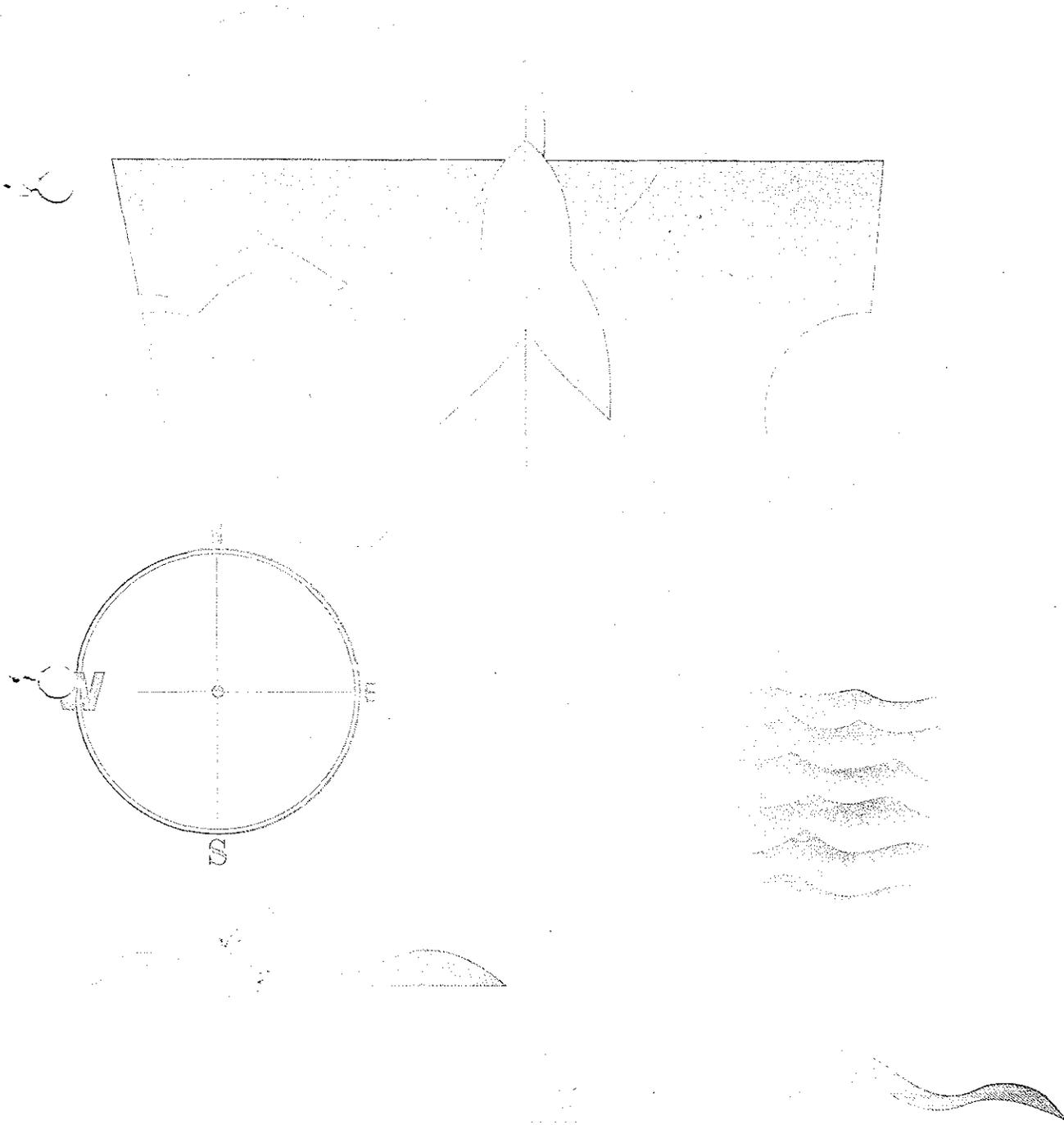


# せんきょう

1996 3



# 船協月報/1996年3月号 目次

## ◎巻頭言

船社の社会的使命と安全輸送★日本船主協会副会長・生田正治——1  
大阪商船三井船務取締役社長

## ◎ SHIPPING フラッシュ

1. 航路安定化に向け、アジア船社の努力と責任の共有を確認——2  
—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、開催される—
2. OECD 造船協定国内法案の概要——4

## ◎随想

海洋国家に竜馬の心意気★ジャーナリスト・高 信彦——8

## ◎特別欄

国際安全管理コードと海上人命安全条約——10

## ◎寄稿

今、世界のクルーズに何が起きているのか?——14

★海事プレス社取締役「Cruise」編集長・若勢敏美

## ◎特別欄

神戸港コンテナバース、完全復旧まであと1年——18

—統計資料で読む復興の軌跡—

## ◎海運ニュース

1. 貨物の固縛と積み付けおよび運送に関する国際基準の検討状況——24  
—IMO 第1回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会(DSC)の様相—
2. 1996年4月1日より日本籍外航船の海外付保が自由化へ——26  
—改正保険業法の施行について—

◎ *Washington* 便り——27

◎ 業界団体を訪ねて—訪問団体 (社)日本港湾協会——28

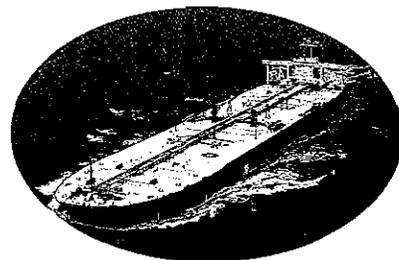
◎ 海運雑学ゼミナール★第72回——30

❖ 海運日誌★2月——32

❖ 船協だより——33

❖ 海運統計——34

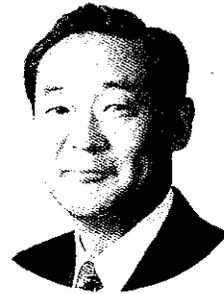
❖ 編集後記——40



VLCC「NAVIX AZALEA」

## 船社の社会的使命と安全輸送

日本船主協会副会長 大阪商船三井船舶取締役社長 生田正治



海運会社の使命とは何だろうか。まず頭に浮かぶのは「貨物を、顧客の要望に応じて迅速かつ正確に運ぶこと」であるが、そこに更に「安全に」というフレーズが付け加わることに異論はなかろう。近年大型タンカーの油濁事故が、環境破壊という視点から大きく報じられたことをご記憶の向きも多いと思う。海運会社がビジネス上の使命を果たすのは無論のことだが、船舶運航の「安全」には地球環境保護の意味合いも強く、社会への貢献が求められていることを忘れてはならない。

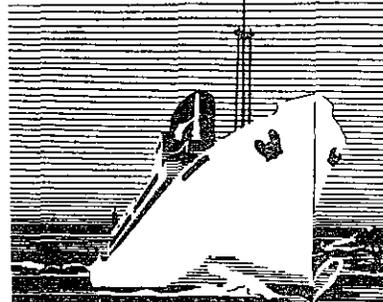
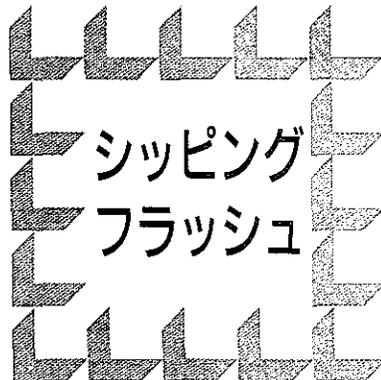
船体の構造規制、消火・救命設備設置の徹底、そして船体検査の強化と、これまでの関係者の努力と成果は枚挙にいとまがない。その中で近年の最大の特徴は、船舶運航のソフト的な部分に比重が移ってきたことだ。キーワードは「人」。船員の操船能力はいうまでもなく、安全運航に対する船会社自身の理念から具体的方針（海陸の連携・緊急時の対応・要員の教育訓練等こちらも枚挙にいとまがない）に至るまでを明らかにしようという動きである。貨物を運び船を動かすのはあくまでも「人」であることを肝に銘じなければならない。

「国際安全管理（ISM）コード」は、この点でこれまでにない画期的な取り決めといわ

れる。無論各船主・船舶管理会社も1998年7月の強制化に先立って自主的なコード認証取得を積極的に進めている。一方でポートステートコントロール強化をはじめ、低品質船を追いつめる包囲網は確実に狭まってきた。

さて、我々のサービスの使命の残る一つは「低廉」である。しかしこの低廉という言葉、「リーズナブル」と言い換えるべきではなかろうか。これは運賃体系に、安全運航に向けて船会社が払う物心両面の努力を折り込んだものという意味での「リーズナブル」である。

サービスの安さだけが競争力ではない。今や安全運航の成否が企業ビジネスの成否にも大きく関わる時代だ。これからは安全運航の責務を果たすべく努力を惜しまぬ会社、そしてその努力の成果が競争力となって表れている会社に対してはそれ相応の評価をいただけるはずだ、というのは手前勝手にすぎるだろうか。実際タンカー市場では、安全強化と老朽船の市場撤退を背景に需給が改善し、運賃が徐々に底上げされつつある。期せずして安全運航が高運賃をもたらし、これが更に安全運航の徹底を可能にする—そんなサイクルが、タンカーに限らず全ての部門で表れてくるような気がしている。



## 1. 航路安定化に向け、アジア船社の努力と責任の共有を確認

—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、開催される—

題記会合は、2月26日、東京で開催された。

今回の会合は1994年11月の第2回会合（於：香港）に続くもので、会合にはアジア7地域からの代表が出席した（資料1参照）。

会合では、冒頭、生田正治委員長（当協会副会長）より基調スピーチが行われ、世界有数の船腹量を運航しているアジア船主が、航路の安定化とその健全な発展に対する責任を自覚するとともに、かかる目的の実現のためには全船社共通の土俵を構築していくことが必要であることを明確にした。

その後、定期船、不定期船／タンカー部門のそれぞれについて、活発な意見交換が行われ、資料2のプレス・リリースが採択された。

### 【資料1】

アジア船主フォーラムトレード安定化

### 委員会第3回中間会合出席者

日本 生田 正治 大阪商船三井船舶社長(委員長)  
堀 憲明 ナビックスライン社長  
田中 溥一 川崎汽船専務取締役  
佐藤 和男 大阪商船三井船舶常務取締役  
田中 道生 日本郵船専務取締役  
前川 弘幸 当協会会長秘書  
(川崎汽船企画部副部長)  
増田 信雄 当協会理事長

オーストラリア

Roger Perkins

ANL 経営最高責任者 (C.E.O.)

David G. Nankiville

ANL Senior Representative

中 国

Gao Weijie

COSCO Transportation Division, Director

香港

C. C. Tung, Island Navigation 社長

M. Okumura

International Maritime Carriers 代表

韓国

Moon, Ik-sang 現代商船 副社長

シンガポール

Whye Yip Khuen

Neptune Orient Lines ANRO/IAS マネージャー

台湾

T. H. Chen, Yangming Marine Transport 会長

事務局 園田 裕一 当協会企画調整部

国際渉外チームリーダー

小尾 進一 当協会企画調整部

国際渉外チーム係長

端野 幸江 当協会企画調整部

国際渉外チーム

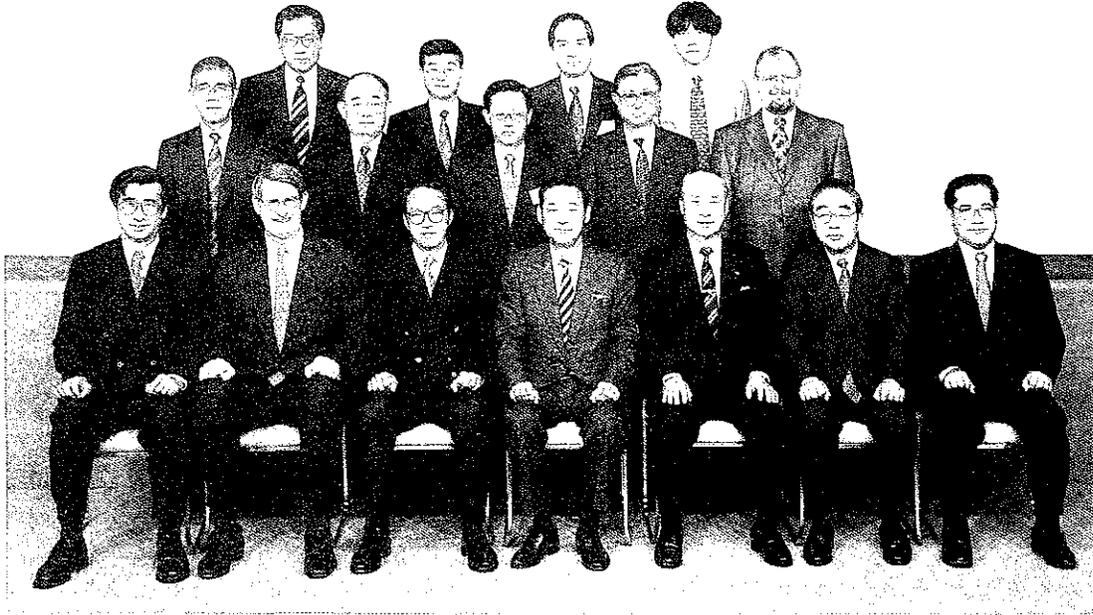
## 【資料2】

### アジア船主フォーラムトレード安定化

### 委員会第3回中間会合プレス・リリース

1. アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会 (STC) 第3回中間会合は、1996年2月26日に東京で開催され、オーストラリア、中国、香港、日本、韓国、シンガポール、台湾からの代表が、相互の信頼と協力および公正な競争の精神に基づき、トレード安定化を通じてアジア海運の持続的かつ健全な発展を促進するため、率直かつ建設的な討議を行った。会合出席者は添付 (資料1参照) の通りであった。

2. 会合では、同盟船社であるか盟外船社であるかを問わず、全てのアジア定期船社は互いに協力し、航路安定化への努力に参加すべきであることが全会一致で合意された。さらに、今や



△ ASF トレード安定化委員会第3回中間会合出席者

アジア定期船社が世界の定期船トレードにおいて相当のコンテナ船腹量を占めているとの現状認識のもと、公正な競争を維持しつつ、航路の安定化とその健全な発展に必要な自らの責任を的確に自覚するとともに、かかる目的を達成するためには全船社共通の土俵を構築していくことが必要であると認識された。



▲会議風景

3. 一部のコンテナ航路における最近の運賃下落については、多くの出席者から真摯な遺憾の意が表明され、こうした状況を是正するためには船社首脳自らが強力な指導性を発揮することが必要であることが再確認された。これに関連し、特にアジア船社の首脳は共存共栄の原則に基づく責任分担を果たしつつ、こうした動きを先導していくことが必要であるとされた。

4. さらに、最近の米国およびEUにおける海運法制をめぐる動きについて重大な懸念が表明され、安定化協定やコンソーシアムなどの通常の船社活動を継続していくため、こうした活動に対する法的認知を勧告するとともに、荷主業界や政府など、関係者の理解を得ていくことが全会一致で合意された。

5. 不定期船ならびにタンカートレードについ

ては、そのマーケットが世界の政治・経済動向に、より敏感なものであることが十分認識されるとともに、海洋環境保護のためには、高い船質と船舶航行安全の促進に必要なコストに対する相応の負担を、荷主業界を含む全ての関係者に要請していく必要があることが確認された。さらに本委員会は、老齢船およびサブスタンダード船のスクラップ促進の必要性を認識した。

6. 最後に、今回の会合がアジア船主全体の利益を促進するためだけでなく、定期船・不定期船・タンカーの全ての部門におけるトレード安定化の重要性を再認識する上でも極めて実り多いものであったことが全会一致で確認された。また、本委員会出席者は、海運産業の収益力を回復させるための早急な努力をしていく上で、その責任を共有すべきであることを確認した。

## 2. OECD 造船協定国内法案の概要

造船業における正常な競争条件の実現を図るため、公的助成措置の廃止と不当廉売の防止を

内容とする OECD (経済協力開発機構) 造船協定が1994年12月に採択されている。

同協定は、当初1996年1月発効の予定であったが、わが国および米国の批准が遅れていることから、改めて同年7月15日発効を目途に、両国がそれぞれ手続きを進めているところである。

同協定においては、不当廉売の防止に関し、国際的に統一された基準・手続きに基づき、自国造船業に損害を与えるような他の締約国の造船事業者に対して対抗措置をとることとしている。

わが国においても、同協定に係る国内法案として「外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律（案）」が、今国会に提出される予定である。

同法案の概要は以下のとおり。

1. わが国船社（およびその便宜置籍国の外国子会社※1）と外国造船事業者との間の建造契約ならびにわが国の荷主等が長期用船※2または取得することを目的として外国造船事業者との間で締結する建造契約が、不当廉売にあたることの確証があれば、わが国造船事業者は、政府に調査の申立を行うことができる。

※1：日本法人が50%以上の株式または持分を所有している外国法人

※2：日本においては、用船期間が8年間以上のもの（別途運輸省令で定める）

2. 政府はこの申立を受け、船舶の価額が①廉売にあたるかどうか、②それにより国内造船事業者に損害が発生しているどうか、③前記「①」「②」の間に因果関係があるかどうかについて調査（1年以内に終了）し、関係者に

結果を通知する。

3. 不当廉売にあたるかどうかの判定基準は、わが国における具体例で説明すると次のとおり。

① 日本A船社がB国造船所とコンテナ船の建造契約を締結。その船価が、ダンピングにあると日本C造船所が提訴した場合は、B国造船所がB国内の船社向けに建造した同型の船舶の価格（B国内価格）を基準とする。

② B国内に当該船舶が存在しない場合は第3国に輸出した船舶。

③ 上記「①」「②」とも存在しない場合には、B国のコスト部分を積み上げてさらに一定の適正利潤を加味して決定したモデル船価を基準とする。

契約船価が、これら①②③の基準船価を下回れば不当廉売と判定される。

4. 不当廉売と判定された場合、運輸大臣は、調査関係者に結果を通知した日から起算して180日以後4年間（指定期間）、日本における貨物の積み下ろしの禁止を命ぜられることがある外国造船事業者として、告示により指定できる。

指定期間は、告示をする日から起算して30日を経過する日以後とする。

5. ただし、貨物の積み下ろしの禁止を命ぜられることがある外国造船事業者として指定された場合であっても、市場価格正常化のため

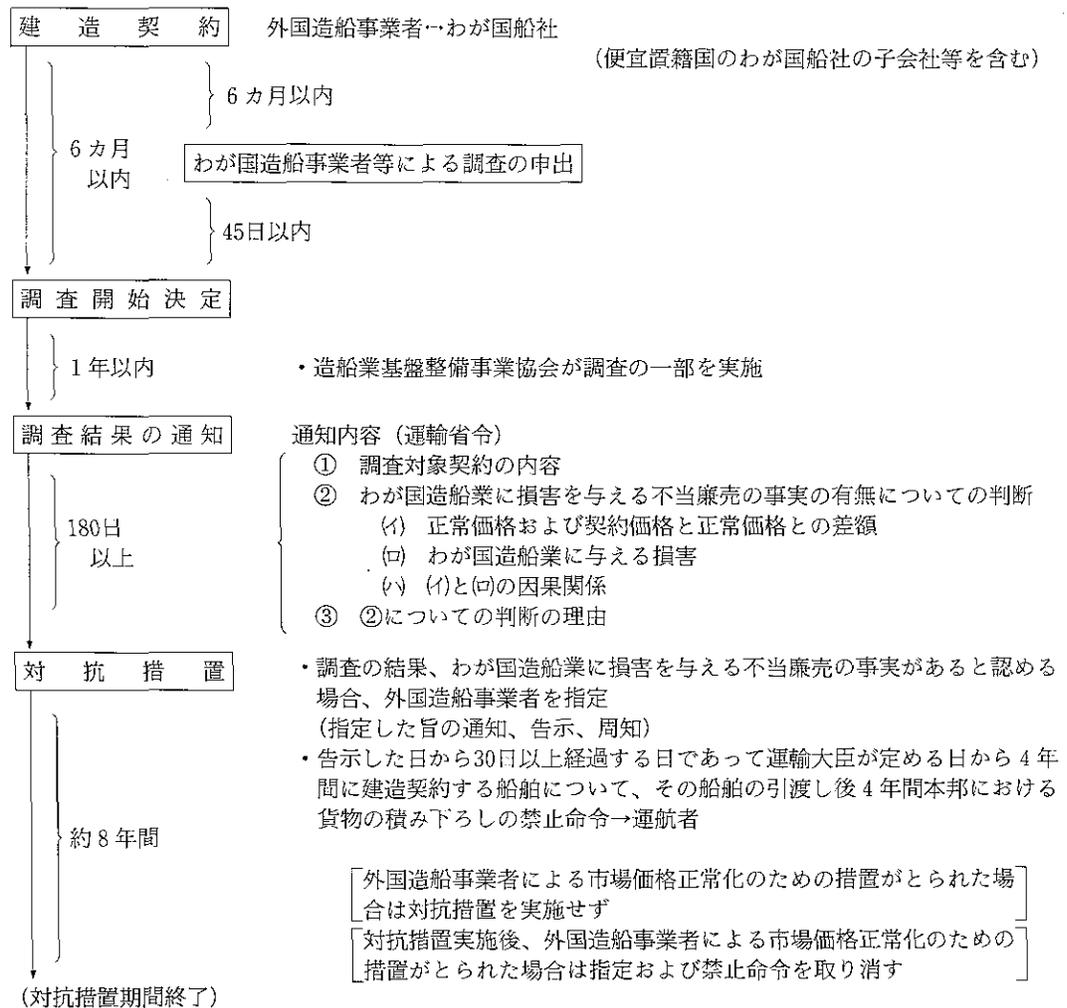
の措置として、外国造船事業者が、当該不当廉価建造契約を解除するか、または契約船舶と正常価格との差額を国庫へ納付すれば、指定は解除される。

6. 運輸大臣は、「4」に掲げた指定期間内に外国造船事業者と建造契約を結んだ船舶が引き渡された場合、当該船舶の運航者に対し、引き渡された日から4年以内の定められた期

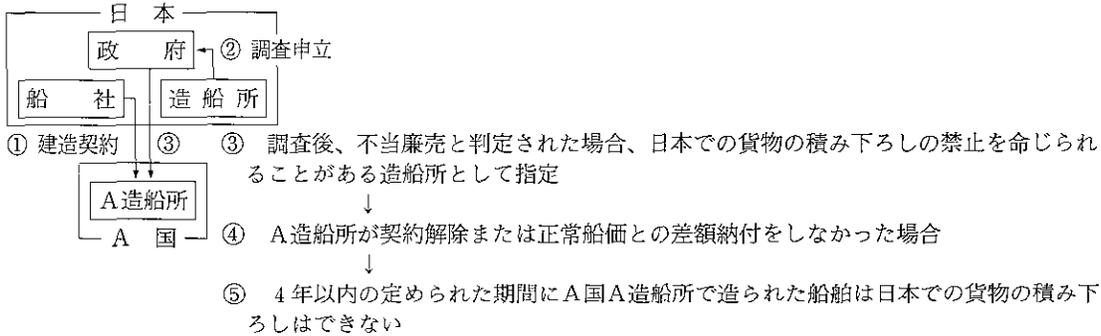
間、日本における貨物の積み下ろしの禁止を命ずることができる。

※他の締約国から日本の造船事業者に対して、当該国における貨物の積み下ろしの禁止を命ぜられることがある造船事業者として指定される場合もあり得る。(例2参照)

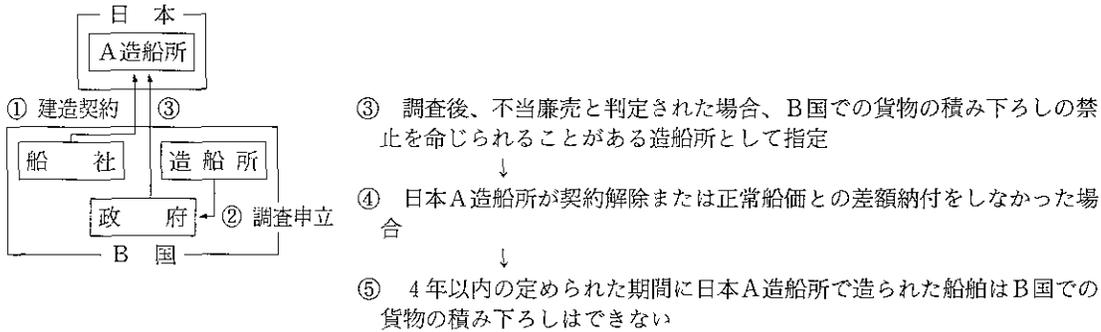
### 不当廉売に関する制度の基本的なフロー図



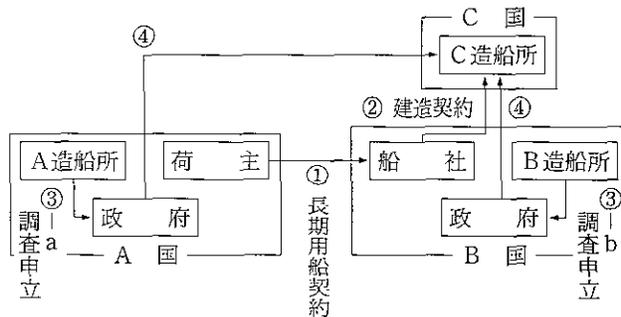
[例1] 外国造船事業者の造った船舶が日本での積み下ろしを禁止されるケース



[例2] 日本の造船事業者の造った船舶が外国での積み下ろしを禁止されるケース



[例3] 外国の荷主が長期用船契約を結んでいるケース



- ④ ③-a、③-bのいずれかで、または両方で調査後、不当廉売と判定された場合、C造船所はA国、B国のいずれか、または両方において貨物の積み下ろしの禁止を命じられることのある造船所として指定
- ⑤ C造船所が、契約解除または正常船価との差額納付をしなかった場合
- ⑥ 4年以内に定められた期間にC造船所で造られた船舶は、A国、B国のいずれかで、または両国での貨物の積み下ろしはできない

## 随想



## 海洋国家に竜馬の心意気

ジャーナリスト ◆ 鳶 信彦

アメリカに住んでいたころ（1981～84年）、時々、アメリカの友人が海に連れていってくれた。ワシントンD・Cの近くの海といえば、海軍学校で有名なメリーランド州のアナポリスやボルチモアだ。どちらも車で1～2時間の距離である。

友人たちは、大半は中産階級か、中の下といった階層の人々だったが、多くはそのアナポリスに自分の海の家や小屋を持っており、チェサピーク湾で遊ぶ釣舟モーターボートやヨットを係留していた。

アナポリスで思い出深いのは、ジェフ・オスタオフスキー氏の所有するモーターボートでトローリングを行なった時のことだ。最初はなかなか当たりがなかったものの、そのうちに強い引きがやってくるようになり、何と小学校5年生だった長男が、1mもあるシーバスを釣り上げ、魚拓までとって大興奮した情景は、いまでも目に浮かぶ。

また、夕方になると、鳥肉のエサを入れたオ

トリ箱で、カニを釣り上げる遊びも人気があり、獲物をスパイシーな味で蒸し上げた料理が忘れ難い。カニが脱皮したばかりのソフトシェルクラブをカラ揚げにして食べた経験は、その時が初めてで、やわらかな甲羅やハサミにビックリし、それをまるごと揚げて食べると聞いてまたビックリしたものだった。カニの甲羅やハサミは固いものという先入観があったから、カニを丸ごと食べると聞いても最初は信じられなかったのである。その後、日本に帰国してからも、時々、ソフトシェルの料理をみかけることがあるので、日本でもだんだんポピュラーになってきたものとみえる。

ボルチモアといえば、1970年代までは荒っぽい港町だったと聞く。積荷船の出入りが激しく、欲望、ケンカ、バクチなどのイメージが強く、かつては、“危険”な匂いが漂っていたらしい。しかし、70年代末には、街の再開発が行われ、80年代に入ると素晴らしい水族館やおいしい海鮮レストラン、ブティック、みやげもの屋など

が立ち並ぶウォーターフロントは、週末の格好のレジャー・スポットだった。

アメリカ、カナダは巨大な大陸国家だが、その海岸線にある街のたたずまいやデザインは、どこへ行っても見事だ。ボストン、サンフランシスコ、シアトル、ニューオーリンズなど、いずれも独特の雰囲気とにぎわい、陽気な楽しさを感じさせて飽きない。昨年、サミットの取材で行ったカナダの片田舎、ハリファックスも一見、日本の三陸海岸のようなひなびた漁港だったが、歩いてみると海に面してシャレたシーフード・レストランやミュージック・バーなどが立ち並び、近くの広場では屋台や大道芸人が祭りムードを盛り上げるといった具合だった。静かでゆったりとした広い海を眺めながら、時間をかけて味わう食事は、味だけでなく日頃のストレスと精神をリラックスさせてくれ、「これが豊かな気分というものなんだな」と、解放感を満たしてくれたものだ。

ひるがえって、日本は一応“海洋国家”と呼ばれる。たしかに、全国を海で囲まれ、戦後は輸出立国として生きてきた。食事も肉食より魚貝が中心で、海となじみが深い。

しかし、“海洋国家”といわれても、実はもうひとつピンとこないというのが、日本人の実感ではなからうか。海洋国家という語感には、海や海外に広がる開放的な語感があるものの、日本の場合は、何か閉鎖的で“島国国家”とい

う印象の方が強いのだ。

そして、多くの日本人の海とのつきあいも、アメリカなどに比べて、ずっと少ないように思われる。かつて日本の海岸を形容する美しい言葉は、“白砂青松”だったが、いつの間にかそんな海岸は、テトラポットとコンクリート護岸の殺風景な港、産業発展のための重化学工業地帯に代わり、海は汚れていった。釣り船やヨットを持とうとしても、ぜいたく遊びと思われ、規制もやかましく、たまの海水浴以外は、海から離れてしまったのが、今日の日本の実情なのではないか。

少なくない予算で、日本の漁港の改築は次々と進んでいると聞く。しかし、日本が島国意識を脱し、開かれた海洋国家となり、19世紀の英国のように“七つの海”を視野に入れた国際国家になるためには、まず身近な海岸、海浜に人が集まるような都市設計が必要に思われる。北米大陸で空からある島を見た時、その自然な海岸線や砂浜、島の緑の美しさに感嘆していたら、「あれは人工の島ですよ」といわれ、さらに仰天した。海洋国家を口にしながら、どうも日本人は海の自然とロマンからいつの間にか隔離されてきているのではないかとつい心配してしまう。幕末に「海」に乗り出した坂本竜馬の心意気が懐かしまれる。21世紀への雄大な“船中八策”を作るべきではないか。

# 特別欄

## 国際安全管理コードと 海上人命安全条約

### 1. コードと条約の関係

国際海事機関 (IMO) は、船舶の安全を確保しかつ海洋環境汚染を防止するなどの国際的な統一ルールを設けるために、いくつかの国際条約を設けています。

条約そのものは一般的に、条約による各国の義務・適用範囲・改正の手続き・条約が発効する要件などを定めた、いわゆる条約「本文」と呼ばれるものと、それに付属した「付属書」と呼ばれる具体的な基準を定めたもの、あるいはその条約の解釈や後から付け加えたものなどを確認し合った「議定書」と呼ばれるものなどから構成されています。

それでは「コード」とは何かと言いますと、条約そのものではありませんが、条約の付属書などに「これこれの船舶は\*\*\*コードに要求される基準に適合しなければならない」などというように書かれた一種の細則といえるものです。「コード」は適当に決められるものではなく、政府間の協議機関である「国際海事機関 (IMO)」が「決議」として採択したものでなければなりません。

「コード」はしばしば「\*\*条約第\*\*条で引

用する IMO 総会決議第\*\*\*号」とか「IMO 総会決議第\*\*\*号は\*\*条約第\*\*条に引用されたコードである」というような言い方をします。

ちなみに「コード」と同じく条約から引用されるものに「ガイドライン」とか「スタンダード」と呼ばれるものがありますが、これらも IMO の決議として採択されたものです。

### 2. 国際安全管理 (ISM) コードの強制化

ISM コードは1993年10月から11月にかけて開催された IMO 第18回総会において採択された、船舶の管理者が遵守しなければならない、船舶の安全運航のための様々な要件を定めた決議 A.741 (18) のことを言いますが、この時点では強制化されたわけではなく「勧告」という位置付けでした。

強制力を持たせるためには、条約を改正して、条約の中に「ISM コードに沿った安全管理を行わなければならない」という条文を書き加えなければならないからです。

つまり、このコードを強制的に引用するような条約改正が発効しない限り強制化とはならな

いのです。

ISM コードの強制化が合意されたのは、翌年の1994年5月に開催された海上人命安全（SOLAS）条約締約国会議の場でした。ここで締約国政府は、ISM コードの強制化を盛り込んだ付属書第Ⅸ章を条約に新たに付け加えることを合意し採択しました。

もっとも条約改正を採択しただけでは発効はしません。発効の要件は条約の本文中に決められています。この付属書第Ⅸ章の場合は「1998年1月1日までに3分の1以上の条約締約国が反対通告するか、または反対通告する条約締約国の持つ商船船腹量が世界の船腹量の50%を超えない限り」1998年1月1日に受諾されたものとみなされることになっています。

この条約改正方法はタシット方式と呼ばれていますが、一定数以上の締約国が受諾しない限り発効しないいわゆるエクスプリシット方式に比べ、採択から受諾までの期間が大幅に短縮されると言われています。

1998年1月1日まであと20カ月あまりですが、1994年に条約改正を採択したときの状況から見て、反対通告をする国が続出するとは思えませんから、この新付属書が受諾されることは間違いなく考えられています。そしてその後は受諾された日から6カ月後に効力を生ずる、つまり発効することになっていますから、国際航海に従事する500総トン以上の船舶にはISM コードが、1998年7月1日から強制化されることとなります。

ただし、新付属書第Ⅸ章第2規則（適用）に定められているように、高速船を含む旅客船、

500総トン以上の油タンカー・ケミカルタンカー・ガス運搬船・ばら積み貨物船および高速船である貨物船が強制化の対象であり、その他の500総トン以上の貨物船および移動式海底資源掘削ユニット（MODU）については2002年7月1日から強制化されることになっています。

### 3. 規程のコード化

SOLAS 条約においては、付属書第Ⅱ章「構造」から、第Ⅲ章「救命設備」、第Ⅳ章「無線通信」、第Ⅴ章「航行の安全」、第Ⅵ章「貨物の輸送」、第Ⅶ章「危険物の輸送」と、実に細かに設備基準、設備要件などが定めてあります。そしてさらに細目については色々の「コード」を引用しています。

「材木船コード」「穀物コード」「国際バルクケミカルコード」「国際ガスコード」などがそれに当たります。これらには強制コードもあれば勧告コードもあります。

このような技術基準については日々新しいものが研究され開発されていますが、条約に規定された基準を改めようとする場合には、一定の手続きを経て条約の改正をしなければならないため、新しい基準を条約に取り入れるためにはかなりの時間が必要となり、迅速な対応ができないという欠点があります。

ところが「コード」はIMOの決議ですから条約の改正と違って、IMOで改正が採択されればそれで改正されることとなります。国際的な合意を迅速に実施するために条約が「コード」を引用するという方法を取り入れていると言えるでしょう。

#### 4. SOLAS 条約の変化とISM コード

SOLAS 条約は前に述べたとおり、船舶の設備基準、設備要件を中心としていわゆるハードウェアの面で国際的なルール作りが行われてきました。

ところが、1989年にアラスカ沖で座礁し大量の油流出をおこしたエクソンバルディーズ号の事故を契機に、IMO では船体、設備といったハード面のみでなく、船員の配乗を含む運航管理といういわばソフト面のルール作りの必要性がクローズアップされ、1990年に入ってから本格的に人的要因について検討が開始され、その結果としてこのISM コードが採択され、SOLAS 条約の改正が採択されたものです。

いままでSOLAS 条約が追い続けてきたハードウェアの基準作りから一歩踏み出してソフトに関する基準作りに乗り出したことは、評価されるものでしょう。

#### 5. ISM コードと安全管理体制

ISM コードは全13章からなっていて、船舶を安全に管理するための基本方針やその際の方法の原則といった項目が列挙されています。いわば、安全管理および船舶運航の国際基準といえるものです。

一方、付属書第IX章ではこのコードの要求する項目を満たした「安全管理体制」(Safety Management System; SMS) を構築し、その審査を受け、承認を得ることが義務づけられています。

コードそのものは原則的で基本的なことしか記載されていないため、具体的にどのようなこ

とをすれば安全管理体制が構築されたことになるのか分からないのは当然です。

また、どんな会社にも通用するいわゆる「ひな型」は示されていません。なぜならば、個々の会社はそれぞれの方針に基づいて経営されているからであり、ある会社の固有の事情を背景に構築された「安全管理体制」がそっくりそのままあてはまる訳はないからです。

ただし「ひな型」はありませんが「安全管理体制」の構築に当たって、必要な作業として次に掲げる6点に関する事項が盛り込まれた「安全管理規程」を作成しなければならないことは明らかになっています。

- ① 安全航行等の方針
- ② 船舶の安全航行等を確保するための手段および指示
- ③ 安全航行に関する組織内および組織間相互の権限の位置付けならびに情報伝達
- ④ 事故および船舶安全管理規程の規定に対する不適合の報告の手順
- ⑤ 緊急事態に対する準備および対応の手順
- ⑥ 内部監査および経営者による見直しの手順

さらに、この「安全管理規程」は「安全および環境保護の方針」と「安全管理マニュアル」から構成されていること、および「安全管理マニュアル」の下にさらに細かな作業手順や指示事項を定めた「作業手順書」や「指示書」を作成すること、さらにそれぞれの作業に対する「管理記録」および不適合事項などの「報告書」を作成することなどが最低求められている事項です。

## 6. 国内法制化の動き

1998年7月1日以降、船社はISMコードに準拠したSMSを確立し、審査を受け、認証を得なければ船舶の運航管理ができなくなります。また、認証を得た会社の運航管理のもとでなければ船舶は航行できないこととなります。

運輸省では現在、条約に対応した国内法の制定準備を進めていますが、条約に準拠した法令であるため、コードの内容が緩和されたり、規制の延長や軽減措置が講じられることは考えられません。「安全管理体制」を確立しても一定期間の「試行」が必要であったり、審査にかかる時間等を考えると、法律が試行されるまでのあ

と2年3カ月の期間は決して長くはありません。

日本海事協会は一昨年より、ISMコードに準拠した「船舶管理システム」の審査登録を行い「安全管理システム適合証書 (Documents Of Compliance; DOC)」と「安全管理証書 (Safety Management Certificates; SMC)」を発行するための登録規則を策定し、現在すでに表のような会社がDOCの発給を受けています。今のところ国内法制化に際しては貨物船の場合、NKの審査登録が認められ、旅客船については運輸省による審査登録が行われる見込みですが、細目については現在検討中となっています。

【表】 NK安全管理システム適合証書の承認会社

(平成8年2月27日現在、当協会調査)

会社名	審査日	認証船	会社名	審査日	認証船
1 イイノマリンサービス	94. 7.26	8	25 ウェスタンパシフィック	95.10.19	4
2 雄洋海運	94.10.21	5	26 富洋海運	95.10.20	
3 昭和海運	94.12. 2	4	27 GREAT CIRCLE SHIPPING AGENCY.LTD. (THAILAND)	95.11.20	
4 大阪商船三井船舶	94.12. 7	19	28 ファースト マリン サービス	95.11.20	2
5 出光タンカー	94.12.20	11	29 NEW ASIAN SHIPPING CO., LTD. (HONG KONG)	95.11.20	
6 ケイラインシップマネージメント	95. 1.17	1	30 東京タンカー	95.11.20	1
7 国際エネルギー輸送	95. 1.20	10	31 エム・オー・マリン コンサルタント	95.12.11	
8 NYK シップマネージメント	95. 3.23	5	32 NEW ASIAN SHIPPING CO., LTD. (HONG KONG)	95.12.12	
9 ナビテコ	95. 4.14	1	33 共栄タンカー	95.12.13	1
10 ソーラー SHIPPING AND トレーディング	95. 5.19	6	34 エム・オー・シップ マネージメント	95.12.15	
11 WALLEM SHIPMANAGEMENT LTD. (HONG KONG)	95. 5.20	3	35 三菱鉱石輸送	95.12.15	
12 川崎汽船	95. 5.30	1	36 テクノ・マリン	95.12.15	
13 神戸日本汽船	95. 6. 6	1	37 HSIN CHEIN MARINE CO., LTD. (TAIWAN)	95.12.18	
14 国際マリントランスポート	95. 6.16	5	38 東京マリン	95.12.22	1
15 日本郵船	95. 6.23	6	39 三井近海汽船	95.12.22	
16 第一中央汽船	95. 7.21	1	40 PETROSHIPS PTE LTD. (SINGAPORE)	96. 1. 9	
17 OCEAN TANKERS PTE LTD (SINGAPORE)	95. 7.21		41 ニュー SHIPPING	96. 1.19	
18 NAVIX MARINE (SINGAPORE) PTE LTD(SINGAPORE)	95. 8.15	5	42 バンガードエンタープライズ	96. 2.16	
19 昭和ラインエンジニアリング	95. 9.13	3	43 千葉商船	96. 2.16	
20 エム・エム・エス	95. 9.18	2	44 タンダマリン	96. 2.16	
21 新和海運	95. 9.22	3	45 浪速タンカー	96. 2.20	
22 乾汽船	95.10. 3	1	46 八馬汽船	96. 2.23	
23 UNIVAN SHIP MANAGEMENT LTD. (HONG KONG)	95.10. 9	1	47 太平洋汽船	96. 2.23	
24 日正汽船	95.10.16	3	計 47 社		114隻

# 今、世界のクルーズに 何が起きているのか？

若 勢 敏 美

この半年というもの、海外から飛び込んでくるクルーズ関連のニュースには、驚かされるばかりである。

リージェンシー・クルーズのチャプター11申請。クロススターグループの経営危機の表面化とロイヤル・クルーズ・ラインの整理。ノルウェーのクバナーによるトラファルガーハウスの経営権取得とこれに伴うキューナードの分離売却情報——。アメリカ国内で「屈指の成長産業」と言われたクルーズ業界に、いま一体何が起きているのか？

## 1. もうひとつのハリケーン

過去10年間、年平均9%という集客の伸びを続けてきた北米マーケットのクルーズ。1995年は一転してマイナス成長を記録した。本稿作成時点でCLIA (CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION=北米市場のクルーズ会社、旅行会社の団体) は、依然1995年の集客実績を発表していないが、1994年の445万5,000人に比べて、3%程度の落ち込みを余儀なくされたと伝えられる。確かに、昨秋カリブ海を相次いで襲ったハリケーンによる悪影響が懸念されていたとはいえ、落ち込みはむしろ第

1、第2四半期の方が大きく、「さしもの急成長産業クルーズにも陰り」と、欧米のマスコミの格好の話題になっている。

しかも乗客の減少に加えて、表1のように1995年だけでも1万ベッドを超えるキャパシティが増加しており、クルーズ船社間の競争はますます激化、乗船料金の下落傾向に拍車がかかっている。安値競争には、マスマーケットのみならずプレミアムマーケットの船社も引きずられ、冬場のカリブ海でプレミアムマーケットに属する客船に1日85ドル(インサイド、別にポートチャージ)という低料金まで出現している。1995年は、まるでもうひとつのハリケーンがクルーズ船社のふところを直撃したようでさえある。

## 2. 全世界に広がったクルーズ

ここ数か月に起きたクルーズを巡る「事件」に触れる前に、世界のクルーズの現況について、簡単に俯瞰してみる。

2年前、日本郵船の佐久間直正 常務取締役が、本誌にも書かれたとおり、アメリカのクルーズ界は、一般的にマスマーケット、プレミアムマーケット、ラグジャリーマーケットの大き

【表1】 クルーズ客船新造・改造実績 1995年

会社名	船名	ベッド数 (下段ベッド)
CARNIVAL	IMAGINATION	2,040
CELEBRITY	CENTURY	1,704
CRYSTAL	CRYSTAL SYMPHONY	960
DELTA QUEEN	AMERICAN QUEEN	436
NCL	LEEWARD (改造)	950
P&O CRUISES	ORIANA	1,828
PRINCESS	SUN PRINCESS	1,950
ROYAL CARIBBEAN	LEGEND OF THE SEAS	1,808
合 計		11,676

く3つの市場に分類される。そして主としてマスマーケットの船社が主導して、1990年代に入って集約化を進め、クルーズ船社の勢力図は、今、次のように変化している。

- ① カーニバル=カーニバル・クルーズ・ライン、ホランド・アメリカ・ライン、ウィンドスター・クルーズ、シーポーンクルーズ
- ② P&O=P&Oクルーズ、プリンセスクルーズ、スワン・ヘレニック・クルーズほか
- ③ ロイヤル・カリビアン・クルーズ
- ④ キュナード
- ⑤ ノルウェー・ジャン・クルーズ・ライン
- ⑥ コスタクルーズ
- ⑦ チャンドリス=セレブリティクルーズなど
- ⑧ リージェンシークルーズ(1995年秋倒産)  
(北米市場を主要ターゲットにしている船社のみ)  
さらに、クルーズエリア別に世界を見よう。

#### ◎カリブ海定点型クルーズ

典型的なマスマーケットのクルーズで、カーニバル、RCCLはこの市場で大成功を収めた。

この分野では大手船社による大型新造船の投入が相次いでいると同時に、厳しい料金引き下げ競争が続いており、このままクルーズ人口の頭打ち傾向が続くと、さらにクルーズ船社の再編が進む可能性がある。

#### ◎季節型クルーズ

夏場はアラスカや欧州に配船、冬場はカリブ海に配船する。ホランドアメリカラインやプリンセスクルーズが得意としており、プレミアムマーケットの船が多いが、最近マスマーケットの船社も大挙して参加している。

#### ◎ジャーニー型クルーズ

世界一周や広域クルーズで、キュナードやロイヤル・バイキング・ライン、ロイヤル・クルーズ・ラインなどが得意にしていた。リージェンシーのように低料金のクルーズもあったが、概してファイブスタークラスのラグジャリーマーケットの船が多い。

#### ◎北米以外のローカルマーケット

- ・エーゲ海=ギリシャの2大クルーズ船社エピロティキラインとサンラインが合併、1995年秋にロイヤル・オリムピック・クルーズを結成した。夏場には、ジャーニー型や季節型のクルーズ船がたくさんやってくる。
- ・シンガポール=1993年にスタークルーズが、アジア人(中国系)を対象にしたマスマーケット型のクルーズを開始、以降急成長を続けている。1995年は93万人がシンガポール港を利用、利用客は対前年比33%も増加した。
- ・英国=P&Oやキュナードなどの伝統的なクルーズ会社に加えて、エアツアーズを始めとする旅行会社がクルーズ客船をチャーターし、

クルーズ事業を開始、1995年は35万人と前年比24%の増加を果たした。

- ・ドイツ＝ハパグロイドの広域クルーズに加えて、新たに表2にあるようにDSRが新造船を建造、クルーズに参入しつつある。
  - ・日本＝レジャークルーズ客は増加しているものの、チャータークルーズが減少しており、クルーズ人口は横ばい。飛鳥の世界一周などロングクルーズに人気が集まっている。
- つまり、かつて北米海域を中心に展開されていたクルーズが、ここ1～2年で急激に全世界

【表2】クルーズ客船新造計画

年度	会社名	船名	ベッド数 (1級ベッド)
1996	CARNIVAL	INSPIRATION	2,040
	CARNIVAL	CARNIVAL DESTINY	2,642
	CELEBRITY	GALAXY	1,740
	COSTA	VICTORIA	1,950
	DEUTSCHE (DSR)	CLUBSHIP AIDA	1,250
	HOLLAND AMERICA	VEENDAM	1,266
	ROYAL CARIBBEAN	SPLENDOR OF THE SEAS	1,804
	ROYAL CARIBBEAN	GRANDEUR OF THE SEAS	1,950
	SWAN HELLENIC	MINERVA	800
	合 計		14,942
1997	CELEBRITY	MERCURY	1,740
	COSTA	COSTA OLYMPIA	2,100
	HOLLAND AMERICA	未 定	1,320
	PRINCESS	DAWN PRINCESS	1,950
	PRINCESS	GRAND PRINCESS	2,600
	ROYAL CARIBBEAN	RHAPSODY OF THE SEAS	2,000
	ROYAL CARIBBEAN	EXCHANTMENT OF THE SEAS	1,950
	SERVICES ET TRANSPORTES (RADISSON SEVEN SEAS)	PAUL GAUGIN	320
		合 計	
1998	CARNIVAL	未 定	2,040
	CARNIVAL	未 定	2,040
	DEILMAN	未 定	300
	DEUTSCHE (DSR)	未 定	1,250
	DISNEY	DISNEY MAGIC	2,400
	DISNEY	DISNEY WONDER	2,400
	PRINCESS	未 定	2,500
	ROYAL CARIBBEAN	VISION OF THE SEAS	2,000
	SILVERSEA	未 定	390
	STAR	SUPERSTAR LEO	2,000
	STAR	SUPERSTAR VIRGO	2,000
		合 計	

へと広がり始めていることがわかる。

### 3. 倒産、リストラ、売却

昨秋以降の「事件」は、こうした流れの中で、起きたのである。

#### ◎リージェンシークルーズの倒産

アントニオ・レラキス氏が実質上のオーナーであったギリシャ系の中堅クルーズ会社で、中古客船など6隻の船隊を保有、カリブ海や世界一周を含むロングジャーニー型のクルーズを展開していた。低料金競争と海難事故の発生を要因に1995年11月上旬にチャプター11を申請した。

#### ◎クロスタークルーズのリストラ

ノルウェー・クルーズ・ライン(NCL)のオーナーであり、現在のようなカリブ海クルーズを始めた創始者。かつて1980年代初頭からのクルーズ船社間のM&A競争の先陣を切り、世界最高級を自負したロイヤル・バイキング・ライン(RVL)それにギリシャ系のロイヤル・クルーズ・ライン(RCL=いずれもロングジャーニー型のクルーズ)を傘下に収め、一時は3大クルーズラインにも数えられた。しかし、カリブ海船社間の大型化競争に乗り遅れ1994年にRVLを売却、今年年初にはRCLの解体を決め、保有船4隻のうち2隻を売却、2隻をNCLに加えた。発祥の原点に戻って再起を期す。

#### ◎キューナードの売却プラン

ご存じ英国の名門海運(クルーズ)会社。QE2やシーゴッテスなどファイブスタープラスクラスのきら星のような船隊を保有、1994年にはロイヤル・バイキング・サンを加えた。しかし、

その経営権を持つトラファルガーハウスがノルウェーのコングロマリットであるクバナーに買収されたことで、一気にその去就が注目されている。1994年末のQE2改装工事遅延事件、今春のサガフィヨルドの火災事故とツキに見離された感のある同社だが、英国のスタンダード紙は「(キューナードが) ビッグスリーのような投資を怠り、苦戦している間に、競争相手は大きな利益を上げ、新造投資を実施、そのお陰でクバナーの造船所(マサヤード)は大忙し」と皮肉っぽく論評している。実際キューナードは赤字経営を強いられ、クバナーはキューナードを売却する意向を示している。

#### 4. 主役はビッグスリー

表2のように、新造船投資の主役はカーニバル・クルーズ・ライン、ロイヤル・カリビアン・クルーズ、P&O(プリンセス)のいわゆるビッグスリーだ。カーニバルとP&Oは1980年代中盤のM&Aの主役だったが、今回のクルーズ会社の経営問題の発生に際しても無縁ではなく、クロスター再建問題ではカーニバルが、てこ入れに名乗り出たり、キューナードの引き受け先のひとつにP&Oの名前が挙がったりしている。

しかし、特筆すべきはより積極的な戦略を仕掛けていように見受けられる点だ。カリブ海での低料金競争に勝利しつつあるカーニバルは最近、客船を用船しクルーズビジネスに乗り出している英国の旅行会社エアーツアーズの株式29.6%の保有に動いている。

カーニバルは、1993年にはフランスのバカン

ス企業地中海クラブと、1994年にはギリシャのクルーズ会社エピロティキとの提携を発表したが、1年もたたないうちに破談となっている。これに続く英国エアーツアーズへの食指であり、これら一連の動きはカーニバルのヨーロッパ市場参入を目指したものと受け取られている。

一方、RCCLは急成長を続けているイタリアのクルーズ会社コスタクルーズに株式取得のオファーを続けている。RCCLは、いち早く欧州に7万総トン型新造客船スプレングー・オブ・ザ・シーズの投入を決めるなど、世界市場への進出を加速している。

もちろんこれらの試みが、カリブ海でと同じように成功するかどうかは余談を許さないにしても、少なくともカリブ海流のマスクルーズ、つまり低料金クルーズが世界中に広がり始めたことだけは示している。

プレミアムクラスのクルーズ船が、カリブ海で、大幅な値下げを強いられているのと同様のことが世界に拡散して来た時、果たしてグレードの高さを売りものしているジャーニー型のクルーズやローカルクルーズが対抗出来るだろうか? ここ半年間に起きたクルーズを巡る「事件」はジャーニー型クルーズに一定の結論が出始めたことを暗示している。

しかしローカルクルーズ分野では、違った動きが展開するかもしれない。進出してくる「アメリカ人のためのクルーズ」でないクルーズ。つまりドイツ型であり、シンガポールチャイニーズ型であり、日本型というコンセプトの中に対抗のためのキーワードがある。

(海事プレス社取締役 「Cruise」編集長)

# 特別欄

## 神戸港コンテナバース、完全復旧まであと1年

### —統計資料で読む復興の軌跡—

1995年1月17日未明、神戸港に壊滅的な被害を与え、日本経済にも多大な影響を及ぼした阪神大震災から、はや1年。関係者の尽力により港湾機能は順調な回復を遂げ、神戸港に活気が戻りつつある一方で、この震災は日本の港を取り巻く諸問題を改めて提起する契機となった。

このたび、神戸市港湾局および神戸税関などより統計資料を入手したので、そのデータに基づいて神戸港の復興の軌跡を紹介する。さらに将来に向けた構想、復興とともに浮上してきた問題点にも触れたい。

#### 1. 入港船推移と取扱貨物量にみる復興の軌跡

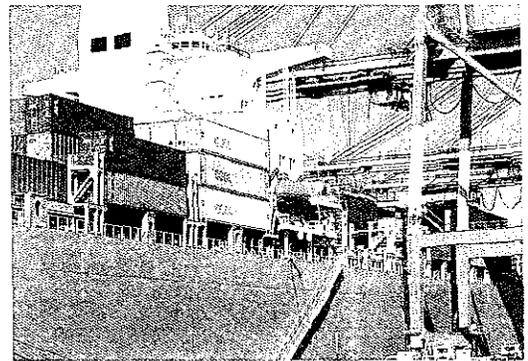
##### (1) 外航 外国貿易港としての神戸港

震災前の1994年、神戸港には月平均900隻を超える外航船が入港し、外国・内国貿易貨物を合わせた取扱貨物量は1,400万トンを上回る日本を代表する貿易港として活況を呈していた。

当協会が(財)海事産業研究所に委託して昨年9月にとりまとめた「阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応」によると、外国貿易港としての神戸港は、コンテナ船に特徴

づけられる。神戸港のコンテナ取扱貨物量は輸出・輸入とも日本一、輸出入のバランスもよく、質量ともに特化した日本最大のコンテナ貨物貿易港である。

震災により、外国向け貨物を扱うコンテナターミナル21カ所はすべて使用不能となったが、わが国のコンテナ貨物の約3割を取り扱うとともに神戸港の外国貿易貨物の76%がコンテナ貨物であることから、最優先で復旧作業が進められた。震災から2カ月後の3月20日には、摩耶QRバースに入港したコンテナ船「高河」が、震災後初のガントリークレーンによる本格的なコンテナ荷役を行っている。(資料2参照)1996



▲1996年1月1日に入港したコンテナ船「OOCL AMERICA」。2日より荷役。

年2月1日には、国際コンテナ貨物取扱能力の早期回復のために阪神・淡路復興委員会で緊急提言された仮設栈橋埠頭1,000m 全てが完成するなど、1996年3月1日現在コンテナ荷役が可能なバースは13バースを数え、国際定期航路数も震災前の78%に当たる156航路まで回復した。(資料1参照) コンテナバースは、来年3月末には完全復旧する見通しである。

また、限られた港湾施設の有効利用を図るため、コンテナターミナルの本格復旧までの間、本船荷役およびゲート作業について24時間体制(日曜祝日を含む)とする労使の合意がなされ、実施されている。20数年ぶりに正月返上で荷役を行った神戸港では、新年早々、相次いで外航貨物船が入港するなど震災復興の特例措置は現在も続いている。

これらの取組みはデータにも如実に表れる。

表1を見ると、震災翌月の2月には、外航船の入港数が80%減であるのに対し、フルコンテナ船に限った数値では対前年平均比93%減と、文字通り壊滅的な状況である一方、震災から10カ月が経過した11月には、入港隻数で外航船全体が81%の回復を果たしている中でフルコンテナ船はほぼ90%の回復を示し、際立っていることが分かる。

## (2) 内航 内国貿易港としての神戸港

神戸港は広く世界に開かれた国際港であると同時に有数の内国貿易港としての側面も持っている。「阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響」によると、内国貿易貨物量は東京・横浜・名古屋・大阪の各2~2.5倍である。このうちフェリー貨物量は4港の合計をはるかに上回るため、フェリーに特化される港ということができる。

【表1】 阪神大震災前後における神戸港の入港船舶および取扱貨物量の推移

### (1) 神戸港入港船

	合 計			外 航		うちフルコンテナ船		内 航		うちフェリー	
	隻 数	千総トン	対前年平均比%	隻 数	千総トン	隻 数	千総トン	隻 数	千総トン	隻 数	千総トン
1993年	83,359	302,403		10,935	166,577	4,336	110,818	72,424	135,826	35,845	116,581
1994年	87,708	303,439		10,836	164,846	4,633	112,537	76,872	138,592	35,806	117,030
1993年(月平均)	6,947	25,200		911	13,881	361	9,235	6,035	11,319	2,987	9,715
1994年(月平均)	7,309	25,287	(100.0)	903	13,737	388	9,378	6,406	11,549	2,984	9,752
1995. 1	5,313	12,513	(49.5)	383	5,591	180	3,918	4,930	6,922	1,995	5,979
2	4,125	6,080	(24.0)	180	1,672	26	281	3,945	4,408	1,598	3,613
(対前年平均比)	(56.4)	(24.0)		(19.9)	(12.2)	(6.7)	(3.0)	(61.6)	(38.2)	(53.6)	(37.0)
3	5,502	8,235	(32.6)	351	2,902	75	716	5,151	5,333	1,962	4,349
4	5,559	9,808	(38.8)	430	4,145	99	1,169	5,129	5,663	2,180	4,745
5	5,672	13,591	(53.7)	573	7,839	213	4,560	5,099	5,751	2,272	4,862
6	5,900	14,867	(58.8)	627	9,109	266	5,933	5,273	5,758	2,179	4,685
7	6,188	16,361	(64.7)	663	10,103	305	6,935	5,525	6,258	2,300	4,991
8	6,229	17,712	(70.0)	673	10,488	312	7,273	5,556	7,223	2,469	5,916
9	6,037	17,244	(68.2)	695	10,497	320	7,158	5,342	6,747	2,267	5,458
10	6,580	19,294	(76.3)	755	11,521	355	8,103	5,825	7,773	2,453	6,205
11	6,291	18,495	(73.1)	733	11,250	347	7,989	5,558	7,246	2,348	5,911
(対前年平均比)	(86.1)	(73.1)		(81.2)	(81.9)	(89.5)	(85.2)	(86.8)	(62.7)	(78.7)	(60.6)

## (2) 取扱貨物量

(単位：千トン)

	合計		外 貿 貨 物					内 貿 貨 物				
		対前年 平均比(%)	計	輸 出	コンテナ 貨物 船	輸 入	コンテナ 貨物 船	計	移 出	フェリー 貨 物	移 入	フェリー 貨 物
1993年	168,694		53,508	25,940	20,489	27,567	19,355	115,186	53,055	46,325	62,131	49,959
1994年	171,002		55,228	25,860	20,800	29,368	21,384	115,774	52,911	46,445	62,864	50,759
1993年(月平均)	14,058		4,459	2,162	1,707	2,297	1,613	9,599	4,421	3,860	5,178	4,163
1994年(月平均)	14,250	(100.0)	4,602	2,155	1,733	2,447	1,782	9,648	4,409	3,870	5,239	4,230
1995. 1	6,078	(42.7)	1,585	611	508	974	783	4,493	1,923	1,748	2,570	2,211
2	2,988	(21.0)	342	225	71	117	41	2,646	1,165	1,010	1,481	1,265
(対前年平均比)	(21.0)		(7.4)	(10.5)	(4.1)	(4.8)	(2.3)	(27.4)	(26.4)	(26.1)	(28.3)	(29.9)
3	4,609	(32.3)	679	388	146	292	147	3,930	1,770	1,459	2,160	1,688
4	5,577	(39.1)	1,135	589	264	546	256	4,441	1,836	1,575	2,605	1,779
5	6,920	(48.6)	2,348	1,032	742	1,316	789	4,572	1,937	1,720	2,636	1,891
6	7,521	(52.8)	2,792	1,305	967	1,488	1,007	4,729	2,020	1,693	2,709	1,855
7	8,246	(57.9)	3,199	1,388	1,075	1,812	1,242	5,047	2,221	1,809	2,826	1,936
8	9,535	(66.9)	3,260	1,428	1,089	1,832	1,330	6,275	2,725	2,405	3,550	2,665
9	9,172	(64.4)	3,411	1,557	1,207	1,854	1,354	5,761	2,558	2,178	3,203	2,311
10	10,017	(70.3)	3,484	1,544	1,193	1,940	1,457	6,533	2,770	2,399	3,763	2,746
11	9,988	(70.1)	3,417	1,461	1,151	1,956	1,455	6,571	2,811	2,425	3,760	2,769
(対前年平均比)	(70.1)		(74.2)	(67.8)	(66.4)	(79.9)	(81.6)	(68.1)	(63.8)	(62.7)	(71.8)	(65.5)

## (3) 外貿トランシップ貨物

(単位：千トン・%)

	T/S 貨 物	輸 出	輸 入		コ ン テ ナ 貨 物					
			T/S率(%)	T/S率(%)	T/S 貨 物	輸 出	T/S率(%)	輸 入	T/S率(%)	
1994年1～6月計	2,694	12,456	21.6	14,128	19.1	2,691	9,904	27.2	10,074	26.7
1～6月(月平均)	449	2,076	-	2,355	-	448	1,651	-	1,679	-
1995年1～6月計	686	4,150	16.5	4,732	14.5	683	2,697	25.3	3,021	22.6
1995. 4	40	589	6.7	546	7.3	40	264	15.0	256	15.5
5	218	1,032	21.1	1,316	16.6	218	742	29.4	789	27.6
6	226	1,305	17.3	1,488	15.2	226	967	23.3	1,007	22.4
(対前年平均比)	(50.3)	(62.8)		(63.2)		(50.3)	(58.6)		(60.0)	

(注) (1)～(3)とも「統計 神戸港 No.74 平成7年上半期報」より作成。(3)のT/Sはトランシップの略。T/S貨物は輸入サイドでとらえた数量。

1月27日には、早くも神戸—高松間でフェリー—運航が再開され、8月1日には東神戸フェリーターミナル第4バースが本格復旧の第1号を飾り供用が開始されるなど、復興に向けた取組みがなされた。表1にみるとおり、これにより、内国貿易貨物量は前年同月比68%の水準にまで回復した。

## 2. 復旧・復興過程における神戸港の物流動向

懸命の復旧作業の結果、外航・内航合計で、

1995年11月現在、前年平均値と比較した回復率は、入港隻数で86%、入港総トン数で73%、取扱貨物量で70%を示すまでになった。

## (1) 輸出入貨物の物流動向

大蔵省関税局と全国税関は1993年から輸出入貨物の物流動向調査を行っているが、神戸税関のデータは、興味深い傾向を示している。

表2のとおり、1995年9月には1994年10月時点の貨物の73.3%が神戸に戻っており、特に地元兵庫県は96%と順調な回復を示している。他

【表2】 神戸港における輸出入貨物の物流動向

(1) 神戸港を積込港とする海上輸出貨物の生産地域別取扱量

	1994年10月1日～7日		1995年9月1日～7日		回復率 (%)
	千トン	構成比%	千トン	構成比%	
北海道・東北・関東	4.6	(2.4)	3.7	(2.6)	79.4
中部	15.4	(8.0)	9.9	(7.0)	64.2
近畿	97.7	(50.6)	76.4	(54.0)	78.3
うち					
兵庫県	42.5	(22.0)	40.8	(28.8)	96.0
大阪府	34.7	(18.0)	22.1	(15.6)	63.6
京都府	6.9	(3.6)	4.8	(3.4)	69.2
滋賀県	6.6	(3.4)	4.7	(3.3)	71.2
中国	51.3	(26.6)	37.5	(26.5)	73.1
四国	11.2	(5.8)	6.9	(4.9)	62.0
九州・沖縄	12.7	(6.6)	6.8	(4.8)	53.3
その他 (不明又は未定)	0.0	(0.0)	0.3	(0.2)	-
計	193.0	(100.0)	141.5	(100.0)	73.3

(2) 神戸港を取卸港とする海上輸入貨物の消費地域別取扱量

	1994年10月1日～7日		1995年9月1日～7日		回復率 (%)
	千トン	構成比%	千トン	構成比%	
北海道・東北・関東	5.1	(1.5)	3.1	(1.7)	61.2
中部	15.6	(4.6)	5.9	(3.2)	37.6
近畿	270.4	(79.5)	140.9	(76.7)	52.1
うち					
兵庫県	141.5	(41.6)	76.0	(41.4)	53.7
大阪府	82.0	(24.1)	48.3	(26.3)	58.9
奈良県	13.9	(4.1)	8.1	(4.4)	57.9
京都府	7.1	(2.1)	5.1	(2.8)	72.0
中国	18.7	(5.5)	17.4	(9.5)	93.2
四国	17.0	(5.0)	11.8	(6.4)	69.1
九州・沖縄	12.2	(3.6)	4.4	(2.4)	36.0
その他 (不明又は未定)	0.7	(0.2)	0.2	(0.1)	-
計	340.2	(100.0)	183.6	(100.0)	54.0

(注) 対象貨物：調査期間中に全国の税関に申告され、神戸港を積込港とする輸出貨物および神戸港を取卸港とする輸入貨物。神戸税関の資料より作成。

方、兵庫県以外の貨物の回復率は66.9%であり、近畿圏内主要府県をみても、滋賀県で71.2%、京都府で69.2%、大阪府に至っては63.6%と全国平均を10%も下回っている。輸出貨物取扱量全体の近畿圏のシェアは震災前後ともに50%を超え、その点ではあまり変化が見られない。

遠隔地の貨物は、輸出入ともに大きく減少している。九州・沖縄で消費される輸入貨物が64%

減少しているのを最高に、軒並み20%以上の減少を示す。

これらのことを総合すると、兵庫県で生産された輸出貨物に関してはほぼ震災前の取扱量を取り戻しつつある一方で、遠隔地からの貨物だけでなく隣接県からの集荷能力も低下しており、なお、回復の過程にあるといえる。減少した貨物がどこへ流出したかは、より詳細な検討を加えなければならないが、この傾向が神戸港の質的変化につながるのか、今後の動向を注視する必要がある。

(2) トランシップ貨物量の減少

「阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応」によると、神戸港は第三国への積み替え貨物（トランシップ貨物）の割合も高く、国際ハブポートとしての性格を持っていた。震災後、1995年6月のトランシップ貨物は、表1(3)にみるとおり対前年平均比の50.3%と半分以上とどまっている。

震災後、横浜港や釜山港に積み替え地を移した貨物がそのまま定着するか、再び神戸港に戻るかは現時点では予測できない。荷主は、経済原則に従って、当然のごとくより安くより条件のいい港を求める。神戸を含む日本の港全体が、高過ぎる港湾関係費用や複雑な手続きで国際競争力を失っていることなどから、従来神戸でトランシップを行っていた地方港の貨物が震災を契機に国内の地方港から釜山などヘフィーダー輸送される比率が増加しているが、これがそのまま定着してしまう危険性もある。

### 3. 神戸港の復興計画

貝原兵庫県知事が、明治・戦後の二度の開港に続き、この「第三の開港」を通じて日本をリードしていく役割を担う復興を、と言ったように、神戸港では新しい時代をにらんだ港づくりが始まろうとしている。運輸省や神戸港では、“21世紀のアジアのマザーポート”づくりに向けた復興計画を立てている。

神戸港より入手した「神戸港の復旧状況と復興計画」の資料によると、まず、最新鋭の港湾施設を備えた魅力ある港を目指して、増大するコンテナ貨物、船舶の大型化、高速化といった時代の流れに対応するため、大型船が着岸できる喫水の深い岸壁（大水深高規格コンテナターミナル）を整備し、六甲アイランド南には、テクノスーパーライナーに対応できる多目的バースを整備する予定とのことである。国際ハブポートとして欠かせないトランシップ機能の強化や、アクセス道路網の充実による渋滞の緩和なども盛り込まれている。また、震災を乗り越えた経験を生かした災害に強い「防災港湾」づく



▲六甲アイランド仮設棧橋埠頭(S-BC)は1995年11月13日より供用開始。  
(写真はともに(社)神戸港振興協会の提供による)

りなどが計画されている。

この他に、「上海・長江—神戸・阪神復興プロジェクト」の推進がある。中国・長江流域の都市と神戸市とを海の道でつなぎ相互の経済発展に役立てようとするこの構想は、昨年11月に上海にて代表者会議が開かれ、実現に向けてスタートし、今後、技術的検討が進められることとなっている。

#### 【資料1】 神戸港復旧状況

(1996年3月1日現在)

1. 定期航路数 156航路  
(震災前定期航路数201の78%)
2. コンテナ荷役可能バース数および稼働コンテナクレーン数
  - ① 公社コンテナバース
    - ・ポートアイランド  
3バース(PC-2、4、7) (7基)
    - ・六甲アイランド  
3バース(RC-2、4、7) (9基)
  - ② 公共コンテナバース
    - ・摩耶埠頭  
1バース(QRバース) (3基)
    - ・ポートアイランド  
1バース(PI-Dバース) (2基)
    - ・六甲アイランド  
2バース(仮設棧橋埠頭S-BC、RL-2(E)バース) (4基)
  - ③ 公共多目的バース
    - ・六甲アイランド

3バース (Xバース)	(3基)
(仮設棧橋埠頭 RL-2 (S)、 S-BC (Sub))	(1基)
計 13バース	29基

3. コンテナ貨物取扱量 (TEU ベース：上記バース分)

1月分速報値：1994年同月比 89.2%※

4. コンテナ船入港隻数 (上記バース分)

1月分速報値：1994年同月比 103.0%※

5. 貿易概況 (1月分：神戸税関発表)

① 輸出額 2,622億円  
(1994年同月比 84.0%)

② 輸入額 1,854億円  
(1994年同月比 95.0%)

※対震災前同月比が急上昇した理由

① 1昨年 (1994年) 1月の実績が余りよくなかった。

② 今年実施した年始荷役の実績 (27隻、14,000TEU) が加わった。

(注) 「神戸港復興ニュース第22号」より転載。

2月3日	兵庫第3突堤に冷凍運搬船「サンチャゴ」初入港
13日	大型 RORO 船「TOBA」初入港
22日	初の新規航路定期船「FU XING」(上海航路) 入港
3月20日	摩耶 QR バースに入港したコンテナ船「高河」で、ガントリークレーンによるコンテナ荷役再開
5月17日	天津航路国際定期フェリー「燕京」が寄港再開
6月25日	外国客船「カレリヤ」初入港
7月3日	上海航路国際定期フェリー「新鑿真」が寄港再開
8月1日	神戸～松山・大分・新門司間 フェリー運航再開
17日	現代商船/シーランドの欧州航路再開により大手コンテナ船社15社全てが寄港再開
9月17日	TSL「飛翔」入港
20日	神戸～今治・松山間 フェリー航路再開
1996年	
3月4日	六甲アイランド RC-4 に世界最大のコンテナ船「レジナ・マースク」(8万1,488 <sup>9</sup> / <sub>6</sub> ,000TEU 積載可能) 入港

【資料2】 入港船にみる神戸港の復興

1995年	
1月24日	六甲アイランドに内航コンテナ船「鶴形」初入港
27日	神戸～高松間 フェリー運航再開

(注) 「初入港」とは、震災後当該船種の船舶が初入港したことを示す。

# 海運 ニュース

1. 貨物の固縛と積み付けおよび運送に関する国際基準の検討状況  
-IMO 第1回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会(DSC)の様様-
2. 1996年4月1日より日本籍外航船の海外付保が自由化へ  
-改正保険業法の施行について-

## 1. 貨物の固縛と積み付けおよび運送に関する 国際基準の検討状況

### -IMO 第1回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会 (DSC) の様様-

標記小委員会が、2月5日から9日までロンドンにおいて開催され、貨物の固縛と積み付けおよび運送に関する諸問題が審議された。その概要は次のとおりである。

#### 1. 固体ばら積み貨物の安全実施コード (BCコード) の一部改正

化学的危険性を有する物質の運送方法を定めている、BCコードの付録Bの石炭に関する規定の改正案が作成され、本年5月に開催される第66回海上安全委員会 (MSC) において承認される予定である。

BCコード上、輸送中の石炭の自然発火等を防止するための監視手段としては、船倉内の一酸化炭素 (CO) 濃度計測および温度計測が規定されている。これに対し、英国、豪州諸国は、船倉内で石炭が発火したとしても、石炭自体が有効な遮蔽体であるため、現在の温度計測方法ではこれを正確に知ることは困難であり、温度計測結果に頼り過ぎると、安全上かえって誤解を招く恐れがあること。従って、監視手段としては、CO濃度計測だけに限定すべきであると主張を行った。一方、わが国およびポーラン

ド等は、温度計測は伝統的な方法として長い実績があり、石炭の安全輸送に貢献してきたこと、更に、メタン濃度の上昇等の要因により、船倉内の換気を実施した場合、CO濃度計測はもはや有効な手段とはなり得ないことなどを主張し、意見が対立した。最終的に妥協が図られた結果、これまで監視手段として実施すべしと規定されていたCO濃度計測および温度計測のうち、CO濃度計測を第一義的な手段とするも、航海中の温度計測についても、これまで「計測すべき (should)」とされていた表現を、「計測することを薦める (recommend)」に改めた上で、BCコード中に残すことが合意された。

また、船倉の通風等、安全上必要な注意事項を行うべきメタン濃度の基準を明確化し、爆発下限界 (LEL) の20%を一つの指標にすること、船倉のガス濃度計測の詳細については、新たに付録GとしてBCコードに含めること等が合意された。

#### 2. ばら積み貨物の安全荷役実施コード

昨年5月開催の第65回MSCにおいて、ばら積み船の安全措置の強化のための海上人命安全

(SOLAS) 条約第VI章第7規則改正案が最終化され、第66回 MSC での採択を経て、平成10年7月1日より発効する予定である。同改正案の要旨は次のとおりである。

- ・荷役ターミナル等は、ターミナル等によって実施される荷役に責任を有する者 (TERMINAL REPRESENTATIVE) を選任すること。
- ・固体ばら積み貨物の揚げ積み荷役前に、船長と TERMINAL REPRESENTATIVE は、船舶に許容される力およびモーメントが、荷役中に超えないことを確保するための計画に合意するとともに、合意された計画に従って荷役が実施されていることを確保すること。
- ・船体構造への許容応力が基準値を超えた場合、または超えることが想定される場合には、船長は荷役を中止する権限を有し、状況を改善するための手段を採ること。

また、同改正案では、これら内容を実施するに当たっての具体的な措置は、別途作成する安全荷役実施コードを参照することとされている。

同コード案の審議は、本 DSC 小委員会で行われ、揚げ荷役計画の作成を船とターミナルのどちらが行ってもよいとするわが国提案については、強度上の問題点確認のため、最終的な荷役計画は船側で作成すべきとの意見が大勢を占めたため、荷役計画の最終確認は船側であっても、荷役計画の準備はどちらが行ってもよいことが、より明確に解釈できるようにするための表現への修正を求め合意された。その他、わが国提案に基づき、コードの内容をより実態に即したものにするための修正等が行われ、総会決議案として最終化された。同決議案は、第66回 MSC の審議を経て、来年秋開催予定の第20回総会において採択される予定である。

### 3. 貨物固縛マニュアル作成のためのガイドライン

貨物固縛マニュアルの備え付けを義務付けるための、SOLAS 条約第VI章および第VII章の改正が本年7月1日に発効するが、同マニュアルに記載すべき事項等を規定するガイドライン案の内容が審議され、最終案が取りまとめられた。同案は、第66回 MSC で承認後、MSC サーキュラーとして各国へ回章される予定である。

また、同ガイドライン案を承認する予定の第66回 MSC から、7月1日の改正条約発効日までの時間的余裕がないことから、日本を除く多くの国が猶予期間の設定を主張したが、結論は第66回 MSC に持ち越された。

同ガイドライン案に関する審議において、わが国は従来より使用されている貨物に対する外力の評価方法等が、引き続き使用できるよう要求し合意された。その他、本マニュアルは、固体および液体貨物をばら積み輸送する船舶以外の全ての船舶に適用すること等が確認された。

なお、運輸省当局によれば、貨物固縛マニュアルの備え付けにかかる猶予期間の設定如何にかかわらず、条約通り7月1日より船舶安全法施行規則改正を施行する予定であり、現在のところ、3月中の公布が見込まれている。これに伴い、運輸省当局および日本海事協会では、マニュアルに記載すべき内容の詳細規定あるいはサンプル等を作成の上、関係者に周知すべく作業を進める予定としている。

### 4. 船舶の閉鎖された場所への立ち入りに関する勧告

閉鎖区域への立ち入りの際の注意事項は、BCコードの付録Fに記載されているが、同区域への立ち入りの危険性は、ばら積み船だけの問題

ではないことから、全ての船舶に適用できるよう検討が続けられてきたが、本会合において閉会された場所への立ち入りに関する勧告案として最終化された。

同勧告案は、3月の第1回ばら積み液体および気体物質に関する小委員会（BLG）でさらに検討の上、第66回 MSC での承認を経て、第20回総会で採択される予定である。

#### 5. 船舶における殺虫剤の安全使用に関する勧告の改正

SOLAS 条約第VI章第4規則において、船舶において殺虫剤を利用する際に参照するよう求

められている、標記安全使用に関する勧告（MSC サーキュラー689）の改正案が最終化され、第66回 MSC で承認後、MSC サーキュラーとして各国に回章される予定である。

本勧告案の審議において、本勧告の位置付けが検討された結果、強制適用問題については必要があれば将来改めて検討すること、また、現時点においては各国に対して本勧告の国内法への導入を求めるだけに留めることが合意された。

また、燐化水素など、臭化メチルに代わる新たなくん蒸剤に関連した勧告の作成は見送られ、これらくん蒸剤の船舶での使用が定着した場合には、改めて検討することとされた。

## 2. 1996年4月1日より日本籍外航船の海外付保が自由化へ —改正保険業法の施行について—

旧保険業法を56年ぶりに大幅に改正した改正保険業法は1995年3月31日に成立しているが、その後関連政省令の整備が整い、同法は1996年4月1日より施行されることとなった。

ここでは、船舶保険に関する主な改正点について紹介する。

#### (1) カルテル行為の廃止

船舶保険料率・条件についての元請けカルテル行為が原則廃止される。しかしながら、日本船舶保険連盟は、経過措置として1996年度限りのカルテル行為延長を申請する予定のため、協定料率制度は向こう1年間存続する模様。一方、再保険のカルテル行為は、届出制から認可制へ変更され、1996年度以降も存続されることとなっている。

#### (2) 日本籍外航船舶の海外付保の自由化

日本籍外航船舶の海外付保が可能となるが、内航船舶については、従来同様わが国損害保

険会社に付保することとなる。

#### (3) 保険仲立人制度の導入

船舶保険契約について、保険会社と海運会社との媒介を行うことができる仲立人制度が導入される。

#### (4) ロイズの参入

英国のロイズ協会は、同協会に所属するネーム（無限責任の個人（約2万人）と有限責任の法人）によって構成するシンジケートが保険引受けを行うという特殊形態である。旧外国保険事業者に関する法律の下では、多数のネームに免許を与えなければならないこと、また同協会自体が保険引受けを行わないことから、日本において同協会は、活動ができなかった。改正保険業法では、特別の条項を設けてロイズ協会に免許を与え、ネームが日本で保険業を行えることにした。

## Washington 便り



昨年とは様変わり、今年の米連邦議会は今のところ極めて低調裡に推移しています。1月、2月共に休会が多く、加えて2月に入ると早くも大統領選挙の予備選が始まっているためですが、殊に海運関係は、最も問題の外航海運改革法案は、下院と上院の有力議員の間で意見の対立があり、上院のロット商船小委員長辺りが本法案は当面棚上げとすべしとの意向を洩らしているの、目下のところいつ審議が再開されるかめども立っていない状況にあります。海運関係で一番成立の可能性の強い重要法案は米国籍船の新規運航補助法案であろうと観測されていますが、これとて正式の動きはまだ何も出ておりません。大統領選挙自体が、共和党は只今のところ正に混戦模様で、誰が選ばれるのか予測困難だし、クリントン大統領も必ずしも安泰とは言えず、殊にホワイトウォーター事件の進展如何では再選は無理かもしれない、前回同様次の大統領には一体誰が選ばれるのか、最後まで下駄を履くまで判らない状態なので、個別法案の行方はそれ以上に予測困難といえましょう。

そのような状況なので、正直言って今月は連邦議会の動きについてお伝えするにはネタ不足でございます。ついては余り目新しくはありませんが、当地商工会その他の資料に基づいて、ワシントンの桜についてご紹介いたしましょう。

1. ポトマックの桜は、1900年初めに当時東京市長であった尾崎行雄が寄贈したものであることは周知のとおりであるが、正確にはそもそもタフト第27代大統領の夫人が日本の桜を植えることを強く希望、当時既に日米間の名士であったクカジアスターゼの発見で有名な高峰讓吉博士に相談したところ、同博士が尾崎市長に協力を依頼して実現したものである。尾崎行雄は日露戦争が日本の勝利となったのは米国のお陰であり、何らかの形で米国にお礼をしたいと機会を狙っていたとのことである。
2. この結果、1909年に2,000本の苗木がワシントンに船便で届けられたが、残念ながらこの第1陣は土壌に伝染性の病菌が発見され、全て廃棄処分

となってしまった。次いで1912年に改めて3,000本が贈られたが、これらが無事根付いて今日のポトマックの桜となった。なお、この時はニューヨークにも贈られ、セントラルパークその他に植えられたが遺憾ながら土壌が合わなかったのか育たなかったようである。

3. ポトマックの桜も今日まで平穩に温存された訳ではなく、いろいろの苦難を経験して現在に至っている。大きな試練としては1928年にポトマック川の氾濫があり、八重桜約300本が浸水で枯れてしまった。1938年にはジェファーソン記念館の建設のため、約360本の染井吉野が伐採されることになり大騒ぎとなった。幸い市民の反対で88本の伐採に止まり、残りはそのまま保存されるか移植することとなり、事無きを得た。
4. 1938年というと真珠湾攻撃の3年前で既に反日感情も高まりつつあり、ジェファーソン記念館の建設問題とは別に、対日過激派はすべての桜を伐り倒せと主張したが、この時も良識派の市民が勝ち、桜は無事に守られた。なお、この頃から、ポトマックの桜が全国的な名物として全米に広く定着した模様である。
5. 意外と知られていないのは、米国側がこのお礼に日本にハナミズキ (Dog-wood) を寄贈してくれたことである。1915年に米農務省から40本の苗木が東京市に贈られ、日比谷公園をはじめ、都内の公園等に植えられた。ただし、この最初のハナミズキは育たず、ほとんど現存していない由である。しかしながら、その後何回かにわたって数千本が贈られ、全国に植えられた。今や米国到来の樹であることはほとんど意識されていないのではなかろうか。
6. ワシントンの桜について余り知られていない事実をお知らせしたい。筆者も当地に赴任するまでは、ワシントンの桜と言えばポトマックと信じ込んでいたが、実はさにあらず、他にもう一箇所見事な名所が在るのである。正確にはコロンビア地区との境に近いメリーランド側にケンウッドといふかなり大きな高級住宅街があるが、その桜がまことに物凄い。何でも一軒最低3本の桜を植えることを条件に分譲されたそうであるが、日本でもこれほどの桜は思い至らないので、この見事さには日本人としてむしろ腹立たしいくらいである。ポトマックの桜より約一週間開花が遅れるが、機会があれば是非一見されることをお勧めしたい。  
(ただし、住宅地なので場所取りをやって、花見酒というわけには行きません。念の為)  
(北米地区事務局長 森崎 末壽雄)

# 業界探訪

## 業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本港湾協会

設立 大正11年(1922年)10月12日

目的 港湾政策を研究し、港湾に関する知識を普及徹底せしめ、港湾の施設の整備とその管理の改善とを促進し、もって産業の振興と貿易の伸展に寄与すると共に港湾関係者の連絡懇親を図ることを目的とし、港湾に関する情報の収集・提供や港湾に関する調査研究の実施、さらには港湾・海岸の整備を促進するための活動等を行っている。

会長 岡部 保

所在地 東京都港区虎ノ門1-2-8

虎ノ門琴平会館ビル4階

組織 役員：44名

(名誉会員、顧問、会長、理事長、理事、監事)

会員：法人会員 1,038団体

個人会員 69名

特別会員 1,391名

事務局：8名

事業内容

1. 港湾に関する知識の普及

国、港湾管理者、関係市町村の港湾行政担当者等を対象として次のような研究会・講演会を適宜開催している。

- ・港湾行政研究会(事務・技術)
- ・港湾行政実務初任者研修
- ・港湾講演会

2. 港湾整備促進運動の展開

港湾関係者が一丸となって港湾や海岸の整備を促進していくことが大きな運動目標となっている。

毎年、予算編成時期には、各友好団体の協賛をいただきつづ当協会が主体となって、港湾・海岸整備を促進するための各種大会を開催している。

3. 機関誌および出版物の発行



▲第67回通常総会

機関誌「港湾」は、大正12年4月創刊されて以来、港湾専門月刊誌として永い歴史を持ち、わが国の港湾の発展の過程を如実に物語る貴重な資料となっている。

港湾への認識を深める資料として、会員はもとより国会議員、大学、公共機関の図書館ならびに関係官庁等に配布し、更に、港湾関係業務に必要な各種図書を編集・刊行している。

#### 4. 港湾調査研究の実施

港のあるべき姿や望ましい姿について、自主調査、受託調査を実施し、国・地方公共団体に提言し、調査の実施に際しては、各界の有識者で構成される委員会を組織し、広く総合的な立場に立った検討を行っている。

#### 5. 友好団体との協力

1986年、運輸省の後援による恒例の「海の記念日」（7月20日）に際し、海の祭典実行委員会との共催により「ポートルネッサンス

21フォーラムイン北九州」を開催以来、毎年度開催地を持ち廻りで実施している。

また、全国各地で開かれている海の博覧会や港まつりなどへも海事関係団体とともに積極的に参加・協力している。

#### 6. 国際交流の推進

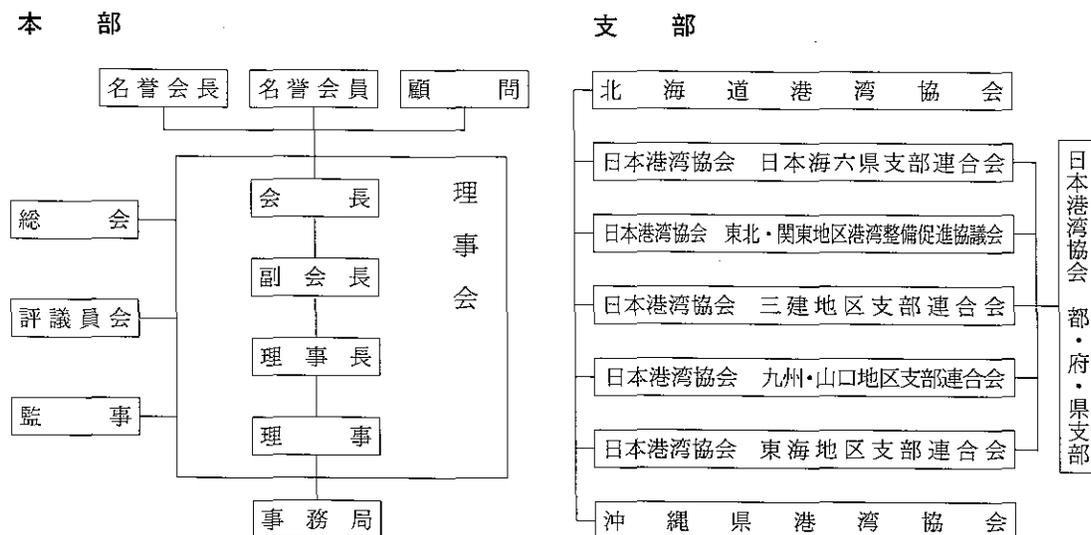
欧米諸国や発展途上国の港湾の実情を調査し、わが国の港湾の発展に寄与することを目的として、毎年海外調査団を派遣している。

また、発展途上国の港湾関係者を対象として、政府間ベースで毎年行われる港湾工学コース、コンテナ埠頭整備計画コース、港湾管理・運営セミナーの開催に対し協賛している。

#### 7. 港湾功労者等の表彰

毎年度、通常総会において港湾功労者表彰を実施。また、港湾の研究を奨励するために日本港湾協会論文賞、同技術賞、同企画賞、同鮫島賞を授与している。

### 組 織 図



## 紀元前に生まれた 海の自然法—共同海損

船が海難に遭遇したとき、危険を避け損害を軽減する目的で、帆柱を切り落したり、積み荷を海中に投棄（投げ荷）するといった方法がとられる場合がある。

このように航海を共にする財貨、すなわち積み荷と船舶の共同の安全のために、その一部を犠牲にしたり特殊な費用を支出した時、これを「共同海損（General Average：G/A）」とし、その損失はそれによって救われた財貨（船舶、積み荷等の価額）に応じて公平に分担されなければならないという原則は、古くから海の自然法として世界の海洋国家に受け継がれてきた。

こうした概念が最初に登場したのは、紀元前4世紀から3世紀にかけて東地中海の中心的な海運勢力となったロード島民による「ロード海法」。そこには「共同の利益のために生じた損害は共同の分担によって補償されなければならない」という考えがすでにあらわれている。

わが国でも「投げ荷」についての記述は、室町時代に成立したといわれる廻船式目にすでにみられ、さらに江戸時代には「振合」、「総振」といった共同海損の概念に基づく損害の共同負担の考えが普及している。

しかし、共同海損の基本原則は同じでも、これを処理するための慣行や実務は国によって異なった発展を遂げた。このため海運業界に種々の紛糾が生じる結果となった。

これを解消するため船主、貿易業者、保険業者の間で共同海損の精算について国際的統一を図る検討が行われ、1877年に「ヨーク・アントワープ規則（YAR）」が成立。以来、数多くの

改定を重ね、今日の運送契約にはほぼ例外なくこのルールが採用されるようになった。

ちなみに、私たちが「平均」という意味で使う「average」は、もとは「海損」を意味する言葉だった。海事用語が日常的な語彙に転化した数多い事例の一つでもある。

## 海洋国家日本の目覚めを うながした北太平洋の 「ライオンの咆哮」

冬季に温帯低気圧が台風並みに発達し、強烈な暴風が続く北緯および南緯40～50度の水域は、古くから「roaring forties（咆哮する40度）」と呼ばれ、船乗りたちに恐れられてきた。「roar」とはライオンの吠える声からきた擬声語。かつては主に南半球の南緯40度付近を指す言葉だったが、現在は北半球にも拡大して使われており、日本と北米を結ぶ大圏航路がちょうどこの緯度にあたる。

日本人による初の太平洋横断を成し遂げた威



臨丸が往路にとったのがこの航路で、季節はまさに冬。次々襲いかかる低気圧によって惨澹たる航海を強いられたことは有名な話だ。

同乗していた米海軍の士官、ブルック大尉とその部下たちの奮闘で、何とか乗り切ったが、自信満々で乗り込んだ日本の士官たちは、船酔いと経験の未熟さから、航海中はほとんど役に立たなかったという。

彼らはいずれも海軍伝習所出身の幕府きってのエリートだったが、実際には沿岸航海の経験のみ、それも汽力によるものがほとんどで、自力での太平洋横断という試みは無謀以外の何ものでもなかったのだ。

しかし、ブルックの指導のもと、北太平洋の強烈な嵐の洗礼に鍛えあげられた彼らは、帰路は安全なハワイ経由の航路とはいえ、自力でみごと太平洋横断を果す。

こうした貴重な経験と、アメリカ滞在中に学んだ造船や航海術に関する豊富な知識をもとに、この時の乗組員の多くは、維新後も日本の海軍や造船技術の発展に大きく貢献した。

万延元年の冬の北太平洋を吹き荒れた「ライオンの咆哮」が、20世紀に通じる海洋国家日本の目覚めをうながしたのである。

## 日本人が発明した フィンスタビライザー

両舷の船底近くに小さな翼を張り出し、航行中そこに働く揚力によって船体の横揺れを軽減する装置がフィンスタビライザー。揺れに応じて翼の角度を変え、揚力を変化させることにより、大きな横揺れ減衰力を生み出す。

その効果はきわめて大きく、最近では客船やカーフェリーをはじめとする多くの船で使われるようになった。



ところで、このフィンスタビライザーは戦前に日本で発明されたもの。三菱造船（現三菱重工業）の元良（もとら）信太郎博士による造船技術上の傑作だ。

1923年に対馬商船の暁丸に世界で最初に装備され、同年11月に壱岐～対馬間を荒天航海したときの横揺れは、作動停止時には平均12度、最大20度に及んだが、これを作動させると平均3度、最大15度まで軽減できたという。

しかしコンピュータもなく制御機器も発達していなかった時代のこと、画期的発明もついに期待した効果を発揮するには至らず、特許は、やがてイギリスの企業に売却される。

卓越したアイデアは、まさにその先進性ゆえに周辺技術が追いつけず、当時の日本では花開くことができなかったのである。

しかし、現代の客船やカーフェリーによる揺れの少ない快適な船旅が、1920年代の日本人のこうしたユニークな着想から生まれたことを想えば何とも感慨が深い。



2月

7日 運輸省は、1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1隻・1万%、輸出船22隻・97万%、合計で23隻・98万%となり、隻数では前月より減少したものの、コンテナ船10隻とVLCC1隻を含むため9万5,000%増加した。

9日 IMO 第1回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会 (DSC) が5日からロンドンで開催され、固体ばら積み貨物の安全実施コード (BCコード) の一部改正、ばら積み貨物の安全荷役実施コード、貨物固縛マニュアル作成のためのガイドライン等について審議した。

(P.24海運ニュース1参照)

13日 国際船舶制度の根拠法となる海上運送法第44条の2等の改正法案が閣議決定され、同日、国会に提出された。

(2月号P.2 シッピングフラッシュ1参照)

15日 英国西部のミルフォード・ヘブン港沖でリベリア船籍の大型タンカー「SEA EMPRESS」が座礁し、大量の原油が流出した。

18日 日本船舶輸出組合は、1月の輸出船契約実績を発表した。それによると、23隻・53万%となり、%ベースで前年同月比21.1%減少した。

20日 政府は、国連海洋法条約の今国会での締結の承認を目指し、関係法の整備を行うた

めの準備を早期に進める基本方針を閣議了解した。

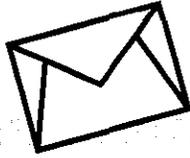
24日 大蔵省は、1月の貿易統計速報 (通関ベース) を発表した。それによると、輸出額は289億5,600万ドル (対前年比6.7%増)、輸入額は284億8,900万ドル (同16.9%増) となり、輸出額から輸入額を差し引いた輸出超過額 (貿易黒字) は4億6,700万ドル (同83.0%減) と急減し、1990年1月以来の低水準となった。

26日 アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会第3回中間会合が東京で開催された。会合では、生田正治委員長 (当協会副会長) より基調スピーチが行われると共に、航路安定化実現のためには、アジア船社が責任の重さを自覚し、全船社共通の土俵を構築していくことの必要性が確認された。

(P.2 シッピングフラッシュ1参照)

◎ テクノスーパーライナー (TSL) の総合実験推進委員会の第3回委員会が開催され、1995年に実施した総合実験に関する報告を了承し、運航技術確立を確認したと発表した。これにより、1989年から進めてきた建造・運航技術確立のためのTSLの研究開発は終了し、実用化に向けた段階に入ることとなる。

# 船協だより



(運輸省令第54号、平成6年12月13日公布、平成7年1月1日施行)

公布、平成8年4月1日施行)

## 海運関係の公布法令 (2月)

- ⑨ 油濁損害賠償保障法施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第7号、平成8年2月2日公布、平成8年5月30日施行)
- ⑩ 鋼船構造規程及び船舶機関規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第11号、平成8年2月27日公布、平成8年2月27日施行)
- ⑪ 船舶消防設備規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第13号、平成8年2月27日公布、平成8年2月27日施行)
- ⑫ 船舶等型式承認規則及び海洋汚染防止設備型式承認規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第14号、平成8年2月27日公布、平成8年2月27日施行)
- ⑬ 船舶職員法施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第15号、平成8年2月28日公布、平成8年2月28日施行)
- ⑭ 船主相互保険組合法施行規則の一部を改正する省令  
(大蔵・運輸省令第1号、平成8年2月29日

## 国際会議の開催予定 (3・4月)

SMDG ドバイ会合

3月16日・17日 ドバイ

国連欧州経済委員会貿易手続簡易化委員会第43回会期 (UN/ECE/WP.4)

3月18日～22日 ジュネーブ

ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合 (JRT)

4月15日～19日 イグアス

改正 STCW 条約の施行に関するセミナー

4月15日～19日 マニラ

危険および有害物質並びに責任制限に関する国際会議

4月15日～5月3日 ロンドン

ISF 理事会/年次総会

4月24日 ロンドン

ICS 理事会/年次総会

4月25日 ロンドン

# 海運統計

## 1. 世界の商用船建造状況

年	竣工量 (年・期間) A		造船所手持工事船舶量						推定建造 期間(月)	
	隻数	千総トン	S : S = L + M		建造中船舶量L		未着工船舶量M			
(1986.12)			2,168	21,364	1,292	11,051	876	10,313		
1987年 (1987.12)	[2,103]	[11,311]	2,037	22,542	1,210	9,694	827	12,848	7.1	
1988年 (1988.12)	[2,094]	[11,312]	2,228	24,553	1,288	11,622	940	12,931	7.2	
1989年 (1989.12)	[2,196]	[14,482]	2,452	31,055	1,275	12,452	1,177	18,603	7.0	
1990年 (1990.12)	[2,121]	[16,039]	2,633	39,789	1,288	13,533	1,345	26,256	7.3	
1991年 (1991.12)	[1,945]	[16,859]	2,530	43,164	1,355	15,897	1,175	27,267	8.2	
1992年 (1992.12)	[1,886]	[18,641]	2,284	37,333	1,312	18,670	972	18,663	8.5	
1993年 (1993.12)	[1,757]	[20,530]	2,145	39,242	1,131	15,787	1,014	23,454	8.3	
1994年 (1994.12)	[1,437]	[18,966]	2,316	45,792	1,182	18,033	1,134	27,759	9.7	
1995年 引渡予定*	7～9月 (9月末)	295	4,350	2,511	46,832	1,227	17,323	1,284	29,509	
	10～12月 (12月末)	341	4,841	2,655	48,526	1,265	18,731	1,390	29,795	
	(1996年)			(1,984)	(29,578)					
	(1997年)			(532)	(14,690)					
	(1998年)			(139)	(4,258)					

- (注) ① ロイズ船級協会発行の資料を次のとおり使用して作成した。  
 1 1987～1994年の年間竣工量は「World Fleet Statistics」より〔 〕内。  
 2 1986年末～1994年末の造船所手持工事船舶量(含：建造中船舶、未着工船舶)は「Merchant Shipbuilding Return」より。  
 3 1995年7～9月期竣工量および、同期末の造船所手持工事船舶量は「World Shipbuilding Statistics September 1995」より。  
 4 1995年10～12月期竣工量、同期末の造船所手持工事船舶量および同手持工事船舶の引渡予定は「World Shipbuilding Statistics December 1995」より。  
 ② 「推定平均建造期間」(月数)は竣工隻数(A)および建造中隻数(L)より次により算出した。  

$$\frac{12}{\frac{An}{(Ln-1+Ln)/2}}$$
  
 ③ 対象船舶には漁船および雑船が含まれる。  
 ④ \*は1995年12月末造船所手持工事船舶の引渡予定量。

## 2. 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

年 度	竣 工 量						造船所手持工事船舶量					
	(各年度実績)		輸 出 船		国 内 船		(各年3月末現在)		輸 出 船		国 内 船	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
1986年度 (1987.3)	265	8,005	180	4,757	85	3,248	133	5,129	96	2,932	37	2,196
1987年度 (1988.3)	132	4,367	86	2,547	46	1,820	119	4,773	99	3,875	20	899
1988年度 (1989.3)	153	4,325	118	3,437	35	888	153	5,277	138	4,658	15	619
1989年度 (1990.3)	188	5,662	160	4,771	28	892	224	8,083	204	7,534	20	549
1990年度 (1991.3)	203	6,367	172	5,333	31	1,034	294	12,243	272	11,606	22	637
1991年度 (1992.3)	215	7,152	180	6,533	35	619	279	13,247	256	12,073	23	1,173
1992年度 (1993.3)	216	7,706	176	6,400	40	1,306	217	10,593	192	9,713	25	879
1993年度 (1994.3)	204	8,547	175	7,835	29	712	248	9,959	223	8,615	25	1,343
1994年度 (1995.3)	271	8,308	235	7,970	36	738	315	12,788	295	11,651	20	1,138

- (注) ① 運輸省海上技術安全局「新造船工事状況」より作成。  
 ② 対象船舶はわが国の全ての造船所における建造許可船舶(総トン数2,500総トン以上又は長さ90m以上の鋼船)。  
 ③ 「竣工量」は各年度における実績である。  
 ④ 造船所手持工事船舶量は各年度末における状況である。

3. 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
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
1995	443,041	335,956	107,081	12.0	22.4
1995年2月	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
12	39,490	28,558	10,932	4.6	15.6
1996年1月	28,978	28,504	474	6.8	16.9

(注) 通関統計による。

4. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

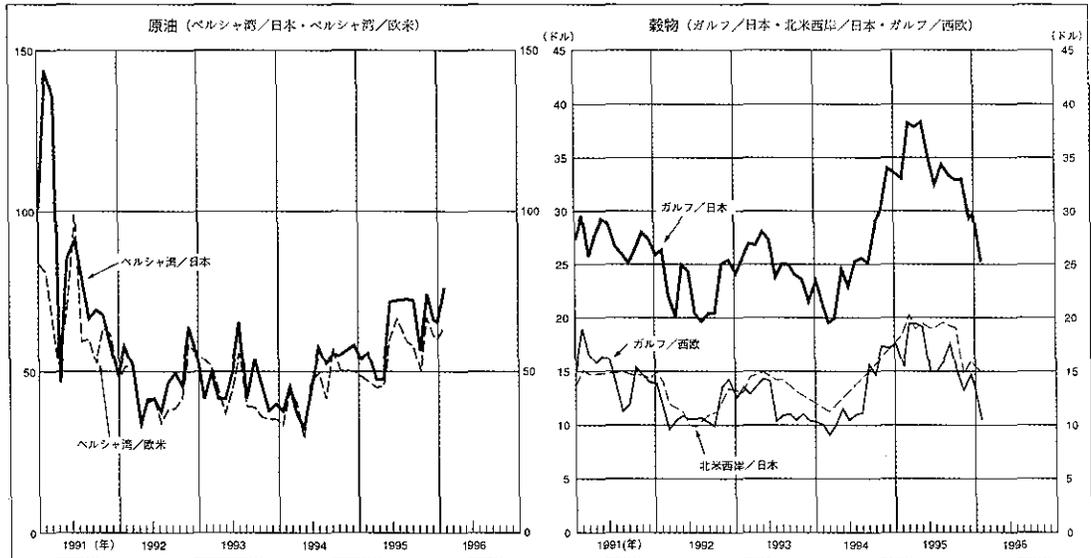
年月	年間 月間) 平均	最高値	最低値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1995年3月	90.79	88.25	96.55
4	83.67	80.30	87.20
5	85.10	82.25	87.35
6	84.53	83.80	85.40
7	87.22	84.60	88.75
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
2	105.73	104.40	107.25

5. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル 航海	(品目別内訳)							Trip	Period
穀物				石炭	鉍石	屑鉄	砂糖	肥料	その他			
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 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
2	15,175	145	15,030	4,756	4,260	5,131	117	403	310	53	11,194	1,691

(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。



6. 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	75.00	67.50	35.00	30.00	49.00	41.00	65.00	55.00
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			42.50	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			

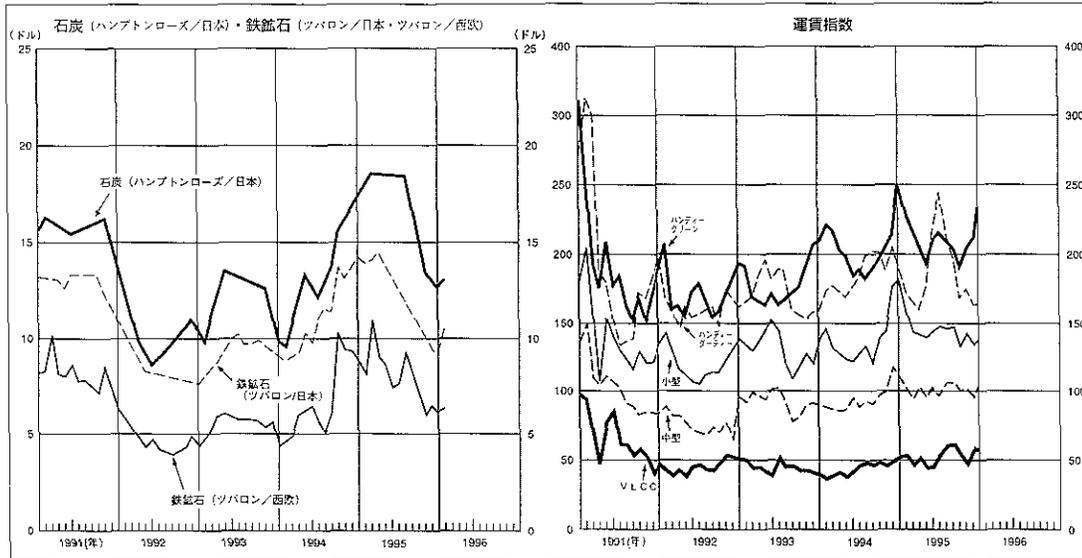
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。  
④グラフの値はいずれも最高値。

7. 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	25.15	23.00	17.65	—	14.90	13.75	15.40	15.25	10.75	10.00
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。



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

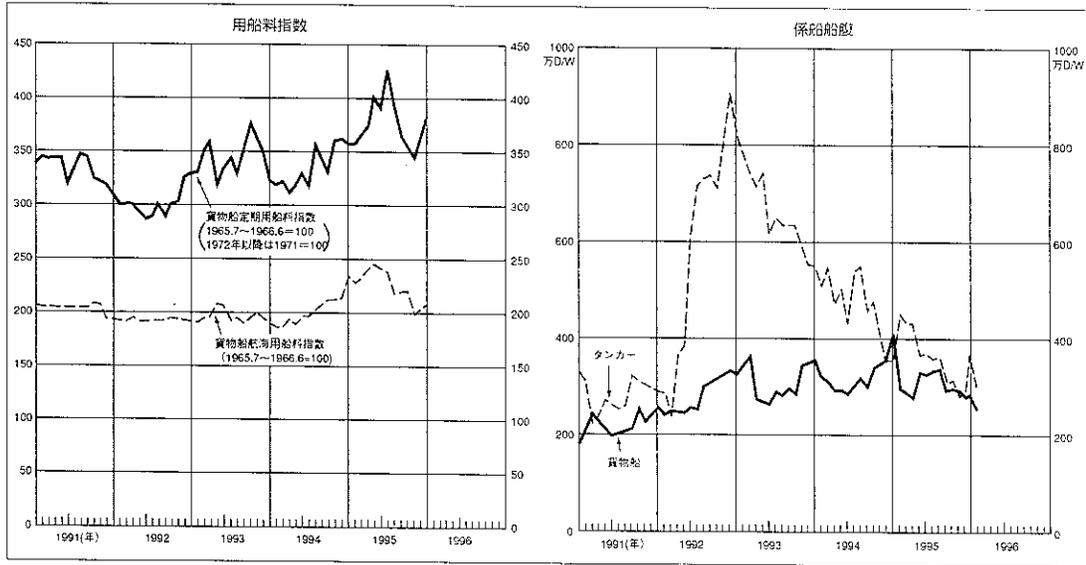
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)		ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)					
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	12.50	—	14.20	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15
2	—	—	13.00	12.95	13.75	—	11.00	—	8.00	—	6.50	5.65
3	18.50	—	—	—	13.50	—	—	—	11.25	9.80	—	—
4	—	—	—	—	13.90	—	—	—	8.70	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	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。

9. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1994				1995				1996						
	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	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6
2	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4					
3	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7					
4	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9					
5	36.6	93.6	124.5	169.1	199.4	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4					
6	34.2	88.6	125.9	175.6	183.1	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9					
7	37.8	91.5	129.7	185.4	188.5	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6					
8	45.7	88.7	123.9	199.1	181.9	63.2	107.8	144.6	214.3	212.8					
9	47.8	93.1	133.8	201.7	186.4	63.7	106.5	147.6	191.7	203.7					
10	44.6	96.6	142.2	200.2	196.4	53.7	100.0	134.6	166.3	189.1					
11	48.2	102.1	153.4	188.6	199.3	48.9	100.6	142.9	174.7	207.2					
12	47.5	117.6	173.1	209.4	214.9	61.4	96.5	131.8	162.7	214.9					
平均	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。



10. 貨物船用船料指数

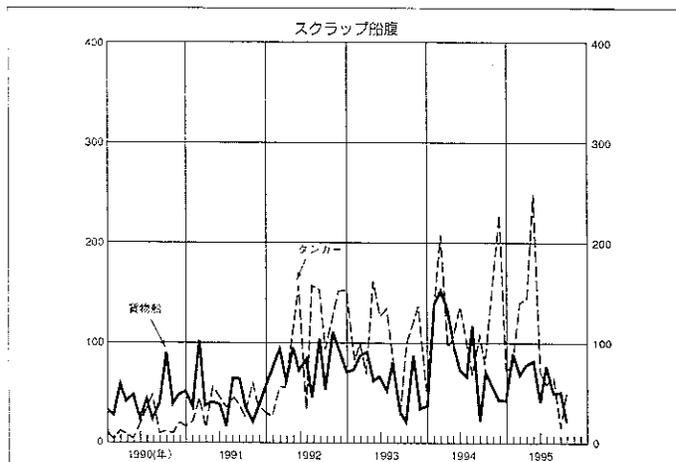
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1991	1992	1993	1994	1995	1996
1	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3
2	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0		318.0	326.0	326.0	320.0	358.0	
3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0		325.0	320.0	327.0	324.0	366.0	
4	207.0	192.0	194.0	198.0	243.0		335.0	300.0	356.0	310.0	377.0	
5	205.0	191.0	195.0	191.0	245.0		344.0	302.0	366.0	318.0	402.0	
6	205.0	195.0	209.0	198.0	239.0		342.0	301.0	319.0	334.0	390.0	
7	208.0	190.0	206.0	198.0	230.0		349.0	295.0	335.0	320.0	426.0	
8	206.0	191.0	194.0	202.0	218.0		342.0	288.0	346.0	360.0	391.0	
9	206.0	191.0	196.0	208.0	220.0		318.0	293.0	328.0	349.0	364.0	
10	205.0	191.0	188.0	212.0	221.0		325.0	301.0	351.0	333.0	355.0	
11	206.0	193.0	196.0	212.0	198.0		335.0	289.0	372.0	363.0	344.2	
12	208.0	196.0	200.0	219.0	209.0		349.0	300.0	349.0	367.0		
平均	205.7	194.6	196.3	199.8	226.1		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。なお、1995年12月のデータは未入手。

11. 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						
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	257	2,005	2,506	60	1,636	2,980
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・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。



## 12. 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	511	1,043	60	843	1,362	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	21	274	410	4	66	124
10	13	107	138	9	354	673	32	475	795	10	413	798	22	131	143	8	244	491
11	60	505	854	13	512	1,040	33	371	617	14	700	1,418						
12	14	169	292	10	600	1,259	25	286	464	15	1,138	2,345						
計	390	4,107	7,148	157	6,103	11,572	452	5,915	10,353	151	7,146	14,267						

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

## 13. 国内輸送機関別輸送状況

年度	輸送量(百万トン)					輸送トンキロ(億トンキロ)				
	内航海運	鉄道	自動車	国内航空	計	内航海運	鉄道	自動車	国内航空	計
1985	452	96	5,048	0.54	5,597	2,058	219	2,069	5	4,342
1986	441	87	4,969	0.60	5,498	1,980	204	2,161	5	4,351
1987	463	82	5,204	0.70	5,750	2,014	205	2,264	6	4,489
1988	493	82	5,578	0.76	6,155	2,126	235	2,461	7	4,829
1989	538	83	5,888	0.83	6,510	2,247	251	2,629	8	5,134
1990	575	87	6,114	0.87	6,776	2,445	272	2,742	8	5,468
1991	572	86	6,261	0.87	6,919	2,482	272	2,838	8	5,599
1992	540	82	6,102	0.85	6,725	2,480	267	2,816	8	5,571
1993	529	79	5,822	0.86	6,430	2,335	254	2,759	8	5,357
1994	556	79	5,810	0.91	6,446	2,385	245	2,806	9	5,445

(注) 運輸省「運輸白書」による。

立春が過ぎ、春の足音が近づくとともに、今年も受験シーズンが到来した。世間の眼が住専処理の行方に注がれる中、試験場へと急ぐ受験生の緊張した姿がニュースに映し出される。

私が学んだ時代は、これほどではなかったと記憶しているが、そういった受験戦争の裏側で今、「いじめ・不登校」の問題がクローズアップされる。これも画一教育により統制化され続ける子供達の、ストレスや閉塞感の現れなのかと考えてみたりはするものの、果たして本当の原因となると、今一つ理解できないでいる。

そういった思いに助言を与えるかのように、たまたま大阪市である団体の集会が開かれ、4日間の日程に約2万人の教師と多数の親や子が参加し発言、数日にわたっての報道に興味深く眼を向けた。

## 編集後記

その内容を拾ってみると、教師の側から見たいじめ問題への取り組みに始まり、いじめ発生の原因についての新たな究明がなされている。従来、討議の場では教育行政、父母、地域教育のあり方等々、責任の所在に重点を置いた議論が交わされるのが常であった。今回は、教師として何ができるかを、先生自らが問うた。そして十人十色である子供達に対し、心の病という一言で片付けず、彼らの眼の高さでじっくりと話を聞くことで、意識改革の必要性を説く。また、そうした視点の変化が生徒との信頼関係を築き、いじめの芽を摘むことにつながるとし、からんだ糸をほぐすのは、我々教師を

おいてほかにないとも。

こうした討論は、各地域でもいじめ防止に対する盛り上がりを背景に行われており、その対策への動きも出てきた。関東地区では埼玉や神奈川などで、学校や公共施設を利用して教師によるカウンセラーの常駐による相談室の開設等も進められている。更に文部省内に「いじめ問題対策本部」も発足、情報収集と施策の総合的な調整が計られることとなった。

親として教師としてできることは何か。自らを問い直し、まず子供の身になって見る。新たな出発点はどう展開されていくかは、今後の課題であるが。

昭和海運

総務部広報チーム

チームリーダー 副部長

酒徳義明

せんきょう 3月号 No. 428 (Vol. 36 No. 12)

発行◆平成8年3月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (調査広報部)

編集・発行人◆植松英明

製作◆大洋印刷産業株式会社

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

# 会 員 紹 介

当協会会員は148社。  
(平成8年3月現在)

会社名：株エム・オー・シーウエイズ (英文名) M.O. Seaways, Ltd.

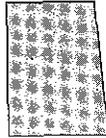
代表者 (役職・氏名)：取締役社長 中村次雄

本社所在地：東京都港区西新橋1-5-11

資本金：660百万円

創立年月日：1972年3月1日

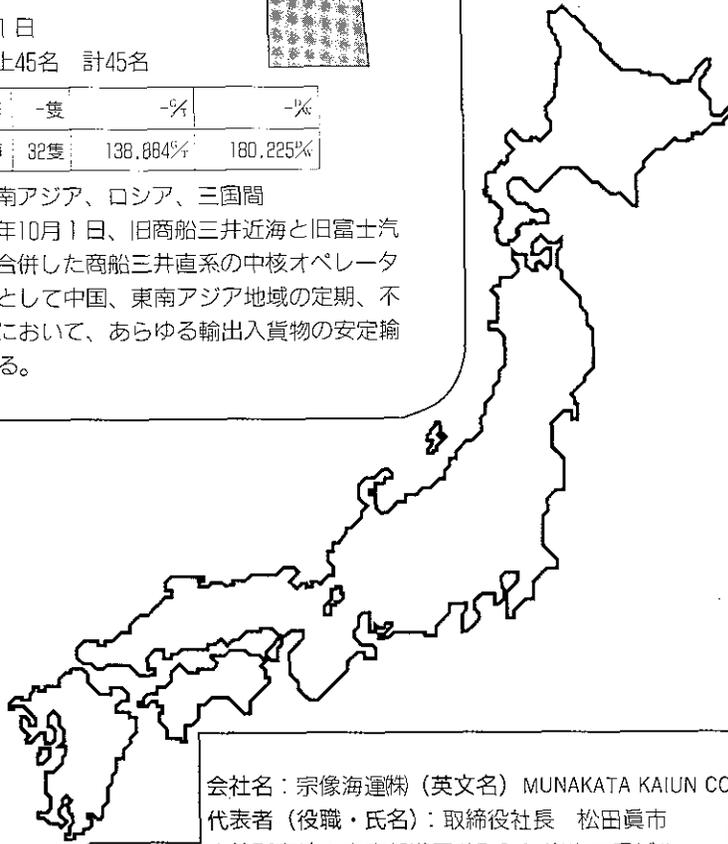
従業員数：海上0名 陸上45名 計45名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	一隻	-%	-%
管理船状況	遠洋・近海・沿海	32隻	138.884%	180.225%

主たる配船先：中国、東南アジア、ロシア、三国間

事業概要：当社は、1990年10月1日、旧商船三井近海と旧富士汽船（新橋）が合併した商船三井直系の中核オペレーターであり、主として中国、東南アジア地域の定期、不定期船両分野において、あらゆる輸出入貨物の安定輸送を行っている。



会社名：宗像海運株 (英文名) MUNAKATA KAIUN CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 松田真市

本社所在地：東京都港区芝5-6-1 出光三田ビル

資本金：50百万円

創立年月日：1962年5月25日

従業員数：海上65名 陸上32名 計97名

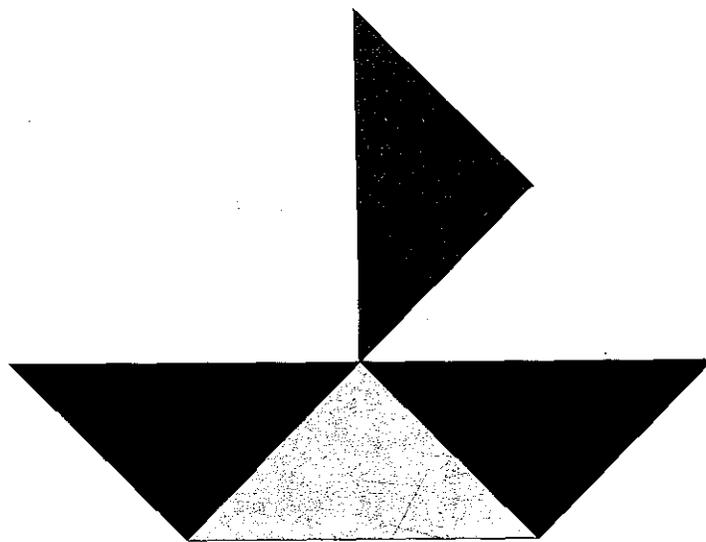


所有船状況	遠洋・近海・沿海	4隻	9.333%	16.400%
管理船状況	遠洋・近海・沿海	36隻	45.679%	87.545%

主たる配船先：国内全域および東アジア

事業概要：当社は、1962年5月に 出光興産船舶部より独立し、以来出光グループ内航輸送部門の中核として、燃料油の他にも潤滑油・LPG・溶融硫黄・アスファルト・石炭等、幅広く国内各地および一部東アジアへの輸送を行っている。

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*