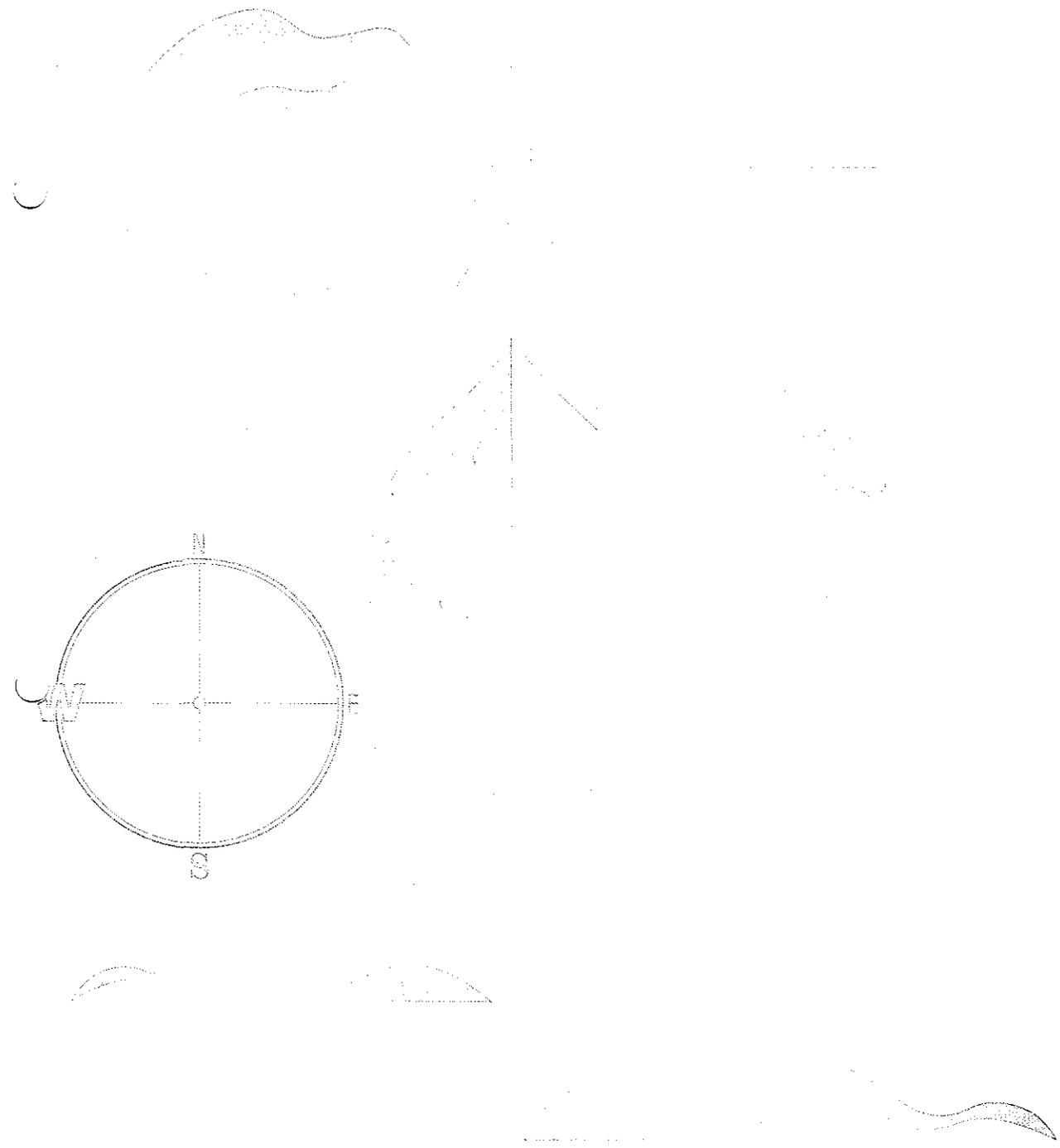


せんきょう

〒100
東京都千代田区
千代田1-1-1
日本郵政



船協月報/1997年10月号 目次

◎巻頭言

『インターンシップ』制度について★日本船主協会副会長・新谷 功——1
川崎汽船取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

平成10年度税制改正に関する当協会要望——2

—国際船舶に対する税制措置の拡充と延長などを要望—

◎話題を追って

環境保全と海運 5 ★(社)日本海難防止協会常務理事・池上武男——5

—船舶に関わる環境問題への取り組み—

◇VLCCの自主通航路の策定——8

◎随想

露天掘りの大地で★東洋経済新報社取締役・宮崎一幸——10

◇当協会事務局の組織変更について——12

◎海運ニュース

1. 船舶からの大気汚染防止に関する新条約の採択——13

—73/78MARPOL 条約締約国会議およびIMO
第40回海洋環境保護委員会(MEPC)の様相について—

2. 今後のコンテナターミナルの整備および管理運営の
あり方に関する諮問について——15

—港湾審議会の審議模様—

3. スエズ運河・パナマ運河運航量がいずれも減少——16

—スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果—

4. 前年比で増加した会員会社の運航船腹量——18

—1997年4月1日現在の運航船腹量調査結果より—

◇「パナマ運河世界会議」を観て——22

◎業界団体を訪ねて

—訪問団体 財団法人 日本船員奨学会——24

◎海運雑学ゼミナール★第91回——26

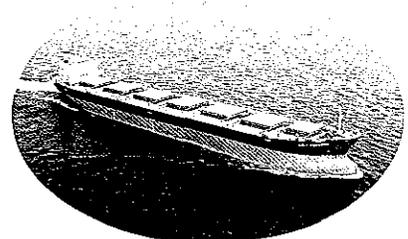
◎Washington 便り——28

✦海運日誌★9月——29

✦船協だより——30

✦海運統計——32

✦編集後記——36



石炭専航船「LILY FORTUNE」

『インターンシップ』制度について

日本船主協会副会長 川崎汽船取締役社長 新谷 功



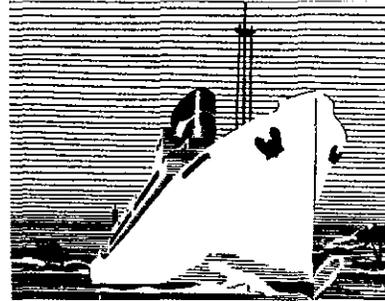
最近、新聞や雑誌で『インターンシップ』についての記事が見受けられる。欧米の学生が在学中に企業において実務体験を得ることにより、将来の職業と企業を選択する上での糧とすることができ、一定期間の実務研修が大学での単位として認められる、しかも企業側にとっても学生に対するリクルート対策的なメリットもある、という内容である。

昨年の夏、私の会社でもフランスの代理店の紹介で仏人女子学生の研修を東京で受け入れたことがある。本人は何事にも興味津々で、B/Lの受渡しカウンターでお客様に接し、それが評判になったとも聞いた。会社としては、宿舎の手配はしたが特に金銭的な補助はしなかった。自身の教育やキャリアをアップグレードするのは自己の費用と責任である、という原則に立てば当たり前のことであろう。

米国の制度について、現法の米人に聞いてみたところ、次のような答えが返って来た。まず、インターンを受け入れるか否かは、個別の企業の選択であるということ。しかしながら、実務経験を得ることが将来のリクルートに双方にとってメリットがあることから、殆どの有力企業がこの制度を導入していること。例えば、ニュージャージー州立ラトガース大学では、常時1,000を超える企業あるい

は雇用主がこの制度を通じてポジション提供をしていること。期間に限定されず授業が終わった後の時間を利用して長期間就業する者もあるが、弊社の現法の場合は夏休み期間を利用したインターンであること。平均的な報酬は週給300ドル程度であること。当然のことながら、将来の雇用には結びつかないこと、等々である。

平成10年度運輸省関係概算要求の中に、若手船員養成プロジェクトが含まれている。1995年5月に出された『外航海運・船員問題懇談会』報告書に提唱されて以来、関係者間で激論を交えながらも努力が続けられた、真に国際競争力のある国際船舶制度を創り上げる為の、仕上げの方策のひとつである。我々船主にとって、より緊急の課題である『外国人船員に対する資格付与』が、時宜と効果の点に於いて満足の行く形で実現することを切に望みたい。加えて、外国に於いてはインターンシップに応ずる学生できえ、自身の教育とキャリアのアップグレードは自己の責任と費用である、と考えるのが一般的な時代に、わが国の船員養成のために、このようなプロジェクトを組む意味合いを関係者が良く認識すべき、と考えている次第である。



平成10年度税制改正に関する当協会要望 —国際船舶に対する税制措置の拡充と延長などを要望—

当協会は平成10年度税制改正について、政策委員会を中心に検討を行い、平成9年9月30日に開催された定例理事会において、税制改正要望事項を決定した。

平成10年度は、海運関係税制については、期限切れを迎える国際船舶に係る登録免許税軽減措置の延長とその対象船舶の拡充、二重構造タンカーの特別償却制度の拡充などについて要望を行うこととし、また、例年経団連を通じ要望を行っていた一般税制（企業全般に係る事項）についても、法人税および地方税の税率引き下げ、タックスヘイブン税制の改善などについて要望を行うこととした。

今回の税制改正にあたって大きな焦点となっているのが、政府税調等において昨年引き続き検討されている法人税の実効税率の引き下げと、その財源としての租税特別措置および引当金制度の見直し（課税ベースの拡大）である。この問題については経済界内部でも議論が分か

れている状況であり、経団連でもこれまでのような各業界からの要望の取りまとめは行わないこととしている。

当協会としては、わが国企業の活力を高めるためには、欧米諸国に比べ高い法人税の引き下げを検討することは重要であるが、運輸大臣の諮問機関である海運造船合理化審議会海運対策部会が本年5月にまとめた報告書の中で「船舶税制については、外航海運がボーダレスな国際競争を強いられている事に鑑み、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」と指摘されているとおり、諸外国の船社と対等に競争していくためには、一層の自助努力は当然のことながら、これを支援する上での税制上の支援措置が必要であるとの認識の下、政府・国会関係などに対して強力に要望していくこととしている。

平成10年度税制改正要望事項の内容は、次のとおりである。

平成10年度税制改正要望事項

【重点要望事項】

1. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の拡充・延長

本軽減措置（本則税率4/1000を1/1000）は、平成10年3月末をもって期限が到来するが、諸外国に比べ割高な日本籍船の取得保有に係る諸税の軽減を図り、国際船舶の国際競争力の強化に資するため、本措置を延長すること。

さらに、本軽減措置は現在新造船にのみ適用されているが、海外からの船舶の買い戻しを促進するため、本措置の対象船舶に海外から譲渡を受けた船舶を追加すること。

2. 二重構造タンカーの特別償却制度への対象船舶の追加・拡充と船員訓練設備の特別償却制度の延長

東京湾等におけるタンカー油流出事故を踏まえ、海洋汚染防止の観点から、二重構造タンカーへの代替を促進するため、同タンカーの船舶特別償却制度の対象船舶に外航船舶を追加した上で償却率を30/100に引き上げること。

また、船員訓練設備の特別償却制度（償却率20/100）は、平成10年3月末をもって期限が到来するが、日本商船隊の混乗船の増加に対応した日本人船員の職業能力の開発を図るため、本制度を延長すること。

3. 外航用コンテナ固定資産税の課税の特例の延長

本特例措置は、平成9年度分をもって期限が到来するが、外航用コンテナの国内滞留率は1割程度にすぎないのが実状であり、主要コンテナ航路における国際競争に伍していくため、課

税標準を4/5とする本特例措置を延長すること。

4. 外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置の実施

「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律」に基づき埠頭公社が承継した外貿埠頭ならびに埠頭公社が整備した大規模コンテナ埠頭に対する特例措置（課税標準1/2）は、平成9年度分をもって期限が到来するが、本措置が廃止され、埠頭借受者に負担が転嫁されることとなれば、海運企業の経営を著しく圧迫することとなる。このため同措置を見直しの上、埠頭公社が所有するコンテナ埠頭に対する課税の特例措置（課税標準1/2）および今後取得する大規模コンテナ埠頭に対する課税の特例措置（課税標準1/3）を講じること。

5. 船舶の特別修繕引当金の縮減・廃止反対

船舶は船舶安全法に基づき、5年毎に定期検査を受けることが義務付けられている。その際に多額の修繕費を支出する海運企業にとって、特別修繕引当金は非常に重要なものであり、企業経営の健全性確保の観点からも現行制度を維持すべきである。

【企業全般に係る事項】

1. 法人税および地方税の税率引き下げ

わが国の法人所得課税は諸外国と比べ著しく高い水準にあり、企業の活力低下、産業の空洞化を招いている。このため企業の国際競争力改善のため実効税率を国際水準並みに引き下げる

2. タックスヘイブン税制の改善

わが国海運企業の多くは、船員費をはじめとしたコスト削減のために海外子会社を設立しているが、これは租税回避を目的としたものではない。このため、二重課税の生じやすい現行制度を改善し、課税の適正化を図ること。

- ・子会社の欠損金の合算または子会社間の損益の通算
- ・課税済留保金額の損金算入に係る制限(期間・範囲)の緩和

3. 連結納税制度の早期導入

企業活動の一層の効率化、新規事業への進出を図る上で分社化は重要な選択肢である。このため事業形態によって税負担に差異が生じないように、諸外国において広く採用されている同制度の早期導入を図ること。

一般要望事項

【海運企業関係事項】

- ・中小企業新技術体化投資促進税制の延長
- ・エネルギー需給構造改革投資促進税制の延長
- ・船舶減価償却制度の改善

船舶減価償却制度については、昭和49年に法定耐用年数が全面改定されて以来、本格的な見直しが行われていない。そのため、船舶の技術的かつ経済的陳腐化の速度が速まってきている実態を十分反映したものとはいえなくなっている。

また、現行制度では、償却可能限度額が取得価額の95%に制限されており、さらに船舶の大改造を行った場合等の償却範囲額も不十分であり、その結果、処分時に多額の除却損を生じる

こととなる。

このため、減価償却制度全般の見直しの際には、船舶減価償却制度に係る次の項目について改善を行うこと。

- (1) 船舶の償却可能限度額の引き上げ
(備忘価額1円まで償却できる制度に改める)
- (2) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善
(中古船を取得した場合と同様の扱いで調整を図る)
- (3) 船舶の耐用年数の短縮

【企業全般に係る事項】

- ・退職給与引当金制度の維持・改善
- ・中小企業等の貸倒引当金の特例措置の延長
- ・海外投資等損失準備金制度の延長
- ・地価税の廃止
- ・土地重課制度の緩和
- ・長期保有(10年)の土地から償却資産への買い換えの場合の圧縮記帳を認めること
- ・利子配当に係る所得税税額控除の特例制限の廃止
- ・外国税額控除制度の改善
- ・欠損金の繰越期間の延長
- ・欠損金の繰戻し還付の特例措置の廃止
- ・みなし配当課税の廃止
- ・受取配当金の益金不算入枠についての制限廃止
- ・交際費課税の見直し
- ・企業年金の積立金にかかる特別法人税の撤廃
- ・延滞税計算の改善
- ・帳簿書類等の保存方法の改善



環境保全と海運 5

—船舶に関わる環境問題への取り組み—

(社)日本海難防止協会常務理事 池上武男

国際物流の主役といえる海運は、常に国際社会の要請に応じて、これを満たすために地球上の海洋を自在に動き回る運命にある。近年の多様な要請と地球環境保全思想の高まりが、今までわれわれが思いも付かなかった問題を提起している。たとえば、古い船乗りたちは、30万トンの巨大タンカーの出現を想像できただろうか、また、昔から船の運航には欠かすことができないバラスト水が環境を破壊する生物と一緒に運んでいることに気づいていただろうか。次から次へと提起される船舶に関わる新たな環境問題に対応しながら、今、この課題に終焉があるのだろうかという気持ちである。

1967年3月のトリー・キャニオン号事故に伴う大量の油流出災害が世界的な反響を呼び、わが国においても「船舶の油による海水の油濁の防止に関する法律」（その後、海洋汚染防止法を経て現在の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律となる）が、施行されると同時に開始した当協会の海洋汚染防止事業の一部を振り返ってみる。

(1) 海上流出油に対する防除技術の開発

1960年代に入り、国際的な石油需要の増加に

伴う活発な油田開発と大型タンカーの出現が、油の大量流出による海洋汚染を引き起こし、自然環境保護に対する国際世論が高まり、タンカーの安全運航の確保とともに海上流出油の防除技術を確立する必要に迫られた。

海上流出油の処理には油の拡散を防止するためのオイルフェンスや油の態様に応じた回収装置などの物理的処理方法と油を分散・分解・浄化する化学的処理方法があり、各種物理的処理技術の開発と化学的処理方法として海産生物への影響に配慮した油処理剤の使用基準を確立した。

(2) 船舶からの廃油処理

1960年後半には、石油の海上輸送の飛躍的増大に伴うタンカーからの廃油がタンカーの航路海域に漂い廃油ボールが沿岸国の海岸に漂着し、油による海洋汚染問題はますます深刻となった。IMO（国際海事機関、当時はIMCO）は1954年の海水油濁防止条約（54OILPOL条約）を1969年に強化改正し、更に1973年には海洋環境保全のため船舶から排出する汚染物質を総括的に規制する1973年海洋汚染防止条約（73MARPOL条約）を採択した。

油の排出規制に対処するために、廃油の発生、廃油の性状、油分濃度、油水分離等に関する基礎研究を行い、タンカー運航に必要な廃油処理マニュアルの作成及び適切な廃油受入施設の整備を取りまとめた。

(3) 油以外の有害液体物質の排出規制

多種多様なばら積み有害液体物質（以後ケミカル類という）の海上輸送の増大及び流出による海洋汚染への潜在的危険に対処するため、73/MARPOL 条約に附属書 I の油類とともにケミカル類が附属書 II で強制要件として条件付けられた。そのため海上輸送するケミカル類の有害性評価、船内処理方法、及び陸上受け入れ施設に関する技術的問題の解明が必要となった。

特に、わが国の内航ケミカルタンカーのタンク洗浄に伴う洗浄汚水の発生及び処理方法について調査、及び陸上受け入れ施設のモデルを研究し、IMO の審議に対応するとともに、附属書 II の付録に記載するケミカル類の有害度を示す汚染分類にしたがって有害度の評価実験を行い、海上輸送に供する未分類物質の評価手法を確立するとともに、ケミカル類のデータベースシステムを整備して提供サービスを開始した。

(4) 汚水及び廃棄物の排出規制

船内で生じる生活污水や運航に伴い発生する廃棄物の排出規制に関する IMO の審議及び国内法への適切な導入に対処するため、船舶用糞尿処理装置の排水基準、型式承認のための試験及び技術基準を策定するとともに、生活污水全般の船内処理方法、及び陸上処理施設の機能に

ついて取りまとめた。汚水に関する国際条約である73/78MARPOL 条約附属書 IV は批准国による保有船舶総トン数合計が全体の50%に満たないため現在発効していないが、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（以後、海防法という）には既に取り入れられている。

船内の生活及び船舶運航に伴い発生する廃棄物の発生メカニズムの調査を行い国際規制に従った廃棄物処理方法を研究し、船舶における廃棄物処理マニュアルを作成した。廃棄物の排出規制に関する73/78MARPOL 条約附属書 V は1987年12月31日に発効し同時に海防法に取り入れられている。その後、国際規定の遵守を徹底する目的で廃棄物の処理に関する記録簿、プラカード等の所有が1997年7月1日から、特定の船舶及び船舶所有者に義務づけられ、対象船舶への備え付けを促進するためにこれを作成した。

(5) 船舶による大気汚染対策

1950年代の後半からわが国の高度経済成長に伴う生産活動の拡大により、光化学スモッグに代表される大気汚染が社会問題となり、わが国は欧米諸国に先駆けて、東京湾における船舶の排出ガスについて、実態調査を行い硫黄酸化物及び窒素酸化物などの排出量を算出・解析して、周辺地域に及ぼす環境影響を調査した。その後、1987年モントリオール議定書の採択により、IMO はオゾン層破壊物質であるハロン、フロン類を含む船舶の運航による大気汚染物質の排出削減に関する本格的な審議に入った。協会は、再度調査を行い日本周辺海域における運航船舶

による大気汚染への負荷を調査し、IMO 審議への対処資料として提出している。船舶による大気汚染防止の国際規制は、73/78MARPOL 条約附属書 VI として、1997年9月25日、同条約締約国会議で採択された。

(6) 有機スズ (TBT) 化合物を含む船底塗料

1976年頃からイギリス及びフランスでは、TBT 塗料の使用が牡蠣の生産不良及び奇形の発生に関係があると指摘されていた。しかし、効果的で耐用年数が高いことから船底塗料として世界的に利用されている。国際規制の議論が IMO で始まったため、東京湾をケースとして TBT 塗料が海洋環境に及ぼす影響と船舶運航との関係について調査した。わが国は国際的な趨勢に先立って国内規制を強化し、国際的な全面使用禁止を訴えている。

(7) 船舶バラスト水管理問題

船舶のバラスト水とともに五大湖に紛れ込んだ外来種の生物が五大湖の生態系に重大な被害を及ぼしているというカナダと、豪州タスマニア州の港で日本から発港するウッドチップ船が排出するバラスト水に含まれる有害プランクトンが、商業魚介類を汚染し貝中毒患者が発生し重大な社会問題となっているというオーストラリアからの問題提起に対応して、わが国の豪州就航船舶に対する実態調査、有害プランクトンの伝播メカニズム及び対策について調査した。現在、IMO では条約化に向けて審議中である。

以上はMARPOL条約に関係する船舶の運用面における代表的なトピックスである。この他、

タンカーのダブルハル（二重船殻）規定など船体構造の改善や OPRC 条約の発効に伴う緊急時計画の整備など大規模油流出事故への国際協力対応もある。

このように地球環境を保全するために具体的な諸規制が実施されるが、結局は海洋または大気中への汚染物質の船舶からの排出を制限することである。その排出の原因には、船舶の不慮の事故による場合と運航者の故意による場合がある。したがって、排出を極限化するためには、環境に配慮した安全な船を造り、かつ適切な保守を行う、とともに船舶運航に携わる人の環境保全モラルの向上と作業環境整備が必要であるが、このためには経済的負担が避けられない。厳しい国際競争のもとに活動する各国の海運業界にとっては、必ずしも国際規制の遵守に足込みが揃わないのは現実である。この不公平がなくなる限り環境保全に向けた改善は進まない。そのためにも IMO で改正強化されたポートステート・コントロール（寄港国による寄港船舶への立ち入り検査）の完全実施と相応な制裁措置の執行が重要である。海上輸送に関係する諸業界と関係国が共通の視点から環境保全に積極的に取り組み、全ての船舶が権威を持って旗国の船籍を表示でき、また運航者が自船の煙突マークに誇りを持って、地球上の海洋を正々堂々と航海する時代が到来し、その結果として IMO の膨大な各国提案資料が少なくなることを望む次第である。

VLCCの自主通航路の策定

本年7月に東京湾において発生した油流出事故に関連し、当協会は事故の再発防止のため種々の安全対策を検討している。今般、その一項目である「VLCCの自主通航路の検討（航行方式の検討）」について資料1のとおり取りまとめた。

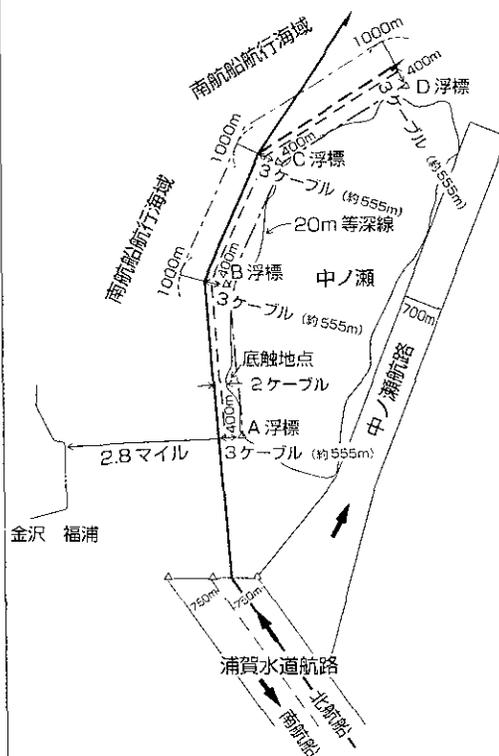
これは、現在、東京湾が置かれている航行環境の下で、船社として事故再発防止のため、今すぐ実施できる当面の安全対策として策定したもので、「中ノ瀬航路の浚渫」をはじめ、従来から指摘されている望ましい湾内の航路体系の実現には時間がかかると考えられるためである。

当協会はこれを参考として、会員各社に安全航行の周知徹底を行うとともに、このような標準的な進路等を記載したパンフレットを海上保安庁の指導の下に作成し、外国船舶や漁船等を含む小型船舶に配布して大型船（VLCC）の安全航行に協力をお願いしたいと考えている。

なお、この標準的な進路法の検討に当たっては、下記の事項が考慮されている。

1. 東京湾中ノ瀬A、B、C及びDの各灯浮標を結んだ線からの離隔距離に関する日本海難防止協会検討会の中間報告に基づく、第三管区海上保安本部からの新たな航法指

【資料1】中ノ瀬西側海域を北航する大型船（タンカー）の標準的な進路法



1. A浮標、B浮標、C浮標、D浮標からは、3ケーブル以上の離隔距離を確保すること。
2. 警戒船を浅瀬等を表す目標として利用するなど安全な進路確保に有効活用する。
3. 金沢 福浦の岸線が、A浮標付近にて2.8マイル以内であることを確認すること。

導。(東京湾中ノ瀬西側海域を北航する喫水17メートル以上の船舶は、東京湾中ノ瀬A、B、C及びDの各灯浮標を結んだ線から400メートル以上離して航過する等)。

2. 東京湾中ノ瀬西側海域を南航する船舶は、東京湾中ノ瀬D、C及びBの各灯浮標を結んだ線から1,000メートル以上離して航過すること等、従来からの航法指導。

3. 日本船長協会の検討委員会で実施された東京湾中ノ瀬西側海域の現状の航行実態調査、VLCCの操縦性を検討する数値シミュレーション、および水先人会へのヒアリング等の調査・検討を踏まえた操船シミュレーションによる模擬操船実験の結果から得られた中間報告。(浅瀬および南航路との安全な離隔距離の確保等)

[資料2] タンカー輸送の総合的安全対策検討状況

(97.9.25)

	検 討 項 目	検 討 状 況
航行安全対策	(1) 進路警戒船の使用方法 (2) VLCC自主通航路 (3) 大型船/小型船の体験乗船の実施 (4) 衝突・座礁予防システムの開発・評価の促進	船長協会・日本海難防止協会の検討会に参画して検討中 海務委員会にて策定し会員会社に周知 関係団体と協議して実施方法を検討する予定 (1)と同様、検討会に参画して検討中
乗組員の教育訓練	(1) 操船・タンカー荷役シミュレータ訓練 (2) 乗船前訓練の活用方策	会員会社の社内研修実施状況の調査に基づき訓練内容・導入方を検討の予定 関係当局と協議の予定
水先関係	(1) 操船方法の事前確認 (2) 事故・ニアミス事例のフィードバック (3) 配乗体制 (4) 技能維持方策	日本パイロット協会と協力して安全対策委員会を設置して検討する予定
ダブルハルタンカーの導入	(1) ダブルハルタンカーの導入促進 (2) 船外への流出油拡防止策等の研究	調査時(1997年7月)における当協会会員会社のD.H.タンカー建造見込隻数は25隻(その他メンバー外9隻程度) なお、政府は税制・財投によるD.H.タンカーの促進策を要求中 日本造船研究協会における技術開発に参画の予定
	(1) 官民合同訓練	海上保安庁等関係機関と協議中

随想



露天掘りの大地で

東洋経済新報社取締役 ◆ 宮崎一幸

ふと思い立って娘の遊学しているオーストラリアに出掛けたのが4月。パースを中心に西部を回ったが、とにかく広大な地面に驚嘆した。日本でもヨットで外洋に出ており、周囲すべて水平線という経験は何度もある。しかし、360度地平線、どこを見ても山影どころか丘さえも無い。4WDのジープで何時間突っ走っても景色は変わらず、どこまでも地平線。初めは感激の嵐だったが、そのうちに何とも言えない不安感が襲ってきた。このまま地の果てに行ってしまうのではないか……。

海の上で水平線を眺めている時は、あの向こうに陸地があると確信できるのだが、果てしない地平線の先は、未来さえも消え去っているのではないかと思えた。「イヤーとにかくオーストラリアってのは広いな」。それしか言葉が見つからなかった。

そんな時、現地の知人が「面白い所を案内す

るから、1日付き合いなさい」と誘ってくれた。セスナに乗って、また驚き。ひたすら真っ平らな景色が続く。パース近郊は緑が多いが、少し外れると、赤茶色の地面で、鳥瞰図なんてものは何処にもない。

飛行機を降りると、あいも変わらずだっ広い茶色の地面。ところが、所々に巨大なシャベルカーが走り回っている。そばに近付くと見上げるほどの大きさと、首が痛くなるほどドデカイ。セスナの上から見たアリのような物は、実はこれらの巨大機械だったのだ。

ガガガーン、ガガガーンとすざましい騒音とともにシャベルカーが地面を削ぎ取り、一度に何トンかの土をダンプカーに放り込んでいく。よく見ると土ではないし、色も黒く、塊がゴロゴロしている。実はここは、石炭の露天掘り工場なのである。いや、工場なんて言葉はあてはまらない。単なる原っぱだが、見渡す限りが石

炭田であるのも確かだ。現場の監督は「何十年も前から、同じように地面を削りできた」とあっけらかんに話す。

オーストラリアに飛び立つ少し前、1泊で九州の大牟田へ行った。100年を超える歴史をもつ三井三池鉱山の閉山が迫っていたからだ。

1960年1月25日の無期限スト・ロックアウト突入から、11月1日の争議解決までの226日間にわたる長期間、戦後最大の労使対決があった。大学1年の私も何度か第一組合の輪の中で手伝いをしていた。労組支援とばかりに肩いからせて行ったものの、現場労働者が二つの組合に分かれて衝突する迫力に恐れをなして、オバチャン達と一緒におにぎりを作るのが、私のやれる“支援”だった。

でも、何故、東京からわざわざ大牟田まで出かけたのか。「エネルギー革命の到来で石炭は石油にとって代わられる。したがって炭鉱の閉山、大量首切りは当然」といった強引な論理に納得がいかなかったのだ。

それから37年、ボタ山の跡は観光施設に変わり、テクノパークの建設が始まるなどそれなりの変化はあるが、昔日の面影はなかった。オーストラリアの炭田で大牟田の寂しさを思い出した。もし、三池の労組員がこの壮大な露天掘りの炭田を見ていたら、どうしただろう。総評の

〇議長や理論闘争を指揮していたS教授は世界の石炭鉱山事情を知っていたのだろうか。次々と様々な疑問が湧いてきた。

石油に市場（仕事）を奪われるのではなく、同じ石炭という商品でも、コスト、熱量等の質でも太刀打ちできない。日本の炭坑は地中深く坑道を掘り、常に生死を賭けて就労している。度重なる安全措置を講じても何年おきかに多数の死者を出す大事故が起きる。一方、オーストラリアでは、当時から事故など想定できない露天掘り。

これらの事実や情報を正確に知っていたら、行動は変わっていたのではないか。傾斜生産方式で戦後の復興を引っ張ってきた石炭産業の地位が、わずか20年で音をたてて崩れてしまうなんて、学生だった私には信じられなかった。仮に情報を提供しても、多くの労組員も「デマ流すな」と反発しただろう。しかし、それでも説得する責務が当時の誰かにはあったはずだ。

情報産業に従事している今、グローバリゼーション、インターナショナル・スタンダード等々、安易に使っているが、本当の意味での情報を提供しているのか。広大な大地は貧乏性の私を仕事の世界に引き戻してしまった。

当協会事務局の組織変更について

事務局の組織変更について

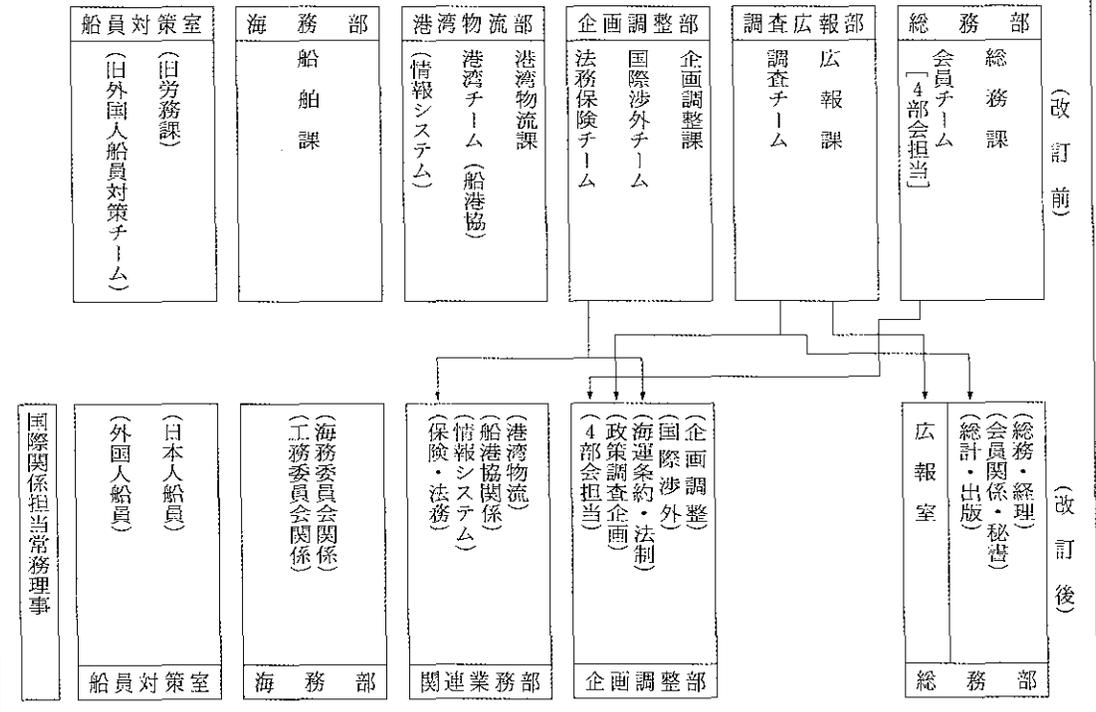
当協会は、平成7年7月に委員会をはじめとする機構の改編を図るとともに、平成7年度以降3年計画で事務局の人員削減や組織統合等を盛り込んだリストラ案を取りまとめた。

本年度はその最終年となっており、その一環として事務局組織をフラット化し、業務に対して弾力的かつ迅速な対応が可能とするような組織とするため、以下のとおり事務局の組織変更を10月1日付で実施した。

組織と所掌業務の変更

1. 調査広報部を廃止し、所掌業務を整理した上他部へ移す。
 - (1) 広報業務は、総務部に広報室を設け、政策広報および会員向け広報を中心とするよう見直しを行う。
 - (2) 調査業務のうち、統計の作成、船協海運年報など出版業務は総務部に移す。
 - (3) 調査業務のうち、政策推進関連の調査研究に関する企画立案業務は、企画調整部に移す。
2. 総務部会員チームが担当しているタンカー、オーナー、近海内航および客船の4部会の業務は、企画調整部の担当とする。
3. 港湾物流部を関連業務部と改称し、所掌範囲を拡大する。従来企画調整部法務保険チームの業務の内、船舶に係わる保険業務は関連法務を含め、関連業務部に移す。
4. 海運経営に係わる条約・法制に関する業務は企業調整部の担当とする。
5. 各部および船員対策室の内部組織としての課ならびにチームは廃止する。但し、各部長および室長は、所掌業務を分担させるため、必要に応じ「○○リーダー」、「○○担当」等を置き、そのスタッフを構成することができる。

日本船主協会事務局組織と分掌変更



海運 ニュース

1. 船舶からの大気汚染防止に関する新条約の採択
—73/78MARPOL 条約締約国会議およびIMO
第40回海洋環境保護委員会(MEPC)の様態について—
2. 今後のコンテナターミナルの整備および管理運営の
あり方に関する諮問について
—港湾審議会の審議様態—
3. スエズ運河・パナマ運河運航量がいずれも減少
—スエズ運河・パナマ運河通航実態調査結果—
4. 前年比で増加した会員会社の運航船腹量
—1997年4月1日現在の運航船腹量調査結果より—

1. 船舶からの大気汚染防止に関する新条約の採択

—73/78MARPOL 条約締約国会議およびIMO

第40回海洋環境保護委員会(MEPC)の様態について—

73/78MARPOL 条約締約国会議およびIMO 第40回海洋環境保護委員会(MEPC)が9月15日から26日までロンドンにおいて開催された。その概要は次のとおりである。

1. 73/78MARPOL 条約締約国会議

船舶からの大気汚染防止に関する新附属書(ANNEX VI)については、本年3月に開催された第39回MEPCにおいて、発効要件、燃料油中の硫黄分の制限値など一部の未解決事項を除いて大筋が合意されていた(本誌4月号P.22参照)。今回は、これら問題点を全て合意した上で、「73/78MARPOL 条約を修正する1997年議定書」として9月25日に採択された。

最大の論点であった条約議定書(以下「条約」)の発効要件については、わが国を含む早期発効を求めるグループと15カ国以上の締約国でかつその商船船腹量の合計が総トン数で50%以上となった場合に発効すべきことを主張するグループが対立したが、結局後者を主張するグループに押し切られるかたちで合意された。この際、パッケージとして、2002年末までに本条約が発効しない場合には、発効を阻害している点について見直しを行い必要な措置を講じる旨の決議が採択された。

この結果、条約の発効は、大幅に遅れるだろうとの見方が支配的である。また、2002年末ま

でに発効しない場合の見直しを求める決議についても、その実効性に疑問を呈する向きが多い。さらに、発効が大幅に遅れた場合、EU諸国が一方的な措置を導入する可能性も指摘されており、今後の推移を注視していく必要がある。

今回合意された1997年議定書附属書VIに関する主な審議、合意内容は次のとおりである。

(1) 硫黄酸化物(SO_x)

燃料油中に含まれる硫黄の上限値(Sulphur Capping)については、5%を主張する国と5%未満を主張する国に割れたが、最終的に4.5%で決着した。

(2) SO_x 放出規制海域

Sulphur Capping1.5%が適用されるSO_x 放出規制海域としてバルト海が指定された。また、北海諸国より北海についても同海域に指定するよう提案されていた件は、早期指定を勧告する決議を採択することで今回の指定は見送られた。

(3) オゾン層破壊物質

ハロンおよびフロン(CFCs)を含むオゾン層破壊物質の大気への放出を禁止し、これら物質を使用する設備の船舶への新規搭載を禁止した。ただし、HCFCs 物質を使用する設備の新規搭載は、2020年1月1日まで認めることが合意された。

(4) 窒素酸化物(NO_x)

ディーゼルエンジンより排出されるNOxの上限値が定められ、詳細要件は強制コードであるNOxテクニカルコードに従うこととされた。また、このNOx排出規制値については、条約発効後MEPCにおいて最低5年毎に見直しを行い、その実施に当たっては技術上の実行可能性を考慮する旨の決議が併せて採択された。

内航船に関しては、主管庁により代替措置が採られる場合に限り適用を除外できるとされた。

なお、本規定の適用に当たっては、本条約の発効が2000年以降であっても、2000年1月1日以降に建造される船舶に搭載されるエンジンに遡及適用される。

(5) 船上焼却炉

PCBs等の船上での焼却が禁止された。なお、本規定についても本条約の発効が2000年以降の場合、2000年1月1日以降に搭載される焼却炉に遡及適用される。

(6) 燃料油の品質

燃料油供給業者は記録簿とともに燃料油のサンプルを本船に提供することとされた。

2. 第40回海洋環境保護委員会 (MEPC)

(1) バラスト水中の有害海洋性生物

有害海洋性生物および病原菌の伝播を最小化するために船舶のバラスト水を洋上で交換することなどを求めた「バラスト水の規制および管理に関するガイドライン」については、第18回総会(1993年)において、総会決議(A.774(18))として採択されているが、同決議が採択された際、将来的に73/78MARPOL条約の下で強制化するためのガイドラインとして見直すことが合意されている。この合意に基づき同ガイドラインの見直しが続けられてきた結果、新しい総会決議(案)が最終化され、本年11月開催の第20回総会において採択される見込みとなった。

また、今回MEPCにおいて承認された総会

決議は、2000年に開催予定の73/78MARPOL条約締約国会議において採択予定の73/78MARPOL条約の新附属書Ⅶ(仮)の下で将来的に強制化される見込みである。

ガイドラインの内容は、基本的にこれまでと同様であるが、船舶は「バラスト水管理計画書」を備えることが新たな要件とされたほか、「洋上における安全なバラスト水交換のための指針」が付録として追加された。

なお、議論の過程において、新附属書の下で強制化されるまでの間、ガイドラインではなくコードとして任意適用すべきとの提案については、将来的に内容を修正しやすい方が望ましいこと、また、内容があまりに弾力的でありコード化にはなじまないとの理由によりガイドラインのままとされた。また、ガイドラインの適用に関し、少量のバラスト水しか有しない船舶について検討を求める提案がなされたが、ガイドラインが総会決議として採択される限りにおいては、何ら強制力を持たないとの理由から一応全船適用とされた。

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

OPRC条約の下で新たに対象とすべき有害危険物質については、わが国はかねてより73/78MARPOL条約附属書Ⅱの内容に限定すべきとの主張を行っている(本誌4月号P.23参照)。一方、欧州諸国は、海洋環境に影響を与える汚染物質ばかりではなく、人の生命や財産に影響を与える汚染物質についても対象とするよう主張した結果、ほぼ全ての有害危険物質、すなわちMARPOL条約附属書Ⅱ、IBCコード、IGCコード、IMDGコード、BCコードのAppendix Bの物質、引火点が60°Cを超えない物質およびダンプン条約に基づいて投棄される物質が、新たに対象とすべき物質としてOPRC条約の新議定書(案)に盛り込まれた。

同新議定書(案)は、WGでの検討にとど

まり、本会議での審議はなされていない。今後は、さらにWGでの検討を継続し、本会議での審議を経て、2000年に開催予定の90 OPRC条約締約国会議において新議定書として採択される見込みである。

また、船舶に対しては、現在MARPOL条約附属書I第26規則の下で、油汚染に関する緊急措置手引書(SOPEP)の備え付けが強化されているほか、附属書IIのばら積み有害液体物質についても同様の手引書の備え付けを義務付けるための条約改正(案)が既に取りまとめられていることから、これらとの整合を図ることとされた。

なお、SOPEPの備え付けは、あくまでSO-LAS条約附属書IおよびII物質のみであって、新議定書が対象とする物質全てに義務付けることは考えられていない。

(3) 油タンカーの構造要件にかかる日本提案
現存の油タンカーに対する二重船殻要件は、MARPOL条約附属書I第13G規則により、2万%以上の油タンカーおよび3万%以上の精製油運搬船に適用されている。しかしながら、日本は、本年初めのナホトカ号事故による重油流出事故の経験に基づき、汚染の危険性は原油よりもむしろ重油等持続性油の方が大きいとの認識から、現存の精製油運搬船のうち持続性油を運搬する船舶への第13G規則の適用については、原油タンカーと同様2万%以上とするよう提案した。

このわが国提案については、各国より支持され、持続性油の分類の評価、タンカーに係る他の証書との整合性の問題等も含めて、今後具体的な検討が行われることが合意された。

2. 今後のコンテナターミナルの整備および管理運営のあり方に関する諮問について—港湾審議会の審議模様—

昨今の港湾の国際競争力の論議の中、わが国港湾の相対的地位の低下が指摘されているが、本年4月に「総合物流施策大綱」が閣議決定され、わが国経済の高コスト構造の是正を図るため、概ね平成13年を目途に実施すべき最重要施策として、諸外国に比し立ち遅れた大水深・高規格コンテナターミナルを中枢国際港湾(国際ハブ港湾)において早急に整備するとともに、効率的なターミナル運営のあり方等について検討を進め、コストを含めて国際的に遜色ない水準のサービスの実現を目指すこととされている。従来、コンテナターミナルの整備・管理運営方式には「公社方式」と「公共方式」の二通りの方式が用いられてきたが、それぞれ一長一短があり、今後利用者のニーズに対応した適切な方式を検討する必要があるとして、運輸大臣は、平成9年8月25日、港湾審議会に「今後のコンテナターミナルの整備および管理運営のあり方について」を諮問した(資料参照)。

これを受け同日開催された同審議会管理部会では、本件が専門的かつ多岐にわたることから、部会のもとに学識経験者、海運事業者、港湾運送事業者、港湾管理者、埠頭公社の代表により構成される小委員会を設置し、現行方式の現状と課題、今後のあり方等について審議を行うこととした。同委員会には当協会より1名が海運事業者代表として参加することとなっている。

運輸省では、来年度の予算編成を考慮し年度内に答申、また、年内に中間取りまとめを行いたい方針であり、年末にかけて集中した論議の展開が予想される。

【資料】

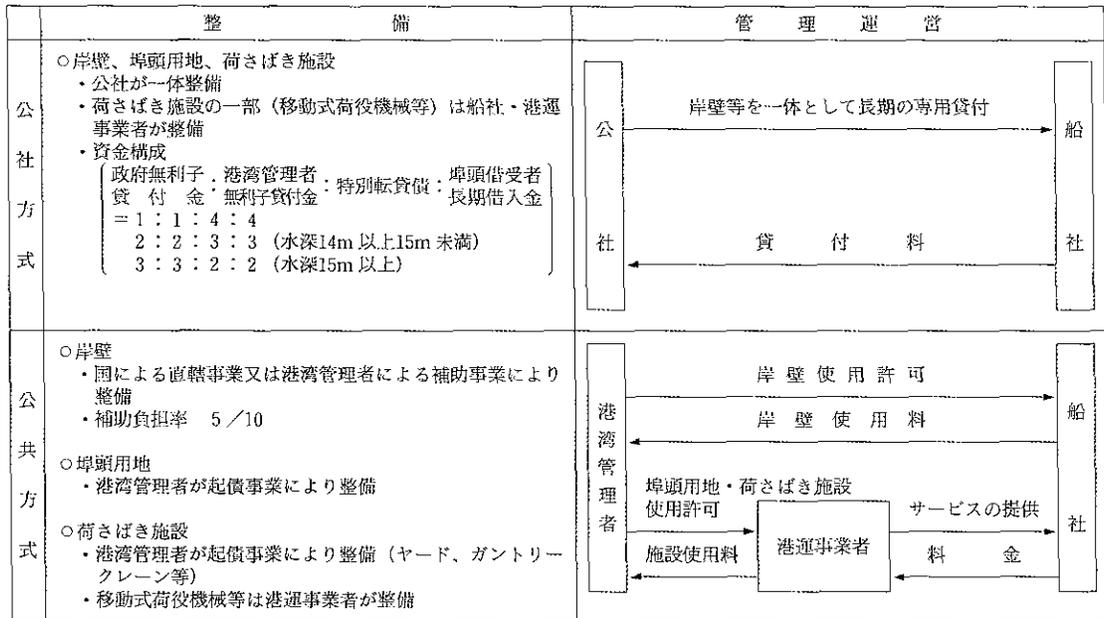
今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方について

(平成9年8月25日)

⑧ 運輸大臣

⑨ 港湾審議会会長

コンテナターミナルの整備・管理運営方式について



（諮問理由）

本年4月に閣議決定された総合物流施策大綱において、我が国経済の高コスト構造の是正を図るため、概ね平成13年を目途に実施すべき最重要施策として、諸外国に比して立ち遅れた大水深・高規格のコンテナターミナルを中枢国際港湾（国際ハブ港湾）において早急に整備するとともに、効率的なターミナル運営のあり方等について検討を進め、コストを含めて国際的に遜色ない水準のサービスの実現を目指すこととされている。

従来、我が国の国際海上コンテナターミナルの整備は、利用者の利用頻度、取扱貨物量等に対応して、岸壁、用地、荷捌き施設をいずれも公社が整備し、特定の船社に利用させる「公社方式」、岸壁を公共、用地及び荷捌き施設を港

湾管理者が整備し、岸壁を不特定の船社に、用地及び荷捌き施設を不特定の港運事業者を利用させる「公共方式」の2つの方式により行われ、利用者のニーズに対応した整備・管理運営方式として適切な役割を果たしてきているが、大水深・高規格コンテナターミナルの整備のニーズが高まる中で、「公社方式」については、専用使用のため高度利用が可能だが、負担力との関係で利用者が限定されるとの指摘があり、「公共方式」については、共同利用であるがゆえに高度利用が行えず利用効率が低いとの指摘がある。

以上のような状況に鑑み、現行の「公社方式」、「公共方式」について指摘されている課題の解決を図るため、今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方について検討する必要がある。

3. スエズ運河・パナマ運河運航量がいずれも減少

－スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果－

当協会では毎年会員各社のスエズ運河、パナマ運河の各船種ごとの通航実態ならびに、通航

料支払実績について調査を行っているが、このたび表1・2のとおり調査結果を取りまとめた。

【表1】 スエズ運河通航船実態調査 (1996.1~1996.12)

(通航料=千USドル)

	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料
タンカー	4	80	903	1,508	808	6,172
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリア	8	75	4,161	7,805	3,765	10,238
自動車専用船	4	351	15,300	5,014	18,183	74,279
コンテナ船	3	323	16,370	17,390	15,687	77,096
在来定期船	2	45	693	1,121	610	4,499
その他	2	9	64	71	55	585
合計	12	883	37,491	32,909	39,108	172,869

- (注) 1. 1996年支払い通航料を同年平均1ドル=112.65円(銀行間直物相場)で計算すると約195億円となる。
 2. 調査該当会社(12社)
 3. 社数の合計欄については、重複分を除外している。

【参考】 スエズ運河通航料支払い実績推移

暦年	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1989	16	914	25,971	26,281	30,226	118,501	1.2	165	8.9
1990	19	1,128	34,899	33,103	41,993	155,994	31.6	227	38.1
1991	17	1,013	29,706	27,932	33,805	165,146	5.9	224	△ 1.7
1992	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	13.3
1993	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824	△ 12.4	195	△ 23.0
1994	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	△ 17.6	147	△ 24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6
1996	12	883	37,491	32,909	39,108	172,869	△ 0.2	195	16.8

スエズ運河については、昨年3年ぶりに前年実績を上回ったが、1996年は12社、のべ883隻の船舶が航行し、通航トン数(SCNT)が前年比1.0%減少、支払い通航料も同0.2%減の173百万ドルとなり、わずかながら前年実績を下回った。

通航トン数において、タンカーが対前年比40.8%増と大幅に増加する一方で、バルクキャ

リアが同36.8%減少しているが、ほかの船種に大きな変動はなかった。

一方、パナマ運河については、1996年度は16社、のべ1,350隻の船舶が通航し、通航トン数(PCNT)が前年度比4.4%減少するとともに、支払通航料については同4.3%減の83百万ドルとなり3年ぶりに減少に転じた。

同年度は、バルクキャリア、自動車専用船の

【表2】 パナマ運河通航船実態調査 (1996.4~1997.3)

(通航料=千USドル)

	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通航料
タンカー	1	10	386	599	286	654
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリア	11	609	17,628	26,314	14,937	37,027
自動車専用船	5	303	12,035	4,678	15,836	29,870
コンテナ船	2	133	4,472	4,332	4,294	9,012
在来定期船	3	18	284	377	233	503
その他	5	277	3,567	4,357	3,012	6,247
合計	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313

- (注) 1. 1996年支払い通航料を同年平均1ドル=108.79円(銀行間直物相場)で計算すると約91億円となる。
 2. 調査該当会社(16社)
 3. 社数の合計欄については、重複分を除外している。

[参考] パナマ運河通航料支払い実績推移

暦年	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1989	19	1,432	32,177	39,424	37,958	76,656	△ 9.4	110	0.7
1990	20	1,488	39,196	39,352	40,591	81,995	7.0	117	5.8
1991	18	1,355	37,125	39,029	39,957	79,922	△ 2.5	107	△ 8.2
1992	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	△ 3.7	97	△ 9.5
1993	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	△ 1.1	83	△ 14.4
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	△ 2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2
1996	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313	△ 4.3	91	11.0

通航トン数が、それぞれ対前年度比10.3%、同 増加が大きな特徴となっている。
4.4%減少する一方、コンテナ船(同28.1%)の

4. 前年比で増加した会員会社の運航船腹量

—1997年4月1日現在の運航船腹量調査結果より—

当協会は毎年4月1日現在における会員各社の外・内航船の運航船腹量を調査しているが、調査結果を取りまとめたので概要を紹介する。

1. 総運航船腹量

1997年4月1日現在の当協会会員会社146社のうち、外航船の運航会社は58社、内航船の運航会社は71社で、これらのうち外・内航兼業会社は20社である。

また、外・内航を合わせた運航船腹量は3,261隻、5,742万%、8,824万%で、前年に対して、隻数で31隻減少し、トン数で240万%、379万%

(4.5%)の増加である(表1および表2参照)。

2. 外航船の運航船腹量

1997年4月1日現在の外航運航船腹量は、1,758隻、5,565万%、8,525万%で、前年同期と比較して23隻、241万%、385万%(4.7%)の増加となった。同船腹量は1992~94年、1996年が減少し、1995、97年は増加した(表1参照)。

(1) 船種別構成

外航船運航船腹の船種別構成は表3のとおりで、撒積船が629隻、1,889万%、3,417万%、鉱石専用船が79隻、671万%、1,308万%、油

【表1】 外/内航運航船腹量の推移

年次	外 航				内 航				合 計			
	隻数	千G/T	千D/W	伸び率(%)	隻数	千G/T	千D/W	伸び率(%)	隻数	千G/T	千D/W	伸び率(%)
1980	2,074	50,191	88,325	4.4	1,757	1,842	3,342	△ 5.5	3,831	52,033	91,667	4.0
1985	1,936	49,447	84,261	6.0	1,574	1,592	2,856	△ 1.9	3,510	51,039	87,117	5.7
1990	1,756	49,448	78,197	3.9	1,431	1,438	2,657	△ 4.7	3,187	50,886	80,854	3.6
1991	1,843	52,740	83,491	6.8	1,479	1,479	2,747	3.4	3,322	54,219	86,238	6.7
1992	1,795	52,195	81,728	△ 2.1	1,593	1,686	2,849	3.7	3,388	53,881	84,577	△ 1.9
1993	1,793	52,427	81,168	△ 0.7	1,677	1,824	3,095	8.6	3,470	54,251	84,263	△ 0.4
1994	1,658	48,847	75,829	△ 6.6	1,654	1,823	3,180	2.7	3,312	50,670	79,009	△ 6.2
1995	1,731	54,199	82,903	9.3	1,561	1,758	3,061	△ 3.7	3,292	55,957	85,964	8.8
1996	1,735	53,242	81,393	△ 1.8	1,557	1,776	3,062	0.0	3,292	55,018	84,455	△ 1.8
1997	1,758	55,648	85,245	4.7	1,503	1,769	2,996	△ 2.2	3,261	57,417	88,241	4.5

【表2】 外航および内航総運航船腹（対前年比較）

区分	1996年4月1日現在				1997年4月1日現在				対前年比増減			
	隻数	千G/T	千D/W	構成比(%)	隻数	千G/T	千D/W	構成比(%)	隻数	千G/T	千D/W	伸び率(%)
外航	1,735	53,242	81,393	96.4	1,758	55,649	85,245	96.6	23	2,407	3,852	4.7
内航	1,557	1,776	3,062	3.6	1,503	1,769	2,996	3.4	△ 54	△ 7	△ 66	△ 2.2
合計	3,292	55,018	84,455	100.0	3,261	57,418	88,241	100.0	△ 31	2,400	3,786	4.5
貨物船	2,287	41,897	62,290	73.8	2,273	44,996	67,042	76.0	△ 14	3,099	4,752	7.6
油送船	1,005	13,121	22,164	26.2	988	12,422	21,199	24.0	△ 17	△ 699	△ 965	△ 4.4

(注) ① 「貨物船」には内航の専用船および客船が含まれる。
 ② 「油送船」には外航の兼用船が含まれる。

【表3】 外航運航船の船種別船腹量（対前年比較）

区 分	1996年4月1日				1997年4月1日				対前年比増減			
	隻数	千G/T	千D/W	構成比(%) (対A)	隻数	千G/T	千D/W	構成比(%) (対A)	隻数	千G/T	千D/W	増減比 (%)
油送船	220	12,200	20,399	25.1	221	11,563	19,567	23.0	1	△ 637	△ 832	△ 4.1
油／貨兼用船	4	271	505	0.6	3	220	402	0.5	△ 1	△ 51	△ 103	△ 20.4
鉱石専用船	70	5,963	11,526	14.2	79	6,706	13,083	15.3	9	743	1,557	13.5
その他専用船	136	4,480	6,101	7.5	155	5,125	6,889	8.1	19	645	788	12.9
撒積船	561	16,979	30,774	37.8	629	18,885	34,167	40.1	68	1,906	3,393	11.0
自動車専用船	181	5,220	2,382	2.9	197	5,728	2,633	3.1	16	508	251	10.5
コンテナ船	179	4,886	5,186	6.4	180	4,996	5,308	6.2	1	110	122	2.4
一般貨物船	249	2,170	3,255	4.0	207	1,766	2,519	3.0	△ 42	△ 404	△ 736	△ 22.6
冷凍・冷蔵船	102	603	663	0.8	77	527	578	0.7	△ 25	△ 76	△ 85	△ 12.8
旅客船	5	75	19	0.0	4	70	14	0.0	△ 1	△ 5	△ 5	△ 26.3
その他	28	395	582	0.7	6	62	84	0.1	△ 22	△ 333	△ 498	△ 85.6
合計(A)	1,735	53,242	81,393	100.0	1,758	55,648	85,245	100.0	23	2,406	3,852	4.7

送船が221隻、1,156万%、1,957万%などとなっている。前年同期比では、鉱石専用船、撒積船、自動車専用船、その他専用船が増加し、油／貨兼用船、一般貨物船、冷凍・冷蔵船などが減少している。

(2) 部門（定期船／不定期船／油送船）別構成

外航運航船腹の部門（定期船／不定期船／油送船）別構成は表4上段のとおりである。定期船は253隻、577万%、637万%で、前年に比べ9隻、18万%、21万%増、不定期船(含む専用船)は、1,281隻、3,809万%、5,890万%で、前年に比べ14隻、292万%、457万%増、油送船は221隻、1,156万%、1,957万%で、前年に比べ、1隻増、64万%減、83万%減、兼用船は、8隻、22万%、40万%で、前年に対して1隻、5万%、10万%の減少となった。

(3) 運航形態（自社船／用船）別構成

外航運航船腹の運航形態（自社船／用船）別構成は表4下段のとおりである。自社船お

よび共有船は、108隻、760万%、1,220万%で、運航船腹に占める比率(%ベース)は14.3%で、用船(裸用船、定期用船、運航受託船)は1,650隻、4,805万%、7,304万%で、同比率は85.7%である。

(4) 船籍国別構成

外航運航船腹の日本籍船（自社船および共有船+国内用船）／外国用船の区分は、表4中段（合計欄）の内訳のとおりである。日本船は155隻、1,007万%、1,602万%（構成比18.8%）、外国用船は1,603隻、4,558万%、6,922万%（構成比81.2%）である。

また、近年の日本籍船／外国用船の区分による外航運航船腹量(%ベース)の推移は図のとおりで、日本籍船の減少傾向が示されている。

外国用船の船籍国別内訳は、表5のとおりで、上位より、パナマ籍(960隻)、フィリピン籍(159隻)、リベリア籍(153隻)、香港籍

【表4】 外航運航船腹の部門別・運航形態別船腹量 (対前年比較)

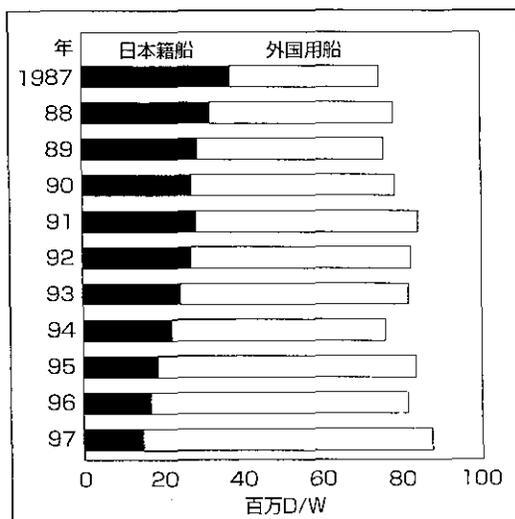
区 分	1996年4月1日現在				1997年4月1日現在				対前年比増減				
	隻数	千G/T	千D/W	構成比%	隻数	千G/T	千D/W	構成比%	隻数	千G/T	千D/W	伸び率%	
部 門 別	定期船 (コンテナ船)	244	5,592	6,159	7.6	253	5,772	6,373	7.5	9	180	214	3.5
		177	4,877	5,174	6.4	178	4,985	5,295	6.2	1	108	121	2.3
	不定期船 (専用船)	1,267	35,179	54,329	66.7	1,281	38,094	58,903	69.1	14	2,915	4,574	8.4
	(専用船)	499	16,295	20,566	25.3	518	18,219	23,281	27.3	19	1,924	2,715	13.2
	(撒積船)	561	16,979	30,774	37.8	629	18,885	34,167	40.1	68	1,906	3,393	11.0
	貨物船計	1,511	40,771	60,488	74.3	1,534	43,866	65,275	76.6	23	3,095	4,787	7.9
	油/貨兼用船	4	271	505	0.6	3	220	402	0.5	△ 1	△ 51	△ 103	△ 20.4
	油送船	220	12,200	20,399	25.1	221	11,563	19,567	23.0	1	△ 637	△ 832	△ 4.1
	合計	1,735	53,242	81,393	100.0	1,758	55,648	85,245	100.0	23	2,406	3,852	4.7
	日本籍船	177	11,112	17,697	21.7	155	10,072	16,023	18.8	△ 22	△ 1,040	△ 1,674	△ 9.5
外国用船	1,558	42,130	63,696	78.3	1,603	45,577	69,222	81.2	45	3,447	5,526	8.7	
運 航 形 態 別	自社船	81	5,787	9,624	11.8	72	5,471	9,213	10.8	△ 9	△ 316	△ 411	△ 4.3
	共有船	40	2,477	3,609	4.4	36	2,126	2,988	3.5	△ 4	△ 351	△ 621	△ 17.2
	小計	121	8,264	13,233	16.3	108	7,597	12,201	14.3	△ 13	△ 667	△ 1,032	△ 7.8
	裸用船	6	241	363	0.4	3	94	101	0.1	△ 3	△ 147	△ 262	△ 72.2
	定期用船	1,584	44,128	66,851	82.1	1,632	47,605	72,417	85.0	48	3,477	5,566	8.3
	運航受託船	24	609	946	1.2	15	353	526	0.6	△ 9	△ 256	△ 420	△ 44.4
	小計	1,614	44,978	68,160	83.7	1,650	48,052	73,044	85.7	36	3,074	4,884	7.2

(49隻)等となっている。前年と比較すると、パナマ、シンガポール、ノルウェー籍などが増加している。

3. 内航船の運航船腹量

1997年4月1日現在の内航運航船腹量は、1,503隻、176.9万%、299.6万%で、前年同期と

【図】 外航運航船腹量の推移(日本籍船/外国用船別)



比較して54隻、0.7万%、6.6万% (2.2%) の減少となった。最近10年の推移を見ると1994年をピークに以降減少している (表1参照)。

また、運輸省資料による1997年3月末日現在のわが国の内航運送事業者は2,224社で、100%以上の鋼船の運航船腹(客船を除く)量は8,446隻、403万%であることから、当協会会員の運航する内航船(客船を除く)のシェアは約40.3%と算定される (表6参照)。

(1) 船種別構成

【表5】 外国用船の船籍国別構成

区 分	1997年4月1日現在				対前年増減比 (%)
	隻数	千G/T	千D/W	構成比%	
パナマ	960	25,702	38,436	55.5	17.0
フィリピン	159	4,247	7,015	10.1	△ 18.0
リベリア	153	4,717	6,294	9.1	△ 5.5
香港	49	2,399	4,458	6.4	13.8
シンガポール	60	2,515	3,842	5.6	33.3
ノルウェー	19	809	1,289	1.9	28.0
バハマ	21	618	989	1.4	22.6
ギリシャ	15	565	986	1.4	△ 13.9
キプロス	40	503	820	1.2	2.6
バヌアツ	24	627	810	1.2	3.8
マーシャル諸島	3	226	440	0.6	△ 22.1
その他	100	2,649	3,843	5.6	3.6
合計	1,603	45,577	69,222	100.0	8.7

【表6】 内航運航船腹の船種別構成ならびに当協会会員のシェア

	当協会会員の運航する内航船腹量 (1997年4月1日現在)				対前年比増減		運輸省資料による 全内航運航船舶 1997年3月31日現在		当協会会 員の運航 する内航 船腹量の 比率(%)
	隻数	千G/T(B)	千D/W	構成比	千D/W	増減率(%)	隻数	千G/T(C)	
一般貨物船	574	506	967	32.3	△ 27	△2.7	5,000	1,649	30.7
専用船	セメント	112	316	521	17.4	△ 20	203	441	71.7
	自動車	12	38	34	1.1	0	65	233	16.3
	石灰	12	94	144	4.8	2	1,003	460	1.1
	石炭	1	5	9	0.0	9			
	その他	13	20	23	0.8	2			
小計	150	473	731	24.4	△ 7	△0.9	1,271	1,134	41.7
油送船	666	556	1,125	37.6	△ 25	△2.2	1,672	996	55.8
特殊タンク船	98	82	105	3.5	△ 5	△4.5	505	258	31.8
計	1,488	1,624	2,928	97.7	△ 64	△2.1	8,446	4,027	40.3
客船	15	152	70	2.3	-	-			
合計	1,503	1,769	2,996	100.0	△ 66	△2.2			

(注) 当協会会員の運航する内航船腹量の比率(%)は、%ベースで算出したものである (B)/(C)。

【表7】 内航運航船腹の運航形態別船腹量 (対前年比較)

区分	1996年4月1日現在				1997年4月1日現在				対前年比増減				
	隻数	千G/T	千D/W	構成比(%)	隻数	千G/T	千D/W	構成比(%)	隻数	千G/T	千D/W	伸び率(%)	
合計	1,557	1,776	3,062	100.0	1,503	1,769	2,996	100.0	△ 54	△ 7	△ 66	△2.2	
運航形態別	自社船	237	660	945	30.9	231	658	931	31.1	△ 6	△ 2	△ 14	△1.5
	共有船	54	157	182	5.9	54	164	183	6.1	0	7	1	0.5
	小計	291	817	1,127	36.8	285	822	1,114	37.2	△ 6	5	△ 13	△1.2
	裸用船	20	54	87	2.8	22	58	88	2.9	2	4	1	1.1
	定期用船	1,027	801	1,616	52.8	935	774	1,536	51.3	△ 92	△ 27	△ 80	△5.0
運航受託船	219	105	232	7.6	261	114	259	8.6	42	9	27	11.6	
小計	1,266	960	1,935	63.2	1,218	946	1,883	62.9	△ 48	△ 14	△ 52	△2.7	

内航船運航船腹の船種別構成は表6のとおりである。一般貨物船574隻、50.6万%、96.7万%、専用船150隻、47.3万%、73.1万%、油送船666隻、55.6万%、112.5万%等となっている。前年比では、一般貨物船が2.7%減、専用船0.9%減、油送船が2.2%減等である。

また、先の運輸省資料との比較で当協会のシェアを船種別に見ると、一般貨物船30.7%、専用船41.7%、油送船55.8%等となる。

(2) 運航形態 (自社船/用船) 別構成

内航運航船の運航形態 (自社船/用船) 別構成は表7のとおりである。自社船および共有船は、285隻、82.2万%、111.4万%で、前年比6隻減、0.5万%増、1.3万%減で、用船

(裸用船、定期用船、運航受託船)は1,218隻、94.6万%、188.3万%で、48隻、1.4万%、5.2万%の減少となっている。

(注)

1. 調査対象は、当協会会員会社の運航する100%以上の船舶。(ただし、曳船、プッシュバージ、艇、台船を除く)
2. 当協会会員会社の所有船でも、国内の非会員会社や外国のオペレーターに貸出し、当該社が運航していない船舶は含まれていない。
3. i) 各表の「構成比」および「増減比」は%によった(表6の一部を除く)。
ii) 四捨五入の関係で末尾の数字が合わない場合がある。

「パナマ運河世界会議」を観て

この9月の上旬、7日(日)から10日(水)までの4日間、「パナマ運河世界会議」(Universal Congress of The Panama Canal)と銘打ったフォーラムが、パナマ市で開催された。筆者は650人(後半の実数は200人ほど)の参加者の一人として、フロアから壇上を眺める機会を得たので、所感を交え、会場の模様につき若干ご報告したい。

日曜日夜の開会式は、壇上に台湾、ニカラグア、ホンジュラスの総統、大統領を始め、41カ国の政府代表と国旗とが並び、パナマ国大統領の演説と国歌演奏とで民族意識の盛り上がる演出であったが、月曜日から3日間は一転実務的な内容となり、「運河の移管」、「21世紀の運河」、「投資機会」、「利用者のためのフォーラム」の順に、運河側からの意志表明と契約コンサルタントからの説明が続き、運河ユーザー側からの若干の質疑も行われた。

開会式を除いては外国政府の出番が特にある訳でもない、技術的、商業的な内容であったが、敢てフォーラムとかコンベンションとは言わずに「世界会議」と称したことには、パナマのそれなりの期待が込められていたのだと思う。

運河の米国からパナマへの返還は今世紀の末日、即ちまだ2年余りも先のことである。お祭りならば其の時にやれば良いものを、今の時点でこのような大きな「会議」をやることについては、国内政治に絡む狙いとか、工事実施面での米国の思惑とか、取り沙汰する

向きもあるようだ。

そうした勘繰りはそれとして、海運の立場から見てのこの「会議」の意義は、返還後へ向けてのパナマ当局者の姿勢が、世界に明確になったことであると思う。

運河当局者の姿勢は、終始一貫、昂然としていた。即ち、現在とり進め中のゲイラード・カット(運河の狭い部分)の拡幅工事や、電動機関車の26台追加、タグボートの7隻追加などの改善策の2004年までの完遂は当然のこととして、さらに15万トン型船の運航を可能にするロック(閘門。幅50m×長375m×深18m)の増設とそれに伴い必要となる8km程の水路の掘削をやりたい、然もそれは、かつて1993年のパナマ/米国/日本、三国調査で示唆された2020年よりも繰上げて、2014年までに完成したいという姿勢である。そのことを欧州系のコンサルタント、運河事務局の調査部門と運河改善部門との各担当者などが表明し、運河委員会事務局長(Administrator)もこれを裏書きした。

これに対してICS、BIMCO、INTER-TANKOの代表者、さらに定期船社や客船社からの出席者が壇上のパネリストとして、一国の政府関係者に対する礼を失せぬ範囲で、疑問や懸念を述べていたが、運河当局者の応待は、私にはやや素気ないものに見えた。

例えばICS会長・J.Kelly氏は次のように述べた。

「運河の運営については満足の均衡――

balance of satisfaction——が必要だ。海運界として懸念されるのは…

- (イ) 政治の道具になること
(political football)
- (ロ) 際限ない金の吸い上げ
(unlimited cashcow)
- (ハ) 最善とは言えぬ従業員配置
(sub-optimal staffing)
- (ニ) 運河の将来を楽観視する人々は、運河庁基本法で問題ないと言うが、同時に、将来の巨額な投資を前提としている。将来をあまりに明確に予測するのは如何なものか。」

また BIMCO 会長・R. Bergmann 氏は、船舶の大型化で船の側の選択肢が拡がり、運河は競争関係に置かれた。40年前とは違い、今やどの運河にも独占は無いと強調し、特に新設される運河庁は運河の経済的独立 (financial independence) を護ってもらいたい、と要望した。

こうした意見、要望に対して、運河委員会会長・J. Reeder 氏 (米人・軍人) の答は、「83年間に7回しか料金を上げなかった企業は世界の何処にも無いはずだ」とか、「経済的独立をという要望だが、何のことを言っているのか分らぬ、心配することはない」といった、短く強い言葉であった。運河庁基本法を読んでもみれば、「tolls, rates は Cabinet Council の最終承認 (18条-3)、年間予算は Cabinet Council を経て Legislative Branch の承認 (18条-4)、剰余金は翌年に national treasury に納入 (41条)」となっていることなどには、壇上では全く触れられなかった。

15万トン型船用の大規模工事をやるとすれば、必要資金は60億ドル以上と見られるが、現在の運河の収入 (売り上げ) は年間6億ドルなのであるから、この工事の通航料へのインパクトは想像に難くない。

最終日にハパック・ロイド (アメリカ) 社の C. Mohrmann 氏 (上級副社長) は、「運河はインフレにも拘らず通航料を押えて来たと言うが、我々はコストの切下げが必要なのだ。選択肢は種々ある筈だ。」と述べたが、運河委員会事務局長・A. Aleman 氏 (パナマ人) の答は、「我々はより efficient に、より competitive になる。ロックを新たに作る——その大きさを良く考えて——economy と business とが其処にあればやる。但し、ユーザーとの開かれた対話を更に進める」という、はっきりしたものであった。

同じ最終日、この Aleman 事務局長は、新設される運河庁の中のアドバイザー・ボードに船主、船舶運航者、荷主を入れる、と述べた。またパーソナル・コンタクトの必要を認識したので、向後、ICS、BIMCO、INTERTANKO、INTERCARGO さらに IMO にも運河側からアプローチしてゆく、毎年会談 (annual specialized meeting) を持ちたい、と約束した。一見ユーザーの顔を立てた形であるが、大規模工事への大望があればこそであろうか。

運河返還後に向けての助走は既に始められた。いずれ世界の海運界は、15万トン型ロック建設の適否を巡って、従来よりも差し迫った議論を強いられることになりそうだ。

(当協会常務理事 植松英明)

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 財団法人 日本船員奨学会

設立時期 昭和25年12月15日

(翌年1月4日認可)

沿革 戦後、わが国海運の民営還元が実施に移され、計画造船による海運復興が進められた。

一方、教育制度も新学制となり、高等商船学校も商船大学として発足した。

これを契機として、海運再建に必要な優秀船員を確保するために、船員教育における奨学措置を講ずべきであるとの声が高まり、日本船主協会を中心とした海運、造船、損保、倉庫等各業界団体による寄付金を事業資金として、商船大学のみならず海技専門学院、商船学校および海員養成所等船員教育機関に対する助成と、在学学生生徒に対する奨学措置を講ずるための財団法人として本会が設立された。当初、事務所は日本船主協会内に置いたほか、役職員についても、同協会の役職員が兼務する等、日本船主協会の全面的な協力

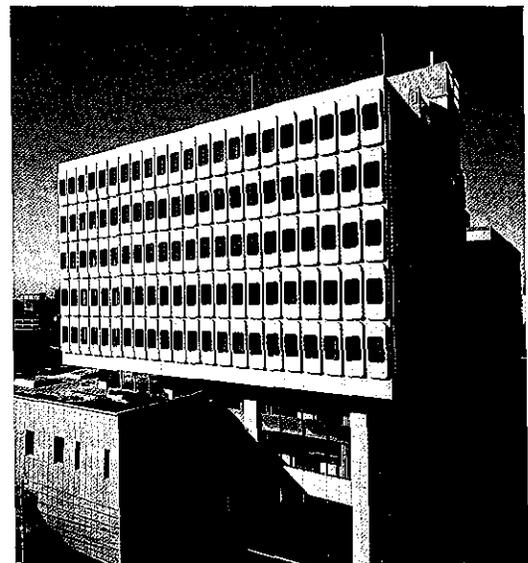
を得て運営された。その後は、昭和41年に海事財団および海運振興会の補助を受けて船員奨学制度の刷新充実が図られ、さらに平成4年には、海技伝承の担い手となるべき若年船員の確保育成対策の一環として、奨学金貸与額の大幅な増額等奨学制度の改善が実施されている。

会長 宮岡公夫（日本郵船相談役）

所在地 東京都千代田区平河町2-6-4

海運ビル

組織 海運会社、海事関係団体、船員教育機関の代表者、学識経験者等で構成



▲（財）日本船員奨学会のある海運ビル

される理事会、評議員会、運営委員会、選考委員会等によって運営されている。なお、事務局の役職員は10名である。

事業目的 日本海運の発展にとって優秀な船員を確保することは不可欠であるが、このため、船員教育機関（表参照）の学生、生徒に対し、学資の貸与その他の奨学事業を行い、優れた船員を養成することを目的としている。

業務の概要

1. 奨学金の貸与および返還・回収

船員教育機関の学生生徒のうち奨学金の貸与を希望する者に対して選考の上、奨学金（一人あたり月額26,000～38,000円）を無利息で貸与している。

貸与された奨学金は、奨学生が卒業して6カ月後から、およそ貸与された年数

の2.5倍の期間をかけて返還されるが、この返還・回収も当会の重要な業務となっている。

なお、平成8年度末において、卒業生を含む2,308名に対し、約14.3億円を貸与中である。

また一般奨学金のほかに、殉職船員の子弟に対する特別奨学金（貸与額の半額を返還免除）、篤志家の寄付による基金から貸与される特別奨学金（貸与額の全額を返還免除）、入学準備金などの制度もある。

2. その他の事業

船員教育機関の各校に対して、海技に関する研究の助成、成績優秀者に対する表彰、記念行事等に対する援助、図書購入費の助成、海員学校で使用する専門科目教科書の発行・頒布などを行っている。

【表】 対象とする船員教育機関

学 校	課 程
商 船 大 学（2校） 学 部 大 学 院	商船システム（工）学課程および乗船実習科 航海学専攻および機関学専攻
海技大学校	海技士科
商船高等専門学校（5校）	商船学科
海員学校（8校） 本 科 校（6校） 専 修 科 校（2校）	本科および乗船実習科 専修科 司ちゅう・事務科

注) 商船大学大学院は8年度以降中断

海運雑学ゼミナール 第91回

鋼船時代の航法技術を支える 電気仕掛けの地球ゴマ

19世紀後半以降、鉄や鋼が木に変わって船舶材料の主流になると、磁気コンパスには大きな誤差が生じるようになった。船体が磁気コンパスに与える誤差を自差と呼ぶが、これが10度～20度にも達するようになり、沿岸航海中に座礁する船も多くなった。そこで登場したのがジャイロコンパス。その原理を発見したのはフランスの物理学者フーコー（1819～1868）だ。

ジャイロコンパスの原理は「高速回転するこまは常に一定の方向に回転軸を保つとともに、この回転軸の方向を変えようとする力に対し直角の方向に傾く」というもの。フーコーはさらにそこから「2軸の自由をもち高速回転するこまの回転軸は極以外では常に真北を指す」という結論を導いた。子どものころ遊んだことのある人も多い地球ゴマもこの原理によるものだ。

この原理を応用して1908年にジャイロコンパ

スを実用化したのがドイツのアンシュッツ。その後、アメリカのスペリー、イギリスのブラウンなどが続く。電動モーターで高速回転し、船体材料の影響を受けないジャイロコンパスは第一次世界大戦中に磁気コンパスに替わる重要な航海計器として普及。小型化、高精度化も急速に進み、航空機の航法装置としても発展した。

さらに1960年代に登場したのがオートパイロット（自動操舵装置）だ。ジャイロコンパスの示す正確な方位を基準に舵を制御し、船の針路を自動的に保つこの新しい航法装置によって、ブリッジでの乗組員の作業負担は大幅に軽減され、針路保持精度も高まる。

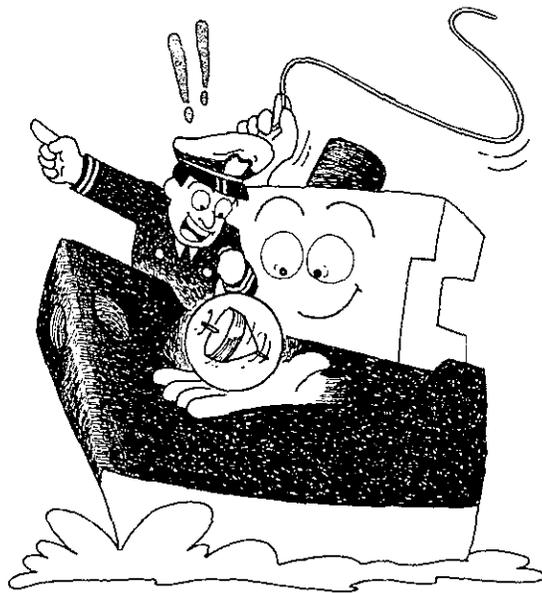
20世紀初頭に登場した電気仕掛けの地球ゴマは、その後、全盛を迎える鋼船の時代を航法技術の面から支える、磁気コンパスにも劣らない偉大な発明となったのである。

新海洋法発効で脚光を 浴びる海底の地形図 ——水深図

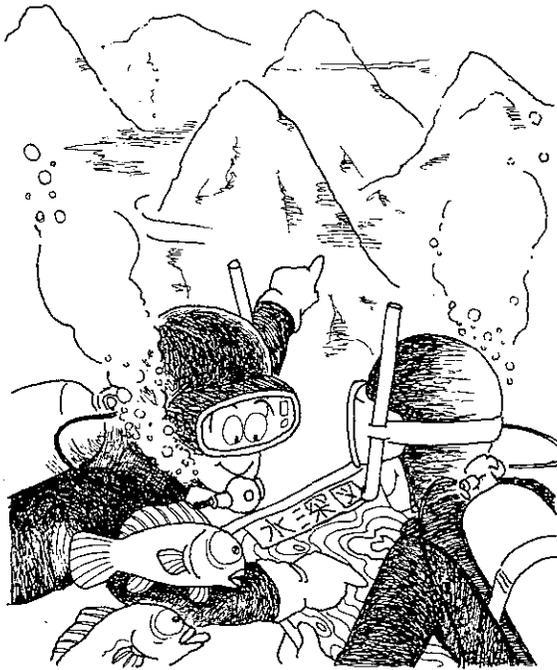
海図には、航洋図や航海図、海岸図などの航海用海図のほか、水深図、漁業用図、小港湾図など様々なものがあるが、なかでも一般の人から見て興味深いのが水深図（バシメトリックチャート）だろう。

水深図は精密な等高線で描かれた海底地形図で、大陸棚や海底山脈、海溝などの姿が陸上の地形図のように直感的に理解できるようにつくられている。

わが国では、1980年以降、海上保安庁水路部が相次いで発行した「縮尺100万分の1海底地形図シリーズ」が代表的なもの。「北海道」「東北日本」「中部日本」「西南日本」「南西諸島」の全5版からなり、主に海底資源開発や、海底地震・海底火山・プレートテクトニクス理論などの学術研究に利用されている。



無断転載を禁じます。社団法人 日本船主協会©



こうした地域ごとの水深図に対し、世界の海洋をすべて網羅した水深図が「大洋水深総図」。各国の水路機関の協力の下に国際水路局（IHB／国際水路機関事務局）が発行する1,000万分の1の海底地形図だ。

初版が刊行されたのは1904年。この画期的な企てに惜しみない財政援助をしたのが当時屈指の海洋学者として知られたモナコ国王のアルバート一世だった。大洋水深総図は、戦争の影響で未完に終わった版もあるが、版を重ねることにより精細で正確なものになり、現在は1982年に完成した第5版が最新版。地球物理学や海洋研究の分野で重要な役割を果たしている。

ところが最近、別の観点からも水深図の重要性が高まってきた。新しい国連海洋法条約で「大陸棚」の概念が深海底に接続する大陸棚周縁部にまで拡大され、領海基線から200海里以遠でもこの範囲に含まれていれば排他的経済水域に設定できるようになった。これに伴って大陸棚の限界を確定する科学的・技術的資料の一部として正確な水深図が不可欠になったためだ。

わが国の200海里経済水域は国土面積の10倍

以上の広さに達するが、大陸棚周縁部の海底地形を綿密に調査することで、この範囲はさらに拡大すると見られている。

プトレマイオスに先駆けた 古代中国の高度な 地図作成技術

地図を緯度と経度の方眼で区切り、その座標系によって、不規則な海岸線や河川、山脈、湖沼などの相対的な位置や形状を正確な縮尺のもとに表現する技術を考案したのは2世紀のプトレマイオス。しかしその後は、メルカトル(1512～1594)が独自の投影法で、その図法を復活するまで、地球球体説を否定するキリスト教的 worldview のなかで完全に忘れ去られていた。

ところが中国では、プトレマイオスに先駆けて方眼による正確な地図作成技術が確立され、その後も、途絶えることなく、その技法が発展していた。

中国で発案された方眼システムは、プトレマイオスが地球球体説に基づいていたのに対し、あくまで地球は平面であるという考えに立っていた。しかしその点はさして問題ではなく、高度な数学的知識に裏付けられた地図の精度はきわめて高いレベルに達していたようだ。

この中国式方眼システムを最初に理論化したのは張衡(78～139)で、それを大成したのは3世紀に活躍した中国のプトレマイオスともいわれる裴秀。晋王朝に仕えた裴秀は、高度な技術を駆使して18葉にわたる詳細で正確な中国全土の地図を完成した。

やがてその技法は、地図上の座標と天体の座標を結びつけるまでに発展し、宋の時代には、現代のように北を上にする習慣も定着していた。

ヨーロッパでの地図の発達も、主に航海のためだったのと異なり、歴代の中国王朝が、こうした地図の作成に力を注いだのは、その広大な版図の管理のためだった。はるか数千年の昔から近代に至るまで、中国が巨大国家として君臨し続けられた秘密の一つは、この高度な地図作成技術にあったかもしれない。

Washington便り

1997年米国外航海運改革法案 (Ocean Shipping Reform Act of 1997) S. 414の現状について

1984年米国海運法を改正するための標記法案は、米国最大の荷主団体であるNITL (National Industrial Transportation League=全米産業運輸連盟) がSea-Land、APL等の米国定期船運航会社と一緒に作られたといわれている。(一部では前者が後者を脅して仲間に入れたとの噂がある。)

法案S. 414は今年の3月10日、上院通商・科学・運輸委員会の地表運送・商船小委員会 (Surface Transportation & Merchant Marine Subcommittee) のハチソン委員長が提出。ロット共和党院内総務が共同提案者となり、法案の早期成立を宣言した。3月20日、同小委員会で開催された公聴会においてNITLやCENSA (欧州日本船主協会評議会) 等が意見陳述を行った。4月20日、上院通商・科学・運輸委員会はFMCクリール委員長が提案した関係業界間の利害を調整したとされる妥協案を撰取した修正案を発表。5月1日、上院通商・科学・運輸委員会は今後さらなる修正提案を受け付けるとの条件で修正版を承認。7月31日、同委員会は同修正案を可決し上院本会議に送付。しかしながら、この修正案はやはりまだ利害関係者間の問題を解決しておらず、委員全員が受け入れ可能としたものでもなく、単にS. 414に関する作業が進んでいるとの印象を本会議に与えるためのパフォーマンスとされている。したがって、上院本会議としては本当に審議すべき新たな修正案の提出を待つこととなった。その後、9月16日、ブロー上院議員が新たな修正案を考案したとの報道があったが、書面によるものではなく内容も発表されていない。

9月23日、米国港湾協会の年次大会でゲストスピーカーとしてS. 414について講演を行ったFMCクリール委員長はまだ解決のついていない問題は3つあると指摘した。

- ① 契約の柔軟性、つまり、運賃およびサービスについてどの程度の透明性を要求すべきか。
- ② 政府機関に届け出すべき情報 (契約の内容、例えば品目、量、運賃、荷主名、港名) の量を減らすべきか、もしそうとすれば、どのような

方法で行うべきか。

- ③ 政府による監視およびFMCの将来はどうあるべきか。

さらに、クリール委員長は次のように発言。

「FMCは法案の擁護者でもなければ政策策定者でもない。FMCは法案 (の修正) がもたらす影響について客観的な意見を述べ、政策策定者の決定を反映させる条文の起草に協力する機関である。船社に引き続き独禁法の適用を免除する限りは、政府による監視を強化すべきである。有効な監視を行うためには、FMCの情報へのアクセスが不可欠である。また、公表すべき情報はすぐに入手が可能で、かつ理解が容易なものでなければならない。監視機関は決定に関して独立性を維持することが肝要。

法案が今年中に議会を通過するかどうかということについてはまったくわからない。上院ロット共和党院内総務による他法案 (OECD造船協定実施法案) との取引により現在の閉塞状況が打開され、S. 414通過のための合意が成立する可能性もあるが、反対派もかたくなに抵抗する可能性もある。」

このように上院本会議に送付すべき新たな修正案がなかなかできないのは、時の経過とともに法案反対の意見表明が増えてきたため、支持派の意見との調整が非常に困難になったことである。反対派には外船社以外に、米国港湾労組、米国港湾、中小荷主団体、フォワーダー/カスタムズブローカー、NVOCC等の中間業者団体等が含まれており、反対の主な理由として、配船の合理化による寄港港の削減による特定港からの貨物流出、失業、秘密サービス・コントラクトによる荷主間差別等を挙げている。一方、賛成派は前途のNITL、米大手船社、農産物生産者、食肉生産者、木材生産者等の大量の貨物を提供できる荷主で彼らは運送契約を航空、鉄道、トラック業界におけるものと同様の、また、米国外の国々の実態に合わせたいと主張している。

以上のように米国外航海運改革法案を取り巻く状況は混沌としており、今年はおろか、来年 (第105議会第二会期) でも成立は不可能という者もあり、まったく予想がつかないのが現状である。

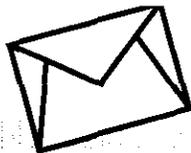
なお、9月9日付ジャーナル・オブ・コマース紙は社説で、これまで海運を含む運輸分野における規制緩和を支持してきた米政府が今回労働組合の反発を恐れて法案支持を表明していないのは、政府自身が推進する競争支持政策に反するものであるとしてスレーター運輸長官は堂々と法案支持を表明すべしとの批判を行っている。

(北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修)



9月

- 2日 ドイツの鉄鋼・エンジニアリング大手パ
ロイサックは、ドイツの海運・旅行大手ハ
パクロイドの発行済み株式の99%を取得す
ると発表した。買収総額は28億マルク（15
億4,000万ドル）に達する見通し。
- 4日 米連邦海事委員会（FMC）は、日本の港
湾慣行の改善を求め、制裁措置規則を現地
時間午前零時をもって発動した。
（本誌9月号P.23囲み記事参照）
- 5日 日本船3社（日本郵船、大阪商船三井船
舶、川崎汽船）は、米コロンビア地区巡回
訴訟裁判所に対し、「制裁規則の仮差し止
め命令」の申請を行った（現地時間）。
- 11日 第二次橋本改造内閣が発足し、運輸大臣
には、自民党の藤井孝男氏が就任した。
- 12日 日米両国政府は、日米包括経済協議の規
制緩和・競争政策に関する作業部会を開催
した。運輸分野では、日本側から、アラス
カ原油を輸出するタンカーを米国籍船に限
定することを規定している「アラスカ原油
輸出解禁法」即時撤廃の強い要求が提出さ
れたものの、米側は撤廃に対し消極的な姿
勢に終始した模様である。
- 24日 日本船員福利雇用促進センター（SE-
COJ）の国際船舶制度推進調査委員会第10
回会合が開催され、平成10年度概算要求の
概要と併せ、国際船舶制度の検討状況につ
いて中間整理の報告があった。
- 25日 米コロンビア地区連邦巡回控訴裁判所は、
日本船3社による「制裁規則の仮差し止め
命令」の申請を否認した（現地時間）。
- ◎ 73/78MARPOL 条約締約国会議がロン
ドンで開催され、船舶からの大気汚染の防
止に関する新附属書が採択された。
（P.13海運ニュース1参照）
- 26日 IMOの第40回海洋環境保護委員会
（MEPC）が15日からロンドンで開催され
た。バラスト水の規制および管理に関する
ガイドラインの見直しについては新しい総
会決議案が最終化され、本年11月開催の総
会において採択される見込みとなった。
（P.13海運ニュース1参照）
- 30日 当協会は、東京湾中ノ瀬西側海域を北航
する大型船（タンカー）の標準的な進路法
を策定した。（P.8囲み記事参照）



会員異動

○退 会

- 平成9年8月31日付
シーコム株式会社（京浜地区所属）
平成9年9月2日付
中野海運株式会社（京浜地区所属）
平成9年10月1日現在の会員数142社
（京浜地区所属91社、阪神40社、九州11社）

9月の定例理事会の様様

（9月30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. 当協会創立50周年および「海の日」を中心とする広報活動について
（6月号P.22及び8月号P.19特別欄参照）

政策委員会関係報告事項

1. 国際船舶制度のその後の動きについて
平成9年5月に取りまとめられた海運造船合理化審議会海運対策部会の報告書では、わが国外航海運の国際競争力を確保するため、国際船舶においては日本人船・機長2名配乗体制とすることなどが盛り込まれ、外国人船員に対する海技資格付与等の実施と船員の教育訓練スキームのあり方についてさらに検討を進めていくこととされた。
その後、SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会のワーキンググループとして設置された検討会は、これら問題を検討し、9月24日に開催された SECOJ 委員会において中間整理の報告を行った。
2. 第4回日台船主協会会談の開催について
（省略）

港湾物流委員会関係報告事項

1. 今後のコンテナターミナルの整備および管理運営のあり方に関する諮問について
（P.15海運ニュース2参照）

海運関係の公布法令（9月）

- ㊦ 運輸施設整備事業団法施行規則
（運輸省令第55号、平成9年9月4日公布、平成9年9月4日施行）
- ㊦ 運輸施設整備事業団の財務及び会計に関する省令
（運輸省令第56号、平成9年9月4日公布、平成9年9月4日施行）
- ㊦ 運輸施設整備事業団法の施行に伴う運輸省関係省令の整備に関する省令
（運輸省令第57号、平成9年9月4日公布、平成9年10月1日施行）
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則の一部を改正する省令
（運輸省令第59号、平成9年9月12日公布、平成9年9月12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60号、平成9年9月16日公布、平成10年1月1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61号、平成9年9月16日公布、平成9年10月1日施行）
- ㊦ 鋼船構造規程等の一部を改正する省令
（運輸省令第62号、平成9年9月17日公布）
- ㊦ 海上衝突予防法施行規則の一部を改正する

省令

(運輸省令第63号、平成9年9月18日公布、平成9年9月25日施行)

- ④ 海上交通安全法施行規則の一部を改正する省令

(運輸省令第64号、平成9年9月24日公布、平成9年10月1日施行)

- ⑤ 船員に関する雇用の分野における男女の均等な機会及び待遇の確保等女子労働者の福祉の増進に関する法律施行規則の一部を改正する省令

(運輸省令第65号、平成9年9月25日公布、平成9年10月1日施行)

- ⑥ 危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令

(運輸省令第66号、平成9年9月26日公布、平成12年9月26日施行)

国際会議の開催予定 (11月)

ICC 海上運送委員会

11月3日 パリ

BIAC 海運委員会

11月3日 パリ

OECD/中国とのワークショップ

11月4日・5日 パリ

OECD 海運委員会

11月5日・6日 パリ

アジア船主フォーラム船舶保険委員会第4回中間会合

11月17日 香港

IMO 第20回総会

11月17日～28日 ロンドン

日本/マレーシア経済協議会第20回会合

11月18日・19日 東京

IMO SOLAS 条約締約国会議

11月24日・27日 ロンドン

「船協海運年報1997」の刊行

当協会では、1956年より「船協海運年報」を作成しておりますが、今般「船協海運年報1997」を刊行いたしました。

内容は、総論・各論に分かれており、総論においては世界および日本の経済・海運の概況を解説し、各論では海運対策、国際関係、法務保険、物流システム、港湾問題、海上安全と環境保護、船員労働、近海・内航海運、調査および広報の9項目に分類して当協会の諸活動を詳述しています。巻末には資料として、海運関係の諸統計、海運日誌、当協会会員名簿も掲載いたしました。(A4版上製、300頁)

入手ご希望の方には、お送りいたします。なお、1部3,675円(税込・送料別)の実費頒布となっておりますので、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉

(社)日本船主協会 総務部統計出版担当 〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL 03-8264-7188 FAX 03-3262-4760

(財)海事産業研究所 海事資料センター 臨時閉館のお知らせ

海運ビル改修工事のため、下記の期間資料センターが閉館となります。

閉館期間中、すべての資料の閲覧・貸出、および電話等での問い合わせができなくなりますのでご注意ください。

閉館期間：1997年11月20日(木)～1998年2月末まで

(財)海事産業研究所 TEL 03-3265-5235

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9月	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
6	4,119	3,187	931	12.5	8.7
7	4,281	3,443	837	11.9	3.5
8	3,936	3,214	722	14.0	3.5

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

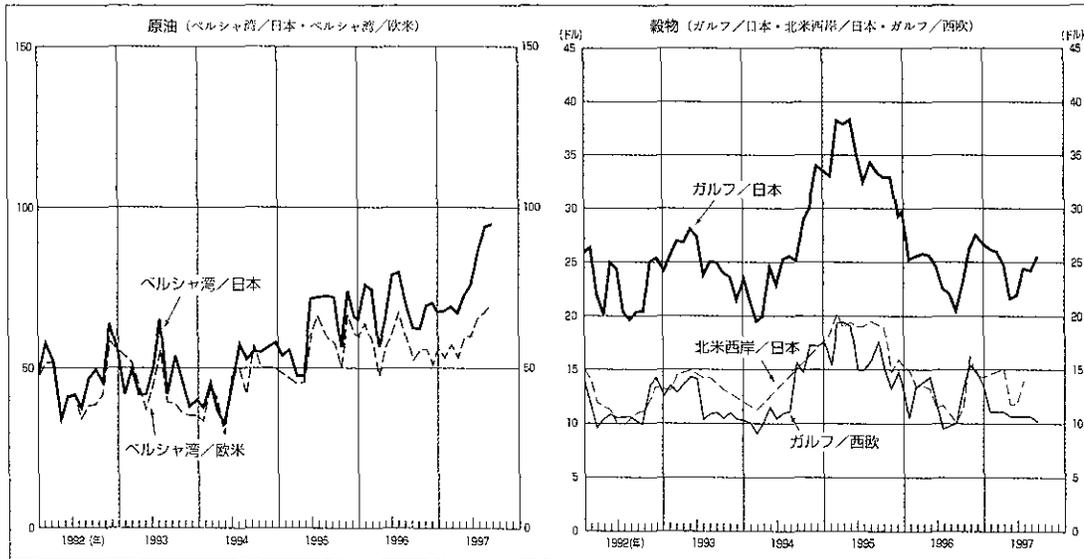
年 月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
1990		144.81	124.30	160.10
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1995		94.06	80.30	104.25
1996		108.79	98.05	110.31
1996年10月		112.36	111.20	114.45
11		112.26	111.15	114.00
12		113.81	112.20	116.00
1997年1月		118.02	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
7		115.16	112.60	118.30
8		117.90	115.50	119.42
9		120.75	118.80	122.50

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	鉍 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	そ の 他		
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1996	203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
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
7	18,593	495	18,098	3,981	6,811	6,009	62	325	860	50	15,317	5,356
8	14,137	368	13,769	3,640	4,009	5,605	50	67	286	112	12,265	2,976
9	15,398	250	15,148	3,796	4,442	6,280	187	192	166	85	10,048	2,910

(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	86.75	68.50	67.50	55.00	67.00	57.50	65.00	50.00
8	73.00	63.50	70.00	65.00	94.00	85.00	59.00	55.00	60.00	55.00	67.50	65.00
9	72.50	60.00	64.50	56.00	94.50	72.50	58.00	42.50	52.50	49.50	70.00	60.00
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		

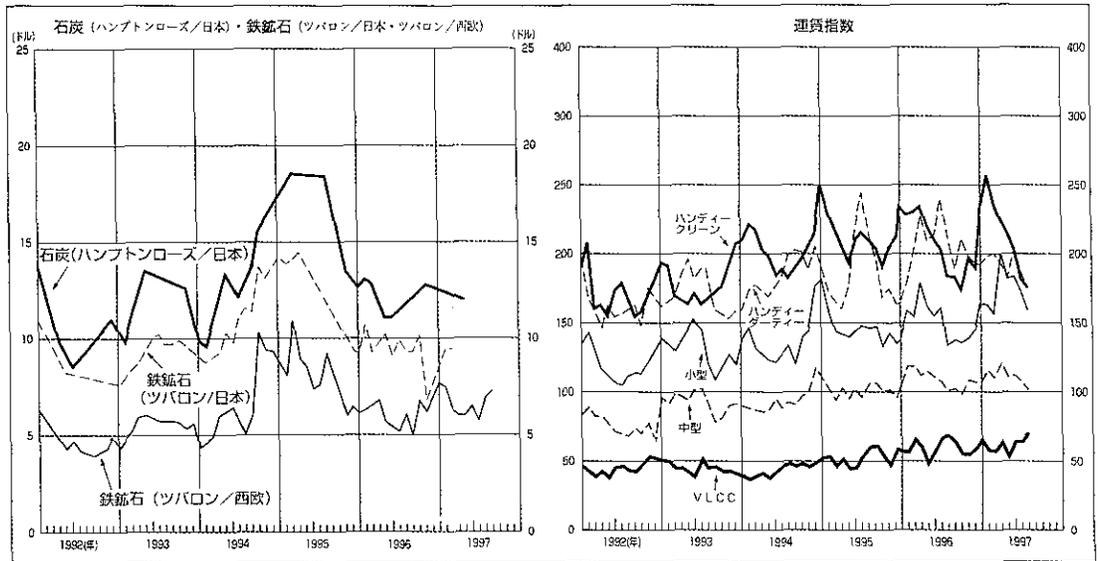
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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		11.00
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		12.00	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	24.50	21.75	11.75	10.25	14.00	12.10		9.25		
8	22.00	20.00	24.35	21.50							10.50	10.25
9	20.50	18.25	25.50	22.00		10.00			10.00	8.00	10.15	10.00
10	23.00	18.75			11.85	11.30			13.25	8.00		
11	26.25	22.75			16.25	14.25			15.35	9.50		
12	27.50	24.00			14.50	14.25			14.90	13.65		

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



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

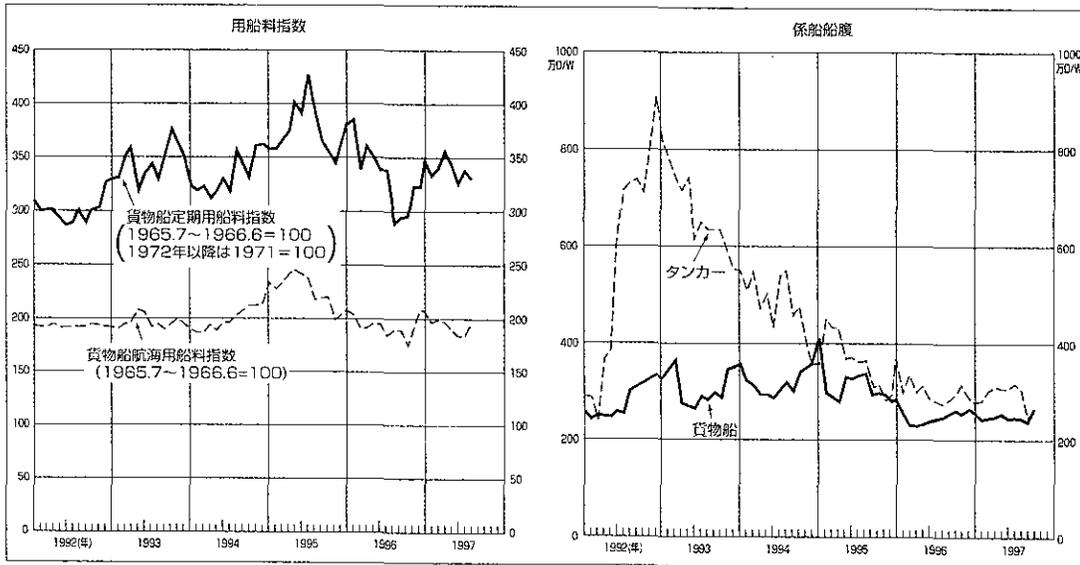
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)		ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)					
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	12.50	—	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15	7.50	6.17
2	13.00	12.95	—	—	11.00	—	9.50	—	6.50	5.65	7.35	6.00
3	—	12.75	—	—	9.00	—	9.50	—	—	—	6.30	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.80	6.25	6.10	5.65
5	—	11.25	12.00	—	10.25	—	—	—	5.95	—	6.00	5.80
6	—	11.25	—	—	8.25	—	—	—	—	—	6.45	5.90
7	—	—	—	—	9.90	8.10	—	—	5.15	5.10	—	5.80
8	—	—	—	—	9.20	9.00	—	—	6.00	4.75	6.95	5.80
9	—	—	—	—	9.00	—	—	—	5.00	—	7.25	5.95
10	—	—	—	—	10.10	—	—	—	6.75	—	—	—
11	—	12.75	—	—	6.75	—	—	—	6.25	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1995					1996					1997				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6	57.3	107.2	165.6	188.4	233.8
2	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8
3	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6	58.4	109.7	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	63.4	110.9	182.6	203.0	202.8
7	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6	66.5	106.2	160.2	241.0	203.9	63.8	107.2	172.5	185.5	181.2
8	63.2	107.8	144.6	214.3	212.8	69.5	100.6	135.8	217.4	181.0	70.3	100.4	159.9	176.2	175.7
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・ニュース・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 =ハンディー・ダーティ: 3万5000トン (3万トン) 未満 ⑧H・C=ハンディー・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	184.0	301.0	319.0	334.0	390.0	339.0	326.0
7	190.0	206.0	198.0	230.0	186.0	183.0	295.0	335.0	320.0	426.0	339.0	338.0
8	191.0	194.0	202.0	218.0	189.0	196.0	288.0	346.0	360.0	391.0	289.0	330.0
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・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1995						1996						1997					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	289	2,399	3,238	65	2,195	4,134	272	2,210	2,778	66	2,058	3,735	248	2,110	2,589	55	1,607	2,757
2	288	2,290	3,017	68	2,472	4,710	257	2,005	2,506	60	1,636	2,980	241	1,996	2,402	57	1,628	2,804
3	284	2,281	2,999	67	2,234	4,219	245	1,911	2,392	62	1,862	3,305	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970
4	271	2,151	2,857	66	2,205	4,127	236	1,856	2,326	60	1,694	2,983	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	239	1,969	2,449	58	1,823	3,160
8	273	2,154	2,954	67	1,893	3,341	223	1,854	2,421	53	1,571	2,708	246	2,120	2,429	57	1,776	3,031
9	265	2,110	2,899	68	1,757	3,085	234	1,950	2,562	55	1,657	2,800	246	2,084	2,375	53	1,487	2,474
10	274	2,178	2,920	68	1,870	3,165	232	1,972	2,610	55	1,776	2,919	264	2,281	2,634	57	1,616	2,591
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。

宇宙という言葉が初めて登場するのは、中国・漢の時代に著された「淮南子」という書物である。そこには、「宇」は空間であり、「宙」は時間であると説明されている。科学的に宇宙の姿がイメージされたのは、今世紀に入りアインシュタインが相対的理論の中で空間的広がり、時間の要素を入れ「時空」の概念を掲げてからであるが、その遙か以前の中国の書物で「時空」が宇宙の重要な要素であることを見抜いていたことは炯眼に値することである。

中国の奥地やモンゴルの砂漠の様な漆黒の闇で空を見上げれば恐ろしい程の星が輝いて見えるのであるが、肉眼で捕らえることのできる数は、太陽を中心に精々3000光年の範囲の星約3000個位といわれる。星の数は、銀河系だけで1000億個以上の星があると言われ、宇宙には銀河系と同じような銀河が1000億個以上あり、これから大雑把に星の数を計算すれば1000億個×1000億個（10の22乗）以上の数となり、「超宇宙」を含

編集後記

めての星の数となればその単位は「不可思議」の域に達するようである。

アインシュタイン理論をベースとした膨張宇宙では、宇宙の地平線がその果てとされ、地球から百数十億光年先が地平線となるようであるが、宇宙膨張論との整合性を考えればこれは矛盾している。然し乍ら、膨張宇宙では膨張のため銀河同士は互いに遠ざかり、しかも遠くにある銀河程速いスピードで遠ざかっている。ということは、十分遠くにある銀河は光速で遠ざかり、この最高スピードに達した銀河より向こうの光は原理的に地球には届かず、距離に関する情報がこないことになる。従って、情報のこない世界は、「あってもない世界」となり、無視しても構わないことになるという。

現代宇宙論は、宇宙を流れる時間は永遠か有限かの疑問に対し明

確に答えを出している。これは、始まる前は何もなかった（=世界も無い）というものである。我々は、時間は永遠に過去から未来に途切れることもなく続いていると思いついでいるが、それは、我々の願望が反映されたものであり、現実の時間は、時間の経過がわかることのできる場合のみ存在するのである。つまり、事象の前後関係がわかるには時間があり、わからないところでは時間は存在しないということである。

宇宙は、限りなく広大なゆえ、未知の部分が多く、星の数、その広さ以外にも地球外知的生命体の存在、ビッグバン、ブラックホール、ホワイトホール等数限りない事柄について創造力をかき立ててくれる。

秋の夜長を無為に過ごしがちな愚生にとって、この様に不可思議な「宇宙」を考えることは「ヒマ」を潰す上で、恰好のテーマである。

三洋海運

総務部総務課長

齋藤 寛

せんきょう10月号 No. 447 (Vol. 38 No. 7)

発行◆平成9年10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 (総務部広報室)

編集・発行人◆大西章敬

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：太平洋沿海汽船㈱
 (英文名) TAIHEIYO ENKAI KISEN KAISHA, LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 秋山 滋
 本社所在地：東京都千代田区神田駿河台4-1-2 御茶ノ水菱信ビル
 資本金：180百万円
 設立年月日：1966年12月1日
 従業員数：海上38名 陸上12名 計50名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	1隻	6.299%	10.810%
運航船状況	遠洋・ 近海 ・ 沿海	5隻	14.323%	23.102%

主たる配船先：国内諸港

事業概要：当社は、太平洋汽船の内航部門を分離して設立され、石炭、セメント、液化エチレン等の原材料を中心に幅広い輸送網を整え、迅速安全かつ輸送費の軽減をモットーに荷主の要請に応えるべく、海陸一体の努力を傾注しています。

当協会会員は142社。
 (平成9年10月現在)



会社名：太平洋汽船㈱
 (英文名) TAIHEIYO KISEN KAISHA, LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 秋山 滋
 本社所在地：東京都千代田区神田駿河台4-1-2 御茶ノ水菱信ビル
 資本金：2,100百万円
 創業年月日：1956年7月30日
 従業員数：海上30名 陸上19名 計49名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	2隻	12.728%	20.987%
運航船状況	遠洋 ・近海・沿海	3隻	62.719%	111.014%

主たる配船先：豪州、インドネシア、ニューカレドニア、国内等

事業概要：設立時は、専用船経営により営業規模の拡大と新規事業への参入を行い、現在では不定期部門において非鉄金属鉱石、石炭等の輸送、また国内においては、セメントおよび石炭等の輸送を主に行っています。

船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association