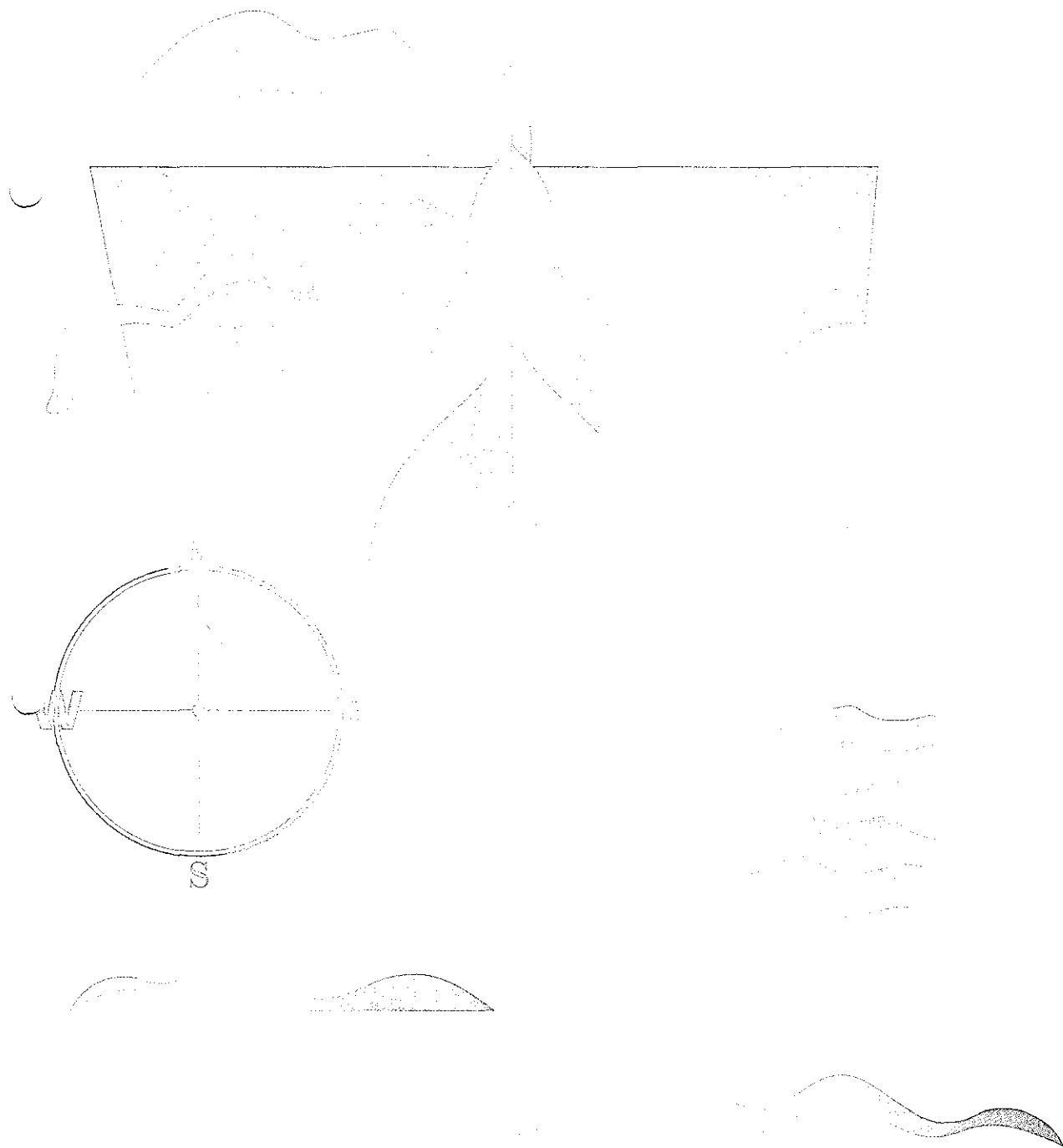


平成10年1月20日発行 毎月1回20日発行 No.450 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1998



社団法人 日本船主協会

船協月報/1998年1月号 目次

◎巻頭言

平成10年新春を迎えて★日本船主協会会長・河村健太郎——1

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 平成10年度海運関係税制改正・予算——2
2. FMC が制裁措置を停止、今後は政府間協議に解決が委ねられる——6
3. 対抗立法の一部改正法の成立——7

◎寄稿

タンカー運賃高騰で抑えられたスクラップ★大阪商船三井船舶営業調査室・脇 寛子——8

◇東京湾等輻輳海域における大型タンカーの航行安全対策の再徹底について——12

◎寄稿

1998年度わが国貿易の見通し★(社)日本貿易会調査部長・佐藤達郎——14

◎海運ニュース

1. ばら積み貨物船の安全対策について——19
—IMO SOLAS 条約締約国会議の模様—
2. アジア船主フォーラム(ASF)航行安全委員会第4回中間会合の模様について——20
3. 1997年央の日本籍商船の現状——23
—「日本商船船腹統計(1997)」より—

◎業界団体を訪ねて

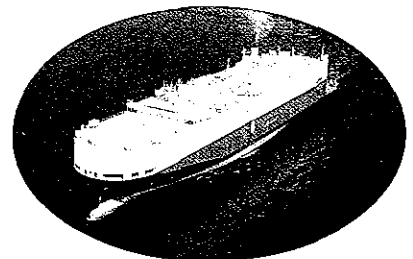
—訪問団体 社団法人 日本民営鉄道協会——28

◎海運雑学ゼミナール★第94回——30

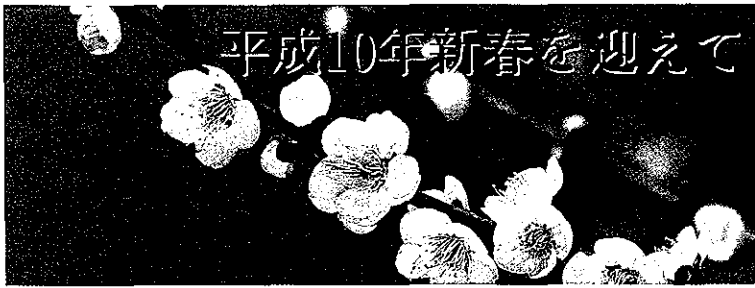
◎ London 便り——32

❖海運日誌★12月——33 ❖船協だより——34

❖海運統計——35 ❖編集後記——40



自動車専用船「POLARIS ACE」



日本船主協会会長 河村健太郎



新年おめでとうございます。

1998年の年頭に当たり一言ご挨拶申し上げます。

昨年、一連の企業不祥事、金融不安、消費税の引き上げ等、国民生活をも巻き込んで日本全体が大きく揺れ動いた年でありました。

また、政府により、行政・経済構造・財政構造・金融制度をはじめとする六分野の一体的改革いわゆる六大改革の断行が掲げられ、21世紀に向けてわが国全体が進むべき方向も示されました。

この六大改革のうち、経済構造改革は規制緩和の実現等により、各分野が国際基準＝グローバル・スタンダードをクリアすることを柱とすることが提唱されておりますし、さらに、「日本版金融ビッグバン」とも称される金融制度の大改革の理念の一つとして掲げられているのも、グローバル化です。このように、わが国全体が新しい方向に向けてようやく歩きはじめた感じがします。

日本船主協会の創立50周年の節目でもあった昨年は、日本近海でのタンカーの油流出事故、米国連邦海事委員会 (FMC) の日本船3社に対する制裁措置問題等外航海運業界にとっては、まさに経営の根幹を揺るがすような大きな問題が持ち上がりました。

しかし、一方で、関係者のご尽力により、国際船舶への日本人船員の配乗要件の緩和、即ち、原則日本人船・機長2名混乗体制の実

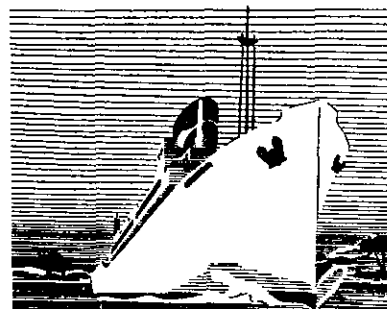
現についての具体的な道筋に光明を見出すことができた年でもありました。

外航海運業界はグローバル・キャリアとして、すでに厳しい国際競争の下で企業活動を行っている業界です。わが国外航海運企業が国際市場で生き残っていくためには、あらゆる面で国際競争力を確保することが最も必要なことです。言い換えれば、少なくともわが国外航海運企業の競争条件が制度面で他国の海運企業と同等であるということです。勿論、自己の責任で企業活動を行うという自己改革することも当然不可欠です。

これらのことは、外航海運業界という業界だけの問題ではありません。新しい方向に向かっているわが国産業界全体にとって、競争条件もまたグローバル・スタンダードにすることが肝要なのではないでしょうか。

また、グローバル化の下では、企業行動が世界中の関係者によって監視されており、市場の信認を失った企業には厳しい評価が下されることを肝に銘じておく必要があります。

21世紀に向けて歩みはじめたわが国にとって、海運業は欠くことのできないインフラストラクチャーとして、またパイオニアとして、内外の経済・社会の信頼を得ながら、これから起ってくる諸問題に真摯にかつ前向きに立ち向かって行きたいと決意を新たにしております。



1. 平成10年度海運関係税制改正・予算

1. 平成10年度海運関係税制改正

平成10年度税制改正について当協会は、平成9年9月開催の定例理事会において、期限切れとなる国際船舶の登録免許税の軽減措置の拡充と延長、二重構造タンカーの特別償却制度の拡充などを中心とした要望重点事項を決定し、政府・国会関係への要望を開始した。(本誌1997年10月号P.2 シッピングフラッシュ参照)

その後、大蔵省は11月5日、法人税率引き下げの財源として賞与・製品保証・特別修繕引当金の廃止と退職給与・貸倒引当金の見直しを柱とした24項目の課税ベース拡大の方向を打ち出し、自民党税制調査会に示すとともに、さらに11月20日、船舶の特別償却制度の廃止をはじめ、既存の特別措置の大幅な縮減を内容とする整理案を提示した。このため当協会は、わが国は法人税の実効税率が高い上、償却をはじめとした船舶税制が特別措置を含めても諸外国より不利なものとなっていることなどを示し、国際競争を行う上で同等の条件の整備が必要なことを関係方面に訴えるなど、既存税制の存続についても強力に要望活動を展開した。

その結果、12月16日、自民党税制調査会の平成10年度税制改正大綱において、海運関係税制

については概略次のとおり(資料1参照)決定した。

(1) 船舶等の特別償却制度

- ・船舶の特別償却については、適用期限内にもかかわらず廃止案が出されたが、現行どおり維持された。
- ・二重構造タンカーの特別償却については、対象に外航を追加した上で特償率を30/100(現行:内航のみ20/100)へ引き上げを要望したところ、外内航とも19/100となった。
- ・船員訓練設備の特別償却については、18/100(現行20/100)で延長された。

(2) 国際船舶の登録免許税の軽減措置

現行制度(1/1000)の延長とともに対象に海外から譲渡を受けた船舶の追加を要望し、現行制度の延長は認められたが対象の拡大は認められなかった。

(3) 船舶の特別修繕引当金制度

繰入限度額を現行の3/4にする等の見直しの上、特別修繕準備金に改組された。

(4) その他

- ・外航用コンテナに係る固定資産税の特例措置(4/5)は、現行内容で延長された。

【資料1】 平成10年度海運関係税制改正重点事項最終結果

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	整 理 案	最 終 結 果	備 考
1. 船舶等の特別償却制度	①外航近代化船 (3,000G/T以上) 特償率 18/100 ②内航近代化船 (300G/T以上) 特償率 16/100 ③二重構造タンカー 特償率 20/100(内航のみ) ④船員訓練設備 特償率 20/100	③対象に外航を 追加した上で 特償率を30/ 100 ④適用期限の延 長	(大蔵省整理案) ①廃止 ②廃止 ③内航：廃止 ④廃止	①②現行通り ③特償率 19/100 (外内航とも) ④特償率 18/100	適用期限内 (平成11.3.31 まで) 適用期間 1年間 適用期間 2年間
2. 国際船舶の登録免許税の 軽減措置	○税率 1/1000 (本則 4/1000)	①適用期限の延 長 ②海外から譲渡 を受けた船舶 を対象に追加	(大蔵省整理案) なし	①現行制度を延 長 ②認められず	適用期間 2年間
3. 外航用コンテナに係る固 定資産税の特例措置	○課税標準の 4/5	○適用期限の延 長	(自治省整理案) なし	○現行制度を延 長	適用期間 2年間
4. 外資埠頭公社が所有又は 取得するコンテナ埠頭に對 する固定資産税・都市計画 税の軽減措置	○課税標準の 1/2 (旧外資埠頭公社から承継 した外資埠頭および埠頭公 社が整備した大規模外資コ ンテナ埠頭)	①現在所有する コンテナ埠頭 の課税標準を 1/2 ②今後取得する 大水深コンテ ナ埠頭の課税 標準を 1/3	(自治省整理案) なし	①課税標準 1/2 対象施設を限 定し、特例措 置を延長 ②課税標準 1/3	①適用期間 2年間 ②平成10～11年 度取得分につ いて最初の10 年間
5. 船舶の特別修繕引当金	○船舶の定期検査に伴う多額 の修繕費に当てるための引 当金	○現行制度の維 持	(大蔵省見直し案) 所要の経過措置 を講じた上、廃 止	○繰入限度額を 現行の 3/4 等にし、特別 修繕準備金に 改組	
6. 中小企業新技術体化投資 促進税制の延長 (メカトロ税制)	○電子機器利用設備を取得等 により事業の用に供した場合、 初年度取得価格の30%の 特別償却又は7%の税額 控除	○適用期限の延 長	(大蔵省整理案) ○税額控除(取 得分) 廃止 ○リース税額控 除及び特別償 却については、 設備選定に係 る明確な基準 を示せない限 り廃止	○税額控除を個 人又は資本金 3,000万円以 下の法人に限 るほか、対象 設備の見直し	適用期間 2年間 (通産省との共管)
7. エネルギー需給構造改革 推進投資促進税制 (エネ革税制)	○新造の省エネルギー設備を 取得し、事業の用に供した 場合、初年度取得価格の30 %の特別償却又は7%の税 額控除 (海運関係設備：船舶推進 軸動力利用発電装置、廃熱 利用ボイラー、高効率ボイ ラー)	○適用期限の延 長	(大蔵省整理案) ○税額控除 廃止 ○特償率 20/100 ○対象設備の見 直し	○基準取得価格 要件及び対象 設備の見直し	適用期間 2年間 (通産省との共管)

・コンテナ埠頭に対する固定資産税・都市
計画税の軽減措置については、外資埠頭
公社が所有するものについて課税標準を
1/2、今後取得するものについて1/3
の軽減措置を要望し、対象施設を限定し
た上、認められた。

2. 平成10年度海運関係予算

運輸省および厚生省は、平成9年8月末に平

成10年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に
対して要求を行い、折衝を開始した。(本誌1997
年9月号P.2 シッピングフラッシュ参照)

その後、12月20日に大蔵原案の内示があり、
復活折衝を経て12月25日の閣議で政府案が決定
された。

政府案のうち、海運関係予算の概要は以下の
とおりである。

(1) 外航海運対策の推進 (資料2参照)

【資料 2】 平成10年度外航海運関係予算

(単位:百万円)

区 分	平成9年度 予算額	平成10年度	
		要求額	政府案
歳出 予算	船員雇用促進対策事業費補助金	58	110
	(1)若年船員養成プロジェクト	0	93
	(2)国際船舶制度推進事業費補助	17	17
	(3)船員訓練システムに関する調査事業費補助	40	—
	利子猶予特別交付金	384	84
財政投融资	貿易物資安定供給	物流基盤整備枠全体で460億円	35,357
			物流基盤整備枠全体で450億円

① 歳出予算

・船員雇用促進対策事業費補助金

国際船舶への船長・機関長の2名乗乗体制の導入を円滑に実施し、国際船舶制度を推進するため、若年船員の早期養成・確保に向けた座学研修や乗船実習などに9,300万円を要求し、政府案で8,600万円とされた。また、平成9年度に引き続き、国際船舶制度の円滑な実施、拡充を目的とする調査費1,700万円を要求し、政府案では1,600万円が認められた。

・利子猶予特別交付金

既に締結した利子補給契約について、日本開発銀行により利子補給金相当額の利子猶予措置を引き続き講じることとし、猶予対象利子運用金利分も含め開銀への交付金として8,400万円を要求し、政府案でも要求どおりとなった。

② 財政投融资(日本開発銀行融資)

海運事業者が貿易物資の安定輸送のために投資する外航船舶、外航船員研修所、貿易物資用倉庫、外航コンテナターミナル等の設備を融資対象に354億円を要求し、政府案で物流基盤整備枠全体で450

億円とされた。

なお、LNG船および超省力化かつ基幹輸入物資輸送船舶については融資比率60%が維持され、二重構造タンカーについては融資要件の緩和により融資比率が60%へ引き上げられた。

(2) 運輸施設整備事業関係(資料3参照)

船舶整備公団と鉄道整備基金との統合によって平成9年10月1日に設立した運輸施設整備事業団は、船舶整備公団の事業を引き継ぎ、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進することとし、代替建造で590億円、また改造等に対する融資枠として15億円、合計605億円を要求、このほか国内旅客船の整備としての149億円とあわせ、船舶関係業務として総額754億円を要求し、政府案でもそれぞれ要求どおりとなった。

(3) 船員対策関係(資料4参照)

① 一般会計

船員雇用関係としては、日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)が行う船員雇用対策事業に1億4,200万円、国際的な漁業規制や東京湾横断道路の建設に伴う船員離職者職業転換等給付金が1億7,100万円、総額で3億1,300万円とされ

【資料 3】 平成10年度運輸施設整備事業団

(船舶関係業務)関係予算(単位:億円)

区 分	平成9年度 予算額	平成10年度	
		要求額	政府案
事業計画	726	754	754
(1)国内旅客船整備	157	149	149
(2)内航海運の体質改善	557	590	590
(3)船舶改造等融資	12	15	15
支出予算	721	747	747
(1)国内旅客船の整備	151	152	152
(2)内航海運の体質改善	558	580	580
(3)貨物船改造等融資	12	15	15
資金計画	721	747	747
(1)財投資金	487	475	475
(2)自己資金	234	272	272

【資料４】 平成10年度船員関係予算

(単位：百万円)

区 分		平成9年度	平成10年度		備 考
		予算額	要求額	政府案	
一般 会 計	I 船員雇用関係				
	1. 船員離職者職業転換等給付金 (1)漁業関係 (2)海運業関係	99 (95) (4)	191 (115) (76)	171 (103) (68)	本州四国連絡橋の供用による離職船員等へ支給
	2. 船員雇用促進対策事業費補助金 (1)外国船就職奨励助成 (2)内航転換奨励助成 (3)技能訓練助成 (4)船員職域拡大訓練助成 (5)内航転換訓練助成 (6)離職高齢船員活用対策助成 (7)国際船舶職員緊急養成事業費補助	178 (21) (14) (12) (22) (11) (58) (0)	151 (21) (5) (10) (15) (4) (3) (93)	142 (18) (9) (7) (16) (3) (3) (86)	外国船主に雇用される離職船員に支給 漁業離職者で内航船主に雇用される者に支給 外国船等に乗船させるために必要な知識・技術を修得させる 海陸共通の各種技能資格を取得させる 漁業離職者が内航船に乗船する場合に有効となる資格を取得させる 国際船舶に関する若手船員養成プロジェクト事業費補助
	II 開発途上国船員養成への協力	90	81	80	開発途上国の船員養成への協力・貢献、70名
	小 計	367	423	393	
船員 保 険 特 別 会 計	(1)船員等の就職促進に要する経費	19	16	16	就職促進手当 移転費
	(2)雇用安定対策に要する経費	25	32	25	未払賃金の立替払
	(3)船員雇用促進対策事業費補助に要する経費 ①センター管理費 ②技能訓練事業費 ③雇用安定事業費	762 (89) (149) (528)	765 (83) (122) (471)	646 (83) (122) (441)	船日本船員福利雇用促進センターが行う事業の実施に要する経費の一部を補助 船日本船員福利雇用促進センターの管理費 海事英語研修、船舶職員訓練、陸上転換職業訓練 外国船船員派遣助成金(10年度：269) 技能訓練助成金(10年度：173)
	小 計	809	723	687	

*四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

た。

このほか、ODA（政府開発援助）の一環として実施している「開発途上国船員養成受入れ事業」は、研修生70名とし、8,000万円とされた。

② 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち、船員雇用対策関係は、外国船船員派遣助成金2億6,900万円をはじめ、技能訓練事業費、技能訓練派遣助成金等、SECOJへの補助金として6億4,600万円とされたほか、

未払い賃金の立て替え払いに要する経費等合計で6億8,700万円となっている。

(4) その他（流出油防除資機材の整備等）

流出油防除資機材の整備等については、昨年発生した大規模油流出事故に鑑み、防除資機材の整備等に3億1,700万円、海上災害防止センターの体制強化に1,600万円、幅轆海域における航路標識の整備に2億8,000万円、総額で6億1,300万円とされた。

2. FMC が制裁措置を停止、今後は政府間協議に解決が委ねられる

1996年11月に米国連邦海事委員会（FMC：Federal Maritime Commission）が、わが国港湾慣行の改善を求めて、日本船3社（川崎汽船、日本郵船、大阪商船三井船舶）のコンテナ船が米国に寄港する毎に10万ドルを課す制裁措置を提案、その後、1997年2月に制裁措置が制定されたが、4月の日米海運協議の結果を受けて、この実施は9月4日まで見送られていた。

（経緯等については、本誌1997年5月号P. 2 シッピングフラッシュ1参照）

運輸省、日本港運協会、日本船主協会港湾協議会、外国船舶協会の関係当事者は、これ以降も事前協議制度の改善について合意を得るべく協議を続けてきたが、同日までに合意に至らなかったため、FMCは予定通り、制裁措置を発動させ、日本船3社に課徴金を課すこととなった。

このような関係者の努力にもかかわらず、制裁が発動されたため、10月10日からワシントンにおいて日米政府の課長級レベルによる協議が行われた。しかし、9月分課徴金（40隻：400万ドル）の支払期限である10月15日に至っても協議はまとまらず、一方、日本船3社が課徴金の支払を拒否したため、翌16日、FMCは日本船3社の船舶の入出港禁止措置等のより強権的な措置の発動を関係機関に要請する旨の決定を行い、状況は海運に止まらず、日米貿易全般に影響を及ぼしかねない深刻な事態を招来するに至った。

このように、国内外で一時非常に緊迫した空気の流れる中、協議は両国政府の準閣僚級レベルに急遽引き上げられ、その結果、10月20日に至り、以下を趣旨とした内容で大筋合意した。

- ① 現行事前協議制度の簡素化、透明性の確保を図ること

- ② 現行事前協議制度に代わる「別方式」の制度を併設するとともに、日本政府は法令に許す範囲内で最大限の支援を行うこと

- ③ 港湾運送事業に基づく免許の発給期間の短縮（2カ月）を図ること

しかしながら、政府間合意にもかかわらず、FMCは9月分の課徴金の支払を強硬に求め、強硬措置に訴える様相を取っていたため、日本船3社は、事態の一層の混乱を回避し、制裁措置の強化による日米国際通商全般への影響を未然に防ぐため、10月27日に至り150万ドルを支払うという苦渋の決断を行った。

一方、事前協議制度の改善については、日米政府間協議の合意を受け、国内協議が行われた結果、10月末に関係当事者間で、事前協議制度の改善に向けた合意が形成され、日米政府間の書簡の交換を経て、FMCは11月13日、制裁措置の「停止（suspend）」および関係当事者からの申し立ての際には、外交ルートを通じた解決を行うとともに必要と認める時には更なる行動（action）をとることを留保する旨の発表を行った。

今回の問題について日本政府は、FMCの一方的な制裁措置が日米友好通商航海条約に違反するとの判断に立ち、同措置の全面撤回を求めていくこととし、上記条約に基づいて二国間協議の開催を米国政府に対して申し入れている。

さらにこれを契機として外国政府による一方的な制裁措置の発動を牽制するとともに、交渉上対等な立場の確保等を図ることを目的として「外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取り扱いに対する特別措置に関する法律」（いわゆる対抗立法）が一部改正され、12月19日に公布・即日施行された。（改正点の

概要については本誌P. 7 シッピングフラッシュ 3 参照)

また、日本船3社としても、引き続き制裁規則の無効と課徴金の返還を求めて訴訟を継続するとともに、日本政府に対しても、制裁措置の全面撤回を米国政府に求めるよう要請している。

FMC の制裁措置は上述のとおり完全に撤回されたものではなく、「停止 (suspend)」扱いと

いう観点から鑑みると、制裁問題は関係当事者間の協定が合意の内容通り実施されるか否かにその解決が掛かっており、これが実施されない場合、再燃する恐れを残していることから、依然予断を許さない状況に置かれているといえる。

(制裁延期の決定から対抗立法の施行までの主な動きおよび関連資料については、次号に掲載予定)

3. 対抗立法の一部改正法の成立

「外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律」(いわゆる対抗立法)の一部を改正する法律が、1997年12月3日、衆議院運輸委員会提出の法律案(与野党一致の議員立法)として決定され、12月4日に衆議院で、12月12日に参議院でそれぞれ可決、成立した。

同法律は、1977年、荷主に対する自国船積みの強制や船舶運航事業者に対する積取規制など、当時の発展途上国における国旗差別措置に対抗するため制定されたものであるが、今般の法改正の目的は、米国連邦海事委員会(FMC)がわが国港湾制度と慣行の改善を求めて日本船3社に制裁金を課した問題にみられるような、外国等による一方的かつ不当な制裁措置の発動を牽制し、交渉におけるわが国の対等な立場の確保を図ろうとするものである。

改正点の概要は次のとおりであり、12月19日公布、即日施行された。

1. 対抗措置の発動要件となる外国等の措置の追加

[従 来]

- ① 荷主に対し、自国船社による運送の利用を義務付けること
- ② 邦船社に対し、自国船社に有利な取扱いを定める協定の締結を義務付けること

[改正法]

従来の措置に加え、

- ③ 邦船社に対し、不当に差別的な負担金の納付を義務付けること
- ④ 邦船社の使用する船舶の入出港の制限・禁止、貨物の積み込み等の制限・禁止をすること

2. 対抗措置の通告から発動までの期間の短縮 [従 来]

相手国船社に対し、6カ月を下らない期間を定めて、対抗措置を実施することがある旨を通告することができる。

[改正法]

外国等が上記1. ③および④の措置を実施または決定する場合において、緊急に対処する必要がある場合は、上記期間(6カ月)にかかわらず、期間を定めて、対抗措置を実施することがある旨を相手国船社に対し通告することができる。

3. 国庫納付制度の創設

[改正法]

- ・外国等が上記1. ③の措置を実施または決定する場合、相手国船社に対し、当該負担金に相当する金額の国庫納付を通告することができる。
- ・相手国船社がこれを納付した場合、対抗措置は実施しない。

タンカー運賃高騰で 抑えられたスクラップ

大阪商船三井船舶
営業調査室

脇 寛子

アジア、米国の景気拡大、日本における原油処理量増加、欧州地域における域内原油生産の伸び率鈍化等によって世界の主要地域でそろって原油輸入量を伸ばし、世界的にタンカー需要が拡大し、1997年のタンカー運賃高騰をもたらした（本誌1997年11月号P.4 寄稿参照）。

しかしその後、アジアの通貨危機に始まった韓国の経済危機の影響で、タンカー需要の減少は12月に入って顕在化、12月末にはアラビア湾積み日本向け VLCC 運賃で WS50 を割り込む水準まで下落した。

他方、1997年のタンカー供給量について見ると、竣工量もスクラップ量も低水準に留まり、年間平均船腹量は前年比ほぼ横ばいの水準であった。

今回はこの1997年のタンカー船腹供給について振り返る。そして韓国の影響を大きく受けている最近のタンカー需要動向も勘案しつつ、今後のマーケットを考える。

1. 1997年のタンカー船腹供給量

1997年のタンカー年間平均船腹量は297.8百万%であった。総船腹量はタンカーの新規参入、撤退を受けて常に変動するものであるが、年間を通してそれらを平均したものが年間平均船腹量である。1997年の水準は前年比ほぼ横ばい

（0.5%の微増）であるが、近年の流れは1994年をピークに減少傾向にあった。主にスクラップの活発化に支えられたもので、この船腹量の減少が近年のタンカーマーケット需給改善をもたらした。

1997年通年で見ると竣工量、スクラップ量ともに前年実績を下回り、低い水準に抑えられた（図1参照）。竣工量は前年比64%、スクラップ量は前年比60%の水準であった。

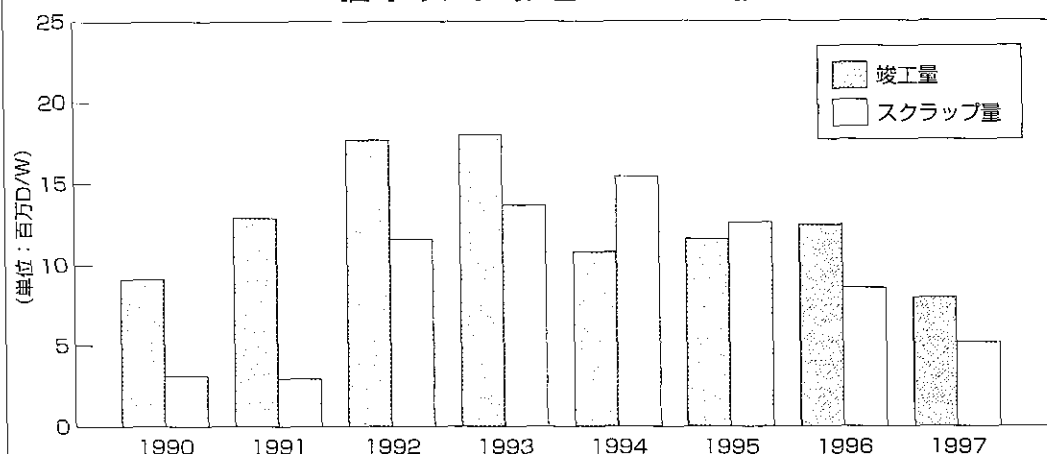
竣工量が低水準に留まったのは1995～96年の発注量が少なかったためである。当時は新造船価の先安感があったことに加え、船型別に見て特に VLCC 発注が控えられた。この VLCC の発注量の抑制については後述する。

スクラップが低水準に留まったのは1997年の運賃が高水準にあったためである。タンカー運賃が低迷した1993～94年は近年のスクラップ実績のピークである。

その後、水準は落ちたものの依然として竣工量を上回るスクラップがあり、船腹供給量は減少、需給改善につながった。そうして年々運賃が回復するにつれて逆にスクラップ実績は減少が続いた。

では、以下にアラビア湾積みの基本船型、VLCC 船腹量について見てみよう。

【図1】 タンカー竣工量・スクラップ量推移



(注) 1997年は推定値
出所: Clarkson Research Studies

2. VLCC 船腹供給量

(1) 竣工・スクラップ実績

1997年央時点のVLCC船腹は457隻、131.8百万%で全タンカーの46%（%ベース）を占める。近年のVLCCの竣工量、スクラップ量の推移は表1に示している。

1997年の撤退量は14隻（うちスクラップが8隻）、運賃が低迷したため撤退量が30隻を超えた1994～95年実績と比べると大きく減少している。前回も述べたようにVLCCマーケットは1997年夏場にWS100を記録する高運賃となったため、特に7～11月のスクラップは1隻（改造は3隻）に留まった。

竣工量も8隻と低水準であった。1995～96

【表1】 VLCC 竣工・スクラップ実績（隻数）

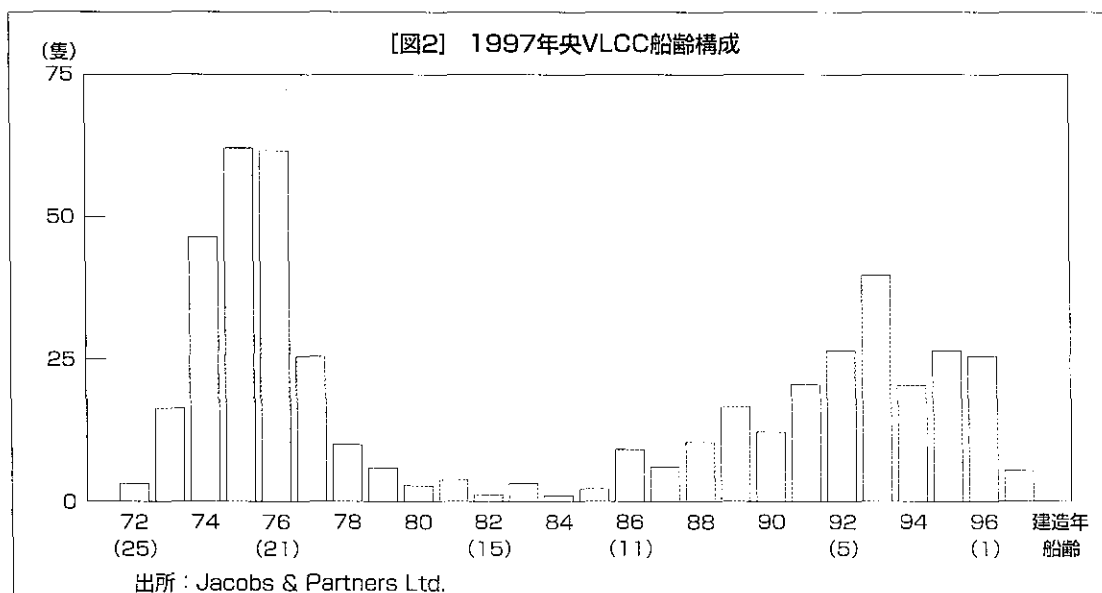
	1994年	1995年	1996年	1997年
竣工	20	25	23	8
撤退	37	31	18	14
（改造）	（3）	（0）	（4）	（6）
（損失）	（1）	（1）	（0）	（0）

(注) 撤退は喪失、改造を含む
出所: Clarkson Research Studies

年のVLCC発注量が控えられたのは、船価の先安感と並んで将来のVLCC需要の見通しが不透明であったためである。つまり、1995～96年はVLCCではなく、主にAFRAMAXタンカーで輸送される北海原油の生産量が急速に伸びている時期であった。また、IMOのタンカー構造規制は1996年7月以降竣工の新造船にダブルハル構造適用を義務付けた。そのためこの適用を回避するため1996年までにシングルハルの駆け込みで竣工したタンカーもあり、1997年はその反動減となった面もある。

(2) 船齢構成

まず、スクラップ対象船腹を確認する意味で現存VLCCの船齢構成を見てみよう（図2参照）。全VLCC457隻（131.8百万%）のうち船齢20年以上（1977年以前建造）のものは213隻（62.8百万%）で47.6%を占める。1970年代半ばと1990年以降とに二つの山ができており、この1970年代建造の山がスクラップ対象として捉えられる。



IMO 規則によって船齢25年に達したタンカーは基本的にダブルハルに改造しない限り運航を認められない。そして1990年代以前に建造されたタンカーはダブルハル構造ではない。そのため従来は1970年建造の VLCC が25年に達する前に順次スクラップに付されるものと見られていた。つまり1973年建造船16隻が今年、1974年建造船46隻が来年に期限を迎える。単純に計算させて、25年の期限一杯に運航させたとしても1998～2000年で年間平均41隻の VLCC がスクラップされる計算である。しかし、最近になってIMO でも認められているダブルハルの代替措置を採ることと船齢30年まで運航を続けようという動きが見られつつある。

3. タンカー船腹供給の見通し

さて、今後の船腹供給量はこれまでのように減少傾向が続くのであろうか。それともスクラップの低迷で再び増大基調に向かうのであろうか。

上述のとおり VLCC で見たようにスクラップ対象船腹は現存船腹量のかなりの比率を占めるが、IMO 代替措置の適用で実際のスクラップがどの程度前後するかによってこの先2～3年総船腹量の増減が左右されてくることになる。

一方、今後の竣工量については現在のタンカー発注量から予測可能である。現在の船型別、竣工年別タンカー発注残の状況は表2に示すとおりである。1998年には14.6百万%、1999年には19.3百万%のタンカーの竣工が予定されている。これらは図1の従来の竣工実績と比べてみても水準として高い。従来に比べてAFRAMAX, SUEZMAX といった小型タンカーの竣工予定が大きいのも一つの特徴である。これらタンカーでも現在、船齢20年を超えるものは全体の約34%を占めるため、リブレース用として予定されているものも割合としては大きいであろう。

次に、VLCC について見ると、1998年に5.0百万% (17隻)、1999年に8.9百万% (31隻) の竣工予定がある。既述のとおり1997年の VLCC 竣

【表2】 竣工年・船型別タンカー発注残（1997年10月末現在）

船 型 (千 ³ %)	竣工1997年11月～12月		竣工 1998年		竣工 1999年		竣工 2000年以降		計	
	隻	百万%	隻	百万%	隻	百万%	隻	百万%	隻	百万%
10～60型	23	0.69	107	3.02	99	3.12	16	0.41	245	7.25
60～80型	0	0.00	2	0.14	10	0.70	2	0.14	14	0.98
80～120型	5	0.53	33	3.46	40	4.23	2	0.22	80	8.44
120～200型	2	0.28	20	2.95	16	2.34	6	0.86	44	6.42
200型以上	2	0.56	17	5.03	31	8.90	20	5.93	70	20.43
計	32	2.06	179	14.61	196	19.30	46	7.55	453	43.52

(注) 10～60型に Chemical Tanker を含む
出所: Clarkson Research Studies, Limited

工量は少なかったが、1998年の予定量はほぼ従来並である。1999年の予定量は大きく、当然これらにはリブレース分、純増分双方が含まれる。船腹需給バランスの維持、改善には、この竣工水準に見合った分のスクラップ、荷動き量の増大が不可欠である。

1998年のスクラップに関しては従来の見通しよりも下押しされるが、対象船腹量の大きさから、ある程度竣工量にバランスするかたちでの実績が期待できる。ただ、小型タンカーは比較的多くの竣工が見込まれるため、供給量増大の可能性が高い。

4. タンカー需給の見通し

1997年の全世界のタンカー需要は Clarkson 推定値によると249百万%（前年比4.2%増）である。1996年は239百万%（同3.0%増）、1995年は232百万%（同0.4%増）と1995年以降、年々伸び率が回復している。

米国、欧州、日本、アジアのいずれの地域向けにもタンカー需要は増大した。データには年末になって一気に顕在化した韓国向け荷動きの減少分は織り込まれていないが、アジア向け需要の増大分は全タンカー需要増大分の半分以上を占める。既述のとおり1997年のタンカー船腹

量は前年比微増であったものの、タンカー需要増大に支えられ需給は改善、運賃は上昇した。

12月に見られた韓国によるスポット成約の急減は、同国経済危機に伴う支払い能力不安のために原油販売者が原油販売を、船主がタンカー用船を控えたためである。シンガポール向けも減少したが、その他の台湾、中国等に向けた成約には大きな影響は出ていない。

IEA（国際エネルギー機関）は毎月のレポートで世界の石油需要の実績・予測値を示しているが、12月のレポートでもアジア通貨危機の影響を受けるかたちでの世界の石油需要予測の大幅な変更はない。中国を除くアジア石油需要の1997年実績見込みは、9月時点での見通しから12月までに10万 B/D（Barrel/Day＝日量～バレル、1バレル＝約159ℓ）減少した。1998年の予測は同様に20万 B/D 減少した。しかし、いずれも中国による増加がそれらを相殺し、全世界の実績見込み、予測とも変化はなかった。

1997年ほどの伸び率は期待できないが、タンカー需要の落ち込みは長期に亘るものではなく1998年も前年比増が見込まれよう。

結果、タンカー需給はVLCCを中心に緩やかにしながら1998年も改善傾向が続き、運賃も現在のWS50割れの水準からは徐々に上向いて行く。

東京湾等輻輳海域における大型タンカーの航行安全対策の再徹底について

東京湾において1997年11月に連続して発生した VLCC の機関故障および船底接触事故に関し、運輸省海上交通局長および第三管区海上保安本部長から、大型タンカー事故再発防止対策について、その実施状況に遺漏がないか、また、その対策を再度点検し、周知徹底を図るよう要請があった。

当協会は、本誌1997年10月号（P. 8 参照）で既報のとおり、1997年7月に東京湾で発生した原油流出事故に関し、海運業界として直ちに実施する安全対策および今後検討する安全対策について取り纏め、逐次実行に移しているところであるが、東京湾において事故が連続して発生したことから、安全運航の確保を再徹底するため、「東京湾等輻輳海域における船舶の航行安全対策」（資料参照）を取り纏めた。

12月19日には会員各社に対して、上記安全対策の行動方針に則り、各社が運航する船舶に対し安全運航実施指針を基準として航行安全対策を速やかに遵守させ、その実行を検証することによって、安全対策の再徹底を図るよう周知した。

〔資料〕

東京湾等輻輳海域における船舶の航行安全対策

（1997年12月19日）

行動方針

東京湾等船舶の輻輳する海域における航行安全対策については、既に会員各社が定めた『安全管理制度』に基づき作成された各種マニュアルに沿って実行されているところであるが、最近の VLCC による一連の事故を教訓とし、そのより具体的周知行動の実施とその検証体制を確立する。

特に、水先人乗船中といえども、「本船の安全運航についての指揮権と責任は常に船長にある」との、基本に再度立ち返り、船長以

下、航海・機関当直要員の職責を再確認するとともに、水先人との情報の交換および水先人からの報告体制の強化等、同種事故再発の絶無を期することとする。

また、確実に種々航行安全対策が実行されていることを検証するため、海上保安庁、関係水先人会など関係者の指導・協力の下に安全対策キャンペーンを早急に実施し、以下の指針に基づく実施効果の検証・確認作業を併せて行うこととする。

安全運航実施指針

1. 適切な要員配置と職務の確認

船舶の輻輳時、狭視界時など周囲の状況に応じ、適切な当直要員を配置するとともに、当直要員の基本的職務分掌を明確にし、各要員が本指針に基づく行動をしていることを確認する。

- ・「安全管理制度」に規定されている各当直要員の職務・職責を確認する。
- ・特に視界制限状況下における追加当直要員の配置を確認する。
- ・水先人乗船中の船長の義務と責任に対する認識を確認する。
- ・水先人乗船中の当直航海士、およびその他当直員の担当職務を確認する。
- ・水先人の行動に対し疑念が生じた場合は、船長は直ちにその意図を確認するとともに、必要と判断される場合には船長の意志により操船する。
- ・当直航海士は、航海計器および航海設備の定期点検を行うとともに、入湾前に特に重要なジャイロ、操舵配置およびレーダー等作動状態の点検をする。

2. 安全な航海計画の策定と相互確認

船長は、入湾前の機関運転状況の点検・試運転実施計画、および湾内航行中の機関使用予定等を含む、具体的な航海計画を定め、入

湾前に当直要員に周知徹底する。また、乗船した水先人に対してもこれを提示し、船長の意図・認識を明確に伝えとともに、水先人の助言も考慮して、湾内航行計画を決定する。

- ・入湾に際しては、湾外の安全な海域において、主機試運転を実施し、遠隔操縦装置その他機関各部の運転状態が正常であることを確認する。
- ・航路上の障害物、浅瀬等からの安全な隔離距離、避険線の設定および変針時の針路目標等を考慮した航海計画を策定し、入湾前の当直要員に対する周知徹底を確認する。
- ・航海計画の航行ルートおよびその予定変針点、速力調整等、特に重要な事項については、水先人が乗船時に船長が確認する。
- ・本船の操船の特異性、その他操縦性能上の特記事項を船長は水先人に伝える。
- ・水先人が乗船後に決定した航行計画、水先人またはVHF等から得られた情報および以下の連絡・報告事項は、当直員全員が理解できるよう必要な措置をとり、情報を共有する。

3. 航行中の連絡・報告体制の確立

(1) 船長、水先人からの命令

- ・水先人に対し、変針、避航、または速力の調整等、重要な操船行動をとる場合は、事前に船長に対してその意図を伝えるよう要請する。
- ・船長、水先人からのオーダーは、都度アンサーバックの上、再度確認し、確実な相互の意志疎通とその実行を確認する。
- ・当直航海士等が、水先人の行動に対し疑念を持った場合には、直ちに船長に報告する。

(2) 他船の動向・航路標識の監視と確認

- ・視覚、聴覚およびレーダー等を利用した適切な見張りの維持と他船の動静並びに衝突等危険性の確認と報告をする。
- ・航行予定針路付近にある灯浮標等の航路標識航過時の適切な報告をする。

(3) 船位および危険水域等からの隔離距離

の確認

- ・自船の船位確認と計画針路からのずれ、危険水域等からの隔離予想距離、および変針点までの距離の報告をする。
- #### (4) 機関回転数および船速の監視
- ・船長は、機関回転数の調整など速力調整の動作をとる場合、前広に機関長に対し連絡する。
 - ・機関長は、機関及び補機等の運転状況に異常が見られた場合には、直ちに船長に報告し、必要に応じ緊急対応措置をとる。
- #### (5) 進路警戒船への指示
- ・進路上の他船への避航協力依頼および航路障害物等の存在の報告など、進路警戒船に対する指示を水先人が行う場合は、必ずその意図を船長に報告させ確認し、必要に応じ船長が直接指示を出す。また、進路警戒船の解除時機は船長が判断する。
- #### (6) 東京湾海上交通センター等、各輻輳海域における海上交通センターとの連絡体制の確立
- ・東京湾等輻輳海域を航行するに当たっては、常時国際VHF 16CHの聴守を行い、東京湾海上交通センター等、各輻輳海域における海上交通センターとの連絡体制を確立する。
- ### 4. 緊急対応体制
- #### (1) 機側運転体制の確立
- ・主機遠隔操縦が不可能となった場合に直ちに機側運転に移行できる体制を確立する。
- #### (2) 緊急連絡網の確立
- ・緊急連絡網を整え、二次災害防止のための早期タグボート手配など、即応体制を確立する。
- #### (3) 海上保安庁関係機関との連絡体制の確立
- ・機関故障等発生した場合は、速やかに東京湾海上交通センター等、各輻輳海域における海上交通センターなど海上保安庁関係機関に速報し、連絡体制を確立する。

1998年度わが国貿易の見通し

(社) 日 本 貿 易 会 佐藤達郎
調 査 部 長

1. はじめに

日本貿易会は、昨年12月2日に「1998年度わが国貿易収支、経常収支の見通し」を発表した。日本貿易会は昨年5月に設立50周年を迎えた貿易商社の業界団体で、本見通しも会員商社の協同作業のもとに作成された。大手総合商社9社（伊藤忠商事、兼松、住友商事、トーマン、ニチメン、日商岩井、丸紅、三井物産、三菱商事）が作成した原案をこの9社を含む大手19商社で構成する貿易動向分科会で審議検討して作成する。貿易動向分科会を構成する9社以外の10社は、食料、化学品、繊維、鉄鋼、電気、自動車などの専門商社で、その商品に関する専門家の立場から9社原案の審議検討に参加している。こうして貿易動向分科会で承認されたものが日本貿易会見通しとして正式に新聞発表されるのである。本稿はその抄録である。

銀行、シンクタンクなどが発表する貿易見通しの多くが、GDP、外需寄与率、国際収支レベルからアクセスする手法をとっているのに対して、本見通しはそれぞれの商社が、担当する個別商品ごとに営業部門の協力を得て行う国際市場、国内需要業界の動向等の分析を基礎とした商品積み上げ方式というミクロのアクセス手法

をとっている。このことが実際に貿易取引を担当する商社の業界団体が作成する本見通しの特徴といえよう。

2. 1998年度の通関収支は11兆1,290億円、 経常収支は12兆2,400億円

1998年度から本会は従来どおりの通関ベースの貿易見通しに加えて、国際収支 (IMF) ベースで計算した貿易・サービス収支、所得収支、経常移転収支、経常収支も併せて発表することにした。しかし、本会见通しの根幹はあくまで商品積み上げ方式による通関ベースの貿易見通しにあるので、本稿はそれについて述べることにする。

1998年度のわが国の通関ベースで見た貿易は、輸出が52兆8,750億円（前年度比3.7%増）、輸入が41兆7,460億円（前年度比2.0%増）で、この結果、輸出から輸入を差し引いた通関収支は11兆1,290億円となろう。1997年度の通関収支の実績は10兆685億円（前年度比56.9%増）と大幅増が見込まれるので、1993年度以降4年度連続して縮小してきたわが国の通関収支は昨年度に引き続き2年連続の拡大となろう。

この結果、1998年度の経常収支も12兆2,400

億円（前年度比9.7%増）と2年連続の増加となり、対名目GDP比は2.3%に達して、通常、貿易摩擦激化のクリティカル・ポイントと言われている2.0%のラインを昨年度に引き続き超えることとなろう。

3. 前提条件

(1) 主要輸出市場の景気動向と世界貿易

米国経済は個人消費、民間設備投資、民間住宅投資等を中心に堅調な伸びを示しており、引き続き好調な拡大を続けるものと思われる。

EU経済は順調な景気拡大を継続中のイギリスに加えて、ドイツ、フランスも景気拡大局面を迎えよう。

アジアNIESのうち韓国経済は、輸出は回復局面に入るものの、金融市場の混迷により景気回復は遅延を余儀なくされると思われるが、台湾、香港、シンガポール経済は堅調な発展を遂げよう。

ASEAN諸国経済は、通貨危機の影響を強く受けたタイでは景気が大きく停滞するほか、インドネシア、マレーシア、フィリピン等の域内経済も総じて景気は鈍化するものと思われる。

中国経済は、生産が堅調に推移し、物価上昇が落ち着き、貿易収支も大幅に改善されて、引き続き高い成長を維持するものと思われる。

(2) 日本経済の見通し

1997年度の日本経済は、消費税引き上げ、特別減税廃止など財政デフレの影響で個人

消費が予想以上に低下した。政府が11月18日に発表した景気対策は規制緩和を中心としたもので、即効的なものが少なく、雇用、所得環境の改善が見込めないため早急な景気回復が望めない。

1998年度も民間最終消費、民間住宅投資の大幅な改善が望めないが、民間設備投資は情報関連、環境関連投資を中心に堅調な伸びを示そう。また、財政構造改革法の施行により公共事業は7%削減される見通しである。

外需は、輸出はアジアの通貨危機の影響が懸念されるものの、米国、EU、中国向けが好調で緩やかながら伸びる一方、輸入が国内景気低迷の長期化による内需不振で小幅な伸びにとどまるため、引き続きGDPに対しプラスの寄与となろう。以上により、1998年度の実質GDP成長率は、前年度比1.3%増と1997年度実績見込み（0.7%）に比べて若干好転したものにとどまるものと思われる。

(3) 円の対ドル為替レート

1998年度の円の対ドル為替レートは、わが国経済の緩やかな回復、わが国の経常収支黒字の拡大、日米長期金利差の縮小等の円高要因があるものの、一方、日米経済のファンダメンタルズに依然として大きな差がある上に、外為法改正により資本の流出の動き等不安要因もあるため、1998年度は1997年度（120円）比1.7%高の118円とほぼ横ばいになると想定した。

(4) 原油価格

OPEC 諸国の増産とアジアの需要の伸び悩みから需給のタイト感は薄れるが、米国経済の好調に加え、中東の政情不安定もあり、1998年度の原油の国際市況は、1997年度と同水準の19.5ドル／バーレルで推移するものと予想される。

4. 輸 出

1998年度の輸出を品目別にみると、輸出総額の75%を占める機械機器が自動車、事務用機器、半導体等電子部品等の不振で前年度比4.2%増にとどまるほか、化学品、金属および同製品等もアジア経済失速による需要不振で前年度比マイナスになるものもあって、輸出総額では前年度3.7%増と小幅な伸びにとどまる。

自動車は EU 向けが2000年以降の現地生産拡大に備えての市場対策で伸びが期待できるものの、米国における RV 車生産ラインの立ち上がりアジアの需要不振で大きく減少するため前年度比0.5%増と微増にとどまろう。

船舶は1995年度下期の円安時の大量受注時の受け渡しが継続中で堅調な伸びを示そう。

精密機器はデジタル機、カラー機等の高付加価値型複写機需要が好調なのに加え、Gショック時計が機能性とファッション性で世界的に需要好調を維持して、前年度比23.7%と大幅増が見込まれる。しかし、1998年度は、機械機器全体としては前年度比4.2%増と小幅な伸びにとどまり、自動車を中心に前年度比10.9%増と大きく伸びた1997年度と比べて、大きく様相が変化する。

化学製品は米国向け医薬品は増加するものの、

有機化合物、プラスチック等がアジアの需要不振で数量減となる一方、価格も底値横ばいと見込まれるため、前年度比2.3%の減少となろう。

鉄鋼はアジアの需要不振による数量減で、前年度比5.8%の減少となろう。

1998年度の輸出は為替が若干ではあるが円高傾向に転ずると見込んだため、数量ベースで見ると、1997年度に比べて増勢が鈍化しよう(7.5%→3.0%)。価格ベースで見ても高付加価値化による価格上昇要因はあるものの、1997年度に見られたような円安による円表示価格の膨らみが剥落するため小幅な伸びにとどまろう(3.3%→0.7%)。この結果、金額ベースで見た輸出は前年度比3.7%増にとどまるものと思われる。

5. 輸 入

1998年度の輸入を品目別に見ると、国内景気の回復の遅れと国際商品市況の低迷を背景に原油・粗油等の鉱物性燃料および羊毛、綿花、鉄鉱石等の原料品は1997年度比マイナスとなろう。また、輸入総額の約6割を占める製品類は、事務用機器、航空機、その他機械機器等を中心に伸びるものがある一方で、自動車、繊維製品等減少するものもあり、全体としては低い伸びにとどまろう。

1998年度の輸入を数量ベースで見ると、国内景気の回復力が弱いと、1997年度に引き続き伸び悩むものとなろう(2.0%→2.5%)。一方、価格ベースでは原油、穀物類、非鉄金属等の国際商品市況が1997年度比横ばいで推移するほか、1997年度に見られた円安に伴う価格上昇要因が剥落するため、1997年度比マイナスとなるもの

と思われる（1.3%→マイナス0.5%）。比2.0%と小幅な伸びにとどまるものと思われる。
この結果、金額ベースで見た輸入は、前年度

1998年度わが国貿易収支の見通し

1. 輸 出

（単位：億円、％：前年度比増減率）

品 名	1997年度 (実績見込み)		1998年度 (見 通 し)		概 況
総 額	510,070	10.8%	528,750	3.7%	
食 料 品	3,043	33.7%	3,420	12.4%	国内個人消費低迷と、価格競争力の持続を背景に輸出意欲が高まり、堅調に増加。
繊維および同製品	10,309	8.8%	10,927	6.0%	1997年度の傾向の継続に加え、円安への歯止め低調。
化学製品	34,423	6.3%	33,629	△2.3%	有機化合物、プラスチック：アジア景気回復の期待薄で減少継続。価格は底値で横ばい。無機化合物：数量維持なるも、価格は底値で横ばい。医薬品：米国向け拡大。
非金属鉱物製品	6,314	4.0%	6,465	2.4%	ガラスおよび同製品、セメント：アジア経済失速で需要回復への期待薄と、アジア諸国の新設備稼働による供給増で微増。
金属および同製品	30,903	8.2%	29,738	△3.8%	鉄鋼：鋼管は欧州、豪州、米国、中近東向け数量増なるも、鋼材不振。銅地金：台湾は需要減なるも中国向け増加で、全体では増加。銅製品：市況軟化するも東南アジアの半導体・電子部品等の現地生産向け堅調。
(鉄 鋼)	19,189	13.9%	18,085	△5.8%	アジアの需要不振持続による数量減で、マイナスに転じる。
機械機器	378,302	10.9%	394,191	4.2%	現地生産拠点向け増加するも、円安進展に歯止めがかかり、伸び率鈍化。
(一般機械)	122,652	7.7%	127,804	4.2%	事務用機器：伸び率鈍化。原動機・金属加工機：通貨危機による大型プラント受注減の影響で微増。
事務用機器	39,641	16.4%	42,749	7.8%	数値は円安進展に歯止めがかかり、現地生産本格化で伸び率鈍化。価格は欧州との競争激化で値下げ圧力大なるも、金額ベースで伸び率プラス。
(電気機器)	120,869	9.8%	126,803	4.9%	映像機器、音響機器：デジタル製品好調なるも従来型製品減少で、伸び率鈍化。音響・映像機器の部品、電気計測機器、電池：堅調。重電、通信機：東南アジア景気停滞で低迷。
通 信 機	8,326	18.8%	8,874	6.6%	ネットワーク機器、無線通信は欧米との競合激しく、伸び率大幅減。PHS等の通信端末は国際競争力あり、世界的市場拡大で好調。
半導体等電子部品	40,137	5.3%	40,204	0.2%	東南アジア向けは、需要先の欧米景気好調なるも、現地需要は通貨危機の影響で停滞し、微増。
(輸送用機器)	107,597	12.8%	105,970	△1.5%	自動車の現地生産増加、自動車部分品の現地生産進展に加え、アジアの需要不振で伸び率マイナス。
自 動 車	72,780	24.2%	73,144	0.5%	欧米の現地生産増、アジア需要不振の減少要因あるも、中近東、その他地域の増加で前年度並み。
自動車の部分品	18,023	△2.7%	17,571	△2.5%	アジアでの自動車販売不振に加え、部品の現地生産進展で伸び率マイナス。
船 舶	11,045	8.3%	11,763	6.5%	タンカー、貨物船：1995年度下期の円安下における大量発注の引き渡しの増勢継続。
(精密機器)	27,183	24.6%	33,615	23.7%	科学光学機器：複写機はデジタル機が北米、アジア向け堅調。時計：Gショック人気継続で好調維持。
科学光学機器	24,822	25.3%	30,973	24.8%	複写機：北米、アジア向けデジタル機、カラー機需要の増加継続。写真機：現地生産、現地調達率上昇するも、デジタルカメラは増加。
そ の 他	46,776	15.5%	50,379	7.7%	円安の進展に歯止めかかる上、一部で現地生産拡大し伸び率鈍化。

2. 輸 入

(単位：億円、％：前年度比増減率)

品 名	1997年度 (実績見込み)		1998年度 (見 通 し)		概 況
総 額	409,385	3.3%	417,460	2.0%	
食 料 品	57,876	1.7%	59,166	2.2%	肉類は引き続き伸び率マイナスとなるが、他の品目では堅調増となろう。
(肉 類)	9,646	△5.7%	9,374	△2.8%	牛肉：1991年の自由化後、オーバーサプライ気味が続いたが、実需見合いの輸入になり、微増に止まる。豚肉：数量横ばい、金額ベースで減少。鶏肉：外食産業の需要と下期の消費回復で増加。
(魚 介 類)	19,108	1.4%	19,921	4.3%	エビ：数量横ばい。米国、東南アジア需要増で高値持続。サケおよびマス：品質、価格とも安定供給可能な産地もの増加。マグロ：消費回復で堅調。
(そ の 他)	29,124	4.6%	29,871	2.6%	小麦：数量横ばい。価格は安定推移。トウモロコシ：国内畜産不振で数量微減。果実および野菜：生鮮、冷凍野菜とも堅調。コメ：ミニマムアクセス分のみ増加。
原 料 品	34,728	0.0%	34,781	0.2%	木材は金額ベースで微増、大豆は市況、国内需要量とも横ばい。
(羊毛、綿花)	1,239	△5.3%	1,197	△3.4%	綿花：紡績各社の整理・統合による採算改善で数量、金額とも減少鈍化。羊毛：価格は豪州産の供給減により上昇するも、数量は紡績各社不振で微減となり、金額ベースで堅調。
(鉄鉱石、非鉄金属鉱)	8,414	5.3%	8,119	△3.5%	鉄鉱石：微減。非鉄金属鉱：銅は国内精錬能力増強で数量増加するも価格は下落し、金額は微増。ニッケル・鉛は価格軟調が持続。亜鉛は数量は増加するも価格下落で金額減少。
(その他原料)	25,075	△1.4%	25,465	1.6%	国内市場回復の期待薄で、金額ベース横ばい。木材：新規住宅着工数の回復期待薄。価格は米国、カナダで底値。引き上げ期待薄により、金額ベースで微増。大豆：収穫増見込まれるも国際需要堅調なため、大きな変化なし。
鉱物性燃料	70,128	△1.6%	68,620	△2.2%	原油は価格が円高に伴い若干下落し、石油製品も需要低迷し、前年度比マイナス。
(石 炭)	7,897	1.9%	7,540	△4.5%	供給過剰による価格下落で金額が減少。原料炭：横ばいもしくは微減。一般炭：新規発電所運転で需要増。
(原油および粗油)	38,827	△2.0%	37,881	△2.4%	数量は、国内景気の緩やかな回復で増加するも、元来各社は競争激化で生産絞り込み、微増。価格は、OPEC等の増産もあり需給のタイト感も薄れているが、米国経済堅調と中近東の政情不安で前年度と同水準。
(石油製品)	7,876	△11.5%	7,393	△6.1%	内需横ばい、輸入品への需要低迷で数量横ばい。
(LPG・LNG)	15,528	4.3%	15,806	1.8%	LPG：数量は国内景気の緩やかな回復で家庭用需要堅調により微増。価格は高止まり。LNG：数量は新ガス田の供給能力増が継続し安定的に増加。価格は前年度並み。
製 品	246,653	5.7%	254,893	3.3%	製品輸入比率：61.1%
(化学製品)	29,556	12.3%	29,929	1.3%	数量は国内需要不振で低迷、価格もアジア景気停滞による市況低迷で期待薄。
(繊維製品)	27,854	△1.6%	26,542	△4.7%	市況回復は下期に持ち越される見込み。
(非金属鉱物製品)	6,413	△2.0%	6,312	△1.6%	板ガラス：国内建設需要不振の長期化で、増加減速。タイヤ：国内景気不振で減少継続。
(金属および同製品)	19,851	3.0%	19,343	△2.6%	鉄鋼：内需の回復期待薄で国内需給緩緩和し減少継続。銅：国際需給緩和で市況軟化し減少。アルミ：欧米需要堅調なるも日本、アジアの需要不振で国際市況横ばい。
(機械機器)	118,459	9.3%	125,560	6.0%	航空機、事務用機器は大幅増、その他機械機器は堅調増。半導体は伸び鈍化。自動車は引き続き伸び率マイナス。
事務用機器	25,330	17.6%	30,000	18.4%	企業の情報関連機器の新規導入は一巡するも、周辺機器への新規需要、家庭用パソコン需要で伸び率上昇。
半導体等電子部品	15,955	13.2%	16,313	2.2%	WINDOWS 98の投入によるコンピュータの需要増やICの高グレード化による価格上昇見込みで、若干増。
自 動 車	9,040	△21.4%	8,101	△10.4%	国内景気回復の期待薄、国産車のニューモデル投入等で回復遅れる。
航 空 機	4,270	30.5%	4,900	14.8%	大型機：航空各社の機材更新で前年ベースの機数となる見込み。中・小型機、ヘリコプター、部品類：堅調。
その他機械機器	63,864	10.2%	66,246	3.7%	AV機器、白物家電：低価格品を中心に堅調なるも、一部で値崩れし伸び率鈍化。通信機：携帯電話の基地局設置一巡、加入者微増一服で減少継続。科学光学機器はノートパソコン用液晶デバイス需要拡大で堅調。
(その他：金を含む)	44,520	△0.2%	47,207	6.0%	全体では伸び率増加。家具：洋風家具志向強く、堅調に推移する見通し。食器需要は大幅な増加は見込めないが、回復見込み。

海運 ニュース

1. ばら積み貨物船の安全対策について
—IMO SOLAS 条約締約国会議の様式—
2. アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全委員会
第4回中間会合の様式について
3. 1997年央の日本籍商船の現状
—「日本商船船腹統計 (1997)」より—

1. ばら積み貨物船の安全対策について —IMO SOLAS 条約締約国会議の様式—

ばら積み貨物船 (バルクキャリア) の安全対策については、1995年5月のIMO第65回海上安全委員会 (MSC) 以来検討が続けられ、本年5月に開催された第68回 MSC において現存および新造のバルクキャリアに対する一連の安全対策が国際海上人命安全 (SOLAS) 条約の新しい第Ⅶ章として取りまとめられた (本誌1997年7月号P.30海運ニュース1参照)。

これを受けて SOLAS 条約締約国会議が1997年11月24日より開催され、27日に SOLAS 条約第Ⅶ章の採択が行われた。基本的には、第68回 MSC で合意されたものとほぼ同様の内容であるが、一部について概略次のとおり改正されている。

(1) 新造バルクキャリアに対する損傷時復原性要件およびバルクヘッド、二重底の強度要件については、当初単船側構造のみならず、二重船側構造のものまで適用することとされていたが、日本提案が支持され単船側構造のもの

に限定することが合意された。(第4、5、6条関係)

(2) 現存バルクキャリアに対する上記要件については、当初案どおり単船側構造に限定された。また、その段階的適用時期については、より公正さを期すため次のとおりとされた。
(第3条関係)

① 1999年7月1日時点における船齢が20年以上のものは、1999年7月1日以降の最初の間接検査 (一中検) または定期検査のいずれか早い時期まで。

② 1999年7月1日時点における船齢が15年以上20年未満のものは、1999年7月1日以降最初の定期検査まで。ただし、2002年7月1日を超えない。

③ 1999年7月1日時点における船齢が15年未満のものは、船齢15年に達した後の最初の定期検査まで。ただし、船齢17年を超えない。

(3) 適用船の長さについては、Leros Strength 号など本年発生した事故の経験を踏まえ、ノルウェーより適用船の長さを150m から145m に変更するよう提案がなされたが、150m のままとされた。ただし、今後150m 以下のバルクキャリアについても MSC で検討することが決議された。

なお、SOLAS 条約第Ⅶ章は、1999年7月1

日以降建造されるバルクキャリアから適用されるが、一方、日本海事協会（NK）を含む国際船級協会連合（IACS）メンバーの船級船については1998年7月1日以降の契約船から適用されることとなる。また、現存バルクキャリアに対する構造要件等の段階的適用時期については、SOLAS 条約と IACS の統一規則で若干の違いがあるため、IACS では SOLAS 条約の規定に抵触しないよう現在改正が検討されている。

2. アジア船主フォーラム(ASF)航行安全委員会 第4回中間会合の様相について

アジア船主フォーラム（ASF）の5S委員会（Stabilization of Trade, Seamen, Ship Scrapping, Safe Navigation, Ship Insurance）の一つとして設置されている航行安全委員会第4回中間会合が、わが国をはじめ、香港、韓国、台湾、およびシンガポールなどアセアン諸国7カ国の船主協会の参加により、タイ国バンコクの北東約260kmの内陸部に位置するナコンラチャシマにおいて1997年12月1日に開催された。

本委員会では、同年11月24日から28日の間に開催されたIMO海上人命安全（SOLAS）条約締約国会議（P.19海運ニュース1参照）で新たに採択されたバルクキャリアの安全に関するSOLAS条約第Ⅶ章、および1998年の7月1日から旅客船、タンカー、およびバルカー等に強制化される国際安全管理（ISM）コードの実施

などについて、審議を行った。主な審議結果は次のとおりである。

1. バルクキャリアの安全問題

本委員会は、引き続き多く発生しているバルクキャリアの沈没海難事故を防ぐ目的からIMOで採択された検査強化プログラムが、統一された基準で各船級協会により厳正に実施されることを支持するが、バルクキャリアの安全に関する規定のうちで、チェックリストによる船舶およびターミナル間での安全確認の実施、積荷または揚荷方法に関する関係官庁など関係機関への報告義務、およびターミナルが貨物比重を船舶に報告する義務について、関係するターミナル等と十分に協議がなされないうちに採択されたことに懸念を表明した。

また、本件に関する IMO での検討が、国際船級協会 (IACS) など一部の関係機関のみで検討され合意に至ったことから、今後、ASF メンバーは、IMO へのさまざまな提案と並行して各船級協会で開催される委員会等決定機関に対し、積極的に参加、働きかけを行うべきことを表明した。

2. 国際安全管理 (ISM) コード

本委員会は、船舶、乗組員の安全、および環境保護に寄与する ISM コードの強制化 (旅客船、タンカー、バルカー等船舶に対しては 1998 年 7 月 1 日から、およびその他一般貨物船等の船舶に対しては 2002 年 7 月 1 日から) について支持を表明し、ASF メンバーおよび全船主に対し、施行日までに ISM コードに則り船舶管理システムを早急に構築すること、また、その船舶管理システムを審査する義務のあるすべての旗国の関係機関に対し、世界的に統一された審査基準を早急に構築するよう強く要請することとした。

3. ポートステートコントロール (PSC)

本委員会は、サブスタンダード船の排除と航行の安全を確保することを目的としたポートステートコントロール (PSC) の概念を引き続き支持することに合意した。

サブスタンダード船を排除するためには、さらなる旗国間の協調が強く求められることから、世界中で明確かつ統一された基準により PSC

を行うこと、また、サブスタンダード船に対し集中的に実施するターゲティングシステムを採用した船舶検査の実施を従来と同様に要請することとした。

また、PSC の実施によるサブスタンダード船舶の情報が PSC 関係機関との間で電子通信システム等を利用してスピーディーに交換されることにより、不要な再三の検査を防止することができる。また、PSC 検査官は、適切な訓練またはあらゆる船舶の検査経験がある一定の資格を有する者でなくてはならないとの意向も表明された。

4. 水先案内

本委員会は、すでに IMO で採択されている、水先人の資質と基準の統一に関する国内規則の制定を薦めるガイドラインに則り、まだ制定していないすべての国の政府が早急に国内規則を制定するよう強く要請することとした。また、国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO) が IMO に対し提案した水先人の訓練と資格の基準に関する規定の作成、および水先人からの水先ルート等を含む水先計画の事前提出 (Pre-Planning) を支持することとした。

さらに本委員会は、すべての水先人は水先を行う船舶のブリッジで船長をはじめ乗組員と一体となったチームを形成し安全な水先業務が行えるような、Bridge Team/Bridge Resource Management (BRM) 訓練を実施しなければ

ならないとの見解を示した。

5. 海賊および船舶からの窃盗

本委員会は、海賊と船舶からの窃盗がアフリカ、インド、ラテンアメリカおよび東南アジア等世界のさまざまな海域で引き続き発生していること、また、その何件かが非常に暴力的で危険な事件であったことを指摘し、自国の領海内で発生した海賊および港内で発生した窃盗に対し何ら適切な対応策を講じない政府に対し強く遺憾の意を表明する一方で、フィリピン政府とマレーシア政府が合同で、Sulu Sea における海賊の撲滅のために努力していることを評価し、すべての政府に対し、自国の領海内および周辺海域での海賊行為の防止のため、対策を早急に取ることを強く要請することとした。

なお、船主は、海賊事件に関する情報を最寄りの沿岸国関係官庁等に対し報告することが強く求められていることを確認した。

6. 二重船殻タンカー

本委員会は、1997年9月15日から19日まで開催されたIMO第40回海洋環境保護委員会(MEPC)でわが国政府が提出したシングルハルタンカーからダブルハルタンカーへの代替建造を促進する提案については、全会一致で支持しないことを合意するとともに、73/78MARPOL 条約附属書 I、13G 規則に定める、シングルハルタンカーに対する段階的適用規定で十分

であり、現規則を維持すべきことも合意した。

7. 航路指定および船舶通報制度

本委員会は、船舶の航行安全に寄与する施策としてマラッカ・シンガポール海峡に1998年11月から設定される予定の強制船舶通報制度提案を強く支持し、本船舶通報制度を確立し支えるため、当該海域を通航するすべての船主および船長に対し当該通報制度に参加することを要請することとした。

また、本委員会は、船舶の安全航行を促進するために、2つの狭い海峡(マ・シ海峡)における航行援助施設の適正な維持管理とさらなる充実を沿岸国に対し要請するとともに航行管制オペレーター(VTS operators)の高度な技術基準を満たす訓練の実施を要求することとした。

8. 密航者

本委員会は、本件の問題解決に関するIMOの努力を認識する一方で、すべての国の政府が、密航者が実在するという長年の問題とその背景等さまざまな困難な問題を認識し、港湾安全対策を促進するとともに、密航者問題の早期解決を促進するためにIMOで採択された“密航者問題を適切に解決するための責任の配分に関するガイドライン”を早急に採用し、船舶運航者が十分納得しうる、統一された実効性のある明白な規則を採用することを強く要請することとした。

9. その他

本委員会は、船舶の航行安全に関する規則の変更、その他航行制限情報など、すべての船主

が容易にアクセスできるインターネットによる情報サービスの実施（ホームページの開設）をすべての国の政府に要請することとした。

3. 1997年央の日本籍商船の現状

－「日本商船船腹統計（1997）」より－

当協会では、毎年7月1日現在における日本国籍を有する100総トン以上の鋼船（漁船、雑船を除く）の船腹量を取りまとめ、「日本商船船腹統計」として発表している。今般、その1997年版を発行したので、概要を紹介する。

万重量トン、平均船齢10.4年で、前年に対して68隻、26万総トン、93万重量トンの減少となった（表1参照）。

日本籍商船の近年の船腹量の推移は表2および同付図のとおりで、1980年以降漸減している。

1. 1997年央の日本籍商船

(1) 総船腹量

1997年7月1日現在の日本籍商船の船腹量は、全体で6,756隻、1,758万総トン、2,616

(2) 船種別構成

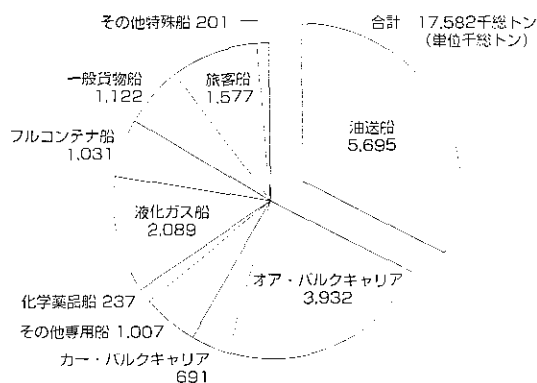
日本籍商船の船種別構成は表1および同付図のとおりで、油送船は1,048隻、1,020万重量トン（シェア39.0%）、オア・バル

【表1】 日本籍商船の船種別構成（対前年比較）

船 種 別		1996年央				1997年央				増 減					
		隻数	千 ト	総 ン	千重量 ト ン	平均 船齢	隻数	千 ト	総 ン	千重量 ト ン	平均 船齢	隻数	千 ト	総 ン	千重量 ト ン
乾 貨 物 船	フルコンテナ船	43	1,130	1,124	9.8	38	1,031	1,025	10.1	△ 5	△ 99	△ 99	(△8.8)	0.3	
	一般貨物船	2,148	1,107	2,537	10.2	2,100	1,122	2,526	9.2	△ 48	△ 16	△ 11	(△0.4)	△ 1.0	
	冷凍・冷蔵運搬船	44	89	133	9.6	41	93	132	8.7	△ 3	△ 4	△ 1	(△0.7)	△ 0.9	
	自動車専用船	81	738	510	9.7	79	691	493	9.4	△ 2	△ 47	△ 17	(△3.3)	△ 0.3	
	オア・バルクキャリア	65	4,260	7,951	9.6	61	3,932	7,337	9.2	△ 4	△ 328	△ 615	(△7.7)	△ 0.4	
	木材専用船	1	39	47	5.6	-	-	-	-	△ 1	△ 39	△ 47	(△100.0)	△ 5.6	
	その他専用船	950	898	1,675	10.9	956	914	1,712	10.0	△ 6	△ 15	△ 37	(2.2)	△ 0.9	
小 計		3,332	8,260	13,978	10.4	3,275	7,782	13,226	9.4	△ 57	△ 479	△ 752	(△ 5.4)	△ 0.9	
油／乾貨物兼用船		1	129	248	18.3	-	-	-	-	△ 1	△ 129	△ 248	(△100.0)	-	
タン カ ー	油 送 船	1,063	5,805	10,426	9.4	1,048	5,695	10,204	9.0	△ 15	△ 110	△ 222	(△ 2.1)	△ 0.4	
	化学薬品船	379	240	520	9.4	571	237	518	8.8	△ 8	△ 3	△ 2	(△ 0.3)	△ 0.6	
	液化ガス船	192	1,648	1,299	11.7	195	2,089	1,581	10.8	△ 3	△ 441	△ 283	(△ 21.8)	△ 0.9	
小 計		1,834	7,692	12,244	9.6	1,814	8,021	12,303	9.1	△ 20	△ 329	△ 59	(0.5)	△ 0.5	
旅 客 船		654	1,564	592	13.1	653	1,577	598	12.2	△ 1	△ 13	△ 6	(1.0)	△ 0.9	
そ の 他 特 殊 船		1,003	200	26	15.4	1,014	201	30	14.4	△ 11	△ 2	△ 4	(15.1)	△ 1.0	
合 計		6,824	17,845	27,089	11.2	6,756	17,582	26,157	10.4	△ 68	△ 263	△ 931	(△ 3.4)	△ 0.8	

表1 付図

(1997年7月1日現在)



クキャリアが61隻、734万重量トン(同28.0%)、一般貨物船が2,100隻、253万重量トン(同9.7%)等となっている。

(3) 船型別構成

船型別構成は表3のとおりである。隻数で500総トン未満の船舶が74.4%を占め、重量トンベースでは5万総トン以上の船舶が60.9%を占めている。また、平均船型は2,602総トンである。

(4) 船齢別構成

船齢別構成は表4のとおりである。重量トンベースで船齢5年未満船舶は27.1%(前年は28.9%)、5年以上10年未満船舶は31.3%(同36.7%)とそれぞれ比重が減少しているが、10年以上20年未満船舶は36.9%(同30.0%)、20年以上船舶は4.7%(同4.6%)と比重が増加している。

なお、平均船齢は10.4年で、前年より0.8年減少した。

2. 日本籍船の増加と減少

近年の日本籍船の増加と減少の状況は表5および同付図のとおりである。

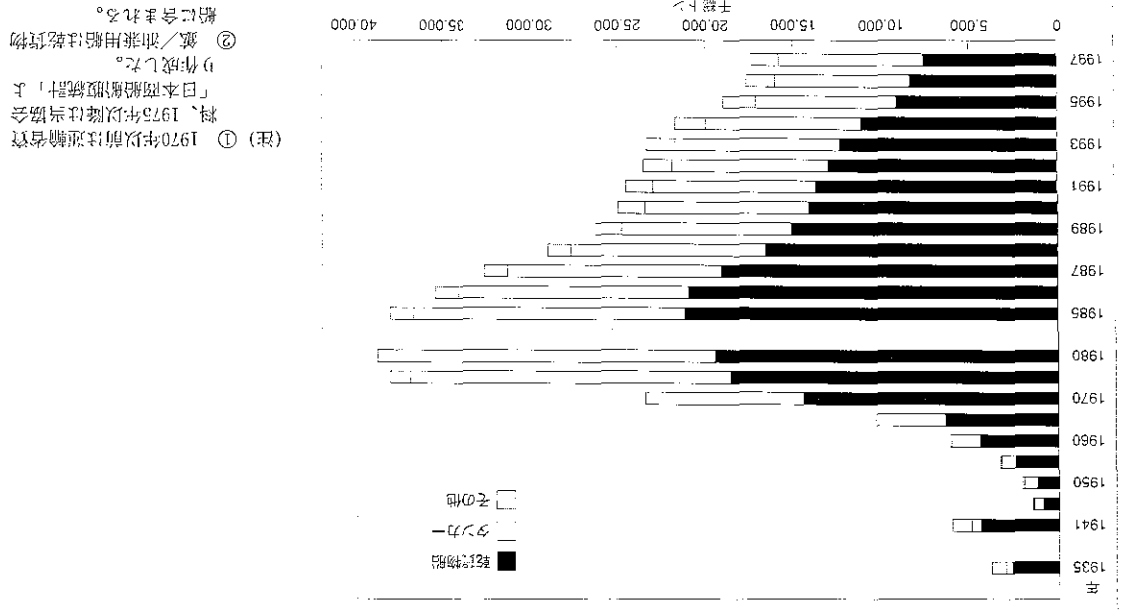
過去1年間の増減状況を見ると、増加船腹は318隻(うち国内新造船267隻)、110万総トン、125万重量トンで、減少船舶は386隻(うち海外売船274隻)、135万総トン、219万重量トン、差し引き68隻の減少となっている。

3. 日本籍船の内航・外航等の区分による船腹量

前記の日本籍商船を内航海運業法第3条による許可ならびに届け出の対象となる船舶(以下「内航船」とする)と「その他の船舶(外航等)」に区分し、後者をさらに「2,000総トン以上の外航商船(旅客船、フェリー、その他特殊船を除く)」と「その他」に区分すると表6のとおりとなる。また、この区分方法で近年の日本籍船の船腹量の推移を見ると図1のとおりとなる。

(1) 「内航船」

1997年央の「内航船」は、4,906隻、332万総トン、644万重量トン、平均船齢9.1年で対前年比較では総トンベースで0.6%の微減となっている。また、その船種別構成は重量トンベースで一般貨物船が35.5%、油送船が26.3%のシェアを占めている。なお、図1によれば、内航船の船腹量は近年はほぼ横ばいで推移してきていることが示されている。



(注) ① 1970年以前は運輸省資料、1975年以降は当協会「日本商船船数統計」より作成した。
② 炭/油兼用船は乾貨物船に含まれる。

表2付図

年次	乾貨物船		タンカー		その他		合計		対前年増減	
	隻数	千トン	隻数	千トン	隻数	千トン	隻数	千トン	千トン	伸び率
1935	924	2,716	39	155	392	1,018	1,355	3,890		0.6
1941	1,435	4,424	94	401	433	1,270	1,962	6,094		1.6
1945	528	987	83	168	185	189	796	1,344		2.1
1950	650	1,240	116	281	178	190	944	1,711		0.3
1955	733	2,407	220	674	162	172	1,137	3,253		2.6
1960	1,328	4,406	407	1,422	184	174	1,919	6,002		6.6
1965	3,231	6,453	1,366	3,642	257	207	5,074	10,302		7.8
1970	5,282	14,563	2,113	8,883	472	269	7,867	23,715		8.8
1975	4,945	18,754	2,451	18,239	1,436	1,204	8,832	38,198		2.0
1980	4,808	19,593	2,466	18,138	1,551	1,284	8,825	39,015		2.4
1981	4,763	19,848	2,488	18,072	1,566	1,315	8,817	39,235		0.8
1982	4,731	20,337	2,422	18,189	1,591	1,326	8,744	39,853		0.2
1983	4,711	20,834	2,44	18,847	1,611	1,329	8,666	39,010		0.5
1984	4,536	20,309	2,205	16,335	1,608	1,369	8,349	38,013		0.8
1985	4,435	21,197	2,172	15,568	1,618	1,376	8,225	38,141		0.8
1986	4,280	20,793	2,115	13,449	1,629	1,377	8,024	35,619		0.8
1987	4,354	19,107	2,086	12,268	1,640	1,456	8,250	32,831		0.8
1988	4,260	16,721	2,049	11,040	1,630	1,432	7,939	29,193		0.8
1989	4,117	15,185	2,020	9,698	1,640	1,484	7,777	26,367		0.8
1990	3,986	14,121	1,992	9,502	1,690	1,563	7,668	25,186		0.8
1991	3,893	13,872	1,969	9,212	1,706	1,657	7,568	24,741		0.8
1992	3,739	13,053	1,954	8,956	1,718	1,727	7,411	23,736		0.8
1993	3,611	12,309	1,989	9,517	1,723	1,769	7,323	23,595		0.8
1994	3,503	11,110	1,951	8,978	1,711	1,800	7,165	21,888		0.8
1995	3,388	9,147	1,890	8,104	1,672	1,779	6,950	19,030		0.8
1996	3,333	8,389	1,834	7,692	1,657	1,764	6,824	17,845		0.8
1997	3,275	7,782	1,814	8,021	1,667	1,778	6,756	17,382		0.8

【表2】日本籍商船船腹量の推移

(2) 2,000総トン以上の外航商船

2,000総トン以上の外航商船は182隻、

1,238総トン、1,880万重量トン、平均船齢

9.1年で、対前年比較では重量トンベース

で2.4%の減少である。近年これら外航商

【表3】 日本籍商船の船型区分 (総トン区分)

船型別 (総トン)	隻 数	千総トン	千重量トン	構成比	平均船齢
500未満	5,024	1,492	3,172	(12.1)	10.9
500以上	836	613	1,228	(4.7)	8.7
1,000 "	562	1,490	1,960	(7.5)	8.9
5,000 "	101	711	535	(2.0)	8.6
10,000 "	137	3,342	3,337	(12.8)	9.5
50,000 "	43	3,155	5,550	(21.2)	8.9
100,000 "	51	6,390	9,631	(36.8)	8.8
150,000 "	2	389	744	(2.8)	12.8
合 計	6,756	17,582	26,157	(100.0)	10.4

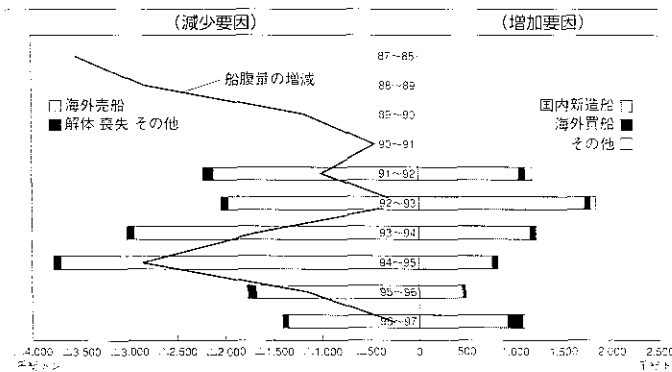
【表4】 日本籍船の船齢別構成 (竣工ベース)

船 齢	隻 数	千 総 トン	千重量 トン	構成比	平均船型 (総トン)
0～4年	1,844	4,821	7,100	27.1	2,615
5～9	1,965	5,354	8,198	31.3	2,725
10～11年	683	2,795	4,398	16.8	4,093
12～15	927	2,423	3,378	12.9	2,614
16～19	551	1,209	1,866	7.1	2,194
20年以上	786	979	1,217	4.7	1,245
合 計	6,756	17,582	26,157	100.0	2,602

【表5】 日本商船船腹量の増加および減少推移

期 間	期間中の増減 (a)		増加船舶 (b)		国内新造船		海外買船		そ の 他		減少船舶 (c)		海外売船		解体船舶		喪失船舶		そ の 他		同一船舶の増トシ・減トシ不明・誤差(d)	
	隻数	千ト	隻数	千ト	隻数	千ト	隻数	千ト	隻数	千ト	隻数	千ト	隻数	千ト	隻数	千ト	隻数	千ト	隻数	千ト	隻数	千ト
1987.7～'88.6	△311	△3,638	...	...	401	1,955	...	...	...	...	...	...	367	5,343	370	466	15	4	...	...	...	...
1988.7～'89.6	△162	△2,827	...	...	448	790	...	...	...	...	...	...	320	3,519	322	114	13	7	...	...	...	...
1989.7～'90.6	△109	△1,181	...	...	404	1,247	...	...	...	...	...	...	320	2,559	228	64	6	4	...	...	...	...
1990.7～'91.6	△100	△ 445	...	...	342	1,275	...	...	...	...	...	...	271	1,669	180	56	8	2	...	...	...	...
1991.7～'92.6	△157	△1,005	414	1,176	388	1,041	6	66	20	70	565	2,118	343	2,053	204	52	12	11	6	1	△6	63
1992.7～'93.6	△ 88	△ 141	479	1,830	453	1,720	5	52	21	57	562	1,927	405	1,884	143	38	5	4	9	2	△5	44
1993.7～'94.6	△158	△1,707	452	1,217	443	1,173	2	42	7	2	610	2,931	468	2,892	124	30	8	6	10	3	0	7
1994.7～'95.6	△215	△2,858	346	837	336	790	2	45	8	1	561	3,702	423	3,655	91	23	3	1	44	23	0	7
1995.7～'96.6	△126	△1,184	370	489	359	470	3	16	8	2	496	1,695	369	1,634	97	31	10	3	20	26	0	22
1996.7～'97.6	△ 68	△ 263	318	1,098	267	929	4	162	47	8	386	1,350	274	1,318	99	26	6	4	7	2	0	△ 11

表5付図



- (注) ① 「商船船腹統計」各年版より作成した。
 ② 1991年6月末以前の増加船舶および減少船舶は不明である。
 ③ 「増加船舶」の「その他」には集計対象外の船種からの船種変更などが含まれる。
 ④ 「減少船舶」の「その他」には集計対象外の船種への船種変更などが含まれる。
 ⑤ 同一船舶の増トシ、減トシ、不明・誤差(d)は次により算出

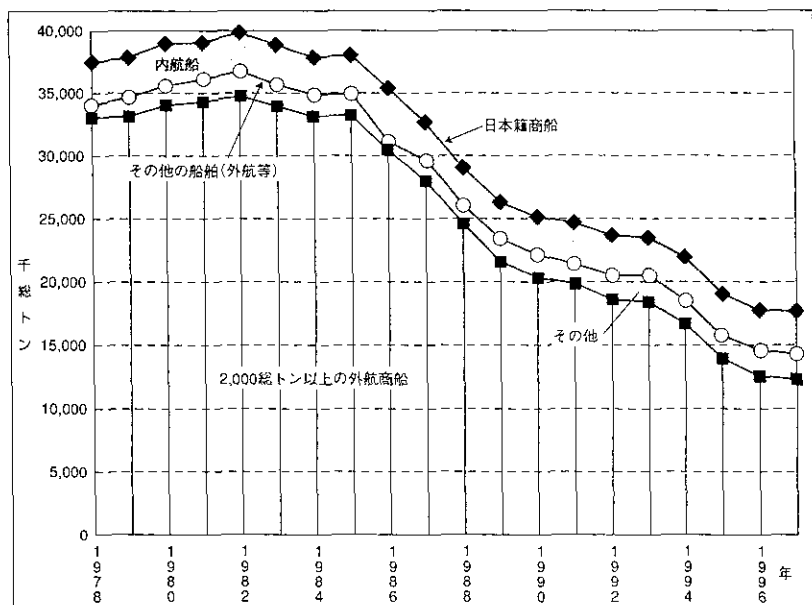
$$d = a - (b + c)$$

【表6】 日本籍商船の「内航船」と「その他船舶」への区分

区 分	1996年			1997年				対前年増減			
	隻数	千総トン	平均船齢	隻数	千総トン	構成比	平均船齢	隻数	千総トン	増減比	平均船齢
日本籍商船 (うち当協会会員所有船)	6,824 (512)	17,845 (12,207)	11.2 ...	6,756 (508)	17,581 (12,142)	100.0 (69.1)	10.4 (9.6)	△68 (△4)	△264 (△65)	△1.5 (△0.5)	△0.8
内航船	4,983	3,299	9.9	4,906	3,320	18.9	9.1	△77	21	0.6	△0.8
その他の船舶(外航等)	1,841	14,546	14.7	1,850	14,261	81.1	13.8	9	△285	△2.0	△0.9
2,000総トン以上の外航商船	191	12,676	9.6	182	12,376	70.4	9.1	△9	△300	△2.4	△0.5
その他	1,650	1,871	15.3	1,668	1,885	10.7	14.4	18	14	0.8	△0.9

(注) 日本籍商船を内航海運業法第3条による許可ならびに届け出の対象となる船舶「内航船」と「その他の船舶(外航等)」に区分し、後者をさらに「2,000総トン以上の外航商船(旅客船、フェリー、その他特殊船を除く)」と「その他」に区分した。

【図1】 日本籍商船等の総トン数の推移



(注) 1996年までの元データについては、本誌1997年1月号P.24表8参照。

船の減少傾向が著しく、そのことが日本籍商船全体の減少傾向としてあらわれている(図1参照)。

(なお、この日本籍外航商船と外国用船によってわが国外航商船隊が構成されるが、その概要は次号で紹介したい)

(3) 当協会会員会社の所有船腹量

当協会会員会社の所有船腹量は、508隻、1,214万総トンで、総トンベースで日本籍船全体の69.1%のシェアを占めている(表6参照)。なお、対前年比較では、同ベースで0.8%の減少となっている。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本民営鉄道協会

設立 昭和42年（1967年）6月28日

沿革 当協会の源は大正3年7月10日に設立された軽便鉄道協会まで遡る。軽便鉄道協会は、大正5年2月に私設鉄道協会と改称し、続いて同年5月には私設鉄道同志会と改称した。太平洋戦争が始まり鉄道は重要産業の指定を受け、昭和17年に鉄道軌道統制会が鉄道省の監督の下に設立された。終戦とともに同会は解散し、事業者の自主的団体である（株）日本鉄道会として再発足した。しかし連合軍司令部の覚書により昭和22年に機能を停止し、全国の事業者の親睦団体として日本鉄道会議所が設けられた。

一方戦後の民主化政策の下で、民鉄各社でも労働組合が結成され、ストライキなどの闘争を活発に繰り広げた。昭和22年に私鉄総連が結成され、経営者側の交渉団体が必要となり、同年私鉄経営者連盟が結成された。昭和23年に事業者団体法が制定されたことにより、私鉄経営者連盟と日本鉄道会議所を統合し、140社を会員とする私鉄経営者協会を発足させ、業界の組織の強化がはかられた。

私鉄経営者協会は、労働組合との団体交渉が主な業務だった。しかし、社会情勢の変化に伴い、民鉄の輸送力増強、安

全の確保や、これに関連した財務事項の処理など事業者団体としての使命を達成することが重要となり、合理的かつ効率的運営を行うため、昭和42年6月に（株）日本民営鉄道協会に改組した。平成9年6月28日で創立30周年を迎えた。

組織 加盟会社 74社

会 長 平松一朗（京浜急行電鉄会長）

副会長 6名

理 事 38名（理事長、常務理事を含む）

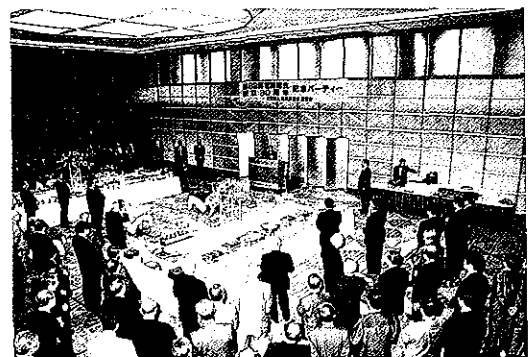
監 事 4名

事務局 役員 6名 職員 31名

所在地 東京都千代田区丸の内1-6-4

事業紹介 当協会は、鉄道整備等に関する基本的目標の達成を目指し、平成9年度は次の事業計画により進めている。

1. 安全輸送対策の推進
2. 民鉄関係税制の改善
3. 新運賃制度の適切な推進
4. 適事適切な運賃改定の推進



▲創立30周年祝賀会

5. 輸送力増強工事等のための長期低利資金の確保
6. 特定都市鉄道整備積立金制度の改善
7. 日本鉄道建設公団民鉄線方式の改善
8. 鉄道整備基金による無利子資金の確保
9. 地方民鉄に対する助成制度の改善
10. 情報社会、高齢化社会および福祉社会に対応する輸送サービスの推進
11. 多角広報活動の展開
12. 技術開発による近代化および合理化の推進
13. 環境保全に関する対策の検討
14. 安定した労使関係の維持
15. 労働安全対策の推進
16. 規制緩和問題への対処

現在の活動

事業計画に従って、会員会社である民営鉄道事業者は公共交通機関の使命を自覚し、利用者が豊かさを実感できる交通機関を目指し、国民の期待に十分応えるよう事業を推進している。

平成9年1月から新運賃制度が導入され、労働問題も集団交渉から各社対応に変わり、規制緩和や環境問題等社会の急速な変化に対応できるよう、また、鉄道事業の健全経営を維持し、発展していくため、経営の効率化に

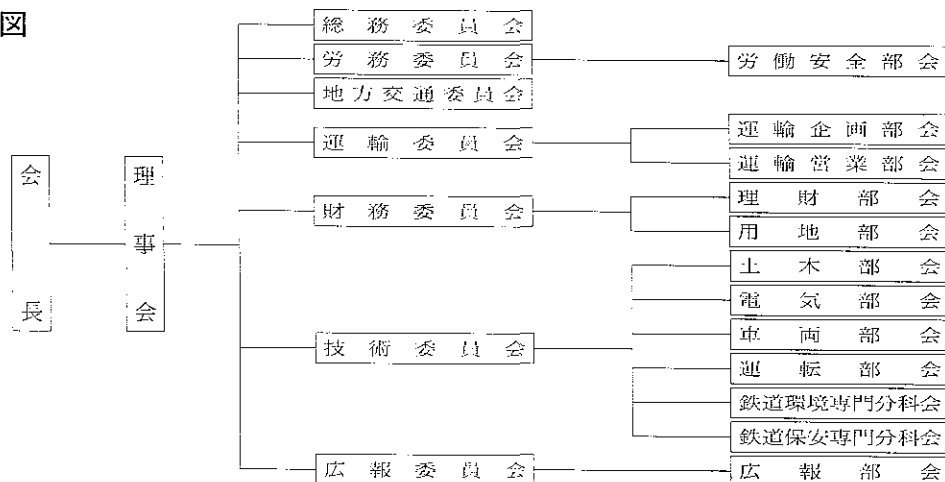
努め、諸問題の解決に努力を続けている。

現在の厳しい経営環境の中で、「人にやさしい鉄道」と「快適通勤輸送」のために、最近の5年間でも既に2兆円を超える設備投資を行い、平成9年度も3億5,000万円の設備投資を行って輸送力増強、サービス改善に努めている。安全こそお客様に対する最大のサービスであるとの認識に基づき、輸送の安全確保に努め、高齢化社会に対処し、お客様の様々なニーズに応えられるよう施設の改善を実施している。

鉄道は「環境にやさしい交通機関」である。地球温暖化防止のためにも、多くのお客様にご利用いただけるよう誘致策やPRに力を注いでいる。広報誌「みんてつ」を隔月に発行し、パンフレットを作成して各駅で配布し、さらに年4回7大紙に新聞広告を掲載し、新聞と連動して大手民鉄の駅や車内にポスターを掲出して鉄道に対する理解を深めていただいている。マナー改善も呼びかけ、駅や車内のポスターで快適にご利用いただけるよう協力をお願いしている。

今後も民鉄業界発展のためと、お客様や関係者の期待に応えていくよう努力を続けていく所存である。

組織図



海運雑学ゼミナール 第94回

蚊の退治から始まった パナマ運河建設計画

バルボアが、現在のパナマ運河の数マイル南東の小さな丘から太平洋を望見したのは1513年。以来、数世紀にわたりパナマ地峡を越える運河の建設は人々の見果てぬ夢となった。困難な夢の実現に最初に着手したのは1869年にスエズ運河建設に成功したフランスの企業だった。

しかし1882年に始まったプロジェクトは、多くの苦難の果てに挫折する。最大の原因は黄熱病、マラリアなど熱帯特有の伝染病だった。当時はワクチンも特効薬もなく、7年の工事期間中、伝染病による死者は22,000人にも上った。

1902年、この企業から権利を買い取り、再び運河建設に乗り出したのはアメリカだった。

ちょうどこの頃、伝染病医学の分野で、マラリアと黄熱病が蚊によって媒介されることが解明された。これを知ったアメリカは、建設に着手するまでの2年半を、運河建設区域内での蚊

の撲滅と衛生施設の整備に費やす。

蚊の発生する池や水溜まりはすべて浚い、湖にはオイルを撒いて蚊の幼虫が呼吸できないように水面に膜をつくった。ジャングルは更地にし、建物の窓にはすべて防虫ネットを張り、水を溜めるあらゆる容器には蓋をした。

外部からくる列車に対しては徹底した検疫を行い、感染者の隔離と治療のための病院を建設し、上下水道を整備した。

この徹底した衛生作戦によって、1904年から1914年までの運河建設期間中の労働者の年平均死亡率は、同時期の米国内都市の平均死亡率さえ下回るものとなった。

こうして、1914年8月、大航海時代以来の人類の夢だったパナマ運河は開通する。

それは、膨大なダイナマイトと巨大な建設機械を動員した近代的な土木建設技術の勝利であると同時に、当時、急速に発展しつつあった伝染病医学の輝かしい勝利でもあった。

大航海時代に先駆けた 琉球王国の壮大な交易活動

大航海時代に先駆ける14～15世紀、琉球王国は東アジアの貿易の拠点として華々しい繁栄を謳歌していた。東は中国、南はフィリピン、ベトナム、タイ、北は九州や近畿地方、そして朝鮮半島に至る広大な地域を縦横に往来したその旺盛な活動の背景には、元を滅ぼして新たな王朝を築いた明の存在があった。

明は外国との国交・貿易に中国の伝統的なシステムである朝貢貿易という形態をとった。これは明へ朝貢を行う国とのみ貿易活動を行うというもので、朝貢国として認知されない国の船は中国の港に入港できない。ところが琉球は、明王朝成立直後の動乱期に、火薬原料の硫黄や軍馬を輸出したことから友好関係が生れ、朝貢



無断転載を禁じます。社団法人 日本船主協会©

国の中でも高いランクに位置づけられていた。

さらに明がとった海禁政策によって、中国の商人は海外に渡航することを禁じられた。こうして琉球王国は、東アジアにおける対明貿易をほぼ独占するようになったのである。

琉球の貿易活動はこれにとどまらず、さらに東南アジアや日本・朝鮮を結ぶ中継貿易に発展。「舟楫を以って万国の津梁となし、異産至宝は十方刹に充滿せり（舟を操って世界の架け橋となり、国中に諸外国の至宝が満ち溢れている）」と自画自賛するほどの繁栄をもたらした。

この壮大な大交易時代は、16世紀以降のスペイン・ポルトガルの進出や明の弱体化、そして17世紀初頭の島津氏の侵入によって終わる。しかし大航海時代に先駆けた南海の王国・琉球の栄光の時代は、海の道を通じた交易活動が、国土や人口に関わりなく、一国の経済発展にいか

黒船来航前にスタートした 薩摩藩の蒸気船建造計画

黒船来航は、まさに「太平の眠りを覚ます」大事件だった。しかしこれはあくまで大衆レベルの話。幕府は、オランダ商館などからペリー来航の情報を得ており、問題は、いつどこへやってくるか、どう対処するかという点だった。

薩摩をはじめとする諸藩も、琉球や日本近海に外国船が頻繁に来航していることを知っており、これに対抗するため、洋式軍艦による西欧並みの海軍整備が焦眉の課題となっていた。

このため幕府は嘉永2年（1849）に、小型の洋式帆船「蒼隼丸」を完成し、さらに黒船来航の翌年の嘉永7年（1854）には日本最初的大型洋式軍艦「鳳凰丸」を竣工する。薩摩藩も、安政元年（1854）に大型洋式軍艦「昇平丸」を竣工、水戸藩も前後して「旭日丸」を竣工した。



この一連の洋式軍艦建造で注目すべき点は、いずれも外国からの技術指導なしに、いわば独学で造り上げたことだ。これらの船についての後世の技術的評価は必ずしも高くないが、当時としては十分実用に耐えるものだったようだ。

しかしそれ以上に驚くべきことは、ペリー来航に先立つ嘉永4年（1851）、すでに薩摩藩主島津斉彬によって蒸気機関の製作が開始されていたことだ。翻訳書だけを頼りに試行錯誤を重ねたため、完成は黒船来航後の安政2年になるが、この蒸気機関を搭載した小型船「雲行丸」は、同年8月、薩摩藩邸のあった田町の海で、みごと試運転に成功する。

鎖国時代といえども、幕府や諸藩は、オランダなどを通じて、西欧諸国のさまざまな情報を吸収していた。開国前の日本の知識層の技術・文化水準が、国際レベルからみても、決して低いものではなかったことを、これらの技術的成果は雄弁に物語っている。

London便り



英国王室用ヨット「ブリタニア」号は、昨年12月11日最後の航海を終えポーツマス港にて退役しました。ヴィクトリア アンド アルバート号の代替船として1952年に建造が開始され1954年に完成して以来、43年と334日にわたりロイヤル・ヨットとして就役し、その間108万7,639マイルにわたる航海をしました。これは地球を50回以上も周航したことになります。英連邦のすべての国々は言うに及ばず世界各地を訪れ、公式訪問した港の数はおよそ1,000港と言われていますが、日本には昨年5～6月に香港返還の式典に参加の折に最初にして最後の訪問をし、東京、名古屋そして神戸に寄港しました。寄港地ではそれぞれレセプションを行いましたので、本船を見学する機会のあった幸運な方もいらっしゃるでしょう。

「ブリタニア」号はヨットと言ってももちろん帆を張ったいわゆるヨットではなく、全長126m、総トン数5,862トン、そして12,000軸馬力のタービンを持ち、最高22.5ノットを出すことのできる堂々たる外洋船です。本船は英国海軍に所属し、21人の士官と256人の水兵達はもちろん海軍から選抜されますが、船自体は商船と同じく船舶検査を受検し、ロイズ船級を保持しています。女王を始め王室関係者の公式／非公式の行事に使用されるのが本船の目的で、昨年亡くなったダイアナ妃とチャールズ皇太子の新婚旅行に使われたのも本船ですが、かつての日本の産業見本市船「新さくら丸」のように英国の見本市船としての役割も担っており、世界各国における英国関係行事に参加し、多くの商業契約が本船上で締結されたといえます。戦時には病院船として就航することとなり、最大235人の患者を収容できたとのことです。しかし本船は特殊な重油を使用するため、フォークランド紛争の時は戦地に赴くには専用の燃料タンカーを随伴する必要があったことから、残念ながら国内で待機しました。その時の教訓を生かし、その後通常の重油を使用できるように改装されました。また、平時／戦時を問わず水路測量船としての機能も持っていました。

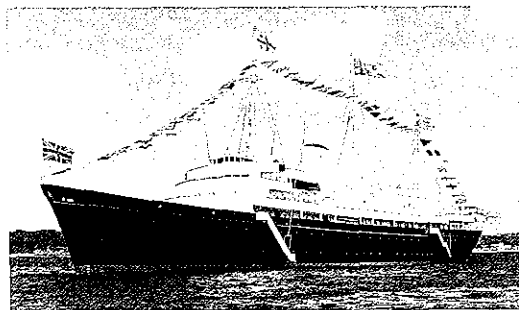
当事務局の英人スタッフであるマックナイト大佐は1983年から85年の2年間「ブリタニア」号の副長

として勤務した経験がありますが、それは海軍時代の最も輝かしい思い出であると常々言っております。彼はその時の貢献により、女王陛下手ずからLVO (LIEUTENANT, THE ROYAL VICTORIAN ORDER) なる勲章を授けられております。この勲章は女王が女王および王室に対する特別な貢献に対する感謝の気持ちとして授ける私的な勲章とことです。この「ブリタニア」号の同窓会は極めて活発で機会あるごとに会合や会食を行っており、女王の夫君であるフィリップ殿下も参加され、親密な関係のリユニオンとのことでした。

昨年12月の本船退役時の式典には女王陛下をお迎えし、こちらで言うところの5コースからなる盛大な晩餐会が開催されました。「ブリタニア」号が退役することで淋しさを隠しきれなかった女王も、公式訪問には必ず乗船する海軍軍楽隊の勇ましいマーチや懐かしい歌の数々に（プログラムには懐かしい“CAPSTAN AND WINDLASS”等も載ってありました）やっと顔をほころばせ、出席者と歓談されたとのことでした。本船は退役後マンチェスターもしくはエディンバラに係留保存され、一般に公開されることとなるようです。

「ブリタニア」号の代船建造については、昨年5月までの保守党政権は前向きの姿勢で一旦は具体的な予算まで発表されましたが（もっとも予算が少なすぎ浮かぶ宮殿ならぬ浮かぶ長屋程度しか建造できないなどの批判がありました）、労働党政権になってからは、建造費はともかくその莫大な維持費（年間約1,000万ポンド＝約22億円かかると言います）や昨今の王室の在り方に対する強い批判などを背景に最終的には建造を断念しました。また一つ英国海軍／海運の象徴がなくなり、輝かしい伝統の衰退がさらに加速すると言う人もありますが、私の見るところ「ブリタニア」号や英国籍の商船が少なくなっても海運のソフトの中心としての英国は衰退どころかいいよ強化されるように思われます。

（欧州地区事務局長 赤塚宏一）





12月

1日 アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全委員会第4回中間会合がタイで開催され、バルクキャリアの安全問題や国際安全管理 (ISM) コード等について審議を行った。
(P.20海運ニュース2参照)

◎ 第3回次期海上システム開発推進協議会が開催され、次期 Sea-NACCS (海上貨物通関情報処理システム) の対象業務の詳細仕様等が確定された。

◎ 日本郵船、ハパクロイド、P&O ネドロイドは、「グランド・アライアンス」体制を改組し、新たに OOCL と MISC を加えた5社で新アライアンスを結成することで11月28日に基本協定に正式調印したと発表した。

4日 政府の行政改革委員会規制緩和委員会では、港湾運送における事業免許制・料金認可制を需給調整規制を廃止した許可制、届け出制にそれぞれ改めること等を盛り込んだ最終報告書をまとめ、本委員会に提出した。

◎ 海事振興連盟は、1997年度通常総会を開催し、予算・事業計画の決定に加え、「外航海運業の国際競争力強化のための諸施策の実現」など9項目からなる決議を採択した。

12日 「外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律 (対抗立法)」の一部を改正する法律が、参議院本会議で可決、成立した。同法は19日に公布され、即日施行された。(P.7 SHIPPING フラッシュ3参照)

◎ IMO の第42回防火小委員会が8日からロンドンで開催され、海上人命安全 (SOLAS) 条約の改正等が検討された。

◎ 運輸技術審議会が開催され、同審議会の下部組織である流出油防除体制総合検討委員会が取りまとめた検討概要をもとに審議を行い、「今後の油防除体制のあり方について」の最終報告を取りまとめた。

16日 自民党は平成10年度の税制改正大綱を発表した。それによると、海運関係税制では、二重構造タンカーの特別償却制度の対象拡大 (外航船舶) および国際船舶の登録免許税の軽減措置を現行内容で延長すること等が決定された。

(P.2 SHIPPING フラッシュ1参照)

25日 平成10年度政府予算案が閣議で決定した。海運関係では、若年船員養成プロジェクト8,600万円のほか、「物流基盤整備」枠全体として財政投融资450億円等とされた。

(P.2 SHIPPING フラッシュ1参照)

船協だより



陳情書・要望書 (12月)

宛先：運輸大臣

件名：船舶特別償却制度の存続について

要旨：平成10年度税制改正において、船舶の特別償却制度は適用期限前にもかかわらず廃止するとの整理案が出されたため、同制度の存続を求める陳情書を提出した。

海運関係の公布法令 (12月)

- ㊦ 船員に関する中小企業退職金共済法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第72号、平成9年12月3日公布、平成10年4月1日施行)
- ㊦ 船員職業安定法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第73号、平成9年12月3日公布、平成9年12月3日施行)
- ㊦ 貨物流通事業者の氏名の変更の届出等の一本化した提出の手続を定める省令の一部を改正する省令
(運輸省令第77号、平成9年12月15日公布、平成10年1月1日施行)
- ㊦ 船員法施行規則等の一部を改正する省令
(運輸省令第78号、平成9年12月15日公布、平成10年1月1日施行)

- ㊦ 貨物運送取扱事業等報告規則の一部を改正する省令
(運輸省令第79号、平成9年12月15日公布、平成10年1月1日施行)
- ㊦ 海上運送法施行規則等の一部を改正する省令
(運輸省令第82号、平成9年12月15日公布、平成10年1月1日施行)
- ㊦ 船舶法施行細則等の一部を改正する省令
(運輸省令第83号、平成9年12月15日公布、平成10年1月1日施行)
- ㊦ 港湾法施行規則及び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84号、平成9年12月15日公布、平成10年1月1日施行)
- ㊦ 水路業務法施行規則等の一部を改正する省令
(運輸省令第86号、平成9年12月15日公布、平成10年1月1日施行)

国際会議の開催予定 (2月)

IMO 第3回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会 (DSC)
2月9日～13日 ロンドン
アジア船主フォーラム (ASF) 船舶解撤委員会 第1回中間会合
2月23日 台北
IMO 第3回無線通信・捜索救助小委員会 (COMSAR)
2月23日～27日 ロンドン

当協会事務所移転についてのお知らせ

当協会事務所の入居している海運ビルは、平成9年9月～平成11年5月のスケジュールにて改修工事を行っております。

これに伴い当事務所を平成10年2月12日(木)から4月下旬(予定)まで、海運ビル2階および3階に移転します。移転日および移転期間中は会議開催場所等なにかとご不便をおかけすることとなりますが、何卒ご了承の程お願い申し上げます。また、移転期間中における電話番号等については変更がないことを申し添えます。

なお、ご参考までに5・6階に入居している他の団体についても下記のとおり移転することとなっておりますのでご案内致します。

	現在位置	移 転 先
当協会総務部	海運ビル5階	→ 海運ビル3階
総務部広報室		
企画調整部		
関運業務部		
海運業務部		
船員対策室	" 6階	→ " 2階
輸入貨物輸送協議会		

	現在位置	移 転 先
海事振興連盟	海運ビル5階	→ 海運ビル3階
日本外航客船協会	" 5階	→ " 7階
日本タンカー協会	" 6階	→ " 3階
海事記者クラブ	" 6階	→ " 8階
くろしお会		

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12月	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
9	4,424	3,358	1,065	14.2	8.4
10	4,647	3,544	1,102	17.3	1.3
11	4,225	3,162	1,062	6.5	▲ 4.1

(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)

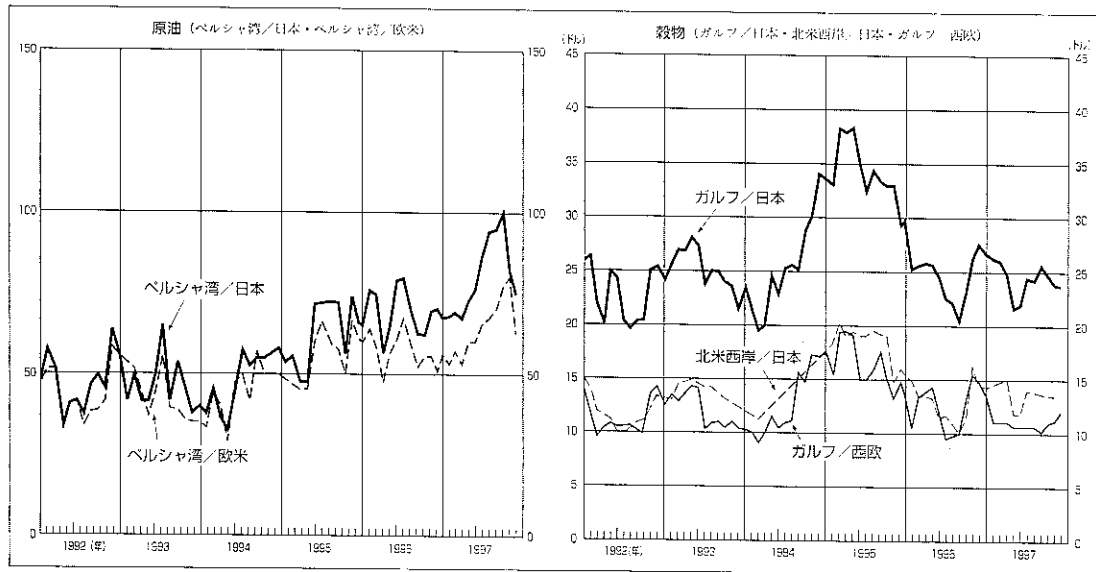
年 月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1997年1月	118.02	115.35	122.00
2	123.01	120.78	124.68
3	122.64	120.15	124.38
4	125.51	122.60	126.90
5	118.99	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
10	121.06	119.95	122.20
11	125.27	121.63	127.70
12	129.47	127.00	131.25

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)									
				穀 物	石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period	
年次													
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		195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240
1997	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
	10	19,759	0	19,759	4,751	7,354	6,306	198	430	602	118	17,717	3,840
	11	18,055	79	17,976	4,523	6,174	5,941	126	482	650	80	11,408	1,677
	12	17,005	480	16,525	2,931	6,131	6,707	58	309	341	48	10,804	2,438

(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	100.00	89.00	50.00	42.50	55.00	43.75	77.50	70.00
11	73.00	52.50	69.00	58.75	82.00	75.00	62.25	45.00	55.00	50.00	80.00	65.00
12	68.25	60.00	69.50	60.00	75.00	49.50	60.00	—	50.50	47.50	62.50	42.50

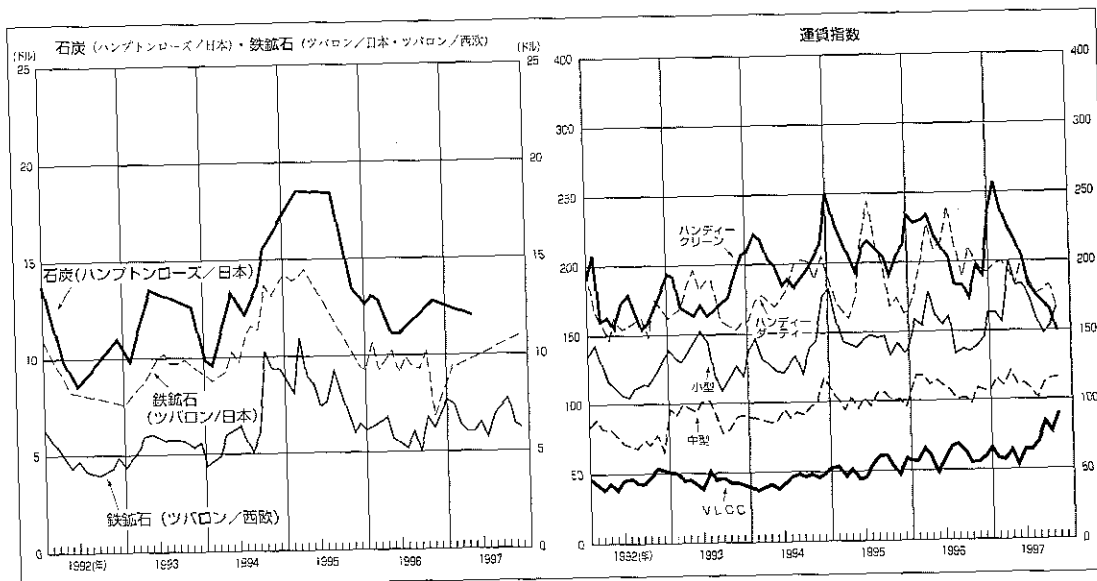
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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	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	24.60	21.70	11.85	11.30	13.50	12.60	13.25	8.00	11.00	9.50
11	26.25	22.75	23.75	19.00	16.25	14.25	13.25	12.25	15.35	9.50	11.30	10.00
12	27.50	24.00	23.50	19.75	14.50	14.25	—	—	14.90	13.65	12.00	9.80

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

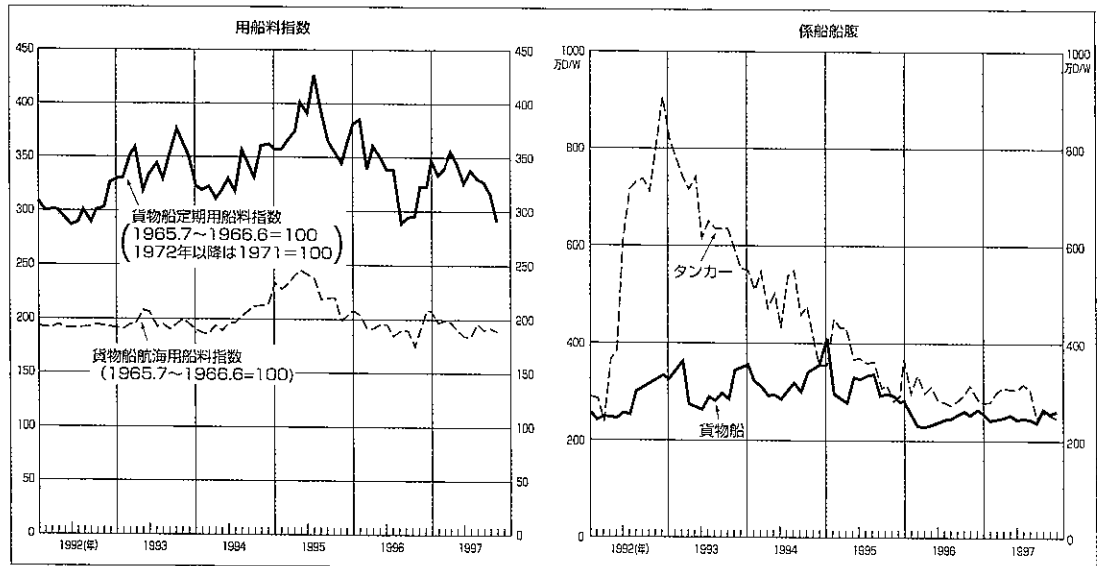
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	12.50	—	—	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15	7.50	6.17
2	13.00	12.95	—	—	11.00	—	9.50	—	6.50	5.65	7.35	6.00
3	12.75	—	—	—	9.00	—	9.50	—	—	—	6.30	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.80	6.25	6.10	5.65
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	—	7.70	—
11	12.75	—	—	—	6.75	—	—	—	6.25	—	6.30	—
12	—	—	—	—	—	—	11.00	7.80	—	—	6.15	—

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

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(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タンカー運賃はロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987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) 以上の 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: 15万1000トン (15万トン) 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

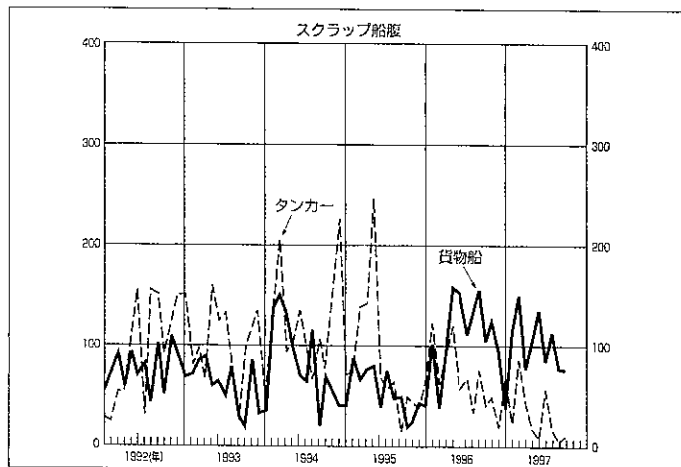
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1992	1993	1994	1995	1996	1997
1	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	209.0	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3	347.0
2	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0	197.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6	332.0
3	195.0	191.0	185.0	229.0	192.0	199.0	320.0	327.0	324.0	366.0	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	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	190.0	293.0	328.0	349.0	364.0	293.0	327.0
10	191.0	188.0	212.0	221.0	176.0	191.0	301.0	351.0	333.0	355.0	294.0	316.0
11	193.0	196.0	212.0	198.0	188.0	189.0	289.0	372.0	363.0	344.2	323.0	290.0
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	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	265	2,252	2,555	58	1,543	2,532
12	272	2,142	2,724	64	1,627	2,860	238	2,087	2,626	53	1,705	2,856	269	2,254	2,596	59	1,450	2,464

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



10. スクラップ船腹量の推移

月次	1995						1996						1997					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	28	329	459	10	390	769	34	240	353	12	328	631	28	274	383	8	337	664
2	40	594	968	7	382	798	28	564	1,014	11	620	1,211	50	720	1,138	12	119	222
3	51	426	602	11	643	1,313	23	241	368	9	329	619	81	955	1,507	24	452	855
4	27	433	751	11	700	1,392	50	577	941	15	477	903	30	488	764	9	207	418
5	42	458	792	18	1,232	2,473	44	922	1,592	18	638	1,207	41	674	1,032	4	93	180
6	21	219	352	8	362	694	46	586	1,537	7	274	568	70	849	1,352	10	58	78
7	31	498	730	13	290	532	41	722	1,174	12	328	646	46	517	829	11	311	568
8	36	318	408	12	331	651	39	786	1,312	4	145	290	46	695	1,113	4	97	172
9	21	274	410	4	66	124	64	1,012	1,565	12	402	789	42	533	766	6	25	43
10	22	131	143	8	244	491	44	654	1,064	4	179	356	56	594	756	8	60	102
11	27	165	200	6	223	420	59	863	1,259	8	237	461						
12	28	223	364	9	202	340	48	664	987	8	107	199						
計	374	4,068	6,179	117	5,065	9,997	520	7,831	13,166	120	4,064	7,880						

(注) ①ブレーメン海運経済研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③乾貨物船は兼用船、撒積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。④タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

「海運統計」欄の各種資料の掲載は下記のとおりとなっています。

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

・○印の10項目については毎月掲載、その他の項目は適宜掲載している。

新たな年を迎え、海運界が安定した成長を遂げられるような一年にしたい、という気持ちを新たにしたい。そのために、海運界に身をおく一員として、微力ながら努力する所存である。

新年は自分の故郷である広島で過ごした。年が明けて近くの厳島神社に詣で、新年の祈願を行った。毎年恒例の行事ではあるが、初詣がすまないとは何となく落ち着いた。

同様に自分の所属する社内の調査グループのチームに関しても所信を掲げた。この一年も、調査担当として経営判断の材料を提供するべく、経営・営業のニーズと密接に繋がり、経営・営業活動に役に立つ調査活動を行っていききたい。

調査活動は、それ自体独自の活動として営業活動と切り離されているのではなく、営業活動のための情報や判断材料を提供することがその重要な使命の一つである。私たちを取り巻く現状を認識し、

編集後記

その中で追求すべき価値と方向性とはを判断し、その価値の実現のための実践を行う材料を提供していきたい。

また本年は特に、調査の継続ということに関しても留意したいと思う。継続という意味では二つの観点がある。一つは継続したテーマを追いかけていくこと、もう一つは調査のアフターケアを行うことである。

一つ目の意味においては、調査事項として時事的な問題を取り上げることも時に応じ必要ではあるが、その時々話題にはならなくとも、構造的な変化の緒を感じ取り、その流れを注視していけるような感性を持ち続けていきたい。

二つ目の意味では、何か一つの調査事項に関してレポートした後、その調査内容に関して見直す

ということは当然のことであり、どの研究機関でも行っていることではあるが、これが疎かになることがたまにある。特に何らかの予想を行った際には、その予想と現実の有り様を比べ、予想と異なる動きのある場合にはその原因を解明した後、その反省を基に次の予想作業を行うことをさらに徹底したい。「喉元すぎれば熱さを忘れる」ではないが、多くの作業の末の成果物を、作業が終わった開放感だけに終わらせず、そこから新たな調査を出発させたい。

もともと、これらの所信は来年新たな所信を掲げるまでの一過性のものではなく、継続した目標として努力することが一番大切かもしれない。

日本郵船株式会社
調査グループ
調査第一チームチーム長
和田 好夫

せんきょう 1月号 No. 450 (Vol. 38 No. 10)

発行◆平成10年1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

〒102-8603 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：反田海運㈱

(英文名) TANDA LINE & ENTERPRISE CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 反田邦彦

本社所在地：東京都千代田区丸の内2-3-2 郵船ビル

資本金：15百万円

設立年月日：1955年12月8日

従業員数：海上0名 陸上6名 計6名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	100%	100%
用船状況	遠洋・近海・沿海	5隻	150.632%	177.590%

主たる配船先：北米、豪州、南阿など

事業概要：当社は、昭和30年12月、長崎港内における石油製品の輸送ならびに販売を目的として設立されました。その後、曳船および近海部門を経験し49年に外航部門に進出しました。現在、船舶・運航管理は反田グループ全体で、国際基準に従い、総力を挙げて対応しています。

当協会会員は142社。
(平成10年1月現在)

会社名：株式会社商會

(英文名) TATSUMI SHOKAI CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 高森 昭

本社所在地：大阪市港区築港4-1-1

資本金：750百万円

創業年月日：1920年9月28日

従業員数：海上85名 陸上1,057名 計1,142名



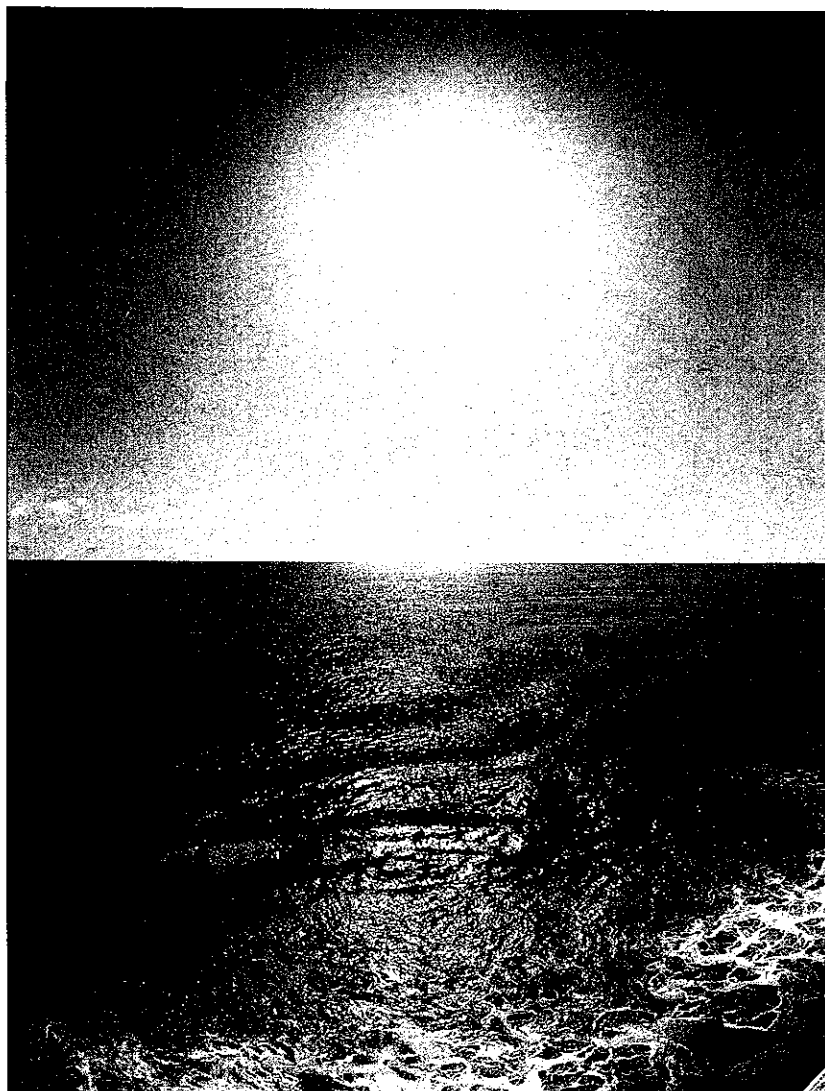
所有船状況	遠洋・近海・沿海	2隻	2,298%	5,499%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	95隻	83,340%	79,824%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、海上輸送をはじめ、陸上輸送、航空輸送ならびに港湾運送、倉庫、仲継作業など幅広い海・陸・空の輸送システムを確立、常に時代と物流を結ぶ接点を考え、その時代の最先端のサービスを目指しています。



船が支える日本の暮らし




The Japanese Shipowners' Association