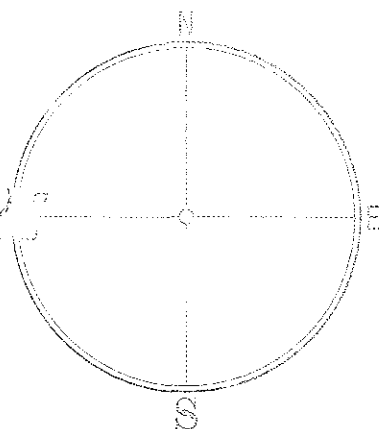


平成7年12月20日発行 毎月1回20日発行 No.425 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

# せんきょう

1995 12



## 船協月報/1995年12月号 目次

### ◎巻頭言

激動の平成7年を振り返って★日本船主協会副会長・乾 英文——1  
乾汽船取締役社長

### ◎ SHIPPING フラッシュ

海運関係分野の規制緩和の一層の推進について——2

### ◎寄稿

需給ギャップ拡大の懸念★日本郵船調査部・福永 徹——6  
調査第一チームチーム長  
“世界のコンテナ船隊および就航状況”1995年版より

### ◎随想

役所は親切★運輸省海上交通局長・岩田貞男——10

### ◎特別欄

海運界の一年を振り返って★大阪商船三井船舶・篠田匡史——12  
営業調査室長

### ◎海運ニュース

1. 国際船舶制度に係わる当協会の要望活動等——15
2. 今後運輸ワーキング・グループが ITIGG への積極的な対応を図ることに——16  
—第11回アジア EDIFACT ボード・第6回運輸ワーキング・グループの模様—
3. 当協会会員会社の平成6年度設備資金(船舶)借入状況——18
4. 外国人船員問題に関する海外調査団の欧州・アジア諸国訪問——20  
—急がれる改正 STCW 条約への対応—

### ◎ London 便り——25

### ◎業界団体を訪ねて—訪問団体 日本鉱業協会——26

### ◎海運雑学ゼミナール★第69回——28

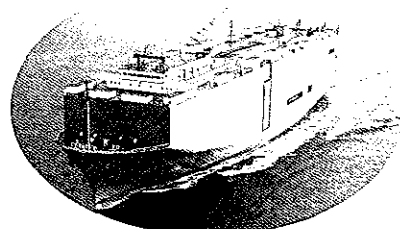
### ◎10大ニュース——30

❖海運日誌★11月——31

❖船協だより——32

❖海運統計——35

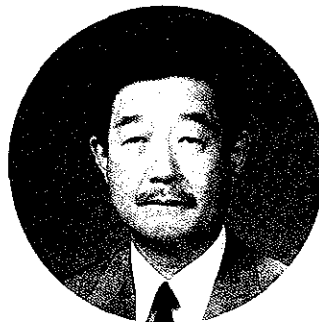
❖編集後記——40



自動車専用船「シェラネバダ ハイウェイ」

# 激動の平成7年を振り返って

日本船主協会副会長 乾 英文  
乾汽船取締役社長



年末が近づきましたので、本年の出来事を振り返りながら、来年の課題を申し述べます。

1月17日未明の阪神大震災により、神戸の街も港も大被害を受けました。去る9月18・19日に行われた「神戸港国際物流復興促進シンポジウム」でも問題点が指摘されましたが、関係者あがての更なる努力により、日本の代表港としての神戸港を1日も早く復旧・復興しなければならないと考えます。

4月19日には、1ドル79円台の史上最高値を記録しました。プラザ合意以降の急激かつ大幅な円高の都度、わが業界は身を切る様な対応をしてきましたが、まさに企業存亡の危機、その対応に苦慮しているうちに、幸いにも100円前後に回復しました。業界・企業としては、更なるリストラ・ドルコスト化を急がねばなりません。規制緩和・市場解放等によって、破壊的な円高が再発しないよう切望する次第です。

5月25日には、「外航海運・船員問題懇談会報告書」が公表され、国際船舶制度の導入が提案されました。日本は貿易立国であり、資源・製品の安定輸送のため、また海技の伝承の観点からも、自国籍船・自国船員の保有を可能とするための諸制度の早期実現に向け、官民挙げて積極的に取り組んでいかなければなりません。

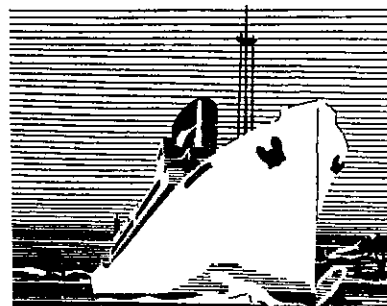
7月20日「海の記念日」の行事に参列して、

来年からは海事関係者念願の「海の日」として国民の祝日になることを思い、感慨も一入でありました。この「海の日」が、海に感謝し、海を大切にする日本の全国民的行事の祝日となるようにしなければ、と思いました。

去る9月、船協では平成8年度「海運税制改正要望重点事項」を立案し、運輸省へ要望いたしました。その第1項が「圧縮記帳制度の適用期限の5年間延長・拡充」であります。この制度は、老朽不経済船を処分し、近代的新造船にリプレイスするために、不可欠の制度であります。この制度がなくなると、老朽不経済船の処分、新造船の建造が難しくなります。来年度の海運界の最大の課題でありまして、最善を尽くさねばならないと思っております。

12月になって、懸案の船員保険問題に解決の曙光が見えてまいりました。日本籍船を最低1隻保有しなければ、海外籍船の配乗船員は船員保険の対象となり得ません。中小船主の中には、1隻配乗会社が数社にのぼり、日本籍船がない会社の船員も被保険者とするよう陳情を行いました。幸い、運輸省のご検討が進んでおると伺っており、来年には本件の実現を期待しておる次第です。

末筆ながら、来年における各社のご隆昌をお祈り申し上げます。



## 海運関係分野の規制緩和の一層の推進について

本年3月末に政府の策定した「規制緩和推進計画」の見直しにあたり、当協会は本年11月30日付で、運輸大臣宛に「海運関係分野の規制緩和の一層の推進について」要望を行った。(資料1参照)

本計画は、政府が内閣総理大臣を本部長とする「行政改革推進本部」を設置したのを受け、本年3月31日、各省庁が規制緩和の推進に積極的かつ計画的に取り組むこととして、5年計画を策定し、内外からの要望・意見等を踏まえ、毎年度末までに改定を図ることとしている。

このため、当協会は、本年3月27日付で運輸大臣宛に提出した要望書のうち未実現事項に新たに会員会社より寄せられた要望を整理・集約し、合わせて22項目に取りまとめて提出した。

(3月27日付で運輸大臣宛に提出した要望書は、本誌4月号P.6参照)

また、運輸省所管事項以外の項目についても、同様要望を行っている。(資料2参照)

今後も要望項目の実現方強力に働きかけを行うこととしている。

### 【資料1】

#### 海運関係分野の規制緩和の一層の推進について のお願い

(平7.11.30 運輸大臣宛 日本船主協会)

本年3月31日に取りまとめられた、政府の「規制緩和推進計画」において、当協会の要望42の事項のうち、18項目が措置され、あるいは措置を予定いただき、感謝にたえません。

しかしながら、外航海運業においては、国際競争場裡で裸の競争を強いられており、コスト高の要因もさることながら、各種規制が日本船の国際競争力を著しく低下させ、日本船および日本人船員激減の一因ともなっております。

今般、同計画においては毎年見直しが図られるとのことですので、当協会会員より寄せられた要望もふまえ、別添の通り要望事項を取りまとめました。何卒ご高配賜りますようお願い申し上げます。

また、他の省庁に対する要望事項につきましても、添付申し上げますのでお力添えいただきますよう、併せてお願い申し上げます。

## 規制緩和と要望事項

### I. 日本船の国際競争力関係事項

#### 1. 検査関係

- (1) 船舶の検査について船級協会の活用（船舶安全法施行規則第47条の2）

船級を有する外航船舶、内航船舶の検査及び諸証書発行に関し、船級協会の更なる活用を図る。また船舶検査、無線検査ともに平日・昼間だけしか検査が行われない現状では、停泊が短くなっているコンテナ船等の検査日を取るのが難しくなっている。そこで、土・日・祝祭日も検査する方向で改善する。この際、外地における検査も含めNK等の検査機関に委任できる制度を確立する。

- (2) GMDSS 機器の検査の改善並びに陸上保守点検義務期間の見直し（船舶安全法施行規則第60条の5の1、電波法第35条の2、電波法施行規則第28条の5の4）

① 条約証書の書き替えに伴う救命設備（EPIRB, SART, 双方向無線電話）の検査・整備については、性能上、従来は本船から陸揚げし、陸上の認定された事業所に搬入した上、所定の検査・整備を受けざるを得ない状態であったが、最近の対象機器には、船上で機能維持のテストも可能な機種も開発され、本船に導入されつつある。本船のタイトなスケジュール、陸揚中の事故等を考慮の上、本船上で検査可能な機種については、船上での検査を認めるよう改善を図る。

② 最近の無線機器、航海計器等はその品質も向上し、信頼性も向上している。また SOLAS 条約にもその点検期間は定められていないことから、GMDSS 船の陸上保守点検のインターバルを6カ月から1年間に延長する。

- (3) Multiple Load Line 証書の発行

一部外国では、Multiple Load Line 証書と呼ばれる複数の LL 証書を発給し、証書発行手続き上簡便な方法を採用しているので、これを新たな行政サービスとして導入する。

#### 2. 船員関係

- (1) 外国語による船員の資格試験の実施および資

格取得のための研修や講習システムの導入（船舶職員法）

船員の各種資格試験に際して、外国語により受験可能にするとともに、資格を取得できるよう研修や講習等の方策を講じる。

- (2) 海技免状の受験資格としての乗船履歴の見直し（船舶職員法施行規則第25条）船舶職員になるために必要な乗船履歴、および上級免状受験に必要な乗船履歴の見直しを図る。

- (3) 船員保険の被保険者の資格の見直し（船員法第1条、船員保険法第17条）

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

- (4) 失業給付に関する船員保険および雇用保険の被保険者期間の通算

船員の海陸相互勤務に伴い、船員保険と雇用保険の両制度の被保険者となる者は、常時いずれかの制度の被保険者であるにも拘らず、失業直前に加入していた制度の被保険期間に基づく給付しか受けられない。そこで、両制度の被保険期間を通算する。

- (5) 外国籍船に乗り組む日本人船員の船員保険被保険者資格継続のための「派遣認定」手続きの簡素化（昭和51年4月1日船員局長通達員基第121号）

都度の申請／認定から、一括の申請／認定手続きに簡素化する。船社は、派遣就労する可能性のある自社船員と派遣対象船のリストを運輸局に提出、一括認定を受けるようにする。

- (6) マルシップ乗船者に対する船員個票提出の廃止若しくは手続きの簡素化

継続して雇用されている船員については、乗船毎の個票の提出を廃止もしくは、一括提出等手続きを簡素化する。

- (7) 船員職業紹介事業等の許可（船員職業安定法第33、34、53、54条）船舶所有者等による船員職業紹介事業等が行えるよう見直しを図る。

#### 3. 船舶の譲渡許可（海上運送法第44条の2）

日本籍船の海外譲渡等に関する運輸大臣の許可の廃止。

#### 4. 船舶登録制度の一本化（商法第686条、船舶法第5条）

船舶の登録と登記の二重制度の一本化。

#### 5. 船舶の建造許可にあたっての手続きの簡素化（臨時船舶建造調整法）

国内の造船所が船舶を建造する際には建造許可が必要である。特に邦船社が建造する場合には、使用計画について説明をし、承認を受ける必要がある。その際、特に VLCC の場合には提出が義務付けられていない長期契約等の提出が要求されることもあり、手続きの簡素化を図る。

## II. 日本港湾の国際競争力関係事項

### 1. 水先関係

#### (1) 水先制度の緩和

① 利用者からみて合理的で弾力的な料金設定ができるよう、水先料の料金体系、料金決定の仕組みを見直す。

② 同一湾内に複数ある水先人会の運営を見直し、水先業務を効率化する。

### 2. 港湾関係

#### (1) 外貿埠頭公社の埠頭等貸し付け料の適正化（外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律、昭和57年3月31日付通達港管第1075号）

借入期間中であっても見直しを行い料金の軽減を図る。

#### (2) 港湾運送事業法の見直し

事業の免許制の自由化及び認可料金制の自由化。

#### (3) 危険物を積載したコンテナ船に関する夜間入港制限（港則法）

危険物積載船の夜間入港の制限に関して、コンテナ船であってもIMO CLASS 1、CLASS 7 および他の高度危険物を積載している船舶は夜間入港が禁止されている。また港によっても制限が異なる。コンテナ船については特例により、どのような危険物を積載していても届出により、24時間入出港を可能とする。

#### (4) 核分裂性物質等火薬類を積載したコンテナ船

#### の夜間荷役制限（港則法）

火薬類、核分裂性物質の夜間荷役制限のため、コンテナ船では特定岸壁C2岸壁においても、これらの貨物の夜間荷役を原則禁止している。しかし接岸後の速やかな陸揚げ、積み込み後の速やかな離岸を規定していることから、届出により昼夜24時間いつでも荷役可能とする。

#### (5) 危険物積載船の入港・停泊・荷役許可許可量算定方法の簡素化（港則法）

危険物積載船は港則法上、積載危険物の種類、積み付け場所、岸壁の種類等により入港・停泊・荷役許可許可量が算定されるが、その算定方法は複雑であり、許可許可量の算定の複雑さが円滑な物流の阻害要因となっている。このため許可許可量算定方法を簡素化する。

#### (6) 危険物積載船の入港・荷役許容量の昼夜一本化（港則法）

危険物積載船の入港および荷役に際する危険物貨物の数量制限について、入港許容量および荷役許容量の昼夜の一本化を図るとともに夜間荷役禁止貨物についてはこれを撤廃する。

## III. その他事項

### (1) 船舶所有者の制限

日本籍船を保有するための企業の取締役の国籍制限の緩和（船舶法第2条）

取締役の全員が日本人である要件を改める。

### (2) 定期航路関係届け出（海上運送法第19条の5、施行規則第21条の13、14、15）

届け出の廃止もしくは届け出書式の簡素化。

## 【資料2】

### 海運関係分野の規制緩和について

（運輸省以外の省庁に係るもの）

## 【郵政省】

### 1. 無線検査業務の更なる改善（電波法、無線局定期検査規則）

#### (1) 郵政省、運輸省の検査業務および検査データの一元化

両省が実施している検査業務には共通する内容が多く、手続き、作業内容等が重複している

ことが多い。本年度から題記に係る改善策により両省関連の業者間提携、共通データの相互認知等、改善されたものもあるが、更に検査そのものを一本化し、両省で必要とする諸データを一元化することで、船会社の検査に対する手続き業務、諸作業の軽減、費用の低減を図る。

(2) 土・日・祝祭日並びに執務時間外における無線検査の実施および関連証書の発給

無線検査が平日の昼間に限り実施されるため、本船の運行に支障が生じている。また受験のために取得した事前データの有効期間3カ月間の問題も絡み、その使用が無効となるケースも生じているため、土・日・祝祭日並びに執務時間外における無線検査の実施および関連証書の発給を行う。

(3) GMDSS 機器の検査の改善

EPIRB, SART, 双方向無線電話の検査・整備については、性能上、従来は本船から陸揚げし、陸上の認定された事業所に搬入した上、所定の検査・整備を受けざるを得ない状態であったが、最近の対象機器には、船上で機能維持のテストも可能な機種も開発され、本船に導入されつつある。本船のタイトなスケジュール、陸揚中の事故等を考慮の上、本船上で検査可能な機種については、船上での検査を認めるよう改善を図る。

2. GMDSS 機器の陸上保守点検義務期間の見直し（電波法第35条の2、電波法施行規則第28条の5の4）

最近の無線機器、航海計器等はその品質も向上し、信頼性も向上している。また SOLAS 条約にもその点検期間は定められていないことから、GMDSS 機器の陸上保守点検のインターバルを6カ月から1年間に延長する。

[厚生省]

1. 船員保険の被保険者の資格の見直し（船員法第1条、船員保険法第17条）

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

直しを図る。

2. 失業給付に関する船員保険および雇用保険の被保険者期間の通算

船員の海陸相互勤務に伴い、船員保険と雇用保険の両制度の被保険者となる者は、常時いずれかの制度の被保険者であるにも拘らず、失業直前に加入していた制度の被保険期間に基づく給付しか受けられない。そこで、両制度の被保険期間を通算する。

[法務省]

1. 日本籍船でのカジノの自由化（刑法第1条第2項、185条、186条第1項、2項、風営法）

日本籍船は現行刑法の適用範囲であるため、公海上にあっても船舶所有者または運航者は船内に財物の賭を伴うカジノを設置した場合は賭博開帳罪に、またカジノに参加した乗客は賭博罪／常習賭博罪に問われる。国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、日本籍船でのカジノの運営が非合法とならないよう刑法を改正する。刑法の一部改正が不可能または相当の時日を要する場合には、カジノ遊戯の結果に応じて賞品の提供ができるよう風俗営業等の規制および業務の適正化に関する法律を改正する。

2. マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長

乗員上陸許可期間を60日に延長する。

マルシップ外航客船に乗り組む外国人船員に関わる乗員上陸許可は、当該船舶の運航予定が本邦の港に入港後、30日以内の間の国内運航を行った後に本邦外の地域へ赴く予定があるときとされており、当該船舶が30日を越えて本邦の港の間を就航することが予定されている場合には、数次乗員上陸が許可されていない。（客船による海外旅行市場は未だ成熟しておらず、客船事業収支改善のためには、国内港間輸送期間の延長が必要である。）

[大蔵省]

1. 外貨船用品の積込申告の簡素化（関税法第23条、同施行令第21条の2～6）

燃料等継続的に積込んでいっている一定の船用品の積込申告については、1カ月単位で包括許可を認める。

# 需給ギャップ拡大の懸念

“世界のコンテナ船隊および就航状況”1995年版より

日本郵船調査部・  
調査第一チームチーム長

福永 徹

## 1. はじめに

1995年も残すところわずかとなった。阪神・淡路大震災、一連のオウム事件を筆頭として日本は大いに揺れた。後にまで忘れることのできない年になりそうだ。戦後50年という節目にあたった年でもあった。

急速な経済の発展を励みとし、誇りにさえ思ってきた大方の日本人にとって、昨今の景気低迷は経済大国としての誇りを傷つけるのに十分だが、真の意味での国際性や、真に豊かな生活、文化を享受するためのひとつの試練だと考えるのは楽観的過ぎようか。

大震災による神戸港のダメージは、改めてハブ港とは何かという問題意識を提起させ、日本の輸送／荷役コストの高さや種々障壁を浮きぼりにさせた。また、このままでは空洞化を通り越して、“真空化”に向かうという警告も発せられ、国際船舶制度を柱とする外航海運への将来を見据えた諸策が急務であることが確認された年でもあった。グローバル化、ボーダーレスという言葉が用いられてから随分久しいが、今般の景気低迷はそれこそ企業のグローバル化を待った無しの状況に追い込むものであり、定期コンテナ船業界でも、文字通り“グローバル提携”スタートを目前にしている年でもあった。

日本郵船では本年も“世界のコンテナ船隊および就航状況”を発刊したが、これは1994年末時点での世界のフルコンテナ船の就航状況をまとめたものである。Lloyd's社の“Register of

Ships”、“Voyage Record”やFairplay誌のNewbuildings等の資料を基に、1994年末時点での世界のフルコンテナ船の船腹量、国別船腹量ランキング、船社別船腹量ランキング、新規竣工船腹量、新規発注／発注残船腹量等をまとめたものである。

今回は紙面の制限もあり、このうち、①世界のフルコンテナ船船腹量、②新規竣工船船腹量、③新規発注量／発注残船腹量の3項目について解説致したい。

## 2. 世界のフルコンテナ船船腹量

1994年末における世界のフルコンテナ船(150 TEU以上の積載能力でLO/LO、RO/RO型のもの、セミコン船やコンテナ積載可能な一般雑貨船やバルカーは除く。)は2,000隻の大台を目前としている、表1が世界の全フルコンテナ船の船腹量であり、隻数が1,926隻(1993年末比14.5%増)、船腹量約263万TEU(同13.7%増)となり、図1で示すとおり、船腹量、前年比伸び率共に過去7年間で最高となっている。

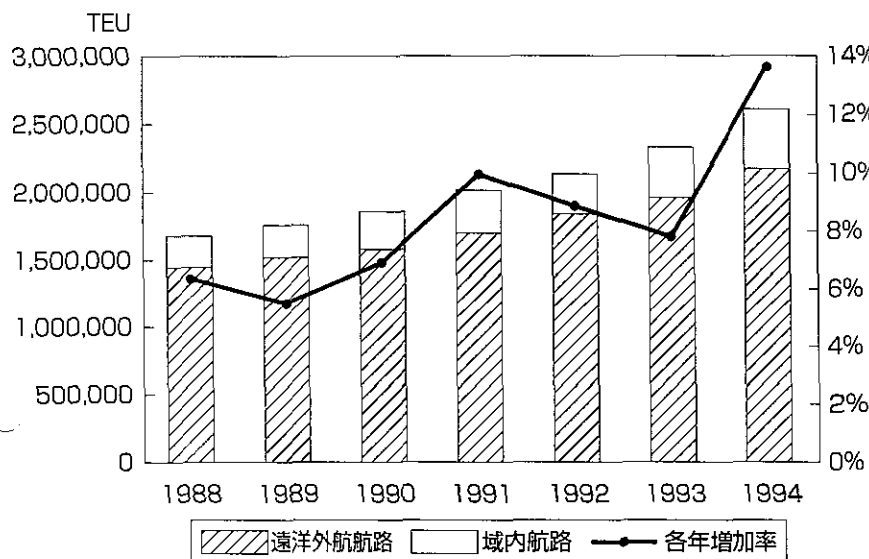
このうち2ゾーン以上にまたがった遠洋外航航路(Deep Sea)に就航していたフルコンテナ船の船腹量は全体の約82%にあたる216万

【表1】1994年末の全フルコンテナ船船腹量

|                         | VSL   | G/T        | D/W        | TEU       |
|-------------------------|-------|------------|------------|-----------|
| DEEP SEA                | 1,147 | 32,277,179 | 34,788,925 | 2,158,616 |
| INTRA-TRADE<br>& OTHERS | 779   | 8,327,646  | 8,492,971  | 470,343   |
| TOTAL                   | 1,926 | 40,604,825 | 43,281,896 | 2,628,959 |



【図1】全対象船舶腹量の推移と各年増加率



TEU 強 (93年末比11.8%増) となっており、初めて200万 TEU の大台を突破している。

そして、いわゆる三大航路と呼ばれる世界の基幹航路の船腹量の1993年末比増加率(%)は以下のとおりであった。

|              | 隻数   | 船腹量       |
|--------------|------|-----------|
| ・極東/北米航路     | 8.1% | 9.6%      |
| ・極東/欧州・地中海航路 | 0.6  | 9.4 (注1)  |
| ・北米/欧州・地中海航路 | 18.4 | 13.3 (注2) |

(注1) 北米を中心とした振り子型配船は除く

(注2) 極東を中心とした振り子型配船は除く

1994年は北アメリカや東アジア経済が引き続き拡大し、遅れをとっていた英国を除く西ヨーロッパおよび日本でも景気は上向きに転じた年であった。これを受けて、コンテナ荷動きも同盟統計その他資料を総合すると極東/北米航路で13%増(東航9.6%、西航17.8%)、極東/欧州航路で10.1%増(西航7.9%、東航13.1%)、極東/地中海航路についても詳細は未入手だが、特にアジア発西地中海向けは20%を超える伸び率を示したとされており、上記船腹量(供給量)

の伸びを十分に吸収し、スペース・タイトが続いていた。これら三大航路においては船型の大型化、ハブ・アンド・スポーク化が一段と進んだが、これら航路からあふれた中型船型は、南北航路や域内航路に転配されていった。特に、中南米関係航路においては、ブラジルの輸入規制緩和措置による荷動き量の増大や貨物留保制度の撤廃で新規参入が相次ぎ、船腹量は前

年比59.3%も増加しており、フルコンテナ化と共にウィークリー・サービス化も進んだ。また中南米関連航路ほどではないが、アフリカ関連航路も前年比46.8%の船腹量の伸び率を示したが、これは各国の南アフリカ共和国への経済制裁解除に伴い新規参入船社があったことや配船頻度が増えたこと、および南米東岸航路のウェイ・ポートとして東・南アフリカに寄港する船が増えたことがその理由として挙げられる。

### 3. 新規竣工船舶腹量

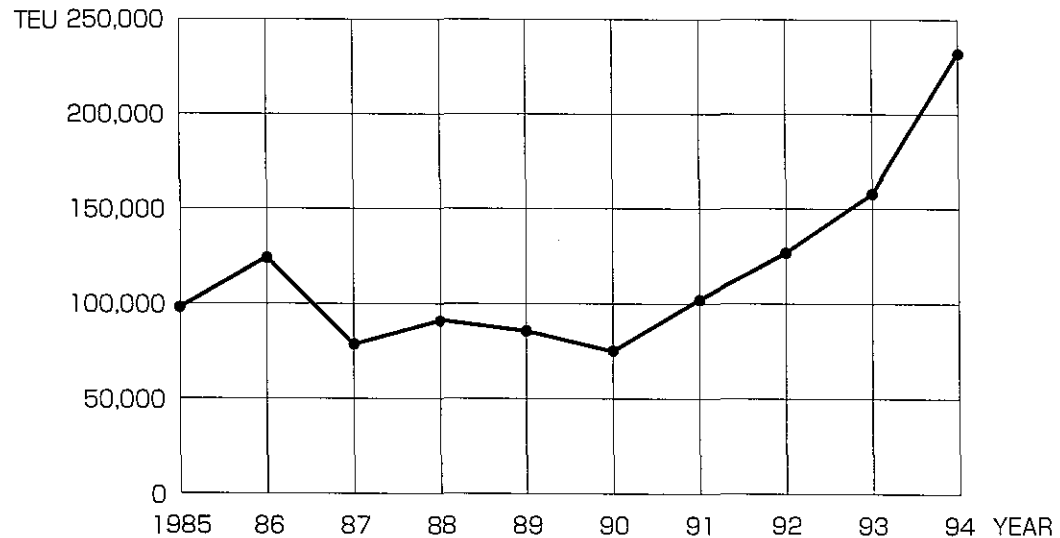
1994年度に竣工したフルコンテナ船(150 TEU 以上)は全部で153隻、約27万 TEU となり過去最高であった。(表2 参照)

このうち、遠洋外航航路に投入された新造船は、全部で109隻、約23万4,000TEUであり、

【表2】1994年の新規竣工フルコンテナ船

|             | VSL | G/T       | D/W       | TEU     |
|-------------|-----|-----------|-----------|---------|
| DEEP SEA    | 109 | 2,861,319 | 3,409,513 | 233,828 |
| INTRA-TRADE | 44  | 442,995   | 539,877   | 36,229  |
| TOTAL       | 153 | 3,304,314 | 3,949,390 | 270,057 |

【図2】新規竣工フルコンテナ船船腹量推移（遠洋外航航路就航分）



こちらも過去最高を記録している（図2参照）。これら Deep Sea に投入された109隻のうち2,500TEU以上積載可能な大型船は全部で36隻であったが、これらは極東／北米航路に9隻、極東／欧州・地中海航路に27隻投入されており、欧州・地中海航路でコンテナ船の大型化が一層進んだことを物語っている。（表3参照）

#### 4. 新規発注船船腹量／発注残総船腹量

コンテナ船の発注量については、Fairplay誌をベースに Lloyd's 社等各種情報を基に調査を行っているが、1994年度の新規発注船腹量は218隻、42万5,000TEUであった。これら新規発注船の特徴としては、再び1,000TEU以下の小型船が隻数で増えていることと、4,000TEU以上の大型船が船腹量では全体の50%近いシェアを占めるまでになっていることである。

この新規発注船腹量に“1993年までに発注されたが、1994年中に竣工していない船腹量”を加えた、いわゆる“発注残船腹量”は、図3に示した。既発注量（約23万TEU）と1994年の新規発注量（約42万TEU）を合計した約65万

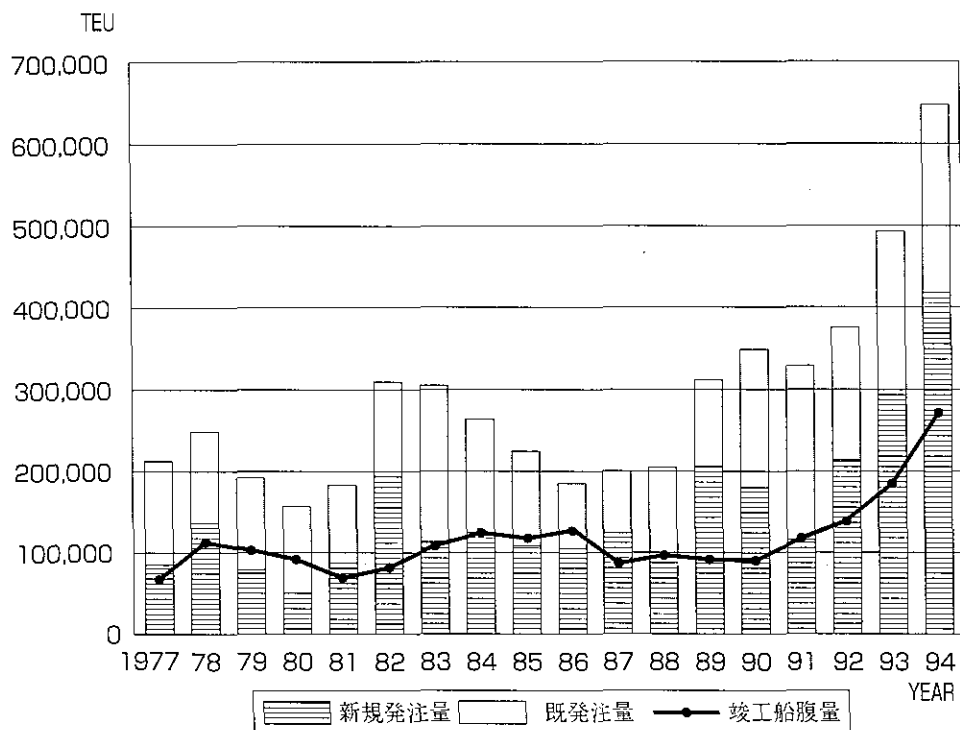
【表3】航路別新規竣工大型フルコンテナ船（遠洋外航航路就航分）

| ROUTE           | OPERATOR  | TEU   | NO |
|-----------------|-----------|-------|----|
| FE, J/ECNA      | HANJIN    | 4,024 | 1  |
| FE, J/PSW       | "         | "     | 1  |
| "               | COSCO     | 3,800 | 1  |
| "               | "         | 3,494 | 3  |
| FE, J/WCNA      | HMM       | 4,411 | 1  |
| "               | EVERGREEN | 4,229 | 2  |
| S. TTL          |           |       | 9  |
| FE, J/E         | NEDLLOYD  | 4,112 | 1  |
| FE, J/E/R. SEA  | NYK       | 4,730 | 1  |
| "               | P&OCL     | 4,038 | 2  |
| "               | "         | 3,086 | 1  |
| FE, J/R. SEA/E  | HAPAG     | 4,422 | 1  |
| FE/E            | COSCO     | 3,800 | 2  |
| "               | "         | 3,765 | 1  |
| "               | "         | 3,764 | 3  |
| "               | "         | 3,540 | 2  |
| FE/E/R. SEA, ME | MAERSK    | 3,398 | 1  |
| S. TTL          |           |       | 15 |
| FE/I/E, MED/ME  | CMA       | 3,538 | 3  |
| "               | "         | 3,194 | 1  |
| "               | SEA-LAND  | 3,154 | 1  |
| "               | "         | 2,506 | 1  |
| "               | NORASIA   | 2,987 | 1  |
| "               | "         | 2,784 | 2  |
| "               | "         | 2,780 | 2  |
| FE/I/ME/MED, E  | MAERSK    | 3,017 | 1  |
| S. TTL          |           |       | 12 |
| G. TTL          |           |       | 36 |

TEU が1994年末時点での発注残船腹量である。

今年（1995年）も含め、今度どれほどの船腹量が増加してくるのかを知るひとつの手掛かりとなるものであるが、Fairplay誌および当方調査ではこのうちざっと約35万TEUが1995年に、30万TEUが1996年に竣工するものと見ている。過去の傾向から、これら総竣工船腹量のうち約8割がDeep Seaに投入されると仮定した場合、1995年には約28万TEU、1996年には

【図3】フルコンテナ船発注残船腹量、竣工船腹量の推移



最低24万 TEU が新たに Deep Sea に加わることになる。このことから、Deep Sea での供給量は、1995年は前年比13%程度増えることだろう。また、1996年に関しては、繰り越し分だけでも10%増となるので、1995年に発注された分を加えると、工期の短縮化も手伝い更に数ポイントは伸びるものと予想される。

#### おわりに

1995年に入ってから発注も未集計ではあるが、依然活発に推移している。発注船の大型化も更に進んでおり、果たして需給ギャップはフェア・ウェイに留まるのかという懸念はついてまわる。グローバルなアライアンスの本格稼働元年を目前にして備船契約は模様ながめのためか余りすすんではないようだが、ドイツの KG システムを利用した不定期船主の発注、お

よび商社の船舶金融を使った主としてアジア船主の大型船発注の動きは続いている。

気になるのは、果たして荷動きが船腹量の増加に見合うほど伸びるかだが、1995年1月～6月の上半期はまずまず順調であったといえよう。しかし、極東発北米向けの7月以降の前年割れ、および、欧州発極東向けの年初以来の伸び率鈍化は気になるところである。

荷動きの増加は保証されたものではないが、発注した船舶はほぼ100%マーケットに出てくる。来年以降も供給量の増加に見合った荷動きが期待できるのかは“神のみぞ知る”状態ではあるが、本誌での供給面からの調査が関係者の助けとなれば幸甚である。

備考：図・表の資料は Lloyd's Maritime Information Service Ltd.、作成は日本郵船調査部による。

## 随想



## 役所は親切

運輸省海上交通局長◆岩田貞男

私は、自動車免許証の書換えに最寄りの小金井試験場に行く。その時期は、4月である。誕生日がそうでもあるが、取った時が大学入学直後だからでもある。最近、行政サービスの改善の関係か、それだけ機械化が進んだからか知らないが、検査をうけた後、暫く待てば、その日のうちに新しい免許証をくれる。

前回の書換えの時のこと、新免許証を交付してくれる建物の前で、この季節にありがちなとき折強く、やや肌寒い風に散る花びらの中でぼんやりその時を待っていた。

時々拍手が聞える。そこがオートバイの実技試験場の前であることに気付いたのは暫くたってからだ。スムーズな発進、停車はもとより、細長く平均台を低くしたようなものの上を通らせたり、凸凹の道を走りぬけさせたり、所定の時間内にミスなく元の場所へ戻ってくることがどうやら試験内容らしい。聞えたのは、うまく戻ると試験の順番待ちの人や彼等の応援者、大方はいっしょにきた女性から湧く拍手らしい。私も受験者の味方になってはらはらと見守っていた。

そのうちに、自分がこの難しい自動二輪の免

許をもっていることを思い出した。昔の普通免許には自動二輪が自動的についていたからだ。履歴書を書くとき「特技資格」欄をうめるものがなくて苦労した遠い記憶があるが、自動二輪免許とでも書いておけばよかったなど思いをめぐらせた。

先頃、総務課の某々補佐が私の部屋に入ってきた。うやうやしく「50歳以上の方には機械的にお配りしているのです」との口上のもとに一冊の書物を置いていった。横目で見ると「退職準備のためのガイドブック」と題してある。とりみだしてはならじとショックを抑えて頁を開くと、序章の「退職を迎えるに当たって」の「心の準備」から始って、「第一 家族、家庭を見つめなおす」、「第二 余暇と地域活動を考える」、「第三 健康への配慮」のほか、資料編として退職手当制度、支給される額の計算式に至るまで懇切丁寧な記載のA4版、151頁にも及ぶ大著である。

興味に任せて、いくつかの箇所を紹介してみる。

○「退職は誰にでもやってくる、いずれは誰も

が“退職の日”を迎えることになり、人生の大きな転換期が訪れます」とまず死期を迎える心構えの宗教本のような書出し

- 「夫と妻との関係、増える熟年離婚」の項では、「最近、定年離婚という言葉が聞かれますー中略ーこれは夫の定年を機に妻から離縁状を突き付けられるといったことです」、「妻からの離婚の理由で最近目立って増えているのが性格の相違です。性格の相違と一口に言っても、その中身はあいまいでー中略ーある場合には、『私が風邪をひいて寝ているときに、自分は外で食べるからいいよと言って出かけてしまい、私の食事を心配してくれなかった』というものもあるそうです」

- 「シングルライフに備えて」という段落のところでは、「男性の場合、年齢が高くなるにつれて、配偶者への依存度が強くなる傾向がある」、「ふだんから自分の生きがいを持ち、趣味や生涯学習に精を出している人は、云々」

- 「第二 余暇と地域活動を考える」の章では、「人生80年時代を迎え、退職後の新たな人生をどのように過すかは、私達一人一人に投げかけられた大きな課題です」などなど、退職後、老後の心と体の双方に涉った健康のための余暇の活用、趣味の活動の効用が繰返し説かれている。

考えてみると、本業を終えた晩年、本業と異なる分野で偉業をなした有名人は多い。ドイツ人シュリーマンが後年、商人をやめ、神話の中だけかと思われていたトロヤ遺跡を発掘した話

は有名。我が国でも、伊能忠敬は、隠居、すなわち退職後、日本各地を探訪し、本邦初めての近代的地図といえる大日本沿海輿地全図を作成した。松尾芭蕉は、壮年期は江戸の水道工事などに従事した由だが、後年は、日本各地の自然を訪ね、最晩年、奥の細道を著した。相当身分違いだが、水戸黄門、徳川光圀だってただの殿様で終るところを後年本業以外に精を出し、本当に各地に赴いたかどうか定かでないが、日本の歴史を探求し、大日本史を編んだ。水戸黄門漫遊記の主人公として今日でも人気者。

皆んな、退職後の道楽、今様にいえば、老後の余暇の活用という、自分の満足のいく生き方で名を残した代表的先達である。

私にも明るい希望が湧いてきた。先達三人の楽しみを一度に味わう老後の過し方を思い付いたからである。それは、冒頭の二輪自動車のペーパードライバーから、少しの訓練でペーパーをとり、先達お三方よろしく日本各地の地理と自然、人情と歴史の探訪に乗り出すことだ。人事当局の真の意図はさておき、くだんのガイドブックによって私の退職後、老後はすっかり希望のもてる明るいものになった。

それにしても退職後、老後の生き様まで教えてくれるなど役所は親切である。行政のよりよいサービスが叫ばれている昨今、外部の方にも退職準備のガイドブックをおわけするぐらいのことはしなければならぬまい。御興味のある方はどうぞ当方まで御一報を。

## 特 別 欄

# 海運界の一年を振り返って

大阪商船三井船舶 篠田匡史  
営業調査室長

今年前半は気が重かった。特に4月前後の超円高には心胆を寒からしめるものがあった。海外移転、雇用調整の急進展という文字が新聞の上を踊った。日本全体がおおかた自信を失いかけていた。わが海運界も例外ではない。例外というよりも日本の他の業界に先んじて円高の影響を被る。外航海運は全てが外需頼みの産業であり、国際競争にもろに晒されている。ドル建て収入の多い外航海運では、為替が1円円高に動くと営業収益段階で海運大手5社計で97億円、営業損益段階で12億円の為替差損が生ずる。

1月、101円16銭で始まった円ドル為替は、3月8日には90円を割り込みその後もじりじりと値を上げ、4月19日には79円75銭の史上最高値を記録した。以降8月に至るまで80円の円高基調を維持。9月にやっと100円台にまで戻した。

(以降の話の内容とも関わるので参考までに記すと、1988年1月4日に120円45銭と当時の最高値をつけた円ドル為替は1990年4月に160円まで戻している。1993年2月、再び120円45銭と過去の最高値に達した後じりじりと値を上げ、1994年6月に100円をついに突破。100円前後の推移が続いた後、今年に入って急速な円高が進展。)

円高により外航海運(以下邦船社)が被ったのは為替差損だけではない。日本貨物の依存度の高い邦船社の積み取りは、日本出し貨物の減少により漸減し続けている。特に日本からの自動車の輸出は1995年に入って毎月連続前年割れを見せており、1995年通年では前年比15%前後の減少幅となる予定である。

また、日本出し米国向けコンテナ貨物荷動き量(TEUベース)は円高が急速に進んだ1986年から減少し始めたが、1992年以降3年間は底這いを見せていた。しかし、1995年前半の急激な円高と米国消費動向の低迷から底割れし始め、1995年通年では前年比5%以上のマイナス成長に転ずる。

邦船社の業績は、この二部門の動向で大方の特徴付けができる。従来は定期船のロスを自動車船をはじめとするその他部門でカバーしてきた。しかし、自動車輸出の急減はこのような構造を許さなくなっている。

上述のように3月から8月にかけての過度の円高はとりあえず終息し、現在円は再び100円台の推移を見せている。円高の流れはひとまず一段落した。6月17日、ハリファックスサミット経済宣言で為替安定、ドル安阻止の政策協調が4年ぶりに明記された。6月28日に日米自動

車交渉が妥結し、米国内現地生産を1998年までに現在の25%増に当たる50万台増とするなどさまざまな合意がなされた。それを追いかけるようにして、日本の自動車メーカーが長期的な生産計画を立てた。米国はそれまで本気になってドル安阻止には動かなかった。米国の貿易赤字のうち、対日赤字はおよそ60%（1994年実績）。この対日赤字のうち、自動車および自動車部品の割合は57%を占めている。つまり米国の貿易赤字額に占める日本自動車関連赤字は、およそ34%である。また米国における自動車販売台数（乗用車）のうち、現地生産車を含む日本車のシェアは1984年の19.6%から1991年には32.3%にまで達した。一方、同期間にビッグ3のそれは72.7%から61.1%に縮小。ちなみに1994年実績はそれぞれ29.5%および64.6%であった。

米国がドル安阻止に向けて動いた要因の一つは、この自動車交渉の合意であった。しかしこの合意は、それまで漸減傾向にあった自動車船の需要の減退をさらに加速させる以外の何物でもなかった。

自動車船収益の急減は、いやがおうでも定期船のロスの実態を浮き上がらせる。今年から部分的にスタートし来年に主要定期航路で完備される外船社との提携“THE GLOBAL ALLIANCE”および各社が進めているあらゆる面からのコスト削減策は、邦船社を取り巻く上述の環境変化の中で定期船経営を何としてでも利益体質に近いところまで引っ張り上げたいとする究極の対策である。

9月に日本興業銀行が出版した“定期船業界の構造変化と将来展望”と題するレポートは、示唆に富みなかなか読みごたえがあった。当事者ではなく冷徹な第三者の目を通した分析は邦船社の弱点をついていた。興銀を筆頭に定期船

を巡っていろいろな方から様々なご指摘を頂いた。それをベースに定期船の構造的問題を私なりにまとめてみると次のようになる。

1. 日本貨物への依存度が極めて高いことによって生ずる採算割れ
  - ・日本の港湾料金（コンテナ本当たりの港湾関係費用）がアジア諸港と比べて2～3倍も高い。
  - ・北米航路で見ると往航（日本出し）を100とすると復航は145で、45部分の空コンテナが日本に滞留する。
  - ・コスト高の割には運賃水準が低い。
2. 情報管理のネットワークが未熟でコスト管理が欧米船社に比較し大きく劣後している。
  - ・貨物の選別が十分でなく採算が明らかに乗らない貨物まで誘致する。
3. 定期船関連会社（系列会社）に対し徹底したコスト管理を行えず、コスト保証に基づいた費用を支払う。
4. 社内での方針決定が実証的なデータをベースにするというよりも経験と勘に頼るケースも多い。

上記4点はなにも定期船だけの問題ではなく、他の部門にも共通する全邦船経営の抱えた問題であることが分かる。もって他山の石とすべきもの。さらに言えばなにも邦船社だけの問題ではなく日本のあらゆる産業が脱皮を図らなければならぬ問題でもあろう。

1月17日未明、阪神で起こった大震災で、図らずも日本の港湾の抱える問題点が浮き彫りにされた。上述のごとく日本の港湾料金はアジアの2～3倍も高い。崩壊した神戸港の復旧に当たっては原状復帰なのか、それともアジアの港と比較し国際競争力のある港へと今回を契機に脱皮を図るべきなのか議論が盛り上がった。これもまた日本が抱える基本的な問題である。震

災以降の統計では九州／中国地方等の荷主は従来のように自分の貨物を神戸港で母船に積み替えるのではなく、韓国の釜山港で積み替えるケースが増えてきている。また数社の外船社では日本に母船を寄港させたくないとの考えもあるという。

2月28日、祝日法改正案で“海の日”が国民の祝日となった。1996年7月20日から実施される。私たちを含め海に関係する人達にとっては大いに喜ぶべきことなのであるが、邦船社の一員としてひとつ疑問に思うことがある。

8月24日、運輸省は平成8年度予算に“国際船舶制度”を創設し日本人船員の配乗を促進するため、6億円の要望を行った。このこと自体に異議を唱える気持ちなど毛頭ない。ただ私としてはやはり釈然としないものを感じる。祝日／予算措置、全く大賛成である。にもかかわらずこの二つの案件を通してでもなお邦船社に対する国の総合的な政策が見えて来ない。

私は日本の貨物はどこの船会社が輸送するのか、ということについて考え続けている。上記二つのアイテムを策定するに当たって、政策論者はきっとこの点について何らかの論議を経たものと信じた。極めて短絡的にいうならば日本には邦船社が必要なのか、自国の貨物を全て外国の船社が運ぶようになって良いのだろうか、という論議である。もちろんこのような話も出ているのだろうが、すこぶる曖昧である。この一点が横におかれたまま、何とはなしに法案や予算措置が一人歩きしているような気がする。北米往航でいえば日本出し貨物のうち邦船三社の占めるシェアは、わずか25%前後である。復航はそれよりもはるかに高いシェアであるが、邦船社が日本貨物に依存し続ければそれだけコストがかさむことは上述のとおりである。生き

て行こうとすれば、邦船社は重心を日本貨物から他国貨物へと移動させなければならない。日本向けのタンカーや不定期船貨物は日本船社が実質的に大半をコントロールしているが、配乗船員は多くの部分が非日本人である。この分野でも生きるためにはコストを下げざるを得ない。

どこに本当の問題があるのか？ 個々の邦船社はもちろん自助努力を続ける。しかしその努力を強めれば強めるほど、あらゆる面で日本から遠ざからざるを得ない。

あまり楽しくないような一年であった。そんな気がする。しかしそのような中であって、米国ガルフ／日本のパナマックス型穀物運賃やアラビア湾／日本のVLCC運賃は双方とも航路始まって以来の長期間高値運賃を記録した。理由はいくつかあるが、世界的な安全輸送強化もその一つである。ISMコードの取得は各船社／船舶管理会社等で継続して行われているし、欧米豪の主要港でのPSCの検査はますます厳しさを増している。良質船志向が高まり、その需給は引き締まり、この環境変化に引きずられて全体のマーケットが上昇して行くという構図である。

安全輸送強化によりVLCCの船腹量は減少を続け新規発注も低迷した。韓国造船業のVLCCドックの規模拡大とVLCCの新規発注量の低迷により新造船価は一向に上昇せず、空いたドック目がけてBULK CARRIERや大型コンテナ船が低船価で大量に誘致された。いずれにせよこれらの船はマーケットに参入し、船腹需給にマイナスに働く。

またまた明るくない話になってしまった。



# 海運 ニュース

1. 国際船舶制度に係わる当協会の要望活動等
2. 今後運輸ワーキング・グループがITIGG への積極的な対応を図ることに  
—第11回アジア EDIFACT ボード・第6回運輸ワーキング・グループの模様—
3. 当協会会員会社の平成6年度設備資金（船舶）借入状況
4. 外国人船員問題に関する海外調査団の欧州・アジア諸国訪問  
—急がれる改正 STCW 条約への対応—

## 1. 国際船舶制度に係わる当協会の要望活動等

本誌既報のとおり、当協会では、運輸省「外航海運・船員問題研究会」において提案された「国際船舶制度」の早期実現に向け、政府・国会関係等に対して精力的に要望活動を行っている。

これに対し、各政党における海運問題に関する研究会の開催、各種団体による同制度の早期実現に関する決議等、要望活動は各方面において大きな支持を得つつある。

当協会の要望活動等の概要は、次のとおりである。

### 1. 国会議員への陳情活動

当協会首脳による国会議員への陳情は、運輸大臣および運輸関係国会議員を中心に、9月初旬より開始し、11月末現在で、与野党含め約140名の国会議員に対し陳情を行った。

### 2. 各政党における海運問題に関する研究会の模様

自民・さきがけ・新進の各党において、外航海運の直面する諸問題に関する研究会が設置され、国際船舶制度を中心として白熱した議論が展開された。当協会では、積極的にこれら研究会に出席し、船主サイドの実情を訴え、国際船舶制度の早期実現を要望した。

自民党では、交通部会（部会長：若林正俊衆議院議員）および海運・造船対策特別委員会（委員長：関谷勝嗣衆議院議員）合同の「海運問題研究会」（座長：林幹雄衆議院議員）が設置され、9月末から合計8回にわたる研究会が開催された。各回とも所属議員20～30名、延べ180名の議員が参加して熱心な議論がなされ、11月30日開催の第8回会合では、国際船舶制度を早期に創設することが決議された。

新党さきがけでは、10月13日に第1回「海事問題研究会」（会長：鳩山由起夫衆議院議員）が開催され、所属議員8名が参加した。12月1日開催の第4回会合において同制度の早期創設について決議がなされた。

また、新進党でも10月19日から4回にわたり「海運政策研究会」（会長：加藤六月衆議院議員）が開催され、関係者からのヒアリングおよび討論が行われており、今後とりまとめがなされる予定である。

### 3. 各団体の決議等

超党派の国会議員で構成される「海事振興連盟」では、10月18日開催の平成7年度通常総会において国際船舶制度の早期実現に関する決議がなされた。

また、経団連運輸委員会でも、規制緩和要望の中に同制度の創設要望が盛り込まれた。

当協会では、11月2日、全日本海員組合と協調して、衆参両議院議長に対し「国際船舶制度の早期実現に関する請願」を行った。(本誌11月号P.32参照)

#### 4. 国際船舶制度の早期実現に関する請願

## 2. 今後運輸ワーキング・グループがITIGGへの積極的な対応を図ることに

### —第11回アジア EDIFACT ボード・第6回運輸ワーキング・グループの模様—

UN/ECE (United Nations/Economic Commission for Europe: 国連欧州経済委員会) では、EDI (Electronic Data Interchange: 電子データ交換: 企業や行政機関が、お互いにコンピュータを利用して、広く合意された規則に基づき、情報交換を行うこと) のための統一規則として、UN/EDIFACT (United Nations/Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport: 行政、商業および運輸のための電子データ交換規則) の開発・保守・啓蒙普及などの作業を行っており、これを世界的に推進するため、ラポーター (Rapporteur) と呼ばれる専門家を西欧・東欧・汎米・豪州/NZ・アジア・アフリカの6地域に1名ずつ任命し、その支援組織として各地域にEDIFACT ボードを設置している。

アジア地域では、JASTPRO (Japan Association for Simplification of International Trade Procedures: 日本貿易関係手続簡易化協会) 理事であり当協会情報システム専門委員会委員でもある伊東健治氏がラポーターに任命されており、その活動を円滑に推進するためのASEB (Asia EDIFACT Board: アジアEDIFACT ボード) が組織されている (本誌7月号P.22参照)。

ASEB には、TWG (Transport joint Work-

ing Group: 運輸ワーキング・グループ (以下WG)) のほか、CWG (Custom WG: 通関WG) やFWG (Financial WG: 金融WG) などの下部組織が設置されている。

#### 1. 第11回 ASEB (アジア EDIFACT ボード) 会合

標記会合が11月2日～3日、クアラルンプールで開催され、正式メンバーの台湾、インド、日本、韓国、マレーシア、中国、フィリピン、シンガポール、スリランカ、タイのほか香港、インドネシア、ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: アジア太平洋経済社会理事会) からのオブザーバーを含め、約200名が参加し、わが国からは以下5名の出席者を含む計17名が参加した。

|                                             |       |
|---------------------------------------------|-------|
| 大阪商船三井船舶企画部副部長<br>兼業務企画グループリーダー             | 石井 達夫 |
| 大阪商船三井船舶<br>定航業務部海技定航グループ<br>兼船舶部海技グループ専任課長 | 伊東 佳宏 |
| 川崎汽船<br>船積情報サービス部副部長                        | 荻野 茂樹 |
| NYKシステム総研主席研究員                              | 細貝 丈明 |
| 当協会港湾物流部物流システム<br>チームチームリーダー                | 有光 孝生 |

今回の会合では、ボードメンバー交代者の紹介があり、UN/EDIFACT に関する世界的動向や、本年9月11日から9月15日にオックスフォードで開催されたJRT会合の様相 (本誌10

月号P.15参照)、および本年9月18日から22日にジュネーブで開催された第42回 UN/ECE/WP.4 会合の様相(本誌11月号P.16参照)などの報告があった。

## 2. 第6回 TWG (運輸 WG) 会合

ボード会合に先立ち、11月1日～2日、その下部組織である各WGの会合が開催され、TWGの第6回会合も開催された。

TWGへの参加者は、台湾、香港、インド、日本、韓国、マレーシア、中国、フィリピン、シンガポール、スリランカ、タイ、インドネシア(オブザーバー)の12カ国・地域から合計25名であった。

TWGは、第5回ASEB(1992年10月ソウル)で日本から設立提案を行ったもので、1993年5月の第1回以来日本が議長を行ってきたが、2年間の任期が満了となったため、前回より議長にはEric Lui氏(シンガポール/PSA:Port of Singapore Authority、シンガポール港湾局)が、副議長にはKim Young Moo(韓国/KSA:Korea Shipowners' Association、韓国船主協会)、およびS.Anbalagan(マレーシア/KPA:Klang Port Authority、ポート・ケラン港湾局)の両氏が選出されている。また、事務局は議長国であるシンガポールが行っている。

今回の会合での主な検討内容は、以下のとおりである。

### (1) ITIGGについて

ITIGG(International Transport Implementation Guidelines Group)が、先のJRTオックスフ

ード会合において、JRTの下部組織である輸送WGの下部組織として承認された旨(本誌10月号P.15参照)、また今後アジア地域からの積極的参加が求められている旨併せて報告があった。

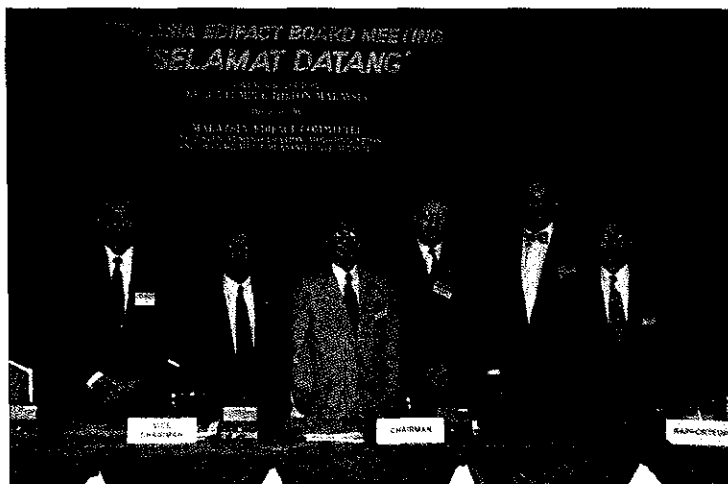
TWGとしても積極的な対応を図ることとし、シンガポールよりITIGG会合への参加の意向が表明された。

### (2) メッセージの取りまとめについて

前回の会合で、今後TWGで取り扱っていく24のメッセージおよびそれぞれの担当国を取りまとめているが(本誌7月号P.22参照)、6つのFAL Formを単一型メッセージに統合するGENDEC(Port Clearance Message:シンガポール担当)については、先のJRTオックスフォード会合における検討を受け、GENDECとして取り扱わず個別のメッセージで進めることとなった。

### (3) インターネット・ホームページの開設について

ASEB版インターネット・ホームページ開設についての検討が行われ、韓国が取



▲第11回アジア EDIFACT ボード会合

り扱うこととなった。また、今後メンバー  
各国相互間のコミュニケーションを図るた  
めに e-Mail を積極的に活用していくこと  
となった。

### 3. 次回会合について

第12回 ASEB および第7回 TWG 会合は、  
1996年6月、フィリピン・マニラにて開催の予  
定である。

## 3. 当協会会員会社の平成6年度設備資金（船舶） 借入状況

当協会では毎年会員会社の設備資金（船舶関  
係）借入状況を調査しているが、平成6年度の  
借入状況についても152社（平成7年10月1日  
現在）を調査対象とし、該当船舶を有する報告  
会社94社について集計を行い、以下の表1～4  
のように取りまとめた。

まず、合計（表1）を見ると、平成6年度末

借入残高は、前年度に比べ11.4%減の4,841億  
円となっている。このうち政府系金融機関は  
3,214億円（対前年比11.1%減）であり、市中  
金融機関等は1,628億円（同11.9%減）となっ  
ている。

借入先の構成は、日本開発銀行への依存度が  
全体の約6割を占め、次いで都市銀行および長

平成6年度設備資金（船舶関係）借入状況調査

【表1】 合 計

（単位：千円）

| 借 入 金         |             | 平成5年度末      | 平成6年度       | 平成6年度      | 平成6年度末      | 借入残高対前年比     |              | 借入残高構成比% |       |       |
|---------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|--------------|--------------|----------|-------|-------|
| 借 入 先         |             | 借入残高        | 新規借入額       | 返 済 額      | 借入残高        | 増 減 額        | 増減率%         | 5年度末     | 6年度末  |       |
| 政府金融機関        | 日 本 開 発 銀 行 | 331,514,450 | 26,842,287  | 65,431,171 | 292,925,567 | ▲ 38,588,883 | ▲ 11.6       | 60.7     | 60.5  |       |
|               | 北海道東北開発公庫   | 20,914,480  | 280,000     | 1,308,100  | 19,886,380  | ▲ 1,028,100  | ▲ 4.9        | 3.8      | 4.1   |       |
|               | 中小企業金融公庫    | 5,910       | 0           | 4,380      | 1,530       | ▲ 4,380      | ▲ 74.1       | 0.0      | 0.0   |       |
|               | 商 工 中 金     | 4,410,938   | 550,000     | 938,967    | 4,021,971   | ▲ 388,967    | ▲ 8.8        | 0.8      | 0.8   |       |
|               | そ の 他       | 4,828,221   | 0           | 290,292    | 4,537,929   | ▲ 290,292    | ▲ 6.0        | 0.9      | 0.9   |       |
| 計             |             | 361,673,999 | 27,672,287  | 67,972,910 | 321,373,377 | ▲ 40,300,622 | ▲ 11.1       | 66.2     | 66.4  |       |
| 市 中 金 融 機 関 等 | 長 期 信 用 銀 行 | 53,293,269  | 8,938,072   | 12,640,222 | 49,591,119  | ▲ 3,702,150  | ▲ 6.9        | 9.8      | 10.2  |       |
|               | 日本興業銀行      | 27,550,002  | 5,674,115   | 6,843,182  | 26,380,935  | ▲ 1,169,067  | ▲ 4.2        | 5.0      | 5.4   |       |
|               | 日本長期信用銀行    | 24,131,147  | 2,305,523   | 5,390,977  | 21,045,693  | ▲ 3,085,454  | ▲ 12.8       | 4.4      | 4.3   |       |
|               | 日本債券信用銀行    | 1,612,120   | 958,434     | 406,063    | 2,164,491   | 552,371      | ▲ 34.3       | 0.3      | 0.4   |       |
|               | 都市銀行        | 59,023,900  | 9,884,032   | 15,065,440 | 53,842,492  | ▲ 5,181,408  | ▲ 8.8        | 10.8     | 11.1  |       |
|               | 地方銀行        | 5,068,859   | 1,562,380   | 943,578    | 5,687,661   | 618,802      | ▲ 12.2       | 0.9      | 1.2   |       |
|               | 信託銀行        | 17,591,879  | 2,860,435   | 3,992,249  | 16,460,064  | ▲ 1,131,815  | ▲ 6.4        | 3.2      | 3.4   |       |
|               | 生命保険        | 11,352,526  | 337,000     | 1,984,818  | 9,704,708   | ▲ 1,647,818  | ▲ 14.5       | 2.1      | 2.0   |       |
|               | 損害保険        | 5,233,427   | 0           | 953,100    | 4,280,327   | ▲ 953,100    | ▲ 18.2       | 1.0      | 0.9   |       |
|               | 外国資本        | 3,853,163   | 0           | 584,562    | 3,268,601   | ▲ 584,562    | ▲ 15.2       | 0.7      | 0.7   |       |
|               | 造船所の延       | 1,004,050   | 0           | 459,506    | 544,544     | ▲ 459,506    | ▲ 45.8       | 0.2      | 0.1   |       |
|               | その他の        | 28,429,674  | 1,096,450   | 10,135,943 | 19,390,181  | ▲ 9,039,493  | ▲ 31.8       | 5.2      | 4.0   |       |
|               | 計           |             | 184,850,747 | 24,678,369 | 46,759,418  | 162,769,697  | ▲ 22,081,050 | ▲ 11.9   | 33.8  | 33.6  |
|               | 合 計         |             | 546,524,746 | 52,350,656 | 114,732,328 | 484,143,074  | ▲ 62,381,672 | ▲ 11.4   | 100.0 | 100.0 |
| 全体に占める割合%     |             | 100.0       | 100.0       | 100.0      | 100.0       | -            | -            | -        | -     |       |

（注）1. 調査対象152社のうち、該当船舶を有する報告会社94社の集計である。  
2. 四捨五入の関係で末尾が若干合わないところがある。

【表2】 海運融資船対象融資

(単位：千円)

| 借入金       |           | 平成5年度末      | 平成6年度      | 平成6年度      | 平成6年度末      | 借入残高対前年比     |        | 借入残高構成比% |       |
|-----------|-----------|-------------|------------|------------|-------------|--------------|--------|----------|-------|
| 借入先       |           | 借入残高        | 新規借入額      | 返済額        | 借入残高        | 増減額          | 増減率%   | 5年度末     | 6年度末  |
| 政府金融機関    | 日本開発銀行    | 320,974,500 | 26,842,287 | 64,522,821 | 283,293,967 | ▲ 37,680,533 | ▲ 11.7 | 82.8     | 82.5  |
|           | 北海道東北開発公庫 | 0           | 0          | 0          | 0           | 0            | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | 中小企業金融公庫  | 0           | 0          | 0          | 0           | 0            | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | 商工中金      | 0           | 0          | 0          | 0           | 0            | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | その他の      | 0           | 0          | 0          | 0           | 0            | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
| 計         |           | 320,974,500 | 26,842,287 | 64,522,821 | 283,293,967 | ▲ 37,680,533 | ▲ 11.7 | 82.8     | 82.5  |
| 市中金融機関等   | 長期信用銀行    | 30,851,385  | 4,578,323  | 7,835,702  | 27,594,006  | ▲ 3,257,379  | ▲ 10.6 | 8.0      | 8.0   |
|           | 日本興業銀行    | 15,441,504  | 2,376,366  | 3,978,465  | 13,839,405  | ▲ 1,602,099  | ▲ 10.4 | 4.0      | 4.0   |
|           | 日本長期信用銀行  | 14,493,011  | 2,193,523  | 3,653,774  | 13,032,760  | ▲ 1,460,251  | ▲ 10.1 | 3.7      | 3.8   |
|           | 日本債券信用銀行  | 916,870     | 8,434      | 203,463    | 721,841     | ▲ 195,029    | ▲ 21.3 | 0.2      | 0.2   |
|           | 都市銀行      | 25,747,703  | 3,819,948  | 6,518,211  | 23,049,440  | ▲ 2,698,263  | ▲ 10.5 | 6.6      | 6.7   |
|           | 地方銀行      | 182,679     | 12,380     | 40,698     | 154,361     | ▲ 28,318     | ▲ 15.5 | 0.0      | 0.0   |
|           | 信託銀行      | 8,907,942   | 1,228,185  | 1,833,696  | 8,302,430   | ▲ 605,512    | ▲ 6.8  | 2.3      | 2.4   |
|           | 生命保険      | 0           | 0          | 0          | 0           | 0            | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | 損害保険      | 0           | 0          | 0          | 0           | 0            | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | 外国資産      | 0           | 0          | 0          | 0           | 0            | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | 造船所       | 0           | 0          | 0          | 0           | 0            | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | 延滞        | 0           | 0          | 0          | 0           | 0            | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | その他の      | 1,140,912   | 180,000    | 354,782    | 966,130     | ▲ 174,782    | ▲ 15.3 | 0.3      | 0.3   |
|           | 計         | 66,830,621  | 9,818,836  | 16,583,089 | 60,066,367  | ▲ 6,764,254  | ▲ 10.1 | 17.2     | 17.5  |
| 合計        |           | 387,805,121 | 36,661,123 | 81,105,910 | 343,360,334 | ▲ 44,444,787 | ▲ 11.5 | 100.0    | 100.0 |
| 全体に占める割合% |           | 71.0        | 70.0       | 70.7       | 70.9        | -            | -      | -        | -     |

【表3】 海運融資船以外の新造船融資

(単位：千円)

| 借入金       |           | 平成5年度末      | 平成6年度      | 平成6年度      | 平成6年度末      | 借入残高対前年比     |        | 借入残高構成比% |       |
|-----------|-----------|-------------|------------|------------|-------------|--------------|--------|----------|-------|
| 借入先       |           | 借入残高        | 新規借入額      | 返済額        | 借入残高        | 増減額          | 増減率%   | 5年度末     | 6年度末  |
| 政府金融機関    | 日本開発銀行    | 8,128,550   | 0          | 793,750    | 7,334,800   | ▲ 793,750    | ▲ 9.8  | 5.8      | 5.9   |
|           | 北海道東北開発公庫 | 20,914,480  | 280,000    | 1,308,100  | 19,886,380  | ▲ 1,028,100  | ▲ 4.9  | 14.9     | 16.1  |
|           | 中小企業金融公庫  | 5,910       | 0          | 4,380      | 1,530       | ▲ 4,380      | ▲ 74.1 | 0.0      | 0.0   |
|           | 商工中金      | 3,607,438   | 550,000    | 677,167    | 3,480,271   | ▲ 127,167    | ▲ 3.5  | 2.6      | 2.8   |
|           | その他の      | 4,704,000   | 0          | 250,000    | 4,454,000   | ▲ 250,000    | ▲ 5.3  | 3.4      | 3.6   |
| 計         |           | 37,360,378  | 830,000    | 3,033,397  | 35,156,981  | ▲ 2,203,397  | ▲ 5.9  | 26.6     | 28.5  |
| 市中金融機関等   | 長期信用銀行    | 19,667,984  | 4,359,749  | 3,966,895  | 20,060,838  | 392,854      | 2.0    | 14.0     | 16.3  |
|           | 日本興業銀行    | 9,798,218   | 3,297,749  | 2,096,018  | 10,999,949  | 1,201,731    | 12.3   | 7.0      | 8.9   |
|           | 日本長期信用銀行  | 9,174,516   | 112,000    | 1,668,277  | 7,618,239   | ▲ 1,556,277  | ▲ 17.0 | 6.5      | 6.2   |
|           | 日本債券信用銀行  | 695,250     | 950,000    | 202,600    | 1,442,650   | 747,400      | 107.5  | 0.5      | 1.2   |
|           | 都市銀行      | 30,813,144  | 4,984,084  | 7,926,940  | 27,870,288  | ▲ 2,942,856  | ▲ 9.6  | 22.0     | 22.6  |
|           | 地方銀行      | 3,733,680   | 1,550,000  | 652,960    | 4,630,720   | 897,040      | 24.0   | 2.7      | 3.8   |
|           | 信託銀行      | 7,301,926   | 1,432,250  | 1,902,131  | 6,832,045   | ▲ 469,881    | ▲ 6.4  | 5.2      | 5.5   |
|           | 生命保険      | 8,015,726   | 337,000    | 1,869,088  | 6,483,638   | ▲ 1,532,088  | ▲ 19.1 | 5.7      | 5.3   |
|           | 損害保険      | 5,233,427   | 0          | 953,100    | 4,280,327   | ▲ 953,100    | ▲ 18.2 | 3.7      | 3.5   |
|           | 外国資産      | 497,193     | 0          | 201,682    | 295,511     | ▲ 201,682    | ▲ 40.6 | 0.4      | 0.2   |
|           | 造船所       | 1,004,050   | 0          | 459,506    | 544,544     | ▲ 459,506    | ▲ 45.8 | 0.7      | 0.4   |
|           | 延滞        | 0           | 0          | 0          | 0           | 0            | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | その他の      | 26,600,427  | 322,700    | 9,658,190  | 17,264,937  | ▲ 9,335,490  | ▲ 35.1 | 19.0     | 14.0  |
|           | 計         | 102,867,557 | 12,985,783 | 27,590,492 | 88,262,848  | ▲ 14,604,709 | ▲ 14.2 | 73.4     | 71.5  |
| 合計        |           | 140,227,935 | 13,815,783 | 30,623,889 | 123,419,829 | ▲ 16,808,106 | ▲ 12.0 | 100.0    | 100.0 |
| 全体に占める割合% |           | 25.7        | 26.4       | 26.7       | 25.5        | -            | -      | -        | -     |

【表 4】 その他（改装・買船等）融資

（単位：千円）

| 借入金       |           | 平成5年度末     | 平成6年度     | 平成6年度     | 平成6年度末     | 借入残高対前年比    |        | 借入残高構成比% |       |
|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|------------|-------------|--------|----------|-------|
| 借入先       |           | 借入残高       | 新規借入額     | 返済額       | 借入残高       | 増減額         | 増減率%   | 5年度末     | 6年度末  |
| 政府金融機関    | 日本開発銀行    | 2,411,400  | 0         | 114,600   | 2,296,800  | ▲ 114,600   | ▲ 4.8  | 13.0     | 13.2  |
|           | 北海道東北開発公庫 | 0          | 0         | 0         | 0          | 0           | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | 中小企業金融公庫  | 0          | 0         | 0         | 0          | 0           | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | 商工中金      | 803,500    | 0         | 261,800   | 541,700    | ▲ 261,800   | ▲ 32.6 | 4.3      | 3.1   |
|           | その他の      | 124,221    | 0         | 40,292    | 83,929     | ▲ 40,292    | ▲ 32.4 | 0.7      | 0.5   |
| 計         |           | 3,339,121  | 0         | 416,692   | 2,922,429  | ▲ 416,692   | ▲ 12.5 | 18.1     | 16.8  |
| 市中金融機関等   | 長期信用銀行    | 2,773,900  | 0         | 837,625   | 1,936,275  | ▲ 837,625   | ▲ 30.2 | 15.0     | 11.2  |
|           | 日本興業銀行    | 2,310,280  | 0         | 768,699   | 1,541,581  | ▲ 768,699   | ▲ 33.3 | 12.5     | 8.9   |
|           | 日本長期信用銀行  | 463,620    | 0         | 68,926    | 394,694    | ▲ 68,926    | ▲ 14.9 | 2.5      | 2.3   |
|           | 日本債券信用銀行  | 0          | 0         | 0         | 0          | 0           | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | 都市銀行      | 2,463,053  | 1,080,000 | 620,289   | 2,922,764  | 459,711     | 18.7   | 13.3     | 16.8  |
|           | 地方銀行      | 1,152,500  | 0         | 249,920   | 902,580    | ▲ 249,920   | ▲ 21.7 | 6.2      | 5.2   |
|           | 信託銀行      | 1,382,011  | 200,000   | 256,422   | 1,325,589  | ▲ 56,422    | ▲ 4.1  | 7.5      | 7.6   |
|           | 生命保険      | 3,336,800  | 0         | 115,730   | 3,221,070  | ▲ 115,730   | ▲ 3.5  | 18.0     | 18.6  |
|           | 損害保険      | 0          | 0         | 0         | 0          | 0           | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | 外国資本      | 3,355,970  | 0         | 382,880   | 2,973,090  | ▲ 382,880   | ▲ 11.4 | 18.1     | 17.1  |
|           | 造船所の延     | 0          | 0         | 0         | 0          | 0           | 0.0    | 0.0      | 0.0   |
|           | その他の      | 688,335    | 593,750   | 122,971   | 1,159,114  | 470,779     | 68.4   | 3.7      | 6.7   |
|           | 計         | 15,152,569 | 1,873,750 | 2,585,837 | 14,440,482 | ▲ 712,087   | ▲ 4.7  | 81.9     | 83.2  |
| 合 計       |           | 18,491,690 | 1,873,750 | 3,002,529 | 17,362,911 | ▲ 1,128,779 | ▲ 6.1  | 100.0    | 100.0 |
| 全体に占める割合% |           | 3.4        | 3.6       | 2.6       | 3.6        | -           | -      | -        | -     |

期信用銀行3行への依存度がそれぞれ全体の約1割となっている。

次に、海運融資船対象融資（表2）を見ると、平成5年度末借入残高は、前年度末に比べ11.5%減の3,434億円となったが、全体に占める割合は70.9%と依然高いものとなっている。

また、海運融資船以外の新造船融資（表3）

を見ると、平成6年度末借入残高は前年度に比べ12.0%減の1,234億円となっており、特に都市銀行をはじめ、日本長期信用銀行、生命保険等の減少額が大きい。

改装・買船等、その他融資（表4）の平成6年度借入残高は、前年度末に比べ6.1%減少の174億円となっている。

## 4. 外国人船員問題に関する海外調査団の欧州・アジア諸国訪問

### －急がれる改正 STCW 条約への対応－

当協会の船員対策特別委員会は、外国人船員の安定的確保およびこれに伴う諸問題への対応のため活動を行っている。その活動の一環として、同特別委員会の下部機構である幹事会の幹事ならびに外航労務協会事務局により構成される調査団が先進海運国および主要船員供給国を

訪問し、船員事情を調査するとともに、関係者との意見交換を行っている。

本年は、同調査団が欧州（ポーランド、イギリス）およびアジア（インド、フィリピン）を訪問した。

その概要は下記のとおりである。

## 1. 代表団メンバー

### (1) 欧 州

|     |                 |         |
|-----|-----------------|---------|
| 団 長 | 大 阪 商 船 三 井 船 舶 | 飯 塚 孜   |
|     | 企 画 部 副 部 長     | 萬 治 隆 生 |
|     | 日 本 郵 船 船 長     | 飛 田 奉 文 |
|     | 海 務 部 部 長 代 理   | 赤 塚 宏 一 |
|     | 外 事 航 空 協 会 長   | 長 田 榮 弘 |
|     | 当 州 地 区 事 務 局 長 |         |
|     | 海 務 部 調 査 役     |         |

### (2) アジア

|     |                         |         |
|-----|-------------------------|---------|
| 団 長 | 日 本 郵 船 船 長             | 尾 崎 修 一 |
|     | 大 阪 商 船 三 井 船 舶         | 頼 成 功   |
|     | 船 舶 部 課 長               | 小 島 茂   |
|     | 川 崎 汽 車 船 舶 部 副 部 長     | 山 上 健 治 |
|     | ナ ビ ッ ク ス ラ イ ン         | 新 井 吉 憲 |
|     | 企 画 部 副 部 長             | 中 川 三 夫 |
|     | 昭 和 海 運 船 主 企 画 部 副 部 長 | 長 田 榮 弘 |
|     | 外 航 空 協 会 長             |         |
|     | 当 務 一 部 部 長             |         |
|     | 海 務 部 調 査 役             |         |

## TRI COLLEGE

12日(木) T/S CHANAKYA (航海士養成機関)、船員組合 (職員、部員)

13日(金) SEAMAN EMPLOYMENT OFFICE、FOSMA、インド船主協会

14日(土) (マニラ着)  
海外雇用庁 (POEA) 長官

16日(月) POEA、海事産業庁 (MARINA)、船員組合 (PSU)

17日(火) 労働省 (DOLE)、フィリピン商船大学 (PMMA)、日本郵船船員研修施設

18日(水) 船員組合 (AMOSUP)、川崎汽船船員研修施設

## 2. 日程および訪問先

### (1) 欧 州

9月5日(火) (ワルシャワ着)  
6日(水) 日本大使館、ポーランド運輸省、マンニング会社 (5社)  
7日(木) (グジニア着)  
グジニア商船大学、マンニング会社 (7社)  
(シテチン着)  
8日(金) シテチン商船大学、マンニング会社 (7社)  
10日(日) (ロンドン着)  
11日(月) 国際海運連盟 (ISF)  
12日(火) (ロンドン発)

### (2) アジア

10月10日(火) (ボンベイ着)  
11日(水) インド海運局、マンニング協会 (FOSMA) 船員研修所、LAL BAHADUR SHAS-

## 3. 概 要

### (1) 欧 州

#### ① ポーランド

##### a) 船員教育

ポーランドは、グジニアおよびシテチンの2カ所に国立商船大学を有している。両校とも50年～70年の長い歴史を持ち、国際航海に従事する船舶の職員と、部員および陸上スタッフを養成している。両校の設備は、日本のものと比べても遜色ないほどよく整っている。特にシテチン商船大学は毎年50万ドルの設備投資を行っており、Norcontrol社製の素晴らしい操船シミュレーターが設置されている。

このような環境の下で、基礎学力が高いといわれているポーランド人船員が育成されており、総合的に判断して船員の質はかなり優秀であると思われる。



▲グジニア商船大学学長 Prof. J. LISOWSKI 氏 (写真左端)

#### b) 船員の海外派遣について

ポーランドにおいては、国営船社の民営化に伴う合理化のため、余剰船員が発生しており、また、外国籍船に職を求める新卒者も多くいる。これらの船員を海外に派遣するため、両商船大学、船員組合までもがマンニング業務を行っており、大小多数のマンニング会社が乱立して売らんがための活動を積極的に行っている。しかしながら優秀な船員はポーランドにおいても不足気味であり、場合によっては英国人並みの給与を支給しないことには良質の船員確保は難しいという。

現在、市場経済へ移行中であり、船員やマンニングに関する法律が整っておらず、各人が各様の解釈を行っている部分もあり、この混乱が解決されるまでまだ日を要するものと思われる。

#### ② イギリス

##### a) ISF Co-ordination Meeting

コンピュータによるデータ処理、FOC船に対するインスペクターの教育など着々と戦力アップを図る ITF (International Transport Worker's Federation: 国際運輸労働者連盟) について ISF メンバーはますます憂慮しており、この度、船主側が ITF に対抗できる組

織構築について検討するため同会合が開催された。

会合の進め方については、ノルウェー船協が“現在抱えている ITF 関連問題の個々について”討議することを持ち掛けたが、「現段階では個々を詳しく討議することは時期尚早で、ITF への対応に関し、全般にわたっての基本的方策について合意を図ることが重要である。」との意見が大勢を占め、種々議論されたが、具体的方策を見出すものとはならなかった。

今後は各国船協が、非公式をベースとして ITF 関連の情報を自由に交わり、協調することとなった。また、来年の同時期に、さらに多くの関係者が集合し、全般にわたって見直す会合を開催することとなった。

##### b) ノルウェー船協

ノルウェー船協は、それぞれの業務に関するエキスパートが精力的に活動し、ISF の場でも積極的な発言をしており、また外国人船員問題についての取り組み姿勢も当協会のものに近く、同船協との交流は有為であることから 3 年前より意見交換を続けてきた。

今回も、同船協が ISF での会合に出席する機会を捉え、意見を交換した。同船協は、NIS (ノルウェー国際船舶登録制度) 船に乗船する外国人船員の労働条件につき、ノルウェー船員組合の立ち会いの下、直接配乗国の船員組合と交渉している。この点が日本と最も異なる点であり、今後邦船社が外国人船員対策を考える際の一つの参考になると考えられる。



## (2) アジア

### ① インド

#### a) 船員

インドにおいては、陸上よりはるかに高給が得られる船員職の人気は相変わらず高く、また、国内船主をはじめ一部に人的資本の海外流出についての危機感が表明されているが、待遇格差が大きいため外国船（インド籍船での給与は、外国籍船での給与の約半分になる）に職を求める者が多く、この傾向はしばらく続くものと思われる。



◀インドマンニング協会  
(FOSMA) 会長  
Capt. R. Y. BARVE 氏

インド人船員は約4万人であって、海上にある船員総数は21,000~24,000人、この内職員は8,000~10,000人、部員は13,000~14,000人といわれている。人口7千万人の内15~20万人が船員であるというフィリピンに比べ、人口9.2億人のインドとしては、その船員数は少なく、これは量より質を重んじている結果とのことであった。しかしながら、マンニング協会（FOSMA）などはこの少ない船員供給員数に不満を持ち、養成人数を増すよう要請したところ、3カ月のPre-sea Trainingと2年間のOJT（On the Job Training）による短期職員養成コ

ースが新たに設けられた。

#### b) 船員教育

従来からインド人船員は、航海士はボンベイで、機関士はカルカッタで、部員はゴアで養成されてきた。以前は英国で学んだ職員も多くいたが、現在はほとんど自国内で養成されている。

今回、職員／部員の養成機関を4カ所視察したが、最も高価なもので1基9億円以上するという最新シミュレーター3基が日本のODAによって1校に設置されていたものの、それ以外は全般的にその設備は貧弱であり、日本や欧米の各種施設のレベルにははるかに及ばない。しかしながら、船舶職員養成機関入学時の驚異的な競争率（300~700倍）の高さと、英語による高等教育がなされている点からみて、インド人職員の能力は高いものと思われる。また、改正STCW条約に対応した研修コースを設けるなど、既に方策はたてられており、やらねばならないことは、免状のフォームや発給システムの変更程度であるとのことだった。

### ② フィリピン

マニラにおいては、時あたかもLloyd's of London press主催による“Philippine Manning and Training Conference”が開催された直後であり、面談した関係者は一様に改正STCW条約にいかに対応すべきかに関心を高めていた。

フィリピンは船員派遣を基幹産業として捉えており、今後共、船員の派遣についての世界一の地位を維持しようとしている。このため改正STCW条約をクリアできるかどうかは国を挙げての一大関

心事であり、同国政府は教育機関の整理統合を行うと共に、外国からの資金援助によって対応したいと考えている。

同問題はフィリピン一国の問題では済まず、世界の船員需給のバランスに大きく影響を与える要因となりかねない。ノルウェー船協によれば、NIS 船等に配乗するフィリピン人船員については、同船協がマニラにおいて運営する研修センターで同条約に対応したコースを受講させることとするなど、既に対策を講じたとのことであり、ノルウェーとほぼ同数のフィリピン人船員25,000名を雇用する

わが国商船隊にとって見過ごせる問題ではないことが感じられた。

また、フィリピン船員組合 (AMO-SUP) は、改正 STCW 条約への対応の不手際によって競争力が低下し、中国人船員などに職場を奪われることを恐れている様子であり、日本船主との協調についての代表団の要請に対しても、「ヨーロッパの要求とは一線を画し、Asian Seafares Summit Meeting の決定によってヨーロッパ主導の ITF 活動に制限を加え、さらにアジアの意見を反映させていく。」と述べた。

### 内航海運の平成7年度以降5年間の適正船腹量

海運造船合理化審議会は11月22日、内航部会（眞島健部会長）を開催し、運輸大臣より10月24日付で諮問（諮問第120号）のあった「内航海運業の用に供する船舶の平成7年度以降5年間の各年度の適正な船腹量」について審議、同日付で答申した。（資料参照）

適正船腹量の策定は、内航海運業法第2条の2の規定に基づき実施されるものであり、内航海運業者に船舶建造の中長期的な指針を与えるとともに、運輸大臣が船腹量の最高限度を設定するか否かを判断する基準となるものである。

この適正船腹量は、主要内航輸送貨物の需給状況およびその他の経済事情を勘案し、貨物船、

セメント専用船、油送船など6船種ごとに設定、告示される。

同答申によると、本年6月30日現在の現有船腹量396万1,000G/Tは平成7年度の適正船腹量386万9,000G/Tに比して約2.4%（9万2,000G/T）過剰となっている。船種別に見ると、貨物船の現有船腹量は、7年度で約1.6%（2万7,000G/T）過剰となっている。8年度以降は過剰感は徐々に解消し、平成11年度には船腹不足に転じるとしている。また油送船は7年度で約1.5%（1万4,000G/T）過剰となっており、貨物船同様7年度以降4年間船腹過剰が続く見通しである。

【資料】 平成7年度～11年度内航適正船腹量

（単位：千G/T）

| 船 種           | 現有船腹量<br>(7.6.30現在) | 適 正 船 腹 量      |                |                |               |               |
|---------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
|               |                     | 7 年度           | 8 年度           | 9 年度           | 10年度          | 11年度          |
| 貨 物 船         | 1,688               | ( 1,661<br>27) | ( 1,669<br>19) | ( 1,678<br>10) | ( 1,687<br>1) | ( 1,696<br>8) |
| セ メ ン ト 専 用 船 | 434                 | ( 437<br>3)    | ( 443<br>9)    | ( 449<br>15)   | ( 455<br>21)  | ( 460<br>26)  |
| 自 動 車 専 用 船   | 172                 | ( 163<br>9)    | ( 166<br>6)    | ( 170<br>2)    | ( 171<br>1)   | ( 172<br>0)   |
| 土・砂利・石材専用船    | 433                 | ( 389<br>44)   | ( 390<br>43)   | ( 397<br>36)   | ( 400<br>33)  | ( 402<br>31)  |
| 油 送 船         | 965                 | ( 951<br>14)   | ( 959<br>6)    | ( 955<br>10)   | ( 957<br>8)   | ( 971<br>6)   |
| 特 殊 タ ン ク 船   | 269                 | ( 268<br>1)    | ( 273<br>4)    | ( 275<br>6)    | ( 279<br>10)  | ( 282<br>13)  |

（注）1. 油送船の現有船腹量には、平成4年度に日本内航海運組合総連合会が実施した解艘延期制度（新造船竣工後、最長1年間の解艘延期）によるダブル通航に係る船腹量は含まない。2. 平成7年度のダブル通航に係る船腹量は2.2千G/Tである。3. ( ) 内は、平成7年6月30日現在の現有船腹量に対する過剰船腹量である。

## London便り



当事務局の英国人スタッフMR. DAVID WRIGHTが、本年8月に65才となったのを機会に12月末でいよいよ退職することとなりました。65才とはいっても至って元気で、いささかのボケの兆候もなく、われわれとしてはあと2、3年は働いてほしかったのですが、若い頃痛めた膝が悪化し階段の昇り降りが苦痛であるとのことで諦めた次第です。ディヴィッドはもともと英国海軍の軍人でダートマスの海軍兵学校を卒業し、さらに1年制の海軍大学で学び、海上および参謀本部や兵学校の講師等の陸上勤務を経て最終官職COMMANDER（海軍中佐）として退職しました。

退職直前は英国とアイルランド間の有名な鯨戦争時であり、乗員220名のフリゲート艦の艦長として波荒いアイルランド海をパトロールしていたそうです。

海軍除隊にあたっては女王陛下手ずから勲章を戴き、OBE (OFFICER, THE MOST EXCELLENT ORDER OF THE BRITISH EMPIRE 大英帝国勲位4等) なる称号を得ました。この称号はわれわれが交通違反の罰金をまけてもらうためにお詫びの手紙を書く際に、大きな威力を発揮してくれました。

海軍除隊後2、3の仕事を経て、12年前当事務局員として働き始めたわけです。英国での社会通念では長期間である12年もの間、しかも後半の8年間は私との超えがたい言語障壁と日々の日英文化摩擦のなかで、ある時は海軍軍人らしい規律と生真面目さで、ある時はやや理解困難なジョークを口にしながら陰日向なく職務に精励し、日本/欧州の友好関係を維持するため、“OIL THE WHEELS” (本人の言) 努めてくれました。

ディヴィッドの仕事ぶりは、一言でいえば海軍大

学および参謀本部勤務時代の訓練が徹底しており、極めて正確でかつ早いということでしょう。どんな分厚い書類でも素早く目を通し要点を把握し適切なコメントをし、それを文書として用意してくれました。特に急ぎの手紙などどれほどディヴィッドに助けられたかわかりません。

当事務局の扱う業務は幅広く、安全環境問題から、船員問題、海運政策、各種の調査依頼、会議の議事録作成、調査団の訪問手配等々、あるいは駐在員の借家契約といった問題までも右に左に手早く処理し毎日午後5時半には机の上をきれいにしておさんのバーバラが待つグリニッチの自宅へ急いで帰る姿には感心したり羨ましく思ったりしました。

ディヴィッドは英語（イギリス英語）に大きな誇りを持っており、また彼自身の英語の能力にも自信を持っており、当事務局の英文の手紙は全て彼の厳格な検閲に引っ掛かり、徹底的に修正されます。われわれが推理小説などで拾った安っぽいアメリカ風の言い回しなどをすると露骨に顔をしかめます。ディヴィッドの人物評価の基準には英語の能力が大きな比重を占めているようで、初対面の人の話し振りや書き振りを話題にします。しかしこれは決して下手な英語を馬鹿にするわけではなく、「文は人なり」、「言は人なり」を信じており、話の仕方、書き方に表れる人の質に敏感なのでしょう。

われわれがディヴィッドによく言われるのは英国人のニュアンスを汲み取ってほしい、よく言われるように英国人はUNDERSTATEMENTであり、アメリカ人のようなストレートなものの言い方はあまりしない、話が複雑で微妙な問題になるほどこのニュアンスを理解できないと英国では通る話も通らなくなってしまうということでした。

ディヴィッドの風貌について言えば必ずしも日本人がイメージとして持つ英国紳士的ではないかもしれませんが、その中身は紛れもない英国紳士の典型で英国海軍の伝統とその周辺の社会が育て上げた成果でしょう。

退職後の健康と幸せを祈ってやみません。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

# 業 界 探 訪

## 業界団体を訪ねて

### 訪問団体 日本鉱業協会

設 立 昭和23年（1948年）4月

目 的 会員相互の連絡協調の下に、わが国鉱業（石炭、石油、天然ガス等を除く）の健全な発展を促し、会員相互の融和親睦を図る。

会 長 河野 博式（日鉱金属社長）

会 員 非鉄金属鉱業関係59社

事 業 1. 非鉄金属鉱業に関する調査研究  
2. 非鉄金属鉱業に関する建議  
3. 非鉄金属鉱業知識の普及宣伝  
4. 会員相互の連絡、融和、親睦

### 概 況

#### 1) 日本は非鉄の消費大国

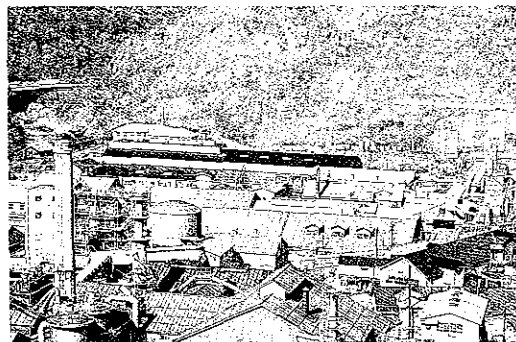
銅・鉛・亜鉛等の非鉄金属は、電気、通信、建設等の産業資材および自動車、家電製品等消費物資外種々の日用品に幅広く使用され、現代生活に不可欠の基礎物資である。

日本は銅、亜鉛、鉛いずれも米国に次いで世界第2位の消費大国だが、これら非鉄地金の国内自給度は高く、当業界は銅については国内需要量の約80%（生産量で世界第3位）、亜鉛、鉛共に需要量のほぼ100%、

（亜鉛生産量世界第2位、鉛は同6位）の数量、品質共に安定した生産供給体制を維持している。

#### 2) 国内鉱山の衰退

日本は古来非鉄の地下資源に恵まれ、江戸時代には、世界最大の産銅国であった。昭和30年代にも、全国で約400もの金属鉱山が操業していたが、鉱量枯渇およびオイルショック、円高等の経済変動による国際競争力の喪失により、逐次閉山が進み、現在10余の鉱山を残すのみである。その中で主要鉱山は、豊羽（北海道；亜鉛・鉛）、神岡（岐阜県；亜鉛・鉛）、菱刈（鹿児島県；金・銀）の3山を数えるに過ぎない。従って、原料鉱石の海外依存度は高まる一方で、銅はほぼ100%、亜鉛も約80%輸入鉱石に



▲神岡鉱業所（岐阜県；亜鉛・鉛）

依存している。当業界は既に昭和30年代前半から、海外の資源調査開発に着手し、近年は海外鉱山の自主開発に注力している。ただ、非鉄の原料は、開発途上国の僻地に偏在しているので、海外資源の調査開発は、極めて危険度の高い事業である。

### 3) 非鉄の価格は国際相場で決まる

非鉄地金は国際商品であり、その国内取引価格は、ロンドン金物取引所（LME）の相場に基づいて決定される。したがって円高によって、国内価格は引き下げられる。例えば、銅の LME 価格は、昭和38年4月から平成6年3月までに2.9倍上昇しているが、国内建値はその間の円高により、0.92倍と逆に値下がりしている。

また、海外鉱石の買鉱条件は、海外の鉱

山業者から取得する製錬加工費がドル建てなので、円高により差損を被る。

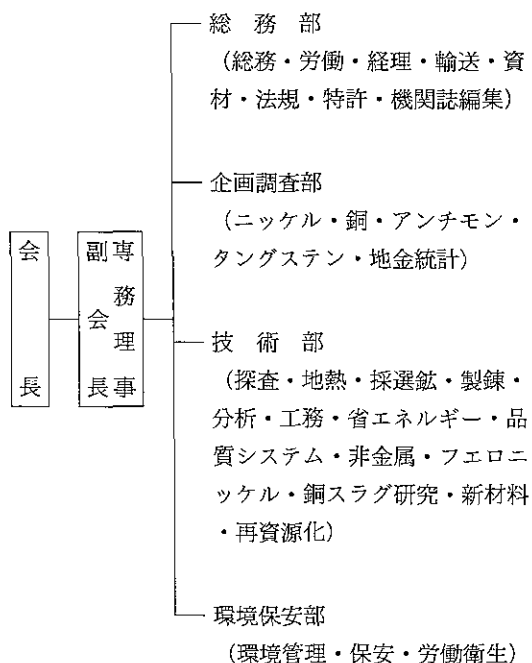
このように円高は、当業界に二重の打撃となり、業界を取り巻く環境は、極めて厳しく、業界挙げて円為替の適正化と安定化を、政府当局に強く要望している。

### 4) 合理化と多角化

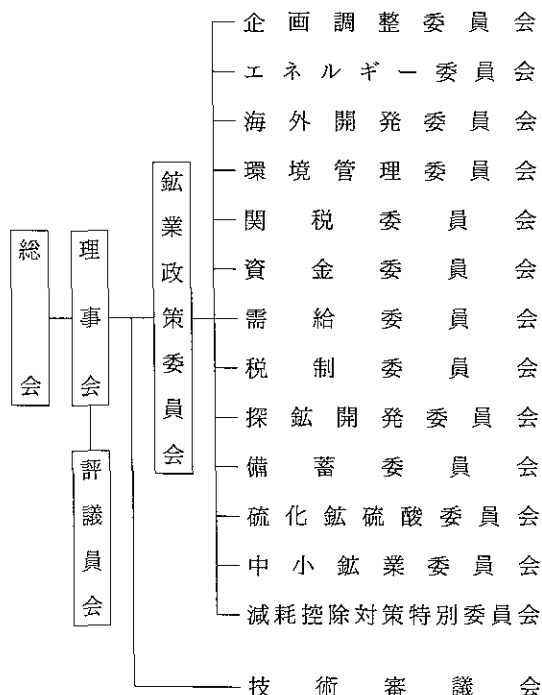
当業界各社は、昭和30年代後半からの一貫した、非鉄金属鉱業、製錬業の採算悪化傾向に的確に対処し、経営の安定を図るため、昭和40年代から、厳しい合理化と、経営の多角化を進めている。多角化事業部門としては、原子力、金属加工、電子材料、建材、機械、公害防止機器等多岐にわたっており、今後産廃物処理・リサイクル関係にも注力する動きが強まっている。

## 事務局の組織図および部会

(部会は括弧内に示す)



## 会議の構成



# 海運雑学ゼミナール 第69回

## 「亀」と呼ばれた木製人力潜水艇

空を飛ぶこととともに、水に潜ることも、長い歴史を通じた人類の見果てぬ夢だった。ギリシャ、ローマ時代の哲学者たちからレオナルド・ダ・ビンチまで、古来、人が水中を自由に移動するための装置の考案例は数多い。

その夢が現実となったのは17世紀。オランダ人ファン・ドレベルがつくった手漕ぎの木製潜水艇は、水面下すれすれではあったが、ともかく人類初的水中散歩に成功した。

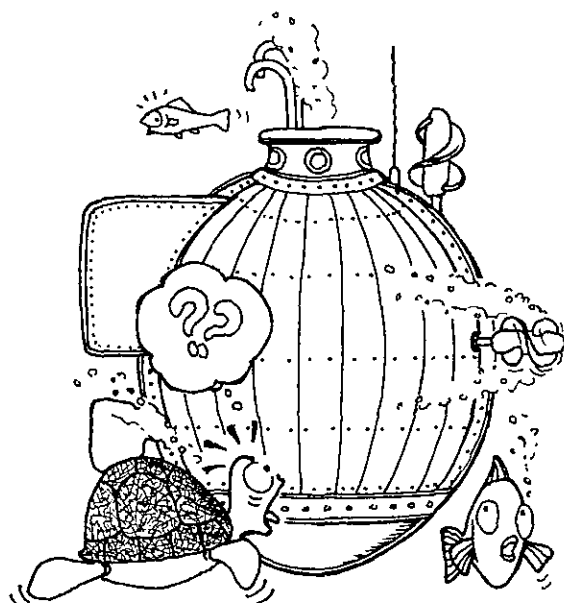
1776年に米国の技師デービッド・ブッシュネルが造った「タートル」は、より本格的だった。その名の通り亀のような形をしたこの潜水艇は、やはり木製で、内部に浮力調整用のバラストタンクをもち、人力のプロペラで推進。水中から敵艦の船底に錐で穴を開ける作戦用につくられたが、戦果を上げるには至らなかった。

さらに1800年代初頭にはロバート・フルトンも、自作の潜水艇「ノーチラス」号で深度7～8メートル、6時間の潜航に成功する。しかし米海軍は水中からの攻撃を「卑怯な手段」とみて、こうした新兵器に興味を示さなかった。

兵器としての潜水艇の初の戦果は南北戦争で上がった。南軍の8人乗り潜水艇「ハンリー」が、何度かの失敗の末、ついに海中から爆薬攻撃で北軍のコルベット艦を撃沈したのだ。

しかし、これら先駆的な潜水艇の最大の弱点は、酸素のない水中では、当時すでに実用化されていた蒸気機関が使えないことだった。人力では、速力や航続距離の点で水上を走る船に歯が立たない。この問題を解決したのが電気モーターとその駆動源のバッテリーの登場だ。

19世紀後半には、水上では蒸気機関、水中で



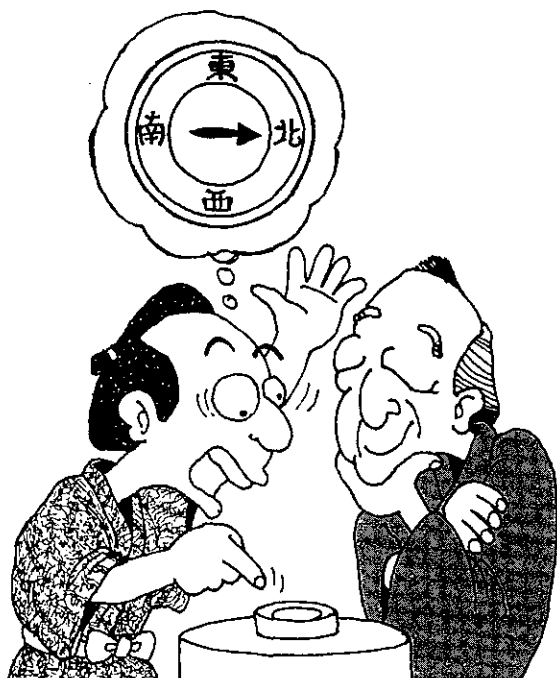
はモーターを使う本格的な潜水艦が欧州でつくられ、さらに蒸気機関は蒸気タービンやディーゼル機関に変わり、性能は飛躍的に向上する。

海中の神秘に魅せられた人々の素朴な夢は、やがて「しんかい6500」に代表される深海調査船にまで発展するのである。

## 「逆針」は、日本独自の航海計器

日本で航海用の磁石が使われるようになったのは室町時代以降のこと。初期には、おそらく中国の指南針のように水に磁針を浮べる方式が主だったと考えられるが、江戸時代には、より進んだ「乾式（磁針の中心を垂直の支柱で支える方式）」の和磁石が盛んに使われていた。

和磁石の特徴は「本針（ほんばり）」と「逆針（さかばり）」の2種類がある点だ。本針は、普通の磁石のように、方位の目盛が、子（北）、卯（東）、午（南）、酉（西）の順番で時計回り



に、逆針は、それが反時計回りに刻まれたもので、それぞれ用途も使い方も違う。

まず本針は、自船の位置を知るために山や岬の方位を調べるためのもの。手持ちで目盛の北と磁針の北を合せる普通の使い方だった。

一方、逆針は、目盛の北を船首方向に向けて据えつけて使う。目盛が反時計回りに記されているため、常に北を指す。磁針の方位はそのまま船の進行方向を示すことになる。日本独自のアイデアで、船乗りにとってとくに便利だったため「船磁石」とも呼ばれた。

いずれも本体は木製で、厚手の円盤状。くり抜いた中央に磁針を置き、周囲に方位の目盛を配置したもの。厚い一枚板からろくろで挽き出し、つくりは極めて頑丈だった。

回船の最盛期には、主要港湾の周辺に和磁石の工房がいくつも生まれ、一部は本家の中国にも輸出されたといわれる。優れたアイデアと巧みな製造技術で世界の評価を得た20世紀の日本

のハイテク製品輸出にも通じるような話だ。

## フルード値が示す 排水量型船の速力の限界

船体の浮力で水に浮かぶタイプの船を排水量型船と呼び、空気圧や揚力で船体の全体または大部分を水面から上に浮上させるタイプの船を非排水量型船と呼ぶ。貨物船や客船など一般の船はほぼ前者であり、ホバークラフトや水中翼船などの超高速船が後者に属する。

超高速船で、とくにこの形式が採用される理由は、船の前進を妨げる最大の要因の造波抵抗と摩擦抵抗を克服するためだ。

排水量型船の速力性能をあらわす指標として用いられるのが、英国の元鉄道技師ウィリアム・フルードが考案したフルード値。船速を、船の長さ $l$ と重力加速度 $g$ の積の平方根で割ったものだ。このフルード値が0.3を超えると、造波抵抗が急激に増加し、主機の馬力を大きくしても速力はわずかしこアップしなくなる。

このため、排水量型の高速船では、船体を細長くしたり、船体重量を軽くして、フルード値を低く押える。商船の中でもっとも高速なコンテナ船が細長くスマートなのはこのためだ。

しかし船体を軽くしたり細長くするといっても、実用性からは限界がある。ところが船体を水面から上に浮べてしまう非排水量型船ならフルード値による制約がなくなるわけである。

今、注目されているテクノスーパーライナーも、この非排水量型に属する船。これまで主に超高速型旅客船に採用されてきた非排水量型を、積載重量約1,000トンの貨物船に適用する世界初の試みだ。すでに実験航海にも成功し、50ノット（時速約93km）の超高速海上輸送システムが実現する日も近いと期待されている。

## 平成7年の海運界10大ニュース

1. 阪神・淡路大震災が発生し、神戸港の港湾施設に壊滅的被害を与え、海上輸送活動が大打撃を受ける

1月17日未明に淡路島北部を震源地とする直下型地震が発生し、神戸市を中心に甚大な被害が生じ、神戸港のコンテナ埠頭をはじめとする港湾施設が損壊するなど海上輸送にも大きな打撃を受けた。政府・地元自治体等の復旧・復興活動に対応し、海運界も生活関連・緊急救助物資等の輸送、臨時宿泊施設・入浴施設としての客船の提供等の援助協力を行った。

2. 祝日法改正案が可決され、国民の祝日「海の日」が制定される

昭和34年より3回にわたる祝日化運動の積み重ねの結果、「国民の祝日に関する法律」が成立し、7月20日の「海の記念日」が、国民が海の恩恵に感謝するとともに海洋国日本の繁栄を願う「海の日」として平成8年より国民の祝日となった。

3. 運輸省「外航海運・船員問題懇談会」において、「国際船舶制度」の創設が提言され、実現に向け一歩を踏み出す

外航海運・船員問題懇談会は、日本籍船・日本人船員の維持、日本商船隊の国際競争力回復に資するため、税制・財政上の措置をはじめとする総合的な対策を盛り込んだ「国際船舶制度」の創設を提案し、その実現に向け一歩を踏み出した。

4. 円が1ドル80円を突破、戦後最高値を記録するが、総じて外航船社の収益悪化は回避される

4月19日、円は1ドル=80円の大台を突破してこれまでの最高値を更新。海運業界に危機感がみなぎり、当協会は「円高緊急アピール」を発表し、政府に早急かつ有効な円高是正策の実施を求めた。外航船社では合理化の速度を早めるなど一層の体質改善に努力した結果、乾貨物市況の好調持続と行き過ぎた円高の修正傾向もあり、総じて中間決算では収益の悪化は食い止められている。

5. 船員の資格証書の発給基準、ポート・ステート・コントロール等を強化する改正 STCW 条約が採択される

国際海事機関 (IMO) は、船員の資格に関する国際的な最小基準が守られるよう、資格証書の発給基準およびポート・ステート・コントロール等を強化する改正 STCW 条約を採択した結果、1997年2月から発効する見込みとなった。

6. 「規制緩和推進5カ年計画」がスタートし、海運関係の規制緩和が推進される

政府は中期的かつ総合的に規制緩和を推進するため「規制緩和5カ年計画」を策定した。海運関係分野では、当協会の要望42項目のうち、船舶の定期検査間隔が4年から5年に改善される等18項目が措置または措置予定となった。

7. ISMコードに基づく管理システムの構築と適合証書の取得等、安全対策への取り組みが本格的に進む

SOLAS条約の改正により1998年7月以降の強制化が予定されている国際安全管理コード (ISMコード) の施行に向け、海運各社は積極的に安全管理システムの構築に取り組み、日本海事協会等の認定機関による認証の取得を進め、安全および環境保全対策を強化した。

8. 海運造船合理化審議会が「今後の内航海運対策について」答申する

海運造船合理化審議会・内航部会は、「今後の内航海運対策について」答申した。本答申では、船腹調整制度に関する内航業界の意見が反映され、内航海運業界を巡る周辺環境の整備、構造改善の推進等も織り込まれている。

9. 「次期海上システム研究会」が、次期 Sea-NACCS の対象業務を船舶関係にも拡大、UN/EDIFACT の採用を提言する

「次期海上システム研究会」は、1999年以降の Sea-NACCS (海上貨物通関情報処理システム) を船舶関係等にも拡大適用して、UN/EDIFACT (国連による電子データ交換規則) を導入するよう提言した。これを契機に今後の海運業界でも、あるべき物流ネットワークと標準メッセージの開発・実用化に拍車がかかることが予想される。

10. 米国1984年海運法改訂法案が下院運輸・インフラストラクチャー委員会を通過する

米国1984年海運法改訂法案 (H.R.2149) が、下院運輸・インフラストラクチャー委員会を通過した。法案は、運賃率表の届け出廃止、サービスコントラクト (S/C) の非公開、コントロールドキャリアに関する規定の適用範囲拡大、FMC (連邦海事委員会) の廃止等を骨子としている。同法案が成立した場合、北米航路の競争の再度の混乱ならびにコントロールドキャリアに対する規制が一部民間船社にも拡大適用され、健全な船社活動が妨げられることが懸念される。





11月

**2日** 次期海上システム研究会は、次期 Sea-NACCS（海上貨物通関情報処理システム）についての報告書を取りまとめた。

**10日** 海運大手5社は、1995年9月中間決算を発表した。それによると、先の大幅な円高により運賃収入が目減りしたため、5社合計では減収となったが、合理化効果や不定期船市況の好調が加わり、3社が増益を確保した。5社合計では、売上高は前年同期比微減の7,398億円（1.4%減）、経常利益は67億円（90.8%増）の大幅増となった。

**15日** 運輸省はモーダルシフト推進施策の今後の展開に関する調査委員会（委員長・森池茂東京工業大学教授）の初会合を開催した。

**16日** 日韓造船首脳会議が16・17日の両日、千葉・幕張で開催され、新造船需要予測などの世界の造船需給について意見交換を継続していくことで合意した。

◎ 大蔵省は、10月の貿易統計速報（通関ベース）を発表した。それによると、輸出額から輸入額を差し引いた輸出超過額（貿易黒字）は53億2,800万ドルと前年同月に比べ42.4%減と4カ月連続で減少した。

**17日** IMOの第19回総会が13日からロンドンで開催され、17日に行われた理事国選挙で主要海運国8カ国で構成されるカテゴリーAにおいて、日本は理事国に再選された。

◎ 上海・長江―神戸・阪神交易促進会議の初会合が17・18日の両日、上海で開催され、上海港―神戸港間の物流強化と日中双方の投資促進で合意した。同会議は政府の復興委員会が村山首相に提言した「上海・長江

交易促進プロジェクト」の実現を推進する目的で開催されたもので、22日には当協会の新谷会長が協会として協力する意向を明らかにした。

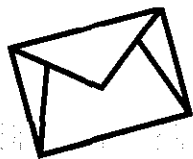
**20日** IMO・SOLAS条約締約国会議が20日から29日までロンドンで開催され、ROROフェリーの安全対策などについて審議した。

◎ 日中海運当局間協議が20日から22日まで北京で開催され、中国側は、中国における邦船社の100%出資現地法人の業務範囲拡大やBL発行などの問題につき規制緩和に応じる姿勢を示した。

**21日** 石油海事協会は、クリスタル協定とトバロップ連盟各々の理事会が、油濁責任に関するタンカー船主間自主協定であるトバロップ・サブプリメント協定と荷主のタンカーの油濁責任に関する臨時追加補償制度に関する自主規定であるクリスタル協定とを1997年2月20日で打ち切ることを決定したと発表した。

**22日** 海運造船合理化審議会内航部会（部会長・眞島健日本エアシステム社長）は、平沼赴夫運輸大臣に、平成7年度から平成11年度までの内航船の適正船腹量を答申した。それによると、平成7年度の適正船腹量は貨物船166万1,000％、油送船95万1,000％となった。（P.24囲み記事参照）

**28日** アラスカ原油輸出解禁法案は、クリントン米大統領の署名を取得し、成立した。これにより、1973年の石油危機以来22年ぶりに同原油の輸出が可能になった。



〒100-0001 東京都千代田区千代田 1-1-1 日本郵政ビル 10F

## 11月の定例理事会の様様

(11月22日、神戸ポートピアホテルにおいて開催)

### 総務委員会関係報告事項

1. 国民の祝日「海の日」制定記念絵画展・博物館の開催について

平成8年の国民の祝日「海の日」第1回制定記念行事として、世の人々に「海と船」とに関する感動の場を提供し、併せて「船と海運」への共感をつちかうべく、日本国内の国公立美術館等が所蔵する「海」に関する絵画に海外の絵画数点を加えた絵画展（東京）を、また同じく国公立博物館等が所蔵する物品をもって「海と日本人」に関する博物館（神戸）をそれぞれ開催することとなった。

開催場所・会期

東京地区 安田火災海上・東郷青児美術館  
(平成8年6月29日～8月18日)

神戸地区 ㈱神戸港振興協会・神戸海洋博物館  
(平成8年7月13日～8月31日)

### 政策委員会関係報告事項

1. 「国際船舶制度」の早期創設に関する諸活動について (P.15海運ニュース1参照)

2. 海運に係わる規制緩和要望について  
(P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)

### 労務委員会関係報告事項

1. 平成6年度船員保険収支決算について  
(本誌11月号P.20参照)

### 船員対策特別委員会報告事項

1. 海外調査団報告（欧州・アジア）について  
(P.20運ニュース4参照)

### 会員異動

○退 会

平成7年11月30日付

富士汽船株式会社（京浜地区所属）

株式会社大阪造船所（京浜地区所属）

平成7年12月1日現在の会員数150社

(京浜98社、阪神41社、九州11社)

### 陳情書・要望書 (11月)

宛 先：運輸大臣／郵政大臣

件 名：海運関係分野の規制緩和の一層の推進

要 旨：本年3月31日に取りまとめられた政府の「規制緩和推進計画」の見直しにあ

〒100-0001 東京都千代田区千代田 1-1-1 日本郵政ビル 10F

たり、当協会の要望のうち未措置事項に会員会社より新たに寄せられた要望を合わせ、運輸大臣宛22項目ならびに郵政大臣宛4項目の要望を行った。

宛 先：運輸大臣・運輸省海上交通局長／公正取引委員会委員長・同経済部長

件 名：個別法による独占禁止法適用除外制度の見直しの件

要 旨：本年3月に公表された「規制緩和推進計画」等に基づき、各省庁では「個別法による独禁法適用除外制度の見直し作業」が進められている。当協会では、海上運送法第28条により許容されている船社による各種協定等に対する適用除外制度の存続を求める要望書を運輸大臣ならびに公正取引委員会委員長等にそれぞれ提出した。

## 海運関係の交布法令（11月）

- ㊤ 油濁損害賠償保障法施行令の一部を改正する政令

（政令第373号、平成7年11月6日公布、平成8年5月30日施行）

- ㊤ 無線従事者の操作の範囲等を定める政令の一部を改正する政令

（政令第375号、平成7年11月6日公布、平成8年4月1日施行）

- ㊤ 船員保険法施行令の一部を改正する政令

（政令第389号、平成7年11月15日公布、平成8年4月1日施行）

- ㊤ 小型船舶の船籍及び総トン数の測度に関する政令の一部を改正する政令

（政令第393号、平成7年11月17日公布、平成7年11月17日施行）

- ㊤ 船舶法施行細則等の一部を改正する省令

（運輸省令第62号、平成7年11月17日公布、平成7年7月17日施行）

- ㊤ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則の一部を改正する省令

（運輸省令第63号、平成7年11月30日公布、平成11年11月30日施行）

## 国際会議の開催予定（1月）

IMO 第39回設計設備小委員会（DE）

11月22日～26日 ロンドン

アジア船主フォーラム恒久事務局設置検討委員会

1月29日 香港

1995年STCW条約およびSTCW-F条約の結果に関する第1回中間会合

1月29日～2月2日 ロンドン

## 「SHIPPING NOW 1995日本の海運」の刊行

当協会では、「SHIPPING NOW 1995 日本の海運」を刊行いたしました。

「SHIPPING NOW 1995」では、最新の資料に基づくグラフやカラー写真を豊富に使用し、日本海運がわが国経済や国民生活に果たす役割を、衣食住、エネルギー、工業原料、製品に分けてわかりやすく解説するとともに、日本海運の現状やいろいろな種類の船を一目で理解できるような簡単な説明を付しております。

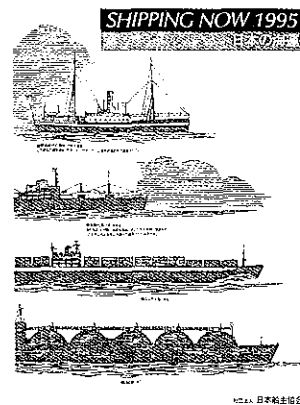
入手ご希望の方には無料にてお送りいたしますので、下記までお問い合わせ下さい。

### 〈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



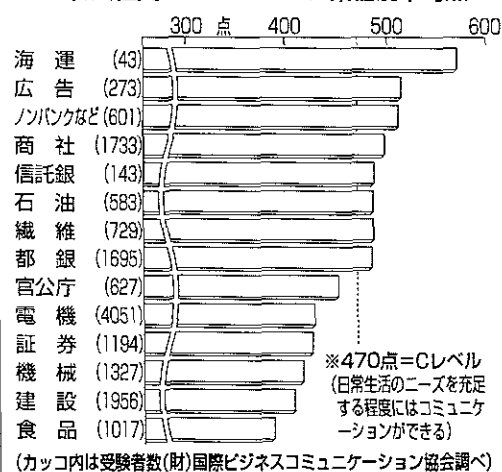
## クリッピング

### '95新入社員のTOEICスコア業種別平均点で海運トップ

この春、海運業界に就職した新入社員は英語力が卓越しているという調査結果が出された。TOEICとは、世界50カ国で実施されている国際コミュニケーション英語能力テストで、スコアはA～Eまで5つのレベルに分けられる。企業が新入社員に期待するスコアは400～500点とされており、海運業界の平均スコアはそれを上回っている点が注目される。

海運は対象人数が少ないところが気になるが、少数精鋭ということか。

### さて英語力は？ '95新入社員のTOEICスコア業種別平均点



# 海運統計

## 1. わが国貿易額の推移

(単位：百万ドル)

| 年 月      | 輸 出<br>(FOB) | 輸 入<br>(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11月 | 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  |
| 9        | 38,703       | 27,397       | 11,306  | 7.0          | 13.2  |
| 10       | 35,289       | 29,930       | 5,359   | 1.9          | 17.9  |

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

| 年 月      | 年間<br>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12月 |          | 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 |
| 10       |          | 100.65 | 99.70  | 101.80 |
| 11       |          | 101.92 | 100.70 | 103.85 |

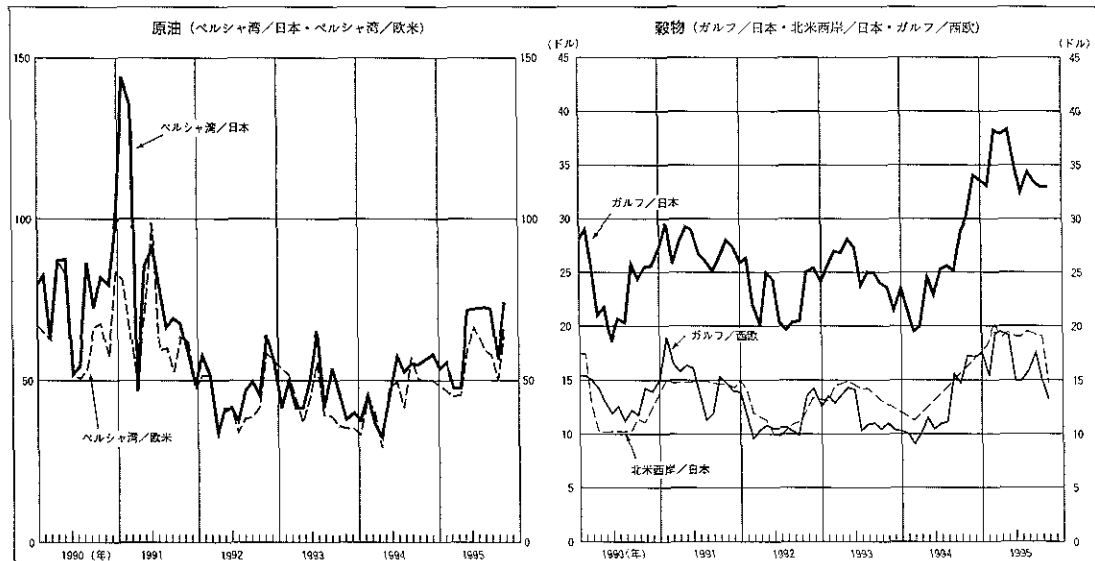
(注) 通関統計による。

## 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<br>航 海 | (品 目 別 内 訳) |        |        |       |       |       |         |         |        |
|      |    |         |        |             | 穀 物         | 石 炭    | 鉱 石    | 屑 鉄   | 砂 糖   | 肥 料   | その他     | Trip    | Period |
| 年次   |    |         |        |             |             |        |        |       |       |       |         |         |        |
| 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 | 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  |
|      | 10 | 15,974  | 902    | 15,072      | 5,450       | 5,265  | 3,019  | 127   | 204   | 947   | 60      | 8,228   | 2,259  |
|      | 11 | 14,764  | 245    | 14,519      | 4,421       | 5,228  | 3,927  | 122   | 293   | 513   | 15      | 10,942  | 1,694  |

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



#### 4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

| 月次 | ペルシャ湾/日本 |       |       |       |       |       | ペルシャ湾/欧米 |       |       |       |       |       |
|----|----------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
|    | 1993     |       | 1994  |       | 1995  |       | 1993     |       | 1994  |       | 1995  |       |
|    | 最高       | 最低    | 最高    | 最低    | 最高    | 最低    | 最高       | 最低    | 最高    | 最低    | 最高    | 最低    |
| 1  | 58.00    | 49.00 | 42.50 | 32.00 | 60.00 | 54.50 | 57.50    | 46.50 | 37.50 | 30.00 | 50.00 | 47.50 |
| 2  | 53.00    | 47.50 | 39.05 | 31.25 | 55.50 | 49.50 | 45.00    | 42.50 | 35.00 | 30.00 | 49.00 | 41.00 |
| 3  | 50.00    | 41.50 | 46.00 | 37.50 | 56.00 | 51.00 | 50.00    | 37.50 | 46.00 | 32.50 | 47.50 | 42.50 |
| 4  | 46.00    | 44.00 | 38.50 | 31.80 | 47.50 | 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 | 53.75 | 50.50 | 45.00    | 39.05 | 47.50 | 37.50 | 50.00 | 42.50 |
| 11 | 46.05    | 40.00 | 55.00 | 47.50 | 73.00 | 52.50 | 42.05    | 37.05 | 57.50 | 45.00 | 62.25 | 45.00 |
| 12 | 43.05    | 34.00 | 58.00 | 48.50 |       |       | 40.00    | 34.00 | 50.00 | 45.00 |       |       |

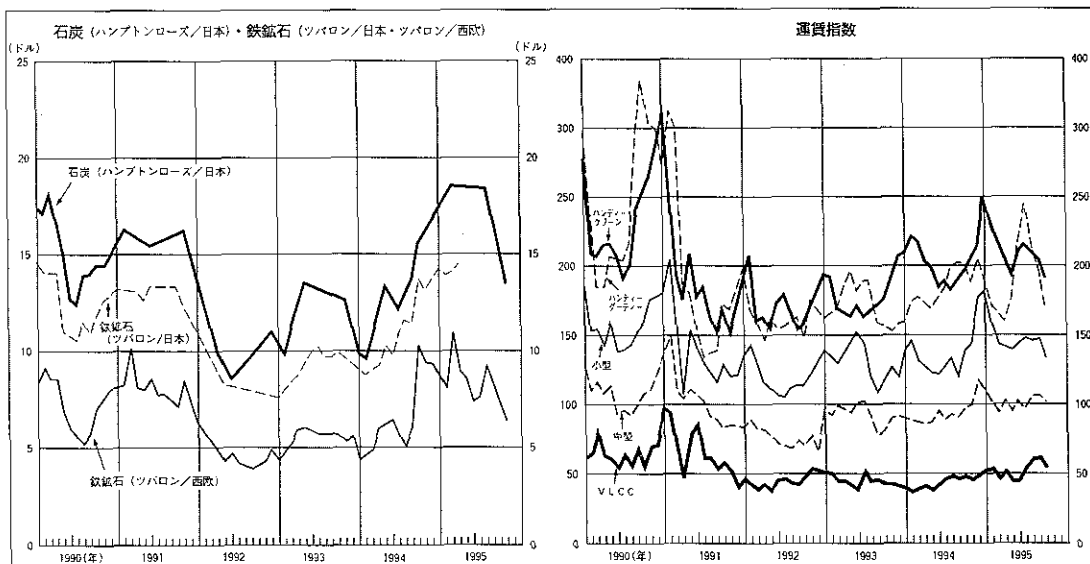
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。  
④グラフの値はいずれも最高値。

#### 5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル)

| 月次 | ガルフ/日本 |       |       |       | 北米西岸/日本 |       |       |       | ガルフ/西欧 |       |       |       |
|----|--------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
|    | 1994   |       | 1995  |       | 1994    |       | 1995  |       | 1994   |       | 1995  |       |
|    | 最高     | 最低    | 最高    | 最低    | 最高      | 最低    | 最高    | 最低    | 最高     | 最低    | 最高    | 最低    |
| 1  | 23.50  | 20.65 | 33.00 | 29.00 | —       | —     | —     | —     | 10.25  | 9.10  | 17.25 | 16.00 |
| 2  | 21.50  | 19.50 | 32.50 | 31.00 | 12.00   | —     | 17.65 | —     | 9.30   | 8.60  | 15.40 | 15.25 |
| 3  | 19.30  | 18.25 | 37.50 | 32.00 | 11.75   | 11.70 | 20.50 | 18.60 | 8.45   | 8.00  | 19.00 | 15.25 |
| 4  | 19.80  | 19.25 | 37.00 | 33.00 | —       | —     | 18.60 | 18.40 | —      | 10.25 | —     | 19.00 |
| 5  | 24.25  | 22.50 | 38.00 | 32.00 | —       | —     | 19.75 | —     | —      | 12.00 | 18.75 | 17.50 |
| 6  | 23.30  | 20.25 | 34.75 | 31.00 | —       | —     | 18.75 | 18.50 | 10.50  | 9.87  | 15.00 | 13.60 |
| 7  | 25.00  | 21.50 | 32.50 | 31.50 | —       | —     | 18.50 | 18.00 | 11.50  | 10.25 | 15.50 | 13.50 |
| 8  | 26.00  | 21.50 | 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 | 33.00 | 25.25 | 15.50   | 14.75 | 18.50 | 17.75 | 14.25  | 12.90 | 15.00 | 11.00 |
| 11 | 30.75  | 26.00 | 33.00 | 25.40 | 16.00   | 15.75 | 14.50 | —     | 17.00  | 13.50 | 13.00 | 11.50 |
| 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 | —  | —            | —     | 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 | —  | 13.45        | —     | —     | —  | 9.35         | 8.40 | 6.20  | —    |
| 12 | —               | —     | —     | —  | 12.75        | 11.75 | —     | —  | 9.25         | —    | —     | —    |

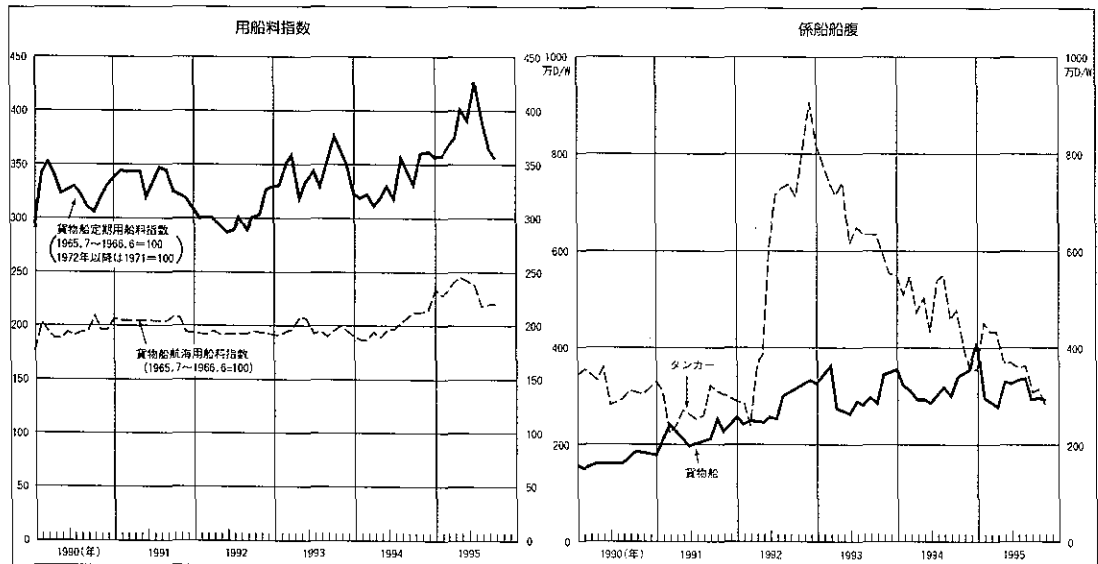
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも10万 D/W 以上15万 D/W 未満の船舶によるもの。

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    | 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 | 63.7 | 106.5 | 147.6 | 191.7 | 203.7 |
| 10 | 42.3            | 81.4  | 118.9 | 154.0 | 175.7 | 44.6 | 96.6  | 142.2 | 200.2 | 196.4 | 53.7 | 100.6 | 134.6 | 166.3 | 189.1 |
| 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・ダーク: 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 | 220.0 | 328.3      | 318.0 | 293.0 | 328.0 | 349.0 | 364.0 |
| 10 | 195.0      | 205.0 | 191.0 | 188.0 | 212.0 | 221.0 | 329.5      | 325.0 | 301.0 | 351.0 | 333.0 | 355.0 |
| 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 |       |

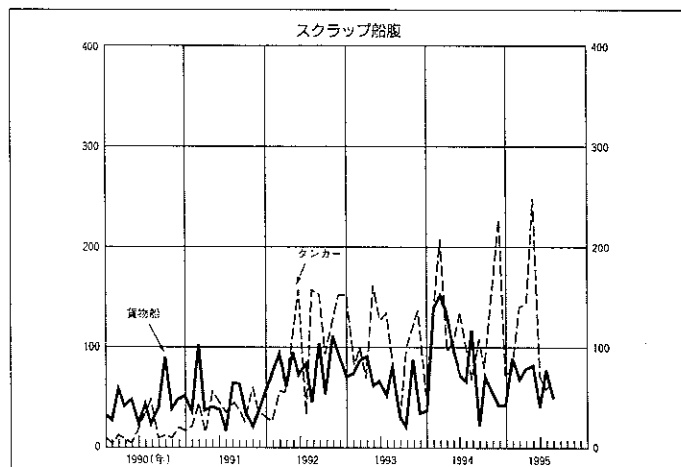
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

## 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  | 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 | 274  | 2,178 | 2,920 | 68   | 1,870 | 3,165 |
| 11 | 320  | 2,293 | 2,975 | 98   | 3,219 | 6,052 | 297  | 2,349 | 3,210 | 73   | 2,204 | 4,040 | 265  | 2,151 | 2,850 | 63   | 1,671 | 2,786 |
| 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  | 21   | 219  | 352  | 8    | 362   | 694   |
| 7  | 19   | 227   | 438   | 12   | 649   | 1,274  | 34   | 383   | 675    | 8    | 524   | 1,016  | 31   | 498  | 730  | 13   | 290   | 532   |
| 8  | 41   | 441   | 774   | 13   | 420   | 832    | 59   | 751   | 1,245  | 7    | 339   | 702    | 36   | 318  | 408  | 12   | 331   | 651   |
| 9  | 20   | 170   | 262   | 8    | 101   | 169    | 24   | 141   | 210    | 10   | 595   | 1,166  |      |      |      |      |       |       |
| 10 | 13   | 107   | 138   | 9    | 354   | 673    | 32   | 475   | 795    | 10   | 413   | 798    |      |      |      |      |       |       |
| 11 | 60   | 505   | 854   | 13   | 512   | 1,040  | 33   | 371   | 617    | 14   | 700   | 1,418  |      |      |      |      |       |       |
| 12 | 14   | 169   | 292   | 10   | 600   | 1,259  | 25   | 286   | 464    | 15   | 1,138 | 2,345  |      |      |      |      |       |       |
| 計  | 390  | 4,107 | 7,148 | 157  | 6,103 | 11,572 | 452  | 5,915 | 10,353 | 151  | 7,146 | 14,267 |      |      |      |      |       |       |

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

「海運統計」欄の各種資料の掲載は下記のとおりとなっています。

| 統                              | 計 | 資                      | 料 | 名 |
|--------------------------------|---|------------------------|---|---|
| 1. 世界船腹量の推移                    |   | ○12. 主要航路の成約運賃（穀物）     |   |   |
| 2. 日本商船船腹量の推移                  |   | ○13. 主要航路の成約運賃（石炭・鉄鉱石） |   |   |
| 3. わが国航船船腹量の推移                 |   | ○14. タンカー運賃指数          |   |   |
| 4. 世界の商用船建造状況                  |   | ○15. 貨物船用船料指数          |   |   |
| 5. わが国の建造許可船舶の竣工量と造船所手持工事船舶量推移 |   | ○16. 係船船腹量の推移          |   |   |
| 6. 世界の主要品目別海上荷動き量              |   | ○17. スクラップ船腹量の推移       |   |   |
| 7. わが国の主要品目別海上荷動き量             |   | 18. わが国貿易の主要貨物別輸送状況    |   |   |
| ○8. わが国貿易額の推移                  |   | 19. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入   |   |   |
| ○9. 対米ドル円相場の推移                 |   | 20. 内航船の船腹量            |   |   |
| ○10. 不定期船自由市場の成約状況             |   | 21. 国内輸送機関別輸送状況        |   |   |
| ○11. 主要航路の成約運賃（原油）             |   | 22. 内航海運の主要品目別輸送実績     |   |   |
|                                |   | 23. 内航燃料油価格            |   |   |

・○印の10項目については毎月掲載、その他の項目は適宜掲載している。

今年もそろそろ終わりに近づき、そろそろまた1年を振り返ってみる時期となってきた。

少し考えるだけでも、今年は本当に特別な年であったと思わざるを得ない。

年明け直後の阪神大震災の発生や、引き続く3月の地下鉄サリン事件およびその後の捜査で判明した事実は、各地で多発した拳銃発砲事件と相まって、従来我々が信じていた「日本は安全である」との神話を改めて考え直させる契機となった。

安全神話といえば、金融機関の連続破綻、大和銀行の事件は、日本では銀行は「安全」という考えに疑問を投げかけることとなった。

## 編集後記

そのほかにも、オウム事件は別の側面として宗教関係法の改正問題を通し、これまであまり議論が表に出てこなかった政治と宗教の問題を表面化させた。そして、今年から始まった米の市場開放は、過去数々の市場開放要求のなか決して譲らなかった「米の聖域」をついに崩す結果となり、また、4月に80円を瞬間的にでも割るという超円高を記録した「強い円」は日本の空洞化をより促進させることになった。

しかし、思うに今年起きたこと

はほとんどがそれまで水面下で徐々に進行していたことで、今年になりそれぞれ形となって表面化したものであるが、それらは違う形をとりつつもその原因は何らかの事由に帰着させられるようにも思える。

既に戦後50年、いわゆる「戦後」が遠い昔に既に終わり経済大国といわれて久しいなか、今日まで生き残ってきた「戦後」に再度目を向けることにより、よりよい明日を築いていかなければならないのでは、と思いつつ初冬の長い夜が過ぎていく。

第一中央汽船

総務部総務課長

加藤 和男

せんきょう12月号 No. 425 (Vol. 36 No. 9)

発行◆平成7年12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：松島海運㈱（英文名）MATUSHIMA KAIUN CO., LTD.

代表者（役職・氏名）：取締役社長 山本一雄

本社所在地：福岡市中央区大手門1-1-12 大手門バインビル

資本金：100百万円

創立年月日：1960年12月1日

従業員数：海上36名 陸上20名 計56名



|       |          |    |        |         |
|-------|----------|----|--------|---------|
| 所有船状況 | 遠洋・近海・沿海 | 3隻 | 6.477% | 12.053% |
| 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：当社は三井松島グループの生産、販売する国内炭（長崎県・松島炭鉱）海外炭を国内の各火力発電所、一般産業等へ輸送を行っております。

当協会会員は150社。  
（平成7年12月現在）



会社名：明治海運㈱（英文名）MEIJI SHIPPING CO., LTD.

代表者（役職・氏名）：取締役社長 内田和也

本社所在地：神戸市中央区明石町32

資本金：1,800百万円

創立年月日：1911年5月10日

従業員数：海上46名 陸上11名 計57名

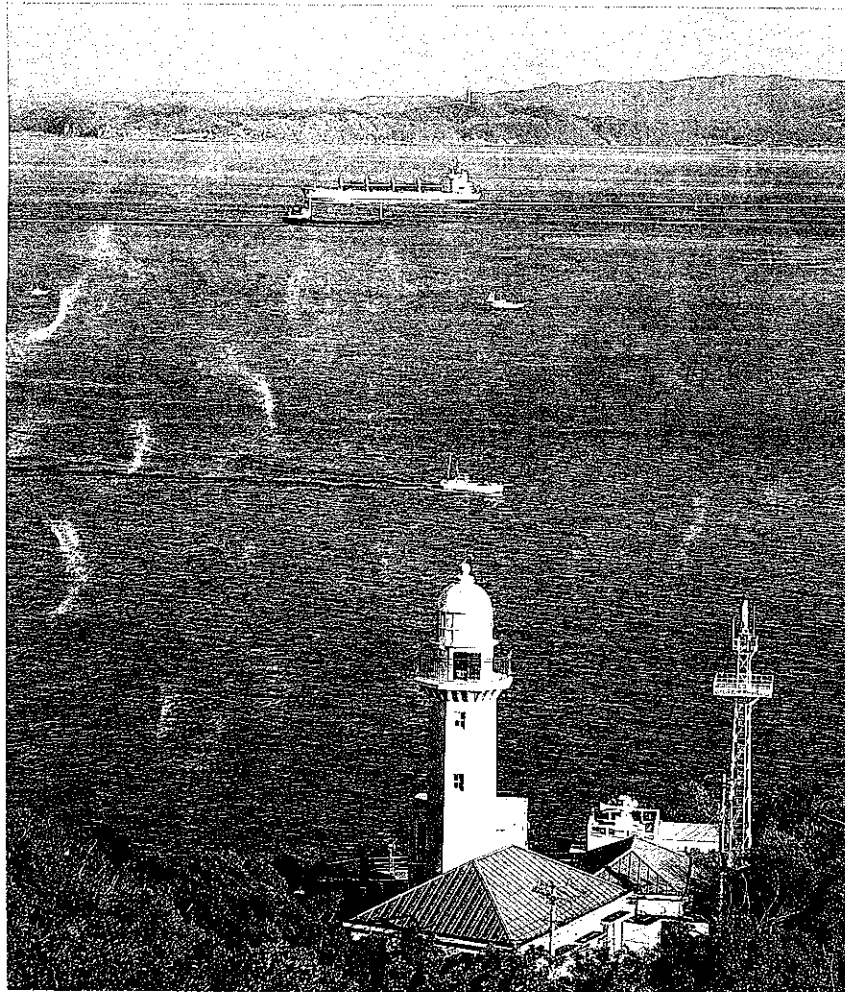


|       |          |    |          |          |
|-------|----------|----|----------|----------|
| 所有船状況 | 遠洋・近海・沿海 | 1隻 | 41.705%  | 18.169%  |
| 管理船状況 | 遠洋・近海・沿海 | 8隻 | 418.645% | 502.243% |

主たる配船先：ペルシャ湾、東南アジア、欧州、北米、豪州

事業概要：当社は海運部門においては外航船舶を所有し、タンカーは東燃タンカー、自動車専用船等は主として大阪商船三井船舶などと定期用船契約を締結し、運航している。また、貸ビル業も兼営しており堅実経営をモットーに社業の発展に努めている。

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*