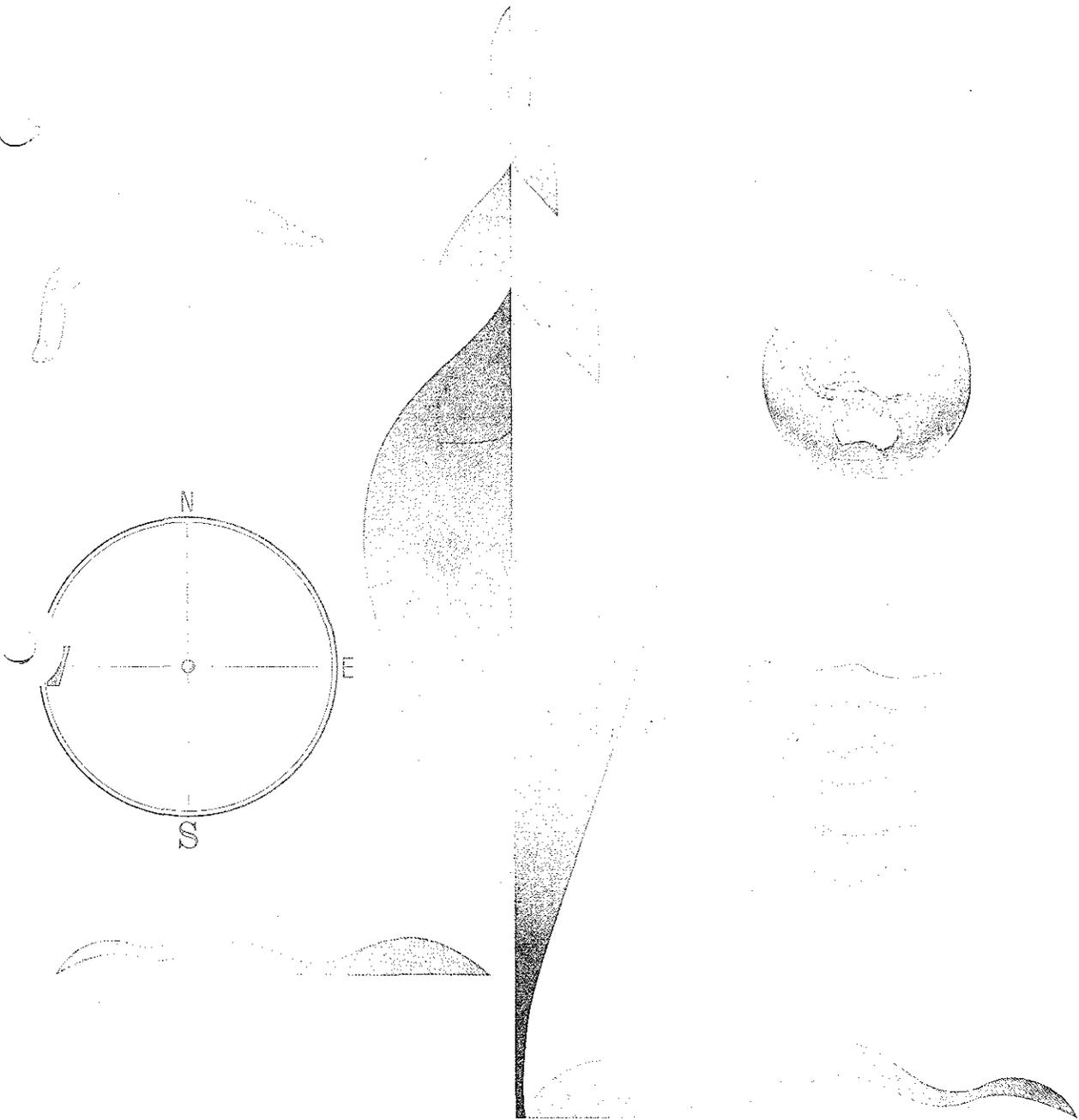


せんきょう

4



船協月報/1995年4月号 目次

巻頭言

訓練と実際★日本船主協会常任理事・飯野海運取締役社長・河野 照——1

SHIPPING フラッシュ

1. 84年海運法とFMC廃止の動きについて——2
2. 外航海運活動に係る各種規制の緩和について——6

随想

海辺の生活を夢見て★作家・新井 満——10

特集

安全な船、きれいな海 その2——12
[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—

海運ニュース

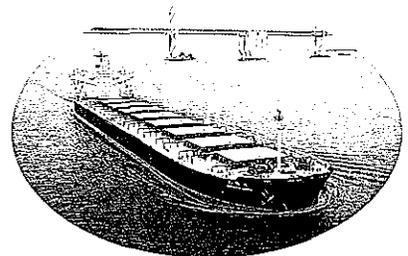
1. アジア船主の船舶保険料率低減に向けての協調体制を確認——19
—アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会第1回中間会合の様態—
2. 雇用調整助成金対象業種の再指定——19
3. 混乗近代化船3隻・新マルシップ2隻を承認——21
—20条問題小委員会の審議模様—
4. 平成7年度水先人適正員数が決定——21
—第47回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—
5. 主官庁によるISMコードの実施に関する指針について——24
—IMO第3回旗国小委員会 (FSI) の報告—

●業界団体を訪ねて—(財)日本海技協会——26

●海運雑学ゼミナール★第61回——28

●London 便り——30

- ❖海運日誌★3月——31
- ❖船協だより——32
- ❖海運統計——35
- ❖編集後記——40



(バルカー「日鶴丸」)

訓練と実際

日本船主協会常任理事
飯野海運取締役社長 飯野 照



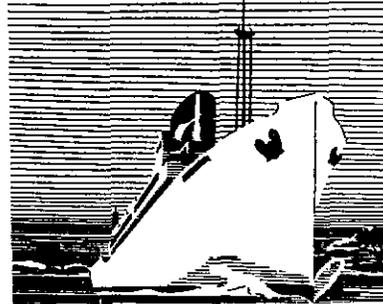
先の阪神大震災に被災された皆様に心からお見舞い申し上げます。

神戸市を中心に芦屋市、西宮市、淡路島など広い範囲で大きな被害を受けました。特に私たち海運に携わる者として、神戸港の被害状況は非常に深刻な事態です。長い歴史と伝統に支えられ、思い出の多い市街と、あまたの船員を輩出してきた神戸商船大学や海技大学校、その他海運、造船関係の公共機関、諸団体や会社が被害を受けられたことにも心が痛みます。地方自治体と地域住民の皆様を中心に国を挙げて、1日も早く復興されることを祈念いたします。

今回の震災による多くの反省と教訓が指摘されている中で、最初に伝えられたものは、危機管理、特にこの度のような大災害が発生した時の初動操作が不十分であったことでした。災害現場に真っ先に駆け付けなければならない救急車、消防車及び作業用車輛など緊急車輛のための道路が確保されないことでした。鉄道を利用できない市民が、道路の交通規制が始る前にマイカーで避難し、あるいは救援に駆け付けようとしたことが、建物の倒

壊などによる道路障害とあいまって混雑に拍車をかけたと言われています。緊急事態発生時の組織的な初期対応が如何に重要であるか再認識されます。又、緊急時の通信手段についても、電気がなければテレホンカードによる公衆電話が使えずコイン用だけになることや、地上の中継局経由の携帯電話が、アンテナの倒壊や停電で使用できず、衛星を利用する携帯電話の方が信頼性が高く威力を発揮することが判りました。現在船舶に導入されはじめたGMDSSの搭載も、一層早まるものと期待されます。船舶の安全運航と地球規模で環境保全を要求される海運会社は、海難事故とそれにより引き起こされる人身事故、油汚染、大気汚染等を起こさない使命を持っておりますが、それでも海象気象の変化や四囲の状況あるいはヒューマンエラーなどにより、世界の海で事故が発生していることも事実です。日頃から緊急事態に備えて訓練をしていますが、実際は計画通りに行かないことが予想されます。今回の教訓を真摯に受け止め、緊急時の対応につき改めて見直しをすることが肝要かと考えます。

SHIPPING FLASH



1. 84年海運法とFMC廃止の動きについて

本誌1月号P.25のWashington便りで、昨年の中間選挙の結果、共和党が連邦議会の上下両院を制覇した影響の一つとして、84年海運法とFMCの廃止問題が取り沙汰される恐れが出てきた旨ご報告しましたが、果たせるかな1月早々に新議会(第104議会)が開会されてまもなく、本問題について行政府、議会、荷主筋等の動きが表面化して、非常に憂慮される状況になっています。ついては中間報告となりますが、現時点までの主な動きを概略以下のとおりレポートいたします。

1. 新議会下院におけるギングリッチ旋風

新議会が開会されるや下院では新議長のギングリッチ共和党議員が、同党の公約である“Contract with America”(small governmentと中間所得層の減税)と“100 Days Commitment”(効率的議会運営を行い、開会后100日以内に懸案事項の大半を処理する)を何が何でも実行すると張り切り、この大号令の下にすべての下院審議が動き出すこととなった。このため84年海運法/FMCの廃止問題もこの旋風の

影響をもろに受け、一時は正に一気呵成にこれらの廃止が実行される雲行きとなり、大変憂慮された。今なお樂觀できる状況ではないが、一般的な予算問題その他で共和党内部に足並みの乱れが出たり、船社側のロビー活動の効果その他により一部に慎重論が台頭した結果、審議スケジュールや関係議員の感触に若干軌道修正が行われているのが最近の現状である。

2. クリントン政権は存続支持を決定

共和党との対抗上、クリントン政権自体が財政支出の削減と政府機関の合理化を実行する必要があり、このため大統領が84年法とFMCの廃止を決心する恐れもあったが、その後の内部検討の結果、行政府としては存続する方針に固まり、2月6日に発表された今年の予算教書(1996年会計年度分)にもFMCの予算が計上され、この方針が確認された。

3. NITLが84年法的大幅改悪とFMCの廃止を正式に提案

全米大手メーカーを中心とする荷主団体であ

るNITL (National Industrial Transportation League・全米産業運輸連盟) が1月19日、“Shipping Deregulation Act of 1995”なる名前を付けた独自の法案を発表した。骨子は以下のとおりであるが、FMCの廃止や船社間協定、海運同盟に認められている独禁法適用免除の撤回を要求している。

- (1) 現行の運賃タリフ届出制を廃止する。
- (2) 一般には公開しない個々の船社と荷主間のService Contract (S/C) を合法化する。
- (3) 海運同盟や船社間協定の運賃共同設定と船腹供給量の調整を禁止する。
- (4) FMCを廃止する。
- (5) 船社間の合理化や効率化向上のための協定は合法とする。ただし、運賃その他について協定するなどの違法行為がないか司法省がモニターする。

このような非常識な提案を行って来たわけであるが、NITLは現在この法案を支持してくれる議員を一人でも多く獲得すべく議会に猛運動を展開中である。

4. 小委員会が本件に関し初の公聴会を開催

2月2日には、運輸／インフラストラクチャー委員会のシュースター委員長の指令に基づき、本件を担当するコーストガード／海上輸送小委員会がコブル小委員長の下、初の公聴会を開催した。主な点は次のとおりであった。

- (1) コブル小委員長の開会ステートメント
同委員長は「自分としては84年法とFMC廃止問題について態度を決めたわけではないが、同法の下で確立されている現存の海運同盟システムが本当に有用であるかどうかについては大いに疑問がある。同盟の存在により荷主は18%もの余分の運賃を払わされている一方、米国の輸出入貨物の

80%は外国船によって積み取られているのが現状であるが、それでも84年法とFMCが必要ということであれば、同盟支持派は十分な説明を行ってわれわれを納得させなければならぬ」旨申し述べ、実質的に荷主寄りの意向を表明した。

(2) 証言者

FMC：ハサウエー委員長

船社側：APL、Sea-Land、Nedlloyd、Crowley Maritimeの4社の経営首脳者

荷主側：NITL、3M. 等

その他：ベントレー元FMC委員長（前下院議員）、クオーテル元FMC委員等

(3) 現状支持派

現行84年法とFMCの存続を支持したのは、船社側に加え、ベイトマン議員（共和・バージニア州）、トラフィックン議員（民主・オハイオ州）、オバスター議員（民主・ミネソタ州）、海運法擁護派の中小荷主グループ、各港湾局、ベントレー女史、その他

(4) 廃止要求派

上記の例外を除くすべての荷主団体（NITLがリーダー）、ペーカー議員（共和、カリフォルニア）、クオーテル元FMC委員、その他

(5) オバスター議員が妥協案を提案

民主党のオバスター議員は当日の公聴会をかなりリードし、84年法とFMCの廃止には反対だが、他方すべて現状どおりというのを通らない客観情勢にあり、ついでには、S/Cは個別船社の自由とし独禁法適用免除を与えない、I/Aの事前通告期間を現行10日から2日前に短縮するといった妥協が成立しないかとの仲介役的発言を繰り返

し行った。なお、同議員は後述のとおり、後日上記発言を骨子とする法案を単独提出した。

(6) シュースター委員長が公聴会結果につき異例のコメントを発表

上記公聴会の直後にシュースター委員長がわざわざ異例のコメントを発表、84年法のために米国民は年間20～30億ドルもの余分の海上運賃の支払いを余儀なくされている。このような事態は改善されねばならず、米国籍船の競争力強化については別の方策を検討すべきである旨言明、同委員長は少なくともこの時点では、問題点を正しく理解することなく、ただ闇雲に廃止を強行する構えを見せていた。(その後やや反省して、まず船社と荷主の間で話し合いをさせるとの方向に態度が少し変わった。)

なお、この時点では、公聴会は一回限りで、この後はシュースター委員長の指示により、3月23日小委員会、4月5日委員会のスケジュールで、いきなり同委員会としての本件に関する最終法案の作成と採択が行われることになっていた。

5. オバスター法案の上程

2月28日、前述のとおりオバスター議員が単独で84年法に対する改正法案を正式に提案した(法案番号 H.R.1081)。骨子は以下のとおりである。

- (1) 海運同盟の存続を認め、独禁法適用免除も与える。またタリフの届出制も継続する。
- (2) ただし、次の改正を行う。
 - (a) 各同盟は、加盟船社が同盟に拘束されることなく、各荷主と自由に S/C を締結することを認めるものとする。
 - (b) I/A の事前通告期間を 2 日前に短縮

する。

- (3) 運輸長官は、本改正法成立後180日以内に、各該当国政府と、それぞれの国営海運を廃止するよう交渉する。
- (4) FMC も存続させるが、1997年末までに少なくとも15%の人員削減を実行する。

このオバスター議員の動きは、いくなれば点数稼ぎを狙ったものとみられているが、他方航空業界その他では高名の、実力者の一人とされており、米船社辺りはできれば敵に回すのは避けたいと考えている。なお、この法案が今後どう取り上げられるかは今のところ不明である。

6. 下院予算委員会、FMCと海事局(MARAD)の廃止を提案

3月16日、下院の予算委員会が1996年会計年度以降5年間にわたり1000億ドルの財政支出削減を提案する法案を採択して本会議に上程したが、その付属説明書の中で、FMCと海事局の予算割当を零とし、それらの廃止を提案した。この委員会のケイシック委員長は、陸上輸送部門等を管掌している ICC (Interstate Commerce Commission) の廃止を推進した一人で、かねてから FMC も廃止すべしと主張していた。この程 MARAD も追加して正式にこれら政府機関の廃止を提案してきた次第であるが、船社側にとってマイナス要因となることは無論である。なお、この法案も今後の取り扱いについては今のところ分かっていない。

7. NITLが更に改悪の修正を提案

3月末に至り、公表はしていないが NITL が下院 運輸/インフラ委員会のスタッフに対し、原案を更に一部改悪する提案を行っていることが判明した。内容は次のとおりである。

- (1) S/C も含め、タリフの届出制を全廃す

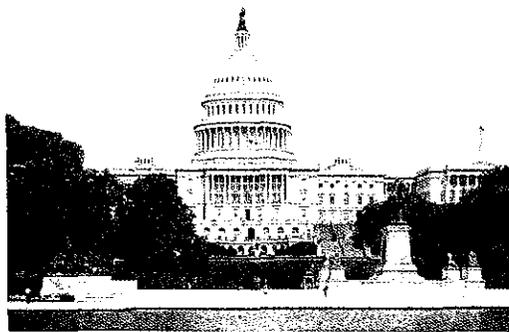
- る。(S/Cの内容は全く非公開となる)
- (2) I/Aの事前通告期間を先の提案では2日前としていたが、これを零にする。
- (3) 海運同盟の存続を認め、独禁法適用除外も与える。ただし、S/Cについては、個々の船社の全く自由とし適用除外も与えない。またS/Cに関する違反問題等は司法省の管轄とする。
- (4) 現行海運法第6条(9)項を全面的に改正して船社間協定に対する認可基準を設ける。この中には、同盟あるいは船社間コンソーシアムを認可する条件として、各航路における積取りシェアの上限を設定し、また本条項も司法省の管轄とする。

上記の中、特に問題なのは(4)で、かつて邦船社はスペースチャーター協定の新規導入と延長についてFMCの承認を取得するのに四苦八苦させられ、多くの時間と多額の弁護士費用の浪費を強いられた苦い経験を有するが、このような第6条改正が実際に行われると再び84年法成立以前の状況に逆戻りすることとなる。84年法自体が、船社と荷主の妥協の産物であった経緯から考えても、このようなNITL提案は船社側として容認し得るわけではなく、OCCC (Ocean Common Carrier Coalition) 代表もその場で委員会のスタッフに対し、NOの回答を行った。もちろんその他の条項も船社側としては合意できるものではないので、NITLとの間に妥協が成立する可能性は非常に薄い。

8. 船社側の対応

新議会が始まるや否や、急転直下、以上のような由々しき事態を迎えることになったが、船社側としても当然のことながら、このような理不尽な動きに対しでき得る限りのロビー活動を展開している。具体的には当地に各国の主要コ

ンテナ船社を中心メンバーとしたOCCCなる、いうなれば84年海運法擁護のための期成同盟が設立されているが、まずこのOCCCが各船社の指示を得ながら、大々的なキャンペーンを展開しており、既に関係議員に対し、船社はもちろんのこと、友好荷主、港湾局、ステベ/ターミナル会社等からも陳情書を出状してもらい(3月末現在、合計14,000通)、また、代表が議員およびそのスタッフと会談し、口頭による陳情も精力的に行われている。その他、3月SFで開催された、世界の主要コンテナ船社のトップの集まりであるBox Club会議でも対策が検討され、政府レベルの抗議も行われており、総力を結集して反対運動が展開されている。ただし、前記のとおりNITL側も精力的に動いており、楽観はできない状況である。なお、運輸委員会やFMC辺りはOCCCとNITLの妥協成立を望んでいるが、前述のとおり、妥協成立は難しい状況にある。



本件3月末までの動きは以上のとおりですが、非常に厄介なことになっていると言わざるを得ません。若干の明るいニュースは、シュースター委員長が基本路線は変えていないものの、本件当初考えたとおりには簡単ではない、少なくとも独禁法適用免除をいきなり全廃するのは無理がある、またあまり強引に強行すると火傷をする恐れがあると、少しは分かって来たと感じ

られることです。OCCCとNITLの合意成立を願って、委員会法案の提出と採択を延期したのもその現われかとみられています。現時点での予想では、運輸／インフラ委員会の法案の内容が固まり、正式採択（マークアップ）が行われるのは、イースター明けの5月上旬になる模様です。

いずれにせよ、本件も共和党と民主党の政争のとぼっちりの一つとみることができ、それにNITLが便乗したのですが、それにしてもこのようなかたちで、また船社が犠牲にされたのでは本当にたまったものではありません。保証はありませんが、最後は上院が良識を発揮してくれることを願いたいと思います。

2. 外航海運活動に係る各種規制の緩和について

運輸省は、日本籍船のフラッグアウトが進む中、わが国外航海運が引き続き基本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、外航海運・船員問題懇談会を設置し、現在鋭意検討が行われている。（本誌3月号P.2 シッピングフラッシュ参照）

当協会は、同懇談会の検討状況を踏まえ、日本籍船ならびに日本人船員等をめぐる各種の規制および諸制度がわが国海運の国際競争力を著しく喪失させ、日本籍船のフラッグアウトの要因の一つとなっているとして、運輸省に対し、「外航海運活動に係る各種規制の緩和について」要望を行った（資料参照）。

同要望書は、会員会社から寄せられた要望事項について整理・集約したもので、日本船の国際競争力関係事項、日本港湾の国際競争力関係事項、物流の効率化関係事項等として42項目について取りまとめたものである。

規制緩和問題について、政府は、内閣総理大臣を本部長とする「行政改革推進本部」を設置し、住宅・土地、情報・通信、流通等関係、運輸関係等に重点を置き、今後5年間に各省庁が取り組むべき規制緩和を推進することとし、平成7年3月31日、中長期ビジョンである「規制緩和推進5か年計画」を策定した。

本計画においては、全体として1,091事項に

ついて、それぞれ今後5年間に規制緩和を実施することとしている。

当協会は、先に提出した要望書の項目のうち、規制緩和推進計画に盛り込まれていない事項については、本計画が内外からの意見・要望等を踏まえ、毎年見直し、毎年度末までに改定する方針であることから、随時実現方働きかけるとともに、新たな事項についても適宜要望を行い、今後も運輸省をはじめとする関係省庁に対し実現方を粘り強く訴えていくこととしている。

〔資料〕

「外航海運活動に係る各種規制の緩和について」

（平7.3.27 運輸大臣宛 日本船主協会）

わが国の膨大な貿易収支黒字とこれによって引き起こされる円高の進行を改善するため、また、産業の空洞化を防止するための経済活性化や内需振興の観点から、政府におかれましては、内閣総理大臣を本部長とする「行政改革推進本部」を設置され、来る平成7年3月末日までに「規制緩和推進計画」を策定中であり、この成果が大いに期待されるところであります。

わが国外航海運は、これまでわが国の経済や国民生活に必要な貿易物資の安定輸送のため、必要な商船隊を整備し、安全で、高品質の輸送サービスの提供に日夜努力してきました。

しかしながら、度重なる円高の昂進と国際レベルから遊離したわが国の高物価は、収入の大半が

ドル建てで、円コスト負担の重いわが国外航海運の経営を極めて深刻なものとしております。とりわけ、日本船については税の負担が重く、且つ各種の規制を受け、国際競争力を著しく低下させております。

外航海運活動は「海運自由の原則」により、世界的に営まれており、各国海運企業が「裸」の競争を行っているのが実状であります。また、船舶の構造や安全を中心とするルールは、国際条約によりその基準が定められております。こうした、世界単一市場とも言える外航海運に於いて、国際ルールを越えた規制や、国際化を阻害する諸制度は、わが国外航海運の活動の自由を制限し、活性化の妨げとなるばかりか、国際競争力を喪失せしめ、否応なく空洞化を助長する原因となっております。

また、わが国の港湾をめぐる諸規制も、港湾の国際競争力を低下させ、東アジアにおけるハブポート機能が釜山港（韓国）、高雄港（台湾）、上海港（中国）等の攻勢にさらされており、さらに、港湾物流の非効率化と高コストにより輸入物資に於ける円高メリットを国民が等しく享受できない原因となっております。

こうした状況下、当協会では、外航海運を取り巻く諸規制について、会員企業から寄せられた現段階における要望事項について整理・集約を行いました。つきましては、これら要望が着実に実現されますよう、よろしくお願い申し上げます。

規制緩和要望事項

I. 日本船の国際競争力関係事項

1. 検査関係

- (1) 船舶の検査間隔の改善（船舶安全法第10条）
定期検査間隔を現行4年から5年に改める。
- (2) 国際航海旅客船に係る検査の合理化（船舶安全法施行規則第18条第2項）
国際航海に従事する旅客船の上架船底検査間隔を毎年1回から5年に2回に変更する。又は第1種中間検査時、申請により水中検査を可とする。
- (3) 二重検査の見直し（船舶安全法第8条）

国際航海に従事する旅客船に関する管海官庁、船級協会の二重検査の廃止。

- (4) 船級協会の活用（船舶安全法施行規則第47条の2）

国際航海に従事し船級を有する船舶の検査及び諸証書発行に関する船級協会の更なる活用。

- (5) 船舶無線局の定期検査の改善（船舶安全法、電波法）
 - ① 運輸省、郵政省が各々実施している検査を一本化し、検査結果は各々が認め合い、検査データを共有する。また、SR証書（貨物船安全無線証書）書換えの検査時においても、その共有データを活用し、運輸省、郵政省のどちらかで1回とし、結果は共用とする。さらに検査そのものに船級協会を活用する。
 - ② 船舶局検査準備、機器の整備、検査前の事前データ取得等は、各々の省庁指定業者により実施させ、資料を提出せしめているが、指定業者を相互認知した上、データ等は一本化し必要があれば共有する。
 - ③ 事前データの有効期間ならびに無線検査の間隔
事前データの有効期間を3か月から6か月に延長する。また、GMDSS船の陸上点検のインターバルを6か月から1年間に延長する。
- (6) 船用機器（航海計器及び無線機器）の型式承認（運輸省）と型式検定（郵政省）及び外国製品に対する検査の改善。
 - ① 同一機器については、検査の合理化を図り、型式承認と型式検定の一本化を実施し、両省庁は相互に認知する。
 - ② 先進海運国政府又は船級協会が承認した製品については、二国間の相互承認を認めることにより検査を省略し、国内メーカーとの自由な競争のもと市場原理に任せる。
- (7) 新造船等に対する各種証書類発給手続きの非効率を改善
証書発給申請時の添付書類の煩雑さと申請から許認可日までの長期滞留改善。

(8) Multiple Load Line 証書の発行

Multiple Load Line 証書と呼ばれる複数の LL 証書を持つ船舶が出現してきており、証書発行手続き上簡便な方法となっており、これを導入する。

2. 船員関係

(1) 雇入契約公認の簡素化（船員法施行規則第22条）

一括公認制度の適用を継続雇用されている船員にも拡大する等事務の簡素化を図る。

(2) 船舶料理士に関する省令の見直し（船舶料理士に関する省令第2条）

業務経験の見直しおよび外国人船員に対しても資格が取得できるよう図る。

(3) 船舶衛生管理者教育等の見直し（員基第68号 S.58.3.31）

最近の医療無線制度の発達および医療設備の充実を考慮し、船舶衛生管理者教育等を見直す。

(4) 船員手帳の健康証明書の見直し（船員法施行規則第56、57条）

健康診断の指定医師制度の拡大および有効期間の扱いの弾力化を図る。

(5) 外国人船員の船員手帳の有効期間および交付場所の見直し（船員法施行規則第28条、35条）

有効期間は2年と短く、頻繁に書換えを行わなければならないため、日本人船員同様10年に延長する等の見直しを図り、また交付場所を現行の本局から支局においても交付できるようにする。

(6) 有能部員規定の撤廃（船員法施行規則第77条）

総トン数700トン以上の船舶の航海当直部員の過半数に対する要件の撤廃。

(7) 船員法第80条第2項の食料表を定める告示の見直し

前回の改正（昭和44年）から20年以上経過しており、船内の労務環境および国民の栄養摂取状況等に著しい変化が認められるので撤廃もしくは見直しを図る。

(8) 3級海技士（電子通信）の乗船履歴（受験資

格）の見直し（船舶職員法施行規則第25条）

既に船員として乗船履歴のある者については、この乗船履歴（受験資格）を認める。

(9) 海技免状の受験資格としての乗船履歴の見直し（船舶職員法施行規則第25条）

船舶職員になるために必要な乗船履歴、および上級免状受験に必要な乗船履歴の見直しを図る。

(10) 船舶職員養成施設修了者に対する筆記試験免除期間の延長（船舶職員法施行規則第55条）

筆記試験免除期間の5年間に甲機両方の履歴をつけることは難しいので、免除期間延長等の見直しを図る。

(11) 新マルシップ混乗船に係る諸制度の見直し

特例による職員数を見直し、外国との競争力を確保できるよう弾力化を図る。手続きの簡素化を図る。

(12) 外国語による船員の資格試験の実施（船舶職員法、電波法、船員法）

船員の各種資格試験に際して、外国語による受験を可能にする。

(13) 船員保険の被保険者の資格の見直し（船員保険法第17条）

日本人船員をとりまく雇用環境、就労実態に合った取扱いとするため、事業主が所有する日本籍船がなくなった場合でも、雇用されている船員は、船員保険の被保険者とするよう見直しを図る。

(14) 船員職業紹介事業等の許可（船員職業安定法第33、34および53、54条）

船舶所有者等による船員職業紹介事業等が行えるよう見直しを図る。

3. 船舶の譲渡許可（海上運送法第44条の2）

日本籍船の海外譲渡等に関する運輸大臣の許可の廃止。

4. 船舶登録制度の一本化（商法第686条、船舶法第5条）

船舶の登録と登記の二重制度の一本化を図る。

5. 船舶保険関係（外国保険業者に関する法律第3

条)

日本籍船の海外保険会社への直接付保（クロスボーダー取引）の実現。……'96年度より自由化の予定

II. 日本港湾の国際競争力関係事項

1. 水先関係

水先制度の緩和

- ① 利用者からみて合理的で弾力的な料金設定ができるよう、水先料の料金体系、料金決定の仕組みを見直す。
- ② 同一湾内に複数ある水先人会の運営を見直し、水先業務を効率化する。

2. 港湾関係

- (1) 外貿埠頭公社の埠頭等貸し付け料の適正化(外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律、昭和57年3月31日付通達港管第1075号)
借入期間中であっても見直しを行い料金の軽減を図る。
- (2) 港湾関係諸税（とん税、特別とん税、船舶固定資産税）ならびに諸料金（入港料等）の適正化
徴収根拠を明確にした上で適正化を図る。
- (3) 港湾運送事業法の見直し
事業の免許制の自由化及び認可料金制の自由化。
- (4) コンテナ貨物の検量制度の見直し
運賃算定上、検量の必要性を見い出せない貨物については検量を廃止する。
- (5) 入港制限の緩和（港則法第7条）
大型船の夜間入港制限の緩和。
- (6) 港内における船内作業の規制の緩和（通達）
石油ターミナル着積中における主機排気弁取り替え作業等の制限を緩和する。
- (7) 危険物荷役の制限緩和（港則法第23条）
個別危険物の荷役について許可制を届出制にする。
LNG船の日没後の荷役開始を認める。
- (8) 検疫制度の改善(検疫法第6、10、17、21条)

検疫法第6条の規定により通報を行って審査される場合の処理の迅速化。

III. 物流の効率化関係事項

1. 通関行政関係

- (1) 保税業務全般の簡素化（現物主義の廃止などにより）とペーパーレス化
- (2) 輸出入手続きの簡素化とペーパーレス化
 - ① 事前輸入申告制度の導入
 - ② 積・卸コンテナ一覧表(コンテナ条約関連)提出義務の廃止
 - ③ BOAT NOTE の提出義務の廃止
 - ④ 輸出申告許可を事後報告制とする
 - ⑤ 通関許可書などのペーパーレス化（電子化など）
- (3) EDI化・ペーパーレス化に対応した関税法などの法規改正

IV. その他事項

- (1) 船舶所有者の制限
日本籍船を保有するための企業の取締役の国籍制限の緩和（船舶法第2条）
取締役の全員が日本人である要件を改める。
- (2) 定期航路関係届出（海上運送法第19条の5、施行規則第22条の13）
届出の廃止もしくは届出書式の簡素化。
- (3) 沿岸輸送特別許可の簡素化（船舶法第3条）
- (4) 外国籍船への法定医薬品の積込みの認可（麻薬及び向精神薬取締法施行規則第36条12項）
日本籍船が法定医薬品（船員法施行規則第53条）を積み込む場合の手続きと同様の手続きで、外国籍船も同様の医薬品を積み込むことができるよう見直しを図る。
- (5) 防火構造材料（船舶防火構造規則）
運輸省の定める標準火災試験に合格した認定材を使用しなければならないが、IMO加盟の他国の認定材料であれば認定手続きを簡素化して外国製品を採用しやすくする。

随想



海辺の生活を夢見て

作家◆新井 満

山が大好きで山を見ながら暮すのが最高と思う山型人間と、海が大好きで海を見ながら暮すのが最高と思う海型人間と、どうやら世の中には二つのタイプの人間がいるらしい。かく言う私は典型的な海型人間で、つねに海を感じていないと息がつまり呼吸困難におちいってしまうほど重症なのだ。

新潟で生まれ少年時代をすごした。そのせいだろうか。結婚して所帯を持ったのは神戸だし、新婚旅行は長崎だった。結婚一年目に長期旅行したのは函館で、現在は横浜に一家をかまえている。新潟、神戸、長崎、函館、横浜…、港町ばかりが五つそろると、日本史とりわけ明治維新史に詳しい人は、

「あ、開港五港じゃありませんか」

と言う。そうなのだ。海辺で暮すことばかり夢見て生きてきた私は、いつのまにか“開港五港の男”になっていたのだった。

☆

だが、港町に住んだからといって、即、海辺で暮せたのかというと、そういうわけではない。理想と現実とは違うのである。例えば神戸時代は

六甲山系の海を遠望する丘の上に住んでいたが、車を一時間近く走らせないと海辺に辿りつけなかった。現在の横浜にしても、まわりが住宅だらけではとても海を感じる環境とは言いがたい。

そんな心の渇きがあったのだろう。芥川賞を受賞した直後から或る婦人誌に『海辺の生活』という小説を連載することになった。これには“Dreaming of a Life by the Sea”という英語のサブタイトルが付いていた。つまり“海辺の生活を夢見て”である。

主人公の中年男性はひたすら海辺で暮すことを夢見て引越しを繰り返すのだが、いつもあと一步というところでうまくゆかない。せっかく海の見える家に引越しをしたとたん、海側の空地に高層マンションが建ったりしてしまう。連載中、読者からたくさんの手紙をもらった。一番多かったのは、

「主人公はいつ海辺で暮せるのですか？」

しかしこの小説、海辺での生活場面が一度も登場しないうちに連載を終了したのだった。考えてみればかわいそうな主人公ではある。私自身のことだけれど。

☆

さて、世間には色々な人がいるもので、単行本になったこの小説を読んで「感激しました」とわざわざ電話をかけてきた人物がいた。FM横浜の重役・Sさんである。後日、会ったとき、Sさんは開口一番こんなことを言う。

「この小説と同じタイトルを冠した一時間の音楽トーク番組を作りたいのですが」

Sさんはさらにつづけて、

「その番組のDJをやってくれませんか」

思いがけない展開に、私は慌てて、

「せ、せっかくですが人前でおしゃべりするのは何よりも苦手なんですよ」

だから作家になったのだ。しかしSさんは一向に引き下がる様子もない。

「そうはおっしゃいますが、マンさん…」

あなたは小説を書きながら広告会社のサラリーマンでもあり、環境ビデオのプロデューサーで作詞家で作曲家で歌手で、最近では写真も撮る絵も描くそうじゃありませんか。つねに未知のジャンルに挑戦しつづけるあなたのことだ。きっとラジオDJの世界にも大きな喜びを発見されるに違いない…。Sさんの迫力にたじたじとなり、思わず私は呟いた。

「そ、そのDJとやらは一人でやらなくちゃいけないものなんではいしょうか」

「一人じゃ心細いですか」

「ええ、まあ」

「もしご希望でしたらアシスタントを付けましょう。とびっきり美しいお嬢さんのね」

その一言に勇気を得た私は、Sさんの申し入れを受け入れることにした。それが毎週日曜日の夜九時から放送されている『アライマンの海辺の生活』である。約束通り私は一人ではなく、月子嬢と一緒に出演している。ただしこのお嬢さん、人間ではない。我家に居候しているめす犬なのである。番組はこんなふうが始まる。潮騒の音、渚を遠くから駆けてくる犬の声、テーマ音楽をバックに私のナレーションが入る。

「今晚は、アライマンです。そして僕の隣に座っている美しいパートナーは、ミニチュア・ダックスフントの長毛タイプ、めす犬の月子さんであります！」

「ワン、ワーン！」

といった塩梅。かくして月子は世界最初のDJ犬となった。ゲストも多彩である。五木寛之、岸恵子、出久根達郎、高橋アキ、浅井慎平、荻野アンナ、三枝成彰、さだまさし、といった方々が次々登場するので、

「ラジオ界の“徹子の部屋”ですねえ…」

などと言われたりする。

FM横浜のスタジオは、日本一の高層ビル、横浜ランドマークタワーの中にある。窓から眼下を見ると、すぐそこに横浜港が広がっている。ベイブリッジの下を貨物船や大型客船が波をけたてて行き来している。この風景を眺めるたびに、しみじみ思う。

「ああ、じつに海辺の生活だなあ…」

長年にわたって私が夢見てきた海辺の生活は、番組放送のときにのみかなうわけである。

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 その2
英国ドナルドソン卿調査委員会報告書—

本誌3月号で既報のとおり、同報告書は1993年1月のBRAEA号の油濁事故を機に、ドナルドソン卿が英国政府の委託により油濁事故の防止策の調査結果を取りまとめたもので、94年5月に公表されている。

前回取り上げた本調査団の諸勧告の鳥瞰図ともいうべき「総論」に続き、今回は“その2”として、全体の結論に当たる「第23章」のうち前半部分の抜粋を掲載する。 (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 (仮訳より抜粋)

第23章 主要な結論と勧告事項 (前半)

総論において、英国の海岸が汚染を受ける危険性を緩和するために克服すべき主要な問題を概観し、本調査団の結論事項のうち、最も重要なくつかに触れた。本章における勧告事項を総括するに当たって、これらの勧告に到達するまでの論議と結論の完全な要約を含めたいと考えた。しかしながら、そうすれば既に長大な報告書をさらに法外に長大化するという判断に心ならずも達し、主要点のきわめて簡潔な要旨のみを述べることにした。ただし、報告書の該当部分に述べられている、それらの論議や結論を参照しなければ、これらの勧告を十分に理解することは不可能であることを力説したい。

旗国による管理

勧告第1号 英国政府は一般にIMOの旗国小委員会 (FSI) を全面的に支援して、旗国の行動改善を促進しなければならない。英国政府はIMOに下記の事項の実施を迫るべきである。

- (a) 入港国が提供するデータに基づいて、各旗国に関する欠陥および抑留の情報を公表すること
- (b) それが不成功に終わった場合にはSOLAS条約第I章第17条および他の条約の類似規定を改正し、当該国政府の実績がかかる処分を正当化するものであるとIMOが認めた場合、もしくは入港国が認めIMOが異議を唱えない場合には、締約国政府の権限の下に発行された証明書を承認する義務を撤回できるよう

にすること

事故の背景となる原因の適切な調査を制約するばかりでなく、旗国別の実績の十分な認識を妨げる、SOLASの事故調査結果の公表禁止規定（第1章第21条）を撤廃すること

【勧告第2号】 英国政府は、自らの旗国としての実績を一層厳密に点検し、質と旗国としての責任遂行を重視する方針を強化しなければならない。これを促進するために、可能な限り、海外におけるポートステートコントロールによる検査の際に英国船に発見された欠陥に関して、完全な情報を即時に入手し得よう万全を期さなければならない。

【勧告第3号】 英国政府は、英国が船級協会に権限を委譲する調査および証明の作業量の増大に伴い、これを適切に監査するために十分な資源を英国海上保安庁のために確保しなければならない。

（勧告第4号～第17号は省略）

船舶の運航

安全尊重文化の振興

【勧告第18号】 英国運輸省は、特に安全性、人的要因ならびに最近の技術進歩に力点を置いて、訓練および配乗の制度を引き続き近代化するための国内措置を講じなければならない。特に、運輸省は海運産業ならびに、該当する場合には用船者および保険業者に下記の措置を求めなければならない。

(a) IMO 国際安全管理コード（1998年からのその強制適用以前に）と ISO9002基準の広範

な利用を促進すること

- (b) 船長に対する要求事項が合理的であるか否かを慎重に検討すること
- (c) 乗組員全員が高度な技術訓練と共に、基本的技能、安全性および救命訓練を必ず受けるように図ること
- (d) 安全配乗等級を検討するに当たっては、ストレス、注意力および心理状態などの人的要因を慎重に考慮すること
- (e) 潜在的危険性をはらむワンマン・ブリッジ操作を導入するに当たっては特に慎重を期すること
- (f) 居住、福祉ならびに雇用の条件が、高い士気および意欲を確保するのに必要な水準を下回らないように図ること

【勧告第19号】 国際面では英国政府は、特に下記の事項に関し、諸問題に迅速かつ強力に対処するよう、IMOに強く要請しなければならない。

- (a) 近代的訓練、監理および船内通信に関する要件を考慮の上、現在進行中の船員の訓練および資格証明ならびに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）の改定作業の早期完了を図ること
- (b) 合意された基準を実際に遵守するよう、怠慢な行政当局に対する圧力を強化すること
- (c) 船上業務に直接関連性のある訓練改善の要件を検討すること
- (d) 訓練修了証明に関して各旗国に圧力を加えること
- (e) IMOに代わって、かつIMOに直属する立場において行動する者による定期点検をその

- 内容の一部とし、資格証明ならびに訓練過程の双方を対象とした国際認証制度を創設すること
- (f) 配乗の水準に関して旗国が緩和を行うことが認められる状況の定義を改定すること
 - (g) 配乗基準を早急に見直し、各旗国の自由な解釈に委ねるべき範囲を再検討すること

言 語

勧告第20号 英国政府はIMOに下記の事項を強く要請しなければならない。

- (a) 改定STCW条約に意思疎通全般の問題に関する条項を設けること
- (b) 下記の事項を明確にするような新基準に関する国際的合意を求めること
 - i. 船長と士官とは互いに適切な意思疎通が可能でなければならず、
 - ii. うち一部の者は部員と適切な意思疎通が可能でなければならず、
 - iii. 上級下士官は常に士官、部員の双方と適切な意思疎通が可能でなければならず、
 - iv. 指揮の任にある者の命令を部員が理解し得るように、命令は十分に重複されなければならない。
- (c) 英語を海上における国際語として公式に採用し、理解力と意思疎通能力の最低基準を定めること

港湾作業

勧告第21号 英国運輸省はIMO、国際海運会議所、その他の関係機関と共に、乗組員に以下の事項を徹底させる必要性をすべての船主に想起させる最善の手段を検討しなければならない。

- (a) 自船の設計に適した積荷・揚荷手順に従うこと
- (b) 自船の燃料油積載手順ならびに特徴に精通していること
- (c) 公害防止に関する勧告を認識していること

非偶発性排出

油性廃棄物、ごみおよび有害液体

勧告第22号 英国政府は、その評価結果に従って、長期的目標として北海、英国海峡ならびにアイルランド海を油性廃棄物対象の特別海域に指定することを考慮しなければならない。まず廃棄物受入施設を改善しなければならない。

勧告第23号 英国政府は自動油排出監視・管制システムの信頼性の改善を図らなければならない。

勧告第24号 英国政府は下記の措置を取らなければならない。

- (a) 各種の船舶のそれぞれ代表的なサンプルに発生するごみの量に関する調査を、できればIMOまたは他の欧州諸国と提携して、実施させること
- (b) IMOを通じて、ごみを陸上に投棄した場合には船舶の航海日誌に記載し、その記載の点検を受けることを義務づけるよう図ること
- (c) 発生したごみの平均量の適切な推計値が入手し得るようになった時、ポートステートコントロールによりごみ処分規則遵守を確保する最善の手段を検討するようIMOに要請すること

勧告第25号 英国政府は、改定された有害液

体物質に対する規則が、投棄に対する一層厳しい、かつ有効な規制に対する必要性を反映したものとなるように図らなければならない。

受入施設

勧告第26号 ごみの受入施設の水準が判明した段階において、英国運輸省はその利用を促進する一層の広報キャンペーンを開始し、その効果を監視しなければならない。

勧告第27号 英国政府は下記の措置を取らなければならない。

- (a) 港湾およびターミナルの運営者に下記のよ
うな廃油とごみの受入施設を整備する法的義務を負わせる。
 - i. 全面的に適切であり、
 - ii. 利用の容易さを特徴とし、
 - iii. 船上での廃棄物の事前分別を義務づける
など、阻害要因を設けない。
- (b) 港湾およびターミナルの運営者に対し、海
運関係者および廃棄物処理業者と協議して、
下記の事項を慎重に検討するよう奨励する。
 - i. 必要とされる整備の水準
 - ii. 施設利用に対する阻害要因を回避する方
法
 - iii. 固定施設でなくバージを利用するなど、
廃棄物収集に他の方法を講じる余地
- (c) ニーズに関する専門家として運輸省、対処
方法の専門家として廃棄物規制当局の参加を
得て、施設の適切性を確保する証明制度を設
ける。受入施設の利用の管理もこの制度の一
環でなければならない。
- (d) 他の北海・北東大西洋沿岸諸国と共に、よ
り広範な規模における受入施設の改善が必要

であるか否かを検討する。

- (e) 英国における受入施設の費用を、できれば
協定により、付加料金として徴収するのでな
く、標準的な港費に吸収させ、港費中の受入
施設相当分を船型と船種に比例させるように
図る。
- (f) 実行可能な限りにおいて、欧州の全港湾に
よる同様なアプローチを確保することを目的
とした北海協定の締結を積極的に推進する。
- (g) 廃油に賦課される輸入関税が、油性廃棄物
の秩序ある合法的投棄に対する阻害要因とし
て働いても、なお正当化し得るか否かを検討
する。

バラスト水による汚染

バラスト水の積込み・排出は船舶運航作業の重要な一部であるが、生態系が著しく異なる海域間の航海では、異種の生物がバラスト水に含まれて持ち込まれる可能性がある。その制御はむずかしい。現在までのところ英国がバラスト水排出により著しい影響を受けた気配はないが、この脅威を認識することは重要である。

勧告第28号 英国政府は関連調査を奨励し、本件に関するIMOの作業部会を支援しなければならない。

防汚塗料

勧告第29号 英国政府はTBT（トリブチル錫塗料）監視の継続と、代替製品の慎重な評価を図らなければならない。

危険・有害物質

勧告第30号 英国政府は、他の欧州各国政府

と協力して、コンテナの電子的「荷札」付けに関する実効性のあるシステムの開発を奨励しなければならない。

1992年におけるポートステートコントロールによる検査記録は、ケミカル船、輸送船および兼用船の平均抑留期間が長いことを示している。

【勧告第31号】 英国政府は、他の欧州各国政府と協力して、この平均より悪い抑留率の原因を調査し、是正措置を検討しなければならない。

ポートステートコントロール

ポートステートコントロールとは本来不要なものでなければならない。なぜならば船舶の安全性を確保する第一義的責任を負うのは旗国（とその委託を受けた船級協会）であって、入港国ではないからである。ポートステートコントロールがフラッグステートコントロールの劣った代替手段であることには疑う余地がない。なぜならば検査の範囲が遥かに狭いからである。しかしながら一部の旗国が実施する管理が明白に不備であるかぎり、それは不可欠な代替手段である。既存の協力制度は大きな成果を上げているが、一層発展させる必要がある。

欧州諸国「クラブ」が実施しているポートステートコントロールの制度は改善が可能であり、また改善しなければならない。欧州委員会の賛同を得ていることは喜ばしいが（本調査団の報告書が提出される数日前に、同委員会の指令案を見た）、新たな慣行を作り出すのではなく、既存の慣行を強化、定式化しようとする同委員会のアプローチは、本調査団のアプローチより

効果が薄いと思われる。

【勧告第32号】 英国政府は、共同体としての対応策の策定に当たって本調査団の勧告を考慮に入れるよう、EC委員会ならびに加盟各国を説得するために、あらゆる必要な措置を講じなければならない。

旗国発行の証明書の決定的権威

【勧告第33号】 英国政府は、入港国の経験からしてこれらの規定がポートステートコントロールによる検査を不当に抑制するものであることが推定される場合には、これらの条約の改正を考慮するよう、IMOに強く要請しなければならない。

将来へ向けての戦略

自主目標方式

【勧告第34号】 英国政府は、パリMOUの他の参加国政府と共に、ポートステートコントロールによる検査に対して、下記に基づく自主目標（自己規制ではない）の制度を導入しなければならない。

(a) 下記のようなパリMOU航海日誌。

- i. 各船に対しパリMOU対象港への最初の寄港時に発給され、
- ii. 実施された検査の範囲および性格、または欠陥があった場合にはその詳細な説明を記載し、
- iii. 船舶の所有者および管理者の氏名(名称)を記載する。

(b) 特定の船舶にパリMOU対象港への入港の48時間前に事前通告を義務づけること。この通告要件は船舶の所有者および管理者の氏名(名称)の開示を含み、かつ下記に適用さ

れる。

- i. 全船のパリ MOU 対象港への最初の寄港時ならびに最初の検査を受け、航海日誌の発給を受けるまで、以後毎回の寄港時
- ii. 過去12か月間、またはその他適切な期間内に検査を受けなかった、もしくは通告を求められなかった全船
- iii. 欠陥の記録のある全船。かかる船舶は、検査の結果欠陥が検出されなくなるまで、寄港する各パリ MOU 対象港において通告を行うことを義務づけられる。
- iv. 船主が以後の寄港地において修繕を受けさせることに同意しなければ、抑留される結果を招くような欠陥が生じている全船。かかる船舶は次のパリ MOU 対象港寄港の際に通告を義務づけられ、その港において欠陥是正の確認を受けるために検査を受ける。是正されていなければ船舶は抑留される。是正されていれば、以後の検査において健康証書の発給を受けるまで、寄港する各パリ MOU 対象港において引き続き通告を行うことを義務づけられる。
- v. 抑留を受けたことのある全船。通告義務は以後12か月間、毎回のパリ MOU 対象港寄港に適用される。かかる船舶はパリ MOU 対象港へ寄港する度に検査を受けることになる。
- vi. 同一人の所有または管理下にある船舶のうち1隻以上がサブスタンダードと認められた場合には、その所有または管理下にある全船。各船が検査に合格する度に、個別に通告義務が解除される。

その他の情報

勧告第35号 英国政府はパリ MOU の他の参加国政府と協力して、下記の事項を記録し得るようにこのデータベースを改造しなければならない。

- (a) 特定の船舶に対してパリ MOU 航海日誌が発給されたという事実
- (b) 船舶の所有者の氏名（名称）と共に管理者の氏名（名称）

勧告第36号 英国政府は港湾当局からの情報提供を確保するために、法的義務を課することを考慮しなければならない。

勧告第37号 英国運輸省は、非公式の情報交換を促進するために、これら情報源との緊密な関係を発展させ、すべての関係者、特に海上保険者に協力を強く要請しなければならない。英国政府は、他のパリ MOU 参加国も同様のアプローチを取るよう働きかけなければならない。本調査団は、情報のより広い普及が単にポートステートコントロールに資するのみでなく、旗国ならびに海運産業一般にとっても業務改善に役立つものであると考える。

海難救助協会は、全世界における大小の海難事故に関する情報を把握し、以前はこれを毎日公表していた。かかる情報は広範にわたる海事関係者にとってきわめて価値の高いものである。海難救助協会が1994年3月にこの慣行を中止する決定を下したことは残念である。

勧告第38号 英国政府は協会に再考慮を要請しなければならない。

勧告第39号 英国政府は、保険者や用船予定者に提供され得る英国海上保安庁のデータベー

スに保存される情報に、乗員が航路選択に関する助言を無視した船舶も含めるように図らなければならない。英国政府はまた、SIRENACのデータベースにも同様の情報を含めるように、他のパリ MOU 参加国の同意を求めなければならない。

集中検査

ポートステートコントロール強化のために、自主目標方式の導入の前および後に、

【勧告第40号】 英国政府は下記の措置を取らなければならない。

- (a) 特定の期間内に特定の港に入る全船舶の臨時検査を行う体制を確立し、
- (b) この方針をパリ MOU 全地域に拡大するために、他のパリ MOU 参加国の協力を呼びかける。

広報活動

【勧告第41号】 英国政府は重大な事故に関する広報活動をより頻繁に行い、他のパリ MOU 参加国にも同様の措置を取るよう説得しなければならない。

強制手段

自主目標方式の実施を怠る者、または執拗にサブスタンダード船の運航を続ける者に対処するには、状況に応じた制裁措置が必要とされる。

【勧告第42号】 英国政府は、他のパリ MOU 参加国と共に、かかる船舶に揚荷または積荷の禁止もしくは遅延措置を課すことを認める権限を取得しなければならない。同様の制裁措置は勧告第43号(c)、60号および71号(e)にも提案されている。

(勧告第43号は省略)

一般的事項

パリ MOU が拡大される見通しに鑑み、

【勧告第44号】 英国政府と他の参加国は、参加国間の整合性を確保するために検査基準の見直しを行わなければならない。

【勧告第45号】 英国政府は、ポートステートコントロールの通常的検査の対象として下記の事項を含めるよう、他のパリ MOU 参加国との合意を図らなければならない。

- (a) 訓練証明書の有効性
- (b) 配乗水準に関する実際の緩和措置。これは旗国が保有する記録と対照するために、IMO に報告されなければならない。
- (c) 油記録簿とプリントアウトとの照合
- (d) 船舶が正確な海図を備えているか否かを確認するための積極的かつ頻繁な点検
- (e) 義務化された後は、トランスポンダの連続的機能の点検
- (f) 船長および航海士が、復航に取った経路を航海日誌および海図を参照して示し、かつ船長または航海士が、その示した経路を実際に取ったことの確認を求める要件
- (g) 入港国が精密な検査を行う「明確な理由」には、当該船舶の航海経路を辿ることのできる証拠が船上にあまり存在しない場合も含まれなければならない。

海運 ニュース

1. アジア船主の船舶保険料率低減に向けての協調体制を確認
—アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会第1回中間会合の様態—
2. 雇用調整助成金対象業種の再指定
3. 混乗近代化船3隻・新マルシップ2隻を承認
—20条問題小委員会の審議模様—
4. 平成7年度水先人適正員数が決定
—第47回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—
5. 主官庁によるISMコードの実施に関する指針について
—IMO第3回旗国小委員会 (FSI) の報告—

1. アジア船主の船舶保険料率低減に向けての協調体制を確認

—アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会第1回中間会合の様態—

題記会合は、1995年3月6日に香港で開催された。今回の会合には、香港、豪州、日本、韓国、フィリピン、中国、台湾、シンガポールの8船協の代表が参加し、議長は香港が務めた。当協会からは岩本和夫・大阪商船三井船舶総務部副部長（保険幹事会代表幹事）および園田裕一・当協会業務部業務第一課長が出席した。

1. 会合の背景

本委員会は、1994年5月の第3回ASF北京会議において香港の提案によって設立されたもので、今回の会合は、95年5月に予定されている第4回ASF台北会議を控えての中間会合であった。

2. 審議概要

議長が、冒頭以下の発言を行った。

- ① 今回の会合の目的は、ASF台北会議における討議の土台を築くことにある。
- ② 船主（と船舶の安全性）に対する保険者と政府の信頼を回復する必要がある。
- ③ ASFメンバーによる、ISMコードの早期取得が促進されるべきである。
- ④ ASFの船腹量は、OPA90等の不当な法制に対し、ロビー活動を行うに足りる規模に達している。

その後の意見交換の結果、船舶保険やP&I保険の保険料削減や、アジアでの保険マーケット創設に向け、ASFとして協調していくことなどが盛り込まれているJOINT PRESS STATEMENTが採択され、具体策については、95年5月のASF台北会議で討議されることとなった。

2. 雇用調整助成金対象業種の再指定

平成7年3月1日より1年間「一般外航海運業」が雇用調整助成金の対象業種として労働大臣により再指定された。

「一般外航海運業」の指定は、すでに平成6

年3月1日に行われていたが、指定期間が1年間であるため、当協会は平成7年3月以降も引き続き本制度の対象業種として指定を受けるべく、運輸省当局の助言を得て、労働省に申請を

行ったところ、平成7年3月1日付けで労働大臣により再指定が決定されたものである。

指定期間は平成8年2月29日までの1年間であり、本年3月1日現在における指定対象業種は281業種となっている。

一方、平成7年1月17日に発生した阪神・淡路大震災に伴い、多数の事業所が閉鎖等事業活動の縮小を余儀なくされているなど雇用状況にも大きな影響が生じていることに鑑み、政府は被災地域内にある事業所であれば、その事業主に対して所要の助成金を支給するなど特別措置を実施している。

雇用調整助成金の概要は以下のとおりである。

[雇用調整助成金制度の概要]

この制度は雇用保険法の下で措置されているもので、景気の変動、産業構造の変化、その他経済上の理由により、事業活動の縮小を余儀なくされた事業主が、その雇用する労働者（雇用保険被保険者）について（1）休業、（2）教育訓練、（3）出向を行う場合、その事業主に対して休業手当、貸金または出向労働者にかかる貸金負担額の一定割合を助成するものであり、失業の予防、雇用状態の是正、雇用機会の増大その他雇用の安定を図ることを目的としている。

ここでいう事業活動の縮小とは、①生産量等、および②求人数および入職者数等の雇用量の指標が前年同期（再指定された業種の場合にあっては前々年同期）に比較して概ね5%以上減少している場合とされている。

なお、現在の経済情勢、雇用状況等を勘案し、指定要件の緩和や助成金支給率の引き上げ等の暫定措置が、先の阪神・淡路大震災の特別措置とは別途講じられており、助成内容の充実が図

られている。

具体的には指定要件について②の求人数および入職者数等の雇用量の最近3か月間の実績が前年もしくは前々年同期との比較において、それが増加していなければよいとされ、また対象となる雇用調整について、下記のとおり支給率の引き上げ、支給期間の一部延長の措置が講じられている。

支給できる額

1. 休業の場合

休業手当の2/3（中小企業事業主（注）
：3/4）

但し、一人1日当たり9,040円を限度とする。

2. 教育訓練の場合

以下の(1)と(2)の合計額

(1) 教育訓練受講日について支払った賃金の
3/4（中小企業事業主：4/5）

但し、一人1日当たり9,040円を限度とする。

(2) 教育訓練に係る訓練費として一人1日当たり3,000円

3. 出向の場合

出向元事業主の負担額の2/3（中小企業事業主：3/4）

但し、一人1日当たり9,040円を限度とする。

(注) 中小企業事業主：資本金1億円以下または従業員300人以下の事業主

4. 支給期間

(1) 休業または教育訓練に係る助成金は、1指定期間につき、休業と教育訓練を合わせて対象被保険者数×200日分を限度とする。

(2) 出向に係る助成金は、出向労働者が出向を開始した日から、2年間とする。

3. 混乗近代化船3隻・新マルシップ2隻を承認

— 20条問題小委員会の審議模様 —

海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、3月23日、20条問題小委員会を開催し、別表のとおり外航船5隻（混乗近代化船3隻、その他2隻）について、配乗基準の特例措置を承認した。

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

船180隻（混乗近代化深度化実験船7隻、混乗近代化船47隻、その他126隻）となった。

なお、これらの船舶のうちの現存船は95隻（混乗近代化深度化実験船7隻、混乗近代化船38隻、その他50隻）である。

[別表]

混乗近代化船

船名	会社名	船種(%)	配乗 (()内は外国人員外職員)	その他
新地丸	日本郵船	石炭 5万9,500	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	新造船
翔鶴丸	新和海運	撒積 4万9,000	日本人 8名 フィリピン人 14名(2)	新造船
コスモアストリア	共栄タンカー	タンカー 13万8,197	日本人 8名 フィリピン人 16名(2)	配乗パターン替え

その他

船名	会社名	船種(%)	配乗 (()内は外国人員外職員)	その他
出光丸	出光タンカー	タンカー 14万7,568	日本人 9名 フィリピン人 16名(3)	近代化C船からの移行
日安	日正汽船	タンカー 3万8,800	日本人 9名 フィリピン人 15名(3)	在来(外国籍)からの移行

4. 平成7年度水先人適正員数が決定

— 第47回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様 —

平成7年3月29日、第47回海上安全船員教育審議会水先部会（部会長：武石章・公害等調整委員会委員）が開催され、平成7年度水先人適正員数について審議が行われた（資料参照）。

水先人適正員数については、昭和38年3月開

催の海上安全審議会（現 海上安全船員教育審議会）において水先制度について審議した際、「本審議会において、原則として年1回、各水先区の適正員数を検討することとし、これによって水先人が不足していると認められた水先区

[資料]

平成7年度水先人適正員数

水先区名	平成6年度増減				平成7年度				取り扱い数	
	年 当 度 初	増	減	2月 末	適 員 正 数	廃 業 予 定	新 採 用	規 用 年 末 度 数	平成6年実績	平成7年度予測
計	734	40	22	752	546	9	34	777	210,745	210,657
釧路	3			3	2		1	4	839	795
苫小牧	5			5	2	1	1	5	1,381	1,370
室蘭	4			4	2			4	987	1,004
函館	2	1	1	2	2			2	440	454
小樽	1	1		2	2			2	311	321
留萌	1			1	2			1	156	173
八戸	3			3	2			3	718	680
釜石	2			2	2			2	64	88
仙台	5			5	3			5	1,486	1,489
秋田	3			3	2			3	755	757
酒田	2			2	2			2	296	299
小名浜	3	1		4	3			4	887	909
鹿島	8			8	4	1	1	8	2,854	2,916
東京	16			16	10	1	2	17	6,826	6,448
東京湾	63	4	1	66	52		4	70	40,551	40,683
横須賀	107	5	6	106	86	1	6	111	23,533	23,601
新潟	6		1	5	2		1	6	1,236	1,289
伏木	3	1	1	3	2			3	1,037	1,073
七尾	2			2	2			2	178	177
田子の浦	2	1		3	2			3	558	539
清水	6			6	3			6	2,437	2,401
伊良湖三河湾	88	4	2	90	67			90	15,851	15,982
伊勢湾	40	3		43	34			43	15,438	15,522
尾鷲	2		1	1	2		1	2	112	111
舞鶴	2			2	2		1	3	213	223
和歌山下津	6			6	2			6	1,346	1,196
大阪湾	100	4		104	61	1		103	17,705	17,507
阪神	50	5	2	53	39	2	3	54	28,639	28,705
内海	131	8	5	134	101		7	141	17,521	17,299
境	2			2	2			2	443	455
関門	38		1	37	30	1	5	41	19,656	19,960
小松島	1	1		2	2			2	287	272
博多	6			6	3			6	2,137	2,252
佐世保	4			4	2			4	985	975
長崎	3			3	2			3	390	342
島原海湾	4	1	1	4	2			4	1,388	1,294
細島	2			2	2			2	227	236
鹿兒島	4			4	2			4	411	422
那覇	4			4	2	1	1	4	466	438

については、運輸省は当該水先区の水先人会对し、必要な数の水先人を増員させるよう指導・監督する」ことを運輸大臣に答申した経緯から、以来毎年審議されるものである。

運輸省当局では、適正員数の算定について、昭和51年以来、次の方法により算出している。

- ① 「過去5年間（平成2年度～平成6年度、平成6年度は4月～12月）の業務量を時系列で捉え、最小自乗法により傾向線を求め次年度を予測する」との手法により、各水先区の平成7年度における月間業務量（隻数）を予測。
- ② 次に各水先区における水先人1人あたりの月間適正業務時間を6,000分（1日5時間×週5日×4週間）と定め、これを各水先区における平均嚮導時間で除して、月間1人あたりの適正業務量を算出。
- ③ 上記①で算出した平成7年度予測月間業務量を、上記②で算出した月間1人あたりの適正業務量で除して適正員数を算出。

以上の計算方法により、算出した数が2名未満となった水先区については、水先業務を維持する（不測の事態に備える）ため2名としているが、留萌水先区については業務量が少ないとの事情から従来同様1名配置のままやむを得ないものとしている。

これにより、平成7年度適正員数は、前年度比25名減の546名、また、平成7年度の新規採用数は水先業務のサービス向上、廃業予定者等を考慮し、13水先区合計で34名であり、年度末員数は合計777名になるとしている。

なお、尾鷲地区においては、急遽廃業者があったため現在適正員数を割っているが、新規採

用により年度末において適正員数を割り込む水先区はない。また、先般の阪神大震災により2月の水先実績（隻数）は、阪神水先区においては予測より4割減で、全国合計では約1割減となるが、ある程度安定的に供給するとの観点から適正員数算出にこの影響は考慮していない。

水先部会では、平成7年度水先人適正員数および新規増員数については当局原案通り承認された。

本件に関連し船主側委員より、採用人数を減らした、あるいは採用を控えた水先区にはそれなりに理由はあるにせよ、水先人を供給する立場からは残念であるとの意見を述べるとともに、水先人の適正員数についても単に各年毎に適正員数を超過していることをもって良しとするのではなく、本部会でも、より長期的な観点に立った、例えば各水先人の年齢構成等、将来体制を考慮に入れた計画をも確認しようという方向に進むのが好ましいと考えるとの指摘を行い、当局においても検討願いたい旨を要望した。

これに対し当局からは、水先人の員数は、適正員数を基準にすれば昨年より実質50名増員であり、問題はないとの見解が示された。また、安定供給の点で長期的には年齢構成の問題があるので、閣議決定されている料金の合理化、業務の効率化についての検討の動向を見ながら政府としても十分検討するとの回答があった。

なお、平成7年度新規採用数34名に係る水先人試験第一次試験に関しては、6月初旬実施の予定で準備が進められている。

5. 主官庁によるISMコードの実施に関する指針について

— IMO 第3回旗国小委員会 (FSI) の報告 —

国際船舶管理コード (ISM コード) を実施する際に、各国の主官庁がとるべき手段・方法等に関する指針が、2月20日から24日まで開催のIMO 第3回旗国小委員会 (FSI) において審議された。

1. これまでの経緯

「ISM コード」は1993年12月に開催されたIMO 第18回総会で決議 A.741 (18) として採択された。その後1994年5月の SOLAS 条約締約国会議で「会社および船舶はISMコードの要件を満たすものでなければならない」と規定した同条約付属書新第IX章が採択された結果、タンカー・ばら積み貨物船・高速貨物船および客船について1998年7月1日以降ISMコードの要件が強化されることとなっている。しかし主官庁等の行う証明・確認および監督の実施細目については同コードに規定されていないため、IMO ではこれらの実施細目を「主官庁によるISMコードの実施に関する指針」として策定し、第19回総会 (95年11月開催予定) で決議として採択すべく作業を進めているものである。

2. SOLAS 条約第IX章の内容

付属書新第IX章は6規則からなっており、第3規則に「船舶は第4規則による適合書類 (DOC: Document of Compliance) を持つ会社により運航されなければならない」と規定されている。

第4規則では「ISMコードの要件に合致し

た安全管理制度 (SMS: Safety Management System)」により運用されているすべての会社に対し適合書類 (DOC) を発行する主体として次の3つが規定されている。

- ①「主官庁」もしくは
- ②「主官庁から認められた機関」または
- ③「主官庁からの要請があった他の締約国政府」

同じく第4規則では、SMSにより会社および船内管理が運用されているすべての船舶に対し「安全管理証書 (SMC: Safety Management Certificate)」を発行する主体として、次の2つが規定されている。

- ①「主官庁」もしくは
- ②「主官庁から認められた機関」

さらに第6規則でこれらの確認および監督に関し、主官庁等はSMSが適切に機能しているかどうか定期的に確認しなければならないこと、船舶の旗国や会社が変わる場合は特別な移行手続きを行うことなどが規定されている。



▲ IMO本部

3. 旗國小委員会 (FSI) での審議状況

旗國小委員会 (FSI) では「主官庁による ISM コードの実施に関する指針」としてコレスポネンスグループが提案した草案を中心に総会決議案が審議された。草案は次の本文および付属書から成っている。

序 文

1. 適用範囲
2. ISM コードへの適合の検証
3. DOC および SMC の発給および効力
4. 認証のためのプロセス

付属書 (証書発行の基準)

主な審議事項および審議内容は次のとおりである。

(1) 「主官庁からの要請があった他の締約国政府」による適合書類 (DOC) の発行について

草案では船舶の旗国主義が前提のため、旗国の異なる複数の船舶を管理する船舶管理会社に対しては DOC が一通とは限らない。このため締約国間の DOC の相互承認について意見が出されたが、具体的な実施方法として二国間あるいは地域間での取り決めなど数々の方法が考えられ一律に決定することが困難であるとして、「指針」には盛り込まれないこととなった。

(2) DOC および SMC の有効期間

DOC、SMC ともに 5 年間でされた。

(3) DOC および SMC の主官庁による検証頻度

DOC の検証は 1 年に一度とされたが、SMC の検証については会社の毎年の内部監査を条件として 5 年の有効期間中に少なくとも一回の検証が行われることとし、主官庁が必要あると認める場合は回数を増やすことができることとされた。

(4) DOC および SMC の書式

小委員会でモデルフォームが提起されたが、

審議未了で次回の海上安全委員会で審議されることとなった。

(5) その他

現在各国の船級協会等で ISM コードに則り自主的に行われている「安全管理システム審査登録」に対して強制化されたときの移行措置については特に審議されず、また草案には盛り込まれていない。

FSI は以上の審議の結果、草案を一部修正し、5 月に開催される第 65 回海上安全委員会 (65 MSC) に報告し、最終化することとなった。

なお、日本海事協会が実施している「安全管理システム審査登録」により DOC を取得している会社は 95 年 3 月末現在で 9 社あり、これらの会社の管理している船舶のうち 53 隻が SMC を取得している。(別表参照)

[別表]

日本海事協会 (NK) の安全管理審査登録による DOC および SMC 取得状況

(1995 年 3 月 31 日現在)

	DOC 取得会社	SMC 取得船舶
1	ナビックス マリン	10 隻
2	飯野 マリン	7 隻
3	雄洋海運	4 隻
4	昭和海運	2 隻
5	大阪商船三井船舶	15 隻
6	出光タンカー	10 隻
7	Kラインシップマネージメント	1 隻
8	国際エネルギー輸送	3 隻
9	NYK シップマネージメント	(審査中)
*	ワーレムシップマネージメント (香港) (但し適合証書は DNV から取得している)	1 隻
計	9 社	53 隻

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 財団法人 日本海技協会

設立 昭和49年（1974年）5月22日
沿革 当協会設立当時、科学技術の急速な発展と世界経済の拡大は、海上輸送形態を質、量ともに大きく変化させた。船舶は巨大化、専用船化、高速化するとともに、主機関をはじめとする船内の機器類も大型化、高性能化する一方、電子機器に代表される精密機器類が多く導入され、運航技術はますます高度化しつつあった。

そのような状況下において、運航技術にかかわる問題を主眼に、船舶運航従事者および船員社会にかかわる諸般の問題を総合的に調査研究を行う目的で設立された。

会長 荒 稻蔵
所在地 東京都千代田区麴町4-5
組織 現在役員24名（会長、専務理事、常務理事を含む）、監事2名、顧問4名、評議員30名、事務局15名で組織されている。また、賛助会員は52社・団体および22人となっている。

事業概要 船舶の運航技術に関する諸問題を総合的に調査研究し、船舶運航従事者の資質の向上を図ることを目的として、次のような事業を行っている。

(1) 船舶の運航従事者の諸制度と安全、能率的な運航技術に関する総合的な調査研究

この事業は船舶の運航技術に関する諸問題、船舶運航従事者の制度、資格、教育、訓練、新技術開発等の海技に関する事項を調査研究すると



▲(財)日本海技協会のある海事センタービル

ともに、優秀な人材の確保のための対策の検討等を行うもので、学識経験者、海技者団体関係者等をもって船員専門委員会、海技専門委員会を組織し総合的に調査研究を行っている。さらにそれぞれのテーマ毎に委員会を組織し、IMO-STCW条約の適用に関連する諸問題について調査検討、船員訓練用シミュレータ、外航船員制度近代化、内航船員制度近代化、進路信号等改善対策等についての調査研究、日本人船員の確保・育成のための活動等を行っている。その他座談会、技術研修会、シンポ

ジウム、講演会等を船員の資質の向上を図る目的で開催している。

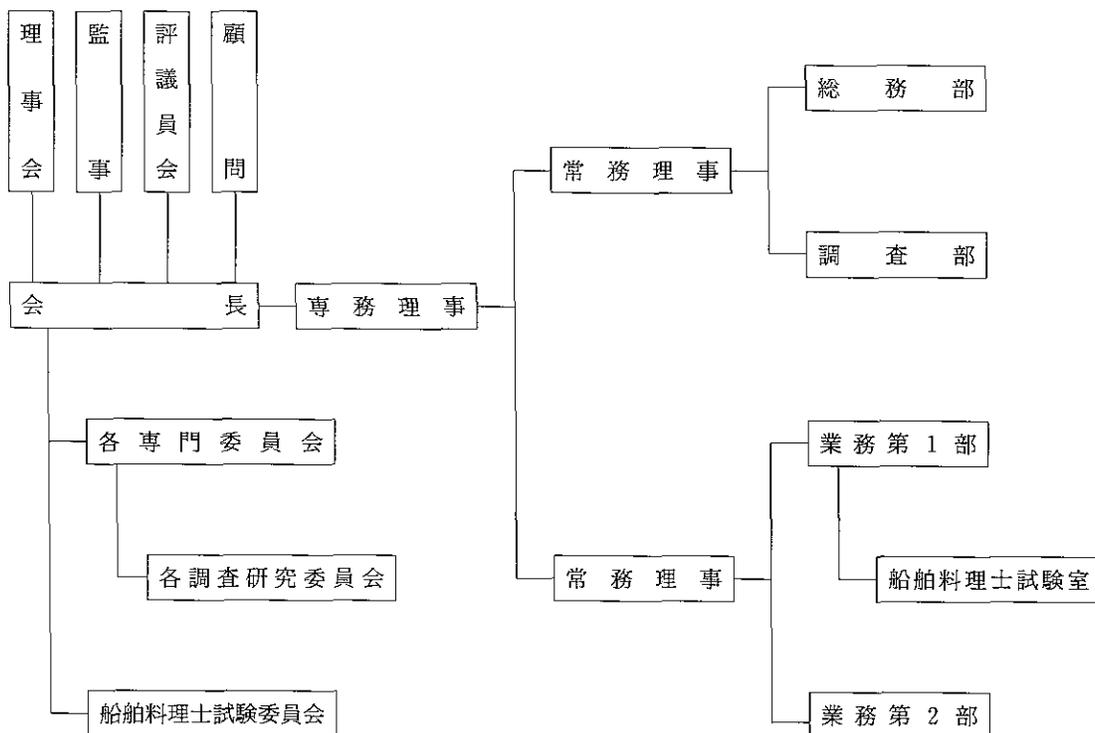
(2) 広報に関する事業

広報に関しては、年4回機関誌「人と船」の発行、週1回海上第一線向けのファクシミリ放送のほか、海の旬間の行事の一環として「海に働く人」をメインテーマとしたフォトコンテスト、写真展等を実施している。

(3) 船舶料理士試験の実施

船舶料理士に関する省令に基づき、国の行う試験の代行機関として、毎年船舶料理士資格証明に関する試験を実施している。

組 織 図



海運雑学ゼミナール 第61回

国民の祝日「海の日」と IMOの「世界海の日」

このほど7月20日を国民の祝日「海の日」とすることが国会で決議され、平成8年から施行されることになった。

この日は、海運・海事関係者の間で、長年にわたり「海の記念日」として親しまれてきたが、これを全国民の祝日とし、海洋国日本にとってかけがえのない海について理解を深めることを目的に、日本船主協会を始め海運・水産および海事関係のさまざまな団体が協力して推進してきた制定運動が実を結んだものだ。

夏休みの直前に当たるこの新しい祝日を、家族そろって海水浴やマリンスポーツを楽しみながら、四面を海に囲まれたわが国にとって欠く

ことのできない輸出入物資の輸送ルートであり、また食料資源や海洋鉱物資源の宝庫でもある海洋の意義を理解し、海の恩恵に感謝する機会にして欲しいというのが、関係者すべての願いだ。

ところで、世界的に見ると海の日はもう一つある。IMO（国際海事機関）の前身のIMCO（政府間海事協議機関）が1977年に制定した「世界海の日（World Maritime Day）」がそれだ。海上輸送の安全や海洋環境の保全など、世界規模で推進されるべき課題をテーマに、毎年、9月の最後の週の適当な日を選び、IMO本部や世界各地でさまざまな行事が催される。

さまざまな可能性を秘めた海洋開発への新たな気運が高まる一方で、地球環境全体に大きな影響を与える海洋の環境保全も、今や国際的な重要テーマとなっている。私たち人類の貴重な資産である海の大切さを、この二つの海の日を機会に、じっくりと考えてみたいものだ。



「スリップ」で示される 航行中の船の推進効率

自動車なら、アクセルを踏めばすぐにスピードが上がり、速度の調整は思いのままにできる。しかし貨物船などの大型船では事情がちがう。大型船の場合、主機は長時間安全に動き続けることのできるほぼ最大の回転数が設計時にあらかじめ決められ、通常、この速力で航海しているときがその船にとって最も効率の良い航行状態になるためだ。

主機の回転数が一定なら、船の実際の速力は、航海中に受ける波浪、うねり、風などの抵抗によって決まる。プロペラの1回転で進む距離をピッチといい、一定時間内のプロペラの回転数にピッチを掛ければ、その時間内に船が進む理論上の距離が算出できる。

この距離と実際に船が進んだ距離の差をパーセントで表したものが「スリップ」で、波浪、うねり、船底に付着した貝や海藻などの抵抗で推進効率が落ちれば、スリップの数値は大きくなり、逆に追い風などで推進効率が高まればスリップの値は小さくなる。

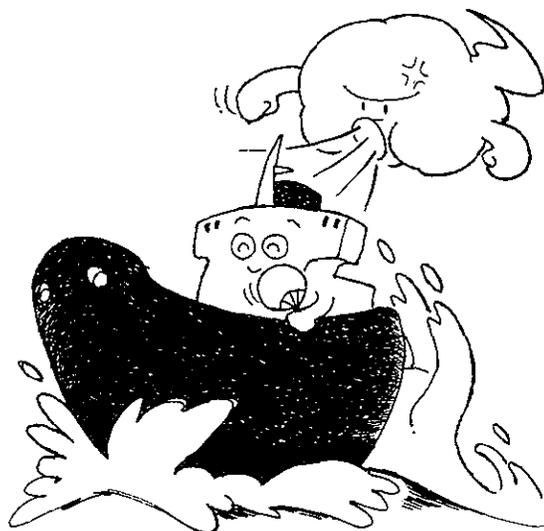
荒天などでスリップが大きい時、無理に速力を維持しようとしても、その機関の最大能力を超える場合は、それ以上主機の回転を上げることはできない。いわば、大型船は、常時アクセルをいっぱい踏み込んで走っているのである。そこで、気象条件や潮流を計算に入れ、あらかじめ最適の航路を求める出港前の航路選定は、船の能力に加えて、自然の力を最大限に利用する、船長の腕の見せどころとなる。

大航海時代の幕開けに 活躍したポルトガルの 秘密兵器——カラベル船

古代から中世にかけ地中海で活動した商船の代表的な帆装は、ラティーンセールと呼ばれる三角帆だった。風上方向に進めるという特長を持つこの帆は、風向きが変わりやすい地中海では大変有利だった。しかし風向きが一定した長距離航海には、横帆を持つ北欧型のコック船が適していた。この両者の長所を生かし15世紀頃に生まれたのがカラック船だ。

典型的なカラック船は、メインマスト(中央)に2枚の横帆、フォアマスト(前方)に1枚の横帆、ミズンマスト(後方)に三角帆を持つ。この帆装で安定した航海性能と優れた操縦性能を発揮したカラック船は、その後に登場したさまざまな帆船の原型となった。

しかし大航海時代の幕開けとなったディアスやガマ、コロンブスの航海に使われたのは、カ



ラベル船と呼ばれる別のタイプの船だった。

ポルトガルで造られたカラベル船は、エンリケ航海王子の要求で開発されたとき、アラブのカラボスと呼ばれる大型輸送船やポルトガル北部のカラベラと呼ばれる小型漁船(どちらも大きな三角帆を備えていた)の長所を取り入れ、探検航海に適するように改良したものだ。

その特徴は、カラック船と比べ小ぶりですぐりした形状の、頑丈で喫水の浅い船体と大三角帆の帆装にあった。浅い喫水は浅瀬の多い水路や入江での行動を可能にし、逆風にも強い三角帆は操船面に高い機動性をもたらしたといわれる。しかし当時のポルトガルが造船技術や航海技術について秘密主義をとったため、現在も、カラベル船の詳細については謎が多い。

コロンブスが乗ったサンタマリア号は、カラベル船の大三角帆をコロンブス自身の発案で長距離航海に適した大型の横帆に張り替えたものだった。未知の航路を求め果敢に推進された当時の探検航海では、その手段としての船の技術開発も極めて重要な課題だったのである。

London便り

ロンドンの東、テムズ河に沿ってグリニッチと呼ばれる地域があります。ここには地球を西半球と東半球に分ける経度0度の原点であるグリニッチ天文台が丘の上にあり、また河岸にはクリッパー型で有名な帆船カティ・サーク号が保存されており、訪れた方も多いと思いますが、もう一つの見どころは国立海洋博物館でしょう。

この博物館はテムズ河に沿った広大な王立公園の中にあり、チャールズ1世が王妃エンリエッタ・マリアのために建てたというクィーンズ・ハウスと呼ばれる建物を中心に、船員のための病院や船員の子女のための学校であった建物を改装して博物館としたものです。

建物は非常に古いものですが、ここが海洋博物館になったのは比較的新しく1937年のことです。所蔵品の多くは博物館開設以前から関連施設に展示されたり、保管されたりしていましたが、博物館としての所蔵品の購入費用や建物の改装費用の多くは、スコットランドの船主であるジェームス・カード卿の寄付によるものだそうです。1930年代、彼が寄付した所蔵品および金額は、現在の貨幣価値に換算すると約1億ポンドで、最近のポンド安であっても邦貨に換算すると150億円以上にもなる計算です。

さて所蔵品は海事関係のありとあらゆるもの、すなわち絵画、工芸品、実物の船、船の模型/図面、古地図、船具、航海計器、海事関係の文献、航海日誌、乗組員の日記やアルバムなどおよそ海と船に関係ありそうなすべての物が集められており、年代もローマ時代の遺物はいうに及ばず、紀元前1500年頃の小舟から最新エンジンの模型まで、その数は300万点になるといいます。広大な博物館といえども勿論これらをすべて展示するわけにはいかず、大半の所蔵品は海洋博物館周辺の倉庫に保存されています。一度こうした倉庫の中を見せてもらう機会がありました。古い建物の中に所狭しと並べられた模型や図面、そして終日人気の無い部屋にこもり、コツコツとこれらの資料の整理をし、台帳を作成する

という孤独な作業をしている職員の姿は感動的でした。おそらくこの仕事を天職と心得、一生を送るのでしょう。

これら展示品の中にはターナーのトラファルガー海戦図をはじめ、多くの海洋画家による絵画等美術品としても貴重な価値のあるものが沢山ありますが、イギリス人にとって最も人気のあるのは、何といてもネルソン提督関係の展示室であろうかと思われ。ここには彼の多くの肖像画や遺品のほか、提督の愛人であったレディ・ハミルトンの肖像画が2、3あります。彼女は生まれも育ちも、そしてその最後もいかがわしげなところがあつたようですが、素晴らしい美人です。レディ・ハミルトンの熱烈なファンで、是非日本でレディ・ハミルトン協会を設立したいという海運関係の先生が、この肖像画をぜひ日本に借り出したいと言っておられました。

私が好きなのは探検家キャプテン・クックの展示室で、ここでは彼の南太平洋や、南極海、オーストラリア、ニュージーランド探検の数々の成果と資料のほか、彼と探検航海を共にした当時の有名な画家、ウィリアム・ホッジスによる南太平洋の絵の数々は海への憧れ、未だ見ぬ南の島々への想いをかき立てます。展示室の中央には彼の船、エンディヴォワ号の模型があつて、そこにはナサニエル・ダンスによって描かれた肖像画そのままの格好をしたキャプテン・クック（この絵はクィーンズ・ハウスに掲げられています）をはじめ当時その船に乗っていたすべての乗組員、そしてミルクを搾るため船に乗せていた山羊までが勢揃いしています。この模型は子供達に最も人気が高いそうです。

他にもいろいろ興味深いものが沢山ありますが、いつかロンドンにお出かけの折は是非この海洋博物館まで足を延ばしてみられてはいかがでしょうか。きっと人間と海とのドラマを強く感じ取られることでしょう。

(欧州地区事務局長 赤塚 宏一)



3月

2月28日 米国議会において、民主党オバスター下院議員は1984年米国海運法改正法案(H.R.1081)を提出した。

(P.2 シッピングフラッシュ1 参照)

1日 当協会は、乾英文・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」の設置を決めた。また、22日開催の理事会において、轉法輪委会長を議長とする「災害対策特別会議」も設置することを決定した。

(3月号 P.12 特別欄参照)

◎ 雇用調整助成金の適用業種として「一般外航海運業」が労働大臣より再指定された。本制度は休業、教育訓練、出向を行った事業主に対して、一定の助成金が支給されるもの。適用期間は1日から1年間。

(P.19 海運ニュース2 参照)

6日 アジア船主フォーラム(ASF)船舶保険委員会の第1回中間会合が香港で開催され、船舶保険コスト削減やアジアでの船舶保険マーケットの創設に向けASFとして協調していくこと、ASFの船腹量が政府や保険業者による不当な規制の対抗勢力になり得る規模に達していることなどを確認した。(P.19 海運ニュース1 参照)

9日 運輸省は、政府の「規制緩和推進計画」に盛り込む緩和策の中間報告を発表した。海運関係では、内航船腹調整制度の見直し、船舶の検査方法の合理化などが含まれている。

10日 TAA(大西洋航路協定・現TACA)は、欧州地域における海運同盟の内陸運賃設定は競争法の包括適用除外には当たらず違法とする欧州委員会の裁定について、欧州初審裁判所に差し止めと無効を訴えていたが、同裁判所はこれを認め、欧州委の裁定を差し止める命令を下した。

15日 日韓海運当局間協議が14日から運輸省で

開催され、阪神大震災の釜山港への影響、韓国の海運の自由化の進捗状況ならびに日韓旅客航路開設問題等について意見交換を行った。特に、韓国のOECD加盟への動きを背景に、ウェーバー制度の廃止は確認されたが、指定貨物に関する貨物留保制度は依然として残されているため、今後も完全自由化に向け韓国側に働きかけていくこととなった。

◎ 米上院エネルギー・天然資源委員会は、アラスカ原油輸出解禁法案を賛成多数で可決し、上院本会議に送付した。アラスカ原油輸送に携わるタンカーは米国船籍で米国人船員配乗が義務付けられているため、諸外国は新たな貨物留保措置として反発を強めている。

16日 環境庁の「船舶排出大気汚染物質削減手法検討会」は、東京湾内を航行する船舶から排出されるSOx(硫黄酸化物)、NOx(窒素酸化物)の発生量の測定、排出低減技術などについての3年間の最終報告をまとめた。

23日 海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、20条問題小委員会を開催し、外航船5隻(混乗近代化船3隻、その他2隻)について、配乗基準の特例措置を承認した。

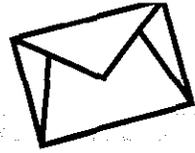
(P.21 海運ニュース3 参照)

27日 当協会は「外航海運活動に係る各種規制の緩和について」要望書を取りまとめ、運輸省・経団連に提出した。

(P.6 シッピングフラッシュ2 参照)

29日 海上安全船員教育審議会水先部会は、平成7年度の水先人適正員数について審議し、前年度比25名減の546名とした。また、新規採用数は13水先区合計で34名、年度末員数は合計で777名となることとした。

(P.21 海運ニュース4 参照)



3月の定例理事会の様様

(3月22日、日本船主協会役員会議室において開催)

災害対策特別会議の設置について

(3月号P.12 特別欄参照)

阪神・淡路大震災に対する当協会の活動について

1. 「阪神・淡路大震災対策本部」(東京)のこれまでの活動(2月号P.2 特別欄参照)
2. 「神戸現地本部」での活動(省略)

タンカー安全対策特別会議の解散について

1992年12月から93年1月にかけて大型タンカーの海難事故が連続して発生したことから、当協会は、93年2月8日、広範囲かつ中・長期的な観点からタンカー輸送の安全対策を検討するため、轉法輪会長を議長とし、常任理事で構成する「タンカー安全対策特別会議」を設置して、93年5月に以下の9項目からなる安全対策を柱とする具体策を取りまとめた。

- ① 事故原因の調査分析
- ② 国際的通航方式のルール化
- ③ 国際安全管理コード作成の促進
- ④ 船体・設備の改善・開発
- ⑤ 乗組員の教育訓練のレベルアップ
- ⑥ 国際的なサブスタンダード船排除及び老朽船スクラップ化促進のための枠組み作り
- ⑦ 事故処理体制の整備促進

- ⑧ 油濁損害補償体制の確立
- ⑨ その他、本問題に関する内外から提起される諸問題への対応

これらの安全対策はIMOを中心とした国際的枠組みでの取り組みを念頭に推進された結果、関係条約の改正等により具体化されるとともに、老朽タンカーのスクラップ化促進についても、平成7年度予算で4億5,000万円が措置された。

また、運輸省はタンカーの安全対策等に関し、海上交通局長の諮問機関として「タンカー輸送の安全対策に関する懇談会」および通産省資源エネルギー庁と合同で「タンカーによる輸送問題に関する合同懇談会」を設けたことから、これらの会議に対応し、安全かつ効率的な海上輸送を確保するため船主意見の反映に努め、合同懇談会の提言により設立されたアセアン海域石油安定輸送協議会の事務局として、重大なタンカー事故発生時の緊急連絡体制を確立するとともに、その事業活動として「流出油対策に関する調査研究フォーラム」を石油連盟とともに開催している。

このようにタンカーに関する安全対策の横断的な検討の場としての「タンカー安全対策特別会議」は、所期の目的を達成したので解散することとし、今後は各常設委員会で海洋環境保全の見地も含め、タンカーの安全対策について検討していくこととされた。

国民の祝日「海の日」の制定について

(3月号P.19 特別欄参照)

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(3月号P.2 シッピングフラッシュ参照)

2. 規制緩和問題への対応

(P.6 シッピングフラッシュ2 参照)

国際委員会関係報告事項

1. 米国1984年海運法修正の動きについて

(P.2 シッピングフラッシュ1 参照)

会 員 異 動

○退 会

平成7年3月20日付

昭洋海運株式会社(京浜地区所属)

平成7年3月31日付

神戸汽船株式会社(京浜地区所属)

平成7年4月1日現在の会員数156社

(京浜地区所属101社、阪神42社、九州13社)

陳情書・要望書(3月)

宛先:運輸大臣

件名:米国における海運法見直しに関する要望

要旨:米国の大手荷主団体である*NITLが、84年米国海運法で認められている海運同盟への独禁法適用除外措置の廃止を目的とした提案を行っていることに鑑み、航路秩序維持の観点から、不適切な立法措置が採られることのないよう米国政府・議会関係者に要請方陳情を行った。

* NITL=National Industrial Traffic League(全米産業運輸連盟)

宛先:運輸大臣

件名:外航海運活動に係る各種規制の緩和

要旨:日本籍船のフラッグアウトの要因の一つとなっている日本籍船、日本人船員等をめぐる各種規制および諸制度の緩和について、それらを42項目に取りまとめ

要望を行った。

海運関係の公布法令(1月)

- ㊦ 船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律
(法律第28号、平成7年3月17日公布、平成7年7月1日施行)
- ㊦ 海上衝突予防法の一部を改正する法律
(法律第30号、平成7年3月17日公布、平成7年11月4日施行)
- ㊦ 阪神・淡路大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律による神戸港の外貿埠頭等の災害復旧事業に対する補助の対象となる施設等を定める政令
(政令第45号、平成7年3月1日公布、平成7年3月1日施行)
- ㊦ 甲板員適任証書交付規則を廃止する省令
(運輸省令第10号、平成7年3月17日公布、平成7年3月17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11号、平成7年3月17日公布、平成7年4月1日施行)
- ㊦ 海事代理士法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第13号、平成7年3月23日公布、平成7年4月1日施行)
- ㊦ 船員の雇用の促進に関する特別措置法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第17号、平成7年3月24日公布、平成7年4月1日施行)
- ㊦ 航海訓練所規則の一部を改正する省令
(運輸省令第18号、平成7年3月24日公布、平成7年4月1日施行)
- ㊦ 海員学校規則の一部を改正する省令

(運輸省令第19号、平成7年3月24日公布、平成7年4月1日施行)

- ㊦ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令
(厚生省令第18号、平成7年3月28日公布、平成7年4月1日施行)
- ㊧ 港湾労働法規則の一部を改正する省令
(労働省令第20号、平成7年3月31日公布、平成7年4月1日施行)

国際会議の開催予定(5月)

- ISF/ICS 理事会および年次総会
5月8日・9日 キプロス
第4回アジア船主フォーラム
- 5月15日・16日 台北
IMO 第65回海上安全委員会(65MSC)
5月9日～17日 ロンドン

平成7年度海運講習会の開催

当協会は、平成7年3月28日に、海運ビル2階大ホールにおいて会員会社の陸上新入社員を対象とする海運講習会を開催した。

本講習会は、新入社員に対し社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者の一人としての自覚と社会人として必要な心構えを育成する目的で、昭和32年以来行っているものである。

海運業界の第一線で活躍する方々による講演を通して、この春海運業界に就職した新入社員がともに日本海運の現状を認識し、将来について考える機会であることから、例年会員会社の新入社員研修の一環として利用されている。本年は、26社から107名(総合職・男性のみ73名、一般職・女性のみ34名)の参加希望が寄せられた。昨年の参加者は265名(総合職・男性121名・女性8名、一般職・女性のみ136名)であったため、総合職と一般職の2日に分けて講習を行ったが、本年はその半数以下であったことから、合同で開催した。

講師および演題は以下のとおりである。

3月28日(火) (総合職・一般職対象)

会長挨拶

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

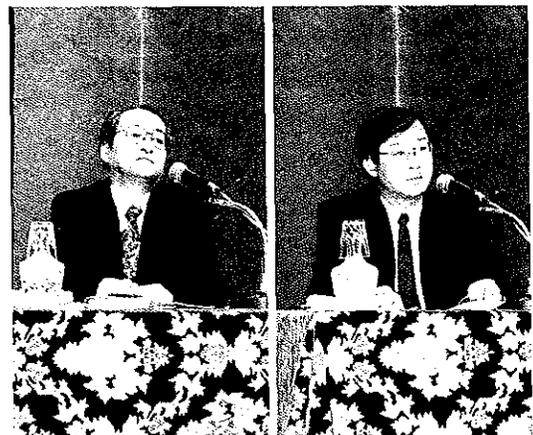
マネージメントサービスセンター

取締役部長コンサルタント 三木尚子
「海運と経済」

毎日新聞社論説委員 玉置和宏
船長雑感

日本郵船船長 水船憲一

映画「日本の海運」



▲玉置和宏氏

▲寺前秀一氏

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3月	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
2	35,237	23,943	11,293	19.1	28.1

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4月	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
3	90.79	88.25	96.55

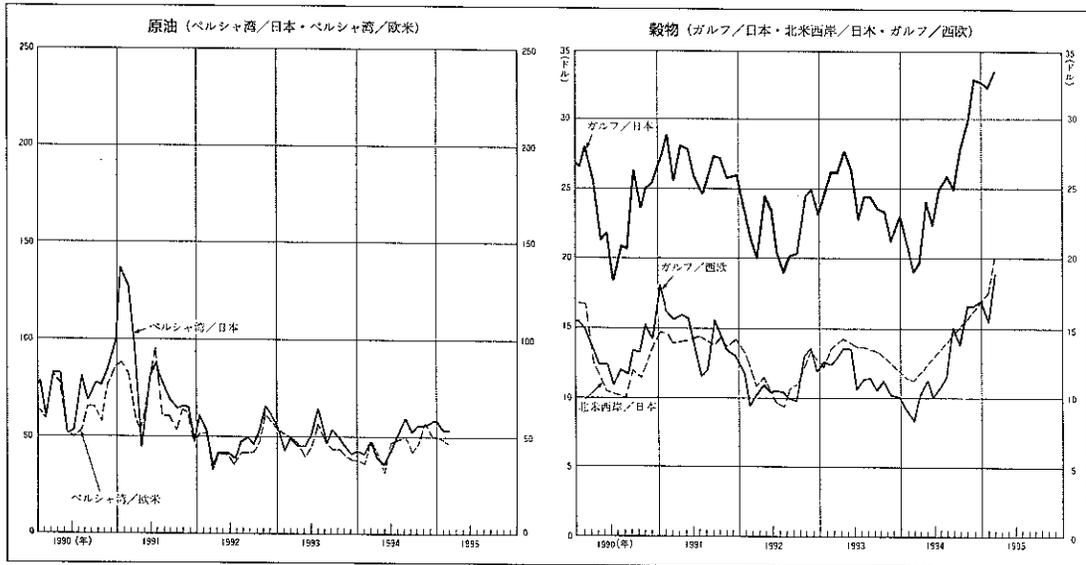
(注) 通関統計による。

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)								
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
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 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
3	14,430	595	13,835	3,937	3,960	5,500	30	57	300	51	17,181	7,823

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



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	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	56.00	51.00	50.00	37.50	46.00	32.50	47.50	42.50
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		

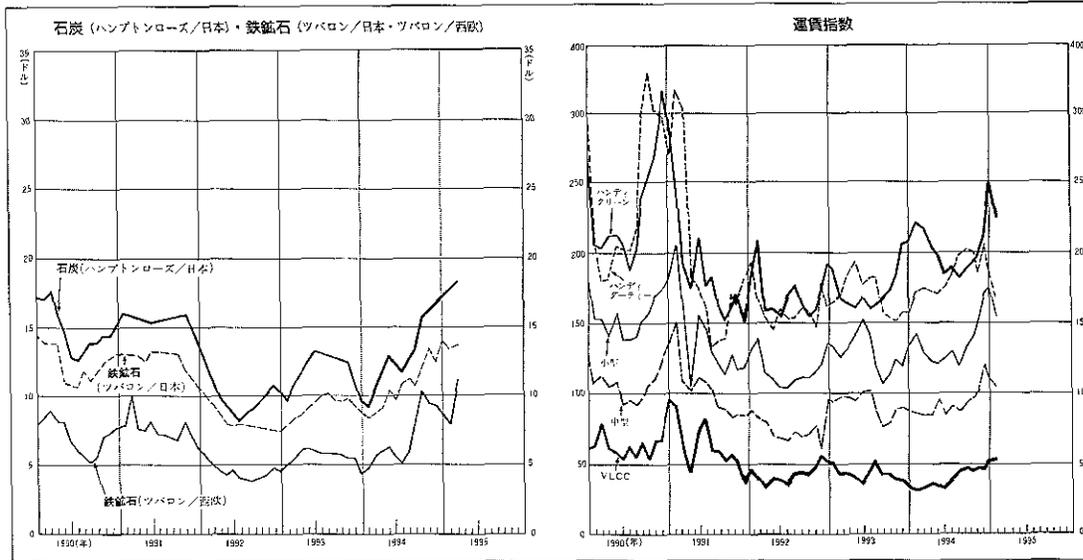
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	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	—	9.30	8.60	15.40	15.25
3	19.30	18.25	37.50	32.00	11.75	11.70	20.50	18.60	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)

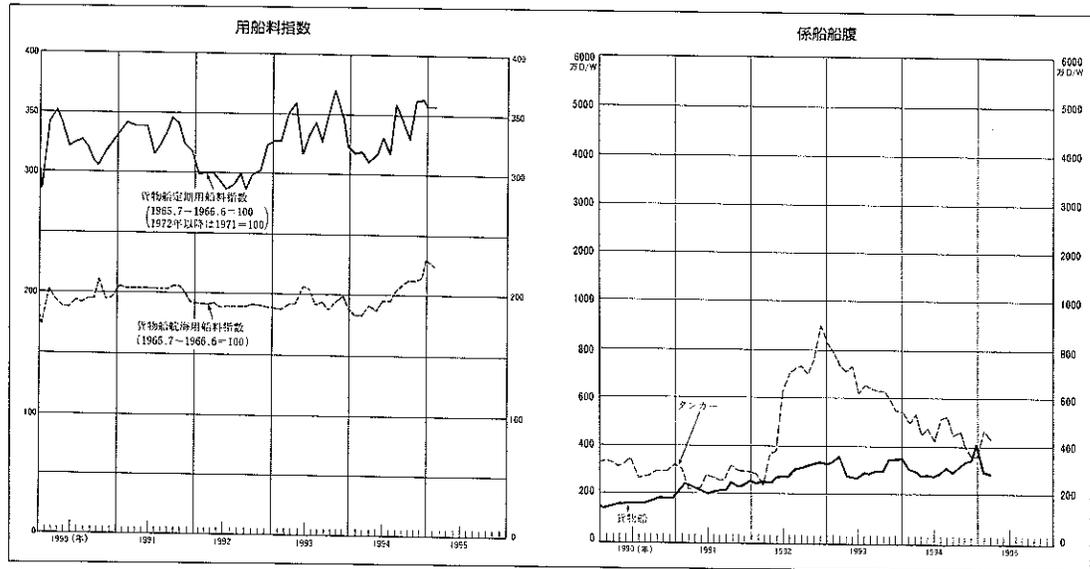
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	9.45	—	—	—	8.80	—	14.20	—	4.35	—	—	—
2	9.25	—	—	—	7.70	—	13.75	—	4.96	—	8.00	—
3	—	—	18.50	—	—	—	13.50	—	5.60	4.50	11.25	9.80
4	—	—	—	—	9.25	7.90	—	—	6.25	5.55	—	—
5	13.10	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														
	1993				1994				1995						
	VLCC	中型	小型	H・D	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	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4
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。



B. 貨物船用船料指数

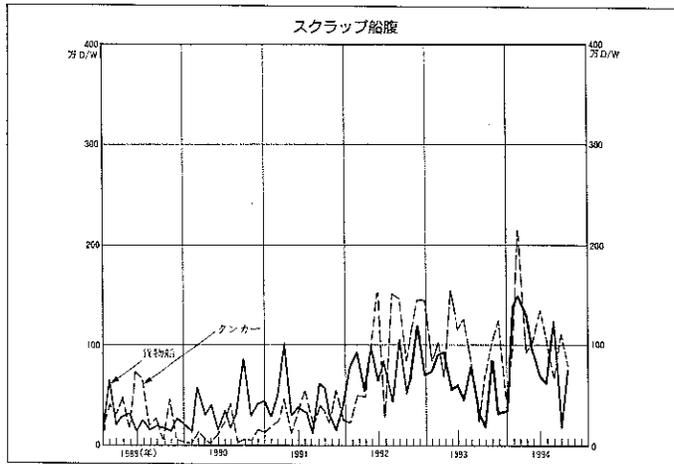
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0
2	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0
3	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0		357.6	325.0	320.0	327.0	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。(シッピング・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															
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	284	2,281	2,999	67	2,234	4,219
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。



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	332	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。

11. 内航燃料油価格

(単位：円/kl)

年次	区分	A重油	B重油	C重油
1989		28,050	25,200	21,250
1990		34,675	32,250	26,275
1991		35,075	33,000	26,350
1992		32,300	—	22,150
1993		29,800	—	18,300
1994	4～6	26,400	—	15,600
	7～9	27,300	—	17,200
	10～12	27,000	—	17,200
1995	1～3	27,400	—	16,900

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

昨年、思いがけず大病をした。日本中が猛暑にうだっていた7月末から約2カ月間、冷房の効いた病室で入院生活を送った。後日、振返ってみればそれらしい兆候があったものの、入院を要するほどの体調の異常とは気がつかなかった。情報を受け取りながらそれを的確に整理・分類するだけの判断力を持っていなかったこと、早期の対応が必要であったにもかかわらず先延ばししたつげが思わぬ結果を生んだ。

最近薬や治療方法について様々な本が出版され、健康に関する雑誌も多い。病院や医師の善し悪しが書かれた本さえある。芸能人が入院したり亡くなったりすると、

編集後記

病院・医師の選択や手術方法、薬の飲み方、あげくは食事の内容に至るまでこと細かに報道される。確かに、病院の治療方法が100%正しいとはいえないし、薬の副作用についても大きな話題を提供した事件があったばかりである。なかには、「私はこれで〇〇を治した」という類のいわゆる民間療法に関する本も多い。医者に入院あるいは手術を勧められながら、独自の情報を頼りに一般的なでない治療を行うのは、かなり勇気のいることであろう。

仕事においても同じ様な場面に出会うことがある。従来の方法に問題があれば訂正、改良すればよいし、より効率的改革的な手段を講じなければ生き延びられない状況でもある。

断片的な情報に頼ったり、少ない情報で判断することの危険さはあらためていうまでもない。阪神大震災や地下鉄サリン事件を例に出すまでもなく、一瞬の判断が生死を分ける場合もある。溢れるほどの情報洪水のなかからより確かな情報を選択できるように目と耳と頭を絶えず訓練しておく必要を痛感する。

飯野海運

総務部課長 鈴木康昭

せんきょう 4月号 No. 417 (Vol. 36 No. 1)

発行◆平成7年4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

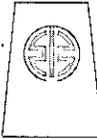
会社名：川鉄物流株（英文名）Kawatetsu Transportation & Technology Co., Ltd

代表者（役職・氏名）：取締役社長 柳澤忠昭

本社所在地：神戸市中央区北本町通1-1-23

資本金：1,425百万円

創立年月日：1943年2月6日



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	6隻	4.379%	11.033%
運航船状況	遠洋・近海・ 沿海	52隻	22.322%	66.243%

従業員数：海上10名 陸上3,420名 計3,430名

主たる配船先：中国、阪神/中京、京浜業

事業概要：当社は、海上輸送部門、倉庫部門、陸上輸送部門、機工部門、航空貨物サービス部門、環境エンジニアリング部門、工場内作業部門等のテクノロジーのほかに川鉄グループ関連、関係会社との連携を図り、広範囲で多彩な運用に対応する一貫物流を行い、コストパフォーマンスの向上と顧客メリットの増大を追求しています。

当協会会員は156社。
（平成7年4月現在）



会社名：近海郵船株（英文名）KINKAI YUSEN KAISHA Ltd.

代表者（役職・氏名）：取締役社長 齋藤正一

本社所在地：東京都港区西新橋3-23-5 御成門郵船ビル

資本金：1,449百万円

創立年月日：1949年7月16日



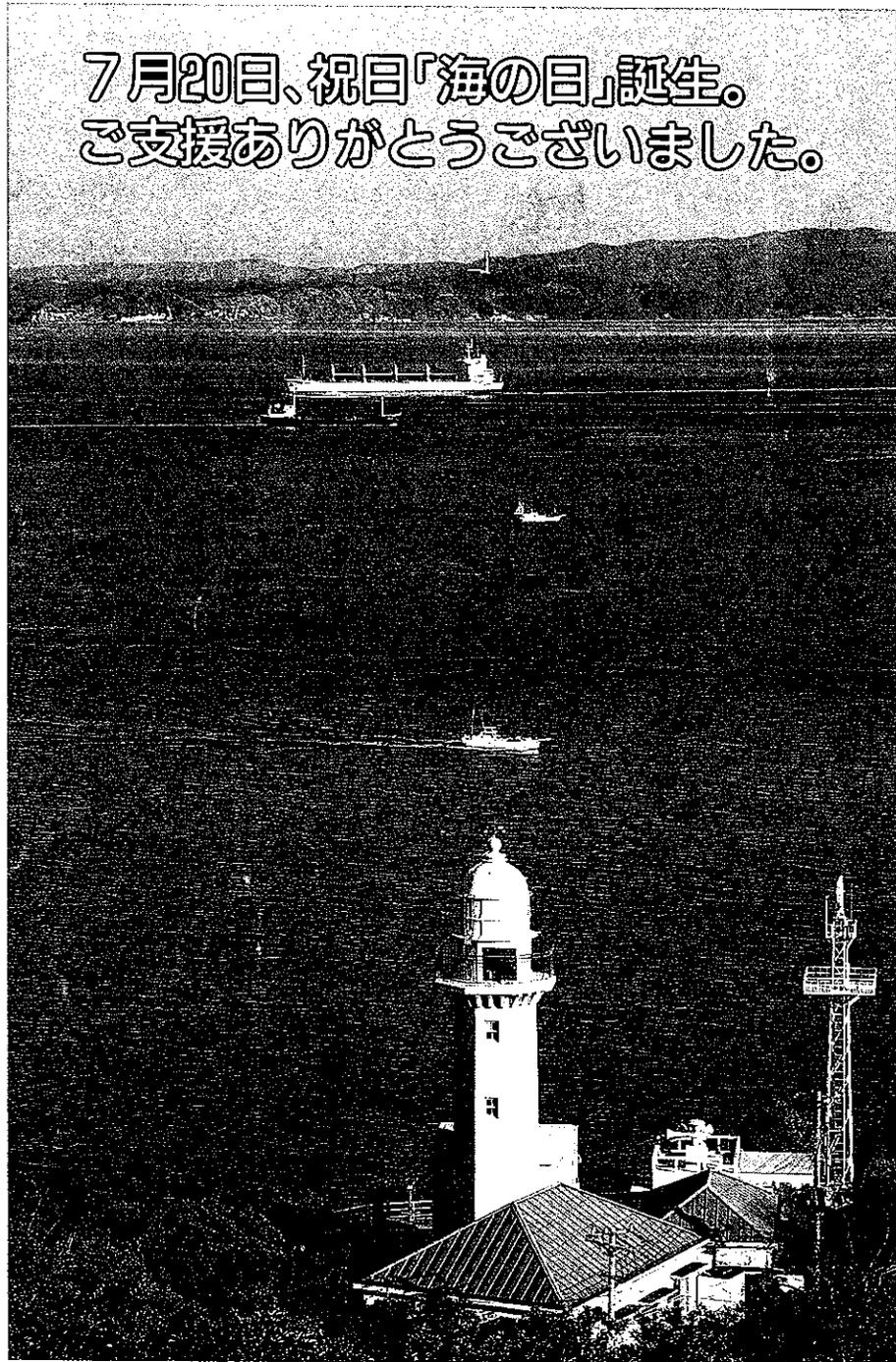
所有船状況	遠洋・ 近海 ・沿海	6隻	56.072%	38.487%
運航船状況	遠洋・ 近海 ・沿海	17隻	46.575%	56.727%

従業員数：海上161名 陸上95名 計256名

主たる配船先：フェリー部門：東京/釧路航路、内航部門：川崎/苫小牧航路 東京/仙台航路 大阪/苫小牧航路 大阪/那覇航路 名古屋/博多航路 その他国内航路

事業概要：当社は、東北海道に広がる大自然に直結する東京/釧路の長距離カーフェリーの運航や複合一貫輸送システムによる貨物輸送を通して、安全確実・コストダウンを考えたロジスティックスな物流を実現する企業です。

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。



JSA

The Japanese Shipowners' Association