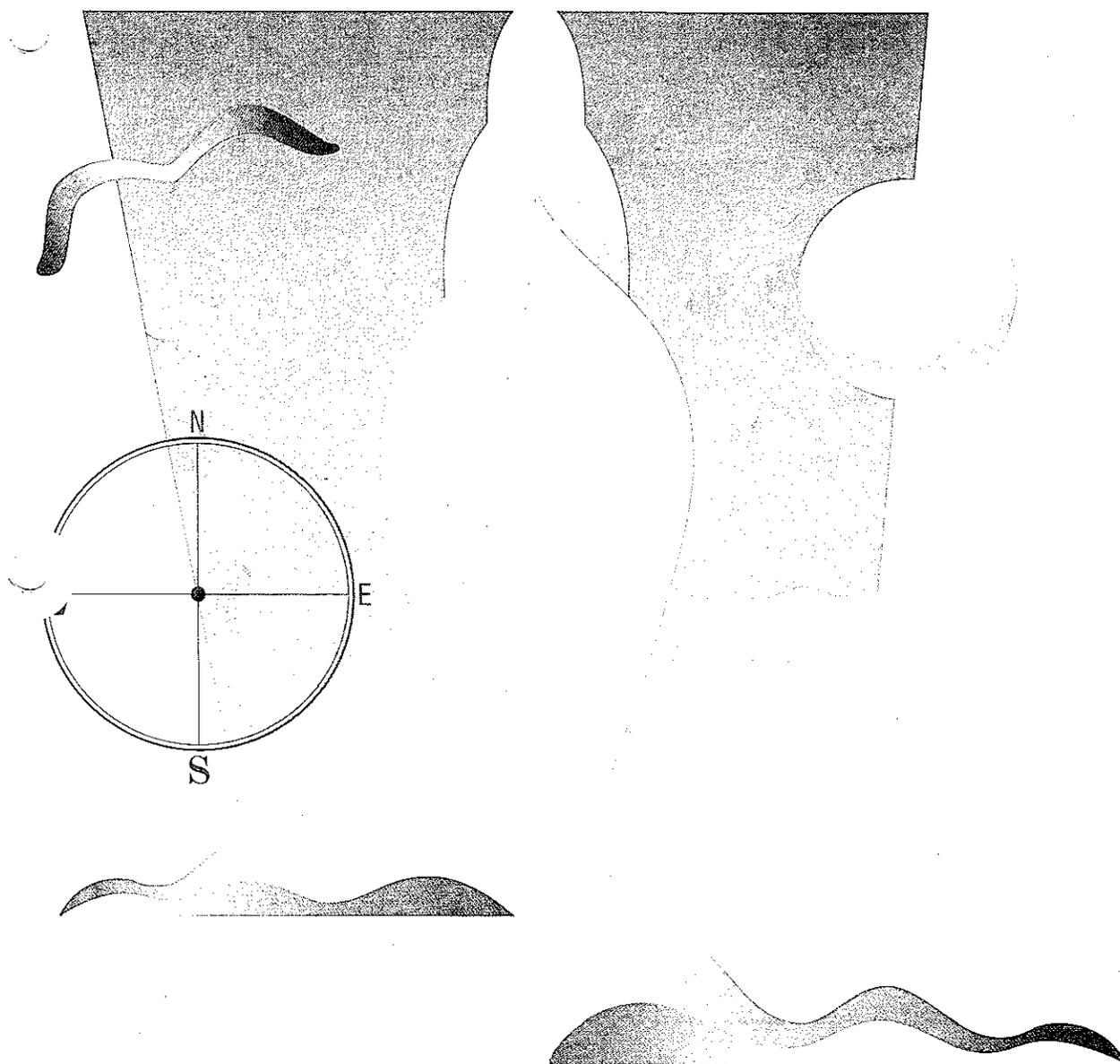


1995

3

せんきょう



船協月報/1995年3月号 目次

◎巻頭言

兵庫県南部地震と神戸港★日本船主協会副会長・新谷 功——1
川崎汽船取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

外航海運・船員問題懇談会について——2

◎特集

安全な船、きれいな海——5

[SAFER SHIPS, CLEANER SEAS]

—商船による油濁の防止に関する英国ドナルドソン卿調査委員会報告書—

◎特別欄

阪神・淡路大震災における被害状況および今後の対応——12

◎随想

頑張れ!! という日本語★作家・藤本義一——14

◎業界団体を訪ねて—(財)日本貿易関係手続簡易化協会——16

◎KOBEL便り——18

◎特別欄

7月20日は「海の日」

来年から祝日に決定——19

◎海運ニュース

1. STCW 条約の全面改正について——23

—統一基準の遵守と船員の能力評価が課題—

2. 海運関係各種 UN/EDIFACT メッセージの

ユーザーマニュアル整合・統一化の方向を決定——27

—ユーザーマニュアル整合化検討会議サンフランシスコ会合の様相—

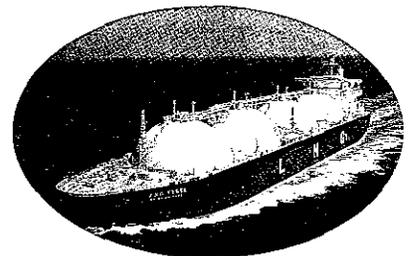
❖海運日誌★2月——29

◎海運雑学ゼミナール★第60回——30

❖船協だより——32

❖海運統計——33

❖編集後記——40



(LNG船「エルエヌジー ヴェスタ」)

兵庫県南部地震と神戸港

日本船主協会副会長 川崎汽船取締役社長 新谷 功



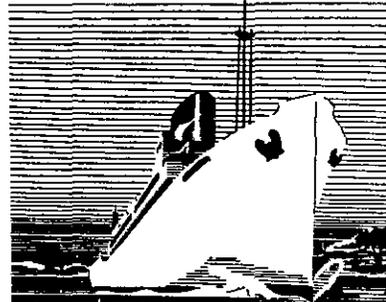
1995年の新年を迎え各種の年頭行事もほぼ終わり、やっと平常の落ち着きを取り戻し始めた矢先の1月17日早朝5時46分に阪神地区を襲った巨大地震は、淡路島北部から神戸を中心とした広範囲の地域に大きな爪痕を残しました。美しい神戸の街並はアツという間に破壊され、六甲の山並みと共に人々に愛されてきた港もその機能の大半を一瞬にして失い、今更ながらその規模の大きさと破壊力のすさまじさに驚きを禁じ得ません。

この地震により、5,400人を超える多くの人命を失い、35,000人近い方々がケガをされました。ここに亡くなられた方々のご冥福をお祈りするとともに多くのケガをされた方々や家屋の倒壊、破損等の被害を被られた方々に、心からお見舞いを申し上げます。

我々海運界に働く者は、神戸と歴史的に深い関わりを有しており、直接的にも、間接的にも今回の地震により大きな影響を受けております。このため日本船主協会も、地震の発生直後から対策本部を設け、協会として何をなすべきか、また何ができるかを検討し、直ちに行動を開始してきました。その中で、内外からの救援物資の無料輸送や客船の提供を実施に移し、さらには協会会員からの拠出金に協会の手持ち資金を加えて、神戸市に1億円、日本赤十字社に1千万円の義援金を贈呈致しました。この他にも会員各社の判断で各種の救援活動がなされています。

一方、今回の地震による神戸港の港湾設備への損害の大きさは、計り知れないものがあります。その被害は、港湾機能の大半に及んでおり、特に外国との貿易の玄関口であるポート・アイランドや六甲アイランドのコンテナ・ターミナルへの被害の大きさは、今後の海上物流に及ぼす影響がどうなるのか深刻な問題を含んでおります。現在政府は物流の回復に重点を置いて、その復興に全力を傾注すべく各種の特別立法や助成措置を講じています。勿論この中には、道路や鉄道とともに港湾設備の復旧が、最優先課題の一つとして含まれており、当初早くても半年から1年、完全復旧には少なくとも2～3年はかかると見られていたコンテナ・ターミナルの修復も、取り敢えず2～3カ月のうちに一部ではあるものの仮復旧させる予定となっており、回復のテンポが早まってきています。

神戸港は、その地理的な優位性により極東のハブ・ポートとしての重要な地位を占めており、またわが国の対外貿易の約30%を取り扱う最大の港です。このように神戸を物流の基地としてこれまでに築かれてきた物資の流れが、いったんほかの港に移れば、また神戸に戻すことは非常に難しくなります。従って、官民一体となって一日も早く神戸港の復興を実現するよう、海運界としても、日本船主協会を通じて全面的に協力して行く必要があります。



外航海運・船員問題懇談会について

運輸省は、日本籍外航船のフラッグイングアウトが進む中、わが国外航海運が引き続き基本的物資の安定輸送に貢献していくために取られるべき方策について検討するため、海上技術安全局船員部の協力を得て、海上交通局長の私的懇談会として「外航海運・船員問題懇談会」（座長：谷川 久 成蹊大学教授）を設置し検討を開始した。

これまでのわが国海運・船員政策は、日本籍船・日本人船員を対象に、予算（利子補給）、財投（関銀融資）、税制（船舶特償等）および船員対策予算等が講じられてきた。しかしながら、急激な円高により、海運企業はコストのドル化を図るため、日本籍船の FOC 化を促進し、日本籍船、日本人船員は急速に減少し、わが国海運産業は空洞化をすでに通り越した状況にあるともいわれているが、最近の一層の円高は、企業としてこれをさらに押し進めざるを得ない状況にある。

こうした状況下、わが国が必要とする外航海運、日本商船隊、日本人船員の姿と、それが国際競争力を保持しながら健全に運営されるためのシステムを構築し、海運企業が、一定の日本籍船と、日本人船員を確保・雇用できるようにするためには、政府としていかなる方策が考えられるかを検討することは、極めて重要かつ急を要する問題である。

海運業界としては、保有船の国際競争力強化と共に、企業としての国際競争力を確保することが急務となっており、周辺産業を含めた国際競争力確保のための政府の規制緩和の推進や、国際水準と調和のとれた税制をはじめとする諸制度の見直しを期待するところである。

同懇談会は、特にテーマを設けずに、参加委員の自由な討議により進められることとなっており、外航海運会社より 3 氏が委員として参画している（資料 1 参照）。

これまで行われた同懇談会の概要は次のとお

りである。

れた。

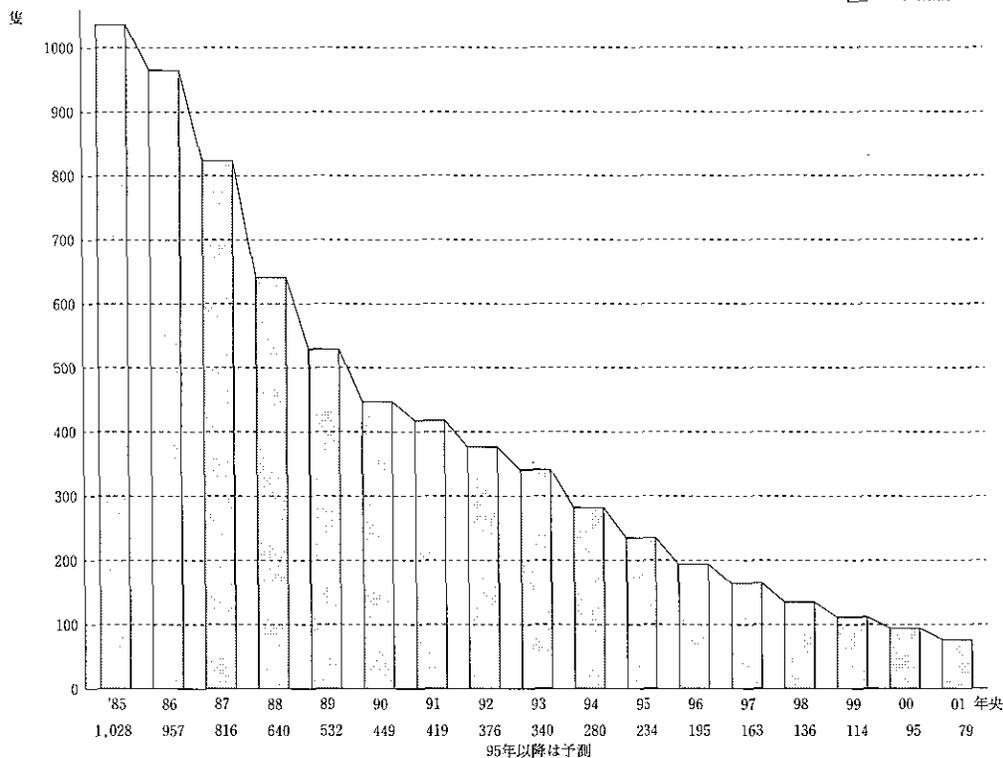
第1回懇談会は、平成7年1月30日に開催され、わが国外航海運の現状について説明が行わ

また、2月28日に開催された第2回懇談会においては、わが国外航海運の問題点ならびに課

〔資料1〕 メンバーリスト

座長 谷川 久	成蹊大学教授	河村健太郎	日本郵船副社長
粟田 房穂	朝日新聞社論説委員	浜本 敏孝	大阪商船三井船舶専務取締役
川岸 近衛	読売新聞社論説副委員長	崎長 保英	川崎汽船専務取締役
栗原 宣彦	日本経済新聞社論説委員	中西昭士郎	全日本海員組合長
苫米地重享	毎日新聞社論説委員	井出本 栄	全日本海員組合外航局長
柳島 佑吉	産業経済新聞社論説副委員長	平野 直樹	運輸省海上交通局長
村上 公男	日本開発銀行理事	加藤 甫	運輸省海上技術安全局船員部長

〔資料2〕 日本籍船隻数の中期予想



(注) 予測手法

1. 既存船の減少数：主要な船種毎に最近年の平均的海外売船年齢を算出、当該年齢に達した船舶は全て売船されることとした。
2. 新造船数：近時の動向等を勘案し、3年間は毎年5隻ずつ、次の3年間は3隻ずつ、最後の1年は1隻建造されることとした。
3. 推計：上記により2001年の予測値を算出した。さらに94年の値から同数値に至る年平均減少率（16.5%）を算出し、この減少率を用いて各年の隻数を推計した。
4. 最近5年間の便宜置籍船建造隻数と日本籍船建造隻数比は約9：1となっている。

題について説明が行われた。

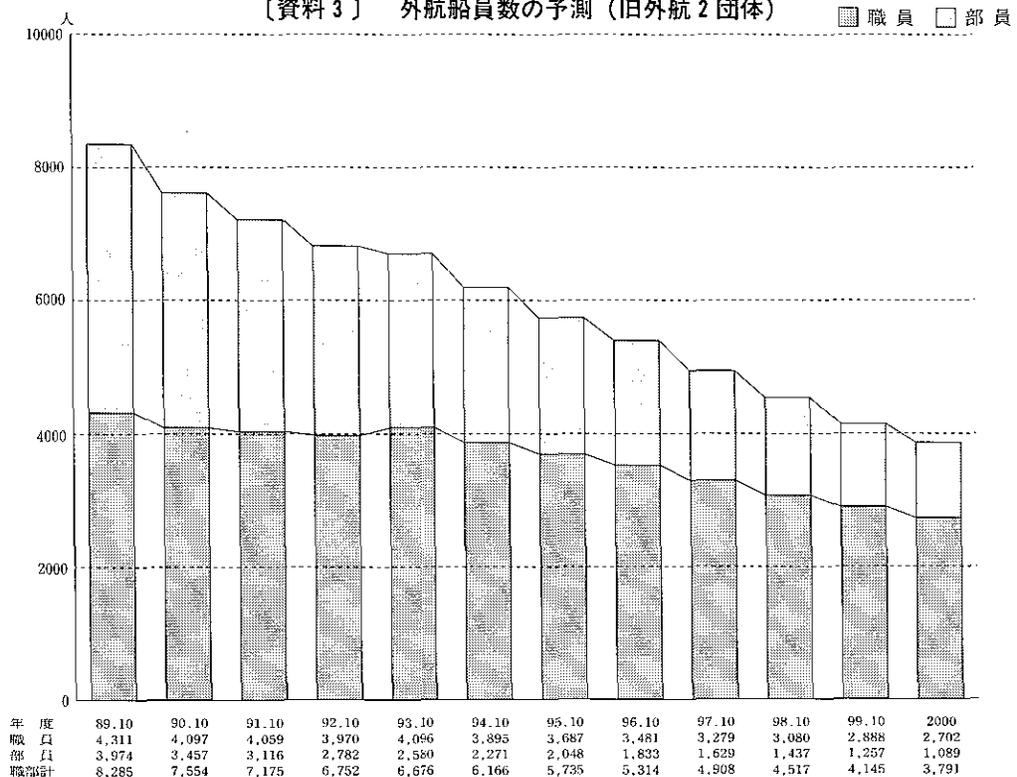
特に、第2回懇談会においては、日本籍外航船の隻数ならびに日本人船員数の将来予測に関する資料が配布された（資料2・3参照）。これによると、平成6（1994）年における日本籍外航船の隻数ならびに日本人船員数は280隻、6,166名であるが、これが6年後の平成12（2000）年には100隻、4,000名をそれぞれ割ると予測されている（ただし外航船の隻数は年央値、船員数は毎年10月値である）。

このように、今後もフラッキングアウトが進み日本籍外航船ならびに日本人船員が減少する

と予測されることから、運輸省では、フラッキングアウト対策を既に実行している欧州海運諸国の実情を調査し、これを取りまとめた上で、同懇談会に報告し、今後の「わが国外航海運が引き続き基本的物資の安定輸送に貢献していくために取られるべき方策」に関する検討の一助とすることとしている。

なお、同懇談会では本年5、6月を目途に検討を終了し、取られるべき方策について結論が得られれば、来年度予算等へ反映させることとしている。

〔資料3〕 外航船員数の予測（旧外航2団体）



(注) 1. 89年から93年の5年間は実数値

2. 94年以降は、予測値

3. 予測値の設定条件

1) 新規採用は、職員のみ毎年120人規模とし、20才、22才、23才に各40人を設定

2) 自然減耗は、89年から93年間の推移・これまでの傾向をもとに、各年令毎に職部員それぞれ一定率を設定し、予測値を算出

特集

安全な船、きれいな海 [SAFER SHIPS, CLEANER SEAS]

—商船による油濁の防止に関する
英国ドナルドソン卿調査委員会報告書—

1993年1月5日、英国シェットランド島でリベリア籍船 BRAER 号が座礁し、積荷の原油 8 万 5,000 トンが流出した。

英国政府は、BRAER 号の油濁事故を機に、商船による今後の油濁事故を防止するための方策を検討するよう、ドナルドソン卿に調査を委託した。同卿は調査委員会を設け、半年にわたり公聴会を開催して広範かつ詳細な審議を行い、その結果、「安全な船、きれいな海 (SAFER SHIPS, CLEANER SEAS)」と題した報告書を運輸大臣に提出し、同報告書は、94年5月に公表された。

同報告書は全522ページ、23章から成り、その構成の概要は次のとおりである。

総論

第1章 はじめに

(INTRODUCTION)

第2章 問題の複雑な性格について

(THE COMPLEXITY OF THE PROBLEM)

第3章 油濁の流出源と影響

(THE SOURCES AND EFFECTS OF POLLUTION)

第5章 国際法・協定と国内法

(INTERNATIONAL LAW AND AGREEMENTS AND NATIONAL LAW)

第6章 フラッグ・ステート・コントロール

(FLAG STATE CONTROL)

第8章 船舶の運航と船員の配乗

(SHIP OPERATION AND CREWING)

第10章 有害危険物質

(HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES)

第11章 ポート・ステート・コントロール

(PORT STATE CONTROL)

第18章 保 険

(INSURANCE)

第19章 油濁損害に関する責任と補償

(LIABILITY AND COMPENSATION FOR POLLUTION DAMAGE)

第23章 主な結論と勧告

(PRINCIPAL CONCLUSION AND RECOMMENDATIONS)

第1章～第22章では、個別のテーマについて意見と勧告が述べられ、第23章では各章の主な結論とともに103項目の勧告が掲載されている。

英国政府は、これを受けて勧告の実施策を検討中であり、また、勧告の約3分の1については、IMOによる行動が求められている。

同報告書の勧告は、主に英国の周辺海域とその海岸線を念頭に置いて作成されたものではあるが、日本ならびに他の多くの国々にとっても参考となる事項が多く、世界の海運界にとっても意義のある内容となっている。

こうしたことから、当協会では、関係者の参考に供するため、同報告書の総論と、全体の結論部分である第23章の仮訳を試み、その主要部分の抜粋を今後3回に分けて本誌に掲載するものである。

(業務部業務第一課)

安全な船、きれいな海 (SAFER SHIPS, CLEANER SEAS) 商船による油濁の防止に関する英国ドナルドソン卿調査委員会報告書

(仮訳)

総論

- 1 本調査の課題は、海運活動による汚染から英国の海岸線を守るために、合理的な範囲内でさらに何をなし得るかを明らかにすることである。調査団の結論は、すでに多くの汚染防止措置が取られてはいるものの、国際間・地域・国内の各レベルにおいて英国が一層の措置を提唱する緊急の必要性が存在するというものである。
- 2 われわれが関心を抱いている汚染は多様な形態で発生し得るが、いずれの汚染にも共通する要素は、海中もしくはわが国の海岸に存在しえない物質が船舶から流出することである。流出する物質が石油で

ある場合もあれば、化学薬品または爆発物のような危険物または毒物である場合もあり、ゴミである場合もあれば、バラスト水に含まれる微生物である場合もあり、あるいはよりなじみの薄い、他の形態を取る場合もある。

- 3 流出は船舶の乗組員の故意の行動による場合もあれば、偶然生じる場合もある。汚染物質の流出については、国際的に合意された規則に定められた条件の下で許容される場合もある。これらの規則は継続的に改定され、強化されているが、本調査団が遭遇した少なくとも1例においては、これらの規則が明白に不十分であることが判明した。それは潤滑油添加剤の一見合法的とされていた流出により、数百羽の海鳥が死んだ事例である。非合法流出もまた大きな問題である。非合法流出が広く蔓延していようと

も、いずれの特定海域においても最大の問題は、事故による流出である可能性が高い。

4 なぜこのような事態が生じるのであろうか。汚染をほぼ許容可能なレベルにまで引き下げようとする高規格の船舶設計、保守管理ならびに運航には多額の費用がかかる。これは原因であって、言い訳にはならない。世界の海運産業においては熾烈な競争が行われている。膨大な過剰能力が存在する以上、それは当然の結果ともいえる。そのため、利潤の低下や赤字さえ生じ、安易な経費節減に走る誘惑は強く、この誘惑に抵抗する優良船主も一部には存在するが、その数はあまりにも少ない。安易な経費節減が、結局は利益につながらないような何らかの方法を講じなければならない。

5 ほとんどすべての汚染の根本原因は人間の過誤である。しかし、それが常に直接の原因であるということではない。船舶の設計に欠陥があれば、最優秀の乗組員を以てしても災害を防げないことがある。一方、乗組員の怠慢があれば、最優秀の船舶も遭難することがあり得る。人間の本性を変えようとする試みは常に無益である。問題への解答はそのような人間の本性を前提とし、あらゆるレベルにおいて最高の水準を採用することに対しインセンティブと奨励を与え、一方これと組み合わせて、環境に対する責任を無視し続ける者に対しては厳しい制裁を加えるなど、逆のインセンティブを設けることである。

6 海上輸送は、航空輸送と同様、本質的に

国際的な性格を備えている。英国は自国の港に向かう船舶のみでなく、他国へ向けて周辺を航行する船舶からも脅威を受ける。

この脅威は、英国列島が欧州各国で3番目に長い(注)、そして少なくとも他の諸国と同等に被害を受けやすい海岸線を有しているために一層深刻となる。従って本調査団が勧告する諸措置は、概して、地域の近隣諸国と協力して、望むらくは全世界規模にて採択されることを必要とする。英国政府の第一義的役割は率先してこれを提唱することであるが、一部の措置は必要とあればわが国が一方的に実施することも可能であり、かつ必要である。

(注) ノルウェー 16,093km、ギリシャ 13,676km、英国 12,429km。これに続いてトルコの海岸線が7,200km、スペイン 4,964km。

出所：Mangon's Marine Almanac
(Taylor and Frances)
1991 ISBN 0 8448 16744.

7 船舶の安全性と運航に対する第一義的責任はその旗国と、旗国が起用する船級協会にある。すべての旗国および船級協会がこれらの責任を有効に遂行すれば、海洋汚染の問題は大幅に軽減されるに違いないが、遺憾ながら必ずしも有効に遂行されているとは限らない。この難題は、国際海事機関(IMO)が対処すべき課題の中でも優先順位の高いものである。

8 理想的にいえば、国際的に合意された義務の履行を怠った旗国には、その権限の承

認撤回など、きびしい制裁が課せられるべきである。これが実行されれば、その結果、船舶はより責任ある国に転籍を余儀なくされるであろう。それは実現可能であり、本調査団は第6章（フラッグ・ステート・コントロール）において、旗国による管理の改善を意図した如何なる措置をも英国政府が強く支持するよう、勧告する。しかしながら、短期的はおろか中期的にも大幅な改善が実現することを想定するのは自己欺瞞であり、わが国海域における入港国および沿岸諸国共同の自衛措置こそ唯一の実行可能な代案である。英国籍商船は現在、世界船腹量のわずか1.35%を占めるに過ぎないが、英国の港湾に寄港する、もしくは周辺を通過する船腹量では、英国は主要な入港国かつ沿岸国の一つである。こうした立場にある国として、英国はこの面で主導権を発揮すべき重大な責任を負っている。

9 すでにパリ了解覚書（パリ MOU）に基づいて地域協力体制が整備され、これにより、北西欧州諸港に寄港する船舶が国際的に合意された設計・保守管理・運航基準に合致していることを確認するため、平均4隻に1隻が検査を受ける。旗国が発行する船舶安全基準合格証書に一応の信用を与える国際条約が、有効な検査の実施に対してきわめて重大な障壁となっているが、サブスタンダード船ならびにその運航者が英国の海岸線に及ぼしている脅威の深刻性は明白である。1992年において、1万5,000回実施された検査の半数近くにおいて、存在

してはならない欠陥が発見され、600件近くの事例においては、その欠陥が自船の乗組員、他船ならびに環境の安全に及ぼす脅威があまりにも重大であったため、修繕が完了するまで船舶は抑留された。検査の対象が船舶でなく航空機であったとしたら、厳しい社会的批判にさらされたであろう。海運においてもこのような状況は決して許されるものではない。

10 第11章でポート・ステート・コントロールの制度を検討し、その拡充を目的とした勧告を行う。現在、船舶検査は重量物運搬車の路上検問の海上版である。ただし、船舶検査の場合には、他の多くの船種よりもサブスタンダードである可能性が高いことが実証されている一部の船種、あるいは欠陥のもたらす結果が特に深刻である可能性の高い場合に的が絞られている。本調査団の提案の骨子は、船舶検査の性格を、英国内で登録されている車両に対し実施されている運輸省の検査に近づけるべしということである。当然、同様の船舶検査は他の欧州諸国にも当てはまるはずである。

11 ポート・ステート・コントロールとの整合性を図って、船舶側からの申し出によっても検査の対象となることを義務づける。パリ MOU 参加国の港に初めて寄港し、その後少なくとも年1回寄港する（タンカーの場合はこの頻度をさらに高くする）船舶は、検査の準備が可能となるように、到着の事前通告を行わなければならない。著しい欠陥が発見された場合には、次に寄港

するパリ MOU 参加国の港にて検査を受けるよう申告しなければならない。抑留を必要とするほど欠陥の程度が重大である場合には、以後12カ月間、寄港するすべてのパリ MOU 参加国の港において検査を受けるよう申告しなければならない。

- 12 現在では、無責任な船主であれば、自己の経済的利益にとって最善の道は、安全基準を無視し、自分の船は検査を免れる、そして（必ずしもそういう成り行きにはならないが）たとえ検査を受けても欠陥が発見されないというチャンスに賭けることだと考えることも大いにあり得る。自己申告制はこのような船を検査し、その欠陥を摘発し得る確率を高めるばかりでなく、その欠陥を船主に痛感させるのに役立つ。本調査団としては、サブスタンダード船に対して荷役の許可を強制的に遅らせるか、場合によっては荷役を行う権利を全面的に否定することを含む、厳しい制裁条項を定めるよう勧告する。さらに、旗国の管理の有効、無効に関わりなく、海上における安全を図る第一義的責任は船主ならびに船舶管理者にあるという事実、さらに自らの船隊中の1隻のみの管理を軽視する可能性は低いという事実にかんがみ、本調査団の勧告は、同一人の所有または管理下にある全船舶に対して自己申告制および制裁条項を適用する可能性を考慮するものである。
- 13 基準を改善するよう船主および船舶管理者に圧力を加えられるのは入港国当局のみではない。船主は用船契約を得なければなら

ない。用船者およびそのブローカーは、貨物が到着しないか、たとえ到着しても損傷を受けるという危険性と、低運賃とを比較する必要がある。保険業者の競合の対象は低リスクであって、低損害額ではない。自己の安全実績が低いために市場において差別を受けていると知れば、船主は船舶安全基準に対する態度を改める公算が高い。この点を考慮して本調査団は、各船、各船隊が維持している安全基準に関する情報の普及促進措置を取るよう勧告する。

- 14 航空機と比較して船舶の顕著な特質の一つは、運航途上においては船舶を特定することが困難であるという点である。これは、故意の投棄か不注意な作業か、いずれの形態を取るにせよ不法行為を助長することになる。本調査団は、船舶を特定することの困難性を解消するために、船上に無線およびレーダー応答機器を設置することの利点と将来の見通しについて検討する。本件はIMOが検討中ではあるが、基準について合意が成立するまでには若干の日時がかからざるを得ず、大半の船舶に装備されるにはさらに長い日時がかかる。一方、船舶を特定することの困難性を放置すべきでないことは当然であり、本調査団としては、すべての商船に、甲板および船側に大きな文字で単純な識別記号を表示することを義務づけるよう勧告する。
- 15 しかし船舶を特定することの困難性を解消すること、あるいは少なくとももう少し問題を改善することのみでは十分でない。

なぜならば、船舶は航海中、長期にわたって、必ずしも海岸線を汚染し得る範囲外ではないにせよ、陸上から見えない位置にいるからである。一部の船舶の船長は「去るもの日々に疎し」と考えているに違いない。従って本調査団としては、ある程度の空中監視、その他の手段による監視を重視し、最小限の費用にてこれを実現するよう勧告する。さらに重要なこととして、本調査団は、自らの船舶が監視されている、あるいは監視されている可能性が高いことに船長が決して気づかず、そして気づかない状態で行動するような環境を確立することを希望する。

16 本調査団の勧告は、決して不法行為の抑止ならびに摘発に限定されるものではない。善良な船主や船長であっても、航海を計画するに当たっては各種の航海情報という援助を必要とする。本調査団は彼らを援助することを目的として一連の勧告を行う。うち2件は特に言及する価値がある。第1は汚染の危険性を少なくするための実際的措置と、英国自体の要件のほか、英国に入出港する航海に必ず影響を及ぼす各種の規則を確認することを目的とした「海路コード」(Seaway Code)の発行である。このコードはさらに、より詳細な情報源の手軽な案内書ともなるものである。

17 第2はMEHRAs(環境汚染の危険性が高い海域、Marine Environmentally High Risk Areasの略)の設定である。原因の如何を問わず船舶が座礁した場合に、船主

および保険会社に高額の債務を負わせかねない多額の損害の危険性を持つ海岸線の性質について、多くの船長は知らないばかりか、それを知る手段もないという事実、我々は衝撃を受けた。本調査団は、こうした事態を改善するよう勧告する。MEHRAsはその重要性を強調するため、数を限って、海上交通が特に集中し、かつ環境破壊の危険性が高い海域のみに設定する。それは「海路コード」に記載するのみでなく、海軍省海図にも表示する。これは本調査団が航路に関して行う幾多の勧告の一例に過ぎない。

18 船舶安全基準を改善する努力が如何に成功しても、海が危険な場所であるという事実には直面しなければならない。海岸線と沿岸海域を汚染する恐れのある事故は依然として発生するに違いない。このような事故を防ぐことができないとしても、その影響を最小限に抑えなければならない。この点に関して、タンカーを危険な事故の唯一の発生源とみなすことは誤りである。燃料油もきわめて重大な汚染物質であり、多数の大型バルクキャリアに積載されている燃料油の量は、小型の内航タンカーの貨物油の量と変わらない。さらに、比較的少量の油の流出であっても、その影響が深刻であることもあり得る。遭難した船舶、あるいは動力を失い、座礁の危険に直面しているかもしくは衝突した船舶は、単に環境のみでなく人命と財産を守るために、即刻の救助を必要とする。

19 これは従来、救難タグの役割である。しかし救難タグはいわば絶滅に瀕した業種となりつつある。皮肉なことにその一因は、以前よりも遭難の件数は低下したものの、船舶の大型化と共に、一旦事故が起こればその結果が一層深刻になるという事実にある。本調査団としては、救難能力を回復させるための緊急措置を勧告する。必要とされるものは、実行可能な限り近隣諸国と提携して、少数の高出力専用救難船と、より特化した強力な救難船が到着するまで、初期の救難活動に当たることのできる、出力は小さいが多数の非専用救難船とが活動する区域を設定するための協力体制を組むことである。

20 このような救難体制が利用可能となっても、救難の必要性を、たとえそれがまだ可能性の段階であっても、直ちに沿岸当局に通知するよう船長に奨励しなければ、救難体制が無用に終わることはいうまでもない。個人的プライドと誤った楽観により、現在ではそのような事態が現にしばしば生じている。従って本調査団としては、現行の報告義務を強化し、また沿岸諸国も必要とあれば介入する準備をさらに整備するよう勧告する。

21 「[汚染] 予防は治療にまさる」ことは当然であるが、「治療」が必ずしも可能とは限らないという事実を考えなければならぬ。そこで本調査団は英国の流出油除去設備を慎重に検討した。その設備は強力なものである。空中から分散剤を散布する英

国独自の、かつ高価な設備に対して批判が向けられているが、本調査団は、わが国の海岸線の特殊な性格からして、現方式を維持すべきであるとの結論に達した。本調査団としては、発生した汚染に対処するための英国の設備を一層改善するための勧告を行う。

22 本調査団への付託事項からして、何らかの新規措置を取る場合の国際的影響のみならず、その経済的側面も考慮する必要があり、実際にその検討を行った。本調査団の勧告を実行に移せば、さらに多くの各種資源を利用することが必要となり、費用も増大するに違いない。しかしながら、本調査団が考えるように、これを地域の隣国と協力して実施すれば、わが国の相対的競争力に変化は生じない。競争条件が同一である限り、相対的地位はそのままである。また想定されている出費の規模は、英国経済に著しい影響を及ぼすほどのものとも思われない。ただし、その費用をまず誰が負担するかという問題は残る。この問題は第22章（油濁防止についての費用負担）において検討する。ここでは、現実の、あるいは潜在的汚染者が費用を負担するという原則が適用されるべきであることに疑いがない点を指摘するにとどめる。

23 この総論は本調査団の諸勧告の要点の鳥瞰図に過ぎず、その詳細は第23章（主な結論と勧告）に述べる。詳細な調査結果と、これら勧告の理由の詳細な説明は、報告書本体に述べる。（つづく）

特別欄

阪神・淡路大震災における被害状況 および今後の対応

去る1月17日早朝、近畿地方を襲った阪神・淡路大震災から早くも2カ月が経過し、各方面での復旧に向けた取り組みが本格化するにつれて、被害状況も次第に明らかとなってまいりました。当協会では会員会社158社を対象に、先の震災に係る被害状況および今後の対応についてアンケート調査を実施しましたので、その集計結果の概要を紹介いたします。また、当協会のその後の動きについても、併せて特集いたしました。

1. 「阪神・淡路大震災」に係る被害状況および今後の対応に関するアンケート結果

本誌2月号で既報のとおり、当協会では、今後、業界として取り組む課題や問題点を抽出し、政府等関係方面に対し必要な施策を求めていくため、会員各社の被った被害状況等のアンケート調査を行った（資料参照）。

調査項目は①営業面での損害、②動産・不動産等の物的損害、③従業員に係る被害状況、④その他連絡通信費等庶務費用概算額、⑤必要と思われる政策支援、⑥当協会として取り組むべき項目の6点とし、当協会会員会社158社中145社から回答を得た。うち76社は何らかの被害を被っており被害なしとの回答は69社であった。

本アンケートにおける被害実額は、あくまで現時点で把握できているものに限られており、実際の損害はこれより巨額なものとなる。なお、被害額は1ドル=100円として計算した。

2. 「阪神・淡路大震災神戸地区対策本部」ならびに「災害対策特別会議」の設置

当協会では、震災発生後直ちに増田理事長を本部長とする「地震対策本部」を設置し、現地の状況把握に努めるとともに、神戸市をはじめ

関係方面に対して緊急物資輸送や義援金の拠出などの復興支援を行ってきた。

神戸市にある当協会阪神地区事務局はビルの倒壊で壊滅状態にあったが、商船三井ビルへの移転に伴い機能がほぼ回復したことを受けて、現地の実情に則したきめ細かい救援、復興・復旧活動を展開するため、3月1日付で阪神地区船主会議長（乾汽船社長）を本部長とする「阪神・淡路大震災神戸地区対策本部」を設置した。業務内容は以下のとおり。

- ・被災者の救援・救護に関すること
- ・復興・復旧計画策定への参画
- ・地方関係団体等との連絡調整
- ・被災会員の被害状況の確認と会員の要望の取りまとめ
- ・その他関連情報の収集と関連調査への協力

また、被災地区の復興および今後の災害に備えての対策を検討するため、3月22日開催の理事会の承認を得て、轉法輪会長を議長とする「災害対策特別会議」（常任理事13名で構成）を設置することとした（これにより、「地震対策本部」は解散）。

「災害対策特別会議」では、神戸地区対策本部と連絡を取りながら被災地区の復興をバック

アップするほか、今後、大地震等の災害が発生した場合の当協会の対策要綱の策定、また中期的課題として、災害が発生し、陸上輸送にネットワークが生じた場合の海上輸送に関連する物流体系の検討を行うこととしている。

3. 「阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応」調査研究を海産研に委託

当協会は、先の震災が海運界に与えた影響を総合的に記録し、将来に与える影響を考察するため、(財)海事産業研究所に調査研究を委託した。震災による船舶、港湾、倉庫や道路といった

物流施設の直接の被害状況を調査するほか、これらの破損が与える影響を短期的（応急修理完了時）、中期的（復旧完了時）に分析する。また、輸出入産業の被害状況を調査し、それが物流に及ぼす諸影響の短期・中期的考察を取りまとめる。その他、復旧完了後の状況考察や、復旧計画に対しての提言も併せて行うこととなっている。

なおこの調査は、平成7年3月末に出される被害状況を中心とする中間報告を経て、6月末には最終報告としてまとめられる予定である。

〔資料〕「阪神・淡路大震災」に係る被害状況および今後の対応に関するアンケート結果

数字は被害社数・被害額（被害状況）

<p>1. 営業面での損害 36社・3,443百万円以上</p> <p>①契約キャンセルによる逸失利益 (11社) ②沖待ちによる損害(追加船費等) (9社) ③他港への廻港に伴う損害 (11社) ④振替え輸送を実施したことによる損害 (7社) ⑤コンテナ滞留による損害 (3社) ⑥その他の営業面での損害 (21社)</p> <p>例) ・インマルサット等通信費等の増加 ・ターミナル保管料および陸送費用の発生 ・工場ストップによる貨物減少 ・コンテナ・ターミナル不稼働による逸失利益 ・転倒コンテナ/シャーシ等復旧用の器材レンタル料 ・埠頭岸壁損傷によるフェリーの欠航 ・廻港された船舶が多数にのぼったことにより、荷役船の滞船が発生</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル事務所等、借受者負担設備の復旧工事費の助成および援助 ・復興後の港湾施設使用料等の据置き措置 ・耐震岸壁等の港湾設備計画の促進 ・内陸輸送を含めた物流インフラの総合的な復旧 ・税法上の特例措置 <ul style="list-style-type: none"> 災害損失金の繰越控除期間の延長 被災者の住宅建設に対する課税の減免等 被災施設に対する固定資産税、不動産取得税、登録免許税等の税制上の特例措置 損失費用の分割・一括計上の選択 法人税の減免等 ・営業面の損失に対する何らか(低利長期融資等)の政府支援 ・設備資金借入に関する特例(低利融資、元利返済据置期間、無担保、審査基準の緩和、早期の貸出、公的資金導入による利子補給) ・損壊家屋の修理費用についての長期低利の融資制度特設 ・都市計画の早期策定および容積率の緩和 ・被災者に対する仮設住宅の増設 ・事業再開までの従業員雇用維持のための公的支援 ・防災計画に関する財政的支援 ・防災船を常備するなど、被災地へ早期支援ができる体制づくり ・輸送を円滑に行うための交通規制の実施
<p>2. 動産・不動産等の物的損害 43社・7,524百万円以上</p> <p>①事務所・社宅・倉庫等不動産の被害 (29社・7,133百万円以上) ②船舶の損害 (6社・222百万円以上) ③コンテナの損傷 (5社・2百万円以上) ④その他(車輛・什器備品等) (23社・167百万円以上)</p> <p>例) ・什器、事務機器、コンピューター等の損壊 ・レッカー横転損壊 ・社用車損壊 ・ヤード等クレーン設備損壊</p>	
<p>3. 従業員に係る被害状況 69社</p> <p>①従業員の死傷者数 (9社・11名(死者:0名)) ②従業員家族(親族)の死傷者数 (19社・56名(死者:28名)) ③従業員の家屋の損害 (67社・720件) ④その他の損害もしくは費用 (23社・数百件)</p> <p>例) ・家財道具の損傷 ・通勤不能による代替社宅/アパートを手当</p>	<p>6. 当協会として取組むべき項目 回答:28社</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾の早期回復に向けた諸施策 ・復興のための政策面での取りまとめ/具体的提言 ・固定資産税(土地および新ビル家屋)、地価税等の廃止・減額等優遇処置の検討を大蔵省、自治省等に働きかける ・内航貨物船の用船料・運賃等の便乗値上げの監視と抑制 ・海運・港湾関係者による救援活動のPR等 ・港・海運の重要性のPR ー港湾の被害が与える経済的影響に関するレポートの取りまとめ等ー ・入出港に係る関係官庁に対する申請・許可手続等の簡便化 ・震災に係わる基本マニュアル・ガイドンスの作成 ・災害時に船舶を宿泊施設や、救援物資の輸送に提供できる体制づくり ・復興に関し海上輸送をより円滑に行うための協力体制の維持 ・他港へ廻港される船が多いため、他港での荷役早出措置 ・被災会社への支援(会費の時限減免) ・会員相互の空き社有社宅の利用促進
<p>4. その他連絡通信費等庶務費用概算額 37社・138百万円以上</p> <p>例) ・電話通信費 ・避難宿泊および出張(現地調査等による)費 ・緊急物資および災害対策備品購入費 ・事務用品購入および修理費</p>	
<p>5. 必要と思われる政策支援 回答:37社</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾施設早期回復のための諸施策および財政的支援 ・借受のターミナル関連施設の貸付料減免措置および補修費助成 	

随想



頑張れ!!という日本語

作家◆藤本義一

阪神大震災を西宮の自宅で体験し、まさに九死に一生ではなく、九・五に〇・五生を得た恐怖は地震後一カ月半が過ぎても容易に消え去らない。

あれは一体なんであったのかと思うと、文章もいつものように綴ることが出来ない。

が、原稿締切りは容赦なくやってくる。電話で、FAXで、でだ。

その最後の言葉は、(或いは文字で)

「大変でしょうが、頑張ってください」

というのが多い。

この言葉を耳にしたり目にしたりすると無性に肚立たしさを覚える。

これはわが心が貧しいからだと思っていたら、東京で筑紫哲也氏に会った時、

「昨日、筒井康隆さんが、頑張れよとか頑張ってくださいといわれると、いった奴を殴ってやりたくなるとおっしゃってました」

という言葉聞いて、^は吻^つとした。同じように被災地にいた筒井氏も同じ怒りを宿しておられたのがわかったからだ。

その後、西宮市内の避難所を訪ねたが、避難している人たちも一様に“頑張れ”に肚立ちを覚えているのが感じられた。震災当初から骨身惜しまず働いているボランティアの人々は、間

違っても頑張ってくださいという言葉に口をせず、通り過ぎて行く偽ボランティアの人たちは、実に安易にこの言葉を口にして去っていくのがわかった。ラジオやテレビの司会者やキャスターも番組の最後に、

「それでは被災者の皆さん頑張って下さい」といって頭を下げている。新聞や週刊誌にも、やたら“頑張れ!!”という大きな活字が躍っている。

一体これはなんなのかと考えてみた。言葉を放つ方と受け取る側にこれだけ大きな差がある日本語はなかったように思う。

そこで丸一日“頑張れ”について考えてみた。テレビに出たり文章を書いて生活の糧にしている私としては、どうしても探究しなくてはいけない課題である。書斎が使えない状態だし、辞書の類は散乱山積している自宅に帰ってみても仕方ないので、中之島の図書館へ行って調べてみようと思ったが、その前にテレビ局か新聞社の図書室に向いて徹底的にと思ったが、これもあまり役立たずという結果に終わった。

それでも臆気ながら、他者に対して“頑張れ!!”というのは大きな誤りだということがわかってきた。これは極めて傲慢な態度なのだという理解を得た。

頑張ルとは我意ヲアクマデモ通スコトであり、自分ガ一所懸命ニ努力スルコトでもある。“眼張”と書いてガンバリと讀ます古い書にも出あった。眼を睜ることというわけで、カッと前方を睜め、自分の意識を意欲にまで高揚させることが頑張りの真意であるとわかった。

こうなると「頑張れ」「頑張れよ」「頑張りなさい」という言葉をわれわれは誤用していたのに気付いた。

親が子供に向っていう。受験生に向っていう。被災者に向っていう。上司が部下に向っていう。これがごく普通だったのが大きな間違いだったのだ。

本来「頑張れ」は自分自身に向ってという声なき言葉だったのだ。他人に向って不用意に放つ言葉ではなかった。他人に向ってこの言葉を吐き出す時は傲慢な態度以外のなにものでもなかったとわかった。

これは、

「一所懸命にやりなさい」

という一応の励しの言葉に思われがちだが、いわれた方が受け取ると甚だ小馬鹿にされた言葉なのだ。他人に一所懸命にやりなさいといわれた自分は、他人の目から見ると一所懸命の努力をしていない人間に見えるのだろうかという癖^{ひが}みが起り、これが怒りに変化するのである。被災地の人たちが肚立ちを覚えるのも当然だと理解出来た。自分は一所懸命にやっている（やろうと思っている）時に、この他人からの「頑張れ！」の一言は水を浴びせかけられるようなものだ。

こういう誤ちを日常生活の中で繰り返している裡^{うち}に、熟語までも“一所懸命”を“一生懸命”

という表現になってしまったのだろう。一個所を掘りすすめる努力が、いつの間にか一生涯掘りすすんで努力するという大袈裟なものになってしまったのだ。日本人は日常で日本語を軽く取り扱っている間に、誤ちの迷路に入り込んでしまったようだ。

そういえば、この十数年間精神病理に関心を持ち、専門医と話したり、体験入院して患者の諸氏と話したりしているが、ノイローゼの人や鬱病の人に「頑張れ！」という一言は実に非情な言葉だということを知った。逆の作用が起り、かえって落込んでしまうのがわかる。面会の家族からこの言葉が放たれると、患者の表情は苦痛に歪むのである。

「わかっているですよ。とてもよくわかっているんですよ。でも、私にはその手がかりが掴めないんですよ」

と、その目はいった相手に必死^{うった}に睨^{にら}んでいる。が、相手はその気持を無視して、またも頑張れを口にするのだ。悪循環は人間を絶望の淵にまで追いやることが多い。

企業内でも組織内でも同じような誤りが行われているのではないだろうか。上司が部下に不用意にいつているのではないか。やる気のある部下も、この一言で戦意喪失して無力感に陥ってしまうのではないだろうか。

いや、家庭内でも学校でも同じような気付かない言葉の暴力がまかり通っているのではないか。

いつている方は激励だと思っているものの、その実は相手に深い傷を負わせているのである。

「頑張れ」はひそかに自分という言葉であって、決して他者に向ってという言葉ではない。

業 界 探 訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 (財)日本貿易関係手続簡易化協会

設 立 昭和49年(1974年)12月

沿 革 戦後、世界的に貿易が拡大するなかで手続の効率化を図るため、国連欧州経済委員会(UN/ECE)は、貿易手続作業部会(WP.4)を設置(1960年)して貿易手続書類の統一化、標準化の作業を開始した。我が国においても、貿易量の著しい増大、昭和42年のコンテナ船による輸送の開始により手続に係る書類の統一化・標準化のニーズが現実のものとなった。

このような内外の情勢に対応して、大蔵、通産、運輸の三省の支援のもとに昭和46年2月「貿易関係書式標準化委員会」が設置されたが、その後の国際的簡易化運動の急速な進展と国連の勧告を背景に、発展的に解散して、昭和49年12月に財団法人日本貿易関係手続簡易化協会が設立され、簡易化活動を推進して今日に至っている。その間昭和58年には、船社等で付番していた日本輸出入者標

準コードの保守・管理を当協会が継承することとなった。

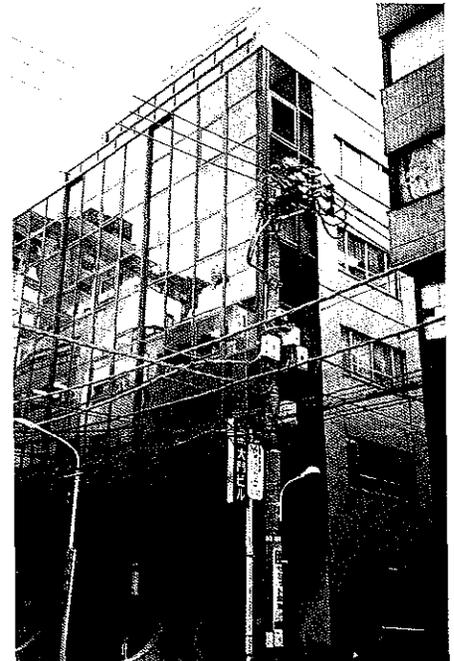
理 事 長 江尻宏一郎(社)日本貿易会会長

賛助会員 貿易手続簡易化、EDI化に関係のある概ね100の業界・団体の法人および個人により構成されている。

事 務 所 東京都港区芝大門2-10-1

第一大門ビル

事業目的 貿易手続の煩雑化、輻輳化に対処するため、国連が主導する貿易関係手



統の簡易化作業に協力して国際標準
(近年では EDIFACT) の普及に努
め、我が国の貿易関係業務の効率化
に資することを目的としている。

- 主な事業 ①ラポータの活動およびその支援事
業 (EDIFACT の開発・啓蒙・普
及事業)
- ②EDI 制度手続等貿易手続簡易化
の調査研究
- ③日本輸出入者標準コードの登録お
よび保守・管理

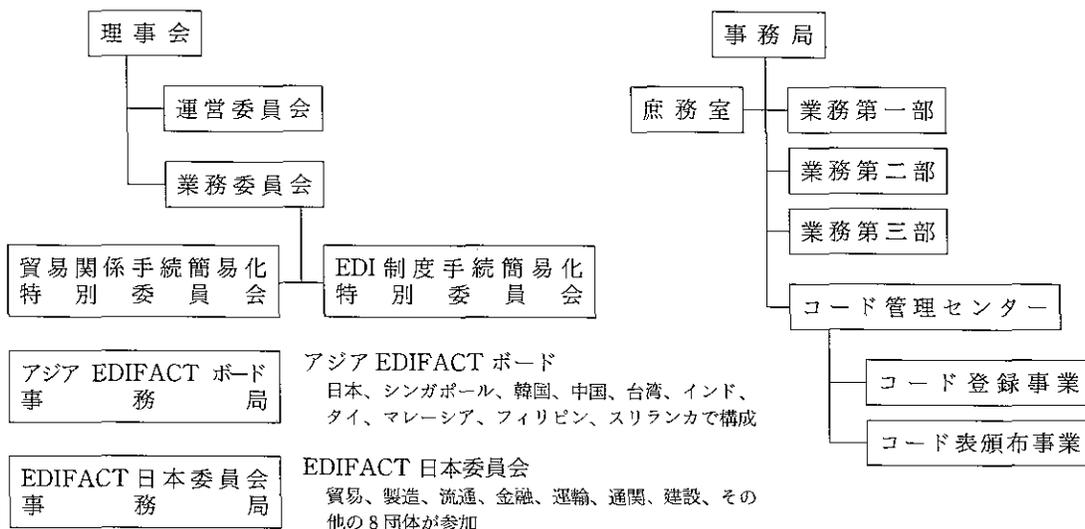
現状と将来 当協会は、国連 ECE WP.4 の我
が国における唯一の窓口として、国
連の活動に協力し、貿易手続の簡易
化に努める責務を担っているが、協
会設立当初の貿易書類の統一化・標
準化の活動から、近年の WP.4 の活
動に対応して貿易に係る EDI の国
際標準 EDIFACT の開発・啓蒙・普

及に活動の中心を置いている。

アジア地域を代表して、EDI-
FACT の開発等に責任をもつラポ
ータを当協会から国連 WP.4 に派遣
するとともに、その支援組織として
アジア EDIFACT ボードおよび
EDIFACT 日本委員会を設置して、
国際・国内会議等を通して活発な活
動を展開している。当協会は、これ
ら支援組織の事務局を務めている。

欧州は言うに及ばず、米国、アジ
ア諸国において、EDIFACT がビジ
ネスプロトコルの標準として国内に
おいても使われようとしていること
から、我が国が世界の孤児にならな
いためには、国内事情を克服して早
急に EDIFACT を普及させること
が必要である。

機 構



KOBE便り

去る1月17日の阪神・淡路大震災は、神戸を中心に大きな被害をもたらしました。

当地区所属の会員会社においても、船舶に対する直接被害はなかったものの、事務所などかなりの被害を受けたところがあります。阪神地区船主会事務局のあった明海ビルも崩壊し、1月23日より神港ビル5F乾汽船会議室に仮事務所を置き業務を再開しましたが、3月1日より商船三井ビル4Fに移転し、一日も早く本格的業務態勢に復するよう事務局一同努力しております。

港湾施設も壊滅的な被害を受けたため、神戸市では、港湾計画の変更などハード面を検討する「神戸港復興計画委員会」ならびにバース、ヤードの復興を巡る運営問題などソフト面を検討する「神戸港復興対策連絡会議」を設置、神戸海運監理部では、監理部長の諮問機関として「神戸港利用連絡協議会」を設置、また、神戸商工会議所では、神戸経済の当面の復旧対策と今後の復興再生のあり方などについて検討するため「神戸経済復興対策特別委員会」を設置し、それぞれの立場から神戸港の復興に向けて努力を続けておりますが、当地区船主会もこれらに積極的に参画し、船社意見の反映に努めております。

3月4日に開催された神戸港復興計画委員会第1回利用部会で示された「神戸港復興計画」の方針は資料のとおりであります。

〔資料〕

「神戸港復興計画」の方針

目 的

神戸市はこれまで港を中心に発展してきた街であり、港を通じた世界各地との交流により神戸独特の文化や活力を形成してきた。神戸港はまさに市民生活及び市民経済の基盤であるとともに、世界有数の国際貿易港として、国内外の経済活動に大きな役割を果たしてきた。

その神戸港が、未曾有の大震災により壊滅的な被害を受け、雇用を含む市民経済や市民生活に甚大な影響を与えており、国際物流拠点としての機能が停

止していることにより、西日本はもとより、国内外の経済に多大な悪影響を及ぼしている。

こうした状況を1日も早く脱却し、市民生活を安定させ、神戸市経済を復興するため、早期に神戸港の生産・物流機能の回復を図るとともに、単なる復旧ではなく、震災を乗り越えた新たな国際貿易港への飛躍を目指して計画を策定する。

さらには、単なる物流拠点ではなく、人・物・情報が集まる総合的な交流拠点を目指し神戸市全体の復興並びに活性化に資するべく、総合的な神戸港の機能を回復し、発展させることを目的とする。

基本方針

1. 災害に強い都市づくりのために、災害に強い「防災港湾」づくりを目指す。
2. 復興優先順位を定め、重点整備による早期復興を図る。
3. 「神戸港港湾計画」(目標：概ね平成17年)を基本とする。
4. 市街地の復興に資する計画とする。

位置づけ

- (1) 「神戸市復興計画」の一翼を担う計画として、神戸港の港湾施設等の復興に関する基本的事項を定める。
- (2) 「神戸港復興計画」は、1日も早く機能を回復することに力点を置いた「短期復興計画」と「中長期復興計画」から構成されるが、「短期復興計画」においても、単に震災前の機能を回復するだけでなく、21世紀に向けた復興をできる限り取り入れたものとする。また、「中長期復興計画」は「神戸港港湾計画」(目標年次：概ね平成17年)を基本とするが、今回の震災の教訓を生かし防災面の配慮等を加味したものとする。
- (3) 「短期復興計画」は、概ね2年での復興を目標とする。
- (4) 計画の対象は、港湾法に規定する「港湾施設」及び海岸法に規定する「海岸保全施設」等を対象とし、公共的な施設だけではなく、民間の施設の復興についても計画に盛り込むこととする。

7月20日は「海の日」 来年から祝日に決定

第132回通常国会において、「国民の祝日に関する法律」の改正案が可決、成立し、ここに海運界永年の念願でありました7月20日の「海の記念日」が、平成8年より14番目の祝日「海の日」として誕生することとなりました。

7月20日の「海の記念日」は、海洋国日本にとって、海の果たす役割と重要性について、広く国民に理解と認識を深め、海の恩恵に感謝し、日本の繁栄を願うことを目的として昭和16年に次官通達として制定されました。明治天皇が初めて明治丸に乗船した3月6日を記念日とせず、東北・北海道巡幸から横浜に帰港した7月20日とした経緯については、当時の故・村田省蔵通信大臣（元大阪商船社長）の「海の記念日が7月20日と決定するには色々と考えられた。第一に記念日は冬ではいけない。夏でなくては海に出る人間が少ないことが一つ。今一つは学生諸君に海の思想を大いに吹き込みたい。それには学生の休みの時がよい、ということをもまず考えた。……」との談話が、その背景をよく物語っています。

● 礎となった過去2回の祝日化運動 ●

7月20日の「海の記念日」を国民の祝日「海の日」として制定しようという運動は、過去に2度行われている。第1回目は昭和34年に、日本海事振興会（日本海事広報協会の前身）、日本船主協会、日本造船工業会、大日本水産会、全日本海員組合の5団体が「海の日協会」（会長・前田多門元文部大臣）を結成し、映画上映会等の運動を行ったが、昭和41年に法律改正により体育の日、敬老の日、建国記念日が制定されるも、「海の日」は見送られることとなり、活動を断念している。

第2回目は昭和46年に行われている。閣議で丹羽喬四郎運輸大臣が「海の記念日」を祝日にしたかどうかと提案、これを受け、上記5団体のほか新たに海上保安協会、日本港湾協会など5団体を加えた10団体が連名で政府に要望書を提出したが、「海の日」祝日の制定は行われなかった。しかし、昭和48年、運輸省は7月20日から31日までを「海の旬間」と定め、以後、官民協力して海事広報活動が行われるようになった。

● 1,000万人を超す署名と全国組織での推進活動 ●

今回で3回目となる国民の祝日「海の日」推進運動は、平成3年7月20日「海の記念日」記念式典において、日本船主協会根本二郎会長（当時）が提唱したのが始まりである。以後、海事関係団体で発足させた国民の祝日「海の日」制定推進会議（平成3年より国民の祝日「海の日」制定推進国民会議に名称変更）を中心に全国に12カ所の地



▲四国地区推進国民会議の「海の日」推進運動

区推進会議を設置し、組織の拡大を図った。

一方、超党派の国会議員で構成する海事振興連盟に働きかけると同時に経済団体連合会、日本経営者団体連盟、日本商工会議所、経済同友会の経済四団体および日本労働組合総連合会も同会議に加盟し、全国規模での世論の盛り上がりにより拍車がかかった。

この結果、全国で、1,038万人にも及ぶ署名とともに、全地方自治体議会のうち3分の2以上で意見書の採択が行われ、国会へ法案提出の運びとなった。

法律改正にあたっては、祝日数の問題や政局の動向により難航し、昨年12月、臨時国会衆議院本会議で継続審査となったものの、署名数や地方自治体での意見書状況が決め手となり、今通常国会で審議、裁決の結果、可決され成立するに至った（成立までの経緯は別項参照）。



国民の祝日「海の日」 制定に際して

日本船主協会長
大阪商船三井船舶
轉法輪 奏

本日、国会において国民の祝日「海の日」が制定されましたことは、海運業界としても永年の念願が叶ったことで、心から嬉しく存じます。

請願署名にご協力を頂きました1,038万人の方々、意見書を採択されました全国の地方自治体の方々、法制化にご尽力を賜りました各党の諸先生方を始め、本件の推進を盛り上げ支えて下さった関係の方々全てに感謝申し上げます。

海に感謝し、海を大切にするこの祝日の誕生は、海に囲まれて生きる我々日本国民全ての未来を、更に心豊かなものにしてくれるに違いありません。

時あたかも阪神・淡路大震災の打撃には誠に深刻なものがありますが、この「海の日」の制定が、港街・神戸とその周辺の方々に、何がしか明るいニュースともなり、一日も早い復興に繋がることを切望いたします。

「海の日」へのメッセージ

(一司)

海ってすばらしい。まず雨という恵みを私達に与え、地球の温度も調節してくれている。昨夏の日照りの中で山梨県の私の畑を耕しながら、そんな有難さを思った。また阪神大震災では海から大量の物資が運ばれその重要性を再認識した。海の恵みの大きさを21世紀はもっと大切にしなければならぬと思う。海の日祝日おめでとう!!

俳優 岸 ユキ



海の恩恵は全人類に及んでいるのに、海の仕事に直接携わっている人数は全体から見ると少ない。が、その人たちが、先ず、海をよく知り対策を立てないと、人類と日本にとって大変なことになると認識して、祝日化運動を国民的規模に盛り上げた。「海の日」の由来は、まさにそこにある、といえる。次の目標は第1回目の「海の日」を立派なものにすることにある。

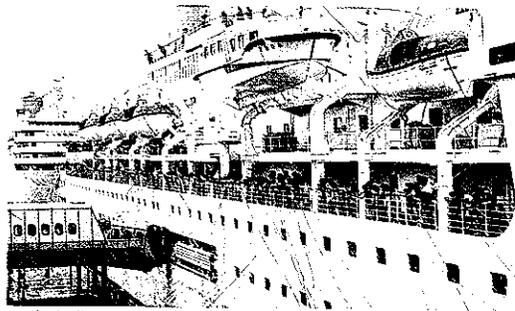
気象キャスター 倉嶋 厚



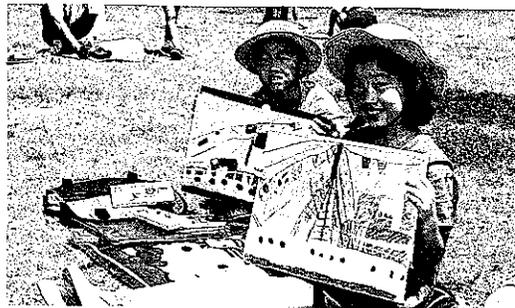
▲国民の祝日「海の日」制定推進国民会議第1回通常総会

国民の祝日「海の日」 制定までの経緯

- 平成3年7月20日 根本二郎日本船主協会長(当時)が、「第51回海の記念日」記念式典において、「海の記念日」を国民の祝日「海の日」にするよう提唱。
- 11月14日 日本海事広報協会、日本船主協会など海事7団体が発起人となり、「国民の祝日『海の日』制定推進会議」(議長：永井典彦日本海事広報協会会長)を発足(幹事団体は最終的に15団体)。
- 平成4年2月 各大臣や各党首に祝日化を要望。
6月 超党派の国会議員で構成する海事振興連盟(会長：原田憲衆議院議員)が、「海の日」祝日化推進を決議。
- 6月29日 全国12カ所に地区推進会議設置。
7月19日 推進会議第1回総会を明治丸が保存されている東京商船大学において開催するとともに、テレビッコ写生会を実施。
- 9月22日 宮沢総理大臣(当時)へ「海の日」祝日化の要望を行う。
- 12月 1,000万人を目標とする署名運動開始。
- 平成5年3月 推進会議の名称を「国民の祝日『海の日』制定推進国民会議」と変更し、会長には山下勇J R東日本会長(当時)(山下氏死亡により6年5月から稲葉興作日本商工会議所会頭)、副会長(会長代理)に松井和治元運輸事務次官が就任。また、文化人で構成する評議員会や全国12カ所に独立事務局を設置。
- 7月2日 J R東京駅前にて街頭イベントを開催。
- 平成6年6月15日 署名数1,000万人達成のイベントを海運ビル前において開催。引き続き、要望団が総理府へ1,008万人の署名を届け、国会では羽田総理大臣(当時)と面会し「海の日」の実現化を要望。
- ※全国各地で各種イベントが行われた結果、最終的に1,038万人の署名が寄せられると共に、全地方自治体議会のうち3分の2以上で意見書の採択が行われた。
- 平成7年2月28日 推進運動が実を結び、祝日法改正案が第132回通常国会において成立。平成8年から7月20日が国民の祝日「海の日」として施行となる。



▲東京港ミニクルーズ



▲テレビッコ写生会(東京商船大学)



▲J R東京駅前で行われた街頭イベント



▲沖縄・糸満での署名運動



▲署名1,000万人達成のイベント(海運ビル前)

海運 ニュース

1. STCW 条約の全面改正について
—統一基準の遵守と船員の能力評価が課題—
2. 海運関係各種 UN/EDIFACT メッセージのユーザー
マニュアル整合・統一化の方向を決定
—ユーザーマニュアル整合化検討会議サンフランシスコ会合の様様—

1. STCW 条約の全面改正について

—統一基準の遵守と船員の能力評価が課題—

船員の訓練・資格証明および当直に関する基準を定めている STCW 条約は、近年の技術革新に伴う船舶の大幅な自動化・省力化により、わが国の近代化船で実用化されているような甲機両用制度等の船内就労体制が西欧海運国でも導入されつつあることから、これに対応できる新しい資格制度を導入すること、およびシミュレータ訓練を採り入れることなどを目的として 1992 年に見直しが始まった。また、海難事故におけるヒューマンファクターが指摘されていることなどを考慮して、船員の資格証明に係る能力を重視した基準作りとこれらの遵守を確保する方策を含め、1996 年を目標として条約を包括的に見直すこととされた。

その後、1992 年 12 月から 1993 年 1 月にかけて大型タンカーの海難事故が相次いで発生したことから、国際海事機関 (IMO) は、条約改正の目標年度を 1 年繰上げ 1995 年とし、急ピッチで改正の準備を進めてきた。

条約改正を採択する締約国会議は、本年 6 月 26 日から 7 月 7 日の間に開催されることが決定しているが、改正条約の最終案作りを目的とす

る第 4 回中間会合および第 27 回 STCW 小委員会が 1 月 30 日から 2 月 10 日の間、ロンドンの IMO 本部で開催され、未解決のいくつかの部分を除き改正案の内容が固まってきた。その概要は以下のとおりである。

1. 改正 STCW 条約の構成

現行条約は、17 条からなる条約本文と 6 章からなる規則を持つ付属書とで構成されているが、改正条約の早期発効を可能とするため、改正手続きに時間がかかる条約本文の改正は行わず、最短の場合、採択から 1 年 6 カ月後に発効できるタシット方式による改正を目指して、付属書の規則を改正することとしている。

また、規則は基本的な内容に留め、甲板部・機関部等のそれぞれの職務ごとに要求される技術的かつ詳細な基準は、新たに設けられたコードに移された。コードは強制規定である A コードと勧告的内容が盛り込まれる B コードとで構成されている。

改正規則の構成を、そのタイトルにより現行規則と比較すると別表のとおりとなる。

2. 改正条約の発効時期および経過措置

改正条約は本年7月の採択を目指しており、発効時期は最も早い場合には1997年2月1日となるが、この日付については未だ合意されておらず、改正案では〔 〕付きとなっている。

また、経過措置は5年間で予定されており、改正条約の発効日以前に教育・訓練および乗船履歴が開始されている者およびすでに資格を有している船員の証書の更新は、〔 〕付で2002年2月1日まで引き続き現行条約により発給できることとされている。

3. 統一基準の遵守を確保するための新規則

一般規定を定めている付属書規則の第I章は、これまで5規則で構成されていたが、新規則等が新たに作られ、合計15規則に拡大された。

新規則は、現行条約の下では必ずしも各締約国が発給する資格証明書を所持する船員の技能レベルが最低要件を満たしているとは言い難いことから、条約に違反する行為を罰する国内規則の制定、船員の訓練および評価の適切な運営・監督またはこれらに責任を有する者の資格等の確立、訓練・評価に関する品質管理の確立、証書の発給および登録の管理についての規定等となっている。さらに締約国における条約の実施体制に関する情報をIMOに送付することを求め、内容が専門家によりチェックされ、条約が遵守されていない国の資格証書は、ポートステートコントロールの際に有効な証書とは認めないこと、および他の締約国により承認しない

こととする規則が検討されたが、主権の侵害等を懸念する反対意見を考慮して、表現を和らげた案文に修正されているが、合意には至っていない。

また、船舶の旗国が他の締約国により発給された船員の資格証書を承認する場合の手続きを定める規則についても合意されていない。

これらの規定は、今次改正条約案の中でも最も重要な点とされているが、各国における今後の対応が課題となると思われる。

4. ポートステートコントロールの強化

現行条約に比べ以下の3点において強化された。

- (1) 船員が有すべき資格証書の検証に加え、主管庁が定める安全配員要件の検証が追加された。
- (2) 船員の能力評価にまで踏み込んだ検証ができる場合が、衝突・乗り揚げ、汚染物質の違法な排出、違法航行の事実があったときに加え、第VIII章に定める当直基準が守られていない場合が追加された。
- (3) 船舶の出港を禁止するなどの抑留要件が①資格証明書の不所持、②主管庁が定める当直配置の不履行の2項目から、③安全配員要件の不履行、④当直要員の主要機器の操作能力の欠如、および⑤航海当直者の休息不足等任務不適任の5項目に拡大された。

5. 当直要員の休息の確保

改正案では、当直の維持に関する原則がまとめられて新たに第VIII章が作られ、船舶の安全を

確保するための基準のひとつとして、当直要員の最少休息時間が規定された。その骨子は次のとおりである。

(1) VIII/1 規則

主管庁は疲労の防止を図るため、当直者の労働時間または休息時間を確立し実施しなければならない。

(2) STCW コード A-VIII/1 (強制コード)

- ① 当直者は24時間につき最少10時間の休息が与えられなければならない。
- ② 休息時間は2回を超えて分割されてはならず、そのうち1回は少なくとも6時間の長さでなければならない。
- ③ ①、②は非常時、操練、その他必要のあるときは除外される。
- ④ ①、②にかかわらず、10時間の休息時間は6時間に短縮することができる。ただし、短縮が2日を超えること、1週間の休息時間が70時間に達しないことはできない。

6. 会社の責任

海上人命安全条約 (SOLAS 条約) が改正されて、1998年から国際船舶管理コード (ISM コード) が段階的に強制化されることとなっているが、その中に含まれている船員の雇用、教育・訓練等に関する事項について、船舶所有者 (管理者) の責任が規則化された。

7. 船長/航海士への GMDSS 資格の強化

1月に開催された無線通信小委員会 (COM

40) では、GMDSS 船の船長/航海士全員に GOC 資格を強化すべきとの意見が大勢であったが、STW 小委員会では、主管庁の裁量により少なくとも1名の GOC 資格者のほかは ROC 資格者でもよいとする意見が大勢であった。

この結果規則案が作成されたが、解釈の問題などのため合意に至らず、締約国会議に先送りされた。

8. Alternative Certification

高度に自動化・省力化された近代的な船舶においては、従来のような甲板部・機関部という縦割りの船内組織に基づく就労体制に代えて、甲機の職務をより柔軟に組み合わせた新しい制度が採り入れられていることから、これに対応できる資格制度が検討されてきた。

しかしながら、現行制度は今後も当分継続すると考えられるところから、両制度の下での資格証書の融通性、新しい制度が船員の技能の低下を来さないこと、乗組員数を減少させることのために使われてはならないことなどが指摘され、これらは Alternative Certificate 発給の原則として規則に盛り込まれることとなった。また、新しい資格は本条約の第二章、第三章に基づく甲機いずれかの資格を満足したうえで、反対職の資格に含まれる“Function”を付加した資格とされることとなった。

なお、この新しい資格に必要とされる乗船履歴をどのように取り扱うかについて問題が残されている。

〔別表〕 STCW 条約付属書規則のタイトルによる新旧比較

	現 行 規 則	改 正 案	備 考
第 I 章	一般規定	同 左	
I / 1 規則	定 義	定義および説明	
I / 2 規則	証明書の内容および裏書きの様式	証明書および裏書き	
I / 3 規則	沿岸航海を規律する原則	同 左	
I / 4 規則	監督手続	同 左	PSC の強化
I / 5 規則	実 験	国内規則	新規則
I / 6 規則	—	訓練および評価	//
I / 7 規則	—	情報の送付	//
I / 8 規則	—	品質基準	//
I / 9 規則	—	身体基準、証書の発給および登録	//
I / 10 規則	—	証書の承認	//
I / 11 規則	—	証書の更新	現行 II、III、IV 章を統合
I / 12 規則	—	シミュレータの使用	新規則
I / 13 規則	—	実 験	現行 I / 5 規則と同じ
I / 14 規則	—	会社の責任	新規則
I / 15 規則	—	経過措置	//
第 II 章	船長および甲板部	同 左	
II / 1 規則	航海当直の原則	500トン以上の船舶の当直航海士	航海当直基準は STCW CODE Section A-VII に移行
II / 2 規則	200トン以上の船舶の船長および一等航海士	500トン以上の船舶の船長および一等航海士	
II / 3 規則	200トン未満の船舶の航海士および船長	500トン未満の船舶の航海士および船長	
II / 4 規則	200トン以上の船舶の当直航海士	航海当直部員	
II / 5 規則	更新要件	—	I / 11 規則へ統合
II / 6 規則	航海当直部員	—	
II / 7 規則	停泊当直の原則	—	STCW CODE Section A-VIII に移行
II / 8 規則	危険物積載船の停泊当直	—	同 上
第 III 章	機関部	同 左	
III / 1 規則	機関当直の原則	当直機関士	STCW CODE Section A-VIII に移行
III / 2 規則	出力3000kw以上の船舶の機関長および一等機関士	同 左	
III / 3 規則	出力750kwから3000kwまでの船舶の機関長および一等機関士	同 左	
III / 4 規則	当直機関士	機関当直部員	
III / 5 規則	更新要件	—	I / 11 規則へ統合
III / 6 規則	機関当直部員	—	
第 IV 章	無線担当者	無線通信および無線担当者	
IV / 1 規則	適 用	同 左	
IV / 2 規則	GMDSS 無線担当者	同 左	
IV / 3 規則	更新要件	—	I / 11 規則へ統合
第 V 章	タンカーに関する特別の要件	同 左	
V / 1 規則	石油タンカーの船長、職員、部員	タンカーの船長、職員、部員	1993年に改正された規則と同内容
V / 2 規則	ケミカルタンカーの船長、職員、部員	—	
V / 3 規則	液化ガスタンカーの船長、職員、部員	—	
第 VI 章	救命艇	緊急、労働安全、医療および救命	
VI / 1 規則	救命艇および救助艇	すべての船員のための基礎訓練	新規則
VI / 2 規則	—	救命艇・救助艇	
VI / 3 規則	—	上級消火訓練	
VI / 4 規則	—	救急措置・医療	
第 VII 章	—	“新しい資格証書”	英文は“Alternative Certification”である
VII / 1 規則	—	“新しい資格証書”の発給	新規則
VII / 2 規則	—	資格証明	//
VII / 3 規則	—	“新しい資格証書”の発給の原則	//
第 VIII 章	—	当直の維持	
VIII / 1 規則	—	任務への適合	新規則
VIII / 2 規則	—	当直体制および原則	

9. 船員の知識・技能要件の見直し

現行条約の第二章、第三章、第四章および第VI章の付録に定められている船長および甲板部、機関部、無線担当者および救命艇における能力基準は、見直されたうえで、STCW コードA（強制コード）の中で新たな表にまとめられた。表の構成は、第1欄に機能、第2欄に知識・理解、第3欄は能力の実証方法、第4欄に能力評価の基準とされ、船員の職務ごとに、その知識、実技能力が一定の方法で評価され、これにより、各国の船員の能力がより統一された基準によりチェックされることが期待されている。

また、この表は、新しく設けられる Alternative Certification のためにも用いられるところから、甲板部・機関部の船員の職務を、それぞれ以下のような“Function”にグループ化し、さらに能力レベルは船機長・一航機レベル、当直職員レベルおよび部員レベルの3段階とされ、それぞれの“Function”と“Level”（注）に対応している。

（注）

Functions

- 1 Navigation
- 2 Cargo handling
- 3 Controlling the operation of the ship and care for persons on board
- 4 Marine engineering
- 5 Electrical and control
- 6 Maintenance and repair
- 7 Radiocommunications

Levels

- 1 Management level
- 2 Operational level
- 3 Support level

10. 船舶のトン数区分の変更

船長および甲板部の資格証明は船舶の総トン数により区分されているが、1969年のトン数条約が発効していることから、同条約に定める国際総トン数がSTCW条約にも使用されることに伴い、従来使用されていた200登録総トンは500総トンに、1,600登録総トンは3,000総トンに変更された。

2. 海運関係各種 UN/EDIFACT メッセージの ユーザーマニュアル整合・統一化の方向を決定

—ユーザーマニュアル整合化検討会議サンフランシスコ会合の様態—

1. 本会合開催の経緯

1994年9月にウィーンで開催されたJRT（Joint Rapporteur's Team）会合を機に開催

された海運関係者による会合では、海運関連 UN/EDIFACT 標準メッセージについて異なったユーザーグループ毎に作成されている各種ユーザーマニュアルにおける使用コードや用語

などの統一・整合化を進めていくことが大枠で合意され、95年4月に開催されるJRTシドニー会合の前に、少数の各地域ユーザーグループ代表者による会合を開催し、引き続き詳細を検討していくことが決定された。

(本誌1994年11月号海運ニュース3参照)

これを受け、題記会合がISA (Information System Agreement: 米国のメッセージユーザーグループで、米国主要船社等で構成)、ICS (International Chamber of Shipping)、TCIEG (Transportation Community Information Exchange Group: 国際港湾貨物コミュニティーシステムグループ) の3団体の共催により、1995年1月30日～2月2日の間、サンフランシスコで開催され、当協会からは鬼頭吉雄 川崎汽船港湾事業部副部長が出席した。

2. 審議内容

今回の会合では、先のJRTウィーン会合の際にISAから提出されていた海運関係メッセージのユーザーマニュアル統一化に関する資料に基づいて審議が行われ、以下の点が合意された。

- (1) 本会合に参加したグループによる統一ユーザーマニュアルについては、D.94Bディレクトリー(94年版ドラフトBディレクトリー)に準拠するとともに、これに基づく統一ユーザーマニュアルは、1997年1月まで見直しを行わない。また、D.94Bに掲載されていないメッセージについては、当該メッセージが掲載されている最新のディレクトリーに基づき統一ユーザーマニ

アルを作成する。

- (2) 今後、当会合での審議結果を踏まえ、ユーザーマニュアル統一化作業を進める上での基本的事項に関する勧告案を作成し、95年4月のJRTシドニー会合で審議する。
- (3) 同勧告案がシドニー会合で採択されれば、その後これに基づいて各種の国際貨物輸送関連(IFTM)メッセージとIFCSUMメッセージ(混載貨物の詳細に関するメッセージ)の統一ユーザーマニュアル案を作成し、95年9月のJRTオックスフォード会合に提案する。

3. 本会合の意義

本会合で進められている作業が順調に進めば、海運・港湾関連業界で使用されるUN/EDIFACT標準メッセージについては、各メッセージ毎に世界中の関係者の間で使用できる単一のユーザーマニュアルが合意される可能性が高まっていくこととなる。

これが実現すれば、わが国におけるUN/EDIFACTメッセージの導入が更に容易となり、その結果、関連業務の平準化の方向に進んでいくことが期待される。



2月

7日 運輸省は、内航船の技術基準と航行区域の見直しを検討する「内航船安全基準検討会」を発足、第一回会合を開催し、限定近海地域の大幅拡大と同水域の安全基準緩和を打ち出した。

◎ 運輸省は、1月の新造船建造許可実績を発表した。それによると、国内船4隻・2万8,000%、輸出船16隻・44万%、合計で20隻・47万%となり、%ペースでは3カ月連続の減少となった。

8日 日本経営者団体連盟次期会長に、現副会長の根本二郎・日本郵船社長の就任が内定した。5月17日の定時総会で正式に就任する。

10日 運輸省は、特殊法人の見直しで、船舶整備公団と鉄道整備基金の統合を決めた。

13日 運輸省は、阪神大震災による外航定期航路への影響に関する調査結果を発表した。それによると、邦船3社をはじめとする主要8船社は、現時点では大幅に機能が低下した神戸港から離れる考えのないことが明らかとなった。

15日 大蔵省は、1月の貿易統計速報（通関ベ

ース）を発表した。それによると、阪神大震災の影響で神戸港を中心に輸出が激減したのを受け、輸出額から輸入額を差し引いた輸出超過額（貿易黒字）は、前年同月比52.3%減の28億8,000万ドルと急減した。

17日 政府は臨時閣議で、94年度第二次補正予算を了承した。それによると、神戸港などの復旧費1,199億円などを含む1,231億円（総事業費1,488億円）を阪神・淡路大震災対策費として計上した。

20日 IMOの第3回旗国小委員会が24日までロンドンで開催され、国際安全管理（ISM）コードの認証にあたっての証書の有効期間、中間検査など「ISMコードの施行に関する主管庁のためのガイドライン」などについて審議した。

28日 参議院本会議において、祝日法改正案が可決され、海運業界としても永年の念願であった国民の祝日「海の日」が制定された。1996年から7月20日が「海の日」として14番目の国民の祝日となる。

海運雑学ゼミナール 第60回

帆船時代とは違ってきた 現代の船のマストの役割

風をはらんだ何枚もの帆をかかげ、船上に高くそそり立つ帆船のマストは、かつては船の推進力を得る重要な役割を持つとともに船の優美さの象徴でもあった。しかし船の主機として蒸気タービンやディーゼル機関が登場して以来、こうしたマスト本来の役割はなくなった。

ところが現代の貨物船や客船にも、やはりマストは存在する。もちろん合理性を追求する現代の船が、わざわざ「無用の長物」を残すわけはなく、そこには十分な存在理由がある。

現代の商船で一般に見られるのは、船首近くに立てられたフォアマストとブリッジ最上段の羅針儀甲板（コンパスブリッジ）に立てられたレーダーマスト。フォアマストは、現在では主に夜間の荷役作業の照明用や信号用の灯火などを取り付ける支柱として使われている。

一方、かつてのメインマストに相当するのがレーダーマストで、本来はレーダーアンテナを取り付けるマストだったが、現在では、社旗、信号灯、無線用アンテナ、海事衛星用パラボラアンテナなどが集中して取り付けられ、船がやり取りするほとんどの信号や情報の出入り口としての重要な役割を果たしている。

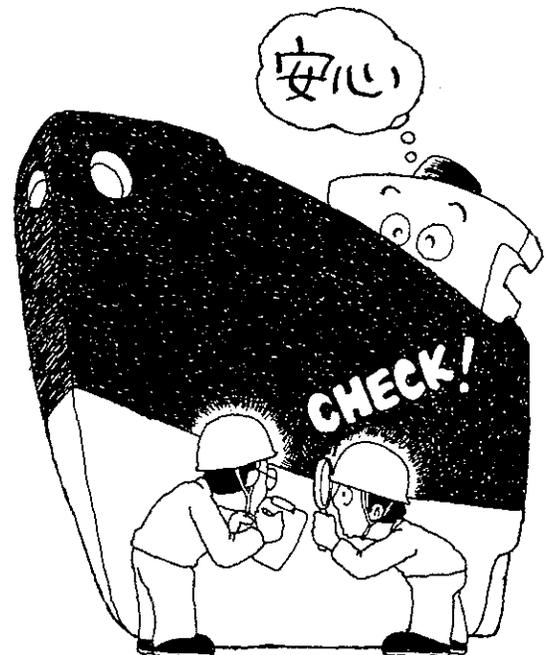
フォアマストの高さは船の大きさに関係なく甲板から12~13m。これに対しレーダーマストはブリッジの最上段からさらに10m程度の高さを持っており、船の中で最も高い。当然、目立つ部分でもあるため、最近の客船では船体と一体化した美しいデザインを施すものも多く、ファンネル（化粧煙突）と並ぶ船のシンボルマーク的な意味も与えられているようだ。

船舶の性能維持に欠かせない 2年に1度のドック入り

人間に健康管理が必要のように、船にも性能維持のための検査やメンテナンスが必要なことはもちろんだ。就航している間のこうした作業は、エンジン関係なら機関士や機関部員、その他の部分は航海士や甲板部員の仕事で、航海中や停泊中にも絶えず異常のチェックや調整・補修作業が行われている。

しかし長い航海期間中には、海上での調整、補修だけでは手に負えない問題が出てくることが多い。また海中に没している船底部や推進器、舵などまでは手が回らない。そこで船舶の場合も、自動車の車検に相当する定期的な検査が船舶安全法によって義務づけられている。

例えば外航貨物船の場合、建造中に行われる



製造検査と就航後1年目および3年目に行われる第2種中間検査、2年目に行われる第1種中間検査、さらに4年目に行われる定期検査があり、以後4年の周期でこれが繰り返される。

このうち第1種中間検査と定期検査はドックでの検査が義務づけられている。つまり2年に1度は必ずドック入りして徹底した検査が行われるわけで、この時は、船底に付着した貝類や海藻類の除去と船底塗料の再塗装、主機関を始めとする機器類の調整や修理など、広範なメンテナンス作業も同時に実施される。

こうした作業を行うために、造船所には、建造用とは別に修理用のドックが用意されている。つまり造船所は、船を建造するだけでなく、健康診断や治療を行う病院の役割も持っているわけだ。「人間ドック」という言葉が、ここから生まれたのは言うまでもない。

「船魂様」は、航海の危険を 音で知らせる超自然の ナビゲーター

江戸時代から明治時代初期の和船には必ず船魂（ふなだま）様と呼ばれる神様が祭られていた。神様の居場所は帆柱を支える土台の筒（つつ）という部分。ここに縦1寸5分（約5.7cm）、横1寸2分（約3.6cm）の穴を2つ開け、夫婦糴、かもじ（髪結用のヘアピース）、麻、五穀、さいころ2個、銅銭12文を、紙に包んで水引をかけて納めたものがご神体だ。

この不思議な品目の組合わせの意味は不明だが、霊験はあらたかだったようだ。そのご利益は、海象や気象の変化、海難の危険などを予知してくれること。船魂様はこうした予知情報を、船上でかすかに聞える「リンリン」という鈴虫の鳴くような音で知らせてくれる。

これを「船魂様がいさむ」あるいは「船魂様



がしげる」といい、激しく鳴れば凶兆、優しく鳴れば吉兆、つまり船魂様のご機嫌がいいと解釈された。また船魂様は清潔好きで、ご神体を納めた部分に汚水などが掛かると、とたんに機嫌を損ねて激しく鳴りだしたという。

この船魂様がいさむ音は誰にでも聞えるわけではなく、また常に聞えるわけでもないが、船頭には必ず聞え、その鳴り方の解釈も船頭だけができたといわれる。

迷信と言ってしまうえば簡単だが、廻船乗りから漁船乗りまで、かつて日本の船乗りによく受け入れられてきたこの超自然のナビゲーターが、危険の多い航海に向かう人々に大きな安心感を与えていたことも事実だろう。

しかし明治期に入り、廻船や漁船が徐々に動力船に変わるにつれて、この船魂信仰も衰退していった。動力船の騒々しい機関音の中ではもはや船魂様のいさむ音も聞えるはずがなく、その役割は気象通報や海図、灯台などの近代的なシステムに受け継がれていったのである。



陳情書・要望書（2月）

宛 先：運輸大臣、大蔵大臣
 件 名：神戸港外貿コンテナ埠頭早期復旧とこ
 れに関する特別財政措置のお願い
 要 旨：阪神・淡路大震災で壊滅的被害を受け
 た神戸港港湾施設の早期復旧および、
 公社コンテナ埠頭の災害復旧での財政
 支援措置を要望。

海運関係の公布法令（2月）

- ㊦ 船会社の事業収支の報告に関する省令の一
部を改正する省令
 （大蔵・運輸省令第1号、平成7年2月13
日公布、平成8年1月1日施行）
- ㊦ 内航船舶輸送統計調査規則の一部を改正す

（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）

る政令

（運輸省令第6号、平成7年2月13日公布、
平成7年4月1日施行）

国際会議の開催予定（4月）

IMO 第72回法律委員会

4月3日～7日 ロンドン

ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチー
ム会合

4月24日～28日 シドニー

協会来訪

欧州委員会・競争政策総局（DG4）の
運輸競争政策担当課長である S・デュラン
デ氏が、2月23日、当協会を訪問した。

社会科教師を対象に「海運セミナー」を開催

当協会では学校・学生向け広報活動の一環として、従来より会員各社の協力を得て、社会科教師を対象とする海運に関するセミナーを開催しています。去る3月11日（土）、千葉地理学会36名の先生方を対象に、大阪商船三井船舶の大井コンテナターミナル見学、海運についての講演会のほか、通船での東京港内見学を実施しました。先生方から、船員の仕事と生活や、日本海運の世界に占める割合についてなどの質問が寄せられるなど、かなり興味を持って参加いただきました。こうして実際に現場を視察していただいたことで、今後の授業の中で、「船」や「海運」が少しでも多く取り上げられることを期待したいと思います。



海運統計

1. 世界船腹量の推移

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

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

2. 日本商船船腹量の推移

年	合計			油タンカー			乾貨物船			その他		
	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率
1970	7,867	23,715	—	2,113	8,883	—	5,282	14,563	—	472	269	—
1975	8,832	38,198	—	1,893	17,414	—	5,503	19,580	—	716	1,032	—
1980	8,825	39,015	—	1,728	17,099	—	5,546	20,632	—	1,551	1,284	—
1985	8,225	38,141	—	1,392	13,610	—	5,215	23,155	—	1,618	1,376	—
1989	7,777	26,367	▲ 9.7	1,244	7,951	▲ 14.3	4,893	16,932	▲ 8.4	1,640	1,484	3.6
1990	7,668	25,186	▲ 4.5	1,209	7,586	▲ 4.6	4,769	16,037	▲ 5.3	1,690	1,563	5.3
1991	7,568	24,741	▲ 1.8	1,164	7,245	▲ 4.5	4,698	15,840	▲ 1.2	1,706	1,656	6.0
1992	7,411	23,736	▲ 4.1	1,135	7,022	▲ 3.1	4,558	14,987	▲ 5.4	1,718	1,727	4.3
1993	7,323	23,595	▲ 0.6	1,143	7,380	5.1	4,457	14,446	▲ 3.6	1,723	1,769	2.4
1994	7,165	21,888	▲ 7.2	1,120	6,768	▲ 8.3	4,334	13,320	▲ 7.8	1,711	1,800	1.8

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

3. わが国外航船腹量の推移

年	合計				日本船				外国用船			
	隻数	千G/T	千D/W	対前年 伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年 伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年 伸び率
1975	2,469	59,489	105,100	—	1,317	33,486	58,040	—	1,152	26,003	47,060	—
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
1985	2,435	62,161	105,652	—	1,028	33,470	55,512	—	1,407	28,691	50,140	—
1989	2,002	55,168	87,937	▲ 1.3	532	21,691	35,260	▲ 11.3	1,470	33,477	52,677	6.9
1990	1,992	57,316	91,200	3.7	449	20,406	33,163	▲ 5.9	1,543	36,910	58,036	10.2
1991	2,060	59,914	95,470	4.7	419	19,815	32,188	▲ 2.9	1,641	40,100	63,282	9.0
1992	2,013	61,666	93,056	▲ 2.5	376	18,669	30,039	▲ 6.7	1,637	42,997	63,017	▲ 0.4
1993	2,048	62,907	97,511	4.8	340	18,420	29,445	▲ 2.0	1,708	44,488	68,066	8.0
1994	1,990	61,050	93,897	▲ 3.7	280	16,669	26,375	▲ 10.4	1,710	44,381	67,522	▲ 0.8

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

4. 世界造船状況（進水・建造中・未着工）

区分	期間・時点	合計			タンカー		バルクキャリア		一般貨物船		漁船・その他		
		隻数	千G/T	伸び率	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	
進水船舶	1991	1,521	16,678	13.6	187	7,653	78	3,152	326	3,774	930	2,099	
	1992	1,482	20,474	22.8	264	10,290	94	4,279	267	3,344	857	2,557	
	1993	1,548	18,698	▲ 8.7	265	8,385	103	4,308	256	3,301	924	2,704	
	1994	1,102	16,340	▲ 12.6	164	4,293	178	6,526	229	3,597	531	1,925	
	1994	I	332	4,541	▲ 4.9	40	1,263	43	1,560	73	1,217	176	502
		II	264	4,082	▲ 10.1	40	1,293	48	1,589	54	755	122	445
		III	213	3,239	▲ 20.7	35	540	35	1,235	52	792	91	672
		IV	293	4,478	38.3	49	1,197	52	2,142	50	833	142	306
	建造中船舶	1991	1,355	15,896	17.1	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,763
		1992	1,312	18,670	17.5	215	8,825	82	3,282	269	3,062	746	3,501
1993		1,131	15,787	▲ 15.4	156	5,419	101	3,886	263	3,317	611	3,166	
1994		1,182	18,033	14.2	152	5,129	163	5,928	250	3,220	617	3,756	
1994		I	1,131	15,695	▲ 0.6	152	4,194	130	4,721	254	3,241	595	3,539
		II	1,098	15,845	1.0	152	4,413	142	5,207	240	2,967	564	3,258
		III	1,086	16,002	1.0	158	4,732	138	5,115	233	2,902	557	3,254
		IV	1,182	18,033	12.7	152	5,129	163	5,928	250	3,220	617	3,756
未着工船舶		1991	1,175	27,267	4.0	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140
		1992	972	18,663	▲ 31.6	158	7,957	121	5,306	238	3,316	455	2,084
	1993	1,014	23,454	25.7	154	7,820	206	7,694	286	4,286	368	3,654	
	1994	1,134	27,759	18.4	171	8,939	282	10,203	343	5,847	338	2,770	
	1994	I	1,043	23,376	▲ 0.3	145	7,129	241	8,764	294	4,052	363	3,431
		II	1,050	24,997	6.9	162	8,739	235	8,550	299	4,325	354	3,384
		III	1,012	26,073	4.3	154	8,800	239	8,900	304	5,044	315	3,329
		IV	1,134	27,759	6.5	171	8,939	282	10,203	343	5,847	338	2,770

- (注) ①ロイド造船統計による100G/T以上の鋼船（進水船舶の年別は年報、その他は四半期報による）。
 ②進水船舶は年間、建造中および未着工の年別は12月末、期別は四半期末すなわち3、6、9、12月末。
 ③バルクキャリアには兼用船を含む。一般貨物船は2,000G/T以上の船舶。
 ④四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

5. わが国造船所の工事状況

年 度	竣工量				工事中船舶				未着工船舶				手持ち工事量			
	計		うち国内船		計		うち国内船		計		うち国内船		計		うち国内船	
	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
1983	229	5,887	48	1,614	141	4,134	27	1,317	136	3,607	12	321	277	7,740	39	1,638
1984	301	7,872	57	2,025	178	5,079	38	1,679	322	7,555	26	554	500	12,635	64	2,233
1985	222	7,131	55	2,516	166	5,037	32	1,679	169	5,231	12	493	335	10,268	44	2,171
1986	190	7,390	60	3,139	150	5,836	42	2,487	94	2,836	10	330	244	8,671	52	2,817
1987	92	3,443	21	767	112	4,930	31	2,172	40	1,705	5	405	152	6,635	36	2,577
1988	131	3,986	25	761	58	2,488	14	768	41	2,138	2	111	99	4,625	16	879
1989	154	5,515	20	865	73	2,829	13	613	66	2,385	3	187	139	5,214	16	800
1990	150	6,129	19	992	83	3,493	13	521	103	4,412	0	0	186	7,905	13	521
1991	154	6,870	23	579	92	4,291	15	360	139	7,664	3	263	231	11,955	18	623
1992	159	7,426	22	1,245	99	5,107	14	879	136	7,915	3	270	235	13,022	17	1,149
1993	166	8,326	20	682	102	5,962	13	665	89	4,484	5	190	191	10,446	18	855

- (注) ①運輸省海上技術安全局発表の主要工場における2,500G/T以上の船舶。
 ②竣工量は年度間の実績。
 ③工事中・未着工船舶は年度末の状況で、建造許可船舶を対象とする。
 ④手持ち工事量は工事中・未着工船舶の合計。

6. わが国貿易額の推移

(単位: 百万ドル)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1980	129,807	140,528	▲10,721	26.0	27.0
1985	175,638	129,539	46,099	3.2	▲ 5.1
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2月	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	37,743	24,710	13,032	15.2	24.6
1995年1月	27,190	24,383	2,807	4.7	22.3

(注) 通関統計による。

7. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

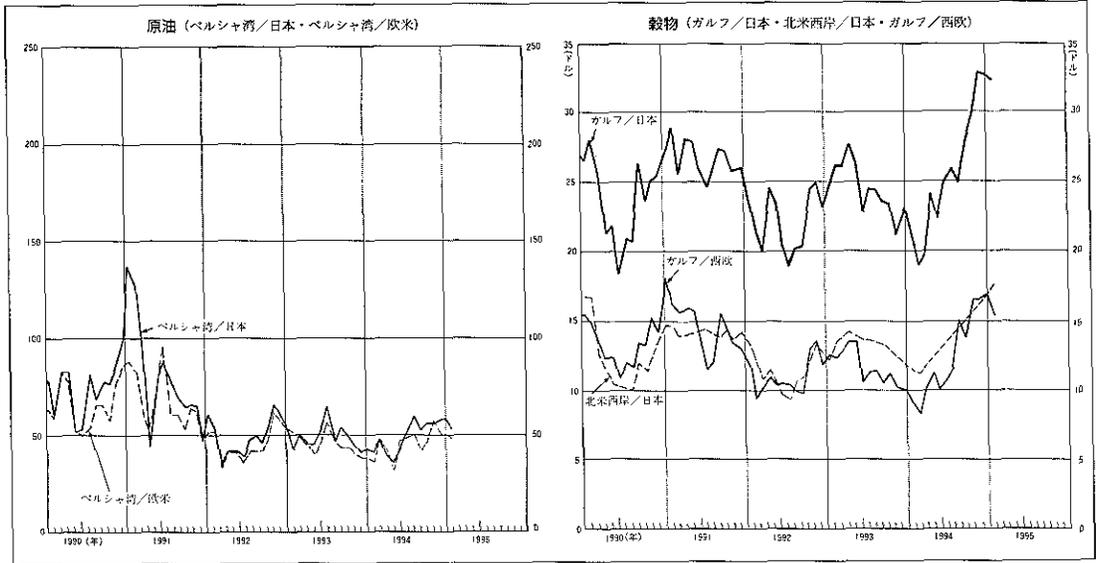
年月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
1989		137.96	124.10	150.35
1990		144.81	124.30	160.10
1991		134.55	126.35	141.80
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1994年3月		105.17	103.15	106.50
4		103.53	105.05	102.50
5		103.99	101.55	105.05
6		102.72	99.05	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
2		98.24	99.68	96.60

8. 不定期船自由市場の成約状況

(単位: 千 M/T)

区分 年次	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		
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 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
2	12,582	410	12,172	4,071	2,718	4,717	64	283	231	88	13,773	4,586

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



9. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	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	55.50	49.50	45.00	42.50	35.00	30.00	49.00	41.00
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		

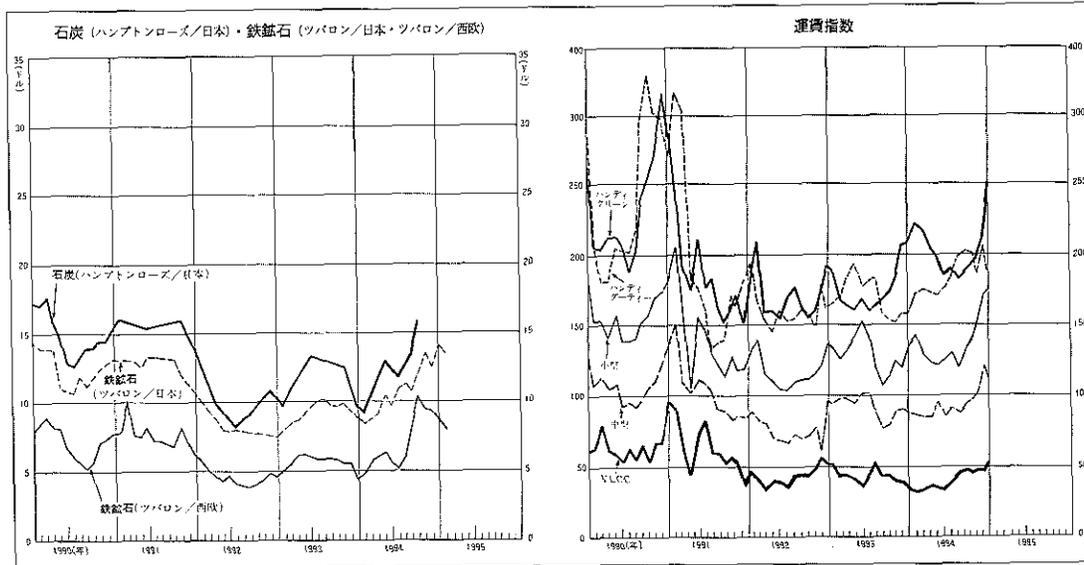
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

10. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	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	32.50	31.00	12.00	—	17.65	—	9.30	8.60	15.40	15.25
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。



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

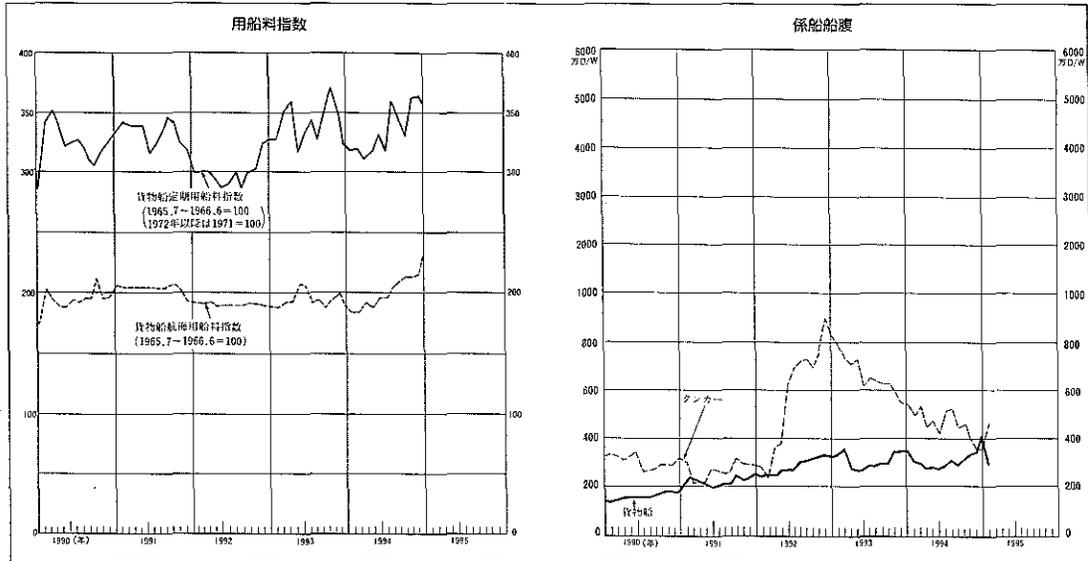
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	9.45	—	—	—	8.80	—	14.20	—	4.35	—	—	—
2	9.25	—	—	—	7.70	—	13.75	—	4.96	—	8.00	—
3	—	—	—	—	—	—	—	—	5.60	4.50	—	—
4	—	—	—	—	9.25	7.90	—	—	6.25	5.55	—	—
5	13.10	12.40	—	—	10.30	—	—	—	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。

12. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1993					1994					1995				
	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	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5
2	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3					
3	44.9	98.1	126.5	171.7	169.2	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2					
4	45.2	98.2	132.2	187.6	167.8	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5					
5	42.5	93.1	141.2	192.8	153.7	36.6	93.6	124.5	169.1	199.4					
6	39.7	101.3	153.8	177.3	170.1	34.2	88.6	125.9	175.6	183.1					
7	45.9	101.9	140.7	184.2	161.9	37.8	91.5	129.7	185.4	188.5					
8	52.1	89.4	122.9	184.1	167.2	45.7	88.7	123.9	199.1	181.9					
9	41.5	78.4	110.8	160.9	171.9	47.8	93.1	133.8	201.7	186.4					
10	42.3	81.4	118.9	154.0	175.7	44.6	96.6	142.2	200.2	196.4					
11	42.5	92.0	125.8	152.7	186.3	48.2	102.1	153.4	188.6	199.3					
12	41.2	93.2	120.4	159.3	210.2	47.5	117.6	173.1	209.4	214.9					
平均	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。



13. 貨物船用船料指数

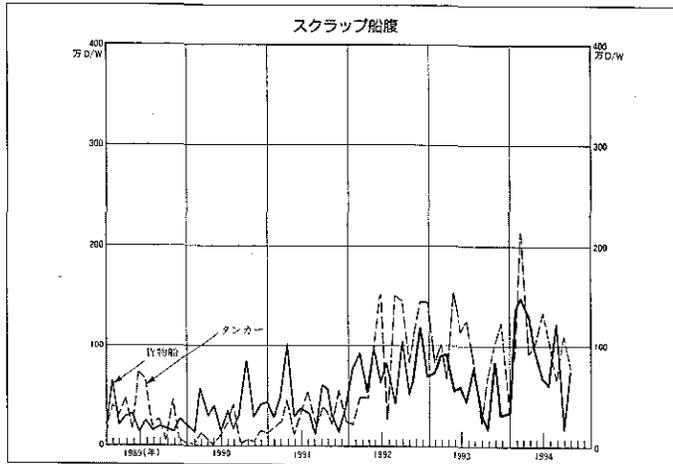
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0
2	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0		356.5	318.0	326.0	326.0	320.0	
3	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0		357.6	325.0	320.0	327.0	324.0	
4	176.4	207.0	192.0	194.0	198.0		288.7	335.0	300.0	356.0	310.0	
5	202.9	205.0	191.0	195.0	191.0		343.3	344.0	302.0	366.0	318.0	
6	197.9	205.0	195.0	209.0	198.0		353.5	342.0	301.0	319.0	334.0	
7	191.4	208.0	190.0	206.0	198.0		343.7	349.0	295.0	335.0	320.0	
8	190.0	206.0	191.0	194.0	202.0		325.0	342.0	288.0	346.0	360.0	
9	197.0	206.0	191.0	196.0	208.0		328.3	318.0	293.0	328.0	349.0	
10	195.0	205.0	191.0	188.0	212.0		329.5	325.0	301.0	351.0	333.0	
11	197.0	206.0	193.0	196.0	212.0		322.8	335.0	289.0	372.0	363.0	
12	199.0	208.0	196.0	200.0	219.0		311.4	349.0	300.0	349.0	367.0	
平均	196.9	205.7	194.6	196.3	199.8		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。

14. 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															
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	288	2,290	3,017	68	2,472	4,710
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・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。



15. スクラップ船腹量の推移

月次	1992						1993						1994					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			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、散積船、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. わが国国外航船船腹量の推移	〃	毎年12月頃
4. 世界造船状況(進水・建造中・未着工)	四半期に1回掲載	3月、6月、9月、12月頃
5. わが国造船所の工事状況	年間1回掲載	毎年12月頃
6. 世界の主要品目別海上荷動き量	〃	毎年3月頃
7. わが国の主要品目別海上荷動き量	〃	毎年8月頃
8. 不定期船自由市場の成約状況	毎月掲載	〃
9. 主要航路の成約運賃(原油)	〃	〃
10. 主要航路の成約運賃(穀物)	〃	〃
11. 主要航路の成約運賃(石炭・鉄鉱石)	〃	〃
12. タンカー運賃指数	〃	〃
13. 貨物船用船料指数	〃	〃
14. 係船船腹量の推移	〃	〃
15. スクラップ船腹量の推移	〃	〃
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)
- ・対米ドル円相場推移(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)

今から約2千年前の日本の人口は2~30万人程度であったであろうと言われている。約1万年以前からこの数字は大きく変化しなかったものと考えられている。当時は食料の殆どを狩猟採集に頼っていたためこの規模の人口が限界であったのであろう。農業が「発明」され、大陸から渡来して以降日本の人口は急速に増加し始め古墳時代には数百万の規模に達し、その後も技術の発達に伴いだらかに増加し、江戸時代には時代を通じて約3千万人程度で推移していた。国土が養える人口によりその国の豊かさを測るのであれば農業によりもたらされた豊かさは江戸時代に一つのピークを迎えたと考えて

編集後記

もよいかもしれない。江戸期の農業がある一定の水準に達していたことを考え合わせると、3~4千万人程度が自給自足により養える限界の人口であろうと思える。

明治以降対外的に門戸を開いた日本の人口は再び増加を始め、現在にいたる100年余の間に3倍以上の1億2千万人に達した。そしてこの人口の数字、増加速度そのものが、如何に急激に日本が今日の豊かさを獲得してきたかを象徴的に表しているように思える。

良きにつけ、悪しきにつけ島国

に暮らしているため、情報としては理解していると思いつつも、実際外国から見て、日本がどのように変化し今日どのように見えているかなかなか肌で感じる事が出来ない。最近の急激な円高、一時社会問題となった不法入国者の問題など、今、日本がいかに豊かに見えているかの端的な事例なのであろう。現在の豊かさというよりも現在の生活基盤そのものが、経済という繋がりを通じて、如何に諸外国に依存しているかということをもう一度謙虚に考えてみたい。

第一中央汽船

総務部総務課長

加藤和男

せんきょう 3月号 No. 416 (Vol. 35 No. 15)

発行◆平成7年3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3月現在)

会社名：(株)関西テック (英文名) Kansai Tech Corporation

代表者(役職・氏名)：取締役社長 柏岡啓二

本社所在地：大阪市北区中之島6-2-27

資本金：786百万円

創立年月日：1940年5月21日

従業員数：海上59名 陸上1,471名 計1,530名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	3隻	8,980%	14,998%
運航船状況	遠洋・近海・ 沿海	3隻	4,474%	8,406%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は電気の生産から消費に至るさまざまなプロセスを支え、エネルギーからアメニティまで、ハイクオリティライフを実現する総合エンジニアリング企業です。

海運事業については、主に電気の生産に関わる関西電力の火力発電所向けの燃料輸送に携わっています。



会社名：関星海運(株) (英文名) KANSEI KAIUN CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 山崎智弘

本社所在地：大阪市北区堂島浜2-1-29

古河大阪ビル8階

資本金：300百万円

創立年月日：1942年10月9日

従業員数：海上120名 陸上69名 計189名



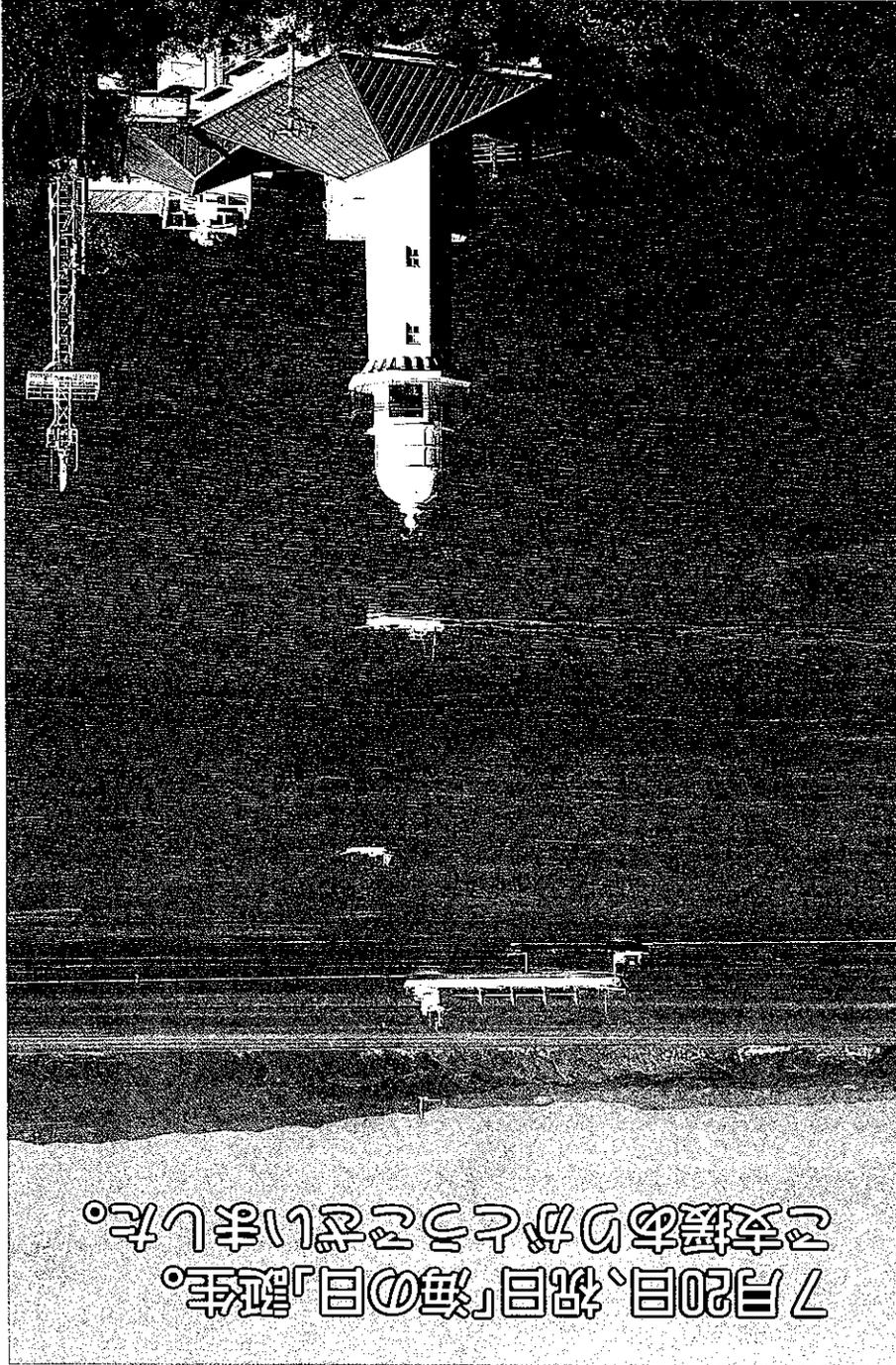
所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	5隻	10,128%	20,952%
運航船状況	遠洋・近海・ 沿海	51隻	39,797%	87,064%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、内航タンカーで石油、LPG、ケミカル製品を日本全国一円へ輸送しています。輸送比率は、石油79%、LPG14%、ケミカル6%となっています。



The Japanese Shippers' Association



7月20日、祝日「海の日」誕生。
ご支援ありがとうございました。