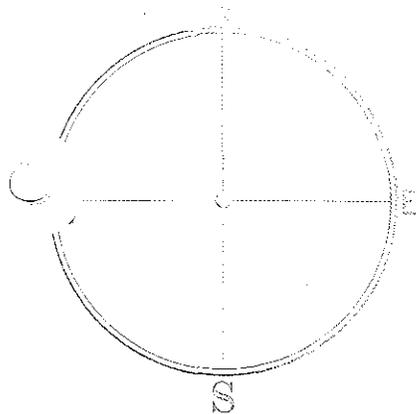


1995



せんきょう



船協月報/1995年9月号 目次

◎巻頭言

日本外航海運は存続可能か? ★日本船主協会常任理事 ●谷川 明——1
★新和海运社長

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 平成8年度海運関係予算概算要求——2
— 国際船舶制度の創設 —
2. 米国1984年海運法改訂問題—H.R. 2149
(Ocean Shipping Reform Act
of 1995) 米国下院委員会通過について——4

◎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(後編) —今後の内航海運対策— ——7

★東京理科大学教授 ●加藤俊平
★海運審内航部会専門委員

◎随想

「運」というもの ★朝日本海運広報協会専務理事 ●塩見正幸——12

◎海運ニュース

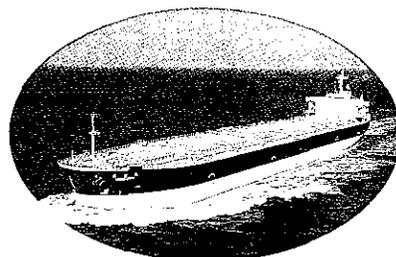
1. 第3回「流出油対策に関する調査研究フォーラム」
開催決定、来年1月から2月を目途に——14
—アセアン海域石油安定輸送協議会の定期総会開催される—
2. IMO 第40回防火小委員会(FP) 審議概要について——16
3. 北米/欧州および極東/欧州航路における各協定/
同盟の内陸運賃設定を巡る欧州裁判所審理の動向——17
4. 豪州ニューキャッスル港積み石炭船の滞船状況——18
5. 最近における内航輸送の現状——20

◎業界団体を訪ねて—認可法人 海上災害防止センター——24

◎KOBEL便り——26

◎海運雑学ゼミナール★第66回——28

- ❖海運日誌★8月——31
- ❖船協だより——32
- ❖海運統計——33
- ❖編集後記——40



(石炭専用船「蒼龍丸」)

日本外航海運は存続可能か？

日本船主協会常任理事
新和海運社長 谷川 明



海運業経営者として常時気になることは、日本外航海運がこの先存続発展可能かの命題である。

毎年相当な労力を費やして経営中期計画を樹て、期末に激変する環境に対応して計画のローリングを行い、予測しがたい与件、即ち為替、海運マーケット、株価地価を織りこみ安定収益確保に血の滲む苦心をしていることは各社も同様であろう。

この際いつも根本的に問題を感じるのは先進国としての日本外航海運が今後の世界経済、日本経済の構造変化の中で世界的競争を前提に競争力を維持して行けるのか、若し可能とすれば基本的条件は何か、その条件を充足する変革のビジョンは何か、という点であり、回答への焦りを感じるのは私だけではあるまい。

この悩みに対する回答例。

1. 世界海上物流量は伸びている。2000年の時点では46億トンともいわれ、わが国の輸出入量は約20%の9億トン程度となろう。荷物のあるところ日本海運は存続発展する。

2. 日本の荷主さんは我々を信頼し日本船社をみすてることはしない。これからも支援して戴ける。

3. 我々は必死にコスト合理化にとり組んでいる。組合も段々と理解を示している。為替が適正に円安となれば何とかやっていける。

いずれもその通りであろう。しかし我々は今日の構造変化のスピードを身にしみて知っている。発展途上国海運の急迫をかわしコストの闘いを克服するためには先進国海運は革新的なビジョンを早急に確立し主体的に一歩進まなければ時間がないのだ。

最近私の悩みを尊敬する或る先輩にぶつけてみた。その回答が大変参考になったのでご披露したい。

1. 1987年1月8日の「Fairplay」誌に掲載された Sletmo 博士の考え方が解決の一つのヒントになろう。

そのエッセンスは次の通り。

EVOLVING CONCEPTS OF OCEAN TRANSPORTATION

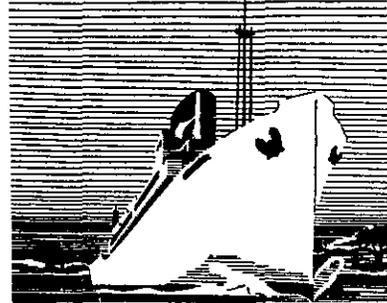
CONVENTIONAL	FUTURE
Ships as core of shipping	Ships as an element only in the supply of maritime transportation
Seamanship as key skill	Management as critical component
Flagging out is running away from national obligations	Flagging out is the basis for the re-organisation of shipping based on a new functional division of labour
Shipping industry as object of national government policy (protect national owners and labour)	Free access to shipping services as focal point (protect the freedom of foreign trade to move efficiently)

2. 更に博士の所論を追加すると従来の海運業務機能は分解 (Slicing) され、所有 (Ownership)、運航 (Operation)、管理 (Ships Management) が夫々別の企業に分担されよう。

3. 日本海運がこの新しい考え方を理解し、海運 Globalization の中で、国際的、国内的分業による協業で競争力を保ち、強味を集中発揮すれば生き残れよう。

さて、私見として Sletmo 博士の見通しが短時間に実現されるとは思わないが、合理的革新的な考え方であり現実にこの方向で動いていることは疑いない。

高コストに喘ぎ十数年間合理化に苦悩し日本経済の転換期に必死に適応せんとする日本海運にとって基幹産業としてのかつての栄光と誇りは取り戻せないのであろうか。上記ヒントを一つの糧として今こそ海運人はその知恵と実行力を結集、難局打開を迫られている。



1. 平成8年度海運関係予算概算要求

－ 国際船舶制度の創設 －

運輸省および厚生省は、平成7年8月末に平成8年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に対して要求を行い、折衝を開始した。

概算要求事項のうち、海運関係事項の概要は以下のとおりである。

1. 外航海運対策の推進

(1) 船員雇用促進対策事業費補助金（国際船舶日本人船員配乗促進事業助成）

わが国外航海運は大幅な円高の進展等の伴い、フラッキング・アウトが進行している。このため、わが国貿易物資の安定輸送等の面で重要な意義をもつ日本船および日本人船員の確保等を図るため、「国際船舶制度」を創設し、船員雇用促進対策事業費補助金（国際船舶日本人船員配乗促進事業助成）として新たに6億円を要求している。

(2) 歳出予算

海運業の経営安定に資するため、既に締

結した利子補給契約について、日本開発銀行により利子補給金相当額の利子猶予措置を引き続き講ずることとし、開銀への交付金として10億6,300万円（前年度比：10億7,000万円減）を要求している。内訳は、猶予対象利子本体分として9億7,900万円（前年度比：9億6,000万円減）、猶予対象利子運用金利分として8,400万円（前年度比：1億1,000万円減）となっている。

また、二重構造タンカーへの早期代替に資する外航船舶等の解撤を促進するため、外航船舶等解撤促進費補助金として2億300万円（前年度比2億4,700万円減）を要求している。

(3) 財政投融資

日本開発銀行融資制度を、近く発効されるOECD（経済協力開発機構）造船協定に適合する制度とするため、従来の一船毎の建造を対象とした海運融資制度を廃止し、

新たに海運事業者が貿易物資の安定輸送のために投資する設備を包括的に対象とした融資制度を導入することとなった。

このため融資対象を現行の外航船舶から、海運事業者が貿易物資の安定輸送のために投資する外航船舶、外航船員研修所、貿易物資用倉庫、外航用コンテナターミナル等の設備（海運事業者の子会社が整備するものを含む）に拡大し、350億円（前年度比：同額）を要求している。

融資条件としては、超省力化船、LNG船、二重構造タンカーに対する融資比率を60%、複合一貫輸送拠点施設に対しては40%等としている。また、金利については、外航船舶が現行どおり開銀特別金利5、複合一貫輸送拠点施設は特利3等が適用されることとしている。

2. 船舶整備公団

船舶整備公団は、内航海運の体質改善、国内旅客船の整備等の事業を推進するため、海運事業者と共同して、船舶の建造を行っている。平成8年度においては、その事業規模を861億円（前年度比：59億円減）とし、このうち自己資金258億円を除く603億円を財政投融资として要求している。

その内容としては、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進することとし、代替建造10万7,000%、総額で589億円、また改造等に対する融資枠として14億円、合計603億円を計上している。

このほか、国内旅客船の整備を目的として、258億円を要求している。

3. 船員雇用対策

(1) 運輸省関係（一般会計）

国際的な漁業規制の強化による減船に伴う漁業離職船員対策等を講ずるとともに、漁船員の内航船への転換の促進、離職高齢船員の活用等、船員雇用対策を推進することとしている。

このうち、日本船員福利雇用促進センター（SECOJ：Seamen's Employment Center of Japan）が行う船員雇用促進対策事業費への補助金としては、外国船就職奨励助成、内航転換奨励助成、技能訓練助成、船員職域拡大訓練助成、離職高齢船員活用対策助成等に対して、合計1億7,300万円（前年度比：5,400万円増）が計上された。

(2) 厚生省関係（船員保険特別会計）

船員の雇用安定対策として、STCW条約適応訓練等技能訓練事業費として1億2,491万円、外国船船員派遣助成金等雇用安定事業費として6億2,960万円を中心とする総額8億8,495万円を要求する方針としている。

4. 開発途上国船員養成への協力

政府開発援助（ODA）の一環として、外航船社の協力を得て行う開発途上国船員研修受け入れ事業に対する補助金として9,100万円（前年度比：100万円増）を要求する。

この事業は、海事国際協力センター（MICC：The Maritime International Cooperation Center of Japan）が、外航船社の協力を得て、従来どおりフィリピン、インドネシア、ベトナム等の船員85名を受け入れることとしている。

2. 米国1984年海運法改訂問題—H.R.2149 (Ocean Shipping Reform Act of 1995) 米国下院委員会通過について

米国の1984年海運法改訂問題については、1995年3月末までの動きを本誌4月号 SHIPPING グラッシュで報じたところであるが、その後6月下旬に至り、米国船社が米国荷主の団体である NITL (National Industrial Transportation League) と妥協を図り、これをベースに下院運輸インフラストラクチャー委員会が1984年海運法改訂法案作りを進め、8月2日には正式な法案が同委員会を通過した。

その経緯と法案の要点等は、以下のとおりである。

1. 経緯

- (1) 1995年6月23日、シーランドの首脳が密かに NITL にその海運法改正提案に合意する旨伝えた。その直後 APL も上層部決断でこれに追随することを決め、6月26日には、もう1社のクロウリーマリタイムを加えた米船3社が NITL の提案を受け入れると公表した。
- (2) この米船社と NITL の動きを受けて、6月28日、下院運輸・インフラストラクチャー委員会のシュースター委員長その他の関係議員は、外航海運の規制緩和策の骨子が固まったので、直ちに法案作成に取り掛かる旨共同発表を行った。
- (3) その後、同委員会のスタッフを中心に NITL、米船社等の民間側代表も参加して法案作成の作業が進められた。この間船社、

特に日本船社と欧州船社を代表する CEN-SA (Council of European and Japanese National Shipowners' Associations) は具体的条文内容を少しでも改善すべく努力し、若干の成果は得られたが、残念ながら法案の基本線を変えるには至らなかった。

- (4) 8月1日、コーストガード・海上輸送小委員会が上記改訂法案 Ocean Shipping Reform Act of 1995採択のための審議(マークアップ)を行い全員賛成で可決した。なお、非常に変則的なことであるが、正確にはこの時点では本法案は正式に議院に提案されたことにはなっておらず、同日遅くシュースター委員長その他から上程され、H.R.2149 (Ocean Shipping Reform Act of 1995) の法案番号が附された。翌8月2日には、運輸・インフラストラクチャー委員会のマークアップが行われ、圧倒的多数で可決された。このように異例ともいえる速さで本法案は委員会を通過したが、これは夏期休会前になんとか実績を作っておきたいとのシュースター委員長の意図によるものであったといわれている。

2. H.R.2149の骨子 (資料参照)

- (1) 各運賃同盟は全ての加盟船社に対し S/C (サービスコントラクト) に関する I/A (インディペンデントアクション) の行使権を容認しなければならない。<1997年

1月1日発効>

- (2) 船社の運賃タリフに対する米国政府の規制を廃止し、同年6月1日付発効で運賃タリフ届け出制自体も廃止する。〈1997年1月1日発効〉
- (3) 各運賃同盟は、加盟船社が独自に個々の荷主とS/Cを締結することを容認しなければならない。またその運賃内容を非公開とすることも認めなければならない(コンフィデンシャルS/C制の導入) 〈1998年1月1日発効〉
- (4) 運賃同盟および船社間共同行為に対する独禁法適用除外を従来どおり存続させる(ただし上記改訂に違反するものはこの限りでない)。
- (5) 米船社に対する外国船社の不公正慣行についての対抗措置を強化する。具体的には現行の国営船社(コントロールドキャリア)に対する規制条項に「当該国の運輸業以外の産業に従事する企業やその他の組織(国有、民有問わず)と構造的或いは財政的に密接な関係にある外国船社が、米船社に不利益となるような不公正或いは収奪的さらには競争制限的な運賃設定や営業活動を行った場合、国営船社に対する規制規定を準用して対抗措置を発動する」との条項を追加する。

本条項は運輸・インフラストラクチャー委員会の民主党リーダーであるトラフィックン議員(オハイオ州)が支持して法案に含めたものであるといわれているが、運用方法によっては、外国船には運賃の公開を強制し、問題あれば米政府に介入させることも可能となる。これは、米国が既存

の保護立法に加え、さらに自国海運の擁護を狙ったもので、国際的に最も問題のある条項である。

- (6) FMCを1997年10月1日までに廃止し、残すべき機能はそれまでにDOT(米国運輸省)に移管する。

3. 今後の見通し

- (1) シュースター委員長がこのように事を急いだ理由としては前述のとおり運輸・インフラストラクチャー委員長としての実績作りにあるといわれているが、いずれにせよH.R.2149は夏期休会明けの早い時点で下院本会議を通過する公算が非常に強い(9月20日過ぎの可能性が強いと観測されている)。
- (2) 一方、上院については、8月下旬の時点では今後の動きは全く不透明である。最悪のケースは、上院としての独自の公聴会開催や法案作りは一切省略して、例えば海事関係の予算支出法案にH.R.2149をそのまま添付して本会議に上程、一括採択に持ち込む場合で(いわゆるChristmas Treeingと呼ばれるもので特に上院では、常套手段の一つ)、その可能性は皆無ではなくその成り行きが注目されている。
- (3) なお、ペニャ運輸長官が既に本法案を支持していることでもあり、上下院通過後の大統領の署名拒否を期待するのも難しいと見られているが、米国の中小荷主団体と港湾局グループが大分反対の声を上げており、議会筋が耳を傾けざるを得ないような勢力となることが期待されている。

【資料】 1984年海運法/H.R.2149による海運法改訂案—主要点比較

項 目	1984年海運法	H.R.2149による改訂法案
廃止・改正		1984年海運法を修正
定 義 〈第 3 条〉	(1) 協 定 (2) 反トラスト法 (3) 限額協定 (4) バルク貨物 (5) 委員会 (6) コモンキャリア (7) 同 盟 (8) コントロールドキャリア (9) 延べ戻し運賃 (10) 競争抑圧船 (11) 森林産品 (12) 内陸下払い分 (13) 内陸部分 (14) 一手積契約 (15) 海貨ターミナル運営業者 (16) 海事労務協定 (17) NVOCC (18) オーシャンコモンキャリア (19) 航洋貨物フォワーダー (20) サービスコントラクト (21) 積貨物 (22) 荷主 (23) 荷主団体 (24) 通し運賃率 (25) 通し運送 (26) 通し運送 (27) 合衆国	*削 除 (4) バルク貨物 (9) 延べ戻し運賃 (11) 森林産品 (14) 一手積契約 (17) NVOCC (21) サービスコントラクト *修 正 (16) 航洋貨物フォワーダー ((17) NVOCC を包含) *新 設 (19) 航洋輸送契約 (Ocean Transportation Contract)
法律の管轄する協定 (反トラスト法適用除外) 〈第 4 条〉	オーシャンコモンキャリア関係 (1) 通し運賃を含む運賃、船腹その他サービスの諸条件を討議、決定、もしくは規制する協定 (2) 貨物量、収入、利益または損失を共同精算ないし配分する協定 (3) 寄港地を割当て、または港間の航海の数及び性質を制限し、またはその他の規制を行う協定 (4) 運送されるべき貨物または旅客の量や人数または性質を制限もしくは規制する協定 (5) オーシャンコモンキャリア相互間、また1人ないしはそれ以上の海貨ターミナル運営業者もしくはNVOCCとの専属的、優先的または協力的な仕事の取決めを約束する協定 (6) 国際海上輸送の競争を調整し、規制し、または防止する協定 (7) サービスコントラクトの使用を規制し、または禁止する協定	オーシャンコモンキャリア関係 (1)~(4) 変更なし (5) オーシャンコモンキャリア相互間、また1人ないしはそれ以上の海貨ターミナル運営業者もしくは航洋貨物フォワーダーとの専属的、優先的または協力的な仕事の取決めを約束する協定 (6) 変更なし (7) 航洋輸送契約に関する事項を討議し、航洋輸送契約およびこれら契約に関連する協定を結ぶ協定
協定の届け出 〈第 5 条〉	本法に規定される協定はすべて委員会 (FMC) に届け出されなければならない	変更なし
運賃率表の届け出 〈第 8 条〉	各コモンキャリア及び同盟は、バルク貨物森林産品等を除き、自身の経路および確立されている通し輸送経路上のすべての地点または港の間のすべての運賃、費用、且つ分類、規則および慣行を委員会に届け出て、且つ公衆の閲覧のために公示しなければならない。	運賃率表の届け出は廃止 (但し、要請があれば公開しなければならない)
サービスコントラクト (S/C) 〈第 8 条〉	同盟加盟船社と荷主とのS/C締結の可否は同盟の決定に拘束される。S/Cは委員会に秘密扱いで届け出られ、同時にその基本的条件に関する簡潔な説明書を委員会に届出、かつ、一般公衆が入手し得るようにならなければならない。これらの基本的条件は同様な状況にある荷主が利用し得るようにならなければならない。	コモン輸送 (Common Carriage) の概念を残す一方、契約輸送 (Contract Carriage) の概念を導入し、船社と荷主間でS/Cに代わる航洋輸送契約 (Ocean Transportation Contract) を、当事者間の合意にもとづき、非公開ベース (Confidential) 且つ同盟の規制に拘束されることなく締結することができる。
インディペンデントアクション (I/A) 〈第 5 条〉	個別の船社が10日以前の事前通告により、独自の運賃またはサービスを提供できる制度がすべての同盟に強制される。	事前通告期間を3営業日に短縮する。
コントロールドキャリア 〈第 9 条〉	委員会は、コントロールドキャリアが届け出た運賃率等が不当・不合理と判断した時は何時でも当該コントロールドキャリアにその運賃率等を不承認すべきでないとする理由の開示を命令できる。委員会はコントロールドキャリアの運賃率等を停止する命令または最終的に不承認とする命令を大統領に送達する。大統領は、国防上、外交政策の事由から委員会の命令を中止できる。かかる中止期間中に大統領は実行可能な限り、該当する外国政府の代表との交渉によって争点の解決に努力しなければならない。	コントロールドキャリアの対象を、従来の国営船社に加え、官民間問わず非運輸関連の企業、団体、組織に財政的・構造的に關係のある船社にまで拡大する。
差止め命令、提訴 〈第 6 条〉	委員会は、協定が競争減殺によって過度の輸送サービス低下または過度の輸送費用増加をもたらすようであると認定した場合は、適切な差止め命令を求むることができる。	変更なし
そ の 他		- Foreign Shipping Practices Act of 1988の修正<第11条 a> - 1997年1月以降運輸長官は外国政府に対し、船社の所有と管理をやめさせるよう外国政府を説得する戦略を進めていかなければならない - 1996年度中に FMC の機能を DOT に移管

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（後編） —今後の内航海運対策—

東京理科大学教授・海造審内航部会専門委員 加藤俊平

II. 今後の内航海運対策

1. 船腹調整制度の見直し

今回の答申の最大の懸案事項である船腹調整制度の見直しについては、答申では船腹調整制度を内航海運組合法第8条に規定する調整事業の制度そのものを意味する「法律上の船腹調整制度」と現在実施されているスクラップ&ビルド方式による船舶建造方式を意味する「船腹調整事業」に区分して整理し、はじめに船腹調整制度に対する評価を行い、その上で船腹調整制度の見直し内容を整理した。

(1) 船腹調整制度に対する評価

(ア) 法律上の船腹調整制度に対する評価

法律上の船腹調整制度は、船腹需給ギャップが生じやすい内航海運市場における船腹過剰時のセーフガード（緊急避難措置）としての機能が期待されている。

(イ) 現在の船腹調整事業に対する評価

現在の船腹調整事業については、小委員会においても各委員から維持存続する観点からの肯定的評価、早期に廃止すべきとする観点からの否定的評価について様々な意見が出されたが、同一事項についても視点の置き方によって肯定的評価にもなれば否定的評価にもなる場合もあり、意見を集約して統一的な評価を行うことはなかなか難しい問題であった。しかし、委員各位の熱心な議論により、答

申においては次のとおり評価している。

- ・現在の船腹調整事業は、全般的には船腹需給の適正化、内航海運業者の経営安定、船舶の近代化等を推進していく上で効果があったと評価できる
- ・また、一般的に設備調整カルテルがもたらすといわれている経営合理化、運賃水準等の面における弊害は、同事業の弾力的運用等により比較的少なかったと評価している

これは、通常、設備調整カルテルの下では、需要に比べ設備を抑制気味に設定することから価格水準が高くなるという弊害が想定されるが、内航海運の場合は全般的には船腹過剰気味で推移してきており、また運賃水準も他の物価に比較して安定しているという実態にあったことによる。一方、弊害として、

- ・長期にわたる船腹調整事業の実施が内航海運業者による同事業への過度な依存体質を生み構造改善が進まない要因の一つになっていること
- ・意欲的な者の事業規模拡大や新規参入が阻害され業界の活性化等の支障になっていること
- ・一定の船舶に係る寄港地の制限、積荷の制限等輸送効率化の支障になっているものがあること

が指摘されている。そして、現在の船腹調整事業の下では、内航船員の安定的確保、輸送効率化、構造改善の推進等といった今後の内航海運の課題に的確に対応していくことが期待できなくなる恐れがあると結論しており、これが見直しを必要とする理由となっている。

(2) 船腹調整制度の見直し

① 船腹調整制度見直しの考え方

船腹調整制度については、これまでの閣議決定の趣旨を踏まえて見直すこととし、法律上の船腹調整制度については今後とも維持継続し船腹過剰時にセーフガードとして活用することとしている。また、現在の船腹調整事業については次の点に配慮しつつ見直すものとしている。

- ・一定の船腹需給の適正化
- ・船腹調整事業見直しに伴う内航海運業の事業環境の変化に係る激変緩和
- ・中小企業者による円滑な構造改善の推進等
- ・輸送効率化およびモーダルシフト対策の推進

これは、船腹調整事業は30年近くの長期にわたり内航海運対策の中核として実施されてきたことから、船主経済に深くビルトインされており、特に現実問題として、内航海運業者の多くが船腹調整事業に係る引当資格を担保に船舶建造資金、運転資金等の融資を受けているという実態にある。船腹調整事業の見直しにより、船舶の担保評価が下落し資金調達に支障が生じたり、引当資格を要する船舶とそうでない船舶との間における資金コスト差の発生等により競争条件の公平化が損なわれる等事業環境に大きな変化が生じた場合、経営基盤が脆弱なままの状態では、大変な混乱を引き起こ

すことになりかねない。そのようなことを踏まえ、答申では、事業環境の変化に係る激変緩和、円滑な構造改善の推進等に配慮すべきことを指摘しているところである。

② 現在の船腹調整事業の見直し

答申では、現在の船腹調整事業の見直しについて、(a)当面措置すべき事項と(b)モーダルシフト対象船種の取り扱いについて具体的な見直しを指摘し、(c)それ以外のものについては船腹調整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の活性化を図るという具体的な方向性を示している。

(a) まず、当面措置すべき事項として次の事項を挙げている。

- ・モーダルシフト対象船種の寄港地に係る制限およびセメント副原料であるフライアッシュ等の輸送にセメント専用船を使用する場合の制限は、モーダルシフトや往復貨物の確保等による輸送効率化を推進する観点から直ちに緩和することとしている
- ・長期積荷保証船については、日本内航海運組合総連合会（以下、内航総連）と荷主団体との協議結果を踏まえ、船腹調整事業の弾力的運用を行うとしており、鉄鋼については内航総連と鉄鋼連盟の協議が既にまとまっており、現在石油について協議中だが、今後は石灰石、化成品等の分野にも拡大していくことが想定される
- ・その他、船腹調整事業については、荷主ニーズが反映できるよう荷主団体の要望を十分把握して弾力的運用を行うことにしている

特に、経済界の船腹調整事業の批判の理由の一つとして同事業の硬直的な

運用により、バブル経済期における船腹不足時にタイムリーな船舶の提供が受けられなかったことによる不満があったことを考えると、今回の答申の指摘により、より一層の弾力的な運用が図られれば大変意義深いものがあると考ええる。

(b) 次に、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ことになっている。この場合、モーダルシフト対象船種は、モーダルシフトの趣旨が幹線におけるトラック輸送の貨物を内航海運にシフトすることにあるという観点から整理する必要がある。いずれにしても、この措置の速やかな実施によりモーダルシフトが促進されることを期待する。なお、長距離の自動車航走貨物定期航路（貨物フェリー）の新規許可については、内航 RORO 船に係る船腹調整事業との関係から事実上認められていないが、今後は内航 RORO 船を同事業の対象外にする時点において貨物フェリーの位置付けと取り扱いについても全面的に見直す必要がある。

(c) また、以上に加えて「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」こととされている。ここでいう船腹調整事業への依存の解消とは、中小企業が大半を占める内航海運業が、船腹調整事業による船腹需給適正化措置や、それから派生している引当資格を担保にした資金調達等に依存することなく、市場原理と自己責任原則の下での健全な経営が可能となるよ

うに構造改善の推進、コスト負担の適正化、内航総連による債務保証業務の実施等の措置を推進するとともに、可能な船種、船型から船腹調整事業の対象外にしていくという趣旨である。

なお、審議会では船腹調整事業への依存解消の時期について具体的なスケジュールを明記すべきであるとの強い意見が出されたが、既に述べたように現時点での明記は適当でないと判断された。

以上が船腹調整事業の見直しについてであるが、今回の答申では同事業への依存の計画的解消を図るという明確な方向性を示すとともに、モーダルシフト対象船種等の見直しに関する具体的な方針を明示したことは画期的なことであると思う。それだけに、内航海運業界においては、船腹調整事業に依存しないということを前提とした対応が待たなしで要求されていることになる。

2. 船腹調整事業の見直しと一体的に措置すべき事項

以上に述べたように、船腹調整事業への依存解消のためには構造改善の推進等をはじめ一定の環境整備が必要不可欠であり、答申では船腹調整事業の見直しと一体的に措置すべき事項という項目を立て、次の事項を措置することを強く求めている。

(1) 船舶のタイムリーかつ安定的な整備・提供

- ・内航二法の適切な運用により、船腹需給の適正化に配慮し、また、内航総連および荷主団体において、物資別のきめ細かい船腹需給見通しについて相互認識を図ること
- ・船舶共有建造方式等の船舶整備公団機能の充実を図るとともに、併せて、船舶特別償

- 却制度等の租税特別措置の活用を図ること
- (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
- ・内航船舶貸渡業者の事業規模の拡大、財務体質の強化等を図るため、海運組合単位に具体的な構造改善計画を作成すること
 - ・内航総連は、転廃業助成金および集約合併等促進給付金の充実等のインセンティブ措置を講ずること
 - ・行政は、構造改善促進の観点から、内航海運業法の許可基準の弾力的運用、税制措置の充実等について検討すること
- (3) 運賃および用船料に係るコスト負担の適正化
- ・内航海運業界と荷主業界は、相互理解を深めることにより、輸送効率化を前提に、コスト負担の適正化に向けた努力を行うこと
 - ・内航海運に係る取引関係の簡素化等を図り、また、意欲的な内航船舶貸渡業者による内航運送業者への転換を推進すること
- (4) 内航海運業界と荷主業界との定期協議機関の設置
- ・内航業界と荷主業界との間に定期協議機関を設置し、運賃および用船料に係るコスト負担の適正化のあり方、船腹調整事業の運用のあり方、輸送効率化の推進、構造改善の促進等について協議すること
- 船腹調整事業への依存の解消に向けた環境整備のためには、以上の項目はどれも重要な事項であるが、審議会では特に内航業界と荷主業界との相互理解の重要性が改めて認識された。両者は運命共同体にあるわけで、懸案事項に関する共通認識の形成や問題解決には当事者間の努力が必要であり、そのための内航業界と荷主業界との定期協議機関の活用が大いに期待されるところである。

3. その他の内航海運対策

船腹調整制度の見直しに併せて措置すべき事項は、上記のとおりであるが、それとともに、今後の内航海運の課題を達成していく観点から次の事項を措置するよう求めている。

(1) 良質な内航船員等の安定的な確保

- ・良質な内航船員および意欲的な事業後継者の確保を図るため、経営基盤を強化し、事業としての魅力を向上させること
- ・良質な内航船員の確保のため、労働条件・労働環境等の改善、リクルート対策の強化につき、内航海運業者、荷主等の関係者が一丸となって取り組むこと
- ・新人船員の安定的採用および教育訓練実施の体制整備、海員学校等の教育内容の整備
 - ・充実を図るとともに、船員経験のある高齢者の活用を推進すること
- ・また、適切な労務管理、船員確保等に資する観点から、健全なマンニングの育成について関係者で検討すること

(2) 内航海運における輸送効率化の一層の推進

- ・ハード面の施策として、船舶の大型化・近代化、荷役機器の近代化、全天候バースの整備等を推進すること
- ・ソフト面の施策として、EDI等情報システムの整備、配船・船員配乗の共同化を進めるとともに、商取引慣習の見直し等により出荷ロットの大型化等を進めること
- ・運航コストと関係の深い安全関係規制につき、安全確保との調和を前提に可能なものから見直しを検討すること

(3) モーダルシフト等の新規需要分野への積極的な対応

- ・モーダルシフトの推進のため、船舶の高速化、定時定路線の輸送システムを構築するとともに、積極的な荷主開拓等を行う必要があること

- ・また、モーダルシフトを担う内航海運業者においては、利用者利便の向上等の観点から、海陸一貫輸送を行う総合物流業を目指した営業展開を志向することが期待されること
 - ・現在、船腹調整事業の関係等から新規の運航が事実上認められていない長距離の自動車航走貨物定期航路（貨物フェリー）の位置づけ、取り扱いを見直す必要があること
- (4) 内航海運の発展に資する港湾機能の整備および改善
- ・内貿ユニットロードターミナル、複合貨物ターミナル等の計画的整備を推進すること
 - ・また、港湾荷役に係る諸課題の解決に向けた関係者の取り組みを促すこと
- (5) テクノスーパーライナーの早期実用化等
- ・テクノスーパーライナーの早期実用化を目指した研究開発等を促進するとともに港湾機能、輸送サービス等の調査を深度化すること

5. 今後の対応

答申の「おわりに」にも述べられているとおり今回の答申は、わが国経済社会の環境の変化等の状況を踏まえ、国民経済と深い関係にある内航海運の課題とその解決に向けた諸対策を示したものであり、今後、内航海運が経済社会環境の変化に対応しつつ、21世紀に向けてより活力と魅力のある産業へと発展していく上で是非とも必要なものである。今後は、運輸省はもちろんのこと内航業界、荷主業界等においてその実現に向け着実な推進を図られることを強く期待するものである。

特に、内航業界においては、船腹調整事業への依存の解消に向け、答申で指摘された船腹調整事業の見直しと一体的に措置すべき事項を早急に具体化し実施することが必要であり、船腹調整事業への依存解消に向けた業界の取り組み姿勢が今後の政府部内の調整にも大きく影響するものと思料する。

〔参考資料〕 船腹調整事業の見直しについて

項目	現 状	答 申
船腹調整事業のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ・中長期的に船腹調整事業への依存を解消しようとする事業体質の強化（平成4年海造審答申） ・機動的・弾力的運用を前提に船腹調整事業を維持・存続（平成4年海造審答申） 	<p>船腹調整制度（セーフガード）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船腹調整事業への依存の計画的解消 ・その間、船腹調整事業は荷主団体の意向を十分把握して弾力的に運用
船腹調整事業の対象外船舶	<ul style="list-style-type: none"> ・セメント専用船および特殊タンク船 	<ul style="list-style-type: none"> ・早急にモーダルシフト船を追加 ・その他の船種は、今後計画的に推進
長期積荷保証船の扱い（内航総連と荷主団体が協議）	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄鋼の長期積荷保証船は、原則スクラップなしでの建造が可能（協議済み） ・現在、石油について協議中 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たに石灰石、化成品等が対象
物流効率化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフト船の寄港地制限 ・フライアッシュ輸送等におけるセメント専用船使用の制限 	<ul style="list-style-type: none"> ・左記の制限は直ちに緩和

随想



「運」というもの

（前）日本海事広報協会専務理事 ◆塩見正幸

時として、これは何かの「縁^{えん}」ではないかと思うことがある。今回の日本海事広報協会への転職も何か不思議な目に見えない「縁」に因って起きたのではないかと思っている。

というのも、私がかつて神戸海運局（現神戸海運監理部）に在職していた頃、丁度、神戸海事広報協会が設立され、時々、協会の仕事を手伝ったことがあり、その時、大先輩で初代事務局長だったA氏の姿を見ながら、ひょっとして、このまま歳をとり退職すれば、私がこの仕事に就くのではないかと内心思ったことがあった。今回、転職の話があったとき、ふと、三十数年前のこのことを思い出したからである。海関係の仕事をしたのは、神戸海運局での数年間のみで、その後は、航空や陸運の仕事が長く、海から縁遠くなっていたことも、不思議なめぐりあわせだと思った原因かも知れない。

不思議なめぐりあわせといえ、人は、よく「運」ということを意識する。私も、どちらかといえ、このタイプの間人である。

広辞苑によれば、「運」とは、海運などのときの「はこぶこと」という意味のほかに、「天命、めぐってくる吉凶の現象、まわりあわせ」とある。

ならば、新しい仕事や人との出会いもまたま

わりあわせであり、「運」といえる。一見偶然と思える出会いの中に必然が存在しているのではないだろうか。

芥川龍之介は、「侏儒の言葉」の中で、こういっている。「運命は、偶然よりも必然である。『運命は性格の中にある』という言葉は、決して等閑^{なござり}に生れたものではない。」

私ごとき凡人には、この意味するところはよく理解できないが、感覚的には、共鳴し得るものがある。

私の意識では、「運」というものは、誰でも等しく持っており、上昇運（運が強いとき）と下降運（弱いとき）とがあり、これらが大きな波をなしており、その波を軸としてさらに小さな波が上下しているのではないかと感じている。

人生におけるさまざまな現象は、基本的には、これらの波と縁とがからみあって生じていると私は信じている。実は、これには、ほかに「命」というものがかかわっているらしいが、私には、このことはうまく説明できない。

ところで、私が「運」というものにことさら意識をしはじめたのは、趣味の一つである麻雀^{マージャン}を通じてである。御存知ない方には申し訳ないが、勝っても負けても、麻雀ほどおもしろいゲームはほかに無いと思っている。なぜおもしろ

いかといえば、まずもって、完成されたルールに感心しているが、何ととっても、対戦者のそれぞれの性格と技量、そして「運」と「カン」の強弱とが複雑にからみあって、勝負が決るところに味わいがあるからである。

麻雀は人生の縮図だという人がいる。同感である。ゲーム中、それぞれの対戦者の「運」が上昇運か下降運かを察知できる機会が幾度となくある。麻雀は確率のゲームだという人がいるが、私は「確率」より「運」が大きく作用するゲームだと思っている。確率的にはとても信じ難い場面になんども遭遇したからである。「そんなバカな」とつぶやいたことが何度あったことか。

永い雀歴^{ジャンレキ}を経て思い知ったことは、少々技量が私より下でも、基本的に、「運」の強い人や上昇運にある相手には勝てないということだ。さらに、幾ら好調—上昇運の時でも、もうこれぐらいで後はじっとしていれば勝てるかなという想いが心の中に芽ばえたときは、必ずといっていいほど、結果は負けているということだ。

「運」の波に逆らわず、その波にのり、プレイに専念することができれば、換言すれば、上昇運の時は強気でのぞみ、下降運の時はじっと耐え忍び慎重にのぞむことができれば、最終的には勝利の女神が微笑むのだ。

よく麻雀で負ける人を見てみると、自分の性格を丸出しにして、強気の性格の人は強気一点張りで、弱気の人には常に弱気でプレイしているように見える。

勝負は、対戦者の持っているそれぞれの「運」の相対的な強弱とそのことに対する互いの認識の程度の差、そして情熱の入れかた如何にかかっているというのが、私の麻雀論である。理屈

を会得したからといって勝てるものではないので念のため。

話は変わるが、かつて上司だったS氏が「若い頃、易者からあなたは一生涯『運』の強い人だと言われたことがあり、自分はそれを信じている。」と、また別に、Y氏が「部下には『運』の強い人間を集めることにしている。」とっておられるのを聞いたことがある。当時、私は、国鉄ローカル線の廃止という極めてむずかしい仕事を担当していたのだが、数かずの困難な場面をのり越え、この仕事を成し得たのも、思えば、両氏や周りの方々の強い運が相当効いていたお陰ではないかと思っている。

なるほど、その後のS氏などをみていると、超難問ともいえる仕事をいつもゆうゆうと処理されている。勿論この方々の人となりやバランス感覚の良さ、抜群の能力などには常々敬服しているところではあるが、やはり基本的に「運」の波にのっている方々だと感じ入っている。

これらの体験を通じて得た私の人生感、常日頃から、人との出会いはもとより、仕事などのめぐりあわせを大切に、できれば、「運」の強い方々と身近に接し、その教えを受けながら、いつも感謝の気持ちを忘れず明るくベストを尽していれば、どのような困難な事態に直面してくるはずだということである。

さて、あしたは、どんな「運」が待っているのだろうか。

そういえば、明日の夜は、久しぶりに、なじみのメンバーと麻雀卓を囲むことになっている。是非勝ちたいものだ。

海運 ニュース

1. 第3回「流出油対策に関する調査研究フォーラム」開催決定、来年1月から2月を目途に
—アセアン海域石油安定輸送協議会の定期総会開催される—
2. IMO 第40回防火小委員会 (FP) 審議概要について
3. 北米/欧州および極東/欧州航路における各協定/同盟の内陸運賃設定を巡る欧州裁判所審理の動向
4. 蒙州ニューキャッスル港積み石炭船の滞船状況
5. 最近における内航輸送の現状

1. 第3回「流出油対策に関する調査研究フォーラム」 開催決定、来年1月から2月を目途に

—アセアン海域石油安定輸送協議会の定期総会開催される—

「アセアン海域石油安定輸送協議会」は、7月31日、経団連会館において本年度定期総会を開催し、平成6年度事業報告を承認するとともに、平成7年度事業計画を承認した。

定期総会には野田進一郎当協会常任理事・タンカー部会長（東京タンカー社長）、岡井政義石油連盟常任理事・運輸委員長（ゼネラル石油社長）、運輸省大森寿明審議官、通産省河野博文石油部長のほか、本協議会の会員である当協会、日本海難防止協会、マラッカ海峡協議会、海上災害防止センター、石油連盟、石油海事協会、およびオブザーバーである運輸省、通産省、石油公団、石油備蓄協議会の合計10団体が出席した。

「アセアン海域石油安定輸送協議会」は、1992年12月から1993年1月にかけて、スペイン北西岸、英国シェトランド島南端、およびスマトラ島北方において発生した3件の大型タンカー事故をきっかけに、アセアン海域における石油の安定輸送の確保に資する活動について、より効果をあげるために、わが国の関係団体間で情

報交換、連絡調整を図ることを目的として、1993年12月設立されたものであり、当協会は会員として参画するとともに、石油連盟と共同で事務局として協議会の円滑な運営に努めている。

定期総会の審議概要は以下のとおりである。

1. 平成6年度事業報告

(1) 会員相互の事業活動に関する情報交換

平成7年3月10日に、第2回の「流出油対策に関する調査研究フォーラム」を開催した。同フォーラムには運輸省、海上保安庁、船舶技術研究所、通産省および本協議会参加団体・会社等から約60名が参加し、次の各団体から研究概要・事業概要の報告が行われ、その後、出席者による活発な質疑応答がなされて会員相互の事業活動に関する情報交換が行われた。

- ① 運輸省船舶技術研究所 汚染防止研究室
- ② 海上保安試験研究センター 化学分析課
- ③ 海上災害防止センター 調査研究室
- ④ 石油連盟 油濁対策部

- ⑤ 石油連盟 興亜石油
- ⑥ 財漁場油濁被害救済基金 業務部
- ⑦ 財エンジニアリング振興協会石油開発
環境安全センター

(2) アセアン海域等におけるタンカー事故の
際の情報交換

次の8件の事故に際して、事故の概要等の
情報収集および各会員・オブザーバーの
相互情報交換・情報周知を行った。

- ① 1994年10月17日、和歌山県下津港沖で
原油を積載して停泊中のタンカー豊孝丸
(4,999 $\%$)に、潤滑油を積載して航行中
のタンカー第5照宝丸(1,214 $\%$)が衝
突、豊孝丸から原油約600 kl が流出した。
- ② 10月21日、フィリピンのルソン島沖で、
燃料油約25,000 Kt を積載して航行中の
マルタ籍タンカー「THANASSIS A」
号(38,877 $\%$)が、折損の後に沈没した。
積載油による海洋汚染が懸念されたが、
汚染状況の詳細は不明である。
- ③ 11月5日、マレーシアのPULAU
PERAK小島で、フィリピン籍タンカー
「PAMALA」号(1,982 $\%$)の船底接触
事故により原油約1,100 kl が流出した。
- ④ 1995年2月8日、シンガポール海峡の
タコン灯台南で原油を積載して東航中の
イラン籍VLCC「AVAJ 2」号(256,548
 $\%$)が坐礁した。幸い油流出は発生せず
本船はタグボートにより離礁した。
- ⑤ 2月22日、上記④とほぼ同様の地点で
同様の事故が同じ船社(NATIONAL
IRANIAN OIL COMPANY)の運航船

で発生した。坐礁事故を起こしたのは、
原油を積載して東航中のイラン籍
VLCC「KHARK」号(231,712 $\%$)で、
幸い油流出は発生せず本船はタグボート
により離礁した。

- ⑥ 5月25日、マラッカ海峡ポートディク
ソン沖で、パナマ籍ケミカルタンカー
「EASTERN BLISS」号(3,022 $\%$)
とインド籍ケープサイズバルカーが衝突
したが、ケミカルタンカーは空船であっ
たため油流出は発生しなかった。
- ⑦ 7月2日、ルソン島西方の南シナ海で、
満船のパナマ籍VLCC「PACIFIC
TOWER」号(245,653 $\%$)とバラスト
航海中のパナマ籍VLCC「SUMIDA-
GAWA」号(259,988 $\%$)が衝突し、「SU-
MIDAGAWA」号に破孔が生じたが、
幸い油流出は発生しなかった。
- ⑧ 7月23日、韓国全羅南道の所里島北東
の東シナ海で、錨泊中のキプロス籍
VLCC「SEA PRINCE」号(275,469 $\%$)
が走錨・坐礁し、爆発炎上した。これに
より積載していた原油約2万バレルが流
出した。

(3) その他

本協議会の目的を達成するために行う事
項として、会員6団体により実施された事
業・研究等のうち、本協議会の目的を達成
するために行われた事項について報告され
た。

2. 平成7年度事業計画

前年度に引き続き、次の3項目の事業計画が承認された。

- (1) 会員相互の事業活動に関する情報交換
- (2) アセアン海域等におけるタンカー事故の際の情報交換
- (3) その他、本協議会の目的を達成するため

に行う事項

また、定期総会に引き続き運営委員会が開催され、平成6年度の具体的事業として、平成7年1月から2月を目途に、「油流出対策に関する調査研究フォーラム」を開催することが承認された。

2. IMO 第40回防火小委員会(FP)審議概要について

題記小委員会は、7月17日から21日までロンドンのIMO本部において開催され、わが国からは運輸省関係者等9名からなる代表団が出席した。

同小委員会の審議事項は、旅客船、貨物船の防火構造、消防設備、換気設備等の基準についてであるが、今次会合では防火、火災探知および消火に関する構造規程の改正について審議され、結果は以下のとおりである。

1. SOLAS 条約II-2章 構造(防火並びに火災探知及び消火)の改正

(1) 火災試験方法の強制化

火災試験方法の強制適用は大勢の支持するところとなり、現行規則では脚注により参照されている各種火災試験方法の勧告を火災試験方法コードとして新たに組みまとめ強制化されることになった。

火災試験方法コード作成は今次会合では枠組みのみ作成され、内容の詳細についてはコレスポネンスグループで検討し、1996年9月の第41回防火(FP)小委員会で

最終化した後、第67回海上安全委員会(MSC67)においてMSC決議とすることとなった。

(2) 旅客船の防火戸の要件

動力操作式防火戸の制御部に火災試験を要求するなど、防火戸の要件が全面的に改正された。ただし、操作装置の火災試験は非動力戸には適用されない。

(3) 旅客船の開放/閉鎖 RORO 貨物区域の保護

旅客船には自走用の燃料をタンクに有する車両を積載する特殊分類区域および RORO 貨物区域以外の開放/閉鎖 RORO 貨物区域の保護に対する規則がなかったために新設された。本件に関連し、特殊分類区域および RORO 貨物区域の通風用開口に関する要件が定められた。特殊分類区域は定義のなかで使われている「閉鎖された場所」にもかかわらず、開口を設けてもよいこととなった。

(4) 危険物の運送要件

SOLAS 条約II-2/54規則の54.2表、

および54.3表を引火点が23度Cから61度Cの毒物および液体腐食性物質を運送する場合に現存船に対しても遡及適用しようというオランダ提案は、グランドファーザー条項のガイドラインが策定されてから再度検討することとされ実質的に廃案となったが、新造船については貨物区域に機械式通風装置が要求されることとなった。

(5) 消火装置

代替ハロンの性能および試験基準に関しては、その要件として人間、環境に対して有害でないガスとし、代替ハロン固定式消火設備をA類機関区域に設備するにはエンジンモックアップを使用した大規模な実大火災試験を行う必要性が確認され、その試験基準案のガイドライン案が作成された。

ハロン消火システムを装備しながらそのガス重量が減少してしまった船舶の取り扱いに関するMSC回章案が策定されたが、ポートステートコントロールに関連するため旗国小委員会で検討する必要があることから、旗国小委員会に回章された。ハロン

バンクについては各国にその情報の提供を求め、IMO事務局がリストを作成することとなった。

居住区域に設置する水系消火装置のスプリンクラーの性能および試験基準に天井温度が明記された。

2. 改正条約の審議スケジュール等

改正案は1996年5月の第66回海上安全委員会(MSC66)で承認の上、1996年秋に予定されている第67回海上安全委員会(MSC67)で採択され、1998年7月1日からの発効が予定されている。また、本改正規程の適用は、発効日以降に建造された新造船からとされている。

3. その他

あいまいな表現に対する統一解釈、SOLAS条約II-2章の総合的な見直し、煙の制御等については、時間の制約から次回以降引き続き審議されることとなった。

3. 北米／欧州および極東／欧州航路における各協定／同盟の内陸運賃設定を巡る欧州裁判所審理の動向

各航路に存在する定期船同盟や協定では、複合一貫輸送サービスを提供する際、海上部分と内陸部分の複合運賃を設定しているが、1994年10月、欧州委員会は、TAA (Trans Atlantic Agreement：大西洋航路協定、現在のTACA) に対し、内陸運賃設定を含む活動がEEC理事

会規則No.4056/86 (EU独禁法の海運への適用細則) 上違法であると裁定し、同協定に対しかかる違法行為の停止を求める命令を下した。また同委員会は、同年12月にFEFC (Far East Freight Conference：極東運賃同盟) にも同様の判断を下し、メンバー船社に対し、1社につ

き100ECU（約13万円）の懲罰的罰金を課す命令を下した。

TAA および FEFC はこれを不服とし、まず、TAA が1995年1月、裁定の無効／差し止めを要求する申し立てをルクセンブルクの欧州初審裁判所（Court of First Instance）に行った。この際、当協会は、本件が TAA メンバー以外の邦船社にとっても共通の問題を含んでおり、その結果が、今後の FEFC に対する審議にも大きな影響を与えることを危惧し、ECSA（欧州船協）とともに意見陳述を行った。その中で当協会は TAA の申し立てを支持するとともに、同協定の活動（特に内陸運賃設定に関し）が違法となった場合の他航路への悪影響に対する重大な懸念を表明した。

この結果 CFI は、3月10日、TAA の主張を認め、同協定に対する欧州委の命令を差し止める判決を下した。しかし、5月に至り、欧州委はこの判決を不服とし、欧州裁判所（European Court of Justice）に控訴した。当協会は、CFI の場合と同様、船社を支持するために再度意見陳述を行うこととしていたが、7月19日、ECJ は欧州委の控訴を却下して、CFI の裁定を支持する判決を下した。

これにより、TAA は CFI による最終判決（今後2年ほどを要すると予想されている）までは現行の内陸運賃設定活動を継続することが可能となった。またこれが前例となり、今後 CFI において審議予定の FEFC ケースも、船社側に有利な展開となることが期待されている。

4. 豪州ニューキャッスル港積み石炭船の滞船状況

輸入貨物輸送協議会（以下、輸協）では、豪州ニューキャッスル（Newcastle）港において石炭船の滞船問題が発生していることを重視し、滞船の実態を把握するため、1993年1月より継続的に調査を行っている。（表1、図1参照）

同港では石炭の船積施設の故障や頻発する港湾労働者のストライキ、一時期に見られた港の能力以上の集中配船などによる滞船に見舞われ、問題化するケースが多い。

こうした状況下、輸協会員で、1992～94年度の輸入貨物輸送実績において鉄鋼原料炭および一般炭を豪州から輸送した実績のあった配船会社11社：旭海運、第一中央汽船、飯野海運、川崎汽船、ナビックスライン、日本郵船、巨鉄海

運、大阪商船三井船舶、新和海運、昭和海運、昭洋海運（95年3月退会）、三光汽船（95年6月追加）を対象に、ニューキャッスル港における石炭船の在港日数調査を毎月継続して行っている（ただし、1995年7月調査分からは、輸入だけでなく三国間も対象とした）。

本調査によると、調査対象船は1993年（1月～12月）が361隻（月平均30隻）、1994年が352隻（同29隻）、1995年は1月～7月までで204隻（同29隻）である。平均在港日数をみると1993年の5月に最悪の12.6日を記録したが、その後減少したものの、1994年3月に10.4日に拡大した。1994年4月以降は3日～8日位となっていたが、1995年7月に再び10.4日と悪化した。こ

【表1】 豪州ニューキャッスル港積み石炭船の滞船状況

入港 (arrival) より出帆までの日数 (月別)

(単位:日)

	配船数 (隻)	積高 (千MT)	平均在港日数 (日数)				参 考		
			N/R tender	積開始 commerce loading	積終了 complete loading	出帆 sail	最長 在港日数	最短 在港日数	
1993	1	32	2,129	0.3	2.0	3.4	3.7	9	1
	2	28	2,063	0.2	5.6	7.2	7.6	10	4
	3	27	1,694	0.3	5.9	7.2	7.4	12	4
	4	31	2,184	0.6	6.9	8.2	8.2	12	4
	5	36	2,699	0.3	10.9	12.4	12.6	18	7
	6	32	2,295	0.3	6.2	7.6	7.7	13	1
	7	37	2,612	0.3	2.9	4.2	4.3	11	2
	8	28	2,227	0.2	4.6	6.1	6.3	9	3
	9	22	1,485	0.2	6.4	7.8	8.0	14	1
	10	32	2,330	0.5	4.1	5.6	5.7	9	2
	11	28	1,879	0.2	1.7	3.1	3.2	7	1
	12	28	2,112	0.2	6.1	8.0	8.1	11	1
1~12合計	361	25,709		0.3	5.3	6.7	6.9	18	1
1994	1	30	2,083	0.3	2.7	4.2	4.3	7	1
	2	30	2,241	0.4	3.3	4.9	5.1	9	3
	3	27	1,784	1.1	8.7	10.2	10.4	14	5
	4	30	2,290	0.2	5.7	7.1	7.4	12	2
	5	25	2,098	0.2	2.3	3.5	3.8	9	1
	6	27	2,007	0.3	1.3	2.6	2.7	5	1
	7	27	2,209	0.1	2.2	3.6	3.8	7	1
	8	30	2,292	0.2	5.3	6.6	6.7	10	1
	9	22	1,662	0.5	6.8	8.2	8.4	20	2
	10	38	2,788	0.3	4.7	6.0	6.0	13	2
	11	37	2,823	0.2	3.3	4.7	4.9	7	2
	12	29	2,189	0.2	3.5	4.9	5.1	9	1
1~12合計	352	26,465		0.3	4.2	5.5	5.7	20	1
1995	1	29	2,321	0.3	2.1	3.6	3.8	16	1
	2	32	2,834	0.2	2.8	4.4	4.7	11	1
	3	33	2,270	0.2	6.4	7.6	8.1	14	1
	4	29	2,181	0.3	5.9	7.1	7.3	12	3
	5	22	1,743	0.4	3.2	5.0	5.2	11	2
	6	33	2,507	0.4	6.5	7.9	8.4	17	4
	7	26	2,035	0.5	8.8	10.1	10.4	14	7
1~7合計	204	15,891		0.3	5.1	6.5	6.8	17	1

(注) 積み切りベース。輸送形態は、1995年6月までは輸入、7月以降は輸入および三国間を対象。

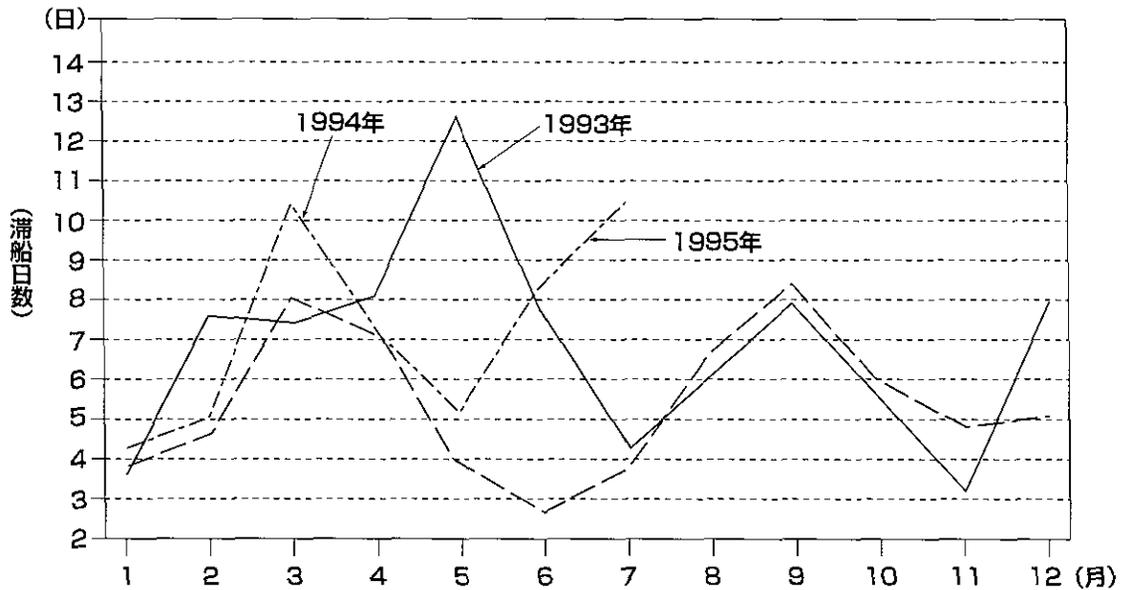
のように同港における滞船状況は予断を許さない状況が続いている。

同港での長期化する滞船は、不定期船オペレーターにとって運航採算の低下を招くものであり、この問題に対処する意味でも、荷主側にこうした実情を理解願ひ、注意を喚起すると同時に輸送条件の改定に反映させる等の努力を傾注

すべく、今後とも継続的に本調査を続けていくこととしている。

なお、本調査における在港日数については、入港から積荷役を経て出港までに要した日数を在港日数とした。

【図1】 各年平均滞船日数の推移（月ベース）



5. 最近における内航輸送の現状

内航海運の輸送量は国内貨物輸送量（トンキロベース）の約44%を担う基幹的輸送機関であるとともに、石炭、金属、非金属鉱物、セメント、石油製品など産業基礎資材の分野では、大きな役割を果たしている。

その輸送実績については運輸省において「内航船舶輸送統計年報」として取りまとめられているが、同年報の平成6年度版が出版されたので、これに依拠してその現状を記す。

1. 輸送量の推移

内航海運の最近における輸送活動の状況は表1のとおりである。

1994年度は輸送トン数5億5,576万トン、輸送トンキロは2,385億トンキロとなった。わが

国経済の低迷に伴って92、93年度と輸送実績が減少していたが、94年度には、建設関連需要増、猛暑による電力・工業用水需要増および阪神・淡路大震災に伴う内航海運への輸送転換需要増等によって増加に転じている。しかし、1990年度の水準には及んでいない。

2. 船種別輸送量

船種別にみた1994年度のトンベース輸送量は、貨物船が2億9,231万トン、油送船が2億2,147万トン、プッシャーバージ・台船が4,199万トンである。貨物船は1990年度をピークに減少していたが、94年度は増加した。一方、油送船は87年度以来増加する傾向にあり、94年度は過去最高になっている。

【表1】 内航海運の輸送実績推移

	年 度	合 計 対前年比 (%)		船 種 別 輸 送 量				
				貨物船	対前年比 (%)	油送船	対前年比 (%)	プッシャー バージ・台船
輸 送 量 (千 ト ン)	1975	452,054		228,542		181,594		41,919
	1980	500,258		278,263		191,543		30,453
	1981	479,097	△ 4.2	264,160	△ 5.1	184,240	△ 3.8	30,697
	1982	437,584	△ 8.7	240,477	△ 9.0	170,702	△ 7.3	26,405
	1983	438,038	0.1	240,521	0.0	173,179	1.5	24,339
	1984	450,278	2.8	250,560	4.2	175,283	1.2	24,436
	1985	452,385	0.5	253,570	1.2	174,338	△ 0.5	24,477
	1986	440,677	△ 2.6	243,178	△ 4.1	170,363	△ 2.3	27,136
	1987	462,546	5.0	269,126	10.7	168,496	△ 1.1	24,924
	1988	493,000	6.6	289,301	7.5	175,346	4.1	28,354
	1989	538,029	9.1	319,635	10.5	184,105	5.0	34,288
	1990	575,199	6.9	340,586	6.6	202,342	9.9	32,270
	1991	571,891	△ 0.6	332,596	△ 2.3	204,584	1.1	34,710
	1992	540,410	△ 5.5	289,358	△ 13.0	215,797	5.5	35,255
	1993	528,841	△ 2.1	277,012	△ 4.3	215,134	△ 0.3	36,696
1994 構成比(%)	555,764 (100.0)	5.1	292,311 (52.6)	5.5	221,469 (39.8)	2.9	41,985 (7.6)	
輸 送 量 × 距 離 (百 万 ト ン キ ロ)	1975	183,579		95,330		83,869		4,380
	1980	222,172		119,800		97,141		5,231
	1981	211,763	△ 4.7	115,923	△ 3.2	90,888	△ 6.4	4,952
	1982	198,052	△ 6.5	109,253	△ 5.8	84,477	△ 7.1	4,322
	1983	200,748	1.4	110,844	1.5	85,615	1.3	4,289
	1984	210,107	4.7	115,724	4.4	90,451	5.6	3,932
	1985	205,818	△ 2.0	115,555	△ 0.1	86,043	△ 4.9	4,220
	1986	197,953	△ 3.8	112,039	△ 3.0	81,374	△ 5.4	4,540
	1987	201,386	1.7	120,020	7.1	77,029	△ 5.3	4,337
	1988	212,628	5.6	133,362	11.1	73,808	△ 4.2	5,458
	1989	224,693	5.7	139,316	4.5	79,345	7.5	6,032
	1990	244,546	8.8	146,947	5.5	91,516	15.3	6,083
	1991	248,324	1.5	148,631	1.1	94,170	2.9	5,522
	1992	248,002	△ 0.1	134,460	△ 9.5	107,228	13.9	6,313
	1993	233,526	△ 5.8	123,072	△ 8.5	104,863	△ 2.2	5,591
1994 構成比(%)	238,540 (100.0)	2.1	129,540 (54.3)	5.3	103,390 (43.3)	△ 1.4	5,611 (2.4)	
平 均 輸 送 距 離 (km)	1985	455		456		494		172
	1990	425		431		452		188
	1994	429		443		467		134

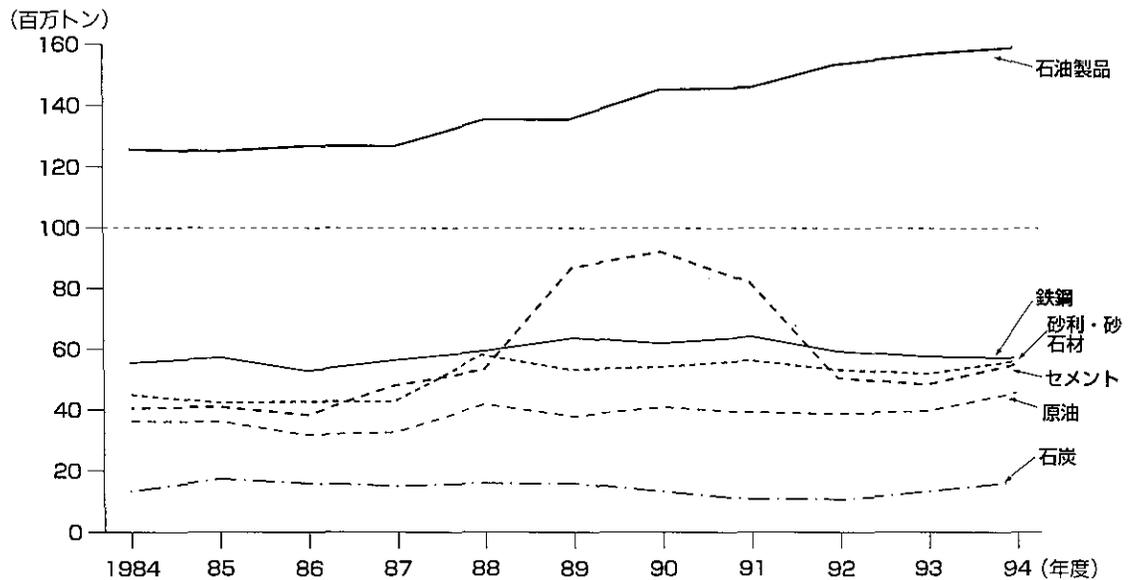
また、94年度のトンキロベースの輸送量は貨物船が1,295億トンキロ、油送船が1,034億トンキロ、プッシャーバージ・台船が56億トンキロである。(表1参照)

【表2】 内航海運の品目別輸送実績

(単位：千トン、%)

年度	合計	砂利・砂・石材	石灰石	セメント	鉄鋼	石炭	原油	LPG、その他のガス	石油製品	その他
1975	452,054	26,795	32,487	23,984	49,135	13,443	33,390	3,220	137,729	123,559
1980	500,258	49,015	38,229	41,452	59,398	15,840	36,408	9,144	144,439	100,133
1981	479,097	46,550	37,417	44,347	61,867	19,175	31,985	8,524	141,145	80,536
1982	437,584	37,873	32,746	40,991	60,021	17,104	29,695	4,821	130,370	72,396
1983	438,038	37,680	34,554	45,182	53,906	13,002	31,096	4,040	129,388	76,478
1984	450,278	40,214	36,360	44,932	55,138	13,346	33,703	7,000	125,447	82,589
1985	452,385	40,611	35,510	41,677	56,389	17,022	30,241	7,407	123,246	86,788
1986	440,677	37,879	31,065	41,683	52,065	15,378	26,310	8,039	125,215	89,017
1987	462,546	47,194	31,979	43,769	55,806	14,789	24,062	8,334	125,050	96,112
1988	493,000	52,377	41,195	57,980	59,113	15,673	22,340	7,104	133,831	88,384
1989	538,029	85,333	37,849	52,923	63,719	15,127	25,789	5,789	133,645	95,396
1990	575,199	90,965	40,989	53,916	61,671	12,414	31,714	5,982	143,766	110,725
1991	571,891	80,735	38,195	55,576	63,946	9,874	32,473	8,721	143,673	119,222
1992	540,410	50,558	38,335	51,219	58,459	10,846	36,810	12,746	151,953	113,104
1993	528,841	47,006	38,691	51,519	56,947	13,063	37,328	14,729	154,522	102,811
1994	555,764	54,797	44,801	54,197	56,878	16,165	40,023	16,677	157,754	105,743
構成比(%)	(100.0)	(9.9)	(8.1)	(9.8)	(10.2)	(2.9)	(7.2)	(3.0)	(28.4)	(19.0)

【図1】 主要品目別輸送量の推移



3. 主要品目別輸送量

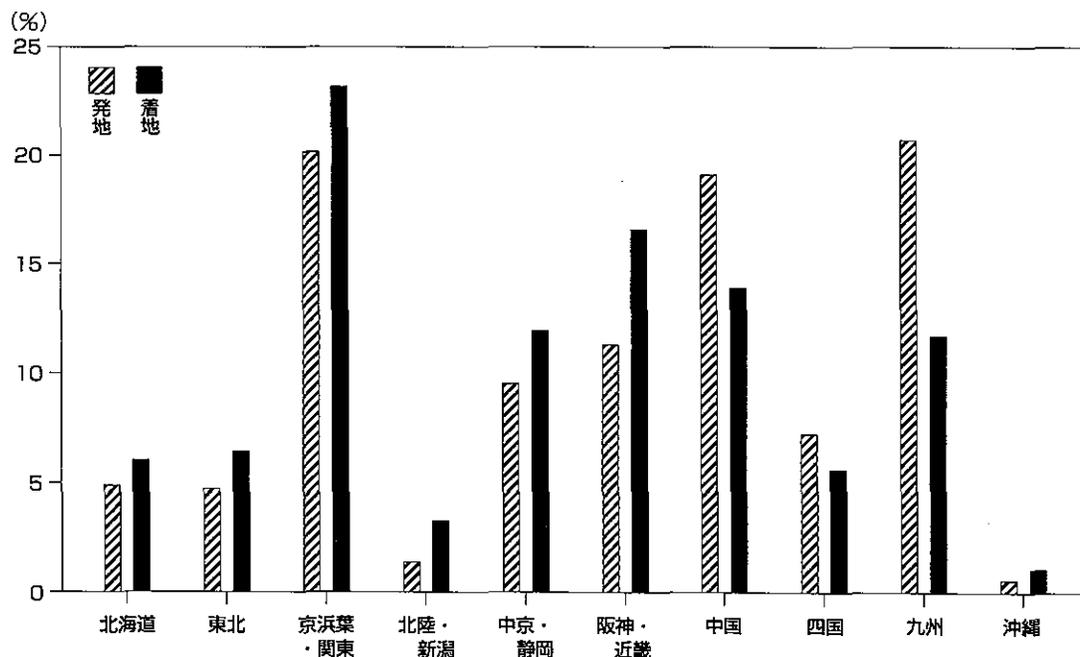
主要品目別輸送状況（トンベース）は表2および図1のとおりである。鉄鋼、化学薬品を除くと各品目共前年度を上回り、特に、石油製品、原油、石灰石の3品目は過去最高となったことが注目される。

4. 地域間輸送状況

内航海運の地域間の輸送状況を発地、着地別に94年度実績を見ると図2のとおりとなる。

発地ベースでは、九州、京浜葉・関東、中国、阪神・近畿の順位で、着地ベースでは、京浜葉・関東、阪神・近畿、中国、九州の順にウエイトが高い。

【図2】 内航海運の地域間輸送状況（着地、発地ベース）



(単位：千トン、%)

	北海道	東北	京浜葉 関東	北陸 新潟	中京 静岡	阪神 近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
発地 構成比(%)	26,775 (4.9)	26,057 (4.8)	110,651 (20.3)	7,426 (1.4)	52,157 (9.6)	61,755 (11.3)	105,356 (19.3)	38,965 (7.1)	113,610 (20.8)	2,878 (0.5)	545,630 (100.0)
着地 構成比(%)	32,415 (5.9)	34,696 (6.4)	126,744 (23.2)	18,199 (3.3)	65,283 (12.0)	91,765 (16.8)	76,694 (14.1)	30,003 (5.5)	64,137 (11.8)	5,206 (1.0)	545,630 (100.0)

(注) 1994年度実績（営業船のみ）

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 認可法人 海上災害防止センター

設立 昭和51年10月1日

沿革 昭和49年相次いで発生したタンカーの衝突・火災事故および水島の重油流出事故による広範かつ重大な被害に堪がみ、防災対策の強化が強く要望されるようになった。

これを受けて海洋汚染防止法の一部が改正され、海上災害の発生および拡大の防止に関するもろもろの施策が盛りこまれたが、その中で、海上防災措置の実施、防災資機材の保有、海上防災訓練等の業務を行わせるため、海上災害防止センターに関する規定が新たに追加され、この規定に基づき運輸大臣の認可を受け設立された。

会長 近藤 鎮雄

所在地 東京都新宿区高田馬場1-31-18

高田馬場センタービル6階

組織 役員 6名

(会長、理事長、理事3、監事)

職員 34名

業務概要 ① 防災措置の実施

油の排出・船舶火災などの海上災害が発生した際、海上保安庁長官の指示または船舶所有者の委託を受けて全国の海上防災措置実施者により油防除・消火などを実施している。

② 排出油防除資機材の保有

防除資機材の備え付けを義務付けられた船舶所有者にかわり油回収船およびオイルフェンスなどの防除資機材を全国に配備し、船舶所有者の利用に供している。

③ 海上防災訓練

タンカー、カーフェリー等の乗組



員、石油・液化ガス等関連施設の従業員等を対象に、防災に必要な知識の習得を内容とする学科講習と油・有害液体物質の防除および消防の実習を実施している。

④ 調査研究

油、危険物および有害液体物質等が海上に排出された場合あるいはこれらの積載船舶による海上火災が発生した場合の海上防災のための措置に必要な機械器具および資材ならびにこれらの海上防災のための措置に関する技術について調査・研究を行い、その成果の普及を図っている。

⑤ その他の業務

東京湾に配備している消防船2隻により、タンカー等の船舶所有者その他の者からの委託を受け、タンカー等の航行中、停泊中および荷役中における火災警戒業務を実施してい

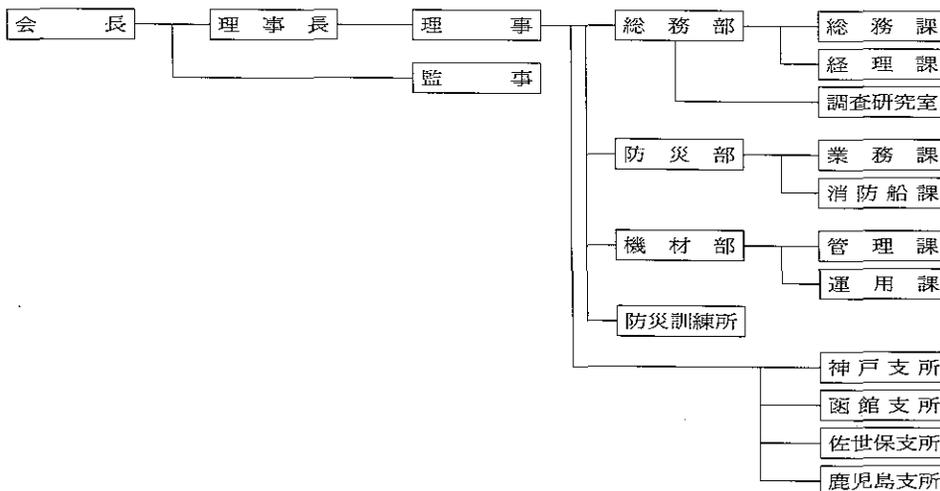
るほか、国家石油備蓄基地建設の進展に伴い、これらの石油備蓄株式会社の委託を受け、防災艇、排出油防除資機材の保管、管理および運用に関する業務等を実施している。

今後の予定 当センターでは油防除分野における体制・設備の充実を図るため、民間関係団体の協力を得て、平成7年度から油汚染対応訓練コースの新設のための施設整備およびエキスパートシステムの構築を図りつつある。

平成8年度には新しい施設を使用した油防除訓練コースを開設することとしている。

また、本年5月のOPRC条約の発効に伴う「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」の改正の中で、当センターの業務規定等が見直され、国際協力業務等が追加されるなどセンターの充実が図られている。

組 織 図



KOBE便り

本年1月17日に発生した阪神・淡路大震災は、神戸港の港湾施設にも大きな打撃を与えましたが、その後関係者の絶大なるご努力により早期復旧に向けて精力的に工事が進められ、既に6割程度回復しております。陸上のアクセスは、8月23日に最後まで残っていた六甲アイランドとJR住吉駅を結ぶ「六甲ライナー」の全線開通により全交通機関が復旧した訳ですが、阪神間の高速道路網が最大の問題で、全面的に復旧するにはあと一年以上を要する見込みであります。詳しくは次のとおりです。

1. 神戸港の岸壁修復状況（8月22日現在）

(1) 緊急・応急復旧バースは3月17日段階で107バースであったが、その後、本格復旧工事および再開発工事の開始により利用可能数が減少したので、現在のところ着岸可能なバースは82バース（貨物用67、旅客用15）で震災前の44%となっている。

(2) コンテナ荷役が可能なバースはコンテナバースが8バース（震災前21バース）、多目的バースが2バース（震災前14バース）で、合計10バースとなっている。

2. 定期船航路の回復状況－再開定期航路数の推移

8月25日現在 140航路（震災前の70%）
7月31日 〃 132航路（ 〃 66%）

7月4日現在 129航路（震災前の64%）
6月6日 〃 115 〃（ 〃 57%）
5月23日 〃 100 〃（ 〃 50%）
4月25日 〃 68 〃（ 〃 34%）
3月28日 〃 60 〃（ 〃 30%）
3月14日 〃 33 〃（ 〃 16%）

3. コンテナ貨物の回復状況－対前年比

7月 63.0% 6月 52.5%
5月 43.0%

4. 道路アクセスの状況

(1) 阪神高速道路5号湾岸線

9月1日に六甲アイランド北・魚崎浜間の車線規制が解除され、これで5号湾岸線は完全復旧となった。

(2) 国道43号線

通行可能である。ただし、上下4車線のところ2車線に制限している。

(3) 阪神高速道路3号神戸線

武庫川～須磨間が通行禁止となっている。摩耶、京橋間は平成8年3月末完成見込みとなっており、全線開通は平成8年内の予定である。

(4) 摩耶大橋

8月1日より通行が再開され、ハーバーハイウェイ～摩耶間は10月末まで通行料が無料である。

(5) 神戸大橋取付け道路仮道路（神戸大橋取付け道路下路～新港第3突堤間約400mの仮設道路）

8月1日より供用が開始された。

(6) ハーバーハイウェイ

全線開通は平成8年8月の予定である。

（阪神地区事務局長 宇佐見英雄）



▲3月24日震災後第一船入港時



▲復旧後

国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会から

来年から7月20日が国民の祝日になりました

今年2月、法律が改正され、来年7月20日が「海の日」として国民の祝日になります。四面を海に囲まれた海洋国に生活する私たちは、昔からずっと海からの恩恵を受けてきました。にもかかわらず、私たちは海について知らないことが多いような気がします。「海の日」という祝日が制定されたのをきっかけに、私たちは海からどれだけの恩恵を受けているのかをもう一度見つめ直してはいかがでしょうか。

私たち、国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会は、多くの民間団体や企業が集まってできた団体です。新しく誕生した14番目の国民の祝日である「海の日」の意義を一人でも多くの方々に知っていただき、海の恩恵に感謝し、こそぞってお祝いをしていただくために、さまざまな活動を行っています。

会長：稲葉 興作（石川島播磨重工業株式会社 代表取締役会長）

副会長：永井 則彦（財団法人 日本海事広報協会 会長）

[幹事団体]

(財)日本海事広報協会	(財)日本船舶振興会	(社)日本船主協会
(社)日本造船工業会	(社)大日本水産会	(財)日本水泳連盟
全日本海員組合	(社)日本海洋少年団連盟	(社)日本港湾協会
(社)日本港運協会	(社)日本倉庫協会	(財)海上保安協会
日本内航海運組合総連合会	(社)日本旅客船協会	(社)日本船長協会
全国海友婦人会		

*その他の参加 約200団体

実行委員会からのお願い

みなさまの情報をお寄せください

「海の日」が国民の祝日になったのを記念して、みなさまの会社やグループで祝賀行事をお考えになりませんか。また、私たち実行委員会では、みなさまがお考えの祝賀行事や記念事業の情報を集めています。ぜひ、お電話やFAXでお寄せください。

連絡先 TEL 03-3552-5961 FAX 03-3552-5963

住所 〒104 東京都中央区新川1-23-17 マリンビル



海運雑学ゼミナール 第66回

中東・豪州間で活躍する 生きた羊を運ぶ専用船

国柄が異なれば、輸入される物資も異なる。外国には、日本ではニーズがほとんどない貨物を運ぶ珍しい（日本人からみれば）専用船もある。家畜運搬船もその一つだ。

この船種が活躍するのは、オーストラリアなど食用羊の輸出国とその輸入国である中東諸国を結ぶ航路。イスラム教国では羊が食肉の中心だが、宗教上の理由で屠殺後24時間以内の肉しか食べられない。このため生きたまま輸入する必要があるからだ。

家畜運搬船の外観は、自動車専用船に似ている。ほとんどが、甲板上に何層ものサブデッキをもつ構造物をつくり、そこをさらに細かく区分けして家畜の格納スペースとする。また甲板から下の船倉部分は、輸送中の飼料の貯蔵スペースや清水タンクなどに使われる。

甲板上には、飼料サイロが設けられ、ここからベレット状の飼料がベルトコンベアなどによって家畜スペースに送られ、さらに飲み水を送る配管や、汚水を処理する配管・タンク設備も設けられている。また輸送中の酸素欠乏や温度・湿度の上昇を防ぐため、換気には十分な配慮がなされている。

タンカーなど他の船種を改造した船が多いのも、この専用船の特徴の一つ。7万重量トン程度の比較的小型の原油タンカーを改造したもので約8万頭の羊を運ぶことができる。

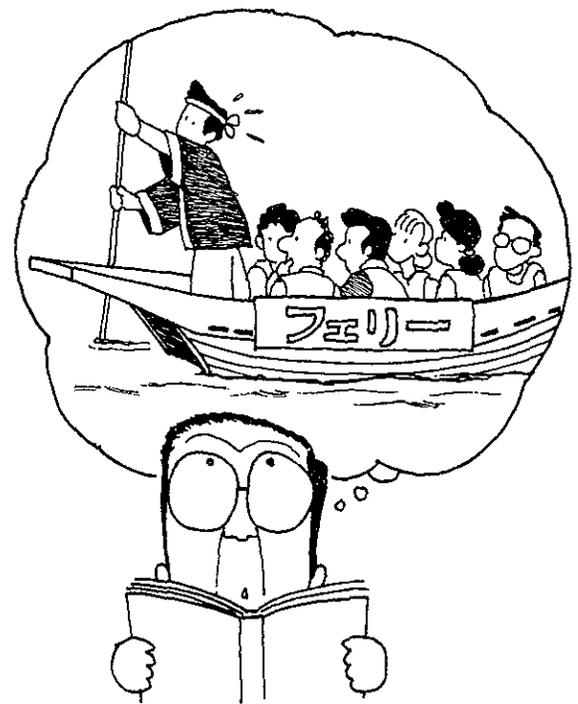
食肉の羊といっても生きた動物である。死亡率が高ければ採算が低下するだけでなく、動物虐待と非難されることになる。家畜運搬船は、おそらく、さまざまな専用船の中でも輸送中とくに神経を使う船種の一つだろう。

「フェリー」の本来の意味は 渡し舟？

「フェリー」の本来の意味は、海や川などで隔てられた陸路を中継する「橋」の役割を果たす船全般のこと。船頭が一丁櫓で漕いだ江戸時代の渡し舟や鉄道連絡船なども、その意味ではフェリーの仲間に入る。しかし、現在の日本でフェリーといえば、旅客と車両を同時に運ぶカーフェリーを指すのが一般的だ。

カーフェリーの本場は北欧を中心とするヨーロッパ。複雑な海岸線をもつバルト海での狭水路を利用した陸路のショートカットや英仏海峡の横断航路など、まさに橋の役割を果たす重要な交通機関として発達したものだ。

しかし日本では、そうした本来の意味から離



れ、長距離大量輸送機関としての特徴を強くもつフェリーが発達してきた。陸上幹線道路のバイパス的な役割を果たす「海のハイウェイ」としての長距離フェリーだ。

わが国では、300キロメートル以上の航路を航行するフェリーを長距離フェリーと呼び、そのほとんどが陸上の幹線道路に並行している。平成7年9月現在、こうした長距離フェリー航路は24航路。その総延長は陸上輸送の主力ルートである高速自動車国道の約3倍に達する。

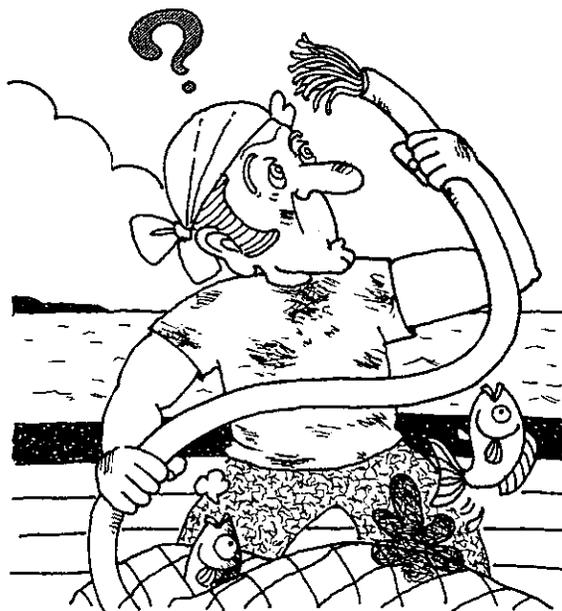
法律上は旅客船に分類されるものの、陸路での交通事情がなかなか改善されないわが国では貨物輸送専門のRORO船とともに国内雑貨輸送に不可欠な存在。最近では、旅客よりも貨物の輸送の比重が大きくなる傾向にあり、ドライブは乗船せずトレーラーシャーシだけを運ぶ「無人航送」と呼ばれる方式も増えてきた。

渋滞を伝えるラジオの声を聴かない日がない日本特有の道路事情が生み出したこの海のハイウェイ。トラック輸送の一部を鉄道や海上輸送に振り向ける、いわゆるモーダルシフトの主力の一つとしても、今、脚光を浴びつつある。

海藻と間違えて切り取られた 世界最初の国際海底ケーブル

最近では、通信の分野で人工衛星が盛んに使われるようになったが、やはり国際電気通信の主役は海底ケーブル。電波と比べ、周波数帯域の制限がなく、気象等による通信障害もない。距離による信号の減衰もほとんどなく、さらには第三者による通信の傍受が困難といった理由で、その優位性はまだまだ高いといえる。

現在、海底ケーブルの主役は光ファイバーだが、かつての銅線時代に遡るとその歴史は古い。世界最初の国際海底ケーブルは、1842年にイギ



リスのドーバーとフランスのカレーを結んだものの。あの「トン・ツー」の信号を用いた有線電信の発明者サミュエル・モールスがエンジニアとして参加したプロジェクトだった。

しかし、この時、通信が保たれたのはわずか数時間。なんとドーバー海峡で漁をしていたフランス人漁夫がうっかりケーブルを引き揚げてしまい、一部を切り取って持ち帰ってしまったのである。漁夫はそれを新種の海藻と思い込み、友人たちに見せびらかしていたという。しかし、翌年にはもっと丈夫な海底電線が作られ、再び敷設されて、通信は見事に成功した。

海底ケーブルの敷設は、現在は専用のケーブル敷設船によって行われる。平均的な船で約5,000~6,000キロメートル分のケーブルを積み込み、これを船首あるいは船尾のローラー経由で海底に繰り出す。

トラブルがなければ、普通1日で約300キロメートルの敷設が可能で、電柱や地中を利用する陸上の電線敷設作業と比べ驚くほど効率的。経済性でも通信衛星を打ち上げるより、はるかに低コストだ。海の道は、物流のみならず情報にとっても最も経済的なルートなのである。

「がんばろう！ ひょうごっ子 大阪湾クルーズ」の開催

本年1月17日に発生した阪神・淡路大震災により被災した子供たちを少しでも励まし、元気づけ、被災された親子にとっての夏休みの楽しい思い出として心に残るよう、当協会、日本外航客船協会、兵庫県青少年本部、兵庫県青少年を守る店連絡協議会、兵庫県青年洋上大学同窓会の5団体による共催で、8月29日(火)、運輸省、神戸市、神戸港振興協会、大阪港振興協会後援の下、外航客船「飛鳥」により大阪港天保山ターミナルから神戸港ポートターミナルまで大阪湾内をクルーズしながらシッブウォッチングを行う「がんばろう！ ひょうごっ子 大阪湾クルーズ」を開催した。

このイベントには、阪神・淡路大震災の災害救助法適用市町地域に居住する（または震災時に居住していた）方を対象に約1,300組の応募者の中から抽選で選ばれた小学生の親子150組・300名を招待し、実施した。

開会式の後、参加者は、デッキより色とりどりのテープを投げ、バンドの演奏、消防艇による色鮮やかな歓送放水に見送られ、大阪港天保山ターミナルからの出港風景を見学して、大阪湾を行き交う船の説明を受けながら関西国際空港沖まで航行した。潮風に吹かれてのデッキでのピュッフェスタイルの夕食やマジックショーをはじめ、ミステリークイズなど多彩なプログラムに夏休み最後の一日の船旅を堪能し、神戸の夜景を見ながら神戸港ポートターミナルに到着した。



▲あいさつする乾副会長



◀デッキランチを楽しむ親子



大阪港天保山ターミナルからの出港風景▶



8月

2日 米下院運輸・インフラ委員会は、84年米海運法の改訂法案（H.R.2149）を圧倒的多数で可決し、下院本会議に上程した。

（P.4 シッピングフラッシュ2 参照）

4日 運輸省は、造船会社26社に対して実施した経営状況などに関するヒアリング調査結果をまとめた。それによると、95年度の船舶部門の売上高は26社合わせて1兆2,580億円で前年度に比べ1割減少した。

◎ 五大港（京浜・名古屋・大阪・神戸・関門）の港運料金（一般料金・改定率は加重平均で5.7%）と全国の検数・検量料金の値上げ（4%台）が4年ぶりに認可され、12日から実施されることとなった。

7日 運輸省は、7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15隻・43万3,590%と前月に比べ隻数・総トン数ともほぼ半減した。

8日 村山改造内閣が発足し、運輸大臣には自民党の平沼赳夫氏が就任した。

10日 運輸省港湾局は、第九次港湾整備5カ年計画の基本的な考え方を示した「中期的な港湾整備のあり方」を発表した。それによると、三大湾（東京湾・伊勢湾・大阪湾）および北部九州の港湾におけるハブ機能の

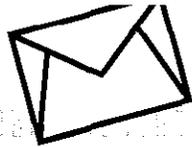
強化と災害に強い港づくりを中心にしたものとなっている。

24日 運輸省は、平成8年度予算概算要求と税制改正要望事項を発表した。それによると、「国際船舶制度」を創設し、日本人船員の配乗を促進する事業に補助を行うこととし6億円（平成8年度は4ヶ月分）などを要求するとともに、国際船舶に係る固定資産税・登録免許税および日本人船員の所得税・住民税の非課税などを要望している。（P.2 シッピングフラッシュ1 参照）

◎ 日本船舶輸出組合は、7月の輸出船契約実績を発表した。それによると、19隻・40万7,000%と昨年同月に比べ%ベースで3.5%減となった。

25日 運輸省は、「国際船舶制度」創設に関連した平成8年度予算概算要求および税制改正要望事項に関し、外航海運・船員問題懇談会フォローアップ会合を開催した。

30日 運輸省海上技術安全局長の私的懇談会として設置された内航船員不足問題を考える懇談会（座長・谷川久成蹊大学教授）が、2回目のフォローアップ会議を開催し、94年度の活動成果や労働環境改善の現状評価を協議した。



海運関係の公布法令（8月）

- ㊦ 船員法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第49号、平成7年8月1日公布、平成7年8月1日施行)
- ㊦ 電波法施行規則の一部を改正する省令
(郵政省令第58号、平成7年8月8日公布、平成7年8月8日施行)

第8回 UNCTAD/IMO アレスト条約改正作業検討のための合同会合

10月9日・10日 ロンドン

IMO 第73回法律委員会

10月11日～13日 ロンドン

第3回日台船主協会会談

10月16日・17日 静岡・川奈

国際会議の開催予定（10月）

アジア船主フォーラム船舶保険委員会

第2回中間会合

10月2日 台北

国際油濁補償基金 (IOPCF) 第18回総会

10月17日～20日 ロンドン

「船協海運年報 1995」の刊行

当協会では、1956年より「船協海運年報」を作成しておりますが、今般「船協海運年報1995」を刊行いたしました。

内容は、総論・各論に分かれており、総論においては世界および日本の経済・海運の概況を解説し、各論では政策関係、国際海運関係、業務関係、近海・内航関係、港湾関係、財務関係、海務・工務関係、船員労働関係、調査広報関係、阪神・淡路大震災関係、輸入貨物輸送協議会関係の11項目に分類して当協会の諸活動を詳述しています。巻末には資料として、海運関係の諸統計、海運日誌、当協会会員名簿も掲載いたしました。

入手ご希望の方には、お送りいたします。なお、1部3,500円の実費頒布となっておりますので、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

1. 世界の主要品目別海上荷動き量

品目	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

品目	1991年			1992年			1993年			1994年			
	100万トン	対前年伸び率	世界に占める%										
石油	原油	204.7	4.6	17.1	214.9	5.0	16.5	219.0	1.9	16.3	232.0	5.9	16.8
	石油製品	39.4	▲17.2	12.2	38.6	▲2.0	11.7	34.0	▲11.9	9.5	36.9	8.5	9.8
	計	244.1	0.3	16.0	253.5	3.9	15.5	253.0	▲0.2	14.9	268.9	6.3	15.3
乾貨物	鉄鉱石	126.9	1.7	36.1	113.6	▲10.5	33.7	114.5	0.8	32.5	116.1	1.4	30.6
	石炭	111.6	3.8	31.0	111.2	▲0.4	30.1	113.9	2.4	31.6	117.1	2.8	31.6
	穀物	32.2	1.7	17.9	32.4	0.6	15.8	33.1	2.2	17.2	34.7	4.8	18.8
	その他	274.4	4.6	17.0	274.7	0.1	16.5	281.4	2.4	16.5	291.6	3.6	16.3
	計	545.2	3.6	21.8	531.9	▲2.4	20.7	542.8	2.0	20.8	559.5	3.1	20.6
合計	789.3	2.5	19.6	785.5	▲0.5	18.7	795.9	1.3	18.4	828.4	4.1	18.5	

(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. 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	2,069	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。

4. 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%
貨物船積	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	10,959	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

5. 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
	送計	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
	送計	420,748	414,760	392,879	379,266	355,232	312,045	78,099	79,832	70,403	72,642
三 国 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
	送計	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
	送計	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。

6. わが国貿易額の推移

(単位：百万ドル)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1980	129,807	140,528	▲10,721	26.0	27.0
1985	175,638	129,539	46,099	3.2	▲5.1
1991	314,525	236,737	77,789	9.6	0.8
1992	339,650	233,021	106,628	8.0	▲1.6
1993	360,872	240,551	120,318	6.2	3.2
1994	395,537	274,368	121,161	9.6	14.1
1994年8月	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
7	38,070	28,635	9,434	10.4	28.8

(注) 通関統計による。

7. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

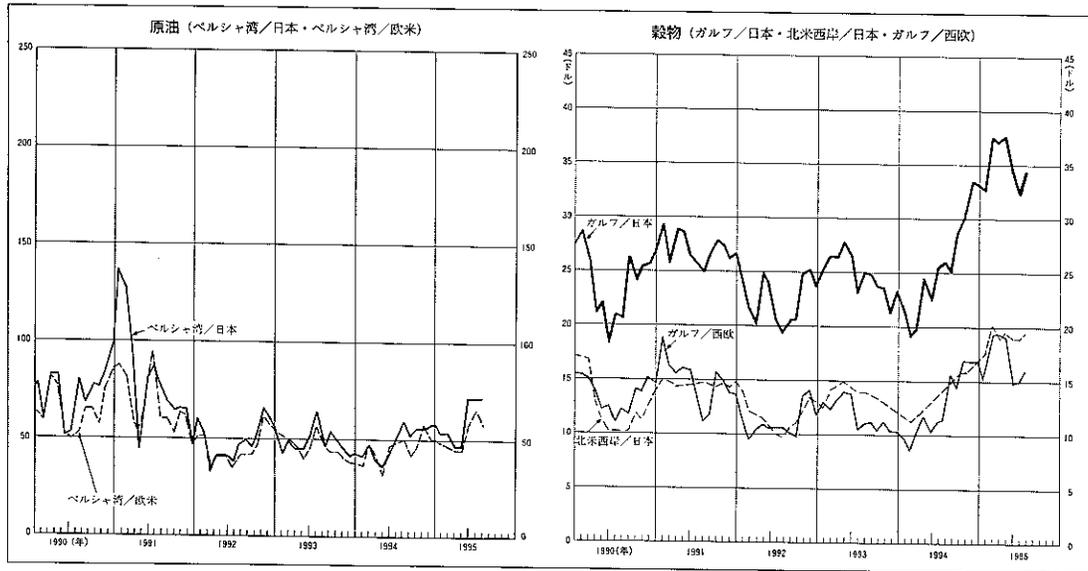
年月	年間 月間	平均	最高値	最低値
1985		238.54	200.50	263.40
1989		137.96	124.10	150.35
1990		144.81	124.30	160.10
1991		134.55	126.35	141.80
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1994年9月		98.81	97.82	100.15
10		98.42	96.80	100.57
11		97.96	96.45	98.92
12		100.13	98.95	100.55
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
8		94.55	88.05	99.10

8. 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 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
8	14,569	440	14,129	4,239	4,214	4,764	154	236	339	173	10,810	5,047

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



9. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1993		1994		1995		1993		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	58.00	49.00	42.50	32.00	60.00	54.50	57.50	46.50	37.50	30.00	50.00	47.50
2	53.00	47.50	39.05	31.25	55.50	49.50	45.00	42.50	35.00	30.00	49.00	41.00
3	50.00	41.50	46.00	37.50	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	73.00	63.50	47.50	39.00	Below 50	38.00	59.00	55.00
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	—	—

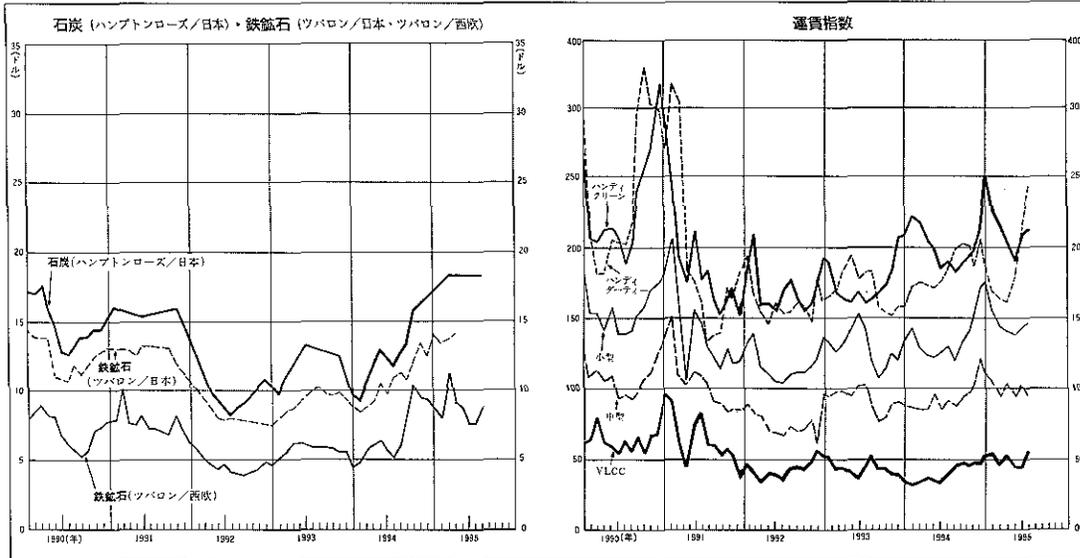
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

10. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	23.50	20.65	33.00	29.00	—	—	—	—	10.25	9.10	17.25	16.00
2	21.50	19.50	32.50	31.00	12.00	—	17.65	—	9.30	8.60	15.40	15.25
3	19.30	18.25	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	34.50	32.50	—	—	19.50	18.60	11.75	10.65	—	16.50
9	25.00	22.20	—	—	—	—	—	—	15.68	11.00	—	—
10	28.50	25.00	—	—	15.50	14.75	—	—	14.25	12.90	—	—
11	30.75	26.00	—	—	16.00	15.75	—	—	17.00	13.50	—	—
12	33.80	29.75	—	—	—	—	—	—	17.00	16.50	—	—

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



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

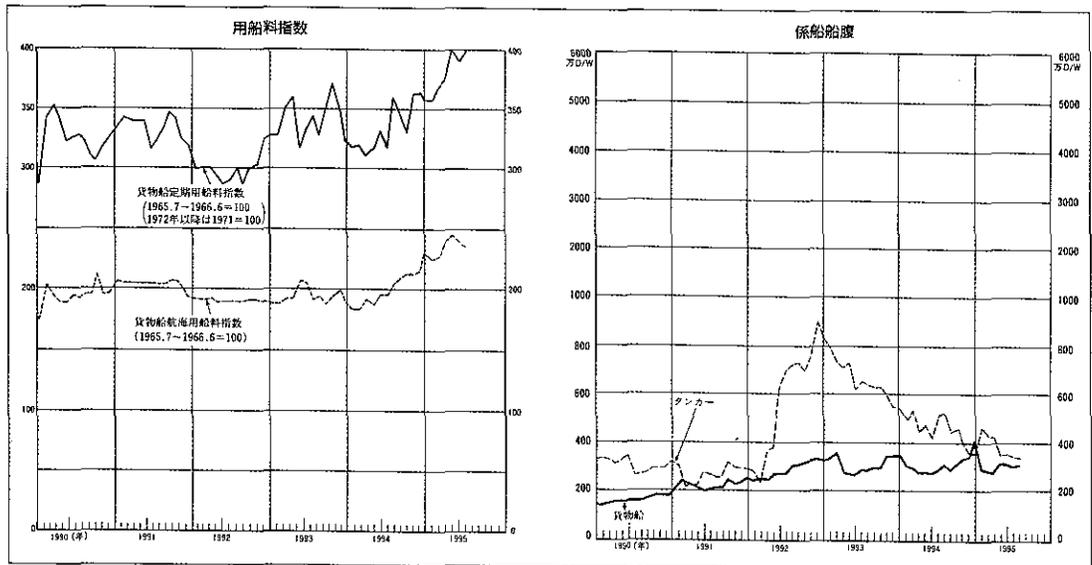
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	9.45	—	—	—	8.80	—	14.20	—	4.35	—	—	—
2	9.25	—	—	—	7.70	—	13.75	—	4.96	—	8.00	—
3	—	—	18.50	—	—	—	13.50	—	5.60	4.50	11.25	9.80
4	—	—	—	—	9.25	7.90	13.90	—	6.25	5.55	—	8.70
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	—	—	—	5.00	—	—	7.50
8	—	—	18.25	—	11.40	10.85	—	—	6.00	—	8.50	7.50
9	13.50	—	—	—	11.00	10.30	—	—	—	—	—	—
10	15.80	—	—	—	—	—	—	—	10.50	8.00	—	—
11	—	—	—	—	13.45	—	—	—	9.35	8.40	—	—
12	—	—	—	—	12.75	11.75	—	—	9.25	—	—	—

(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも10万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

12. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1993				1994				1995						
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5
2	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3	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	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6
8	52.1	89.4	122.9	184.1	167.2	45.7	88.7	123.9	199.1	181.9	—	—	—	—	—
9	41.5	78.4	110.8	160.9	171.9	47.8	93.1	133.8	201.7	186.4	—	—	—	—	—
10	42.3	81.4	118.9	154.0	175.7	44.6	96.6	142.2	200.2	196.4	—	—	—	—	—
11	42.5	92.0	125.8	152.7	186.3	48.2	102.1	153.4	188.6	199.3	—	—	—	—	—
12	41.2	93.2	120.4	159.3	210.2	47.5	117.6	173.1	209.4	214.9	—	—	—	—	—
平均	45.1	93.4	130.2	171.2	175.7	40.8	94.0	136.7	184.1	200.5	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン (15万トン) 以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン (6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン (3万~6万トン) ⑦H・D =ハンディ・ダーティ: 3万5000トン (3万トン) 未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン (3万トン) 未満。



13. 貨物船用船料指数

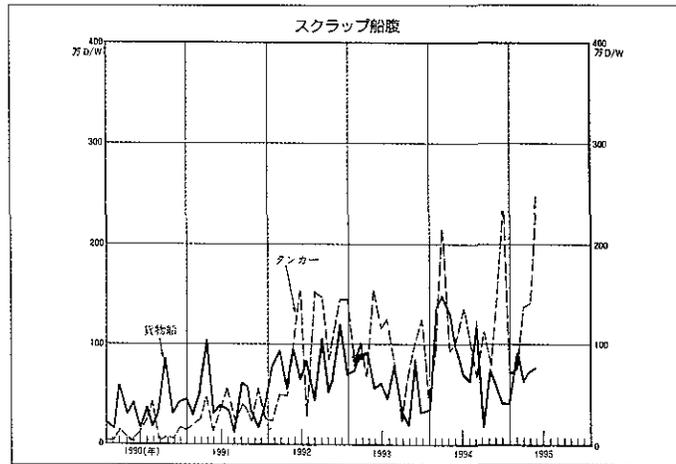
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0
2	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0
3	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	357.6	325.0	320.0	327.0	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	230.0	343.7	349.0	295.0	335.0	320.0	426.0
8	190.0	206.0	191.0	194.0	202.0		325.0	342.0	288.0	346.0	360.0	
9	197.0	206.0	191.0	196.0	208.0		328.3	318.0	293.0	328.0	349.0	
10	195.0	205.0	191.0	188.0	212.0		329.5	325.0	301.0	351.0	333.0	
11	197.0	206.0	193.0	196.0	212.0		322.8	335.0	289.0	372.0	363.0	
12	199.0	208.0	196.0	200.0	219.0		311.4	349.0	300.0	349.0	367.0	
平均	196.9	205.7	194.6	196.3	199.8		334.1	332.4	304.8	341.5	335.4	

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

14. 係船船腹量の推移

月次	1993						1994						1995					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千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	273	2,154	2,954	67	1,893	3,341
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。



15. 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	42	458	792	18	1,232	2,473
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ブレーム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。

16. 内航船の船腹量

	貨物船	自動車船	土・砂利・石材専用船	セメント専用船	油送船	特ダク船	殊船	合計
1991年								
3月末	隻	5,575	69	1,067	191	1,748	571	9,221
	G/T	1,598,812	176,308	429,399	387,867	863,892	274,192	3,730,470
1992年								
3月末	隻	5,539	73	1,049	200	1,742	592	9,195
	G/T	1,629,366	204,576	430,978	416,493	876,768	285,553	3,843,734
1993年								
3月末	隻	5,446	73	1,004	210	1,784	584	9,101
	G/T	1,651,270	221,925	415,234	437,738	945,638	288,487	3,960,292
1994年								
3月末	隻	5,302	68	1,006	208	1,792	559	8,935
	G/T	1,636,285	220,517	432,274	444,298	983,654	281,545	3,998,573
1995年								
3月末	隻	5,235	66	1,027	203	1,772	536	8,839
	G/T	1,656,173	226,136	449,513	440,271	996,278	270,975	4,039,346

(注) ①運輸省海上交通局資料による。②木船も含まれる。

今年は戦後50年の節目の年ということで、マスコミ等で歴史を振り返る特集が相次いだ。そんな中で8月15日の終戦記念日に村山首相が発表した首相談話が中国や韓国をはじめ多くの国々で評価を受けたとの報道が新聞等をにぎわした。

私など今までの総理大臣の戦争に関する談話を詳しく読んだこともなかった。素人考えで「今までも同じように総理大臣の戦争に関する謝罪の談話が出されたはずなのに、何故今回に限りこのような評価を受けたのだろうか」という疑問を持ち、過去の首相談話と今回の村山首相の談話を並べて掲載している新聞を読んでみた。

編集後記

自民党単独政権時代の首相談話は「我が国の行為を厳しく反省する」とか「深い反省と遺憾の意を表す」というようにとても人に謝っているとは思えない言葉の羅列に思える。その後、自民党分裂後最初の連立政権となった細川首相の時代になって初めて「おわび」という言葉が出てくるが、今回の村山首相の談話はさらに「国策を誤り」や「疑うべくもないこの歴史の事実を謙虚に受けとめ」等より直接的な表現となっており諸外国からの評価もなるほどという

思いであった。

この首相談話に関して与党内の一部やその他の勢力からも批判めいた言葉も聞かれるようであるが、過去の過ちを過ちとして認めることにより他国からの信頼を得れば、将来とも国家としての発言に重みを持つことができるのではないだろうか。

特に現在世界中で問題になっているフランスや中国の核実験に対しては、唯一の被爆国として説得力を持って反対を声高に主張することができるのではないだろうか。

ナビックスライン

総務部文書広報グループリーダー

松本 満

せんきょう 9月号 No. 422 (Vol. 36 No. 6)

発行◆平成7年9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：日下部汽船株式会社（英文名）KUSAKABE STEAMSHIP CO., LTD.

代表者（役職・氏名）：取締役社長 山名俊茂

本社所在地：神戸市中央区海岸通5 商船三井ビル

資本金：200百万円

創立年月日：1917年9月15日

従業員数：海上28名 陸上47名 計75名



所有船状況	遠洋・ 近海 ・沿海	25隻	36.696%	59.411%
管理船状況	遠洋・近海・沿海	一隻	-%	-%

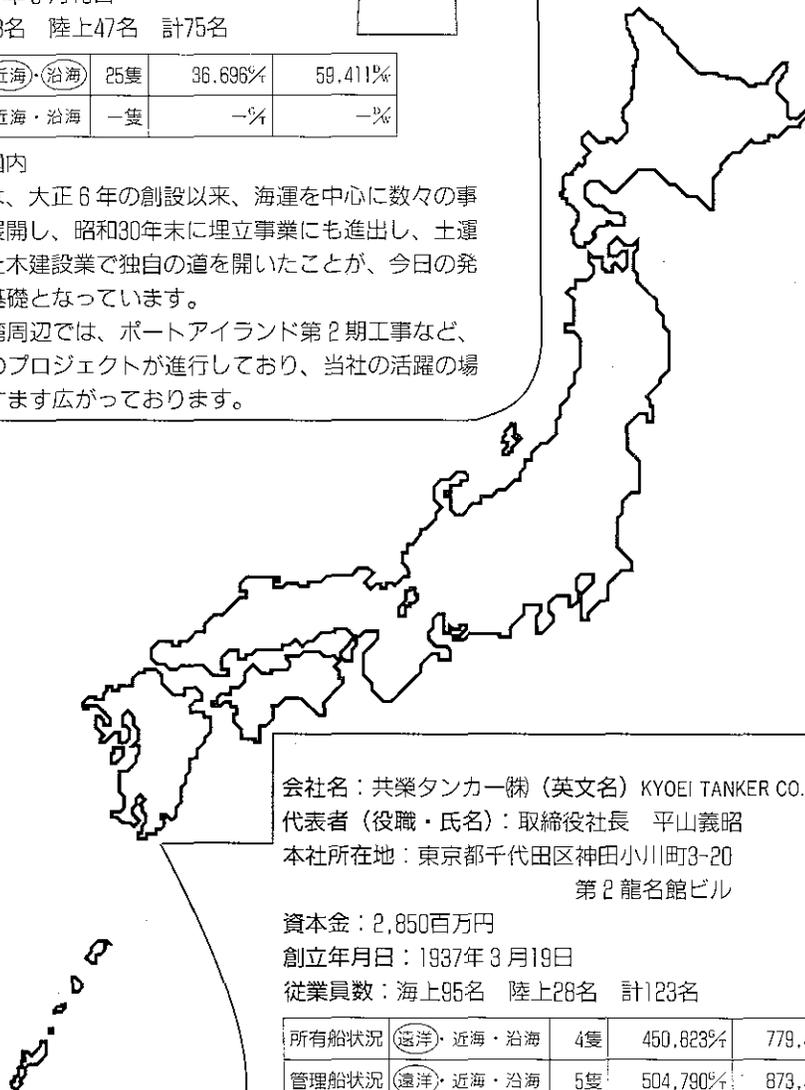
主たる配船先：国内

事業概要：当社は、大正6年の創設以来、海運を中心に数々の事業を展開し、昭和30年末に埋立事業にも進出し、土運船・土木建設業で独自の道を開いたことが、今日の発展の基礎となっています。

大阪湾周辺では、ポートアイランド第2期工事など、多数のプロジェクトが進行しており、当社の活躍の場もますます広がっております。

当協会会員は156社。

（平成7年9月現在）



会社名：共榮タンカー株式会社（英文名）KYOEI TANKER CO., LTD.

代表者（役職・氏名）：取締役社長 平山義昭

本社所在地：東京都千代田区神田小川町3-20

第2龍名館ビル

資本金：2,850百万円

創立年月日：1937年3月19日

従業員数：海上95名 陸上28名 計123名



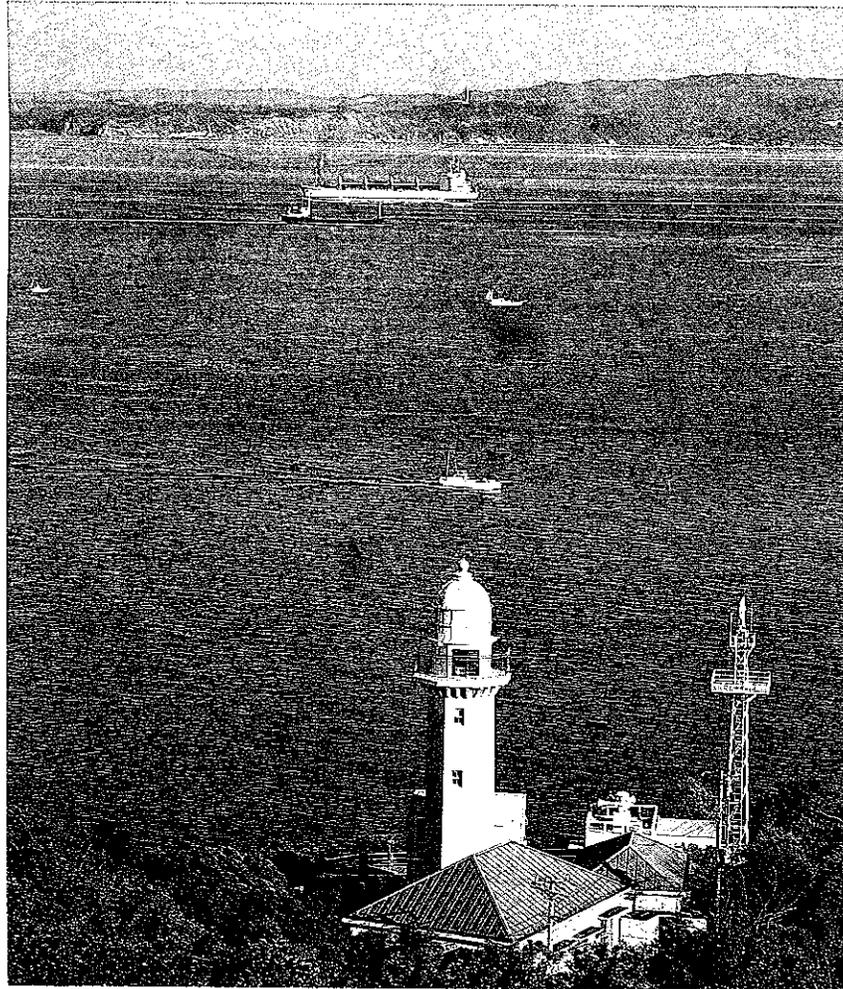
所有船状況	遠洋 ・近海・沿海	4隻	450.823%	779.443%
管理船状況	遠洋 ・近海・沿海	5隻	504.790%	873.535%

主たる配船先：ペルシャ湾、東南アジア

事業概要：当社は、日本郵船の系列会社として油槽船の運航ならびに船舶の貸渡を主業務としています。

長期契約船を主体に、船隊の安全運航の確保と運航効率の向上、船隊構成の拡大充実に努めております。

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