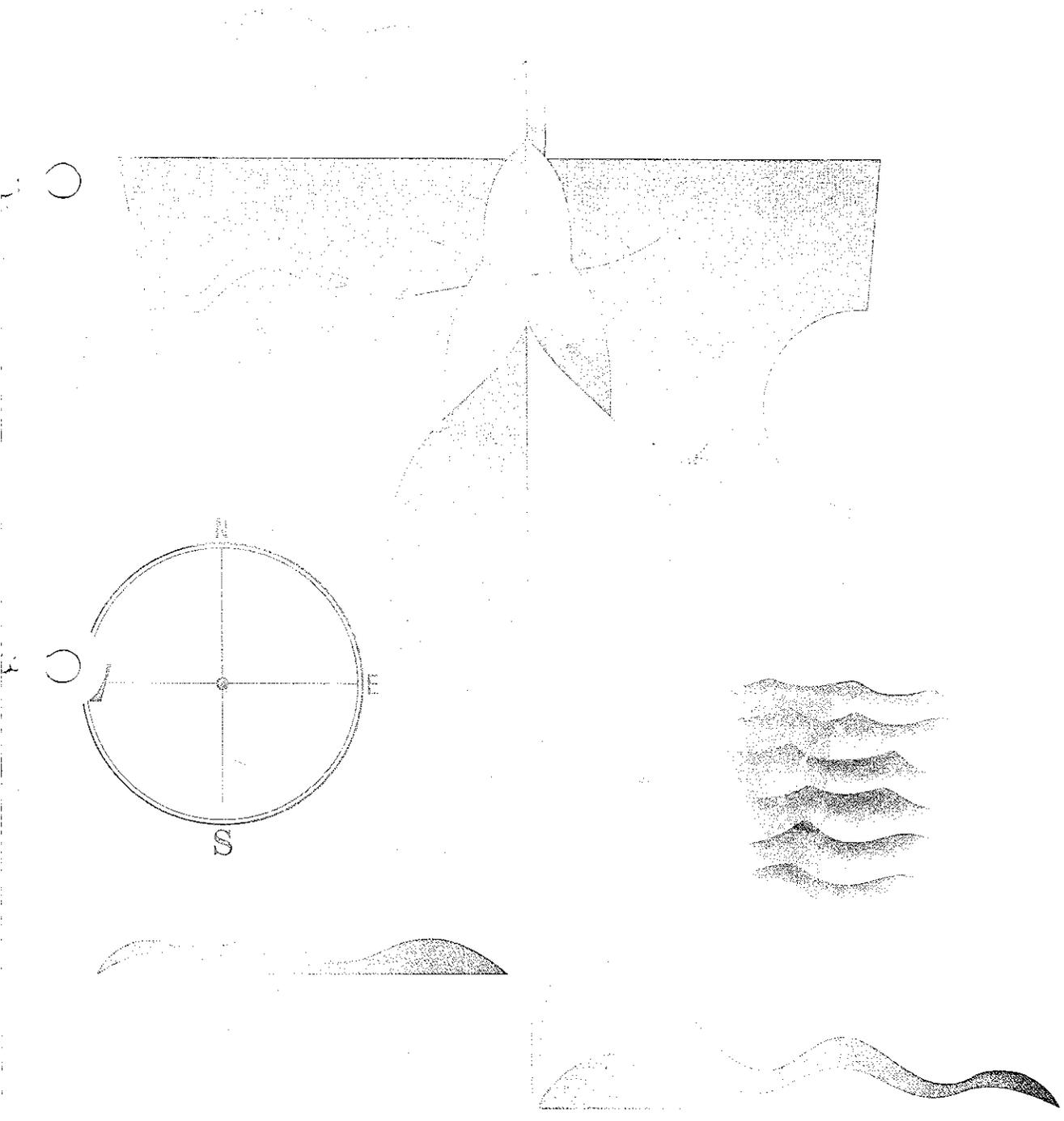


# せんきょう



# 船協月報/1996年1月号 目次

## ◎巻頭言

平成8年新春を迎えて★日本船主協会会長●新谷 功——1

## ◎ SHIPPING フラッシュ

1. 平成8年度海運関係税制改正・予算——2  
—国際船舶制度創設へ一歩踏み出す—
2. アラスカ原油禁輸解除法が成立——7

## ◎随想

神戸海洋気象台の歴史、震災及び転居★神戸海洋気象台長●菊地正武——8

## ◎寄稿

1996年度わが国貿易の見通し★<sup>社</sup>日本貿易会 調査部長●佐藤達郎——10

## ◎海運ニュース

1. 船舶の航行安全とPSCの適切な実施を求める声明を採択——15  
—アジア船主フォーラム航行安全委員会第2回中間会合開催される—
2. 大幅に減少したわが国の商船船腹——16  
—「日本商船船腹統計(1995)」より—
3. 前年より増加した会員会社の運航船腹——20  
—1995年4月1日現在の運航船腹量調査結果より—

◎ *Washington* 便り——25

◎ 業界団体を訪ねて—訪問団体(社)港湾物流情報システム協会——26

◎ 海運雑学ゼミナール★第70回——28

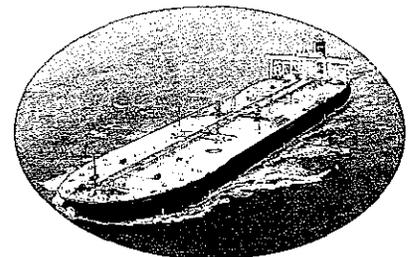
❖ 海運日誌★12月——30

❖ 船協だより——31

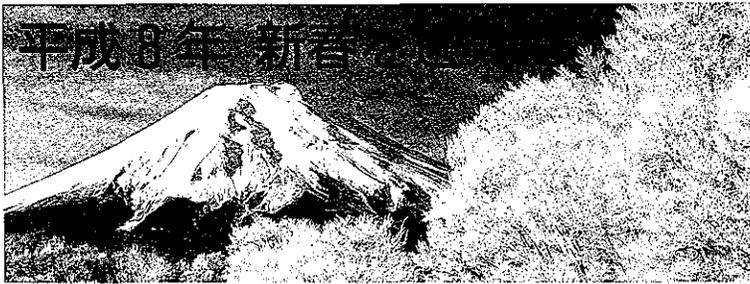
❖ 海運統計——32

❖ 編集後記——37

◎ 付・平成7年海運日誌——38



VLCC「NAVIX AZALEA」



日本船主協会会長 新谷 功



新年おめでとうございます。

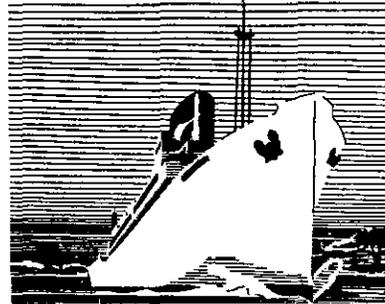
1996年の年頭に当たり一言ご挨拶申し上げます。

昨年11月、アジア太平洋経済協力会議（APEC）参加18カ国・地域の非公式首脳会議は、貿易・投資自由化の「行動指針」を支持する「APEC 経済首脳行動宣言（大阪宣言）」を採択しました。民間レベルでの旺盛な投資と人的交流に加え、政府レベルでの「自主的な自由化」というアジア的手法による共同歩調に、世界の中でも最も巨大な経済圏であるこの地域に於ける『ボーダーレス化』の促進に益々拍車がかかることが期待されます。

このような試みの理想とする世界では、貿易・投資という経済の自由化を通じて諸国の人々の労働と経済的発展の機会が拡大され、国民所得の均衡化が図られ、そして健全な世界的分業体制の下で交易が行われるのであらうと考えられます。勿論、そのような世界が一朝一夕で現れるとは思われませんが、わが国が経験し、NIES 諸国がそのペースを速めた高度経済成長が、地理的な拡がりや速度に更に輪をかけてこれらの地域で生み出されるであろうことは間違いないでしょう。経済的先進国としての日本は、自らの市場開放の努力や各国への投資・生産技術の移転促進に止

まらず、過去の経験を通じて獲得した公害や環境破壊防止の対策技術の移転等を含めた高次元での役割をも発揮することが求められています。

日本船主協会は、アジア船主フォーラムを通じアジア各国の船主協会並びに海運産業の代表者との対話を進め、諸問題に対して共通の認識を構築すべく努力を積み重ねて参りました。巨大な市場に於いて、自由な競争を前提とするトレード安定化の為の協調や船舶安全運航等に対する取組に、アジアの中で日本海運の果たすべき役割が今後とも期待されています。一方で、日本海運が国際競争力を強化し、世界海上荷動き量の約20%の貿易物資輸送を必要とする日本経済を支えていく為に、船員の供給や船舶修理等の分野で既にアジアの国々に大きく依存していることも厳然たる事実です。相互依存をますます深めながらボーダーレス化を進める国際経済社会の中で、日本海運の存続と貿易物資の安定輸送という与えられた使命を果たして行く為に、海運とその周辺産業の真の国際化が今ほど求められているときはないと考えます。21世紀までの5年間の最初の一年を迎えるに当たり、このような視点からの取組への決意を新たにしている次第です。



## 1. 平成8年度海運関係税制改正・予算

### — 国際船舶制度創設へ一歩踏み出す —

#### 1. 平成8年度海運関係税制改正

当協会は、平成8年度税制改正において、今年度末に期限を迎える船舶の圧縮記帳制度をはじめとした既存税制の延長要望を行うとともに、日本商船隊の国際競争力向上、また日本籍船・日本人船員の維持・確保を図るため、国際船舶・船員特別税制措置創設の要望を運輸省をはじめ関係方面に対して行った。

平成8年度の税制改正は、昨年度同様「租税特別措置等の抜本的な整理合理化に取り組む」という与党税制改革プロジェクトチーム（与党税調）の極めて厳しい基本方針のもと、海運関係税制に対しても、大蔵省・自治省より期限切れとなる圧縮記帳制度を含めた既存税制はもろんのこと、適用期限内にある船舶の特別償却制度や、期限の定めのない船舶の固定資産税の特例措置等すべて廃止との整理案が示された。例年になく厳しい状況の中で、国際船舶制度絡

みの税制新設要望は一段と険しいものがあり、当協会は、総力をあげ関係方面に要望活動を行った。

12月15日、平成8年度税制改正大綱において、海運関係税制については、概略次のとおり決着した。（資料1参照）

既存の海運関係税制については、ダブルハルトンカーの特別償却が現行20/100を18/100に改められた。また、国際船舶制度に関連する税制改正については、登録免許税・固定資産税の特例措置が新設された。なお、船員特別税制については、次年度以降の検討事項とされた。詳細は以下のとおりである。

#### (1) 既存の海運関係税制改正

- ・特定の事業用資産の買い換え等の課税特例（圧縮記帳制度）については、現行制度が延長された。ただし、要求していた内航船舶の船種の拡大は認められなかった。

- ・外航二重構造タンカーの特別償却については、18/100（現行20/100）となった。
- ・特定外航船舶・二重構造タンカーの登録免許税の特例措置（それぞれ3/1000、2/1000）が廃止され、本則通り4/1000となった。
- ・国際船舶以外の外航船（外航実績50%以上）の固定資産税の特例については、1/10（現行1/12）に縮減された。
- ・その他、外航用コンテナに係る固定資産税の特例措置、埠頭会社に対する固定資産税ならびに都市計画税の軽減措置等については、現行内容でそれぞれ延長された。

## (2) 国際船舶制度に関連する税制改正

国際船舶に対する固定資産税・登録免許税の非課税化、特別償却の特例措置の新設要望については、次のとおり決定した。

- ・国際船舶の特別償却については、認められなかったが、新たに船員教育訓練施設等について20/100の特別償却が認められた。
- ・国際船舶の登録免許税については、1/1000が新設された。
- ・国際船舶の固定資産税については、課税標準を1/15とする特例措置が新設された。
- ・船員特別税制（所得税・住民税の免税措置）については次年度以降の検討事項とされた。

## 2. 平成8年度海運関係予算

運輸省は平成7年8月に大蔵省に対して、海運関係事項を含む平成8年度予算概算要求を行った。（本誌1995年9月号P.2参照）

その後12月20日に大蔵原案の内示があり、復

活折衝を経て12月25日の臨時閣議で政府案が決定された。

政府案のうち、海運関係予算の概要は以下のとおりである。

### (1) 外航海運対策の推進

#### ① 歳出予算（資料2参照）

- ・船員雇用促進対策事業費補助金（国際船舶制度推進事業費補助）

わが国の貿易物資等の安定輸送等の面で重要な意義を持つ日本籍船および日本人船員を確保するため、「国際船舶制度」の創設を目的とし、船員雇用促進対策事業費補助金（国際船舶日本人船員配乗促進事業助成）として新たに6億円を要求していた。

最終的に固まった政府案では、今後同制度の本格的な実施に向けて生じ得る問題点等を分析、具体的解決策を検討し、同制度を円滑に実施、拡充していくため、(財)日本船員福利雇用促進センター（SECOJ：Seamen's Employment Center of Japan）の行う船員雇用促進対策事業（国際船舶制度推進事業）に国が補助を行うものとして、2,013万円の調査費が認められた。

- ・利子猶予特別交付金

既に締結した利子補給契約について、日本開発銀行の猶予対象利子に対する特別交付金として10億6,300万円（うち、猶予対象利子本体分：9億7,900万円、猶予対象利子運用金分：8,400万円）を要求し、政府予算案で満額認められた。

・外航船舶等（タンカー）解撤促進費補助金

タンカー事故による海洋環境への被害を防止するため、二重構造タンカーへの早期代替に資する老朽タンカーの解撤を促進することを目的とし、外航船舶等（タンカー）解撤促進費補助金として、2億300万円を要求し、最終的に満額で認められた。

② 財政投融資（日本開発銀行融資）

新たに、融資対象を現行の外航船舶から海運事業者が貿易物資の安定輸送のために投資する外航船舶、外航船員研修施設、貿易物資用倉庫、外航用複合一貫輸送施設等の設備（海運事業者の子会社が整備するものを含む）に拡大した融資制度を導入することとし、これらに必要な財政投融資資金350億円を要求していた。

この要求に対して政府予算案では、融資規模300億円が認められ、新規融資項目として、外航船舶通信高度化設備（G-MDSS）、外航船舶環境対策設備、輸送技術サービス研究施設、船員研修施設等が認められた。なお、融資枠の組替え・見直しが行われ、貿易物資安定供給（物流基盤整備）枠となった。

(2) 船舶整備公団関係

船舶整備公団は、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進することとし、代替建造で589億円、また改造等に対する融資枠として14億円、合計603億円を要求したほか、

国内旅客船の整備として258億円の総額861億円を要求した。

これに対し、政府予算案では代替建造について満額（所要資金394億円、前年度継続分195億円）で認められたほか、改造等融資については12億円、国内旅客船整備に222億円が認められた。（資料3参照）

(3) 船員対策関係（資料4参照）

① 一般会計

船員雇用関係としては、日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）が行う船員雇用対策事業に約1億6,600万円、国際的な漁業規制等に伴う船員離職者職業転換等給付金が、1,100万円となるなど、総額で約1億8,400万円が認められた。

このほか、ODA（政府開発援助：Official Development Assistance）の一環として実施している「開発途上国船員養成受入れ事業」は、前年度同規模の研修生85名とし、約9,200万円が認められた。

② 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち、船員雇用対策関係は、外国船船員派遣助成金3億3,900万円をはじめ、技能訓練事業費、技能訓練派遣助成金等SECOJへの補助金として、前年度とほぼ同額の8億円（平成7年度：約8億1,600万円）が認められたほか、未払い賃金の立て替え払いに要する経費等合計で約8億4,300万円となっている。

【資料1】平成8年度海運関係税制改正重点事項最終結果

平成7.12.15

項目	現行制度	要望内容	整理案	最終結果	備考
1. 船舶の特別償却制度	①外航近代化船 (3,000G/T以上) 特償率 18/100 ②内航近代化船 (300G/T以上) 特償率 16/100 ③二重構造タンカー 特償率 20/100  (国際船舶関係新規要望) ○日本人船員をフル登乗するための施設を備えた国際船舶 特償率 30/100 ○一定の施設要件を備えた国際船舶 (適用期間：5年間)	-----	(大蔵省整理案) ○廃止	①② 現行通り ③-1 外航二重構造タンカー 特償率 18/100 ③-2 内航二重構造タンカー 特償率 20/100	適用期限内 (平成9.3.31まで)
				○認められず	
				○船員教育訓練施設等 特償率 20/100	適用期間 未確定
2. 船舶の登録免許税の特例措置	○特定の外航船舶 3/1000 ○二重構造タンカー 2/1000  (国際船舶関係新規要望) ○国際船舶：非課税措置の創設	○適用期間の2年間延長	(大蔵省整理案) ○特別措置廃止	○特別措置廃止 (本則通り 4/1000)	
				○国際船舶 1/1000 (本則 4/1000)	適用期間 未確定
3. 船舶に対する固定資産税の特例	①外航船舶 (外航実績50%以上) 簿価の1/12 ②外航船舶 (①以外) 簿価の1/6 ③外航旅客船 (100G/T以上) 簿価の1/6 ④内航船舶 簿価の1/2  (国際船舶関係新規要望) ○国際船舶：非課税措置の創設	-----	(自治省整理案) ○廃止	①外航船舶 (外航実績50%以上) 簿価の1/10 ②③④ 現行通り	適用期間 -----
				⑤国際船舶 簿価の1/15	適用期間 未確定
4. 日本人船員に対する所得税・住民税の特例措置	(国際船舶関係新規要望) ○国際船舶に乗り組む日本人船員：免税措置 (適用期間：5年間)			(法律作成後、検討)	
5. 特定の事業用資産の買換え等の課税特例 (圧縮記載制度)	○船舶から船舶への買換え ○内航船舶から減価償却資産への買換え	○適用期間の5年間延長 ○内航船舶から減価償却資産へ買換える場合に、対象となる船舶を船腹調整事業対象船種の全てに拡大	(大蔵省整理案) ○廃止	○現行制度を延長 ○内航船舶の船種の拡大は認められず	適用期間 原則として5年間
6. 旧外資埠頭公団から承継した外資埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置 埠頭公団が整備した大規模外資コンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置	○簿価の1/2  ○簿価の1/2 (平成8.3.31までに取得したもの)	○適用期間の2年間延長 ○冷凍コンテナ施設に係る固定資産税の軽減措置の創設	(自治省整理案) ○認められない (但し、神戸港埠頭公団については別途検討)	○対象施設を一部縮減し 特例措置を延長	適用期間 2年間
7. 外航用コンテナに係る固定資産税の特例措置	○簿価の4/5	○適用期限の2年間延長	(自治省整理案) ○認められない	○現行制度を延長	適用期間 2年間
8. 二重構造タンカーに対する固定資産税の特例措置	○新規	○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	-----	○認められず	
9. 脱特定物質(フロン)対応型設備に対する固定資産税の特例措置	○簿価の2/3	○適用期限の2年間延長	(自治省整理案) ○認められない	○課税標準 2/3 → 3/4 ○取得価額 200万円以上 → 240万円以上	適用期間 2年間 (通産省との共管)
10. 中小企業新技術体投資促進税制(メカトロ税制)	○電子機器利用設備を取得し事業の用に供した場合、初年度取得価額の30%の特例償却又は7%の税額控除	○適用期限の2年間延長	(大蔵省整理案) ○特償率 30% → 24% ○税額控除率 7% → 5% ○対象設備の見直し	○現行制度を延長	適用期間 2年間 (通産省との共管)
11. エネルギー需給構造改革推進投資促進税制(エネ革税制)	○新造の省エネルギー設備を取得し、事業の用に供した場合、初年度取得価額の30%の特例償却又は7%の税額控除 (海運関係設備：廃熱利用ボイラー、軸発電装置)	○総合エネルギー政策推進投資促進税制の創設	(大蔵省整理案) ○特償率 30% → 24% ○税額控除率 7% → 5% ○基準取得価額の見直し ○対象設備の見直し	○現行制度(エネルギー需給構造改革推進投資促進税制)を延長	適用期間 2年間 (通産省との共管)

【資料2】平成8年度外航海運関係予算〔歳出予算〕

平成7.12 (単位:億円)

区 分	平成7年度 度予算額	平成8年度 度要求額	平成8年度 政府予算案
船員雇用促進対策事業費補助金 (国際船舶制度促進対策事業費補助金)	—	6	0.2
利子猶予特別交付金	21.33	10.63	10.63
(1) 猶予対象利子本体分	19.39	9.79	9.79
(2) 猶予対象利子運用金利分	1.94	0.84	0.84
外航船舶等(タンカー) 解撤促進費補助金	4.50	2.03	2.03

【資料3】平成8年度船舶整備公団関係予算案

(単位:億円)

事 項	7年度 予算額	8年度 要求額	内 示 額	前年度比%
1. 事業規模				
(1) 国内旅客船の整備	295	258	222	75.3
(2) 内航海運の体質改善 (代替建造)	608	589	589	96.9
(3) 貨物船改造等投資	12	14	12	100.0
(4) 特定係留船活用事業の推進	5	0	0	—
合 計	920	861	823	89.5
2. 調達資金				
(1) 貸付金	644	603	561	87.1
(2) 借入金	3	4	3	100.0
(3) 自己資金	319	298	262	82.1
(4) 引当金	322	301	262	81.7
(5) 自己資金	276	258	262	94.9
合 計	920	861	823	89.5

【資料4】平成8年度船員対策関係予算(運輸省船員部・社会保険庁)

平成7.12. (単位:百万円)

区 分	平成7年度 予算額	平成8年度予算		備 考	
		要求額	政府原案		
一 般 船 員 計 用 運 輸 省	1. 働日本船員福利雇用促進センターへの補助金	119	173	166	
	(1) 船員雇用対策				
	① 外国船就職奨励助成	( 18)	( 21)	( 21)	18万円/人・回×100人
	② 内航転換奨励助成	( 14)	( 10)	( 10)	離職漁船員が減少
	③ 技能訓練助成、船員職域拡大訓練助成	( 33)	( 33)	( 33)	前年度と同様660人
	④ 内航転換訓練助成	( 10)	( 7)	( 7)	離職漁船員が減少
	⑤ 外国船配乗促進事業助成	( 6)	( 0)	( 0)	前年度で事業が終了
	⑥ 離職高齢船員活用対策助成	( 38)	( 102)	( 95)	55才～65才未満の船員を部員として雇用了船主に賃金の1/3を補助、100人分。通年の要求規模のため増額
	2. 船員離職者職業転換等給付金(海→海)	71	18	18	離職漁船員が減少
	(1) 外航船員離職者	( 3)	( 7)	( 7)	
(2) 漁業等船員離職者等	( 68)	( 11)	( 11)	流し網漁の禁止等国際規制の強化に伴う離職漁船員に対する給付が終了	
小 計	190	191	( 184)		
II. 開発途上国船員養成への協力	90	91	( 92)	平成2年度より実施(ODA)、前年度同様に85名	
船員保険特別会計	(1) 働日本船員福利雇用促進センターへの助成金	816	842	800	
	① 外国船船員派遣助成金	( 335)	( 379)	( 339)	34千円/月・人(848名) (平成7年度34千円/月・人)
	② 技能訓練事業費	( 117)	( 125)	( 124)	特殊無線技士養成訓練、STCW条約適応教育訓練
	③ 技能訓練派遣助成金	( 267)	( 241)	( 239)	派遣助成金は賃金日額の1/3、但し、海技資格取得に係る講習は、大企業が1/2、中小企業2/3、いずれもMAX.9,040円/日
	④ 管理費等	( 87)	( 88)	( 88)	
	⑤ 時短促進講習会等助成金	( 10)	( 10)	( 10)	
厚生省	(2) 未払い賃金の立替払い経費	48	25	( 25)	対象者が減少
	(3) 船員等の就職促進経費	21	18	( 18)	同上
	小 計	885	885	843	

\*四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

## 2. アラスカ原油禁輸解除法が成立

アラスカ原油の輸出を22年ぶりに解禁する法案（S.395）が、1995年11月に米クリントン大統領の署名を取得し正式に立法化された。同法案には、輸出される原油の米国籍船への船積み条件とするなど貨物留保条項が盛り込まれていたため、日本を含む先進国海運担当官会議（CSG）等は、海運自由の原則に反するものであるとして、再三反対表明を行っていたが、米国はその立法化を強行したかたちとなった。

これと同様の動きとして、1994年3月（第103議会）に、それまでアラスカ原油の輸送先を限定していたUS Export Administration Actが期限切れとなることを機に、アラスカ選出議員により同原油の輸出の解禁およびその輸送の自国籍タンカー（米国建造、米国籍、米国船員配乗のいわゆる Jones Act タンカー）への留保を実現すべく法案が提出されたことがあったが、当時 CSG、CENSA 等は、米国籍船への輸送義務付け条件は長年続いている同国の基本的政策や国際的コミットメントに反し、海運自由の原則に打撃を与えるものであるとの意見書を提出するなど強い反対を行い、審議未了で廃案となった経緯がある。

今回の動きは、1995年（第104議会）に入り、トーマス下院議員等が再び同様の骨子の法案を提出（H.R.70）、その上院版もスティーブン議員等によって上程された（S.70。後に他のアラスカ関係案件と統合されS.395となる）。これら法案は、審議の過程で、米国籍への転籍を

条件に外国建造タンカーにもアラスカ原油の輸送を認めるよう修正されたが、米国籍、米国籍船員配乗要件については以前の法案と変わらぬ内容であった。

これに対し CSG 等は、同法案の米国籍船積み要件につき、米政府に対し強く再考を求める意見書を再三提出し、また US/CSG 協議、WTO 海運継続交渉等の場においても同様の話し合いが行われたが、こうした強い反対にもかかわらず、1995年11月、両院協議会で一本化された法案（S.395）は上下両院の本会議を通過し、同月28日の大統領の署名取得に至ったものである。

この結果、アラスカ原油は22年ぶりに輸出が再開されることとなり、米国はその輸出先としてわが国を含むアジア太平洋地域を想定しているが、米国籍船積みによるコスト高、原油の品質に対する懸念等を指摘する意見もあり、わが国への輸出が実現するかどうかは現時点では不透明である。



## 随想



### 神戸海洋気象台の歴史、 震災及び転居

神戸海洋気象台長◆菊地正武

海洋気象台が神戸の宇治野山と呼ばれる現在地に創設されたのは大正9（1920）年である。四方を海に囲まれた日本の地理的環境から、気象現象に対しての海洋の重要性、ひいては海洋気象台設立の必要性については当時既に識者に強く認識されていた。海洋気象台の設立は最初中央気象台の拡張計画として考えられていたようであるが、文部省が建設費用を認めなかったこともあり、兵庫県知事の斡旋で、当時未曾有の景気に沸いていた海運船主諸氏からの寄付を仰いで建設されることになったのである。この間の経緯については、今も気象台に掲示されている記念銅板に彫り刻まれており、同時にご寄付頂いた海運業者として海洋気象台建設については40の、また付属の無線電信所建設については57の団体・個人のお名前も併記されている。

海洋気象台は明治29年から気象観測を行っていた兵庫県立神戸測候所の敷地に建設され大正9年5月に完成した。出来上がった建物は地上2階、地下1階、中央屋上に測風塔を備えた「純

白煉瓦に赤屋根の瀟洒な洋館」として入港する船には一際目立つ施設であった。ドイツのハンブルグ海洋気象台（Seewetterwarte）に倣ったといわれている。

海洋気象台は創立時には中央気象台、高層気象台と並んで文部省に直属していた。2年後に設置された気象用無線施設はわが国初のものであり、これにより広大な太平洋上の多くの船舶から気象観測報を受け、また逆にこれらに対して気象状況や暴風警報等を通報し海難の減少等に少なからず貢献した。大正12年の関東大震災により中央気象台が灰燼に帰した時、中央気象台に代わって全国天気予報、暴風警報業務を行った。また昭和2年には日本最初の海洋観測船春風丸一世が備えられ、わが国海洋気象観測の先導役を果たした。従って創立当時は学研的雰囲気極めて高く、爾来その伝統が海洋気象学会として受け継がれてきた。

しかし昨年海洋気象台は建築後75年にして大地震により大きく被災した。無線電信所として

建築され会議室、図書・資料閲覧室、化学生物実験室などを擁していた1号庁舎にはいくつもの亀裂が入ったため使用不能になり撤去された。また昭和11年に建築された2号庁舎に付随してマスコットのように海洋気象台を特徴付けていた高さ29メートルの測風塔も中上部の支点付近に亀裂が入り、これもまた撤去の運命となった。その他神戸空襲の跡として残されていた3号庁舎裏の煉瓦壁も大きく崩れたので3号庁舎の使用にも支障が出た。創立以来の図書を収納していた図書庫も傾き撤去され、蔵書は現在東京の気象庁本庁に仮収納してある。

また予報・観測業務を行っている現業室（2号庁舎）では地震直後天井に張り巡らされていた配管から水漏れが生じ、当番職員が機器をビニール等で蔽うのに大苦であった。そして有線通信の端末は一つを除いて軒並み倒れ有線通信が大きな障害を受けた。今回海洋気象台に設置されていた震度計では震度6が観測されたが、有線による自動通報は不通となり、無線による伝達達成までにしばし時間を要した。今後はより安全な主伝達手段と共に代替伝達手段の自動化も期待されている。

昨年11月以後神戸市のご好意により神戸市医師会が使用していた神戸市准看護婦学校跡の建物を仮庁舎として借受け、台長、総務課、海洋課が入居し使用出来るようになった。一方、予報課、海上気象課、測候課は従来どおり2号庁

舎に残って業務を行っているので、現在庁舎が二分された形になっている。

総じて、気象事業にとっては新庁舎を宇治野山の現在地に復興の方が以下の理由からはるかに好ましいと考えられる。即ち、まず第一に100年間続いた気象データをそのまま継続できることである。また、現在地では地盤の脆弱な海岸地帯と違って地盤は比較的堅固であり気象・地震観測の環境面、防災面で好ましいと思われること。更に現在地では近隣の宿舎が近く、今回被災時及びその後長期にわたり災害復旧や昼夜を分たない当番のやりくりなどにかかなりの威力を発揮した事実があることなどである。

しかし現地復興はなかなか厳しいようである。9月に、気象庁の庁舎建設を担当している建設省の近畿地方建設局から、神戸市が東部新都心として考えている中央区脇浜海岸の神戸製鋼所跡地に建設省が防災合同庁舎を計画するからとして、それへの入居の提示があった。現在、仮にそこへ入居するとした場合最低満たされねばならない観測条件、防災条件等は何かということで調査を進めている。近々その結果も踏まえて入居するかどうかを決めて返事をするようになるだろうが、もし海岸地帯の合同庁舎に入ることになるとすれば神戸の船主諸氏の好意を受けて出発した他に例をみない神戸海洋気象台は片鱗も見えなくなる訳で、何とも寂しいことになるう。

# 1996年度わが国貿易の見通し

日本貿易会  
調査部長

佐藤達郎

## 1. はじめに

日本貿易会は、昨年11月30日に「1996年度わが国貿易の見通し」を発表した。日本貿易会は貿易商社の業界団体で、本見通しも会員商社の協同作業の下に作成された。大手総合商社9社（伊藤忠商事、兼松、住友商事、トーメン、ニチメン、日商岩井、丸紅、三井物産、三菱商事）が作成した原案をこの9社を含む大手19商社で構成する貿易動向分科会で審議検討して作成する。貿易動向分科会の9社以外の10社は、食料、化学品、繊維、鉄鋼、電気、自動車などの専門商社で、その商品に関する専門家の立場から9社原案の審議検討に参加している。そして、貿易動向分科会で承認されたものが日本貿易会見通しとして正式に新聞発表されるのである。

銀行、シンクタンクなどが発表する貿易見通しの多くがGDP、国際収支レベルからアクセスする手法をとっているのに対して、本見通しは個別商品ごとに担当営業部門の協力を得て行う国際市場、国内需要業界の動向などの分析を基礎とした商品積み上げ方式というミクロのアクセス手法をとっている。このことが実際に貿易取引を担当している商社の業界団体が作成する見通しの特徴といえよう。

## 2. 1996年度の通関収支は875億ドル

結論を先に述べると、1996年度のわが国の通関ベースで見た貿易は、輸出が4,610億ドル、前年度比3.6%増、輸入が3,735億ドル、前年度比9.2%増で、この結果、輸出から輸入を差し引いた通関収支は875億ドルとなり、1995年度実績見込みの1,030億ドルと比べて15%減と大きく減少するものと思われる。1993年度に1,219億ドルとピークに達したわが国の通関収支は、1994年度から減少過程に入り、1996年度は3年連続して、しかも更に一層縮小傾向が本格化して、1991年度以来5年ぶりに900億ドルを割り込むものと思われる。

## 3. 前提条件

### (1) 主要輸出市場は同時的好況

わが国の主要輸出市場の景況を展望すると、1995年央から回復基調にある米国経済は、1996年度を通じて堅調に推移していくものと思われる。

EUは、ドイツ、フランス、英国ともに緩やかな景気拡大基調にあり、この傾向は続いている。

アジアは、概ね順調に拡大するであろう。

アジア NIEs は、韓国が設備投資、輸出の増加が牽引して景気拡大するほか、台湾も堅調な個人消費、好調な設備投資を中心に安定した拡大を示し、香港、シンガポールも順調な伸びを示そう。ASEAN 諸国経済は、インドネシア、タイ、マレーシアを中心に依然高い成長となろう。中国の経済成長は引き締め政策により鈍化しようが、引き続き高い成長を維持しよう。

(2) 個人消費、設備投資の漸増に加え円高修正で緩やかに上昇する日本経済

1996年度のわが国経済は、1995年9月の経済対策による公共投資の増勢が、景気の緩やかな回復を下支えする一方、個人消費の緩やかな回復、製造業を中心とした設備投資の漸増も期待されるほか、円高修正の効果もあり、1996年度の実質経済成長率は1.8%程度になろう。

(3) 円の対ドル為替レートは100円/ドルと円高修正を予測

わが国の経常黒字縮小傾向に加え、日米独の3国を中心に国際政策協調の持続も見込まれるため、1996年度は100.00円と想定した。

(4) 原油価格は18.4ドル/バーレルと見込んだ

1996年度は、米国・EU 経済の堅調さ、アジア経済の好調な成長等を背景に原油需要は増大しようが、北海油田を中心に供給面での余力もあるため、価格は18.4ドル/バーレル程度にとどまろう。

#### 4. 輸 出

1996年度の輸出は、数量ベースで見ると、先に前提条件の中でも述べたように、わが国主要輸出市場は概ね同時好況にあるにもかかわらず、大幅な輸出数量の増加は見込まれない。完成品輸出は漸減し、資本財および部品等中間財は漸増の傾向を維持するものの米国を中心に現地部品調達促進の動きも強く、部品類の輸出にも増勢鈍化の徴候が見られる。このため、数量ベースでは、前年度比3.0%増とほぼ1995年度水準にとどまるものと考えられる。

一方、1996年度の円レートは、年度を通じて約4.7%の円安傾向で推移するものと想定したため、1996年度の輸出は価格ベースで見ると、高付加価値化による上昇要因はあるものの、Jカーブ効果の影響で、ドル表示の輸出価格は前年度比0.6%増程度にとどまるものと考えられる。

従って、金額ベースでは、前年度比3.6%程度の増加になるものと思われる。

品目別にみると、輸出総額の76%と大宗を占める機械機器では、海外にシフトした生産拠点およびアジアを中心に需要が増大している現地企業向けに、半導体等電子部品、自動車部品、音響・映像機器部品、事務用機器部品等の部品類のほか、原動機・金属加工機械等の資本財の増加が見込まれる。

自動車は、高級車の割合も高まり、高付加価値化が図られるものの、北米、アジアでの現地生産がさらに進展し、減少しよう。

船舶は、世界的海運マーケットの低迷を反映して、金額ベースで減少が見込まれる。

このため、1996年度の機械機器の輸出は同5.5%増と、1995年度の7.3%増に対して伸び率が鈍化するものと思われる。

他方、化学製品は、東南アジアにおける旺盛な需要は続くものの、海外メーカーとの競争激化により、国際商品市況が軟化し、数量が伸び悩むため、減少となろう。

鉄鋼は、アジアの好調な需要に支えられ、数量ベースで堅調に推移するもののアジアにおける新規設備が稼動し、製品市況の軟化が見込まれるため、金額ベースで微減となろう。

## 5. 輸 入

1996年度の輸入は、国内景気が緩やかに回復するほか、海外生産拠点からの逆輸入、および委託生産先からの開発輸入等の増加により、数量ベースで増加しようが、年度を通じての円高修正傾向により、その伸びは前年度比7.5%増程度に鈍化しよう。

また、価格ベースでは、国際商品市況の軟化により、前年度比1.7%増と小幅なものにとどまろう。

従って、金額ベースでは、前年度比9.2%増と前年度に比べて伸び率が、大幅に鈍化するものと思われる。

品目別にみると、鉱物性燃料は、中心となる原油が数量、価格とも若干の上昇にとどまるのを受けて、LNG、LPG等も金額ベースで小さな伸びにとどまろう。

輸入総額の6割強を占める製品類では、中心となる機械機器のうち、事務用機器が国内でのLAN/インターネット普及に伴うネットワー

ク関連、マルチメディア関連機器を中心に大きく伸び、半導体等電子部品もウィンドウズ95の発表を契機にパソコン需要急増が予想され、米国製CPUおよびアジアNIEs製メモリーを中心に大きく伸びるものと予想される。その他機械機器は、海外にシフトした生産拠点からの原動機、音響・映像機器、通信機、家庭用電気機器、科学光学機器など、ほとんどの品目で増加が見込まれる。

自動車は、価格が緩やかな上昇にとどまるものの、日本市場開拓に積極的な海外メーカーの姿勢に加えて、日本メーカーによる逆輸入も好調で、台数は40万台を突破するものと思われ、金額ベースでも増加が見込まれる。

航空機は、航空会社の経営環境が引き続き厳しく、加えて羽田、成田の2期工事の遅れによる発着枠の伸び悩みで、大型航空機の引渡しが先延ばしになるため、大幅に前年度比マイナスとなろう。

また、化学製品は、石化製品の国際市況の軟化から数量、価格とも大幅な上昇が見込めないため、1995年度に比べて金額ベースの伸びは鈍化しよう。

繊維製品は、国内景気の回復と相まって、欧米からのブランド品等は好調なるも、中国、東南アジアからの衣料品がスローダウンし、伸び率は鈍化しよう。

これらにより、輸入総額に占める製品類の輸入金額の割合を示す製品輸入比率は、1995年度の59.9%から1996年度には61.7%へと増大が見込まれる。

1996年度わが国貿易の見通し

輸 出

(単位：億ドル、%—前年度比増減率)

品 名	1995年度 (実績見込み)		1996年度 (見 通 し)		概 況
	金 額	前年度比	金 額	前年度比	
総 額	4,450	8.9	4,610	3.6	
食 料 品	22	6.5	23	3.8	魚介類は横ばい。果実、野菜は競争力の低下から減少傾向。
繊維および同製品	93	9.1	93	0.2	合繊および中国向け委託加工用素材輸出中心にほぼ横ばい。
化 学 製 品	307	20.2	297	- 3.1	価格は前年市況高騰の反動落。数量は海外メーカーとの競争激化で横ばいもしくは微増。
非金属鉱物製品	58	16.9	57	- 1.0	セメント：アジアの需要旺盛だが、各国の生産能力増強、日本メーカーの現地生産化進展で微減見込み。
金属および同製品	289	15.3	268	- 7.1	数量はアジア向けを中心に増加するも、価格はピークを打ち、金額ではマイナス。
(鉄 鋼)	171	11.8	170	- 0.5	アジア向け中心に堅調に推移するものの、アジアにおける新規設備の稼動により製品市況は軟化しよう。
機 械 機 器	3,325	7.3	3,508	5.5	
(一 般 機 械)	1,078	11.3	1,143	6.0	1995年度と同様の傾向を持続。
事務用機器	316	6.5	324	2.4	1995年度と同じ傾向が持続するが、部品の現地調達が進むため、伸び率鈍化。
(電 気 機 械)	1,158	14.2	1,317	13.7	製品輸出不振、資本財、部品輸出好調。
通 信 機	75	-11.1	70	- 6.7	移動体通信の世界の主要規格GMSへの参加の遅れなどで引き続き減少傾向にあるが、部品輸出は増加。
半導体等電子部品	425	35.1	555	30.5	引き続き世界的なパソコンブームが継続するため、メモリー中心に輸出伸張。
(輸 送 用 機 械)	872	- 5.9	812	- 6.9	二輪自動車は海外生産進展で若干減。
自 動 車	504	-11.5	472	- 6.4	北米、アジアでの現地生産が拡大し、輸出は数量減で減少見込み。
自動車の部分品	204	11.8	221	8.3	部品メーカーの海外進出と現地調達比率の引き上げで、伸び率鈍化。
船 舶	104	- 0.9	79	-24.0	数量に加え船価も減少し大幅減。
(精 密 機 械)	216	14.8	236	9.0	アジアの需要増による科学光学機器、時計の増加で、精密機器は好調推移。
科学光学機器	196	17.8	213	8.8	海外生産の進展で低価格の複写機は減少するが、デジタル機等の競争力のある商品については堅調。
そ の 他	358	9.4	365	2.0	引き続きタイヤ・チューブ、ゲームソフト等は好調だが、紙および同製品が市況低下により減少し、全体では伸び鈍化。

\*金額は千万ドル単位を四捨五入。ただし、前年度比増減率(%)は百万ドル単位の数値を使用。

## 輸 入

(単位：億ドル、%-前年度比増減率)

品 名	1995年度 (実績見込み)		1996年度 (見 通 し)		概 況
	金 額	前年度比	金 額	前年度比	
総 額	3,420	17.7	3,735	9.2	
食 料 品	517	8.6	555	7.4	
(肉 類)	91	13.0	94	3.9	牛肉：円安傾向と在庫増加で若干増にとどまる。豚肉：堅調に推移。鶏：円高一服等で中国産の輸入伸び鈍化。
(魚 介 類)	178	8.1	191	7.3	エビ：国内需要の頭打ちで若干増。サケおよびマス：国内消費拡大で堅調に増加。マグロ：内需回復、前年度の反動で増。
(そ の 他)	248	7.4	270	8.7	小麦：国際市況弱含み、数量若干増、金額は若干減。果実および野菜：堅調増加。コメ：ミニマムアクセスの46万トン程度。
原 料 品	321	6.6	326	1.7	
(羊 毛 、 綿 花)	12	-15.7	11	-10.6	羊毛：価格、数量とも横ばい。綿花：増産で需給タイト感緩和し、価格は下落。国内消費の低迷で数量低調。
(鉄 鉱 石、非鉄金属鉱)	76	13.3	75	-0.5	鉄鉱石：数量前年並。価格低下。銅鉱石：アジア向け地金輸出増で数量増。価格横ばい。亜鉛鉱：数量減、価格UP。
(そ の 他 原 料)	233	6.0	240	3.0	木材：住宅建設が回復して需要伸張。パルプ：価格は高水準で推移。大豆：前年並み。
鉱 物 性 燃 料	533	5.6	551	3.4	
(石 炭)	60	3.4	61	0.9	原料炭：数量横ばい。一般炭：電力用炭中心に増加。
(原油および粗油)	306	4.1	317	3.6	アジア、米国の需要増を北海油田の供給増が埋め、価格横ばい。国内景気の緩やかな回復で数量は若干増。
(石 油 製 品)	56	6.5	59	5.0	アジア太平洋地域の需給タイト化により製品輸入は緩やかな増加にとどまる見込み。
(L P G ・ L N G)	111	12.0	115	3.1	L P G：価格水準は高いものの前年度比では下落。数量は増加。L N G：引き続き数量は漸増。価格は上昇基調。
製 品	2,049	26.2	2,302	12.4	製品輸入比率：61.7%
(化 学 製 品)	252	15.9	264	4.9	石化製品：国内景気の回復の遅れ、国際市況の弱さから数量、価格とも大幅上昇は見込めない。
(織 維 製 品)	268	25.0	295	10.0	景気回復とあいまって欧米品は好調だが、中国、東南からの定番品はスローダウンの見込み。
(非金属鉱物製品)	64	15.9	68	7.1	ダイヤ：価格上昇、数量伸び鈍化、金額増。ガラス・同製品：日系メーカーの海外生産拠点から安価なアジア製品が増加。
(金属および同製品)	203	25.7	197	-2.9	鉄鋼：岸壁在庫調整と韓国の輸出余力減でマイナス。アルミ：国際市況弱含み、数量増。銅：国際市況低下、数量微増。
(機 械 機 品)	865	34.9	1,040	20.3	
事 務 用 機 器	167	65.2	250	49.9	国内でのLAN/インターネット普及に伴うネットワーク関連機器、マルチメディア関連機器を中心に大幅増。
半 導 体 等 電 子 部 品	130	62.5	194	50.0	1995年11月のウィンドウズ95搭載パソコン発売で、買替によるパソコン出荷急増が予想され、米国製CPU中心に急増。
自 動 車	95	15.9	108	13.0	輸入台数は40万台を突破見込み。価格は引き続き緩やかに上昇。
航 空 機	31	-6.5	24	-22.6	航空会社の経営環境が厳しいのに加え、羽田、成田の2期工事の遅れによる発着枠の伸び悩み等で大幅減。
そ の 他 機 械 機 器	442	28.2	464	5.0	国内景気の回復のプラス要因と円高是正による減少要因の相殺で、金額は前年度を若干上回る模様。
(その他：金を含む)	398	19.0	438	10.1	木製品：家具は住宅投資低迷で伸び率鈍化見込み。金：投資人気の持続により微増。

\*金額は千万ドル単位を四捨五入。ただし、前年度比増減率(%)は百万ドル単位の数値を使用。

# 海運 ニュース

1. 船舶の航行安全とPSCの適切な実施を求める声明を採択  
—アジア船主フォーラム航行安全委員会第2回中間会合開催される—
2. 大幅に減少したわが国の商船船腹  
—「日本商船船腹統計(1995)」より—
3. 前年より増加した会員会社の運航船腹  
—1995年4月1日現在の運航船腹調査結果より—

## 1. 船舶の航行安全とPSCの適切な実施を 求める声明を採択

—アジア船主フォーラム航行安全委員会第2回中間会合開催される—

アジア船主フォーラムは、トレード安定化、スクラップ、船員、保険および航行安全の5つの委員会（いわゆる5つのS委員会）を有し、毎年のフォーラムにおいて、この「5つのS」委員会を開催している。また、各委員会はフォーラムの中間にも委員会を開催しているが、航行安全委員会の中間会合が、1995年12月4日にシンガポールにおいて開催された。

当協会からは航行安全委員会委員の堀副会長および当協会海務部児玉船舶課長が出席した。

航行安全委員会の議長は「アセアン船主協会連盟(FASA)」議長があたることとなっており、現在はシンガポールのLUA氏(NOL社長)が就任している。

会議はLUA議長により、各国協会から寄せられたカントリー・レポートによる議題を中心に進められた。審議概要はつぎのとおりである。

### 1. 各国からのカントリー・レポートの総括

マラッカシンガポール海峡における海賊行為

は漸減の状況にあり、歓迎すべきことであるが、一方では9月13日に南シナ海において、襲撃の上乗組員全員を救命艇により放擲するという「ANNA SIERA」号のハイジャック事件のような重大事件の発生もあり、アジア船主フォーラム(以下ASF)のメンバー全体でこの種の重大事件の再発防止に取り組むべきであることを確認した。

### 2. 商船の保安強化の方法について

ASFは引き続き関係政府が海賊事件等の防止に全力を尽くすべきであることを表明するとともに、メンバー間の情報交換の重要性を再認識した。このため当協会の提案により情報交換のための統一フォーマットが作成され、各メンバーは入手した情報をこれにより相互連絡することとした。

### 3. PSCの効果的な実施について

ポートステートコントロールを受検した場合

の経験について、各国メンバーの相互の情報交換の必要性を再認識するとともに、世界的に矛盾のない、かつ統一基準による検査の必要性を表明することとし、この目的にかなう検査官の訓練計画を支持・協力することとした。

#### 4. マラッカ海峡における航行安全について

現在IMOで審議されているマラッカ海峡の航路指定の追加設定については積極的に支持することとした。しかし、通行分離帯設定に関して必要となるブイ等の航行援助施設の建設資金等の財政負担については、利用する船舶からの徴収等によらず国連海洋法条約第43条の規定により、沿岸国と利用国が政府ベースで協力すべ

きであることを表明することとした。

#### 5. 港域における航行安全について

船舶交通が輻輳しているにもかかわらず有効な航行管制がとられていない港域について、例えば日本の東京湾における東京マーチスによるコントロールのような、船舶交通管理システムの早急な導入が必要であることを確認し、その旨表明することとした。

#### 6. 声明文の採択について

アジア船主フォーラム航行安全委員会の名前により、上記の審議内容を盛り込んだ声明を採択した。

## 2. 大幅に減少したわが国の商船船腹

### —「日本商船船腹統計(1995)」より—

当協会では、毎年7月1日現在における日本国籍を有する100%以上の鋼船(漁船、雑船を除く)の船腹量を取りまとめ「日本商船船腹統計」として発表している。昨年12月25日に1995年版を発行したので、その概要を紹介する。

#### 1. 日本籍商船の船腹量

##### (1) 総船腹量

1995年7月1日現在の日本籍商船船腹量は、全体で6,950隻、1,903万%、2,907万%で、前年に対して215隻、286万%、477万%の減少となっている。(表1参照)

過去一年の増減を見ると、増加船腹は346隻(うち、新造船336隻)、837万%、141万

%、減少船舶は561隻、370万%、618万%である。減少船舶のうち%ベースで99%は海外売船である。

また、日本籍商船の近年の船腹量の推移は表2のとおりで、%ベースで見ると1984年以来連続して減少しているが、特に1995年の減少率が大きい。

##### (2) 船種別構成

日本籍商船の船種別構成は表1のとおりである。このうち、油送船は、1,100隻、1,094万% (シェア37.6%)、オア・バルクキャリアが71隻、909万% (同31.3%)、一般貨物船が2,160隻、255万% (同8.8%)で、これら3船種で全体の77.7%を占めている。

【表1】 日本籍商船の船種別構成

船種別	1994年			1995年			増減				
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	増減比%	
乾貨物船	フルコンテナ船	49	1,382	1,367	45	1,182	1,187	△ 4	△ 200	△ 179	△ 13.1
	一般貨物船	2,207	1,159	2,645	2,160	1,113	2,545	△ 47	△ 45	△ 100	△ 3.8
	冷凍・冷蔵専用船	76	172	252	58	126	185	△ 18	△ 45	△ 67	△ 26.5
	自動車専用船	93	908	642	83	765	538	△ 10	△ 143	△ 104	△ 16.2
	オア・バルクキャリア	86	6,242	11,800	71	4,847	9,092	△ 15	△ 1,395	△ 2,707	△ 22.9
	木材専用船	5	206	247	2	88	106	△ 3	△ 118	△ 141	△ 56.9
	その他専用船	986	914	1,707	968	897	1,674	△ 18	△ 17	△ 33	△ 1.9
小計	3,502	10,981	18,659	3,387	9,018	15,328	△ 115	△ 1,963	△ 3,331	△ 17.9	
油／乾貨物兼用船	1	128	248	1	128	248	-	-	-	0.0	
タンカー	油送船	1,120	6,768	12,117	1,100	6,121	10,943	△ 20	△ 647	△ 1,174	△ 9.7
	液化ガス船	214	1,957	1,634	200	1,740	1,395	△ 14	△ 217	△ 239	△ 14.7
	化学薬品船	617	253	550	590	244	528	△ 27	△ 10	△ 23	△ 4.1
	小計	1,951	8,978	14,302	1,890	8,104	12,866	△ 61	△ 874	△ 1,436	△ 10.0
旅客船・フェリー その他特殊船	694	1,538	605	664	1,579	601	△ 30	△ 19	△ 3	△ 0.6	
	1,017	202	27	1,008	200	25	△ 9	△ 3	△ 2	△ 6.8	
合計	7,165	21,888	33,840	6,950	19,030	29,068	△ 215	△ 2,858	△ 4,772	△ 14.1	

【表2】 日本籍商船船腹の推移

年次	合計				貨物船			油送船			その他		
	隻数	千%	千%	伸び率%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
1975	8,832	38,198	64,896		5,503	19,580	31,349	1,893	17,414	33,126	1,436	1,204	420
1980	8,825	39,015	66,288		5,546	20,632	32,951	1,728	17,099	32,884	1,551	1,284	453
1985	8,225	38,141	62,600		5,215	23,155	36,440	1,392	13,610	25,682	1,618	1,376	478
1986	8,024	35,619	57,775	△ 7.7	5,062	22,631	35,652	1,333	11,611	21,640	1,629	1,377	483
1987	8,250	32,831	52,609	△ 8.9	5,322	20,959	32,881	1,288	10,416	19,221	1,640	1,456	508
1988	7,939	29,193	46,809	△ 11.0	5,032	18,486	29,336	1,277	9,275	16,972	1,630	1,432	501
1989	7,777	26,367	42,320	△ 9.6	4,893	16,932	27,286	1,244	7,951	14,524	1,640	1,484	510
1990	7,668	25,186	40,331	△ 4.7	4,769	16,037	25,881	1,209	7,586	13,912	1,690	1,563	538
1991	7,568	24,741	39,431	△ 2.2	4,698	15,840	25,707	1,164	7,245	13,152	1,706	1,656	572
1992	7,411	23,736	37,351	△ 5.3	4,558	14,987	24,097	1,135	7,022	12,664	1,718	1,727	590
1993	7,323	23,595	36,867	△ 1.3	4,457	14,446	22,974	1,143	7,380	13,280	1,723	1,769	613
1994	7,165	21,888	33,840	△ 8.2	4,334	13,320	21,091	1,120	6,768	12,117	1,711	1,800	631
1995	6,950	19,030	29,068	△ 14.1	4,178	11,130	17,498	1,100	6,121	10,943	1,672	1,779	626

船腹量を前年と比較すると、表1の船種区分では油／乾貨物兼用船を除く全船種が減少している。原区分でも、石炭専用船（表1ではその他専用船に含まれる）のみが対前年増、鉄／油兼用船（同、油／乾貨物兼用船）、鋼材専用船（同、その他専用船）およびLNG船（同、液化ガス船）が前年と変わらず、その他の船種は対前年減となっている。

(3) 船型別構成

船型別構成は表3のとおりである。

【表3】 日本籍商船の船型別構成（総G/T区分）

船型別 (%)	隻数	千%	千%	構成比%	
100以上	500	5,157	1,513	3,198	11.0
500 "	1,000	852	627	1,250	4.3
1,000 "	5,000	581	1,538	2,039	7.0
5,000 "	10,000	108	760	551	1.9
10,000 "	50,000	146	3,824	3,957	13.6
50,000 "	100,000	54	4,060	7,296	25.1
100,000 "	150,000	51	6,470	10,292	35.4
150,000 "		1	239	484	1.7
合計		6,950	19,030	29,068	100.0

【表4】 日本籍商船の船齢別構成（竣工ベース）

船 齢	隻 数	千 %	千 %	構成比%
0 ～ 4年	1,962	5,742	8,826	30.4
5 ～ 9	1,980	7,171	11,384	39.2
10 ～ 11	637	2,390	3,432	11.8
12 ～ 15	1,032	2,180	3,405	11.7
16 ～ 19	435	544	780	2.7
20年以上	902	1,002	1,241	4.3
不 明	2	1	-	-
合 計	6,950	19,030	29,068	100.0

隻数では500%未満の船舶が74.2%を占め、%ベースでは5%以上の船舶が62.2%を占めている。

(4) 船齢別構成

船齢別構成は表4のとおりである。%ベースで船齢5年未満船舶は30.4%（前年は27.5%）で比率が増加しているのに対して、5年以上10年未満船舶は39.2%（42.6%）、10年以上20年未満船舶は26.2%（26.5%）で、それぞれ比重が減少している。

(5) 航行区域別構成

航行区域別構成は表5のとおりで、平水、沿海船が隻数で約91%を占めている。

【表5】 日本籍商船の航行区域別構成

航行区域	隻 数	千 %	千 %	構成比%
平 水	1,220	415	375	1.3
沿 海	5,074	3,821	6,075	20.9
近 海	391	811	882	3.0
遠 洋	265	13,984	21,737	74.8
合 計	6,950	19,030	29,068	100.0

【表6】 日本籍商船の「内航許可船舶」と「その他の船舶」への区分

区 分	1994年			1995年				増 減		
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	構成比%	隻 数	千 %	増減比%
日 本 籍 商 船	7,165	21,888	33,840	6,950	19,030	29,068	100.0	△ 215	△ 4,772	△ 14.1
「内航許可船舶」	5,109	3,255	6,431	5,033	3,266	6,407	22.0	△ 76	△ 24	△ 0.4
「その他の船舶」	2,056	18,634	27,410	1,917	15,764	22,661	78.0	△ 139	△ 4,749	△ 17.3
2,000%以上の外航商船	280	16,669	26,375	218	13,849	21,683	74.6	△ 62	△ 4,692	△ 17.8
そ の 他	1,815	1,964	1,035	1,699	1,915	978	3.4	△ 116	△ 57	△ 5.5

(注) 内航海運業法第3条による許可ならびに届出の対象となる船舶を「内航許可船舶」とした。

【表7】 「内航許可船舶」の船種別構成

船 種 別	1994年			1995年				増 減			
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	構成比%	隻 数	千 %	千 %	増減比%
乾 貨 物 船	フルコンテナ船	14	28	32	14	28	32	-	-	-	-
	一般貨物船	2,114	948	2,276	2,078	954	2,258	△ 36	6	△ 18	△ 0.8
	冷凍・冷蔵専用船	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-
	自動車専用船	61	219	187	58	224	186	△ 3	5	△ 1	△ 0.6
	オア・バルクキャリア	5	10	17	5	10	17	-	-	-	-
	木材専用船	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	その他専用船	886	808	1,510	878	803	1,500	△ 8	△ 5	△ 10	△ 0.7
小 計	3,081	2,012	4,023	3,034	2,018	3,994	△ 47	6	△ 29	△ 0.7	
油 / 乾貨物兼用船	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
タンカー	油 送 船	1,031	808	1,690	1,024	829	1,718	△ 7	21	28	1.7
	液 化 ガ ス 船	187	149	178	179	137	169	△ 8	△ 12	△ 9	△ 5.2
	化 学 薬 品 船	602	246	535	583	241	522	△ 19	△ 5	△ 12	△ 2.3
小 計	1,820	1,203	2,403	1,786	1,207	2,409	△ 34	4	7	0.3	
旅客船・フェリー	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
その 他 特 殊 船	208	40	5	213	41	4	5	5	1	△ 1	△ 26.4
合 計	5,109	3,255	6,431	5,033	3,266	6,407	△ 76	11	△ 24	△ 0.4	

2. 「内航許可船舶」と「その他の船舶（外航等）」の区分による船腹量

前記の日本籍商船を内航海運業法第3条による許可ならびに届出の対象となる船舶（以下「内航許可船舶」と「その他の船舶（外航等）」に区分し、後者をさらに「2,000総トン以上の外航商船」と「その他」に区分すると表6のとおりとなる。

(1) 「内航許可船舶」

「内航許可船舶」は5,033隻、327万 $\%$ 、641万 $\%$ で $\%$ ベースで全体の22.1%を占めている。対前年比較では0.4%の減少である。

また、その船種別構成は表7のとおりで、 $\%$ ベースでは一般貨物船が35.2%、油送船が26.8%のシェアを占めている。

(2) 2,000 $\%$ 以上の外航商船

2,000 $\%$ 以上の外航船舶（旅客船、フェリー、その他特殊船等を除く）は表9のとおり、218隻、1,385万 $\%$ 、2,168万 $\%$ で $\%$ ベースでは全体の74.6%を占めている。対前

【表8】 2,000G/T以上の外航船の船腹量推移

年 央	隻 数	千 %	千 %	伸び率 $\%$
1988	640	24,582	39,768	
1989	532	21,691	35,260	△11.3
1990	449	20,406	33,163	△ 5.9
1991	419	19,815	32,188	△ 2.9
1992	376	18,669	30,039	△ 6.7
1993	340	18,420	29,445	△ 2.0
1994	280	16,669	26,375	△10.4
1995	218	13,849	21,683	△17.8

年比較では $\%$ ベースで17.8%の減少である。この船腹量の推移は表8のとおりで、1995年央の減少率は、近年では1989年を上回る大幅なものとなった。

また、1995年央の船種別構成は表9のとおりで、オア・バルクキャリアが906万 $\%$ 、油送船が921万 $\%$ 、液化ガス船が123万 $\%$ 、フルコンテナ船が116万 $\%$ で、4船種でこの範疇の船腹量の91.7%を占めている。

（なお、これら日本籍外航商船と外国用船によってわが国外航商船隊が構成されるが、その概要は次号で紹介したい。）

【表9】 2,000G/T以上の外航船の船種別構成

船 種 別	1994年			1995年			増 減				
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	増減比 $\%$	
乾 貨 物 船	フルコンテナ船	35	1,354	1,335	31	1,154	1,155	△ 4	△ 200	△ 179	△ 13.4
	一般貨物船	15	180	303	7	130	223	△ 8	△ 50	△ 80	△ 26.5
	冷凍・冷蔵専用船	24	125	146	15	88	98	△ 9	△ 37	△ 48	△ 32.6
	自動車専用船	32	689	455	25	541	352	△ 7	△ 148	△ 103	△ 22.6
	オア・バルクキャリア	79	6,226	11,772	64	4,831	9,064	△ 15	△1,395	△2,707	△ 23.0
	木材専用船	5	206	247	2	88	106	△ 3	△ 118	△ 141	△ 56.9
	その他専用船	1	4	7	-	-	-	△ 1	△ 4	△ 7	△100.0
小 計	191	8,783	14,264	144	6,833	10,999	△ 47	△1,951	△3,265	△ 22.9	
油／乾貨物兼用船	1	128	248	1	128	248	-	-	-	-	
タ ン カ ー	油 送 船	62	5,950	10,408	52	5,285	9,210	△ 10	△ 665	△1,197	△ 11.5
	液化ガス船	26	1,808	1,455	21	1,603	1,226	△ 5	△ 205	△ 229	△ 15.8
	化学薬品船	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
小 計	88	7,757	11,862	73	6,888	10,436	△ 15	△ 870	△1,426	△ 12.0	
合 計	280	16,669	26,375	218	13,849	21,683	△ 62	△2,821	△4,692	△ 17.8	

### 3. 前年より増加した会員会社の運航船腹

—1995年4月1日現在の運航船腹量調査結果より—

当協会は毎年4月1日現在における会員各社の外・内航船の運航船腹量を調査しているが、調査結果が取りまとめられたのでその概要を紹介する。

また、外・内航を合わせた運航船腹量は3,292隻、5,596万 $\%$ 、8,596万 $\%$ で、前年に対して、隻数は減少しているが、 $\%$ 、 $\%$ ペースとも増加している。(表1参照)

#### 1. 総運航船腹量

1995年4月1日現在の当協会会員会社156社の営業活動の状況をみると、外航船を運航している会社は56社、内航船を運航している会社は72社、うち内・外航兼業会社14社である。

#### 2. 外航船の運航船腹量

外航船の運航船腹量は1,731隻、5,420万 $\%$ 、8,290万 $\%$ で、前年同期と比較して73隻、535万 $\%$ 、707万 $\%$ (9.3%)の増加となった。

外航船の運航船腹量は92、93、94年と連続し

【表1】 外航および内航総運航船腹の対前年比較

区分	1994年4月1日現在				1995年4月1日現在				対前年比増減			
	隻数	千 $\%$	千 $\%$	構成比 $\%$	隻数	千 $\%$	千 $\%$	構成比 $\%$	隻数	千 $\%$	千 $\%$	増減比 $\%$
外航	1,658	48,847	75,829	96.0	1,731	54,199	82,903	96.4	73	5,352	7,074	9.3
内航	1,654	1,823	3,180	4.0	1,561	1,758	3,061	3.6	△ 93	△ 65	△ 119	△ 3.7
合計	3,312	50,670	79,009	100.0	3,292	55,957	85,964	100.0	△ 20	5,287	6,955	8.8
貨物船	2,256	37,335	55,968	70.8	2,308	43,265	65,196	75.8	52	5,930	9,228	16.5
油送船	1,056	13,336	23,040	29.2	984	12,692	20,769	24.2	△ 72	△ 644	△ 2,271	△ 9.9

(注) 本表の「貨物船」には、旅客船、専用船が含まれる。「油送船」には油/貨兼用船、特殊タンク船が含まれる。

【表2】 外航運航船腹の船種別船腹量

船種区分	1994年4月1日現在				1995年4月1日現在				対前年比増減			
	隻数	千 $\%$	千 $\%$	構成比 $\%$ 対(A)	隻数	千 $\%$	千 $\%$	構成比 $\%$ 対(A)	隻数	千 $\%$	千 $\%$	増減比 $\%$
油送船	215	12,135	20,729	29.5	197	11,852	19,149	23.1	△ 18	△ 283	△ 1,580	△ 7.6
油/貨兼用船	6	525	1,006	1.9	2	197	370	0.4	△ 4	△ 328	△ 636	△ 63.2
鉱石専用船	90	7,179	13,985	16.8	87	7,102	13,839	16.7	△ 3	△ 77	△ 146	△ 1.0
その他専用船	108	3,597	5,155	6.5	114	3,955	5,314	6.4	6	358	159	3.1
撒積船	481	13,099	23,679	30.6	564	17,876	32,432	39.1	83	4,777	8,753	37.0
自動車専用船	204	5,211	2,815	3.6	200	5,638	2,676	3.2	△ 4	427	△ 139	△ 4.9
コンテナ船	157	4,156	4,300	5.1	160	4,328	4,543	5.5	3	172	243	5.7
一般貨物船	298	2,378	3,572	5.1	278	2,254	3,365	4.1	△ 20	△ 124	△ 207	△ 5.8
冷凍・冷蔵船	92	479	558	0.9	96	531	608	0.7	4	52	50	9.0
旅客船	4	70	14	-	4	70	14	-	-	-	-	-
その他	3	17	15	-	29	396	592	0.7	26	379	577	**
合計(A)	1,658	48,847	75,829	100.0	1,731	54,199	82,903	100.0	73	5,352	7,074	9.3

(注) 1995年の「その他」には船種区分不明の船舶が含まれる。

【表3】 外航運航船腹の部門別・運航形態別船腹量

区 分	1994年4月1日現在				1995年4月1日現在				対前年比増減					
	隻数	千%	千%	構成比%	隻数	千%	千%	構成比%	隻数	千%	千%	増減比%		
部 門 別	定期船	243	5,129	5,664	7.5	277	5,489	6,179	7.5	34	360	515	9.1	
	不定期船	1,194	31,058	48,429	63.9	1,255	36,661	57,204	69.0	61	5,603	8,775	18.1	
	(うち専用船)	501	16,554	22,542	29.7	506	17,339	22,502	27.1	5	785	△40	△0.2	
	貨物船計	1,437	36,187	54,093	71.3	1,532	42,150	63,384	76.5	95	5,963	9,291	17.2	
	油/貨兼用船	6	525	1,006	1.3	2	197	370	0.4	△4	△328	△636	△63.2	
	油送船	215	12,135	20,729	27.3	197	11,852	19,149	23.1	△18	△283	△1,580	△7.6	
	合 計	1,658	48,847	75,829	100.0	1,731	54,199	82,903	100.0	73	5,352	7,074	9.3	
	運 航 形 態 別	自社船	92	6,109	10,105	13.3	76	5,434	9,039	10.9	△16	△675	△1,066	△10.5
		共有船	53	3,144	4,814	6.3	44	2,611	3,829	4.6	△9	△533	△985	△20.5
		小 計	145	9,253	14,919	19.7	120	8,045	12,868	15.5	△25	△1,208	△2,051	△13.7
裸用船		20	1,233	2,147	2.8	13	936	1,658	2.0	△7	△297	△489	△22.8	
定期用船		1,466	37,800	57,874	76.3	1,574	44,827	67,778	81.8	108	7,027	9,904	17.1	
運航受託船	27	561	888	1.2	24	391	598	0.7	△3	△170	△290	△32.7		
小 計	1,513	39,594	60,909	80.3	1,611	46,154	70,034	84.5	98	6,560	9,125	15.0		

て減少が続いていたが、95年は増加に転じた。

(表4参照)

(1) 船種別船腹量

外航船の運航船腹を船種別にみると、撒積船が564隻、1,788万%、3,243万%で、全外航運航船腹の39.1%を占める。油送船は197隻、1,185万%、1,915万%で、撒積船に次ぐシェアにある。前年同期比では、撒積船、コンテナ船、冷凍・冷蔵船が増加し、油送船、一般貨物船、鉱石専用船、自動車専用船等は減少している(表2参照)。撒積船が前年比37.0%と大幅に増加してい

ることが注目される。

(2) 定期船/不定期船/油送船別船腹量

外航船の運航船腹を定期船/不定期船/油送船の部門別にみると表3上段のとおりとなる。

定期船は277隻、549万%、618万%で、前年に比べ34隻、36万%、52万%増である。不定期船(含む専用船)は1,255隻、3,666万%、5,720万%で、前年に対して61隻、560万%、878万%増となった。

一方、油送船は197隻、1,185万%、1,915万%で、前年に対して18隻、28万%、158

【表4】 外航運航船の日本船/外国用船別構成の推移

年	日 本 船				外 国 用 船				合 計 (A)		
	隻数	千%	千%	構成比%	隻数	千%	千%	構成比%	隻数	千%	千%
1985	737	25,482	42,246	50.1	1,199	23,965	42,015	49.9	1,936	49,447	84,261
87	636	23,543	37,930	51.2	1,098	21,874	36,214	48.8	1,734	45,417	74,145
89	426	17,787	29,490	39.2	1,293	29,031	45,745	60.8	1,719	46,818	75,235
90	364	16,556	27,060	34.6	1,392	32,892	51,137	65.4	1,756	49,448	78,197
91	326	17,040	28,104	33.7	1,517	35,700	55,386	66.3	1,843	52,740	83,491
92	335	16,111	26,650	32.6	1,460	36,048	55,078	67.4	1,795	52,159	81,728
93	291	15,190	24,286	29.9	1,502	37,237	56,883	70.1	1,793	52,427	81,168
94	234	13,491	21,724	28.6	1,424	35,356	54,105	71.4	1,658	48,847	75,829
95	190	11,868	19,053	23.0	1,541	42,331	63,850	77.0	1,731	54,199	82,903

【表5】 外国用船船腹の船籍国別構成

区 分	1995年4月1日現在				対前年 増減比(%)
	隻 数	千 %	千 %	構成比	
パ ナ マ	847	20,587	29,720	46.5	19.3
フィリピン	156	4,322	7,206	11.3	11.0
リベリア	171	5,201	6,736	10.5	△13.3
香 港	45	2,238	3,964	6.2	28.1
シンガポール	61	2,393	3,803	6.0	9.6
ギリシャ	36	1,202	2,215	3.5	5.4
キプロス	41	730	1,284	2.0	-
ノルウェー	20	746	1,187	1.9	△0.3
バ ハ マ	23	689	1,097	1.7	31.4
バヌアツ	26	694	1,040	1.6	△11.6
台 湾	8	528	1,002	1.6	23.2
そ の 他	107	3,001	4,596	7.2	30.7
合 計	1,541	42,331	63,850	100.0	15.3

万%の減少、兼用船は、2隻、20万%、37万%で、前年に対して4隻、33万%、64万%の減少となった。

(3) 運航形態（自社船／用船）別船腹量

外航船の運航船腹を自社船／用船の区分で見ると表3下段のとおりとなる。自社船および共有船の船腹量は、120隻、805万%、1,287万%で、前年比で25隻、121万%、205万%と大幅に減少した。この運航船腹に占める比率は%ベースで前年の19.7%から、

15.5%に減少している。

また、用船（裸用船、定期用船、運航受託船）船腹は1,611隻、4,615万%、7,003万%で、前年比、98隻、656万%、913万%の大幅増となった。

(4) 外航運航船腹の船籍国別構成

上記の運航船腹を日本船（自社船および共有船+国内用船）/外国船に区分し、最近の推移をみると表4のとおりで、1995年は日本船が190隻、1,187万%、1,905万%（構成比23.0%）で、外国船は1,541隻、4,233万%、6,385万%（構成比77.0%）となっている。

また、外国用船の船籍国別内訳は、パナマ籍が847隻で、46.5%のシェアを占め、次いで、フィリピン籍（156隻）、リベリア籍（171隻）、香港籍（45隻）等となっている。前年と比較すると、リベリア籍13.3%減に対して、フィリピン籍11.0%増、香港籍28.1%増が注目される。（表5参照）

【表6】 内航運航船腹の船種別構成ならびに当協会会員のシェア

船 種	当協会会員の運航する内航船舶									運輸省資料による 全内航運航船舶		当協会 会員の 比率	
	1994年4月1日現在				1995年4月1日現在				対前年 比増減	1995年3月31日現在			
	隻 数	千 %	千 %	構成比(%)	隻 数	千 % (B)	千 %	構成比(%)		隻 数	千 % (C)		(B) / (C)
一 般 貨 物 船	648	513	1,043	32.8	607	491	989	32.3	△5.2	5,235	1,656	31.0	
専 用 船	セメント	118	325	543	17.1	114	319	532	17.4	△2.0	203	440	73.8
	自動車	15	43	39	1.2	15	43	40	1.3	2.6	66	226	19.0
	石灰	12	104	161	5.1	13	108	167	5.5	} 3.4	1,027	450	25.4
	石炭	-	-	-	-	-	-	-	-				
	その他	10	10	14	0.4	12	11	14	0.5				
小 計	155	482	757	23.8	154	481	753	24.6	△0.5	1,296	1,116	43.2	
油 送 船	719	572	1,179	37.1	673	549	1,130	36.9	△4.2	536	996	57.4	
特 殊 タ ン ク	116	103	126	4.0	112	94	119	3.9	△5.6	1,772	271	38.0	
計	1,638	1,670	3,105	97.6	1,546	1,615	2,991	97.7	△3.7	8,839	4,039	41.3	
客 船	16	153	74	2.3	15	143	70	2.3	△5.4				
合 計 (A)	1,654	1,823	3,180	100.0	1,561	1,758	3,061	100.0	△3.7				

### 3. 内航船の運航船腹量

内航船の運航船腹量は1,561隻、176万%、306万%で、前年同期と比較して93隻、65万%、119万% (3.7%) の減少である。内航船の運航船腹量は1991～94年と連続して増加していたが、1995年は減少した。(表7 合計欄参照)

運輸省資料によると、わが国の内航運送事業者は2,321社で、100%以上の鋼船の運航船腹(客船を除く)量は8,839隻、404万%であるので、当協会会員の運航する内航船(客船を除く)のシェアは約41.3%となる。(表6 参照)

#### (1) 船種別構成

内航船の運航船腹を船種別にみると、一般貨物船607隻、49.1万%、98.9万% (構成比32.3%)、油送船673隻、54.9万%、113.0万% (構成比36.9%) 等となっている。前年比では、一般貨物船が5.2%減、油送船が4.2%減、自動車専用船が2.6%増である。

先の運輸省資料との比較で当協会のシェアを船種別にみると、一般貨物船31.0%、専用船43.2%、油送船57.4%等となる。(表6 参照)

#### (2) 運航形態(自社船/用船)別構成と推移

内航運航船を運航形態(自社船/用船)別に仕分けし、その推移をみると表7のとおりとなる。1995年の構成をみると、自社船および共有船は、287隻、80.3万%、112.7万%で、前年比21隻、0.6万%、1.1万%の減少で、用船(裸用船、定期用船、運航受託船)は1,274隻、95.5万%、193.5万%で、72隻、6.0万%、10.7万%の減少となっている。

#### (注)

- ① 調査対象は、当協会会員会社の運航する100%以上の船舶。(ただし、曳船、プッシュャーバージ、舢、台船を除く)
- ② 当協会会員会社の所有船でも、国内の非会員会社や外国のオペレーターに貸し出し、当該社が運航していない船舶は含まれていない。
- ③ i) 各表の「構成比」および「増減比」は%によった。(ただし、表5の「シェア」は%による)
- ii) 四捨五入の関係で末尾の数字が合わない場合がある。

【表7】 内航運航船の運航形態別構成推移

年次	合計			自社船および共有船			裸用船			定期用船			運航受託船		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
85	1,574	1,591	2,856	327	744	1,114	25	44	79	882	637	1,314	340	166	349
87	1,487	1,488	2,735	301	663	1,032	27	56	92	863	621	1,294	296	148	318
89	1,501	1,526	2,789	306	693	1,073	23	52	85	883	654	1,354	289	127	276
90	1,431	1,438	2,657	281	626	988	26	56	93	855	634	1,320	269	122	259
91	1,479	1,497	2,747	288	652	1,012	25	59	96	917	676	1,403	249	111	236
92	1,593	1,687	2,849	310	746	1,065	26	86	99	985	732	1,417	272	122	266
93	1,677	1,824	3,095	325	816	1,157	24	72	94	1,061	819	1,586	267	117	257
94	1,654	1,823	3,180	308	809	1,138	21	59	91	1,073	841	1,689	252	115	262
95	1,561	1,758	3,061	287	803	1,127	25	68	107	1,023	784	1,589	226	103	239

## 船舶職員の不足は小幅

### —BIMCO および ISF による1995年世界の船員需給調査—

1990年に世界で初めて、国際的な規模での船員需給調査を実施した BIMCO（ボルチック国際海運協議会）および ISF（国際海運連盟）は、前回調査から5年経過した1995年世界船員需給調査を、12月8日、ロンドンで発表した。その概要は以下のとおりである。（なお、本報告の要約全文は2月号に掲載予定）

#### 1. 1995年の需給結果

○1.8万人の船舶職員が不足、21.9万人の部員が余剰。

(万人)				
	供給	需要	過不足	
職員	40.9	42.7	-1.8	
部員	82.5	60.6	+21.9	

今回の結果から職員の需給状況は、前回調査に比べやや改善している。これは世界商船隊規模の低い伸び、船員の離職率の低下、訓練生の採用増による。

#### 2. 今後の需給バランス予測

○西暦2000年には3万人の船舶職員が不足、部員は24.9万人が余剰

(万人)				
	1995年	2000年	2005年	
職員	-1.8	-3.0	-4.2	
部員	+21.4	+24.9	+30.5	

世界商船隊が年間1.5%伸び、かつ船員の採用および離職が現行水準で推移した場合にはかなり手堅く条件設定しても何等かの措置を講じない限り、職員不足が拡大するであろうが、これらの数字は種々の仮定が変われば大きく変化する。

#### 3. 調査における問題点

調査を通じて、検討すべき様々な問題点が明らかとなったが、これらの要素が将来予測に大きな影響を与えると考えられる。その概要は以下のとおりである。

##### ① 船員供給地域の変化

OECD加盟国船員は減少（1990年に比し9%減）し、極東地域船員が大幅増加（同22%増、特にフィリピンが顕著）。船員訓練施設、特に労働供給国における優秀な教官の確保が問題となる。

##### ② 極東地域からの供給

フィリピン人船員は世界全体の20%を占めるが、中国人船員に対する需要（供給も）も増加しよう。

##### ③ 東欧諸国の情勢の変化

東欧圏の政治情勢の変化、自由主義経済の導入により、多くの船員が国際労働市場へ流れたが、影響はさほど大きくない。

##### ④ OECD国の上級船舶職員に対する依存

上級船舶職員の半数以上はOECD国出身で、年齢構成は他の地域に比し全般的に高く、また、新規採用率は最も低い。船員の離職率、特に訓練生の離職率（年間およそ10%）は相当高い。海運界はこれらの調査結果を慎重に検討しなければならない。特に重要なのは、次の世代の上級船舶職員の出身国はどこであるか、また、いかに採用、訓練および昇進制度を効率的に計画するかという点である。

##### ⑤ 陸上職務への需要

運航管理会社、船級協会、保険業、港湾、政府の検査業務は海上履歴所有者の専門知識に依存する場合が大きく、船員人口の国籍の変化の意味を早急に検討する必要がある。

##### ⑥ “量”に対する“質”の問題

船員の訓練と資格証明制度が各国まちまちのため、職員全員が適性を持っているとは限らない。部員も同様。IMO/STCW条約の採択によってさらに深刻になる。

##### ⑦ STCW条約の影響

国際的に通用する有資格職員数はかなり減少するだろう。条約の実行力が世界的に浸透すれば好ましいが、将来の船員供給事情に及ぼす影響は大きく、早期対応が必要。

##### ⑧ 研修生の採用形態の変化

職員で雇用されている者のうち研修中の者の割合が近年低下傾向にあり、これに歯止めを掛ける必要がある。

##### ⑨ より確実なデータの必要性

主要供給国について、今後も継続してかつ定期的に調査する必要がある。

（なお、本調査報告書およびデータ集はそれぞれ、25ポンド/60ポンドでISFにて販売しております。詳細については当協会海務部労務課 Tel.03-3264-7178までお問い合わせ下さい。）

## Washington便り

### 米国連邦議会 海運関連法案 昨年の審議結果について

昨年の米国連邦議会第104議会第1会期は、キングリッチ旋風で明け暮れ、最後は長期にわたる行政機関のシャットダウンというおまけまでついた、まことに波瀾に満ちた1年でした。海運関係の法案も良否は別として、この共和党とクリントン大統領の対立の影響を受け、結果的には余り審議は進捗せず、1つの例外を除きほとんどの法案は本年の第2会期へ持ち越しとなりましたが、参考までに主要法案の結末を以下のとおり取りまとめました。

#### 1. H.R.2149/S.1356 外航海運改革法案

(Ocean Shipping Reform Act of 1995、本誌1995年9月号その他参照)

邦船社にとっても最も重要な本法案については、下院は予算調整法案に添付した非常に変則的な形で一旦は本会議を通過したが、上下両院協議会で否決されたので、結局委員会可決の段階に差し戻った形で越年した。

問題は上院の方で、下院案とほぼ同一の法案が通商科学運輸委員会のプレスラー委員長から提案され、公聴会も開催されたが、諸外国はもとより、国内の中小荷主、港湾局、港湾労組から予想以上に強烈な反対意見が表明された。このため、関係上院議員の中にも反対が増加し、結局原案は撤回され修正案が作成されることになった。早ければ1月にも発表されることになっている。この上院の動きは下院の一方的なやり方を訂正するものとして、日本はじめ諸外国からも歓迎されているが、ただし上院がどのような改訂案を作成するか、殊に現行の独禁法適用除外措置等について改悪するようなことがないか、引き続き警戒を要する。

なお、上記の修正案作成とは別に、Interstate Commerce Commissionの廃止と同時にFMCも廃止するとの法案が上院本会議で可決されたが、下院の反対で撤回されている。もしFMCの廃止が先に決定されると、海運法改正も急がされ、拙速となる恐れがあるので、FMC廃止が撤回されたことは船社側にとってはプラス要因と見なされている。

#### 2. H.R.1350/S.1139新規運航補助法案

(Maritime Reform and Security Act of 1995、本誌1995年7月号参照)

米国籍船に対する新規運航補助法案は、下院では

海運派議員の働きかけが予想以上に奏効して、本会議通過を果たした。運航補助の内容は原案と変わりなく、今後10年間で総額10億ドル、各年1億ドル、1隻当たり年200万ドルから250万ドル、対象隻数約50隻となっており、財源は一般会計からの支出(国防省の負担)とされている。一方上院の方も同様の内容で、S.1139が提案されているが、本会議通過には至っていない。米船筋はこのところかなり楽観論に傾いているが、果たしてどうなるか、興味深いところである。

#### 3. H.R.2754/S.1354 OECD造船協定実施法案

OECDの造船補助廃止協定を批准して国内法を整備するための法案であるが、昨年12月に入り、上下院共にわかたに審議が進められ、下院は貿易小委員会の法案採択が行われ、この後関係委員会の審議を経て本会議に上程される予定となっている。上院の方は公聴会を終了、これから法案採択のマークアップが行われる。

本法案については、大手の造船会社が直接造船補助の復活を主張して、OECDの協定に猛反対しているが、中小造船所は全面的に支持しており、造船派議員のマジョリティーも賛成しているの、OECDが新たに設定し直した協定成立目標日である本年7月15日までは本実施法案が成立する可能性が高い。

#### 4. S.395 アラスカ原油輸出禁止解除法案

わが国始め諸外国から、海運自由の原則に反するとして強く反対されてきたアラスカ原油禁輸解除法案が、米国籍船優先積取条項を残したまま上、下院を通過し、加えてクリントン大統領も署名したので、残念ながら同法案の成立が確認されてしまった。従って本貨は米国籍のタンカーしか輸送できないことになり、悪例を残すことになるが、諸外国から機会あるごとに批判を受けることになる。なお、具体的な輸出計画についてはいまのところ明らかにされていない。

#### 5. ジョーンズ アクト改正法案

(本誌1995年11月号参照)

米国内航海運の一部を外国船に門戸開放するため現行ジョーンズ アクトを改正しようとの法案であるが、昨年は結局正式な動きとはならず、今年の議会でどう進展するか注目したい。

以上のとおりアラスカ原油禁輸解除法案以外はすべて積み残しとなり、継続審議法案として今年の第2会期へ持ち越されました。再び目を放せなくなるわけですが、ご承知のとおり本年は大統領選挙の年なので10月始めには連邦議会は閉会になります。従ってこの限られた時間内に結論が出るのか、また時間切れとなり、来年の選挙後の議会で新規まき直しとなるのか注視したいと思います。

(北米地区事務局長 森崎 末壽雄)

## 業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 港湾物流情報システム協会

設立 平成5年(1993年)6月11日

沿革 わが国にコンテナ船が初めて寄港した昭和42年を境に海上貨物輸送は年々大型化、高速化、多頻度化、荷役時間短縮化が図られるようになり、港湾物流関連業界は船積み手続き業務の迅速化、大量かつ集中する書類の効率処理のため電算化を進めていった。しかし、関連業界間で受け渡される書類には使送便や再入力作業を伴い、さらに転記ミスや再入力ミスがあり効率化を妨げる要因となってきた。

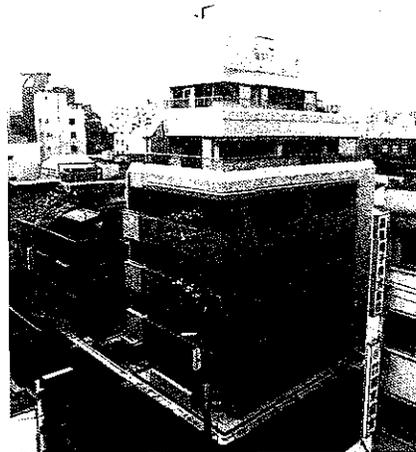
これを解決するため港湾物流情報システムの開発研究が昭和49年に始まり、異なる企業間をオンラインで結んで船積関係書類の情報を授受するSHIPNETS構想が昭和55年に提唱された。これに船社、海貨、検量、検数の四業界が参加して5年間にわたり設計、開発、実験を行い昭和61年4月任意団体として「SHIPNETSセンター」が発足、日本で初めての異業種間EDI(電子データ交換)事業を開始した。

世界標準UN/EDIFACT(国連/行政、商業および運輸のためのEDI)の導入、普及が欧米で進み、わが国の港湾物流分野も的確な対応を迫られてきた。このような背景の下、EDI支援システムの開発、導入、啓蒙普及を総合的に推進する中核体として「SHIPNETSセンター」から(社)港湾物流情報システム協会に改組され、運輸省の認可を得たのは平成5年6月である。

会長 高瀬秀太郎(タカセ会長)

所在地 東京都中央区八丁堀4-7-6

第二東邦ビル5階



**組織** 役員28名（会長、常勤理事、理事、監事）  
 会 員：正会員155社、準会員6社、賛助  
 会員7社、  
 事務局：7名

**事業内容**

- (1) 港湾物流の効率化を図るための情報システムに関する①調査・研究・開発、②情報の収集・提供、③研修、④相談・指導、⑤刊行物の発行、⑥運営・保守管理、⑦啓蒙・普及

- (2) その他、港湾物流に関わる事業の健全な発展に寄与するために必要な事業

**展望** 運輸省は事業者が連携して行う電子計算機の利用の態様、その実施の方法およびその実施に当たって配慮すべき事項についての指針を策定し、公布した（告示第394号）。この告示により、国際物流EDI導入・推進のため物流EDI推進機構が発足し、その国際部門である国際物流EDI推進部会の事務局として当協会が指名され、実用化推進事業を担うことになった。

これからの情報化コンセプトは、対象業務として輸出、輸入、NVOCCもあり、さらに船舶管理、コンテナ管理も包含し、対象船はコンテナ船だけではなく、在来船、自動車船も含み、日本のすべての港で、税関、船社はじめあらゆる物流関連業界、省庁をリンクする港湾VANを整備して、EDI化を実現することにある。

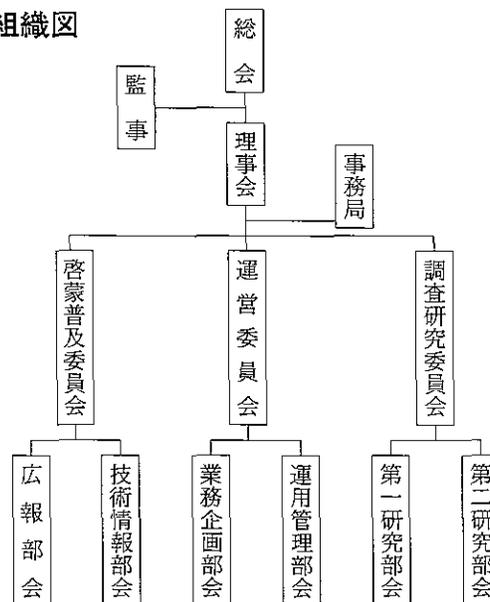
そこで、既存の共同利用型ネットワークを機能改善した上で、関連ネットワー

ク（POLINET/S.C NET/S.F NET）を相互接続するバーチャルネットワークを整備し、活用していく。さらに、平成11年10月に更改予定の海上貨物関システム（SEA-NACCS）との相互接続も重要課題となっている。

このようなEDI推進の展望を踏まえ、港湾VANの中核を目指して協会はPOLINET中期整備計画を本年中に策定し、8年度から推進することを検討している。

また、EDIの意義・必要性・導入方策等について啓蒙普及を強力に図り、港湾物流に携わる各種企業がその推進に必要なとする人材確保などを支援すると共に、ネットワークの参加者、業種の拡大、利用促進を図るために、EDIに必要なパソコンベースの汎用変換ソフトウェアの開発、提供を進めていく。

**組織図**



# 海運雑学ゼミナール 第70回

## 無人化が進んだ 現代の大型沿岸灯台

灯台といえば、まず大型沿岸灯台と呼ばれる岬の突端に立つ白亜の灯台が思い浮ぶ。しかし現代の灯台には、技術の進歩やニーズの多様化によってさまざまなバリエーションがある。

新しいタイプでは、電波により船位を求めるロラン局やデッカ局、オメガ局などの電波を出すものがある。音だけの音波標識や船舶通行信号所も灯台の一種だ。光を出すものにも、大型沿岸灯台以外に、灯柱、灯標、灯浮標などがある。日本には、こうした広義の灯台(航路標識)が現在5,300余りある。

業務面でも様変わりした。かつて灯台といえば、映画「喜びも悲しみも幾歳月」に描かれた僻地の灯台に暮す灯台職員のイメージと強く結び付いた。しかし、現在では、無人化が進み、ごく一部の灯台で、数日間交代で職員が滞在するケースが残されているだけで、かつてのような住み込み勤務は全くない。



無人でも高い信頼性で稼働する自動化技術の進展や、管理する灯台数の激増で人員の面から定期的な巡回管理に切替えざるをえなかったこともその理由だが、それ以上に、住み込み管理の過酷な勤務条件に対する人道的な観点からの改善努力も大きな力になったといえよう。

定期的な巡回は、道路事情がよければ車で、そうでなければ船で行われ、緊急時には速やかに補修に出動できる体制も整えられている。

わが国には、明治時代に立てられた貴重な文化遺産ともいえる灯台が、数多く現役で活躍している。しかし古典的で優美な姿とは裏腹に、今では、すべての機能が最新の自動化技術によって保たれているわけで、誕生以来、長い年月を灯台職員と苦楽を共にしてきた灯台にとっては、これはちょっと寂しい変化かもしれない。

## 「man」が付いた複合語が 「船」を意味する英語の 不思議

「スポーツマン」、「セールスマン」といえば、当然人間の話だが、英語で「マン」が付けば何でも人間のことというわけではない。

例えば「merchantman」といえば「商船」を意味し、「East Indianman」は、東インド会社の貿易船を、「Dutchman」はオランダ船を意味する。さらに「man of war」といえば軍艦を意味するというように「man」が付くとそれが船のことを指すようになる用例が数々ある。

ワグナーのオペラで有名な「Flying Dutchman」は日本では「さまよえるオランダ人」と訳されることが多い。しかし実際には呪いによって永久に洋上をさまよう運命を与えられた幽霊船の意味で、一つの熟語だ。あえて訳せば、単に「幽霊船」とするのが正しく、これはドイツ



ツ語の「Der Fliegende Hollander」でも同様だ。

英語の文法の中では、ことさらに女性名詞として扱われる船が、どうしてmanなのか、あるいは広義に「人間」の意味にとっても、なぜ船がmanなのか、よく分からないが、日本人にファンの多いワグナーの代表作の一つが、未だに誤訳されるケースが多いのは何とかしたいところだ。

## 「オイルロード」に変身した 「海のシルクロード」

「シルクロード（絹の道）」の命名者はドイツの地理学者リヒトホーフエン。中国産の絹製品を背に乗せたラクダの列が、オアシス伝いに西に向かう情景が、この言葉を聞いたとたんに眼に浮ぶほどイメージが定着している言葉だが、近世以前の主要な東西交易ルートとしてのシルク

ロードは、実は陸の道だけではなかった。

南シナ海に面する泉州や広州の港からインドのカリカットやゴアを経てペルシア湾や紅海に至り、そこから陸路でローマにまで至った長大な海路は、まさに「海のシルクロード」ともいふべきものだった。

陸のシルクロードは、紀元前2世紀頃が開かれたとされるが、海のシルクロードの歴史も古く、中国・インド間の航路については、紀元前2世紀後半の中国の記録に現れている。また1世紀に書かれた「エリュトラ海案内記」には、ローマからインドへの海路についての詳しい記述とともに、中国についての若干の記述もみられる。さらに166年には、ローマ皇帝マルクス・アウレリウスの使者が、この海路を通して中国を訪れた記録もある。

南海路と呼ばれるこの交易路は、当初、インド以西をローマ人が、インド以东をインド人が掌握していたが、やがてイスラム商人が交易の主導権を握り、貿易港の広州や泉州にはイスラム商人が多数居住したという。

明代には、永楽帝の命による鄭和の7回の大航海が行われ、明の威勢を誇示する大船60隻余り、乗員27,000人という大船団は、遠くアフリカ東岸まで到達した。永楽帝の死によってこの大航海は突如終焉を迎えるが、南海路自体は、大航海時代のヨーロッパとアジアを結ぶ主要航路の一部としてさらに重要度を高め、スペイン、ポルトガル、オランダなどの列強の進出によって東西交易の表舞台となった。

2000年余りの歴史を秘めるこの航路は、現在も、中東と日本を結ぶ原油の輸送ルートとして欠かせない。「シルクロード」から「オイルロード」に変身しても、東西の貿易に果すその役割の重要性はやはり不変である。



12月

1日 新党さきがけは、海事問題研究会を開催し、国際船舶制度の早期創設の決議を採択した。

4日 アジア船主フォーラム (ASF) の航行安全委員会第2回中間会合がシンガポールで開催され、マラッカ・シンガポール海峡における船舶の航行安全やポート・ステート・コントロールの適切な実施を求める声明を採択した。

(P.15海運ニュース1参照)

◎ 運輸省は、1995年度上半期(4~9月)の造船事情を発表した。それによると、新造船受注量は180隻、463万%と前年同期比24%減少した。

5日 新進党は、国土・交通政策拡大担当者会議、海運政策研究会において「国際船舶制度の早期実現のための提言」を取りまとめた。

8日 運輸省は、11月の新造船建造許可実績を発表した。それによると、国内船6隻・34万%、輸出船28隻・112万%、合計で34隻・146万%となり、%ベースでは今年度最高の受注量を記録した。

11日 OECD造船部会がパリで開催され、政府助成削減と加害的廉売規則の導入を柱とする造船協定の批准目標を、遅くとも1996年6月15日とすることで合意した。

12日 運輸省は、1995年度運輸経済年次報告(運

輸白書)を公表した。

15日 政府・連立与党は、1996年度の税制改正大綱を発表した。それによると海運関係税制では、国際船舶の固定資産税および登録免許税の特例措置などが新設されたほか、既存の税制に関してはほぼ当協会の要望に沿った内容で決着した。

(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)

18日 大蔵省は、11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、前年同月比23.0%減の65億7,800万ドルとなり、5カ月連続で減少した。

19日 当協会港湾協議会、日本港運協会、および外国船舶協会の協議が開催され、事前協議制度について協議を行った。

◎ 日本船舶輸出組合は、11月の輸出船契約実績を発表した。それによると、29隻・77万8,000%で、1994年に続き日本の受注量世界一が濃厚となった。

25日 1996年度政府予算案が臨時閣議で決定した。海運関係予算では、財政投融資350億円の要求に対し300億円が認められたほか、新たに「国際船舶制度推進事業費補助」として同制度を円滑に実施、拡充していくため、2,013万円の調査費が認められた。

(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)



## 陳情書・要望書 (12月)

宛 先：運輸大臣／大蔵大臣  
 件 名：東京湾口航路の整備促進に関する要望  
 要 旨：東京湾口の浦賀水道航路に隣接する第三海堡の撤去および中ノ瀬航路の水深確保は、昭和53年にこれら航路が「開発保全航路」に指定されて以来の懸案であったが、このほど第三海堡の撤去に関する漁業関係者との話し合いが進められていることから、これら懸案事項の早期実現と予算確保を要望したものの。

## 海運関係の公布法令 (12月)

- ㊦ 許可、認可等の整理及び合理化のための運輸省関係法律の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令  
(政令第397号、平成7年12月1日公布、平成8年4月1日施行)
- ㊦ 港則法施行令の一部を改正する政令  
(政令第427号、平成7年12月22日公布、平成8年1月5日施行)
- ㊦ 小型船造船業法施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第64号、平成7年12月1日公布、平成8年4月1日施行)
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律

施行規則等の一部を改正する省令  
(運輸省令第65号、平成7年12月8日公布、平成8年1月17日施行)

- ㊦ 港則法施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第67号、平成7年12月22日公布、平成8年1月5日施行)
- ㊦ 船舶設備規程等の一部を改正する省令  
(運輸省令第68号、平成7年12月22日公布、平成8年1月1日施行)
- ㊦ 船員法施行規則及び地方運輸局等海運支局組織規程の一部を改正する省令  
(運輸省令第69号、平成7年12月22日公布、平成8年4月1日施行)
- ㊦ 電波法施行規則の一部を改正する省令  
(郵政省令第86号、平成7年12月22日公布、平成7年12月22日施行)
- ㊦ 無線機器型式検定規則の一部を改正する省令  
(郵政省令第93号、平成7年12月27日公布、平成7年12月27日施行)

## 国際会議の開催予定 (2月)

- IMO 第1回危険物・固体貨物・コンテナ運送小委員会 (DSC)  
2月5日～9日 ロンドン
- IMO 第1回無線通信・救助小委員会 (COM-SAR)  
2月19日～23日 ロンドン
- アジア船主フォーラムトレード安定化委員会第3回中間会合  
2月26日 東京

# 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12月	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
11	35,478	28,863	6,614	3.0	11.5

(注) 通関統計による。

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

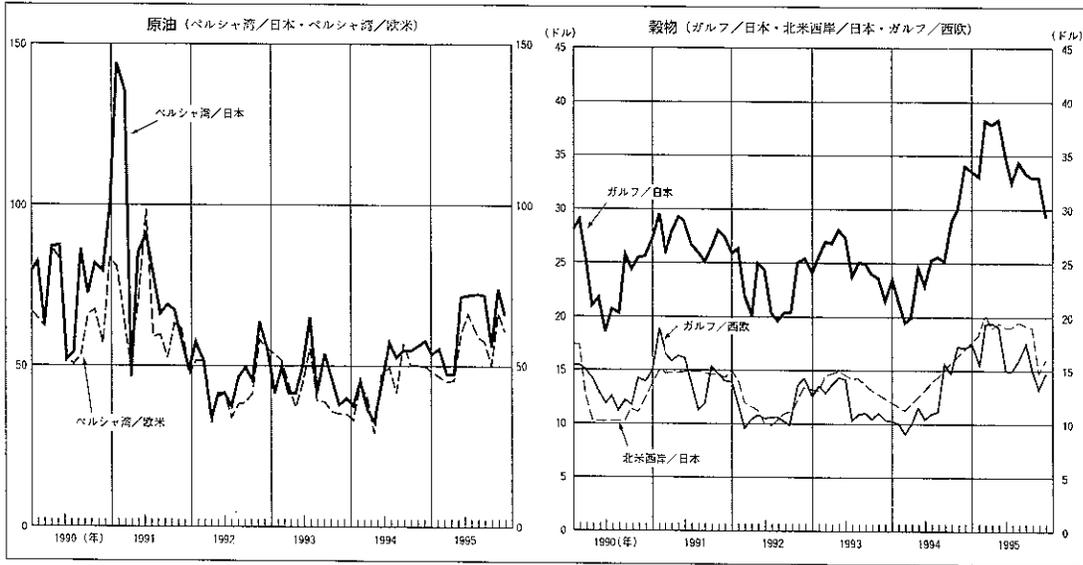
年月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
1989		137.96	124.10	150.35
1990		144.81	124.30	160.10
1991		134.55	126.35	141.80
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1995年1月		99.75	98.55	101.05
2		98.24	96.60	99.68
3		90.79	88.25	96.55
4		83.67	80.30	87.20
5		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
12		101.85	101.07	102.85

## 3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位:千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
1989	119,708	3,373	116,335	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161
1990	132,265	3,091	129,174	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995 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
12	17,071	172	16,899	5,047	5,840	5,333	192	86	300	101	13,512	1,520

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



4. 原油 (ペルシャ湾/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	68.25	60.00	40.00	34.00	50.00	45.00	60.00	45.00

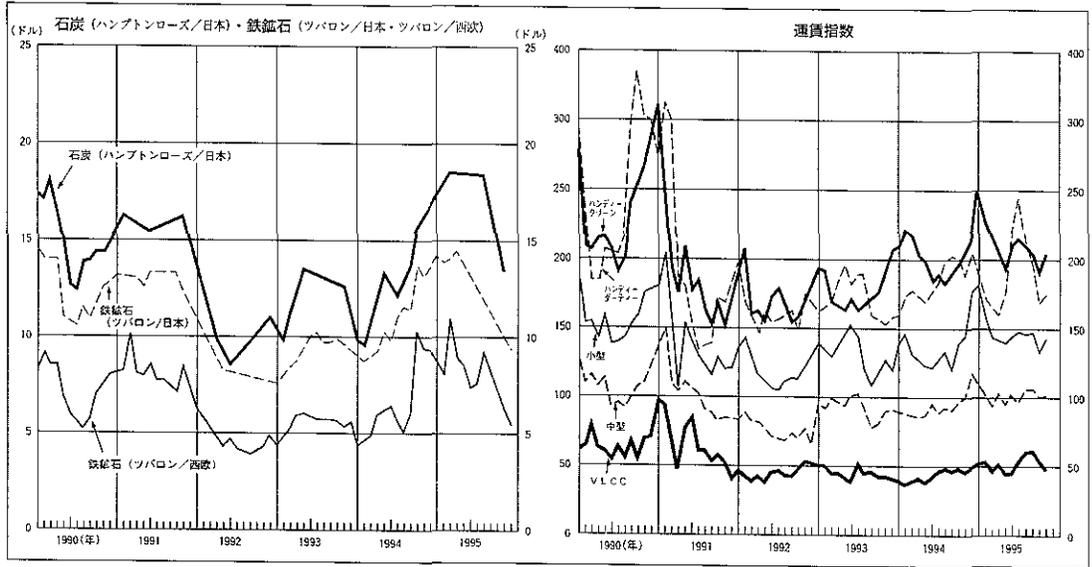
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。  
④グラフの値はいずれも最高値。

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	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	—	—	17.00	13.50	13.00	11.50
12	33.80	29.75	29.00	26.25	—	—	16.25	15.00	17.00	16.50	14.75	14.00

(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)

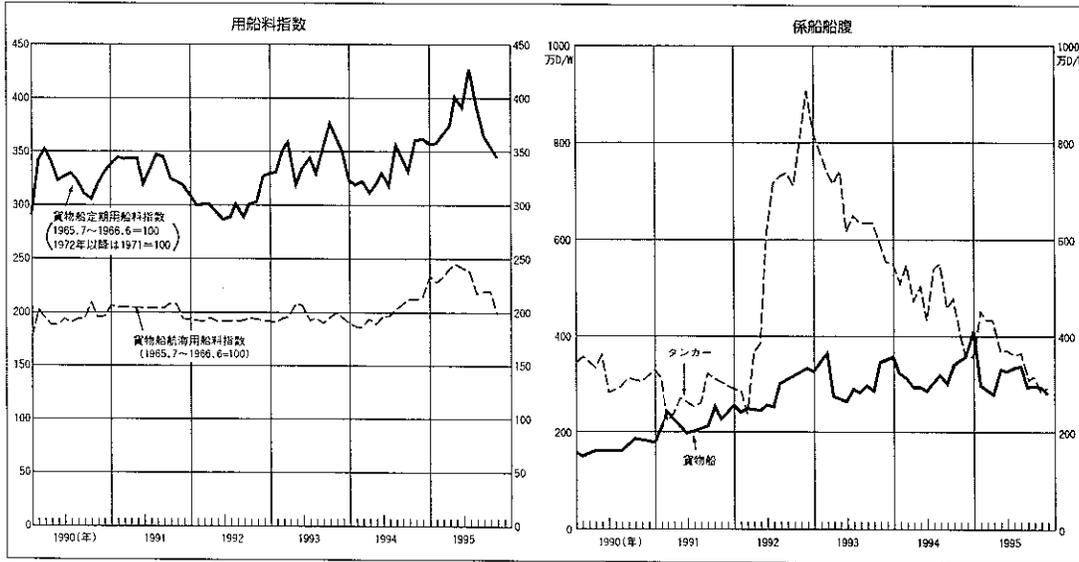
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	9.45	—	—	—	8.80	—	14.20	—	4.35	—	—	—
2	9.25	—	—	—	7.70	—	13.75	—	4.96	—	8.00	—
3	—	—	18.50	—	—	—	13.50	—	5.60	4.50	11.25	9.80
4	—	—	—	—	9.25	7.90	13.90	—	6.25	5.55	8.70	—
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	—	9.25	8.40	6.45	—

(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	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	100.0	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	48.9	100.6	142.9	174.7	207.2
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・シッピングマネジャーによる。(シッピング・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

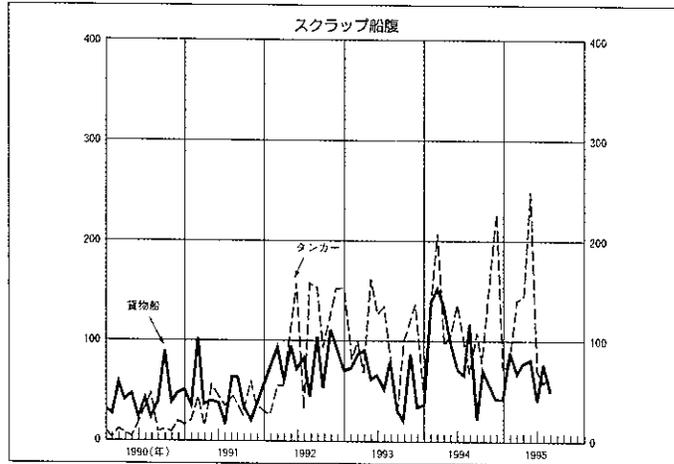
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0
2	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0
3	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	357.6	325.0	320.0	327.0	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	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	198.0	322.8	335.0	289.0	372.0	363.0	344.2
12	199.0	208.0	196.0	200.0	219.0		311.4	349.0	300.0	349.0	367.0	
平均	196.9	205.7	194.6	196.3	199.8		334.1	332.4	304.8	341.5	335.4	

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

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															
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	272	2,142	2,724	64	1,627	2,860

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



10. スクラップ船腹量の推移

月次	1993						1994						1995					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	34	392	710	15	699	1,412	20	185	342	8	226	439	28	329	459	10	390	769
2	45	423	744	15	430	843	40	813	1,464	11	468	941	40	594	968	7	382	798
3	47	499	897	20	541	1,043	60	843	1,562	24	1,079	2,122	51	426	602	11	643	1,313
4	31	504	901	9	382	747	49	715	1,284	18	469	912	27	433	751	11	700	1,392
5	39	310	529	18	774	1,602	36	530	927	14	534	1,057	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、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。

「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. わが国外航船腹量の推移	○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。

今年は大テノール（パヴァロッティ、ドミンゴ、カレーラス）ワールドツアー東京公演が予定されている他、相変わらず海外著名演奏家（団体）の来日が目白押しである。

既に、ピークを過ぎたと思われる演奏家の演奏を、何万人も収容できる競技場でマイク越しに聴くために、何万円ものチケットを買うことに疑問を乗り越えて驚きすら覚える。

ことクラシック演奏家にとって日本は大いに魅力ある市場のようである（勿論例外はあるが）。

いわく、演奏中は非常に静かである（多少ミスがあっても寛大に許してくれる）。演奏の出来如何に拘らず終了と同時に（余韻を味わう暇もなく）嵐のような拍手が起こる。ホテル、食事は贅沢である。普段使っていない中古の楽器を持っていても、信じがたいような

## 編集後記

値段で買い取ってくれる。楽屋に入りきれない程の贈り物がある。

なかには、国際コンクール入賞の事実とその美男（？）ぶりで、実力の問題から日本以外ではほとんど演奏する機会がないにもかかわらず、日本では所謂ディナーショーにまで登場するピアニストすらいる。

一方では、内外の新進の演奏家や既存のオーケストラが経済的に存続の危機に瀕している例は枚挙に暇がない。いわく、毎年12月に飽きる程にヴェートーベンの第九交響曲を演奏して、雀の涙程のボーナスがでる。年間何百回もの演奏会があるため、練習する時間すら思うようにとれない。地方の音楽教室に行く場合は日程がきつく

て、司会者のお話の間に思わず、居眠りが出てしまう。等々かつての「ここに泉あり」のような状況がいまだにある。

ブランド品を買いあさる日本人のイメージがここにもある。

どうしてこうなってしまったのだろうか。

しかしながら、練習会場の確保や楽器の運搬に苦勞しながらも、演奏が終了したときの感激が忘れられず練習を続けるアマチュアの合唱団やオーケストラを見ると、単純にも、将来は決して暗くないと思ってしまう。

さあ頑張ろう未来は君達のものだ（と自分にも言い聞かせつつ）。今年こそは良いことがありますように。

飯野海運株式会社

管理部課長

鈴木 康昭

せんきょう 1月号 No. 426 (Vol. 36 No. 10)

発行◆平成8年1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)

## 付・平成7年海運日誌

### 【1月】

17日 淡路島北部を震源地とする阪神・淡路大震災が発生し、神戸港の港湾施設が壊滅的な損害を受けた。当協会は、増田理事長を本部長とする地震対策本部を設置し、被害状況の把握、関係方面との連絡・調整を行い、対策を検討。

(2月号P.2特別欄参照)

20日 IMOの第40回無線通信小委員会が16日からロンドンで開催され、既存船の無線設備をGM-DSS(海上における遭難および安全の世界的な制度)へ早期に切り替えることを、各国主管庁が船主に対して勧告することを決定。

25日 当協会は、阪神大震災の被災義援金として、神戸市に対して1億円、日本赤十字社に対して1,000万円の拠出を決定。

(2月号P.2特別欄参照)

### 【2月】

10日 運輸省は、特殊法人の見直しで、船舶整備公団と鉄道整備基金の統合を決定。

17日 政府は臨時閣議で、1994年度第二次補正予算を了承し、神戸港などの復旧費1,199億円などを含む1,231億円(総事業費1,488億円)を阪神・淡路大震災対策費として決定。

28日 参議院本会議において、祝日法改正案が可決され、海運業界としても永年の念願であった国民の祝日「海の日」が制定。1996年から7月20日が「海の日」として14番目の国民の祝日となる。

◎ 米国議会において、民主党オバスター下院議員は1984年米国海運法改正法案(H.R.1081)を提出。

(4月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)

### 【3月】

1日 当協会は、乾英文・阪神地区船主会議長(乾汽船社長)を本部長とする「阪神・淡路大震災神戸地区対策本部」の設置を決定。また、22日

開催の理事会において、轉法輪奏会長を議長とする「災害対策特別会議」の設置を決定。

(3月号P.12特別欄参照)

◎ 雇用調整助成金の適用業種として「一般外航海運業」が労働大臣より再指定。適用期間は1日から1年間。

(4月号P.19海運ニュース2参照)

6日 アジア船主フォーラム(ASF)船舶保険委員会の第1回中間会合が香港で開催され、船舶保険コスト削減やアジアでの船舶保険マーケットの創設に向けASFとして協調していくこと、ASFの船腹量が政府や保険業者による不当な規則の対抗勢力になり得る規模に達していることなどを確認。

(4月号P.19海運ニュース1参照)

10日 TAA(大西洋航路協定・現TACA)は、欧州地域における海運同盟の内陸運賃設定は競争法の包括適用除外には当たらず違法とする欧州委員会の裁定について、欧州初審裁判所に差し止めと無効を訴えていたが、同裁判所はこれを認め、欧州委の裁定を差し止める命令を下した。

◎ 米上院エネルギー・天然資源委員会は、アラスカ原油輸出解禁法案を賛成多数で可決し、上院本会議に送付。

27日 当協会は「外航海運活動に係る各種規制の緩和について」要望書を取りまとめ、運輸省・経団連に提出。

(4月号P.6 SHIPPINGフラッシュ2参照)

29日 海上安全船員教育審議会水先部会は、平成7年度の水先人適正員数を前年比25名減の546名とし、新規採用数を13水先区合計で34名、年度末員数を合計777名とした。

(4月号P.21海運ニュース4参照)

### 【4月】

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

(5月号P.5 SHIPPINGフラッシュ2参照)

12日 当協会は、轉法輪奏会長名で「円高緊急アピール」を発表。(5月号P.7 囲み記事参照)

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

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

## 【5月】

9日 当協会阪神地区船主会の阪神・淡路大震災神戸地区対策本部(乾英文本部長)は、「外航コンテナポートとしての神戸港の復興に関する提言」を発表。

15日 第4回アジア船主フォーラム(ASF)が台湾・台北市で開催され、アジア域内の11船主協会が参加。  
(6月号P.2 シッピングフラッシュ1 参照)

16日 アラスカ原油輸出解禁法案が賛成多数で米上院本会議を通過した。

19日 外航海運大手5社は1995年3月期決算を発表。長引く円高の影響で5社合計で減収となったが、経営努力と合理化により業績にやや改善がみられた。

25日 運輸省 外航海運・船員問題懇談会は、わが国において講ずべき外航海運・船員真空化対策として「国際船舶制度」の創設の提言を内容とする報告書を取りまとめた。  
(6月号P.8 シッピングフラッシュ2 参照)

29日 物流EDI研究会の総会が開催され、今後の物流EDIのさらなる導入・推進を図るため、「物流EDI推進機構」として発展的に改組。

30日 油濁二条約(69CLC/71FC)を改正する1992年議定書(92Protocols)をデンマークが批准。同議定書はこれにより発効要件が満たされ、1996年5月30日にわが国を含め国際的に発効。

## 【6月】

1日 第1回アジア海運フォーラムが日本を含むアジア8カ国・地域の参加で開催。アジア地域の海運当局者が集う初の政府レベルでの会合となった。(7月号P.12 寄稿参照)

◎ 船員制度近代化委員会は、これまでの成果を集約し今後の課題や方向性について検討する「船員制度近代化調査検討専門委員会」の設置

を決定。

12日 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会は、設立総会を開催。(7月号P.32 囲み記事参照)

21日 当協会は、第48回通常総会を開催し、轉法輪奏会長の任期満了に伴い新会長に新谷功・川崎汽船社長を選任。(7月号P.1 特別欄参照)

27日 第6回運輸政策審議会情報部会(6月8日開催)の中間報告を踏まえ、亀井運輸大臣は、「国際海上貨物輸送の分野において海上運送事業者が行う電子計算機の連携利用に関する指針」を告示した。

(7月号P.24 海運ニュース7 参照)

## 【7月】

4日 日本労働組合連合会(連合)の鷲尾事務局長は、日本籍船・日本人船員の減少に対する政策支援を亀井運輸大臣に要請。

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

(8月号P.23 海運ニュース1 参照)

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

19日 運輸省海上交通局は、1994年度「日本海運の現状」(海運白書)を発表。  
(8月号P.2 特別欄参照)

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

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

## 【8月】

2日 米下院運輸・インフラ委員会は、1984年米海運法の改訂法案(H.R.2149)を圧倒的多数で可決し、下院本会議に上程。

(9月号P.4 シッピングフラッシュ2 参照)

4日 五大港(京浜・名古屋・大阪・神戸・関門)の港運料金(一般料金・改定率は加重平均で5.7%)と全国の検数・検量料金の値上げ(4%)が4年ぶりに認可。

8日 村山改造内閣が発足し、運輸大臣には自民党

の平沼赴夫氏が就任。

- 24日 運輸省は、平成8年度予算概算要求と税制改正要望事項を発表。「国際船舶制度」を創設し、日本人船員の配乗を促進する事業に補助を行うこととし6億円などを要求するとともに、国際船舶に係る固定資産税・登録免許税および日本人船員の所得税・住民税の非課税などを要望。(9月号P.2 シッピングフラッシュ1参照)

### 【9月】

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。(10月号P.24海運ニュース6参照)

### 【10月】

- 16日 当協会と台湾船主協会は、東京で第3回日台船主協会会談を開催し、両国海運界の現状と展望、EU・米国における海運政策などについて意見交換を行った。(11月号P.2 シッピングフラッシュ参照)
- 17日 国際油濁補償基金(IOPC Fund)第18回総会が20日までロンドンで開催され、HAVEN号クレーム処理問題および油濁2条約(69CLC/71FC)の1992年改定議定書発効に伴う新基金の発足準備等について審議を行った。(11月号P.15海運ニュース3参照)
- 26日 米国1984年海運法改訂法案(Ocean Shipping Reform Act of 1995.H.R.2149)が包括予算調整法案に添付され、下院本会議を通過。

### 【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。

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。5社合計では、売上高は1.4%減、計上利益は90.8%増。

- 17日 IMOの第19回総会が13日からロンドンで開催され、理事国選挙で日本は理事国に再選。
- ◎ 上海・長江—神戸・阪神交易促進会議の初会合が上海で開催され、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。
- 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、トバロップ・サブリメント協定と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。
- 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。(12月号P.24囲み記事参照)
- 28日 アラスカ原油輸出解禁法案が、クリントン米大統領の署名を取得し、成立。

### 【12月】

- 4日 アジア船主フォーラム(ASF)の航行安全委員会第2回中間会合がシンガポールで開催され、マラッカ・シンガポール海峡における船舶の航行安全やポート・ステート・コントロールの適切な実施を求める声明を採択。(1月号P.15海運ニュース1参照)
- 15日 政府・連立与党は、1996年度の税制改正大綱を発表。海運関係税制では、国際船舶の固定資産税および登録免許税の特例措置などが新設され、既存の税制に関してはほぼ当協会の要望に沿った内容で決着。(1月号P.2 シッピングフラッシュ1参照)
- 19日 当協会港湾協議会、日本港運協会、および外国船舶協会の協議が開催され、事前協議制度について協議を行った。
- 25日 1996年度政府予算案が臨時閣議で決定。海運関係予算では、財政投融资350億円の要求に対し300億円が認められ、新たに「国際船舶制度推進事業費補助」として2,013万円の調査費が認められた。(1月号P.2 シッピングフラッシュ1参照)

# 会 員 紹 介

会社名：三菱鉱石輸送株（英文名）Mithubishi Ore Transport Co., Ltd.

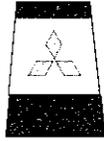
代表者（役職・氏名）：取締役社長 小原 順

本社所在地：東京都千代田区丸の内3-4-1

資本金：1,500百万円

創立年月日：1959年1月26日

従業員数：海上67名 陸上30名 計97名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	3隻	165.895%	170.436%
管理船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	76.567%	140.152%

主たる配船先：豪州、北米、インド、三國間

事業概要：当社は、1959年輸入鉄鉱石輸送を目的として創立した。その後日本郵船と業務提携し、営業規模の拡大と新規分野への進出を図り、現在では、石炭、穀物、チップ、自動車輸送等、不定期船事業を幅広く展開し、顧客のあらゆるニーズにお応えしている。

当協会会員は150社。  
（平成8年1月現在）



会社名：三井近海汽船株（英文名）MITSUI KINKAI KISEN CO., LTD.

代表者（役職・氏名）：取締役社長 石田隆四

本社所在地：東京都中央区日本橋室町2-1-1

資本金：350百万円

創立年月日：1944年5月4日

従業員数：海上86名 陸上31名 計117名

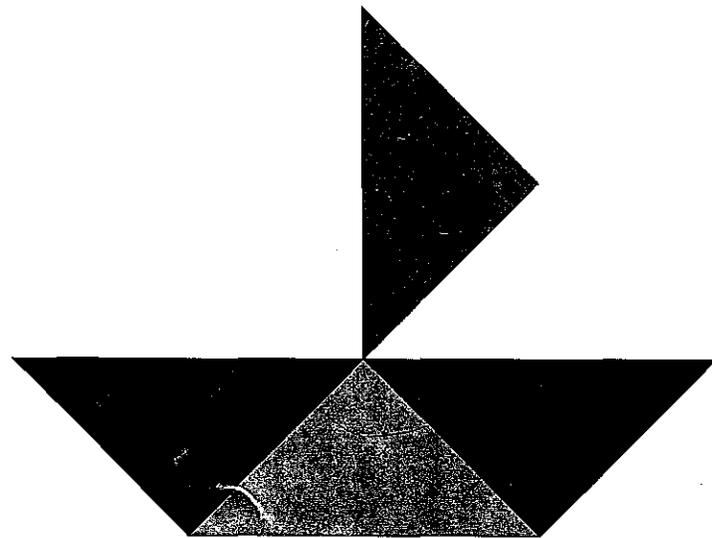


所有船状況	遠洋・近海・沿海	2隻	3.446%	5.704%
管理船状況	遠洋・近海・沿海	31隻	745.708%	894.390%

主たる配船先：北米、ヨーロッパ、国内など

事業概要：当社は、商船三井グループの一社として自社/国内外子会社保有の内航/外航船舶の貸船、および商船三井グループ保有船の船舶管理を主な業務としている。

今年から、7月20日は国民の祝日「海の日」になります。



海へ帰ろう 7月20日

**海の日**

**JSA**  
*The Japanese Shipowners' Association*