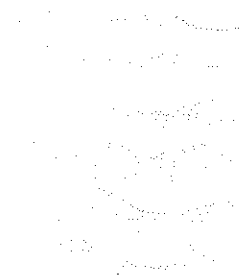
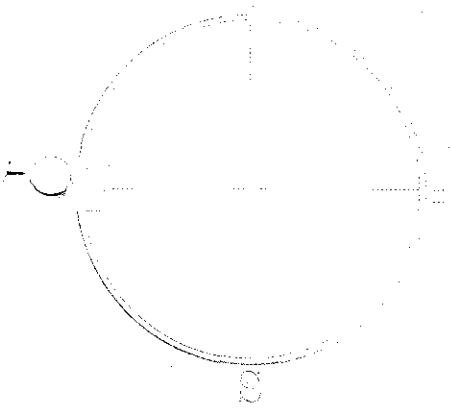


平成8年9月20日発行 毎月1回20日発行 No.434 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

1996



# せんきょう



社団法人 日本船主協会

# 船協月報/1996年9月号 目次

## ◎巻頭言

国際化について考える★日本船主協会常任理事  
新和海運社長 ●谷川 明——1

## ◎ SHIPPING フラッシュ

平成9年度海運関係予算概算要求——2

## ◎寄稿

内航海運の環境整備計画について★日本内航海運組合総連合会  
企画部長 ●野口杉男——4

## ◎随想

回想の2・26事件★(財)国際研修協力機構 ●横山勝彌——8

## ◎海運ニュース

1. アセアン海域石油安定輸送協議会の定期総会の模様——10
2. 「航海と当直のためのコード」導入は見送り——12  
—IMO 第42回航行安全小委員会の模様—
3. 最近における内航輸送の現状——14

## ◎投稿

第1回の「海の日」に考える★元NHK番組プロデューサー ●小川 勲——18

◎業界団体を訪ねて—訪問団体(社)日本海事検定協会——20

◎海運雑学ゼミナール★第78回——22

◎博物館探訪④ 近畿・東海——24

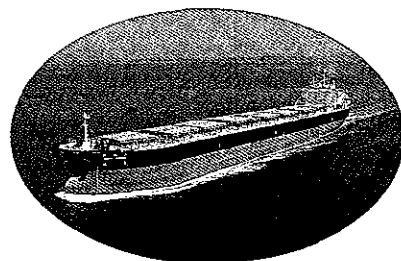
◎KOBELCO 便り——26

❖海運日誌★8月——27

❖船協だより——28

❖海運統計——29

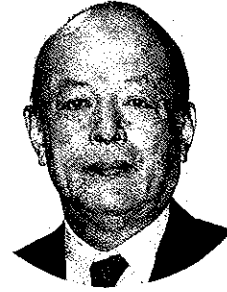
❖編集後記——36



石炭運搬船「翔鶴丸」

# 国際化について考える

日本船主協会常任理事 新和海運社長 谷川 明



最近出張の機会を得て東南アジア地域をまわって来た。ある国で合弁会社設立20周年の総会に出席するのが目的であった。ここで感じた国際化の意味とむずかしさを記してみたい。

日本外航海運はこれから生きのびられるかという課題は本巻頭言において私見を述べ、又日本人船員のこれからのあるべき姿についても問題を提起した。

生産手段としての陸上産業の工場にあたる本船の混乗化は国際化の第一歩であるが、陸上を主体とするマネジメントの国際化は、現在現地法人、あるいは合弁会社の設立運営という形で可成りのスピードで推進されていると言えよう。今後予想される益々苛酷な国際的大競争に生き残るためわれわれはこのマネジメントの国際化も成功させなければならない。

さて冒頭の合弁会社の相手とは色々な議論が行われたが所感3点を述べてみたい。

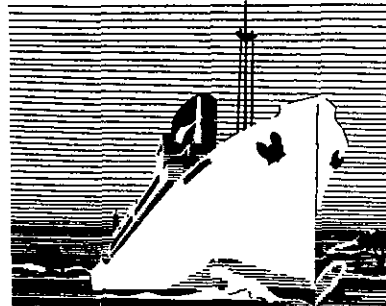
1. 合弁会社の双方が合弁の目的、経営の理念を明確に持っており歴史的検証を折にふれ行うことが重要である。即ち色々状況が変わる中で双方の利害が共通の利害とどう関係し長い目でどうあるべきかをはっきり合意しておくこと。
2. トップの信頼関係確立。双方の国情・文化・生い立ち等すべてが違う中で思考方法、

価値観も自ずから異なるのは当然であり、相手との思考方法の違いを認めつつ、又相手の立場・利害を理解しつつこちらの主張を堂々で行うことが基本的信頼に結びつく。優越感、卑屈感はいささかでもあれば思わぬ障害となる。良き国際人になるためには良き日本人でなければならぬと言われるがその通りだと思う。

3. 正確な語学力。私も下手な英語しか話せないが、ゆっくりでも正確に話せば意志は通ずるものだと思う。しかしこのためには不断の訓練を一層重ねると共に社員の語学研修の投資を惜しんではならないと思う。

以上あたりまえのことを述べてご参考になるか恐縮であるが、要は自分自身の人間を磨き知識（特に日本文化）を修得するための不断の努力が大切としみじみ反省させられた。

最後に国際人の模範として私の心に残る、元郵船社長、有吉さんについてふれたい。私は運賃同盟担当の一社員としてお仕えしたが、有吉さんの同盟会議での堂々たる主張、外国船主への説得力ある根まわし、宴席での席順決定のこまかいご配慮、ユーモア溢れる抜群の語学力、どれをとっても理想的国際人であられた。今しみじみその偉大さを偲び少しでもあやかりたいと思うこの頃である。



## 平成9年度海運関係予算概算要求

運輸省および厚生省は、平成8年8月末に平成9年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に対して要求を行い、折衝を開始した。

概算要求事項のうち、海運関係事項の概要は以下のとおりである。

### 1. 外航海運対策の推進

#### (1) 国際船舶推進事業

わが国外航海運は、大幅な円高の進展等に伴い、フラッキング・アウトが進行している。わが国貿易物資の安定輸送体制の整備を図るため、外航海運の国際競争力の強化等に向けて、国際船舶制度を円滑に実施、拡充していくため推進事業費補助として2,000万円を要求している。

#### (2) シミュレーターを活用した船員訓練システムに関する調査事業

外航海運における日本人船員を取り巻く構造変化等に対応して、その技能の維持向上を図るため、シミュレーターを活用した船員訓練システムについて調査事業費補助

として6,100万円を要求している。

#### (3) 歳出予算（利子猶予特別交付金）

海運業の経営安定に資するため、既に締結した利子補給契約について、日本開発銀行により利子補給金相当額の利子猶予措置を引き続き講じることとし、開銀への交付金として3億8,400万円（前年度比：6億7,900万円減、63.9%減）を要求している。内訳は、猶予対象利子本体分として3億6,000万円（前年度比：6億1,900万円減、63.2%減）、猶予対象利子運用金利分として2,400万円（前年度比：6,000万円減、71.4%減）となっている。

なお二重タンカーへの早期代替を促進するための措置として、一定の要件を満たすタンカーの生船売船価格と解撤売船価格との差額の1/2を国が補助する外航船舶等解撤促進費補助金（8年度予算 2億300万円）は今年度、来年度とも実績が見込まれないことから予算要求は行わず、制度としても廃止されることとなった。

#### (4) 財政投融资

海運事業者が貿易物資の安定輸送のために投資する外航船舶、外航船員研修所、貿易物資用倉庫、外航用コンテナターミナル等の設備（海運事業者の子会社が整備するものを含む）を融資対象とし、383億円（前年度比：83億円増、27.7%増）を要求している。

融資条件としては、超省力化船、LNG船、二重構造タンカーに対する融資比率を60%、複合一貫輸送拠点施設に対しては40%等としている。また、金利については、外航船舶が現行どおり開銀特別金利5、複合一貫輸送拠点施設は特利3等が適用されることとしている。

#### 2. 船舶整備公団

船舶整備公団は、内航海運の体質改善、国内旅客船の整備等の事業を推進するため、海運事業者と共同して、船舶の建造を行っている。平成9年度においては、その事業規模を771億円（前年度比：52億円減、6.3%減）とし、このうち自己資金231億円を除く540億円を財政投融资として要求している。

その内容としては、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進することとし、代替建造10万7,000%、総額で558億円、また改造等に対する融資枠として22億円、合計580億円を計上している。

このほか、国内旅客船の整備を目的として、191億円を要求している。

#### 3. 船員雇用対策

##### (1) 運輸省関係（一般会計）

国際的な漁業規制の強化による減船に伴

う漁業離職船員対策等を講ずるとともに、漁船員の内航船への転換の促進、離職高齢船員の活用等、船員雇用対策を推進することとしている。

このうち、日本船員福利雇用促進センター（SECOJ: Seamen's Employment Center of Japan）が行う船員雇用促進対策事業費への補助金としては、外国船就職奨励助成、内航転換奨励助成、技能訓練助成、船員職域拡大訓練助成、内航職域拡大訓練助成、離職高齢船員活用対策助成の他、海上交通局との共同要求であるシミュレーターを活用した船員訓練システムについての調査事業費補助6,100万円を含め合計2億1,700万円（前年度比：5,100万円増、30.7%増）が計上された。

##### (2) 厚生省関係（船員保険特別会計）

船員の雇用安定対策として、STCW条約適応訓練等技能訓練事業費として1億4,860万円、外国船船員派遣助成金等雇用安定事業費として5億5,889万円を中心とする総額8億4,660万円を要求する方針としている。

#### 4. 開発途上国船員養成への協力

政府開発援助（ODA）の一環として、外航船社の協力を得て行う開発途上国船員研修受け入れ事業に対する補助金として9,100万円（前年度同額）を要求する。

この事業は、海事国際協力センター（MICC: The Maritime International Cooperation Center of Japan）が、外航船社の協力を得て、従来どおりフィリピン、インドネシア、ベトナム等の船員85名を受け入れることとしている。

# 内航海運の 環境整備計画について

日本内航海運組合総連合会  
企 画 部 長

野口杉男

## 1. はじめに

日本内航海運組合総連合会は、平成8年6月28日付で運輸省海上交通局長に対し「内航海運の環境整備推進のための計画について」を提出したが、環境整備計画の概要について説明することとしたい。

## 2. 「内航海運の環境整備推進のための計画について」の概要

「内航海運の環境整備推進のための計画について」の特徴は、内航海運業界、荷主業界、行政当局の三位一体で計画を遂行することとしている点である。

もちろん、内航海運の環境整備計画であり、内航海運業界が主体となって事業を遂行していくことは当然のことであるが、計画項目の中には内航業界のみでは実施困難な側面を有し、荷主および行政当局の協力と理解を不可欠とする事業もあるため、推進計画の構成を内航海運業界の自主的努力により実施する対策と行政当局

および荷主に協力を要請する施策という構成で策定された。

なお、内航海運の環境整備計画において荷主および行政当局の理解と協力が不可欠な要件とされることは、海造審答申、閣議決定でも明確に指摘されているところである。

次に、環境整備計画の具体的項目毎に説明することとする。

### (1) 構造改善に資する政策

#### ① 自己資本の充実

現在内航海運業界の自己資本比率は平均4%程度といわれ、内航船を建造する際も自己資本率の低さから、建造資金の大部分を金融機関からの借入に依存している現状にあるが、自己資本を充実し借入割合を減少させることが経営基盤の強化になるとの観点から、自己資本比率を少なくとも一般産業平均の20%とすることを目標にその実現に努めることとした。

しかしながら、自己資本を充実させるためには、海運業界の経営努力は当然のことながら、適正運賃・用船料の収受が不可欠であり、この点について利用者である荷主業界の理解と協力が期待される。

## ② グループ化・協業化

現在内航海運業界の事業者数は約6,000社であるが、事業者数のうち、所有船腹数1隻のいわゆる一杯船主といわれる事業者が58%を占めるなど、事業規模の零細性が特徴となっている。

一方、船員の週40時間労働の法制化による予備船員の確保の困難性等、これら事業者の企業環境はより厳しさを増してきている現実がある。

そこで、事業者単位では対応困難な側面が増大していることなどに鑑み、規模の拡大が構造改善に資するとの観点から、船員の共同雇用、船用品等の共同購入等の部分協業等を含めたグループ化、協業化から順次推進することとし、最終的には現事業者数を2/3に集約合併等することを目標とした。

ただし、グループ化、協業化等を推進するためには事業者間の連携が不可欠であり、そのため事業者が集中している地域単位で実施されることが現実的と考えられることから、施策の具体化は地域主導により行う

ことを指針とした。

## (2) 船舶建造の円滑化

船腹調整制度の安定運用が今日まで金融機関の信用付与に大きく寄与していることを踏まえ、それと同等の効果を確保するための措置として次の施策を講じることとした。

### ① 船舶整備公団との共有建造方式の拡大

現在内航船の建造状況は、船舶整備公団との共有建造方式によるものが約40%、自己資金による建造が約60%となっている。

今後、内航業界に対する融資環境が厳しくなることが想定されることから、内航船の建造を円滑化する方策の一つとして船舶整備公団との共有建造方式の拡大を図ることとした。

具体的には、公団共有建造方式によるものを当面50%程度に引き上げることを目標に、公団予算の拡充、公団の融資条件の改善等を関係当局に要請することとしている。

### ② 日本内航海運組合総連合会による債務保証業務

内航海運業者の経営基盤は、事業規模等の面で脆弱であるため、担保提供能力は従来から比較的薄いのが、今日まで船腹調整制度の安定運用がそれを補完するシステムとして機能し、安定融資が確保されてきた。

このような担保提供力の弱い内航海運業

者の船舶建造を円滑にするためには、担保を補完する機能を構築し維持していくことが不可欠であり、そこで新たに総連合会による債務保証制度を構築することとした。

債務保証制度の基金は、130億円を目標としているが、それは今後の建造量および建造船価等を勘案し、債務保証必要額を算定したものである。

ただし、この目標額を環境整備推進計画の目標期間である5年以内に内航海運業界のみで達成することは、利用者である荷主の応分の負担等がない限り、内航海運業界の置かれた厳しい経営環境から見て現実的でないことは明白であり、今後荷主業界と内航海運業界の協議会等を通じて理解と協力を求めていくこととしている。

### (3) 船腹需給の適正化

現在内航海運においては、前述のごとく素材型産業の低迷、荷主間の物流提携等輸送の効率化の進展により、貨物船、油送船で10～20万トンの船腹過剰となっているといわれている。

この船腹過剰の顕在化状況を受け、平成8年度より船腹調整事業における引当比率（建造トン数と解撤トン数の比率）を120%に引き上げ、当面する過剰船腹を減ずるための措置を講じた。

しかしながら、時代の趨勢として物流の効率化圧力は依然として強く、内航海運業界としても輸送業者としてこれに協力することは当然と考えてはいるが、その結果として将来的には荷主の物流提携の進捗により更なる船腹過剰が発生するものと懸念されている。

特に、油送船については特石法の廃止、荷主の物流提携の具体化による交錯輸送の減少等により、過剰船腹が構造的なものとなることが避けられない見通しとなっている。

したがって、当面する過剰船腹については、船腹調整事業の機動的運用により対処することとし、将来的にあるいは急激に生じた過剰船腹については、別途の対策を講じることとした。

この場合、過剰船腹の原因が荷主側事情（荷主間の物流提携、効率化輸送の促進による不要船舶の排除）による側面を有し、また、内航業界の自助努力だけではその対策の実施が困難なことから、荷主業界と内航海運業界の協議会等を通じて理解と協力を求めることとしている。

いずれにしても、過剰船腹が存在する限り内航海運の環境整備が達成されたとは言えないことから、船腹需給の適正化が環境整備計画の最大の課題であるといえる。

### (4) 運賃・用船料の適正化



環境整備計画の主要課題である自己資本の充実等においては、内部留保が可能となるような運賃・用船料の収受が必要であり、運賃・用船料の適正化が前提となる。

このため、内航海運業界はコスト削減努力を引き続き行うこととするが、荷主業界にも内航海運業界との協議会等を通じて運賃の適正化について理解と協力を求めていくこととした。

#### (5) 船員の安定的確保

内航海運の船員労働問題については、船員の高齢化が進歩し、若年労働力の不足が顕在化しつつある。

特に内航船員の場合は、海員学校等の船員養成機関以外の出身者が多数を占める傾向があり、多角的に船員労働力を確保することとしている。

また、船員労働力を維持確保するためには、労働環境の整備が必要であり、船員居住施設の改善に対する助成等を実施することとしている。

#### (6) 輸送の効率化

内航海運は、わが国の主要輸送機関として、輸送責任完遂の役割を担っており、最近の趨勢として輸送の効率化が急速に進展しつつあり、経済環境の変化により、輸送パターンが

多様化してきている。

一方、船舶は耐用年数も長く、長距離・大量輸送という特性から、輸送手段としては機動性に欠ける面がある。

そのような船舶輸送の特性を配慮しつつ、船舶機器の標準化、輸送ロットの平準化等、輸送の効率化を推進するため、荷主業界と内航海運業界の協議会等を通じて、その実現を図ることとしている。

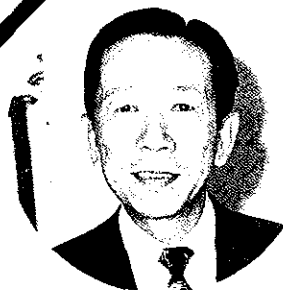
#### (7) 取引関係の優越的地位の濫用防止と受注機会均等化

内航海運業界は、荷主と運送業者、運送業者と貸し渡し事業者間の企業較差が極めて大きいという特異性を有する業界となっている。

また、取引関係においては、元請け制度がほぼ確立されていることから、系列外の事業者が荷主と新規取引が困難な背景がある。

これらの状況を改善するため、運賃の透明化、契約の整備と遵守、受注機会の均等化等を推進することとし、荷主業界と内航海運業界の協議会等を通じて、理解と協力を求めることとしている。

## 随想



## 回想の2・26事件

(財)国際研修協力機構◆横山勝彌

今更60年も昔の2・26事件でもあるまいと云われそうだが、事件当日の情景は私の脳裏に強烈にインプットされており、生涯忘れることの出来ないセンセーショナルな出来事である。

奇しくも事件の一週間前、日本の青年将校を密着取材した知日のフランス人作家 René・Jouglet がルポルタージュ Soleil・Levant をパリで出版してクーデターを予言しており、この事件がフランスに伝えられるや否や問題の書となった。日本では「日出づる國」のタイトルで小松清の翻訳が同年7月、中央公論社より刊行されたが、肝心な部分は伏字が多く当時の検閲制度が偲ばれる。

昭和11年2月26日、往時の東京には大雪は少なく当日も大雪という記憶もないが、私は市谷加賀町にあった東京府立四中の2年生だった。いつもの通り登校すると大事件が起きたから直ちに帰宅せよと指示されたが、いたずら盛りの私はこの校命を無視して大親友のT君と「何か面白いことが起こったようだ、見物に行こう」

と降雪もやんだ都心へ出かけることになった。T君との交友は未だに続いており、すぐる年、五社英雄監督・三浦友和ほかオールスターキャストの映画「2・26・雪と血の四日間」を2人で感慨深く観賞した。

最初に訪ねた首相官邸付近は野次馬が多数集まっており、憲兵隊のサイドカーが近づくと銃撃戦の流れ弾を恐れて蜘蛛の子を散らすように一斉に逃げ出し、何事も起こらぬと見ると再び集まったりしていた。赤坂山王の料亭幸楽では尊皇討奸の幟を立てて将兵が外濠通りに立ち並び、軍帽にはちまきをした将校が道ゆく人々に昭和維新を訴えており、人々はこれを厚意的に受け止めていた。かかる始末で当日の帰宅は遅れたが母親より叱られることもなく、<sup>かね</sup>金銭の苦勞が多い母親は革新に何か期待するかのように見られた。

私が昭和9年卒業した大向尋常小学校は戦後、松濤の角地を東急百貨店に売却して現在の宇田川町に移転したが、当時この地域には赤煉瓦の

高塚を巡らした陸軍衛戍刑務所がひっそりとその威容を誇っており、現在の繁華街からは往時を偲ぶ術もない。

昭和11年7月12日の日曜日、この刑務所で非公開・一審判決・上告、弁護人なしの軍事裁判で第1回の銃殺刑が執行された。実弾の音をカムフラージュするため代々木練兵場では飛行機が低空旋回し、軽機の空砲演習が行われていたと練兵場が子供の遊び場であった付近の住民が噂をしていたようである。引き続き事件に直接関係しなかった民間人などの処刑が行われたが、事件の元凶と見られていたM大將ほかの将軍は刑事責任を追求されぬばかりか、うやむやの内に無罪放免となっている。更にこの事件で肅正されるべき陸軍は事件後にかえって勢力を伸張して開戦から敗戦の道を辿ることになった。

この事件で自決・刑死した熱っばい男たちの家族や愛人がそのご如何に悲惨な運命を辿ったか、また、男たちが獄中から切々と訴えた口惜しさと妻子への愛情の深さは沢地久枝のルポルタージュが痛切に物語っているが、いずれにせよ男たちが女たちを見捨てたことは厳然たる事実で、男たちが見捨てることを決意するに到った心情は今日の日本では理解し難く奇異にさえ思われよう。

時が流れ敗戦となって憂国などは全く無用のこととなったため、戦後の男たちは経済復興の

旗印のもとしばし家庭を忘れてひたすら仕事に情熱を傾けることになった。しかし男たちが気のついた時は、父性は衰退しその尊厳は失われており、男たちの働きで経済力を身につけた女たち子供たちからは馬鹿にされ、果ては別居や離婚までも申し渡されるものも少なからずとなった。人間の性、男女の性<sup>きが</sup>とって済まされるものであろうか。

最近の海運倶楽部だよりで、終戦直前の満州で百数十万人の日本人居留民を見捨てたにも拘らず糾弾されることなく、戦後は悠々自適したY関東軍司令官の責任を問う投稿を鬼哭啾々の思いで拝読した。わが国では古来、高位高官の偉い人の責任をしもじもの者が糾弾するという慣行が、善い悪いは別としても、馴染まぬようである。先の大戦の結末も米国の軍事裁判に任せ切りで、日本人自らの手による究明が遂ぞ行われず、そのことが今日のあらゆる分野におけるカオスの根本原因となっている。

最々近になって金融・薬害・商取引などの諸事件で、しもじもの声に應えるかの如く、偉い人たちの責任が検察・司直の手で追求されようとしている。これを機会に日本人自らの手で自らの姿勢を正す慣行が芽生えるならば、2・26事件を始め非業の死を遂げた幾多の同胞への何よりの鎮魂となろう。

# 海運 ニュース

1. アセアン海域石油安定輸送協議会の定期総会の模様
2. 「航海と当直のためのコード」導入は見送り  
—IMO 第42回航行安全小委員会の模様—
3. 最近における内航輸送の現状

## 1. アセアン海域石油安定輸送協議会の定期総会の模様

「アセアン海域石油安定輸送協議会」は、7月31日、海運ビルにおいて本年度定期総会を開催し、平成7年度事業報告および平成8年度事業計画を承認した。

定期総会には野田進一郎当協会常任理事・タンカー部会長（東京タンカー社長）、岡井政義石油連盟常任理事・運輸委員長（ゼネラル石油社長）、運輸省海上交通局の園田外航課長、および通産省資源エネルギー庁石油部の本城精製課長のほか、本協議会の会員である当協会、日本海難防止協会、マラッカ海峡協議会、海上災害防止センター、石油連盟、石油海事協会、およびオブザーバーである運輸省、通産省、石油公団、石油備蓄協議会の合計10団体が出席した。

「アセアン海域石油安定輸送協議会」は、1992年12月から1993年1月にかけて、スペイン北西岸、英国シェトランド島南端、およびスマトラ島北方において発生した3件の大型タンカー事故をきっかけに、アセアン海域における石油の安定輸送の確保に資する活動について、より効果をあげるために、わが国の関係団体の間で情報交換、連絡調整を図ることを目的として、1993年12月設立されたものであり、当協会は会員として参画するとともに、石油連盟と共同で事務局

局として協議会の円滑な運営に努めている。定期総会は今回で3回目となり、以下の審議が行われた。

### 1. 平成7年度事業報告

#### (1) 会員相互の事業活動に関する情報交換

本協議会は、会員相互の事業活動に関する情報交換の一環として、平成8年3月7日に第3回「流出油対策に関する調査研究フォーラム」を開催した。

同フォーラムには、運輸省、海上保安庁、船舶技術研究所、通産省および本協議会参加団体・会社等から約80名が参加し、次の各団体から研究概要・事業概要の報告が行われた。

- ① 運輸省船舶技術研究所 汚染防止研究室
- ② 海上災害防止センター 調査研究室
- ③ 石油連盟（富士総研）
- ④ 石油連盟（興亜石油）
- ⑤ 石油連盟（化学品検査協会）
- ⑥ 漁場油濁被害救済基金

その後、出席者による活発な質疑応答がなされ、会員相互の事業活動に関する情報交換が行

われた。

(2) アセアン海域等におけるタンカー事故の際の情報交換

本協議会は、次に掲げるタンカー等の事故に際し、その概要・海洋汚染の状況等情報の収集に努めるとともに、各会員・オペレーターの相互情報交換・情報周知に努めた。

- ① 1995年9月3日、周防灘2号ブイの南東2海里付近でタンカー「宣洋丸」(895%、C重油2,000kl積載)とフィリピン籍バルカー「BATIS」号(42,258%)が衝突し、宣洋丸からC重油102klが流出し、このうち一部は付近の姫島の砂浜に漂着したが、海上災害防止センターの2号業務により油防除作業が行われ、特に深刻な海洋汚染には至らなかった。
- ② 1996年1月21日、米国ロードアイランド州ノースケープで、原油を積載したタグボートに曳航されて航行中の大型バージ(艇)がタグボートとともに坐礁し、約700,000ガロン(約2,600kl)が流出した。
- ③ 2月9日、五島列島福江市の北西沖約120kmで、ジェット燃料を積載したパナマ籍タンカー「SUNNY BREEZE」号(4,944%)に火災が発生した。同船は、積荷が燃え尽きるのを待つために福江島南西沖220kmまで曳航され、17日同地点で沈没したが、深刻な油流出は報告されていない。
- ④ 2月15日、英国サウスウエールズ沖で13万トンの軽質原油を積載して航行中のキプロス籍原油タンカー「SEA EM-

PRESS」号(147,273%)が坐礁した。離礁までに6日近くかかり、この間65,000トン程度の原油が流出した。

- ⑤ 4月1日、韓国の麗水港外において他船へ原油移送作業中のリベリア籍タンカー「THAI RESOURCE」号(262,166%)で、船体に破孔が生じ、油流出が発生した。約6時間後にダイバーによる応急措置が完了し、汚染範囲は周辺海上で約200m×100m程度であった。

(3) その他

本協議会の目的を達成するために行う事項として、会員6団体により実施された事業・研究等のうち、本協議会の目的を達成するために行われた事項について報告された。

## 2. 平成8年度事業計画

前年度に引き続き、次の3項目の事業計画が承認された。

1. 会員相互の事業活動に関する情報交換
2. アセアン海域等におけるタンカー事故の際の情報交換
3. その他、本協議会の目的を達成するために行う事項

なお、会員相互の事業活動に関する情報交換の一環として、これまで3回にわたって開催してきた「油流出対策に関する調査研究フォーラム」については、当初の目的を達成したので、本年度の開催は見合わせることにし、次年度以降については各会員の調査研究事業の進展等を勘案して、適宜開催を検討することとした。

## 2. 「航海と当直のためのコード」導入は見送り

### —IMO 第42回航行安全小委員会の模様—

標記会合が、7月15日から19日までロンドンで開催され、船舶の航路指定・船舶通報制度に関する規程、航行に関する設備、海難における人的要因など多くの議題が審議された。今回の主な議題は、航行の安全のための設備などを規定した「海上における人命の安全のための国際条約」(SOLAS条約)第V章の全面改正と「航海と当直のためのコード」(Safety Navigation and Watchkeeping Code, SNWコード)の導入であったが、新たな規制の導入は慎重に行うべきであるとの意見が大勢を占め、導入は見送られた。

#### 1. SOLAS 第V章「航行の安全」の全面改正とSNWコード

SNWコードは航行安全に関する設備基準の一部および航海当直に際して守るべき事項などを、強制事項と勧告事項に分けた上で一つのコードとしてまとめ、条約から引用しようとするもので、ドイツを中心とする欧州諸国が推進してきたものである。

SOLAS条約第V章の全面改正に合わせ、現行条約の規程の一部と新たな規程をコード化することで設備基準、性能基準などの改定を容易にすること、および海上における事故の原因の80%を占めると言われる人的要因と取り組むため、航海当直の基準などを事細かに規制するのが目的である。

これに対して日本やギリシャなどは、新たな

規制の導入は慎重に行うべきであるとして反対した。提案されたSNWコードは、SOLAS条約や「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW条約)、あるいは航海科関係のテキストからの抜粋であり、また1998年7月から強制化されるISMコードとの関連性が明確でないことなどの指摘がなされ、日本を始めとする多数の国の反対により、同コードをSOLAS条約第V章で強制化することについては見送ることとなった。

一方、SOLAS第V章の全面改正については、改正案にVDR (VOYAGE DATA RECORDER)、自動船舶識別システム、IBS (INTEGRATED BRIDGE SYSTEM)など、現行SOLAS第V章には存在しない新しい要件が多数導入されているが、これらの有効性、経済的インパクト等を十分検討した上で導入するかしないかを検討すべきであることなどが指摘されたことから、本小委員会で承認はせず、海上安全委員会(MSC)に暫定改正案として情報という形で報告することとされた。

#### 2. 航行に関する設備の性能基準

SOLAS条約第V章の全面改正案については、前述のようにMSCに今後の取り扱いを問うこととなったが、現行条約に性能基準の定めがない次の各機器に関してはその性能要件が作成され、暫定改正案とともにMSCで審議されることとなった。

- 
- ① 統合船橋システム (IBS)
  - ② VOYAGE DATA RECORDER (VDR)
  - ③ 自動船舶識別システム
  - ④ 自動操舵装置 (オートパイロット)

また、性能基準のための共通的な構成に関する指針が検討され、航行安全 (SN) サーキュラーとして各国に回章するよう MSC に求めることとなった。

### 3. DGPS および DGLONASS 受信器の性能要件

衛星測位システムである GPS (米国)、GLONASS (ロシア) のそれぞれのディファレンシャルシステム (DGPS、DGLONASS) に対応する受信器の性能要件案が作成され、採択のために MSC へ送られることとなった。

なお、引き続き次回の第43回 NAV において、GPS/GLONASS 同時受信型の受信器の性能基準について検討されることとなった。

### 4. 航路指定および船舶通報制度

沿岸各国より提案された次の航路指定および船舶通報制度について承認された。

- ① ベルギーのウエスト・ヒンダーにおける分離通航方式
- ② 米国のデラウェア沖における分離通航方式
- ③ 北海のフリジアン・アイランド沖の分離通航方式
- ④ ドイツのロストック港周辺における分離通航方式の廃止
- ⑤ 英国のペントランドおよびフィースにおける通航に関する勧告

- ⑥ デンマークのグレートベルト海峡における船舶通報制度
- ⑦ ジブラルタル海峡およびフィニステレにおける船舶通報制度

また、南アフリカ沿岸周辺における分離通航方式を設定する南ア提案について審議されたが、満載喫水線条約に規定する季節通航帯の限界を超える設定であることから反対意見が出され、結局、航路帯を季節通航帯の限界内で設定することとし、次回の NAV において通航規則も含め再度検討することとした。

### 5. マラッカ・シンガポール海峡の航行安全

マレーシアより、本年5月に日本の海外協力事業団 (JICA) と沿岸三国との間で水路の再測量につき合意された結果、本年10月より約21カ月かけて測量が行われる予定であり、また沿岸三国は次回の NAV に分離通航帯の提案を行うこととする旨の報告がなされた。

### 6. 曳航式地震観測器の標識

英国提案が審議され、複数の高光度全周灯を常時 (昼夜) 表示することとし、MSC に対して SN サーキュラーとして回章するよう求めることとなった。

### 7. IMO 標準海事コミュニケーション用語

船内および船陸間・船舶間通信で使用する標準的な用語、文例をまとめ、その使用を勧告することを目的に、取りまとめが続けられてきた IMO 標準海事コミュニケーション用語 (SMCP) につき大筋合意し、総会決議案として MSC で審議することとなった。

なお、今回の会議の冒頭に、わが国代表団は、日本の海上保安庁練習船「こじま」のロンドン寄港に伴い、各国からの小委員会出席者全員を

当日夕方のレセプションに招待すると発表したところ、各国から多数の代表団が訪船し、好評を博した。

### 3. 最近における内航輸送の現状

内航海運は、国内輸送機関別貨物輸送量の約44%（トンキロベース）を担う基幹的輸送機関

である。特に、石炭、金属、非金属鉱物、セメント、石油製品など産業基礎資材の分野におい

【表1】 内航海運の輸送実績推移

	年 度	合 計		船 種 区 分				
			対前年比 (%)	貨物船	対前年比 (%)	油送船	対前年比 (%)	プッシュャーバージ・台船
輸 送 量 (千 ト ン)	1975	452,054		228,542		181,594		41,919
	1980	500,258		278,263		191,543		30,453
	1984	450,278	2.8	250,560	4.2	175,283	1.2	24,436
	1985	452,385	0.5	253,570	1.2	174,338	△ 0.5	24,477
	1986	440,677	△ 2.6	243,178	△ 4.1	170,363	△ 2.3	27,136
	1987	462,546	5.0	269,126	10.7	168,496	△ 1.1	24,924
	1988	493,000	6.6	289,301	7.5	175,346	4.1	28,354
	1989	538,029	9.1	319,635	10.5	184,105	5.0	34,288
	1990	575,199	6.9	340,586	6.6	202,342	9.9	32,270
	1991	571,891	△ 0.6	332,596	△ 2.3	204,584	1.1	34,710
	1992	540,410	△ 5.5	289,358	△ 13.0	215,797	5.5	35,255
	1993	528,841	△ 2.1	277,012	△ 4.3	215,134	△ 0.3	36,696
	1994	555,764	5.1	292,311	5.5	221,469	2.9	41,985
	1995 構成比(%)	548,542 (100.0)	△ 1.3	303,306 (55.3)	3.8	209,068 (38.1)	5.6	36,467 (6.6)
輸 送 量 × 距 離 (百 万 ト ン キ ロ)	1975	183,579		95,330		83,869		4,380
	1980	222,172		119,800		97,141		5,231
	1984	210,107	4.7	115,724	4.4	90,451	5.6	3,932
	1985	205,818	△ 2.0	115,555	△ 0.1	86,043	△ 4.9	4,220
	1986	197,953	△ 3.8	112,039	△ 3.0	81,374	△ 5.4	4,540
	1987	201,386	1.7	120,020	7.1	77,029	△ 5.3	4,337
	1988	212,628	5.6	133,362	11.1	73,808	△ 4.2	5,458
	1989	224,693	5.7	139,316	4.5	79,345	7.5	6,032
	1990	244,546	8.8	146,947	5.5	91,516	15.3	6,083
	1991	248,324	1.5	148,631	1.1	94,170	2.9	5,522
	1992	248,002	△ 0.1	134,460	△ 9.5	107,228	13.9	6,313
	1993	233,526	△ 5.8	123,072	△ 8.5	104,863	△ 2.2	5,591
	1994	238,540	2.1	129,540	5.3	103,390	△ 1.4	5,611
	1995 構成比(%)	238,330 (100.0)	△ 0.1	136,147 (57.1)	5.1	96,201 (40.4)	△ 7.0	5,982 (2.5)
平 均 輸 送 距 離 (km)	1985	455		456		494		172
	1990	425		431		452		188
	1995	434		449		460		164



ては、内航海運が大きな役割を果たしている。

その輸送実績については、運輸省において「内航船舶輸送統計年報」として取りまとめられており、その平成7年度版が今回出版されたので、それに依拠してその現状を記す。

### 1. 輸送量の推移

内航海運の最近における輸送活動の状況は、表1のとおりである。

1995年度の輸送実績は、景気の足踏み状態を反映して輸送トン数5億4,854万トン、輸送ト

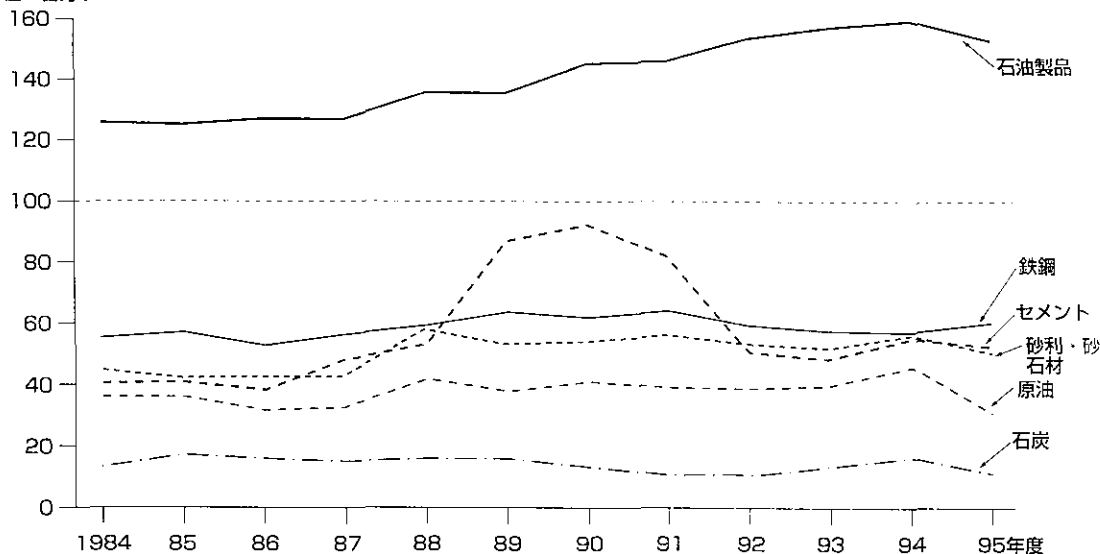
【表2】 内航海運の品目別輸送実績

(単位：千トン)

年度	合計	砂利・砂・石材	石灰石	セメント	鉄鋼	石炭	原油	LPG、その他のガス	石油製品	その他
1975	452,054	26,795	32,487	23,984	49,135	13,443	33,390	3,220	137,729	123,559
1980	500,258	49,015	38,229	41,452	59,398	15,840	36,408	9,144	144,439	100,133
1984	450,278	40,214	36,360	44,932	55,138	13,346	33,703	7,000	125,447	82,589
1985	452,385	40,611	35,510	41,677	56,389	17,022	30,241	7,407	123,246	86,788
1986	440,677	37,879	31,065	41,683	52,065	15,378	26,310	8,039	125,215	89,017
1987	462,546	47,194	31,979	43,769	55,806	14,789	24,062	8,334	125,050	96,112
1988	493,000	52,377	41,195	57,980	59,113	15,673	22,340	7,104	133,831	88,384
1989	538,029	85,333	37,849	52,923	63,719	15,127	25,789	5,789	133,645	95,396
1990	575,199	90,965	40,989	53,916	61,671	12,414	31,714	5,982	143,766	110,725
1991	571,891	80,735	38,195	55,576	63,946	9,874	32,473	8,721	143,673	119,222
1992	540,410	50,558	38,335	51,219	58,459	10,846	36,810	12,746	151,953	113,104
1993	528,841	47,006	38,691	51,519	56,947	13,063	37,328	14,729	154,522	102,811
1994	555,764	54,797	44,801	54,197	56,878	16,165	40,023	16,677	157,754	105,743
1995	548,542	52,006	49,202	53,918	61,856	11,780	31,971	14,181	152,354	109,491
構成比(%)	(100.0)	(9.5)	(9.0)	(9.8)	(11.3)	(2.1)	(5.8)	(3.0)	(28.4)	(19.0)

【図1】 主要品目別輸送量の推移

単位：百万トン



ンキロ数2,383億トンキロとなった。わが国経済の低迷に伴って1992、93年度に輸送実績が減少し、1994年度は景気回復によって増加したものの、1995年度は再び減少した。

## 2. 船種別輸送量

船種別にみた1995年度のトンベース輸送量は、貨物船が3億331万トン、油送船が2億907万トン、プッシュャーバージ・台船が3,647万トンである。貨物船は、1991年から減少傾向にあったが、1995年度は増加に転じた。一方、油送船は、

1987年度以来増加傾向が続いていたが、1995年度は5.6%の減少となった。

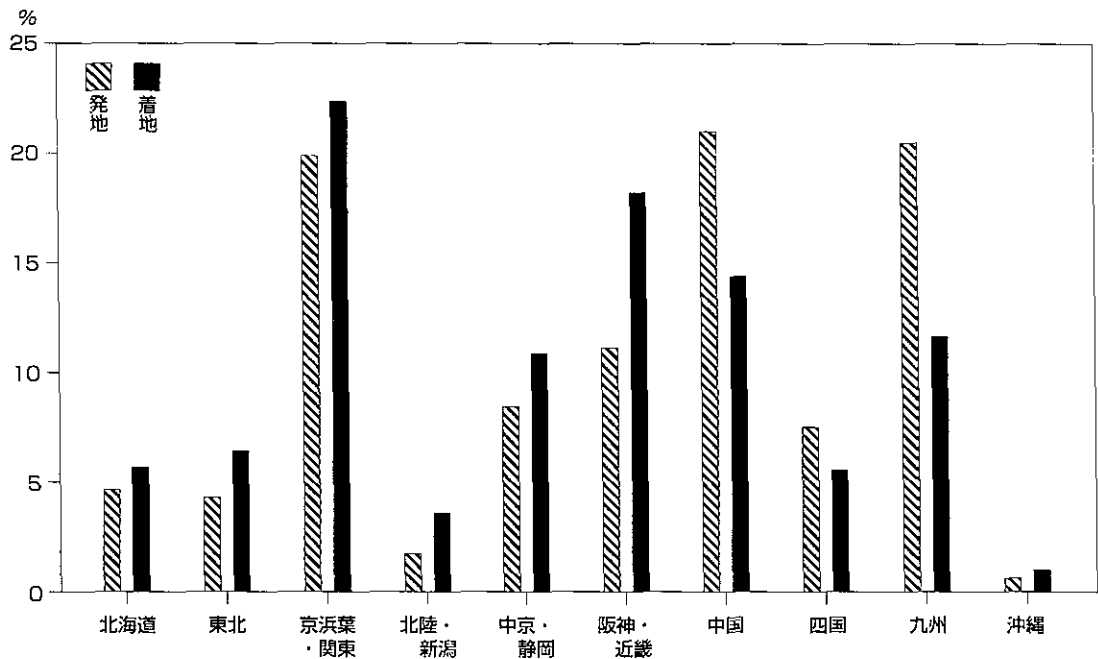
また、1995年度のトンキロベースの輸送量は、貨物船が1,361億トンキロ、油送船が962億トンキロ、プッシュャーバージ・台船が60億トンキロとなった。(表1参照)

## 3. 主要品目別輸送量

主要品目別輸送量(トンベース)は、表2および図1のとおりである。

輸送量で最大のシェアを占めている石油製品

【図2】 内航海運の地域間輸送状況(着地、発地ベース)



(単位:千トン)

	北海道	東北	京浜葉 関東	北陸 新潟	中京 静岡	阪神 近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
発地 構成比(%)	25,321 (4.7)	23,418 (4.3)	107,793 (19.9)	9,573 (1.8)	45,532 (8.4)	59,968 (11.1)	113,711 (21.0)	41,524 (7.6)	111,103 (20.5)	3,326 (0.6)	541,000 (100.0)
着地 構成比(%)	31,066 (5.7)	34,821 (6.4)	120,805 (22.3)	20,249 (3.7)	59,143 (10.9)	98,551 (18.2)	77,775 (14.4)	29,897 (5.5)	63,374 (11.7)	5,318 (1.0)	541,000 (100.0)

(注) 1995年度実績(営業船のみ)

の1995年度輸送量は、1億5,235万トンで、前年度比3.4%の減少となった。また、砂利・砂・石材、セメント、石炭、原油、石油製品などの品目が前年度に比べ軒並み減少している中で、石灰石、鉄鋼が増加している。石灰石の輸送量は1991年度以降順調に増加しており、1995年度では過去最高を記録した。

#### 4. 地域間輸送状況

内航海運の発地、着地点別における貨物取扱量を地域ごとに仕分けしてみると図2のとおり

となる。

内航海運は、定期航路を除くと、積み荷を求めて地域を限定せず、全国的に活動しているが、主要荷主の鉄鋼、石油会社などの事業所が太平洋ベルト地帯に集中していることから、発地、着地ベースともに輸送量のほとんどが関東より西に集中している。

発地ベースでは、中国、九州、京浜葉・関東、阪神・近畿の順位で、また、着地ベースでは、京浜葉・関東、阪神・近畿、中国、九州の順にウェイトが高くなっている。

### 「海洋文学大賞」創設。作品募集

日本海事広報協会は、7月20日が国民の祝日「海の日」に制定されたのを記念して、「海洋文学大賞」を創設いたしました。当協会はじめ海運主要団体が本事業に協賛しており、海洋文学の奨励と発展を通じて、文学の面から人々の海に対する関心と興味を高めることを目的とするものです。応募要領は下記のとおりです。

募集内容：海や船、海で働く人々など広く海をテーマにした、いわゆる海洋文学を次の3部門ごとに募集。

- ・小説部門 文芸、冒険、歴史、スポーツ、SF、ユーモアなど自由。
- ・ノンフィクション部門 冒険、博物誌、観察記、歴史発掘、ドキュメントなど幅広い視点で、深く掘り下げた作品。
- ・童話部門 幼児から小学生低学年の児童に読ませたい夢のある物語。

募集期間：平成8年7月20日(土)から平成9年3月31日(月)まで。(当日消印有効)

選考委員：曾野 綾子(委員長・作家)ほか。

発表：平成9年7月

賞金：各部門ごとに、次の賞品と記念品を贈呈。

大賞200万円(1作)、優秀賞50万円(2作)、次点10万円(2作)

応募規定(詳細は省略)：小説、ノンフィクション両部門とも、400字詰め原稿用紙50枚～100枚程度(同2枚程度のあらすじを添付)。

童話部門は同じく15～20枚程度。

応募・問い合わせ先：〒104 東京都中央区新川1-23-17 マリンビル7階

(財)日本海事広報協会「海洋文学大賞」係

TEL 03-3552-5033 FAX 03-3553-4267



## 第1回の「海の日」に考える

元NHK番組プロデューサー◆小川 勸

穀物を石油を鉱石を運びきて詮方なしや  
貪る国柄 (すすむ)

もう35年ぐらいも前に、時の船協会長の進藤氏と運輸省事務次官の朝田氏をスタジオにお招きして「日本の海運」なる45分のテレビ番組をナマ放送した経験があり、いまもって海運に関心をもっている。

そこで、第1回の祝日「海の日」の前後にマスコミの扱いやいかにと少し目を配ってみた。

当7月20日の朝刊では、各紙に政府公報として運輸省から“7月20日は国民の祝日「海の日」”のタイトルで、(1)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。(2)暮らしに欠かせぬ海、輸出入の99.8%が船で運ばれる。我が国は海なしでは暮らせない。(3)「海の日」を機会に、海に親しみ、海の重要性について考えよう。という囲み記事のPRであった。全国各地地方紙にも載ったはずだ。

では各紙の記事とはいえば、海洋・環境問題寄りが目立ったのでないかと気になった。

社説では、「毎日」が海運問題を正面から“陸”での常識と「海」の現実”の見出しで論じていた。直接的ではないまでも、米国の海運自由化拒否にも触れており、7月17日に発表の'96年

版海運白書も紹介していた。

「産経」の目玉である“正論”では杏林大学・平松教授の「国連海洋法条約が今日発効」という6段組みの論文であった。また産経新聞だけに、10面の経済・産業面では正論と同じぐらいのスペースで「きょう海の日、海運・造船業績好調も先行き波乱」との大見出しで業界の明と暗に分けて解説し、静かなプームの客船クルーズにも詳しく触れていた。

更にその下には囲み記事で「海の日関連主要イベント」を紹介し、各国60カ所の海岸美化運動や各地でのコンサート、マリンスポーツやリゾートフェアなどを列記していた。

各紙一面のコラム欄では「産経」の“産経抄”が、柳田国男の「海上の道」と島崎藤村の「椰子の実」の歌や竜王信仰など昔からの日本人と海の関わりを述べていた。

「朝日」の4面は主張・解説のページで、下段にはミニ時評が1〜2出ているが、7月26日(金)になって“初めての「海の日」を記念して各地で様々な行事が催された中で、きらりと光る企画があった。「日本の渚・百選」である。”との書き出しで、「日本の渚・百選 保全に責務負う選定地」の見出しの時評であった。

各紙とも、読者の声や意見のページをもっているが、7月18日(木)「東京」には「お祭りさ

わぎの海の日に疑問」と題して62歳の女性の投書が載っていた。論点は、唱歌「われは海の子」も歌わずに海の日とはこれいかに。

漁業、領海、捕鯨など、弱腰対応の政府よシッカリせよとのこと。対応して7月25日(木)のこの欄には、女性の画家が、唱歌「われは海の子」は昭和55年に教材からはずされていたが、平成元年には復活していると教えていた。

また「東京」翌7月26日(金)のこの欄には、77歳の元高級船員氏が先日発表の海運白書にふれて、「海運国復活に十分な議論を」と投書していた。

NHKのテレビはどうだったか——7月20日(土)の朝の7時台のワイドではアナウンサーが「今日は海の日なので」と言って、沖縄海底の石筍(せきじゅん～山口の秋芳洞や高知の竜ヶ洞などにもある)を珍しげに紹介していた。

以上、こうしてみると、海運に直接の記事はいまひとつの感じで、海洋・環境サイドに流されそうだ。「海の日」制定に向けて苦労してきた関係者からみれば、底を貸して母屋を取られかねないと心配になってくる。この日は農水省、厚生省、環境庁が運輸省と同一歩調で押し進めてきたのであろうか。

それかあらぬか「海の日」のネライの分散に気づいて「毎日」7月27日(土)の4面オピニオンワイドの頁の「ニュース質問箱」には、千葉の中学生の「海の日」はどういう理由でどこの役所が決めたのかという投書を取りあげ、4段にわたって“海の日がスタート”の見出しのもと、丁寧に解説していた。もちろん、基本的には政府公報のとおりであったが、7月20日に選ばれたのは、約半世紀前の1941(昭和16)年のことであると解説していた。

また「毎日」は翌7月28日(日)の朝刊で、解説委員氏質問の形で「欧州並みの船員税制を」の大見出しのもと、日本郵船河村健太郎社長の

談話を5段にわたって掲載して、海の雇用を守るというユニークにして啓蒙的な記事としていた。

「海の日」になぜ、もっと船や港のことに目が行かないのか。地味だが日頃のPRの積み重ねが求められよう。

内陸県でも、県庁や市役所の前や学校の横の国道を世界各国のコンテナがトラックにのせられてムキ出しのままの形で走っているのを見て、大人は子供に何と説明できようか。

経済安全保障と人というが、もはや生命線の海運である。船と同じく、港湾、ロジスチック、物流への認識はあるか。

我が国の海岸線は実に33,000kmに及び、全国約3,300の自治体の80%は海に面して、そこには大小を問わぬ港がある。

国民経済にとって外航はもとより内航の役割も大きいことも知っておきたい。先の大戦で失った船に戦時補償も打ち切られて必死の海運界であった。加えて世界的伝統の堅牢なる船内階層社会と労務制度を、技術革新に合わせて1960年前後から一つひとつ労使双方が並々ならぬ努力で今日にみるような近代化制度を推進してきたことなど、海運と関連する産業への理解はなかなか難しいものがある。

当節は万事が買えばよい、雇えばよい、託せばよいの風潮だが、ナショナルミニマムの分野があることも認識しておきたいものだ。

港ヨコハマから生まれた野口雨情の童謡に「赤いくつみるたび考える」という歌詞がある。「海の日」が来るたびに、船のことから暮らしを日本を世界を考えるわたしたちでありたいと思うものである。

またしばし我らに餓えあるまじと穀物船の荷揚げに見入る(すすむ)

## 業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本海事検定協会

創立 大正2年(1913年)2月11日

沿革 明治の終わり頃、英国人サーベヤーに委ねられていたわが国の海事鑑定業務を海運国日本の名誉にかけて、日本人の手による中立公正な検定機関の設立が叫ばれ、大正2年2月11日、わが国の海運の発展と貿易の振興に寄与する目的の下、当協会の前身である日本海事組合が創立された。

翌3年に、海事に関する公益事業として、主務官庁(通信大臣)より社団法人の許可を受け、鑑定・検査・検量業務を行うわが国唯一の公益法人として発足した。

その後、大正15年に現在の名称「社団法人日本海事検定協会」に変更されて以降、総合検定機関として海運・貿易関係者の要請に応え、今日に至っている。

また、昭和9年3月、危険物船舶運送規則及び貯蔵規則が制定実施されるにあたり、法に基づく政府代行検査を行う機関として指定されて以来、当会は運輸大臣の指定する危険物の船舶積付検査、海上保安庁長官の指定する有害液体物質の船舶からの排出の事前処理の確認、厚生大臣の指定する食品衛生法の指定に基づく分析、通商産業大臣の指定する揮発油等の分析等の公益

事業等を行っている。

会長 秋元良一

所在地(本部) 東京都中央区八丁堀1-9-7

(支部) 東京都港区、千葉市、川崎市、横浜市、清水市、名古屋市、大阪市、神戸市、倉敷市、広島市、北九州市、室蘭市

### 業務内容

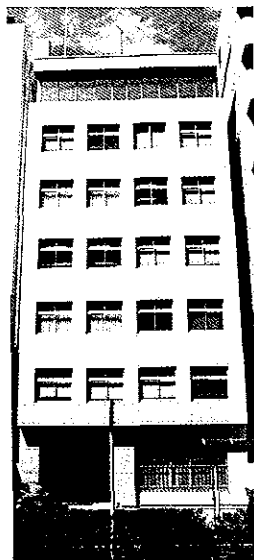
1 船舶安全法に基づく危険物積付検査、危険物コンテナ収納検査ならびに液状物質運送許容水分値測定、液状物質水分測定および液状物質積付検査

上記の検査等を運輸大臣の認可機関として実施している。目的は危険物および液状物質の船舶運送における人命、船舶および積載貨物の安全確保にある。

2 海洋汚染および海上災害の防止に関する法律に基づく有害液体物質に係る事前処理の確認

上記確認業務を海上保安庁長官の指定を受け実施している。目的は船舶から排出される特に有害性の高い液体物質について事前処理の確認を行うものである。

3 海事ならびに貨物流通に関する鑑定、



**検査**

鑑定・検査の結果は最終的には証明書に集約され、貿易上の決済や港湾荷役の料金決定のデータとして、また運送上の挙証責任、損害処理に役立つと共にそれら紛議予防の基礎資料としても活用されている。

《主な鑑定・検査》積付検査、船体・貨物の損害検査、喫水検査、液量検査、清掃検査、貨物状態検査、曳航検査、船舶受け渡し検査、製品検査、原材料検査、見本採取、船価鑑定、船体・属具の検査、船舶および陸上タンク計測、コンテナ検査等。

**4 貨物の検量**

**1) 輸出貨物の検量**

貨物の容積、重量を測り、その種類、荷姿、状態、個数などを船積書類記載事項とチェックし、証明するものであり、そのデータは必要コンテナ数、安全な荷役作業、運賃、倉敷料の決定など様々な取引の裏付けとして利用されている。

**2) 輸入貨物の検量**

各種原材料、農水産物、食品などの輸入貨物の重量、状態、数量等を証明するものであり、その証明書は、売買当事者あるいは運送人等の公正な貨物の受け渡し、欠減の際の保険求償などに役立っている。また

通関の基礎データとしても古くから利用されている。

**5 理化学分析および食品分析**

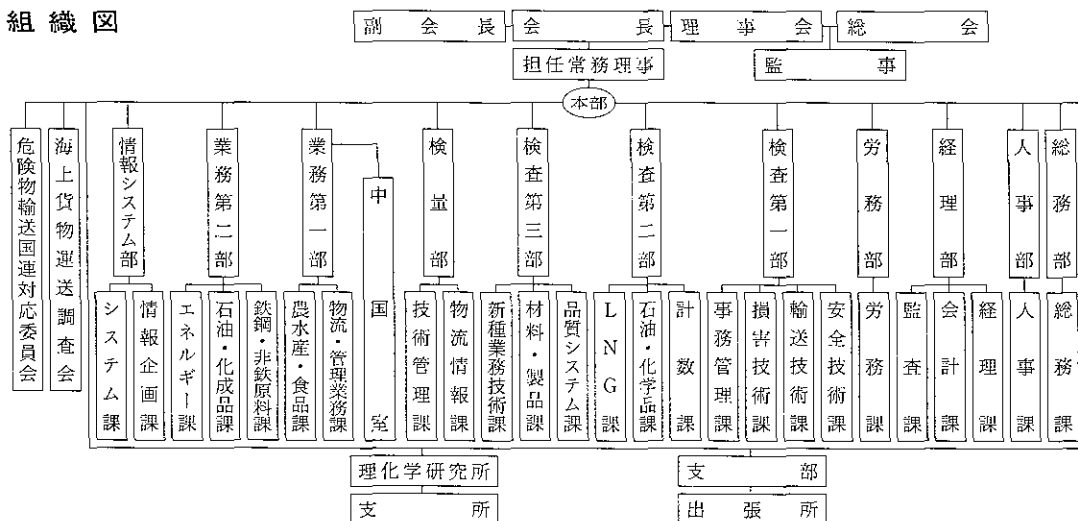
商品の品質決定ならびに事故により被った商品の損害の原因、また求償問題の公正な解決のためには化学分析や物理試験が不可欠であり、当会は横浜、大阪、シンガポールに理化学分析所を設け、最新、高性能の機器を揃え、無機、有機全般にわたり分析を行っている。

**6 船舶および船積貨物の安全ならびに貨物の流通に関する調査研究**

科学技術の進展にともなう危険物または特殊貨物の運送技術の世界的変革に対応するために、常に調査、研究を重ねる必要がある。このため当会は、学識経験者および業界団体からなる「海上貨物運送調査会」、「危険物輸送国連対応委員会」等の専門委員会を設置し、貨物運送の安全性、効率性等さらには危険物の性状、物性等に関する調査研究を行っている。

また、国際連合(UN)、国際海事機関(IMO)および国際標準化機構(ISO)等国際機関の委員会活動に積極的に参加するとともに、国内事務局を引き受けるなど業界意見の反映、情報収集等に努めている。

**組織図**



## 大航海時代がもたらした 世界規模の食卓革命

大航海時代に新大陸への航海者たちが持ち帰ったもののなかで、旧世界の暮らしや文化に極めて大きな影響を与えたのがトウモロコシ、トウガラシ、ジャガイモ、トマト、カボチャなどアメリカ原産の作物だろう。いずれも、今や、私たちの食卓に欠かせない重要食材だ。

トウモロコシはコロンブスが持ち帰ってわずか数年のうちにスペインで栽培され始めた。16世紀初めにはインドや中国に伝わり、その後、アフリカ、中東、東南アジアまで広く普及する。熱帯でもよく育つため、アフリカなどではやがて主食の地位を占めるようになった。

トウガラシも、急速に世界に普及した作物だ。やはり16世紀初めにインドに伝わり、間もなく

東南アジアや中国にも伝わる。日本に渡来したのは新大陸発見から半世紀ほどの16世紀半ば。当時の交通事情を考えれば極めて早い。

世界の辛い料理を代表するカレーもキムチもトウガラシの伝来で革命的に変化した伝統料理で、それ以前はインドでは胡椒、朝鮮半島では山椒が香辛料として主に使われていたらしい。

普及が遅れたのはジャガイモだ。これは当時のヨーロッパにイモ類を食べる習慣がなかったため、およそ100年後には、寒冷地や痩せた土地でよく育つ栄養豊富なジャガイモは飢饉に悩むヨーロッパ諸国に急速に広まる。

トマトやカボチャも、世界各地の伝統料理に見事に溶けこんだ食材といえよう。一方、小麦やニンジン、キャベツなど、旧大陸から新大陸にもたらされ大いに普及したものもある。

人類史の重要な転換点となった大航海時代は、世界的規模で食文化に一大革命が起こった時代でもあったのである。



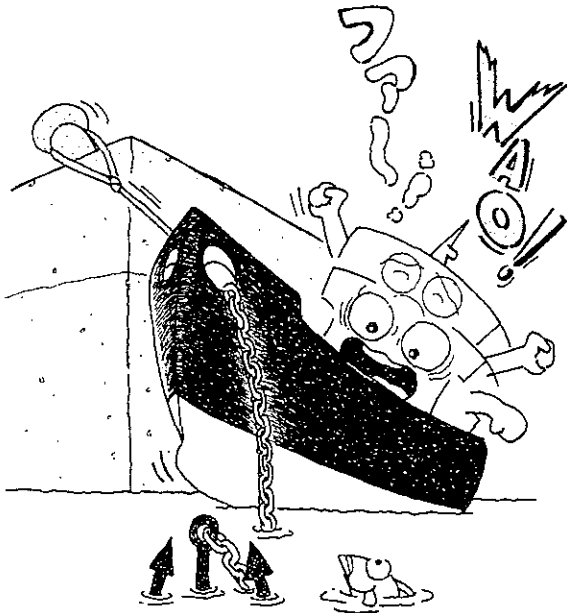
## 係留中も油断できない 潮汐による海面の上下動

潮汐によって生じる満潮時と干潮時の海面の高さの差を「潮位差」または「潮差」といい、最大潮位差は、大潮の時、つまり地球を挟んで月と太陽が反対側に位置する満月と、地球から見て月と太陽が重なる新月の時に起こる。

この最大潮位差は、大洋の中心部では数十センチに過ぎないが、沿岸部では地形や潮流の影響で大きく異なり、例えば英国のプリストルや韓国の仁川、アラスカのアンカレッジなどでは十数メートルに達する一方、日本海沿岸の新潟や小樽など20~30センチ程度の場所もある。

水深の浅い水域や港内の水路での操船では、こうした潮汐による海面高の変化に十分注意す





る必要がある。船を安全に運航するには、常に一定以上の余裕水深（船底から海底面までの深さ）を確保する必要があり、これは船の喫水と潮汐との関係で絶えず変化するからだ。

岸壁に係留中も、潮汐によって船体が上下し、船を岸壁につなぐロープがたるんだり張りすぎたりする。これも放置すれば事故につながるのだから調整しなければならない。

また鉱石や石炭専用船などでは、岸壁側の荷役装置と船のハッチや上甲板が接触しないよう、潮汐に合わせて喫水を調整する場合もある。自動車専用船の場合も、カーラダーの高さを海面の昇降に合わせて調整する必要があるため潮汐には十分な注意が払われる。

海という生きた自然の中では、岸壁に係留していても船は安心して休んではいけないのである。

## 海から空へ、そして陸へ 利用が広がるインマルサット

インマルサット海事衛星は、大洋を航海中も

陸上同様に電話やファクシミリなどの利用を可能にする、船舶のための移動体通信システムとして登場。従来、陸上や他船との情報のやりとりを船舶無線に依存していた船舶運航業務や船内生活に大きな変化をもたらした。

SOS 信号を不要にした GMDSS（全世界的な海上遭難・安全システム）でも主要な通信システムとしての位置を占め、海事通信の分野で果たす役割の大きさは計り知れない。

そのインマルサットの利用分野が、近年、陸や空にも広がりを見せている。まず1990年頃から旅客機への導入が進み、機内からダイヤル通話やファクシミリの送受信が可能になった。

さらにデジタル通信技術の進歩でスーツケース大の携帯型地上局も登場。簡単に持ち運べ、砂漠の真ん中からでも世界中と交信できるこの地上局は、湾岸戦争時には報道機関や政府機関の間でひっぱりだこになった。

その後、携帯型地上局はアタッシュケース大にまで小型化された機種も開発されて、災害で通信が遮断された地域や通信インフラのない地域での有用性が認められた。洋上はもちろん陸上の医師がいない地域への緊急時の医療通信サービスにも利用できるなど、その応用分野はさらに広がった。

また、最近の動きとして注目されるのが、2000年頃を目途としたインマルサットの新計画だ。これは、新たに予備を含めた12個の周回衛星を打ち上げ、地球のほぼ全域で携帯電話サービスが利用できるようにするというもの。

移動体通信への世界的な需要増大と独立採算で運用されるインマルサット自身の拡大戦略が背景にあるが、そもそもインマルサットは地球規模の移動体通信網として、現在、世界唯一の存在。その優位性を生かすこのサービスの実現で、ビジネスから日常生活まで、私たちのライフスタイルはいよいよ国際化してゆくはずだ。

# 博物館探訪④

近畿・東海

日本有数の港を持つ神戸、名古屋、清水には、それぞれの特色を生かした海事博物館があります。神戸からは夜景に彩りを添える「神戸海洋博物館」と震災から立ち直った「神戸商船大学海事資料館」、清水は物流の歴史を伝える「清水港湾博物館 愛称 フェルケール博物館」、名古屋からは港を見晴らす「名古屋海洋博物館」をご紹介します。

特集!

## 復興・神戸に海と船の資料を求めて

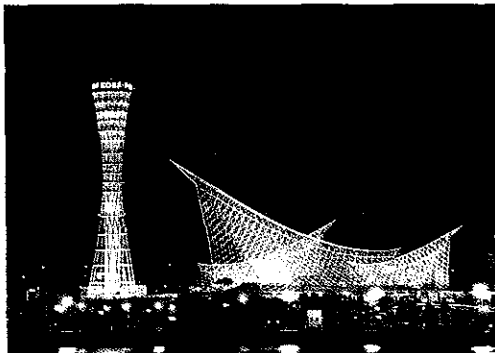
～神戸海洋博物館と神戸商船大学海事資料館～

大震災の襲った街に、ポートタワーの灯がともったのは2月14日のバレンタインデーだったという。隣接する「神戸海洋博物館」の帆船の帆と波をイメージしたフレームの屋根は17日から点灯し、神戸の復興を印象づけた。

そんな神戸海洋博物館に足を踏み入れると、ホテルをイメージしたという吹き抜けのエントランスホールに迎えられる。映像で神戸港の昨日・今日・明日にイメージを膨らませた後は、海の全てが分かる巨大な船に乗り込んだ気分で館内を歩いてみよう。あらゆる展示に仕掛けがあって、体験学習ができる。

歴史に興味があるなら、勝 海舟やハリスの声を聞いてみるといい。最先端の技術により肖像画の骨格に基づいて再現した声で、開港の様子を語ってくれる。これからの神戸に興味があるなら、発展する神戸港と題された仕掛けジオラマを操ってみよう。詳しく知りたいスポットにレーザー光線を当てると、大型スクリーンで解説が始まる。そのスポットが沈んだかと思ったら、未来を表現したジオラマが下からせり上がって光を発するから驚きだ。

2階に上がると日本にただ一つしかないという360度の映画が見られる。「海からの招待状」という15分の作品は、美しい海を舞台に繰り広げられる子供たちの物語だ。空を飛んだ気分で見下ろす海はどこまでも青く、海に潜ろうと飛び込めば波しぶきか



◀ポートタワーと神戸海洋博物館

ら気泡が美しく生まれて行き、首の疲れるのも忘れて画面を見上げていると、すっかり海のとりこになってしまうだろう。

さて、神戸商船大学に、知る人ぞ知る海事資料館がある。

瀬戸内海の地の利を生かし、北前船以降に活躍した和船と、引札(広告)や古地図等が展示され、静かに海事資料を見たいという人にはたまらない逸品が展示されている。

ここは震災で倒壊した阪神高速に面しており、資料館も壊滅的な被害を受けたが、倒壊した模型船はひとつひとつ忠実に修理され、壊れたとは思えないほどである。

材料には実際の和船と同様の材質を選び、構造等は細部に至るまで省略することなく彫刻を施し、船内艤装品も完備したという北前船の模型はなるほど職人技の極みともいべき逸品だ。

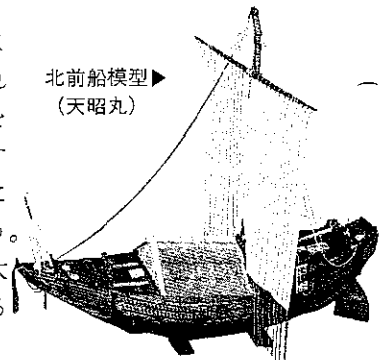
7月1日にリニューアルオープンした資料館

### MEMO

神戸海洋博物館 (10:00~17:00)  
交通: JR・阪神「元町」駅下車  
徒歩10分

休館日: 月曜日・祝日の翌日  
問合せ: 神戸市中央区波止場町2-2  
078-391-6751

神戸商船大学海事資料館 (9:00~16:00)  
交通: 阪神「深江」駅下車徒歩10分  
休館日: 土・日・祝日  
要予約: 神戸市東灘区深江南町5-1-1  
078-431-6236



北前船模型  
(天昭丸)

を見るためには事前予約が必要。だが、予約した人のために鍵を開け、電気を付けて案内して

もらうと、眠っていた収蔵品が光を浴びる瞬間の美しさを静かに味わうことができる。



## フェルケール博物館(静岡県・清水市)

フェルケールという言葉は、交通・交際を意味するドイツ語だそうだ。名古屋と横浜との中間に位置する清水港は、24時間開港している港としても知られ、博物館の名前通り、交通すなわち物流の拠点である。

館内には、興味深い映像が数多い。港の作り方をご存じだろうか。「港の水がなくなると？」という問いかけで始まるビデオでは、海に基礎石を入れるところから分かりやすく解説している。説明を聞いた後に古びた潜水服を見ると、港づくりの苦労が伝わってくる。潜水夫に空気を送ったという手押しポンプは、万一の事故に備えて奥さんが漕いだことも多かったそうだ。

博物館で見かける資料のひとつに、荷役作業に使われた手鉤がある。扱う貨物によって手鉤の形が異なるというが、実演で詳しく説明した

ビデオを見ると、実によく分かる。

ちょっと変わった展示物は缶詰。実は、昭和4年に清水で初めて鮭油漬缶詰の米国向試作に成功し、その後みかん缶詰とともに輸出品の花形となって戦後の外貨獲得にも寄与したという。みかんやツナなど見覚えのある缶詰ラベルの他に、緑茶の輸出ラベルを探してみるのも一興だ。

なお、10月24日まで5周年記念特別展「清水のヨット—今昔」を開催している。

### MEMO

フェルケール博物館 (9:30~16:30)  
交通: JR清水駅よりバス「波止場」下車  
休館日: 月曜日・祝日の翌日・年末年始  
問合せ: 清水市港町2-8-11  
0543-52-8060

### Topics!

## 古代の海上コンテナ“アンフォラ”の壺に会おう

### ～名古屋海洋博物館～

名古屋港ポートビルの3階にある博物館を訪ねると、11カ国語の「こんにちは」がさわやかに来館者を迎えてくれる。

そんな海洋博物館の一角にあるのが、名古屋港貿易展示室。テーマは「海のシルクロード」だ。せともので名高い瀬戸を控えた名古屋港は、開港以来、陶磁器を主要な輸出品の一つとし、かつて長きにわたり名古屋港からの輸出品の第一位を誇った。交易品として陶磁器を考えると

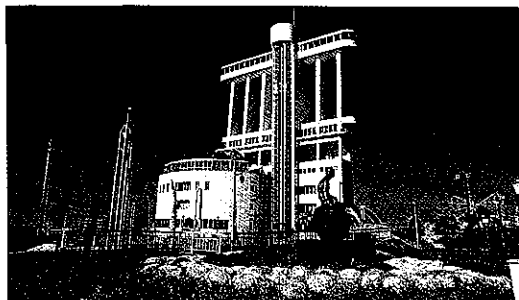
き、「陶磁器の道」は海上貿易と切っても切れない関係になる。

時代は紀元前にさかのぼる。二つの把手を持ち、底の尖った運搬用の壺であるアンフォラは、今で言うコンテナの役割を果たしたという。日本の伊万里は船積みされてヨーロッパへ渡り、欧州の文化に影響を与えた一方、世界各地から優れた陶磁器が海を渡って日本へ入ってきた。香料も、船が運んだ交易品だ。香りボックスでは、さまざまな香りを実際に嗅ぐことができる。

交易品を通じてはるかな海の道を感じることでできる文化の香り高い海洋博物館である。

### MEMO

名古屋海洋博物館 (9:30~17:00)  
交通: 地下鉄「名古屋港」駅下車 徒歩3分  
休館日: 月曜日(祝日と重なった場合はその翌日)  
問合せ: 名古屋市港区港町1-9  
052-652-1111



▲名古屋海洋博物館

## KOBE便り

### 第26回神戸まつり

多くの人命を奪った大震災から一年半が過ぎ着実に復旧が進んでいる神戸の街と港、「まつり」という言葉すら思い付かなかった人々の耳に賑やかな祭囃子が戻ってきました。

これまで神戸まつりは、5月の第2土・日曜日を中心に開催されていましたが、昨年は大震災の直後でもあって中止となり、一年半を経過した今年から7月20日が「海の日」として国民の祝日になったことにちなみ、7月17日（水）から7月21日（日）をメインフェスティバルとして、海と港を中心に発展してきた神戸にふさわしい時期に開催されることになりました。これはちょうど日程的に、京都の祇園祭、大阪の天神祭の中間に位置し、関西の3都の祭が真夏のこの時期に一齐に繰り上げられることになった訳です。多くの市民参加のもと数々のイベントが開催され、震災で被災した市民を力づけ希望を与えとともに元気な神戸を強くアピールしました。

イベントはまず7月17日（水）のオープニングセレモニーから始まり、同日夕刻には異次元のジャズ空間へいざなうプロムナードコンサートを開催。

7月19日（金）には港湾勤労者表彰式、港繁栄・海上安全祈願祭に続いて海上パレードが行われ、同日夕刻には音楽の祭典としてなつかしの映画、思い出の名場面を紹介し、映画音楽が華麗に演奏されました。

7月20日（土）からまつりはいよいよクライマックスに入り、ボランティアグループによるイベント生き生きねっとわーく祭り、復興 KOBE パレード、日本の太鼓をはじめ世界の民族芸能が集う太鼓 in KOBE や2日間にわたるハーバーランドフェスタではバンドコンテスト、カラオケバトル、RV フェスタ、テレビ・ラジオ公開録音等、さまざまなイベ

ントが展開されました。また、神戸市の姉妹都市「リオ・デ・ジャネイロ」からサンバチームが参加した神戸サンバフェスティバル、それに夏の風物詩であるみなとこうべ海上花火大会と続きました。今年の花火大会には長岡市等から義援の打上げ花火「尺玉」も加わり、港に大輪の花を咲かせました。

最終日の7月21日（日）には船のパレードや、巡視船「せつつ」の一般公開・体験航海やメリケンパークの前面海域が神戸港ポート天国となりウインド・サーフィンや水上バイク、クルーザー等に解放されました。また、まつりの中心イベントサンセットパレードには「総踊り」「サンバ」「日本の夜祭り」など約84団体が参加し、「光」を使った演出で華やかに行進しました。

その他メリケンシーサイドステージ、多文化交流ステーション、ひかりのショーボート、ちびっ子ワールド、バラエティースクエア、などなど多彩な催しが繰り上げられました。

また在日領事館等より推薦された外国人の人達と、日本人の男女14カ国25人がおまつり大使として各国の民族衣装でまつりに参加しました。

このほか当協会主催の「海のシンフォニーファミリーコンサート」や海洋博物館で開催中の「歴史・民族資料展『海の讃歌』」も神戸まつりに色を添えました。（阪神地区事務局長 宇佐見 英雄）



# 海運日誌

8月

7日 運輸経済研究センターの運輸政策研究会は、港湾の効率的な整備・運営に関する提言を取りまとめた。内容は「国際港湾施設整備」と「港湾運営改善」の二つの柱からなっている。

◎ 日本造船工業会は、1996年版造船関係資料を発表した。それによると、1995年の日本の新造船受注量は890万5,000%で2位の韓国に100万%強の差をつけ、シェアは日本は34.9%、韓国は30.4%となった。

8日 アラスカ原油輸送タンカーの第1船が日本に到着した。昨年11月に米国のアラスカ原油輸出解禁法が成立し、22年ぶりに輸出が解禁されたことに伴うもの。

◎ 運輸省は、7月の新造船建造許可実績をまとめた。それによると、国内・輸出船合計で26隻・82万9,728%となり、超円高であった前年同月に比べ総トンベースで91.4%増加した。

9日 運輸省は、「運輸分野の国際協力」と題するパンフレットをまとめた。それによると、運輸インフラ整備の国際協力について、陸海空それぞれの協力状況をまとめ、特に港湾関係では、アジア各国の港湾施設の近

代化が急務であると指摘している。

19日 大蔵省は、7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5,040億円となり、20カ月連続で黒字幅が縮小した。

22日 日本船舶輸出組合は、7月の輸出船契約実績を発表した。それによると、20隻・65万2,000%と前年同月に比べ%ペースで60.3%増加した。

27日 運輸省は、平成9年度予算概算要求と税制改正要望事項を発表した。それによると、国際船舶制度関連では、推進事業費補助として2,000万円を要求するとともに、3,000%以上の外航近代化船の特償率の引き上げ（現行の18%から25%へ）等を要求している。その他、今年度末で期限切れとなる船舶の特別償却制度の延期・拡充などを要求している。

（P.2 シッピングフラッシュ参照）

30日 海運造船合理化審議会 海運対策部会（部会長・犬井圭介 全日空エンタプライズ社長）は小委員会（部会長・谷川 久 成蹊大学教授）を開催した。



## 国際会議の開催予定 (10月)

### 海運関係の公布法令 (8月)

- ㊦ 海上運送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244号、平成8年8月23日公布、平成8年10月1日施行)
- ㊦ 運輸省組織令の一部を改正する政令  
(政令第245号、平成8年8月23日公布、平成8年10月1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48号、平成8年8月28日公布、平成8年9月1日施行)

### 第84回 ILO 総会 (海事)

10月8日～22日 ジュネーブ

### IMO 第74回法律委員会

10月14日～18日 ロンドン

1971年国際油濁補償基金 (IOPCF) 第19回総会  
および1992年国際油濁補償基金第1回臨時総会

10月21日～25日 ロンドン

### 第7回日韓船主協会会談

10月28日・29日 釜山 (韓国)

第13回アジア EDIFACT ボードおよび同第8回運輸ワーキンググループ

10月28日～30日 ニューデリー

### 米国内航海運に関する翻訳について

先般、運輸経済研究センターは、「米国内航海運の手引き」と「米国内航海運の国家安全保障上の重要性」と題する2つの資料の翻訳を行いました。

現在、米国議会ではジョーンズ・アクト法 (米国内航法) の改正法案が審議されており、主な改正点として国内沿岸航路 (内航) の現行定義の改正、内航就航船の資格の改正、米国人所有と米国建造の条件の削除等が挙げられています。本資料は米国内航海運への理解を深める一助となるよう翻訳されたもので、内容は下記のとおりです。

#### 「米国内航海運の手引き」

米国運輸省海事局内航海運部が内航法に関する一般の理解をより深めてもらうために作成したパンフレットを翻訳したものです。

#### 「米国内航海運の国家安全保障上の重要性」

米国の Preston Gates Ellis & Rouvelas Meeds 社が米国の内航法を擁護するために結成された団体である Maritime Cabotage Task Force の依頼により作成し、Congressional Information Bureau 紙の付録として発表したものの翻訳です。

なお、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>

(財)運輸経済研究センター 国際問題研究所国際部

〒105 東京都港区虎ノ門3-18-19 虎ノ門マリビル

TEL 03-5470-8420 FAX 03-5470-8421

# 海運統計

## 1. 世界の商用船建造状況

年	竣工量 (年・期間) A		造船所手持工事船舶量						推定建造 期間(月)	
	S : S = L + M		建造中船舶量 L		未着工船舶量 M					
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン		
(1987.12)			2,037	22,542	1,210	9,694	827	12,848		
1988年 (1988.12)	[2,094]	[11,312]	2,228	24,553	1,288	11,622	940	12,931	7.2	
1989年 (1989.12)	[2,196]	[14,482]	2,452	31,055	1,275	12,452	1,177	18,603	7.0	
1990年 (1990.12)	[2,121]	[16,039]	2,633	39,789	1,288	13,533	1,345	26,256	7.3	
1991年 (1991.12)	[1,945]	[16,859]	2,530	43,164	1,355	15,897	1,175	27,267	8.2	
1992年 (1992.12)	[1,886]	[18,641]	2,284	37,333	1,312	18,670	972	18,663	8.5	
1993年 (1993.12)	[1,757]	[20,530]	2,145	39,242	1,131	15,787	1,014	23,454	8.3	
1994年 (1994.12)	[1,437]	[18,966]	2,316	45,792	1,182	18,033	1,134	27,759	9.7	
1995年	[1,533]	[22,467]								
1995年	10～12月 (12月末)	341	4,841	2,655	48,526	1,265	18,731	1,390	29,795	
1996年	1～3月 (3月末)	349	6,679	2,861	47,020	1,285	18,348	1,376	28,672	
	引渡予定 (1996年)			(1,727)	(22,827)					
	(1997年)			(717)	(17,943)					
	(1998年)			(217)	(6,250)					

- (注) ① ロイズ船級協会発行の資料を次のとおり使用して作成した。  
 1 1987～1995年の年間竣工量は「World Fleet Statistics」より([ ]内)。  
 2 1986年末～1994年末の造船所手持工事船舶量(含: 建造中船舶、未着工船舶)は「Merchant Shipbuilding Return」より。  
 3 1995年10～12月期竣工量および、同期末の造船所手持工事船舶量は「World Shipbuilding Statistics December 1995」より。  
 4 1996年1～3月期竣工量、同期末の造船所手持工事船舶量および同手持工事船舶の引渡予定は「World Shipbuilding Statistics March 1996」より。  
 ② 「推定平均建造期間」(月数)は竣工隻数(A)および建造中隻数(L)より次により算出した。  

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

## 2. わが国の建造許可船舶の竣工量と造船所手持工事船舶量推移

年 度	竣工 量						造船所手持工事船舶量					
	(各年度実績)		輸 出 船		国 内 船		(各年3月末現在)		輸 出 船		国 内 船	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
1986年度 (1987.3)	265	8,005	180	4,757	85	3,248	133	5,129	96	2,932	37	2,196
1987年度 (1988.3)	132	4,367	86	2,547	46	1,820	119	4,773	99	3,875	20	899
1988年度 (1989.3)	153	4,325	118	3,437	35	888	153	5,277	138	4,658	15	619
1989年度 (1990.3)	188	5,662	160	4,771	28	892	224	8,083	204	7,534	20	549
1990年度 (1991.3)	203	6,367	172	5,333	31	1,034	294	12,243	272	11,606	22	637
1991年度 (1992.3)	215	7,152	180	6,533	35	619	279	13,247	256	12,073	23	1,173
1992年度 (1993.3)	216	7,706	176	6,400	40	1,306	217	10,593	192	9,713	25	879
1993年度 (1994.3)	204	8,547	175	7,835	29	712	248	9,959	223	8,615	25	1,343
1994年度 (1995.3)	271	8,308	235	7,570	36	738	315	12,788	295	11,651	20	1,138

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

3. わが国貿易の主要貨物別輸送状況

(単位：千K/T%)

区分	1991	1992	1993	1994	1995	1995					
						1~3	4~6	7~9	10~12		
輸出	海上貿易量 A	74,802	85,616	91,019	95,347	97,383	23,675	24,249	24,063	25,396	
	日本船輸送量 B	4,883	5,289	4,246	3,646	2,937	811	728	739	659	
	外国用船輸送量 C	29,714	34,402	34,632	36,878	35,505	8,616	9,160	8,821	8,907	
	積取比率 I B/A	6.5%	6.2%	4.7%	3.8%	3.0%	3.4%	3.0%	3.1%	2.6%	
	積取比率 II (B+C)/A	46.3%	46.4%	42.7%	42.5%	39.5%	39.8%	40.8%	39.7%	37.7%	
輸入	海上貿易量 A	714,467	699,877	704,867	733,088	756,835	192,596	187,810	186,216	190,213	
	日本船輸送量 B	196,583	188,379	183,557	170,401	152,735	40,241	37,954	37,312	37,228	
	外国用船輸送量 C	308,090	311,798	322,628	342,966	376,922	91,427	94,104	93,435	97,955	
	積取比率 I B/A	27.5%	26.9%	26.0%	23.2%	20.2%	20.9%	20.2%	20.0%	19.6%	
	積取比率 II (B+C)/A	70.6%	71.5%	71.8%	70.0%	70.0%	68.4%	70.3%	70.2%	71.1%	
貨物船積	海上貿易量 A	421,801	397,312	403,154	414,170	437,747	107,136	112,133	110,359	108,119	
	日本船輸送量 B	105,764	101,976	93,753	87,528	73,867	19,299	18,378	18,813	17,377	
	外国用船輸送量 C	190,128	179,088	190,256	207,304	241,569	55,128	60,951	61,609	63,881	
	積取比率 I B/A	25.1%	25.7%	23.3%	21.1%	16.9%	18.0%	16.4%	17.0%	16.1%	
	積取比率 II (B+C)/A	70.1%	70.7%	70.4%	71.2%	72.1%	69.5%	70.7%	72.9%	75.2%	
	うち鉄鉱石	海上貿易量 A	126,950	113,635	114,484	116,090	120,435	30,221	30,391	29,986	29,831
		日本船輸送量 B	52,900	49,971	46,638	46,916	38,700	10,758	9,577	9,873	8,492
		外国用船輸送量 C	45,080	36,087	43,809	46,773	62,610	14,045	15,374	15,682	17,509
		積取比率 I B/A	41.7%	44.0%	40.7%	40.4%	32.1%	32.1%	31.5%	32.9%	28.5%
		積取比率 II (B+C)/A	77.2%	75.7%	79.0%	80.7%	84.1%	82.1%	82.1%	85.2%	87.1%
	うち石炭	海上貿易量 A	111,618	111,162	113,896	117,133	126,179	30,611	31,178	32,183	32,208
		日本船輸送量 B	41,985	42,343	38,999	33,586	29,703	7,101	7,460	7,647	7,495
		外国用船輸送量 C	56,359	56,796	62,401	75,143	88,855	20,710	22,628	22,415	23,102
		積取比率 I B/A	37.6%	38.1%	34.2%	28.7%	23.5%	23.2%	23.9%	23.8%	23.3%
		積取比率 II (B+C)/A	88.1%	89.2%	89.0%	92.8%	94.0%	90.9%	96.5%	93.4%	95.0%
	うち木材	海上貿易量 A	39,730	38,827	38,215	38,532	40,312	10,062	10,723	10,230	9,297
		日本船輸送量 B	4,313	3,614	2,742	2,308	1,908	476	442	499	490
		外国用船輸送量 C	30,061	30,115	29,137	29,608	32,032	7,730	8,066	8,123	8,112
		積取比率 I B/A	10.9%	9.3%	7.2%	6.0%	4.7%	4.7%	4.1%	4.9%	5.3%
		積取比率 II (B+C)/A	86.5%	86.9%	83.4%	82.8%	84.2%	81.6%	79.3%	84.3%	92.5%
油送船積	海上貿易量 A	292,666	302,565	301,713	318,917	319,089	85,460	75,677	75,857	82,094	
	日本船輸送量 B	90,819	86,402	89,804	82,873	78,868	20,942	19,577	18,499	19,850	
	外国用船輸送量 C	117,962	132,710	132,372	135,663	135,353	36,299	33,152	31,826	34,075	
	積取比率 I B/A	31.0%	28.6%	29.8%	26.0%	24.7%	24.5%	25.9%	24.4%	24.2%	
	積取比率 II (B+C)/A	71.3%	72.4%	73.6%	68.5%	67.1%	67.0%	69.7%	66.3%	65.7%	
うち原油	海上貿易量 A	204,654	214,928	219,042	231,950	229,240	62,337	54,266	53,682	58,956	
	日本船輸送量 B	74,734	71,806	75,352	67,911	65,227	16,819	16,770	14,978	16,661	
	外国用船輸送量 C	100,876	118,680	118,310	120,918	119,702	32,968	28,596	28,256	29,881	
	積取比率 I B/A	36.5%	33.4%	34.4%	29.3%	28.5%	27.0%	30.9%	27.9%	28.3%	
	積取比率 II (B+C)/A	85.8%	88.6%	88.4%	81.4%	80.7%	79.9%	83.6%	80.5%	78.9%	

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③石油製品には LPG、LNG を含む。④積取比率 I…日本籍船積取比率  
積取比率 II…日本籍船+外国用船積取比率

4. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(単位：百万円)

区分	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1995				
							1~3	4~6	7~9	10~12	
輸出	定期船	38,998	38,587	53,413	39,494	31,370	21,301	5,577	5,335	5,076	5,314
	不定期船	69,318	62,295	51,653	42,404	31,243	20,909	5,303	4,137	5,688	5,782
	油送船	2,433	2,551	2,187	1,701	1,694	1,716	567	438	332	379
	計	110,749	103,433	107,255	83,599	64,307	43,926	11,447	9,909	11,096	11,474
輸入	定期船	46,598	46,711	51,246	37,092	34,454	27,269	6,872	6,934	6,405	7,057
	不定期船	183,899	170,031	155,870	129,454	109,084	86,235	23,419	20,940	21,080	20,797
	油送船	162,382	162,525	148,115	145,499	134,167	125,340	34,503	28,971	30,176	31,691
	計	392,879	379,266	355,232	312,045	277,704	238,845	64,794	56,844	57,662	59,545
三國間	定期船	49,830	56,600	69,040	50,674	45,143	36,787	9,206	9,019	9,150	9,411
	不定期船	23,801	26,955	22,362	15,914	13,361	10,801	3,349	2,168	2,309	2,975
	油送船	8,504	9,052	5,499	7,599	4,351	3,743	875	1,407	974	489
計	82,135	92,606	96,902	74,186	62,856	51,331	13,430	12,594	12,433	12,875	
合計	定期船	135,426	141,897	173,700	127,259	110,967	85,357	21,655	21,288	20,632	21,782
	不定期船	277,018	259,281	229,886	187,772	153,688	117,945	32,071	27,244	29,077	29,554
	油送船	173,319	174,128	155,803	154,799	140,212	130,799	35,944	30,816	31,481	32,558
	計	585,763	575,306	559,390	469,830	404,868	334,102	89,671	79,347	81,190	83,893

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。



5. 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8月	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
7	34,885	30,306	4,579	▲ 8.4	5.8

(注) 通関統計により、当協会にて換算。

6. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

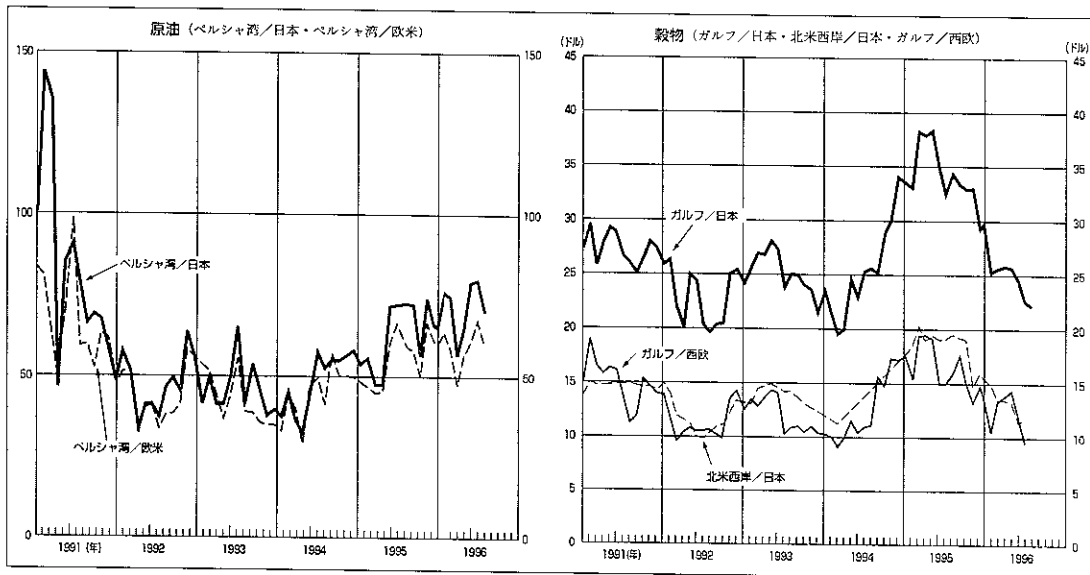
年月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1995年9月	100.49	97.20	104.25
10	100.65	99.70	101.80
11	101.92	100.70	103.85
12	101.85	101.07	102.85
1996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
8	107.75	106.65	108.44

7. 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
年次				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
1990	132,265	3,091	129,174	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1995 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
8	14,566	210	14,356	2,839	5,262	5,459	53	304	430	9	9,138	1,934

(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。



8. 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	70.00	65.00	Below 50	38.00	59.00	55.00	60.00	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			

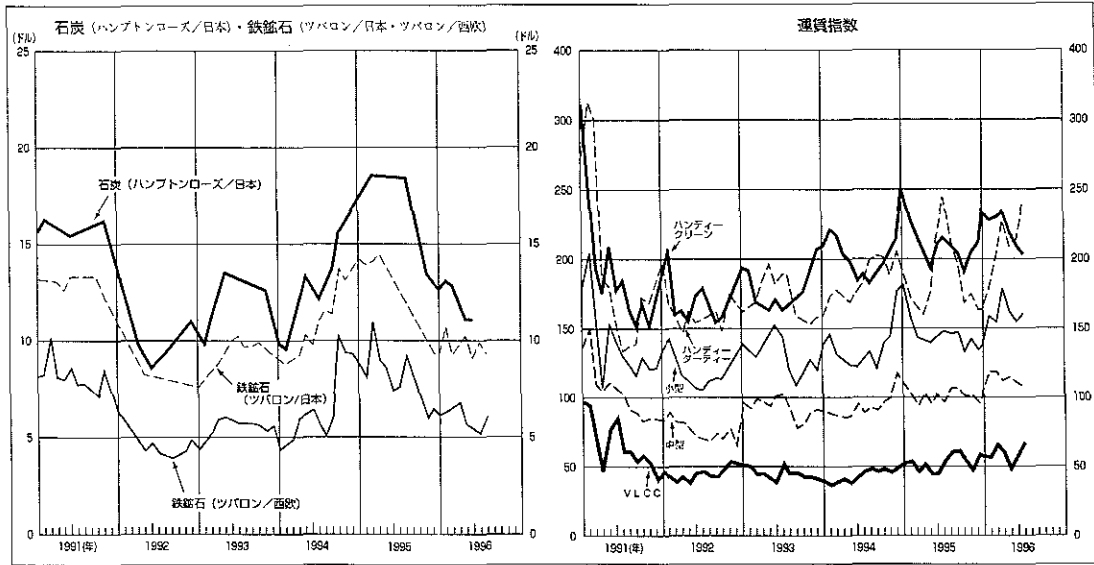
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

9. 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	22.00	20.00	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。



10. 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)

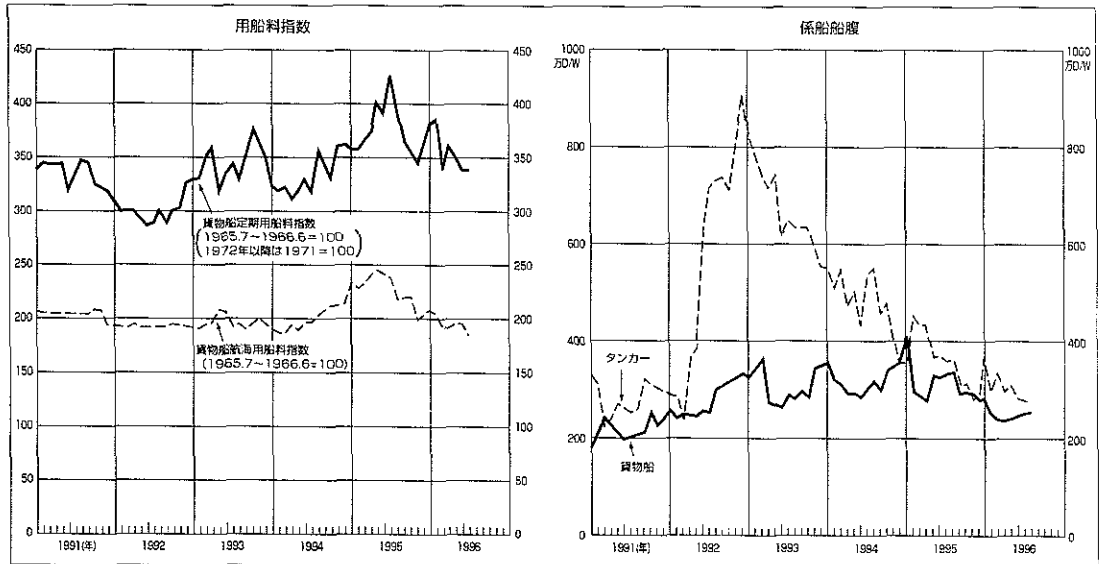
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	12.50	—	14.20	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15
2	—	—	13.00	12.95	13.75	—	11.00	—	8.00	—	6.50	5.65
3	18.50	—	12.75	—	13.50	—	9.00	—	11.25	9.80	—	—
4	—	—	—	—	13.90	—	—	—	8.70	—	6.80	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	—	—	—	—	—	9.20	9.00	8.50	7.50	6.00	4.75
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。

11. 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	66.5	106.2	160.2	241.0	203.9
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・シッピングマネジャーによる。(シッピング・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン (15万トン) 以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン (6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン (3万~6万トン) ⑦H・D =ハンディ・ダーティ: 3万5000トン (3万トン) 未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン (3万トン) 未満。



12. 貨物船用船料指数

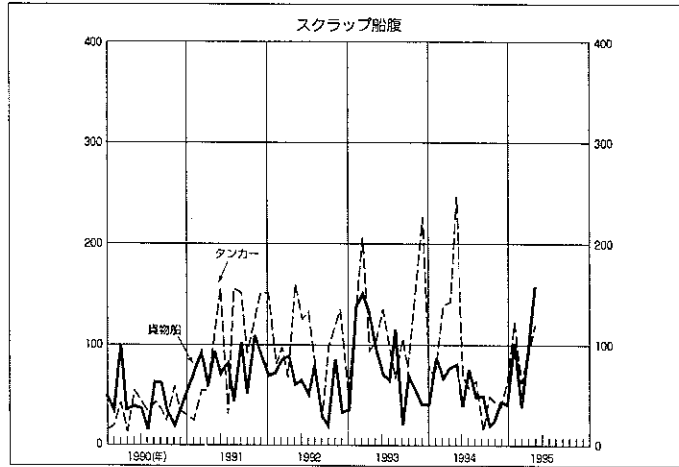
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1991	1992	1993	1994	1995	1996
1	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3
2	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6
3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	192.0	325.0	320.0	327.0	324.0	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	186.0	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。

13. 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	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	223	1,854	2,421	53	1,571	2,708
9	278	2,244	3,077	85	2,333	4,412	265	2,110	2,899	68	1,757	3,085						
10	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691	274	2,178	2,920	68	1,870	3,165						
11	297	2,349	3,210	73	2,204	4,040	265	2,151	2,850	63	1,671	2,786						
12	294	2,446	3,315	66	1,970	3,652	272	2,142	2,724	64	1,627	2,860						

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



#### 14. 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	50	577	941	15	477	903
5	36	530	927	14	534	1,057	42	458	792	18	1,232	2,473	44	922	1,592	18	638	1,207
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ブレイ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。

その昔、秦の始皇帝は不老長寿の秘薬を探して国中を探索し、中国歴代の皇帝は泰山に登り不老長寿を祈禱し、エジプトの王達はピラミッドを造り、死後の世界を優雅に生きようとした。科学の進歩した現代になっても、不老不死は、まだフィクションの世界でしかありえないが、かつて不治の病と言われていたもの、黒死病と言われおそれられたペストや、結核などは近年の医療の進歩により今や克服されつつある。

最近、世間を大騒がせている病気がある。O-157というやっかいな細菌が食中毒を起こし、多くの方が入院し、また亡くなった方もいる。今年初に話題となった英国の狂牛病といい、ともに身近の

## 編集後記

食生活に関係する病気であるが、これらは過去から存在していたものだそうだが、なぜか今になって猛威を振るっている。かつてガンとかエイズという病名を初めて聞いたときにはまだこのような恐ろしい病気があるのかと感じたものである。そしてこのような病気から我々を守ってくれるのが医療の進歩であるはずであるが、病気を治すために入院した病院で院内感染や、使用した薬のために新たに違う病気に感染するという思いもよらないことが起こっている。薬品会社、医者、行政機構を含め、

今大きな問題となっているが、病気にかかったものにとっては、医者の治療を信ずるよりほかなすすべもなく、その治療に信頼をおくことができないという状況を考えると、空恐ろしいものを感じる。

最近、厚生省の機構を一部改革し、新薬の審査等に関し国立衛生試験所内に「医薬品食品センター」なるものを設立すると新聞記事で読んだが、薬害等が問題となっている今、一刻も早く信頼が回復されるよう努力して頂きたいと切に希望する。

第一中央汽船  
総務部総務課長  
加藤 和男

せんきょう 9月号 No. 434 (Vol. 37 No. 6)

発行◆平成8年9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(消費税をきむ。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：日産プリンス海運㈱

(英文名) NISSAN PRINCE KAIUN CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 長手 裕

本社所在地：神戸市中央区江戸町95 リクルート神戸ビル

資本金：240百万円

創立年月日：1963年1月23日

従業員数：海上49名 陸上45名 計94名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	4隻	112.488%	41.936%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	4隻	16.903%	14.710%

主たる配船先：国内（京浜港を起点として、苫小牧、名古屋、大阪、宇野、高松、博多、苅田）

事業概要：自動車専用船およびC.G.C船の4隻を運航し、商品自動車およびトレーラーシャーシーによる海陸一貫輸送、建設機械等、海上輸送に従事しています。また遠洋部門はすべて定期備船に出しております。

当協会会員は148社。

(平成8年9月現在)



会社名：日産船舶㈱

(英文名) NISSAN SENPAKU LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 宮崎平一郎

本社所在地：東京都千代田区内神田2-15-9 古河千代田ビル

資本金：247.5百万円

創立年月日：1953年9月28日

従業員数：海上40名 陸上103名 計143名

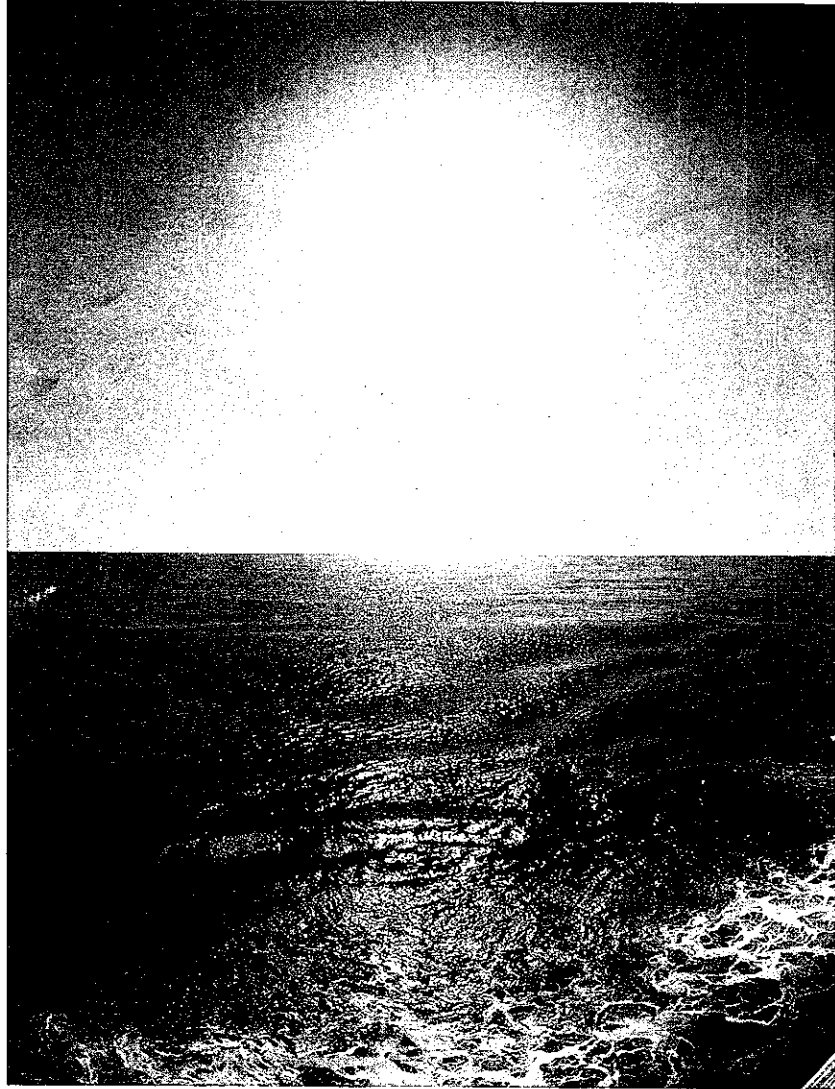


所有船状況	遠洋・近海・沿海	3隻	2.629%	7.572%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	23隻	18.956%	42.148%

主たる配船先：福山/京浜、福山/須崎・高知、阪神/門司・博多、日本/韓国・台湾

事業概要：国内における鉄鋼原料および鋼材を主要貨物として輸送している他、一般炭の二次輸送、コンテナフィーダーサービス、タンカーによるケミカル製品の国内、近海輸送、更に船舶代理店業務等、幅広い営業活動を展開しています。

# 船が支える日本の暮らし



**JSA**  
*The Japanese Shipowners' Association*