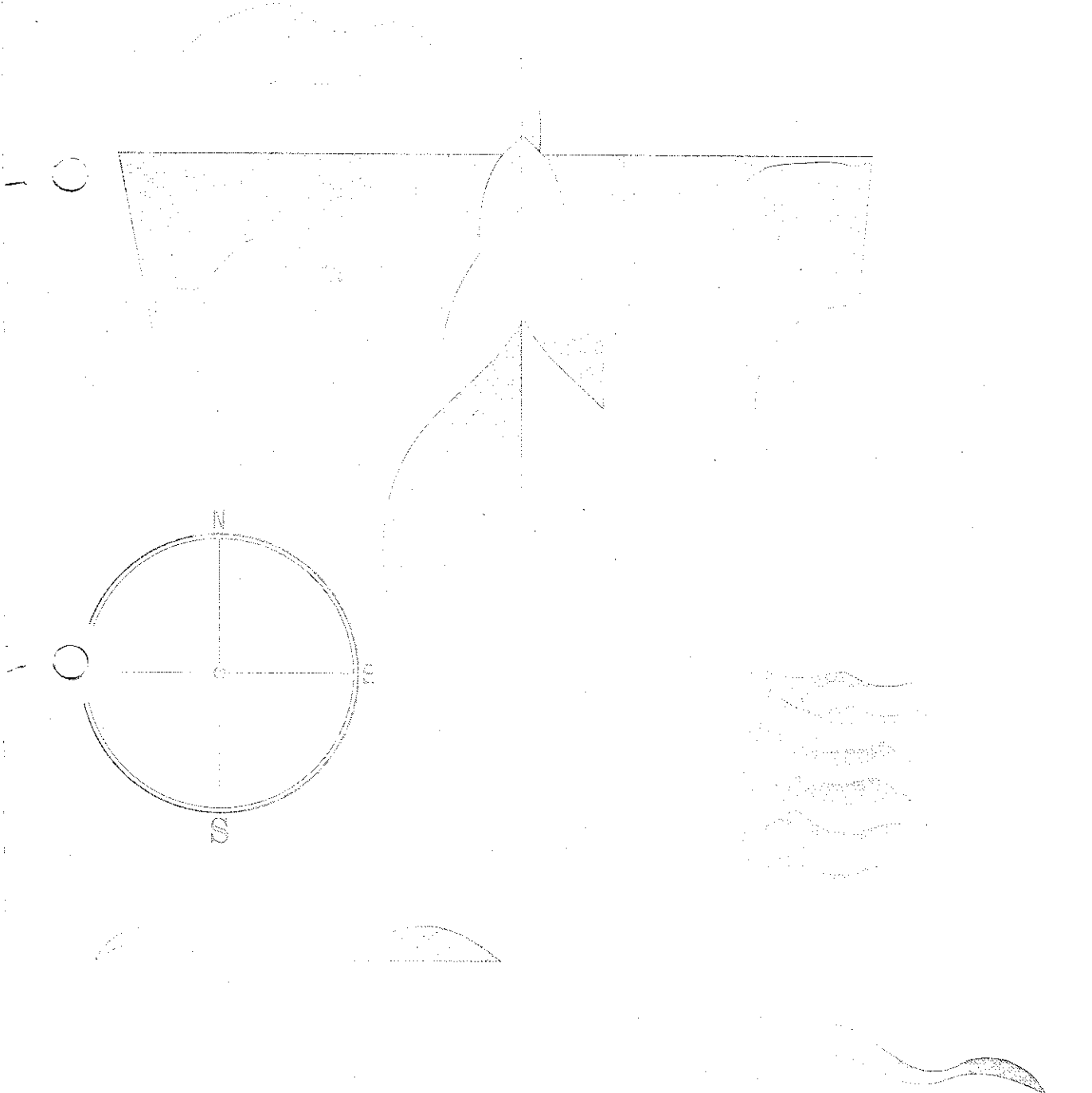


平成8年2月20日発行 毎月1回20日発行 No.427 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

# せんきょう

1996

2



社団法人 日本船主協会

# 船協月報/1996年2月号 目次

## ◎巻頭言

ISMコードの実効について★日本船主協会常任理事・五月女眞彦——1  
★第一中央汽船取締役社長

## ◎ SHIPPING フラッシュ

1. 国際船舶の動き——2  
～海上運送法の一部改正～
2. BIMCO/ISF 船員需給調査——4

## ◎随想

“A little language goes a long way”

★(株)船員保険会 芝浦健康管理センター長 医学博士・比田井 耕——10

## ◎海運ニュース

1. Sea-NACCS 対象業務を船舶関係にも拡大、  
UN/EDIFACT の採用を提言——12  
—「次期海上システムに関する調査・研究報告書」が取りまとめられる—
2. 船舶設備の国際基準の検討状況——13  
—IMO 第39回設計設備小委員会の模様—
3. 世界バルク輸送の現状——15
4. 外国用船の増加で拡大傾向に転じたわが国の外航商船隊——19  
—1995年央におけるわが国外航商船隊の現状—

◎ London 便り——23

◎ 業界団体を訪ねて—訪問団体 (社)日本電機工業会——24

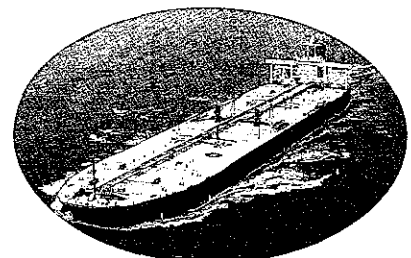
◎ 海運雑学ゼミナール★第71回——26

❖ 海運日誌★1月——29

❖ 船協だより——30

❖ 海運統計——33

❖ 編集後記——40



VLCC「NAVIX AZALEA」

## ISMコードの実効について

日本船主協会常任理事  
第一中央汽船取締役社長 五月女眞彦



1996年が明け、今世紀も新世紀へ向けて残り少なくなってきた。本年は世界的に選挙の年と言われ、明年7月には香港が返還され再来年の1998年7月にはISM（国際安全管理）コードが発効となる。

ISMコードの適用開始を2年数カ月後に控え、本年1月現在、日本海事協会によるISMコードに基づく船舶管理システムの適合承認を受けた日本船社・船舶管理会社は32社に及ぶと報じられている。海難事故の概ね80%が人的要因に起因すると言われ、海難事故防止のためには船舶・設備の質の向上は勿論のこと船舶の運航に携わる者の質の向上が重要な要素であり、船舶管理者を含めた取り組みが必要であるとの認識から、ISMコードが制定されるに至ったことは周知の通りである。

近年高齢船、特に船齢20年を超える船舶の事故が多発したため、高齢船がそのままサブスタンダード船の同義語として認識されがちである。勿論、船体・設備の老朽化は事故の大きな要因であるが、人的要因を考慮すればハード面のみならずソフト面まで含めてサブスタンダード船の意味を捉えなくてはなるまい。

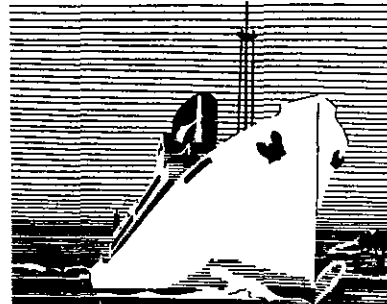
ISMコードの発効については、異議通告を行った国は発効後もこれを自国船に適用する義務はない。然しながら自国船が条約受諾国へ寄港する際にPORT STATE CONTROL（PSC）を受けることを拒否はできな

い。ISMコードの運用はPSCとの連携のもとに為されることとなっているので、ISMコードの実効は、PSCの実施国の多寡と体制如何に関連するところが大であると言える。

現在PSCは欧州・北米・豪州でますます強化され、更にインドやわが国を初めとするアジア諸国でも実施中か或いは実施に向けて準備中である。IMOから毎年11月に公表されるPSCでの欠陥船としてリストアップされた船舶の総隻数は1993年の報告書では305隻であったが、1994年は1,291隻と4倍強に増加している。近い将来、世界的に荷動きの多い国々の主要港ではPSCが実施されるであろう。そうなれば殆んど全ての外航商船がISMコード/PSCの網をクリアしなければ正常な運航が不能となることが容易に予想される。

我々には船舶のハード・ソフト両面に亘って常に良好な状態を維持することにより、人命・貨物の安全と海洋環境保護を命題とする船舶の安全運航の基本的使命がある。ISMコード/PSCが効果的に機能することにより、世界中の海からサブスタンダード船が排除され、延いては、我々の血の滲むコストスリム化による国際競争力強化努力の一方で、再生産可能なそして安全運航コストを賄うに足る適正な運賃レベルが維持できる環境の醸成への推進力となるものと期待したいが素朴すぎるであろうか。

# SHIPPING FLASH



## 1. 国際船舶の動き ～海上運送法の一部改正～

平成7年5月、外航海運・船員問題懇談会報告書において、財政・税制措置を含む総合的な対策を講じる国際船舶制度の創設が提案された。これを受けて、平成8年度予算ならびに税制改正要望には国際船舶制度関連の要求が盛り込まれた。当協会としても、全日海と共同歩調をとりながら精力的に同制度の実現に向けて要望活

動を行った。

しかしながら、国際船舶制度関連で実現したのは、資料1のとおり国際船舶に対する固定資産税・登録免許税の特例措置のみであった。(本誌1月号P.2参照)

当初は、国際船舶制度が総合的な対策を講じることから、議員または政府提案による単独立

### 【資料1】平成8年度要求の結果

	要 求	結 果
(1) 税 制		
① 国際船舶税制		
・固定資産税	非課税	$\frac{1}{12} \rightarrow \frac{1}{15}$ (国際船舶以外の外航船は $\frac{1}{10}$ )
・登録免許税	非課税	$\frac{2 \sim 4}{1000} \rightarrow \frac{1}{1000}$ (国際船舶以外の外航船は $\frac{4}{1000}$ )
・特別償却	$\frac{18}{100} \rightarrow \frac{20}{100}$	据え置き
② 日本船員特別税制	所得税、住民税の免税	船員教育訓練施設の特別償却の創設
		$\frac{20}{100}$
(2) 予 算	船員雇用促進対策費補助金 6億円 (船員費差額補助)	国際船舶制度推進事業費補助 (対 SECOJ) 2,000万円

【資料2】 海上運送法（昭和24年法律第187号）の一部を改正する法律案新旧対照表

改 正 案	現 行
<p>(国際船舶の譲渡等の届出)            第44条の2 日本の国籍を有する者又は日本の法令により設立された法人その他の団体が、日本船舶であつてその輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術の水準等からみて本邦と外国との間において行われる海上輸送（以下「国際海上輸送」という。）の確保上重要なものとして省令で定める船舶（以下「国際船舶」という。）を、日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者に譲渡又は貸渡しをしようとするときは、<u>省令の定める手続きにより、当該譲渡又は貸渡しをしようとする日の20日前までに、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。</u>ただし、貸渡しをしようとする場合においてその期間が省令で定める期間未満であるときは、この限りでない。</p>	<p>(船舶の譲渡等の許可)            第44条の2 日本の国籍を有する者又は日本の法令により設立された法人その他の団体が、<u>その所有する船舶（省令で定めるものを除く。）を、日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者に譲渡又は貸渡しをしようとするときは、運輸大臣の許可をうけなければならない。</u>ただし、貸渡しをしようとする場合においてその期間が省令で定める期間未満であるときは、この限りでない。</p>
<p>2 運輸大臣は、前項の許可の申請が、その許可によって船隻の供給が必要に對し著しく不足にならず、且つ、海運の振興に著しく支障を及ぼすことにならない限り、これを許可しなければならない。</p>	<p>2 運輸大臣は、前項の許可の申請が、その許可によって船隻の供給が必要に對し著しく不足にならず、且つ、海運の振興に著しく支障を及ぼすことにならない限り、これを許可しなければならない。</p>
<p>(国際船舶の譲渡又は貸渡しの中止等の勧告)            第44条の3 運輸大臣は、前条の規定による届出があつた場合において、日本の国籍を有する者又は日本の法令により設立された法人その他の団体が国際海上輸送に使用している船舶について、<u>船種ごとの船腹量に占める日本船舶の割合、日本船舶以外の船舶の有する国籍の特定の国籍への集中の程度、船舶の運航に関する知識及び技能の習得及び向上の機会の確保の状況等を勘案して、その届出に係る譲渡又は貸渡しをすることにより、安定的な国際海上輸送の確保を図る上で著しい支障が生ずるおそれがあると認めるときは、その届出を受理した日から20日以内に限り、その届出をした者に対し、当該譲渡又は貸渡しを中止すべきことその他必要な措置を講ずべきことを勧告することができる。</u></p>	<p>第45条 削除</p>
<p>(国際船舶に関する援助等)            第45条 運輸大臣は、<u>安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保に関する調査及び研究を行うとともに、国際船舶を所有する者に対し必要な情報の提供、助言、その他の援助を行うよう努めなければならない。</u></p>	<p>第46条 第26条第1項の規定による命令に従わない者は、6箇月以下の懲役又は10万円以下の罰金に処する。</p>
<p>第46条 第26条第1項の規定による命令に従わない者は、6箇月以下の懲役又は100万円以下の罰金に処する。</p>	<p>第47条 左の各号の1に該当する者は、<u>30万円以下の罰金に処する。</u></p>
<p>第47条 次各号の1に該当する者は、<u>200万円以下の罰金に処する。</u></p>	<p>1～3 (略)</p>
<p>第47条の2 第30条第3号の規定に違反した者は、<u>50万円以下の罰金に処する。</u></p>	<p>第47条の2 第44条の2の規定により許可を受けなければならない事項を許可を受けなかった者は、<u>10万円以下の罰金に処する。</u></p>
<p>第47条の3 第30条の3に規定に違反した者は、<u>30万円以下の罰金に処する。</u></p>	<p>第47条の3 第30条第3号の規定に違反した者は、<u>5万円以下の罰金に処する。</u></p>
<p>第48条 次各号の1に該当する者は、<u>30万円以下の罰金に処する。</u></p>	<p>第47条の4 第30条の3の規定に違反した者は、<u>3万円以下の罰金に処する。</u></p>
<p>1～6 (略)</p>	<p>第48条 左各号の1に該当する者は、<u>3万円以下の罰金に処する。</u></p>
<p>第48条の2 第44条の2の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をして譲渡又は貸渡しをした者は、<u>30万円以下の罰金に処する。</u></p>	<p>1～6 (略)</p>
<p>第48条の3 第23条の3の規定に違反した者は、<u>30万円以下の罰金に処する。</u></p>	<p>第48条の2 第23条の3の規定に違反した者は、<u>3万円以下の罰金に処する。</u></p>
<p>第49条 次各号の1に該当する者は、<u>20万円以下の過料に処する。</u></p>	<p>第49条 次各号の1に該当する者は、<u>1万円以下の過料に処する。</u></p>
<p>1～3 (略)</p>	<p>1～3 (略)</p>
<p>第50条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者がその法人又は人の業務に関し、第46条から第48条の2までの違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対し、各本条の罰金刑を科する。</p>	<p>第50条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者がその法人又は人の業務に関し、第46条から第48条までの違反行為をしたときは、行為者を罰する外、その法人又は人に対し、各本条の罰金刑を科する。</p>

法化が検討されていたが、新たに実現した対策が前述の特例措置のみであったことから、結果的には単独立法化は断念された。しかしながら、本特例措置を実施するためには、国際船舶の定義を法律に盛り込む必要があることから、運輸省は既存の海上運送法第44条の2の一部改正で対応することとし、今国会に改正法案を提出している。また、本改正法案により、国際船舶の海外譲渡については、これまでの許可制から届出制に緩和されることとなった。

改正法案の概要は次のとおりである。(資料2参照)

- ① 第44条の2…国際船舶を輸送能力、航海の態様等からみて海上輸送の確保上重要なものとして省令で定める船舶と定義。また、国際船舶の海外譲渡等については、これまでの許可制から届出制に緩和。
- ② 第44条の3…運輸大臣は、船種ごとの船腹量に占める日本船舶の割合等を勘案して安定的な国際海上輸送の確保を図る上で著しい支障が生ずるおそれがあると認めるときは、中止等の勧告をすることができる。
- ③ 第45条…運輸大臣は、安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保に関す

る調査・研究を行うとともに必要な情報の提供、その他の援助を行うよう努める。

改正法案に関しては、政策委員会において鋭意検討を行い、国際船舶とするかどうかの判断は、あくまでも船主に委ねられるべきであること等の項目を取りまとめ、運輸省に対し申し入れた。

船主意見に対する運輸省の見解は以下のとおりである。

今回の海上運送法の一部改正は、税制の特例措置実施のための国際船舶の定義づけおよび日本船を海外譲渡等する場合の許可制を届出制にする規制緩和を目的とするものである。国際船舶制度の残された課題等の実現については今後、海運造船合理化審議会（以下、海造審）を開催し、検討したい。また、船社の任意性の問題は、今後の枠組み（新規立法制定時）の中での論議としてほしい。

当協会としては、国際船舶制度は日本籍船の国際競争力を確保するための手段のひとつとしてとらえ、今後海造審が開催される場合には、日本籍船の国際競争力の確保を前提として、政策委員会等で鋭意検討を行い船主意見の反映に努めることとしている。

## 2. BIMCO/ISF 船員需給調査

### はじめに

1990年にBIMCO（ボルチック国際海運協議会）およびISF（国際海運連盟）が行った船員需給に関する国際的な調査は、この種のものとしては最初のものであり、幅広い方面に知られるところとなった。その結果、採用や訓練水準を世界的な規模で具体的に改善することに成功

し、さらにいくつかの国では政府が主導的に海事訓練の水準向上に努めるところもみられた。

1995年2月、BIMCOとISFは初回の調査項目を見直し、また最新化するために追跡調査を行うべきであるとの結論に達した。特に1995年は1990年の調査で予測した向こう10年間の中間点でもある。再調査をすべき理由としては、他

に以下の諸点がある。

- ・東欧圏諸国および中央ヨーロッパ出身船員の供給が大きな影響を持つ可能性のあること。これらの地域は1990年当時、海上労働力の国際事情にさほど大きな意味を持っていなかった。
- ・採用数と訓練生数のピークがすでに過ぎ、それが今後の船員の供給を確保するために必要な数を下回り始めたとの認識。
- ・業界における近年の状況変化が、船員需給バランスを一層歪曲するとの認識。例えばISMコードや改正STCW条約の施行などがある。

この船員需給調査は1990年当時のデータの上に1990年から1995年間の状況変化を分析し、また2005年の状況を展望するものである。

#### 需給状況の現状

今回の調査の一部となる質問の回答結果から、一部の会社（全部ではない）では船舶職員の採用に困難を経験しているところがあることも判明したが、深刻なものではない。一方、部員でも専門的スキルを持つ者の採用についてはある程度難しい面があるが、総じていえば部員の供給は適正を上回っていると思われる。

この調査結果は1990年の調査時に独自開発されたコンピュータ試算を修正するために使われた。以下の表は、世界の商船隊に必要な船舶職員数が、理論上最も少なく見積もって約1万8千人、全船舶職員数の4.4%が不足することを示している。これに比べて部員は、全体的に相当の余剰を示している。船舶職員不足が意味するものは世界商船隊の4%が係船されることではないし、全ての会社が皆等しく職員不足の影響を被ることでもない。しかし、最適な配乗水準若しくは予備員数以下で船舶を運航する会社も出てこよう。

響を被ることでもない。しかし、最適な配乗水準若しくは予備員数以下で船舶を運航する会社も出てこよう。

#### 1995年の需給事情

(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

1990年の調査では職員の需給バランスが、10%の不足を生じており、向こう5～10年にかけて悪化するとされていたにもかかわらず、今回の調査結果では、それが緩和されている。

その理由は報告書本文の中で説明されているが、主な要因は、世界船腹量の伸びが予測の半分に留まったこと、1995年時点の配乗水準と予備員率が予想を下回ったこと、また過去5年間に船員の離職率は下降し、訓練生の採用が増加していることである。

部員については、採用に重大な問題はないことを示している。需給モデルを見ると、部員数については相当過剰であり、その数は20万人以上、世界の全部員数の27%に上ることがわかる。調査チームは、どのような商船にも乗船できる能力を持つ船員以外は除外することに努めたが、報告された内容がこの条件を満足するかどうか疑問が残っている。

#### 今後の需給バランス

今後10年間の状況を予測する際に、いくつかの重要な仮定を設ける必要がある。報告書本文にはこれらの基本的な仮定を基に試算した部分が含まれている。次の表は慎重に、しかし現実的に予測したものである。ここでは世界船腹量の伸び幅に年間1.5%と控え目の値を充て、か

つ今回の調査に基づき、過去5年間の採用と離職率の実績が維持されると仮定している。

### 供給／需要バランス

(万人)

	1995年	2000年	2005年
職 員	- 1.8	- 3.0	- 4.2
部 員	+21.9	+24.9	+30.5

前述のような幾つかの手堅い仮定の下でも、なお改善措置が講じられなければ職員不足が拡大することは明らかである。将来予測は、世界貿易量の伸び、新技術の開発などの様々な要因に大きく左右されるものである。しかしながら個々の雇用者にとって、採用基準と訓練の質というものは、様々な局面に影響を与える点でも重要なことである。

### 調査で明らかとなった問題点

取りまとめに用いたデータには、以下の問題点があり、報告書本文ではこれらを詳述しているので、読者はその問題点を与える影響や状況について独自に判断願いたい。問題点の概要は以下のとおりである。

#### ① 船員供給地域の変化

総じていえば、1990年以降、OECD加盟国出身船員数は連続して減少をたどり（1990年に比し9%減）、極東地域出身船員数は大幅に増加している（同22%増）。これはフィリピンなどからの大量の供給によるものである。関係者、特に伝統的な海運国および便宜置籍国の政府および海運関係者は十分な船員教育訓練施設の設置、特に発展途上にある労働供給国での優秀な教官の確保等の観点から、これら傾向の意味を考える必要がある。

#### ② 極東地域からの船員供給

フィリピンは依然船員供給の主要国であり、単独で世界の船員の20%を占める。しかし中国人船員に対する需要（とともに供給も）も増加するとの予測があり、さらに中国人船員が将来的にフィリピン人船員に取って代わるとの見方も一部にある。

#### ③ 旧東欧圏諸国の情勢変化

旧東欧圏諸国における政治情勢の変化は、国際労働市場に新しい供給源を作り出した。しかし、これら諸国の船社の民営化に伴い、その船員の多くは海運界を離れてしまっている。残った船員のほとんどとはいえないが、おそらくその一部には優秀な人材もいるとの判断も世界の海運関係者の多くにはあろう。過去5年間に旧東欧圏諸国出身のかなりの数の船舶職員・部員が出現したが、崩壊当初の予測ほど国際労働供給事情に与える影響は大きくない。

#### ④ OECD国の上級船舶職員に対する依存

現在、世界商船隊に配乗される上級船舶職員の半数以上はOECD国出身である。しかし、その年齢構成はOECD以外に比して、全般的に高齢側に偏っている。従って採用数も最低であり、船員の離職率、特に訓練生の離職率（年間およそ10%）はかなり高い。業界はこの事実を慎重に考える必要があり、同時にこの裏の意味を熟慮すべきである。特に次世代の上級船舶職員層の出身国がどこになるか、またその採用、訓練および経験の付与をいかに効率的に計画するか大きな問題となる。

#### ⑤ 陸上職務の需要

船員の国籍が変化していることの本質は、



海運業界の陸上部門にとって深い意味があり、特に伝統的な海運国で大きい。海運業界のほとんどの分野では、現に海上経験者固有の専門知識に依存しており、これには特殊船運航会社、船級協会、海上保険業者、港湾・政府による船舶検査業務が含まれるが、この点を早急に訴える必要がある。

#### ⑥ “数”に対する“質”の問題

絶対数からみた場合の船舶職員不足は、1990年当時の予測ほど大きくないが、調査取りまとめの過程で聞かれた裏話からすれば、船員全体の資質を考慮する時、船舶職員不足はもっと深刻であることが分かる。原則として記録データとして残る船員は全員に資質があり、正当にその資格を証明された者達である。しかし実際上は、現に船員の訓練と資格証明に関する制度が各国毎で差があるため、彼等が十分に適性を持つとは必ずしもいえない。部員についても同様である。

このような状況があり、将来予測される職員不足事態がどこまで悪化するかは、船員の全体的な適性向上を狙った最近の改正IMO/STCW 条約の実効的な措置如何にかかっている。

#### ⑦ STCW 条約の与える影響

この調査報告書では、将来の船員需給を予測するためのデータ収集とその分析に焦点を当てている。改正 STCW 条約の影響を現段階で正確に予測することは不可能であるが、おそらく重大なものがあろう。STCW 条約の新しい要件を実効あるものにすれば、国際的な労働サービスで通用する専門的な資格を持つ船舶職員はかなり減少するだろう。これが世界的な技能基準の統一につながれば、業

界はこれを歓迎するだろう。しかしながら業界が迅速な対応を講じない限り、将来の船員供給事情に与える影響は甚大なものがあろう。

#### ⑧ 訓練生の採用形態の変化

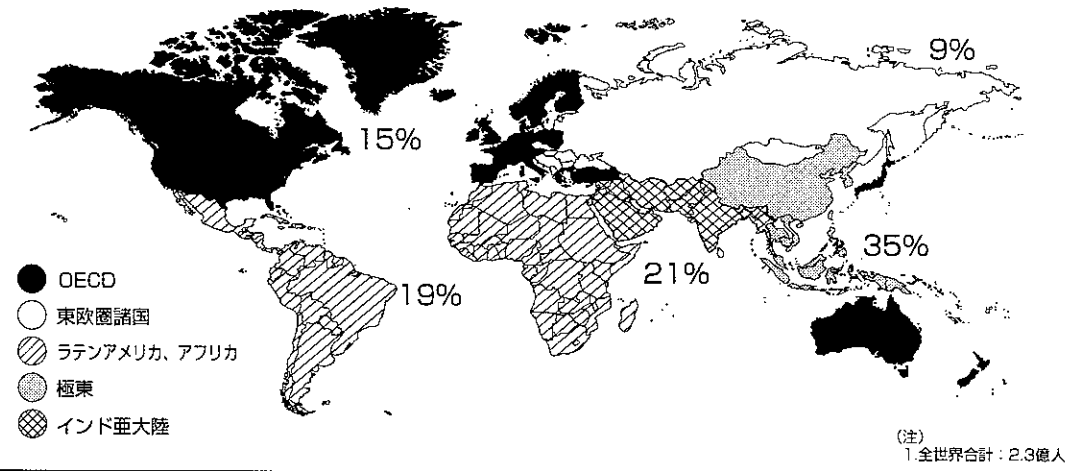
多くの企業から、1990年～1995年の間に採用した職員訓練生の増加が報告されている。訓練生の採用は1993年にピークとなり、この時点で雇用されている職員全体の平均12%弱が訓練生であった。これは1990年に6%であったが、1995年に再び10%に下落している。

業界が船員需給を拮抗させたいと望むのであれば、この下落傾向に歯止めを掛け、より多くの会社にもその役割を果たすよう奨励する必要がある。

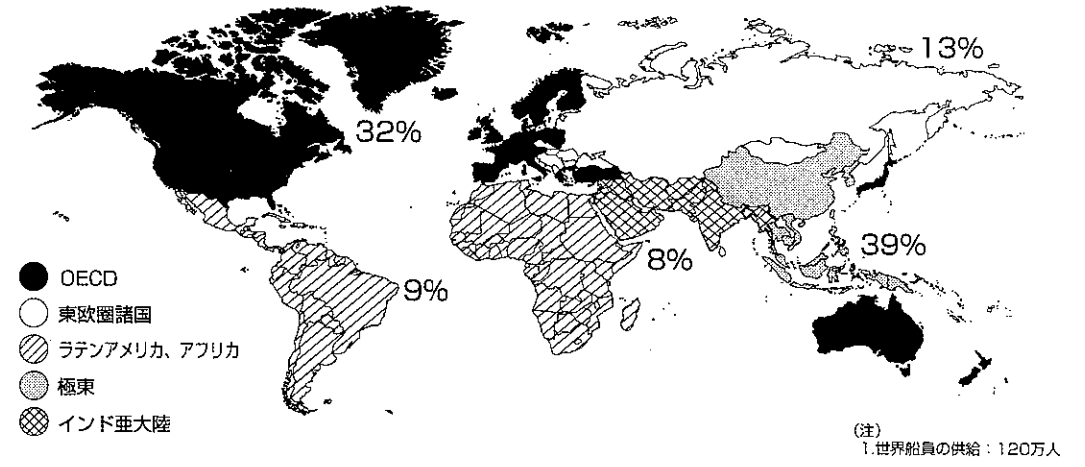
#### ⑨ より正確なデータの必要性

調査チームの多大な努力にも拘らず、本調査報告書は改めて、多くの対象国の船員統計の不正確さを浮き彫りにした。各国の船員マンニング事情について、筋の通った統一性のある全体像を得ようと試みて判明した問題点は多々あるが、この予測手法がおそらく、現在成し得る最高のものであろう。しかし特定の国の、より信頼性の高い予測値を入手することおよび世界的に統一性のとれた内容とすることについて、改善の余地は大いにある。業界に対して訓練施設の提供に関する重要性、計画することの必要性を訴える一方で、信頼性のあるデータが欠落している点は早急に認識されるべき関心事である。少なくとも、主要供給国におけるマンニング事情は、定期的かつ継続的に調査するべきである。

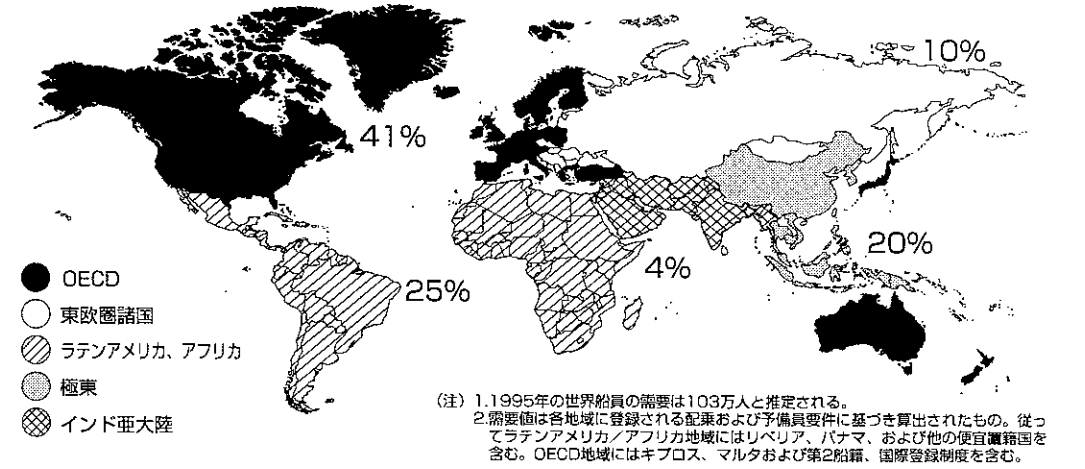
【図1】1993年労働力供給分布図



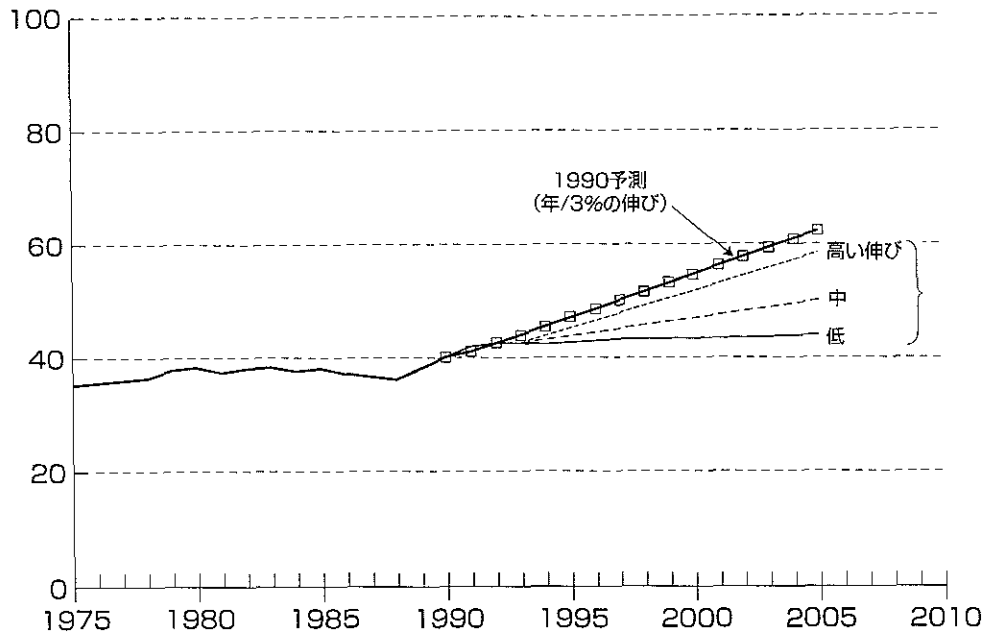
【図2】1995年船員労働の供給分布図



【図3】1995年船員の需要分布図

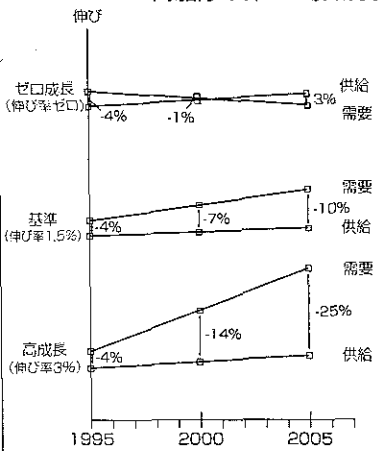


【図4】 世界商船隊の隻数 (1975~2005)



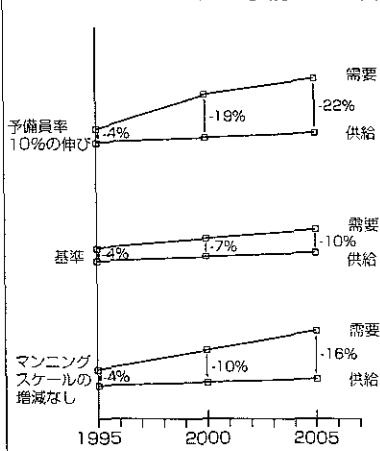
出所：ロイズレジスター、BIMCO/ISF基準予測  
 (注) (a) ロイズデータはBIMCO/ISFで定義するものに修正。  
 (b) 1980年代半ばにかけて、相当の隻数が係船された。

【図5】 船舶職員の需給ギャップ  
：商船隊の伸びの影響度



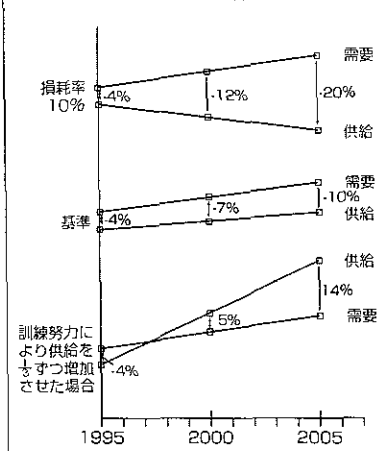
出所：BIMCO/ISF推計、コンピュータ試算に基づく。

【図6】 船舶職員の需給ギャップ  
：配乗事情の影響度



出所：BIMCO/ISF推計、コンピュータ試算に基づく。

【図7】 船舶職員の需給ギャップ  
：供給事情の影響度



出所：BIMCO/ISF推計、コンピュータ試算に基づく。

## 随想



“A little language goes a long way”

船員保険会  
芝浦健康センター  
医 学 管理 博士 ◆ 比田井 耕

外国の芸能人や、運動選手が来日したときには、公演のフィナーレや、優勝インタビューの終わりに、変な抑揚で「ドウモアリガトウ」とか、「サヨナラ」と、にわか仕込みの日本語で挨拶をします。あれは彼らにしてみれば最大級の親愛の情の表現なのでありましょう。またそれを聞かされる我々日本人にとっても、その心を素直に受け取ることが出来、まんざら悪い気はしないものです。

先日ハワイに旅行した際に、オアフ島の東北端に近いライエにある、ポリネシア文化センターという、南太平洋に浮かぶ島々に伝わる伝統的風俗、文化を再現した、一種の明治村とでも言うべき施設を訪ねる機会にめぐまれました。そこではハワイをはじめ、タヒチ、フィジー、サモア、トンガ、マーケサス、ニュージーランドの七つの島の独特の民家や集会所からなる村がつくられ、それぞれの島民がその伝統的な風習や、民族舞踊を展示、実演してみせてくれるの

です。さてその実演の演出が心憎いものでした。サモアのショーを例にとると、木を擦りあわせて、火を作る実演で、先ず自国語で火はなんと言うかを披露したあと、日本人の観光客のグループに向かって、「ジャパニーズ、ニッポンゴ、ヒ」と呼びかけ、アメリカ人のグループには「イングリッシュ、ファイアー」と、そしてまた中国人に向かっては、「チャイニーズ、フォア」とやります。そしてさらにそれぞれのグループに彼について、同じ言葉を復唱させるのです。はじめのうちは誰も遠慮がちに唱和しているのですが、もっと声を大きくと催促されて、誰もが大きな口を開けて声を出しているうちに、いまままで知らない他人同士であった観衆が、国籍のちがいのちがいの言葉のちがいのちがいの善意の輪の中にとけ込んで、ともに笑い、ともに感嘆の声をあげるようになるのでした。そして最後は全員で、サモア語の挨拶、「タロー、ファ」で幕という次第です。

さてそのあとホノルルのホテルに帰る途中のバスの中で、片言の英語がきっかけで、外国人に善意で報いられた、以前の経験を思い出しました。

それは今から十数年前の、ドイツのハンブルクでの学会に向かう途中の出来事でした。東京からエール・フランスでパリに飛び、そこからはドイツのルフトハンザの便に乗り換えて、ハンブルクにゆくという航空券で、パリに到着したところ、ルフトハンザがストライキに突入、その日から一機も飛ばないという事態に遭遇しました。どうしてもその日の内に、ハンブルクにつかなければならない我々は、わずかに開いている、フランス航空のカウンターの人の列に並び、今日中にハンブルクに飛ぶ便の座席を確保しなければなりません。やっと私たちの順番がきて、カウンターの係員に事情を話したのですが、もっともらしくコンピューターのキイを叩いて見せてお気の毒ですがハンブルク方面行きのどの便も満席ですという返事。そのとき偶然にもその係員の脇を、スチュワーデスでしようか、制服すがたの女性が通り過ぎながら、クッションとくしゃみをつつしました。これを聞いた私は反射的に「ゴッド・プレス・ユウ（神様のみ恵みを）」とくちばっていました。英語でやりとりをしていたので、とっさにこんな言葉が出たのでしょうか。すると今まで対応して

いた、係員がその女性を呼び止めて、この人がきみのくしゃみに、言葉をかけてくれたよといった意味のことを、フランス語でつたえました。するとかの女性がにっこりして、こちらに近づき、礼を言ってから、「何かお困りですか」と言いますので、我々の窮状を訴えたところ、閉鎖中の別のカウンターで待つようにと告げて立ち去ったあと、しばらくして彼女が再びにこやかに現れたときには、その手に我々三人分の航空券がひらひらと舞っていました。それはフランス航空パリ発ハンブルク行きのその日の最終便の航空券でした。さらにその上あなたがたには出発までに、有り余るほどの時間がありますが、もし何の予定もないならば、三時間ほどでパリ市内の名所を一回りするバスがあります。これで私たちの町パリでの予定外の滞在を楽しんではいかがですかとアドバイスをしてくれました。わたしのふと洩らした片言英語の一言が異国の地で、それがなければ全くの異邦人同士、通行人AとBとしてすれ違った人間同士が善意の絆で結ばれる結果になったのでした。片言でも良いから一言をかけ合うことの意義を痛感しました。それはまさに、

“A little language goes a long way”（ちょっとした一言が大いに役立つ）と言う諺を地で行くような経験でした。

# 海運 ニュース

1. Sea-NACCS 対象業務を船舶関係にも拡大、UN/EDIFACT の採用を提言  
-「次期海上システムに関する調査・研究報告書」が取りまとめられる-
2. 船舶設備の国際基準の検討状況  
-IMO 第39回設計設備小委員会の模様-
3. 世界バルク輸送の現状
4. 外国用船の増加で拡大傾向に転じたわが国の外航商船隊  
-1995年央におけるわが国外航商船隊の現状-

## 1. Sea-NACCS 対象業務を船舶関係にも拡大、UN/EDIFACT の採用を提言

-「次期海上システムに関する調査・研究報告書」が取りまとめられる-

Sea-NACCS (Nippon Automated Cargo Clearance System : 海上貨物通関情報処理システム) は、海上貨物の通関手続を迅速かつ的確に処理するため、大蔵省関税局・税関と海上貨物の輸出入通関業務に携わる通関業界および銀行業界との間で開発された官民共同利用の情報処理システムである。Sea-NACCS は、官民の共同出資により設立された大蔵大臣の認可法人である通関情報処理センターにより運営されており、一連の税関手続のうち、輸出入通関業務および保税運送業務を処理対象業務として、平成3年10月に一部の港を対象に稼働を開始した。その後、対象港の拡大が順次図られているが、平成11年にはそのシステムライフを終えることとされている。

このため、平成7年4月、次期 Sea-NACCS をどのように構築すべきかについて、Sea-

NACCS の官民の利用者および海上に係る一連の税関手続に携わっている者の代表者で構成する「次期海上システム研究会（座長：藤倉基晴・大蔵省関税局総務課長）」が発足し、海上貨物に係る一連の税関手続等のシステム化について、21世紀の通関情報処理システムを展望しつつ、官民一体となった調査・研究が始まった。

一方、当協会は、次期 Sea-NACCS の内容につきわが国海運業界の意見を反映していくことは重要であるとの認識から、同研究会のメンバーに関係者を派遣するとともに、そのバックアップ体制として、平成7年4月、業務委員会（現在は機構改革により港湾物流委員会）の内部委員会として通関問題対策委員会（委員長：浜本敏孝・大阪商船三井船舶取締役副社長）を設置した。

同研究会は、平成7年11月2日、これまでの

調査・研究の結果を「次期海上システムに関する調査・研究報告書」として取りまとめた。同報告書では、次期 Sea-NACCS について、(1) 対象業務を拡大し、①輸入貨物については、外国貿易船の入港、貨物の船卸しから保税地域への搬入、通関、保税地域からの搬出、②輸出貨物については、保税地域への搬入、通関、保税地域からの搬出、外国貿易船への船積み、出港に係る一連の税関手続を処理する総合的な物流システムの構築を検討する必要があること、対象業務の拡大にあたっては、コンテナ貨物に係る一連の税関手続の処理についてのシステム化の検討を優先的に進める必要があること、システムの利用者については、現行の税関、通関業者、銀行に加え、新たに船会社（船舶代理店を含む）、保税蔵置場業者および混載貨物の取扱

業者を利用者に加える必要があること、(2)国連が国際 EDI (Electronic Data Interchange : 電子データ交換) 標準としてその採用を勧告している 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) による情報交換を可能とするシステムの構築を目指す必要があること、(3)システムの開発にあたっては、今後、「次期海上システム開発推進協議会（仮称）」を設置し、システムの対象業務、処理方法等を具体的に確定していくこと、などが提言されている。

当協会は、通関問題対策委員会を中心として、今後も引き続き積極的な対応を図ることとしている。

## 2. 船舶設備の国際基準の検討状況

### —IMO 第39回設計設備小委員会の模様—

標記小委員会が、1月22日から26日までロンドンにおいて開催され、バルクキャリアの安全問題等が審議された。その概要は次のとおりである。

#### 1 バラスト水交換を行う船舶の構造安全性

コレスポンデンスグループによって取りまとめられた、“バラスト水管理計画書の準備のた

めの指針案”について検討された結果、船舶および乗組員に対して危害を与えることなしに、バラスト水の交換を実行できるかどうかという最も重要な点についての検討が不十分であることから、コレスポンデンスグループでの検討を継続し、次回、更に検討することとされた。

また、バラスト水管理計画書および積み付け計算機の SOLAS 条約上での強制化については、

現在、海洋環境保護委員会 (MEPC) が本件に関する総合的な検討に基づき、新たな MARPOL 条約附属書を作成する方向で検討中であるため、MEPC の意向を確認した上で必要な作業を実施することが合意された。

## 2 タンカーの船首部への安全経路

非常用曳航装置等の備え付けられている船首部への、安全な経路を確保するための SOLAS 条約改正案および同改正条約中で参照される指針案が作成され、本年 5 月に開催される第 66 回海上安全委員会 (MSC) および 7 月の第 38 回 MEPC において更に審議されることとなった。

同改正案によれば、500G/T 以上の国際航海に従事する油タンカー、ケミカルキャリアおよびガスキャリアであって、[1998年7月1日]以降に建造されるものから適用され、IMO により作成される指針に基づき、荒天時であっても船首部に安全に接近できる方法について主管庁の承認を得ること、また、[1998年7月1日]以前の現存船にあつては、指針と同等の水準を達成していることを条件に承認できることとされている。

(注) [ ] 内は仮の適用日

## 3 非常電源の見直し

非常電源に関する SOLAS 条約第 II-1 章の改正案が作成され、第 66 回 MSC での承認を経

て、本年 12 月開催予定の第 67 回 MSC にて採択後、1998 年に発効する予定とされている。

同改正案は次のとおりであり、SOLAS 対象船に適用される。

- ① 船舶の推進および操船に主電源が必要な場合であつて、稼働中の発電機のいずれか 1 つが停止した場合に、電力が推進および操舵に必要な装置に供給され、船舶の安全が維持されるか、または直ちに回復するよう設備されていること。
- ② 推進力を回復するために電力が必要な場合、ブラックアウト後 30 分以内にデッドシップ状態から船舶の推進力を回復するのに十分な容量を有すること。

## 4 船上焼却炉の安全基準の見直し

ごみ、および油関係廃棄物に対しては、既に船上焼却炉の標準仕様があるが、わが国より別途オイルスラッジ専焼炉基準の作成を求めていた件については、結局これを作成する明白な必要性がなく、取りやめとなった。

## 5 操舵装置を含む機械設備の二重化

海難統計の解析作業が行われてきた結果、事故の大半が、整備の不備、操作員の技術不足であったことから、これらの解決を先決とすること、また、むやみに設備を二重化するとシステムが複雑になり信頼性が損なわれ、整備の負担



が増大するとの結論に達し、本件に係る検討は打ち切りとなった。

### 6 船上におけるコンテナの固縛操作に関する適切な設計に関する勧告

コンテナの固縛作業による人身事故は引き続き発生していること、また、今後コンテナ船の

大型化に伴って甲板積みコンテナが増えることにより、事故の増加が懸念されることから、コンテナの固縛操作に関する適切な設計方法について検討するよう要請されていたが、特に提案文書もなかったことから、次回改めて検討されることとなった。

## 3. 世界バルク輸送の現状

不定期船とタンカーのブローカーであるファーンレイズ (Fearnleys) 社は、毎年、世界のバルク輸送の現状を取りまとめ、“World Bulk Trades”として発表しています。今般、1995年版が発行されましたので、その一部を抜粋し概要を紹介いたします。

### 1. 世界のバルク輸送の推移

1984年から1994年までの10年間における原油の海上輸送量は、トン数で年平均4.2%、トン・マイルでは5.2%の割合で増加した。特に輸送量が低迷した1985年と1994年とを比較すると、トン数で61%、トン・マイルでは86%増加した

【表1】 原油および5大バルク貨物の海上荷動き量の推移

(1) 荷動き量

(単位：100万トン)

品目	年	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
原油		930	871	958	970	1,042	1,120	1,190	1,247	1,313	1,356	1,403
鉄 鉱 石		306	321	311	319	348	362	347	358	334	354	383
石 炭		232	272	276	283	304	321	342	369	371	367	383
穀 物		207	181	165	186	196	192	192	200	208	194	184
ボーキサイト/アルミナ		44	40	41	45	48	49	52	53	48	51	49
燐 鉱 石		44	43	41	42	44	41	35	31	29	27	29
5大バルク貨物計		833	857	834	875	940	965	968	1,011	990	993	1,028

(2) トン・マイル

(単位：10億トンマイル)

品目	年	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
原油		4,508	4,007	4,640	4,618	5,065	5,736	6,261	6,757	6,977	7,387	7,469
鉄 鉱 石		1,631	1,675	1,671	1,728	1,919	2,012	1,978	2,008	1,896	2,001	2,165
石 炭		1,270	1,479	1,586	1,653	1,719	1,752	1,849	1,999	2,001	1,949	2,014
穀 物		1,157	1,004	914	1,061	1,117	1,095	1,073	1,069	1,091	1,038	992
ボーキサイト/アルミナ		172	166	167	180	189	190	205	200	177	184	180
燐 鉱 石		162	156	155	165	176	173	154	140	133	124	129
5大バルク貨物計		4,392	4,480	4,493	4,787	5,120	5,222	5,259	5,416	5,298	5,296	5,480

ことになる。

また、過去10年における主要ドライバルク貨物5品目（鉄鉱石、石炭、穀物、ボーキサイト／アルミナ、燐鉱石）の海上輸送量をみると、トン数で年平均2.1%、10年間では23%の増加を示したが、1984年の対前年比最高伸び率14%や1986年の前年比3%減少など、その伸びは必ずしも一様ではない。また、トン・マイルでも同じ傾向が見られ、年平均2.1%、10年間では23%の増加となっている。（表1参照）

## 2. 原油

1994年の海上輸送量は前年比3.5%増加し、4,710万トン増の14億310万トンであった。これは、輸送量の過去最高を記録した1979年の14億9,700万トンと比べ、6%減少していることとなる。

地域別に輸出をみると、全体のシェアの50%強を占める中東（同0.7%減）をはじめ、北アフリカ（同2.9%減）が減少したのに対し、近

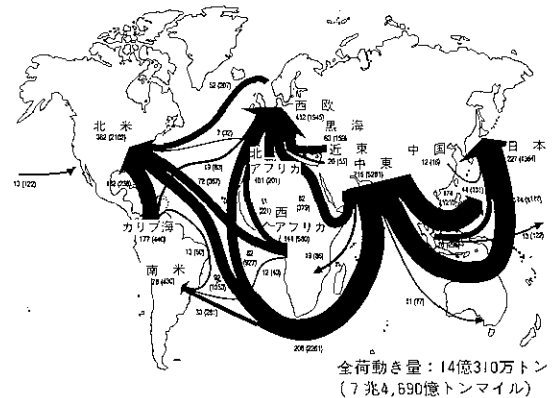
【表2】 原油の海上輸送量

				(単位：百万トン)	
輸出国	1993年	1994年	輸入国	1993年	1994年
中 東	719.3	714.6	北・西 欧 州	203.1	194.3
近 東	18.0	20.4	地 中 海	202.9	217.9
北アフリカ	104.0	101.0	北 米	367.5	382.0
西アフリカ	130.5	140.9	南 米	74.0	78.0
カリブ海	171.5	176.9	日 本	212.1	226.8
東南アジア	70.6	76.4	そ の 他	296.4	304.1
そ の 他	142.1	172.9			
合 計	1,356.0	1,403.1	合 計	1,356.0	1,403.1

東（前年比13.3%増）、東南アジア（同8.2%増）などが増加した。また、黒海（同12.5%増）、北海（同46.3%増）からの輸出も大幅に増加している。

一方、輸入では、北・西欧（同4%減）が減少したが、地中海（同7.4%増）、日本（同6.9%増）、南米（同5.4%増）が増加し、極東地域も経済活動の成長に伴い3%増加した。（表2参照）

原油の海上荷動き量(1994年) 単位：100万トン  
(カッコ内は10億トンマイル)



## 3. 鉄鉱石

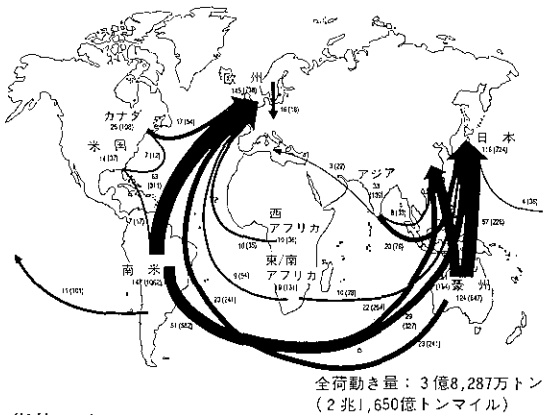
1994年の鉄鉱石の海上輸送量は、前年比8.2%増と大幅に増加した。3億8,287万トンで、ドライバルク輸送量では石炭に次ぐ第2位の大宗

【表3】 鉄鉱石の海上輸送量

(単位：千トン)

輸出国	1993年	1994年	輸入国	1993年	1994年
欧州	23,094	22,663	英・欧大陸	90,001	105,646
アフリカ	27,700	29,425	地中海	18,664	18,520
北米	22,595	26,338	その他欧州	17,329	20,494
南米	130,234	147,445	米国	11,562	14,189
アジア	35,605	32,869	日本	114,326	116,090
豪州	114,562	124,126	その他極東	83,038	86,864
その他			その他	18,870	21,063
合計	382,866	353,790	合計	353,790	382,866

鉄鉱石の海上荷動き量(1994年) 単位：100万トン  
(カッコ内は10億トンマイル)



貨物である。

輸入地域別をみると、欧州と日本・極東が二大輸入地域であり、欧州が前年比14.9%増、日本が同1.5%増のほか、日本を除く極東地域が同4.6%の増加であった。また、米国は前年比22.7%増の1,400万トンと大幅に輸入量を増やしている。

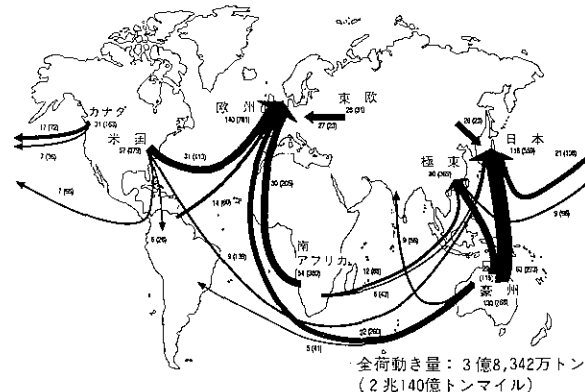
一方、輸出では、二大輸出地域である南米東岸(前年比12.0%増)、豪州/ニュージーランド(同8.3%増)がそれぞれ増加し、スカンジナビアを除く欧州やアジアからの輸出は減少した。(表3参照)

#### 4. 石炭

石炭の海上輸送量は、1993年に前年比1.1%の減少が見られたが、1994年は4.6%増加し3億8,342万トンであった。このうち、エネルギー炭の海上輸送量は2億300万トンから2億1,900万トンに増加し、コークス炭は前年と変わらず1億6,400万トンであった。

地域別の輸出では、34.0%のシェアを占めるオーストラリアが、わずかに減少(前年比0.4%減)したのに対し、中国が大幅に増加(前年比28.6%増)したほか、カナダ、コロンビア、旧ソ連の輸出もわずかながら増加した。

石炭の海上荷動き量(1994年) 単位：100万トン  
(カッコ内は10億トンマイル)



【表4】 石炭の海上輸送量

(単位：千トン)

輸出国	1993年	1994年	輸入国	1993年	1994年
北米	87,140	87,343	英・欧大陸	66,381	69,856
豪州	130,877	130,318	地中海	21,378	22,310
南アフリカ	54,261	53,705	その他欧州	42,575	47,724
南米・カリブ	20,744	21,698	南米	16,789	16,861
中国	18,899	24,299	日本	112,745	117,595
旧ソ連・東欧	30,983	34,403	その他極東	80,676	79,738
その他	23,784	31,653	その他	26,144	29,335
合計	366,688	383,419	合計	366,688	383,419

輸入では、最大の輸入国である日本が前年と比べ4.3%増加したほか、欧州が1,000万トン増加(同7.3%増)したが、日本を除く極東地域は1.2%減少した。(表4参照)

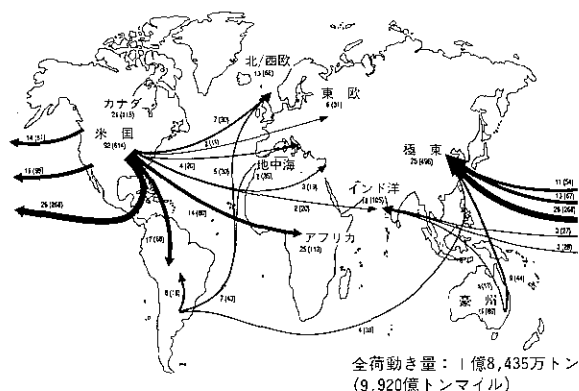
### 5. 穀物

穀物の1994年の海上輸送量は、1億8,435万トン(前年比4.8%減)であった。内訳は、小麦8,200万トン、とうもろこし5,200万トン、大豆2,800万トン、ソルガム700万トン、大麦/からす麦/ライ麦合計1,500万トンであった。前年と比べ、小麦が380万トン(同4.4%減)、とうもろこし360万トン(同6.9%減)と大きく減

少している。穀物輸送は1984年に2億207万トンを記録した後、1986年の1億6,500万トンまで減少を続けた。その後、1992年にかけて回復したが、再び2年連続で減少している。

輸出を地域別にみると、シェア第1位を占める米国が前年と比べ10.5%減少したほか、南米(同3.6%減)も減少したが、豪州(同18.2%増)やカナダ(同8.6%増)は増加した。その他の地域では中国の輸出が870万トンとなり大幅に減少している。輸入は東欧が前年と比べ73.7%と大幅に減少し、日本も前年と比べ6.7%減少したが、南・北米州、インド洋、日本を除いた極東地域などが増加した。(表5参照)

穀物の海上荷動き量(1994年) 単位：100万トン  
(カッコ内は10億トンマイル)



### 6. ボーキサイト/アルミナ

1994年のボーキサイトとアルミナの海上輸送量は、前年比8.8%減の4,928万トンであった。輸出では地中海地域が前年と比べ69.3%と大幅に減少したのが注目され、輸入においても、日本をはじめ、欧州や北米など大部分の地域で前

【表5】 穀物の海上輸送量

(単位：千トン)

輸 出 国	1993年	1994年	輸 入 国	1993年	1994年
米 国	102,578	91,811	西 欧	20,877	18,202
カ ナ ダ	19,576	21,267	東 欧	24,081	6,322
南 米	19,977	19,252	そ の 他 欧 州	1,158	2,173
豪 州	13,572	16,046	ア フ リ カ	26,068	25,262
そ の 他	38,038	35,978	極 東	72,958	75,364
			イ ン ド 洋	14,497	17,540
			そ の 他	6,828	5,707
合 計	193,741	184,354	合 計	193,741	184,354

年を下回った。

このうち、ボーキサイトの海上輸送量は前年の3,320万トンから3,230万トン（前年比2.7%減）に減少した。主な輸出国は、ギニア、ブラジル、ジャマイカなどで、輸入国は、米国、カナダ、ベネズエラなどである。

またアルミナの海上輸送量も、1,760万トンから1,690万トン（前年比4.0%減）に減少した。輸出国としては、豪州が1,030万トン（シェア61%）と大半を占め、主な輸出先は、欧州（380万トン）、米国（310万トン）、カナダ（330万トン）などである。

#### 7. 燐鉱石

燐鉱石は、苛性カリ、アンモニウム、尿素と並んで肥料工業にとって重要な主要原料である。1994年の海上輸送量は、前年比9.3%増の2,920万トンであった。地域別に海上輸送量をみると、輸出ではモロッコが前年と比べ13.4%減少し、米国が同8.1%減少した。モロッコを除くアフリカ地域も同10.4%減少したが、輸出はモロッコをはじめとするアフリカ地域が、全体の約半分を占めている。輸入では欧州、南・北米州、豪州が増加し、日本は減少している。

## 4. 外国用船の増加で拡大傾向に転じたわが国の外航商船隊

### —1995年央におけるわが国外航商船隊の現状—

わが国の外航商船隊については、当協会で作成している「日本商船船腹統計」と運輸省が把握している外国用船に関わるデータを併せることによってその実情を知ることができる。この

ほど、運輸省はこれら資料を基に1995年央におけるわが国外航商船隊の現状を公表したので、その資料に拠り若干の補足を行う。

【表1】 わが国外航商船隊の推移

	日本籍外航船					外国用船					合計						
	隻数	千総トン	増減比	千重量トン	増減比	A/C(%)	隻数	千総トン	増減比	千重量トン	増減比	B/C(%)	隻数	千総トン	増減比	千重量トン	増減比
1970	1,508	21,185		34,635		73.7	462	7,030		12,372		26.3	1,970	28,215		47,007	
1975	1,317	33,486		58,040		55.2	1,152	26,003		47,060		44.8	2,469	59,489		105,100	
1980	1,176	34,240		59,073		51.3	1,329	30,987		56,132		48.7	2,505	65,227		115,205	
1983	1,140	34,100		57,718		58.1	1,035	23,093		41,710		41.9	2,175	57,193		99,428	
1984	1,055	33,249	△ 2.5	55,350	△ 4.1	56.6	1,080	23,765	2.9	42,409	1.7	43.4	2,135	57,014	△ 0.3	97,759	△ 1.7
1985	1,028	33,470	0.7	55,512	0.3	52.5	1,407	28,691	20.7	50,140	18.2	47.5	2,435	62,161	9.0	105,652	8.1
1986	957	30,809	△ 8.0	50,377	△ 9.3	54.9	1,292	24,665	△ 14.0	41,314	△ 17.6	45.1	2,249	55,474	△ 10.8	91,691	△ 13.2
1987	816	28,200	△ 8.5	45,528	△ 9.6	51.3	1,266	26,314	6.7	43,208	4.6	48.7	2,082	54,514	△ 1.7	88,736	△ 3.2
1988	640	24,582	△ 12.8	39,768	△ 12.7	44.7	1,487	30,787	17.0	49,286	14.1	55.3	2,127	55,369	1.6	89,054	0.4
1989	532	21,691	△ 11.8	35,260	△ 11.3	40.1	1,470	33,477	8.7	52,677	6.9	59.9	2,002	55,168	△ 0.4	87,937	△ 1.3
1990	449	20,406	△ 5.9	33,164	△ 5.9	36.4	1,543	36,910	10.3	58,036	10.2	63.6	1,992	57,316	3.9	91,200	3.7
1991	419	19,815	△ 2.9	32,188	△ 2.9	33.7	1,641	40,099	8.6	63,282	9.0	66.3	2,060	59,914	4.5	95,470	4.7
1992	376	18,669	△ 5.8	30,039	△ 6.7	32.3	1,637	42,997	7.2	63,018	△ 0.4	67.7	2,013	61,666	2.9	93,057	△ 2.5
1993	340	18,420	△ 1.3	29,444	△ 2.0	30.2	1,708	44,488	3.5	68,066	8.0	69.8	2,048	62,908	2.0	97,510	4.8
1994	280	16,669	△ 9.5	26,374	△ 10.4	28.1	1,710	44,381	△ 0.2	67,522	△ 0.8	71.9	1,990	61,050	△ 3.0	93,896	△ 3.7
1995	218	13,849	△ 16.9	21,683	△ 17.8	22.0	1,781	50,514	13.8	77,056	14.1	78.0	1,999	64,362	5.4	98,739	5.2

(注) 日本籍外航船は当協会「日本商船船腹統計」、外国用船は運輸省資料により作成。

1. 1995年央におけるわが国外航商船隊

2,000総トン以上の日本籍外航船と外国用船(ともに、旅客船、フェリー、その他特殊船等を除く)をもって「わが国外航商船隊」とする。

1995年央のわが国外航商船隊の規模は1,999隻、6,436万総トン、9,874万重量トンで、前年に対して、9隻、331万総トン(5.4%)、484万重量トン(5.2%)の増加となった。

このうち、日本籍外航船は218隻、1,385万総

トン、2,168万重量トンで、前年に対して、62

隻、282万総トン(16.9%)、469万重量トン

(17.8%)と大幅に減少している。他方、外国用

船は1,781隻、5,051万総トン、7,706万重量ト

ンで、前年に対して、71隻、613万総トン(13.8%)、

953万重量トン(14.1%)の大幅増加となった。

これにより、1995年央現在における、日本籍船

【表2】 1995年央現在のわが国外航商船隊の船種別船腹量

(1995.7.1現在)

	日本籍外航船					外国用船					合計						
	隻数	千総トン	構成比	千重量トン	構成比	A/C(%)	隻数	千総トン	構成比	千重量トン	構成比	B/C(%)	隻数	千総トン	構成比	千重量トン	構成比
乾貨物船	145	6,961	50.3	11,247	51.9	17.5	1,483	36,240	71.7	53,017	68.8	82.5	1,628	43,201	67.1	64,264	65.1
一般貨物船	88	2,440	17.6	2,761	12.7	5.4	1,450	33,834	67.0	48,367	62.8	94.6	1,538	36,274	56.4	51,127	51.8
撒積船	8	439	3.2	826	3.8												
チップ専用船	2	88	0.6	106	0.5												
自動車専用船	25	541	3.9	352	1.6												
冷凍・冷蔵船	15	88	0.6	98	0.5												
フルコンテナ	31	1,154	8.3	1,155	5.3												
一般貨物船	7	130	0.9	223	1.0												
鉱石船	43	3,689	26.6	7,053	32.5	62.2	30	2,206	4.4	4,291	5.6	37.8	73	5,895	9.2	11,344	11.5
鉱石専用船	9	932	6.7	1,811	8.4												
鉱/炭兼用船	16	1,331	9.6	2,575	11.9												
鉱/撒積兼用船	18	1,425	10.3	2,667	12.3												
石炭専用船	13	703	5.1	1,185	5.5	100.0	0	0	0.0	0	0.0		13	703	1.1	1,185	1.2
鉱/油兼用船	1	128	0.9	248	1.1	40.8	3	201	0.4	359	0.5	59.2	4	329	0.5	607	0.6
油送船	73	6,888	49.7	10,436	48.1	30.3	298	14,273	28.3	24,039	31.2	69.7	371	21,161	32.9	34,475	34.9
油船	52	5,285	38.2	9,210	42.5												
LPG船	9	388	2.8	429	2.0												
LNG船	12	1,215	8.8	797	3.7												
合計	218	13,849	100.0	21,683	100.0	22.0	1,781	50,514	100.0	77,056	100.0	78.0	1,999	64,362	100.0	98,739	100.0

(注) ①日本籍外航船は当協会「日本商船船腹統計」、外国用船は運輸省資料により作成。

②2,000総トン未満の船舶ならびに旅客船、フェリー、その他特殊船等は対象外。

③外国用船の船種区分の明細は把握されていない。

【表3】 外国用船の船型別構成（2,000総トン未満船を含む）

船型(総トン)	乾貨物船						油送船						合計						
	隻数	構成比	千総トン	構成比	千重トン	構成比	隻数	構成比	千総トン	構成比	千重トン	構成比	隻数	構成比	千総トン	構成比	千重トン	構成比	
2千総トン未満 100-2,000	33	2.2	48	0.1	78	0.1	7	2.3	11	0.1	16	0.1	40	2.2	60	0.1	94	0.1	
2千総トン以上	2,000- 5,000	166	10.9	609	1.7	912	1.7	84	27.5	319	2.2	492	2.0	250	13.7	929	1.8	1,404	1.8
	5,000- 10,000	270	17.8	1,976	5.4	2,413	4.5	21	6.9	147	1.0	238	1.0	291	16.0	2,123	4.2	2,651	3.4
	10,000- 20,000	393	25.9	5,886	16.2	8,821	16.6	19	6.2	241	1.7	396	1.6	412	22.6	6,127	12.1	9,217	11.9
	20,000- 40,000	429	28.3	13,505	37.2	20,192	38.0	38	12.5	1,163	8.1	1,874	7.8	467	25.6	14,668	29.0	22,065	28.6
	40,000- 70,000	131	8.6	6,436	17.7	5,799	10.9	73	23.9	3,597	25.2	5,439	22.6	204	11.2	10,033	19.8	11,237	14.6
	70,000-100,000	86	5.7	6,901	19.0	13,112	24.7	3	1.0	241	1.7	428	1.8	89	4.9	7,141	14.1	13,540	17.6
	100,000-150,000	7	0.5	774	2.1	1,478	2.8	51	16.7	7,205	50.4	12,819	53.3	58	3.2	7,978	15.8	14,297	18.5
150,000-	1	0.1	154	0.4	291	0.5	9	3.0	1,361	9.5	2,355	9.8	10	0.5	1,515	3.0	2,645	3.4	
計	1,483	97.8	36,240	99.9	53,017	99.9	298	97.7	14,273	99.9	24,039	99.9	1,781	97.8	50,514	99.9	77,056	99.9	
合計	1,516	100.0	36,288	100.0	53,094	100.0	305	100.0	14,285	100.0	24,056	100.0	1,821	100.0	50,573	100.0	77,150	100.0	

(注) 表3～表6はいずれも運輸省資料による。

と外国用船の比率は重量トンベースで1:3.6となっている。

わが国の戦後の外航商船隊の規模は重量トンベースで、1978年の1億1,684万重量トンがピークで、以降は減少傾向を示し、プラザ合意後の1987年にはピーク時の76%にまで落ち込んだが、その後は回復傾向が見られ、1995年はピーク時の85%にまで回復した。

しかしながら、日本籍のみを見ると1976年がピークで以降減少が続き、1995年はピーク時の36%にまで減少している。

また、わが国外航商船隊の船種別構成は表2のとおりで、乾貨物船が65.1%、油送船が34.9%の構成になっている。これらのうち、日本籍外航船が高いシェアを占める船種は鉱石船(62.2%)、石炭専用船(100%)である。

## 2. 1995年央におけるわが国の外国用船の現状

前述のベースとなるわが国の外国用船の現状は運輸省資料によると次のとおりとなっている。

### (1) 船型別構成

1995年央におけるわが国の外国用船は2,000総トン未満の船舶も含めると1,821隻、5,057万総トン、7,715万重量トンで、その船型別構成は表3のとおりである。これによると、乾貨物船では1万以上4万総トン未満船が822隻で、隻数およびトン数のいずれでも50%を超えるシェアとなっている。また、油送船は隻数では2千以上5千トン未満船が、トン数では10万トン以上15万トン未満船のシェアが高い。

なお、2,000総トン未満の船舶は40隻で、トン数ベースによるシェアは0.1%となっている。

### (2) 船種別構成

外国用船の船種別構成は表2のとおりで、細分類による船種は把握されていない。

### (3) 用船形態別構成

2,000総トン以上の外国用船の用船形態は表4のとおりで、1,781隻中、1,755隻

【表4】 用船形態別構成 (2,000総トン以上の船舶)

用船形態	隻数	構成比	千総トン	構成比	千重量トン	構成比
裸用船	-	-	-	-	-	-
定期用船	1,755	98.5	49,858	98.7	75,956	98.6
航海用船	26	1.5	656	1.3	1,100	1.4
合計	1,781	100.0	50,514	100.0	77,056	100.0

(98.6%) が定期用船である。

(4) 用船期間別構成

2,000総トン以上の外国用船の用船期間別の構成は表5のとおりで、重量トンベースのシェアでは、1年未満12%、1年以上5年未満28%、5年以上10年未満38%、10年以上26%となっている。

【表5】 用船期間別構成 (2,000総トン以上の船舶)

用船期間(年)	隻数	構成比	千総トン	構成比	千重量トン	構成比
0.5未満	169	9.5	3,689	25.8	6,272	8.1
0.5-1	70	3.9	1,870	13.1	3,188	4.1
1-2	229	12.9	4,851	34.0	7,954	10.3
2-3	126	7.1	2,728	19.1	4,160	5.4
3-5	256	14.4	6,315	44.2	9,566	12.4
5-7	334	18.8	9,284	65.0	13,863	18.0
7-10	243	13.6	8,205	57.4	12,070	15.7
10-15	300	16.8	11,781	82.5	17,305	22.5
15年以上	54	3.0	1,790	12.5	2,678	3.5
合計	1,781	100.0	14,285	100.0	77,056	100.0

(5) 船籍国別構成

2,000総トン以上の外国用船の船籍国別構成は表6のとおりで、パナマ籍が1,015隻、2,671万総トン、3,977万%で50%を超えるシェアを占めている。

【表6】 船籍国別構成 (2,000総トン以上の船舶)

船籍国	隻数	構成比	千総トン	構成比	千重量トン	構成比
パナマ	1,015	57.0	26,706	52.9	39,772	51.6
リベリア	232	13.0	7,649	15.1	10,778	14.0
フィリピン	166	9.3	4,395	8.7	7,333	9.5
シンガポール	67	3.8	3,072	6.1	4,911	6.4
香港	53	3.0	2,271	4.5	3,950	5.1
キプロス	46	2.6	643	1.3	1,121	1.5
バヌアツ	33	1.9	739	1.5	987	1.3
ノルウェー	26	1.5	982	1.9	1,600	2.1
ギリシャ	26	1.5	816	1.6	1,475	1.9
バハマ	16	0.9	533	1.1	862	1.1
その他	101	5.7	2,708	5.4	4,266	5.5
合計	1,781	100.0	50,514	100.0	77,056	100.0

(注 今回の記述中、日本籍船については「日本商船船腹統計」(1995)に基づいている。その詳細は本誌1月号を参照されたい。)

## 社会科教師を対象に「海運セミナー」を開催

当協会では、学校・学生向け広報の一環として、従来より会員会社の協力を得て、社会科教師に授業の中で「船」や「海運」について少しでも取り上げられることを目的として、実際に現場を視察する海運に関するセミナーを開催しています。

本年度は、昨年12月7日(休)の足立区教育委員会に引き続いて、去る2月8日(休)横浜市立中学校教育研究会の先生方を対象に日本郵船の大井コンテナターミナルを見学、コンテナ船に訪船し、ブリッジにおいて船長より運航設備・技術等について説明を受けた後、エンジンルームを見学。そして海運についての講演会を開催し、日本経済や国民生活に果たす海運の役割・重要性について理解、認識を深めました。▲参加者からの質問に答える LANGNER 船長





## London便り

本誌でも取り上げております ISF/BIMCO による「1995年の国際的な船員の需要と供給に関する調査」の発表会が昨年12月に行われました。この調査は1990年に同じく ISF/BIMCO の両者共同によって行われ、その結果それまでこの種の調査統計が全くなかったことや、中でも、もし船舶職員の養成が全く行われなかったら、2000年には全世界で40万人の職員が不足し深刻な人手不足に直面するであろうという予測が大きな反響を呼び、世界各国で取り上げられ多くの業界誌や学会でも論評を加えられました。特にインドにおいてはこの調査に基づきすぐさま船舶職員の訓練を大幅に増やすなど、その反応は予想以上のものがありました。

しかしこの1990年の最初の調査はソ連・東欧圏の崩壊の前のデータであり、その後これらの国が相当数の船舶職員の供給力を持つことがわかったこと、船舶の増加率を高めに設定しすぎたきらいがあること、さらに5年を経て世界情勢や国際海運界の様相も大きく変わったことなどから、再調査の必要性が痛感され、今回調査を行うことになったわけです。

調査は前回と同様 ISF/BIMCO で推進委員会を設立し進めましたが、実際の作業はこれも前回と同じくウォーリック大学の雇用研究所に依頼しました。私自身も前回に引き続きこの推進委員会に名を連ねました。

今回の調査では、1995年現在、船舶職員の数は全世界で40万9千人、部員は82万5千人、一方需要は職員が42万7千人、部員は60万6千人で、これは現時点で職員は1万8千人の不足、部員は21万9千人の余剰ということになります。それではこの2万人に近い職員の不足で実際に船が止まっているかというとなんな事実はなさそうで、これは本来休暇であ

るべき船員を駆り出して乗船させたり、欠員又は無資格者かあるいは怪しげな海技免許しか持っていない職員を乗せて何とかしのいでいるのであろうというのが ISF の見方です。今後の予測については控えめにみても2000年には3万人の職員が不足し、2005年には4万2千人の不足になるとしています。

今回の調査報告の取りまとめにおいて特に苦心したのは、海難事故原因の8割近くが、人間のエラー、すなわち人的要因によるものであると言われており、これを受けて昨年の STCW 条約の大改正や ISM コードの導入など海運関係者挙げて船員の質的向上に努力している折から、何とか船員の質の問題をレポートに反映させたいということでした。しかしこれはいかにも難しい問題で、某国の海技免許は信用ならないと言うわけにもいかず、今回のレポートは単に数量のみで捉えることなく、船員の質的な面についても十分な考慮を払わねばならぬと警告するにとどまりました。

果たして発表会では、細かい数字については出席者の多くがこの種の調査がいかに困難かをよく理解しており（例えば英国においては日本におけるような船員統計は全くありません）、今回の調査を船員需給を示すガイダンスとして理解し、質疑応答はもっぱら船員の質の問題、OECD 諸国の船員の減少ぶりについて行われました。OECD 諸国出身の船員はその年齢構成からみても、また新規採用の傾向からみても近い将来に資源の払底が予想されます。出席者の危機感たるやなかなかのものでした。OECD 諸国出身の船員なら質的に問題ないというわけではありませんが、出席者にとっては船員全体の質の一つの目安になっている事実は疑いようもありません。

日々船員の配乗で骨身を削っている船舶管理会社の役員が「今日海上にある多くの船が、本来運航すべきでない人たちによって運航されている」と強い調子で発言したのが、多くの出席者の共感を得たようでした。

(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 社団法人 日本電機工業会

設立 昭和23年(1948年)5月28日

沿革 わが国の電機産業は、製品の改良・技術の標準化を目的に、1936年関係者による定例会合を設立し、1940年に業界団体として、日本電機製造協会を設立した。

その後、第二次大戦中の統制経済の中で幾度かの団体組織の変遷を経て、1946年日本電気機械製造会が設立され、これを母体に1948年日本電機工業会が発足し、現在に至っている。

会長 菊池 功(安川電機取締役社長)

所在地 本部 東京都千代田区永田町2-4-15  
電機工業会館

支部 (大阪・名古屋・福岡)

組織 役員33名(会長、専務理事、常務理事、理事、監事)

会員(正会員180社、賛助会員88社)

職員 95名

事業内容

- ① 電機産業振興のための対策の立案と推進  
ならびに会員に共通する政府諸施策・行政

への協力と提言

- ② 企業経営に関する調査研究
- ③ 安全使用の普及・啓蒙、消費者・ユーザーへの対応
- ④ 工業標準化の推進(JEM規格の作成、JIS・IEC・ISO等の規格審議への協力)
- ⑤ 統計・市場調査・市場開拓・技術研究開発への支援・協力
- ⑥ 国際協力、海外関連諸機関との交流等国際化への対応
- ⑦ 電機産業に関連する環境保護のための対策と推進(特定フロンの回収・代替促進によるオゾン層の保護、廃棄家電製品対策)



- ⑧ エネルギー対策への対応（省エネ・太陽光発電等の推進）
- ⑨ 国内外における電機産業の現状・施策等の広報宣伝および電気機器関連展示会・講演会等の開催パンフレット類の発行（システムコントロールフェアの開催、機関紙「電機」・JEMA NEWSの発行）
- ⑩ 会員の功績に対する各種表彰（電機工業永年功績者・技術功績者の表彰等）

ネレーションシステム等の新発電システムの調査・研究・導入促進に取り組むと共に、原子力発電の安全性確保ならびにPA活動に引き続き努力して行く。

3. 規格・標準の国際整合性への対応

国内規格基準審議体制・規格体系と国際規格IECおよびISOとの整合を図るため、規格案の作成や国際会議への参加等を通じて協力している。

4. 高度情報化への対応

EDI（電子データ交換）を中心としたCALS（生産・調達・運用支援情報システム）の導入・推進に取り組んでいる。

その他、規制緩和問題、産業空洞化問題等近年の産業構造の変化の中で、今後も業界団体として電機産業のより一層の振興・発展のために努力していく。

当会の取り組む主な課題

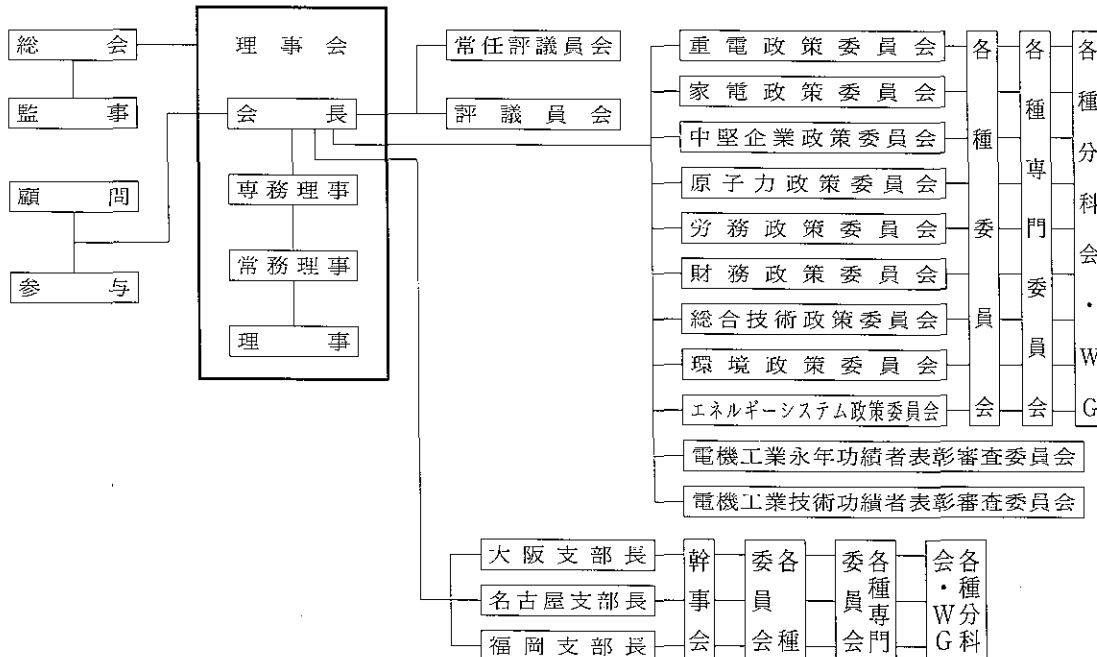
1. 地球環境問題への対応

特定フロン全廃・代替によるオゾン層の保護、CO<sub>2</sub>や産業廃棄物の問題、環境管理システムの導入・普及等について取り組んでいる。

2. エネルギー問題への対応

太陽光発電・風力発電・燃料電池・コジェ

機 構 図



# 海運雑学ゼミナール 第71回

## ペリーが愛した 小柄なフリゲート艦

ペリーの黒船艦隊が、最初に江戸湾浦賀沖に現れたのは、1853年（嘉永6年）7月8日。この時の旗艦はペリー率いる東インド艦隊最大の蒸気軍艦「サスケハナ」だった。翌年2月13日の再来航時には、滞在中のほとんどの期間、やはりサスケハナに匹敵する大型蒸気軍艦「ポーハタン」を旗艦としていた。

いずれも旗艦に大型艦を選んだのは、武力による威圧で開国を迫るペリーの戦略上当然のことだった。交渉の場となる旗艦は、まさに米国の威信を示すものでなければならない。

しかし彼のお気に入りの艦は、むしろ小型のフリゲート艦「ミシシッピ」だったようで、遠征中、とくに威圧的な意味を持たない航海では、ほとんどミシシッピを旗艦としている。

まずペリーが1852年11月24日にバージニア州ノーフォークから出港したときの旗艦がミシシッピで、この時は単艦での航海だった。

大西洋を越え、喜望峯回りでアジアに到着したペリーは、1853年5月4日、上海で東インド艦隊の艦艇と合流。ここで初めて提督旗をサスケハナに移し日本に向かっている。浦賀沖停泊中も旗艦はサスケハナだったが、測量を理由に江戸湾の奥まで進入を試みた時はミシシッピに提督旗を移している。

二度目の来航時も、当初はサスケハナが旗艦で、ポーハタンに提督旗を移したのは幕府と本格的な交渉が始まってからだ。しかし、無事、条約が調印されると、ペリーは安心したようにミシシッピに旗艦を移し帰途につく。

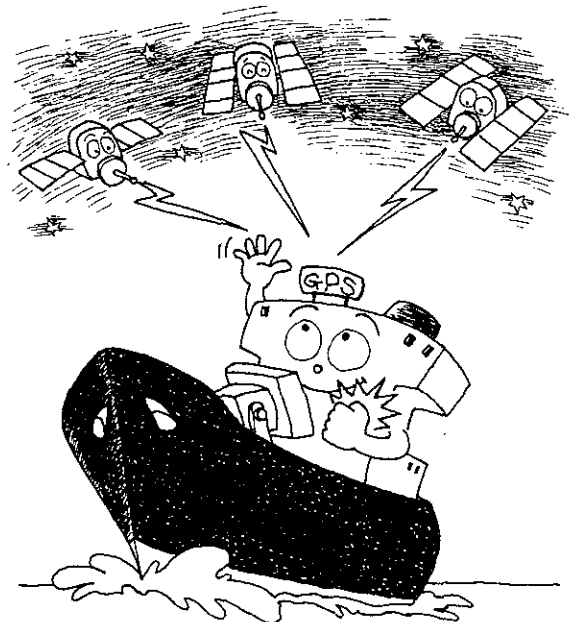
香港に戻り、遠征の疲れで体調を崩したペリ

ーは、艦隊の指揮を離れて英国商船で1855年1月11日に本国へ帰還。同年4月23日には最後に旗艦を務めたミシシッピもニューヨークに帰港し、ペリー提督自ら赴いて提督旗を降ろす。

大艦隊の武力を背景とした外交交渉で日本の鎖国の扉をこじ開けたペリーの日本大遠征は、国の威信を賭けた巨艦ではなく、愛すべき小柄なフリゲート艦によって、まさに幕を開け、そして静かに幕を閉じたのである。

## 24個の衛星の絶妙のコーラス ——宇宙の電波灯台「GPS」

船舶や航空機が、陸上の発信局からの電波で自分のいる位置を求める電波航法は、第2次大戦中に開発され、戦後、急速に普及した。ロランA、デッカ、ロランC、オメガなどの双曲線航法がその代表的なものだ。



双曲線とは、2つの定点からの距離の差が一定な軌跡のこと。この距離の差をAとBの2つの発信局（電波灯台）からの電波の到達時間差（または位相差）に置き換え、海図上に双曲線を描けば、自船がこの双曲線上のどこかに位置することが分かる。さらにA局ともうひとつのC局との間で双曲線を描けば、2つの双曲線の交差する位置に自船がいることが分かる。

しかしこうした地上からの電波による方式を一気に陳腐化させるような新しい技術が1990年代に登場した。米国が開発したGPS（Global Positioning System）がそれ。高度約2万kmの周回軌道に24個の衛星を打ち上げ、地上の1地点で、常時6個ないし10個の衛星の電波が受信できるようにした宇宙の電波灯台だ。

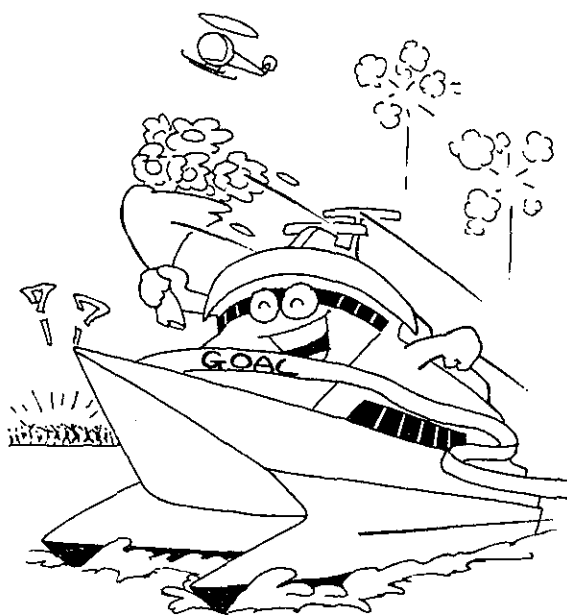
衛星からの電波の到達時間から現在位置を求める方式で、電波には衛星の正確な位置情報も含まれる。2次元の測定なら3つの衛星を使い、4つの衛星を使えば航空機などに必要な3次元の測定も可能で、誤差は民間向けサービスで数10mと驚異的だ。

精度を保つために衛星側の発信のタイミングは誤差30万年に1秒のセシウム原子時計で厳密に同期がとられている。24個の衛星が歌う電波の歌は、まさに一瞬の狂いもない正確なコーラスとなって地上に降り注いでいるわけだ。

GPS受信装置も最近は低価格化が進み、船舶や航空機だけではなく、自動車用のナビゲーションシステムとしても普及し始めている。

## 38年ぶりに破られた ブルーリボンの記録

1952年に米国の客船「ユナイテッド・ステーツ」は、平均速力35.59ノットの大西洋横断東航の新記録を達成。ブルーリボンの栄誉に輝き、



以来38年間その記録は破られなかった。

しかし1990年6月、ついに新しいブルーリボン・ホルダーが生まれた。オーストラリアで建造されたウェーブ・ピアサー型カーフェリー「ホーバースピード・グレート・ブリテン」。東航で平均速力36.65ノットの快記録だった。

「ウェーブ・ピアサー」とは日本語で言えば「波浪貫通型船」。双同船の一種で、2つに分れた船体は刃物のように鋭く、波を切り裂いて進むことで、造波抵抗と船体の上下動を押さえ、高速で揺れにくいという特徴をもつ船だ。

水中翼船のような非排水量型ではないため、大型化も可能で、この船も3,000総トン、全長74m、乗用車80台と450名の旅客を運ぶ。こうした高速船としては大型の部類だ。

ユナイテッド・ステーツは24万馬力のタービン機関を積んだ怪物船。一方のホーバースピード・グレート・ブリテンが搭載しているのはわずか1万馬力のディーゼル機関。この小出力でトライアルでは42ノットを記録した。高速性と経済性を両立させたそのユニークな技術は、今後、世界の注目を集めることだろう。

## 国民の祝日「海の日」制定を記念して特別展を開催

平成8年より毎年7月20日が「海の日」として国民の祝日となることが制定されました。その第1回の「海の日」を記念して、東京・神戸の2カ所において特別展（展覧会ならびに歴史・民俗資料展）をそれぞれ開催いたします。

その昔、この地球上の先人達が小さな船を造り、水平線の彼方の世界を求めて乗り出したところから、人類の文化や交流が深まったといっても過言ではないでしょう。また海は、私たち人間および人間生活と深く密接な関わりを持ってきております。

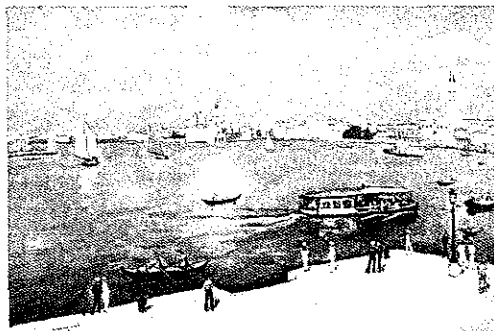
海と人間との関係は、長い歴史を通して大きく変化してきましたが、海にロマンを感じる気持ちだけはいつまでも続くことでしょう。

今回、東京会場では、内外の画家たちが海をどのように表現してきたかを観賞し、また神戸会場では四方を海に囲まれて生活してきた日本人がどのようにそれとかかわってきたかを歴史・民俗資料を通じて観照することにより、多くの人々に「海と船」とに関する感動の場を提供し、併せて「船と海運」とへの共感を培うことを目的としています。

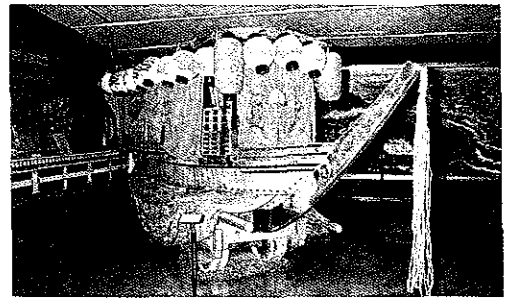
### 東京地区

国民の祝日「海の日」制定記念 展覧会「海」  
～モネ、ターナー、ルノワール・・  
巨匠たちが描いた海への讃歌～

平成8年6月29日(土)～8月18日(日) 月曜休館  
主催＝(株)日本船主協会、日本内航海運組合総  
連合会、国民の祝日「海の日」を祝う  
実行委員会、財安田火災美術財団（安  
田火災東郷青児美術館）  
後援（予定）＝運輸省、文化庁、東京都教育  
委員会、NHK  
会場＝安田火災東郷青児美術館



▲マルケ「ヴェニス朝」(大谷コレクション)



▲船ダンジリ（同様のものを展示）

### 神戸地区

国民の祝日「海の日」制定記念  
歴史・民俗資料展「海の讃歌」

平成8年7月13日(土)～8月31日(土) 月曜休館  
主催＝(株)日本船主協会、日本内航海運組合総  
連合会、国民の祝日「海の日」を祝う  
実行委員会、(株)神戸港振興協会（神戸  
海洋博物館）  
後援（予定）＝運輸省、神戸市、神戸市教育  
委員会  
会場＝神戸海洋博物館



1月

2日 州際通商委員会 (ICC) を廃止する法案は、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、ICCの機能は米運輸省に設置する特別委員会に移ることとなった。

11日 運輸省は、1995年12月の新造船建造許可実績を発表した。それによると、1995年の日本の新造船受注量は国内船と輸出船合計で350隻・1,016万%と2年連続での大量受注となったものの、円高の影響などにより、年平均の標準貨物換算トン数当たりの船価は下落した。

16日 国際船級協会連合 (IACS) は、バルカーの構造要件に関する新たな統一規則を承認した。それによると、貨物倉に浸水した状態でも十分な船体の縦強度・波型水密横隔壁の強度・二重底構造の強度を求めるもので、1997年7月1日以降に建造契約される新造船から適用されることとなり、現存船への適用についての結論は、5月の理事会に持ち越されることとなった。

18日 日本船舶輸出組合は、1995年(1~12月)の輸出船契約実績を発表した。それによると、256隻・811万5,000%と高水準を記録し、受注量では、8月以降の円高是正により、2年連続の世界第1位となった。

24日 大蔵省は、1995年(1~12月)の貿易統計速報(通関ベース)を発表した。それによると、輸出額は4,430億2,000万ドル(対前年比12.0%増)、輸入額は3,359億2,000万ドル(同22.3%増)とドル表示ではそれ

ぞれ過去最高を記録し、輸出額から輸入額を差し引いた輸出超過額(貿易黒字)は1,071億ドル(同11.4%減)と5年ぶりに減少に転じた。

25日 運輸省は、規制緩和推進計画の見直し状況について中間報告を発表した。それによると、1994年度末の計画で緩和方針を打ち出した219項目に加え、内外60団体から集まった要望のうち、42項目を次期計画に盛り込む検討を進めている。海運関係では、フェリーを含む外航・内航旅客船の水中検査等が認められた。これにより、船齢12年未満の旅客船について4年ごとの定期検査の間に実施される3回の中間検査のうち、1回目と3回目の第1種中間検査で水中検査の実施が可能となった。

28日 IMOの第39回設計設備小委員会が22日からロンドンで開催され、バラスト水交換を行う船舶の構造安全性、タンカーの船首部への安全経路、非常電源の見直しなどについて審議した。

(P.13海運ニュース2参照)

29日 アジア船主フォーラム (ASF) 常設事務局設置検討委員会が香港で開催された。今回の会合では結論は持ち越され、5月の全体会合で再度検討することとなった。

30日 日米海運協議が、29・30日の両日、ワシントンで開催され、日本の港運慣行や84年米海運法見直し問題、アラスカ原油輸出解禁法、WTOの海運サービス自由化の継続交渉問題等につき討議した。



## 1月の定例理事会の様様

(1月31日、日本船主協会役員会議室において開催)

### 総務委員会関係報告事項

#### 1. 平成8年度海運講習会の開催について

当協会では、広報活動の一環として昭和32年より会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人としての門出を祝するとともに、海運人として必要な心構えを育成する目的で海運講習会を実施している。

本年度は、25社より総合職61名(男性59名、女性2名)、一般職36名(女性のみ)、合計97名の受講希望があった。海運講習会は一昨年まで総合職と一般職に分けて2日間開催していたが受講希望者数が従来の半分以下の規模のため、昨年に引き続き総合職と一般職に分けずに合同で実施することとし、来る3月26日(火)、海運ビル2階大ホールにおいて開催することとしている。

なお、講師および演題については、次のとおりである。

3月26日(火) 9:30~16:00

挨拶

日本船主協会副会長(広報担当) 河村健太郎  
日本海運の現状と将来

日本船主協会副会長(政策委員長) 生田 正治

#### 激励の言葉

運輸省海上交通局海事産業課長 寺前 秀一  
社会人としての心構え

M.S.C. コンサルタント 石橋 京子  
今、日本が直面する内外の課題

ジャーナリスト 櫻井よしこ  
船長 雑感

大阪商船三井船舶船長 浜 佳昇  
映画「日本の海運」

### 政策委員会関係報告事項

1. 国際船舶制度のその後の動きについて  
(P.2 シッピングフラッシュ1 参照)

### 会員異動

#### ○退会

平成7年12月31日付

株式会社丸二商会(九州地区所属)

平成8年1月31日付

北日本大井海運株式会社(京浜地区所属)

平成8年2月1日現在の会員数148社

(京浜97社、阪神41社、九州10社)

### 海運関係の公布法令(1月)

- ⑥ 船舶職員法施行規則の一部を改正する省令



(運輸省令第2号、平成8年1月17日公布、  
平成8年1月17日施行)

- ⑤ 小型船舶操縦士試験機関に関する省令の一部を改正する省令

(運輸省令第3号、平成8年1月17日公布、  
平成8年1月17日施行)

- ⑥ 海技大学校規則等の一部を改正する省令  
(運輸省令第5号、平成8年1月25日公布、  
平成8年1月25日施行)

- ⑦ 気象業務法施行規則及び気象測器検定規則の一部を改正する省令

(運輸省令第6号、平成8年1月30日公布、  
平成8年3月1日施行)

### 国際会議の開催予定 (3月)

IMO 第1回ばら積液体、気体に関する小委員会 (BLG)

3月4日～8日 ロンドン

IMO 第4回旗国小委員会 (FSI)

3月18日～22日 ロンドン

## “JAPANESE SHIPPING 1995”

### および「外航定期航路一覧表」の刊行

先般、当協会では、“JAPANESE SHIPPING 1995”および「外航定期航路一覧表」を刊行いたしました。

“JAPANESE SHIPPING 1995”は、わが国海運の現状および当協会の活動状況などを諸外国の海運関係者や在日外国公館、在外日本公館、各国の海事関係団体・機関などに広く周知するため毎年作成・配布しているパンフレットです。当協会の発行する唯一の海外向け広報誌であり、日本海運の現状・問題点をはじめ、当協会の活動概況を平易な英文で説明・紹介しております。

また、「外航定期航路一覧表」は、運輸省海上交通局外航課が取りまとめた平成7年4月1日現在の外航定期航路の状況を、同省のご了解のもとに「海運資料」として発行したものです。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

## 平成6・7年度海運関係叙勲・褒章受章者祝賀パーティーの開催

当協会は、毎年海運関係で叙勲・褒章を受章された方々に対し、祝意を表すために祝賀パーティーを開催しているが、平成6年度は阪神・淡路大震災の発生により、当パーティーを中止し、その開催費用を日本赤十字社への義援金にあてたため、今回は平成6・7年度受章者の合同パーティーとして、関係官庁、関係団体、報道関係者、当協会役員・顧問ならびに会員会社等から多数参加の下、1月31日、日本海運倶楽部において盛大に開催された。

### 平成6・7年度海運関係叙勲者・褒章受章者（順不同、敬称略）

[平成6年度]

叙勲者（8名）

(春季)	勲二等旭日重光章	相浦紀一郎（大阪商船三井船舶相談役）
	勲三等旭日中綬章	木下 一哉（第一中央汽船相談役）
	勲三等瑞宝章	山田 俊彦（元・日本郵船副社長）
	勲三等瑞宝章	松本 泰徳（大鯨汽船相談役）
	勲四等旭日小綬章	天野 博史（元・東京船舶社長）
(秋季)	勲三等瑞宝章	大川 健郎（元・川崎汽船副社長）
	勲四等旭日小綬章	北川 彰廣（元・乾汽船社長）
	勲四等旭日小綬章	三浦 節（元・東京船舶社長）

褒章受章者（4名）

(春季)	藍 綬	苅野 照（飯野海運社長）
	藍 綬	佐藤 忠男（佐藤汽船社長）
(秋季)	藍 綬	石井 和夫（ナビックスライン会長）
	藍 綬	五月女眞彦（第一中央汽船社長）

[平成7年度]

叙勲者（5名）

(春季)	勲三等旭日中綬章	八角 道夫（新和海運相談役）
	勲三等瑞宝章	千葉 達郎（飯野海運会長）
	勲四等旭日小綬章	三隅田良吉（元・大阪商船三井船舶専務）
(秋季)	勲二等瑞宝章	石井大二郎（元・昭和海運社長）
	勲三等瑞宝章	福田 民也（元・大阪商船三井船舶副社長）

褒章受章者（5名）

(春季)	藍 綬	倉橋 正登（元・第一中央汽船副社長）
(秋季)	藍 綬	小谷猛太郎（東京船舶社長）
	藍 綬	南雲 四郎（川崎汽船会長）
	藍 綬	柳田 泰孝（有村産業社長）
	黄 綬	宮崎 昭三（宮崎産業海運社長）



▲平成6年度叙勲者・褒章受章者



▲平成7年度叙勲者・褒章受章者

# 海運統計

## 1. 世界船腹量の推移

年	商用船合計		貨物船			オイルタンカー		撒積乾貨物船(広義)		その他の貨物船		その他の商用船	
	隻数	千G/T	隻数	千G/T	増減比(%)	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
1965央	41,865	160,392				5,307	55,046	1,403	18,757				
1970#	52,444	227,490	31,813	211,887		6,103	86,140	2,528	46,651	23,182	79,096	20,631	15,603
1975#	63,724	342,163	36,502	325,622		7,024	150,057	3,711	85,548	25,767	90,017	27,222	16,541
1980#	73,832	419,911	40,542	398,844		7,112	175,004	4,706	109,596	28,724	114,244	33,290	21,067
1985#	76,395	416,269	40,328	392,871		6,156	134,861	5,391	133,983	28,347	120,439	36,067	23,398
1990央	78,336	423,627	40,306	398,772	2.7	6,011	128,678	5,156	133,190	28,541	130,746	38,030	24,855
1991#	80,030	436,027	41,213	410,441	2.9	6,153	132,438	5,201	135,885	29,244	135,659	38,817	25,586
1992#	79,845	444,305	41,266	418,729	2.0	6,199	136,326	5,190	136,827	29,243	138,984	38,579	25,576
1992末	79,726	445,169	41,303	420,806		6,342	138,149	5,894	139,042	29,067	143,616	38,423	24,362
1993#	80,655	457,915	42,152	433,219	2.9	6,550	143,077	5,952	140,915	29,650	149,226	38,503	24,696
1994#	80,676	475,859	42,685	451,057	4.1	6,639	144,595	5,964	144,914	30,086	161,548	37,987	24,802

(注) ①ロイド船級協会「Statistical Table」および「World Fleet Statistics」による。  
 ②100総トン以上の鋼船で、漁船および雑船を含む。  
 ③1992年央以前と1992年末以降では船種区分の方法に若干継続性を欠く。  
 ④「貨物船」とは「Cargo Carrying ships」の訳で貨物(旅客を含む)を運ぶ船舶という概念である。

## 2. 日本商船船腹量の推移

年	合計			油タンカー			乾貨物船			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1970	7,867	23,715	—	2,113	8,883	—	5,282	14,563	—	472	269	—
1975	8,832	38,198	—	1,893	17,414	—	5,503	19,580	—	716	1,032	—
1980	8,825	39,015	—	1,728	17,099	—	5,546	20,632	—	1,551	1,284	—
1985	8,225	38,141	—	1,392	13,610	—	5,215	23,155	—	1,618	1,376	—
1990	7,668	25,186	▲4.5	1,209	7,586	▲4.6	4,769	16,037	▲5.3	1,690	1,563	5.3
1991	7,568	24,741	▲1.8	1,164	7,245	▲4.5	4,698	15,840	▲1.2	1,706	1,656	6.0
1992	7,411	23,736	▲4.1	1,135	7,022	▲3.1	4,558	14,987	▲5.4	1,718	1,727	4.3
1993	7,323	23,595	▲0.6	1,143	7,380	5.1	4,457	14,446	▲3.6	1,723	1,769	2.4
1994	7,165	21,888	▲7.2	1,120	6,768	▲8.3	4,334	13,320	▲7.8	1,711	1,800	1.8
1995	6,950	19,030	▲13.1	1,100	6,121	▲9.6	4,178	11,130	▲16.4	1,672	1,779	▲1.2

(注) ①1970年は運輸省発表(3月末現在)による。1975年以降は当協会「日本商船船腹統計」による(7月1日現在)。  
 ②100G/T以上の鋼船で官庁船は含まない。  
 ③船種区分は次による。  
 i)「油タンカー」は上記資料の「油送船」  
 ii)「その他」は上記資料の「旅客船」、「フェリー」、「その他特殊船(押船、曳船)」  
 iii)「乾貨物船」は上記資料の合計からi)およびii)を除いたもの。  
 ④貨客船は、3,000G/T以上のものを「乾貨物船」に、3,000G/T未満のものは「その他(旅客船)」に区分した。

## 3. わが国外航船腹量の推移

年	合計				日本船				外国用船			
	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率
1975	2,469	59,489	105,100	—	1,317	33,486	58,040	—	1,152	26,003	47,060	—
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
1985	2,435	62,161	105,652	—	1,028	33,470	55,512	—	1,407	28,691	50,140	—
1990	1,992	57,316	91,200	3.7	449	20,406	33,164	▲5.9	1,543	36,910	58,036	10.2
1991	2,060	59,914	95,470	4.7	419	19,815	32,188	▲2.9	1,641	40,099	63,282	9.0
1992	2,013	61,666	93,057	▲2.5	376	18,669	30,039	▲6.7	1,637	42,997	63,018	▲0.4
1993	2,048	62,908	97,510	4.8	340	18,420	29,444	▲2.0	1,708	44,488	68,066	8.0
1994	1,990	61,050	93,896	▲3.7	280	16,669	26,374	▲10.4	1,710	44,381	67,522	▲0.8
1995	1,999	64,362	98,739	5.2	218	13,849	21,683	▲17.8	1,781	50,514	77,056	14.1

(注) ①運輸省海上交通局による2,000G/T以上の外航船。  
 ②対前年伸び率はD/Wによる。



## 6. わが国貿易額の推移

(単位:百万ドル)

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

## 7. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

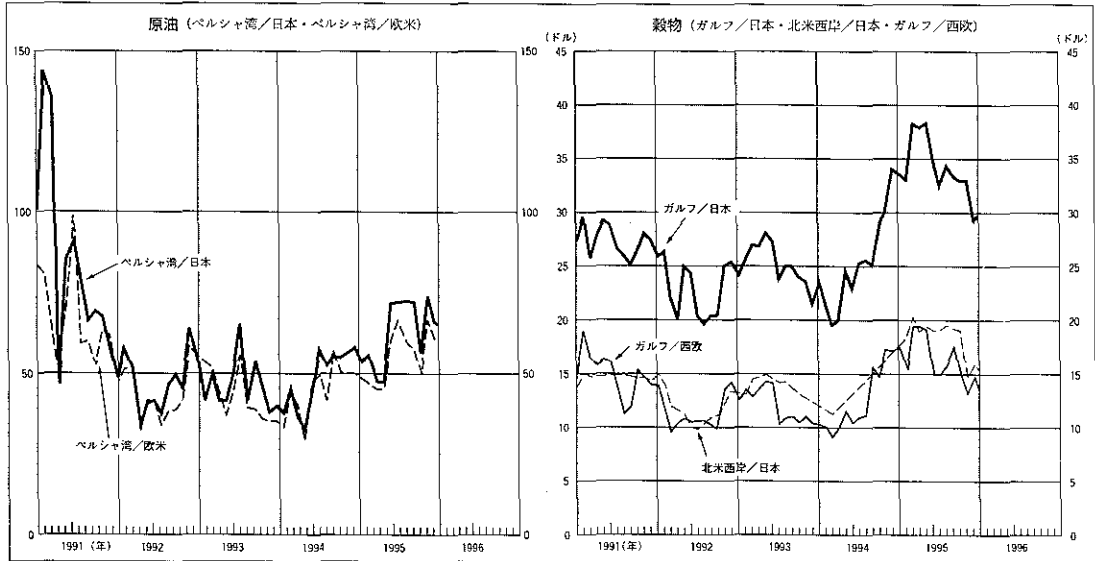
年月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
1990		144.81	124.30	160.10
1991		134.55	126.35	141.80
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1995		94.06	80.30	104.25
1995年2月		98.24	96.60	99.68
3		90.79	88.25	96.55
4		83.67	80.30	87.20
5		85.10	82.25	87.35
6		84.53	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
1996年1月		105.84	104.40	107.40

## 8. 不定期船自由市場の成約状況

(単位:千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル 航海	(品目別内訳)							Trip	Period
穀物				石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他			
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	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1995 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
1996 1	21,164	572	20,592	7,289	7,101	5,410	190	90	392	120	12,610	2,975

(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。



9. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1994		1995		1996		1994		1995		1996	
	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	42.50	32.00	60.00	54.50	67.50	57.50	37.50	30.00	50.00	47.50	58.00	52.50
2	39.05	31.25	55.50	49.50			35.00	30.00	49.00	41.00		
3	46.00	37.50	56.00	51.00			46.00	32.50	47.50	42.50		
4	38.50	31.80	47.50	44.50			41.00	32.00	45.00	40.00		
5	37.00	35.00	47.50	42.50			34.50	30.00	45.00	40.00		
6	44.50	32.00	72.50	54.00			42.50	30.00	57.50	45.00		
7	53.50	39.50	73.00	63.50			47.50	38.00	67.50	55.00		
8	60.00	44.00	73.00	63.50			50.00	38.00	59.00	55.00		
9	51.50	40.00	72.50	60.00			42.50	35.00	58.00	42.50		
10	55.50	48.00	53.75	50.50			47.50	37.50	50.00	42.50		
11	55.00	47.50	73.00	52.50			57.50	45.00	62.25	45.00		
12	58.00	48.50	68.25	60.00			50.00	45.00	60.00			

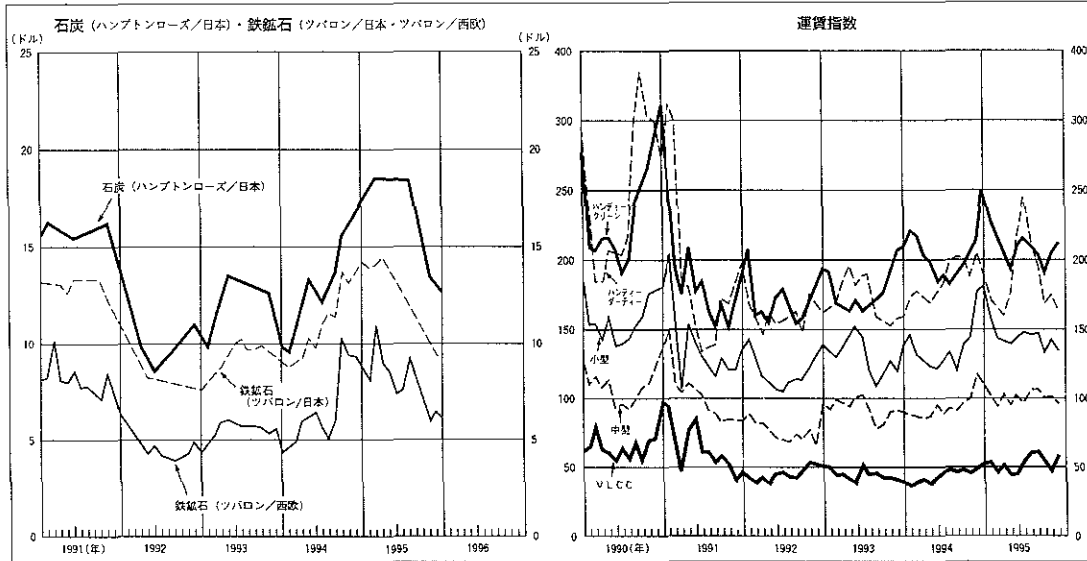
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

10. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	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	33.00	29.00	29.20	24.75	—	—	15.35	14.85	17.25	16.00	13.25	11.50
2	32.50	31.00			17.65				15.40	15.25		
3	37.50	32.00			20.50	18.60			19.00	15.25		
4	37.00	33.00			18.60	18.40			19.00			
5	38.00	32.00			19.75				18.75	17.50		
6	34.75	31.00			18.75	18.50			15.00	13.60		
7	32.50	31.50			18.50	18.00			15.50	13.50		
8	34.50	32.50			19.50	18.60			16.50			
9	33.50	32.00			18.65	18.50			17.50	15.10		
10	33.00	25.25			18.50	17.75			15.00	11.00		
11	33.00	25.40			14.50				13.00	11.50		
12	29.00	26.25			16.25	15.00			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。



11. 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)

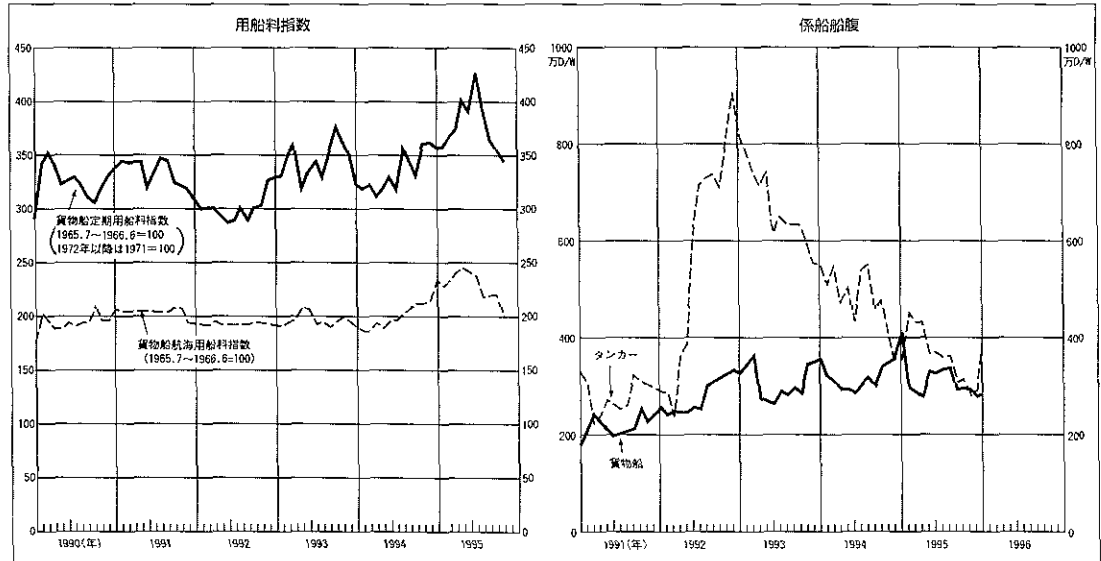
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	12.50	—	14.20	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15
2	—	—	—	—	13.75	—	—	—	8.00	—	—	—
3	18.50	—	—	—	13.50	—	—	—	11.25	9.80	—	—
4	—	—	—	—	13.90	—	—	—	8.70	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	8.25	7.75	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	7.45	7.10	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	—	—	—
8	18.25	—	—	—	—	—	—	—	8.50	7.50	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	13.45	—	—	—	—	—	—	—	6.20	—	—	—
12	—	—	—	—	9.25	—	—	—	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。

12. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1993				1994				1995						
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5
2	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4
3	44.9	98.1	126.5	171.7	169.2	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7
4	45.2	98.2	132.2	187.6	167.8	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9
5	42.5	93.1	141.2	192.8	153.7	36.6	93.6	124.5	169.1	199.4	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4
6	39.7	101.3	153.8	177.3	170.1	34.2	88.6	125.9	175.6	183.1	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9
7	45.9	101.9	140.7	184.2	161.9	37.8	91.5	129.7	185.4	188.5	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6
8	52.1	89.4	122.9	184.1	167.2	45.7	88.7	123.9	199.1	181.9	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	61.4	96.5	131.8	162.7	214.9
平均	45.1	93.4	130.2	171.2	175.7	40.8	94.0	136.7	184.1	200.5	53.4	101.9	146.0	185.1	212.6

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



13. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0
2	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0
3	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	357.6	325.0	320.0	327.0	324.0	366.0
4	176.4	207.0	192.0	194.0	198.0	243.0	288.7	335.0	300.0	356.0	310.0	377.0
5	202.9	205.0	191.0	195.0	191.0	245.0	343.3	344.0	302.0	366.0	318.0	402.0
6	197.9	205.0	195.0	209.0	198.0	239.0	353.5	342.0	301.0	319.0	334.0	390.0
7	191.4	208.0	190.0	206.0	198.0	230.0	343.7	349.0	295.0	335.0	320.0	426.0
8	190.0	206.0	191.0	194.0	202.0	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	

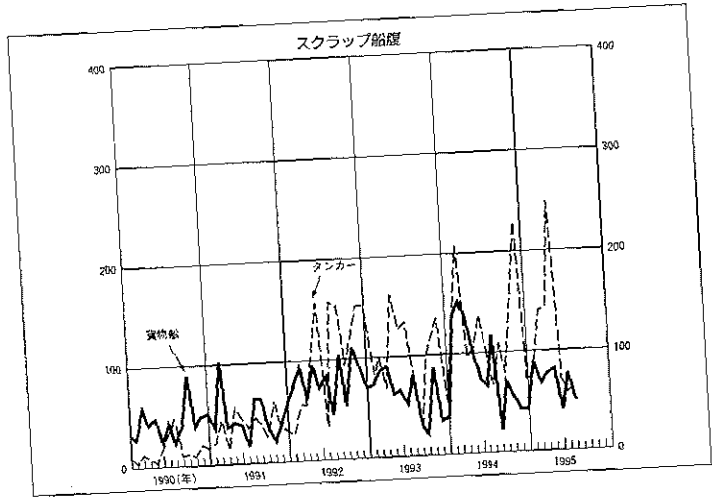
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

14. 係船船腹量の推移

月次	1994						1995						1996					
	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	329	2,476	3,203	91	2,975	5,556	289	2,399	3,238	65	2,195	4,134	272	2,210	2,778	66	2,058	3,735
2	310	2,333	3,017	80	2,656	5,021	288	2,290	3,017	68	2,472	4,710						
3	312	2,304	3,000	84	2,813	5,326	284	2,281	2,999	67	2,234	4,219						
4	303	2,198	2,808	81	2,534	4,749	271	2,151	2,857	66	2,205	4,127						
5	291	2,158	2,816	82	2,601	4,901	271	2,267	3,136	61	1,933	3,459						
6	288	2,118	2,825	85	2,300	4,215	272	2,257	3,093	66	2,188	3,562						
7	293	2,193	2,999	86	2,644	5,075	269	2,120	2,916	66	1,981	3,515						
8	282	2,272	3,136	88	2,688	5,171	273	2,154	2,954	67	1,893	3,341						
9	278	2,244	3,077	85	2,333	4,412	265	2,110	2,899	68	1,757	3,085						
10	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691	274	2,178	2,920	68	1,870	3,165						
11	297	2,349	3,210	73	2,204	4,040	265	2,151	2,850	63	1,671	2,786						
12	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・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。





15. スクラップ船腹量の推移

月次	1993						1994						1995					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	34	392	710	15	699	1,412	20	185	342	8	226	439	28	329	459	10	390	769
2	45	423	744	15	430	843	40	813	1,464	11	468	941	40	594	968	7	382	798
3	47	499	897	20	541	1,043	60	843	1,562	24	1,079	2,122	51	426	602	11	643	1,313
4	31	504	901	9	382	747	49	715	1,284	18	469	912	27	433	751	11	700	1,392
5	39	310	529	18	774	1,602	36	530	927	14	534	1,057	42	458	792	18	1,232	2,473
6	27	360	609	15	641	1,218	40	422	768	12	661	1,351	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。

16. 内航海運の主要品目別輸送実績

品目別	輸送量				輸送トンキロ			
	1993年度		1994年度		1993年度		1994年度	
	千トン	構成比	千トン	構成比	千トン	構成比	千トン	構成比
石炭	13,063	3.0	16,165	3.6	5,033	2.7	5,469	2.9
金属	59,335	13.8	58,277	12.9	31,442	16.7	29,323	15.4
非金属鉱物	92,893	21.6	100,112	22.1	51,215	27.1	52,686	27.8
砂利・砂・石材	47,006	10.9	54,797	12.1	6,467	3.4	9,400	5.0
セメント	51,519	12.0	54,197	12.0	24,831	13.2	25,279	13.3
石油製品	154,523	35.9	157,754	34.9	61,130	32.4	60,119	31.7
機械	11,667	2.7	11,335	2.5	8,536	4.5	7,520	4.0
合計	430,006	100.0	452,637	100.0	188,654	100.0	189,796	100.0

(注) 運輸省運輸政策局情報管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

寒い季節の到来となりました。  
こんなときには、お鍋を囲んで熱  
燗で一杯、といきたいところです。

ところで、過日、お酒に飲まれ  
た人にまつわるノンフィクション  
小説（佐木隆三著「酩酊魔 石部  
金吉」）を目にしました。お酒は人  
生の喜怒哀楽には必需品で、百薬  
の長とも称し、適度な飲酒は健康  
によいと言われます。しかし、度  
を超す飲酒、いわゆる酩酊ともな  
ると人格にも変調をきたす恐れ代  
物になるようです。

さて、本編の主人公である石部  
氏はもちろん仮名で、その名の示  
すとおりの実直な性格で生活も質  
素でした。しかし、無類の酒好き  
で、しばしば我を忘れた飲酒をす  
るのでした。そして、ある夏の蒸  
し暑い夕にビールを一口飲んだの  
が事件の始まりでした。その酒場  
で、日頃から折り合いの悪い上司

## 編集後記

や同僚と出会い、ささいなことか  
ら口論となり、ついつい酒量が増  
加する羽目になってしまったので  
す。そして気が付いたときには、  
勤務先の工場に放火し、止めに入  
った女房にも火を放っていたので  
した。

泥酔状態から冷めて、本人は、  
当然刑法犯として起訴されました  
が、石部氏のその時の行動は病的  
なものと認められ、刑法にいう心  
神喪失者との認定を受けたのです。  
実直で生真面目な彼は、酒のため  
に精神障害者となってしまったの  
でした。まさに恐ろしきは、一杯  
のビールです。

この事件の教えるところは、飲  
酒は程々にということですが、

私達もいつこのような不幸な事件  
の当事者にならないともかぎりま  
せん。これまで何度も痛飲したが  
問題はなかった、とお思いの読者  
諸氏もおられるでしょう。しかし  
それは紙一重のところであって  
いるのかもしれませんが。私達自身  
にも石部氏と同じ因子が潜んでい  
るやも知れず、もう一杯で、次の  
酩酊魔になるかもしれません。

とは言うものの、頭では分かっ  
ていても、行動はついつい二軒三  
軒とはしごとをしてしまいがちです。

そういえば、某雑誌には次の様  
ような名（迷）言も載っていました。  
「論語孟子を読んでのみだが、  
酒を飲むなと書いてない。」

新和海運  
総務部次長兼法規保険課長  
平山 泉

せんきょう 2月号 No. 427 (Vol. 36 No. 11)

発行◆平成8年2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：三井室町海運㈱  
 (英文名) MITSUI MUROMACHI SHIPPING COMPANY, LIMITED  
 代表者(役職・氏名)：取締役社長 清野 昭  
 本社所在地：東京都中央区日本橋室町2-1-1 三井ビル中3号館  
 資本金：480百万円  
 創立年月日：1951年10月22日  
 従業員数：海上69名 陸上32名 計101名

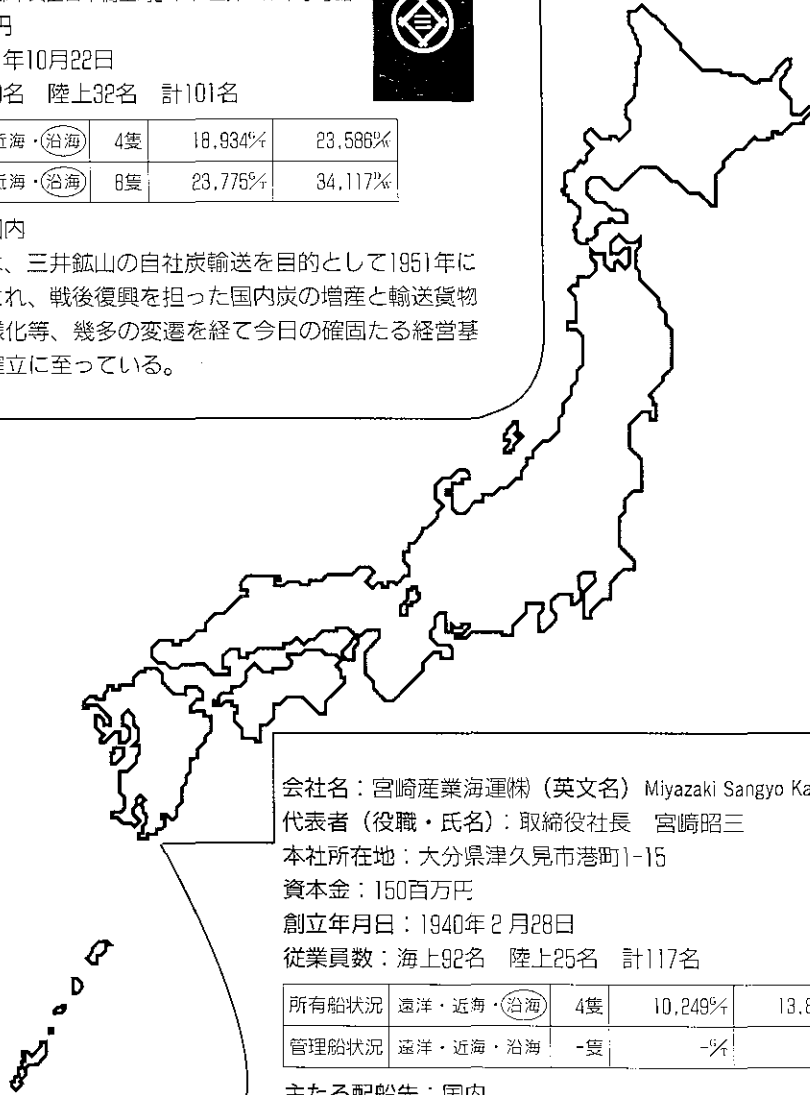


所有船状況	遠洋・近海・ <b>沿海</b>	4隻	18.934%	23.586%
管理船状況	遠洋・近海・ <b>沿海</b>	8隻	23.775%	34.117%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、三井鉱山の自社炭輸送を目的として1951年に創立され、戦後復興を担った国内炭の増産と輸送貨物の多様化等、幾多の変遷を経て今日の確固たる経営基盤の確立に至っている。

当協会会員は148社。  
 (平成8年2月現在)



会社名：宮崎産業海運㈱ (英文名) Miyazaki Sangyo Kaiun Co., LTD.  
 代表者(役職・氏名)：取締役社長 宮崎昭三  
 本社所在地：大分県津久見市港町1-15  
 資本金：150百万円  
 創立年月日：1940年2月28日  
 従業員数：海上92名 陸上25名 計117名

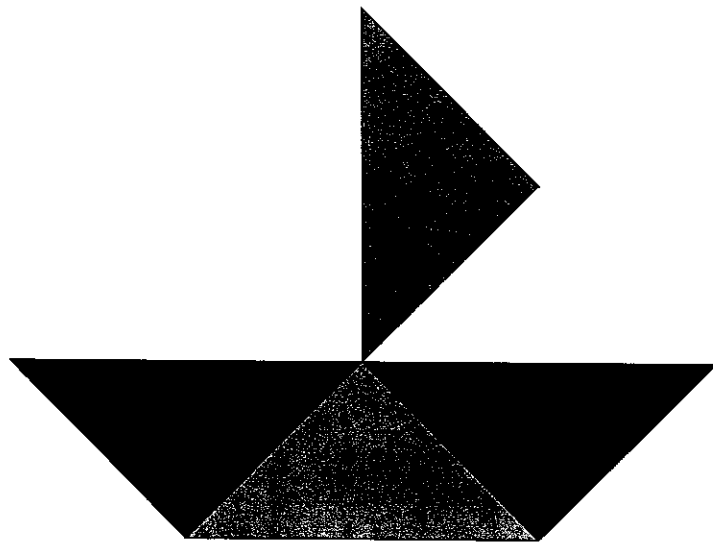


所有船状況	遠洋・近海・ <b>沿海</b>	4隻	10.249%	13.834%
管理船状況	遠洋・近海・沿海	-隻	-%	-%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は荷主のニーズに応じて近代化と専用船化を図り、現在では石灰石専用船、自動車専用船等を保有して、安定した海上運送事業と貨物取扱事業を行っている。

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*