅客船の整備として409億円の総額1,021億円を要求した。

これに対し、政府予算案では代替建造について、トン当たり単価の積算方法の見直しが行われたため、要求額を上回る608億円（所要資金459億円、前年度継続分149億円）が決定された。

また、改造等融資については12億円、特定係

留船活用事業の推進として5億円、国内旅客船整備に295億円が決定した（資料3参照）。

3. 船員対策関係（資料4参照）

(1) 一般会計

船員雇用関係としては、日本船員福利雇用促進センター（SECOJ: Seamen's Employment Center of Japan）の行う船員雇用対策事業に1億1,900万円、国際的な漁業規制に伴う船員離職者職業転換等給付金の給付が平成7年度限りで6,800万円となるなど、1億9,000万円が決定した（前年度比6億4,900万円減）。

このほかODA（政府開発援助）の一環として実施している「開発途上国船員受け入れ事業補助」は、研修生85名とし、9,000万円（平成6年度：85名分 7,800万円）が決定した。

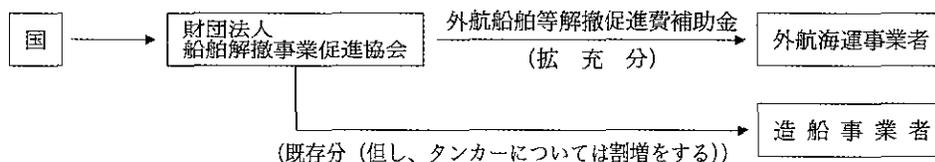
(2) 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち、船員雇用対策関係は、外国船派遣訓練助成金等SECOJへの補助金として8億1,600万円（平成6年度：7億8,300万円）が決定したほか、未払賃金の立替払に要する経費等合計で8億8,500万円となっている。

【資料1】 二重構造タンカーへの早期代替に資する外航船舶等（タンカー）解撤促進について

1. 目的：財団法人船舶解撤事業促進協会の補助制度を拡充・活用することにより、二重構造タンカーへの早期代替に資する外航船舶等（タンカー）の解撤を促進する。

2. 補助金フロー図



3. 補助制度の概要：日本籍または実質的に日本船社が支配しているマーケットベースでは解撤市場に出てこない外航船舶等（船齢19年以下、20,000ℓ以上のタンカー）を解撤処分するため、造船事業者に対して、(財)船舶解撤事業促進協会の既存基金より、タンカー解撤割増分を従来の交付額に上乘せた船舶解撤促進助成金を交付するとともに、海運事業者に対して、外航船舶等解撤促進費補助金を交付する。

[資料2] 平成7年度外航海運関係予算

平6.12. (単位:億円)

区 分	平成6年度 予 算 額	平成7年度 要 求 額	平成7年度 政府予算案	
歳 出 予 算	利子猶予特別交付金	36.69	21.33	21.33
	(1) 猶予対象利子本体分	32.95	19.39	19.39
	(2) 猶予対象利子運用金利分	3.74	1.94	1.94
	外航船舶等(タンカー) 解撤促進費補助金	—	9.01	4.50
財 政 投 融 資	外航船舶の整備	405	454	350
	(1) 金利	特利5	特利5	特利5
	(2) 融資比率			
	・超省力化船、LNG船お よび二重構造タンカー	60%	60%	60%
	・その他船舶	50%	50%	50%
・改造	30%	30%	30%	

[資料3] 平成7年度船舶整備公団関係予算案

(単位:億円)

事 項	6 年 度 当初予算額	7 年 度 要 求 額	内 示 額		備 考
				前年度比(%)	
1. 事業規模					
(1) 国内旅客船の整備	376	409	295	78.5	
(2) 内航海運の体質改善 (代替建造)	613	588	608	99.2	
(3) 貨物船改造等融資	12	14	12	100.0	
(4) 特定係留船活用事業の推進	5	10	5	100.0	
合 計	1,006	1,021	920	91.5	
2. 調達資金					
(1) 財投資金	704	715	644	91.5	
産投出資金	3	4	3	100.0	
借入金	349	568	319	91.4	
引受債	352	143	322	91.5	
(2) 自己資金	302	306	276	91.4	
合 計	1,006	1,021	920	91.5	

[資料4] 平成7年度船員対策関係予算 (運輸省船員部・社会保険庁)

平6.12. (単位:百万円)

区 分	平成6年度	平成7年度予算		備 考	
	予 算 額	概算要求	政府原案		
一 般 会 計	1. 働日本船員福利雇用促進センター補助金	155	121	119	
	(1) 船員雇用対策				
	(イ) 外国船配乗促進事業助成	(54)	(8)	(6)	最終年度継続分27人
	(ロ) 外国船への就職奨励金	(18)	(18)	(18)	18万円/人・回×100人
	(ハ) 内航転換奨励金	(29)	(14)	(14)	離職漁船員が減少
	(ニ) 技能訓練、職域拡大訓練	(33)	(33)	(33)	前年度同様660人
	(ヒ) 内航転換訓練助成	(21)	(10)	(10)	離職漁船員が減少
	(ヘ) 離職高齢船員活用対策助成	(0)	(38)	(38)	55歳以上の部員を雇用した船主に賃金の1/3を補助 100人分
	2. 船員離職者職業転換等給付金(海→海)	652	73	71	
	(1) 外航船員離職者	(3)	(2)	(3)	
(2) 漁業等船員離職者等	(649)	(71)	(68)	流し網漁の禁止に伴う離職漁船員に対する給付が終了	
小 計	807	194	190		
II 開発途上国船員養成への協力	78	90	90	平成2年度より実施(ODA)、前年度同様85人 帰国費用分増	
船 員 保 険 特 別 会 計	(1) 働日本船員福利雇用促進センターへの助成金	783	866	816	34千円/月・人(848人)(前年度33千円 827人)
	(イ) 外国船派遣助成金	(327)	(379)	(346)	特殊無線技士養成訓練等の講習会の増加による増額
	(ロ) 技能訓練事業費	(109)	(119)	(117)	派遣助成金:賃金日額の1/3、但し、海技免状取得に係る講習は、大企業1/2、中小企業2/3、いずれもMAX.9,040円/日
	(ハ) 技能訓練派遣助成金	(251)	(271)	(256)	講習会の増加による増額
	(ニ) 管理費等	(86)	(87)	(87)	
	(ヒ) 時短促進講習会等助成金	(10)	(10)	(10)	
	(2) 漁船船員雇用確保助成事業	3	0	0	6年度限り
	(3) 未払賃金の立替払経費	46	48	48	対象者が若干増加
	(4) 船員等の就職促進経費	20	21	21	同上
	小 計	852	932	885	

日本のセメント輸出……現状と将来

セメント協会 国際部長 伊藤公司

1. セメントの貿易について

セメント輸出入は、経済基盤整備、セメントの国内需給バランスおよび流通形態などにより大きく変化するが、物理的な輸送範囲は物流コストなどによって自ら限定される。

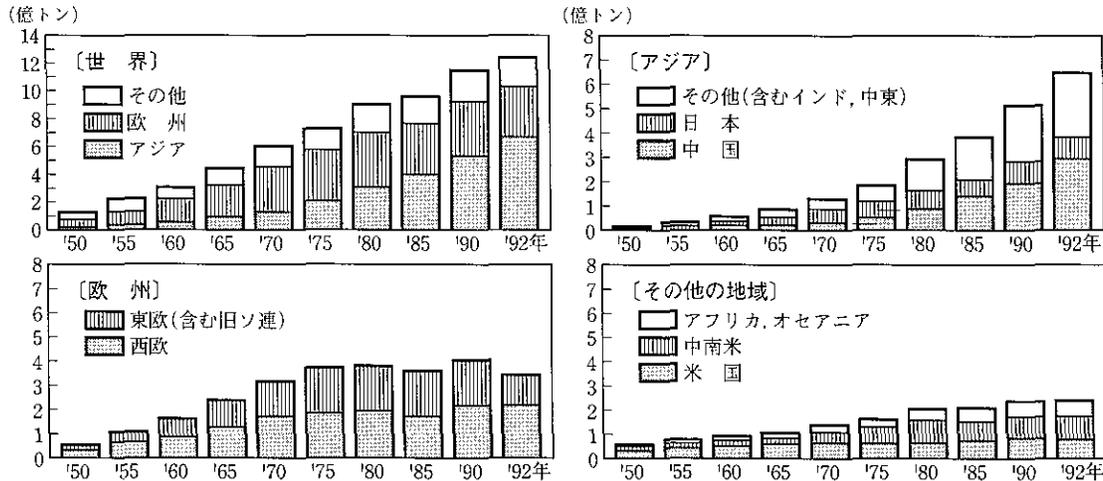
(I) セメント産業の発展段階 (図1参照)

セメントの市場規模は経済基盤などの整備状況に応じて拡大し、時代の流れとともに地域的な変化が生じている。戦後半世紀における世界のセメント需要動向を見ると、前半は欧州市場が拡大し、後半にはアジアが伸びており、特に80年代以降は中国の市場拡大が顕著である。その結果、92年にはアジア市場が世界の過半数を占めるに至っている。

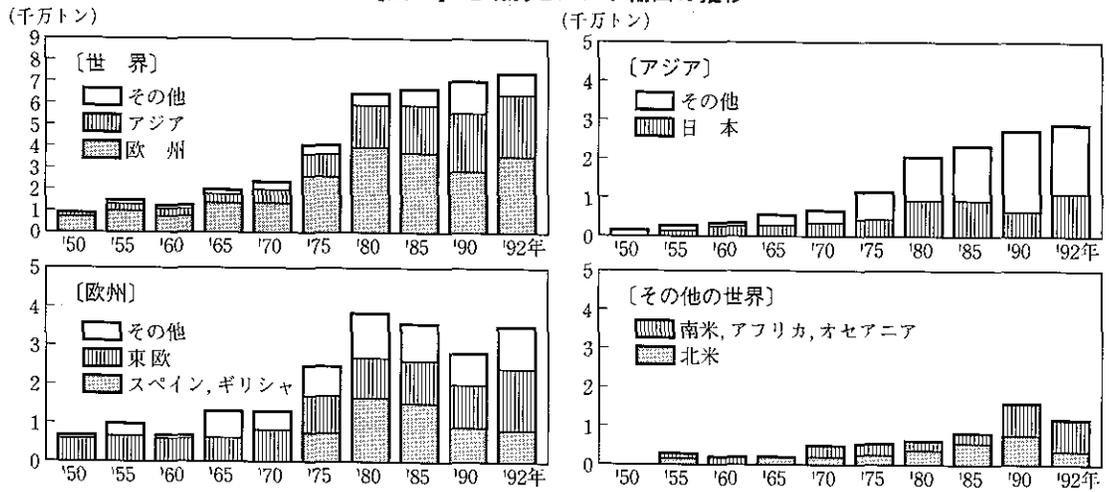
(2) セメントの需給バランス (図2および図3参照)

セメントは国内建設のための基礎資材であるが、その経営基盤は常に国内経済の動向に左右されるため、時として需給バランスが崩れ易い。特に先進国では経済規模が大きいことから、セメント供給能力もそれ相応に拡大しており、一旦国内経済が不況に見舞われると大幅な供給過剰となり易い。これを貿易面から見ると、欧州は常に輸出超過の状態が続いているが、その大部分は欧州域内とその他地域(アフリカ、北米)向けに輸出されているのに対して、アジア地域(含、中東)の貿易はほとんど域内流通が中心である。但し、90

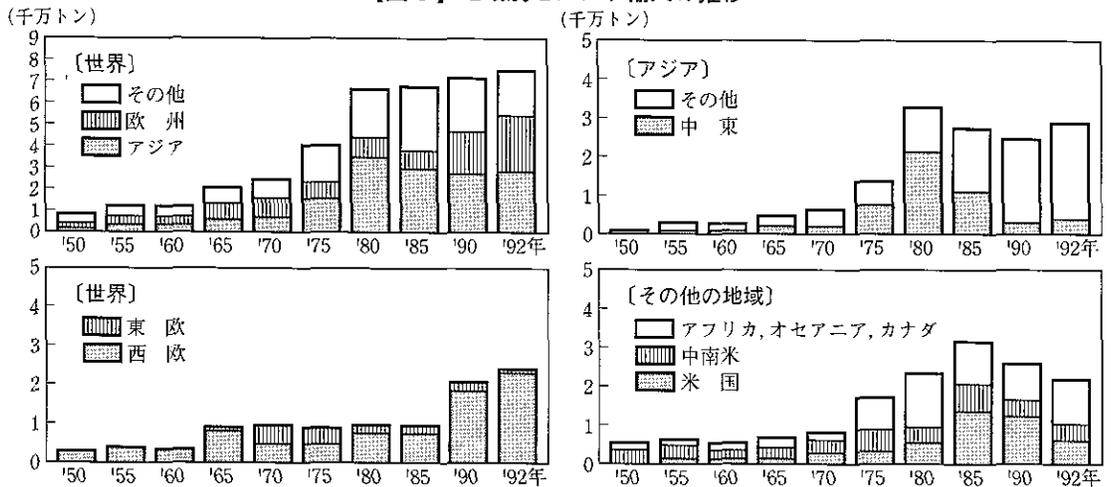
【図1】地域別セメント消費の推移



【図2】地域別セメント輸出の推移



【図3】地域別セメント輸入の推移



年代の貿易は持たざる国から持てる国への物流が拡大している。即ち、西欧の輸入では旧東欧およびアフリカ北部から流入し、米国の輸入では中南米諸国からの流入が増えている。

(3) 貿易の物流範囲 (図2および図3参照)

セメントの輸送範囲は物流コストに左右されるため、世界全体の物流を見ると次の範囲に集約される。

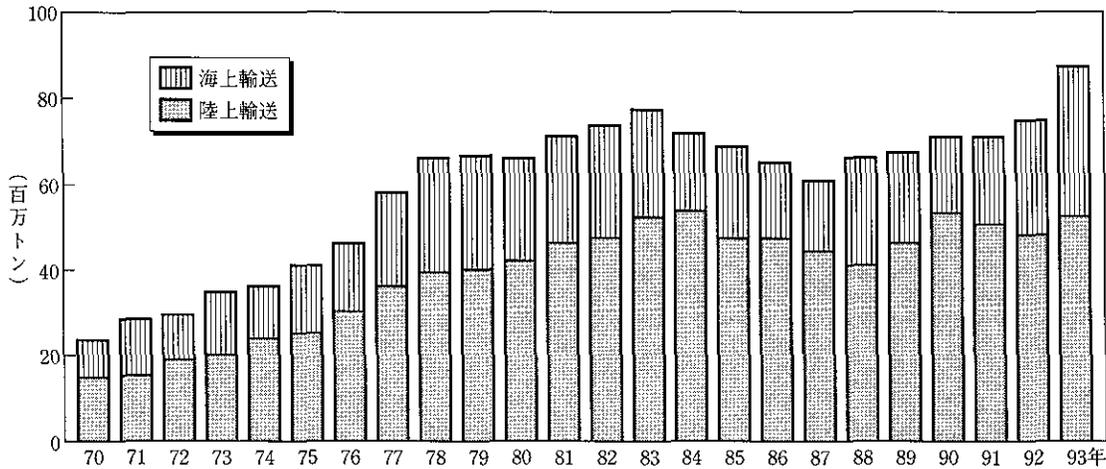
- 輸出地域 → 輸入地域
- 旧東欧諸国 → 西欧、中東、インド洋

- 旧西欧諸国 → 西欧、中東、米国 (東海岸、メキシコ湾)、西アフリカ
- アジア諸国 → アジア、中東、米国 (西海岸)、大洋州
- 中南米諸国 → アジア、米国 (西海岸、メキシコ湾)、カリブ海

(4) 貿易の物流形態 (図4参照)

セメントの輸送形態は国内経済発展のレベルに伴って変化している。先進国でも1950年代頃までは袋ものが主体であったが、現在で

【図4】世界のセメント輸出高



はバラ輸送が80%以上を占めている。

戦後半世紀のセメント輸出形態を見ると、1970年頃までは袋ものが大部分であったが、その後急速にバラ化が進んで、90年代では総輸出量の80%程度がバラ輸送となっているものと思われ、その背景には海上輸送量の拡大がある。

93年の世界のセメント総輸出高は8,800万トンといわれ、その70%は海上輸送による輸出であり、更にそのうちの4分の1は日本が占めている。ちなみに1993年の世界のセメント需給は次のとおり。

(単位:百万トン)	全世界(前年比)	日本(前年比)	対世界比
生産高(A)	1,293 (6%)	95 (▲1%)	7%
消費高	1,281 (4%)	79 (▲5%)	6%
輸出高(B)	88 (17%)	13 (14%)	15%
(海上)	52 (9%)	13	25%
(陸上)	36 (30%)	0	—
輸出比率(B/A)	7%	14%	—

2. 日本の輸出小史

日本のセメント産業は1873年(明治6年)に

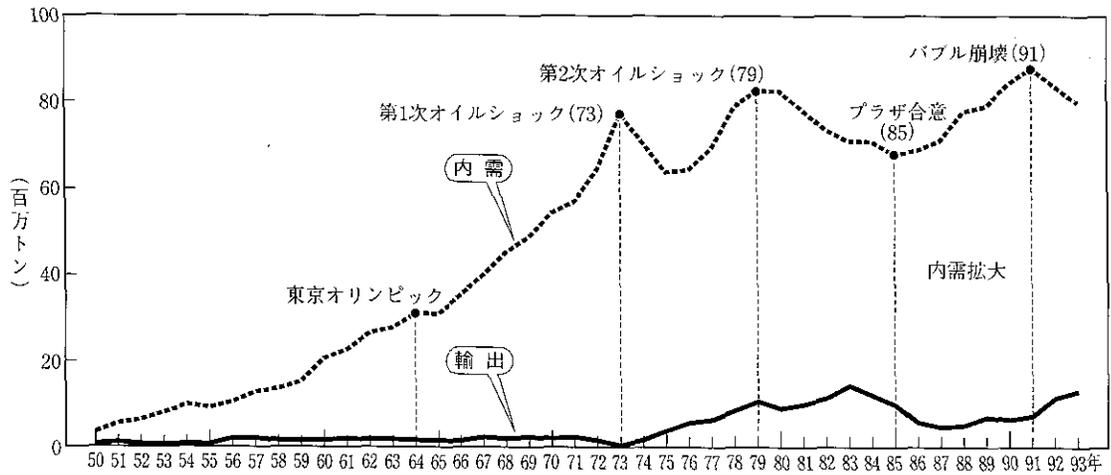
誕生し、そのわずか15年後の1888年(明治21年)に最初の輸出が記録されていることから、産業の歴史としては既に121年、輸出の歴史は106年を各々超えている。

この106年間の総輸出量は2億2,000万トンに達し、そのほとんどは戦後の実績である。

歴年ベース	期間	輸出量(百万トン)	構成比	年平均(百万トン)
戦前(1888年~1945年)	57年間	7.9	3%	0.1
戦後	(1946年~1975年)	43.9	20%	1.5
	(1976年~1994年)	169.2	77%	8.9
累計(1888年~1994年)	106年間	221.0	100%	2.1

戦後日本のセメント需要(図5参照)を見ると、国内需要は1973年の第1次石油ショックまでの約30年間は常に右肩上りの急成長を維持していたが、その後は第2次石油ショック、先進7カ国のプラザ合意(通貨調整→円高不況)、バブル経済の崩壊などを経て成熟期に突入した感がある。一方、輸出は第1次石油ショックまでは東南アジア向けに袋ものを中心として年間200万トン程度に止まっていたが、その後は日本国内の需要を補完する形で急拡大を示し、年

【図5】戦後日本の内需と輸出(50/93年)



間1,000万トン前後のペースが続いている。ちなみに、戦後50年間における世界の輸出に占める日本の位置付けとしては、世界第1位が19回、第2位が13回と常に上位にあり、94年には1,478万トンと世界記録を更新している。

3. 輸出の移り変わり

(1) 市場のシフト (図6および図7参照)

日本の輸出が急拡大を示した1970年代以降について見ると、輸出市場がアジアから中東へシフトしたり、また米国西海岸へシフトしたり、再びアジアへシフトしたりと若干の移動はあるものの、基本的にはアジア太平洋地域が日本固有の市場であり、この姿は今後とも変わらないものと思われる。

70年代後半から80年代前半には、中東市場でオイル・ダラーを武器とした経済開発などによるセメント・ブームが発生し、その後、全米でバブル経済によるセメント・ブームが起り、90年代にはアジア太平洋地域でインフラ整備などを中心とした建設ブームが起っている。

(2) バラ化の時代 (図8参照)

戦後のセメント輸出形態は、ほとんど袋ものが中心であったが、70年代の中東ブームを境にバラ・セメントへと移行していった。この物流の変化に対応するには、輸出側と輸入側双方に大量輸送、大量販売を可能とする供給体制が必要であり、従ってこの時期の輸出国が今日でも世界の主要輸出国(日本、ギリシャ、韓国、メキシコなど)となっている。

なお、袋セメントとバラ・セメントについて船積/陸揚など物理的側面から比較すると、大概次のとおりとなる。

主な比較	袋ものセメント	バラ・セメント/クリンカ
船積能力	1,200トン/日	1,000トン/時
積/揚方式	人海戦術	機械式
最大船型	10,000~20,000トン	20,000~50,000トン
コスト面	割高	割安

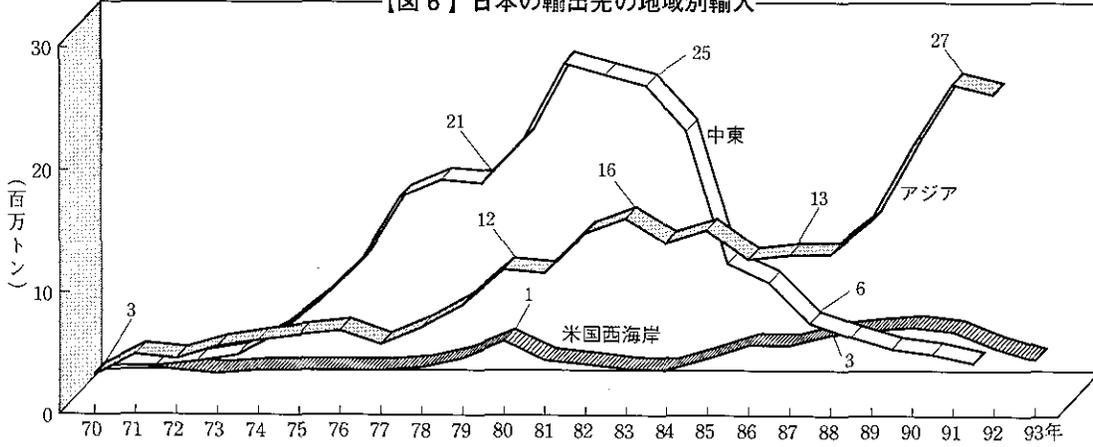
4. 日本の輸出能力

日本のセメント工場立地は、全国41工場のうち約半分の20工場が海に面していることから、工場出荷高の約60%が海上輸送であり、且つ総

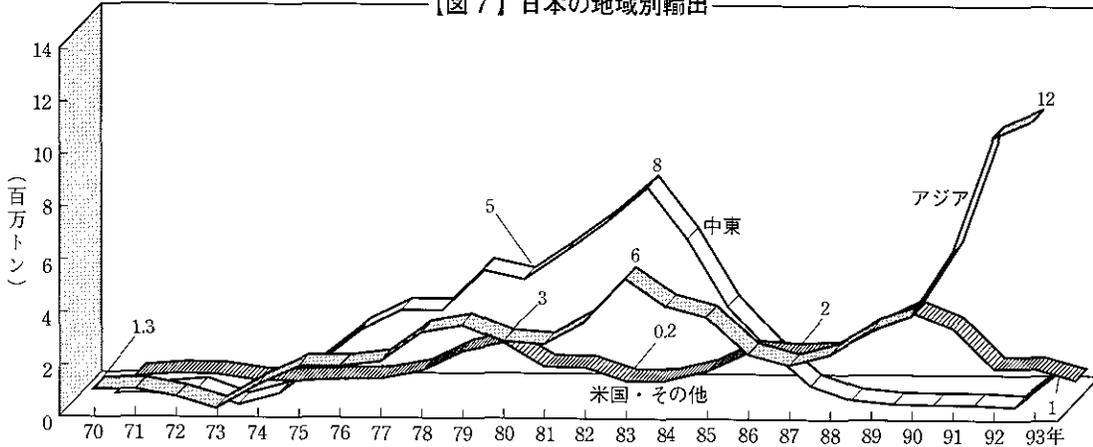
生産能力9,800万トンのうちこれら臨海工場の占める割合は57% (5,600万トン/年) となっている。また、これらの工場はいずれも工場岸

壁を持ち、原燃料の受け入れバース、国内向けセメント出荷バース、輸出向けセメント/クリンカ出荷バースなどが独立または一部兼用とな

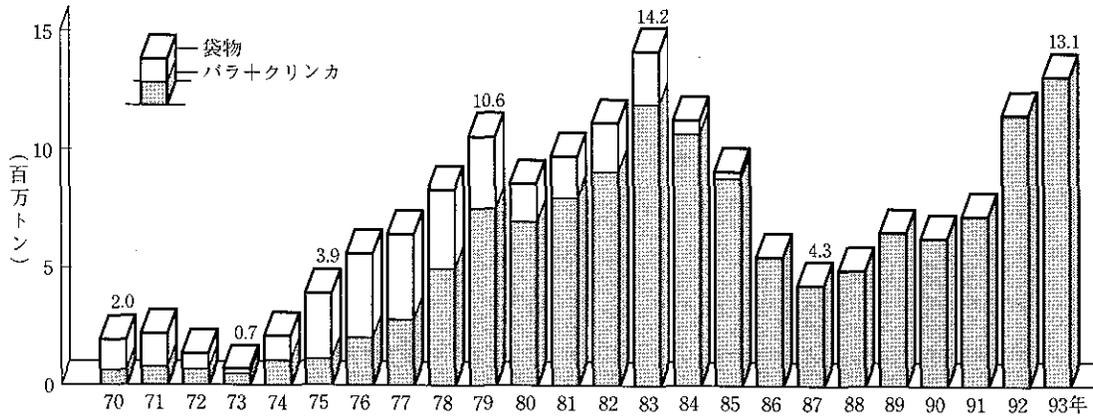
【図6】日本の輸出先の地域別輸入



【図7】日本の地域別輸出



【図8】輸出



っている。

このように、工場敷地内に生産設備と船積設備が一体化したセメント工場が国内に20カ所を有する国は世界に例がない。

例えば、韓国と台湾の主要輸出メーカーの工場立地は次のとおり。

メーカー	輸出工場	輸送距離(手段)	船積港
韓国：雙龍セメント	東海	8.5km(ベルコン)	東海(旧北坪)
韓国：東洋セメント	三陟	1.2km(ベルコン)	三陟
台湾：台湾セメント	蘇澳	4.0km(ベルコン)	蘇澳
台湾：亞洲セメント	花蓮	25.0km(トラック/貨車)	花蓮

なお、日本の主力セメント輸出港および輸出船積み能力などは次のとおり。

接岸可能最大船型	船積港	バス	船積能力	船積方式
(1) 60,000%	津久見(大分県)	専用	1,300トン/時×2	機械式
	宇部(山口県)	専用	1,000トン/時	機械式
	函館(北海道)	専用	1,500トン/時	機械式
(2) 40,000%	苅田(福岡県)	専用	1,000トン/時	機械式
(3) 35,000%	徳山(山口県)	専用	600トン/時	機械式
(4) 23,000%	佐伯(大分県)	専用	1,300トン/時	機械式
(5) 20,000%	宇部(山口県)	公共	800トン/時	圧送式
(6) 18,000%	須崎(高知県)	公共	600トン/時	機械式

従って、1日当たりの船積み能力は9,400トン/時×24時間=225,600トン/日となる。また、上記以外にも6,000%~15,000%型の船が接岸可能で、且つ機械式などの船積設備を完備しているセメント工場が数カ所あるなど、日本はセメント輸出国といえる。

ちなみに、1994年の日本の輸出货量は表1に見るとおり、合計1,478万トン(前年比13%増)と、1983年の過去最高(1,418万トン)を11年ぶりに更新するとともに、世界新記録を樹立した。そのうちアジア地域が91%と他地域を完全に圧倒しており、今後ともこの傾向は変わらないも

のと思われる。

【表1】 94暦年度市場別輸出実績

(単位：千トン)

地域	市場	94暦年	前年比	構成比
アジア	韓国	*2,170	202.3	14.7
	中国	345	81.6	2.3
	台湾	4,915	98.8	33.3
	香港	1,604	118.8	10.9
	ベトナム	156	∞	1.1
	フィリピン	120	∞	0.8
	シンガポール	*625	127.2	4.2
	マレーシア	*2,416	108.2	16.3
	ブルネイ	*1,107	116.0	7.5
	インドネシア	9	∞	0.1
	計	19	∞	0.1
	計	*13,486	116.5	91.3
中東	クウェート	315	37.3	2.1
	サウジアラビア	240	297.9	1.6
	アラブ首長国	72	41.2	0.5
	計	627	53.1	4.2
大洋州	オーストラリア	*433	250.9	2.9
	ニューカレドニア	67	497.8	0.5
	マリアナ	153	105.8	1.0
	計	*653	197.6	4.4
北米	アメリカ	14	33.3	0.1
合計	袋もの	-	-	-
	バクリン	*8,973	127.3	60.7
	計	5,807	95.5	39.3
	計	*14,780	112.6	100.0

*印は記録更新

5. 日本の輸出見通し

アジア太平洋地域のセメント市場は、20世紀末期に至ってようやく世界の注目を浴び始めており、「21世紀はアジアの時代」であろうことは確実である。この地域のセメント需要は図9に見るとおり、90年代に入って年率10%増が続いており、その勢いは少なくとも今世紀中は続くものと予想される。

アジア太平洋地域の高度成長は、1980年代後半の冷戦構造の雪解けに始まった。87年の中国改革経済政策、89年にはカンボジアからのベトナム撤退、92年には韓国、フィリピン、タイで新政権が誕生するなど、政情安定化(カントリー・リスクの軽減)が進展し、同時にこれら地域に対する域内各国(日本およびアジア NIES)からの民間投資が活発化したことが大きく貢献

している。この結果、アジア太平洋地域では社会基盤整備などを中心とした公共投資、民間設備投資および住宅投資が一斉に開花し、「セメントの爆発現象」が発生している。

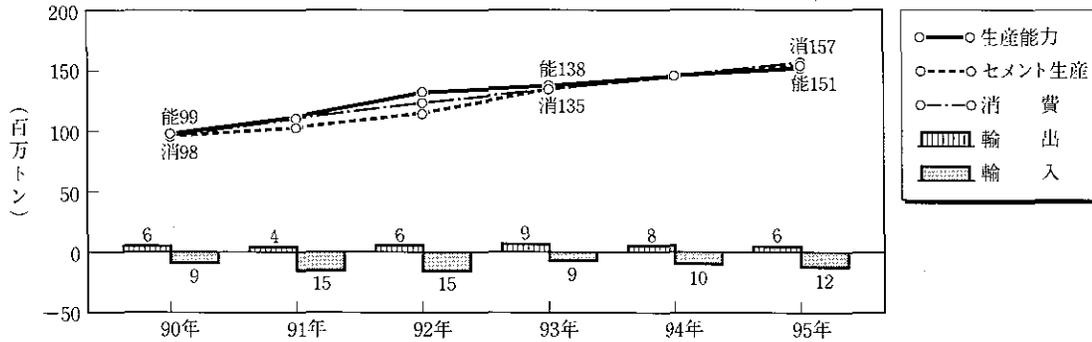
セメントの需給状況は当分の間、需要先行型(供給不足)で推移するものと予想されるため、日本に対する輸出引き合いは今後ともかなり根強いものがある。

この地域は本格的な成長期に入ったことから、

【図9】アジア主要国のセメント需給

アジア主要6カ国合計

(韓国、台湾、フィリピン、タイ、インドネシア、マレーシア)

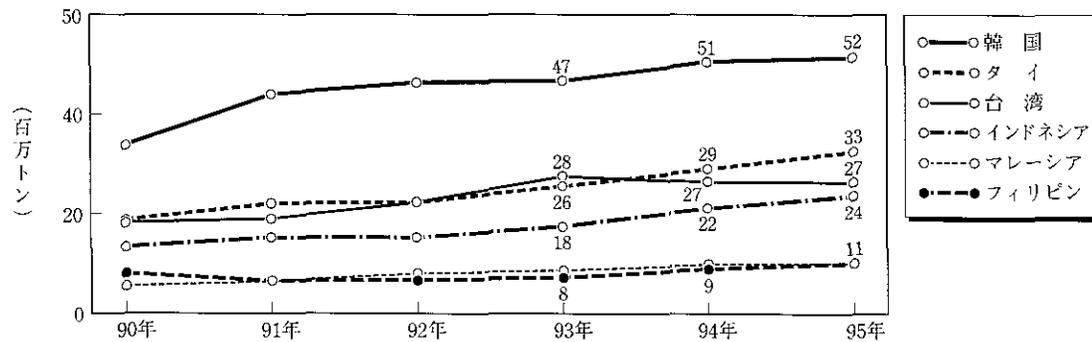


注) 1. 90年～93年は実績、94年～95年は見通し
 2. セメント生産高は輸入クリンカを含まない
 3. 年率=消費高の年間平均伸び率(90/95年)
 4. 生産能力=12月末

出所) 各国セメント協会

アジア主要6カ国の消費

(韓国、台湾、フィリピン、タイ、インドネシア、マレーシア)

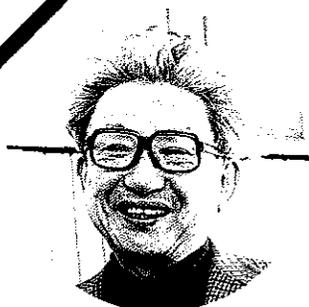


実質経済成長率(GDP)

(%)	90	91	92	93	94	95
韓国	9.2	8.5	4.8	4.7	6.7	6.9
タイ	11.6	7.9	7.4	7.8	8.2	8.5
台湾	4.9	7.2	6.6	6.2	6.4	6.6
インドネシア	7.1	6.6	5.8	6.5	6.7	7.0
マレーシア	9.7	8.7	8.5	8.0	8.6	8.4
フィリピン	2.7	▲0.7	0	1.7	4.0	5.5

出所) アジア開発銀行

随想



“晴れ”を汲み出す

気象エッセイスト ◆ 倉嶋 厚

鹿児島気象台長を最後に気象庁を定年退職してから11年がたつ。気象庁では主に予報官の仕事をしてきたが、最後の7年間は管理業務であったから、天気予報の現場から離れて約20年になる。その20年間の気象予報技術の進歩は、実に驚くばかりである。

私たちのころも、コンピュータで理論的に作り出した明日・明後日の予想天気図を利用してはいたが、それは、人間が頭の中で低気圧や高気圧のこれまでの動きを単純に先に延ばして想像したのと大差なかった。ところが最近では一週間先までの毎日の予想天気図が作られ、しかも昔の予報官ならとても分からなかった現象が見事に予想されている。改めて後輩たちの技術開発の努力に脱帽し、「老兵は消え去るのみ」の感を強くしている次第である。

気象庁の自己採点でも東京地方の明日の予報の成績は1946年には71%だったが、1987年には82%に上昇している。

昔は天気予報は「当てにならないもの」のた

とえにされた。その証拠には『日本国語大辞典』（小学館）で天気予報を引くと、第二義として「(天気予報ははずれやすいところから)あまり当てにならない予想や予報」と記されており、『大漢和辞典』（大修館）でも第二義に「あてにならぬ予言を皮肉にいう語」とある。

吉田茂が首相のころの話である。

野党議員 「あなたの言う事は天気予報のように信頼できない」

首相 「私は間違ったことを言ってはいません。また、私は中央気象台（後の気象庁）を信頼しています」

札幌気象台の予報課長を務めていたころ、秋晴れの昼休みに、同僚と近くの知事公舎の庭園でキノコをとった。住宅街でのキノコ狩りは東京から来た者には大きな驚きであった。

「課長、持って帰って、晩のおかずにしませんか」

「アタらないかなあ」

「大丈夫。食用ですよ。でもアタったら、予

報課長、キノコにはアタる、という記事になるでしょうね」

同様の話は昔からたくさんある。天気予報がはずれて雨になり、プロ野球のナイトゲームが流れた。翌日、売れ残りの弁当を業者が气象台へ持ち込んできた。

「無料でやるから食べてくれ」

「昨日の弁当だから、悪くなっているでしょう」

「あなた方は、何をたべてもアタらないよ」

日露戦争の時、「天気予報」というお守りがあった。敵の弾丸に「あたらない」というのである。千人針に5銭玉を縫いつけて「死線（4銭）を越える」ことを願ったのに似ている。が、このお守りはよくない、と誰かが言いだした。

「天気予報はたま（弾丸）にはあたる」

外国の新聞にも、洪水で木の上に避難したハイカーの肩につるした携帯ラジオが「今日は晴天、絶好の行楽日和です」とアナウンスしている漫画が載っていた。

「拝啓、予報官殿、昨夜は一晚中地下室から貴官の“晴れ”を汲みだしていました」

これは予報されなかった大雷雨で地下室が水浸しの被害にあったミラノ市民の气象台への手紙である。

そして1975（昭和50）年にスウェーデン芸術アカデミーは「詩と空想小説分野での優れた業績」の特別賞をストックホルム气象台に贈った。

その理由は「予報官の発表文は、まことに現実離れした、詩的ファンタジーにあふれていた」ためという。

ところで天気予報の点数は将来、何点ぐらいまで上昇するであろうか。私は国民実感では、いつまでも70点どまりではないかと思う。1927（昭和2）年発行の『ラジオ講演・通俗科学講座』で、後の第5代中央气象台長の藤原咲平博士が、天気予報のあたりはずれについて、次のように述べている。

「お金がいくら出来ましても、これでよいということはないのと同様で、予報はだんだん上手になってまいりましても、なればなるほど世間様のご要求も上がり、もう少しうまくやれということになり、結局十分なるご満足を得る時代はほとんど来ないものではないかと思っております……」

天気予報の満足度は、国民の平均的な幸福感に似たところがあるように思う。

戦後しばらくはお米が1日に3合食べられたら大満足だったが、同じ物差しがいまの時代にあてはまらないのと一緒で、世の中の多くのことの満足度はいつも70点ぐらいで、残りの30点を埋めようと目指して進んでいくのではないだろうか。

海運 ニュース

1. 海事労働基準4条約の採択会議が来年1月に開催される
— ILO海事労働基準に関する三者構成会議の様態 —
2. 世界バルク輸送の現状
3. 減少傾向にあるわが国の商船船腹

1. 海事労働基準4条約の採択会議が来年1月に開催される — ILO海事労働基準に関する三者構成会議の様態 —

標記国際会議は、昨年11月28日より12月9日までの間、主要海運国30カ国の官労使が参加しジュネーブのILO本部で開催された。ILOの会議は、官労使の三者構成となっており、条約の採択および改正は、2回の討議を経ることが原則とされている。今回の会議は、下記4条約（勧告を含む）の改正に関する一次討議に当たり、改正草案を作成することが目的であり、わが国からは、運輸省加藤船員部長、全日海中西組合長、当協会増田理事長が各々の代表として参加した。

なお、二次討議すなわち条約採択会議は、1996年（平成8年）1月中旬に2週間にわたり開催される予定である。

改正草案の概要は次のとおりである。

(1) 海員に対する職業紹介所設置に関する条約（1920年第9号条約）の改正

この条約では、船員に対する職業紹介は、公の機関が無料で行うことを義務付けており、営利を目的とした民間の職業紹介業を禁止しているが、その内容について全面的見直しを行い、民間の職業紹介業を公的な船員職業紹

介所と同様に認め、船員に対する職業の斡旋および紹介をできることとした。

新条約は、監督官庁が承認するための基準および紹介所の義務等を定めており、これを補完する事項が勧告となっている。

(2) 海員の労務状態の監督についての一般原則に関する勧告（1926年第28号勧告）の改正
わが国における船員労務官に関する勧告であるが、これを近代的なものとするための見直しが行われ、新たな条約およびこれを補足する勧告の形式とした。

条約の規定は、監督官（当局の認める代行機関の監督員を含む）の資格、任務、年次監督の実施、監督結果の報告等を内容とし、勧告は、労働条件等の監督が効果的に実施されるための具体的な協力体制、監督官組織の要件等が定められている。

なお、本条約の労務監督は、自国籍船を対象としており、PSCには関連させていない。

(3) 商船における最低基準に関する条約（1976年第147号条約）の改正

本条約は、船内の安全基準、労働条件等に

関する最低条件を定めた条約で、付属書に列挙されている他のILO条約を遵守することを条件としている。しかし、必ずしも付属書に列挙されている条約を批准することは要求されておらず、各国政府の実情に配慮したものとなっているが、条約の趣旨を尊重し、条約と同程度の規範を国内法により担保しなければならぬこととなっている。

今回は、同付属書に発効済みのILO条約をさらに追加することについて審議が行われ、次の6条約を付属書として追加する議定書を採択した。

- ① 国の発給する船員身分証明に関する条約
 - ② 船内船員設備に関する条約(補足規定)
 - ③ 企業における労働者代表に与えられる保護及び便宜に関する条約
 - ④ 船員の年次有給休暇に関する条約
 - ⑤ 船員の健康の保護及び医療に関する条約
 - ⑥ 船員の送還に関する条約
- ただし、加盟国はこれらのすべて、または一部を実施するか否かについて選択することができることとなっている。
- (4) 賃金、船内労働時間及び定員に関する条約及び勧告(1958年第109号条約および勧告)の改正
- この条約は、賃金部分を分離し批准するこ

とができるよう過去に改正されたが、未だに発効しておらず、今回その内容を近代的な船内労働実態に合致したものに改めるとともに批准促進のための検討が行われ、労働時間、定員に関しては条約を改正することとし、賃金については、勧告とすることとした。

勧告の形式となった賃金については、賃金体系の原則、最低賃金の設定、AB船員の月額最低賃金等に関する規定を定め、改正条約の労働時間の規定については、[]を付し次期海事総会の審議に委ねる条項も多く残されたが、1日8時間、週1日の休日を基本原則とし、変形として、①最大労働時間の規則(1日14時間、週72時間等)または②最小休息時間の規則(1日10時間、週84時間等)を設けた。定員については、疲労防止、安全を考慮して決定することを骨子とした。

(5) その他

三者会議終了後に開催された労使による合同海事委員会において、AB船員の月額最低賃金の改定が行われ、1995年1月1日より実施することが合意された。

これは、200万%以上の船舶を保有する国および多数の船員を供給する国である世界44カ国(地域)における賃金事情、消費者物価指数等を勘案し決定されるものであり、現行の356ドル(1992年10月25日より実施)が385ドルに改定された。

2. 世界バルク輸送の現状

不定期船とタンカーのブローカーであるファーンレイズ(Fearnleys)社は、毎年、世界の

バルク輸送の現状を取りまとめ、“World Bulk Trades”として発表しています。今般、1994年版が発行されたので、その一部を抜粋して概要を紹介します。

世界のバルク輸送量の推移

83年から93年までの10年間における原油の海上輸送量の年平均増加率は、トン数で3.8%、トン・マイルで5.1%であった。特に輸送量が低迷した85年と93年を比較すると、トン数で56%、トン・マイルでは84%と著しく増加したことになる。これは、イラクからトルコへのパイプラインの閉鎖が強く影響したものである。

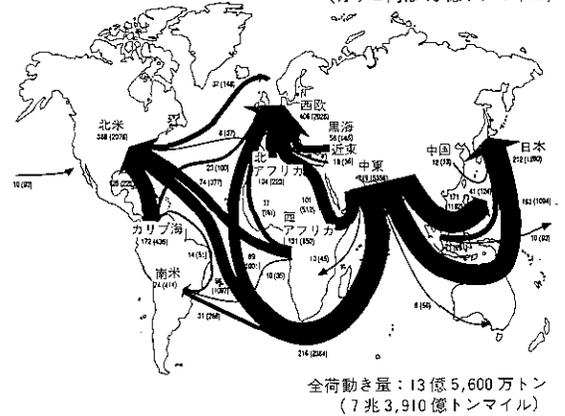
また、同期間における主要ドライバルク貨物5品目（鉄鉱石、石炭、穀物、ボーキサイト／アルミナ、燐鉱石）の海上輸送量を見ると、トン数では、年平均3.1%、全体量で36%の増加を示したが、84年時の対前年比最高伸び率14%

や86年の3%減少など、必ずしも一様ではない。また、トン・マイルでも同じ傾向が見られ、年平均3.2%、全体では37%の伸びが見られた。（表参照）

原油

93年の原油の海上輸送量は、3.3%の増加を示し、4,300万トン増の13億5,600万トンであつ

原油の海上荷動き（1993年）単位：100万メトリックトン（カッコ内は10億トンマイル）



【表】原油および5大バルク貨物の海上荷動き量の推移

(1) 荷動き量

(単位：100万トン)

品目	年	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
原油		930	930	871	958	970	1,042	1,120	1,190	1,247	1,313	1,356
鉄 鉱 石		257	306	321	311	319	348	362	347	358	334	354
石 炭		197	232	272	276	283	304	321	342	369	371	367
穀 物		199	207	181	165	186	196	192	192	200	208	194
ボーキサイト・アルミナ		36	44	40	41	45	48	49	52	53	48	51
燐 鉱 石		43	44	43	41	42	44	41	35	31	29	27
5大バルク貨物計		732	833	857	834	875	940	965	968	1,011	990	993

(2) トン・マイル

(単位：10億トン・マイル)

品目	年	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
原油		4,478	4,508	4,007	4,640	4,618	5,065	5,736	6,261	6,757	6,977	7,391
鉄 鉱 石		1,320	1,631	1,675	1,671	1,728	1,919	2,012	1,978	2,008	1,896	2,001
石 炭		1,057	1,270	1,479	1,586	1,653	1,719	1,752	1,849	1,999	2,001	1,949
穀 物		1,135	1,157	1,004	914	1,061	1,117	1,095	1,073	1,069	1,091	1,038
ボーキサイト・アルミナ		145	172	166	167	180	189	190	205	200	177	184
燐 鉱 石		159	162	156	155	165	176	173	154	140	133	124
5大バルク貨物計		3,816	4,392	4,480	4,493	4,787	5,120	5,222	5,259	5,416	5,298	5,296

た。これは、最高の輸送量を記録した79年の14億9,700万トンと比べ、9%の減少となる。

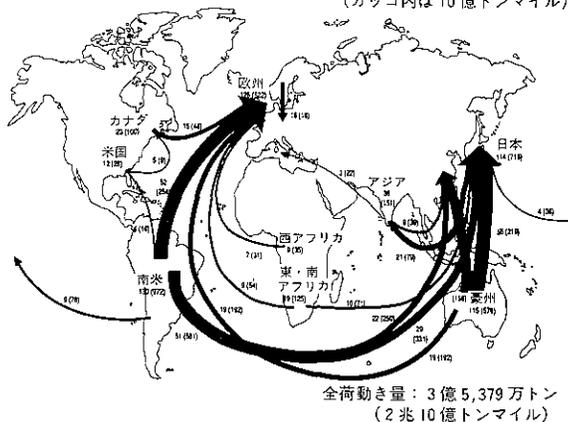
輸出を地域別で見ると、中東(4%)、近東(36%)、カリブ海(7%)が増加、西アフリカ、東南アジアがわずかに減少、北アフリカは6%の減少となった。その他の地域では、黒海(56%)、北海(4%)からの輸出が増加している。一方、輸入では、地中海(-5%)を除く全地域で増加を示し、北・西欧(2%)、北米(11%)、南米(1%)、日本(2%)が増加した。その他の地域は、極東の経済活動の成長に伴い3%の増加であった。

鉄鉱石

鉄鉱石は、93年、ドライバルク輸送量中では石炭を抜いて再び第1位となった。93年の鉄鉱石の海上輸送量は、前年比6.0%増の3億5,400万トンであった。

輸入を地域別で見ると、英国・欧州大陸で7%を超える減少が見られたため、全欧では0.9%の減少となった。日本はわずかながら増加に転じ、日本以外の極東(20.1%)、米国(13.5%)も増加を示した。輸出では、北米(-4%)を

鉄鉱石の海上荷動き(1993年) 単位: 100万メトリックトン (カッコ内は10億トンマイル)



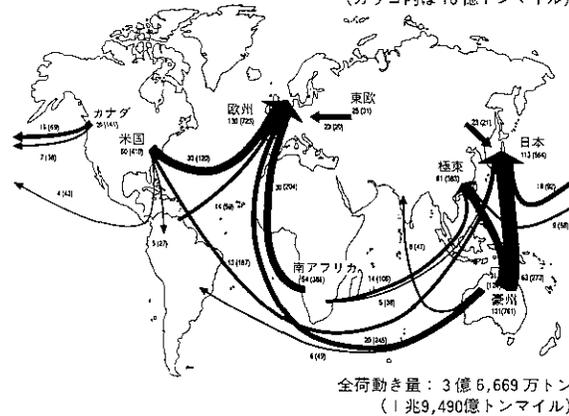
除く全地域で増加に転じ、南米(4.1%)、豪州(5.9%)の増加となった。

石炭

石炭の海上輸送量は、92年には前年比0.5%の減少であったが、93年は更に1.1%減の3億6,700万トンとなった。そのうち、エネルギー炭は2億600万トンから2億300万トンに、コークス炭も1億6,500万トンから1億6,400万トンにそれぞれ減少した。

輸出国では、豪州、ポーランドからの増加が顕著であり、インドネシア、コロンビア、カナダでも増加を示したが、米国からの輸出は25%減少した。輸入を地域別に見ると、欧州が2,200万トン(14%)の減少となったが、日本以外の極東は14%の増加、南米への輸入は前年とほぼ同じ伸びを示した。

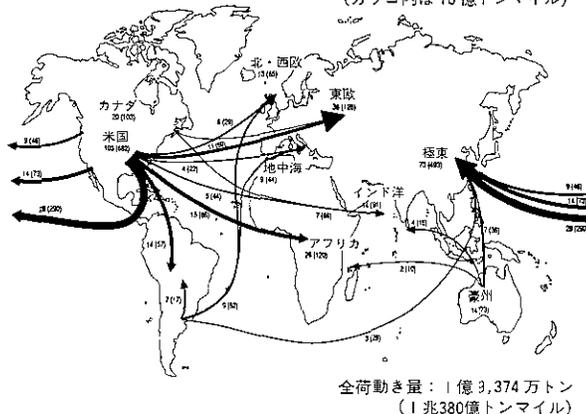
石炭の海上荷動き(1993年) 単位: 100万メトリックトン (カッコ内は10億トンマイル)



穀物

93年における穀物の海上輸送量は、前年比7%減の1億9,400万トンであった。穀物輸送は、84年に2億700万トンを記録した後、86年までは減少を続けたが、その後92年にかけて回復している。

穀物の海上荷動き（1993年） 単位：100万メトリックトン
（カッコ内は10億トンマイル）



93年の穀物輸送の内訳は、小麦8,500万トン、とうもろこし5,600万トン、大豆2,800万トン、ソルガム800万トン、大麦／からす麦／ライ麦合計1,700万トンとなっている。92年との比較では、ほとんどの品目が減少を示す中で、小麦、とうもろこしの減少が目立っている。輸出を地域別に見ると、カナダ、米国、南米は減少したが、豪州は増加となった。また、その他の地域では中国は増加したが、トルコは減少した。輸入では、東欧、インド洋、アフリカ、日本以外の極東は減少、日本、西欧は増加した。

ボーキサイト・アルミナ

93年のボーキサイト・アルミナの海上輸送量は、前年比7%増の5,080万トンであった。ボ

ーキサイトは、3,030万トンから3,320万トンに増加した。主要輸出国は、ギニア1,090万トン、ブラジル660万トン、ジャマイカ500万トン、豪州340万トンと続き、主要輸入国は、米国1,310万トン、ベネズエラ300万トン、カナダ290万トン、旧ソ連260万トン、ドイツ260万トンであった。

アルミナも、1,730万トンから1,760万トンに増加した。輸出国では、豪州が950万トンと大半を占める。主要輸出先は、欧州480万トン、米国380万トン、カナダ330万トンであった。

燐鉱石

燐鉱石は、苛性カリ、アンモニウム、尿素と並んで肥料工業にとって重要な主原料である。93年の燐鉱石の海上輸送量は2,910万トンから2,670万トンへと8%減少した。

主要輸出国のモロッコは8%、米国は11%、それぞれ減少となった。輸入を地域別に見ると、英国・欧州大陸、地中海、アメリカ大陸は大幅に減少したものの、他の欧州地域や、日本、豪州は増加を続けている。また、モロッコをはじめとするアフリカ地域は、海上輸送量の半分を占めている。

3. 減少傾向にあるわが国の商船船腹

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総トン以上の鋼船（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。また、運輸省においては、去る2月1日、同統計の中から2,000

総トン以上の外航商船の船腹量を抽出し、同省で把握している外国用船の船腹量を加えた「わが国外航商船隊の現状」について公表した。そこで、これらの概要を紹介する。

【表1】 船種別構成

船種	1993年			1994年			対前年比増減				
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	増減率(%)	
タンカー	油送船	1,143	7,380	13,280	1,120	6,768	12,117	△ 23	△ 612	△ 1,163	△ 8.8
	液化ガス船	220	1,867	1,583	214	1,957	1,634	△ 6	△ 90	△ 51	△ 3.2
	化学薬品船	626	270	570	617	253	550	△ 9	△ 17	△ 20	△ 3.5
	小計	1,989	9,517	15,433	1,951	8,978	14,301	△ 38	△ 539	△ 1,132	△ 7.3
鉱／油兼用船	4	398	748	1	128	11,800	△ 3	△ 270	△ 501	△ 70.0	
乾貨物船	オア・バルクキャリア	96	6,892	12,987	86	6,242	11,800	△ 10	△ 650	△ 1,187	△ 9.1
	木材専用船	6	210	253	5	206	247	△ 1	△ 4	△ 6	△ 2.3
	自動車専用船	104	1,044	757	93	908	642	△ 11	△ 136	△ 115	△ 15.2
	冷凍・冷蔵専用船	102	245	353	76	172	252	△ 26	△ 73	△ 101	△ 28.6
	フルコンテナ船	51	1,466	1,435	49	1,382	1,367	△ 2	△ 84	△ 68	△ 4.7
	一般貨物船	2,239	1,146	2,591	2,207	1,159	2,645	△ 32	△ 13	△ 54	△ 2.1
	小計	2,598	10,757	18,376	2,516	10,069	16,953	△ 82	△ 688	△ 1,423	△ 7.7
旅客船	706	1,564	584	694	1,598	605	△ 12	△ 34	△ 21	△ 3.6	
その他	2,029	1,359	1,726	2,003	1,115	1,734	△ 26	△ 244	△ 8	△ 0.5	
合計	7,323	23,595	36,867	7,165	21,888	33,840	△ 158	△ 1,707	△ 3,027	△ 8.2	

(注) ①対前年比増減率は%ベースによる。 ②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

1. 日本籍商船の船腹量

(1) 総船腹量

1994年7月1日現在の日本籍商船船腹量は、全体で7,165隻、21,888千総トン、33,840千重量トンとなり、前年と比較して158隻、1,707千総トン、3,027千重量トンの減少となっている(表1参照)。

これは、過去1年間の減少船舶が4,988千

重量トン(うち海外売船4,924千総トン)であったのに対し、新造船が1,876千重量トンと大幅に減少したため、総トン数・重量トン数とも86年以来9年連続の減少となった(表2参照)。

(2) 船種別構成

船種別構成は、重量トンベースで油送船が12,117千重量トンで全体の35.8%、次いでオア・バルクキャリアが11,800千重量トンで34.9%、一般貨物船が2,645千重量トンで7.8%となっており、これら3船種で全体の78.5%を占めている(表1参照)。

このうち、船腹量が前年に比べて増加した船種は、一般貨物船が54千重量トン、液化ガス船が51千重量トンで、減少した船種は、オア・バルクキャリアが1,187千重量トン、油送船が1,163千重量トンなど、ほとんどの船種におよぶ。

【表2】 日本籍商船船腹の推移

年	隻	千%	千%	伸び率(%)
1980	8,825	39,015	66,288	
1985	8,225	38,141	62,600	
1987	8,250	32,831	52,609	
1988	7,939	29,193	46,809	△ 11.0
1989	7,777	26,367	42,320	△ 9.6
1990	7,668	25,186	40,331	△ 4.7
1991	7,568	24,741	39,431	△ 2.2
1992	7,411	23,736	37,351	△ 5.3
1993	7,323	23,595	36,867	△ 1.3
1994	7,165	21,888	33,840	△ 8.2

【表3】 船型別構成 (総トン区分)

船型別 (%)	隻数	千%	千%
100以上～ 500未満	5,283	1,541	3,255
500 " ～ 1,000 "	877	646	1,282
1,000 " ～ 5,000 "	596	1,583	2,102
5,000 " ～ 10,000 "	112	781	569
10,000 " ～ 50,000 "	168	4,455	4,616
50,000 " ～100,000 "	67	5,005	8,983
100,000 " ～150,000 "	61	7,640	12,547
150,000以上	1	239	484
合 計	7,165	21,888	33,840

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

(3) 船型別構成

船型別構成は、500総トン未満の船舶が隻数で73%を超えていること、5万総トン以上の船舶の重量トンベースによるシェアが65%となっていることなどが注目される (表3参照)。

(4) 船齢別構成

船齢別構成は、重量トンベースで船齢5年未満船は27.5% (前年は24.5%)、同5年以上10年未満船は42.6% (実40.8%) で、両者で

【表4】 船齢別構成 (竣工ベース)

船 齢	隻 数	千 %	千 %	構成比 (%)
0～4年	2,037	6,264	9,307	27.5
5～9 "	1,969	8,851	14,414	42.6
10～11 "	595	1,880	2,658	7.9
12～13 "	588	1,704	2,752	8.1
14～15 "	508	951	1,468	4.3
16～17 "	262	457	773	2.3
18～19 "	225	829	1,305	3.9
20年以上	979	952	1,163	3.4
不 明	2	1	0	0
合 計	7,165	21,888	33,840	100

(注) ①四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。
②構成比は%ベースによる。

全体の70.1%を占めている。これは前年の65.3%から4.8ポイントの増加である。一方、10年以上の船舶の構成比は、10年以上15年未満船が22.1%から20.8%へ、16年以上船が14.0%から9.6%にそれぞれ減少している (表4参照)。

(5) 航行区域別構成

航行区域別構成は、平水、沿海船が隻数で約90%を占めている。平水、沿海船は前年と比較して、隻数で79隻の減少であるが、トン数においては51千総トン、48千重量トン増加した。一方、近海、遠洋船は前年に比較して79隻、1,755千総トン、3,075千重量トン減少し、737隻、17,654千総トン、27,338千重量トンとなった。重量トンベースによる全体に占める割合は前年の82.5%から80.8%に減少している (表5参照)。

【表5】 航行区域別構成

航行区域	隻 数	千 %	千 %
平 水	1,245	420	382
沿 海	5,183	3,813	6,120
近 海	407	861	925
遠 洋	330	16,793	26,413
合 計	7,165	21,888	33,840

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

2. 外航商船隊の船腹量

(1) 2,000総トン以上の日本籍外航商船

上記日本籍商船のうち、旅客船、フェリー、その他特殊船等を除く2,000総トン以上の外航商船は280隻、16,669千総トン、26,375千重量トンとなる。この船種別構成を見ると、重量トンベースでオア・パルクキャリアが11,779千重量トンで全体の44.7%、次いで油

【表6】 2,000%以上の日本籍外航船の船種別構成

船種	総船腹量				
	隻数	千%	千%	構成比%	
タンカー	油送船	62	5,950	10,408	39.5
	液化ガス船	26	1,808	1,455	5.5
	化学薬品船	-	-	-	-
	小計	88	7,758	11,863	45.0
鉾/油兼用船	1	128	248	0.9	
乾貨物船	オア・バルクキャリア	80	6,230	11,779	44.7
	木材専用船	5	206	247	0.9
	自動車専用船	32	689	455	1.7
	冷凍・冷蔵専用船	24	125	146	0.6
	フルコンテナ船	35	1,354	1,335	5.1
	一般貨物船	15	180	303	1.1
小計	191	8,784	14,265	54.1	
合計	280	16,669	26,375	100	

(注) ①構成比は%ベースによる。
②四捨五入の関係で末尾の合計が合わない場合がある。

送船が10,408千重量トンで39.5%、液化ガス船が1,455千重量トンで5.5%、フルコンテナ船が1,335千重量トンで5.1%となっており、これら4船種で全体の94.8%を占めている(表6参照)。

また、日本籍外航船の船腹量の推移は表7のとおりで、1994年央においては前年に対し60隻、1,751千総トン、3,070千重量トンの

減少で、近年では1989年に次ぐ大きな減少率となっている(表7参照)。

(2) 外国用船

運輸省において取りまとめた1994年央の外国用船の船腹量は、1,710隻、44,381千総トン、67,522千重量トンで、前年の1,708隻、44,488千総トン、68,066千重量トンと比較して、2隻増加、108千総トン、544千重量トン減少している(表7参照)。

(3) わが国外航商船隊の船腹量

上記(1)、(2)によると、わが国外航商船隊の1994年央における船腹量は1,990隻、61,050千総トン、93,897千重量トンとなり、前年と比較して、58隻、1,857千総トン、3,614千重量トンの減少となっている。日本商船隊に占める日本籍船の比率は、1987年までは重量トンベースで50%以上を維持していたが、1988年以降は円高による日本籍船のコスト競争力の低下などから急激に減少を続け、1994年は前年の30.2%から28.1%へとさらに減少した(表7参照)。

【表7】 わが国外航商船隊の船腹量推移
(2,000%以上の日本籍外航船ならびに外国用船の船腹量)

年	日本籍船				外国用船				合計		
	隻	千%	千%	伸び率%	隻	千%	千%	伸び率%	隻	千%	千%
1989	532	21,691	35,260		1,470	33,477	52,677		2,002	55,168	87,937
1990	449	20,406	33,163	△ 5.9	1,543	36,910	58,036	10.2	1,992	57,316	91,200
1991	419	19,815	32,188	△ 2.9	1,641	40,100	63,282	9.0	2,060	59,914	95,470
1992	376	18,669	30,039	△ 6.7	1,637	42,997	63,017	△ 0.4	2,013	61,666	93,056
1993	340	18,420	29,445	△ 2.0	1,708	44,488	68,066	8.0	2,048	62,907	97,511
1994	280	16,669	26,375	△ 10.4	1,710	44,381	67,522	△ 0.8	1,990	61,050	93,897

(注) ①外国用船は運輸省調べによる。 ②年央の値である。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 日本タンカー協会

設立 昭和3年(1928年)8月21日

沿革 我が国でも19世紀の終わり頃から石油需要が増え、軍需用石油も大きく伸びたが、その頃には我が国で1万トン級の鋼製外航タンカーが建造され始め、石油会社、商社系の船主(5社)によって8隻・8万%が所有されたという時代背景の中にあって、業界の意思疎通と協調を図るためと、海軍や通信省などとの運賃、船腹調整の必要が生じたため、昭和3年8月21日に日本タンカー協会が設立された。昭和16年末には会員23社、所属タンカーは48隻・63万%に達した。戦後昭和21年11月に近海油槽船協会が合体し、新生「日本タンカー協会」として合計30社余りのメンバーで再発足したが、その後、内航タンカーが分離し、現在は外航タンカー業者のみで構成されている。そして経済の伸長とともに石油輸入は急増し、それに伴って外航タンカーは大量建造されるに至り、協会では安全運航と油

濁防止を永遠のテーマとして石油連盟や日本船主協会とも連携しながら業界の発展と国家経済への寄与のためのあらゆる活動を行ってきたのである。当協会メンバーとして、独立系船社とは別の石油会社系のタンカー会社も早くから加入しており、これがタンカー、石油両業界の関係円滑化を進め、前述の目的達成に大いに資するところとなっている。その間、昭和43年に協会創



立40周年記念事業として、運輸省、海上保安庁、自衛隊の協力を得て、安全研修センターの事業を行い、1,355名の履修生を送り出したが、本事業は現在では海上災害防止センターに引き継がれている。

会 長 南雲 四郎 (川崎汽船会長)

事務所 東京都千代田区平河町2-6-4

海運ビル6階

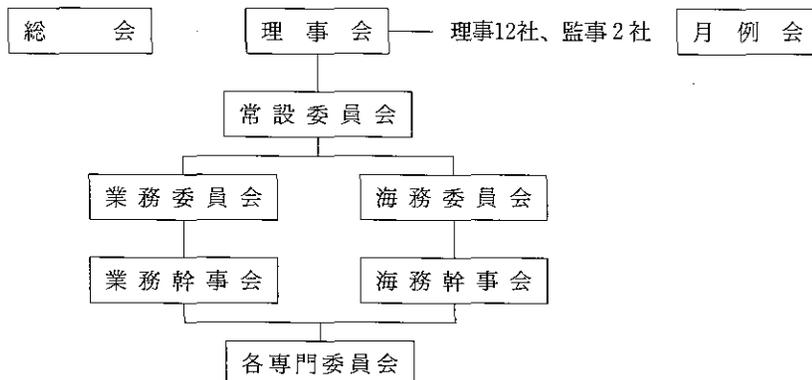
事業 外航タンカー事業全般に関して、関係機関に対し意見の開陳を行う一方、本邦タンカーバースにおける港費をワールドスケールに反映させる事業や海事法規ならびに保険の研究を行うほか、海務専門家による内・外地港湾事情の調査や油濁防止策の検討などを各専門委員会で行い、これら調査研究活動の成果は刊行物として関係者に配布され、その利便性は世の高い評価を受けている。当協会の諸活動の原点はタンカーの安全運航と油濁事故防止を達成する

ことにあり、このために創立以来一貫して自己啓発に努めてきたのであり、これが近年の世界的要請である海洋環境保護という大命題にも沿うものとなっているのである。

平成7年度の専門委員会の活動は次のとおりである。

1. タンカーの安全及び海洋汚染防止対策検討委員会
2. 海運関係法並びに保険研究委員会
3. ワールドスケール調査研究委員会
4. タンカーチャーターパーティ研究委員会
5. タンカー海上交通並びに港湾安全対策検討委員会
6. 外地（北米、中南米）港湾事情調査研究委員会
7. タンカー油濁事故に関する調査研究委員会
8. OCIMF 出版物の翻訳、編集委員会

組 織 図 会員数30社（平成6年末現在）



海運雑学ゼミナール 第59回

江戸海運の発展に貢献した 日本版ブルーリボン競争

帆船のスピード競走といえば19世紀のティークリッパーによるブルーリボン争奪戦が有名だが、日本でもかつて同じようなレースが行われていた。菱垣廻船による「新綿番船」と樽廻船による「新酒番船」がそれだ。どちらもその年の最初の綿や酒を近畿から江戸まで運ぶレースで、新綿番船は元禄年間（1688～1703）、新酒番船は享保15年（1730）頃に始まった。

当時、廻船の主力となっていた船は別名「千石船」とも呼ばれた「弁才船（べさいせん）」。

横帆1枚の単純な帆装だが、帆と舵の巧みな操作で横風や逆風でも帆走が可能で、時代とともに速力も向上の一途をたどっていた。番船レースは、こうした速力や航海性能向上に貢献する



技術開発競争の側面も持っていたようだ。

初期の頃（17世紀後半）の弁才船は大阪～江戸間（片道）を約1ヵ月もかけて航海していたが、寛政2年（1790）には新酒番船が西宮から江戸までわずか58時間で航海、平均速力6.5ノットという記録を樹立し、さらに安政6年（1895）には、新綿番船が大阪から浦賀まで50時間、平均速力7ノットの記録を残している。

毎年、この競走のために、船主は帆走技術や航海技術に様々な工夫を凝らし、改良を重ねた。こうした技術面での成果は、普段の廻船の運航にも生かされたため、菱垣廻船や樽廻船の運航も全般にスピードアップ。元禄期には大阪～江戸間を1隻が年間4往復していたのに対し、天保年間（1830～1843）には8往復と稼働率は倍増し、北は北海道から西は九州まで全国をくまなく網羅したその強力な輸送力は、江戸時代の経済や文化を支える上で大きな役割を果たした。

1,000分の1の確率で やって来る「有義波高」の 2倍の高波

波の高さや波長を把握するための目安として用いられるのが「有義波」だ。これは一定の数の波の高さと波長を観測し、大きい方から3分の1の波の平均波高と平均波長を求めることによって得られる大きさの波を意味し、天気予報などで報じられる波の高さも、この有義波の高さを表す「有義波高」によって示される。

とはいっても、これはあくまで統計的な平均値であり、実際にこの高さや波長の波が連続してやって来るのではない。統計的には、100波に1波は有義波高の1.6倍、1,000波に1波は1.9倍の波高の波が起こるといわれている。波高4mで波長が10秒なら、約17分に1回の割合で波

高6.4mの波が、2時間40分に1回の割合で7.6mの波がやって来る可能性があるわけだ。

甲板上で作業していた船員や磯釣りをしていた人が高波にさらわれる事故も、こうした大波に遭遇し、うっかり逃げそこねてしまうことによるものが多い。磯釣りを楽しむ人は、安全そうに見える岩場でも、今打ち寄せている波の2倍近い高さの波が突然やって来る可能性があることを常に念頭に置いておくべきだろう。



国際海上物流を一変させた トラック業者のユニークな アイデア

「必要は発明の母」と言われるが、コンテナ船の登場は、まさにその典型的な一例だ。「発明者」は、個人トラック業者から身を起こし全米有数のトラック運送会社のオーナーとなったマルコム・マクリーン (Malcom P. McLean)。

第2次大戦後の先進諸国を中心とする急速な経済成長は、貨物量の増大とともに港湾労働者の不足をもたらした。人手不足で荷役作業が遅れ、貨物船の停泊時間は長引く。その結果、多くの船が着岸できずに沖待ちを余儀なくされた。それは当然トラックや鉄道などの陸上輸送機関の効率にも波及する。港湾荷役は、当時、物流の最大のボトルネックだったのである。

マクリーンは、陸上輸送業者としての経験から、異なる輸送機関の間で輸送単位を共通化することが物流合理化の決め手だと気付いていた。そこで1956年に中古のT2型タンカー（1万6,000重量トン）を購入して改装。これにピギーバックと呼ばれる陸上トレーラーをそのまま積載して荷役時間を大幅に短縮した。ちょうど現在のRORO船に相当する輸送方式だ。

しかしこの方式では車両部分も同時に輸送するため積載効率が悪い。そこでマクリーンは、トレーラーをシャーシとコンテナに分離し、コンテナ部分だけを効率よく船倉内に固定するための画期的なセルガイド方式を開発した。この新方式による最初のコンテナ船は、1957年10月ニューアーク（ニューヨーク港）からヒューストンへの初航海に成功する。こうして国際貨物輸送の分野に海陸一貫輸送という大変革をもたらした「コンテナ革命」が始まったのである。

マクリーンは自らのコンテナ船運航会社を海陸一貫輸送を象徴する「シーランド」と命名し、1966年には北大西洋航路に進出。追うようにして欧州や日本の船会社も定期航路にコンテナ船を相次いで就航させ、1970年代には世界の主要航路のコンテナ化がほぼ完了した。

わずか10年程度でこれほど急激な輸送形態の変化が起こったのは海運史上でも他に例がない。一陸上輸送業者のユニークな視点が世界の物流を一変させてしまったのである。

London便り

ベルギー、フランスそしてドイツに囲まれたヨーロッパの小国、ルクセンブルク大公国のことをご存じでしょう。南北約100km、東西約40kmで神奈川県とほぼ同一の大きさで人口約39万人とのことです。かつては鉄鋼産業で有名でしたが、現在はヨーロッパでも有数の金融センターですが、特に最近ではEUの諸機関、すなわち欧州議会事務局、欧州裁判所、EU統計局、欧州投資銀行などの機関があることで知られています。また、今年1月からEUの委員長になったサンテール氏の出身地でもあります。

この第一審裁判所でわれわれも関係しているEUの競争法に関するヒヤリングが行われましたので、1月のある日傍聴に行きました。欧州裁判所やその他の機関のある場所はルクセンブルク市の東北部にある高台にあり、付近にはこれら関係者のために建てられた新しいホテルが立ち並んでいます。ヒヤリングの前夜、そのホテルの一つに泊まりましたが、夜ともなるとロビーやバーには瀟洒なスーツに身を固め、グラス片手に英仏2カ国語でウィットに富んだ会話を楽しむロイヤラーで満ち溢れていました。紹介されてこれらのグループに加わっても会話についていくのが大変で、どうしても疎外感を味わうこととなります。彼らに支払う高い弁護士費用のことなども頭をかすめ、これぞ別世界「ロイヤーズパラダイス」か、なぞと思いました。

さて、ヒヤリングは第一審裁判所の小法廷で開かれました。定刻になると、若い廷吏が入ってきてドアの呼び鈴を押します。文字通り『ピンポン』と音がすると同時に、正面のドアが開いて平服の3人の裁判官が入ってきました。裁判官は原告／被告などの関係者と気軽に挨拶をすますと、何の前置きもなくいきなり本題に入ります。裁判長はポルトガル人でしたが、ヒヤリングは英語で行われました。し

かしフランス関係の判例が引用されたりして、フランス語も結構出てきます。

ここでちょっと法廷の説明をしますと、正面の高い席が3人の裁判官の席で、左右の壁には裁判所にあまり似合わない街の広告のような絵が掛かっています。一段下がって、左右に速記者や廷吏や裁判所の関係者が並びます。正面に向かい合うようにして右側が原告、左側が被告席で、それぞれ4人分の机と椅子、そして演壇が用意されています。陳述する場合、この演壇に書類を広げて立って行うわけです。その後ろが傍聴席で、60人程度の席がありました。今回は海運関係者のほか、法律事務所の関係者が多いのが目立つとのことでした。

裁判長は小柄な人で、ある時は大きな椅子に体を沈め、ある時は机に頬杖をついて少しもじっとしていません。話の途中でも、疑問点があるとその場ですぐ話を遮り質問します。裁判長は海運のことはほとんど知らないはずだと聞いておりましたが、質問を聞くかぎり、なかなかどうしてよく判っているようでした。原告／被告双方で5人の弁護士が陳述を行いました。いずれも欧州のやり手の弁護士とのことで話に説得力があり、時間の経つのも忘れるほどです。これで彼らの言っていることが100パーセント判ればどんなに面白いかと思いました。

ヒヤリングは途中15分のコーヒーブレイクを挟んで、4時間にわたって行われました。最後に裁判長は『これは大変難しいケースである。判決は相当遅れるであろう』と言って無造作に立ち上がると、さっさと入ってきた時と同じ正面のドアから出ていきました。

判決が待たれてなりません。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)



1月

7日 リンゴの輸入自由化を受け、輸入が本格化。米国ワシントン州産リンゴを積んだ船が東京と横浜に到着した。9日の食物検疫を経て、10日に店頭に並んだ。

9日 運輸省は、94年12月の新造船建造許可実績を発表した。それによると、94年の日本の新造船受注量は343隻・1,162万%で、88年の第二次設備処理以後では最高の受注量を記録した。

16日 IMOの第40回無線通信小委員会が20日までロンドンで開催され、既存船の無線設備をGMDSS（海上における遭難および安全の世界的な制度）へ早期に切り替えることを、各国主管庁が船主に対して勧告することを決定した。

17日 早朝、淡路島北部を震源地とする大地震が発生し、兵庫県南部を中心に大災害をもたらした。また、神戸港でもコンテナ埠頭をはじめ殆どの埠頭が使用不能となるなど、港湾施設が壊滅的なダメージを受けた。当協会は、増田理事長を本部長とする地震対策本部を設置し、被害状況の把握、関係方面との連絡・調整を行い、対策を検討した。
(P. 2 特別欄参照)

18日 日本船舶輸出組合は、94年（1～12月）の輸出船契約実績を発表した。それによると、249隻・992万2,000%で、過去20年間で最高となった。

23日 IMOの第38回設計設備小委員会が27日

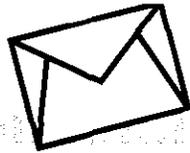
までロンドンで開催され、船橋および機関室内の主要機器に関する配置標準化ガイドライン、スラッジ専焼焼却炉の標準仕様書の策定、高速船の消防設備などについて審議した。

24日 大蔵省は、94年（1月～12月）の貿易統計速報（通関ベース）を発表した。それによると、輸出額は3,955億4,100万ドル（対前年比9.6%増）、輸入額は2,743億7,400万ドル（同14.0%増）で、輸出額から輸入額を差し引いた輸出超過額（貿易黒字）は1,211億6,800万ドル（同0.8%増）となった。

25日 当協会は、阪神大震災の被災義援金として、神戸市に対して1億円、日本赤十字社に対して1,000万円の拠出を決定した。
(P. 2 特別欄参照)

30日 STCW条約改正のための第4回中間会合が、2月3日までロンドンで開催された。引き続き、第27回訓練当直基準小委員会が2月6日から10日まで開催され、STCW条約の全面改正のための改正案が審議された。

31日 通産省は、94年9月分の輸出入決済通貨建て動向調査を発表した。輸出における円建て比率（金額ベース）は39.7%で、前期（94年3月）より1ポイント低下、輸入は19.2%で2.4ポイント低下した。輸入でのマイナスは調査開始以来初めてのこと。



1月の定例理事会の様様

(1月25日、日本船主協会役員会議室において開催)

阪神大震災への対応について

1. 義援金の拠出
2. 海外からの救援物資の輸送
3. 情報提供
4. 輸送協力
5. 船舶の提供
6. 港湾機能等の再構築への対応
7. 救援活動の提案
8. 要望事項

阪神大震災に対する義援金の拠出について

1. 神戸市に対する1億円の拠出について
2. 日本赤十字社に対する義援金について
(P.2 特別欄参照)

総務委員会関係報告事項

1. 日本船主協会創立50周年記念事業について
当協会は平成9年6月5日をもって創立50周年を迎えるため、平成8年5月頃、50周年記念事業準備委員会を設けて検討する方針であるが、日本海運振興会の補助金(平成7~9年度)で実施を計画している。

50周年史の編纂については、先行させて実施することとし、別紙の通り編集委員会および編集実行委員会を設け作業に着手していくこととした。

[別紙]

日本船主協会50年史編纂委員会

委員長 日本郵船 根本 二郎

副委員長 日本郵船 田中 禎三
 委員 乾 汽 船 乾 英文
 川崎汽船 新谷 功
 ナビックスライン 石井 和夫
 大阪商船三井船舶 轉法輪 奏
 佐藤国汽船 佐藤 國吉
 昭和海運 吉田 耕三
 東京タンカー 野田進一郎

日本船主協会50年史編集実行委員会

委員長 理事長 増田 信雄
 委員 乾 汽 船 明石 紀幸
 川崎汽船 内野 正彦
 ナビックスライン 瀬川 昭夫
 日本郵船 小林 孝志
 大阪商船三井船舶 吉田 進
 昭和海運 佐野 進
 東京タンカー 太田 彰
 総務部長 大西 章敬
 企画部長 鈴木 昭洋
 業務部長 (国際部担当常務) 茅田 俊一
 海務部長 臼居 勲
 調査広報部長 植松 英明

政策委員会関係報告事項

1. 運輸省外航海運・船員問題懇談会について
近年の急激な円高等により日本籍船の隻数は現在280隻にまで減少し、ますますフラッグイング・アウトが進行している。また日本人外航船員数も現在1万人を切っており外航海運は空洞化を通り越した状態に近づきつつあるとの認識のもと、運輸省では今般、別紙(省略)のメンバーによる「外航海運・船員問題懇談会」(海上交通局長の私的懇談会)を設置し、基本的な生活物資の安定輸送の観点から何等かの対策を講じるべきか否か等について検討したいとしている。

同懇談会には海運業界からは大阪商船三井船舶・浜本専務、川崎汽船・崎長専務、日本郵船

・河村副社長の3氏に参加の要請があったが、同懇談会での検討は業界全体に大きな影響を及ぼす可能性があること、また検討の進み具合によっては海造審の開催もあり得るので、その進展模様については3氏より必要に応じ政策委員会に報告願うこととしている。

広報委員会関係報告事項

1. 平成7年度以降の広報活動方針について

当協会の広報活動については、昭和60年12月開催の定例理事会において、「海運の役割と重要性の理解増進」を中心に、包括的に国民各層を対象として実施していく旨が定められ、この方針に基づいて活動してきた。しかしながら、近年における広報活動の実際は、オピニオンリーダー、マスコミ、学生・学校をも併せ対象としつつ、「海運の役割と重要性」は勿論のこと、「海運の現状と問題点」、また、時には「海運政策」についても、担当部門と連携しながら理解増進のための広報努力を行ってきている。

従って、平成7年度以降の広報活動方針としては、このような総合性こそが延いては広報活動の説得力を強め、広報効果を一層高めることとなるとの観点より、広報の方法・手段については更に検討を重ねることとし、目的・対象に対する従来の限定を取り払い、活動の範囲を拡大することとしたい。また、個別事項について所掌の委員会／部門が、それぞれ独自の広報活動を行うことは当然あり得るが、そのような際にも当委員会／部門との一体性が十二分に保たれるよう広報関係者としても従来以上の努力を続けることとする。

さらに、2年後に控えた当協会の創立50周年における各種記念事業についても、広報活動に関わるものについては全面的にサポートしていくこととし、必要な予備的調査を開始することとしたい。

2. 平成7年度海運講習会の開催について

当委員会では、昭和32年より会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人としての門出を祝するとともに、海運人として必要な心構えを育成する目的で海運講習会を実施している。本年度は、27社より総合職71名(男性70名、女性1名)、一般職23名(女性のみ)、合計94名の受講希望があったが、従来の半分以下の規模のため、総合職と一般職に分けずに実施することとし、来る3月28日(火)、海運ビル2階大ホールにおいて開催することとしている。

なお、講師および演題については、次の通りといたしたい。

3月28日(火) 09:30~16:15

挨拶

日本船主協会会長 轉法輪 奏
激励の言葉

運輸省海上交通局海事産業課長 寺前 秀一
日本海運の現状と将来

日本船主協会副会長 新谷 功
社会人としての心構え

MSC・コンサルタント 三木 尚子
海運と経済 未 定
船長雑感

日本郵船株式会社船長 水船 憲一
映画「日本の海運」

労務委員会関係報告事項

1. ILO海事基準に関する三者(官労使)会議について(P.18海運ニュース1参照)
2. 20条問題小委員会の審議模様
(本誌1995年1月号P.24 海運ニュース3参照)

国際委員会関係報告事項

1. アジア船主フォーラムトレード安定化委員

会第2回中間会議ならびに航行安全委員会第1回中間会議の模様について

(アジア船主フォーラムトレード安定化委員会第2回中間会議については、本誌1994年12月号P.2 シッピングフラッシュ1参照)

会 員 異 動

○退 会

平成6年12月31日付

大三海運株式会社(京浜地区所属)

平成7年2月1日現在の会員数158社

(京浜地区所属103社、阪神42社、九州13社)

陳情書・要望書(1月)

宛 先: 運輸大臣

件 名: 阪神大震災に関する要望

要 旨: 阪神大震災に係る救援物資、復興に要する基礎物資などの円滑な輸送活動を確保するために必要な物流システムの確立、港湾機能、航行安全施設の早期回復などに関する要望。なお、今後の被害状況に応じて追加要望を行うことも検討している。

宛 先: 日本赤十字社社長、兵庫県災害対策本部、神戸市災害対策本部、(社)経済団体連合会会長

件 名: 海外からの阪神大震災救援物資の無料海上輸送について

要 旨: 阪神大震災に際し、当協会として各種の救援活動を展開しているが、その一環として、海外から提供された生活関連救援物資を本邦向けに輸送する場合に邦船社の外航定期航路において無料海上輸送の提供を申し出た。

海運関係の公布法令(1月)

- ㊦ 船員法第60条第2項及び第62条第1項の労働時間に係る暫定措置に関する政令の一部を改正する政令
(政令第1号、平成7年1月5日公布、平成7年4月1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政令の整備に関する政令
(政令第7号、平成7年1月20日公布、平成7年4月1日施行)
- ㊦ 港則法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第2号、平成7年1月20日公布、平成7年2月1日施行)
- ㊦ 船員法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第3号、平成7年1月20日公布、平成7年4月1日施行)

国際会議の開催予定(3月)

アジア船主フォーラム保険委員会第1回中間会議 (ASF)

3月6日 香港

CENSA 理事会

3月8日 ブリュッセル

IMO第39回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会 (SLF)

3月13日～17日 ロンドン

国連欧州経済委員会貿易手続簡易化委員会 (UN/ECE/WP.4) 第41回会期

3月20日～24日 ジュネーブ

IMO第34回コンテナ貨物 (BC) および第26回救命・捜索救助小委員会 (LSR)

3月27日～31日 ロンドン

SMDG サレルノ会合

3月29日～30日 サレルノ

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
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
1994	395,537	274,368	121,161	9.6	14.1
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
12	37,670	24,684	12,985	14.9	24.5

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
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		102.24	96.45	109.00
1994年2月		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
1995年1月		99.75	98.55	101.05

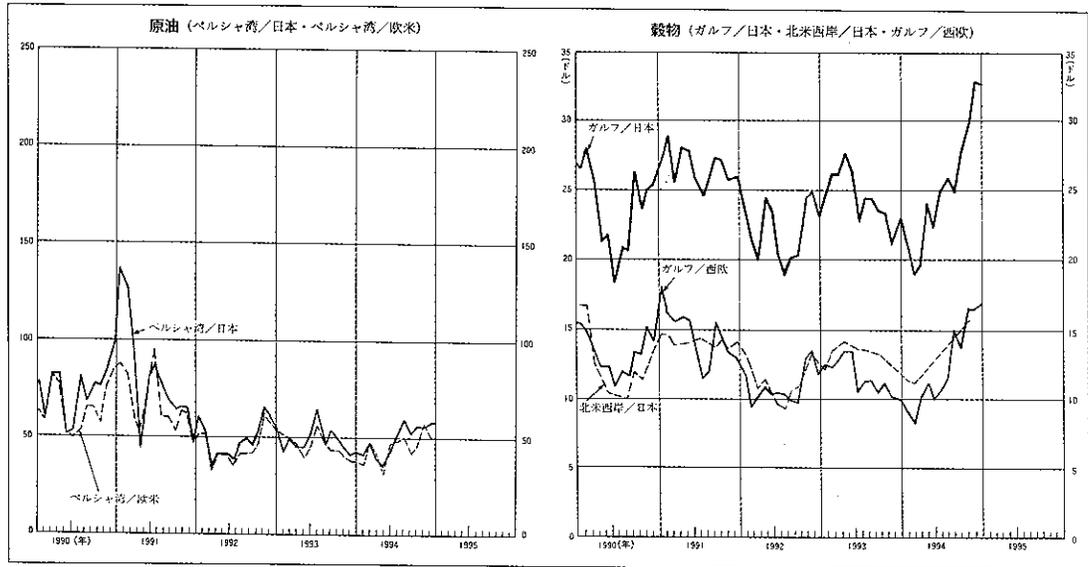
(注) 通関統計による。

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		
年次												
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	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1994 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
1995 1	13,643	270	13,373	4,208	3,869	4,588	262	232	161	53	11,880	5,336

(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					
	1993		1994		1995		1993		1994		1995	
	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	58.00	49.00	42.50	32.00	60.00	54.50	57.50	46.50	37.50	30.00	50.00	47.50
2	53.00	47.50	39.05	31.25			45.00	42.50	35.00	30.00		
3	50.00	41.50	46.00	37.50			50.00	37.50	46.00	32.50		
4	46.00	44.00	38.50	31.80			47.50	40.00	41.00	32.00		
5	46.00	38.00	37.00	35.00			42.50	37.50	34.50	30.00		
6	53.00	38.00	44.50	32.00			48.50	36.00	42.50	30.00		
7	64.00	59.50	53.50	39.50			56.25	45.00	47.50	38.00		
8	47.50	40.50	60.00	44.00			47.50	39.00	Below 50	38.00		
9	55.00	42.00	51.50	40.00			45.00	38.50	42.50	35.00		
10	50.00	42.05	55.50	48.00			45.00	39.05	47.50	37.50		
11	46.05	40.00	55.00	47.50			42.05	37.05	57.50	45.00		
12	43.05	34.00	58.00	48.50			40.00	34.00	50.00	45.00		

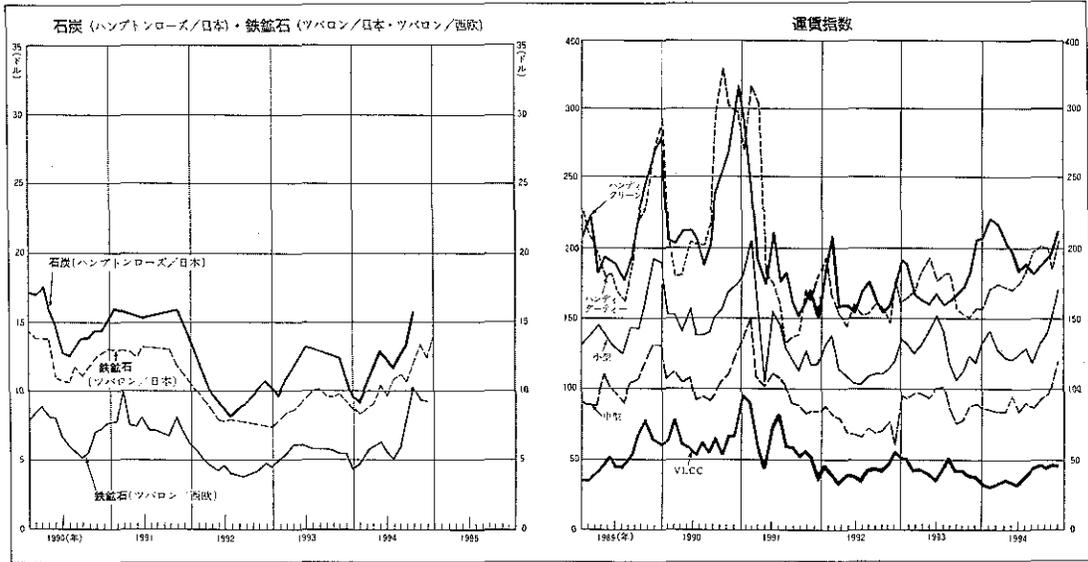
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	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	20.65	33.00	29.00	—	—	—	—	10.25	9.10	17.25	16.00
2	21.50	19.50			12.00	—			9.30	8.60		
3	19.30	18.25			11.75	11.70			8.45	8.00		
4	19.80	19.25			—	—			10.25	—		
5	24.25	22.50			—	—			12.00	—		
6	23.30	20.25			—	—			10.50	9.87		
7	25.00	21.50			—	—			11.50	10.25		
8	26.00	21.50			—	—			11.75	10.65		
9	25.00	22.20			—	—			15.68	11.00		
10	28.50	25.00			15.50	14.75			14.25	12.90		
11	30.75	26.00			16.00	15.75			17.00	13.50		
12	33.80	29.75			—	—			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)

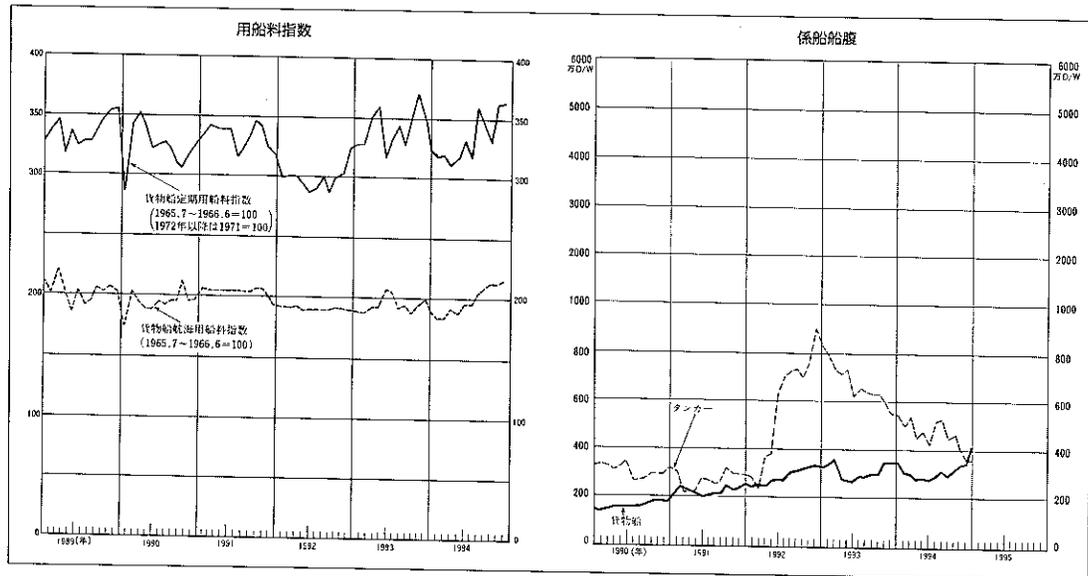
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	9.45				8.80		14.20		4.35			
2	9.25				7.70				4.96			
3										5.60	4.50	
4					9.25	7.90			6.25	5.55		
5	13.10	12.40			10.30				6.50	5.75		
6					9.50	9.10			5.75	5.30		
7	12.10				11.10				5.00			
8					11.40	10.85			6.00			
9	13.50				11.00	10.30						
10	15.80								10.50	8.00		
11					13.45				9.35	8.40		
12					12.75	11.75			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	H・D	H・C	VLCC	中型	H・D	H・C	VLCC	中型	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	47.5	117.6	173.1	209.4	214.9
平均	43.0	76.4	116.7	169.2	158.2	45.1	93.4	130.2	171.2	175.7	40.8	94.0	136.7	184.1	200.5

(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

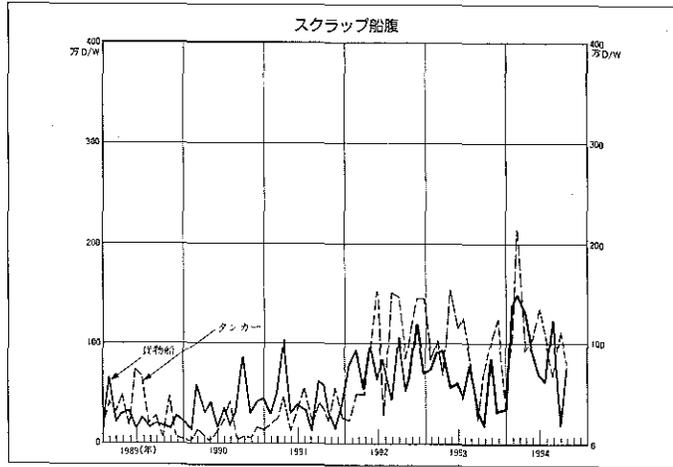
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0
2	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	334.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0
3	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	363.7	357.6	325.0	320.0	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	219.0	338.0	311.4	349.0	300.0	349.0	367.0
平均	203.0	196.9	205.7	194.6	196.3	199.8	333.0	334.1	332.4	304.8	341.5	335.4

(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	1993						1994						1995					
	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												
1	345	2,328	3,048	90	4,282	8,395	329	2,476	3,203	91	2,975	5,556	289	2,399	3,238	65	2,195	4,134
2	348	2,429	3,154	94	4,083	7,981	310	2,333	3,017	80	2,656	5,021						
3	350	2,481	3,204	97	3,872	7,565	312	2,304	3,000	84	2,813	5,326						
4	331	2,317	2,988	92	3,737	7,285	303	2,198	2,808	81	2,534	4,749						
5	324	2,252	2,982	96	3,356	6,408	291	2,158	2,816	82	2,601	4,901						
6	317	2,232	2,954	93	3,179	6,054	288	2,118	2,825	85	2,300	4,215						
7	313	2,217	2,997	100	3,456	6,589	293	2,193	2,999	86	2,644	5,075						
8	315	2,174	2,906	98	3,327	6,308	282	2,272	3,136	88	2,688	5,171						
9	315	2,248	3,069	106	3,316	6,279	278	2,244	3,077	85	2,333	4,412						
10	313	2,250	3,041	103	3,287	6,218	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691						
11	320	2,293	2,975	98	3,219	6,052	297	2,349	3,210	73	2,204	4,040						
12	333	2,514	3,273	94	3,050	5,642	294	2,446	3,315	66	1,970	3,652						

(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	24	141	210	10	595	1,166
10	21	286	532	10	427	841	13	107	138	9	354	673	32	475	795	10	413	798
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. わが国外航船腹量の推移	〃	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	〃	〃
16. わが国貿易の主要貨物別輸送状況	年間2回掲載	8月、11月頃
17. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入	〃	〃
18. 内航船の船腹量	年間1回掲載	毎年8月頃
19. 国内輸送機関別輸送状況	〃	毎年12月頃
20. 内航海運の主要品目別輸送実績	〃	毎年9月頃

- ・わが国貿易額の推移(毎月掲載)
- ・対米ドル内相場の推移(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)

1995年は、波乱の年明けとなった。

1月17日朝5時46分、神戸を襲ったマグニチュード7.2の巨大地震は、六甲の山並みを背景とした美しい港町を一瞬のうちに崩壊させました。自然の力の大きさは、まさに人知の及ばないことを、あらためて認識させられた思いがします。この未曾有の大災害は、5,400人を超える貴い命を奪い、35,000人近い方々がけがをされました。また建物の損壊は16万戸に及び、戦後最大の惨事となりました。ここに、亡くなられました多くの方々のご冥福を謹んでお祈りするとともに、災害に遭われました方々に心よりお見舞い申し上げる次第です。

海運界にとりまして、今回の地震の影響は計り知れないものがあります。神戸港の機能はほとんどマヒ状態になっております。特

編集後記

に外航定期航路にとっては、ポート・アイランドや六甲アイランドに集中していたコンテナ・ターミナルが全て壊滅状態となり、現段階では、その復旧も何時になるかはっきりした見通しも立っておりません。地震の発生直後は、神戸に配船していた各船会社はその対応に追われ、急遽代替港への振り替えを行いました。

しかしながら、発生直後の混乱状態を過ぎ、落ち着きを取り戻すとともに復旧の困難さが重い現実となってふりかかって来ています。単に港の機能だけでなく、今回の地震では鉄道や道路網もズタズタになっており、物流全般にわたってその影響の深刻さはまさに、呆然自失以外の何物でもありません

が、日本の物流の大切な大動脈の一刻も早い復旧が待たれます。港湾設備の復旧には、少なくとも2～3年を要するとの見方がなされておりますが、現在の国力を持つてすればもっと早くに修復し、前にも増して立派な港の回復は十分可能と思われれます。

神戸は、関西のみならず日本の表玄関の一つとして重要な都市であり、歴史的にも世界中の人々から愛された街です。美しい街並みと異国情緒は、後ろに山を控えた外国航路の港があつてこそ神戸の良さが発揮されるものと確信します。

災害に遭われた皆様の日も早い立ち直りと、美しい街神戸の復活を心からお祈りします。

川崎汽船

総務部長兼情報広報室長

内野正彦

せんきょう 2月号 No. 415 (Vol. 36 No. 2)

発行◆平成7年2月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (調査広報部)

編集・発行人◆植松英明

製作◆大洋印刷産業株式会社

定価◆400円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

会 員 紹 介

当協会会員は158社。
(平成7年2月現在)

会社名：関汽外航株（英文名）KANSAI STEAMSHIP CO., LTD
 代表者（役職・氏名）：取締役社長 有井 晋
 本社所在地：東京都中央区八重洲1-9-1 東京建物ビル
 資本金：400百万円
 創立年月日：1990年12月27日
 従業員数：海上0名 陸上27名 計27名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	—%	—%
運航船状況	遠洋・ <u>近海</u> ・沿海	21隻	324.437%	303.654%

主たる配船先：東南アジア諸国
 事業概要：当社は関西汽船外航部から独立、タイ国、台湾地域を中心に東南アジア向け輸出、および同地域からの輸入において関係各位の最適のニーズに応えた配船を行っております。また貸船業として8隻のPCC船を大阪商船三井船舶に定期貸船しております。



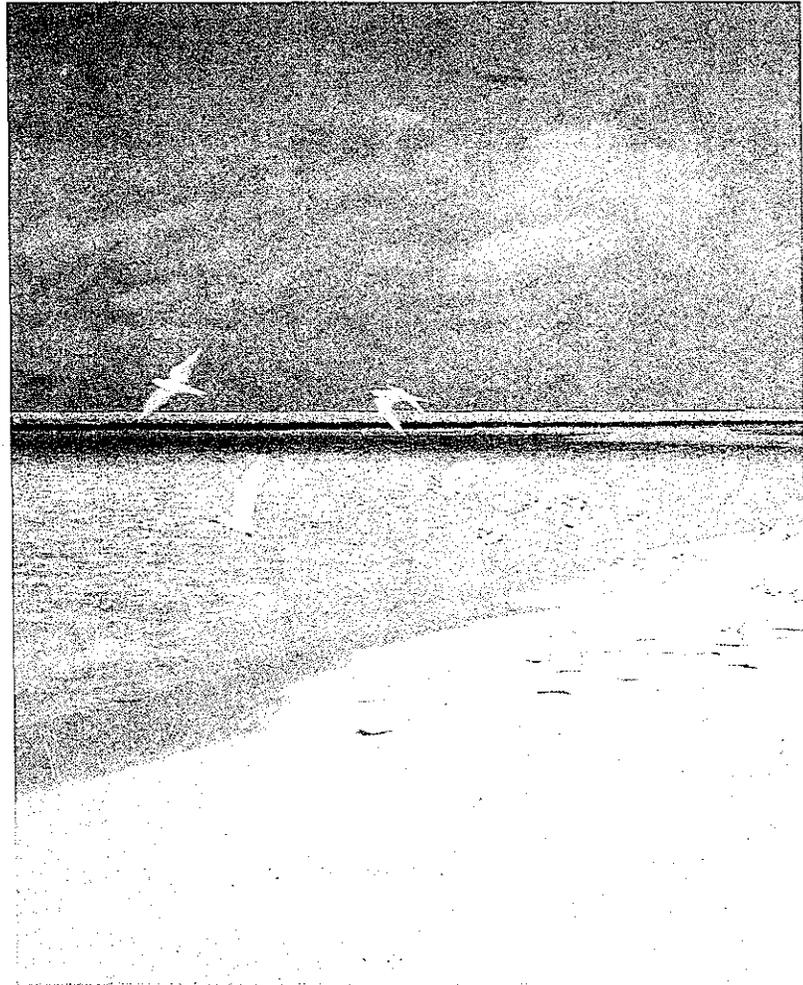
会社名：川崎近海汽船株（英文名）KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA LTD.
 代表者（役職・氏名）：取締役社長 松田和秀
 本社所在地：東京都千代田区内幸町2-1-1 飯野ビル
 資本金：1,536.6百万円
 創立年月日：1966年5月1日
 従業員数：海上201名 陸上134名 計335名



所有船状況	遠洋・ <u>近海</u> ・ <u>沿海</u>	12隻	45.475%	47.589%
運航船状況	遠洋・ <u>近海</u> ・ <u>沿海</u>	51隻	261.851%	342.237%

主たる配船先：近海部門…ロシア極東地域、中国、タイ、インドネシア、マレーシア、パプアニューギニア
 内航部門…国内諸港
 フェリー部門…八戸、苫小牧、東京
 事業概要：当社の運航船腹は51隻、34万%におよび、近海外航・内航・フェリーの各部門で産業への原材料の安定供給、各種製品、消費物資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