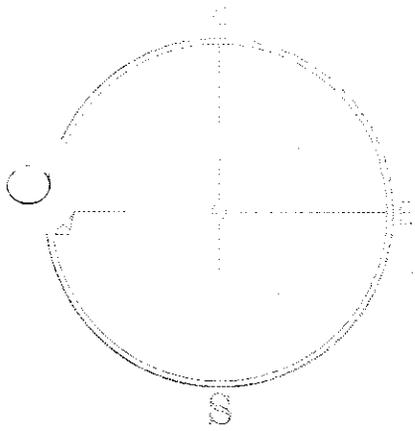
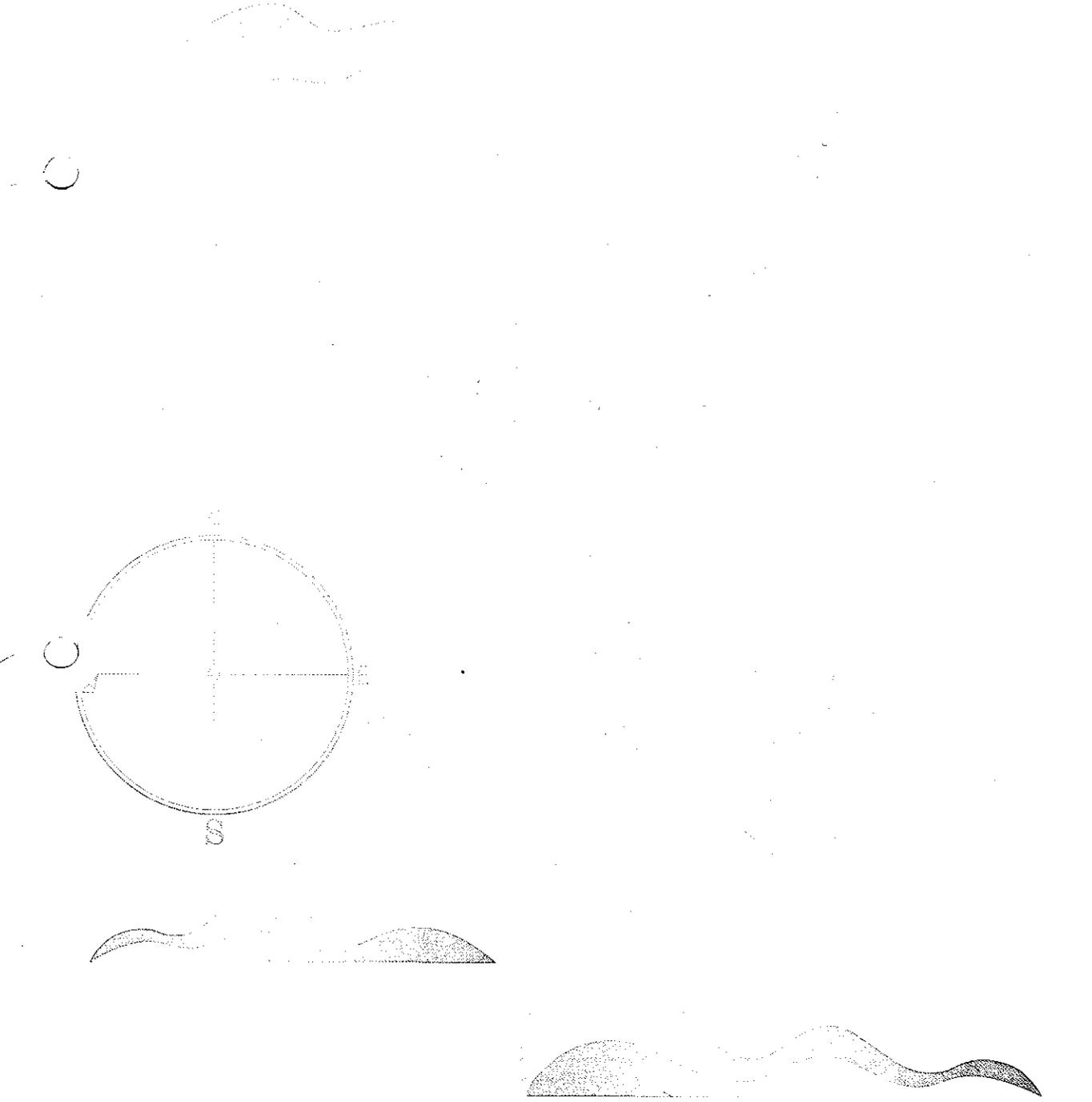


# せんきょう

1000



# 船協月報/1996年11月号 目次

## ◎巻頭言

21世紀に向けた新賃金体系の導入を\*日本船主協会副会長・堀 憲明——1  
\*ナビックスライン取締役社長

## ◎ SHIPPING フラッシュ

1. 海運関係分野の規制緩和の一層の推進について——2
2. 米国第104議会、閉会——8  
—1984年海運法改定法案は廃案—
3. 第7回日韓船主協会会談、開催される——10

## ◎寄稿

中国長江流域の経済開発\*日中投資促進機構 事務局 長 米山恭雄——13

## ◎随想

船酔いにうらみなし\*日本パイロット協会会長・長谷川 潔——18

## ◎寄稿

わが国鉄鋼業の現状と展望\*初日本鉄鋼連盟 調査統計部長 高子泰彦——20

## ◎海運ニュース

1. ITIGG のホームページが開設されることに——27  
—ジョイント UN/EDIFACT ラボーターズチーム会合(ヘルシンキ)の様態—
2. SMDG アントワープ会合の様態——28
3. 日本籍外航船の現状——29

◎業界団体を訪ねて—訪問団体 (財)新日本検定協会——32

◎海運雑学セミナー\*第80回——34

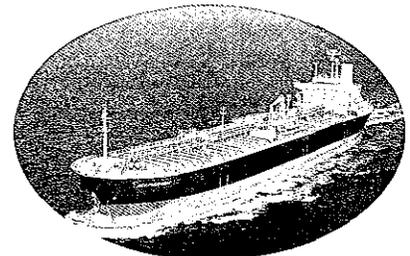
◎ London 便り——36

❖海運日誌\*10月——37

❖船協だより——38

❖海運統計——39

❖編集後記——44



メタノール船「NAPARIMA」

## 21世紀に向けた 新賃金体系の導入を

日本船主協会副会長  
ナビックスライン取締役社長 堀 憲明



全日本海員組合との間で新しい賃金体系、労働協約の整備を目指す労使協議が始まった。

現行の賃金体系、協約は多年にわたる労使交渉の成果とはいえ、外航海運を取り巻く内外の事業環境の激変に伴い、現実の就労体制、勤務態様との間にそごを生じ、機能不全、制度疲労を来たしている。

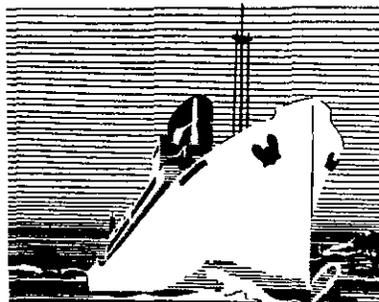
混乗化の進展、船舶管理の専門化、海外シフトに伴い、日本人船員の機能、役割も今や海上勤務主体の海技専門職から陸上関連部門も含めた巾広い職域での海技管理職に変化しつつある。給与処遇面でも年功序列型の賃金タリフに基づく現在の給与評価では、陸上管理業務にまで拡大した担当職務、職責にマッチせず、水準としても不十分との指摘を受けている。

また経営サイドからみると、総体としての人件費負担の問題がある。現行の賃金体系は、学卒新人の初任給を起点とし、これに習熟度アップ、職能の向上、ライフサイクルに見合った生計費増等の要因を折り込んだ右肩上りの年功序列型である。しかし、厳しい国際競争に直面している外航海運が、すでに世界のトップレベルにある賃金水準を維持し、更に年々定昇、ベアの形で追加負担を吸収する収

益力を有しないことは、ここ数年来の各社の業績推移からしても明らかといえよう。

今回の労使協議に当っては、検討事項が多岐にわたるのはやむをえないが、取り組むべき中心課題はあくまでも賃金体系の改革であろう。21世紀に向けて労働市場の流動化、国際化の一層の進展が見込まれ、外航海運においても、日本人船員の中途採用、外国人船員の日本籍船への直接配乗、海陸人事の一元化等の実現は時間の問題とみられる。こうした展望に立てば、賃金体系の見直しの方向は、生活給の発想、先進他産業水準へのキャッチアップといった旧来の枠組みから離れ、グローバル化時代の海運技術者の職能、職務にマッチした職能給体系の導入と思われる。

協約の改革は労使関係の基本に係わる問題であり、内航、陸上等他部門にも影響を及ぼすものである。それだけに当協会においても十分な検討を行い、外航海運百年の大計に誤りなきを期したいものである。また、今次協議の重要性にかんがみ、これを労使間の年中行事の中に埋没させず、密度濃く集中的に取り組まれるよう関係の方々にもお願いしておきたい。



## 1. 海運関係分野の規制緩和の一層の推進 について

政府は、規制緩和問題について平成7年3月31日、5年間中長期ビジョンである「規制緩和推進計画」を策定し、同年4月には、平成9年度までの3年計画に前倒し実施することが閣議決定された。同計画は、行政改革委員会の意見等を踏まえ、毎年未までに計画を見直し、毎年度末までに改定することされており、平成8年3月29日に同計画の初の改定が行われている。(本誌平成8年4月号参照)

当協会は、平成7年3月27日に運輸大臣宛に提出した海運関係分野に係わる規制緩和要望のうちの、未実現事項と新たに会員会社より寄せられた要望を加え、同年11月30日付で運輸大臣宛に提出し、また特に重要と考えられる要望事項については、「規制緩和に関する緊急要望」として3項目を同年9月29日付で同じく運輸大臣宛に要望している。(平成7年3月27日付要望については本誌平成7年4月号、平成7年11月30日付要望については平成7年12月号参照)

今般、平成8年度末の2度目の計画改定にあたり、これまでの当協会要望事項のうちの未実

現事項と、新たに会員会社より寄せられた要望を整理・集約し、あわせて36項目に取りまとめ、資料のとおり提出した。

当協会は、今後も企業の自由な事業活動を阻害する規制の撤廃・緩和について、関係方面に強力に働きかけを行うこととしている。

### 【資料】

#### 海運関係分野の規制緩和の一層の推進 についてのご案内

(平8.11.11 運輸大臣宛 日本船主協会)

平成7年3月に閣議決定された「規制緩和推進計画」の初の改定が本年3月に行われ、当協会からの要望項目の一部に関しましても措置あるいは措置予定としていただきましたことに対し、お礼申し上げます。

現在わが国外航海運企業は、国際競争力を回復するためあらゆるコストの削減や経営機能の合理化など最大限の自助努力を行っており、一方海運造船合理化審議会においては、日本籍船に対する配乗要件の緩和などによる政策手段のあり方について議論をお願いしているところであります。

しかしながら、こうした努力や議論の前提には、わが国外航海運企業が諸外国海運企業と同等の条件で競争し得る環境の整備が必要であり、そのためには企業の自由な事業活動を阻害している規制の撤廃や時代にそぐわなくなった制度の改善が急務であると考えます。

当協会ではこのような観点から、規制緩和が実現していない事項やさらなる緩和が必要と考えられる事項、および新たに当協会会員より寄せられた要望事項について別添の通り取りまとめましたので、平成8年度末の同計画改定においてご勘案の上、一層の規制緩和を推進下さるようお願い申し上げます。

なお、他省庁に対する要望事項につきましても添付いたしますので、これら事項の実現についてもお力添えいただきますよう、併せてお願い申し上げます。

## 規制緩和と要望事項

### I. 日本船の国際競争力関係事項

#### 1. 検査関係

##### (1) 日本国籍船における外国製品導入に関する検査の緩和

市場原理に基いて自由な競争により選択された外国製品が容易に導入できるよう、現行制度を根本的に見直し、検査制度の簡素化を図って頂きたい。

具体的には

- ① それぞれの許可、認定作業の中で、他国政府、船級協会等の許可証、認定証を有効活用する等、検査の簡略化を図って頂きたい。
- ② 必要以上に複雑な申請手続き等により、国内メーカーが有利になることのないよう、広く外国製品導入を視野に入れた検査制度システムへの根本的見直しを図っていただきたい。

##### (2) 船舶無線局の定期検査の改善（船舶安全法、電波法）

- ① 運輸省・郵政省が各々実施している検査を一本化し、安全面、技術面を同時に検査可能ならしめるよう、更なる改善を願う。現在までに、検査前の事前データ取得時に必要なフォーマットが両省において合意され統一フォ

ームが完成し、運用面において一部改善が見られたが、更なる検査の一本化の推進を願いたい。

- ② 船舶局検査準備、機器の整備、検査前の事前データ等の取得は、各々の省の指定業者により実施させ、資料を提出させているが両省は指定業者の取得したデータを相互認知可能とした上で一本化し共有化して頂きたい。

- ③ GMDSS 船の陸上点検のインターバルを6か月から一年間へ延長して頂きたい。

- (3) GMDSS 機器検査・整備の改善（船舶安全法施行規則第60条-5-1、電波法第35条-2、電波法施行規則第28条の5-4）

条約証書の書替えに伴う救命設備（EPIRB、SART、双方向無線電話）の検査・整備については本船のタイトなスケジュール、経済的負担の軽減および陸揚中の事故等を考慮の上、本船上で検査可能な機種については検査を認めるよう改善を図って頂きたい。

- (4) 船舶検査についての船級協会の活用（船舶安全法施行規則第47条の2、電波法）

船級を有する外航船舶、内航船舶の検査及び諸証書発行に関し、船級協会の更なる活用等、検査能力を有する民間の機関の活用を願いたい。これは船舶検査、無線検査ともに平日・昼間だけしか検査が行われない現状では、停泊が短くなっているコンテナ船等の検査日を取るのが難しくなっていることもあって、土・日・祝祭日も検査する方向で改善願いたい。この際、外地における検査も含め、日本海事協会（NK）等の検査機関に委任できる制度を確立願いたい。

- (5) Multiple Load Line 証書の発行

一部外国では、Multiple Load Line 証書と呼ばれる複数の LL 証書を持つ船舶が出現してきており、証書発行手続き上簡便な方法となっている。当該制度の導入を願いたい。

#### 2. 船員関係

- (1) 改正 STCW 条約に定める、他の締約国の海技資格証明書の承認制度の早期実現

改正 STCW 条約 I/10 規則に従い、他の締

約国が発給する海技資格証明書をわが国が承認する制度を早急に実現する。

- (2) 外国語による船員の資格試験の実施および資格取得のための研修や講習システムの導入（船舶職員法等）

船員の各種資格試験の実施に際し、外国語による受験を可能にすると同時に、その内容を船舶の安全運航上必要なものに絞り込むなど、試験内容の見直しを行う。また、外国人による資格取得を容易にするための研修や講習システムを設ける。

- (3) 船員保険の被保険者の資格の見直し（船員法第1条、船員保険法第17条）

日本人船員をとりまく雇用環境、就労実態にあった取扱いとするため、事業主が所有または裸用船する日本籍船がなくなった場合でも、雇用されている船員は、船員保険の被保険者とするよう見直しを図る。

- (4) 失業給付に関する船員保険および雇用保険の被保険者期間の通算

船員の海陸交互勤務に伴い、船員保険と雇用保険の両制度の被保険者となる者は、常時いずれかの制度の被保険者であるにも拘らず、失業直前に加入していた制度の被保険期間に基づく給付しか受けられないという矛盾を改善し、両制度の被保険期間を通算した期間に基づく給付を受けられるようにする。

- (5) 外国籍船に乗り組む日本人船員の船員保険被保険者資格継続のための「派遣認定」手続きの簡素化（昭51年4月1日船員局長通達員基第121号）

都度の申請／認定から、一括の申請／認定手続きに簡素化する。船社は、派遣就労する可能性のある自社船員と派遣対象船のリストを運輸局に提出、一括認定を受けるようにする。

- (6) 船員保険被保険者証等の有効期限の延長等、事務手続きの簡素化（船員保険法施行規則第17条6）

被保険者証・被扶養者証の現行隔年9月1日付更新期限の義務付けを、例えば5年ごとに1回とする等期限の延長等を図る。

- (7) 船員職業紹介事業等の許可（船員職業安定法第33、34および53、54条）

船舶所有者等による船員職業紹介事業等が行えるよう見直しを図る。

- (8) マルシップ乗船者に対する船員個票提出の廃止若しくは手続きの簡素化

継続して雇用されている船員については、乗船毎の個票の提出を廃止もしくは、一括提出等手続きを簡素化する。

- (9) 新マルシップ混乗船に係る諸制度の見直し  
特例による職員数を見直し、外国との競争力を確保できるよう弾力化を図る。手続きの一層の簡素化を図る。

- (10) 主任無線従事者制度受講義務の簡素化

船舶局での就労体制は、陸上無線局とは異なり、短期間のインターバルで乗下船を繰り返しているのが実態である。船舶においては主任制度を導入している船だけとは限らず、多様化しており、常に同一制度下での乗下船は有り得ない。また、乗船期間のインターバルにおいては定められた講習期日に合わせる事の難しさもある。船舶局に従事している限り、一度制度による講習を受講したら、船舶に主任制度導入の有無を問わず、引き続き再講習を免除すべきである。

- (i) 海技免状の受験資格としての乗船履歴の見直し（船舶職員法施行規則第25条）

船舶職員になるために必要な乗船履歴、および上級免状受験に必要な乗船履歴の見直しを図る。

- (ii) 雇入契約公認の簡素化（船員法施行規則第22条）

一括公認制度の適用を継続雇用されている船員にも拡大する等事務の一層の簡素化を図る。

- (i) 船舶料理士に関する省令の見直し（船舶料理士に関する省令第2条）

業務経験の見直しおよび外国人船員に対しても資格が取得できるよう図る。

- (ii) 船舶衛生管理者教育等の見直し（員基第68号 S.58.3.31）

最近の医療無線制度の発達および医療設備の

充実を考慮し、船舶衛生管理者教育等を見直す。

(15) 有能部員規定の撤廃(船員法施行規則第77条)  
総トン数700トン以上の船舶の航海当直部員の過半数に対する要件の撤廃。

(16) 船員法第80条第2項の食料表を定める告示の見直し

前回の改正(昭和44年)から20年以上経過しており、船内の労務環境および国民の栄養摂取状況等に著しい変化が認められるので撤廃・見直しを図る。

### 3. 船舶登録制度の一本化(商法第686条、船舶法第5条)

船舶の登録と登記の二重制度の一本化。

### 4. 船舶の建造許可にあたっての手続きの簡素化(臨時船舶建造調整法)

国内の造船所が船舶を建造する際には建造許可が必要である。特に邦船社が建造する場合には、使用計画について説明をし、承認を受ける必要がある。その際、特にVLCCの場合には提出が義務付けられていない長期契約等の提出が要求されることもあり、手続きの簡素化を図る。

## II. 日本港湾の国際競争力関係事項

### 1. 水先関係

(1) 水先制度の緩和

① 利用者からみて合理的で弾力的な料金設定ができるよう、水先料の料金体系、料金決定の仕組みを見直す。

② 同一湾内に複数ある水先人会の運営を見直し、水先業務を効率化する。

(2) 航海実歴認定制度に関する申請手続の簡素化

① 水先法第13条第1項ただし書に規定する航海実歴認定の地方運輸局への申請を、郵送によっても受け付けることとする。

② 申請には航海実歴認定申請書のほか多くの書類の提出を求められており、また、各運輸局において求める書類が異なることから手続が繁雑となっている。提出書類の簡素化および運輸局間での統一を図る。

### 2. 港湾関係

(1) 外貿埠頭公社の埠頭等貸し付け料の適正化(外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律、昭和57年3月31日付通達港管第1075号)

借入期間中であっても見直しを行い料金の軽減を図る。

(2) 港湾運送事業法の見直し

事業の免許制の自由化及び認可料金制の自由化。

(3) 液化ガスタンカー(LPG船・LNG船)に対する「海上防災マニュアル」の保持義務の廃止  
大型タンカーおよび大型タンカーバースの安全防災対策については、「大型タンカーおよび大型タンカーバースの安全防災対策について」

(保警防第53号の2昭和60年8月2日、保警防第100号の2平成7年12月18日)で指導されており、液化ガスタンカーについては「海上防災マニュアル」の保持が義務付けられている。しかしながら、油タンカーについては「油濁防止緊急措置手引書」の備え付けの義務化に伴い、平成7年12月より同マニュアルの備え付けが免除されており、液化ガスタンカーについても、同マニュアルの備え付けを免除していただきたい。液化ガスタンカーの爆発、火災等に対する安全防災対策については油タンカーのそれと基本的には変わらないことから、通達で定める「荷役作業に関するマニュアル」、「油濁防止規程」および「油濁防止緊急措置手引書」の備え付けがあれば十分であると考えられる。

(4) 本邦に初めて入港するタンカーの「安全対策確約書」の提出義務の廃止

安全確約書には事故時の連絡通報体制が含まれているが、これは「油濁防止緊急措置手引書」と重複している。また、本確約書の骨子となる各安全対策については、各社で策定している安全管理システム(SMS)で対応可能であり安全確約書の提出義務は廃止していただきたい。

確約書に記載要求のある事項は、①法律に定められた事項、②法律で定められてはならない事項、の2種類あるが①はことさら記述する必要はなく、その違法性はPSCで検査されるべき

事項である。②については官側の安全確約書は船主・運航者の自主的提出書類であるという位置付けにもかかわらず、加筆・修正の指示がなされることがあり、ここに属人的要素が入らないとは言えない。指導基準が属人的に変化するものは、その基準が明確にされていないことに起因すると考えられ、これを避けるためにも、官の安全対策上の指導基準を明確に周知すべきであり、これが行われれば、船主・運航者が個々に確約書を提出する必要が無いと思われる。

(5) 原油タンカーにおける「原油洗浄申請書」の提出義務の撤廃

内地港において原油タンカーが貨物艙の原油洗浄を行う場合には、「原油洗浄申請書」による事前の申請と許可が必要である。申請内容は原油洗浄の計画書、貨物積付図に加え、船舶検査証書や条約証書の有効期限、並びに作業監督者の原油洗浄経験回数などである。しかしながら、原油洗浄が初めて実施されて以来十数年が経過し、この間軽度の漏油事故を別にして、原油洗浄に起因する火災、爆発などの重大事故は発生していない。

一方、「MARPOL 条約」、「海洋汚染および海上災害の防止に関する法律」では、海洋環境保護の見地から一定の原油タンカーに原油洗浄を義務付けていることから見ても、原油洗浄はすでに荷役作業の一つの段階にすぎないことは明白であり、現行の「危険物荷役許可申請」に包含されるべき事項であると考えられるところから、「原油洗浄申請」による事前申請および許可制度は撤廃されるべきである。

(6) 危険物積載船の入港および荷役に際する危険物貨物の数量制限について、入港許容量および荷役許容量の昼夜の一本化、および夜間荷役禁止貨物の撤廃（港則法）

危険物積載船は危険物の積載量により、入港する場合の積載許容量および荷役する場合の許容量が、昼夜により区別されている。しかしながら各地港湾の安全性には昼夜において格段の相違がないことから、夜間においても昼間と同様の許容量として頂きたい。

(7) 危険物を積載したコンテナ船に関する夜間入港制限の緩和（港則法）

コンテナ船であっても IMO CLASS 1,7 および他の高度危険物を積載している船舶は夜間入港が禁止されているが、コンテナ船についてはその貨物の収納実態から見て、届出により24時間入出港を認めて頂きたい。

(8) 火薬類等を積載したコンテナ船の夜間荷役制限の緩和（港則法）

コンテナ船では火薬類等（IMO CLASS 1,7）の夜間荷役が原則禁止されている。しかしながらこれら危険物を積載している船舶の接岸後の速やかな陸揚げ、積み込み後の速やかな離岸が規定されていることから明らかなように、これら危険物に関しては速やかに流通させることが原則である。現状の港湾の安全性に鑑み夜間の荷役がより危険であるとする特段の理由がないことから、届出によりこれら夜間荷役が可能となるようにして頂きたい。

### III. その他事項

(1) 船舶所有者の制限の緩和（船舶法第2条）

日本籍船を保有するための企業の取締役の国籍制限の緩和、取締役の全員が日本人である要件を改める。

(2) 定期航路関係届け出の廃止（海上運送法第19条の5、施行規則第21条の13、14、15）

届け出の廃止もしくは届け出書式の簡素化。

(3) 沿岸輸送特別許可手続きの簡素化（船舶法第3条）

年一回の包括申請の実現（新規投入船舶は個別に申請）、および3か月に一度の実績報告を廃止する。

### 別添

#### 海運関係分野の規制緩和について

（運輸省以外の省庁に係わるもの）

#### 【郵政省関係】

(1) 船舶無線局の定期検査の改善（船舶安全法、電波法）

① 運輸省・郵政省が各々実施している検査を一

本化し、安全面、技術面を同時に検査可能ならしめるよう、更なる改善を願う。現在までに、検査前の事前データ取得時に必要なフォーマットが両省において合意され統一フォームが完成し、運用面において一部改善が見られたが、更なる検査の一本化の推進を願いたい。

- ② 船舶局検査準備、機器の整備、検査前の事前データ等の取得は、各々の省の指定業者により実施させ、資料を提出させているが両省は指定業者の取得したデータを相互認知可能とした上で一本化し共有化して頂きたい。
  - ③ GMDSS 船の陸上点検のインターバルを6か月から一年間へ延長して頂きたい。
- (2) GMDSS 機器検査・整備の改善（船舶安全法施行規則第60条-5-1、電波法第35条-2、電波法施行規則第28条の5-4）
- 条約証書の書替えに伴う救命設備（EPIRB、SART、双方向無線電話）の検査・整備については本船のタイトなスケジュール、経済的負担の軽減および陸揚中の事故等を考慮の上、本船上で検査可能な機種については検査を認めるよう改善を図って頂きたい。
- (3) 船舶検査についての船級協会の活用（船舶安全法施行規則第47条の2、電波法）
- 船級を有する外航船舶、内航船舶の検査及び諸証書発行に関し、船級協会の更なる活用等、検査能力を有する民間の機関の活用を願いたい。これは、船舶検査、無線検査ともに平日・昼間だけしか検査が行われない現状では、停泊が短くなっているコンテナ船等の検査日を取るのが難しくなっていることもあって、土・日・祝祭日も検査する方向で改善願いたい。この際、外地における検査も含め、日本海事協会（NK）等の検査機関に委任できる制度を確立願いたい。
- (4) 主任無線従事者制度受講義務の簡素化
- 船舶局での就労体制は、陸上無線局とは異なり、短期間のインターバルで乗下船を繰り返しているのが実態である。船舶においては主任制度を導入している船だけとは限らず、多様化しており、常に同一制度下での乗下船は有り得ない。また、乗船期間のインターバルにおいては定められた講習

期日に合わせることの難しさもある。船舶局に従事している限り、一度制度による講習を受講したら、船舶に主任制度導入の有無を問わず、引き続き再講習を免除すべきである。

#### 【厚生省関係】

- (1) 船員保険被保険者証等の有効期限の延長等、事務手続きの簡素化（船員保険法施行規則第17条6）  
被保険者証・被扶養者証の現行隔年9月1日付更新期限の義務付けを、例えば5年ごとに1回とする等期限の延長等を図る。
- (2) 船員保険の被保険者の資格の見直し（船員法第1条、船員保険法第17条）  
日本人船員をとりまく雇用環境、就労実態にあった取扱いとするため、事業主が所有または裸用船する日本籍船がなくなった場合でも、雇用されている船員は、船員保険の被保険者とするよう見直しを図る。
- (3) 失業給付に関する船員保険および雇用保険の被保険者期間の通算  
船員の海陸交互勤務に伴い、船員保険と雇用保険の両制度の被保険者となる者は、常時いずれかの制度の被保険者であるにも拘らず、失業直前に加入していた制度の被保険期間に基づく給付しか受けられないという矛盾を改善し、両制度の被保険期間を通算した期間に基づく給付を受けられるようにする。
- (4) 姫路、東播磨、菊間港を非検査港とする規制の緩和  
姫路港、東播磨港および菊間港は外航船の入出港が日常化しているが、依然として非検査港となっている。これら3港については昭和55年より全ての外航船に無線検査が実施されているが、当時から非検査港であるために港の衛生状態を他の検査港と同様良好に保持する必要があり、これに要する経費は受益者負担によらざるをえないとして、入港船は一回の入港につき22,000円を負担してきた。しかしながら16年を経た今日も未だに非検査港であり、入港船は同様の負担を強いられている。これら3港については早急に検査港として頂きたい。

[通産省関係]

- (1) 石油備蓄法により日本領海に入域するタンカーに課せられる位置通報に使用する衛星航法システムの検査義務の廃止

石油備蓄法では輸入原油運搬船が日本の領海に到達した時点から、運搬している原油を備蓄量に算入できることとしており、算入するためには輸入原油運搬船に対して日本領海に入域した時点から入港するまでの船位を、衛星航法システム（NNSS または GPS、但し平成9年1月1日からは NNSS の運用が停止されるため GPS のみの使用となる）の記録により明告することを義務付けている。

さらに、資源エネルギー庁通達によれば当該衛星航法システム受信機器の船位測定精度を0.1海里（185m）以下とし、2年に1回の割合で船級協会による検査を義務付けている。しかしながら船位測定機器は船舶の安全航行にとって重要な航海計器であり、そのために精度は型式承認により担保されている（GPSについては平成9年1月以降型式承認機器を搭載予定）だけでなく、船舶では他の船位測定システムとの相互チェックによりその信頼性を常に検定している。このため原油備蓄量の算定を目的とした船位測定精度は十分に担保されていると考えられることから、船級協会による検査義務を緩和して頂きたい。

## 2. 米国第104議会、閉会

### —1984年海運法改定法案は廃案—

1995年1月に開会した第104議会は、11月5日に大統領選挙が予定されていたことから、1996年10月4日に閉会した。

わが国海運業界にとって特に関心の高かった3法案の審議状況および概要は以下のとおりである。

#### 1. 米国1984年海運法改定法案：H.R.2149、S.1356

米国1984年海運法改定問題は、1995年1月の第104議会（会期：1995年～96年）の開会と同時に、同国の有力荷主団体である全米産業運輸連盟（National Industrial Transport League：NITL）が改定案を発表して立法化の動きが表面化し、1995年後半には米国連邦議会上下両院それぞれに正式な法案が提出された。その内容は、北米航路での船社間競争を一層激化させるものであり、航路秩序を大きく乱すだけでなく、外国船社の自由な活動を制限する可能性があるものとなっていたため、米国内の港湾関係者をはじめ日本を含む各国海運業界からの強い

反対を受け、同法案の立法化は実現しなかった。

しかし翌1996年に入り、議会における法案審議は NITL や米船社の意向もあり再び具体化し、下院における法案（H.R.2149）は5月に本会議で可決された。

一方上院では、下院案に対する修正法案（S.1356）が7月に提出され、9月には公聴会やマークアップ審議が予定されていたが、11月の大統領選挙のため、これらは未開催のまま議会は10月4日に閉会した。

従って上記両法案は今議会では廃案となったが、1997年1月から開催される予定の第105議会で同様の法案が再び提出されるのは避けられないものと考えられる。

当協会は、これら法案については、海運同盟を含む船社間協定に対する独占禁止法適用除外制度は維持されていたものの、非公開 Service Contract の考え方や外国船社に対する規制措置の強化など、安定的な輸送サービスの提供を妨げる恐れのある条文が依然として盛り込まれていたため、重大な懸念を持って事態の推移に

注目してきたが、今後も民間船社の自由な意志による商業活動が規制されることがないように引き続き注視していくこととしている。

〈法案の主要点〉

① 連邦海事委員会 (FMC) の廃止・権限の移管

H.R.2149: DOT (運輸省) へ移管

S.1356: Intermodal Transportation Board (ITB) へ移管

② 運賃タリフ (賃率表) の届け出義務の廃止

③ 禁止事項の変更

S.1356: “市場運賃を下回る不正または不当な運賃設定” を禁止事項に追加

④ インディペンデントアクション (I/A) の事前通告期間の短縮

(10日→H.R.2149: 3日、S.1356: 5日)

⑤ サービスコントラクト (S/C) の非公開化

H.R.2149: 同盟・個別船社ベースともに非公開可能 (S/C をオーシャン・トランスポートレーション・コントラクトに名称変更)

S.1356: 同盟および複数船社ベースは公示義務あり、個別船社ベースは非公開可能

⑥ コントロールド・キャリア規制条項の適用対象の拡大

H.R.2149: 「運輸関連業以外の企業や法人と構造的または財政的に関係のある船社が不公正な収奪的運賃設定等の行為」を行った場合にも適用可能

⑦ 運輸長官および ITB の権限拡大 (1920年商船法)

S.1356: 「外国船社による価格慣行」に対する規制権の追加

## 2. 新規運航補助法案: H.R.1350、S.1139

1997年に期限切れとなる現行の運航差額補助 (ODS) に代わる新規運航補助法案が、第104議会会期中に成立した。

1995年3月、米国政府により、船舶の運航補

助に関する行政府法案 (Maritime Security Act of 1995) が米国議会に提出され、その後、上院・下院それぞれで検討が行われた。下院法案 Maritime Security Act of 1995 (H.R.1350) は、同年12月6日に下院本会議において採択された。一方、上院においては通商・科学・運輸委員会が8月10日に下院案とほぼ同一の Maritime Reform and Security Act of 1995 (S.1139) に対するマークアップを行い、上院本会議に上程した。

その後、上院本会議は、第104議会会期中の成立を目指し、1996年9月24日に急ぎ下院法案 (H.R.1350) を無修正で可決し、さらに10月8日には大統領が同法案に署名を行い、Maritime Security Act of 1996が成立した。

同制度 (Maritime Security Program) の骨子は以下のとおりである。

運輸長官は、国防等の理由から、“Maritime Security Fleet ” を設立する。同船隊は、民間に所有され、原則として米国籍の船舶により編成される。

① 対象期間: 1996会計年度 (1995.10~) から10年間

② 予算額: 各年度1億ドル 計10億ドル (予定)

③ 支給額: 初年度: 一隻当たり年額230万ドル  
第2年度以降: 一隻当たり年額210万ドル

④ 対象隻数: 最大47隻

⑤ 受給資格: ・オーシャンコモンキャリアによって運航される船舶  
・80,000平方フィートまたは500TEU以上のRORO船  
・75barge以上のLASH船 (船齢25年以下)

\* LASH船以外は船齢15年以下

### 3. OECD 造船協定国内実施法案：H.R.2754、S.1354

造船業における正常な競争条件の実現を図るため、公的助成措置の廃止と不当廉売の防止を内容とする OECD（経済協力開発機構）造船協定については、米国における国内実施法案が第104議会において廃案となったことにより、同協定自体の発効の見通しは不透明となった。

同協定の発効は、全加盟国が批准した1カ月後と定められており、当初は1996年1月が予定されていたが、わが国および米国の批准の遅れにより改めて同年7月15日の発効を目的に両国が手続きを進めていた。その後、日本は6月14日に閣議決定を行い、同日批准書を寄託した。

（日本国内実施法の内容については、本誌1996年3月号参照）これにより、米国を除く全ての参加国（EU、ノルウェー、韓国、日本）が OECD 造船部会の定めた批准目標日を達成した。

一方、米国は3月21日、下院歳入委員会がほぼ修正なしの実施法案を可決し、その後5月8日の上院財政委員会でも原案が採択されたものの、5月29日、下院国家安全保障委員会が造船協定の主旨に反する債務保証制度タイトル XI

（現行償還期間：最長25年、保証限度：最大船価の87.5%）の1999年1月1日までの3年間の延長（引き渡し期限2002年1月1日）等の修正を施した法案を可決し、さらに6月13日、下院本会議において、同修正案が成立したことにより、7月15日発効は先送りとなった。その後、上院における動きが注目されたが、審議が停滞し、最終的には米国104議会の閉会による時間切れから同法案は廃案となった。

1996年10月17、18日パリの OECD 本部で開催された関係国による会合において、同協定への支持を確認すると共に、米国より引き続き協定の批准に向けた努力を行っていく旨説明があり、1997年3月開催予定の次回会合において、同国から協定批准の見通しについて報告を求められることとなった。

なお、本会合において、協定の発効前に助成措置の契約が行われた船舶に許容される引き渡し期限が、当該契約発効後3年とすることとされたほか、EUより、EC第7次造船助成指令が協定の発効日または1997年末のいずれか早い日まで延長されることが決定された旨の説明があった。

## 3. 第7回日韓船主協会会談、開催される

日韓両国海運界の一層の友好関係構築を目指し、1988年より開始された題記会談は、1994年10月の第6回会談に引き続き、10月28日・29日の両日、韓国・釜山で開催された。会談には当協会から新谷会長をはじめ8名、韓国船主協会からは朴会長以下10名が出席した。（資料1参照）

会談では、両国の現状と展望、アジア船主フォーラム（ASF）での検討事項（トレード安定化、船員、船舶解撤、航行安全、船舶保険）、EU・米国の海運政策など共通の海運問題につ

いて、率直かつ建設的な意見交換が行われた。両協会は今後もこの会談を継続していくこととし、次回会談を1998年に日本で開催することが合意された。会談で採択された共同声明は資料2のとおりである。

### 【資料1】

#### 第7回日韓船主協会会談出席者

日本 新谷 功 川崎汽船社長  
(当協会会長)

河村健太郎 日本郵船社長  
 (当協会副会長)  
 生田 正治 大阪商船三井船舶社長  
 (当協会副会長)  
 堀 憲明 ナビックスライン社長  
 (当協会副会長)  
 伏見 清喜 昭和海運社長  
 (当協会副会長)  
 増田 信雄 当協会理事長  
 前川 弘幸 川崎汽船経営企画部副部長  
 (当協会会長秘書)  
 園田 裕一 当協会企画調整部国際渉外  
 チームリーダー

宋 基元 大韓海運社長  
 (韓国船主協会副会長)  
 李 潤載 興亞海運社長  
 (韓国船主協会副会長)  
 張 斗讚 韓国特殊船社長  
 (韓国船主協会副会長)  
 権 勲 韓進海運副社長  
 (韓国船主協会副会長)  
 朴 昌弘 韓国船主協会事務局長  
 金 滄石 韓国船主協会常務理事  
 金 天根 韓国船主協会国際部長

韓国 朴 載益 朝陽海運社長  
 (韓国船主協会会長)  
 文 益祥 現代商船副社長  
 (韓国船主協会副会長)  
 韓 基宣 汎洋商船会長  
 (韓国船主協会副会長)

【資料2】

第7回日韓船主協会会談共同声明

1. 日本船主協会(新谷功会長)と韓国船主協会(朴載益会長)は、1996年10月28日と29日の両日、韓国の釜山で第7回日韓船主協会会談を開催した。これは、1994年の第6回会談(於：北海道・大沼)に続くもので、友好的



第7回日韓船主協会会談

な雰囲気の下、率直かつ建設的な意見交換が行われた。会談出席者は添付の通り（資料1参照）であった。

2. 両協会の会長は、両国海運の現状と展望について見解を述べ、過当競争やトレード安定化に関し、双方が緊密に協力して共通の対策を模索していく上でより一層の努力をしていくことに合意した。

3. 双方は、世界海運市場においてアジア船社がますます重要な役割を果たしつつあることを認識するとともに、海運産業全般の堅実かつ健全な発展を目指したアジア船主フォーラム（ASF）におけるアジア船社間の対話が進展していることに満足の意を表した。

4. ASF 本会議および各“6-S”委員会の活動とその方向性に対し、双方が今後も全面的支持と協調を与える意向を表明した。さらに、アジア船社の共通問題を解決する上で、ASF が一貫かつ調和の取れた進展を果たすよう、同フォーラムに対する双方の貢献を維持していくことに合意した。

また、効果的かつ一貫したポート・ステート・コントロール（PSC）が奨励される一方、基準を満たした船舶に対する過剰かつ不必要な臨検を防止するため、検査基準の統一に向け、さらなる努力が必要であることが合意された。

さらに双方は、海洋環境を保全するためのサブスタンダード船排除のため、PSC や船舶解撤業の振興を含む諸施策に対し、引き続き支持していくことを再確認した。

5. 韓国の OECD 加盟が確定したことに対する温かい祝辞が述べられるとともに、世界海運産業の健全な発展に向けた世界レベルでの

海運政策の整合に互いに協力していくことが合意された。

6. 双方は、これまで定期船同盟や船社間協定に長年与えられてきた独占禁止法適用除外に対する欧州委員会の動向に対し重大な遺憾の意を表明し、船社グループが一丸となってトレードの安定化を達成するためには、独禁法適用除外が必要不可欠であることを再確認した。

また、欧州委員会が1996年3月に発表した“EU 新海運政策”に関連し、双方は将来の EU 海運政策が、域外国船社の商業的活動に影響を与えないことを確実にするため、今後の動向を注視していくこととした。

7. 1995年の日本船主協会の提案を受け、韓国船主協会は、同年11月に米上院（通商・科学・運輸小委員会）宛に「1995年オーシャン・ SHIPPING・リフォーム・アクト」に対する意見書を提出し、ホワイトハウス、運輸省、NITL 等を含む関係機関から前向きな回答を得た。

8. 1996年8月にパナマ運河庁（PCC）が発表したパナマ運河通行料値上げ案（今後2年間に亘りパナマ運河の通行料を値上げするもの）に対し、双方は重大な懸念と強い反対を表明した。その値上げ率は現在船社が直面している経営難をさらに悪化させ得るものであり、双方は協力して本件に対応していくこととした。

9. 双方は、両事務局職員の人材交流や日韓船員問題共同研究会を通じ、両協会間の緊密な関係を維持・強化していくことを再確認した。

10. 次回会談は、1998年に日本で開催される。

# 中国長江流域の経済開発

日中投資促進機構  
事務局 局長 米山恭雄

長江は中華人民の母と呼ばれ、全長6,300km余りで、中国の10の省市を流れています。中国での上流、中流、下流の区分けについては、湖北省の宜昌以西を上流とし、宜昌から江西省波陽湖までを中流、それ以东を下流としています。四川省、湖北省は長江の流れる距離が上中流域において最も長い省で、それぞれ1,000km余りの距離となっています。中国はこの2つの省をひとつの重点開発地区としており、今後の外国からの投資には大きな期待を寄せています。

本稿では、中国の長江上中流域の経済開発について考察し、日中投資促進機構内の専門委員会である長江上中流域開発協力委員会の活動との関わりについて述べていきたいと思えます。

## 1. 内陸部と沿海部の経済格差

1978年12月の中国共産党中央委員会総会（第11期3中全会）における経済改革、対外開放宣言以来18年間、中国経済は大発展を遂げました。開放後、中国は外資に対する優遇政策をとり、投資環境の整備を進めてきましたが、外資に特別な優遇を与える地域は1990年代初頭までは沿海部に限定されており、国家の資金投入、生産力の向上、外資導入といった面においても沿海部地域に集中していました。このため、内陸部

との間に経済格差が生まれました。こうした経済格差は既に1980年代初頭から現れていましたが、中国政府は、1990年代初頭よりこの問題を重要視し始めました。1992年3月以降、国務院は相次いで国境開放都市、長江沿岸開放都市、内陸開放省都の40の内陸都市を「内陸開放都市」として指定しました。これらの都市に対しては、国境貿易・委託加工・労務輸出等に関する自主決定権の付与、内外企業の誘致を狙う辺境経済開発区の設置、特別融資の提供の他、沿海開放都市並みの税制上の優遇措置の適用などの育成策をとっています。これにより、中国の対外開放は沿海開放を重点とするものから「長江沿い」と「国境沿い」を含む全面的開放へと発展しました。

さらに、1995年6月公布の「外国企業投資方向指導暫定規定」や1996年3月全国人民代表大会承認の第9次5カ年計画および2010年長期目標要綱においても、中西部の経済開発重視の方針が明確化されました。この方針の貫徹と中西部地域の経済発展の進展のために、以下の政策措置が採択されています。

- (1) 中西部地区の資源開発、インフラ整備プロジェクトの優先。
- (2) 資源、エネルギーの価格調整。

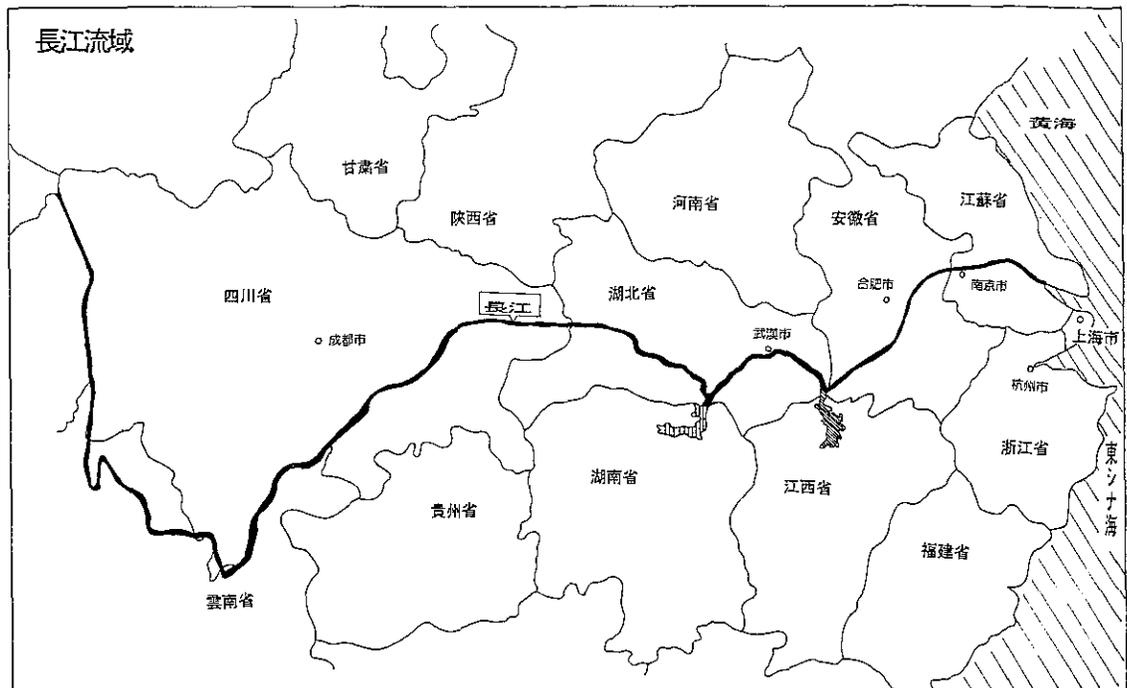
- (3) 財政支出の中西部地区への重点的投入。
  - (4) 中西部地区の改革開放の大幅な拡大。
  - (5) 貧困地域への支援の注力。
  - (6) 東部沿海地区と中西部地区の経済、技術面での相互協力。
- 等となっています。

## 2. 中国の長江上中流域開発の可能性

長江上中流域地区の特徴としては、気候が穏やかで降雨量も多く、霜のない期間が長いこと、農業生産に対して有利であるということがあげられます。古くから四川省は「天府之国」(注：肥沃で物産豊かな所という意味で四川省の美称)と呼ばれ、また湖南省、湖北省を称して、「この2つの省が豊作になると全国が食糧に困らない」(注：この両省は中国でも有数の米どころのため)といわれるように、この地域一帯

の農業の発展は衰えたたえられています。成都平原、江漢平原は現在でも中国の穀物類、綿花、油等農業副産物の重要な生産拠点となっています。

長江上中流域の交通整備は既にある程度のネットワークが形成され、長江の航路の整備もなされています。重慶より下流では1,500%以下の船が航行することができますが、今後三峡ダムが完成すれば3,000%以上の船も航行することができるかと期待されています。中国において南北を縦断する主な鉄道である京広線(北京-広州)、焦柳線(襄樊-柳州)、そして最近開通した京九線(北京-九龍)はすべて湖北省を縦断しており、中国南北の各省をつないでいます。宝成鉄道は四川省と陝西省、甘肅省を通過しており、成都から昆明までの川黔鉄道は四川省と雲南省、貴州省を結んでいます。成都、重慶、



武漢には空港もあり、大中型の旅客機の発着が可能です。宜昌市では1996年10月に空港工事を開始し、来年には開港する予定です。

長江上中流域の2つの省を含む地域は全国的にも人口が多く、労働力が豊富です。四川省の人口は1億1,300万人、湖北省の人口は5,700万人です。人口が多いということは、経済発展のための労働力の提供が可能であり、またひとつの巨大なマーケットが潜在しているといえるのです。

長江上中流域の豊富な資源のうち、水力エネルギーに関しては突出しており、埋蔵量が2億Kw以上で、開発可能な量は1億5,000万Kw以上あるといわれています。現在の開発はまだ10%にも満たないので、開発の潜在能力はとて大きいといえるでしょう。今現在建設中の三峡ダム工事は、長江の水力エネルギー資源開発の中で最大のプロジェクトといえます。この他、長江上中流域では天然ガス、燐鉱、鉄鉱、非鉄金属等の資源も豊富にあります。

四川省は長江の上流に位置し、1995年のGDPは3,560億元（約4兆9,000億円）で、全国4位です。農業は発展しており、穀物類、菜種、豚肉、養蚕の生産量は全国で1位です。工業もある程度の基盤ができています。天然ガス、農業用化学肥料、オートバイ、カラーテレビの生産量と水力発電量は全国でも上位です。その他にも発電所設備、大型機械、建設機械の分野も比較的発展しており、既に機械、化学工業、エレクトロニクス等の分野での大型企業が建設されています。

湖北省の1995年のGDPは2,400億元（約3

兆3,000億円）で、全国10位です。農業生産量も比較的多く、綿花、豚肉、淡水水産物の生産量は全国でも上位に位置しています。省内では、武漢製鉄所を龍の頭とし、鄂州製鉄所、大冶製鉄所、大冶非鉄金属公司を中心とした冶金工業地帯が形成されており、鉄鋼と鋼材の生産量は全国4位です。また、十堰の東風自動車公司を龍の頭とし、襄樊自動車エンジン工場、武漢の沌口乗用車組立工場を主骨とした自動車工業生産地帯も形成されており、自動車生産量は全国で2位となっております。

この2つの省の近年の開発は目覚ましいものがありますが、抱えている問題もたくさんあります。まず第一にインフラ設備がまだまだ不十分であるということです。また、工場の設備が老朽化しており、技術も遅れています。製品の品質には問題もあり、品質向上が急がれています。さらに、長江流域には非常に優れた水運があるにもかかわらず、有効活用されていません。都市の開発の速度に比べて環境保護が遅れており、水質汚染が長江流域に対しても影響を及ぼしています。

### 3. 長江上中流域開発協力委員会の設立

1995年5月、日中投資促進機構の池浦会長（日本興業銀行相談役）の呼びかけにより、当時四川省の省長であった蕭秧氏と日本の経済界の有志との間で、長江上中流域開発について意見交換を行う「四川省蕭秧省長を囲む会」が開催されました。席上、蕭秧省長（当時）より長江上中流域を中心とする内陸部開発に対する日本の

官民をあげた支援要請が表明されました。1996年2月、同氏は省長を退任し、現在は「國務院長江三峡工程建設委員会」の常務副主任として従来に増して三峡地域の開発プロジェクトに注力される地位にあります。

また、1995年9月には、国家計画委員会常務副主任で國務院長江三峡工程建設委員会副主任でも郭樹言氏（前湖北省省長）が来日し、同氏からも同様の趣旨の協力要請がなされました。

こうした中国側の要請に対し何らかの形で応えていくことは、一層の日中関係強化に資するとともに、日本企業にとっても多くのビジネス・チャンスが期待できるとの認識に基づき、日中投資促進機構の池浦会長の提案で、日本の経済界としての組織的な経済協力の可能性について検討を重ねました。この間、通商産業省、運輸省、農林水産省、外務省、海外経済協力基金、日本輸出入銀行等関連諸官庁とも相談した結果、日中投資促進機構の中に長江上中流域開発協力委員会を設立することとなり、1996年4月に正式に発足しました。本委員会の目的は「中国側トップとの意志疎通を通じ、長江上中流域に対する日本企業の投資を促進すること」にあります。なお、委員会の委員長には日中投資促進機構の池浦会長が就任しています。

具体的事業活動は、委員会の下に物流部会、農業部会、通信機器部会、環境部会を設置した上で各々の分野での対中経済協力のあり方を検討し、日本企業の投資促進のための基盤整備を中国側とともに研究していくことであります。特に、長江の物流整備は今後、経済発展が望める内陸部へ日本企業が進出する際の重要かつ不

可欠な要件と考えられるため、すべての経済活動に関わる前提条件といえると思っております。

#### 4. 長江上中流域開発協力委員会設立後の活動

1996年4月の発足後、物流部会、通信機器部会は各1回、農業部会は2回の会合を開催しました。ここでは、物流部会での検討テーマについて以下に若干ご紹介いたします。

長江上中流域の物流整備の問題はいろいろありますが、既に経済発展が先行している東部沿海部と内陸部とのリンケージを考えますと、東西の物流の鍵は長江の水運の活用にあります。長江水運の有効活用には解決すべき問題が多くありますが、具体的には日本から出た船が重慶辺りまで、今より短い時間で定時に大量の荷物を一貫輸送（コンテナ輸送）できればと考えております。そのための海洋河川両用新型船舶の建造や関連港湾インフラの整備等について検討していく予定です。現在建設中の三峡ダム工事に関連して、長江の水位の変化等を考慮する必要があり、長江水運の検討は、ダムの完成前と完成後の2段階に分けて考えるのが現実的と思います。さらに、港からの陸上輸送への対応や倉庫建設等の問題もとりあげていきたいと考えております。物流問題については、政策面を含め中国側と十分意志疎通を図り、進めていく予定です。

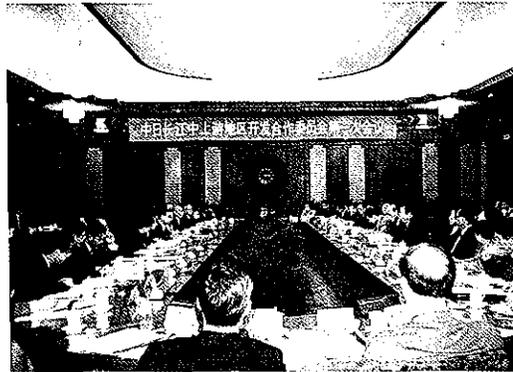
また、長江上中流域開発協力委員会の発足後、中国側もカウンター・パートの設立について検討を進めていましたが、その結果、国家計画委員会が中心となり、長江上中流域対外協力開発

委員会（会長：郭樹言副主任）が発足しました。なお、中国側委員会の副会長には、四川省副省長、湖北省副省長、重慶市副市長が就任し、その他委員にも交通部他、関係各部署の幹部が就任しています。中国側委員会は国務院での正式批准を経て組織化され、北京中央と地方政府から成り立つ横断的組織となっています。中国側カウンター・パートの設立により日中双方の協力体制が整ったため、1996年9月、日本側委員会代表者により構成された訪中団を北京に派遣し、日中両委員会の初会議を開催致しました。会議では、中国側より内陸部地域開発の現状と政策についての説明を受け、今後の協力活動の方向について討議を行いました。会議の席上、中国側より日本の経済界に望んでいることとして、特に長江流域における港湾インフラの整備、高速道路網の整備、農業分野での協力があげられました。また、持続的発展戦略を実現するためには環境保全、生態系の保持も重要であるとの発言もありました。こうした中国側からの要望を受け、日本側から提起したことのひとつに優遇政策の必要性があります。外国企業が中国内陸部で事業展開を行う際には政策面でのインセンティブが必要であると思われるからです。

今回の第1回合同会議の討議を踏まえ、今後は専門部会活動を通じ、検討テーマの絞り込みを行い、具体的プロジェクトを推進していく予定です。

## 5、日本企業の協力の必要性

これまで述べてきましたように、中国の内陸部経済開発は、中国が経済発展を引き続き安定



▲第1回日中合同会議  
(1996年9月21日(土) 北京・釣魚台にて)

的に実現していくために、最も重視している政策のひとつといえます。一方、日本の経済界にとりましても資源、労働力が豊富で、市場としての潜在力の大きい内陸部はその投資環境の整備に伴い、魅力的な地域になるものと思われます。

このような状況下、経済先進国である日本が中国の国策である内陸部経済開発に手を差しのべていくことは有意義なことと考えています。長江上中流域開発協力委員会は中国側トップとの緊密な関係を築く中で、日本企業の中国内陸部での新たな事業活動の展開を支援していく組織として大きな役割を担っています。中国側も両委員会の意志疎通を通じ、日本企業等の外国投資家の意見を十分に吸収した上で、法令や各種制度の整備に着手することが望まれます。

私どもの事業が21世紀に向けた新たな日中関係強化に少しでもお役に立つことを願っております。

## 随想



## 船酔いにうらみなし

日本パイロット協会会長◆長谷川 潔

広島市に生れ育った私にとって、海は常に穏やかな楽しい遊び場の一つであった。生家から2 km位の処に“深ん淵”と称する小さな入江があり、夏は毎日のように貝掘りに水遊びにと夕方まで遊びほうけ、薄暗くなった砂埃りの道をぼこぼこ家に向って歩いた。

父の勤めの関係で宇品湾では度々小舟で雑魚釣りに興じ、又金輪島の海水浴場では毎夏幾度となく家族連れで海水浴を楽しんだ。

昭和16年春、商船学校に入り寮生活となったが海に出るのは学校付近を短艇で漕ぎ廻るか東京港内外を帆走する程度で、日曜日にはお台場の上陸して握り飯をパクついたり、川を漕いで築地から数寄屋橋辺りまで銀座の裏側をどぶ川から眺めたり、今では嘘のような楽しい事もあった。

私の最初に受けた海の洗礼が強烈な船酔いであるとは予想外であった。当時学校にあった“やよひ丸”という50吨ばかりの機艇で東京湾に実習に出た。当日の天候が悪かったという記憶も

ないが、私は船酔いで正体を失い実習の始めから終りまで何一つ覚えていない。級友の言によれば、甲板上に釣り上げられたマグロのように寝ころがったまま動かなかったそうである。おかげで級友に頭を下げてデータを貰い、レポートをデッチ上げるやら、多くの級友からは侮蔑の眼で見られるやらで散々な屈辱を味わったが、まさか自分が先天的に船に弱い体質であるとは夢にも気付かなかった。

戦時中の事とて帆船実習も汽船実習も省略して昭和19年秋、学校を卒業すると直ぐ海軍に召集され護衛空母“海鷹”(大阪商船“あるぜんちな丸”の改装)に航海士として乗り組み、11月末十数隻からなる船団を護衛してシンガポール向け門司を出港した。出港直後、おりからの北西季節風のため艦は大ゆれにゆれ、私は忽ち船酔いの虞となった。数日前に出港した前の船団を護衛していた僚艦の“隼鷹”が濟州島沖で魚雷を受け轟沈したとの報せが入り、艦内は異常な緊張に包まれていたが、私はそれどころでは

なかった。食事は全々喉を通らず嘔吐は激しく、3日もすると吐く物もなくなり血の混った胃液を吐く始末で務めだけは何とか果したが、氣息えんえん生きた心地がしなかった。職務柄、やせ我慢を押し通し時々海図室で仮眠をとる以外は艦橋に立ち通した。その時の辛さ苦しさは今でも忘れることが出来ない。これはえらい職業についたと思ったが、当時は戦争第一、吾が身はなるようにしかならないと余り深くも考えなかった。その航海は無事シンガポールに着いて、又別の船団を組んで日本に帰ったが往復共無疵の船団は当時としては大変珍しかった。

翌年3月海防艦“大東”に転勤となり矢張り船団の護衛に当たったが、航海中は相変らず船酔いに悩まされ、しかもそれを他人に悟られまいとして突っ張り通し、一層苦痛を倍加することとなった。その頃から学生時代は一滴も口にしたことのない酒を飲むようになり、碇泊中は航海中の苦しさを忘れるという理屈にもならない口実をつけて良く飲んだ。

後になって、幕末の偉人勝海舟は咸臨丸で太平洋を渡った際、矢張り船酔いのため航海中は殆んど寝てばかり居たと何かの本で読んだが、早くこの事を知っていれば私もずっと気楽に過ごせたかも知れないが。

戦争が終り船舶運営会の所属となり、復員輸送や小さな貨物船による内航貨物の輸送に従事

したが、航海中は天候の如何にかかわらず船が走り始めると直ぐ気持が悪くなり、戦争中のような緊張感がないだけ余計に酔いも激しく、全く我ながら情けなかった。一方酒の方は次第に腕が上がり、一端の上戸となっていったのはお粗末の限りであった。

このように誠に苦しい船乗り生活であったが、船乗りを辞めようと考えた事は一度もない。これが若さというものか、或は乞食は3日したら止められないと言うが……。何れにしても今だに不思議に思っている。

ところが、昭和26年頃であったと思うが、日本船にも外航が解禁になり、私は“吾妻山丸”で比島から粗糖を満載してパナマ経由直行で北米バルチモアまで45日間のNON-STOP航海をした。この航海を境に私の船酔いはピタリと止まり、何時の間にか船酔いと縁が切れていた。何故だか分からないが理由などどうでも良かった。とにかく船に酔わなくなったのである。その頃から私は船乗りとして悔いのない人生を夢に見はじめた。

その後も途中3年間の本社勤務を除き、ずっと船に乗り続けたが一度も船酔いは顔を出さず、船酔いのない航海を私はどれ程有難く思い感謝したか。更にそのことが後々様々の苦難に耐えるにどれ程大きな支えとなったか計り知れない。敢て船酔いもうらみとしない所以である。

# “わが国鉄鋼業の現状と展望”

日本鉄鋼連盟  
調査統計部長

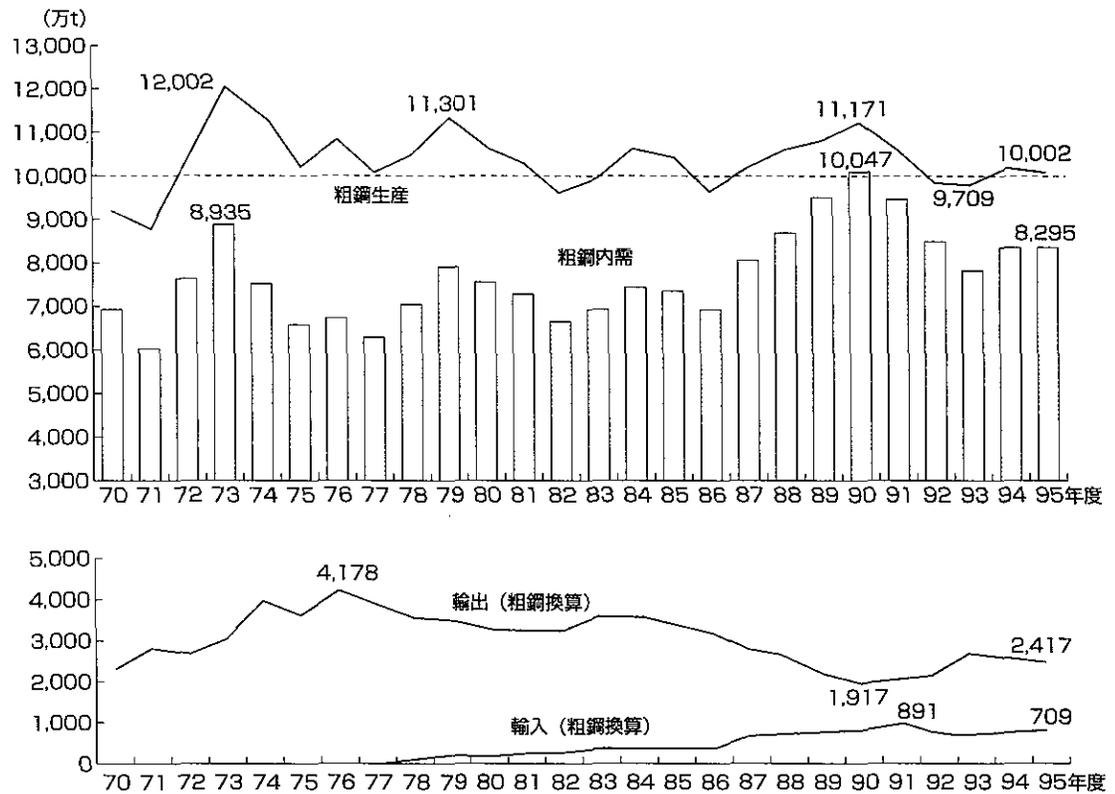
高子泰彦

## 1. 鉄鋼需給をめぐる経済環境

日本経済は1980年代後半からの異常なまでのバブル経済が崩壊、その後は1992～94年度の3カ年連続してのゼロ成長を余儀なくされたことは記憶に新しい。そうした中で政府は1992年8月の10.7兆円もの総合経済対策以来1995年9月

の14兆円にのぼる経済対策まで合わせて6回、総額63兆円（真水部分26兆円）におよぶ景気対策を打ち、懸命な景気浮揚策を講じた。一方、外国為替市場では1993年以降円の対ドルレートが急騰、1993年平均で110円台に突入、さらに1995年には80円を切る円の急激かつ大幅な上昇をみるに至った。1993年10月には景気が底を打

【図1】 わが国の粗鋼需給推移



出所:日本鉄鋼連盟

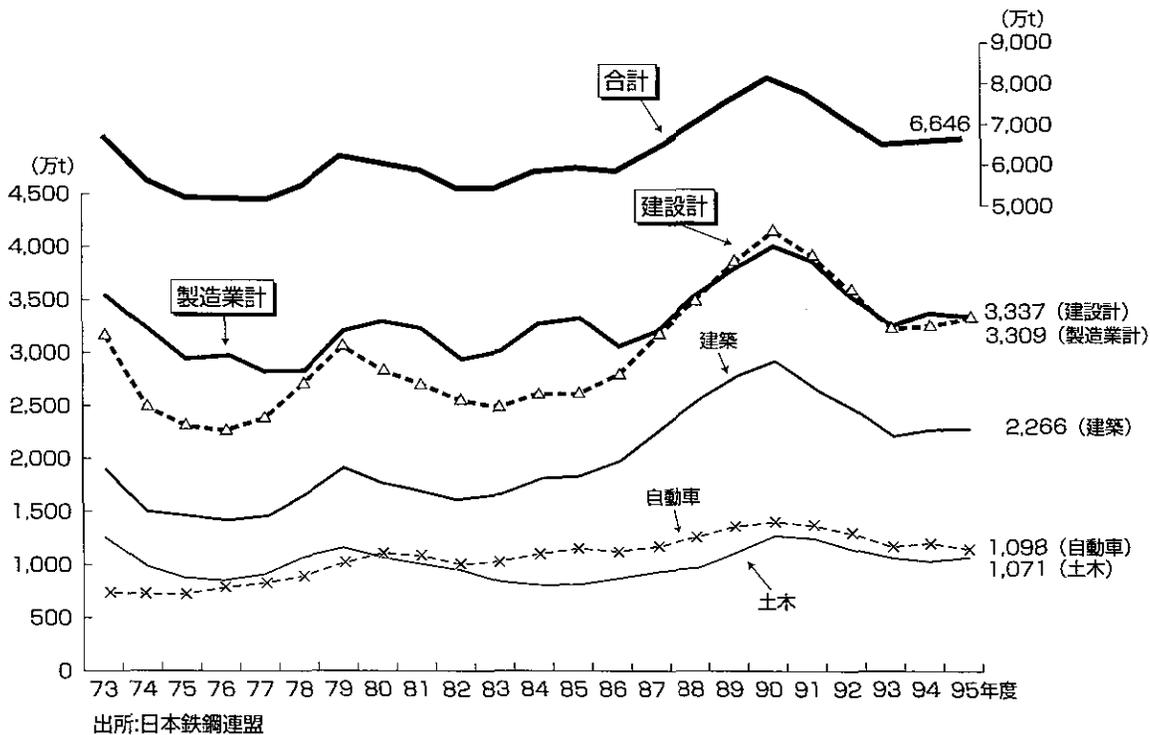
ち、回復に向かうこととなったが、そのテンポは極めて緩やかであり、経済界での認識は、実感の無い景気回復であった。しかも円高局面下で、輸入製品の急増とそれに伴う急激な価格破壊、さらには製造業の海外現地生産指向の強まりと空洞化現象への懸念が深まった。1995年8月にはそれまでの円高方向が是正されたが、わが国産業界は、円レートが90～100円の水準に耐える国際競争力をつけることなくして、経済の本格回復、活性化を図ることはできないとの認識であり、そのための行財政改革、規制緩和といった構造改革が最優先課題としている。

今年度の経済成長率は1995年度(2.3%)と同程度の水準に落ちつくことになると思われるが、構造改革の確実な進行がない限り、景気は小幅なサイクルを繰り返すだけにとどまり、民間需要主導の本格回復には繋がらないことになろう。

## 2. 鉄鋼需給動向

近年の鉄鋼生産は、バブル経済最盛期の1990年度が粗鋼生産1億1,171万トンを記録したが、これは例外としてみておく必要がある。その後は1億トン前後で推移してきており、今年度も当初鉄鋼連盟の見通し通り9,800万トンの水準に落ち着くものとみられる。かつては、こうした生産を支えたものは、1970年代半から1980年代半にかけての輸出比率30%以上という数値(最高は1976年の39%)でも分かるように、かなりの部分を輸出に依存するところが大きかった。しかし、1980年代後半に入ってから生産は内需に支えられてのものであり、近年の内需の量はバブル期からは下がっているといっても、1970年代、1980年代の内需に比べむしろ量は増えているといつてよく、内需主導型経済の姿を表わ

【図2】 普通鋼鋼材の主要部門別需要量推移

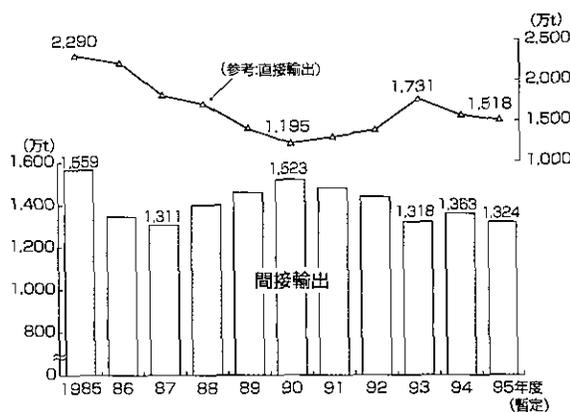


したものといえよう。(図1参照)

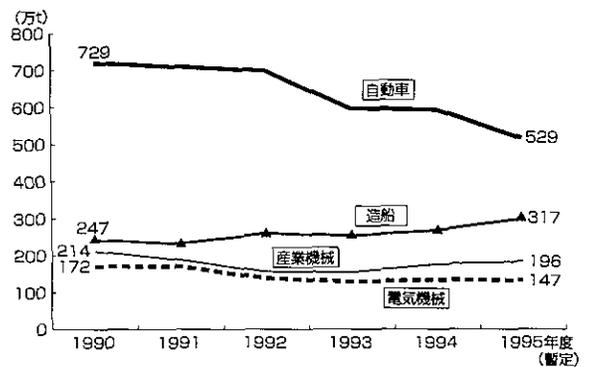
この内需についてその中味をみると(図2参照)、1987年からバブル経済最盛期に向けて建設、中でも住宅、非住宅の建築の伸びが著しかったことが分かる。この顕著な増加も、バブル期を過ぎると、ストック調整期に入っている。加えて、製造業部門については、円高局面下で製品輸出の減少、さらには海外現地生産化の進展が加わって、それまでわが国の内需に大きなウエイトを占めてきた間接輸出に減少傾向がみられるようになった。それを普通鋼鋼材の間接輸出でみると1990年度の1,523万トンから1995年度には1,324万トンに減ってきている(図3参照)。代表的な間接輸出である自動車を見ると、1995年現在の四輪車の海外生産台数は590万台に達し、海外生産比率は37%となっている。このことは自動車の間接輸出の減少を示すものであり、その量は1990年の729万トンから529万トンと、200万トンの減少となっている。また、電気機械の間接輸出についても減少がめだっている。(図4参照)

一方、近年の需要構造の特徴として鉄鋼の直接輸入の国内市場における位置付けが輸入比率8%台と安定したものになってきていることに加え、円高局面下において、量的には未だ少な

【図3】 普通鋼鋼材の間接輸出の推移

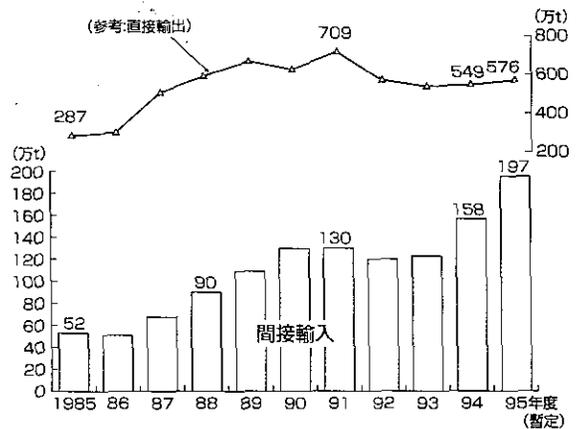


【図4】 普通鋼鋼材の間接輸出(部門別)の推移

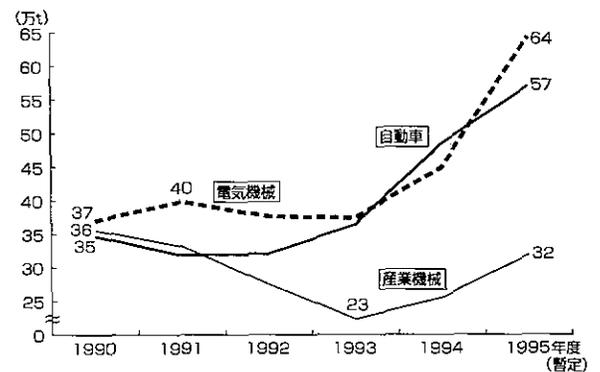


注:直接輸出は輸出向け出荷である。

【図5】 普通鋼鋼材の間接輸入の推移

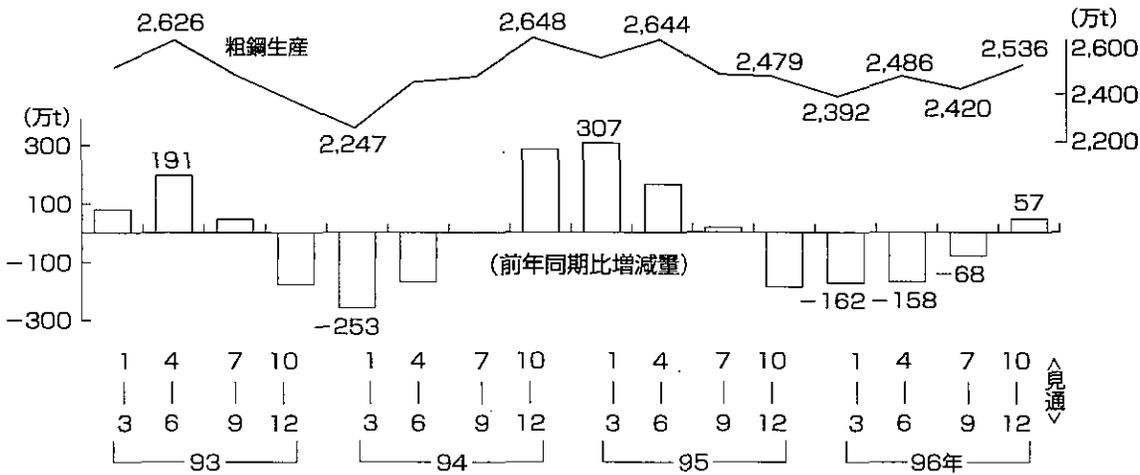


【図6】 普通鋼鋼材の間接輸入(部門別)の推移



出所:日本鉄鋼連盟推計(図3~6)

【図7】 粗鋼生産の四半期別推移



注：粗鋼生産の1996年10～12月は通産省「96年度第3四半期粗鋼生産計画」による。  
出所：日本鉄鋼連盟

いものの、間接輸入の伸びが顕著なことがあげられる。図5、6のとおりその量（普通鋼鋼材ベース）は1995年度で200万トン弱を示し、無視し得ないものになりつつある。

以上総じて近年の内需の動きは、建築はもとより製造業も純内需を中心とした増加であるところに特色がうかがえる。

上記近年の鉄鋼需給の動きの中で、今年度（1996年度）の需給動向の特徴について概観してみると、1995年1月の阪神淡路大震災の復興需要への過度の期待から過大な注文に対応、造り過ぎの状態となったこと、さらに円高下での輸入が急増したこともあり、在庫が膨らみメーカーは減産措置を講じ在庫調整を強いられるところとなった。1996年に入っても在庫調整は完了せず、減産体制は継続、7～9月期に入って漸くメーカー・問屋在庫が適正水準ラインとなり、在庫調整もほぼ終了、市況も上向きになってきた。こうした減産体制を反映して、前述のように1996年度の粗鋼生産は前年度を200万トン下回る9,800万トン程度になるものと見込まれる。

（四半期別粗鋼生産については図7参照）。内需については、①1997年4月からの消費税率アップへの駆け込み需要が、住宅建築、自動車、家電等の耐久消費財に影響を与え、国内販売を好調にさせているほか、円高是正～円安傾向が続いている中で、②自動車等の輸出も下げ止まりから年央以降増加に転じ、③土木関連も1995年秋の大型補正の1996年度への流れ込みの影響もあり民間土木の落ちを下支えしている——等総じて前年度を上回る見込みである。

鉄鋼輸出については1995年度実績2,264万トンを大きく下回るとみられるが、中でも中国向け輸出が、1996年上期積みのLC未開設—契約不履行が表面化する等で大幅減少となり、1996年4～9月実績では前年同期比3割減となった。また、在庫調整の続く東南アジア向けも大幅減少が見込まれている（表1参照）。

鉄鋼輸入については、円安基調の下で減少傾向にあり、1996年度上半期実績は普通鋼鋼材で247万トンと前年同期比2割減となっている（表2参照）。

【表1】 鉄鋼輸出の推移

(単位：1,000トン)

		1994年度	1995年度	1996年 4～9月	前年同期比 増減率(%)
全鉄鋼輸出	合計	23,623	22,645	10,368	▲ 9.3
	銑鉄製品	763	761	498	4.4倍(337.3%)
	普通鋼材	1,319	619	233	▲35.7
	特殊鋼材	16,788	16,771	7,515	▲12.4
主要仕向先	中メリ	4,333	3,525	1,329	▲28.9
	韓国	3,514	2,158	1,025	▲ 9.8
	台湾	2,800	3,432	1,677	14.8
	タイ	2,539	2,447	1,131	▲17.3
	ASEAN(7)	2,300	2,641	1,072	▲19.4
	ASEAN(7)	5,750	6,510	2,911	▲11.4
金額	ドル(百万ドル)	16,608	18,912	8,239	▲14.7
	円(億円)	16,582	18,098	8,893	4.0

出所：日本鉄鋼連盟「鉄鋼輸出入実績」

【表2】 鉄鋼輸入の推移

(単位：1,000トン)

		1994年度	1995年度	1996年 4～9月	前年同期比 増減率(%)
全鉄鋼輸入	銑鉄	2,198	2,468	415	▲ 76.3
	フェロアロイ	1,648	1,788	911	▲ 9.8
	鋼塊・半製品	373	505	149	▲ 44.1
	普通鋼材	5,485	5,720	2,473	▲ 20.8
	棒形鋼材	11	18	7	▲ 31.2
	線鋼材	105	85	49	▲ 46.7
	厚中板	341	408	151	▲ 52.2
	熱延広幅帯鋼	1,190	1,192	392	▲ 39.8
	冷延広幅帯鋼	2,237	2,329	1,112	▲ 7.1
	熱延広幅帯鋼	841	935	417	▲ 18.5
冷延広幅帯鋼	418	400	190	▲ 16.8	
鋼管	250	244	101	▲ 13.8	
主要仕向先 (普通鋼材)	韓国	2,785	2,809	1,402	▲ 4.5
	台湾	747	587	310	5.1
	ブラジル	369	248	245	116.9
	中国	267	698	100	▲ 79.3
	アメリカ	199	114	50	▲ 44.2
	ASEAN(7)	68	237	36	▲ 72.1
ASEAN(7)		109	147	23	▲ 73.2
普通鋼材・輸入比率		(8.2)	(8.5)		

出所：日本鉄鋼連盟「鉄鋼輸出入実績」

注：ASEAN(7)＝インドネシア、フィリピン、タイ、マレーシア、シンガポール、ブルネイ、ベトナム。

普通鋼材・輸入比率＝輸入／(国内出荷＋輸入)×100%。

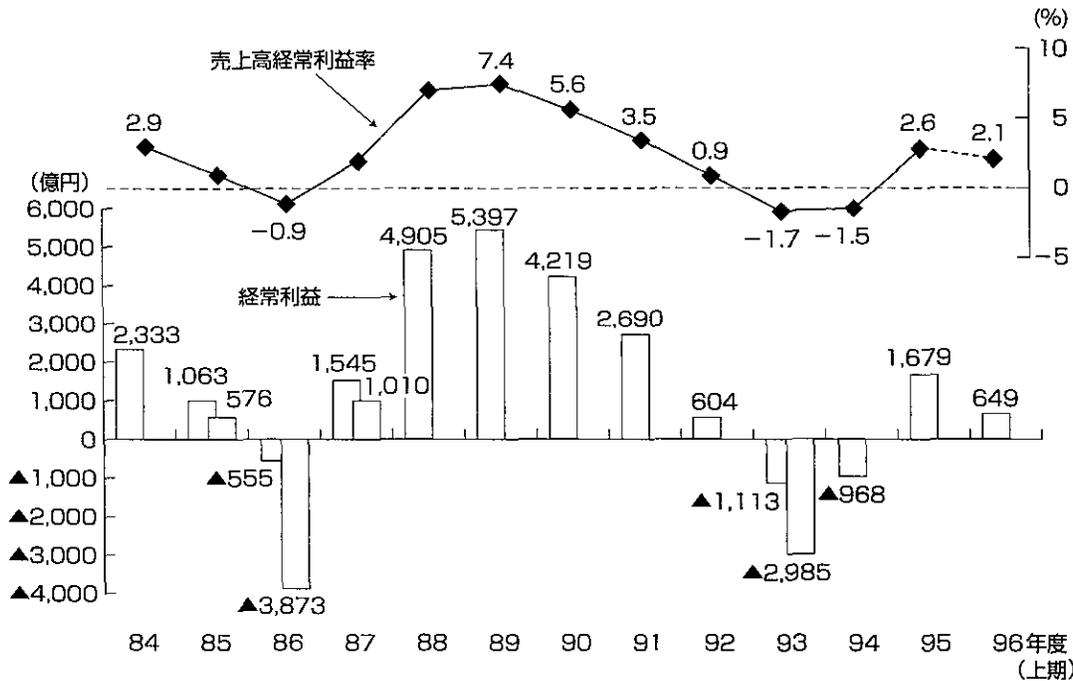
### 3. 中期展望

次に鉄鋼需給を中期展望する上での経済環境について触れてみる。

日本経済は、バブル経済時のストック調整、不良債権問題、財政難の解消等構造改革に向けてまだ時間を要すると思われ、経済の急激な本

格回復には時間がかかりそうである。このため先行き2～3年の中期的スパンでの経済成長率は2%台にとどまらざるを得ないと思われる。今後わが国産業経済が生き残り、国際競争力を確保していくためには、目下わが国が抱える高コスト構造を是正していく必要がある。そのために前述の通り規制緩和・撤廃、税制諸制度の

【図8】 高炉大手5社の経常損益



出所：日本鉄鋼連盟調べ  
注：□は、有価証券売却益等を除いた実質経常損益

改革を柱とする経済構造改革を断行し、自由で活力ある経済社会を構築していくことが求められている。

鉄鋼業界としても大競争時代の下で、国際競争力に打ち勝つための強固な土壌を築くため、各社は目下懸念なるリストラに取り組んでおり、高炉5社ベースでは、3年間で2万人強の雇用削減を含む8千億円にならんとするコスト削減計画を実施中である。その結果バブル崩壊時の1993、94両年度赤字決算にみまわれたものが、1995年度で黒字に転換、1996年度も中間決算では価格の落ち込みと在庫調整が影響しているものの、通年では黒字決算を確保するものと見込まれている(図8参照)。今後更に国際競争力をつけていくために、設備集約、さらには自動車用鋼板、H形鋼等製品のサイズ・規格の集約に取り組む姿勢が従来以上に強くなってこよう。

#### 4. 鉄鋼メーカーの戦略

将来に向けての鉄鋼各社のより積極的な戦略がめだつようになってきている。

需要開拓面では、まずスチールハウスの普及に各社とも相当の力を入れていることである。このスチールハウスは木材資源の保護などの地球環境問題等を背景に米国において普及中であり、わが国においても耐震性、耐久性、耐食性に優れた溶融亜鉛めっき鋼板を使用したツーバイフォー・スチールハウスへの期待が高まっている。

メガフロートも今日の鉄鋼業界の需要開拓の最大の目玉となっているものである。鉄鋼業界と造船業界で共同で設立したメガフロート技術研究組合は、既に本年7月横須賀追浜沖で、浮体ユニット(100m×20m×2m)を洋上で9個接合し、長さ300m×幅60m×深さ2mの大

型浮体モデルを完成させ、実証実験を成功させている。大型海洋構造物としてはいくつかの工法が提唱されているが、鉄鋼業界としては構造物として種々広範囲な利用可能性をもつメガフロート工法に的を絞った需要開拓PRを展開している。

阪神大震災による公共物の甚大な被害はいまだ記憶に新しい。鉄鋼業界としては公共構造物の耐震補強工事を全国展開させていくことを関係官庁をはじめあらゆる場を通じPRしているところであり、既に首都圏の高速道路の脚部分の補強工事が進行している。

鉄鋼業界の戦略の第二はあくなき技術開発への挑戦である。

まずは1988年度から通産省の支援を受けて開始した溶融還元製鉄法（DIOS法）の共同研究が8年間の歳月をかけて所期の目的を達成、1995年度に無事終了した。DIOS法は①従来の高炉法に不可欠な粘結炭に替わり、一般炭が使用できるので資源選択の自由度が拡大する。②焼結炉・コークス炉の省略により設備コスト・エネルギーコストの削減ができる。③高炉法と比較して溶銑コストが19%程度削減できる。④CO<sub>2</sub>排出量が高炉法と比べ4～5%減少できる——等多くの開発効果が得られ、その実用化に期待がかかっている。

また、④劣化低級スラップの再利用拡大、石油代替エネルギー利用の促進をねらった新製鋼プロセス、さらには⑤エネルギー原単位の20%低減等を期待できる新しいコークス炉として注目を集めている石炭高度転換コークス製造技術の開発にも国の予算がつき、ナショナルプロジェクトとして研究が進められている。

戦略の第三は、複合経営の強化である。半導体関連事業、情報通信事業、エンジニアリング事業への強化拡大はもとより、昨年31年ぶりに

電気事業法が改正されたことにより、非電気事業者が電力事業へ参入できるようになったことを背景として、鉄鋼業界も卸発電ビジネスを行うことが可能となり、複合経営の枠が一つ広がったこととなった。鉄鋼メーカーは既に電力会社に対しての入札に応札しており、1997年早々には落札者が決定する。鉄鋼業界の本事業が軌道に乗れば、電力会社はより安い電源が入手可能となり、製造コスト削減につながることで大きな期待が寄せられている。

次に海外に目を転じてみると、わが国鉄鋼業の今後のアジア展開が注目されている。高炉各社は昨年タイに合弁で冷延工場を建設することでタイ側と合意、2つの工場が1997～98年にかけて稼働することになった。今後の世界の成長センターとしてのアジア、その代表国としてのタイへの進出は、日本がホットコイル等中間製品の安定供給国としてアジアへの鉄源供給拠点になる可能性を示すものである。アジアは今製鉄設備能力の拡張に目を見はるものがうかがえ、韓国では既存製鉄メーカーの能力拡張は勿論、現代グループでも一貫製鉄所計画がみられる。台湾ではCSC250万トン第4期計画が今年末完成予定のほか、新一貫製鉄所建設の話が現実味をおびてきている。アセアンもタイでの高炉一貫製鉄所の建設計画が発表される等、製銑から製鋼、圧延までの能力増強計画に著しいものがうかがえる。わが国の国内市場およびアジア市場でのこれらアジア各国の能力増強には大きな影響がでてくることは当然予想される訳で、アジア各国の成長がみられなければその分日本の輸出の減少、輸入の増加といったシナリオも十分考えられることになる。

（本稿は個人的見解を記したもので日本鉄鋼連盟を代表するものではないことをお断りしておく）

# 海運 ニュース

1. ITIGG のホームページが開設されること  
—ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合  
(ヘルシンキ) の模様—
2. SMDG アントワープ会合の模様
3. 日本籍外航船の現状

## 1. ITIGG のホームページが開設されること —ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合 (ヘルシンキ) の模様—

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

同委員会の貿易手続簡易化作業部会 (WP.4: Working Party No.4) では、貿易手続簡易化の一環として、従来書類や電話で行われていた貨物・通関情報の交換をコンピュータ間で伝達処理するため、UN/EDIFACT (United Nations/Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport: 行政、商業および運輸のための電子データ交換規則) と呼ばれる統一規則による書式や記載内容の標準化作業を進めている。

WP.4では、これら標準化作業の開発、保守、普及等を推進するため、世界6地域 (西欧、東欧、汎米、豪州/ニュージーランド、アジア、アフリカ) にラポーター (Rapporteur) と呼

ばれる専門家を任命しており、それぞれの地域はラポーターの活動を支援するため、EDIFACT ボードという組織を設立している。アジア地域ラポーターには伊東健治氏 (日本、JASTPRO 理事) が任命されている。

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

今回の JRT 会合は、9月9日から9月13日までヘルシンキ (フィンランド) において開催された。

当協会および関係団体から以下2名が輸送 WG に出席した。

港湾物流情報システム協会 国際部 部長	鬼頭 吉雄
当協会 港湾物流部 物流システムチームリーダー	有光 孝生

### 1. 輸送 WG における主な検討内容

- ITIGG (International Transport Implementation Guidelines Group: 輸送 WG の下部組織、事務局: Tradegate Australia) より、Principles and Rules や、Message Reference Guides などの成果物の報告があった。また今後、ITIGG のホームページ (<http://www.tradegate.org.au/itigg.htm>) が開設されることとなった。
- 以下の各メッセージに関するサブグループが発足されることとなった。
- IFCSUM (Forwarding and consolidation summary message)
- APERAK (Application error and acknowledgement message)
- DESTIM (Equipment damage and repair estimate message)

IFTSAI (Forwarding and transport schedule or availability information message)

## 2. 他WGとの合同会議における主な検討内容

### ○通関 WG

貨物通関申告手続きに CUSCAR (Customs cargo report message) が使用され、そのガイドラインの保守は WCO (World Customs Organization) が担当することが合意された。

### ○保険 WG

IFTMCA (Consignment advice message) のガイドラインを ITIGG の Principles and Rules に準拠した形で、保険 WG が作成することとなった。

## 2. SMDG アントワープ会合の様相

SMDG (User Group for Shipping Lines and Container Terminals、グループの旧称である Shipplanning Message Development Group の略称) は、欧州における船社・ターミナルオペレーターの実務者を中心とした海運・港湾に関する西欧 EDIFACT ボード傘下のユーザーグループであり、日本における物流 EDI 推進機構や、アジア EDIFACT ボードにおける TWG (Transport Working Group) にほぼ対応して位置付けられる組織である。

SMDG はかねてより、海運・港湾関係の UN/EDIFACT における国連標準メッセージと、そのユーザーマニュアルの開発普及活動の中心

的役割を果たしており、BAPLIE (Bayplan Occupied and Empty Locations、コンテナ積み付けプランを通知するためのメッセージ)、MOVINS (Move Instruction Message、船社からターミナルに対するコンテナのハンドリングを指示するメッセージ) などのコンテナ輸送関連メッセージのユーザーマニュアル等を開発している。

今回の会合は、9月16日と17日の両日、アントワープ (ベルギー) で開催され、出席者は全体で約65名となり、わが国からは以下3名が出席した。

日本郵船貨物第一部企画グループ 清水 昇  
業務・システムチーム専任課長  
港湾物流情報システム協会 鬼頭 吉雄  
国際 陸 部 会長  
当協会 港湾物流部 有光 孝生  
物流システムチームリーダー

### 1. BAPLIE (V2.0)、MOVINS (V2.0)

BAPLIE および MOVINS のユーザーマニュアルの普及状況について報告があった。それによると BAPLIE については、普及版として V1.5 が実用段階に達しているが、V2.0 は試行段階に止まっており、現在、両者が並存している状況にあった。また MOVINS については、数ユーザー間において試行テストが実施されている状況にあった。

### 2. ITIGG

ITIGG (International Transport Implementation Guidelines Group) の事務局である Tradegate Australia の代表者より、ITIGG の活動状況の報告があり、また ITIGG が開設したホームページ (<http://www.tradegate.org.au/itigg.htm>) の実演があった。

### 3. TPFREP、TANSTA

ユーザーマニュアルが整備された TPFREP (Terminal Performance Report message) および TANSTA (Tank Status Report message) については、まだ実用段階には入っていないことが報告された。

### 4. その他

(1) 以下標準メッセージに関する討議等が行われた。

COPRAR (Container Pre-Arrival message)

COARRI (Container Arrival message)

CALINF (Call Information message)

VESDEP (Vessel Departure message)

(2) ITIGG 作成の Principles and Rules に準拠した以下標準メッセージに関する Message Reference Guides について報告があった。

CODECO (Container Departure Confirmation message)

COPARN (Container Pre-Arrival Notice message)

## 3. 日本籍外航船の現状

当協会は1972年以来毎年7月1日現在における100総トン以上の日本籍商船の現状を調査し、その集計結果を「日本商船船腹統計」として取りまとめて公表している。

同統計の調査対象船腹のうち、2,000総トン以上の日本籍外航船は、1980年央には1,176隻、34,240千総トンを擁していたが、日本籍船の国

際競争力の喪失などから、船籍の海外への移籍（フラッグイングアウト）が行われ、1995年7月1日現在では218隻、13,849千総トンにまで減少している（表1参照）。

このために、現在、有効な海運対策の確立について海運造船合理化審議会等で検討が行われているが、現状を早期に把握して政策に反映さ

【表1】 日本籍商船船腹量の推移

	日本籍商船合計			うち2000総トン以上の日本籍外航船		
	隻数	千総トン	伸び率(%)	隻数	千総トン	伸び率(%)
1975	8,832	38,198		1,317	33,486	
1980	8,825	39,015		1,176	34,240	
1983	8,666	39,010		1,140	34,100	
1984	8,349	38,013	△ 2.6	1,055	33,249	△ 2.5
1985	8,225	38,141	0.3	1,028	33,470	0.7
1986	8,024	35,619	△ 6.6	957	30,809	△ 8.0
1987	8,250	32,831	△ 7.8	816	28,200	△ 8.5
1988	7,939	29,193	△ 11.1	640	24,582	△ 12.8
1989	7,777	26,367	△ 9.7	532	21,691	△ 11.8
1990	7,668	25,186	△ 4.5	449	20,406	△ 5.9
1991	7,568	24,741	△ 1.8	419	19,815	△ 2.9
1992	7,411	23,736	△ 4.1	376	18,669	△ 5.8
1993	7,323	23,595	△ 0.6	340	18,420	△ 1.3
1994	7,165	21,888	△ 7.2	280	16,669	△ 9.5
1995. 7 / 1	6,950	19,030	△ 13.1	218	13,849	△ 16.9
.10 / 1				212	13,598	△ 1.8
1996. 1 / 1				205	13,283	△ 2.3
. 4 / 1				200	12,997	△ 2.2
. 7 / 1				193	12,674	△ 2.5

(注) 「日本商船船腹統計」各年版より作成  
ただし、1995.10/1～1996.7/1の2,000G/T以上の外航船については3カ月毎の増減調査結果より算出

せる必要があること等を鑑み、当協会は上記の「日本商船船腹統計」の集計とは別に、同対象船舶のうち2,000総トン以上の外航船については特に3カ月毎にその増減数を調査し、暫定値ながらも船腹量の早期把握を行うこととし、今般その最初の集計結果が取りまとめられた。

また、近代化船ならびに「マルシップ」の船腹量については、従来は、それぞれ別々にしか

把握されてこなかったが、上記調査実施を機に、これらのデータベースを運輸省より入手したので、日本籍外航船のデータとこれらを整合させて集計した。

以下で、その概要を紹介する。

1. 2,000総トン以上の日本籍外航船

前述の調査によると、1995年7月1日以降本年6月末までの間における船腹量の増減は表2のとおりであった。増加船腹は6隻・160千総トン、減少船腹は

31隻・1,337千総トンで、差引純減少25隻・1,177千総トンとなっている。

この結果、本年7月1日現在の2,000総トン以上の日本籍外航船の船腹量は193隻・12,672千総トンになっていると推定される。

この間の増加船舶は、新造船2隻、輸入船舶3隻、内航から外航に転換した船舶1隻で、船種別には、オア・パルクキャリア3隻、カーバ

【表2】 2,000総トン以上の外航船の増減状況 (1995. 7. 1～1996. 6. 30)

船種	1995. 7. 1現在				増加および減少								1996. 7. 1現在			
					1995. 7 - 1996. 6											
	隻数	千総トン	千重量トン	構成比(%)	増加船腹		減少船腹		隻数	千総トン	千重量トン	構成比(%)				
乾貨物船	フルコンテナ船	31	1,154	1,155	5.3					3	57	66	28	1,097	1,089	5.5
	一般貨物船	7	130	223	1.0					3	25	36	4	106	187	0.9
	冷凍・冷蔵船	15	88	98	0.5					2	19	21	13	69	77	0.4
	カーパルクキャリア	25	541	352	1.6	1	12	11	4	4	54	39	22	499	324	1.6
	オア・パルクキャリア	64	4,831	9,064	41.8	3	140	249	9	728	1,390	58	4,243	7,923	40.1	
	オア材専用船 その他専用船	2	88	106	0.5					1	49	59	1	39	47	0.2
小計	144	6,833	10,999	50.7	4	153	260	22	932	1,611	126	6,054	9,648	48.9		
油/乾貨物兼用船	1	128	248	1.1								1	128	248	1.3	
油送船	油化学送薬カ	52	5,285	9,210	42.5					7	309	501	45	4,975	8,709	44.1
	品ス	21	1,603	1,226	5.7	2	8	8	2	96	100	21	1,514	1,134	5.7	
	小計	73	6,888	10,436	48.1	2	8	8	9	406	601	70	1,514	10,209	51.7	
合計	218	13,849	21,683	100.0	6	160	269	31	1,337	2,212	193	12,672	19,739	100.0		

ルクキャリア1隻、液化ガス船2隻である。

また、減少船舶31隻の減少事由は全て海外売船で、その船種別構成は表3のとおりである。

なお、本調査は増加・減少船腹のみに基づく簡易な集計で、若干の誤差等が含まれていると思われるので、厳密な集計結果は「日本商船船腹統計(1996)」の刊行を待たれたい。

## 2. 日本籍外航船のうち、近代化船および「マルシップ」

運輸省より入手した近代化船および「マルシップ」にかかわる資料を前記のデータと整合させ、①日本人船員フル配乗の近代化船、②混乗近代化船、③「マルシップ」方式の混乗船(混乗近代化船を除く)、④日本人船員フル配乗の在来船の区分でその推移をみると表4のとおりとなる。

近代化船(日本人船員フル配乗)は1986年6月のA船(乗組定員18名)実用化から1990年6月のC船(乗組定員14名)実用化に至る時期に増加したが、その後は減少が続き、1996年央では、日本人船員フル配乗の近代化船が41隻・

3,201千総トン、混乗近代化船56隻・4,383千総トンとなっている。

他方、在来船のうち「マルシップ」方式の混乗船は従前の近海船「特例マルシップ」に加え、1990年2月以降、フラッキングアウト防止策として「新たなマルシップ混乗」が実施されたことから1993年央の120隻にまで増加しているものの、1996年央では35隻、2,273千総トンとなっている。

また、日本人船員フル配乗の在来船は著しい減少が続いており、1996年央では61隻、2,815千総トンと算定される。

【表3】 1995.7.1～1996.6.30の間における減少船舶の船種別明細

船種	減少船腹		
	隻数	千総トン	千重量トン
フルコンテナ船	3	57	66
一般貨物船	3	25	36
冷凍・冷蔵運搬船	2	19	21
自動車専用船	4	54	39
撒積船	2	170	332
鉱石専用船	2	211	424
鉱/炭兼用船	2	155	290
鉱/撒兼用船	3	192	344
チップ専用船	1	49	59
油送船	7	309	501
L P G 船	2	96	100
合計	31	1,337	2,212

(注) 1995.7.1～1996.6.30における2,000G/T以上外航船の増減調査結果より

【表4】 日本籍外航船の推移(近代化/在来、日本人船員フル配乗/混乗 区分)

年央	統計		近代化船						在来船					
			合計		日本人船員フル配乗		混乗近代化船		合計		日本人船員フル配乗		マルシップ混乗	
	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	隻数	千総トン
1990.7	449	20,406	169	11,156	169	11,156			280	9,250	238	8,854	42	396
1991.7	419	19,815	148	10,233	148	10,233			271	9,582	205	7,968	66	1,614
1992.7	376	18,699	116	8,696	116	8,696			260	10,003	159	5,928	101	4,075
1993.7	340	18,420	93	7,284	93	7,284			247	11,136	127	5,319	120	5,817
1994.7	280	16,669	78	5,962	71	5,394	7	568	202	10,707	95	4,602	107	6,105
1995.7	218	13,849	98	7,586	52	4,216	46	3,370	120	6,263	81	3,882	39	2,381
1995.10	212	13,598	96	7,474	48	3,985	48	3,489	116	6,124	75	3,589	41	2,535
1996.1	206	13,288	94	7,283	44	3,508	50	3,775	112	6,005	73	2,961	39	3,044
1996.4	200	12,997	96	7,533	42	3,247	54	4,286	104	5,464	67	3,134	37	2,330
1996.7	193	12,672	97	7,584	41	3,201	56	4,383	96	5,088	61	2,815	35	2,273

(注) 「日本商船船腹統計」各年版、2,000G/T以上外航船の増減調査、運輸省資料より作成

# 業界探訪

## 業界団体を訪ねて

訪問団体 財団法人 新日本検定協会

(京急第2ビル)

創立 昭和23年(1948年)2月

沿革 戦後、それまで1社であった国際検定業務を独占禁止法が制定されるなかで、競争が必要という声により、昭和23年1月26日に海事に関する公益を増進するため、海事検定業務を行うことを目的として運輸省より公益法人の設立許可を受けた。

同年2月から、東京・横浜・神戸において事業を開始し、その後北海道から沖縄までに支部・出張所を、昭和52年には、シンガポール事務所を開設したのをはじめ、タイ・マレーシア・上海に海外事業所を開設し、国際的な総合検定機関として海運・貿易関係者の要請に応え、現在に至っている。

また、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」などの政府代行業務を行っている。

会長 吉野則忠

所在地 本部 東京都港区高輪3-25-23

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

### 業務内容

#### 1. 検査部門

貿易、海運、海上保険などに関連した様々なトラブルを円満に解決するため、必要な検査を実施。検査対象品目は、国内外の物流貨物全般および各種船舶、さらに陸上機械設備と多品目にわたっている。事実の認定、損害事故の予防、事故原因の調査、損害額の査定などを行い、鑑定書を発行する。この鑑定書は、公正な鑑定・検査のエキスパートである検査員が作成し、



▲中央研究所が入っている「新検ビル」

重要な証拠書類として国内はもちろん、国際間の問題解決に役立てられている。

## 2. 検量部門

輸出入貨物の受渡しが正確・スムーズに行われるよう、必要な容積や重量を公正な立場で的確に測定。検量証明書を発行する。

当協会の発行する証明書は、海上運賃の基礎資料になると同時に、航海の安全向上にも役立てられている。また、その他メーカー、商社、銀行、税関、倉庫、荷役、港湾運送など、各種手続き、取引きの基礎資料としても幅広く活用され、国内外の海運、貿易業界からも大きな信頼が寄せられている。

## 3. 理化学分析部門

輸出入貨物・国内流通貨物を問わず、その品質検査や損害貨物の原因調査等を行うためには、公正・中立な検定機関の理化学分析所として「中央研究所」を設け、第一線の研究者と最新機器を導入し、分析・研究開発を行

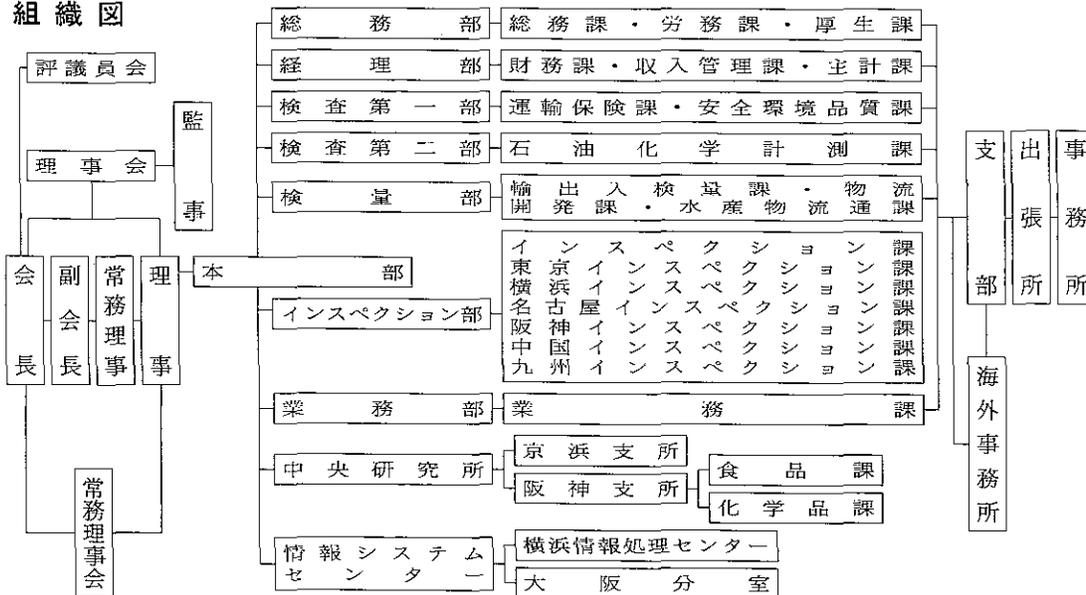
っている。また、同研究所は、日本化学キューエイ㈱ (JCQA) (協会も出資参画) から国際品質システム規格「有機・無機化学品、鉱産物及び燃料の検査、測定及び試験」について審査を受け適合、同規格 (ISO-9002) を取得している。

## 今後の事業に対する取り組み

低迷する日本経済の状況下で、物流の合理化、規制緩和の要請を受けて、状況の変化に応じた新しい需要に合致した業務の開発、技術の修得などを行っていききたい。

具体的な今後の取り組みとしては、今後増大が予想される食品検査業務、石油の輸入自由化による揮発油等の分析などの新規業務の推進、各種損害保険の損害査定・検査、入出庫管理も含めた国内外物流管理業務の機能拡大ならびに定着、技術計算・計測関係のシステム開発受託、海外事業の強化などを図ることとしている。

## 組織図



# 海運雑学ゼミナール 第80回

## 不幸な運命を背負った巨船 「グレートイースタン」

1859年9月、全長219メートル、1万8,915総トンの世界最大の鉄船「グレートイースタン」が英国で就航した。計画段階では「リバイアサン（旧約聖書の巨大な海獣）」と名付けられたこの船は、最大でも3,000総トン級が常識だった当時としては、まさに破天荒な巨船だった。

巨大化の最大の狙いは航続距離の延長にあった。当時は石炭の補給地が少なく、外洋港では価格も高い。出港時に安い国内炭を大量に積み、途中補給を最小限にでき採算が向上する。そのため船内スペースの大半は石炭庫が占め、優に1万トンを超す石炭が積み込まれた。

しかしこの船が実際に就航したのは、当初の目的の極東航路ではなく大西洋航路だった。試運転中の機関の爆発事故などで完成に予想以上の期間と費用がかかり、その間に最初の船主が

倒産したためだが、大西洋航路ではその長大な航続距離は生かせず、さらに南北戦争で旅客や貨物が減少した時期でもあり、3年半にわずか10回の大西洋往復で最初の使命を終えた。

あとは解体しかないとみられていたグレートイースタンだったが、意外な方面から再び活躍の機会が訪れる。大西洋での海底電線敷設のためのケーブルシップとしての利用である。

巨大な船体と長い航続距離は、大量の電線を積み込んで長期の作業をするのに適していた。活躍したのは約9年。その後、再び大西洋航路に復活するが、すでに性能や設備は陳腐化し、最後は劇場やサーカスなどの設備をもつ公開船（exhibition ship）として各地を巡業する羽目になる。

1889年にはついに解体されるが、船体は極めて頑丈で、その作業は2年以上におよんだ。解体中に二重底の中から建造中に閉じ込められた鉄打ち職人の白骨死体が見つかったため、当時の人々は「グレートイースタンの不幸な生涯の原因はここにあった」と噂したという。

## 知らない間に作られていた 日本周辺の詳細な海図

正確な測量に基づく日本地図としては、伊能忠敬の実測をもとに1821年（文政4年）に完成された「大日本沿海輿地全図」が有名だが、日本周辺の海図は、これよりはるか以前にすでに製作されていた。

といっても作ったのは日本人ではない。初めて日本周辺の海図を製作したのはオランダ人のシェンクとフリース。1650年（慶安3年）に刊行されたこの海図は、北海道や樺太が大陸と繋がっているなど怪しい部分もあるが、伊豆諸島から本州東方を経て北海道・樺太まで約50ヵ所の実測による水深が記録されている。



その後18世紀に入ると、まずフランスやイギリスが、さらに19世紀にはアメリカやスペインが、海軍に水路部を創設し、国家事業としての海図作成に乗り出す。イギリスは18世紀末から日本周辺水域の測量を積極的に行い、1795年から1868年にかけて、日本各地で十数度の測量を実施した。回数は少ないがフランスやロシアも、日本近海で測量を行っており、アメリカもペリー来航の前後に、琉球や小笠原諸島、伊豆諸島、下田などの測量を行った。日本に來航したペリー艦隊も、滞在中に幕府の制止を無視して江戸湾内の測量を強行している。

こうした測量活動は、開国以後は事前に申し入れが行われるようになったが、それ以前はほとんどが無断だった。欧米列強は、日本人が気づかない間に、日本周辺水域について驚くほど詳細な情報を収集していたわけである。

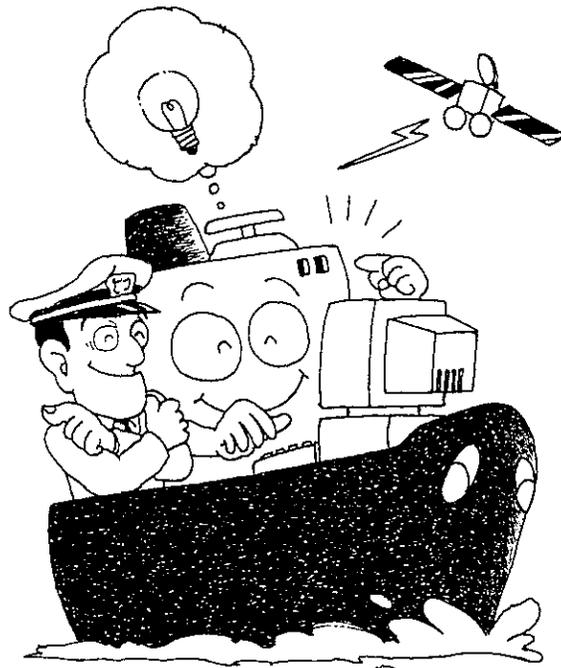
こうして測量結果やそれを基に作られた海図は、のちに幕府海軍の測量隊にも提供された。日本の海図づくりは、こうした外国の海図や資料の移植から出発したのである。

## 実現に一步近づいた 21世紀の超自動化船

船が、まるで知能を持った生き物のように、人間の手を借りずに、外洋の航海から入出港、離着岸、エンジンプラントのメンテナンスまで自動的にこなす。そんな夢のような構想が現実のものに近づきつつある。

高度自動運航システム、高信頼度プラント、故障予知診断システムなどの先進技術により、経済的で安全性にも優れた超自動化船の実現を目指す「高信頼度知能化船」の構想は、1982年の運輸技術審議会の答申からスタート。以来、着実に各要素技術の開発が進められてきた。

高信頼度プラントの開発では、対摩耗性、耐



熱性に優れたセラミックスをシリンダーやピストンリングの材料に使い、6ヵ月間メンテナンスフリーで、しかも高出力、低燃費、軽量化と、画期的な性能を実現した中速ディーゼル機関の技術がほぼ完成。さらに大型低速ディーゼル機関への応用が期待されている。

人工衛星やロラン、デッカなどを利用した高精度位置情報測定システムに高性能レーダー、ソナー、電子海図などを組み合わせたコンピュータ集中制御の高度自動運航システムや衝突・座礁予防システムも、実用の域に達しつつあり、将来的には、陸上からのサポートと一体化した出入港自動化システムの実現も可能だ。

こうしたハイテクシップの出現で、海運の世界は、今後さらに乗組員の少数精鋭化が進むはずだ。しかし頭脳明晰なよき相棒と付き合うには、それを管理する乗組員にも、エレクトロニクスやコンピュータなどについての広範な知識や応用能力がこれまで以上に不可欠になる。船がどんなに賢くなっても、それを操るのはやはり人間なのである。

## London便り



10月にスイスのジュネーブにあるILO（国際労働機関）で、久しぶりの海事総会が開催されました。前回の総会は1987年で船員の医療や福祉、送還、社会保障等に関する四つの新しい条約を採択しましたが、今回はいずれもすでにある条約の改正で私の担当は船員の賃金、労働時間および定員に関する第109号条約の改正委員会でした。

この条約は1958年に採択された条約で船員の労働時間等を定めたものですが、条約に最低賃金および賃金設定に係わる条項が含まれているところから、批准の大きな障害となっており、条約採択から40年近く経っているのに発効の目処がたっていません。また最近では海難事故の原因のほぼ80%が人的要因に由来するものといわれ、少数定員や船内の長時間労働に伴う疲労と事故との関連性が研究されている背景を受けて今回のこの条約の改正作業が行われたわけです。採択された新条約では、船内の最大労働時間については1日につき14時間以内、もしくは1日に最低10時間以上の休息を与えるといったかたちで合意されました。これは陸上の勤務体系からみると長いようですが、船は24時間休みなしに動いているわけですし、職住一致して通勤の必要がないこと、また陸上での代償休暇制度等考え合わせると労使共に受け入れられるレベルと考えられたようです。1995年に改正されたSTCW条約でも船舶の安全の観点から船橋当直者は日に少なくとも10時間の休息が与えられなければならないと決まっていることでもあり、この条約と整合性を取る必要もありました。

さて、この労働時間がきちんと守られるか否か関係官庁が監督するために日々の作業時間割りや労働時間の記録簿を制定することになりました。ここでフランス政府やスペイン政府等がポート・ステート・コントロールするにあたり、検査官が内容を理解できなくては意味がない、従って記録簿はILOの

公用言語で記載すべきであるとの提案を提出しました。この提出の意図は見え見えで海運の世界では言うまでもなく、英語が事実上の世界共通語ですが、この即成事実を認めたくないフランス語圏やスペイン語圏があらゆる機会をとらえて抵抗するわけです。IMOの会議においてもワーキング・ペーパーのフランス語やスペイン語への翻訳が間に合わないと審議を拒否します。どうしても時間的な余裕がなく、英語のテキストのみで審議する場合は必ず両国政府は正式に抗議し、メキシコやパナマがこれに同調します。自国の国語を大事にすることは取りもなおさず自国の文化、アイデンティティを護ることであり重要なことであるのは言うまでもありませんが、海運関係の会議でしかも夜遅くなってこうした議論を聞かされると英語しか理解出来ない我々としてはうんざりします。この言語問題をめぐって喧々ガクガクの議論がありましたが、結論が出ず審議は翌日に持ち越されました。

翌日の本会議の前に開かれた船主側の会議において、スペイン代表がこの問題に触れ、「ILOの公用言語は英仏のみではない、スペイン語でも記載すべきである、よって船主側はスペイン政府提案を支持すべきである」と発言するにおよび私も発言を求め「スペイン語は公用言語ではなく、ILO憲章に書かれている通り単なる会議言語である。そもそも船主や乗組員が理解できない言語を使って何の意味があるのだろうか。全くナンセンスである」と卒業以来あまり使った覚えのないナンセンスなどと言う言葉が思わず出てしまいました。少々言い過ぎたかなと思いましたが、すぐ韓国と中国が支持してくれ、特に中国は「今や海運はアジアを中心に動いている、アジアの船主と船員を忘れてはならない」と中華思想の国らしく相当過激な言葉が飛び出しました。

結局この問題は議長裁定で起草委員会に一任され、結果は「会議言語（英、仏、スペイン）もしくは船内の使用言語と英語で記載する」と言うフランスやスペインの顔も立てた文言に決まりました。

こうした問題が方方で繰り返されるわけですから、国際会議も時間がかかるわけです。

（欧州地区事務局長 赤塚宏一）



10月

- 4日 米国第104議会が閉会した。これに伴い米国1984年海運法改定法案およびOECD造船協定国内実施法案は廃案となった。  
(P.8 シッピングフラッシュ 2 参照)
- ◎ IMO の第41回防火小委員会 (FP) が9月30日からロンドンで開催され、SOLAS条約第II-2章を改正し、標準火災試験、火災伝搬性試験などを火災試験方法コードとして強制化する「火災試験方法コード」案を承認した。
- 8日 米国の新規運航補助法案は、クリントン米大統領の署名を取得し、成立した。  
(P.8 シッピングフラッシュ 2 参照)
- 9日 日本港運協会 (高嶋四郎雄会長) は、事前協議制度の改善について制度運用の簡素化をはかることで当協会港湾協議会および外国船舶協会と大筋合意に達し、これを9日の同協会常任理事会で承認した。
- 11日 政府は閣僚懇談会で、神戸など主要港の入出港時手続き簡素化の方針につき、閣僚間で合意を得た。
- 14日 EU の欧州委員会は、日本の港運慣行である事前協議制度が外国船社に差別的な扱いをしているとして、日本政府に対し、WTO での2国間協議を求める意向を表明した。
- 18日 IMO の第74回法律委員会が14日からロンドンで開催され、船舶の燃料油による海洋汚染に対する賠償のあり方、船骸除去に関する条約案および強制保険などについて審議した。
- ◎ 初の次官級協議となる第1回日米運輸ハイレベル協議がワシントンで開催され、日本側は、アラスカ原油輸出法の撤廃と新規運航補助法や米国1984年海運法改定法案に対する懸念を表明した。
- ◎ OECD 将来の造船協定締約国会合が17日からパリで開催され、造船協定批准状況の報告等が行われた。同協定を唯一批准していない米国の協定批准の見通しについては1997年3月の次回会合で報告を求めることとなった。
- 22日 ILO 海事総会が8日から9年ぶりにジュネーブで開催され、4つの新条約と関連する勧告・決議を採択した。
- 25日 1971年国際油濁補償基金 (IOPCF1971) 第19回総会が22日からロンドンで開催され、理事国の選出、Haven号クレーム処理等につき検討した。また、1992年国際油濁補償基金 (IOPCF1992) の第1回臨時総会が23日から開催され、クレーム処理機関の創設や事務局長の権限など今後の基本的な枠組みについて検討した。
- 28日 第7回日韓船主協会会談が28・29日の両日、韓国・釜山で開催され、共通の海運問題につき意見交換が行われ、共同声明が採択された。  
(P.10 シッピングフラッシュ 3 参照)
- 30日 日本船員福利雇用促進センター (SECOJ) の国際船舶制度推進調査委員会第6回会合が開催され、外航日本人船員の将来像等について議論した。
- ◎ フィリピンの労働雇用省長官を代表としたミッションが28日から来日し、当協会、運輸省、労働省、国際船員協会、全日本海員組合とSTCW条約への対応などにつき意見交換を行った。
- 31日 第39回港湾審議会総会が開催され、「港湾の開発、利用および保全ならびに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更について」と題する基本方針が了承され、運輸大臣宛答申された。



## 海運関係の公布法令 (10月)

- ㊦ 港則法施行令の一部を改正する政令  
(政令第302号、平成8年10月9日公布、平成8年10月15日施行)
- ㊦ 港則法施行規則及び港湾運送事業法施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第54号、平成8年10月9日公布、平成8年10月9日施行)
- ㊦ 海上保安庁組織規程の一部を改正する省令  
(運輸省令第55号、平成8年10月25日公布、平成9年1月1日施行)

## 国際会議の開催予定 (12月)

- アジア船主フォーラム恒久事務局設置検討委員会第2回中間会合  
12月2日 チェンライ (タイ)
- アジア船主フォーラム航行安全委員会第3回中間会合  
12月2日 チェンライ (タイ)
- 第9回 UNCTAD/IMO 専門家会合 (アレスト条約)  
12月2日～6日 ジュネーブ
- IMO 第67回海上安全委員会 (MSC)  
12月2日～6日 ロンドン

## 「日本海運の現状」の刊行

当協会では、毎年「日本海運の現状」を作成しており、今般、その1996年版を刊行いたしました。グラフや資料を用いながら、項目ごとに簡単な解説を付し、日本海運の今の姿を説明したもので、世界海運とわが国海運の輸送活動、海運経営、外航船員の現状、内航海運の4つの柱で構成されております。

若干余部がございますので、入手ご希望の方は下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉

(株)日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL 03-3264-7181 FAX 03-3262-4757

日本海運の現状

1996.12.1

1996.12.1

# 海運統計

## 1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1980	29,382	31,995	▲ 2,612	30.4	32.0
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1993	40,202	26,826	13,376	▲ 6.5	▲ 9.1
1994	40,498	28,104	12,393	0.7	4.8
1995	41,531	31,549	9,982	2.6	12.3
1995年10月	3,561	3,020	540	3.9	20.2
11	3,605	2,931	674	7.5	16.2
12	4,009	2,899	1,110	6.9	18.2
1996年1月	3,028	2,967	61	11.4	21.4
2	3,625	2,977	648	3.7	25.4
3	4,111	2,991	1,120	2.5	10.1
4	3,645	3,328	317	5.1	31.1
5	3,406	3,179	227	14.2	32.8
6	3,664	2,934	730	7.4	21.1
7	3,826	3,328	498	17.5	35.9
8	3,455	3,104	350	8.1	16.7
9	3,874	3,096	778	1.5	14.7

(注) 通関統計による。

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

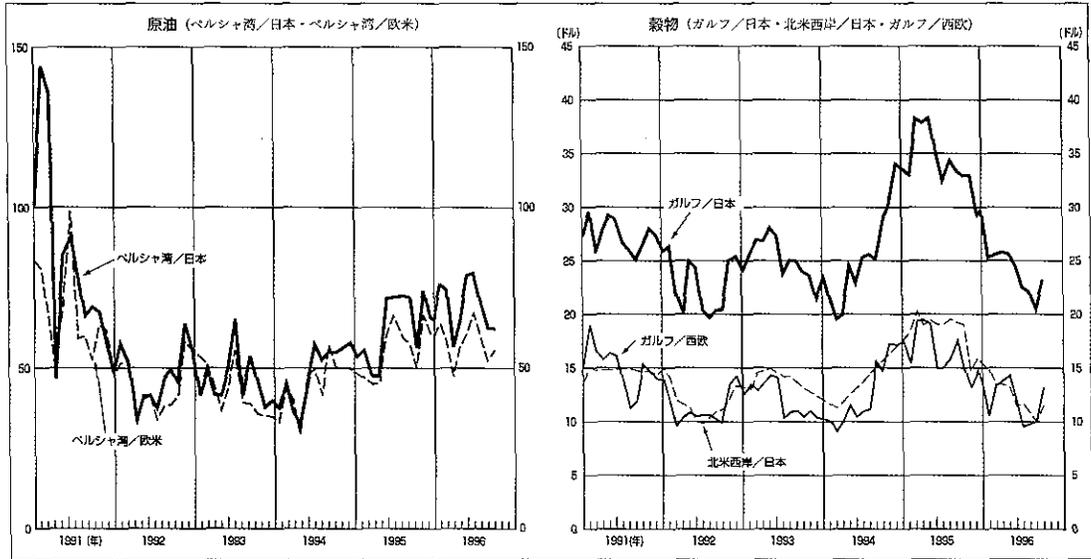
年月	年間 月間	平均	最高値	最低値
1985		238.54	200.50	263.40
1990		144.81	124.30	160.10
1991		134.55	126.35	141.80
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1995		94.06	80.30	104.25
1995年11月		101.92	100.70	103.85
12		101.85	101.07	102.85
1996年1月		105.84	104.40	107.40
2		105.73	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
9		109.75	108.88	110.97
10		112.36	111.20	114.45

## 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	鉍 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他		
1990	132,265	3,091	129,174	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1996 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
9	16,595	0	16,595	5,095	5,675	4,861	35	475	262	192	8,815	1,627
10	19,561	199	19,362	6,552	4,615	7,146	0	244	716	89	13,597	4,463

(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	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	64.50	56.00	42.50	35.00	58.00	42.50	52.50	49.50
10	55.50	48.00	53.75	50.50	63.00	55.00	47.50	37.50	50.00	42.50	55.00	43.75
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			

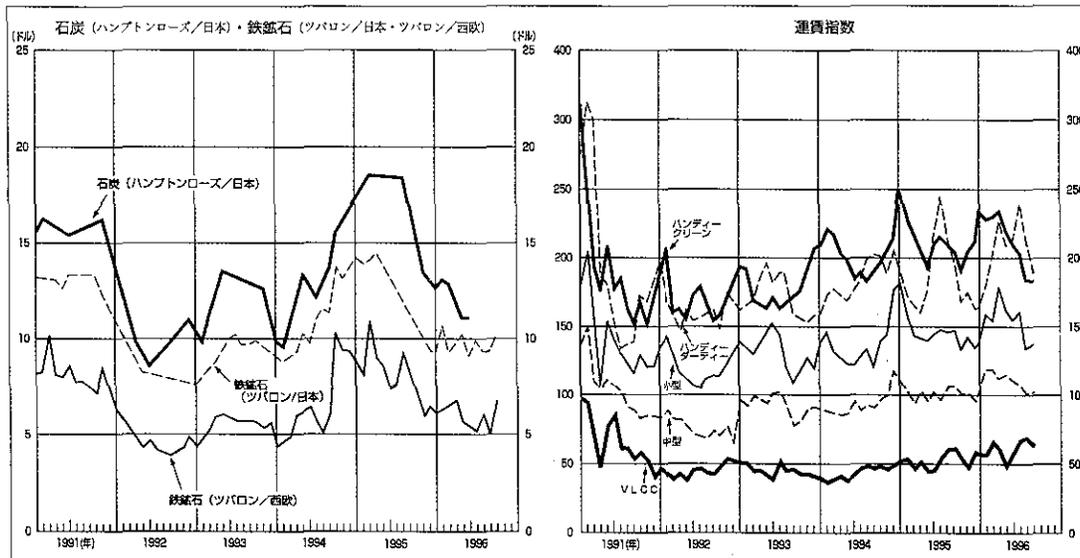
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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	22.00	20.00	19.50	18.60	—	—	16.50	—	—	—
9	33.50	32.00	20.50	18.25	18.65	18.50	10.00	—	17.50	15.10	10.00	8.00
10	33.00	25.25	23.00	18.75	18.50	17.75	11.85	11.30	15.00	11.00	13.25	8.00
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 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

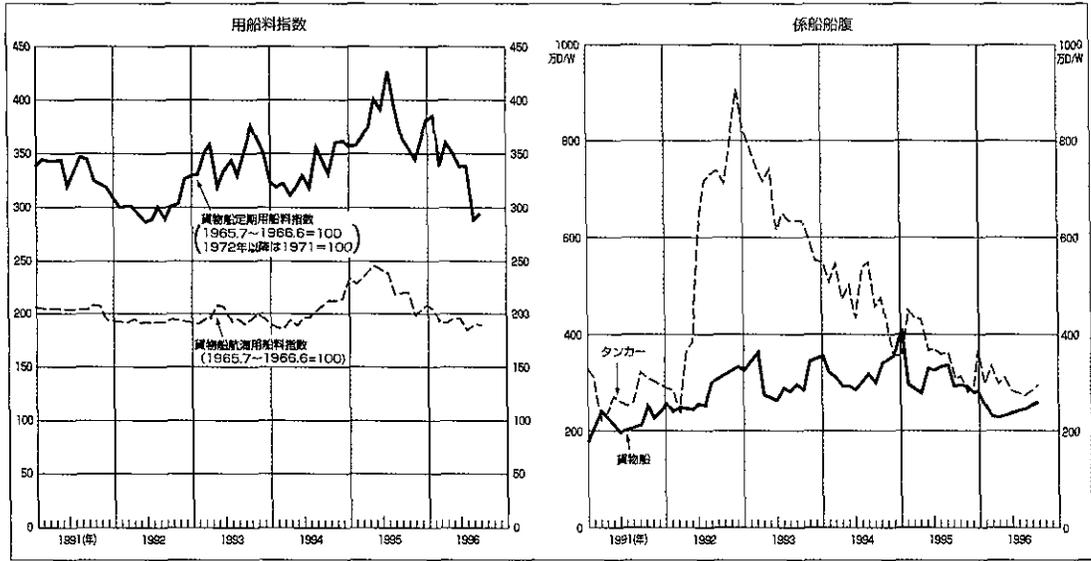
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)				
	1995		1996		1995		1996		1995		1996		
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	
1	—	—	12.50	—	14.20	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15	
2	—	—	13.00	12.95	13.75	—	11.00	—	8.00	—	6.50	5.65	
3	18.50	—	12.75	—	13.50	—	9.00	—	11.25	9.80	—	—	
4	—	—	—	—	13.90	—	—	—	8.70	—	6.80	6.25	
5	—	—	11.25	—	—	—	10.25	—	8.25	7.75	—	5.95	
6	—	—	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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.00
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.75
11	13.45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	9.25	8.10	—	—	—	6.20	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	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	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	69.5	100.6	135.8	217.4	181.0
9	47.8	93.1	133.8	201.7	186.4	63.7	106.5	147.6	191.7	203.7	63.1	101.0	139.2	185.0	180.1
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・ SHIPPING マネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン (15万トン) 以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン (6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン (3万~6万トン) ⑦H・D =ハンディ・ダーティ: 3万5000トン (3万トン) 未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン (3万トン) 未満。



8. 貨物船用船料指数

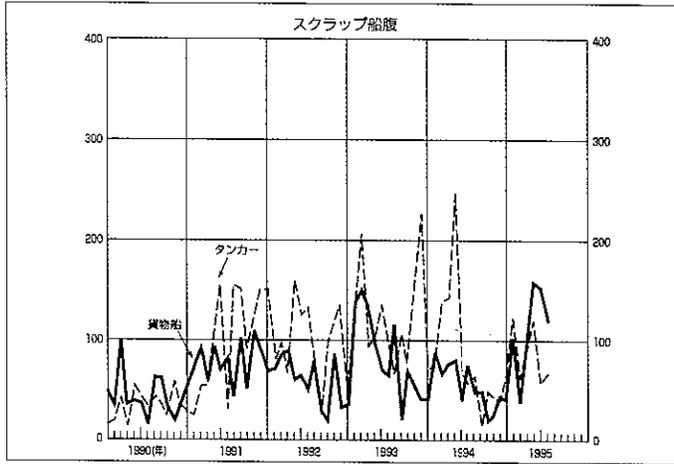
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1991	1992	1993	1994	1995	1996
1	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3
2	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6
3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	192.0	325.0	320.0	327.0	324.0	366.0	339.4
4	207.0	192.0	194.0	198.0	243.0	192.0	335.0	300.0	356.0	310.0	377.0	363.0
5	205.0	191.0	195.0	191.0	245.0	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	339.0
8	206.0	191.0	194.0	202.0	218.0	189.0	342.0	288.0	346.0	360.0	391.0	289.0
9	206.0	191.0	196.0	208.0	220.0	186.0	318.0	293.0	328.0	349.0	364.0	293.0
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 News・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	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	234	1,950	2,562	55	1,657	2,800
10	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691	274	2,178	2,920	68	1,870	3,165	232	1,972	2,610	55	1,776	2,919
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。



### 10. スクラップ船腹量の推移

月次	1994						1995						1996					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	20	185	342	8	226	439	28	329	459	10	350	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	46	586	1,537	7	274	568
7	34	383	675	8	524	1,016	31	498	730	13	250	532	41	722	1,174	12	328	646
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	262	340						
計	452	5,915	10,353	151	7,146	14,267	374	4,068	6,179	117	5,065	9,997						

(注) ①ブレーム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。

「あけび」という植物をご存知でしょうか。山地に自生する、多年生のつる植物である。つるは細くしなやかで、細工ものにも使われる。

10年ほど前、東北地方の実家の庭にあった木から2、3本株分けして貰い、猫の額ほどの拙宅の庭に植えている。肥料などは施していないが、毎年春には葡萄の房を小さくしたような紫色の花をたくさん咲かせている。強い植物とみえ、新芽は切っても切っても次々と生え、地を這うつるからは根が出ている。新芽を食する地方もあると聞かすが、私自身はまだ経験していない。ゆでて、おひたしにするらしい。

さて、秋には薄紫の、大人の握

## 編集後記

り拳大の実をつけ、つるから垂れさがってくる。ただし、色づくにはやや寒い気候が必要らしく、拙宅の物は緑色のままが多い。実は熟すと、その頭から尻にかけて一本筋が入り、それが割れて口を開ける。

実の内側は空洞で白く、中には白い寒天状のものに包まれた小さな黒い種が数十粒入っている。寒天質のところはほんのり甘く、ここを食する人は多い。しかし、皮の部分も、ほろにがい大人の味がしてまことに捨てがたいところなのである。

その食べ方であるが、まず、挽き肉とたまねぎ、しいたけ等で肉味噌を作る。それを、種を取り除いた実の中に詰めていく。そして、中の味噌が外に出ないように回りを糸で縛り、実全体をたっぷりの油でじっくり揚げる。これで堅い皮も柔らかくなり、食べ易くなる。ちょっと苦味の「秋」を感じることのできる一品であると思っている。

最近はおけびもデパートの食材売り場で手に入るようである。一度お試しになってはいかがであろうか。

新和海運

総務部次長兼法規保険課長

平山 泉

せんきょう11月号 No. 436 (Vol. 37 No. 8)

発行◆平成8年11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：日正汽船株

(英文名) NISSHO SHIPPING CO., LTD.

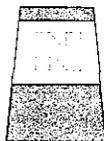
代表者(役職・氏名)：取締役社長 宗高秀直

本社所在地：東京都港区虎ノ門3-8-21 第33森ビル

資本金：4,000百万円

創立年月日：1943年5月26日

従業員数：海上117名 陸上43名 計160名



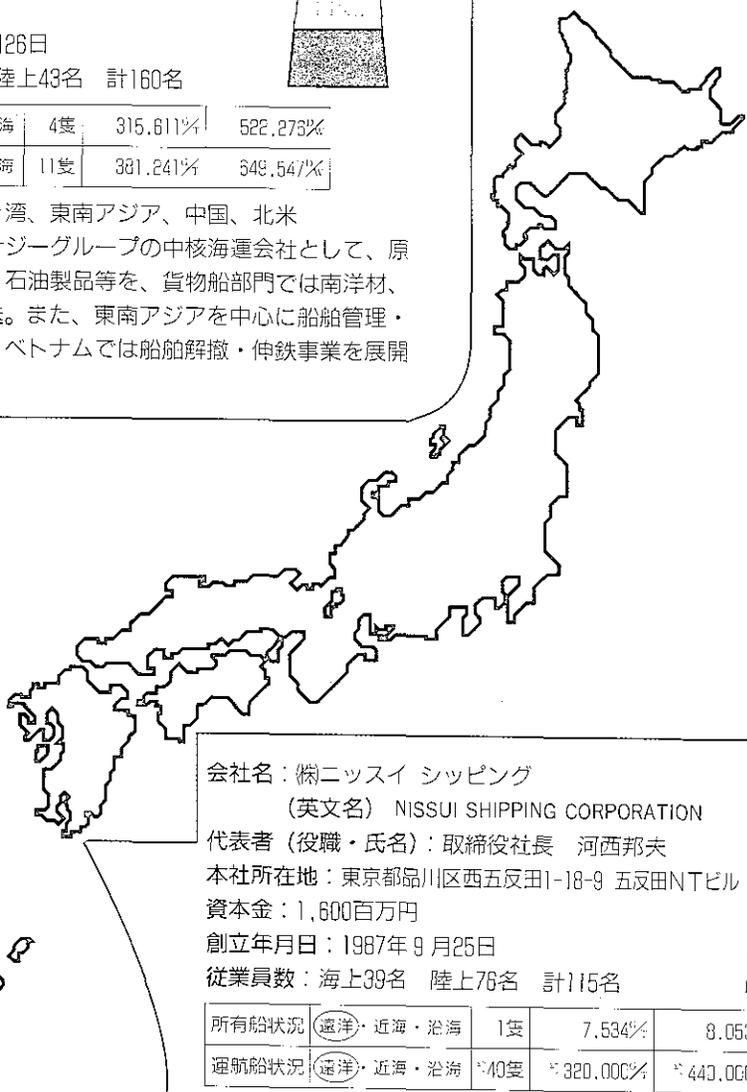
所有船状況	①遠洋・近海・沿海	4隻	315.611%	522.273%
運航船状況	①遠洋・②近海・沿海	11隻	381.241%	349.547%

主たる配船先：ペルシャ湾、東南アジア、中国、北米

事業概要：ジャパンエナジーグループの中核海運会社として、原油、LPG、石油製品等を、貨物船部門では南洋材、石膏等の輸送。また、東南アジアを中心に船舶管理・運航のほか、ベトナムでは船舶解撤・伸鉄事業を展開している。

当協会会員は148社。

(平成8年11月現在)



会社名：(株)ニッスイ シッピング

(英文名) NISSUI SHIPPING CORPORATION

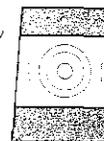
代表者(役職・氏名)：取締役社長 河西邦夫

本社所在地：東京都品川区西五反田1-18-9 五反田NTビル

資本金：1,600百万円

創立年月日：1987年9月25日

従業員数：海上39名 陸上76名 計115名

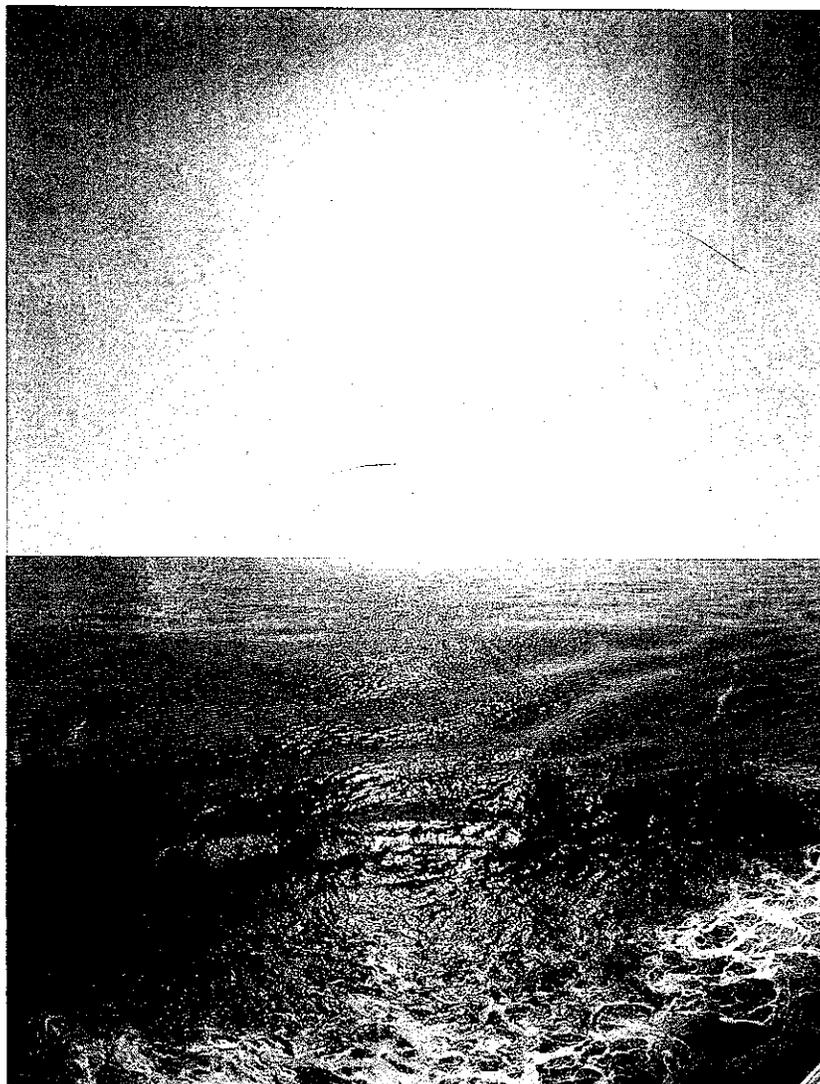


所有船状況	①遠洋・近海・沿海	1隻	7.534%	8.053%
運航船状況	①遠洋・②近海・沿海	40隻	320.000%	443.060%

主たる配船先：北米、南米、欧州、アジア、オセアニア

事業概要：国内外の水産会社、国際フルーツ企業等を取引先とし、スリ身、サケ・マス、イカ等の冷凍水産物、ならびにフルーツ類、野菜類、畜肉類等の冷凍・保冷貨物の国際輸送を行っている。また、業種を異にする17万DWTの鉱石兼石炭運搬船1隻を運航している。

# 船が支える日本の暮らし



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