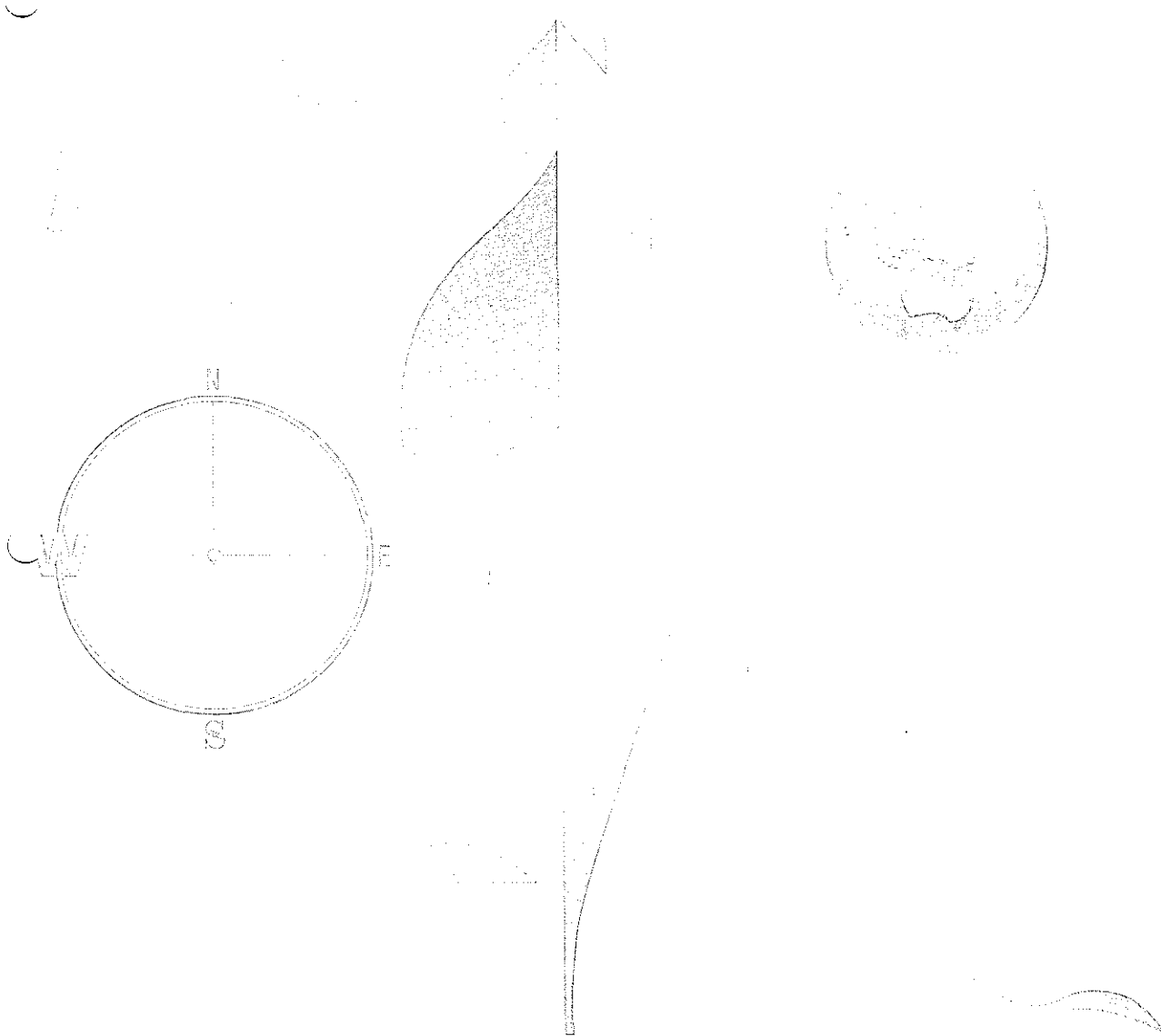
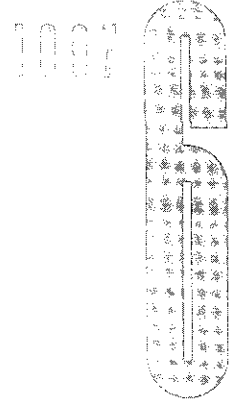


18日 第3種郵便物認可

せんきょう



◎巻頭言
「凝った安全」★日本船主協会常任理事・野田進一郎

◎対談
「日本船主協会創立50周年」を祝う
★運輸大臣・古賀 誠
★当協会会長・新谷 功

◎ SHIPPING フラッシュ
1. 新たな経済環境に対応した外航海運のあり方
海運造船合理化審議会における報告書の取りまとめ
2. 第6回アジア船主フォーラム (ASF) 開催される
— ロゴマークの採択・国際海運関係団体との初対話 —

◎寄稿
木材の需給構造の変化とその影響★日本木材輸入協会 専務理事・安田 稔17

◎随想
ただ今パソコンで苦戦中★(社)日本倉庫協会会長・宇治常美2号

◎海運ニュース
1. IMO 第75回法律委員会の模様について2日
2. 増加傾向が続く世界船腹2号
— ロイド統計による1996年末の世界船腹量 —

◎業界団体を訪ねて—訪問団体(社)日本機械工業連合会32

◎海運雑学ゼミナール★第87回34

◎ London 便り36

❖海運日誌★5月37

❖船協だより38

❖海運統計39

❖編集後記44

船協月報/1997年6月号 目次

頭言

「凝った安全」★日本船主協会常任理事・野田進一郎——1
東京タンカー取締役社長

◎対談

「日本船主協会創立50周年」を祝う——2

★運輸大臣・古賀 誠
★当協会会長・新谷 功

◎SHIPPING フラッシュ

1. 新たな経済環境に対応した外航海運のあり方——8
—海運造船合理化審議会における報告書の取りまとめ—
2. 第6回アジア船主フォーラム (ASF) 開催される——14
—ロゴマークの採択・国際海運関係団体との初対話—

◎寄稿

木材の需給構造の変化とその影響★日本木材輸入協会 専務理事・安田 稔——17

◎随想

ただ今パソコンで苦戦中★(社)日本倉庫協会会長・宇治常美——24

◎海運ニュース

1. IMO 第75回法律委員会の模様について——26
2. 増加傾向が続く世界船腹——27
—ロイド統計による1996年末の世界船腹量—

◎業界団体を訪ねて—訪問団体 (社)日本機械工業連合会——32

◎海運雑学ゼミナール★第87回——34

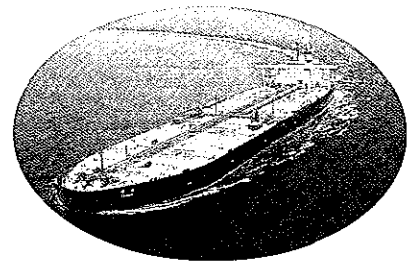
◎ London 便り——36

❖海運日誌★5月——37

❖船協だより——38

❖海運統計——39

❖編集後記——44



ダブルハルタンカー「TAJIMA」

1973年10月第4次中東戦争を契機に世の中は第一次オイルショックに見舞われ、我が国でも石油の安定供給の重要性を身をもって体験したことは記憶に生々しいが、一方ではIMCO、現在のIMOで73年MARPOL条約が採択され、国際的に改めて海洋の環境保護が問い質された年でもあった。

東京マリンエンジニアリングはこうした時代の2つのニーズに応えるため、翌1974年8月透明度の高い鹿児島県錦江湾の喜入港に設立された小さなダイバーの会社である。

設立当初は折からのバンカー急騰時代を迎えて、どちらかと云えばバンカーの節約を目的としたスキャンプを主業務としたが、その後水線下の船体にかき、海藻の付着し難い自己研磨型船底塗料の開発普及とともに、現在は海洋汚染防止ひいては入港船の安全確保を目的とした水中インスペクション、運航効率の回復を目的としたプロペラ研磨が主業務となっており、併せて日本海事協会の水中検査事業所として検査、整備作業をこなしている。

喜入基地では入港船自身に安心して荷役をしてもらうためにもできる限りダイバーによる水線下船体のチェックを計画し、とくにスポット船や初入港船に対しては必ずインスペクションを実施しているが、船底にある箱型をした海水取入口に多量に滞留した油が見つかり広範囲な海洋汚染に至る前に処理したケース、一滴の漏油からカーゴラインのバルブの漏洩をキャッチし大事に至る前に対策を打ったケース等、入渠以外はチェックすることのできない水中の安全確保に積極的に取組んだ結果が流出油事故の未然防止と云う大きなコストセーブに結びついた事例は多い。

また、ダイバーは本船の着積中は常時スタンバイ態勢を取っているため、不幸にして漏油事故が発生した場合も直ちに潜水し、状況調査、応急処置を行い事故を最小限に留めたケースもある。一昨年の事例であるが、あるスポット船の荷役中、深夜レインボー(油膜)を発見、直ちにダイバーが船底に潜り5ミリのピンホールを発見、木栓を打ちこんで油の流出を止めたこともあった。

ちなみに1980年から1995年までの15年間にこのダイバーチェックを実施したタンカーは645隻、このうち何等かの対策を施して油の流れを未然に防止した船の隻数は51隻にもものぼった。

年平均にすると2~3隻であり年間400隻も入港するうちのわずか0.5%にしかすぎないが、美しい海を守るため漏油事故0を目指しこれだけの手間をかけているわけで、海洋の環境汚染問題が毎日のように紙上を賑わしている昨今、凝った安全と題して喜入港の安全対策の一端を紹介した次第である。

せんきょう 平成9年6月号

巻頭言

「凝った安全」

会常任理事 取締役社長 ■ 野田進一郎



欠中東戦争を契機に世の中は第一次オイルショックに見舞われ、我が国合の重要性を身をもって体験したことは記憶に生々しいが、一方ではIOで73年MARPOL条約的に改めて海洋の環境保護でもあった。

エンジニアリングはこうした時代

一、一滴の漏油からカーゴラインのバルブの漏洩をキャッチし大事に至る前に対策を打ったケース等、入渠以外はチェックすることのできない水中の安全確保に積極的に取組んだ結果が流出油事故の未然防止と云う大きなコストセーブに結びついた事例は多い。

また、ダイバーは本船の着積中は常時スタンバイ態勢を取っているため、不幸にして漏油事故が発生した場合も直ちに潜水し、状況調査、応急処置を行い事故を最小限に留めたケースもある。一昨年の事例であるが、あるスポット船の荷役中、深夜レインボー(油膜)を発見、直ちにダイバーが船底に潜り5ミリのピンホールを発見、木栓を打ちこんで油の流出を止めたこともあった。

ちなみに1980年から1995年までの15年間にこのダイバーチェックを実施したタンカーは645隻、このうち何等かの対策を施して油の流れを未然に防止した船の隻数は51隻にもものぼった。

年平均にすると2~3隻であり年間400隻も入港するうちのわずか0.5%にしかすぎないが、美しい海を守るため漏油事故0を目指しこれだけの手間をかけているわけで、海洋の環境汚染問題が毎日のように紙上を賑わしている昨今、凝った安全と題して喜入港の安全対策の一端を紹介した次第である。

「日本船主協会創立50周年」を祝う
 対談
 古賀誠運輸大臣
 新谷功当協会会長
 (平成9年4月22日に開催)
 1) 國の発展に貢献した
 ◎国民生活の向上と産業界の発展に重要な役割を果たす
 古賀 日本船主協会にとって、今年が創立50周年という記念すべき年ということですが、誠にありがとうございます。心からお祝い申し上げます。
 新谷 ありがとうございます。古賀ひと口に50年と言いますが、50年の歳月の中にはさまざまな出来事があり、また、さまざまな御苦労があったのではないかと思います。わが国の海運業は、第二次世界大戦で保有船舶をほとんど失ってしまうという壊滅的な打撃を受けました。さらに、昭和30年代には長期の海運不況に見舞われています。
 そうした時代の節目節目において、日本船主協会は昭和39年の海運集約はもちろん、日本籍船舶における外国人船員の混乗方式の実現や国際船舶制度の整備拡充への努力など各種海運対策の推進等の活動を通じて、一貫して日本海運の再建に多大な寄与をするとともに、わが国の高度経済成長を実現する上でも重要な役割を果たしてこられたと思います。その的確な政策提言や実行力は高く評価されるべきものと考えております。
 このように、日本船主協会が海運業の健全な発展を目指して指導的な役割を果たしてきたことに対して、敬意を表したいと思います。重ねて、50周年をお祝い申し上げます。
 ◎産業再編のはしりとなった海運界の“再編成劇”
 新谷 ありがとうございます。当協会は昭和22年に発足したわけですが、当時は日本船主が船舶を独自に運航することは許されませんでした。3年後の昭和25年ようやく、民営還元が実現いたしました。
 当時は、計画造船という制度での資金を活用して船舶建造をしたのですが、経済民主主義とでもいいますが、数多くの海運会社が創設されて国内においても過当競争の状態になりました。スエズ運河閉鎖によるブームの反動不況もあり、大臣が指摘されましたように、昭和30年代の海運業は大不況に見舞われたわけですが、その後、高度成長時代がやってきました。日本経済の重化学工業化へ向けての輸送需要を満たす船舶の拡充が要求されたわけですが、海運会社の乱立状態から、6社を中核体とする系列会社ならびに専属会社という6企業グループへと集約合併した海運界の再編成は、戦後日本の産業再編のはしりとして歴史に残るものとなったのです。日本経済の高度成長とともに海運会社も成長しましたが、その後大きな環境変化が続きました。庶せんきょう平成9年6月号



「日本船主協会創立50周年」を祝う

対談 古賀 誠 運輸大臣
 新谷 功 当協会会長

(平成9年4月22日に開催)

1 日本経済の発展に貢献した「50年」

◎国民生活の向上と産業界の発展に重要な役割を果たす

古賀 日本船主協会にとって、今年が創立50周年という記念すべき年ということですが、誠にありがとうございます。心からお祝い申し上げます。

新谷 ありがとうございます。
 古賀 ひと口に50年と言いますが、50年の歳月の中にはさまざまな出来事があり、また、さまざまな御苦労があったのではないかと思います。わが国の海運業は、第二次世界大戦で保有船舶をほとんど失ってしまうという壊滅的な打撃を受けました。さらに、昭和30年代には長期の海運不況に見舞われています。

そうした時代の節目節目において、日本船主協会は昭和39年の海運集約はもちろん、日本籍船舶における外国人船員の混乗方式の実現や国際船舶制度の整備拡充への努力など各種海運対策の推進等の活動を通じて、一貫して日本海運の再建に多大な寄与をするとともに、わが国の高度経済成長を実現する上でも重要な役割を果たしてこられたと思います。その的確な政策提言や実行力は高く評価されるべきものと考えております。

このように、日本船主協会が海運業の健全な発展を目指して指導的な役割を果たしてきたことに対して、敬意を表したいと思います。重ねて、50周年をお祝い申し上げます。

◎産業再編のはしりとなった海運界の“再編成劇”

新谷 ありがとうございます。当協会は昭和22年に発足したわけですが、当時は日本船主が船舶を独自に運航することは許されませんでした。3年後の昭和25年ようやく、民営還元が実現いたしました。

当時は、計画造船という制度での資金を活用して船舶建造をしたのですが、経済民主主義とでもいいますが、数多くの海運会社が創設されて国内においても過当競争の状態になりました。スエズ運河閉鎖によるブームの反動不況もあり、大臣が指摘されましたように、昭和30年代の海運業は大不況に見舞われたわけですが、その後、高度成長時代がやってきました。日本経済の重化学工業化へ向けての輸送需要を満たす船舶の拡充が要求されたわけですが、海運会社の乱立状態から、6社を中核体とする系列会社ならびに専属会社という6企業グループへと集約合併した海運界の再編成は、戦後日本の産業再編のはしりとして歴史に残るものとなったのです。日本経済の高度成長とともに海運会社も成長しましたが、その後大きな環境変化が続きました。

二度にわたるオイル・ショックと、ニクソン・ショック、プラザ合意に代表される急激な円高、そして日本経済の高度成長から低成長への転換です。そうした歴史の中で当協会は、わが国の産業界が必要とするエネルギー資源をはじめ、原材料の輸入と完成品の輸出入、および国民生活上必要な物資を安定的に輸送するという命題を、それぞれの時代に応じて実現してきたつもりです。

これから先も、私達に課せられた課題を粛々と果たしていくことは当然のことです。海洋汚染の防止や海洋環境の保護に対しても、適正な運賃でより良好なサービスを荷主に提供しつつ、積極的に取り組んでいきたいと思っております。

さらに、わが国全体の国際化、グローバル化という動きの中で、国際海事関係機関などへのさらなる貢献をしていくことも、今後の当協会に与えられた課題ではないかと考えております。古賀会長から大変力強い決意を承りまして、心強く思っております。50周年という節目です。過去を省みると同時に、今後は新たな決意をもって新しい時代に対応した役割を果たしていけることを大いに期待しております。

海運界を取り巻く国際環境に目を向けてみても大きな変化が出ています。端的に表現しますと、アジアの新興国の海運会社が急速に台頭してきた、ということです。新興国は低いコストを武器として競争力をつけてきました。この結果、日本の海運界はより厳しい競争下におかれているというのが現状です。このことは、日本の海運界ばかりではありません。欧州各国の海運会社もアメリカの海運会社も皆同じ環境下におかれています。そういった意味では、先進諸国の海運界は、おしなべて新興国が

ショックと、ニクソン・プラザ合意に代表される急激な円高、成長から低成長への転換

当協会は、わが国の産業界が必要とするエネルギー資源をはじめ、原材料の輸入、および国民生活上必要な物資を、安定的に輸送するという命題を、

心強く思っております。50周年というのは1つの節目ですから、過去を省みると同時に、今後は新たな決意をもって新しい時代に対応した役割を果たしていけることを大いに期待しております。

2 日本の海運界を取り巻く国際環境

◎アジア諸国が新勢力として台頭

新谷 日本の海運界を取り巻く国際環境に目を向けてみても大きな変化が出ています。端的に表現しますと、アジアの新興国の海運会社が急速に台頭してきた、ということです。新興国は低いコストを武器として競争力をつけてきました。この結果、日本の海運界はより厳しい競争下におかれているというのが現状です。このことは、日本の海運界ばかりではありません。欧州各国の海運会社もアメリカの海運会社も皆同じ環境下におかれています。そういった意味では、先進諸国の海運界は、おしなべて新興国が

これから先も、私達に課せられた課題を粛々と果たしていくことは当然のことです。海洋汚染の防止や海洋環境の保護に対しても、適正な運賃でより良好なサービスを荷主に提供しつつ、積極的に取り組んでいきたいと思っております。

さらに、わが国全体の国際化、グローバル化という動きの中で、国際海事関係機関などへのさらなる貢献をしていくことも、今後の当協会に与えられた課題ではないかと考えております。古賀 会長から大変力強い決意を承りまして、



四〇
古賀誠氏
らの追い上げを受けているわけです。そうは言いながらも、世界の海上輸送量はずっと増えています。この点が大きな強味です。昨年、つまり1995年の統計資料によれば世界の海上輸送量は46億7,800万トンでした。1985年以降10年間の伸び率をみると、前年比で年率約4%の増加を示しています。世界的な景気の低迷を考えますと、まず相当な伸びとみてよいでしょう。今後とも、輸送ニーズは増え続けると判断しています。

わが国での荷動量もほぼ同じペースで増えています。その数量は8億5,400万トンで、これは全世界の海上荷動量の約18%のシェアを占めています。大量な海上輸送量になっているわけです。

それにしても、アジア諸国の物量の伸びは、日本のそれをはるかに凌駕して、当然のこと、取り扱いコンテナの数量は飛び抜けて大きくなります。事実、香港とシンガポールが世界のナンバー・ワン、ナンバー・ツーを競い合っています。香港は中国という広大な後背地があり、シンガポールにはASEAN諸国や遠くはバングラデシュからインド、パキスタンといった諸国を後背地として抱えているわけですから、取扱量が増えることになります。

◎税制や財投面から支援を
古賀確かに「アジアの時代」と言われているように、近年は、中国や東南アジアなどアジア諸国の経済が急速な成長を続けていますね。それに伴い、アジアを巡る貿易が急速な拡大を続け、アジア船社が急速な成長を遂げつつあります。

そのような中で、コンテナ定期航路を運営する日本船3社は、アジア船社を含めたかたちで欧米の有力船社と世界的なコンソーシアム（協調配船の提携）を組むなど、荷主のニーズに対応すべく、企業の生き残りをかけて大変な企業努力をされておられます。

運輸省としても、日本の海運界を取り巻く国際環境の変化はもちろんのこと、日本の海運各社がどのような企業努力を続けておられるか、その動向に対して強い関心をもっておりまして、日本船社の国際競争力を強化するため、税制や財政投融資などの面から支援を行っているところであります。

新谷運輸省のご支援に対して大いに感謝しております。コンテナ船運航各社は、これまで以上にコスト競争力を強化するために、大臣が指摘されましたように、世界的なコンソーシアムを組むなどして、生き残り策に全力を投入しています。また、1985年のプラザ合意以降の急激な円高の影響から、国際競争力強化のため、船舶を日本籍船から外国籍船にするとか、従来日本の本社で行っていたオペレーションなどの本社機能の一部を海外にシフトするなど、いわゆる円高対応策（ドルコスト化）を進めてきました。そうした企業努力の成果は着実に現れているとみています。

古賀大変結構なことだと思います。最近、シンガポールに本拠を置くNOL（ネブチューン・オリエント・ラインズ）がアメリカの有力海運会社であるAPL（アメリカン・プレジデント・ライン）を買取するというニュースが流れました。ほかにも有力外国船社間の合併・買取の例はいくつも起こっているわけですので、世界の海運界は、従来にも増して激動、再編の時代に直面していると認識しています。せんきょう平成9年6月号

談



古賀 誠氏

の追い上げを受けているわけです。そうは言いながらも、世界の海上輸送量はずっと増えています。この点が大きな強味です。昨年、つまり1995年の統計資料によれば世界海上輸送量は46億7,800万トンでした。1985年以降10年間の伸び率をみると、前年比で年率約4%の増加を示しています。世界的な景気の低迷を考えますと、まず相当な伸びとみてよいでしょう。今後とも、輸送ニーズは増え続けると判断しています。

わが国での荷動量もほぼ同じペースで増えています。その数量は8億5,400万トンで、これは全世界の海上荷動量の約18%のシェアを占めています。大量な海上輸送量になっているわけです。

それにしても、アジア諸国の物量の伸びは、日本のそれをはるかに凌駕して、当然のこと、取り扱いコンテナの数量は飛び抜けて大きくなります。事実、香港とシンガポールが世界のナンバー・ワン、ナンバー・ツーを競い合っています。香港は中国という広大な後背地があり、シンガポールにはASEAN諸国や遠くはバングラデシュからインド、パキスタンといった諸国を後背地として抱えているわけですから、取扱量が増えることになります。

◎税制や財投面から支援を

古賀 確かに「アジアの時代」と言われているように、近年は、中国や東南アジアなどアジア

諸国の経済が急速な成長を続けていますね。それに伴い、アジアを巡る貿易が急速な拡大を続け、アジア船社が急速な成長を遂げつつあります。

そのような中で、コンテナ定期航路を運営する日本船3社は、アジア船社を含めたかたちで欧米の有力船社と世界的なコンソーシアム（協調配船の提携）を組むなど、荷主のニーズに対応すべく、企業の生き残りをかけて大変な企業努力をされておられます。

運輸省としても、日本の海運界を取り巻く国際環境の変化はもちろんのこと、日本の海運各社がどのような企業努力を続けておられるか、その動向に対して強い関心をもっておりまして、日本船社の国際競争力を強化するため、税制や財政投融資などの面から支援を行っているところであります。

新谷 運輸省のご支援に対して大いに感謝しております。コンテナ船運航各社は、これまで以上にコスト競争力を強化するために、大臣が指摘されましたように、世界的なコンソーシアムを組むなどして、生き残り策に全力を投入しています。また、1985年のプラザ合意以降の急激な円高の影響から、国際競争力強化のため、船舶を日本籍船から外国籍船にするとか、従来日本の本社で行っていたオペレーションなどの本社機能の一部を海外にシフトするなど、いわゆる円高対応策（ドルコスト化）を進めてきました。そうした企業努力の成果は着実に現れているとみています。

古賀 大変結構なことだと思います。

最近、シンガポールに本拠を置くNOL（ネブチューン・オリエント・ラインズ）がアメリカの有力海運会社であるAPL（アメリカン・プレジデント・ライン）を買取するというニュースが流れました。ほかにも有力外国船社間の合併・買取の例はいくつも起こっているわけですので、世界の海運界は、従来にも増して激動、再編の時代に直面していると認識しています。

環境問題の解決に意欲的に対応する
 新谷当協会にとって、もう1つの大きな課題は環境問題です。本年1月に発生した日本海におけるロシア船の沈没事故は重油の大量流出を引き起こし、周辺地域の沿岸に甚大な被害を及ぼしたことはまだ記憶に新しいところです。油を積んだ大型タンカーが事故を起こすと、いかに大変なことになるかということを実に知らされたわけでは、
 当協会としては、こうした海洋汚染事故、あるいは海難事故を防止するため、安全運航に関わる諸問題には常に最大の注意を払っております。事故管理、事故対策といった危機管理についても組織体系ができてきています。船員教育を一段と強化するとともに、実地訓練も行っています。さらに、日本外航商船隊では船舶のリプレースを早めることで船齢を一桁台に維持しています。しかし、わが国の原価償却期間は欧米に比し長期になっています。償却を短期間にする事でリプレースを早め、実現し船齢を若く保つことも、事故を少なくするための一つの手段であると考えています。
 古賀海洋環境に対する関心が高まる中で、海洋汚染を防止し、よりよい海洋環境を維持していくことは、海洋国家であるわが国としては極めて重要かつ当然なことだと認識しております。国際的にも、平成4年3月、IMO(国際海事機関)においてタンカーの構造規制の強化のための条約改正が採択されています。それに伴って、平成7年7月以降は原則として船齢25年以上の船舶に対し、船体の二重構造化が義務づけられています。運輸省としても、二重構造タンカーの導入を促進するために、特別償却制度(初年度取得額の1.5分の2)および日本開発銀行を通じた財投資資金による長期かつ低利な融資制度を整え、税制や財投面からの支援策を進めています。そういった制度を最大限に活用し、促進されることを期待しております。
 せんきょう平成9年日月号

意欲的に対応する

、もう1つの大きな課題
 1月に発生した日本海に
 と事故は重油の大量流出を
 の沿岸に甚大な被害を及
 びに新しいところです。油
 が事故を起こすと、いか
 ということを実に知ら



新谷 功氏

うした海洋汚染事故、あ
 するため、安全運航に関
 最大の注意を払っておりま
 策といった危機管理につ
 りあがっています。船員教
 ともに、実地訓練も行っ
 日本外航商船隊では船舶の
 ことで船齢を一桁台に維持
 わが国の原価償却期間は
 っています。償却を短期間
 -スを早めに実現し船齢を

若く保つことも、事故を少なくするための一つの手段であると考えています。

古賀 海洋環境に対する関心が高まる中で、海洋汚染を防止し、よりよい海洋環境を維持していくことは、海洋国家であるわが国としては極めて重要かつ当然なことだと認識しております。

国際的にも、平成4年3月、IMO(国際海事機関)においてタンカーの構造規制の強化のための条約改正が採択されています。それに伴って、平成7年7月以降は原則として船齢25年以上の船舶に対し、船体の二重構造化が義務づけられています。運輸省としても、二重構造タンカーの導入を促進するために、特別償却制度(初年度取得額の100分の20)および日本開発銀行を通じた財投資資金による長期かつ低利な融資制度を整え、税制や財投面からの支援策を進めています。そういった制度を最大限に活用し、促進されることを期待しております。

3 日本のこれからの海運政策

◎効果上がる「アジア船主フォーラム」と「アジア海運フォーラム」

新谷 それでは、日本のこれからの海運政策といった点について触れてみたいと思います。

古賀 アジアの役割がますます高まっているだけに、この話は重要ですね。

新谷 平成4年に、第1回「アジア船主フォーラム」を東京で開催いたしました。アジアを巡る海上輸送の急増に伴い、アジアの海運会社のプレゼンスが拡大するなかで、アジア各国の海運会社が一同に会して直面する共通の問題について自由かつ率直な意見を交換し、相互理解を深めることを目的として当協会が呼びかけたものです。このフォーラムは、民間の対話の場であり、アジア7地域の船主協会が参加し、その後開催地を、韓国、中国、台湾、香港と移して回を重ね、今年の5月12日には、第6回のフォーラムをシンガポールで開催いたします。大臣がお話のとおり、アジア船主の役割がますます大きくなっています。それに対応して5つの委員会が設けられ、課題解決に向けて具体的な話し合いを進めているところです。5つの委員会とはトレードの安定化に関する委員会、船舶の解徹に関する委員会、船員に関する委員会、安全運航に関する委員会、それに船舶保険に関す

四〇 委員会の5つです。そのほか、恒久事務局設置という委員会もありますが、これは事務局をどのような型でどこに置こうかという話です。いずれにしても、5つのテーマを基に年に1回の委員会を開き、本会議で討議するということになっています。私達はアジアの船主団体が世界の外航海運の発展のために、大いに話し合いを進めていくことを願っているわけです。

古賀「アジア船主フォーラム」は民間の対話の場でありますが、ご存知のとおり、政府間においてもアジア域内で共通する政策課題についての対話の場として「アジア海運フォーラム」を開催しています。

第1回の「アジア海運フォーラム」は、平成7年の8月、アジア8カ国・地域の海運局長クラスに参加のもとに、わが国の提唱によって東京で開催いたしました。第2回は昨年8月香港政府の主催により香港で、第3回は、今年の6月に韓国政府の主催により韓国で開催されることになっています。

こうした意見交換を通じて、これまでのフォーラムにおいてアジア各国とも協調して米国に海運の自由化を求めていくことなどに強い関心が集まったわけです。このような共通課題についての論議を深めることによって、アジアとしての共通政策を打ち出すことができればと考えております。

④ APECは海運問題に積極的に取り組む新谷さきほどの「アジア船主フォーラム」においては、アジア諸国の海運会社は積極的に会議に参画しています。無論、アジアだけのことをいっているものではありませんが、それなりにアジアの声を世界の海運会社に反映させたいものです。

それから、APECにおける海運問題ですが、これはどのように取り組んでおられるか、政府の立場をお聞かせ下さい。

古賀 APECの活動は、今から8年前の1989年から始められています。目的は、アジア・太平洋地域の経済協力を図り、さらなる発展に資するというものですが、海運問題の取り組みについては残念ながら十分なものとはいえない状況にあります。経済活動を国際貿易に大きく依存しているAPEC諸国にとっては、効率的で経済的な海上輸送システムを作り上げていかなければなりません。そのためにいかなる活動がAPECとして可能かを議論していこうというのがわれわれの根本的な発想です。

また、APECの目的の一つとしてWTO(世界貿易機関)への貢献ということが掲げられております。WTOで長年行ってきました海運の自由化交渉は、昨年6月、アメリカの反対もあって2000年まで先送りとなってしまいました。このような中でAPECとして海運自由化交渉の成功に向けての活動も今後検討していきたいと考えております。

このように踏まえ、昨年11月、タイのブーケットで開かれた第10回運輸ワーキング・グループでAPECとして、今後本格的に海運問題に取り組むべきという提案を行いました。これに対しては、予想を上回る反響がありまして、ほとんどの参加国からわが国のイニシアチブが評価され、その提案内容についても支持が得られました。

また、4月の中旬にシアトルで開かれた第11回運輸ワーキング・グループにおいては、海運問題への取り組みについてAPECとしてイニシアチブを発揮していくとともに、海事全般について共通の目標を設定していくべきであるということが話し合われました。

今後の予定としては、6月にカナダのビクトリアで開かれる運輸大臣会合において、APECとして積極的に海運問題への取り組みを進めていくことについて討議する予定です。

急速な経済成長を遂げているアジアを含むAPEC地域における海運関係の主要国・地域と協力していくことはわが国海運の一層の発展のために極めて重要であると運輸省としても認識しており、今後ともAPECやアジア海運フ

リ 談

委員会の5つです。そのほか、恒久事務局設置という委員会もありますが、これは事務局をどのような型でどこに置こうかという話です。いずれにしても、5つのテーマを基に年に1回の委員会を開き、本会議で討議するということになっています。私達はアジアの船主団体が世界の外航海運の発展のために、大いに話し合いを進めていくことを願っているわけです。

古賀「アジア船主フォーラム」は民間の対話の場でありますが、ご存知のとおり、政府間においてもアジア域内で共通する政策課題についての対話の場として「アジア海運フォーラム」を開催しています。

第1回の「アジア海運フォーラム」は、平成7年の6月、アジア8カ国・地域の海運局長クラスに参加のもとに、わが国の提唱によって東京で開催いたしました。第2回は昨年6月香港政府の主催により香港で、第3回は、今年の6月に韓国政府の主催により韓国で開催されることになっています。

こうした意見交換を通じて、これまでのフォーラムにおいてアジア各国とも協調して米国に海運の自由化を求めていくことなどに強い関心が集まったわけです。このような共通課題についての論議を深めることによって、アジアとしての共通政策を打ち出すことができればと考えております。

④ APECは海運問題に積極的に取り組む新谷さきほどの「アジア船主フォーラム」においては、アジア諸国の海運会社は積極的に会議に参画しています。無論、アジアだけのことをいっているものではありませんが、それなりにアジアの声を世界の海運会社に反映させたいものです。

それから、APECにおける海運問題ですが、これはどのように取り組んでおられるか、政府の立場をお聞かせ下さい。

古賀 APECの活動は、今から8年前の1989年から始められています。目的は、アジア・太平洋地域の経済協力を図り、さらなる発展に資するというものですが、海運問題の取り組みについては残念ながら十分なものとはいえない状況にあります。経済活動を国際貿易に大きく依存しているAPEC諸国にとっては、効率的で経済的な海上輸送システムを作り上げていかなければなりません。そのためにいかなる活動がAPECとして可能かを議論していこうというのがわれわれの根本的な発想です。

また、APECの目的の一つとしてWTO(世界貿易機関)への貢献ということが掲げられております。WTOで長年行ってきました海運の自由化交渉は、昨年6月、アメリカの反対もあって2000年まで先送りとなってしまいました。このような中でAPECとして海運自由化交渉の成功に向けての活動も今後検討していきたいと考えております。

このように踏まえ、昨年11月、タイのブーケットで開かれた第10回運輸ワーキング・グループでAPECとして、今後本格的に海運問題に取り組むべきという提案を行いました。これに対しては、予想を上回る反響がありまして、ほとんどの参加国からわが国のイニシアチブが評価され、その提案内容についても支持が得られました。

また、4月の中旬にシアトルで開かれた第11回運輸ワーキング・グループにおいては、海運問題への取り組みについてAPECとしてイニシアチブを発揮していくとともに、海事全般について共通の目標を設定していくべきであるということが話し合われました。

今後の予定としては、6月にカナダのビクトリアで開かれる運輸大臣会合において、APECとして積極的に海運問題への取り組みを進めていくことについて討議する予定です。

急速な経済成長を遂げているアジアを含むAPEC地域における海運関係の主要国・地域と協力していくことはわが国海運の一層の発展のために極めて重要であると運輸省としても認識しており、今後ともAPECやアジア海運フ

洋地域の経済協力を図り、さらなる発展に資するというものですが、海運問題の取り組みについては残念ながら十分なものとはいえない状況にあります。経済活動を国際貿易に大きく依存しているAPEC諸国にとっては、効率的で経済的な海上輸送システムを作り上げていかなければなりません。そのためにいかなる活動がAPECとして可能かを議論していこうというのがわれわれの根本的な発想です。

また、APECの目的の一つとしてWTO(世界貿易機関)への貢献ということが掲げられております。WTOで長年行ってきました海運の自由化交渉は、昨年6月、アメリカの反対もあって2000年まで先送りとなってしまいました。このような中でAPECとして海運自由化交渉の成功に向けての活動も今後検討していきたいと考えております。

このように踏まえ、昨年11月、タイのブーケットで開かれた第10回運輸ワーキング・グループでAPECとして、今後本格的に海運問題に取り組むべきという提案を行いました。これに対しては、予想を上回る反響がありまして、ほとんどの参加国からわが国のイニシアチブが評価され、その提案内容についても支持が得られました。

また、4月の中旬にシアトルで開かれた第11回運輸ワーキング・グループにおいては、海運問題への取り組みについてAPECとしてイニシアチブを発揮していくとともに、海事全般について共通の目標を設定していくべきであるということが話し合われました。

今後の予定としては、6月にカナダのビクトリアで開かれる運輸大臣会合において、APECとして積極的に海運問題への取り組みを進めていくことについて討議する予定です。

急速な経済成長を遂げているアジアを含むAPEC地域における海運関係の主要国・地域と協力していくことはわが国海運の一層の発展のために極めて重要であると運輸省としても認識しており、今後ともAPECやアジア海運フ

◎APECは海運問題に積極的に取り組む

新谷 さきほどの「アジア船主フォーラム」においては、アジア諸国の海運会社は積極的に会議に参画しています。無論、アジアだけのことをいっているものではありませんが、それなりにアジアの声を世界の海運会社に反映させたいものです。

それから、APECにおける海運問題ですが、これはどのように取り組んでおられるか、政府の立場をお聞かせ下さい。

古賀 APECの活動は、今から8年前の1989年から始められています。目的は、アジア・太平

オーラム、二国間協議等の場を通じて公正で自由な海運市場の形成に努めて参りたいと考えております。ロ新谷もうひとつの命題は、外航海運の国際競争力の強化ですが、古賀さきほど会長も触れられました。が、大幅な円高の進行などによってわが国の外航海運はフラッキングアウト（海外への移籍などによる日本籍船の減少）が進行しています。このような中で、日本籍船、日本人船員の確保を図っていくことが、わが国の貿易物資の安定輸送の確保を図る上で重要であると考えています。このため、運輸省としては、海上運送法を改正し、安定的な国際海上輸送の確保に、重要な一定の日本籍船を国際船舶と位置づけ、税制上の優遇措置、海外雇渡などに関する所要の措置を講じています。こうした国際船舶に関する制度は、昨年6月から第一歩を踏み出したところと

ころです。現在、海運造船合理化審議会において、国際船舶に関する制度の拡充をはじめとして、外航海運のあり方についても審議を行っており、近く報告書が出される見込みです。こうしたことを踏まえながら、今後必要と思われる方策に対しては、意欲的に取り組んでいくつもりです。

4 日本海運への期待と日本船主協会のこれからのあり方

◎外航
内航海運分野で中心的な役割を果たす古賀 四方を海に囲まれている上に国内資源の乏しいわが国にとって、国民の生活を支えかつ経済活動を支えていく上で、外航海運、内航海運の役割は極めて大きいものがあります。特に、近年は経済のグローバル化、国際分業の進展に対応した輸送サービスの提供の要請も

あります。また、国内輸送の分野では大量輸送機関の特性を生かした効率的な輸送システムの構築の要請もありまして、経済全体の関心が“物流”に集まっている状況です。外航海運、内航海運に対する期待が従来になく高まっていると認識しています。新谷 ご指摘のとおりですね。古賀 海運企業は、こうした時代のニーズをとらえ、物流の効率化に寄与するとともに、国際競争力の強化に一段と努力を進められるのだと思います。日本船主協会は、そうした海運企業各社の取り組みに当たって常に中心的な役割を果たし、日本海運の健全な発展のために尽力されることを期待しています。この50周年という節目を1つの転機として、さらに大きく飛躍して、わが国の経済の発展のみならず、世界全体がよい意味で競争を深めて、そして皆が幸せになるような、そういう役割を果たしていただければ大変ありがたいと思います。ぜひ、頑張ってくださいたいと思います。新谷 そのつもりで、今後も私どもに与えられた課題をしっかりとやっていって、わが国の発展、国際社会におけるわが国の役割を十分果たして参りたい、こういうふうに思っておりますので、何分、ご指導賜りますようお願い申し上げます。せんきょう 平成9年6月号

等の場を通じ市場の形成に努めて参りたいと考えております。

命題は、外航海運ですが、

触れられました

行などによっ

てフラッキング

多籍などによる

行しています。

籍船、日本人

くことが、わ

が輸送の確保を

考えています。

しては、海上運送法を改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改

正し、海上輸送法の改



機関の特性を生かした効率的な輸送システムの構築の要請もありまして、経済全体の関心が“物流”に集まっている状況です。外航海運、内航海運に対する期待が従来になく高まっていると認識しています。

新谷 ご指摘のとおりですね。

古賀 海運企業は、こうした時代のニーズをとらえ、物流の効率化に寄与するとともに、国際競争力の強化に一段と努力を進められるのだと思います。日本船主協会は、そうした海運企業各社の取り組みに当たって常に中心的な役割を果たし、日本海運の健全な発展のために尽力されることを期待しています。

この50周年という節目を1つの転機として、さらに大きく飛躍して、わが国の経済の発展のみならず、世界全体がよい意味で競争を深めて、そして皆が幸せになるような、そういう役割を果たしていただければ大変ありがたいと思います。ぜひ、頑張ってくださいたいと思います。新谷 そのつもりで、今後も私どもに与えられた課題をしっかりとやっていって、わが国の発展、国際社会におけるわが国の役割を十分果たして参りたい、こういうふうに思っておりますので、何分、ご指導賜りますようお願い申し上げます。

ころです。

さらに、現在、海運造船合理化審議会において、国際船舶に関する制度の拡充をはじめとして、外航海運のあり方についても審議を行っており、近く報告書が出される見込みです。

こうしたことを踏まえながら、今後必要と思われる方策に対しては、意欲的に取り組んでいくつもりです。

4 日本海運への期待と日本船主協会のこれからのあり方

◎外航、内航海運分野で中心的な役割を果たす

古賀 四方を海に囲まれている上に国内資源の乏しいわが国にとって、国民の生活を支えかつ経済活動を支えていく上で、外航海運、内航海運の役割は極めて大きいものがあります。

特に、近年は経済のグローバル化、国際分業の進展に対応した輸送サービスの提供の要請も

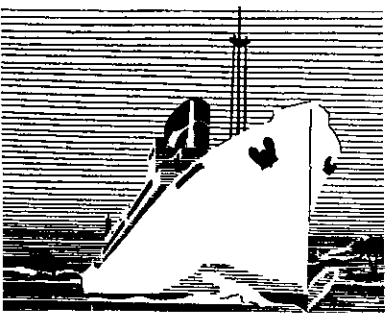
あります。また、国内輸送の分野では大量輸送

1 新たな経済環境に対応した外航海運のあり方
 一海運造船合理化審議会における報告書の取りまとめ
 海運造船合理化審議会(以下、海造審)海運
 対策部会(部会長:犬井圭介 全日空エンタプ
 ライズ会長)が5月8、日に開催され、「新たな
 経済環境に対応した外航海運のあり方」と題し
 た報告書がとりまとめられた(資料1参照)。
 今回の海造審では、平成8年3月28日以来、
 同部会の下に専門委員会を中心とした小委員会
 (委員長:谷川久成蹊大学教授)が設けら
 れるとともに、その下部機構として日本船員福
 利雇用促進センター(SECOJ)に国際船舶制
 度推進調査委員会(委員長:谷川久成蹊大
 学教授)が設置され、約1年間にわたり官公労
 使による検討が行われた。
 本報告書においては、わが国外航海運の国際
 競争力の確保に向けて可能と考えられる諸施策
 として、概要以下のとおり提言されている。

① 船舶税制
 競争条件面における諸外国との格差を可
 能な限り是正していくことが必要であり、
 特別償却・圧縮記帳制度を今後とも海運政
 策の重要な柱の一つとして位置付ける。ま
 た、諸外国における船舶の課税負担等を考
 慮しつつ、国際船舶に対する特別措置の拡
 充を推進していく必要がある。

② 船員税制
 実現可能な方策についてさらに検討する。
 日本人船員確保・育成策
 将来におけるわが国の船員事情に鑑み、
 官労使が協力して、既存の組織を有効活用
 し、若年船員に対する実践的な教育訓練ス
 キームの早期確立を目指す。
 政策金融の充実
 需要動向を踏まえた資金の確保に努め
 るとともに弾力的な運用が可能となるよう努
 力する。

⑤ 国際船舶の配乗体制
 国際船舶にあつては、船長および機関長
 は日本人船員であることを原則とする。こ
 のため、船長および機関長以外の職につい
 ての外国人船員に対する海技資格の付与等
 の実施に向けて検討を進める。
 報告書の取りまとめに当たっては、当初関
 係者間で相当の意見の隔たりがあったが、従来
 面
 せんきょう平成9年6月号



1. 新たな経済環境に対応した外航海運のあり方

一海運造船合理化審議会における報告書の取りまとめ一

海運造船合理化審議会(以下、海造審)海運
 対策部会(部会長:犬井圭介 全日空エンタプ
 ライズ会長)が5月30日に開催され、「新たな
 経済環境に対応した外航海運のあり方」と題し
 た報告書がとりまとめられた(資料1参照)。

今回の海造審では、平成8年3月28日以来、
 同部会の下に専門委員会を中心とした小委員会
 (委員長:谷川 久 成蹊大学教授)が設けら
 れるとともに、その下部機構として日本船員福
 利雇用促進センター(SECOJ)に国際船舶制
 度推進調査委員会(委員長:谷川 久 成蹊大
 学教授)が設置され、約1年間にわたり官公労
 使による検討が行われた。

本報告書においては、わが国外航海運の国際
 競争力の確保に向けて可能と考えられる諸施策
 として、概要以下のとおり提言されている。

① 船舶税制

競争条件面における諸外国との格差を可
 能な限り是正していくことが必要であり、
 特別償却・圧縮記帳制度を今後とも海運政
 策の重要な柱の一つとして位置付ける。ま
 た、諸外国における船舶の課税負担等を考

慮しつつ、国際船舶に対する特別措置の拡
 充を推進していく必要がある。

② 船員税制

実現可能な方策についてさらに検討する。

③ 日本人船員確保・育成策

将来におけるわが国の船員事情に鑑み、
 官労使が協力して、既存の組織を有効活用
 し、若年船員に対する実践的な教育訓練ス
 キームの早期確立を目指す。

④ 政策金融の充実

需要動向を踏まえた資金の確保に努め
 るとともに弾力的な運用が可能となるよう努
 力する。

⑤ 国際船舶の配乗体制

国際船舶にあつては、船長および機関長
 は日本人船員であることを原則とする。こ
 のため、船長および機関長以外の職につい
 ての外国人船員に対する海技資格の付与等
 の実施に向けて検討を進める。

報告書の取りまとめに当たっては、当初、関
 係者間で相当の意見の隔たりがあったが、従来

に比べ比較的幅を持たせた内容の報告書とすることでこれが取りまとめられたものである。その後、本報告書に盛り込まれた上記項目のうち、日本人船員確保・育成(若年船員に対する実践的な教育訓練スキームの早期確立)と、国際船舶の配乗体制(外国人船員に対する海技資格の付与等の実施)の2点については、前記SE-COJ国際船舶制度推進調査委員会のWGとして官公使の実務者および学識者をメンバーとする検討会が設置され、具体的な内容の早期実現に向けて検討が行われている。当協会は、今後も政策委員会を中心に検討を行い、具体的なわが国外航海運の国際競争力強化策の早期実現に向け、意見反映に努めることとしている。

【資料】
新たな経済環境に対応した外航海運のあり方(H9.5海運造船合理化審議会海運対策部会)はじめに
1985年のプラザ合意を契機とし、1995年には1ドル80円を割り込むまでに達した急激な円高は、我が国外航海運の国際競争力を低下させ、日本籍船の海外への移籍等による海外流失、いわゆるフラッキング・アウトを加速させるとともに、外航海運に従事する日本人船員数の減少に拍車をかけることとなった。このような危機的状況が進行することに歯止めをかけるべく、1995年5月に官公使からなる「外航海運・船員問題懇談会」は、欧州等の主要海運国において既に実施されている国際船舶登録制度等を参考として、講ずべき対策を網羅する形で国際船舶制度の創設を提言した。これを受けて、関係者が協力して平成8年度予算要求において、その具現化を目指した。その結果、海上運送法の一部改正により、目下平成9年8月号本籍船のうち特に我が国の貿易物資の安定輸送に重要な役割を果たすものを国際船舶と位置付け、国際船舶の海外譲渡等に関して届出・中止勧告制度を設けるとともに、国際船舶に対する登録免許税及び固定資産税の軽減措置を講じることとなった。しかしながら、提言の実現のための施策のうち、日本籍船に外国人船員を配乗した場合と日本人船員を配乗した場合の差額の国費補填や、緊急時の輸送に日本籍船に従事させる航海命令については、それぞれ政府部内あるいは関係者間で合意を得ることは困難であることが明らかとなった。このため、日本籍船・日本人船員の減少に歯止めをかけるための施策としては不十分との意見が出され、国際船舶の国際競争力を確保するための日本人船長及び機関長の二人配乗制の導入についても見送られた。一方、国際船舶制度は、海上運送法の一部改正によりその第一歩を踏み出したが、同法成立時の国会付帯決議において、今後その拡充に努めることが決議された。以上のような状況をふまえて、1996年3月から海運造船合理化審議会海運対策部会において、国際船舶制度の拡充をはじめとする新たな経済環境における我が国外航海運のあり方について審議を続けた結果、今般以下の通りの結論に達した。

基本的考え方
我が国外航海運は、我が国の産業活動や国民生活に必要な物資を安定的に輸送する、いわば我が国のライフラインを支える基幹産業である。また、我が国外航海運は、世界の海上輸送において大きなシェアを占めており、三国間輸送等も含めてその安定的な輸送を供給することにより、世界経済の発展にも多大な貢献をしてきている。今後

とせた内容の報告書とすることでまとめられたものである。

と盛り込まれた上記項目のうち、
成策(若年船員に対する実
-ムの早期確立)と、国際
国人船員に対する海技資格
2点については、前記SE-
進調査委員会のWGとし
よび学識者をメンバーとす
具体的な内容の早期実現
れている。

政策委員会を中心に検討を
国外航海運の国際競争力強
や、意見反映に努めること

対応した外航海運のあり方 (合理化審議会海運対策部会)

1985年のプラザ合意を契機とし、1995年には1ドル80円を割り込むまでに達した急激な円高は、我が国外航海運の国際競争力を低下させ、日本籍船の海外への移籍等による海外流失、いわゆるフラッキング・アウトを加速させるとともに、外航海運に従事する日本人船員数の減少に拍車をかけることとなった。

このような危機的状況が進行することに歯止めをかけるべく、1995年5月に官公使からなる「外航海運・船員問題懇談会」は、欧州等の主要海運国において既に実施されている国際船舶登録制度等を参考として、講ずべき対策を網羅する形で国際船舶制度の創設を提言した。これを受けて、関係者が協力して平成8年度予算要求において、その具現化を目指した。

その結果、海上運送法の一部改正により、日

本籍船のうち特に我が国の貿易物資の安定輸送に重要な役割を果たすものを国際船舶と位置付け、国際船舶の海外譲渡等に関して届出・中止勧告制度を設けるとともに、国際船舶に対する登録免許税及び固定資産税の軽減措置を講じることとなった。

しかしながら、提言の実現のための施策のうち、日本籍船に外国人船員を配乗した場合と日本人船員を配乗した場合の差額の国費補填や、緊急時の輸送に日本籍船に従事させる航海命令については、それぞれ政府部内あるいは関係者間で合意を得ることは困難であることが明らかとなった。このため、日本籍船・日本人船員の減少に歯止めをかけるための施策としては不十分との意見が出され、国際船舶の国際競争力を確保するための日本人船長及び機関長の二人配乗制の導入についても見送られた。

一方、国際船舶制度は、海上運送法の一部改正によりその第一歩を踏み出したが、同法成立時の国会付帯決議において、今後その拡充に努めることが決議された。

以上のような状況をふまえて、1996年3月から海運造船合理化審議会海運対策部会において、国際船舶制度の拡充をはじめとする新たな経済環境における我が国外航海運のあり方について審議を続けた結果、今般以下の通りの結論に達した。

1. 基本的考え方

(1) 我が国外航海運は、我が国の産業活動や国民生活に必要な物資を安定的に輸送する、いわば我が国のライフラインを支える基幹産業である。また、我が国外航海運は、世界の海上輸送において大きなシェアを占めており、三国間輸送等も含めてその安定的な輸送を供給することにより、世界経済の発展にも多大な貢献をしてきている。今後

とも我が国外航海運には、貿易立国である我が国の経済を支える産業として、その役割を担っていくことが求められる。

(2) ボーダーレスな社会で市場原理に基づいた国際競争を強いられる外航海運においては、経済合理性に立脚した運営が基本となるが、海運政策として自国籍船、自国船員の確保策を講じている諸外国の情勢に鑑み、我が国においてもこの点について所要の施策を講じていく必要がある。

(3) 我が国外航海運が将来に亘りその役割を担っていくためには、企業の自主的努力を第一義とし、国による施策と相俟って、国際競争力を確保していくことが必要である。このため、国際船舶制度の拡充を進めるとともに、コスト構造やサービスの改善に努める必要がある。

(4) また、我が国外航海運がその役割を担っていくために必要な日本人船員については、外航海運企業は経営を取り巻く環境を踏まえつつ雇用・育成に努めるとともに、さらに、将来における我が国の船員事情に鑑み、長期的かつ広い視点に立ち、関係者が協力して、その確保・育成について所要の施策を講じていく必要がある。

2. 我が国の外航海運を巡る情勢について

我が国の外航海運を巡る情勢については、経済のボーダーレス化に伴う国際物流事情の変化に対応すべく、我が国外航海運はグローバルな海運への脱皮を目指す必要がある。特に、今や最大の市場に成長したアジア関係航路において、低コスト構造であるアジア船社と対等に伍していけるようなコスト競争力を備えることが急務である。

(1) 定期航路

北米・欧州等の主要な定期航路には世界の有力船社が群雄割拠し、熾烈なシェア争いが展開されており、巨大船の投入、サービスの均質化等が進む中で、運賃水準は総じて低迷してきている。一方、荷主からは高い水準のサービスが要求されているため、船舶、ターミナル、情報システム等に多額の設備投資が必要とされている。

このため、我が国外航海運の定期部門は長期にわたり赤字となっており、各企業では、一般管理費、船舶関連費用、コンテナ関連費用の削減等の合理化を図っているほか、海外展開による営業力強化等による収益力強化が進められている。また、スケールメリットを享受するため、外国船社との世界的な規模での提携により、船舶の協調配船やターミナルの共同利用等を行い、コストを抑えつつサービスの向上に努めているところである。

さらに、運賃水準の修復に向けて船社間の話し合いが進められているものの、巨大船の投入による船腹過剰が懸念される中で、当面は運賃水準の急速かつ大幅な回復は困難と見込まれており、各企業においても更なる諸費用の削減方策が模索されている。

②不定期航路

不定期航路においては、バブル経済崩壊後の景気の長期低迷により、主要荷主である基礎資材産業自体のコスト競争力が低下し、さらに特定石油製品輸入暫定措置法の廃止に伴う石油製品の輸入自由化や電力料金への競争原理の導入等の規制緩和により、一層の合理化を迫られている。その結果、荷主は、外航海運に対して専用船の海外への移籍等によるコスト削減や用船契約の短縮、長期用船からスポット用船への切り換え等従来の取引関係の見直しを求めている。

このため、外航海運は、一般管理費や船舶関連費用のコスト削減を進める一方、せんきょう 平成9年6月号

とも我が国外航海運には、貿易立国である我が国の経済を支える産業として、その役割を担っていくことが求められる。

- (2) ボーダーレスな社会で市場原理に基づいた国際競争を強いられる外航海運においては、経済合理性に立脚した運営が基本となるが、海運政策として自国籍船、自国船員の確保策を講じている諸外国の情勢に鑑み、我が国においてもこの点について所要の施策を講じていく必要がある。
- (3) 我が国外航海運が将来に亘りその役割を担っていくためには、企業の自主的努力を第一義とし、国による施策と相俟って、国際競争力を確保していくことが必要である。このため、国際船舶制度の拡充を進めるとともに、コスト構造やサービスの改善に努める必要がある。
- (4) また、我が国外航海運がその役割を担っていくために必要な日本人船員については、外航海運企業は経営を取り巻く環境を踏まえつつ雇用・育成に努めるとともに、さらに、将来における我が国の船員事情に鑑み、長期的かつ広い視点に立ち、関係者が協力して、その確保・育成について所要の施策を講じていく必要がある。

2. 我が国の外航海運を巡る情勢について

経済のボーダーレス化に伴う国際物流事情の変化に対応すべく、我が国外航海運はグローバルな海運への脱皮を目指す必要がある。特に、今や最大の市場に成長したアジア関係航路において、低コスト構造であるアジア船社と対等に伍していけるようなコスト競争力を備えることが急務である。

(1) 定期航路

北米・欧州等の主要な定期航路には世界の有力船社が群雄割拠し、熾烈なシェア争

いが展開されており、巨大船の投入、サービスの均質化等が進む中で、運賃水準は総じて低迷してきている。一方、荷主からは高い水準のサービスが要求されているため、船舶、ターミナル、情報システム等に多額の設備投資が必要とされている。

このため、我が国外航海運の定期部門は長期にわたり赤字となっており、各企業では、一般管理費、船舶関連費用、コンテナ関連費用の削減等の合理化を図っているほか、海外展開による営業力強化等による収益力強化が進められている。また、スケールメリットを享受するため、外国船社との世界的な規模での提携により、船舶の協調配船やターミナルの共同利用等を行い、コストを抑えつつサービスの向上に努めているところである。

さらに、運賃水準の修復に向けて船社間の話し合いが進められているものの、巨大船の投入による船腹過剰が懸念される中で、当面は運賃水準の急速かつ大幅な回復は困難と見込まれており、各企業においても更なる諸費用の削減方策が模索されている。

(2) 不定期航路

不定期航路においては、バブル経済崩壊後の景気の長期低迷により、主要荷主である基礎資材産業自体のコスト競争力が低下し、さらに特定石油製品輸入暫定措置法の廃止に伴う石油製品の輸入自由化や電力料金への競争原理の導入等の規制緩和により、一層の合理化を迫られている。その結果、荷主は、外航海運に対して専用船の海外への移籍等によるコスト削減や用船契約の短縮、長期用船からスポット用船への切り換え等従来の取引関係の見直しを求めている。

このため、外航海運は、一般管理費や船舶関連費用のコスト削減を進める一方、

LNGプロジェクト等長期的な輸送契約の獲得や、国際分業体制を図るべく海外に生産拠点を移した日系荷主の貨物の獲得に努めているが、さらに成長著しいアジア市場において日系荷主以外の新たな貨物の獲得を目指して、積極的に三国間輸送に進出している。

8. 外航海運に対する諸外国の施策
欧米の主要海運国においては、各国の事情に応じて手段には違いがあるものの、概ね自国籍船、自国籍船員を確保するための諸施策を導入・実施している。

しかしながら、第二船籍制度等の国際船舶登録制度を導入し、手厚い財政上、税制上の措置を講じている国においても、自国籍船の船腹量が一旦は増加するものの、その後再び減少傾向を示す等、必ずしも狙い通りの効果が継続して得られていない。

これに対し、フランスやスペインでは優遇措置の拡充により自国籍船、自国籍船員の確保を図る一方、EUでは加盟国の同意が得られず欧州各国共通の第二船籍制度であるEUROS船籍制度の創設を断念し安全性を高めることにより競争力を回復する政策等への政策転換を図る方向にある。

英国では、緊急時においても船舶については市場からの用船で対応する等、安全保障の観点から自国籍船を保持する意向は薄れてきていると考えており、むしろ海事関連産業における船員経験者の有用性等を重視し、船員の養成に重点を置いている。

4. 日本籍船について
日本籍船の意義・必要性については、これまでの当審議会や運輸政策審議会等の検討結果が指摘している通りである。

せんきょう 平成9年8月号
しかしながら、その規模については関係者の間でも意見の隔たりがあり、現在の物流事情を前提とすれば、我が国において20...年の時点で最低の生活水準を確保するための輸送を、例えば日本籍船のみで行うとすれば300隻程度の船腹量が必要との試算や、国際物流・環境問題への責任においても、日本の企業が運航している日本商船隊約2,000隻のうち、せめて4分の1の500隻程度は必要との全日本海員組合の主張もある。一方、経済合理性を追求する船主側からは、経済原理を無視し、企業の経営努力の範囲を超えて日本籍船を保有することは現実的ではなく、また、英国のように、緊急時であってもその状況に応じて支配外国用船（自らの支配下にある海外子会社等の外国籍船を用いる用船形態）の活用や市場からの用船を行い得るとの主張がある。

したがって、日本籍船の必要規模を明示することは極めて困難であるが、その減少傾向に歯止めをかけるためには、日本籍船の国際競争力を確保することにより、保有が可能となるような環境を整備することが必要不可欠である。このため、日本籍船の国際競争力確保を目的として、安定的な国際海上輸送の確保上重要な一定の日本籍船を国際船舶と位置づけ、同船舶に対する税制上の優遇措置等を主な内容とする国際船舶制度が平成8年10月1日より実施されているところであるが、後述するように同制度の拡充を推進することにより、国際船舶の競争力を確保し、できるだけ多くの日本籍船を保持することを目指すこととする。

5. 日本人船員について
日本人船員の意義・必要性については、日本籍船と同様、これまでの当審議会や運輸政策審議会等の検討結果が指摘している通りであり、我が国外航海運にとって、一定の日本人船員が

ト等長期的な輸送契約の獲得や、国際分業体制を図るべく海外に生産拠点を移した日系荷主の貨物の獲得に努めるに成長著しいアジア市場主以外の新たな貨物の獲得を積極的に三国間輸送に進出し

5 諸外国の施策

こおいては、各国の事情にがあるものの、概ね自国籍するための諸施策を導入・

二船籍制度等の国際船舶登録手厚い財政上、税制上の措置はいても、自国籍船の船腹ものの、その後再び減少傾向も狙い通りの効果が継続し

キューやスペインでは優遇国籍船、自国籍船員の確保を

図る一方、EU では加盟国の同意が得られず欧州各国共通の第二船籍制度である EUROS 船籍制度の創設を断念し安全性を高めることにより競争力を回復する政策等への政策転換を図る方向にある。

英国では、緊急時においても船舶については市場からの用船で対応する等、安全保障の観点から自国籍船を保持する意向は薄れてきていると考えており、むしろ海事関連産業における船員経験者の有用性等を重視し、船員の養成に重点を置いている。

4. 日本籍船について

日本籍船の意義・必要性については、これまでの当審議会や運輸政策審議会等の検討結果が指摘している通りである。

しかしながら、その規模については関係者の間でも意見の隔たりがあり、現在の物流事情を前提とすれば、我が国において2000年の時点で最低の生活水準を確保するための輸送を、例えば日本籍船のみで行うとすれば300隻程度の船腹量が必要との試算や、国際物流・環境問題への責任においても、日本の企業が運航している日本商船隊約2,000隻のうち、せめて4分の1の500隻程度は必要との全日本海員組合の主張もある。一方、経済合理性を追求する船主側からは、経済原理を無視し、企業の経営努力の範囲を超えて日本籍船を保有することは現実的ではなく、また、英国のように、緊急時であってもその状況に応じて支配外国用船（自らの支配下にある海外子会社等の外国籍船を用いる用船形態）の活用や市場からの用船を行い得るとの主張がある。

したがって、日本籍船の必要規模を明示することは極めて困難であるが、その減少傾向に歯止めをかけるためには、日本籍船の国際競争力を確保することにより、保有が可能となるような環境を整備することが必要不可欠である。

このため、日本籍船の国際競争力確保を目的として、安定的な国際海上輸送の確保上重要な一定の日本籍船を国際船舶と位置づけ、同船舶に対する税制上の優遇措置等を主な内容とする国際船舶制度が平成8年10月1日より実施されているところであるが、後述するように同制度の拡充を推進することにより、国際船舶の競争力を確保し、できるだけ多くの日本籍船を保持することを目指すこととする。

5. 日本人船員について

日本人船員の意義・必要性については、日本籍船と同様、これまでの当審議会や運輸政策審議会等の検討結果が指摘している通りであり、我が国外航海運にとって、一定の日本人船員が

互必要であることは、関係者間の共通の認識である。
しかしながら、必要な日本人船員の規模については、前提条件をはじめとして関係者の意見に隔たりがあり、合意を得るには至っていない（日本船主協会：約2,000人（旧外航二団体ベース）、全日本海員組約6,500人）。ただし、日本人船員の規模は必ずしも日本籍船の規模にリンクするものではないこと、船員の技術修得及びキャリア・パスには相応の期間を要するため、長期的な視点に立って日本人船員の確保・育成を検討する必要があること、船員の果たすべき役割は船舶運航のみならず陸上の管理部門や幅広い意味での海事関連産業・社会部門のニーズへの対応を含んでいることは関係者の意見は一致している。
特に、現在の日本人船員をみると、高年齢層の占める割合が高く、近年の採用状況等を考慮すれば、将来における必要な日本人船員の確保も困難となることが懸念される。ちなみに、運輸省が平成7年度末現在の日本人船員の規模、年齢構成等を基準として一定条件の下で行った試算では、毎年100人ずつ新卒者を採用した場合であっても、2010年の日本人船舶職員の規模は1,900人となり、2,000人にも満たない状況となることが見込まれる（旧外航二団体ベース）。一方、最近の新卒者の採用状況は、7年度58人、8年度36人ととどまっている（旧外航二団体ベース）。

また、外国人船員との混乗化の進展に伴い、日本人船員に求められる役割は、乗船時においては運航業務と同時に外国人船員の適切な指導・管理・監督業務、さらに陸上部門においては船舶管理、営業支援業務等多岐にわたる等大きく変化してきており、これらに対応できる船員を早期に育成することが必要である。
したがって、今後の船員の確保・育成に当たっては、このような観点に立って、船舶運航要員としてだけでなく、外航海運企業の陸上部門における役割、海事関連の他産業との関わりも含めて考慮していく必要がある。
もとより、企業は船員の役割を認識し、安定的に採用することが期待されるが、上記のような状況を踏まえ、後述するように、将来における我が国の船員事情も考慮した上で、官労使が協力して、商船大学や商船高等専門学校の卒業生等若年船員を対象とした、実践的な教育訓練を施す教育訓練スキームの確立を目指すべきである。

日、国際競争力の確保に向けた諸施策の確立
我が国が海外航海運が世界経済の発展のためにこれまでと同様の役割を果たしていくために、2.の「我が国が海外航海運を巡る諸情勢」で指摘したような諸問題に対し、各企業がそれぞれの経営判断に基づき、それらの問題を克服する不断の努力をしていく必要がある。しかし、貨物留保政策等、企業の経営努力を超えた、自由競争に基づく世界海運の発展を阻害するような他国政府の動きに対してはその改善を求めていくとともに、事業運営の阻害要因となっている国内の諸規制に対しては官民が協力してその改善に努めていくことが強く求められる。
これらの方策と並行して、我が国が海外航海運の国際競争力を確保するため、以下の方策を講ずることが適当であり、その基本的な考え方としては外航海運企業の自主的努力と国による施策とが相俟って、持続可能かつ効果的な方策を目指すこととすべきである。

(1) 支援策
① 船舶税制
船舶税制については、外航海運がボーダーレスな国際競争を強いられていることに鑑み、競争条件面における諸外国と

互であることは、関係者間の共通の認識である。

しかしながら、必要な日本人船員の規模については、前提条件をはじめとして関係者の意見

隔たりがあり、合意を得るには至っていない

日本船主協会：約2,000人（旧外航二団体ベ

ス）、全日本海員組約6,500人）。ただし、

日本人船員の規模は必ずしも日本籍船の規模に

クするものではないこと、船員の技術修得

がキャリア・パスには相応の期間を要するた

長期的な視点に立って日本人船員の確保・

育を検討する必要があること、船員の果たす

べき役割は船舶運航のみならず陸上の管理部門

幅広い意味での海事関連産業・社会部門のニ

ーズへの対応を含んでいることでは関係者の意

見は一致している。

特に、現在の日本人船員をみると、高年齢層

とては、このような観点に立って、船舶運航要員としてだけでなく、外航海運企業の陸上部門における役割、海事関連の他産業との関わりも含めて考慮していく必要がある。

もとより、企業は船員の役割を認識し、安定的に採用することが期待されるが、上記のような状況を踏まえ、後述するように、将来における我が国の船員事情も考慮した上で、官労使が協力して、商船大学や商船高等専門学校の卒業生等若年船員を対象とした、実践的な教育訓練を施す教育訓練スキームの確立を目指すべきである。

6. 国際競争力の確保に向けた諸施策の確立

我が国が海外航海運が世界経済の発展のためにこれまでと同様の役割を果たしていくために、2.の「我が国が海外航海運を巡る諸情勢」で指摘したような諸問題に対し、各企業がそれぞれの経営判断に基づき、それらの問題を克服する不断の努力をしていく必要がある。しかし、貨物留保政策等、企業の経営努力を超えた、自由競争に基づく世界海運の発展を阻害するような他国政府の動きに対してはその改善を求めていくとともに、事業運営の阻害要因となっている国内の諸規制に対しては官民が協力してその改善に努めていくことが強く求められる。

これらの方策と並行して、我が国が海外航海運の国際競争力を確保するため、以下の方策を講ずることが適当であり、その基本的な考え方としては外航海運企業の自主的努力と国による施策とが相俟って、持続可能かつ効果的な方策を目指すこととすべきである。

(1) 支援策

① 船舶税制

船舶税制については、外航海運がボーダーレスな国際競争を強いられていることに鑑み、競争条件面における諸外国と

の格差を可能な限り是正していくことが必要である。
具体的には、諸外国における船舶の償却制度等税制の実状に鑑み、我が国においても商船隊の整備を推進していくための政策税制として、特別償却制度及び圧縮記帳制度を、今後とも海運政策の最も重要な柱の一つとして位置づけていく必要がある。
また、登録免許税及び固定資産税については、諸外国における船舶の課税負担等を考慮しつつ、国際船舶に対する特例措置の拡充を推進していく必要がある。
②船舶税制
船舶税制については、一定の日数を超えて国外で就労した者に対し、社会還元利益と課税額との関係において、他の課税所得者との均衡を図るとの考え方に基き、新たな課税上の取り扱いを創設することが一つの案として提案されている。この提案をはじめとして船舶税制の実現可能な案についてさらに検討する。
③日本人船員確保・育成策
将来における我が国の船員事情に鑑み、官労使が協力して、既存の組織を有効活用し、若年船員に対する実践的な教育訓練スキームの早期確立を目指すこととする。スキームの実現等に当たっては、関係者間で協議の場を設け、対応していくことが必要である。
なお、教育訓練スキームの検討に併せて、シミュレータを活用した船員訓練システムに関する調査・検討も推進することとする。
また、船員の就労体制、船長、機関長になるために要する期間等を考慮すれば、それに応じた予備員、育成船員が必要とせんきょう
平成9年日月号
なることに留意する。
④政策金融の充実
我が国の貿易物資の安定輸送に資する外航船舶の整備をはじめとする外航海運企業による設備投資のうち、例えばLNG船の建造のように、長期かつ安定的に多額の資金を要するものについては、その資金需要に対して民間金融機関とともに政策金融による対応が必要となっている。
したがって、政策金融に関しては、今後とも、官民の役割分担に配慮しつつ、需要動向を踏まえた資金の確保に努めるとともに、ドル建て融資等経済情勢に応じた弾力的な運用が可能となるよう努力する。
⑤国際船舶の配乗体制
国際船舶の配乗体制については、国際競争力を確保していくとともに、船内管理、輸送の質等を考慮する必要がある。
このため、国際船舶にあつては、基幹職員である船長及び機関長は日本人船員であることを原則とする。
了、外国人船員の資格等について、国際船舶については、船長及び機関長は日本人船員であることを原則とする混乗体制で運航できるよう、船長及び機関長以外の職について外国人船員に対する海技資格の付与等の実施に向けて、検討を進める。
また、海技資格の付与等の実施に向けて、国際的に海上交通に対する安全規制が強化されている動向等を踏まえ、関係者間において、日本人船長・機関長2名配乗体制を可能とするための日本人船員や外国人船員の教育訓練のあり方も併せて検討する必要がある。
匡

な限り是正していくことが

、諸外国における船舶の償
の実状に鑑み、我が国にお
の整備を推進していくため
して、特別償却制度及び圧
、今後とも海運政策の最も
つとして位置づけていく必

免許税及び固定資産税につ
国における船舶の課税負担
つ、国際船舶に対する特例
推進していく必要がある。

つについては、一定の日数を超
労した者に対し、社会還元
との関係において、他の課
均衡を図るとの考え方に基
課税上の取り扱いを創設す
をはじめとして船員税制の
策についてさらに検討する。

③ 日本人船員確保・育成策

将来における我が国の船員事情に鑑み、官労使が協力して、既存の組織を有効活用し、若年船員に対する実践的な教育訓練スキームの早期確立を目指すこととする。スキームの実現等に当たっては、関係者間で協議の場を設け、対応していくことが必要である。

なお、教育訓練スキームの検討に併せて、シミュレータを活用した船員訓練システムに関する調査・検討も推進することとする。

また、船員の就労体制、船長、機関長になるために要する期間等を考慮すれば、それに応じた予備員、育成船員が必要と

なることに留意する。

④ 政策金融の充実

我が国の貿易物資の安定輸送に資する外航船舶の整備をはじめとする外航海運企業による設備投資のうち、例えばLNG船の建造のように、長期かつ安定的に多額の資金を要するものについては、その資金需要に対して民間金融機関とともに政策金融による対応が必要となっている。

したがって、政策金融に関しては、今後とも、官民の役割分担に配慮しつつ、需要動向を踏まえた資金の確保に努めるとともに、ドル建て融資等経済情勢に応じた弾力的な運用が可能となるよう努力する。

(2) 国際船舶の配乗体制

国際船舶の配乗体制については、国際競争力を確保していくとともに、船内管理、輸送の質等を考慮する必要がある。

このため、国際船舶にあつては、基幹職員である船長及び機関長は日本人船員であることを原則とする。

7. 外国人船員の資格等について

国際船舶については、船長及び機関長は日本人船員であることを原則とする混乗体制で運航できるよう、船長及び機関長以外の職についての外国人船員に対する海技資格の付与等の実施に向けて、検討を進める。

また、海技資格の付与等の実施に向けて、国際的に海上交通に対する安全規制が強化されている動向等を踏まえ、関係者間において、日本人船長・機関長2名配乗体制を可能とするための日本人船員や外国人船員の教育訓練のあり方も併せて検討する必要がある。

匹
8.その他
自己責任原則と市場原理に立つ自由で活力のある経済社会にしていくことを基本として、我が国が国際航海運の国際競争力の確保、日本籍船及び日本人船員の確保、外国人船員の活用等に関し、民間活力の助長、高コスト構造是正等の観点から、阻害要因となっている事項等について、改善していく必要がある。

むすび
近時の外航海運をめぐっては、円一ドル為替レートの改善等の状況の変化はあるものの、大勢は定期航路の大幅な運賃下落や不定期航路の市況の低迷に苦しむ等依然として厳しい状況が続いている。さらに、昨年の英国のP&Oコンテナーズとオランダのネドロイドラインズの合併に続き、1997年4月にはシンガポールのNOL(ネプチューン・オリエント・ラインズ)

が米国のAPL(アメリカン・プレジデント・ラインズ)を買収する契約が成立するなど、生き残りをかけた動きが激化しており、今後の為替水準如何にかかわらず、我が国が国際航海運の競争力の強化は一刻の猶予も許されない状態になっている。

一方、政府においては、財政構造改革や省庁の再編成等を含む行政改革が強力に推進されるなど、効率的な政府の実現が標榜されている。このような状況の中で、今回の報告は、これまでの我が国が国際航海運の発展を支えてきた官労使の協調体制の上に立って、可能と考えられる諸施策を取りまとめたものである。したがって、今後は関係者がこれら諸施策の実現に向けて最大限の努力を払い、新しい経済環境に対応した外航海運を早急に創造していくことを切に希望する。

第6回アジア船主フォーラム(ASF)開催される
一ロゴマークの採択・国際海運関係団体との初対話一
アジア船主フォーラム(ASF:Asian Shipowners' Forum)は、1992年の第1回会合以来毎年会合を重ねており、5月12日、その第6回会合がアセアン船主協会連合会(FASA:Federation of ASEAN Shipowners' Associations)の主催(議長:Sumate Tanthwanit FASA会長)によりシンガポールで開催された。これは昨年5月の第5回会合(於:香港)に続くもので、ASEAN(ブルネイ・ベトナム船社を含む)、豪州、中国、香港、日本、韓国、台湾のアジア7地域から過去最高の77名の代表が出席した。当協会からは、新谷会長をはじめ、河村、生田、堀、伏見の各副会長と増田理事長を含む11名が参加したほか、ASF提唱者である根本ASF名誉会長も出席した(資料参照)。

採択されたASFロゴマークの
せんきょう平成9年6月号

その他

自己責任原則と市場原理に立つ自由で活力のある経済社会にしていくことを基本として、我が国が国際航海運の国際競争力の確保、日本籍船及び日本人船員の確保、外国人船員の活用等に関し、民間活力の助長、高コスト構造是正等の観点から、阻害要因となっている事項等について、改善していく必要がある。

むすび

近時の外航海運をめぐっては、円一ドル為替レートの改善等の状況の変化はあるものの、大勢は定期航路の大幅な運賃下落や不定期航路の低迷に苦しむ等依然として厳しい状況が続いている。さらに、昨年の英国のP&Oコンテナーズとオランダのネドロイドラインズの合併に続き、1997年4月にはシンガポールのNOL(ネプチューン・オリエント・ラインズ)

が米国のAPL(アメリカン・プレジデント・ラインズ)を買収する契約が成立するなど、生き残りをかけた動きが激化しており、今後の為替水準如何にかかわらず、我が国が国際航海運の競争力の強化は一刻の猶予も許されない状態になっている。

一方、政府においては、財政構造改革や省庁の再編成等を含む行政改革が強力に推進されるなど、効率的な政府の実現が標榜されている。

このような状況の中で、今回の報告は、これまでの我が国が国際航海運の発展を支えてきた官労使の協調体制の上に立って、可能と考えられる諸施策を取りまとめたものである。

したがって、今後は関係者がこれら諸施策の実現に向けて最大限の努力を払い、新しい経済環境に対応した外航海運を早急に創造していくことを切に希望する。

2. 第6回アジア船主フォーラム(ASF)開催される 一ロゴマークの採択・国際海運関係団体との初対話一

アジア船主フォーラム(ASF:Asian Shipowners' Forum)は、1992年の第1回会合以来毎年会合を重ねており、5月12日、その第6回会合がアセアン船主協会連合会(FASA:Federation of ASEAN Shipowners' Associations)の主催(議長:Sumate Tanthwanit FASA会長)によりシンガポールで開催された。これは昨年5月の第5回会合(於:香港)に続くもので、ASEAN(ブルネイ・ベトナム船社を含む)、豪州、中国、香港、日本、韓国、台湾のアジア7地域から過去最高の107名の代表が出席した。

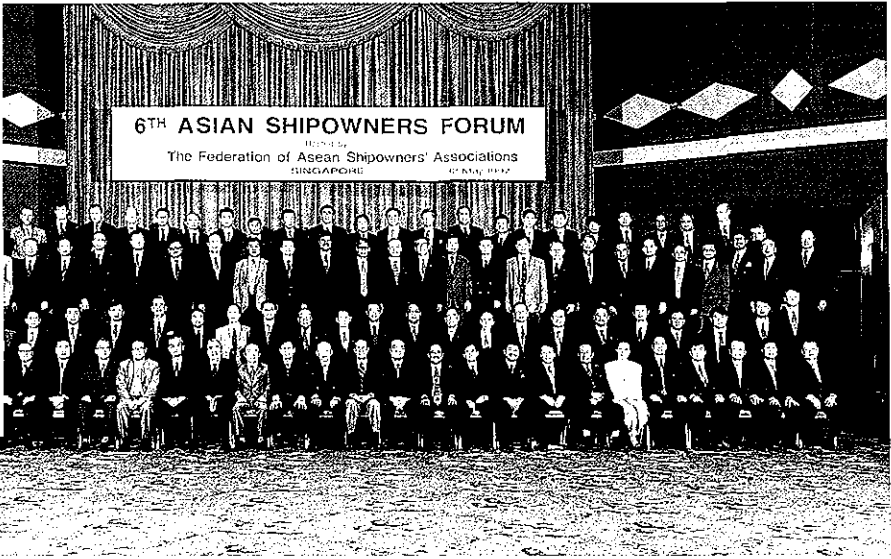
当協会からは、新谷会長をはじめ、河村、生田、堀、伏見の各副会長と増田理事長を含む11名が参加したほか、ASF提唱者である根本

ASF名誉会長も出席した(資料参照)。

採択されたASFロゴマーク



筆意齋齋齋1讀駁齋齋齋齋
 ▲第6回アジア船主フォーラム出席者
 会合では6つの“S”委員会が開催され、アジア船主間の相互信頼の一層の緊密化と共存共栄に向けた率直かつ建設的な意見交換が行われた後、共同コミュニケとASFロゴマークが採択されたほか、ASF発足以来初めて他の国際海運関係団体(BIMCO、CENSA、ICS、ISF、INTERCARGO、INTERTANKO)との対話の場が設けられた。
 共同コミュニケの概要は次のとおりである。
 1. トレード安定化
 (委員長：生田当協会副会長)
 主要コンテナ航路における運賃の下落について重大な懸念を表明するとともに、各船社首脳が公正な市場原理の下で密接に協力し、同盟や協定など共通の土俵で責任を共有していくことを確認し、荷主業界と海運業界の公正なバランスを保つための法的枠組みを確保するよう全ての関係者に対し要請した。
 2. 船員問題(委員長国：中国)
 STCW95条約の解釈と実施に関する単一かつ一貫した指針を導入するようアジア各国政府に要請するとともに、条約締約国は“White List”国が発給した船員資格証書を承認するための国内法制を設けるべきであり、ASFは、各国政府がそうした法律の実施に向けて必要な手段を講じるよう進言していくこととした。
 3. 船舶解撤(委員長国：台湾)
 サブスタンダード船を排除するために解撤促進の努力がなされるべきであり、早期に船舶解撤委員会の中間会合を開催することとした。
 4. 航行安全(委員長国：シンガポール)
 海賊、ポート・ステート・コントロール、水先問題、密航者、バルクキャリア安全問題等について検討し、国際輸送における船舶の航行安全の促進の重要性を再確認した。
 5. 船舶保険(委員長国：香港)
 多くのASFメンバーが、アジア以外の保険・再保険市場に依存していることが確認され、アジアにおける船舶保険市場創設の可能性につ



▲第6回アジア船主フォーラム出席者

会合では6つの“S”委員会が開催され、アジア船主間の相互信頼の一層の緊密化と共存共栄に向けた率直かつ建設的な意見交換が行われた後、共同コミュニケとASFロゴマークが採択されたほか、ASF発足以来初めて他の国際海運関係団体(BIMCO、CENSA、ICS、ISF、INTERCARGO、INTERTANKO)との対話の場が設けられた。

共同コミュニケの概要は次のとおりである。

1. トレード安定化

(委員長：生田当協会副会長)

主要コンテナ航路における運賃の下落について重大な懸念を表明するとともに、各船社首脳が公正な市場原理の下で密接に協力し、同盟や協定など共通の土俵で責任を共有していくことを確認し、荷主業界と海運業界の公正なバランスを保つための法的枠組みを確保するよう全ての関係者に対し要請した。

2. 船員問題(委員長国：中国)

STCW95条約の解釈と実施に関する単一かつ

一貫した指針を導入するようアジア各国政府に要請するとともに、条約締約国は“White List”国が発給した船員資格証書を承認するための国内法制を設けるべきであり、ASFは、各国政府がそうした法律の実施に向けて必要な手段を講じるよう進言していくこととした。

3. 船舶解撤(委員長国：台湾)

サブスタンダード船を排除するために解撤促進の努力がなされるべきであり、早期に船舶解撤委員会の中間会合を開催することとした。

4. 航行安全(委員長国：シンガポール)

海賊、ポート・ステート・コントロール、水先問題、密航者、バルクキャリア安全問題等について検討し、国際輸送における船舶の航行安全の促進の重要性を再確認した。

5. 船舶保険(委員長国：香港)

多くのASFメンバーが、アジア以外の保険・再保険市場に依存していることが確認され、アジアにおける船舶保険市場創設の可能性につ

いて更なる調査を継続していくことを合意した。
 日-ASF恒久事務局(委員長:ASF議長)
 ASF恒久事務局の組織等に関する構想案を
 採択し、本問題を次回会合で検討することとし
 た。
 (※注:具体的な恒久事務局設置時期や場所につ
 いては、各メンバーが年次会合とその事務局を
 持ち回る現行方式で当分不都合ないとの意見も
 あったため、結論は次回に持ち越しとなった)
 なお、次回第7回会合は1998年5月25~26日
 に豪州・ブリスベン近郊で開催される。
 【資料】第6回アジア船主フォーラム出席者
 日本
 新谷功当協会会長(川崎汽船社長)
 根本二郎ASF名誉会長(日本郵船会長)
 河村健太郎当協会副会長(日本郵船社長)
 生田正治
 (大阪商船三井船舶社長)
 堀憲明
 (ナビックスライン社長)
 伏見清喜(昭和海運社長)
 増田信雄当協会理事長
 矢野俊一日本郵船コンテナマーケティング
 グループ部長
 山本健大阪商船三井船舶秘書室長
 戸高真一日本郵船企画グループ調査役
 前川弘幸川崎汽船経営企画部副部長
 (当協会会長秘書)
 園田裕一当協会企画調整部国際渉外
 チームリーダー
 豪州
 Edward Anson Executive Chairman,
 ANL他4名
 中国
 張奇中国船主協会副会長他10名
 FASA (ASEAN船主協会連合会)
 Sumate Tanthuwani FASA会長兼
 第6回ASF議長他1名
 フィリピン
 Carlos C. Salinas President, Philippine
 Transmarine Carriers他2名
 インドネシア
 Barens Th. Saragih Vice President,
 PT. Bumi Laut Shipping 他10名
 マレーシア
 Ariffin Alias Managing Director,
 Malaysia International Shipping 他5名
 ブルネイ
 Pg Hj Abdul Rahman Bin Pg Managing
 Director, Skt Kejuurteraan Bumi Belait
 Sdn Bhd
 シンガポール
 Lua Cheng Eng Deputy Chairman &
 CEO, Neptune Orient Lines
 (シンガポール船主協会会長) 他10名
 タイ
 Sakdi Rattarangsi Secretary, TSA
 ベトナム
 Vu Ngoc Son President/Managing
 Director, Vietnam National Shipping
 Lines 他4名
 香港
 George S. K. Chao Managing Director,
 Wah Kwong (香港船主協会会長) 他13名
 韓国
 趙秀鎬 President, Hanjin Shipping
 (韓国船主協会会長) 他8名
 台湾
 林省三 Chairman, Evergreen Marine
 (台湾船主協会会長) 他8名

いて更なる調査を継続していくことを合意した。

ASF 恒久事務局 (委員長国: ASF 議長)
 ASF 恒久事務局の組織等に関する構想案を
 採択し、本問題を次回会合で検討することとし

※注:具体的な恒久事務局設置時期や場所につ
 いては、各メンバーが年次会合とその事務局を
 持ち回る現行方式で当分不都合ないとの意見も
 あったため、結論は次回に持ち越しとなった)
 なお、次回第7回会合は1998年5月25~26日
 豪州・ブリスベン近郊で開催される。

【資料】第6回アジア船主フォーラム出席者

- 本
- 新谷 功 当協会会長 (川崎汽船社長)
 - 根本 二郎 ASF名誉会長 (日本郵船会長)
 - 河村健太郎 当協会副会長 (日本郵船社長)
 - 生田 正治 (大阪商船三井船舶社長)
 - 堀 憲明 (ナビックスライン社長)
 - 伏見 清喜 (昭和海運社長)
 - 増田 信雄 当協会理事長
 - 矢野 俊一 日本郵船コンテナマーケティング
グループ部長
 - 山本 健 大阪商船三井船舶秘書室長
 - 戸高 真一 日本郵船企画グループ調査役
 - 前川 弘幸 川崎汽船経営企画部副部長
(当協会会長秘書)
 - 園田 裕一 当協会企画調整部国際渉外
チームリーダー

- 豪州
- Edward Anson Executive Chairman,
ANL 他4名
- 中国
- 張 奇 中国船主協会副会長 他10名

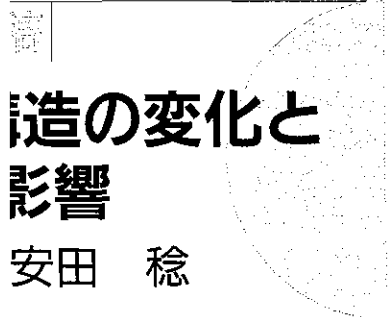
- FASA (ASEAN 船主協会連合会)
- Sumate Tanthuwani FASA 会長兼
第6回 ASF 議長 他1名
- フィリピン
- Carlos C. Salinas President, Philippine
Transmarine Carriers 他2名
- インドネシア
- Barens Th. Saragih Vice President,
PT. Bumi Laut Shipping 他10名
- マレーシア
- Ariffin Alias Managing Director,
Malaysia International Shipping 他5名
- ブルネイ
- Pg Hj Abdul Rahman Bin Pg Managing
Director, Skt Kejuurteraan Bumi Belait
Sdn Bhd
- シンガポール
- Lua Cheng Eng Deputy Chairman &
CEO, Neptune Orient Lines
(シンガポール船主協会会長) 他10名
- タイ
- Sakdi Rattarangsi Secretary, TSA
- ベトナム
- Vu Ngoc Son President/Managing
Director, Vietnam National Shipping
Lines 他4名
- 香港
- George S. K. Chao Managing Director,
Wah Kwong (香港船主協会会長) 他13名
- 韓国
- 趙 秀鎬 President, Hanjin Shipping
(韓国船主協会会長) 他8名
- 台湾
- 林 省三 Chairman, Evergreen Marine
(台湾船主協会会長) 他8名

木材の需給構造の変化とその影響
 量本野協協華安田稔
 はじめに
 わが国の1冊6年の木材総需要量見通しは、林野庁の「木材需給表」によると、丸太換算で1億1,373万m³であり、その内訳は製材用5,052万m³(44.4%)、合板用1,508万m³(32.6%)、パルプ・チップ用4,561万m³(40.1%)、その他用252万m³(2.2%)となっている。
 一方、この需要に対する供給状況は、国産材2,406万m³(21.2%)、輸入材8,967万m³(78.8%)となっている。国産材の供給は長期低落の傾向をたどってきたが、1995年の2,295万m³(20.5%)を底に、1996年は若干の増加が見込まれている。

ここ数年、木材の需要構造、供給構造ともに大きく変化している。本稿はわが国木材需要の約80%を満たしている輸入木材の需要・供給構造の変化について述べようとするものである。ただし、パルプ・チップ用は除く。また以下に示す数量は上記の木材需給表と異なり、すべて丸太換算しない、実材績である。
 図1は、本稿で述べようとする輸入木材の需要・供給構造の変化について、何が原因でどのような変化が起こったか、その因果関係をフロー・チャートにしたものである。まず供給構造の変化から見てみよう。

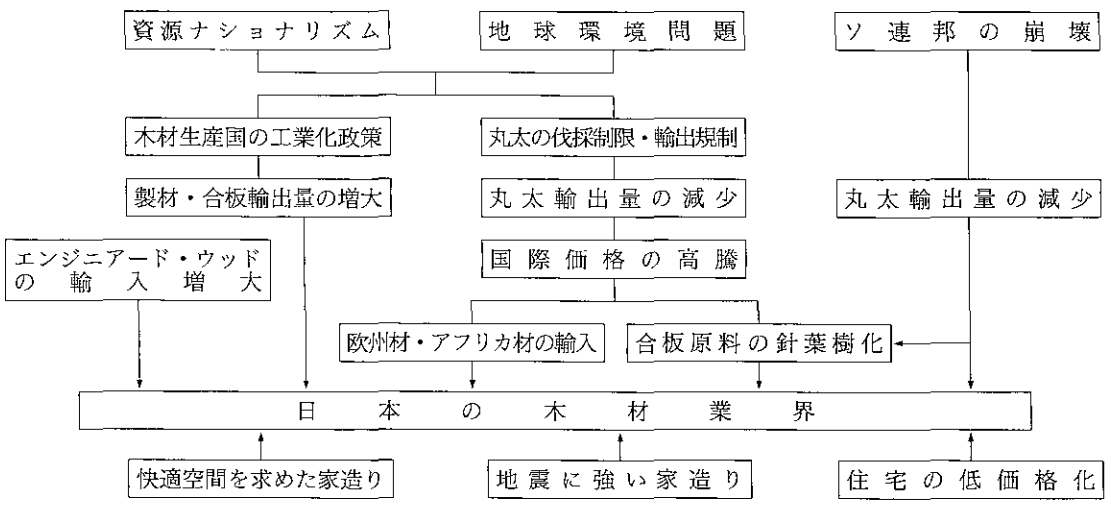
【図1】木材需給構造の変化
 資源ナショナリズム 木材生産国の工業化政策 地球環境問題 【垂丸太の伐採制限・輸出規制】
 製材・合板輸出量の増大 丸太輸出量の減少 丸太輸出量の減少

国際価格の高騰
 欧州材・アフリカ材の輸入と板原料の針葉樹化
 平 連邦の崩壊
 丸太輸出量の減少
 日本の木材業界
 電 量
 地 せんきょう平成9年6月号
 画



まれている。
 ここ数年、木材の需要構造、供給構造ともに大きく変化している。本稿はわが国木材需要の約80%を満たしている輸入木材の需要・供給構造の変化について述べようとするものである。ただし、パルプ・チップ用は除く。また以下に示す数量は上記の木材需給表と異なり、すべて丸太換算しない、実材績である。
 図1は、本稿で述べようとする輸入木材の需要・供給構造の変化について、何が原因でどのような変化が起こったか、その因果関係をフロー・チャートにしたものである。まず供給構造の変化から見てみよう。

【図1】木材需給構造の変化



唾
1供給構造の変化とその影響
世界的な木材の供給構造の変化の要因は、図
1の最上段の「資源ナショナリズム」の高揚、
「地球環境問題」の高まり、「ソ連邦の崩壊」
が考えられる。以下それぞれについて、これら
要因がどのような変化を引き起こしたか見てみ
る。

1. 資源ナショナリズムの高揚
やや古い話になるが、世界的な木材の供給構
造の変化の発端は1973年OAPEC(アラブ石油
輸出国機構)の設立に端を築いた資源ナショ
ナリズムの高揚まで遡る必要がある。
南洋材丸太輸出の木材生産者団体は結束し
て「OAPEC木材版」ともいわれたSEALPA
(東南アジア木材生産者協会)を1974年に設立
し、丸太生産量・輸出量の調整、木材加工産業
の育成等、歩調を合わせ、資源ナショナリス
ムを強めた。その後SEALPAは南洋材マーケ
ットの変化に伴い、加盟各国、各団体の利害が
対立し、1988年11月、マニラで開催された第2
回会議を最後にその活動の幕を閉じた。
この間、インドネシアは1985年丸太輸出を全
面的に禁止し、製材・合板等加工品の生産・輸
出に注力することになった。日本のインドネ
シア産合板の輸入量は、1985年・25万m³、1986
年・52万m³、1987年・137万m³、1989年・30
0万m³と増加し、以降毎年300万m³前後の輸入
が現在も続いている。

2. 地球規模の環境問題
1990年代に入り、地球規模での環境問題が大
きく取り上げられた。その中で、熱帯林の減少、
野生生物の保護等、森林に関する問題も、さま
ざまな国際的な論議の場で論議され、世界の木
材生産・木材貿易に大きな影響を与えた。

(1) 丸太の伐採制限・輸出規制
横浜に本部を置くITTO(国際熱帯木材
機関)は、「西暦2000年までに、持続可能な
経営が行われている森林から生産された木
材のみを貿易の対象とする」との「西暦200
0年目標」を定め、これを達成するための行
動計画や、基準・指標作りを行っている。
その他の国際機関でもいろいろ論議され
ているが、これら論議は必然的に、丸太の
伐採制限や輸出規制を進めるものとなっ
ている。

① マレーシア・サバ州の丸太輸出禁止
1993年、マレーシア・サバ州は丸太輸
出を全面的に禁止した。この年1993年の
わが国の南洋材丸太輸入量は744万m³で、
前年実績997万m³に比し、25%減少して
いる(表参照)。これ以降、わが国は南洋
材丸太を、マレーシア・サラワク州、パ
プア・ニューギニア、ソロモン等に依存
することになるが、その合計数量は1994
年・680万m³、1995年・593万m³、1996年
・578万m³と年々減少している(表参照)。

② 合板用アフリカ産丸太の輸入
アフリカ諸国よりは、従来、銘木類が
年間10万m³程度輸入されていたが、上
述の南洋材丸太供給量の減少と、後述の
価格高騰により、わが国の合板工業界は
アフリカ産の広葉樹丸太や針葉樹丸太を
合板原料として求めた。この結果、わが
国のアフリカ産丸太の輸入量は1992年の
1万m³から、1993年・51万m³、1994年
・65万m³、1995年・53万m³、1996年・
63万m³と毎年50万m³を超える輸入が続
いている(表参照)。供給国はカボン、
カメルーン、赤道ギニアが広葉樹丸太を、
南アフリカが植林した針葉樹丸太を供給
している。
せんきょう平成8年6月号

・供給構造の変化とその影響

世界的な木材の供給構造の変化の要因は、図
1の最上段の「資源ナショナリズム」の高揚、
「地球環境問題」の高まり、「ソ連邦の崩壊」
考えられる。以下それぞれについて、これら
要因がどのような変化を引き起こしたか見てみ
る。

・資源ナショナリズムの高揚

やや古い話になるが、世界的な木材の供給構
造の変化の発端は1973年 OAPEC (アラブ石油
輸出国機構) の設立に端を築いた資源ナショ
ナリズムの高揚まで遡る必要がある。
南洋材丸太輸出の木材生産者団体は結束し
て「OAPEC 木材版」ともいわれた SEALPA
(東南アジア木材生産者協会) を1974年に設立
、丸太生産量・輸出量の調整、木材加工産業
育成等、歩調を合わせ、資源ナショナリス
ムを強めた。その後 SEALPA は南洋材マーケ
ットの変化に伴い、加盟各国、各団体の利害が
対立し、1986年 4 月、マニラで開催された第20
回会議を最後にその活動の幕を閉じた。

この間、インドネシアは1985年丸太輸出を全
面的に禁止し、製材・合板等加工品の生産・輸
出に注力することになった。日本のインドネ
シア産合板の輸入量は、1985年・25万 m³、1986
年・52万 m³、1987年・137万 m³、1989年・300
万 m³と増加し、以降毎年300万 m³前後の輸入
が現在も続いている。

2. 地球規模の環境問題

1990年代に入り、地球規模での環境問題が大
きく取り上げられた。その中で、熱帯林の減少、
野生生物の保護等、森林に関する問題も、さま
ざまな国際的な論議の場で論議され、世界の木
材生産・木材貿易に大きな影響を与えた。

(1) 丸太の伐採制限・輸出規制

横浜に本部を置く ITTO (国際熱帯木材
機関) は、「西暦2000年までに、持続可能な
経営が行われている森林から生産された木
材のみを貿易の対象とする」との「西暦2000
年目標」を定め、これを達成するための行
動計画や、基準・指標作りを行っている。

その他の国際機関でもいろいろ論議され
ているが、これら論議は必然的に、丸太の
伐採制限や輸出規制を進めるものとなっ
ている。

① マレーシア・サバ州の丸太輸出禁止

1993年、マレーシア・サバ州は丸太輸
出を全面的に禁止した。この年1993年の
わが国の南洋材丸太輸入量は744万 m³で、
前年実績997万 m³に比し、25%減少して
いる (表参照)。これ以降、わが国は南洋
材丸太を、マレーシア・サラワク州、パ
プア・ニューギニア、ソロモン等に依存
することになるが、その合計数量は1994
年・680万 m³、1995年・593万 m³、1996年
・578万 m³と年々減少している (表参照)。

② 合板用アフリカ産丸太の輸入

アフリカ諸国よりは、従来、銘木類が
年間10万 m³程度輸入されていたが、上
述の南洋材丸太供給量の減少と、後述の
価格高騰により、わが国の合板工業界は
アフリカ産の広葉樹丸太や針葉樹丸太を
合板原料として求めた。この結果、わが
国のアフリカ産丸太の輸入量は1992年の
10万 m³から、1993年・51万 m³、1994年
・65万 m³、1995年・53万 m³、1996年・
63万 m³と毎年50万 m³を超える輸入が続
いている (表参照)。供給国はカボン、
カメルーン、赤道ギニアが広葉樹丸太を、
南アフリカが植林した針葉樹丸太を供給
している。

1表] 木材輸入量の推移
1単位:1、。00m3]

品名	1991前年比%	1992前年比%	1993前年比%	1994前年比%	1995前年比%	1996前年比%	1997前年比%
丸太	△5.1	△2.7	△0.2	△1.1	△1.0	△1.1	△1.0
製材	△2.5	△1.2	△0.2	△1.1	△1.0	△1.1	△1.0
積み	△2.5	△1.2	△0.2	△1.1	△1.0	△1.1	△1.0
集	△2.5	△1.2	△0.2	△1.1	△1.0	△1.1	△1.0

③米国の国有林、公有林の丸太輸出禁止
米国では、野生生物保護の目的で、国
有林・公有林の丸太伐採が制限され、ま
た丸太輸出は全面的禁止となった。しか
し私有林からの丸太輸出が継続されたた
め、価格の高騰はあったが(図2参照)、
数量的にわが国の米材丸太輸入に大きな
影響を与えることはなかった。

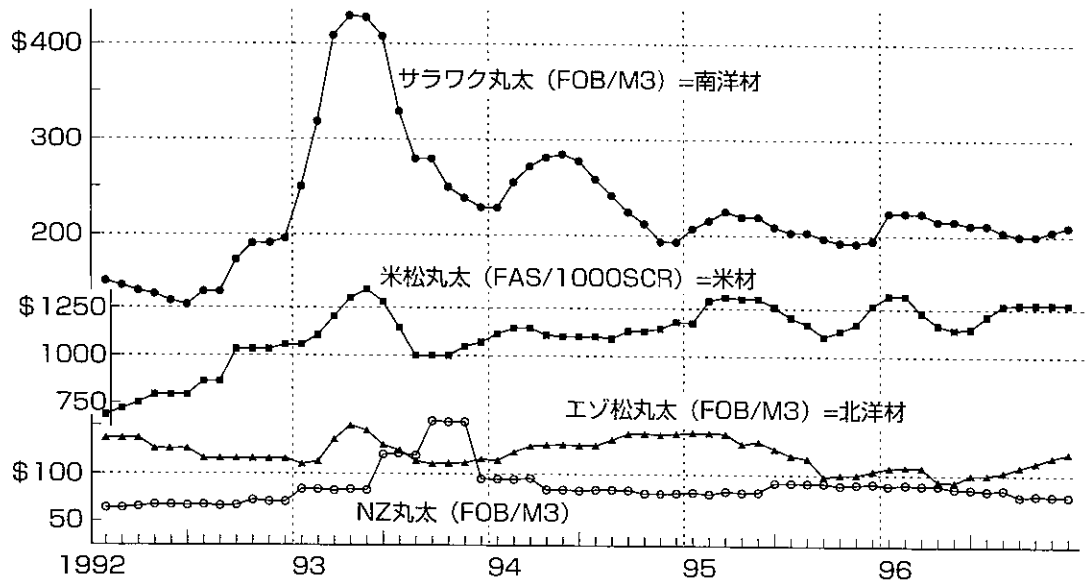
(2) 木材の国際価格の高騰
環境問題の高まりは、世界的な丸太供給

11「11「11「11「1」11H口00
0
0
0
4
0
0
0
0
0
0
2
505
207
\$100
50
輸入木材の産地価格
サラワク丸太 (FOB/M3) =南洋材
米松丸太 (FAS/1000SCR) =米材
エゾ松丸太 (FOB/M3) =北洋材
NZ丸太 (FOB/M3)
1992
3
9
7
6
9
6
せんきょう平成9年日月号
阿

- ③ 米国の国有林、公有林の丸太輸出禁止
米国では、野生生物保護の目的で、国
有林・公有林の丸太伐採が制限され、ま
た丸太輸出は全面的禁止となった。しか
し私有林からの丸太輸出が継続されたた

- め、価格の高騰はあったが (図 2 参照)、
数量的にわが国の米材丸太輸入に大きな
影響を与えることはなかった。
- (2) 木材の国際価格の高騰
環境問題の高まりは、世界的な丸太供給

【図2】 輸入木材の産地価格



量の減少と、将来の供給不安を呼び、木材の国際価格の未曾有の高騰をもたらした(図2参照)。特に南洋材・米材において顕著に現れ、わが国の木材業界に次のような大きな変化を与えた。

① 合板原料の針葉樹化
わが国の合板工業界は、高度経済成長期に良質で豊富な南洋材丸太を原料として大きな発展を遂げてきた。合板原料イコール南洋材丸太であったが、ここに来て、南洋材丸太の将来の供給不安および国際価格の高騰に伴い、一方では、前述のアフリカ産広葉樹丸太を原料の一部にするとともに、他方では、価格の安いまた供給に不安のない針葉樹丸太への原料の転換を図った。小径木で、節やヤニのある針葉樹を剥くための技術的研究、機械設備の変更、工場レイアウトの変更など、さまざまな問題があり、また資金も必要となったが、日本合板工業組合連合会によると、これら諸問題を克服し、合板原料としての針葉樹丸太の消費量は、1993年・69万m³、1994年・96万m³、1995年・116万m³、1996年・160万m³であり、1996年の内訳は、北洋材(カラ松)102万m³、ニュージーランド材(ラジアタ松)41万m³、アフリカ材10万m³、その他7万m³となっている。

② 欧州産丸太・製材の輸入
これまで、欧州は日本より遠距離にあり、運賃が高く、欧州材はわが国木材貿易の範囲外と考えられてきた。しかしながら、環境問題による木材の国際価格の高騰により、欧州材が運賃のハンディを克服し、競争力を持つようになり脚光を浴び出した。わが国の欧州材の本格輸入は環境問題に揺れた1993年からである(表1参照)。丸太の輸入は1993年・10万m³、1994年・30万m³、1995年・51万m³をピークに1996年は19万m³と頭打ちの感があるが、製材は1993年・24万m³、1994年・57万m³、1995年・83万m³、1996年・120万m³と順調に伸びている。欧州材の供給国は、丸太がフィンランド、製材はフィンランド、スウェーデン、オーストリアがメインである。欧州産の製材は品質も良く、ほぼ全量が人工乾燥(KD材)である。また供給業者は日本の木材市場を良く研究し、市場の要求に合った品物を供給する努力をしており、すっかりわが国の市場に定着した感がある。

3. ソビエト連邦の崩壊
1991年12月、旧ソ連邦の11共和国首脳が11カ国による独立国家共同体の設立と、ソ連邦の消滅を宣言した。これにより北洋材の輸入は、ロシア連邦からの輸入となるが、自由主義経済化を進めるロシアにあって、当初は経済的混乱、中小シッパーの乱立等により、丸太生産は低下し、わが国の北洋材丸太輸入量は1991年・430万m³、1992年・427万m³と低下した(表参照)。その後徐々に増加し、1995年は546万m³となったが、1996年は545万m³と横這いの状態である。これは自由主義経済移行後の、林業機械等への投資不足と、インフレによるコストアップ、山林労働者への給料遅配等による労働意欲の減退、それに山火事、洪水等による生産の減少が原因である。

II. 需要構造の変化とその影響
木材の需要構造を大きく変えた要因は図1の最下段にある「住宅の低価格化」、「地震に強い家造り」、「快適空間を求めた家造り」の三つがあると思われる。以下これらの要因がどのよう

量の減少と、将来の供給不安を呼び、木材の国際価格の未曾有の高騰をもたらした(図2参照)。特に南洋材・米材において顕著に現れ、わが国の木材業界に次のような大きな変化を与えた。

① 合板原料の針葉樹化

わが国の合板工業界は、高度経済成長期に良質で豊富な南洋材丸太を原料として大きな発展を遂げてきた。合板原料イコール南洋材丸太であったが、ここに来て、南洋材丸太の将来の供給不安および国際価格の高騰に伴い、一方では、前述のアフリカ産広葉樹丸太を原料の一部にするとともに、他方では、価格の安いまた供給に不安のない針葉樹丸太への原料の転換を図った。小径木で、節やヤニのある針葉樹を剥くための技術的研究、機械設備の変更、工場レイアウトの変更など、さまざまな問題があり、また資金も必要となったが、日本合板工業組合連合会によると、これら諸問題を克服し、合板原料としての針葉樹丸太の消費量は、1993年・69万m³、1994年・96万m³、1995年・116万m³、1996年・160万m³であり、1996年の内訳は、北洋材(カラ松)102万m³、ニュージーランド材(ラジアタ松)41万m³、アフリカ材10万m³、その他7万m³となっている。

② 欧州産丸太・製材の輸入

これまで、欧州は日本より遠距離にあり、運賃が高く、欧州材はわが国木材貿易の範囲外と考えられてきた。しかしながら、環境問題による木材の国際価格の高騰により、欧州材が運賃のハンディを克服し、競争力を持つようになり脚光を浴び出した。わが国の欧州材の本格輸入は環境問題に揺れた1993年からである

(表1参照)。丸太の輸入は1993年・10万m³、1994年・30万m³、1995年・51万m³をピークに1996年は19万m³と頭打ちの感があるが、製材は1993年・24万m³、1994年・57万m³、1995年・83万m³、1996年・120万m³と順調に伸びている。欧州材の供給国は、丸太がフィンランド、製材はフィンランド、スウェーデン、オーストリアがメインである。欧州産の製材は品質も良く、ほぼ全量が人工乾燥(KD材)である。また供給業者は日本の木材市場を良く研究し、市場の要求に合った品物を供給する努力をしており、すっかりわが国の市場に定着した感がある。

3. ソビエト連邦の崩壊

1991年12月、旧ソ連邦の11共和国首脳が11カ国による独立国家共同体の設立と、ソ連邦の消滅を宣言した。これにより北洋材の輸入は、ロシア連邦からの輸入となるが、自由主義経済化を進めるロシアにあって、当初は経済的混乱、中小シッパーの乱立等により、丸太生産は低下し、わが国の北洋材丸太輸入量は1991年・430万m³、1992年・427万m³と低下した(表参照)。その後徐々に増加し、1995年は546万m³となったが、1996年は545万m³と横這いの状態である。これは自由主義経済移行後の、林業機械等への投資不足と、インフレによるコストアップ、山林労働者への給料遅配等による労働意欲の減退、それに山火事、洪水等による生産の減少が原因である。

II. 需要構造の変化とその影響

木材の需要構造を大きく変えた要因は図1の最下段にある「住宅の低価格化」、「地震に強い家造り」、「快適空間を求めた家造り」の三つがあると思われる。以下これらの要因がどのよう

な変化を引き起こしたか見てみよう。

1. 住宅低価格化—木材の流通革命
パブル崩壊後、「価格破壊」という言葉が流行し、その波及が住宅産業界にも押し寄せた。住宅メーカー各社は懸命に低価格住宅の開発に努めた。この結果、住宅メーカーの海外資材の直接調達、納入諸資材の値下げ、新住宅資材の開発等が進んだ。また従来工法の住宅建設にあたり、従来、大工さんが現場で行っていた住宅部材の加工を、前もってコンピュータで制御された機械を使い工場で行う「プレカット化」も大いに進んだ。これらの変化は「木材の流通革命」といわれるほど、従来の木材流通機構に大きな影響を与え、「住宅は建つが、木材流通業界は儲からない」というボヤキも聞かれた。

2. 地震に強い家造り—針葉樹合板の定着
1995年1月の阪神・淡路大震災を契機に地震に強い家造りが大きなテーマとなった。プレハブ住宅、木4工法住宅が、地震に強かった実績を武器にその後着工を大きく伸ばし、これらの工法の住宅は構造用合板を大量に使った。また従来工法の住宅にも強度補強のため構造用合板を使うようになった。このような構造用合板の需要拡大は、針葉樹丸太を原料とする針葉樹合板や、複合合板（針葉樹と広葉樹の複合）の需要を完全に定着させることとなった。

3. 快適空間を求めた家造り
—エンジニアード・ウッドの需要増大
最近の傾向として、冷暖房の完備した住宅が普通となっている。このためには高機密・高断熱の空間が求められるが、未乾燥のムクの木材を使うと、収縮し、狂いが生じる。この結果、未乾燥の木材から、人工乾燥(KD)した木材へ、さらに狂いの少ない集成材、繊維板、OSB せんきょう平成9年6月号

こか見てみよう。

木材の流通革命

「価格破壊」という言葉が流通業界にも押し寄せた。住宅に低価格住宅の開発に努めるメーカーの海外資材の直接直下げ、新住宅資材の開発従来工法の住宅建設にあたり、易で行っていた住宅部材のコンピュータで制御された機械「プレカット化」も大いに進んだ。これらの変化は「木材の流通革命」といわれるほど、従来の木材流通機構に大きな影響を与え、「住宅は建つが、木材流通業界は儲けられない」というボヤキも聞かれた。

針葉樹合板の定着

—淡路大震災を契機に地震に強い家造りが、地震に強かった実績を武器にその後着工を大きく伸ばし、これらの工法の住宅は構造用合板を大量に使った。また従来工法の住宅にも強度補強のため構造用合板を使うようになった。このような構造用合板の需要拡大は、針葉樹丸太を原料とする針葉樹合板や、複合合板（針葉樹と広葉樹の複合）の需要を完全に定着させることとなった。

3. 快適空間を求めた家造り —エンジニアード・ウッドの需要増大

最近の傾向として、冷暖房の完備した住宅が普通となっている。このためには高機密・高断熱の空間が求められるが、未乾燥のムクの木材を使うと、収縮し、狂いが生じる。この結果、未乾燥の木材から、人工乾燥(KD)した木材へ、さらに狂いの少ない集成材、繊維板、OSB

(オリエンティッド・ストランドボード)等のエンジニアード・ウッド(工業化製品)の需要が増大し、これら品目の輸入が急増している(表参照)。またこれら品目は廃材を原料としていることから、地球にやさしい資材として環境面からも注目されている。

III. 展望

上記の需要・供給両構造の変化の中で、1995年には米材の輸入において材積で製材品(737万m³)が丸太(694万m³)を上回り(表参照)、また1996年には合板の輸入量(531万m³)が国内生産量(465万m³)を上回るという歴史的な変化が起こった。

またマレーシア・サバ州は州財政建て直しのため、外貨獲得を目指して昨年11月に丸太輸出を再開した。サバ州産の南洋材は、良質で高価な丸太で、かつては合板用原料としては最適なものであったが、既に述べたように日本の合板工業の構造変化が進んでおり、サバ州産の丸太が、日本の南洋材マーケットで再び受け入れられるか、見通しは甘くないといえる。

北洋材においては、ロシアの丸太生産力の低下について前述したが、昨年末より、第4次シベリア開発プロジェクト(KS)が始動に向け作業が進められている。これはロシア側に林業機械等を輸出した見返りに木材を引き取るもので、数量は一般取引の内数として勘定されるので数量的には大きなものとならないが、これが実現すればロシアの林業の活性化が期待できる。

昨年は年初の大方の予想をはるかに上回る好調な住宅着工に支えられ、木材業界は比較的恵まれた年であった。今年は好調な住宅着工に陰りが見え始めているが、今後も木材の需給構造の変化は進むと思われる。需給構造の変化を適確にとらえ対応してゆくことが、今、木材業界に求められている。

当協会創立50周年および「海の日」を中心とする広報事業について
当協会は、昭和22年6月5日に創立され、本年をもって50周年を迎えました。
本年は、創立50周年記念広報関係事業としてPR映画やパンフレットの制作を行うとともに、7月20日の「海の日」を中心にイベント等を実施することとなりました。
今般、下記のとおり概要がまとまりましたのでお知らせいたします。
1 PR映画「世界を結ぶ日本の海運」
当協会のPR映画は5年毎に改訂版を制作しておりますが、今回の改訂時期が創立50周年と重なるため、記念事業の一つとして作成いたしました。海上輸送の現状と海運の役割および重要性への理解を深めていただく一助とすべく、各都道府県のビデオライブラリー等にも配布します。
2 テレビドラマ「名古屋嫁入り物語9」
このテレビドラマは船員を主人公として、日本海運の現状、船員の就労等が身近な話題としてストーリーに織り込まれており、日本経済や国民生活における海運の役割にも触れられていることから、制作に当たり当協会に協力依頼があったものです。ドラマの内容が記念事業に見合うため、会員会社の協力を得つつ、制作に協力いたしました。
放映日時：7月4日（金）21：00～23：00
フジテレビ系全国28局ネットワーク

3 スタジオパーク「船はともだち」展
ジオラマ模型、モデルシップ等、親しみやすい展示方法により、船や港の役割について紹介する「船はともだち」展を開催いたします。
展覧会：せんきょう平成9年日月号

会創立50周年および 中心とする広報事業について

当協会は、昭和22年6月5日に創立され、本年をもって50周年を迎えました。

本年は、創立50周年記念広報関係事業としてPR映画やパンフレットの制作を行うとともに、7月20日の「海の日」を中心にイベント等を実施することとなりました。

今般、下記のとおり概要がまとまりましたのでお知らせいたします。

1. PR映画「世界を結ぶ日本の海運」

当協会のPR映画は5年毎に改訂版を制作しておりますが、今回の改訂時期が創立50周年と重なるため、記念事業の一つとして作成いたしました。海上輸送の現状と海運の役割および重要性への理解を深めていただく一助とすべく、各都道府県のビデオライブラリー等にも配布します。



2. テレビドラマ「名古屋嫁入り物語9」

このテレビドラマは船員を主人公として、日本海運の現状、船員の就労等が身近な話題としてストーリーに織り込まれており、日本経済や国民生活における海運の役割にも触れられていることから、制作に当たり当協会に協力依頼があったものです。ドラマの内容が記念事業に見合うため、会員会社の協力を得つつ、制作に協力いたしました。

放映日時：7月4日（金）21：00～23：00

フジテレビ系全国28局ネットワーク



3. スタジオパーク「船はともだち」展

ジオラマ模型、モデルシップ等、親しみやすい展示方法により、船や港の役割について紹介する「船はともだち」展を開催いたします。

会期：7月11日(金)～8月3日(日)
 会場：NHK放送センター
 見学コース・スタジオパーク内ギャラリー
 4.「海のシンフォニーファミリーコンサート」
 抽選により、広く一般の方々(3,000名)をご招待いたします。
 従来「海の記念日」/「海の日」の記念事業として行ってきた
 当コンサートを、今年は50周年記念事業の一つとしても位置づけ
 ました。2部構成となっており、祝典歌ならびにオペラに登場す
 る海を中心とする名曲で構成されています。
 日時：7月20日(日) NHKホール18:00開演
 5.「夏休み東京湾親子シップウオッチング」
 加佐シ
 於ターコンガール
 外航客船「飛鳥」に抽選で150組(300名)の小学3年生～中学生親子をご招待いたします。横浜港
 発着のミニクルーズ(3時間)を行い、外航客船の雰囲気味わいながら、行き交う船や港の説明を
 通して、海と船と暮らしについての関心を深め、海運の役割を考える機会を提供するものです。
 日時：8月1日(金) 11:30～14:30
 行程：横浜港大棧橋→東京湾→横浜港大棧橋
 6.パンフレット「海運と暮らしの半世紀
 ー日本船主協会50年の歩みー」
 昭和22年の当協会創立から50年の歩みを紹介するパンフレット
 を作成いたしました。海運界の出来事を年表形式で取りまとめ、
 大きな流れについては説明文を付し、写真も豊富に取り入れたも
 のとなっています。
 7.ビデオ「日本の海運50年の歩み」
 PR映画の制作会社より、戦後の日本海運50年の歴史を紹介す
 るビデオの制作について好意の申し出があり、10分にまとめたビデオを総会後の記念パーティーの記
 念品として制作いたしました。
 せんきょう平成9年8月号

4. 「海のシンフォニーファミリーコンサート」

抽選により、広く一般の方々(3,000名)をご招待いたします。

従来「海の記念日」/「海の日」の記念事業として行ってきた
 当コンサートを、今年は50周年記念事業の一つとしても位置づけ
 ました。2部構成となっており、祝典歌ならびにオペラに登場す
 る海を中心とする名曲で構成されています。

日時：7月20日(日) NHKホール 18:00開演

5. 「夏休み 東京湾親子シップウオッチング」

外航客船「飛鳥」に抽選で150組(300名)の小学3年生～中学生親子をご招待いたします。横浜港
 発着のミニクルーズ(3時間)を行い、外航客船の雰囲気味わいながら、行き交う船や港の説明を
 通して、海と船と暮らしについての関心を深め、海運の役割を考える機会を提供するものです。

日時：8月1日(金) 11:30～14:30

行程：横浜港大棧橋→東京湾→横浜港大棧橋

6. パンフレット「海運と暮らしの半世紀 ー日本船主協会50年の歩みー」

昭和22年の当協会創立から50年の歩みを紹介するパンフレット
 を作成いたしました。海運界の出来事を年表形式で取りまとめ、
 大きな流れについては説明文を付し、写真も豊富に取り入れたも
 のとなっています。

7. ビデオ「日本の海運50年の歩み」

PR映画の制作会社より、戦後の日本海運50年の歴史を紹介す
 るビデオの制作について好意の申し出があり、10分にまとめたビデオを総会後の記念パーティーの記
 念品として制作いたしました。



随想
無難難南南難難難…難難難難難難難難
当社(住友倉庫)でも今年の4月、遅れ馳せながら、社内電子メールが導入された。導入のきっかけは私自身が出席したある会合の席上、NECの金子社長が、同社のメールシステムのデモンストレーションを自ら行ったのを見て、これなら当社でも使えそうだと感じたことからである。その後各社の実施状況を調べてみると、かなり多くの企業が既に採用していることが判った。また、新システムの導入にあたっては大多数の会社がトップダウンで決定している様子を知った。そこで早速当社では社内の担当部に導入を前提として検討させたわけであるが、約1年の準備期間を経て、今回の社内電子メールシステムが実現した次第。

当社の電算機導入の歴史は、昭和40年代の始めに遡るもので、独自の在庫管理システムである「STOCS」を開発するなど、業界でもかなり先進的な方であると思うが、現在では得意先とのオンラインによる入出庫処理はごく当たり前になっており、営業的にも不可欠な手段となっている。また経理事務・人事管理など社内業務の大半が電算化されており、今日ではコンピューターのない事務処理は考えられない状況である。しかし、一方では経営情報に関するデータの集積・活用、あるいは社内外の情報の伝達といった面での電算機の利用は、その必要性は以前から課題となっていたが、その実用化がかなり遅れていたと言える。

その原因はホストCPUの能力不足、端末機器の配置台数が絶対的に少ないといったハード面の立ち後れが主であるが、他方で社内的に情報化の促進について、やや消極的な部分があったと反省している次第である。

今のところ、新システムは順調に動いているが、利用状況は必ずしも当初の予想どおりとは言い難いようだ。長い間の習慣となっている文書あるいは電話による連絡を電子メールに切り替えるには、大げさに言うと、意識改革が必要であると思う。

いずれにせよ、当社の新システムは現在、「発

随想



ただ今パソコンで苦戦中

(社)日本倉庫協会会長 ◆ 宇治常美

当社(住友倉庫)でも今年の4月、遅れ馳せながら、社内電子メールが導入された。導入のきっかけは私自身が出席したある会合の席上、NECの金子社長が、同社のメールシステムのデモンストレーションを自ら行ったのを見て、これなら当社でも使えそうだと感じたことからである。その後各社の実施状況を調べてみると、かなり多くの企業が既に採用していることが判った。また、新システムの導入にあたっては大多数の会社がトップダウンで決定している様子を知った。そこで早速当社では社内の担当部に導入を前提として検討させたわけであるが、約1年の準備期間を経て、今回の社内電子メールシステムが実現した次第。

当社の電算機導入の歴史は、昭和40年代の始めに遡るもので、独自の在庫管理システムである「STOCS」を開発するなど、業界でもかなり先進的な方であると思うが、現在では得意先とのオンラインによる入出庫処理はごく当たり前になっており、営業的にも不可欠な手段となっ

ている。また経理事務・人事管理など社内業務の大半が電算化されており、今日ではコンピューターのない事務処理は考えられない状況である。しかし、一方では経営情報に関するデータの集積・活用、あるいは社内外の情報の伝達といった面での電算機の利用は、その必要性は以前から課題となっていたが、その実用化がかなり遅れていたと言える。

その原因はホストCPUの能力不足、端末機器の配置台数が絶対的に少ないといったハード面の立ち後れが主であるが、他方で社内的に情報化の促進について、やや消極的な部分があったと反省している次第である。

今のところ、新システムは順調に動いているが、利用状況は必ずしも当初の予想どおりとは言い難いようだ。長い間の習慣となっている文書あるいは電話による連絡を電子メールに切り替えるには、大げさに言うと、意識改革が必要であると思う。

いずれにせよ、当社の新システムは現在、「発

展途上」段階にある。笑い話になるが、社内で私に電話してきた者をつかまえて、「そんな話だったらメールを入れる」と言うほど、私の机の上のパソコンは暇である。何も数さえ多ければいいというものではないが、他社のトップが1日に20から50通ぐらいのメールを処理しなければならぬという話を聞くと、ご苦労さんと思ふ反面、うらやましい気もする。とにかくメールの最大の長所は迅速性もさることながら、こちらの都合に合わせて処理すればよいことにあるので、予定の多い人間にとっては有り難いことだ。

ところで、私自身のパソコン歴であるが、以前ワープロ専用機を使用した経験はあるが、本格的に、パソコンに触ったのは2年ほど前である。従ってキーボードを叩くことには、抵抗感はないが、パソコンの操作については、まったくの素人であり、かなり苦労した、と言うより現在も苦戦している。もちろん外部の講習会へ参加させてもらえるわけではなく、社内の先生に暇を見つけて説明を受ける程度では、以前に教わったことも、次には忘れてしまうなど、周囲に大分迷惑をかけたようだ。そこで一念発起して、自宅にパソコン一式を買い揃え、独習を試みたわけだが、添付されているマニュアルは、きわめて判り難い代物で役に立たず、仕方がないので市販の解説書を求めて勉強するわけせんきよう平成9年日月号

だが、これまた余分なことが沢山書いてあって、ズバリここだけを知りたいと思つて見るには面倒だ。しかし、「習うより慣れろ」とはよく言ったもので、機械に触っているうちに何となく、要領が判ってくる。そうすると今度は面白くなって来て、つい我を忘れ、2～3時間すぐ経ってしまい、翌日は寝不足となることもある。そんなこんなで未だ悪戦苦闘中であるが、会社での電子メールの導入で、否応無しにパソコンに触れる機会も増え、またインターネットから得られる情報は、利用してみると意外に有益だということも判ったので、これからは、もう少し技能を磨いて費用対効果の率を向上させたいと考えている。

ある参考書にパソコンを買ったからといって、その機能を全部使うことを考える必要はまったくない、自分がやりたいことだけ出来るようになればよいと考えることだ、と書いてあったが、至極当たり前のことで段階的に利用レベルを上げると思えば何もあせることはないと思ふ気が付いた。

論語に、「知る者よりも、好む者が上、好む者より、楽しむ者が上」とあったが、私のパソコンについても、現在はまだ、その境地に達していないが、「パソコンを楽しむ」段階を目指して、このところ寸暇を惜しんで、「六十の手習い」に励んでいる。

笑い話になるが、社内でつかまえて、「そんな話しろ」と言うほど、私の机あちる。何も数さえ多ければいいが、他社のトップが1日のメールを処理しなければならぬという話を聞くと、ご苦労さんと思ふ反面、うらやましい気もする。とにかくメールの最大の長所は迅速性もさることながら、こちらの都合に合わせて処理すればよいことにあるので、予定の多い人間にとっては有り難いことだ。

だが、これまた余分なことが沢山書いてあって、ズバリここだけを知りたいと思つて見るには面倒だ。しかし、「習うより慣れろ」とはよく言ったもので、機械に触っているうちに何となく、要領が判ってくる。そうすると今度は面白くなって来て、つい我を忘れ、2～3時間すぐ経ってしまい、翌日は寝不足となることもある。そんなこんなで未だ悪戦苦闘中であるが、会社での電子メールの導入で、否応無しにパソコンに触れる機会も増え、またインターネットから得られる情報は、利用してみると意外に有益だということも判ったので、これからは、もう少し技能を磨いて費用対効果の率を向上させたいと考えている。

ある参考書にパソコンを買ったからといって、その機能を全部使うことを考える必要はまったくない、自分がやりたいことだけ出来るようになればよいと考えることだ、と書いてあったが、至極当たり前のことで段階的に利用レベルを上げると思えば何もあせることはないと思ふ気が付いた。

論語に、「知る者よりも、好む者が上、好む者より、楽しむ者が上」とあったが、私のパソコンについても、現在はまだ、その境地に達していないが、「パソコンを楽しむ」段階を目指して、このところ寸暇を惜しんで、「六十の手習い」に励んでいる。

* * *

ところで、私自身のパソコン歴であるが、以前ワープロ専用機を使用した経験はあるが、本格的に、パソコンに触ったのは2年ほど前である。従ってキーボードを叩くことには、抵抗感はないが、パソコンの操作については、まったくの素人であり、かなり苦労した、と言うより現在も苦戦している。もちろん外部の講習会へ参加させてもらえるわけはなく、社内の先生に暇を見つけて説明を受ける程度では、以前に教わったことも、次には忘れてしまうなど、周囲に大分迷惑をかけたようだ。そこで一念発起して、自宅にパソコン一式を買い揃え、独習を試みたわけだが、添付されているマニュアルは、きわめて判り難い代物で役に立たず、仕方がないので市販の解説書を求めて勉強するわけ

海運
二五—
IMC第75回法律委員会の模様について
増加傾向が続く世界船腹
—ロイド統計による1996年末の世界船腹量—

IMO第75回法律委員会の模様について
題記委員会は4月21日から25日の間ロンドンのIMO本部で開催された。
今回合会の主な議題は、①(船主の第三者責任に係る)金銭上の保証の提供、②船舶燃料油による汚染に対する賠償、③船骸除去に関する条約案であった。
議長は前回同様、カナダのA. H. E. Popp氏が務めた。参加国は55カ国(香港を含む)で、他にICS(国際海運会議所)、CMI(万国海法会)、国際P&Iグループなどのオブザーバーが参加した。わが国からは以下6名が参加した。
成蹊大学教授 谷川久
在英日本大使館参事官 瀧口敬二
運輸省海上交通局長 中山理映子
日本郵船法務保険グループ長 清水繁
東京海上火災保険海損部 井口俊明
当協会企画調整部 清野鉄弥
法務保険チームリーダー

今回の主な3つの議題についての検討の概要は次のとおりである。
①金銭上の保証の提供
船主が第三者に対して有する損害賠償責任を強制保険、金銭上の保証の証拠の保持等の方法により担保するための国際ルールの作成につき前回に引き続き検討された(前回法律委員会の模様については本誌1996年12月号P.22参照)。今回合会では前回設置されたコレスポネンシスグループ(通信による意見交換グループ)より、今後の進め方について、i)船客クレームに対する金銭上の保証に関するルールとii)主要P&Iクラブで通常カバーしているその他のクレームに関するルールとに分けて検討することとし、i)については責任条項や保険者への直接請求を含むCLC(油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約)に倣った条約の作成を提案するとともに、ii)については現在行われている商慣行に基づいて、例えばP&Iクラブ等への加入証書の保持を義務づけることを定める条約またはコードの作成が考えられる旨示唆された。
わが国、ギリシャ、メキシコ、フランス、ICS、国際P&Iグループ等よりこのような制度の必要性、有効性等について疑問が出されたが、英国、スペイン、ノルウェー、オーストラリア等多くの国は必要性を認め、あるいはコレスポネンシスグループの提案およびこれによる検討の継続を支持した。なお、必要性を支持する国の中でも船客クレームに関するルールの必要性を強調する国が多かった。結論として、①現段階ではコレスポネンシスグループでの検討を継続する、②船客クレームについての検討にプライオリティーを与える、③その他のクレームに関しては強制保険の対象とされるべきクレームの範囲、カバーの条件等についてコレスポネンシスグループで検討する必要がある、こととされた。
(2)船舶燃料油による汚染に対する賠償
前回(本誌1996年12月号参照)に引き続き、(タンカー以外の)船舶からの燃料油による汚染損害に対する賠償制度の前設について検討

せんきょう平成9年6月号

海運 ニュース

1. IMO 第75回法律委員会の模様について
2. 増加傾向が続く世界船腹
—ロイド統計による1996年末の世界船腹量—

1. IMO 第75回法律委員会の模様について

題記委員会は4月21日から25日の間ロンドンのIMO本部で開催された。

今回合会の主な議題は、①(船主の第三者責任に係る)金銭上の保証の提供、②船舶燃料油による汚染に対する賠償、③船骸除去に関する条約案であった。

議長は前回同様、カナダのA. H. E. Popp氏が務めた。参加国は55カ国(香港を含む)で、他にICS(国際海運会議所)、CMI(万国海法会)、国際P&Iグループなどのオブザーバーが参加した。わが国からは以下6名が参加した。

- | | |
|---------------|-------|
| 成蹊大学教授 | 谷川久 |
| 在英日本大使館参事官 | 瀧口敬二 |
| 運輸省海上交通局長 | 中山理映子 |
| 日本郵船法務保険グループ長 | 清水繁 |
| 東京海上火災保険海損部 | 井口俊明 |
| 船舶総括グループ専門次長 | 清野鉄弥 |
| 当協会企画調整部 | |
| 法務保険チームリーダー | |

今回の主な3つの議題についての検討の概要は次のとおりである。

(1) 金銭上の保証の提供

船主が第三者に対して有する損害賠償責任を強制保険、金銭上の保証の証拠の保持等の方法により担保するための国際ルールの作成につき前回に引き続き検討された(前回法律委員会の模様については本誌1996年12月号P.22参照)。今回合会では前回設置されたコレスポネンシスグループ(通信による意見交換グループ)より、今後の進め方について、i)船客クレームに対する金銭上の保証に関するルールとii)主要P&Iクラブで通常カ

バーしているその他のクレームに関するルールとに分けて検討することとし、i)については責任条項や保険者への直接請求を含むCLC(油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約)に倣った条約の作成を提案するとともに、ii)については現在行われている商慣行に基づいて、例えばP&Iクラブ等への加入証書の保持を義務づけることを定める条約またはコードの作成が考えられる旨示唆された。

わが国、ギリシャ、メキシコ、フランス、ICS、国際P&Iグループ等よりこのような制度の必要性、有効性等について疑問が出されたが、英国、スペイン、ノルウェー、オーストラリア等多くの国は必要性を認め、あるいはコレスポネンシスグループの提案およびこれによる検討の継続を支持した。なお、必要性を支持する国の中でも船客クレームに関するルールの必要性を強調する国が多かった。結論として、①現段階ではコレスポネンシスグループでの検討を継続する、②船客クレームについての検討にプライオリティーを与える、③その他のクレームに関しては強制保険の対象とされるべきクレームの範囲、カバーの条件等についてコレスポネンシスグループで検討する必要がある、こととされた。

(2) 船舶燃料油による汚染に対する賠償

前回(本誌1996年12月号参照)に引き続き、(タンカー以外の)船舶からの燃料油による汚染損害に対する賠償制度の前設について検

討が行われた。今回合会ではオーストラリア、カナダ、フランス、オランダ、南アフリカ、スウェーデンおよび英国より共同で、制度創設の必要性を訴える文書が提出された。その中で船舶燃料油事故の過半の事例を紹介するとともに、積み荷としてタンカーが輸送する油よりも多くの燃料油を積んでいる場合も多いと、タンカー以外の船舶からの船舶燃料油漏れが漏油事故件数の大半を占めること、燃料油の除去費用は非常に高額となること等が強調された。これに対し、国際P&Iグループより、引用されている事例のほとんどについては保険がかけられていなかったために被害者への賠償が十分に行われなかったケースとはいえず、他の要因によるものである旨指摘があった。また、わが国、デンマーク、ギリシャ、メキシコ、リベリア、パナマ、キプロス等が必要性に疑問を表明した。しかし上記文書の提出国をはじめ過半の国は国際制度創設の必要性を支持した。このように必要性の有無についてはまだ意見の一致をみることはできなかったが、これについては検討を継続することとし、具体的論点すなわち実施形式(新しい単独の条約)によって実施するのがよいか、例えばCLCの議定書で実施するのがよいか、責任原則(厳格責任を採用すべきか、過失責任か)、責任の主体、カバーされるべき損害の種類(汚染損害のみか、火災・爆発から生じる死傷・財産損害も対象とすべきか)、金銭上の保証等についての議論も行われた。

③ 船骸除去条約の検討
本議題については、前回オランダがコーディネーターを務めるコレスポndenシグループが設置され、個別論点について検討しておくこととなっていた(本誌1996年12月号参照)。今回合会では同グループより提出されたレポートに基づき、本条約の適用範囲(領海外とするか領海内も含めるか)、カバーされるべきリスクの種類(航行安全、環境、沿岸利益のいずれへのリスクをカバーすべきか)、他の条約との関係(1969 Intervention Convention(油による汚染を伴う事故の場合における公海上の措置に関する国際条約)との重複の回避、CLC、HNS条約の防止措置との関係)責任制限等について議論が行われた。コレスポndenシグループは今回の検討を踏まえ作業を継続し、次回合会に報告することとなった。

増加傾向が続く世界船腹
ロイド統計による1996年末の世界船腹量—ロイド船級協会は、先に1996年末の世界船腹量を集計した“World Fleet Statistics December 1996”ならびに四半期毎の造船統計である“World Shipbuilding Statistics December 1996”を発表したので、これらに基づいて今号と次号で世界船腹の動向を概観する。

1. 全般状況
1996年末における世界の100総トン以上の「商用船」(*)の船腹量は8万4,264隻、5億787万総トンで平均船齢は19年である。前年に比べ、隻数で1,374隻、トン数で1,721万総トン(3.5%)それぞれ増加した。このうち、漁船や雑船を除く「貨物船」(横)は合計で4万5,097隻、4億8,225万総トン、平均船齢18年で総トンベースで「商用船」の95%を占めている。前年に比べて1,295隻、1,726万総トン(3.7%)の増加となった(表1参照)。また、「商用船」船腹量の推移は表2のとおりで、1989年以降は船腹量の増加傾向が続いている。

(注)*商用船: Merchant Shipsの訳で、いわゆる「商船」のほか、「漁船」、「作業船」など経済活動に従事する船舶を指す。
せんきょう 平成9年6月号

オーストラリア、カナダ、フランス、南アフリカ、スウェーデン、英国より共同で、制度創設の文書が提出された。この中で過去の事例を紹介するとともに、積み荷としてタンカーも多くの燃料油を積んでい、タンカー以外の船舶から漏油事故件数の大半を占の除去費用は非常に高額とされた。これに対し、国際は保険がかけられていなくへの賠償が十分に行われな、いえず、他の要因によるもであった。また、わが国、デ、メキシコ、リベリア、等が必要性に疑問を表明し書の提出国をはじめ過半のの必要性を支持した。性の有無についてははまだことはできなかったが、こを継続することとし、具体施形式(新しい単独の条約

によって実施するのがよいか、例えばCLCの議定書で実施するのがよいか)、責任原則(厳格責任を採用すべきか、過失責任か)、責任の主体、カバーされるべき損害の種類(汚染損害のみか、火災・爆発から生じる死傷・財産損害も対象とすべきか)、金銭上の保証等についての議論も行われた。

(3) 船骸除去条約案の検討
本議題については、前回オランダがコーディネーターを務めるコレスポndenシグループが設置され、個別論点について検討しておくこととなっていた(本誌1996年12月号参照)。今回合会では同グループより提出されたレポートに基づき、本条約の適用範囲(領海外とするか領海内も含めるか)、カバーされるべきリスクの種類(航行安全、環境、沿岸利益のいずれへのリスクをカバーすべきか)、他の条約との関係(1969 Intervention Convention(油による汚染を伴う事故の場合における公海上の措置に関する国際条約)との重複の回避、CLC、HNS条約の防止措置との関係)、責任制限等について議論が行われた。コレスポndenシグループは今回の検討を踏まえ作業を継続し、次回合会に報告することとなった。

2. 増加傾向が続く世界船腹

—ロイド統計による1996年末の世界船腹量—

ロイド船級協会は、先に1996年末の世界船腹量を集計した“World Fleet Statistics December 1996”ならびに四半期毎の造船統計である“World Shipbuilding Statistics December 1996”を発表したので、これらに基づいて今号と次号で世界船腹の動向を概観する。

1. 全般状況

1996年末における世界の100総トン以上の「商用船」(*)の船腹量は8万4,264隻、5億787万総トンで平均船齢は19年である。前年に比べ、隻数で1,374隻、トン数で1,721万総トン(3.5%)

それぞれ増加した。
このうち、漁船や雑船を除く「貨物船」(**)は合計で4万5,097隻、4億8,225万総トン、平均船齢18年で総トンベースで「商用船」の95%を占めている。前年に比べて1,295隻、1,726万総トン(3.7%)の増加となった(表1参照)。また、「商用船」船腹量の推移は表2のとおりで、1989年以降は船腹量の増加傾向が続いている。
(注)* 商用船: Merchant Shipsの訳で、いわゆる「商船」のほか、「漁船」、「作業船」など経済活動に従事する船舶を指す。

【表】
 中央末
 年船75
 世界船種の船種別構成
 隻数千総トン構成比係、確生馬
 爾種…管
 羅蓋爾種…
 計船舶…船隻他船…露艦船…船爾爾船舶他船舶他
 物…ス…の…
 …ガ菓タの下…船載の乾…貨客テ00客の
 物貨…ルー物貨船の…Rの
 体…化学イ…種…他…船…凍8他
 一液化オ…微油商その…貨「冷R旅そ
 液…合…用…商…の…界…世…國…付…と…表…日
 (口…船…而…動…運…船…用…商…表…計…合…用…商
 隻数千総トン増減比樹隻数千総トン増減面1
 7日1船1B・含92△…・噸5欄田5・剛△加
 筆無
 1:1離離田
 **貨物船:Cargo Carrying Shipの訳
 で、物(含、人)を運搬する船舶を指し、
 「旅客船」も含まれる。
 △…△…△△
 記號3曲…田田2併…噸「△船△田」4
 一△…△△
 nH…
 (表2付図)世界の商用船舶船腹量の推移
 [単位:百万総トン]
 1977年7月5日 1980年1月5日 1982年1月5日 1984年1月5日 1986年1月5日 1988年1月5日 1990年1月5日 1992年1月5日
 2. 船籍国別特徴
 船籍国別船腹量は表3のとおりである。
 ① 前年比で船腹量が10%以上増加した船籍は、パナマ、マルタ、シンガポール、セントビンセント等、増加幅の小さい(0~10%)船籍は、リベリア、バハマ、ノルウェー、中国等で、船腹量が減少した船籍は、せんきょう平成9年6月号

表1] 世界船腹の船種別構成

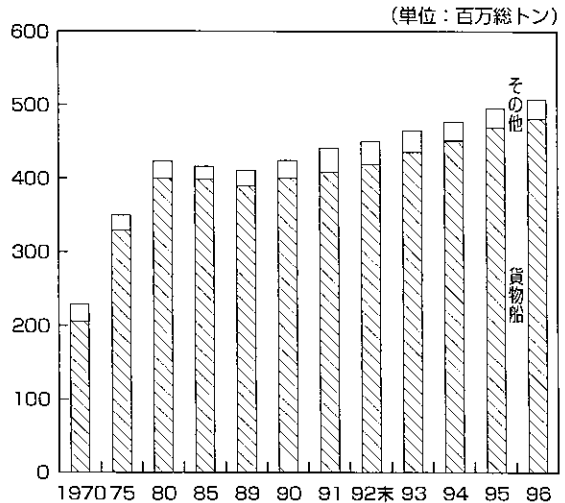
	1995年末				1996年末				1996年末/95年末			
	隻数	千総トン	構成比(%)	平均船齢	隻数	千総トン	構成比(%)	平均船齢	隻数	千総トン	増減比(%)	平均船齢
計	82,890	490,662	100.0	18	84,264	507,873	100.0	19	1,374	17,211	3.5	1
貨物船	43,802	464,988	94.8	18	45,097	482,245	95.0	18	1,295	17,258	3.7	-
液体貨物船	10,138	170,910	34.8	16	10,420	175,509	34.6	16	282	4,598	2.7	-
液化石油ガス	985	14,899	3.0	14	1,034	15,833	3.1	14	49	934	6.3	-
化学製品	2,077	12,075	2.5	12	2,187	12,856	2.5	13	110	781	6.5	1
オイルタンカー	6,761	143,521	29.3	17	6,878	146,366	28.8	17	117	2,846	2.0	-
その他	315	416	0.1	20	321	454	0.1	21	6	38	9.2	1
撒積乾貨物船	6,165	151,694	30.9	14	6,409	157,382	31.0	14	244	5,687	3.7	-
撒積乾貨物船(ギアレズ)	4,799	128,518	26.2	14	4,957	135,413	26.7	14	158	6,895	5.4	-
油/貨兼用船	226	14,106	2.9	15	249	12,237	2.4	15	23	△1,869	△13.3	-
荷役装置付撒積乾貨物船	158	2,923	0.6	24	158	2,954	0.6	25	0	32	1.1	1
その他	982	6,148	1.3	15	1,045	6,778	1.3	15	63	630	10.2	-
その他の乾貨物船	27,499	142,383	29.0	19	28,268	149,355	29.4	19	769	6,972	4.9	-
一般貨物船	17,181	56,759	11.6	21	17,511	57,183	11.3	21	330	424	0.7	-
貨客船	351	676	0.1	29	346	618	0.1	29	△5	△58	△8.5	-
冷凍冷蔵船	1,763	38,742	7.9	11	1,949	43,097	8.5	10	186	4,355	11.2	△1
冷凍冷蔵貨物船	1,446	7,158	1.5	16	1,441	7,158	1.4	16	△5	△0	△0.0	-
RORORO貨物船	1,673	20,430	4.2	15	1,711	21,280	4.2	15	38	851	4.2	-
RORORO客船	2,256	10,562	2.2	19	2,342	11,338	2.2	19	86	776	7.3	-
旅客船	2,613	6,170	1.3	18	2,720	6,749	1.3	19	107	579	9.4	1
その他	216	1,886	0.4	22	248	1,931	0.4	22	32	45	2.4	-
その他の商用船	39,088	25,674	5.2	19	39,167	25,628	5.0	20	79	△47	△0.2	1
漁船	23,929	13,348	2.7	19	23,815	13,131	2.6	20	△114	△216	△1.6	1
その他	15,159	12,327	2.5	20	23,009	10,893	2.1	20	7,850	△1,434	△11.6	-

表2] 「商用船」船腹量の推移

年	商用船合計			うち貨物船		
	隻数	千総トン	増減比(%)	隻数	千総トン	増減比(%)
1965	41,865	160,392				
1970	52,444	227,490		31,813	211,887	
1975	63,724	342,163		36,502	325,622	
1980央	73,832	419,911		40,542	398,844	
1981	73,864	420,835	0.2	40,182	399,675	0.2
1982	75,151	424,742	0.9	40,708	402,988	0.8
1983	76,106	422,590	△0.5	40,782	400,017	△0.7
1984	76,068	418,682	△0.9	40,567	395,988	△1.0
1985	76,395	416,269	△0.6	40,328	392,871	△0.8
1986	75,266	404,910	△2.7	39,304	381,419	△2.9
1987	75,240	403,498	△0.3	38,826	379,547	△0.5
1988	75,680	403,406	△0.0	38,608	378,908	△0.2
1989	76,100	410,481	1.8	40,138	388,368	2.5
1990	78,336	423,627	3.2	40,306	398,772	2.7
1991	80,030	436,027	2.9	41,213	410,441	2.9
1992	79,845	444,305	1.9	41,266	418,729	2.0
1992末	79,726	445,169		41,303	420,806	
1993	80,655	457,915	2.9	42,152	433,219	2.9
1994	80,676	475,859	3.9	42,685	451,057	4.1
1995	82,890	490,662	3.1	43,802	464,988	3.1
1996	84,264	507,873	3.5	45,097	482,245	3.7

** 貨物船: Cargo Carrying Ships の訳
 で、物(含、人)を運搬する船舶を指し、
 「旅客船」も含まれる。

(表2付図) 世界の商用船舶船腹量の推移



2. 船籍国別特徴

船籍国別船腹量は表3のとおりである。

① 前年比で船腹量が10%以上増加した船籍は、パナマ、マルタ、シンガポール、セントビンセント等、増加幅の小さい(0~10%)船籍は、リベリア、バハマ、ノルウェー、中国等で、船腹量が減少した船籍は、

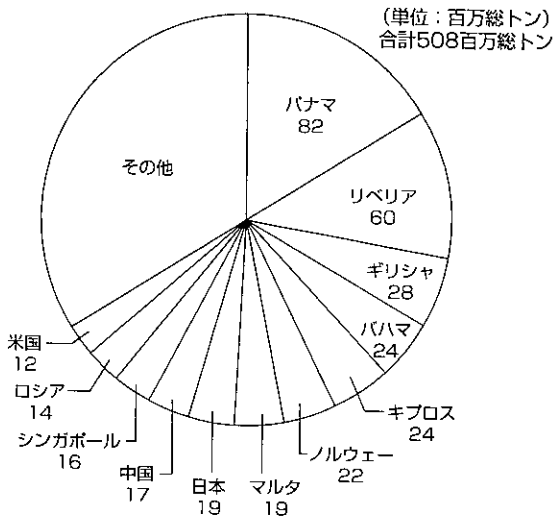
【表31】19冊年末の船籍別世界船腹量

船籍国	商用船合計		うち貨物船	
	隻数	千総トン	隻数	千重且下
世界合計	507,9冊	19	45,0冊	4.2冊
工2a4三日7呂9m13冊15冊	2冊	2冊	2冊	2冊
マニラ	1冊	1冊	1冊	1冊
...
その他	25,7冊	1冊	1冊	1冊

(表3付図)1996年末の船籍別船腹量

その他
 ①バハマ籍船の船腹量は、1990年の一時的減少を除くと基本的に増加傾向にあり、1993年以来最大の船籍国となっている。同国籍船は、比較的中・小型船が多く、「撤積乾貨物船(ギアレズ)」、「ROBO貨物船」の比率が高い。
 ②リベリア籍船は、1979年をピークにして1993年頃まで概ね減少傾向にあったが、1994年以降はわずかながら増加している。同国籍船は、「オイルタンカー」の比率が高く(46.7%)、全船に大型船が多く、船齢も若い。
 ③ギリシャは、税制面の優遇措置など船舶登録誘致の促進により、1980～94年と船腹量が増加したものの、1995年、96年と減少した。また、ノルウェーは第二船籍制度の実施で1989年、90年と急増したが、その後は伸び悩んでいる。
 ④近年、船腹量増加の著しい船籍国として、キプロス(1980年に対し総トンベースで11倍)、バハマ(同281倍)、マルタ(同499倍)等が挙げられる(表4参照)。また、「便宜置籍国」の船腹量は引き続き増加している。
 ⑤日本、米国等の船腹は1996年も引き続き減少している。この傾向は、1980年と比較すると、一層顕著に示される。

(表3付図) 1996年末の船籍別船腹量



- ギリシャ、キプロス、日本、ロシア、米国等である。
- ② パナマ籍船の船腹量は、1990年の一時的

減少した。また、ノルウェーは第二船籍制度の実施で1989年、90年と急増したが、その後は伸び悩んでいる。

⑤ 近年、船腹量増加の著しい船籍国として、キプロス(1980年に対し総トンベースで11倍)、バハマ(同281倍)、マルタ(同499倍)等が挙げられる(表4参照)。また、「便宜置籍国」の船腹量は引き続き増加している。

⑥ 日本、米国等の船腹は1996年も引き続き減少している。この傾向は、1980年と比較すると、一層顕著に示される。

3. 船種別構成

船種別の船腹構成は表5のとおりである。

- (1) 「液体貨物船」
- 「液体貨物船」のうち「オイルタンカー」は6,878隻、1億4,637万総トン(総船腹比28.8%)、平均船齢17年で、前年比117隻、285万総トンそれぞれ増加している。主要

表7
船籍別船舶量(構成比)の推移

船籍	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年
日本	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
アメリカ	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
中国	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
韓国	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
その他	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
合計	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

【表5】船種別・船籍別船腹構成
船籍別船隻千トン当り

船籍	船種	千トン当り
日本	RORO貨物船	1.0
アメリカ	RORO貨物船	1.0
中国	RORO貨物船	1.0
韓国	RORO貨物船	1.0
その他	RORO貨物船	1.0
合計	RORO貨物船	1.0

【表6】コンテナ船
船籍別船隻千トン当り

船籍	船種	千トン当り
日本	コンテナ船	1.0
アメリカ	コンテナ船	1.0
中国	コンテナ船	1.0
韓国	コンテナ船	1.0
その他	コンテナ船	1.0
合計	コンテナ船	1.0

船籍	隻数	千トン	世界比(%)	平均船齢
アメリカ	409	28,044	19.2	11
パナマ	598	20,910	14.3	17
ギリシャ	325	13,066	8.9	22
バハマ	171	10,863	7.4	13
ノルウェー	138	8,895	6.1	16
マルタ	228	7,370	5.0	20
シンガポール	363	6,614	4.5	14
日本	1,045	5,819	4.0	9
キプロス	125	3,733	2.6	16
米	117	3,630	2.5	29
10カ国計	3,519	108,944	74.4	14
その他	3,359	37,422	25.6	20
合計	6,878	146,366	100.0	17

(4) コンテナ船

船籍	隻数	千トン	世界比(%)	平均船齢
パナマ	332	7,974	18.5	11
ドイツ	177	3,881	9.0	3
リベリア	154	3,694	8.6	8
米	80	2,686	6.2	17
台湾	88	2,429	5.6	11
シンガポール	113	2,280	5.3	12
デンマーク	62	2,017	4.7	6
キプロス	107	1,714	4.0	9
韓国	68	1,638	3.8	9
中国	99	1,405	3.3	11
10カ国計	1,280	29,719	69.0	9
その他	669	13,378	31.0	11
合計	1,949	43,097	100.0	10

(5) RORO貨物船

船籍	隻数	千トン	世界比(%)	平均船齢
パナマ	259	5,520	25.9	15
ノルウェー	83	1,989	9.3	15
リベリア	55	1,665	7.8	14
スウェーデン	55	1,274	6.0	14
日本	131	1,254	5.9	8
シンガポール	41	978	4.6	12
バハマ	60	869	4.1	15
イタリア	43	623	2.9	15
米	23	608	2.9	19
フィリピン	54	586	2.8	15
10カ国計	804	15,365	72.2	14
その他	907	5,915	27.8	16
合計	1,711	21,280	100.0	15

船籍国は、リベリア(シェア19.2%)、パナマ、ギリシャ、バハマ、ノルウェー等となっている。
 この他の「液体貨物船」は「液化ガス船」、「化学薬品船」、「その他」で計3,542隻、2,914万総トンとなっている。
 (2)「撒積貨物船」
 広義の「撒積貨物船」は全体で6,409隻、1億5,738万総トン(総船腹比21.%)。平均船齢14年で、前年比244隻、569万総トンの増加である。
 このうち、狭義の「撒積貨物船(ギアレ)」は、4,957隻、1億3,541万総トンで、前年比158隻、69.万総トンの増加である。この主要船籍国は、リベリア(シェア2.%)、リベリア、キプロス、ギリシャ、マルタ、中国等である。
 (3)「その他の貨物船」
 全体で2万8,268隻、1億4,936万総トン(総船腹比23.4%)。平均船齢9年で、前年比769隻、697万総トンの増加である。
 a)このうち、「一般貨物船」は1万7,511隻、5,716万総トン、平均船齢21年で、前年比33.隻増、42万総トンの増加である。主要船籍国は、パナマ、中国、キプロス、ロシア、バハマ等で、近年バハマ籍が急増している。
 b)「コンテナ船」は、1,949隻、4,310万総トンで、前年比186隻、436万総トン(11.2%増)と大幅に増加している。主要船籍国は、パナマ、ドイツ、リベリア、米国、台湾、シンガポール等である。日本は1位を下している。
 c)「RORO貨物船」は、1,711隻、2,128万総トン、平均船齢15年で、主要船籍国はパナマ、ノルウェー、リベリア、スウェーデン等である。なお、わが国でいう「自動車専用船」は同統計ではほとんど「RORO貨物船」として集計されている。
 ④「その他の商用船」
 上記以外の「その他の商用船」(含む漁せんきょう平成9年0月号)

【表1】船型別区分および船齢別区分
 隻数手続トン構成比

船型区分
 11 計
 1 湖
 2: 日・e
 2: 日・e
 船)は3万2,167隻、2,563万総トンで、隻数では46.5%となるが、総トンベースでは5.0%のシェアを占めるにすぎない。
 船型別構成、船齢別構成
 船型別の船腹構成は表5上段のとおりである。隻数ベースでは、半数以上が1,000総トン未満の船舶である。トン数ベースでは、4,000~50,000総トン未満の船舶が全体の55.8%(昨年末は55.9%)を占めている。
 また、船齢別の船腹構成は表6下段のとおりである。船齢10年未満の船舶は1万9,965隻、1億7,924万総トン(35.3%)で、前年比160隻増、876万総トン増である。他方、20年以上の船舶は36,786隻、1億4,261万総トンで、前年に対して2,116隻、1,958万総トンの増加となっている。
 1980年代前半から全般的に船舶の老齢化が進んでいるが、1993年以降は、老齢船とともに若年船も増加するという変化が見られ、1996年もこの傾向が顕れた。
 ※次号では、船舶の建造と消失等について掲載予定。

ア(シェア19.2%)、パナマ、ノルウェー等とな

「液体貨物船」は「液化ガス船」、「その他」で計3,542隻、

貨物船」は全体で6,409隻、(総船腹比31.0%)、平均年比244隻、569万総トン

の「撒積貨物船(ギアレ)」は、1億3,541万総トンで、0万総トンの増加である。

バ、パナマ(シェア20.8%)、ロス、ギリシャ、マルタ、

物船」

68隻、1億4,936万総トン)、平均船齢19年で、前年

「一般貨物船」は1万7,511

トン、平均船齢21年で、

、42万総トンの増加であ

る。主要船籍国は、パナマ、中国、キプロス、ロシア、バハマ等で、近年バハマ籍が急増している。

b)「コンテナ船」は、1,949隻、4,310万総トンで、前年比186隻、436万総トン(11.2%増)と大幅に増加している。主要船籍国は、パナマ、ドイツ、リベリア、米国、台湾、シンガポール等である。日本は順位を下している。

c)「RORO貨物船」は、1,711隻、2,128万総トン、平均船齢15年で、主要船籍国はパナマ、ノルウェー、リベリア、スウェーデン等である。なお、わが国でいう「自動車専用船」は同統計ではほとんど「RORO貨物船」として集計されている。

(4)「その他の商用船」
 上記以外の「その他の商用船」(含む漁

【表6】 船型別区分および船齢別区分

	隻数	千総トン	構成比%	
船型別区分	100~999	50,913	16,958	3.3
	1,000~3,999	13,782	30,621	6.0
	4,000~9,999	6,781	43,951	8.7
	10,000~19,999	5,744	82,893	16.3
	20,000~29,999	2,556	61,879	12.2
	30,000~49,999	2,462	94,538	18.6
	50,000~69,999	849	48,773	9.6
	70,000~99,999	631	51,106	10.1
	100,000~139,999	275	33,855	6.7
	140,000~	271	43,299	8.5
合計	84,264	507,873	100.0	
船齢別区分	0~4年	9,231	107,480	21.2
	5~9年	10,734	71,762	14.1
	10~14年	12,588	91,179	18.0
	15~19年	14,925	94,844	18.7
	20~24年	13,867	102,136	20.1
25年~	22,919	40,473	8.0	

船)は3万9,167隻、2,563万総トンで、隻数では46.5%となるが、総トンベースでは5.0%のシェアを占めるにすぎない。

4. 船型別構成、船齢別構成

船型別の船腹構成は表5上段のとおりである。

隻数ベースでは、半数以上が1,000総トン未満の船舶である。トン数ベースでは、4,000~50,000総トン未満の船舶が全体の55.8%(昨年末は55.9%)を占めている。

また、船齢別の船腹構成は表6下段のとおりである。船齢10年未満の船舶は1万9,965隻、1億7,924万総トン(35.3%)で、前年比160隻増、876万総トン増である。他方、20年以上の船舶は36,786隻、1億4,261万総トンで、前年に対して2,116隻、1,958万総トンの増加となっている。

1980年代前半から全般的に船舶の老齢化が進んでいるが、1993年以降は、老齢船とともに若年船も増加するという変化が見られ、1996年もこの傾向が顕れた。

※次号では、船舶の建造と消失等について掲載予定。

業界探訪
訪問団体社団法人
設立
設立
日本機械工業連合会
昭和27年(1952年)4月2日
戦後の産業復興をめざし多くの機種別
工業会が設立される中で、わが国機械
産業を本格的に復興するには工業会相
互の連携や、総合的な振興策の推進が
必要であるとして、昭和27年4月2日、
法人36社・団体23団体の会員をもって
当会の前身である日本機械工業会が創
立された。その後、昭和29年9月20日、
日本機械工業連合会と改称、さらに昭
和33年8月1日付をもって法人化され、
今日の(株)日本機械工業連合会が設立
された。
当会は創立当初よりわが国機械産業
の総合的発展を目的とし、産業全体に
共通する課題への対応を中心に活動し
ている。例えば昭和30年代後半には国
産機械使用促進運動を展開、40年代に
は海外事業調査団派遣と共に資本自由
化を提言するなど産業発展基盤の整備
に力を注ぐとともに、輸出に対しても
付加価値関税制度、為替変動保険制度
の実現を図った。また、高度成長の続
機長事
組合理
所在地

く50年代には社債発行限度枠拡大、投
資促進税制の実現、機電法に代わる機
情法の制定推進に協力するなどその時
代に必要な施策の実現に向け、機械業
界の意見を集約、要望し、その実現に
努めており、平成14年(2002年)4月
には創立50周年を迎える。
佐波正一(東芝相談役)
47名(会長・副会長6名、常務理事3
名を含む)
法人会員53社、団体会員68団体
東京都港区芝公園3-5-8
機械振興会館
目的と事業
当連合会は、機械工業の総合的な進歩発展を
▲情報資料室
せんきょう平成9年6月号

業界探訪



訪問団体 社団法人 日本機械工業連合会

設立 昭和27年(1952年)4月2日

沿革 戦後の産業復興をめざし多くの機種別工業会が設立される中で、わが国機械産業を本格的に復興するには工業会相互の連携や、総合的な振興策の推進が必要であるとして、昭和27年4月2日、法人36社・団体23団体の会員をもって当会の前身である日本機械工業会が創立された。その後、昭和29年9月20日、日本機械工業連合会と改称、さらに昭和33年8月1日付をもって法人化され、今日の(株)日本機械工業連合会が設立された。

当会は創立当初よりわが国機械産業の総合的発展を目的とし、産業全体に共通する課題への対応を中心に活動している。例えば昭和30年代後半には国産機械使用促進運動を展開、40年代には海外事業調査団派遣と共に資本自由化を提言するなど産業発展基盤の整備に力を注ぐとともに、輸出に対しても付加価値関税制度、為替変動保険制度の実現を図った。また、高度成長の続

く50年代には社債発行限度枠拡大、投資促進税制の実現、機電法に代わる機情法の制定推進に協力するなどその時代に必要な施策の実現に向け、機械業界の意見を集約、要望し、その実現に努めており、平成14年(2002年)4月には創立50周年を迎える。

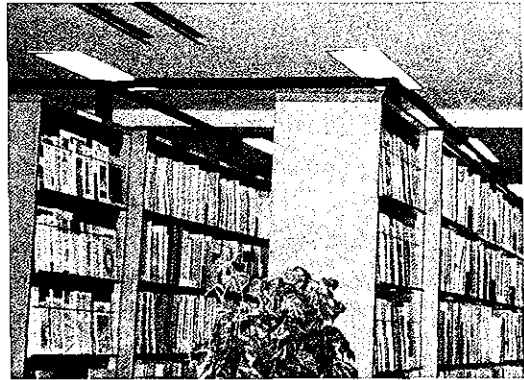
組織

- 会長 佐波正一(東芝 相談役)
- 理事 47名(会長・副会長6名、常務理事3名を含む)
- 会員 法人会員53社、団体会員56団体
- 所在地 東京都港区芝公園3-5-8

機械振興会館

目的と事業

当連合会は、機械工業の総合的な進歩発展を



▲情報資料室

韓韓園園園園園四第87回
 失火のお詫びにもたらされた
 古代日本の大型船建造技術
 それまで船といえはせいぜい丸木舟しかなか
 った日本で、突然、遣隋使船や遣唐使船のよう
 な渡海用大型船が建造された理由は、おおむね
 謎とされている。しかしそれ以前から、すでに
 朝鮮半島との交流は盛んで、そこから流入した
 技術がベースとなったことは確かなようだ。
 そうした技術導入の歴史を象徴する事件が応
 神3/年(5世紀頃、記紀の記述に基づく年代で
 特定できない)に起こったといわれる武庫の港
 の大火災。
 応神帝は、20余年愛用した公用船「枯野」が
 老朽化したため、諸国に命じて新たに500隻の
 船を建造させた。その500隻の献上船が武庫の
 港(当時の難波の外港で、一説には後の兵庫と
 もいわれる)に集められたとき、ちょうど滞在
 していた新羅使節の船から出た火が延焼して、
 ほとんどの船を焼き尽くしてしまった。
 新羅王はこれに恐縮し、応神帝に新羅の船匠
 を献上して謝罪する。この船匠たちが持ち込ん
 だ技術は日本の造船のレベルを一気に引き上げ
 た。当時の新羅の船は、すでに渡海用の準構造
 船(刳舟をベースに多数の木材を組み合わせて
 構造化した船)の水準に達していたのだ。
 こうして流入した大陸の技術が、その後さら
 に成熟し、やがて遣隋使船や遣唐使船のよう
 な大型準構造船の建造に結実したのである。
 その後、中国の技術も導入され、日本の造船
 技術はより高度になるが、やがて遣唐使派遣の
 終焉とともに技術の伝承は途絶えてしまう。
 政治制度から美術、建築まで、当時積極的に
 輸入された外来文化のほとんどが、その後の日
 本社会に見事に定着したのに対し、こと造船技
 術だけは痕跡もなく消えてしまった。遣隋使船
 や遣唐使船が建造できた理由より、こちらの方
 が、むしろ歴史上の大きな謎といえそうだ。
 操船シミュレータで体験する
 実船さながらの仮想航海
 航空機の世界では、かなり以前から操縦訓練
 用のフライトシミュレータが使われていたが、
 最近では、船舶の分野でも、3次元映像や音響な
 どのマルチメディア技術を駆使した操船シミュ
 レータが積極的に導入されている。
 シミュレータは、実船を模して作られたリアル
 な模擬船橋とその前面に設置されたラウンド
 スクリーン、データ計算や画像処理用のコンピ
 ュータなどによって構成される。
 シミュレーションに使われるデータには、タン
 カー、LNG船、コンテナ船など多様なモデル
 が用意され、港湾、狭水道など、実際の地形
 に基づくデータも豊富。さらに風、波、潮流な
 無断転載を禁じます。社団法人 日本船主協会©

海運雑学ゼミナール 第87回

失火のお詫びにもたらされた 古代日本の大型船建造技術

それまで船といえはせいぜい丸木舟しかなか
 った日本で、突然、遣隋使船や遣唐使船のよう
 な渡海用大型船が建造された理由は、おおむね
 謎とされている。しかしそれ以前から、すでに
 朝鮮半島との交流は盛んで、そこから流入した
 技術がベースとなったことは確かなようだ。
 そうした技術導入の歴史を象徴する事件が応
 神31年(5世紀頃、記紀の記述に基づく年代で
 特定できない)に起こったといわれる武庫の港
 の大火災。

応神帝は、20余年愛用した公用船「枯野」が
 老朽化したため、諸国に命じて新たに500隻の
 船を建造させた。その500隻の献上船が武庫の
 港(当時の難波の外港で、一説には後の兵庫と
 もいわれる)に集められたとき、ちょうど滞在

していた新羅使節の船から出た火が延焼して、
 ほとんどの船を焼き尽くしてしまった。

新羅王はこれに恐縮し、応神帝に新羅の船匠
 を献上して謝罪する。この船匠たちが持ち込ん
 だ技術は日本の造船のレベルを一気に引き上げ
 た。当時の新羅の船は、すでに渡海用の準構造
 船(刳舟をベースに多数の木材を組み合わせて
 構造化した船)の水準に達していたのだ。

こうして流入した大陸の技術が、その後さら
 に成熟し、やがて遣隋使船や遣唐使船のよう
 な大型準構造船の建造に結実したのである。

その後、中国の技術も導入され、日本の造船
 技術はより高度になるが、やがて遣唐使派遣の
 終焉とともに技術の伝承は途絶えてしまう。

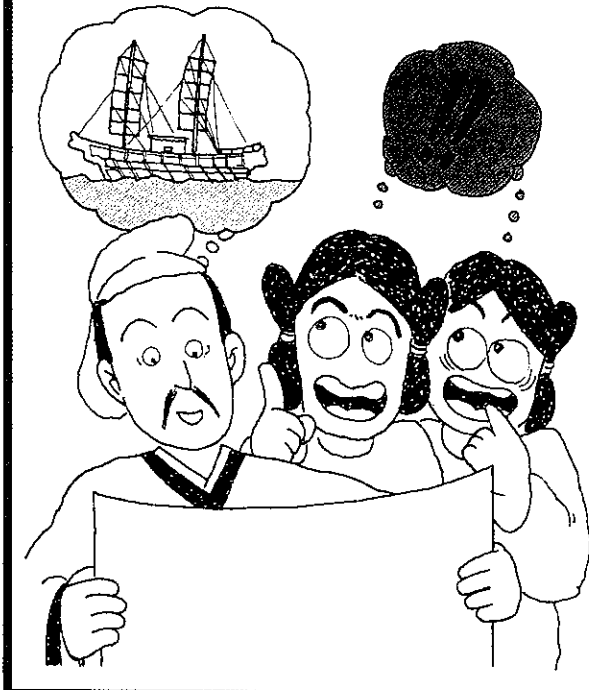
政治制度から美術、建築まで、当時積極的に
 輸入された外来文化のほとんどが、その後の日
 本社会に見事に定着したのに対し、こと造船技
 術だけは痕跡もなく消えてしまった。遣隋使船
 や遣唐使船が建造できた理由より、こちらの方
 が、むしろ歴史上の大きな謎といえそうだ。

操船シミュレータで体験する 実船さながらの仮想航海

航空機の世界では、かなり以前から操縦訓練
 用のフライトシミュレータが使われていたが、
 最近では、船舶の分野でも、3次元映像や音響な
 どのマルチメディア技術を駆使した操船シミュ
 レータが積極的に導入されている。

シミュレータは、実船を模して作られたリアル
 な模擬船橋とその前面に設置されたラウンド
 スクリーン、データ計算や画像処理用のコンピ
 ュータなどによって構成される。

シミュレーションに使われるデータには、タン
 カー、LNG船、コンテナ船など多様なモデル
 が用意され、港湾、狭水道など、実際の地形
 に基づくデータも豊富。さらに風、波、潮流な

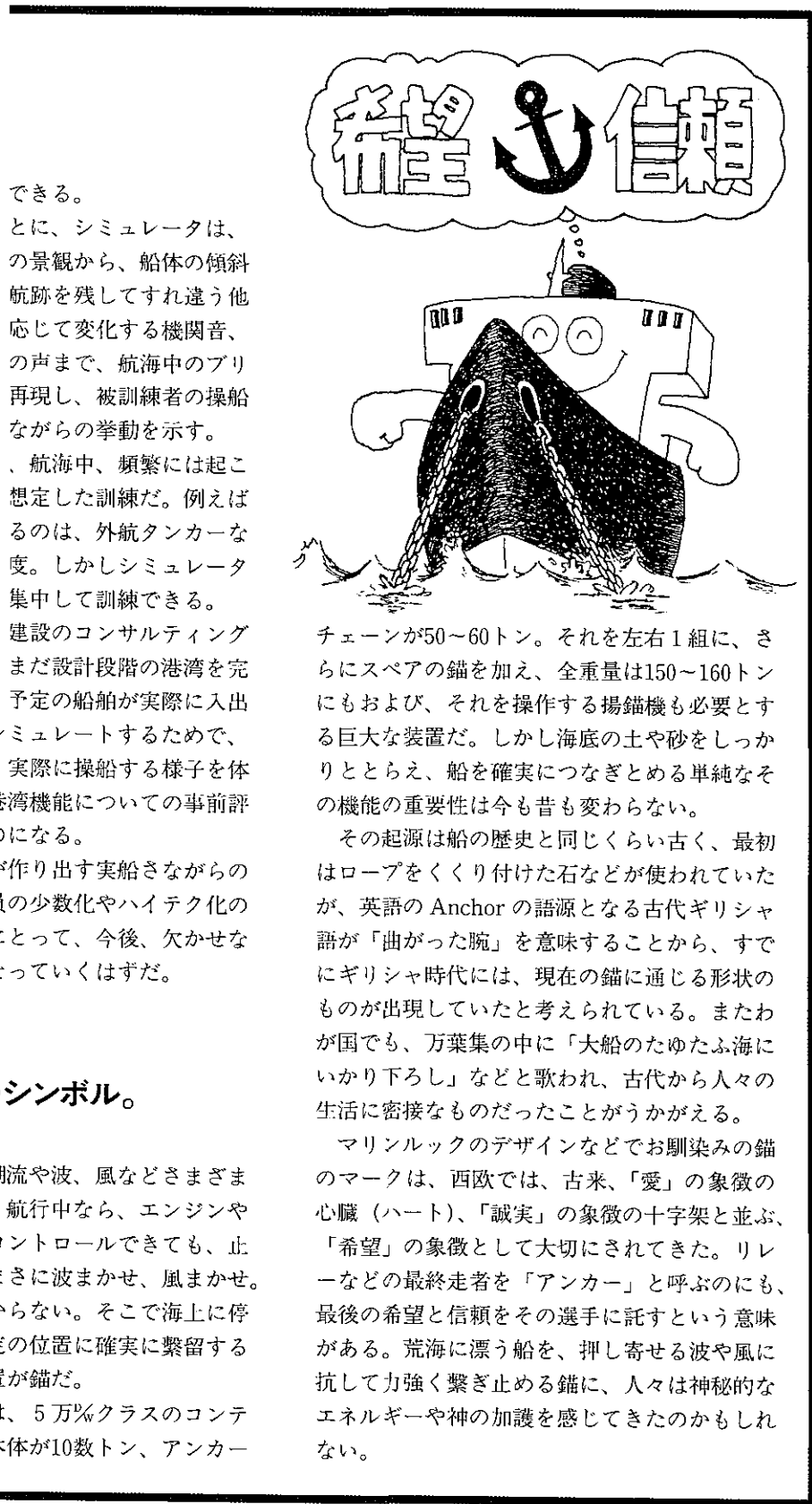


無断転載を禁じます。社団法人 日本船主協会©

この外力も任意に設定できる。こうしたデータをもとに、シミュレータは、時々刻々変化する周囲の景観から、船体の傾斜に応じて傾く水平線、航跡を残してすれ違う他船、エンジン回転数に応じて変化する機関音、さらには汽笛やカモメの声まで、航海中のブリッジの状況をリアルに再現し、被訓練者の操船指示に応じて、実船さながらの挙動を示す。威力を発揮するのは、航海中、頻繁には起こらない場面や非常時を想定した訓練だ。例えば出入港を実際に経験するのは、外航タンカーなどでは7ヵ月に1回程度。しかしシミュレータなら短期間に何度でも集中して訓練できる。さらには最近、港湾建設のコンサルディングなどにも応用される。また設計段階の港湾を完成状態で表現し、配船予定の船舶が実際に出入港する様子を事前にシミュレートするために、机上の計算ではなく、実際に操船する様子を体験してみることで、港湾機能についての事前評価はより現実的なものになる。

操船シミュレータが作り出す実船さながらの仮想航海は、配乗定員の少数化やハイテク化の進む海運の安全運航にとって、今後、欠かせない重要技術の一つとなっていくはずだ。

錨のマークは希望と信頼のシンボル。海上では、潮流や波、風などさまざまな外力を受け続ける。航行中なら、エンジンや帆、櫂、舵の力で、コントロールできても、止まっているときは、まさに波まかせ、風まかせ。どこへ流されるか分からない。そこで海上に停泊している船を、所定の位置に確実に繋留するために考案された装置が錨だ。現代の大型船の錨は、5万8千クラスのコンテナ船を例にとれば、本体が10数トン、アンカーチェーンが5、～6、トン、それを左右1組に、さらにスベアの錨を加え、全重量は15、～180トンにもおよび、それを操作する揚錨機も必要とする巨大な装置だ。しかし海底の土や砂をしっかりとらえ、船を確実につなぎとめる単純なその機能の重要性は今も昔も変わらない。その起源は船の歴史と同じくらい古く、最初はロープをくくり付けた石などが使われていたが、英語のAnchorの語源となる古代ギリシャ語が「曲がった腕」を意味することから、すでにギリシャ時代には、現在の錨に通じる形状のものが出現していたと考えられている。またわが国でも、万葉集の中に「大船のたゆたふ海にいかり下ろし」などと歌われ、古代から人々の生活に密接なものだったことがうかがえる。マリルックのデザインなどでお馴染みの錨のマークは、西欧では、古来、「愛」の象徴の心臓(ハート)、「誠実」の象徴の十字架と並ぶ、「希望」の象徴として大切にされてきた。リレーなどの最終走者を「アンカー」と呼ぶのにも、最後の希望と信頼をその選手に託すという意味がある。荒海に漂う船を、押し寄せる波や風に抗して力強く繋ぎ止める錨に、人々は神秘的なエネルギーや神の加護を感じてきたのかもしれない。



できる。とに、シミュレータは、の景観から、船体の傾斜航跡を残してすれ違う他船に応じて変化する機関音、の声まで、航海中のブリッジ再現し、被訓練者の操船ながらの挙動を示す。、航海中、頻繁には起こ想定した訓練だ。例えばるのは、外航タンカーな度。しかしシミュレータ集中して訓練できる。建設のコンサルティングまだ設計段階の港湾を完予定の船舶が実際に出入

チェーンが50～60トン。それを左右1組に、さらにスベアの錨を加え、全重量は150～160トンにもおよび、それを操作する揚錨機も必要とする巨大な装置だ。しかし海底の土や砂をしっかりとらえ、船を確実につなぎとめる単純なその機能の重要性は今も昔も変わらない。

その起源は船の歴史と同じくらい古く、最初はロープをくくり付けた石などが使われていたが、英語の Anchor の語源となる古代ギリシャ語が「曲がった腕」を意味することから、すでにギリシャ時代には、現在の錨に通じる形状のものが出現していたと考えられている。またわが国でも、万葉集の中に「大船のたゆたふ海にいかり下ろし」などと歌われ、古代から人々の生活に密接なものだったことがうかがえる。

マリルックのデザインなどでお馴染みの錨のマークは、西欧では、古来、「愛」の象徴の心臓(ハート)、「誠実」の象徴の十字架と並ぶ、「希望」の象徴として大切にされてきた。リレーなどの最終走者を「アンカー」と呼ぶのにも、最後の希望と信頼をその選手に託すという意味がある。荒海に漂う船を、押し寄せる波や風に抗して力強く繋ぎ止める錨に、人々は神秘的なエネルギーや神の加護を感じてきたのかもしれない。

港へ入る様子を事前にシミュレートするために、机上の計算ではなく、実際に操船する様子を体験してみることで、港湾機能についての事前評価はより現実的なものになる。

操船シミュレータが作り出す実船さながらの仮想航海は、配乗定員の少数化やハイテク化の進む海運の安全運航にとって、今後、欠かせない重要技術の一つとなっていくはずだ。

錨のマークは希望と信頼のシンボル。

船は、海上では、潮流や波、風などさまざまな外力を受け続ける。航行中なら、エンジンや帆、櫂、舵の力で、コントロールできても、止まっているときは、まさに波まかせ、風まかせ。どこへ流されるか分からない。そこで海上に停泊している船を、所定の位置に確実に繋留するために考案された装置が錨だ。

現代の大型船の錨は、5万%クラスのコンテナ船を例にとれば、本体が10数トン、アンカー

5月1日に行われた英国の総選挙で、43歳のオックスフォード大学出身の法廷弁護士トニー・ブレアに率いられた労働党が地滑り的な大勝を博したのは、まだ記憶に新しいことと思います。この労働党の副党首ジョン・プレスコットは、かつて客船のスケジュールとして働いていたこともある生粋の労働組合育ちで、18年ぶりの労働党政権では副首相として運輸・環境そして地方行政をみることとなっています。彼については別途書く機会もあろうかと思いたすので、ここでは彼の下で運輸政務次官(UNDER-SECRETARY)となったグレンダ・ジャクソン女史をご紹介します。彼女は有名な女優で、1970年代には「WOMEN IN LOVE」および「A TOUCH OF CLASS」(邦題「ウィークエンド・ラブ」)で2度にわたってアカデミー賞を受賞しており、その他舞台での受賞は数限りなく、その庶民的な風貌で広く英国国民に親しまれています。その大女優が1992年それまで築いた国際的な名声を捨てて総選挙に労働党の候補として打って出、見事に当選しました。当時のインタビューの記事を読んでみると、保守党政権12年の間に英国の誇る国民のクオリティ・オブ・ライフが消え失せてしまった、この無念の思いを解消したいと思ひ政治家になることを決心したと語っています。また、彼女は典型的な労働者階級の出身(父親は建築労働者、母親は掃除婦)で、少女時代は貧しく、労働党政権でなければ教育も受けることはできなかっただろうとも言っています。初当選後しばらくは平議員をしていましたがすぐに頭角を表し、昨年より影の内閣の海運担当閣外相になるや海運界の問題点や要点を的確に把握し、大胆かつ舌鋒鋭く保守党の海運政策とりわけ船員の雇用問題や教育訓練について発言し、業界に強い印象を与えております。彼女の言っていることは特に目新しいものではありませんが、英国の産業および経済の再生のために英国海運は中心的な役割を果たすべきであり、英国商船隊の維持、そして英国船員の雇用の確保、そのための船員の教育訓練や養成策の拡充を強く求め、保守党政権下で英国海運が衰退していくのを激しく非難しております。彼女の責任はほとんど運輸全般におよぶため、果たしてどれだけ海運に時間を割くことができるのか、そして政権を取った労働党が海運に対し具体的に何ができるのか、これからが見所ですが、折しも「SMART」と呼ぶ新しい船員の教育訓練政策案が提出されており、労働党政権のもとでの提案が補強され実施されるのは間違いないでしょう。このSMART案はいままでのGAFT(GOVERNMENT ASSISTANCE FOR TRAINING)やDOCS(DEVELOPMENT OF CERTIFICATED SEAFARERS)に代わるもので、THE GOVERNMENT SUPPORT FOR MARITIME TRAINING SCHEMEの略語です。このSMART案は、改正STCW条約で要求される水準に見合う職員および部員の教育訓練を行うことを主眼にしており、現在のGAFTとDOCSを統合し運輸省の単一部局で運営管理するため、従来のシステムに比べ効率的かつ柔軟性が確保できるとしています。本年1月ロンドンのギルドホール大学で2、3か月に一度行われる海運経済セミナーで彼女が講演するというので出かけましたが、あいにくその晩は下院で重要な投票が行われることになり、議員はすべて足止めとなり講義はお流れとなり、代わって海運に関する自由討論会となりました。翌日出動すると当事務局の英国人スタッフが「GORGEOUS」GLENDA JACKSONの講義はどうだったと早速聞いてきました。残念ながらこの「GORGEOUS」なジャクソン女史には未だお目にかかる機会はありませんが、今後彼女の言動には十分に注意を払う必要があります。 (欧州地区事務局長 赤塚宏一) せんきょう平成9年6月号

London便り



5月1日に行われた英国の総選挙で、43歳のオックスフォード大学出身の法廷弁護士トニー・ブレアに率いられた労働党が地滑り的な大勝を博したのは、まだ記憶に新しいことと思います。この労働党の副党首ジョン・プレスコットは、かつて客船のスケジュールとして働いていたこともある生粋の労働組合育ちで、18年ぶりの労働党政権では副首相として運輸・環境そして地方行政をみることとなっています。彼については別途書く機会もあろうかと思いたすので、ここでは彼の下で運輸政務次官(UNDER-SECRETARY)となったグレンダ・ジャクソン女史をご紹介します。彼女は有名な女優で、1970年代には「WOMEN IN LOVE」および「A TOUCH OF CLASS」(邦題「ウィークエンド・ラブ」)で2度にわたってアカデミー賞を受賞しており、その他舞台での受賞は数限りなく、その庶民的な風貌で広く英国国民に親しまれています。その大女優が1992年それまで築いた国際的な名声を捨てて総選挙に労働党の候補として打って出、見事に当選しました。当時のインタビューの記事を読んでみると、保守党政権12年の間に英国の誇る国民のクオリティ・オブ・ライフが消え失せてしまった、この無念の思いを解消したいと思ひ政治家になることを決心したと語っています。また、彼女は典型的な労働者階級の出身(父親は建築労働者、母親は掃除婦)で、少女時代は貧しく、労働党政権でなければ教育も受けることはできなかっただろうとも言っています。初当選後しばらくは平議員をしていましたがすぐに頭角を表し、昨年より影の内閣の海運担当閣外相になるや海運界の問題点や要点を的確に把握し、大胆かつ舌鋒鋭く保守党の海運政策とりわけ船員の雇用問題や教育訓練について発言し、業界に強い印象を与えております。彼女の言っていることは特に目新しいものではありませんが、英国の産業および経済の再生のために英国海運は中心的な役割を果たすべきであり、英国商船隊の維持、そして英国船員の雇用の確保、そのための船員の教育訓練や養成策の拡充を強く求め、保守党政権下で英国海運が衰退していくのを激しく非難しております。彼女の責任はほとんど運輸全般におよぶため、果たしてどれだけ海運に時間を割くことができるのか、そして政権を取った労働党が海運に対し具体的に何ができるのか、これからが見所ですが、折しも「SMART」と呼ぶ新しい船員の教育訓練政策案が提出されており、労働党政権のもとでの提案が補強され実施されるのは間違いないでしょう。このSMART案はいままでのGAFT(GOVERNMENT ASSISTANCE FOR TRAINING)やDOCS(DEVELOPMENT OF CERTIFICATED SEAFARERS)に代わるもので、THE GOVERNMENT SUPPORT FOR MARITIME TRAINING SCHEMEの略語です。このSMART案は、改正STCW条約で要求される水準に見合う職員および部員の教育訓練を行うことを主眼にしており、現在のGAFTとDOCSを統合し運輸省の単一部局で運営管理するため、従来のシステムに比べ効率的かつ柔軟性が確保できるとしています。本年1月ロンドンのギルドホール大学で2、3か月に一度行われる海運経済セミナーで彼女が講演するというので出かけましたが、あいにくその晩は下院で重要な投票が行われることになり、議員はすべて足止めとなり講義はお流れとなり、代わって海運に関する自由討論会となりました。翌日出動すると当事務局の英国人スタッフが「GORGEOUS」GLENDA JACKSONの講義はどうだったと早速聞いてきました。残念ながらこの「GORGEOUS」なジャクソン女史には未だお目にかかる機会はありませんが、今後彼女の言動には十分に注意を払う必要があります。 (欧州地区事務局長 赤塚宏一) せんきょう平成9年6月号

その大女優が1992年それまで築いた国際的な名声を捨てて総選挙に労働党の候補として打って出、見事に当選しました。当時のインタビューの記事を読んでみると、保守党政権12年の間に英国の誇る国民のクオリティ・オブ・ライフが消え失せてしまった、この無念の思いを解消したいと思ひ政治家になることを決心したと語っています。また、彼女は典型的な労働者階級の出身(父親は建築労働者、母親は掃除婦)で、少女時代は貧しく、労働党政権でなければ教育も受けることはできなかっただろうとも言っています。初当選後しばらくは平議員をしていましたがすぐに頭角を表し、昨年より影の内閣の海運担当閣外相になるや海運界の問題点や要点を的確に把握し、大胆かつ舌鋒鋭く保守党の海運政策とりわけ船員の雇用問題や教育訓練について発言し、業界に強い印象を与えております。彼女の言っていることは特に目新しいものではありませんが、英国の産業および経済の再生のために英国海運は中心的な役割を果たすべきであり、英国商船隊の維持、そして英国船員の雇用の確保、そのための船員の教育訓練や養成策の拡充を強く求め、保守党政権下で英国海運が衰退していくのを激しく非難しております。彼女の責任はほとんど運輸全般におよぶため、果たしてどれだけ海運に時間を割くことができるのか、そして政権を取った労働党が海運に対し具体的に何ができるのか、これからが見所ですが、折しも「SMART」と呼ぶ新しい船員の教育訓練政策案が提出されており、労働党政権のもとでの提案が補強され実施されるのは間違いないでしょう。このSMART案はいままでのGAFT(GOVERNMENT ASSISTANCE FOR TRAINING)やDOCS(DEVELOPMENT OF CERTIFICATED SEAFARERS)に代わるもので、THE GOVERNMENT SUPPORT FOR MARITIME TRAINING SCHEMEの略語です。このSMART案は、改正STCW条約で要求される水準に見合う職員および部員の教育訓練を行うことを主眼にしており、現在のGAFTとDOCSを統合し運輸省の単一部局で運営管理するため、従来のシステムに比べ効率的かつ柔軟性が確保できるとしています。本年1月ロンドンのギルドホール大学で2、3か月に一度行われる海運経済セミナーで彼女が講演するというので出かけましたが、あいにくその晩は下院で重要な投票が行われることになり、議員はすべて足止めとなり講義はお流れとなり、代わって海運に関する自由討論会となりました。翌日出動すると当事務局の英国人スタッフが「GORGEOUS」GLENDA JACKSONの講義はどうだったと早速聞いてきました。残念ながらこの「GORGEOUS」なジャクソン女史には未だお目にかかる機会はありませんが、今後彼女の言動には十分に注意を払う必要があります。 (欧州地区事務局長 赤塚宏一) せんきょう平成9年6月号

雇用問題や教育訓練について発言し、業界に強い印象を与えております。彼女の言っていることは特に目新しいものではありませんが、英国の産業および経済の再生のために英国海運は中心的な役割を果たすべきであり、英国商船隊の維持、そして英国船員の雇用の確保、そのための船員の教育訓練や養成策の拡充を強く求め、保守党政権下で英国海運が衰退していくのを激しく非難しております。

彼女の責任はほとんど運輸全般におよぶため、果たしてどれだけ海運に時間を割くことができるのか、そして政権を取った労働党が海運に対し具体的に何ができるのか、これからが見所ですが、折しも「SMART」と呼ぶ新しい船員の教育訓練政策案が提出されており、労働党政権のもとでの提案が補強され実施されるのは間違いないでしょう。このSMART案はいままでのGAFT(GOVERNMENT ASSISTANCE FOR TRAINING)やDOCS(DEVELOPMENT OF CERTIFICATED SEAFARERS)に代わるもので、THE GOVERNMENT SUPPORT FOR MARITIME TRAINING SCHEMEの略語です。このSMART案は、改正STCW条約で要求される水準に見合う職員および部員の教育訓練を行うことを主眼にしており、現在のGAFTとDOCSを統合し運輸省の単一部局で運営管理するため、従来のシステムに比べ効率的かつ柔軟性が確保できるとしています。

本年1月ロンドンのギルドホール大学で2、3か月に一度行われる海運経済セミナーで彼女が講演するというので出かけましたが、あいにくその晩は下院で重要な投票が行われることになり、議員はすべて足止めとなり講義はお流れとなり、代わって海運に関する自由討論会となりました。翌日出動すると当事務局の英国人スタッフが「GORGEOUS」GLENDA JACKSONの講義はどうだったと早速聞いてきました。残念ながらこの「GORGEOUS」なジャクソン女史には未だお目にかかる機会はありませんが、今後彼女の言動には十分に注意を払う必要があります。 (欧州地区事務局長 赤塚宏一) せんきょう平成9年6月号

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

海運 日誌
 1日係留施設使用料の12時間制が、八大港および西田、大船渡、釜石、宮古、久慈、清水、田子の浦、御前崎、博多港等で導入された。(本誌5月号P.28囲み記事参照)
 12日第8回アジア船主フォーラム(ASF)がシンガポールで開催された。アジア7地域から過去最高の1.7名の代表が出席し、共同コミュニケーションとASFロゴマークを採択したほか、ASF発足以来初めてほかの国際海運関係団体との対話が行われた。
 (P.14 SHIPPING フラッシュ 2参照)
 14日日本コンテナ協会は、「1996年の日本全国諸港コンテナ取扱実績」を発表した。それによると、八大港と誌の地方港を合計した1996年の外貿コンテナ取扱量(空コンテナ含む)は前年比4.7%増の1,052万TEUで、2年連続で1,000万TEUの大台に乗った。
 15日日本政府は「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」(69CLC)と「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」(71FC)を1年後の1998年5月15日に廃棄することを決定した。これは、オランダが1996年11月15日に69CLC/71FCの1992年改正議定書(92CLC/92FC)の批准を決めたことにより、69CLC/71FCの廃棄要件を満たし、92CLC/92FC締約国においては同日より18ヵ月後にあたる1998年5月15日をもって69CLC/71FCが廃棄され、92CLC/92FCも同日より一本化されることに伴うもの。
 15日外航海運大手5社は1997年3月期決算を発表した。それによると、競争激化による北米航路などコンテナ船部門の赤字拡大や不定期船市況の下落にもかかわらず、自動車船部門の好調、円安や合理化が寄与し、前年に続き業績が回復している。
 2日自運輸省は、「1996年のわが国のクルーズなどの動向について」を発表した。それによると、1996年のクルーズ人口は前年比13.9%減の19万4,000人となった。
 4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、事前協議制度改善協議会(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、作業部会での協議内容の報告や今後の改善協議について意見交換が行われた。
 給自海運造船合理化審議会海運対策部会(部会長・犬井圭介 全日空エンタプライズ会長)が開催され、「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」と題した報告書が取りまとめられた。
 (P.8 SHIPPING フラッシュ 1参照)
 ◎日本港運協会は、全国港湾労働組合協議会(全国港湾)と全日本港湾運輸労働組合同盟(港運同盟)が、3月1日以降中断されていた日曜荷役の6月1日からの再開について了解した旨、運輸省に報告した。
 せんきょう平成9年6月号

海運日誌

5月

1日 係留施設使用料の12時間制が、八大港お船渡、釜石、宮古、久慈、清水、御前崎、博多港等で導入さ
 ;月号P.28囲み記事参照)

2日 ア船主フォーラム(ASF)が
 で開催された。アジア7地域
 の107名の代表が出席し、共
 とASFロゴマークを採択し
 、発足以来初めてほかの国際
 との対話が行われた。

14日 ナ協会は、「1996年の日本全

国諸港コンテナ取扱実績」を発表した。それによると、八大港と35の地方港を合計した1996年の外貿コンテナ取扱量(空コンテナ含む)は前年比4.7%増の1,052万TEUで、2年連続で1,000万TEUの大台に乗った。

15日 日本政府は「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」(69CLC)と「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」(71FC)を1年後の1998年5月15日に廃棄することを決定した。これは、オランダが1996年11月15日に69CLC/71FCの1992年改正議定書(92CLC/92FC)の批准を決めたことにより、69CLC/71FCの廃棄要件を満たし、92CLC/92FC締約国においては同日より18ヵ月後にあたる1998年5月15日をもって69CLC/71FCが廃棄され、92CLC/92FC

に一本化されることに伴うもの。

18日 外航海運大手5社は1997年3月期決算を発表した。それによると、競争激化による北米航路などコンテナ船部門の赤字拡大や不定期船市況の下落にもかかわらず、自動車船部門の好調、円安や合理化が寄与し、前年に続き業績が回復している。

26日 運輸省は、「1996年のわが国のクルーズなどの動向について」を発表した。それによると、1996年のクルーズ人口は前年比13.9%減の19万4,000人となった。

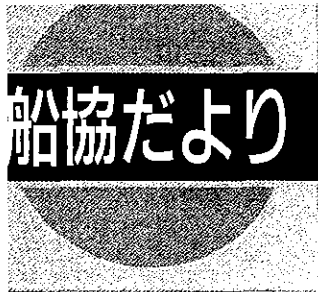
29日 日本の港運慣行に対し米国連邦海事委員会(FMC)が提案している制裁措置問題で、事前協議制度改善協議会(運輸省、当協会、港湾協議会、外国船舶協会、日本港運協会)が開催され、作業部会での協議内容の報告や今後の改善協議について意見交換が行われた。

30日 海運造船合理化審議会海運対策部会(部会長・犬井圭介 全日空エンタプライズ会長)が開催され、「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」と題した報告書が取りまとめられた。

(P.8 SHIPPING フラッシュ 1参照)

◎ 日本港運協会は、全国港湾労働組合協議会(全国港湾)と全日本港湾運輸労働組合同盟(港運同盟)が、3月10日以降中断されていた日曜荷役の6月1日からの再開について了解した旨、運輸省に報告した。

5月の定例理事会の様相
 (5月28日、日本船主協会役員会議室において開催)
 総務委員会関係報告事項
 1. 平成9年度広報活動方針について
 平成9年度の活動方針については、前年度の活動方針を基本的に踏襲する。
 また、本年は当協会創立50周年の記念すべき年であるので、広報関係の記念事業を上記の経営的活動と併せて実施する。
 2. 当協会50周年および「海の日」を中心とする広報活動について (P.22囲み記事参照)
 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への対応について
 (P.8 SHIPPINGフラッシュ1参照)
 2. 第6回アジア船主フォーラム(ASF)の様相について
 (P.14 SHIPPINGフラッシュ2参照)
 法務保険委員会関係報告事項
 1. IMO第75回法律委員会の様相について
 (P.26海運ニュース1参照)
 港湾物流委員会関係報告事項
 1. 係留施設使用料の12時間制導入状況および未導入港への再要望について
 (P.38要望書参照)
 近海内航部会報告事項
 1. 業種雇用安定法(労働省)および船特法(運輸省)に基づく政令指定業種(近海海運業)の指定について(省略)
 会員異動
 ○退会
 平成9年4月3日付
 永井海運株式会社(京浜地区所属)
 平成9年6月1日現在の会員数145社
 (京浜94社、阪神40社、九州11社)
 陳情書・要望書(4月)
 宛先:水産庁
 件名:備讃瀬戸における船舶航行の安全確保
 要旨:備讃瀬戸東海域において例年3~5月に行われる「こませ網漁業」によって、海上交通安全法に則り航行している船舶の安全が脅かされており、その安全対策が早急にとられるよう海上保安庁との連携等を要請した。
 海運関係の公布法令(5月)
 ◎ 航路標識法施行規則の一部を改正する省令(運輸省令第30号、平成9年5月6日公布、平成9年5月6日施行)
 国際会議の開催予定(7月)
 IMO第43回航行安全小委員会(NAV43)
 7月14日~18日 ロンドン
 せんきょう平成9年6月号



5月の定例理事会の様相

5月28日、日本船主協会役員会議室において開催)

総務委員会関係報告事項

1. 平成9年度広報活動方針について
 平成9年度の活動方針については、前年度の活動方針を基本的に踏襲する。
 また、本年は当協会創立50周年の記念すべき年であるので、広報関係の記念事業を上記の経営的活動と併せて実施する。
 2. 当協会50周年および「海の日」を中心とする広報活動について (P.22囲み記事参照)

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への対応について
(P.8 SHIPPINGフラッシュ1参照)
2. 第6回アジア船主フォーラム(ASF)の様相について
(P.14 SHIPPINGフラッシュ2参照)

法務保険委員会関係報告事項

1. IMO 第75回法律委員会の様相について
(P.26海運ニュース1参照)

港湾物流委員会関係報告事項

1. 係留施設使用料の12時間制導入状況および未導入港への再要望について
(P.38要望書参照)

近海内航部会報告事項

1. 業種雇用安定法(労働省)および船特法(運輸省)に基づく政令指定業種(近海海運業)の指定について(省略)

会員異動

○退会

平成9年4月30日付
 永井海運株式会社(京浜地区所属)
 平成9年6月1日現在の会員数145社
 (京浜94社、阪神40社、九州11社)

陳情書・要望書(4月)

- 宛先:水産庁
件名:備讃瀬戸における船舶航行の安全確保
要旨:備讃瀬戸東海域において例年3~5月に行われる「こませ網漁業」によって、海上交通安全法に則り航行している船舶の安全が脅かされており、その安全対策が早急にとられるよう海上保安庁との連携等を要請した。
- 宛先:水産庁
件名:備讃瀬戸における船舶航行の安全確保
要旨:備讃瀬戸東海域において例年3~5月に行われる「こませ網漁業」によって、海上交通安全法に則り航行している船舶の安全が脅かされており、その安全対策が早急にとられるよう海上保安庁との連携等を要請した。

海運関係の公布法令(5月)

- ◎ 航路標識法施行規則の一部を改正する省令(運輸省令第30号、平成9年5月6日公布、平成9年5月6日施行)

国際会議の開催予定(7月)

IMO 第43回航行安全小委員会(NAV43)
 7月14日~18日 ロンドン

海運統計
 わが国貿易額の推移
 輸出
 年月
 (FOB)
 1995年5月
 40,486
 2,664
 輸入
 (CIF)
 1995年5月
 40,486
 2,664
 入の出超
 (単位:10億円)
 前年比・前年同期比(%)
 輸出輸入
 7,801日.6
 12,細3
 9,冊2
 mm

 cm
 1
 2 対米ドル相場推移(銀行間直物相場)
 年月平均最高値
 拍85
 19日0
 1冊3
 1冊4
 1冊5
 拍8
 19冊年6月
 縮.8
 12.51冊7年1月
 10.83
 200.50
 144.冊124.30
 12日.62119.15134.75
 100.50
 9右.45109.00
 80.a0
 10日.7日110.31
 10日.日5
 m9.縮
 n2.縮
 112.2e
 1/2.81
 107.8口
 107.20
 108.冊
 108.冊
 11エ.15
 112.20
 122行0
 1冊.興
 n4.口0
 110.00
 日.不定期船自由市場の成約状況
 (単位:千M/T)
 区分

区分	ム計	海	航 シングル	海	用 [品目	船 別	内訳	肥料	その他	Trip	定期用船
年次	口	2.4船	航海	穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	1.1%	102,775	PE.rbd
円田	127,095	2.4船	124.田2	苜,022	挽.5宛	44.弱4	7田	ヨ.519	5.胆3	25,131	25,131
1冊2	/冊.312	ε.470	179.31日	54.7丁目	54.721	61.1併	5冊	2.0田	4.023	1,006	1,006
泊船	1マ.7翻	U.2船	1冊.2給	苜.0鴉	歩2./日	59.1併	408	a.357	1.00后	81/	工団.5船
1冊4	1冊.37日	4.田1	759.714	9冊	251	6日.2冊	2,634	4,430	1,630	1冊.407	40.8冊
m95	172,642	2.4花	1併.7訂	4日.マ5	52.評1	57.251	1,526	1,941	5,054	154,802	42.白
田go	20ヨ.如7	16.5%	200.92日	54.374	09.5.9	66.529	ヨ98	3,251	5,501	144,561	29,815
13069	10.5%	HO	16.5%	5.0%	5.675	4.船1	35	475	262	192	8,815
10	19,501	199	19,302	e.苜2	4,015	7,146	o	244	716	89	13,597
n	15,217	12	15,0	3,718	5,565	4,600	29	125	991	50	14,028
12	9,669	0	9,669	2,448	3,319	3,275	124	117	386	0	13,996
1997	15,冊6	12	15,冊4	4,142	5,019	5,252	胎	307	1,140	11	16,139
2	E.2冊	300	12,冊6	2,5田	4,628	3,940	o	354	436	35	12,433
3	15,057	3日0	15,297	3.3併	5,729	5,321	77	H3	明君	70	12,759
4	18,469	2田	18,2.5	8.肥	0,7	5,591	π	4詔	992	0	13,764
5	15,639	o	15,田9	3,486	6,評7	4,710	1冊	753	61	11,201	2,822

注
 ①マリティム・リサーチ資料による。②品目別はシングルものの合計。③年毎は暦年。
 せんきょう平成9年6月号

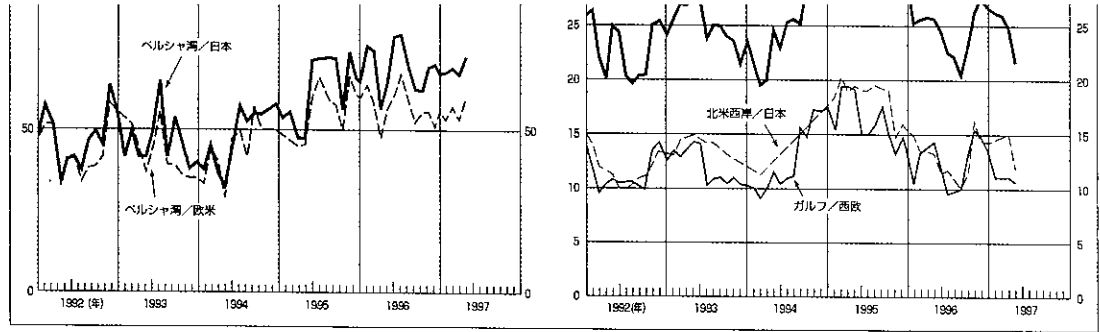
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530	
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003	
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876	
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	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	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	
4	18,469	264	18,205	5,068	6,047	5,591	74	433	992	0	13,764	4,161	
5	15,639	0	15,639	3,486	6,377	4,710	163	89	753	61	11,201	2,822	

(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。

4. 原油(ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本			ペルシヤ湾/欧米		
	1995	1996	1997	1995	1996	1997
1	60.00	54.50	67.50	66.25	62.00	50.00
2	55.50	49.50	75.00	66.50	58.50	49.00
3	56.00	51.00	72.50	69.00	58.00	47.50
4	47.50	44.50	55.00	67.50	46.50	45.00
5	47.50	42.50	64.75	72.50	61.50	45.00
6	72.50	54.00	79.50			57.50
7	73.00	63.50	79.75			67.50
8	73.00	63.50	70.00			59.00
9	72.50	60.00	64.50			58.00
10	53.75	50.50	63.00			50.00
11	73.00	52.50	69.00			62.25
12	68.25	60.00	69.50			60.00

注
①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドス
のもの。③グラフの値はいずれも最高値。
④いずれも2. 万D/W以上の船舶によ
るもの。⑤穀物(ガルフ/日本■北米西岸/日本・ガルフ/西欧)
(単位:ドル)



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	67.50	46.50	45.00	40.00	47.50	39.00	52.50	45.00
5	47.50	42.50	64.75	51.50	72.50	61.50	45.00	40.00	55.00	42.50	59.50	45.00
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。

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
1	29.20	24.75	26.85	23.80	15.35	14.85
2	25.15	23.00	26.00	24.60	14.90	13.75
3	25.25	23.50	25.75	23.50	13.50	13.20
4	25.50	22.50	24.85	20.95	13.50	13.20
5	25.35	22.50	21.75	20.25	13.25	13.15
6	24.00	21.00			11.50	
7	22.50	19.90			11.75	10.25
8	22.00	20.00				
9	20.50	18.25			10.00	
10	23.00	18.75			11.85	11.30
11	26.25	22.75			16.25	14.25
12	27.50	24.00			14.50	14.25

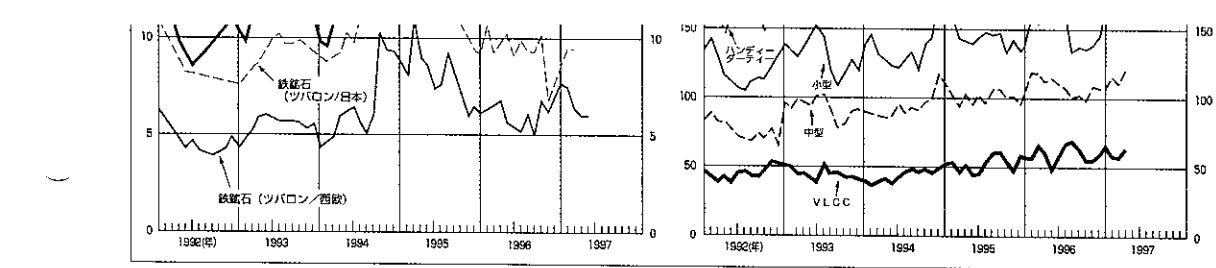
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

薄趣
ト
日、石炭（ハンブロンローズ/日本）・鉄鉱石（ツバロン/日本・ツバロン/西欧）
（単位：ドル）

月次	ハンブロンローズ/日本（石炭）				ツバロン/日本（鉄鉱石）				ツバロン/西欧（鉄鉱石）			
	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	—	—	—	9.50	—	—	—	7.75	—	—	—
2	13.00	12.95	—	—	11.00	—	—	—	6.50	6.15	7.50	6.17
3	12.75	—	—	—	9.00	—	—	—	—	—	7.35	6.00
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	11.25	—	12.00	—	10.25	—	—	—	6.80	6.25	6.10	5.65
6	11.25	—	—	—	8.25	—	—	—	—	—	6.00	5.80
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	9.90	8.10	—	—	5.15	5.10	—	—
9	—	—	—	—	9.20	9.00	—	—	6.00	4.75	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	12.75	—	—	—	10.10	—	—	—	5.00	—	—	—
12	—	—	—	—	6.75	—	—	—	6.75	—	—	—
平均	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②・いずれも万D/W
③グラフの値はいずれも最高値。
④いずれも10万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。
7.タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数												
	VLCC				中型				小型				
1	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0
2	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0
3	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0
4	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0
5	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0
6	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0
7	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0
8	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0
9	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0
10	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0
11	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0
12	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0
平均	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0	101.9145.0



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

月次	ハンブロンローズ/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	—	—	—	6.50	5.65	7.35	6.00
3	12.75	—	—	—	9.00	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	11.25	—	12.00	—	10.25	—	—	—	6.80	6.25	6.10	5.65
6	11.25	—	—	—	8.25	—	—	—	—	—	6.00	5.80
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	9.90	8.10	—	—	5.15	5.10	—	—
9	—	—	—	—	9.20	9.00	—	—	6.00	4.75	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	12.75	—	—	—	10.10	—	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	6.75	—	—	—	6.25	—	—	—
平均	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(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	58.4	109.1	155.9	201.4	237.7
4	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9	61.4	113.6	178.0	228.1	233.3	62.0	119.7	201.3	193.9	223.4
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。

01212a45日7月... 33.0503.02670 平均

埠92 19冊 田虫 埠92 19冊 田虫

埠97 1冊5 埠97 1冊5

①ロイズ・オブ・ロンドンプレスと17年11月」に合併

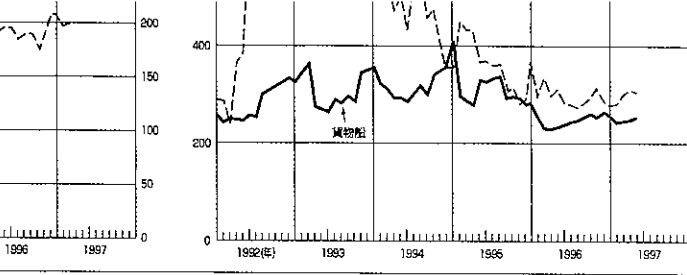
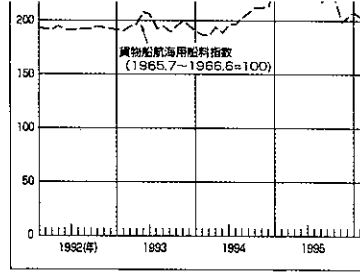
9. 係船船腹量の推移

Table with columns for month, cargo ship, tanker, and tonnage.

Table with columns for month, cargo ship, tanker, and tonnage.

Table with columns for month, cargo ship, tanker, and tonnage.

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンズリー



8. 貨物船用船料指数

Table with shipping indices for 1992-1997, categorized by month.

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネージャーによる

9. 係船船腹量の推移

Table with ship tonnage for 1995-1997, categorized by month.

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンズリー

三、船舶の出発・到着・血盟・血盟

1口スクラップ船腹量の推移

月次	乾貨物船 隻数千α丁千D/W	タンカー 隻数千G/丁千D/W	乾貨物船 隻数千G/丁千D/W	タンカー 隻数千G/丁千D/W	乾貨物船 隻数千α丁千D/W	ク'カー 隻数千G/丁千D/W	隻数千G/丁千D/W
1	298	4	295	4	295	4	
2	514	2	512	2	512	2	
3	274	2	272	2	272	2	
4	424	3	421	3	421	3	
5	212	3	210	3	210	3	
6	212	3	210	3	210	3	
7	212	3	210	3	210	3	
8	212	3	210	3	210	3	
9	212	3	210	3	210	3	
10	212	3	210	3	210	3	
11	212	3	210	3	210	3	
12	212	3	210	3	210	3	
計	2,740	11	2,720	11	2,720	11	520

①ブレメン海運経済研究所発表に
物船、コンテナ船、客船が含まれる。
末尾の計が合わない場合がある。
②300G/T 300D/W以上の船舶。
③タンカーにはLN
1口以上の船舶、④乾貨物船は兼用船、散積船、一般貨
物船、コンテナ船、客船を含む。⑤四捨五入の関係で
「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
- 世界船腹量の推移
 - 日本商船船腹量の推移
 - わが国国外航船腹量の推移
 - 世界の商用船建造状況
 - 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
 - 世界の主要品目別海上荷動き量
 - わが国の主要品目別海上荷動き量
 - わが国貿易額の推移
 - 対米ドル円相場の推移
 - 不定期船自由市場の成約状況
 - 主要航路の成約運賃(原油)
 - 主要航路の成約運賃(穀物)
 - 主要航路の成約運賃(石炭・鉄鉱石)
 - タンカー運賃指数
 - 貨物船用船料指数
 - 係船船腹量の推移
 - スクラップ船腹量の推移
 - わが国貿易の主要貨物別輸送状況
 - 日本船の輸出入別・船種別運賃収入
 - 内航船の船腹量
 - 国内輸送機関別輸送状況
 - 内航海運の主要品目別輸送実績
- ・○印の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。
せんきょう平成9年6月号

2	40	594	968	7	382	798	28	564	1,014	11	620	1,211	50	720	1,138	12	119	222
3	51	426	602	11	643	1,313	23	241	368	9	329	619						
4	27	433	751	11	700	1,392	50	577	941	15	477	903						
5	42	458	792	18	1,232	2,473	44	922	1,592	18	638	1,207						
6	21	219	352	8	362	694	46	586	1,537	7	274	568						
7	31	498	730	13	290	532	41	722	1,174	12	328	646						
8	36	318	408	12	331	651	39	786	1,312	4	145	290						
9	21	274	410	4	66	124	64	1,012	1,565	12	402	789						
10	22	131	143	8	244	491	44	654	1,064	4	179	356						
11	27	165	200	6	223	420	59	863	1,259	8	237	461						
12	28	223	364	9	202	340	48	664	987	8	107	199						
計	374	4,068	6,179	117	5,065	9,997	520	7,831	13,166	120	4,064	7,880						

(注) ①ブレ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、散積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。④タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

「海運統計」欄の各種資料の掲載は下記のとおりとなっています。

統計資料名	
1. 世界船腹量の推移	○12. 主要航路の成約運賃(穀物)
2. 日本商船船腹量の推移	○13. 主要航路の成約運賃(石炭・鉄鉱石)
3. わが国国外航船腹量の推移	○14. タンカー運賃指数
4. 世界の商用船建造状況	○15. 貨物船用船料指数
5. わが国の建造許可船舶の竣工量と造船所手持工事船舶量推移	○16. 係船船腹量の推移
6. 世界の主要品目別海上荷動き量	○17. スクラップ船腹量の推移
7. わが国の主要品目別海上荷動き量	18. わが国貿易の主要貨物別輸送状況
○8. わが国貿易額の推移	19. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入
○9. 対米ドル円相場の推移	20. 内航船の船腹量
○10. 不定期船自由市場の成約状況	21. 国内輸送機関別輸送状況
○11. 主要航路の成約運賃(原油)	22. 内航海運の主要品目別輸送実績

・○印の10項目については毎月掲載、その他の項目は適宜掲載している。

規制緩和が叫ばれはじめていた位だったのだから、まだまだ、新聞記事では主役を占めていない。
行財政改革しかり、世の中をよくするために議論をしているのか議論するために議論しているのかよくわからない。ただ感じることには、何かが変わった場合、その多くに「外圧」という言葉が入っていることだ。
一度決めたら、というよりも、現在そのようになっている、というところを変更することも、大変苦手なのか。
練馬湾の干拓工事については、多くの反対が寄せられていて、反対の理由は記事となっておかれています。反対に反対している行政編集後記
府の絶対必要であるという理由はあまり書かれていない。私が読んでいないだけなのか、書かないのか、ないのか。
いったい長良川河口関の問題はどうなったのであろう。
水質汚染はない、治水、将来の水資源確保のため必要であるとのことであったが、反論も様々にされた。水門を閉じて以降なにがどうなったのか、人の噂も75日がまだ健在なのか。
そういえば、「水に流す」という言葉があったが、高度成長期には水に流した結果、いろいろ大問題が発生した。またまだいろいろなもの水に流されているが、そろそろ水に流すという言葉は死語にしたほうがいい。
多くのごみ処理場では、ダイオキシンが煙とともにまかれています。この記事もあった。
我々の税金はいったいなにに使われているのか。ばらまかれています。税金が増え、将来年金が減りそう、医療費があがりそう、給料が増えない懐具合なのか、税金が何にかわっているのか、煙に巻かれないようにしていかなくては。
第一中央汽船株式会社
総務部総務課長
加藤和男
せんきょう 円月号 No. 443 (Vol. 38 No. 3)
発行 ◆ 平成9年6月27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1-1 (梅運ビル)
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 ◆ 7円1消費税を含む。会員については会費を含めて購読料を徴収している
せんきょう 平成9年6月号

はじめてい
?あろう。ま
に主役を占め

世の中をよ
っているのか、
っているのか
?感じるこ
?合、その多
?葉が入って

うよりも、
?いる、とい
?も、大変苦
?については、
していて、反
ってかかれて
っている行政

編集後記

府の絶対必要であるという理由はあまり書かれていない。私が読んでいないだけなのか、書かないのか、ないのか。
いったい長良川河口関の問題はどうなったのであろう。
水質汚染はない、治水、将来の水資源確保のため必要であるとのことであったが、反論も様々にされた。水門を閉じて以降なにがどうなったのか。人の噂も75日がまだ健在なのか。
そういえば、「水に流す」という言葉があったが、高度成長期には水に流した結果、いろいろ大問題が発生した。またまだいろいろなもの水に流されているが、そろそろ水に流すという言葉は死語にしたほうがいい。
多くのごみ処理場では、ダイオキシンが煙とともにまかれています。この記事もあった。
我々の税金はいったいなにに使われているのか。ばらまかれています。税金が増え、将来年金が減りそう、医療費があがりそう、給料が増えない懐具合なのか、税金が何にかわっているのか、煙に巻かれないようにしていかなくては。
第一中央汽船株式会社
総務部総務課長
加藤和男

題が発生した。またまだいろいろなもの水に流されているが、そろそろ水に流すという言葉は死語にしたほうがいい。
多くのごみ処理場では、ダイオキシンが煙とともにまかれています。この記事もあった。
我々の税金はいったいなにに使われているのか。ばらまかれています。税金が増え、将来年金が減りそう、医療費があがりそう、給料が増えない懐具合なのか、税金が何にかわっているのか、煙に巻かれないようにしていかなくては。
第一中央汽船株式会社
総務部総務課長
加藤和男

せんきょう 6月号 No. 443 (Vol. 38 No. 3)
発行 ◆ 平成9年6月27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を含めて購読料を徴収している)

44-
=鼻
紹介
会社名:神岡海運㈱
(英文名)ShmokalunCo., Ltd.
代表者(役職・氏名)取締役社長岸本堅太郎
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1
電話:03-5561-1111
FAX:03-5561-1112
E-MAIL:shmk@shmokalun.co.jp
主たる配船先「加古川・神戸～京浜・中部・瀬戸内を主航路に北海道から沖縄まで国内全域に展開」
事業概要 当社は、内航、港湾、海貨、倉庫、航空部門を有機的に機能を充実させ、多様化、高度化する物流ニーズに、迅速かつ合理的に対応できる陸、海、空の一貫輸送システムを駆使し、世界を視野に入れた国際複合一貫輸送体制の構築に向けて、幅広く企業活動を展開しています。
当協会会員は1面付。
(平成9年日月現在)

ク
ロ
ニ
ニ

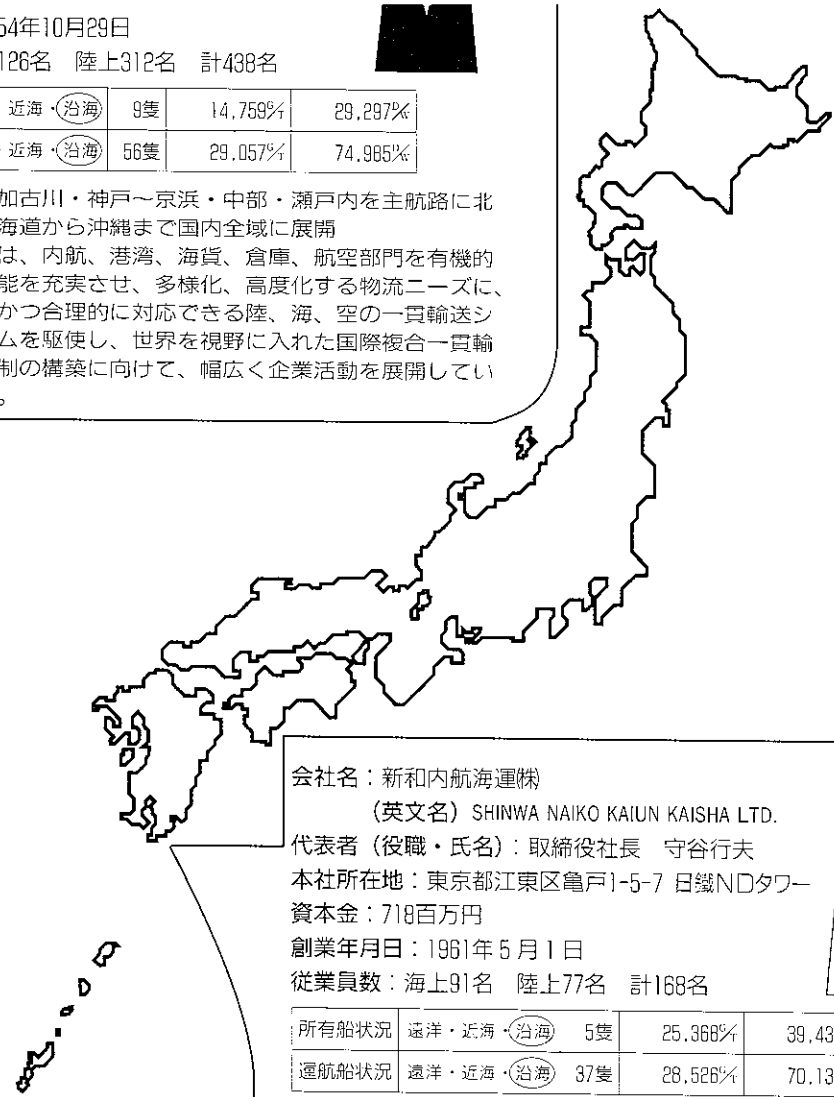
会社名:新和內航海運㈱(英文名) SHINWA NAIKO KAIUN KAISHA LTD代表者(役職・氏名) 取締役社長守谷行夫(職階): 森森肇(1) 鶴里: 眞 主たる配船先国内 事業概要:当社は、昭和36年日和産業海運として創立。その後昭和44年に新和海運の内航部門を全面的に継承し、現在の社名に変更。以来内航専門のオペレーターとして、新日本製鐵、日鉄鋳業、日鐵セメントの貨物輸送を主軸に安定した経営を継続しております。

設立年月日:1954年10月29日
従業員数:海上126名 陸上312名 計438名

所有船状況	遠洋・近海・ <u>沿海</u>	9隻	14.759%	29.297%
運航船状況	遠洋・近海・ <u>沿海</u>	56隻	29.057%	74.985%

主たる配船先:加古川・神戸～京浜・中部・瀬戸内を主航路に北海道から沖縄まで国内全域に展開

事業概要:当社は、内航、港湾、海貨、倉庫、航空部門を有機的に機能を充実させ、多様化、高度化する物流ニーズに、迅速かつ合理的に対応できる陸、海、空の一貫輸送システムを駆使し、世界を視野に入れた国際複合一貫輸送体制の構築に向けて、幅広く企業活動を展開しています。



会社名:新和內航海運㈱
(英文名) SHINWA NAIKO KAIUN KAISHA LTD.
代表者(役職・氏名):取締役社長 守谷行夫
本社所在地:東京都江東区亀戸1-5-7 日鐵NDタワー
資本金:718百万円
創業年月日:1961年5月1日
従業員数:海上91名 陸上77名 計168名

所有船状況	遠洋・近海・ <u>沿海</u>	5隻	25.368%	39.432%
運航船状況	遠洋・近海・ <u>沿海</u>	37隻	28.526%	70.137% (ノリップ船を除く)

主たる配船先:国内

事業概要:当社は、昭和36年日和産業海運として創立。その後昭和49年に新和海運の内航部門を全面的に継承し、現在の社名に変更。以来内航専門のオペレーターとして、新日本製鐵、日鉄鋳業、日鐵セメントの貨物輸送を主軸に安定した経営を継続しております。

船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association