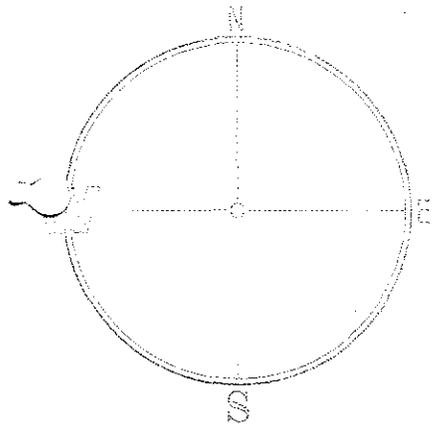


平成8年12月20日発行 毎月1回20日発行 No.437 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

# せんきょう

1996  
12



# 船協月報/1996年12月号 目次

## ◎巻頭言

平成8年を振り返って★日本船主協会副会長  
乾汽船取締役社長・乾 英文——1

## ◎座談会

第84回ILO(海事)総会に出席して——2

★運輸省船員部長・金丸純一      ★全日本海員組合組合長・中西昭士郎  
★当協会理事長・増田信雄      ★司会 日本ILO協会常務理事・工藤幸男

## ◎ SHIPPING フラッシュ

1. 第84回ILO(海事)総会の模様について——8
2. 港湾計画に関する二つの重要方針が決定——12  
—第39・40回港湾審議会総会の審議模様—
3. 第6回SECOJ国際船舶制度推進調査委員会の模様について——15

## ◎平成8年の海運界10大ニュース——17

### ◎随想

土蜘蛛★日本造船工業会会長・藤井義弘——18

### ◎特別欄

海運界の一年間を振り返って★日本郵船調査グループ長・松田俊男——20

### ◎海運ニュース

1. 船舶燃料油による汚染に対する賠償制度等を検討——22  
—IMO第74回法律委員会の模様—
2. Haven号クレーム解決の方向へ——23  
—1971年国際油濁補償基金(IOPC Fund1971)第19回総会/  
1992年国際油濁補償基金(IOPC Fund1992)第1回臨時総会の模様—
3. 次期Sea-NACCSの基本仕様が確定——25  
—次期海上システム開発推進協議会の模様—
4. アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会第2回中間会合の模様——26
5. 日本マレーシア経済協議会第19回合同会議の模様——27
6. 環境保全に関する海運業界としての自主的行動計画について——28
7. 会員会社の運航船腹量は前年比でわずかに減少——28  
—1996年4月1日現在の運航船腹量調査結果より—

◎業界団体を訪ねて—訪問団体(社)日本電子機械工業会——32

◎海運雑学ゼミナール★第81回——34

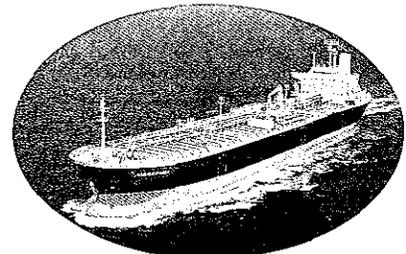
◎Washington便り——36

❖海運日誌★11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」

## 平成8年を振り返って

日本船主協会副会長  
乾汽船取締役社長 乾 英文



今年、日本海運にとって歴史的な2つの出来事がありました。

その第1は、わが国の14番目の祝日として最初の「海の日」を祝いました。今後一層「海の恩恵に感謝すると共に、海洋国日本の繁栄を願う」意義深い祝日となるよう祈念いたします。

第2は、海上運送法の改正による「国際船舶制度」の創設であります。現在海造審において、日本商船隊の国際競争力維持・向上の観点から、この国際船舶制度など当面する諸問題が審議されており、私はその委員を拝命しておりますので、所信の一端を申し述べます。

昭和60年の海造審において、海運集約以来の規制緩和が提言され、個々の海運企業の自立性の発揮と経営の活性化を図ることとなりました。奇しくも同年プラザ合意が成立し、それ以来わが外航海運は円高の進行に呻吟してまいりました。今回の海造審は一連の円高によってあぶり出された外航海運の高コスト構造をいかに国際競争力ある体質に改善していくかが問われております。

本年度は、登録免許税と固定資産税の軽減措置等が導入され、国際船舶制度への第一歩を踏み出しましたが、国際競争力回復には程遠い内容であります。今後さらなる施策の充実を期待したいと存じます。

申すまでもないことですが、われわれ中小船社は現有の国際船舶を維持することさえ困難な経営状況にあります。経営の合理化、経費の節減には鋭意努力しておりますが、今回の海造審で関係荷主が特に強く求めている国際競争力を持つためにも、「外航海運・船員問題懇談会」の報告書通り、原則日本人船・機長2名の配乗が不可欠と存じます。

今は、原則日本人船・機長2名配乗への道筋を明らかにすることが喫緊の課題であると思います。配乗の緩和が究極日本船、日本人船員の確保につながり、雇用の安定、維持が図られてゆくものと確信しております。

先般、日本籍船がなくなった船社に1か年間に限り船員保険適用継続の特例が認められました。事業主の所有または裸用船する日本籍船がなくなった場合でも、雇用船員に船員保険が適用されるよう抜本的な見直しを強く要請しております。

さらに、外航海運の自由な事業活動を阻害している諸規制の撤廃や、時代にそぐわなくなった制度の改善並びに緩和などが審議されます。わが外航海運の百年の大計に誤りなきを期したいものです。

平成9年を迎えつつある今、幸い為替レートは安定しているものの、海運市況は悪化しております。

決意を新たに新年を迎えたいと存じます。

## 第84回 ILO (海事) 総会に出席して

(日本 ILO 協会との合同企画により平成 8 年 11 月 15 日に開催。審議内容については P. 8 シッピングフラッシュ 1 参照)

### 出席者 (敬称略・順不同)

金丸 純一 運輸省船員部長  
中西昭士郎 全日本海員組合組合長  
増田 信雄 当協会理事長  
司会  
工藤 幸男 日本 ILO 協会常務理事

### はじめに ILO 海事総会とは？

工藤 ILO (国際労働機関) の第84回総会が10月にジュネーブで開催されました。9年ぶりに開かれたもので、海事総会としては今回で11回目となります。

ILO の創立準備中、陸上とは別に海事総会を開くよう要求があり、海事総会の議題を審議するための特別委員会が作られました。これが JMC (ILO・合同海事委員会) です。ILO は政・労・使の三者構成ですが、JMC は船員と船主代表の二者構成になっており、JMC で事前に協議したものを三者構成の ILO 理事会に提起し、理事会の決定を受け、海事総会の議題等が決まる仕組みになっています。総会には政府から 2 名、労使から各 1 名が出席します。

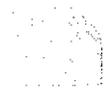
今日は、海事総会に出席された政・労・使の代表にお集まりいただきました。まず総括的な印象について政府代表の金丸船員部長からお願いいたします。

### 1 まずは会議の成功を

金丸 前回から 9 年が経ち、国内でも便宜置籍船化が進み、ポートステート・コントロール(寄港国による監督)が重要な意味を持つてくるなど、海事を巡る情勢が大きく変化しました。また、財政難の折から ILO 内部に海事総会を一般総会の中でやろうという議論も起こり、昨年開かれるはずの総会が、皆様の熱意でようやく実現したわけです。政府としては、まず会議を成功させ、条約をわが国で受け入れられるようにするのが大きな目標でした。

今回は「ILO 精神」が発揮されましたね。「これは、ゲームではなくてスポーツだ」ということ。勝った負けたではなく三者すべてに勝利を、という発想ですから、基準を引き上げながら妥協し、各国が批准できるものをめざそうという精神です。

いま一番の問題は便宜置籍船、すなわちフラッキングアウトです。搾取され、厳しい状況で働く船員を何とかしたいという船員側の強い願望があります。一方、先進国の一部に、自国の



海運の保護のため、発展途上国や躍進の著しいアジアに対し競争条件をイコールにしたいという思惑があった。そこが、濃厚に結びついたと思うわけです。

これに関連してポートステート・コントロールの問題、換言すれば旗国が労働状況をどこまで管理するかが議論になりました。各国政府の大勢は労働条件は基本的に旗国の責任という見解でした。船員側は、レベルを上げるにはどこの国でも寄港国が厳しく監督すべきだと言い、そこに一部の国が同調したのでしょう。

工藤 労働側代表の中西組合長はいかがでしょうか。

中西 国際物流が大西洋から太平洋時代変わったという印象です。会議の進め方にしても、以前は欧州が仕切っていましたが、今回の議長団はアジア中心でしたね。

工藤常務もご存じのとおり、政府も船主側も、ILO活動に最近でこそ関心を示しますが、欧州と比べるとかなり無関心です。ILOは欧州

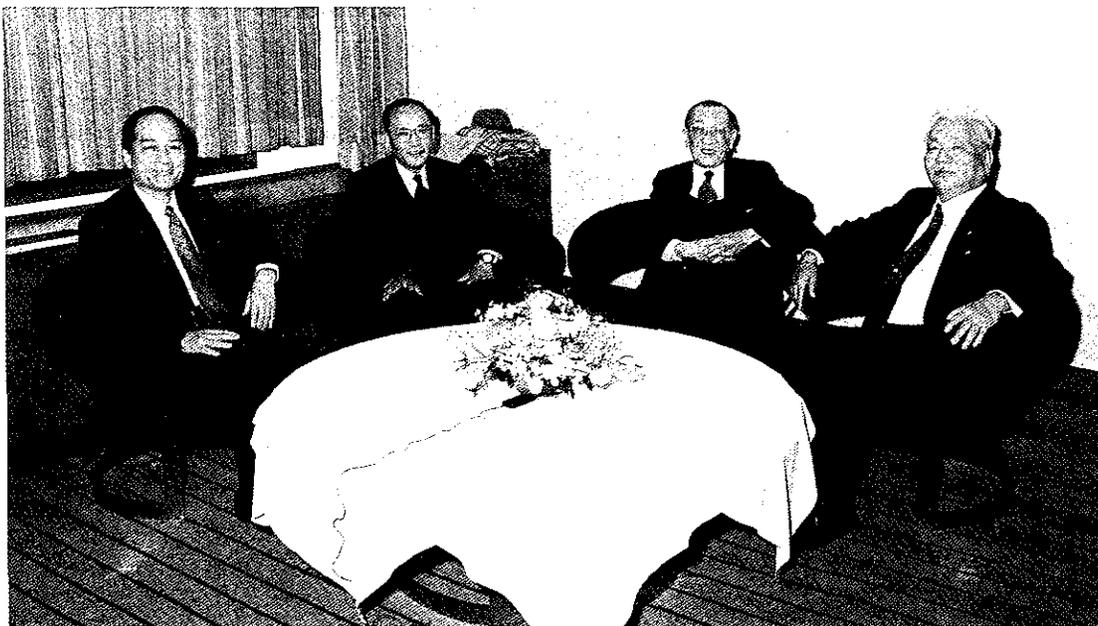


金丸純一氏

などの仕切り機関だったという逆の見方もありますが、今後はアジアも積極的に参画し発言しないと役割を果たせません。日本ILO協会の仕事が非常に大事だということを感じますね。

工藤 使用者代表としてご出席の増田理事長から、船主側のご感想をお願いいたします。

増田 世の中変わったなと感じました。私どもが組織するアジア船主フォーラムのメンバーの運航船は世界の約4割で、船員供給国も主にアジアだという現状を反映した総会でしたね。





中西昭士郎氏

実は、船主側は“How do you do?”と言う相手はあまりいませんでした。ISF（国際海運連盟）で常に相談しているので“How are you?”で済む間柄なのです。私どもは各国政府が受け入れやすいように、条約はシンプルにし、細かい規定は勧告で対応しよう、柔軟に対応できて政府の自主性が発揮されるようなものを作ろうとしたわけです。

この会議は理詰めの議論というより国際会議の場を借りた労使の折衝によって、いかに政府側にアピールできるかがものを言います。それだけに場内よりも場外での会議が大変重要です。

全体の印象として、日本の常識は必ずしも世界の常識ではないことを感じました。例えば、船員職業紹介条約を必死で通そうとしましたが、世界的には当然の事で、「なぜ、今頃？」という感覚なんですね。

また、ILOの条約の中で海事条約の割合が多いのは、船員移動が世界的規模なので、国際的な共通の基準作りに向いているからだ認識した次第です。

工藤 確かに海上関係の条約は多く、ILOの177の条約のうち46が海上労働関係の条約で、勧告では184のうち34になります。

## 2 船員労働の監督は旗国で

—第28号—

工藤 第1議題は、船員の労働および船内生活の状態の監督についての勧告の改正（第28号）です。まず、金丸部長からお願いいたします。金丸 勧告を条約にしたことにより、船員の労働および生活状態を監督する制度の維持と所定の期間内での検査が義務づけられました。しかし日本の現在の監督体制では検査対象船が約2万隻あり、2年に1回が限度です。これはどこも同じで、毎年では不可能だと議論した結果「3年を超えない期間内で、できれば毎年」として決着しました。

監督官については、自分の国に帰らない三國間輸送が多いため、民間にも検査を委託できる制度となりました。監督をフラッグステート・コントロールでやるか、ポートステート・コントロールにするかで議論しましたが、最終的には投票で「旗国の監督だけ」に決まったのです。工藤 この問題について船主側はいかがですか。増田 外航海運は世界が舞台ですから、自国で適法でも他の国では「駄目」と言われては困るのでポートステート・コントロールには反対です。結局、旗国の監督となり安心していきます。

通常、条約か勧告かを念頭に置いて議論するのですが、これは中身を見てから最終的に条約か、勧告かを決めたいです。要するに「政府が受け入れやすい方がいい」ということですね。

工藤 中西組合長は、いかがですか。

中西 日本の労使間の協約水準や技術の歴史、船員法の水準がはるかに先行しているので遅れている感じがしますが、発展途上国の実情からいえばあの程度かなという感じです。

### 3 15歳未満の船内労働が 禁止に

—第109号—

工藤 第2議題は、賃金、船内労働時間及び定員に関する条約(第109号)です。ポイントを金丸部長からお願いいたします。

金丸 1日8時間、週6日労働の基本原則に、最高労働時間や最低休息時間が加わりましたね。

18歳未満の船員については、原則的な「夜間労働の禁止」という規定が設けられ、新たに16歳未満の者の船内労働が禁止されました。日本の義務教育は15歳までですし、義務教育を終了した者はいいはずだとドイツと共に主張したのですが、無視され16歳となったので、条約を受け入れられるかどうか悩みますね。

やはり、日本の常識が世界の常識とは限らないようです。日本は来年から40時間労働ですから全体では非常に進んでいますが、短期間に働いて後は長い休暇を取るという労働慣行が考慮されないの、今後問題になると思います。

工藤 増田理事長はいかがですか。

増田 にわかには欧州が発言してきた感じです。海運分野(運輸)はEUの作った労働時間の統一ルールから除外されていますが、いつまでもそのままでいられない。EU加盟国の船主は国際条約がなければEUルールに従わざるを得ず、不利になるかもしれない。それなら、世界各国が同じ競争条件でやった方がいいと考えたんでしょう。

もう一つ、Mゼロ船の機関士の扱いです。待機時間を労働時間に算入しようという話が出ましたが、日本には待機手当があるので労働時間に算入したらMゼロ船を作った意味がありません。労働側と政府は「警報が鳴ったら飛んで行くのだから労働だ」と主張しましたが、実際に

労働した時間だけということでは決着しました。

年少者問題は16歳未満の乗船を禁止すると、ILOの他の条約や、年少者の保護条約と釣り合わない。外航貨物船には実害がなくても、問題です。

工藤 労働側として中西組合長をお願いします。

中西 労働側から見ると、109号関係をポートステート・コントロールとどう位置づけて処理するかが問題で、これを利用しようという問題意識を持っています。それと、就労最低年齢は行政は困るでしょうが、労働界の方は別にね。

工藤 現実の問題となるのはどの分野ですか。

増田 客船のボーイさんとか内航です。

金丸 それから、漁船がどうかですね。

増田 国内法との整合性も問題になりますね。

### 4 無法地帯の船員リクルートに規制を

—第9号—

工藤 第3議題の海員に対する職業紹介所設置に関する条約(第9号)の改正について、船員部長からお願いいたします。

金丸 現在は有料の職業紹介を禁止し、公の無料職業紹介所の設置を義務づけています。船員供給国の多くが批准していないものですから、私的な職業紹介機関が横行し、船員から搾取している現状です。ひどい場合は外国の港で置き去りにし送還もせず、賃金も払わない。それなら有料職業紹介事業も規制すべきで、公営・民営、有料・無料を問わず、船員の職業紹介所を政府のコントロール下に置くことを明確にしたのです。

工藤 では、船主側の問題点は何でしょうか。

増田 1つは船員や海運会社が被った不利益や損害を補償するシステムを職業紹介所に作らせるといふ問題、もう一つは船員が持つべき費用



増田信雄氏

の限界。そして、問題船員のブラックリスト。

組合提案のヒューマンライトについては、それに言及したILOの他の条約がないということもあり論議を呼びました。採択後、IOEという経営者団体が「長年論争してきたのに、海の方で認めてしまっただけでは困る」と言ってきたのです。総会の席で議論を蒸し返しては基本権そのものを否認する感じになります。結局「これが前例にならないように」という船主側の声明を出して決着をつけたので、これ以上の議論に発展しないことを望んでいます。

工藤 中西組合長からポイントをお願いします。

中西 今回の改正は、これまでやりっぱなしできている船員供給国の労働行政から無法地帯のリクルート・システムに秩序を作ることにあると受けとめています。

組合としては、これを狙っていた一部の業者は何でもできる時代が来たと思われなければならないようにチェックする必要があります。日本の運輸省はこの民間の有料職業紹介所を認めていく考えには安易に迎合しないと信じております。

## 5 ポートステート・コントロールをめぐって

—第147号—

工藤 第4議題である第147号条約（商船における最低基準に関する条約）はILOの海員条約、海事関係条約の中でも最も重要な条約です。金丸部長からコメントをお願いいたします。

金丸 これは、便宜置籍船対策というか、商船の最低基準を国際的な条約で取り決めてポートステート・コントロールを行い、サブスタンダード船を排除しようという基本的な条約です。

条約本体はいじらず、新しい議定書に最低基準を構成する条約を追加することになり、批准に必要な条件として、付属書に列挙される条約全ての受け入れを強制するか、選択性にするかで意見が分かれました。

冒頭、船主と船員が全部を強制しようと共同提案しました。船主側には各国まちまちな基準では困る一方、船員側には広く条約を守らせてレベルを上げたいという希望がありました。

しかし、政府側はこれでは受け入れられません。今回6つの条約が追加されたわけですが、双方が妥協して、そのうちの2つは強制とし、残りの4つは選択性を残すことに決まりました。

工藤 では労働側からのご意見ををお願いします。

中西 サブスタンダード船の海難事故が国際的に関係者の関心と呼んだのをきっかけに、何とか秩序管理体制を作ろうという動きが、この条約に結集したんだと思います。

一番驚いたのは「船主側が組合側に賛成している」という情報でした。船主側も選択制だろうと話していたので、船主側と合意できるなら押し切ろうともしましたが、中身がわかると急速に歩み寄って、船主側と一緒にできるものは強制させようとして、結局2つに絞りましたね。

あそこまで成功するとは思ってなかった。労働界も、これは大成功だと。今後は実践で、各国がどれだけ海運秩序を守り、安全を保つかが課題になりますね。本組合も港湾労組と連携し

て、労働組合の立場でこの活動を推進していくことにしております。

工藤 では、増田理事長にお願い申し上げます。

増田 実はISFで議論して、心変わりしたんです。例えば6つの条約が選択になったとして、A国は2つ、B国は他の2つ、C国は残りを選択しているなら、船がA国に行けば最初の2つをチェックされる。B国に着けば違う2つ、C国でもまた。結局全部じゃないかと。よく考えれば損です。選択でなく、必要なものだけにもっと絞ってという感じですね。

困ったことに、強制化された109号は労働条件に関する条約で、国々で差がありますからポートステート・コントロールをされると混乱します。しかし、109号条約の中にポートステート・コントロールを入れようという労働側、政府側の姿勢が非常に強く、いずれかによりポートステート・コントロールが実施されるなら、147号の付属書の方が緩やかだろうと考えたわけです。

金丸 147号は知恵の産物です。労働側が今回はずいぶんポイントを稼いだのではないかと。

増田 ポートステート・コントロールの必要性は認めますが、日本でやってまた中国で、というのではなく同じ基準でやってほしいですね。

## 終わりに

### 次は日本がリーダーシップを

工藤 この海事総会は、お話いただきましたような経過を経て成功裏に終了したと思います。

ILO活動は、いわば労働側がアクセルをふかし、経営側がブレーキをかけ、政府側がハンドルを取る形で、今まで進展しているわけです。

最後に、一言ずつ、コメントをいただきたいと思います。金丸部長、お願いいたします。



工藤幸男氏

金丸 4つの条約議定書に賛成した以上、できる限り批准して次の総会も成功させたいですね。

中西 この海事総会にあれだけ消極的だったILOの事務局長も総会最後の挨拶で、海事総会における論議の特殊性やILO精神に基づく積極的な合意形成などを評価し、次の海事総会の独立開催に向け努力したいと表明していました。

今後の発展途上国の参画の行方が気になります。中国はもとより、レバノンやクロアチアの行政官がハッスルしていましたね。自分の国は何もしないのに勝手ばかり言っていると言われないよう、まず条約を批准して、次は日本がリーダーシップを取らなくてはと思います。

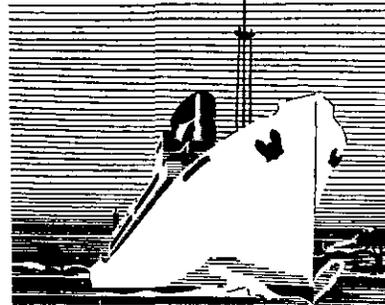
工藤 増田理事長は、いかがですか。

増田 まず、条約を通した以上は、国内法の整理に手をつけて批准してもらいたいですね。

もう1つ、海員組合も私どもも10年後の海事総会を見据えて若手を連れて行っております。政府も2・3ヵ月前に勉強するのではなく、継続して今後10年間を見ていただきたい。

当協会としては反省を込め、陸上の問題にも関心を持って、次に備えたいと思っております。

工藤 これからのますますのご活躍を期待して、本日の座談会を終了させていただきます。ありがとうございました。



## 1. 第84回 ILO（海事）総会の模様について

国際労働機関（ILO）の海事総会が10月8日から22日の間、84カ国からの政労使合計758名が参加して、ジュネーブのILO本部で開催された。

ILOの海事総会は1987年から9年ぶりの開催となったが、1994年に開催された政・労・使の三者構成会議において合意された以下の4条約（含、勧告）の改正草案が討議された。

わが国からは政府代表として運輸省海上技術安全局・金丸船員部長、船員側代表として全日本海員組合・中西組合長および船主側代表として当協会・増田理事長が出席した。

このたび採択された4条約の概要と審議経過および海事総会の終了後に開催された労使二者により構成される第28回合同海事委員会の概要は以下のとおりである。

### I. 船員の労働および船内生活の状態の監督に関する条約の採択

船員の労働および船内生活の状態の監督については、1926年に勧告が採択されているが、勧告採択から70年が経過し、船員の就労および船内の生活の状況が変化していることから、1946年の陸上労働分野の労働監督に関する勧告および1976年の商船最低基準条約（第147号）の条

項を参考として、標記条約案が審議され、採択された。

#### 1. 条約の概要

- (1) 国は、船員の労働および生活状態を監督するシステムを維持しなければならない。
- (2) 適用対象船舶は500総トン以上の船舶とし、500総トン未満の船舶および漁船への適用については、関係者の協議による。
- (3) 監督の対象となる『船員の労働および船内生活の状態』とは、船内居住区域および作業区域の整備および衛生状態、定員、資格および雇入契約等広範囲に及ぶ事項であって、国の法令により定められた事項とする。
- (4) 監督官は船員の健康と安全に重大な危険をおよぼす欠陥がある場合は、欠陥が是正されるまで出港を禁止する権限を有す。
- (5) 本条約に基づく監督は旗国のみが実施する。
- (6) 国は公務員以外の者にも監督の実施を委任できる。
- (7) 監督の間隔は3年を超えない間隔で国が定めることができる。

## 2. 審議概要

本条約案の最大の論点は、監督の実施を旗国の監督のみにするか、ポートステート・コントロールの対象とし国際的に条約の実施を監督するかであった。船員側と一部政府はポートステート・コントロールの対象とし、サブスタンダード船の排除に役立てることを主張した。一方、多くの政府と船主側は監督の対象が旗国の法令の定める基準であり、かつ労働条件等の“software”に関する監督は旗国の法令に精通した監督官が必要であることから、労働監督等の適切なポートステート・コントロールの実施には多くの困難が伴うとして旗国による監督を主張した。

本件は専門委員会での検討段階では最後まで合意に至らず、投票に付された結果、政府側の多数が旗国による監督に賛成（賛成30カ国、反対17カ国、棄権1カ国）したことから、ポートステート・コントロールによる監督は行われな

## II. 船員の労働時間及び定員に関する条約（第180号）の採択

賃金、船内労働時間及び定員に関する条約（第109号）は1958年に採択された。しかしながら、同条約には賃金及び賃金設定に係る細かい条項が含まれていたため、条約批准の大きな障害となっていた。また、船舶の定員については、IMOにより安全な乗組員数に関する決議（A.481（XII））が採択されるとともに、1995年には疲労防止の重要性を反映した改正STCW条約が採択された。さらに、欧州連合（EU）では運輸関係の労働時間規則を強化する動きがあった。今回の改正条約はこれらの背景の下に審議され、採択された。

### 1. 条約の概要

- (1) 条約上の“船主”とは、国際安全管理コード（ISM CODE；SOLAS条約 第IX章）の概念に準拠して、船舶の運航に係る責任を引き受ける者とされた。

- (2) 労働時間については、1日8時間、週6日労働を基本として—

- ① 最大労働時間は24時間につき14時間、かつ
- ② 7日間につき72時間を超えないこと。  
もしくは、次の最小休息時間を与えるものとされた。
- ① 24時間につき10時間、かつ
- ② 7日間につき77時間。

- (3) 主として欧州諸国で実施されている2直制（6時間当直制）は、別途定める緩和規定により維持可能と理解された。

- (4) 機関士のMO当直等の取扱いについては、警報の作動等により、通常の休息時間が妨げられた場合、これを補償するための休息を与えなければならないこととなった。この点については、条約上で規定すべきとする労働側とこれに反対する船主側が対立し、議論が紛糾し、専門委員会では投票に付されたが、北欧諸国を含む多数の政府が労働側を支持したことから、上記のように定められた。

- (5) 16才未満の年少者は乗船勤務を禁止する条項が設けられた。

なお、独および日本政府よりそれぞれの国内法が15才未満となっていることから、国内法との整合性に困難がある旨の発言があった。

- (6) 船内労働時間又は休息時間の記録保管及び監督については、日本政府他からの修正提案により、各国の主務官庁がその手続きを定めることとされた。

## 2. 審議概要

機関士のMO当直等の取扱い、最低年令および労働時間等の記録については、それぞれ、国内における整合性等の問題が残されたが、概ね、妥当な結論が得られた。

## III. 海員に対する職業紹介所設置に関する条約の採択

海員に対する職業紹介所設置に関する条約（第9号）は、1920年に採択された。本条約の主目的は、職を求める船員に料金を課す職業紹介機関を廃止し、無料で船員の職業紹介を行う公共機関の確立と運営のための基準を導入することにあったが、有料職業紹介機関はいまだに存続し、世界の一部地域ではむしろ増加している状況にある。しかしながら、有料機関であっても、しかるべく監督・規制されていれば船員と船舶所有者の双方にとって有益な目的を果たし得ることが認識され、今回の改正条約の採択となった。

### 1. 条約の概要

- (1) 「船員」とは如何なる資格であれ、船内で雇用される条件を満足する全ての者とされたことから、客船の entertainer 等も含まれることとなった。
- (2) 船員の募集、職業紹介に関し、公共、民間のいずれの機関の運営も可能となった。
- (3) 民間の機関は、免許又はその他の基準に適合することにより、自国内に限り運営することが認められた。
- (4) 船員の募集、職業紹介にあたっての料金および法定の健康診断、パスポート、船員手帳に係る費用を除くその他の費用は船員が直接、間接を問わず、全額又は一部でも負担しないこととされた。
- (5) 加盟国は船員の募集・職業紹介機関に対し、雇用主が外国の港で遺棄された船員を保護するための手段を有していることを、可能な限り、確保するための措置を採用するよう求めることとされた。
- (6) 各加盟国の船員の募集・職業紹介機関の過失により生じた金銭的な損失について、船員に補償するために、保険又は同等の方法による保護システムを確立することとされた。
- (7) 船上での労働又は生活状態に関する苦情が機関に寄せられた場合は、適切な当局に通知することとされた。

### 2. 審議概要

船主側の関心事であった、民間機関の設立、募集・紹介時に船員が負担すべき費用の範囲、機関に対する補償基金の義務付け等の問題については、前述のとおり決着を見た。

一方、最後まで紛糾したのは、「船員の基本的な人権」という文言を条約の中に盛り込むかどうかの取扱いであった。本件は、ブラックリストの存在が船員の雇用機会を侵害しているとして、労働側より提案され、船主側は最後まで本規定の削除、あるいは条文には入れずに前文に記述するよう求めたが、結局は政府側の多くの賛成により、条約本文中に規定されることとなった。このため、船主側は総会において、この前例のない条項が各国政府の早期批准の妨げにならないこと、また、今後作成される条約の先例とならないという「望み」(hope) を条件として本条項を受け入れる旨を表明した。

### IV. 商船における最低基準に関する条約(第147号)の一部改正

#### 1. 経緯

本条約は自国に登録された船舶について国が遵守すべき労働・社会保障および船内生活に関する最低基準を規定している。

この最低基準とは条約の付属書に列挙された11条約が定める基準を指し、国はこれらの条約の基準を満たしているか又はそれと実質的に同等の基準を国内法令に定めることとされている。

また、本条約はポートステート・コントロール(PSC)の規定を設け、寄港国も船舶がこれらの条約の基準を満たしているか又は実質的に同等であるかについて監督ができることとしている。

ILOは、1976年に本条約が採択された際に、付属書の定期的な改正が決議されたことから、1987年に開催された合同海事委員会において付属書リストに条約を追加することを勧告し、1994年の海事労働基準に関する三者構成会議(政、労、使)において、次の議定書案を取りまとめた。

- ① 議定書を批准する国は、次の条約リストの中から1つ以上の条約を選択して受け入れる。
- ② 商船の最低基準として、新たに以下の条約を加える。
  - ・1958年の船員の身分証明書条約（第108号）
  - ・1970年の船員設備（補足規定）条約（第133号）
  - ・1971年の労働者代表条約（第135号）
  - ・1976年の船員年次有給休暇条約（第146号）
  - ・1987年の健康保護及び医療（船員）条約（第164号）
  - ・1987年の船員送還条約（改正）（第166号）

## 2. 新議定書の概要

前回会合で準備された議定書案は審議の結果、以下のように変更された。

- ① 付属書に列挙される条約は、議定書を批准する国が受入れなければならない条約（Aグループ）と受入れを選択できる条約（Bグループ）に区別する。
- ② Aグループの条約：
  - ・1970年の船員の設備（補足規定）条約（第133号）
  - ・改正109号条約（船員の労働時間及び定員に関する条約）Bグループの条約：
  - ・1958年の船員の身分証明書条約（第108号）
  - ・1971年の労働者代表条約（第135号）
  - ・1987年の健康の保護及び医療（船員）条約（第164号）
  - ・1987年の船員送還条約（第166号）

## 3. 審議概要

1994年に準備された147号条約の議定書案に対し、船主側は付属書に列挙する条約を選択できることは政府にとっては批准しやすくなるが、船主にとっては寄港国のまちな規制内容は結局のところ全ての寄港国の基準を満たさなけ

ればならず重荷になることから、「選択性」を外すよう提案した。

政府側の一部はこれに強く反対したが、「選択性」をなくすことには反対しつつも船主提案は考慮されるべきとしたことから、労使各側とデンマーク、インド、米国およびフランスによりsmall groupが構成され、妥協案が作成され採択にこぎつけた。

新議定書の特徴は以下のとおりである。

- ① 付属書に追加する条約は6条約のままとしている。
- ② Aグループの条約は物理的な点検が可能であるかまたは、広く批准されているもの。
- ③ Bグループの条約は、物理的な点検が可能でないかまたは、広く批准されていないもの。
- ④ 船員年次有給休暇条約（第146号）に代えて、今次総会で採択される改正109号条約を付属書に入れ、これをAグループの条約とする。

## V. 有能部員のILO最低賃金に関する勧告

現在の有能部員のILO最低賃金は、1994年の第27回合同海事委員会（JMC）に於いて採択されたUS\$385が1995年1月より適用されている。今般開催された第28回JMCにおいて見直しが行われた結果、新しいILO最低賃金としてUS\$435が決定し、1998年1月1日より適用されることとなった。

今回の最低賃金の改定に当たっては、主要45カ国の海運国および船員供給国を対象として、為替レート、消費者物価指数などを基本とする標準様式が引き続き使用され、1998年1月1日時点で想定される水準に見合う額として決定された。

また、次回の最低賃金の見直しは、1998年のJMCにて行われる予定であり、1997年1月1日以降の利用可能な直近月までのデータに基づいて、上記標準に従って実施し、2000年1月1日から適用することが合意された。

## 2. 港湾計画に関する二つの重要方針が決定

### —第39・40回港湾審議会総会の審議模様—

#### 1. 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更

##### (第39回港湾審議会総会)

1996年10月31日開催の第39回港湾審議会総会において「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の変更について審議され、同日運輸大臣に答申された後、11月6日付官報に公示された。(資料1参照)

同基本方針は、運輸大臣が港湾法第3条第2項に基づき、港湾に関する長期的、基本的な方向を示すものとして定めるものであり、港湾管理者が各港で定める港湾計画の指針となっている。

同審議会には当協会から堀副会長(港湾物流委員長)が出席し、港湾利用者の立場から業界意見の反映に努めた結果、港湾の効率的・効果的な開発や港湾の効率的な利用などの面で従来の基本方針に比べより利用者を意識した表現が盛り込まれた内容の答申となっている。

なお、同基本方針は昭和62年に策定されたものの変更である。

#### 2. 第九次港湾整備五箇年計画の策定

##### (第40回港湾審議会総会)

第40回港湾審議会総会が11月29日に開催され、総額4兆3,100億円規模の第九次港湾整備五箇年計画(1996年~2000年)の閣議決定案について審議の結果、原案通り了承し同日運輸大臣宛、答申した。

その後、同案は12月13日に閣議決定された。

##### (資料2参照)

同五箇年計画は「国際競争力を有する物流ネットワークの形成」、「信頼性の高い空間の創設」、「活力に満ちた地域づくりの推進」の3項目を実施目標としており、その概要は次のとおりである。

##### (1) 国際競争力を有する物流ネットワークの形成

##### ① 国際海運ネットワークにおける拠点形成

- ・中枢国際港湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部北九州)におけるハブとしての機能を強化する国際海上コンテナターミナル群の整備

- ・中核国際港湾(北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄)における地域のコンテナ輸送に対応するための国際海上コンテナターミナルの整備

##### ② 複合一貫輸送等に対応した国内物流基盤の充実

- ・複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナル等の整備

##### (2) 信頼性の高い空間の創設

##### ① 災害に強い港湾システムの構築

- ・耐震強化岸壁、臨海部における防災拠点等の整備

##### ② 海上交通の安定性の向上

- ・防波堤、航路、泊地等の整備

##### (3) 活力に満ちた地域づくりの推進

##### ① 地域の活力を支える豊かな港湾空間の創設

- ・緑地、海浜などの整備およびプレジャーボート等の小型船舶の収容施設の整備

##### ② 良好な港湾環境の形成

- ・廃棄物処理場の整備

##### 【資料1】

##### 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(概要)

港湾は、四方を海に囲まれた我が国において、陸域と水域を一体とした貴重な空間を形成しつつ、人や物の交流を支える交通基盤として、また、国民生活や産業活動を支える基盤として大きな役割を果た

している。

人、物、情報の交流が国、地域、個人の間で重層的に行われる大交流時代を迎え、我が国の国民生活や生産活動は、成長著しいアジア諸国をはじめ世界の国々と連携を深めている。また、地球規模での環境問題が顕在化するとともに、我が国社会の成熟化が着実に進む中、より安定的で活力があり、豊かさを実感できる社会の実現が望まれている。

こうした内外の経済社会情勢の変化に伴い、港湾に寄せられる要請は、国際的な社会資本としての機能の充実と競争力の強化、地域相互の連携による地域の自立の促進、海洋・沿岸域の利用と良好な環境の保全・創造、防災対策の推進等ますます多様化、高度化してきている。

このため、我が国の港湾は、海外諸国との連携を一段と強めつつある国民生活や生産活動に不可欠な国際海上輸送の拠点として、また、環境への負荷の小さい海運の特性を活かし海陸空の連携のとれた国内輸送の結節点として、国土の骨格となる交通体系を形成し、我が国の安定した発展を支える責務を果たしていく。

また、国土を形成する各地域が、その資質を活かしつつ互いに連携することによって自立的に発展する社会を実現するため、港湾においては、臨海部の特性や歴史と文化を活かし、良好な環境の保全・創造や災害に対する安全の向上に努めつつ、多様な機能が展開し人々が交流する活気に溢れた潤いのある空間を形成し、個性豊かで魅力ある地域づくりに貢献していく。

本基本方針は、このような認識のもと、交通体系の整備、国土の適正な利用及び均衡ある発展並びに国民の福祉の向上のため、港湾の開発、利用及び保全等にかかわる基本的な事項を定めるものである。

## I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

港湾の開発、利用及び保全に当たっては、国土及び地域に関する諸計画との整合を図るとともに、交通体系上の位置づけ、周辺港湾の機能、地域の特色、港湾利用者や地域の要請、漁業との調整等を十分勘案し、各港湾の特色と機能を踏まえ、以下の諸点を総合的に判断して行うものとする。

### 1. 国民生活の向上等への寄与

- (1) 国民生活に直結する機能の充実
- (2) 魅力ある地域づくりと国土及び海洋の適正な利用
2. 国民生活の安定を支える輸送基盤の強化
  - (1) 国際海上コンテナ輸送等の拠点の形成
  - (2) 国内海上輸送の活用
  - (3) 離島及び地方の日常生活や地場産業を支える機能の確保
3. 活力と潤いのある港湾空間の創造
  - (1) 多様な機能が調和し連携する質の高い港湾空間の形成
  - (2) 地域の活力を支える物流、産業空間の形成
  - (3) 親しまれるウォーターフロントの形成
4. 良好な港湾環境の形成
  - (1) 環境と共生する港湾の形成
  - (2) 港湾環境への配慮
  - (3) 廃棄物問題への対応と環境の改善
5. 地域の安全と安心を支える防災対策の充実及び船舶航行の安全確保
  - (1) 臨海部における防災拠点の整備と災害に強い港湾システムの構築
  - (2) 船舶航行等の安全確保
  - (3) 危険物取扱区域の防災上の配慮
6. 港湾の効率的・効果的な開発
  - (1) 投資の効率化
  - (2) 総合的な施策の推進
  - (3) 将来の諸要請への対応
7. 港湾の効率的な利用
  - (1) 港湾の適切な管理と運営
  - (2) 港湾利用サービスの向上
  - (3) 港湾相互間の連絡調整
8. 港湾の開発、利用及び保全のための技術の開発と活用
  - (1) 技術開発の推進と成果の活用
  - (2) 幅広い分野と連携した技術開発の推進

## II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

港湾の配置、機能及び能力については、「I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項」を踏まえ、以下の基本的な考え方にに基づき、港湾が多種多様な機能をあわせもつことを勘案し、各機能の有する特性及び自然的、地理的条件、その周辺地域の

経済的、社会的条件、需要の動向等を考慮して、適切なものとなるように定めるものとする。

1. 世界の海運ネットワークに対応した国際港湾
  - (1) コンテナ輸送の拠点となる国際港湾
  - (2) 各地域の中核となる国際港湾
2. 近隣諸国と交流する国際港湾
3. 国内流通や産業活動の拠点となる港湾
  - (1) 国内流通の拠点となる港湾
  - (2) 産業活動の拠点となる港湾
4. 地域の活動や海洋性レクリエーションを支える港湾
  - (1) 地域の流通や日常生活などの諸活動を支える港湾
  - (2) 海洋性レクリエーションの拠点となる港湾
  - (3) 離島の生活を支える港湾
5. 船舶の安全な避難機能を担う港湾

### III 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

開発保全航路の開発及び保全に当たっては、航路が国際海上輸送を担う船舶、地域の生活や産業活動に係る船舶等の航行の安全性、安定性を支える重要な機能を果たしていることにかんがみ、以下の諸点を踏まえ行うものとする。

1. 開発保全航路の開発及び保全の方向
2. 開発保全航路の配置

#### 【資料2】

##### 港湾整備五箇年計画について

#### 1. 港湾整備事業の実施の目標

経済のボーダーレス化の進展や円高等の影響により我が国物流の高コスト構造が一層顕著となる中で、我が国の港湾はアジア諸国との激しい競争にさらされている。また、阪神・淡路大震災により露呈した災害に対する脆弱性への対応、深刻化する廃棄物問題や地球温暖化問題への取り組み等、国民が安全で安心して暮らせる環境づくりが急務となっている。

こうした喫緊の課題に対応するため、交通、生活、産業等の諸活動を支え、島国日本の礎となる港湾の適切な整備が国民経済の健全な発展と国民生活の向上にとって必要不可欠である。よって、「国際競争力を有する物流ネットワークの形成」、「信頼性の高

い空間の創造」、「活力に満ちた地域づくりの推進」を図るため、港湾及び周辺における環境の保全に十分配慮するとともに、技術開発成果等を積極的に活用しつつ、港湾整備事業を緊急かつ計画的に実施することとする。

このため、平成8年度以降の五箇年間に、災害関連事業、地方公共団体の行う単独事業及び港湾機能施設整備事業等を含めて総額7兆4,900億円（調整費1兆1,000億円を含む。）を港湾の整備に投資するものとする。このうち、港湾整備五箇年計画として国、港湾管理者等が施行し、かつ、これに要する費用の全部又は一部を国が負担し、補助し、又は無利子で貸し付ける港湾整備事業（調整費で充当するものを除く。）に総額4兆3,100億円を投資するものとする。

なお、本計画の実施に当たっては、財政の健全性の確保に留意しつつ、その促進に努めることとし、各種事業の整合性の確保を図り、建設コストの低減等により効果的・効率的な整備に努める。また、今後の社会・経済の動向、財政事情等を勘案しつつ、弾力的にその実施を図るとともに、必要に応じ、その見直しにつき検討するものとする。

この計画における港湾整備事業の実施の目標は次のとおりである。

- (1) 国際競争力を有する物流ネットワークの形成
  - ① 国際海運ネットワークにおける拠点形成

世界に巡らされた航路網と高頻度の寄港サービスを提供するため、東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の4地域の中核国際港湾において、国内各地と世界とを結ぶハブとしての機能を強化する国際海上コンテナターミナル群の整備を推進するとともに、北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州及び沖縄の各地域の中核国際港湾において、地域のコンテナ輸送に対応するため、国際海上コンテナターミナルの整備を推進する。

また、近隣諸国と連携した地域の消費や生産活動を支える役割を有する地域国際流通港湾等において、地域の需要に応じた多目的国際ターミナル等の効率的な整備を推進する。

これにあわせ、幹線道路網等と連携のとれた臨港道路や総合輸入ターミナルの整備を推

進するほか、港湾における情報化を推進するなど港湾の効率的な利用を促進する。

② 複合一貫輸送等に対応した国内物流基盤の充実

長距離・大量輸送に優れ、環境への負荷の少ない海運の利用を促進し、物流の実態に応じた効率的な国内海上輸送網を構築するため、テクノスーパーライナーの実用化の動向も踏まえつつ、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の整備を推進する。

(2) 信頼性の高い空間の創造

① 災害に強い港湾システムの構築

災害発生時において、避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、背後の防災ネットワークと連携をとりつつ、耐震強化岸壁、臨海部における防災拠点等の整備を推進する。

また、内外の基幹航路の運航を確保し、被災地内外の経済社会活動への影響を最小限に抑えるため、被災地外の港湾の代替・補完機能を考慮しつつ、国際海上コンテナターミナル等について、耐震強化岸壁の整備を推進する。

② 海上交通の安定性の向上

海上交通の安定性の向上を図るため、所要の防波堤、航路、泊地等の整備を推進する。

(3) 活力に満ちた地域づくりの推進

① 地域の活力を支える豊かな港湾空間の創造  
多様な産業にとり立地環境の優れた産業空間や、快適で利用しやすい交流空間の形成を図るため、臨海部の特性を活かした緑地、海浜などの整備やプレジャーボート等の小型船の収容施設の整備並びにこれらの整備と連携を図りつつ、民間活力を活用したウォーター

フロントの形成などを推進する。

また、老朽化・陳腐化した施設の更新、改良や他用途への利用転換等の港湾再開発、新たな空間の創出を推進する。

離島や地方においては、生活物資の安定供給や日常生活の足の確保を図るとともに、地場産業の振興を促進するため、地域の生活を支える基盤となる港湾の整備を推進する。

② 良好な港湾環境の形成

切迫する廃棄物問題へ対応し、生活環境の保全に寄与するため、廃棄物海面処分場を計画的に確保する。特に、背後に大都市圏を抱える港湾においては、効率的な廃棄物処分を行うため、広域的な観点からの処分場の整備等を推進する。

また、環境と共生する港湾（エコポート）の実現を図るため、生態系との共生に配慮しつつ良好な自然環境を保全するとともに、汚でいしゅんせつ等による水質・底質の改善、海浜の造成、緑の創出等の施策を推進する。

2. 港湾整備事業の量

(1) 国際海運ネットワークにおける拠点形成	1兆5,700億円
(2) 複合一貫輸送等に対応した国内物流基盤の充実	4,500億円
(3) 災害に強い港湾システムの構築	2,000億円
(4) 海上交通の安定性の向上	5,900億円
(5) 地域の活力を支える豊かな港湾空間の創造	1兆 200億円
(6) 良好な港湾環境の形成	4,800億円
合 計	4兆3,100億円

### 3. 第6回 SECOJ 国際船舶制度推進調査 委員会の模様について

平成8年10月30日、第6回 SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会が開催された。

同委員会においては、資料のとおりこれまでに関係者がそれぞれ試算した船員数の比較が報告されるとともに、全日本海員組合より、船員の将来像に関する考え方について説明があり、

今後の日本人船員が果たす役割等について意見交換が行われた。

同委員会は、本年度末の取りまとめに向け、今後2回程度会合を開催する予定である。なお、第7回委員会は、12月6日に開催される。

【資料】 船員数に関する試算の比較

	全日本海員組合試算	三和総研試算その1	三和総研試算その2	船員部試算	日本船主協会試算
予測方法	<p>◎我が国商船隊が今後10年間、ほぼ2,000隻を維持していくと仮定。</p> <p>◎船長・機関長を1,000隻に配乗することとする。</p> <p>◎船長・機関長に昇進するまでの期間</p> <p>1) 3航機士→2航機士 3年間</p> <p>2) 2航機士→1航機士 4年間</p> <p>3) 1航機士→船機長 5年間</p> <p>4) 船機長の在職 20年間</p>	<p>最低水準の生活維持に必要な貿易を行うと仮定した場合に、日本にとって必要な船舶数を試算。</p> <p>試算された船舶への配乗体制を以下のように設定して配乗要員数を試算。</p> <p>1) 2人</p> <p>2) 3人</p> <p>3) 4人</p> <p>配乗要員数に陸上関連職域必要人数1,500人～2,000人を加算して必要船員数を算定。</p>	<p>現在(1995年央)の日本商船隊の隻数(1,999隻)及び構成が維持されると仮定。配乗体制を以下のように設定して配乗要員数を試算。</p> <p>1) 日本籍船2人配乗、仕組船2人配乗</p> <p>2) 日本籍船3人配乗、仕組船2人配乗</p> <p>3) 日本籍船4人配乗、仕組船2人配乗</p> <p>配乗要員数に陸上関連職域必要人数1,500人～2,000人を加算して必要船員数を算定。</p>	<p>新規採用者数と年齢別減少率を設定し、1995年を実績値として将来の船員数を予測。</p> <p>◎新規採用者数 部員の採用はゼロ、職員の新規採用は、0人の場合から10人刻みで220人の場合まで23ケースを想定。</p> <p>◎年齢別減少率 年齢別過去7年間の推移(1989～1995年)に基づき、年齢別減少率を算出。</p>	<p>◎新卒採用数 旧外航2船団加盟会社の直近の新卒(商船大・商船高専)船員採用数60名、最近5年間の平均採用数100名の実績に基づき標準化した姿を想定。</p> <p>◎減少率 21～55歳の船員の減少率は、船協加盟外航海運会社の平均的な数値を利用。56～60歳の船員の減少率は船員部減少率を利用。</p>
予備員	実配乗船員の50%	実配乗船員の50%	実配乗船員の50%	含んでいる。	含んでいる。
育成船員	含んでいる。	実配乗船員及び予備員の60%	実配乗船員及び予備員の60%	職員の新規採用10人～220人。	—
海陸勤務の考え方	日本商船隊の安全かつ効率運航を図るために必要な人数並びに海事関係等の必要職域をあわせると約1,500～2,000人程度の人数が必要。	船舶運航に必要な者と陸上関連職域に必要な者の両方を対象として試算。	船舶運航に必要な者と陸上関連職域に必要な者の両方を対象として試算。	船員籍としての海上勤務者、陸上勤務者を対象として予測。	原籍、海の人の異動もすべて捕捉している。
予測結果	<p>●船員数(人) 職域別に、人数/在職年数を揃えて試算。</p> <p>1) 船機長 2,000</p> <p>2) 一航機士 500</p> <p>3) 二航機士 400</p> <p>4) 三航機士 300</p> <p>1)～4)合計で3,200</p> <p>予備員率50%を勘案すると、4,800人。</p> <p>更に、日本商船隊の安全かつ効率運航並びに海事関係等の必要領域の人数1,700人を加え6,500人。</p>	<p>●船舶への配乗要員数(人)</p> <p>1) 配乗2名の場合 2000年: 1,413～1,586 2010年: 1,421～1,714</p> <p>2) 配乗3名の場合 2000年: 2,117～2,376 2010年: 2,131～2,570</p> <p>3) 配乗4名の場合 2000年: 2,822～3,168 2010年: 2,842～3,427</p> <p>●必要船員数(人) 関連職域1,700人の場合</p> <p>1) 配乗2名の場合 2000年: 3,113～3,286 2010年: 3,121～3,414</p> <p>2) 配乗3名の場合 2000年: 3,817～4,076 2010年: 3,831～4,270</p> <p>3) 配乗4名の場合 2000年: 4,522～4,868 2010年: 4,542～5,127</p>	<p>●船舶への配乗要員数(人)</p> <p>1) の場合 4,056</p> <p>2) の場合 4,579</p> <p>3) の場合 5,102</p> <p>●必要船員数(人) 関連職域1,700人の場合</p> <p>1) の場合 5,756</p> <p>2) の場合 6,279</p> <p>3) の場合 6,802</p>	<p>●船員数(人)</p> <p>・新規採用100人の場合 2000年: 3,657 2010年: 1,900 2014年: 1,825 2020年: 1,884 (底)</p> <p>・新規採用200人の場合 2000年: 4,122 2010年: 3,005 (底) 2020年: 3,468</p>	<p>●船員数(人)</p> <p>・新卒採用者数60名の時1,439 (21～60歳の勤続年数40年を仮定)</p> <p>・新卒採用者数100名の時2,399 (21～60歳の勤続年数40年を仮定)</p> <p>・以上の結果等から外航日本人船員の規模として約2,000名程度を軸とした姿を想定することが適当である。</p>

# 平成8年の海運界10大ニュース

## 1. 国民の祝日「海の日」第1回の祝賀行事が種々盛んに挙行される

祝日法改正により本年から7月20日が国民の祝日「海の日」となり、「海の日」制定記念式典では、皇太子同妃両殿下のご臨席の下、総理大臣が「海の日」宣言を行った。また、全国各地でも多彩な記念行事が行われた。

## 2. 国際船舶制度実現の第一歩を踏み出す

海上運送法の一部改正および税制改正により、国際船舶に対する固定資産税・登録免許税の一部軽減措置が講じられた。また、海運造船合理化審議会において、国際船舶に関する制度をはじめとする国際競争力強化についての検討が開始された。

## 3. FMCは、米国寄港の邦船3社に課徴金を課す制裁案を発表。一方、EUは事前協議制度問題をWTOに提訴

FMC（米国連邦海事委員会）は、日本の港湾慣行に絡み、11月13日、米国商船法に基づいて邦船3社運航の定期コンテナ船に対して、外国から米国の港に寄港することに10万ドルを賦課する制裁措置規定の制定に向け手続きを開始した。

またEUもこれに先立ち、同様趣旨で、10月14日、GATT（関税貿易一般協定）に基づきWTOへ提訴した。

## 4. アラスカ原油の米船積み取り、OECD造船協定の未批准、新規運航補助法の成立等、米国海運政策のユニラテラリズム強まる

米国においては、1984年米国海運法改定の動きが強まる他、アラスカ原油輸出入法や新規運航補助法が成立した。一方、OECD造船協定実施法案の廃案、WTO海運サービス自由化継続交渉における強硬姿勢など、米国内閣連業界の意向を重視する姿勢がより一層鮮明となった。

## 5. 地球規模の提携や国を越えた合併の動きが活発化し、コンテナ秩序の再構築の動き始まる

コンテナ定期船分野において、世界的規模での巨大コンソーシアムの活動が本格的にスタートする一方、P&O社とロイヤル・ネドロイド社とがそのグループ内コンテナ部門会社の合併に合意するなど、従来の常識を越える提携・合併により、一層大きな経営の効率化が図られることとなった。

## 6. IMOおよびILOにおける海運関係国際条約が相次ぎ採択・発効、またわが国において国連海洋法条約が批准される

船舶による海上輸送中の有害危険物質により発生した損害の賠償および補償について規定する

HNS条約が5月3日のIMO外交会議にて採択された。また、改正油濁2条約が5月30日に発効し、船主責任限度額および国際基金からの補償限度額が引き上げられた。

また、ILO海事総会が9年振りに開催され、海員の労働状態の監督、船内労働時間および定員、職業紹介所の設置および商船における最低規準に関する改正条約が、10月22日、採択された。

一方、わが国は国際海峡における航行援助施設の設置・維持にあたり海峡沿岸国と利用国の協力等を定めた国連海洋法条約を6月に批准、7月20日、国内で発効した。

## 7. 船舶の入出港、貨物の搬出入等の手続きのEDI（電子データ交換）化の方向固まる

書類の提出が必要とされている入出港・とん税の手続き、及び貨物の搬出入の手続き等が、次期Sea-NACCS（海上貨物通関情報処理システム）の対象業務となることが確定され、1999年10月よりEDI化される。

港湾管理者に係る各種書類についても、同時にEDI化すべく具体的検討が開始された。

## 8. 内航海運業の体質改善のための環境整備進む

内航海運業界は、3月29日に閣議決定された「規制緩和推進計画の改定」に基づき、内航海運事業者の自己資本率の充実、債務保証基金の造成などを盛り込んだ環境整備計画を取りまとめ、目下これの推進に取り組んでいる。

## 9. 今世紀最大といわれるカタールLNG輸送プロジェクトが始まる

邦船5社がコンソーシアムを組み、年間600万トンを25年間にわたり10隻のLNG船により輸送するプロジェクトの第一船が12月1日就航した。クリーンエネルギー輸送に一層寄与。

## 10. 第5回アジア船主フォーラム（ASF）ならびに第7回日韓船主協会会談の開催

第5回ASF会合が香港で開催されて、アジア7地域11船協からこれまでで最高の81名の代表が出席する一方、5S各委員会（トレード安定化、船員問題、船舶解撤、航行安全、船舶保険）の中間会合が実質的討議を深めると共に、10月には第7回日韓船主協会会談が釜山で開催された。これらの会合を通して、5S関連問題やEU・米国の海運政策などについて、率直かつ建設的な意見交換が行われ、アジア船主間の相互信頼の緊密化と共栄共存に向けたアジア域内での調和が促進された。

## 随想



## 土蜘蛛

日本造船工業会会長◆藤井義弘

〈四極造船首脳会議〉

「外国人に700年前の壬生狂言を披露し、果して理解され、喜んで貰えるだろうか」。京都では知らぬ人のない「壬生狂言」であるが、他府県ではそれほどポピュラーでない。私にはこの心配があった。知人の外国人にその辺の感触を探ってみた。「日本人さえ余り知らない日本の文化ほど、外国人は貴重に感じるようである」。また京都に住む新進気鋭の写真家中田昭さんにも打診。「『壬生狂言』……。目のつけどころがいいですね。伝統文化の紹介は評価されますよ」と言う。それぞれのサジェッションは心強い。

こうして、日・欧・韓・米の四極造船首脳会議のウェルカムパーティーの準備がスタートした。各国からの参加者は総勢80名に及んだ。場所は緑の多い京都のMホテルを選ぶ。

当国際会議の開催国は持ち回り制である。前々回は韓国・慶州で、民芸鑑賞の機会に恵まれたが、今回は、アメリカ・ジャズの発祥地ニューオーリンズで、私はチャールストンを躍らされる羽目になった。これには参った。

どの国ももっともその国らしさを見せようと、パフォーマンスに趣向をこらしている。

話はそれるが、今年の6月パリで7カ国首脳会議、リヨンサミットが開催された。実はあるVIPから、シラク仏大統領は、会期中、徹底したパフォーマンスで、最高のサミットを演出したと私は聞かされていた。それがリヨンの建築文化、芸術文化への導きであり、食文化への誘いであったという。いい話である。

ヒントはここにあった。リヨンサミットと造船首脳会議とは比べようもないが、そうはいつでも民間外交としての責務はあるはず、と考えた。

〈壬生狂言〉

壬生狂言は鎌倉時代、京都市の真中に位置する名刹壬生寺の住職であった円覚上人（1223～1311年）が、み仏の教えを誰にでもよく解るように、身振り手振りの仕草にかえて、庶民大衆に見せたのを始まりとしている。これが正安2年というから、ちょうど西暦1300年のことである。

聞くところによれば、わが国の狂言演目は全部で300本を超えるとか。壬生狂言の場合、現在、伝承されている出しものは30本である。この内、よく知られているのが「大江山」「紅葉狩」「桶取」。私は30本のなかから、あえて「土蜘蛛」を選んだ。理由はこうである。前に述べた3本は確かに狂言の代表作だし、狂言特有の修羅や情念の世界を描いている。それに比べ「土蜘蛛」の特徴は華麗さにある。今風にいえばダイナミックさを感じさせるのだ。

〈「土蜘蛛」〉

「土蜘蛛」は、よく能や歌舞伎で演じられているのでご存知の方も多いただろう。簡単な内容なので、ここであら筋を紹介しておく（但し、歌舞伎の演目の名は「してんのうもみじえどぐま四天王楓江戸粧」）。

蜘蛛の精が源頼光を夜な夜な悩ませる。そこで家来の渡辺綱、平井保昌に命じて土蜘蛛の棲家をつきとめ、遂にこれを退治するというストーリー。登場人物は源頼光、忠実な家来の2人と太刀持、そして土蜘蛛の五者である。

〈反応〉

ウエルカムパーティーは11月13日午後8時から始められた。壬生寺の貫主、松浦俊海さん自ら、壬生狂言の由来を流暢な英語で紹介された。華やかな綾や錦の装束を着けた源頼光が微睡む。鐘・太鼓・笛はそれぞれ無気味な囃子に変わる。いよいよ土蜘蛛登場である。場内は緊張。土蜘蛛は頼光めがけて、無数の白糸を放つ。

そこへ、屈強なそれでいて幽玄さをたたえた

面をつけ渡辺綱、平井保昌が駆けつける。そして土蜘蛛と糸と刀の壮絶な闘いを繰り広げる。一切無言のまま、動きだけで進められる。クライマックスで散り散りに乱れる無数の糸は圧巻である。

各極首脳陣の感想は揃って「グレート」「ビューティフル」「チャムチョフヨ」。手応え十分であった。

〈伝統文化に国境なし〉

これは裏話だが、私は松浦貫主にパフォーマンスとして、前席の首脳陣に向かって、「土蜘蛛」氏に糸を投げていただくよう無理なお願いをしていた。約束は果たされた。客席へ放たれた蜘蛛の糸は、見事な拋物線を描いて、円卓に白く映えた。

私はこの国際会議で二つの発見をした。一つは、古来から受け継がれてきたわが国の伝統文化の良さを再認識させられたことである。ゲスト側の中世の狂言に対する讃辞と拍手で、“伝統文化に国境なし”を身をもって知らされた。

もう一つは、ホスト側の反応である。本当の国際化とは、まず自国の伝統文化を知ることにあるのではないか、ということである。

お蔭さまで、700年前の伝統芸術により、知的で、日本文化の極みともいえる幽玄の世界にひきこむ素晴らしいウエルカムパーティーを演出できた。翌日、四極造船首脳会議は意義深く、その上友好的に締められた。これらの成功は関係各位のご協力の賜であり、深く感謝したい。

## 海運界の一年間を振り返って

日本郵船調査グループ長 松田俊男

1年を振り返ってあれこれと総花的に取り上げるのではなく、本年は一点のみ、P&OCLとNedlloydとの合併の件を取り上げたい。この出来事をして、偶発的な一事象と見るか、再編の始まりと見るかは見解の分かれるところであろうが、漠然とした感じでは序幕と思われている方が多いのではなかろうか。

今後、ああなる、こうなると、無責任に低俗週刊誌ばりの憶測をしてみてもつまらぬので、どのような過程で、どのような意味合いを持つ出来事であったのかを考えてみたい。

筆者が、あの合併を事前に予測できたかといわれれば、あの時期に、あの会社が合併するという特定の具体的事象は予測できなかった。しかし、地震予知と一緒に、何年何月何日どこで起きるとは予測できずとも、エネルギーがたまっているから、いずれというぐらいの範囲では予測していたといえる。

この類のことは、国籍を越えて起こらずとも、海運界では英国でも、日本でも、またNedlloyd自体でも繰り返しており、合併という一事のみではさほど驚くにあたらずとも思っている。

今回の合併がセンセーショナルである由縁は、

- (1) 現在7位、10位のコンテナ船社の合併で、トップのコンテナ船隊を持つ船社ができること。
- (2) P&OCLがグランド・アライアンス、Nedlloydがザ・グローバル・アライアンスと、互いに競合するグループの主要構成メンバー同士の合併で、その後の去就が注目を浴びること。

(3) 経済的に見て、利益性の低下等の要因はあったにせよ、一社の挫折による吸収合併のような消極的な動機でなく、規模の経済の徹底追求によりコスト競争力の強化を図ることで生き残ろうとする、戦略的動機による合併であるように見える点。

(4) とはいうものの、株主の要求にどれだけ屈したかは別として、P&OCL自体は、創業以来、核として来た定期船事業を、スピン・オフしたかもしれぬと解釈できなくもない点である。

上記(1)については規模の問題であって、スケール・メリットとの関連だけで捉えればよいと思う。(2)のアライアンス間における去就については、今後の勢力図を大きく変えてゆく重大な関心事ではあるが、ここでは触れない。(3)のコスト競争力を合併後のリストラによって強化しなくては生存競争に勝ち残れないという判断があったためだとすれば、要するに、事態はここまで追い詰められていたということである。もっとも、今のままでも少ないなりに、配当を取れるかもしれぬが、合併による合理化で親会社にもっと配当してくれるような体質にしようという程度のことであったかもしれない。ただし、筆者はそうは考えないし、それは読者の方々もそうは受け取っていらっしやらないのではないかと思う。(4)の解釈と合わせると、程度問題ながら何とでもいえると思う。言葉にすると、「合併により競争力のブレイク・スルーを図り、最も強く利益性の高いコンテナ船社になってくれれば、見返りの配当で親孝行してもらえ」

という経営判断は、その気になってシニカルに考えると、「もしうまくいかなかった場合は…」と、その裏返しも考えてしまうのは根性が曲がっているだろうか。今年も挫折したコンテナ船社を挙げることができるが、現状のマーケットが続く限り、コンテナ船社は苦境に立たされることは言うまでもない。

船社の巨大化は三国史のごとく戦乱の世を経て三国の時代になったように、際限なき競争を続け、弱き者が淘汰され一握りの強大な者のみが生き残り、その結果、安定した平和な時代を迎えることになるのか。

または、現代の国家秩序のごとく、諸所に問題をはらみながらも強大も弱小も棲み分け共存のできる、すなわち巨大化する船社もあれば、スモール・サイズも残れるということになるのであろうか。後者であればありがたいことであるが、主要航路を対象とする限り答えはノーである。それはグローバル・アライアンスというかスーパー・コンソーシアムが生まれた経緯から考えても明らかであろう。スーパー・コンソーシアムは巨大であるほどサービスの頻度向上、寄港地の多様化、ターミナルや機器の共用等による集約メリット、巨大船使用による輸送単価減があり、独立で対抗するには、十分に巨大でないと困難である。而して国家秩序のごとき大小の共存は困難であろう。しかしながら、スーパー・コンソーシアムといえど、本来的に内在する問題がある。それは構成メンバーがコンソーシアム自体を一個の統合主体 (as a unite entity) と考え、運命共同体として一体化した利益追求のシステム、例えば収入コスト・プール等のスキームを持っていれば別であるが、各々経営主体の異なる別法人であり、乱暴に言えば競合船社の寄合所帯である。従って、内部統制というか、メンバーが正しく振る舞わなければ、全員がマーケットによる報復を受けることとなる。

今や、スーパー・コンソーシアムというか、グループ化が主流であるとしよう。そのスケールは積載能力にして40万 TEU の域にまで達する。一グループが大きくなればコスト競争上、

対抗勢力も大きくなり、サービス内容も似たようなものであるなら、スケール・メリットを通じたグループ間のコスト格差は小さくなるはずである。グループ内のコスト差は本来的には店費以外ないはずであり、すなわち、グループ化することにより、サービス・コストの均一化の方向が決定されることとなる。サービス・コストが均一化した後のマーケティング戦略は何であろうか。プライシングであるとすれば勝つためのプライシングはディスカウントではないはずである。今こそ、皆で正しく振る舞うというか、少し我慢するという行動規範が求められる時ではなかろうか。さもなくば、次の差別化は、独立船社が真の巨大化を目指す過程で泥沼的競争の後の寡占となりかねず、無駄な損失と、屍としての船腹が残ることとなろう。その屍は生き返り、次の屍を招くかもしれないのである。グループ化のメリットは、巨大化によるサービス・コスト面でのスケール・メリットであるにせよ、構成メンバー間の意思決定のための時間とコストの問題は不可避である。また、コスト均一化とはいえ、メンバー間のコストにもおのずから差異があり、統一主体 (as a unite entity) としての運営確立には時間もかかる。本来なら今グループが達成しているほどのスケールを、一社で達成できればこれに越したことはないわけである。独立社はスケールが十分なレベルに達せず、グループはグループ内の統一が未だしとすれば、この数年がコンテナ船社にとって一つの正念場であろう。物理学では、宇宙は秩序からカオスに向かっている。しかし、社会的に見ると、この世の中はカオスから秩序に向かっているように見える。人類の英知がそれを導いてきたことを考えると、海運の世界でも期待できないであろうか。同盟という手段でのプライスの均一化がサービス・コストの競争を産み、勝ち残るためのグループの巨大化がサービス・コストの均一化を招き、その均一化がプライスの競争を産み出すような、下方硬直的なスパイラルに陥ってしまわぬようにするにはどうしたらよいのか、知恵の見せどころであろう。

# 海運 ニュース

1. 船舶燃料油による汚染に対する賠償制度等を検討  
—IMO 第74回法律委員会の模様—
2. Haven号クレーム解決の方向へ  
—1971年国際油濁補償基金 (IOPC Fund1971) 第19回総会/  
1992年国際油濁補償基金 (IOPC Fund1992) 第1回臨時総会の模様—
3. 次期 Sea-NACCS の基本仕様が確定  
—次期海上システム開発推進協議会の模様—
4. アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会  
第2回中間会合の模様
5. 日本マレーシア経済協議会第19回合同会議の模様
6. 環境保全に関する海運業界としての自主的行動計画  
について
7. 会員会社の運航船腹量は前年比でわずかに減少  
—1996年4月1日現在の運航船腹量調査結果より—

## 1. 船舶燃料油による汚染に対する賠償制度等を検討 —IMO 第74回法律委員会の模様—

題記会合は10月14日から18日の間ロンドンのIMO本部で開催された。

今回合会の主な議題は、1)船舶燃料油による汚染に対する賠償の検討、2)船骸除去に関する条約案の検討、3)強制保険であった。議長にはこれまで同様、カナダのA. H. E. Popp氏を選出した。

参加国は58カ国で、他にICS、CMI (万国海法会)、国際P&Iグループ、グリーンピースなどのオブザーバーが参加した。わが国からは以下8名が出席した。

運輸省海上交通局・港湾局  
海上技術安全局審議官  
在英日本大使館参事官  
成蹊大学教授  
運輸省海上交通局  
外航課第一国際係長  
海事産業研究所副部長研究員  
日本郵船法務保険グループ長  
(当協会法規専門委員会委員)  
東京海上火災海損部  
船舶総括グループ専門次長  
当協会企画調整部  
法務保険チームリーダー

土橋 正義  
瀧口 敬二  
谷川 久  
中山理映子  
小山内 智  
清水 繁  
井口 俊明  
清野 鉄弥

今回の主な3つの議題等についての議論の概要は次のとおりである。

### 1. 船舶燃料油による汚染に対する賠償の検討

現在、船舶燃料油によって発生した汚染損害に対する責任と賠償については、タンカーからの燃料油汚染が1992年CLC (油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約) / FC (油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約) でカバーされている他

は、国際的に合意された制度はない。このため、オーストラリア、フィンランド、オランダ、ノルウェー、アイルランド、南アフリカ、英国、スウェーデンより共同でタンカー以外の船舶を対象とした条約案が提出されており、今回の法律委員会ではこの条約案について検討された。この条約案では、船舶所有者の厳格責任、強制保険を採用しており、また汚染損害のみならずこれ以外の損害 (火災・爆発から生じる死傷、財産損害など) をも対象としている。

今回は、まずこのような条約の必要性を中心に検討されたが、船舶の燃料油からの汚染に対して十分な賠償が行われていない場合が多いとする事実が証明されていないこと、かかる損害に対してはほとんどの場合P&I保険に付保していること等を理由に、わが国、ギリシャ、ドイツ、フランス、デンマーク、ロシア、中国、リベリア、パナマ等が必要に懐疑的であった。また、ICSもかかる条約の必要性につき疑問を表明した。一方提案各国等から必要性はMEPC (IMO海洋環境保護委員会) ですでに認識されていること、ある種のバンカーオイルは非常に危険な性状を有すること等が指摘され必要性が強調された。

本議題は、次回 (第75回) 以降も引き続き検討していくこととした。

### 2. 船骸除去に関する条約案の検討

本条約案は第73回法律委員会にドイツ、オラ

ンダ、英国の共同提案として提出されたものである。その骨子は、船骸が戦争、不可抗力的な性質を有する自然現象、その他一定の特別の事情によって生じたものであることを証明しない限り（厳格責任）、締約国の領海外にあるハザード（船舶航行の障害または海洋環境等への脅威）を構成すると決定された当該船骸の除去等の義務を船主（登録船主）に課し、船主がこれを行わない場合には政府が船主の費用でこれを行うとするものである。またその費用の回収を担保するため、船主は金銭上の保証の証拠を維持しなければならないとするものである。

本条約案については、領海外の船骸が問題になるケースが多い国と、問題はむしろ領海内の船骸であるとする国とがあり本条約の地理的適用範囲が問題になった。また1969 Intervention Convention（油による汚染を伴う事故の場合における公海上の措置に関する国際条約）をはじめとする他の条約との関係、特にCLCやHNS条約（1996年の危険物質及び有害物質の海上輸送に関連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約）に規定されている防止措置との関係を整理する必要性が認識された。

今後本件の検討を継続することに反対はなかったものの、次回の法律委員会では他の2つの議題に検討のプライオリティーを与えることとした。

また、ドイツ、英国、オランダよりコレスポネンダスグループを設置することが提案され、オランダが中心となり適用範囲、他条約との関係等について検討することが合意された。

### 3. 強制保険

英国より、船舶所有者が第3者に対して有する損害賠償責任を強制保険、金銭上の保証の証拠の保持等の方法により担保するための国際的枠組み作りについての文書が提出された。

本提案に対しては、多くの国々が英国提案に理解を示したが、わが国をはじめギリシャ、フランス、ドイツ、ロシアなどが、実行可能性あるいは必要性について疑問を表明した。ICS、国際P&Iグループも必要性に否定的な見解を示した。

このように強制保険についても賛否両論あったが、引き続き法律委員会で討議すべき重要項目との認識から、コレスポネンダスグループを設置し、ノルウェーが中心となり金銭上の保証の証拠に係る事項や、本制度実施の方法等を検討し次回会合に報告することとされた。

なお、本件は次回以降議題の名称を「金銭上の保証の提供 (provision of financial security)」と変更されることとなった。

### 4. その他

1997年の法律委員会の作業計画も検討され、今回の3つの主要議題をはじめとして以下の項目を議題とすることに決定した。

- (1) 金銭上の保証の提供
- (2) 船舶燃料油による汚染に対する賠償の検討
- (3) 船骸除去に関する条約案の検討
- (4) 海上衝突事案に係る民事裁判管轄、準拠法、及び判決の認知、執行に関する条約案
- (5) 船舶のアレスト
- (6) オフショア・モーバイル・クラフトに係る条約案
- (7) 理事会からの検討付託事項

## 2. Haven号クレーム解決の方向へ

—1971年国際油濁補償基金 (IOPC Fund1971) 第19回総会／

1992年国際油濁補償基金 (IOPC Fund1992) 第1回臨時総会の模様—

題記会合は10月21日～25日の間、ロンドンIMO本部で開催された。会議には日本、英国、

ドイツ、フランス等の主要国を含め合計50カ国が参加し、議長はコッポラーニ（フランス）が

務めた。わが国からは以下6名が出席した。

成蹊大学教授 谷川 久  
運輸省海上交通局・港湾局・  
海上技術安全局審議官 土橋 正義  
在英日本大使館参事官 瀧口 敬二  
海事産業研究所副部長研究員 小山内 智  
石油海事協会専務理事 常木 徹  
当協会参与 森崎末壽雄  
議題は多岐にわたったが、主要議題の検討内  
容の概要は次のとおりである。

## 1. IOPC Fund1971 第19回総会

### (1) 事務局長報告

本年5月に1992FC議定書(1971年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約を改正する1992年議定書)が発効し、IOPC Fund 1992が設立されたこと、同基金にオランダが近く加盟する予定で、その場合IOPC Fund 1971の強制廃棄規定が発効すること、来年2月にはTOVALOP(油濁責任に関するタンカー船主間自主協定)およびCRISTAL(タンカーの油濁責任に対する追加補償制度に関する契約)が業務を停止する予定であること等についてヤコブセン事務局長より報告があった。

### (2) 新理事国の選出

日本等の任期満了に伴い、英国、韓国等が新理事国に選出された。

新理事国リストは以下のとおり。

#### ○大拠出国

ドイツ、カナダ、スペイン、オランダ、豪州(以上再選)

韓国、英国(新規)

#### ○沿岸国

ナイジェリア、ロシア、フィンランド(以上再選)

ベルギー、ギリシャ、デンマーク、マレーシア、モロッコ(新規)

### (3) 拠出金

現在手持資金が1億ポンドを超えている状況に鑑み、当初の事務局案がかなり減額

された。具体的には一般ファンド(General Fund)の運転資金を500万ポンド下方修正すること、また、高額クレーム用ファンド(Major Claim Fund)への拠出金の一部支払時期を遅らせることが決定された。これにより、拠出金の合計金額は原案の9,000万ポンドから7,180万ポンドとなった。

### (4) クレームマニュアル

IOPC Fund 1971とIOPC Fund 1992共通のクレームマニュアル案が事務局より提案され、加盟国は本年11月末までにコメントを提出することになった。

### (5) 韓国の1992FC加盟

韓国より1992FC議定書加盟に必要な国内法案を国会に提出済、来年の早い時期に加盟の予定である旨発言があった。

### (6) Haven号クレーム

本クレームは、1991年4月イタリア・ジェノア沖で発生したHaven号による漏油事故であり、イタリアではクレーム金額算定方法、環境損害補償等を巡って基金とイタリア政府を含む被害者側の間で訴訟に発展している。また、本件は条約規定により1994年4月ないし5月に提訴期間が経過しているが、イタリア裁判所は船主に対する訴訟に基金が介入している事実により請求権は消滅していないと主張している。1995年6月のIOPC Fund 1971第43回理事会では本件についていわば条約外で政治的決着を図る方針が固まり、これを「グローバルセトルメント案(概要:CLC(油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約)/FC(油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約)による支払い限度額にUKP&Iクラブからの特別提供資金等を加えた金額(137,644百万リラ邦貨換算:約94億円-当時)を財源として求償者である漁民、中小企業などを中心にUKP&Iクラブとの法廷外での示談解決を行う)」としてイタリア政府に提示し、同年7月末日迄回答期限とするこ

とが決議された。

本総会に先立ち10月21日・22日に行われた IOPC Fund 1971 第50回理事会において、ヤコブセン事務局長より UKP&I クラブが独自に求償者との交渉を進めていること、イタリア政府からは基金のグローバルセトルメント案に対する回答はないこと等の報告があったが、本総会席上イタリア政府よりグローバルセトルメント案をベースに話し合いを再開したいとの発言があった。これを受けて基金側としても直ちにこれに応ずることとなり、わが国谷川代表の提案により基金の支払い限度額である6,000万 SDR から船主負担分1,400万 SDR および基金の既支払い額を差し引いた額の範囲内で解決できるようにイタリアおよび UKP&I クラブと交渉方、事務局長に指示することが決定された。なお、この交渉は

イタリアの対基金クレーム請求権が消滅しているとする基金側のこれまでの方針には無関係であることが確認された。

## 2. IOPC Fund1992 第1回臨時総会

### (1) 拠出油量報告

IOPC Fund 1971とも共通の問題であるが、拠出油量の報告を怠る国に対する対策が検討され、何らかの制裁措置を講ずべしとの意見が出され、次回で再検討することとなった。

(2) IOPC Fund 1971理事会に相当するクレーム処理機関については、同理事会に準じて構成することとなった。

## 3. 次回会議

次回 IOPC Fund 1971/1992総会は1997年10月20日～24日に開催される予定である。

# 3. 次期 Sea-NACCS の基本仕様が確定

## —次期海上システム開発推進協議会の模様—

### 1. Sea-NACCS とは？

Sea-NACCS (Sea-Nippon Automated Cargo Clearance System: 海上貨物通関情報処理システム) とは、海上貨物の通関手続を迅速かつ的確に処理するため、1991年10月、①大蔵省関税局・税関、②通関業界、③銀行業界により開発された官民共同利用の情報処理システムのことである。Sea-NACCS は、一連の税関手続のうち輸出入通関業務および保税運送業務を処理対象業務とし、大蔵大臣の認可法人である通関情報処理センターにより運営されており、1999年10月には更新することが決められている。

### 2. 次期 Sea-NACCS とは？

次期 Sea-NACCS とは、更新された Sea-NACCS、つまり1999年10月以降の Sea-NACCS のことである。大蔵省当局は、1995年4月、次期 Sea-NACCS をどのように構築すべきかについてを検討する「次期海上システム

【表】 次期 Sea-NACCS の対象業務

(1) 入出港・とん税関係業務	15業務
(2) 輸入関係業務	36業務
(3) 輸出関係業務	31業務
(4) 輸出入共通関係	
① 貨物取扱関係業務	9業務
② 執務時間外関係業務	8業務
③ 本船・ふ中扱い関連業務	4業務
(5) 照会関係	
① 入出港関係照会業務	3業務
② 輸入関係照会業務	14業務
③ 輸出関係照会業務	9業務
④ 輸出入共通照会業務	4業務
(6) 貨物管理関係	
① 税関貨物管理関係業務	6業務
② システム外搬入関係業務	5業務
(7) 収納関係業務	10業務
(8) 民間関係業務	5業務
合 計 159業務	
(9) 民間管理資料	17種類

研究会」を発足させ、同研究会は、1995年11月、報告書を取りまとめている。(同報告書の概要は本誌1996年2月号参照)

### 3. 「次期海上システム開発推進協議会」の検討状況

大蔵省当局は、研究会における提言を受け、1996年3月、「次期海上システム開発推進協議会」を設置し、同協議会は、本年11月8日、次期 Sea-NACCS の基本仕様を確定した。基本仕様では、一連の税関手続きのうち、159業務および17種類の管理資料を次期 Sea-NACCS の対象業務とした。(表参照)

## 4. アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会 第2回中間会合の様相

アジア船主フォーラムに設置されている6つの委員会のうちのひとつである船員委員会の第2回中間会合が10月31日から11月1日の間、上海において開催され、7カ国から32名が出席した。当協会からは河村副会長の代理として、日本郵船の豊田取締役が参加した。

会議は、COSCO の Li Shanmin 氏の挨拶の後、事務局である香港船主協会 Mr. K. Koo により議事が進められ、主に改正 STCW 条約および中国船員の教育および今後の需給について、活発な全体討議があった。また、当協会は“安全、会社のポリシーおよびメンテナンスに関する船員の意識、並びに雇用主に対する船員の忠誠心”というテーマに関連して、“安全達成のためには、法的要件を満足するのみならず個々の船員の安全意識が重要”と考える旨を述べたところ、各国より賛同を得、大きな反響を呼んだ。

なお、2日目には、上海海運学院 (Shanghai Maritime University) の見学が実施された。同学院は、コンピュータを含む諸施設が備わっており、また、操船シミュレータを独自開発するなど、教授陣のレベルも高く、船員教育機関として十分なものと思われた。学生総数は約5,000名であり、その内船員コースは2,000名(1

### 4. 当協会の体制

当協会は、次期 Sea-NACCS の内容に付きわが国海運業界の意見を反映していくことは重要であるとの認識から、研究会および協議会の委員に関係者を派遣するとともに、そのバックアップ体制として、1995年4月、通関問題対策委員会を設置しており、今後も同委員会を中心として積極的な対応を図ることとしている。

### 5. 今後の検討スケジュール

次期海上システム開発推進協議会は、1997年秋頃までにその詳細仕様を確定していくこととしている。

学年500名)である。

会議終了後に発表された”Joint Press Statement”の要旨は以下のとおりである。

1. アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会第2回中間会合は、1996年10月31日、上海において開催され、中国、台湾、香港、インドネシア、日本、韓国およびフィリピンの各国船主協会の代表が出席した。これに加え、アジア地域の教育訓練機関等の関係者がオブザーバーとして参加した。
2. アジアは世界最大の船員供給地域であり、特にフィリピン船員は世界の船員供給市場の約20%を占めている。
3. 当委員会は改正 STCW 条約の導入を全面的に支持するが、その具体的な実施にあたっては、各締約国の裁量に委ねられた部分が残されており、そのためアジア地域の各国政府が、条約に関する首尾一貫したガイドラインを可能な限り早期に作成することを要請する。特にフィリピン政府は、条約の施行に責任を負う政府機関の指定と、条約基準に適合する教育訓練校の承認を早急に行うべきである。
4. 第1回中間会合の際の青島遠洋船員学院と

の協力に加え、今次第2回中間会合時には、上海海運学院、寧波海運大学、Baliwag 商船学校とも協力関係が構築でき、教育訓練と雇用に関して意見交換が行われた。これらの協力関係は船員の教育訓練と安定した供給を目指したものである。

5. ASF メンバー間の情報の一元化と調整のため、暫定的な事務局として香港船主協会にその役割を要請する。
6. ASF 船員委員会第3回中間会合は、1997年11月にフィリピンにおいて開催の予定である。

## 5. 日本マレーシア経済協議会第19回合同会議の様相

日本マレーシア経済協議会第19回合同会議が、11月26・27日の両日、マレーシアのクアラルンプールで開催された（日本側約70名、マレーシア側約80名、合計約150名参加）。当協会代表として森崎参与が参加し、両国の海運分野に関する要望・意見交換を行った。

日本側からは、両国間のコンテナ輸出入貨物の最近の荷動量の概況を報告するとともに、アジア船社間の協調促進による航路安定化の重要性について説明を行った後、次の3点についてマレーシア側の協力を要請した。

### ① マレーシア籍船利用荷主に対する優遇税制措置撤廃

マレーシアは1995年6月から自国籍船を利用した荷主に対し特別の課税軽減措置を導入しているが、このような自国海運保護策は撤廃するよう、かねてよりCSG (Consultative Shipping Group: 先進国海運担当官会議) 等から要望していたところ、本年10月に至りアンワール副首相兼大蔵大臣から、本措置は1998会計年度から撤廃するとの発表が行われた。このため合同会議では、是非提案通り中止されるようマレーシア側の協力を要請した。

### ② コンテナ内陸輸送業の門戸開放

現在マレーシアにおけるコンテナ内陸輸送業は国内業者に限定されており、外国企業の参入は認められていないが、同国内のコンテナ輸送力を増強するためにも同事業を自由化し、外国船社による輸送を認めるよう要請した。

なお、本件実現のためには、今後とも機

会ある毎に先方に働きかけていく必要がある。

### ③ 海上運賃に係る所得税の相互全免措置の導入

現在両国船社の運賃収入に対する所得税免除措置は50%しか認められていないが、国際慣行に倣い100%の全免措置が実施されるようそれぞれ自国政府に働き掛けることを提案した。

一方マレーシア側は、会議の直前になってようやくポジション・ペーパーを提出してきたが、再び今回も日本船社とマレーシア船社の積取比率の差を取り上げ、海運収支は常にマレーシア側の大幅赤字であると主張、その改善を要求した。

これに対し、同地駐在の邦船社が予め用意した試算結果をベースに、マレーシア日本商工会議所代表から反論がなされた。すなわち、コンテナ貨物、原木、製材、鋼材、液化天然ガスの各部門で両国船社の1995年の運賃収入額概算を比較したところ、特にマレーシア側は天然ガスの黒字が大きく、全部門合計では、マレーシア側の約172億円の黒字となるとの説明が行われた。

しかしながら、これでマレーシア側が完全に納得したわけではなく、結局、今後とも特に現地で双方関係者間の対話を緊密化し、数字も含め相互理解に努めることとなった。

なお、マレーシア側のスポークス・マンは、マレーシア海事産業研究所 (Maritime Institute of Malaysia) の Dr. B.A.Hamzah であり、また会議には MISC の首脳部が参加していた。

## 6. 環境保全に関する海運業界としての自主的行動計画について

平成9年は、「環境の年」として、国連環境特別総会の開催や、西暦2000年以降の国際的な温暖化対策のため、気候変動枠組み条約締約国会議の日本での開催などが予定されている。

経団連では、こうしたことから、経団連地球環境憲章の精神に則り、環境問題は産業界が自主的に取り組むべきであるとの考えに立ち、本年7月の同理事会で経団連環境アピールを採択・公表するとともに産業界の環境保全に向けた自主的行動計画を策定することとし、関係団体に協力を求めている。

当協会は、かねてより航行安全の確保と環境保全の推進を総会決議に掲げ、これら問題に鋭意対応しているところから、海洋汚染防止条約(MARPOL条約)をはじめとする各種国際条約に基づく油性混合物の排出濃度やNOx、SOxなどの排ガス規制値などへの積極的な取り組みおよび国内における海上災害防止センターの活動に対する協力などを海運業界としての行動計画として取りまとめ、経団連に提出した。

(環境保全に関する当協会の自主的行動計画の内容は、本誌平成9年1月号に掲載予定)

## 7. 会員会社の運航船腹量は前年比でわずかに減少 —1996年4月1日現在の運航船腹量調査結果より—

当協会は毎年4月1日現在における会員会社の外・内航船の運航船腹量を調査しているが、調査結果が取りまとめられたので、その概要を紹介する。

### 1. 総運航船腹量

1996年4月1日現在の当協会会員会社148社の営業活動の状況を見ると、外航船を運航している会社は62社、内航船を運航している会社は72社で、これらのうち外・内航兼業会社は20社である。

また、外・内航を合わせた運航船腹量は3,292

隻、5,502万%、8,446万%で、前年に対して隻数は横ばいであるが、%、%ベースともわずかに減少している。(表1参照)

### 2. 外航船の運航船腹量

外航船の運航船腹量は1,735隻、5,324万%、8,139万%で、前年同期と比較して4隻の増加、96万%、151万% (1.8%) の減少となった。

外航船の運航船腹量は1992、93、94年と連続して減少が続いていたが、1995年は94年より若干回復し、1996年は前年より隻数で増加したものの、%、%ベースではわずかに減少した。(表

【表1】 外/内航運航船腹量の推移

年	合 計				外 航 船				内 航 船			
	隻 数	千 %	千 %	伸び率%	隻 数	千 %	千 %	伸び率%	隻 数	千 %	千 %	伸び率%
1980	3,831	52,033	91,647		2,074	50,191	88,305		1,757	1,842	3,342	
85	3,510	51,038	87,117		1,936	49,447	84,261		1,574	1,591	2,856	
90	3,187	50,886	80,854		1,756	49,448	78,197		1,431	1,438	2,657	
91	3,322	54,237	86,238	6.7	1,843	52,740	83,491	6.8	1,479	1,497	2,747	3.4
92	3,388	53,846	84,577	△ 1.9	1,795	52,159	81,728	△ 2.1	1,593	1,687	2,849	3.7
93	3,470	54,251	84,263	△ 0.4	1,793	52,427	81,168	△ 0.7	1,677	1,824	3,095	8.6
94	3,312	50,670	79,009	△ 6.2	1,658	48,847	75,829	△ 6.6	1,654	1,823	3,180	2.7
95	3,292	55,957	85,964	8.8	1,731	54,199	82,903	9.3	1,561	1,758	3,061	△ 3.7
96	3,292	55,018	84,455	△ 1.8	1,735	53,242	81,393	△ 1.8	1,557	1,776	3,062	0.0

【表2】 外航運航船船腹量の推移

年次	会社数	外航船合計				日本籍船				外国用船			
		隻数	千%	千%	伸び率(%)	隻数	千%	千%	構成比(%) (B/A)	隻数	千%	千%	構成比(%) (C/A)
1980	78	2,074	50,191	88,325		852	23,768	40,014	45.3	1,222	26,423	48,311	54.7
85	73	1,936	49,447	84,261		737	25,482	42,246	50.1	1,199	23,965	42,015	49.9
90	69	1,756	49,448	78,197		364	16,556	27,060	34.6	1,392	32,892	51,137	65.4
91	75	1,843	52,740	83,491	6.8	326	17,040	28,104	33.7	1,517	35,700	55,386	66.3
92	69	1,795	52,159	81,728	△ 2.1	335	16,111	26,650	32.6	1,460	36,048	55,078	67.4
93	67	1,793	52,427	81,168	△ 0.7	291	15,190	24,286	29.9	1,502	37,237	56,883	70.1
94	61	1,658	48,847	75,829	△ 6.6	234	13,491	21,724	28.6	1,424	35,356	54,105	71.4
95	56	1,731	54,199	82,903	9.3	190	11,868	19,053	23.0	1,541	42,331	63,850	77.0
96	62	1,735	53,242	81,393	△ 1.8	177	11,112	17,697	21.7	1,558	42,130	63,696	78.3

【表3】 外航運航船の船種別船腹量 (対前年比較)

区分	1995年4月1日				1996年4月1日				対前年増減			
	隻数	千%	千%	構成比対(A)(%)	隻数	千%	千%	構成比対(A)(%)	隻数	千%	千%	伸び率(%)
油送船	197	11,852	19,149	23.1	220	12,200	20,399	25.1	23	348	1,250	6.5
油/貨兼用船	2	197	370	0.4	4	271	505	0.6	2	74	135	36.5
鉱石専用船	87	7,102	13,839	16.7	70	5,963	11,526	14.2	△ 17	△ 1,139	△ 2,313	△ 16.7
その他専用船	114	3,955	5,314	6.4	136	4,480	6,101	7.5	22	525	787	14.8
撤積船	564	17,876	32,432	39.1	561	16,979	30,774	37.8	△ 3	△ 397	△ 1,658	△ 5.1
自動車専用船	200	5,638	2,676	3.2	181	5,220	2,382	2.9	△ 19	△ 418	△ 294	△ 11.0
コンテナ船	160	4,328	4,543	5.5	179	4,886	5,186	6.4	19	558	643	14.2
一般貨物船	278	2,254	3,365	4.1	249	2,170	3,255	4.0	△ 29	△ 84	△ 110	△ 3.3
冷凍・冷蔵運搬船	96	531	608	0.7	102	603	663	0.8	6	72	55	9.0
旅客船	4	70	14	0.0	5	75	19	0.0	1	5	5	35.7
その他	29	396	592	0.7	28	395	582	0.7	△ 1	△ 1	△ 10	△ 1.7
合計(A)	1,731	54,199	82,903	100.0	1,735	53,242	81,393	100.0	4	△ 957	△ 1,510	△ 1.8

2 合計欄参照)

(1) 船種別船腹量

外航船の運航船腹を船種別にみると、撤積船が561隻、1,698万%、3,077万%で、全外航運航船腹の37.8%を占める。油送船は、220隻、1,220万%、2,040万%で、撤積船に次ぐシェアにある。前年同期比では、油送船、コンテナ船、冷凍・冷蔵運搬船が増加し、撤積船、一般貨物船、鉱石専用船、自動車専用船等は減少している(表3参照)。特に油送船、コンテナ船はともに20隻前後増加している。

(2) 定期船/不定期船/油送船別船腹量

外航船の運航船腹を定期船/不定期船/油送船の部門別にみると、表4上段のとおりとなる。

定期船は244隻、559万%、616万%で、前年に比べ33隻減、10万%増、2万%減となっている。

また、不定期船(含む専用船)は1,267隻、3,518万%、5,433万%で、前年に比べ12隻増加したが、148万%、288万%の減少となった。

一方、油送船は220隻、1,220万%、2,040万%で、前年に対して23隻、35万%、125万%の増加、兼用船は、4隻、27万%、51万%で、前年に対して2隻、7万%、14万%の増加となった。

(3) 運航形態(自社船/用船)別船腹量

外航船の運航船腹を運航形態(自社船/用船)別でみると表4下段のとおりとなる。自社船および共有船の船腹量は、121隻、

【表4】 外航運航船腹の部門別・運航形態別船腹量

区 分	1995年4月1日現在				1996年4月1日現在				対前年比増減				
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	伸び率	
部 門 別	定期船	277	5,489	6,179	7.5	244	5,592	6,159	7.6	△33	103	△20	△0.3
	不定期船 (専用船)	1,255	36,661	57,204	69.0	1,267	35,179	54,329	66.7	12	△1,482	△2,875	△5.0
	貨物船計	506	17,339	22,502	27.1	499	16,295	20,566	25.3	△7	△1,044	△1,936	△8.6
		1,532	42,150	63,384	76.5	1,511	40,771	60,488	74.3	△21	△1,379	△2,896	△4.6
	油/貨兼用船	2	197	370	0.4	4	271	505	0.6	2	74	135	36.5
	油送船	197	11,852	19,149	23.1	220	12,200	20,399	25.1	23	348	1,250	6.5
合 計	1,731	54,199	82,903	100.0	1,735	53,242	81,393	100.0	4	△957	△1,510	△1.8	
運 航 形 態 別	自 社 船	76	5,434	9,039	10.9	81	5,787	9,624	11.8	5	353	585	6.1
	共有船	44	2,611	3,829	4.6	40	2,477	3,609	4.4	△4	△134	△220	△6.1
	小 計	120	8,045	12,868	15.5	121	8,264	13,233	16.3	1	219	365	2.8
	裸用船	13	936	1,658	2.0	6	241	363	0.4	△7	△695	△1,295	△356.7
定期用船	1,574	44,827	67,778	81.8	1,584	44,128	66,851	82.1	10	△699	△927	△1.4	
運航受託船	24	391	598	0.7	24	609	946	1.2	0	218	348	36.8	
小 計	1,611	46,154	70,034	84.5	1,614	44,978	68,160	83.7	3	△1,176	△1,874	△2.7	

【表5】 外国用船の船籍国別構成

区 分	1996年4月1日現在				対前年 増減比 (%)
	隻数	千%	千%	構成比(%)	
パ ナ マ	893	22,376	32,859	51.6	10.6
フィリピン	166	4,979	8,558	13.4	18.8
リベリア	159	4,854	6,663	10.5	△1.1
香 港	50	2,187	3,919	6.2	△1.1
シンガポール	50	1,918	2,883	4.5	△24.2
ギリシャ	20	623	1,145	1.8	△48.3
ノルウェー	17	633	1,007	1.6	△15.2
バハマ	24	638	807	1.3	△26.4
キプロス	42	493	799	1.3	△37.8
バヌアツ	24	584	780	1.2	△25.0
マレーシア	11	315	565	0.9	△31.3
そ の 他	102	2,530	3,711	5.8	△22.3
合 計	1,558	42,130	63,696	100.0	△0.2

826万%、1,323万%で、前年に対して1隻、22万%、37万%と僅かながら増加した。この運航船腹に占める比率は、%ベースで95年の15.5%から16.3%と増加している。

また、用船(裸用船、定期用船、運航受託船)船腹量は、1,614隻、4,498万%、6,816万%で、前年に対してほぼ横ばいとなった。

(4) 外航運航船腹の船籍別構成

上記の運航船腹を日本籍船(自社船および共有船+国内用船)/外国用船に区分し、最近の推移をみると表2の通りで、1996年は日本籍船が177隻、1,111万%、1,770万% (構成比21.7%) で、外国用船は1,558

隻、4,213万%、6,370万% (構成比78.3%) となっている。

また、外国用船の船籍国内訳は、パナマ籍が893隻で51.6%のシェアを占め、次いで、フィリピン籍(166隻)、リベリア籍(159隻)、香港籍(50隻)となっている。前年と比較すると、パナマ籍、フィリピン籍以外はすべて減少している。(表5参照)

3. 内航船の運航船腹量

内航船の運航船腹量は1,557隻、177万%、306万%で、前年同期と比較して4隻減少したが、1.8万%、0.1万%と微増している。

内航船の運航船腹量は1990~93年と連続して増加していたが、以降減少傾向にある。(表6合計欄参照)

(1) 船種別構成

内航船の運航船腹を船種別にみると、一般貨物船601隻、50万%、99万% (構成比32.5%)、油送船678隻、57万%、115万% (構成比37.6%) 等となっている。前年比では、一般貨物船が0.5%、油送船が1.8%とそれぞれ増加し、自動車専用船が15%の減少となっている。

内航運航船における当協会会員会社のシェアは、運輸省資料との比較で船種別にみると、一般貨物船30.2%、専用船41.8%、

【表6】 内航運航船船腹量の推移

年次	会社数	内航船合計					(運航形態別内訳)										
							自社船および共有船			裸用船			定期用船			運航受託船	
		隻数	千%	千%	伸び率(%)	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
1980	81	1,757	1,842	3,342		361	764	1,224	20	55	91	1,044	808	1,705	332	155	323
85	74	1,574	1,591	2,856		327	744	1,114	25	44	79	882	637	1,314	340	166	349
90	68	1,431	1,438	2,657		281	626	988	26	56	93	855	634	1,320	269	122	259
91	68	1,479	1,497	2,747	3.4	288	652	1,012	25	59	96	917	676	1,403	249	111	236
92	70	1,593	1,687	2,849	3.7	310	746	1,065	26	86	99	985	732	1,417	272	122	266
93	75	1,677	1,824	3,095	8.6	325	816	1,157	24	72	94	1,061	819	1,586	267	117	257
94	74	1,654	1,823	3,180	2.7	308	809	1,138	21	59	91	1,073	841	1,689	252	115	262
95	72	1,561	1,758	3,061	△3.7	287	803	1,127	25	68	107	1,023	784	1,589	226	103	239
96	72	1,557	1,776	3,062	0.0	291	817	1,127	20	54	87	1,027	801	1,616	219	105	232

【表7】 内航運航船腹の船種別構成ならびに当協会会員のシェア

	当協会会員の運航する内航船腹量 (1996年4月1日現在)				対前年 増減 伸び率 (%)	運輸省資料による わが国の内航船腹量 (1996年3月31日現在)		当協会会員の 運航する 内航船腹量 の比率 (B)(C) (%)
	隻数	千%(B)	千%	構成比 対(A)(%)		隻数	千%(C)	
一般貨物船	601	503	994	32.5	0.5	5,173	1,667	30.2
専用船	セメント	122	326	541	17.7	203	441	73.9
	自動車	13	36	34	1.1	65	232	15.5
	石灰石	12	93	142	4.6	1,011	452	23.9
	その他	13	15	21	0.7			
小計	160	470	738	24.1	△2.0	1,279	1,125	41.8
油送船	678	565	1,150	37.6	1.8	1,752	1,017	55.6
特殊タンク船	112	85	110	3.6	△7.6	528	266	32.0
計	1,542	1,624	2,992	97.7	△0.3	8,732	4,074	39.9
客船	15	152	70	2.3	0.0			
合計(A)	1,557	1,776	3,062	100.0	0.0			

油送船55.6%等となっている。(表7参照)

- (2) 運航形態(自社船/用船)別構成と推移  
内航運航船を運航形態(自社船/用船)別に仕分けし、その推移をみると、表6の通りとなる。1996年の構成をみると、自社船および共有船は291隻、82万%、113万%で、前年比4隻、1.4万%の増加(%ベースでは横ばい)で、用船(裸用船、定期用船、運航受託船)は1,266隻、96万%、193.5万%で8隻、0.5万%(%ベースでは横ばい)と僅かに減少している。

(注) ① 調査対象は、当協会会員会社の運航する船舶。(ただし、曳船、プッシャーバージ、艇、台船を除く)

② 当協会会員会社の所有船でも、国内の非会員会社や外国のオペレーターに貸し出し、当該社が運航していない船舶は含まれていない。

③ I) 各表の「構成比」および「増減比」は%による。(ただし、表5のシェアは%による)

II) 四捨五入の関係で末尾の数字があわない場合がある。

## 業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本電子機械工業会

設立 昭和23年(1948年)

所在地 東京都千代田区丸の内3-2-2

東京商工会議所ビル(本部)  
関西支部の他、ニューヨークとデュッセルドルフに事務所がある。

会長 大賀典雄 ソニー代表取締役会長

会員 民生用電子機器、産業用電子機器および電子部品・デバイスのメーカー・関係団体で、会員総数は現在約570。在日外資系企業にも門戸を開いており、現在、約60社の外資系企業が会員として活動に参加している。

### 活動

- 日本の電子産業は、活発な技術革新と高い生産性に基づく優れた製品の安定的な供給により、国内外で力強い成長を続け、今やわが国主要産業の一つとして経済の発展に重要な役割を担っている。このような発展に伴い、電子産業に対する社会的要請も、きわめて多様で高度なものになって来た。なかでも、新技術製品の開発・普及推進、マルチメディア社会実現に向けたニュービジネスの創出支援、円滑な国際関係の確立、環境・安全・PL問題への対応、国際的な標準化の推進などが業界にとって当面の大きな課題となっている。日本電子機械工業会の使命は、このような問

題に業界全体として力を合わせて取り組むことにあり、このため、同工業会では、関連団体との密接な連携の下に幅広い活動を展開している。

- 同工業会は、情報化を積極的に推進しており、職員全員がパソコンを保有し、社内LANで結んでいる。また、本年9月5日には日本語と英語のホームページを開設、インターネットを活用した広報活動を展開している。ホームページには、工業会の概要、刊行図書案内、プレスリリース、展示会・セミナーの案内、会員一覧の他日本の電子産業に関するデータをふんだんに掲載している。ホームページのアドレスは下記のとおり。

URL=<http://www.eiaj.or.jp/>

### 事業内容

#### 1. 新分野対応

- ハイビジョン、ワイドクリアビジョン、DVD、マルチメディア、新無線通信など新

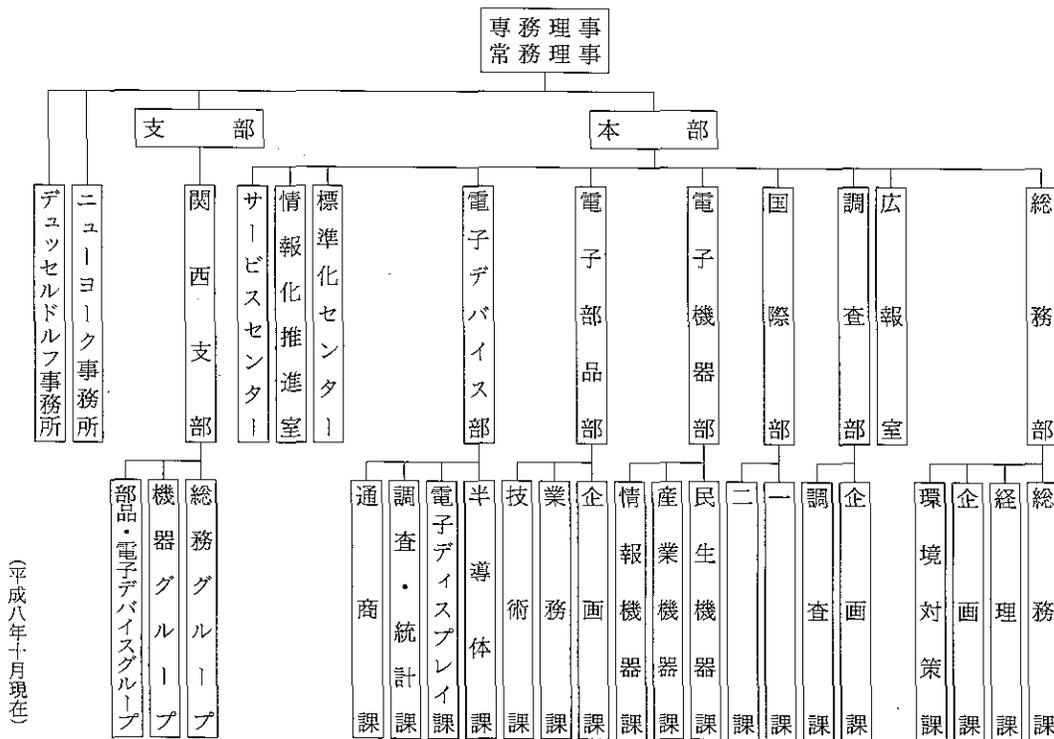


▲エレクトロニクスショー'96

- 分野の調査研究および関連製品の普及推進
2. 国際協力
    - ・国際会議の開催などによる海外の業界団体との交流、技術支援・調達促進などの共同事業の実施
    - ・各種ミッションの派遣・受け入れ
    - ・外国系半導体のわが国市場へのアクセス拡大支援
  3. 業界環境整備
    - ・政府への業界意見の反映および政府政策の会員への周知
    - ・地球環境問題、安全問題、PL問題などへの対応および関連情報の収集・提供
    - ・著作権問題など関連業界との利害の調整
  4. 調査・統計
    - ・電子産業に関する内外統計の収集・整理・分析

- ・各年度毎の電子工業の動向、各年毎の生産見通し、各分野の技術動向の把握、中・長期展望などの報告書・資料の作成・提供
  - ・海外業界団体との統計および情報の交換
  - ・調査団派遣などによる各国電子工業の動向把握
5. 標準化
    - ・IEC（国際電気標準会議）における国際標準化活動、JIS規格の作成協力、EIAJ規格類制定などの標準化事業の推進
    - ・電子業界のオンライン取引標準（EDI）の普及推進
  6. 広報・展示会
    - ・機関誌の発行、会長記者会見、記者会向け技術説明などの広報活動、エレクトロニクスショー等の展示会・セミナーの開催

組 織 図



# 海運雑学ゼミナール 第81回

## 見過ごされた新大陸 —オーストラリア

新大陸アメリカの発見は世界史上最大のドラマの一つに数えられるが、もう一つの新大陸オーストラリアの発見については、ほとんど脚光を浴びることがなかった。その理由は、大航海時代以降、ジェームス・クックに至るまで、オーストラリアはすでに知られていたニューギニアの一部と考えられていたことによる。

マゼランの最初の太平洋航海以後、多くの航海者が南太平洋の探検を行ったが、その最大の目的は、プトレマイオスの世界地図に描かれ、さらにマルコ・ポーロも豊かな黄金郷として記述した幻の南方大陸を発見することにあった。

オランダ人のアベル・タスマンは、1642年にタスマニアとニュージーランドを発見するが、その途中で沿岸を周航したオーストラリアにはさほど関心を示さなかった。あくまでニューギニアの陸続きと考えていた上に、その荒涼とした景観は、当時の人々が思い描く南の楽園とは似ても似つかないものだったためだ。

さらに英国人のウィリアム・ダンピアも1699年から1700年にかけての探検航海の途中でオーストラリア西海岸に上陸するが、やはり、ここが新しい南の大陸だとは考えなかった。オーストラリアが独立した大陸であるとうまく確認されるのは、1768年から1771年にかけてジェームス・クックの第1次航海によってだった。それでも英国はこの新大陸にさほど食指が動かなかったらしく、最初は、現在のニューサウスウェールズの領有を宣言しただけ。まず囚人を入植させ、炭田開発や羊毛生産が軌道に乗った1829年に、やっと大陸全土の領有を宣言した。

この大陸が一躍脚光を浴びたのは19世紀半ばに起ったゴールドラッシュ。その後も様々な鉱

物資源の発見が相次ぐ。エルドラド（黄金郷）としての南方大陸を夢想していた探検者たちがほとんど見過ごしてきたこの新大陸こそ、金、銀はもちろん鉄鉱石、石炭、ボーキサイト、ウラン、鉛、石油、天然ガスまで膨大な地下資源に恵まれたまさに近代の産業社会にとってのエルドラドだったのである。

## 安全航行を脅かす 海底の巨大な砂丘群

船舶にとって航行上の障害物は、水上に顔を出しているものだけではない。むしろ水中にあるもののほうがはるかに危険だ。干潮時のみ顔を出し満潮時は水面下に沈む干出岩を始め、沈船、漁礁など、水面下の障害物は数多い。

こうした障害物のうち、位置が確認されているものは、随時海図に記載されるほか、灯浮標



(ブイ)などで航路上にも位置が示され、これらに反映されない最新情報も、日本では、海上保安庁が管轄する船舶通航信号所がラジオ放送などを通じて航行中の船舶に通報している。

こうした海底の障害物の中でも厄介な存在がサンドウェーブ。潮流によって流された海底の砂が一定の場所に波打つように堆積した、いわば海底の砂丘地帯だ。特に顕著なのがマラッカ・シンガポール海峡で、大規模なものは波高が十数メートル、波長は数十メートルから数百メートルにおよび、しかもその規模や分布が数年のうちに大きく変化することがある。

水深が浅いうえに、喫水の深いVLCCなどの大型船が頻繁に通るこの水域で、この流動する障害物がいかに危険かはいまでもない。

日本の原油輸入のメインルートであることから、わが国も、マレーシア、インドネシア、シンガポールの沿岸3ヵ国と共同で、1969年以降、数次にわたる水域全般の精密測量を実施し、現在では、ほぼその全貌が解明されているが、3年間に波高が約2メートルも変化した場所もあり、今後も、定期的な観測が不可欠だ。

国内でも、瀬戸内海を始めとするいくつかの水域でサンドウェーブ地形が確認されており、やはり定期的な測量が行われている。

## 黒船来航を笑い飛ばした 江戸庶民のユーモア感覚

ペリー艦隊の浦賀来航は日本の歴史の大きな転換点だった。その衝撃によって、260年余り続いた幕藩体制は瓦解し、近代化の幕は切れて落とされたのだが、この大事件を江戸庶民はどのように見ていたのだろうか。

当時の瓦版には、ペリーの強硬姿勢に右往左往する幕府の姿を横目に、黒船という最先端の武力を背景に登場した海の彼方からの異形の使



節に大いに好奇心を駆りたてられ、乏しい情報ゆえに想像力をたくましくし、この歴史的な大事件を存分に楽しんだ江戸庶民のユーモア精神がいかに発揮されている。

まず興味深いのは、当時の瓦版が報じたペリーの肩書と名前だ。例えば「欽差大臣国王使節左丞相海軍水師マツチウセ・ヘルリ提督」あるいは「船大將欽差大臣提督海軍統帥まつちうせべりり」。よくぞ考えたものだが、これが天狗や鬼のおどろおどろしく描かれた肖像に付されているから不思議に違和感がない。

瓦版の内容も、狂句やアホダラ経、百人一首の作りかえ、駄洒落の類がほとんど。中には米語の早分かりといった記事もあるが「父をオランヘー」、「母をメランヘー」というなどと怪しいものだ。紙に描かれた大砲の先端に火をつけると火薬の筋をたどって反対側に描かれた黒船に火が移り小さな爆音を発する紙玩具も売り出されたが、すぐに発禁になった。

幕府は、事の一切を庶民には知らせなかった。こうした無知は、往々にしてパニックを生み出すものだが、江戸庶民の場合は、まさに落語の八っあん熊さんの感覚で「太平の眠りをさます」一大イベントを楽しんだようである。

## Washington 便り

米国に Journal of Commerce という商業・経済・運輸に関する日刊の専門紙があります。これには海運関係の記事も豊富に掲載されています。ただ、船社と荷主との関係で記事が出る場合、見方にもよりますが海運を批判する偏向記事が多いのではないかと気になります。例えば新聞の顔といえる社説に10月と11月にそれぞれ2回ずつ海運関係の記事が掲載されましたが、共通点はすべて船社を批判している内容であることです。

まず、10月3日付の社説ですが、これには1984年海運法の改正法案が第104議会で不成立になったことを遺憾として、次回議会での成立を強く要望する一方、米国には荷主を犠牲にして船社を保護しておく余裕はないとか、競争により過渡期において弱小船社が消滅しても止むを得ない、船社の行うことは直接的に米国の商品の海外での競争力および輸入品の価格に影響するとの荷主擁護の論調で記事が書かれています。

また、10月30日の社説は TSA（太平洋運賃安定化協定）の船腹調整プログラム復活協定申請についての批判記事を掲載して、この協定をフランケンシュタインの実験に例えて、FMC はこの怪物が蘇生して暴れだす前に電源を切るべしと警告しています。さらに、常識的な船腹調整方法は簡単で、余計な船は買わずに、現在稼働している船の一部をスクラップにすればすむことであると述べ、これを怠ってい

るのは船社企画の貧弱さにあるとして、顧客がそのつけを払わされるのではたまったものではないとしています。

11月14日の社説では来年の第105議会では海運法の改正を運輸関連課題の最優先審議事項にあげることが希望することが書かれています。特に個々の船社/荷主間での confidential contract の実現を期待した記事です。航空、鉄道、道路運送においては既に規制緩和が行われている。外航海運だけが例えば運賃の政府への届出義務のように連邦規則の下におかれたままである。他業界では常識となっている私契約も管理されている。1984年に若干の規制緩和が行われたが、まだ不十分である。議会と大統領はあらゆる協力をして海運法を改正しなければならない、と。

最後に11月27日の社説ですが、これは中国の上海航運交易所計画を批判する記事です。上海航運交易所は表面上はアジア版 FMC を想像させるものの、実態は FMC 以上の権限（運賃設定権限）を付与されている。北京政府は同交易所を中国国営船社 COSCO の競争相手の運賃までも決定できる機関にすることを考えている。これは外国船社にとっては脅威である。中国は輸入品には高い運賃を、輸出品には安い運賃を人為的に設定して自国業者の保護を行うことを考えている、と批判し、海運企業は既に市場を歪めるカルテルや補助金で一杯である、上海航運交易所の設立はこれに輪をかけるものである、クリントン政権は他の国々とともに北京に圧力をかけてこの計画を断念させるべきであると結んでいます。

（北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修）



11月

7日 第二次橋本内閣が発足し、運輸大臣には、自民党の古賀誠氏が就任した。

8日 海運大手5社は、1996年9月中間決算を発表した。それによると、コンテナ船航路の運賃競争の激化、不定期船市況の下落などに見舞われたものの、前年同期比約20円の円安やコスト削減効果が寄与し、経常ベースで4社が大幅な増益となり、残る1社も黒字転換した。5社合計では、売上高は前年同期比13.0%増の8,357億円、経常利益は200億円(295.9%増)の大幅増となった。

14日 日本の港運慣行が米船社に不当な差別を与えているとして米海事委員会(FMC)が邦船社3社に課徴金を課す制裁案を発表した問題で、当協会は「日本政府に対し制裁措置の回避に向けて早急に対策を講じるよう強く要望していく」とする声明を発表した。

◎ 第5回四極造船首脳会議が京都で開催され、需給の見方は一致しなかったものの、共通認識の醸成に向け一歩前進した。  
(P.18随想欄に関連記事)

20日 日米包括経済協議の規制緩和・競争政策部会の運輸分科会が開催され、事前協議制

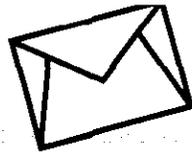
度の改善を要求する米政府に対し、日本政府はFMCの制裁案(海運日誌 14日参照)に遺憾の意を示し、早期撤廃を要請した。

26日 橋本首相の諮問機関である経済審議会行動計画委員会は、物流を含めた6分野の構造改革についての最終報告をまとめた。報告書の中には、内航海運における船腹調整制度の5年以内の廃止や、港湾運送事業の需給調整要件の廃止等が盛り込まれている。

28日 アジア太平洋経済協力閣僚会議(APEC)の運輸ワーキンググループが27・28日の両日、タイのプーケットで開催され、次回から海運自由化等の問題を正式議題として取り上げることが決まった。

29日 第40回港湾審議会総会が開催され、第九次港湾整備五箇年計画を原案どおり了承し、運輸大臣宛答申した。  
(P.12 SHIPPING FLASH 2 参照)

◎ 日中海運政府間協議が、26日から29日まで、東京で開催され、邦船社の独資現地法人数の制限の撤廃およびその業務範囲の拡大については継続協議となり、上海航運交易所に関連する問題については、今後随時協議を行うこととなった。



(京浜地区所属)

平成8年12月1日現在の会員数148社

(京浜96社、阪神41社、九州11社)

## 11月の定例理事会の様様

(11月27日、神戸ポートピアホテルにおいて開催)

## 政策委員会関係報告事項

1. SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会の対応について (P.15 SHIPPINGフラッシュ 3 参照)
2. 海運に係わる規制緩和と要望について (本誌11月号 P.2 SHIPPINGフラッシュ 1 参照)
3. 第7回日韓船主協会会談について (本誌11月号 P.10 SHIPPINGフラッシュ 3 参照)
4. 環境保全に関する海運業界としての自主的行動計画について (P.28 海運ニュース 6 参照)

## 法務保険委員会関係報告事項

1. IMO 第74回法律委員会の様様について (P.22 海運ニュース 1 参照)

## 港湾物流委員会関係報告事項

1. けい留施設使用料12時間制導入について (省略)
2. 水先問題について (省略)
3. 港湾計画について (P.12 SHIPPINGフラッシュ 2 参照)
4. パナマ運河通行料の値上問題について (省略)
5. 入出港手続き簡素化について (省略)

## 労務委員会関係報告事項

1. 平成7年度船員保険特別会計収支決算について (省略)
2. 第84回 ILO (海事) 総会の様様について (P.2 座談会および P.8 SHIPPINGフラッシュ 1 参照)
3. アジア船主フォーラム船員委員会第2回中間会合について (P.26 海運ニュース 4 参照)
4. 第3回日韓船員問題共同研究会について (省略)

## 会 員 異 動

- 入 会  
平成8年12月1日付  
株式会社ナカタ・マックコーポレーション

## 陳情書・要望書 (11月)

宛 先：運輸大臣／郵政大臣／厚生大臣／通産大臣  
(通産大臣については12月11日付で提出)

件 名：海運関係分野の規制緩和の一層の推進

要 旨：政府の「規制緩和推進計画」の当年度末の改定に意見を盛り込むため、当協会は昨年に引き続き、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、および新たに会員会社より提出された要望事項を取りまとめ、運輸省をはじめとした関係省庁へ提出した。

宛 先：運輸大臣

件 名：船舶の特別償却制度の存続等

要 旨：日本籍船の整備や日本商船隊の国際競争力を維持する上で重要な役割を果たし、海運税制の大きな柱である特別償却制度について、政府税調において課税ベース拡大論が展開され存続が難しいとの認識のもと、運輸大臣宛に再度要望を行った。

## 海運関係の公布法令 (11月)

- ㊦ 無線機器型式検定規則の一部を改正する省令 (郵政省令第70号、平成8年11月5日公布、平成8年11月5日施行)
- ㊧ 無線設備規則の一部を改正する省令 (郵政省令第71号、平成8年11月5日公布、平成8年11月5日施行)
- ㊨ 船舶自動化設備特殊規則の一部を改正する省令 (運輸省令第58号、平成8年11月12日公布、平成9年1月1日施行)
- ㊩ 船舶設備規程の一部を改正する省令 (運輸省令第59号、平成8年11月19日公布、平成9年1月1日施行)
- ㊪ 船舶安全法施行規則の一部を改正する省令 (運輸省令第63号、平成8年11月29日公布、平成8年11月29日施行)

## 国際会議の開催予定 (1月)

- IMO 第5回旗国小委員会 (FSI)  
1月13日～17日 ロンドン
- ICS 理事会  
1月30日 ロンドン

# 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11月	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
10	3,962	3,500	462	11.3	15.9

## 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12月		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
11		112.26	111.15	114.00

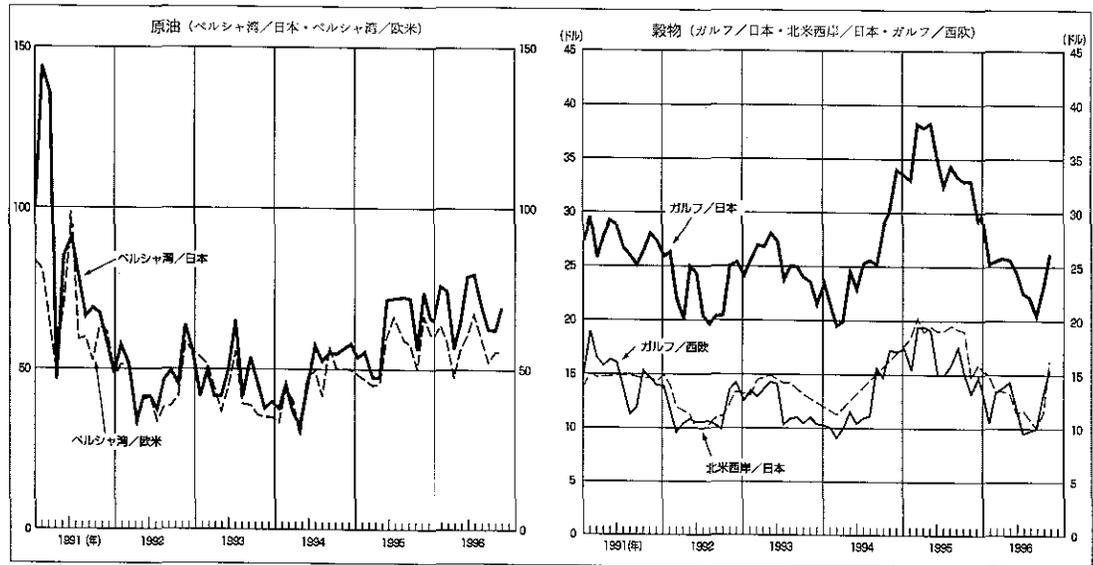
(注) 通関統計による。

## 3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
1990	132,265	3,091	129,174	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	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												
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	4,3855	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
11	15,217	140	15,077	3,718	5,565	4,600	28	125	991	50	14,028	4,217

(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	47.50	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	69.00	58.75	57.50	45.00	62.25	45.00	55.00	50.00
12	58.00	48.50	68.25	60.00			50.00	45.00	60.00			

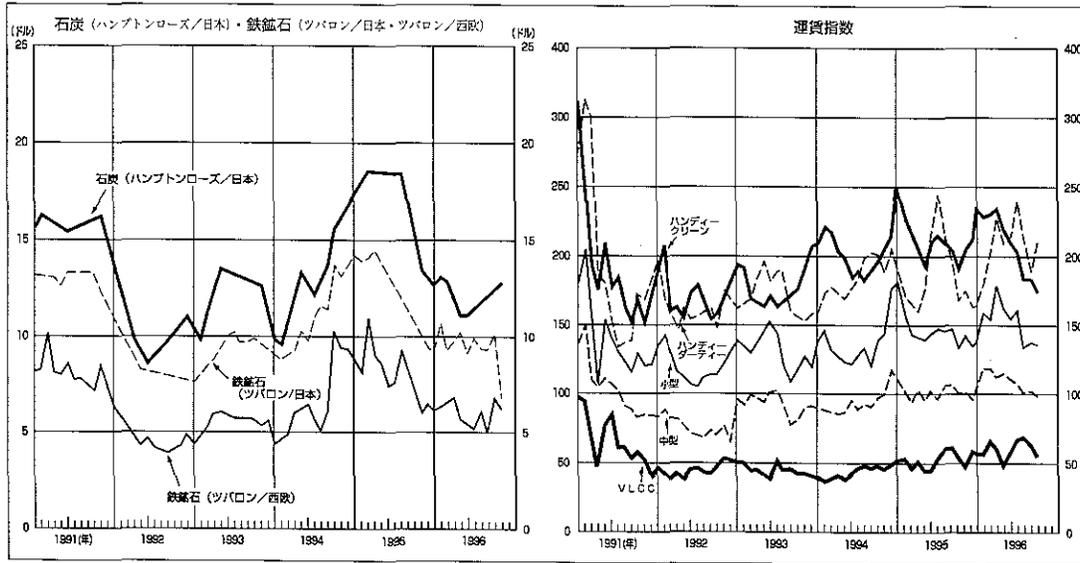
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	26.25	22.75	14.50	—	16.25	14.25	13.00	11.50	15.35	9.50
12	29.00	26.25	—	—	16.25	15.00	—	—	14.75	14.00	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも5万 D/W 以上8万 D/W 未満の船舶によるもの。③グラフの値はいずれも最高値。



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

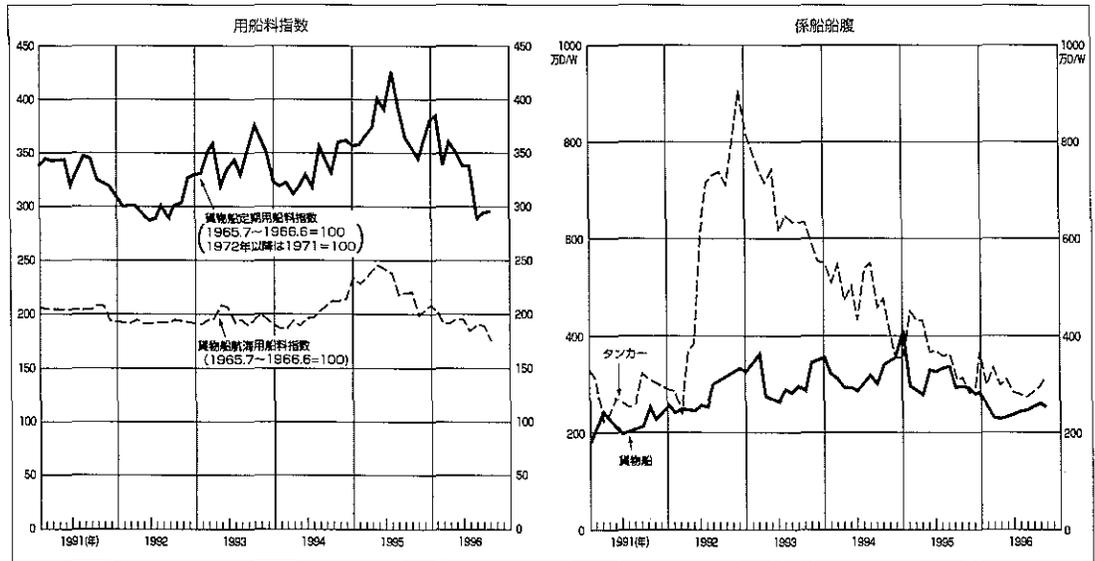
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	12.50	—	14.20	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15
2	—	—	13.00	12.95	13.75	—	11.00	—	8.00	—	6.50	5.65
3	18.50	—	12.75	—	13.50	—	9.00	—	11.25	9.80	—	—
4	—	—	—	—	13.90	—	—	—	8.70	—	6.80	6.25
5	—	—	11.25	—	—	—	10.25	—	8.25	7.75	—	—
6	—	—	11.25	—	—	—	8.25	—	7.45	7.10	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	18.25	—	—	—	—	—	9.90	8.10	—	—	5.15	5.10
9	—	—	—	—	—	—	9.20	9.00	8.50	7.50	6.00	4.75
10	—	—	—	—	—	—	9.00	—	—	—	—	5.00
11	13.45	—	12.75	—	—	—	10.10	—	—	—	—	6.75
12	—	—	—	—	9.25	8.10	6.75	—	6.20	6.45	—	6.25

(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	54.3	98.0	133.0	211.6	174.1
11	48.2	102.1	153.4	188.6	199.3	48.9	100.6	142.9	174.7	207.2	—	—	—	—	—
12	47.5	117.6	173.1	209.4	214.9	61.4	96.5	131.8	162.7	214.9	—	—	—	—	—
平均	40.8	94.0	136.7	184.1	200.5	53.4	101.9	146.0	185.1	212.6	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン(6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン(3万~6万トン) ⑦H・D =ハンディ・ダーティ: 3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン(3万トン)未満。



8. 貨物船用船料指数

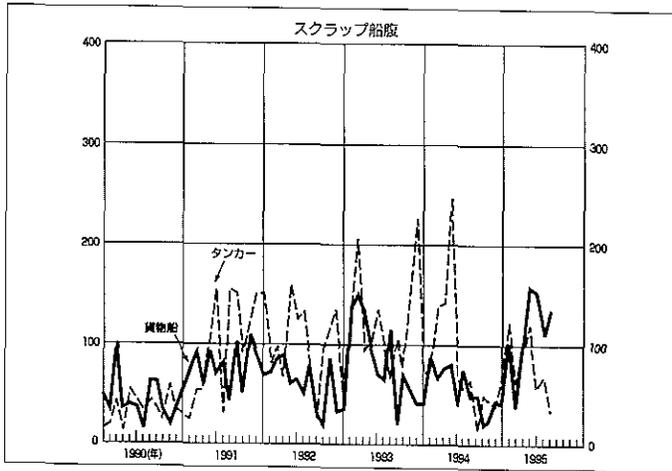
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1991	1992	1993	1994	1995	1996
1	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3
2	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6
3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	192.0	325.0	320.0	327.0	324.0	366.0	339.4
4	207.0	192.0	194.0	198.0	243.0	192.0	335.0	300.0	356.0	310.0	377.0	363.0
5	205.0	191.0	195.0	191.0	245.0	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	176.0	325.0	301.0	351.0	333.0	355.0	294.0
11	206.0	193.0	196.0	212.0	198.0		335.0	289.0	372.0	363.0	344.2	
12	208.0	196.0	200.0	219.0	209.0		349.0	300.0	349.0	367.0	374.7	
平均	205.7	194.6	196.3	199.8	226.1		332.4	304.8	341.5	335.4	375.5	

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

9. 係船船腹量の推移

月次	1994				1995				1996									
	貨物船		タンカー		貨物船		タンカー		貨物船		タンカー							
	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W						
1	329	2,476	3,203	91	2,975	5,556	289	2,399	3,238	65	2,195	4,134	272	2,210	2,778	66	2,058	3,735
2	310	2,333	3,017	80	2,656	5,021	288	2,290	3,017	68	2,472	4,710	257	2,005	2,506	60	1,636	2,980
3	312	2,304	3,000	84	2,813	5,326	284	2,281	2,999	67	2,234	4,219	245	1,911	2,392	62	1,862	3,305
4	303	2,198	2,808	81	2,534	4,749	271	2,151	2,857	66	2,205	4,127	236	1,856	2,326	60	1,694	2,983
5	291	2,158	2,816	82	2,601	4,901	271	2,267	3,136	61	1,933	3,459	229	1,854	2,336	56	1,754	3,120
6	288	2,118	2,825	85	2,300	4,215	272	2,257	3,093	66	2,188	3,562	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	239	2,002	2,543	55	1,921	3,196
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	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	46	586	1,537	7	274	568
7	34	383	675	8	524	1,016	31	498	730	13	290	532	41	722	1,174	12	328	646
8	59	751	1,245	7	339	702	36	318	408	12	331	651	39	786	1,312	4	145	290
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。

「過労による健康不安を常に感じているサラリーマンが4割、45歳以上では半数近く…」最近やたら“健康”という文字が目につくようになったのは、やはり私もこの中に含まれるということだろうか。またある日の新聞には、日本人の死因の中で2番目だった心臓病が、脳卒中に代わって3番目になったと掲載されていた。健康な者には、どちらが上でもいいような話題ではあるが、どうしてか興味を持ってみると、心不全という曖昧な診断表記を改めた結果らしいと説明されている。

そこには、これらにトップの癌を加えた三大成人病と呼ばれる病気で亡くなる人は、年間50万人以上、死亡原因の半数以上を占めるとも記されている。三大成人病以外に糖尿病・高血圧症・諸々の内臓疾患等も成人病といわれるが、壮年以上の方々は、職場や地域で年に一度健診の機会を得ているようだ。

ただ、若い世代はあまり気にな

## 編集後記

らないようで、軽い気持ちでまだまだ先の話ぐらいに受け止めがちである。やがて40代も半ばを過ぎると、診断結果にも注意書きが増え、やっとなが身を案ずるようになる御仁が多い。

しかし、働き盛りに多い成人病は、早期発見第一といわれ続けてきたのだが、これまでの研究で、発症には食生活、喫煙、飲酒、運動、休養などの生活習慣が深くかかわっていることが証明されている。

ところで「成人病」なる語源であるが、講談社版『日本語大事典』によると、厚生省が1950年代後半に、働き盛りに多く死因を占める病気を指して呼称したと記されている。不祥事続きですっかり信頼をなくした厚生省であるが、今回、約40年にわたって使われてすっかりなじんだ感のある「成人病」を

「生活習慣病」なる呼称に変えるという。

既に生活習慣との深いかかわりは解明されており、習慣病と呼ぶ医者もいるらしいし、病名として書かれている書物もあるようだ。こうした裏付けを基に、高齢化社会に向け予防・診断・治療の総合対策一本化を目指し、生活習慣の改善を効果的に訴えることにより、病気の発症そのものを抑えたいとしている。

医者から「生活習慣病」と告げられることによって、中高年だけでなく若い人たちにも成人病予備軍とならぬよう、ストレス・睡眠・飲食等とのかかわりについて、日々の生活から関心を持たせることができればこの改称は成功であろうし、この際、厚生省のイメージアップにもなればと思う次第。

昭和海運

総務部広報チーム

チームリーダー 副部長

酒徳 義明

せんきょう12月号 No. 437 (Vol. 37 No. 9)

発行◆平成8年12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：日鐵物流㈱

(英文名) NITTETSU BUTSURYU CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 池田幸生

本社所在地：東京都中央区新川-23-4 1・Sリバーサイドビル

資本金：2,195百万円

創立年月日：1942年12月28日

従業員数：海上32名 陸上1,225名 計1,257名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	6隻	17.097%	29,368%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	90隻	31.343%	99,081%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、海陸一貫輸送、いわゆる内航海運・港湾物流・自動車運送を有機的、複合的に組み合わせた総合物流体制で、革新的な物流効率化を図り、産業の基幹材「鉄鋼」物流や公共投資関連プロジェクト物流に参画している。

当協会会員は148社。

(平成8年12月現在)



会社名：日鉄海運㈱

(英文名) NIPPON STEEL SHIPPING CO., LTD.

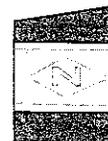
代表者(役職・氏名)：取締役社長 吉田 慎

本社所在地：東京都千代田区神田司町2-6 司町ビル

資本金：2,228百万円

創立年月日：1957年1月25日

従業員数：海上64名 陸上88名 計152名

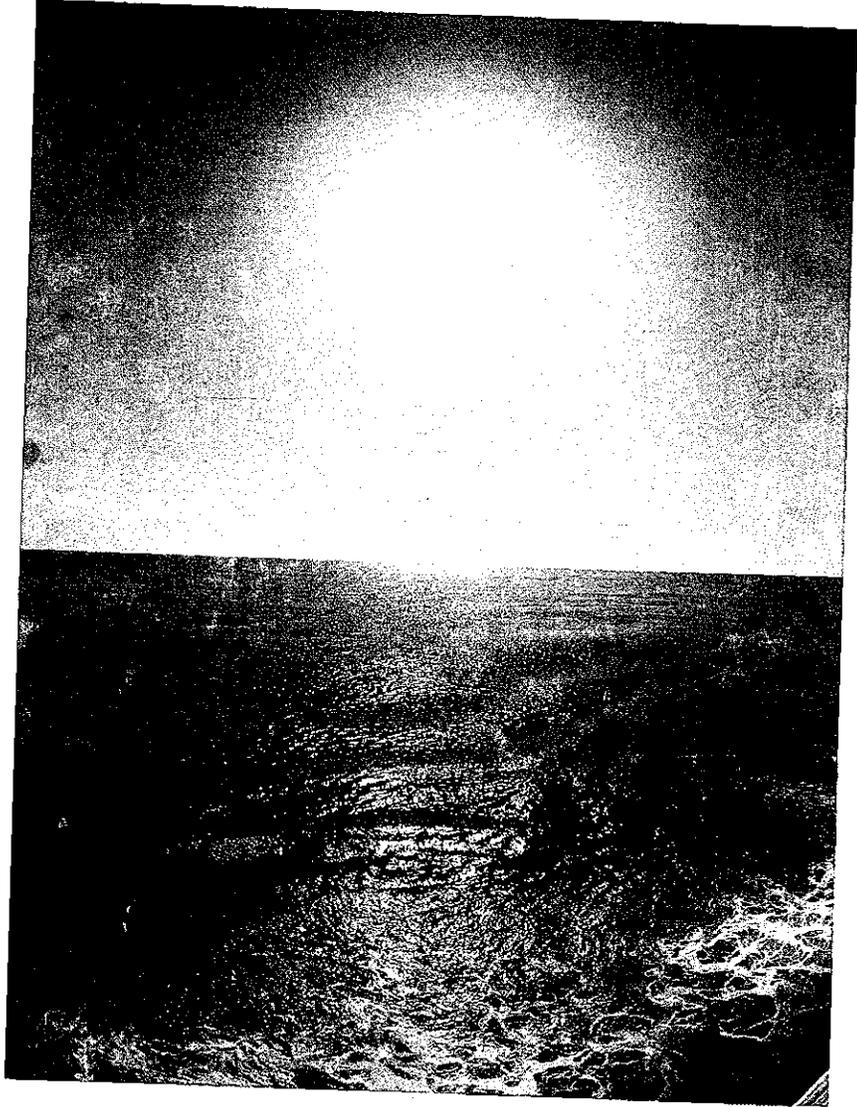


所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	85.629%	168,421%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	12隻	972.345%	1,894,336%

主たる配船先：豪州、北米、インド

事業概要：当社は、1957年八幡製鐵、富士製鐵の資本参加を得て外航海運会社として設立。1990年12月1日には日鐵海運と合併、商号を日邦汽船㈱から日鉄海運㈱と改め、主に新日本製鐵向けの製鉄原料を中心とした海上輸送に従事しております。

# 船が支える日本の暮らし



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