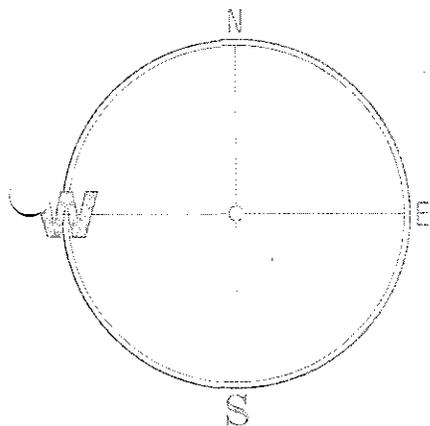


せんきょう



船協月報/1997年4月号 目次

◎巻頭言

環境保全★日本船主協会常任理事・荻野 照——1
飯野海運取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 規制緩和推進計画の最終改定について——2
2. 第113回船員制度近代化委員会の模様について——4
3. 海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会等の模様について——8

◎寄稿

日本の自動車産業のグローバル化★(社)日本自動車工業会 国際部部長・岩武俊広——9

◎随想

「ごまめの歯ざしり」★(社)日本記者クラブ 専務理事・白木東洋——14

◎特別欄

タンカーの大型油濁事故と地球環境問題への対処に喘ぐ補償体制

★日本船主責任相互保険組合 常務理事・高瀬 鴻——16

◎海運ニュース

1. 船舶からの大気汚染防止に関する新条約の審議——22
—IMO 第39回海洋環境保護委員会 (MEPC) の審議模様—
2. IMO 第2回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会 (DSC 2) の模様——23
3. 平成9年度船員災害防止実施計画——25
4. 平成9年度水先人適正員数が決定——26
—第49回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—

◎業界団体を訪ねて—訪問団体 石油鉷業連盟——28

◎海運雑学ゼミナール★第85回——30

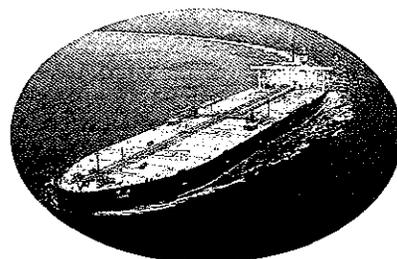
◎ London 便り——32

❖海運日誌★3月——33

❖船協だより——34

❖海運統計——36

❖編集後記——40



ダブルハルタンカー「TAJIMA」

環境保全

日本船主協会常任理事
飯野海運取締役社長 飯野 照



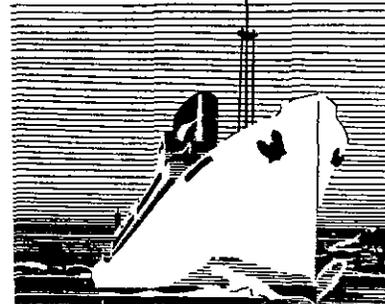
世界の産業の急発展と並行して、地球環境の破壊も進んでいます。これを背景として年々環境保護を求める声は高まりつつあります。世界に多くの環境保護団体が設立される一方で、国際条約や各国の国内法の改正や新設が行われ、各種の環境保護規制が強化されています。

我々海運業界にとっても例外でなく、MARPOL、SOLAS、およびSTCW条約等の改正が行われ、規制強化が図られています。船舶の運航に伴う環境阻害要因としては、油、有害液体物質、危険物、汚水、船上廃棄物、機関排ガス、貨物ガス、フロン、ハロン、防汚船底塗料、騒音等が挙げられます。これらのなかで現在大きな環境破壊を及ぼすものとして油による海洋汚染が特にクローズアップされ、1989年3月アラスカにて発生したエクソンバルディーズ号の座礁、海洋汚染事故を契機として、MARPOL条約により油の排出規制のみならず、タンカーの二重船殻構造または中間甲板付二重船側構造の強制化が図られました。米国ではOIL POLLUTION ACT 90が発効し、船体構造の規制のみならず船主の油濁賠償責任についても、厳しく規制が拡大されることとなりました。また1998年7月に発効するSOLAS条約のISM（国際安全管

理）コードによる船舶管理の強制化の為に、ソフト面の規制もさらに加わる事となります。その上サブスタンダード船を排除すべく、各国政府によるポートステートコントロールや民間企業のメジャーオイルインスペクションが頻繁に行われています。

このような状況下で本年1月始めに日本海で発生した、ナホトカ号折損沈没事故による北陸沿岸を襲った油汚染事故は、日本にとって未曾有の海洋汚染事故となり、油濁事故の恐ろしさ、また環境保全がいかに重要であるかを改めて認識した次第であります。事故の原因は今後の調査結果を待つ事となりますが、高齢船の保守管理が議論として持ち上がることが予測されます。この事故を他山の石として、日本船主協会も各社への自主安全点検を呼びかけ、事故の再発防止対策を講じています。

我々海運に従事している者も地球に優しい環境を守るため、船舶管理、運航に関わるソフトおよびハードの両面を今後さらに充実させ、また万一事故が発生した場合の国と地方自治体の連係による初期活動体制の確立等を含め、海陸一体となって環境保全に取り組んでいく必要があると考えています。



1. 規制緩和推進計画の最終改定について

規制緩和問題については、平成7年3月31日、政府の中長期ビジョンである「規制緩和推進計画」が平成7年度からの5カ年計画として策定され、その後計画期間が平成9年度末までの3年間に前倒しされ、現在実施中である。同計画は内外の意見・要望や行政改革委員会の監視結果等を踏まえて、毎年度末までに見直し・改定することとされており、政府は平成9年3月28日の閣議で同計画の平成8年度末の改定を決定した。

今回の改定は、平成9年度末までの期限内としては最終の計画改定に当たり、当協会はこれまでの要望事項のうちの未実現事項と、新たに会員会社より寄せられた要望を整理・集約し、平成8年11月、運輸省をはじめ各省庁に要望書を提出した（本誌平成8年11月号P.2参照）。また、その後運輸省など各省が平成9年1月に

発表した「規制緩和推進計画の見直し検討状況（中間報告）」を踏まえ、平成9年2月には、措置困難とされている項目や引き続き検討とされている項目などを含む当協会要望項目全般のさらなる検討と一層の規制緩和について運輸省に再度要望するとともに、経団連とも協調しつつ関係方面への要望を行った。

今回の改定では、日本籍船への日本人船長・機関長2名配乗体制に関し、現在審議中である海運造船合理化審議会における結論（6月を目的）を踏まえ早急に所要の対応をすること等が新たに同計画に盛り込まれることとなった。

当協会では、今後も企業の自由な事業活動を阻害する制度や時代にそぐわなくなった制度の改善および撤廃について、関係方面に強力に働きかけを行うこととしている。

規制緩和推進計画（平成9年3月28日閣議決定）における主な項目（当協会要望関係）

1. 海上運送事業等

事項名	措置内容	実施予定時期	備考
外航定期航路事業に係る届出	外航定期航路事業に係る届出の内容を見直す。	9年度	
港湾運送事業の需給調整規制	需給調整規制廃止を含む見直しにつき、平成9年度における行政改革委員会の監視活動及びその結論を踏まえて適切に措置する。	9年度	

水先制度の料金及び業務規制	a) 水先制度の料金体系を見直し、簡略化する。	9年度	海上安全船員教育審議会の審議が必要。
	b) 同一湾内に複数ある水先人会の運営を見直し、9年度中に水先業務を効率化する。	9年度	海上安全船員教育審議会の審議が必要。
臨時船舶建造調整法による船舶建造に係る規制	a) 船舶建造許可申請手続を大幅に簡素化する。	9年度	
	b) 商業的造船業における正常な競争条件に関する協定の発効後、可及的速やかに、臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行う。	協定発効後可及的速やかに	

2. 船舶検査

事項名	措置内容	実施予定時期	備考
船舶の検査	a) 国際航海に従事する旅客船について、上架船底検査に代えて水中船底検査を認めるなど、技術の進歩に応じた検査方法の合理化を図る。	一部措置済 (7年12月21日) 結論を得られるものから逐次合理化	水中検査については、海上技術安全局首席船舶検査官通達
	b) 中間検査における推進用機関及び発電用機関の開放検査について合理化を図る。	9年度上期	
	c) 救命、居住、衛生設備等について(財)日本海事協会(NK)の非旅客船の検査を活用し、管海官庁の検査に合格したものとみなすことが可能な範囲を拡大する。	9年度	NKの検査実施体制の整備等が必要。
	d) 一定の船舶について船舶検査証書の有効期間を4年から5年に延長する。	9年度 (公布後3カ月以内)	今通常国会に改正法案提出
	e) 一定の船舶について海洋汚染防止証書の有効期間を4年から5年に延長する。	9年度 (公布後3カ月以内)	今通常国会に改正法案提出
	f) 定期検査及び中間検査の受検時期の弾力化を図る。	9年度上期	
	g) 内燃機関の製造認定事業場における完成検査方法の合理化を図る。	9年度	

3. 無線局検査

事項名	措置内容	実施予定時期	備考
無線局の検査 (船舶関係)	a) 航空機局及び船舶局の検査に関し検査能力を有する整備事業等による検査を活用する。	10年1月目途 民間事業者の点検能力の認定の受付開始	今通常国会に改正法案提出 (10年4月1日施行予定)
	b) GMDSS 機器(海上における遭難防止及び安全のための条約により導入が義務付けられている無線設備)の船上での検査可能性について検討する。	一部措置済 9年3月(実証実験を実施) 9年度 (機器の改良状況及び実証実験を踏まえ、可能なものから実施)	
	c) 無線局の検査において、郵政大臣が能力を有すると認定した民間事業者が点検を行った場合に、無線局の検証の一部を省略することができる制度(認定点検事業者制度)を導入し、免許人及び免許申請者の負担軽減を図る。	10年1月目途 民間事業者の点検能力の認定の受付開始	今通常国会に改正法案提出 (10年4月1日施行予定)

4. 船舶航行

事項名	措置内容	実施予定時期	備考
タンカーの本邦初入港時における安全対策確約書	a) 液化ガスタンカーの本邦初入港時における安全対策確約書について、簡素化の方向で検討を行う。	9年度	
	b) タンカーの本邦初入港時における安全対策確約書については SOLAS 条約国際安全管理 (ISM) コードの強制化の発効に伴い、今後、作成が義務化される船舶所有者の安全管理マニュアルの内容を踏まえ、その必要性について見直す。	9年度	

5. 船員

事項名	措置内容	実施予定時期	備考
船舶料理士の資格	外国人船員による船舶料理士資格の取得を容易にするため、英語による試験を実施する。	措置済 8年9月13日	資格証明書交付
船員に支給する食料	乗船中の船員に対する食料支給の基準を見直す。	9年4月	
日本籍船への日本人船長・機関長2名配乗体制	日本人船長・機関長2名配乗体制については、海運造船合理化審議会において、日本人船員の確保策等と併せて審議されており、その結果を踏まえて早急に所要の対応をする。	9年度	9年6月目途に海運造船合理化審議会の結論
乗船履歴	海技従事者資格の取得等に必要乗船履歴の緩和について検討を開始する。	9年度	10年度までに措置 国際条約との整合が必要 海上安全船員教育審議会の審議が必要
マルシップ乗船者に係る船員個票審査	マルシップ(外国人等に貸し付けられた日本船舶)の船員として継続雇用されている場合は、乗船ごとの船員個票審査を簡素化する。	9年度	
外国船舶の乗船履歴証明	領事の証明がなくとも乗船履歴の証明ができる方法を設ける。	9年度	
航海実歴認定の申請手続	航海実歴認定の申請手続を簡素化する。	9年度	
派遣認定手続	外国法人等に派遣される予備船員に係る派遣船員認定手続の簡素化を行った。	措置済 9年3月21日	
船員保険の被保険者資格	日本籍船を所有しない船舶所有者に雇用されている者についても、一定の条件の下で船員法上の予備船員とし、船員保険の被保険者として取り扱うこととした。	措置済 9年3月21日	

2. 第113回船員制度近代化委員会の模様について

標記委員会が3月14日開催され、船員制度近代化調査検討専門委員会において検討されてき

た船員制度近代化についての報告書が提出され、了承された。

報告書は昭和52年以来、約20年間にわたり官公労使の協力により推進され幾多の成果を上げてきたが、今後、飛躍的な技術の革新がない限りはこれ以上の少数化は困難であることから、近代化実験に一応の区切りをつけることになり、今後はこれまでの成果を活用しつつ、運航技術の向上と船員制度の改善のため不断の努力を継続していくことが望ましいとしている。

なお、同報告書の最終案にまとめられた『船員制度近代化の成果と今後の方向』は資料のとおりである。

【資料】

報 告

平成9年2月20日

船員制度近代化調査検討専門委員会

本専門委員会は、平成7年6月1日の第111回船員制度近代化委員会において、同委員会の下に設置され、以後鋭意調査検討を進めてきたところ、今般、その結果をとりまとめたので、報告する。

I 本専門委員会の役割

本専門委員会は、船員制度近代化の成果を集約し、今後の課題について整理、とりまとめ等を行うため、次の事項を調査検討することとされた。

- (1) 船員制度近代化の経緯
 - ① 船員制度近代化の経過
 - ② 提言等の達成状況
- (2) 課題の整理と今後の方向
 - ① 情勢等の分析
 - ② 課題の整理
 - ③ 今後の方向

II 調査検討の概要

本専門委員会は、平成7年11月28日に第1回

委員会を開催して以来、5回にわたり委員会を開催し、調査検討を進めた。

1 船員制度近代化の経緯

船員制度近代化の経緯については、本専門委員会においてとりまとめの方針を事務局に示し、これを受けて、船員制度近代化協議会事務局を中心に、関係者の協力を得て、編纂作業が進められた。

2 課題の整理と今後の方向

課題の整理と今後の方向に関しては、本専門委員会において、概略次のような討議が行われた。

近代化船をめぐる現在の情勢については、近代化船は、昭和62年12月に222隻に達した後、減少傾向を示したが、混乗近代化船の実用化に伴い、若干回復したものの、100隻弱で推移していること、また、近代化船のなかでも混乗近代化船が主流となってきていることが確認され、近代化船を取り巻く国際経済情勢が厳しい状況にあるとの認識が示された。

近代化要員については、これまで多くの要員が養成されてきたが、近代化船隻数の頭打ちと混乗化によって、近代化資格活用が狭まっていること、また、部員の新規採用の停止等により、一部の要員が不足していく懸念があることが指摘された。

以上のような現状認識を踏まえ、課題として、近代化実験の今後、将来の外航船員像、今後の教育制度のあり方、技術革新への対応、近代化システムの今後、近代化船の今後と日本人船員の確保・育成等が提起され、今後の方向等について討議を行った。

近代化実験の今後

近代化実験については、近代化委員会第四次提言が概ね達成され、現状ではこれ以上の対応は考えられないことから、一応の区切りをつけることが共通認識となった。

近代化の評価

近代化実験に一応の区切りをつけるに当たり、これまで近代化が果たしてきた大きな役割を正當に評価する必要性が確認され、技術革新に対応した船員制度の改革、運航技術の向上、船員の意識改革、外航海運の国際競争力の一定の維持等の成果が指摘された。特に、近代化推進に当たった官公労使の協力体制自体にも高い評価が与えられるべきであるとの見解が表明された。

将来の外航船員像

日本人船員は、海上においては、混乗化の進展のなかで、技術面及び管理面での指導者としての役割、さらに、陸上においても、物流や船舶管理に当たる管理者としての役割を果たしていくことが求められるとの認識が示され、将来の外航船員像として、海陸両用の海運技術者という考え方が提示された。

今後の教育制度のあり方

教育制度については、教育機関における甲・機両用教育と混乗船における原職中心の就労体制との間にギャップが生じているとの指摘がある一方、混乗船における指導者として、また、陸上の船舶管理者としては、反対職の知識・技能が活用されとの議論があり、現行制度の基本を継承しながら、問題点を改善していくとの考え方が示された。ただし、教育制度は、それ自体が大きな問題であるので、別途、具体的な検討が必要であることが確認された。また、海陸両用の海運技術者の養成のあり方も検討の必要性が指摘された。

技術革新への対応

技術革新に対しては、関係者それぞれの立場で不断の対応が必要であることが認識されるとともに、今後の技術革新の内容によって、その時点でふさわしい手法を検討する必要性も指摘された。また、技術革新に対しては、今後とも制度面でも適切な対応を図っていくことが望ま

れるとの指摘があった。

近代化システムの今後

近代化システムの今後については、近代化システムを継続しつつ、これまでの近代化の成果を有効に活用していくことが望ましいとの認識が示された。

近代化船の今後と日本人船員の確保・育成

近代化船を含む日本籍船の維持と近代化要員を含む日本人船員の確保・育成は、今後の重要な課題であることが提起された。近代化船については、近代化システムを継続していくなかで、一部要員の不足等に対応し、将来的には配乗構成の見直しについて、検討が必要な場合もあるとの指摘があった。

また、運航士を含めた若手船員の確保・育成には、将来を見据えて、十分な配慮が必要であることが認識され、その育成については、指導者の資質も重要であるとの意見があった。日本人船員の高度な運航技術は、今後とも維持・向上を図り、次代に継承していく必要があること、また、日本人船員は、他が有しない能力を中心に国際的な優位性を保持する必要があることが指摘された。

III 調査検討の結果

本専門委員会は、調査検討の結果、船員制度近代化の経緯等について別冊の「船員制度近代化」をとりまとめるとともに、課題と今後の方向等について本報告別紙の「船員制度近代化の成果と今後の方向」をとりまとめた。別紙の内容は、別冊の「第8章 まとめ」にも盛り込んでいる。

別紙

船員制度近代化の成果と今後の方向

わが国の船員制度近代化は、昭和52年に基礎

的な調査に着手して以来、概ね20年間に亘り、官公労使の協力により推進され、幾多の成果を上げてきた。

昭和54年に発足した船員制度近代化委員会は、船舶における技術革新の進展に対応して、船員制度のあるべき姿を探求しつつ、船員の資格及び乗組みの体制の試案についてその実行の可能性及び妥当性を実験・検証するとともに、数次に亘って提言を行ってきた。提言は、船員制度の改革に結実し、近代化が進められてきた。

平成4年の近代化委員会第四次提言も概ね達成されたことを踏まえ、同提言で指摘したように、今後、飛躍的な技術の革新がない限りは、これ以上の少数精鋭化は困難であると考えられることから、近代化実験に一応の区切りをつけることとなった。

今後は、関係者それぞれにおいて、近代化の成果を活用しつつ、技術革新に適切に対応し、運航技術の向上と船員制度の改善のため不断の努力を継続していくことが望まれる。

1 近代化の成果

近代化は、わが国船員社会に大きな変革をもたらした。乗組み基準、設備基準及び陸上支援体制をセットとした近代化船の制度化に併せ、近代化要員の制度化及び教育制度の改革も実施された。

昭和58年から平成5年にかけて、4種の近代化船（A船、B船、C船及びP船）が順次実用化され、P船では世界最少乗組み（11名体制）が実現した。さらに、平成6年以降混乗近代化船が、平成7年にP船の洋上メンテナンス制度が、それぞれ実用化された。

近代化要員としては、甲・機両用の職員又は部員として、W/O、KW/O、DPC、また、事務部門でもKSの制度が設けられた。その養成のため、商船大学、商船高等専門学校、海員学校等の学制が大幅に改組された。

近代化を推進するなかで、わが国の運航技術はさらに向上し、相当完成度の高いものと

なった。また、船員の意識改革が行われ、船内文化が変わってきた。そのことが、近代化をここまで成功に導く基盤となった。国際経済情勢の変動は著しく、順風ばかりではなかったが、近代化はわが国外航海運の国際競争力の維持に一定の役割を果たした。

近代化は、船員をはじめとして、船員・海運問題に係わる官公労使関係者が総力を挙げて取り組んだ大掛かりなプロジェクトであった。近代化推進に当たって構築してきた官公労使の協力体制自体にも高い評価が与えられよう。

2 近代化の現状

近代化船は、昭和58年に初めて実用化されて以来、当初は年々増加し、わが国外航船の中核的な地位を占めることが期待され、昭和62年12月には222隻に達した。しかし、その後、急激な円高のため海外売船によりわが国外航船全体が大幅に減少するなか、近代化船も減少傾向に陥り、平成6年には一時80隻を割り込んだ。平成6年に混乗近代化船が実用化されてからは、若干回復し、その後100隻弱で推移している。

そのなかで、日本人船員フル配乗の近代化船から混乗近代化船への移行が多く、新マルシップ等から混乗近代化船への移行もみられ、近代化船の過半は混乗近代化船である。また、P船の大半は、洋上メンテナンス制度を活用している。

近代化要員のうち、W/Oは、近代化教育の進展により、年々増加してきている。しかし、KW/O、DPC、KSについては、当初かなりの人数が養成されたが、部員の新規採用が停止されたため漸減しており、R系のW/Oとともに、一部の要員不足が起きつつある。

3 近代化の課題と今後の方向

近代化は幾多の成果を上げてきたが、取り

巻く環境には厳しいものがある。近代化実験に一応の区切りをつけるに当たり、残された課題と今後の方向について整理すると次のように考えられる。

(1) 将来の外航船員像

近代化が当初目指していたものは、少数精鋭の日本人船員フル配乗による船舶の運航であったが、現在は近代化船においても混乗船が主となっており、日本人船員は、技術面及び管理面の指導者としての役割を果たすことが求められている。さらに、陸上において、物流や船舶管理に当たる管理者としての役割を果たしていかなければならない。

今後は、海陸両用の海運技術者として、幅広い活躍が期待されている。

(2) 教育制度

現在、教育機関においては専攻コースに加えて反対コースの知識・技能も持つという甲・機両用教育が行われているが、乗船機会の増えている混乗船においては原職中心の就労体制となっており、そのギャップが指摘されている。しかしながら、混乗船における技術面及び管理面の指導者としては反対職の知識・技能は有用であり、さらに、陸上における船舶管理技術者としては反対職の知識が必要である。

教育制度については、別途具体的な検討が必要であるが、現行制度の基本を継承し

ながら、問題点を改善していくことが望まれる。さらに、海陸両用の海運技術者の養成については、教育機関と船社の役割分担も検討する必要がある。

(3) 技術革新への対応

船舶に関する技術は日々革新されていることから、それに対応し、運航技術の向上のため、不断の努力を続けていく必要がある。近代化の成果を活用しつつ、関係者それぞれの立場で取り組んでいかなければならない。

(4) 近代化システムの継続

近代化実験に一応の区切りをつけることとなったが、近代化が果たしてきた大きな役割は正当に評価されなくてはならない。これまで構築してきた近代化システムは継続しつつ、近代化の成果を有効に活用していくことが望ましい。

(5) 近代化船の今後と日本人船員の確保・育成

近代化システムを継続していくなかで、一部要員の不足等に対応し、配乗構成の見直しも検討する必要がある。

W/Oを含め若手船員の確保・育成については、様々な形態が考えられるが、将来を見据えて、十分な配慮が必要である。

近代化を推進するなかで培ってきたわが国の高度な運航技術は、今後とも維持・向上を図っていかなければならない。

3. 海運造船合理化審議会海運対策部会 小委員会等の模様について

3月21日、海造審海運対策部会小委員会が開催された。同小委員会においては、2月13日開催の第8回SECOJ国際船舶制度推進調査委員会です承された同委員会の取りまとめの骨子をベースに、国際船舶制度の拡充策に関する取りまとめ方向について審議が行われた。

今後、さらに当日の小委員会での意見を踏ま

え、関係者間で国際競争力の確保に向けた諸施策等についてさらに検討が進められ、本年6月を目途に海造審としての報告が取りまとめられる予定である。



日本の自動車産業の グローバル化

(社) 日本自動車工業会
国際部部長 岩武俊広

1. はじめに

今年、日本自動車工業会は設立以来30周年を迎える。設立当時の1960年代は高度経済成長に支えられ国内のモータリゼーションが開花した。当時は、未だ自動車輸出も少なく、KD（現地生産用部品）輸出などはその定義さえ明確でなかった時代である。

国内需要が急増する一方で、1970年以降、世界各国への自動車輸出も本格化し、1970年に100万台、1973年に200万台、1980年に500万台を突破し、1985年には673万台と過去最高を記録した。しかし、その後、欧米における保護主義的な措置や円高の影響などを受け、国際的な生産体制への移行が進み自動車輸出台数は継続的に減少している。とりわけ、北米への輸出が減少しており、1981年以降、対米輸出自主規制（1994年撤廃）が実施される一方で、1980年代後半には現地工場での生産が本格化してきた。また、欧州のイギリスをはじめとして、オランダ、スペインなどへ日本車メーカーが工場進出したのもこの時期である。

日本からの完成車輸出が減少する一方、現地化が高まりこれまでは現地工場向けに出荷されるKD輸出が活発化してきた。しかし、今後は一層の現地化要請と国際競争力向上のため、

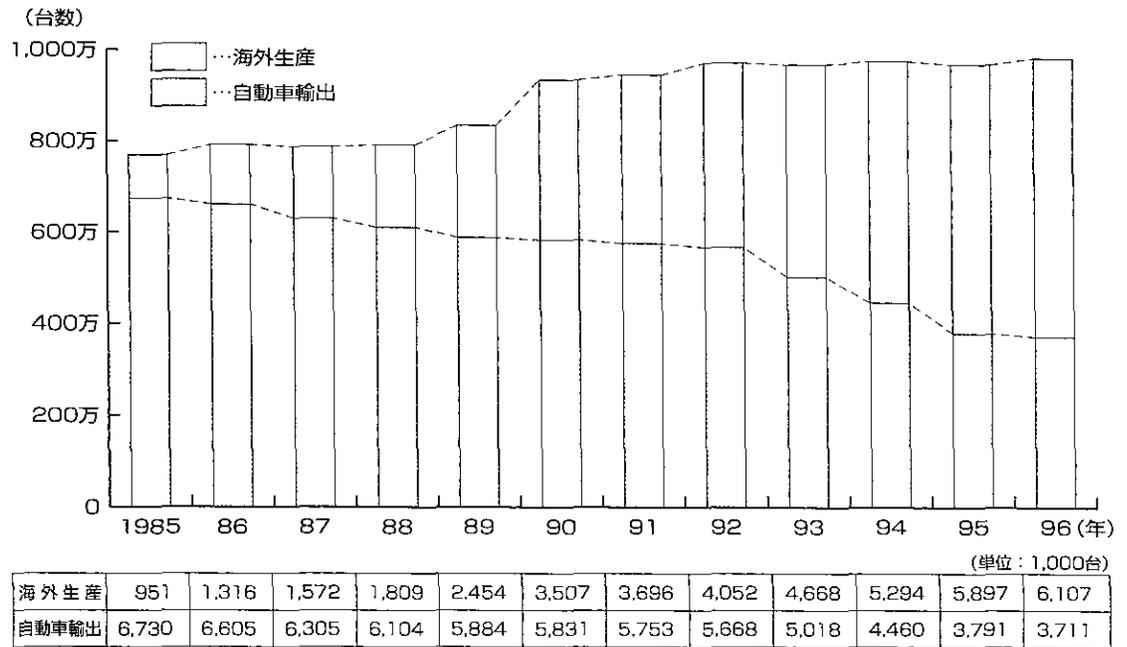
QCDDM（品質、コスト、開発、調達、マネジメント）のトータル評価に基づいて、世界各国から最適な部品を調達する傾向が強まることから、日本に限定されずより競争力のあるところからの部品出荷が見込まれる。今後は、KD部品出荷において日本以外からの出荷も増えることが予想される。

2. 日本の自動車産業の輸出動向

1996年の自動車輸出台数は、3,711,454台で前年比2.1%減となり、1986年以降11年連続して減少となった。台数としては1977年以降最も低い水準、生産に占める輸出の割合は35.9%で1974年以降では最低となった。

海外市場でのトータルな日本ブランド車の供給状況をみるため、日本の自動車メーカーの海外生産と自動車輸出を足し合わせてみると、自動車輸出が最も多かった1985年と1996年を比較した場合、海外への輸出が約302万台減少しているのに対し、海外生産は514万台増加した結果、日本車の海外総供給は、この11年の間に約212万台増加したことになる。完成車輸出が減少している一方で、日本の自動車メーカーの自動車生産がいかに現地化されたかが解る。

【図1】自動車輸出と日本メーカーの海外生産台数の推移



出所：日本自動車工業会

注：海外生産の統計は、各国で発表されている生産統計から日本メーカー関係の海外生産といえるものを集めて作成している。一部推計を含む。他社ブランドで生産されているものを含む。

3. 市場別動向

(1) 北米

まず、米国においては、日本メーカー7社（本田、トヨタ、日産、三菱、マツダ、富士重、いすゞ）が単独あるいは合弁で現地生産を進めており、1996年の対米輸出台数は、1,098,504台で前年比10.6%と減少している一方、現地生産はそれに反比例して徐々に伸びている。今や米国における日本車ブランドのシェアは約3割を占めるが、そのうち約7割が現地生産である。現在、米国ではスポーツ・ユーティリティ・ビークルやミニバン、ピックアップトラックといったタイプの車が、乗用車を上回る需要の伸びを示している。日本車メーカーは、まだこのタイプの車を現地生産していないこ

ともあり、日本からの輸出も当面増加傾向にある。

カナダにおいては、トヨタ、本田、スズキ（GMとの合弁）の3社が進出しており、1996年の現地生産は約37万台で今後の伸びが期待されている。カナダでの現地生産においては、輸出比率が約75%と非常に高く、とりわけ1994年に北米自由貿易協定（NAFTA）が発効されて以来、カナダより小型車の米国向け供給が増加している。

(2) 欧州

EU向けの自動車輸出は、1991年から連続して減少しているが、1996年実績は、801,858台で前年に比べ1.2%増加した。

日本政府とEU委員会は、西暦2000年にEU市場が完全に自由化されるまでの経過

【表1】 北米地域への自動車輸出と現地生産台数の推移

(単位：台)

年	北米向四輪車輸出台数				北米での日本メーカーの四輪車生産台数			
			内 U S A				内 U S A	
	台数	前年比(%)	台数	前年比(%)	台数	前年比(%)	台数	前年比(%)
1985	3,384,562	120.9	3,131,997	121.4	361,170	151.1	361,170	151.1
1986	3,719,035	109.9	3,434,162	109.6	617,562	171.0	617,119	170.9
1987	3,380,444	90.9	3,084,750	89.8	747,180	121.0	731,495	118.5
1988	2,978,816	88.1	2,695,835	87.4	752,778	100.7	702,148	96.0
1989	2,725,167	91.5	2,430,259	90.1	1,101,754	146.4	993,128	141.4
1990	2,521,823	92.5	2,236,988	92.0	1,765,507	160.2	1,494,271	150.5
1991	2,363,184	93.7	2,075,523	92.8	1,854,136	105.0	1,548,079	103.6
1992	2,048,826	86.7	1,773,252	85.4	2,008,662	108.3	1,702,926	110.0
1993	1,792,212	87.5	1,617,386	91.2	2,218,789	110.5	1,879,550	110.4
1994	1,757,918	98.1	1,643,221	101.6	2,575,224	116.1	2,210,814	117.6
1995	1,301,218	74.0	1,228,096	74.7	2,748,582	106.7	2,358,833	106.7
1996	1,169,073	89.8	1,098,504	89.4	2,728,144	99.3	2,362,730	100.2

出所：日本自動車工業会

注：現地生産台数は、各国業界団体のデータから、日本メーカー関係を取り出して集計。他社ブランドで生産されているものを含む。

【表2】 欧州地域への自動車輸出と現地生産台数の推移

(単位：台)

年	欧州向四輪車輸出台数				欧州での日本メーカーの四輪車生産台数	
			内 E U			
	台数	前年比(%)	台数	前年比(%)	台数	前年比(%)
1985	1,363,694	107.6	995,489	103.3	44,658	179.2
1986	1,563,531	114.7	1,103,735	110.9	75,163	168.3
1987	1,643,402	105.1	1,172,870	106.3	102,943	137.0
1988	1,705,363	103.8	1,212,853	103.4	166,933	162.2
1989	1,708,934	100.2	1,237,227	102.0	243,061	145.6
1990	1,750,497	102.4	1,256,328	101.5	255,833	105.3
1991	1,709,474	97.7	1,263,999	100.6	306,849	119.9
1992	1,607,578	94.0	1,359,516	92.7	406,828	132.6
1993	1,280,988	79.7	1,086,353	79.9	556,373	136.8
1994	1,053,095	82.2	910,463	83.8	558,993	100.5
1995	918,831	87.3	792,058	87.0	686,848	122.9
1996	948,712	103.3	801,858	101.2	789,550	115.0

出所：日本自動車工業会

注：現地生産台数は、各国業界団体のデータから、日本メーカー関係を取り出して集計。他社ブランドで生産されているものを含む。

措置として、EU 向け日本車輸出台数をモニタリング（自主規制）することを1991年に合意している。1996年のモニタリング枠は1,079,000台である。カナリー諸島を含んだ EU 向けの自動車輸出台数が、808,023台となり、モニタリングレベルを下回っている状況にある。

欧州市場において日本車メーカーは、イギリスに4社、ほかにスペイン、ポルトガル、オランダ、ハンガリー、イタリアに工場進出している。1996年の日本メーカーの他社ブランドを含む現地生産は、789,550台で日本からの輸入台数を下回っているものの、年々増加傾向にある。

【表3】 アジア地域への自動車輸出と現地生産台数の推移
(単位：台)

年	アジア向 四輪車輸出台数		アジアでの日本メーカー の四輪車生産台数	
	台数	前年比(%)	台数	前年比(%)
1985	710,587	107.8	209,089	496.8
1986	456,258	64.2	283,412	135.5
1987	472,877	103.6	356,258	125.7
1988	473,749	100.2	466,489	130.9
1989	512,540	108.2	612,402	131.3
1990	569,143	111.0	967,390	158.0
1991	565,933	99.4	1,057,795	109.3
1992	632,795	111.8	1,163,830	110.0
1993	744,441	117.6	1,395,046	119.9
1994	594,335	79.8	1,663,770	119.3
1995	616,027	103.6	2,033,597	122.2
1996	620,016	100.6	2,117,754	104.1

出所：日本自動車工業会
注：現地生産台数は、各国業界団体のデータから、日本メーカー関係を取り出して集計。他社ブランドで生産されているものを含む。

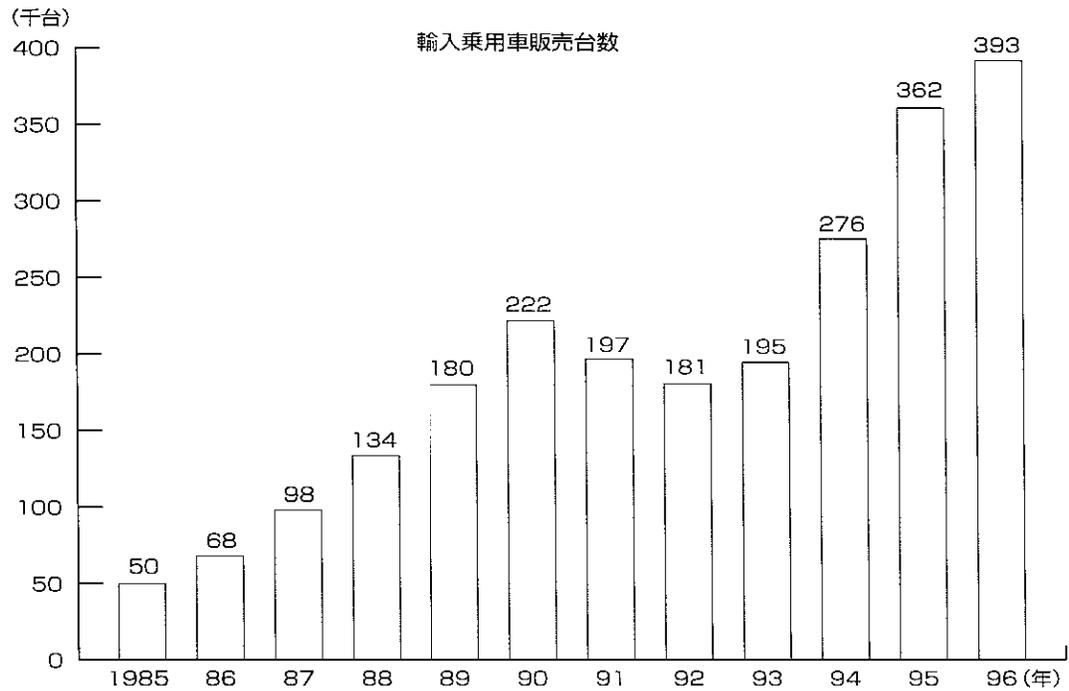
(3) アジア

アジア向けの1996年の自動車輸出は、ASEANの景気が一段落したこともあり、620,016台で前年比0.6%増とこれまでに比べ低い伸び率となった。

米国・欧州に続く市場であるアジアは、ASEANを中心に1980年代後半以降、外国投資の急増、工業化の進展、国民所得の向上等により、急速に拡大した。ASEAN地域では現地化がすすめられている一方で、日本からの輸出も伸びており、今後も成長が見込まれている。

また、改革開放政策を進めている中国は、残された最大の市場として注目を集めているが、日本の自動車メーカーも現地企業との合併等により参入を進めている。

【図2】 日本の輸入車市場の推移



出典：日本自動車輸入組合

4. 国内需要

バブル経済が崩壊した1992年以降、国内の自動車市場は低迷が続いていたが、1994年から景気の緩やかな回復と買い換え需要の顕在化などから、1996年の自動車国内需要は7,077,745台（前年比3.1%増）で、3年連続して増加している。1997年3月までは、消費税引き上げ前の駆け込み需要の発生がこれに加わり増加が見込まれるが、4月以降の予測は難しいものがあり、暦年ベースでは前年を下回ることも考えられる。

一方、輸入車の販売台数は、これまでの円高や消費者嗜好の変化、外国車メーカーの販売努力などにより大幅に増加してきた。今後は昨今の円高修正により若干伸び悩むことが予想されるが、ある程度の伸びは見込まれる。わが国の市場は、米国に次ぐ世界第2位の市場規模であることから、他の自動車生産国にとって魅力的な市場であり、各国からの輸入努力が進められている。1996年の国内需要で乗用車のうち、輸入車は約40万台で約10%のシェアを占めており、ここ数年米国車の販売台数が大幅に伸びている。

今後、輸入車が増加傾向を持続する中で、昨今の規制緩和により、自動車に係わるさまざまな規制も取り除かれていくという状況にあり、日本市場においても一層のグローバル化の波が押し寄せている。

5. むすび

世界の自動車産業は、これまでの各自動車メーカーが各々の自国内に向けた活動の傍らで海外を見てきた時代は終わり、世界経済のグローバル化により、今や国際競争の時代を迎えている。米国、欧州という市場は依然として世界市場の中で大きなシェアを占めているが、自動車

が世界中の消費者の手に届くようになりつつあり、今後はこれら以外の地域での成長が見込まれている。

自動車産業がグローバル化したことに伴い、一企業、一国では解決できない問題が出てきており、その一つとして多国間の基準・認証制度の調和活動があり、日本・欧米自動車業界にとっては、優先的な課題の一つとなっている。

基準・認証制度が調和されることにより、貿易障害の軽減となるだけでなく、最終的にはユーザーの負担軽減にもつながることから、日本自動車工業会では、この問題について国連欧州経済委員会の車両構造専門部会（WP29）やACEA（欧州自動車工業会）、AAMA（米国自動車工業会）など業界団体と連携をとりながら、検討を進めている。

また、日本の自動車業界では、自動車の保有増加に伴う公害や環境、安全性といった問題に対し、政府と共にハード、ソフト面においてその対策を進めている。安全性や環境等の問題は、日本に限らず自動車を保有するすべての国において共通の問題であり、世界の自動車メーカーにとって最優先課題である。全世界の自動車の安全性が向上し、環境に優しいものを目指して国際的な調和が図られるよう、地球規模での対策が望まれている。

自動車産業にとって、グローバル化が進むことは、海外市場のみならず国内市場においても、欧米自動車メーカーとの激しい競争が繰り広げられることを意味する。一方、こうした基準・認証の調和や安全・環境面においては、各国政府ならびに業界間での協力が今後ますます重要性を増すという意味をもつ。

随想



「ごまめの歯ぎしり」

(社)日本記者クラブ 理事 ◆白木東洋

愚妻が受験産業で模擬試験の答案を添削するアルバイトをしている。忙しいときには徹夜をし「目が疲れる」とか「肩がこる」とかぶつぶついつている。いい加減に辞めろというのだが、一向に聞き入れるようすがない。そのくせ所得税の申告対象にならないところを見ると、いくらも貰っていないらしい。

その愚妻が「これでは生徒が可哀想」と、ときどき嘆声をあげる。先日も「このごろはルネッサンスと書くと×なんだってね。ルネッサンスと書かないと正解じゃあないんだって」というのでさすがに驚いた。新聞紙上でも「ルネッサンス」になって久しいが、「ルネッサンス」と使っても良いはずではなかったか。あわてて最新の字引を片端から当たってみたが、ルネッサンスとともに「ッ」の入ったルネッサンスも厳然として残っていた。にもかかわらず、教科書ではルネッサンスだけしか採用していないという理由で×にする事になったらしい。

一受験産業の模擬試験と軽く見てはいけない。文部省の統一方針が裏にあるからだ。おかしいことは枚挙にいとまない。なにも中学校の社会がひどいわけではないが、いくつか例を挙げてみよう。

「ッ」を入れないと×になる言葉もある。旧ソ連の地域生産複合体「コンプレックス」は「コンプレクス」と書くと間違いである。ソ連が崩壊して久しいのに、まだこんな社会主義を礼賛するような問題を出し続けることすらおかしいのに、「ッ」一字につまらぬ神経を使わせているのだから噴飯ものだ。

同じようにオリパー・クロムウエルはクロムウエルだと×、クロマニオン人もクロマニオン人では減点対象になる。元の皇帝「フビライ・ハン」は「フビライハン」と「・」を抜くとだめだ。享保の改革を「きょうほ」とひらがなで書いたら×であることはわかるとして、「夏に親潮の上を吹く冷たい北東風を何というか」と

いう問題の正解は「やませ」であり「ヤマセ」は罰点だ。そして鹿児島島の「しらす」台地は「シラス」台地でなければならない。

五箇条の御誓文は5箇条だとアウトだが、二・二六事件や五・一五事件は2・26でも5・15でも良い。歴史上の事象は漢数字で書くべきだが、2・26事件などは教科書によっては洋数字書きになっているのもあるからだそうだ。発生した月日が事件名になっているのだから、どっちを書こうが大きなお世話だ。

すでに、いい加減読むのがいやになられたと思うが、実例を挙げるにこしたことはないので、もう少しお付き合いをいただきたい。

「企業間の公正な自由競争をうながし、独占の弊害をなくすために制定された法律は何か」の答えは独占禁止法だが、独禁法はダメ。同様に公取委だとか、日銀と略称で答えると×。「日本の最大の製品輸出国は」との設問には米国、U.S.A.と書いたのでは×でアメリカ合衆国と書かねばならない。国名は正式名称で書かねばならぬというのだ。ところが「世界で最初に産業革命が起こった国。近年北海油田の開発により石油の輸出国になった」のはイギリスが正解だという。イギリスというのは正式な国名なのだろうか。ちなみに英国と書くと減点だ。

「1929年のアメリカ合衆国での株価の大暴落をきっかけに世界の資本主義諸国で起こった経

済の混乱をなんというか」では恐慌や大恐慌と書くとダメで世界恐慌としなければならない。

こんな試験を出されて、社会が好きになる生徒がいるだろうか。私などが中学生のころは、教科書を離れて先生がしゃべってくれるルネッサンスの話にわくわくしながら聞き入った経験がある。抑揚のない仮名書きの「ルネッサンス」が、あの絢爛たる文化の華が咲いた時代を彷彿とさせるだろうか。だいいち国語の読解テストではないのだから、理解さえしていればカナの一字くらい間違えていても罰点を付けられるようなことはなかった。

冷戦の終了、バブル後の経済の低迷以来、日本はその国家目標を失ってしまった感がある。政治家にしろ、官僚にしろ、財界人にしろすべてが、使命感を喪失しているとしか思えない。教育もまた同様だ。教育の目標とは、子供たちをどんな日本人に育てるかということだ。それが全くわからなくなっているから悪しき平等主義だけがばっこし、重箱の隅をほじくるような試験が横行する。

「これでは日本の将来は暗澹たるものだ」と悲憤慷慨していたら愚息から「ごまめの歯ざりだな」といわれた。「ごまめ」というのはひらがなだったかカタカナだったか。どちらを書くかと正解なのだろう。

特別欄

タンカーの大型油濁事故と 地球環境問題への対処に喘ぐ補償体制

日本船主責任相互保険組合 常務理事 高瀬 鴻

11年目毎に起こるタンカーの重大事故

不思議なことにタンカーの重大事故は11年の周期で起こる。クウェート原油11万7,000トンを積載したトリーキャニオン号が英国ランズエンドとシリー島間の岩礁に激突し、英国ならびにフランスの海岸線に多大の損害を与えたのは1967年3月18日早朝のことであった。

それから11年たった1978年3月16日、228,513重量トンのVLCCアモコ・カディス号が操舵装置の故障で大しけの中タグボートで曳航中、“No Cure. No Pay”の救助契約の条件で揉めているうちに、フランス沿岸で座礁し、22万トンの原油が流出した。これによるフランスの損害は十数億ドルに上ったと言われている。

さらに奇しくも、アモコ・カディス号の事故から11年たった1989年3月24日の有名なエクソン・ヴァルデス号の原油流出事故が発生したのである。エクソン・ヴァルデス号は暖冬のため氷河から滑り落ちた氷塊を避けて航行中、暗礁に乗り上げ、船体に大きな亀裂が発生し、事故発生後2～3時間の内に4万1,000トンの原

油が流出し、3万羽余りの野鳥、約千匹のかわうそなどの貴重な野生動物の死体が海岸線に打ち上げられた。エクソンは企業イメージを守るためもあって、約1万人の人員と23億ドルの費用を投入して、海岸線を清掃し、連邦政府ならびに州政府に11億ドル余り、漁民に2億数千ドルの補償金を支払ったが、1994年8月にはアンカレッジの裁判所で50億ドルという巨額の懲罰的損害賠償責任を課す陪審評決が下った。これはエクソンの経常利益に相当する金額で、しかも先に40億ドルもの支出をした上での追加負担であり、さすがのエクソンも上級審で、その不当性を争う決意を固め、現在も係争中である。

ナホトカ号が巻き起こした誤解の渦巻き

タンカーのこれらの大規模な事故はいずれも欧州、米国で発生した事故であり、世界第二位の石油輸入国の日本では小規模の油濁事故には無縁ではなかったものの、いずれも大事に至らず、大規模な油濁事故の経験がなかった。

ところが日本人のほとんどが、お屠蘇でほろ酔い気分であった1月2日、降って湧いたよう

にロシアの老朽タンカー「ナホトカ」号が島根県隠岐島沖で荒天に遭遇し、本船は船首部分と本体が2つに分裂し、本体部分が沈没するという「貫い事故」が発生した。油濁事故など対岸の火事くらいにしか考えていなかった日本人にとっては寝耳に水の大事件であった。

そして、その船首部分が、破壊された船倉内の重油3,700トンと共に福井県三国町に流れついたことから、「その油濁除去・清掃費用を誰が負担するのか」、「漁業損害は誰が賠償するのか」と議論が沸騰するに至った。船齢26年のおんぼろタンカーの所有者がプリスコ・トラフィックというロシアの無名の船会社と聞いて、果たして賠償能力があるのだろうかとの危惧を持たれたのも無理はない。このような懸念に対するセルゲイ・ビトカゾフ社長の答が振るっていた。「当社は英国の保険組合トーマス・ミラーP&Iに加入しており、同組合から5億ドルが支払われる。環境被害への補償は可能」と。また、別の新聞は同社の付保額は7億ドルであると報道した。5～7億ドルといえば、日本円で600億円ないし900億円弱に相当し、被害地域に「これで補償は大丈夫」との安堵感が流れた。

しかし、これは完全な誤解であって、PI保険の付保額の上限が船主の責任限度を決めるのではなく、国際条約や国内の制定法に基づいて船主の損害賠償責任が決定し、その賠償額をカバーするのがPI保険なのである。その意味でPI保険者はあくまでも裏方であって、主役ではない。

PI 保険と国際グループ

通常、保険というと、東京海上、三井海上、安田火災というような損害保険の会社を思い浮かべる。しかし、これらの保険会社が引き受けている船舶保険、貨物保険などは自己が所有する財産の滅失損傷を補償する機能を持つものであって、ナホトカ号の事故のような第三者に対する損害賠償をカバーする保険は売り出していない。ところが船会社が商売をするために船舶を運航するに当たっては、大なり小なり事故に遭遇することは不可避であり、期せずして第三者に被害を与えるケースがしばしば生じるのは、荒天など海上の危険と孤立して格闘しなければならない海上運送事業の宿命である。不幸にして海難事故に遭遇した場合、仮に船舶保険で自己の財産として船舶が保全されたとしても、多額の損害賠償金の支払いを求められれば、海運業の営業の継続はその度に危殆に瀕することになり兼ねない。そこで、民間の損害保険会社の引き受けたがらない第三者に対する損害賠償責任を船会社が非営利の相互保険組合（クラブ）を組織して付保し、不幸にして海難に遭遇した船会社をお互いに助け合うこととしたのである。

また通常P&Iクラブと称する相互保険組合の大手14クラブは、国際的なグループを組織し、リスクをプールしている。この国際P&Iグループには世界総船腹量の約90%に相当する4億総トンの船舶が加入しており、年間の総収入保険料は14億ドル程度である。ビトカゾフ社長が補償可能と言明した5億ドルはこのグループ全

体の総PI保険料14億ドルの36%に相当する。国際P&Iグループは7万隻に及ぶ世界商船隊の日々の運航に伴って発生する港湾設備損傷、漁網損傷、環境汚染損害から人身事故、密航者の送還費用、貨物の滅失損傷に至るまで、ありとあらゆる損害賠償責任をカバーしなければならないので、一つの事故に総源資の36%を使ってしまうわけには行かない。かの有名なエクソン・ヴァルデス号の事故以降も、1993年にはブレア号はスコットランド沖で85,000トンの油を流しているし、昨年(1996年)には英国のミルフォードヘブン湾でシーエンプレス号が72,000トンの原油を流すという大事故が発生している。ピトカゾフ社長の言うように5億ドルもの損害賠償を全てカバーしていたら、P&Iクラブは破産してしまう。でなければ、世界の海運界は目の玉の飛び出るような高額なPI保険料を支払わなくてはならなくなってしまう。

船主責任制限制度の特殊性

しからば、船主の責任はいかなる法律的根拠に基づいて決まるのであろうか？

古くから海運業には広範なかたちでの責任制限制度が認められてきた。「運送人は船長、海員、水先人その他運送人の使用するものの航行又は船舶の取扱に関する行為によって生じた運送品の損害については賠償の責めに任じない」

(航海過失免責)とされているし、火災に基づく事故も免責である。また第三者に対する損害賠償責任についても、かつては航海の終わりにおける海上の財産を債権者に委付することによ

って、全ての責任を免れる免責委付制度が存在したし、現在においても船主の責任を一定の金額に限定する金額責任主義が57年船舶所有者責任制限条約や76年海事債権条約というかたちで国際的、普遍的な海運規範として認められている。

なぜこのような他の産業には例をみない総体的な有限責任制が認められているのであろうか？

それは多分「(1)一つには古くから認められていたと言う沿革的理由、(2)巨額な運送用具である船舶によって危険性の大きな航海をする航海業を保護する、(3)航海の便宜と安全のため船長の代理権限が大きい、(4)船主の船長および海員に対する指揮監督が困難で船長などの技倆は国家が公証したものである」等々の理由に基づくものであろう。すなわち古くから海商法は政治的、思想的事情からフリーな国際的統一性を備えた世界的慣習法として成立し、個々の政府がその時々で安易に干渉し得ない法規範であるとの確信に支えられ、海上運送事業の安定の基盤となってきたのである。

世界を震撼させた最初の巨大油濁事故であるトリーキャニオン号の事故の際には、従来の金額責任主義ではタンカーの大型化と石油の大量輸送時代には十分に対応し得ないことを痛感せしめられ、政府間海事機構(IMCO)の手で「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(69年CLC)がまとめられたが、責任制限額は1総トン当たり133SDR(4月8日現在1SDR=171.72円)、最高1,400万SDRと大

幅に引き上げられたものの、伝統的な責任制限制度のコンセプトそのものは無償のまま維持された。

また、さらに11年後のアモコ・カディス号の事故の際にも、国際条約の規定する船主の責任限度額と条約基金からの補償限度額が共に低すぎるという批判があったものの、船主の責任制限制度そのものを問題にする意見はなかった。

「存在するものは全て合理的である」とはドイツの哲学者ヘーゲルの言葉であるが、船主責任制限制度もそれなのであろう。

拡大強化された油濁補償制度

しかし、69年 CLC 条約による船主の責任限度は1総(条約)トン当たり133SDRであり、最高でも1,400万 SDR にしかならない。これでは被害者を救済しきれないことは自明のことだったので、この CLC 条約には最初からワンセットのシステムとして、「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する条約」(71年 FC 条約)が1971年に制定されている。これは石油の受け取り業者(主として石油会社)がその受け取り量によって拠出する基金(国際油濁補償基金-IOPCF)を設立し、これによって油濁事故による損害は最高6,000万 SDR までカバーしようというシステムである(図を参照)。

このようなシステムが導入された理由としては、(1)「鉄鉱石や石炭、その他の鉱物資源を輸送中に海難事故が起こったとしても、地球環境に致命的な影響を与えることはない。石油とい

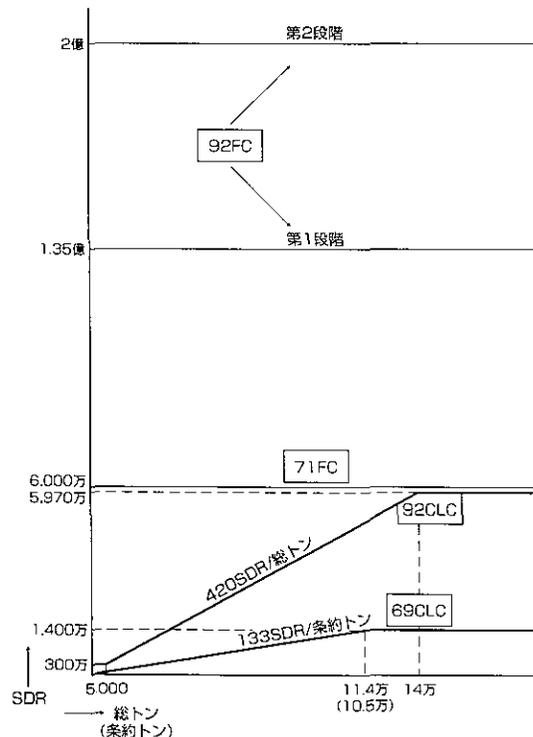
う物質固有の性質が損害の原因だ」という判断。

(2)「石油エネルギーはあらゆる産業および消費生活の基礎であるから、1日たりとも石油輸送を途絶させるわけにはいかない」という極めて实际的で賢明な判断があったのであろう。

しかし、その後もアモコ・カディス号、エクソン・ヴァルデス号など予想外の大型事故が続いたため69年 CLC 条約や71年 FC 条約の補償システムでは被害者を十分に救済し得ないことが明らかとなった。

そこで紆余曲折の後、1992年の外交会議において「69年 CLC と71年 FC を改訂する1992年議定書」が採択され、船主の責任は1トン当たり420SDR と約3倍強に、荷主の責任は取りあ

【図】油濁事故補償体制の拡大強化



えず1億3,500万SDRにと約2倍強に引き上げられた(再度図を参照)。

今回のナホトカ号のケースでは旧条約から新条約への移行期であったため、ロシアは旧条約しか加盟しておらず、原因船たるナホトカ号からは2億6,500万円しか回収(この部分をPI保険がカバーする)できないが、被害国たるわが国は早々と新条約の批准を済ませていたため、国際基金から上記ナホトカ号からの回収金額と併せて最高1億3,500万SDR(約230億円)の補償を確保できる見通しとなったのは不幸中の幸いであった。

国際システムを挫いた米国の狂気

再び図を見てほしい。実はナホトカ号の事故の際にもさらに大幅な補償が得られる可能性があったのである。図によると、第2段階として2億SDR(約340億円)という線が描かれている。これが国際基金が究極のかたちとして提供しようとしている補償の限度額である。しかし広く国際社会から待ち望まれている第2段階への補償額の引き上げは半永久的に実現しそうにない。第2段階の金額まで補償額が引き上げられるためには上位3カ国の石油受け取り量が6億トンを超えることが条件となっている。1995年の上位各国の石油受け取り量は

(1) 米 国	4億5,000万トン
(2) 日 本	2億8,100万トン
(3) イタリア	1億4,700万トン
(4) オランダ	9,900万トン
(5) 韓 国	9,800万トン

(6) フランス 9,800万トン

(7) 英 国 8,300万トン

であるから、米国が参加しない限り絶対に実現しない目標であることは明白であろう。

ところが、その米国ではエクソン・ヴァルデス号の事故によって大量の原油が流出し、アラスカ沿岸部を汚染し、多数の野鳥や海洋生物の命が奪われる様子がテレビで次々と大々的に報道された結果、世論は沸騰し、米国の連邦議会では冷静な議論はなされないまま、ブッシュ大統領の「この油濁諸条約を批准すれば、外国籍タンカーの油濁事故の場合に、速やかに2億6,000万ドルまでの国際基金からの確実な補償をわが国民に提供できたであろう。この議定書を批准できなかったことによって、国際海運法規範の発展の上で、米国の長期的主導権は弱まってしまうこととなろう」という抗議声明を無視して、独自の路を行くことを決定し、“Polluter Pay Principle(汚染者負担の原則)”の掛け声の下に、伝統的な船主責任制限制度を完全に無視した1990年油濁法(OPA90)を制定するという愚行を犯してしまった。

しかしながら、この法律の実効性は極めて疑わしい。いくら船主に過大な責任を課してみても、その船主が倒産してしまっただけでは何にもならない。またナホトカ号のように、およそ米国に寄港する予定が全くない「貰い事故」の場合、OPA90はまるで役に立たない。国際基金からの1億3,500万SDRの補償さえ受けることができず、連邦議会の政治責任が問われていたであろう。現在のタンカーの大型油濁事故は米国

のような超大国ですらも、独力では対処し得ないほど大規模化し、国際的な拮がりを持ち始めたということであろう。大国の勝手気ままな自惚れが国際システムを半身不随にしまい、自国の利益をも損なう可能性があるということをも米国民に知らしめるためにも、今回のナホトカ号の事故はむしろ米国の沖合で起こったほうが良かったのかもしれない。

地球環境問題への対処は国際協力の強化しかない

エクソン・ヴァルデイス号の油濁事故の際の米国民のヒステリックな反応に比較して、「ナホトカ号による油濁災害に対する日本での反応は驚くほど冷静である。エクソン・ヴァルデイス号の際の米国での世論の沸騰や、英国でのブレア号、ごく最近のシーエンプレス号の油濁事故の後に抗議が渦巻いたのとは大違いで、日本の世論、弁護士、環境保護主義者（日本にも存在するのだが）の声は極めて冷静である。これが日本人のやり方の特徴である」と英国の海運誌「フェアプレイ」の2月6日号は絶賛している。

タンカーの油濁事故がこのように巨大化し国際的な広がりを持つに至った以上、米国民のように「汚染者負担の原則」を振り回して、海運界を悪者に仕立て上げ、一方的に断罪してみても、何の解決にもならないことは今や明白である。国際海運会議所（ICS）のクリス・ホロックス事務総長は「世界がどれだけの量の石油を必要としているかということと、世界が耐え忍ぶことができる環境汚染の量との間には明確なト

レードオフの関係が存在する」として、現代文明社会の快適な生活が膨大な量の石油エネルギーの消費に依存しているという構造が続く限り、油濁事故は避け難いとの見方を示している。

一方、世界の海運界は1978年の第四次中東戦争の結果として起きた石油危機によって、慢性的なタンカーの船腹過剰状況が発生し、長期にわたって原価割れによる契約を余儀なくされている。その結果、海運界は船腹の老齢化や、メンテナンス不良、先進国船員を途上国船員に置き換えるなどというかたちで、内部不経済を外部化せざるを得ないという悲惨な状況に陥ってしまっている。海運界には地球環境問題に独力で立ち向かう力はどこにも残っていない。

このような状況の下にあって、地球環境を護るためには冷静に事故原因を究明し、事故を極小化するとともに、不幸にして油濁事故が発生した場合には、国際的な拠出ベースを最大限に拡げ、手厚く補償するほかない。その意味で米国民が一日も早く心を入れ替えて、独善主義を廃し、92年 CLC/FC 条約体制に参加することが望まれる。

災害は思わぬところからやってくる。「一つの運命共同体」としての地球環境を護るためには、とりわけ国際協力と国際的な枠組みが大切であるということをも再認識させてくれたという意味で、今回のナホトカ号の事故の持つ意義は限りなく大きいと思われる。

海運 ニュース

1. 船舶からの大気汚染防止に関する新条約の審議
—IMO 第39回海洋環境保護委員会 (MEPC) の審議模様—
2. IMO 第2回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会 (DSC?) の模様
3. 平成9年度船員災害防止実施計画
4. 平成9年度水先人適正員数が決定
—第49回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—

1. 船舶からの大気汚染防止に関する新条約の審議

—IMO 第39回海洋環境保護委員会 (MEPC) の審議模様—

船舶から排出される窒素酸化物 (NOx) と硫黄酸化物 (SOx) の排出規制を柱とする船舶の大気汚染防止に関する国際海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 新附属書案の最終化を目的とする題記会合が、3月10日から14日までロンドンのIMO本部にて開催された。今回の会合で大筋の骨子は固まったものの、燃料油硫黄分の制限値、発効要件などの項目が未解決の事項として本年9月に予定されている外交会議に先送りされた。なお、新附属書関係以外ではバラスト水の排出規制およびOPRC条約の適用拡大問題に限定して検討されたが、概要は次のとおりである。

1. 船舶からの大気汚染の防止に関する新附属書 (ANNEX VI)

(1) 条約の発効要件

締約国15カ国以上、およびそれらの国の所有船舶の総トン数合計が世界の総船腹合計の50%以上とする要件では発効の見通しが立たないとの見方から、わが国は条約の発効が可能となるよう500万総トン以上の商船を保持する7カ国を含む15カ国以上の受諾を発効要件とするよう提案したが、3分の1の支持しか得られず、原案通り外交会議に送られることになった。わが国は今回の外交会議にて再提案する予定である。

(2) 検査及び証書関連

わが国の提案により検査対象船舶として「搭載エンジン総出力1,500kwを超える船舶」の条件は削除され、「総トン数400トンを超える船舶」で合意された。400トン以下であっても検査対象となる高出力エンジンを搭載する船舶の特定については主管庁に委ねることで合意された。

(3) オゾン層破壊物質

オゾン層破壊物質についてはモントリオール議定書の規定範囲を超えないことが確認され、現存のハロン消火器を全廃すべきとのイタリア提案は受け入れられなかった。

(4) 窒素酸化物及びNOx テクニカルコード

NOxの排出に関しては、条約の発効が2000年以降となったとしても2000年1月1日以降に搭載または大きな改造をするエンジンに適用するとされている。しかしながら、多くの内航船を有するわが国は条約発効前に法的強制力なしに規制に適合したエンジンを搭載させることは困難であると主張し、結局、内航船への適用時期は主管庁に委ねられることで合意された。

(5) 硫黄酸化物

わが国より、現在供給されている船用燃料重油の硫黄分の分布図を示し、4%を超えるものは稀であり、硫黄分制限値は3.5%以下でないという意味がない旨発言したが、途上国を中心に5%を支持する声が多く、原

案通り5%に「ブラケット」を付けて外交会議に送られることになった。

また、SOx 排出規制海域としてバルト海・北海を指定するか否かについても決着はつかなかったが、排出規制海域を航行する船舶に対する条約発効後1年間の適用除外規定が「ブラケット」付きで追加された。

(6) 揮発性有機化合物

本規則の適用対象であるタンカーにはガスクャリアーも含まれることが確認された。

(7) 船上焼却炉

2000年1月1日以降に搭載される焼却炉に適用されること、また、船上焼却炉は新附属書の附録に記載された標準仕様に基づき、主管庁によって承認されたものでなければならないことなどが合意された。

(8) 燃料油の品質

燃料油供給業者に対してはISO基準に基づくテスト結果に署名を付した燃料油記録簿の発給を義務づけるとともに、旗国政府に対しては燃料供給業者の登録制度の維持、寄港国の検査に当たっては、記録簿と供給油の差違、または不適合油を見つけた場合は供給業者に対し適切な処置を取ることなど義務づけた。

2. バラスト水中の有害海洋性生物

将来的にMARPOL条約の新附属書とするこ

とを前提に規則案の策定を目指すとともに新附属書が策定された際の発効方式としては大気汚染の防止に関する新附属書と同様に一定数の国が受諾することを条件とすることが合意された。

また、バラスト水管理計画のためのガイドライン案については、総会決議を目指しており、当面は強制的なガイドラインとはなり得ない旨、議長より発言があったが、バラスト水管理に関するMARPOL条約の新附属書が採択された場合の扱いについては言及されておらず、次回会合においてさらに検討されることとなった。

3. 油汚染に対する準備、対応および協力に関する国際条約(OPRC条約)の油以外の有害危険物質への適用拡大

OPRC条約は1995年5月13日に発効したが、同条約が1990年に採択された際に、将来的に適用対象を「油」から「油以外の有害危険物質」まで拡大することが合意されている。この決定を受けて前回のMEPCに引き続いて審議を行った結果、①適用拡大の対象となる物質の範囲②適用の拡大により船舶に課せられる可能性のある新たな義務の困難性、の2点については各国の意見がまとまらず、継続審議となった。なお、わが国は、適用対象をMARPOL条約附属書IIの物質に限定するよう主張している。また、外交会議の日程は2000年の前半とすることが一応の目標とされた。

2. IMO 第2回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会(DSC2)の様相

題記小委員会が2月24日から28日までロンドンのIMO本部で開催され、国際海上危険物規則(IMDGコード)の改正、海上人命安全条約(SOLAS条約)第VI・VII章改正、ばら積み貨物船の荷役、固体ばら積み貨物の安全実施コード(BCコード)関連事項について審議された。

主な審議内容は、以下のとおりである。

1. SOLAS条約第VI章(貨物の運送)および第VII章(危険物の輸送)の改正

(1) SOLAS条約第VI章(ばら積み貨物ターミナルの責務関係)

1996年6月開催の第66回海上安全委員会(MSC66)において、ターミナルの責務をSOLAS条約第VI章に盛り込むよう提案がなされ、今回のDSC2での検討が指示さ

れていた件については、各国の支持が得られず、SOLAS 条約への追加は認められなかったが、SOLAS 条約第VI章の脚注コード（ばら積み船の安全荷役実施コード）にターミナルの責務に関する事項が一部盛り込まれた。

(2) 貨物固縛マニュアルの適用に関する SOLAS 条約条文の用語の整合等

SOLAS 条約第VI章および第VII章の改正により貨物固縛マニュアルに従って貨物を積み付けることが義務付けられたが、適用対象貨物が第VI章と第VII章で異なって定義されていたため、対象貨物の明確化について検討した結果、MSC サーキュラー745（貨物固縛マニュアル作成のためのガイドライン）と同じ用語（ALL CARGO OTHER THAN SOLID AND LIQUID BULK CARGOES）を用いることが合意された。また、丸太材については、MSC66の合意のとおり、貨物固縛マニュアルの対象貨物とされた。

なお、国内的には、船舶安全法施行規則第51条（資料の供与）で本要件が規定される予定である。

2. ばら積み荷役（議題9 関連）

SOLAS 条約第VI章で引用されるばら積み船の安全荷役実施コードが最終化され、1997年6月のMSC68での承認を経て、11月の第20回総会で採択される見込みである。国内法では、特殊貨物船舶運送規則で定められる予定とされている。

3. IMDG コード関係

(1) IMDG コードの様式替え

本件に関しては、以下の結論となった。

- ・IMDG コードのリストへの危険物の掲載順は、すべての言語で同一順となるので国連番号順とすること
- ・新様式に残すべき情報は、分類、積載方

法に係わる性状、注意事項について安全性の観点より船員に必要なすべての情報を残し、化学式については削除すること

- ・サイズに関してはA 4版2ページ方式を採用すること

なお、内容の詳細については、テクニカルグループに検討を委ね、次回のDSC 3に提出することとなった。

(2) 国連勧告との整合

次回国連勧告は、1998年12月に採択され、1999年1月発効予定であるが、ほかのモードとの整合性を維持するため、次回IMDGコード改正（第29回）については、DSC 3（1998年2月開催）で最終化の上、MSC69で採択、1999年1月1日より実施されることが確認された。

また、前回のIMDGコード第28回改正の実施に際しては、いくつかの締約国で統一なく猶予期間を定めたため、海運界に混乱を生じた。第29回改正の実施に当たっては、締約国が新/旧規則が適用できる猶予機関（6カ月）を認めるようMSCへ提案することが合意された。

4. その他

(1) BCコード関連

BCコード附録Bに記載されている通風要件の明確化（連続/断続通風の別、機械通風の場合の換気回数等）が国際船級協会連合（IACS）より求められていたが、通風を要求される貨物、通風の種類について明確化することが確認された。なお、今回は提案文書がないことから、次回DSC 3で検討することが合意された。

BCコード附録A液状化貨物の固体ばら積み貨物の液状化の判定方法についてはわが国が今回合会で提案し、MSCサーキュラーとして回章することを提案したが、専門家による検討が必要であるとの判断から、次回DSC 3で審議されることとなった。

3. 平成9年度船員災害防止実施計画

運輸省は「船員災害防止活動の促進に関する法律」に基づいて平成9年度標記実施計画を策定し、関係先へ通知した。

船員災害防止実施計画は、5年毎に作成される「船員災害防止基本計画」に沿って、運輸大臣が船員中央労働委員会に諮り毎年作成するもので、平成9年度は第6次船員災害防止基本計画の5年目すなわち最終年度に当たる。

平成9年度の同実施計画は、平成7年度の死傷、疾病発生状況をベースとして約12万人の船員（漁船／汽船／その他）について、その災害の減少目標を次のように設定している。

- ・平成7年度の死傷件数約2,200人を約90人減じる
- ・平成7年度の疾病件数約2,600人を約80人減じる

上記の目標を達成するために、次の事項に重点を置いている。

1. 漁船の死傷災害防止対策の推進

- (1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化
- (2) 魚ろう作業における死傷災害の「転倒」及び「はさまれ」の防止
- (3) 「海中転落」の防止

2. 汽船の死傷災害防止対策の推進

- (1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化
- (2) 死傷災害の「転落・墜落」及び「転倒」の防止

3. 高年齢船員の死傷災害防止対策の推進

4. 中高年齢船員の疾病予防対策及び健康増進対策等の推進

5. 外国人船員の混乗に係る安全衛生対策の推進

6. 労働時間等労働条件の改善

以上の重点項目のうち、汽船関係の災害防止

対策の要旨は次のとおりである。

1. 汽船の死傷災害防止対策の推進

(1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化

船舶所有者の集団で、荷主、元請オペレーター等を含む船員災害防止のための協議会等の設置を促進し、緊密な連携の下で安全衛生パトロール、安全衛生教育等の共同実施等漁船と同様な船員災害防止活動を行う。

(2) 死傷災害の「転落・墜落」及び「転倒」の防止

①「転落・墜落」による災害を起因別に見ると、階段・梯子の踏み外し等によるものが15.0%を占め、次いで歩み板・舷梯からのものが11.6%を占める。

②「転倒」については、甲板、通路等での滑り等によるものが26.8%を占め、次いで係船機械のホーサー等につまづく等が18.8%を占める。

このような状況を踏まえ船内設備および作業法等を再検討し、作業前ミーティング、適切な係船作業を行う等、防止対策を徹底する。

2. 高年齢船員の死傷災害防止対策

高年齢船員が自らの体力等を適格に把握し、かつ、慣れから来る油断を防ぐためにも初心に返り作業にあたる。

3. 中高年齢船員の疾病予防対策及び健康増進対策等の推進

成人病に関する教育の徹底、船員保険成人病予防検診等の定期的、継続的な受診をより一層促進し、体育活動及びレクリエーション活動の実施等快適な船内生活環境の形成のために必要な措置の推進を図り、衛生管理者制度等の見直し等健康管理体制の一層の充実を図る。

また、エイズの予防に関しては、エイズの今後の増加が懸念されることに鑑み、エイズに関する知識の周知徹底等その防止対策を推進する。

4. 外国人船員の混乗に係る安全衛生対策の推進

外国人船員に対する船員法等関係法令の周知、安全衛生教育の徹底を図るとともに、外国語による安全作業マニュアルの作成、作業基準の見直し、外国語による危険等に関する標示、レク

リエーション設備や相談体制の整備等の安全衛生対策を推進する。

5. 労働時間等労働条件の改善

休日、休息时间等の時間的ゆとりを確保することにより、心身両面の疲労の回復を図り、船員の安全と健康を維持増進するため、十分な乗組員数の確保を図るとともに、荷役作業、船倉清掃作業等の軽減等について検討し、労働時間の短縮を図る。

4. 平成9年度水先人適正員数が決定

—第49回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—

平成9年3月18日、第49回海上安全船員教育審議会水先部会（部会長：武石章公害等調整委員会委員）が開催され、平成9年度水先人適正員数について審議が行われた（資料参照）。

水先人適正員数については、昭和38年3月開催の海上安全審議会（現海上安全船員教育審議会）において水先制度について審議した際、「本審議会において、原則として年1回、各水先区の適正員数を検討することとし、これによって水先人が不足していると認められた水先区については、運輸省は当該水先区の水先人会に対し、必要な数の水先人を増員させるよう指導・監督する」ことを運輸大臣に答申した経緯から、以来毎年審議されるものである。

運輸省当局では、適正員数の算定について、昭和51年以来、次の方法により算出している。

- ① 「過去5年間（平成4年度～平成8年度）の業務量を時系列で捉え、最小自乗法により傾向線を求め次年度を予測する」との手法により、各水先区の平成8年度における月間業務量（隻数）を予測
- ② 次に各水先区における水先人1人あたりの月間適正業務時間を6,000分（1日5時間×週5日×4週間）と定め、これを各水先区における平均嚮導時間で除して、月間1人あたりの適正業務量を算出。
- ③ 上記①で算出した平成9年度予測月間業

【資料】平成9年度水先人適正員数

水先区名	9年2月末 在籍員数	9年度 適正員数
釧路	4	2
小 路	6	3
室 函	4	2
小 樽	2	2
留 萌	1	2
八 戸	3	2
釜 石	1	2
仙 台	5	3
秋 田	3	2
酒 田	2	2
小 浜	4	2
鹿 島	8	4
東 京	17	10
東 横 須	69	48
横 須 賀	106	84
新 潟	5	2
伏 木	3	2
七 尾	3	2
田 子	3	2
清 水	5	2
伊 勢 湾	93	64
伊 勢 湾	42	30
尾 鷲	2	2
舞 鶴	2	2
和 歌 山	6	2
大 阪	104	56
大 阪	52	33
内 海	134	101
境	2	2
関 門	38	30
小 松	2	2
博 多	6	3
佐 世	4	2
長 保	3	2
島 崎	4	2
原 海	2	2
細 島	2	2
鹿 島	4	2
那 覇	3	2
合 計	759	521

務量を、上記②で算出した月間1人あたりの適正業務量で除して適正員数を算出。

これにより、平成9年度適正員数は、前年度比5名減の521名、また新規採用数は水先業務のサービス向上、廃業予定者等を考慮し、20水先区合計で47名であり、年度末員数は合計780名となり、平成9年度末において適正員数を下回る水先区はない。

なお、算出した数が2名未満となった水先区については、水先業務を維持する（不測の事態に備える）ため2名としているが、留萌水先区については業務量が少ないとの事情から、従来同様1名配置のままでやむを得ないものとしている。

水先部会では、平成9年度水先人適正員数および新規採用数については当局原案通り承認された。

本件に関連し船主側委員からは概略以下を発言し、将来体制等について当局の見解をたずねた。

1. 将来の水先人の確保の問題

日本人船員の減少、とりわけ緊急雇用対策の実施以降、船社が船員の採用を大幅に減少させた結果、船員の年齢構成がワイングラス形になっており、平成8年年央時点で当協会会員を対象にした調査では、41歳以下の船員が30～40人／年程度であることなど、将来的に水先人になるための資格を取得する船長が十分確保できるか不安を感じる。

本件への対策としては、船社においてサブライヤーの立場を認識し後継者の輩出に努めることは当然として、当面は余裕のある向こう5年間程度多めに採用し、中長期的には制度の変更を含めた検討をする必要がある。

2. 水先人の高齢化の問題

昭和58年、原則72歳を超えない一定年齢を

廃業基準年齢とした『水先人の若返りのための方策について』答申がなされたが、当時と比較し現状はさらに高齢化が進んでいる。

この問題は、同答申が適切に生かされていないためか、または基準年齢を72歳としたこと自体が原因なのか議論のあるところであるが、本年1月のナホトカ号油濁事故を顧みると、万一水先人乗船中に事故が発生し、その水先人が高齢者であった場合には、大きな社会問題になると危惧しており、水先人の若返りについて早急に有効な対策を講じる必要があると思われる。

これに対して、当局は後継者問題について、将来的な水先人の需給の見極めは非常に難しいが、①主な供給源である外航船社が、今後どのように船員を採用・育成していくかなど船員政策を明らかにしていく必要があること、②現在、強制水先区における対象船型の見直しについて検討されていることなどを考え合わせながら、今後検討していくとし、さらに、安全上の問題もあるので、将来的に不足するというのであれば、水先人をさらに広い範囲に求めることも検討の必要があるとの見解を示した。

また、高齢化問題について、当局の現状説明では、昭和58年当時、平均年齢は60歳、70歳以上の割合は10.7%であったが、現状ではそれぞれ63歳、23.5%となっており、これは、①昭和50年頃に大量に水先人を採用したことが70歳代に団塊を形成していること、②最低年齢が46歳から49歳に高齢化しているなど、船員の高齢化なども水先人の平均年齢を押し上げる要因とみられるとしている。当局は、高齢化問題に対し何らかの対策が必要と考えているとしたが、当面、日本パイロット協会の対応を見守っていくとした。

なお、同協会より、73歳以上の割合は6%（48人）であり、このほとんどが平成9年度の廃業予定者に含まれている旨、報告があった。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 石油鉱業連盟

設立 昭和36年（1961年）11月20日

沿革 戦時中に各石油会社の採油部門を吸収して作られた帝国石油は昭和25年に民間会社となり、昭和30年には石油資源開発が設立され、国内の石油の探鉱・開発はこの2社でその大部分が進められることとなった。一方、昭和33年にアラビア石油、同35年に北スマトラ石油開発協力が設立されて、海外での石油開発も開始された。

海外自主開発原油の引き取り開始とほぼ時を同じくして、昭和37年10月からの原油輸入自由化が決定され、為替管理制度の原油輸入外貨割当により保護されていた国産及び準国産原油に対する国家的配慮が断ち切られることになった。これに対処するため、上記4社は自由化対策研究委員会を組織して検討を続けていたが、自由化の気運が一層高まる中で、委員会は石油鉱業懇話会に改組され、さらに石油開発業界の力を結集すべく、懇話会を発展的に解消して昭和36年11月20日に任意団体

「石油鉱業連盟」は設立された。

その後、昭和42年10月の石油開発公団（現在の石油公団）創設を機に海外石油開発に進出する企業が急増し、それに伴って会員数も増加した。

会長 勝谷 保 インドネシア石油会長

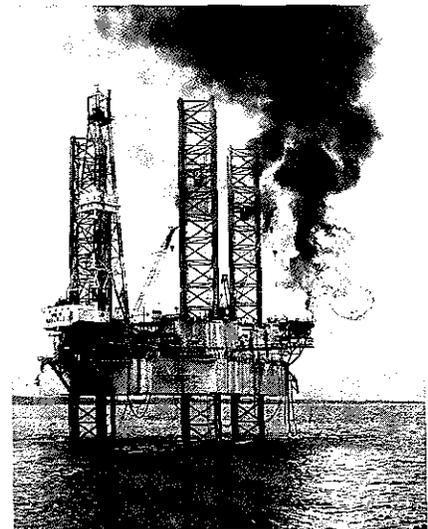
会員 法人会員22社（平成9年3月末現在）

所在地 東京都千代田区大手町1-9-4

経団連会館4階

目的と事業 当連盟は、石油鉱業の健全な発展を図ることを目的に下記事業を行う。

- (1) 会員相互の連絡、融和及び親睦
- (2) 内外石油事情の調査研究



▲産出テスト中のリグ

- (3) 石油鉱業に関する意見の発表及び建議
- (4) 石油鉱業の宣伝及び渉外
- (5) その他の付帯関連すること

具体的には、わが国への石油・天然ガスの安定供給源確保のため、関係方面と密接な連携の下に必要な応じて関係当局に要望、提言を行う等により、石油自主開発に必要な政策の確立を目指す。情報、資料の収集、調査統計、講演・講座等を行い、また小冊子の作成や定期刊行物の配布を通し、対外的な啓蒙宣伝活動を行う。

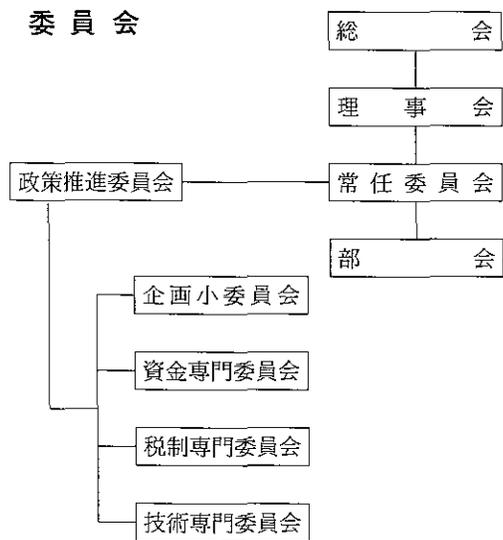
主な出版物 石油開発時報（季刊）、石油開発資料、石油開発、石油開発技術のしおり、わが国石油開発の現状、わが国石油開発の現状と問題点

業界の現況 わが国は世界の石油の8.3%を消費する世界第2位の石油消費国であるが、石油自給率はわずか0.3%に過ぎない。一方、海外自主開発原油は平成7年度で石油輸入量の15%を占めるまでに増えているが、石油審議会開発部会中間報告の石油日量120万バレルの供給能力（いわゆる自主開発原油3割）確保の目標には遠く及ばない。

近年、多くの産油国で探鉱・開発事業への外国資本の導入、外国企業への鉱区開放が進められており、わが国石油開発各社も新たな鉱区取得や油田買収に積極的に取り組んでいる。昨年来の原油価格の上昇と為替の円安傾向は、

石油開発企業の業績好転に一定の寄与をしている。しかし探鉱投資（開発・生産に移行できず、この段階で断念する場合も多い）、それに続く開発投資を経て生産開始まで数年から10年以上を必要とするため、過去の急激な為替や油価の変動等による大きな債務を抱え、新たな開発事業の展開や再投資も困難な状況に陥っている開発企業も少なくない。

今後、探鉱・開発の対象地域の僻地化、油層の深部化、発見油田の中小規模化等条件が一段と厳しさを増し、それに伴って所要資金も増大して行くが、わが国のエネルギー安全保障と世界のエネルギー安定供給への貢献、国際協力推進のため、石油・天然ガスの自主開発を強力に推進する。



・上記の他に、**技術懇談会** **幹事会** を置く。

海運雑学ゼミナール 第85回

英国海軍の基礎を築いた 女王陛下の海賊船

海賊船の旗印といえばドクロのマークが有名だが、自国の海軍旗を堂々と掲げて海賊行為を行った、いわば国家公認の海賊たちもいた。

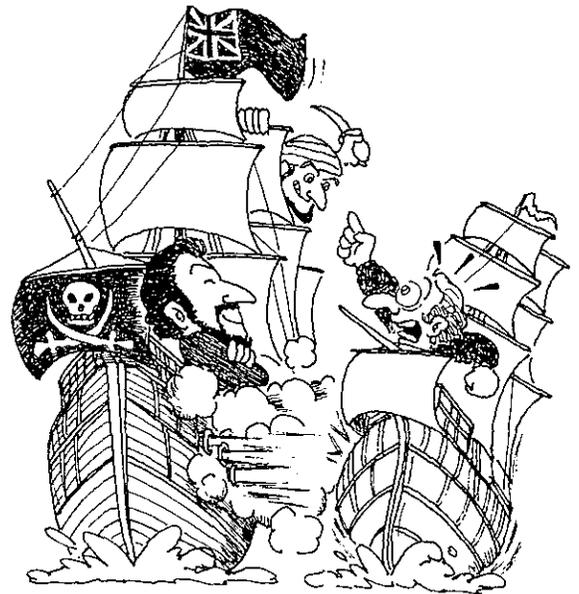
その代表がフランシス・ドレーク。若くしてカリブの海賊として名をはせ、一時はお尋ね者となり身を隠していたが、1577年に突然エリザベス女王に謁見し、太平洋航海の許可を得る。

当時のイギリスとスペインは、表向きは友好を保っていたものの、宗教上の対立や領土拡大競争で水面下のつばぜり合いを続けていた。ドレークの最大の使命は、スペインのガレオン船の捕獲とスペイン植民地からの略奪で、スペインに経済的な打撃を与えるとともに、その威信に泥を塗ることだったのである。

1577年から1580年にかけての航海で数多くの戦果を収め、財宝を満載して帰国したドレークを女王はナイトの称号を用意して迎えた。ドレークの名声は欧州中に響き渡り、やがてその活躍にあこがれた後継者たちが現れる。

最初の一人はキャベンディッシュで、1586年に帆船3隻の艦隊でプリマスを出港し、2年余りの略奪航海ののちで帰国。ドレーク同様ナイトの称号を得た。女王陛下の海賊の系譜は、さらにダンピア、ロジャースと続き、その最後を飾ったのがアンソンだった。

1740年9月、旗艦「センチュリオン」を筆頭に8隻の大艦隊で出発したアンソンは、スペイン艦隊の追撃をかわして、植民地や財宝運搬船を襲い続けた。しかしその航海は悲惨で、3年9カ月の後、無事英国へ帰還したのはセンチュリオンただ1隻。1,300人余りの乗員を失い生



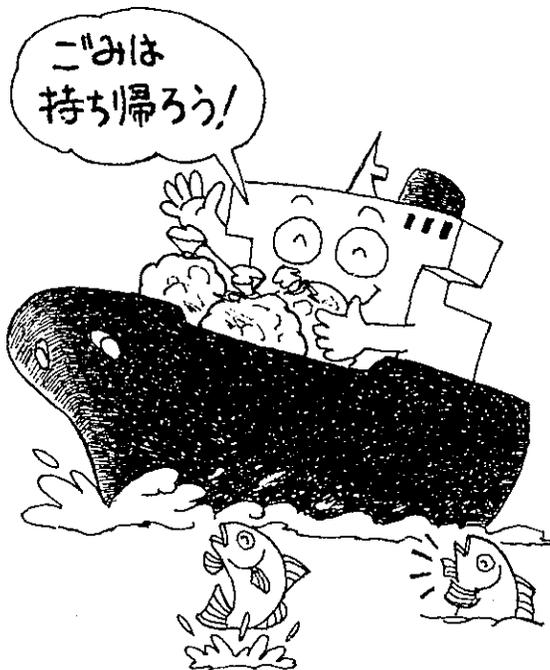
還者はわずか145人だった。

このアンソンを最後に、英国艦隊の海賊航海の歴史は幕を閉じるが、その冒険心あふれる海軍魂の伝統は、18世紀後半のキャプテン・クックの大探検航海に受け継がれ、やがて海洋大国イギリスの威信を支える基礎となってゆく。

基準に合わなければ持ち帰り 厳しさを増す船内のゴミ管理

かつては、多少のゴミなら、そのまま投棄しても海洋の浄化能力によってすべて分解・吸収されると考えられていた。しかし海上交通が発達し、数多くの船が大洋を行き交う現代では、これは通じない論法だ。

とくにプラスチックやビニールなど、自然が分解吸収できない廃棄物や海洋汚染の原因となる洗剤、化学薬品などの投棄は、海洋の環境保



全を考えると見逃さない。

そこでIMO（国際海事機関）は海洋汚染防止のためのMARPOL条約のなかで、船舶からの廃棄物の投棄に厳しい制限を加えた。

船内から出る廃棄物は、種別、投棄海域、投棄物の形状まで詳しく条件が定められ、その条件に適合しない場合は、船内に保管して陸上に持ち帰らなければならない。

まずプラスチックや不燃物のゴミは投棄禁止。可燃性のゴミは、焼却後、灰として、また食物の屑は粉碎して投棄しなければならない。

船内焼却設備や粉碎装置の設置は、まだ義務づけられていないわけではないが、設備を持たなければ、航海中、大量のゴミを船内に保管しておくしかなく、こうした設備は、今後、ほとんどの船舶にとって不可欠になるはずだ。こうした動きに合わせ、国際標準化機構（ISO）でも船用焼却炉の標準化を進めている。

NOx や SOx、二酸化炭素の排出規制なども含め、船舶の公害対策のハードルは、こうして年々高まっている。人類共通の資産である海を活動の場とする海運にとって、海洋環境保全への努力は、まさに21世紀へ向けた最も重要な責務の一つといえる。

村上水軍が考案した 世界最初のスクリュー船

船舶用スクリュープロペラの発明は18世紀前半とされるが、日本の戦国時代に活躍した村上水軍の水軍書には、驚くことに、おそらく世界最初のスクリュープロペラ船のアイデアといえる車輪船の図がすでに登場している。

動力はもちろん人力。櫓の場合、何人もが一緒に漕いでもさほど効果は上がらない。しかしスクリュー式なら回転軸にハンドルをいくつも取り付ければ、複数の漕ぎ手の力を合わせてプロペラが回せる。おそらく大型船、あるいは高速船の推進装置として考案されたのだろう。

1枚1枚の羽根は、水を後方に押しして推進力を得る櫓の形状ではなく、角度をつけて左右に動かし、発生する揚力によって推進力を得る日本式の櫓のような形状になっており、原理的にも後世の外輪船のパドルより現代のスクリュープロペラに近いように見える。

このほか、当時の水軍書には「竜宮船」と称する潜水船も登場する。水中では効果のない外輪を使い、空気の入替も考慮されていないなど、こちらはほとんど絵空事のレベルだ。

いずれも水軍の各流派がPRのために捻り出した荒唐無稽なアイデアで、おそらく実戦に使うことなど考えてはいなかったのだろうが、そのユニークな想像力はどことなく微笑ましい。

London便り



先日、フランスのナントにある国立商船大学のシミュレータ訓練施設を見学する機会がありました。わが国でもシミュレータを利用しての船員の教育訓練に関する調査費用が国の予算で認められたこともあって、かねてから欧州地区のシミュレータの情報を収集していたのですが、フランス船協から最近ナントに最新鋭のシミュレータが設置されたので一緒に見に行かないかと誘われたものです。

ナントはパリの西北西約400kmにあるフランス西部第一の都市で、中世にはブリュターニュ公国の首都が置かれたこともあり、18世紀には西インド諸島との交易の中心地として大変栄えたとのことですが、現在は往時のにぎわいはないようです。

商船大学は街の西外れのロワール河の近くにあり、約束の時間に行くと学長をはじめ主だった先生方が出迎えて下さり、日本人が訪問するのは珍しいのか、あるいはフランス船協のご威光によるのか（もちろん後者ですが）思わぬ歓迎を受けました。挨拶がすむとすぐにコーヒーとケーキが待っており、お昼には教授用食堂で魚、肉はもちろんチーズ、デザート、コーヒー、コニャックまで出るフルコース。その上、ロワール河流域は有名なワインの産地であり赤ワインだけでも2種類出され、午後の見学は立っているのがやっとで、フランス訛りの英語を理解するのに必死の思いでした。

フランスにはここナントのほかに、サンマロ、マルセーユ、ルアーヴルにも国立商船大学があり、ナントが一番大きいとのことですが、それでも併設の水産学校を合わせて全校学生数約250名とのことでした。欧州の教育制度、特に実業教育については複雑で分かりにくい点が多く、特にフランスは早くから船舶職員に甲機両用教育を実施しており、かつ商船教育の場合座学に加え乗船実習が入るため、システムが一層分かりにくくなっています。大学は4年制で、所定の課程を終了し卒業すると最初の免許が取得できます。

フランスでは1991年に専用の練習船が廃止され、乗船実習は一般の商船で行われます。シミュレータ

の重要性および有効性は早くから認識され、現在は一週間のシミュレータ訓練で5週間の乗船実習と換算することとしているそうですが、新しいSTCW条約（船員の教育訓練等に関する条約）の発効に伴い、早急にこのシミュレータ訓練による海上履歴の軽減措置を見直しすることとしているそうです。船長になるのは、約4年の乗船履歴と4週間のシミュレータ訓練を含め、卒業後約10年はかかるとのことでした。フランスはまだ徴兵制がありますので、この間最低10カ月の兵役を務める必要もあるとのことでした。

ナントの操船シミュレータ施設は今年の1月に設置されたばかりで、メーカーは日本でもよく知られているノルウェーのNORCONTROLです。施設は既設の校舎を一部改造して設置したもので、オランダのロッテルダムにあるような視界360度もある大がかりなものではありませんが、細部までよく考えられ洗練された施設と思われました。特に風、潮流などの外乱影響を含んだ船舶の運動がよく再現されているように感じられました。

シミュレータ訓練を担当する先生方とお話をする機会がありましたが、現在はまだ担当職員もこの装置にやっと馴れたところで、まだ使いこなすというところまではいっていない、訓練効果をあげるには施設を使いこなすだけでなく、いかなるシチュエーションを想定し、訓練のシナリオを考えるかが問題とのことでした。単調なシナリオでは指導教官自身もマンネリに陥るし、実際の海上では起こりえないあまり特殊な場面を想定しても、コンピューターゲームになりかねないとも言われました。また、現在は学生の訓練のみに利用しているが、今後は船長/航海士の再教育やパイロットの訓練にも利用する計画とのことですが、知識も経験も豊富な現役の船乗りを教育訓練するには、限られた海上履歴しかない指導教官としては十分な理論武装をしなければならないだろう、特に「どうするのか」を教えるのではなく、「どうしてそうするのか」を納得させることが必要になるだろうとのことでした。

今回の見学ではシミュレータ訓練のもつ有効性を改めて実感すると共に、施設もさることながら、シミュレータ訓練を取り入れるにあたっては、指導教官の育成に重点を置くべきとの感を深くしました。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)



3月

- 3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、日米海運当局はワシントンで非公式協議を開催したが、進展は見られなかった。
- 5日 流出油防除体制総合検討委員会 (委員長・徳田拓士前東大農学部教授) の第1回会合が開催され、「ナホトカ」号事故の報告や油防除体制のあり方についての検討を行った。
- 6日 FMC の制裁措置問題で、日米両国はワシントンで次官級協議を開催したが、進展は見られなかった。
- 7日 アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会 (STC) 第4回中間会合が台北で開催され、トレード安定化に向けアジア船社が実際の行動を起こしていくことを確認した。
(3月号P.4 シッピングフラッシュ2参照)
- 12日 全国港湾労働組合協議会 (全国港湾) と全日本港湾労働運輸労働組合同盟 (港運同盟) は、全国主要港湾で12日始業時からの24時間ストを決行した。
- 13日 OECD 造船部会が12日からパリで開催された。公的助成措置の廃止と不当廉売の防止を内容とする OECD 造船協定について、唯一批准していない国である米国が、今後議会で提出する実施法案は協定の内容に修正を加えたものとなるとの見通しを示した。このため同協定の発効の目処が立つには至らなかった。
- 14日 第113回船員制度近代化委員会が開催された。船員制度近代化調査検討専門委員会において検討されてきた船員制度近代化についての報告書が了承され、近代化実験に一応の区切りをつけることとなった。
(P.4 シッピングフラッシュ2参照)
- ◎ IMO 第39回海洋環境保護委員会 (MEPC) が10日からロンドンで開催され、船舶からの大気汚染防止に関する国際海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 新附属書案の審議が行われた。
(P.22海運ニュース1参照)
- 16日 全国港湾と港運同盟は、16日からの日曜荷役拒否を決行した。
- 18日 FMC の制裁措置問題で、第3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、事前協議改善で中間合意がなされた。
- ◎ 海上安全船員教育審議会水先部会は、平成9年度の水先人適正員数について審議し、前年度比5名減の521名とした。なお運輸省は、年度末員数は新規採用を含め約780名になるとしている。
(P.26海運ニュース4参照)
- 21日 海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会が開催され、国際船舶制度の拡充策に関する取りまとめ方向について審議した。
(P.8 シッピングフラッシュ3参照)
- 28日 政府は、規制緩和推進計画の平成8年度末の改定を決定した。
(P.2 シッピングフラッシュ1参照)
- ◎ FMC の制裁措置問題で、日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船の日本船3社は連邦巡回控訴裁判所に対し、同制裁の無効などの申し立てを行った。
- 31日 日本船舶保険連盟は、1996年4月の改正保険業法施行に伴う元受料率協定廃止を受けて解散した。
- ◎ FMC 制裁問題で中間合意書に関係4者が署名した。
- ◎ 全国港湾と港運同盟は、31日からの夜間荷役拒否を決行した。
- *FMC 関連記事の日付は、すべて現地時間とした。



3月の定例理事会の様様

(3月26日、日本船主協会役員会議室において開催)

政策委員会関係報告事項

1. 海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会等の様様について
(P. 8 シッピングフラッシュ 3 参照)
2. アジア船主フォーラムトレード安定化委員会第4回中間会合の様様について
(3月号P. 4 シッピングフラッシュ 2 参照)

港湾物流委員会関係報告事項

1. システム関係専門委員会の改組について
今般、当委員会は、当委員会の下部組織である「船積手続専門委員会」及び「情報システム専門委員会」並びに「通関問題対策委員会(内部委員会)」の3つの委員会を本年度を以て発展的に解消し、来年度より新たに「物流システム専門委員会(仮称)」を設置することとした。
これは、船積書類の標準化作業はほぼ目的を達成したこと、その一方で、昨今その重要性が一段と叫ばれている EDI(電子データ交換)化の諸問題については国際的なプロジェクトまで拡がりを見せ、国内においても官民あげて取り組んでいること等から、当協会として時期を逸しないよう一元的に取り扱うこととしたものである。
物流システム専門委員会(仮称)の構成メンバーは、従来の3つの委員会メンバー会社(1社1名に統合)に加え、若干名を公募することとしている。新委員会は今後、①次期 Sea-NACCS(海上貨物通関情報処理システム)に

関する活動、②港湾関係諸手続きの簡素化・EDI化に関する活動、③B/LやL/C等のEDI化のための法的検討に関する情報収集、④国際会議などシステム関連の情報収集等の問題に積極的に取り組むこととしている。

2. FMC 制裁措置問題について

本年2月26日(現地) FMC は邦船3社の運航するコンテナ船に対し、4月14日以降米国に寄港するごとに1回当たり10万ドルの課徴金を賦課すると発表。日本政府は制裁を回避するため、3月にワシントンで政府間協議を行ったが、不調に終り制裁の回避に至っていない。

この事態を打開するために、日本港運協会、日本船主協会港湾協議会、外国船舶協会、運輸省を構成員とする事前協議改善協議会の会合が開催されていたが、3月18日の第3回会合で運輸省より事前協議の改善案について別添の通り(省略)の中間合意案が提示され、下記内容が関係者間で合意された。

- (1) 昭和61年の確認書の趣旨に則り二者二者協議を基本とする事前協議制度を継続することを確認している昨年10月の合意を、確実に履行すること。
- (2) 運輸省が司会進行を行い、日本港運協会、日本船主協会港湾協議会、外国船舶協会、および運輸省で構成の改善協議会において重要案件は雇用と就労に影響のあるものに限る方向で早急に見直すなど、本年7月末までに結論を得よう議論し、事前協議制度の一層の簡素化、合理化を図ること。
- (3) 今後、事前協議制度の運用について、疑義が生じた場合は運輸省が司会する同改善協議会で調整すること。
- (4) 運輸省は本改善協議会で合意された内容について、誠実に履行されるよう関係者を指導すること。
この合意内容は事態を好転させるものと期待している状況である。
なお、次回政府間協議は4月上旬ワシントン

で開催される予定である。

確保を求めた。

海務委員会関係報告事項

1. ナホトカ号重油流出事故に伴う自主安全点検の結果等について（省略）

労務委員会関係報告事項

1. 第113回船員制度近代化委員会の模様について（P.4 シッピングフラッシュ2 参照）

会員異動

○退 会

平成9年3月31日付

マルハ株式会社（京浜地区所属）

平成9年4月1日現在の会員数146社

（京浜95社、阪神40社、九州11社）

陳情書・要望書（3月）

宛先：水産庁瀬戸内海漁業調整事務所

件名：備讃瀬戸における船舶航行の安全確保について

要旨：例年3月から6月の間に備讃瀬戸東部において行われる“こませ網”漁業によって通航船舶の航路における安全航行が脅かされており、漁業者の同区域調整機関である同事務所に対し、航路幅300mの

海運関係の公布法令（3月）

- ㊦ 港湾運送事業法施行令等の一部を改正する政令
（政令第29号、平成9年3月12日公布、平成9年4月1日施行）
- ㊧ 運輸省関係手数料等の改定等に関する省令
（運輸省令第15号、平成9年3月21日公布、平成9年4月1日施行）
- ㊨ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令
（厚生省令第26号、平成9年3月27日公布、平成9年4月1日施行）
- ㊩ 船員に関する中小企業退職金共済法の一部を改正する法律の施行に関する省令
（運輸省令第20号、平成9年3月28日公布、平成9年4月1日施行）
- ㊪ 船舶等の輸出検査の基準等を定める省令及び船舶等の輸出検査の区分を定める省令を廃止する省令
（通産・運輸省令第1号、平成9年3月31日公布、平成9年4月1日施行）

国際会議の開催予定（5月）

第6回アジア船主フォーラム

5月11日～13日 シンガポール

IMO 第68回海上安全委員会（MSC）

5月28日～6月6日 ロンドン

平成9年度海運講習会の開催

当協会は、3月28日、海運ビル2階の大ホールにおいて会員会社の新入社員を対象に海運講習会を開催した。

本講習会は、新入社員の門出を祝すとともに、海運業界で働く者としての自覚と社会人として必要な心構えを育成する目的で昭和32年より行っている。本年は会員会社29社から151名（総合職・男性88名／女性5名、一般職・男性3名・女性55名）、会員企業の海運関係会社など1社・2団体から11名（総合職・男性4名／女性1名、一般職・女性のみ6名）の参加希望が寄せられた。（講師および演題は、本誌2月号P.30参照。鳥越俊太郎氏の講演要旨を5月号にて掲載予定）

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
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3月	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
2	3,991	3,301	689	10.1	10.8

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

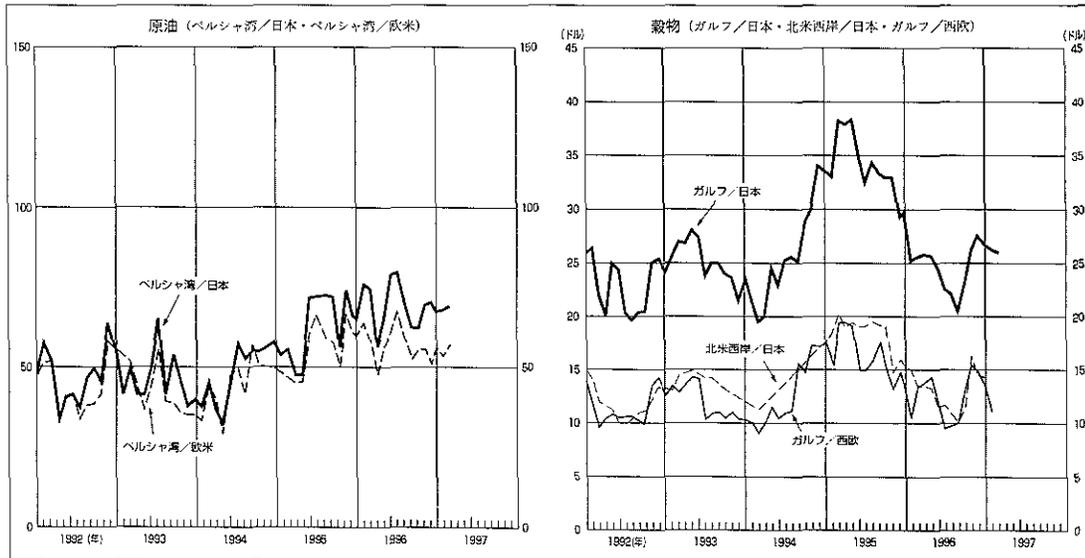
年月	年間 月間) 平均	最高値	最低値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1996年4月	107.46	104.80	108.70
5	106.51	104.82	108.80
6	108.86	107.80	109.42
7	109.32	107.30	111.10
8	107.75	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
3	122.64	120.15	124.38

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル 航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
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 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
3	15,657	360	15,297	3,319	5,729	5,321	77	143	638	70	12,759	5,226

(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。



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	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	69.00	58.00	47.50	42.50	57.50	47.50	57.50	50.50
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	50.50	47.50		

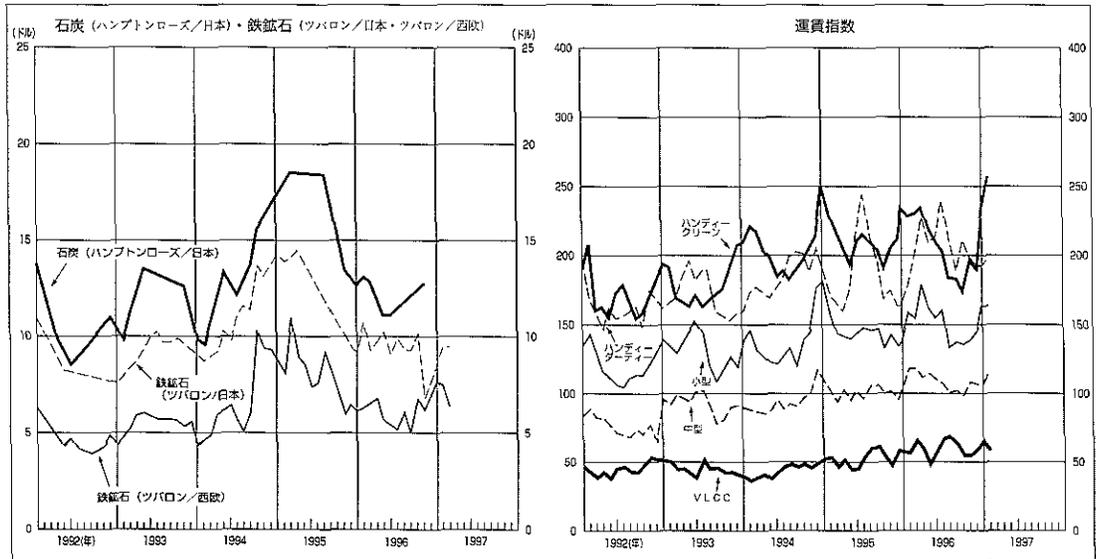
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	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		
3	25.25	23.50	25.75	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。



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

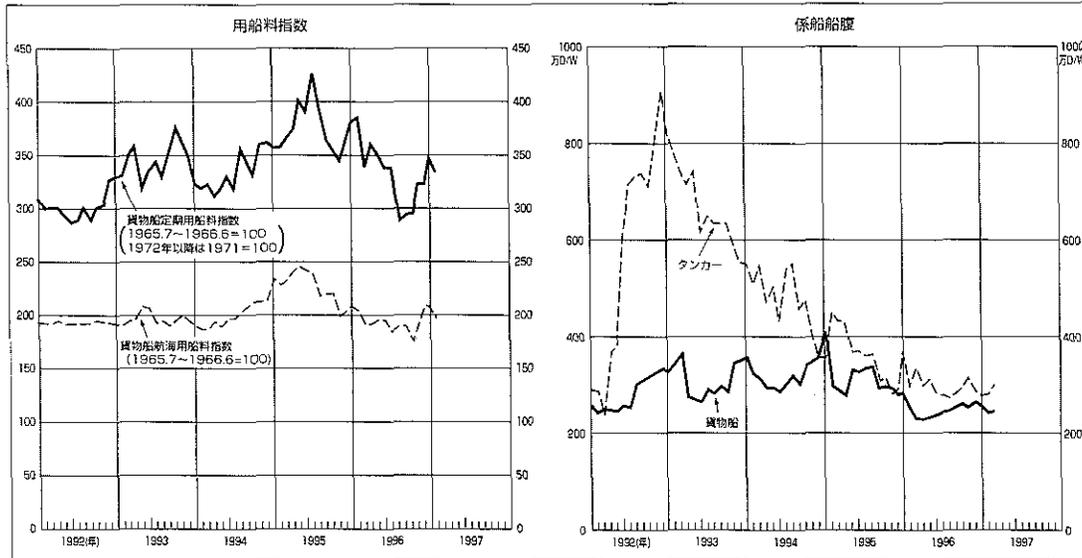
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)		ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)					
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	12.50	—	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15	7.50	6.17
2	13.00	12.95	—	—	11.00	—	9.50	—	6.50	5.65	7.35	6.00
3	—	12.75	—	—	9.00	—	9.50	—	—	—	6.30	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.80	6.25	—	—
5	—	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。

7. 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	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8
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。(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					
	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	197.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6	332.0
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。(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	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															
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	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970
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。

確率変動、裏ロム、体感器、権利モノ、ハマリ、無制限、数珠つなぎ。これらの単語は皆、日本の娯楽の王様と言われているパチンコ用語である。

不況になると競馬等ギャンブルが流行ると言われているが、パチンコも一時程のフィーバー振りは無いとはいえ、やはりその立地の良さからファンは多い。勝ち負けは自分のリスクでやっているわけだからともかくとして、その換金の仕組みは納得行かない。法律で換金は認められていないからだが、煙草やチョコレート欲しさに2〜3万円もつぎ込むパチンカーはいない。通常は店外の路地裏に換金窓口があり、そこで買った玉の65%程度の値段で店で買ったライター、石等を換金して貰う。このウサン臭さがマイナスのイメージに繋がる。警察も一枚絡んでいるから法律より優先する。麻雀も然り。

この他にも“何故”と思うことは多い。自動車電話を掛けながら

編集後記

の運転は危険極まり無いのに、この点の指摘は電話普及当初より殆ど無かったと記憶する。高速を降りた途端のスピード違反や、駐車違反には厳しい。あの消費税反対の勢いは何処に行ったの？、リクルート、佐川の教訓は？、男女雇用機会均等法は？、偏差値教育を批判する新聞社系週刊誌が有名大学合格者をあいも変わらず発表するのは？(本人の了解得てるの？)、見るに耐えないテレビの番組内容に何の注文も付けずに年間何百億円ものスポンサー料を払う大企業が多いのは？……。

紙面がいくらあっても足りないが共通点はある。ひとつは、お上の権力(規制力)による社会的弱者いじめ、二つめは、金(視聴率)のためなら何でもありという事。それでも希望は捨てまい。またま

た外圧頼みになりそうだが、鉄の女が日本には今のところ出て来そうにも無いので、外圧と次の選挙が取り合えずの処方箋だろう。「時代遅れの規制」の撤廃、公平さと透明性が改めてそして強く先進諸国から求められている。機を逸するとパチンコのようにドル箱山積みから“大ハマリ”になる危険をひしひしと感ずるこの頃である。パチンコの換金は合法化して欲しいし換金率もアップして欲しい。で年間100万円勝ったら確定申告する。これが正しい日本の姿だろう。

(*) ハマリとはパチンコ用語で2〜3万円注ぎ込んでも大当たりが来ないことで“ハマリ台”としてパチンカーに恐れられている。その他の用語については読者のお近くのファンにお聞き下さい。

日本郵船株式会社
調査グループ/調査第一チーム
チーム長 福永 徹

せんきょう 4月号 No. 441 (Vol. 38 No. 1)

発行◆平成9年4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◆株式会社タイヨーグラフィック

定価◆407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

会 員 紹 介

会社名：シーコム(株)

(英文名) SEA-COM CORPORATION

代表者(役職・氏名)：取締役社長 堀崎達雄

本社所在地：東京都千代田区永田町1-11-30

資本金：14,378百万円

設立年月日：1916年4月30日

従業員数：海上0名 陸上25名 計25名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	4隻	75.9%	—%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	—隻	—%	—%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、昭和63年まで旧ジャパンライン（現ナビックスライン）のもと、海運業一筋に営んでいましたが、同年グループを離れ、船舶貸渡業以外にホテルの経営（オーストラリア・シドニー）、旅行業等、多角的に事業を行っています。また、平成2年7月に社名を日新汽船よりシーコムに変更しました。

当協会会員は146社。
(平成9年4月現在)



会社名：島津海運(株)

(英文名) Shimazu Kaiun Co., Ltd.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 島津正利

本社所在地：東京都港区芝大門1-1-3 日本赤十字社ビル6階

資本金：300百万円

創業年月日：1908年10月1日

従業員数：海上137名 陸上42名 計179名



所有船状況	遠洋・ 近海 ・ 沿海	8隻	12.918%	23.103%
運航船状況	遠洋・ 近海 ・ 沿海	53隻	38.524%	76.000%

主たる配船先：国内各港

事業概要：当社は、日本石油グループ専属の石油類の内航輸送会社で、オイルタンカー42隻ほか、ケミカル、エチレン、LPGタンカーを合わせて、合計53隻を運航しております。

船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association