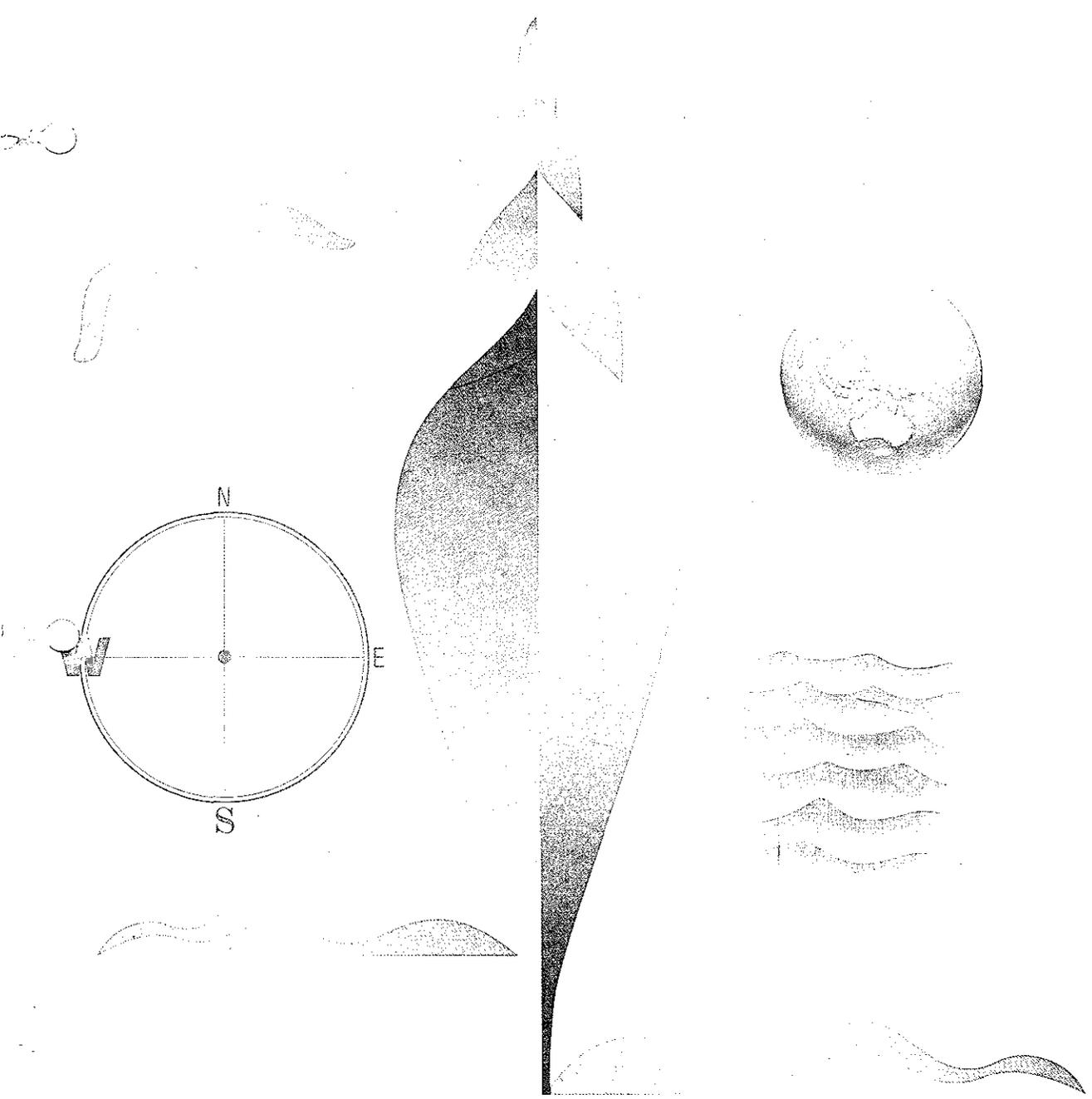


せんきょう

1996

6



船協月報/1996年6月号 目次

◎巻頭言

安全確保に万策を尽くせ★日本船主協会常任理事・野田進一郎——1
★東京タンカー取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

1. HNS 物質の海上輸送に係る損害について
船主と荷主で責任を分担——2
—HNS 条約/LLMC96年改正議定書採択外交会議—
2. 第5回アジア船主フォーラム (ASF)、
過去最大の参加者を集め終了——4
3. 外航船舶建造融資利子補給臨時措置法および関係
通達の1996年4月以降の取り扱いについて——10

◎話題を追って

- 2 新海洋法条約と漁業紛争★早稲田大学 法学部教授・島田征夫——12

◎随想

「海の日」は何のために？—高国日本の海と港の歴史から—

日本港湾経済学会会長
★静岡産業大学教授・北見俊郎——16
青山学院大学名誉教授

◎海運ニュース

1. 業界間や各分野における調整を行うことの認識が高まる——18
—ジョイントUN/EDIFACT ラポーターズチーム会合(イグアス)の模様—
2. 増加を続ける世界船腹——19
—ロイド統計による1995年末の世界船腹量—

◎業界団体を訪ねて—訪問団体 石油化学工業協会——24

◎海運雑学ゼミナール★第75回——26

◎博物館探訪① 北海道・東北——30

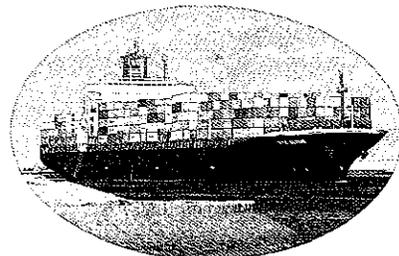
◎London 便り——32

❖海運日誌★5月——33

❖船協だより——34

❖海運統計——35

❖編集後記——40



コンテナ船「NYK ALTAIR」

安全確保に万策を尽くせ

日本船主協会常任理事
東京タンカー取締役社長 野田進一郎



世の中どうやら景気は回復基調にあるようだ。経済企画庁が5月28日発表した3月の景気動向指数は、一致指数、先行指数とも50%を下回っているが、企画庁は、これは今年の3月が例年に比し休日が多く、工場稼働率が落ちたという一時的要因であるとみて、前月と同じく「回復の動きが続いている」との判断を示している。

ところで、5月17日発表された海運大手5社の1996年3月期決算では、5社合計で売上高こそ1兆5,246億円と前年度比2.7%の増収にとどまったが、収支は大幅に改善し、経常利益の合計は322億8,100万円と、前年比2.9倍の増益となった。

為替による影響が想定よりも小幅にとどまったこともあるが、各社の営業力強化による集荷活動が実を結んだことと、ここ数年必死に取り組んだコスト削減への血のにじむような努力が効果をあらわしたものと説明されている。

これから先、景気が回復してくれば当然荷動きも活発となり、さらに経済成長の著しい東アジアへの物流増加も期待され、海運業界の前途は明るいものがある。

翻って、我々タンカー会社の荷主である石油業界はどうかというと、増収増益傾向にある産業界にあって、残念ながら唯一つドシャ降りの状況にある。

ご承知の通り、本年3月末で特石法が廃止され、4月以降は一定の条件を満たせば、誰でも石油製品を自由に輸入できるようになった。

ここ1～2年、この変化を先取りして、ガソリンのS/S店頭における価格は落ち込んできている。エネ研・石油情報センターの調査によれば、平成6年3月時点のS/Sにお

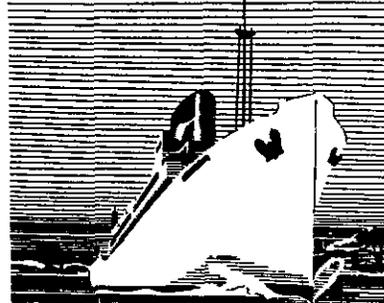
けるレギュラーガソリンの全国平均価格は1ℓ当たり122円であったが、2年後の本年3月には109円と13円も下落し、ガソリンの年間需要は約5,000万ℓであるから、値下げ額は約6,500億円にのぼる。結局この金額は、石油会社および流通段階から消費者へ還元されたということになる。

収益源のガソリン価格の値崩れが響き、3月決算の主要石油会社8社合計でみると、平成7年度の経常利益は824億円で、2年前と比較すると実に6割減といった惨たんたる状況となっている。

ガソリン価格の値崩れは国際価格への取れんといわれているが、連産品である石油製品を扱う石油会社としては、国際価格より低い灯油や軽油、A重油等の中間留分については、消費者に値上げをお願いしなければ国際価格体系のバランスがとれないこととなり、石油会社にとっては新しい価格体系の確立が焦眉の急となっている。そこで、自らを厳しく削りながら、重ねてその値上げをお願いしているところである。

かかる状況の石油会社を荷主とする我々タンカー会社としては、今まで以上のコストダウン、スリム化を推進することは当然であるが、この際、「安全確保が最大のコストダウン」を改めて心に銘記する必要がある。

5月23日開催した当社の船機長研修会において、私は、「世の中の大幅な変化を認識し、船機長自身の意識をさらに変えてもらう必要があること」、さらに「スリム化は本社が指示したからやるのではなく、自分の守備範囲内は、自らの考えで実行すること」を強調し、その上で「安全確保に万策を尽くす」よう求めた次第である。



1. HNS 物質の海上輸送に係る損害について 船主と荷主で責任を分担

—HNS 条約/LLMC96年改正議定書採択外交会議—

題記外交会議は、4月15日から5月3日まで
ロンドンIMO本部で開催された。

参加国は73カ国で、他にICSなど23の関係
団体がオブザーバーとして参加した。わが国か
らは以下の出席者を含む、44名が参加した。

運輸省大臣官房審議官	大森 寿明
在英日本大使館公使	沼田 貞明
運輸省海上交通局外航課長	園田 良一
成蹊大学教授	谷川 久
日本郵船法務保険グループ長	辻本 泰久
当協会常務理事	茅田 俊一
当協会企画調整部企画調整課長	園田 裕一

同会議では、HNS条約（危険物質及び有害
物質の海上輸送に伴う船舶による損害について
の責任並びに賠償及び補償に関する国際条約）
およびLLMC96年改正議定書（1976年の海事
債権についての責任の制限に関する条約（76
LLMC）を改正する1996年議定書）について
審議が行われ、同条約／議定書が採択された。

（IMOにおけるこれまでの審議経緯につい
ては、本誌1995年5月号参照）

1. HNS 条約

同条約では、石炭、製紙用チップの適用除外、
放射性物質の全面適用除外、石油、LNG、LPG
の独立会計化などわが国の主張が全面的に取り
入れられた内容になっており、その概略は次の
とおりである。

- ① 船舶による海上輸送中の有害危険物質に
より発生した損害賠償および補償について、
船主の責任については、厳格責任を課す一
方で、一定の限度額（船型により約15億円
～約150億円 表1参照）を設定するととも
に、これを強制保険で担保する。船主の責
任を超える部分については、有害危険物質
の荷主が拠出する国際基金（HNS Fund）
が補償（上限：約375億円）を行う。（図1
参照）

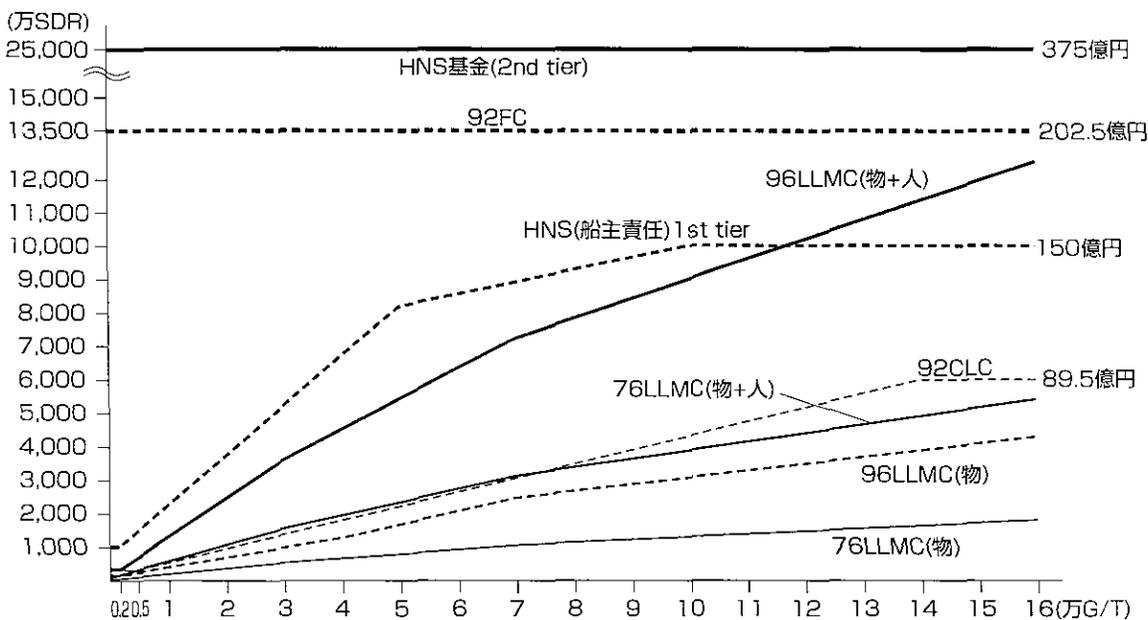
- ② 対象物質は、各種の化学物資、石油、LNG、LPG等。(表2参照)
- ③ 石油、LNG、LPGについては、HNS Fundの運営において他の物質と分離し、独立会計とする。
- ④ 200%以下の内航船で、個品の危険物のみを輸送する船舶(非バルク船舶)については、HNS条約の適用対象外とする宣言を各締約国が行うことができる。
- ⑤ 締約国数が12カ国(うち4カ国は船腹量200万トン以上を保有する国)に達しかつ、一般会計への前歴年中の抛出貨物量が4,000万トンに達した、18カ月後に発効する。

2. LLMC96年改正議定書

同改正議定書においては、76LLMCにおける船主責任限度額の引上げが行われ、76LLMCの責任限度額の約2.4倍の限度額が設定された。

(表1、図1参照)

【図1】 各種条約における責任限度額



【表1】 船主責任限度額

1. HNS条約

トン数区分	責任限度額
～ 2,000%	1,000万 SDR
2,001～ 50,000%	1,500SDR/トン
50,001～100,000%	360SDR/トン
100,001～	10,000万 SDR

2. 96LLMC

① 人 損

トン数区分	責任限度額
～ 2,000%	200万 SDR
2,001～ 30,000%	800SDR/トン
30,001～ 70,000%	600SDR/トン
70,001～	400SDR/トン

② 物 損

トン数区分	責任限度額
～ 2,000%	100万 SDR
2,001～ 30,000%	400SDR/トン
30,001～ 70,000%	300SDR/トン
70,001～	200SDR/トン

【表2】 HNS条約の基本的な枠組み

① 補償の範囲

損害の対象 対象危険物質	汚濁損害	爆発・火災等 による損害
原油等 (いわゆる黒 もの油)	油濁損害賠償 条約	
LNG、LPG、 化学物質等	HNS条約の補償範囲	

また、船客の死傷については、かねてよりわが国が主張していたとおり、「締約国が船客にとって『条約より不利にならないかぎり』独自の制度を設けることができる」との条文が取り

② 損害の補償

荷主の拠出金 (2nd tier: HNS基金) ・一定限度額 を超える損 害の填補	独立会計		一般会計
	石油 会計	LNG 会計	LPG 会計
船主責任 (1st tier)	船舶所有者の責任 (強制保険)		
			・化学物質 ・固体ばら積 み物質 等

入れられた。

なお、同議定書は締約国数が10カ国に達した日から90日後に発効することとなっている。

2. 第5回アジア船主フォーラム (ASF)、 過去最大の参加者を集め終了

題記会合は5月13日に香港船主協会の主催(議長:George Chao 香港船主協会会長)により、香港で開催された。これは昨年5月の第4回会合(於:台北)に続くもので、会合にはアジア7地域(日本、韓国、中国、台湾、香港、ASEAN、オーストラリア)11船協から81名の代表が出席した。当協会からは新谷会長はじめ生田・河村・堀・伏見各副会長等11名の代表が参加した。(資料1参照)

会合では、6つの“S”委員会(トレード安定化・船員問題・船舶解撤・航行安全・船舶保険・恒久事務局設置検討)が開催され、アジア船主間の相互信頼の一層の緊密化と共存共栄に向けた率直かつ建設的な意見交換が行われた後、共同コミュニケ(資料2参照)を採択して閉会した。同コミュニケの概要は次のとおりである。

- (1) トレード安定化:1996年2月に開催された第3回中間会合で採択された覚書き(Note of Understanding)に対する全面支持を確認するとともに、アジア海運の共存共栄のためには船社上層部が航路安定化に向けた努力と責任を共有していくことを再確認した。
- (2) 船員問題:改正STCW条約によって船員資質の向上が期待される反面、有資格船員の減少が懸念されるので、アジア船員の雇用の拡大・促進を志向していくことや、関係海事機関との連携を緊密にし、同条約などの解釈の統一を図っていくことを合意した。
- (3) 船舶解撤:インドへの借款等、日本政府による解撤促進への積極的な取組みを評価するとともに、インドネシアの解撤設備奨励に向けての同委員会の努力を支持した。
- (4) 航行安全:海賊問題、ポートステートコン



▲第5回アジア船主フォーラム出席者

トロール問題等の他に、新たに水先の技能向上問題についても今後の検討事項とすることとなった。

- (5) 船舶保険：アジアにおける船舶保険市場を発展させる可能性についてさらに検討を続けていくことを合意した。
- (6) 恒久事務局設置検討：次回第6回会合に向け、引き続き検討していくこととなった。

なお、次回第6回会合は1997年5月12日にFASA (ASEAN 船主協会連合会) 主催によりシンガポールで開催されることとなった。

【資料】 第5回アジア船主フォーラム出席者

日本

- 新谷 功 当協会会長 (川崎汽船社長)
- 河村健太郎 当協会副会長 (日本郵船社長)
- 生田 正治 // (大阪商船三井船舶社長)
- 堀 憲明 // (ナビックスライン社長)

- 伏見 清喜 当協会副会長 (昭和海運社長)
- 増田 信雄 当協会理事長
- 徳川 恒孝 日本郵船取締役
- 川端 實 大阪商船三井船舶取締役
- 山本 健 大阪商船三井船舶秘書室長
- 前川 弘幸 川崎汽船経営企画部副部長 (当協会会長秘書)
- 園田 裕一 当協会企画調整部国際渉外チームリーダー

豪州

- Roger Perkins Chief Executive, ANL 他1名

中国

- 張 奇 中国船主協会副会長 他13名
- FASA (ASEAN 船主協会連合会)

- Sumate Tanthuwani FASA 会長 他1名
- フィリピン

- Carlos C. Salinas President, Philippine Transmarine Carriers 他2名
- インドネシア

Barens Th. Saragih Vice President,
 Bumi Laut Shipping 他 6 名
 マレーシア

Ariffin Alias Managing Director,
 Malaysia International Shipping 他 1 名
 シンガポール

Lua Cheng Eng Chief Executive Officer,
 Neptune Orient lines 他 4 名
 タイ

Sakdi Ratrangsi Secretary General, TSA
 香港

George S. K. Chao Managing Director,
 Wah Kwong (香港船主協会会長) 他14名
 韓国

朴 載益 Chairman, Cho Yang Shipping
 (韓国船主協会会長) 他11名
 台湾

林 省三 Chairman, Evergreen Marine
 (台湾船主協会会長) 他 9 名

【資料】

第 5 回アジア船主フォーラム共同コミュニケ (1996年 5 月13日採択)

アジア船主フォーラム (ASF) 第 5 回年次
 会合が1996年 5 月13日、香港船主協会主催の下、
 香港で開催され、世界船腹量の40%以上を代表
 するアジア地域の主要船主協会から81名のトップ・
 エグゼクティブが参加した。

ASF は、インドネシア、マレーシア、フィ
 リピン、シンガポールおよびタイを含むアセア
 ン船主協会連合会 (FASA)、オーストラリア、
 中国、日本、韓国、台湾および香港を含むアジ
 ア地域の11船主協会から成る。ASF の目的は、
 アジア海運産業の利益促進を通じ、アジア船主
 間の共存共栄と相互信頼・協力関係を達成する

ことにある。ASF の毎年の年次会合の間には、
 6つの“S”委員会、即ちトレード安定化委員
 会、船員問題委員会、船舶解撤委員会、航行安
 全委員会、船舶保険委員会およびASF 恒久事
 務局設置検討委員会の各委員会により、個別の
 活動が行われている。

1. ASF は、1995年 5 月に台北で開催された
 第 4 回 ASF 年次会合に対する世界海運メデ
 ィアの反応に満足するとともに、成功裡に終了
 した同会合を運営した台湾船主協会に対し、感
 謝の意を表明した。ASF に統合されたメンバ
 ーによる決議が、アジア海運産業にとって非常
 に見識ある声を生み出し、それが国際海運法制
 や手続きの策定において価値ある意見発信にな
 ることが今や十分に認識されている。この点に
 関連し、出席者は 6 つの“S”委員会に対し、
 十分な支援と協力をを行うことを表明するととも
 に、そうした活動が十分に効果的であるために
 は、全 ASF メンバー船協が、現在討議されて
 いる諸問題に対し継続的かつ調和的なアプロ
 チを維持していくことが重要であることを合意
 した。

2. トレード安定化

第 4 回 ASF 会合で討議された主な問題は、
 その後の一年間にも引き続き積極的に対応され
 た。

1995年 6 月にワシントンで開催されたAPEC
 運輸閣僚会合では、香港の OOCL 副社長 C. C.
 Tung 氏と台湾の Yangming Marine Trans-
 port 会長 T. H. Chen 氏の両氏による 2 つの基
 調講演が行われた。また、1995年 8 月の根本二
 郎 ASF 名誉会長の呼びかけに応じ、香港船主
 協会と韓国船主協会は、米国上院の商業科学運

輸委員会委員長宛に1984年米国海運法改訂法案に関する意見書を夫々提出した。

1995年10月に東京で開催された第3回日台船主協会会談では、両国は責任あるアジア船主の中核を成していることから、両船主協会の会員船社が、トレードの安定化に対する相応の責任を公正に分担すべきであることが確認された。

さらに1996年2月には、ASFトレード安定化委員会の第3回中間会合が東京で開催された。ASFは、同委員会の目的—公正な競争と相互の信頼と協力に基づくトレード安定化を通じ、アジア海運産業の持続的かつ健全な発展を促進すること—を全会一致で再確認した。出席者は、定期船・不定期船両部門におけるトレード安定化の重要性を再認識するとともに、海運産業の健全な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。

全てのアジア定期船社は、同盟船社であるか盟外船社であるかを問わず、航路安定化への努力に参加・協力すべきである。世界定期船トレードにおけるアジア船社の相当のコンテナ船腹量は、これら船社に対し、公正な競争を維持し新たなトレードを発展させつつ航路の安定化を果たす責任を負わせている。従って、全てのアジア定期船社は、共通のフォーラムに参加し、トレード安定化達成のための責任分担について討議するよう奨励される必要がある。

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、多くの代表から重大な懸念が表明された。これに関し、また共存共栄のためには、アジア船社の上層部が、定期船運賃の短期的な歪みを防ぐ上で主導的役割を担っているとみなされることが重要である。

ASFは、定期船コンソーシアや安定化協定

を脅かしている米国およびEUにおける海運法制をめぐる最近の動きについて重大な懸念を表明した。ASFメンバーは、こうした協定等に対する法的認知を得るとともに、協定の役割や重要性に対する荷主業界や政府の理解を得るため、一層の努力をしていくことが合意された。

特に、1995年米国外航海運改革法案に含まれている“コントロールド・キャリア条項”の定義の範囲拡大問題に関し、もし同条項が乱用されれば、商業的に運航されている民間船社の利益が害される恐れのあることについて重大な懸念が表明された。

ASFは、不定期船ならびにタンカートレードは、世界の政治・経済動向により敏感なものであり、これらトレードにおける航路の安定化も強く求められることを認識した。これらトレードにおいて輸送されている貨物の性質と海洋環境保護を考慮し、ASFは、老齢船およびサブスタンダード船の船舶解撤促進が重要であることを合意した。

3. 船員問題

第4回ASF会合以降、改正STCW条約が導入され、またISF/BIMCO船員需給調査の内容が発表された。改正STCW条約の要件と基準の導入は、有資格船員の資質を向上させるとともに、船舶の航行安全と、人身事故、海洋汚染ならびに船舶と積荷の損失防止につながるものである。一方、新基準の施行は、有資格船員の減少を招き、その結果、世界的な船員不足に拍車をかける恐れがある。

アジア地域は、世界でも有数の船員供給地域であり、予測されている船員不足は、アジア諸国にとって大きな課題であると同時に絶好の機会でもある。これら諸問題の解決法を見出し、

船員の資質向上のための実効ある方策を提案するために、ASF 船員委員会は第1回中間会合を1995年9月に青島で開催した。

改正STCW条約及びISMコードは、その施行上、不明確な点がいくつか残されている。ASFは、IMOならびにその他海事機関との間で一貫した解釈がなされるよう、これら機関との連絡を緊密にする努力を全面的に支援する。さらにASFは、教育機関、船主、船舶管理会社および船員配乗会社間での船員訓練への要求内容の相違を修正するため、これら機関との連絡を強化することを支持する。

ASFは、アジア船員の雇用の拡大・促進を志向するとともに改正STCW条約を検討した船員委員会の労を多とし、その活動を支持するものである。

4. 船舶解撤

ASFは、航行安全と適正な運賃水準の維持を脅かすサブスタンダード船を世界市場から排除するため、メンバー各国による船舶解撤を促進するとともに、この解撤鋼材は、アジア諸国の経済を活性化する資源であると認識している。

ASFは、1995年のVLCC乾ドック式解撤設備建設のためのインド政府に対する借款や、二重構造タンカーへ代替する老朽タンカーの船舶解撤促進のための新船舶解撤促進制度の導入を含む日本政府による船舶解撤促進の努力に対し、感謝の意を表明した。

中国での船舶解撤は、VAT（付加価値税）と解撤鋼材に課せられる税金の導入により凍結状態にある。ASFは、結果的に中国から再輸出される船舶解撤鋼材を無税とする合意をとりつけた、香港船主協会の1996年3月の北京訪問を称賛するとともに、これが中国でのさらなる

船舶解撤の回復につながることを期待している。

ASFはまた、インドネシアが船舶解撤設備能力を有し、また輸入解撤鋼材を必要としていることを留意するとともに、インドネシア船舶解撤設備奨励に向けての船舶解撤委員会の率先した努力を完全に支持するものである。

5. 航行安全

ASF航行安全委員会第2回中間会合は1995年12月にシンガポールで開催された。航行安全委員会の目的は、アジア太平洋地域および世界全域を航行する船舶の保安強化と航行安全の向上に関する諸問題に対し、アジア船主が意見表明あるいは問題提起できる場を提供することにある。

ASFは、世界中を航行する船舶に対する全ての海賊行為、不当な妨害および武力行使に対し強い憤りを持っている。マラッカ・シンガポール海峡における海賊行為は、現在かなり抑制されているが、これはインドネシア、マレーシアおよびシンガポールの沿岸3ヶ国による、継続的かつ協調的な取締りの努力によるところが大きい。これら3ヶ国の継続的な協力体制に対し、深い謝意を表明する。

しかしながら、南シナ海、特に香港、ベトナムおよびルソン島を結ぶ三角地帯での海賊行為は続発している。最近のこれら海賊行為は、より巧妙化しつつある。いくつかの事例では、従来の海賊とは異なり、より武装され、訓練され、かつ高度に組織化されている。ASFは当該海域を取り巻く沿岸国政府に対し、監視を強化するとともに、自国の領海を航行する船舶と乗組員の安全を確保するために早急な対応をとるよう強く要請する。

国際商業会議所（ICC）の国際海事問題事務

局 (IMB) 地域海賊センター (RPC) は、ASF の報告よりも数多くの海賊事件を報告している。これは、RPC が使用している海賊の定義がより広義であるためであり、RPC の報告には錨地や河口での盗難事件も含まれている。航行安全委員会は、国連の定義に従って海賊行為を区別するよう RPC に要請するよう求められている。ASF は、日本船主協会より提案された様式に基づいて、海賊事件報告の収集および情報交換を行うこととしている。

ASF は、1994年4月に設立されたポートステートコントロール (PSC) に関する東京 MOU の概念を引き続き支持する。また東京 MOU の PSC 委員会は、効果的かつ統一性のある取締りを導入するためのその積極的な行動に対し高い評価を受けている。これに関し、ASF はアジア太平洋地域のみならず全世界の PSC 検査官に対し、船舶に対する臨検基準の統一性を確保するよう、繰り返し表明する。われわれアジア船主は、基準を満たした船舶に対しても無差別に行われる頻繁かつ不必要な臨検には同意できない。従って、有能な PSC 検査官が統一された規則や基準によって臨検を実施することが極めて重要である。ASF は、アジア太平洋地域での PSC の円滑な実施のために、船主が経験した PSC の実態および問題点に関する定期的な情報収集および交換を通じ、東京 MOU 事務局に対しフィードバックを行っていく。

ASF は、IMO 第41回航行安全小委員会 (NAV) の報告書に取りまとめられた、マラッカ・シンガポール海峡における通航分離方式の延長に必要な航行援助設備の拡充・強化を原則的に支持する。しかしながら、それら方策のための財源については、国連海洋法条約第43条の規定に従うべきである。ASF はまた、船舶交通

の輻輳する世界中の港が、衝突の危険から船舶を守り、かつ船長に助言を与えるための VTMS (船舶交通管理システム) を構築するよう強く勧告する。

ASF は、世界中の多くの港において水先の技術が低下していることについて深い懸念を表明する。アジア船主は、関係港湾当局および政府に対して十分な説明ができるよう、劣悪または基準に満たない水先業務の実例を ASF 航行安全委員会に報告するよう求められている。

6. 船舶保険

ASF 船舶保険委員会第2回中間会議が1995年10月に香港で開催された。

1995年における ASF メンバーの支配船腹量は、17,000隻、1億6,900万%、2億7,200万%と推定される。ASF メンバーが1994年に支払った保険料総額は、23億米ドル強と推定される。アジア地域で生じたこの莫大な保険料は、保険料を引き下げるための、また保険者や P&I が提供している同地域のサービスを改善するための団体交渉力を ASF に付与しているものと考えられる。また、ASF メンバーは多大な支配トン数を保有していることから、アジアにおける船舶保険市場を着実に発展させる可能性について更に検討することは正当化されるとの意見で一致した。ASF は今後に向けた実行可能な提案を議論するために、船舶保険委員会の早期開催を支持する。

ASF の大多数の船社は、未だ ISM コード要件充足の認定を受けていない。メンバー船社による同コードの早期取得を奨励すること、またアジア地域船主支配船舶の全損統計への同コード実施の影響を注視していくことが合意された。

ASF は最近導入された P&I カバーの制限に

関する規則について、香港船主協会保険委員会が作成した最新の概要を留意した。インターナショナル P&I グループを保全し、また同グループのプール協定および再保険制度を維持する一方で、実際に徴収が可能な（P&I カバーの）制限額の導入に向けて努力するよう、それぞれの P&I クラブに働きかけを求めた船舶保険委員会の勧告を支持することを合意した。ASF は、香港船主協会保険委員会が Catastrophe Surcharge（異常危険サーチャージ）の考え方について検討を行ってきたことに留意し、ASF 船舶保険委員会でこれについての更なる検討を行うよう勧告した。

ASF は諸政府による船主への無限責任導入の可能性に懸念を表明するとともに、このような動きに対しても強力に抵抗していくことが全会一致で合意された。

7. ASF 恒久事務局

ASF 恒久事務局設置検討委員会第 1 回中間会合が1996年1月に香港で行われ、様々な提案が検討された。

FASA 会長である Sumate Tanthuwani 氏は、第 6 回 ASF 議長として、本件につき次回 ASF 会合までに再度検討を行う同検討委員会の委員長を引き受けることを快諾した。

8. 第 6 回 ASF 会合（於：シンガポール）

第 1 回 ASF 会合で合意された ASF 年次会合開催地に関する原則—地理的に北から南の順に各メンバーが回り持ちで年次会合を主催する—に従い、第 6 回 ASF は FASA が主催することとなる。現在の FASA 会長はタイ船主協会であるが、FASA は、同事務局の所在地であるシンガポールで第 6 回 ASF を開催することを決定し、同会合は1997年5月12日（月）に開催されることとなった。

3. 外航船舶建造融資利子補給臨時措置法および関係通達の1996年4月以降の取り扱いについて

1979年度から1981年度までの緊急整備3カ年計画に基づいて計画造船制度によって建造された外航船舶に対する利子補給金については、外航船舶建造融資利子補給臨時措置法（以下、利補法）により、法定支給期限が当初1991年度までとされていた。また、一定以上の利益を計上した場合に国庫に納付義務が生じる等、関連する諸規制および各種報告義務については、国庫納付義務残高の存する15年を経過していない決算期までの間の措置とされ、国庫納付義務残高の消滅する1995年度末がいわゆる法時効とされていた。

しかしながら、国の財政上の理由により1981年度以降利子補給金の繰延措置が講じられ、期限内の完全支給が困難となったことから、1987年度より、日本開発銀行（以下、開銀）の利子補給金に相当する額の利子の支払いを猶予する制度を設ける利子猶予制度が新設された。

これにより、1987年度から1991年度までの5年度分の猶予対象利子については、国が3年据置5年間均等年賦払い方式で1998年度まで利子猶予特別交付金として開銀に交付することとされた。本措置の導入に伴い、1987年4月1日に利補法の一部改正が行われ、特に、利補法附則

第9項に、開銀に対する交付があった場合は利子補給金の支給があったものとみなす旨規定され、本来の法時効が国庫納付義務残高の消滅する1995年度であったにもかかわらず、利子補給金の支給が1998年度までとされるに至った。

また、1985年の関係通達によって国庫納付義務残高と直接関連しない利補の辞退（一定以上の利益を計上した場合に支給されるべく利子補給金の一部を辞退する）および配当基準（実質的に配当が制限される）等が規定され、1996年4月以降の取り扱いを確認する必要性が生じた。

このため当協会は、利補法ならびに関係通達による諸規制、各種報告義務は返納義務が消滅

する1996年4月以降全て消滅する旨の見解を取りまとめ運輸省に確認を求めた。

今般これに対し、運輸省より、概略次のとおり見解が示された。

国庫納付義務が事実上終了することに鑑み、利子補給金の辞退・配当基準・船舶建造積立金の取崩し禁止等は速やかに廃止する。しかしながら、1998年度まで開銀への交付（利子補給金の支給）が続くことから、この間必要最低限の報告義務は引続き継続する。

当協会としても、各種規制が廃止されることに鑑み、引続き提出する必要がある各種報告の簡略化を条件にこれを受け入れることとした。

「SEA WAYBILL ご利用のすすめ」の刊行

今般、当協会は「物流EDI研究会（現在は物流EDI推進機構に改組）」における検討結果を受け、日本荷主協会と共同で、SEA WAYBILL（海上運送状）をご利用いただくためのパンフレットを作成いたしました。

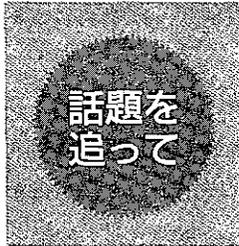
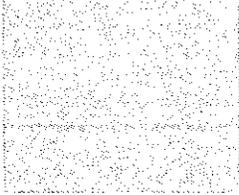
このパンフレットには、SEA WAYBILLの概要、注意点、用語説明がQ&A形式で取りまとめられており、特に注意点においては、海上貨物保険やL/C取引の問題など、これまで普及を阻止してきた問題の解決策が盛り込まれているため、SEA WAYBILL そのものをご存じない方はもちろん、以前に利用を検討したものの阻害要因があったために利用を控えている方などにもお勧めできるものです。

一部500円にて実費頒布しておりますので、購入ご希望の方は下記までお問い合わせ下さい。

<問い合わせ先>

(株)日本船主協会 港湾物流部 物流システムチーム
〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル
TEL 03-3264-7187
FAX 03-3262-4761





2 新海洋法条約と漁業紛争

早稲田大学 法学部教授 島田征夫

国連海洋法条約は、本年1月に韓国、5月には中国も批准を終えている。わが国も6月中には批准手続を終える予定だという。ここにきて、日韓中3国の新海洋法条約への動きは急である。

前回は、海洋法の歴史を中心に、排他的経済水域（以下EEZと略す）の設定と領土問題についてふれてみた。今回はEEZを中心に話をすすめる。とくにEEZが登場し認められるに至る経緯、日本の対応、そして漁業問題と領土紛争が密接な関係にあることなどを明らかにしたい。

1. 排他的経済水域概念の登場と形成

領海と漁業の独占

領海内では、沿岸国は自国の安全保障を確保できると同時に、漁業資源を独占できる。周知のとおり、領海には沿岸国の主権が及ぶため、領海では沿岸国が国内法により一方的に漁業活動の条件を決定でき、国内法違反があれば、自らの警察権と裁判権が及ぶのである。したがって、領海内の漁業活動は沿岸国の漁民のみに独占させ、外国漁船を全面的に締め出しても差し支えない。しかし、その水域が200カイリに広がったらどうであろうか。これが、今回のテー

マである。まず、広がった過程を追ってみよう。

資源領海12カイリの提案

海洋法をめぐる戦後1958年、60年と2度国際会議が開かれた。特に1960年の第2次海洋法会議は、領海の幅の問題のみを扱った点で注目される。いくつかの提案が出されたが、その中で最も注目されるのは、修正アメリカ・カナダ案である。同案は、12カイリ漁業水域を内容とした。つまり、領海6カイリ、その外側に6カイリの漁業水域を設定でき、この水域では一定の条件の下に過去5年間の漁業実績国が10年間だけ漁業を行い得るとするものであった。この提案は漁業についてだけだが領海12カイリを認める趣旨であった。

結局、賛成国が合意に必要な3分の2に達せず（日本は棄権）否決されたが、この合意の失敗で、領海に適用される国際法が無秩序になったわけではない。諸国は、3カイリまでは自由に領海を設定でき、12カイリ以上は国際法違反、3～12カイリの間は相互主義により領海を認め合う方法が定着していく。

漁業水域概念の登場

第2次海洋法会議で採択まであと1歩と迫った漁業水域12カイリ支持の諸国は、その後2国

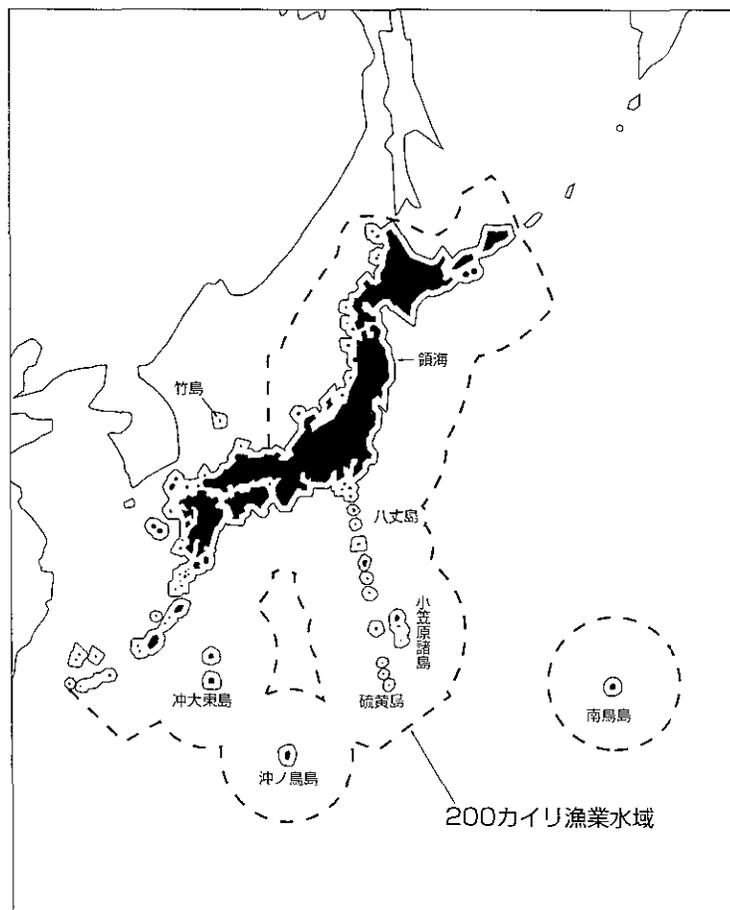
間の合意や国内法の形で自らの主張の普遍化をはかるようになった。つまり、12カイリ漁業水域は、1958年にアイスランドが先鞭をつけたものであるが、1960～70年代にかけて漁業水域設定の動きは、国内法（約33カ国）と条約により広く認められることになった。こうした沿岸国の動きに対して、従来からの漁業実績国は、関係沿岸国との話し合いでなるべく漁業水域内の漁業を維持しようとしたのは当然のことで、わが国も1965年以降、韓国、アメリカ、ニュー

ジーランド、メキシコ、オーストラリアと2国間の政府間協定を結んでいった。

200カイリ資源水域から EEZ へ

200カイリ EEZ の主張は、発展途上国の支持を中心に1950年代に始まる一連の天然資源の永久主権に関する国連総会決議を背景とするが、若干の中南米諸国が第2次世界大戦後1970年までに設定した200カイリ領海も1つの要因であった。1947年に始まる200カイリ領海の動きはその後も続いたが、1970年に入って中南米諸国

〔図〕 わが国の200カイリ漁業水域



国土面積 約38万km²
 領海面積 約31万km²
 漁業水域面積 約376万km²(含領海、国土の約10倍)

は5月にモンテビデオ宣言、8月にリマ宣言を作成し、両者とも範囲は明示しなかったが、一定の領域（200カイリ）に沿岸国管轄権が主張されたのである。さらに1972年6月にカリブ海諸国がサント・ドミンゴ宣言を発し、200カイリ水域は父祖伝来の海（パトリモニアル海）であることが主張され、かくして開発途上沿岸国による200カイリ水域内における資源独占の企てが大勢となったのである。

もう1つの要因は、前述の漁業水域概念である。その先鞭をつけたアイスランドは、1961年にイギリスに12カイリ漁業水域を承認させたが、1972年になると漁業資源の枯渇を恐れて漁業水域を50カイリに拡大、イギリスとの間に紛争を生じ、1974年の国際司法裁判所判決で50カイ

りは違法とされたものの、1975年10月には200カイリ漁業水域を設定してしまった。

EEZの語が、初めて国際会議で使われたのは、1972年のアジア・アフリカ法律諮問委員会にケニアが提出したペーパーにおいてであったと言われるが、ケニアは同年8月の国連拡大海底平和利用委員会にEEZに関する提案を行い、初めてEEZが世界に注視されることになった。このケニア提案は、前述のパトリモニアル海概念と非常によく似た提案となっており、ここに途上国特に77カ国グループを中心にEEZの推進力が1つにまとまったのである。

国際海峡とEEZのパッケージ

第3次海洋法会議を迎えるにあたって、EEZは大きな焦点の1つであったが、実はこれと関連して領海の幅も注目を集めた。途上国は、EEZの主張をするのは、領海を12カイリで我慢したからであって、EEZが認められることが、この譲歩の不可欠の要件であると、両者のパッケージ・ディールを強く主張したのである。

領海12カイリを認めると国際海峡の通航権が改めて問題となる。領海12カイリで国際海峡の領海化が始まると考えた米ソは、当初国際海峡ではすべての国の船舶と航空機の自由通航が妨げられるのではないかと危惧し、この領海12カイリ・EEZ200カイリの主張を容易には受け入れない態度であった。しかし、1974年（カラカス会期）になると、米ソは国際海峡の自由通航の確保を最重要事項として、そのためにはEEZの考えを受け入れる方向を示したのである。

ひるがえってわが国の態度を見ると、カラカス会期の審議に参加した115カ国の中、明確に

反対を表明したのは日本だけであった。会議では、孤立した日本を指して、「エクスプロ・ワン」という表現が流行語となっている、と新聞各紙は皮肉たっぷりに伝えていた。

前述の1974年国際司法裁判所判決は、隣接海域における沿岸国の優先的漁業権の概念の慣習法化を明らかにしたが、1976年になると先にエクスプロ・ワンと呼ばれていた日本もEEZ絶対反対の看板を降ろしその支持にまわり、ついにこの概念に正面から反対する国は皆無になってしまう。折しも日本近海では、ソ連や韓国の漁船が多数やって来てサバなどの近海魚を根こそぎ採ってしまうという事態も憂慮された。

2. 200カイリ法とわが国の取り組み

EEZの慣習法化とわが国の立法

ここに至って、わが国は領海法とならんで、200カイリ法つまり「漁業水域暫定措置法」(1977年5月)の制定に踏み切らざるをえなくなる。この背景には、日本の遠洋漁業先である米ソが200カイリ漁業水域を既に設定していることと、特に北方領土問題を抱えて、同島周辺に対抗措置をとらざるをえないことなどの事情があるとされた。また最後までEEZに反対していた国、つまり日本が支持にまわった以上、EEZの慣習法化と言いうる事情が生じたことも、同法の制定に格好の環境をつくったと言ってよかろう。

同法は200カイリをわが国漁民が排他的に漁業活動できる水域と定める法律であって、1976年の米国法や旧ソ連の最高会議幹部会令につながるものである。同法は、隣接国との関係を顧慮して、2つの例外(特別措置)をおいた。第

1 は、日本海西部、黄海、東海と太平洋の一部を同法の適用区域から除外している点であり、第2 は、韓国と中国の漁民は、外国人向けの規制措置の適用を免除される点である。これらは、特に中韓両国がまだ200カイリ漁業水域を設定していない点を顧慮してのことであった。

暫定的かつ制限的特徴

わが国の漁業水域暫定措置法の特徴としては、これが第3次海洋法会議で結論が出るまでの暫定的な性格をもっていることがあげられる。第2 は、同法が対象を旧ソ連の漁船に絞っていることである。これは、旧ソ連の漁船が銚子沖に現れたりして、沿岸漁民の生活を脅かしたことが直接のきっかけになったことを意味する。第3 は、同法が他国の200カイリ水域法と比べても沿岸国の権限をかなり制限的に最小限の規制措置しか定めていないことが挙げられる。これは、1994年に新海洋法条約が発効し、世界の沿岸国の半数以上が200カイリ EEZ または200カイリ漁業水域を設定している現状にはもちろん合わないわけである。

新海洋法条約の定める EEZ

では新海洋法条約は EEZ をどのように規定しているのか。EEZ 内で、沿岸国は、海底、その下および上部水域の天然資源を探査、開発し、保存、管理するための主権的権利を有する。さらに、漁業以外の経済的開発のための主権的権利、人工島、施設の設置と利用、海洋科学調査、海洋環境の保護などに関する管轄権を有する(56条1項)。また沿岸国は、EEZ 内の生物資源の可能漁獲量を決定し、総漁獲可能量を漁獲する能力のないときには、余剰分について他

国の漁獲を認めなければならない(61~62条)。同条約は、EEZ にはこの法制度に反しない限り、公海に関する規則の適用があるとする(58条2項)。つまり、すべての国は、EEZ において、船舶の航行の自由、航空機の上空飛行の自由、海底電線・パイプラインの敷設などの公海の自由を有するのである(同条1項)。

島の領有と EEZ 紛争

今年に入って、韓国と中国がともに新海洋法条約を批准しており、EEZ の設定も時間の問題と思われる。このことは、紛争を避けるための措置であった前述のわが国の200カイリ法の例外をなくすことを意味する。その場合に、EEZ は領海の基線から引かれるのであり、領海の基線は領土の海岸線ということになる。したがって、EEZ が領土の範囲によって大きく変わることが、日韓間に領土問題を再燃させているのである。

ここで注意したい問題がある。それは、新海洋法条約121条3項が「人間の居住又は独自の経済的生活を維持することができない岩は、排他的経済水域又は大陸棚を有しない」と定めている点である。つまり、海面上にある「自然に形成された陸地」を島というが、果して「人間の居住又は独自の経済的生活を維持することができない」島があるのか、「人間の居住又は独自の経済的生活を維持することができる」岩があるのか、という問題である。竹島がどのように分類され、また EEZ をもつことになるのかどうか。果して、島の領有は争う価値のある問題なのか。判断者も含めて、現在の国際法は何も答えていないのである。

随想



「海の日」は何のために？

—島国日本の海と港の歴史から—

日本港湾経済学会会長
静岡産業大学教授
青山学院大学名誉教授 ◆北見俊郎

「我は海の子」の歌を唄いながら、子供の頃には峠をこえて横浜（屏風ヶ浦）の海へ泳ぎに行った。その頃は幼心にただ海がきれいだと思った。

しかし今に思うと、そこは海辺で海ではなく、今はすっかり埋立てがされていて工業地帯になっている。とくに戦後の経済成長期には、全国的に主要都市を背景とする海辺だけでなく至る所が埋め立てられた。

考えてみると、日本は島国と言われているが、実に3,922の大きささまざまな島からなりたっている。その島々の海岸線を全部つなぎ合せると約3万kmになる。地球の赤道ひとまわりは約4万kmとなると、かなり日本に近い緯度のあたりで3万kmになるだろう。しかも島国日本には、運輸省関係の港が約1,100港、農林省関係の漁港が約3,000港未満とすると日本に港は約4,000港もある。したがって、3万kmを4,000港で割ると、約7.5km毎に港があることになる。

しかも小さい国土面積の約21%位しか可住地域をもっていない。その21%は臨海部の平地に集まる。したがって、日本の主要都市は港をひかえ、原料輸入・製品輸出の海運・貿易・工業・商業の活動が明治以降の経済国とさせた。この傾向は第二次大戦後に港湾機能の拡大・港湾都市の発展を盛んにした。いわば、こういう海と港で経済大国と言われた国は世界の中でも珍しい。

ところで、確かに日本は島国で、明治以降の資本主義経済の体制ができると共に、海国日本や帝国海軍のいかめしい言葉がよく用いられるようになった。しかしその少し前まで、日本は鎖国によって海は300年も閉ざされていたし、ただ長崎港等がわずかに出島と海に通ずる程度の交流であった。それが幕末の横浜開港ではじめて開国となるが、これは幕府の「江戸の夢をもう一度」を求めようとした受身の政策であった。海への政策でも文化への開眼でもなかった。

ここで少し海外の歴史をみると、地中海文化は世界に冠たる海の文化を示したといえる。それは古代からの豊かな海の交流と港都の発展で、海から陸を見る文化があったからでもあった。それに海の交流は港や都市や地域の交わりが旧くから主体制を持ち得たことが地中海文化ともなった。これに対して日本は大海にとり囲まれていたが、交流しうる対象は一部であった。しかも「板子一枚下は地獄だ」と言われた船と荒海は、およそ地中海とは異なり、海の文化は遂に形成されなかった。地中海文化は海から陸地を見る文化であったのに対し、島国日本は陸地から海を見る文化でもあった。ここでも私は「海」の歌で、陸地から海を見ながら「海は広いな大きいな」と唄っていた。(ただ小さい部分的な例として、地理的・歴史的な面から瀬戸内海における交流は、国際性に乏しいが、地中海文化を縮小した瀬戸内海文化とも云える)。陸地から海を見る日本は鎖国から帝国海軍、幕末開港から軍港、埋立と臨海工業、大日本帝国と資本主義、平和国日本と海と港、等々と歴史的な流れを背景にしながら、21世紀の「海から日本」を見つめてゆく必要があるだろう。

敗戦後50年間の歩みで、日本の経済的発展は、たしかに驚きに値する。機械化・装置化・合理化は、電気通信・交通機関・自動化生産等々と

すばらしい。しかしこうした技術・自然環境・物への発展に対して、社会的な近代的秩序・自由平等・政治と行政等の展開は必ずしも賞めうるものでない。さらに人間個人の価値観・世界観・教育等は、社会と物の基盤であるのに、スピリットは誠にたちおくれたままで、人間と社会と物のアンバランスが心配になる。一つだけ奇妙に覚えている例がある。マッカーサーが占領中に「日本人は12歳」と言った言葉に、当時学生だった私はきわめて反発していた。しかしその数年後だったが、欧米留学から帰国した時には「なるほど日本人は12歳か」と思った。残念だが、日本は今だに成人になっていないのか。

思えば生物は海から陸にあがってきたが、文明発祥の拠点は海路とターミナルであることと、海から陸をみる視点、海と港と港都の民主化等々を市民意識の根底から育てないと、海と港のスピリットは生まれない。海も港も市民を拠点とした海から陸をみる文化にすること、地域と結びついたポート・オーソリティが生まれてくることも21世紀の島国日本の課題であろう。正に「海の日」を新しい文化の創造の日とした。ただその際、少なくとも以上に述べた。島国日本と海・港の歴史を無視するわけにはいかないであろう。

海運 ニュース

1. 業界間や各分野における調整を行うことの認識が高まる
—ジョイントUN/EDIFACT ラポーターズチーム会合(イグアス)の模様—
2. 増加を続ける世界船腹
—ロイド統計による1995年末の世界船腹量—

1. 業界間や各分野における調整を行うことの認識が高まる

—ジョイントUN/EDIFACT ラポーターズチーム会合(イグアス)の模様—

国連欧州経済委員会 (UN/ECE: United Nations/Economic Commission for Europe) では、1960年代より、EDI: Electronic Data Interchange (電子データ交換: 企業や行政機関が、お互いにコンピュータを利用して、広く合意された規則に基づき、情報交換を行うこと) のための調査・研究・開発活動を行っている。

同委員会の貿易手続簡易化作業部会 (WP. 4: Working Party No.4) では、貿易手続簡易化の一環として、従来書類や電話で行われていた貨物・通関情報の交換をコンピュータ間で伝達処理するため、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) と呼ばれる統一規則による書式や記載内容の標準化作業を進めている。

WP. 4では、これら標準化作業の開発、保守、普及等を推進するため、世界6地域 (西欧、東欧、汎米、豪州/ニュージーランド、アジア、アフリカ) にラポーター (Rapporteur) と呼ばれる専門家を任命しており、それぞれの地域はラポーターの活動を支援するため、EDIFACT ボードという組織を設立している。アジア地域ラポーターには伊東健治氏 (日本、JASTPRO 理事) が任命されている。

ジョイントUN/EDIFACT ラポーターズチーム (JRT) 会合は、各地域における活動状況を整合させることや、国連標準メッセージの内容を検討するための実務者による会合として毎年2回開催されており、出席者は、それぞれ関係する輸送、通関、金融、保険などのワーキンググループ (WG) 別の会合に参加している。

今回のJRT会合は、1996年4月15日から4月19日までイグアス (ブラジル) において開催され、参加者は26カ国、200名弱であった。

当協会および関係団体からは、以下4名が輸送WGに出席した。

川崎汽船	船積情報サービス部長	小野 浩一
NYK	システム研究総研	細貝 丈明
港湾物流情報システム協会	国際部会長	鬼頭 吉雄
当協会	港湾物流部	有光 孝生

1. 輸送WGにおける主な検討内容

○JRT内に、業界間や各分野におけるセグメント、データエレメントの調整を行うことなどを目的とした新規グループを設置することを金融、保険の両WGとともに、ラポーターに要請することとなった。

○先のJRTオックスフォード会合において、輸送WGの下部組織として承認されたITIGG (International Transport Implemen-

tation Guidelines Group) が行うこととしている Implementation Guidelines の統一化作業の今後のスケジュールについての検討を行った。

- UN/ECE/WP.4 (国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会) の勧告第24号「輸送ステータスコード」の公刊に続いて、関係データエレメントの各コードリストを整理するための DMR (Data Maintenance Request) を作成することとなった。
- わが国より「物流 EDI 推進機構 (本誌1995年7月号参照)」の関係部会の活動結果等について報告を行った。

2. 他 WG との合同会議における主な検討内容

○保険 WG

保険 WG の要件を組み入れている IFTMCA (Consignment Advice) メッセージ

をステータス1とすることとし、またそのユーザーガイド、IFTMCA の複合貨物バージョン、輸送メッセージにおける保険関連情報の使用等につき情報交換していくこととなった。

○物品管理 WG

輸送 WG が HANMOV (Cargo/Goods Handling and Movement) への回答メッセージの必要性を調べ、物品管理 WG に必要であればドラフトを作成することとなった。

○通関 WG

○金融 WG

○観光、旅行、レジャー WG

3. 次回会合

次回会合は、1996年9月9日から9月13日までヘルシンキ (フィンランド) において開催される予定である。

2. 増加を続ける世界船腹

—ロイド統計による1995年末の世界船腹量—

ロイド船級協会では、先に1995年末の世界船腹量を集計した“World Fleet Statistics December 1995”を発表したので、同書に基づいて世界船腹の動向を述べる。

1. 全般概況

1995年末における世界の100総トン以上の航洋「商用船」(*)の船腹量は8万2,890隻、4億9,066万総トンで、平均船齢は18年である。前年に比べ、隻数で2,214隻、トン数で1,480万総トン (3.1%) がそれぞれ増加した。

このうち、漁船や雑船を除く「貨物船」(**)は合計で4万3,802隻、4億6,499万総トン、平均船齢18年で、総トンベースで「商用船」の95%

を占めている。前年に比べて 1,113隻、1,393万総トン (3.1%) の増加となった。(表1参照)

また、「商用船」船腹量の経年変化は表2のとおりで、1989年以降は船腹量の増加が続いている。

(注)

* 商用船: Merchant Ships の訳で、いわゆる「商船」、「漁船」、「作業船」など経済活動に従事する船舶を指す。

** 貨物船: Cargo Carrying Ships の訳で、物(含、人)を運搬する船舶を指し、「旅客船」も含まれる。

【表1】 世界船腹の船種別構成

	1994年末				1995年末				1995年末/94年末			
	隻	千総トン	構成比(%)	平均船齢	隻	千総トン	構成比(%)	平均船齢	隻	千総トン	増減比(%)	平均船齢
合計	80,675	475,859	100.0	18	82,890	490,662	100.0	18	2,215	14,803	3.1	0
貨物船	42,689	451,057	94.8	17	43,802	464,988	94.8	18	1,113	13,931	3.1	1
液体貨物船	9,907	170,478	35.8	15	10,138	170,910	34.8	16	231	433	0.3	1
液化ガス船	948	14,039	3.0	14	985	14,899	3.0	14	37	860	6.1	-
化学製品船	2,018	11,454	2.4	12	2,077	12,075	2.5	12	59	621	5.4	-
オイルタンカー	6,639	144,595	30.4	17	6,761	143,521	29.3	17	122	△1,074	△0.7	-
その他	302	390	0.1	20	315	416	0.1	20	13	26	6.6	-
撒積乾貨物船	5,964	144,914	30.5	14	6,165	151,694	30.9	14	201	6,780	4.7	-
撒積乾貨物船(ギアレズ)	4,616	121,111	25.5	14	4,799	128,518	26.2	14	△183	7,407	6.1	-
油/貨兼用船	244	15,242	3.2	14	226	14,106	2.9	15	△18	△1,136	△7.5	-
荷役装置付撒積乾貨物船	154	2,800	0.6	24	158	2,923	0.6	24	4	123	4.4	-
その他	950	5,761	1.2	14	982	6,148	1.3	15	32	387	6.7	1
その他の乾貨物船	26,818	135,665	28.5	19	27,499	142,383	29.0	19	681	6,717	5.0	1
一般貨物船	16,843	55,813	11.7	20	17,181	56,759	11.6	21	338	946	1.7	1
貨客船	365	741	0.2	28	351	676	0.1	29	△14	△65	△8.8	-
コンテナ船	1,603	35,102	7.4	11	1,763	38,742	7.9	11	△160	3,640	10.4	-
冷凍冷蔵船	1,537	7,924	1.7	15	1,446	7,158	1.5	16	△91	△765	△9.7	-
RORO貨客船	1,655	19,280	4.1	14	1,673	20,430	4.2	15	18	1,149	6.0	1
RORO貨客船	2,166	9,407	2.0	19	2,256	10,562	2.2	19	90	1,155	12.3	-
旅客船	2,449	5,634	1.2	18	2,613	6,170	1.3	18	164	536	9.5	-
その他	200	1,764	0.4	21	216	1,886	0.4	22	16	121	6.9	1
その他の商用船	37,987	24,802	5.2	19	39,088	25,674	5.2	19	1,101	872	3.5	-
漁船	23,450	13,055	2.7	18	23,929	13,348	2.7	19	479	293	2.2	1
その他	14,537	11,747	2.5	21	15,159	12,327	2.5	20	622	580	4.9	△1

(注) ① 100総トン以上の鋼船で、経済活動に従事する船舶が対象。
 ② 構成比および増減比は総トンによる。

【表2】 「商用船」船腹量の推移

年	商用船合計			貨物船		
	隻	千総トン	増減比(%)	隻	千総トン	増減比(%)
1965	41,865	160,392		
1970	52,444	227,490		31,813	211,887	
1975	63,724	342,163		36,502	325,622	
1976	65,887	372,000	8.7	37,279	354,502	8.9
1977	67,945	393,678	5.8	37,993	374,706	5.7
1978	69,020	406,002	3.1	38,737	386,629	3.2
1979	71,129	413,021	1.7	39,671	393,047	1.7
1980	73,832	419,911	1.7	40,542	398,844	1.5
1981	73,864	420,835	0.2	40,182	399,675	0.2
1982	75,151	424,742	0.9	40,708	402,988	0.8
1983	76,106	422,590	△0.5	40,782	400,017	△0.7
1984	76,068	418,682	△0.9	40,567	395,988	△1.0
1985	76,395	416,269	△0.6	40,328	392,871	△0.8
1986	75,266	404,910	△2.7	39,304	381,419	△2.9
1987	75,240	403,498	△0.3	38,826	379,547	△0.5
1988	75,680	403,406	△0.0	38,608	378,908	△0.2
1989	76,100	410,481	1.8	40,138	388,368	2.5
1990	78,336	423,627	3.2	40,306	398,772	2.7
1991	80,030	436,027	2.9	41,213	410,441	2.9
1992	79,845	444,305	1.9	41,266	418,729	2.0
1992末	79,726	445,169		41,303	420,806	
1993	80,655	457,915	2.9	42,152	433,219	2.9
1994	80,676	475,859	3.9	42,685	451,057	4.1
1995	82,890	490,662	3.1	43,802	464,988	3.1

(注) ① 「Statistical Table」および「World Fleet Statistics」より作成。
 ② 増減比は総トンによる。

2. 船籍国別特徴

船籍国別の船腹量は表3のとおりである。

- ① 前年比で船腹量が大きく増加した船籍は、パナマ、キプロス、マルタ、中国、バハマ、シンガポール、香港等、減加幅の小さい船籍は、リベリア、バハマ、韓国等で、船腹量が減少した船籍は、日本、ノルウェー、ロシア、米国、フィリピン等である。
- ② パナマ籍船の船腹量は1990年の一時的減少を除くと基本的に増加傾向にあり、1993年以來最大の船籍国となっている。同籍船は比較的中・小型船が多く、「撒積乾貨物船(ギアレズ)」、「RORO貨物船」の比率が高い。
- ③ リベリア籍船は1979年をピークにして概ね減少傾向にあったものの、1994年、95年は前年より増加した。同籍船は「オイルタンカー」の比率が高く(48.5%)、全般に

【表3】 1995年末の船籍国別世界船腹量

船籍国	1994年末 (商用船合計)			1995年末 (商用船合計)			貨物船				その他の商用船				
	隻	千総トン	平均船齢	隻	千総トン	平均船齢	隻	千総トン	千重量トン	平均船齢	隻	千総トン	平均船齢		
合計	80,676	475,859	18	82,890	490,662	18	43,802	464,988	717,514	18	39,088	25,674	19		
1	ナ	マ	5,799	64,170	18	5,777	71,922	17	4,513	70,944	107,931	16	1,264	978	23
2	バ	リ	1,621	57,648	12	1,666	59,801	12	1,582	59,199	96,830	12	84	601	16
3	ベ	リ	1,923	30,162	23	1,863	29,435	23	1,593	29,337	51,989	22	270	98	29
4	ギ	リ	1,619	23,293	16	1,674	24,653	16	1,590	24,405	40,119	16	84	248	15
5	キ	バ	1,159	22,915	14	1,176	23,603	15	1,059	23,300	36,066	15	117	303	17
6	パ	ノ	2,259	22,388	22	2,215	21,551	23	1,443	20,898	32,541	22	772	653	24
7	ノ	ル	9,706	22,102	10	9,438	19,913	10	5,539	18,628	27,890	9	3,899	1,285	12
8	日	本	1,086	15,455	20	1,164	17,678	20	1,108	17,645	29,556	19	56	33	25
9	中	国	2,701	15,827	17	2,948	16,943	17	2,116	16,130	24,313	17	832	813	15
10	ロ	シ	5,422	16,614	16	5,297	15,313	16	2,010	9,795	12,807	17	3,251	5,479	16
11	シ	ン	1,239	11,895	12	1,344	13,611	12	841	13,423	20,686	13	503	187	9
12	米	国	5,270	13,655	22	5,292	12,761	22	489	11,251	16,452	28	4,803	1,510	22
13	香	港	358	7,703	12	399	8,795	12	358	8,761	15,006	12	41	33	11
14	フ	イ	1,518	9,413	20	1,524	8,744	21	1,042	8,615	13,476	19	482	129	26
15	イ	ン	881	6,485	14	916	7,127	15	425	6,708	11,241	15	491	419	15
16	韓	国	2,121	7,004	19	2,246	6,972	19	804	6,357	10,118	16	1,442	615	21
17	英	国	1,667	6,554	20	1,660	6,745	20	536	5,679	7,061	20	1,124	1,067	21
18	イ	タ	1,434	6,818	21	1,397	6,699	21	804	6,259	8,326	21	593	441	22
19	ト	ル	1,000	5,453	22	1,075	6,268	23	937	6,227	10,358	23	118	41	20
20	セ	ン	1,013	5,420	22	1,029	6,165	22	799	5,981	9,429	22	230	184	20
21	台	湾	642	5,996	17	683	6,104	17	275	5,936	9,162	13	408	148	19
22	デ	ン	1,202	5,799	19	1,166	5,851	19	580	5,563	7,405	16	586	288	23
23	ア	ム	1,200	5,696	18	1,146	5,626	19	739	5,417	6,442	16	407	210	22
24	ブ	ラ	565	5,283	22	551	5,077	23	283	4,939	8,393	24	268	138	21
25	ウ	ク	1,153	5,279	17	1,142	4,613	18	569	3,741	4,747	19	573	872	17
26	オ	ラ	1,189	4,396	15	1,218	4,606	15	557	3,973	4,718	13	661	633	17
27	フ	ラ	827	4,348	17	824	4,194	18	290	3,918	5,994	18	534	277	18
28	マ	レ	632	2,728	22	685	3,283	22	460	3,199	4,702	26	225	84	14
29	マ	ー	56	2,149	14	95	3,099	13	80	3,076	5,110	13	15	22	12
30	バ	ミ	82	2,904	16	86	3,048	15	69	3,022	4,777	14	17	26	20
上位30船籍国			49,796	370,976	17	50,100	384,697	17	29,608	369,540	582,195	16	20,456	15,118	18
その他			30,880	104,883	20	32,790	105,965	21	14,194	95,448	135,320	21	18,632	10,556	20

(注) ① 各国の海外自治領、第二船籍制度については本国の船籍に含めた。ただし、英国の香港、バミューダ、ジブラルタル、カイマン諸島は本図とは別に集計した。② ロシアには旧ソ連籍で船籍が未確定の船腹を含めた。③ 船籍国別保有割合は総トンによる。④ 順位は、1995年末現在の船籍国別総トン数による。

大型船が多く、船齢も若い。

- ④ ギリシャは1980年代には船隊が縮小していたが、税制面の優遇措置など船舶登録誘致の促進により、1991～94年と船腹量が増加した。しかし、1995年末には若干減少している。
- ⑤ 近年、船腹量増加の著しい船籍国として、キプロス（1980年に対し総トンベースで12倍）バハマ（同271倍）、マルタ（同453倍）等が挙げられる（表4参照）。また、「便宜置籍国」の船腹量は引き続き増加している。
- ⑥ 日本、ノルウェー、米国等の船腹は1995年も引き続き減少している。この傾向は、1980年と比較すると一層顕著に示される。

3. 船種別構成

船種別の船腹構成は表5のとおりである。

(1) 「液体貨物船」

「液体貨物船」のうち「オイルタンカー」は6,761隻、1億4,352万総トン、平均船齢17年で、前年比122隻増、174万総トン減である。主要船籍国はリベリア（シェア20.2%）、パナマ、ギリシャ、バハマ、ノルウェーなどとなっている。

この他の「液体貨物船」は「液化ガス船」、「化学薬品船」、「その他」で計3,377隻、2,739万総トンとなっている。

(2) 「撒積乾貨物船」

広義の「撒積乾貨物船」は全体で、6,165隻、1億5,169万総トン（総船腹比30.9%）、

【表4】 船籍国別船腹量（構成比）の推移

船籍国	1980年		1985年		1990年		1992年央		1993年末		1994年末		1995年末	
	千総トン	シェア%												
パナマ	24,191	5.8	40,674	9.8	39,298	9.3	49,630	11.2	57,619	12.6	64,170	13.5	71,922	14.7
リベリア	80,285	19.1	58,180	14.0	54,700	12.9	55,167	12.4	53,919	11.8	57,648	12.1	59,801	12.2
キプロス	2,091	0.5	8,196	2.0	18,335	4.3	20,386	4.6	22,842	5.0	23,293	4.9	24,653	5.0
バハマ	87	0.0	1,907	0.5	13,626	3.2	20,054	4.5	21,224	4.6	22,915	4.8	23,603	4.8
便宜置籍国	106,929	25.5	109,479	26.3	126,289	29.8	145,545	32.8	155,869	34.0	168,300	35.4	180,280	36.7
ギリシャ	39,472	9.4	31,032	7.5	21,324	5.0	24,542	5.5	29,134	6.4	30,162	6.3	29,435	6.0
ノルウェー	22,007	5.2	15,339	3.7	23,429	5.5	22,583	5.1	21,536	4.7	22,388	4.7	21,551	4.4
日本	40,960	9.8	39,940	9.6	27,078	6.4	25,403	5.7	24,248	5.3	22,102	4.6	19,913	4.1
米国	18,464	4.4	19,518	4.7	21,328	5.0	18,228	4.1	14,807	3.2	13,655	2.9	12,761	2.6
英国	27,135	6.5	14,344	3.4	6,716	1.6	6,017	1.4	5,680	1.2	6,554	1.4	6,745	1.4
その他OECD	67,870	16.2	57,992	13.9	44,777	10.6	46,585	10.5	48,658	10.6	48,297	10.1	47,818	9.7
OECD諸国	215,908	51.4	178,165	42.8	144,652	34.1	143,358	32.3	144,063	31.5	143,158	30.1	138,223	28.2
中国	6,874	1.6	10,568	2.5	13,899	3.3	13,946	3.1	14,945	3.3	15,827	3.3	16,943	3.5
ソ連/ロシア	23,444	5.6	24,745	5.9	26,737	6.3	26,338	5.9	17,618	3.8	16,614	3.5	15,313	3.1
NIEs	15,765	3.8	24,859	6.0	28,042	6.6	29,795	6.7	31,818	6.9	32,589	6.9	35,482	7.2
マルタ	39	0.0	1,856	11.0	3,329	0.8	6,916	1.6	10,127	2.2	14,163	3.0	17,678	3.6
その他	50,952	12.1	66,597	16.0	80,679	19.0	78,407	17.6	83,475	18.2	85,199	17.9	86,743	17.7
その他諸国	97,074	23.1	128,625	30.9	152,686	36.0	155,402	35.0	157,983	34.5	164,401	34.5	172,159	35.1
世界合計	419,911	100.0	416,269	100.0	423,627	100.0	444,305	100.0	457,915	100.0	475,859	100.0	490,662	100.0

- (注) ① 「Statistical Tables」および「World Fleet Statistics」より作成。
 ② 「ソ連/ロシア」は1991年以前はソ連、1992年以降はロシア籍+旧ソ連船で帰属未確定のもの。
 ③ NIEsは韓国、台湾、香港、シンガポールの4国。
 ④ 各国の船腹量は第二船籍、海外領土籍を含む。ただし、英国は香港、バミューダ、ジブラルタル、カイマン諸島籍を含まない。
 ⑤ ここでいう便宜置籍国とは「OECD 海運委員会年次報告」において「オープン・レジストリー国」とし分類されているバハマ、キプロス、レバノン、リベリア、オマーン、パナマ、バヌアツをいう。

【表5】 船種別・船籍別船腹構成

(1) オイルタンカー					(2) 撒積貯貨物船（ギアレス）					(3) 一般貨物船				
船籍国	隻	千総トン	世界比(%)	平均船齢	船籍国	隻	千総トン	世界比(%)	平均船齢	船籍国	隻	千総トン	世界比(%)	平均船齢
リベリア	430	29,002	20.2	11	パナマ	750	21,996	17.1	12	パナマ	1,465	6,422	11.3	20
バハマ	582	19,513	13.6	17	キプロス	561	12,406	9.7	17	中国	969	4,890	8.6	19
ギリシャ	324	12,836	8.9	22	リベリア	377	11,674	9.1	13	ロシア	1,297	4,451	7.8	17
バハマ	171	10,326	7.2	13	ギリシャ	417	11,468	8.9	16	キプロス	602	3,953	7.0	16
ノルウェー	141	8,779	6.1	15	中国	340	6,569	5.1	17	バハマ	317	3,056	5.4	16
マルタ	219	6,793	4.7	19	マルタ	306	6,403	5.0	18	マルタ	380	2,468	4.3	19
日本	1,054	6,033	4.2	8	香港	126	6,101	4.7	8	ウクライナ	319	1,915	3.4	21
シンガポール	344	5,102	3.6	14	フィリピン	209	5,726	4.5	8	セントビンセント	461	1,872	3.3	23
キプロス	120	4,341	3.0	15	日本	63	4,581	3.6	7	リベリア	149	1,769	3.1	14
米国	126	3,987	2.8	28	韓国	105	3,619	2.8	14	ノルウェー	474	1,631	2.9	31
上位10カ国	3,511	106,711	74.4	14	上位10カ国	3,254	90,543	70.5	14	上位10カ国	6,433	32,427	57.1	20
その他	3,250	36,809	25.6	20	その他	1,545	37,975	29.5	15	その他	10,748	24,332	42.9	22
合計	6,761	143,521	100.0	17	合計	4,799	128,518	100.0	14	合計	17,181	56,759	100.0	21

(4) コンテナ船					(5) RORO貨物船				
船籍国	隻	千総トン	世界比(%)	平均船齢	船籍国	隻	千総トン	世界比(%)	平均船齢
パナマ	294	6,913	17.8	11	パナマ	251	5,081	24.9	14
リベリア	142	3,459	8.9	8	リベリア	59	1,797	8.8	13
ドイツ	146	3,268	8.4	4	ノルウェー	78	1,768	8.7	15
米国	84	2,818	7.3	16	日本	133	1,365	6.7	7
台湾	85	2,351	6.1	10	スウェーデン	52	1,257	6.2	14
デンマーク	61	1,845	4.8	7	シンガポール	40	943	4.6	12
シンガポール	94	1,845	4.8	12	バハマ	59	823	4.0	15
キプロス	101	1,459	3.8	9	米国	25	637	3.1	18
中国	88	1,376	3.6	11	フィリピン	54	622	3.0	14
英国	37	1,326	3.4	14	イタリア	41	551	2.7	15
上位10カ国	1,132	26,659	68.8	10	上位10カ国	792	14,843	72.7	13
その他	631	12,083	31.2	12	その他	881	5,587	27.3	16
合計	1,763	38,742	100.0	11	合計	1,673	20,430	100.0	15

- (注) ① 各国の海外自治領、第二船籍制度については本国の船籍に含めた。ただし、英国の香港、バミューダ、ジブラルタル、カイマン諸島は本国とは別に集計した。
 ② ロシアには旧ソ連籍で帰属が未確定の船腹を含めた。
 ③ 船籍国別保有割合は総トンによる。
 ④ 順位は、1995年末現在の船籍国別総トン数による。

平均船齢14年で、前年比201隻、678万総トンの増加である。

このうち、狭義の「撒積乾貨物船（ギアレス）」は、4,799隻、1億2,852万総トンで、前年比183隻、741万総トンの増加である。この主要船籍国は、パナマ（シェア17.1%）、キプロス、リベリア、ギリシャ、中国、マルタなどである。

(3) 「その他の乾貨物船」

全体で2万7,499隻、1億4,238万総トン（総船腹比29.0%）、平均船齢19年で、前年比681隻、672万総トンの増加である。

a) このうち、「一般貨物船」は1万7,181隻、5,676万総トン、平均船齢21年で、前年比338隻増、95万総トン増である。主要船籍国は、パナマ、中国、ロシア、キプロス、バハマ等で、近年バハマ籍が急増している。

b) 「コンテナ船」は、1,763隻、3,874万総トンで、前年比160隻、364万総トン（10.4%増）と大幅に増加している。主要船籍国は、パナマ、リベリア、ドイツ、米国、台湾、デンマーク、シンガポール等で、パナマ、シンガポール、キプロスの増加率は著しい。日本は順位を下げている。

c) 「RORO貨物船」は1,673隻、2,043万総トン、平均船齢15年で、主要船籍国はパナマ、リベリア、ノルウェー、日本等である。なお、わが国でいう「自動車専用船」は同統計では、ほとんど「RORO貨物船」として集計されている。

(4) 「その他の商用船」

上記以外の「その他の商用船」（含む、漁船）は3万9,088隻、2,567万総トンで、隻数では47.2%となるが、総トンベースで5.2%のシェアを占めるにすぎない。

4. 船型別構成、船齢別構成

船型別の船腹構成は表6上段のとおりである。

隻数ベースでは、半数以上が1,000総トン未満の船舶である。トン数ベースでは、4,000～5万総トン未満の船舶が全体の55.9%（昨年末は55.7%）を占めている

また、船齢別の船腹構成は表6下段のとおりである。船齢10年未満の船舶は1万9,805隻、1億7,048万総トン（34.7%）で、前年比321隻減、490万総トン増である。他方、20年以上の船舶は34,670隻、1億2,303万総トンで、前年に対して2,565隻、1,882万総トンの増加となった。1980年代前半から全般的に船腹の老齢化が進んでおり、1993年、94年には老齢船の増加とともに若年船も増加するという変化が見られたものの、1995年には再び老齢船の比率が増加した。

【表6】 船型別区分および船齢別区分

		隻	千総トン	構成比%	
船 型 区 分	100～999	50,238	16,772	3.4	55.9
	1,000～3,999	13,595	30,212	6.2	
	4,000～9,999	6,649	43,274	8.8	
	10,000～19,999	5,685	81,621	16.6	
	20,000～29,999	2,408	58,154	11.9	
	30,000～49,999	2,376	91,168	18.6	34.5
	50,000～69,999	820	47,099	9.6	
	70,000～99,999	586	47,399	9.7	
	100,000～139,999	282	34,738	7.1	
140,000～	251	40,226	8.2		
合 計		82,890	490,662	100.0	
船 齢 区 分	0～4年	8,962	98,195	20.0	34.7
	5～9年	10,843	72,284	14.7	
	10～14年	13,154	92,495	18.9	40.2
	15～19年	15,261	104,658	21.3	
	20～24年	13,403	87,374	17.8	25.1
25年～	21,267	35,657	7.3		

(注) 1995年末の商用船を船型別および船齢別に区分した。

業界団体を訪ねて

訪問団体 石油化学工業協会

設立 昭和33年（1958年）6月19日

目的 本会は、昭和32年2月に結成された「石油化学工業懇話会」を母体に昭和33年6月設立し、会員相互の親睦、連絡、協調を図り、石油化学工業の健全な発達と国民経済の発展に寄与することを目的としている。

会長 古川昌彦 三菱化学会長

所在地 東京都千代田区内幸町2-1-1

飯野ビル

組織 役員46名

（会長、副会長、専務理事、理事、監事、相談役、顧問）

会員33社 事務局31名

事業内容

- ・石油化学工業の調査研究、統計の作成、資料および情報の収集頒布
- ・石油化学工業に関する知識の啓発および普及宣伝
- ・石油化学工業に関する意見の発表および建議
- ・石油化学工業関連業界との連絡

主な取り組み

1. 当面の経済情勢への対応

会員企業の適切な経営判断に資するため、内外の石油化学工業に係わる生産、出荷、在庫等の迅速、かつ、的確な情報の提供に努めるとともに、通産省の需給見通し策定作業への協力を行っている。

2. 物流合理化対策の推進

物流コストの上昇、環境問題等に対処するため通産省物流合理化ガイドラインに対応しつつ、各種課題の検討を進めるとともに、物流商慣習の改善を推進し、特に物流EDI標準モデルについても検討を進めている。また、運輸省海運造船合理化審議会の答申を受けて船腹調整制度の廃止等に向けた内航ケミカルタンカーの構造改善事業の対応が当面重要な問題となっている。



環境庁主催 "エコライフ・フェア'95 石化協展示小間風景"

3. 規制緩和対策等の推進

政府の規制緩和推進計画の毎年の見直しに対し、業界意見の反映を図るため、独禁法、原料、物流、保安・安全、金融・証券等の多分野について規制緩和の実現を政府に要望している。

4. 税制対策

石油化学企業の活力維持および新たな事業展開のため、法人税等関係諸税について業界としての税制改正意見を取りまとめ、その実現に努めている。

5. 海外交流

アジア諸国の市場との係わりが日増しに重要性を加えている状況に鑑み、日本、台湾、韓国の3国で開催する東アジア石油化学工業会議に参加し、東南アジア市場の健全にして安定的な発展を図るため、活発な意見交換を行っている。また、同時に中国石油化工総公司との友好関係の維持、発展にも努めている。

6. 保安、環境および製品安全対策

自主保安の一層の推進を図るとともに、地球環境保全の観点から必要な環境対策、省エネルギー対策、製品の安全対策の着実な推進を図り、またプラスチック関係の JIS 規格についても ISO などの国際規格との整合化を図っている。

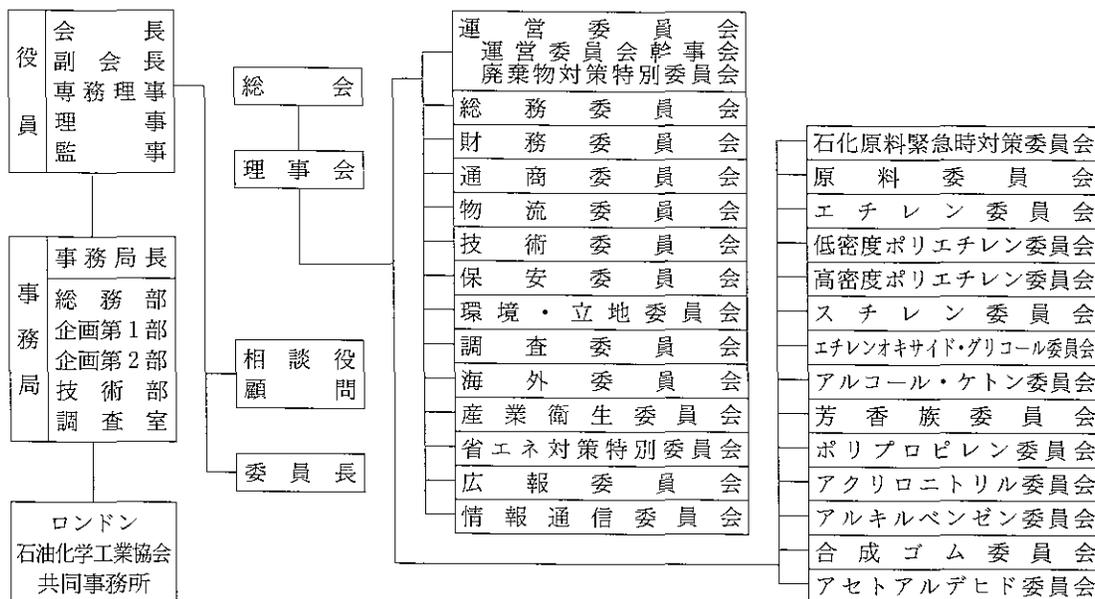
7. 高度情報化への対応

「石化協標準ビジネスプロトコル」の制定、「商社向受発注パッケージソフト」の開発等 EDI を推進するとともに、この度、通産省の「企業間高度電子商取引推進事業」の一環として、「石化協 EC プロジェクト」を発足し、石油化学業界における EC 推進に取り組んでいる。

8. 広報活動

石油化学製品の有用性や石油化学工業に対する一般の理解を得るため、広報誌「ひろがり」の発行や科学技術館に石油化学展示室を設けて広く石油化学工業の PR に努めている。

組織図



海運雑学ゼミナール 第75回

17世紀の天才弁護士が 提唱した国際海洋法の基礎 「公海の自由」

現在の国際海洋法の基礎となる「公海の自由」の概念を初めて明快に主張したのは、弁護士で、神学者、法・哲学者でもあったオランダのフーゴー・グロティウス（1583～1645）。11歳でライデン大学に入学、16歳で弁護士となった天才で、自然法の父、国際法の祖とも呼ばれる。

彼の代表的な著作のひとつ「海洋自由論」が刊行されたのは1609年。きっかけはマラッカ海峡でのオランダ船によるポルトガル商船の拿捕で、これは1494年に締結されたトルデシーヤス条約を根拠に、世界を2分し、独占的な交易権を主張するスペイン、ポルトガルへの新興海運国オランダのあからさまな挑戦だった。

ポルトガルはこれに抗議し「東インドでの航行・交易は自国の固有の権利」と主張。グロティウスは、オランダ東インド会社の依頼でこの主張に対する弁護書を執筆し、数年後、これに手を加えて刊行されたのが海洋自由論だ。

その中で彼は「海洋には境界がない。ゆえに誰にも帰属せず、どの国も排他的な権利を主張できない」と明快に宣言した。

オランダはこれを論拠に独占を主張するスペイン、ポルトガルに真っ向から対決し、さらにイギリスとも対立するが、やがて英蘭戦争で大きな痛手を受け、海運国としては、以後、衰退の一途をたどる。

一方のイギリスは、その後、グロティウスの忠実な支持者に変貌する。強力な海軍力を背景に海上交易の覇権を目指すイギリスにとって、彼の主張はまさに国益にかなうものだった。

公海の自由の原則はやがて国際的に認知されるが、唯一例外とされたのがいわゆる「領海」。



しかしその範囲については様々に意見が分かれ、さらに近年は、海底油田や海底鉱物資源の所有権をめぐる論争が激しくなった。

そこで新たな海洋秩序の構築を目指して生まれたのが国連海洋法条約。領海や大陸棚、深海底に関する権利・義務を規定し、排他的経済水域の設定も盛り込まれている。

わが国も、今年はこの条約を批准。海洋法新時代の幕が開けるが、隣国との漁業協定の改定や領有権問題など、新たな課題も多い。

「2乗3乗の法則」でわかる 大型化で輸送効率が 高まる理由

コロンブス船隊の旗艦「サンタマリア号」は、わずか100総トン程度の現代でいえば小型船だった。その後、時代を追って船の大型化は進み、今や数十万重量トンの巨大タンカーまで出現した。その背景には建造技術の進歩もあるが、そ

れ以上に大きな理由が経済性の向上だ。

船の寸法を大きくした場合、船の容積は3乗で増えるのに対し、船の表面積は2乗でしか増えない。船の受ける抵抗は主に表面積に対して働くから、当然抵抗もおおよそ2乗の関係となる。これを「2乗3乗の法則」という。

抵抗の増加で燃料消費量が増えても、貨物の積載量がそれ以上の割合で増えるため、貨物量単位で見れば燃料効率は向上するわけだ。

ただしこれはあくまで計算上の数字。実際に船を運航するうえでは、つねに大きい方が有利というわけにはいかない。

例えば荷役効率の問題がある。船型を大型化しても、それに見合う荷役能力の向上がなければ、荷役時間が長びくだけで、全体の効率は低下する。大型化がタンカーや鉱石専用船など荷役の大部分を機械化できる船種で進んだのはこのためだ。定期貨物船の大型化も、コンテナ化による荷役の効率化が重要な契機だった。

ほかにも、大型船には、通航可能な水路や港湾が限定されることや、海運市況の動向などさまざまな制約が加わる。

これまでに建造された最大の船は56万5,000重量トンのタンカー「シーワイズジャイアント」(1980年)。その後100万重量トンを超すタンカーが構想されたこともあったが実現はしていない。また石油危機以後、50万重量トン以上のタンカーはほとんど建造されなくなった。

船舶の大型化には、やはり簡単に割り切れないさまざまな壁が存在するようである。

いくら漕いでも進まない 船幽霊の秘密は「内部波」

船の前進を妨げる最大の要因が造波抵抗。これは船が前進するとき船体の周囲に発生する波による抵抗力で、これをいかに軽減するかが、



船の速力や燃料効率を大きく左右する。

しかし波ができるのは水面上だけとは限らない。例えば河口などでは、時に海水と真水が層状に分離した場所があらわれる。そこでは、船は水面上の波に加えて、2つの層の境界にももう一つの波をつくり出す。これが「内部波」で、これにより船は二重の造波抵抗を受け、前進が著しく妨げられる。

波のない静かな海で船のスピードが急に落ち、あとはいくら漕いでも前へ進まない。そんな現象を昔の日本の船乗りたちは「船幽霊」と呼んで恐れた。海の怨霊が船を引っ張って進まなくしていると信じていたのだが、その原因は、科学的に説明すればこの内部波によるものだ。

種明かしをすれば簡単なことだが、そうした知識のない時代の人々には大変な恐怖だっただろう。しかし現代においても速力や燃料効率を向上させようとする造船技術者の前に立ちほだかる最大の障害が、造波抵抗というやっかいな怪物である点に変わりはない。

今後の主な「海の日」記念行事一覧（その3）

（国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会の主催、後援以外のもの）

件 名	主 催 者	内 容
「海の日」記念切手	（発行） 郵 政 省	国民の祝日「海の日」を制定する切手の発行 平成8年7月19日（金）
オーシャンカップ競走の新設	（主催） 大阪府都市競艇組合	「海の日」を記念して、モーターボートSG競走の一つとして新設する。SG競走は7大競走となる。 優勝賞金3,300万円、賞金総額1億7,900万円 （大阪）住之江競艇場 平成8年7月17日（水）～7月22日（月）
「海洋文学大賞（仮称）」の創設	（主催） 日本海事広報協会 （後援） 運輸省等（予定）	「童話部門」「小説部門」「ノンフィクション部門」の3部門で、海や船を題材にした作品を一般募集する。 募集期間 平成8年7月20日（祝）～平成9年3月31日（月） 第1回海洋文学大賞の受賞式 平成9年7月20日（祝）於：クルーズ船上（予定）
全国主要都市街頭パレード	（主催） 日本海事広報協会等	全国の運輸局所在地において海洋少年団等の参加を得て街頭パレードを実施 （全国12都市）平成8年7月20日（祝）前後
第32回海の図画コンクール	（主催） 日本海事広報協会等 （後援） 運輸省、東京都	中学生を対象とする「海」をテーマにした図画作品を公募し、優秀作品の表彰及び展示会を実施 募集期間 平成8年4月1日（月）～6月20日（木） 表彰（運輸大臣表彰等） 平成8年7月下旬 展示会 全国主要都市 7月下旬～8月下旬
巡回映画・講演会	（主催） 日本海事広報協会等	小・中学生を対象とした海の映画と講演会を実施 （全国各地）平成8年7月中旬～7月上旬
青少年の海洋環境教室	（主催） 日本海事広報協会等	小・中学生を対象とした官庁船、フェリー等の乗船会、港湾施設の見学会を実施 （全国各地）平成8年7月中旬～7月下旬
「海の日」制定記念講演会	（主催） 日本海事広報協会等	「日本海運の現況」の解説等に関する講演会を実施 （阪神又は中国地区）平成8年7月下旬～8月
「海の日」広報活動	（主催） 日本海事広報協会、日本小型船舶検査機構、日本船主協会、ブルーシー・アンド・グリーンランド財団、海上保安協会、日本水路協会	①「海の日」のPR用ポスターやシールの作成及び全国配布 ②「海の日」の新聞での告知広告 ③「海の日」の字幕の作成及び全国配布 ④「海の日」や海運の重要性等を紹介するパンフレットの作成・配布 ⑤地元マスコミ向け「海の日」キャンペーンリーフレットの作成・配布 ⑥経済週刊誌等への各種雑誌での日本外航海運に関するPR掲載 ⑦記念Tシャツやノベルティ・グッズの配布 ⑧その他新聞、ラジオ、雑誌等を利用したPR活動
海事思想普及のためのキャンペーン	（主催） 海上保安庁、日本マリーナ・ビーチ協会	全国各地でボート天国、マリンウイーク、マリンスポーツ大会等のイベントを開催
海難防止のつどい	（主催） 日本海難防止協会、海上保安協会	大型巡視船による体験航海、海上保安庁音楽隊による演奏会等 （東京）平成8年7月26日（金） 午前 大型巡視船 午後 船の科学館
海洋性レクリエーション普及大会	（主催） 全国のB&G海洋センター、海洋クラブ	ヨット、カヌー等の試乗会等 平成8年7月20日（祝）～7月31日（水）

件名	主催者	内容
クリーンキャンペーン	(主催) ブルーシー・アンド・グリーンランド財団、全国のB&G海洋センター、海洋クラブ	「海や水辺をきれいにしよう！クリーンキャンペーン」を標語に、ポスターの作成・配布をはじめ、海や水辺の清掃活動等を実施 平成8年7月20日(祝)～7月31日(水)
ブルーシー・アンド・グリーンランドキャンペーン	(主催) ブルーシー・アンド・グリーンランド財団	全国7都道府県で選定した河川等において、青少年によるカヌーのデモンストレーション等を実施 平成8年7月～9月
第24回「我ら海の子展」	(主催) 日本海洋少年団連盟	「海」をテーマにした児童画を公募し、優秀作品の表彰及び展示会を実施 募集期間 平成8年4月1日(月)～6月28日(金) 表彰(運輸大臣表彰等) 平成8年7月下旬 展示会(東京)銀座こどもギャラリー 平成8年8月1日(木)～8月31日(土)
第7回「マリナースアイ」人と海のフォトコンテスト	(主催) 日本海技協会、全日本海員福祉センター	海に働く人、海、船、港、海岸をテーマにしたフォトコンテストの作品を募集し、優秀作品の展示を実施 募集期間 平成8年4月1日(月)～6月28日(金) 写真展(東京)東京芸術劇場 平成8年7月18日(木)～7月24日(水)
無料健康相談	(主催) 全国海員済会	船員等を対象に無料健康相談等を実施 (全国各地の病院・診療所内及び最寄港) 平成8年7月20日(祝)～7月31日(水)
第12回海洋児童絵画展	(主催) 全日本海員福祉センター	船員家族の小学生の図画展 (横浜)船舶日本丸メモリアルパーク内訓練センター 平成8年8月中旬
マリンウイーク	(主催) 日本マリナー・ビーチ協会	全国75カ所のマリナーにおいて約4,000名の小・中学生を対象にしたモーターボート等の試乗会等を実施 平成8年7月25日(木)～7月31日(水)
臨時海の相談室	(主催) 日本水路協会	海上保安庁水路部の協力を得て、臨時の海の相談室を開設及び海に関する図誌類の展示 (東京)船の科学館 平成8年7月20日(祝)～7月31日(水)
お天気フェア'96TOKYO	(主催) 気象庁、日本気象協会	お天気フェアを開催 (東京)新宿NSビル 平成8年7月下旬
サバイバルトレーニング講習会	(主催) 船員災害防止協会	遭難時における船員の生存技術に関する教育訓練等を実施 広島港、八戸港、日立港、越前港 平成8年7月
一日海上防災教室	(主催) 海上災害防止センター	消防船による放水実演、映画会等を実施 (横須賀)防災訓練所(横須賀研修所) 平成8年7月下旬
一日船長等	(主催) 海上保安庁	著名人等による一日船長、一日海上保安官、一日港長等を実施
汽笛の一斉吹鳴	(主催) 海上保安庁、航海訓練所等	「海の日」の正午を期して、汽笛の一斉吹鳴(10秒～30秒の長音1回)を実施 平成8年7月20日(祝)
各種出版物	(発行等) 運輸省、日本海事広報協会、日本内航海運組合総連合会	①「日本海運の現況」 ②「'96数字でみる日本の海運・造船」 ③「海のものしり手帳」 ④「内航海運の現況」
その他の「海の日」関連行事	(主催) 海上保安庁、日本海事広報協会、日本小型船舶検査機構、日本海洋レジャー安全・振興協会、全日本海員組合	全国各地の港等において乗船体験会等の市民参加の各種イベントや、水上等でのプレジャーボートの海上安全指導パトロール、小型船舶に対する受検指導、船舶その他傷病船員病院慰問、灯台慰問等多彩な行事を実施

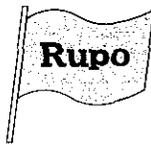
(注) 表中の行事には、現在検討中のものもあり、内容の一部が今後変更されることがあります。

博物館探訪①

北海道・東北

新シリーズ「博物館探訪」は、地区ごとに北から順に日本列島を縦断しながらご紹介することとなりました。

北海道・東北地区からは重要文化財にも指定されております「重要文化財旧日本郵船(株)小樽支店」と、来る8月10日に石巻市にOPENする「サン・ファン・パウティスタパーク」にて展示される復元船をご紹介します。



重要文化財 旧日本郵船(株) 小樽支店 (北海道・小樽市)



北の港町・小樽には“北のウォール街”と呼ばれた古き良き時代を彷彿させる建造物が数多くある。ライトアップされた小樽運河を散策し、まばゆいばかりのガラス工芸品を手にする旅の途中で、海運にゆかりのある洋館を訪れてみてはいかがだろう。

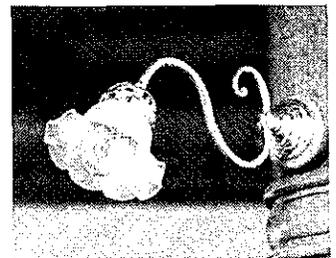
小樽市内の観光スポットを巡る「マリン号」という名のバスに乗り、往時のままに保存された北運河を過ぎて、小樽きっての名建築が待つ「旧日本郵船小樽支店前」で下車。全体を写真に撮ろうとしても収まらない大きさだ。近世ヨーロッパルネッサンス様式の建物は、存在感があって美しい。

白いドアを開いて中へ入ると、天井の高さに驚かされる。暖かい色調の照明に照らし出され

た木製品のツヤといい、横一線の長い長いカウンターといい、海運会社の1支店としてはあまりに洗練された格調高い空間である。ここで実際に商取引が行われたのは、どんな時代だったのだろうか。

歴史は明治時代にさかのぼる。この建物は明治37年に着工したが、当時小樽は北海道開拓の拠点都市として商業港湾機能を充実しつつあり、海運・船舶・倉庫業界が競って船入間（はしけの停泊所）を設置し、石造倉庫を建てていた。この建物は、明治後半に一流建築家たちが当時の最先端の技術をもって建築した洋館の象徴的存在となっている。昭和30年に小樽市が譲り受け、小樽市博物館として再利用されてきたが、昭和44年3月に明治後期の代表的石造建築として国の重要文化財に指定された。

営業室の片隅は海運資料コーナーとして、明治・大正期の海運を中心とした発展経緯を示す資料が並べられている。奥には金庫室があり、驚くほど豪壮な金庫から当時の繁栄ぶりがしの



▲営業室ブラケットライト

ばれる。

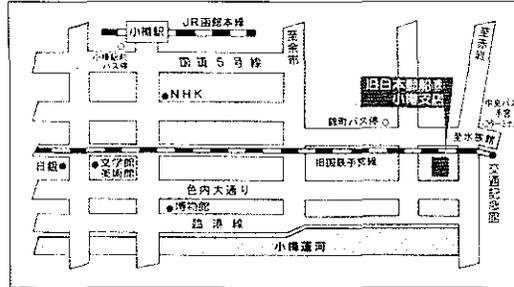
手すりの木彫が美しい階段を上ると、明治39年11月にポーツマス条約に基づく日露の樺太国境画定会議が開かれた会議室、会議終了後に祝盃が交わされた貴賓室がある。貴賓室では菊模

様の金唐草紙（壁紙）や真紅のカーテンが目を引き。天井はしゃれた空色漆喰で彩られ、家具調度類ひとつをとっても歴史の一頁を開いた場所にふさわしい華麗な造りとなっている。

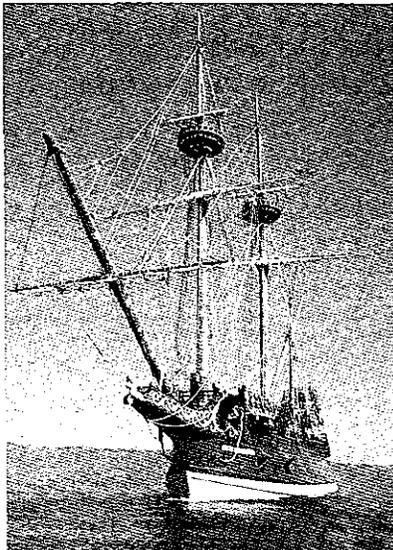
（写真および地図はパンフレットより転載）

MEMO

交通：JR小樽駅よりバス「マリン号」
旧日本郵船小樽支店前下車
問合せ：北海道小樽市色内3-7-8
TEL 0134-22-3316



Topics! 「サン・ファン・パウティスタパーク」、8月10日に OPEN



◀慶長使節船
サン・ファン・パウティスタ

公開されたので、一足先に内部の様子をご紹介します。

全長55.35mの帆船内部は外から見るより広く感じられ、船艙、上甲板、遮浪甲板、船尾楼甲板の4層構造になっている。順路に従って船内を一巡すると、等身大の乗組員の人形に出会う。スペイン出身の船長ルイス・ソテロ、遣欧使節の支倉常長は、グレートキャビンで会議中。破れた帆を修理する名もない水夫、食事をする日本人水夫の脇にはネズミ取りの猫が一匹……さりげない航海中の一場面を再現し、当時の空気を今に伝えている。

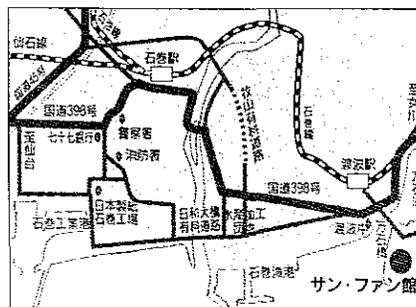
MEMO

交通：仙台より石巻経由、渡波駅下車
徒歩20分
問合せ：宮城県石巻市渡波字大森30番2
TEL 0225-24-2210

日本からヨーロッパへの初の外交使節団を乗せた船は、仙台藩主伊達政宗公自ら建造した黒船だったことをご存じだろうか。

支倉常長をはじめとする遣欧使節・総勢180名が乗り込んだこの船は、初めて太平洋2往復に成功した船である。

この黒船が出帆380年を記念して、平成5年に復元された。大航海時代にわが国で造られた外洋航海型帆船として復元されたもので、事実上日本で造られる最後で最大の木造船となるそうだ。この船が東京みなと祭りに合わせ東京で



London 便り



中国人船員をもっと外国船主に雇ってもらおうと使節団がやってきて、5月下旬ロンドンでセミナーが開催されました。これは「中国外派海員協調機構」(THE COORDINATION COUNCIL FOR OVERSEAS SEAMEN EMPLOYMENT OF CHINA: CCOSEC——コジョェックと呼んでいました)が欧州船主に対して中国人船員の雇用を促進するために訪欧使節団を組織したもので、ロンドンのほか、オスロ、ハンブルグそしてシンガポールを訪問しセミナーを開催するとのこと。CCOSECとは、中国政府の対外貿易経済合作部の監督下にある中国のマンニング会社の業界団体で、中国人船員の海外派遣の推進のために情報収集や調整や管理やらを行っているようです。

使節団は女性も交え総勢約10名で、セミナーでは通訳を使って中国語で説明する人や英語で直接行う人もありました。セミナーは中国人船員に対する関心の高さをうかがわせるように、英国のみならずベルギーやオランダからも出席者がありました。

現在中国には3つの商船大学、5つの高等商船学校、そして多くの海員学校や教育訓練施設があるそうです。現在の中国人船員の数約35万人とかで、これは全世界の船員の約26%にあたるといいます。言い換えれば船員の4人に1人は中国人となるわけで、今更ながら中国の人口の大きさに驚かされます。また毎年1万人程度の船舶士官の卵が卒業し、このうち16~18%が中国の船社に雇用されるが、残りは何とか外国船に売り込みたいとのことでした。

日本の商船大学/商船高専の卒業生が毎年250~260名程度で、1995年にはわずか58名しか外航海運会社に採用されなかったという事実を考えると、その数の大きさにまたまた圧倒されます。

中国人船員のセールスポイントは船員になるための選抜が非常に厳しい上に、この難関を突破した優秀な素質を持った人達に良質な教育訓練を与え、厳格な規律を課している(これはアメリカや欧州で中国人船員の脱船が多いという欧米船主の批判を意識したものでしょう)ことである、とのことで特に外国船にはその中から豊富な実務経験を持った者を優先的にあっせんすると言っておりました。

質疑応答になり、まず中国人船員の英語力が問われました。中国では既に小学校から英語教育が導入され、若い人の英語力の進歩は目覚ましく、また船員にはSTCW条約に要求される英語力とは別に中国独自の英語の試験を課し、船長はそのAクラスの試験に通らねば証書を発給しないとのことですが、その具体的な試験制度などについては説明がありませんでした。

ITFとの関係については中国船員組合がITFと連絡があり良好な関係にあると述べるだけで、この6月から欧州において行われる予定のITFの大規模な反FOCキャンペーンに神経質になっている船主にとって、納得のいく回答ではなかったようです。そして、もっとも肝心のかつ出席者の関心がある船員のコストについては、セミナーそのものでは説明がなく、質問に答えて「確かに中国国内における賃金は安い、外国船で働く船員は当然賃金も国際レベルであるべきで、また中国人船員自身の能力も知識も先進国の船員と変わらぬ水準にある」と答えたため、会場からは失笑も漏れやや白けました。

総じてセミナーは押しつけがましく、紋切型でまたやたらと自分たちの写真を撮るなど、プロフェッションナリズムに欠けるところがあり、出席者の中には遠い所から来るほどのものではなかったという率直な意見もありましたが、中国パワーは船員供給市場のみならず、今後の海上安全問題や海洋環境の保護においても大きな影響を及ぼすであろうと改めて感じた次第でした。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)



5月

- 1日 84年米国海運法改正法案 (H. R. 2149) が、米国下院本会議で可決された。
- 3日 HNS条約/LLMC96年改正議定書採択外交会議が4月15日からロンドンで開催され、同条約/議定書が採択された。
(P. 2 シッピングフラッシュ1 参照)
- 13日 第5回アジア船主フォーラム (ASF) が香港で開催され、アジア域内の11船主協会から過去最高の81名の代表が参加した。
(P. 4 シッピングフラッシュ2 参照)
- 16日 日本船舶輸出組合は、4月の輸出船契約実績を発表した。それによると、18隻、53万6,000%と前年同月に比べ総トンベースで18.4%の増加となり、そのうち仕組船が9割を占めた。
- 17日 国際船級協会連合 (IACS) は16日から開催された理事会で、貨物艙の浸水状態における船体縦強度や波型水密横隔壁の強度基準を含む新統一規則を1998年7月1日以降に建造契約される新造船から適用することで合意した。
- 19日 外航海運大手5社は1996年3月期決算を発表した。それによると、各社の費用節減努力に加え、市況の堅調な推移や下期からの円高修正などにより、前年に比べ業績が大幅に回復した。
- 22日 日本船員福利雇用促進センター (SECOJ) に設置された国際船舶制度推進調査委員会の第2回会合が開催され、外航海運に関する現状等について議論された。
- 28日 IMO は第66回海上安全委員会 (MSC) を開催し、バルカーの安全対策等について審議した。
- 30日 油濁二条約 (69CLC/71FC) を改正する92年議定書 (92Protocols) が発効。これに伴いこれら二条約の国内法である改正油濁損害賠償保障法の一部が施行された。



5月の定例理事会の様様

(5月22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年度広報活動方針について (省略)
2. 「海の日」を中心とする広報活動について (省略)

政策委員会関係報告事項

1. 海造審等への対応について (省略)
2. 外航船舶建造融資利子補給臨時措置法および関係通達の平成8年4月以降の取り扱いについて (P.10 SHIPPINGフラッシュ3 参照)
3. 第5回アジア船主フォーラム (ASF) の様様について (P.4 SHIPPINGフラッシュ2 参照)
4. 国際海運連盟 (ISF) / 国際海運会議所 (ICS) 年次総会の様様について (省略)

法務保険委員会関係報告事項

1. HNS 条約/LLMC96年改正議定書採択外交会議の様様について (P.2 SHIPPINGフラッシュ1 参照)

海運関係の公布法令 (5月)

- ㊦ 港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律 (法律第56号、平成8年5月31日公布、平成8年5月31日施行)
- ㊦ 運輸省組織令の一部を改正する政令 (政令第122号、平成8年5月11日公布、平成8年7月1日施行)

国際会議の開催予定 (7月)

- IMO 第38回海洋環境保護委員会 (MEPC)
7月1日～10日 ロンドン
- IMO 第42回航行安全小委員会 (NAV)
7月15日～19日 ロンドン

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：百万ドル)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1980	129,807	140,528	▲10,721	26.0	27.0
1985	175,638	129,539	46,099	3.2	▲5.1
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5月	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
2	34,084	27,983	6,101	▲3.3	16.9
3	39,021	28,396	10,625	▲8.4	▲1.2
4	33,991	31,042	2,949	▲15.1	6.4

(注) 通関統計により、当協会にて換算。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

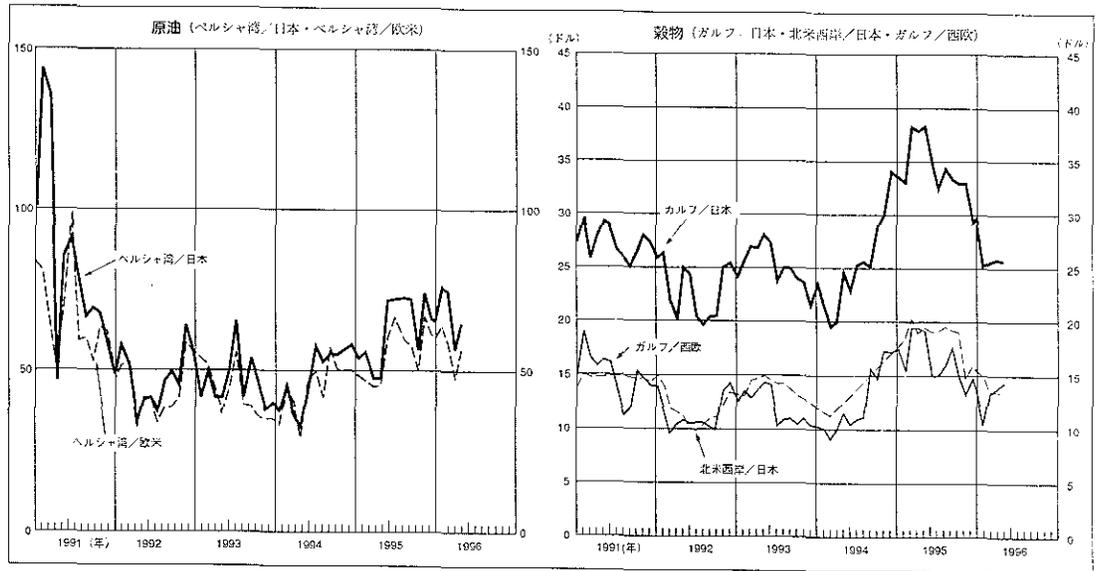
年月	年間 月間)平均	最高値	最低値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1995年6月	84.53	83.80	85.40
7	87.22	84.60	88.75
8	94.55	88.05	99.10
9	100.49	97.20	104.25
10	100.65	99.70	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
3	105.86	105.25	107.15
4	107.46	104.80	108.70
5	106.51	104.82	108.80

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)								
				穀 物	石 炭	鋁 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period
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 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
3	16,115	280	15,835	4,044	6,689	4,548	55	305	188	6	15,983	2,566
4	15,038	0	15,038	3,543	5,130	5,939	55	224	125	22	12,815	1,807
5	20,291	254	20,037	3,866	8,737	6,275	115	295	667	82	12,566	2,198

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/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	72.50	67.50	46.00	32.50	47.50	42.50	57.50	47.50
4	38.50	31.80	47.50	44.50	55.00	46.00	41.00	32.00	45.00	40.00	47.50	39.00
5	37.00	35.00	47.50	42.50	64.75	51.50	34.50	30.00	45.00	40.00	55.00	42.50
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			below 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			

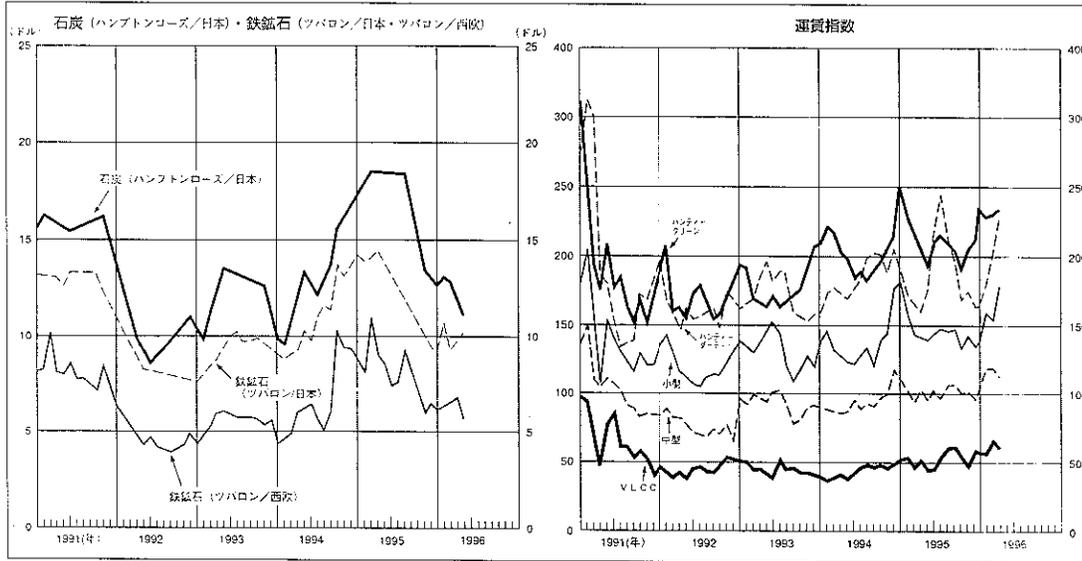
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	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	25.25	23.50	20.50	18.60	13.50	13.20	19.00	15.25	13.50	12.15
4	37.00	33.00	25.50	22.50	18.60	18.40	13.50	13.20	19.00	—	13.85	—
5	38.00	32.00	25.35	22.50	19.75	—	13.25	13.15	18.75	17.50	14.00	11.58
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。



6. 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)

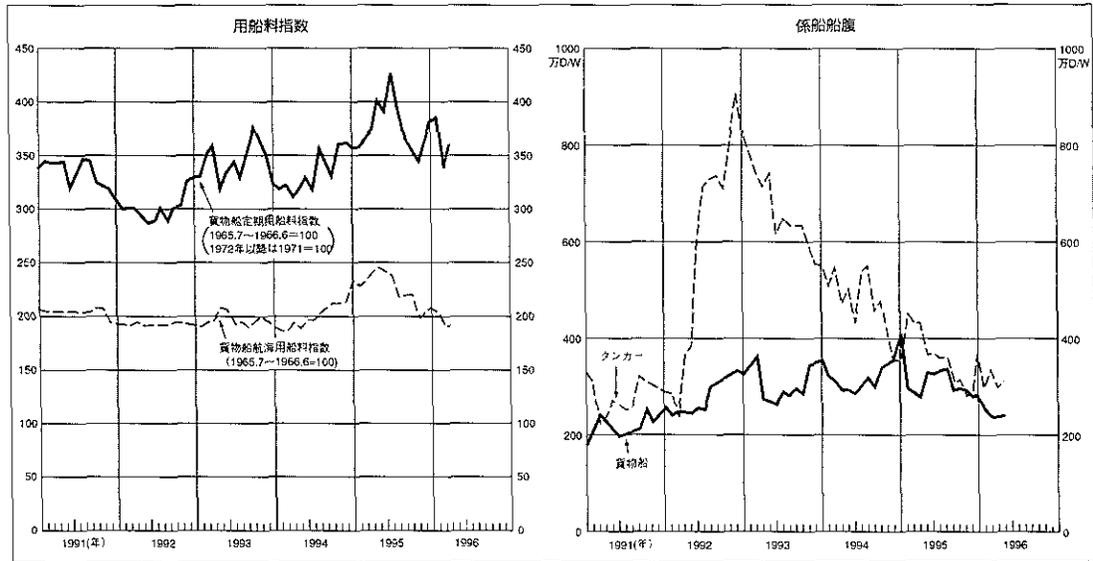
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	12.50	—	14.20	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15
2	—	—	13.00	12.95	13.75	—	11.00	—	8.00	—	6.50	5.65
3	18.50	—	12.75	—	13.50	—	9.00	—	11.25	9.80	—	—
4	—	—	—	—	13.90	—	—	—	8.70	—	6.80	6.25
5	—	—	11.25	—	—	—	10.25	—	8.25	7.75	5.95	—
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。

7. 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	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4
3	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6
4	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9	61.4	113.6	178.0	228.1	233.3
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。



8. 貨物船用船料指数

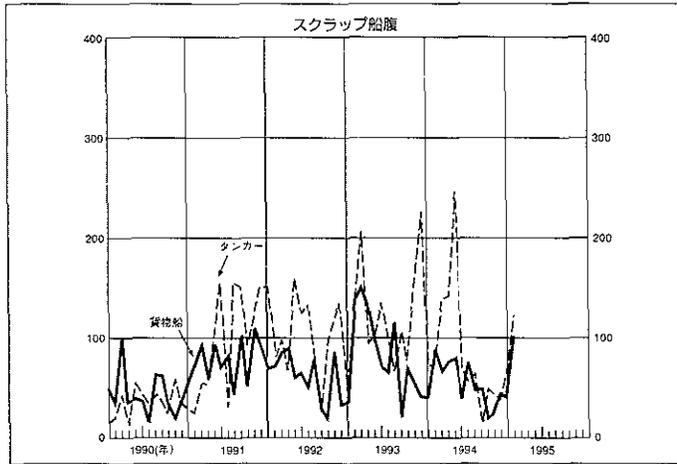
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1991	1992	1993	1994	1995	1996
1	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3
2	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6
3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	192.0	325.0	320.0	327.0	324.0	366.0	339.4
4	207.0	192.0	194.0	198.0	243.0	192.0	335.0	300.0	356.0	310.0	377.0	363.0
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	374.7	
平均	205.7	194.6	196.3	199.8	226.1		332.4	304.8	341.5	335.4	375.5	

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

9. 係船船腹量の推移

月次	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	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	245	1,911 2,392	62	1,862 3,305
4	303	2,198 2,808	81	2,534 4,749	271	2,151 2,857	66	2,205 4,127	236	1,856 2,326	60	1,694 2,983
5	291	2,158 2,816	82	2,601 4,901	271	2,267 3,136	61	1,933 3,459	229	1,854 2,336	56	1,754 3,120
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。



10. スクラップ船腹量の推移

月次	1994						1995						1996					
	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	20	185	342	8	226	439	28	329	459	10	330	769	34	240	353	12	328	631
2	40	813	1,464	11	468	941	40	594	968	7	332	798	28	564	1,014	11	620	1,211
3	60	843	1,562	24	1,079	2,122	51	426	602	11	643	1,313						
4	49	715	1,284	18	469	912	27	433	751	11	700	1,392						
5	36	530	927	14	534	1,057	42	458	792	18	1,232	2,473						
6	40	422	768	12	661	1,351	21	219	352	8	352	694						
7	34	383	675	8	524	1,016	31	498	730	13	290	532						
8	59	751	1,245	7	339	702	36	318	408	12	331	651						
9	24	141	210	10	595	1,166	21	274	410	4	66	124						
10	32	475	795	10	413	798	22	131	143	8	244	491						
11	33	371	617	14	700	1,418	27	165	200	6	223	420						
12	25	286	464	15	1,138	2,345	28	223	364	9	202	340						
計	452	5,915	10,353	151	7,146	14,267	374	4,068	6,179	117	5,065	9,997						

(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。

11. 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
1991央	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〃	80,675	475,859	42,689	451,057	4.1	6,639	144,595	5,964	144,914	30,086	161,548	37,987	24,802
1995〃	82,890	490,662	43,802	464,988	3.1	6,761	143,521	6,165	151,694	30,876	169,772	39,088	25,674

(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。

2002年のサッカー・ワールドカップ開催地が6月1日に決定されるということで日本でもマスコミにいろいろと取り上げられているが、ある週刊誌の報道によるとお隣韓国では「2002年W杯は韓国でやる！日本は2002年にやればいい。」と言う人がいれば、「ソウルでは、酒を飲んでいても日本人だとわかると乱暴される“日本人狩り”と呼ばれる暴力沙汰があります。」と心配する人がいるというほど、その盛り上がり方は半端ではないという。

このような報道が隣国全体の本当の雰囲気を正しく伝えているかどうかは疑問ではあるが、韓国人が日本人に対して持つといわれる異常な対抗心または反発は、前々からいろいろと取りざたされているところである。

その一つの例として、韓国の人たちはいまだに豊臣秀吉の朝鮮出兵の話を持ち出すということを開

編集後記

いて私も「ずいぶん執拗な民族だな」という印象を持ってきた。

今年はその「秀吉」がたまたまNHKの大河ドラマで取り上げられたことで秀吉に関する番組がいくつかが放送されているが、その中で同じNHKが「堂々日本史」という番組で3週に亘って秀吉をテーマにしていたが、その3回目の放送が「海外制覇の野望波間についで」というサブタイトルがついており、まさに朝鮮出兵を扱ったものであった。

番組では、当時秀吉が出征武将の論功行賞を殺して削り取った鼻の数で行ったことから武将達は兵士だけでなく多くの庶民を殺害し、その鼻を切りとって名護屋城にいる秀吉の許に送ったという話が出てきた。

このような民族としての屈辱は、代々語り継がれてきたであろうし彼らの歴史教育の中で詳細に取り扱われてきたのは当然であろう。

また、それに加えて明治以降日本人が韓国人の人たちに対して行ってきた行為を考えると、私自身が従来持っていた韓国人に対する「執拗な民族だ」という印象も多くの認識不足だったと言わざるを得ない。

現在も時々わが国の政治家が歴史的な事実を無視して、近隣諸国の人々の神経を逆撫でする発言をすることがあるが、日本の歴史教育の中でも日本人の行為であっても悪いものは悪いと教えていかなければいつまで経っても周りの国の人々の信頼を得ることができないのではないかと考える。

ナビックスライン

総務部文書広報

グループリーダー

松本 満

せんきょう 6月号 No. 431 (Vol. 37 No. 3)

発行◆平成8年6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：ナラサキスタックス㈱ (英文名) NARASAKI STAX CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 佐々木俊英

本社所在地：苫小牧市元中野町2-13-24

資本金：400百万円

創立年月日：1969年2月

従業員数：海上0名 陸上312名 計312名

所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	4隻	5.886%	13.834%
管理船状況	遠洋・近海・ 沿海	20隻	13.724%	29.727%

主たる配船先：国内

事業概要：明治35年室蘭において創業。昭和59年4月に北海道内海運関連3社と榑崎産業複合輸送本部を統合し、榑崎総合運輸として発足。平成3年10月、榑崎産業運航本部を統合し、総合物流業へ脱皮、商号をナラサキスタックスに変更。運航部門は内航を中心にセメント専用船、ケミカルタンカー、コンテナ船、一般貨物船を運航している。

当協会会員は148社。
(平成8年6月現在)



会社名：日本マリン㈱ (英文名) NIPPON MARINE CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 鈴木久雄

本社所在地：東京都港区虎ノ門1-18-1

資本金：300百万円

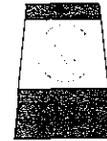
創立年月日：1923年12月24日

従業員数：海上29名 陸上178名 計207名

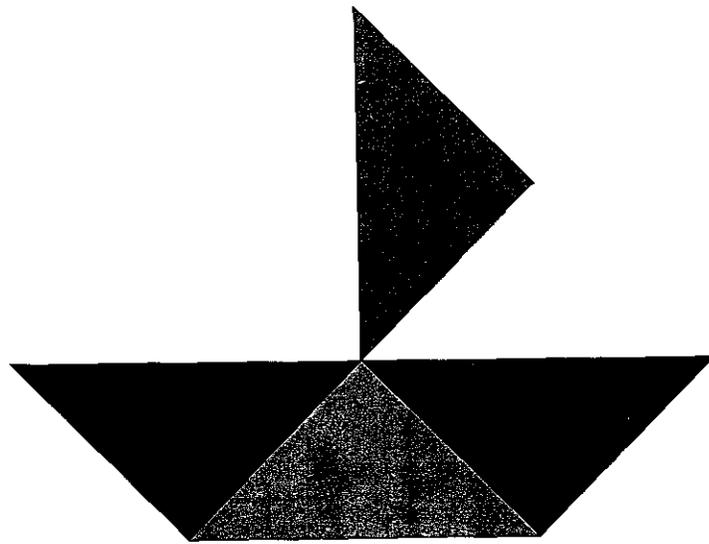
所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	4隻	7.791%	9.105%
管理船状況	遠洋・ 近海 ・ 沿海	53隻	46.326%	95.539%

主たる配船先：国内、東南アジア

事業概要：当社は、内航 (定期・不定期)、近海 (不定期) の海上輸送を主体に石油荷役、船舶代理店、通関等の船舶・港湾関連事業を手広く営み、常に時代の要請に応えつつ、サービスの向上に努めている。



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