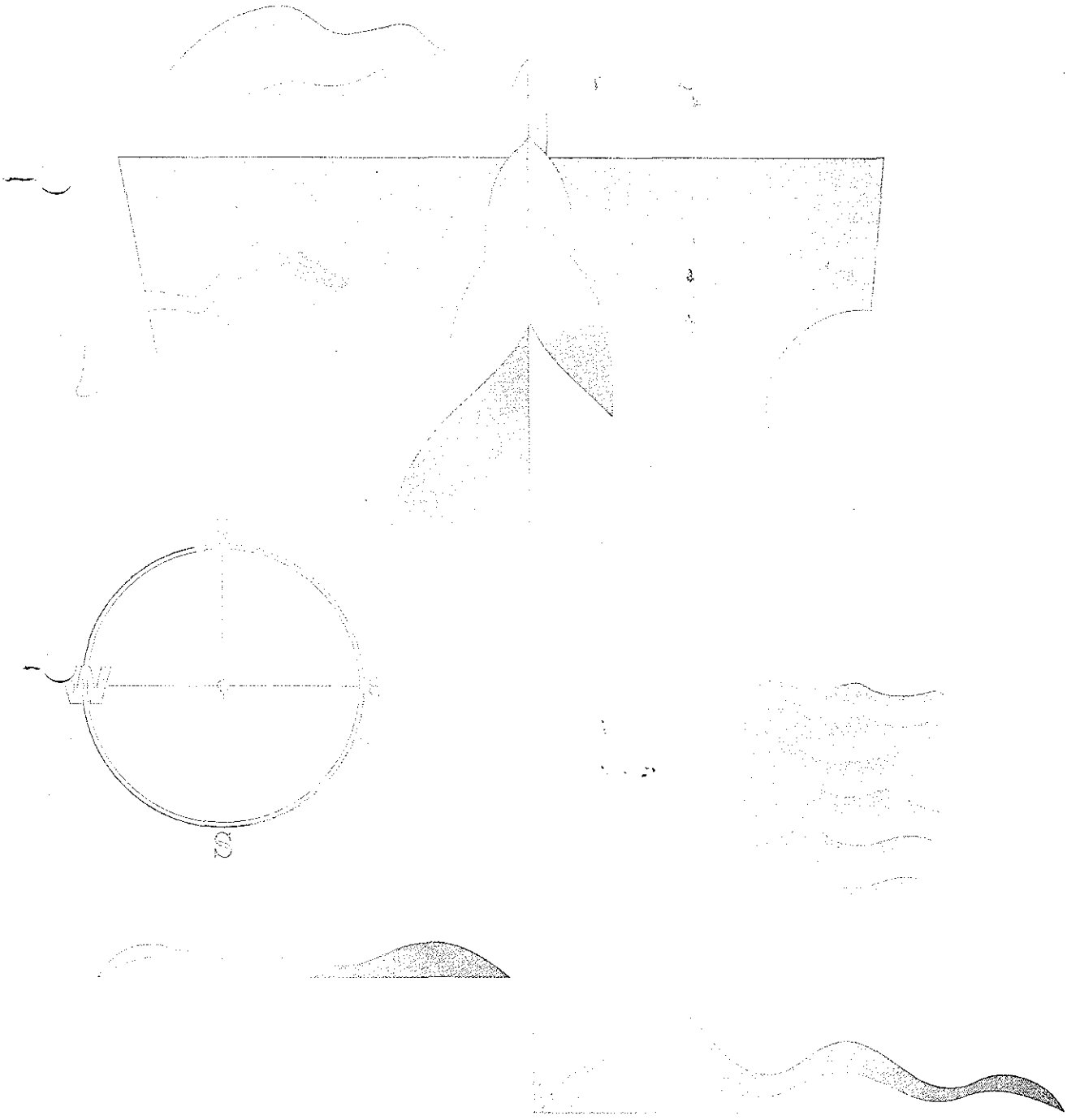
平成９年３月20日発行　毎月１回20日発行　No.440　昭和47年３月８日 第３種郵便物認可

せんきょう

1997 3



社団法人 日本船主協会

船協月報/1997年3月号 目次

◎巻頭言

荷主産業と海運産業はMUTUAL BENEFITSを追求しあう関係★日本船主協会副会長 大阪商船三井船舶取締役社長●生田正治———1

◎シッピングフラッシュ

1．米国連邦海事委員会、日本船3社に制裁———2

2．航路安定化に向けての実際の行動を確認———4
　－アジア船主フォーラム（ASF）トレード安定化委員会（STC）第4回中間会合、台北で開催－

3．ばら積み貨物船の安全対策について———6

4．SECOJ国際船舶制度推進調査委員会の模様について———9

◎随想

名前の呼び方★名古屋掖済会病院院長●坂　行雄———10

◎特別欄

安全運航と環境保護
－世界の動向と海運界の取り組みについて－★日本郵船 運航技術グループ長●山本　勝———12

◎寄稿

紙パルプ産業の現状と課題★日本製紙連合会 企画調査部課長●北爪正弘———17

◎話題を追って

環境保全と海運　2
－地球環境問題とわが社の取り組み－★日本郵船 運航技術グループ長●山本　勝———23

◎業界団体を訪ねて－訪問団体（財）海事産業研究所———26

◎海運雑学ゼミナール★第84回———28

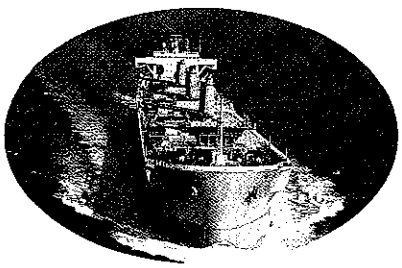
◎*Washington* 便り———30

✣海運日誌★2月———31

✣船協だより———32

✣海運統計———33

✣編集後記———40

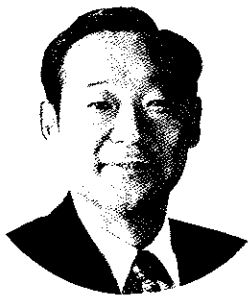


「FOREST CREATOR」

巻頭言

荷主産業と海運産業はMUTUAL BENEFITSを追求しあう関係

日本船主協会副会長
大阪商船三井船舶取締役社長　生田正治



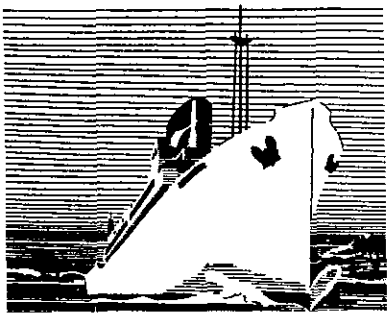
どの分野のビジネスであっても重要な事は「双方の立場の尊重」と「BENEFITSがバランスすること」です。ところが現在の定航海運の姿は残念ながら、そのバランスが崩れた不健全な状態であると言わざるを得ません。即ち、一見市場原理にたっている様に見えても実は船社の選択権を持ち運賃の設定に裁量権を持つ相対的に強い立場の荷主産業とその逆の海運産業という構図が存在します。その結果、パワーゲームを通じてTOTAL BENEFITSの配分に著しくバランスを欠くという深刻な問題を提起しています。

ロジスティックスに真剣に取り組んでいる多くの主要産業の幹部からは我々の提供するサービスとプライスは既に十分評価しうるとの有り難いお言葉を頂く事もあります。それ以上に同業乃至は関連荷主との比較においてFAIRNESSとEQUITYが維持される限り、必要経費を賄いつつ航路の安定維持に必要ならば多少運賃が上がっても十分納得出来るとのご意見すら頂戴しています。即ち、荷主産業は運賃下落を手放しで歓迎するのではなく、逆にそれによって航路事情が不安定な状態となることが困るという明確なシグナルです。

勿論、我々船社は競争原理は基本的に維持しつつ合理化を徹底しながらサービスの質の向上を図り、そのTOTAL BENEFITSを最大限に追求せねばなりません。同時に弱い立場の船社と強い立場の荷主産業の利益が上手くバランスする工夫が非常に重要です。その為にはお互いの立場を尊重していく事が必要であり、それが長期的に真のMUTUAL BENEFITSに通じる唯一の途であると思います。そうした環境を生む為には荷主産業の理解・協力のみにおすがりするのではなく我々自身が自覚をもって努力する事が重要です。その点、提供するサービスの大幅向上にも拘らず未だ船社自身が運賃を下落させるといった現状は甚だ遺憾であり、真に戒めなければなりません。冒頭に述べた「双方の立場の尊重」というビジネスの基本を船社、自らが放棄していることに他ならないと思います。

この基本理念は単に定航のみならず不定期・専用船・タンカーの分野についても同様であり、長期・安定的なサービスとプライスに裏付けられた航路安定及び安全・安定輸送はトレードの健全な発展に不可欠です。その自覚と自信をもって荷主産業とともに堂々とMUTUAL BENEFITSの追求をしていく姿勢こそが今、私自身を含めた海運産業の首脳に求められている事を機会ある毎に訴えて行きたいと思っています。

シッピング
フラッシュ



1．米国連邦海事委員会、日本船3社に制裁

1．制裁案発表から当協会意見書提出まで

米国連邦海事委員会（FMC）は、昨年11月13日に、日本の港運慣行が米国海運会社に不当な差別を与えているとして日本船3社（日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船）に対する制裁措置提案を官報に公示、ここにFMC制裁措置問題が発生した。

これを受け運輸省は、11月15日・22日の2度にわたり、米国政府に対し制裁措置提案を直ちに撤回するよう強く要請したが、制裁回避に至らぬまま越年した。1月6日・7日の両日、ワシントンにて行われた日米海運協議において引き続き協議を行ったものの両者合意には至らず、1月21日には当協会および日本船3社がFMCに対し意見書を提出、早急な制裁措置提案の撤回を要望したことは既報のとおりである。
（本誌2月号P．2シッピングフラッシュ参照）

2．4者協議に進展みられず

事態を重く見た運輸省は当事者間での解決をはかるべく、同省の主導のもとで1月29日、事前協議制度の改善策を検討する4者協議（運輸省、日本港運協会、外国船舶協会、当協会港湾協議会）を開催したが、第2回協議に結論を先送りするかたちで協議は不調に終わった。

一方、2月5日に行われた日本政府と欧州連合（EU）の港運協議においても両者の主張は平行線をたどるなど本問題をめぐる協議が活発化するなかで、2月7日には邦船3社の社長が古賀誠運輸大臣に、制裁回避に向け運輸省が強力な指導力を発揮するよう口頭にて要請した。

2月18日に開催された第2回協議で、当協会港湾協議会は事前協議制度改善の具体的要望を提案するとともに、日本港湾の運営の改善を要望したが、日本港運協会はFMCの制裁措置提案撤回を前提としたため、具体的議論とならなかった。ただし、さらに協議を継続していくことは確認された。

3．ついに制裁が決定

2月26日（日本時間：27日）、ついにFMCは日本船3社に対する制裁措置（**資料1参照**）を実施するための規則を決定、4月14日より日本船3社が所有または運航する船が米国の港に寄港するごとに10万ドルの課徴金を課すと発表した。

これに対し、２月27日、新谷功当協会会長はコメント（**資料２**参照）を発表し、制裁回避に向けた「日本政府の総力を挙げての対応」を求めた。

また、古賀誠運輸大臣は、制裁措置決定を受けて同日発表した大臣談話のなかで「関係当事者間の協議を主宰するなど、事前協議制度の改善のための当事者間の協議の促進及び合意の形成に向けて最大限努力してきたところであるが、今後とも努力を継続していく所存である」として４者協議による事態打開に意欲を示す一方、「他国間及び二国間の条約等を通じてこの問題に対処する権利を留保する」とした。

また、池田行彦外務大臣も同日談話を発表し、「FMCによる制裁措置が実施されれば、日米友好通商航海条約及びWTO協定にも違反する惧れがある」として直ちに撤回するよう求めるとともに、FMCが撤回に応じない場合、「（日米友好通商航海条約やWTO協定といった）国際約束によって我が国が享受すべき当然の利益を確保するため、最も適切な国際ルールに則った対応をとる」と表明した。

【資料１】（運輸省作成）

FMC（米国連邦海事委員会）の制裁措置の決定について　　平成９年２月27日

２月26日（現地時間）、FMCは我が国の港湾慣行（事前協議制）に関し制裁措置の実施のための最終規則の決定を行った旨の発表を行った。その概要は以下のとおり。

１．概要

FMCは、日本船社が所有または運航する定期船が米国の港に寄港するごとに10万ドルの課徴金を課す。

２．制裁対象企業

日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船

３．実施時期

平成９年４月14日

４．制裁理由

日米海運に好ましくない以下の状況が存在するのが問題であるとして制裁を課する。

①　日本港運協会（日港協）が、事前協議制を通じ、港湾を支配し、競争排除。

②　事前協議の運用が透明性を欠き、日港協が一方的に荷役事業者の割り当てをしている。

③　日本政府は、米国政府に対する港湾運送サービスの免許の付与を差別。

【資料２】

制裁措置決定に対する当協会会長コメント

1997年２月27日

㊗当協会会長　新谷　功

1997年２月26日（現地時間）、FMCは、米国商船法第19条に基づき日本船３社（日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船）に対し、４月14日以降その定期コンテナ船が米国の港に寄港するごとに10万ドルの制裁金を課す規則を制定したことを発表した。

このFMCの制裁措置は、日本の港湾運送事業法に基づく免許制度及びこれに支えられた事前協議制度等の港湾慣行が、日米貿易に従事する米海運会社並びに荷主に好ましからぬ状況をもたらしているとして、早急に日本政府に対してこれら制度を改善するよう要求しているものである。しかしながら、これは日米友好通商航海条約に違反する可能性の極めて大きいものであるのみならず、港湾問題解決のため、何等罪のない日本船３社に一方的に制裁をかけ、これにより解決を強要するという、著しく妥当性を欠く措置であると言わざるを得ない。制裁が実際に発動された場合は、日本船３社に重大な経済的負担が生じることになり、到底承服出来るものではない。直ちに撤回されるべきである。

日本の港湾慣行は歴史的過程における意義は認識されるものの、時代の変遷とともにその内容も状況に適応した、国際的批判に耐えられるものに見直されて行くべきと理解され、現在、関係者間において改善の方策が検討されているところである。

日本港湾の運営につき、監督の責に任じている運輸省が、事前協議制度を含む日本港湾での慣行問題について、これを港湾行政上の最重要課題として更に積極的に取り組むことを要請するとともに、理不尽なFMC制裁排除に、日本政府の総力を挙げての対応をお願いしたい。

2．航路安定化に向けての実際の行動を確認

ーアジア船主フォーラム（ASF）トレード安定化委員会（STC）第4回中間会合、台北で開催ー

ASFの6つの"S"委員会の1つであるSTC第4回中間会合は、3月7日、台北で開催された。今回の会合は1996年2月の第3回会合（於：東京）に続くもので、会合にはアジア7地域から16名の各社首脳レベルの代表が出席し（**資料1**参照）、率直かつ建設的な討議が行われた。

会合では、冒頭、生田正治委員長（当協会副会長）より基調スピーチが行われ、その後定期船、不定期船／タンカーそれぞれの部門におけるトレード安定化問題について、活発な意見交換が行われた。

特に主要コンテナ航路については、昨今の運賃下落とそれに伴う収益性の低下、また大型新造船の投入による将来の船腹需給バランスの見方などについて真剣な話し合いが行われ、現状を単に認識するだけにとどめず、世界の船腹量の過半数を占めるアジア船主自らが、自覚と責任を持って運賃修復に向けて実際にあらゆる努力をしていくことが繰り返し確認され、**資料2**の了解事項を採択して会議を終了した。

【資料1】

アジア船主フォーラムトレード安定化委員会第4回中間会合出席者

委員長　生田　正治　大阪商船三井船舶社長

副委員長　Sooho Cho

President, Hanjin Shipping Co. Ltd.

オーストラリア

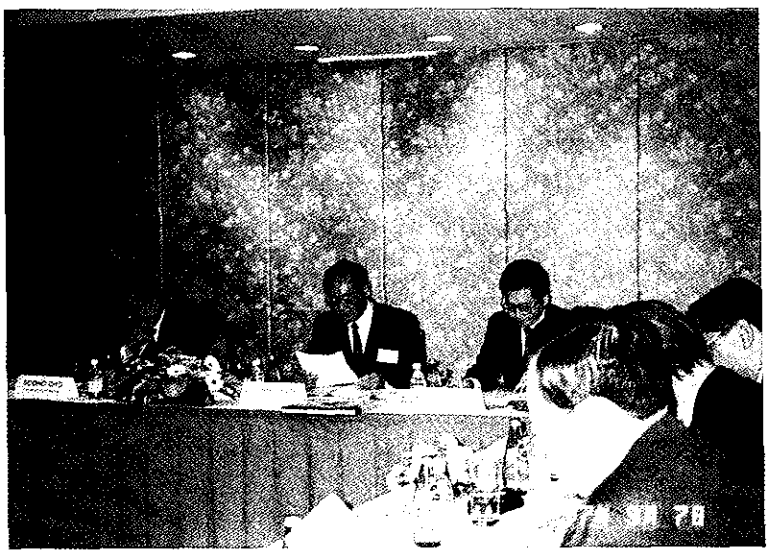
John E Lines

Chief Operating Officer, ANL Ltd.

中　国

Gao Weijie

Director, Transport Div.



▲ＡＳＦトレード安定化委員会第4回中間会合の模様

China Ocean Shipping (Group) Company

香　港

C C Tung

Chairman, Orient Overseas Int'l Ltd.

James Hughes-Hallett

Director, John Swire & Sons Ltd.

日　本

堀　　憲明　ナビックスライン社長

田中　溥一　川崎汽船専務取締役

佐藤　和男　大阪商船三井船舶常務取締役

徳川　恒孝　日本郵船取締役

韓　国

IK-Sang Moon

Vice President

Hyundai Merchant Marine Co. Ltd.

フィリピン

Mark Simon

OIC-Vice President

Madrigal Wan-Hai Lines

シンガポール

Tan Chor Kee

Director, ACE Service Div.

Neptune Orient Lines Ltd.

台　湾

T H Chen

Chairman

Yangming Marine Transport Corp.

George Hsu

President, Evergreen Marine Corp.

タ　イ

Sumate Tanthuwanit

Chairman

6th Asian Shipowners' Forum

事務局　園田　裕一　当協会　企画調整部
国際渉外チームリーダー

端野　幸江　当協会　企画調整部
国際渉外チーム

【資料2】

アジア船主フォーラムトレード安定化委員会第4回中間会合　了解事項

1．アジア船主フォーラム（ASF）トレード安定化委員会（STC）第4回中間会合は、1997年3月7日に台北で開催された。これは昨年2月の第3回中間会合（於：東京）に続くもので、オーストラリア、中国、香港、日本、韓国、フィリピン、シンガポール、台湾、タイから16名の代表が参加し、本委員会の目的である「公正な競争と相互の信頼と協力に基づくトレード安定化を通じ、アジア海運産業の持続的かつ健全な発展を促進すること」を達成するため、率直かつ建設的な討議を行った。会合出席者は添付（**資料1**参照）の通りであった。

2．会合では、主要コンテナ航路の現状について、米・欧・亜三大地域の順調な経済成長を背景に、荷動き面では基本的に堅実な増加傾向にあるにも拘らず、運賃面では多くのトレードで全般的な下落が続いており、一部の航路では荷主に対し提供されている安定的な輸送サービスを維持するために必要な最小限のコストすら反映されていない水準にまで低下していることが認識された。こうした状況を是正し、収益性を回復するためには、世界コンテナ船腹量の過半を占めるアジア船社の首脳が自覚と良識を持ち、昨年の中間会合での了解事項にあるよう、全ての船社が同盟や協定など共通の土俵でトレードの健全な発展と安定化のために責任を共有していくことが再確認された。

3．特に、運賃修復を阻む要因の1つとして、堅調な荷動き拡大予想にもかかわらず、1996年から1998年にかけての大型新造コンテナ船

の投入に対する“過度の危機感”が、現在の荷動き活況下の運賃下落をもたらしていることが指摘された。実際の船腹需給状況は巷間噂されているほど悪くならないはずであり、世界の船社首脳が表面的な新造船腹の数字に惑わされてはならないことが合意された。しかしながら、将来の船腹需給に対する重大な懸念が依然としてあり得ることも認識され、適切な船腹需給バランスを達成するため、個別にあらゆる努力をしていくことを再確認した。また会合では、正確な状況を把握し、今後各協議の場で有効な対応策を打出すために行われる検討に役立てるため、リプレースによる船腹減少量、新造船の投入時期と航路、荷動きの季節的変動等さまざまな要因が注意深く分析されねばならないことが確認された。さらに、各航路における日常の商業的運営事項を超える、基本的経営事項に関するASFメンバー船社首脳間での直接かつ個人的な連絡体制を築くことが合意された。こうした“ホットライン”はトレードのより一層の透明性を達成することになる。また、もし将来ASF恒久事務局が設置された場合には、船腹需給に関するASF共同調査および分析を同事務局に委託することも可能であるとされた。

4．また、米国1984年海運法の改定が近い将来予想されていることに関連し、同法が改定された場合、荷主業界と海運業界とのパワーバランスが悪化するのではないかとの“過度の危機感”があることもトレード安定化を阻む要因の一つであることが指摘された。会合では、船社活動が健全かつ安定的に維持されることが国際貿易の継続的発展を支える柱であり、そのためには、荷主産業と船社産業のパワーバランスが公正に保たれるような法制度が整備されねばならないことが強く認識され、船社間協定に適用されるバランスの取れた包括的な法的枠組みの必要性について、アジア船主が各国政府や荷主産業などに強くアピールしていかねばならないことが合意された。

5．不定期船ならびにタンカー市場におけるトレード安定化についても意見交換が行われた。まず、タンカー市況については、97年も改善が続くものとの期待が表明された一方、不定期船トレードについては、市況の回復に当分時間がかかるであろうことが認識された。会合では、特に不定期船／タンカートレードの安定化に向けた重要な要素として、①慎重な投資採算と市場シェアなどをはじめとするその他要因とが正しくバランスした運賃政策②自制と秩序ある船腹建造③海洋環境保全に十分考慮した老齢船およびサブスタンダード船のスクラップ促進の3点を確認し、アジア船主が自覚を持って行動していくことが合意された。

6．会合出席者は、本日協議されたことを実際に実行するために強いリーダーシップを発揮することこそが、彼らアジア船社首脳自身の責任であることを全会一致で互いに強く確認して会議を終了した。

3．ばら積み貨物船の安全対策について

1．背　景

(1) 検査強化プログラム

1980年代後半から1990年にかけて大量のバルクキャリアの全損事故が続発したため、

国際海事機関（IMO）では1991年10月の第17回総会においてバルクキャリアの安全問題が審議され、検査強化に関する総会決議が採択された。また1993年11月の第18回総会では、シングルサイドのバルクキャリアを対象として、検査強化に関する総会決議A.744（18）が採択された。さらに1994年には海上人命安全条約（SOLAS条約）第XI章第2規則としてこれが強制化され、1996年1月1日より発効している。

一方、国際船級協会連合（IACS）は、検査強化に関し板厚計測の強化および構造上重要な部分に対する詳細検査の義務付けを中心とする統一規則を制定し、1993年7月1日よりIMOに先駆けて“検査強化プログラム”を実施している。

(2) その他の安全対策

① バラスト専用タンクの腐食防止対策

1996年5月に開催されたIMO第66回海上安全委員会（MSC）において、バルクキャリアおよび油タンカーのバラストタンクに対して塗装を義務付けることを内容とする改正SOLAS条約が採択され、1998年7月1日以降の建造船から適用されることとなっている。

② 積み付け計算機の搭載

150m以上の（現存船を含む）全てのバルクキャリアに対して、積み付け計算機の搭載を義務付けるためのSOLAS条約改正案が1997年11月のSOLAS条約締約国会議で採択される見込みとなっている。

③ 安全荷役実施コード

1996年5月の第66回MSCにおいて、バルクキャリアの安全な荷役を確保するためのSOLAS条約第VI章第7規則の改正が採択され、1998年7月1日より発効予定である。これにより、バルクキャリアの荷役に関し、(1)荷役計画書を作成すること、(2)同計画書を寄港国の適当な機関に提出すること、(3)計画書に適合しない荷役を実施した場合には、船長およびターミナルの責任者が適切な措置をとること等が義務付けられた。なお、荷役にかかる具体的な要件は、安全荷役実施コードを参照することとされているが、同コードは1997年5月の第68回MSCでの審議を経て、11月開催の第20回総会にて総会決議として採択される予定である。

2．現存バルクキャリアに対する構造要件の強化に係る検討経緯

(1) 第65回MSC（1995年5月）まで

上記のとおり、バルクキャリアの安全に関しては種々の対策が検討され、実行あるいは実行に移されようとしている。その後、1992年から93年にかけてはバルクキャリアの海難事故が減少したこともありIMOにおける審議も収束したかたちとなっていたが、1994年から再び増加に転じたことから、1995年5月の第65回MSCで再度バルクキャリアの安全問題が審議された結果、2万㌧以上のシングルサイドのバルクキャリアであって、高比重固体ばら積み貨物を運搬するものに対して構造要件の強化を図ることが合意された。

(2) 第66回MSC（1996年5月）まで

第65回MSCにおいて設置されたコレスポンデンスグループにおいて、現存のシングルサイドバルクキャリアに対するSOLAS条約改正案が取りまとめられた。第66回MSCでは、同SOLAS条約改正案の検討が行われた結果、対象船を長さ150m以上であって、高比重ばら積み貨物（比重1.78以上）を積載する船舶とすること、ま

た、1区画浸水時の損傷時復原性要件に適合していない1992年2月1日以前の船舶に対する同要件の遡及適用、検査強化プログラムの拡充および積み付け計算機の備え付け（第Ⅵ章関係：全船適用）等については合意されたものの、浸水時の横置き水密隔壁の強度など構造要件の強化あるいは積み付けの制限を盛り込むかどうかなど最も重要な点については慎重な意見が大勢を占め、種々代替提案が出される状況となり、次回の第67回MSCで改めて検討されることとなった。また、MSCはIACSに対し、次回MSCに向けて現存バルクキャリアに対する構造要件を検討するよう依頼した。

一方、IACSにおいても、独自のバルクキャリアの安全対策が検討された結果、第66回MSC直前に開催された理事会において、現存バルクキャリアの安全対策が決定された。その要旨は、IACSが実施している検査強化プログラムの実施時期の前倒しと検査内容の強化で、具体的には、各船級協会が定める期日（ただし、1997年1月1日以前）時点で、船令が10年以上かつ同期日時点で検査強化プログラムによる定期検査を開始していない長さ150m以上のシングルサイドバルクキャリアは、すべての貨物倉に対し、検査強化プログラムで定められた定期検査を同期日から1年以内（1998年1月1日まで）に完了することなどを主たる内容としている。

(3) 第67回MSC（1996年12月）まで

IACSは、前回MSCからの要請に基づき、現存バルクキャリアに対する構造要件について検討を開始した。IACSでは水密隔壁および二重底に対して新たな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よいとする日本海事協会（NK）案と結果的には変形も許されないような厳しい案の二案が検討された結果、最終的に後者の厳しい案をIACS意見としてIMOに報告することが合意された。同案に従えば、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No.1およびNo.2'ホールド間の水密隔壁の補強が必要とされるような、極めて過大かつ影響の大きい要件となった。

同案は、当初IMOでの検討資料という位置付けであったが、IACSは第67回MSCの直前になって、IMOでの決定如何にかかわらず同案の構造基準を船級要件とすることを機関（理事会）決定した。

第67回MSCでは作業部会（WG）が設置され、IACS案、日本政府案（NK案）等が検討されたものの結局意見はまとまらず、本議会での審議もなされないまま、再度次回のMSCに先送りされた。

3．当協会の基本的スタンス

現存バルクキャリアの安全対策に係る協会の基本的なスタンスは、これまでに専門紙等で詳しく報じられているとおりであるが、その要旨は次のとおりである。

(1) 最も有効なバルクキャリアの安全対策は、検査強化プログラムの実施とそれによって発見された欠陥等に対する修理の完全な履行であり、現時点において、これ以上の対策は不要であると考える。

(2) 外板、上甲板、ハッチカバーなどの一次バリアの保全という観点から見ても、検査強化プログラムの実施が最も有効である。IMOでは、これら一次バリアの損傷を前提として、浸水時の構造要件の強化を検討しているが、これらの対策が沈没事故防止

に大きく貢献することが明確に示され、しかも合理的な安全対策が総合的に検討、導入されるのであれば、船主としていたずらに反対するものではない。

当協会は、この基本的スタンスに基づき、運輸省当局をはじめ、ICS、IACSなどに対する意見の反映に努めている。

4．今後の予定と対応

次回の第68回MSCは、1997年5月28日より開催される予定とされ、SOLAS条約改正案の最終化と承認が求められている。

日本政府は、前回のMSCと同様に日本案（NK案）を主張していくこととしており、その正当性を証明するための解析作業を実施している。当協会としても基本的に日本案を支持する方針でこれら作業に協力している。

一方、当協会の加盟する国際海運会議所（ICS）は、IACSに対し新しい船級要件を合理的なものに修正するために、船主側との共同作業を呼び掛けていくことを申し入れ、4月4日に会合を開催することが合意された。

IACSが新たな構造基準を船級要件とすることを機関決定したことは、いわばIMOでの議論を無視したことにほかならず、しかも現存船に対する新たな船級要件の遡及適用は初めてのケースだけにさまざまな波紋を呼び起こしている。また、IACSメンバーの各船級協会間の意見の不統一もささやかれ、各国政府の思惑もさまざまであることから、5月のMSCでの議論の行方は全く不透明な状況にある。

4．SECOJ国際船舶制度推進調査委員会の模様について

1．第7回委員会の模様

第7回委員会は平成8年12月6日に開催され、運輸省より外航海運・船員問題懇談会報告による国際船舶制度の6項目について現状報告が行われた。

全日本海員組合は今後のSECOJ委員会への対応についての基本的考え方を示し、この中で日本人船員の確保育成に展望が開けないもとでは、少数配乗（日本人船・機長2名）への取り組みは行わないと述べた。これに対し当協会は競争力を回復するためにできるものから順次実現していくべき等との考えを示した。

2．第8回委員会の模様

第8回委員会は平成9年2月13日に開催され、運輸省より「船・機長2名配乗体制」、「若年船員の確保育成」という労使双方の主張を盛り込んだ同委員会の取りまとめの骨子案が提出された。また財政上の支援策については、他産業の例の調査結果を踏まえると、船員費の補助は非常に困難であり、教育・訓練などの観点よりの支援の可能性を検討することが適当との説明があった。

審議の結果、同案を今後の議論のスタート台とすることで了承され、3月21日開催予定の海造審海運対策部会小委員会に向け、さらに関係者間で内容についての検討が行われることとなった。

随想

名前の呼び方

名古屋掖済会病院院長◆坂　行雄

最近夫婦別姓について姦しく論ぜられるようになった。私どもの病院は過去十数年にわたり、中国から多数の研修生を受け入れて来た。その中には幾組かの夫婦もいた。当然のことながら夫婦はそれぞれ別々の姓を名乗っていた。日本の夫婦と比べて、何か変わったことあるいは不自然さといったものは、私どもにはいささかも感じられなかった。名前などは所詮夏目漱石もいっているように、符牒のようなものであり、侃々諤々論議するものではないのかも知れない。

ところで、我が愛知県に豊田という市がある。有名な自動車メーカー、株式会社トヨタの本社が存在する市である。最近では、サッカーのワールドカップ開催に際して、競技場の誘致が出来なくなり話題にもなった。国際的には、名古屋市よりもはるかに知名度が高いとのことである。この豊田市が旧くは挙母市と呼ばれていたことを知る人は、他の地域には殆どいないようである。

“ころも”という地名は万葉集にも出ており、また挙母城跡という名称も現在遺っていて、なかなかの由緒ある地名である。それが戦後間もない時期に豊田市と変更してしまった。市側が先に話を出したのかどうか記憶にないが、比較的円滑に行われたと思っている。当時は、トヨタもまだ現在のような世界的レベルの企業ではなかったと思う。都市の名前を変えさせるといった意気旺なところが、今日の隆盛をもたらした原動力でもあったのだろうか。

また、豊田という固有名詞は一般的には“とよだ”と読むことが多いようであるが、当地方では“トヨタ”と呼ぶことが多い。そして、不思議なことにトヨタの創業者一族の豊田氏に、紳士録では“とよだ”と振り仮名を付けている。ただし創業者豊田佐吉氏の出生地は静岡県となっていることで、色々と推理を試みている。

更に、中島という姓は一般には“なかじま”と呼ぶが、名古屋地方では“ナカシマ”と呼ぶ。しかもアクセントが“カ”の所にあり、独特の名古屋流イントネーションで呼び合っている。これに関して印象に残っていることがある。当地の放送局アナウンサーが放送中に話していたことである。この地方に来た時、彼の姓を“ナカシマ”と殆どの人が呼んだという。彼は“なかじま”である旨を一々説明し改めて貰っていたとのことであった。

これと反対の姿勢の人もいる。私と同業の若い人である。彼の父親は隣県の出身のため、“なかじま”と呼ぶのが正しい。しかし彼は現在では、自らも“ナカシマ”と称しているとのことであった。この二人は社会的に信頼の厚い常識人であるが、自分の姓の呼び方に異なった考えを持っているのは、いささか面白いことである。

その他、富田を“トミタ”とこの地方では呼んでいる。地名では“トミタ”あるいは“とみだ”両方があり、しかも県内に散在混合している。特定の地域の出身ということではないようだ。

“トヨタ”、“ナカシマ”、“トミタ”と並べて来ると、どうも濁音を避ける傾向が当地にあることが分かる。それではということで、何代も前から当地に住んでいる尾崎という人に、“オサキ”と呼ぶのが正式ではないかと尋ねてみた。その時の彼の驚きの表情は今でも忘れることは出来ない。彼の答は、その通りであるが、今まで正しく呼んで呉れた人は誰もいないというものであった。

これに気をよくして、その後機会があると色々の人に尋ねてみたが、新たな発見はなかった。そのうちに、個人のルーツだとか、家に纏(まつ)わることを尋ねるのは、現在ではよくないことになっていると知った。この作業は現在では遅々として進まなくなっている。

このように特別な呼び方をしているのは、藩政時代他藩の者を識別する一つの手段として、人為的にそうしたのかとも考えた。しかしこれでは説明のつかない部分があり、詳しいことはよく分からない。また他の地方でもこの種のことがあると考えられるが、具体的な事例は知らない。

現代は、全国何處へ行っても金太郎飴のように切り口は全く同じものが出て来るご時世である。それぞれの地方に特別なものが存在することは、大変楽しいことである。たかが名前の呼び方だけであるが、色々推理をめぐらして整理して行くことは、私にとって暇つぶしの一つとして楽しんでいる。

特別欄

安全運航と環境保護

ー世界の動向と海運界の取り組みについてー

日本郵船　運航技術グループ長　山本　勝

1．世界の動向

船の遭難によって引き起こされた、大きな海洋汚染事故といえば、新しいところではなんといっても、ロシアのタンカー、ナホトカ号による日本海沿岸の大規模油汚染災害でしょう。今回の事故により、わが国の油による汚濁防除体制についてハード、ソフト両面で欠陥が明らかになり、必要な対策がこれから立案、実行されていくことになるわけですが、同時に、老朽船の問題など普遍的な課題への対応については、新たな国際的なルール作りをIMOに提案するなど、不幸にして起こったこうした事故の経験を無駄にせず、事故の再発防止への努力が各方面で図られています。

国際ルールの誕生

船の安全性を国際的なルールのもとに確保しようとの最初の試みは、これも皆さんのよくご存じの豪華客船、タイタニック号の海難事件がきっかけで始まりました。船体や設備の安全基準を定めたSOLAS（SAFETY OF LIFE AT SEA）条約がこれで、事件の2年後の1914年に条約としてまとめられています。（しかし、その後の第一次世界大戦の勃発などにより、条約が発効したのは大幅に遅れて、1933年のことです。）その後、何度かの改正を経て今日の1991条約に至っているわけですが、これらの条約をベースに国内法としてまとめられている、船舶安全法、満載喫水線規則など、船の安全性をハード面から担保する基本的なルールとなっています。

一方、海洋汚染を防止することを目的とする国際的なルールは、まず船舶からの油の排出について規制した「1954年の油による海水の汚染防止のための国際条約（OILPOL条約）」から始まり、1972年には、国際人間環境会議の決議を受けて、主に陸上で発生した廃棄物等の海上投棄を規制する、いわゆる「ロンドン条約」が採択されています。

海のみならず、船舶からの廃棄物についても排出を規制する、今日の「MARPOL条約」の原型は、「1973年船舶による汚染の防止のための条約（MARPOL73条約）」として採択されました。その後の環境保全に対する社会的関心の高まりとともに、大型タンカーによる海洋汚濁事故（1976年12月、米国ボストン沖でのARGO MERCHANT号座礁事件）が直接のきっかけとなり、MARPOL73条約の船舶の構造設備規

制をさらに強化する内容の「MARPOL73／78条約」が採択され、今日に至っています。

わが国も、こうして国際ルールの導入にきっちりフォローするかたちで国内法が整備され、現在、「海洋汚染および海上災害の防止に関する法律」としてルール化されています。

EXXON VALDES 号事件

1989年３月24日、21万トンの VLCC、EXXON VALDES 号が、アラスカ、バルデイーズ港からカリフォルニア向けに原油約200,000kℓを積載して航行中、操船ミスにより座礁、５時間のうちに、積荷の20％が一気に流出するという大規模海洋汚染事故が発生しました。多数のラッコや海鳥が死んだり、広範囲の海岸が原油による著しい汚染を受けたり、いわゆる未曾有の環境汚染災害として、世界的な関心を引き起こしたことは、皆さんの記憶に新しいことと思います。この事故は、社会的関心とともに、油処理費用だけでも、20億ドルといわれるような、大きな損害をもたらした事故というだけではなく、これを機会に米国が、OIL POLLUTION ACT OF 90（OPA90）といわれる、米国独自の油濁防止システムを誕生させたことでも、記憶すべき事故となりました。

損害賠償のしくみについては、これも国際的な取り決めがあり、各国とも基本的にはこれに従って処理されることになりますが、米国については、国内法である OPA90により、米国で油濁事故を起こした船主は無限責任を課せられる可能性もあるなど、極めて厳しい内容となっています。

また米国は、事故が発生した際の初動体制、処理体制が十分機能しなかったことから、改めて大規模油流出時における防除体制の強化と国際協力体制の確立を図るため、国際条約の策定をIMO に提案し、1990年「OPRC 条約」の成立をみました。

こうした米国独自の動きについては、一部、国際的協調の流れを乱すといった批判もありますが、海洋汚染防止、環境保護への積極的取り組みという意味では、世界に先駆けていることは、間違いないといえるでしょう。

ハードからソフトおよびシステムのルール化へ

船の安全運航を担う直接の当事者は、船長をはじめとする乗組員です。この船員の資格や訓練要件などを定める国際的なルールが、STCW 条約（船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）で、1978年７月に採択されています。わが国では、船舶職員法、船員法の中に取り入れられているわけですが、日本の船員資格である海技免状で要求される技術、能力のレベルは、極めて高く、世界のトップレベルといってよいでしょう。

上述の SOLAS、MARPOL、STCW の各条約は、それぞれ船体や設備の安全基準、海洋汚染物質の排出基準、船員の資格要件といった内容を定めるいわば、安全と環境保護にかかわるハードウエアのグローバルスタンダードともいえる、基本的な国際ルールとして機能してきたものといえます。

一方、戦後世界の経済的発展と、技術革新により、船舶はどんどん大型化、高速化し、その運航形態も複雑化して、乗り組む船員も一国だけではない、いわゆる混乗船が主体となりました。また、わが国においてみられるように、沿岸水域の利用は一層高度化、複合化して、船舶の安全にとって、環境はますます厳しいものになりつつあります。

こうしたもろもろの環境の変化の中で、船の事故は、上述の EXXON VALDES 号のように、

いったん起こると極めて甚大な損害や、深刻な環境汚染を引き起こすものとなり、環境保全に対する社会的意識や関心の高まりとあいまって、船の安全を改めて見直す気運が高まりました。

1987年3月、ヨーロッパのベルギー沖で起こった、大型フェリー、HERALD OF FREE ENTERPRISE号の沈没事件は、193名の乗客が犠牲になった痛ましい事故ですが、ここまで惨事が大きくなった原因のひとつに、乗客を避難誘導すべき乗組員が、言葉の問題によって、これを充分に行えなかったことが明らかになり、乗組員の質、つまりこの場合は、コミュニケーション能力の問題が、大きな問題として取り上げられました。

1990年代に入っても、客船、SCANDINAVIAN STARの火災事故(1990年、159名死亡)、大型タンカー、BREAR号の座礁事故（1993年、ノルウェー、シェトランド島）など、大きな海難事故が相次ぎ、これらの事故の原因の多くが、やはり人的要因（ヒューマンファクター）によるものとされました。

船の安全を担保する国際的ルールとして、従来のハードウエアのスタンダードに加えて、船員の教育や訓練といったソフトウエア、さらには、陸上の管理体制のあり方といった、安全管理のシステムについてもグローバルなスタンダードを作る必要性について議論が開始されるきっかけとなったわけです。

ISM（国際安全管理）コードの導入

つまりは、ヒューマンエラーをできるだけなくすためのシステムの導入が、一言でいうこの安全管理コードです。

この手法として使われているのが、欧米で早くから導入が進んでいる、生産物の品質保証システムである、ISO−9000シリーズの考え方で、安全運航管理というサービスの生産物の品質をシステムとして保証していくというものです。

具体的には、船とこれを管理する会社が、本船の安全運航と環境保護にかかわるすべての事柄について、行うべき業務を明らかにし、明確な責任体制のもとにこれらの業務の実行が確認されるようなシステムの導入ということで、この中で、船員の職務と権限、機器の操作手順、必要な教育や訓練、会社の安全管理組織などなどについて、少なくともこれだけは確認されるべきものとして示されたのが、ISMコードという国際基準です。

これまでの船の安全と環境保全を、ハードに主眼をおいたルールで担保していこうという考え方に、このようなソフトあるいはシステムのルール化が新たに導入されたことは、極めて画期的であると思います。

さらには、船の安全というものが、これまでは、自己完結的に本船、つまりは船長をはじめとする乗組員の責任に託されてきたものが、今回のコードにより、船のみならず陸上の組織も含めたトータルのシステムとして、担保されるべきものとしたことも、技術革新、情報処理社会の今日、当然といえば当然ながら、これも画期的なことと思います。

ISMコードは、1998年7月には、国際ルールとして強制化されることになっていて、現在これを先取りするかたちで、各国の船級協会がISMコードに準拠した基準による安全管理マニュアルの審査と認証を、船主や船舶管理会社に対して行っています。

2．海運界の取り組み

こうした船の安全運航と環境保全についての国際的なルール化や、これらに伴う各国の対応

も睨みながら、海運界としてもその当事者として、積極的な取り組みが行われています。

ルールへの対応

国際ルールの遵守については、当然なことであり、わが国の場合、これに基づく国内法はもちろんですが、条約の精神についても理解の上、間違いのない、あるいは、もれのない対応という面では、海運各社の取り組みは、世界の模範といっても過言ではないと思います。

しかしながら、いわゆる“規制緩和”という経済活動を活性化させるための世を挙げての動きに対して、“安全”や“環境保全”については、“規制強化”が時代の方向であり、当然これを間違いなく守り、実行するについては、相応の経済的負担を余儀なくされることになるわけですが、企業としては、社会的責任を果たすための“良き企業市民”としての対価と認識することが必要でしょうし、また社会も安全は、空気と同じではない、よい環境を守るには、相応のコストがかかることについて、正しくこれを理解し、評価をしていくことが、これからますます大事になっていくと思います。

船の安全にかかわる国際的なルール化は、上述の基本的ルールについてのみならずハード、ソフトの各分野について、導入への検討が目白押しで、こうした情報をいち早く入手して、対応に備えたり、分析や検討を行って合理的なルール化に向けて改善を求めたりといった活動が、日本船主協会を中心に行われています。ISMコードの下敷きにある、ISOの考え方が欧米にはじまり、わが国への導入がごく最近のことであることに象徴されるように、安全や環境保護を目的とする品質保証といった考え方や、これらへの取り組み姿勢について、わが国はまだ充分とはいえないというのが実態であり、また、こうした検討が国際的な場で行われるについて、やはり、積極的な提案や発言が欧米主導に傾きがちであることは否めず、グローバル化が叫ばれるわが国として、また、世界の最大の海運国として、今後の活動について真剣な検討を迫られているといっていいでしょう。

船員の教育と訓練

船の安全運航を直接担うのは、乗組員であり、“よい船とは、乗組員のレベル以上でも以下でもない”との至言もあるように、いかに良い船員を確保するかは、海運企業にとって、極めて重大なテーマです。

わが国をはじめとする、英国、独国などいわゆる海運先進国の船員は、1980年代に入り急激に減少し、それに代わる船員として登場したのが、フィリピン人を中心とする東南アジアの人々です。また最近では、船長や機関長など、船の最高責任者のクラスまで、これら伝統的海運国船員から、フィリピン人はもちろん、クロアチアやロシアといった船員にとって代わるケースがどんどん増えています。これらの船員の質が、一概に低いということは決していえませんが、大型外航船の経験や大型高馬力エンジンを扱う技術、あるいは英語によるコミニュケーションの能力の問題など、外航貨物船の船員としての技術、能力についていえば、これをクリアできる船員の数は、まだまだ多くないというのが実態です。

上述のSTCW条約が、1995年、15年ぶりに大改正されましたが、この背景には、相次ぐ重大海難事故の原因として、ヒューマンファクターの重要性が指摘され、船員の訓練要件と資格基準に関するミニマムのスタンダードを世界的に統一して、グローバルに供給される船員の質の底上げを図ろうという意図がありました。わ

が国においては、1980年代後半に、円高による厳しい国際競争を生き抜くため、大幅な船員の合理化が実施され、結果として、外国人船員との“混乗”が主流の時代に入りました。

海運各社はこのため、日本人に代わるアジア人船員の確保に動き、その主たるソースとなったフィリピンに、船員のリクルート会社を設立したり、あわせてその船員を再教育したり、訓練する施設を設けるなど、良質船員の獲得に全力を挙げてきています。

しかしながら、これらの国の社会的、経済的背景から、船員教育のための国としての施策に限界もあり、1995年に改正されたSTCW条約に要求される諸要件の基準を、果たしてクリアできるのか、わが国はもちろんのこと、世界の海運国、海運企業が注目しているところです。

さらには今後、先にも触れた、船長や機関長などのシニア職員を、どこからどう確保していくのか、船の安全運航にかかわるキーファクターとしての船員問題は、一層重大な局面に入っていくものと思われます。

ポートステートコントロールへの対応

船の安全運航と環境保全を目的として、ISMコードが導入されたわけですが、特にこうしたソフトやシステムの基準というものは、船体や設備についての基準と違って、なかなかこれを具体的に確認するということが困難な代物です。

そこで、このコードの実行を確実にするために、各国が主権を持って、当該国に入ってくる船について、コードの内容がきっちり守られているか、実行されているかどうかを検査することが、国際ルールとして決められました。これがPORT STATE CONTROL（PSC）です。

欧米を中心に、安全運航の確認を目的にした、船への立ち入り検査は、以前より行われており、とくに米国における、U. S. C. G.によるインスペクションは厳しく、問題のある船は出港の差し止めや罰金といった処分が課せられることもあります。今回のPSCは、検査の基準がISMコードである点で世界共通であり、検査の結果、問題があれば、出港差し止めを含む国による処罰が課せられることになるわけです。

海運企業としては、こうしたPSCによって、運航船がコードの実行に問題ありとされることは、結果として、運航に差し障りが出ることによる、経済的損害はもとより、目的である安全性と環境保全について、本船とこれを管理する会社に問題があることが明らかになったという意味で、この事実を深刻に受け止める必要に迫られます。

したがって、PSCをクリアすることは、本船と会社の安全運航と環境保全に対する、間違いのない取り組みの証であるとの認識をもって、対応することが企業としての、基本的な姿勢になるものと考えます。

各国のPSCは、まだ本格実施への準備段階ですが、この制度が導入される基本的な精神に立ち返って、この運用が、例えば単なる取り締まりのための検査であるとか、いたずらに重箱の隅をつつく検査のための検査といったものとならないよう、当局の公明な対応を期待するとともに、運用上生ずるかも知れないDISPUTEや問題について、これらの解決、改善に企業も参画できるような仕組みも、必要ではないかと考えます。

紙パルプ産業の現状と課題

日本製紙連合会
企画調査部課長　北爪正弘

前回寄稿した当時の紙パルプ産業の状況は、戦後最悪ともいわれる深刻な不況に直面していた。

当時を振り返ってみると、紙・板紙需給は、1992年、93年と2年連続マイナス成長を記録し、市況もピーク時に対して最大40%程度下落するなど、主要品種はいずれも、需要、価格両面で大幅な落ち込みを示した。その結果、業績は悪化し、売上高は1991年度より3年連続の減収に、経常利益は1989年度より5年連続の減益となった。特に1993年度の経常利益は、最高益を記録した1988年度の1割にも満たない水準まで減少した。

この間、雇用情勢は、生産の低迷により過剰感を増し、次第に悪化していった。特に、板紙製造業（段ボール原紙および建材原紙を除く）、パルプ製造業、洋紙製造業（塗工印刷用紙、情報用紙、特殊印刷用紙を除く）は、雇用保険法に基づく「雇用調整助成金」の対象業種として指定された。

このような厳しい業況下において、各社は最重要課題として、価格の復元を優先させ、自主的な生産調整による需給バランスの改善に努めるとともに、収益の圧迫要因となった労務費等固定費削減に向け、不採算設備の閉鎖や、人員の削減等によるリストラを本格化させた。また、1993年には2件の大型合併や業務提携等総合的な企業体質の強化が実施された。その一方で、環境問題への対応を迫られ、各社は環境憲章を作成し、環境保全と経済活動との調和に努める意思を表明した。

こうした不況対策と、緩やかな景気回復に伴い、当産業の業況は、1993年を底に1994年後半より少しずつ明るさを取り戻した。需給バランスは改善に向かい、1994年に紙・板紙需給は3年ぶりにプラスとなり、1995年には印刷・情報用紙を中心に需要が大幅な伸びを示した。特に上級紙や塗工紙はフル稼働状態となり、年末には大手メーカーによる新増設計画が久方ぶりにアナウンスされた。市況もまた、需給タイトとなった上記品種を中心に、段階的に値上げされ、洋紙系企業をはじめ業績は回復した。

しかしながら、現状では、需要は全般的に堅調なものの、需給タイトの代表品種であった上級紙、塗工紙が、1996年年初来の流通段階における在庫増、輸出減、輸入増により需給が緩和傾向を示し、市況も一服している。一方、物の流れにリンクする板紙においても、景気の停滞感、天候不順、省包装化、ユーザーのコストダウン要求等から需給、価格両面で厳しい状況に

立たされている。また、円安に伴う輸入原材料高がコストアップ要因として懸念されており、２年続いた増益基調に早くも黄信号が灯りはじめている。

ここでは前回寄稿した以降の当紙パルプ産業の動向を中心にレポートしたい。

１．近年の業績推移

図１は当時パルプ産業上場現21社ベース（合併等により社数が減少）の売上高、経常利益および売上高経常利益率の推移を示したものである。

当産業の業績は、上述のとおり、1994年度より上向いており、売上高は、需要増、市況の上昇により２年連続の増収に、経常利益も1994年度に低水準ながらも増益に転じ、1995年度には急速、かつ大幅な増益を記録した。

この結果、売上高経常利益率は、1993年度の0.6％を底に上昇に転じ、1995年度には前年度比4.0ポイント高の5.4％と、極めて短期間のうちに、ピークの1988年度（6.2％）に次ぐレベルに達して７年ぶりに製造業平均を上回った。

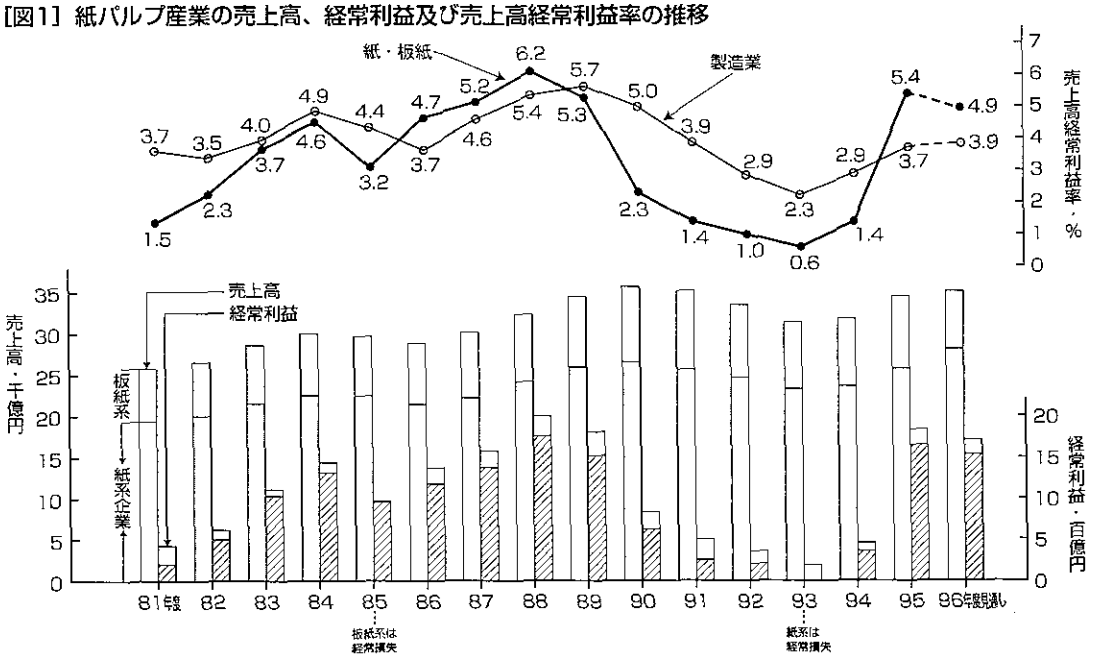
このように、当産業の業績は1994年度より（回復力は）弱いながらも底明けし、1995年度に本格的な回復を遂げたわけだが、この２年間の主たる増益要因をまとめてみると、1994年度は販売数量増、原料安、リストラ効果（合併効果、原価削減、物流改善）により、1995年度はさらに前年の要因に売価アップと金融収支の改善が加わったことが大幅な増益をもたらしたものと指摘される。

次に近年の業績を支えた上記増益要因について整理したい。

２．業績を改善させた主たる要因

(1) 製品価格の上昇について

[図1] 紙パルプ産業の売上高、経常利益及び売上高経常利益率の推移



(注) 紙、板紙は上場21社ベースによる

主要品種の価格は、近年では1989年をピークに、1994年年初には30～40％下落したが、印刷・情報用紙を中心に1994年年央以降、段階的に値上げされ、ピーク当時の80％の水準まで回復している。もちろん、これは需給バランスがタイトになったことが大きいが、そのほかにも国際市況の上昇や「価格の先決め」の定着により取引が明確化したことも寄与している。

(2) 増販・増産効果について

主要品種の中では、特に印刷・情報用紙が今回の業績改善の大きな牽引役を果たしている。同品種が伸びている要因としては、一般に、広告宣伝活動における紙の再評価が指摘される。

企業の広告宣伝活動における主な媒体は新聞、雑誌、ラジオ、テレビによるものだが、必ずしも全国展開を必要としない、地域密着型の小売り業種では、商品広告におけるチラシ効果が大きいとされる。また、「価格破壊」という言葉に象徴されるように、急激な円高と規制緩和から、ディスカウントストアの台頭等により小売業における業態間競争が激化（宣伝回数の増加）したこと。それに、通販利用者の拡大に伴い、通販業が品質・価格、品揃えの面から大きなボリュームのカタログを出すようになったこと。さらには、輸入品の増加から、新商品、新サービスが登場し、種々のパンフレット、カタログ類等が増加したことによるものである。もう一つはウィンドウズ95に代表されるように近年の情報・通信革命の進行が当産業にとって追い風となっていることである。パソコン本体やソフトのマニュアル、関連する雑誌、書籍が大幅に増加したことが需要を押し上げている。

(3) リストラ効果について

冒頭述べたように、３年連続の減収、５年連続の減益の期間中、特に需要がマイナスに落ち込んだ1992年から1993年にかけて各社は収益力を立て直すためにリストラを実施した。

主なところでは

・合併・業務提携：

① 1993年４月、日本製紙（十條製紙＋山陽国策パルプ合併）

② 1993年10月、新王子製紙（王子製紙＋神崎製紙合併）

③ 1994年１月、本州製紙と高崎製紙の業務提携（物流の共同化、委託生産、技術交流、古紙の効率的調達）

・不採算工場、設備の閉鎖：

① 三菱製紙、白河工場のパルプ部門の休止

（1994年１月、市販パルプの競争力低下）

② 巴川製紙所、新宮工場の閉鎖

（1995年６月クラフト紙、UKP等生産中止）

③ 大昭和製紙、富士工場のパルプ部門の休止

・人員の削減：新規採用の抑制、退職者の不補充、出向

等があげられる。

これらはいずれも経営基盤の（拡大）強化のみならず、当産業全般の安定にも寄与しているが、将来的な市場の国際化等への対応に

向け、現在でも継続的な取り組みがなされている。昨年10月には新王子製紙と本州製紙が合併して王子製紙が発足し、今年に入って板紙分野でも十條板紙と日本紙業が10月を目途に合併することになっている。

最後に当産業における今後の展望と当面する課題について整理しておきたい。

3．今後の展望と当面する課題

本年最大の課題は、需要に見合った生産を図り、市況維持を最優先した販売・生産体制の堅持と、円安に伴う輸入原材料高等コストアップ要因を吸収して、収益維持に努めることである。

(1) 需給動向と設備投資

日本製紙連合会の1997年の紙・板紙内需見通しによると、紙・板紙全体では1.8%増の3,138万トン、うち紙は2.3%増の1,896万トン、板紙は1.2%増の1,241万トンと、伸び率は前年に対して鈍化するものの、紙では印刷・情報用紙を、板紙では段ボール原紙を中心に堅調な伸びが期待されている。

稼働率は、紙・板紙全体で93%程度（1995～96年）で推移しており、特に印刷・情報用紙は、在庫調整の長期化による減産の影響で若干低下したものとみられるものの、依然として高水準を続けている。中・長期的にみても、紙・板紙の内需は年率２%程度の伸びが予測されており、印刷・情報用紙分野を中心に供給力を確保する必要が生じている。

1991年以降、当産業では久しく新マシンの稼働はなかったが、今年は６年ぶりに印刷・情報用紙で３台、新聞用紙で１台、段ボール原紙で１台稼働することになっている。これらの増設計画に伴い、設備投資は増加している。

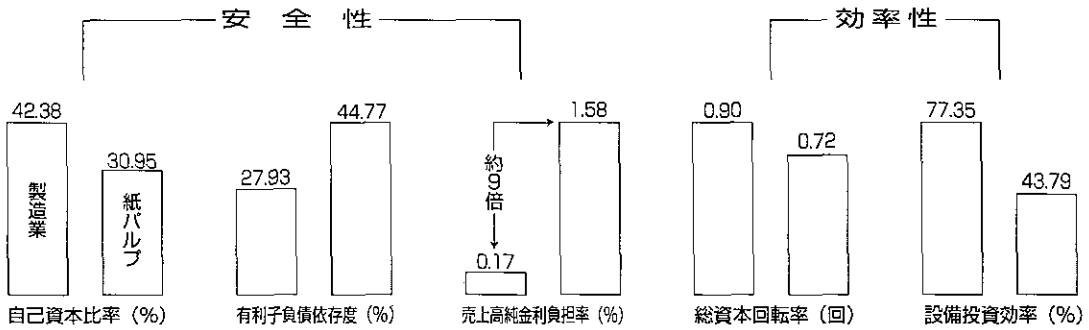
近年の設備投資は、業績不振を反映して、投資額は1990年度の4,742億円をピークに大幅に削減され、４年連続前年度比マイナスとなったが、業績の回復に伴い、1995年度は５年ぶりのプラスとなった。増額された主たる要因は、合理化・省力化による設備改造や、非塗工紙から塗工紙への品種転換等によるものだが、1996年度は増産投資に備えた生産関連を主体とする事前投資等により、前年度比49.8%増の3,865億円と、ピークの８割程度の水準までに回復することが見込まれている。なお、資金調達は（1991年度以降減価償却費を中心に自己資金の範囲内に厳しく抑制されていたが）1996年度は上述のとおり、増産投資等に伴い６年ぶりに自己資金を上回る設備投資が見込まれているため、不足分は借入金を中心に手当されることになっている。

(2) 需給の安定化と財務体質の強化（収益力の維持）

上述したとおり、当紙パルプ産業の業績は改善しており、財務体質も強化されているが、製造業平均と比較すると、いまだ見劣りするものとなっている。**図２**に示すとおり、企業の安全性、効率性を示す代表的な指標はいずれも製造業平均を下回っており、特に売上高純金利負担率は製造業平均に対して非常に高いものとなっている。

今後、当産業では大型投資を控え、自己資金（減価償却費等）を上回る設備投資計画に

[図2] 財務体質の強化（1996年3月期）



資料：大和総研

より借入金が増加してきており、そして今以上の金利低下を望めないことを考え合わせると、今後の業績如何によっては、財務体質は再び悪化の懸念すらはらんでいるため、経営全般にわたる原価低減諸施策（設備改善による効率化、操業面における歩留まり・原単位の向上や諸経費の削減）の継続的な取り組みと、需要に見合った生産を図り市況維持を最優先した販売・生産体制を堅持して現状の収益水準を維持しなければならない。

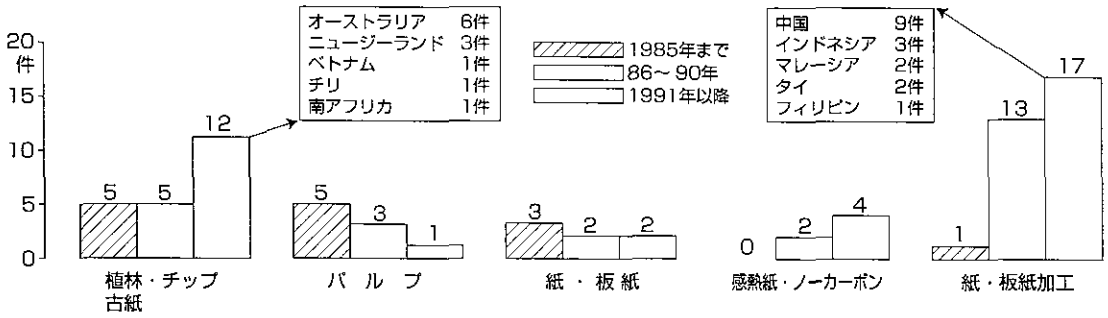
(3) 国際化と海外投資動向

日本の紙パルプの市場規模は、米国に次いで世界第2位である。当産業は近年、内外無差別、競争促進の徹底をはじめとする市場アクセスの改善を図ってきた。具体的には、①独占禁止法遵守マニュアルの策定、②取引契約の文書化、③価格事後調整の撤廃、④購買取引の社内規定の作成等を徹底させたほか、海外への誤解払拭にも積極的に取り組んできており、当産業では、市場透明性は高まっていると認識している。一方では、そうした市場の国際化に対応すべく、企業体質（競争力）の強化を目的としたリストラ・集約化を上述のとおり、推し進めているが、同時に、海外市場に目を向けた戦略を構築させている。特に地理的にも近く、世界の成長センターとして期待される東アジアへ積極的にアクセスすることは、当産業にとって経営戦略上不可欠なものとなっている。

それにはまず、投資に当たっての条件やリスクを見極める必要があるが、近年の海外投資は、**図3**に示すとおり、段ボール加工を主体とする紙・板紙加工と植林事業を中心に進められている。加工分野ではユーザー企業の海外進出に対応して、東アジア（中国等）において合弁事業が活発化している。現段階では小規模投資を中心に展開されているが、今後多様化するものと予想されている。

一方、海外植林は、1990年以降、環太平洋地域（南半球）において急速に進められている。現在、ユーカリ植林を中心に13のプロジェクトが展開されているが、これらは植林による育てる原料への取り組みの具体化であり、世界的な天然林の伐採規制や、木材チップの安定的な供給確保に対応したものである。1996年末における、これらプロジェクトによ

[図3] 紙パルプ産業の海外投資件数



資料：東洋経済、各社公表文書等

る植林面積は約19万haに達している。なお、植林の推進はCO_2を吸収・固定させ、そのバランスの改善にも寄与することから、その重要性は高まっている。

(4) 環境問題への対応

地球温暖化問題に代表されるように、従来の水質汚濁や大気汚染等による公害問題とは異なる地球的・未来型の環境問題への対応、しかも法規制に対応するだけでなく、自主的に環境負荷の改善に努めることが求められるようになっている。

そのため、当産業は本年1月、下記項目からなる「環境に関する自主行動計画」を制定し、実行に移すことになった。

① 地球温暖化対策（CO_2の吸収固定）
② 循環型経済社会の構築
③ 環境マネージメントシステムの構築・定着
④ 海外展開に当たっての環境配慮

同行動計画では、上述の海外植林のほか、省エネ、古紙利用による紙のリサイクルのより一層の推進が宣言されており、特に省エネと産業廃棄物の削減については、数値目標が盛り込まれている。

古紙リサイクル関連では、本年4月より「容器包装リサイクル法」による包装廃棄物の分別収集と再商品化が実施されることになっている。紙製包装廃棄物については、本格実施は2000年からとなっているが、今年から自治体による紙パック（液体容器）の回収が進められる。

古紙利用の拡大は、板紙の不振や経済的諸要因により、近年、大きな壁にぶつかっている。しかしながら、その促進は、当産業の継続的な努力目標の一つであり、深刻化する廃棄物問題への対応や、将来的な資源確保等の面から、利用率向上の重要性はさらに高まっている。こうした認識の下、当業界ではリサイクル55計画に次いで、西暦2000年における古紙利用率を56%とする新たな目標を設定した。この達成には、一般消費者はもとより、回収業者や、ユーザー企業の協力等の理解を得ながら、効率的な古紙処理技術の開発や新製品の開発を進めていかなければならず、今後、取り組むべき課題も山積している。

話題を追って

環境保全と海運　2

ー地球環境問題とわが社の取り組みー

日本郵船　運航技術グループ長　山本　勝

地球規模での環境保全に対する社会的な意識の浸透や国際的な運動の高まりについては、改めていうまでもありませんが、国内最大規模の海洋汚染事故となったナホトカ号事件は、否応なしに海運企業と環境保全の問題について深刻な課題をつきつける結果となりました。

海運企業にとっての環境問題へのかかわりは、なんといってもまずは船という接点で捉えてみることが問題への入口であり、求められる行動への直接的なテーマといえるでしょう。

1991年4月、経団連は「地球環境憲章」を発表し、わが国産業界として環境保全への積極的な取り組みの姿勢を明らかにしましたが、私共の会社ではこれに先立つ1990年10月に副社長を委員長とする全社的組織として地球環境委員会が設置されました。この委員会は大きく3つの部会からなり、海運業として関連する広範な問題を検討することになりましたが、海運企業と環境問題の最大の接点は運航船の安全性の確保にあるとの認識に立って、まずは委員会での当面の課題として船の「安全問題」が取りあげられました。

折しも1980年代の大きな海難事故が続いた状況を受けて、IMOの場で今日の“国際安全管理コード（ISMコード）”の導入の検討が始まったころでもあったわけですが、このコードの下敷きにある“ISO−9000シリーズ”（今ではこの説明はまったく不要と思いますが）について当時、わが国において制度化への検討が進められている段階であり、ましてや海運界においてこうしたものの考え方については、まだまだ馴染みの薄いものであったと思われます。

こうした状況のなかで、1990年12月英国船主協会がメンバー船主に対し、環境保全のため遵守すべき行動の基準として“ENVIRONMENTAL CODE”を策定し、国内外にこれを公表しました。一産業界としてこうした行動の基準を設定すること自体、われわれにとっては新鮮な驚きだったわけですが、コード導入にあたってメンバー船主に示された英国海運の基本方針なるものをご参考までに紹介してみましょう。

〈英国船主の行動指針〉

- 環境保護と汚染防止に関する会社の方針を作成し、これを導入するとともに定期的にこの実行について監査すること
- 関係法令の文言を守るだけでなく、その背景にある関係条約やIMO規則の精神を遵守すること
- ICS（国際海運会議所）が整えた関係する実務指針を遵守すること
- 環境問題にかかわる調査や開発に相応の資金負担をすること
- 環境保護を含む国際的規則が経済性、安全性

において合理的かつ実効性あるかたちで作られるよう政府とともに英国海運が主導的役割を果たせるよう支援すること

海運企業と環境保全とのかかわりは、基本的命題である安全性の確保への不断の努力とともに、環境対策に関する社会的、国際的動向から生ずる企業活動への制約についても、企業の社会的責任の観点からその受容の決断や、新たな対応に向けての技術開発を含めた企業活動の見直しも経営戦略の一環として考えていくべし、というのがわれわれの地球環境委員会の基本的認識です。

まず安全推進については、1992年の夏、全社的組織としての安全推進体制が整えられました。もちろん安全運航、事故防止のため、それまでもさまざまな対応がなされてきたわけですが、関係セクションを超える横断的問題への取り組みの不足や、事故、トラブルが起こった後の対応に傾きがちといった反省に立って、組織の各レベルでの必要な対策がもれなく効果的に検討され実行できるよう一元的な組織を整えるとともに、安全推進の手法もいわゆる予防管理、プロセス管理の考え方に立っていかに事故を防ぐか、事故を起こさないシステムはどうあるべきか、といった対策に力を注いできています。

いよいよ1998年からは「ISM コード」が強制化されることになりますが、これからの安全対策は船のみならず陸上の管理組織も一体になったトータルのシステムが船舶の安全のために間違いなく機能しているかどうかを確認し、必要な改善を施していくといったことが否応なく求められることになったということですし、今われわれが目指す方向もまさしくここにあるといっていいでしょう。

先に紹介した英国船主協会の環境問題への取り組みも、「ISM コード」（この目的はいうまでもなく安全運航と環境保全）の考え方も、共通点は企業の主体的取り組み、即ち企業がこの目的のために明確な理念を持ち、具体的な方針を明らかにすべきとしていることです。

私共の会社でもこの点について議論が行われ、1992年12月、地球環境委員会として「船舶運航の安全性確保と汚染防止に関する NYK 行動指針」(NYK'S GUIDELINES FOR SAFE VESSEL OPERATION AND POLLUTION PREVENTION) を策定し、社内外に発表しました。

内容は、上述の経団連「地球環境憲章」の趣旨に則り、また英国船主協会の“ENVIRONMENTAL CODE”も参考にしながら、私共の会社としての安全運航と環境保全に関する、理念と行動の指針を明らかにしたものです。

最後に、この内容を以下、かいつまんでご紹介してみます。

〈理　念〉

- 輸送単位の巨大化、輸送形態の多様化、海域利用の複合化、地球環境問題への社会的意識の変化などにより、海難の及ぼす影響は、過去に比べ飛躍的に大きい。
- 海運会社として、安全運航は絶対的命題である。
- 安全性の確保が、海運経営にとって最終的な経済的メリットをもたらすものである、との認識が必要である。
- 船種、支配船、用船を問わず全運航船舶の安全性の確保と環境保全への取り組みについて、行動の指針を明らかにし、これを遵守することにより、良好な顧客サービスの実現と社会的責任の完遂をめざす。

〈行動指針〉

1．組織への対応

一元化された安全運航体制と組織的ネットワークにより、船舶の航行の安全性を確保するとともに、関係技術やノウハウの蓄積を図り、常にこの実行を監視する。

2．船質への対応

船質について、技術的かつ経済的に合理的な仕様の基準の設定に努める。

用船に対しては、検船を通じ船主、管理者の指導、監督に努める。

3．船員の質への対応

船員の技術、能力を常に監視し、必要な教育、訓練を実施する。

用船についても、検船により、船主、管理者の指導、監督に努める。

4．法規等の遵守

関係条約と、これに基づく国内外の法令・規則とその精神を遵守する。ICS、船協等の関係団体の規約を遵守する。

また、ALCOHOL AND DRUG の使用制限など法規・規則以外の世界的動きにも合理的な範囲内で、積極的に対応する。

5．環境保全への取り組み

船舶および運航に伴う環境汚染源、即ち、

- OIL
- NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES
- DANGEROUS GOODS
- SEWAGE
- GARBAGE
- BALLAST WATER
- ENGINE EXHAUST EMISSIONS
- CARGO VAPOUR EMISSIONS
- CHLORO FLUORO CARBONS
- ANTI-FOULING PAINTS
- NOISE

の排出について、ルールの遵守、さらに可能な限り、排出の極小化に努める。

6．技術開発

関係する技術開発について具体的課題を設定し、全社的認知のもとに、これを推進する。

7．技術移転

関係技術、ノウハウを、可能かつ合理的範囲で、関係企業等へ移転を図る。

8．緊急時対応

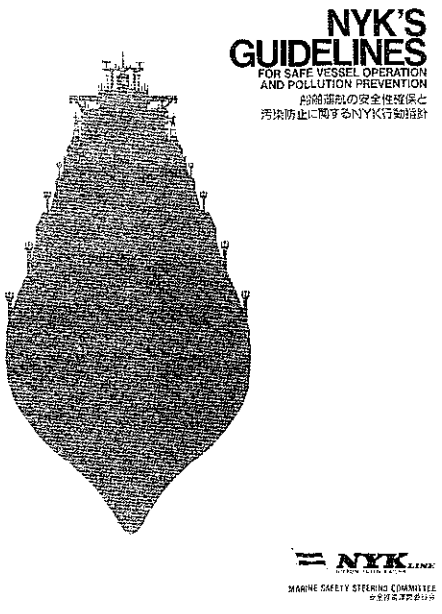
万一に備え、社内外・国内外を含めた緊急即応体制を整備し、常にこれを稼働可能な状態に維持する。

9．意識向上

航行の安全と環境保全に対する社員、関係者の意識の向上を組織的に図り、ひとりひとりが“良き企業市民”としての自覚を持って、合理的な企業活動の実現を図る。

10．社会に対する姿勢

航行の安全と環境保全に関する会社の姿勢を、必要に応じ、適切に対外的にアピールし、日本船主協会等の関係団体および、政府の行動を積極的に支援する。



業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体　財団法人　海事産業研究所

設　　立　昭和41年（1966年）５月

設立の目的および事業

海事産業研究所は、国際的視野のもと、国民経済的観点より海運、造船、港湾その他海事諸産業に関する調査、研究を行い、これら諸産業の発展に寄与し、国民経済の向上に貢献することを目的として設立され、次のような事業を行うこととしている。

1　海運、造船、港湾、その他海事諸産業並びに海上労働に関する統計その他資料の整備、閲覧

2　海外の海事に関する動向調査並びに情報収集

3　海事に関する調査研究及びこれらの受託並びにこれら資料の刊行

4　学会、調査機関等との連絡提携

5　研究会、セミナー、講演会等の開催

会　　長　脇村義太郎（東京大学名誉教授）

所 在 地　東京都千代田区平河町２－６－４
海運ビル９階

基本財産　11億5,000万円

賛助会員　法人144社　個人31人　計175会員
（平成８年３月末現在）

なお、賛助会員は、海運、造船、港湾関係業界をはじめ、銀行、証券等の金融機関、損害保険業界、各種荷主団体、民間研究機関等広範囲にわたっている。

主たる活動

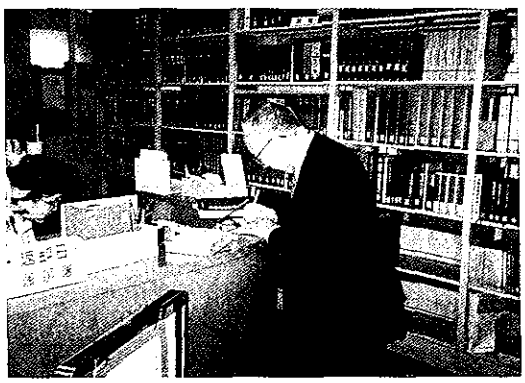
(1)　基礎資料の整備

わが国の貿易量及びわが国外航船社の輸送量を国別、品目別、輸出入別に分類、集計した統計資料を毎年度作成、発行している。

また、経済史的事象についてそれぞれ精緻な検証を行いつつ、①日本海運経営史（全６巻）②日本海運・造船経営史（全８巻）③日本海運戦後助成史④諸外国における戦後海運助成史⑤近代日本海事年表等を刊行してきた。

(2)　調査、研究の実施

当研究所設立以来今日まで、わが国の海事関係業界を取り巻く環境は大きく変化してき



▲海事資料センター

たが、この間、時代の要請に沿って概ね次のような調査、研究を適時適切に手がけてきた。

① 国際海運収支に関する分析

② 発展途上国海運問題

③ 海運集約、エネルギー資源輸送対策、船舶解撤等海運政策関係

④ スエズ運河、マラッカ海峡等にかかる国際協力関係

⑤ 海上コンテナ輸送関係

⑥ 船員雇用、賃金問題及び諸外国船員制度調査

⑦ 船腹需要予測及び海運市況関係

⑧ 造船需給をはじめとする造船業にかかる各種調査研究

今後も学術的な調査研究のほか、関係業界のニーズに対応したものを手がけて行くこととしている。

(3) 定期刊行物の発行

海運、造船をはじめとする海事諸産業に関する論文、解説等を月刊「海事産業研究所報」に掲載。年間30本程度の多様な調査、研究論文が、定期的に発表され、関係業界、学会において注目されている。

また、主要な外国の海事関係情報を新聞、雑誌より翻訳、解説した「海外海事情報」を旬刊で発行。海外のきわめて最新の情報を分かりやすく提供しており、日頃、多忙な読者層に重宝がられている。

なお、「定期刊行物購読者制度」があり、広く一般の方にも加入を勧めている。

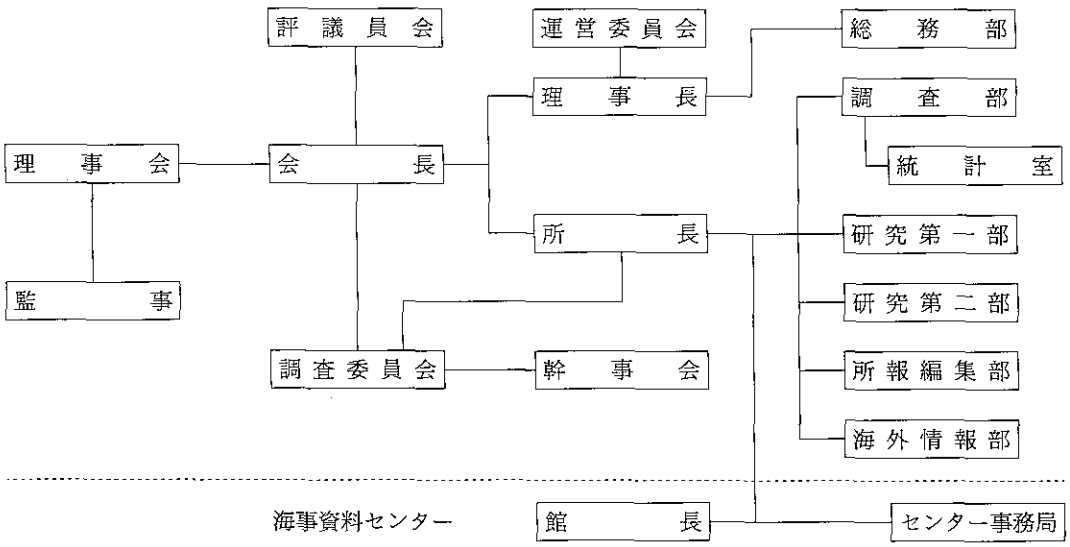
(4) 海事資料センターの運営

当研究所内には海事資料センター(図書館)が併設され、海事関係図書資料を収集、整備し、あわせて一般の方にも自由な閲覧に供しており、利用者から好評を博している。

ちなみに平成8年3月末現在、図書約3万3,000冊、雑誌約3,000冊を所蔵し、最近実績では年間約3,000人の利用者がある。

組織図

平成9年3月（改正予定）



海運雑学ゼミナール 第84回

国際水路機関公認で自由に複製できる世界の海図

書籍や音楽ソフト、コンピュータソフト、ブランド商品など、他人の著作権や意匠権を侵害する違法コピーは国際的にも厳しく取り締まられているが、さまざまな著作物の中で、恐らく唯一コピーが自由なのが海図だろう。

海図は、国際水路機関（IHO）の加盟国を中心に世界の約60ヵ国の水路部によって発行されているが、そのすべてが、自前の測量結果に基づくオリジナルというわけではない。

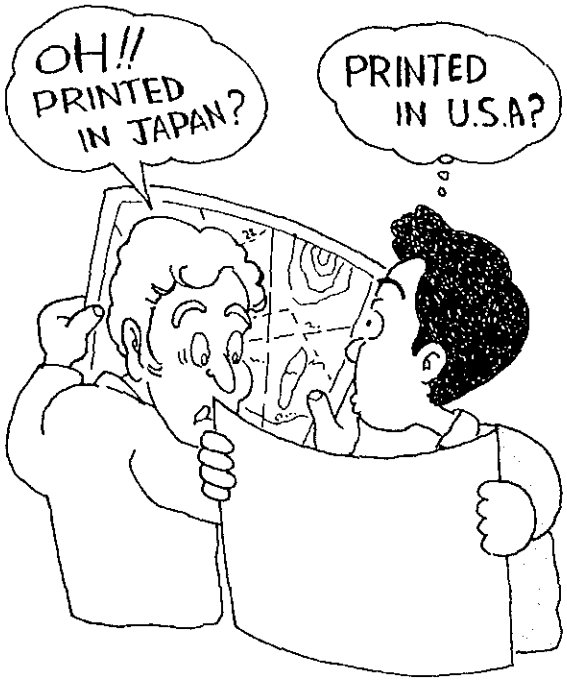
自国周辺の海域はともかく、世界中の海図をすべて自前で作成するとなると、あまりにも労力や時間がかかる。そこですでに他の国が海図の作成を行っている水域については、その資料をもとに海図を編集したり、あるいは海図そのものをコピーすることが一般に行われるが、これは違法ではなく、むしろ国際水路機関によって承認され推奨されていることなのだ。

国際水路機関の決議によれば、原版どおりではなく、また出典を明示すれば、他国の海図を複製してもよい。さらに2国間で海図のファクシミリ協定を結べば相互に写真製版による複写を行ってもよいとされ、国際水路機関はこうした協定の締結を促進する勧告も行っている。

日本の水路部が発行する海図にしても、国外についてはアメリカとのファクシミリ協定によって作成されたものも多い。

これはいうまでもなく海図が国際的にも極めて公共性の高い著作物であり、より正確な海図を、よりスピーディーに提供することが、世界の海上交通の安全にとって大きな意義をもつという認識によるもの。

海の道を通じて世界の国々の経済が緊密に結ばれた現代にあっては、海図はまさにオープンにしてこそ価値のある情報といえよう。



ついに陽の目を見ずに終わった19世紀の二重反転プロペラ

スクリュープロペラは、ディーゼル機関や蒸気タービンなどの主機とともに、船の推進力を生み出す重要な装置。その効率を高めるために、これまで多くのタイプが考案されてきた。

二重反転プロペラもその一つ。2つのスクリュープロペラを前後に配置し、互いを逆方向に回転することで、前方のプロペラの回転流エネルギーを後方のプロペラが吸収するようにした省エネ効果の高いプロペラだ。

日本の造船会社が世界に先駆けて実用化したものだが、そのアイデア自体は古い。考案したのは、19世紀前半の英国で、ライバルのスミス（Francis Pettitt Smith）とスクリュープロペラ開発にしのぎを削ったスウェーデン陸軍出身

無断転載を禁じます。社団法人　日本船主協会©

の技術者エリクソン（Captain Ericsson)。

スミスの考案したプロペラはスクリュー（ネジ）の形状をそのまま踏襲し、円筒の軸に一つのネジ山を何回か巻き付けたもの。しかし最終的に商品化したのは２つのネジ山をそれぞれ半巻きした２枚羽のタイプだった。

一方、エリクソンが考案したのは、円盤に何枚もの羽根をつけたプロペラを前後２枚重ねにし、それぞれを反対方向に回転させるという、複雑なもの。このプロペラをつけた実験船は、1839年にテームズ川で行った実験で100トンの石炭を積んだ４隻のバージを引いて川を遡ることに成功する。

しかしその後の実験で、プロペラを１枚にしたところ、さらに推進効率が良くなってしまった。このため世界最初の二重反転プロペラは、ついに陽の目をみることなく終わる。

現代のような高度なシミュレーション技術がなかった当時は、いかに着想が優れていても、その可能性を最大限に引き出すような精緻な設計は無理だったのだろう。

仏教とともに移入された古代日本のチーズ文化

わが国でたぶん最も古い外来の加工食品がチーズで、その歴史ははるか飛鳥時代まで遡る。

紀元前3000年頃のメソポタミアで既につくられていたという記録が残るチーズは、その後、インドやヨーロッパ、中央アジアへと広まり、やがて中国に到達する。初期の伝播の経路は遊牧民との交易だったが、中国文化の中に本格的に浸透したのは、インドから仏教文化の移入が盛んに行われるようになった前漢時代だった。

仏典の中に「酪（らく）」「酥（そ）」「醍醐（だいご）」（それぞれヨーグルト、チーズ、バターオイルに近いもの）などとして登場する乳製品は、古代中国の代表

的な医薬書である「本草書」にも記述がみられるとおり、食品というより強壮薬や宗教儀礼の供物という色彩が強かった。

日本への到来も仏教の移入とほぼ同時期で、朝鮮半島からの渡来人や遣唐使が持ち込んだ。鑑真和上が来日時に大量の酥を持参したことも知られており、護摩供養など仏教儀礼にも酥が重要だったことをうかがわせる。

やがて日本でも貴族社会を中心に医薬として浸透し、８世紀初頭には朝廷の命令で全国に牧（牛馬の飼育場）が開設され、さらに造蘇使が派遣されて、蘇（酥を改良した国産チーズ）がつくられるようになる。古代日本のチーズ生産は、朝廷主導の国家的事業だったのである。

こうして全国で生産された蘇を定期的に都に貢納する貢蘇の制度が確立されるが、やがて南北朝時代に至り、貴族社会が衰退すると、こうした制度も、蘇の生産自体も終末を迎える。

仏教とともに伝来し、朝廷の権力に支えられて発展を遂げた日本の乳製品文化は、まさに庶民の暮らしとは縁遠い貴族の独占物だったがゆえに、その後の日本の食文化に根づくことなく自然消滅していったのである。

Washington便り

1984年米国海運法改正問題について

昨年廃案となった米国海運法改正法案について、米国海運関係者の間では、今議会（第105米国議会）での成立を確実視している向きが多いようです。一部海運業界において、船社は同盟よりもコンソーシャに対する忠誠心を強くしてきており、個々の荷主／船社間のconfidental service contractの容認の考え方は、規制緩和の法律が成立するしないにかかわらず自然の流れとして出始めているようです。これは、当地専門紙に米国の大手荷主であるイーストマンコダック社やデュポン社等が自社の物流システムに合致したきめ細かい輸送方法が確保でき、またライバル会社に運賃等が秘密にできる荷主と船社の1対1の契約制度の方がコスト削減につながり効率的であるとの意見を述べていることからもうかがえます。大手荷主が会員となっているNITL（全米産業運輸連盟）は、今議会でこのconfidental service contractを認めた法案の成立が濃厚とみているようです。

今議会は1月7日開幕しました。翌8日には早くも下院運輸・インフラストラクチャー委員会が開催され、新議会における同委員会での最優先審議法案の一つとして、外航海運改革法案を挙げることが決定されました。また、上院ロット院内総務と上院通商科学運輸委員会マッケイン委員長との間で、同委員会での審議を待たずに、改正法案を3月に提出し、4月に投票を行う方向で合意が成立したことを、朝陽商船（米国）のエヴァハード社長がジャーナル・オブ・コマース紙に語っていましたが、これはFMCを含め情報筋が確認しています。同社長によると、この改正法案はFMCの存続は求めているが、タリフの公表業務は民間業者に委託させることにしており、また、個々の荷主／船社間のconfidental service contractを認めているとのことです。同社長は、このような契約は大手荷主と大手船社のみを利するものであると批判し、このような法案は昨年と同様に成立阻止が可能と発言しています。

一方、かつてFMC委員長を務めたことがあり、現在海運コンサルタントとして活動しているベントレー女史は、このような契約制度では、中小荷主は大手荷主の犠牲とされ、高い運賃を払わされることになる。また、中小港湾、港湾荷役会社、そして中小船社も大手船社の提携や寄港地の削減等の合理化策により影響を受けると発言しています。

また、FMCコミッショナーの一人であるスクロギンズ氏は、米国輸出入業者協会での講演会において、FMCの存続擁護および機能強化に対する支持を獲得するため、最近設立された上海航運交易所を引き合いに出し、米国議会は現行の海運規制制度の改革に着手する前にこの中国版FMCの動向を監視すべきであり、自国海運の改革を急いで自ら一方的に武装解除すべきではないと、暗にNITLによるFMC廃止を求めるロビイーング活動に対する牽制を行ったようです。

（北米地区事務局ワシントン連絡員　平山　修）

海運日誌 2月

1日　1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）の1995年改正条約が発効した。

3日　上海・長江交易促進プロジェクトの民間第一船「フォーチュンリバー」の就航式が神戸ポートアイランドにおいて行われた。

5日　日本政府と欧州連合（EU）の港運協議が開催され、事前協議制度の改善問題について協議されたが両者の主張は平行線をたどった。（P.2シッピングフラッシュ1参照）

◎　官公労使からなる「将来の船員教育に関する検討会」は、今後の船員教育のあり方に関する中間報告をまとめた。

7日　ナホトカ号重油流出事故を調査する第1回海洋汚染防止当局間会合が7日までモスクワで開催され、原因究明調査に関する日ロ間の協力について協議した。

13日　日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）の国際船舶制度推進調査委員会第8回会合が開催され、運輸省より同委員会の取りまとめの骨子案が提出された。（P.9シッピングフラッシュ4参照）

14日　IMOの第40回設計設備小委員会（DE）が10日からロンドンで開催され、ROROフェリーの安全性強化のため、船内通報装置の性能基準などについて審議した。

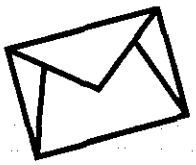
18日　日本の港運慣行に対し米国連邦海事委員会（FMC）が提案している制裁措置問題で、運輸省の主導のもと第2回4者協議（運輸省、当協会港湾協議会、外国船舶協会、日本港運協会）が開催されたが、意見の隔たりが大きく、進展は見られなかった。（P.2シッピングフラッシュ1参照）

◎　日本船舶輸出組合は、1月の輸出船契約実績を発表した。それによると、17隻・52万8,000㌧となり、㌧ベースで前年同月比0.4%減と横ばいであった。

19日　1971年国際油濁補償基金（IOPCF）の第52回理事会が18日からロンドンで開催された。ナホトカ号重油流出事故による損害については、確定された補償額の6割までの暫定的な支払い権限を事務局長に付与するとの事務局長提案を承認した。

27日　FMCは27日（ワシントン現地時間：26日）日本の港運慣行に対する制裁措置の発動を決定し、4月14日より日本船3社が所有または運航する船が米国の港に寄港するごとに10万ドルの課徴金を課すと発表した。（P.2シッピングフラッシュ1参照）

船協だより



陳情書・要望書（2月）

宛　先：運輸大臣

件　名：平成8年度末の規制緩和推進計画の改定についてのお願い

要　旨：1月に発表された運輸省「規制緩和推進計画の見直し検討状況（中間報告）」を踏まえ、当協会要望項目全般について更なる検討と一層の規制緩和推進を要望した。

宛　先：法務省入国管理局長

件　名：外国人乗員の上陸許可等の取り扱いについて

要　旨：わが国に寄港する船舶に乗り込んでいる外国人船員の中から、寄港地で上陸したまま帰船しない、いわゆる脱船者が発生しており、最近特にその数が増加している。そのため、法務省の出入国管理局では、これらの脱船者の防止のため、脱船が発生した船舶を要注意船舶と指定し、その後1年間乗組員全員に上陸禁止措置を講じている。当協会は、当該措置が脱船者でない乗組員を上陸禁止の対象としていること、乗組員の上陸の機会を奪うことが精神的な面から悪影響があるばかりか脱船防止の効果が期待できないこと等から当該措置の撤廃等を要望した。

宛　先：海上保安庁長官、香川県知事

件　名：備讃瀬戸における船舶航行の安全確保について（陳情）

要　旨：例年備讃瀬戸の東部において3月から6月の間行われるこませ網漁業によって備讃瀬戸東航路が閉塞され、航路航行船は航路外、反対側航路に出て避航する等、船長および水先人等に対する精神的・技術的負担は極限に達している。その状況を改善するため航路において一定の可航水域確保を求めた。

国際会議の開催予定（4月）

IMO第2回ばら積液体と気体物質に関する小委員会（BLG）

4月7日～11日　ロンドン

BIAC海運委員会

4月16日　パリ

IMO第75回法律委員会

4月21日～25日　ロンドン

海運統計

1．世界船腹量の推移

年	商用船合計		貨物船			オイルタンカー		撒積乾貨物船(広義)		その他の貨物船		その他の商用船	
	隻数	千G/T	隻数	千G/T	増減比(%)	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
1970央	52,444	227,490	31,813	211,887		6,103	86,140	2,528	46,651	23,182	79,096	20,631	15,603
1975〃	63,724	342,163	36,502	325,622		7,024	150,057	3,711	85,548	25,767	90,017	27,222	16,541
1980〃	73,832	419,911	40,542	398,844		7,112	175,004	4,706	109,596	28,724	114,244	33,290	21,067
1985〃	76,395	416,269	40,328	392,871		6,156	134,861	5,391	133,983	28,347	120,439	36,067	23,398
1990〃	78,336	423,627	40,306	398,772		6,011	128,678	5,156	133,190	28,541	130,746	38,030	24,855
1991央	80,030	436,027	41,213	410,441	2.9	6,153	132,438	5,201	135,885	29,244	135,659	38,817	25,586
1992〃	79,845	444,305	41,266	418,729	2.0	6,199	136,326	5,190	136,827	29,243	138,984	38,579	25,576
1992末	79,726	445,169	41,303	420,806		6,342	138,149	5,894	139,042	29,067	143,616	38,423	24,362
1993〃	80,655	457,915	42,152	433,219	2.9	6,550	143,077	5,952	140,915	29,650	149,226	38,503	24,696
1994〃	80,676	475,859	42,689	451,057	4.1	6,639	144,595	5,964	144,914	30,086	161,548	37,987	24,802
1995〃	82,890	490,662	43,802	464,988	3.1	6,761	143,521	6,165	151,694	30,876	169,773	39,088	25,674

(注) ①ロイド船級協会「Statistical Table」および「World Fleet Statistics」による。
②100総トン以上の鋼船で、漁船および雑船を含む。
③1992年央以前と1992年末以降では船種区分の方法に若干継続性を欠く。
④「貨物船」とは“Cargo Carrying ships”の訳で貨物（旅客を含む）を運ぶ船舶という概念である。

2．日本商船船腹量の推移

年	合計			油タンカー			乾貨物船			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1975	8,832	38,198	—	2,451	18,239	—	4,945	18,754	—	1,436	1,204	—
1980	8,825	39,015	—	2,466	18,138	—	4,808	19,593	—	1,551	1,284	—
1985	8,225	38,141	—	2,172	15,568	—	4,435	21,197	—	1,618	1,376	—
1990	7,668	25,186	—	1,992	9,502	—	3,986	14,121	—	1,690	1,563	—
1991	7,568	24,741	▲ 1.8	1,969	9,212	▲ 3.0	3,893	13,872	▲ 1.8	1,706	1,657	6.0
1992	7,411	23,736	▲ 4.1	1,954	8,956	▲ 2.8	3,739	13,053	▲ 5.9	1,718	1,727	4.2
1993	7,323	23,595	▲ 0.6	1,989	9,517	6.3	3,611	12,309	▲ 5.7	1,723	1,769	2.4
1994	7,165	21,888	▲ 7.2	1,951	8,978	▲ 5.7	3,503	11,110	▲ 9.7	1,711	1,800	1.8
1995	6,950	19,030	▲13.1	1,890	8,104	▲ 9.7	3,388	9,147	▲17.7	1,672	1,779	▲ 1.2
1996	6,824	17,845	▲ 6.2	1,834	7,692	▲ 5.1	3,333	8,390	▲ 8.3	1,657	1,763	▲ 0.9

(注) ①当協会「日本商船船腹統計」による（7月1日現在）。
②100G/T以上の鋼船で官庁船は含まない。
③船種区分は次による。
i）「油タンカー」は上記資料の「油送船」、「化学薬品船」、「LPG船」、「LNG船」。
ii）「その他」は上記資料の「旅客船」、「フェリー」、「その他特殊船（押船、曳船）」。
iii）「乾貨物船」は上記資料の合計からi）およびii）を除いたもの。
④貨客船は、3,000G/T以上のものを「乾貨物船」に、3,000G/T未満のものは「その他（旅客船）」に区分した。

3．わが国外航船腹量の推移

年	合計				日本船				外国用船			
	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
1985	2,435	62,161	105,652	—	1,028	33,470	55,512	—	1,407	28,691	50,140	—
1990	1,992	57,316	91,200	3.7	449	20,406	33,164	▲ 5.9	1,543	36,910	58,036	10.2
1991	2,060	59,914	95,470	4.7	419	19,815	32,188	▲ 2.9	1,641	40,099	63,282	9.0
1992	2,013	61,666	93,057	▲ 2.5	376	18,669	30,039	▲ 6.7	1,637	42,997	63,018	▲ 0.4
1993	2,048	62,908	97,510	4.8	340	18,420	29,444	▲ 2.0	1,708	44,488	68,066	8.0
1994	1,990	61,050	93,896	▲ 3.7	280	16,669	26,374	▲10.4	1,710	44,381	67,522	▲ 0.8
1995	1,999	64,362	98,739	5.2	218	13,849	21,683	▲17.8	1,781	50,514	77,056	14.1
1996	2,007	65,115	98,523	▲ 0.2	191	12,676	20,738	▲ 4.4	1,816	52,439	78,793	2.3

(注) ①運輸省海上交通局による2,000G/T以上の外航船。
②対前年伸び率はD/Wによる。

4．世界の商用船建造状況

年		竣工量（年・期間）A		造船所手持工事船舶量 S：S＝L＋M		建造中船舶量L		未着工船舶量M		推定建造期間（月）
		隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数より算出
	(1988.12)			2,228	24,553	1,288	11,622	940	12,931	
1989年	(1989.12)	[2,196]	[14,482]	2,452	31,055	1,275	12,452	1,177	18,603	7.0
1990年	(1990.12)	[2,121]	[16,039]	2,633	39,789	1,288	13,533	1,345	26,256	7.3
1991年	(1991.12)	[1,945]	[16,859]	2,530	43,164	1,355	15,897	1,175	27,267	8.2
1992年	(1992.12)	[1,886]	[18,641]	2,284	37,333	1,312	18,670	972	18,663	8.5
1993年	(1993.12)	[1,757]	[20,530]	2,145	39,242	1,131	15,787	1,014	23,454	8.3
1994年	(1994.12)	[1,437]	[18,966]	2,316	45,792	1,182	18,033	1,134	27,759	9.7
1995年	(1995.12)	[1,533]	[22,467]	2,655	48,526	1,265	18,731	1,390	29,795	9.6
1996年	1～3月（3月末）	349	6,679	2,661	47,020	1,285	18,348	1,376	28,672	
	4～6月（6月末）	375	6,240	2,589	45,027	1,198	17,266	1,391	27,761	
	7～9月（9月末）	334	5,005	2,533	45,877	1,225	18,136	1,308	27,741	
	10～12月（12月末）	392	6,264	2,519	45,313	1,246	17,950	1,273	27,363	
	引渡予定（1997年）			(1,849)	(27,717)					
	引渡予定（1998年）			(584)	(14,605)					
	引渡予定（1999年）			(86)	(2,990)					

(注) ① ロイズ船級協会発行の資料を次のとおり使用して作成した。
1 1987～1995年の年間竣工量は「World Fleet Statistics」より（［ ］内）。
2 1986年末～1994年末の造船所手持工事船舶量（含：建造中船舶、未着工船舶）は「Merchant Shipbuilding Return」より。
3 1995年以降の竣工量および、同期末の造船所手持工事船舶量は「World Shipbuilding Statistics」より。

② 「推定平均建造期間」（月数）は竣工隻数（A）および建造中隻数（L）より次により算出した。

$$\frac{12}{\frac{An}{(Ln-1+Ln)/2}}$$

③ 対象船舶には漁船および雑船が含まれる。

④ ＊は1996年12月末造船所手持工事船舶の引渡予定量。

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

年度	竣工量（各年度実績）		輸出船		国内船		造船所手持工事船舶量（各年3月末現在）		輸出船		国内船	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
1987年度 (1988.3)	132	4,367	86	2,547	46	1,820	119	4,773	99	3,875	20	899
1988年度 (1989.3)	153	4,325	118	3,437	35	888	153	5,277	138	4,658	15	619
1989年度 (1990.3)	188	5,662	160	4,771	28	892	224	8,083	204	7,534	20	549
1990年度 (1991.3)	203	6,367	172	5,333	31	1,034	294	12,243	272	11,606	22	637
1991年度 (1992.3)	215	7,152	180	6,533	35	619	279	13,247	256	12,073	23	1,173
1992年度 (1993.3)	216	7,706	176	6,400	40	1,306	217	10,593	192	9,713	25	879
1993年度 (1994.3)	204	8,547	175	7,835	29	712	248	9,959	223	8,615	25	1,343
1994年度 (1995.3)	271	8,308	235	7,570	36	738	315	12,788	295	11,651	20	1,138
1995年度 (1996.3)	301	9,057	282	8,703	19	354	407	13,946	379	12,489	28	1,458

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

6．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
1994	40,498	28,104	12,393	0.7	4.8
1995	41,531	31,549	9,982	2.6	12.3
1996	44,731	37,993	6,737	7.7	20.4
1996年2月	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
12	4,169	3,290	878	4.0	13.5
1997年1月	3,549	3,549	0	17.2	19.7

（注）　通関統計による。

7．対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

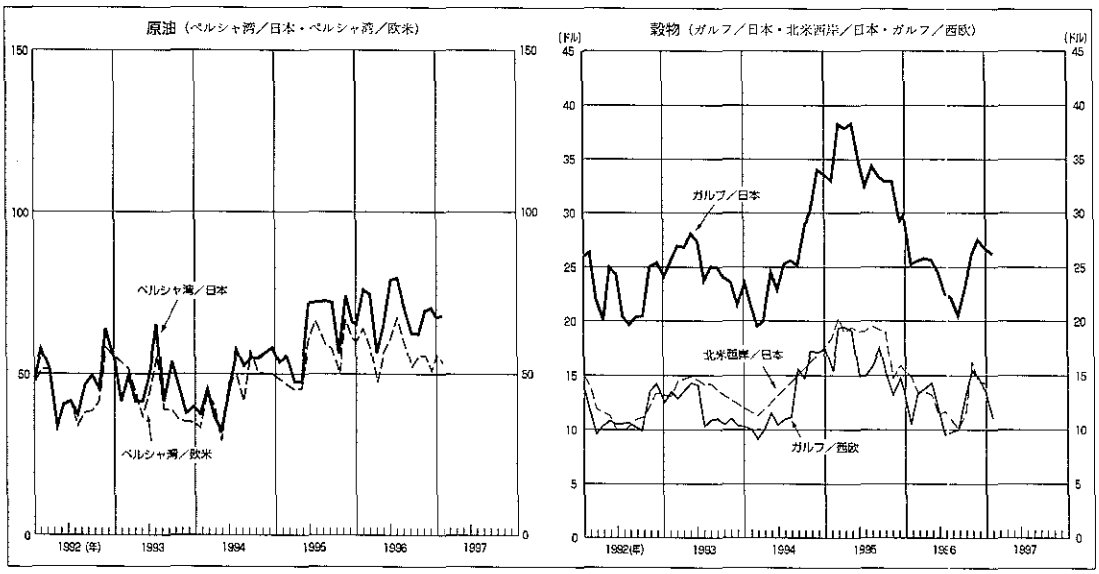
年　月	年間) 月間) 平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1996年3月	105.86	105.25	107.15
4	107.46	104.80	108.70
5	106.51	104.82	108.80
6	108.86	107.80	109.42
7	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
1997年1月	118.02	115.35	122.00
2	123.01	120.78	124.68

8．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	
				(品目別内訳)								
年次	合　計	連続航海	シングル航海	穀物	石炭	鉱石	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 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
1997 1	15,936	12	15,924	4,142	5,019	5,252	53	307	1,140	11	16,139	4,896
2	13,273	300	12,973	3,580	4,628	3,940	0	354	436	35	12,433	3,800

（注）　①マリタイム・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。



9．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					
	1995		1996		1997		1995		1996		1997	
	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	60.00	54.50	67.50	57.50	66.25	62.00	50.00	47.50	58.00	52.50	56.50	52.00
2	55.50	49.50	75.00	67.50	66.50	58.50	49.00	41.00	65.00	55.00	52.50	47.50
3	56.00	51.00	72.50	67.50			47.50	42.50	57.50	47.50		
4	47.50	44.50	55.00	46.00			45.00	40.00	47.50	39.00		
5	47.50	42.50	64.75	51.50			45.00	40.00	55.00	42.50		
6	72.50	54.00	79.50	65.00			57.50	45.00	62.50	52.50		
7	73.00	63.50	79.75	69.00			67.50	55.00	67.00	57.50		
8	73.00	63.50	70.00	65.00			59.00	55.00	60.00	55.00		
9	72.50	60.00	64.50	56.00			58.00	42.50	52.50	49.50		
10	53.75	50.50	63.00	55.00			50.00	42.50	55.00	43.75		
11	73.00	52.50	69.00	58.75			62.25	45.00	55.00	50.00		
12	68.25	60.00	69.50	60.00			60.00		50.50	47.50		

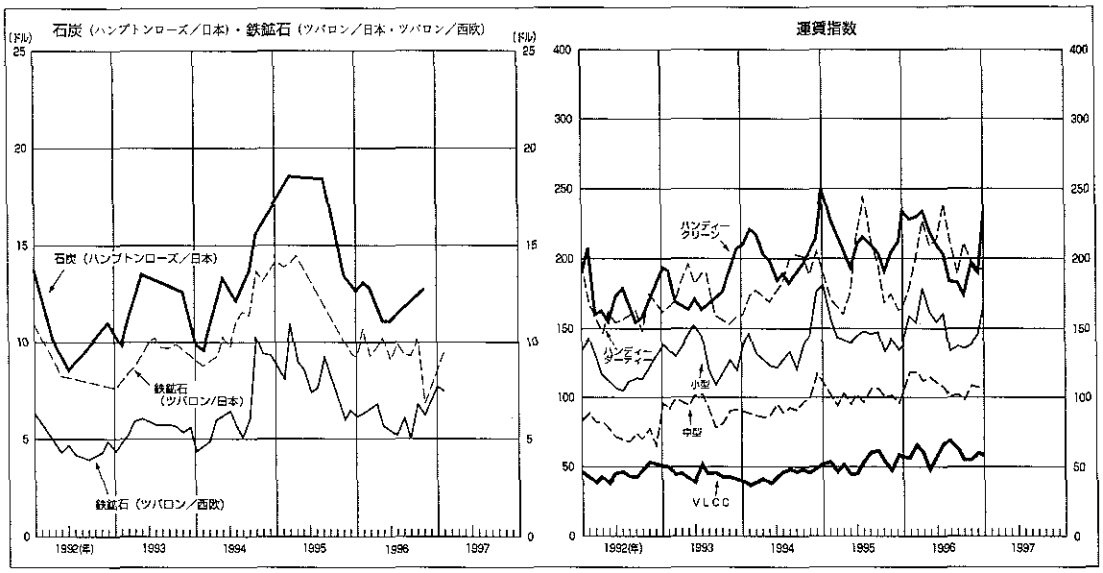
（注）①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

10．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			
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	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	29.20	24.75	26.85	23.80	15.35	14.85	14.25	13.40	13.25	11.50	13.00	12.25
2	25.15	23.00	26.00	24.60	14.90	13.75	—		10.75	10.00	11.00	
3	25.25	23.50			13.50	13.20			13.50	12.15		
4	25.50	22.50			13.50	13.20			13.85			
5	25.35	22.50			13.25	13.15			14.00	11.58		
6	24.00	21.00			11.50				—			
7	22.50	19.90			11.75	10.25			9.25			
8	22.00	20.00			—				—			
9	20.50	18.25			10.00				10.00	8.00		
10	23.00	18.75			11.85	11.30			13.25	8.00		
11	26.25	22.75			16.25	14.25			15.35	9.50		
12	27.50	24.00			14.50	14.25			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。



11. 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）

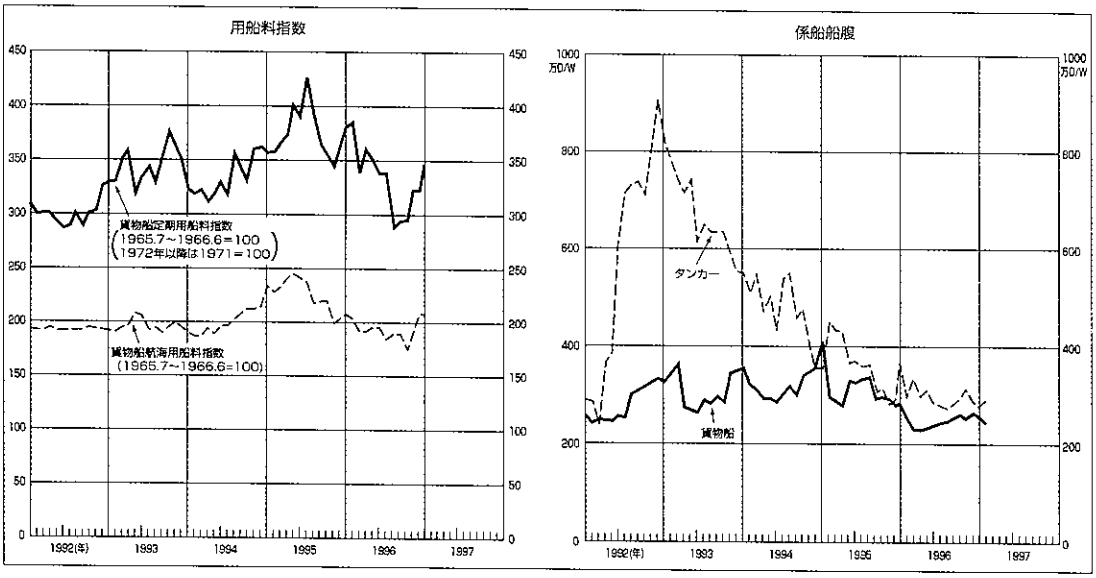
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	12.50		—		9.20		—		6.25	6.15	7.50	6.17
2	13.00	12.95	—		11.00		9.50		6.50	5.65	7.35	6.00
3	12.75				9.00				—			
4	—				—				6.80	6.25		
5	11.25				10.25				5.95			
6	11.25				8.25				—			
7	—				9.90	8.10			5.15	5.10		
8	—				9.20	9.00			6.00	4.75		
9	—				9.00				5.00			
10	—				10.10				6.75			
11	12.75				6.75				6.25			
12	—				—				—			

（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。

12. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1995					1996					1997				
	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	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6	57.3	107.2	165.6	188.4	233.8
2	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4					
3	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6					
4	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9	61.4	113.6	178.0	228.1	233.3					
5	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4	49.1	116.6	160.9	210.1	220.9					
6	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9	57.4	113.5	153.3	215.0	211.6					
7	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6	66.5	106.2	160.2	241.0	203.9					
8	63.2	107.8	144.6	214.3	212.8	69.5	100.6	135.8	217.4	181.0					
9	63.7	106.5	147.6	191.7	203.7	63.1	101.0	139.2	185.0	180.1					
10	53.7	100.0	134.6	166.3	189.1	54.3	98.0	133.0	211.6	174.1					
11	48.9	100.6	142.9	174.7	207.2	54.9	110.2	137.9	198.2	197.2					
12	61.4	96.5	131.8	162.7	214.9	60.4	107.9	147.9	190.1	186.9					
平均	53.4	101.9	146.0	185.1	212.6	60.4	109.2	149.5	203.3	206.7					

（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　㋑VLCC：15万1000トン（15万トン）以上　㋺中型：７万1000～15万トン（６万～15万トン）　㋩小型：３万6000～７万トン（３万～６万トン）　㋥H・D＝ハンディ・ダーティ：３万5000トン（３万トン）未満　㋭H・C＝ハンディ・クリーン：５万トン（３万トン）未満。



13. 貨物船用船料指数

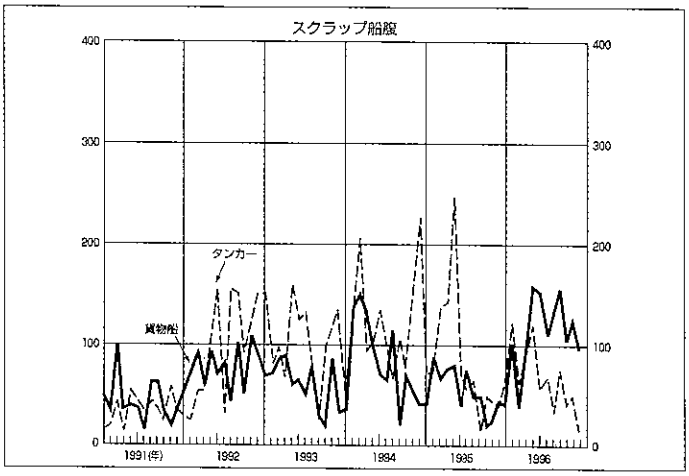
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1992	1993	1994	1995	1996	1997
1	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	209.0	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3	347.0
2	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0		326.0	326.0	320.0	358.0	386.6	
3	195.0	191.0	185.0	229.0	192.0		320.0	327.0	324.0	366.0	339.4	
4	192.0	194.0	198.0	243.0	192.0		300.0	356.0	310.0	377.0	363.0	
5	191.0	195.0	191.0	245.0	196.0		302.0	366.0	318.0	402.0	350.0	
6	195.0	209.0	198.0	239.0	195.0		301.0	319.0	334.0	390.0	339.0	
7	190.0	206.0	198.0	230.0	186.0		295.0	335.0	320.0	426.0	339.0	
8	191.0	194.0	202.0	218.0	189.0		288.0	346.0	360.0	391.0	289.0	
9	191.0	196.0	208.0	220.0	186.0		293.0	328.0	349.0	364.0	293.0	
10	191.0	188.0	212.0	221.0	176.0		301.0	351.0	333.0	355.0	294.0	
11	193.0	196.0	212.0	198.0	188.0		289.0	372.0	363.0	344.2	323.0	
12	196.0	200.0	219.0	209.0	211.0		300.0	349.0	367.0	374.7	323.0	
平均	194.6	196.3	199.8	226.1	193.3		304.8	341.5	335.4	375.5	334.9	

(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。

14. 係船船腹量の推移

月次	1995						1996						1997					
	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	289	2,399	3,238	65	2,195	4,134	272	2,210	2,778	66	2,058	3,735	248	2,110	2,589	55	1,607	2,757
2	288	2,290	3,017	68	2,472	4,710	257	2,005	2,506	60	1,636	2,980	241	1,996	2,402	57	1,628	2,804
3	284	2,281	2,999	67	2,234	4,219	245	1,911	2,392	62	1,862	3,305						
4	271	2,151	2,857	66	2,205	4,127	236	1,856	2,326	60	1,694	2,983						
5	271	2,267	3,136	61	1,933	3,459	229	1,854	2,336	56	1,754	3,120						
6	272	2.257	3,093	66	2,188	3,562	220	1,833	2,353	55	1,679	2,841						
7	269	2,120	2,916	66	1,981	3,515	218	1,828	2,412	56	1,665	2,800						
8	273	2,154	2,954	67	1,893	3,341	223	1,854	2,421	53	1,571	2,708						
9	265	2,110	2,899	68	1,757	3,085	234	1,950	2,562	55	1,657	2,800						
10	274	2,178	2,920	68	1,870	3,165	232	1,972	2,610	55	1,776	2,919						
11	265	2,151	2,850	63	1,671	2,786	239	2,002	2,543	55	1,921	3,196						
12	272	2,142	2,724	64	1,627	2,860	238	2,087	2,626	53	1,705	2,856						

(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。



15. 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	64	1,012	1,565	12	402	789
10	32	475	795	10	413	798	22	131	143	8	244	491	44	654	1,064	4	179	356
11	33	371	617	14	700	1,418	27	165	200	6	223	420	59	863	1,259	8	237	461
12	25	286	464	15	1,138	2,345	28	223	364	9	202	340	48	664	987	8	107	199
計	452	5,915	10,353	151	7,146	14,267	374	4,068	6,179	117	5,065	9,997	520	7,831	13,166	120	4,064	7,880

（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．対米ドル円相場の推移	20．内航船の船腹量
○10．不定期船自由市場の成約状況	21．国内輸送機関別輸送状況
○11．主要航路の成約運賃（原油）	22．内航海運の主要品目別輸送実績

・○印の10項目については毎月掲載、その他の項目は適宜掲載している。

編集後記

年明け早々に起こったロシアのタンカー「ナホトカ」の海難・重油流出事故は、日本海沿岸の各地に重油汚染をもたらし、大きな社会問題となり、もし日本の船会社が日本の近海で同じような事故を起こせば企業としての存立さえも危うくなるのではないかという印象を与えた。

今回の事故で流出油が海岸に漂着しはじめた頃、政府の初期対応のまずさが指摘された。確かに政府の初期段階における対応に問題がなかったとは言えないと思うが、いかにスムースな対応をとっていたとしても海岸への油漂着が果たしてどれだけ少なくなったかは、冬の日本海の気象、海象の厳しさを考慮すると疑問視せざるをえない。そういう意味からこういう事故が起こった場合の適切な処理の研究ももちろん急務であると考えるが、いかにしてこのような事故を未然に防ぐかの方がより重要な課題と思われる。

今回の事故の原因がこれから究明されていく段階で軽々に論じることはできないけれども、この事故の原因としてはロシア側が早い段階で指摘しているような浮遊物との衝突などは現実的と考えられず、むしろ船齢、メインテナンスの状態等が議論の中心となることは想像に難くない。現行のＩＭＯのルールでは20,000重量トン以上の原油タンカー及び30,000重量トン以上の精製油タンカーについては、建造された年及びその船体構造に応じ、建造後25年から30年の間の定められた時期までにダブルハル等の新基準に適合するよう定められているが、それ以下の船舶については各船級協会の一定の期間毎の検査だけに安全性が委ねられ、したがって安全性に問題があると思われる老齢のタンカーがこれからも世界中の海を航海し、今回のような事故がまたどこかの海で起きるということも考えられないことではない。

今回の事故も過去の色々な出来事と同じように時が経れば人々から忘れ去られることになってしまう虞(おそれ)があるが、そうすることなくこの事故を確実にサブスタンダード船の排除に結びつけることが我々の業界のつとめではないかと考える。

ナビックスライン
総務部文書広報グループリーダー
松本　満

せんきょう３月号　No. 440（Vol. 37 No. 12）
発行◆平成９年３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

当協会会員は147社。
（平成９年３月現在）

会社名：佐藤國汽船㈱
（英文名）Satokuni Kisen Kaisha, Ltd.
代表者（役職・氏名）：取締役会長　佐藤國吉
本社所在地：神戸市中央区海岸通８　神港ビル
資本金：67百万円
設立年月日：1914年11月16日
従業員数：海上35名　陸上13名　計48名

所有船状況	遠洋・近海・(沿海)	3隻	5,972㌧	7,906㌔
運航船状況	遠洋・近海・沿海	隻	㌧	㌔

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、また日本海側を主航路として北海道まで全域に展開）
事業概要：大正３年創業以来、戦前は近海内航のオペレーターとして活躍、戦後は内航（RORO船・貨物船・LPG船・タンカー等）の船主として現在に至る。

会社名：三立海運㈱
（英文名）SUN-RITZY SHIPPING CO., LTD.
代表者（役職・氏名）：取締役社長　倉石　昇
本社所在地：東京都千代田区丸の内1-2-1 東京海上ビル新館5階
資本金：50百万円
創立年月日：1969年８月２日
従業員数：海上０名　陸上９名　計９名

所有船状況	遠洋・近海・沿海	隻	㌧	㌔
運航船状況	遠洋・近海・沿海	隻	㌧	㌔

（該当なし）
（該当なし）

主たる配船先：該当なし
事業概要：内航、近海の社船を廃し、マンガンクローム鉱元請業務を中心に大手企業の支援を得て、一般内外航貨物の仲介、用船、売船および造船など海運コンサルタント業務を行っている。

船が支える日本の暮らし

JSA
The Japanese Shipowners' Association