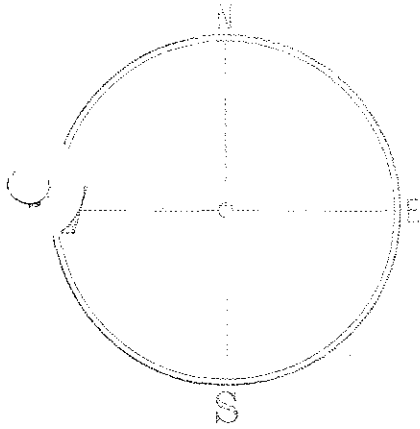


平成7年10月20日発行 毎月1回20日発行 No.423 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1995 10



船協月報/1995年10月号 目次

◎巻頭言

海運真空化の回避★日本船主協会副会長・河村健太郎——1

◎ SHIPPING フラッシュ

平成8年度海運関係税制改正に関する当協会要望——2
—船舶の圧縮記帳制度の延長・拡充、国際船舶特別税制の創設などを要望—

◎特別欄

「阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への
影響と対応」についての調査結果報告——5

◎随想

囲碁三昧★住吉大社宮司・数田年博——12

◎海運ニュース

1. 情報交換および、文書配布のためのインターネット
参入に拍車がかかる —SMDG ロンドン会合の様相— ——14
2. 輸送ワーキング・グループ内アドホックグループの
活動方式を正式承認——15
—ジョイントUN/EDIFACT ラポーターズチーム会合(オックスフォード)の様相—
3. IMO 第37回海洋環境保護委員会 (MEPC37) の様相——17
4. 介護休業制度が法制化——21
5. スエズ運河通航量 2 年間に29%減少——22
—スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果—
6. 神戸港国際物流復興促進シンポジウム——24

◎業界団体を訪ねて—訪問団体 社団法人セメント協会——26

◎海運雑学ゼミナール★第67回——28

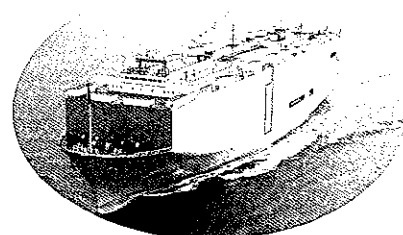
◎London 便り——30

❖海運日誌★9月——31

❖船協だより——32

❖海運統計——35

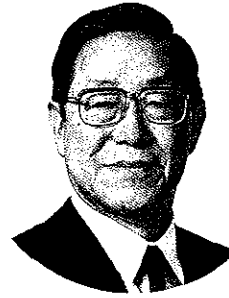
❖編集後記——40



自動車専用船「シェラネバダ ハイウェイ」

海運真空化の回避

日本船主協会副会長
日本郵船取締役社長 河村健太郎



海運自由の原則の下、常に厳しい国際競争にさらされているわが国海運企業が生き延びて行くためには、世界のどの海運企業にも負けない強い競争力を持つ必要がある。

そのために各企業共、血のにじむようなコストの削減・ドル化や海陸従業員の合理化努力を行ってきたわけであるが、その流れの中で、他国に比べて著しくコストの高い日本籍船を避け、また急激な円高を背景に割高になった日本人船員から外国人船員へと切り替えてきたのはわが国海運企業が生き残るためのやむを得ない選択であった。

しかし経済原則に任せてこの動きを究極まで、つまり日本籍船や日本人船員がゼロになるまで続けるべきなのだろうか。

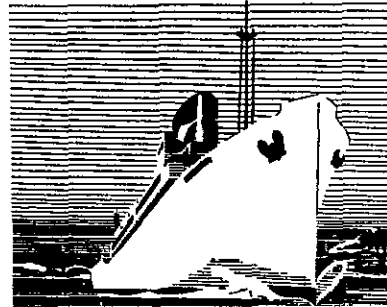
海運企業として経営を続ける限り、安全確実な本船の運航、殊に環境問題や各国のサブスタンダード船排除の動きが強まる中、混乗船の運航責任者あるいは船舶管理者として、また、日本の荷主からのキメ細かい注文に技術的にも十分に対応し、海運についてのノウハウを維持し続けるためにも日本人船員がなくてはならない存在であることは明らかである。

ただし、日本海運には自助努力を超えた問題がある。

高コスト化した先進国が自国に海運業を残そうとすればその対策は私企業としてなすべきことをすべて行った後、国家の問題として考えることが不可避であり、自国海運が早くから経済的に比較劣位となった欧米諸国では自国の安全保障のために各種の保護政策を打ち出して自国籍船と船員の維持を図っている。

まして四囲を海で囲まれ、食糧やエネルギーの大半を海外に依存するわが国としては、国家安全保障上、自国物資の安全・安定輸送手段として、また、船舶運航等に係るノウハウの維持のためにも、一定量の自国籍船と船員を確保すべきことは当然であろう。

その意味で、先の「外航海運・船員問題懇談会」においてまとめられた国際船舶制度一原則として日本人船機長2名の配乗やその他の方策によって、日本籍船を仕組船並みの国際競争力あるものにし、一定量の日本籍船および日本人船員の維持を図る一をわれわれは何としても実現させなければならず、そのために関係各位のご理解とご協力を切にお願い申し上げる次第である。



平成8年度海運関係税制改正に関する当協会要望 —船舶の圧縮記帳制度の延長・拡充、国際船舶特別税制の創設などを要望—

当協会は、平成8年度税制改正について、政策委員会を中心に検討を行い、去る9月27日に開催された理事会において、要望重点事項を決定した。

今年度は、期限切れを迎える海運関係税制のうち特に影響が大きい船舶の圧縮記帳制度を中心に延長要望等を行うとともに、税制上の支援措置等総合的な対策を盛り込んだ国際船舶制度の早期創設の観点から船舶・船員特別税制措置の創設を要望することとした。

船舶の圧縮記帳制度は、老朽不経済船の処分とそれに換わる近代的設備を有した船舶の整備促進、および内航海運業の構造改善を図る上で極めて効果的なことから、5年間の延長を要望することとした。さらに、内航船舶から減価償却資産に買換える場合に船種が限定されていることから、船腹調整事業対象船種の全てに拡充する要望も併せて要望している。

また、運輸省 外航海運・船員問題懇談会で提言された国際船舶制度（本誌6月号P.8参照）の早期創設の観点から、適用期間5年間として、次のとおり船舶・船員特別税制措置の創設を要望している。

(1) 国際船舶特別税制の創設

① 国際船舶に係る固定資産税・登録免許

税の非課税措置の創設

② 国際船舶特別償却制度の創設

(2) 日本人船員特別税制の創設

① 国際船舶に乗り組む日本人船員に対する所得税・住民税の免税措置の創設

一方、昨年連立与党内に組織された税制改革プロジェクトチームが発表した税制改革大綱においては、租税特別措置・非課税等の特別措置に、非常に厳しい方針が示されており、今年度についても期限が到来していない措置の見直しについて整理案が提示される可能性があるが、当協会としては、危機的な状況に直面している海運企業が生き残っていくためには、一層の自助努力はもとより、税制面などからの支援による企業基盤の強化を図ることが是非とも必要であるとの認識の下に、最低限必要な要望を取りまとめその実現に全力を尽くすこととしている。

今後、これら諸項目の実現に向けて会長はじめ首脳を中心に政府・国会関係などに強力に要望活動を展開することとしている。一方、このような状況下、自民党内に「海運問題研究会」が発足し、今後の海運政策に資するための討議を開始している。当協会は、海運界の抱える諸問題を中心に外航海運の現状について説明するとともに、国際船舶制度の早期創設について強

く要望を行った。

平成8年度海運関係税制改正要望重点事項の内容は、次のとおりである。

1. 平成8年度海運関係税制改正要望事項

- (1) 特定の事業用資産の買換え等の課税特例（圧縮記帳制度）の適用期限の5年間延長・拡充

わが国経済活動および国民生活の基礎である資源、エネルギー、食料等の安定輸送を確保していくためには、老朽不経済船の処分と併せ、近代的設備を有した外航船舶の整備を強力に促進することが不可欠であり、平成8年3月末をもって期限が到来する本特例制度の延長が是非とも必要である。また、本特例制度は、内航海運業の構造改善を図る上で極めて効果的な制度である。

このため、船舶から船舶への買換えならびに内航船舶から減価償却資産への買換えについて、本特例制度を5年間延長すること。さらに、内航船舶から減価償却資産に買換える場合に買換特例の対象となる船舶を船腹調整事業対象船種の全てに拡充すること。

- (2) 特定の外航船舶および二重構造タンカーについての登録免許税の税率軽減措置の2年間延長

日本船の国際競争力の強化に資するため、平成8年3月末をもって期限が到来する本特例措置を2年間延長すること。

- ① 特定の外航船舶についての所有権の保存登記および抵当権の設定登記：3/1000（本則4/1000）
② 二重構造タンカーについての所有権の保存登記および抵当権の設定登記：2/1000（本則4/1000）

- (3) 二重構造タンカーに対する固定資産税の特例措置の創設

国際海事機関（IMO）において平成5年7月以降建造契約されるタンカーに二重構造化を義務付ける条約が採択されており、海洋汚染防止の観点から、早急に二重構造

化を促進する必要がある。

このため、二重構造タンカーについて固定資産税の特例措置を創設し、取得後5年度分の固定資産税の課税標準を現行の2/3とすること。

- (4) 外航用コンテナに係る固定資産税の課税標準の特例措置の2年間延長

本特例措置は、平成8年3月末をもって期限が到来するが、外航用コンテナの国内滞留率はわずか13%程度にすぎない実情でもあり、主要コンテナ航路における国際競争に伍していくため、課税標準を簿価の4/5とする本特例措置を2年間延長すること。

- (5) 中小企業新技術体化投資促進税制（電子機器利用設備を取得した場合等の特別償却制度または税額控除制度）の2年間延長

中小企業が電子機器利用設備・内航タンカー荷役自動化装置および海上無線印刷電信装置を取得した場合等の特別償却制度または税額控除制度は、平成8年3月末に期限が到来するが、中小企業経営の一層の合理化、近代化を図るため、本制度を2年間延長すること。

- (6) 総合エネルギー政策推進投資促進税制の創設

船舶の推進等に要するエネルギーの節減および有効利用を図るためのエネルギー需給構造改革推進投資促進税制は平成8年3月末に期限が到来するが、エネルギーの有効利用等を今後も促進する観点から、これらを含めたエネルギー分野における政策を総合的に強化する総合エネルギー政策推進投資促進税制を創設すること。

- (7) 脱特定物質（脱フロン）対応型設備の固定資産税の課税標準の特例措置の2年間延長

脱特定物質対応型設備の固定資産税の課税標準の特例措置は、平成7年3月末に期限が到来しているが、世界的に地球環境の保護対策が推進される中、オゾン層破壊防止の観点から、引続き脱特定物質対応型冷蔵・冷凍設備への早期転換を図る必要があるため、本特例措置を2年間延長すること。

- (8) 旧外貿埠頭公団から承継した外貿埠頭および埠頭公社が整備した大規模外貿コンテナ埠頭に対する固定資産税および都市計画税の軽減措置の延長ならびに冷凍コンテナ施設に係る固定資産税の軽減措置の創設

「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律」に基づき、埠頭公社が承継した外貿埠頭ならびに埠頭公社が整備した大規模外貿コンテナ埠頭に対する税制特例措置は、平成8年3月末をもって期限が到来するが、本措置が廃止され、埠頭借受者に負担が転嫁されることとなれば、海運企業の経営を著しく圧迫することとなる。このため本特例措置を延長すること。

さらに、近年冷凍貨物の輸入の伸びが著しく、これに対応すべく、外貿コンテナ埠頭内の冷凍コンテナ施設の拡充が求められており、これに係る固定資産税の軽減措置を創設すること。

- (9) とん税・特別とん税の税率引上げ反対
外航海運企業は、とん税、特別とん税のほか、船舶固定資産税・入港料等を負担しており、これ以上の税負担には到底耐えられない。

海運以外に両税の税率引上げの影響を受ける産業はなく、財源の確保を一産業の負担増に求めるのは公平を欠く。

とん税、特別とん税の税率引上げには絶対反対である。

◎船舶減価償却制度の改善

船舶減価償却制度については、昭和49年に法定耐用年数が全面改定されて以来、本格的な見直しが行われていないため、その後の船舶の技術革新等による経済的陳腐化の実態を充分反映したものと言えなくなっている。

また、現行制度では償却可能限度額も取得価額の95%に制限されている。さらに、船舶の大改造を行った場合、現行の償却制度では十分な償却ができ処分時に多額の除去損を生じることとなる。

このため、減価償却制度全般の見直しの

際には、船舶減価償却制度に係る次の項目について改善を図ること。

- ① 船舶の耐用年数の短縮
- ② 船舶の減価償却可能限度額の引上げ
(備忘価額1円まで償却できる制度に改める)
- ③ 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善
(中古船を取得した場合と同様の扱いで調整を図る)

2. 国際船舶制度の早期実現に関連した特別税制措置の実現

わが国の生活物資やエネルギー・資源等の9割以上は、海外から船舶により輸送されている。その輸送の殆どは日本商船隊が担っており、その中で日本船は、重要な役割を果たしている。

しかしながら、度重なる円高の昂進に見舞われ、日本船は競争力を喪失し、海運企業としては、日本船をもはや維持し続けることが困難な状況にある。

欧州諸国においては、早くから国際船舶制度を創設し、自国船・自国船員の維持・確保のための助成策を講じている。

わが国においても、日本船の維持、日本人船員の育成・確保を図るために、以下の税制をはじめ財政上の支援措置等総合的な対策を盛り込んだ国際船舶制度の創設が是非とも必要である。

(1) 国際船舶特別税制の創設

- ① 国際船舶に係る固定資産税・登録免許税の非課税措置の創設
- ② 国際船舶特別償却制度の創設
 - イ. 日本人船員をフル配乗するための施設要件を備えた国際船舶の特別償却率を30/100とすること
 - ロ. 一定の施設要件を備えた国際船舶の特別償却率を20/100とすること

③ 適用期間：5年間

(2) 日本人船員特別税制の創設

- ① 日本人船員に対する所得税・住民税の免税措置の創設
- ② 適用期間：5年間

特別欄

「阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応」についての調査結果報告

当協会は、阪神・淡路大震災が海運および海上物流に与えた影響とこれへの対応についての調査研究を（財）海事産業研究所に委託しておりましたところ、その報告書が取りまとめられたので、概要を紹介いたします。

序章 過去の大震災と海運・港湾

(1) 世界の地震活動地帯

世界の活発な地震活動地帯は、海洋地域と大陸地域の境界に存在する（図1参照）。わが国

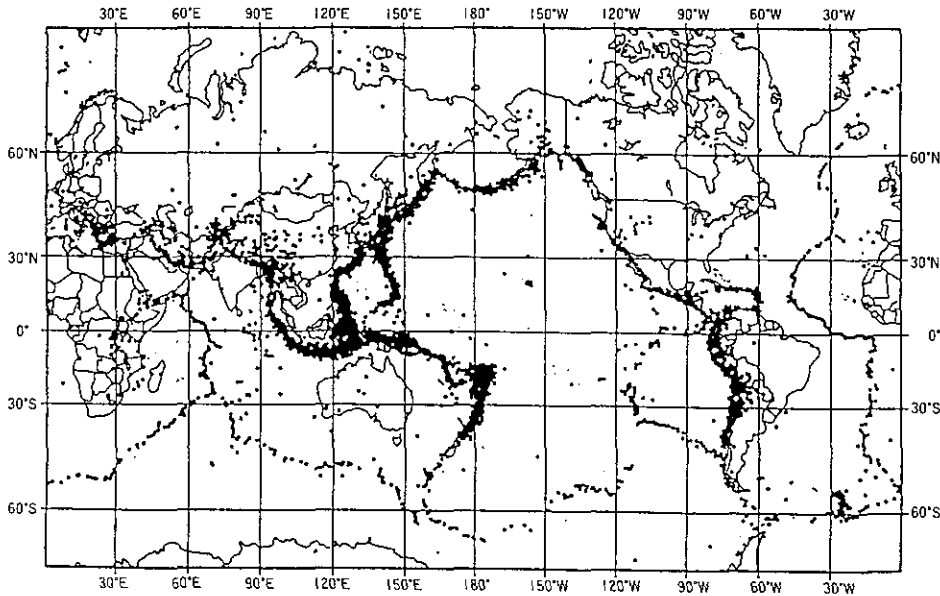
は4つのプレートの境界に位置し、環太平洋地域および世界の最大の地震国の一つである。地震は地球内部の破壊現象で、発生ゼロの地域はないが発生頻度の地域差は大きい。

(2) わが国の大地震

マグニチュード(M)=6.8以上の大地震は、元禄地震から戦前までの243年間に18回（平均13年ごと）起きており、場所的にも兵庫県南部の地震発生は希有な大地震とはいえない。

今回の阪神・淡路大震災はM7.2の直下型大

【図1】 世界の浅い地震の分布図(1963年~1988年), M>5, 深さ70km以浅



出所：『Earthquakes』 Bruce A. Bolt, 1993年(資料：合衆国地質調査所の国家地震情報センター), 邦訳『地震』1995年, 古今書院, 31ページ。

地震で、地震規模そのものは局地激甚災害の範疇で被害区域は25km×2km=50km²と極めて小さかったものの、神戸港においては3バースの耐震岸壁以外は全面崩壊し、背後の道路をはじめ都市機能は完全にマヒした。

(3) 港湾関係災害の実績

1950年～1994年における港湾関係災害の状況を見ると、冬期風浪、台風、豪雨に比べ、地震被害額（実質価格）が群を抜いている（ただし、船舶への直接被害は、津波と高潮の方が地震より大きい）。

過去5か年間の災害の被害額を見ると、ここ3年間の地震被害は異常な状況で、1995年は阪神・淡路大震災被害額が計上されるので地震被害額は史上最高となろう。

第1章 神戸港概要（震災前）

(1) バース数

震災直前のバース数は次のとおりであった。

	バース 総数	コンテナ バース	フェリー 旅客バース
公 共 ・ 公 社	186	21	17
ポートアイランド	27	11	-
六甲アイランド	38	7	3
摩耶埠頭	18	3	-
新港突堤	36	-	-
兵庫突堤	16	-	-
中 突 堤	6	-	5
高 突 堤	2	-	2
東神戸フェリー埠頭	4	-	4
そ の 他	39	-	3
私 設 埠 頭	53	-	2
合 計	239	21	19

このうち、外航船用バースは、ポートアイランド、六甲アイランド、摩耶埠頭に集中している。

(2) 入港船舶隻数と取扱貨物量

1994年の年間入港船舶隻数と取扱貨物量の実績は次のとおりである。

	入港船舶数 (隻)	取扱貨物量 (千トン)
外 不 定 期 (コンテナ船)	10,836 2,931 7,905 (6,995)*	55,228 9,946 45,281 (39,844)
内 航 (うちフェリー)	76,827 (35,806)	115,742 (97,203)
合 計	87,663	170,970

*フルコンテナ船、セミコンテナ船、コンテナ積在来船の合計

(3) 外航貨物

このうち、輸出入別の外航非コンテナ船貨物の主要品目は次のとおりである。

輸出：鉄鋼、金属製品、輸送用機械、その他機械（プラント等）、化学薬品、非鉄金属輸入：麦、米・雑穀、野菜・果物、その他農産物、化学薬品、石油製品、石炭

(4) 外航定期貨物の航路別内訳の変化

前述の外航貨物のうち、外航定期貨物の航路別内訳の変化をみると次のとおりとなる。

(単位：千トン)

	1975年	1994年
北 欧 州 ・ 地 中 海 ・ 紅 海	6,534	20,841
中 南 米 ・ ア フ リ カ	3,375	4,722
オ セ ア ニ ア	1,841	1,072
インド/ベンガル/アラビア湾	358	1,263
極 東 域 内	1,788	278
	7,462	17,106
合 計	21,357	45,282

1994年の外航定期貨物量を1975年と比較すると、北米、極東域内、オセアニア等の大幅な増加に対して、中南米・アフリカ、インド/ベンガル/アラビア湾は減少している。

外航定期貨物量の伸びを支えたのは、日本/極東・中国・韓国貨物の増加、日本/北米航路貨物の増加と、北米と極東・中国・韓国貿易の増加に伴う北米航路/極東域内航路のトランシップ貨物の増加であったといえる。

(5) 輸出入トランシップ貨物

輸出入コンテナ貨物についてトランシップ率を算定すると次のとおりである（1994年速報値）。

	コンテナ貨物量 (千トン)	同トランシップ量 (千トン)	トランシップ率 (%)
仕出国からの輸入	21,384	5,811	27.2
仕向国への輸出	20,800	5,811	27.9
合 計	42,184	11,622	27.6

航路別に見ると、仕出国からの輸入、仕向国への輸出とも、韓国、中国、米国・カナダ積・向貨物の比重が高い。

極東諸国のコンテナターミナルが未整備であった1975年当時、韓国、台湾の貨物は神戸港経由のトランシップ貨物として大型コンテナ船に接続されていた。今日では、大型フルコンテナ

船が釜山港、高雄港等に寄港し、大量のコンテナ積揚を行っているが、それにもかかわらず、神戸港のトランシップ貨物は、1975年の253万トン（輸出貨物の15%）に対して、1994年は583万トン、（輸出貨物の22.5%）と大幅に増加している。

(6) 内航定期船

内航定期航路をみると、フェリー、RORO船、コンテナ船、貨物船による内航定期船ネットワークは全国に及んでいる。特に、近畿と中国・四国、九州を結ぶ定期船は便数が多い。

また、年間の旅客数は延べ約800万人で、その50%は淡路島航路となっている。

(7) 港運業

神戸港における港湾運送事業従事者は1994年11月末現在で次のとおりである。

区 分	員 数
港湾労働者（含、船内荷役）	6,722
元 請	5,742
海 貨	3,896
検数・検定	1,352
合計	17,712

(8) 神戸港の特徴

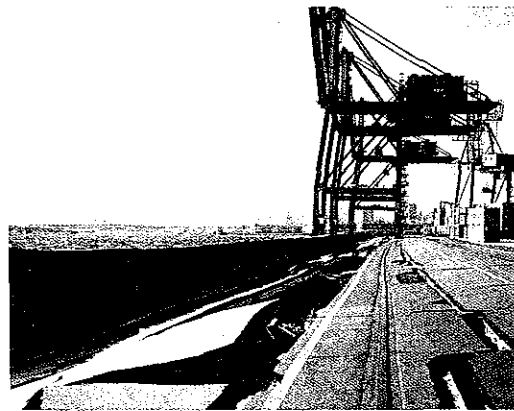
以上より、神戸港の特徴は次のとおり。

- ① 外貿港としては、コンテナ船の入港隻数・トン数、同コンテナ貨物取扱量とも日本一（原油、石炭、鉄鉱石等の原料輸入はほとんどない）。
- ② 内貿港としては、フェリーの入港隻数・トン数、輸送貨物量が主要港中最大
- ③ 取扱貨物はコンテナ貨物とフェリー貨物に特化される。積卸貨物はトラック輸送に依存し、整備された道路網が支える。
- ④ 大阪港と比べると、神戸港は「集荷拠点型」で、西日本経済圏から海外への輸出窓口としての性格を持ち、大阪港は「地元密着型」で地元大阪府・近畿地方向け輸入貨物を多く扱うという特徴がある。

第2章 震災による被害状況

(1) 被害一般

1月17日午前5時46分頃発生した阪神・淡路大震災で、最も震度の烈しかった震度7の地域



▲摩耶ターミナル南面岸壁

は、淡路島の一部と神戸市須磨区から西宮市に至る東西25キロ、南北2キロの断層と海岸線に挟まれた沿岸部である。

地震発生時刻が未明であったため、被害の大半は地震直撃による建築物、構造物の倒壊で、広範囲な火災の起きた地域は長田区のような一部地域に限られた。

震災の直接被害額は兵庫県内のみで約10兆円で、その内訳は、建築物約6兆円、港湾施設約1兆円、高速道路約6千億円、鉄道約3千500億円、その他約2兆円となった。

(2) 港湾施設の被害

神戸港港湾区域の約116に及ぶ水際線がごとく被害を受け、一部は壊滅した。ケーソン岸壁は内側から外側に押し出されて、内側に大きな穴が生じた。このため、公共・私設併せて合計239のバースは全て機能を喪失した。被害は、岸壁、防波堤、水路標識、灯台、上屋、倉庫、コンテナターミナル、フェリーターミナル等港湾施設の全てに及び、直接被害総額約1兆円に上った。兵庫県の直接被害総額10兆円の10%に相当する。港湾機能の完全復旧まで概ね2年間を要すると試算される。

コンテナターミナルは、ガントリークレーンが「股割き」によって全基（55基）が脚部を損傷し使用不能となった。フェリーターミナルは車両乗降用ランプウェイが損傷し、長距離フェリーは完全に麻痺した。

また、港湾地域内の倉庫、上屋は全体の55%が被災した。

(3) 鉄道網と幹線道路網

【表1】 神戸港の震災前外航定期船航路数ならびに震災後の航路回復状況

	航路数	'95年1月～9月入港実績		震災後の航路回復			
		隻数	週当たり隻数	1月末	2月末	3/28	回復率(%)
北米三航路 (PNW、PSW、東岸)	25	1,265	32.4	0	1	3	12%
欧州・地中海・紅海	15	496	12.7	0	1	1	7%
中南米 / アフリカ	21	347	8.9	1	8	8	38%
オセアニア	12	250	6.4	0	5	6	50%
インド/ベンガル/アラビア湾	7	118	3	0	0	5	71%
極東域内	121	3,235	82.9	3	23	38	31%
(うち、中国)	(69)	(1,307)	(33.5)				
合計	201	5,711	146.4	4	37	61	30%
回復率(%)				2%	18%	30%	

鉄道、道路とも南北2km、東西25kmの激震地(震度7の区域)の真上を東西方向に伸びているため、各地で寸断された。

高架式道路である阪神高速道路神戸線、阪神高速道路湾岸線、神戸港港湾道路等高速道路は橋脚部分、橋桁部分に地震直撃を受け不通となった。完全復旧まで概ね2年間を要すると見込まれている。

鉄道は阪神間でJR、私鉄とも不通となったが、東海道本線、山陽本線が4月1日、阪神電鉄、阪急の両私鉄は6月中に全線開通となった。

震災によって道路網の輸送能力が低下する一方で、緊急輸送、復興物資輸送、瓦礫輸送、鉄道不通区間を接続する代替バス輸送等震災関連輸送が増加したため、主要道路は、国道2号線、43号線をはじめ各地で激しい渋滞が続いた。

(4) 海運業界の被害

神戸港では荷役中の船舶はなかったことから、岸壁係留中の在港船27隻の損傷は軽微であった。

当協会が集計した会員145社の被害総額は11,105百万円であった。

(5) 海運業界が行った被災地救助活動

震災後に海運業界が行った被災地救助活動の主なものは次のとおりである。

- ・内航海運による救援物資の無料輸送
- ・外航定期3社による海外からの救援物資の無料輸送
- ・客船・フェリーによる救援関係者等に対する宿泊施設の提供(当協会ルート、他)
- ・神戸市に対する支援策の提案(当協会)

- ・神戸市、日赤に対する義援金の拠出(当協会)

第3章 震災後の復旧状況

(1) 港湾施設の応急復旧

応急復旧によって、使用可能となったバース数は次のとおりである。

	震災前	震災後						
		1/18	1/20	1/23	1/25	1/28	2/1	4/30
貨物用	220	5	9	21	27	39	57	93
旅客用	19	2	5	7	11	12	14	14
計	239	7	14	28	38	51	71	107

(2) 航路網の復旧

- ・神戸港の入港状況

1月17日～31日 17隻(内航2、外航15)

2月 188隻(内航19、外航115)

- ・外航定期航路の復旧状況(表1参照)

(3) 外航貨物取扱量の回復状況

外貨取扱貨物量の対前年同期比(%)

	1月	2月	3月	4月	5月
コンテナ	43.6	3.6	8.2	15.3	46.5
非コンテナ	34.1	23.3	27.7	54.0	76.4
合計	41.5	8.3	13.7	25.0	53.8

コンテナ貨物は非コンテナに比べて回復が遅れたが、4月末にコンテナターミナルが7ターミナル稼働体制となり、業界筋の速報では、コンテナ取扱個数(TEU)は、4月・31千TEU(前年同月比14%)、5月・97千TEU(同43%)、6月・118千TEU(同60%)、7月・143千TEU(同63%)と急速に回復したが、各コンテナターミナルともバースの処理能力の限界に近づいている。

神戸港扱い外航貨物（1994年）のうち、コンテナターミナル扱い75%、公社・公共バス扱い14%、私設埠頭扱い11%であり、コンテナターミナルの本格的再開なくしては、取扱貨物量は回復しない構造にある。バースの能力面からみて、コンテナ取扱個数が前年並み水準まで回復するには、更に4～5バース稼働することが必要である。

(4) フェリー、内航輸送

内貨取扱貨物量の対前年同期比 (%)

	1月	2月	3月	4月	5月
フェリー	54.8	34.5	39.0	43.5	46.9
非フェリー	36.3	27.4	46.5	64.2	68.1
合計	51.8	33.4	40.2	47.0	50.1

4月以降回復が鈍化しているのは、内航貨物の84%がフェリー貨物で、その50%を占める中長距離フェリーの神戸港復帰が遅れているためである。

(5) 港運業

倉庫の破損、倉庫内貨物の荷崩、輸出入貨物の激減等によって、港運業は打撃を受けた。業務量の縮小に対応するため、従業員を他港に派遣するなどの措置を講じたが、それにもかかわらず高水準の余剰を抱えている。

神戸港内荷役協会(18社)の平均就労状況(2月)

	在籍者	船内荷役	倉庫内整理	他港就労	他業種就労	余剰
人数	2,846	410	900	200	320	1,010
百分比	100%	14%	32%	7%	11%	35%

第4章 代替輸送

(1) 外航船の代替輸送

神戸港コンテナターミナルが麻痺したため大型フルコンテナ船の神戸港における荷役は1月17日～3月19日の期間はほとんど不可能であった(ターミナルに移動式クレーンを持ち込んで、フルコンテナ船荷役を実施した船社、RORO船のため荷役が可能であった船社もあったが、本数的には限られている)。

神戸港扱いの外航コンテナ貨物は月平均23万TEUであり、神戸港コンテナターミナル閉鎖の影響は、従来から神戸港と競合関係の強い大阪港、名古屋港、北九州港はもとより、競合関

係が比較的薄い東京港、横浜港にまで及んだ。

なお、神戸港コンテナターミナル閉鎖の際、神戸港ならびに兵庫県内周辺港のコンテナ貨物輸送を支えたのはRORO船で、ギア付小型コンテナ船による沿岸輸送には、外航船社による国内フィーダーが特例として認められた。

(2) 外航代替輸送についての各港の状況

震災後、神戸港からシフトした大量のコンテナのために主要港各港のコンテナターミナルは大混乱した。コンテナ搬出/搬入用トラックがゲート待ちのため長蛇の列をなした。特に、大阪港、名古屋港ではコンテナターミナルのスペース不足からコンテナの4段積み、5段積みを実施された。

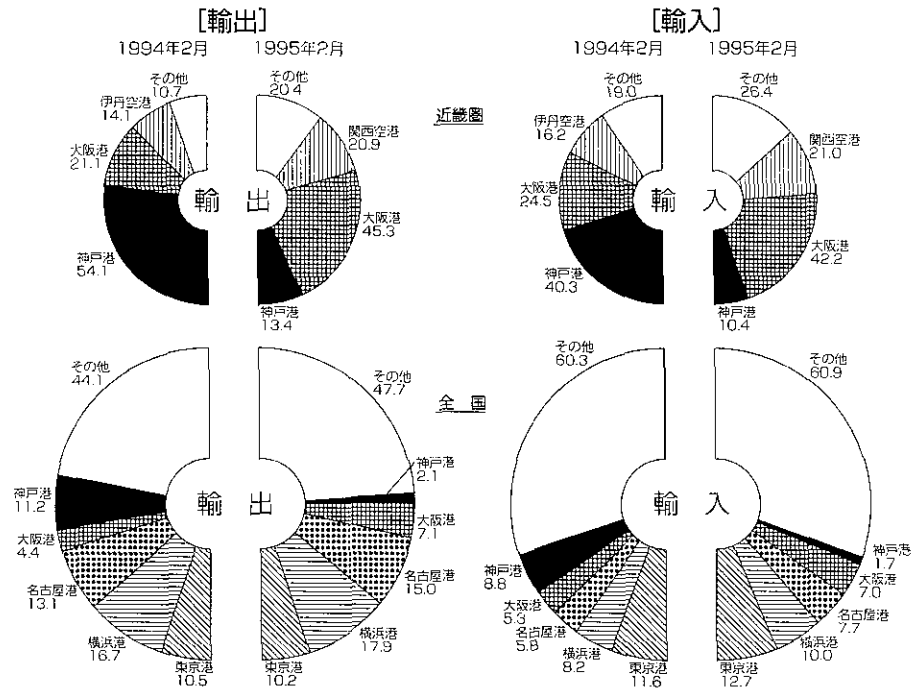
しかし、主要各港では、日曜荷役実施、官民関係者による協力連絡体制の確立、新たなコンテナヤードスペース確保等の措置が採られた結果、ターミナルの処理能力が向上して、次第にコンテナターミナルの混乱は収まった。各港とも3月のコンテナ取扱個数は、2月の実績を大幅に更新し、地震直後を別とすれば、わが国の海上コンテナ貿易量そのものが抑制されるという事態には至らなかった。

(3) 外航船舶の入港隻数の変化

外航船舶の入港隻数増加が目立ったのは、大阪港と門司港で、それまで両港に寄港していなかった航路の就航船舶が寄港を開始したことによる。東京港、横浜港、名古屋港の場合は、いずれも従来から寄港していた航路の就航船舶が積卸貨物量を増加することによって対処したため、入港隻数の目立った増加は認められなかった。

震災前に神戸港に寄港していた外航定期船航路は201航路であったが、神戸/大阪両港寄港の22航路を含めて52航路が大阪港を代替港として利用した。北米航路は神戸港寄港の25航路中9航路が、欧州航路は8航路中3航路が大阪港へシフトした。5月から神戸港への本格的航路復帰が始まったが、7月末現在、神戸港寄港の航路数は、北米航路18、欧州航路5であり、北米航路6、欧州航路1が大阪港にシフトしたまま残った。

【図2】 近畿圏・全国貿易額の主要港別シェアの変化



全国主要港の貿易額及び全国比 (1995年2月分)

(億円・%)

		全国	近畿圏	港 別				
				大阪	東京	横浜	名古屋	神戸
輸出	貿易額	35,064	5,516	2,496	3,594	6,277	5,249	738
	前年同月比	108.7	82.9	177.8	106.0	116.2	124.7	20.5
	全国比	—	15.7	7.1	10.2	17.9	15.0	2.1
輸入	貿易額	23,706	3,912	1,651	3,022	2,363	1,824	405
	前年同月比	116.1	88.3	151.8	127.2	141.5	154.5	22.7
	全国比	—	16.5	7.0	12.7	10.0	7.7	1.7

出所：『阪神大震災後の近畿圏貿易』(1995年3月22日 大阪税関) より作成

コンテナ貨物の神戸港／大阪港の利用状況は、取扱個数 (TEU) ベースで、震災前に「神戸港3.3対大阪港1」であったものが、6～7月の実績は、「1対1」になった。神戸港の取扱いが40%減、大阪港の取扱が倍増した結果であり、6～7月の実績は、震災前に両港で取扱っていたコンテナ貨物個数の約90%相当が阪神両港で取扱われたことを意味する。

(4) 外航代替輸送にともなう物流の変化

東京港、横浜港におけるコンテナ貨物量の増加は、神戸港、大阪港、名古屋港との物流上の境界である中部、北陸方面にとどまらず、九州、

四国、中国地方方面の貨物も大量に流入した。東京港の場合は、フェリーを利用しての九州、四国方面の貨物の増加が著しく、横浜港では、内航コンテナフィーダーを利用しての神戸、姫路、水島、広島、博多等、瀬戸内、北九州方面の貨物流入が著しかった。横浜港の内貿コンテナ貨物の取扱は、1994年は年間12千トンと僅かであったが、震災の影響から本年3月には160千トンと急膨張した。

また、輸出コンテナ貨物は、主要港経由が大半であり、舞鶴港、敦賀港、金沢港等日本海沿岸地方港から小型コンテナ船に積み、釜山港等

極東諸港で北米航路等の大型コンテナ船に接続される貨物もあった。

(5) 内航フェリー

震災前に神戸港に寄港していた中長距離フェリーは、阪神両港寄港船も含めて31便/日であったが、14便/日が大阪港へシフトし、大阪港寄港の中長距離フェリーは、13便/日より27便/日へと増した。フェリーの神戸港復帰は遅れ、8月1日に2便/日が神戸港に復帰したが、なお9便/日が大阪港に残っている。ターミナルの復旧の遅れも一因だが、阪神間道路の通行規制と道路混雑のため、神戸港に復帰してもフェリーを利用するトラックが少ないという営業上の問題も一因である。

(6) 旅客輸送

震災直後の神戸/大阪間の利用客増加が著しかった。当航路の利用客は1993年の年間利用客22千人より、94年9月の関西空港開設によって、高速船による神戸/関西空港航路が開設され、10月に月間103千人(3,335人/日)と急増したが、震災直後の2月は285千人(10,179人/日)と1日当たりの利用客が10月の3倍となった。3月は158千人(5,097人/日)と2月に比べて半減した。鉄道網の復旧が進んだためである。

第5章 災害復興計画と予算

(1) 国の対応/立法措置

地震直後に設置された政府組織は、非常災害対策本部、および現地対策本部であり、各省庁間、地方公共団体との実務処理と連絡調整を図った。また内閣総理大臣を本部長とする緊急対策本部において、現行制度の不備の検討と被災地開発に向けて特別立法の検討作業に入った。

地震による被災の早期復興と本格復興はいずれも国家予算の支援なくしては実現できない。復興の基本法ともいべき法律は、「阪神・淡路大震災復興の基本方針及び組織に関する法律(法12,2.24公布)」である。復興の基本理念として、①国と地方公共団体の役割分担と協同、②活力ある関西圏の再生、が定められた。

この法律に基づいて、2月中旬に国の行政機関の総合調整を行う「阪神・淡路復興対策本部

(本部長=村山首相)」が設置され、さきに創設された政府の諮問機関である「阪神・淡路復興委員会(委員長=下河辺元国土次官)」の提言を受けつつ、復興計画を進めている。

災害発生時に発動される法律としては、災害対策基本法(法223,昭36)と激甚災法(法150,昭37)がある。しかし一地方の激甚災害をはるかに超えた今回の災害については、政府と地方公共団体との復興計画の整合を図るための特別立法が行われ、「阪神・淡路大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律(法16,3.1公布)」により、各省庁の複雑な被災対応がまとまった。

(2) 神戸市の復興計画

神戸市は救援活動と同時に緊急復旧と長期復興計画の始動を迫られ、2月16日より市長を本部長とする震災復興対策本部を中軸として今日まで活動している。

港湾に関しては、1月25日に設置された「神戸港復興対策連絡会議」により官民一体となって現場の調整機能を果たしている。

港湾の全体復興構想は復興本部の並列組織である「神戸港復興計画委員会」に委託され、神戸市復興ガイドラインの作成(3月末)に関わった。

(3) 復旧・復興関連予算等

現在までに決定した復旧関連事業費の主な予算額は、平成6年度第2次補正予算と平成7年度第1次補正予算で合計すると、事業費は6,131億円、その内国費は4,853億円となる。これに直轄災と補助災の事業費を分担する神戸市の平成7年度港湾事業会計の復旧関連予算額は、2,027億円に決まった。復旧工事の進捗に合わせさらに補正予算が組まれる(8月に震災関連補正予算259億円が承認された)。

また、全国の港湾整備は毎年の「港湾施設整備事業基本計画」によって予算が組まれる。現時点では、平成7年度の事業計画が港湾審議会です承され、神戸港の港湾基本計画の一部が改定されて耐震岸壁は17バース配置される計画となっている。

随想



囲碁三昧

住吉大社宮司 ◆ 敷田年博

「久しぶりですね、一局御指導願えませんか」先日住吉大社で神職の会合があって予定の時刻より早く終わった時、某大社の宮司K氏から囲碁の挑戦を受けた。K氏は学生時代からの友人で私同様大の囲碁好きである。日本棋院から二段の免状をもらっていて今迄向二子で対局していたが、彼氏最近大分腕をあげて近頃はこちらの負の方が多くなっていたので「今日から先で如何ですか」と申し出て向先で打始めた。乱戦になったが乱戦はこちらの得意、先方の打過ぎを咎めて大石を打取り私の中押勝となった。K氏は残念そうに「やはり二子ですね」と云ったがもう一番やりましょうと又打始めた。今度は双方とも慎重に打進めて最後迄打った、ダメをつめ終って地を計算したら私の五目負であった。互先ならコミ（ハンディー）五目半なのでこちらが半目勝であるが向うの常先であるのでK氏の勝である。彼氏忽ち笑顔になり喜んで帰って行った。

碁は大変楽しいゲームである。初対面の人で

も碁を打てばすぐ懇意になれるし、旧友も益々友情が深められる。一人で居る時でも新聞に出ている碁符を盤上に並べれば結構楽しいものである。

碁の歴史は古い、今から千二百年もの昔、(奈良朝時代)吉備真備きびのみまきびが曆書と共に唐より持ち帰ったと云われている。以来専ら貴族の間で盛んになったらしく、源氏物語絵巻の中に上臈が碁碁を打っている絵があるのでわかる。

武家時代になると戦略に通ずるものがあるのか武将も好んで碁を囲んだらしい。有名な伝説であるが明智光秀が謀反を起し織田信長が非業の死を遂げた本能寺の変の前日、ある武将が碁を打っていて三劫さんせうという碁が出来た。これは千度に一度も出来るかどうかというめづらしいことである。「これは何か異変が起る前兆である」と云っていたらその夜半起ったと云うのである。

徳川時代になると家康は碁を好み大切に保護し、京都の寂光寺の僧算砂を召し抱えて禄を与え碁の家元として碁所とした。算砂は自分が住

んでいた寺坊の本因坊をとって本因坊算砂と号した。名人碁所の始祖である。以後徳川幕府三百年間世襲の本因坊家として幕府に仕えた。昭和になって家元制はなくなり現在はプロ・アマ共、選抜戦によって本因坊を争っている。

平安時代は女人でも碁を打っていたのは前述源氏物語絵巻でもわかるが、最近碁を打つ婦人が大変多くなった。概して婦人の碁は喧嘩碁が多いと云われている。やさしい筈の婦人には不思議に思えるが心は男より強いかもしれない。それはともかくとして囲碁の会に多勢の婦人が交るのは雰囲気華やかになって楽しい事である。

私の家は代々神主家で父は田舎の神社の神主であった。春秋の祭には祭の後の直会の宴席で村の神社総代の老人等が碁を囲んでいた。私はその側で見えて自然に覚えたのである。中学時代も友人に碁の強いのがいて時々打ったが本格的に碁に熱中したのは伊勢の神宮皇学館に入学してからである。当時学生生活は全寮制で特別のもの以外は全部寮に入った。

寮の娯楽室に碁盤が数面あり休日余暇によく碁を打った。二年先輩に非常に碁の強い人がいて今ならアマの六段くらいと思う。この先輩に九子から習い段々実力がつき現在の力がついたと思っている。昭和十六年三月卒業して住吉大社に就職した。この年十二月太平洋戦争に突入

の為翌年一月軍隊入営した。高射砲連隊で神戸から大阪へ転属になり、河内松原阿保陣地に約二年いた。この時の中隊長が囲碁好きで暇な時は始終碁の相手をさせられた。碁は弱く私に四子であったが非常な負けず嫌いで三度に一度は勝をゆずったと記憶している。戦争が長期となり大阪にもB29が飛来する様になり部隊人員の移動が度々あり、中隊の中からも何人も外地へ出征して行った。ニューギニアへ出征した戦友のほとんどは戦死した。私が外地へ出なかったのは碁の功德である。隊長が碁の相手である私を中隊から出さなかったからと思っている。この陣地で終戦を迎え生命ひろいをした。

戦後五十年になるが私は召集解除と同時に住吉大社にもどり現在に至っている。昨年十月先代宮司の後をうけて宮司に就任した。責任は重大で多忙である。でも碁は唯一の楽しみとして一生続けたいと思っている。碁を打っていると憂き事一切忘れられる。私は実年より若く見られる。頭をよく使って雑念を去るからである。又碁は老人ボケ封じによいとも云われている。

住吉大社で毎月月末の日曜日に近くの警察署長、消防署長、中学校々長、保険所長等の人々を招いて碁会を開いている。忙中閑ありで月に一度くらいはのんびり一日を過したいものである。プロの先生の指導碁もある。同好の人は御遠慮なく御来遊下さい。

海運 ニュース

1. 情報交換および、文書配布のためのインターネット
参入に拍車がかかる -SMDG ロンドン会合の様相-
2. 輸送ワーキング・グループ内アドホックグループの
活動方式を正式承認
-ジョイントUN/EDIFACT ラポーターズチーム会合(オックスフォード)の様相-
3. IMO 第37回海洋環境保護委員会 (MEPC37) の様相
4. 介護休業制度が法制化
5. スエズ運河通航量 2 年間に 29% 減少
-スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果-
6. 神戸港国際物流復興促進シンポジウム

1. 情報交換および、文書配布のためのインターネット 参入に拍車がかかる -SMDG ロンドン会合の様相-

SMDG (User Group for Shipping Lines and Container Terminals: SMDG) は、欧州各国の船社・ターミナルオペレーターの実務者を中心に構成されており、海運・港湾に関する西欧 EDIFACT ポート傘下のユーザーグループである。またこれは、アジア地域におけるアジア EDIFACT ボード傘下の AS TWG (Asian Transport Working Group) に対応する組織である。

今回の会合は、テムズ河畔に係留されている H. Q. S. Wellington 号艦上にて、去る 9 月 6・7 日の両日にわたって開催された。

主会場となった Court room (同号機関室を改装) に、各国より総勢 70 数名が参集し、海運および港湾関係の国連標準メッセージと、そのユーザーマニュアルの開発・普及活動につき研究成果が報告された。

なお、わが国からは以下の 5 名が出席した。

日本郵船 貨物第一部企画グループ
業務システムチーム 専任課長・船長

清水 昇

大阪商船三井船舶
ロッテルダム駐在船長

北田 正昭

Mitsui OSK Europe Manager

堀 一郎

N Y K システム総研
ニュープロジェクト推進室課長

伊澤 正紀

当協会 港湾物流部
物流システムチーム チームリーダー

有光 孝生

1. 主なメッセージの開発成果

BAPLIE (コンテナ積付けプラン) をはじめ、TPFREP、COPRAR、COARRI、CALINF、VESDEP 等の各メッセージ群 (本誌 5 月号 P.15 参照) に加えて、下記の二つのメッセージについて開発成果が報告された。

① SHPDAT (Ship Data) : 船舶建造時、または改装時に造船所等から提供される計算諸元データ。

② TACSUM (Terminal Account Summary) : TPFREP に続いて、コンテナターミナルから船社に伝えられる会計データ。

各メッセージの開発担当国 (担当者) 毎に、口頭や OHP を用いての報告や、活発な質疑応答が繰り広げられた。ただ、上述の各メッセージ群に対する報告の一部には、その研究成果をフロッピーディスクで提供されたものがあり、席上での再確認に制約を感じる場合もあった。

2. インターネット (SMDG INTERNET SERVER) 接続

前回会議において、8名から構成される「インターネット小委員会」の発足が承認されており、今後のあるべき方向としては、試行期間を経て文書の配布、およびメール交換にも活用していくことが確認された。当面は、インターネットのサービスに加入していないメンバーも少なくないことから、文書の配布は郵送（またはFAX）との併用ということとなるだろうが、インターネット化そのものは今後一層加速されることとなるだろう。SMDG インターネット利用料としては、US\$200/年が提示されている。

2. 輸送ワーキング・グループ内アドホックグループの活動方式を正式承認

—ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合（オックスフォード）の様態—

国連欧州経済委員会（UN/ECE）では、1960年代より EDI（電子データ交換）のための調査・研究・開発活動を続けている。同委員会の貿易手続簡易化作業部会（WP.4）では、貿易手続簡易化の一環として、従来書類（ファクシミリ）や、電話で行われていた貨物運送、通関手続情報の交換を相互にコンピュータネットワークを利用して相手に伝達するため、UN/EDIFACT（United Nations/Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport）と呼ばれる統一規則に基づく書式や記載内容の標準化作業が進行している。

この開発・保守・普及を全地球規模において推進するために、ラポーターと呼ばれる専門家が選任されている。現在西欧、東欧、汎米、豪州・ニュージーランド、アジアそれにアフリカの6地域にラポーターが1名ずつ任命され、活動を推進している。各地域には、それぞれ EDI-

一般的なメール交換に加えて、会議の開催案内、補足資料、ニュース、議事録、追加情報等の文書を、時宜を失することなく入手し、もしくは一部の入手漏れを防止するためにも、SMDG 参画全メンバーのインターネット化の普及が急がれる。

3. 次回の会合予定

次回会合は、96年3月ドバイにて開催予定である。

FACT ボードが設立され、ラポーターの活動を支援している。

これら調査、研究、開発の各活動（進捗）状況を確認し、またその成果を実際の商業分野に反映させるため、年2回のジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム（JRT）会合を開催し、各分野毎に討議・報告を行ってきた。当会議は、前回のシドニー会合（本誌6月号 P.22参照）を受けてオックスフォード（英国）にて本年9月11日から15日の5日間開催された。

会議は連日、午前9時から午後5時まで、昼食とコーヒーブレイクをはさんで精力的に進められた。個々のグループ毎の作業は、予め製本され用意されていた「Programme & Agenda」のタイムテーブルに沿って進行された。

今回ミーティングを裏から支えたのが、例えば BRITISH GAS（PC とプリンター）、STERLING SOFTWARE（ホテルと会場間の送迎

バスを運行)、BT (電話と FAX) 等のスポンサー群であった。

会議は、各分野毎に「ワーキング・グループ (以下 WG)」単位に分けられ、実質的な専門家集団によるディスカッション方式で進められ、これに OHP やディスカッション・ペーパー等が補足資料として用いられた。それぞれ法律、証券、販売、輸送、通関、統計、保険、旅行・観光、ヘルスケア、雇用と教育等の多岐にわたる商業分野での専門家集団が参集し、UN/EDIFACT との取り組みが討議、報告された。

関係各国からの参加者は総勢300名を超える大規模なものとなり、わが国からは伊東ラポーター以下17名が参加した。

なお、当協会からは次の4名が輸送WGに出席した。

商船三井システムズ 管理部部长代理	堀家 彰生
NYKシステム総研 主席 研究員	細貝 丈明
川崎汽船 船積情報 サービス部 副部長	藤田 忠
当協会 港湾物流部 物流システムチーム チームリーダー	有光 孝生

さらに、港湾物流情報システム協会 (POLISA) から、鬼頭吉雄・国際部長がこれに加わり、計5名が、同WGへの日本からの出席者となった。なおこれに、アジア地域からはシンガポールから1名、マレーシアから2名が同グループへ参加した。

1. 他WGとの合同会議

① 法律問題ラポーターズチーム

オープン・プレゼンテーション方式で、現在EU (European Union) において進行中の下記の各プロジェクトが紹介された。

・MANDATE (Management Negotiable Document & Administrative Trade

Electronically)

譲渡性書類をEDIを利用してペーパーレス化を図ろうというもの。

・BOLERO (Bill Of Lading for Europe)

船社、荷主、銀行、保険会社等の貿易関連業者が参画し、B/Lのペーパーレス化を目指すプロジェクト。

② 通関WG

従来、個別的に開発されてきた経緯を持つ標準メッセージでありながら、機能的に相互に類似した複数メッセージを一つにまとめて、「GENDEC メッセージ」という形にまとめよう、というIMOからの提案が討議された。

また席上、Barry Keiogh氏 (豪州/ニュージーランド EDIFACT ボード委員会) によりオーストラリアでの関連メッセージの開発状況が紹介された。

③ 統計WG

EUにおけるEUROSTAT PROJECT (欧州地域に入港する船舶動静に関するプロジェクト) について報告が行われた。1997年1月よりPilot project開始、2000年1月より稼働開始の予定である。

④ 保険WG

輸送WGにおいて開発を進めているIFTMCA メッセージが、保険会社に対する船積貨物の情報を網羅したものとしての機能を備えており、保険WGグループとしてもこれを検討することとなった。

2. ITIGG (International Transport Implementation Guidelines Group)

過去2回、サンフランシスコにて開催された

IFTM 関連、およびコンテナ関連標準メッセージの Harmonized Implementation Guidelines (User's manual) のドラフト作成作業を行ってきたアドホックグループが、今回輸送 WG 傘下のアドホックグループとして正式に承認された。

ITIGG の活動目的は、国際運輸関連標準メッセージの利用を統一化するための諸作業を行うことである。最大年4回開催することとし、

そのうち2回は JRT 会合に合わせるることとなる。残り2回については、必要に応じて傘下メンバーに至近の場所を選び開催されることとなる。

3. 次回の会合予定

次回 JRT 会合は、96年4月サンパウロ（ブラジル）にて開催予定である。

3. IMO第37回海洋環境保護委員会(MEPC37)の様相

9月11日から15日まで、ロンドンのIMO本部で開催された標記会合は、65の国と3つの地域および28のオブザーバーが参加し、オランダのバグマイヤー議長により議事が進行された。主な審議内容は次のとおりであった。

1. 条約の批准状況

MARPOL73/78条約の批准状況は1995年7月26日現在、以下のとおりであり、附属書Ⅳは未だ発効要件を満たしていない。

	締約国数	船腹量比率
附属書Ⅰ・Ⅱ	95	92.74%
附属書Ⅲ	73	64.69%
附属書Ⅳ	60	40.57%
附属書Ⅴ	77	79.25%

2. ばら積み液体と気体物質に関する小委員会

(BLG 小委員会；The Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases) の将来の作業

バルクケミカル小委員会(BCH) 中間会合における附属書Ⅱの汚染分類の見直しの論議の内容が、MEPC から BCH 小委員会への付託事

項の範囲外に及んでいることから、新たに設置される BLG 小委員会では、汚染分類の見直しを行った場合の利益および問題点を検討し、リストアップすることをまず優先するということが合意された。

BLG 小委員会の作業計画については第65回海上安全委員会(MSC65)で承認された作業計画を基に審議され、ノルウエーから附属書Ⅰの機関室関連の要件も取り扱うかとの問題が提起されたが、必要に応じて他の小委員会と協力し、附属書Ⅰ全体を取り扱うことで合意された。

その他、決定された作業計画は以下のとおりである。

- (1) 附属書ⅠおよびⅡの改正目標を、2000年とする。
- (2) 附属書Ⅰ第13F 規則に基づく代替タンカーの安全性については、最終技術基準の作成目標を1998年とし、代替タンカーの設計についてはその評価を継続して行う。
- (3) IBC および IGC コードにおける曖昧表現の解消については、現存船に限った問題ではないことから原案の「現存船の安全基

準の見直し」という見出しを削除する。

(4) 1969年の公法条約および1973年の公法条約議定書の技術評価のための技術基準の作成については、ここ数年間提案文書がないことから優先度が低いものとし、BLG 1 および BLG 2 に文書の提出がない場合は作業計画から削除することを前提に1997年を目標とする。

(5) 13Fのための暫定技術基準によれば、附属書 I の第22から24規則の改正と仮想流出油の解析の見直しは関連性が高いことから、その目標年を1998年とする。

また、附属書 I および II の改正は現行規則の簡素化と有効性の向上、および両附属書間の矛盾の解消を目的とし、改正作業の総括的な手順を定める付託事項が作成された。この付託事項には日本の主張である、汚染分類の見直しに関しては利益と問題点をリストアップすることが盛り込まれている。

大気汚染に関する条約が発効した後は当該条約に関連する事項も BLG 小委員会の作業内容となる。

3. 旗国小委員会

米国がコレスポンデンスグループの取りまとめ国となり、ポートステートコントロール関係決議を統合した総会決議案を全体がブラケット付きではあるが、11月に開催予定の第19回総会で審議するために回章することが合意された。これは、本年2月に開催された第3回旗国小委員会(FSI)において大筋の合意は得られていたが、主として7月に改正されたSTCW条約の成果を取り入れるためにコレスポンデンスグループの作業が行われてきたものである。

プレナリーでは第18回総会決議・A742 (18)の中にある拘留を行った際、それが不当な拘留でなかったことの寄港国側の証明責任、詳細な検査のための明確なる根拠、寄港国の旗国への通報手続き、ポートステートコントロール検査官のための検査実施基準(Code of Conduct for PSCOs)、等について議論されたが今会合では意見の一致が見られなかった。ポートステートコントロール検査実施基準は本文中へ盛り込まれ、1969年トン数条約についてもブラケット付きではあるが総会決議案中に引用されている。

この総会決議案の骨子は、先のSTCW条約総会議で改正されたポートステートコントロール関係の条文が盛り込まれ、一般、寄港国の検査、詳細な検査、違反と監督、寄港の通報および手順の見直しの第6章と付随する拘留するための指針、条約に基づく検査実施指針、違反事項の報告書、全ての船舶を対象にした拘留するための指針等の付録から構成されている。本決議案においては、従来のポートステートコントロール関係決議に定められていた、ポートステートコントロールの手続き、検査官の資格要件、検査官の行動基準等も盛り込まれており、ポートステートコントロールに関する包括的かつ最も重要な決議となる。なお、本決議案が採択された後には、操作要件のポートステートコントロールに関する決議A742 (18)などの従来の決議は破棄される見込みである。

4. ダブルハルトンカーの荷役中の非損傷時復原性

縦通隔壁を持たない中型のダブルハルトンカーの荷役中における、自由水(Free Water)の影響による急激な船体傾斜が復原力の喪失に

つながり、しかも船員にそのことがよく理解されない事例があることから、荷役中の非損傷時復原性を確保する新規則・附属書 I 第25A 規則が検討されてきたが、今次会合に本年3月の第39回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会 (SLF) および本年5月の第65回 MSC で合意された案が提出された。

これに対して、第65回 MSC 等で合意された操作要件等の運用により復原性の確保を図ることは、人的ミスにより事故につながる危険性があり、新たな船型仕様により問題解決することが望ましいとのことから、再度次回の第66回 MSC で検討されることになった。

現存タンカーの油移送作業中の非損傷時復原性に関する MSC/MEPC 回章については、第65回 MSC において一部修正の上承認されたものが今次会合においても承認された。

5. MARPOL73/78条約新附属書案 (大気汚染防止)

新附属書案の法的枠組みに関する中間会合は、9月7日および8日の2日間にわたり、作業部会が開催され、大気汚染防止のための新附属書は新議定書により発効させ、新議定書は1973年海洋汚染防止条約に関する1978年議定書に関する1997年議定書とし、MARPOL73/78条約の締約国のみがその締約国になることで合意された。

新附属書案については次回第38回 MEPC (1996年7月) において最終化され、1997年3月に予定されている MARPOL 条約締約国会議で採択される見込みである。

なお、今次会合で合意された法的枠組みは以下のとおりである。

(1) 発効要件

発効方式：新議定書方式とする

発効日：[15] (*) の加盟国および世界総商船船腹量 (総トン数) の [20-50] %以上の発効要件を満たす加盟国による受諾、または少なくとも [10] の加盟国で [2-5] 百万総トン数以上の商船船腹量を有する [15] の加盟国が受諾後、[6-12カ月] を経過した日から効力を生じる。

* [] 内は変更の可能性がある。

新附属書案文：

(NO_x の規制)

基準の適用に関しては、基本的には現存船への遡及適用は否定されたが、[2000年1月1日] 以降に搭載された既存エンジンを含むエンジンは規制の対象とする案文が作成された。新附属書が発効した場合は、発効日以前に建造された船舶であっても遡及適用がされるということであり条約の実質的な先取り実施ということになる。回転数に応じて設定されるエンジンの NO_x 排出基準値確認試験の実施基準については会議の時間的制約から具体的審議は行われなかった。このために、ドイツを取りまとめ国としたコレスポンデンスグループの作業は第38回 MEPC まで継続され、1996年初頭には非公式中間会合がハンブルグにおいて開催されることになった。

(SO_x の規制)

SO_x の硫黄分の上限值 (Global Capping) については議長から採択の意向があったが議論が紛糾し、1996年7月に開催が

予定されている次回第39回 MEPC に結論は持ち越された。

(船上焼却炉)

[2000年1月1日]以降に搭載される船用焼却炉に適用される。

6. MARPOL 条約附属書 V の改正の採択

船舶内で発生する廃物の不法投棄防止を図ることを目的とした附属書 V の改正が採択され、以下の事項を義務付けるための新規則が導入されることになった。改正条約の発効日は、1997年7月1日であり、発効日以前に建造された船舶は1年間の猶予期間が設けられた。

(プラカードの掲示)

全長12メートル以上の船舶は船員および旅客に対して適切な排出要件を知らしめるため、国際航海に従事する船舶は旗国の公用語に加えて英語、または仏語で記載したプラカードを掲示する。

(廃物記録簿)

400総トン数以上または最大搭載人員15名以上の船舶で旗国以外の締約国の管轄の下にある港または沖合の係留施設への航海に従事する船舶は廃物記録簿を備える。(記録簿への記載は旗国の公用語に加えて英語または仏語で行う)

(廃物管理計画)

400総トン数以上または最大搭載人員15名以上の船舶は廃物管理計画を策定し、当該計画書の実施を担当する者を指名する。なお、廃物管理計画書は IMO の作成する指針に従うこととされており、第38回 MEPC での採択に向けてコレスポネンスグループにて検討中である。

この廃物管理計画書は、乗組員の使用する言葉で書かれることになっている。

7. MARPOL 条約附属書 IV の見直し

今次会合では時間的な問題でプレナリーでは審議は行われなかったが、内容についてさらなる検討を行うために、引き続きドイツを取りまとめ国としてコレスポネンスグループによる作業を続けることが合意された。

また、ドイツ、米国、オランダ、デンマーク、英国、日本が出席し非公式な会合が持たれ、次の3項目についてコレスポネンスグループにおける検討項目とすることが合意された。

(1) 汚水の定義

(2) 適用については1983年10月2日以前に建造された現存船、1983年10月2日から改正条約発効までに建造された現存船および新造船の3分類とし、条約発効後の猶予期間を5年または10年とする

(3) 汚水処理システム

8. バラスト水中の有害海洋性生物

米国、豪州、韓国、南アフリカ、オランダ、ニュージーランド、ポーランド、カナダ、および ICS, IAPH, OCIMF, FOEI, IUUCH, INTERCARGO が参加して、新附属書案、バラスト水管理指針の見直しのため安全面、バラスト水処理方法等に関する IMO の他委員会の検討結果を配慮し、1997年末(第40回 MEPC)までの作業計画を作成した。

内容は各検討項目毎に作業優先順位が付されている。

4. 介護休業制度が法制化

近年の高齢化社会の進展、核家族化等に伴い、家族介護の問題は育児と共に労働者が働き続ける上で重大かつ深刻な問題とされており、労働者の家庭生活と職業生活との両立を支援するための介護休業制度等の確立が課題となっている。

このような状況に鑑み、労働省では平成4年に「介護休業制度等に関するガイドライン」を策定し、制度の普及啓発を進めてきたところである。

労働大臣の諮問機関である婦人少年問題審議会(会長 人見 康子 慶應義塾大学名誉教授)は、本制度は労使が自主的に取り組むことはもとより、制度の一層幅広くかつ迅速な普及のためにはその定着を確保し得るような基本的な法的枠組みを策定するべき時期に来ているとの認識の下、平成5年4月以降、数度の会合を経て、平成6年12月、介護休業制度その他所要の措置についての法的整備を速やかに行うよう労働大臣に対して建議を行った。

労働省では当該建議に沿って検討を進めた結果、平成7年1月に法律案要綱を取りまとめ、同審議会に対して諮問を行った。

これは従来の育児休業制度等に加えて、介護休業に関する制度を設けると共に、家族の介護を容易にするため労働者の勤務時間等に関して、事業主が講じるべき措置等を定めており、今般、それが「育児休業等に関する法律の一部を改正する法律(法律第100号)」として平成7年6月9日に公布され、10月1日から施行されることとなった。

1. 介護休業に関する法制度の骨子

育児休業法を改正して、新たに盛り込まれた介護休業に関する規定のポイントは以下のとおりである。

- (1) 介護休業制度を法制化し、実質的な内容は平成11年4月1日から施行すること
- (2) 労働者は要介護の事実、期間等を明らかにして、その事業主に対して申し出ることにより、連続する3カ月を限度として、常時介護を要する状態にある対象家族(配偶者、父母、子および配偶者の父母等)一人につき、1回の介護休業をとることができる。
- (3) 事業主は次に掲げる措置を講じなければならない。
 - ① 労働者に対する休業期間中における待遇、休業後の賃金等の労働条件の周知および雇用管理上の措置
 - ② 勤務時間の短縮等の措置
 - ③ 家族を介護する労働者に対する努力義務
 - ④ 介護等を理由として退職した者について、必要に応じて再雇用特別措置を実施するように努めること
 - ⑤ 対象労働者等に対する援助措置

2. 運輸省令案の内容

運輸省は本法律の施行にあわせ、関連する運輸省令の改正等所要の法的整備を講じることとし、船員中央労働委員会に対して、建議を求めた。そのポイントは以下のとおりである。

(1) 船員は、要介護の事実(*)、その期間等を明確にし、事業主に申し出ることにより、連続する3カ月を限度に対象となる家族(配偶者、父母、子および配偶者の父母等)一人につき、1回の介護休業をとることができる。(法律と同内容)

事業主は、当該申出があった場合には、これを拒否することができない。

(注) *要介護の事実とは、対象家族が2週間以上常時介護を要する状態をいう。

(2) 事業主は船員が就業しつつ、介護を行う場合、次の措置のいずれかを講じなければならない。

- ① 本人の申出に基づき、当該船員に船舶の停泊中における短時間勤務制度、その他これに準じる制度
- ② 本人の申出に基づき、当該船員に短期間航海を行う船舶に乗り組ませることの

できる制度、その他これに準じる制度

- ③ 本人の就業中に、本人に代わって対象家族を介護するサービスを利用する場合、その負担費用の一部助成制度、その他これに準じる制度

なお、事業主が講ずべき措置に関する上記(2)は、一般的には、通常の内・外航船員の就労形態からは、“就業しつつ介護する”ことが不可能であるところから、その適用は、いわゆる通勤船員など特別な就労形態の船員に適用されることとなった。また、陸上労働者の事業主が介護サービスの費用を負担した場合には、国の助成制度が用意されているが、船員に関しては助成制度が確保されていないことから、船員中央労働委員会は、船員が介護サービスを利用した場合の事業主負担一部軽減のための助成制度実現を、省令案に加えて、運輸大臣宛建議した。

5. スエズ運河通航量2年間に29%減少

—スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果—

当協会では毎年会員各社のスエズ運河、パナマ運河の各船種ごとの通航実態、ならびに通航料支払実績について調査を行っているが、このたび別表のとおり調査結果を取りまとめた。

1994年は、17社、延べ768隻の船舶がスエズ運河を通航し、143百万ドル(前年比17.4%減)の通航料を支払った。通航料は94年にオイルタンカーを除き2~4%の値上げが実施されたが、通航トン数(SCNT)において自動車専用船(同16.1%減)、バルクキャリア(同21.5%減)等の減少が大きく、全体で同9.5%の減少となり、93年から2年間で29%の大幅減少となった。

一方、パナマ運河については、ここ3年前年実績を割っていたが、94年度は17社、延1,280隻の船舶が通航し、通航トン数(PCNT)が前年度比5.7%増加、支払通航料も同6.3%増の81百万ドルとなった。これは自動車専用船の通航量の増加(PCNTで10.4%増)が大きく影響している。

当協会では、通航料改定の動きに際して、本調査結果等によりその影響を把握するとともに、ICS等を通じ各国船協とも連携して、適正化に向けた業界意見の反映に努めていくこととしている。

【表1】 スエズ運河通航船実態調査 (1994.1~1994.12)

(通航料=千USドル)

	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料
タンカー	5	67	779	1,288	789	5,505
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリア	10	69	2,632	4,528	2,491	10,195
自動車専用船	4	306	11,866	4,687	13,983	64,698
コンテナ船	3	244	11,413	12,141	10,836	55,353
在来定期船	2	34	521	805	442	3,573
その他	5	48	555	829	438	3,944
合計	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268

(注) 1. 1994年支払い通航料を同年平均1ドル=102.32円(東京銀行週報による)で計算すると約147億円となる。
2. 社数の合計欄については、重複分を除外している。

【参考】 スエズ運河通航料支払い実績推移

暦年	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
88	16	1,073	28,578	28,729	34,409	117,102	7.2	151	△ 5.0
89	16	914	25,971	26,281	30,226	118,501	1.2	165	8.9
90	19	1,128	34,899	33,103	41,993	155,994	31.6	227	38.1
91	17	1,013	29,706	27,932	33,805	165,146	5.9	224	△ 1.7
92	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	13.3
93	15	877	39,373	27,940	32,032	173,824	△ 12.4	195	△ 23.0
94	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	△ 17.6	147	△ 24.8

【表2】 パナマ運河通航船実態調査 (1994.4~1995.3)

(通航料=千USドル)

	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通航料
タンカー	2	16	567	878	423	993
鉱油兼用船	1	7	294	487	234	516
バルクキャリア	11	527	14,834	22,966	11,764	27,945
自動車専用船	4	416	15,593	6,243	19,860	39,837
コンテナ船	1	42	1,887	1,677	1,494	4,311
在来定期船	3	50	658	891	511	1,431
その他	6	222	2,697	3,483	2,338	5,967
合計	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000

(注) 1. 1994年度支払い通航料を同年度平均1ドル=99.49円(東京銀行週報による)で計算すると約81億円となる。
2. 社数の合計欄については、重複分を除外している。

【参考】 パナマ運河通航料支払い実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通航料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
88	22	1,631	36,515	43,770	45,858	84,650	△ 5.7	109	△ 12.5
89	19	1,432	32,177	39,424	37,958	76,656	△ 9.4	110	0.7
90	20	1,488	39,196	39,352	40,591	81,995	7.0	117	5.8
91	18	1,355	37,125	39,029	39,957	79,922	△ 2.5	107	△ 8.2
92	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	△ 3.7	97	△ 9.5
93	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	△ 1.1	83	△ 14.4
94	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	△ 2.8

6. 神戸港国際物流復興促進シンポジウム

本年1月の阪神・淡路大震災は、阪神、特に神戸地区の経済基盤を揺るがすほどの大きな傷跡を残し、神戸港においては、港湾施設のみならず、道路や橋など港湾機能を支える周辺インフラストラクチャーにも甚大な被害を及ぼした。

以来、神戸港復興に向けて官民あげて努力が行われているが、震災を契機に神戸港の国際競争力の比較劣位化が進み、国際物流の神戸離れがおこると懸念されていた。

そのため、官民で構成する神戸港国際物流復興促進シンポジウム実行委員会において、題記シンポジウムを開催し、復興の進捗状況および今後の復興スケジュールをアピールすることにより、神戸港復興への懸念を払拭するとともに、神戸港が運送側、利用側にとって魅力ある、かつ、真に国際競争力を有する港として復興・再生するための方策について議論および提言を行うこととした。

当協会もこれに積極的に協力することとし、同シンポジウムのパネラーとして、新谷会長、河村、生田両副会長が参加した。

同シンポジウムは、9月18日・19日の2日間にかけて行われた。シンポジウムのメイン行事であるパネルディスカッションの概要は次のとおりである。

(1) 第一セッション（9月18日）

「世界と結ぶ神戸港—その果たしてきた役割」をテーマに同港のこれまでの歩みと現在の取り扱い貨物量およびアジアの現況について議論された。

第一セッションには新谷当協会会長が参加

し、アジア発のカーゴの増大により、日本の港湾の役割が相対的に低下していること、また地方港のコンテナ船誘致によって日本のメジャーポートが苦戦していることを強調、神戸港が現実を直視しつつコスト面で魅力ある港湾を目指すよう提言した。

(2) 第二セッション（9月18日）

「阪神・淡路大震災と神戸港—震災の影響と港の現況」をテーマに震災を教訓として神戸港、ひいては、日本の港の問題点などが議論された。

同セッションには、河村当協会副会長が参加し、「安い港」の提供が神戸港、ひいては神戸経済を活性化させる源泉であると指摘、公共負担の必要性を訴えるとともに、港湾の諸問題に関連し、日曜荷役の恒久化等、解決すべき課題に触れた。

(3) 第三セッション（9月19日）

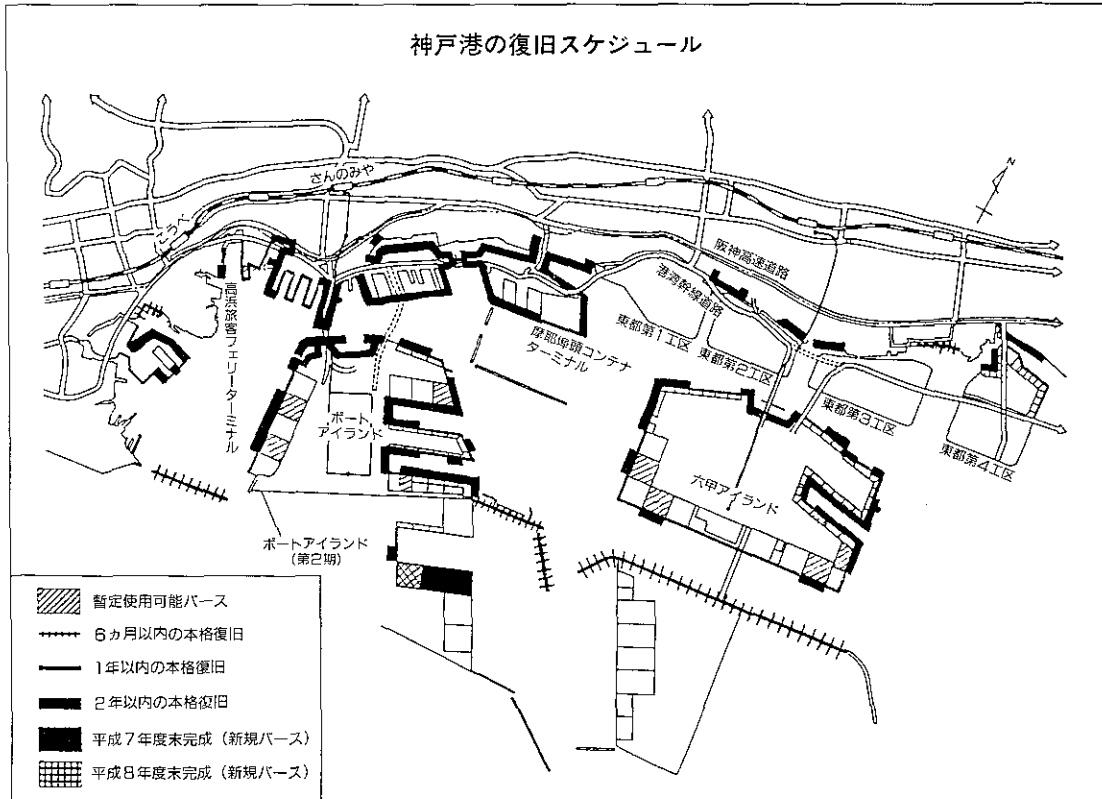
「明日の神戸港が果たす役割」をテーマに、国際競争力の確保に向けて神戸港の改善策や港湾のあり方などについて議論した。

同セッションには、生田当協会副会長が参加し、神戸港が発展するためには、認識と発想を刷新すること、市場原理尊重を基本理念とし、具体的には、港湾関係諸料金の低減、港湾関連のEDI化の推進、港の機能改善、港湾管理の一元化による効率化、さらには大阪・神戸を一つに考えた阪神港構想についての提言を行った。

以上の2日間の討議の結論として、神戸港

の国際競争力強化をはかるために、日曜24時間荷役など荷役サービスの改善・継続、港湾諸料金の低減、業界の近代化をはかること、さらに

は、港湾を国際社会資本として位置づけることなどが取りまとめられた。



出所：神戸市港湾局資料

天皇・皇后両陛下 戦没船員の碑にご供花

— 当協会増田理事長ら海運関係者がお迎え —

天皇・皇后両陛下と紀宮さまは9月14日、東京湾海上交通センターのご視察を終えられた後、永井日本殉職船員顕彰会会長、増田当協会理事長など海運業界関係者がお迎えする神奈川県立観音崎公園をご訪問され、「安らかに眠れわが友よ波静かなれとこしえに」の碑

文で知られる戦没船員の碑にご供花された。

戦没船員の碑には、戦時中に洋上で亡くなられた約6万人の船員をはじめ殉職船員の御霊が納められており、碑の左隣には両陛下が詠まれた御製碑、御歌碑が建立されており、これをご見学された。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人セメント協会

設立 昭和23年2月

沿革 セメント協会は昭和23年2月、セメントの生産、消費の増進および流通の改善を図り、わが国の産業の発展と国民生活の向上に寄与することを目的として設立された。

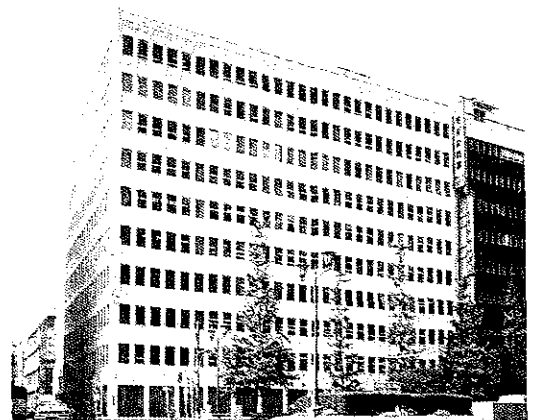
昭和41年4月には日本セメント技術協会を統合し、また、昭和63年4月には、セメント輸出協力を統合して、現在に至っている。

セメント協会が設立されてから50年近くになるが、その間、セメント業界は幾たびかの好況と不況に遭遇した。しかし、絶えず経営の合理化、生産・流通部門の構造改善および技術革新に取り組み、21世紀に向けてわが国の社会資本の一層の整備拡充が求められている今日まで建設基礎資材の提供者としての責務を果たしてきた。

近年では、産業界の重要なテーマとなっている省エネ環境対策に力を注ぐ一方、セメントおよびコンクリートに

対する社会的ニーズが非常に多様化かつ高度化しているため、RC-CP（転圧コンクリート舗装）やコンクリートガードフェンス（防護柵）、地盤改良材などの新しい用途の拡大や高強度、低発熱セメント等の新付加価値製品の開発にも力を注いでいる。

また、外部研究機関とも共同研究を行っており、テーマは高流動コンクリート用セメントの開発（東京大学）、コンクリート廃材リサイクルの研究（住宅都市整備公団）、石灰石粉末の利用に関する基礎的研究（東京工業大学）、美しい景観の創造技術（建設省）など



多岐にわたっている。

その他イベントとして「セメント安全衛生大会」などを主催している。

会 長 立元正一（住友大阪セメント社長）

会 員 セメント製造会社20社

職 員 92名（平成7年9月現在）

事務所 東京都中央区京橋 1-10-3

服部ビル4階

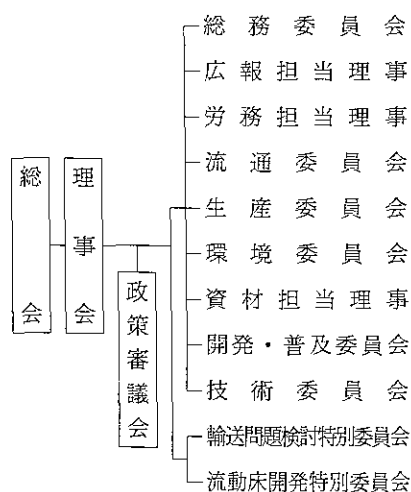
研究所 東京都北区豊島 4-17-33

- 事業内容
1. セメントの生産、流通および消費に関する諸統計のコンピューター・ネットワークによる収集・提供
 2. セメント産業の合理化方策の推進
 3. セメント・コンクリートに関する新技術、新製品開発による需要の開拓
 4. セメント・コンクリートに関する

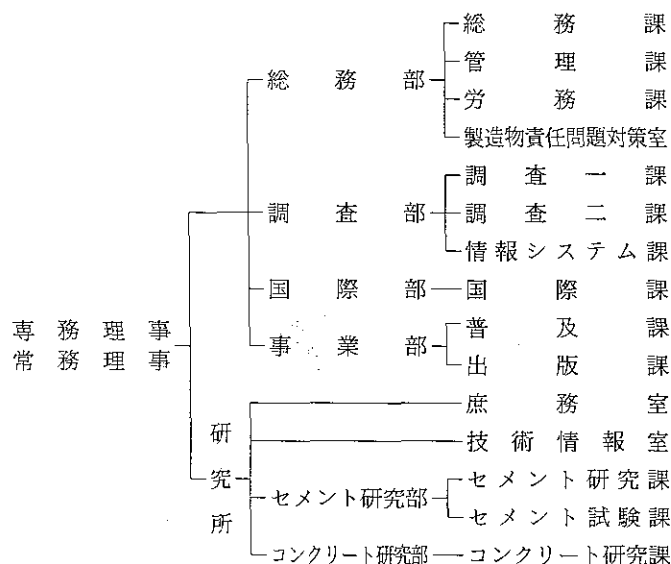
る広報（CFの制作、月刊セメント・コンクリート、Cement in Japan、技術図書、パンフレット等の発行）

5. セメント・コンクリートに関する内外の技術情報の収集・調査および研究
6. セメント・コンクリートに関する講演会、技術大会の開催
7. セメント・コンクリートの技術向上に関する基礎・応用研究および技術指導
8. セメント産業の省エネルギーおよび環境対策の推進
9. 海外セメント関連団体との交流
10. 学界との共同研究および情報交換
11. 国会、政府等に対する意見具申または答申

委員会組織図



事務局組織図



海運雑学ゼミナール 第67回

往路は砂利を運んだ 快速帆船ティー・クリッパー

「バラスト」とは、船体の重心を低く保つとともに喫水を適当な深さにして堪航性を高めるために積み込まれる物を指し、日本語では「底荷」と訳される。現代の船では、一般に海水を用いるが、その本来の意味からすれば、積み込むのは海水に限らない。実際に、かつては、砂利や土砂、丸太などさまざまな物資が、バラストとして用いられた。

最もポピュラーだったのは砂利で、特に中国産の茶を英国まで運んだ快速帆船ティー・クリッパーでは、茶の香気を害さないようにバラストとしての砂利の品質にも神経を使った。

日本でも、かつては砂利がバラストとして一般に用いられており、関西地方などで、砂利や小石のことを「バラス」と呼ぶのは、この時代の名残りといえる。英語圏でも、鉄道や道路に

敷く砂利などをバラストと呼んでおり、こうした点からも、砂利が、かつてバラストとして広範に用いられていたことがうかがえる。

しかし船舶の大型化が進むにつれ、大量の砂利を入出港のたびに積み卸しする作業は著しく非効率的なものになり、ポンプで簡単に漲排水できる海水がバラストの主流となる。

ちなみに、現在でも、海水以外のバラストを用いる種な例として、わが国の「しんかい6500」を始めとする深海探査艇がある。この場合、降下速度を高めるために、水よりも比重の大きい金属球や金属板をバラストとして用い、上昇時には、これを艇外に捨て、船体の比重を軽くして浮上する仕組みになっている。

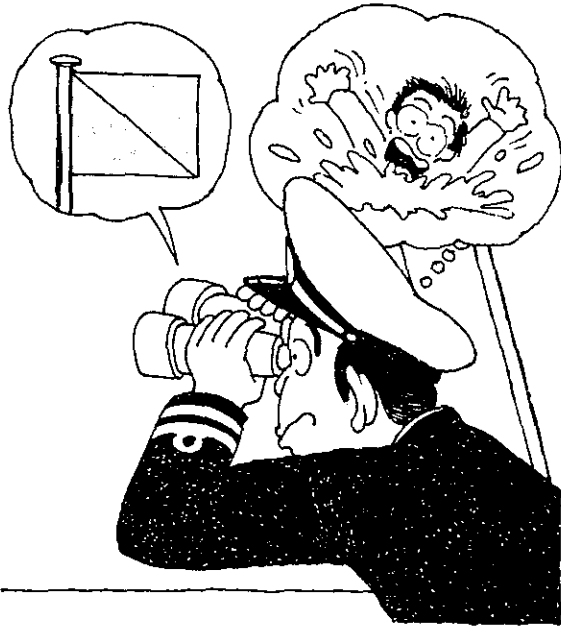
国際信号旗は 船舶同士の重要な通信手段

電波を始め、光、音など、船ではさまざまな信号が通信手段として用いられるが、旗による信号（旗旗信号）も重要な通信手段のひとつ。他船や陸上とのコミュニケーションに使われる国際信号旗は1858年に英国で制定された国際通信書によって世界的に統一されている。

そこでは、26種のアルファベット文字旗と10種の数字旗、3種の代表旗、1種の回答旗の合計40旗が国際信号旗として規定され、その1枚から4枚までの組み合わせに一定の意味がもたせてある。例えばB旗は「危険物を荷役中、または輸送中」であることを意味し、緊急、重要もしくは最も頻繁に用いられる通信には、このような1字信号が用いられる。

2字信号は、一般的な通信に用いられるもので、例えばU旗とW旗の組み合わせは（I wish you a pleasant voyage. ご安航を祈る）を意味し、ほとんどの日常的な通信が、こうした2





文字の信号で可能だ。また3字信号でM旗で始まるものは医療関係の通信に用いられる。

特殊な例が、祝意を表すのに使われる満船飾。この場合、国際信号旗を船首からフォアマスト、メインマストを経て船尾まで無作為に組み合わせて掲げる。もちろん信号としての意味はなく、解読することは不可能だ。

電波による通信技術が発達した現在でも、こうした原始的ともみえる通信手段が健在なのは意外だが、例えば、昼間に付近にいる全ての他船に自船の状態などを知らせる場合などには、もっとも便利な通信方法のひとつなのである。

漂流者たちが持ち帰った 鎖国時代の海外知識

鎖国政策がとられた江戸時代に、日本の民間人による海外渡航例が、記録に残るもので百数

十例ある。といってもこれは不可抗力、すなわち漂流によるものだ。

当時の国内海上輸送の主力だった舟才船は、あくまで沿岸航海用。荒天に遭遇し1本しかない帆柱が折れてしまえば、あとは潮と風に運命をまかせる他はなかった。

百数十例という記録は、こうして数ヶ月から1年あまりの漂流の果てに外国へ漂着し、無事に帰還できた事例だ。海の藻屑と消え、あるいは現地に骨を埋めた漂流者の例は、おそらくこの数百倍はあるだろう。

記録に残っている漂着地は、カムチャッカ半島、アリューシャン列島、北米、中米、太平洋諸島、台湾、ルソン島、安南（ベトナム）、中国大陸、朝鮮半島、グアタン（沿海州）などおよび、欧米船が太平洋に盛んに進出するようになった18世紀末以降は、これらに救助されるケースも増えた。

有名なジョン・万次郎（中浜万次郎）ら5名の乗る漁船を救助し、米本土へ連れかえったのはアメリカの捕鯨船ジョン・ハウランド号だった。米国領事館の通訳として来日し、日米交渉に活躍したジョセフ・彦（浜田彦蔵）も、やはり漂流中に米国船に救出された一人だ。

記録によれば、こうした漂着船の積荷はほとんどが米。それを食べ繋ぐことによって漂流に耐えたわけで、他の貨物を積んだ船や漁船の場合、生還率はかなり低かったと想像できる。

漂流者たちは、帰国後、幕府によって詳しく事情聴取された。その内容は決して公開されることはなかったが、幕府は、そうして得た海外の情報を大量に蓄積しており、幕末期のアメリカやロシアとの外交交渉に生かされた。

漂流というやむを得ざる事情で海外に渡航することになった人々は、当時の海外の最新事情を日本にもたらず隠れた情報源として、大きな役割を果たしていたことになる。

London便り

IMOで航行安全小委員会が開催されているさなか、英仏海峡を横断するフェリーのステナ・チャレンジャー号がフランスのカレー港外で砂浜に乗り上げました。ちょうどニュースがあまりない時でもあったのでしょうか、マスコミに格好の話題を提供することとなり海事関係紙はもちろん一般紙も一面トップに載せる騒ぎで、テレビも朝から現場中継を長々と行い、カレー港では海岸に見物客が多数集まったようでした。

事故の原因はまだわかりませんが、風力8の強風の下、出船を待つため港外に待機していて風に流されたのではないかとわれています。幸い乗客および乗組員の人身事故は全くなく、船も高潮を待って2度目の試みにより、乗り上げてから25時間後無事砂浜から曳き降ろされ、船体もほとんど損害はないとのことでもずは何よりでした。

フェリーの安全問題がクローズアップされたのは1987年3月ベルギーのブルージュ港外で起きたヘラルド・オブ・フリーエンタープライズ号の転覆事故で旅客および自動車を積んだ後、船首扉を開けたまま出航するという常識では考えられない状態で起こった海難でした。当然のように船が外海に出るとすぐさま船首扉から大量の海水が浸水し、そのため復原力を失ったフェリーは瞬時に転覆し、200名近い尊い人命が失われました。

このためIMOではすぐさま関連委員会で各種の安全対策を講じ、その多くは国際条約となって採択されました。しかしながらこうした努力にもかかわらず、ほぼ一年前バルト海でエストニア号が荒天のため、船首扉が脱落し浸水して転覆沈没し、900名以上の犠牲者がでる大惨事となりました。IMOは緊急に専門家によるフェリーの安全対策パネルを設置して対策を検討し、その幾つかは異例の速さで採択され、今回の航行安全小委員会でも審議されている矢先でした。それだけにIMOや関係当局、海事関係者の当惑は隠せません。

事故の後、グリニッチの海洋博物館で開かれた国連50周年を記念する講演会にゲスト・スピーカーと

して招かれたIMOの事務局長オニール氏に対する質問も、この点に集中しました。

残念ながら事故を絶滅することは不可能で今後とも事故は起きるでしょうが、われわれ海運に係るものは何としても事故を最低限にすることに努力しなければなりません。事故対策についてはほとんど言い尽くされ得る限りの安全対策のための手段は取られています、当地にいま一つだけ気になることがあります。それは海運業界の海務/工務の専門家が手薄になり、そのため海運業界としての適切な対応や特に各種会議において現場における経験と長年のノウハウの蓄積に基づく現実的な提言が弱まったように思えることです。

もちろん内外の船社とも全力を上げて事故絶滅を期し、またそのための投資をも十分に行っていることに疑問の余地はありませんが、例えばICS(国際海運会議所)の各種技術委員会を見てみますと、ここ数年専門家の出席者が目に見えて減少しているのは紛れもない事実です。

長引く海運不況のためこの種専門家は真っ先に合理化の対象になるようで、ポストの削減はともかく退職した後補充されないケースが多く、永らく委員会で一緒に出席していた人から「退職するが後任者はいない」という挨拶を聞くことが多くなりました。船社で直接現場に携わる専門家が減り、そのため日々の業務に追われ会議に出る余裕はなく、仕方なく各国船協の技術担当者のみがICSの会議に出る、その船協そのものもリストラで技術担当は最小限に押さえられ、結果として委員会の名前は変われど出てくるのはいつもの同じ顔触れといったことが現実として起きています。化学品輸送小委員会のメンバーと旅客船安全問題小委員会のメンバーが同じということもあり得るのです。ICSではバラ積み船の海難の多さに注目し「バルク・キャリアー・パネル」の設置を決めましたが、事務局の再三再四の呼び掛けにもかかわらず委員が集まりません。どの船社も現場のエキスパートを会議に送る余裕がないのです。この傾向はどの海運関係の民間の機関でも同じようで、事務局担当者の嘆きをよく耳にします。

安全の向上には長い時間と投資が必要です。海運業界としてできる限りのことはしなければなりません。日々運航に携わる人々のナマの声を各種の安全対策に、行政にそして国際規則に反映させたいと思うのは私一人ではないと確信します。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

海運日誌

9月

5日 CSG（先進国海運担当官会議）はロンドンで全体会議を開催した。米国の84年海運法改訂法案（H.R.2149）の動向などについて審議し、米国に緊急協議の開催を要請することを決定した。

8日 運輸省は、関東・東海・西日本地域の地方港の港運料金（一般料金・改定率は加重平均で6.2%）の値上げを7年ぶりに認可した。

◎ 合同GMDSS導入管理委員会は最終会合を開催し、外航・旅客船・漁船の各部門ともおおむね問題なしとの最終報告をまとめた。

12日 米国のFMC（連邦海事委員会）は、日本の港湾運送制度が日本に寄港する米国船社の業務を非効率にしている疑いがあるとして、調査を求める書状を送付した。

◎ 平沼運輸相は、パナマのベレス・バジャグレス大統領と会談し、99年末に米国から返還されるパナマ運河の運営・管理問題を中心に意見交換を行った。

14日 EU（欧州連合）は米国FMCに続き、日本の港湾運送制度の改善を求める要望書を提出した。

◎ 運輸省港湾局は、「阪神・淡路大震災等

の経済的影響調査」の中間発表を行った。それによると、神戸港の港湾施設の被害による損失額は最大で年間6,000億円に上ることが分かった。

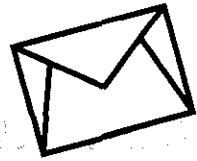
15日 IMOの第37回海洋環境保護委員会が11日からロンドンで開催され、船舶の大気汚染防止などについて審議した。
(P.17海運ニュース3参照)

19日 神戸港国際物流復興促進シンポジウムが18日から神戸で開催され、神戸港の復興策について討議した。
(P.24海運ニュース6参照)

21日 CSGはDOT（米国運輸省）など米国政府関係者と84年海運法改訂法案についての緊急協議を行ったが、双方の主張は平行線をたどり、CSGは米国に再考を促す方策を再検討することとなった。

26日 運輸省と建設省によるマルチモーダル推進協議会の第一回会合が開催され、効率的な輸送体系の確立に向けた海運・水運・鉄道・自動車・航空などの連携による交通政策の検討を行った。

29日 自民党は、海運問題研究会（座長・林幹雄衆議院議員）の第一回会合を開催し、国際船舶制度など海運問題について討議した。



9月の定例理事会の様様

(9月27日、日本船主協会役員会議室において開催)

平成8年度 海運関係予算・税制要望について

1. 平成8年度概算要求の概要

A. 運輸省海上交通局関係

- (1) 外航海運対策の推進
- (2) 離島航路の整備・近代化
- (3) 船舶整備公団に対する財政措置

B. 国際船舶制度の創設について

(1) 目的

我が国外航海運は、大幅な円高の進展等に伴い、フラッキング・アウト(海外への移籍等による日本籍船の減少)が進行している。このため、我が国の貿易物資の安定輸送の等の面で重要な意義をもつ日本籍船及び日本人船員を確保するため、国際船舶制度を創設し、予算、税制措置等を講ずる。

(2) 施策の概要

① 予算措置

船員雇用促進対策費補助金

6億円(4か月分)

(国際船舶日本人船員配乗促進事業助成)

国際船舶への日本人船員の配乗を促進する事業について補助を行い、外国人船員とのコスト差の問題に対処。

② 税制措置 減税額70億円程度

国際船舶特別税制

- ・固定資産税(非課税)
- ・登録免許税(非課税)
- ・特別償却(長期化(5年)及び拡大(20/100)、日本人フル配乗施設をもつ国際船舶は30/100)

日本人船員特別税制

国際船舶に配乗される日本人船員(年間7か月以上乗船)に関する所得税及び住民税(免税)

(別途、労働協約により、免税分は雇用主に還元)

③ 外国人船員対策

- ・外国語による海技資格試験の実施
- ・船員関係 ODA の強化等

④ その他

- ・政策金融(ドル建て併用)の充実

350億円

(参考) 先進海運国の例

イギリス、ドイツ、デンマーク、ノルウェー等においても「国際船舶登録制度」がある。

C. 船舶整備公団に対する財政措置

(本誌9月号P.2参照)

2. 平成8年度海運関係税制改正要望重点事項(案)

- (1) 平成8年度海運関係税制改正要望事項
- (2) 国際船舶制度の早期実現に関連した特別税制措置の実現
- (3) 一般税制に関する項目
(P.2 シッピングフラッシュ参照)

政策委員会関係報告事項

1. 国際船舶制度の早期実現に関する要望活動について

国際船舶制度に関しては、7月の定例理事会での決定を受けて、現在その早期実現をはかるべく、運輸大臣および運輸関係国会議員を中心に全日本海員組合と共同歩調をとりながら要望活動を行っている。

同制度を実現するためには、さらに、荷主をはじめとする経済界のバックアップが不可欠であることから、今後、政策委員会ベースで、主要荷主業界（鉄鋼、石油、ガス、電力、自動車）に対し、日本籍船・日本人船員の意義および必要性（貿易物資の安定輸送手段の確保、海上運送の安全および環境保全の確保、船舶運航等に係わるノウハウの維持、緊急時等における対応等）を強調しながら、それらの業界の理解と協力を得て、経済界の広範な支持をとりつけていくこととした。

2. 規制緩和に関する緊急要望

当協会は、本年3月27日、運輸大臣に対し、42項目からなる「外航海運活動に係る各種規制の緩和」について要望を行っている。

本件については、今後も引き続き、早期実現方を精力的に働きかけることとしているが、国際船舶制度に関連する諸規制に関し、別途「規制緩和に関する緊急要望」として次の項目を要望することとした。

1. 外国語による船員の資格試験の実施
2. 船舶の譲渡許可等の廃止
3. 船員保険の被保険者の資格の見直し

なお、今後、海運業全般に関する諸規制につ

いて、会員に対し、改めてアンケート調査を実施し、当協会としての要望を取り纏めた上で、規制の撤廃・大幅な緩和等所要事項の早急な実現について要望することとしている。

会員異動

○退会

平成7年9月30日付

- 山和マリン開発株式会社（京浜地区所属）
 - 新栄船舶株式会社（京浜地区所属）
 - 新大図汽船株式会社（九州地区所属）
 - 宇部興産株式会社（九州地区所属）
- 平成7年10月1日現在の会員数152社
(京浜99社、阪神42社、九州11社)

陳情書・要望書（9月）

宛 先：運輸大臣
件 名：規制緩和に関する緊急要望について
要 望：（P.33政策委員会関係報告事項2参照）

海運関係の交付法令（9月）

- ④ 1969年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約を改正する1992年の議定書
(条約第18号、平成7年9月19日公布)
- ④ 1971年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約を改正する1992年の議定書
(条約第19号、平成7年9月19日公布)

- ㊦ 外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律施行令の一部を改正する政令
(政令第321号、平成7年9月1日公布、平成7年9月1日施行)
- ㊧ 外貿埠頭公団の解散及び業務の承継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50号、平成7年9月1日公布、平成7年9月1日施行)
- ㊨ 船舶船員統計調査規則の一部を改正する省令
(運輸省令第51号、平成7年9月20日公布、平成7年9月20日施行)
- ㊩ 船員に関する育児休業等に関する法律施行規則及び指定漁船に乗り込む船員の有給休暇に関する省令の一部を改正する省令
(運輸省令第53号、平成7年9月28日公布、平成7年10月1日施行)
- ㊪ 船員に関する育児休業等育児又は家族介護

を行う労働者の福祉に関する法律施行規則及び指定漁船に乗り込む船員の有給休暇に関する省令の一部を改正する省令
(運輸省令第54号、平成7年9月29日公布、平成11年4月1日施行)

国際会議の開催予定 (11月)

- 第11回アジア EDIFACT ボードおよび同第6回運輸ワーキンググループ
11月1日～3日 クアラルンプール
IMO 第19回総会
11月13日～24日 ロンドン
IMO・SOLAS 条約締約国会議
10月20日・27日～29日 ロンドン
IMO 第75回理事会
11月24日 ロンドン

「JSA The Japanese Shipowners' Association 1995-1996」ならびに「日本海運の現状」の刊行

当協会では、「JSA The Japanese Shipowners' Association 1995-1996」ならびに「日本海運の現状」を刊行いたしました。

「JSA」では、当協会の事業内容や組織などについて、写真を織り込みながら分かりやすく紹介しております。

また、「日本海運の現状」は、グラフや資料を用いながら、項目ごとに簡単な解説を付し、日本海運の今の姿を説明したもので、世界海運とわが国海運の輸送活動、海運経営、外航船員の現状、内航海運の4つの柱で構成されております。

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

日本海運の現状



1995-96
JSA 日本船主協会

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9月	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
8	35,241	29,306	5,935	12.6	16.1

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
1989		137.96	124.10	150.35
1990		144.81	124.30	160.10
1991		134.55	126.35	141.80
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1994年10月		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
9		100.49	97.20	104.25

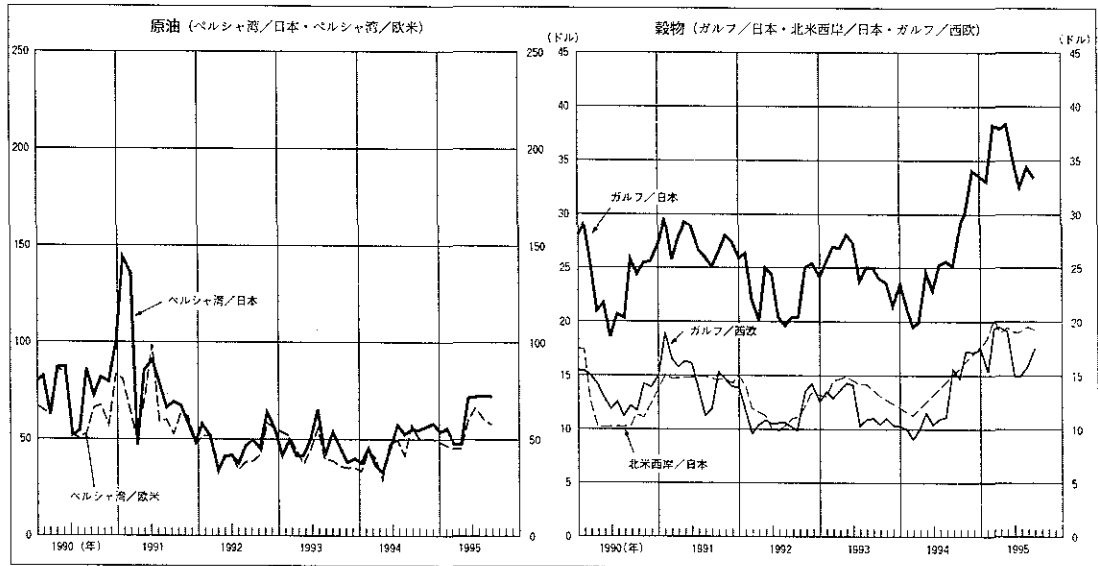
(注) 通関統計による。

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	鉍 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
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	164	236	339	173	10,810	5,047
9	15,590	255	15,335	5,052	4,290	5,280	30	152	450	81	11,817	5,067

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/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	42.50	38.00	59.00	55.00
9	55.00	42.00	51.50	40.00	72.50	60.00	45.00	38.50	42.50	35.00	58.00	42.50
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	—	—

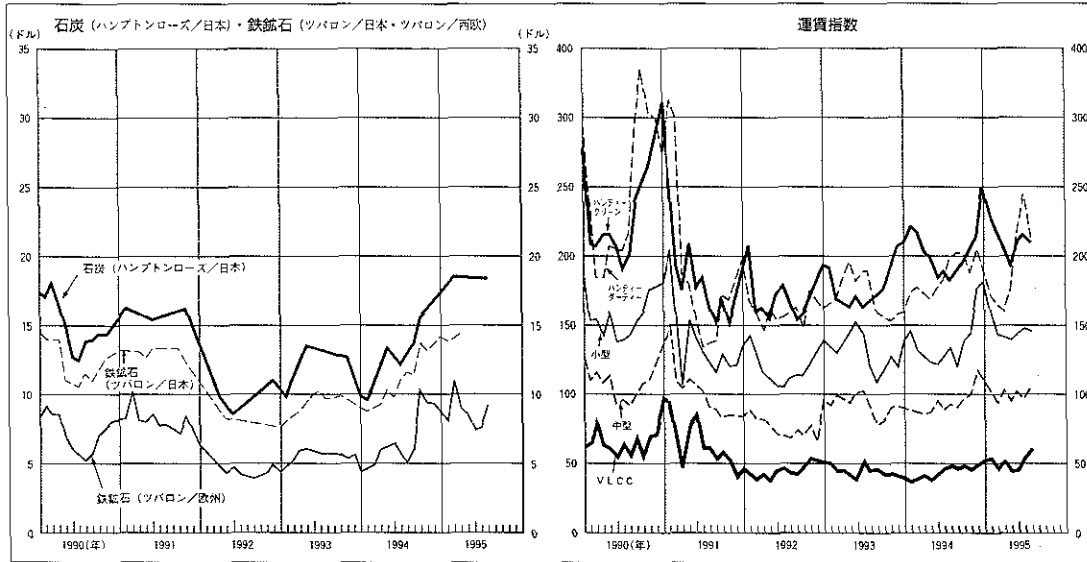
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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	—	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	33.50	32.00	—	—	18.65	18.50	15.68	11.00	17.50	15.10
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 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

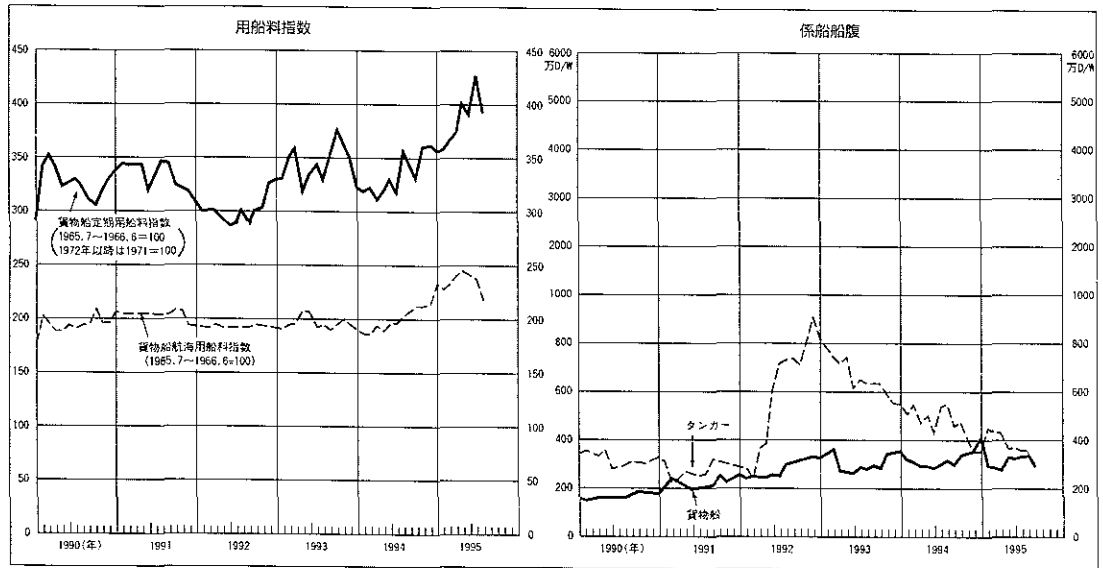
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	9.45	—	—	—	8.80	14.20	—	—	4.35	—	—	—
2	9.25	—	—	—	7.70	13.75	—	—	4.96	—	8.00	—
3	—	—	18.50	—	—	—	—	—	5.60	4.50	11.25	9.80
4	—	—	—	—	9.25	7.90	—	—	6.25	5.55	—	8.70
5	13.10	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。

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	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	63.2	107.8	144.6	214.3	212.8
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。



8. 貨物船用船料指数

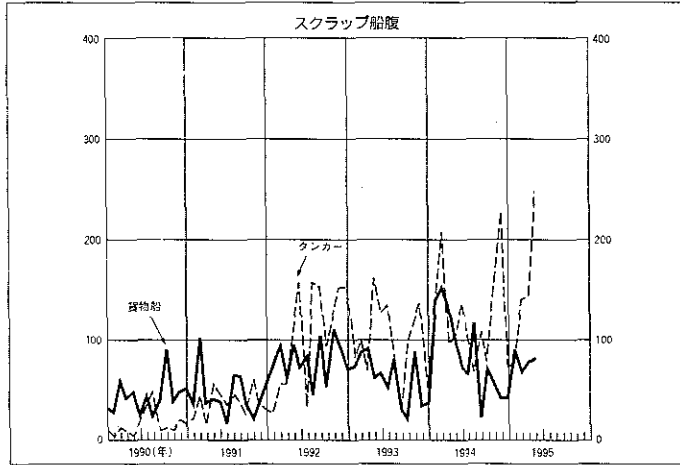
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0
2	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0
3	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	357.6	325.0	320.0	327.0	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	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	218.0	325.0	342.0	288.0	346.0	360.0	391.0
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						
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	265	2,110	2,899	68	1,757	3,085
10	313	2,250	3,041	103	3,287	6,218	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691						
11	320	2,293	2,975	98	3,219	6,052	297	2,349	3,210	73	2,204	4,040						
12	333	2,514	3,273	94	3,050	5,642	294	2,446	3,315	66	1,970	3,652						

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



10. スクラップ船腹量の推移

月次	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	1,158	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。

11. 内航燃料油価格

(単位：円/kℓ)

年次	区分	A重油	B重油	C重油
1990		34,675	32,250	26,275
1991		35,075	33,000	26,350
1992		32,300	—	22,150
1993		29,800	—	18,300
1994		26,725	—	16,475
1994	10~12	27,000	—	17,200
1995	1~3	27,400	—	16,900
	4~6	26,800	—	16,900
	7~9	26,700	—	16,200

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

縁があって'91年から'94年までの3年間、オランダのスキポール空港内で働いた。それまでの同国に対するイメージはチューリップ、風車、それにチーズといった農業国のもので、国際的なイメージとしては、ユーロポートとしてのロッテルダム港位のものだった。確かにこれらはオランダ人も認める、国の代表的イメージではあるが、彼等が一番大事にしている事といえば恐らく“自由”であろう。EUの他国の若者達からみたオランダのイメージで必ず上位にくるのが“ロックコンサート”、“ソフト・ドラッグ”、“飾り窓”、“安楽死”等であり、この辺が日本人のイメージと違うところである。'60年代に現れたヒッピーも元々はアムステルダムの若者達が起源である。子供達は小さい頃から“自由”と“人権”について徹底的に教えられるので偏見も少なく、他国民に対しても非常に親切で温かい。

編集後記

当然欧州各国からの観光客も多く、特に若者達は規制の多い母国を離れ、オランダの自由を満喫しにやってくる。“自由”を大切にするオランダ人が誇りに思っているのは“ロッテルダム港”と“スキポール空港”である。九州程の面積と1,500万人の人口の小国は歴史的にも諸外国との交流に積極的で、海と空の玄関にはことの外思い入れが強く、大きく開放し便利で使い易く工夫をこらしてきた。'94年にはスキポール空港内にトランジット客用のカジノ（国営）まで出来てしまった。世界一といわれる免税店のお姉さんは、小銭が足りないと困っていると“今度来た時でいいよ”と言ってくれるだろうし、パスポートコントロールのお兄さんは“コンニチハ”と日本

語で迎えてくれ、パスポートは見ないだろう。人と物の交流が経済を支えている同国にとって、規制は少なければ少ない程良いのであり、ここにも“自由”の考え方が根を張っている。唯一の例外は環境問題に対してだろう。EUの中でも特に環境問題に積極的なオランダは、日本のようなハイウェイの渋滞などとは無縁の国であるが、この点では唯一規制の動きがみられ、自動車免許の取得は超難関となり、荷物の鉄道、河川利用を積極的に押し進めている。

日本では特に港のハブとしての地位低下や種々規制の多さが指摘されているが、この点ではオランダやシンガポールのような小国に学ぶことは多いようだ。

日本郵船
調査部調査第一チームチーム長
福永 徹

せんきょう10月号 No. 423 (Vol. 36 No. 7)

発行◆平成7年10月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (調査広報部)

編集・発行人◆植松 英明

製作◆大洋印刷産業株式会社

定価◆400円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

会 員 紹 介

当協会会員は152社。
(平成7年10月現在)

会社名：共和産業海運株

(英文名) KYOWA MARINE TRANSPORTATION CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 三輪成歳男

本社所在地：東京都港区芝浦4-9-25 芝浦スクエアビル

資本金：444.2百万円

創立年月日：1948年9月8日

従業員数：海上33名 陸上22名 計55名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	2隻	3.843%	6.134%
管理船状況	遠洋・近海・ 沿海	20隻	10.319%	20.971%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、石油製品、LPG、ケミカル製品、硫酸等をタンカーにて日本国内一円の輸送に従事しています。



会社名：協和汽船株 (英文名) KYOWA STEAMSHIP CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 渡部克彦

本社所在地：福岡市博多区築港本町1-22

資本金：100百万円

創立年月日：1948年12月1日

従業員数：海上16名 陸上16名 計32名

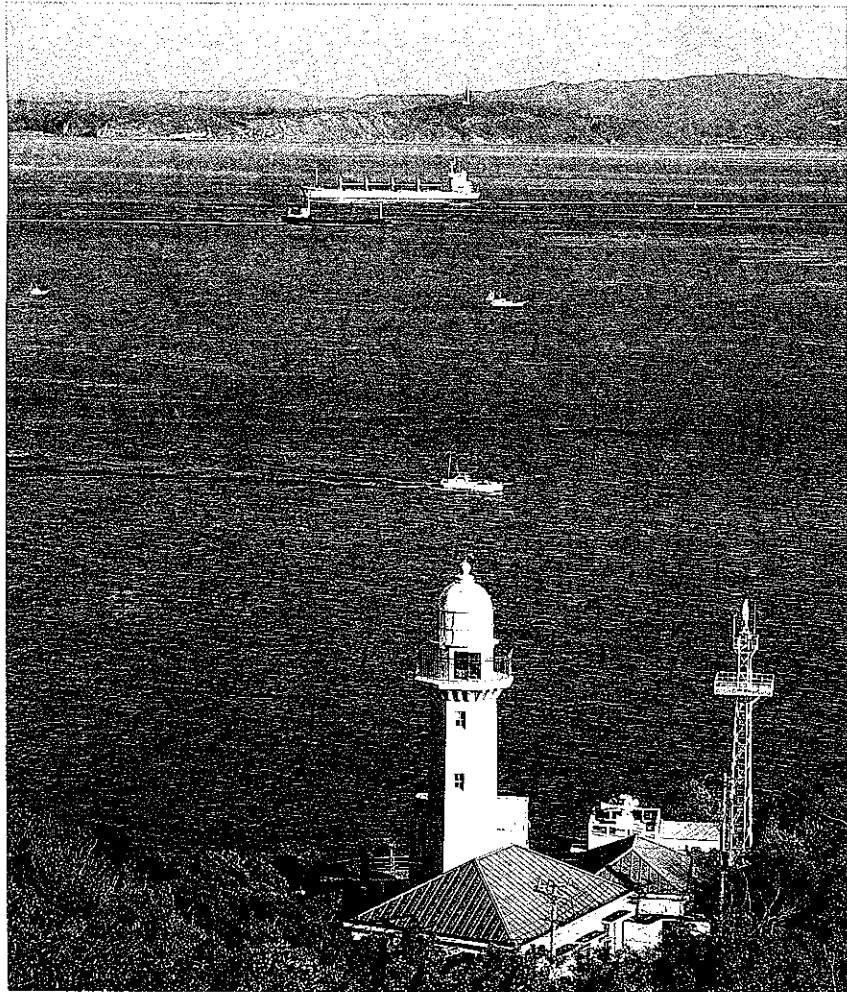


所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	499%	1.594%
管理船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	—%	—%

主たる配船先：日本国内

事業概要：新和内航海運の傘下で新日本製鐵の鋼材ならびに原材料の輸送に従事している。その他博多港および洞海地区において、船舶代理店業、博多港において港湾タグ業を営んでいる。

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