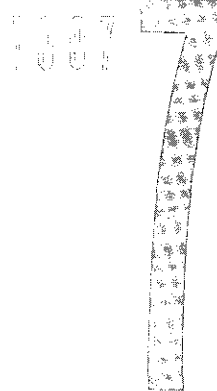


せんきょう



船協月報/1997年7月号 目次

◎特別欄

日本船主協会第50回通常総会——1
創立50周年記念式典

◎特別欄

日本船主協会50年のあゆみ——11

◎寄稿

日本のセメント産業の現状と課題★(社)セメント協会 調査部長・吉田 豊——15

◎随想

浜っ子随想★NHKアナウンサー・黒田あゆみ——20

◎特別欄

国際ビジネスを担う EDI(下)——22
—海運企業とEDI—

◎話題を追って

環境保全と海運 4 ——27
—造船業における環境問題への取り組み—
★(社)日本造船工業会 技術部次長・桐明公男

◎海運ニュース

1. ばら積み貨物船の安全対策について——30
—IMO 第68回海上安全委員会(MSC)の様態—
2. 増加が続く世界船腹(続) ——32
—ロイド統計による1996年末の世界船腹—

◎ *Washington* 便り ——37

◎ 業界団体を訪ねて—訪問団体 (社)日本貨物検数協会——38

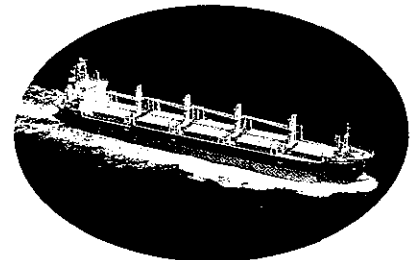
◎ 海運雑学ゼミナール★第88回——40

❖ 海運日誌★6月——42

❖ 船協だより——43

❖ 海運統計——44

❖ 編集後記——48



肥料専用船「JA・アラジンドリーム」

日本船主協会第50回通常総会 創立50周年記念式典

第50回通常総会

当協会は、平成9年6月18日、日本海運倶楽部において第50回通常総会を開催し、下記の議案を原案どおり承認した。

第1号議案 平成8年度事業報告書および収支決算書承認について

第2号議案 平成9年度事業計画、収支予算および会費徴収方法承認について

第3号議案 決議について

第4号議案 定款の一部改正について

第5号議案 平成8年度通常総会以降における役員異動の承認について

第6号議案 平成9・10年度役員選任について

なお、平成9年4月1日現在の当協会加盟の会員数は146社、会員登録船舶数501隻、1,179万5,821%、1,776万1,231%である。



▲創立50周年記念式典の様相

決 議

経済のボーダーレス化が急速に進展して世界的な大競争時代に入り、わが国を支えてきた経済社会制度の多くが抜本的な変革を迫られている。

わが国外航海運は、グローバルな市場において激変する経営環境に対応するため、国内他産業に先駆けて不断の経営努力を重ねてきた。しかしながら、そのような中で、各種規制、時代にそぐわなくなった制度や高コスト要因は自由な企業活動を行う上では、大きな障壁となっている。かかる障壁を除去し、真の国際競争力確保と健全な経営基盤の確立を図っていくためには、関係方面に強力に働きかけを行い、国際水準に照らした大胆な構造改革を一刻も早く実現していかなければならない。

これに加え、わが国海運企業が自己責任に基づく自由で健全な事業活動によって適切な収益を確保するためには、欧米やアジア諸国との二国間・多国間の連携を一層強化して、トレード安定化を推進していくとともに、政府ならびに国際機関に対し、国際的に調和のとれた各国海運政策に基づく公正かつ透明性あるルールの確立を働きかけていく必要がある。

また、日本近海における度重なる重油流出事故などにより、環境問題に対する認識は急速に高まっており、わが国海運業界は、さらなる安全運航体制の確立に邁進するとともに、世界に向けて、サブスタンダード船（安全基準等を満たさない船舶）の排除や老朽船の解撤促進体制の構築を積極的に呼び掛けていく所存である。

一方、内航海運業においては、構造改善をめざした環境整備計画の達成に全力を注ぎ、国内物流の大動脈としての役割を引き続き果たしていかなければならない。

当協会創立50周年にあたり、日本海運の新たな飛躍に向け、下記項目の実現を期するものである。

記

1. 国際水準並みの競争条件の整備
 - ・国際船舶制度の充実等による日本商船隊の競争力強化
 - ・国際的事業展開に対応した税制の確立
 - ・港湾関連諸制度の改革
2. 経済のボーダーレス化に対応した構造改革の推進
 - ・海運企業の自由な事業活動を阻害する各種規制の撤廃
 - ・時代にそぐわなくなった船員関係法制の抜本的見直し
3. 船舶の安全運航と海洋環境の保全
 - ・国際安全管理コードの導入と安全運航の徹底
 - ・関係方面との連携によるサブスタンダード船の排除と老朽船の解撤促進
4. トレードの安定化
 - ・アジア船主フォーラム等を通じての運賃水準回復への環境整備

以上決議する。

平成9・10年度役員

【会長】

日本郵船 取締役社長 河村健太郎

【副会長】

大阪商船三井船舶 取締役社長 生田 正治

川崎汽船 取締役社長 新谷 功

ナビックスライン 取締役社長 堀 憲明

昭和海運 取締役社長 伏見 清喜

乾汽船 取締役社長 乾 英文

東京タンカー 取締役社長 野田進一郎

【理事】(35名)

旭海運 取締役社長 齋藤 登

ブルーハイウェイ
ライオン 取締役社長 庄野 正則

第一中央汽船 取締役社長 五月女眞彦

イースタン・
カーライナー 取締役社長 高井 太郎

八馬汽船 取締役社長 森岡 弘平

堀江船舶 取締役社長 堀江 隆三

出光タンカー 取締役社長 行方 淳一

飯野海運 取締役社長 苅野 照

乾汽船 取締役社長 乾 英文

川崎近海汽船 取締役社長 毛利 盟

川崎汽船 取締役社長 新谷 功

近海郵船 取締役社長 齋藤 正一

神戸船舶 取締役社長 原田 弘

国際エネルギー
輸送 取締役社長 四ツ倉隆夫

国際マリン
トランスポート 取締役社長 朝倉 良三

共榮タンカー 取締役社長 平山 義昭

明治海運 取締役会長 高井 研次

三菱鉱石輸送 取締役社長 小原 順

ナビックス近海 取締役社長 平賀健二郎

ナビックスライン 取締役社長 堀 憲明

日本郵船 取締役社長 河村健太郎

日正汽船 取締役社長 宗高 秀直

日鉄海運 取締役社長 吉田 慎

大阪商船三井船舶 取締役社長 生田 正治

佐藤国汽船 取締役会長 佐藤 國吉

新和海運 取締役社長 谷川 明

商船三井客船 取締役社長 齋藤 高康

昭和海運 取締役社長 伏見 清喜

田淵海運 取締役社長 田淵雄一郎

太平洋海運 取締役社長 山地三六郎

太洋海運 取締役社長 立花 浩一

東海商船 取締役社長 三宅 弘

東京船舶 取締役社長 稲田 徹

東京タンカー 取締役社長 野田進一郎

雄洋海運 取締役社長 金子 健忠

【監事】(4名)

神戸日本汽船 取締役社長 小國 重美

佐藤汽船 取締役社長 佐藤 忠男

東朋海運 取締役社長 三澤夫美雄

日本造船工業会 常務理事 宇都宮 紀

【評議員】(省略)

平成9年度事業計画

1. 海運対策の推進

- (1) 海運造船合理化審議会への対応
- (2) 外航海運の国際競争力強化のための諸施策の実現

(3) 規制緩和問題への対応

(4) 船舶解撤対策の推進

2. 海運関係税制等の充実

- (1) 海運関係税制の拡充

- (2) 租税条約等外国税問題
- (3) 海運企業の経理・財務問題

3. 船員対策の推進

- (1) 混乗の拡大に伴う船員対策の推進
- (2) 船員に関する国際条約への対応
- (3) 船員の確保・育成および教育・資格制度問題
- (4) 船員関係法規の検討
- (5) 船員の社会保険制度
- (6) 乗組員の安全対策
- (7) 船員の福利厚生問題

4. 国際問題への対応

- (1) 個別法による独占禁止法適用除外制度の見直し問題
- (2) 定航関連の諸問題
- (3) アジア船主フォーラム
- (4) OECD 海運問題
- (5) その他政府間国際機関における海運問題
- (6) 二国間海運問題
- (7) 国際海運関係機関（民間）との連携・協調の維持

5. 法務保険問題への対応

- (1) IMO 法律委員会
- (2) 国際油濁補償基金 (IOPC Fund)
- (3) 1990年米油濁法 (OPA 90)
- (4) 万国海法会 (CMI) による国際海上物品運送法統一規則案の策定
- (5) 1952年船舶アレスト条約の改正
- (6) 漁場油濁被害救済基金
- (7) 船舶保険問題

6. 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題への対応

- (1) 次期 Sea-NACCS 協議会への対応
- (2) 港湾関係諸手続きの簡素化・EDI 化問題への対応
- (3) UN/EDIFACT への対応

7. 内外における港湾諸問題への対応

- (1) けい留施設使用料の適正化
- (2) 入港料問題への対応
- (3) 水先業務の改善
- (4) 外地港湾関係諸料金改定への対応
- (5) 港湾における安全対策
- (6) 港湾の整備・管理運営への対応
- (7) 港運問題への対応

8. 船舶の安全確保と運航の効率化

- (1) 貨物の積付け・輸送に関する諸問題
- (2) 害虫等の船舶による移入規制問題
- (3) 船舶の建造および保船業務
- (4) 海上人命安全条約の改正
- (5) 粗悪燃料油対策
- (6) 船舶通信の改善
- (7) 検疫業務の改善
- (8) ポート・ステート・コントロール (PSC) への対応
- (9) 船舶修繕費・船用品費の調査
- (10) 麻薬等の不正輸送防止問題

9. 海上交通の安全対策の推進

- (1) 海上交通安全対策
- (2) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策
- (3) 諸外国における運航規則
- (4) 船舶の安全に関する情報の周知
- (5) 海賊防止対策

10. 環境保護対策の推進

- (1) 海上災害の防止と海洋環境の保護対策
- (2) 海洋汚染防止に関する諸問題
- (3) 大気汚染防止に関する諸問題
- (4) 諸外国におけるバラスト水排出規制問題

11. 国際安全管理コードへの対応

12. 調査・広報活動の推進

- (1) 調査活動
- (2) 広報活動

13. その他の活動

- (1) 日本船主協会50周年記念事業の実施

河村会長挨拶

この度、皆様のご推挙により、会長職を務めることになりました。

新谷前会長に於かれては、超円高と言う大変困難な時期にご就任、日本海運の蘇生に尽力され、特に、船舶特別償却制度の延長、国際船舶制度の取り纏めに貢献されました。又、アジア船主フォーラム、日台・日韓船主会議でのご活躍、その他2年に亘るご苦労・ご功績に対し、ここに深甚なる敬意を表します。

さて、当協会は、戦後、「我が海運を先ず民営化し、個々の企業が、自己責任の原則の下、自由に活動しつつ、相携えて、その再生・発展を期そう」と言う目的を持って設立されました。

私は、日本船主協会の歴史的な一つの節目となる50周年目に、この大役を仰せつかりました。

微力ながら、この当協会設立の趣旨に沿って職務を果たして行き度い、と存じます。

何卒、御支援・御協力を賜ります様、お願い致します。

さて、私は、海運は成長産業であり、その中でも、日本の外航海運は、幾つかの基本的な条件に恵まれている、と確信しています。

第一に、世界の貿易は成長しつづけており、今後成長の速度を早めていくものと期待します。その中でも、我々に近い東南アジアの貿易は今後も著しい成長を遂げる、と確信します。船は何処へでも動けますから、成長する市場に参入して行けばよく、従って、海運は成長産業たり得ます。

第二に、我が国外航海運の現状を俯瞰すれば、日本の高コスト体質に拠るコスト競争力の問題は、依然として緊急に改善を要する面を残していますが、会員各社の血の滲む合理化努力に拠り、ある程度目途がついて来た、と思えます。



この様な状況の下で、改めて日本海運産業の周りを見ますと、我が国には世界一の品質と価格競争力を持ち続ける造船業があり、船舶金融・船舶保険・船舶検査制度等のインフラストラクチャーが整備され、且つ、定期・不定期を問わず、我が国は世界的に依然として大荷主国であり、その上、我が国製造業の海外展開は日本海運の活動の場を大きく広げてくれました。

第三に、日本海運は、戦後一貫して、長期的視野に立脚した経営の下、大きな発展を遂げ、延いては、日本経済の息の長い成長に貢献して来ました。こうして長期的視野に立って、海運経営を遂行し得る基盤は、海運に一生を捧げよう、という強い意思を持った海陸の優秀な人材です。我々には、この大きな資産があります。

こうした基盤を利用して、我々日本海運は健全に成長し、その上で、世界経済の成長を支えるしっかりとしたインフラストラクチャーとして責任を果たして行こうではありませんか。

この様に、私は日本の外航海運を悲観的には考えておりません。しかし、第一に、その前提となる国際競争力の保持、と言う観点から、船員費の問題は依然として、避けて通れない緊急の課題です。

この問題に就いて、新谷前会長を始め、関係者の皆様のご尽力に拠り、国際船舶制度の拡充策を含む今後の外航海運のあり方、に就いての海運造船合理化審議会の報告書が作成されました。

この中で、特に、競争力回復を目的として、組合から船機長2人配乗を提案されたことは高く評価します。

我々は、これに肉付けしていかなければなりません。21世紀に向けて、日本人船員の新しい教育・訓練機関の設立の問題、外国人船員の教育や資格の問題、更には、日本人船員の新しい賃金体系・協約に就いて早急に結論を出さなければなりません。

第二に、日本の経岸輸送経費が、国際的にも割高で、物流のコスト上昇をもたらしている、との指摘があります。寄港数・貨物取り扱い量が大きい我々日本船社にとっても、大きな負担となっています。又、米国、並びにEUが、日本の港湾運送制度、及び、慣行について改善を求めていることは御承知の通りです。

従って、これらの点に就いても、国際水準並とする様、必要且つ適正な対応を、関係諸方面に働き掛けて行かなければなりません。

第三に、NIES や ASEAN の経済発展に伴い、それらの国々の船主が台頭し、今や日本を含めたアジア船主の運航船腹量は世界の約40%を占め、同時に、アジアは、世界の船員の主要な供給地となっています。この様な状況の中、当協会は、日韓・日台の船主会議やアジア船主フォーラム等を通じて、アジアの船主との連携を強め、更に対話を深めていかなければなりません。

せん。

欧米流の完全な自由競争とは一味違った共存共栄を基本精神とする切磋琢磨を通じてのトレードの安定や、海運に係わる各種の制度・規則に就いてのアジアの主張の形成に尽力したいと考えます。

これに関連し、我々は韓国の OECD 加盟や中国の WTO 加盟を歓迎します。

第四に、外航定期の問題に就きましては、アジア・北米、アジア・欧州というトランクラインでの競争が激しく、その収支が問題となっています。この競争の結果、P&O と Nedlloyd の合併、韓進海運の DSR セネターへの資本参加、NOL に拠る APL の買収、と言った国境を越えた大きな集約のうねりが起るといふところ迄来りました。

更に今年、米国海事法の改訂問題が、秋には確定し、それなりに新しい競争のルールが出来、過渡的な不確定要因が消えるものと思われま

す。アライアンスの再編問題も、秋には方向が明らかとなり、もう一つの不確定要素がなくなります。

又、COSCO の大型船は、今年末の投入を以って、当面一段落します。その他の新造大型船も明年中の就航で一段落します。

この様なことを踏まえつつ、我々はトレードの安定に一段の努力をしていかなければなりません。

さて、内航海運に就きましては、規制緩和という時代の流れの中で、当面、構造改善を中心とする環境整備に向けて、内航総連合と充分相談の上取り組んでいくこととなります。

最後になりますが、当協会と関連する海運関係団体に就きましては、スリム化と効率化が求められ、その方向で、これ迄も努力されて来ましたが、今後も、この方針を変えず、合理化に取り組んでいかなければなりません。

その他、本日総会決議に盛り込まれた諸項目の実現を目指し、努力していく所存で御座います。最後に一言申し上げたいことがございます。

自信を持とう！
皆様の一層の御指導・御鞭撻をお願い申し上げます、御挨拶と致します。

第203回臨時理事会

第50回通常総会終了後、引き続き日本船主協会役員会議室において第203回臨時理事会を開催し、常任理事の互選等について以下のように決定した。

1. 平成9・10年度常任理事の互選について

下記の各位を選任した。

日本郵船	取締役社長	河村健太郎
大阪商船三井船舶	取締役社長	生田 正治
川崎汽船	取締役社長	新谷 功
ナビックスライン	取締役社長	堀 憲明
昭和海運	取締役社長	伏見 清喜
乾 汽 船	取締役社長	乾 英文
東京タンカー	取締役社長	野田進一郎
新和海運	取締役社長	谷川 明
第一中央汽船	取締役社長	五月女真彦
飯野海運	取締役社長	苅野 照
佐藤国汽船	取締役会長	佐藤 國吉

2. 委員長・部会長・特別委員長の委嘱について

下記の各位にそれぞれ委嘱した。

【常設委員会委員長】

総務委員会	
大阪商船三井船舶	取締役社長 生田 正治
政策委員会	
川崎汽船	取締役社長 新谷 功
法務保険委員会	
昭和海運	取締役社長 伏見 清喜
港湾物流委員会	
ナビックスライン	取締役社長 堀 憲明

海務委員会

第一中央汽船 取締役社長 五月女真彦

工務委員会

飯野海運 取締役社長 苅野 照

労務委員会

新和海運 取締役社長 谷川 明

【常設部会部会長】

タンカー部会

東京タンカー 取締役社長 野田進一郎

オーナー部会

乾 汽 船 取締役社長 乾 英文

近海内航部会

佐藤国汽船 取締役会長 佐藤 國吉

客船部会

商船三井客船 取締役社長 齋藤 高康

【特別委員会委員長】

外航船舶解撤促進特別委員会

東京タンカー 取締役社長 野田進一郎

船員対策特別委員会

新和海運 取締役社長 谷川 明

3. 地区船主会議長の委嘱について

下記の各位にそれぞれ委嘱した。

京浜地区船主会議長

ナビックスライン 取締役社長 堀 憲明

阪神地区船主会議長

乾 汽 船 取締役社長 乾 英文

九州地区船主会議長

堀江船舶 取締役社長 堀江 隆三

創立50周年記念式典

当協会は、昭和22年6月に創立され、本年をもって創立50周年を迎えた。これを記念して、6月18日開催の第50回通常総会に先立ち、日本海運倶楽部において創立50周年記念式典を挙行了した。

式典では、まず、当協会新谷功会長が主催者挨拶を行い、古賀誠運輸大臣、日本造船工業会の藤井義弘会長より祝辞をいただいた。続いて、物故役員職員追悼慰霊の黙祷を捧げた。

最後に、ASF（アジア船主フォーラム）議長のJohn Hurlstone氏からの祝辞の披露が行われ、式典を終了した。

また、同日夕刻より、日本海運倶楽部において、広く各界関係者を招き、記念パーティーを開催した。

古賀誠運輸大臣祝辞

本日ここに、日本船主協会の創立50周年記念式典が開催されるに当たり、一言お祝いを申し上げます。

創立50周年おめでとうございます。

日本船主協会は、昭和22年に社団法人として設立されて以来、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発展に多大な貢献をされ、また、今日の我が国の経済の繁栄にも重要な役割を果たしてこられたことは、ここに臨席の皆様もご承知のことと思います。

古くは、昭和25年の戦時中に徴用された船舶の民営還元の実現、昭和39年の海運不況下における過当競争の克服と海運集約による国際競争力の強化、平成2年の日本

籍船における外国人船員との混乗方式の実現、また最近では、国際船舶制度の整備拡充についての取り組み等、我が国海運の変革の節目節目において、日本船主協会は的確な政策提言を行うほか、国の様々な施策の実施に協力するなど、極めて有意義な活動を行って来られ、海運業界の健全な発展に指導的役割を果たして来られました。

このことに深く敬意を表する次第であります。

我が国は、四面を海に囲まれ、また、国内資源も乏しいことから、国民生活や経済活動を支えるために、外航海運、内航海運の果たすべき役割は極めて大きなものがあります。

最近では、経済のグローバル化とアジア経済の急速な成長に対応した的確な輸送サービスの実現や国内輸送分野における効率的な輸送システムの構築等、海運に対する期待は従来になく高まっていると認識しております。

皆様方におかれましては、このような海運をめぐる諸問題に対応すべく日夜懸命の努力をされていることと存じますが、今後とも、我が国海運の発展のために特段のご尽力をお願い申し上げる次第であります。



運輸省といたしましても、この様な状況に対応して適切な対策を講じて参りたいと考えております。外航海運については、先般、海運造船合理化審議会海運対策部会から「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」について報告が出されたところであり、これに基づいた施策を講じて参りたいと考えております。

終わりに、日本船主協会並びに本日までご臨席の皆様方の今後ますますのご発展を祈念致しまして、お祝いの言葉と致します。

平成9年6月18日

運輸大臣 古賀 誠

新谷会長挨拶

日本船主協会創立50周年記念式典を挙げるに当たり、一言ご挨拶申し上げます。

本日は、公務多忙にも拘わりませず、古賀運輸大臣（代理）、並びに藤井日本造船工業会会長を始め、来賓各位、会員の皆様のご出席を戴きましたことを、まず最初に厚く御礼申し上げます。

50年と一口に申しますが、この間の数多くの出来事と環境変化の激しさを考えますと、私ども海運界の先人たちがご苦勞を重ね、これまで果たして来られた偉業に、まことに肅然とした思いを禁じ得ません。

当協会は、昭和22年6月占領軍による軍政の下、極めて混乱した社会・経済状況の中で設立され、日本海運復興の大前提である「海運民営還元」を第一義として、活動を開始したのであります。

戦争による壊滅状態から、日本海運はその後急速に船隊を再建し、戦前の航路・航権を回復し、企業の集約・合併という大手術を経ながら船舶の大型化・専用化を進め、我が国産業の重化学工業化と経済の高度成長に、重要な役割を



果たしたのであります。

その後は、ニクソンショック、二度に亘るオイルショック、更にはプラザ合意以降の急激な円高、その間に起こった日本経済の高度成長から低成長への転換という深刻な事業環境の変化がありました。

また、その間には中東地域を中心として戦争・紛争が幾度も繰り返され、日本経済・国民生活の生命線である海上輸送を担う、船舶の安全運航への大きな脅威ともなりました。

しかし、これら総ての困難を海運関係者相互の努力で乗り越え、今日、日本の外航海運は、約2,000隻、6,500万総トン、内航海運は、約8,700隻、400万総トン、併せて世界総船腹の14%に相当する運航規模を持つまでに発展致しました。

この50年間に我が国海運が成し遂げた成果は、多岐に亘るものがあり、そうした激しい時代の流れの中であって、業界の舵取り役としての日本船主協会は、大きな役割を果たしてきたと自負しております。

かつてのゼロからの再出発に当たっての、船

舶金融制度の確立と政府の助成獲得、各種海運税制の確立、時代に対応した海運政策確立への提言、より近くにあつては、国際競争力確保のための種々の提言、アジア諸国船主との協調促進、更には、国民の祝日「海の日」の実現等々、日本船主協会は適宜、適切な提言を行なうとともに、その実現への的確な活動を行なってきたと申せましょう。

これは、ひとえに海運界の諸先輩を始めとする関係方面各位のご助言とご尽力の賜物であります。改めて、諸先輩並びに関係者の方々に敬意を表すると共に、会員各位とご一緒にこの50周年を喜びたいと存じます。

しかしながら、今日、世界の海運界はかつてない激動の最中にあることは、改めて申すまでもありません。

諸外国における競争政策の変化や、それに伴う海運同盟の変容と新興海運船主の台頭、そして世界的規模での企業連合の現れ、更には国境を越えた企業合併の進行という、大きなうねりが続いています。このような流れの中で、特に外航定期関係での厳しいコスト競争は、未だ尚終着点が見出せない状況にあります。

一方国内においては、行・財政改革や規制緩和の流れの中で、戦後50年の社会・経済システムが大きく変わろうとしており、全体としての物流のあり方について、国民的な関心を集めているところです。

海運企業にとりましては、現在もなお試練の時ではありますが、外航海運業は元々規制のない自由な国際市場に身を置きながら、産業界が必要とする原材料の輸入と完成品の輸出入、そして国民生活に必要な物資の安定輸送を、自らに課せられた使命として遂行して参りました。今後についても、海洋環境の保護という人類的な命題に応えつつ、適正な運賃で良好なサービスを提供し、われわれに課せられた使命を爾々と

果たして参りたいと存じます。

近年、日本籍船と日本人船員の減少という問題が大きくクローズアップされております。日本船主協会は、この問題に関しても中心的立場で議論に参加して参りましたが、我が国外航海運企業は「国際競争力がなければ国際市場から駆逐されるのみ」と判断しており、何とすることもこれを回復せねばならぬと考えている次第です。

また、「国際化」という止めることの出来ない潮流の中にあつて、業務の海外展開を推し進めたり、所謂「グローバルスタンダード化」と言われるごとく、諸外国の制度に我が国の制度を合わせるという、一方通行の国際化に止まらず、海事関係国際機関等への更なる貢献を通じて、影響力を行使して行くことにより、次世代に継承すべき我が国の海事関係制度やノウハウが国際標準となるような、双方向の国際化を推進することが、今後の日本船主協会に与えられた使命の一つでもあると考えております。

国民生活を支え、国内雇用に密接な関係のある内航海運につきましても、構造改善を目指した計画の達成に最大限の支援を送るとともに、国内物流の動脈としての役割を引き続き果たして行くよう努力を行なって参ります。

我々に与えられた課題に正面から取り組むことにより、今後とも我が国経済と国民生活の発展に寄与し、国際社会における我が国の役割を、海運の立場から十分に果たして参れるよう、一層の努力を重ねる所存であります。21世紀は間近に迫っていますが、新しい世紀を迎えてもなお、我が国の発展とともに、日本船主協会が更なる発展を続けるよう、会員の皆様方とご一緒に決意を新たにするとともに、関係者の皆様方の旧来以上のご協力をお願いする次第であります。

本日は、記念すべきこの式典にご参列いただき、ありがとうございました。

特別欄

日本船主協会50年のあゆみ

日本船主協会は本年6月、創立50周年を迎えた。

第2次世界大戦により壊滅的打撃を受けた日本海運は、その後のわが国の成長に対応して厳しい日本海運再建の途を歩み、一時は実質世界最大の日本籍船腹量を擁するまでに成長した。

この間、当協会は日本海運の再建と成長をその使命とし、その活動を続けてきた。当協会では、本年12月刊行予定で「日本船主協会50年史」を編纂中であるが、それに先立って、このほど作成した小冊子「海運と暮らしの半世紀」に基づいて、その時代時代を簡単に振りかえってみた。

1. 海運復興を目指して（1945～1957）

明治以来、70余年の歳月をかけて築いてきた日本商船隊は、大戦によって壊滅的な被害を蒙り、戦後残ったのはわずかに796隻、134万総トンにすぎず、しかも、その大部分が小型船で（3,000総トン以上の船舶は17隻、11万総トン）、その過半を占める70万総トンが稼働不能であった。

しかも海運は、戦時補償の交付を打ち切られた上、他産業に見られない船舶運営会を通じての国家管理が実施され、これが日本海運の長期

にわたる国際市場への復帰を阻害し、船舶使用料の圧縮による船主経営基盤の弱体化をもたらした。

新時代に適応する船主団体の設立要望に応えて誕生した当協会は、直ちに海運の国家管理体制の不合理を指摘し、民営還元を断行して運航業者の経営努力によって輸送力の増強と財政負担の軽減を図り、日本経済の急速な復興に寄与すべきであることを強く主張し、関係方面に運動を展開した。

この結果、その第一段階として1949年に裸用船の定期用船契約への切り替えが行われ、1950年にやっと全面的な民営還元が実現した。

同年に勃発した朝鮮動乱は、わが国には特需をもたらし、日本経済復興の基礎が形成されたが、海運にとっては、船腹不足のため世界的な海運ブームの恩恵にも浴せず、逆にその後の海運不況の反落により、経営内容は悪化した。このため当協会は、金利の軽減、新造船価引き下げのための特別措置を政府当局に要望を行った。

1953年には、海運造船合理化審議会の答申に基づいて利子補給法案が成立し、外航船腹拡充計画による船腹建造が進められた。当時の海運会社の資本構成は、自己資本がわずか12%で、全産業平均の40%を大きく下回り、企業経営の

劣弱化を示していた。法案成立に当たって運輸大臣は経営の合理化を要請し、当協会は企業の再編成を漸新的かつ自主的に実施するとの立場をとり、航路調整などの具体案を作成し、有力オペレーターと用船、扱船などの関係にあるオーナーとの系列化などの措置を実施した。

世界貿易は一時的に縮小した時期もあったが、1954年から欧米では民需を中心に景気上昇の局面となり、貿易の自由化が推進された。1956年に起こったスエズ運河の封鎖は、西欧諸国への石油供給面で大きな打撃を与えた。中東原油をケープタウン回りに切り替えることにより、航海距離は倍増するため船腹需要は急増し、タンカー運賃は暴騰したが、このブームは長くは続かなかった。

2. 高度経済成長と海運集約 (1958～1967)

政府は1957年に「新長期経済計画」を策定した。日本経済の自立と雇用の増大を目的とし、国際収支の拡大均衡と雇用問題の解決を狙ったものであった。

この時期、世界貿易量の増大に対応して船腹規模は拡大し、日本経済も生産の増強と輸出の伸長がめざましく、経済規模は戦前を上回る段階まで来たが、貿易と海運はまだ戦前の水準に達していなかった。そこで当協会は、わが国貿易規模の拡大、貿易構造の変化などを加味して、必要にして達成可能な保有船腹の目標量を推定し、定期船340万総トンを含む合計887万総トンを1960年の保有目標量と策定し、発表した。

政府は同年、「国民所得倍増計画」を打ち出した。海運については、10年後の輸入積取比率を一般貨物60%、石油65%に高めることを目標とし、外航船腹1,335万総トンを必要とすると

した。

当協会は、海運の果たすべき役割を検討し、海運企業として1,000万総トン以上の船腹を保有する必要があるとし、「国民所得倍増計画と海運企業」を策定して、日本海運を発展させるためには金利負担の軽減が必要だと関係方面に要請した。こうした運動が奏効して、企業内容の改善も進み、金融緩和によって計画造船の選考から漏れた船主による自己資金船建造が1959年頃から急増し、荷主から積荷と運賃の長期保証を取りつけた船舶が目立ち始めた。

一方、船腹増強と並行して海運強化問題も広く政党や経済団体によって取り上げられ始め、1962年には海運企業整備法案が審議未了のまま廃案となった。海運企業の実態が、法案の企画する以上に悪化していたことが大きな要因でもあった。

このため海運再建基本方策が改めて決定され、1963年に海運再建2法が成立し、1964年に主要運航会社が合併していわゆる中核6社体制を作り、それぞれが系列・専属会社よりなるグループを結成し、5年後に償却不足を解消することを前提として開銀金利の全額徴収猶予、利子補給の強化、計画造船財政融資比率の引き上げなどの措置がとられた。

これによって外航海運企業は、新造船の竣工、企業の経営合理化、政府の助成強化に海運市況の好転が加わって、企業規模は著しく拡大し、業績は急速に改善に向かった。

また1964年には、内航海運についても抜本的措置を講ずることとなり、内航2法に基づいて業界の組織化と船腹量の調整事業が始まった。翌年には日本内航海運組合総連合会が創立されている。

3. 通貨不安、石油危機で変転 (1968～1977)

1968年秋、日本／北米間に日本船によるコンテナ輸送が開始された。

世界貿易の拡大基調を反映して、日本海運は1970年、1973年の2回にわたって海運ブームを経験したが、1971年には国際通貨不安の再燃により各国が変動相場制に移行し、日本も円の切り上げが実施された。

円の切り上げにより海運界は膨大な損失を蒙り、当協会は為替差損から生ずる損害の補償などを要望した。

この間、世界的なインフレーション傾向は加速化し、海運業の諸経費も著しく高騰した。当協会は1970年の通常総会で「適正運賃の確保」を決議し、産業界に協力を要請した。

船員賃金の上昇も大幅なものとなり、1972年には90日にわたる長期の船員ストライキが起り、運輸大臣の斡旋によりようやく解決した。単一産業組合として日本労働運動史上最長のストライキであったため、海運業界の損害額は巨額にのぼり、関連業界にも多大の影響を及ぼした。

1973年の第1次石油危機の発生により、先進国経済の様相は一変し、世界経済は低迷に陥った。主要国の卸売物価動向は上昇を重ね、特にフランス、イタリアおよび日本は、対前年比で3割を超えた。この不況を契機として、主要先進国間では西側経済を立て直すため、日本を含む6カ国による首脳会議が1975年にフランスで開かれ、主要国間の協調体制が確認された。

一方、拡充を続けてきたわが国の船腹量は、1969年には2,400万総トンとなり、世界船腹の1割以上を占めて世界第2位となったが、1973

年秋のオイルショックを経て、1975年に初めて減量を経験した。また、新造船への利子補給制度は1974年度末をもって廃止されている。

4. 3部門同時不況も(1978～1987)

1979年には第2次石油危機が起こり、世界経済は景気の停滞、高インフレ、国際収支の不均衡に悩まされ続けた。長期にわたった世界同時不況は、1983年に入ってようやく脱却でき、景気回復が進んだ。

海運市場は、1979年からの3年間を除いて低迷することとなり、1982年には定期船、不定期船、油送船の3部門同時不況という苦難の時代に見舞われ、海上荷動きの停滞、大量の新造船竣工による船腹過剰により、不況期が長く続いた。

この間に、日本船の国際競争力の低下が目立ち始め、日本船の建造意欲は減退し、これに代わって仕組船の建造が盛んになるなど、日本商船隊の船腹構造は大きく変化してきた。

運輸省においては船員制度近代化委員会が発足し、本格的な調査が開始された。船員コストの低減を通じて国際競争力の強化を図り、日本船の減少に歯止めをかけるとともに、日本人船員の職域確保を図ろうとするものであった。

当協会は、世界的な景気回復の遅れと、深刻な海運市況低迷によって、海運企業の業績は一段と悪化、一部には倒産や廃業の事態が生じていることを憂慮し、計画造船の建造条件の改善などを広く関係方面に要望した。この結果、新造船への利子補給の3年間の復活と計画造船の融資条件の改善、外航船舶の解撤に対する助成を内容とする外航船舶緊急整備3カ年計画が、1979年度から実施された。

一方、政府は民間石油企業による90日備蓄を

達成することを目標とした計画をスタートしていたが、陸上タンク整備までのつなぎ措置として、タンカーによる石油備蓄計画を具体化させた。当協会は、錨泊地点や漂泊方式についての実行計画に協力し、1981年には、ULCC、VLCCなど35隻により合計1,000万klの石油備蓄が達成された。

1982年にはいわゆる3部門同時不況に突入した。1984年に海運造船合理化審議会は「今後の外航海運対策について」答申し、ここでは船員問題が政策判断の重要事項と議論されるとともに利子補給受給会社への諸規制の見直しがうたわれた。続く翌1985年の「今後の外航海運対策について」答申では、集約体制の強制の解除と北米定航スペース・チャーター制の見直しがうたわれた。

また同じ年の5カ国蔵相会議によるプラザ合意は、海運界にとっては骨身にこたえる円高の始まりであった。

5. 変貌する日本海運（1988～1997）

1988年、海運造船合理化審議会は、日本海運生き残りのためには日本船への混乗が必要だと答申、日本船の相次ぐ海外流出を防ぐための対策を打ち出した。これを契機として海運労使の協議が促進され、マルシップ混乗がスタートした。1990年からは、新たなマルシップ混乗が開始され、配乗基準の特例措置により、1996年度末までに延べ290隻が承認されている。

1996年央のわが国商船船腹量は、外航・内航合わせて6,824隻、2,708万重量トンで、対前年比-6.2%、11年連続の減少を示した。一方、外国用船を含めた日本外航商船隊は今でも世界総船腹の14%の規模を維持しているが、外航商船隊に占める日本籍船の比率は、1984年までは

50%以上を維持していたものが、1985年から急激に減少し、1996年には9.5%にまで下がった。フラッキング・アウトはいまだ進行中である。

1997年5月、海運造船合理化審議会海運対策部会は「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」と題する報告書をまとめた。国際船舶制度を進展させるために、①船長および機関長は日本人であることを原則とし、その配乗のための施策、②日本人船員の確保・育成のため実践的な教育訓練を施すスキームを確立することが必要だとし、関係者による協議が開始された。

一方、1992年に当協会根本会長の提唱により結成された「アジア船主フォーラム」(ASF)は、本年度で6回目を迎え、去る6月シンガポールでアジア7地域から過去最高の107名が出席して開催された。21世紀に向けて、世界経済の中心になることが予想されているアジアにおけるトレードの安定化、船員、航行安全などの諸問題について、毎年活発な論議が展開されている。

また1997年2月には、日本の港運事業の事前協議制度が日米貿易の船社および荷主に好ましくない状況をもたらしているとして、日本船3社運航のコンテナ船に対して、寄港するごとに10万ドルの課徴金を賦課するとの制裁措置提案がアメリカ側から提起された。4月の政府間交渉で制裁は9月まで延期されたが、火種は依然として残っており、現在行われている関係者による協議に注目が集まっている。

これまで「海の記念日」であった7月20日は、海事関係者の永年の夢が実り、1996年から14番目の国民の祝日「海の日」となり、海とわれわれの生活との関わりについて理解と関心を深める日として全国各地でさまざまな行事が実施されている。

日本のセメント産業の 現状と課題

(社)セメント協会
調査部長

吉田 豊

はじめに

現在、世界各国で一般的に使われているポルトランドセメントは、18世紀の中頃イギリスで発達し、ロンドン博覧会で品質の優秀性が立証され、世界各国に普及した。各国でのセメント製造開始は、イギリス1825年、フランス1848年、アメリカ1871年、日本1875年となっている。

わが国がセメントを製造するきっかけとなったのは、政府が建設資材としてのセメントをフランスから購入した費用が巨額に達したため、国づくりに必須であるセメントの自国調達^{セメント}が急務となり、1872年、東京深川に官営の「攝綿篤」製造所を建設し、1875年にポルトランドセメントの製造に成功した。

その後、産業資本の充実につれ、諸工業の創設あるいは築港・鉄道敷設・官庁建築などの工事が勃興して、セメント需要が増加するのに伴い、民間の新規メーカーの参入が相次ぎ、わが国の経済成長と共に建設基礎資材産業として拡大・発展してきた。

特に、第2次世界大戦後のセメント生産は、GNPの伸びとほぼ同一歩調をたどりながら拡大を続け、ビル・ダム・道路・港湾・空港など産業発展のため、また、住宅・公園・下水道など生活文化向上のため不可欠な建設基礎資材として大きな役割を果たしている。さらに、未来に向かってジオフロント（地下空間）やウォー

ターフロント（臨海地域空間）開発といった建設技術の高度化とともに、セメントのニーズも多様化しており、新たな可能性を切り開くべく、さまざまな展開が繰り返されている。

このように、わが国セメント産業はマーケットの拡大とともに基幹産業として成長してきたが、その過程で拮抗競争が繰り返され、度重なる合併を経て、業界再編が行われた。その結果、現在、わが国には20のセメント会社と44のセメント工場がある。このうち販売銘柄数は資本関係やOEMにより13ブランドとなっている。

1. 最近の需給動向

(1) 国内需要

わが国のセメント国内需要は、中国、米匯に次いで世界第3位の水準を維持している。セメントの需要は建設投資に伴い発生するが、建設投資は土木・建築と官公需・民需に分類される。このうち、土木投資を中心とする官公需の比率が約6割であり、不況期には公共投資の積み増しがセメント国内需要を下支えするという構造になっている。

わが国の需要水準は、1979年度の8,300万トン^{セメント}をピークに成熟の段階に入ったが、1987年度の総合経済対策が呼び水となって再度上昇し、1990年度には、8,600万トン

と史上最高を記録した。しかし、バブル崩壊後はビル等の民間非住宅投資の減少に伴いマイナス成長を余儀なくされた。1996年度は、公共投資の効果に加え、民需も緩やかに上昇に転じたことから8,240万トンとなり、ピーク時の96%まで回復した。

しかし、国内需要については既に成熟化しており、建設投資に対する消費原単位(1億円当たりのセメント消費量)は、官公需・民需とも過去一貫して低下している。これは建設投資の中身が生活関連投資や景観重視型に振り向けられたことや、大型プロジェクト工事の減少から、資材より労務費に費やされる傾向にあることなどに起因している。このような傾向から、今後のセメント国内需要は、漸減傾向で推移すると予測されている。

(2) 輸 出

わが国のセメント輸出は、第2次石油危機以降国内需要の低迷を補完するという形で増加を続け、1983年度には1,370万トン(輸出比率16%)となったが、その後、円高が進むにつれ急減し、1987年度には430万トン(ピーク時の32%)まで減少した。

しかし、その後、東南アジア地域の建設ブームを背景として再び増加に転じ、1994年度には1,500万トンとなり史上最高を記録した。1996年度は、国内販売が堅調に推移したことから供給余力が不足し、1,240万トンにとどまった。

わが国のセメント輸出は、1992年以降世界1位を維持しているが、臨海工場は原燃料の調達、製品の搬出に係る一連のインフラ面での基盤が充実しているため、3~5万トン級のバルク船の接岸が可能なことか

ら、東南アジアマーケットの中で有数の競争力を保持しているためである。

現在、主要マーケットである東南アジア諸国のセメント需要(図1参照)はインフラ整備などのため過熱ぎみであり、各国で設備増設計画が積極的に推進されているが、当面は供給が追いつかず需給タイトな状況が持続されるものと考えられる。

(3) 輸 入

わが国のセメント輸入は、供給不足時に緊急的に発生する例外的なものであったが、プラザ合意以降の円高の進展の中で韓国、台湾から常時発生することとなり、1989年度には360万トン(国内シェアの5%)まで拡大した。しかし、その後は両国の需給逼迫から輸出余力が年々減退し、1996年度はわずか60万トン(国内シェアの0.8%)となっている。この傾向は当分の間、持続されるものと考えられる。

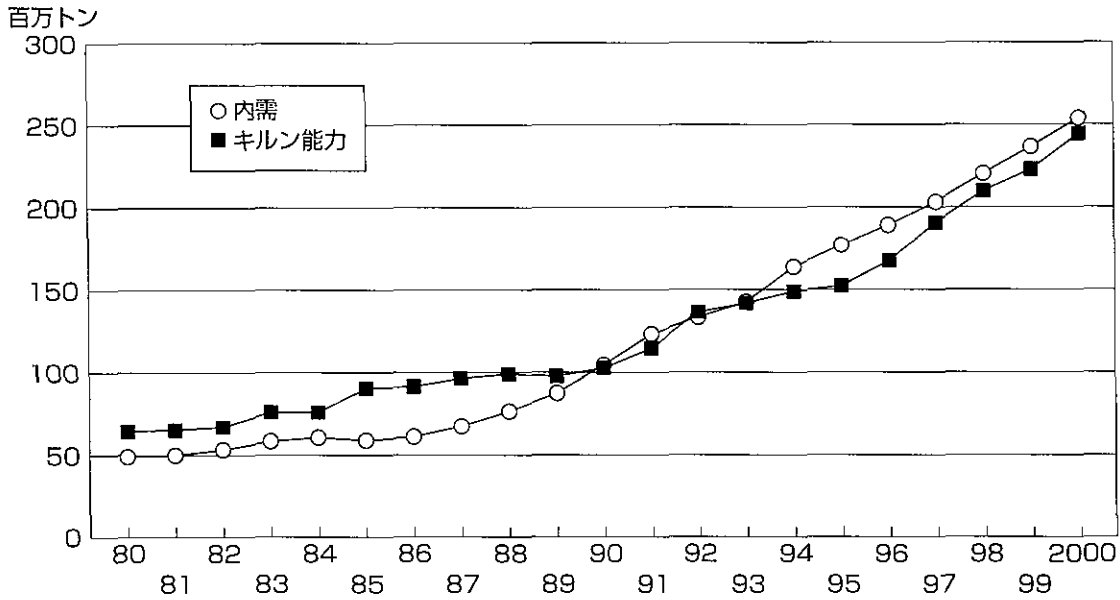
(4) 生 産

わが国のセメント工場は、全国に44分布し、特に石灰石の豊富な北九州から山口県にかけて13工場が集中しており、次いで最大の消費地である関東に7工場が立地している。生産水準は、バブル崩壊後も好調な輸出を背景に高水準で推移しており、1996年度は史上最高の9,940万トンとなった。クリンカー(=セメントの半製品)の年間製造能力は9,700万トンで、最新鋭キルン(=セメント原料である石灰石を焼成する窯)76基を保持しており、1996年度のキルン稼働率は94%と高水準である。生産は、輸入石炭の調達と製品搬出の観点から、年々内陸工場からより効率的な臨海工場へシフトされている。

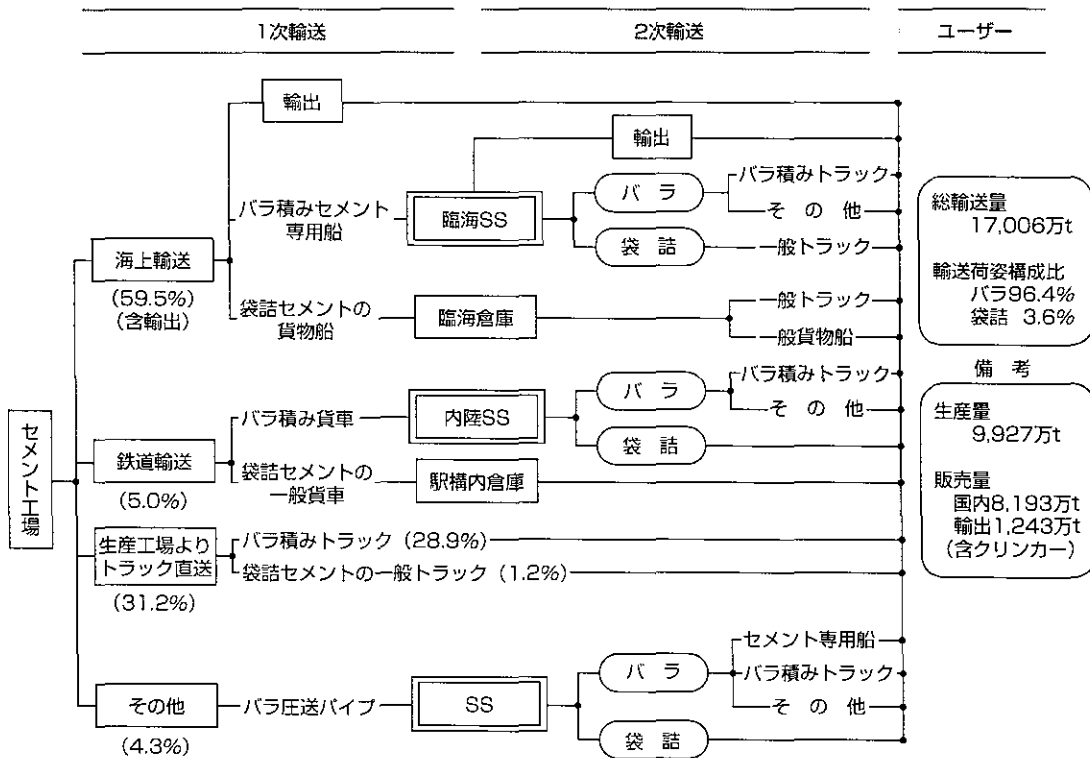
図1 東南アジア諸国のセメント需要(単位:10万トン)

【図1】 東南アジア諸国のセメント需給

〔韓国・台湾・香港・フィリピン・タイ・マレーシア
・インドネシア・シンガポール・ベトナム〕



【図2】 セメントの物流図 (数字は1996年度)



2. セメントの輸送（図2参照）

わが国のセメント物流の特徴は、「西から東へ流れる」ことだといわれている。それは、セメントの原料である石灰石が豊富にある九州・中国・四国などでセメントが生産され、関東・東海・近畿の大消費地へ輸送されているからである。

セメントは工業製品の中で、重量当たりの価格が最も安価（1トン≒10,000円・1kg≒10円）であり、しかも、長距離輸送するため、セメントメーカーにとって輸送費の負担は極めて大きく、販売価格の20～30%を占めるに至っている。「物流コストの低減は利益の源泉である」といわれているゆえんである。

したがって、セメントの輸送手段としては、運賃が低廉であること、大量輸送に応じ得ることの2つが強く要求されている。これらの条件から考えると、船舶による海上輸送が最も効率的であり、次いで貨車輸送、トラック輸送の順となる。

このため、海上輸送を指向することとなり、臨海工場での集中生産と臨海中継基地（＝サービスステーション）の拡充と合わせて、セメント専用船（ミニ知識参照）の増強が図られてきた。

1996年度の一次輸送（＝セメント工場から中継基地への輸送）の実績は約9,670万トンで、輸送機関別出荷比率は、海上輸送60%、陸上輸送40%となっている。これを20年前と比較すると、陸上から海上輸送へ14ポイント、モーダルシフトしている。陸上輸送については、トラックから貨車輸送へシフトすることが望ましいが、路線の廃止やセメント専用貨車の老朽化などによって輸送コストが割高となっているため、セメントの貨車輸送量は年々減少しているのが実情である。

情である。

物流コストの低減については、今後も中継基地の戦略的配置や工場・ユーザー間の直送化、交錯輸送の削減、セメント専用船やトラックの大型化など最適な物流システムの構築と規制緩和が不可欠となっている。

3. 廃棄物の処理・リサイクル（表参照）

セメントの主成分はカルシウム、珪素、アルミ、鉄の4元素からなる原料を調合し、キルンで焼成して製品を製造しているため、原料の組み合わせ方に弾力性がある。この特徴を生かし、さらに高温焼成技術を利用していくことで、他産業からの廃棄物や副産物を幅広く活用することが可能である。

このため、年間2,700万トンの廃棄物を原料（石灰灰、スラグ等）、燃料（廃タイヤ、廃油等）、混合材（高炉スラグ、フライアッシュ）として活用している。廃棄物の埋め立てや海洋投棄などによる最終処分がますます困難となりつつある昨今、セメント工場の役割が増大する方向にあり、リサイクル社会の一翼を担っている。

今後、さらに、地方自治体などから都市ゴミ（RDF）や下水汚泥など処理要請が増大するため、有害物資の除去などについて一層の処理技術の高度化を図り、循環型経済社会に向けて貢献していきたい。

4. 今後の課題

わが国セメント産業の経営は、1991年度以降の内需の減退と市況の下落が相俟って収益悪化をきたし、厳しい状況が続いている。最近では、需要が回復をみせているとはいえ、依然として価格低迷を脱し切れずにいるのが現状である。

【表】 セメント業界における産業廃棄物・副産物の使用量

(単位：千t、%)

種 類	年 度	91	92	前年比	93	前年比	94	前年比	95	前年比	96	前年比
廃 油		78	91	116.8	75	82.1	95	126.5	107	113.3	126	117.7
再 生 油		61	77	127.1	100	130.0	107	106.5	126	117.8	137	108.7
廃 白 土		37	35	94.0	43	124.5	59	137.0	94	158.9	68	72.9
廃 タ イ ヤ		127	171	134.4	220	128.7	245	111.5	266	108.3	259	97.7
高 炉 ス ラ グ		13,498	13,555	100.4	13,103	96.7	12,860	98.1	12,486	97.1	13,892	111.3
製 鋼 ス ラ グ (注)		1,270	1,132	89.2	1,065	94.0	970	91.1	1,181	121.8	1,246	105.5
非 鉄 鉱 滓		1,416	1,369	96.7	1,276	93.3	1,415	110.9	1,396	98.7	1,430	102.4
鑄 物 砂		294	298	101.2	307	102.9	350	113.9	399	114.0	434	108.8
ボ タ		1,807	1,880	104.0	1,804	95.9	1,923	106.6	1,666	86.6	1,772	106.4
未燃灰・ばいじん・ダスト		439	475	108.1	510	107.5	367	72.0	487	132.5	441	90.5
石 炭 灰		2,383	2,545	106.8	2,767	108.7	2,872	103.8	3,103	108.1	3,402	109.6
汚 泥 ・ ス ラ ッ ジ		533	622	116.9	757	121.7	785	103.7	905	115.3	930	102.8
副 産 石 こ う		2,216	2,212	99.8	2,192	99.1	2,286	104.3	2,502	109.4	2,522	100.8
建 設 廃 材		9	5	53.5	1	12.3	39	6405.6	107	273.0	58	53.9
そ の 他		247	240	97.4	326	135.7	308	94.5	272	88.3	268	98.4
合 計		24,415	24,708	101.2	24,545	99.3	24,683	100.6	25,097	101.7	26,986	107.5

(注) 製鋼スラグは、1995年度までは「転炉スラグ」としてのデータ

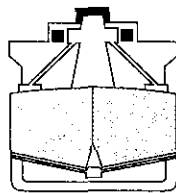
今後は、財政再建の観点から公共事業が縮減の方向にあり、需要の伸びが期待できないようである。このため、セメント価格を適正水準に引き戻すことはもとより、徹底したコスト削減、経営資源の効率化により、安定した経営基盤を築くことが第一の急務である。

第二に国際展開のさらなる推進である。セメント産業が事業拡大を進め、安定的に経営を維持していくためには、国内需要が成熟化しているため、海外市場を含めた国際的な戦略が不可欠である。特に、東南アジア地域は極めて高い経済成長を示しており、今後も発展が望まれ、セメント需要の大きな伸びが予想される。このため、わが国大手メーカーを中心に海外現地生産が活発化しており、現在稼働中の工場は6工場、建設中の2工場を加えると年間1,100万トンの能力を保有することになる。

最後は新技術・新製品開発のさらなる推進である。阪神大震災を契機として、より強固で安

全性の高い構築物が求められている。また、21世紀の高齢化社会を視野に入れると、構築物の維持・修繕費の低減にも配慮しなければならない。高性能化・高耐久性・メンテナンスフリー化などのセメント・コンクリートや、自己充填性の高い高流動コンクリート用セメントなどの開発を進め、このような要請に応えていきたい。今後ともセメント業界が持続的に安定した成長を遂げるためには、社会環境の変化に対応した商品や技術開発を進めていくとともに、新たな需要分野を切り開いていく必要がある。

ミニ知識 (日本船主協会)



セメント専用船断面図

工場で作られたセメントを、ばら荷の状態での流通基地まで運ぶ専用船です。積み卸しには、軽い粉体であるセメントの特徴を利用し、空気圧で貨物を搬送する方式が用いられ、そのため荷役装置を装備しています。流通基地で荷揚げされたセメントはセメントサイロに格納され、その後袋詰めされ(またはばら荷のままタンクローリーに積まれて)需要家のもとに運ばれます。

随想



浜っ子随想

NHKアナウンサー◆黒田あゆみ

私は、横浜に生まれ育ち、その後、鎌倉に引っ越したので、常に海に代表される街に住んできた。横浜は異国情緒あふれる港町、鎌倉は海水浴も可能なリゾート地という違いはあるが、どちらの土地も愛している。老後は、どちらに住もうかなどと、今から悩んでいる。

自分では、唐突な記憶として印象深いのだが、3歳の頃、両親に連れられて、横浜港の見物に行ったことがある。山下公園を歩き、氷川丸に乗った。当時、氷川丸は既に航海の現役を引退し、山下公園の先に係留されていた。動かぬ客船ではあるが、市民のシンボルとして横浜に誘致されたと聞いている。

船内は、暗く天井が低かったことを覚えている。一部は、ミニ水族館として公開され、小さな水槽が沢山並んでいた。

きっと様々な魚が展示されていたに違いないが、私の記憶では、たった一匹、表情のない魚

のことしか、覚えていない。その魚の名前は、『インディアンの包丁』。外見から名付けられたのだろう。

いよいよ家に帰るといふ時になって、幼児ゆえに突然トイレに行きたいと言いつつ出た。山下公園まで出てきていたので、仕方なくホテル・ニューグランドに寄った。由緒あり、かのマッカーサー連合軍総司令官も泊まったというホテルで、食事もせず、トイレだけを借りるというのも残念なことだが、当時の実家の経済状態からすると、納得がいく。

その後、我が家では、この話が繰り返され、とうとう私自身、このホテルで是非、結婚式を挙げるとまで、家族に公言しながら成長した。実現したのは、25歳の時だった。

この横浜港で、もうひとつ、幼児期の忘れがたい思い出がある。

船でブラジルに渡る日本人宣教師を見送りに

行ったのだ。今なら、成田空港まで行くところだが、30年以上前は、まだブラジル行きは、船だったらしい。

汽笛と銅鑼が鳴り、多くの人の激励と歓声に送られて、船は静かに海原へとすべり出して行った。船上の宣教師と家族の手には、テープが握られ、その反対側の端を、幼い私も一生懸命に振っていたのを覚えている。日本の真裏にあたるブラジルへは、一体、当時、何時間かかって着いたことだろう。

今や、船の旅は、むしろ、贅沢の感すらある。定年後に、退職金をはたいて、優雅に豪華客船で世界一周するのは、夢である。

余談になるが、今年の春、中東視察の帰り道、ロンドンに、トランジットで立ち寄り、飛行機の時間を間違えて、乗り遅れたことがあった。翌々日の早朝には、日本で生放送をいつも通りこなさなくてはならず、気が動転してしまった。運悪く、イースター休暇に入ってしまった、航空会社には、不親切な現地スタッフしかいなくて、他の便を手配してくれなかった。

この時、動揺したあまり、船で帰ろうとまで思い詰めたが、乗船していたら、まだ、上陸していなかったかもしれない。それはオーバーだが、日本は、なんて遠いんだろうと、はるかイ

ギリスで泣きそうだった。

スピードでは、今日、飛行機にかなわなくても、その優美さでは、船はいまだに、あこがれをかき立てる。これは、私が横浜育ちであることにも起因すると思う。

成田に海外からの飛行機が発着するのは、数分おきで、あまりにも便数が多く、感慨も薄れるが、横浜に入港する外国客船の情報は、新聞に載るのである。

初めて、クイーンエリザベスII世号が横浜に入港したのは、20年以上も前のこと。団地の5階の我が家からは、その最上部（煙突部分）が見えた。この時も、両親と物見遊山で大栈橋に出かけ、海外へのあこがれを高めて帰ってきた。大人になった今でも、ボーっと船を眺めに行く。

幕末の開港以来、海外への窓口だった横浜。今も異国情緒あふれる港周辺が私は大好きである。

年末大晦日、新年に向けてのカウントダウンが始まる頃、横浜港の船は、一斉に汽笛を鳴らす。遠く暗闇の中に港の方角を見ながら、この汽笛を聞き、私は毎年、静かに新しい年の幸せを願うのである。

特別欄

国際ビジネスを担う EDI(下)

—海運企業とEDI—

1. 背景

EDIは共通言語を介して実現されるビジネスのための手法である、という話題が前回(本誌5月号P.18特別欄参照)の説明でした。この手法のあり方を広義に捉えてみれば、必ずしも最近生まれた技術ではなく、例えば海運企業によっては10数年から20数年ぐらい以前より、自社内で既に実現しているところもあります。

例えば、国内の本社～支店間や系列企業との間、もしくは本社と海外現法企業間、あるいは国内海外を問わず、特定のビジネスパートナーの間において、ルール化(定型化)された書式でのデータ交換を実現していたのです。特定相手先との間にてデータ交換上の約束事を取り決めて行う、いわば Point to point の私信の形による交換方式でした。

しばしば、ここには公正な競争原理とか純然たる技術論とは別に、経営権とか資本力、あるいは親会社対子会社といったような、強者と弱者の間の方の原理が働くこともありました。このように閉じたビジネス環境で企業を経営していくことが今後とも可能であれば、ことさら「共通語を……」などと悩む必要性は生じてこないでしょう。

しかし、今や国内海外を問わずメガコンペテ

ーション(大競争)の時代に突入した、といわれています。それも勝者と敗者が厳しく峻別される、し烈過酷なビジネス競争です。既得権益や行政、制度などによる規制といった一種の保護政策に安住する形での、アンフェアな競争はもはや許されなくなってきました。

とはいえビジネスとは、見方を変えたと同業他社との限りない差別化にほかなりません。この差別化という競争の勝者が実は、ビジネス競争の勝者になります。

フェアな競争と差別化、この相反する原理にどこで折り合いをつけるのでしょうか?

2. 入港作業

いうまでもなく海運企業とは、特に外航海運は国際企業です。そこでは上述したような強者・弱者の原理ではなく、ことのほかフェアな競争原理に沿うことを求められる市場にさらされます。

国際協調という行為は、国境を越えて広く合意されたルール、市場への平等な参加機会、透明性の高いフェアな競争等々といった条件が満たされて初めて成り立つものです。そして、この国際協調のもとに構築された共通の土俵の上で、顧客にとって魅力的かつ多様なサービス、運賃、安全、信頼等々、差別化という知恵によ

る真の競争が可能となるのです。

本章では協調というキーワードを、船の運航と重ね合わせて考えます。

大洋上を航海し、入港し、積揚げ荷役を行い、乗組員や旅客が乗下船し、港を出帆し……、といったさまざまな目に見える船の動きがあります。これらの動きの一つひとつに伴い、電話で、テレックスで、ファクシミリで、ときにフロッピーディスクを使って情報をやりとりします。そして多種多様な定型・非定型の書式の紙が用いられます。この紙の使用量の膨大さ、その作成の繁雑さ、高コスト性には驚かされるものがあります。

これらは意思伝達のための道具、いわば通信媒体としての機能を発揮しております。その伝達の相手は、本社であり、現地代理店であり、荷主であり、荷役業者であり、税関、港湾当局や港長などの行政窓口でもあります。

法律や行政上の制度・規制といった部分は、さておくとして純粋に民対民のビジネスの分野では、紙を含めたこれら通信媒体は、(過激な言い方を許してもらえたら) あたかもかつてのノロシや伝書バトのように、歴史的遺産の範疇に入ろうとしていないだろうか。いつまでもこれらにしがみついていたら、その利便性を享受するよりも、むしろそのスピードや精確性、真正性といった面での阻害性に泣かされることになるのでは、とすら危惧されます。どのような新しい情報伝達のテクノロジーと比較してでしょうか？ そうです、狭義の意味での EDI と比較してのことなのです。

上述した大まかな船の動きの中で、某国の某港に深夜、船が入港した情景を想定してみましょう。

船の入港直後という状況は、その時刻を問わず最も慌ただしい作業が展開されるものです。

外部から代理店、税関、イミグレーション、港長 (もしくはコーストガード)、荷役業者、船食業者などが、まさにドカドカとギャングウエーを登ってきます。船長以下、ほとんどの乗組員は、大なり小なりこれらへの対応に忙殺されることとなります。

これら訪船者と、各々口頭での意思伝達という作業を行うとともに、まずは「○○○書」、もしくは「△△△証書」といったタイトルのペーパーを提出 (あるいは提示) します。

代理店には入港コンディションを、税関には積荷目録を、イミグレーションには乗組員リストを、港長には危険品申告書を、荷役業者には積付計画書 (Stowage plan) を、船食業者には食料品の発注書を、それぞれ提出します。これらのペーパーの作業を通じて、確認行為が繰り返され、署名・捺印が行われます。そして、これらの作業には多くの人手と時間を、従って相応のコスト (代価) を支払うこととなります。

ペーパーの作成、提出・提示、口頭による確認、署名・捺印……、といった作業を全部 EDI に置き換えることができたらどうだろうか。しかも、船が入港する前にこれらを完了してしまえば、どれほどの作業省力化 (従ってコストセーブ) が図れるだろう。

EDI という新しい通信技術を実現するインフラストラクチャーとは、コンピューター、通信ソフト、トランスレーター (翻訳ソフト)、それに通信回線などから構成されます。そして、これらインフラは全て準備が整い、出番を待っている状態といえます。送り手と受け手の両者が、この技術を備えておれば、船の入港を待たずにまさに航海中に、上述の作業を済ませてしまうことが可能となります。

さて、ここで「協調」という言葉に戻りましょう。

上述した入港コンディションや積荷目録、乗組員リスト、危険品申告書、積付計画書、食料品発注書などを電子情報としてその相手に伝送しようとする場合、当然のことながら受け手側はその情報を正確に解読できなければ何の役にも立ちません。「解読できる」ということは、送り手と受け手が共通の約束事を守ることに他なりません。両者がそれぞれ英語と日本語で会話しようとしても、会話が成り立たないことは十分理解できることです。

では共通の約束事とは一体何を指しているのでしょうか？

例えば、ビジネス現場でよく使われる情報に日付（時刻）や場所の情報があります。まず日付について考えてみましょう。一つのサンプルとして、日本船主協会の創立50周年記念日の「1997年6月5日」という日付の表現方法を検討してみましょう。この日付を表現する方法には幾通りかあります。「1997.6.5」、「19970605」、「970605」、「5 JUN97」あるいは邦暦で「平成9年6月5日」といったように、西暦年の下2桁だけを使った場合コンピューター処理上の、いわゆる2000年問題に悩まされる、とは今日の読者もよく知っているホットな話です。

また場所の情報として、例えば東京を表現する場合「東京」、「トウキョウ」、「TOKYO」、「JP TYO」、「0120」といったように多くの方法があります。これらのうち、一般的な名称としての東京やトウキョウの他に、コードとしての意味づけを持つものがあります。「JP TYO」は国連にて採択され認められているコードであり、「0120」は通称 JSA コードと称されているものです。

これら二つの項目情報の表現方法について検討するだけでも、送り手と受け手の両者が共通の約束事に立脚しないと、相手に正確に意思が

伝わらないことは容易に想像できることでしょう。もちろん、個々の項目長や属性（数値、英数字）、繰返し回数、電文の構造（これをメッセージストラクチャーと呼ぶ）等々といったことについても、詳しく約束事として両者間にて取り決められねばなりません。そして両者は、「メッセージ」という約束事の最小単位を用いて交換することとなります。

今日、国連の下の JRT という国際会議の場では、販売、運輸、金融、保険、通関、建設、医療……、といったようにさまざまな業界での取引形態に応じて、多くのメッセージが開発され提供されています。回線を介して行う電子情報の交換には、こういった約束事のほかに、通信プロトコルとか送受信の際の責任範囲（責任の境界または Interchange agreement）についても、いくつかのモデル（ひな型）が提案されており、その採用やこまかな引数項目についても両者の間でとり決めねばなりません、ここでは割愛します。

3. ビジネスシナリオ

では、実務上の動きとして具体的にこれを考えてみると、何をどのように使おうというのでしょうか？ 要は、ビジネスシナリオとメッセージとの絡みを眺めてみたいということです。ここでは、コンテナ輸送という業務の中での「セントラルプランナー」と「ターミナルオペレーター」の二者の作業工程について検討してみましょう。

船会社の本社にあるセントラルプランナーは、その船に対する最適なコンテナの積付け（揚積み）計算を行い、これをコンテナターミナルのオペレーターに指示します。現在、この作業は前者が Loading/discharging instruction という指示書（ペーパー）を作成し後者にこれを

送る、という方式で行われています。

一方、ターミナルのオペレーターは、これを受けてその指示内容に基づき船からコンテナを揚荷し、また積付け作業を行います。その作業結果として Bayplan という報告書を作成し、セントラルプランナーにこれを送るとともに、次の寄港地のターミナルにもまたこれを送ることとなります。

このビジネスシナリオに適合するメッセージとして、前者に対し MOVINS というモデルが、後者には BAPLIE が既に提供されています。この MOVINS メッセージに期待されている機能としては、コンテナターミナルのシステムと連動することにより、メッセージ受信即揚積みプランニング処理の自動化へ……、というものです。また、BAPLIE については、今日の海運・コンテナターミナルの両企業における世界標準として、最も多くの国内外のユーザーに普及しているメッセージであり、この分野での一つの成功物語といえるでしょう。

4. 関連業界とのデータ交換

船会社とコンテナターミナルとは、本来各々異なる独立のビジネスパートナーであり、事実世界の海運企業とコンテナターミナル企業とは、こういう認識のもとに事業を営んでいます。

海運企業は、他の企業活動と同様に複数の異業種・異企業とのパートナーシップの上に成り立つビジネスです。数多くあるこれらパートナーの中でも、コンテナターミナルのほかに、例えば船舶代理店をはじめとして、荷主や海貨業者（港湾運送事業者）、銀行、保険会社、倉庫業者、コンテナ修理業者、コンテナリース業者、保税・通関事業者、さらに港長や税関に代表される行政側窓口などは、容易に思い浮かべることができます。

これら関連企業群から構成されるパートナーの間を貨物やお金の情報が無数に流れ、これに伴い膨大な情報が流れています。現在は、そのほとんどが紙（ファクシミリ、テレックスを含む）や、音声（電話）により媒介されています。これらほとんどの情報を電子化しよう、それも国際標準として、という動きは今始まったばかりですが、それでも偉大な一歩を踏み出したということに注目したいものです。

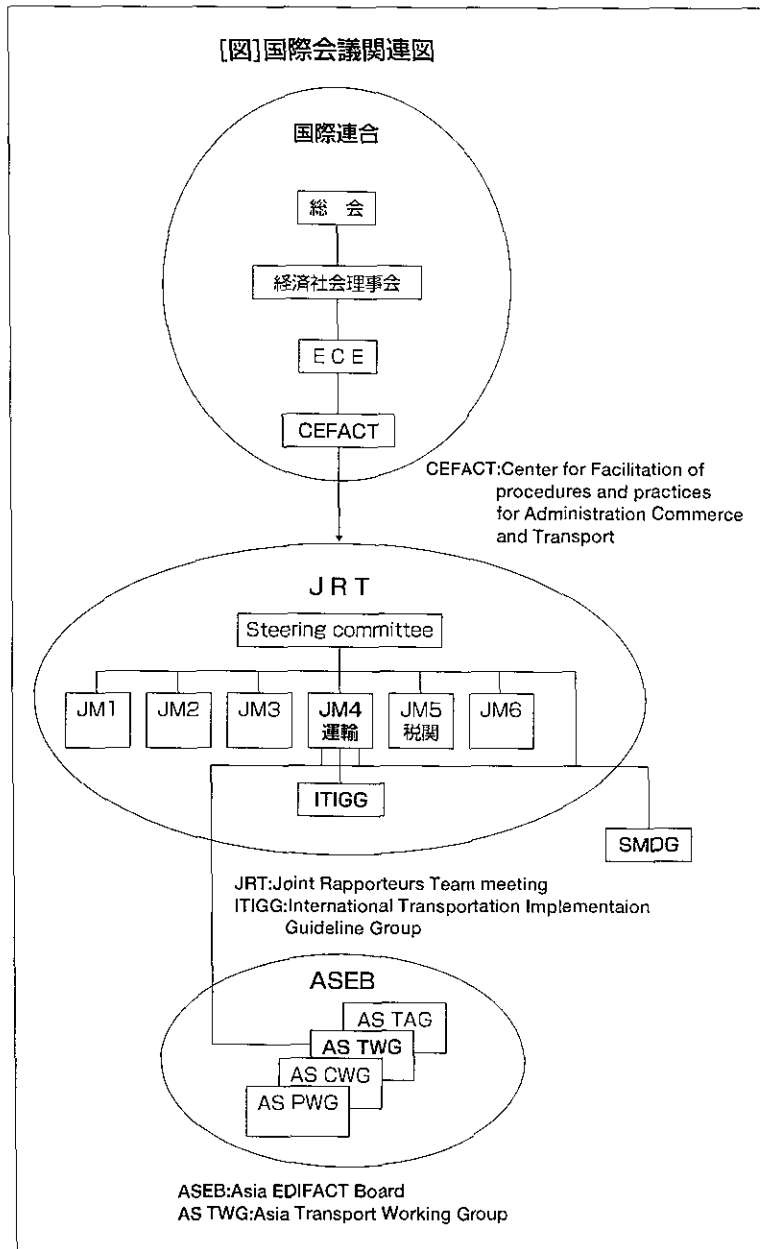
ここは強者・弱者の原理ではなく、唯一イコールパートナー同士によるフェアな市場原理が働く、競争の場であることは先に述べたとおりです。

5. 国際的な動き

EDI を万国共通の意思伝達手段として、世界中に普及・推進していく必要性は上述したさまざまな背景から理解できます。そして EDI の完成度を世界標準（いまこれを「グローバルスタンダード」と呼ぶことが流行しています）の水準まで高める作業が続けられています。多くの運輸業界を糾合した、EDI (=UN/EDIFACT) のメッセージを開発し、推進するために、いくつかの国際会議が精力的に活動しています（図参照）。

個々の呼称の説明は割愛しますが、年2回春期と秋期に JRT が開催され、その傘下の JM4 が運輸作業部会としての機能を発揮しています。さらにこのテーブルには、アジア地域から ASTWG が、ヨーロッパ地域から SMDG がそれぞれ参集し、企業、業界、地域といったさまざまな活動単位の報告が行われるとともに、各々の主張をぶっつけ合い、また妥協点を探りつつよりよい EDI の推進を図っています。

大蔵省通関当局や運輸省港湾局などの職員が、この会議に参画し積極的な活動を展開している



報資源として活用することが望まれます。

6. おわりに

国際企業としての海運ビジネスにとって、EDIは万能薬であるというのではなく、従ってEDIそのものが目的でもありませんが、しかしその相手を問わず、国境を越えて正確な意思疎通を実現する強力な道具となることは、十分ご理解いただけたと思います。

EDIという新しい電子的手段を活用することにより、代理店や使送便による紙の搬送、手書き文書の作成や郵送といった作業を不要とし、さらにオフィス内の人の手による作業を極小化することにより1日24時間、1年365日の実稼働を可能とします。この状況はまた、必然的に人的資源の最適な再配置を促し、21世紀にふさわしい新しいビジネスフローの再構築をダイナミックに迫ることとなるでしょう。

ことは注目すべきことですが、わが国の運輸関連企業の参画はまだ大きな声となるまでに至っていません。ただこのような国際的な活動が日本の外で展開されている、という事実を関係方面に知らしめるとともに、これらの活動から得られる有効な成果を、自らの利益に連動する情

(元 当協会 港湾物流部

物流システムチームリーダー 有光孝生)

話題を
追って

環境保全と海運 4

一造船業における環境問題への取り組み一

(社)日本造船工業会 技術部次長 桐明公男

経団連環境アピールに呼応して

造船業は組立産業であり、原料や素材から精製加工する基礎産業に比べて環境負荷の少ない産業に見えますが、地球規模で考えますと、大量の電力を消費しながら、膨大な船用資機材を組み立て、船舶という製品にしているわけですから、一人造船業のみが、環境問題に無縁であるとは言いきれません。従来より造船業界では、事業活動のすべての領域で貴重な資源やエネルギーをより一層効率的に使用するとともに、可能な限り再利用・資源化に努めております。経団連は、1996年7月、21世紀の環境保全に向けた経済界の自主的行動宣言として「経団連環境アピール」を宣言しました。これを受けて、1996年12月、日本造船工業会は以下のような、環境保全に関する自主的行動計画を策定しております。

1. 地球温暖化対策

- (1) CIMの着実な実現、自動化設備投資の促進による生産の効率化・高度化を推進する。
- (2) 高効率・省エネ型船の開発及びモーダルシフトに対応する船舶の実用化を推進する。

2. 循環型経済社会の構築

- (1) 船舶や海洋構造物がリサイクルしやすいような製品設計に努める。
 - (2) 産業廃棄物の減量化・リサイクルに努める。
 - (3) 環境負荷の少ない資機材やリサイクル製品の購入推進に努める。
 - (4) 廃船の再資源化の推進に努める。
3. 環境管理システムの構築と環境監査体制の整備に努める。
 4. 海外事業展開にあたっては進出先の環境に配慮する。

地球環境問題に対する造船業界の貢献としては、省エネルギー、省資源、環境保全を同時に達成することを可能とする革新的な技術と製品・サービスを開発することが重要であり、造船業としては環境に優しい船を開発・建造し、十分なメンテナンス体制を構築することが求められております。造船業界がこれまで担ってきたことの幾つかを紹介します。

省エネ船の開発

1970年代から1990年代の20年間にわたる大型タンカーの進化に関する調査（日本造船研究協会）によると、以下のような大きな成果を上げております。

- (1) 高張力鋼化などによる船体の軽量化対策

によって、船体重量は25%減少している。

- (2) 馬力当たりの燃料消費量は23%減少し、同一速力、同一排水量で主機馬力は21%減少している。これらの要因によって、1隻当たりの燃料消費量は1日当たり約40%減少している。

これによって、日本の造船業は世界のCO₂、Nox、Soxの排出量の抑制に大きく貢献してきたと自負しております。

有機スズ系防汚塗料の船舶への使用規制

1970年代の二度にわたるオイルショックによる原油の値上がりは、低燃費船の開発を促し、その一助として「有機錫を含む自己研磨型の防汚塗料」が開発され、摩擦抵抗値が小さく、長期防汚効果に優れており、しかもドックインターバルも長くすることが可能な「有機錫化合物を含む防汚塗料」が登場しました。

これら塗料はトリブチルスズ (TBT) 化合物およびトリフェニルスズ (TPT) 化合物等の有機スズ化合物を防汚剤としており、後の環境調査によって、環境汚染や人体への影響があることが指摘されました。これら指摘を基に、1990年1月には、TPT 化合物7種が、「化学物質の審査及び製造等の規制に関する法律」に基づき、第2種特定化学物質に指定され、さらに、9月には、TBT 化合物13種が、同様に第2種特定化学物質に指定されました。これにより当該化合物の製造および輸入は法律に基づき、国内的な規制を受けることとなり、これと併せて、運輸省から、TPT 系船底防汚塗料について、すべての船舶への使用が禁止されるとともに、1990年6月28日には TBT 系船底防汚塗料の塗り分け等、使用が抑制されることとなりました。

本会は、1990年12月19日の理事会において、環境保全の重要性、企業の社会的責任の観点から、TBT 系船底防汚塗料の使用自粛を決議し、新たに契約を締結する船舶には、TBT 系船底防汚塗料を使用しないこと、修繕船については、1992年4月1日以降、TBT 系船底防汚塗料を使用しないことに踏み切りました。

これら塗料による汚染は、日本沿岸を航行する船舶のみならず、外国から入港してくる船舶によってももたらされております。このため、わが国だけの禁止措置だけでは不十分であり、世界各国において、外航船舶を含むすべての船舶に対して、TBT 系船底防汚塗料の使用を全面的に禁止する措置を国際的合意に基づき、早期に実施することが必要であります。本会としては、日本政府を通じて、TBT 系船底塗料の使用を全面的に禁止するよう、IMO 海洋環境保護委員会に対して要請し続けております。

サブスタンダード船対策

1980年代後半から船舶の老齢化が急激に進行し、1990年代に入り船齢15歳以上の船舶が50%を窺う状況になり、一方、船舶の解撤が停滞し、1990年には世界の船舶解撤量が200万総トンを割り込む状況に至りました。このような状況から、本会と日本船主協会が共同して、1992年に、「船舶解撤問題共同検討委員会」を設置して、船舶解撤能力の拡充やサブスタンダード船排除について検討を行ってきました。特に、1994年からは、貴重な人命・財産の保全と海洋環境の保全の観点から、サブスタンダード船の排除に取り組むことになりました。サブスタンダード船排除の問題は、一國、特定地域を対象としている限り効果が薄く、世界的枠組みの中での取り組みが重要であることから、世界の関係者に

サブスタンダード船排除の必要性についての理解を深めるために、日本の海運・造船業界の責務として、世界に先駆けてキャンペーン活動を展開しました。まず、国内関係者、次いでアジア船主フォーラムの場を借りて、アジア地域の関係者の支持・協力を得ることから始め、最終的には、欧州5カ国にミッションを派遣し、幅広くサブスタンダード船排除のキャンペーン活動を展開しました。ノルウェー・英国・ギリシャの各船主協会、国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO)、欧州・日本船主協会評議会 (CENSA)、国際ドライカーゴ船主協会 (INTERCARGO)、国際海事機関 (IMO)、石油会社国際海事評議会 (OCIMF)、国際海運会議所 (ICS)、ロンドン保険業者協会 (ILU)、国際海事産業協議会 (IMIF)、西欧造船工業会 (AWES)、経済協力開発機構 (OECD) などを訪問し、広くサブスタンダード船問題や船舶解撤問題について意見交換を行い、各訪問先から、時宜を得たキャンペーン活動として支持・協力を得ることができました。

その後も、日本船主協会はアジア船主フォーラムの場を通じて、サブスタンダード船の排除を推進してきましたが、本会も、1995年3月に韓国造船工業会 (KSA)、西欧造船工業会 (AWES)、米国造船協議会 (SCA)、米国造船工業会 (ASA) に働きかけ、サブスタンダード船排除に関する委員会 (CESS, Committee for Elimination of Substandard Ships) を結成し、関係方面に対してサブスタンダード船の排除の重要性に関する各種提言を行っております。これら活動の一環として、本年6月9日、ノルウェーのオスロ市において、「サブスタンダード船フォーラム」(Substandard Ships Fo-

rum'97) を開催しました。本フォーラムには130名の関係者が参加し、OECD事務局のヒューブナー氏がコーディネイターとなって、サブスタンダード船に関する専門家の発表と関係者による討議が行われました。

パネルIでは、サブスタンダード船排除対策の現況確認として、欧州 (EU 委員会海事安全局補佐官)・極東 (東京 MOU 理事長、韓国海洋水産部船舶検査課事務官)・米国 (海軍少将・USCG 専門部長) の政府関係当局者4名によるポートステートコントロール、フラッグステートコントロールを中心とした、世界のサブスタンダード船排除の現況についての講演、パネルIIでは、業界が直面するサブスタンダード船問題として、保険業界 (ILU, The Institute of London Underwriters、国際・政治部長)・規制当局 (IMO/MSC 委員長)、造船 (CESS 委員長)・海運 (ICS 事務局長) の専門家による海事産業が直面しているサブスタンダード船関連問題についての講演があり、その後パネルディスカッションが行われました。

造船業界としては、今後とも CESS を中心に、世界の造船業界と連携し、サブスタンダード船の排除問題に深く関与していくことしております。

グローバル化が叫ばれている昨今、日本は各分野で、国際スタンダードへの調和が求められています。環境問題においては、目先の経済的負荷には目をつぶってでも、「かけがえのない地球」を後世に引き継ぐために、ともに世界のリーダーである日本の海運・造船業から世界に向けて環境保全に関する各種情報を発信していくことが重要ではないでしょうか。

海運 ニュース

1. ばら積み貨物船の安全対策について
—IMO 第68回海上安全委員会(MSC)の様態—
2. 増加が続く世界船腹 (続)
—ロイド統計による1996年末の世界船腹—

1. ばら積み貨物船の安全対策について —IMO 第68回海上安全委員会(MSC)の様態—

バルクキャリアの安全対策を主要議題の一つとする、IMO 第68回海上安全委員会 (MSC) が1997年5月28日から6月6日までロンドンのIMO本部で開催された。バルクキャリアの安全対策については、1995年5月の第65回 MSC において、単船側のバルクキャリアであって高比重固体ばら積み貨物を積載するものに対して構造要件の強化を図ることが合意されて以来、審議が続けられてきた。

今般の MSC では、バルクキャリアに対する一連の安全対策が最終化され、SOLAS 条約に新たに第Ⅻ章 (バルクキャリアに対する安全措置) として追加することが合意された。本改正条約は、1997年11月に開催される SOLAS 条約締約政府会議にて採択の上、[1999年7月1日]より発効する見込みとなった。

バルクキャリアの構造要件については、国際船級協会 (IACS) の決定した統一規則 (UR) と日本海事協会 (NK) 案を基本とする日本案が今回の MSC に提案されていたが、最終的には日本案も IACS 案にかなり近いことが判明したため、日本政府は、日本が実施した研究成果も考慮に入れて、さらに多くの船舶について検証作業を行った上で IACS UR の見直しを行う

よう求めた結果、IACS からは、今後必要に応じて継続的に基準の見直しを実施していく旨の返答があった。最終的にはギリシャ、キプロス等一部諸国の反対があったのみで、大きな議論もなく新造船、現存船ともに IACS の UR に従うことが合意された (本誌3月号P.6参照)。ただし、IACS は従来、新造船、現存船ともに比重 1.0 t/m^3 以上の固体ばら積み貨物を積載するものに適用するとしていたのを、現存船については IMO の合意に基づき、“比重 1.78 t/m^3 以上”に変更するとの表明を行い合意された。

なお、改正条約案の概要および適用上の新造船と現存船の定義は次のとおりである。

(1) 新造船と現存船の定義

新造船： [1999.7.1] 以降に建造される、長さ150m以上のバルクキャリア (二重船側構造を含む) であって、比重 1.0 t/m^3 以上の固体ばら積み貨物を積載するものをいう。

現存船： [1999.7.1] より前に建造された、長さ150m以上の単船側構造のバルクキャリアであって、比重 1.78 t/m^3 以上の固体ばら積み貨物を積載するものをいう。

(2) 現存船に対する段階的導入 (PHASE-IN) スケジュール (第3条)

現存船に関する、損傷時復原性要件 (第4条) および構造要件 (第6条) の適用については、以下のとおりとする。

- ① 船齢20年以上：[1999.7.1]以降の最初の間検査 (一中) または定期検査時までのいずれか早い方。
- ② 船齢20年未満：[1999.7.1]以降の最初の定期検査時または船齢15年のいずれか遅い方。

(3) 損傷時復原性要件 (第4条)

新造船については、いかなる積み付け条件、いずれの船艙への浸水に対しても、1966年の国際満載喫水線条約 (66LL) 第27規則と同等の内容である総会決議 (A.320(9)) およびその改正条約である (A.514(13)) の復原性要件に従うこと。

また、現存船については、いかなる積み付け条件であっても、最前部の船艙への浸水に対して、これらの復原性要件に従うこと。

なお、66LL条約第27(7)規則に基づいて乾舷を減少している現存船および上記要件 (A.320(9)およびA.514(13)) に基づいて乾舷を減少しているバルクキャリアについては、この規則に適合していると見做すことができる。

(4) 新造船の構造基準 (第5条)

いかなる積み付け状態あるいはバラスト状態であっても、いずれの船艙への浸水に対して“十分な強度”を有すること。具体的には、IACS URをSOLAS条約締約政府会議・決議として参照 (非強制) する。

(5) 現存船の構造基準 (第6条)

最前部の船艙への浸水に対して、NO.1/NO.2 HOLD間のバルクヘッドおよび二重底が十分な強度を有すること。具体的には、IACS URをSOLAS条約締約政府会議・決議として強制適用する。

また、上記構造基準に適合する代わりに、比重1.78t/m³以上の固体ばら積み貨物を積載する場合には積み付け制限も採用できる。

(6) 検査強化プログラム (第7条)

船齢10年以上の現存船については、検査強化プログラム (ESP) の要件を満足しない限り、比重1.78t/m³以上の固体ばら積み貨物は積載できない。

(7) 規則適合に関する情報 (第8条)

本章の(4)、(5)、(6)および(7)に適合していることについて、主管庁等の承認を得ること。また、第6規則の積み付け制限を採用する場合も同様であり、この場合、外板に▲の表示をすること。

(8) 現存船の損傷時復原性要件 (第4条) に適合することが困難なバルクキャリアに対する適用免除 (第9条)

適合することが困難な現存の HOLD 数の少ない船については、一定の条件の下に主管庁が第4.2および6規則への適用を免除できること。

(9) 固体ばら積み貨物の比重の申告 (第10条)

荷主は、固体ばら積み貨物を積載する前に、第VI章第2規則に基づき貨物の比重を申告するとともに、比重1.25から1.78 t/m³に分布する貨物については、検査機関による証明を得ること。

(10) 積み付け計算機 (第11条)

長さ150m以上の全てのバルクキャリアは、IMOの定める基準 (IACS 勧告をその

まま引用)、または同等基準に従って主管庁が承認する積み付け計算機を備えること。

以上のほか、わが国は検査強化プログラムに関して、板厚計測記録簿に衰耗許容限度の記載を追加するためにIMO 総会決議 A.744(18)を改正するよう提案し、異議なく合意された。

なお、SOLAS 条約改正案と IACS UR で規則の適用期日が異なっている。具体的には①現存船に対する損傷時復原性要件、構造要件の段階的適用スケジュール (SOLAS 条約改正案の方が厳しい) および②新造船の定義 (SOLAS: [1999.7.1])

以降の建造船、IACS: 1998.7.1以降の契約船) であるが、現在 IACS 内部でこれら適用上の違いをどうするか検討中である。

また、長さ150m以上の単船側構造の現存バルクキャリアであって、比重1.78t/m³以上の固体ばら積み貨物を積載する場合には、程度の差はあれ、ほとんどの現存バルカーでNO.1およびNO.2 HOLD間のバルクヘッド(二重底)を補強するか、あるいは積み付け制限等の採用が求められると予想されることから、現在 IACS では現存船に関する具体的な補強方法を検討中である。

2. 増加が続く世界船腹(続)

—ロイド統計による1996年末の世界船腹—

前号に引き続き、ロイド船級協会の“World Fleet Statistics 1996”および“World Shipbuilding Statistics December 1996”に基づいて、世界船腹の動向のうち、今号では主に船舶

の建造と消失、ならびに船腹量の増減状況について概観する。

1. 船舶の建造

(1) 船舶の竣工量

【表1】 商用船の建造量および消失量の推移

年	商用船 船 腹 量 (年 末)		建 造 (竣 工) 量				消 失 量				他の要因による 増減/不明・誤差 隻 数 千総トン	
	隻 数	千総トン	隻 数	千総トン	前年比%	竣工率%	隻 数	千総トン	前年比%	消失率%		
1987	75,281	397,325		2,103	13,111		3.3	1,554	13,785		3.5	
1988	75,799	399,462	518	2,094	11,312	△13.7	2.8	1,275	5,575	△59.6	1.4	△ 301 △3,599
1989	75,025	404,898	△ 774	2,196	14,482	28.0	3.6	964	3,150	△43.5	0.8	△2,006 △5,897
1990	78,301	426,021	3,276	2,144	16,054	10.9	3.8	722	3,087	△ 2.0	0.7	1,854 8,157
1991	78,931	436,296	630	1,977	16,810	4.7	3.9	911	4,244	37.5	1.0	△ 436 △2,292
1992	79,726	445,169	795	1,957	18,919	12.5	4.2	855	8,073	90.2	1.8	△ 307 △1,973
1993	80,655	457,915	929	1,896	20,520	8.5	4.5	1,096	11,171	38.4	2.4	129 3,397
1994	80,676	475,859	21	1,789	19,613	△ 4.4	4.1	1,074	8,073	△27.7	1.7	△ 694 6,404
1995	82,890	490,662	2,214	1,856	22,566	15.1	4.6	1,065	10,521	30.3	2.1	1,423 2,758
1996	84,264	507,873	1,374	1,745	25,881	14.7	5.1	778	9,310	△11.5	1.8	407 640

(備考) 「World Fleet Statistics」より次により作成した。

(1) 船腹量の年間増減量 = 当年末の船腹量 - 前年末の船腹量

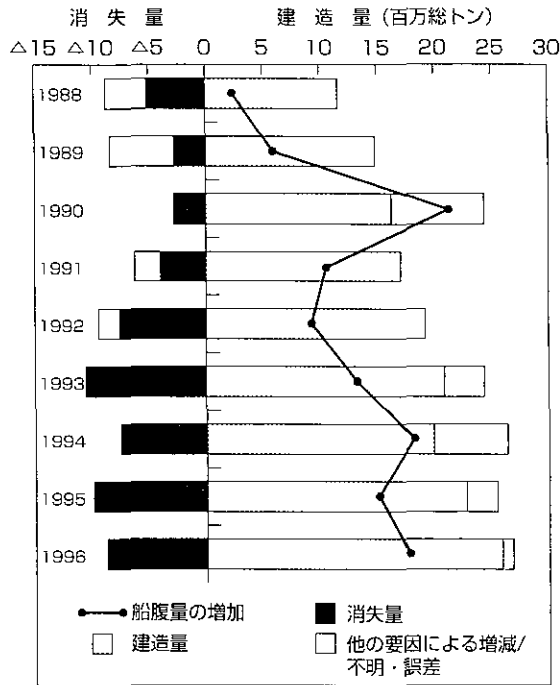
(2) 「建造量」…同書記載の建造量

(3) 「消失量」…同書記載の消失量

(4) 他の要因による増減/不明・誤差 = 年間増加量 - (建造量 - 消失量)

(注) 1987末～1991末の船腹量は「World Fleet Statistics 1992」掲載のデータを使用した。(本誌6月号P28表2とは整合しない)

(表1付図) 商用船の建造量および消失量の推移



1996年における商用船の竣工量は1,745隻、25,881千総トンで、船腹量に対する比率(以下では「竣工率」という)は5.1%、前年の竣工量に対する増加率は14.7%となった(表1の建造(竣工)量欄参照)。

その船種別内訳は表2のとおりで、構成比は、撒積乾貨物船(ギアレス)34.4%、オイルタンカー24.3%、コンテナ船18.1%などとなっている。また、「竣工率」が高い船種は、コンテナ船(10.9%)、旅客船(9.0%)、化学薬品船(7.4%)、液化ガス船(6.8%)、撒積乾貨物船(ギアレス)(6.6%)等である。他方、オイルタンカーは平均より若干低い4.3%で、一般貨物船(1.7%)、RORO貨物船(2.6%)などはかなり低率である。

なお、竣工量の建造国別内訳は表3および同付図のとおりで、シェアは、日本39.3%、

【表2】 商用船竣工量の船種別内訳

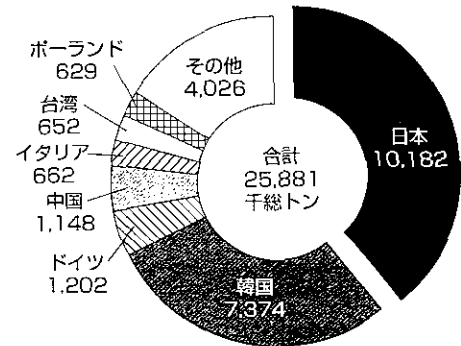
	1995年				1996年				1996/1995年		
	隻数	千総トン	構成比(%)	竣工率(%)	隻数	千総トン	構成比(%)	竣工率(%)	隻数	千総トン	増加率(%)
貨物船	1,315	22,271	98.7	4.8	1,266	25,582	98.8	5.3	△ 49	3,311	14.9
液体貨物船	291	7,286	32.3	4.3	316	8,325	32.2	4.7	25	1,038	14.3
化学製品船	44	727	3.2	4.9	57	1,078	4.2	6.8	13	352	48.4
液化石油ガス船	60	476	2.1	3.9	97	949	3.7	7.4	37	472	99.1
オイルタンカー	181	6,076	26.9	4.2	158	6,292	24.3	4.3	△ 23	216	3.6
その他	6	7	-	1.8	4	6	-	1.3	△ 2	△ 1	△ 19.4
撒積乾貨物船	277	8,500	37.7	5.6	283	9,805	37.9	6.2	6	1,305	15.4
撒積乾貨物船(ギアレス)	241	8,092	35.9	6.3	239	8,891	34.4	6.6	△ 2	800	9.9
油/貨兼用船	1	4	-	-	3	191	0.7	1.6	2	187	5,044.3
荷役装置付撒積乾貨物船	3	53	0.2	1.8	-	-	-	-	△ 3	△ 53	△ 100.0
その他	32	352	1.6	5.7	41	723	2.8	10.7	9	371	105.6
その他の乾貨物船	747	6,485	28.7	4.6	667	7,452	28.8	5.0	△ 80	967	14.9
一般貨物船	369	1,054	4.7	1.9	289	991	3.8	1.7	△ 80	△ 63	△ 6.0
一貨客船	1	12	0.1	1.8	1	12	-	2.0	-	-	-
コンテナ船	163	3,729	16.5	9.6	202	4,689	18.1	10.9	39	960	25.7
冷凍冷蔵船	11	49	0.2	0.7	17	101	0.4	1.4	6	52	106.6
RORO貨物船	44	673	3.0	3.3	28	548	2.1	2.6	△ 16	△ 125	△ 18.6
RORO客船	54	483	2.1	4.6	62	494	1.9	4.4	8	11	2.3
旅客船	101	469	2.1	7.6	65	607	2.3	9.0	△ 36	138	29.5
その他	4	17	0.1	0.9	3	10	-	0.5	△ 1	△ 6	△ 37.3
その他の船舶	541	295	1.3	1.1	479	299	1.2	1.2	△ 62	4	1.5
漁船	216	122	0.5	0.9	188	112	0.4	0.9	△ 28	△ 10	△ 7.9
その他	325	173	0.8	1.4	291	187	0.7	1.7	△ 34	14	8.2
合計	1,856	22,566	100.0	4.6	1,745	25,881	100.0	5.1	△ 111	3,315	14.7

【表3】 商用船竣工量の建造国別内訳 (1996年)

造船国	商用船合計		貨物船	
	隻数	千総トン 構成比(%)	隻数	千総トン
合計	1,745	25,881 (100.0)	1,266	25,582
1 日本	617	10,182 (39.3)	536	10,151
2 韓国	188	7,374 (28.5)	170	7,369
3 ドイツ	80	1,202 (4.6)	76	1,201
4 中国	97	1,148 (4.4)	75	1,141
5 イタリア	30	667 (2.6)	22	656
6 台湾	13	652 (2.5)	13	652
7 ポーランド	45	629 (2.4)	35	619
その他	675	4,026 (15.6)	339	3,793

(表3付図)

(単位：千総トン)



【表4】 1996年末における発注済船舶量の船種別構成ならびに竣工(引渡)予定

貨物船	造船所手持工事量 (発注済船舶量)			発注済船舶の竣工(引渡)予定									
	隻数	千総トン	構成比(%)	1997年		1998年		1999年					
				隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン				
液體貨物船	1,988	44,727	(98.7)	896	17,533	1,092	27,194	1,365	27,250	538	14,499	85	2,977
液体ガス船	56	2,248	(5.0)	30	1,063	26	1,185	37	915	10	411	9	922
化学薬品船	145	1,680	(3.7)	74	845	71	835	92	986	47	591	6	103
オイルタンカー	178	8,607	(19.0)	75	2,992	103	5,615	104	4,682	60	3,277	14	648
その他	7	25	(0.1)	6	21	1	4	7	25	-	-	-	-
撒積乾貨物船	443	14,446	(31.9)	200	7,009	243	7,436	328	11,140	100	2,893	15	412
撒積乾貨物船(ギアレズ)	418	13,698	(30.2)	184	6,549	234	7,150	308	10,605	96	2,746	14	347
油貨兼用船	5	325	(0.7)	3	195	2	130	3	195	1	65	1	65
荷役装置付撒積乾貨物船	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
その他	20	422	(0.9)	13	266	7	156	17	341	3	82	-	-
その他の乾貨物船	1,159	17,721	(39.1)	511	5,602	648	12,118	797	9,502	321	7,327	41	891
一般貨物船	371	2,055	(4.5)	209	928	162	1,127	296	1,415	69	587	6	53
貨客船	5	33	(0.1)	4	24	1	10	3	17	2	17	-	-
コンテナ船	453	10,735	(23.7)	130	2,540	323	8,195	265	5,872	169	4,527	19	335
冷凍冷蔵船	34	292	(0.6)	14	94	20	199	26	216	7	63	1	14
RO-RO貨客船	81	1,833	(4.0)	33	564	48	1,270	48	903	30	898	3	33
RO-RO客船	94	751	(1.7)	49	407	45	343	69	451	22	287	3	12
ROR客船	111	1,940	(4.3)	70	1,032	41	909	83	577	20	932	8	432
その他	10	80	(0.2)	2	15	8	65	7	52	2	17	1	12
その他の船舶	531	586	(1.3)	350	417	181	169	484	467	46	106	1	13
合計	2,519	45,313	(100.0)	1,246	17,950	1,273	27,363	1,849	27,717	584	14,605	86	2,990
構成比(%)		(100.0)		(39.6)		(60.4)		(61.2)		(32.2)		(6.6)	

韓国28.5%等となっている。

(2) 造船所手持工事量

1996年末における商用船の造船所手持工事量(発注済み船舶量)は2,519隻、45,313千総トンで、このうち建造中船舶は1,246隻、17,950千総トンである。この、船種別構成は表4のとおりで、構成比は、コンテナ船23.7%、撒積乾貨物船(ギアレズ)30.2%、オイルタンカー19.0%、等となっ

ている。

この竣工(引渡)予定は同表のとおりで、1997年には61.2%、1998年は32.2%、1999年は6.6%となっている。

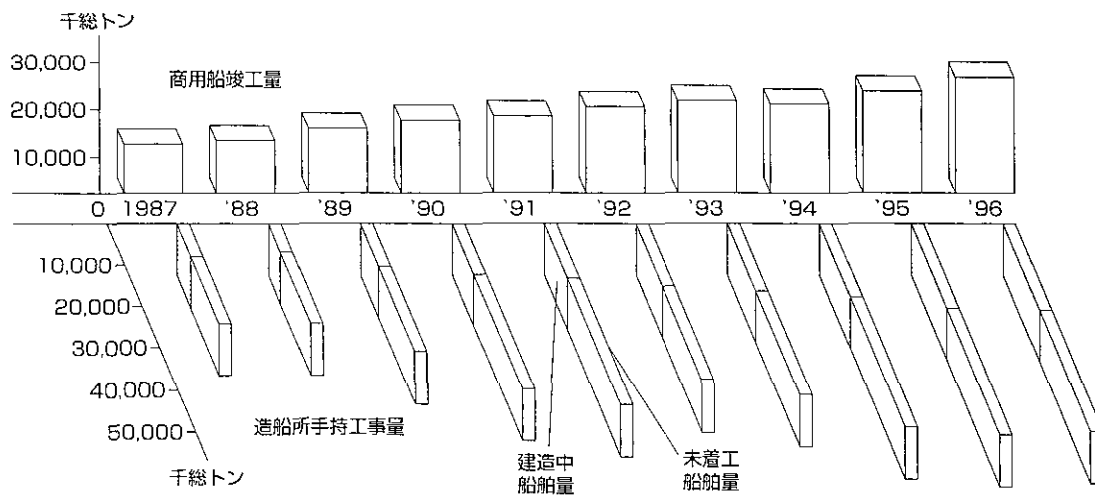
(3) 竣工量と造船所手持工事量の推移

1986年以降の竣工量と造船所手持工事量の推移を一表にまとめると表5および同付図のとおりで、1987年以降は両者とも基本的に増加傾向にあることが示される。

【表5】 商用船の竣工量と造船所手持工事量推移

年次・期 n	竣工量 A (歴 年)		造船所手持工事量 S : S=L+M (年 末)		建造中船舶量 L		未着工船舶量 M		受注より引渡 迄の推定期間 (月) (隻数より算出)
	隻 数	千総トン	隻 数	千総トン	隻 数	千総トン	隻 数	千総トン	
1986			2,168	21,364	1,292	11,051	876	10,313	
1987	2,103	11,311	2,037	22,542	1,210	9,694	827	12,848	12.0
1988	2,094	11,312	2,228	24,553	1,288	11,622	940	12,931	12.2
1989	2,196	14,482	2,452	31,055	1,275	12,452	1,177	18,603	12.8
1990	2,144	16,054	2,633	39,789	1,288	13,533	1,345	26,256	14.2
1991	1,977	16,810	2,530	43,164	1,355	15,897	1,175	27,267	15.7
1992	1,957	18,919	2,284	37,333	1,312	18,670	972	18,663	14.8
1993	1,896	20,520	2,145	39,242	1,131	15,787	1,014	23,454	14.0
1994	1,789	19,613	2,316	45,792	1,182	18,033	1,134	27,759	15.0
1995	1,856	22,566	2,655	48,526	1,265	18,731	1,390	29,795	16.1
1996	1,745	25,881	2,519	45,313	1,246	17,950	1,273	27,363	17.8

(表5付図) 商用船竣工量と造船所手持工事量推移



備考：各資料を次のとおり使用して作成した。

- (1) 1994年までの竣工量は「World Fleet Statistics」による。
- (2) 1994年までの造船所手持工事量（建造中船舶量、未着工船舶量）は「Merchant Shipbuilding Return」による。
- (3) 1995年以降の竣工量および同期末における造船所手持工事量は「World Shipbuilding Statistics」による。
- (4) 「受注より引渡迄の推定期間（月）」は竣工隻数（A）および造船所手持工事量（S）から次により算出した。

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

また、同表の造船所手持工事量を見ると、建造中船舶量の増加以上に未着工船舶が増加しているため、発注から竣工（引渡）までの期間（推定）も伸びている。

商用船の解撤（処分）、事故（推定全損）の後の解撤、および海洋での喪失（現実全損）を併せて「消失」と定義している。

1996年における商用船の消失量は、“World Fleet Statistics 1996” 発行時の暫定値で、778隻、9,310千総トン、平均船齢26年（表6参照）

2. 商用船の消失

【表6】 消失船舶の船種別内訳

	1995年			1996年				
	隻数	千総トン	平均船齢	隻数	千総トン	構成比(%)	平均船齢	消失率(%)
合計	1,065	10,521	25	778	9,310	(100.0)	26	1.83
貨物船	559	9,667	26	511	8,841	(95.0)	26	1.83
液体貨物船	146	5,805	25	110	2,968	(31.9)	24	1.69
液化ガス船	7	7	25	8	36	(0.4)	28	0.22
化学タンカー	9	45	26	16	70	(0.8)	20	0.55
その他	127	5,735	25	86	2,862	(30.7)	24	1.96
その他	3	18	36	-	-	-	-	-
撒積乾貨物船	81	2,139	25	128	4,218	(45.3)	25	2.68
撒積乾貨物船(ギアレス)	42	1,316	25	90	2,817	(30.3)	25	2.08
油/貨兼用船	10	778	22	18	1,187	(12.7)	23	9.70
荷役装置付撒積乾貨物船	2	21	54	-	-	-	-	-
その他	27	24	25	20	214	(2.3)	25	3.15
その他の乾貨物船	332	1,723	27	273	1,655	(17.8)	27	1.11
一般貨物船	235	953	27	198	1,074	(11.5)	26	1.88
一貨客船	4	3	26	11	80	(0.9)	33	12.86
冷凍冷蔵貨物船	9	187	25	14	258	(2.8)	25	0.60
RO-RO客船	42	237	28	23	110	(1.2)	28	1.53
RO-RO貨物船	12	187	17	8	19	(0.2)	28	0.09
その他	5	20	30	6	17	(0.2)	31	0.15
旅客船	21	39	33	9	18	(0.2)	34	0.26
その他	4	76	28	4	80	(0.9)	27	4.17
その他の商用船	506	854	24	267	469	(5.0)	26	1.83
漁船	435	738	23	215	384	(4.1)	24	2.92
その他	71	115	32	52	85	(0.9)	32	0.78

【表7】 1996年の消失船舶の船籍国別内訳

船籍国	隻数	千総トン	平均船齢	消失率(%)
合計	778	9,310	26	1.83
1 パナマ	66	1,218	24	1.48
2 キプロス	29	953	24	4.00
3 リベリア	20	915	25	1.53
4 ロシア	161	782	25	5.68
5 ギリシャ	24	583	33	2.12
6 バハマ	13	565	23	2.31
7 セントビンセント	36	543	27	7.61
8 マルタ	27	511	26	2.63
9 インド	10	235	23	3.29
10 米	20	214	23	1.78
11 中国	18	190	24	1.12
12 トルコ	10	188	24	2.93
13 香港	3	124	25	1.58
14 ホンジュラス	15	120	31	10.01
15 韓国	2	93	24	13.45
16 英国	10	63	29	0.89
17 イタリア	10	48	31	0.73
18 カナダ	3	36	25	1.50
19 日本	99	29	20	0.15
20 フランス	5	16	37	0.36
その他	197	1,885	30	1.19

で、世界船腹量に対する消失船舶量の比率（以下では「消失率」という）1.8%である。前年の消失量に対する比率は11.5%の減少となっている（表1消失量欄参照）。

その、船種別内訳は表6のとおりで、船種別構成ではオイルタンカー30.7%、撒積乾貨物船

（ギアレス）30.3%、油/貨兼用船12.7%、一般貨物船11.5%、などとなっている。

また、船籍国別構成は表7のとおりで、消失量は上位からパナマ、キプロス、リベリア、ロシア等と続いている。このうち「消失率」の高い船籍国としてはキプロス（4.0%）、ロシア（5.7%）などが挙げられる。

3. 商用船船腹量の増減と建造量および消失量

前号で概観した船腹量の推移から各年間の船腹増減量を算出し、建造量および消失量の推移を総合すると表1および同付図を作成することができる。

これによると、1989年以降の船腹量の増加はこの間の建造量が消失量の2～4倍程度で推移していることで裏づけられている。

なお、同表には元データの不整合等から相当の「不明・誤差」の数値を算出せざるをえないことに留意する必要がある。

Washington便り

OECD 造船協定に関する米国造船団体の意見対立

6月11日、米国上院通商・科学・運輸委員会においてOECD造船協定（注参照）実施法案（S.629）に関する公聴会が開催され、米国の二つの造船団体SCA（協定推進派）とASA（協定反対派）の代表がそれぞれ相対立する意見を表明しましたので簡単に紹介します。

SCA=Shipbuilders Council of America（米国造船者評議会）は最近設立75周年を迎えた米国で最も古い団体で、中堅造船会社12社と関連機器・部品供給会社で構成されています。ASA=American Shipbuilding Association（米国造船協会）は造船大手6社で構成されています。1989年、ブッシュ政権にOECD造船協定の交渉開始を請願したのがSCAです。この年、現在ASAを構成している大手6社がSCAに加入しました。大手6社はその後、方針の違いからSCAを脱退してASAを設立することになりました。

米国は1981年に建造差額補助（construction differential subsidy）を廃止して自ら武装解除しました。このため大手造船所は競争力をなくし、商業船舶の建造受注が困難になったため、SCAに加入してOECD造船協定の成立に努力を傾注しました。しかしながら、協定が成立すると、大手6社は態度を豹変させ、協定批准反対の先鋒になりました。現在、彼らは協定実施反対の主な理由として次の点を挙げています。

- ・米国の商業造船への門戸を閉ざしてしまう。
- ・外国における補助金支給やダンピング慣行を終わらせることができない。
- ・協定には外国政府が自国造船所に対する補助金支給を継続できる抜け穴がある。
- ・フランスはこの抜け穴を利用して自国造船所に対する4.8億ドルの補助金支給を正当化している。
- ・さらに、同じ抜け穴を使い、EUがスペイン、ドイツ、ギリシャの造船所に対し21億ドルの補助金支給を決定。
- ・加害的価格設定（injurious pricing）メカニズム

は韓国や日本のダンピング慣行を止めさせるのに有効でない。両国はダンピングにより世界市場の60%を獲得している。

- ・中国、ロシア、ウクライナ、ポーランド、カナダ、インド等が協定の当事国となっていない。
- ・米国は唯一の補助金廃止国として協定交渉のテーブルについた。外国政府は米国が廃止してからも14年間以上自国造船所に何百億ドルもの補助金をつぎ込んできた。この間、米国の造船所は自国政府から、一銭（ドル）も受け取っていない。

一方、SCAは、1981年に建造差額補助が廃止されてからは、米国の造船会社が外国の造船所と競争し、成長するための機会をOECD造船協定が提供してくれると考えており、協定およびその実施法案を強く支持する意見を表明しました。SCAを後に脱退することになる大手6社は、当初、協定の交渉過程において、米国政府代表团（USTR、商務省、運輸省、労働省）を支持し、協定の内容についても満足を表明していましたが、突然、協定支持を撤回する事態となりました。SCAを構成する6社は始めから本気で協定が成立するとは考えておらず、協定が失敗に終わった場合、議会が米国の造船所のために新たな補助金制度を創設するための理由ができることを望んでいたのでは、と指摘しています。

SCAは、EUは米国が協定を批准するまでいつまでも待つようなことはしない。EUは協定がないと米国には決して勝利できない補助金競争の道をまっしぐらに行進することになる。これには、米国の造船業が膨大な国際市場へ発展していく膨大な機会を失い、その挙句、高給な米国人の仕事がなくなり、国家安全保障の危機を招き、造船・海運における船腹過剰を生ぜしめ市場を歪めることになるという悲惨な結果が待っている。これらを阻止するためにはOECD造船協定の実施が最後のチャンスである。協定があれば米国の造船業と米国国民には輝かしい未来をもたらすことができる、と結んでいます。

（注）

OECD造船協定は1994年後半に締結され、次を主な目的としている。

- ・造船業を支援するための政府補助金の廃止。
- ・船舶購入のための政府融資に関する共通規則の作成。
- ・船舶のダンピングに対処するためのメカニズムの確立。
- ・上記3点の実施のための有効かつ拘束力ある紛争解決メカニズムの確立。

（北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修）

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本貨物検数協会

設立 昭和17年(1942年)11月1日

沿革 第2次世界大戦は戦局の深刻化とともに、海運界を国家統制へと巻き込んでいった。その象徴が、昭和17年設立された船舶運営会で、船舶の運航は一元化された。この運営会の誕生によって、管轄官庁の海務院と船舶運営会が着手したのが検数業界の統合だった。

当時の検数業界は、小規模な業者の乱立とその仕事が営利本位で、証明機関としての体制とはなっていなかった。海務院は、この実態を絶滅するため欧米諸国の港で採用されていた検数制度を理想として、信頼できる検数人による海運貨物の受け渡し制度の導入を検討していた。

その結果、海務院・船舶運営会は、検数業務改善の第一歩として、まずシップサイド検数業者の統合を行い、公益法人・日本貨物検数協会の創立となった。爾来54年、検数・検量証明事業を遂行し、使命を果たしてきた。

なお、設立当時は「日本船舶貨物検数協会」だったが、昭和23年、必ずしも「船舶」のみの検数業務を行うものではない

との考えから、「船舶」の2字を削除し、現在の名称に改められた。

組織 会長 浅見喜紀

職員 2,670名(平成9年6月1日現在)

所在地 東京都中央区築地1-10-3

中央管理機構として本部を東京に設置し、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、中国、四国、九州、北陸東北、北海道の10支部の組織で構成している。

各支部は、下部機構として、全国で55カ所の事業所を有し、海外にはシンガポール、マレーシアに2つの現地法人を有している。

なお、運輸省に登録している検数人・検量人は次のとおりである。

登録検数人 2,488名

登録検量人 765名



▲コンテナターミナルでオペレート中の職員

(注：同一人が、2資格を有している場合があり、在籍人数より多くなる。)

教育訓練 検数人・検量人になるには、海事公益法人協議会（略称・海法協）で規定された海法協主催の3カ月間の教育訓練を経て、その間、2度行われる中間、総合の登録資格取得のテストを受け、合格基準をクリアした者に、運輸省より手帳が交付され、始めて現場に就労できる。

しかしながら、現場作業は極めて厳しく、かつ、作業は流動的である。現場作業に対応していくには、素早い状況判断、迅速、正確な検数・検量作業をこなし、関係書類も作成しなければならない。それには高度な技術と専門知識および経験が必要である。

そのため、全職員を対象に担当する職務と技能に応じて、毎年、計画的に必要な教育訓練を実施し、知識の修得と技能の向上を図っている。

事業紹介 当会の事業は、港湾運送事業法第3条第5項および7項に定められている。基本的な検数・検量証明行為は、法に定めるとおりであるが、委託者によって業

務の内容が異なる。次に主な業務を紹介する。

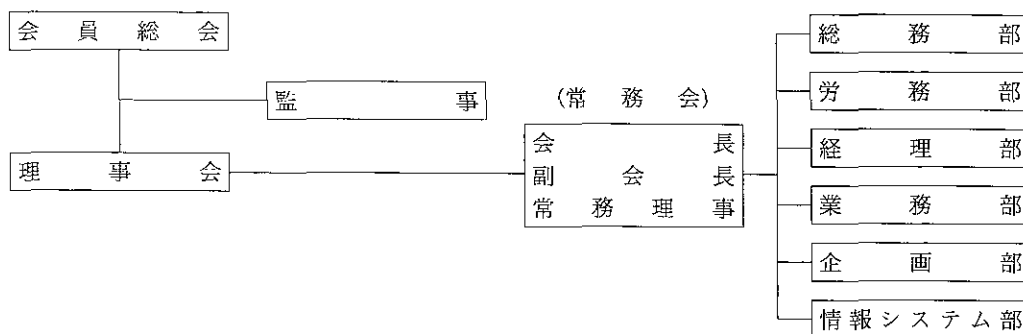
1. 在来船業務
2. コンテナ業務
3. 検量業務
4. 沿岸、倉庫業務
5. 鉄鋼業務
6. 情報処理業務
7. 海外派遣業務

当会の業務は、物流の変革、高度情報化社会の時代にあつて、輸送の原点に位置しており、今後、ますます迅速、正確な貨物受け渡しと検数・検量証明行為およびこれに付随した各種業務が必要とされると確信している。

情報処理業務を含め、良質で正確な検数・検量サービスの提供ができる技能集団に育成していくことを責務と考えている。

そして、当会設立の精神を堅持し、海運、港湾の発展と国際貿易発展のために利用者、関係者の期待に応じていく所存である。

組織図（本部組織・機構）



海運雑学ゼミナール 第88回

スペイン人が見つけた 16世紀の太平洋大圏航路

西経46度37分とその裏側を通る東経133度23分の経線で地球を2分割した1494年のトルデシーリャス条約によって、スペインは新大陸の大半と太平洋一帯を支配下に収めたが、残りの半分を手に入れたライバルのポルトガルはアフリカ経由でインド、マラッカ、香料諸島まで達し、東インド貿易で莫大な利益を上げていた。

これに対抗するスペインにとって太平洋からアジアに達する航路の開拓はまさに悲願だった。しかしメキシコからフィリピン方面まで達することはできても、帰るための航路がなかなか発見できなかった。

ついにこれを打開したのが、1565年にフィリピンのセブ島に達した遠征隊。マニラに植民地を建設するかたわら、一部隊員に太平洋を北上

させ、ついに北回りの帰還航路を発見した。

その航路とは、夏の季節風を利用して日本の沿岸まで北上し、さらに黒潮に乗って高緯度に達し、そこから偏西風を受けて東に向かうもの。北米沿岸に達すると、あとはカリフォルニア海流に乗って容易にメキシコのアカプルコに到着することができた。風や潮流をうまく利用するとともに、いわゆる大圏航路に相当し、アジアと新大陸を結ぶ最短航路でもあった。

このルートは、その後2世紀半にわたって、スペインの東インド貿易のいわば定期航路として機能し続ける。現代の北米定期航路そのものともいえるこの経済的なルートの開拓で、マゼランが苦難の果てに発見したマゼラン海峡経由の航路は、大航海時代を通じ、ほとんど利用されることもなく終わってしまったのである。

海底の土質が左右する 「錨かき」の良し悪し

海図に示されている底質（海底表面の土質）は、水深とともに船舶にとって重要な情報だ。水深が十分なら海底が何で覆われているかと航行上問題なさそうだが、これが問題になるのはじつは船が止まっているとき。入出港の時間調整や台風襲来などで錨泊する際、その場所の底質が「錨かき」に大きく関係するからだ。

錨かきとは、錨の効果（把駐力）を示す言葉で、錨が海底の上砂にしっかりと食い込み走錨の危険が少ない場合を「錨かきが良い」といい、逆の場合を「錨かきが悪い」という。

錨の効果は、錨の形状や投錨方法などによっても左右されるが、底質による影響も非常に大きく、一般に錨かきが良いのは泥質の海底、悪いのは岩や砂地の海底とされ、台風で避泊するときなど、錨かきの悪い場所に停泊すれば事故につながる危険性も大きく、船長や航海士にと



って錨泊場所の底質は極めて重要な情報となる。

しかし近年、海図測量における音響測深機の登場以来、海図上の底質記号の表示密度が粗くなってきている。かつては計測用ロープのついた鉛錘を投げ下ろす方法で水深を測っていたが、このとき同時に海底の土砂を採取できた。このため海図上で水深が示されている個所には、必ず底質記号も表示されていたが、音響測深機を利用するようになって、底質調査は別個に行わざるを得なくなったのがその理由だ。

しかし巨大船が錨泊する東京湾、伊勢湾、大阪湾などでは、国際水路会議の決定に基づいて、柱状採泥によるより綿密な調査を行い、表面の土質だけでなく、その下層の錨が実際に着底する深さの土質も海図上に表示されており、錨泊の一層の安全性が図られている。

「SOS」の意味は 「Save Our Ship」??

世界で最初に「SOS」の信号を発したのは、1912年4月14日に北大西洋で遭難したタイタニック号だというのは有名な話。しかしSOSが国際遭難信号として正式に採用されるのは、1912年7月5日、第2回国際無線電信会議（ロンドン）で国際無線通信規則が採択されて以降のことで、タイタニック号のSOSは、これより3ヵ月近く遡ることになる。

その種明かしはこうだ。タイタニック号の遭難当時、一般的に使われていた遭難信号は「CQD」だった。しかしSOSも、すでに1906年の第1回国際無線電信会議で提案されており、まもなく開催される第2回の会議ではこちらが正式採用になるという情報をタイタニック号の無線通信士は知っていた。そこで彼は、最初にCQDを発信し、次いでSOSを発信した。遭難通信システムの規定がまだ相当あいまいだった



当時のこと、どちらか一方だけでは不安だという通信士の切迫した気持ちが伝わる話だ。

ところでこのSOSにしてもCQDにしても、単に打電しやすく聴き取りやすいモールス符号の組み合わせで、特別な意味はない。しかし採用当時はSOSが「Save Our Ship（我々の船を救え）」「Save Our Souls（我々の生命を救え）」あるいは「Suspend Other Services（他の仕事は中止せよ）」の略で、CQDが「Come Quick Danger（急いで来い、危険）」の略だといったまことしやかな説も登場した。

遭難信号としては、その後、無線電話の普及に伴って「Mayday（メーデー）」も採用された。こちらはモールス符号ではなく肉声で発信され、フランス語の「m'aidez（私を助けよ）」に由来する。ただし綴りは、発音が似ていてより覚えやすいMaydayと表記された。

SOSもMaydayも、過去数十年にわたり海上での人命安全に寄与してきたが、1999年2月の完全導入を目指す全世界的な海上遭難・安全システム「GMDSS（Global Maritime Distress and Safety System）」の登場で、ついにその使命を終えることになる。



6月

- 4日 第3回アジア海運フォーラムが韓国で開催され、わが国を含めアジア10カ国・地域の代表者が参加、意見交換を行った。
- 6日 IMOの第68回海上安全委員会(MSC)が5月28日からロンドンで開催され、バルクキャリアに対する一連の安全対策が合意され、11月のSOLAS条約締約政府会議において採択の見通しとなった。
(P.30海運ニュース1参照)
- 9日 運輸省は、5月の新造船建造許可実績をまとめた。それによると、新造船建造許可は、国内・輸出船合計で31隻・86万%で、前月に比べ5隻・31万%の増加となったものの、前年同月比では、総トンベースで20%減少した。
- 18日 当協会は、創立50周年記念式典に引き続き、第50回通常総会を開催し、新谷功会長の任期満了に伴い新会長に河村健太郎・日本郵船社長を選任した。
(P.1特別欄参照)
- ◎ 日本港運協会は、第35回通常総会を開催し、故高嶋四郎雄会長の後任として、尾崎睦会長代理(上組社長)の会長昇格を決定した。
- ◎ 日本船舶輸出組合は、5月の輸出船契約実績を発表した。それによると、38隻・119万3,000%と、%ベースで前年同月の3.4倍の高水準になった。
- 20日 流出油防除体制総合検討委員会(委員長・徳田拓士前東大農学部教授)は、中間報告をまとめ、同日開催された運輸技術審議会総合部会に提出した。
- 23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、訪中の途中、日本に立ち寄った米国運輸省海事局(MARAD)のグレイコフスキー次長が運輸省をはじめとした関係者と意見交換、事前協議制度の改善に向けて7月末までに関係者間で最終的な結論を出すよう改めて要請した。
- 24日 P&Oネドロイド・コンテナ・ラインは、同社が提携しているグローバル、グランドの両アライアンスを構成する船社に対し、サービスをグランド・アライアンス(日本郵船、ハパクロイド、NOLが形成)に集約する意向を伝えた、と発表した。
- ◎ FMCの制裁措置問題で、事前協議制の改善協議会(運輸省、当協会港湾協議会、外国船舶協会、日本港運協会)が開催された。
- 25日 日本内航海運組合総連合会は、佐藤國吉会長の任期満了に伴い新会長に原田弘・神戸船舶社長を選任、佐藤前会長は名誉会長に就任した。



海運関係の公布法令（6月）

- ㊦ 内航海運組合法の一部を改正する法律
（法律第77号、平成9年6月11日公布、平成9年6月11日施行）
- ㊦ 船舶安全法及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律
（法律第78号、平成9年6月11日公布、平成9年7月1日施行）
- ㊦ 運輸施設整備事業団法
（法律第83号、平成9年6月13日公布、平成9年6月13日施行）
- ㊦ 船舶安全法及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律の施行期日を定める政令
（政令第201号、平成9年6月18日公布）
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令
（政令第202号、平成9年6月20日公布、平成9年7月1日施行）
- ㊦ 船員の雇用の促進に関する特別措置法施行令の一部を改正する政令
（政令第210号、平成9年6月24日公布、平成9年7月1日施行）
- ㊦ 船舶安全法施行規則の一部を改正する省令
（運輸省令第36号、平成9年6月11日公布、平成9年6月11日施行）
- ㊦ 海難審判法施行規則の一部を改正する省令
（運輸省令第37号、平成9年6月13日公布、平成9年7月1日施行）
- ㊦ 電波法施行規則の一部を改正する省令
（郵政省令第33号、平成9年6月16日公布、平成9年6月16日施行）
- ㊦ 無線局免許手続規則の一部を改正する省令
（郵政省令第34号、平成9年6月16日公布、平成9年6月16日施行）
- ㊦ 無線局運用規則の一部を改正する省令
（郵政省令第35号、平成9年6月16日公布、平成9年6月16日施行）
- ㊦ 無線設備規則の一部を改正する省令
（郵政省令第36号、平成9年6月16日公布、平成9年6月16日施行）
- ㊦ 無線従事者規則の一部を改正する省令
（郵政省令第48号、平成9年6月26日公布、平成9年6月26日施行）
- ㊦ 電波法施行規則の一部を改正する省令
（郵政省令第49号、平成9年6月26日公布、平成9年6月26日施行）
- ㊦ 船舶設備規程等の一部を改正する省令
（運輸省令第43号、平成9年6月27日公布、平成9年7月1日施行）

タンカー輸送の安全対策への当協会の取り組みについて

7月2日(木)午前10時5分頃、東京湾中の瀬を航行中のVLCC「ダイヤモンド・グレース」(約260,000t)が船底接触し、1,556kl(推定)の原油が流出しました。

当協会は同日午前11時、「東京湾油流出事故対策本部」を設置し、当面の情報収集とその会員周知に努めました。

本件に関連し、7月8日には運輸省海上交通局長より再発防止のための対策および総合的な安全対策につき検討方の要請を受けるとともに、7月11日には海上保安庁警備救難部長より東京湾等輻輳海域における大型タンカーの当面の航行安全対策の徹底について要請を受けました。

当協会といたしましては、事態を真剣に受け止め、当面の航行安全対策の徹底とともに、運輸省海上交通局長の要請であります再発防止のための対策および総合的な安全対策の検討と併せ、当協会関係各委員会で鋭意検討の上、関係者の協力を得ながら、海運界として可能な諸対策を講じていく所存です。

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1980	29,382	31,995	▲ 2,612	30.4	32.0
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1994	40,498	28,104	12,393	0.7	4.8
1995	41,531	31,549	9,982	2.6	12.3
1996	44,731	37,993	6,737	7.7	20.4
1996年6月	3,664	2,934	730	7.4	21.1
7	3,826	3,328	498	17.5	35.9
8	3,455	3,104	350	8.1	16.7
9	3,874	3,096	778	1.5	14.7
10	3,962	3,500	462	11.3	15.9
11	3,968	3,298	671	10.1	12.5
12	4,169	3,290	878	4.0	13.5
1997年1月	3,549	3,549	0	17.2	19.7
2	3,991	3,301	689	10.1	10.8
3	4,540	3,727	812	10.5	24.6
4	4,427	3,615	812	21.5	8.6
5	4,101	3,369	732	20.4	6.1

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

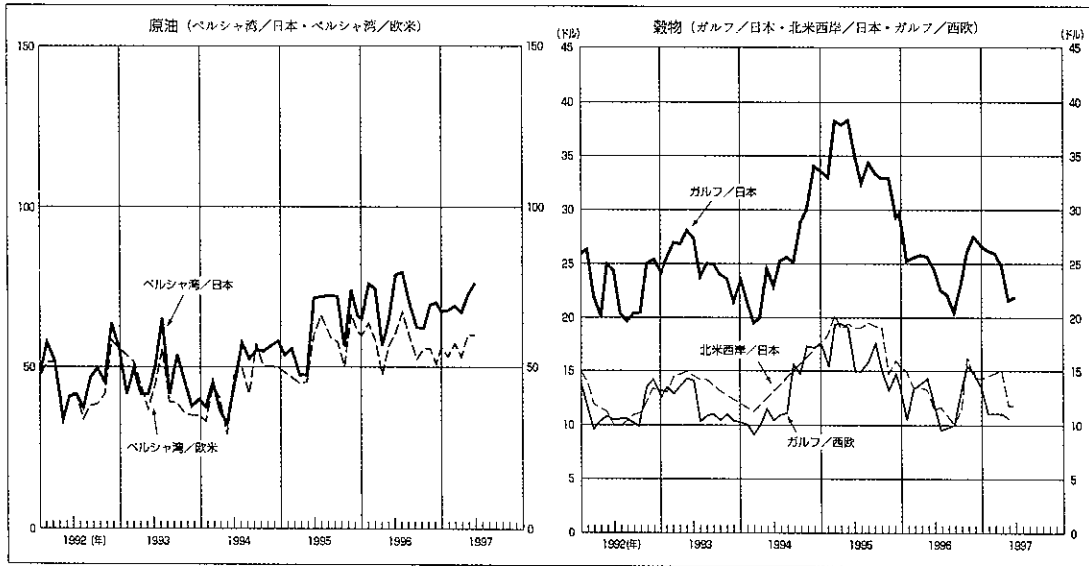
年月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
1990		144.81	124.30	160.10
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1995		94.06	80.30	104.25
1996		108.79	98.05	110.31
1996年7月		109.32	107.30	111.10
8		107.75	106.65	108.44
9		109.75	108.88	110.97
10		112.36	111.20	114.45
11		112.26	111.15	114.00
12		113.81	112.20	116.00
1997年1月		118.02	115.35	122.00
2		123.01	120.78	124.68
3		122.64	120.15	124.38
4		125.51	122.60	126.90
5		118.99	113.80	127.15
6		114.20	111.35	116.33

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル 航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
年次												
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1996	203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
1996 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
6	14,075	55	14,020	3,575	4,471	4,889	21	593	448	23	16,613	3,138

(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	
	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	76.50	65.50	57.50	45.00	62.50	52.50	60.00	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		

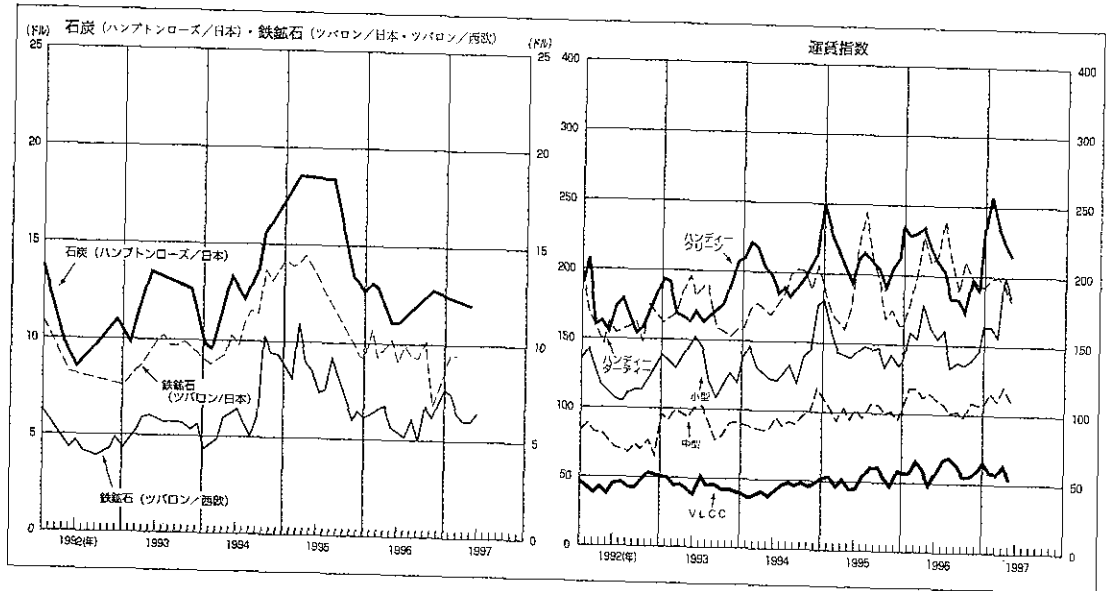
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	29.20	24.75	26.85	23.80	15.35	14.85	14.25	13.40	13.25	11.50	13.00	12.25
2	25.15	23.00	26.00	24.60	14.90	13.75			10.75	10.00		
3	25.25	23.50	25.75	23.50	13.50	13.20			13.50	12.15		
4	25.50	22.50	24.85	20.95	13.50	13.20	15.00	13.25		13.85		11.00
5	25.35	22.50	21.75	20.25	13.25	13.15		2.00	14.00	11.58		10.50
6	24.00	21.00	22.10	19.90		11.50	12.05	11.75				
7	22.50	19.90			11.75	10.25				9.25		
8	22.00	20.00										
9	20.50	18.25			10.00							
10	23.00	18.75			11.85	11.30			10.00	8.00		
11	26.25	22.75			16.25	14.25			13.25	8.00		
12	27.50	24.00			14.50	14.25			15.35	9.50		
									14.90	13.65		

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



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

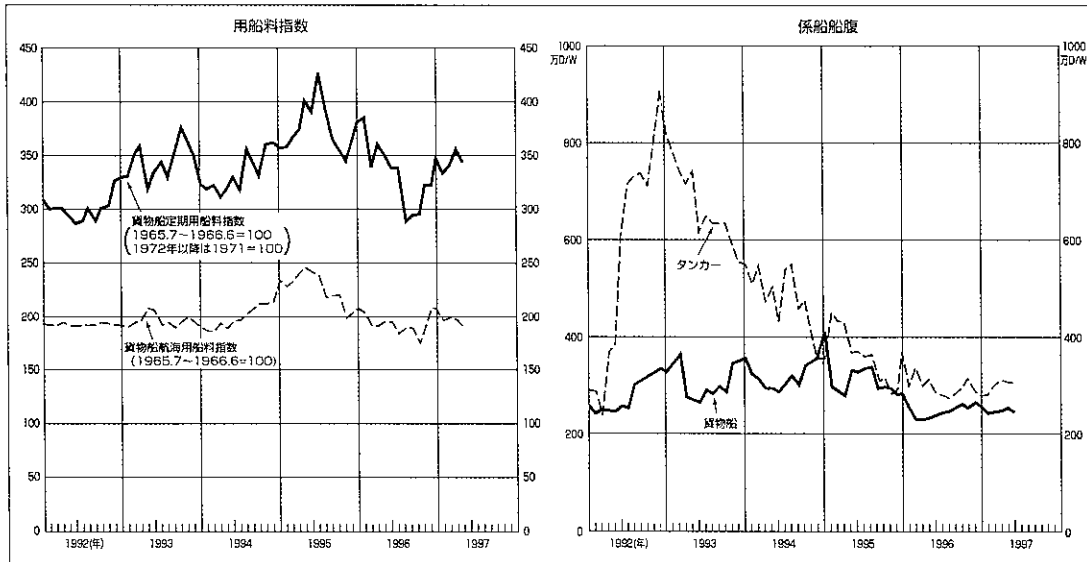
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	12.50				9.20				6.25	6.15	7.50	6.17
2	13.00	12.95			11.00		9.50		6.50	5.65	7.35	6.00
3	12.75				9.00		9.50				6.30	
4												
5	11.25		12.00		10.25				6.80	6.25	6.10	5.65
6	11.25				8.25				5.95		6.00	5.80
7											6.45	5.90
8					9.90	8.10			5.15	5.10		
9					9.20	9.00			6.00	4.75		
10					9.00							
11	12.75				10.10				5.00			
12					6.75				6.75			
									6.25			

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

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1995					1996					1997				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	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	52.3	110.4	182.0	181.2	213.7
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	62.1	101.0	139.2	185.0	180.1					
10	53.7	100.0	134.6	166.3	189.1	54.3	98.0	133.0	211.6	174.1					
11	48.9	100.6	142.9	174.7	207.2	54.9	110.2	137.9	198.2	197.2					
12	61.4	96.5	131.8	162.7	214.9	60.4	107.9	147.9	190.1	186.9					
平均	53.4	101.9	146.0	185.1	212.6	60.4	109.2	149.5	203.3	206.7					

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



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1992	1993	1994	1995	1996	1997
1	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	209.0	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3	347.0
2	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0	197.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6	332.0
3	195.0	191.0	185.0	229.0	192.0	199.0	320.0	327.0	324.0	366.0	339.4	341.0
4	192.0	194.0	198.0	243.0	192.0	197.0	300.0	356.0	310.0	377.0	363.0	354.0
5	191.0	195.0	191.0	245.0	196.0	190.0	302.0	366.0	318.0	402.0	350.0	342.0
6	195.0	209.0	198.0	239.0	195.0		301.0	319.0	334.0	390.0	339.0	
7	190.0	206.0	198.0	230.0	186.0		295.0	335.0	320.0	426.0	339.0	
8	191.0	194.0	202.0	218.0	189.0		288.0	346.0	360.0	391.0	289.0	
9	191.0	196.0	208.0	220.0	186.0		293.0	328.0	349.0	364.0	293.0	
10	191.0	188.0	212.0	221.0	176.0		301.0	351.0	333.0	355.0	294.0	
11	193.0	196.0	212.0	198.0	188.0		289.0	372.0	363.0	344.2	323.0	
12	196.0	200.0	219.0	209.0	211.0		300.0	349.0	367.0	374.7	323.0	
平均	194.6	196.3	199.8	226.1	193.3		304.8	341.5	335.4	375.5	334.9	

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

9. 係船船腹量の推移

月次	1995						1996						1997					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	289	2,399	3,238	65	2,195	4,134	272	2,210	2,778	66	2,058	3,735	248	2,110	2,589	55	1,607	2,757
2	288	2,290	3,017	68	2,472	4,710	257	2,005	2,506	60	1,636	2,980	241	1,996	2,402	57	1,628	2,804
3	284	2,281	2,999	67	2,234	4,219	245	1,911	2,392	62	1,862	3,305	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970
4	271	2,151	2,857	66	2,205	4,127	236	1,856	2,326	60	1,694	2,983	251	2,073	2,462	64	1,796	3,101
5	271	2,267	3,136	61	1,933	3,459	229	1,854	2,336	56	1,754	3,120	249	2,086	2,520	63	1,781	3,060
6	272	2,257	3,093	66	2,188	3,562	220	1,833	2,353	55	1,679	2,841	244	2,008	2,426	57	1,776	3,052
7	269	2,120	2,916	66	1,981	3,515	218	1,828	2,412	56	1,665	2,800						
8	273	2,154	2,954	67	1,893	3,341	223	1,854	2,421	53	1,571	2,708						
9	265	2,110	2,899	68	1,757	3,085	234	1,950	2,562	55	1,657	2,800						
10	274	2,178	2,920	68	1,870	3,165	232	1,972	2,610	55	1,776	2,919						
11	265	2,151	2,850	63	1,671	2,786	239	2,002	2,543	55	1,921	3,196						
12	272	2,142	2,724	64	1,627	2,860	238	2,087	2,626	53	1,705	2,856						

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

「樹人^{じゆじん}」という言葉に人材を育て上げるという意味があるのを御存知ですか？

何故こんな事を書くかと言いますと、昨年約1年間程ワインを扱う会社に出向しておりました、その間ワインに関する勉強もした訳ですが、幾つか印象に残っている中で1つ、この言葉のイメージとオーバーラップすると感じた事がありますのでお話ししたいと思えます。

その前にワインについて少しばかりお話します。世間一般で言われる良いワインというのは、個性的で香りと味のバランスがとれているものです。詳しい説明は専門書に譲ることとして、実際に私も何十種類か飲んでみてそう思います。但し、それぞれの個性の好き嫌いは嗜好の問題ですから、良いワインが必ずしも皆さんがおいしいと感じるものでもありません。

編集後記

良いワインを造る為の大切な条件は、良い葡萄の品種（生食用とは異なる）、畑、天候、それに醸造技術です。即ち、葡萄を収穫する迄は、主に葡萄の樹が持っている生命力、畑、天候で決まってしまう、人間が介在する部分は殆んど無いのです。そしてこの生命力こそが、ワインの持つ個性を造るベースになっているのです。

例えば、ワインの最高峰と言われる「ロマネコンティ」は、ルイ14世時代からの由緒あるもので、この畑をめぐる戦争に迄発展した経緯がある程のものです。

「ロマネコンティ」の畑は、表土でもせいぜい50～60センチの深さの石塊^{いしころ}だらけの痩せた土地で、その下の第2の層が硬い大理石を

含む石灰岩層、第3の層が牡蛎殻^{かきがら}を含む粘土と石灰岩の泥灰土層、第4の層が硬質の石灰岩層となっています。どう見ても、植物の成長に必要な栄養分が少ない土地にあって、葡萄の樹は、水や養分を求めて、その根は硬い石灰岩層を割り地中深く10メートルを超すところ迄伸びるのです。

正に、生きるか死ぬかの必死の踏張り^{ふみば}が、痩せた土地の持っている、特にこの畑では、牡蛎殻を含む地層から、独特のニュアンスを吸い取り、子孫を残す為個性的なすばらしい実をつけるのです。

こうしてみると、葡萄の樹に何か人間的なものを感じませんか？

この人間的な側面が「樹人」という言葉と暗示的な意味で共通している気がします。

飯野海運

管理グループ総務チームリーダー

植田 雅博

せんきょう 7月号 No. 444 (Vol. 38 No. 4)

発行◆平成9年7月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (調査広報部)

編集・発行人◆植松英明

製作◆株式会社タイヨーグラフィック

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

会 員 紹 介

会社名：商船三井客船株

(英文名) MITSUI O.S.K. PASSENGER LINE, LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 齋藤高康

本社所在地：東京都港区虎ノ門2-1-1 商船三井ビル

資本金：2,000百万円

設立年月日：1963年2月28日

従業員数：海上208名 陸上53名 計261名

所有船状況	遠洋・近海・沿海	3隻	65.054%	13.675%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	3隻	65.054%	13.675%

主たる配船先：日本近海、東南アジア、ミクロネシア、アメリカ、オセアニアおよび世界全域

事業概要：明治以来一貫して客船運航を続け、ふじ丸、にっぽん丸、新さくら丸で世界一周や国内短期のレジャークルーズをはじめ、政府自治体、各種団体、企業などのセミナー、イベント、インセンティブ・クルーズを実施しています。

当協会会員は145社。
(平成9年7月現在)



会社名：新和ケミカルタンカー株

(英文名) SHINWA CHEMICAL TANKER CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 及川睦夫

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：180百万円

創業年月日：1956年9月6日

従業員数：海上33名 陸上11名 計44名

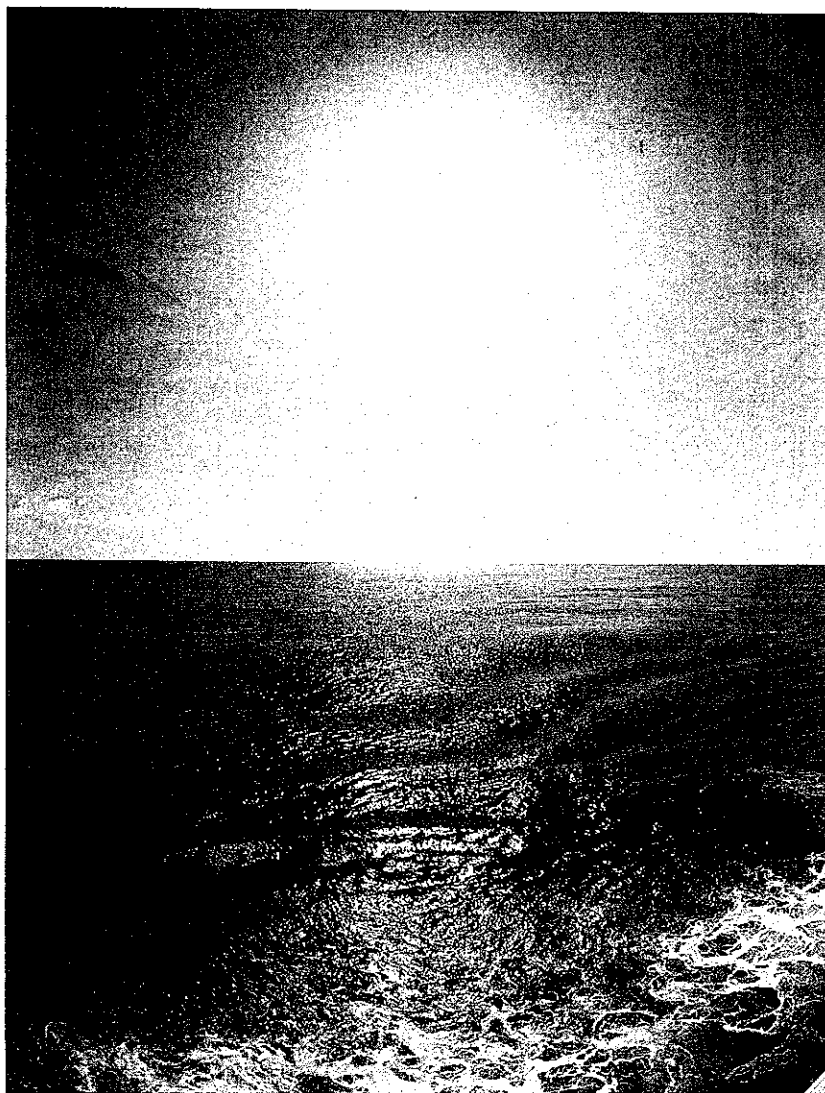
所有船状況	遠洋・近海・沿海	2隻	1.693%	2.421%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	8隻	7.341%	11.378%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、1972年11月新和海運の内航油送船業務を引き継ぎ、オペレーターとして本格的営業活動を開始しました。主要貨物であるLPGおよび石炭系化成品を国内各港に安全運航を基本姿勢として輸送に従事しております。



船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association