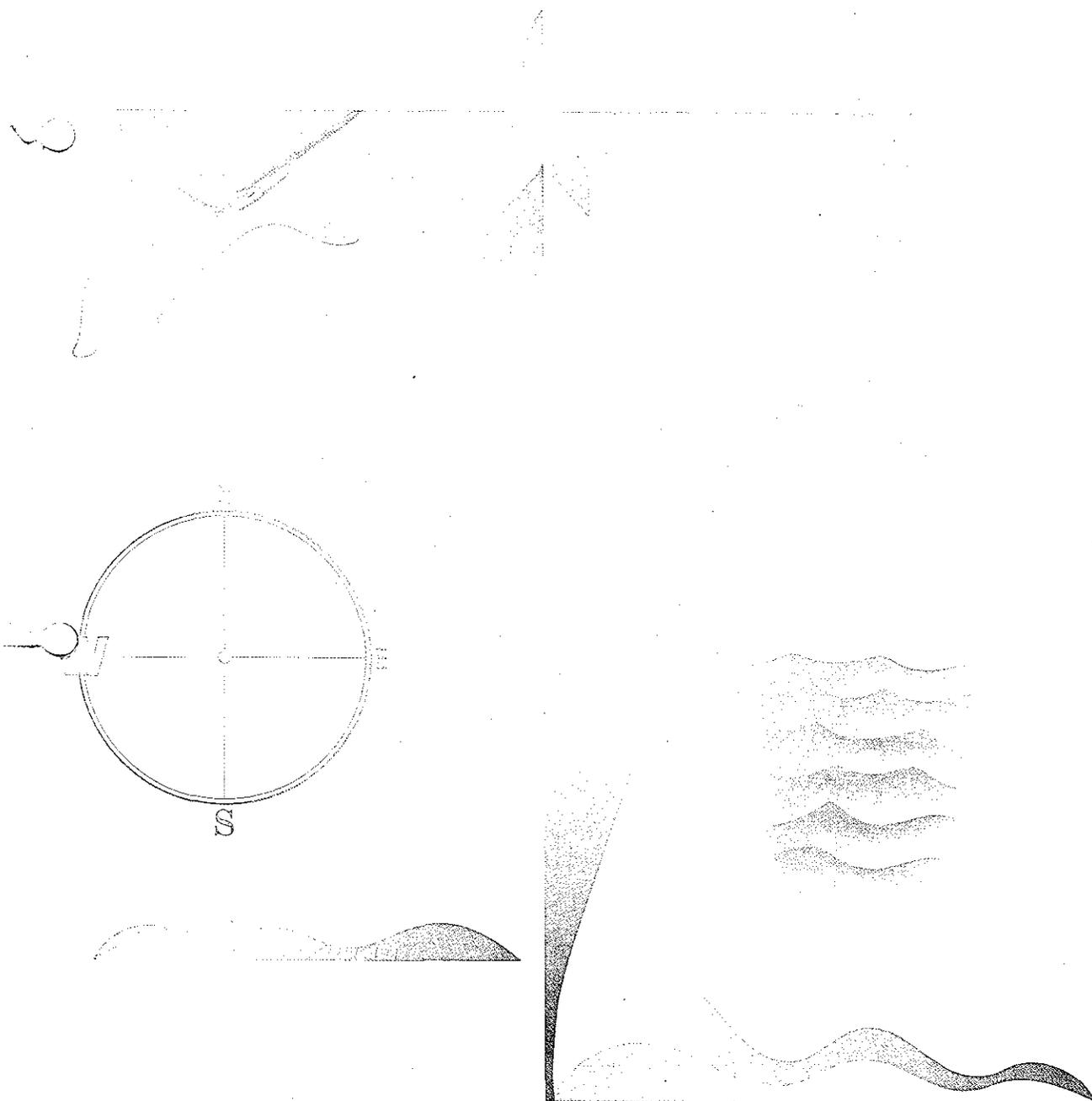


1996



せんきょう



船協月報/1996年8月号 目次

◎巻頭言

『海の日』に思う★日本船主協会常任理事・佐藤國吉——1
佐藤國汽船取締役会長

◎ SHIPPING フラッシュ

今後の造船業および船用工業のあり方について——2
—海運造船合理化審議会造船部会が意見書提出—

◎特別欄

日本海運の現況（要約）運輸省海上交通局編——7

◎特別欄

「海の日」制定記念イベント特集——12

◎随想

異なるものの接触と同化★神戸商船大学長・井上篤次郎——18
—前線と嵐に思う—

◎海運ニュース

1. 船舶からの大気汚染防止に関する MARPOL 条約新附属書の審議——20
—IMO 第38回海洋環境保護委員会（MEPC）の審議模様—
2. 1992年国際油濁補償基金が発足——23
—1992年国際油濁補償基金（IOPC Fund 1992）第1回総会、1971年国際油濁補償基金（IOPC Fund 1971）第2回臨時総会および1971年国際油濁補償基金第49回理事会の模様—
3. けい留施設使用料の12時間制導入キャンペーン——25
—利用者本位の港湾を目指して—

◎ London 便り——27

◎業界団体を訪ねて—訪問団体 日本化学繊維協会——28

◎海運雑学ゼミナール★第77回——30

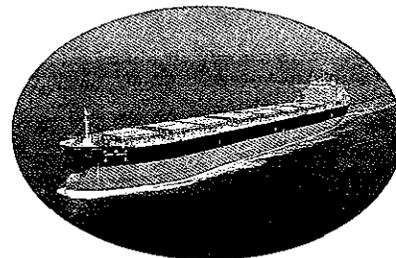
◎博物館探訪③ 横浜——32

❖海運日誌★7月——34

❖船協だより——35

❖海運統計——36

❖編集後記——40



石炭運搬船「翔鷗丸」

『海の日』に思う

日本船主協会常任理事 佐藤國吉
佐藤國汽船取締役会長



今年から7月20日が国民の祝日『海の日』となった。海事関係業界挙げての運動展開で長年の夢が実現したことは、誠に喜ばしい限りである。これを契機に海洋国家日本の国民が、暮らしを支える重要な資源を生み出す『海』と海路を縦横に航行し物資を運び続ける『海運』に対する認識をより深めていただくことを期待している。

運輸省より先頃、私が会長を務める日本内航海運組合総連合会に対し海上交通局長及び海上技術安全局長名で、最近の小型船の事故に鑑み、内航海運業法違反である内航船舶貸渡業者の名義貸し、船員職業安定法違反である船員労務供給事業形態での乗組員配乗を戒め、海上の安全を周知徹底するよう通達いただいたが、初の『海の日』を控えて、これは異例のことと思う。内航総連合会もこれを受けて、無許可事業者を始めとする業法違反行為は内航輸送による海難の発生や輸送秩序の混乱を招くものであり、極めて遺憾であるとの観点から、関係5組合を通じて組合員に法規の遵守、航行の安全を喚起した。

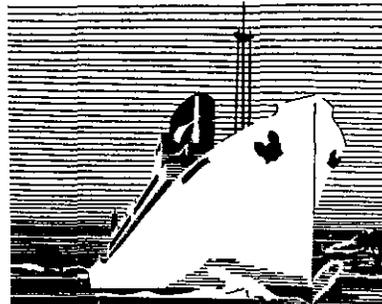
海上における人命の安全と海洋環境の保全は、地球的規模の大きな課題である。IMO（国際海事機関）は、創立以来この問題に取り組んで来ており、数々の国際条約が制定されてきた。例えば、SOLAS条約（海上人命安全条約）、COLREG条約（海上衝突予防条

約）、MARPOL条約（海洋汚染防止条約）、等々数え上げたらきりが無いほどの国際条約が、各国の海事関係法規に組み込まれている。

内航海運業界ではこうした国際世論に応じて、新たに国際条約が国内法規に取り入れられる都度、その周知徹底を図り、一方ではIMOの各種委員会に調査員を派遣して国際条約の動向を常に見守りながら迅速、且つ、的確な対応につとめてきた。

どなたでも、内航船を訪ねて見られればわかるが、全ての船にゴミの処分方法について分かり易く図式したポスターが張ってある。そしてこれに基づいて分別収集したゴミが区分保管され、入出港の際に岸壁の近くに設置された廃棄施設に納められて処分されている。これは、MARPOL条約の附属書V（船内廃棄物に関する排出規制）の定めを周知徹底させるため、内航総連合会が平成元年より実施しているものである。

我が国は、経済大国と称される一面、陸上で様々な廃棄物の放置や投棄が大きな社会問題になっているが、内航海運は海洋環境の保護に業界挙げて取り組んでいる。30年前に船腹調整事業を実施して以来、内航船の放置船骸は一切ない。これもスクラップ&ビルドの効果のひとつであると大いに胸を張れるものである。



今後の造船業および船用工業のあり方について

—海運造船合理化審議会造船部会が意見書提出—

海運造船合理化審議会は、7月12日第38回造船対策部会（部会長・犬井圭介全日空エンタプライズ社長）を開催し、「今後の造船業および船用工業のあり方について」と題した意見書を取りまとめ、亀井善之運輸大臣に提出した。（資料参照）

これは平成3年の同部会答申「21世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について」の一部を最近の環境変化を踏まえて見直し、魅力ある造船業へ向けた産業基盤の整備のための課題と対応、国の果たす役割等の補足意見を取りまとめたものであり、今後これをベースとした施策が打ち出されていくこととなる。

意見書では造船業を取り巻く状況として、韓国の設備拡張等の競争環境の変化、情報化等の技術的環境の変化および円高等による社会経済環境の変化を指摘し、わが国造船業の国際競争力の確保、技術基盤の強化等の課題に対して新たな対策が必要であるとし、魅力ある造船業へ向けた産業基盤整備の推進に当たっては、自動化・情報技術の導入促進等による次世代造船業の構築、研究基盤の強化、需要創出等に取り組

んでいく必要があるとした。また、これらの対策を進めるにあたっては、事業者の自助努力を基本としつつ、国としても国際造船市場および中小企業へ配慮しながら、国際競争力の向上と産業としての活力の回復を図るため、スクラップ・アンド・ビルドおよび最大船型に関する規制等の造船設備規制について見直し、新たな需要創出等に関し適宜支援を行う必要があるとしている。

なお当協会からは造船対策部会に新谷会長が、また去る3月19日の第37回同部会の決定を受けて設置された同小委員会に崎長政策委員が委員として参画しており、5月10日以降4回にわたり開催された小委員会においてユーザーとしての立場から、需給関係を見直した形での船舶の建造による船腹過剰の懸念について意見を開陳するとともに、サブスタンダード船および老朽船の解撤促進についての記述を要望し、意見書に盛り込まれている。

【資料】

今後の造船業及び船用工業のあり方について
(平8.7.12)

(はじめに)

平成3年の「21世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について」の答申以降、我が国造船業及び船用工業を取り巻く環境には以下のような変化が生じている。

(1) 競争環境の変化

造船業においては、韓国の大幅な設備拡張、中国等の造船市場への進出や各国の生産性の向上等により、世界の新造船供給能力が拡大傾向にある。今後の世界の新造船建造需要については、平成3年答申の見方と大差ないものと予測され(別添1参照)、この結果、特に2000年以降においては国際競争が一段と激化するおそれがある。

他方、政府助成措置の廃止とダンピング防止を目的とする「商業的造船業における正常な競争条件に関する協定」(造船協定)が平成6年12月に合意され、造船市場においては公正な競争条件が国際的に確立されつつある。船用工業については、数量ベースでの船用機器需要は将来にわたって一定量存在するものの(別添2参照)、船用機器価格の低迷や欧州の我が国を含むアジア市場への進出の強化、韓国、中国による船用機器生産能力の増強等により、厳しい状況に置かれている。

(2) 技術環境の変化

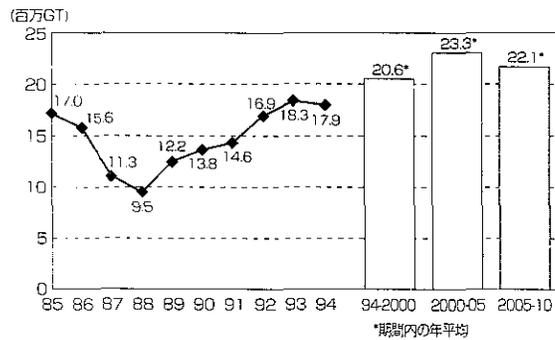
コンピューター関連技術の急速な進展やインターネット等の情報ネットワークの普及等情報インフラの整備が進んできている。これら高度情報化を軸とした新技術の導入等により、生産面・経営面での一層の効率化に向けた新しい可能性が出てきている。

(3) 経済社会環境の変化

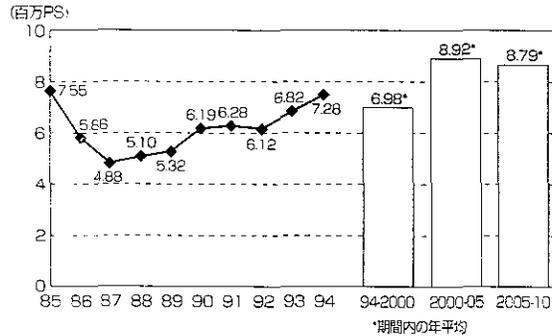
バブル経済の崩壊、円高の進行等を背景とする産業の空洞化、規制緩和の進展及び日本型雇用慣行や就業構造の変化、安全・環境問題に対する意識の高まり等我が国経済社会環境が大きく変化してきている。

これらの環境変化は、我が国造船業及び船用工業に大きな影響を及ぼすおそれがあるものであり、造船業及び船用工業が今後とも健全な産業として我が国の経済社会の発展に寄与するとともに、地域経済への貢献、雇用機会の提供等の役割を引き続き担っていくためには、以下に述べる課題に適切に対応していく必要があると考える。

【別添1】 世界の新造船建造量の推移及び需要見通し



【別添2】 我が国の船用ディーゼル機関の生産量の推移及び需要見通し



I 我が国造船業の課題と対応

1. 我が国造船業の課題

我が国造船業が存在意義のある健全な「魅力ある造船業」として存立していくためには、以下のような課題に取り組んでいく必要がある。

- (1) 世界的な新造船供給能力の拡大を背景として国際競争の激化が予想されており、我が国造船業は生産性の向上等により国際競争力の一層の向上を図る必要がある。

- (2) 円相場は、今後とも造船経営にとって不安定要因であり続けると考えられることから、為替変動に対しより柔軟に対応できる経営体制とする必要がある。
- (3) 我が国造船業に従事する労働者の高齢化の進展、団塊世代の大量退職に備えた優秀な人材の確保等に対応するために、就労環境及び雇用条件の一層の改善を図る必要がある。
- (4) 我が国造船業の中長期的な国際競争力の確保、産業のフロンティアの拡大を通じた産業の活力維持、安全・環境問題への貢献等のために、高度な技術力を保持する必要がある。

2. 魅力ある造船業へ向けた産業基盤の整備

我が国造船業が、前述の諸課題を解決していくためには、次世代造船業の構築、研究基盤の強化、需要の創出等魅力ある造船業へ向けた産業基盤の整備を推進する必要がある。

(1) 次世代造船業の構築

我が国造船業は、最近10年間で高い生産性の向上を達成した。しかしながら、在来の手法と技術では、今後も引き続き、同レベルの高い生産性の向上を実現し、為替変動に対応しながら国際競争力を確保しつつ、適切な就労環境及び雇用条件を提供していくのは容易ではないと考えられる。

このため、以下の高度情報化技術等を活用した次世代造船業の構築を進める必要がある。

(ア) 自動化・情報技術の導入促進

①CIMの着実な実現、自動化設備投資の促進等による生産の高度化の推進、②CALS等情報技術の一層の活用による経営の合理化、効率化の推進、等を図り、経営全体として高度の生産性を達成できる技術力と経営体制の確立を目指すこと

が必要である。この場合、情報技術の導入に係る関係業界を含めた推進体制の整備を図る必要がある。

(イ) 生産体制の適正化

生産の集中化、船種・船型の専門化等を進めることにより、構造調整等の過程を通じて縮小した生産拠点が散在している現在の生産体制の適正化を図る必要がある。

(ウ) 事業提携の推進

今後とも、事業提携等による集約化を促進することにより経営資源の有効活用、資機材調達力の向上、投資の効率化等を図る必要がある。この際には、従来の手法の他に、情報技術を活用したバーチャル・コーポレーション等新たな集約の手法・形態の可能性にも十分配慮すべきである。

(2) 研究基盤の強化

将来の我が国造船業を支える重要な要素である技術力の向上、産業としての可能性の拡大、多様化する社会ニーズへの的確な対応等を図るための創造的技術ポテンシャルの向上が必要である。このため、研究資源の集約、共同研究の推進、産学官の研究組織の有機的連携の促進等によって研究基盤を強化する必要がある。

(3) 需要の創出

2000年以降は、新造船需要の減退と国際競争の激化が予想される。このため、新造船需要の変化に対応しつつ適正な操業を維持する見地から、在来の船舶需要とは異なる新たな需要の創出に積極的に取り組んでいく必要がある。この場合において、需要創出は研究開発と一体的な関係にあり、研究開発から実用化に至る総合的な取り組みが重要である。

また、老朽船の代替の円滑化、安全・環

境問題等の観点から、引き続き老朽船及びサブ・スタンダード船の解撤を促進する必要がある。

(4) 中小造船業の高度化

今後とも、中小造船業は内航船等の建造を通じて一定の役割を果たしていくものと考えられるが、その中で内航輸送の近代化、漁業規制の強化等中小造船業を取り巻く環境の変化に対応して、最新の造船技術の中小分野への展開等技術ポテンシャルの向上や地域の特性をいかした経営の合理化等を推進し、中小造船業の高度化を図る必要がある。

3. 国際協調の推進

造船市場における需給の安定化に向けて、引き続き OECD や造船首脳会議等の場を通じた新造船需給に対する共通認識の醸成等国際協調に努めるとともに、造船協定により造船市場における公正な競争条件の確立が図られるよう努める必要がある。

4. 造船業と船用工業との協力関係の強化

我が国造船業及び船用工業の発展のためには、相互の立場を尊重しつつ、造船業と船用工業との協力関係を強化する必要がある。具体的には、船用機器の標準化及び研究開発、船用工業の高度情報化及び国際化等について一層の協力を進める必要がある。

II 我が国船用工業の課題と対応

1. 我が国船用工業の課題

我が国船用工業が、産業としての活力を保持しつつ、オリジナリティーを存立基盤とする産業に転換を図っていくためには、以下のような課題に取り組んでいく必要がある。

(1) 市況の低迷による収益性の低下等を背景

とする設備投資及び製品開発活動の停滞、生産基盤の脆弱化に対応するためには、経営資源の有効活用等による企業体力の強化を図る必要がある。

(2) 厳しい国際競争の中でも持続的な成長に必要な投資を可能とし、かつ、船用機器の価格競争力を強化するためには、コストダウンを追求する必要がある。

(3) 製品技術面でオリジナリティーを有するものを開発するなど非価格競争力を強化し、産業フロンティアを開拓していくためには、高度な技術力を確保する必要がある。

2. 我が国船用工業の活性化に向けた対策

(1) 生産基盤の整備

船用工業の活性化を図るためには、個々の企業のみならず船用工業全般において生産にかかわる業務の効率化を図り、脆弱化した生産基盤の整備を進める必要がある。

(ア) 個々の企業の事業活動の活性化

生産設備の老朽化、システムの劣後化に対応するため、新生産方式の導入による生産効率の向上、新規分野への展開による需要の開拓等の事業革新及び継続的な投資を行っていけるような収益性の改善をめざした経営改革を進める必要がある。

(イ) 船用機器の標準化及び企業間協力による生産体制の効率化

多品種少量生産の過剰な進行による仕様過多及び調達・生産ロットの小規模化が生産効率向上の阻害要因となっている。生産効率の向上を図るため、造船・海運業界等との協力による船用機器の標準化、資機材の共同購入、生産協力等を促進する必要がある。

(2) 高度情報化の推進

設計・生産・調達・保守等企業・産業活

動全体の高度化・効率化を図るため、造船、海運等関連する産業とも協力しつつ、業務の高度情報化を積極的に進める必要がある。その際、情報処理の効率を高める方向で、業務・取引形態の合理化・最適化を進めるために業界間で取引条件等を明確化、定型化する必要がある。

(3) 研究開発の活性化

企業活動のオリジナリティーを確保し、総合的な国際競争力を強化するため、造船・海運業界、異業種メーカー、大学、国立研究機関等と共同し、又は協力を得て研究開発を行うことにより研究資源を効率的に活用し、船用工業全般の技術力の強化、特に中堅・中小企業の研究開発の活性化を図る必要がある。

また、海洋の開発・利用等今後発展が期待できる分野において新規需要を創出するために、先端的かつ基礎的な技術の研究開発も併せて進める必要がある。

(4) 国際化への対応

総合的な国際競争力、特にコスト面での競争力を確保するため、規格品の海外での生産や安価な資材、汎用部品の海外からの調達等、国際的な水平分業、工程間分業を進めることも検討する必要がある。その際、製品・部品の品質、安定供給体制の確保の観点から、技術協力その他の国際協力をを行うことも重要である。

III 国の果たす役割

我が国造船業、船用工業を取り巻く環境変化に対応した前述の諸対策を進めていくに当たっては、事業者の自助努力を基本としつつ、国としても、以下のような役割を果たしていく必要がある。

これまでの造船対策は、造船業における長期

不況の克服に重要な役割を果たすとともに、国際的な場において世界のリーディング・カントリーとしての責任を果たし、造船市場の秩序維持に貢献してきた。しかしながら、造船設備処理を含む厳しい造船設備規制を20年近い長期間にわたって継続してきた結果、産業体制の硬直化、産業としての活力の低下というような弊害も無視できなくなっており、国際競争が激化する中で、状況変化に対応した造船設備規制の見直しが必要となっている。具体的には、国際競争力の向上と産業の活性化の促進を図るために、造船設備の新增設の際のスクラップ・アンド・ビルド、最大船型に関する規制等について見直す必要がある。なお、造船設備規制等の見直しの際には、造船市場の動向や中小企業に与える影響に配慮する必要がある。

魅力ある造船業へ向けた産業基盤の整備、船用工業の活性化については、情報化・自動化の促進等に係る所要の環境整備を進めるとともに、情報技術の導入に関する指針の策定等適宜支援を行っていくことが必要である。

研究基盤の強化については、基礎研究や安全・環境分野での国の積極的な役割が期待されていることから、その研究能力の維持・向上に資するいわゆるセンター・オブ・エクセレンス(中核的研究拠点)構想、国立研究機関等の活用等を進める必要がある。また、我が国経済社会の発展、海洋利用の高度化、新たな需要創出等に資する高度船舶技術等の研究開発や研究開発成果の実用化等について支援を行っていくことが必要である。加えて、中小企業が行う研究開発等についても、適宜支援を行っていく必要がある。

国際協調については、国の果たす役割は重要であり、引き続き OECD や二国間協議等の場を通じ、造船市場の安定、造船協定の適切な運用の確保等に努めていく必要がある。

特別欄

日本海運の現況（要約）

運輸省海上交通局編
平成8年7月20日発行

序 海運とわたしたち

1. 暮らしを支える海運

海運は、島国である我が国に住むわたしたちの暮らしを支えており、その重要性は、今後とも変わることはないであろう。

2. 海の日

7月20日は、「海の記念日」として長年親しまれてきたが、近年、これを祝日しようという機運が盛り上がり、平成8年から「海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う」ことを目的とする14番目の国民の祝日「海の日」となった。8年7月20日は記念すべき第1回目の「海の日」に当たることから、国民の理解と関心を深めるため、全国各地で民間レベルによる「海の日」の記念行事が行われる。また、三重県四日市市で開催される「海の祭典」においても、数多くのイベントが実施される。

第I部 変貌する我が国外航海運

第1章 我が国外航海運を取り巻く環境の10年間の変遷

1. アジア海運市場の発展とアジア船社の台頭

近年、アジアは世界の成長センターとして注目されており、1995年には我が国の対アジア貿易額は、対米国と対EUの合計を初めて上回った。アジア経済の発展とともに、アジアから欧米向け、更には域内相互の貿易が急速に拡大しつつある。このようなアジアをめぐる貿易の拡

大は、アジアにおいて巨大な海運市場を形成しつつあり、なかでも製品や半製品の輸送に適した海上コンテナ輸送が大きな発展を遂げることとなった。アジアは輸入・消費市場としても成長が予想され、今後同地域をめぐる海運市場は、更に拡大を続けると考えられる。

また、我が国とアジア諸国の間での国際水平分業の進展等により貿易構造が変化した結果、北米航路においては1994年に中国が我が国を抜き最大の積み出し国となるなどアジアにおけるコンテナ物流の重心は我が国から他のアジア諸国へとシフトしてきている。このような状況下で、従来日本発着貨物に大きく依存してきた邦船社が苦境に立たされる一方で、アジア船社が、急増する自国の工業製品をベース貨物として安い人件費によるコスト競争力を武器にして、コンテナ定期部門を中心に急成長を遂げてきた。

2. 大競争時代に入った国際コンテナ輸送

1980年代以降、世界のコンテナ航路においてはこれらアジア船社の台頭により激しい競争が繰り広げられてきた。なかでも北米航路においては、84年の米国海運法施行以降の運賃水準の低迷等で撤退・倒産する船社が相次いだ。各邦船社は、アジア船社等への対抗上、北米西岸の主要港湾に自社専用のコンテナターミナルを整備するなど、内陸までの複合一貫輸送（インターモーダル）サービスの向上を図った。しかし、その投資が重荷となったことに加え急激な円高の進行による円ベースでの収入の目減りにより、巨額の赤字を計上してきた。その後、運賃は95

年はじめにはドルベースでは84年のレベルまで回復するに至り、経営合理化の効果や為替相場が円安に振れたこともあり、95年度の邦船社の北米航路における赤字幅は大幅に減少した。しかしながら、95年秋以降、①同盟船社がシェアを回復しようとしたこと、②新コンソーシアムで各社が優位な地位を確保しようとしたこと、③米議会で審議中の1995年外航海運改革法案の成立が北米航路に混乱を生じさせるとの懸念、等から各社がシェア拡大のため運賃競争を展開したため、運賃は再び急落し、各船社とも厳しい航路運営を余儀なくされている。

このような中、コストを抑制しつつ更なる便数の増加や運航時間の短縮等サービス水準を向上するための方策として、世界的な規模でのコンソーシアムの再編が進められ、96年1月以降、北米航路で5グループ、欧州航路で6グループの新しいコンソーシアムがスタートすることとなった。今回のコンソーシアムは欧州・米国・アジア・日本といった異なる地域の船社が世界的な規模で提携しているのが特徴であり、コンテナ定期航路を営む日本の3船社もそれぞれ外船社をパートナーとしている。従来、単独サービスを行っていた船社もその多くがコンソーシアムを形成するなど、世界の定期航路は巨大なコンソーシアム間で競争が行われる新たな大競争（メガ・コンペティション）時代に入ったと言える。新コンソーシアムのスタートにより、市場の安定化効果、コスト削減効果、サービスレベルの向上が期待される一方で、現在、各社とも輸送力の増強と船型の大型化によるコンテナ一個当たりのコスト削減を目的として、巨大コンテナ船を大量に建造中であり、それらが投入されてくる際に、航路秩序をいかに保つか、新コンソーシアムはその力量を問われることとなる。

3. 円高により厳しさを増す経営環境

我が国外航海運企業の収支構造は、おおむね収入の6～7割、費用の5～6割程度がドル等の外貨建てとなっているため、1985年のプラザ合意以降の急激な円高の進行により我が国外航

海運企業は収入の目減り、収益の減少を余儀なくされている。部門別で見ると、収入全体の約4割を占める定期部門では、運賃水準の低迷や、集荷活動に要する費用や内陸輸送体制整備のための投資等により構造的な赤字状態に陥っている。また、不定期部門においても自動車輸出の減少、輸送契約期間の短縮化等により厳しい状況になりつつある。

4. 我が国外航海運企業を取り巻く厳しい競争環境の見通し

以上のように、我が国外航海運企業を取り巻く経営環境は厳しい状況にあるが、さらに将来的には、荷主側も物流コストに対する意識の高まりから、サービス面において決定的な差異がない限り、従来からの関係にとらわれずより低運賃でサービスを提供できる船社を選ぶ傾向にある。また、今まで邦船社が安定的な収益源としてきた我が国発着の不定期貨物についても低コストを武器としたアジア船社の参入が見込まれる。一方で、アジア諸国の経済発展に伴い、原油等の天然資源をはじめとする輸送需要が増加し、これら貨物に係る不定期船分野が大きな海運市場に成長すると考えられている。

今後、厳しさを増す競争環境の中で我が国外航海運企業が生き残っていくためには、アジア船社に対抗しうるようなコスト競争力の強化と、アジア等の新たな成長市場を獲得することが急務となっている。

第2章 変貌を迫られる我が国外航海運

1. 我が国外航海運企業の国際競争力強化に向けた取り組み

海運サービスにおいては、サービス水準が船社間で差がなくなってきたことから、運賃水準が船社決定の最重要要因となっている。このため、邦船社はコスト削減に向けてコストのドル建て化を進めるとともに、運航費・船費・店費の実額の圧縮を図っている。運航費は、港費、燃料費、貨物費等から構成されているが、特に貨物費において邦船社は内陸輸送施設やターミナルを原則自社所有としてきたため、これ

らの投資に係るコストがアジア船社に比べ割高となっており、それらの施設のコンソーシアムによる共同使用等により貨物費の削減を図っている。船費は、船員費と船舶関連費用から構成されているが、円高の影響や制度の違い等もあってアジア船社に比べ割高感否めないため、外国人船員との混乗化やコストの安い海外造船所の活用を行っている。店費についても船社機能の一部を海外へ移転すること等によりコスト削減を図っている。さらに、コンテナ一個当たりの固定コストを下げるため、特にコンテナ船において船型の大型化が進められている。また、貨物のアジアシフトに伴って三国間輸送の比重が高まっており、定期コンテナ部門においては輸送量に占める割合は、85年の25%から95年の51%へと倍増しており、定期・不定期合わせた我が国商船隊の三国間輸送量も85年から95年までに4倍強と全体的に大きくのびている。このため我が国海外航海運企業においては特に定期部門を中心に、本社及び地方支店のダウンサイジングにより店費を削減するとともに、主要海外拠点の代理店を自営化し、運賃決定権等を現地に移譲することにより海外における営業力を強化する傾向にある。不定期部門においては、三国間輸送の占める割合は運賃収入・輸送量とも2割前後で推移しているが、将来的には三国間輸送への依存度が高まっていくものと思われ、定期部門ほどではないが、三国間貨物の獲得に積極的に乗り出している船社もある。

2. 我が国海外航海運の構造変化

我が国海外航海運企業がその経営を維持するための以上のような動きは、一方で、他の先進国の海運企業と同様、その構造の大きな変化として現れてきている。

まず、コスト削減のため船舶の仕組化と外国人船員の配乗が進められた。その一方で、日本籍船及び日本人船員は減少を続け、現在、我が国海外航海運企業大手5社の運航する2,000総トン以上の船舶約1,300隻のうち日本籍船の占める割合は約11%、これらの配乗船員数のうち日本人の占める割合は約12%となっている。船社

機能（船舶保有、船員配乗、船舶メンテナンス、営業、配船計画、運航管理等に分類される）についても、船舶保有部門はパナマ等の便宜置籍国に設立した子会社がその主体となっており、船員配乗についてもフィリピン等に設立した配乗会社（マンニング会社）を通じて外国人船員の配乗が行われている。また、船舶のメンテナンスについても分社化し独立させるのが一般的となっており、資本関係のない海外の独立系船舶管理会社に船員配乗と船舶メンテナンスを合わせて委託している船舶も多くなっている。さらに定期部門においては、営業機能の一部についても海外に移転する傾向がある。

3. 貿易物資の安定輸送の確保

厳しさを増す国際競争の中で経営を維持するために、我が国海外航海運の構造は大きく変貌している。しかしながら、貿易立国で海運に大きく依存する我が国を支える我が国海外航海運の意義に鑑み、日本籍船及び日本人船員の急激な減少傾向に歯止めをかけるための早急な対策の検討、実施が重要な課題となっている。

そこで、同様の課題に直面した欧州等他の先進国におけるフラッグイングアウト防止策を参考としつつその対策について検討を行い、平成8年の海上運送法の一部改正により、安定的な国際海上輸送の確保上重要な一定の日本籍船を国際船舶と位置づけ、当該船舶に対する税制上の優遇措置、海外譲渡等に関する所要の措置を講ずることとした。さらに、8年3月より海運造船合理化審議会を開催し、国際船舶に関する制度の本格的な実施に向けた拡充に関する課題をはじめとして、最近における国際経済環境の変化を踏まえた外航海運のあり方について、幅広い議論を行っているところである。また、我が国海外航海運企業が競争力を発揮するために競争相手である外船社と公平な競争条件が整備されるよう、自由で公正な国際海運市場の形成に向けた努力を続けていくことが必要である。

以上のような国による施策と我が国海外航海運企業の自主的努力とがあいまって、日本籍船が相応の国際競争力を保つことによりフラッグイン

グアウト防止効果が期待される場所である。

また一方で、貿易物資の安定輸送の確保には、我が国港湾がその役割を適切に果たしていくことも必要であり、効果的な港湾の整備及び管理運営を図るなど今後も港湾のハード・ソフト両面にわたって関係者の積極的な取り組みが求められているところである。

第II部 我が国の海上交通政策

○今後の内航海運対策について

船腹調整事業と内航海運の運賃協定については、平成8年の閣議決定において所要の見直しをすることとされた。今後運輸省としては、内航海運業界等が同閣議決定に沿った措置を着実に講じるようこれに必要となる環境整備諸施策を推進することとしている。なお、併せて荷主の優越的な地位の濫用を防止等の措置を講じるべく、公正取引委員会との連絡会議で検討を行っている。

船腹調整事業の見直し

- ・モーダルシフトの担い手となるコンテナ船、RORO船を10年度末までに船腹調整事業の対象外とする。
- ・その他の船舶については荷主の理解と協力を得ながら5年間を別途に所要の環境整備に努め、その達成状況を踏まえて同事業への依存の解消時期の具体化を図る。
- ・荷主が長期にわたり積荷を保証する船舶には、原則ノースクラップで建造を認める長期積荷保証船の範囲を拡大する。

運賃協定の見直し

- ・沖縄航路運賃同盟及び先島航路運賃同盟については、デイリーサービスの確保の観点から実施されている共同運航関係の協定に限って引き続き適用除外を認める。
 - ・内航タンカー運賃協定、内航ケミカルタンカー運賃協定については、10年度末までに廃止する。
 - ・その他の運賃協定については8年度末までに廃止する。
- また、荷主側の経営環境が厳しさを増す中、

内航海運に対して、物流コスト削減に直結する輸送の効率化がこれまで以上に求められており、今後も内航海運の輸送効率化をハード面、ソフト面から推進する必要がある。加えて、交錯輸送の縮小等内航海運の必要船腹量の減少につながる動きが出ているため、今後の輸送需要動向等の把握に努めるとともに、船腹需給変動への対応力の確保等を図るため、内航海運業者の経営基盤の強化を図る必要がある。

○各種規制緩和等の推進

運輸省では、平成7年の閣議決定等を踏まえ海上交通関係の規制について所要の措置を講じてきた。今後とも、内外からの要望・意見の把握に努め、必要に応じ規制の見直しを進めていくこととしている。

また、特に個別法による独占禁止法適用除外制度については、7年の閣議決定において原則廃止する観点から見直しを行なうこととされたため、同制度のうち海上交通関係のものについて、その果たす役割に配慮しつつ積極的に見直しを行なった結果、船腹調整事業の見直しや内航海運の運賃協定の見直しのほか、10年度末までに港湾運送事業者間の協定等2制度を廃止すること等を決定した。

平成7年度に措置された海上交通局関係の主な規制緩和

- ・一般旅客定期航路事業等の運賃・料金の営業政策割引等の認可の届出化
平成7年4月 措置
- ・遊覧旅客不定期航路事業の運賃・料金の認可の届出化
平成7年7月 措置
- ・定期航路事業の貨物賃率表の届出の廃止
平成7年4月 措置
- ・海事代理士の報酬額の届出の廃止
平成7年4月 措置
- ・港湾運送事業の免許申請の添付書類の簡素化
平成7年7月 措置

○自由で公正な国際海運市場の形成

- ・国際機関等における動向
平成5年12月に終結したGATTウルグアイ・ラウンドのサービス貿易交渉におい

ては、海運サービスの分野では合意に至らなかったため、世界貿易機関（WTO）において6年5月から8年6月末まで継続交渉が行われた。しかし、本交渉においても、自国海運保護政策に固執する米国が最後まで自由化約束を提出しなかったため、本交渉を一時中断し、11年末までに開始される次期ラウンドと同時に再開することとなった。

また、OECD海運委員会においては、先進国を中心とする加盟国間における海運助成・競争政策の調整等が行われている。

安全・環境対策については、国際海事機関（IMO）において、国際安全管理コード（ISMコード）の導入やHNS条約の採択などが行われてきたところであり、この他マラッカ・シンガポール海峡における安全対策や船舶からの排出ガス規制に関する検討が進められている。

また、世界の外航海運におけるアジアの役割が高まる中、我が国の呼びかけによりアジア主要海運国の海運局長クラスの参加を得て、「第1回アジア海運フォーラム」を7年6月に開催したところである。8年6月には第2回会合が香港において開催され、各国の海運の現状や海運政策について活発な意見交換が行われるなど、更に政策対話が進められたところである。

・二国間における動向

平成7年11月米国は、アラスカ原油輸出禁止解除法を成立させた。本法においてはアラスカ原油輸送を行う船舶を米国籍船に限ることを条件としており、従来の軍及び政府貨物の留保に止まらず初めて商業貨物に対し貨物留保を導入するものとなっている。また、現在米国議会において、1984年海運法の改正及び連邦海事委員会（FMC）の廃止を内容とする1995年外航海運改革法案が審議されている。我が国としてはこれら米国の動きが、新たな保護措置の導入や海運同盟の機能の実質的な否定につながるものであることから、8年1月に開催され

た日米海運協議等において米国政府に対して適切な対応をとるよう要請したところである。

また、中国においては5年6月の海運当局間協議の結果、昨年我が国の定航3社が独資の現地法人を設立し営業を開始したところであるが、法人の数や営業活動の範囲等に関して依然制限があることから7年11月に協議を行ったところであり、今後とも協議を進めていく必要がある。

この他、韓国、ロシア、インドネシア等と二国間協議を行っているところである。

○外航海運の安全対策

～国際安全管理コードの導入～

近年の船舶事故の多くが人的ミスに起因していることから、IMOにおいて「人的要因」について検討が進められ、船舶の運航管理体制に関する国際的規範として国際安全管理コード（ISMコード）が導入されることとなった。同コードは平成10年以降順次強制化されることになっており、運輸省としても審査手続きの国内法制化等国内における実施体制の整備を早急に進めている。

○環境面における国際協議

油濁損害賠償保障制度は、油濁二条約に基づきタンカーによる油濁事故の被害者に対して船舶所有者と荷主が互いに補完し合いつつ損害賠償等を図るものである。同二条約については制度充実のため、平成4年に改正議定書が採択され、8年5月30日発効した。

また、ガス、化学物質等の有害危険物質の海上輸送に係る損害についても油濁事故の場合と同様の賠償及び補償制度を確立するため、8年5月HNS条約が採択された。

本誌にその要旨を掲載した「日本海運の現況」（運輸省海上交通局編）の入手に関するお問い合わせなど詳細につきましては、下記にご連絡下さい。

1. 頒布価格：1部950円
2. 取扱先：日本海事広報協会
〒104 中央区新川1-23-17 マリンビル
TEL 03-3552-5031

海の日 制定記念

イベント特集

今年から7月20日は「海の日」。思い返せば、「海の記念日」は昭和16年6月5日に次官会議において決定され、半世紀以上にわたり海に関わる人々が祝ってきたという長い歴史を持っています。平成7年2月28日、第132回通常国会において祝日法改正案が成立し、「海の日」が、海の果たす役割と重要性について広く国民の理解と認識を深め、海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う14番目の国民の祝日として広く国民のものとなりました。

7月20日を皮切りに、多くの学校で夏休みがスタートします。この日が海に対して思いを新たにす夏の日として定着することは、海事産業に携わるものの願いでもあります。

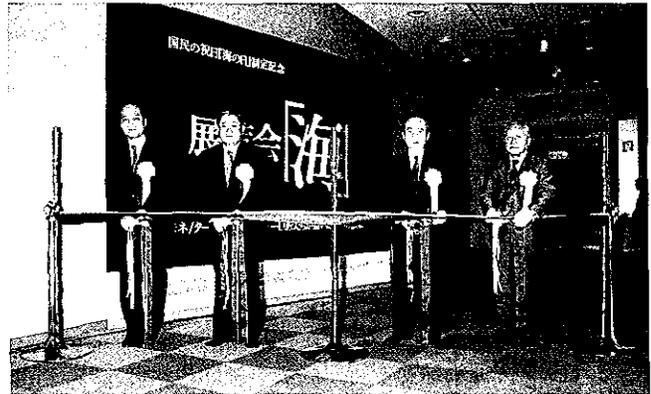
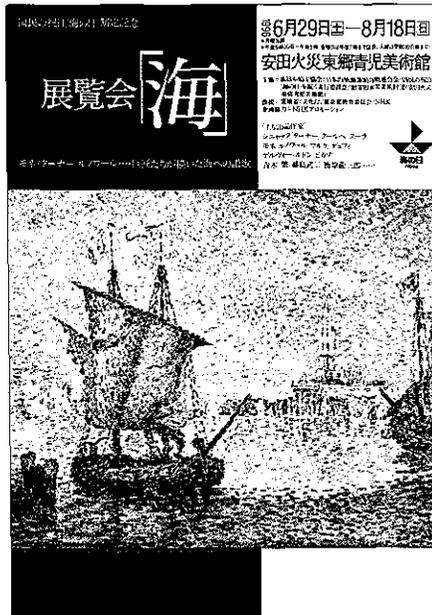
当協会は、第1回「海の日」を記念して、次のとおり各種イベントを開催いたしました。



1 展覧会「海」

「海」に関する絵画72点が一同に会する本展は、当協会、日本内航海運組合総連合会、国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会の共催で、安田火災東郷青児美術館において、6月29日(土)から8月18日(日)までの会期で開催した。

日本国内の国公立博物館をはじめ、企業や個人の協力により集められた内外の著名な画家の描いたさまざまな「海」を通して、「海の日」制定記念にふさわしく、時代とともに移り変わる人と「海」



▼展覧会「海」内覧会



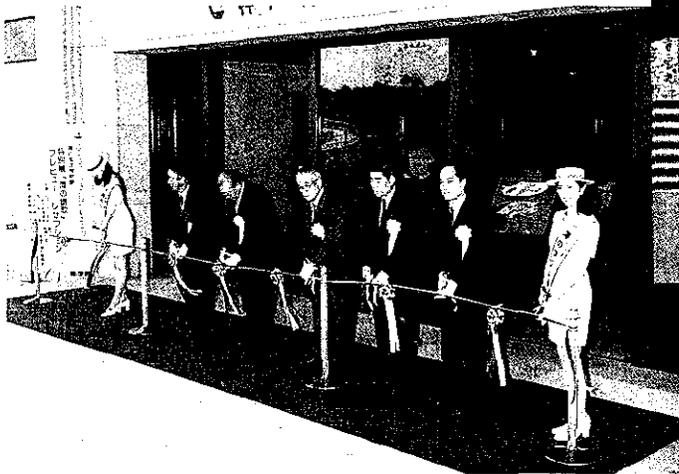
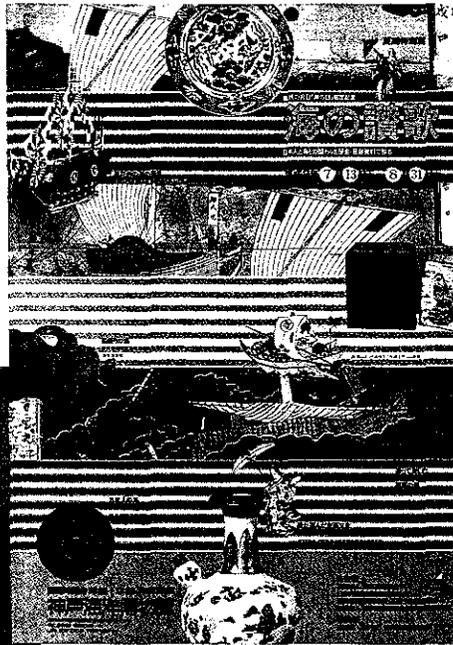
との関係を探ることができる展示となっている。入場者数は「海の日」の7月20日には5,800人に上り、開催期間中の入場者数は約10万人に達し、ポスターにも取り上げられたシニャックの「ばら色の雲ベニス朝」の前には人だかりができるなど、盛況のうちに終了した。



歴史・民俗資料展「海の讃歌」

当協会は、日本内航海運組合総連合会、国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会との共催で、日本人と海との関わりを歴史・民俗資料を通じて考察する特別展を、7月13日(土)から8月31日(日)まで神戸海洋博物館において開催した。

エントランスホールでは、瀬戸内の海の祭りに使用される船だんじりの実物を公開した。



挨拶する佐藤國吉日本内航海運組合
総連合会会長（当協会副会長）





3 海のシンフォニーファミリーコンサート (東京・神戸)

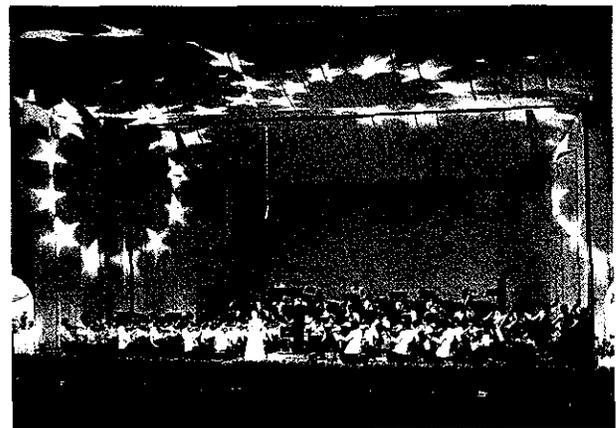
今年で6回目を数えるこのコンサートは、「海の日」第1回を記念し、従来の東京での開催に加え、阪神・淡路大震災からの復興を祈念して神戸を加えた2カ所で、当協会主催、運輸省・国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会・NHKの後援により実施した。

東京地区では、約11,000人の応募者の中から抽選で選ばれた3,000人を招待し、7月19日(金)夜に渋谷のNHKホールにおいて開催し、会場では日本水難救済会による「青い羽根募金」にも協力した。

一方、神戸地区では約4,000名の応募者から2,000名を招待し、こうべシークイーンの披露なども交え、神戸色豊かに開催した。

「船」は人や物だけでなく「文化」も運ぶという側面から、「船がもたらしたもの」というテーマのもと、パ

東京地区



▲東京交響楽団



◀左から平野忠彦、服部克久、名古屋木美の各氏

レエ音楽、イギリス・アメリカ民謡、ミュージカルソングなど馴染み深い名曲を織り混ぜた2部構成となっており、指揮者をも兼ねた服部克久氏と、黒田あゆみ氏による司会・進行で、観客を文化の香り高い大海原へといざなった。

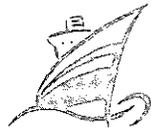
管弦楽は渡邊一正氏の指揮により、東京地区では東京交響楽団、神戸地区ではマリンシンフォニックオーケストラがそれぞれ演奏した。エンディングは、恒例となった服部克久氏の作曲によるオリジナルソング「海へ行こう」、そして「我は海の子」の全員合唱で、ソプラノ/名古屋木実、バリトン/平野忠彦の両氏の歌声が会場を沸かせ、第1回の「海の日」を祝した。



▲マリンシンフォニックオーケストラ



神戸地区



4 夏休み 東京湾親子シップウオッチング

当協会は、日本外航客船協会、国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会との共催で、7月20日(土)に外航客船「飛鳥」による東京湾親子シップウオッチングを開催した。

「海の日」の祝日化で海や船への関心が高まり、前回の3倍近い5,800組の応募の中から、抽選で150組・300名の親子を晴海客船ターミナルから横浜新港埠頭までの3時間の船旅に招待した。

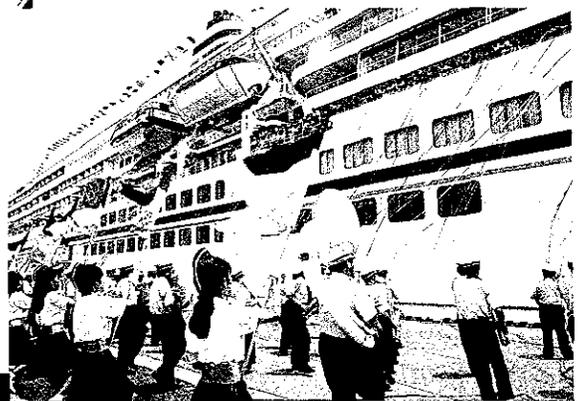
まず、開会式では、幡野保裕キャプテンが「海の日」に誕生日を迎える堀内秀泰君と岩井麻穂さん、そしてゲストで空手家の佐竹雅昭氏の3人を一日船長に任命。その後参加者はデッキに出て、プラスバンドに見送られながら、色とりどりのテープを投げて船旅ならではの出港気分を味わった。

屋上デッキでは、東京都と横浜市の両港湾振興協会の方々の協力を得て、子供たちの質問に答え、港の施設やさまざまな船を紹介した。また、心配された台風の接近もなく天候に恵まれたことから、

デッキでのピュッフエランチも予定通り行われ、夏の陽射しあふれるデッキには陽気なクルーの



駒沢大学吹奏楽部による演奏に見送られ
晴海客船ターミナルより出航



◀左から佐竹雅昭氏、岩井麻穂さん、堀内秀泰君、幡野保裕キャプテン

供する“ごちそう”を前に子供たちの歓声が響いた。アトラクションとして、「海の日」は12番目の祝日か？（×…14番目）」といった海と船に関する〇×形式のクイズや、本物の器材を使ったビンゴゲームを行い、引き続いての閉会式で締めくくった。

〇×クイズに挑戦▶



◀デッキランチ



モデルシップ展示会

当協会は、本部事務局のある海運ビルの1階ロビーで、6月27日(木)から8月31日(日)までモデルシップの展示会を行った。

「海の日」制定を記念して、海運ビルを訪れる人々にモデルシップの展示を通じて、船ひいては海運への思いを新たにしていだけるよう企画したもので、会員会社の協力により14隻の商船や客船を展示した。昼休みには通りがかりの人も足を止め、精巧なモデルシップに見入る姿も見られ、新聞で紹介された後は一般からの問い合わせも寄せられるなど関心の高さが伺えた。

モデルシップを熱心に眺める人々▶



随想



異なるものの接触と同化 —前線と嵐に思う—

神戸商船大学長 ◆ 井上篤次郎

つい最近、中学3年の娘が理科の授業で出てくるが「前線とはなにか」と訊くので、どうせ中学生の質問だから簡単な説明でよいとは思っていたが、ついこの話には思いが多いので、理解を深めるため雑談も交え説明しようとした。

地震はナマズであったり、風は風神であったり、古人は自然現象を想像豊かに考えたものである。今日われわれがテレビの気象解説で聞くように「嵐をとらえた」のはいつ頃だったのか、それに伴う気団とか前線とはなになのか、なぜ低気圧では天気がわるいのか。これらを考えているとつい自然現象をはなれて社会現象にまで思いがずれ、その類似点を探したくなったりする。

「西部戦線異状なし」という映画があるが、戦線はまさにFrontであり前線である。戦線は敵と味方の勢力のせめぎあいであり、気象の前線も同様である。蒸し暑い夏の前には、

北の勢力と南の勢力がせめぎあい、梅雨前線が日本列島周辺で一進一退を繰り返している。

勢力と書いたが空気の大きな塊を想定し気団と称している。気団はなににより分類されるかというと、おおまかには気温と湿度である。高温と低温、多湿と乾燥とに分けても都合4種類となる。空気は同じような広大な地表面に長時間ただよふとその地面の影響で性質は同じようなものとなり、その土地により高温・多湿の気塊、あるいは低温・乾燥の気塊などが形成される。シベリアから中国にかけての大陸では低温・乾燥であり、太平洋では高温・多湿となる。

シベリア高気圧とシベリア気団の違いはなにか、ともよく訊かれる。高気圧は周囲より気圧の高いところで、低気圧は周囲より低いところのことであるが、間違っで一気圧より高い低いと誤解されていることが多い。たとえ一気圧より低い場所でも周囲がさらに低いと、局所的に

そこは高気圧である。しかしシベリア高気圧と
というような広い範囲で強い勢力のときは気団と
同義語と考えても差し支えはない。

大きな空気の塊は均質であり、高気圧となり、
当然ながら周囲に吹きだし勢力をはろうとする。
ここに異質なもののどうしの接触があり、戦線い
や前線が生まれる。

地球は回転しており、その影響のもと前線の
一部に低気圧が発生する。低気圧はいわば大き
な電気掃除機であり、周囲の空気をどんどん寄
せ集めてくる。異質なものが大きな力で一箇所
に集められると当然そこにはぶつかり合いすな
わち摩擦が生じ、争乱いや擾乱、気象でいえば
嵐となる。

長々とこの自然現象の話を書いたが、これを
みてみると、政治、経済、社会、文化その他多
くの面でアナログな事象に思いがむく。

自由化、多様化、国際化というのは規制、均
質、固有というものの対極にある。戦中から戦
後、わが国はいろいろな分野で均質化をめざし、
純化させ大きな成果をあげてきた。しかし考え
ようによれば均質化や純化はただ種類のもの
のみを作り上げることであり、内部においても
新しいものを発生させにくく、進化発展を阻害
することとなる。そして外部に対しては必然的

に隣接する塊と異質なものとなり、度合いが大
きいほどその接触面で強い前線が発生する。

アナログなものを書いたが、自然界と人間
社会とは当然異なるものであり、前線が嵐にな
る前に知恵をはたらかす必要がある。規制緩和
ということばが最近目に付くことが多いのも、
個性尊重というのもその線上にある傾向と考える。
いま問題の子供のいじめについても教育の
画一化の結果ではないかと思ったりする。

嵐とはいったい何であるか、の説明には当代
一流の科学者であったベンジャミン・フランクリンも困ったようであるが、暖かく湿った空気が冷たく乾いたもの、あるいはその逆に入れ替わる過程であり、混合がすすめば一件着落となる。その後150年の間に、不連続線すなわち前線のアイデアが生まれ、その説明に気団が考えられ、80年前にやっと嵐の実体が知覚される状態となった。そして海上の経験から嵐そして前線の仕組みの解明に船乗りが果たした役割は実に大きなものがあることを知っていただきたい。

というような説明をしようと思っていたが、
中学生は教科書の内容と全然違うし、ましてや
明日の期末試験には役にたたない、という言葉
をのこして早々に立ち去ってしまった。

海運 ニュース

1. 船舶からの大気汚染防止に関するMARPOL条約新附属書の審議
—IMO第38回海洋環境保護委員会(MEPC)の審議模様—
2. 1992年国際油濁補償基金が発足
—1992年国際油濁補償基金(IOPC Fund 1992)第1回総会、1971年国際油濁補償基金(IOPC Fund 1971)第2回臨時総会および1971年国際油濁補償基金第49回理事会の模様—
3. けい留施設使用料の12時間制導入キャンペーン
—利用者本位の港湾を目指して—

1. 船舶からの大気汚染防止に関するMARPOL条約新附属書の審議

—IMO第38回海洋環境保護委員会(MEPC)の審議模様—

標記会合が、7月1日から10日までロンドンにて開催された。今回の会合は、NO_x（窒素酸化物）とSO_x（硫黄酸化物）の排出規制を柱とする、船舶の大気汚染防止に関するMARPOL条約新附属書案を最終化することが最大の目的であったが、審議未了のまま次回に持ち越された。その審議概要は次のとおりである。

1. 船舶からの大気汚染の防止に関する新附属書(ANNEX VI)

本件に関しては、今次会合での最終化が次回第39回会合(1997年3月)に先送りされたことに伴い、採択のための外交会議も第40回会合(1997年9月)の会期中に開催する予定とされた。今回審議された主な事項は次のとおりである。([]：未決定)

- (1) 発効方式：73/78MARPOL条約の1997年議定書によることとし、発効要件は、[15カ国]かつその船腹量の合計が総トン数で世界の船腹量の[50%]以上に達した日から12カ月後とされた。
- (2) SO_x規制：一般海域における燃料油の硫黄分濃度については次の両論併記とされた。
 - ① 5.0%
 - ② 当初は4.5%で規制し、燃料油の硫黄分濃度モニターの結果、これが0.2%上昇したら規制値を4.0%に下げる。

また、一般海域用と特別海域用(硫黄

分濃度1.5%)の燃料タンクの切り替えに係る操作記録の義務化およびこれに伴う国際大気汚染防止証書(IAPP証書)上のタンクに関する記載事項が追加された。

- (3) NO_x規制：[2000年]以降に搭載されるエンジンからの適用とされた。
- (4) 燃料油の品質：燃料油の品質は、少なくとも燃料油の密度および硫黄分の濃度を記載したBUNKER DELIVERY NOTEにより担保することとされたが、燃料油供給業者に対する登録制度等の措置を導入するかどうかについては、意見がまとまらなかった。
- (5) 船上焼却炉：[2000年]以降に搭載されるものからの適用とされたが、IMOの定める性能基準に「完全に適合(COMPLY WITH)する」あるいは「同基準をベース(BASED ON)として主官庁が定める」のいずれとするかについては、決定が持ち越された。

なお、今回取りまとめられた新附属書案に対する意見等については、次回第39回会合に間に合うよう、十分早い時期に文書により提出するよう要請されているため、当協会としては、大気汚染防止小委員会等を中心に本附属書案の内容を検討していく予定である。

2. プラスチック水中の有害海洋性生物

前回の第37回会合（1995年9月）にて設置されたワーキンググループ（WG）での検討結果が報告され、現在作成中のバラスト水の管理に関する規則の制定方法（例えばMARPOL条約の新附属書など）については、現時点においてMEPCとして何ら正式な決定はしていないことが確認され、引き続きWGにて検討が行われた。WGでは、各国が独自の規制を導入することは、特に国際航海に従事する船舶にとって運航上好ましくないとの意見が大勢を占め、規則の作成に当たっては、船舶の安全性に配慮した実行可能なものとし、地域的な規制を排除した世界的に統一されたものとする、更に経済性に十分配慮したものとすることが合意された。WGにおける検討結果は次のとおりであり、次回以降更に検討されることとなった。

(1) 規則案

規則案のうち、構造、復原性等の安全に係る事項に関しては、設計設備小委員会（DE）および復原性・満載喫水線および漁船小委員会（SLF）での検討結果を待つこととし、これ以外の事項について検討を行った。

まず、規則の適用対象については、わが国は、大量のバラスト水を有する国際航海従事船舶に限定すべきとの意見を表明したが、大勢は全ての船舶に対する適用を主張した。また、「有害な海洋性生物（HARMFUL AQUATIC ORGANISM）」については、全ての有害な海洋性生物を規制すべしとする意見と、主官庁が特定の有害な海洋性生物の種を特定して規制すべしとの意見に分かれた。

議論の結果、適用船舶については、[有害な]バラスト水を輸送する可能性のある全船舶を対象としつつも、本規則の全部あるいは一部について、各締約国は自国の権限内で自由に対象船舶および規制内容等を適用除外できることとされた。

(2) ガイドライン案

冒頭の合意事項を踏まえ、より現実的な内容とすべくガイドライン案の見直しを行

った。また、本ガイドラインは、あくまで前述の規則を実施するための指針という位置付けであり、現在一般的に利用されているガイドライン（IMO総会決議A.774(18)）に代わるものではないことが合意された。

なお、本ガイドラインの中で、各船舶に対する「バラスト水管理計画」の備え付けが義務付けられているが、同計画は船舶の安全性確保の観点から主としてDEおよびSLFにおいて検討が行われていることから、今次会合での検討結果をこれら小委員会に送付し今後の検討に資することとされた。

(3) バラスト水管理手法について

豪州より、自国が実施しているDECISION SUPPORTING SYSTEMについて説明があった。同システムは、バラスト水の採取地点および排出予定地点との関連で、事前にバラスト水の交換を必要とするか否かを決定するもので、ガイドライン中に盛り込むよう提案があったが、当面は一つの方法として理解するにとどめた。また、現時点におけるバラスト水管理手法としては、バラスト水の交換の他、海水温管理、熱処理、電気処理、フィルターの使用等の方法が提案されているものの、いずれも有効な方法として確立していない。いずれの種を有害な海洋性生物として特定するかも含め、今後更に調査研究を継続することが合意された。

(4) 今後の作業予定

規則案、ガイドライン案およびバラスト水管理計画案はいずれも最終化を一会期分先延ばしし、第41回会合（1998年）までに完了することとされた。

なお、次回第39回会合（1997年3月）では、ガイドライン案の内容に関し、より詳細な検討が加えられるとともに、今次会合では検討されなかったバラスト水管理計画案の内容についても、DEおよびSLFでの検討結果を踏まえて具体的な検討が開始されることが予想される。また、国際海運

会議所（ICS）でも、業界としての立場から独自にバラスト水管理計画を策定していく予定としているため、当協会としては、海洋汚染防止小委員会等を中心にこれら動向への対応を検討していく予定である。

3. ばら積み液体および気体に関する小委員会（BLG）関係

本年3月に開催された第1回BLGでの審議結果について報告があり、次のとおり決定した。

(1) 有害液体物質に関する船内緊急措置手引書関係

第1回BLGにおいて合意された下記項目について審議された結果、油汚染に対する準備、対応および協力に関する国際条約（OPRC条約）の油以外の有害物質への適用拡大作業が最終化されていないことから、承認は次回の第39回会合（1997年3月）以降に延期された。

- ① 有害液体物質に関する緊急措置手引書の船内備え付けを義務付けるためのMARPOL条約附属書II新第16規則案（新造船、現存船ともに24カ月の猶予期間を設ける）
- ② 油および有害液体物質の両方を対象とした緊急措置手引書の船内備え付けを認める附属書I第26規則改正案
- ③ 油および有害液体物質の両方を対象とした緊急措置手引書のガイドライン案
- ④ 油に関する緊急措置手引書のガイドライン改正案

(2) MARPOL条約附属書I／IIの見直しおよび附属書IIの汚染分類の見直し

第1回BLGにおいて、附属書IおよびIIの改正案を第5回BLG（2000年）までに取りまとめることを内容とする作業計画案が合意されていたが、ギリシャより汚染分類に関する現行規則に問題はなく改正の必要性が認められないので、BLGが作成した作業計画は不適當である旨の発言があった。更にわが国より、基本的にギリシャを支持した上で、汚染分類については現行

要件の問題点が明らかにされておらず、問題点が把握されなければ、解決方法が検討できないばかりか、不要・不適切な改正が行われる可能性がある」と指摘した。これを多数の国が支持した結果、まず附属書IおよびIIの見直しを行った場合の長所・短所の検討をBLGに要請し、その検討結果をMEPCで審議した上で、更にBLGにその後の作業を指示することとされ、BLGの作成した作業計画案についての今次会合での承認は見送られた。なお、当協会は、従前より現行規則に問題はなく改正は不要との立場である。

4. MARPOL条約附属書IVの改正

本附属書は、50カ国以上で批准されたものの、批准国の船腹量の合計が総トン数で世界の船腹量の50％に満たないため、採択から約20年を経た現在でも発効要件を満たしていない。このため、未批准国が受け入れることのできるよう要件を緩和する観点からコレスポンデンスグループによる見直しが行われ、改正案が取りまとめられた。

これに対し、わが国より発効していない附属書を条約の定める改正手続きにより改正することは法的に不可能なはずで、附属書IV改正案の内容を実施するためには新議定書を作成する他に方法がないのではないかと指摘を行った。また、米国からは汚水処理プラントの技術基準を改めて検討する必要があるとの指摘が行われた結果、本改正案の今次会合での承認は見送られた。

これに伴い、過去に附属書IIIの発効前に全面改正を内容とする決議を行った経緯等も踏まえ、事務局にてどのような方法による改正が可能か次々回の第40回会合（1997年9月）に向けて検討することとなった。また、GREY WATERSの定義も含めた改正附属書IVの内容および汚水処理プラントの技術基準等についても、第40回会合に向けて引き続きコレスポンデンスグループにて検討されることとなった。

なお、GREY WATERSの定義については、

その解釈により業界への影響が大きいことから、当協会は従前より定義の明確化を求めていたが、正式にコレスポネンスグループでの検討事項となったことから、今後は、海洋汚染防止小委員会等を中心に定義の明確化を図るべく具体的な検討を行っていく予定である。

5. 防汚塗料の使用による有害影響

船底防汚塗料への有機スズ化合物 (TBT) については、わが国は既にこの使用を禁止しているが、欧州諸国より TBT 塗料の全面禁止を最終目標とする検討を行うよう提案があった。本件については、コレスポネンスグループが設置され、次の事項を検討していくことが合意された。

- ・船底防汚塗料による悪影響を減少させるための短期的 (5 年以内) 措置の開発
- ・代替塗料開発の促進 (緊急課題)
- ・TBT 塗料の全面禁止に向けた長期的 (10 年以内) 措置の開発
- ・規制方法に係る法的枠組みの検討

6. 油汚染に対する準備、対応および協力に関する国際条約 (OPRC 条約) の油以外の有害危険物質への適用拡大

OPRC 条約は1995年5月13日に発効したが、同条約が1990年に採択された際に、将来的に適用対象を「油」から「油以外の有害危険物質」まで拡大することが合意された。この決定を受けて審議された結果、①適用拡大の対象となる物質の範囲 ②適用拡大により船舶に課せられる可能性のある新たな義務の困難性、の2点についての各国の意見がまとまらずコレスポネンスグループによる検討が継続されることとなった。なお、わが国は、適用対象を MARPOL 条約附属書 II の物質に限定するよう主張している。

また、一応の目標として、1998~99年の会期中に新条約採択のための外交会議開催を目指すこととされた。

7. 次回の作業予定

今回の第39回会合は、1997年3月10日から14日まで開催する予定とされ、大気汚染防止に係る新附属書の最終化が予定されていることから、議題を絞り込み、大気汚染防止問題、バラスト水問題および OPRC 条約関連問題等に限定して審議することとし、附属書 IV の改正を含む MARPOL 条約改正に関連する諸問題については、第40回会合以降に検討することとされた。

2. 1992年国際油濁補償基金が発足

—1992年国際油濁補償基金 (IOPC Fund1992) 第1回総会、
1971年国際油濁補償基金 (IOPC Fund1971) 第2回臨時総会
および1971年国際油濁補償基金第49回理事会の様態—

1. 1992年国際油濁補償基金第1回総会

1971FC (1971年油濁損害補償のための国際基金の設立に関する国際条約) を改正する1992 Protocol (油濁損害補償のための国際基金の設立に関する国際条約を改正する1992年議定書) が1996年5月30日に発効したことを受け、題記会合が、1996年6月24日から28日までの間、ロンドンの IMO 本部で開催され、締約国8カ国が参加し、議長は C.Coppolani 氏 (フランス) が務めた。わが国からは、以下6名が参加した。

在英日本国大使館参事官
運輸省海上交通局付
運輸省海上交通局
総務課補佐官
成蹊大学教授
石油海事協会専務理事
当協会企画調整部
法務保険チーム係長

瀧口 敬二
小山内 智
桜井 俊樹
谷川 久
常木 徹
佐藤 晃

議題は多岐にわたったが、主な議題と検討概要は以下のとおりである。

(1) 本部所在地・基金事務局

英国に本部を置き、当面 IOPC FUND 1992と IOPC FUND 1971の事務局については合同事務局とすることとなった。

(2) 抛油の受け取り報告

抛油の受け取り報告がない場合に前年実績によりキャッピング制度を適用し、その後の適用変更を行わないこととする事務局案が承認された。

(3) 抛出金のキャッピング

キャッピング制度の運営に関し、一般基金と各重大事故（メジャークレーム）基金について個々に取り扱うとの事務局案が承認された。また同制度の終了時期については次期総会に結論が持ち越された。

(4) 補償要求について検討すべき事項

クレーム処理に関する下部機関設立の必要性および同機関の構成国が特定の事案につき利害を有する場合の議決権の停止については、大勢がこれを支持したが、設立時期、構成国については合意が得られず、同機関の概要につき次期総会で検討することとなった。

(5) クレーム容認基準

クレーム容認基準については、IOPC FUND 1992と IOPC FUND 1971との間で整合性を確保すべきであるとの決議を、事務局案を修正の上採択した。

(6) 排他的経済水域（EEZ）への適用

締約国が EEZ を設定した場合の事務局への通知を求める決議を採択した。わが国より 1996年7月20日から EEZ を設定する旨発言を行った。

なお、92FC（1992年国際油濁補償基金条約）締約国と非締約国との間で EEZ の境界線につき紛争がある場合の取り扱いについては、わが国は92FCが適用される旨主張するとともに、EEZにおける損害発生予測から、早急に結論を出す必要はないと指摘し、結論は将来に持ち越すことが合意された。

(7) 次期総会

臨時総会を1996年10月下旬に開催することが承認された。

2. 1971年国際油濁補償基金第2回臨時総会

題記会合は、1996年6月25日から28日までの間、ロンドンのIMO本部で開催され、締約国34カ国、非締約国7カ国および5団体が参加し、議長は C. Coppolani 氏（フランス）が務めた。わが国からは瀧口在英日本国大使館参事官をはじめ5名が参加した。

会合では IOPC FUND 1992発足に伴う諸規定の改定等について検討が行われた。その他主要議題の検討概要は以下のとおりである。

(1) HNS 条約関連

基金事務局長より HNS 条約（有害及び危険物質の船舶による海上輸送に伴う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）が採択され、準備関連事務が IOPC FUND 1971に委ねられたことについて報告があったとともに、同条約の採択に伴う事務局業務量の増加、近年の増員に伴う事務局スペースの不足化等に対応し拡充を行う必要があり、次回総会に具体的提案を行う予定である旨報告があった。

(2) 監査委員会

監査委員会の設置については、一部懐疑的な立場を示す国があったが、これを必要とする意見が大勢を占め、設置の方向で更に次回総会で検討することとなった。

3. 1971年国際油濁補償基金第49回理事会

題記会合は、1996年6月26日から28日までの間、ロンドンのIMO本部で開催され、締約国32カ国、非締約国7カ国および8団体が参加し、議長は W.J.G Oosterveen 氏（オランダ）が務めた。わが国からは瀧口在英日本国大使館参事官をはじめ5名が参加した。

会合では、Agean Sea 号事故、Braer 号事故、Haven 号事故等、FC 部分で扱うクレーム個々の審議が行われた。その中で被害者の将来損害に対する一括支払いの是非等が議論されたが、一括支払い方式については認めないこととし、従来通り基金は発生した損害に対し補償を行うこととなった。

3. けい留施設使用料の12時間制導入 キャンペーン

—利用者本位の港湾を目指して—

第49回通常総会決議「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」の一環として、当協会はけい留施設使用料の12時間制導入要望を7月1日付で全国133の重要港湾を管理する70の港湾管理者にあて資料のとおり送付した。

船舶のけい留施設使用料は各港湾管理者ごとに条例で定められており、料金は高い港では1総トン当たり13円40銭（八大港＝東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州）から安い港（松山）の1円まで料金格差がある。一方、料金の計算単位は一部の港で2日目から12時間単位としているものの、八大港をはじめほとんどの港は24時間単位となっている。（表参照）船舶のけい留時間は実態的にはほとんど12時間以内であるが、現行料金体系では24時間と同じ料金となり、しかも積み卸し貨物の多寡に関係なく、船舶のトン数に応じた料金であるため、輸送効率を高めるために船舶の大型化を図っている船社にとっては重い負担となっている。

港湾は利用されてはじめて価値があるものであり、高コスト体質を克服し、港を活性化させることが究極的には港湾のある地域の発展に繋がるものであるとの考えのもと、今後とも12時間制導入を粘り強く働き掛けるとともに、これを第一歩として港湾管理者に改めて「港湾の役割」について検討願ひ、これまでのようなハード面中心の考え方から脱却し、港湾サービスの向上等ソフト面を重視した港湾運営全体を利用者の立場から考えるよう理解を求めていくこととする。

なお、港湾の運営・サービス全般についての意見交換を行うものとして、六大港湾協議会（八大港の港湾管理者によって構成）との間に「港湾問題懇談会」を設置し、7月24日に第1回会合を開催した。

【資料】

けい留施設使用料の12時間制導入について

平成8年7月1日

㊤ 全国70の港湾管理者

㊤ 当協会会長 新谷功

拝 啓

時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。平素より海運界の発展のためご理解を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、近年アジア諸国の経済が大発展を遂げる一方、わが国では円高により国内の高コスト体質が露呈され、産業の空洞化が顕著となっております。この事は、これまで豊富な貨物量を背景に発展してきたわが国港湾においても同様であり、港湾のコスト低減、効率化が各方面から指摘されておりますことご既承の通りであります。

かかる状況下、当協会と致しましては現行のけい留施設使用料について、これまで貨物のコンテナ化・荷役の効率化とともにこれに対応した港湾の整備が進められ、24時間以上けい留する船舶はもはや少数になっているにもかかわらず、使用料は依然として1日（24時間）を単位としたものとなっていることは、料金体系として利用実態にそぐわないばかりでなく、利用の効率化を妨げる要因となっているものと考えます。

つきましては、わが国港湾の国際競争力回復と活性化のため、その第一歩として港湾管理者殿にけい留施設使用料の計算単位（現行24時間）の12時間への変更を料金の低減策として早急実施願ひたく、よろしくご検討のほどお願い申し上げます。

敬 具

【表】 全国けい留施設使用料比較表

平成8年7月

港湾管理者	港名	岸壁使用料(単位:円)	
		1総トンにつき 24時間まで毎に	24時間超 12時間まで毎に
東京都	東京	13.40	
川崎市	川崎	13.40	
横浜市	横浜	13.40	
名古屋港管理組合	名古屋	13.40	
大阪市	大阪	13.40	
神戸市	神戸	13.40	
下関市	下関	13.40	
北九州市	北九州	13.40	
福岡市	博多	12.20	
四日市港管理組合	四日市	11.90	
大阪府	堺泉北、阪南	11.90	5.95
苫小牧港管理組合	苫小牧	11.20	
函館市	函館	11.20	
留萌市	留萌	11.20	
網走市	網走	11.20	
小樽市	小樽	11.20	
室蘭市	室蘭	11.20	
石狩湾新港管理組合	石狩湾新	11.20	
石狩市	石狩	11.20	
根室市	根室	11.20	
稚内市	稚内	11.20	
広尾町	十勝	11.20	
紋別市	紋別	11.20	
釧路市	釧路	11.20	
横須賀市	横須賀	11.00	
静岡県	清水、田子の浦、御前崎	10.90	
茨城県	日立、鹿島、大洗、常陸那珂	9.00	4.50
岡山県	水島、宇野、岡山	8.70	
兵庫県	姫路、尼崎西宮芦屋、東播磨	8.40	
広島県	広島、福山、尾道糸崎	8.09	(24時間超10.24)
和歌山県	和歌山下津、日高	8.00	
山口県	徳山下松、岩国、三田尻、宇部、小野田	7.83	
新潟県	新潟、直江津、両津、小木	7.40	3.70
富山県	伏木富山	7.40	3.70
宮城県	塩釜、石巻	7.00	3.50
石川県	七尾、金沢	6.80	3.40
秋田県	秋田、船川、能代	6.60	3.30
愛知県	衣浦、三河	6.50	
呉市	呉	6.30	
山形県	酒田	6.30	3.15
青森県	八戸、大湊、青森、むつ小川原	6.00	3.00
岩手県	宮古、大船渡、久慈、釜石	6.00	3.00
境港管理組合	境港	6.00	
福島県	小名浜、相馬	6.00	
鳥取県	鳥取	6.00	
島根県	浜田、西郷、三隅	5.40	
三重県	津松坂、尾鷲	5.00	
福井県	敦賀、福井	5.00	2.50
鹿児島県	鹿児島、名瀬、西之表、志布志、川内	4.75	
坂出市	坂出	4.50	
熊本県	三角、八代、水俣、熊本	4.50	
大分県	大分、津久見、別府、佐伯	4.50	
那覇市	那覇	4.50	
福岡県	刈田、三池	4.42	
佐賀県	唐津、伊万里	4.40	
高知県	高知、須崎、宿毛湾	4.40	
京都府	舞鶴	4.30	
長崎県	長崎、厳原、郷ノ浦、福江、青方	4.20	
千葉県	千葉、木更津	4.00	
八幡浜市	八幡浜	4.00	
香川県	高松	3.51	
佐世保市	佐世保	3.49	
今治市	今治	3.11	
石垣市	石垣	3.00	
沖縄県	前泊、運天、金武湾、中城湾	3.00	
平良市	平良	3.00	
徳島県	小松島、橘	2.90	
新居浜港務局	新居浜	2.00	
宮崎県	細島、油津、宮崎	1.07	
愛媛県	宇和島、松山、東予、三島川之江	1.00	

London便り



日本の「暮らしの手帳」に似た“WHICH?”と呼ぶ月刊誌があります。「暮らしの手帳」が日常の暮らしそのものを幅広くとらえその一環として商品のテストをしているのに対し、この雑誌は商品およびサービスの徹底したリサーチで知られています。“WHICH?”は1957年英国内の商品、サービスの基準を改善するために設立された消費者協会(Consumers' Association)が出版しているもので、この雑誌を講読するには消費者協会の会員となり年会費を払うと雑誌が送られてくる仕組みとなっています。この協会が出版している雑誌はこの他、園芸に関するもの、ホリディに関するもの(どの旅行社のツアーがお値打ちか調査/比較するもので年4回出版されており、如何にホリディが英国人にとって重要問題かが理解されます)、健康に関するもの、ワインに関するもの等ほとんどの商品/サービスをカバーしています。現在この協会の会員は約75万人、これは英国の三大政党全部の党員数より多く英国の一大勢力と言えそうです。

この“WHICH?”の7月号が、夏期ホリディ・シーズンを控えて交通機関の安全問題を取り上げました。この国でホリディと言えはまず海を渡ることで、8年前ヘラルド・オブ・フリー・エンタープライズ号がベルギーのジブリュージュ港外で転覆し200名近い英国人が亡くなった記憶も消えておりませんので、フェリーが真っ先に槍玉に上がりました。このレポートによると問題なのはロールオン・ロールオフ・フェリーで、カーデッキに浸水した場合の復原力の不足と旅客の脱出に時間がかかり過ぎる点だとのことです。今年の1月、英国政府がドーヴァー港内に停泊しているフェリーで旅客脱出の実験を行いました。842名の旅客が脱出するのに65分かかったとの例を引き、1,800名も乗船しているような大型フェリーの場合、全員が脱出できるまで

果たしてフェリーが浮いているのだろうかという疑問を呈しています。

そして旅客の安全を守るため、まず復原力の大幅な向上、脱出設備の改良、そして脱出時間に合わせた旅客定員の決定を提案しています。また英議会で提案された安全性に関する等級制度(ミシュランの三ツ星みたいなもの)の導入が、技術的理由で実施されなかったことを批判しています。

このレポートに対して、すぐに海運専門紙のLLOYD'S LISTに反論が出ました。いわく安全性の向上とそれによる旅客の信頼性の確保はユーロ・トンネルや航空機との競争に脅かされるフェリー業界にとって文字どおりの死活問題であり、業界としては全力を尽くしている。ロールオン・ロールオフ・フェリーの安全問題はIMOは言うに及ばずEUや各国レヴェルあるいはその他の機関で真剣に討議され既に幾つかの厳しい基準や改善案が法制化されている、“WHICH?”のレポートは偏見もあり必ずしも正確ではない等々です。これに対し今度は“WHICH?”からリポーターはかつてフェリー業界で実務に従事した者で十分な知識/経験があるとの反論がでると言うわけで、人々の関心の高さをうかがわせました。

フェリーの安全問題についてはIMOやICS(国際海運会議所)の会議で繰り返し繰り返し審議され、悪く言えばもううんざりするほどで例えば救命設備/脱出設備の要件やその経路の指示、あるいは旅客への伝達方法、そのための用語集の作成、また非常時の群衆制御訓練の内容などについて検討に参加する機会のある者にとってはLLOYD'S LISTに載った反論も大いにうなずけるところです。

しかし交通関係者にとって安全性の向上は最大の命題ですから、今後とも、さらにより安全なフェリーの建造や運航の改善等やるべきことはいくらでもあり、こうした作業はエンドレスです。また時にはフェリーのお世話になる身でもありますので会議ではこれまで以上に気を引き締めて審議に加わりとうと思いを新たにしているところです。

(欧州地区事務局長 赤塚 宏一)

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 日本化学繊維協会

設立 昭和23年（1948年）8月19日

沿革 昭和22年3月に創立された日本化学繊維工業会が前身で、昭和23年7月、事業者団体法が施行されたのを機に、同法の精神に則り、自由な意志に基いて本邦における化学繊維製造業者および紡績業者を会員として本会が設立された。

会長 板垣 宏 帝人代表取締役社長

所在地 東京本部 東京都中央区日本橋本町

3-1-11 繊維会館

大阪事務局 大阪市中央区瓦町

4-6-8 化繊会館

役員 会員会社46社の代表者および学識経験者の中から選任された役員20名（会長、副会長、理事長、委員、監査委員）が本会事業運営の中心となり、活動している。

事務局職員 東京本部36名、大阪事務局18名

協会活動大綱

- 1 化繊業界の健全な発展のための調査情報活動、情報の提供
- 2 事業環境整備のための政治・行政への働きかけ
- 3 通商対策、海外業界との交流など国際化への対応
- 4 繊維産業情報化への対応

- 5 技術開発・研究等の推進
- 6 需要振興のための共同企画活動
- 7 地球環境問題への対応
- 8 JISの国際整合化への推進
- 9 人材の確保と育成
- 10 業界イメージアップ等のための広報活動並びに消費者対策
- 11 労務・産業衛生問題への対応

最近の主な活動

本会では毎年業界の抱える諸問題のうち、特に重点課題を“会長プロジェクト”と称し、業界あげてその打開に取り組んでいる。

- 1 情報化の推進——QR (Quick Response) 推進の基盤整備、特にテキスタイル・アパレルのEDI標準様式の作成等の活動を推進している。また米国のTALC (Textile and Apparel Linkage Council)、FASLINC (The



▲初のアジア化繊業界会議（1996.4.11～12）

海運雑学ゼミナール 第77回

日本の食生活に浸透する 外国産の「日本の味覚」

日本が水産物の輸出国から輸入国に変わって久しい。昭和40年代後半から急速に伸びはじめた水産物輸入は、現在、エビ、マグロ、タラ、サケ、イカ、タコ、カニなどを中心に、国内の魚介類消費量（飼肥料を除く）の約40%を占める。牛肉や豚肉、鶏肉も、近年、輸入が急増している。これに、新たに加わった輸入食材の成長株が、タマネギ、カボチャ、ブロッコリー、アスパラガスなどの生鮮野菜だ。

野菜の輸入は、従来、冷凍品や塩蔵品が主体で、生鮮品は不作時などの補完輸入に限られていた。しかし最近、需要の通年化と円高の影響で、生鮮野菜の輸入量も急増している。

これに大きな役割を果たしているのが日本の海運会社を取り組んできた鮮度保持輸送技術。コンテナ内の温度や湿度を生鮮品の種類に合わせ最適にコントロールし、さらに植物自身から放出され、植物の熟成を促進するエチレン・ガ

スを吸着・除去するなど、高度なノウハウでコンテナ内の環境を制御し、通常の冷蔵保存の5倍前後にまで鮮度保持期間を伸ばした。

さらに、最近、注目されるのが、開発輸入と呼ばれる食材輸入形態。天ぷらやフライ用に加工されたエビから、串に刺した焼き鳥、ロールキャベツ、春巻やギョウザ、解凍するだけで食べられるイカや甘エビの刺し身、焼きナスやカボチャの煮物など品目はバラエティに富む。

国内メーカーや商社が、タイや中国に技術や資本を提供し、材料を現地で日本向けに加工したものを輸入する方式で、大手スーパーや居酒屋チェーンなどを中心に市場は拡大中だ。

こうした動きを日本の農業や食品業の空洞化と嘆くか、内外価格差是正の切り札として歓迎するかは見方によりさまざま。しかし外国からやってくる「旬の味覚」や「おふくろの味」が、今後、日本の食品流通や食文化に大きな影響を与えていくことは間違いない。

世界最大級の 銀産出国だった 「黄金の国ジパング」

マルコ・ポーロによって「黄金の国」と紹介された日本だが、大航海時代初期のヨーロッパ人の目には「目立った産品もない貧しい国」と映ったらしい。彼らが東方貿易でまず期待したのはマラッカやインドの香料であり、中国の陶磁器や絹製品などだった。

彼らが日本との貿易に注目するようになったのは、日本が、じつは世界最大級の銀産出国であり、その一方で国内に生糸や絹織物に対する強い需要があることを知ってからだ。

当時の日本は、身近な貿易の相手国だった明



との関係が倭寇の活動によって悪化していた。そこでマカオを拠点に東アジアでの貿易活動を活発化させていたポルトガルが仲介貿易に乗り出す。明から生糸や絹織物を買付けて日本に運び、その代価として大量の銀を手に入れるこの貿易は、彼らに巨大な利益をもたらした。

ポルトガルのライバルだったスペインは、南米に大規模な銀山をもち、そこで産出した銀を元手に中国やインドとの交易を行っていた。スペイン以外の国にとって、これに対抗するうえでも、銀を豊富に産出する日本は貴重な存在だった。当時のアジアでは、金銀、とくに銀が国際通貨の役割を果たしていたからだ。

17世紀初めの日本の銀輸出高は、世界の産出高の3～4割にも達した。つまり銀の産出量では、日本は、当時最強の国力を誇ったスペインに十分匹敵する実力を持っていたわけで、もし鎖国政策をとらず、この豊富な銀をバックに積極的に世界貿易に進出していたら「経済大国日本」の世界史への登場は300年以上早まっていたかもしれない。

船酔いの有力容疑者は 周期約6秒のピッチング

乗り物酔いの中でも、船酔いはとくにきついいわれる。その理由は、まだ完全に解明されていないが、どうも船特有の揺れの周期に原因があるという説が有力だ。

エレベーターのように上下に大きく揺れる部屋に被験者を入れ、揺れの周期と速度を変えて嘔吐率を調べたある実験では、上下方向の加速度もさることながら、揺れの周期による嘔吐率の変化が極めて大きいことが確認された。



このとき最も嘔吐率の高かった周期は約6秒。これは海が少し荒れた場合に、いちばん起こりやすい揺れの周期でもある。

では船内で最も船酔いしにくい場所はどこかという、同様にやや荒れた海を航行する客船内のさまざまな場所での嘔吐率を調べた実験で、船体の中央よりもやや船尾方向に寄った場所が最も嘔吐率が低いという結果が出た。

この場所は、ほぼ船の前後方向の重心位置で、縦揺れ（ピッチング）の場合、船はここを中心にシーソーのように上下に揺れる。従ってシーソーの支点到当たるこの位置は、いちばん上下動が少ない場所ということになり、実験結果もそれを証明している。

もちろん酔うか酔わないかは、体質や慣れ、体調や精神状態など他の要因によっても左右されるが、こうした船特有の揺れが、船酔いの有力な容疑者であることはまず確実なようだ。

博物館探訪③

横浜

港ヨコハマは、エキゾチックな雰囲気と文明を運んできた潮の香が漂う街……そんな横浜に数ある博物館の中から、横浜港の今と昔を象徴する「横浜税関資料展示室」と「横浜開港資料館」、日本海運の道筋をたどる「日本郵船歴史資料館」、そして日本丸に寄り添うようにたたずむ「横浜マリタイムミュージアム」をご紹介します。

特集！ 横浜港のいま・むかし～横浜税関資料展示室と横浜開港資料館～

横浜は、今も昔もミナトに支えられてきた。かつて大棧橋を目指し入港してきた船が目印にしたという「横浜税関資料展示室」のある横浜税関の美しい尖塔は、チェスになぞらえて“クイーン”と呼ばれている。開港の昔から横浜を守り続けてきた税関を紹介する資料館は、若いカップルや子供たちで賑わっていた。

「社会悪物品」という言葉をご存じだろうか？ 麻薬、拳銃などが密輸され、私たちの暮らしに忍び込むことがないよう水際でこうした物の侵入を食い止めるための検査は、税関の重要な仕事の一つとなっている。

「どんな小さな不確かな情報でも寄せていただけたら」と横浜税関・広報専門官の鬼頭信郎さんの声にも力がこもる。そう言いながら手渡すチラシには『許しません白い粉 通しません黒い武器』と大きく書かれていた。

館内には知恵の限りを尽くした仕掛けが展示されている。とはいえ、税関で捕まったから展示されているわけで、残念ながら役目を果たせなかった失敗作なのである。木製のテーブルや置物の中に隠すのは序の口で、コンテナの外板や貨物などを乗せているパレットの中に巧妙

に隠されたものもある。また、偽ブランド品やワシントン条約で輸入が制限されているものの展示もあるので、海外旅行に役立ちそうだ。

さて“クイーン”の横浜税関を出て左手に進むと「横浜開港資料館」が右に見える。1854年の日米和親条約が締結されたといわれている「玉楠の木」は、旧英国総領事館であった旧館と資料館になっている新館に守られた中庭に枝を広げている。関東大震災で幹を焼失した後、残った根から新たに芽を出したことを考えると、歳月の重みを感じずにはられない。

常設展ではまず、開港への道をワットの蒸気機関の発明にさかのぼって考察している。アメリカの太平洋での捕鯨の発展に伴い、クジラから油を採るための薪水補給用の寄港地が必要になった。それでアメリカは日本列島の沿岸に着目し、ペリーが開国を求めて来航したというのだ。2階の展示室では床に明治14年の横浜の地図が描かれ、例えば「日本最初のガス会社」と題した吊りケースがガス会社発祥の地の上につり下げられており、文明開化の頃の横浜を立体的に感じ取れる工夫が施されている。

その他注目すべきは、企画展示を年4回、精



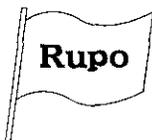
▲横浜開港資料館



◀横浜税関

力的に行っていることだ。10月27日まで行われている企画展は、「世界漫遊家たちのニッポン一日記と旅行記とガイドブック」とのこと。

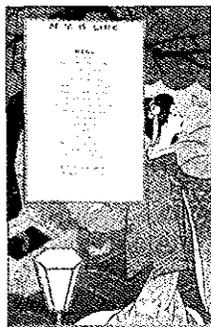
横浜の今と昔を探るこれらの資料館を巡れば、港がモノや文化の玄関口だと実感できるだろう。



日本郵船歴史資料館

鮮やかな国際信号旗に迎えられてエントランスを目指せば、世界へ繋がる海がすぐそばまで打ち寄せる……倉庫を改築したというこのミュージアムは、日本海運の歴史をたどるには格好の場所にある。

「このミュージアムでは“海運を通して見た日本近代史の展示”を目指しているんです」設立当初からミュージアムに関わってこられた山本皓之助さんの声にも自信が伺える。なるほど、説明をじっくり読むほどに、日本郵船という一つの会社の歴史にとどまらず、海運という産業が国家にとっていかに大きな存在であるかを感じさせる迫力すら感じさせる。島国日本が船な



▲竹久夢二の版画が入った秩父丸のメニュー

しでは発展できなかったことを、誰に言われるでもなく感じ取れるのは、日本史の流れと離れ難い距離で日本海運の進んできた道が描かれているからに他ならない。

また、館内には大小さまざまなモデルシップが配され、かつての客船全盛期をしのぼせる美しいデザインの“MENU”も見逃せない。竹久夢二の版画をあしらったメニューもあり、当時の優雅で豪華な船旅に思いを馳せることができる。

来館者には無料でコーヒーや紅茶が供されるから、喫茶店に立ち寄るようなつもりで、気軽に訪れてみてはいかがだろう。

MEMO

日本郵船歴史資料館 (10:00~16:30)

休館日: 月・祝日の翌日

問合せ: 横浜市中区海岸通3-9

045-211-1923

Topics!

横浜マリタイムミュージアムであなたも船長に

横浜のランドマークともなっている「日本丸」と同じ敷地内にある「横浜マリタイムミュージアム」。日本丸が海上からよく見えるようにと半地下のかたちで作られたこのミュージアムは、ライブラリーも合わせ持ち、港湾・海運・造船関係の資料を豊富に取り揃えている。

生きている横浜港のコーナーでは、港内3カ所に設置されたカメラが館内で遠隔操作でき、日頃見られない港の動きをリアルタイムで観察できる。また、港で働く船や専用埠頭、船の種類や荷役機械については、要領よくまとめられた3分ほどのビデオを見れば、よく分かる。

さて、あなたは船長になりたいと思ったことがあるだろうか。帆船の仕組みを理解して、帆を操りながらゴール目指して帆走するゲーム感覚の装置もあるから、挑戦してみるといい。

MEMO

横浜マリタイムミュージアム

(10:00~17:00 但し季節による変更あり)

休館日: 月曜日、祝日の翌日、年末年始

問合せ: 横浜西区みなとみらい2-1-1

045-221-0280

※交通: 上記の4館はJR・東横線桜木町駅又はJR関内駅下車、徒歩又はバス

写真は各館の提供による。



海運日誌

7月

1日 当協会は、けい留施設使用料の12時間制導入要望を、全国133の重要港湾を管理する70の港湾管理者宛に送付した。

(P.25海運ニュース3参照)

4日 運輸省は、1995年度の造船事情を発表した。それによると、新造船受注量は、国内船・輸出船合計で393隻・1,022万%と2年連続で1,000万%を超える受注量を記録した。

10日 IMO 第38回海洋環境保護委員会が1日からロンドンで開催され、MARPOL(海洋汚染防止)条約新附属書案を最終化することを目的に審議を行ったが、審議未了のまま次回会合に持ち越された。

(P.20海運ニュース1参照)

12日 海運造船合理化審議会は第38回造船対策部会を開催し、「今後の造船業および舶用工業のあり方について」と題した意見書を取りまとめ、亀井善之運輸大臣に提出した。

(P.2 SHIPPING FLASH参照)

17日 運輸省海上交通局は、1996年度「日本海運の現況」(海運白書)を発表した。

(P.7特別欄参照)

◎ 日本船員福利雇用促進センター(SE-COJ)に設置された国際船舶制度推進調査委員会の第4回会合が開催され、外航海運の現状、将来等について議論した。

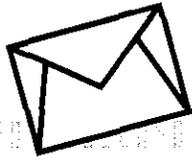
18日 日本船舶輸出組合は、1996年上半年期の輸出船契約実績を発表した。それによると、127隻・462万7,000%と総トン数で前年同期比22%の増加となった。

19日 IMO 第42回航行安全小委員会が15日からロンドンで開催され、航路指定、航海設備の性能要件の改正等について合意した。

20日 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会は、「海の日」制定記念式典を開催し、橋本龍太郎首相が「海の日」宣言を行った。(第1回「海の日」関連イベントについてはP.12特別欄参照)

24日 港湾施設利用者協議会と六大港湾協議会は、港湾問題懇談会の第1回会合を開催し、12時間制をはじめとする港湾サービスの諸問題について意見交換を行った。

(P.25海運ニュース3参照)



7月の定例理事会の様様

(7月24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. 「海の日」を中心とする広報活動について (P.12特別欄参照)

政策委員会関係報告事項

1. 平成9年度海運関係税制改正要望事項(案)について (省略)
2. 平成9年度海運関係予算(案)について (省略)
3. SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会の模様について (省略)

港湾物流委員会関係報告事項

1. けい留施設使用料12時間制導入の要望について (P.25海運ニュース3参照)

労務委員会関係報告事項

1. 介護保険制度の創設および医療保険制度の改革について (省略)

海運関係の公布法令 (7月)

- ⊗ 海洋法に関する国際連合条約 (条約第6号、平成8年7月12日公布)
- ⊗ 1982年12月10日の海洋法に関する国際連合条約第11部の実施に関する協定 (条約第7号、平成8年7月25日公布)
- ⊗ 領海法施行令の一部を改正する政令 (政令第206号、平成8年7月5日公布、平成8年7月20日施行)
- ⊗ 海上保安庁法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令 (政令第220号、平成8年7月19日公布、平成8年7月20日施行)

- ⊗ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令 (政令第221号、平成8年7月19日公布、平成8年8月1日施行)
- ⊗ 港湾労働法施行令の一部を改正する政令 (政令第222号、平成8年7月19日公布、平成8年7月25日施行)
- ⊗ 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の一部の施行期日を定める政令 (政令第224号、平成8年7月19日公布)
- ⊗ 港則法施行令の一部を改正する政令 (政令第225号、平成8年7月19日公布、平成8年7月25日施行)
- ⊗ 港則法施行規則の一部を改正する省令 (運輸省令第44号、平成8年7月19日公布、平成8年7月25日施行)
- ⊗ 船員法施行規則の一部を改正する省令 (運輸省令第46号、平成8年7月25日公布、平成8年8月1日施行)

国際会議の開催予定 (9月)

アジア船主フォーラム船舶保険委員会第3回中間会合

9月1日・2日 香港

ISF 労務委員会

9月2日 ロンドン

IMO 第40回復原性・満載喫水線・漁船小委員会 (SLF)

9月2日～6日 ロンドン

ISF・ILO 準備会合

9月3日 ロンドン

ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合 (JRT)

9月9日～13日 ヘルシンキ

SMDG アントワープ会合

9月16日・17日 アントワープ

国連欧州経済委員会貿易手続簡易化委員会第44回会期 (UN/ECE/WP.4)

9月16日～20日 ジュネーブ

IMO 第28回訓練・当直基準小委員会 (STW)

9月16日～20日 ロンドン

IMO 第41回防火小委員会 (FP)

9月30日～10月4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7月	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
6	33,855	27,068	6,787 ▲	15.7 ▲	5.0

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
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8月		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
7		109.32	107.30	111.10

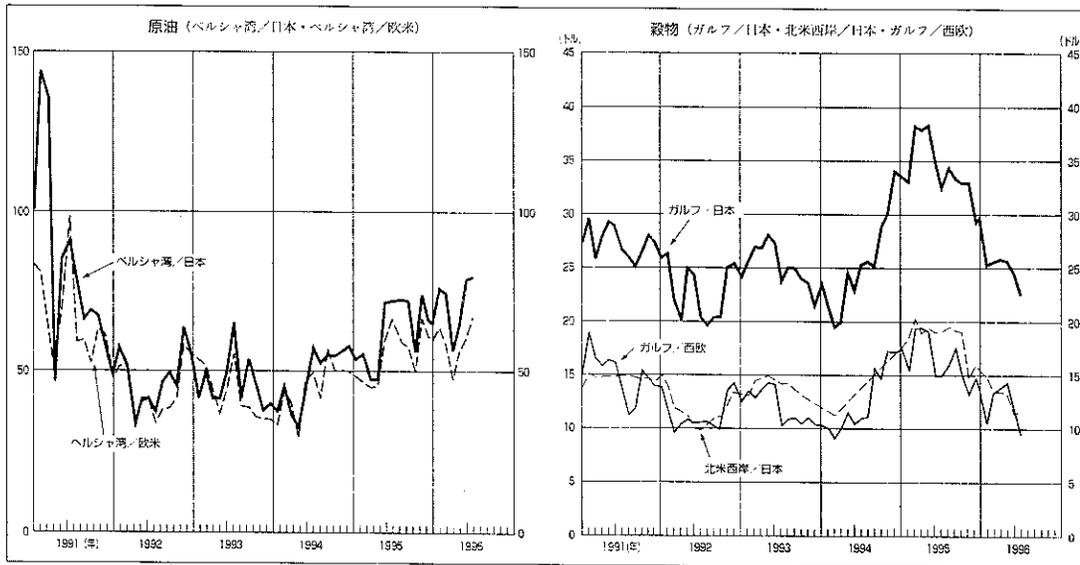
(注) 通関統計により、当協会にて換算。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合計	連続航海	シングル 航海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
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	44,953	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 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
7	23,242	618	22,624	5,839	6,512	9,269	38	322	550	94	9,047	1,612

(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	79.75	69.00	47.50	38.00	67.50	55.00	67.00	57.50
8	60.00	44.00	73.00	63.50			46.50	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			

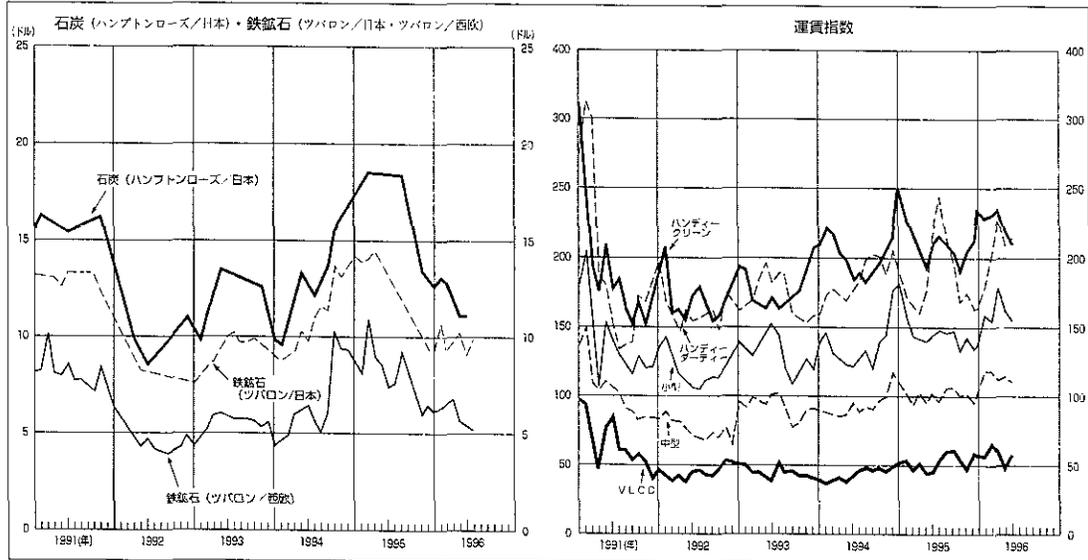
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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	22.50	19.90	18.50	18.00	11.75	10.25	15.50	13.50	—	9.25
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日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。 ③グラフの値はいずれも最高値。



6. 石炭 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

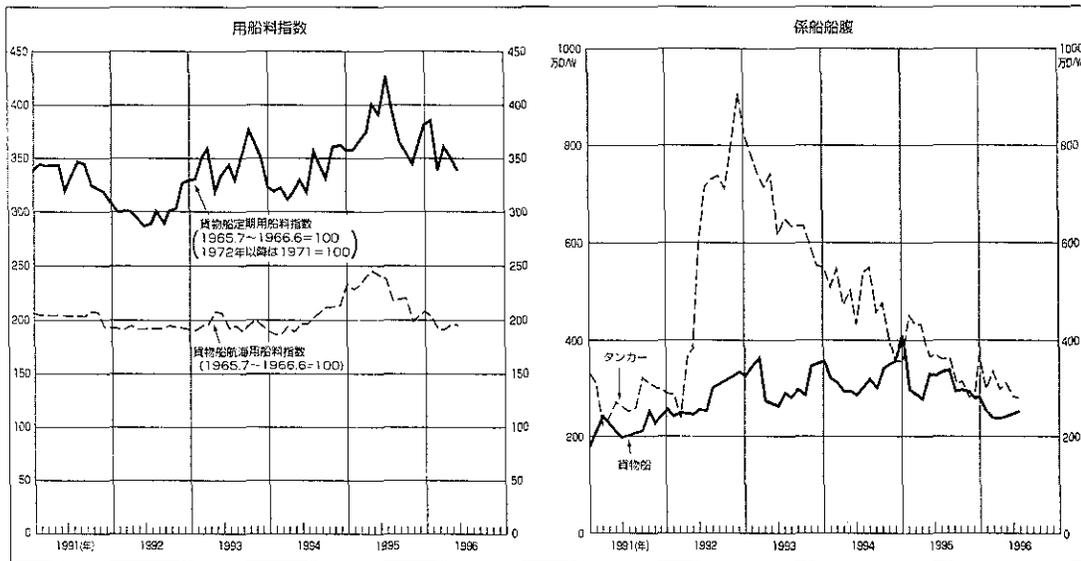
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)				
	1995		1996		1995		1996		1995		1996		
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	
1	—	—	12.50	—	14.20	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15	
2	—	—	13.00	12.95	13.75	—	11.00	—	8.00	—	6.50	5.65	
3	18.50	—	12.75	—	13.50	—	9.00	—	11.25	9.80	—	—	
4	—	—	—	—	13.90	—	—	—	8.70	—	6.80	6.25	
5	—	—	11.25	—	—	—	10.25	—	8.25	7.75	—	5.95	
6	—	—	11.25	—	—	—	8.25	—	7.45	7.10	—	—	
7	—	—	—	—	—	—	9.90	8.10	—	7.50	—	5.15	5.10
8	18.25	—	—	—	—	—	—	—	8.50	7.50	—	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	13.45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.20	—	—
12	—	—	—	—	9.25	8.10	—	—	—	—	6.45	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。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	57.4	113.5	153.3	215.0	211.6
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1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・グリーン: 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	195.0	342.0	301.0	319.0	334.0	390.0	339.0
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															
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	218	1,828	2,412	56	1,665	2,800
8	282	2,272	3,136	88	2,688	5,171	273	2,154	2,954	67	1,893	3,341						
9	278	2,244	3,077	85	2,333	4,412	265	2,110	2,899	68	1,757	3,085						
10	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691	274	2,178	2,920	68	1,870	3,165						
11	297	2,349	3,210	73	2,204	4,040	265	2,151	2,850	63	1,671	2,786						
12	294	2,446	3,315	66	1,970	3,652	272	2,142	2,724	64	1,627	2,860						

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

本稿が誌上に載る頃には、アトランタオリンピックも終わっている頃だろう。高温多湿の気候の中で、参加の日本選手達が実力の総てを出し切れずに苦戦するという状況にならない事を祈るのみである。オリンピックは、三位入賞、競技によれば6位迄の顕賞はあるものの、当然の事ながら、競技した選手の榮譽に属するものである。スポーツの報道に接すると、スポーツそのものの爽快感や、スポーツの感動したシーンと記述との間に違和感を感じることもある。この様な場合、今は亡き虫明亜呂無氏のくおそらく、日本人の感受性がどこかで安直に、何かに寄りかかりやすくできているのであろう。スポーツに名を借りたドラマだけが愛好されるのであろう。段取りと筋書と状況だけが常に関心の的

編集後記

であった>(虫明亜呂無の本 第三巻)とする意見に同感したくなる。スポーツ各競技にそれぞれ、心技体の要諦があるのであり、その瞬間を、他の競技者に対しに発揮できたか、又、相手に対しに発揮させなかったかが勝敗の分かれ目となる。競技によりルールの変遷もある。各競技者の目となり意思となり、勝敗の展開を分析、解説をして欲しいものだ。例えば私の場合高校時代は、速くもなかったがバタフライ、クロールの選手だった。当時は、クロールは、泳ぐ腕のふりかた、入水、水中での水をかく動作のタイミングと呼吸のタイミングは、合わせる様に

指導されたものだった。然し乍、現在の主流の泳ぎ方では、腕は腕、呼吸は呼吸と指導されるという。動体力学上は、別々の方が理に叶っているのだろう。スポーツの世界も、変わって来ている技術が沢山あるに違いない。流石に、根性論を前面に出したスポーツ論・解説は少ないと感じる昨今だが、不用意な精神論を持ち出して、代表選手に心理的圧迫を与える様な応援の仕方は止めるべきであろう。自己ベストの成果を發揮した選手に例えその結果が何位であっても惜しめない声援をしたいものだ。オリンピックで勝つことは、とてつもなく至難のことなのだから。

川崎汽船
情報広報室長
江口 宏昭

せんきょう 8月号 No. 433 (Vol. 37 No. 5)

発行◆平成8年8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：日本サルヴェージ株式会社

(英文名) THE NIPPON SALVAGE CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 草野計重

本社所在地：東京都大田区大森北1-5-1 大森東京海上ビル

資本金：640百万円

創立年月日：1934年9月21日

従業員数：海上45名 陸上85名 計130名

所有船状況	遠洋・近海・沿海	2隻	1,233%	1,233%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	2隻	2,361%	1,860%

主たる配船先：不定(日本近海、北太平洋他)

事業概要：1. 救助業：超大型船から小型船まで各種船舶の海難救助・曳航を主業務として行っている。
2. 海洋工事：海底ケーブル布設・埋設工事を主として各種海洋工事にも積極的に取り組んでいる。1995年1月海底ケーブル布設工事に関し、ISO9002の認証取得。

当協会会員は148社。
(平成8年8月現在)

会社名：日本水産株式会社

(英文名) NIPPON SUISAN KAISHA, LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 國井康夫

本社所在地：東京都千代田区大手町2-6-2 日本ビル

資本金：23,729百万円

創立年月日：1911年5月31日

従業員数：海上575名 陸上1,807名 計2,382名

所有船状況	遠洋・近海・沿海	2隻	8,901%	—%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	2隻	8,901%	—%

主たる配船先：南氷洋、アフリカ

事業概要：近年、公海上でのトロール漁業が縮小されつつある中で、日本国籍で操業しうる南氷洋においてオキアミ漁を継続している。



船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association