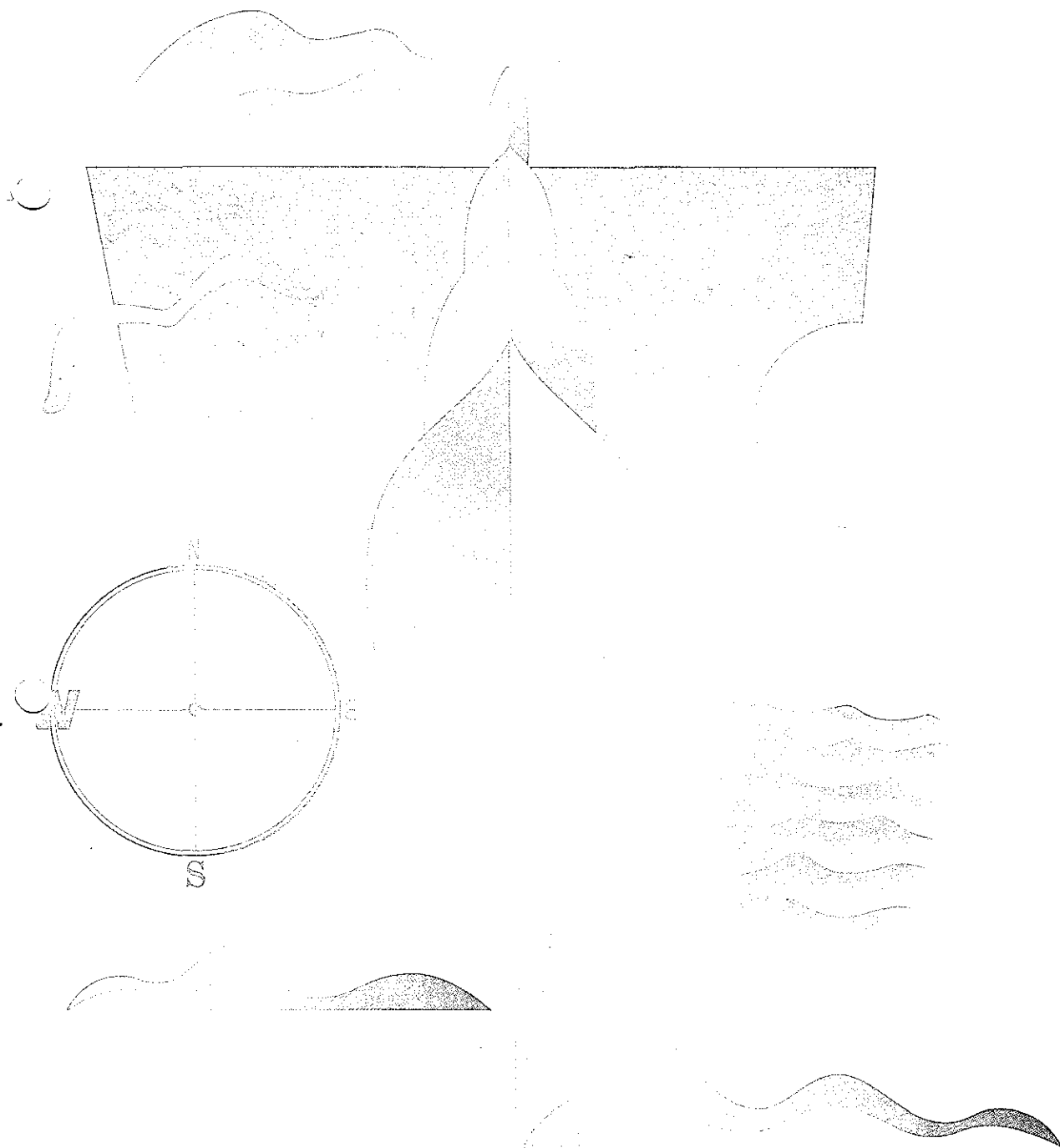


平成9年1月20日発行 毎月1回20日発行 No.438 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

1997

せんきょう



社団法人 日本船主協会

船協月報/1997年1月号 目次

◎巻頭言

平成9年新春を迎えて★日本船主協会会長●新谷 功——1

◎ SHIPPING フラッシュ

平成9年度海運関係税制改正・予算——2

—船舶の特別償却制度の延長等が実現—

◎随想

ニューヨークでくつろげる理由★朝日新聞論説委員●栗田房穂——6

◎話題を追って

環境保全と海運 1——8

—環境保全に関する当協会の行動計画—

◎寄稿

1997年度わが国貿易の見通し★(社)日本貿易会調査部長●佐藤達郎——10

◎海運ニュース

1. ばら積み貨物船の安全対策について——15

—IMO 第67回海上安全委員会の模様—

2. 船舶アレスト条約改正案まとまる——17

—UNCTAD/IMO1992年船舶アレスト条約見直しのための第3回専門家会議の模様—

3. 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会

(UN/ECE/WP.4) 第44回会期の模様——19

4. 運輸ワーキング・グループ議長に韓国が選出される——20

—第13回アジア EDIFACT ボード・第8回運輸ワーキング・グループの模様—

5. 1996年央の日本籍商船の現状——21

—「日本商船船腹統計(1996)」より—

◎業界団体を訪ねて—訪問団体(社)日本船用工業会——26

◎海運雑学ゼミナール★第82回——28

◎London 便り——30

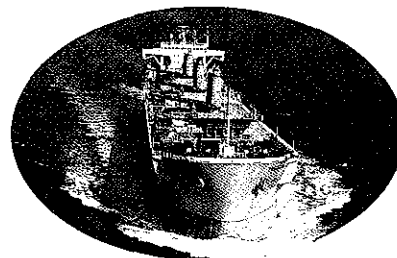
❖海運日誌★12月——31

❖船協だより——32

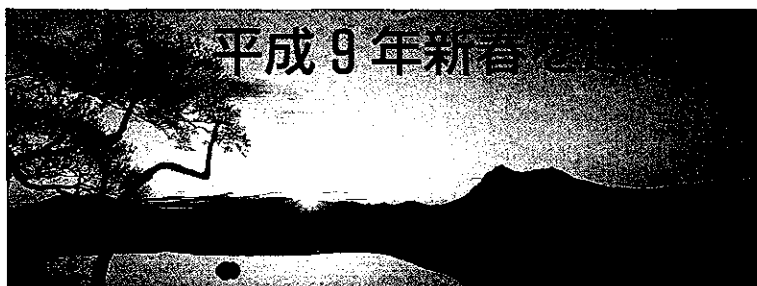
❖海運統計——33

❖編集後記——37

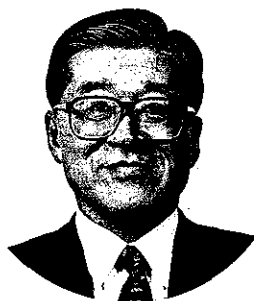
❖付・平成8年海運日誌——38



「FOREST CREATOR」



日本船主協会会長 新谷 功



新年おめでとうございます。

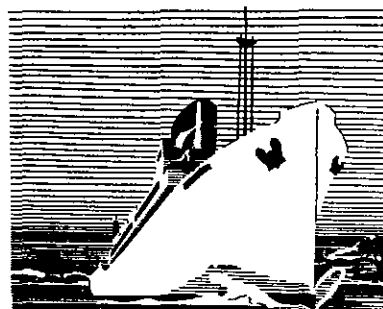
1997年の年頭に当たり一言ご挨拶申し上げます。

10月には新しい選挙制度に基づき実施された総選挙の結果、わが国において少数与党ですが自民党単独政権が復活し、また、米国においては11月の大統領選挙により、引き続き民主党クリントン大統領が政権を担うこととなる等、昨年はグローバル化する国際経済社会の中であって今後の日本の体制を考える上で極めて重要な要素である、日米両国の政治の枠組みが今後とも継続されるという節目のあった年でした。わが国について言えば、国民それぞれの政治的スタンスには多様性があるて当然であります。日本が置かれている社会・経済の現状認識と今後の課題について、今ほど国民各層に於いて危機感を持って語られた時はないでありましょう。行財政改革や経済構造の変革等、私たちが抱える問題の解決には政治の不退転のリーダーシップが不可欠ですが、同時に改革や変革に伴う痛みを分かち合う覚悟が国民の側になれば、この大きな時代の流れを乗り切ることが困難であることも事実であろうと考えています。

経済活動に限って私たちの周辺を見回したとしても、従来国内で是とされていた制度や基準が必ずしも国際間で通用しないという事例が、情報通信や経済のグローバル化の進展に伴い数多くあることに気付いて来ました。外国船社との競争が常態である外航海運にあ

っては、そのような国内に固有の事情による足枷は、国際競争に生き残り得る健全な海運経営を確立する上で致命的な負担になりかねないケースがあることを憂慮しています。企業活動の国際化は、一方で産業の空洞化として警鐘が鳴らされていますが、最適な事業環境を求める企業の行動は当然の事ながら今後とも沈静化することはないでしょう。しかしながら、変化する経済環境の下で私企業としての自助努力の範囲内で対症的に対応できたとしても、日本企業である限り最終的にはわが国の諸制度の枠組みの中で律せられることとなります。税制や会計制度を初めとして、海事に関する国際条約の国内適用問題等、これらの分野に於いて国際的な基準に照らして遜色のない国内制度の確立、対応が、何よりも求められています。

日本船主協会は、今年で創立50周年を迎えます。戦後の復興期を乗り越えわが国が経済大国化する過程で、貿易物資の安定輸送という基盤を確立して戴いた海運の先達のご努力に改めて感謝申し上げます。同時に、グローバルベースでの大競争時代の中であって、日本海運が今後ともその役割を果たして行くことが可能であるように、後に続く人たちのために必要な改革に果敢に取り組み、日本商船隊全体としての真の国際競争力を確保することが、現在の海運経営に課せられた使命であると決意を新たにしている次第です。



平成9年度海運関係税制改正・予算

—船舶の特別償却制度の延長等が実現—

1. 平成9年度海運関係税制改正

平成9年度税制改正について当協会は、平成8年9月開催の定例理事会において、海運税制の柱であり平成8年度末に期限を迎える船舶の特別償却制度の改善・延長を中心とし、国際船舶に関する登録免許税および固定資産税の特例措置の改善等を加えた要望重点項目を決定し、運輸省をはじめ関係方面に要望を行った。(本誌1996年10月号P.2 SHIPPING フラッシュ1参照)

その後、政府税制調査会の法人課税小委員会は課税ベースの拡大を含めた法人税の大幅な見直しを検討し、一方自民党税制調査会も審議を開始するにあたっての基本的考え方の中で「租税特別措置については徹底的な再点検作業を行う」とするなど、政策税制に対しては前年に続き厳しい見方が支配的となり、11月28日には、大蔵・自治省より船舶の特別償却率を現行の半分に引き下げる等、既存の税制に対する整理案が示された。

このため当協会は、船舶の特別償却制度は日本商船隊の国際競争力を維持するために不可欠であり、同制度が縮減された場合、外航海運を取り巻く経営環境の厳しさが増すなかで、国際競争と市況変動に晒されているわが国海運企業の体力の低下を招くことは必至であるとして、関係方面に再度強力に要望活動を展開した。

その結果、12月18日、自民党税制調査会の平成9年度税制改正大綱において、海運関係税制については概略次のとおり決定(資料1参照)し、また法人税の抜本改革は来年度以降に先送りされることとなった。

(1) 船舶の特別償却制度

- ・船舶の特別償却制度に関しては、適用期限の延長とともに、外航船についてLNG船・RO-RO船への対象拡大、特別償却率の25/100への引き上げを要望したところ、外航近代化船、内航近代化船(二重構造タンカーを含む)とも現行内容で2年間延長された。

【資料 1】平成 9 年度税制改正重点事項最終結果

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	整 理 案	最 終 結 果
1. 船舶の特別償却制度	①外航近代化船（3,000総トン以上）特別償却率18/100	①対象船舶にLNG船、RORO船を加え、特別償却率を25/100に引き上げ適用期限を延長	9/100	現行内容で2年間延長
	②内航近代化船（300総トン以上）特別償却率16/100 うち二重構造タンカー20/100	②現行内容で適用期限を延長	8/100、10/100	現行内容で2年間延長
2. 国際船舶の登録免許税の軽減措置	新造船について軽減税率1/1000	対象に海外から譲渡を受けたものを追加	—	認められず
3. 国際船舶の固定資産税の課税標準の特例措置	一定の要件を満たすものについて課税標準を1/15	海外から譲渡を受けたものについては前年の就航実績に関わらず適用	—	海外から譲渡を受けた一定の国際船舶についても対象とする
4. 脱特定物質対応型設備促進税制	①特別償却率18/100	適用期限の延長	14/100 対象設備見直し	・取得価額基準の緩和（240万円→200万円） ・対象設備の拡大（脱HCFC対応設備を追加） 上記見直しの上、2年間延長
	②固定資産税の課税標準3/4	適用期限の延長	廃止	・課税標準の引き上げ4/5（取得後3年間） ・対象設備の拡大（脱HCFC対応設備を追加） 上記見直しの上、2年間延長

(2) 国際船舶関連税制

- ・国際船舶の登録免許税の軽減措置については、対象に海外から譲渡を受けた船舶の追加を要望したが認められなかった。
- ・国際船舶の固定資産税の課税標準の特例措置については、海外から譲渡を受けたものについては前年の就航実績に関わらず適用するよう要望した結果、「外国貿易船」の判定基準を緩和し、海外から譲渡を受けた一定の国際船舶についても特例の対象とすることとなった。

(3) 脱特定物質対応型設備促進税制

- ・特別償却については、適用期限の延長を要望した結果、取得価額基準の緩和（240万円→200万円）、対象設備の拡大（脱 HCFC 対応設備を追加）が行われた上、2 年間延長された。
- ・固定資産税の課税標準の特例については、適用期限の延長を要望した結果、課税標準の引き上げ（3/4→4/5、[取得後3年

間]）、対象設備の拡大（脱 HCFC 対応設備を追加）が行われた上、2 年間延長された。

2. 平成 9 年度海運関係予算

運輸省および厚生省は、平成 8 年 8 月末に平成 9 年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に対して要求を行い、折衝を開始した。（本誌1996年 9 月号 P. 2 シッピングフラッシュ参照）

その後、12月20日に大蔵原案の内示があり、復活折衝を経て12月25日の閣議で政府案が決定された。

【資料 2】平成 9 年度外航海運関係予算（歳出予算）

（単位：百万円）

区 分	平成 8 年度 予 算 額	平 成 9 年 度	
		要求額	政府案
船員雇用促進対策事業費補助金	20	81	58
(1)国際船舶制度推進事業費補助金	20	20	17
(2)船員訓練システムに関する調査事業費補助	—	61	40
利子猶予特別交付金	1,063	384	384
(1)猶予対象利子本体分	979	360	360
(2)猶予対象利子運用金利分	84	24	24

政府案のうち、海運関係予算の概要は以下のとおりである。

(1) 外航海運対策の推進（資料 2 参照）

① 歳出予算

・ 船員雇用促進対策事業費補助金

〔 1 〕 国際船舶制度推進事業費補助金

平成 8 年度に引き続き、貿易物資等の安定輸送体制の整備を図るため、外航海運の国際競争力の強化等に向けて、国際船舶制度の拡充等を目的とする調査費 2,000 万円を要求し、政府予算案で 1,700 万円が認められた。

〔 2 〕 シミュレーターを活用した船員訓練システムに関する調査事業費補助

外航海運における日本人船員を取り巻く構造変化等に対応し、その技能の維持・向上を図るためのシミュレーターを活用した船員訓練システムを検討するため、新たに 6,100 万円を要求し、政府案では 4,000 万円が認められた。

・ 利子猶予特別交付金

すでに締結した利子補給契約について、日本開発銀行の猶予対象利子に対する特別交付金として 3 億 8,400 万円（うち、猶予対象利子本体分：3 億 6,000 万円、猶予対象利子運用金利分：2,400 万円）を要求し、政府予算案で満額認められた。

② 財政投融資（日本開発銀行融資）

財政投融資については、平成 8 年度に融資枠の組替え・見直しが行われた。平成 9 年度においては、物流基盤整備枠全体で 663 億円（外航海運事業者等が整備する事業施設の融資に係る項目については貿易物資安定輸送体制の整備として

383 億円）を要求し、政府予算案では 460 億円が認められた。

なお LNG 船および超省力化船かつ基幹輸入物資輸送船舶については融資比率 60% が維持されたが、二重構造タンカーについては 50% に引き下げられた。

(2) 船舶整備公団関係（資料 3 参照）

船舶整備公団は、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進することとし、代替建造で 558 億円、また改造等に対する融資枠として 22 億円、合計 580 億円を要求したほか、国内旅客船の整備として 191 億円の総額 771 億円を要求した。

これに対し、政府予算案では代替建造について満額（所要資金 390 億円、前年度継続分 168 億円）で認められたほか、改造等融資については 12 億円、国内旅客船整備には 151 億円が認められた。

なお、貨物船改造等融資について、融資比率を変更（変更後－貨物船改造融資：原則 40%、但し航行安全確保等を図るための改造工事：70%、海洋汚染防止のための改

【資料 3】平成 9 年度船舶整備公団関係予算案
（単位：億円）

事 項	平成 8 年度 予 算 額	平成 9 年 度	
		要求額	政府案
1. 事業計画			
(1) 国内旅客船の整備	207	187	157
(2) 内航海運の体質改善	562	557	557
(3) 貨物船改造等融資	12	22	12
合 計	781	766	726
2. 支出予算			
(1) 国内旅客船の整備	222	191	151
(2) 内航海運の体質改善	589	558	558
(3) 貨物船改造等融資	12	22	12
合 計	823	771	721
3. 資金計画			
(1) 財 投 資 金	561	540	487
(財) 産 投 出 資 金	3	4	3
借 入 金 債	279	266	241
引 受 金	279	270	243
(2) 自 己 資 金	262	231	234
合 計	823	771	721

造工事：80%、海洋汚染防止設備設置資金
貸付：80%）するとの制度改正が行われた。

(3) 船員対策関係（資料 4 参照）

① 一般会計

船員雇用関係としては、日本船員福利
雇用促進センター（SECOJ）が行う船
員雇用促進対策事業に 1 億7,800万円、
国際的な漁業規制や東京湾横断道路の建
設に伴う船員離職者職業転換等給付金が
9,900万円、総額で 2 億7,700万円が認め
られた。

このほか、ODA（政府開発援助：Of-
ficial Development Assistance）の一

環として実施している「開発途上国船員
養成受入れ事業」は、前年度同規模の研
修生85名とし、9,000万円が認められた。

② 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち、船員雇用対
策関係は、外国船船員派遣助成金 2 億
8,400万円をはじめ、技能訓練事業費、
技能訓練派遣助成金等、SECOJ への補
助金として、7 億6,500万円が認められ
たほか、未払い賃金の立て替え払いに要
する経費等合計で 8 億900万円となって
いる。

【資料 4】平成 9 年度船員対策関係予算（運輸省船員部・社会保険庁）

（単位：百万円）

区 分		平成 8 年度 予算額	平成 9 年度 要求額	政府案	備 考
一 般 会 計 運 輸 省	1. 船日本船員福利雇用促進セン ターへの補助金	166	217	178	
	(1)船員雇用対策				
	①外国船就職奨励助成	(21)	(21)	(21)	
	②内航転換奨励助成	(10)	(14)	(14)	
	③技能訓練助成、船員職域拡 大訓練助成	(33)	(34)	(34)	18万円/人・回×100人 離職漁船員が増加
	④内航転換訓練助成	(7)	(11)	(11)	
	⑤離職高齢船員活用対策助成	(95)	(76)	(58)	離職漁船員が増加
	⑥シミュレーターを活用した 船員訓練システムに関する 調査事業費補助	(0)	(61)	(40)	55才～65才未満の船員を部員として雇った船主に賃金の 1/3 を補助、100人分。但し、適用率引き下げ。 外航日本人船員を取り巻く構造変化に対応して、その技能の 維持・向上を図るため、シミュレーターの活用による船員訓 練システムについて検討する
	2. 船員離職者職業転換等給付金 （海→海）	18	130	99	
	(1)外航船員離職者	(7)	(8)	(4)	
船 員 保 險 特 別 会 計 厚 生 省	(2)漁業等船員離職者等	(11)	(122)	(95)	海洋法条約等国際的な漁業規制の強化、東京湾横断道路の建 設に伴う減船による離職船員対策により大幅増
	小 計	184	347	277	
	II. 開発途上国船員養成への協力	92	91	90	平成 2 年度より実施（ODA）、前年度同様に85名
	(1)船日本船員福利雇用促進セン ターへの助成金	800	796	765	
	①外国船船員派遣助成金	(339)	(314)	(284)	34.3千円/月・人（703名）（平成 8 年度34千円/月・人）
	②技能訓練事業費	(124)	(149)	(149)	特殊無線技士養成訓練、STCW 条約適応教育訓練
	③技能訓練派遣助成金	(239)	(245)	(244)	派遣助成金は賃金日額の 1/3、但し、海技資格取得に係る 講習は、大企業が 1/2、中小企業 2/3、いずれも MAX、 10,510円/日
	④管理費等	(88)	(89)	(89)	
	⑤時短促進講習会等助成金	(10)	(0)	(0)	
	(2)未払い賃金の立替払い経費	25	32	25	
	(3)船員等の就職促進経費	18	19	19	
	小 計	843	847	809	

*四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

随想



ニューヨークでくつろげる理由

朝日新聞論説委員◆栗田房穂

「夢の世界に誘うには、ゲストを日常世界から脱けさせなくてはならない」

「夢と魔法の王国」、ディズニーランドをつくったウォルト・ディズニーの経営哲学である。

すぐれたエンターテインメントかどうかは、受け手側にどれだけ「現実世界」や「日常性」を想起させないか、によって決まる。いいかえれば、虚構性をどれだけ強固に確立して、しかも受け手をしらせさせないか、がポイントだ。日常性との落差が大きければ大きいほど、夢の世界が広がるというわけだ。

この物差しをあてはめると、東京ディズニーランドほど、すぐれたエンターテインメント空間はない。あの手この手で、現実の世界を忘れさせる工夫がこらされている。だからこそ、開業以来10年以上も経つのに、なお年間1,500万人もの客を集めている。感心するのは、お客の80%近くが成人であることだ。多くの人は、無意識のうちに現実世界からの逃避を求めて、デ

ィズニーランドに行くのではないだろうか。

かくいう私も、ひところは年甲斐もなく東京ディズニーランドに通った。挙げ句の果ては、同僚と共著で「ディズニーランドの経済学」なる本を書き上げたほどだ。

とはいえ、回数が重なると感激がじょじょに薄れる。夢の世界が、だんだん日常世界になってくる。これは、まあ仕方あるまい。

それに代わって、私には「旅」が夢の世界になった。汽車や車でゆっくりと日常世界から離れる国内旅行もわるくないが、ジェット機で一気に別世界にワープできる海外旅行に限る。できれば、仕事を持ち込まないほうがいい。連絡も絶ちたいが、悲しいことに、職業柄それが難しい。

現実世界からの離脱となると、自然と向き合うのがいい。私が初めて訪れた外国は、南太平洋の光輝く楽園、タヒチだった。今時の若者には笑われそうだが、30歳半ばになって初の海外

旅行だった。

東京から16時間もかかってむっとする熱気のなか、タヒチのパピーテ空港に着いた。ダウンタウンはどうということはないが、自然の美しさに圧倒された。とくに、夕暮れ時は、そう、神々が演出する壮大なドラマだ。

球形を感じさせる太平洋の彼方に、速さを増しながら落ちていく大きくて真っ赤に燃える夕日。残光を映して、時とともに、雲の色が微妙に変化した。一瞬の静寂のあと、バリハイの島の山々が黒々と浮かび上った。南十字星がちかちかときらめきはじめる。月は明るく、かつ青い。

ふるえるような感動が胸に広がった。美しい自然と「東京砂漠」での現実世界とのなんたる違い！。落差の大きさに戸惑いながら、しばし夢の世界を楽しんだ。

しかし、私のような俗臭ふんぷんたる人間は、いつまでも自然と対峙することができない。やはり、人間への興味にはかてない。海外旅行にしても、大都市でいるんな人間を観察しているほうが面白い。

なによりも、外国の都市の人込みのなかでは、妙にくつろいだ気分になれる。見知らぬ土地では、私は何者か、を誰も気にもとめない。自分が人に知られていないために、つまり匿名性ゆ

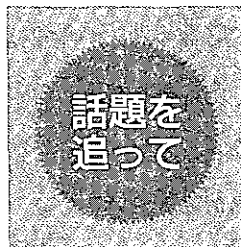
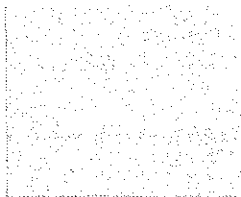
えに、自由で解放された気持ちになっている。

ここでは、職場や家庭の“管理体制”から免れている。自分はあたかも「糸の切れた風」のように、広い雲間を自由に漂うことができる。周囲の人はみんな、現実世界に生きているのに、自分だけは非日常空間をさまよっている。逆説だが、なんという解放感なのか。

こんな解放感は、もちろん日本でも感じないわけではないが、外国のほうがもっと大きい。というわけで、いまでは、人口が密集する外国の大都市の「ごちゃごちゃ」の中を歩き回ることが、いちばん楽しい。

なかでも、ニューヨークがいい。ここは、人種の坩堝だ。アメリカというより、世界が凝縮している。富も貧困も、栄光も挫折も、勝者も敗者も、それぞれ目にすることができる。治安がわるくて物騒なもの、ほどほどの緊張感があって気にならない。英語がうまくないので、ニューヨーカーとつきあうということもあまりない。ひたすら、ほっつき歩き、観察するだけだ。

この街に来るたびに、といっても四度ばかりで滞在期間も短い、私は日常世界から離脱して大空を飛翔しているような錯覚に陥る。



環境保全と海運 1

—環境保全に関する当協会の行動計画—

平成9年は「環境の年」です。これを機に本誌では、環境保全と海運をテーマとした連載記事を企画しました。船舶を日々運航している海運会社の環境保全に対する取り組みや行政・産業界の動き、そして環境を守るための技術開発に携る人々からの最前線の情報などを順を追って掲載する予定です。

まずは、当協会の環境問題への取り組みからご紹介します。本誌12月号でも取り上げた「環境保全に関する自主的行動計画」には海運業界の環境保全に関わるテーマが示されていますので、シリーズを始めるに当たり、全文を掲載します。

環境保全に関する自主的行動計画

日本船主協会
(平成8年11月)

A. 総 論

海運事業の中心をなす海上運送業務の特徴は、船舶による大量輸送が、全世界を活動領域として行われることにあるため、環境保全に関しては世界中のあらゆる海域、港域を対象として、あらゆる船舶に対する取組みが必要である。このため国際海事機関 (IMO) による海上汚染防止条約 (MARPOL 条約) などの国際条約による規制や勧告など、国家間の協調と合意を基本とした様々な取組みが推進されている。

しかしながら海運事業者は、これら条約・法律の遵守あるいは各種勧告の積極的な取入れのみに止まらず、アセアン地域など海外における地域油防除体制の整備支援計画への援助等のインフラ整備を初め、国内における海上災害防止センターの設立・施設改善への協力など、海洋環境保全のための行動の重要性を認識し、これらの行動に積極的に取り組んでいる。

一方、燃料油の燃焼によって生じる CO₂、窒素酸化物、硫黄酸化物の問題、あるいはオゾ

ン層破壊の元凶となるハロンガスの回収問題など地球規模の環境保全に関しても、各種条約・法律の遵守あるいは各種勧告の積極的な取入れのみに止まらず、世界的に掲げられている CO₂ 排出量の目標値の達成などに資するため、海運事業者として「環境保全」と「輸送コストのミニマイズ」という相反する命題に対し、燃焼効率の向上等、船舶運航に係る技術開発に取り組むことが重要である。

こうした認識から、当協会としても例年、総会における決議の一項に、「船舶の安全運航の確保と海洋環境保全の推進」を掲げ、この課題に積極的に対応している。

B. 自主的行動計画

外航海運会社の場合、全世界を活動領域としているため、環境保全に関する取組みは、国際海事機関 (IMO) において採択されている海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) など国際条約の枠組みの中で実施していくのを基本としている。なお、これら内容は、“海洋汚染及び海上災害防止に関する法律” などにより国内法に取り入れられている。

- (1) 上記国際基準には、油性混合物の排出濃度、NO_x、SO_xなどの排ガス規制値など具体的な数値要件が詳細に規定されている（下記の“MARPOL 条約概要”参照）。当協会はこれら基準を遵守するとともに、非強制的自主的な要件についても積極的に取り入れを図り、海洋環境の保護に努める。
- (2) 海上人命安全条約（SOLAS 条約）で定める、国際安全管理コードに基づいて安全管理システムを導入、確立し、海難事故の防止、操作ミスなどによる油の流出防止に努める。
- (3) 従来同様、会員各社および関係船舶に対して、国際基準の内容などについて周知徹底に努めるとともに、必要に応じ説明会等も開催する。
- (4) 最新の国際基準に適合している船舶への代替を促進するとともに、低公害、省エネルギー技術の開発と採用に努める。
- (5) 国内外で開催される会議等に参画し、海洋汚染に関する調査研究に積極的に協力する。なお当協会が参画している ICS（国際海運会議所：各国船主協会の国際的団体）では、海運業界としての行動規約を別添、参考資料（環境に関する行動規約（省略））のとおり定めている。

以上

記

〈MARPOL 条約の概要〉

1. 附属書Ⅰ（油による汚染の防止）関係

- (1) 坐礁、衝突時の油流出を防止するためのタンカーに対する二重船殻などの構造要件
- (2) ビルジ、洗浄水の排出を規制するための油水分離器（油分濃度15ppm以下）の設置要件
- (3) 海難に起因する油汚染の拡大を防止するための緊急措置手引書の備え付け

2. 附属書Ⅱ（ばら積み有害液体物質による汚染の防止）関係

- (1) 坐礁、衝突時の有害液体物質流出を防止するためのケミカルタンカーに対する二重

船殻などの構造要件

- (2) 貨物タンクの予備洗浄と洗浄水の陸揚げなどの排出規制
- (3) 海難に起因する有害液体物質汚染の拡大を防止するための緊急措置手引書の備え付け

3. 附属書Ⅲ（個品有害物質による汚染の防止）関係

個品有害物質の包装、表示、書類、積付けなどに関する要件

4. 附属書Ⅳ（汚水による汚染の防止）関係

ふん尿などの汚水の処理に関する要件

5. 附属書Ⅴ（ごみによる汚染の防止）関係

全てのプラスチック類の海洋投棄禁止とその他ごみの（ガラス、金属など）処理に関する要件

6. 附属書Ⅵ（船舶による大気汚染の防止）関係：1997年に採択予定。

- (1) ディーゼル機関からの NO_x 排出要件
- (2) 燃料油に含まれる硫黄分濃度の要件（SO_x 排出関連）
- (3) 特定フロンの使用禁止、ハロン消火設備の新規搭載禁止要件
- (4) 油タンカーなどの荷役時に発生する揮発性有機物（ガス）の回収要件
- (5) 船上焼却炉による焼却禁止物質および区域の設定
- (6) 燃料油の品質要件

7. その他 MARPOL 条約の下で検討されている内容

- (1) バラスト水排出規制：1998年までに最終化予定（2000年頃採択？）

有害海洋性生物の伝播による地域的な海洋生態系の破壊防止を目的としている。IMO が取り纏めた任意指針に基づき、自主的にバラスト水の交換を実施している。

- (2) TBT 系船底防汚塗料の禁止：2000年の全面禁止に向けて検討を開始

我が国では、平成2年12月より自主規制として TBT 系船底防汚塗料の使用を全面的に自粛している。

1997年度わが国貿易の見通し

(社)日本貿易会調査部長

佐藤達郎

1. はじめに

日本貿易会は、昨年11月29日に「1997年度わが国貿易の見通し」を発表した。日本貿易会は本年5月に設立50周年を迎える貿易商社の業界団体で、本見通しも会員商社の協同作業の下に作成された。大手総合商社9社（伊藤忠商事、兼松、住友商事、トーメン、ニチメン、日商岩井、丸紅、三井物産、三菱商事）が作成した原案をこの9社を含む大手19商社で構成する貿易動向分科会で審議検討して作成する。貿易動向分科会を構成する9社以外の10社は、食料、化学品、繊維、鉄鋼、電機、自動車などの専門商社でその商品に関する専門家の立場から9社原案の審議検討に参加している。こうして貿易動向分科会で承認されたものが日本貿易会見通しとして正式に新聞発表されるのである。

銀行、シンクタンクなどが発表される貿易見通しの多くが、GDP、国際収支レベルからアクセスする手法をとっているのに対して、本見通しはそれぞれの商社が担当する個別商品ごとに営業部門の協力を得て行う国際市場、国内需要業界の動向などの分析を基礎とした商品積み上げ方式というミクロのアクセス手法をとっている。このことが実際に貿易取引を担当している商社の業界団体が作成する本見通しの特徴と

いえよう。

2. 1997年度の通関収支は5兆7,500億円

結論を先に述べると、1997年度のわが国の通関ベースでみた貿易は、輸出が46兆8,320億円、前年度比3.9%増、輸入が41兆820億円、前年度比4.7%増で、この結果、輸出から輸入を差し引いた通関収支は5兆7,500億円となり、1996年度の通関収支実績見込み5兆8,390億円を若干下回るものになると考えられる。1992年度に13兆8,280億円と1986年度のピークに次ぐ大きな金額に達したわが国の通関収支は1993年から縮小過程に入り、とくに1996年度は前年度比36%減と大幅縮小したものの、1997年度は小幅縮小にとどまるものと考えられる。

3. 前提条件

(1) 主要輸出市場の景気動向と世界貿易

わが国の主要輸出市場の景況を展望すると、米国経済は1996年度を通じて堅調に推移するが、1997年度は設備投資、住宅投資の鈍化を中心に緩やかながら減速するものと思われる。

EUは1996年度の景気回復の足取りは重い、1997年度はドイツ、フランス、イギ

リスそしてイタリアもともに緩やかな拡大基調に転じよう。

アジア経済は1996年度に半導体市況の下落を起因とした輸出の伸び悩みと海外からの直接投資流入の頭打ちで拡大のテンポが鈍化するが依然高水準の伸びを維持しよう。1997年度のアジア NIES 経済をみると、韓国が設備投資の伸びの鈍化によって、またシンガポールは外需の伸びの鈍化により、経済成長は緩やかに減速しよう。台湾は個人消費が堅調なものの、鉱工業生産の低迷を反映して景気拡大のテンポは鈍化しよう。香港は個人消費と投資に支えられて安定した成長となろう。ASEAN 諸国経済はインドネシア、フィリピンでは拡大を続けようが、タイ、マレーシアでは景気拡大のテンポはやや鈍化しよう。中国は、直接投資流入の減少、輸出および国内消費の鈍化によって経済成長は高水準を維持しつつその足取りは緩やかなものとなろう。このように1997年度のアジア経済は1996年度に引き続き成長率鈍化の傾向が続くものの、依然高い水準を維持しよう。

このような世界経済の状況を背景に、世界貿易は1996年度の7.1%増から1997年度は7.2%増と僅かながら増加するものと思われる。

(2) 日本経済の見通し

1997年度のわが国経済を展望すると、1996年度上期に好調だった公共投資と住宅投資が漸次息切れするほか、個人消費も1997年4月の消費税引き上げ前の駆け込み

需要の反動があるため1996年度に比べて減速するものと思われる。ただし、1997年度下期には民間需要を中心に緩やかな上昇が見込まれるため、1997年度の実質経済成長率は1.7%程度となろう。

(3) 円の対ドル為替レート

1997年度の円の対ドル為替レートは、わが国の経済成長率の鈍化が円安要因として働く中で、経常黒字縮小の足どりが鈍化するのに加え、米国経済の緩やかな減速による米国金利の低下で日米金利差の若干の縮小も見込まれるなど円高要因が働くものと思われるため、1996年に比べて若干円高の109円／ドルと想定した。

(4) 原油価格

1997年度は、依然旺盛なアジア諸国の需要、OPEC の価格維持政策等の価格上昇圧力を受けて高水準を維持しようが、北海油田の順調な生産、イラク原油輸出解禁等を背景に、1996年度に高騰した価格と比べるとやや反落し、19.5ドル／バーレル程度となるものと思われる。

4. 輸 出

1997年度の輸出を品目別にみると、輸出総額の約74%を占める機械機器は、海外にシフトした生産拠点および米国、アジアを中心とする現地企業向けに半導体等電子部品、自動車部品、事務用機器部品（液晶等）、電気計測機器、電池等の部品類のほか、原動機、工作機械等の資本財が、現地調達促進の動きにより増勢は鈍化するものの、為替の安定による競争力の回復も

あって増加が見込まれる。

自動車は米国向けRV車を中心に数量が若干増加するが、為替要因による価格低下のため、金額ベースでは微増にとどまろう。

船舶はタンカー需要の回復が期待されるが、基本的にはタンカー、貨物船とも供給過剰が続いており、数量は微減となるが、単価の改善により金額ベースでは微増が見込まれる。

精密機械は高付加価値品を中心に堅調を維持しよう。以下のことから1997年度の機械輸出は前年度比3.6%増と1996年度の6.1%増と比べて伸び率は鈍化するものと思われる。

化学製品は日系メーカーの生産増など需要の旺盛なアジア向けを中心に増加が見込まれる。

鉄鋼は、アジアの需要は回復するものの、米国、アジアの生産能力増強による競争激化で微増にとどまろう。

このように、1997年度の輸出は、数量ベースでみると、米国およびアジア向け資本財および部品等中間財には現地製品調達率引き上げの要請もあって伸び率は鈍化するものもあるが、為替がほぼ安定的に推移することによる競争力の回復などもあり高付加価値品を中心に堅調に増加するため、数量ベースでは前年度比2.0%程度になるものと考えられる。

一方、価格ベースでは、1997年度の円レートを109円／ドルと約0.9%の円高傾向で推移するものと想定したため、1996年度のような為替要因による大きな膨らみは剥落するものの、高付加価値化による価格アップもあって同1.9%程度上昇するものと考えられる。従って、金額ベースでは前年度比3.9%程度の増加にとどまる

ものと思われる。

5. 輸 入

1997年度の輸入を品目別にみると、鉱物性燃料は中心となる原油がわが国経済の伸び率鈍化を反映して数量が減少するのに加え、国際市況の若干の低下が見込まれるため、前年度比マイナスとなろう。

食料品は、1996年度に市況が高騰した穀物類が反動で減少するものの、その他の品目が堅調に推移するため増加が見込まれる。

原料品は、数量要因で増加する製材、市況回復と数量増により増加するパルプを中心に堅調に推移するものと思われる。

輸入総額の62.6%と大宗を占める製品のうち、機械機器は事務用機器が国内でのインターネット普及に伴うネットワーク関連機器、マルチメディア関連機器、携帯端末を中心に大きく伸びよう。その他機械機器のうち、音響・映像機器、家庭用電気機器、科学光学機器などの品目は海外生産シフトが一巡したため、前年度比伸び率は鈍化するが海外生産拠点からの輸入は依然堅調に維持するものと思われる。

半導体等電子部品は、海外生産拠点からの輸入が本格化するものの、価格要因で微増にとどまろう。

自動車は、米国からの輸入が日本メーカーの逆輸入車を中心に減少するほか、国内車との競争激化により価格低下も見込まれるため、金額ベースでも微減となろう。航空機は、羽田空港の発着枠拡大と地方間路線の増加で大型航空機を中心に大幅増加が見込まれる。

化学製品は、アジアを中心とする海外の供給能力アップにより国際市況が弱含むことが見込まれるため、金額ベースでは微増にとどまろう。

繊維製品は、国内需要の伸び悩みに加えて、アジアにおける供給過剰による価格低下によって伸び率は鈍化しよう。

以上により、1997年度の製品輸入比率は62.6%となり、1996年度の61.1%から更に上昇することが見込まれる。

このように1997年度の輸入は、わが国経済の

伸びの鈍化に加えて、海外生産拠点から逆輸入および委託生産先からの開発輸入等の伸びの鈍化により、数量ベースでは前年度比3.8%増程度にとどまろう。また価格ベースでは製品輸入増に伴う高付加価値化により上昇しようが、国際商品市況の軟化と円高傾向によって前年度比0.9%増と小幅上昇にとどまるものと思われる。従って、金額ベースでは、前年度比4.7%増程度に大幅に鈍化するものと考えられる。

1997年度わが国貿易見通し

1. 輸 出

(単位：億円、%：前年度比増減率)

品 名	1996年度 (実績見込み)		1997年度 (見 通 し)		概 況
総 額	450,700	7.1%	468,320	3.9%	
食 料 品	2,195	9.9%	2,240	2.1%	本マグロの漁獲規制開始で、缶詰の原料となるキハダマグロ等の国内需要増により輸出減。
繊維および同製品	9,200	8.2%	9,660	5.0%	為替が現在の水準で推移するならば微増見込み。
化学製品	32,746	13.0%	34,056	4.0%	プラスチック、有機：アジア向け中心に増加。無機：アジアでの半導体生産拡大でシリコンインゴット等が増加。医薬品：横ばい。
非金属鉱物製品	6,159	15.9%	6,467	5.0%	セメント：アジアの旺盛なインフラ需要向けを中心に増加基調。ガラス：為替要因で伸び率鈍化。
金属および同製品	27,794	1.0%	28,350	2.0%	非鉄金属は海外日系メーカーの生産増に伴う需要増、東南アジアの在庫調整一巡等により増加の見込み。
(鉄 鋼)	16,786	0.2%	16,954	1.0%	アジア向け薄板類中心に回復するが、米国、アジアの生産能力増強、米国景気の鈍化で、微増にとどまる。
機 械 機 器	332,201	6.1%	344,250	3.6%	部品・中間財および資本財は現地調達促進の動きにより、増勢が鈍化する。
(一般機械)	110,863	9.0%	118,070	6.5%	アジア向け原動機、金属加工機械は順調だが、事務用機器は引き続き伸び悩む。
事務用機器	30,975	5.5%	31,280	1.0%	欧米向け低調、アジア向け好調の傾向が持続。
(電気機械)	110,482	2.0%	113,684	2.9%	現地生産拡大による輸出代替一巡で家電製品の減少幅は縮小。資本財、部品関係は堅調持続。
通 信 機	6,100	▲4.6%	5,798	▲4.9%	欧米技術の世界標準化の動きで減少傾向が持続するとともに、円安による採算好転が見込めず、減少幅は拡大。
半導体等電子部品	41,589	2.6%	43,000	3.4%	D R A M価格の回復が緩やかなため、微増見込み。本格的な回復は1998年度となろう。
(輸送用機械)	89,747	7.5%	90,536	0.9%	自動車は、1998年度より海外生産が加速されるが、1997年度は微増。船舶は大型船の供給過剰で微量減、単価改善。
自 動 車	53,470	9.9%	53,823	0.7%	為替安定により主として数量要因で金額微増。
自動車の部分品	18,238	3.0%	18,457	1.2%	欧米は若干減少するが、アジアは現地生産の進展が見込まれるものの、需要も旺盛で、引き続き増加しよう。
船 舶	10,588	5.5%	10,933	3.3%	タンカー、貨物船とも供給過剰で数量減、単価は改善されて、金額小幅増。
(精密機械)	21,108	8.0%	21,960	4.0%	科学光学機器は引き続き高付加価値品を中心に堅調。時計は新商品の浸透でプラスに転じる。
科学光学機器	19,126	9.2%	19,900	4.0%	低価格・低付加価値品は失速、デジタル機等は、米国、アジアの旺盛な需要に支えられて堅調に推移。
そ の 他	40,404	14.1%	43,300	7.2%	依然としてアジア向けを中心に好調。

2. 輸 入

品 名	1996年度 (実績見込み)		1997年度 (見 通 し)		概 況
	金額	増減率	金額	増減率	
総 額	392,314	19.1%	410,820	4.7%	
食 料 品	55,311	13.9%	58,127	5.1%	市況高騰の影響は剥落するが、ほとんどの品目で堅調に増加。
(肉 類)	9,973	10.4%	10,630	6.6%	牛肉：消費は回復するも若干増にとどまる。豚肉：国内減産を背景に堅調に増加。鶏肉：消費回復で堅調増加。
(魚 介 類)	18,219	12.4%	18,997	4.3%	エビ：数量は減少するも、価格は高水準で推移。サケ・マス：海外の養殖もの中心に増加。マグロ：不漁予想から高値推移。
(そ の 他)	27,119	16.3%	28,500	5.1%	小麦・トウモロコシ：前年度の相場高騰の反動で減少。果実・野菜：生鮮・冷凍野菜とも堅調増加。コメ：ミニマム・アクセスの58万t。
原 料 品	32,783	6.1%	33,427	2.0%	パルプは価格、数量ともアップし、金額増。木材は製材増、丸太減で微増。
(羊毛、綿花)	1,143	▲3.1%	1,090	▲4.7%	羊毛：価格は横ばい、数量は国内羊毛加工産業の空洞化と景気の回復遅れから低調。綿花：価格低下、数量減。
(鉄鉱石、非鉄金属鉱)	7,243	▲4.0%	7,337	1.3%	鉄鉱石：数量は粗鋼生産の横ばいが見込まれ前年並、価格横ばい。非鉄鉱：ニッケル鉱は数量増、価格アップ。
(その他原料)	24,396	10.0%	25,000	2.5%	木材：建築基準法の改正で製材は好調。パルプ：数量増、金額アップ。大豆：数量は微減、価格は高水準で推移。
鉱物性燃料	64,390	22.4%	62,114	▲3.5%	国内経済の伸びの鈍化による数量減と価格低下で、原油、LNGは前年度比マイナス。
(石 炭)	6,813	4.8%	7,154	5.0%	原料炭：数量横ばい、価格は若干アップ。一般炭：新規火力発電所の立ち上げで数量増。価格は若干低下。
(原油および粗油)	36,561	26.0%	33,950	▲7.1%	数量は減少傾向。価格は前年の反動から下落するも、アジアの需要拡大等で小幅にとどまる。
(石油製品)	7,486	20.8%	7,800	4.2%	石油製品輸入の傾向は持続するも、輸入基準を満たせず中止となるものもあり、微増にとどまる。
(LPG・LNG)	13,464	24.9%	13,210	▲1.9%	LPG：数量は引き続き減少。価格は原油価格に連動して下落。LNG：数量は安定的に増加、価格は下落。
製 品	239,830	21.5%	257,155	7.2%	製品輸入比率：62.6%
(化学製品)	25,448	9.7%	25,652	0.8%	有機化合物：内需低迷を背景に数量伸び悩み、価格弱含み。無機化合物、プラスチック：国内産への代替が緩やかに進む。
(繊維製品)	28,998	19.4%	31,250	7.8%	為替要因で、スローダウン傾向が続き、伸び率鈍化。
(非金属鉱物製品)	6,389	4.0%	6,517	2.0%	ダイヤ：消費低迷が予想されるも、国内の滞留玉の解消で数量若干増。ガラス・同製品：アジアの合併拠点から増加。
(金属及び同製品)	17,842	▲3.3%	17,446	▲2.2%	鉄鋼：引き続き伸び悩み。銅：新製法SX-EW工場による供給増で価格低下。アルミ：世界需要持直し等で国際市況アップ。
(機械機器)	117,466	33.5%	131,167	11.7%	事務用機器および航空機は大きく増加するが、半導体等電子部品は伸び率大幅鈍化、自動車はマイナス。
事務用機器	24,837	48.1%	32,280	30.0%	ネットワーク関連、マルチメディア関連機器、携帯端末等の一層の需要増が見込まれる。
半導体等電子部品	15,586	17.3%	15,833	1.6%	各社の海外生産拠点からの輸入の本格化および対米輸入圧力懸念から増加基調だが価格要因で微増にとどまる。
自 動 車	11,623	14.0%	11,391	▲2.0%	輸入台数は前年並。価格は国内車との競争激化により、若干低下。
航 空 機	2,971	12.9%	3,860	29.9%	羽田空港発着枠拡大と地方間路線の増加で、大型航空機を中心に増加。
その他機械機器	62,449	38.4%	67,795	8.6%	通信機は世界シェアの高い欧米メーカーの新技术導入、新製品発表で輸入金額増の見込み。
(その他：金を含む)	43,687	16.9%	45,123	3.3%	木製品・消費税引き上げによる住宅着工の低迷で減少。家具：輸入住宅の堅調な推移を背景に増加。

海運 ニュース

1. ばら積み 全対策について
—IMO 第 委員会の様様—
2. 船舶アレスト条約改正案まとまる
—UNCTAD/IMO1952年船舶アレスト条約見直しのための
第3回専門家会議の様様—
3. 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会
(UN/ECE/WP.4) 第44回会期の様様
4. 運輸ワーキング・グループ議長に韓国が選出される
—第13回アジアEDIFACTボード・第8回運輸ワーキング・グループの様様—
5. 1986年央の日本籍商船の現状
—「日本商船船腹統計(1986)」より—

1. ばら積み貨物船の安全対策について —IMO 第67回海上安全委員会の様様—

バルクキャリアの安全問題を主要議題の一つとする、IMO 第67回海上安全委員会 (MSC) が1996年12月2日から6日までロンドンのIMO本部で開催された。焦点とされていた現存バルクキャリアの安全対策は、第66回 MSC (1996年5月) の時と同様に今回も合意には至らず、1997年5月開催の第68回 MSC に再び先送りされた。

1. バルクキャリアの安全問題

(1) これまでの経緯

5月の第66回海上安全委員会 (MSC) では、現存バルクキャリアの要件についての最終化が図れなかったことから、MSCは国際船級協会 (IACS) に対し、66MSCで提案された7項目の代替提案に関する有効性評価、および現存バルクキャリアに対する構造要件の検討を依頼した。(本誌1996年7月号P.20参照)

このうち、7項目の評価に関するIACSの結論としては、基本的に何らかの構造要件の強化は必要であること、また満載状態での隔倉積みの禁止、許容最大積載荷重の削減は、構造要件に適合しない場合の船主オプションにすべきであるとされた。

一方、構造要件にかかる検討は、IACSのWGにて水密隔壁および二重底強度要件をかける方向で検討が進められ、浸水してもこれら構造が崩壊しなければ良しとす

るNK案と、構造の変形も許されないとする厳しい案が提示され、IACS/WGでの検討も長期に及んだが、結局10月末になって厳しい案をIACS意見としてIMOに報告することが合意された。

このIACSでの検討結果に従えば、隔倉積みを実施する場合、建造時の板厚を保持している場合であっても、約60%のバルクキャリアで#1/#2ホールド間の水密隔壁の補強が必要とされ (NK案で約10%)、それ以外の水密隔壁でも約25% (NK案では殆ど問題なし) が補強の対象となるような、極めて過大かつ影響の大きい要件となった。このため、造船研究協会の関係委員会において政府対処方針の検討が行われた結果、基本的に構造要件の強化は支持するものの、IACS意見にあるような厳しい提案には反対し、IACSでの検討過程においてNKが提案したより合理的な案を支持することとなった。

(2) 当協会の対応と日本政府の対処方針

上記のIACS意見は、当初IMOでの検討資料という位置付けであり、しかもMSCには口頭で報告されると伝えられていたが、IACS理事会での最終的な検討の結果、MSC直前になってIACSとしてはIMOでの決定如何にかかわらず、WGの取りまとめた構造要件を船級要件とし、3回目の定期検査までにこの要件を措置する

ことを決定した旨の情報がもたらされた。

これを受けて、運輸省より最終的には IACS 案を受け入れる方向で政府対処方針を変更したいとの提案がなされたため、当協会は荏野工務委員会委員長を中心に対応を協議し、嶋田同副委員長他が運輸省の山本海上安全技術局長らを訪問し、あくまで当初の政府対処方針を堅持し、IACS 案には反対するよう申し入れを行い了承を得た。

(3) 第67回 MSC での検討状況と結果

MSC は、12月2日より開催され、直ちにバルクキャリアの安全対策に関する WG での検討が開始されたが、2日目を終了した段階で、現存バルクキャリアの構造要件については大勢が IACS 意見を支持する状況となった。このため、当協会は4日に、荏野工務委員会委員長他の関係者で今後の対策を協議し、ICS 事務局を通して、メンバーの各国船主協会より自国政府に対し、IACS 案に反対するよう要請するとともに、アジア船主フォーラム加盟のメンバー船主協会（11カ国）にも同様の要請を行った。さらに、運輸省山本局長他を改めて訪問し、IACS 案には絶対反対するとともに、MSC での合意が図られるような状況になった場合には、日本政府として同決定に対する態度を留保するよう要望した。

結局、現存バルクキャリアの構造要件に関する WG レポート（検討結果）では、これに反対する日本の声明（STATEMENT）も添付されたが、6日の MSC 最終日のプレナリー（本会議）では、WG レポートの実質的な審議はなされず、条約改正案の最終化と承認は再度先送りとなった。

なお、WG において取りまとめられた現存のバルクキャリアの構造要件は、次のとおりである。（〔 〕：未決定）

対 象 船：高比重ばら積み貨物を運送する長さ150m以上のシングルハル構造のバルクキャリア
高比重ばら積み貨物の定義：比重が1.78

〔または1.0〕 t/m³以上

対 象 船 齢：〔10または15〕年以上

構 造 要 件：上記 IACS 案

同適用対象：最前部の2つの貨物倉の間にある水密隔壁と最前部の貨物倉の二重底〔または全ての水密隔壁および二重底〕

(4) 今後の予定

- ・第68回 MSC（1997年5月28日～6月6日）：本件に係る SOLAS 条約改正案の最終化と承認
- ・SOLAS 条約締約国会議（1997年11月24日、27日）：SOLAS 条約改正案の採択（11月17日から28日まで開催される第20回総会期間中に併せて開催）

2. その他

なお、バルクキャリアの安全対策以外では、改正 SOLAS 条約等が採択され、1998年7月1日からの発効が予定されている。その主なものは次のとおりであり、適用対象船は特に記載のない限り、国際航海に従事する旅客船および総トン数500トン以上の貨物船である。

(1) 区画および復原性並びに機関および電気設備関係（第II-1章）

① タンカーの船首部への安全通路

油タンカー、ケミカルタンカーおよびガスキャリアを含む全てのタンカーに対し、荒天候下でも船首部へ安全にアクセスできるような経路の設置が義務付けられた。また、現存船への適用は改正条約発効後の最初のドライドック時とされたが、わが国の方針としては1966年国際満載喫水線条約第25規則（船員の保護）に定めるガード・レールまたは保護索等の要件に適合していれば、実質的に同等と認められる予定である。

② 旅客船の隔壁甲板または貨物船の乾舷甲板の下方の外板の開口

旅客船に対する外板の開口からの浸水防止に関連する規定が強化されるととも

に、貨物船に対する規定が設けられた。

③ 燃料油サービスタンク

燃料油タンクの空気管は、管が破損した場合にも海水等が混入する危険に直接つながないように措置すること、また、燃料油のサービスタンクは、主機については連続最大出力で、発電用補機については通常の負荷状態でそれぞれ8時間以上運転可能な燃料油を確保することのできる2つのタンクを備えるべきこととされた。

④ 機関の制御装置

推進および制御の安全のために不可欠な制御システムの独立性（他のシステムの故障により影響を受けない）の確保、可変ピッチプロペラの制御システムの損傷時安全性を確保すべきこととされた。

⑤ 主電源

主電源は、発電機の1つが停止しても推進、操舵および安全確保に必要な設備への電源供給が維持されるか、速やかに復旧されるよう設備する。過負荷保護のため、優先遮断、または同等措置を備えることなどが追加された。

⑥ 旅客船および貨物船の非常電源

非常電源は、電源喪失後30分以内にデットシップ状態から主機駆動を可能とする能力を備えることとされた。

(2) 防火並びに火災探知および消火関係（第II-2章）

① 火災試験方法（FIRE TEST PROCEDURES CODE）

火災試験方法（FTP CODE）を採択し、同コードを強制化することが新たに規定された。

② 貨物区域の防火措置（第II-2章第53規則）

貨物艙の固定式消火装置を免除する場合に、免除証書の発給が要求されることとなったが、この有効期間をどうするかについては、第5回旗国小委員会（FSI：1997.1.13～17）で更に審議されることとなった。

③ 危険物を運送する船舶の特別要件

引火点が23℃以上61℃未満（従来は23℃未満だけ）の引火性液体類、毒物、有害性物質および腐食性物質を運送する場合、貨物区域に新たに機械通風装置が要求されることとなった。

④ 通気、パーキング、ガス・フリーおよび通風

荷役の際に誤操作による貨物タンクの加圧・負圧状態の発生を防止するため、安全装置を二重化するか、貨物制御室または貨物操作が通常行われる場所に表示装置を備えた圧力センサーを要求されることとなった。また、全てのタンカーは、十分な予備とともに、少なくとも1つの持ち運び式可燃性ガス検知器を備え付けることが要求されることとなった。

なお、現存タンカーは、改正条約発効（1998.7.1）後の最初のドライドック時までには適合することとされている。

2. 船舶アレスト条約改正案まとまる

—UNCTAD/IMO1952年船舶アレスト条約見直しのための

第3回専門家会議の様様—

題記会議は1996年12月2日から6日の間ジュネーブの国連欧州本部で開催され、39カ国およびオブザーバー11団体が参加した。議長にはノルウェーのゴンブリー氏が選出された。わが国

代表として以下6名が出席した。

在ジュネーブ日本代表部	河田 守弘
一等書記官	
法務省民事局付検事	花村 良一
外務省経済局開発途上地域課外務事務官	小林 太郎

千葉大学法経学部助教授 小塚 莊一郎
川崎汽船業務部長 澤田 興宣
当協会企画調整部法務 清野 鉄弥
保険チームリーダー

1. 船舶アレストとは

船舶アレストとは司法機関の許可を得て、海事請求権を担保するため船舶を留置すること、または、船舶の移動を制限することであり、現在、1952年アレスト条約（以下52年条約）が船舶のアレストに関する要件および手続きの国際的統一を定めている。

2. 会議招集の背景

本会期は、1994年12月のジュネーブ会合（第1回）、1995年10月のロンドン会合（第2回）に引き続いて開催されたものである。第1回会合において万国海法会（CMI）による52年条約改正草案をベースとした全9条からなる preliminary consolidated text（以下「ジュネーブテキスト」と呼ぶ）が用意され、同会合および第2回会合で逐条審議が行われたが、第4条までしか進まず、また第1条（海事請求権の定義）や最大の問題点となっていた第3条（アレスト権の行使）については実質審議が先送りされていたため、今回本専門家会議としての52年条約改正案の完成をめざし招集されたものである。

3. 会議の状況一条約案の検討

第1条、第3条をはじめ逐条審議の主要点と思われる部分につき以下に略述する。

・第1条第1項（海事請求権の定義）

ジュネーブテキストでは海事請求権を一般の定義の後、“such as”として具体的例示を行っている（例示列举）。船舶のアレストを可能とする請求権の範囲がこの定義により左右されることとなるため、海事請求権を限定列举するかあるいは原案のように例示列举するかで意見が対立し、最後まで意見の一致をみることができず、結局条約採択外交会議での検討に委ねることとなった。

・第2条第3項（アレストの対象）

同条項では、「船舶のアレストは発航準備を終えている場合でも又は航行中でも可能である」旨定める。本条項について国際海運会議所（ICS）より航行中の船舶についてもアレストを認めるのは危険かつ非現実的であるとしてこの部分を削除するよう提案があったが、本条項についても意見の一致をみることができず議長提案により本条項全体を括弧書きとすることとした。

・第3条（アレスト権の行使）

ジュネーブテキストでは海事請求権が発生したその船舶に対するアレストにおいて、当該船舶の所有者がその海事請求権の債務者でもある場合にのみアレストを許容することを原則としている。すなわち海事請求権が特別に海事先取特権ないし抵当権で担保されているか、船舶の所有・占有に関連している場合には、債務者自身が当該船舶を所有しているかどうかにかかわらず同船舶をアレスト（以下、便宜上「追及的アレスト」と呼ぶ）できるが、これら以外の場合には原則として船舶が債務者所有のものでなければアレストできない。

前回では海事先取特権によって担保される—すなわち追及的アレストを可能とする—海事請求権の定め方について次の3つのオプション案が提示されていた。

オプション①

追及的アレストを可能とする海事先取特権によって担保される海事請求権を、国際的に認められている海事先取特権で担保される請求権、すなわち1993年海事先取特権・抵当権条約（MLM条約）第4条で海事先取特権を有するとされている海事請求権に限定する案

オプション②

これをすべての海事先取特権（国内法で定めるすべての先取特権）で担保される請求権とする案

オプション③

オプション①に定める請求権のほか、MLM 条約第 6 条（同条では一定の要件の下に各国が独自に海事先取特権を認定し得る旨規定している—いわゆるナショナル・マリタイム・リエンと呼ばれるもの）を参照し、ここで認めるナショナル・マリタイム・リエンで担保される請求権についても認める案

今回の会議では上記 3 つのオプションのほか、米国より新しい提案、すなわちオプション①に定める請求権に加え、（オプション③と異なり MLM 条約第 6 条を参照することなく）国内法で定める海事先取特権で担保される海事請求権についてもこのカテゴリーの海事請求権として認めるとする案が提出された。オプションについては意見が分かれたが、多くの国々が米国の新しい提案を妥協案作りの叩き台として受け入れられる旨表明したことから、米国提案が採用された。しかし国内法で定める海事先取特権で担保される海事請求権を含めるかどうかについては意見が分かれたため、同部分を括弧書きとして本会合のテキストとすることとなった。

- ・第 4 条第 2 項（担保提供によるアレストからの解放）

英国より、裁判所が決めるアレスト解除のための担保の額が「船価を超えてはならない」とする規定の削除を求めたが意見がまとまらず、同文言を括弧書きとすることとした。

- ・第 6 条（アレストされた船舶の所有者及び裸用船者の保護）

同条において裁判所はアレスト請求者に対して担保提供を求めることができる（may）旨規定しているが、ICS より担保提供を義務付ける（shall）よう提案があった。数カ国の支持があったが、多くの国が本修正に反対を表明したため、本提案は受け入れられなかった。

その他の各条項についても活発な議論が行われた。また上述のとおり、意見の分かれた多くの点について括弧を付すという妥協が図られることとなり、外交採択会議での判断に委ねられることとなった。

4. 条約採択会議開催の勧告

今回まとめられた条文案を基礎として新アレスト条約を検討、採択するための外交会議を開催するよう、本専門家会議から国連総会に対し勧告を行うことが決定された。

3. 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会（UN/ECE/WP.4）第44回会期の模様

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が進められている。

同作業部会の第44回会期は、1996年9月16日から20日の間ジュネーブで開催され、メンバー国29カ国と EC、オブザーバー国5カ国（アジア地域からは日本、韓国）の他、UNCTAD（United Nations Conference on Trade and Development）、IATA（International Air Transport Association）など15の国際関係機

関から合計約150名が参加した。わが国からの出席者は、以下4名を含め合計7名であった。

運輸省運輸政策局情報管理部 勝山 潔
情報企画課補佐官
JASTPRO理事UN/EDIFACT 伊東 健治
アジア地区担当ラポーター
川崎汽船 大竹 裕之
船積情報サービス部総務課
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. WP. 4における審議

CEFACT (Center for Facilitation of Procedures and Practices for Administration, Commerce and Transport) 設立案が承認された。本件は、CDT (Committee on the Development of Trade) 会合に諮られた後、1997年はじめ開催のECEに諮られる予定である。

第1回CEFACT会合(総会)は1997年3月の予定となった。

2. GE.1 (Group of Experts No.1=データエレメントと自動データ交換に関する専門家会議)

豪州より、UN/EDIFACTの利用状況が芳

しくない現状等に鑑み、勧告第25号 (UN/EDIFACT 標準の使用) の周知徹底を図るべく、例えば同勧告をECEの上部組織であるECOSOC (国連経済社会理事会) の勧告とするなどの提案があり、今後検討することとなった。

3. GE.1/GE.2合同会議

流通性書類の電子化に関するプロジェクト、即ちBOLERO、ICC (国際商業会議所)、UNCITRAL (国連国際商取引法委員会) の各プロジェクトの進捗状況等の報告があった。

4. GE.2 (Group of Experts No.2=手続と書類に関する専門家会議)

現行の船名コード (勧告第10号) にある無線通信用呼出符号を、IMO (国際海事機関) コード (Lloyd's Register Codes) に改訂することが承認された。

次回会合は、1997年3月17日から21日にジュネーブにて開催される。

4. 運輸ワーキング・グループ議長に韓国が選出される —第13回アジアEDIFACTボード・第8回運輸ワーキング・グループの様々—

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

アジア地域では、JASTPRO (Japan Association for Simplification of International Trade Procedures: 日本貿易関係手続簡易化協会) 理事であり当協会情報システム専門委員会委員でもある伊東健治氏がラポーターに任命されており、その活動を円滑に推進するためのASEB (Asia EDIFACT Board: アジアEDIFACTボード) が組織されている (本誌1996年7月号P.24参照)。

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

1. 第13回ASEB (アジアEDIFACTボード) 会合

標記会合が10月29日・30日、ニューデリー（インド）で開催され、正式メンバーの台湾、インド、イラン、日本、韓国、マレーシア、フィリピン、中国、シンガポール、スリランカ、タイの11カ国・地域のほか香港、インドネシア、ネパール、ESCAP（Economic and Social Commission for Asia and the Pacific：アジア太平洋経済社会委員会）、WCO（World Customs Organization、関税協力理事会）などのオブザーバーを含め約200名が参加し、当協会からは有光孝生・港湾物流部物流システムチームリーダーが参加した。

UN/EDIFACTに関する世界的動向や、1996年9月16日～20日にジュネーブで開催された第44回UN/ECE/WP.4会合の様様（P.19参照）、および1996年9月9日～13日までヘルシンキ（フィンランド）で開催されたJRT会合の様様（本誌1996年11月号P.27参照）などの報告があった。

2. 第8回 TWG（運輸ワーキング・グループ）会合

ボード会合に先立ち、10月28日・29日、その下部組織である各WGの会合が開催され、TWGの第8回会合も開催された。TWGへの参加者は、ブルネイ、中国、インド、日本、韓国、マレーシア、シンガポール、スリランカ、タイ、台湾、インドネシアの11カ国・地域から合計30名であった。

TWGは、第5回韓国ソウルASEB（1992年10月）で日本から設立提案を行ったもので、1993年5月の第1回以来日本が議長を行ってきたが、2年間の任期満了後の議長は、Eric Lui氏（シンガポール/PSA：Port of Singapore Authority、シンガポール港湾局）が選出されており、

また、事務局は議長国であるシンガポールが行っている。

今般、シンガポールの2年間の任期が満了となったため、新議長の選任が行われ、韓国が選出された。

今回の会合での主な検討内容は、以下のとおりである。

(1) IFTDGN について

会合に先立ち、シンガポールが作成したIFTDGN（International Forwarding and Transport Dangerous Goods Notification）メッセージのアジア版のユーザーマニュアル（案）について検討が行われた。同アジア版（案）は、北海地域における開発機関（PROTECT）により作成されたユーザーマニュアルをベースとして作成されている。

検討の結果、総論としては、アジア版ユーザーマニュアルを整備する必要性の認識では一致するも、同アジア版（案）には種々問題があり、またPROTECTへの変更の申し入れが可能かどうか不透明であることなどから、採択という結論までには至らなかった。

(2) 日本からの報告

各国のEDI関連検討の進捗状況報告の中で、わが国運輸省当局が中心となり、「港湾管理者による出入港関連書類のEDI化のための検討調査」が今夏よりはじめられた旨報告した。

3. 次回会合について

第14回ASEBおよび第9回TWG会合は、1997年4月、シンガポールにて開催の予定である。

5. 1996年央の日本籍商船の現状 — 「日本商船船腹統計（1996）」より —

当協会では、毎年7月1日現在における日本国籍を有する100%以上の鋼船（漁船、雑船を

除く）の船腹量を取りまとめ、「日本商船船腹統計」として発表している。1996年12月に1996

【表1】 日本籍商船の船種別構成

船 種 別	1995年			1996年			対前年比増減			
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	増減比(%)
乾貨物船	フルコンテナ船	45	1,182	1,187	43	1,130	△ 2	△ 52	△ 63	△ 5.3
	一般貨物船	2,160	1,113	2,545	2,148	1,107	△ 12	△ 7	△ 8	△ 0.3
	冷凍・冷蔵専用船	58	126	185	44	89	△ 14	△ 37	△ 52	△ 28.1
	自動車専用船	83	765	538	81	738	△ 2	△ 27	△ 28	△ 5.3
	オア・バルクキャリア	71	4,847	9,092	65	4,260	△ 6	△ 588	△ 1,141	△ 12.5
	木材専用船	2	88	106	1	39	△ 1	△ 49	△ 59	△ 55.8
小 計		968	897	1,674	950	898	△ 18	△ 2	△ 2	△ 0.1
鉾／油兼用船		1	128	248	1	129	0	0	0	0.0
タンカー	油 送 船	1,100	6,121	10,943	1,063	5,805	△ 37	△ 317	△ 517	△ 4.7
	油 液 化 学 品 船	200	1,740	1,395	192	1,648	△ 8	△ 92	△ 96	△ 6.9
	小 計	590	244	528	579	240	△ 11	△ 4	△ 8	△ 1.5
旅客船・フェリー		664	1,579	601	654	1,564	△ 10	△ 15	△ 9	△ 1.5
その他特殊船		1,008	200	25	1,003	200	△ 5	0	1	5.7
合 計		6,950	19,030	29,068	6,824	17,845	△ 126	△ 1,185	△ 1,979	△ 6.8

(注) 1995年、1996年とも7月1日現在。

【表2】 日本籍商船船腹量の推移

年 次	乾 貨 物 船			タ ン カ ー			そ の 他			合 計		対前年比増減		
	隻数	千 %	対前年 伸び率(%)	隻数	千 %	対前年 伸び率(%)	隻数	千 %	対前年 伸び率(%)	隻数	千 %	隻数	千 %	伸び率(%)
1975	4,945	18,574	—	2,451	18,239	—	1,436	1,204	—	8,832	38,198	—	—	—
1980	4,808	19,593	—	2,466	18,138	—	1,551	1,284	—	8,825	39,015	—	—	—
1985	4,435	21,197	—	2,172	15,568	—	1,618	1,376	—	8,225	38,141	—	—	—
1987	4,524	19,107	△ 8.1	2,086	12,268	△ 8.8	1,640	1,456	5.8	8,250	32,831	226	△ 2,788	△ 7.8
1988	4,260	16,721	△ 12.5	2,049	11,040	△ 10.0	1,630	1,432	△ 1.6	7,939	29,193	△ 311	△ 3,638	△ 11.1
1989	4,117	15,185	△ 9.2	2,020	9,698	△ 12.2	1,640	1,484	3.6	7,777	26,367	△ 162	△ 2,827	△ 9.7
1990	3,986	14,121	△ 7.0	1,992	9,502	△ 2.0	1,690	1,563	5.3	7,668	25,186	△ 109	△ 1,181	△ 4.5
1991	3,893	13,872	△ 1.8	1,969	9,212	△ 3.0	1,706	1,657	6.0	7,568	24,741	△ 100	△ 445	△ 1.8
1992	3,739	13,053	△ 5.9	1,954	8,956	△ 2.8	1,718	1,727	4.2	7,411	23,736	△ 157	△ 1,005	△ 4.1
1993	3,611	12,309	△ 5.7	1,989	9,517	6.3	1,723	1,769	2.4	7,323	23,595	△ 88	△ 141	△ 0.6
1994	3,503	11,110	△ 9.7	1,951	8,978	△ 5.7	1,771	1,800	1.8	7,165	21,888	△ 158	△ 1,707	△ 7.2
1995	3,388	9,147	△ 17.7	1,890	8,104	△ 9.7	1,672	1,779	△ 1.2	6,950	19,030	△ 215	△ 2,858	△ 13.1
1996	3,333	8,390	△ 8.3	1,834	7,692	△ 5.1	1,657	1,763	△ 0.9	6,824	17,845	△ 126	△ 1,185	△ 6.2

(注) 乾貨物船には鉾／油兼用船が含まれる。

年版を発行したので、その概要を紹介する。

1. 日本籍商船の船腹量

(1) 総船腹量

1996年7月1日現在の日本籍商船船腹量は、全体で6,824隻、1,785万%、2,709万%で、前年に対して126隻、119万%、198万%の減少となっている。(表1参照)

日本籍商船の近年の船腹量の推移は表2および図1のとおりで、%ベースでみると1986年以降減少が続いている。

また、過去1年間の増減は表3のとおりで、増加船腹は370隻(うち新造船359隻)、49万%、減少船舶は496隻、170万%である。減少船舶のうち%ベースで96.4%は海外売

【表3】 過去1年間における船舶の増加および減少

		隻 数	千 %
増 加	新 造 船	359	470
	海 外 買 入 船	3	16
	そ の 他	8	2
減 少		△ 496	△ 1,695
減 少	海 外 売 却 船	△ 369	△ 1,634
	解 体 船	△ 97	△ 31
	喪 失 船	△ 10	△ 3
	そ の 他	△ 20	△ 26
不 明 ・ 誤 差 等		—	△ 22
期 間 中 の 増 減		△ 126	△ 1,184

船である。

(2) 船種別構成

日本籍商船の船種別構成は表1のとおりである。このうち、油送船は1,063隻、1,043万% (シェア38.5%)、オア・バルクキャ

【表4】 日本籍商船の船型別構成（％区分）

船型別(%)	隻数	千%	千%	構成比(%)
100以上 500未満	5,077	1,504	3,199	11.8
500 " 1,000 "	836	615	1,226	4.5
1,000 " 5,000 "	577	1,528	1,998	7.4
5,000 " 10,000 "	99	696	511	1.9
10,000 " 50,000 "	138	3,565	3,636	13.4
50,000 " 100,000 "	47	3,484	6,201	22.9
100,000 " 150,000 "	49	6,217	9,833	36.3
150,000 "	1	239	484	1.8
合 計	6,824	17,845	27,089	100.0

【表5】 日本籍船の船齢別構成（竣工ベース）

船種	合 計		
船 齢	隻 数	千 %	千 %
0 ～ 4 年	1,974	5,042	7,815
5 ～ 9	1,951	6,496	9,932
10 ～ 11	659	2,380	4,001
12 ～ 13	501	1,101	1,299
14 ～ 15	433	1,095	1,757
16 ～ 17	327	630	933
18 ～ 19	143	94	116
20 年 以 上	836	1,006	1,235
合 計	6,824	17,845	27,089

【表6】 日本籍商船の航行区域別構成

船種	合 計		
航行区域	隻 数	千 %	千 %
平 水	1,190	407	358
沿 海	4,993	3,779	6,034
近 海	414	854	923
遠 洋	227	12,804	19,773
合 計	6,824	17,845	27,089

リアが65隻、795万%（同29.4%）、一般貨物船が2,148隻、254万%（同9.4%）で、これら3船種で全体の77.2%を占めている。船腹量を前年と比較すると、表1の船種

【表7】 日本籍商船の「内航船」と「その他の船舶（外航等）」への区分

区 分	1995年央			1996年央				対前年増減		
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	構成比(%)	千 %	隻 数	千 %	増減比(%)
日 本 籍 商 船 (うち当協会会員所有船)	6,950 (529)	19,030 (12,783)	29,068 (19,676)	6,824 (512)	17,845 (12,207)	100.0 (68.4)	27,089 (18,614)	△ 126 (△ 17)	△ 1,185 (△ 576)	△ 6.2 (△ 4.5)
内 航 船	5,033	3,266	6,407	4,983	3,299	18.5	6,440	△ 50	33	1.0
その他の船舶（外航等）	1,917	15,764	22,661	1,841	14,546	81.5	20,649	△ 76	△ 1,218	△ 7.7
2,000%以上の外航商船 (旅客船、フェリー、その他特殊船を除く)	218	13,849	21,683	191	12,676	71.0	19,731	△ 27	△ 1,173	△ 8.5
そ の 他	1,699	1,915	978	1,650	1,871	10.5	918	△ 49	△ 44	△ 2.3

(注) 日本籍商船を内航海運業法第3条による許可ならびに届け出の対象となる船舶「内航船」と「その他の船舶（外航等）」に区分し、後者をさらに「2,000%以上の外航商船（旅客船、フェリー、その他特殊船を除く）」と「その他」に区分した。

区分ではほとんどの船種が減少している。原区分でみても、石炭専用船（表1ではオア・バルクキャリアに含まれる）、石灰石専用船（表1ではその他専用船に含まれる）が対前年比微増のほかは、全て対前年比減少しており、中でも油送船は大幅な減少をみせている。

(3) 船型別構成

船型別構成は表4のとおりである。隻数では500%未満の船舶が74.4%を占め、%ベースでは5万%以上の船舶が61.0%を占めている。

(4) 船齢別構成

船齢別構成は表5のとおりである。%ベースで船齢5年未満船舶は28.9%（前年は30.4%）、5年以上10年未満船舶は36.7%（39.2%）とそれぞれ比重が減少しているのに対し、10年以上20年未満船舶は29.9%（26.2%）と比重が増加している。

(5) 航行区域別構成

航行区域別構成は表6のとおりである。隻数では、平水、沿海が90.6%、%ベースでは遠洋が73.0%のシェアを占めている。

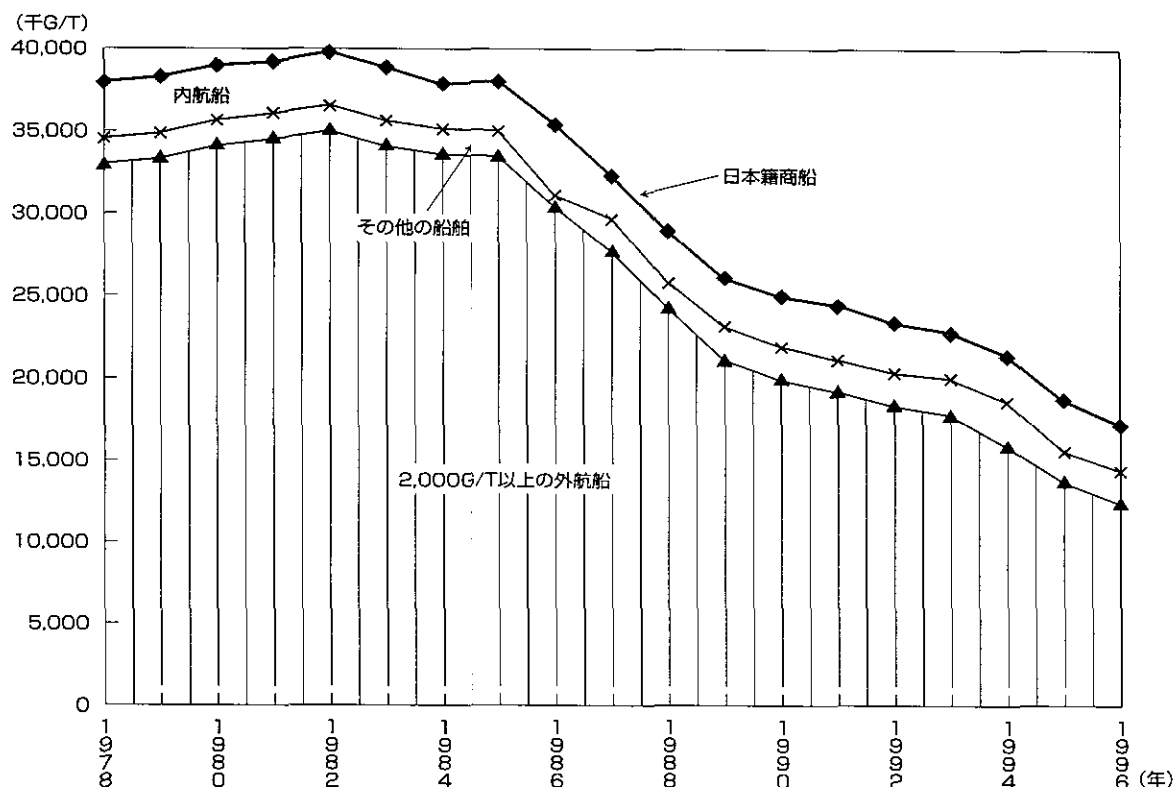
2. 内航・外航等の区分による船腹量

前記の日本籍商船を内航海運業法第3条による許可ならびに届け出の対象となる船舶（以下「内航船」とする）と「その他の船舶（外航等）」に区分し、後者をさらに「2,000%以上の外航商船（旅客船、フェリー、その他特殊船を除く）」

【表 8】 日本籍商船、「内航船」2,000G/T以上の外航船の船腹量推移

年	日本籍商船		2,000G/T以上の外航船		「内航船」		その他船舶	
	隻数	千 % _T	隻数	千 % _T	隻数	千 % _T	隻数	千 % _T
1975	8,832	38,198	1,317	33,486	5,564	3,253	1,951	1,459
1980	8,825	39,015	1,176	34,240	5,570	3,185	2,079	1,590
1985	8,225	38,141	1,028	33,470	5,136	2,908	2,061	1,763
1987	8,250	32,831	816	28,200	5,610	2,920	1,824	1,711
1988	7,939	29,193	640	24,582	5,455	2,892	1,844	1,719
1989	7,777	26,367	532	21,691	5,391	2,904	1,854	1,772
1990	7,668	25,186	449	20,406	5,352	2,957	1,867	1,823
1991	7,568	24,741	419	19,815	5,271	3,024	1,878	1,902
1992	7,411	23,736	376	18,669	5,190	3,119	1,845	1,948
1993	7,323	23,595	340	18,420	5,157	3,215	1,826	1,960
1994	7,165	21,888	280	16,669	5,109	3,255	1,776	1,964
1995	6,950	19,030	218	13,849	5,033	3,266	1,699	1,915
1996	6,824	17,845	191	12,675	4,983	3,299	1,650	1,871

【図 1】 日本籍商船等総トン数の推移



と「その他」に区分すると表 7 のとおりとなる。

これによると、1996年央における2,000G/T以上の外航商船は191隻にすぎないが、%ベースで全体の71.0%のシェアを占め、「内航船」は4,983隻であるが、%ベースで全体の18.5%の

シェアを占めている。

また、これら区分による近年の船腹量の推移は表 8 および図 1 のとおりである。

(1) 「内航船」

「内航船」は表 9 のとおりで、4,984隻、

【表9】「内航船」の船種別構成

船 種 別	1995年年央			1996年年央			対前年比増減			
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	増減比(%)
乾貨物船	フルコンテナ船	14	28	32	15	32	1	4	3	10.4
	一般貨物船	2,078	954	2,258	2,074	973	△ 4	19	30	1.3
	冷凍・冷蔵専用船	1	0	0	1	0	—	—	—	—
	自動車専用船	58	224	186	59	222	1	△ 2	△ 1	△ 0.5
	ア・バルクキャリア船	5	10	17	5	10	0	0	0	△ 1.2
	その他専用船	878	803	1,500	869	824	△ 9	21	31	2.0
小 計	3,034	2,018	3,994	3,023	2,062	4,056	△ 11	44	62	1.5
油／乾貨物兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
タンカー	油 船	1,024	829	1,718	996	822	△ 28	△ 7	△ 22	△ 1.3
	液化化学	179	137	169	172	136	△ 7	△ 1	△ 1	△ 0.6
	送ガ薬品	583	241	522	573	238	△ 10	△ 3	△ 6	△ 1.2
小 計	1,786	1,207	2,409	1,741	1,196	2,380	△ 45	△ 11	△ 29	△ 1.2
旅客船・フェリー	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
その他特殊船	213	41	4	220	41	5	7	0	1	15.5
合 計	5,033	3,266	6,407	4,984	3,299	6,440	△ 49	33	33	0.5

(注) 上記の船種で、旅客船・フェリーは内航海運業法の適用対象外となるため“—”とした。

【表10】 2,000G/T以上の外航船の船種別構成

船 種 別	1995年年央			1996年年央			対前年比増減			
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	増減比(%)
乾貨物船	フルコンテナ船	31	1,154	1,155	28	1,097	△ 3	△ 57	△ 66	△ 5.7
	一般貨物船	7	130	223	4	106	△ 3	△ 25	△ 36	△ 16.0
	冷凍・冷蔵専用船	15	88	98	12	59	△ 3	△ 30	△ 33	△ 34.1
	自動車専用船	25	541	352	22	516	△ 3	△ 25	△ 27	△ 7.7
	ア・バルクキャリア船	64	4,831	9,064	58	4,243	△ 6	△ 588	△ 1,141	△ 12.6
	その他専用船	2	88	106	1	39	△ 1	△ 49	△ 59	△ 55.8
小 計	144	6,833	10,999	125	6,060	9,636	△ 19	△ 773	△ 1,362	△ 12.4
油／油兼用船	1	128	248	1	129	248	0	0	0	0.0
タンカー	油 船	52	5,285	9,210	45	4,975	△ 61	△ 309	△ 495	△ 5.4
	液化化学	21	1,603	1,226	20	1,512	△ 1	△ 91	△ 95	△ 7.8
	送ガ薬品	—	—	—	—	—	—	—	—	—
小 計	73	6,888	10,436	65	6,487	9,846	△ 8	△ 401	△ 590	△ 5.7
合 計	218	13,849	21,683	191	12,676	19,731	△ 27	△ 1,173	△ 1,952	△ 9.0

(注) 旅客船・フェリー、その他特殊船は対象外とした。

330万%、644万%であり、対前年比較では0.5%の微増となっている。近年の傾向としては、隻数は減少しているものの、%ではほぼ横ばいで推移してきている。(表8および図1参照)

また、その船種別構成は%ベースで一般貨物船が35.5%、油送船が26.3%のシェアを占めている。(表8参照)

(2) 2,000%以上の外航商船

2,000%以上の外航商船(旅客船、フェリー、その他特殊船等を除く)は表10のとおりで、191隻、1,268万%、1,973万%であり、対前年比較では%ベースで9.0%の減少となっている。この船腹量の推移は、表7および図1のとおりで、これによると2,000%以上の外航船の減少傾向が直ちに

日本籍商船全体の減少傾向として現れている。

また、船種別構成は表10のとおりで、ア・バルクキャリアが792万%、油送船が872万%、液化ガス船が113万%、フルコンテナ船が109万%で、4船種でこの範疇の船腹量の95.6%を占めている。

(なお、これら日本籍外航商船と外国用船によってわが国外航商船隊が構成されるが、その概要は次号で紹介したい)

(3) 当協会会員会社の所有船腹量

当協会会員会社の所有船腹量は、512隻、1,221万%、1,861万%で、%ベースで全体の68.7%のシェアを占めている(表7参照)。対前年比較では、%ベースで4.5%の減少となっている。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本船用工業会

設立 昭和41年（1966年）6月1日

沿革 船舶に搭載される機械器具金物等を製造する工業の総称を船用工業というが、これらの一部または地域的な団体の歴史は古く、昭和初期にさかのぼる。

しかし、わが国船用工業製品の主要部門のほとんどを生産するメーカーを会員とする全国的な事業者団体としての発足は、社団法人日本造船関連工業会（昭和31年10月設立）と社団法人日本船用内燃機工業会（昭和23年11月設立）とが集約合同し、現在の名称に改めたときとしている。

その後、平成3年6月1日、社団法人日本船用機械貿易振興会と、また、平成6年4月1日から、財団法人日本船用機器開発協会の事業の一部を承継し、船用工業の技術開発に係る調査研究を行うこととなった。

このように、社団法人日本船用工業会の事業内容および事業規模は、年を追うごとに充実したものとなっている。

会長 山岡 淳男 ヤンマーディーゼル社長
理事 49名（正副会長を除く）
会員 ①普通会員 222社 ②賛助会員 24団体

所在地 東京都港区虎ノ門1-5-16

E-mail jsmea@po.infosphere.or.jp

目的と事業 同工業会は、船舶用機器およびその他船舶に関連する工業の進歩発展を図り、もってわが国経済の発展に寄与することを目的としており、このため、次の事業を行っている。

- (1) 経営および技術に関する調査研究
- (2) 海外市場調査ならびに国際取引に関する指導およびあっせん
- (3) 諸外国との交流および協調
- (4) 資料および情報の収集整理
- (5) 設備の近代化・合理化のためのリース
- (6) 内外に対する啓蒙、広報および宣伝
- (7) 技術者の養成
- (8) その他本会の目的を達成するために必要な事業



▲ハンブルグ国際海事展（1996年10月）

業界の現況 最近の舶用工業界は、長期に亘る船価の低迷により舶用機器の製品価格もその影響を受け仕事量は確保しているにもかかわらず、経営面では今後も厳しい経済環境が続くことが予想される。

このような厳しい状況に対処するために、会員企業各社においては、経費削減をはじめ、コストダウンに鋭意努力しているが、今なお、国際競争力に問題を残しているのが現状である。

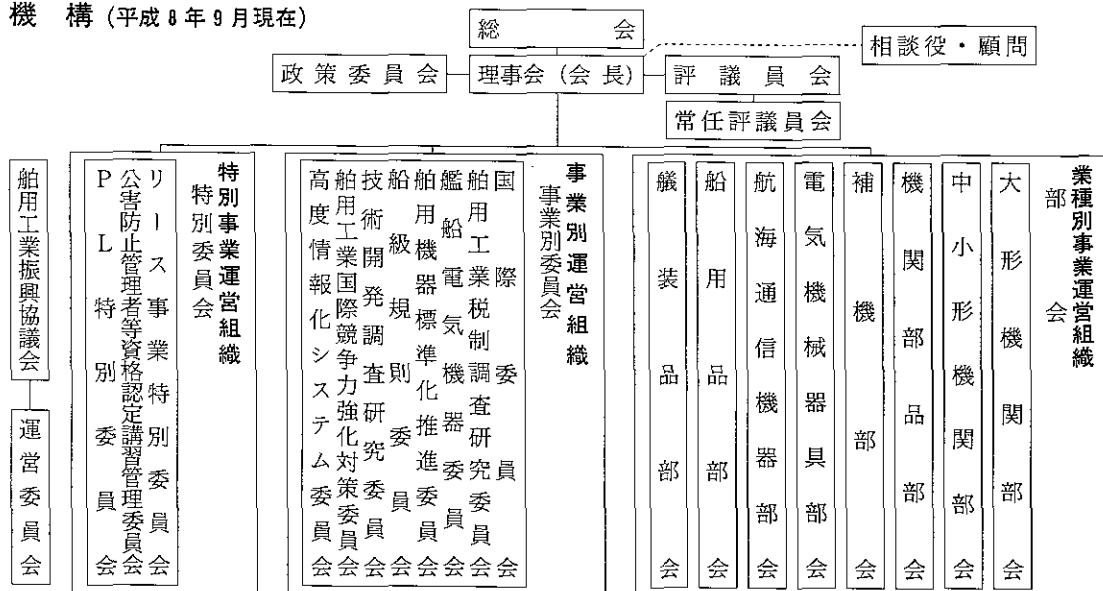
したがって、同工業会においては、内部の各事業委員会、業種別部会を開催し業界を取り巻く諸問題の解決策を検討する一方、日本造船工業会と、定期的に国際競争力強化対策のための検討を続け、実現可能なものから逐次解決を図っている。

また、運輸省海運造船合理化審議会の造船対策部会において、業界の諸問題解決のための審議が続けられた結果、昨年7月、運輸大臣に対して、「今後

の造船業及び舶用工業のあり方について」意見書が提出された。これによると、わが国舶用工業が産業として活力を保持しつつオリジナリティーを存立基盤とする産業に転換を図っていくためには、企業体力の強化を図ること、コストダウンを追求することおよび高度な技術力を保持することが必要であるとの見地から、これを達成するための対策として、①生産基盤の整備、②高度情報化の推進、③研究開発の活性化、④国際化の推進を行うことが重要であると指摘している。

同工業会においては、これらの指針を踏まえ、新たな事業を積極的に展開してこの変革の時代を乗り切ると共に、世界の過半の舶用工業製品を供給する事業者団体として将来に向けて確固たる地歩を固めることにより、今後とも、わが国造船・海運業の良きパートナーとしての責任と役割を果たして行きたいと願っている。

機 構 (平成8年9月現在)



海運雑学ゼミナール 第82回

秘伝とされた和船独自の設計技術—「木割法」

江戸初期から明治初期に至るまで、日本の海上物流の主役となって活躍したのが弁才船（べざいせん）。いわゆる大和型と呼ばれる和船の代表的船型で、大型のものは千石船とも呼ばれた。菱垣廻船、樽廻船、北前船などに使われたのもこの弁才船だった。

こうした和船の設計技法は「木割法」と呼ばれ、江戸時代初期にはほぼ完成し、瀬戸流、和泉流、境井流などの流派の秘伝として、明治初期まで綿々と受け継がれてきた。

いずれも、航（かわら／船体底部を前後に貫く部材で、西洋船の竜骨に相当）の長さや帆の反数を基準に、船の幅や深さ、帆桁や帆柱の長さなど細部の寸法を決めたものだ。

航の長さを基準に「航1尋（ひろ）につきい

くら」とした計算法は「尋掛り」、帆の面積から「帆1反につきいくら」とした場合は「帆掛り」と呼ばれた。また軍船用で「櫓1挺につきいくら」の「櫓掛り」という方法もあった。

かつて門外不出とされたこの時代の木割書は、時代劇などに出てくる武術の秘伝書のような数巻の巻物のセットで、師匠から後継者に指名された弟子だけに伝授された。

流派は異なってもその内容はほぼ似通っていたため、大きさや細部の作りを除けば、弁才船の外観はどれも変わりなく、その後の260年あまりを通じ大きな変化もみられなかった。

日本独自の発展を遂げ、近世初頭にすでに高い完成度を示していた弁才船だったが、その後の技術革新の芽は、こうした秘伝の厚いベールに押しつぶされてしまったようである。

ミッドデッキタンカーは原油流出を防ぐ日本のアイデア

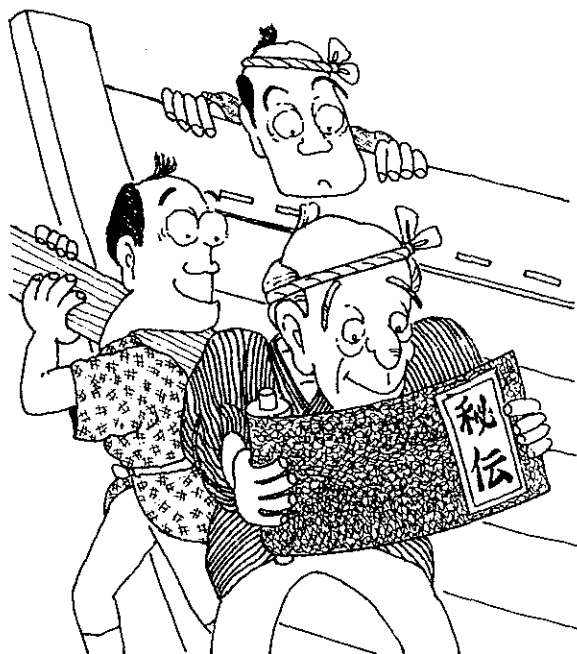
1967年の「トリーキャニオン号」、1989年の「エクソンバルディス号」などの原油の大規模流出事故をきっかけにタンカーの安全基準の強化が求められ、特に船体の二重船殻化が国際的に大きな課題となった。

二重船殻（ダブルハル）とは、船底と船側の構造を二重にして座礁などで万一船体が破れても、原油が流出しにくいようにしたものだ。

これに対し、日本の造船界からも、タンカーの安全性を高めるユニークなアイデアが出てきた。ミッドデッキタンカーである。

その特徴は、原油タンクを上下の2層に分け、船側だけを二重構造にしていること。上下のタンクを分ける中間デッキが喫水線より下にある点が重要で、これにより下のタンクの原油の圧力は常に周囲の水圧よりも低く保たれる。

もし座礁などで船底に穴が開いても、下のタ



ンクの原油は進入する海水の圧力で上に押し上げられ、タンク内に閉じ込められるわけだ。

二重底がない分、同じタンク容積ならダブルハル構造より船側の二重構造の幅を大きくとれ、横からの衝突にもさらに安全性が高まる。

またダブルハル構造でも、二重底自体が破れた場合には原油は流出してしまうが、ミッドデッキの場合は、もともと破れても漏れない仕組みのため、安全性はより高い。

このシンプルだが優れたアイデアは、ダブルハル方式と同等以上の安全性をもつものと認められ、1992年にIMO（国際海事機関）で採択された海洋汚染防止条約の改正案では、1993年7月以降建造契約が締結されるタンカーに対しダブルハルまたはミッドデッキの何れかの方式を採用することが義務づけられた。

現代の海上保険の原形となった 地中海のベンチャーキャピタル

保険といえば、生命保険や火災保険など、今や暮らしの中でごく身近な存在だが、その起源は、古代ギリシャ・ローマ時代まで遡る。

原形となったのは、ギリシャ・ローマ時代から中世にかけ地中海地域を中心に盛んだった「冒険貸借」と呼ばれる金銭消費貸借だった。

これは資本家が冒険的な航海者や貿易業者に資金を貸し、航海が無事だった場合は元金と利息を受け取り、海難などで航海が失敗した場合は返済を免除するというもの。現代のベンチャーキャピタルにも似ているが、リスクが大きい分、利息も通常の金銭貸借より高かった。

これが海上保険に転化していくきっかけとなったのは、13世紀にローマ法王グレゴリオ9世が布いた徴利禁止令だ。利息を取ることを禁じられた資本家たちが考え出したのは、貸借の関係を冒険貸借と逆にするアイデア。保険者（資



本家）が船主や荷主から一定金額の借金をしたように仮装し、契約内容を、航海が成功した場合は返済が免除され、失敗した場合は返済を要するとしたものだ。

この新しい方式は、資本家側にも大きなメリットをもたらした。航海が成功すると借金や利息を返済せずに雲隠れしてしまう借り逃げの被害から免れるようになったことである。

その後、こうした契約は商品の売買契約を仮装するようになる。すなわち保険者が一定量の商品を荷主から買い入れたことにし、航海が無事終了すれば、その代金は支払われず、失敗した場合にのみ支払うわけだ。

この特殊な売買契約は、やがて現在のような海上保険契約へと変化し、15世紀前半には現代の海上保険法の母法ともいわれるバルセロナ法が生まれる。その概念はやがて他の地域にも広まり、17世紀末にロンドンのロイズ・コーヒー店に集まった投資家や海運・貿易業者を中心に誕生したのが有名なロイズ保険市場だ。

現代の社会・経済システムを円滑に動かすうえで欠くことのできない保険システムもまた、海運の歴史が育んだ重要な社会的財産の一つなのである。



海運にとって英語は世界共通語で、英語抜きにはビジネスはできないと思われます。海上にあつては代理店や港湾当局等との外部への連絡は言うにおよばず、昨今の船の多くは混乗船であるため、船内のコミュニケーションもそのほとんどは英語に頼っているのではないのでしょうか。

当事務局でも毎日コミュニケーション・ギャップに遭遇していますが、英語が上手いか下手かが船の安全に関わってくると大きな問題です。海難事故の80%以上は人的要因が原因であるというのは今やIMOで発言する場合の慣用句ですが、この人的要因の大きな部分をコミュニケーション能力すなわち語学力、端的に言えば英語の能力不足が占めているとなれば船員の英語力の向上を望む声が出てくるのは当然の成り行きです。

今年の2月1日に発効する改正STCW条約や同じく来年7月1日から強制となるISMコードは明確に英語能力を要求しているわけではありませんが、コミュニケーション能力を重視しており、また欧州連合の船員の教育訓練に対する最低要件では危険物運搬船(タンカー等)は船内で一つの言語で乗組員全員が意志の疎通をはかれることと規定しています。いずれは船員の英語によるコミュニケーション能力がポート・ステート・コントロール検査で試されることになりかねません。

こうした状況を踏まえて、ISFは海運業界としていわば業界の自主的な品質管理ともいべき英語テストの導入を行いました。この案は最初ノルウェー船協が提案したのですが、当協会も開発に積極的に関与してきました。テストの方法としては当初既存のテスト、例えばTOEICなどを船員用に焼きなおすことも考えましたが、最終的に大手の船舶管理業者であるACOMARITが自社で船員の英語の教育訓練に使用している教材と船員英語力の達成度を測るテスト集をベースに、これも英国のソフト業の

大手であるSANDERSON CBTが“ISF MARLINS ENGLISH LANGUAGE TEST”と名付け作成しました。この間ISFは私もメンバーの一人であるVALIDATION COMMITTEE(制度認定委員会と訳した方がおられるのでこれを使います)を設置し、開発の方向やテスト問題の適否、テストの結果の評価等を行っています。

12月にロンドンで行われたこの英語力テスト導入の発表会には船社、船舶管理会社、業界紙の記者等約40人程が詰めかけました。日本船社の関係者も出席されましたが、このテストはまずまずの評価でした。

テストは一人一人がパソコンを使用して行うもので、CD-ROMに収められた650題のなかから無作為に95題抽出し、これを一時間以内に終了します。回答方法は多くの選択肢からマウスを使用して正解をクリックするもので、終了と同時に総合得点や問題別の得点が計算されるようになっています。問題はヒヤリング、語彙、発音、読解等に分かれ、ヒヤリングの問題ではパソコンから流れる例えば次のような短文“THE VESSEL WAS [140] METRES LONG.を3回まで聞くことができ、空白に適当な単語を選んで埋めます。(画面上は「」部分が空白になっている)また語彙の問題は、CYLINDER、ROPE、PIPE、TUBE、の中から種類の異なる単語を一つ選ぶというような問題です。発音に関する問題は、BREAK、PAINT、BRAKE、GEARのなかから下線部分の発音が異なる語を選ぶといったものです。この他にも数字の読み方、長文の理解力を試すような問題もあります。テストは受験者の海技知識を試すものではありませんが、船内業務において日常的に使われる用例を念頭において作られています。

この試作テストは東欧およびフィリピンで実験的に試用されましたが、試験の方法やパソコンの使用も問題なく受験者の評判もよかったと聞いています。得点は船機長クラスで80点前後とか、かなりハイレベルのようです。

このテストは今後事実上の世界共通テストとなる可能性もあり、日本にも早い機会に紹介したいと思っています。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)



12月

3日 海事振興連盟は、1996年度通常総会を開催し、予算・事業計画の決定に加え、「外航海運企業の国際競争力強化のための諸施策の実施」など8項目からなる決議を採択した。

5日 運輸省は、港湾運送事業や国内航空事業、旅客船事業など運輸関連事業への参入規制をおおむね3～5年の目標期限を定め、廃止する方針を発表した。

6日 IMOの第67回海上安全委員会が2日からロンドンで開催され、現存バルカーの構造要件見直しに関する海上人命安全(SOLAS)条約改正案について審議したが、合意には至らなかった。

(P.15海運ニュース1参照)

◎ 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7回会合が開催され、国際船舶制度の各項目について検討が行われた。

13日 海運造船合理化審議会・内航部会は1996年度から2000年度までの5年間の内航適正

船腹量を策定し、古賀運輸大臣に答申した。それによると、荷動き低迷や物流合理化により、貨物船・油送船ともに5年間続けて過剰になると試算されている。

18日 第3回港湾問題懇談会が開催され、八大港の港湾管理者で構成する六大港湾協議会は、岸壁使用料の計算単位に関し、1997年5月1日を目途に現在の24時間単位を12時間単位に変更し、最初の12時間までは1総トン当たり10円5銭、その後12時間ごとに6円70銭を加算することを表明した。

◎ 自民党は、1997年度の税制改正大綱を発表した。それによると海運関係税制では、船舶の特別償却制度が現行内容で延長されるとともに、海外から譲渡を受けた一定の国際船舶に対する固定資産税についても一部軽減措置が講じられた。

(P.2 SHIPPING FLASH 参照)

25日 1997年度政府予算案が臨時閣議で決定した。海運関係では、「物流基盤整備」として財政投融资460億円が認められた。

(P.2 SHIPPING FLASH 参照)

船協だより



海運関係の公布法令 (12月)

○危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令

(運輸省令第64号、平成8年12月17日公布、平成9年1月1日施行)

○海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則の一部を改正する省令

(運輸省令第67号、平成8年12月24日公布、平成9年3月10日施行)

陳情書・要望書 (12月)

宛先：運輸大臣

件名：FMCによる邦船3社の所有・運航コンテナ船に対する制裁措置の回避

要旨：日本の港湾運送事業の免許制度や事前協議制度等の港湾慣習が海外の海運会社に不当な差別を与えているとして米国連邦海事委員会 (FMC) が邦船3社に対する制裁措置を提案したことについて、当協会は制裁措置の原因が邦船社の関与することではなく、邦船社に対する一方的措置は相当性を欠くものであるとして、日本政府に対し制裁措置の回避に向けて対策を講じるよう要望を行った。

国際会議の開催予定 (2月)

IMO 第40回設計・設備小委員会 (DE)

2月10日～14日 ロンドン

IMO 第2回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会 (DSC)

2月24日～28日 ロンドン

生田副会長 プロペラクラブで講演

平成8年12月10日 (火)、日本国際プロペラクラブの12月例会が有楽町の外国人記者クラブで開催され、当協会生田正治副会長 (大阪商船三井船舶社長) が “The Ocean Shipping, Today & Toward Tomorrow” と題する講演を行った。

講演は、船舶が紀元前から中国・ヨーロッパ間の物流に携わり、海のシルクロードとして東西文化の交流と文明の発展に寄与したことから始まり、現在の海運業を取り巻く環境に及んだ。

中でも「海運は、エネルギー源や原材料輸送により各国の各種産業活動を円滑に維持、発展させる基本的な産業インフラであることに加え、食料品や製品輸送により世界のより豊かな市民生活そのものを支える生活インフラでもある。人間の身体に例えれば、正に循環器機能そのものとも言える。」との軽妙な説明が好評を博した。

講演を行う生田副会長▶



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12月	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
11	3,968	3,298	671	10.1	12.5

(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)

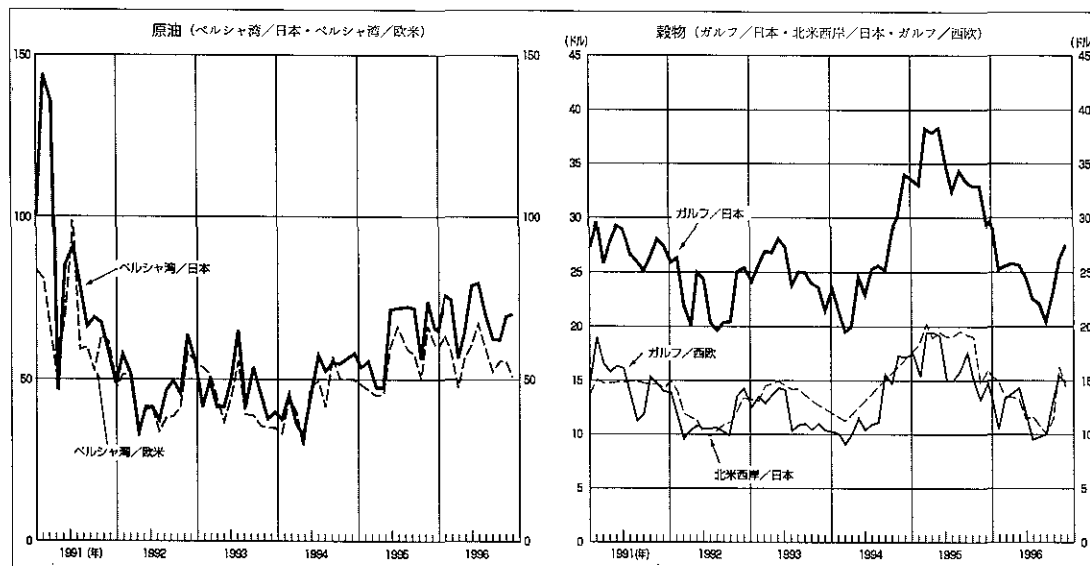
年 月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1996年1月	105.84	104.40	107.40
2	105.73	104.40	107.25
3	105.86	105.25	107.15
4	107.46	104.80	108.70
5	106.51	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
12	113.81	112.20	116.00

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)									
				穀 物	石 炭	鉾 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period	
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		203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
1996	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
	11	15,217	140	15,077	3,718	5,565	4,600	28	125	991	50	14,028	4,217
	12	9,669	0	9,669	2,448	3,319	3,275	124	117	386	0	13,996	4,078

(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 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/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	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	69.50	60.00	50.00	45.00	60.00		50.50	47.50

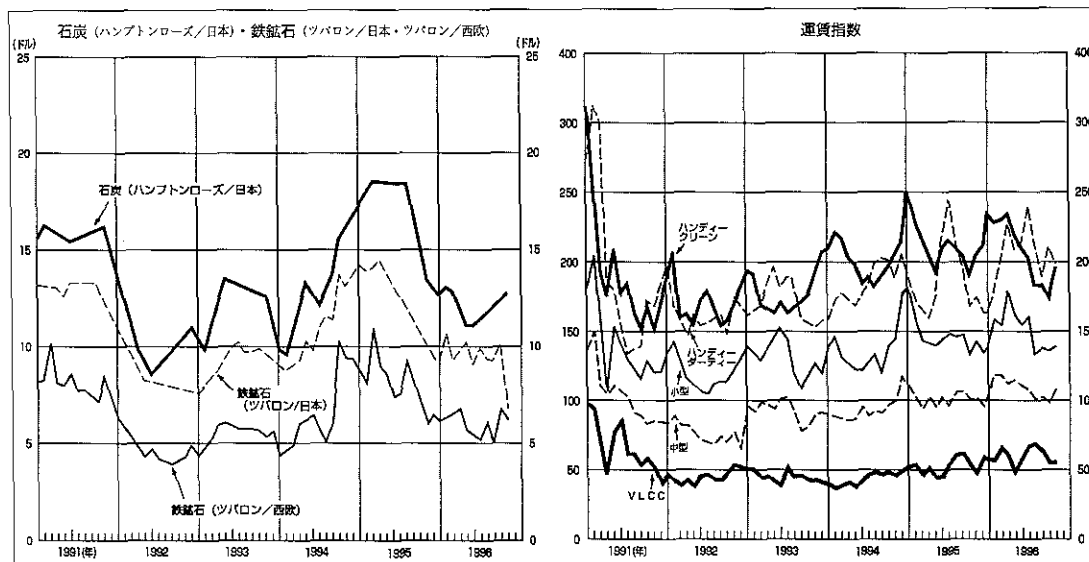
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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	27.50	24.00	16.25	15.00	14.50	14.25	14.75	14.00	14.90	13.65

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



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

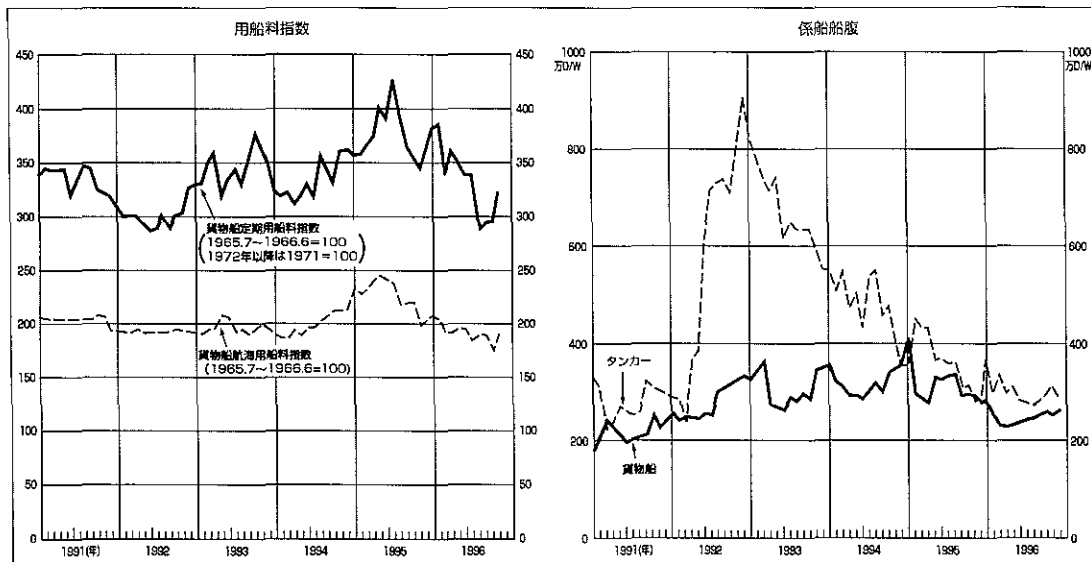
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	12.50	—	14.20	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15
2	—	—	13.00	12.95	13.75	—	11.00	—	8.00	—	6.50	5.65
3	18.50	—	12.75	—	13.50	—	9.00	—	11.25	9.80	—	—
4	—	—	—	—	13.90	—	—	—	8.70	—	6.80	6.25
5	—	—	11.25	—	—	—	10.25	—	8.25	7.75	5.95	—
6	—	—	11.25	—	—	—	8.25	—	7.45	7.10	—	—
7	—	—	—	—	—	—	9.90	8.10	7.50	—	5.15	5.10
8	18.25	—	—	—	—	—	9.20	9.00	8.50	7.50	6.00	4.75
9	—	—	—	—	—	—	9.00	—	—	—	5.00	—
10	—	—	—	—	—	—	10.10	—	—	—	6.75	—
11	13.45	—	12.75	—	—	—	6.75	—	6.20	—	6.25	—
12	—	—	—	—	9.25	8.10	—	—	6.45	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも10万 D/W 以上15万 D/W 未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1994					1995					1996				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6
2	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4
3	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6
4	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9	61.4	113.6	178.0	228.1	233.3
5	36.6	93.6	124.5	169.1	199.4	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4	49.1	116.6	160.9	210.1	220.9
6	34.2	88.6	125.9	175.6	183.1	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9	57.4	113.5	153.3	215.0	211.6
7	37.8	91.5	129.7	185.4	188.5	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6	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	54.9	110.2	137.9	198.2	197.2
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	188.0	335.0	289.0	372.0	363.0	344.2	323.0
12	208.0	196.0	200.0	219.0	209.0		349.0	300.0	349.0	367.0	374.7	
平均	205.7	194.6	196.3	199.8	226.1		332.4	304.8	341.5	335.4	375.5	

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

9. 係船船腹量の推移

月次	1994				1995				1996			
	貨物船		タンカー		貨物船		タンカー		貨物船		タンカー	
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	329	2,476	3,203	91	2,975	5,556	289	2,399	3,238	65	2,195	4,134
2	310	2,333	3,017	80	2,656	5,021	288	2,290	3,017	68	2,472	4,710
3	312	2,304	3,000	84	2,813	5,326	284	2,281	2,999	67	2,234	4,219
4	303	2,198	2,808	81	2,534	4,749	271	2,151	2,857	66	2,205	4,127
5	291	2,158	2,816	82	2,601	4,901	271	2,267	3,136	61	1,933	3,459
6	288	2,118	2,825	85	2,300	4,215	272	2,257	3,093	66	2,188	3,562
7	293	2,193	2,999	86	2,644	5,075	269	2,120	2,916	66	1,981	3,515
8	282	2,272	3,136	88	2,688	5,171	273	2,154	2,954	67	1,893	3,341
9	278	2,244	3,077	85	2,333	4,412	265	2,110	2,899	68	1,757	3,085
10	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691	274	2,178	2,920	68	1,870	3,165
11	297	2,349	3,210	73	2,204	4,040	265	2,151	2,850	63	1,671	2,786
12	294	2,446	3,315	66	1,970	3,652	272	2,142	2,724	64	1,627	2,860

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

今年は、「日本船主協会」創立50周年の記念すべき年に当たります。ほぼ同年配の私も、最近、今までの歳月の間の生活環境・社会環境等の変化を強く感じるようになりました。

J R山手線の駅から数百米、平屋建ての私が生まれ育った家から、夜には山手線の電車の灯や走っている様子を見ることができ、庭で野菜を栽培したり、鶏を飼育したりしておりました。

家では下水道も未整備で、電化といっても電灯が点き、ラジオを聞くことができる程度のものでしたし、車の利用も一部のひととか、社用車等に限定され、一般の交通手段も現在とはかけ離れたものでした。

一方、家庭では、親戚、知人、友人、隣人等との接触が活発で、家にはいつも誰か家族以外の人の姿があり、声が聞こえていたものです。

編集後記

最近では、その住居はオフィスビルに变身し、周りをすっかりビルに囲まれ、近所には大型スーパーが進出し、商店もビルに入居し、多様化しました。

電化が著しく進展する一方、激増した車は道に溢れ、スモッグ・騒音を排出し、交通は渋滞しています。

他方、家庭では家族は分散し、子供達の数も外で遊ぶ時間も減り、一般の付き合いも家の外といったように、生活上の人との接触の仕方の変化も痛感します。

このような時代の変化に見られるように、経済界、とくに製造、流通の面でも、多品種、大量生産化が進展し、これらを支える海運業界でも貨物の増加、多様化等に対応して、運送形態の変化、船種

の多様化、船腹の大型化、設備の近代化・合理化、省力・省エネ化が進展してきました。

そして、今日では、国際社会の中での海運業の生き残りや活性化のための諸施策の検討・実施が、船員確保問題等の対応を含め進められています。

我々はこの先何年、何十年後の個人の生活を見つめるのと同様、他の産業の動向とともに、海運業の今後の方向性を十分見直し、検討すべき岐路に差し加かったと言えます。

また、この検討に当たっては、過去から現在に至る質・量の変化への対応の過程で産まれた長所を失わず、弊害を除去しながら、過去の持っていた長所を取込み、昇華していかなければならないでしょう。

三洋海運

総務部副部長

田部幸男

せんきょう 1月号 No. 438 (Vol. 37 No. 10)

発行◆平成9年1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)

付・平成8年海運日誌

[1月]

- 25日 運輸省は、規制緩和推進計画の見直し状況について中間報告を発表。海運関係ではフェリーを含む外航・内航旅客船の水中検査等が認可。
- 29日 アジア船主フォーラム (ASF) 常設事務局設置検討委員会が香港で開催。結論は持ち越され、5月の全体会で再検討。
- 30日 日米海運協議が29・30日の両日、ワシントンで開催。日本の港運慣行や84年米海運法見直し問題、アラスカ原油輸出解禁法、WTOの海運サービス自由化の継続交渉問題等について討議。

[2月]

- 13日 国際船舶制度の根拠法となる海上運送法第44条の2等の改正法案が閣議決定、国会に提出。
(2月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)
- 15日 英国西部のミルフォード・ヘブン港沖でリベリア船籍の大型タンカー「SEA EMPRESS」が座礁し、大量の原油が流出。
- 26日 アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会第3回中間会合が東京で開催され、航路安定化実現のために、アジア船社が責任の重さを自覚し、全船社共通の土俵を構築していく必要性を確認。

(3月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)

- 29日 海上安全船員教育審議会水先部会は、平成8年度の水先人適正員数を前年度比20名減の526名とし、新規採用数を17水先区合計で41名、年度末員数は合計で780名とした。
(4月号P.23海運ニュース3参照)

[3月]

- 5日 政府は、平成8年度からの第九次港湾整備五箇年計画を策定し、総投資額を7兆4,900億円とし、閣議了解。
- 8日 運輸省は、OECD造船協定に係る国内実施法案としての「外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律案」の閣議決定を受け、同法案を国会に提出。

(3月号P.4 SHIPPINGフラッシュ2参照)

- 26日 運輸省は、1994年11月に発効した国連海洋法条約の批准を今国会に求める閣議了解の手続きをとり、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律 (海防法) の一部改正案を国会に提出。
(5月号P.5、6月号P.12、7月号P.14話題を追って参照)

- 28日 海運造船合理化審議会 海運対策部会 (部長・犬井圭介 全日空エンタプライズ社長) および同小委員会を開催。

(4月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)

- 28日 政府は、規制緩和推進計画の改定を発表。
(4月号P.9 SHIPPINGフラッシュ2参照)

[4月]

- 9日 日本船員福利雇用促進センター (SECOJ) に設置された国際船舶制度推進調査委員会の第1回会合を開催。
(5月号P.24海運ニュース4参照)
- 15日 神戸港埠頭公社がポートアイランド (第2期) にわが国初の水深15m バース完成、供用開始。
(5月号P.32神戸便り参照)

[5月]

- 1日 84年米国海運法改正法案 (H.R.2149) が、米国下院本会議で可決。
(7月号P.36ワシントン便り参照)
- 3日 HNS条約/LLMC96年改正議定書採択外交会議が4月15日からロンドンで開催され、同条約/議定書が採択。
(6月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)
- 13日 第5回アジア船主フォーラム (ASF) が香港で開催され、アジア域内の11船主協会から過去最高の81名の代表が参加。
(6月号P.2 SHIPPINGフラッシュ2参照)
- 19日 外航海運大手5社は1996年3月期決算を発表。各社の費用節減努力に加え、市況の堅調な推移や下期からの円高修正等により、前年に比べ業績が大幅に回復。
- 30日 油濁二条約 (69CLC/71FC) を改正する92

年議定書(92Protocols)が発効し、これら二条約の国内法である改正油濁損害賠償保障法の一部が施行。

[6月]

6日 IMOの第66回海上安全委員会(MSC)がロンドンで開催され、バルクキャリアの安全問題等について審議。

(7月号P.20海運ニュース1参照)

11日 アジア海運フォーラム第2回会合が香港で開催され、韓国政府は、同国の貨物留保に関する指定貨物制度の1998年末までの完全撤廃を表明。

14日 OECD造船協定の国内実施法案である「外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律案」が閣議決定され、同日批准書が寄託。

(11月号P.8 SHIPPINGフラッシュ2参照)

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

19日 当協会は、第49回通常総会を開催。

(7月号P.1特別欄参照)

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

28日 1992年国際油濁補償基金第1回総会が24日からロンドンで開催され、92年基金の本部を英国に置き、当面同基金の事務局を71年基金と合同事務局とすることなどを承認。

(8月号P.23海運ニュース2参照)

[7月]

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

(8月号P.25海運ニュース3参照)

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

(8月号P.20海運ニュース1参照)

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

(8月号P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)

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

(8月号P.7特別欄参照)

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

20日 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会は、「海の日」制定記念式典を開催。橋本龍太郎首相が「海の日」を宣言。

[8月]

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

(9月号P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)

[9月]

2日 アジア船主フォーラム船舶保険委員会第3回中間会合が香港で開催。アジア保険市場創設の可能性についての調査を英国大手保険ブローカーを中心に各国保険者と共に行うこと等を確認。

(10月号P.19海運ニュース1参照)

3日 パナマ運河委員会は、2年連続(1997年:8.7%、1998年:7.9%)の大幅な料率引き上げ等を内容とした通航料改定案を発表。

(10月号P.21囲み記事参照)

5日 港運労使は、日曜日完休制度の例外措置に関する協定について、さらに6カ月間暫定延長し、期限を1997年3月10日までとすることで合意。

6日 IMOの第40回復原性・満載喫水線・漁船小委員会(SLF)が2日からロンドンで開催され、ダブルハルトンカーの非損傷時復原性規則について、兼用船を除き荷役中の非損傷時復原性基準をハードのみで満足させる案を採択。

9日 ロイヤル・ネドロイド(オランダ)とP&O(英国)は、傘下の定期船部門を1996年末までに合併させ、新会社「P&Oネドロイド・コンテナライン」を発足させることで基本合意に達

した。世界最大級の定期船会社誕生。
(12月号 P.20特別欄参照)

[10月]

- 4日 米国第104議会が閉会。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。
(11月号 P.8 SHIPPINGフラッシュ 2参照)
- 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。
(11月号 P.8 SHIPPINGフラッシュ 2参照)
- 9日 日本港運協会は、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、外国船舶協会と大筋合意に達し、同協会常任理事会で承認。
- 11日 政府は閣僚懇談会で、神戸など主要港の出入港時手続き簡素化の方針を閣僚間で合意。
- 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カ国間協議を求める意向を表明。
- 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、4つの新条約と関連する勧告・決議を採択。
(12月号 P.2座談会・P.8 SHIPPINGフラッシュ 1参照)
- 25日 1971年国際油濁補償基金第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。1992年国際油濁補償基金の第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。
(12月号 P.23海運ニュース 2参照)
- 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、共同声明を採択。
(11月号 P.10 SHIPPINGフラッシュ 3参照)
- 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、運輸大臣に答申。
(12月号 P.12 SHIPPINGフラッシュ 2参照)

[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。

- 8日 海運大手5社は、1996年9月中間決算を発表。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が、前年同期比約20円の円安やコスト削減効果が寄与し、5社合計で、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。
- 22日 パナマ運河委員会は、パナマ運河通行料の改定案を原案通り承認し、1997年1月1日より施行されることとなった。
- 25日 イラク産原油の禁輸措置が部分解除。
- 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、内航海運における船腹調整制度の5年以内の廃止、港湾運送事業の需給調整要件の廃止等を盛り込んだ物流を含む6分野の構造改革の最終報告をまとめた。
- 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、運輸大臣に答申。
(12月号 P.12 SHIPPINGフラッシュ 2参照)
- ◎ 日中海運政府間協議が、26日から東京で開催され、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は継続協議、上海航運交易所に関連する問題は今後随時協議。

[12月]

- 6日 IMOの第67回海上安全委員会が2日からロンドンで開催、現存バルカーの構造要件見直しに関する海上人命安全(SOLAS)条約改正案について審議したが、合意には至らなかった。
(P.15海運ニュース 1参照)
- 13日 海運造船合理化審議会・内航部会は1996年度から2000年度の5年間の内航適正船腹量を策定。
- 18日 六大港湾協議会は、岸壁使用料の計算単位に関し、1997年5月1日を目途に現在の24時間単位を12時間単位に変更することを表明。
- ◎ 自民党は、1997年度の税制改正大綱を発表。海運関係税制では、船舶の特別償却制度が現行内容で延長され、海外から譲渡を受けた一定の国際船舶に対する固定資産税についても一部軽減措置が講じられた。
(P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)
- 25日 1997年度政府予算案が臨時閣議で決定。海運関係では、「物流基盤整備」として財政投融资460億円が認められた。
(P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)

会 員 紹 介

会社名：エヌケーケー物流㈱

(英文名) NKK MARINE & LOGISTICS CORPORATION

代表者(役職・氏名)：取締役社長 折井 晃

本社所在地：川崎市川崎区浜町1-11-1

資本金：3,856百万円

設立年月日：1992年4月1日

従業員数：海上22名 陸上637名 計659名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	9隻	23.547%	19.524%
運航船状況	遠洋・ 近海 ・ 沿海	25隻	19.475%	40.325%

主たる配船先：(沿海) 福山/中京・京浜・福山/北海道・日本海側、
京浜/中京・阪神・九州
(近海) 日本/タイ・ベトナム・中国・マレーシア

事業概要：海陸一貫の全国ネットワークを備えた総合物流会社として、世界初の鋼材専用RORO船、Uラック船等の多目的船や省エネ船を配備し、鉄鋼製品、化学製品、雑貨などを全国各地、東南アジア諸国へ安全、確実、迅速に輸送している。

当協会会員は148社。
(平成9年1月現在)

会社名：大分共同海運㈱

(英文名) Oita Kyodo Kaiun CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 増井義己

本社所在地：大分市松原町3-1-11 大分鐵鋼ビル

資本金：240百万円

創立年月日：1965年4月8日

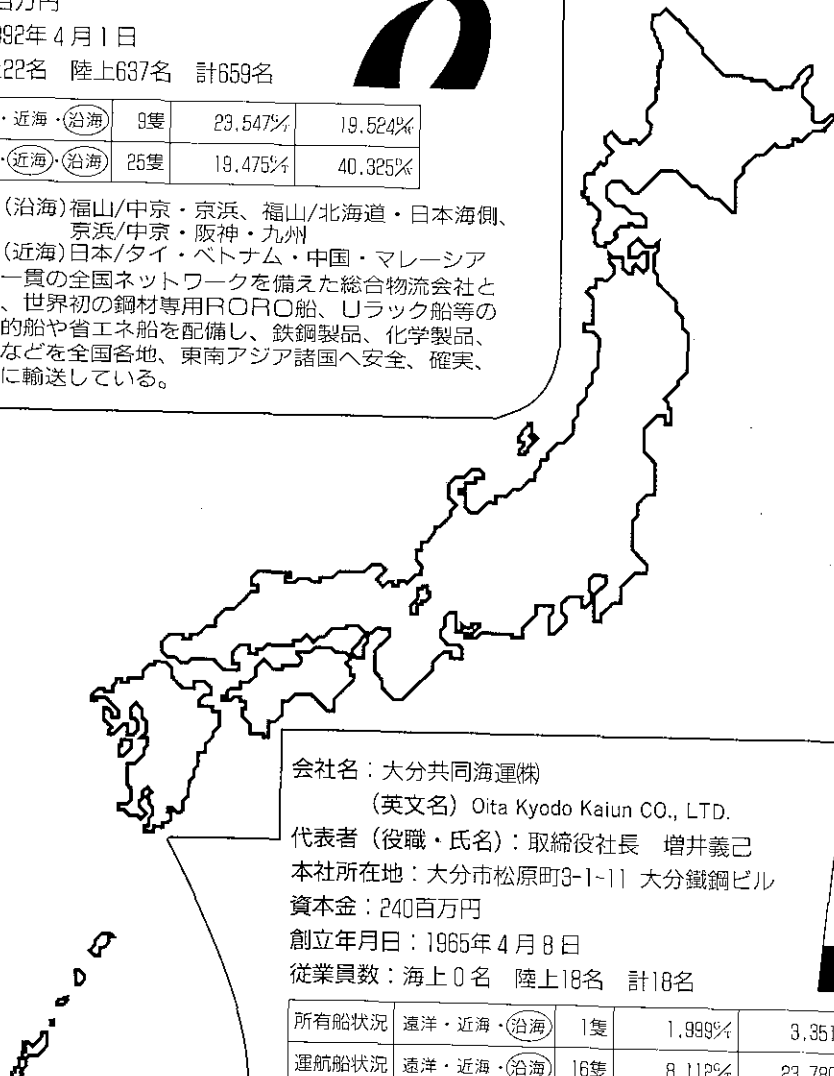
従業員数：海上0名 陸上18名 計18名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	1隻	1.999%	3.351%
運航船状況	遠洋・近海・ 沿海	16隻	8.112%	23.780%

主たる配船先：国内全域(瀬戸内全般および九州・京浜間の太平洋側を主航路として沖縄から北海道まで全域に展開)

事業概要：鉄鋼原燃料、スラグおよびセメント原料、砕石類を主要貨物として、鉄鋼製品、産業廃棄物、建設残土等の海上輸送、更には九州と関東を結ぶ海陸一貫した雑貨輸送や船舶代理店業務等幅広く事業展開している。



船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association