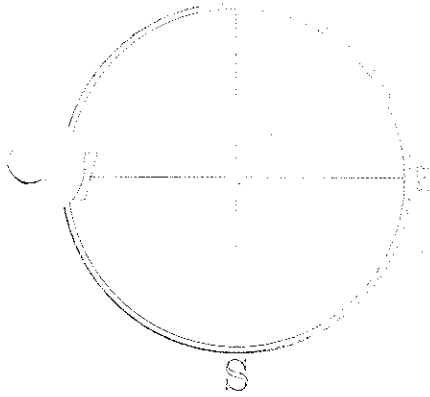


平成7年8月20日発行 毎月1回20日発行 No.421 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1995



社団法人 日本船主協会

船協月報/1995年8月号 目次

◎巻頭言

内航近代化船の前進について★日本船主協会常任理事・佐藤國吉——1
佐藤國吉船取締役会長

◎特別欄

日本海運の現況（要旨）——2

◎寄稿

海運造船合理化審議会答申「今後の内航海運対策について」の概要（前編）—内航海運を取り巻く環境の変化— ——7

★東京理科大学教授
★海運審内航部会専門委員・加藤俊平

◎随想

ホテルと我家★伊 優・岸 ユキ——14

◎業界団体を訪ねて—(社)日本ガス協会——16

◎London 便り——18

◎特別欄

「海の記念日」イベント特集——19

◎海運ニュース

1. 改正 STCW 条約の採択について——23
2. IMO バルクケミカル小委員会中間会合の様相——25
3. 引き続き増加した世界船腹——26
—ロイド統計による1994年末の世界船腹量—

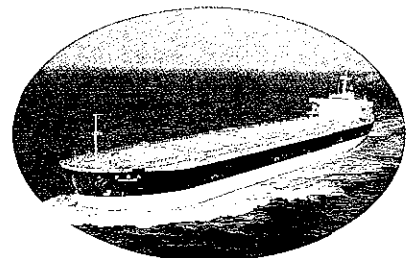
❖海運日誌★7月——31

◎海運雑学ゼミナール★第65回——32

❖船協だより——34

❖海運統計——35

❖編集後記——40



(石炭専用船「蒼龍丸」)

内航近代化船の前進について

日本船主協会常任理事 佐藤國吉
佐藤国汽船取締役会長



最近、「内航近代化船」の開発、普及が急ピッチで進んでいる。

これは、運輸省及び船舶整備公団のご協力を得、日本内航海運組合総連合会が数年前から行ってきた船員対策の一環であり、その研究成果が早くも実現可能なものから取り入れられてきたものと歓迎している。

今後の船員対策は、労働環境の改善と労働負担の軽減等を図り、若人にも魅力ある職場づくりをすることが支柱であると、内航業界挙げてその対応に努めてきた。

従来、船員問題は総連合会で扱いにくいとされてきたのが、今日の内航船員の労働力不足と高齢化という根本問題につながったのではないかという若干の反省もある。

しかし乍ら、内航近代化船の開発が安易に労働力不足の為の省力化に力点が置かれては、本末顛倒になりかねないのである。あくまでも、最新鋭の技術を導入することは、より安全で快適な職場環境を作ることの重要な基本である。

ここ数年に建造された殆どの内航船は、居住環境の改善を図っているが、これは船舶整備公団の協力を得て設定した「船員居住区基準」を満たした新造船に、総連合会が奨励金を給付する制度の賜との評価を得ており、また、これは業界挙げて取り組んできた船員対策が効を奏した証しでもあると思う。

私は、昨年、総連合会で視察団を組織して、米国の衛星利用による優れた航行援助システムを実地見学し、今後の内航近代化船の開発に向け、大いに意を強くしたものである。

最新の内航近代化船は、いずれも操舵室の視界を広くし、操船・通信装置及び機関設備の集中監視装置をコンパクトに前面に配置し、船橋での作業性を飛躍的に高めるとともに機関室の完全無人化を指向している。

端的に言えば、ジャンボジェット機のcockpitを船に活用したものとお考えいただければよいと思う。

居住区は、各個室にトイレ、バス他を設備し、ホテルのシングルルームのような感じすら与えている。さらに、食堂やサロンをくつろぎの場としての機能を持たせ、和室やトレーニングジム、ジェット噴射バスを設けている船もある。その他、居住区の防振・防音にも考慮が払われている。

船員に荷役労働の負担が掛るタンカーでは、遠隔制御による荷役装置の自動化と荷役監視システムの採用等も実現した。しかし、こうした内航近代化船推進と船員対策は、内航業界だけでは十分な効果が期待できない。安全かつ安定的な輸送使命の遂行のためにも引き続き荷主各位のご支援を切に期待するものである。また、法制度の整備も必要不可欠であり、行政のご支援もお願いいたす次第である。

日本海運の現況（要旨）

I 海とわたしたち

1. 私たちが海から受ける恩恵

美しい自然を生み、豊かな生命を育んできた海は、古来より、人類にとって重要な交通路であった。天然資源の乏しい我が国は、エネルギー資源、食糧等の資源のほとんどを海外に依存しており、これらの物資の輸送を担う海運の役割は非常に重要である。さらに、国内においても、海運は貨物輸送の約半分を担い、また、離島住民の唯一の足として活躍し、我が国の経済活動・国民生活を支えている。

このような海の重要性についての認識を広めるため、従来より、7月20日「海の記念日」を中心に全国各地で体験乗船会等の様々なイベントが行われてきたが、平成8年より、海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日として、7月20日が国民の祝日「海の日」となることとなった。

2. 阪神・淡路大震災復興に貢献する海上交通と港湾

○緊急輸送等に活躍する海運

家屋の倒壊等により多くの被災者がでるとともに、港湾、鉄道をはじめとする交通関連施設にも甚大な被害が生じた。海運は、被災者のための医薬品、食料品等の救援物資の緊急輸送のほか、寸断された道路、鉄道網の迂回交通手段として代替輸送等に活躍した。

また、神戸港の被災により、同港に荷揚げ予定であった貨物が緊急的に同港以外の港湾に荷揚げされた。全国の主要港湾においては、貨物の円滑な受入れのため、代替バース、仮設コンテナヤードの確保、日曜荷役の実施等の受入れ体制の整備が行われた。

○旅客船による宿泊サービスの提供

— 略 —

○阪神・淡路地域の復興のために

港湾機能の早期回復を図るため、平成6年度補正予算等において、被災した岸壁、防波堤等の公共港湾施設、海岸保全施設や神戸港埠頭公社が保有するコンテナバース等の災害復旧を行うこととされた。また、民間の港湾関連施設等の復旧を支援するため、日本開発銀行による低利融資制度が創設されている。

一方、港湾運送事業者においては、事業用施設の復旧を進めるとともに、港湾労使の合意に基づき、日曜荷役、24時間荷役を実施し、フルタイムサービスによる利便性の向上を図っている。さらに、倒壊した家屋から発生した瓦礫、復興に係る建設資材等の輸送に内航海運が貢献している。

II 国際海運をめぐる厳しい輸送環境と我が国海運の対応等

1. アジア経済の発展と物流構造の変化

○アジア経済の発展と物流構造の変化

近年、アジア経済は驚異的な成長を遂げつつあり、今後は中国をはじめとするアジア地域が世界の経済発展の中心になると考えられている。アジア経済の発展は、アジア域内における国際水平分業の進展をもたらすとともに、アジア地域を中心とした貨物量の増大をもたらしている。特に国際コンテナ輸送においてアジア関係貨物は著しく伸びているが、アジア主要港におけるコンテナ取扱量の推移等において、日本発着貨物のシェア低下が見られる。

○激化する国際競争にさらされる我が国外航海運

日本の相対的地位低下の一方で、近年のコンテナ輸送を中心とした極東船社（邦船社以外のアジア船社）の発展にはめざましいものがある。現在では、極東船社においても定曜日寄港等サービス水準の向上が図られており、アジア海運市場においては、各船社間で運賃及びサービスの両面にわたる激しい競争が展開され、運賃市況の低迷、激しいシェア争いが生じている。国際コンテナ輸送における激しい競争に勝ち残るため、各船社はコスト削減と輸送サービスの向上を同時に図る必要があり、最近のコンテナ定期航路においては従来の枠を超えた世界的規模でのダイナミックなコンソーシアム（特定の航路において複数の船社がグループを形成し、お互いにコンテナ貨物の積付けスペースを融通し合うもの。）の再編が行われている。

さらに、コンテナ輸送を中心に成長してきた極東船社においては、タンカー部門等不定期船分野への事業進出を模索する動きもあり、邦船社は、定期船分野のみならず、今後は不定期船分野においても、極東船社との激しい国際競争にさらされることが予想される。

また、アジア地域における物流構造が従来の日本を中心とするものから、アジア地

域全体に及ぶものへと重心をシフトしている中で、邦船社においてはコンテナ主要航路において、日本発着ではない三国間輸送の取扱い比率を高めており、その比率は4割程度となっている。

○アジア海運フォーラムの開催

アジア海運の円滑な発展を維持するためには、アジア各国間でアジア海運を取り巻く状況についての共通認識を形成し、調和のとれた海運政策をアジア地域一体となって推進することが必要である。このため、平成7年6月に我が国の呼びかけにより、「第1回アジア海運フォーラム」が東京で開催され、アジア各国の海運事情・海運政策について活発な意見交換が行われた。このような政策対話を通じて、公正な競争の場が形成されていくことが期待されている。

○内航海運への影響

近年、アジア地域の経済発展により、アジア各国発着の貿易貨物が急速に増加しているとともに、アジア諸国の主要港におけるハブ機能の強化が進んでおり、我が国地方港と釜山港との間を結ぶ定期輸送サービスが充実してきている。

神戸港、横浜港等我が国主要港における輸出入貨物に係るフィーダー輸送に占める内航海運の割合は大きくはないものの、今後、我が国地方港とアジア諸国の主要港を結ぶ航路がさらに充実されていく場合は、内航海運によるフィーダー輸送に少なからぬ影響を与える可能性があるため、内航海運においても、輸送の効率化、物流コストの削減等に努めていく必要がある。

○今後の港湾のあり方について

シンガポール、香港等のアジア主要港では、アジア地域の著しい経済発展とともに、高いサービス水準や相対的に安価な港湾料金等を武器に、アジアにおけるハブ港湾として機能を強化しており、コンソーシアム再編の中で、我が国主要港への外航船の寄港減少が懸念される。

今後、我が国主要港においては、船舶の大型化に対応した高規格コンテナターミナルの整備のほか、一層のサービス向上に努めるとともに、港湾全体の利用料金の適正化を図ることが重要な課題となっている。このような状況を受けて、平成7年6月から、五大港において日曜荷役が再開されたところであり、港湾のソフト・ハード両面にわたって、関係者が連携をとりつつ、我が国経済を支える国際海上物流の効率化を図るための取組みが求められている。

2. 急速な円高の進行と国際競争力の確保

○急速な円高が海運にもたらす影響とその対応

我が国海外航運企業は、収入のうち6～7割程度はドル等の外貨建てである一方、費用のうち外貨建て分は5～6割程度であるため、円高の進行が収益を減少させる構造となっている。

我が国海外航運企業においては、経費の節減やコストのドル化を中心として、管理部門の縮小・再編成による合理化、日本籍船の仕組化、船舶管理部門や運航管理部門等の海外移転等の対策が実施されている。

○日本商船隊の意義と構造変化

国内資源に乏しく、周囲を海に囲まれた我が国においては、貿易物資の安定輸送確保は必要不可欠であり、日本商船隊の国際競争力を向上させ、その維持・整備を図ることが必要である。日本籍船及び日本人船員は、貿易物資の安定輸送手段の確保、海上運送の安全及び環境保全の確保、船舶運航に係るノウハウの維持、緊急時における対応等の意義を有しており、日本商船隊の中核を担うものとして位置付けられる。

しかしながら、近年の円高等によりフラッグイングアウト（日本籍船の海外流失）が進行しており、日本籍船及び日本人船員が激減している。現在の趨勢が継続すれば、平成12年（2000年）には、日本籍船は100

隻（2,000総トン以上の船舶）、日本人船員は4,000人を下回るとの試算もあり、我が国海外航海運は、空洞化を通りこしていわば真空化の方向に向かわざるをえない状態にある。

○我が国商船隊の国際競争力確保に向けた取組み

(1) 我が国の従来の施策

内外船員費格差の拡大に対応するため、①日本人船員と外国人船員との混乗、②設備の技術革新による乗組員の少数精鋭化を目的とした近代化船への取組み等の方策が講じられてきているが、平成6年3月より、日本人船員8～9人及び外国人船員が乗り組む混乗近代化船が実用化された。

外航船舶の整備については日本開発銀行による長期・低利融資が行われており、さらに、近代的設備を有した外航船舶の整備促進等を図るため、外航近代化船等に対する特別償却制度、固定資産税の軽減措置、登録免許税の軽減措置等の税制上の優遇措置も併せて講じられている。

(2) フラッグイングアウトの進行と国の対応の必要性

従来より、フラッグイングアウトの防止、日本人船員の確保のために様々な施策が講じられてきたが、日本籍船及び日本人船員は依然として減少し続けていることから、運輸省では平成7年1月より外航海運・船員問題懇談会（座長：谷川久成 蹊大学教授）を開催し、平成7年5月に日本籍船及び日本人船員の減少に歯止めをかけるための抜本的な施策等についての報告書が取りまとめられたところである。本報告書では、自国の船舶・船員の維持のため、船舶税制、船員税制、海運助成、船員の国籍規制の緩和について措置を講じている欧州各国の国際船舶登録制度等を参考として、「国際船舶制度」の創設が提案されている。

Ⅲ 最近における海上交通行政と輸送活動等の概況

○今後の内航海運対策について

内航海運においては、近年、船員確保問題が構造的課題として認識される一方で、物流効率化・高度化に対する荷主ニーズが高まってきており、また、船腹調整制度の見直しについては、平成6年7月及び平成7年3月の閣議決定において、平成7年度末までに政府としての具体的結論を得ることとされた。このような動向を踏まえ、運輸省では平成6年7月に海運造船合理化審議会に対し今後の内航海運対策について諮問し、平成7年6月に答申を得た。

運輸省としては、今回の答申を踏まえ、内航海運業界、荷主業界等の関係者とともに今後の内航海運対策の推進を図ることとしている。

※答申の概要

(1) 船腹調整制度の見直し

① 法律上の船腹調整制度については維持存続し、船腹過剰時のセーフガードとして活用する。

② 現在の船腹調整事業については以下のとおり見直す。

(i) 当面措置すべき事項

- ・モーダルシフト対象船種の寄港地に関する制限及びフライアッシュ輸送等にセメント専用船を使用する場合の制限は、直ちに緩和する。
- ・鉄鋼、石油等に係る長期積荷保証船については、日本内航海運組合総連合会と荷主団体との協議結果を踏まえ、弾力的運用を行う。
- ・その他、荷主団体の要望を十分把握し、引当比率の設定、外航船臨時投入等につき弾力的運用を行う。

(ii) モーダルシフト対象船種については、速やかに船腹調整事業の対象外とする。

(iii) 現在の船腹調整事業については、内

航海運業者による同事業への依存の計画的解消を図り、市場原理の活用による内航海運業の活性化を図る。

(2) 船腹調整事業の見直しと一体的に措置すべき事項

内航海運業者による船腹調整事業への依存の計画的解消が円滑に進むよう、以下の措置を推進していく。

① 船舶のタイムリーかつ安定的な整備・提供

船舶整備公団機能の充実、租税特別措置の活用、日本内航海運組合総連合会による債務保証業務の実施等。

② 経営基盤の強化を目的とした抜本的な構造改善の推進

海運組合単位の具体的な構造改善実施計画の作成、転廃業助成金の充実等日本内航海運組合総連合会による構造改善のインセンティブ措置、内航海運業法の許可基準の弾力的運用、税制措置等の充実等についての検討等。

③ 運賃及び用船料に係るコスト負担の適正化

内航海運に係る取引関係の簡素化等。

④ 内航海運業界と荷主業界との定期協議機関の設置

(3) その他の内航海運対策

良質な内航船員等の安定的な確保、内航海運における輸送効率化の推進、モーダルシフト等の新規需要分野への積極的な対応、内航海運の発展に資する港湾機能の整備及び改善、テクノスーパーライナーの早期実用化等。

○モーダルシフトの推進

幹線物流の分野を中心に、低公害で効率のよい大量輸送機関の利用促進を図ることが求められており、内航船は、その受け皿として、大きな期待が寄せられている。

海運へのモーダルシフトを推進するためには、その主要な受け皿である RORO 船、長・中距離フェリー等の整備が必要である。

このため、船舶整備公団においては、事業者の資金調達をより容易にするため、公団と事業者との共有建造に係る公団の共有比率を引き上げて積極的に支援している。

運輸省では、平成5年5月にモーダルシフトの推進に必要な改善方策の検討を目的として懇談会を設置し、フェリーについては、利用者ニーズに対応した運航頻度の向上、弾力的な運賃の設定等について検討することが必要との提言を平成6年4月にとりまとめた。これを受け、各地方運輸局等にモーダルシフト推進協議会が設置され、今後の検討体制の整備が図られたところである。

○テクノスーパーライナーの活用

テクノスーパーライナーは、従来のコンテナ船の2倍以上の速度である速力50ノット（時速約93キロ）、貨物積載量1,000トン、航続距離500海里（約930キロ）以上で、かつ荒れた海でも安全航行できることを目標とした新形式超高速船である。平成元年度から平成6年度までの研究開発により、設計及び建造に関する基礎技術の確立というハード面の課題はほぼ解決の見通しが得られた。平成7年度は大型実海域実験船「飛翔」を使用し、①安全運航、②輸送システム、③事業運営に関連する課題等ソフト面を重視した総合実験が行われる予定である。

今後はこれらの研究開発成果を有効に活用し、新たな輸送サービスを行う上で想定される様々な課題を解決すべく、さらに調査・検討を進めていくことが必要である。

○油濁損害賠償保障制度の充実

油濁事故が生じた場合には、いわゆる油濁二条約により、船舶所有者は油濁損害について原則として無過失責任を負う一方、その責任を一定限度に制限することができることとされているとともに、損害が船舶所有者の責任限度額を超えた場合等には、国際基金が補償を行うこととされている。

油濁二条約は条約制定後約20年を経過し、

この間のインフレによる補償の目減りを始めとする情勢の変化に対応するため、平成4年、①船舶所有者の損害賠償責任の限度額及び国際基金の補償限度額の引上げ、②200海里水域及び空船航行中のタンカー等への適用範囲の拡大を主な内容とする2本の改正議定書が採択された。なお、改正議定書は、平成8年5月30日より発効する。

○船舶解撤の円滑な推進

近年、世界的に船舶の高齢化が進んでおり、世界の船腹量に占める船齢15年以上の船舶の構成比率は、昭和60年の約24%から、40%を上回る水準にまで達している。老朽船の解撤を円滑に進めることは、船舶運航の安全、地球環境の保全等の点で重要な意味を有している。解撤問題は、全世界の船舶が対象となることや、現在の解撤事業がアジア諸国を中心に実施されていることなどから、国際的な広がりをもつ課題である。現在、我が国の海運業界と造船業界が中心となって解撤問題に関する調査や、サブスタンダード船の排除に向けた関係国船主団体への働きかけ等が進められているところであり、国としても国際機関等における意見交換等を進めてゆく必要がある。

なお、平成7年度から、二重構造タンカーへの早期代替に資するタンカーの解撤を促進することを目的とした補助金制度が講じられている。

本誌にその要旨を掲載した「日本海運の現況」(運輸省海上交通局編)の入手に関するお問い合わせなど詳細につきましては、下記にご連絡下さい。

1. 頒布価格：1部950円
2. 取扱先：日本海事広報協会
〒104 中央区新川1-23-17 マリンビル
TEL 03-3552-5031

海運造船合理化審議会答申「今後の内航海運対策について」の概要（前編）－内航海運を取り巻く環境の変化－

東京理科大学教授・海造審内航部会専門委員 加藤俊平

1. はじめに

去る6月5日、海運造船合理化審議会は、昨年7月に運輸大臣から諮問されていた「今後の内航海運対策について」に対する答申を提出した。

今回の審議の最大の懸案事項であった船腹調整制度の見直しについては、内航、荷主双方をはじめ関係委員から活発な意見が出され、その意見内容も当初は相当な隔たりがあったが、委員各位の大局的な見地からの審議により、一定の合意が得られたことは画期的なことであったと考えている。

そこで、審議に係わった者として諮問の背景、審議の経過、答申の主要点について若干の説明なり意見を述べてみたい。

2. 諮問の背景

内航海運のあり方については、平成4年3月にも海運造船合理化審議会から「今後の内航海運対策のあり方について」として答申が出されている。そこでは、今後の内航海運対策について、それまでの過剰船腹、中小零細事業者対策を中心としたものから、内航海運が経済社会の発展に積極的に寄与していくよう、①船員確保対策等新たな視点を加えた構造改善対策等の推進、②今後の経済情勢の進展に対応した安定輸

送の確保、③トラックから海運へのモーダルシフトの社会的要請への対応の各観点からの新たな内航海運対策に重点を移行していくという基本的方向性が示された。その上で、同答申では船腹調整制度への長期にわたる依存がかえって内航海運業の発展にとりマイナス要因になっている面も否定できないことから、中長期的には同制度への依存を解消し得るような事業体質の強化を図ることとし、当面は機動的・弾力的な運用の実施を前提に船腹調整制度の維持存続を図ることとされた。

しかし、その後のわが国経済社会を取り巻く環境は、経済のボーグレス化等を背景に大きく変化してきており、その中で、経済政策の基本も、従来の産業保護的なものから、市場原理と自己責任原則に立った経済社会を実現する立場から公的規制の緩和等を推進する競争促進的なものへと転換してきている。このような経済社会の流れの中で、平成6年2月および7月の閣議決定においては、規制緩和の一環として船腹調整制度もそのひとつである個別法に基づく独禁法適用除外カルテル等制度については「5年以内に原則廃止する観点から見直しを行い、平成7年度末までに具体的結論を得る」こととされた。また、この間、船員確保問題が内航海運の構造的課題として認識される一方で、荷主に

係る国際競争関係の激化等から内航輸送の効率化等に対する要請が強まってきているといった状況にある。

今回の「今後の内航海運対策について」の諮問の背景には、このような内航海運を取り巻く環境の変化を踏まえ、船腹調整制度の見直しをはじめとした今後の内航海運対策を具体化していくためには、海運造船合理化審議会の意見を聴くことが適当と判断されたからである。

3. 審議の経過

昨年7月29日、海運造船合理化審議会（委員長・斎藤裕）総会が開催され、諮問第117号「今後の内航海運対策について」が諮問された。その際、本件の審議は内航部会（部会長・眞島健）に付託し、同部会の審議の結論をもって答申とすることが決定された。また、同日開催された内航部会では、審議内容が専門的かつ多岐にわたることから、同部会の中に内航海運対策小委員会を設置し、部会に対する報告書の検討を行うこととなり、指名を受けて私が小委員長を務めさせていただくこととなった。

総会において事務当局よりおおむね1年以内に答申を得たいとの希望が示されたこともあり、小委員会は、月1回のペースで審議を行うこととし、平成6年9月12日に第1回を開催してから本年5月19日まで都合9回開催した。

第1回から第3回（11月開催）までは内航海運の現状と問題点および内航海運をめぐる環境の変化について整理をし、今後の内航海運の課題および目指すべき姿について検討を行った。これは、船腹調整制度の見直し等の重大な政策課題を検討するにあたり、内航海運の現状と今後の課題を整理し、関係者に共通した認識を醸

成しておくことが重要であると判断したからである。内航業界と荷主業界との立場や意見の相違が大きかっただけに、この間の議論により関係者における船腹調整制度の見直し等に関する共通の座標軸を形成したという点では、その後の議論を進めるうえで非常に有意義であったと考えている。

第4回小委員会（12月開催）からは、それまでの議論を踏まえて、船腹調整制度の見直しをはじめとして、構造改善の推進、内航船員確保対策等の今後の内航海運対策について検討を行った。

なお、1月17日に阪神・淡路大震災が発生し、関係委員の中にも被害に遭われた方もおり、また、内航海運業界としても被災地への緊急物資輸送や鉄道、トラックの代替輸送等に主体的に取り組む必要があったため、月1回開催予定の小委員会も1月と2月の開催は中止した。その後は、3月に1回、4月に2回、5月に2回と非常に限られたスケジュールの中で懸案事項について集中的な審議が行われた。

最大の懸案である船腹調整制度の見直しについては、当初からその評価、問題点等をめぐって内航業界委員と荷主業界委員を中心に活発な意見が出され、その意見内容も当初は相当な隔たりがあったが、議論を進め、論点を集約するうちに何らかの妥協点が見いだせるとの確信が次第に得られるようになった。

そこで、5月12日開催された第8回小委員会では、具体的な議論を進めるために杉山小委員長代理から船腹調整制度見直しとそれと一体的に措置すべき事項に関する私案を提示していただいた。その場で、法律上の船腹調整制度自体は今後とも維持存続し船腹過剰時のセーフガー

ドとして活用するが、現在の船腹調整事業については内航海運業者による同事業への依存の解消を図ることで、おおむねの了解が得られた。一方、船腹調整事業の見直しの具体的スケジュールについては、荷主関係委員を中心にこれを答申に明記すべきとする意見が出された一方で、内航関係委員を中心にスケジュールを明記することは内航海運業界に混乱を招くことなどから反対であるとの強い意見が出された。

5月19日開催の第9回小委員会には、それまでの各委員の意見等を踏まえ、小委員長である私の方から私案を提示し、おおむねの了解が得られた。この際、船腹調整事業の見直しに関する具体的なスケジュールの明記については、これを明記すると引当資格に対する金融機関の担保評価が下落し、資金確保に支障が生ずる等の問題が発生すること、同事業の見直しには併せて資金調達手段の確保、構造改善の円滑な推進等の一定の環境整備が必要であることなどを踏まえ、現時点においてはスケジュールの明記は適当でないと判断された。なお、船腹調整事業の見直し等については、今後の着実な推進を図られるよう、「内航海運業者による同事業への依存の計画的解消を図り、市場原理の活用による内航海運業の活性化を図る」とされた。

このような審議経緯を踏まえてとりまとめられた小委員会報告書は、去る6月5日の内航部会において了承されるとともに、これが海運造船合理化審議会の答申として運輸大臣に提出された。

4. 答申の概要

今回の答申「今後の内航海運対策について」の構成は、まず「I. 内航海運の現状と課題」

として「1. 内航海運の現状」を整理し、これに「2. 内航海運を取り巻く環境変化」を踏まえた上で、「3. 内航海運における今後の課題」を指摘している。次にこれらの課題の解決に向けた「II. 今後の内航海運対策」について述べているが、ここでは内航海運対策の中核として実施されてきた「1. 船腹調整制度の見直し」に関する部分を最初に記述するとともに、「2. 船腹調整事業と一体的に措置すべき事項」を整理し、それに続けて「3. その他の内航海運対策」を整理している。

以下その概要を説明したい。

I. 内航海運の現状と課題

1. 内航海運の現状

内航海運の現状について今回の答申では、今後の課題、対策等を審議する上で必要不可欠な事項として以下の6項目を掲げている。

- (1) 内航海運は、国内物流の大動脈であるが、近年のわが国の産業構造の変化に伴う輸送需要構造の変化の影響を受け、そのシェアは雑貨輸送等を除くと低下傾向にあること
- (2) 内航海運は、事業者数の減少とともに事業規模の拡大が着実に図られてきているが、依然として経営基盤が脆弱な中小企業が大半を占めていること
- (3) 内航海運は、船腹需要が市場変動の影響を受けやすいのに対し輸送力調整が困難であることなどから、船腹需給ギャップが生じやすい産業特性を有していること
- (4) 内航海運においては、大企業である荷主を中心とした縦の系列化が確立されている場合が多く、取引関係で荷主優位性が強い市場となっていること

- (5) 内航海運においては、いまだ老朽船の割合は多いものの、船舶の近代化・大型化、情報システムの整備等により輸送効率の向上が着実に進展していること
- (6) 海上労働の特殊性等による若年船員不足、船員の高齢化が進展しているとともに、事業後継者確保問題が深刻化していること

2. 内航海運を取り巻く環境の変化

次に内航海運を取り巻く環境の変化を整理しており、

- (1) 内航海運に係る輸送需要は、モーダルシフト対象貨物を除くと現状維持程度で推移すると推定されること
- (2) 生産人口の減少に加え、漁船・外航船員からの転入が期待できないことなどから船員不足問題、後継者確保問題がさらに深刻化すること
- (3) 経済のボーグレス化等に伴う荷主側の価格競争の激化等により、物流コスト削減に直結する輸送効率化への要請がさらに強化されること
- (4) テクノスーパーライナーをはじめとした船舶関係の技術開発が進展すること
- (5) 内航輸送によるモーダルシフト推進に対する社会的期待が着実に高まること
- (6) 市場原理を活用した競争促進的政策の推進により自己責任原則に基づく事業経営が強く求められること

以上の6項目を指摘している。特に今後、経済のボーグレス化、国際競争関係の激化、内外価格差の是正要請を背景に、製品輸入の増加、生産拠点の海外展開等が進むと内航海運の輸送需要に少なからぬ影響を与えること

から、その動向には十分留意する必要がある。

3. 内航海運における今後の課題

内航海運における今後の課題としては、上記に述べた現状と環境変化を踏まえて次の7項目を指摘している。

- (1) 良質な輸送サービスの安定的かつ効率的な提供は、内航海運の基本的かつ究極的な使命であること
- (2) 今後とも、物流効率化の推進、新しい輸送需要への対応、船内労働環境の改善等に資する船舶をタイムリーかつ安定的に整備・提供していくこと
- (3) 良質な内航船員等の確保を今後の内航海運の構造的課題として位置付け、内航海運関係者の総力を挙げてその対策に取り組むこと
- (4) 物流コストの削減に直結する内航輸送のなお一層の輸送効率化の推進を図るため、ハード、ソフト両面からの改善措置を推進すること
- (5) 今後の内航海運の発展のため、基礎素材物資をベースカゴに、モーダルシフト適合貨物の確保に積極的に取り組むとともに、テクノスーパーライナーの早期実用化を図ること
- (6) 船舶の近代化、良質な内航船員の安定確保等のため、その原資となる運賃および用船料に係るコスト負担の適正化を図ること
- (7) 今後の諸課題に対処するには内航海運の中小零細性の克服が不可欠であり、このため、事業規模拡大等により経営基盤の強化を目的とした抜本的な構造改善の推進を図ること

〔参考資料〕

輸送機関別輸送量の推移

年 度	輸送トン数 (百万トン)				輸送トンキロ (億トンキロ)				平均輸送距離 (km)		
	内 航	自動車	鉄 道	計	内 航	自動車	鉄 道	計	内 航	自動車	鉄 道
昭和45	377 (7.2)%	4,626 (88.0)%	250 (4.8)%	5,253 (100)%	1,512 (43.2)%	1,359 (38.8)%	630 (18.0)%	3,501 (100)%	401	29	252
50	452 (9.0)	4,393 (87.4)	181 (3.6)	5,026 (100)	1,836 (50.9)	1,297 (36.0)	471 (13.1)	3,604 (100)	406	30	261
55	500 (8.4)	5,318 (88.9)	163 (2.7)	5,981 (100)	2,222 (50.7)	1,789 (40.8)	374 (8.5)	4,385 (100)	444	34	230
60	452 (8.1)	5,048 (90.2)	96 (1.7)	5,597 (100)	2,058 (47.4)	2,059 (47.5)	219 (5.1)	4,336 (100)	455	41	227
平成2	575 (8.5)	6,114 (90.2)	87 (1.3)	6,775 (100)	2,445 (44.8)	2,742 (50.2)	272 (5.0)	5,459 (100)	425	45	314
3	572 (8.3)	6,261 (90.5)	86 (1.2)	6,918 (100)	2,482 (44.4)	2,838 (50.7)	272 (4.9)	5,592 (100)	434	45	317
4	540 (8.1)	6,102 (90.7)	82 (1.2)	6,725 (100)	2,480 (44.6)	2,816 (50.6)	267 (4.8)	5,563 (100)	459	46	324
5	529 (8.2)	5,822 (90.5)	79 (1.2)	6,430 (100)	2,335 (43.6)	2,759 (51.5)	254 (4.7)	5,357 (100)	442	47	321

内航海運事業者数

区 分	昭和59年3月31日			平成6年3月31日		
	許可事業者	届出事業者	計	許可事業者	届出事業者	計
運送事業者	760	1,770	2,530	741	1,599	2,340
貸渡事業者	5,196	1,038	6,234	3,832	682	4,514
合 計	5,956 (5,758)	2,808 (2,773)	8,764 (8,156)	4,573 (4,356)	2,281 (2,252)	6,854 (6,240)

(注) []内は、実事業者数である。

内航海運事業者の規模別構成

(単位：%)

区 分	個 人	1,000万円未満	1,000万円以上 5,000万円未満	5,000万円以上 1億円未満	1億円以上 5億円未満	5億円以上	計
運送業	48.6	19.0	19.4	4.6	5.6	2.8	100.0
貸渡業	31.0	35.6	26.6	1.8	2.5	2.6	100.0
合 計	38.0	30.8	23.7	2.3	2.8	2.3	100.0

内航船の船齢構成

(単位：%)

区 分	昭和59年3月31日		平成6年3月31日	
	隻 数	総トン数	隻 数	総トン数
経 済 船	21.4	32.9	28.0	42.2
老朽、不経済船	78.6	67.1	72.0	57.8
うち不経済船	30.6	39.6	24.5	27.7
うち老朽船	48.0	27.5	47.5	30.1

(注) 経済船、不経済船、老朽船については、便宜上、船齢によって区分し、船齢7年未満の船舶を経済船、船齢7年以上14年未満の船舶を不経済船、船齢が14年以上の船舶を老朽船とした。

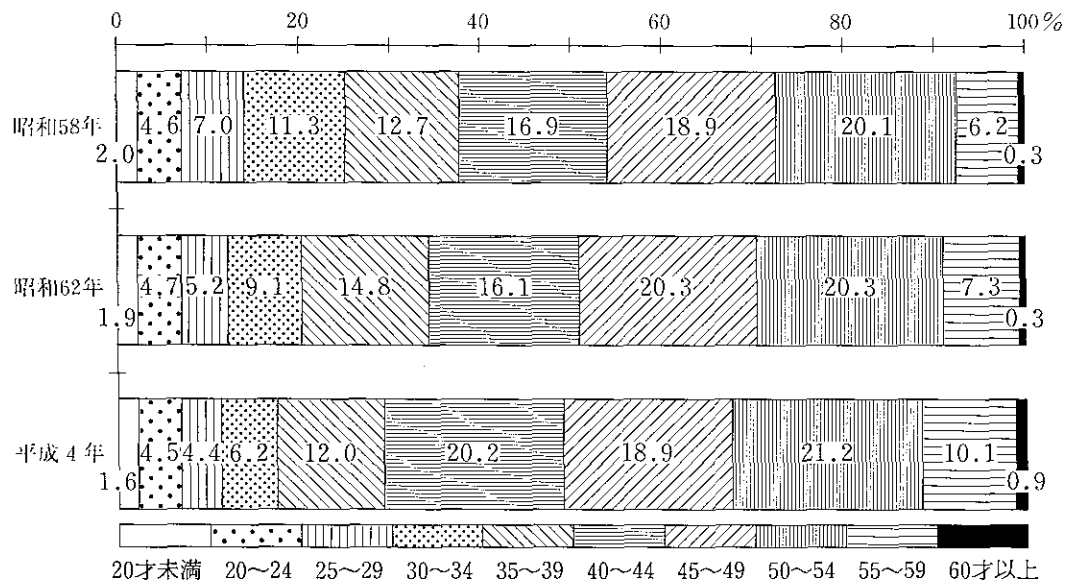
貸渡隻数別にみた貸渡事業者数 平成6年3月31日現在

貸渡隻数	事業者数	構成比
0 隻	470	12.3
1 隻	2,197	57.3
2 隻	618	16.1
3 隻	276	7.2
4 隻	122	3.2
5 隻以上	149	3.9
計	3,832	100.0

貸渡船腹量別にみた貸渡事業者数 平成6年3月31日現在

貸渡船腹量	事業者数	構成比
200総トン未満	1,670	43.6
200総トン～ 300総トン未満	110	2.9
300総トン～ 500総トン未満	799	20.9
500総トン～1,000総トン未満	495	12.9
1,000総トン～2,000総トン未満	367	9.6
2,000総トン以上	391	10.2
計	3,832	100.0

内航海運業の年齢別船員数の構成



(注) 1. 運輸省「船員需給総合調査結果報告書」による。
2. 各年とも10月1日現在の状況である。

平成5～9年度適正船腹量

(単位：1,000総トン)

船種	現有船腹量 (平成5年6月30日現在)	適正船腹量				
		平成5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
貨物船	1,673	1,626 (▲47)	1,640 (▲33)	1,651 (▲22)	1,661 (▲12)	1,671 (▲2)
セメント専用船	435	439 (▲4)	456 (▲21)	462 (▲27)	469 (▲34)	476 (▲41)
自動車専用船	174	153 (▲21)	158 (▲16)	163 (▲11)	168 (▲6)	173 (▲1)
土・砂利・石材船	416	358 (▲58)	370 (▲46)	370 (▲46)	370 (▲46)	370 (▲46)
油送船	954	939 (▲15)	932 (▲22)	943 (▲11)	956 (▲2)	944 (▲10)
特殊タンク船	284	280 (▲4)	287 (▲2)	284 (▲0)	287 (▲3)	289 (▲5)

(注) 1. () 内は、平成5年6月30日現在の現有船腹量に対する過剰船腹量である。
2. 内外航併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船および沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

阪神・淡路大震災に係る運輸大臣表彰について

本年1月17日発生した阪神・淡路大震災に際し、多大の貢献をした77の運輸関係の団体・事業者等に対して、7月18日運輸大臣から感謝状の贈呈および表彰状が授与された。

当協会は大震災発生と同時に会員各位のご協力を得、情報の収集・提供、義援金の拠出

など種々の活動を行ってきたが、当協会関係では神戸市へホテルシップを提供したことが評価され、「宿泊施設の確保に尽力し市民生活の維持に努めた」との功績により当協会ならびに商船三井客船に対し、感謝状が贈呈された。

「保存版 海運最前線シリーズ Part 4」 ならびに「楽しいシップウォッチング」の刊行

当協会では、下記のとおり広報冊子を刊行いたしましたので、ご紹介いたします。

「保存版 海運最前線シリーズ Part 4」

当協会では運輸省広報誌『トランスポート』に「海運最前線シリーズ」を毎月掲載しておりますが、今般、平成5年4月号から平成7年6月号までの27回分を一冊にまとめたB5判約60頁の小冊子「保存版 海運最前線シリーズ Part 4」を刊行いたしました。

このPart 4では、国内の貨物輸送手段として欠かせない内航海運を特集しております。

海運最前線シリーズ

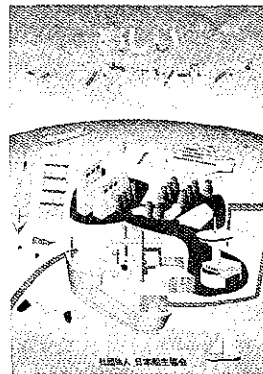


刊行 1995年10月
発行 1995年10月
編集 日本船主協会

「楽しいシップウォッチング」

小・中学生を対象としたシップウォッチングガイドで、A4判観音開き8頁のカラフルなパンフレットです。

空から見た港をモデル化した「船と港のミニ百科」や、全国の港を紹介した「全国シップウォッチングガイド」、「船のいろいろ」などの内容からなっております。



上記冊子入手ご希望の方には、無料にてお送りいたしますので、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 (社)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

随想



ホタルと我家

俳 優 ◆ 岸 ユキ

山梨県^{にらさき}韭崎市で畑を耕し始め三年目。二百坪ほどの畑には、トマトやきゅうりと言った夏野菜をはじめ、葉物、豆類等々二十種類以上の野菜が育っている。完全無農薬なので虫達の種類も豊富だ。三ツ又の鋤で耕すと、大きなみみずが驚かされ、小さなカエルがピョンと飛んだり、名も知らない虫達が次々とあらわれ、大自然の一部を垣間見るような気持ちになる。ほうれん草や小松菜などを収穫し、食べようと思うと、土や虫がついているので、まず丹念に洗うが、それでも湯がくと虫がぽっかり浮かびあがって来る。虫が食べるほどおいしいのである。特に朝、太陽が登る前に収穫した野菜の色や味は格別で、鮮やかなエメラルドグリーン野菜は歯ざわりが良く甘味がある。大根などは透明で、例えば煮るとすぐにやわらかくなり、市販されている野菜とは似て非なる物とを感じる。

私と夫二人で始めた野菜作り。もともと食に興味がある私達で、夫は日本食なら二千種類は作れると自負している自称料理名人。実際に季

節の料理を作り我家で食事会をよく開くのだが故に食材と言う事に関して自分で作れたら…と言う気持はあったようだ。しかし実際に土を耕してみると、その大変さにはほとほとまいてしまう。普段いかに力仕事をしていないかである。夏の暑い時など、がんばりすぎて脱水症状になったり、体中が筋肉痛で、マッサージのお世話になったり…。それでも体は賢い物で細胞レベルで学習してくれるのか、できなかった事ができるようになって来るのは不思議だ。種を蒔いても雨が降ってくれなくては芽が出ないし、太陽の恵みがないと作物は育たない。何月に何の種を蒔いてとは言え、それはその土地土地で種を蒔く時季があり育て方も違う。風がどちらから吹くのか、太陽はどちらから昇るのか、そんな事が畑にはすべて関係して来るのである。堆肥をいただく隣のりんご畑の大久保さんをはじめ周りの人達から土地に根ざした農業を教えられている。

さてそんな中でこの三年間、毎年夏には韭崎

の家でホタルを見る。囲りは田んぼと畑で夜は暗闇の中、ホタルの光がとても大きく輝き続ける。その光はとてもなつかしく、時には亡くなった義父か…私の母か…。私達の畑をたずねてくれたのかなと思うような光でもある。縁側の電燈を消すと、網戸にべったりはりついているホタルもいる。田んぼから聞こえるカエルの合唱と共に何とも豊かなひとときである。

今全国でホタルを川に呼び戻そうという運動がさかんなようである。しかし多くの所では毎年膨大な数のホタルを放しながら、ホタルが定着しないのが現状。川がコンクリートで覆われ、ホタルがサナギになる場所がなくなったり、幼虫の餌となるカワニナが育たなくなったり…。町や村が明かるくなりすぎて、光の点滅で雌をさそうホタルの交尾に支障が起きたり、また関西のホタルを関東で放流しても遺伝子の違いで生きのびられないなどなど原因はいろいろ。

韭崎市の小さな農村、小田川^{こたがわ}町という地区ではホタルの里をとりもどそうと十年がんばって来た。先日ホタル祭りに私もでかけたけれど、田んぼの畦道で数えきれないホタルを見た。幼虫を育てて二万匹放流したのだそうだけれど、この何年間で自然発生する場所もふえて来たと言う事。これはすごい!! よく見ると暗闇の中で川が二本になっている事に気づく。農業用水路の半分をホタル川として自然のままの状態

のこしているのだ。家族づれでホタルを見に来ている人達の雰囲気は何ともあたたかく、ユカタを着たお孫さんの手をひいているお年寄りや、子供が夢中になって川に落ちそうになるのをひやひや見ているお父さんなど、何ともなつかしい光景であった。小田川も何年か前までは、川にゴミは捨るし、生活排水もたれ流し状態であったのが、ホタルを意識する中で同時に人々の環境に対する意識改革もおこなわれたと言う。も一つステキだなと思った事は、地元産の麦わらで、地元のお年寄りから子供達までが一緒になってホタル籠にもなる風鈴を作り祭りにそなえる。とにかく町が一体となって本当の意味でのホタルの里作りに取り組んでいる事がうかがえる。ホタルの里づくりがブームにさえなっている昨今であるが、便利で快適な生活はしたい、虫は気持悪いし土はきたないから嫌い、でもホタルは戻って来てほしい…ではいくらたってもホタルは定着しないだろう。

完全無農業の私の畑は、虫達の宝庫、ゆえにホタルも美しく輝いてくれる。自然との調和や共生などとよく言われるが、人間中心の調和や共生であっては虫がよすぎる。この広い宇宙に、住ませていただいている人間も自然のごく一部なのだという謙虚な気持ちを少し持たなくては二十一世紀は生きのびられない。私は畑仕事をす

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本ガス協会

設立 昭和22年（1947年）10月15日

沿革 わが国最初のガス事業は、明治5年に横浜で開業された。その後、日露戦争以後の日本経済の活況の中で、全国各地に次々とガス事業が誕生したことを背景に、明治45年、わが国最初のガス事業者の団体である「帝国瓦斯協会」が創立された。

その後、戦時体制の下、幾多の変遷を経て昭和22年に日本ガス協会が創立され、昭和27年に公益法人としての認可を得て現在の社団法人日本ガス協会となった。

会長 渡辺 宏（東京ガス会長）

会員 正会員として全国の公・私営都市ガス事業者243事業者、賛助会員として都市ガスに関係が深い企業262社が加入している。

事務所 本部：東京都港区虎ノ門1-15-12
地方部会：北海道部会（札幌）、東北部会（仙台）、関東中央部会（東京）、東海北陸地方部会（名古屋）、近畿部

会（大阪）、中国地方部会（広島）、四国部会（愛媛）、九州地方部会（福岡）

事業内容 当協会では都市ガス事業の発展のため、以下の活動を重点的に展開する。

- ① 会員事業者が、環境の変化に迅速かつ的確に対応し得る健全で強固な経営基盤を確立できるよう、幅広い支援活動を展開する。
- ② 「お客様の利益の尊重」を原点に置いた「安定供給の確保」、「安全の高度化」等、基幹エネルギー産業としての役割と責任を果たすための活動を展開する。



③ 将来にわたる都市ガス事業の基盤を支える技術開発を推進するとともに、既存の技術普及拡大を図る。

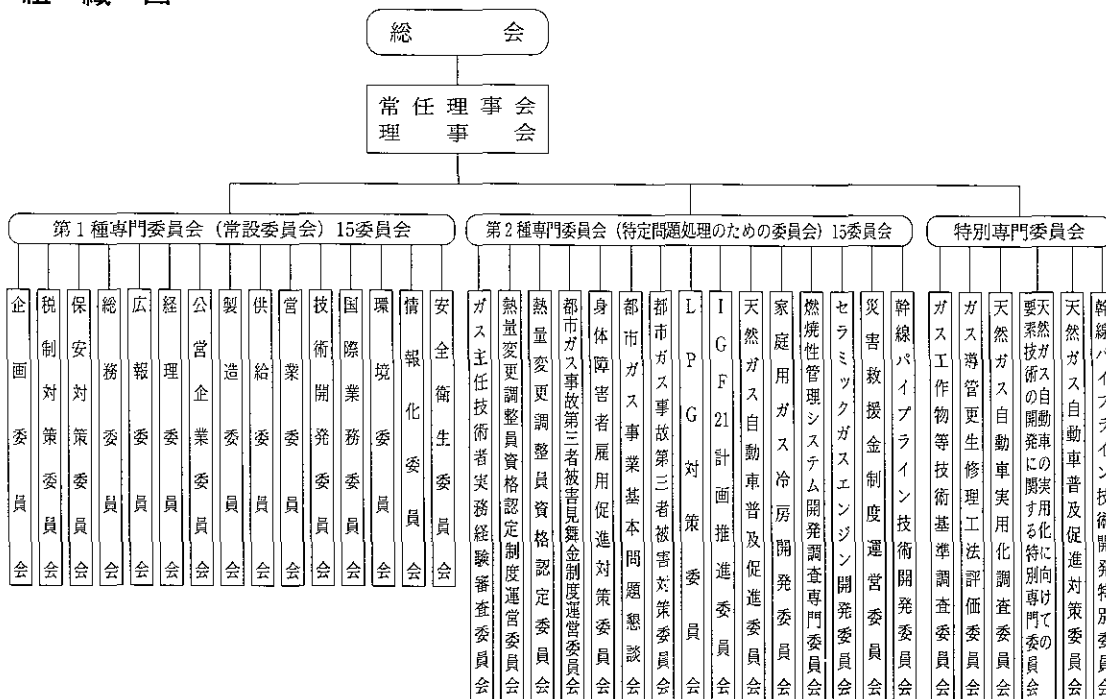
技術開発 現在都市ガス業界では、エネルギーの合理的、総合的活用を目指し、省エネ・保安の向上・環境保全など様々な分野で技術開発に取り組んでいる。中でも天然ガスの普及拡大を柱としてエネルギーの有効利用に向け、多くの研究・開発が進められている。

例えば、発電と同時に排熱を蒸気や給湯などに利用するガスコージェネレーションシステムの高度化と普及、セラミックガスエンジンの技術開発、天然ガスを原料とする燃料電池の実用化

に向けての技術開発、フロンを利用しない吸収式のガス冷房機と家庭用超小型ガス冷房機等の開発、2000年に20万台をめざす天然ガス自動車の普及促進、河川水や都市排熱などの未利用エネルギーの活用といったものがある。また、環境の保全のためにNOx低減技術、CO固定化技術、廃棄物再資源化技術の開発にも取り組んでいる。

業界規模 わが国の都市ガス事業は、お客様の数2,300万戸、年間のガス販売量は190億m³（1万kcal/m³換算）に達し、家庭用、空調用、産業用等の幅広い需要に応えるエネルギー供給事業として重要な地位を占めている。

組織図



(特別専門委員会：学識者、官庁などの外部の有識者の参加・協力を得て組織される委員会)

London便り

先日アンティーク・フェーをのぞいたところ、切手・古銭を専門に扱う店があり、そこでグリニッチ子午線制定100周年を祝う1984年の記念切手集を見つけました。グリニッチとは本誌4月号でお話しましたロンドン郊外の地名です。ここにある天文台を通る子午線はグリニッチ子午線という世界を東西に分ける経度0度線のこと、経度の起点であることはもちろん世界時の基点でもあります。

切手は4枚一組で、アポロ二世号からの地球の写真や、グリニッチ子午線が正式に経度0度線として認められた1884年当時の地図、そして現在のグリニッチ天文台の写真等からなっています。

グリニッチに最初の天文台が建設されたのは1675年のことでした。設計はセントポール大聖堂等の名建築を残した当時の有名な建築家クリストファー・レン卿によるもので、古い天文台は今も残っており、海洋博物館の一部として見学することができます。レン卿がグリニッチを選んだのは、ロンドン市内からも便利でテムズ河沿いの高台にあり、人家も少なく天文観測に好都合であったからでしょう。

最初の天文台長はこれも最初の宮廷天文学者の称号を持ち、近代的な恒星位置図で有名なフラムステッドで、彼に与えられた課題は海上においていかにして経度を定めるかでした。緯度の測定は海上において比較的簡単で、例えば北半球においては北極星の高度を測ればおよそその緯度はすぐ分かります。しかし経度の測定はなかなか厄介で、理論的には太陽が昼一番高くなる時の正確な時間を測ればその時の経度が分かるわけですが、その時点での経度しか測定できず、その上当時船上において正確な時刻を示す時計を持つことなどは不可能に近いことでした。このため長い間船長や航海士は大洋において船位を確定するために大変苦勞しましたが、陸上においても同じことで、1800年頃伊能忠敬が当時の最先端の技術によって測量を行い、彼の死後1821年に完成された大日本沿海実測録でも緯度は極めて正確で

すが、経度は少々ずれているといわれています。

英国政府は海運を振興しそれにより大英帝国の版図を確立するため、1714年大洋航海中の船の経度を正確に測定する方法を発明した者には賞金2万ポンドを与える、と発表しました。それから300年近くも経った現在でもロンドン市内で働く秘書の平均年収が2万ポンドにも及ばないことを考えると、賞金2万ポンドが当時いかに莫大な賞金であったかお分かりいただけるでしょう。これが契機となって正確な時計の開発競争が行われましたが、英国のジョン・ハリソンが、クロノメーターと呼ばれる当時としては正確無比な航海用時計を発明し、1764年の航海実験に成功して最終的に賞金を手にしました。この時計そのものは現在でも天文台に展示されており見ることができます。また1993年には英国で、このハリソン生誕300周年を記念する切手集も発行されています。

さて、1884年当時の大団と呼ばれるドイツやフランス、スペイン等はいずれも自国を通過する経度線を経度0度と主張し、時間もそれぞれの国の標準時を使っていたため、さまざまな国際間での問題も生じておりましたので、これを一本化する必要が痛感されました。このため1884年アメリカのワシントンに25カ国の代表が集まり、会議が行われました。経度0度を定めることは取りもなおさず、世界の基軸を定めることであり、世界の時間の原点を決めることですから、各国の面子もありさぞ大変だったことと思います。しかし英国は二つの強力な決め手を持っておりました。一つはグリニッチ天文台の観測による太陽や星の位置を記した航海用の天測暦が既に長い間ほぼ全世界の船で使われていたこと、そして二つ目はかつて英国の植民地であったアメリカとカナダがグリニッチ子午線を基に自国の標準時間を定めていたことです。この会議の結果、グリニッチ子午線が正式に経度0度線として認められ、順次各国に取り入れられました。

人里離れた天文台の中で、毎晩毎晩黙々と星を観測し時間を記録し、永年にわたって正確な天測暦を発行し続けた努力が報われたわけですが、この天測暦がいかに世界の海で航海の安全に貢献したかを考える時、英国の天文学者達の存在に改めて感謝と尊敬の念を覚えなくてははいられません。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)



海の記念日

イベント特集

「海の記念日」は今から55年前に制定され、それから半世紀にわたり海事関係者により毎年祝われてきましたが、このほど関係者の夢が実を結び、来年から国民の祝日「海の日」として新しくスタートします。この日は、海の果たす役割と重要性について広く国民の理解と認識を深め、海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日ですが、これを機に、日本を取り巻く美しい海が与えてくれる限りない恩恵や、その日本に豊かな暮らしの糧を運び続けている日本海運、海事産業について広く国民の関心が高まることは、海事産業に携わる者にとっての願いでもあります。

当協会は、この「海の記念日」を中心に、次のとおり各種イベントを開催しました。



第55回 海の記念日によせて 「海のシンフォニー ファミリーコンサート」

55回目を迎えた7月20日の「海の記念日」にちなみ、当協会では、今年も7月23日(日)夜、東京・渋谷のNHKホールにおいて運輸省・日本放送協会後援の下、「海のシンフォニー ファミリーコンサート」を開催した。

このコンサートは今年で5回目を迎え、1万6,500人を超える応募者の中から抽選により3,000名を招待した。今回は「船旅と音楽」と題し、矢崎彦太郎指揮、新日本フィルハーモニー交響楽団が演奏する「錨を上げて」で幕を開け、第一部はソプラノ/塩田美奈子、テノール/成田勝美による歌声と福田進一のギターも交え、イギリスから

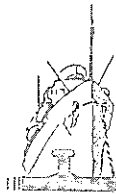


▲左から勝見洋一、桐島洋子、成田勝美、塩田美奈子



地中海をってスペインへ寄港、イタリアのナポリへと向かうクルーズ。桐島洋子、勝見洋一の楽しい会話で船旅の味わいをさまざまに伝えながら、その土地の匂いのする代表的な曲目で綴る構成。また第二部では、アメリカの明るさ溢れる曲でカリブ海のクルーズを表現し、メキシコにも寄港、日本の民謡をテーマに作曲された「管弦楽のためのラプソディー」で長い船旅の幕を閉じた。

またロビーでは、(財)日本水難救済会による「青い羽根募金」の募金活動にも協力した。

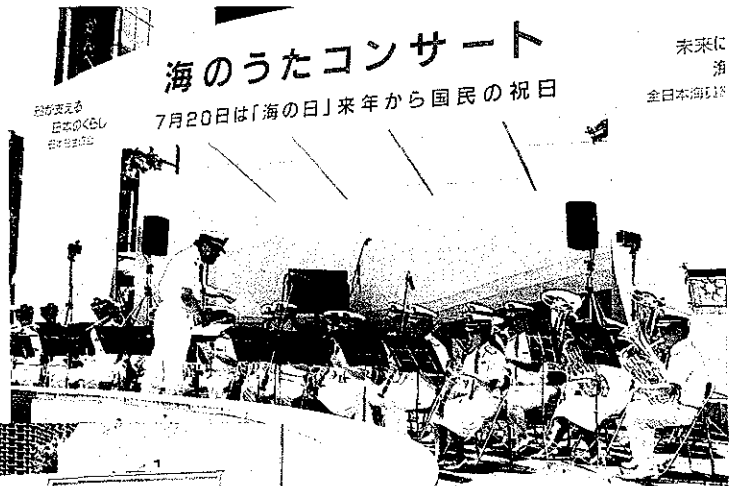


2

「海のうたコンサート」

当協会と全日本海員組合は、7月19日(水)、JR新橋駅前の機関車広場において、日本海運および水産とそこで働く船員の重要性を広くアピールするため、「海のうたコンサート」を開催した。

海上保安庁音楽隊や東京ニューフィルハーモニック管弦楽団などによる演奏をはじめ、貨物船、客船、漁労船など船のパネルを展示したほか、花の種、帆船の絵葉書やポスターなどを道行く人に配布し、海事思想の普及に努めた。



▲海上保安庁音楽隊による演奏



◀船のパネル展



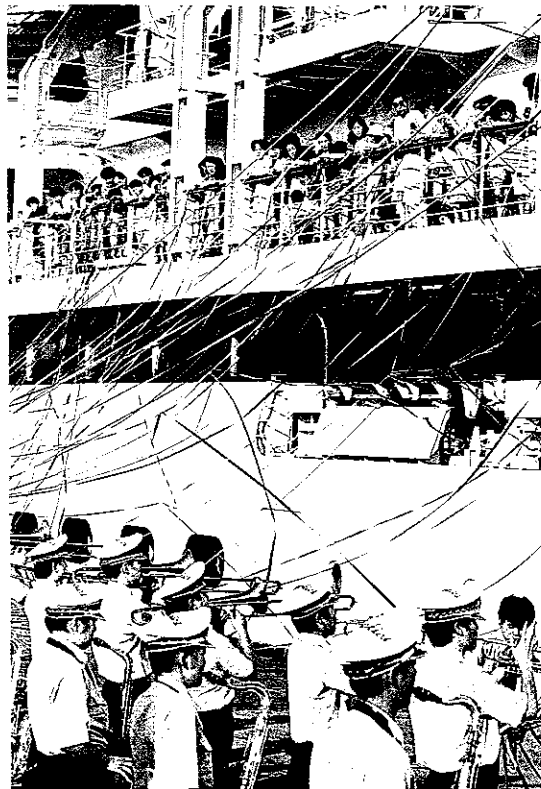
3

「夏休み 東京湾親子シップウォッチング」

当協会は、日本外航客船協会との共催で、海や船への関心を高め、海運の役割や重要性をもっと身近に感じていただけるよう、7月24日(月)、運輸省、東京都港湾局後援の下、外航客船「おせあにつくぐれいす」により東京湾内をクルーズしながらシップウォッチングを行う「夏休み 東京湾親子シップウォッチング」を開催した。

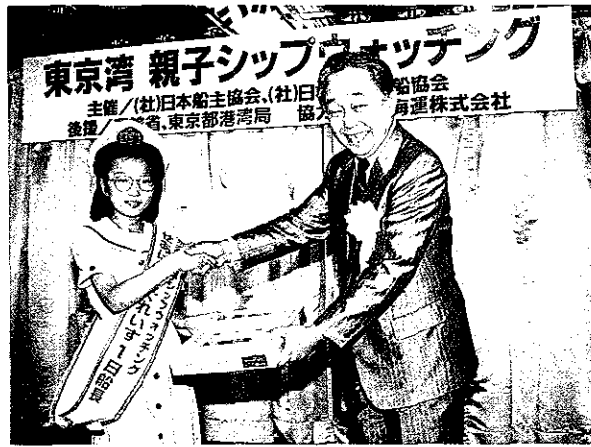
今年で4回目となるこのイベントは、約1,900組の応募者の中から抽選で選ばれた小・中学生の親子120組240名を招待し、昼と夜の2回に分けて実施した。開会式において、それぞれ一日船長を任命

◀あいさつする新谷会長

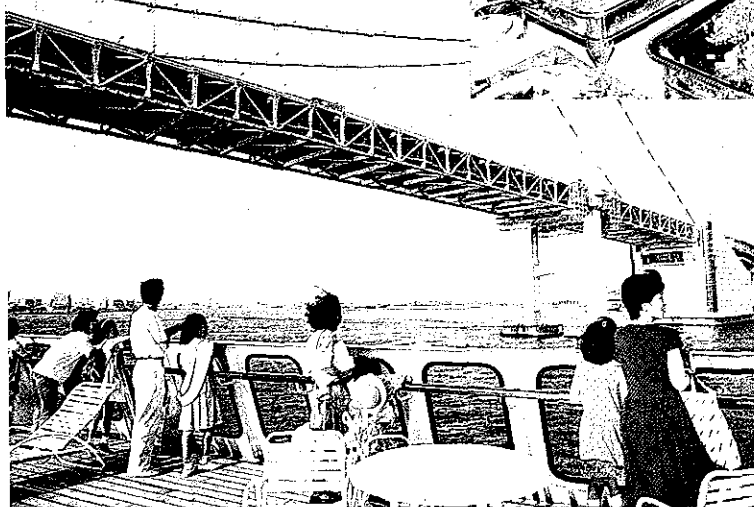


▶晴海客船ターミナルからの出航風景

した後、参加者はデッキより色とりどりのテープを投げ、ブラスバンドの演奏に見送られながら晴海客船ターミナルからの出港風景を見学した。東京湾を行き交う船や港の説明を受けながらのシップウォッチングには子供ばかりではなく親までもが初めての体験に歓声を上げ、メインレストランでのビュッフェ形式の食事、ホールでのビンゴ大会、ナポレオンズによるマジックショーと船旅ならではのプログラムを催した。



◀伏見副会長と1日船長の菅原沙織ちゃん



◀レインボーブリッジを望み
シップウォッチングをする親子

海運 ニュース

1. 改正 STCW 条約の採択について
2. IMO バルクケミカル小委員会中間会合の様様
3. 引き続き増加した世界船腹
-ロイド統計による1994年末の世界船腹量-

1. 改正 STCW 条約の採択について

1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW 条約）の改正案が、6月26日から7月7日の間、ロンドンのIMO本部で開催された締約国会議で採択され、各国からの反対がない限り、1997年2月1日から発効することとなった。

今回の条約改正の主要点は、次のとおりであるが、わが国の船員制度への直接の影響は少ないものと考えられる。

1. 改正内容の概要

今回の条約改正は1993年9月に開催された第1回中間会合から具体的な作業が開始され、約2年間の審議の結果、改正案がまとめられた。条約改正の経緯および主要な改正点は、本誌平成7年3月号に掲載されているが、最終的に合意された内容を含めて、改正条約の概要は以下のとおりとなった。

(1) 新資格証書

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

係者間の注目を集めたが、現状ではその考え方が余りに漸新であり、歴史のある現行制度との併存等あるいは、乗組員数の少数化等を危惧する船員組合の反対などのため、本来的な“Functional Approach”の導入には至らなかった。しかし、その足掛かりとなる“Alternative certificate”として、航海士または機関士の資格に加え、反対職の任務の一部（function）を付加する資格証書の発給が認められることとなった。

(2) 条約の遵守に関する規定の強化

船員に必要な最小限の技能レベルを確保できるように、世界的に統一された基準を設けるため、能力の評価方法等を詳細に規定したコードが作成されたほか、各国の資格証書の発給基準等を含む条約の遵守を図るための新規則が第I章一般規定の中に設けられた。

これらの規定は、条約に違反する行為を罰する国内規則の制定、船員の訓練および評価の適切な運営・監督またはこれらに責任を有する者の資格等の確立、訓練・評価に関する品質管理の確立、証書の発給および登録の管理についての規定等となっている。さらに締約国における条約の実施体制に関する情報をIMOに送付することを求め、内容が専門家によりチェックされるこ

ととなった。また、他の締約国により発給された船員の資格証書については、旗国の責任において、これを承認する証書を発給しなければならないこととされた。

これらの新規則の中には、会社の責任を定める規則も設けられ、必要な有資格者の配乗義務、旗国が定める安全配員の遵守、雇用する船員の教育訓練・経験等の記録の保持、船員の習熟度の確保および非常時における即応体制の確保等が義務付けられている。

(3) ポートステートコントロールの強化

検証内容の強化、船舶を抑留することができる要件の強化のほか、船員の操作要件についてのチェックも、人命・船舶の安全および海洋環境の保全に重大な危険を及ぼすと考えられるような方法で船舶が運航された場合のすべてに拡大されている。

(4) 船長／航海士への GMDSS 資格の強制化問題

安全上の観点から、すべての船長／航海士は、世界的な海上遭難安全制度 (GMDSS) における一般無線通信士 (GOC) 資格を有するべきとする意見と、SOLAS 条約との整合を主張するわが国をはじめとする意見が対立したままであったが、小グループでの調整が重ねられた結果、わが国主張どおり、SOLAS 条約等では最少 1 名の GOC 資格を有する者の配乗が義務付けられていることを考慮して、船長／航海士については、主管庁の裁量による VHF 通信に従事することのできる資格を有することとされた。また、遭難信号の誤発射の防止方法に関する知識を強制コードと訓練ガイドラインに追加することが合意された。

(5) すべての船員に対する基礎訓練および国際航海に従事する RORO 旅客船の乗組員

に対する特別訓練の追加

すべての船員に対する基礎訓練が第 VI 章に規定されたほか、本年 5 月の第 65 回 IMO 海上安全委員会で承認された RORO 旅客船の乗組員に対する特別訓練に関する規定が新たに V/2 規則として追加された。この規則は昨年 9 月に発生した RORO フェリー“エストニア号”の転覆沈没事故に対する反省から生まれた新規則であるが、その対象は国際航海に従事する RORO 旅客船とされている。

(6) 当直要員の休息時間の確保に関する規定の追加

船舶の安全を確保するための基準の一つとして、当直要員の最少休息時間を以下のとおりとする規則が設けられた。

① VIII/1 規則

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

② STCW コード A-VIII/1 (強制コード)

(イ) 当直者は 24 時間につき最少 10 時間の休息が与えられなければならない。

(ロ) 休息時間は 2 回を超えて分割されてはならず、そのうち 1 回は少なくとも 6 時間の長さでなければならない。

(ハ) (イ)、(ロ)は非常時、操練、その他必要のあるときは除外される。

(ニ) (イ)、(ロ)にかかわらず、10 時間の休息時間は、連続 6 時間に短縮することができる。ただし、短縮が 2 日を超えること、1 週間の休息時間が 70 時間に達しないことはできない。

(7) その他

証書の更新に関し、タンカーに乗り組む者の訓練要件に関して発給される証書のうち、船長および職員に対して発給されるも

のについては、海技免状と同様に5年毎の更新が必要となった。

2. 今後の課題

今回のSTCW条約の改正は、全面的な見直しとはいえ、資格証明の内容の変更という点ではいくつかの新規則が設けられたことを除くと、能力基準がコードにまとめられた等の条約の体裁の改訂にとどまった。

むしろ、改正の要点としては、条約の内容が各締約国により、どれだけ忠実に遵守され、真に世界的に統一された船員の資格基準が確立さ

れるかどうかであろう。これが実現し、旗国の責任の下に有資格の船員が配乗されれば、ポートステートコントロールが厳しく実施されようとも、船員の能力に関する欠陥の指摘は生じない筈であり、人的側面からのサブスタンダード船の排除に寄与することとなる。

すでに改正されたSOLAS条約およびMARPOL条約での船員の操作要件の強化、国際安全管理コード(ISMコード)の導入等と相まって、本改正条約の施行により船舶運航におけるソフト面からの安全性の向上が期待される。

2. IMOバルクケミカル小委員会中間会合の様相

6月19日から23日まで、ロンドンのIMO本部において危険化学品の安全と汚染の危険性評価に関する作業部会が開催された。

審議概要は下記のとおりである。

1. 汚染分類に関するMARPOL73/78条約附属書IIの見直し

日本は見直し作業に関し、親委員会である海洋環境保護委員会(MEPC)およびバルクケミカル小委員会(BCH)から作業部会に対して付託事項(Term of Reference)の確認をする必要があるとの立場を表明したが、作業は付託事項を逸脱していないとの意見が大勢を占め、見直し作業が行われた。

(1) 排出基準

最近のストリップング装置の技術進歩により、船舶からの有害液体物質の排出基準として残留物を100リットルとすることで検討することが合意された。このことにより現存船は、改正附属書IIの発効後5年以内にストリップング残留物を100リットルとすることが義務付けられることになる。

(2) 汚染分類

英国、およびオランダは現行の汚染分類A、B、C、D、その他の5分類から、2分類に変更することを主張したが、議長提案に沿って3分類化することで検討することが合意された。

(3) 船型

日本、ギリシャ、パナマは、船型要件の検討は本作業部会で行うものではない旨を主張し、多数決にてその取り扱いを決めることとなった。日本、ギリシャ、パナマ、デンマーク、中国、アルジェリアの6カ国は反対したが、ノルウェー、ドイツ、オランダ、英国、ポーランド、米国、カナダの7カ国が賛成したため検討が行われることになった。船型の指定基準の検討にとどまり、詳細な内容についてはIMO事務局が1996年の第1回BLGまでに用意することとされた。

(4) 取り卸し後の残留物

強制予備洗浄を行うか否かの基準に関し、ギリシャから洗浄水の陸上受け入れ施設に関する問題点をまず検討する必要があるとの指摘があり、日本も支持した。

MARPOL73/78附属書IIの改正作業は着手したばかりであり、最終化の時期は現時点では未定ではあるが、その発効時期は2000年頃が予定されている。

2. ベンゼン含有物質の輸送

「0.5%以上ベンゼン含有物質を運送する船舶の最少安全基準」について OCIMF 提案文書のフィルター型呼吸具使用の可能性を中心とする説明が行われた。日本は次の4点を提案した。

- ① ベンゼン含有物質を運送する際の乗組員に対し、適切な保護対策を設けることの必要性
- ② 現時点では稀薄ベンゼンガスの検知器として船上で実用上利用できる器具は開発されておらず、測定方法などについても明確でないため、これらについてより詳細で実行可能な方法、手段を検討する必要性
- ③ ベンゼンを含む代表的な物質として提出されているリストの原油については、日本が調査した範囲では、2品種を除く99%は、0.5%以下であり、従って原油はリストから除外する。
- ④ ベンゼンを0.5%以上含有する物質を運送する船舶要件としての SOLASII-2/59規則、IBCコード28規則の2.2または BCHコード2規則の14.2は現存船には適用されていないので、現存船を考慮した場合削除する。

(1) 原油をリストより削除

リストの表題が現行の「代表的なベンゼ

ンを含有する物質」から「ベンゼンを含有するかもしれない貨物」と訂正され、脚注として「原油の如く総称であげられている製品にはベンゼン含有量0.5%以下のものも含まれており、かかる製品には本章は適用しない」旨を付記することによって品名は残すこととなった。

(2) ベンゼンガスの測定法

OCIMF、INTERTANKO およびノルウェーは、日本の検知器に対する現状認識に対して稀薄ベンゼンの測定は可能であるとの見解を示し、OCIMFは近々2カ月位の間にはベンゼンガス監視について基準、測定方法などの手引書を出版する予定であるとの見解を述べた。

3. 洗浄剤および添加剤

汚染分類がA類である物質を含む洗浄剤の使用が1994年7月1日(1年間の猶予期間がある)より原則禁止され、使用できる洗浄剤はIMOが承認しMEPC/CIRC.として回章されることが義務付けられている。

日本がIMOでの承認のために提出した洗浄剤は生体分解性(Biodegradability)に関する記述がなく、BCH24/15 ANNEX 5に定められた審査のガイドラインに沿ったデータがないことから審査は見送られ、1996年の第1回BLGで再審査されることになった。従って、日本国内メーカーの洗浄剤には承認されたものはなく、1996年の第1回BLGに生体分解性データを添付し、審査を受けることが予定されている。

3. 引き続き増加した世界船腹

—ロイド統計による1994年末の世界船腹量—

ロイド船級協会では、先に1994年末の世界船腹量を集計した“World Fleet Statistics De-

cember 1994”を発表したので、同書に基づいて世界船腹の動向を述べる。

【表1】 世界船腹の船種別構成

	1993年末				1994年末				対前年比増減			
	隻	千%	構成比%	平均船齢	隻	千%	構成比%	平均船齢	隻	千%	増減比%	平均船齢
合計	80,655	457,915	100.0	18	80,675	475,859	100.0	18	20	17,944	3.9	-
貨物船	42,152	433,219	94.6	17	42,689	451,057	94.8	17	537	17,838	4.1	-
液体貨物船	9,751	167,637	36.6	15	9,907	170,478	35.8	15	156	2,841	1.7	-
化学工業品	946	13,113	2.9	13	948	14,039	3.0	14	2	926	7.1	1
ガソリン	1,958	11,082	2.4	11	2,018	11,454	2.4	12	60	372	3.4	1
その他	6,550	143,077	31.2	16	6,639	144,595	30.4	17	89	1,518	1.1	1
その他	297	364	0.1	20	302	390	0.1	20	5	26	7.2	-
散積乾貨物船	5,952	140,915	30.8	14	5,964	144,914	30.5	14	12	3,999	2.8	-
散積乾貨物船(ギアレ)	4,591	116,380	25.4	14	4,616	121,111	25.5	14	25	4,731	4.1	-
油貨兼用船	263	16,142	3.5	14	244	15,242	3.2	14	△ 19	△ 900	△ 5.6	-
荷役装置付散積乾貨物船	159	2,828	0.6	23	154	2,800	0.6	24	△ 5	△ 28	△ 1.0	1
その他	939	5,565	1.2	14	950	5,761	1.2	14	11	196	3.5	-
その他の乾貨物船	26,449	124,666	27.2	19	26,818	135,665	28.5	19	369	10,999	8.8	△ 1
一般貨物船	16,844	54,650	11.9	20	16,843	55,813	11.7	20	△ 1	1,163	2.1	-
貨客船	395	854	0.2	27	365	741	0.2	28	△ 30	△ 113	△ 13.2	1
コンテナ船	1,461	31,662	6.9	11	1,603	35,102	7.4	11	142	3,440	10.9	-
冷凍冷蔵貨物船	1,553	7,790	1.7	15	1,537	7,924	1.7	15	△ 16	134	1.7	-
冷凍冷蔵貨物客船	1,494	14,390	3.1	14	1,655	19,280	4.1	14	161	4,890	34.0	-
RO-RO客船	2,125	8,415	1.8	18	2,166	9,407	2.0	19	41	992	11.8	1
旅客船	2,384	5,251	1.1	18	2,449	5,634	1.2	18	65	383	7.3	-
旅客船	193	1,654	0.4	19	200	1,764	0.4	21	7	110	6.7	2
その他の商用船	38,503	24,696	5.4	18	37,987	24,802	5.2	19	△ 516	106	0.4	1
漁船	24,283	13,329	2.9	18	23,450	13,055	2.7	18	△ 833	△ 274	△ 2.1	-
その他	14,220	11,367	2.5	19	14,537	11,747	2.5	21	317	380	3.3	2

(注) ① 100%以上の鋼船で、経済活動に従事する船舶が対象。 ② 構成比は%による。

1. 全般概況

1994年末における世界の100%以上の「商用船」(*)の船腹量は8万675隻、4億7,586万%で平均船齢18年である。前年に比べ、隻数で20隻、トン数で1,794万% (3.9%) がそれぞれ増加した。

このうち、漁船や雑船を除く「貨物船」(**)は合計で4万2,689隻、4億5,106万%、平均船齢16年で、%ベースで「商用船」の95%を占めている。前年に比べ537隻、1,784万% (4.1%) の増加となった。(表1参照)

また、「商用船」船腹量の推移は表2のとおりで、1983年から1989年頃まではおおむね停滞していたが、1990年以降は毎年増加している。

(注)

* 商用船：“Merchant Ships”の訳で、「貨物船」、漁船など経済活動に従事している船舶。

** 貨物船：“Cargo Carrying Ships”の訳で、物(含、人)を運搬する船舶の意。旅客船も含まれる。

2. 船籍国別特徴

船籍国別の船腹量は表3のとおりである。

(1) 前年比で船腹量が大きく増加した国は、

【表2】 「商用船」船腹量の推移

年	商用船合計			貨物船		
	隻	千%	増減比%	隻	千%	増減比%
1960	36,311	129,770		
1965	41,865	160,392		
1970	52,444	227,490		31,813	211,887	
1975	63,724	342,163		36,502	325,622	
1976	65,887	372,000	8.7	37,279	354,502	8.9
1977	67,945	393,678	5.8	37,993	374,706	5.7
1978	69,020	406,002	3.1	38,737	386,629	3.2
1979	71,129	413,021	1.7	39,671	393,047	1.7
1980	73,832	419,911	1.7	40,542	398,844	1.5
1981	73,864	420,835	0.2	40,182	399,675	0.2
1982	75,151	424,742	0.9	40,708	402,988	0.8
1983	76,106	422,590	△0.5	40,782	400,017	△0.7
1984	76,068	418,682	△0.9	40,567	395,988	△1.0
1985	76,395	416,269	△0.6	40,328	392,871	△0.8
1986	75,266	404,910	△2.7	39,304	381,419	△2.9
1987	75,240	403,498	△0.3	38,826	379,547	△0.5
1988	75,680	403,406	△0.0	38,608	378,908	△0.2
1989	76,100	410,481	1.8	40,138	388,368	2.5
1990	78,336	423,627	3.2	40,306	398,772	2.7
1991	80,030	436,027	2.9	41,213	410,441	2.9
1992	79,845	444,305	1.9	41,266	418,729	2.0
1992末	79,726	445,169		41,303	420,806	
1993	80,655	457,915	2.9	42,152	433,219	2.9
1994	80,676	475,859	3.9	42,685	451,057	4.1

(注) ① 「Statistical Table」および「World Fleet Statistics」より作成
② 増減比は%による

【表3】 1994年末の船籍国別世界船腹量

船籍国	1993年末 (商用船合計)			1994年末 (商用船合計)			貨物船				その他の商用船				
	隻	千%	平均船齢	隻	千%	平均船齢	隻	千%	千%	平均船齢	隻	千%	平均船齢		
1	ナ	マ	5,564	57,619	17	5,799	64,170	18	4,448	63,208	97,137	16	1,351	962	22
2	ベリ	リ	1,611	53,919	12	1,621	57,648	12	1,531	57,172	94,566	12	90	475	14
3	リ	シ	1,929	29,134	24	1,923	30,162	23	1,640	30,061	53,882	22	283	101	28
4	キ	バ	1,591	22,842	16	1,619	23,293	16	1,551	23,224	39,287	16	68	69	16
5	バ	ハ	1,121	21,224	14	1,159	22,915	14	1,046	22,628	35,430	14	113	287	16
6	ノ	ル	2,299	21,536	21	2,259	22,388	22	1,491	21,753	34,265	21	768	635	23
7	日	シ	9,950	24,248	10	9,706	22,102	10	5,633	20,771	31,383	9	4,073	1,331	12
8	ロ	シ	5,674	17,618	15	5,422	16,614	16	2,060	10,905	14,121	17	3,362	5,709	15
9	中	ル	2,510	14,945	16	2,701	15,827	17	1,972	15,089	22,770	17	729	737	15
10	マ	ル	1,037	14,163	19	1,086	15,455	20	1,025	15,424	26,262	19	61	32	24
11	米	ン	5,646	14,087	21	5,270	13,655	22	540	12,152	18,027	28	4,730	1,503	21
12	シ	ガ	1,129	11,035	12	1,239	11,895	12	780	11,720	18,386	14	459	175	9
13	シ	ガ	1,469	8,466	20	1,518	9,413	20	1,039	9,286	14,738	18	479	128	25
14	香	イ	418	7,664	13	358	7,703	12	322	7,673	13,097	12	36	31	12
15	韓	タ	2,085	7,047	19	2,121	7,004	19	768	6,420	10,308	16	1,353	584	21
16	イ	タ	1,548	7,030	20	1,434	6,818	21	833	6,371	8,813	20	601	447	21
17	英	ン	1,718	5,713	19	1,667	6,554	20	543	5,546	7,124	20	1,124	1,008	20
18	台	ン	886	6,575	14	881	6,485	14	395	6,067	10,135	15	486	418	14
19	デ	ン	651	6,071	16	642	5,996	17	261	5,862	9,052	13	381	134	19
20	ド	ン	1,230	5,392	18	1,202	5,799	19	610	5,518	7,093	16	592	281	22
21	ト	ン	1,234	4,979	18	1,200	3,696	18	795	5,484	6,716	16	405	212	22
22	セ	ン	948	5,044	22	1,000	5,453	22	888	5,418	9,134	22	112	35	19
23	イ	ン	961	5,287	22	1,013	5,420	22	788	5,287	8,459	22	225	133	20
24	ア	ン	573	5,216	21	565	5,283	22	298	5,143	8,736	23	267	140	21
25	ウ	ン	1,124	5,264	16	1,153	5,279	17	599	4,356	5,641	18	554	923	16
26	オ	ン	1,175	4,124	14	1,189	4,396	15	539	3,841	4,585	13	650	555	16
27	フ	ン	863	4,332	17	827	4,348	17	283	4,069	6,291	18	544	279	17
28	イ	ン	431	4,444	19	429	3,803	20	204	3,698	6,773	22	225	106	18
29	オ	ン	633	2,862	15	628	3,012	16	185	2,645	3,705	14	443	367	17
30	バ	ン	96	3,140	15	82	2,904	16	63	2,861	4,532	15	19	44	20
上位30船籍国			58,104	401,020	16	57,713	417,493	17	33,130	399,652	630,449	16	24,583	17,840	18
その他			22,551	56,894	22	22,963	58,366	21	9,559	51,404	73,562	20	13,404	6,962	21
合計			80,655	457,915	18	80,676	475,859	18	42,689	451,057	704,011	17	37,987	24,802	19

(注) ① 各国の海外自治領、第二船籍制度については本国の船籍に含めた。ただし、英国の香港、バミューダ、ジブラルタル、カイマン諸島は本国とは別に集計した。② ロシアには旧ソ連籍で帰属が未確定の船腹を含めた。③ 船籍国別保有割合は%による。④ 順位は、1994年末現在の船籍国別%数による。

パナマ、リベリア、ギリシャ、キプロス、バハマ、ノルウェー、中国、マルタ、シンガポール等で、減少した国は、日本、ロシア、米国、イタリア、英国等で、比較的増減幅が小さい国は、香港、韓国等である。

- (2) パナマ籍船の船腹量は1990年の一時的減少を除くと基本的に増加傾向にあり、1993年には最大の船籍国となった。同籍船は比較的中・小型船が多く、「撒積乾貨物船(ギアレス)」、「RORO貨物船」の比率が高い。
- (3) リベリア籍船は1979年をピークにそれ以降はおおむね減少する傾向にあったが、1994年末は前年より増加した。同籍船は「オイルタンカー」の比率が高く(52.4%)、全般に大型船が多く、船齢も若い。
- (4) ギリシャは1980年代には船隊が縮小していたが、1990年から税制面の優遇措置など

船舶登録誘致を促進したことから、91年以降船腹量が増加している。

- (5) この他、船腹量増加の著しい国として、キプロス(1980年に対して%で11倍)、バハマ(同263倍)、マルタ(同363倍)等が挙げられる。
- (6) 日本、ノルウェー、米国、英国等の船腹は1994年も引き続き減少している。この傾向は、1980年と比較すると一層顕著に示される。(表4参照)

3. 船種別構成

船種別の船腹構成は表5のとおりである。

(1) 「液体貨物船」

「液体貨物船」のうち「オイルタンカー」は6,639隻、1億4,459万%、平均船齢17年で、前年比89隻、152万%の増加であるが、総船腹に占める比率は31.2%から30.4%に

【表4】 船籍国別船腹量（構成比）の推移

	1980年央		1985年央		1990年央		1991年央		1992年央		1993年末		1994年末	
	千%	%	千%	%	千%	%	千%	%	千%	%	千%	%	千%	%
パナマ	24,191	5.8	40,674	9.8	39,298	9.3	44,949	10.3	49,630	11.2	57,619	12.6	64,170	13.5
リベリア	80,285	19.1	58,180	14.0	54,700	12.9	52,427	12.0	55,167	12.4	53,919	11.8	57,648	12.1
キプロス	2,091	0.5	8,196	2.0	18,335	4.3	20,298	4.7	20,386	4.6	22,842	5.0	23,293	4.9
バハマ	87	0.0	1,907	0.5	13,626	3.2	17,541	4.0	20,054	4.5	21,224	4.6	22,915	4.8
便宜置籍国	106,929	25.5	109,479	26.3	126,289	29.8	135,512	31.1	145,545	32.8	155,869	34.0	168,300	35.4
ギリシャ	39,472	9.4	31,032	7.5	21,324	5.0	22,753	5.2	24,542	5.5	29,134	6.4	30,162	6.3
ノルウェー	22,007	5.2	15,339	3.7	23,429	5.5	23,586	5.4	22,583	5.1	21,536	4.7	22,388	4.7
日本	40,960	9.8	39,940	9.6	27,078	6.4	26,407	6.1	25,403	5.7	24,248	5.3	22,102	4.6
米	18,464	4.4	19,518	4.7	21,328	5.0	20,291	4.7	18,228	4.1	14,807	3.2	13,655	2.9
英	27,135	6.5	14,344	3.4	6,716	1.6	6,611	1.5	6,017	1.4	5,680	1.2	6,554	1.4
その他OECD	67,870	16.2	57,992	13.9	44,777	10.6	49,001	11.2	46,585	10.5	48,658	10.6	48,297	10.1
OECD	215,908	51.4	178,165	42.8	144,652	34.1	148,649	34.1	143,358	32.3	144,063	31.5	143,158	30.1
中国	6,874	1.6	10,568	2.5	13,899	3.3	14,299	3.3	13,946	3.1	14,945	3.3	15,827	3.3
ソ連/ロシア	23,444	5.6	24,745	5.9	26,737	6.3	26,405	6.1	26,338	5.9	17,618	3.8	16,614	3.5
NI Es	15,765	3.8	24,859	6.0	28,042	6.6	28,073	6.4	29,795	6.7	31,818	6.9	32,599	6.9
マルタ	39	0.0	1,856	11.0	3,329	0.8	4,519	1.0	6,916	1.6	10,127	2.2	14,163	3.0
その他	50,952	12.1	66,597	16.0	80,679	19.0	78,570	18.0	78,407	17.6	83,475	18.2	85,199	17.9
その他諸国	97,074	23.1	128,625	30.9	152,686	36.0	151,866	34.8	155,402	35.0	157,983	34.5	164,401	34.5
世界合計	419,911	100.0	416,269	100.0	423,627	100.0	436,027	100.0	444,305	100.0	457,915	100.0	475,859	100.0

- (注) ① 「Statistical Tables」 および 「World Freet Statistics」 により作成。
 ② 「ソ連/ロシア」 は1991年以前はソ連、1992年以降はロシア籍+旧ソ連船で帰属未確定のもの。
 ③ NI Es は韓国、台湾、香港、シンガポールの4国。
 ④ 各国の船腹量は第二船籍、海外領土籍を含む。ただし、英国は香港、バミューダ、ジブラルタル、カイマン諸島籍を含まない。
 ⑤ ここでいう便宜置籍国とは「OECD 海運委員会年次報告」において「オープン・レジトリー国」とし分類されているバハマ、キプロス、レバノン、リベリア、オマーン、パナマ、バヌアツをいう。

【表5】 船種別・船籍別船腹構成

(1) オイルタンカー

船籍国	隻	千%	世界比(%)	平均船齢
リベリア	423	28,275	19.6	11
パナマ	596	18,649	12.9	17
ギリシャ	327	13,386	9.3	21
バハマ	177	10,393	7.2	12
ノルウェー	142	8,962	6.2	13
日本	1,082	6,421	4.4	8
マルタ	197	5,699	3.9	19
シンガポール	340	4,959	3.4	15
キプロス	116	4,634	3.2	14
米	141	4,500	3.1	27
上位10カ国	3,541	105,878	73.2	14
その他	3,098	38,716	26.8	21
合計	6,639	144,595	100.0	17

(2) 撒積乾貨物船(ギアレス)

船籍国	隻	千%	世界比(%)	平均船齢
パナマ	665	17,798	14.7	12
キプロス	539	11,477	9.5	17
リベリア	362	11,220	9.3	13
ギリシャ	419	11,063	9.1	15
フィリピン	221	6,065	5.0	8
中国	310	5,904	4.9	17
マルタ	275	5,643	4.7	18
日本	73	5,620	4.6	8
香港	112	5,193	4.3	8
韓国	103	3,557	2.9	14
上位10カ国	3,079	83,540	69.0	14
その他	1,537	37,571	31.0	14
合計	4,616	121,111	100.0	14

(3) 一般貨物船

船籍国	隻	千%	世界比(%)	平均船齢
パナマ	1,569	6,683	12.0	20
中国	932	4,705	8.4	18
ロシア	1,240	4,559	8.2	17
キプロス	619	3,930	7.0	16
バハマ	313	2,845	5.1	15
マルタ	365	2,274	4.1	19
ウクライナ	311	1,927	3.5	20
セントビンセント	475	1,810	3.2	24
ノルウェー	490	1,706	3.1	30
リベリア	140	1,685	3.0	14
上位10カ国	6,454	32,125	57.6	19
その他	10,389	23,688	42.4	20
合計	16,843	55,813	100.0	20

(4) コンテナ船

船籍国	隻	千%	世界比(%)	平均船齢
パナマ	251	5,656	10.1	11
リベリア	125	3,120	5.6	9
ドイツ	139	3,068	5.5	4
米	88	2,942	5.3	15
台湾	82	2,191	3.9	10
デンマーク	61	1,900	3.4	7
中国	83	1,354	2.4	11
シンガポール	70	1,334	2.4	12
日本	43	1,305	2.3	8
英	34	1,237	2.2	13
上位10カ国	976	24,107	43.2	10
その他	15,867	10,995	19.7	21
合計	16,843	55,813	100.0	20

(5) RORO貨物船

船籍国	隻	千%	世界比(%)	平均船齢
パナマ	232	4,385	22.7	14
リベリア	57	1,837	9.5	12
ノルウェー	79	1,795	9.3	14
日本	133	1,476	7.7	7
スウェーデン	52	1,244	6.4	14
シンガポール	35	844	4.4	12
フィリピン	55	646	3.4	14
イタリア	48	640	3.3	13
バハマ	55	561	2.9	15
米	23	560	2.9	16
上位10カ国	769	13,989	72.6	13
その他	886	5,291	27.4	15
合計	1,655	19,280	100.0	14

- (注) ① 各国の海外自治領、第二船籍制度については本国の船籍に含めた。ただし、英国の香港、バミューダ、ジブラルタル、カイマン諸島は本国とは別に集計した。
 ② ロシアには旧ソ連籍で帰属が未確定の船腹を含めた。
 ③ 船籍国別保有割合は千%による。
 ④ 順位は、1994年末現在の船籍国別千%による。

減少した。この主要船籍国はリベリア（シェア19.6%）、パナマ、ギリシャ、バハマ、ノルウェー、日本等となっている。

このほかの「液体貨物船」は「液化ガス船」、「化学薬品船」、「その他」で計3,268隻、2,588万%となっている。

(2) 「撒積乾貨物船」

広義の「撒積乾貨物船」は全体で、5,964隻、1億4,491万%（総船腹比30.5%）、平均船齢14年で、前年比12隻、400万%の増加である。

このうち、狭義の「撒積乾貨物船（ギアレス）」は、4,616隻、1億2,111万%で、前年比25隻、473万%の増加である。この主要船籍国は、パナマ（シェア14.7%）、キプロス、リベリア、ギリシャ、フィリピン、中国等である。

(3) 「その他の乾貨物船」

全体で2万6,818隻、1億3,567万%（総船腹比28.5%）、平均船齢19年で、前年比369隻、1,100万%の増加である。

① 「一般貨物船」は1万6,843隻、5,581万%、平均船齢20年で、前年比1隻減、116万%増で、総船腹比は11.9%から11.7%に減少した。主要船籍国は、パナマ、中国、ロシア、キプロス、バハマ等で、バハマ籍船が急増している。

② 「コンテナ船」は、1,603隻、3,510万%で、前年より142隻、344万%増加した。主要船籍国は、パナマ、リベリア、ドイツ、米国、台湾、デンマーク、中国等で、パナマ、ドイツ、中国は著しく増加している。

③ 「RORO貨物船」は1,655隻、1,928万%、平均船齢14年で、主要船籍国はパナマ、リベリア、ノルウェー、日本等である。なお、わが国でいう「自動車専用船」

は同統計上、ほとんど「RORO船」として集計されている。

(4) 「その他の商用船」

上記以外の「その他の商用船」（含、漁船）は37,987隻、2,480万%で、総船腹に占めるシェアは隻数で47.1%となるが、%ベースでは5.2%を占めるにすぎない。

4. 船型別構成、船齢別構成

船型別および船齢別の船腹量構成は表6のとおりである。

船型別構成を隻数でみると半数以上が1,000%以下の船舶であるが、トン数ベースでみると、4,000%～5万%未満の船舶が全体の55.7%（昨年は55.3%）を占めている。

また、船齢構成では、10年未満の船舶は20,126隻、1億6,608万%（34.9%）で、前年比496隻、1,259万%の増加である。20年以上の船舶は32,014隻、10,421万%で、前年比1,512隻、1,838万%の増加となった。1980年代前半から一般的に船腹の老齢化が進んでいたが、1993年には老齢船の増加とともに若年船も増加するという変化が見られ、94年も同一の傾向となった。

【表6】 船型別区分および船齢別区分

区 分		隻 数	千 %	構成比 (%)
船 型 区 分	100～999%	48,899	16,354	3.4
	1,000～3,999%	13,201	29,339	6.2
	4,000～9,999%	6,594	43,275	9.1
	10,000～19,999%	5,557	79,835	16.8
	20,000～29,999%	2,266	54,576	11.5
	30,000～49,999%	2,277	87,226	18.3
	50,000～69,999%	789	45,273	9.5
	70,000～99,999%	548	44,339	9.3
	100,000～139,999%	316	38,917	8.2
	140,000%以上	229	36,724	7.7
合 計		80,676	475,859	100.0
船 齢 区 分	0～4年	9,093	90,996	19.1
	5～9年	11,033	75,082	15.8
	10～14年	13,457	87,316	18.3
	15～19年	15,079	118,254	24.9
	20～24年	12,915	72,843	15.3
25年以上	19,099	31,367	6.6	



7月

4日 食糧庁は、朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）への30万トンのコメ支援に係る輸送について、有償、無償を問わず全量、北朝鮮の用意する船で運ぶとの方針を明らかにした。

◎ 日本労働組合総連合会（連合）の鷺尾事務局長は、日本籍船・日本人船員の減少に対する政策支援を亀井運輸大臣に要請した。

6日 日本内航海運組合総連合会は、94年度の内航輸送実績を発表した。それによると、貨物船の輸送量は2億9,330万トン（前年度比3.1%増）、油送船は2億5,620万トン（同4.8%増）とそれぞれ増加した。

◎ 運輸省は、95年度第1・四半期（4～6月）の新造船建造許可実績をまとめた。それによると、国内・輸出船合計で107隻・277万9,376 $\frac{1}{2}$ （前年同期比38.6%増）と増加した。

7日 1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）の改正案が6月26日からロンドンで開催された条約締約国会議で採択され、各国からの反対がない限り1997年2月1日から発効することとなった。

（P.23 海運ニュース1参照）

10日 運輸省は、任意法人である日本船用機関

整備業協会の社団法人化を認め、日本船用機関整備協会の設立を認可した。

11日 米下院の Water Resources Subcommittee と Coast Guard Subcommittee は、OPA90等の NRDA (Natural Resources Damages Assessments) 問題に関する合同公聴会を開催した。同公聴会では、現行の NRDA 規則案は支持されなかったため、今後規則案の内容が変更されるものと期待されている。

13日 運輸省は、日本内航海運組合総連合会が申請していた鉄鋼長期積荷保証船に対する船腹調整の緩和措置を承認した。

19日 運輸省海上交通局は、94年度「日本海運の現況」（海運白書）を発表した。

（P.2 特別欄参照）

21日 IMO の第40回防火小委員会が、17日からロンドンで開催され、船舶の防火・消防関連規則を定めた国際海上人命安全条約（SOLAS条約）II-2章の改正案等を審議した。

24日 米下院本会議は、アラスカ原油輸出解禁法案（H.R.70）を賛成多数で可決した。

26日 当協会は定例理事会において、国際船舶制度の早期実現に向けて全力で取り組むことを確認した。

無法状態で始まった 初期の無線通信

マルコーニが最初の無線通信に成功したのは1896年。到達距離は、わずか6~7キロメートルだったが、その後の性能向上は急速で、2年後には105キロメートル離れた海上の船舶との通信に成功し、一挙に実用化に向かった。

画期的な通信技術としての無線は、陸上よりもむしろ船舶のための通信手段として注目され、1902年には無線装置を搭載した船は70隻に達し、その後も急激に増え続けた。

その一方で混乱も生じた。この時期、無線に関する国際規約はまだ何もない。いわば無法状態であらゆる周波数が使い放題。通信士同士の雑談が長時間にわたり貴重な周波数帯域を独占



することもまれではなく、船舶からの遭難信号や危険信号にも優先権はなかった。

1912年のタイタニック号の遭難では、事故発生の数時間前、付近を航行中の小型客船が大浮氷原を発見、それを無線で伝えた。しかしタイタニック号の通信士は、乗客のための電報処理に夢中でこの通報を無視。これが歴史上空前の海難事故の一因とされている。

マルコーニ自身も混乱を生んだ一人だ。商業無線の独占を図った彼は、自社の無線装置を積んだ船には自社の通信士を配置し、他社の装置を使う局との交信を一切禁じたのである。

こうした混乱を是正すべく1912年にロンドンで開催された第2回無線通信会議では、すべての船舶は、その無線方式のいかんを問わず相互に通信することが義務づけられた。

さらに1914年にロンドンで採択された最初の「SOLAS条約（海上における人命の安全のための国際条約）」では、50名以上の乗客を乗せた船舶は100海里以上到達できる無線機を積むことや、遭難信号の傍受と受信後の救助活動などが義務づけられた。

画期的な先端技術も、それを運用するための知恵がなければ無用の長物。無線通信における初期の混乱と、それを是正するための国際ルール確立の過程は、さまざまなハイテクメディアが錯綜する現代社会にとっても、まさに参考にするべき事例といえるだろう。

北極星は2万6000年周期で 一巡する星々の当番制

北極星とは、地球の自転軸の北極側の真上に位置し、常に天空のほぼ一点に止まって見える星のこと。現在はこぐま座のアルファ星がこれにあたる。しかし今から約5000年前の北極星は

りゅう座のアルファ星だった。

現在の北極星がその役割を果たすようになったのは約2000年前のことで、約2000年後にはケフェウス座のガンマ星が、約8000年後にははくちょう座のデネブが、さらに約1万2000年後にはこと座のベガが、そして約2万6000年後には再びこぐま座のアルファ星が北極星になる。北極星は、いわば2万6000年で一巡する星々の当番制なのである。

こうした現象が起こる原因は「歳差運動」と呼ばれる地球の首振り運動にある。地球は、太陽や月の引力で、自転しながらさらに止まりかけたコマが首を振るように自転軸の傾きの方向を変える。この首振りの1回の周期が約2万6000年で、これによって自転軸の真上にくる星が、年々移動していくのである。

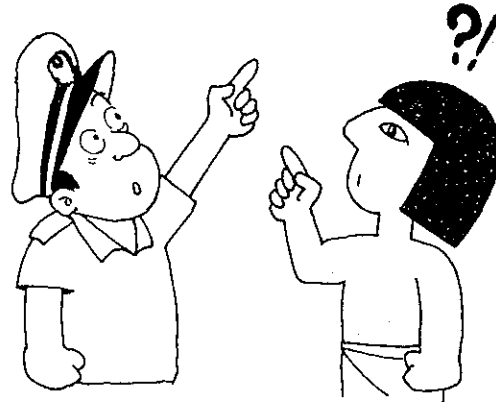
今から約5000年前といえば、エーゲ海やエジプト、メソポタミアなどで、すでに海上交通の発達が見られた時代だ。しかし当時の船乗りが北を指す目標として用いた星は、現在の北極星とはまったく別の星だったわけである。

夜空を眺めながら、どの星が過去や未来の北極星か頭の中でシミュレーションすれば、ちょっとしたタイムスリップ気分も味わえそうだ。

大航海時代に多大な影響を与えた プトレマイオスの計算違い

地球表面を緯度と経度で分けすることや、球形の地球を平面に表現する球面投影法を考案し、近代地理学の始祖とされているのが、2世紀のギリシャの地理学者プトレマイオス。

彼の著した「地理学」は、西欧では、その後1000年以上の間、歴史の闇に埋もれていたが、ルネッサンス期に至って再発見され、俄然脚光を浴びるようになった。



その真の価値に気付いたのは進取の気性に富んだ航海者たちだった。コロンブスが大西洋横断によるアジア到達を計画したのも、プトレマイオスの世界地図が拠りどころだった。

ところがプトレマイオスは重大な過ちを犯していた。彼は地球の円周を約2万9,000キロメートルと計算、加えてアジア東端を約50度も東に置いた。このため彼の地図上では、ヨーロッパとアジアの間の海が極端に狭いのである。

コロンブスの時代には、プトレマイオスの世界地図の権威は絶大だった。しかもコロンブスは自らの計算によって、アジアまでの距離をさらに10%も少なく見積もっていたという。

もしプトレマイオスの計算が正確だったら、果たしてコロンブスはあの冒険航海を企てたのだろうか。マゼランの悲劇も、やはり太平洋の広さの認識不足が大きな原因だった。

はるか1800年以上も昔に、厳密な科学的手法で地理学の基礎を築いたプトレマイオスの偉大さを否定する人はいない。しかし彼の計算違いが、約1300年の時を隔てて数々の大航海を生み出した点の方が、歴史的視点からみれば、むしろ重要な業績(?)といえるかもしれない。



7月の定例理事会の様様

(7月26日、日本船主協会役員会議室において開催)

総務委員会関係報告事項

広報関係

1. 「海の記念日」を中心とする広報活動について (P.19 特別欄参照)
2. グリニッチ国立海事博物館展の開催検討状況について (省略)

労務委員会関係報告事項

1. STCW 条約の改正について (P.23 海運ニュース1参照)
2. 船員制度近代化について (省略)

海運関係の交付法令 (7月)

- ㊦ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令 (政令第302号、平成7年7月21日公布、平成7年8月1日施行)
- ㊦ 港湾運送事業法施行規則の一部を改正する省令 (運輸省令第41号、平成7年7月10日公布、平成7年7月10日施行)

- ㊦ 港湾運送事業報告規則の一部を改正する省令 (運輸省令第42号、平成7年7月10日公布、平成7年7月10日施行)
- ㊦ 貨物運送取扱事業等報告規則の一部を改正する省令 (運輸省令第43号、平成7年7月10日公布、平成7年7月10日施行)
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則の一部を改正する省令 (運輸省令第44号、平成7年7月14日公布、平成8年1月1日施行)
- ㊦ 船舶設備規定等の一部を改正する省令 (運輸省令第47号、平成7年7月27日公布、平成7年7月27日施行)

国際会議の開催予定 (9月)

- SMDG ロンドン会合
9月6日・7日 ロンドン
- ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズ
チーム会合 (JRT)
9月11日～15日 オックスフォード
- IMO 第37回海洋環境保護委員会
9月11日～15日 ロンドン
- Asia Pacific Seatransport Conference
1995 (APSCO'95)
9月13日・14日 シンガポール
- 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化委員会
第42回会期 (UN/ECE/WP.4)
9月18日～22日 ジュネーブ
- IMO 第41回航行安全小委員会
9月18日～22日 ロンドン

「ロイド統計による1994年末の世界船腹量」の刊行

当協会では毎年、ロイド船級協会発表の「船腹統計」を資料として取りまとめておりますが、今般、その1994年末版を刊行いたしました。先に発表された“World Fleet Statistics December 1994”に基づき世界船腹の動向を掲載しております。(内容はP.26 海運ニュース3参照)

若干の余部がございますので入手ご希望の方は下記までお問い合わせ下さい。

〈お問い合わせ先〉 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

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7月	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
4	40,059	29,170	10,889	21.7	33.6
5	35,537	28,549	6,988	26.4	32.2
6	40,155	28,502	11,653	19.1	27.3

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	最低値
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8月	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	96.60	99.68
3	90.79	88.25	96.55
4	83.67	80.30	87.20
5	85.10	82.25	87.35
6	84.53	83.80	85.40
7	87.22	84.60	88.75

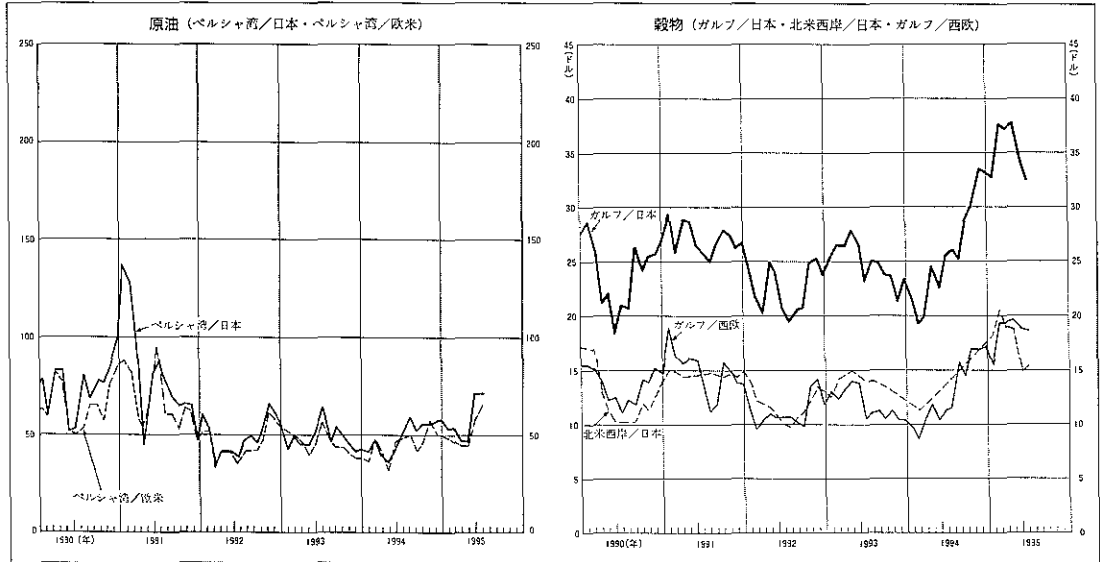
(注) 通関統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル 航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
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 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
5	14,687	1,347	13,340	3,296	4,270	4,949	230	137	443	15	15,519	4,618
6	13,479	0	13,479	3,188	3,901	5,716	35	174	430	35	11,552	2,070
7	14,880	260	14,620	3,317	5,543	4,805	172	46	629	108	14,193	3,696

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1993		1994		1995		1993		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	58.00	49.00	42.50	32.00	60.00	54.50	57.50	46.50	37.50	30.00	50.00	47.50
2	53.00	47.50	39.05	31.25	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	47.50	42.50	42.50	37.50	34.50	30.00	45.00	40.00
6	53.00	38.00	44.50	32.00	72.50	54.00	48.50	36.00	42.50	30.00	57.50	45.00
7	64.00	59.50	53.50	39.50	73.00	63.50	56.25	45.00	47.50	38.00	67.50	55.00
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	—	—

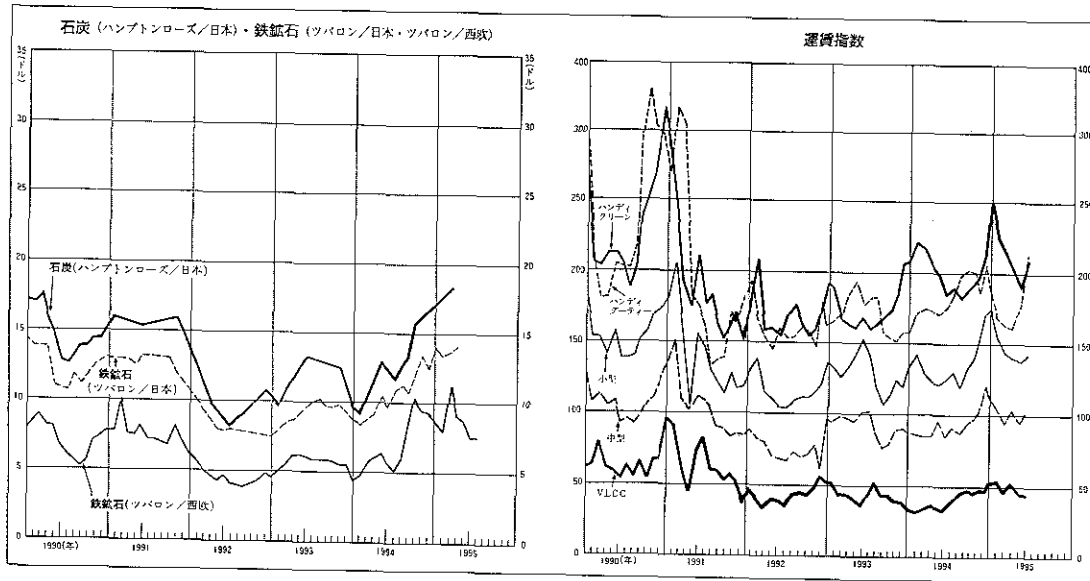
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	23.50	20.65	33.00	29.00	—	—	—	—	10.25	9.10	17.25	16.00
2	21.50	19.50	32.50	31.00	12.00	—	17.65	—	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	38.00	32.00	—	—	19.75	—	12.00	—	18.75	17.50
6	23.30	20.25	34.75	31.00	—	—	18.75	18.50	10.50	9.87	15.00	13.60
7	25.00	21.50	32.50	31.50	—	—	18.50	18.00	11.50	10.25	15.50	13.50
8	26.00	21.50	—	—	—	—	—	—	11.75	10.65	—	—
9	25.00	22.20	—	—	—	—	—	—	15.68	11.00	—	—
10	28.50	25.00	—	—	15.50	14.75	—	—	14.25	12.90	—	—
11	30.75	26.00	—	—	16.00	15.75	—	—	17.00	13.50	—	—
12	33.80	29.75	—	—	—	—	—	—	17.00	16.50	—	—

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



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

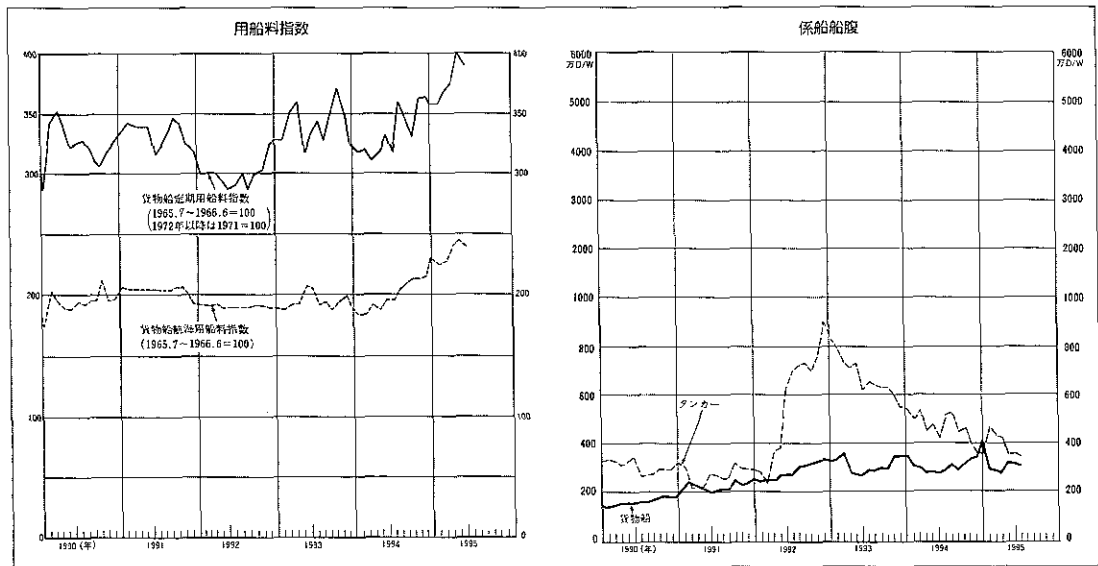
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	9.45	—	—	—	8.80	—	14.20	—	4.35	—	—	—
2	9.25	—	—	—	7.70	—	13.75	—	4.96	—	—	—
3	—	—	18.50	—	—	—	13.50	—	5.60	4.50	11.25	9.80
4	—	—	—	—	9.25	7.90	13.90	—	6.25	5.55	—	8.70
5	13.10	12.40	—	—	10.30	—	—	—	6.50	5.75	8.25	7.75
6	—	—	—	—	9.50	9.10	—	—	5.75	5.30	7.45	7.10
7	12.10	—	—	—	11.10	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	11.40	10.85	—	—	5.00	—	7.50	—
9	13.50	—	—	—	11.00	10.30	—	—	6.00	—	—	—
10	15.80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	13.45	—	—	—	10.50	8.00	—	—
12	—	—	—	—	12.75	11.75	—	—	9.35	8.40	—	—
									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	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	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9
5	42.5	93.1	141.2	192.8	153.7	36.6	93.6	124.5	169.1	199.4	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4
6	39.7	101.3	153.8	177.3	170.1	34.2	88.6	125.9	175.6	183.1	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9
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・ニュース・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 ⑤H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・グリーン: 5万トン (3万トン) 未満。



8. 貨物船用船料指数

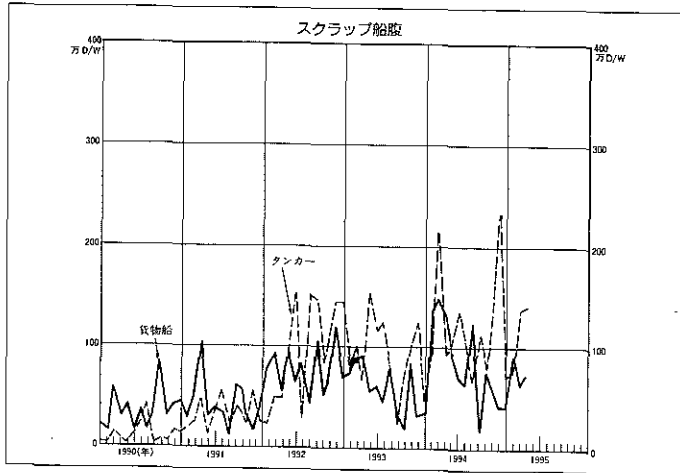
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0
2	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0
3	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	357.6	325.0	320.0	327.0	324.0	366.0
4	176.4	207.0	192.0	194.0	198.0	243.0	288.7	335.0	300.0	356.0	310.0	377.0
5	202.9	205.0	191.0	195.0	191.0	245.0	343.3	344.0	302.0	366.0	318.0	402.0
6	197.9	205.0	195.0	209.0	198.0	239.0	353.5	342.0	301.0	319.0	334.0	390.0
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・ニュース・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	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	271	2,267	3,136	61	1,933	3,459
6	317	2,232	2,954	93	3,179	6,054	288	2,118	2,825	85	2,300	4,215	272	2,257	3,093	66	2,188	3,562
7	313	2,217	2,997	100	3,456	6,589	293	2,193	2,999	86	2,644	5,075	269	2,120	2,916	66	1,981	3,515
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	3,063	106	3,316	6,279	278	2,244	3,077	85	2,333	4,412						
10	313	2,250	3,041	103	3,287	6,218	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691						
11	320	2,293	2,975	98	3,219	6,052	297	2,349	3,210	73	2,204	4,040						
12	333	2,514	3,273	94	3,050	5,642	294	2,446	3,315	66	1,970	3,652						

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



10. スクラップ船腹量の推移

月次	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	40	594	968	7	382	798
3	47	499	897	20	541	1,043	60	843	1,562	24	1,079	2,122	51	426	602	11	643	1,313
4	31	504	901	9	382	747	49	715	1,284	18	469	912	27	433	751	11	700	1,392
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アレーメン海運経済研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③乾貨物船は兼用船、散積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。④タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

「海運統計」欄の各種資料の掲載時期は下記のとおりとなっています。

統計資料名	掲載回数	時期
1. 世界船腹量の推移	年間1回掲載	毎年5月頃
2. 日本商船船腹量の推移	〃	毎年12月頃
3. わが国外航船船腹量の推移	〃	毎年12月頃
4. 世界造船状況(進水・建造中・未着工)	四半期に1回掲載	3月、6月、9月、12月頃
5. わが国造船所の工事状況	年間1回掲載	毎年12月頃
6. 世界の主要品目別海上荷動き量	〃	毎年3月頃
7. わが国の主要品目別海上荷動き量	〃	毎年8月頃
8. 不定期船自由市場の成約状況	毎月掲載	〃
9. 主要航路の成約運賃(原油)	〃	〃
10. 主要航路の成約運賃(穀物)	〃	〃
11. 主要航路の成約運賃(石炭・鉄鉱石)	〃	〃
12. タンカー運賃指数	〃	〃
13. 貨物船用船料指数	〃	〃
14. 係船船腹量の推移	〃	〃
15. スクラップ船腹量の推移	〃	〃
16. わが国貿易の主要貨物別輸送状況	年間2回掲載	8月、11月頃
17. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入	〃	〃
18. 内航船の船腹量	年間1回掲載	毎年8月頃
19. 国内輸送機関別輸送状況	〃	毎年12月頃
20. 内航海運の主要品目別輸送実績	〃	毎年9月頃

- ・わが国貿易額の推移(毎月掲載)
- ・対米ドル円相場推移(毎月掲載)
- ・内航燃料油価格(四半期に1回掲載 4月、7月、11月、1月頃)

何か悪いことが連続して起きると、それから後も悪いことが長々と続くのではないかと思ってしまう。ことしの梅雨は実に長かった。毎日毎日雨空を見上げては溜め息をはいた。当たり前のことだが、いつかその梅雨も明けた。

バブルが弾けてそれ以降3年間に亘って日本経済は低成長が続いた。85年9月のプラザ合意を契機に対ドル円相場は急騰を続け円高基調は改善する見通しもない。混迷の日本経済とか超デフレとかいう言葉が新聞紙上で踊る。

95/96年の経済成長率予想も極めて悪い。両年とも1%以下である。こうなれば96年まで5年連続で低成長を強いられることになる。4月の完全失業率は3.2%と統計を取り始めた1953年以来、最悪の数字だという。1月17日の阪神大震災、3月20日の地下鉄サリン事件、そして増え続ける失業。外を見れば長雨。

6月中央海運5社の94年度連結決算が発表された。相変わらず悪

編集後記

い。中でも定期航路の数字が依然として良くない。KR計画とかMOCAL90とかNYK21とか各社様々な計画を出して効率の良い採算の取れる経営作りを着々と進めてはいるが先行きは不透明である。合理化を進めてそれなりの効果を上げてもらいたいと思うも、効果をあげようとする自分も失職の憂き目にあうのではないのかと言う不安が頭をもたげる。7月3日に日経平均株価が1万4295円と86年3月の水準にまで落ち込んだ。

これから先もこのような悪い状況がきつと長く続くに違いない。何か気持ちの晴れ晴れするようなことは起きないのか。こんな時、米大リーグでの野茂投手の活躍は随分明るく映る。落ち込んでいる日本人の心を支えてくれる。自信喪失の中で日本人は駄目だと思っ

ているだけに野茂を先発投手に選んだ米国人の気質を称賛したくなる。米国社会の気持ちの大きさを羨ましいと思う。1980年代の後半、JAPAN AS NUMBER ONEといわれて盛んに日本的経営の優秀さが喧伝された頃に比較するとこの自信の無さは驚くほどの変わりようである。

当たり前のことだが梅雨は必ず終わる。自信喪失気味の日本経済も必ず復調する。日本経済の流れの潮日に変化し始めたとは思いたい。転機は6月中央のハリファックスサミットと6月下旬の日米自動車交渉である。日経平均は7月3日から7日連続して上げ1万6千円を回復、円相場も一時1ドル=88円台まで下落した。全く情緒的な感想であるが、やはり変化の兆候と見てよいと思う。

大阪商船三井船舶
営業調査室長 篠田匡史

せんきょう 8月号 No. 421 (Vol. 36 No. 5)

発行◆平成7年8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：栗林近海汽船株式会社（英文名）KURIBAYASHI KINKAI CO., LTD.

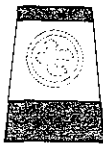
代表者（役職・氏名）：取締役社長 栗林宏吉

本社所在地：東京都千代田区丸の内2-4-1 丸ビル

資本金：54.5百万円

創立年月日：1966年3月1日

従業員数：海上0名 陸上6名 計6名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	1隻	6.165%	5.706%
管理船状況	遠洋・近海・ 沿海	5隻	2.683%	7.066%

主たる配船先：日本一円

事業概要：当社は、RORO船による北海道／本州間に定期航路を持つ栗林商船の子会社で、小型船（49-1600%型）による不定期配船を主に、多岐にわたる製品の輸送を行っております。

当協会会員は156社。
（平成7年8月現在）



会社名：栗林商船株式会社（英文名）KURIBAYASHI STEAMSHIP CO., LTD.

代表者（役職・氏名）：取締役社長 栗林宏吉

本社所在地：東京都千代田区丸の内2-4-1 丸ビル

資本金：1,215百万円

創立年月日：1919年3月29日

従業員数：海上110名 陸上34名 計144名

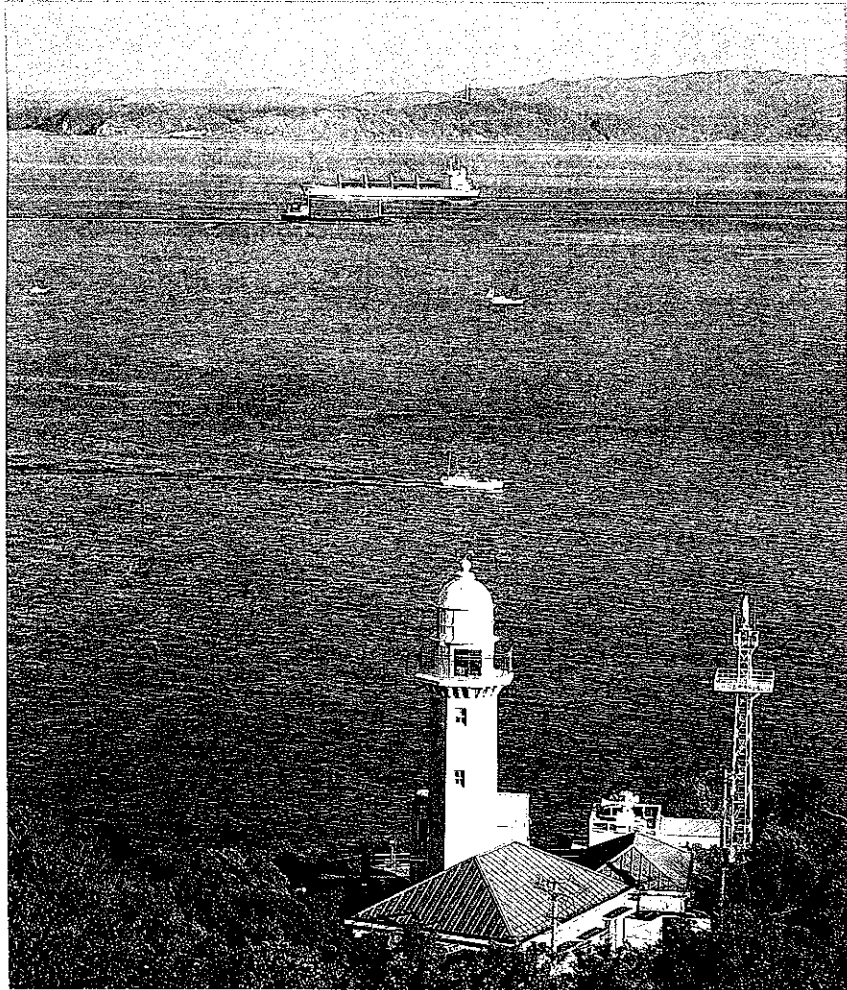


所有船状況	遠洋・ 近海 ・沿海	5隻	23.844%	25.487%
管理船状況	遠洋・近海・沿海	隻	%	%

主たる配船先：北海道／仙台／東京・京葉／大阪

事業概要：当社は、海上運送事業および海運代理店業を主たる事業とし、各地の関係各社との強力な連携のもとに近代化されたRORO船による海陸一貫輸送を行っております。

96年から、7月20日が国民の祝日「海の日」になります。



JSA
The Japanese Shipowners' Association