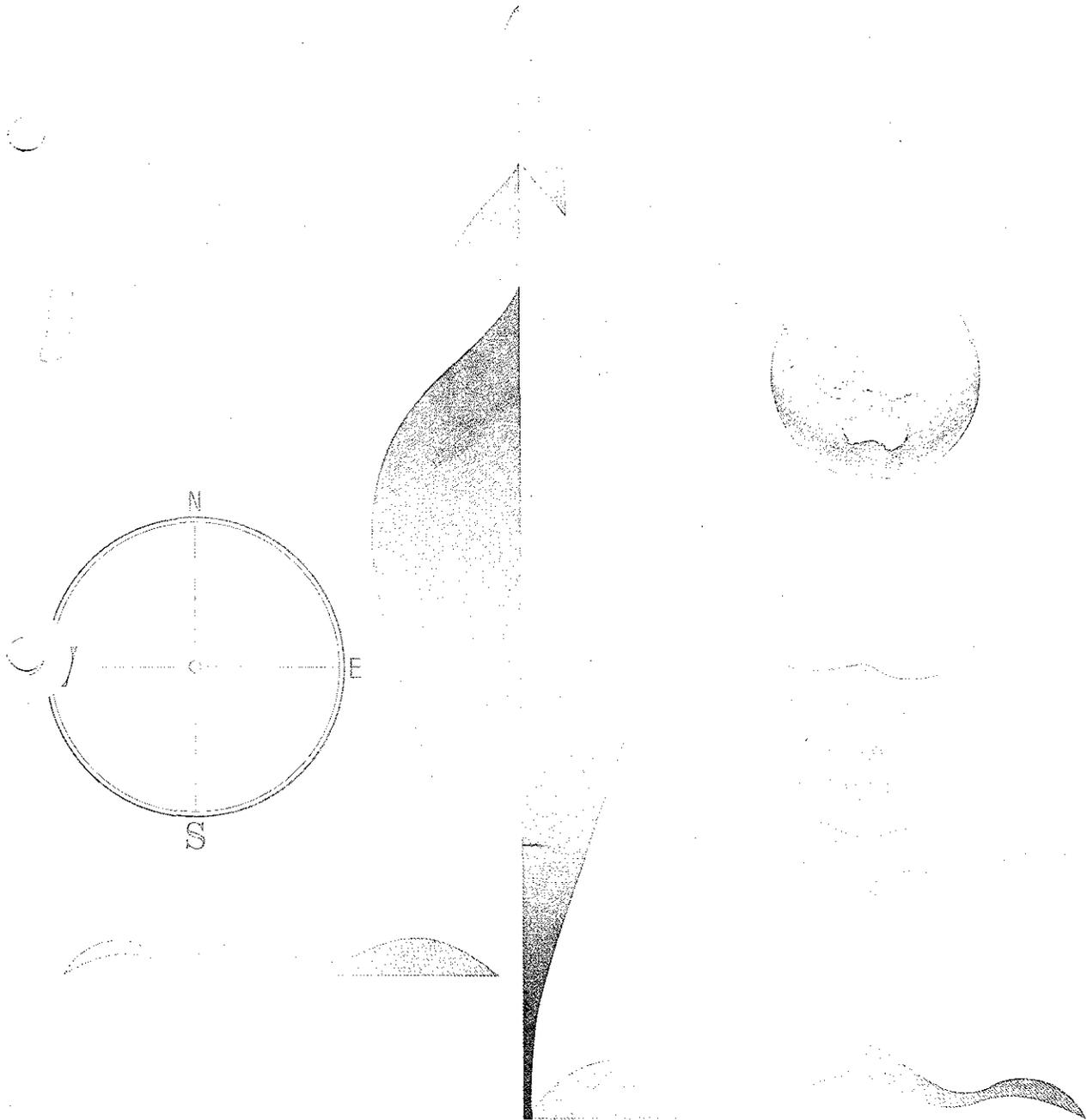


1995
5

せんきょう



船協月報/1995年5月号 目次

◎巻頭言

AD VALOREM★日本船主協会副会長・吉田耕三——1
昭和海運取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 平成7年度労働協約改定交渉——2
—外航労務協会および内航二船団の交渉妥結—
2. HNS条約最終案が確定——5
—IMO第72回法律委員会の模様—

◎特集

安全な船、きれいな海 その3——8
[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—

◎随想

ウオーキング★日本郵船海上産業院・川島 寛——12

◎海運ニュース

1. 旅行業関係メッセージをはじめとする12の
メッセージがステータス0として承認——14
—国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会(UN/ECE/WP.4)第41回会期の模様—
2. バイプラン(コンテナ船積付プラン)電子データ交換
メッセージの世界標準ユーザー・マニュアルが完成、
3年間内容凍結へ—SMDGサレルノ会合の模様——15
3. 第34回コンテナ貨物小委員会の審議模様——17
4. 1995年度港湾春闘——20
5. 平成7年度船員災害防止実施計画——22

◎Washington 便り——25

◎業界団体を訪ねて—(社)日本自動車工業会——26

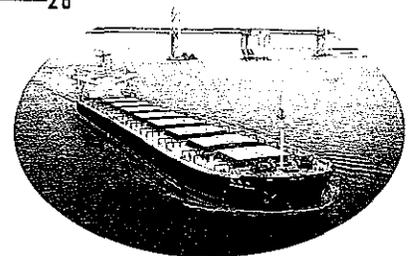
◎海運雑学セミナー★第62回——28

✦海運日誌★4月——31

✦船協だより——32

✦海運統計——33

✦編集後記——40



(バルカー「日鷲丸」)

AD VALOREM

日本船主協会副会長 昭和海運取締役社長 吉田耕三

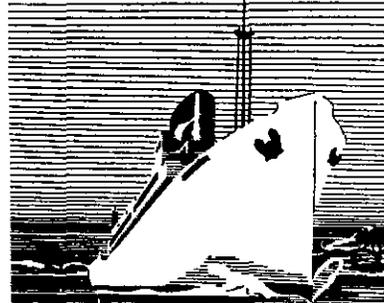


“AD VALOREM”という言葉は何人の人が憶えているだろうか。昔、筆者が営業の駆出し時代、在来船定期航路のタリフには必ずこのアイテムが載っていたものだ。従価値の運賃でFOB VALUEの何パーセントと決められていた。高い運賃を貰った高価格の品物はシルク・ルームに入れて大切に輸送したものである。MINIMUM CARGOとAD VALOREMで満船に出来たら天文学的C/Bになるぞと小さな荷物でもキャンバサーは張り切って集荷していた。

さて、海上不定期船運賃はどのようにして決まるものなのだろうか。所詮はマーケットの船腹需給関係で決まるものというのが正解かもしれないが、我々船社の言い値は資本費、船店費、運航費、貨物費と許される小さな利潤の合計を分子として、積載可能最大荷物噸を分母として算出するのが普通であって、もう一つのファクターである価値の移動、移動に伴う価値の創造という点はどうもとうの昔に忘れ去られた感が強い。現在、世界の三大荷動きは石炭・鉄鉱石・穀物等、全てVALUEの低い、換言すれば運賃負担力の小さな品物

であり、且つまたマーケットの洗礼を受けるので勢い価値論が消えてしまうのも当然かもしれないが、豪州の鉄鉱石も、ブラジルのチップも、加州の米も、全て文左衛門の紀州のみかんと同様、移動することによって新しい価値が加わる。それが海運の産業たる由縁である。我々、海運業に携わる者達は海運業の基本に立ち返り、海上輸送が新しい価値を生んでいるのだと気概を持ちたいし、また、持てるようなレベルの運賃を頂きたいものである。それが適正利潤につながる健全な船主経営の姿ではないだろうか。

近時、海運業界は、内ではコストの更なる削減に、外に向かつては適正なレベルの運賃収受を目指して努力しているが、「適正」について多少違う観点から論じてみた。トランプとライナー、性格は違っても、移動による付加価値が運賃に反映されることを望んでやまないが、この付加価値をもたらず移動には、安全且つ安定輸送が前提条件となってくる。そのために我々船社がコスト、技術両面において日夜最大限の努力を払っていることに誇りを持って営業活動することが大切である。



1. 平成7年度労働協約改定交渉

—外航労務協会および内航二船団の交渉妥結—

外航労務協会および内航二船主団体（内航労務協会・内航一洋会）と全日本海員組合との平成7年度労働協約改定交渉は、平成7年2月末にそれぞれ「申し入れ書」および「要求書」を取り交わした後、交渉を重ねた結果、内航二船主団体は3月30日に、外航労務協会は3月31日に、それぞれ期限内に妥結した。

本年度の協約改定交渉は、1月の阪神大震災と3月1日に96円台を記録した円が4月4日には85円に達するなどの急激な円高の中で、金属労協の主要四業種である鉄鋼・造船重機・電機・自動車の各業界が、3月23日までに鉄鋼：B/UPゼロ、造船重機：B/UP 2,700円(0.9%)、電機：定昇込み2.95%、自動車：定昇込み7,973円(2.79%)というレベルで決着した状況の中での交渉であった。

1. 外航部門の交渉

平成7年度の第1回交渉は、3月7日に開催され、労使双方の代表者あいさつに続き、組合側から協約改定要求についての説明があり、船主側からも、賃金改定については定昇のみとする申し入れの背景説明が行われた。

その後3月24日開催の第4回交渉まで提案項目を「賃金関連項目」と「育児休業制度・介護休業制度・家族呼び寄せ費（新幹線の距離制限の撤廃、宿泊補助費の増額）」等の二つのブロックに分け、順次論議が交わされた。船主側は、急激な円高の更新および外航海運の置かれている現況を繰り返し説明し、組合側の理解を求めた。これに対し組合側は、景気回復のために内需拡大の必要性和、船員の確保・育成や魅力回復のための賃上げの必要性を主張した。3月27日の第5回交渉においても具体的進展はなく、

小委員会を設け協議することとなった。その後、同日夜より断続的に小委員会を開催し、協議を重ねた結果、協約有効期限内最終日である3月31日未明、基本給については定昇込み（標準船員）6,250円で、家族呼び寄せ費については50キロ以上の場合、新幹線を実際に使用したときに限り、新幹線特急料金（普通）を支給すること、また、宿泊補助費を1回につき1万円に改めることとし、育児休業制度については、関係法令の改正に基づき改定することで、また、介護休業制度については新設することで、それぞれ大筋合意に達し、同日開催された第6回交渉において、それぞれの交渉委員長が合意に基づく内容の確認書に調印、今次労働協約改定交渉は正式に妥結した。

妥結内容の概要は次のとおりである。

(1) 労働協約

① 最低基本給の改定

（標準船員：標令35歳の部員）

ベースアップ：1,600円

（前年比0.70%増）

定昇込み（34歳→35歳）：6,250円

（同 2.80%増）

② 本人基本給の改定

平成6年度の確認書と同様の内容により改定する。

③ 船長・機関長手当の改定

従来方式により作業委員会で決める。

④ 家族呼び寄せ費の改定

(イ) 50キロ以上の場合、新幹線を実際に使

用したときに限り、新幹線特急料金（普通）を支給する。

(ロ) 宿泊補助費を1回につき10,000円に改める。

⑤ マルシップ混乗船慰労金

従来方式により改定する。

⑥ 介護休業制度

新設することとし、細目については作業委員会で決める。

⑦ 育児休業制度

関係法令の改正に基づき改定することとし、作業委員会で決める。

(2) 近代化実用船労働協約

① 近代化実用船乗船最低基本給制度の改定
船舶技士35歳の近代化実用船乗船最低基本給を1,600円アップし、その他については昨年度方式により改定する。

② 近代化実用船乗船最低基本給制度の適用を受けない者の実用船手当の改定

(イ) A実用船手当

船長・機関長： 75,300円→75,550円

通信長・一航機士：57,550円→57,750円

(ロ) B実用船手当

船長・機関長： 77,350円→77,600円

通信長・一航機士：58,050円→58,250円

(ハ) C実用船手当

船長・機関長： 79,800円→80,050円

通信長・一航機士：59,400円→59,600円

(ニ) P実用船手当

船長・機関長： 89,550円→89,850円

近代化資格を持たない一航機士：

60,700円→60,900円

③ 通信長特別手当の改定

従来方式により作業委員会で決める。

④ 混乗近代化実用船手当

従来方式により改定する。

⑤ 混乗近代化実用船慰労金

マルシップ混乗船慰労金のアップ額の
1/4とし、100円単位で切り上げる。

2. 内航二船主団体の交渉

平成7年度の第1回交渉は3月2日に開催された。交渉開始に当たり、船主側が、荷主業界がリストラを行っている状況においては生産性の向上なしに賃上げを行うことは厳しい現実にとぐわなないし、組合側の大型・小型、組織・未組織、大手・小手を問わず、全て賃上げをすればよいとの考えは組織船の独歩高を招き、組織船の減少にもつながると危惧したのに対し、組合側は、わが国経済の環境は好転しているとし、このような状況でも内航海運では荷主産業の下請的存在となっていることにより船員コストへのしわ寄せが起きていること、また、内航船員不足は依然として変わっていないとし、そのためには賃上げが必要であると主張し、それぞれの協約改定要求の趣旨を説明した。

その後、3月17日の第3回交渉まで逐条審議を中心に議論が行われ、3月27日より小委員会に移行した後も精力的な交渉を重ねた結果、3月30日、大筋合意に達した。

これを受けて、3月31日に開催された第4回

交渉において、双方合意に基づく内容の確認書に調印、労働協約有効期限内に妥結した。

妥結内容の概要は次のとおりである。

① 休日・休暇関係の改定

(イ) 陸上休暇日数：年間105日

このうち10日以内は本人の同意を得て、
買い上げ

さらに、会社の配乗の都合により3日以内
に買い上げ

買い上げ率は、陸上休暇賃金の5割増し

(ロ) 代休手当：45時間

休日就労手当：11時間

(ハ) 年度初めに、本人の買い上げ日数を確認
の上、陸上休暇日数を各人に通知

(ニ) 陸上休暇の買い上げは、清算時の陸上休
暇員の賃金により、年度内に行う。

(ホ) 待機期間の陸上休暇への振替え限度を10
日以内とする。

(ヘ) その他、勤務期間の定義、時間外労働の
定義など

② 基本給改定（標準船員ベース）

ベースアップ：2,150円（前年比0.91%増）

定昇込み：7,070円（前年比3.04%増）

③ タンカー手当の改定

据え置き。白・黒ウェイトの見直しなど、
船主提案事項を含め継続協議とする。

④ 船長水先慰労金の限度額の改定

60,000円とする。

⑤ 育児休業

法律改正に伴う所用の改定を行う。

⑥ 年間臨手

昨年と同率とする。

⑦ 職員初任標令の改定

25歳を1歳下げる。

2. HNS条約最終案が確定

－IMO第72回法律委員会の模様－

題記会議は、1995年4月3日～7日まで、ロンドンのIMO本部で開催された。

今会期の主な議題は、HNS条約案（HNS：Hazardous and Noxious Substances＝有害危険物質の海上輸送についての船主と荷主の責任および補償に関する条約案）と76年LLMC条約（LLMC：Limitation of Liability for Maritime Claims＝76年の海事債権の責任の制限に関する条約）の改訂などであり、議長はこれまで同様、カナダのA. H. E. Popp氏であった。

参加国は58カ国で、他にICSなどのオブザーバーが参加した。わが国からは以下の出席者を含む計20名が参加した。

小野 芳清（在英大使館参事官）

瀧口 敬二（運輸省運輸政策局付）

林 泰三（運輸省海上交通局外航課）

角倉 一郎（環境庁水質保全局企画課）

谷川 久（成蹊大学教授）

新谷 颯一（日本郵船 法務保険部長）

茅田 俊一（当協会 常務理事・業務部長）

1. HNS条約案

HNS条約案とは、船舶による有害危険物の輸送中の事故によって生じた損害についての責

任および補償に関する条約で、条約採択のための外交会議が96年春に予定されている。このため、今回が条約案文を確定する最後の委員会となることから、議長は残された問題を最初に示し、それらに絞った討議が行われた。

(1) 審議内容

① 石炭など低危険度貨物の除外については、豪州を議長とする作業部会で検討されたが、最終合意には至らず、妥協案として低危険度貨物を一般貨物部門の第3セクターとして分離させる案が提案された。外交会議には除外案と上記第3セクター案とが〔 〕付きで併列提示されることとなった。

② LPGの独立会計化問題についても〔 〕付きのまま、外交会議に送られることとなった。

③ 船社が関係する問題としては、Bunker oilを条約の対象にすべしとの意見が再度（以前にも出されたことがある）出されたが、これは拒否された。

また、船社が関係するもう一つの問題は、“Linkage”問題と表現されているが、HNS条約とLLMC条約の船社責

任制限額の「関連」をどう考えるかという問題である。本件は会議前から英国が中心となって、小グループで検討されており、今会期中も作業部会が持たれたが結論を見るに至らず、外交会議までの間に更に小グループによる検討を続けることとなった。

- ④ 本条約の発効要件については、通常、条約成立の際の package deal の重要エレメントとなるので今会議ではあえて特定の案は作らず、外交会議では複数の案が〔 〕付きで提示されることとなった。

(2) 今後の見通し

HNS 条約案については、これまでの未解決部分は、ほとんどそのまま〔 〕付きで(=未解決のまま)外交会議を迎えることとなった。発効要件の項で記載したように、かなりの部分がいわば compromise package deal の中で決定されることとなろう。

船社にとっては第1層(1st Tier=船社責任部分)の責任限度額がどこに設定されるかが大きい問題点となろう。

2. LLMC 改正議定書案

LLMC 条約とは、船舶の事故によって生じた損害についての責任に関する条約で、76年の条約成立後20年近く経過したため、その責任限度額を見直すための改正が検討されているもので、HNS 条約採択のための外交会議(96年春)

の際に、LLMC 条約改正議定書の採択が予定されており、今回が議定書案を確定する最終の委員会であった。

(1) 審議内容

LLMC 議定書案審議では、かねて日本が主張している船客の死傷について条約にとられない扱いが可能か否かが最も大きい論点であった。前回まではわが国の主張は国際的な法の統一性を損なうものとして異議を唱える国が多かったが、今回は“締約国が船客にとって「条約より不利にならない限り」独自の制度を設けることができる”という案文が取り入れられることが決まった。わが国の主張が受け入れられたのは、前回わが国が「本件について解決を見ない限り、日本がLLMC 議定書に加入することが困難となる」と発言していたことを各国が重視したこともあろうが、昨秋ヨーロッパでの「エストニア号」沈没事故の影響もあったと思われる。

(2) 今後の見通し

上記の懸案事項が解決を見てLLMC 議定書の成立にはほとんど問題がなくなったといえよう。もちろん責任限度額の設定の問題が残っているが、これはHNS 条約との関連で決定さるべき問題である。いずれにせよ今回の会議の結果、HNS 条約案とLLMC 議定書案を採択するための外交会議は予定どおり96年春に行われることが決定した。

轉法輪会長、「円高緊急アピール」を公表

当協会轉法輪会長は、4月12日、急激な円高圧力により円相場が1ドル=80円前半にまで急騰している現状を受け、下記の「円高緊急アピール」を公表した。同アピールは、「輸出産業や外航海運の努力の限界をはるかに超えている」円高による海運業界の窮状を訴え、「政府は直ちにあらゆる手段を講じ円高基調に歯止めをかけるべきである」と政府に早急かつ有効な円高是正策の実施を求めたもので、運輸省海上交通局長と経済団体連合会に持届けられた。

円高緊急アピール（抜すい）



1. 1ドル80円台の超円高は、輸出産業や外航海運の努力の限界をはるかに超えている。政府ならびに中央官庁は、事態を真に認識し、直ちにあらゆる手段を講じて円高に歯止めをかけるべきである。
 2. 円高に関して、アメリカの双子の赤字やドル安容認を責めるのも、ファンダメンタルズから大幅に乖離した円高を不当と叫ぶのも、G7の各国に協調介入行動を訴えることも、それ自体は正しいとしても、一点、日本が、やることをやった上でなければ世界への訴求力は生れない。
 3. 具体的に云えば、2年来、世界から求められている、我が国の巨額の貿易黒字の削減、国際レベルに準じた市場開放と規制の緩和、輸入の拡大、内需を起しての真の国民の豊さの実現に手を殆どつけることなく、国際協調を説き、理論をあげつつも、円高修正の動きを喚起することは不可能というべきである。
 4. よって現下の緊急事態に鑑み、政府は、具体的数値を示しての貿易黒字額の削減意志と、その具体的スケジュールの声明、そして規制緩和、市場開放、内外価格差解消のために不可欠な護送船団方式の抜本的見直しを明らかにすること
- を即時実施して貰いたい。この政府の明確なコミットと内外に向けての情報発信が円高矯正に向かわせるための最初のステップとなる。
5. (省略)
 6. (省略)
 7. 更に、アジア各国は、此処に来て、ドル貨への不安から、国の保有外貨のうち、マルクと円を増やすことにより、事実上の三通貨選好も始まっている。そして我が国も、円高対策として各企業がアジアでの取引で円建て貿易への指向を強めている。われわれ外航海運としても、今や円建て運賃導入に向かつての歩みが喫緊となっている。
 8. このように円と国際通貨を取り巻く外部情勢はようやく大きな局面転換に向かつての歩みが始まっている。日本経済の国際化への環境は整いつつあると云える。
外航海運も自らの課題に向けて努力を続けるが、政府と中央官庁の時期を失しない英断と即時対応の取り進めを切望する。

なお、円高はその後も進み、4月19日には東京外国為替市場でついに1ドル=80円の大台を突破してこれまでの戦後最高値を更新、一時、79円75銭まで円が買い進まれる事態となった。政府の一刻も早い対応が切に望まれる。

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

一商船による油濁の防止に関する その3
英国ドナルドソン卿調査委員会報告書一

本誌3・4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ある。

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「第23章」の仮訳(抜粋)を過去2回にわたり掲載してきたが、今回の「第23章」後半の抜粋をもって最終回とする。(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)

航 海

海員への助言

勸告第50号 英国運輸省は、船長が英国海域内において遵守を期待されている事項の主要点をまとめた、簡潔、明瞭、単純な要領として「海路コード」の簡単な概要を編纂しなければならない。運輸省は次いで、その内容とすべき事項ならびに公表の最善の手段に関して、海運・海事・航海関係者の意見を広く求めなければならない。海路コードには下記の事項が含まれなければならない。

- (a) より重要な国内法および国際法の要件
- (b) MARPOL 条約に基づく施設、水先案内、緊急通信チャネルおよび救難サービスを含む施設ならびにサービスに関する情報
- (c) 航路に関する助言を含む、各種の助言
- (d) より詳細な助言がどこで得られるかに関する情報
- (e) 「海路通行の計画および実効に関する指導

書 (A Guide to the Planning and Conduct of Sea Passages) への参証。この指導書は改訂、再版を必要とする。

勸告第51号 英国政府は、下記の措置により安全性の余裕が尊重されるように図らなければならない。

- (a) 航海の利害関係者全員が、与えられた指導に船長が従うものと期待しているという趣旨の助言および注意書の発行
- (b) すべての経路設定措置を配慮したBP距離表の更新を求めること、その更新はおそらく国際海運会議所(ICS)に委嘱することになる。
- (c) 安全性の余裕に関する指導書を発行するように全船主を説得し、船長によるその遵守状況を定期的に監視するように国際機関を通じて求めること

海図および水路測量

勸告第52号 英国政府は、下記の措置を取らなければならない。

- (a) 現在の非軍事水路測量計画の効力を、少な

くとも未測量の優先海域の測量が完了するまで実質的に保持する。

- (b) 防衛費の削減によって、水路測量部の作業のうち非軍事目的に不可欠の部分にまで影響が及ばないように図る。
- (c) 海図の語句の表現を批判的に検討し、英語を母国語としない者にも可能な限り解り易いように改める。

航海機器および非常用バックアップ

勧告第53号 英国政府は、下記の事項について関連国際機関の同意を求めなければならない。

- (a) 非常用電池電源を備えた電子船位決定装置の設置を義務づけること
- (b) 非常用電気システムに関する要件を協力して再検討すること

水先案内

勧告第54号 英国政府は、下記の措置を取らなければならない。

- (a) 海図の語句の表現を吟味し水先案内利用の有利性がより明確に記述できないか検討する。
- (b) 英国の各水先案内詰め所との関連性において、最近の事故から学んだ教訓を検討する。
(勧告第55号～第65号は省略)

船舶識別

勧告第66号 英国政府は、IMO に働き掛けて、全船舶に独自の識別記号を明瞭に表示させるよう図らなければならない。これの早急な実施を不可能とする正当な理由はない。

勧告第67号 英国政府は、世界規模のトランスポンダー・システムの導入を強く主張しなければならない。営利的理由からの反対には抵抗

しなければならない。この勧告を実行に移すために、英国政府は下記の措置を取らなければならない。

(a) 国際電子技術委員会トランスポンダー仕様の可及的速やかな改正を求める。

(b) トランスポンダー・システムが全面実施の段階に入った暁には、IMO を通じて下記の措置を求める。

- i. 機能しないトランスポンダーの搭載を規則違反とすること
- ii. 危険な汚染物質を積載している船舶には、トランスポンダーに故障が生じた場合に沿岸当局への報告を義務づけること
- iii. 旗国および入港国の検査を受けられるように記録を整備しておくこと

(c) トランスポンダー自体と、これに付随する正確な船位決定装置の搭載義務づけに関する合意到達に厳密な期限を設定するよう IMO を通じて促す。

(d) 漁船ならびに大型の外洋レジャー艇へのトランスポンダー導入に期限を設定するよう国際合意を促す。

(e) 呼掛器の仕様に関する国際合意を促す。

(f) 英国運輸省にこれを備える。

(勧告第68号～第77号は省略)

保 険

勧告第78号 英国政府は、貨物保険業界に対して実リスクの評価法を改善する方策について検討するよう要請しなければならない。

(勧告第79号は省略)

賠償と責任

油濁に対する賠償と責任

勸告第80号 英国政府は、可能であれば他の諸国の政府と共同して、固定費の相当部分を反映するように限界原価を定率にて引き上げる方式について、IOPC 基金との合意を求めなければならない。

海難救助条約および1969年民事責任条約および1991年基金条約の1992年議定書

勸告第81号 英国政府は、条約および議定書の批准を可及的速やかに完了し、他の諸国にも同様の措置を強く要請しなければならない。

勸告第82号 英国政府は、これら条約の他の締約国と共に改訂基準が無謀な船主に不当な保護を与えることが明白になった場合、必要な再改定を行うための行動を取らなければならない。米国の1990年油濁防止法（OPA90）

本調査団は、合衆国において運用されているものに類似した責任補償制度を英国が採用してはならないと考える。OPA90により成立した制度は、まだその得失が実証されたものではなく、1992年議定書に対して留保を示している国さえも含め、国際的支持を得ていない。

他の種類の汚染に対する賠償と責任

核物質

勸告第83号 限度額を引き上げる必要があると国際社会が決定した場合には、英国政府は1965年法に必要な改正を加えなければならない。危険物および有害物（HNS）ならびに第三者賠償責任に対する強制保険

勸告第84号 英国政府は、下記の措置を取らなければならない。

なければならない。

- (a) この作業において引き続き IMO を全面的に支援する。
- (b) IMO の努力が実らない場合には地域協定の締結を求めるという公約を守る。
- (c) いずれの制度が採用されようとも、それが下記の条件に合致するように図る。
 - i. 既存の油濁補償制度の対象となっていない、燃料油および油性汚染物質の流出に関する賠償請求を対象に含め、
 - ii. 帰属不明の船舶からの汚染の場合についても補償が受けられるように図る。
- (d) 1976年船主責任制限条約の改訂に当たって、強制賠償責任保険の義務づけを加えるように、IMO に強く要請する。

懲罰的損害賠償

本調査団は、懲罰的損害賠償が潜在的汚染者をより慎重にさせる可能性を認めない。

（勸告第85号～第89号は省略）

流出油の除去

勸告第90号 英国政府は、現在の態勢に代えて、もしくはその補完として分散剤空中撒布パック積載の別個の航空機の利用について調査し、分散剤の空中撒布の待機能力の費用を最小限度に抑えるように図らなければならない。

（勸告第91号～第94号は省略）

本調査団の提案実施のための財源

勸告第95号 英国政府は、料金の徴収により海運産業から資金を調達して、すべてのポートステートコントロール検査の費用を賄うための

新基金を設定するための措置を講じなければならない。理想的にはこれは個別の船舶に対する賦課金によるべきである。そうすれば個々の船舶の固有の汚染傾向と賦課金とをより密接に関連づけることが可能であり、それにより抑止効果を持たせることもできる。しかしながら、本調査団は、ポートステートコントロールのためのより単純な一律料率という方式を排除するものではない。英国政府は、下記の措置を取らなければならない。

- (a) 採用すべき賦課方式について、パリ MOU 以外の参加国はもとより、広く協議を行い、
- (b) 他のパリ MOU 参加国が長期的に同様の制度を設けることを奨励する。

【勧告第96号】 英国政府はまた、料金の徴収により海運産業から資金を調達して、非常事態への対応費用を賄うための第2の新基金を設定しなければならない。この基金は下記の事項の財源となる。

- (a) 勧告第85号に述べたような非常待機用曳航能力の確保。このためには年間約500万ポンドが必要と推計する。
- (b) 空中撒布能力、空中監視能力、経常的空中監視、船上撒布能力、分散剤備蓄、海浜浄化および海上用設備の備蓄を含む既存の汚染対処能力とその他の不可欠な除去設備、貨物の移動ならびに救難設備の備蓄、1994-95年における推計費用540万ポンド。

【勧告第97号】 運輸省は、これら両案について海運業界、港湾当局、その他の関係者と協議しなければならない。英国政府も費用徴収の一般的原则について他の欧州諸国と協議しなければ

ならないが、ただしそのために英国独自の基金設定が遅れてはならない。

【勧告第98号】 運輸省は、両基金が下記の原則に従うように図らなければならない。

- (a) 各年度の費用を賄うのに十分な—ただし必要以上でない—料金を徴収して全費用を回収すること
- (b) 明確な、他と区別した収支を公表すること
- (c) 明白な経済性、有効性および効率。ポートステートコントロール基金については以上に加えて
- (d) 著しい欠陥が摘発された船舶に対しては、欠陥が全く認められない、もしくは軽微である船舶より高い料率を適用すること
(勧告第99号～第103号は省略)

同報告書は94年5月に公表された後、英国議会で審議が行われてきた。最近の新聞報道によると、103の勧告のうち86件については、同報告書が船舶の安全と汚染の防止に有効であるとして、勧告を受け入れ何らかの対応策をとることが可決されており、否決された勧告は4件にとどまった。残る13の勧告については継続審議となっている。

なお、可決された86の勧告の中には、サブスタンダード船のリストの公表など既に実施段階に入っているものも含まれる。

同報告書の仮訳全文（総論・第23章）を入手ご希望の方は、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉

(株)日本船主協会 業務部業務第1課

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL 03-3264-7175 FAX 03-3262-4761

随想



ウォーキング

日本郵船 ◆ 川島 寛
海上産業医

「君、アル中だって?」「?」。たまたま街頭で旧友に会った。「どうしている?」「いま、アル中だよ。「アル中」とは歩く中毒のことであるが、その補足もしないでそそくさと別れてしまった。このA君がB君に伝えたようだ。

ことは10年前に遡る。肥満度が28、血圧は180と120。自覚症状はないが、何時脳卒中で倒れてもおかしくない状態だった。何とかしなければ!

たまたま昼休みに散歩を欠かさないK氏がおられた。早速ご指導をお願いした。以来、ウォーキングが病みつきになって今日に至っている。

わが家から1kmほど離れた所に、印旛沼を水源とする花見川がある。数十年前から断続的に整備が進められ、水鳥が集うようになった。堤防はサイクリングコースとなった。車の通行は一切遮断されている。道の片側には紫陽花が並び、躑躅や桜が混植されている。今は、区制の施行によって川から程遠からぬ所に区役所が新設され、川縁の公園とともにサイクリングコースの手入れも頻繁となった。

歩いて手頃の距離に幕張メッセがある。モー

ターショー、コンピュータや航空宇宙展、その他もろもろの催しには、散歩を兼ねて顔を出す。

花見川下流の緑地帯は手入れの行き届いた県立公園で、ときには施設内の「あずまや」で邦楽を聞きながら、抹茶で咽を潤す。

このような立地条件が、今日までウォーキングを継続させたといえよう。

運動らしい運動から離れて数十年。500mも歩くと、息が切れて心臓が踊り出す。あまりの体力低下に呆然となったが、長く続いた運動不足と肥満度28では当然のこと。以来、毎日歩く。歩くのだゾ!と、脳の一方的な指令で歩く。

とある日、項^{うなじ}から流れる汗が何とも心地よく、同時に達成感と満足感を覚えた。気持ちが明るく積極的になり、行き交う人に挨拶をするようになる。陶醉感を味わうようになった。ウォーキング・ハイというべきか。

新聞や雑誌も、歩くことに関する記事が目を引くようになった。

歩く時間の確保に知恵を絞る。一駅前で下車し、5km前後になるように計画して歩く。ところが歩道が歩きにくかったり、雨が降ったりし

て、思ったより長続きしない。早めに帰宅して、着替えてからのウォーキングがズット続いた。

今は、昼休みを利用した地下道のウォーキングである。そして土曜や日曜の長時間ウォーキングを楽しみにしている。

毎日1万歩というけれど、外勤ならいざ知らず、テーブルワークの人にとって毎日1時間数十分を確保するのは、至難ではないだろうか？ 1ヶ月はともかく2ヶ月ともなると、多くの人はお手上げだろう。

1万歩は語呂の響きがよいので、流行語となったのではないか？ 実行はともかく、キャンペーンにはピッチだからである。

学習や稽古で「石の上にも3年」ということがあった。今流でいえば500時間ということか。1回1時間週2回とすれば、年間約100時間。5年で500時間である。少しピッチを上げて週3回とすると、3年半で500時間に手が届く。500時間続けると、稽古ごとであれば人前で披露できるし、宴会などでは有名人となろう。勉強であれば、普通科終了である。

1,500時間はセミプロ、5,000時間ともなれば押しも押されもしない正真正銘のプロである。1日1時間半週5日で年間360時間、このペースで5,000時間に達するには10年以上を必要とする。物理的にも、プロの道は厳しい。

毎日歩こうと意気込んでいても、体調を崩したり、宴会や飲み会で中止したりで、年間を通してみると週5日～6日である。歩いて10年とはいっても、まだ5,000時間に程遠いのが実状

である。

気が付いてみると、血圧はほぼ正常となり、肥満から解放されて、スリムとなった。体調はすこぶる良く、スタミナの増強を実感する。ストレスを意識しなくなったのは、ウォーキング最大の効果である。

よんどころなく3日歩かないことがあった。すると、イライラし、目がしょぼしょぼし、歩いてスカッとした強い欲望に襲われた。歩くと、たちどころに霧散した。明らかにモルヒネ類似のエンドルフィンの効果である。

それゆえ、歩きたいという欲望に素直に従って実行すれば、生涯ウォーキングを続けることになる。「アル中」である。三日坊主に陥るのは、エンドルフィン効果が十分に発揮されない、運動の初期である。

歩き始めてから30分ぐらい経つと、ブツンと意識の途絶えることがある。約10分ぐらい続く。無念無想というべきか、ブラックアウトというべきか。覚めた直後は、ストレスも欲望もない無垢の精神状態である。無念無想を必要なときに体験したいと思っても、残念ながらまだコントロール状態にはない。コントロールはこれからの課題である。

今後さらに歩き続けると、精神状態にどんな影響があるだろうか？それを期待しながら、わが身をチェックしている。

そして今日も歩いている。

海運 ニュース

1. 旅行業関係メッセージをはじめとする12のメッセージがステータス0として承認
—国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会 (UN/ECE/WP. 4) 第41回会期の模様—
2. バイプラン (コンテナ船積付プラン) 電子データ交換メッセージの世界標準ユーザー・マニュアルが完成、3年間内容凍結へ —SMDG サレルノ会合の模様—
3. 第34回コンテナ貨物小委員会の審議模様
4. 1995年度港湾春闘
5. 平成7年度船員災害防止実施計画

1. 旅行業関係メッセージをはじめとする12のメッセージがステータス0として承認

—国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会 (UN/ECE/WP. 4) 第41回会期の模様—

国連欧州経済委員会 (UN/ECE: United Nations/Economic Commission for Europe) では、1960年代より、EDI: Electronic Data Interchange (電子データ交換: 企業や行政機関が、お互いにコンピューターを利用して、広く合意された規則に基づき、情報交換を行うこと) のための調査・研究・開発活動を行っている。

同委員会の貿易手続簡易化作業部会 (WP. 4: Working Party No. 4) では、貿易手続簡易化の一環として、従来書類や電話で行われていた貨物・通関情報の交換をコンピューター間で伝達処理するため、UN/EDIFACT (United Nations/Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport: 行政、商業および運輸のための電子データ交換規則) と呼ばれる統一規則による書式や記載内容の標準化作業が進められている。

同作業部会の第41回会期は、1995年3月20日から24日の間ジュネーブで開催され、わが国からの出席者は以下5名を含め合計6名であった。

運輸省運輸政策局
情報管理部情報企画課長

上子 道雄

JASTPRO 理事 UN/EDIFACT アジア地区ラポーター 伊東 健治
港湾物流情報システム協会理事 門井 正広
ナビックスシステム 開発管理部次長 江頭 伸一
当協会 業務部業務第一課長 園田 裕一

今回の会議には、メンバー国32カ国、オブザーバー国7カ国(アジア地域からは日本、韓国)のほか、UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)、IATA (International Air Transport Association) など多数の国際機関が参加した。

1. WP. 4 における審議

WP. 4の地位をECEの中の委員会レベルに格上げすることを検討してきたリエンジニアリンググループからの最終報告書が検討された。しかし、今会期では同報告書の採択は見送られ、各種問題点について、「政策・目的の開発」、「技術組織の手続枠組」、「組織関係」の3つのグループを設置して検討し、その結果を次回会期に提出することが決定された。

2. GE. 1 (Group of Experts No. 1 = デー

タエレメントと自動データ交換に関する専門
家会議)

D.95A ドラフト・ディレクトリーが採決されるとともに、1995年においては、D.95Bの発行を予定するがS.95標準ディレクトリーは発行しないことが報告された。今後のディレクトリーの発行頻度については、次回9月会期で決定することになった。

3. 法的問題に関する GE. 1/GE. 2 合同会議

法律ラポーターチームによって作成された EDI に関する「交換協定書モデル」が承認され、追って UNTDID (国連貿易データ交換指針書) に掲載されることとなった。

4. GE. 2 (Group of Experts No. 2 = 手続

と書類に関する専門家会議)

全ての ECE 勧告を対象に、その内容を5年ごとに見直していくこと、および勧告第3号(国名コード)と同第9号(通貨コード)の見直しを開始することが合意された。また、船舶の名称に Call Sign の使用を勧告している勧告第10号について、IMO コード (Lloyd's Register Codes) に変更するとの提案があり、継続審議となった。

UN/LOCODE については、勧告第16号「UN/LOCODE—港・地名コード」の改定案が検討され、95年9月の次会期で正式承認されることになった。

次回会合は、1995年9月18日から22日にジュネーブにて開催される。

2. バイプラン (コンテナ船積付プラン) 電子データ交換 メッセージの世界標準ユーザー・マニュアルが完成、 3年間内容凍結へ -SMDG サレルノ会合の様々-

SMDG (User Group for Shipping Lines and Container Terminals: SMDG) は、欧州各国の船社/ターミナルオペレーターの業務系・システム系の実務者を中心に構成されている組織で、海運・港湾に関する西欧 EDIFACT ボード傘下のユーザーグループであり、日本における物流 EDI 研究会やアジア EDIFACT ボードにおける AS TWG (Transport Working Group) にほぼ対応して位置付けられる組織である。SMDG はかねてより海運・港湾関係の UN/EDIFACT による国連標準メッセージと、そのユーザー・マニュアルの開発普及活動の中

心的役割を果たしており、BAPLIE (コンテナ積み付けプランを通知するためのメッセージ) に続き、MOVINS (Move Instruction Message: 船社からターミナルに対するコンテナのハンドリングを指示するメッセージ) や、TANSTA (Tank Statement Message: コンテナ船の各種タンクの状況に関するメッセージ) などのコンテナ輸送関連メッセージのユーザー・マニュアルを開発中である。

今回の会合は、1995年3月29日と30日の両日、イタリアのサレルノで開催され、出席者は全体で約70名となり、わが国からの出席者は以下2

名であった。

大阪商船三井船舶 企画部副部長 岡本 秀徳
当協会 業務部業務第一課長 園田 裕一

その他アジアからは、シンガポール、インド、台湾、中国、韓国が参加した。

1. BAPLIE

今回の会合では、BAPLIE の世界共通ユーザーマニュアル案の最新版 (Version2.0.4) をベースに、各関係者からのコメントを審議し、若干の変更を加えることに合意した。

これら変更を加えた次期 version を BAPLIE ユーザー・マニュアルの世界統一版 (最終版) とし、96・97・98年の3年間は内容を凍結することを決定した。

さらに、SMDG内にBAPLIE sub-committee を設置し、最終版ユーザーマニュアルの使用状況および将来改善すべき点などをモニターしていくことも決定された。なお、sub-committee にはアジア EDIFACT ボード運輸 WG (AS TWG) の BAPLIE 担当国としての日本をはじめ、多数の SMDG メンバー船社・ターミナルが参加意思を表明した。

2. MOVINS

ユーザーマニュアル Ver.2.0.0について意見交換が行われ、若干の変更が合意された。

3. その他のコンテナ関連メッセージ等

以下のメッセージのユーザーマニュアルが今回合会で配布され、次回会合からその内容を検討していくこととなった。

TPFREPREP ver.1.0

(Terminal performance report : ターミナルオペレーターから船社に対し、コンテナターミナルの稼働状況を報告するためのメッセージ)

CALINF ver.1.0

(Call information : 船社代理店から荷役業者に対し、本船入港予定情報ならびに予想されるコンテナハンドリングオペレーションに関する情報を伝えるメッセージ)

COPRAR ver.1.0

(Container Pre-arrival : 船社代理店から荷役業者に対し、卸しコンテナ陸揚げ前情報を伝えるメッセージ)

COARRI ver.1.0

(Container Arrival : 荷役業者から船社代理店に対し、卸しコンテナ陸揚げ後情報を伝えるメッセージ)

VESDEP ver.1.0

(Vessel departure : 荷役業者から船社代理店に対し、実際行われたコンテナハンドリングオペレーションに関する情報を伝えるメッセージ)

4. インターネットの利用

インターネットを利用しての SMDG メンバー間の情報交換および文書配布方法を検討していくことを決定した。

5. 次回の会合予定

次回会合は、95年9月にロンドンにおいて開催される。

3. 第34回コンテナ貨物小委員会の審議模様

題記会議は、3月27日から31日まで、ロンドンのIMO本部において開催された。米国のマクナマラ氏（National Cargo Bureau 副社長）が議長を務め、34カ国と香港および、2つの政府機関、14の非政府機関が参加したもので、その概要は以下のとおりである。

1. BCコード（議題3関連）

① 船/陸安全チェックリスト

荷役に先立ち、本船とターミナル側が本チェックリストに基づき安全確認を実施し、非常時の情報交換、当直体制、緊急時の本船、ターミナルの対応等について相互に確認しあう目的で作成されたもので、第65回海上安全委員会（65MSC）に送付され、MSC/CIRC.として各締約国政府にその積極的利用を勧告する目的で回章されることになった。

② BCコード改正（付録B 石炭の記載事項）

改正草案が、危険物固体ばら積み、コンテナ貨物小委員会（DSC1）での審議のためにドラフティンググループで作成され、石炭の自然発火を監視するためには一酸化炭素の計測が最重要とした内容となっているが、わが国主張の温度計測の現付録Bの記載事項も含まれている。一酸化炭素計測による自然発熱の監視は、急激にその濃度が上昇した場合に危険性があると判断することになるが、数値的なデータはこれから

検討する必要があるものと考えられる。検討の段階でスモールハッチの開/閉、それぞれに具体的に把握する必要がある。しかしながら、本船には可燃ガスの定期的計測を実施していることから、構造的な改造は不必要につき運用問題だけであり、船社への影響は全く生じないと思われる。

③ 海上人命安全条約（SOLAS条約）VI章改正

小委員会で改正が合意され5月開催の65MSCで採択されて、1998年7月1日発効の予定である。

主たる改正内容は、

第2規則に、貨物移動を予測するに必要な貨物の特別な性質要件が追加された。

第7規則は、標題が固体ばら積み貨物の荷役および積み付けと修正され、全ての船舶に復原性資料、ローディングマニュアルの船上備え付けが義務付けられることになり、緊急時には船長の判断により荷役の中断、適切な措置を取ることが条約本文に明記されることになった。

含水液状化物質（水分値>運送許容水分値）を運送する専用船、および特別設備を有する船舶の要件についてBCコードの本文が引用された。

現行では、復原性資料については長さ24メートル以上の船舶は備え付けており問題はないが、長さ100メートル以下の船舶は危険物を運送しない場合は備え付けておら

ず、新たに手配する必要が生じることになった。

現在備え付けているローディングマニュアルは、船級要件として改正内容の追加要件が含まれており、NK船級船は新たな問題は生じないと判断される。

2. CSS コード（貨物固縛安全実施基準）の改正（議題6関連）

- ① ANNEX 5（機関車などの重量物の積み付けと固定）にオープントップコンテナ、またはフラットラックコンテナに貨物を積み付ける場合の規定が追加された。

積み付け基準が設けられたことにより、CYカーゴの場合、積み付け、固定が不十分と判断される場合に荷主に具体的にその改善を要求することができ、船社としては歓迎されることになるものとする。

- ② 同じくSPI（Ship/Port Interface）ワーキンググループからのCSSコードの改正要求であるユニット貨物用プレスリングの安全性は、IMOで検討する問題ではなく、ILOで検討すべき問題とされ門前払いとなった。

- ③ 貨物固縛マニュアル MSC/CIRC.385の見直し

作業部会での見直し作業は終了したが、小委員会での検討、承認は行われず、DSC1で再度審議されることになった。

しかしながら、その強制化が64MSCで採択されており、1996年7月1日には発効することになっている。したがって、その草案を参考として作成する必要があり、今

後、運輸省と相談し作業を進める必要がある。

見直し作業の主たる内容は、日本案の船員の常務、船社の伝統的な海技技術を否定するものではないとの条項が序論に設けられ、消耗品的な性格の強い、古ワイヤー、雑用ロープ等は本項で取り扱うものではないとの理由で実質的に適用除外とされた。EDI、EDPについてもわが国提案どおり認められた。

本件については口頭で最終日に報告されたのみで、本年6月頃、IMO事務局からWG最終案として回章される段取りとなっている。

3. ばら積み船の安全荷役実施基準（議題9関連）

コレポンからの報告書の見直し作業は終了し、DSC1で最終化されることになった。

主たる内容は、ばら積み船の安全荷役は本船とターミナル間の双務的な問題とされ、入港前の情報交換、荷役計画の相互確認、荷役当直の実施要領、備え置く書籍、荷主の貨物資料の提出など具体的に記載作成されている。

荷役計画書はその写しを海難原因究明を目的として第三者機関で保存することとされている。見直し作業は

- ① ローディングマニュアルが英語またはフランス語で記載されていない場合は、コードは翻訳を要求しているが、わが国は本船の就航航路上の地理的關係から、必ずしも英語、またはフランス語圏外の場合もあり、working languageで記載されていれば問

題はないとの主張をし、理解が示され懸案事項とされた。

次回 DSC1 にはわが国の主張を文書をもって示す必要がある。

- ② 傾斜灯の「入港前」の作動確認はわが国提案どおり「荷役開始前」に修正された。
- ③ 「ETA48時間打電時」に船倉内が完全に清掃され荷役の準備ができていることを船長は確認する必要があるとの項目は、わが国主張どおり、「ETA48時間打電時」が削除され「可能な限り早い時期」と修正された。
- ④ 「承認されたローディングコンピューター」は、わが国主張どおり「承認又はその結果確認されたローディングインストラメント」に修正された。
- ⑤ 「荷役中、船体許容強度以内であることを船長は確認しなければならない」は、わが国の現状の技術段階ではそのような外力、船体強度を検知する技術は存在しないとの主張が認められ、削除された。

用語の定義については議論があり、修正点は下記のとおり。

トリミング：積み荷終了時の荷崩れ防止の
ならし作業

揚げ荷終了間際の貨物のさら
い作業

船体の姿勢制御

エヤードラフト：船体構造物の最も高い位
置と水線の垂直間の距離

ハッチトップと水線の垂直距
離

なお、本コードに船/陸安全チェックリ

ストが含まれることが合意されているが、この点についても DSC1 で再審議されることになっている。

4. SOLAS 条約 VI 章、VII 章の改正

SOLAS 条約 VI 章、VII 章の改正点は以下のとおりである。

- ① VI 章「貨物ユニット、コンテナ」、VII 章で使用されている「貨物コンテナ」の用語の違いがあり、今回の改正で「貨物ユニット・コンテナ」に統一されることが合意された。事務局から次回 MSC の承認を得、VII 章の「貨物コンテナ」が「コンテナ」に修正されることになる。

- ② CSS コードの一部強制化に伴う VI 章の第 5、6 規則および VII 章の第 5、6 規則の改正。

- ③ VI 章の第 2、6、7 規則の改正
65MSC では、

- ① 安全チェックリスト
- ② SOLAS 条約 VI 章第 2、6、7 規則の改正の 2 点が緊急の課題として検討されることになっている。

DSC1 では

- ① ばら積み船の安全荷役実施基準
 - ② 貨物固縛指針 MSC/CIRC.385 の見直し
 - ③ 船上における殺虫剤の安全使用に関する勧告の見直し
 - ④ BC コード (付録 B 石炭に関する記述)
 - ⑤ CSS コード
- 等の審議が予定されている。

34BC では新たに以下のコレポンが設置

された。

- ① 外海（オープンシー）におけるコンテナ取扱いのガイドライン

- ② 閉鎖区域における安全
- ③ 船上における殺虫剤の安全使用
- ④ 沖合い補給船の安全監理と運用

4. 1995年度港湾春闘

1. 春闘の争点

全国港湾労働組合協議会（全国港湾）と全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）は、1995年2月1日の第一回団体交渉で賃金改定（基準内賃金を45才で440,000円の水準保証）と制度問題での改善を日本港運協会（日港協）に要求し、港湾春闘はスタートした。

この春闘要求（制度問題）のポイントは、

- (1) 労働時間の短縮と週休2日制の実施
- (2) 港湾労働安定基金及び港労法付加金の大幅引き上げ、港湾労働者年金の改善
- (3) コンテナ通過基金の創設
- (4) 港湾運送事業法の規制緩和反対、港湾秩序の維持と関係法令の遵守

などであり、1991年度春闘で協定された「5・9協定」の着実な実施、職域問題と各種基金・年金の見直しおよび規制緩和反対を骨子とするものであった。

また、日曜荷役問題に関しては、労働条件の抜本的改善と産別協定が完全に実施され、かつ、この実施について行政およびユーザーが保証する体制が整わない限り荷役再開には基本的に反対とするものであった。

なお、震災で神戸港が壊滅状態に陥ったことから、神戸港湾労働組合協議会は1月25日の幹事会で今春闘の凍結、神戸港の復興に当たってはあらゆる作業に応じること、更に必要に応じ

て日曜日も就労することなどを決定した。

2. 交渉経過概要

(1) 制度問題

日本港運協会（日港協）／全国港湾・港運同盟の制度問題中央団交は、2月1日に組合の主旨説明が行われ、3月29日の第3回中央団交において妥結した。昨年と同様、スピード決着であった（昨年は3月16日妥結）。

なお、今回の制度問題交渉のなかで、制度交渉とは別枠の阪神大震災に伴う日曜荷役更新の問題が出て、この問題の協議を巡って組合側から過重労働の改善、生活保障のギャランティー等について具体的回答を求めたため交渉が一時中断する一幕もあったが、結果として震災に伴う日曜荷役は4月23日まで延長されることとなった。

(2) 個別賃金交渉

個別賃金交渉については各単組あるいはその連合体が中央・地区で行うなどさまざまであるが、港湾の賃金相場を作るといわれる船内統一交渉は組合側（港湾荷役事業関係労働協議会－港荷労協）が2月27日付けで使用者側（日本港運協会船内部会経営者協議会－船経協）に対し基準内賃金21,000円アップの要求書を提出し、3月8

日に第1回交渉が行われた。3月30日の第3回交渉でも有額回答がなく、4月7日(金)の第4回交渉を控え、組合側は4月4日(火)に10日(月)の夜間荷役から夜荷役を拒否する旨を船経協に事前通告した。4月7日(金)の第4回交渉で初めて4,000円の有額回答が出され、継続交渉の結果、8日(土)午後に至り更に1,000円上積みした5,000円(定昇込み)で妥結し10日からのストは未然に回避されることとなった。

3. 妥結内容

(1) 制度問題(3月29日妥結)

- ① 最大の焦点の労働時間短縮に伴う割増賃金の算定基礎分母は、170時間(現行172時間)に変更することとなった。
- ② 組合の要求項目のうち多くは政策委員会などで春闘収拾後に継続して協議・検討していくことで労使とも歩み寄った。

(2) 賃上げ(主要労組)

- ① 港荷労協(4月8日妥結)
5,000円(基準内定昇込み)
(昨年5,500円+500円)
- ② 大港労組(4月8日妥結)
5,000円(定昇込み)
(昨年5,000円+一時金18,000円)
- ③ 検数労連(4月25日妥結)
全検5,000円、日検3,475円+ α
(いずれも定昇込み)
(昨年5,500円+一時金6,000円)
- ④ 検定労連(4月17日妥結)
4,800円(定昇込み)+ α
(昨年6,000円+ α)

- ⑤ 全港湾(4月18日現在妥結状況約6割)
妥結過重平均6,795円(昨年8,122円)

4. 総括

今春闘は景気の立ち遅れに加え、阪神・淡路大震災で大きな打撃を受けた関西の私鉄や鉄鋼メーカーなどが、要求の日程を先送りするなど変則的スタートを余儀なくされ、更に急激な円高の要因が重なり非常に厳しい環境となった。こうした中でNTTが予想を大幅に下回るレベルでの異例の早期決着(3月3日、2.8%)をした。また連合が第2の山場として構えていた3月23日の金属労協、私鉄、電力の交渉もいずれも3%を割り込んで過去最低を更新、特に鉄鋼はベア無しの定昇(3,500円)のみとなった。大震災の影響をまともに受けた港湾にとって、今年は他産業にも増して厳しい春闘となった。今春闘の妥結内容は、労組にとっては、割増賃金の算定基礎見直しがあったとはいえ、制度問題の大部分が先送りされた。また、賃金問題についても一部ストを背景にしたぎりぎりの交渉にもかかわらず、上記のとおり厳しい妥結結果で収拾された。

一方、今年の港湾春闘の大きなテーマであった規制緩和問題については、3月9日運輸省が同省の規制緩和中間報告の中で、規制緩和が要望されているが対応が困難とされるものの中に「港湾運送事業の免許制と認可料金の見直し」を含めることを決めた。また、港湾における日曜荷役、全貨検量、事前協議等の問題については引き続き当事者間の協議に委ねられることとなった。いずれも組合の要望に沿った処理といえる。

5. 交渉経過

日付	制度問題中央団交（日港協/全国港湾・港運同盟）	賃金問題中央団交（集団交渉・個別交渉）
2.1	第1回団体交渉（制度問題要求書提出）	
2.3	全国港湾幹部が船協「港湾協議会」を訪問し申入書提出	
2.27	全国港湾が春闘統一行動。集会后船協「港湾協議会」を訪問	港荷労協は船経協に要求書提出
3.8		船経協/港荷労協 第1回団体交渉（組合要求書趣旨説明）
3.13	第2回団体交渉、日港協は回答を保留	
3.23		船経協/港荷労協 第2回団体交渉
3.29	第3回団体交渉、妥結、仮協定	
3.30		船経協/港荷労協 第3回団体交渉
4.4		組合スト通告（4/10以降の夜荷役拒否）
4.7		船経協/港荷労協 第4回団体交渉
4.8		賃上4,000円（定昇込）の有額回答、2日連続交渉の後妥結、基準内5,000円（定昇込）
4.17		大港労組妥結、5,000円（定昇込）
4.25		検定労連妥結、4,800円（定昇込み）
		検数労連妥結、全検5,000円、日検3,475円+α（いずれも定昇込）

5. 平成7年度船員災害防止実施計画

運輸省は「船員災害防止活動の促進に関する法律」に基づいて平成7年度標記実施計画を策定し、関係先へ通知した。

船員災害防止実施計画は、5年ごとに作成される「船員災害防止基本計画」に沿って、運輸大臣が船員中央労働委員会に諮り毎年作成するもので、平成7年度は第6次船員災害防止基本計画の第3年度に当たる。

平成7年度の実績をベースにした場合、船員数12万6,000人について、年間の死傷件数2,700件を約110件、疾病件数3,300件を約100件それぞれ減じることを目標としている。これらの目標を達成するため、重点を置くこととしている事項は次のとおりである。

1. 漁船の死傷災害防止対策の推進

- (1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化
- (2) 魚ろう作業における「巻き込まれ」事故による死傷災害の防止
- (3) 「海中転落」の防止

2. 汽船の死傷災害防止対策の推進

- (1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化
- (2) 「はさまれ」事故による死傷災害の防止

3. 高齢船員の死傷災害防止対策の推進

4. 中高年齢船員の疾病予防対策及び健康増進対策等の推進

5. 外国人船員の混乗に係る安全衛生対策の推進

6. 労働時間労働条件の改善

以上の重点項目のうち、汽船関係の災害防止対策の要旨は次のとおりである。

1. 汽船の死傷災害防止対策

(1) 汽船の中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化

船舶所有者の集団で、荷主、元請オペレーター等を含む船員災害防止のための協議会等の設置を促進し、緊密な連携の下で安全衛生パトロール、安全衛生教育等の共同実施等漁船と同様な船員災害防止活動を行う。

(2) 死傷災害の「はさまれ」の防止

汽船における「はさまれ」による災害を起因別にみると、荷役、揚錨及び係船作業時に使用する機器等にはさまれて発生する「甲板装置」によるものが55人で37.7%と最も多く、次いで梯子、ドア、ハッチ等の「甲板」によるものが17人で11.6%、船体の動揺等の「その他」によるものが14人で9.6%、その他に索具、機械部品、加工用機械装置等の「用具・工具」、主機、補機等の「機関装置」によるものが続いている。

「はさまれ」については、このような状況を踏まえ、船内設備、作業方法等を再検討し、特に次の防止対策を徹底する。

- ① 機械又は動力伝達装置等の運動部分には、おおい等を設けることにより、それらとの接触から防護するとともに、そのおそれのある場所にはむやみに立ち入らせないようにする。
- ② 動力機関等の修理作業等を行う場合には、修理部分等を動力源から遮断するなど適当な安全措置を講ずる。
- ③ 梯子、ドア、ハッチ等は、船体の動揺等により動かないよう固縛するなどして固定する。

- ④ 索具または荷役装具等の振れ回りによる危害をうけるおそれのある場所には、むやみに立ち入らせないようにする。

2. 高齢船員の死傷災害防止対策

船員の高齢化に伴う心身機能の変化を把握し、甲板、作業床等の船内設備、重量物の取り扱い及び作業姿勢等の作業方法並びに証明、騒音、温度等の作業環境の改善を促進する。

3. 中高年齢船員の疾病予防対策及び健康増進対策

成人病に関する教育の徹底、船員保険成人病予防検診等の定期的、継続的な受診をより一層促進し、体育活動及びレクリエーション活動の実施等快適な船内生活環境の形成のために必要な措置の推進を図り、健康証明書の検査項目及び衛生管理者制度等の見直し等健康管理体制の一層の充実を図る。

また、エイズの予防に関しては、エイズの今後の増加が懸念されることに鑑み、エイズに関する知識の周知徹底等その防止対策を推進する。

4. 外国人船員の混乗に係る安全衛生対策

外国人船員に対する船員法等関係法令の周知、安全衛生教育の徹底を図るとともに、外国語による安全作業マニュアルの作成、作業基準の見直し、外国語による危険等に関する標示、レクリエーション設備や相談体制の整備等の安全衛生対策を推進する。

日本開発銀行海運融資枠確保に関する要望について

日本開発銀行（以下、開銀）の業務縮小問題を検討していた連立与党で構成する政府系金融機関ワーキングチームは、「開銀の役割は、国が推薦するのにふさわしい政策的要請の強い分野に重点を置くべきであり、民間金融の質的補完に徹する等」を基本的な考え方として、「融資比率の引き下げ、出融資規模の縮小と対象分野の見直し等」からなる原案を取りまとめ、政府に対しその実現方を申し入れた。

当協会は、これに先立ち、国民経済に必要な貿易物資の安定輸送という使命を全うするためには、国際競争力のある日本商船隊の整備が必要であり、安定的な政策金融の果たす役割は、非常に大きな比重を占めていることから、海運融資枠の確保に関し、下記のとおり、関係方面に陳情を行った。

なお、海運融資枠および建造船腹量の推移については、図1・2のとおりである。

平成7年4月

日本開発銀行海運融資枠の確保に関する要望

社団法人 日本船主協会

わが国海運企業は、昨今の超円高の中、極めて深刻な状況に直面しており、この難局を乗り越えるため、経営全般に亘る見直しや経費の徹底的な合理化を図るなど、懸命の努力を重ねております。

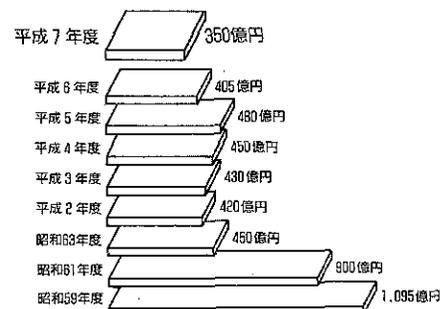
このような状況下、仄聞致しますところ、連立与党の政府系金融機関ワーキングチームにおかれまして、日本開発銀行の業務を縮小する方向で見直すことが検討されているとのことあります。

わが国海運は、国民経済に必要な貿易物資の安定輸送という使命を全うするため、国際競争力ある日本商船隊の整備に努めており、安定的な政策金融の果たす役割は非常に大きな比重を占めております。

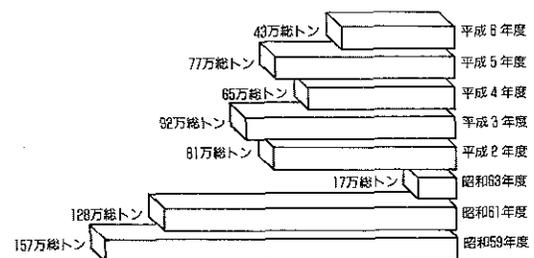
つきましては、事情ご賢察の上、現行海運融資枠の確保に関しまして、特段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

以上

〔図1〕海運融資枠の推移



〔図2〕建造船腹量の推移



Washington 便り

84年海運法/FMC 廃止問題 或る引退弁護士の見解

84年海運法/FMC 廃止問題は、議会在会中の休会で、5月初旬まで公式の動きはありませんでしたが、船社側、荷主側それぞれのロビー活動は休会中も活発に行われました。3月31日付ジャーナル オブ コマース紙に或る引退弁護士が大変興味のある意見を寄稿しているのので、要旨をご紹介します。

この弁護士は Mr. Gerald H. Ullman といい、現在はアリゾナ州の Scottsdale という田舎町で悠々自適の老後生活を送っている模様で、電話で問い合わせたところ、ニューヨークで40年以上も自前の弁護士事務所を経営し、専門はフォワード業と通関業とのことでした。同氏の主張の要点は以下の通りです。

1. NITL (全米産業運輸連盟) は昨年の中間選挙の共和党圧勝を受け84年海運法の大改正や FMC/タリフ届け出側の廃止運動を繰り広げているが、40年に亘る海運関連諸法規の経験者として思うに、NITL の提案は米国の外航定期海運にとっても最も有害であると確信する。

2. NITL は世界海運の歴史の教訓を理解しているのだろうか？

100年以上昔、帆船時代から蒸気船の時代となり世界海運は完全に船腹過剰となった。まず英国海運が rate war を仕掛け、各関係航路は混乱を極めた。生き残りを賭けたりベート合戦、差別行為、ファイティング シップなどのマルブラ行為が横行し、英国の輸出業者が一番被害を蒙った。運賃が大幅に揺れ動く上、商品の到着時期が定まらないため輸出契約が成約できなかったのである。

この悲惨な状況を收拾するために1875年、Sir Samuel Cunard が、まずインド/英国航路で海運同盟の結成を提唱、競争船社もこの提案を受け入れ、ここに史上初の海運同盟が誕生した。これにより、運賃は安定し、規則正しい定期船スケジュールも確立されたのである。

3. 1900年初頭、米国海運も英国と同様過剰船腹の問題を抱え、同盟の結成が検討されたが、米国では独禁法違反で起訴される怖れがあるためまず議会の助けを求めることとなり、この結果初めての海運法が1916年に立法化された。同法は、船社間の共同行為に対し独禁法適用除外を認める一方、荷主側には船社側の不公正な或いは不当な反競争的慣行から保護する規定が設けられた。

4. 以上が海運同盟誕生の歴史である。この制度が

完全なものであると主張するつもりはないが、国際貿易において公平で秩序ある物の流れが確保されるためには、目下のところこれがベストの方法であると断言したい。

5. この点、NITL は故意に海運の歴史を無視しようとしているが、A/I や FMC とタリフ届出制を廃止した場合どうなるか、判っているのだろうか。

サービス コントラクトが非公開となり、タリフの届け出制も廃止されると common carriage の概念は消滅する。差し当たり最も打撃を受けるのは中小荷主であるが、長期的に見れば、大手荷主も例外ではない。或いはこの改正法案が成立すれば運賃レベルは大手荷主の意のままになると誤解しているのかもしれないが、そのような楽観主義の誤りにすぐ気づくだろう。最後まで生き残った一握りの船社が思いのままに運賃を値上げしても、荷主側にはこれを止める手立てはないからだ。

6. 更なる問題は、海運に対する管轄を司法省と運輸省へ分割することを提案している点である。司法省は海運についての専門知識もないままに、独禁法関連事項のみならずコンソーシウム協定等合理化のための船社間協定にも口を出す一方、運輸省も船社の不公正慣行やフォワードの営業免許等について行政権を持つことになっている。同省もこれまで海運とその関連産業を直接管掌した経験はないのに今後司法的な問題も含めて担当するのなら、こんなひどい話はない。

7. NITL の提案する法案“Shipping Deregulation Act of 1995” は、中小荷主、米国籍船、その他の関係者にどのような損害を与えても大手荷主さえよければいいとして、いかに大手荷主が船社側から長期的に運賃その他について有利な条件を獲得するかが目的なのは明白だが、このような法案は“Shipping Chaos Act of 1995” とでも名付けたらよい。

このように、彼の所見は明快に問題点を指摘しており、我々邦船社の主張も代弁しています。我々も北米定期航路で1950年代に盟外船と正に血を血で洗う闘いを繰り広げたことが想い出されます。同盟側は最後にはタリフを完全にオープン化し、徹底的に闘わざるを得なかったのですが、確か rate war に入る前は27~28ドルあったニューヨーク線の平均運賃が、ニューヨーク港の当時の揚げ荷ステイブ質のレベル (確か8~9ドル/revenue ton) まで下がってしまいました。運賃安定化へのきっかけは、現在の日本荷主協会の前身と見做される CAJEA (全日本輸出組合協議会) から邦船社に対し、運賃が毎日どころか、午前と午後更には時間毎に変動したのでは輸出の成約も出来ない、何とか運賃を安定させて貰いたいとの要請を受けたため、この辺は彼が指摘している1875年初の同盟が結成された背景に酷似しています。なお、全主要品目の運賃レートが再び全面的にクローズされ、同盟の機能が回復されるまでそれから実に10年以上の歳月を要したことも北米定期航路の史実として付言しておきたいと思います。

(北米地区事務局長 森崎末壽雄)

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本自動車工業会

設立：昭和42年（1967年）4月3日

沿革：昭和23年（1948年）にそれぞれ設立された自動車工業会と日本小型自動車工業会との合併によって設立された業界団体。

会長：岩崎 正視（トヨタ自動車副会長）

会員：乗用車・トラック・バス・二輪車などを生産する日本の自動車メーカー13社で構成。

事務所：本部 東京都千代田区大手町1-6-1
大手町ビル2階

海外事務所 ワシントン、ブリュッセル

目的：わが国自動車工業の健全な発展を図り、経済の発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。現在、自動車には性能と信頼性の向上と併せて、排出ガス対策、リサイクル対策、廃棄物処理対策などの環境対策の徹底や安全性のより一層の向上が求められており、これら課題の解決に努めると共に、世界各国での現地生産の展開、現地部品の購入拡大、雇用創出などにより現地

経済の活性化に寄与する。加えて、海外部品の輸入拡大など、世界の中の自動車産業としての活動を行う。この他、交通安全キャンペーンの実施、自動車使用実態調査、統計資料の整備・刊行・自動車業界の理解促進のための広報などの幅広い活動を行う。

事業：①自動車産業と国際貿易に関する各種出版物の刊行。

②交通安全、燃料節減、環境保全などに関する情報提供ならびに啓蒙活動。

③自動車、自動車部品・資材、地球環境問題等に関するさまざまな機関との共同研究事業や情報交換ならびに業界全体の意見調整。



業界規模：自動車産業は、生産・販売・整備修理・輸送などの分野において、広範で密接な関連のある多くの産業に支えられており、わが国の自動車産業に直接・間接に係わっている就業者は、全就業人口の約10%に当たり、大きな雇用を創出している。さらに自動車製造業の生産額は、国内総生産（GDP）のおよそ1割を占めており、日本経済を支える基幹産業のひとつとして重要な役割を果たしている。平成6年自動車生産台数10,554,119台。

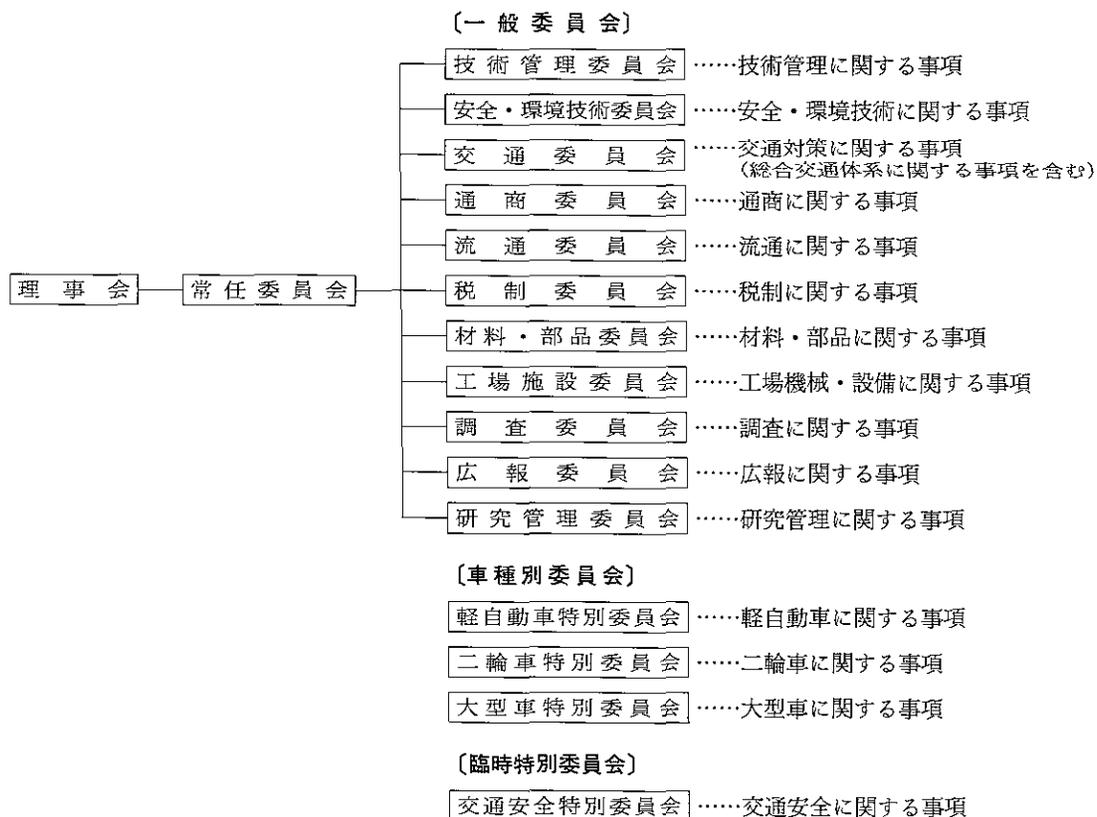
現状と将来：国内需要は所得減税などの経済効果に加え、買い替えの潜在需要も大き

いことから、着実に増加が見込まれる。一方、輸出は過度の円高と現地生産拡大の影響で若干の減少が見込まれる。

需要環境が引き続き厳しい状況にあることに加え、通商問題や環境・安全问题など、直面する数多くの課題に対し積極的に取り組み、克服していくことが21世紀の活力ある自動車産業の実現にとって不可欠な条件と考える。

*平成7年度国内需要見通し

- ・四輪車 7,050,000台
(対前年度比 105.5%)
- ・二輪車 1,193,000台
(対前年度比 99.5%)



帆船に勝てなかった 初期の蒸気船の速力

帆船が蒸気船にとって代わられた最大の理由は速力にあると思われがちだが、初期の蒸気船は、この点で、当時、快速を誇ったクリッパー型などの高速帆船にはるかに劣っていた。クリッパーの速力に関する正確な記録はあまり残されていないが、航海日誌に記録された1日の航走距離から算出すると、19世紀半ばには最高で20ノットを越す記録がいくつかみられる。

この頃の蒸気船といえば外輪船が主体で、馬力もせいぜい数百馬力、速力は10~14ノット程度だった。その上、燃料の石炭を大量に消費するため、燃料スペースが大きくとられる分、貨物スペースが小さくなるなど、帆船と比較して弱点も多かった。



一方の帆船は、1890年代にはほぼ発展の最高段階に達し、鋼製の船体をもつ5,000総トン近い航洋スクナー(複数の三角帆をもつ高速帆船)も登場した。蒸気船と比べはるかに経済性の高い高速帆船は、19世紀全般を通じて、世界の不定期貨物輸送の主力だった。

しかし、蒸気船には、帆船にはない大きなメリットがあった。風力や風向に左右されずに、一定の速力で航行できる点だ。季節風に依存せずに運航計画が立てられるため、年間航海数も大幅に増大した。蒸気船による定期航路の実現は、船主にも利用者にも大きな魅力だった。

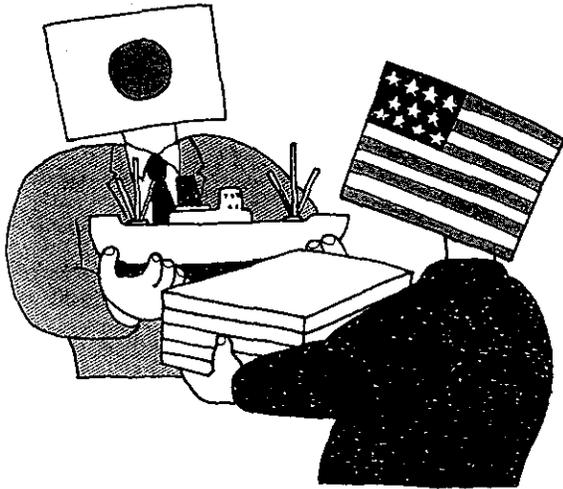
スクリュプロペラの採用や4連成機関の登場など技術の進歩も急速に進んだ。やがて蒸気タービンが出現し、蒸気機関の馬力の限界を一気に突破。21世紀初頭には英国の「モレタニア」(3万2,500総トン)やドイツの「ブレーメン」(5万1,656総トン)など数万馬力の機関を搭載した20ノット以上の高速巨船が登場する。

こうなると、もはや帆船の出番はなく、有史以来綿々と続いた帆船の時代は、皮肉なことに、その技術的黄金期に、まさに終焉を迎えることになるのである。

日米の苦境を救った 船と鋼材の物々交換

第1次世界大戦の前後、日本の造船業は海運業とともに急成長し、技術面でも建造量でも世界の上位に並びつつあった。しかし当時の日本の製鉄能力は国内需要をまかなうには程遠かった。そこで日本の造船業界は鋼材の多くを輸入に頼り、戦前はドイツとベルギーを、開戦後は連合国側の英国を主な輸入先としていた。

しかし戦争需要で供給が追いつかなくなった



コングロマリットとして急成長していた鈴木商店の総帥、鈴木直吉氏だといわれている。

船の安全性をランク付ける 中立機関「船級協会」

保険業者が、船舶や積荷に対する保険（海上保険）を引き受ける際、その船の構造や設備、安全性がはっきり把握できないと、担保する危険の程度がわからず、保険料率の算定ができない。また船舶を用船したり売買するときにも、やはり取引条件を決定する上で、こうした正確な情報が不可欠だ。

しかし保険契約や用船契約を行うたびに船の構造や設備を検査し、安全性のレベルを確認するのは不可能といえる。

そこで世界の主要海運国では、中立的な立場で船舶を検査し等級付けを行うために船級協会（Classification Society）を組織し、船体や機関その他の設備に関する基準を定め、基準に合致した船舶に対して船級と呼ばれるランクを与え、船名を登録船名録に掲載している。

海上保険業者や海運、貿易関係の業者は、この船名録を調べれば、容易にその船の安全性や信頼性を知ることができ、保険や用船などの業務がより円滑に行えるというわけである。

こうした船級協会の草分けともいえるのが、英国のロイド船級協会で、その創設は1760年に遡る。日本では、1899年に設立された日本海事協会（NK）が、船級協会としての業務を行っている。いずれも海運の長い歴史を感じさせる伝統ある組織である。

英国は鋼材の輸出禁止措置をとった。日本はやむなく米国との間で46万トンの鋼材輸入契約を結び、約100万総トンの船舶を建造する計画を立てたが、やがて米国も国内需給の逼迫で鋼材の輸出禁止措置をとるに至る。

これによって船腹拡大計画が挫折し、途方に暮れた日本だったが、一方の米国も、当時、大西洋での戦時物資輸送に大量の船腹を必要とし、日本に船舶の提供を懇請していた。

こうした双方の窮状を救ったのが、大正7年（1918）4月に締結された「日米船鉄交換契約」。いわば、船と鋼材の物々交換契約だった。

第1次契約では、鋼材1トンに対し1重量トンの条件で、日本は米国に対し15隻、12万重量トンの船腹を供給。さらに同年5月締結の第2次契約では、鋼材1トンに対し2重量トンの条件で30隻、25万重量トンを提供。両国はこれで窮状を救われ、日本は米国に提供した分の残りの鋼材で37万重量トンの船腹を確保した。

史上類をみない、この国家間の物々交換プランの発案者は、当時、数十の企業を傘下にもつ

「海の日」の“生みの親”一堂に —— 祝日化懇親パーティー開催



▲「海の日」臨時総会の模様

国民の祝日「海の日」制定推進国民会議は、4月24日、海運ビルにおいて、臨時総会および懇親会を開催した。

臨時総会では、去る2月28日に「海の日」を定める祝日法が改正された際の経過などが報告され、引き続き2階国際会議場にて「海の日」祝日化を祝う懇親会が、各方面の関係者約480名を集めて行われた。

懇親会の冒頭、稲葉興作・同会議会長が「海を大切にするという全地球的な課題に対する姿勢を世界に先駆けて表明するということで、大変意義深い」と挨拶。来賓代表として、亀井静香運輸大臣は港湾整備に関しても触れ、流通拠点としての整備はもとより環境保全という観点からの開発が必要に



▲稲葉興作氏

なろうとの姿勢を示した。評議員の森繁久弥氏も祝辞を述べた。

続いて、「海の日」制定に尽力された亀井運輸大臣、原田憲・海事振興連盟会長をはじめ、

田中恒利、松浦孝治、加藤卓二、江田五月氏等の国会議員や、稲葉会長、森繁久弥、木元教子、岸ユキ、沼田早苗氏等の評議員により鏡割りが行われ、原田憲会長の乾杯の音頭のあと、会場は祝日化を祝う関係者の熱気に包まれた。

歓談の後、根本二郎・当協会「海の日」代表が「夢が実現した」と感慨深げに喜びを語り、「今度の行動は、いわば草の根運動ともいうべきもので、13日ある従来の祝祭日とは性格が異なる」と、わが国初の署名運動による祝日化実現の意義を強調して懇親会を締めくくった。



▲根本二郎氏



▲懇親パーティー風景



4月

6日 CSG (先進国海運担当官会議) / US 協議が、5日からワシントンで開催され、米
国海運法見直し問題、米籍船への新規運航
補助、アラスカ原油輸送解禁法案等につ
いて討議が行われた。

◎ 運輸省は、わが国のクルーズ人口動向を
発表した。それによると、94年のクルーズ
人口は、前年比2.9%減の20万8,000人とな
り、企業によるチャータークルーズの落ち
込みを受け、3年ぶりに前年を下回った。

7日 IMO 第72回法律委員会が3日からロン
ドンで開催され、HNS 条約およびLLMC
条約改定議定書の最終案を確定した。

(P. 5 シッピングフラッシュ 2 参照)

◎ 運輸省は、94年度新造船建造許可実績を
まとめた。それによると、339隻、1,118万
%と前年度に比べ97隻、33.5%の増加とな
ったが、船価は前年度を約7億円下回った。

12日 当協会は、轉法輪奏会長名で「円高緊急
アピール」を発表した。

(P. 7 囲み記事参照)

14日 大蔵省は、94年度の貿易統計速報 (通関
ベース) を発表した。それによると、内需
回復や円高を受けた輸入価格の下落など
による輸入の伸びを反映して、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3.2%減の1,179億8,000万
ドルと若干減少した。

17日 運輸省の船員法制研究会 (座長・山田卓
生 横浜国立大学教授) は第1回会合を開
催し、規制緩和に関して船員法制の研究を
開始した。

18日 日本船舶輸出組合は、94年度輸出船契約
実績を発表した。それによると、257隻、
1,035万%と%ペースで過去20年間の最高
を記録した。

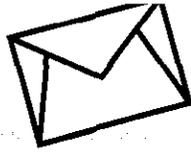
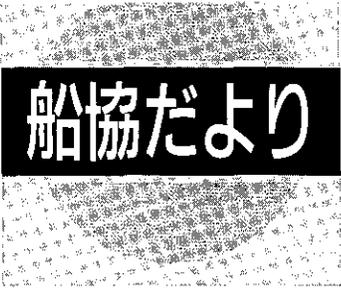
20日 欧州委員会は、定期船のコンソーシアム
最終規則を採択し、同規則は22日に発効し
た。

24日 国民の祝日「海の日」制定推進国民会議
(会長・稲葉興作) は「海の日」祝日化を
受け、臨時総会を開催した。

(P. 30 囲み記事参照)

25日 海運造船合理化審議会内航部会は、第7
回内航海運対策小委員会を開催し、船腹調
整制度のあり方を見直す方針を固めた。

◎ 運輸省の地震に強い港湾のあり方に関す
る検討調査委員会 (委員長・中村英夫 東京
大学教授) は第1回会合を開催し、1 調査
スケジュール、2 神戸港の被災状況と対応
について、3 現行の港湾の大規模地震対策
の概要、4 地震に強い港湾のあり方に関す
る基本的な考え方 (案) を審議した。



陳情書・要望書（4月）

宛先：運輸省、海上交通局長、（社）経済団体
連合会ほか

件名：円高緊急アピールについて

要旨：（P.7 囲み記事参照）

宛先：関係方面

件名：日本開発銀行海運融資枠の確保に関する
要望

要旨：（P.24 囲み記事参照）

海運関係の公布法令（4月）

㊦ 貨物運送取扱事業法施行規則等の一部を改
正する省令

（運輸省令第27号、平成7年4月28日公布、
平成7年6月1日施行）

国際会議の開催予定（6月）

第10回アジア EDIFACT ボードおよび同第5
回運輸ワーキング・グループ

6月5日～7日 バンコク

IMO・STCW 条約締約国会議

6月26日～7月7日 ロンドン

「海運統計要覧1995」の刊行

当協会では、1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や関連産業の各種統計資料を収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者はもとより広く一般の方々のご参考に供しておりますが、今般、その1995年版を刊行いたしました。

構成は下記のとおりとなっております。

[項目]	[頁数]	[項目]	[頁数]
I 船 腹	63	IX 港湾関係	22
II 造 船	36	X 船員関係	21
III 海上荷動と海運市況	30	XI 一般経済	32
IV 輸送活動	36	XII 関連産業の動向	50
V コンテナ輸送	21	付・資料 海運関係略語	12
VI 企業財務	12	用語解説	8
VII 海運対策	29	戦後海運年表	12
VIII 内航海運	29	1994～5 海運日誌ほか	8

なお、1冊1,500円（消費税を含む）で実費頒布しておりますので、購入ご希望の方は下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

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

海運統計

「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)

1. 世界の主要品目別海上荷動き量

年	1988		1989		1990		1991		1992		1993		1994		
	100万トン	対前年伸び率													
石油	原油	1,042	7.4	1,120	7.5	1,190	6.3	1,247	4.8	1,313	5.3	1,356	3.3	1,380	1.8
	石油製品	325	3.8	340	4.6	336	▲1.2	326	▲3.0	335	2.8	358	6.9	375	4.7
	計	1,367	6.5	1,460	6.8	1,526	4.5	1,573	3.1	1,648	4.8	1,714	4.0	1,755	2.4
乾貨物	鉄鉱石	348	9.1	362	4.0	347	▲4.1	358	3.2	334	▲6.7	354	6.0	380	7.3
	石炭	304	7.4	321	5.6	342	6.5	369	7.9	371	0.5	367	▲1.1	370	0.8
	穀物	196	5.4	192	▲2.0	192	0.0	200	4.2	208	4.0	194	▲6.7	185	▲4.6
	その他	1,460	5.0	1,525	4.5	1,570	3.0	1,610	2.5	1,660	3.1	1,710	3.0	1,785	4.4
計	2,308	6.0	2,400	4.0	2,451	2.1	2,537	3.5	2,573	1.4	2,625	2.0	2,720	3.6	
合計	3,675	6.2	3,860	5.0	3,977	3.0	4,110	3.3	4,221	2.7	4,339	2.8	4,475	3.1	

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1994」による。②1994年の値は推計値である。

2. わが国の主要品目別海上荷動き量

年	1990年			1991年			1992年			1993年			
	100万トン	対前年伸び率	世界に占める%										
石油	原油	195.7	9.9	16.7	204.7	4.6	17.1	214.9	5.0	16.5	219.0	1.9	16.3
	石油製品	47.6	▲3.3	13.6	39.4	▲17.2	12.2	38.6	▲2.0	11.7	34.0	▲11.9	9.5
	計	243.3	7.1	16.0	244.1	0.3	16.0	253.5	3.9	15.5	253.0	▲0.2	14.9
乾貨物	鉄鉱石	124.8	▲2.2	35.7	126.9	1.7	36.1	113.6	▲10.5	33.7	114.5	0.8	32.5
	石炭	107.5	2.5	32.1	111.6	3.8	31.0	111.2	▲0.4	30.1	113.9	2.4	31.6
	穀物	31.7	0.0	16.3	32.2	1.7	17.9	32.4	0.6	15.8	33.1	2.2	17.2
	その他	262.4	0.0	16.7	274.4	4.6	17.0	274.7	0.1	16.5	281.4	2.4	16.5
計	526.5	▲0.0	21.5	545.2	3.6	21.8	531.9	▲2.4	20.7	542.8	2.0	20.8	
合計	769.7	2.1	19.4	789.3	2.5	19.6	785.5	▲0.5	18.7	795.9	1.3	18.4	

(注) ①運輸省海上交通局調べによる。②各品目とも輸出入の合計である。③LPG、LNGはその他に含まれる。

3. わが国貿易の主要貨物別輸送状況

(単位：千K/T%)

区分	1989	1990	1991	1992	1993	1993			1994	
						4~6	7~9	10~12	1~3	
輸出	海上貿易量 A	70,675	70,404	74,802	85,616	91,019	22,815	23,352	23,648	23,443
	日本船輸送量 B	5,958	4,849	4,883	5,289	4,246	1,123	1,041	1,018	857
	外国用船輸送量 C	27,140	28,114	29,714	34,402	34,632	8,476	8,707	9,245	9,168
	積取比率 I B/A	8.4%	6.9%	6.5%	6.2%	4.7%	4.9%	4.5%	4.3%	3.7%
	積取比率 II (B+C)/A	46.8%	46.8%	46.3%	46.4%	42.7%	42.1%	41.7%	43.4%	42.8%
輸入	海上貿易量 A	683,167	699,099	714,467	699,877	704,867	173,190	175,796	175,709	178,063
	日本船輸送量 B	223,481	199,944	196,583	188,379	183,557	45,572	46,759	43,251	43,478
	外国用船輸送量 C	236,388	269,668	308,090	311,798	322,628	77,220	84,345	84,029	82,061
	積取比率 I B/A	32.7%	28.6%	27.5%	26.9%	26.0%	26.3%	26.6%	24.6%	24.4%
	積取比率 II (B+C)/A	67.3%	67.2%	70.6%	71.5%	71.8%	70.9%	74.6%	72.4%	70.5%
貨物積積	海上貿易量 A	411,468	409,485	421,801	397,312	403,154	102,211	101,446	100,598	95,949
	日本船輸送量 B	116,891	108,184	105,764	101,976	93,753	24,276	22,712	22,575	22,551
	外国用船輸送量 C	156,423	165,337	190,128	179,088	190,256	47,651	50,860	50,308	46,212
	積取比率 I B/A	28.4%	26.4%	25.1%	25.7%	23.3%	23.8%	22.4%	22.4%	23.5%
	積取比率 II (B+C)/A	66.4%	66.8%	70.1%	70.7%	70.4%	70.4%	72.5%	72.4%	71.7%
うち鉄鉱石	海上貿易量 A	127,607	124,840	126,950	113,635	114,484	28,915	28,697	28,941	26,732
	日本船輸送量 B	56,359	52,258	52,900	49,971	46,638	12,355	10,667	11,979	13,444
	外国用船輸送量 C	34,949	37,368	45,080	36,087	43,809	10,893	12,959	11,188	9,087
	積取比率 I B/A	44.2%	41.9%	41.7%	44.0%	40.7%	42.7%	37.2%	41.4%	50.3%
	積取比率 II (B+C)/A	71.6%	71.8%	77.2%	75.7%	79.0%	80.4%	82.3%	80.0%	84.3%
うち石炭	海上貿易量 A	104,939	107,492	111,618	111,162	113,896	28,289	29,242	28,288	26,507
	日本船輸送量 B	44,262	43,839	41,985	42,343	38,999	9,903	10,006	8,686	7,394
	外国用船輸送量 C	44,461	45,988	56,359	56,796	62,401	15,024	16,709	17,671	16,784
	積取比率 I B/A	42.2%	40.8%	37.6%	38.1%	34.2%	35.0%	34.2%	30.7%	27.9%
	積取比率 II (B+C)/A	84.5%	83.6%	88.1%	89.2%	89.0%	88.1%	91.4%	93.2%	91.2%
うち木材	海上貿易量 A	41,295	39,515	39,730	38,827	38,215	10,391	9,159	9,247	8,918
	日本船輸送量 B	6,026	5,033	4,313	3,614	2,742	715	619	613	507
	外国用船輸送量 C	25,378	27,807	30,061	30,115	29,137	8,076	7,223	7,057	6,742
	積取比率 I B/A	14.6%	12.7%	10.9%	9.3%	7.2%	6.9%	6.8%	6.6%	5.7%
	積取比率 II (B+C)/A	76.0%	83.1%	86.5%	86.9%	83.4%	84.6%	85.6%	82.9%	81.3%
油送船積	海上貿易量 A	271,699	289,614	292,666	302,565	301,713	70,979	74,349	75,111	82,114
	日本船輸送量 B	106,590	91,759	90,819	86,402	89,804	21,296	24,047	20,676	20,927
	外国用船輸送量 C	79,965	104,332	117,962	132,710	132,372	29,570	33,485	33,722	35,849
	積取比率 I B/A	39.2%	31.7%	31.0%	28.6%	29.8%	30.0%	32.3%	27.5%	25.5%
	積取比率 II (B+C)/A	68.7%	67.7%	71.3%	72.4%	73.6%	71.7%	77.4%	72.4%	69.1%
うち原油	海上貿易量 A	178,009	195,517	204,654	214,928	219,042	50,498	53,558	55,943	59,876
	日本船輸送量 B	90,576	75,547	74,734	71,806	75,352	17,732	20,164	17,288	17,201
	外国用船輸送量 C	64,867	89,240	100,876	118,680	118,310	26,065	29,825	30,651	32,473
	積取比率 I B/A	50.9%	38.6%	36.5%	33.4%	34.4%	35.1%	37.6%	30.9%	28.7%
	積取比率 II (B+C)/A	87.3%	84.3%	85.8%	88.6%	88.4%	86.7%	93.3%	85.7%	83.0%

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③石油製品には LPG、LNG を含む。④積取比率 I…日本籍船積取比率
積取比率 II…日本籍船+外国用船積取比率

4. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(単位：百万円)

区分	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1993			1994	
							4~6	7~9	10~12	1~3	
輸出	定期船	51,456	45,326	38,998	38,587	53,413	39,494	10,093	8,877	9,032	7,364
	不定期船	89,277	76,576	69,318	62,295	51,653	42,404	10,632	9,613	8,703	8,757
	送計	2,599	2,520	2,433	2,551	2,187	1,701	457	457	449	479
	合計	143,332	124,421	110,749	103,433	107,255	83,599	21,182	18,946	18,184	16,599
輸入	定期船	50,299	49,353	46,598	46,711	51,246	37,092	9,721	8,279	8,847	8,661
	不定期船	198,690	200,600	183,899	170,031	155,870	129,454	33,751	32,166	28,356	29,319
	送計	171,758	164,807	162,382	162,525	148,115	145,499	34,627	39,387	33,200	34,662
	合計	420,748	414,760	392,879	379,266	355,232	312,045	78,099	79,832	70,403	72,642
三週間	定期船	53,139	49,008	49,830	56,600	69,040	50,674	12,639	12,446	11,717	10,187
	不定期船	31,879	29,304	23,801	26,955	22,362	15,914	5,136	3,455	4,011	3,247
	送計	13,035	8,747	8,504	9,052	5,499	7,599	1,709	1,772	2,525	904
	合計	98,053	87,059	82,135	92,606	96,902	74,186	19,484	17,673	18,253	14,338
合計	定期船	154,894	143,687	135,426	141,897	173,700	127,259	32,452	29,602	29,596	26,212
	不定期船	319,848	306,480	277,018	259,281	229,886	187,772	49,520	45,233	41,071	41,323
	送計	187,392	176,074	173,319	174,128	155,803	154,799	36,793	41,616	36,174	36,044
	合計	662,132	626,240	585,763	575,306	559,390	469,830	118,765	116,451	106,840	103,580

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

5. 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4月	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
3	42,592	28,720	13,871	16.6	26.8

(注) 通関統計による。

6. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

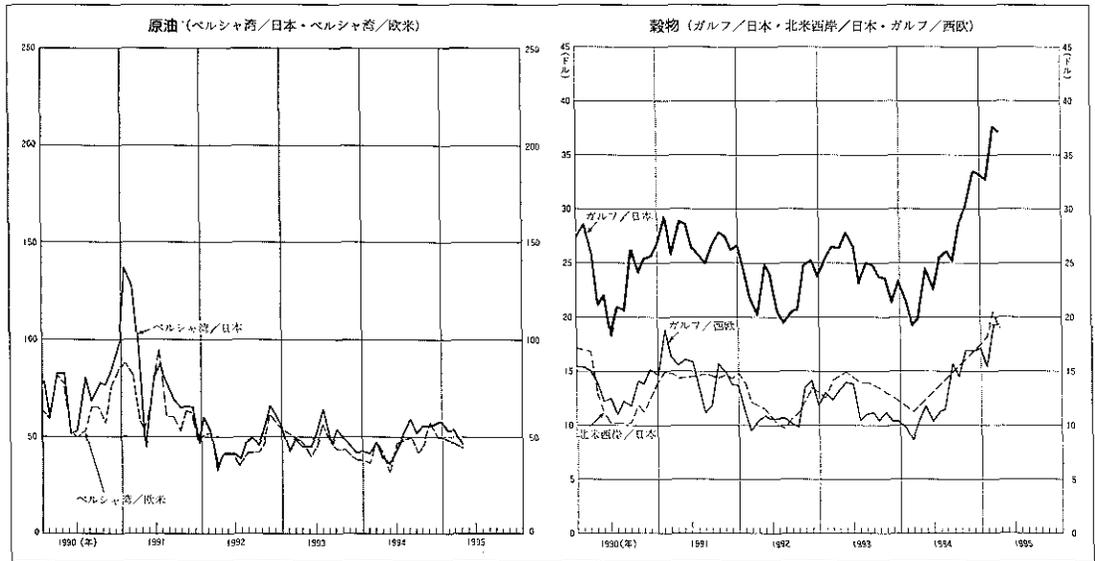
年月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1994年5月	103.99	101.55	105.05
6	102.72	99.05	105.33
7	98.50	97.30	99.75
8	99.85	97.70	101.40
9	98.81	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
4	83.67	80.30	87.20

7. 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 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
4	10,973	15	10,958	2,549	3,273	4,663	98	41	311	23	15,395	5,345

(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。



8. 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	44.50	47.50	40.00	41.00	32.00	45.00	40.00
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	Belm 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		

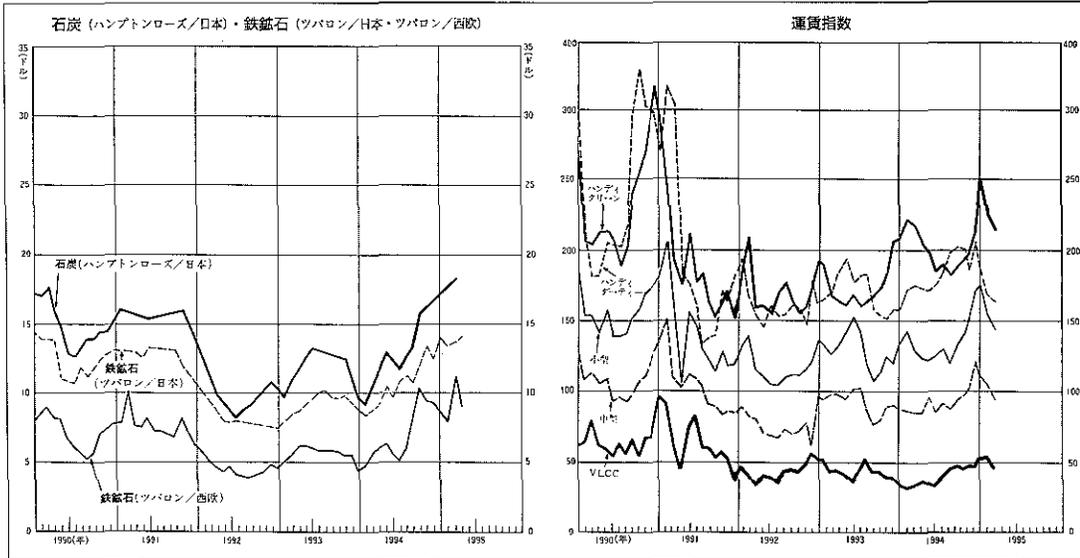
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

9. 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	—	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	19.00	15.25
4	19.80	19.25	37.00	33.00	—	—	18.60	18.40	10.25	—	19.00	—
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。



10. 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)

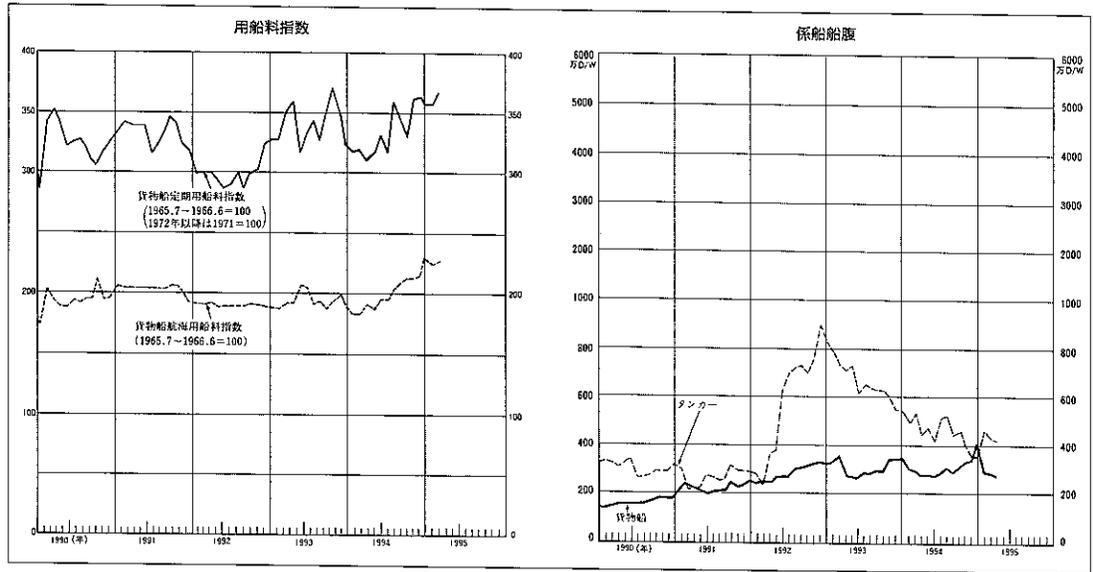
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	9.45	—	—	—	8.80	—	14.20	—	4.35	—	—	—
2	9.25	—	—	—	7.70	—	13.75	—	4.96	—	8.00	—
3	—	—	18.50	—	—	—	13.50	—	5.60	4.50	11.25	9.80
4	—	—	—	—	9.25	7.90	13.90	—	6.25	5.55	—	8.70
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。

11. 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	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	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7	
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	193.1	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-NEWS-INTERNATIONAL 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。



12. 貨物船用船料指数

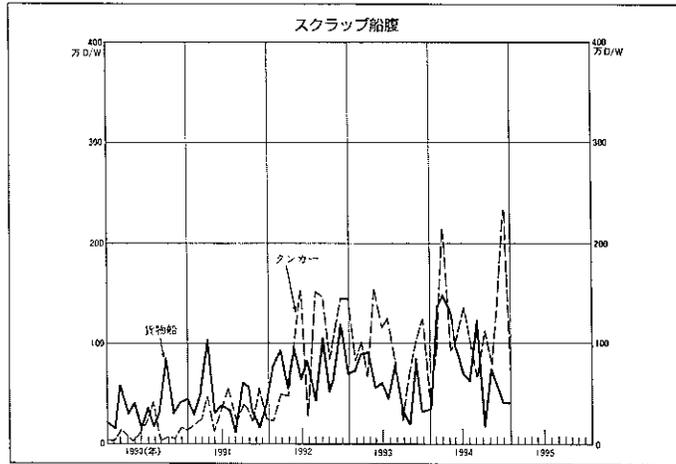
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0
2	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0
3	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	357.6	325.0	320.0	327.0	324.0	366.0
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。

13. 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	271	2,151	2,857	66	2,205	4,127
5	324	2,252	2,982	96	3,356	6,408	291	2,158	2,816	82	2,601	4,901						
6	317	2,232	2,954	93	3,179	6,054	288	2,118	2,825	85	2,300	4,215						
7	313	2,217	2,997	100	3,456	6,589	293	2,193	2,999	86	2,644	5,075						
8	315	2,174	2,906	98	3,327	6,308	282	2,272	3,136	88	2,688	5,171						
9	315	2,248	3,069	106	3,316	6,279	278	2,244	3,077	85	2,333	4,412						
10	313	2,250	3,041	103	3,287	6,218	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691						
11	320	2,293	2,975	98	3,219	6,052	297	2,349	3,210	73	2,204	4,040						
12	333	2,514	3,273	94	3,050	5,642	294	2,446	3,315	66	1,970	3,652						

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



14. スクラップ船腹量の推移

月次	1993						1994						1995					
	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	34	392	710	15	699	1,412	20	185	342	8	226	439	28	329	459	10	390	769
2	45	423	744	15	430	843	40	813	1,464	11	468	941						
3	47	499	897	20	541	1,043	60	843	1,562	24	1,079	2,122						
4	31	504	901	9	382	747	49	715	1,284	18	469	912						
5	39	310	529	18	774	1,602	36	530	927	14	534	1,057						
6	27	360	609	15	641	1,218	40	422	768	12	661	1,351						
7	19	227	438	12	649	1,274	34	383	675	8	524	1,016						
8	41	441	774	13	420	832	59	751	1,245	7	339	702						
9	20	170	262	8	101	169	24	141	210	10	595	1,166						
10	13	107	138	9	354	673	32	475	795	10	413	798						
11	60	505	854	13	512	1,040	33	371	617	14	700	1,418						
12	14	169	292	10	600	1,259	25	286	464	15	1,138	2,345						
計	390	4,107	7,148	157	6,103	11,572	452	5,915	10,353	151	7,146	14,267						

(注) ①ブレーメン海運経済研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③乾貨物船は兼用船、撒積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。④タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

15. 国内輸送機関別輸送状況

年月	輸送量(百万トン)					輸送トンキロ(億万トンキロ)				
	内航海運	鉄道	自動車	国内航空	計	内航海運	鉄道	自動車	国内航空	計
1985年度	452	96	5,048	0.54	5,597	2,058	219	2,059	5	4,342
1986年度	441	87	4,969	0.60	5,498	1,980	204	2,161	5	4,351
1987年度	463	82	5,204	0.70	5,750	2,014	205	2,264	6	4,489
1988年度	493	82	5,578	0.76	6,155	2,126	235	2,461	7	4,829
1989年度	538	83	5,888	0.83	6,510	2,247	251	2,629	8	5,134
1990年度	575	87	6,114	0.87	6,776	2,445	272	2,742	8	5,468
1991年度	572	86	6,261	0.87	6,919	2,482	272	2,838	8	5,599
1992年度	540	82	6,102	0.85	6,725	2,480	267	2,816	8	5,571
1993年度	529	79	5,822	0.86	6,430	2,335	254	2,759	8	5,357

(注) 運輸省「運輸白書」による。

大江健三郎氏がノーベル文学賞を受賞した。そして文化勲章は辞退した。

若い頃“戦後民主主義者”という言葉にあこがれて、氏の作品をいくつか読んだ。しかし、あまり長続きせず止めてしまった。読み終わってすっきりした感じがしたのは『万延元年のフットボール』くらいで、作品に流れる“暗さ”“重苦しさ”に耐えられなかった。当時の私は自分の人生とか社会とかに対して不満を持ちながらも、希望とか期待がありすぎたのであろう。

大学入学は72年で、当時の学内の雰囲気では何かに“遅れてきた”という想いが強かった。我が意を得たりとばかりに『遅れてきた青年』を読んでみたが、“遅れてきた”対象の相違に愕然としたこ

編集後記

ともあった。青年とはいつの時代でも“遅れてきた”と思うものなのだ、と感心したりもした。

やはり、教科書を黒く塗りつぶした原体験こそが“戦後民主主義者”であり続ける原動力であったのであろう。

今の私はと言えば、カラオケで時々「いちご白書をもう一度」を歌ったりするが、戦後民主主義とは無縁の毎日になってしまった。

さしずめ私は“戦後民主主義者”というより「歌は世につれ」派というべき存在であった。

いや、私だけでなく日本全体が戦後民主主義とは無縁の場所に行ってしまったのではないだろうか。

国際社会の中で名誉ある地位を占めたいと思うという約束は、どこへ消えてしまったのだろうか。

日本の内側だけを見た経済的充足優先の政策が、戦後民主主義を変節させてしまったのではないだろうか。

日本の社会の中にこの種の精神あるいは主義主張が生き長らえていたとしたら、この社会にこれほど様々な規制が生まれ、幅をきかせてきたはずがない。

戦後民主主義という死語を思い出させてくれた文化勲章辞退に乾杯！

もちろん、ノーベル文学賞受賞にも乾杯！

新和海運

総務部法規保険課長

横溝豊彦

せんきょう 5月号 No. 418 (Vol. 36 No. 2)

発行◆平成7年5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156社。
(平成7年5月現在)

会社名：京北海運(株) (英文名) KEIHOKU SHIPPING CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 小川延夫

本社所在地：東京都千代田区丸の内2-2-1 岸本ビル

資本金：100百万円

創立年月日：1954年6月1日

従業員数：海上16名 陸上22名 計38名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	3.459%	5.906%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	9隻	31.021%	54.208%

主たる配船先：北米、オーストラリア、東南アジア全域、国内
事業概要：内航部門においては創業以来の石炭輸送を中心に鋼材・雑貨などを、近海部門は、物資・原材料をはじめ三
国間貿易に就航、遠洋部門では汎用性の高いスモール
ハンディ・サイズを中心に営業活動を行っています。

会社名：北九州運輸(株) (英文名) KITAKYUSHU TRANSPORTATION CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 荒木 敦

本社所在地：北九州市門司区湊町9-11

資本金：242百万円

創立年月日：1949年3月25日

従業員数：海上177名 陸上380名 計557名



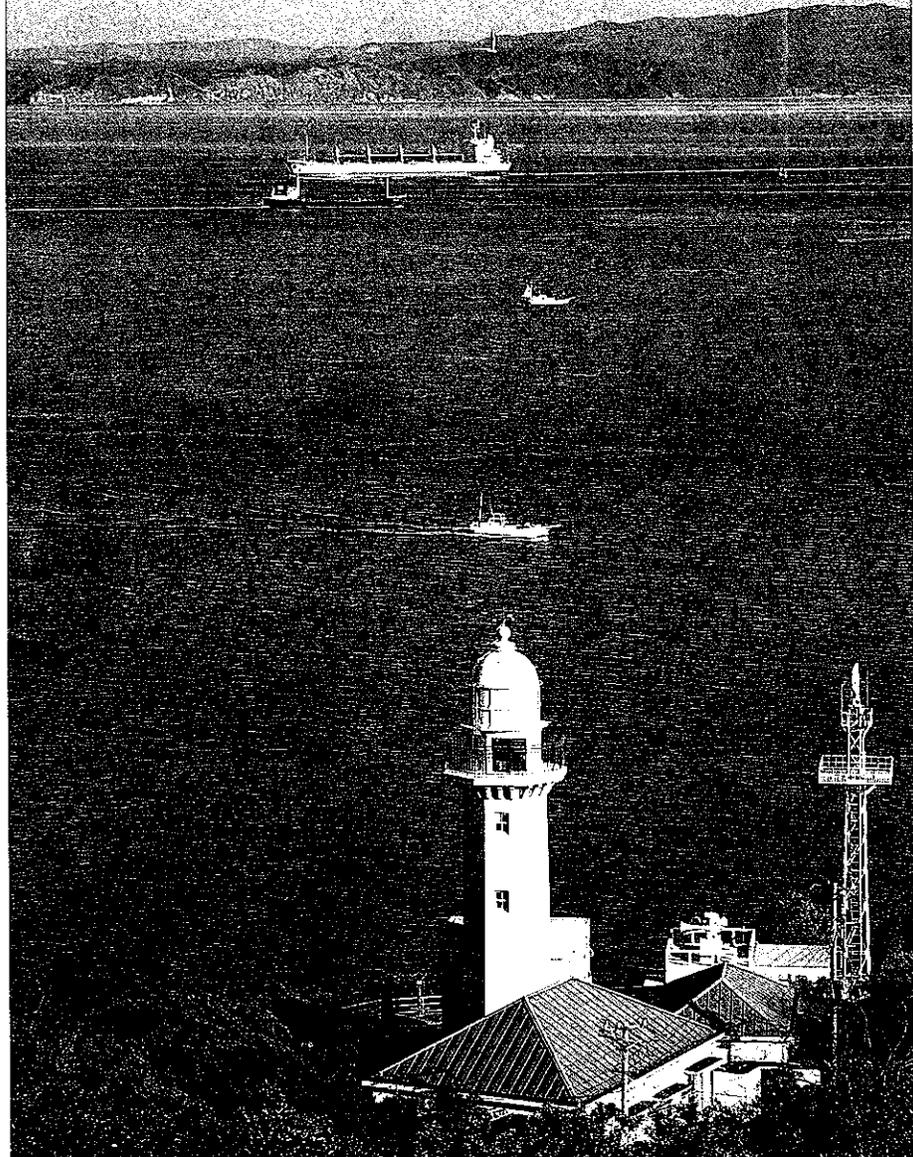
所有船状況	遠洋・近海・沿海	10隻	25.671%	40.029%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	10隻	21.465%	34.001%

主たる配船先：国内各港

事業概要：当社はセメント専用船9隻、石灰石専用船1隻を所有、
およびスラグ専用船1隻を用船し、荷主日本セメント
の撒セメント、石灰石、スラグの国内輸送を行っており
海運部門の収入比率は33%。また、港湾運送事業、
倉庫業、通関業、航空運送代理店業などを行っている。



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