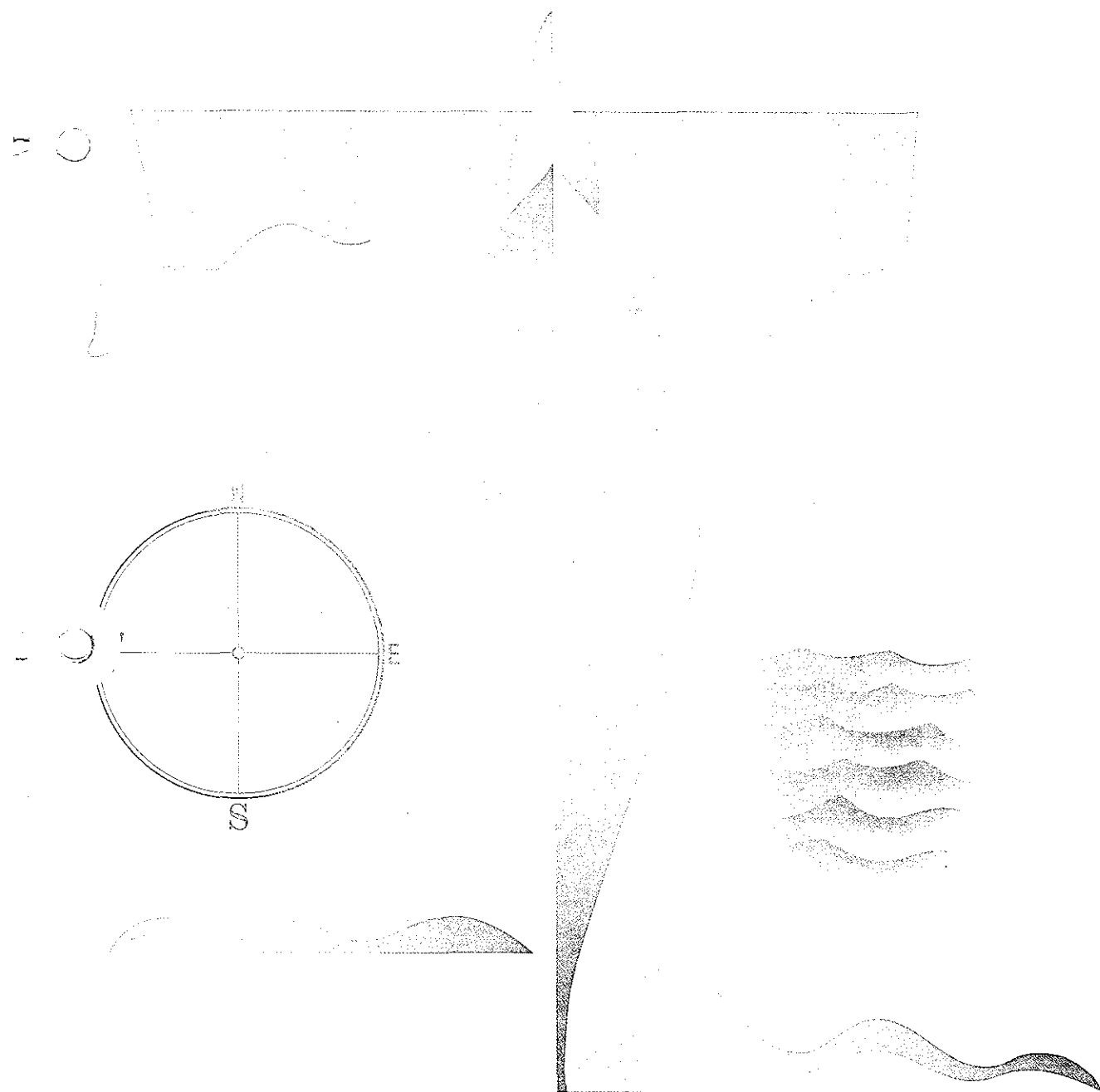


せんきょう

1996
7



船協月報/1996年7月号 目次

◎特別欄

日本船主協会第49回通常総会——1

◎座談会

「海の日」制定運動を思い返して——6

～制定運動の立役者が語る～

- ★海事振興連盟会長●原田 憲
- ★日本経営者団体連盟会長・元日本船主協会会長●根本 二郎
- ★日本内航海運組合総連合会会長●佐藤 國吉
- ★司会 日本道路公団理事・元国民の祝日「海の日」制定推進国民会議事務局長●筒居 博司

◎話題を追って

3 新海洋法条約と資源紛争★早稲田大学 法学部教授●島田征夫——14

◎随想

大海原、そして等身大の小海原★キャスター●草柳文恵——18

◎海運ニュース

1. ばら積み貨物船の安全対策について——20
—IMO 第66回海上安全委員会の模様—
2. 改正 STCW 条約の経過規定は2002年まで?——22
—STCW 条約のフォローアップに関する中間会合について—
3. IFTDGN メッセージのアジア地域版ユーザー
マニュアルを検討していくことに——24
—第12回アジア EDIFACT ボード・第7回運輸ワーキング・グループの模様—
4. 船舶管理会社等調査について——25

◎業界団体を訪ねて—訪問団体 運輸経済研究センター——30

◎海運雑学ゼミナール★第76回——32

◎博物館探訪② 東京——34

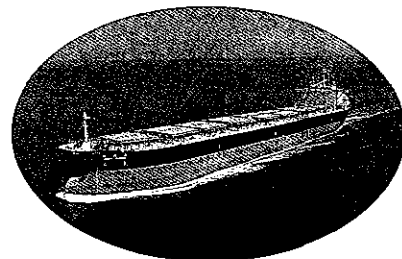
◎ *Washington* 便り——36

❖海運日誌★6月——37

❖船協だより——38

❖海運統計——39

❖編集後記——44



石炭運搬船「翔鷲丸」

日本船主協会第49回通常総会

当協会は、平成8年6月19日、日本海運倶楽部において第49回通常総会を開催し、下記の議案を原案どおり承認した。

第1号議案 平成7年度事業報告書および収支決算書承認について

第2号議案 平成8年度事業計画、収支予算および会費徴収方法承認について

第3号議案 平成7年度通常総会以降における役員異動の承認について

第4号議案 決議について

第5号議案 その他

なお、平成8年4月1日現在の当協会加盟の会員数は148社、会員登録船舶数515隻、1,181万5,866%、1,812万3,332%である。

決 議

わが国外航海運業を取り巻く経営環境は、貿易構造の変化に伴ういわゆるボーダーレス化による国際競争の激化、自国の経済発展を背景とするアジア諸国海運の躍進、日本企業の相対的

なコスト増などにより、ますます厳しいものとなってきている。

こうした状況下、わが国外航海運企業は国際的視野に立ち、あらゆるコストの削減や、経営



機能の分社・合理化による営業力強化など、国際競争力を回復するための最大限の自助努力を行ってきたが、いまや民間の努力のみでは解決できない制度上の問題に直面している。

欧州海運諸国では、国の政策として、早くから国際船舶制度を創設するなどしてきたが、最近、自国商船隊の国際競争力をさらに強化するため、一層の規制緩和の検討に入っている国もある。

わが国外航海運企業が今後とも国際物流の一翼を担い、存続・発展を図っていくためには、企業として今以上の自助努力を続けていくことはもとより、自由な事業活動を阻害している各種要因の除去等を、国としても早急に実施することを強く期待する。

また、健全な国際海運活動を行うためには、トレード安定化の一層の推進、安全運航と海洋環境の保全の見地からのサブスタンダード船の排除、スクラップの促進等に引き続き努力していく必要がある。

一方、国内物流の大動脈を担っている内航海運業においても、体質改善と企業基盤の強化を一層図らねばならない。

さらに、本年は国民の祝日「海の日」の第一回目を迎える年であり、これを契機に、生活に

潤いをもたらす客船事業の振興をはじめ、海事全般に対する国民の一層の理解を求めていく必要がある。

かかる認識の下、われわれは、下記項目によって、わが国海運企業の発展を期するものである。

記

1. 真の国際競争力を有する国際船舶制度の早期実現
 - ・海運造船合理化審議会への積極的対応
 - ・配乗要件の緩和
 - ・海運関連税制の充実
 2. 外航海運企業の自由な事業活動を阻害している諸規制の撤廃および時代にそぐわなくなった諸制度の改善
 3. トレード安定化の一層の推進
 - ・アジア船主フォーラム等を通じての国際的協調体制の確立
 4. 船舶の安全運航の確保と海洋環境保全の推進
 - ・サブスタンダード船の排除
 - ・老朽船のスクラップの促進
 - ・国際安全管理コードの自主的導入の推進
 5. 国際水準を考慮した港湾サービス改善のための諸施策の推進
- 以上決議する。

平成8年度事業計画

1. 海運対策の推進

- (1) 海運造船合理化審議会への対応
- (2) 外航海運の国際競争力強化のための諸施策の実現
- (3) 規制緩和問題への対応
- (4) 船舶解撤対策の推進
- (5) その他当面する海運対策の推進

2. 海運関係税制等の充実

- (1) 海運関係税制の拡充
- (2) 租税条約等外国税問題
- (3) 海運企業の経理・財務問題

3. 船員対策の推進

- (1) 混乗の拡大に伴う船員対策の推進

- (2) 船員に関する国際条約への対応

- (3) 船員の確保・育成および教育・資格制度問題

- (4) 船員制度の近代化

- (5) 船員関係法規の検討

- (6) 船員の社会保険制度

- (7) 乗組員の安全対策

- (8) 船員の福利厚生問題

4. 国際問題への対応

- (1) 個別法による独占禁止法適用除外制度の見直し問題

- (2) 定航関連の諸問題

- (3) アジア船主フォーラム

- (4) WTO 海運問題
- (5) OECD 海運問題
- (6) 二国間海運問題
- (7) UNCTAD 海運問題
- (8) 国際海運関係機関との連携・協調の維持

5. 法務・保険問題への対応

- (1) 有害危険物質の海上輸送に起因する損害についての責任及び補償に関する国際条約(HNS条約)案問題
- (2) 1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改定する1996年議定書(1996LLMC)案問題
- (3) 1990年米国油濁法問題
- (4) 国際油濁補償基金(IOPC Fund)問題
- (5) 1952年船舶アレスト条約改定問題
- (6) 国連海洋法条約問題
- (7) 漁場油濁被害救済制度問題
- (8) 船舶保険問題

6. 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題への対応

- (1) UN/EDIFACT への対応
- (2) 輸出入通関手続きの効率化問題
- (3) 海上運送状(SEA WAYBILL)の普及・啓蒙活動
- (4) 世界港・地名コード表の維持・管理

7. 内外における港湾諸問題への対応

- (1) 八大港けい留施設使用料の適正化等
- (2) 入港料問題への対応
- (3) 水先業務の改善
- (4) 外地港湾関係諸料金改定への対応
- (5) 港湾の整備・管理運営への対応
- (6) 港湾における安全対策

- (7) 港運問題への対応

8. 船舶の安全確保と運航の効率化

- (1) 貨物の積付け・輸送に関する諸問題
- (2) 害虫等の船舶による移入規制問題
- (3) 船舶の建造および保船業務
- (4) 海上人命安全条約の改正
- (5) 粗悪燃料油対策
- (6) 船舶通信の改善
- (7) 検疫業務の改善
- (8) ポート・ステート・コントロールへの対応
- (9) 船舶修繕費・船用品費の調査
- (10) 麻薬等の不正輸送防止問題

9. 海上交通の安全対策の推進

- (1) 海上交通安全対策
- (2) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策
- (3) 諸外国における運航規則
- (4) 船舶の安全に関する情報の周知
- (5) 海賊防止対策

10. 環境保護対策の推進

- (1) 海上災害の防止と海洋環境の保護対策
- (2) 海洋汚染防止に関する諸問題
- (3) 大気汚染防止に関する諸問題
- (4) 諸外国におけるバラスト水排出規制問題

11. 国際船舶管理コードへの対応

12. 調査・広報活動の推進

- (1) 調査活動
- (2) 広報活動

13. その他の活動

- (1) 日本船主協会創立50周年記念事業の準備

新谷会長挨拶

第49回総会にあたり、ひと言ご挨拶申し上げます。

21世紀を間近に控えた1990年代後半の世界の経済情勢は、グローバル化或いはボーダーレス化という言葉で言い表せるでしょう。各国の政治体制の民主化と並行して、市場原理に基づく

自由主義経済への移行が世界的規模で進んでいます。欧州・北米・アジアという世界三大経済圏は、相互に補完的な役割を果たしながら、世界に開かれた市場を形成しつつあります。中でも、潜在的経済成長力の大きな東南アジアでは、1995年にヴェトナムがASEAN加盟を果たし、



更にはASEAN10を目指す等、豊富な労働力を背景にした世界の生産拠点・消費地として、中国やインドと共に構成されるアジア経済圏が、新世紀に向けて益々存在感を持って来るものと思われま

す。自由主義経済体制の下での自由貿易拡大を目指す為に必要な各国間の利害調整は、ガットが発展的に解消した後、1995年1月より発足した世界貿易機構(WTO)にその機能が引き継がれることになりました。世界が市場経済化する中で物やサービスの自由な動きを支える機関として、今後その機能発揮が期待されています。しかしながら、WTOの推進者であった米国が、WTO海運自由化継続交渉の例に見られる如く、多国間による調整に必ずしも前向きでない姿勢を見せていることは、極めて憂慮すべきことと言わざるを得ないでしょう。

さて、諸外国の経済の現状をみるに、米国は個人消費の回復やコンピュータを中心とする情報関連投資等に支えられ、本年第1四半期に力強い立ち直りをみせました。欧州に於いては、フランスとイギリスが個人消費を中心とした堅調な内需に支えられ、緩やかながらも成長率を回復させていますが、ドイツに於いては、設備投資の低迷、雇用情勢の悪化に伴う個人消費の伸び悩み等により、経済成長の鈍化が懸念されています。

アジアの諸国を単眼で一元的に捉えることは

できませんが、NIES諸国に加え、工業化の推進が図られつつあるASEAN諸国、中国・インドに於いても、克服すべき幾つかの課題が存在しているものの、欧米先進国のそれを遥かに凌駕する経済成長を示しています。

一方、わが国の経済は、昨年秋の大型景気対策の効果に加え、情報通信関連産業の好調、更には円高の修正基調・低金利政策等により個人消費や設備投資の回復の兆しが見え始め、ここに至り漸く日本の景気が緩やかながらも回復基調に乗ったと考えてよいでしょう。

しかしながら、経済がグローバル化し世界的な大競争時代に否応なく巻き込まれていく中で、雇用問題、高齢化・少子化社会への対応、財政再建問題等、日本の経済・社会双方が構造的な変革を果たす上での課題が山積しています。欧米諸外国が目指している、規制緩和による雇用の創設と行・財政改革による財政再建の方向が、これらの問題解決へのわが国の指針となると考えます。経済原則の下での必然の選択として、企業が最適な事業環境を求めて国際展開をしている現況に於いては、早急且つ着実な取り組みを進めて行かねばならないでしょう。

このような内外の経済状況の下で、わが国外航海運業界は経営環境の変化に果敢に対応し、前三月期の決算に於いては総じて業績の回復がみられたことは誠に喜ばしい限りであります。企業収益に大きな影響を与える為替相場の今後を見通すことは困難ではありますが、4月のG7に於ける『ドル高傾向歓迎』での意見の一致、輸出の低迷、製品を中心とする輸入の急増という経済と消費の構造変化に伴う経常収支の黒字幅縮小傾向等により、為替は急激な円高に向かわないであろうとの期待を抱いています。しかしながら、昨年度後半以降急落した定期船運賃の影響が今期に至り全面的に響いて来ること、不定期船市況の低迷や燃料油価格が高止まりしていること等の収益圧迫要因を考えた場合、なお一層の経営努力が求められていることを肝に命じる必要があります。

現在、『新たな国際経済環境に対応した外航

海運対策について「国際船舶に関する制度をはじめとする国際競争力の強化に向けて」をテーマとして、海運造船合理化審議会海運対策部会に於いて検討が開始されていることはご既承の通りです。昨年度に着手した『国際船舶制度』実現の運動は、遺憾ながら大きな成果を生み出すことはできませんでしたが、外航海運の現状について国民の理解を深めたことは今後の運動の大きな糧となるでしょう。わが国の外航海運産業が全体として国際競争力を保持し得ないならば、日本籍船を保有することはおろか、企業としての存続が危ぶまれ、結果として雇用の責任を果たせないし、貿易物資の安定輸送という使命もまっとうできない虞があります。それぞれの立場により異なる意見はありますが、審議会の間を通じて企業として執るべき方策とその考え方について明確且つ率直に主張し、配乗要件の緩和を中心とする、真の国際競争力を有する国際船舶制度の早期実現への具体的道筋を作り上げること等によって、日本商船隊の国際競争力の回復に努力することが当面の課題であります。

また、今年度にて期限が到来する船舶に対する特別償却制度は、海運税制の大きな柱のひとつとして何としてでも存続させなければなりません。日本船主協会の総力を挙げてこの実現に取り組む所存です。

更に、外航海運の事業の形態が国際的な拡がりを進める中で、市場原理に基づく公正な競争と、一方で大きな視野に立った国際間の協調が今ほど求められているときはありません。私どもは、昨年来進行中の米国海運法改正の動きに対して、過度な競争政策の導入であり、外国船社に対する不利な取り扱いの恐れがあるとして、様々な機関を通じて見直しの働き掛けを行って参りました。5月に香港で開催された第5回アジア船主フォーラムでも、定期船・不定期船を問わずトレード安定化に向けて、世界の船腹量の40%を運航するアジア船主の経営責任者自らが強い意志と責任を持って努力していくことが確認されました。日本船主協会は、アジア船主

フォーラムの有力なメンバーとして今後とも積極的な役割を果たして参ります。

船舶の安全運航の確保と海洋環境保全の推進を図る為、総会決議に掲げたサブスタンダード船の排除や老朽船のスクラップ促進等も、根本は市場を構成しているそれぞれのメンバーが構成員としての当然の責務を果たすことを促すことに外なりません。これが、数年来われわれが自ら課してきた『自助努力』であります。

日本船主協会会長に就任以来、事あるごとに私は『国際化への対応』を申し述べて参りました。国際競争に晒されている外航海運が、国内に特有の様々な問題を引きずってはいは厳しい競争に生き残れない、ということでもあります。その意味で、国際水準と乖離した諸規制や諸制度の撤廃・改善が必須の条件です。震災後の神戸港復興の為の様々な議論の中で明らかにされた如く、既存の港湾サービス分野についても同じことが言えるでしょう。関係当局並びに関係者への働き掛けを推進して参りたいと考えております。また、海運を取り巻く経済環境の変化を見た場合、海運関係諸団体のあり方についても見直しが必要ではないかと、一海運人として考えている次第です。

この外、国内物流の大動脈を担っている内航海運に於ける体質改善と企業基盤の強化は、引き続き大きな課題であり、また、フェリー・客船事業は国民生活を支え、潤いをもたらす重要な要素として、日本船主協会としてその振興に努力する所存です。

最後になりましたが、来る7月20日は記念すべき第一回国民の祝日『海の日』であり、様々な祝典と催しが準備されています。これを契機に、海事全般に対する国民の理解を一層求めると共に、皆様とご一緒にこの良き日を大いに祝おうではありませんか。

私は、決意を新たに、総会決議に盛り込まれた諸施策の実現の為に、皆様と共に全力を尽くして努力いたす覚悟でございまして、更にこの一年、よろしくご指導ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

「海の日」制定運動を思い返して

～制定運動の立役者が語る～

平成8年7月20日、慣れ親しんだ「海の記念日」が第1回国民の祝日「海の日」として新しく生まれ変わります。

この節目に、制定運動に深く携わってこられた方々に当時のエピソードを語っていただきました。

（平成8年6月17日開催）

出席者（敬称略・順不同）

原田 憲	海事振興連盟会長
根本 二郎	日本経営者団体連盟会長・元日本船主協会会長
佐藤 國吉	日本内航海運組合総連合会会長
司会	
筒居 博司	日本道路公団理事・元国民の祝日「海の日」制定推進国民会議事務局長

1 海の日実現

—「これほど望外な喜びはない（原田）」
筒居 待望の第1回「海の日」が近付いて参りました。本日は、海の日制定の立役者の皆さんに当時のエピソードなどをご披露いただければ、大変有り難いと思います。

まず、「海の日」ができたことについて、感想を述べていただければと存じます。原田先生は運輸省で制定直後の記者会見の時に「政治家としてやるべきことをやれて大変嬉しい」というようなお話をされたかと思いますが、いかがでございましょうか。

原田 「海の日」は議員立法で成立したのですが、私は昭和22年に今の憲法が発布されて初めて実施された選挙で議席を得た当時国会で一番若い代議士でした。その時に所属した委員会で祝日について審議し、それが現在の「国民の祝日」となっているんですよ。

私は、今では年寄りの方から勘定しても、当

選回数から勘定してもベスト10に入るくらいの年配となりましたが、現在海事振興連盟の会長をしております。その総会で根本会長が「過去2回にわたって祝日化運動を展開したけれども目的を達成できなかったため、このたび3度目の運動を展開したい」と提言されまして、これを議員の皆様に諮りましたところ、「海の日」は国会で成立させる、いわゆる議員立法でなければ難しいと判断したわけです。

皆さんの同意を得て、制定推進国民会議の方々と協力し、遂にこの法律が実現しました。国民挙げての祝日を作り上げることができたということは、皆さんに選んでいただいた国会議員としてこれほど望外な喜びはないという心境です。

筒居 根本会長は、この「海の日」制定運動のそもそもの提唱者とお聞きしております。現在は経済界の代表というお立場でもいらっしゃいますが、「海の日」について一言お願いしたいと思います。

根本 私が船協会長を勤めていた2年の間に、やらなければならないことが自分自身としては2つございました。1つは何と言いましても「海の日」の実現ということ。もう1つはこれも海に関係してまいりますが、アジアの船主さんたちとの対話の場を設けなければならないと思いまして、平成3年にこの「海の日」制定運動を始め、また翌平成4年にはアジア船主フォーラムを東京で開催したわけです。

日本人にとって海というのは歴史的にも文化的にも経済的にも、それから日々の生活の上にもいかに大きな意味を持つかを考えてみますと、海に感謝するという意味合いをもって「海の日」を実現させたい、そういう思いでございました。

原田先生、それから内航の重鎮である佐藤さん、その他、非常に立派な方々が多数おられて、そういう意味では、非常に人を得た時期に、足掛け5年の運動によってこれが実現できた。こういうふうに思っております。

筒居 佐藤会長には、当時から何回も「海の日」

制定運動のために神戸から足を運んでいただき大変ご苦勞をおかけしましたし、また、祝日法改正案審議の土壇場に来て阪神大震災が起こって神戸の街そのものが大変な状況の中で「海の日」制定を訴えて最後のきっかけを作っていたかと思いますが、いかがでございましょうか。

佐藤 平成3年の後半だったかと思いますが、根本さんに「協力してくれないか」と言われまして、これはいいことだと思って喜んで協力させていただきました。原田先生と根本さんという非常に卓越した政界と実業界のお二人ですから、私も非常にやりがいがありました。お声をかけていただき感激して署名運動に走り回ったわけです。

今日振り返ってみますと、国家としても民族としても世界で初めての「海の日」ですから、非常によかったという思いでいっぱいでございます。





原田 憲氏

2 3度目の運動のきっかけ

—「船協会長になったらぜひやりたいと
(根本)」

筒居 「海の日」制定運動は、昭和30年代と40年代の半ばに展開されたわけですが、過去2回においては実現には至りませんでした。根本会長が「海の日」の祝日化を具体的に提唱され、今回の3度目の運動の発端となったのは「海の記念日」の時だったのでしょうか。

根本 そうですね。平成3年の7月20日に第51回の「海の記念日式典」がありまして、そこで「ぜひこれを国民の祝日にしてもらいたい。そういう運動を起こしましょう」と提唱したわけです。

筒居 過去2回を踏まえて、皆やりたいけれども何となく難しいという状況があった中で、ある意味では唐突という感じがなきにしもあらずだったと思いますが、何か具体的な動機とか狙いとかあったわけでしょうか。

根本 先程申しましたように、船協会長になったらぜひやりたいという気持ちを内々持っていました。そして、僕自身が非常に海が好きなんです。少年時代から一貫して海に接する機会が多かったものですから、海へのロマンに大変

関心を持っているわけでした、それで船会社に入ったというようなことですね。

3 7月20日を選んだいわれ

—「明治丸は軍艦ではないんですよ
(原田)」

筒居 「海の記念日」に7月20日を選んだいわれは、それを制定した昭和16年に当時通信省の課長だった壺井玄剛さんが書いておられますが、それによると「海の記念日」を設けるのだったら夏がいいだろう、そして夏休みに入ると意義が薄れるので夏休みに入る前がいいだろうと、その時節に何かふさわしい出来事がなかったかと一生懸命に文献を探したら、たまたま明治9年の明治天皇のご巡幸の話があって、これこれと言ってそれを採用することになったというような次第です。

海の記念日は明治天皇が由来だから、天皇制を賛美するものだという誤解を一部ではされていたようにも思いますが、原田先生が国会でお話になった時にそういったお話があったのでしょうか。

原田 ありましたね。「海の日」には全員賛成だったわけです。それをいつにするかということで、私たちの原案は「海の記念日」の7月20日。これは、明治天皇が函館から横浜にお帰りになった日で、その船は現在東京商船大学に保存されている明治丸という汽船で、その船には岩倉具視、木戸孝允などという方々が乗っておりますが、軍艦ではないんですよ。決して軍国主義とつながるものでも何でもないということを説明したわけです。けども、残念ながら一部の議員には「海の日は賛成であるけれども、この日が気に入らん」、こういうことだったよ

うです。

長い歴史をみて、日本の国は決して軍国主義の国ではなくて平和な国なんです。日本は海の国ですから、世界とつながっていかねば民族は栄えていけないという宿命を持っている国ですからね。

船乗りの人達もみな勇気がありますよ。海が荒れたら沈むかもしれないという海に対して、これを乗り越えていかねば我々民族の勃興はないという勇気を、海の国であるから持っている。それは決して武ではなくて、人間が生きていくための勇気ですね。

筒居 根本さんはいかがですか。

根本 私が最初に提唱したときの気持ちは、とにかく海の祭典というものを国民の祝日にしたい、すると、現に7月20日が「海の記念日」になっているのですから、それを国民の祝日にアップグレードしたらいいのではないか。それともう1つ、6月、7月、8月には国民の祝日はないんですね。そういった意味で、この日は大変に適当な日ではないでしょうか。また、子供たちの夏休みが始まる1日前ということもあって、家族で過ごすという意味でもいい。いろいろな意味で日にちを考えると、極めて妥当ではないかという思いでしたね。

4 署名運動と意見書採択

—「地方自治体に協力を求めるアイデア
そのものが初めて（筒居）」

筒居 ところで、民間の運動組織は過去2回の運動でも作ったようですが、今回の民間の運動の母体は、過去のものとは随分違っていたのでしょうか。

根本 ええ。制定推進国民会議という母体を作

ったのは、前々回にはなかったんじゃないですか。

経済界では、経済4団体に支援するように強く頼んでバックアップしてもらいました。また、連合が非常に積極的で署名運動でも協力してくれたし、全日本海員組合が非常に前向きであったということも非常にプラスになっていたのでないでしょうか。

筒居 そうですね。かつては、海事団体だけが運動していたという感じでしたからね。

原田 いま連合の話がでましたが、海員組合の諸君とは正直いって今まで話したことがなかったのですが、彼らがこの運動を非常に熱心に行っておられるから、こっちもその気になりました。

根本 私はいま日経連の仕事をしていますが、やはり日本の労使関係というのは世界的に非常に誇るべきもので、この運動を通して労使が一緒になって「海の日」を実現させたということは評価されるんじゃないでしょうか。

筒居 そうですね。ほんとに、海員組合もこの問題に熱心でしたね。

さて、「海の日」制定へ向けた力となったのは1,038万人もの署名のほか、70%を超える地方自治体の意見書採択だと思いますが、この意見書のアイデアは海事振興連盟から出されたものだったと記憶しておりますが…。

原田 まず、制定推進国民会議の方は海事関係団体を中心に署名運動をやりました。私の方は、議員立法でやろうということで、海を日本の海として考え、国民を代表するのは国会であるが、その前にまず都道府県・市町村議会の意見書を集めたのです。これなら国民の総意であると具体的に言えますから。



根本二郎氏

3,282ある全国の地方議会で展開し、国民の意思として「海の日を祝日にしよう」という発想が具体化されていったわけです。これは、非常によかったと思いますね。

筒居 これは画期的なことです。おそらく、地方自治体に祝日化運動への協力を求めるというアイデアそのものが初めてだったのではないのでしょうか。しかし、アイデアがあっても7割までまとめるというのは相当な苦労があったかと思いますが。

原田 意見書があればほど集まったのは、日本の国民に、山国の人もおりますが、海の幸・山の幸だという意識が日本の歴史を通じて流れているからです。海の祝日というのは、そこから生まれたと思いますよ。

5 阪神大震災と祝日化

— 「最後の決め手になったのは神戸の震災だった（佐藤）」

筒居 日本は海の国だという意識を因らずも思い起こさせてくれたのは、あの阪神大震災でした。被災者でもあります佐藤会長に、震災と絡む「海の日」制定のエピソードをお話いただければと思います。

佐藤 実は中小企業団体には、この「海の日」

だけではないんですが、「祝日をそう増やすな」という強い主張があるんです。政府調査会で議論したときも、その方面から意見が出るわけですね。それに対して、海というものに非常に理解のあった稲葉さんが商工会議所の会頭になりましたので、そういう方面においても非常に効果があったと思っています。

「海の日」実現の最後の決め手になったのは、去年の1月17日の神戸の震災だったわけです。

これは、世界的な大事件が日本に起こったわけです。しかも、神戸といったら誰もが知っている港ですよ。その港がひっくり返っているときに、祝日を作るのはどういうことか、というんです。これはもう議論の外なんですね。

筒居 そうです。理屈の問題じゃないですね。

原田 人間は感情の動物だからこれは大きいですよ。それで困ったなあとも私も実際に思った。だけど、こういうものは時期を失うと駄目なんですね。

国会の会期の関係で参議院で待ったがかかったかと思えば、今度は地震が起こった。これで、神戸の方で待ってくれというような話になるとどうなるかと思ったわけです。

そこに佐藤さんが被災住民の一人として「大震災によって海の重要性が再認識された今こそ『海の日』を実現すべきである」という“佐藤メモ”を出された。一番問題の場所で代表者がここまで言っているんだから、逆にこれを作ろうという気分になつたわけです。これは非常に画期的なことだったと、本当に佐藤さんに感謝しています。

佐藤 いやいやや…。

筒居 佐藤さんはご自宅の方も大変だったかと思うのですが、地震の時の状況とか、地元の雰

困気をお話していただけますか。

佐藤 私の家は半壊程度で済んだのですが、神戸をどのようにして復興すればいいのか、早く復興したいという思いが一番でした。まず、瓦礫を取り除いて道路をきれいにさせていただかなければ、神戸は永久にこのまま埋もれてしまうのではないかという気がしました。

とにかく、飛行場があっても神戸の街の中には入って来られないですからね。頼れるのはもう海だけです。震災の翌日の午前4時ごろ和歌山市から、住友金属が持っているタグボートを使って神戸に70人の消防隊員を派遣してきた。徳島からも食糧が来ました。とにかく、陸の孤島でしたね。

日本の都市は、町・村まで入れますと約80%は海に面しているわけです。そういった4分の3の町が孤立したら、国家の危機管理からいっても、やはり船という交通機関は重要だから「海の日」は大切だなと、そう思っているところへ筒居さんから電話があったのです。「原田先生がすぐ出てこいと言っておられる」と。

筒居 ちょうど佐藤さんが東京で用事を済ませて戻られた直後でしたね。たしか「じゃあ、ありがとうございます」とお送りして、その夕方に電話をしたんですよ。

佐藤 地震担当大臣に「瓦礫を無償で取ってください」と陳情して神戸へ帰って、疲れたなと思って食堂に座ったら電話というので誰かと思ったら、筒居さんの代理で木村さんからでした。「そんな、無理言うな、俺はいま帰ったところじゃないか」と言ったら、今度は筒居さんが出て来られて、「原田先生がそうおっしゃっているから、すぐに出て来なくちゃ駄目だ」と言われて、それでまた東京へ駆け付けたわけです。



佐藤國吉氏

そして、根本さんと稲葉興作さんのところに連れていかれると「もう俺たちは言い尽くしているから、今日は君だけが言えればいいんだ」とおっしゃる。原田先生もそう言われるし、それで僕は無我夢中で15分ほど森幹事長と小淵さんにお話申し上げたんですがね。

根本 あれがやっぱり決め手じゃないですか。

筒居 そうですね。

原田 佐藤さんと稲葉さんと根本さんが来て政治の中心の人物と会って話をしましたね。それが最後に実を結んで、あれだけの災害があったにもかかわらず「海の日」を祝日にすることでその人たちがかえって奮起することに自信を持って進めることができたんだと思っています。

根本 あれは確か2月21日、与党の国会対策委員長会議でやろうという方向が固まったその翌日ご一緒したわけですね。

佐藤 はい。

根本 その時、今のお話のように佐藤さんが森さんと小淵さんに「とにかく消防隊は海から来た」と和歌山の話をして、それで、お二人とも印象を強められたわけです。

21日から始まって1週間で一気に衆議院・参議院を通りました。最終的にはたしか2月28日だったと記憶していますが。まさに佐藤さんが

来てくれなかったら…。実は来てくれないんじゃないかと思いましたよ。ご自宅をはじめ会社の方も被災されている状況の中で、出てくるまで大変だったでしょうから。

6 海にける夢、未来

—「7月20日を『アジアの海の日』として(根本)」

筒居 最後に、皆様から「海の日」の将来像や夢について、お聞かせいただきたいと存じます。

佐藤会長は内航輸送のご経験を通じて、海に対してどのような夢を抱いておられますか。

佐藤 現在、内航海運の航路網は、主要な港にとどまらず小さな島にまで張り巡らされております。北海道に利尻・礼文という島があります。その島にいったい何人ぐらいの方々が住んでおられるか、ご存じでしょうか。

筒居 利尻・礼文と言えば、利尻富士や高山植物で有名な、風光明媚なところですよ。どれぐらいの人口があるのですか？

佐藤 実に自然に富んだ美しい島なのですが、人口を調べてみますと、利尻島には9,000人余り、礼文島には4,000人余りの住民が生活を営んでいるんです。そこに住む人たちは、「ここはせっかく苦勞して島でいいものを作っても、船便が少なく内地へ送れないし、内地からの物資も届きにくい」と嘆いておられました。そこでこの4月に、私どもの関係している会社でRORO船を就航させたところ、ガソリンが1ℓ当たり14円も下がったというんですよ。実際に現地へ行って生の声を聞いてみると、やはり海というのは人々の生活と密接に関わっていると実感しますね。

どんなに小さな島も海に守られているし、そ

こには日本人の暮らしがあるのです。このたび念願かなって「海の日」が制定されたわけですから、日本列島を取り囲む海が、日本民族の平和と繁栄に役立っていけば、こんなに嬉しいことはないですね。

筒居 内航海運に携わって来られた見地からの貴重なお話ですね。ありがとうございました。

根本会長は「海の日」をどのように育てて行こうと考えておられますか。

根本 実は先日、青森に行く機会がございまして、その時に縄文の三内丸山遺跡を見たわけです。非常に圧倒されました。5500年前から1500年ほどあそこに集落があったわけで、その縄文人の生活がいろいろな意味で海と深く関わっていて、海岸に非常に近い大地の上に集落を作ったわけです。既にその頃漁労をやっており、釣り針とかも出てきておりますし、周辺の地域と船で交易をしていたようなのです。

その後日本が影響を受けた文明というのは大体西の方から来ているわけですが、インド文明、中国文明、あるいは西洋文明、そういったものが皆、海を渡って来ているわけです。日本から中国へ勉強に行ってきた人たちも海を渡っていきました。ですから、近代になってからの日本の興隆は経済面においては海なしにはなかったのではないかと思います。

また、先ほど私はアジアの船主さんとの対話の場を作ったと申し上げましたが、結局、これから世界経済をリードしていくのは、アジアの地域だと思えます。

筒居 そうですね。

根本 特にそのアジアの地域の中で、インドの東の端から日本に至る地域、これは海洋性の地域なんですね。モンスーン地域共通の季節風を

共有しておりますし、水稲文化も共有しているわけですね。

まさに、その海洋性の地域が経済的にこれから非常に発展していく可能性を秘めているわけで、中国でも沿海部が非常に興隆してきているわけでありまして、今後アジアが世界経済の牽引車になっていくことを考えても、これはやはり海と大変関連していくわけです。7月20日を「アジアの海の日」としてお祝いするような時期が来ればいいなと思っていますが、いずれにしても、「海の日」は日本から始まりますから。筒居 「アジアの海の日」というお話が出ましたが、原田先生は、世界各国との交流を通じて何かお感じになりましたでしょうか。

原田 昭和44年に私が運輸大臣を拝命してノルウェーに行った時に、挨拶代わりに「我は海の子」という歌を歌いまして、日本はこういう国であると紹介したところ、向こうはバイキングの歌を歌いまして、ノルウェーはこういう国であると示されたことがありました。歌というものは、やはり楽しいですよ。一番魂を揺さぶりますねえ。

根本 特に子供は、感受性が強いですからね。

原田 強いですよ。だから、子供に海の歌を歌わせて、それを大人が聞いて涙を流すようであれば大丈夫だと。

佐藤 おっしゃる通りです。

原田 昭和47年の沖縄返還の折に佐藤総理（当時）について沖縄に行きましてね。式典の中で、沖縄の子供とアメリカの子供が互いに歌を歌うわけです。日本の子供は「みかんの花が咲いている…」と歌ったんです。この歌には、海が出てくる。私は感激して、本当に涙が出ましたね。

根本 せっかくできた「海の日」ですから、青



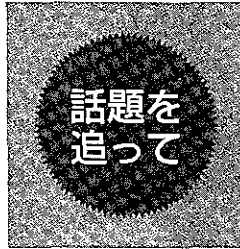
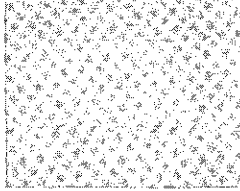
筒居博司氏

少年の教育的な場においても海というものをもっと取り上げてもらいたいですね。戦後の日本の教育は効率と平等な教育の機会という意味では大変に成功したわけでありましたが、一方においては非常に大事なものを失ってしまったのではないかと思っています。我々は臨海学校とか、林間学校とかそういうものがあって、夏休みは海や山や野で過ごし、十分な自然体験を通じ、人間と自然との共生の大切さ、冒険する心、また、危機に対する対応、そして天然の摂理を通しての科学する心などを学んだと思います。最近では情報化社会になって、肝心の人間が本来あるべき根本的な教育というものについての配慮がやや欠けてきているのではないかと危惧している次第です。

原田 自分の国に誇りを持ち得ない子供というのは世界中ないですよ。どんな貧しい国の子供たちでも、自分の国に誇りを持つ。

日本の拠って立つ基盤の「海」が、具体的にナショナル・ホリデーになったわけですから、本当に国民としてやるべきことができてよかったなど、そんな気持ちがあります。

筒居 本日は長時間にわたり、貴重なお話をありがとうございました。



3 新海洋法条約と資源紛争

早稲田大学 法学部教授 島田征夫

最近の新聞は、中国が尖閣列島周辺海域で海洋調査をしたり日本の企業に共同開発をもちかけたりしていることを伝えている。これらの動きは何を意味するのか。今回は、大陸棚を中心に、石油資源をめぐる紛争がどのように争われてきたのかを明らかにする。

1. 大陸棚から深海底へ

トルーマン宣言は石油資源獲得が狙い

第2次世界大戦後の資源紛争開始の扉を開けたのは、アメリカ、つまり1945年9月に米大統領トルーマンの発した大陸棚と沿岸漁業とに関する宣言であった。同宣言は、大戦終了後わずか1月半でなされたが、それは、アメリカが戦後のエネルギー資源としての石油の重要性を見通し、公海の海底下に眠る石油や天然ガスの開発をめざし、大陸棚は沿岸国の陸地の延長との認識から、大陸棚資源が沿岸国の管轄権と管理に服すると主張したものである。これに対して、近隣諸国は抗議をするどころか多くはこれに追随の態度をとったのである。1952年に海洋主権

を宣言した韓国の李承晩ラインも、こうした流れに沿うものである。

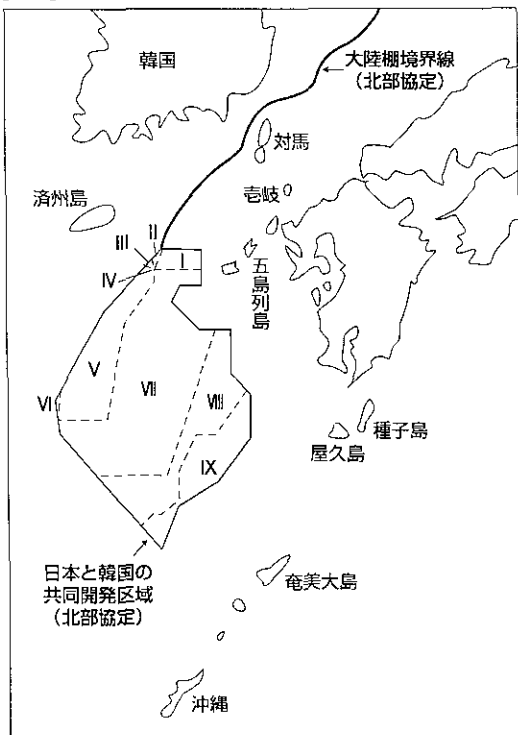
大陸棚条約の定める大陸棚

国連海洋法会議は1958年に大陸棚条約を採択した。この条約は、次のとおり従来の大陸棚に関する国家実行を集大成し将来の混乱を防ぐことを目的とした。1条は大陸棚を定義する。つまり、大陸棚とは、領海の外にある海底区域の海床と地下であって、上部水域の水深が200メートルまでのものあるいはこの限度をこえる場合には天然資源の開発を可能にするところまでをいう。2条は、大陸棚を探索し、天然資源を開発する沿岸国の主権的権利について規定し(1項)、この権利は排他的であると定める(3項)。

大陸棚の境界線

大陸棚条約がめざした紛争防止策の1つは、大陸棚の境界画定方法についてである。つまり、同条約は、境界線は、合意により決定するものとし、合意がない場合には、特別な事情がない限り、中間線(相対する国の間)あるいは等距離線(隣接する国の間)が適用されると定めて

[図1] 日韓大陸棚協定図



いる（6条）。このように、境界線には2種類あるが、相対する国の間に引かれる中間線の規則は慣習法上の基準と一致すると言われる。問題は、隣接国間に引かれる等距離線である。この点については、海岸の形状と国境との関連で大陸棚が囲まれ沖に伸びない場合について自然延長論を採用して均衡を保とうとした1969年の国際司法裁判所判決があり、この理論が1974年の日韓大陸棚協定（南部協定）にも採用されていることに注意（図1参照）。日本と韓国は、大陸棚の隣接国ではなく相対する国同士であるにもかかわらずである。この点については、もともと（大陸でない）島が大陸棚をもちうるのかという問題がある。

パルド大使の懸念

前述のとおり、大陸棚条約は、大陸棚の範囲として、水深200メートルのほかに「開発可能性」という曖昧な基準を定めた。技術の急速な進歩は、海底部分の法秩序を根底から覆す大波となり始め、危惧は的中する。つまり、大陸棚条約に従えば、大陸棚の範囲は開発可能な海底まで広がるのであるから、すべての海底とその資源は技術の発達によって、早晚いずれかの沿岸国の独占に帰することになる。

1967年8月の国連総会におけるマルタの国連大使パルドの発言はこうした不安を表したものである。つまり、「科学の進歩に伴い大陸棚の範囲を越えて深海底に対して利権が拡張され、このまま放置すれば、世界の海底は分割の危険がある。この分割を阻止し、海底資源が『人類の共同財産』であることを宣言し、海底資源を国際機関によって開発し、途上国の利益を考慮して、平和的に利用すべきである」と主張したのである。ここに、人類の共同財産という概念が初めて世界の注視を浴びることになった。

深海底原則宣言の採択

1967年末、海底平和利用アドホック委員会が設立され、1969年12月には深海底制度の設立まで資源開発を差し控えるとのモラトリアム決議が採択され（日本を含む先進国は反対）、1970年12月に国連総会は、深海底を律する原則宣言を、賛成108（日米を含む）、反対なし、棄権14で採択した。

この宣言では、深海底は人類の共同財産であ

って、取得の対象とならず、平和目的のため利用され、また活動は国際制度により規制され、上空と上部水域は公海の地位を失わない、などの諸原則がうたわれている。その後、問題は、総論でこのように位置づけられた深海底とその資源を、各論でどのように利用するのかに移る。つまり総論では合意に達しながら開発方式をめぐる具体的な方法論で意見が分かれてしまったのである。

2. 人類共同財産概念の登場

人類の共同財産とは

この概念については、深海底とその資源に、いずれの国も主権を主張できないが、すべての国が一定の権利をもつ。その資源は全人類の共有物であって、その管理は国際社会を代表する国際機関に委ねられ、人類全体の利益のため平和的な利用と開発が予定されている（ちなみに、深海底資源とは、マンガン、コバルト、ニッケル等をいう）。

西側諸国と途上国との対立

第3次海洋法会議を迎え、深海底開発に適用されるべき原則をめぐる、西欧諸国と途上国との主張は鋭く対立した。当初西欧諸国は、深海底の開発には公海自由の原則を適用すべきであると主張したものの、その後歩み寄りが見られた。しかし1976年頃より、開発の方式と条件をめぐる、先進国と途上国は再び意見が対立するようになり、この対立は解けずに1982年4

月の国連海洋法条約（以下82年条約と略す）の採択に至るのである。

第3次海洋法会議の審議では、深海底の国際法として、人類共同財産の原則が慣習法として認められているだけで、開発の主体と方法、国際海底機構の役割と理事会の表決手続、開発利益の国際社会への還元方法、陸上資源産出国の利益擁護などをめぐって、先進国と途上国との対立があった。

実施協定と新海洋法条約の発効

先進国のよって立つ原則は、公海の自由である。かれらは、この原則に基づき国内法を制定し、深海底資源の探査・開発には国内法上の許可により排他的権利が与えられているとの立場をとってきたが、1990年代に入り、ようやく条約発効の見通しが生じたため、条約の再検討が必要となり非公式協議が開始され、1994年7月に国連総会で、82年条約の第11部の実施協定が採択された。

この実施協定は、国際海底機構の下部機関への先進国からの強制的技術供与規定の削除、マンガンの陸上産出国の保護規定を緩和し対等な競争を可能にするなど、先進国への歩み寄りが見られ、1994年11月に1982年条約が発効したのである。

3. 大陸棚資源紛争とわが国の取り組み

大陸棚条約による既得権

前述のように先進国の独占が懸念された大陸

棚資源は、深海底概念の整備によって沿岸国の独占にはならなくなったかに見えたが、82年条約を見てみると、若干の沿岸国にはかなり広大な大陸棚が認められることが分かる。それは、1958年の大陸棚条約の定めた開発可能性による大陸棚の主張が既得権として82年条約を制約する要因となっているからである。事実、82年条約では、大陸棚は距岸350カイリまたは2,500メートルの水深線から100カイリまでと定めている（76条）。これは大陸棚が事実上深海底を呑み込むほどの勢いで迫っていることを示している。

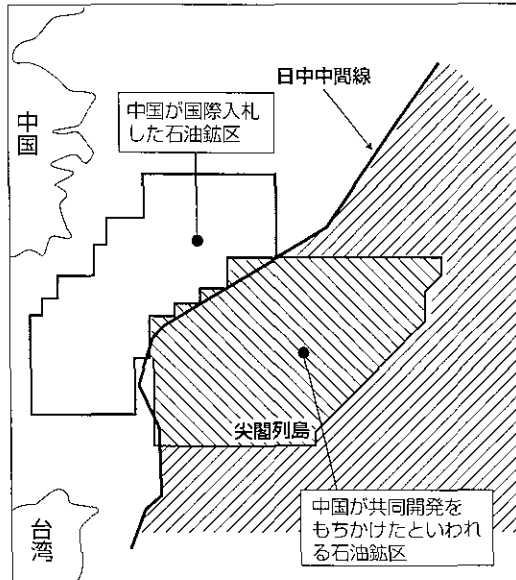
82年条約の定める大陸棚

さらに、これに輪をかけて紛争の要因となりそうなのが、大陸棚の境界画定方法についての混乱である。82年条約は、合意をまずあげるが、そのさいの考慮基準として、中間線・等距離線と衡平原則とをそれぞれ支持するグループに分かれたため、そのどちらにもくみしない規定となった（83条1項）。また1982年以降の国際判例を追ってみても、確定的な原則は出てこない。つまり、国際法は有効な解決手段を用意していないということである。

日韓大陸棚協定（南部協定）

大陸棚をめぐるわが国の取り組みの1つとしてあげられるのは、1974年に締結された日韓大陸棚協定である。南部協定は、前述の1969年判決の自然延長論をよりどころとしているのであるが、自然延長論はその後の判例では必ずしも支持がなく、また共同開発区域が両国の中間線よりも日本側（つまり日本の200カイリ内）に

〔図2〕 東シナ海における日中両国の石油鉱区



あることが最近の国際実行に合致しないのではないかとの指摘もある（図1参照）。

最近の尖閣列島周辺の石油共同開発

もう1つは、尖閣列島周辺の石油資源をめぐる動向である。昨年来この海域における中国側の取り組みは、1992年の領海法で同列島を自国領土と宣言しただけでなく、1968年に国連アジア極東経済委員会（ECAFE）が石油の有望な地域とした中間線の日本側海域を海洋調査したり、共同開発を複数の日本の石油企業に打診していることである（図2参照。日本企業は中国とのトラブルを避けて探査すら始めていない）。これらの狙いは、日本の主張する中間線を認めないまま、日本の中間線の主張や尖閣列島の領有問題を棚上げすることにあると見られており、こうした動きは、わが国の尖閣列島領有を事実上空洞化するのではとの懸念が生じている。

随想



大海原、そして等身大の小海原

キャスター◆草柳文恵

小学生の頃は毎夏、西伊豆の戸田の海に出かけました。家族と、父が仕事上おつきあいのある編集者の皆さんと多勢でした。向こうに富士山に見える美しい砂浜に旅館でこしらえてもらったおにぎりを持って泳ぎにゆく古き良き海水浴です。まだ泳げなかった小学校1～2年の頃、浮輪をはめて波に浮かんでいると、ときどき大きな波が来て巻き込まれます。浮輪のまま身体がひっくり返り、波と砂にしばらくもみくちゃにされた後、身も世もない思いで立ち上がってみるとひざまでの深さだったり、ということもよくありました。この頃の行動範囲は岸からせいぜい10メートルくらいでした。

高校1年の時でしたか、三浦半島にある海の家から友人3人で、沖を回って油壺まで行こうと小さなボートで静かな海へ漕ぎだしたことがあります。ところが十数分も漕いでいくと海全体のうねりを感じるようになり、岸がばかに遠く見えます。次第にみんな無口になり、それでも漕ぎ進んでいくうちに、三崎に入る漁船が捨

てたものでしょうか、巨大なマグロの頭が流れてきて、それを見たとき何やら怖ろしくなり、油壺はあきらめてそのままとの海岸へ引き返したことがあります。帰り道は遠く、漕ぎついたときにはぐったりと疲れていました。このときで岸から数百メートルだったでしょうか。

大学に入ってから、江ノ島のヨット教室にしばらく通っていました。Y15やライトニングでの講習で、タックのときにプームに頭をぶつけたりもしましたが、風を切って走る心地良さは何ものにも代えがたいものでした。

一度、“沈”をして艇をなかなか起こせなかったときにはコーチがすぐそばにいるとはいえ、かなり怖い思いをしました。しかしこれもやはり岸からせいぜい数百メートルしか離れていません。

自分の身体ひとつで入っているとき、あるいは自分で操れる程度の船に乗っているときの海はまことに強大な存在で、文字どおり人間の無力感を思い知らされます。ですからこの海に漕

ぎ出していった人々の物語には興奮させられ、少女時代に読んだマゼランの物語や、キャプテン・クックの物語は大変印象に残りました。大航海時代の世界地図を本で見ますと大洋には必ず、人魚や怖ろしげなモンスターが描かれていて、やはりこのころの人も海に恐怖心を抱いていたことを思わせます。最近では鯨を見に行くツアーも一般的になりましたが、これもこちらの乗っている船が大型だから余裕を持ってみていられるわけで、もしもあの頃の帆船だったら、巨鯨に恐れおののいたことでしょう。ましてこれが漂流となったら人間の無力さははかりしれないものだったはずです。

石井研堂の『異国漂流奇汪譚集』には日本の沖で難波してロシアやアメリカの船に拾われ、数奇な運命をたどった人々の物語18編が収められています。このころの造船・航海技術の日米の差はそれこそアポロとペンシルロケットくらいの違いがあったようですが、実は16・17世紀には日本の船乗りはヨーロッパの造船技術を取り入れ、天体観測をしながら海図を使って航海していたとのこと。ところが江戸幕府の鎖国政策とともにこうした技術は跡形もなく消え去ったということです。

『異国漂流奇汪譚集』はジョン万次郎やジョセフ彦ばかりでなく、無名の漂流民の体験談も載録しているのですが、やはり面白いのは漂流、救出の後の異文化体験談です。特に万次郎の才

能は驚くべきものでアメリカで教育を受けた後、帰国してからの報告にあるアメリカの政治に関する記述なども正確です。

漂流といえばガリバーがそうですが、彼のリリパット体験、日本体験（私は以前知らなかったのですが、ガリバーは日本にも上陸したものの、踏み絵を踏まされる羽目になって早々に退散しているそうです）、そして素晴らしい馬の国での人格（というが馬格）高潔な国民たちとのふれあい体験など、考えてみると江戸末期の漂流民が実地に体験したことと似ているのではないかと思われるところが多いのです。

こうした異文化体験は大海原という生死の境を越えたところにあったもので、海が安全な交通ルートとなった今では望みようもありませんが、それをかいま見るためにも、時には「等身大」の小さな船で海の力を感じてみたいと思うことがあります。7月6日、私は海のシンポジウムに出席するため新島に出かけました。このときのさるびあ丸2が約5,000トン。8時間半の快適な船旅でした。ちなみに、幕末の使節を乗せてアメリカへ向かった100馬力蒸気機関付き帆船、咸臨丸は長さ50メートル、幅わずか8.5メートル。これを護衛したポーハタン号は長さ75メートル、幅13.5メートルの外輪船で2,415トンだったということです。

海運 ニュース

1. ばら積み貨物船の安全対策について
-IMO 第66回海上安全委員会の模様-
2. 改正 STCW 条約の経過規定は2002年まで?
-STCW 条約のフォローアップに関する中間会合について-
3. IFTDGN メッセージのアジア地域版ユーザー
マニュアルを検討していくことに
-第12回アジア EDIFACT ボード・第7回運輸ワーキング・グループの模様-
4. 船舶管理会社等調査について

1. ばら積み貨物船の安全対策について

-IMO 第66回海上安全委員会の模様-

バルクキャリアの安全問題を主要議題の一つとする、IMO 第66回海上安全委員会 (MSC) が5月28日から6月6日までロンドンのIMO 本部で開催された。焦点とされていた現存バルクキャリアの安全対策は合意には至らず、12月の第67回 MSC に先送りされた。

1. これまでの経緯

1980年代後半から1990年にかけて大量のバルクキャリアの全損事故が発生したため、IMO ではバルクキャリアの安全性に関する審議が開始され、1993年には検査強化に関する総会決議 A.744 (18) が作成された。さらに1994年に SOLAS 条約第 XI 章第 2 規則としてこれが強制化された。その間、1992年から93年にかけてはバルクキャリアの海難が減少したこともあり IMO における審議も収束した形となっていたが、1994年から再び増加に転じたため、1995年の第65回 MSC で再度検討された結果、2万 D/W 以上のシングルサイドバルクキャリアであって、高比重固体ばら積み貨物を運搬するものに対して構造要件の強化を図ることが合意された。また、第66回 MSC に向けて具体的な SOLAS 条約改正案を取りまとめるためのコレスポネンスグループが設置された。

2. 新造船に対する新要件

新造のバルクキャリア対策としては、1995年12月の IACS 理事会において、1997年7月1日以降の建造契約船からの要件として、①浸水時の縦強度 ②浸水時の横置き水密隔壁の強度 ③浸水時の二重底強度 ④ホールドフレームの強度 ⑤船首部ハッチカバー構造の強化などの統一規則が決定されたが、1996年5月の理事会において、本要件の適用を1年延期し1998年7月1日以降の建造船とした上で、今後さらに内容の検証が行われることとなった。その直後に開催された第66回 MSC では、この結果を受けて検討された結果、適用対象船として長さ150m 以上であって、高比重ばら積み貨物 (比重 [1.0] 以上=未定) を積載する船舶とすること、また IACS と同様に1998年7月1日以降の建造船から適用することが合意された。更に、構造要件の詳細は IACS の検討結果に基づくこととされ、現存船に対する要件と合わせて第67回 MSC で改めて検討されることとなった。

3. 現存船対策

IMO では、コレスポネンスグループによる検討が続けられた結果、1区画浸水要件、浸水時の横置き水密隔壁の強度要件および隔倉積み付け状態での運航禁止などを内容とする SOLAS 条約改正案が取りまとめられ、第66回 MSC に提出された。

一方、国際船級協会連合 (IACS) においても、独自のバルクキャリアの安全対策が検討された結果、第66回 MSC 直前に開催された理事会において、現存バルクキャリアの安全対策が決定された。その要旨は、IACS が実施している検査強化プログラムの実施時期の前倒しと検査内容の強化で、具体的には、各船級協会が定める期日 (ただし、1997年1月1日以前) 時点で、船令が10年以上かつ同期日時点で検査強化プログラムによる定期検査を開始していない長さ150m以上のシングルサイドバルクキャリアは、全ての貨物倉に対し、検査強化プログラムで定められた定期検査を同期日から1年以内に完了することなどを主たる内容としている。

今回の第66回 MSC では、これら状況を踏まえて検討された結果、現存のシングルサイドバルクキャリア対策として、対象船を長さ150m以上であって、高比重ばら積み貨物 (比重1.78以上) を積載する船舶とすること、また、1区画浸水時の損傷時復原性要件に適合していない1992年2月1日以前の船舶に対する同要件の遡及適用、検査強化プログラムの拡充および積み付け計算機の備え付け (第VI章関係: 全船適用) 等については合意されたものの、浸水時の横置き水密隔壁の強度など構造要件の強化あるいは積み付けの制限を盛り込むかどうかなど最も重要な点については慎重な意見が大勢を占め、種々の代替提案が出される状況となった。結局、今次会合ではまともならず、IACS に対し、現存船に対するこれら強度要件の策定とその影響および各種提案の有効性評価に関する検討を依頼し、その結果を見て、本年12月の第67回 MSC で改めて検討されることとなった。

4. わが国の対応

当協会は現存バルクキャリア対策として、①検査強化プログラムの充実、強化によって実現すべきであること ②何等かの措置を講ずる場

合であっても、対象船の船令は15年以上とすることの2点を基本方針として、IMO および IACS での検討に向けて、運輸省および日本海事協会 (NK) への船主意見の反映に努めた。運輸省当局は、1区画浸水時の損傷時復原性要件および浸水時のバルクヘッド強度等の要件については、これまでの検討結果から、少なくとも NK 船級船については大きな問題とはならず、相対的に日本船主にとって有利であるとの判断もあり、船殻に係る1次バリアばかりでなく、横置き水密隔壁、二重底強度等の2次バリアに係る安全対策も不可欠であるとの方針で今回の MSC に臨んだ。しかしながら、前述のとおり慎重な意見が相次ぎ、種々の提案が出される状況となったことから12月の第67回 MSC に向け、改めてわが国の方針について再検討が求められるものと思われる。いずれにしても、新造船、現存船ともにこれからの IACS での検討結果が IMO での議論を大きく左右することから、その動向を注視し、当協会意見の反映に引き続き努めていく必要がある。

5. その他

ばら積み貨物船の安全対策以外では、次の SOLAS 条約改正案等が採択され、(3)を除き1998年7月1日より発効する見込である。

(1) 第II-1章 (区画および復原性並びに機関および電気設備) 関係

条約で定める技術要件のほかに、船級協会の構造、機械、電気の要件 (または同等の国内基準) に適合することを強制化すること、また、新造の油タンカーおよびバルクキャリアに対する SBT タンクの腐食防止のための塗装などが義務付けられた。更に、1992年2月1日から、長さ100mを超える乾貨物船を対象として適用されている損傷時復原性要件 (B-1部) の適用対象が「長さ80m以上」の乾貨物船に拡大さ

れた。

(2) 第Ⅲ章（救命設備）関係

自由降下式救命艇および海上脱出装置の設置要件、性能要件等に関する規定が追加された上で、現行のA部（総則）およびB部（船舶の要件）の規定が新Ⅲ章本文として再構築された。また、現行C部に規定されていた救命設備に関する詳細な技術要件がLSA (Life-saving Appliance) コードとして条約本体より分離、強制化された。

(3) 第Ⅴ章（航行の安全）関係

船舶通報制度の強制化に関する第8-1規則は、1996年1月1日より発効したが、同規則に基づく初めての事例として、Torres 海峡および Great Barrier Reef（豪州）およびパプアニューギニア）および Ushant 島周辺（フランス）の2件を指定することが承認され、1997年1月から実施されることとなった。

(4) 第Ⅶ章（貨物の運送）関係

(イ) ばら積み貨物船の荷役関係

ばら積み貨物船の荷役に関し、①荷役計画書を作成すること、②作成した計画書を寄港国の適当な機関に提出すること、

③計画書に適合しない荷役を実施した場合には、船長およびターミナル責任者が適切な措置をとること等が義務付けられた。なお、特別に建造された船舶は、貨物の移動を制限するよう設計し、主官庁により証明された証書を所持すること等を定めた改正第6規則については、技術的に実行が困難であるとの指摘があり、次の第67回 MSC で改めて検討されることとなった。

(ロ) 貨物固縛マニュアル関係

貨物固縛マニュアルの備え付けを義務付けるための、第Ⅵ章および第Ⅶ章の改正が1996年7月1日より発効することに伴い、同マニュアルに記載すべき事項等を規定した指針がMSCサーキュラーとして採択された。しかしながら、同サーキュラーの採択から7月1日の発効日までの時間的余裕がないことから、同サーキュラー中で18カ月の延期が可能となるよう措置され、実質的に1997年12月31日までの猶予期間が設定された。

(5) IBC コード関係：新規物質が第17章および第18章に追加された。

2. 改正 STCW 条約の経過規定は2002年まで？

—STCW 条約のフォローアップに関する中間会合について—

昨年7月に採択された STCW 条約の1995年改正条約は1997年2月1日に発効する予定となっているが、約2年の短期間で改正案を取りまとめたこともあり、条約実施のためには、いくつかのガイドラインを急いで作る必要があるため、IMO は2月と6月にロンドンの IMO 本部にて2回の中間会合を開催し検討を行った。

これらのガイドラインは9月に開催予定の STCW 小委員会で取りまとめ、12月の第67回 MSC で採択される予定となっている。

第1回および第2回中間会合での検討議題とその概要は次のとおりである。

1. 経過規定に関する指針

改正条約は1997年2月1日発効の見込みであるが、経過規定は1998年8月1日以前に教育訓練または海上航行業務を開始した者について、2002年2月1日までは、現行条約の規定により証明書が発給および更新ができることとされている。しかしながら、改正条約で新たに規定された資格は経過規定がなく、1997年2月1日以

降必要とされるのか、また発給および更新された証明書は、5年間の有効期間中は2002年2月1日以降も有効なのか等の点が明確にされていない。これらの点については、今回の中間会合で以下のように合意された。

- (イ) 1978年条約による資格証書は2002年2月1日以降(最長の場合2007年2月1日まで)有効であるが、2002年2月1日以降については、その資格要件は改正条約の基準を満たしたものでなければならない。
- (ロ) 改正条約で採択された新規訓練のうち、基本安全訓練については個々に事情により(最長2002年2月1日まで)、医療については実行上の困難さにより1998年8月1日まで、また RORO 旅客船の訓練のうち、危機管理訓練および人間行動訓練については時間的制約(今年12月に採択予定)につき1998年8月1日まで猶予される。

2. 情報の送付に関する指針

各締約国政府は条約を確実に実行していることを示すため、自国の船員教育、訓練、資格証明等に関する法令、教育制度、試験制度、資格体系等を1998年8月1日またはこの規則の発効から1年以内のどちらか遅い日までにIMOに送付し、確認を受けなければならないことがI/7規則に定められているが、これら情報の送付について報告すべき事項が定められ、その表記方式はインデックス方式が支持され、MSCサーキュラーとしての回章案が作成された。また送付された情報の評価は、情報の提出後、最初のMSCまでに行われることが望ましいとされた。

3. 証明書の登録に関する指針

証明書のうち登録および裏書きが必要とされるものは、I/1規則に定義された適切な証明書と指示された証明書に限定することが合意さ

れた。具体的には船長、航海士、機関長・士、通信士およびタンカーに乗り組む職員に発給される資格証明書を指す。またPSCの対象となる資格証明書には『適切な証明書』以外の航海当直部員等の資格を証明する文書(Documentary Evidence)までも含めるか否かについては合意されず、次回STW28で再度検討されることとなった。

4. IMOモデル訓練記録簿の作成

航海士、機関士の資格を証明するための要件として、海上航行業務(船内訓練)については、承認された訓練記録簿への記載が必要とされたため、IMOが各国の案を参考にして、甲板部のモデル訓練記録簿が作成された。また機関部用のものも9月のSTW28までに作成し検討することとなった。

5. RORO旅客船の特別訓練要件

2月の中間会合においては、RORO旅客船の危機管理訓練および人間行動訓練に関する基準およびRORO旅客船以外の旅客船の乗組員のための訓練案が作成されたが、今回の中間会合においては、RORO旅客船の危機管理訓練および人間行動訓練をSTCW条約に追加するための改正案が作成された。

6. “会社の責任”に対する主官庁の義務

I/14規則においては、会社の責任について規定しているが、“主官庁は会社に対し責任を持たせるとともに、適切な証明書の受有や、安全配員要件を守ること等を確保するよう各会社に求めなければならない”とされている。この規定は、主官庁に対し、法令による会社に対する強制的な措置を講じることを求めているとする見解がある一方、“会社”が国外にある場合には執行不能であることもあり、会社を適切に指導することで足りるとする意見と対立している。

3. IFTDGNメッセージのアジア地域版ユーザーマニュアルを検討していくことに

—第12回アジア EDIFACT ボード・第7回運輸ワーキング・グループの模様—

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

アジア地域では、JASTPRO (Japan Association for Simplification of International Trade Procedures : 日本貿易関係手続簡易化協会) 理事であり当協会情報システム専門委員会委員でもある伊東健治氏がラポーターに任命されており、その活動を円滑に推進するためのASEB (Asia EDIFACT Board : アジアEDIFACT ボード) が組織されている (本誌1995年12月号P.16参照)。

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

1. 第12回 ASEB (アジア EDIFACT ボード) 会合

標記会合が6月4日～7日、マニラ (フィリピン) で開催され、正式メンバーの台湾、インド、日本、韓国、マレーシア、中国、フィリピン、シンガポール、スリランカ、タイ、そして今回の会合で加盟が承認されたイランを加えた11カ国のほか香港、インドネシア、ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific : アジア太平洋経済社会理事会)、オーストラリアからのオブザーバーを含め、約200名が参加し、わが国からは以下4名の出席者を含む計19名が参加した。

大阪商船三井船舶 企画部業務企画グループ課長	金田 和久
川崎汽船 船積情報サービス部副部長	荻野 茂樹
N Y K システム総研 主席研究員	細貝 丈明
当協会の物流システム 事務局	有光 孝生

今回の会合では、ボードメンバーに新たにイランが加盟することが承認され、UN/EDIFACT に関する世界的動向や、本年3月18日～22日にジュネーブで開催された第43回 UN/ECE/WP.4 会合の模様 (本誌5月号P.22参照)、および本年4月15日～19日に (イグアス) ブラジルで開催された JRT 会合の模様 (本誌6月号P.18参照) などの報告があった。

2. 第7回 TWG (運輸ワーキング・グループ) 会合

ボード会合に先立ち、6月3日・4日、その下部組織である各WGの会合が開催され、TWGの第7回会合も開催された。

TWG への参加者は、香港、インド、日本、韓国、マレーシア、中国、フィリピン、シンガポール、タイ、インドネシア (オブザーバー) の10カ国・地域から合計20名であった。また、

ITIGG (International Transport Implementation Guidelines Group、JRT の下部組織である輸送 WG の下部組織) 議長の B.Keogh 氏 (オーストラリア)、および AT&T の J.Hammond 氏 (オーストラリア) がゲストとして同席し、両氏により APEC Bayplan Project のプレゼンテーションが行われた。

TWG は、第 5 回韓国ソウル ASEB (92年10月) で日本から設立提案を行ったもので、1993年5月の第1回以来日本が議長を行ってきたが、2年間の任期が満了となったため、現在は議長に Eric Lui 氏 (シンガポール/PSA: Port of Singapore Authority、シンガポール港湾局) が、副議長には Kim Young Moo (韓国/KSA: Korea Shipowners' Association、韓国船主協会)、および S.Anbalagan (マレーシア/KPA: Klang Port Authority、ポート・ケラン港湾局) の両氏が選出されている。また、事務局は議長国であるシンガポールが行っている。今回の会合での主な検討内容は、以下のとお

りである。

(1) IFTDGN について

IFTDGN (International Forwarding and Transport Dangerous Goods Notification) メッセージとして、北海地域における開発機関 (PROTECT) によるユーザーマニュアル採用の提案が従来より行われてきているが、アジア地域においても、既に作成されているシンガポールのマニュアルをベースに検討していくこととなった。

(2) インターネットの利用について

TWG の活動のさらなるの活性化を図るため、出席者のインターネットアドレスを再確認し、今後は一層のインターネットの機能を活用していくこととなった。

3. 次回会合について

第13回 ASEB および第8回 TWG 会合は、1996年10月、インド・ニューデリーにて開催の予定である。

4. 船舶管理会社等調査について

現在、全世界で約500社の船舶管理会社が存在し、2,500隻の船舶がそのマネジメントに委ねられているといわれている。船舶管理業務が今や独立した事業として十分な成長を遂げていると思われるものの、今後、専門的産業として、経済合理性追求の中でいかに質的向上をはかろうとしているのか。

一方、ILO においてはこれまで民間による営利を目的とした海員に対する職業紹介を禁止し、国による公の無料職業紹介所の組織等を義務づけた現行の第9号条約を見直し、公営、民営を問わず、また有料であれ、無料であれ、直接または仲介者として船員の職業の斡旋あるいは雇用主への船員の紹介等の職業紹介事業を行い得るとした、条約改正草案が次期総会におい

て採択される予定である。これに船舶管理業者を擁する政府はどのように対応しようとしているか。

以上の視点をベースに、去る5月8日から16日にかけて英国、キプロス、ギリシャを訪問し、主な船舶管理事業者および各国政府に対し下記のメンバーがヒアリング調査を行った。

運輸省海上技術安全局 船員部調整官	佐藤 尚之
大阪商船三井船舶 船舶部安全管理グループ課長	山崎 正敏
当協会欧州地区事務局長	赤塚 宏一 (英国のみ)
当協会企画調整部副部長	植村 保雄

1. 英国

(1) 英国政府

英国政府は、産業に対する政府の介入は極力避ける方針をとっており、海運業および海運関連産業に対しても例外ではない。したがって、政府がその産業に補助金等を通じて支援を行うことは基本的には考えていない。ある産業が国際市場での競争に敗れ消滅したとしてもそれは市場のなせる技でやむを得ないとの立場である。このため、現在英国においては船舶管理業、マンニング業いづれに対しても基本的には何ら事業の制限をしないと同時に何の支援も行っておらず、また、近い将来行うつもりもないとのことであった。一方、英国船主協会やユニオンからは毎回、海運業、海運企業に対する税制・財政上の支援策を求める強い要求が出されているが政府としてはこれに応ずるつもりはないようである。

(2) デンホルムシップマネジメント会社
(グラスゴー)

① 会社の概要

もともとは船舶代理店としてスタートし、1872年船主業に乗り出し、第1次世界大戦を通じそのフリートを拡大、第2次世界大戦でその大半を失うという打撃を受け、戦後の1957年に、船舶管理業の分野に進出していった。

その後、順調にその扱い船数を拡大し、1970年代の半ばには世界でも有数の船舶管理会社の一つとして成長していった。現在では、グラスゴー、香港およびヒューストンを拠点とする船舶管理業の他、バルカーの船主業、代理店業、シーフード業、陸送業、更には乾貨物のブローカーとして幅広い業種を手掛けている。

② 船舶管理業務

フルマネジメントが62隻、クルーマネジメントのみが36隻、計98隻を管理下においている。(1992年)

現在、約3,000人の船員を雇用しており、この内、オフィサークラスについては、インド、英国およびフィリピン人が、部員については、インド、フィリピン人がその大部分を占めている。他の船舶管理会社と同様、マンニングソースは、中国、北米、ポーランド、ラトヴィア、スリランカ、マレーシア、ミャンマー、インドネシア等、特に東欧、アジア地域にまで展開している。

船員の質を更に高め、ヒューマンエラーの可能性を最小限に食い止めることを目標として、同社は以下の教育・訓練計画を立案、実施している。

・イニシャルトレーニング

初回の乗船に当たって、救命、消火の他の基本知識の修得を目的とし、危険物積載船については、別途、特別な訓練が実施される。

実習生については船上および陸上での3～4年の教育を実施し、当直士官として養成していく。特に、船上にあってはこの間、シニアオフィサーによる船上作業全般について、実務に則した教育・訓練が行われる。

・リフレッシュトレーニング

技術の向上、最新規則への適合を目的として以下のようなコースが設けられている。

・GMDSS

・Dangerous Cargo Endorsement

・Bridge Team Training

・General Safety Training Refresher Course

・Ship Safety Officers

・Seminars

(3) アコマリット (U.K) 会社

① 会社の概要

船舶管理およびコンサルタント会社として1967年、スイスのジュネーブに Acomarit Services Maritimes S.A. が設立された。その後、約20年、同社は顧客の要求に応える為の世界的なネットワーク作りを図り、船舶管理業務を営むリーダーディングカンパニーの一つに成長した。

② 船舶管理業務

扱い船（グループ全体）を見ると、フルマネージメントが94隻、クルーマネージメントのみが38隻、計132隻、DWTにして約800万トンの船舶を管理下においている。

現在、約3,500人の船員を雇用しており、その内の約45%がタンカーへの乗船経験を持っている。これら船員の国籍はロシア、ラトビア、フィリピンおよびクロアチアがその主体を占めており、シニアオフィサーの核は欧州もしくは英国人である。85%以上の船員が同社と直接契約を結んでいる。ジュネーブ、香港、マニラ、リエーカ、ノヴォロシースク、リガ、ボンベイのマンニング事務所に加え、乾貨物船の乗組員については St. Petersburg, Odessa にある関係会社より派遣される。

同社の訓練は以下の3つのカテゴリーに分かれている。

- ① Certification and STCW training
- ② Management, Development, Team, Systems Training
- ③ Ship and Equipment Specific Training

この内、特に②については、同社の品質管理と安全と環境保護方針を実行していく上で最も重要な訓練とされており、船上および陸上においての訓練が乗組員に課されている。これら訓練は同社組織

のさまざまなセクションのスタッフによって実施される。特に、OPA90や MARPOL 等、油濁関係の安全監視と訓練については、英国、米国のコンサルタントを起用した訓練が実施されている。

2. キプロス

(1) キプロス政府

キプロス政府は、キプロスが観光以外にこれといった産業のない国であることから、キプロス船籍の船の誘致をはじめ、海運関連産業への支援に極めて熱心である。世界の海事センターを目指すキプロスは海運業および海運関連産業に対して税制面でも以下の優遇措置を講じている。

- ① 外航海運業については法人税免除
- ② 船舶管理業、海上保険等の海運関連産業についても税率4.25%の法人税

このような優遇措置の効果もあり、現在キプロスにはハンセアティクやコロンビアといった Big Name をはじめ、90以上のオフショアカンパニーが存在するという。しかしながら、同国はリベリアやパナマ等のいわゆる便宜置籍国が船を誘致する上でのライバルではあるとしながらも、キプロスがこういった国々と同列の便宜置籍国であると見られることにはかなりの拒否反応を示し、キプロス政府は自国籍船に対してシステムティックに管理を行っていることを強調している。

キプロス籍船に乗り組む船員は必ずしもキプロス政府の海技免状を保有する必要はなく、キプロス政府が承認している国の海技免状を保有していれば乗船可能である（現在46カ国を承認）。改正 STCW 条約では他国の免状を承認する場合には現状より厳格な手続きが要求されることとなるが、キプロス政府はこの要請にど

のように応えていくか、技術的な面（キプロス政府が承認した後に当該国が海技免状の制度を変更した場合どのような形で情報を把握していくか等）も含めて現在検討中とのことである。

(2) コロンビア船舶管理会社

① 会社の概要

コロンビアシップマネジメント社は1978年、キプロスの Limassol を本拠に、Mr. Heinrich Schoeller により設立された。同社は、ケミカルタンカーと冷凍船への配乗管理から業務を開始。3年目の1981年には35人のスタッフの下で16隻のフルマネジメントと45隻のクルーマネジメントを行い、1982年には、初めての共有船を保有。1987年、Limassol に自社ビルを所有。現在コンテナ船、冷凍船プロダクトキャリア、重量物船、VLCC、OBO 等の船舶の管理。クィーンエリザベスII、サガフィヨルド、ビスタフィヨルド、キュナードコンテス、キュナードプリンセス、ワールドディスカバラー等のクルーズ客船等の配乗管理も行っている。

② 船舶管理業務

管理船舶はフルマネジメントが約100隻、クルーマネジメントが約150隻計約250隻と今回訪問した船舶管理会社では最大の規模を誇り、グループ全体でいえば、船舶管理業の他、キュナード社等、客船の船舶管理業の実績を踏まえてのホテル経営や園芸業、家具製造にも乗り出すなど事業の多角化が進められている。

上記は船舶管理業のみから得るプロフィットはさほど期待できないことをある意味では裏付けているともいえるが、管理業を営むにあたっては徹底的なコスト

削減が図られている。

キプロス（リマソル）の中でも比較的に土地代の安いと思われる後背地にオフィスを構え、スタッフについても、極限までのシステム化を前提に、女性スタッフの多用化を図っている。全スタッフ数約120人の内約80人が女性である。

コロンビアは現在、200隻以上の船に欧州、アジアを主体とする約6,000人の乗組員を雇用している。同社では毎年50万ドル以上の投資をこうした船員の教育・訓練に当てている。

(3) ハンセアティック会社

① 会社の概要

1972年にドイツの Schulte グループの一員であるハンセアティック SHIPPING 社はキプロスの最初の船舶管理会社として、リマソルに設立された。なお、シュルテ・グループの船舶管理会社は、ハンセアティック社の他に、バミューダ、マン島、香港、キプロスにも設けられている。同社の管理隻数は、1995年10月現在117隻を数えている。

同社の本社業務は、経理部、テクニカル・マネジメント部、船員部、保険部、用船部の5部門103名の社員を擁する。同社は香港、バミューダ、マン島およびハンブルクに現地法人を有し、主要船員供給国にリクルーティングの拠点を有する。同社は ISMA 創設のメンバーで、ISMA コードの最初の認証を受けた船舶管理会社である。

② 会社の業務

同社は現在フルテクニカル・マネジメントとパート（クルー）マネジメントの他、次のようなコマーシャル・マネジメントを提供。

・船舶金融

- ・新造船契約および監督
- ・用船および船舶の運航
- ・航海および技術的監督
- ・すべての船級事項
- ・クレーム処理、P&I、LOH等を含むH&Mに関する完全な保険サービス
- ・船籍の選択
- ・キプロス内外における船舶、会社の登録および抵当権の設定
- ・船舶の売買
- ・運賃の取立からCapital Fundingまでの財務事項等

クルー・マネジメントは、同社が経営のベースにし、同社を成功に導いた基盤の一つである。同社は本船および陸上の品質パフォーマンスを保証するものとして、専門技術、徹底したトレーニングを非常に重要視してきた。

同社は独自の船員養成訓練学校(Hanseatic Marine Training School: HMTS)を1984年に設けた。同校は、3年制の新人基礎教育の他、同社との管理契約の有無を問わず、また自社グルー

プの船員だけでなく、すべての国籍の船員にタンカー、ケミカル船、GMDSSなど15の各種トレーニング・コースを提供し、最大70名の訓練生を受け入れている。現在の収容能力の半分が第三者のために利用され、残る半分が同社自身およびシュルテ・グループメンバー会社の船員養成と訓練に利用されている。

(4) ギリシャ政府

ギリシャには公営の船員職業紹介所がピレウスに設置されているが、民間の船員職業紹介所は存在しない。

ギリシャ政府としては民間の職業紹介の必要性を感じてはいないようであるが、ILO第9号条約の改正問題についてどのような方針で臨むかについては今後関係者との協議を経て決めていくとしている。

ギリシャにおいてはギリシャ船籍の乗組員は全員ギリシャ人であるべきであるという規制が設けられている。ただし、乗り組み可能なギリシャ人がいない場合(ギリシャ人船員からのオファーがない場合)には外国人船員を配乗できるとしている。

「ロイド統計による1995年末の世界船腹」の刊行

当協会では、1970年以来毎年、ロイド船級協会発表の資料をわが国を中心に整理し、世界船腹の動向を把握できるよう取りまとめております。今般、その1995年末版を題記パンフレットとして刊行いたしました。これは、同協会の“World Fleet Statistics December 1995”などを基に作成したものです。

若干の余部がございますので、入手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〉

(社)日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL 03-3264-7188 FAX 03-3262-4757

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 運輸経済研究センター

設立 昭和43年（1968年）10月1日

沿革 当センターは、陸海空にわたる運輸に関する総合的な調査研究を行い、運輸経済に関する国の総合政策の策定に資するとともに、わが国産業経済の発展に寄与し、あわせて国民生活の向上に貢献することを目的として、高度経済成長期の最中の昭和43年の10月に設立された。以来30年近くにわたり、大都市交通、幹線鉄道をはじめとする関係省庁・地方公共団体等から委託された事項を中心に研究調査を続け、その実績を評価され今日に至っている。

この間、国際関係、特に日米関係が一層緊密化する中で、国際業務機能の拡充・強化の必要性に対応していくため、平成3年2月に当センター内に国際部を設置するとともに、米国にワシントン事務所を設置し、平成5年9月にはこの両者を統括する国際問題研究所を開設し、経済問題のグローバル化に備えている。

一方、わが国の経済情勢の飛躍的な発展に伴い、運輸行政は多様化して、国民経済に及ぼす影響はますます重要性を深めている。これらの状況に鑑み、中長期的な政策課題に関し、継続的な研究調査を通じた政策提言・政策評価等の戦略的研究活動を行うことを事業の目的とした運輸政策研究所が昨年7月設置された。

会長 中村 四郎

所在地 東京都港区虎ノ門3-18-19

虎ノ門マリビル（2・3階）

役員 27名

会長 副会長 理事長 常務理事

理事 監事



職員 56名 (内嘱託2名)

基本金 25億4,100万円

賛助会員 162名

事業内容

・研究調査事業

運輸政策策定の基礎となる研究調査を国・地方自治体・運輸事業者等と連携をとりつつ、毎年20テーマ以上の研究調査を実施しており、創立以来約600テーマに及んでいる。これらは、主として大学・官庁・産業界等の学識経験者による委員会を設け、その総括的な指導の下に研究調査作業を重ねて、その成果を報告書にまとめ、運輸業界はもちろんのこと一般産業界・官公庁などで活用されている。

また、運輸省・地方公共団体等から毎年、約70項目におよぶ研究調査を委託され実施している。

その他、一般事業として「情報の収集・整備」、「機関誌の発行」等の事業を実施している。

・シンクタンク事業

国内・国際社会全般において、幅広く『交

通・運輸』を捉え、その抱える問題解決の方向と解決策を積極的に研究活動する一方、交通・運輸に関する幅広い分野の人々が参加して自由かつアカデミックな討論を行う『運輸政策コロキウム』の開催、また運輸交通分野の社会的課題を題材にした『運輸セミナー』を開催している。

本年5月には、運輸政策研究所のお披露目を兼ね、海外から交通・運輸に関わりのある著名な研究者3人を招聘し、外航客船ふじ丸において国際シンポジウムを開催し、好評を得た。

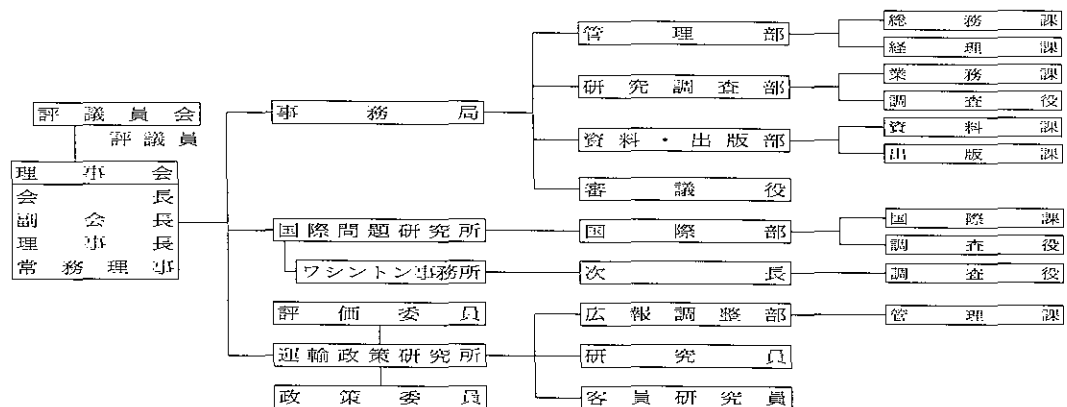
・国際事業

ワシントン事務所および国際部において外国における運輸の動向に関する研究調査や情報収集を行うほか、国際シンポジウムの開催・海外研究員の受け入れなどの国際交流活動等の事業を実施している。

・収益事業

運輸経済統計要覧・都市交通年報・数字でみる鉄道および運輸省公益法人便覧等の運輸経済に関する図書の出版・販売を行っている。

組織図



海運雑学ゼミナール 第76回

神戸港の基礎を築いた 平清盛の港湾都市構想

歴史上の人物としては、悪玉に分類されがちな平清盛だが、つい見落とされがちなのが、極めて優れた国際感覚をもった港湾・都市プランナーとしてのもう一つの横顔だ。

清盛の仕事の中で最も大規模で、晩年の悲願ともなったのが大輪田泊（おおわだのとまり）の大修築。大輪田泊は、奈良時代に僧の行基が設けたといわれる五泊の一つで、当時から瀬戸内海の交通の要衝だったが、清盛はこの港を宋からの貿易船が入港できるように大改造して、大陸貿易の拠点にしようとした。

その構想は、海上に人工島を築いて、その島

陰に安全な碇泊地を確保し、あわせてその島と対岸の福原に大規模な都市を構築するというもの。人工島の面積は約30町歩（約30ヘクタール）、現在の神戸港ポートアイランドの10分の1に近い。当時の土木技術のレベルからみれば画期的な大工事だった。地盤が軟弱なこともあって工事は難航を極めるが、ついに一応の完成をみ、1180年に都は福原に移転する。いわゆる福原遷都である。

だが内裏の建設も間に合わず、都市機能も未完成な状態での強引な遷都は公家たちの不評を買い、結局、その年のうちに再び京都に遷都することになる。港と都市の開発を一体として進め、宋との国際貿易を基盤に強大な経済力を持つ港湾都市を建設しようとした壮大な計画は潰え、清盛は、翌年失意のうちに病死する。

しかし大輪田泊の修築は清盛の死後も受け継がれ、後には兵庫津と改称。その後も繁栄を続け、現在の神戸港にまで発展する。

当時、荒唐無稽とみられた清盛の野心的な港湾都市構想は、まさに20世紀の今日にも通じるリアリティに満ちたプランだったのである。

船の世界で生まれた 国旗による儀礼表現

船同士の旗による通信といえば国際信号旗があげられるが、国旗や社旗も自船のアイデンティティや意思を表現する重要な手段だ。

まず国旗は、国内外を問わず、入出港時や沿岸航行中に船尾に掲げられる。これは、もちろん自船の国籍を表すためだ。

さらに外国の港に入港する場合は、その国の国旗をマストに掲げ敬意を表す。このため寄港地が不特定の不定期船では相当数の外国旗を用意しておかなければならず、突然寄港地が変り、





国旗の手持ちがないときは、急きょ船内で行うことさえある。

船尾に掲げる国旗には「敬礼」の意味を表す特別の使い方もある。まず自船が国旗を半分降ろして相手に敬意を表し、相手の船が同様に国旗を半分降ろして答礼すると、今度は自船の旗を一番上まで上げる。廊下や道で人に出会ったときのおじぎによく似ている。

「半旗」も、国旗を使った儀礼表現の代表例だ。これは弔意を表すもので、国旗や社旗をマストの途中に掲揚する。かつては黒い帆を掲げたが、そのためだけに黒い帆布を積んでおくのは効率が悪い。そこで代わりに黒い旗を使うようになるが、今度は遠目だと旗の色の見分けがつきにくい。そこで旗を半分の高さに掲げることで弔意を表すことにしたのがその由来だ。

このほか、外国船の乗組員が訪問したときには、自国旗と相手国の国旗を交差させて飾り歓迎の意を表す。

半旗は、現在では船の世界以外でも使われており、両国の旗を交差させる方法も外国からの

賓客のレセプションなどでお馴染みだ。いずれも長い歴史をもつ船の文化が陸上生活にまで影響を及ぼした数多い事例の一つといえよう。

新世代のクリーンエネルギー 開発の決め手は 液体水素タンカー

化石エネルギーによる地球温暖化の危険が指摘される一方、かつて夢のエネルギーとみられた原子力も、チェルノブイリの原発事故などを契機に見直しの気運が高まっている。

そこで期待度が高まってきたのが太陽光発電。最近では効率的な太陽電池の開発が進み、赤道付近など年間を通じて日射量の多い地域で大規模発電を行えば、石油や原子力の代替エネルギーとして採算が合う可能性も高まっている。

しかし発電した電力を消費地までどう運ぶかが大問題。現在、最も有力とみられているのが、発電した電力で海水を電気分解し、発生した水素を液化してタンカー輸送する方法だ。

水素の質量あたりのエネルギーはガソリンに勝り天然ガスに匹敵する。しかも燃焼後に残るのは水だけのまさに究極のクリーンエネルギー。

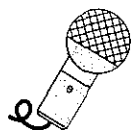
ところが液体水素の温度はLNG（液化天然ガス）よりも90℃低いマイナス253℃。従来のLNG船のタンク素材ではこの超低温は過酷だ。また比重がLNGの6分の1と軽いため、漏れたガスが拡散しやすく、引火爆発の危険性が高いといった問題もあり、安全対策もLNG船以上に重要になるなど、技術的に克服すべき課題は多い。

液体水素によるエネルギー輸送システムは、太陽光だけでなく、水力や風力、潮力など他の自然エネルギーにも応用できる。まさにその決め手となるのが液体水素タンカー。将来その技術が確立すれば地球環境への負荷がほとんどない自然エネルギーの利用は急速に進むはずだ。

博物館探訪②

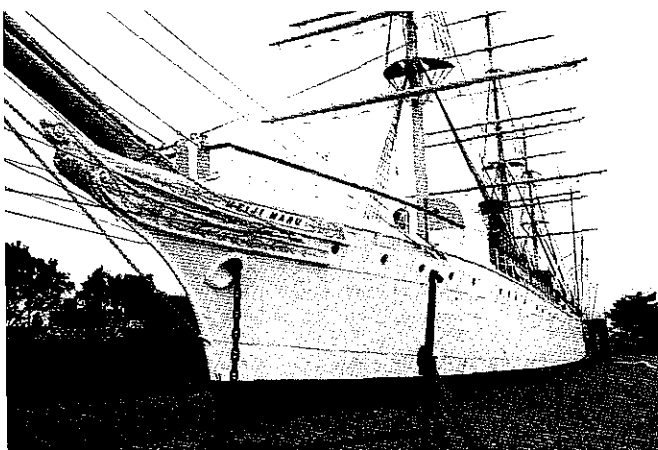
東京

東京には、海事関係資料を展示した多くの博物館がありますが、その中から、「海の日」と深い関わりを持つ「明治丸」と、客船をイメージした外観が印象的な「船の科学館」、そして去る5月20日にオープンいたしました「東京みなと館」をご紹介します。



インタビュー

重要文化財 明治丸 ～明治丸を愛するボランティアに守られて～



▲船首飾りと船名

「海の日」と言えば、明治丸。重要文化財に指定され、緑の芝生の上で余生を送っているこの船の数奇な運命は意外に知られてはいない。

東京商船大学名誉教授で、自らボランティアでもいらっしゃる庄司和民氏から「海洋会ボランティアに案内してもらったら」とのアドバイスを受けた。商船大OBの方々で作るボランティア組織があり、現在60名の会員が当番制で明治丸の案内役をしているのだという。この船が明治7年に作られた英国グラスゴーの造船所の跡地まで、わざわざ足を運んだという山口秀夫さんにご案内いただくことになった。

「見て下さい、船首の部分にアカンサスという地中海の植物が描かれているでしょう。この草は、これなんですよ」と、山口さんは花壇に植えられた真っ青な葉を指差した。明治天皇がこの船に乗って東北巡幸の帰路、函館から横浜にお着きになった7月20日が「海の日」になったことを思い起こせば、洒落た飾りも当然のこ

と。実は、ロイヤルヨットとしての用途のほかに灯台視察船という本職の役目を持った船として作られており、20年余りの活躍の後、商船学校の係留練習船となった。

「関東大震災の時は、本所・深川の住民がこの船に避難して一命をとりとめたという話も伝わっているんです。戦後アメリカ第7騎兵隊に校舎ともども接収されてね、この船はキャバレーとして使われるは、そこらじゅうに白ペンキを塗られるはで散々な目に会いましたよ」

復元には調査を含め実に8年の歳月を費やしたという。その甲斐あって、「海の日」に際し、今再び歴史の表舞台に登場してきたことを考えながら、明治丸の歩んできた時代を振り返ってみるのはいかがだろうか。



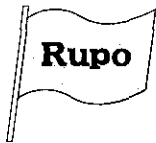
▲明治丸の甲板で解説する海洋会ボランティアの山口さん

MEMO

交通：JR京葉線越中島駅下車スグ
営団地下鉄東西線門前仲町駅より
徒歩10分

休館日：火・木のみ開館
(10:00～15:00 ただし、受付は14:30まで)

問合せ：東京商船大学 会計課管財係
東京都江東区越中島2-1-6
TEL 03-5245-7319

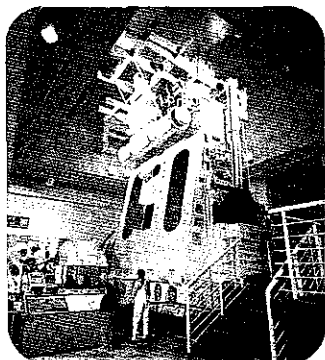


船の科学館 (東京都・品川区)

23区内にあって、まだ空が広く感じられる臨海副都心。そんな空の下に、クイーン・エリザベス I 世を模した船の科学館がある。

入るとすぐ、大きな弁才船が目を引く。ライトを浴びた白い帆の向こうには、壁いっぱいの世界地図に世界をつなぐ海の道が光の筋で表現されている。シンボルホールには日本の海運・造船のシンボルとなるようなものを置こう、そう思って考えたのがこの弁才船(樽廻船)だという。弁才船の貨物は“樽”。今で言う「コンテナ」になるから、まさにもってこいの主役である。

この目玉は、UEディーゼルエンジンの実験機関と、造船の作業能率を飛躍的に高めたブロック建造を知る上で貴重な実物ブロックだ。



▲三菱UEディーゼル実験機関

このディーゼル機関は建物より先に据え付けられ、その後から覆いかぶせるように博物館が作られたとの逸話からも分かるようにかなりの重量感を誇る。また、実物ブロッ



▲船の科学館本館

クは、貨物船の模型に付けられた印と見比べることで、途方もなく巨大な船を思い描くことができる。

日頃見ることのない船の内臓に接した後で、展望塔に上ってみよう。港内を航行する船舶を見渡せば、きっと船が親しく感じられるだろう。

MEMO

交通：新橋より「ゆりかもめ」で15分、
船の科学館駅下車
日の出桟橋より海上バスで40分
休館日：年中無休（12/28～31は休館）
問合せ：東京都品川区東八潮3-1
TEL 03-5500-1111

Topics! 東京港のパノラマを満喫、「東京みなと館」

船の科学館の近く、青海フロンティアビルの最上階に位置する東京みなと館は、東京港に入港する船舶を眺めながら港や都市機能について考えるには絶好のスポットだ。

動く模型で港湾荷役を解説するコーナーでは、実際の大井や青梅のコンテナヤードと見比べながら、まさしく体験学習ができ、入港船舶情報もキャッチできる。臨海副都心の大型模型では、突如街が浮き上がる仕掛けにかなり驚かされるが、地面の下の何が見えるかは行ってのお楽しみとしよう。また、東京港や港の勉強ができる

閲覧室もある。

なお、入館は19時まで。360度の展望が開け夜景も十分楽しめる。

MEMO

交通：新橋より「ゆりかもめ」で17分、
テレコムセンター駅下車
休館日：月曜日、年末年始（12/29～1/3）
問合せ：東京都江東区青梅2-43
青梅フロンティアビル20階
TEL 03-5500-2587

Washington便り

84年海運法改正問題 上院の動きについて

今回の北米事務局改組により、在ワシントン事務局からのレポートは今回で最後となりますが、その締めくくりとして、邦船社にとって最も重要な法案である H.R.2149/S.1356-84年海運法改正法案に対する上院のごく最近の動きについて、概略以下のとおりご報告します。

1. ロット上院議員 院内総務就任の影響

周知のとおり、ドール共和党大統領候補の上院議員辞任により、元共和党院内幹事 (Whip) ロット議員が共和党院内総務 (Majority Leader) に選ばれたが、この同議員の昇格が、本法案にも思わぬ影響を与えることとなった。すなわち、H.R.2149下院案は5月1日に同本会議で可決され、上院に送付されたが、港湾、中小荷主、労組等の反対に鑑み、上院はH.R.2149を支持せず、殊にロット議員は米籍船に対する新規運航補助を優先すべしとして海運法改正には冷淡で、このため少なくとも今議会でこの改正法案が成立する可能性は遠のいていた。しかるにロット議員は院内総務に選任されるや米船新規運航補助法案が、一部の上院議員の反対により難航していることも手伝い、にわかに方針を転換、海運法改正実現に努力すると言い出した。これを受けて、通商・科学・運輸委員会の共和党スタッフによる修正案作成が、夜を徹して進められ、その内容がこのほど明らかとなった。なお、この法案作成のためにロット議員お抱えの弁護士 Carl Biersack とコストガードの法務官である James Sartucci が新たに委員会スタッフに任命され、その結果これまで委員会内部の海運関係リーダーであった民主党側スタッフ Carl Bentzel の発言力は相当弱まった模様で、船社側にとってはマイナスとなっている。

2. 修正案の骨子

上記共和党スタッフ案の骨子は以下のとおり。(下院案内容については本誌1995年9月号参照)

(1) 法案名

96年国際外航海運法 (International Ocean Shipping Act of 1996)

(2) 改正法発効日

1997年10月1日

(3) サービス・コントラクト (S/C)

同盟ベースのS/Cは公開を要するが、個別の加盟船社および盟外船社のS/Cは非公開とし得る。

(4) タリフ届け出制

タリフ届け出制は廃止。ただし、各船社は個別S/Cを除き、タリフ公開の義務あり。なお、運賃値上げは7日前の公告を要する。

(5) FMC

FMCは廃止。ただし、必要な機能は米運輸省内のSTB (Surface Transportation Boardに移管)。更に、STBはIntermodal Transportation Boardと改称。

(6) Controlled Carrier 条項

下院案の非運輸部門の法人と関係のある船社に対する Controlled Carrier 条項の準用は削除されているが、間接的 (indirectly) にせよ政府のコントロールを受けている船社は本条項の適用を受けることに改悪されており、要警戒である。

その他、外国船社が米国輸出入貨物の海上輸送 (米船社自体を含むと解される恐れあり) に不都合と見なされる運賃設定や不公正慣行を行った場合これをペナライズし得るし、また同一航路における他の船社に打撃を与えるような不当に安い運賃設定を行うことを禁止するとの今後かなりの論議を呼ぶと目される条項が、設けられている。

3. 今後の見通し

上記共和党案は目下民主党側が検討中で、更に修正される可能性を残しているが、ロット院内総務は議会夏期休会後の9月初旬には公聴会を開催、同月中の法案可決を目指すとの意向であると伝えられる。しかしながら、選挙の年の今第104議会は、9月末あるいは遅くとも10月初めには実質的に閉会となる。夏期休会後20日余りの間に公聴会をやり、本会議を通し、上下両院協議会での調整を完了することが果たして可能か疑問視する向きが多い。ただ、今議会で成立せず、一旦は廃案になっても、今秋の総選挙でよほどの議員異動がない限り、来年の第105議会に再び上程されることはほぼ確実とみられ、ここまで来ると残念ながら、本法案は早晩可決、施行される公算大と考えざるを得ない。

(元北米地区事務局長 森崎 末壽雄)



6月

6日 IMOの第66回海上安全委員会(MSC)がロンドンで開催され、バルクキャリアの安全問題等について審議した。焦点とされていた現存バルクキャリアの安全対策は合意に至らず、12月の第67回MSCに先送りされた。(P.20海運ニュース1参照)

11日 アジア海運フォーラム第2回会合が香港で開催され、韓国政府は、同国の貨物留保に関する指定貨物制度を1998年末までに完全に撤廃することを表明した。

14日 OECD造船協定の国内実施法案である「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」が閣議決定され、同日批准書が寄託された。

◎ 「国際船舶」の定義付けとともに、船舶の海外譲渡等の際の規制緩和(許可制から届け出制に改正)を盛り込んだ「海上運送法の一部を改正する法律案」が参議院本会議で可決、成立した。

◎ 運輸省は、5月の新造船建造許可実績をまとめた。それによると、新造船建造許可は、国内・輸出船合計で49隻・107万%と前月に比べ19隻、37万%増加した。

17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3回会合が開催され、外航海運の現状等について議論された。

◎ 大蔵省は、5月の貿易統計速報(通関ベース)を発表した。それによると、輸出額から輸入額を差し引いた輸出超過額(貿易黒字)は2,316億8,700万円と前年同月に比べ60.1%減少し、5月としては1983年以来の低水準を記録した。

19日 当協会は、第49回通常総会を開催した。(P.1特別欄参照)

21日 運輸省は、テクノスーパーライナー(TSL)事業化支援調査委員会の第1回会合を開催し、事業計画案のヒアリング、事業化条件、対応課題の整理等を柱とする今後の調査内容を決定した。

24日 世界貿易機関(WTO)海運サービス自由化継続交渉の最終会合が28日までジュネーブで行われたものの、米国が自由化約束案の提出を最後まで拒否したため6月末の交渉期限までに結論が出ず、同交渉の一時中断が決定された。今後の交渉は1999年までに開始される次期WTOラウンドにおいて再開される。

28日 1992年国際油濁補償基金第1回総会が24日からロンドンのIMO本部で開催された。同総会においては、92年基金の本部を英国に置き、当面同基金の事務局を71年基金と合同事務局とすることなどが承認された。



陳情書・要望書（6月）

宛先：運輸省第三港湾建設局長

件名：三ツ子島西部浅所の浚渫に関するお願い

要旨：備讃瀬戸航路の三ツ子島西部の浅所は、土砂の堆積しやすい部位に位置しており、通航船舶の最大喫水が11.5mに制限されている。当該箇所は水島港への出入港船が通過する地点であり、港湾法上の開発保全航路に指定されているが、特に水島港を出港するVLCCの通航安全の見地から当該箇所の早期浚渫を要望したものである。

海運関係の公布法令（6月）

- ㊦ 電波法の一部を改正する法律
(法律第70号、平成8年6月12日公布、平成8年6月12日施行)
- ㊦ 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
(法律第71号、平成8年6月12日公布)
- ㊦ 領海法の一部を改正する法律
(法律第73号、平成8年6月14日公布)
- ㊦ 排他的経済水域及び大陸棚に関する法律
(法律第74号、平成8年6月14日公布)
- ㊦ 海上保安庁法の一部を改正する法律
(法律第75号、平成8年6月14日公布)
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律
(法律第79号、平成8年6月14日公布)
- ㊦ 船員法及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律
(法律第84号、平成8年6月14日公布、平成8年6月14日施行)
- ㊦ 海上運送法の一部を改正する法律
(法律第99号、平成8年6月21日公布)
- ㊦ 運輸省組織令の一部を改正する政令
(政令第177号、平成8年6月14日公布、平成8年6月14日施行)
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令
(政令第192号、平成8年6月26日公布)
- ㊦ 排他的経済水域における海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の適用関係の整理に関する政令
(政令第200号、平成8年6月26日公布)
- ㊦ 排他的経済水域における海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の適用関係の整理に関する政令第3条第2項の表の第4号に規定する粉碎装置の技術上の基準を定める総理府令
(総理府令第36号、平成8年6月26日公布)
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第65条第2項第1号に規定する担保金の提供等に関する命令
(総理府・運輸省令第1号、平成8年6月26日公布)
- ㊦ 海難審判法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第34号、平成8年6月14日公布、平成8年7月1日施行)
- ㊦ 海上災害防止センターの財務及び会計に関する省令の一部を改正する省令
(運輸省令第35号、平成8年6月14日公布、平成8年6月14日施行)
- ㊦ 船員法施行規則及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第36号、平成8年6月14日公布、平成8年6月14日施行)
- ㊦ 内航海運業法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第37号、平成8年6月17日公布、平成8年6月17日施行)
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則及び海洋汚染防止設備等及び油濁防止緊急措置手引書に関する技術上の基準を定める省令の一部を改正する省令
(運輸省令第39号、平成8年6月26日公布)
- ㊦ 船舶職員法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第40号、平成8年6月26日公布)
- ㊦ 排他的経済水域における海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に基づく運輸省令の適用関係の整理に関する省令
(運輸省令第41号、平成8年6月26日公布)
- ㊦ 海上災害防止センターに関する省令の一部を改正する省令
(運輸省令第42号、平成8年6月26日公布)

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6月	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
5	32,177	29,939	2,238	▲ 9.5	4.9

(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)

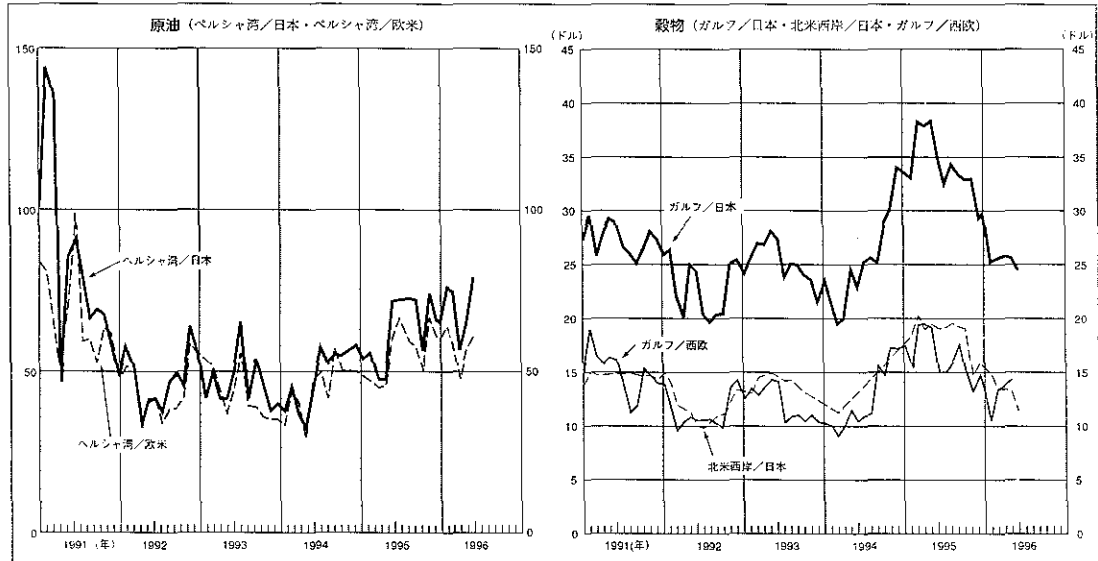
年月	年間 月間) 平均	最高値	最低値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1995年7月	87.22	84.60	88.75
8	94.55	88.05	99.10
9	100.49	97.20	104.25
10	100.65	99.70	101.80
11	101.92	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
6	108.86	107.80	109.42

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分 年次	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	鋁 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	498	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 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
6	16,774	60	16,714	4,385	6,644	4,626	88	347	584	40	10,772	647

(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	79.50	65.00	42.50	30.00	57.50	45.00	62.50	52.50
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	53.00		
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			

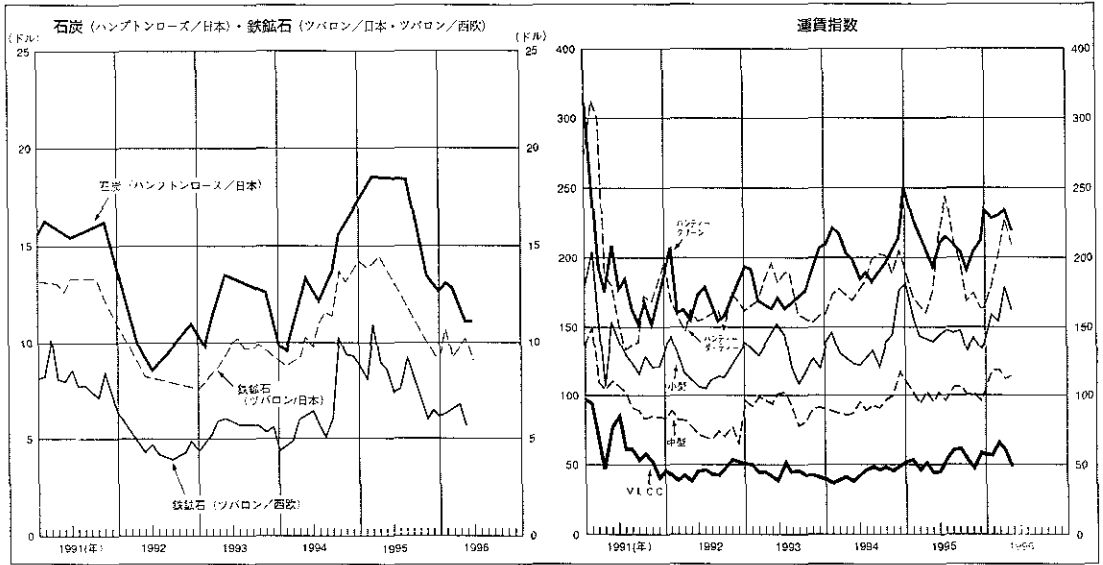
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	24.00	21.00	18.75	18.50	11.50	—	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 (ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位：ドル)

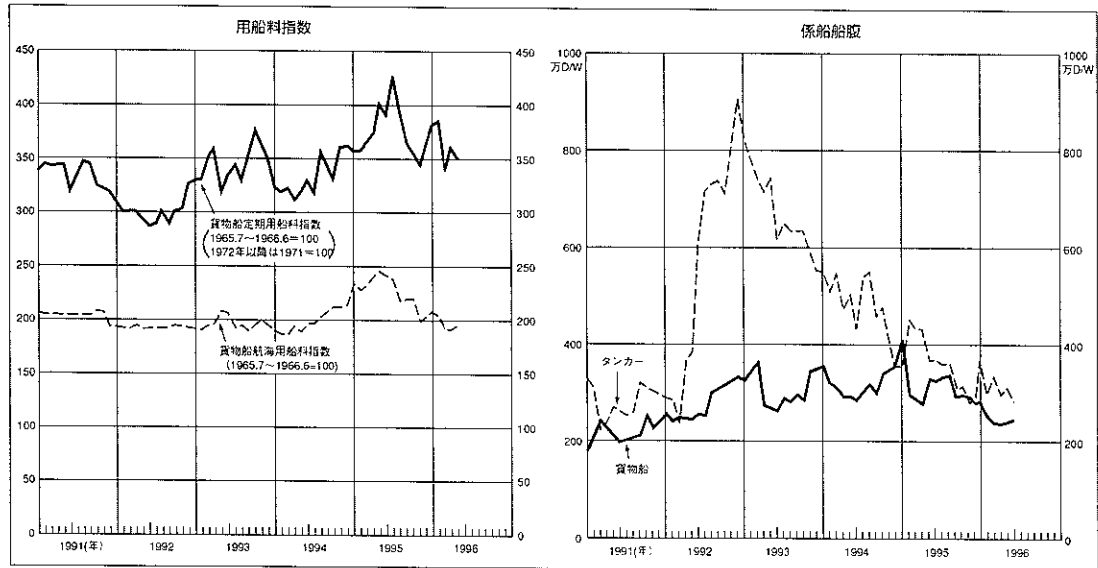
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	12.50	211.7	14.20	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15
2	—	—	13.00	221.3	13.75	—	11.00	—	8.00	—	6.50	5.65
3	18.50	—	12.75	219.2	13.50	—	9.00	—	11.25	9.80	—	—
4	—	—	—	203.5	13.90	—	—	—	8.70	—	6.80	6.25
5	—	—	11.25	199.4	—	—	10.25	—	8.25	7.75	—	5.95
6	—	—	11.25	183.1	—	—	8.25	—	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	49.1	116.6	160.9	210.1	220.9
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。(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

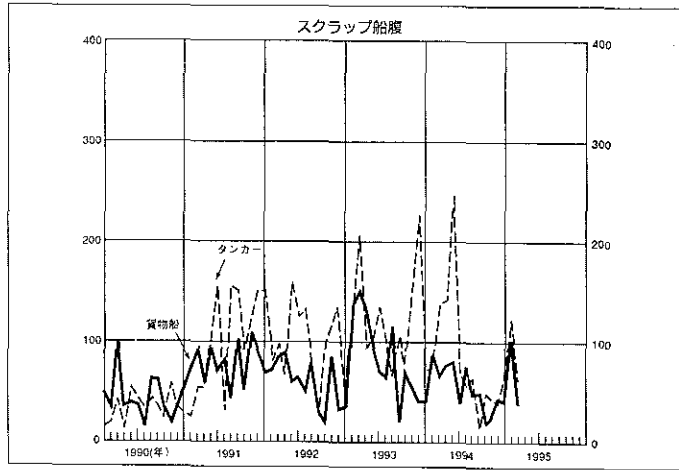
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1991	1992	1993	1994	1995	1996
1	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3
2	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6
3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	192.0	325.0	320.0	327.0	324.0	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	196.0	344.0	302.0	366.0	318.0	402.0	350.0
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。(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。

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	220	1,833	2,353	55	1,679	2,841
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	390	769	34	240	353	12	328	631
2	40	813	1,464	11	468	941	40	594	968	7	382	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	23	241	368	9	329	619
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	362	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。

「海運統計」欄の各種資料の掲載は下記のとおりとなっています。

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

・○印の10項目については毎月掲載、その他の項目は適宜掲載している。

オリンピックの年だ。この“せんきょう”7月号が読まれている頃は、暑い暑いアトランタからの日本人選手の活躍が毎日のように伝えられていることだろう。今ではアトランタも近い。現地で観戦している人も多いだろうし、メディアの発達で、テレビでも生の迫力をリアルタイムで堪能できるのもうれしい。

32年前の東京オリンピックの頃と比べると世界も変わったが日本も大きく変わった。白黒のテレビでオリンピックを観戦していたあの頃は、経済力でも8位入賞さえできないレベルだった。あれから30余年。日本の企業も労働者も、持ち前の勤勉さとねばりで経済オリンピックではメダルコレクターとしての実力をつけた。強くなった円とテクノロジーの発達で、1960年代に誰もが夢見た大きな冷蔵庫も車もそして海外旅行も手に入れた。外国の古城や名画、ゴルフ場まで買い漁り、海外からひんしゅくを買うケースまで出てきた。最近、テレビ番組で“今一番欲し

編集後記

い物は”と日本とタイの小学生に聞いたアンケート結果を紹介していたが、日本の小学生の答えで一番多かったのが“特に無い”というものだったのには啞然としてしまった。

“金と物”を手に入れた代償も勿論多かった。自然や他人との接し方がぎこち無くなり、価値判断が金額やブランドに大きく傾いた。心が乾いたとでも言おうか、都会では見て見ぬ振り、自分さえ良ければ、金にさえなればの風潮が蔓延している。紙面を賑わしている銀行、商社、医療、テレビ報道、いじめ等々の大きな問題が、いずれも金（経済）に軸足を置き過ぎたための後遺症だというのは誰もが認めるところだろう。

処方は無いわけでもなく、困難なものでも無いように思う。経済でメダルを獲れるようになったおかげで海外旅行者、海外生活経験

者が増えた。文化・福祉先進国の“本当の豊かさ”を実感した人も増え、逆に日本の良い点も海外に紹介するチャンスも多くなったのだ。これらの声を選挙に反映させれば良い。(これが大変かも知れない)、また教育改革も必要不可欠だ。もっと若い頃からの外国語教育（特に会話）は勿論のこと、人権問題、環境問題、公平な視点からの歴史教育も若い頃から始めるのが重要だ。

これから長野での冬季オリンピック、サッカーのワールドカップとビッグイベントが日本で開催されるが、その頃までには、日本が文化や教育、福祉の面でも金メダルに値する国になっていたらと願わずにはいられない。“行ってみたい理想の先進国の金メダルはニッポン”として表彰台の真中に立てる日はいつ来るのだろうか。

日本郵船 調査グループ
調査第一チーム チーム長
福永 徹

せんきょう7月号 No. 432 (Vol. 37 No. 4)

発行◆平成8年7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：ニューズマリタイム㈱
 (英文名) NEWS MARITIME CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役会長 小澤健行
 本社所在地：大阪市北区西天満1-7-20 JIN-ORIX ビル
 資本金：200百万円
 創立年月日：1992年6月1日
 従業員数：海上0名 陸上23名 計23名



管理船状況	遠洋・近海・沿海	7隻	121.353%	196.722%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	15.510%	21.110%

主たる配船先：全世界(国内は除く)

事業概要：当社は、船舶総合管理会社として船舶に関するあらゆるニーズに対応するため、建造監督、船舶管理から船舶売買・用船仲介まで幅広いサービスを提供しています。

当協会会員は148社。
 (平成8年7月現在)



会社名：日本海運㈱(英文名) NIPPON SHIPPING CO., LTD.
 代表者(役職・氏名)：取締役社長 鶴田信夫
 本社所在地：東京都千代田区外神田3-12-9 日通ビル
 資本金：1,000百万円
 創立年月日：1957年9月10日
 従業員数：海上127名 陸上94名 計221名

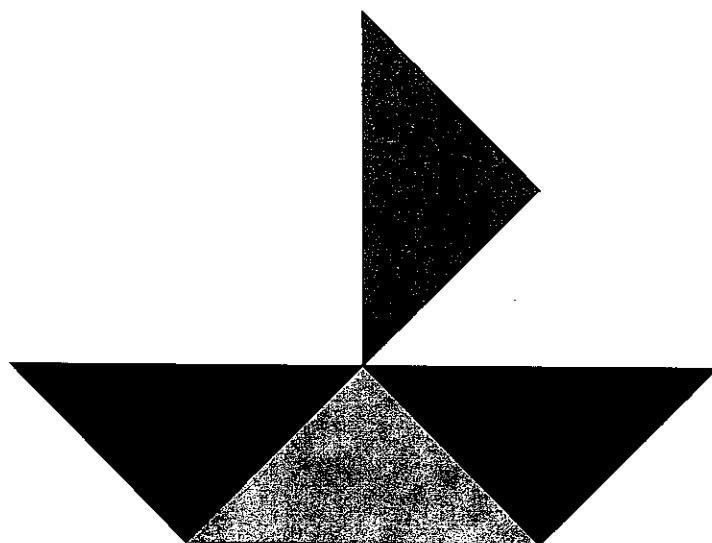


所有船状況	遠洋・近海・沿海	8隻	24.028%	26.623%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	52隻	61.861%	91.903%

主たる配船先：日本国内全域

事業概要：「運べないものはない」これが当社の首尾一貫した輸送姿勢です。貨物それぞれの仕様、ロットに合った輸送方法を綿密にプランニング、タイムリーかつ効果的な配船によって、お客様に真に満足いただけるサービスを心がけています。流通コスト低減、迅速化などますます厳しくなる輸送ニーズに的確にお応えしています。

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