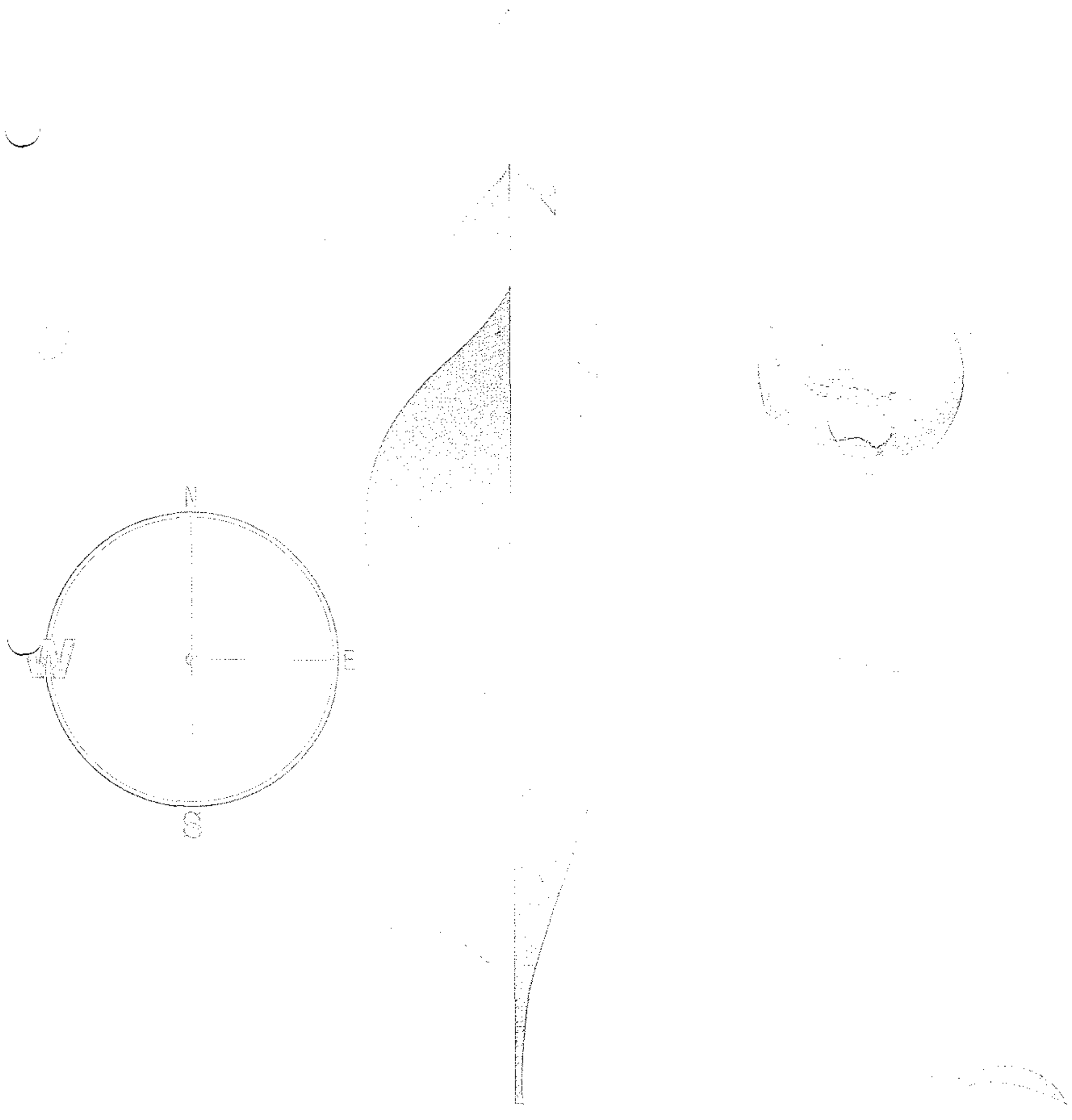
平成10年5月20日発行　毎月1回20日発行　No.454　昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1998 5



社団法人 日本船主協会

船協月報/1998年5月号 目次

◎**巻頭言**

海難事故ゼロへ安全運航の課題★日本船主協会副会長 昭和海運取締役社長●伏見清喜……—— 1

◎**シッピングフラッシュ**

1．国際船舶制度関連の施策の進捗状況を審議——— 2
　－海運造船合理化審議会海運対策部会の模様について－

2．米国外航海運改革法案(S. 414)、上院本会議を通過——— 5
　－審議の舞台は下院へ－

◎**特別欄**

サブスタンダード船排除に向けて　1——— 8

◎**特別欄**

平成10年度　海運講習会講演

「日本と世界」★毎日新聞社 東京経済部長●菊池哲郎——— 11

◎**海運ニュース**

1．海洋環境の保護に関する諸問題について——— 18
　－IMO 第41回海洋環境保護委員会 (MEPC) の模様－

2．船用燃料油規格の改善に向けた当協会の取り組みについて——— 21

3．海員春闘の模様……—— 25
　－1998年度労働協約改定交渉－

4．港湾春闘の模様——— 27
　－1998年度労働協約改定交渉－

◎ ***London* 便り**——— 30

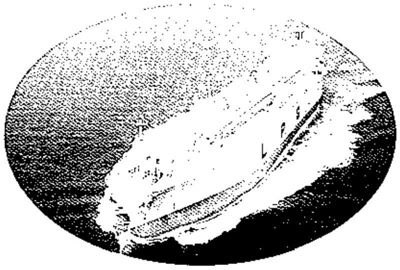
◎**海運雑学ゼミナール**★第98回……—— 32

◇日本コンテナ協会の解散に伴う
　ISO 関係業務の引き受けについて——— 34

◇タンカー輸送の総合的安全対策検討状況
　および結果……—— 36

✣海運日誌★4月——— 35　✣船協だより——…… 37

✣海運統計——…… 38　✣編集後記——— 44



LPG 船「FOUNTAIN RIVER」

巻頭言

海難事故ゼロへ 安全運航の課題

日本船主協会副会長
昭和海運取締役社長
伏見清喜

海運の歴史は、"海難事故との戦いの歴史"とも言えるのではないでしょうか。

船舶が交通・運輸の手段として広く社会に供され、初めてお客様から貴重な生命や財産を預かるようになってから今日まで、それらを安全確実に届けることこそが、我々の変わらぬ最大の使命となっております。

大きなリスクを背負いながら、星と凪を頼りに未精測の荒海に乗り出した時代を経て、動力としての主機関を搭載した大型鋼船の出現と、その後の技術革新により、海難事故の減少は顕著になりましたが、ご承知のように近年、その減少傾向が鈍化あるいは横這いを示すようになりました。

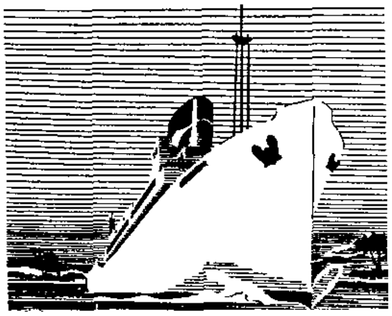
これらのことは、すでにIMO（国際海事機関）の分析によっても、今日の海難事故の約80%がヒューマンエラーに基づくもので、ハード面の不備によるものを遥かに上回るようになったと報告されています。

こうした結果にも示されるように、従来のハード面からのアプローチにより、安全対策の所期の目的はほぼ達成され、これから先は、ヒューマンエラーという不確定なソフトの分野に踏み込まなければ、海難事故ゼロ実現への道は開かれないということになります。

こうした背景の中で、平成9年度中に東京湾で連続して発生した大型船の事故やニアミスが、いずれもヒューマンエラーに起因するものであったことから、これらをきっかけに日本船主協会において本格的な安全運航対策の検討が開始されております。その中でも、ヒューマンエラー事故の具体的な防止策として特に着目されるのが、船橋における操船機能の向上と安全かつ効率的運航を目的としたBRM（BRIDGE RESOURCE MANAGEMENT）訓練の導入です。そしてまた、7月1日の発効を間近に控えて、会員各位のISMコード取得促進を始めとする安全方針についても打ち出されておりますが、こうした動きは記憶に新しいところです。

国際船舶制度の実現が待たれる今日、高い海技力と安全意識を備えた日本人キーマンの確保が更に重要性を増す一方で、その確保と育成には多大な年月と費用負担を覚悟しなければなりませんが、これもまた直面する厳しい市場原理・経済原則の中で、日本海運が安全運航を武器とし、国際競争力を強化させていくための大きな課題であろうと考えます。

シッピングフラッシュ



1. 国際船舶制度関連の施策の進捗状況を審議

－海運造船合理化審議会海運対策部会の模様について－

海運造船合理化審議会は、平成10年4月14日に海運対策部会を開催し、平成9年5月に取りまとめられた報告書『新たな経済環境に対応した外航海運のあり方』に基づく施策の進捗状況について運輸省からの報告をもとに審議を行った。

同報告書には、企業の自主的努力を第一義とした上で、関係者が協力して講ずべき施策として、国際船舶における日本人船長・機関長2名配乗体制の実施、若年船員を対象とした実践的教育訓練スキームの確立の施策等が盛り込まれており、特にこの2点の具体化についてSECOJ国際船舶推進調査委員会の下部機構として設けられた検討会でこれまで11回にわたり検討が行われてきた。

当協会は、同報告にある施策の中でも、日本籍船の減少に歯止めをかけるという政策目的を達成するには真に国際競争力ある国際船舶制度の確立が必要であり、とりわけ日本人船長および機関長の2名配乗による混乗体制の実現を最重点項目として主張してきた。その結果、平成10年2月開催の海上安全船員教育審議会の答申を経て、2名配乗体制への移行を可能とする外国人資格受有者の承認制度を含む船舶職員法改正法案が今国会で成立する見込みとなっている。今回の海造審同部会において当協会は、国際船舶における2名配乗体制が法的に可能となってもFOCと比べて純粋な経済性では劣ることは否定できないとして、外国人船員の円滑な配乗が可能となるような実用的な承認制度の重要性と日本籍船であるゆえの高コスト要因（規制・税制面でのデメリット）の是正について問題提起を行った。

また、海造審報告の施策である若年船員養成プロジェクト（予算8,600万円）は平成10年10月にスタートすることとなっており、教育訓練ス

キームに対する船社協力のあり方については、当協会は政策委員会を中心に検討し、雇用や採用につながらないこと、運営にあたっての資金負担を伴わないこと等を基本に、乗船研修機会の提供（それに付随する経費を含む）というかたちで協力するとの方針を決定しており、海造審席上でも海運業界として応分の協力を行うこととする旨を述べた。なお、同スキームについては、訓練生の身分、待遇、訓練委託契約の内容等について、SECOJ 検討会で引き続き詳細の検討が行われている。

一方、全日本海員組合は、昨年の海造審報告以降のこれら問題の検討にあたり、国際船舶制度は、①国際船舶特別税制、②日本人船員特別税制、③国家負担措置、④国際船舶に配乗される日本人船員、⑤外国人船員対策、⑥その他の施策、の6項目のパッケージで、国際競争力を確保することにより、日本人船員と日本籍船の減少に歯止めをかけることが目的であるとの主張を一貫して続け、２名配乗体制を具体的に進めていく場合には、制度の公正な運用を図るために組合が参加する公的機関でのチェック体制の確立を求めてきた。また、外国人承認船員の配乗に関しては、船長・機関長以外の職務に限定するとともに、対象船舶を国際船舶に限定することについて、強い主張を行っている。以上のような考え方を背景に同組合からは、海造審において日本人船員の確保育成の観点からの国際船舶制度の充実や承認制度の運用のあり方等について意見・要望があった。

運輸省当局からは、当協会要望の承認制度の円滑な実施について前向きな答弁があるとともに、その他の諸施策については今後 SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会において検討の上、当部会に必要に応じ報告するとの説明があった。

当協会としては早期かつ円滑に日本人２名体制が可能とならなければ日本籍船の減少に歯止めがかかるのは困難な状況となり、国際船舶制度そのものが画餅に帰すことになるものと認識している。このため、当協会は国際競争に耐えうる国際船舶とするための第一の課題として、実用的な外国人船員承認制度が実現するよう、引き続き全力をあげて取り組んでいくこととしている。

【資料１】

海造審海運対策部会における当協会河村会長発言要旨

昨年５月の海造審の報告に盛り込まれた国際船舶における原則日本人船機長２名配乗体制が、船舶職員法改正によって法的な裏付けを得て推進されることとなり、その成立が待たれるところである。ここに至るまでの運輸省をはじめ関係者のご尽力に厚く感謝する。教育訓練スキームについても、船社として応分の協力ができるようにしたいと考えている。

国際船舶制度が経済的に魅力あるものとならなければ、日本籍船は減少し、その歯止めがかからない。国際船舶の競争力は国際的なマーケットの中で耐えうるものでなければばならない。今回の施策によって２名配乗体制が可能となっても、純粋な経済性比較においては依然 FOC 船よりも劣っていることは否定できない。

とりわけ重要と考えるのは承認制度の問題で

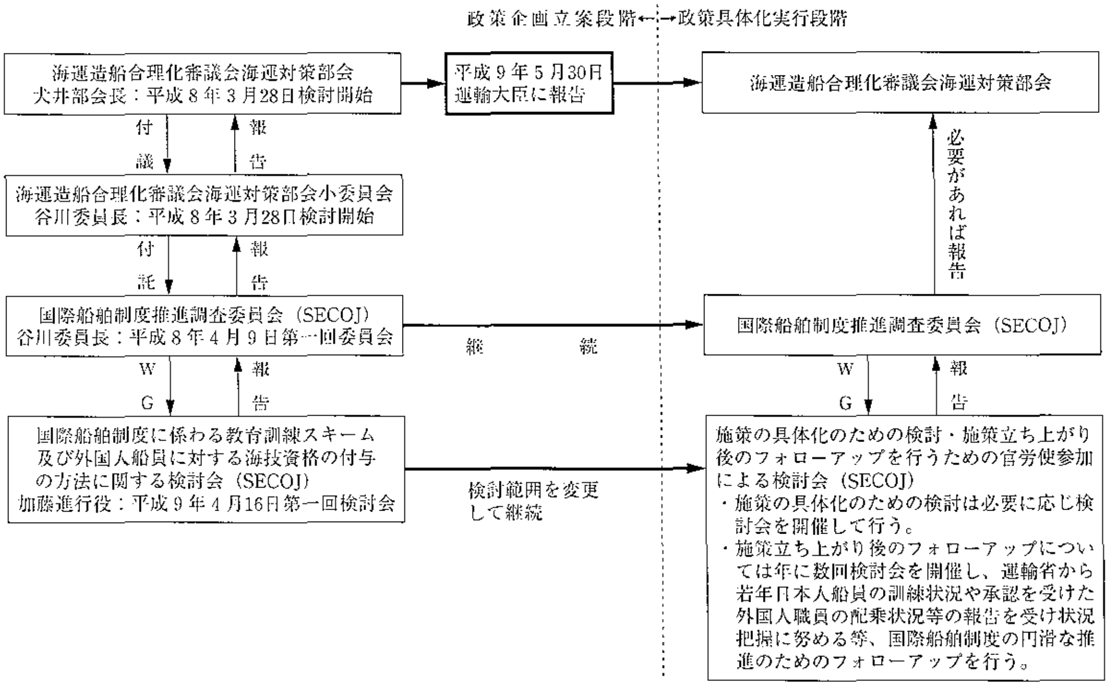
あり、実用的な方法で円滑に外国人船員が配乗できるようにならなければ、国際船舶は有効に運航できないこととなり、折角、法改正を行っても国際船舶制度が絵に描いた餅となってしまう。この点を強く危惧する。

また、外国人船員の配乗に関しては、船舶職員法だけでなく、電波法上等の問題なども今後解決する必要があるので、その点についてもご

【資料2】　平成9年5月海造審報告の施策とその後の措置・検討状況

	平成9年5月海造審報告	措置および検討状況等
船舶税制	特別償却及び圧縮記帳制度は海運政策の重要な柱。 また、登録免許税、固定資産税の特例措置の拡充を推進。	船舶特償は平成10年度税制改正で廃止論議起こるが、存続（平成10年度末が適用期限）。 国際船舶に対する税制措置 ・登録免許税の軽減措置（4／1000→1／1000）を平成11年度末まで適用期限を延長 ・固定資産税の軽減（1／10→1／15）平成13年度分まで
船員税制	実現可能な方策についてさらに検討。	組合より検討を求める発言あるが、具体化には至らず。
日本人船員の確保・育成策	官労使が協力して、若年船員を対象とした実践的な教育訓練スキームを早期確立。	若年船員養成プロジェクトとして平成10年度予算で8,600万円（30名）。 SECOJ 検討会において、訓練生の身分、待遇、募集人員等、詳細事項を検討し、平成10年10月にスタートすべく準備中。
政策金融の充実	官民の役割分担に配慮しつつ、所要資金の確保、弾力的運用に努める。	FOC 船に対し、初の開銀融資行われる。（政策金融の対象としては、依然劣後扱い）
国際船舶の配乗体制、外国人船員の資格等	国際船舶にあっては、船長及び機関長は日本人であることが原則。また、船員の就労体制、養成期間を考慮すれば、それに応じた予備員、養成船員が必要。 国際船舶について、日本人船長・機関長2名配乗体制で運航できるよう、その他の職についての外国人船員に対する海技資格付与等の実施に向けて検討。	安教審答申に基づき、船舶職員法改正法案を国会へ提出。 運輸大臣は外国資格受有者の承認制度において船長および機関長は就業範囲に指定しないこととして運用。 承認制度については、SECOJ 検討会で具体化を検討中。 審査は、身体検査、乗船履歴のチェックの他、国内法の講習（時間数など未定）と海技知識についての口頭試問など。 なお、承認船員の配乗は行政指導により海外貸渡方式による国際船舶に限定。
その他	わが国外航海運の国際競争力の確保、高コスト構造の是正等の観点から、阻害要因を除外していくことが必要。	新たな規制緩和推進計画が閣議決定。当協会としてもさらなる規制緩和、撤廃を要望中。

【資料3】　施策の具体的検討・フォローアップ等の体制



当局の積極的ご支援を期待する。

さらに、国際競争上のコスト差を生じさせているさまざまな要因を排除するよう、日本籍船に課されているJG検査などのわが国特有の規制の撤廃や税制の改善についてもご検討願いたい。

船協としては、日本商船隊の国際競争力確保という所期の目的を達成するためにも、ただいま申し上げた問題について、今後も精力的に検討が行われ、実効ある施策が推進されていくことを期待する。

2．米国外航海運改革法案（S. 414）、上院本会議を通過

－審議の舞台は下院へ－

1998年4月21日、米議会上院本会議で1997年米国外航海運改革法案（Ocean Shipping Reform Act of 1997：S. 414）に関する審議／投票が行われ、無修正で可決された。同法案の骨子は下記のとおりである。今後の審議は下院へと移るが、S. 414の取り扱いを含め今後の日程は現時点（1998年4月末）では明らかにされていない。関係者の間では、今第105議会中に法案を成立させ、新海運法の早期施行を望んでいる声が強いものの、これに反対する意見もあり、1998年10月までの今会期中に法案成立となるか、今後の動きが注目される。

1．これまでの経緯

S.414の焦点である84年海運法改定の動きは、1995年1月、同国の有力荷主団体である全米産業運輸連盟（National Industrial Transport League：NITL）が改定案を発表して立法化の動きが表面化したことに始まる。その後、米国海運界の規制緩和促進の一貫として、NITLと米船社を中心に3年以上にわたり関係者間で議論されてきた。1995～96年に開催された第104議会では、上下院それぞれから法案が提出され審議が行われたが、特に下院版（H.R. 2149）にはサービス・コントラクト（S/C）を完全非公開とすること等現状と大幅に異なる内容が多く、関係者から強い反対の声があがり審議が難航したため、第104議会中の法案成立には至らなかった。

1997年1月、第105議会が開会し、同年3月には上院Hutchison議員よりOcean Shipping Reform Act of 1997（S.414）が提出され、担当委員会（運輸インフラ委員会）での公聴会後、同年5月には修正を加えたS.414が同委員会で可決された。しかし、その後もCENSA、NITLをはじめ関係者間で同法案に対する再修正案の調整が行われ、委員会可決から10カ月後の1998年3月にようやく最終法案が固まり、イースター休会前の4月3日、上院本会議に上程された。

2．上院本会議での審議模様

本会議への上程直前（4月3日）になり、Gorton議員からNVOCCはじめ中間業者保護のための一部修正案（内容は下記参照）が提出され、4月21日の本会議では、S.414とこのGorton修正案との2案に対する審議が行われた。

まず、Gorton案について取り上げられ、同修正案を無期限に棚上げ（table）する（つまり、同案を盛り込まない）ための動議に基づいて審議／投票が行われた。その結果、賛成72票、反対25票となり、この時点でGorton案は審議の対象から外された。

4月3日の本会議席上で、Gorton案が否決された場合は、S.414を全会一致で可決するとの合意がなされており、S.414はさらなる投票が行われることなく全会一致で可決された。

上院通過後、S.414は下院に送付された。

3．S.414の骨子

(1) 1984年海運法関係

① サービス・コントラクト（S/C）

・個別S/C認可。同盟が個別船社のS/C締結を制限することは禁止。

（＊現行84年海運法でも個別S/Cは認められていたが、各同盟の規約でこれを禁止していたため、事実上存在していなかった）

・個別S/C、協定S/CともにFMCに秘密扱をもって届出し、基本的条件の一部（仕出／仕向地の港湾名区域、品目、最低貨物量、契約期間）のみ公示。それ以外の内容（内陸発着地、運賃、サービス契約等）は非公開。

・異なる顧客と同一の内容での契約交渉は禁止（従来のme-too権利は廃止）

② Independent Action（I/A）の事前通告期間の短縮（10日間から5日間）

③　船社間グループは米国陸上運送業界とInland rates/servicesについて交渉可能とする。

④　FMCの独立機関としての存続。

⑤　FMCへのタリフファイリング廃止。代わりにインターネット上での公示。

(2)　1920年商船法関係

第19条の一部改定（下線部追加）

Sec. 19運輸長官およびFMCによる法令作成の権限

FMCは、(中略) 外国の船主、運航者、代理店等による競争的手段、運賃設定その他の活動によって（中略）対外トレードにおける（米国）海運業に不利な状況が生み出されたとき、それを是正するための法令を作成することができる。

なお、同改定案については、商業海運活動への政府介入と米国にとっての外国船社（含む日本船社）への差別的条項となる恐れがあることから、当協会はこれまでもCENSA（欧州・日本船主協会評議会）を通じ反対の立場を表明してきた。

(3)　Gorton修正案関係（投票の結果否決された）

・NVOCC等中間業者へのS/C権限の拡大。（現行S. 414では船社とNVOCCとのS/Cは締結可能であるが、それに加え、NVOCCが運送人の立場として顧客（荷主）とも締結可能とするもの）

4．当協会コメントと想定される今後の影響

本問題が発生した1995年当初は、その改定案の内容が現行法と大幅に異なるものであったことから、当協会はじめ外国船社関係者は一貫して「現行84年海運法支持」という立場を取り、特に個別S/Cの完全非公開性については、将来の北米航路での競争激化を危惧しCENSAなどを通じ反対の立場を表明してきた。しかし、この3年の間に同法案の内容を先取りするかたちで個別S/Cに向けた流れができ上がってきている部分もあり、上院本会議への上程前の関係者間での妥協案作成の際には、今回採択された内容でコンセンサスが形成されていた状況にあった。

現行S. 414の内容は、関係者間でのギリギリの妥協案であり、もし、これ以上の変更に踏み込んだ内容が下院から提出された場合は、この微妙なバランスが崩れ、今議会中の法案成立は無理であろう、とする見方もある。

S. 414の支持者の中には、来年第106議会での再審議となった場合は、これまで維持されてきた外航カルテルへの独禁法適用除外が外される可能性もあるため、今の法案を成立させたほうがよいとする意見もある。

一方、商船法19条の改定については、現行法と実質的には変わらないとの見方もあるが、当協会としてはさらなる政府介入の促進であり、「運賃設定」という文言をわざわざ挿入しようとするのは何らかの意図があるに違いない、とし、今後もあらゆる機会を通じ、反対運動を行っていくこととしている。

特別欄

サブスタンダード船排除に向けて　1

世界的に地球環境問題への関心が高まりを見せているが、海運界は、古くからIMO（国際海事機関）を中心に条約を定め、国際的に統一された基準の下で、海難事故の防止と海洋環境の保全に取り組んできた。また、国際条約も最近では、船舶の構造等のハード面だけではなく、船員の資格や管理責任の明確化等のソフト面についても基準を作り事故の防止を目指している。しかしながら、管理が必ずしも充分ではない船舶やヒューマンエラーが原因とされる事故は後を絶っていない。船舶が国際基準を満たしているかどうかを監督するのは旗国政府の責任であるが、すべての国がその義務を果しているとは言えない。

このような状況に鑑み、船籍国の監督を補助するため、寄港国にも監督権限を認めるいわゆるPSC＝PORT STATE CONTROLが導入され、暫時強化されているが、国際基準を満たしていないいわゆるサブスタンダード船はなかなか排除されない現状にある。

このため、現在、OECD海運委員会では、海運業界だけに留まらず、関連業界をも巻き込んで、サブスタンダード船（海運）排除の方策樹立に向けて真摯な検討が行われている。さらに、欧州荷主協会は、独自に“Voluntary Code of Best Practice”＊の制度化を提案する等、サブスタンダード船排除の気運は一層高まっている。

海運業界だけに留まらず、関係者それぞれが可能な対策を講じる以外にサブスタンダード船を根絶することは不可能であるということではないか。

本誌では、サブスタンダード船排除に向けての取り組みについて今後3回にわたり取り上げることにした。本号においてはPSCの導入、次号においてはPSCの実施状況の現状等、さらに、次々号において海運業界としてどのような対応を行っているかについて探ってみたい。

＊　Voluntary Code of Best Practice：用船引き合いの段階で、船社より荷主に対し、本船の船級、P&Iカバー、船体の付保状況、マンニングの状況等に関する情報をMandatory Informationとして明示し、Charter Partyに含めるという提案。

1．PSCの導入

海難事故の防止と海洋環境の保全に向けて、IMO（国際海事機関）で採択された国際条約では、船舶の構造・設備等の技術的な基準だけではなく、船員の技能・資格等の資格要件も定められている。最近では、管理責任の明確化も定められており、ハード・ソフト両面から規制が強化されてきている。もちろんこれらの検査等は、船籍国（旗国）が当然負うべき義務である。しかし、管理の劣悪な船等による事故は、これらの規制強化にもかかわらず後を絶っていない。規制が強化された今日も依然としてサブスタンダード船は追放されずに市場に残っているということでもある。確かに、当該国に定期的に寄港しない三国間で配船されているような船舶は、検査時のみの寄港となるので、特に船員の資格要件を継続的に監督することは実際には困難なこともある。

このような場合等、船籍国による船舶検査を補う観点から生まれたのが、いわゆるPORT STATE CONTROL（PSC）である。すなわち、寄港する外国籍船に対し、船舶の設備や船員の資格等について、IMOやILOの各種条約（資料参照）で定められた基準を満たしているか否かの検査を、国際的なルールの下で寄港国が行うことを認めたものである。しかも、重大な欠陥が発見された場合には拘留や出港延期の処分を課すことができるようになったため、船籍国が充分に監督できない場合でもこれによって寄港国がこれを補助できるチェック体制が確立された。

さらに、1982年には、欧州地域において、14カ国（現在では、17カ国に拡大）の海事当局がPSCの地域協力に関する覚書（パリMOU：MEMORANDAM OF UNDERSTANDING）に署名を行い、統一的な方法・基準によって効果的にPSCが実施されることとなった。その後、IMO総会において、地域協力の推進が決議され、各地域で同様のMOU締結が活発になった。アジア太平洋地域においても、PSCの地域協力に関する覚書（東京MOU）が成立し、1994年から11カ国（現在では、15カ国に拡大）により実施されている。これによって、PSCは、サブスタンダード船の排除のためにはなくてはならない存在になっている。

なお、パリMOUと東京MOUは、本年3月、初めての閣僚級の会合を持ち、両地域間での連携強化についての閣僚宣言を採択した。今後、両者の密接な連携により、サブスタンダード船の排除が適切に進むことが期待される。

【資料】

寄港国による監督手続きを認めているIMOおよびILO条約一覧

1974 SOLAS（1974年の海上における人命の安全のための国際条約）

人命の安全を確保する手段として、主に船舶の構造および船舶に装備される基本的な安全設備（航海、防火、救命、無線設備等）に関する包括的な最低要件を定めている。

また、1994年には、新しく第Ⅸ章として船舶の運航に関して責任を有する者の管理責任を明確

化すること等を定めた国際安全管理（ISM）コードおよび第XI章として操作要件に係るポートステートコントロールを実施できること等を定めた改正SOLAS条約が採択された。

1973/78MARPOL（1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年議定書）

油（附属書Ｉ）、ばら積有害液体物質（附属書Ⅱ）、個品輸送される有害物質（附属書Ⅲ）、汚水（附属書Ⅳ：未発効）および廃物（附属書Ｖ）による汚染の防止を目的として国際基準を定めている。

その後、1992年には油タンカーに二重船殻構造等を義務付ける附属書Ｉの改正、1997年には船舶からの大気汚染防止に関する新しい附属書Ⅵの採択（未発効）が行われた。

1978 STCW（1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）

船員の船舶運航技術の未熟さに起因する海難事故を防止するため、船員についての技能、知識に関する国際基準を定めている。

また、1980年代後半より重大海難が相次ぎ、事故原因に係る人的要因（Human Error）の重要性が指摘されたため、15年ぶりに全面的な見直しが行われた結果、1995年に改正条約が採択された。

1969 TONNAGE（1969年の船舶のトン数の測度に関する国際条約）

船舶のトン数は、各種条約の適用に当たっての重要な基準となる他、トン税、入港料、水先料等の基準にもなっている。本条約は日本の批准により1982年７月18日に発効した。なお、現存船については12年間の適用猶予を経て、1994年７月18日から適用が開始された。

1966 LL（1966年の満載喫水線に関する国際条約）

1920年代に頻発した過載事故に対処するために1930年のLL条約が採択された。その後、船舶の大型化、新しい船種の出現、鋼製ハッチカバーの採用など船舶技術の発達に伴い1930LL条約を見直した1966年条約が採択された。

1972 COLREG（1972年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約）

海上における船舶の衝突を予防するために、互いの船舶が採るべき航法および灯火、形象物および音響信号に関する技術基準等を定めている。

ILO第147号条約（商船における最低基準に関する条約）

船内における人命の安全を確保するための安全基準（乗組員の能力、労働時間および配乗に関する基準を含む）、適当な社会保障措置および船内における労働条件と居住設備等に関して、関連するILO条約の基準と実質的に同等であることを確保するよう定めている。

特別欄

平成10年度　海運講習会講演
「日本と世界」

毎日新聞社 東京経済部長　菊池　哲郎

本稿は、平成10年３月30日に、当協会主催で海運ビルで開催された「平成10年度海運講習会」での講演をまとめたものです。

はじめに

日本という国は豊かになってきたはずだけれど、実際は貧しくなってきたのではないか、今、何か変だなという感じがする世の中になっている根源は何か、今日はそんな話をしてみたいと思います。

忘れられない「新入社員へのひとこと」

僕は1971年から毎日新聞の記者をしています。

少し前のことですが、IBM の椎名さんを囲んで新聞記者たちでお酒を飲んでいた。日経新聞の記者はまじめですので、「新入社員へひとことお言葉を下さい」って取材を始めた。椎名さんがその時言った言葉が忘れられないのですが、「その時点で一番人気ある会社に入る奴は、ろくな奴はいない。僕が入ったころ、IBM は何を作ってたか知ってるか。ひき肉機をつくってたんだぞ。そういう会社に私は勤めたんだ。その会社を好きだったからだ。それが今では世界一のコンピューター会社になったんだ」

入ったときの会社の姿と、入った後の変化で、全然違ってくる場合がありますからね。自分で会社の姿を作っていくという喜びを持つかもたないかが昔と今の差だなあ、と感じます。でき上がったものにぶらさがると、新しいものが生まれてこなくなる。今日の次は必ず明日が来る、今日まで死ななかったから明日も死なないだろうという証明されていないことをハナから信じてしまうことが今の日本の最大の欠陥のような気がします。

記者生活で見聞きした「船の話」

長いこと記者をしてあちこち訪ねて聞いた中から、皆さんに関係のある話をしましょう。

日本の高度成長を支えたのは、実は世界一安い原油だったのです。昭和30年から40年代、日本が使っていた石油は世界で一番安かったんですよ。買った値段はもちろん一緒ですが、日本はアラビアから巨大なタンカーで運んでくるから輸送費が安い。国防の観点がないから海岸に工場をならべたため、内陸輸送費がない。結果的に世界で一番安いエネルギーを使いつづけたのです。これが日本の高度成長の根源的な力になりました。資源がないから結果的に一番安く油を使えたんです。当時はこれは秘密にされて

いた。出光の店主さんに教えてもらいました。

僕は1990年から94年まで特派員でロンドンにいました。ロンドンの真ん中には、テムズ川が流れていて、川岸に“イモ”が建ってます、そう、IMO（国際海事機関）です。そこから船に乗っていくと、グリニッジにたどり着きます。カティーサーク号という船もあって王立公園になっていまして、小高い丘の上に天文台があります。ちょうど僕が行った時は設立300年記念で、グリニッジ天文台を一生かけて研究しているベッツさんという方にお話を伺いました。

大航海時代には、航海して珍しいものを買い込んで帰ってきて売ると、とんでもない巨額の収入になったのです。そこで皆競って探検に出かけたのですが、海の真ん中にでると、今、自分がどこにいるのか分からなくなるんですね。空は星だらけなんです。星の方が空より多いような空では全くわからないわけです。そこで、星がどのように動くかを調べていたのが、グリニッジ天文台。でも、星を見てどこにいるか計算するには今何時か分からないと駄目なんです。当時の振り子時計は船では使えないものでしたから、船の上で今何時かわかる時計を発明した人には600ポンドの賞金を出すことになりました。ジョン・ハリソンがお金欲しさに携帯時計を60年かけて作ったんです。ちょうどニュートンが活躍していた時代でしたが、ニュートンはできないとあきらめたのです。彼があきらめた時計を鍛冶屋のハリソンは作った。学問などちゃんと習っていないからできないという諦めも彼にはなかったのです。このハリソンの時計とグリニッジの星座表、この二つで初めて船が安全に航海できるようになって、おかげでイギリスが七つの海を制覇できたというわけです。

しかし、グリニッジが経度ゼロ度になったのはつい100年くらい前のことなんです。25カ国で投票やって、パリと競ったんですが、13票で勝った。天文台を作ってから、ここが世界の縦の線の起点だと認知されるまで、実に200年かかったんです。

保険のロイズもロンドン。船主が「船が沈んだら困るねえ。うまく帰ってきたら三倍返しにするから、帰ってこなかったらそのお金くれない？」「その話のった！」っていう風なコーヒー屋での話から近代保険の概念が生まれました。

昨日より今日が豊かになるとは限らない

さて、イギリスの北の方にヨーク、という街があります。アメリカのニューヨークはこの街の名前からきているんですよ。ヨークにはバイキング博物館があるんです。後ろ向きに動きだすトロッコに乗って、1000年ぐらい溯ると、その頃のヨークの街が作ってある。面白いことに、当時の臭いを充満させてあるんです。豚小屋みたいな臭いがするんで、お客さんが減ると心配した向きもありましたが、世界で唯一においを

再現した博物館です。

そこに4mほど地層が掘ってあるところがあって、2500年分の地層が見られるようになっています。最近の部分は、いろんなかけらが埋まっているんですが、そこから1000年分くらいは何にもなくて、その前のローマ時代には今と同じくらい、いろんなものが埋まっていました。つまり、ローマ時代は今と同じくらい豊かだったといえます。普通の人も5LDKの家に住んでいたんですよ、車は走っていなかったけれど、代わりに馬車が走っていたし、ファッションもピアスなど普通でシースルーなんかもあって結構進んでいた。

ローマの撤退の後、人類の文明は明らかに後退したんです、地層をみると今から150年から200年くらい前に復活してきて、ついちょっと前にローマのところにたどりついたのが分かる。

それでは、日本ではどうなのか。私たちが「戦後」と呼んでいる時代は、昨日より今日は豊かになるという大前提のもとに動いてきた時代ともいえます。そういう意味でずっと戦後であってほしいけれど、歴史を遡ると、文明は何度も進歩と後退を繰り返しているんです。実は、下向きの時に生きている人も結構多いんですよ。現代もそういう時代なのかもしれないけれども、後から見ないとはっきりしたことは分からない。でも、そういう見極めを持つかどうかで随分考え方が変わるんじゃないか、と思います。

もう一つ、例を挙げてみます。インダス文明のモヘンジョダロの遺跡は、5層になっています。栄えて、埋まって、栄えて、埋まってを5回繰り返しているのですが、掘り返してみると、一番下にあるのが一番立派なのです。明らかに5回、文明として後退して、最終的になくなってしまった。

日本だって、江戸時代は、今よりよかったかもしれない。今よりきっと心に余裕がありましたね。「蒸気船たった四はいで夜も眠れず」という川柳にそんな気分がよく出ています。政府は黒船がきて大変だ、と大騒ぎしていたときに、庶民は出掛けて行って黒船を見学し、「蒸気船」という名前のお茶にひっかけて川柳をよんでたわけですから。その心の余裕はなかなかなものです。

それに引き換え今はぎすぎすしていますね。ビックバンでも、外国の銀行に買われちゃったら大変だ、とかそういう心配をしています。江戸時代みたいにどうなるのかな、と眺めている余裕がない感じがして何だかさみしい、と思いますね。

規制緩和でバレた「役人の汚職」

現在日本が抱えている問題が何かというと、いろんなことがたくさんあるみたいに思うでしょう。例えば、少子化、高齢化、不景気、官僚腐敗、グローバリゼーション、とか。少子化だって一人でがんばってどうなるものでもないし、当の子供にしてみれば、人口が多くて大変な面もあるから、少ない方がかえって幸せかもしれない。高齢化も、実際元気な高齢者が多いし、年金にしたって、貰うつもりもないし、自分で稼ぐと思っていますから、特段問題視するようなものではないですね。

「景気が悪い」という意味そのものだって何だかわからないでしょう。景気なんて、悪くないと思えば悪くない。ここにいる皆さんはちゃんと勤められたわけですから景気なんて悪くないともいえるんですよ。

それでは、今の日本で一番の問題は何か。それは役人の汚職ですね。そもそも「ごっつぁん

行政」を産んだのは、規制社会です。つまり皆がうまくいくように役人があんばいするのが規制なんです。勝手なことをやると困る人が多いから、困る人が増えないようにするのが規制。でも、皆がうまくいくなんてことがあるわけがないから、皆が少しずつ我慢することになる。それがどんどん進んでいくと、すべてが規制の中に入って、規制されていないものはなくなってしまう。規制に慣れきってしまっているんです。

規制の中でどうやって自分だけうまくやろうかと思った途端、方法は一つしかない。役人にごちそうして、ちょっとだけこっちに回してよ、という以外にないんです。それをずっとやってきた。それがバブルで、あらゆるものの金額が増えた。料亭に行ったりすると一挙にマルが二つくらい増える。それが普通だ、あたりまえだとなると、もうちょっといいところに連れて行って、という具合になった。これではまずい、ということにご馳走する方もされる方も気付いていたんですが、おかしいという動きが出てきたのは、規制緩和、規制緩和と騒ぎだした3、4年くらい前からです。

今「ご馳走」がバレて官僚が捕まっていますが、こうなるのは、規制緩和の流れを始めたときにもう決まっていたんですね。

だから、ビッグバンをやると、3、4年後、捕まる人が出たり、潰れる会社が出ることももう決まっているんです。何か今までの基本的なところを変えようとすると、必ず3、4年後には思わぬ結果に結び付くんです。

グローバリゼーションは、ゴルバチョフの「アメリカみたいになりたい」から始まった

橋本総理が就任後、6つの改革を掲げましたね。国の借金を減らすという「財政改革」と、役人の数と介入内容が増えてどうしようもないから役所の再編成をするという「行政改革」と、日本の銀行を力強くしようという、いわゆるビッグバンの「金融システム改革」、それに「社会福祉改革」、「経済構造改革」、「教育制度改革」をやるということにしたんです。

この底流にあるのは、グローバリゼーション。つまり、日本だけうまいことやろうという風にはいかなくなってきたということです。

その原因を作ったのは、ゴルバチョフ。以前は「自分だけよければいい」という資本主義に対し、「皆がいい方がいい」という共産主義があった。共産主義は主張そのものは正しかったけれど、実際にはうまく行かなかった。次第に「いいものを作るより、悪くても安いものが皆に行き渡るように」という共産主義の生き方が嫌になって、「アメリカみたいになりたい」といったのがゴルバチョフだったわけです。

1989年から90年にかけて一挙にソ連がなくなってしまった。日本では、の一天気にも、「冷戦終結、世界はひとつ、グローバリゼーション万歳」というムードになっていました。

冷戦というのは、爆弾を落とす「熱戦」に対し、爆弾は落とさないけど常に戦争をやっているという状態です。これを「冷戦構造」と呼んでいましたね。この戦争に、ゴルバチョフは負けたんです。

冷戦を終わらせるために、時のレーガン大統領がついた「世紀のウソ」があります。レーガンは、人工衛星からレーザー光線でロシアを直接攻撃する大計画が軌道に乗ったと発表し、そのウソを本気にしたソ連は降参して、ついに共産主義を放棄したんですね。

共産主義世界がなくなってしまったのは、実

は大変なことです。世界中の二十何億という貧しい人達を抱えていた向こう側の世界がなくなったらどうなるか。浪費や贅沢をしない物質的に貧しい人口を共産主義社会が抱え込んでいたから、地球がなんとか持っていたんです。こちら側に住んでいるのは、いわば、お金はいくらあってもいい、すべて自分のものにすればいい、という人間で、石油も森林もわが物にしてきた。

冷戦が終結して、地球上の人間がこぞって、「わたしもアメリカみたいになりたい」といい始めた。これは大変なことです。例えば、中国で15億人が「ウナギの蒲焼きが食べたい」といった途端に、昔なら貧しかったから「食べるな」と言えたのが今ではそうは言えないから、日本にウナギの蒲焼きは来なくなってしまう。何もウナギに限った話ではなく、何でもそうなんです。豊かになりたい、と人が思った途端にものすごいエネルギーが出てきますから。

安いモノがあふれ、お金が余る時代に

冷戦で、東側と西側があった時代は、貧しさを向こう側に全部押しつけて、こちら側だけで精神的には違いますが物質的には豊かさを享受してきました。それが一緒になると、いろいろ限界が出てくる。地球の資源にも限界があるし、消費にも限界がある。今、生産だけが増えて、世界的な生産過剰になっています。欲しいと思えば、中国でも東南アジアでもどこでも安いモノが大量にできるから、インフレにはならないんです。これから二十億人が一生懸命働いて、そこから安いモノがやってくる時代がくる。当然、モノの値段が上がらなくなる。これがグローバリゼーションですね。

そうすると、お金が余ってきます。世界に出回っている一万円札を数えると44兆円くらいです。銀行の預金は札束ではなくても下ろせばすぐ使えるからお金といえるわけで、こういったものも足していくと500兆円くらいあります。それから、土地やゴールドも売ればお金になるから潜在的なお金といえますが、これを足すといくらになるのかは分かりません。日本だけでも分からないほどあるのに、アメリカにも、中国にもある、というわけで、今、世界中のお金はものすごい量になってしまっています。

昔だったら、モノが足りない場合は、いっぱいお金払ってやるから自分に売れ、ということで値段が上がっていったのですが、先程話したとおり、今はモノがいくらでもありますから、高いお金を出す必要がなくなって、お金が余っているのです。

余ったお金の使い道 ——アメリカの戦略の裏は？

余ったお金をどうやって使うか、というところで出てきたのが、市場主義・マネーマーケット、すなわち今アメリカがやっていることなんです。

今、ドルを乱発したアメリカが一番お金が余っています。別荘にしても、たくさん買っても余って仕方ないわけで、買うサービスやモノがなくなると、お金でお金を買うようになります。ドルで円や、マルク、タイのバーツなどを買うんです。こうして、世界中のお金を売ったり買ったりするマーケットの規模がここ7、8年で急激に拡大してきたのに、日本はぼんやりしていて、それに気が付かなかったんです。

その前まではジャパンマネーが世界を席巻して、世界中が日本のお金を借りないと仕事ができない状況でした。円でティファニーのビルを買ったり、ハワイのホテルを買ったり、ユーロ

トンネルの資金を貸したりしたのを覚えていますか。言ってみれば、日本はそのくらいしかできなかった。馬鹿なことに自分の国の土地の値段をあげて、それを買って、その土地が値下がりしたから、すっかりなくなってしまった。

その間にアメリカは、マネーマーケットの育成に力を注いでいたのです。お金でお金を買って儲けることにより、お金だけが生きていく世界を作っていく、ということを実現するための手段が、実は市場主義、情報公開、規制緩和なのです。アメリカはこれを世界中にじわじわ埋め込んで、大成功をおさめたんですね。目的を知らないで手段の部分だけ聞くと、いちいちもっともで、例えば、マーケットは自由でなければならない、規制は緩和しないといけない、資本は世界中自由に動いた方が皆が豊かになっていい、といわれればそりゃそうだ、と思うでしょう。そうやってアメリカはひとつずつ理論だてて育てていって、ドルの世界を築きました。いまアメリカは、お金でお金を買って、確実に資産を増やすシステムを作って、莫大なファンドを持っています。「アメリカの年金ファンド」というんでしょうか、十年後、二十年後にリタイアした時に、増やしたお金をもらってゆっくりしよう、そう考えているんですね。このお金の動きとして、一回は東南アジアが成長しましたね。でも、このまま生産を続けるとおかしなことになると思ったら、そのお金を引き上げて別なところにもっていく、そんな行動が日常的になりました。そのお金でアメリカは将来の原資稼ぎをやっているわけです。

モノの世界ではお金の世界とは関係なく、どんどんモノを作っています。一方、お金の世界では、お金がモノの世界に向かうとインフレを起こすだけでばかばかしいから、お金はお金だけの世界で動いていくというシステムができあがってしまった。こんなシステムは歴史上かつてなかったものです。だから、日本もビッグバンをやらざるを得ないんです。政策としてやっているのではなくて、お金の世界に日本の銀行も入っていかないと、円だけ全然増えないまま終わってしまうことになりますから。

現金は持ってるだけでは増えないからどこかに投資しないといけない、しかし投資してお金を回す先がもうドルの世界しかないんです。円では何にもできない、これは取り返しのつかない失敗です。どうしたらいいかはまだ決まっていないし、決める人もいない。

ドルの世界が崩れる日

僕の予想では、今、このアメリカが築いた世界はあと10年もすると壊れ始めると思うんです。お金でお金を操って、それを増やしてその利子だけで食べていこうという甘い考えは、1万人の人がそれをやるならいいけれど、何千万人もが自分だけ働かないでうまいことやろうとしたら、持たない。アメリカが、すなわちドルの世界が崩壊する時は世界の大破局でしょうね。ドルの世界が崩れた後の次の世界を作っていかなければいけなくなると思います。実はヨーロッパは何も言わないけれどそれを見越しているから、ドルに頼るのをやめるために、ユーロを20年かけて作ってきたんです。

中国は大きい国ですから、誰にも影響されることなくやっていけるからこんなことはどうでもいいんですが、日本は非常に困る。日本のお金の半分くらいはドルに換えてあるし、ドルにおんぶにだっこで来ているから、ドルがコケたら何にもなくなってしまいます。日本は戦略を立てないので随分損をしていて、システム的に

働けど働けど富はすべてアメリカにいってしまうんですね。

単純な話、日本で作っている自動車よりもっといい自動車に、アメリカでは失業中の人が借金して乗っている。その借金分は日本が貸しているんですよ。アメリカでは貧乏な人も含めてほとんどすべてが乗っているのに、日本では、車を持っている人がすべて国道に出ると、ほとんど車間距離が残らない、そんなどうしようもない状況に文句も言わずに甘んじる教育を受けてきたのです。

これからは、アメリカだけに頼るのではなく、ダブルスタンダード、トリプルスタンダードを考える時代です。こういうことが考えられる人を日本の政治家として育てないといけないですね。皆さんも世界はどっちを向いて歩いているか、それを意識して日々暮らしていったら楽しいですよ。情報を楽しむための手段として考えて下さい。

お金より強いのは、夢しかない！

さて、少し歴史の流れを勉強すると分かるのは、あらゆる経済学者と哲学者は、お金について考え続けてきたのだということです。

よくよく考えるとお金は変なもので、それ自体は何の役にも立たないけれど、何にでも変えることができる。だから、皆お金をためようと思って働いたり、人をだましたりするんです。人間に害悪を及ぼすこのお金をというものをどうしたらいいかを考えてきたのが、経済学や哲学だったわけです。

ロシアで行った共産主義の実験は、やり方がまずかったこともあり、たった70年で失敗に終わりました。実は、マルクスの共産主義の源は、ギリシャ時代までさかのぼります。「労働と日々」という本を書いたヘシオドスから始まって、その後、プラトンもアリストテレスも、いわば同じことを考えたのです。お金に人間が支配された途端に世の中はおかしくなって、何のために生まれて来たかわからなくなる、目的と手段が一緒になって、ついに手段が目的になってしまう、これはいけないと。

所詮、お金の世界は壊れます。それでは、お金よりもっといいものはなにか、というと、それは夢、希望。
僕は、お金に対抗しうる概念はきっと夢だと思うんですよ。30年近く経済やってきて、夢の方がお金より強い、って分かるんです。お金より強いのは夢しかない。夢を実体化することをやれば面白いですよ。

おわりに

最後にパンドラの壺の話をします。今から2700年前に生きていたギリシャの哲学者、ヘシオドスの書いた本に出てくる話です。

パンドラの壺を開けると、世の中のあらゆる悪いことがでてしまって、最後に希望が残っていたという話。もう一つ、今度は、世の中のいいことがすべて出て行ってしまった。すると、情けなくて頼りがいのない希望というものしか残らなかった。開けると希望がなくなってしまうから蓋をした。希望はみることもできないし頼りにもならないけれど、この中に入っているのは確かなんだ、という話。

こういう立派な話ができたのが2700年前ですから、あの頃をピークに人間はだんだん馬鹿になってきているようにも思えますよ。そうならないように、皆さんも一生懸命本を読んで下さいね。

どうもありがとうございました。

海運ニュース

1．海洋環境の保護に関する諸問題について
－IMO 第41回海洋環境保護委員会（MEPC）の模様－
2．舶用燃料油規格の改善に向けた当協会の取り組みについて
3．海員春闘の模様
－1998年度労働協約改定交渉－
4．港湾春闘の模様
－1998年度労働協約改定交渉－

1．海洋環境の保護に関する諸問題について
－IMO 第41回海洋環境保護委員会（MEPC）の模様－

IMO 第41回 MEPC が３月23日から４月３日までロンドンにおいて開催された。その概要および当協会の対応は次のとおりである。

1．船舶からの大気汚染の防止

船舶からの大気汚染防止に関する新附属書（73／78MARPOL 条約 ANNEXⅥ）は、1997年９月25日の73／78MARPOL 条約締約国会議において、「73／78MARPOL 条約を修正する1997年議定書」として採択された（本誌1997年10月号Ｐ.13参照）。

今回の会合では、新附属書と同時に採択された締約国会議決議（以下「決議」）を踏まえて、MEPC としてのフォローアップが求められる検討項目および新附属書の施行に当たって必要となるガイドラインの整備について、今後の検討の進め方および優先度等について審議された結果、次のとおり合意された。

(1)　NOx 規制値の見直し（決議関係）

新附属書発効後５年毎に NOx 規制値の見直しを行うこととされているが、発効までの間は他の汚染物質との関連を考慮しながら、低優先度で見直しを行うこととした。

(2)　北海の SOx 放出規制海域指定

燃料油に含まれる硫黄の上限値（Sulphur Capping）については、4.5%で規制されるが、バルト海については、SOx 放出規制海域として指定されたことにより、新附属書発効後 Sulphur Capping 1.5%（実質的にＡ重油）が適用される。SOx 放出規制海域については、北海についても放出規制海域として指定するよう関係国からの要請があったが、根拠データが不十分との理由で指定が先送りされている。今般、ノルウェーより、改めて北海についても SOx 放出規制海域として指定するよう43MEPC（1999年春）に文書を提出する旨の発言があった。

規制海域に入域する際には燃料油の切り替え（Ｃ重油／Ａ重油）が必要とされるが、かかる作業は船舶の安全運航上好ましいものではなく、乗組員に付加的な労働を課すことになることから、当協会は、安易な SOx 放出規制海域の拡大には反対するとともに、むしろ SOx 放出規制海域の設定自体を廃止し、すべての海域で一律に適用し得る Sulphur Capping として現在の4.5%をさらに引き下げるよう主張している。

(3)　CO_2の排出削減（決議関係）

船舶からの CO_2排出削減に関する決議

は、IMOと国連気候変動枠組条約会議（UNFCCC）事務局が協力して船舶からのCO_2排出量および全CO_2排出量に占める割合を明らかにした上で、CO_2と他の汚染物質（特にCO_2を削減することにより排出量が増加するNOx）との関係という観点から、どのようなCO_2削減手法が可能かを検討するよう求められている。

一方、昨年12月に開催された国連気候変動枠組条約第3回締約国会議（京都会議）では、船舶および航空機からのCO_2排出の制限または削減が審議された結果、これらについては、IMOおよび国際民間航空機構（ICAO）を通して検討していくことが合意されている。

この結果を受けて、船舶からのCO_2削減について審議された結果、IMOが検討を開始することについては大勢の支持により合意された。また、具体的内容については、ドラフティンググループ（DG）に委ねられ、DGでは技術、経済両面からの検討が必要であり、優先的に検討すべきことが合意されたが、具体的な方策の策定には至らず、次回各国からの意見を求めた上で、さらに検討することとされた。

以上のとおり、船舶からのCO_2排出削減については、今後IMOの枠組みの中で検討されることとなるが、当協会は運輸省当局の指導もあり、「地球温暖化防止に関する自主的行動計画」を取りまとめている（**資料参照**）。本計画については、今後より具体的な内容にすべく継続的に見直しを行う予定としている。

(4)　ガイドライン

1997年議定書（ANNEXⅥ）に規定されたガイドラインのうち、船上の燃料油サンプル関連およびNOx直接計測装置のガイドラインについては、設計・設備小委員会（DE）の高優先度議題、また、NOx排出低減装置に関するガイドラインの検討については、DEでの低優先度議題として検討されることとなった。

(5)　MEPCサーキュラー案

2000年1月1日以降、船舶に搭載されるエンジンについては、1997年議定書（ANNEXⅥ）の発効時点でNOx規制が適用される。このため、条約が未発効であっても実質的には2000年以降に搭載されるエンジンについては、NOx規制に適合したエンジンを搭載する必要がある。このため、2000年以降発効日までの間、エンジンがNOx規制に適合していることを証明するための証書（条約に基づかない）の取り扱いについて関係各国に対する回章文（MEPCサーキュラー）を作成すべきとの意見が出され、案文が作成されたが、次回（42MEPC：1998.11）においてさらに検討されることとなった。本件については、早期に取り扱いを決定するようエンジンメーカーからの強い要請が出されている。

2．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」（IMO総会決議A.774(18)）の内容を修正した総会決議A.868(20)が1997年11月開催の第20回総会において採択された（本誌1997年10月号P.14参照）。

今次会合では、同総会決議をベースに73／78 MARPOL条約の新附属書として強制化するための条約規則（案）の検討が行われた。なお、新

附属書は2000年に開催予定の73／78MARPOL条約締約国会議において採択される予定である。

バラスト水をめぐる現在の状況としては、豪州、米国等に寄港する船舶で、洋上での自主的なバラスト水交換が求められているが、これが条約で強制化された場合には、かなりの負担が船舶側に課されることとなる。このため、豪州検疫・検査局（AQIS：日本の環境庁に相当）と当協会および運輸省、日本海難防止協会は船舶側の負担を大幅に軽減することを可能とするバラスト水管理の方法について数年前より合同で研究、検討を続け、AQISの提案するバラスト水交換を実施する必要があるどうかを決定するためのDecision Support System（DSS）のトライアルを1999年から実施すべく準備を進めている。このシステムがうまく機能すれば、バラスト水交換が要求される船舶は５％程度になるだろうと見込まれている。

3．船舶の防汚塗料の使用による有害影響

有機錫（TBT）を含有する船底塗料の使用については、将来的（今後10年程度を目途）に全面禁止することが合意されている。これに対しノルウェーは、自国でのモニタリング結果を踏まえ、TBT塗料の全面禁止を遅くとも2003年に早めること、全面禁止に係るIMOでの審議が進展しない場合には、42MEPC（1998.11）の後で開催される北海保護委員会において全面禁止を宣言する可能性があることなどを述べた。

わが国は、TBT塗料が海洋環境に与えている悪影響についての詳細な調査結果を説明し、TBT塗料の早期使用禁止を支持することなどを述べた。

審議の結果、基本的に大勢がTBT塗料の全面禁止を支持したことを受けて、次回会合では作業部会（WG）を設置してさらに検討を進めることとなった。

なお、当協会は日本造船工業会と協議の上、1991年１月以降の新造契約船および1992年４月以降の修繕着工船について、国内造船所でのTBT塗料の使用を全面禁止する自主規制を実施している。当協会は、TBT塗料が海洋環境に深刻な影響を与えることを考慮するとともに、海外の造船所に入渠する船舶では引き続きTBT塗料が使用できることから、国内造船所に入渠する船舶との間で競争力に差が生じること等を勘案し、TBT塗料の使用を世界的に禁止すべきであるとする日本政府の方針を支持している。

4．その他

(1) 持続性油運搬船に対する構造要件の適用に係る日本提案

現存の油タンカーに対する二重船殻要件（MARPOL条約ANNEX I第13G規則）は、２万㌧以上の油タンカーおよび３万㌧以上の精製油運運搬船に適用されている。しかしながら、わが国はナホトカ号事故の教訓から、汚染の危険性は原油よりもむしろ重油等のほう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、油タンカーと同様に２万㌧以上とするよう、前回の会合に提案していた（本誌1997年10月号P.15参照）。今回、具体的な検討が行われた結果、ばら積み液体・ガス小委員会（BLG）で日本提案の評価を行った上で、再度当委員会で審議することとなった。

(2) 北西ヨーロッパ海域の特別海域指定に係る効力発生について

MARPOL条約ANNEX Iの特別海域として北西ヨーロッパ海域を追加指定する件

については前回の会合において改正条約が採択されていたが、同海域における廃油受入施設が整備されたことに伴い、1999年8月1日から発効することが合意された。

【資料】

地球温暖化防止に関する自主的行動計画

平成10年2月
日本船主協会

1．総　論

海上輸送は、全世界の輸送量の80%を占めている。輸送モードとしては最も効率が優れ、輸送量1トン当たりの燃料消費率は極めて少ない。海運業界はこの特徴を生かし、引き続き物流における最大の担い手として工業原料、工業製品および穀物等の安定輸送に応えていく責務がある。

また、海運業界は、CO_2の排出抑制等を図る観点から運輸省が推進しているモーダルシフト施策に協力していくとともに、地球の温暖化を防止するための方策を積極的に研究、採用していくこととする。

2．CO_2削減に係る数値目標

船舶から排出されるCO_2の量をどの程度削減できるかを定量的に把握するのは困難であり、数値目標を設定するのは不可能に近い。例えば、過去10年間に舶用機関の効率化、船体形状の進歩、プロペラ形状の進歩および船舶の大型化等により船舶からの排ガスはかなり削減され、全体的なエネルギー効率（燃費）の改善が図られた。ある統計によると1980／86の比較で船舶からの排ガスは20%以上改善されたとの報告もある。しかしながら、船舶の場合、船種、船型、船齢、航路など一船毎に運航条件、環境が異なるため、当協会加盟会社全体として、これら排ガスを削減させる要素について定量的なデータを得ることは極めて困難であることから、具体的な数値目標は設定できないが、各種のCO_2削減対策を着実に実行していくこととする。

3．具体的対策

(1) エネルギー効率の良い新造船への代替を促進する。

(2) 新造船の設計に当たり、エネルギー効率の良い船型、省エネ設備の採用に努める。

(3) 船舶の運航に当たり、燃料消費量を削減するための最適航路計画システムなどの航行支援システムを研究し、有効なシステムの採用に努める。

(4) 船舶の運航に当たり、燃料消費量を削減するための省エネ運転技術の研究、乗組員教育に努め、主機および補機関のエネルギー効率を向上させる。

(5) 推進抵抗の低減、推進効率の改善など推進機能の向上、主機および補機関の燃費改善、排エネルギーの有効活用など船内におけるエネルギー利用の効率化に関する各種の研究開発への参加、支援に努める。

2．舶用燃料油規格の改善に向けた当協会の取り組みについて

機関故障を防止し船舶を安全に運航する上で、舶用燃料油の規格は重要な意味を持っている。当協会はその改善に向けた検討を行い、ユーザーとしての立場で意見の反映に努めている。

現在、舶用燃料油の品質に関する国際規格として「ISO 8217」があるが、国内ではJIS規格として1965年に制定された重油の規格が存在するのみである。この規格は油種分類に必要な最低項目を規定しているのみで、重油の実用性評価やユーザーのニーズを反映した規格とはなっていない。また、近年、海洋環境汚染の問題から船舶で使用される燃料油の性状がIMOで審議される状況となり、国内的にも国際規格に合った舶用燃料油の規格制定が必要であるとの認識が高まり、JIS規格の制定に向け舶用燃料油ISO/JIS検討委員会が設立され、検討を行うこととなった。一方、国際規格ISO 8217自体も現状との乖離が大き過ぎるなどの問題点があり、現在規格改訂作業が進められている最中であるため、この問題についても同時に検討することとなった。

(補足資料参照・詳細は、本誌1997年11月号P.15海運ニュース2参照)

その後の同委員会における審議状況および当協会のスタンスは、以下のとおりである。

1．舶用燃料油ISO/JIS規格検討委員会の審議状況

メーカー側である石油連盟は燃料油の性状規格値について、ISO 8217の値をそのままJIS化するよう主張したのに対し、ISO 8217で規定されている燃料油性状は実態と大きく乖離しており、その数値には技術的裏付けがなく、JIS規格としては現状に合った値を採用するべきであるとする当協会等ユーザー側の意見が対立した。また、JISの規格は本来ユーザーの意見を十分に取り入れたものとするべきであるにもかかわらず、ユーザー団体から提出された意見がほとんど反映されないことから、これに対する抗議の意見が重なり審議は膠着状態となった。

そのため、このまま推移しても結論が得られる見込みはないと判断した運輸省と通産省工業技術院は両者の調整を図ったが、解決の糸口を見い出すには至らず、メーカー側も無理なJIS化は進められないと判断し、検討委員会での審議は中止された。

その後、個別にユーザー団体との協議が続けられたが本年2月に至っても進展が見られなかったため、現時点でのJIS化は無理と判断され、3月24日に本検討委員会が開催されJIS化の取り止めを正式に決定した。また今後の検討は舶用燃料油関係の団体が一同に会する新たな委員会を設立し、そこに委ねることとなった。

2．当協会の基本スタンス

当協会は今回のJIS化検討の中で発生した諸問題に関し、今後の舶用燃料油のJIS規格制定への足掛かりとなるよう、工務委員会において基本スタンスを整理し、検討委員会に提出した(資料参照)。

3．ISO 8217の規格改訂に向けて

先に述べたとおり、現在のISO 8217は国際商品としての舶用燃料油の国際規格として不十分な規格であり、現状に合った規格に改訂していく必要があるが、改訂作業はなかなかはかどらず、現在の改訂案検討委員会の審議状況から見て2001年に予定されている次回改訂でも多くは期待できない状況にある。

一方、国際燃焼機関会議(CIMAC)は、ISOの規格は現状との乖離が大き過ぎ、その改訂に時間がかかり過ぎると判断し、①CIMACの規格を現状に合ったものに改訂すること、②機関入り口燃料性状を規格化すること、③燃料油への廃油混入問題を解決するための規格を具体化することを決定し、既にその作業を進めている。

当協会としては、ISO 規格が CIMAC の規格を追う形で改訂されてきた経緯、および着火性、アルミ・シリカ、アスファルテンといった重要項目が CIMAC での検討結果に委ねられている点からみて、CIMAC での規格改訂を積極的に押し進めることで ISO 規格の改訂を促進することができると考えている。

CIMAC の規格改訂スケジュールは本年9月の次回会合で規格案を検討し、来年春までには最終案を決定するという早いピッチで進められており、当協会としてもこれに合わせ船主意見を取りまとめ、規格改訂に反映させるべく積極的に働きかけていくこととしている。

【資料】

ISO 8217の JIS 化について

平成10年3月24日
日本船主協会

1．舶用燃料油に関する JIS 規格制定の必要性について

消費者ニーズを適格に反映した規格、すなわち、わが国の現状に於ける舶用機関の運転に支障無く、船舶の安全運航確保等の社会的目的を達成出来る水準の燃料油規格を早急に作る必要がある。

2．ISO 8217の JIS 化について

国際商品として舶用燃料油には国際的に通用する規格が必要と考えるが ISO 8217は石油危機後、舶用燃料油の低質化が急速に進行する状況の中で、機関メーカーの求めに応じて、エンジンの開発指針となる将来の究極の燃料規格値として制定されたという経緯があり、国際商品としての舶用燃料油の国際規格として作られたものではない。これは、わが国のみならず、諸外国の主要燃料油供給地においても現在供給されている燃料油が ISO 8217で規定されるものと大きく乖離していることによっても明らかである。また、ISO 8217の規定値よりも数値上はるかに良質な燃料油でも種々の障害が発生しており、現在の舶用機関と船内燃料油清浄システムの実情では安全運航に足る技術的裏付けがない ISO 8217をそのまま JIS 化することは認められない。

3．ISO 8217をそのまま JIS 化すべきとする供給者側の意見について

前述のごとく、現在わが国の市場で一般的に流通していない規格であって、JIS 規格と全く異なる概念により規定された規格であるにもかかわらず、これを JIS 化すべきとする理由が明示されるべきである。

また、舶用燃料油 ISO/JIS 検討委員会において供給者側から「ISO をそのまま JIS 化しても当面はバンカーの品質を変えず、何等かの方法でこれを担保する」との意見が示されたが、これまで通りに商品としてのバンカーの品質を維持しつつ、これと異なる規格を新たに設けることはダブルスタンダードとなり受入れられない。

4．JIS 規格の国際整合化推進について

工業技術院は JIS 規格の国際整合化を推進しており、日本工業標準調査会の答申「今後の我が国の国際標政策の在り方」(平成9年11月10日）でもその必要性を述べている。JIS 規格を国際的に適用する規格に合わせることに異論はないが、舶用燃料油については上述のような問題があり、現行の ISO 規格をそのまま JIS 化することには反対である。答申の主旨に従えば、むしろ、ISO 8217を国内規格として採用できるような実勢に合った国際規格に改訂すること

が必要である。

5．ISO 8217規格の改訂について

ISO 8217規格の改訂を促す方法として、まず現状に合ったJIS規格を制定した上で、ISO規格の改訂を働きかける。あるいは、安全運航のための技術規準を旗国に代わり担保する船級協会（IACS）の意見を求めつつ、先にCIMACにて進んだ規格を作ることでISO規格の改訂を促すなどの方法が考えられる。

【補足資料】　舶用燃料油の規格改訂に関する流れ

背景

軽質油の需要が増える
→石油精製設備の性能が向上
→残渣油である舶用燃料重油の低質化・粗悪化
→①舶用主機関の重大トラブル発生
②補油の性状に関する供給業者とのトラブル発生

改訂要望の高まり ↓ ←安全運航と海洋汚染防止に対する管理強化（1998年7月1日ISMコードの義務化など）

舶用燃料油の規格改訂への検討はじまる

舶用燃料油の品質管理に関する規格の現状

1．ISO 8217…ISO（国際標準化機構）による国際標準規格
・現在世界中で供給されている燃料油の実勢からかけ離れた基準である。
・数値に技術的な裏付けがなく、この規格で規定された性状の燃料油を使用した場合、ディーゼル機関の安全性が担保されるか疑問。
2．JIS（日本工業規格）
・重油の規格はあるもののISO 8217に相当する舶用燃料油の規格は定められていない。
・実用性評価やユーザーのニーズを反映した規格となっていない。

舶用燃料油の規格改訂への検討

「船舶燃料重油の低質化対策に関する特別研究委員会」（1995年度～）
事　務　局：日本海事協会
構成メンバー：船社、造船所、機関・機器メーカー、石油メーカー、学識経験者
↓
指針で、ISO8217規格は不十分で改訂の必要があると示唆

「舶用燃料油ISO/JIS規格検討委員会」（1997年7月30日～）
事　務　局：石油連盟
構成メンバー：ユーザー、機関メーカー、造船所、石油業界の代表
設置の目的：①ISO 8217改訂案検討・わが国としての意見取りまとめ
②舶用燃料油のJIS規格素案の検討
双方の主張
メーカー側（石油連盟）の主張：性状・規格値として、例外を除いてISO 8217の値をそのままJIS化すべき。
ユーザー側（当協会等）の主張：JIS規格には現状に合った値を採用すべき。
↓（主張がかみ合わず膠着状態に）
ISO 8217のJIS化取りやめを正式決定（1998年3月24日）

3．海員春闘の模様

－1998年度労働協約改定交渉－

1．背　景

今日のわが国においては景気の低迷を余儀なくされ、多くの企業で業績が落ち込むという状況にある。世界的な大競争時代といわれる中でわが国の産業構造の改革が求められ、同時に企業内においても人事処遇制度の抜本的見直しが求められている。日経連は今春の労使交渉に当たり、グローバルな時代における賃金決定の基準は業績や生産性であると主張し、今春労使交渉を雇用の安定と国民生活の実質向上を実現するための「構造改革春闘」と位置づけてきた。

このような状況下、当協会加盟会社が構成員となっている外航労務協会および内航二船主団体（内航労務協会および一洋会）と全日本海員組合との労働協約改定交渉は、1998年3月4日の外航交渉委員会を皮切りに交渉が開始された。

2．外航労務協会の交渉

1998年度の第1回交渉は海員春闘のトップを切って3月4日に開催された。交渉開始にあたり、船主側は、1997年年央来のアジア各国の通貨危機によるアジア域内域外の物流規模の激減、また、日本国内における金融システム不安から生ずる貸し渋り等の資金面における圧迫要因等、日本の外航海運がおかれている事業環境および厳しい経営実態に対する組合側の理解を求めた。一方、組合側は、今次要求はいずれも今日的な課題である日本人船員確保・育成、船員の魅力・誇りの回復を求めているものであると主張した。

その後の交渉は極めて厳しいものとなり、深夜におよぶ交渉が断続的に続けられたものの有効期限内に合意に至らず協約失効を確認したが、4月1日夕の交渉においてベア1,800円（定昇込み6,450円）で大筋合意に達し、4月2日に開催された第8回交渉委員会において正式に妥結した。交渉妥結にあたり鈴村外航労務協会会長は「加盟会社間の体力格差がより大きなものとなりつつあり、これを無視した労使間の相互信頼は次第に難しいものとなってきている」との認識を示した。

主な妥結内容は以下のとおりである。

【I】　労働協約

(1)　最低基本給（標準船員）
　ベースアップ …………1,800円(0.77%)
　ベア＋経歴加給 ………6,450円(2.82%)

(2)　家族手当
　配偶者月額…………3,900円(300円増額)
　子　月　額…………1,950円(150円増額)

(3)　船長・機関長手当
　船長……………268,000円(1,700円増額)
　労働時間の適用を受けない機関長
　………262,000円(1,700円増額)

(4)　マルシップ混乗船慰労金
　船長、機関長 ……74,000円(200円増額)
　通信長、一航機士 63,500円(200円増額)
　二・三航機士、職員A・Bおよび職長
　…………52,900円(200円増額)
　その他の者 ………42,300円(100円増額)

(5)　救命設備への海水脱塩式造水器の採用については、協議会（安全）において引き続き協議する。

(6)　外航労務協会は洋上投票制度の早期実現

について組合に協力する。

【Ⅱ】 近代化実用船労働協約

(1) 近代化実用船乗船最低基本給制度

労働協約最低基本給の改定にもとづき、従来方式により改定。

(2) 通信長特別手当

標令35歳未満 ……………………188,300円（1,300円増額）

標令35歳以上41歳未満 ………215,300円（1,500円増額）

標令41歳以上 ……………………251,600円（1,700円増額）

(3) 混乗近代化実用船手当

船長、機関長 ……81,000円（300円増額）

通信長、一航機士、運航士（4号または5号職務）…………60,300円（200円増額）

(4) 混乗近代化実用船慰労金

船長、機関長 ……18,900円（100円増額）

通信長、一航機士、運航士（4号または5号職務）………………16,300円（100円増額）

運航士（3号職務）、運航士（1号または2号職務）…………13,700円（100円増額）

その他の者 ………11,100円（100円増額）

(5) 混乗近代化深度化実用船手当

船長、機関長 ……90,850円（300円増額）

運航士資格のない通信長、一航機士…………61,600円（200円増額）

(6) 混乗近代化深度化実用船慰労金

(イ) 日本人7名配乗船

船長、機関長 ……37,100円（100円増額）

通信長、一航機士、通信長（運航士）、運航士（4号または5号職務）…………31,800円（100円増額）

その他の者 ………26,500円（100円増額）

(ロ) 日本人6名配乗船

船長、機関長 ……52,000円（200円増額）

通信長、通信長（運航士）、運航士（4号または5号職務）…………44,600円（200円増額）

その他の者 ………37,200円（200円増額）

3．内航二船主団体の交渉

1998年度の第1回労働協約改定交渉は3月5日に開催された。交渉開始にあたり、船主側は、荷主の物流合理化による船腹過剰等厳しい経営環境について説明し、「いかなるコスト増にも耐えられない」と主張した。一方、組合側は、良質な船員の安定的な確保が不可欠であり、要求内容は内航海運を取り巻く諸情勢を正しく認識し、将来を展望して組み立てたものであると主張した。

その後、期限内解決を目指し交渉を重ねた結果、4月2日未明に大筋合意に達し、同日夕の交渉委員会で正式に妥結した。

主な妥結内容は以下のとおりである。

(1) 基本給（標準船員）

ベースアップ ……………650円（0.27%）

ベア＋定昇 ……………5,750円（2.42%）

(2) 乗船本給（標準船員）

3,000％以上……………5,800円（2.37%）

3,000％未満……………5,840円（2.41%）

(3) 家族手当（平成11年度から実施）

配偶者月額 ………………………3,900円

子月額 ……………………………1,950円

(4) 年間臨手：昨年と同率（基準会社42.0割）

4．他団体の妥結結果概要

その他の海員春闘の妥結結果は、全内航は定昇込み（基本給）5,470円（2.36%UP）、大型カーフェリーは定昇込み《Ⅰ欄》5,720円（2.14%UP）、《Ⅱ欄》5,450円（2.14%UP）となった。

一方、陸上産業では、日経連が4月8日現在でまとめた妥結状況によれば、主要業種・大手198社の妥結額平均は8,245円（2.62%UP）となっており、いまだ中間集計の段階であるが過去最低の賃上げ率となった1995年の2.80%を下回る水準となっている。また、製造業と非製造業別にみると、製造業の平均は7,780円（2.58%UP）、非製造業の平均は8,948円（2.66%UP）となっており、ともに昨年実績を下回る状況にあるが、その落ち込みについては金額・率ともに非製造業の方が大きく国内消費の落ち込みなどを反映した結果になっている。

4．港湾春闘の模様

－1998年度労働協約改定交渉－

1．春闘の争点

1998年度の港湾春闘は、2月3日の労使政策委員会で組合側（全国港湾労働組合協議会：全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟：港運同盟）からの「コンソーシアムに対する雇用・就労保障に関する申し入れ」の提出で口火を切り、2月6日の第一回中央団交で本格的にスタートした。その後も鋭意交渉が行われたが、3月26日に中央団交が決裂したため、組合側は、日曜荷役・夜間荷役・土曜荷役それぞれの拒否と48時間ストライキの実施等、闘争戦術をエスカレートさせ、4月9日始業時以降、実質連続4日間のストライキに突入した。しかし、4月9日の午前中に行われた交渉の結果、ようやく妥結に至り、午後にはストが解除された。

今春闘は、船社のコンソーシアム再編に伴う雇用と就労の保障および港湾労働運営基金の確立と基金の引き上げ、また、港湾運送事業の規制緩和に対する港湾労働秩序・港運秩序の維持・確保が大きなポイントとなり、さらに例年、組合側から要求される労働時間の短縮と週休2日制の実施、交替制就労の導入、産別制度賃金の改定等も加わり、容易に解決策を見出すことが困難な課題が山積していた。

2．交渉経過の概要

2月6日の第一回中央団交では、組合側から雇用保障・職域確保・労働条件の改善、港湾労働運営基金の確立（現行の港湾労働安定基金（3.5円／トン）と港湾労働法付加金（1.5円／トン）を一本化して10円／トンに引き上げ）、産別制度賃金の改定などを求めた「98年度労働条件の改善並びに制度・政策課題に関する要求書」の主旨説明がなされた。使用者側からは、港湾労働者年金制度の廃止を含めた見直し、6大港中心の港湾労使協定に千葉・川崎・清水・四日市・博多を加えた11港を適用対象とすることが提案された。

2月26日に開催された第二回中央団交ならびに日本港運協会船内部会経営者協議会（船経協）と港湾荷役事業関係労働協議会（港荷労協）との第一回船内統一賃金交渉および3月10日の第三回中央団交、3月11日の第二回賃金交渉は、いずれも進展なく、全国港湾・港運同盟は3月15日以降春闘要求の解決に至るまでの日曜荷役の拒否と阻止行動を日港協に通告した。

3月26日の第四回中央団交の交渉決裂後、組合側（全国港湾、港運同盟）は使用者側回答に

誠意がみられないとして、日曜荷役拒否の継続に加えて、3月30日以降の夜間荷役拒否、4月9日始業時からの48時間ストライキを通告した。中央団交終了後に開催された第三回賃金交渉では、団交決裂を受けて使用者側（船経協）が有額回答を提示しなかったことから、組合側（港荷労協）が反発して交渉の決裂を宣言、全国港湾と同様に港荷労協も船経協に対して夜間荷役拒否と48時間ストライキを通告した。

その後、公式な交渉がもたれなかったため、組合側は通告通り日曜荷役ならびに夜間荷役の拒否に突入、さらに、日本港運協会（日港協）から解決に向けた回答を得られないことを不満として、4月7日の戦術委員会で、11日からの土曜日の就労・荷役拒否を決議し日港協に通告した。これにより、4月9日からのストライキは、土・日を含めて実質的に4日間、96時間ストとなることになった。

この間、水面下での交渉が行われ、4月7日午後、使用者側から組合側に団交の申し入れがなされた。4月8日16時から開催された第五回中央団交では、港湾労働者年金制度問題の使用者側逆提案（年金の減額と新規登録の中止）で折り合いがつかず中断、トップ交渉を経て、翌9日9時から再開となり、10時55分に下記内容にて漸く妥結に至った。全国港湾、港運同盟、港荷労協はいずれも13時にスト指令を解除し、8日夜間荷役からストップしていた荷役作業は、9日午後から再開された。

一方、コンソーシアム問題も、3月19日の日港協、全国港湾、日本船主協会港湾協議会（船港協）、外国船舶協会（外船協）による三者懇談会ならびに同メンバーによる4月8日の三者会を経て、春闘とは切り離した正常な協議に移されることとなった。

3．ストライキの影響

今春闘におけるストライキの影響は、船港協加盟12社集計では、日曜荷役と夜間荷役の拒否に始まる3月29日～4月5日の間に7社35隻に出航の遅延等の被害が発生し、夜間荷役拒否から48時間ストに入った4月6日～9日には8社26隻に被害が発生した。また、全国では20港304隻に及ぶ内外航船が影響を受けた。

4．今春闘の労使合意の主な内容

(1) 賃　金

4,500円の賃金値上げ(昨年度は5,300円)

(2) 制　度

① 港湾労働運営基金については、1996年度より6年間トン当たり1円を確保。詳細は労使政策委員会で引き続き協議。

② 時間外労働等の算定基礎分母を166より164に変更。

③ コンテナターミナルについては、原則として交替制に向けて努力。具体的な問題については労使政策委員会で協議。

④ 港湾労働者年金制度の抜本的見直しを、労使政策委員会で協議。

(3) 日曜荷役

日曜荷役の例外措置については、本年4月12日より3年間実施。労使双方から申し入れがない場合には更に1年間延長。

5．総　括

今春闘で最大の争点となった港湾労働運営基金については、96年度春闘時に合意された3年間トン当たり1円を更に3年間延長し、96年度より6年間トン当たり1円を確保することが合意された。全港のコンテナ貨物トン当たり1円は、おおよそ年間2.5億円に相当するが、船社側は、港湾労働者の雇用と就労維持等の対策事

業に対する助成として、既に港湾運営基金の残金10億円を原資として与えていることから、96〜99年度までは一応確保されている。2000〜2001年度の拠出については、原則として元請が拠出し、これを船社が保証することとなっているが、港湾運送事業の規制緩和の進捗等、経済環境の変化に応じ対処されることとなろう。

日曜荷役については3年間（プラス1年）の協定となり、港湾協議会が日港協に要望していた「恒久的日曜荷役体制確立」に向けた措置となった。

6．交渉経過

2月3日　労使政策委員会。組合側（全国港湾、港運同盟）から使用者側（日港協）に対し、「コンソーシアムに対する雇用・就労保障に関する申し入れ」提出。

2月5日　船港協・日港協会談。日曜荷役問題、コンソーシアム問題、港湾労働安定基金、三者協議について意見交換。

2月6日　第一回中央団交。組合側から制度問題要求書の提出と趣旨説明。

2月23日　港荷労協が船経協に対し、21,000円の賃金値上げを申し入れ。

2月26日　第二回中央団交。使用者側の逐条回答あるも進展なし。
第一回船内統一賃金交渉。組合側の要求趣旨説明。

3月8日　日曜荷役例外措置協定の期限切れ。

3月10日　第三回中央団交。進展なく物別れ。組合側は、日曜荷役の拒否と阻止行動を通告。

3月11日　第二回賃金交渉。有額回答なく物別れ。

3月16日　全国港湾戦術会議。3月30日以降の夜間荷役拒否と4月9日始業時からの48時間ストを決議。

3月19日　船社（船港協、外船協）、日港協、組合（全国港湾、港運同盟）による三者懇談会開催。

3月26日　第四回中央団交。組合側は、使用者側の回答に誠意が見られないとして交渉の決裂を宣言、3月30日以降の夜間荷役拒否と4月9日始業時からの48時間ストを通告。
第三回賃金交渉。有額回答なく交渉決裂。港荷労協も船経協に対して同様のスト通告。

4月7日　全国港湾戦術会議。4月11日以降の土曜日の就労拒否と阻止行動を決議し、日港協へ通告。

4月8日　第五回中央団交。年金制度問題で不調となり中断。

4月9日　48時間スト突入。
中央団交再開。制度に関し合意。全国港湾はスト指令を解除。
第四回賃金交渉。4,500円の賃上げで賃金妥結。港荷労協はスト指令を解除。
中断していた各港での荷役は、概ね午後から再開される。

London便り

今年度のアカデミー賞を11も取った映画「タイタニック」についてはもう十分すぎるぐらいあちらこちらで書かれていますので、ここでは深入りしませんが、元船長の私としてはやはり「タイタニック」号のスミス船長に興味が引かれます。

大成火災のロンドン首席駐在員である杉原氏（商船大出身）はロンドンの狂歌師を自認しておられますが、その狂歌に“男前「タイタニック」の船長は船乗りなんじゃろ、しっかりせい”というのがあります。確かに映画でのスミス船長は温厚だが船長らしいリーダーシップを発揮することもなく、海難を前に茫然自失の体でなすことなく夢遊病者のごとくデッキをさまようばかりで見ていて歯痒い思いをしました。また、慎重のうえにも慎重を期すべき処女航海にもかかわらず、船主にそそのかされてかブルーリボンを取るべく危険な海域を全速で航海しておりました。

当時の英国の新聞には“CAPTAIN SMITH DIES LIKE A BRITISH SAILOR”との見出しがありました。また、当時の生存者の証言として「船客および乗組員合わせて2,200名のうち1,500名余の人命が失われたのは動かしがたい事実だが、船長および士官達が最後まで紳士として振る舞ったことに疑問の余地はない」というのが残っています。スミス船長とはどんな船長だったのでしょう。

遭難前後のスミス船長に関する記事は数多く見られますが、彼の生い立ちや教育訓練等についてはもちろん資料はどこかにあるのでしょうが、簡単には見つかりません。手元にある簡単な資料によると「タイタニック」号の遭難当時に62歳といいますから1850年に生まれたことになります。英国中西部のスタッフォードシャーで生まれ16歳で、他の資料によると12歳、あるいは13歳で帆船にアプレンティスとして乗船したとあります。

英国ではちょうど1850年に船舶職員に対し海技試験が義務付けられ、英国における海技資格制度が確立しましたが、この制度の確立に呼応して商船学校が各地に整備されました。おそらくスミス船長もこのどれかの商船学校で乗船準備教育である２年程度の「初級課程」ないしは「キャデット課程」を経て乗船したものと思われます。

当時の商船士官養成の名門校として知られていた生まれ故郷に近いコンウェイ号商船学校——リバプール対岸のバーケンヘッドに練習船を係留してその中で船内生活をともにしながら24時間教育を行った——に学んだのかもしれません。資料による乗船時期の違いはこの練習船に乗った時と卒業してアプレンティスとして乗船した時期を混同しているのではないでしょうか。当時の外航定期客船の花形会社であったP&Oや「タイタニック」号の船主であったホワイトスターライン等は、名門校卒業生しか採用しなかったといわれています。ちなみに帝国海軍の東郷平八郎元帥が英国に留学したのも、これも名門として知られるテムズ川に係留されていたウースター号商船学校です。

35歳前後でホワイトスターラインの船長となり、ボーア戦争の時は海軍御用船の船長として参加したようですが、それ以外はほとんど大西洋航路の客船の船長として過ごしたようです。その洗練された物腰やユーモアのセンス、そして船長としての信頼感のため今でいう船客のアイドルとなり大金持ちの一等船客のお相手をする「百万長者のための船長」として有名でした。船客の中にはスミス船長の指揮する船にしか乗らないというファンもあったそうです。

会社もスミス船長に全幅の信頼をおいており、船長として最高の待遇を与えました。遭難当時の彼の給与は年間1,250ポンドですが、他の外航船長の平均給与は年間240ポンドと言います

から如何に高給であったお分かりいただけることでしょう。残っているスミス船長の写真をみると白い夏の制服を着て顎髭をはやし、背筋をピンと伸ばした姿は威厳があり、そして何よりも信頼感があります。事実当時の最も有能で経験のある船長として世界的に有名だったようです。

しかしROYAL MAIL SHIPとしての宿命なのか、他船社との激しい競争がそうさせたのでしょうが、スミス船長は何よりも定期の践行を最重点に置き、相当強引な操船・運航ぶりのようでした。事実「タイタニック」号の姉妹船で先に就航した「オリンピック」号の船長であった時はサザンプトン港外で衝突事故を起こしており、海難審判が行われていました。その他にも港内でスピードを落とさずに航行し他の船の係留索を全部切ってしまったとか、タグボートを押し潰しそうになったとかの事故も何件かあり、スミス船長の仕事ぶりには当時から大胆と言うか強引というべきか、少々芳しくない評判もあったようです。

1907年にホワイトスターラインの新造客船「アドリアティク」号の処女航海でニューヨークに入港した時に、「ニューヨーク・タイムズ」のインタビューに答えてスミス船長は“長い海上生活において、もちろん霧や暴風雨には何度も遭遇したが、いまだかつて自分としては困難な状況に出会ったことは一度もないし、この先もありえないだろう”と述べ、「近代の造船技術はこれらの問題を超越してしまった」と言ったとされています。こうした発言については全体の文脈の中で考えなければなりませんが、これは技術への過信というより恐ろしく不遜な言葉といわざるを得ません。厳しい競争の下に商業活動を行っている商船の船長として、また多くの人命を預かる客船の船長として殊更に安全性を誇示する必要があったとしても、これは不当な言葉のように思われます。

最近の電子機器の先端を行くようなレーダーを装備していても、霧が深い夜の航海等では針路の前方に他船がいないことを祈るような気持ちで船長や航海士はブリッジに立っているものです。また、海上で経験を積めば積むほど船長は謙虚になるものです。

もしスミス船長が本当に自分の言葉を信じていたのであれば、氷山に衝突した後、２時間以内に沈没すると聞かされて映画のように茫然自失して夢遊病者のごとくになったのも当然かも知れません。彼にとって“THE UNTHINKABLE HAPPENED TO THE UNSINKABLE”となったのです。

この1912年の「タイタニック」号の海難事故が契機となって「海上人命安全条約（SOLAS条約）」ができたのはよくご存じのことと思いますが、このSOLAS条約は数度の大改正を経て現在もロンドンにあるIMO（国際海事機関）において文字通り一年中改正作業が続けられており、さらなる安全性の向上と環境保護に努力しています。「タイタニック」号の遭難86年後の今も事故の後始末をしているともいえます。

これまでSOLAS条約の重点は救命艇の数やその備品、船体の強度、水密隔壁の数や仕様、遭難通信体制の整備等その多くがいわゆるハードに関するものでしたが、最近になって人的要因、すなわち船員の教育訓練や人間工学的な問題に焦点が当てられるようになりました。

しかし、「タイタニック」号の事故をよくみれば人的要因が大きな部分を占めているわけですから、もっと早い時点で人的要因に取り組むべきだったと言えるかもしれません。

（欧州地区事務局長　赤塚宏一）

海運雑学ゼミナール 第98回

マルコ・ポーロが驚いた中国船の水密隔壁

現代の船は、甲板下の部分が水密性の隔壁によっていくつもの区画に分けられている。これは衝突や座礁で船体に亀裂や穴があいても、一部の区画に浸水するだけで全体としては浮力が保たれるようにするためだが、他にも貨物を積み分ける仕切りとして、あるいは強度維持のための構造部材としての機能も果たしている。

こうした水密隔壁の発想は、西洋では近代以降のものだが、中国では相当古い時代から用いられていたらしい。

マルコ・ポーロの「東方見聞録」には、帰国時に乗船した中国船についての記述があり、そこで彼は、その船が丈夫な板を接ぎあわせた隔壁で13の区画に仕切られていたと述べている。

当時は、夜間にイルカが衝突して船体に穴があく事故が多かったらしく、そんな場合も中国人の水夫は、慌てずに荷物を別の区画に移し、破損部分を修理して、また元の区画に荷物を戻したという。実際の構造は記述からはわかりにくいが、流入した海水は自動的に水溜め専用の区画に流れる仕掛けになっていたようだ。

このほか当時の帆装や、石灰と麻とある種の樹脂の混合物を船体に塗って水密を保ったこと、船体は二重張りで、一年ごとに外板を一層重ね、六層目で船を廃棄して船食虫の被害に対処していたことなどの記述があり、当時の中国船の特徴を知る上で貴重な資料となっている。

マルコ自身もベネチア出身で船に詳しく、その彼が中国船の優れた特徴に感嘆している様子が、これらの記述にはよくあらわれている。

鄭和の時代を除けば、中国人が航海民族として世界史に登場したことは希だが、当時、世界に冠たる文明国家として君臨していた中国は、造船技術の分野でも、やはり独自の高度な技術をもっていたようである。

推進効率から操船性まで船の性能を左右する舵の機能

船が針路を保持したり方向を変えることができるのは、複雑な水流を整え、舵角によって揚力を生み出す舵の機能によるものだ。

舵がなければ、船は自由に針路を変えられないばかりか、直進することもできない。しかもプロペラの旋回流をまともに受けるため、その性能はプロペラの効率にも影響をおよぼす。

舵の効果は、舵自体の形状はもちろん、船型、喫水、速力などの要素によって複雑に変化する。こうした分野の研究が進んだのは20世紀前半に入ってからで、その後、技術革新は急速に進み、さまざまな高機能舵が登場した。

無断転載を禁じます。社団法人　日本船主協会©

エルツラダーやスターコントララダーは、舵に当たる水流を滑らかにして抵抗を減らすことを狙ったもの。さらにプロペラの旋回流を積極的に推力に変えることを目指したのが反動舵やバルバスラダーだ。いずれもプロペラがつくる複雑な水流との相関関係の中で、より効率的な推進効果を生み出すために考案された舵だ。

一方、舵効きをより向上させる目的で開発されたのがベッカーラダーやシリングラダーだ。

ベッカーラダーは飛行機の垂直尾翼のように舵板の後縁部分にフラップがついた舵で、強力な旋回力と応答の速さが特色。シリングラダーは、舵板の上下に整流板を取り付けた高揚力舵で、通常の舵の２倍の70度の舵角がとれる。

こうした舵とサイドスラスターを組み合わせれば、小型の船なら、真横移動、旋回など非常に自由度の高い操船も可能になる。

かつて船側や船尾に括りつけられた大きな櫂に過ぎなかった舵は、こうして、今や、高度な流体理論やシミュレーション技術の成果を生かし、推進効率から操船性まで、船全体の性能を左右する重要な先端装備の一つとなっている。

阿蘭陀風説書がもたらした鎖国時代の海外ニュース

鎖国時代唯一の国際貿易港だった長崎は、海外情報の収集という面でも重要な窓口だった。幕府は、長崎に入港するオランダ船がもたらす情報に大きな関心をよせ、入港の際、世界の動静を伝えるニュースダイジェストともいうべき風説書の提出を義務づけた。

これがいわゆる「阿蘭陀風説書」で、初期の頃は、当時の幕府が警戒していたポルトガル・スペイン関係の情報が主体だったが、その後、ヨーロッパ全般、インド、中国を中心としたほぼ世界中の情報が網羅されるようになった。

内容は、戦争や和平、政変など国際情勢の変化、国王の即位や婚姻や死去、科学技術の動向など幅広く、これを通じて幕府は世界の国々の情勢を正確に把握していた。

原文はオランダ語で、提出と同時に長崎のオランダ通事によって翻訳され、わずか数週間で江戸幕府に届けられた。当時としては異例なこの処理スピードにも、幕府が風説書の海外情報に示していた関心の高さがあらわれている。

幕府はこの風説書でフランス革命やアヘン戦争、ペリーの日本遠征などの情報もいち早くキャッチしており、とくに近隣の中国で起きたアヘン戦争のニュースは幕府に衝撃を与えた。

これ以降、重要な事件については、より詳細な情報を盛り込んだ「別段風説書」の提出も求めるようになり、アヘン戦争の際には、これらの情報をもとに西洋式砲術の導入に踏み切るなど、国策決定の上でも重要な役割を果たした。

交易面でかたくなに門戸を閉ざしていた鎖国時代の日本も、長崎という情報収集アンテナを通じて、我々が思っている以上に熱心に、世界からの情報に耳を傾けていたわけである。

日本コンテナ協会の解散に伴うISO関係業務の引き受けについて

当協会は、(社)日本コンテナ協会が平成10年3月31日付で解散することに伴い、その事業の一部である「ISO/TC104（貨物コンテナ）＊」の国内審議団体業務を継承することとなった。

ISOは1947年創立の全世界的な非政府間機構であり、国際連合および関連国連機関ならびに国連専門機関での諮問的地位を有している。構成メンバーについては各国毎に代表的標準化機関1機関のみが参加可能となっており、現在の参加国は120カ国である。その目的は製品やサービスの国際交流を容易にし、知的、科学的、経済的活動分野における国際間協力を促進することであり、組織内に約190の専門委員会を設け、対象分野毎に審議を行っている。なお、わが国からは、1952年4月15日の閣議了解に基づき、日本工業標準調査会(JISC：Japanese Industrial Standards Committee）が参画している。

JISCは、通産省の外局の一つである工業技術院の中に設けられた審議会組織で、JISの制定・改正・廃止・JISマーク表示対象品目の指定等に関する事項を調査審議するほか、工業標準化の促進に関し、主務大臣の諮問に対する答申、建議を行っている。

今般、当協会が業務を継承するTC104は、ISOの中で104番目に設置された専門委員会で、32カ国の正規加盟国および24カ国のオブザーバー加盟国を有し、貨物コンテナに関する専門用語の定義、規格、仕様、試験方法および付番等に関する標準化を審議している。

TC104については、日本コンテナ協会が1967年6月にJISCより国内審議団体として承認されて以来、ISO等の国際会議に代表を派遣し、わが国の意見反映に積極的に努める等、世界的なコンテナリゼーションの流れの中で、ISOを中心とするコンテナの規格の国際標準化作業に積極的に取り組み、国内外における標準化の進展に寄与してきた経緯がある。

日本コンテナ協会の解散に伴い、国内審議団体の継承を検討した結果、わが国がコンテナ製造から実質的に撤退した現在、コンテナの運用、利用者である船主団体が移管先として適当であること、また今後、コンテナの電子シールやビジュアルマーキングをはじめ、EDI（Electronic Data Interchange：電子データ交換）利用によるコンテナ番号の付番や本体の状態に関する電子標準メッセージの開発といったコンテナの関連機器等周辺分野におけるハード面／ソフト面での規格の国際標準化が進展すると予想されることから、これら検討作業にわが国海運業界をはじめ関係方面の意見を反映させることが必要であるとの観点より、当協会がISO/TC104の国内審議団体としてJISCの承認を得ることとしたものである。

＊**ISO/TC104**＝International Organization for Standardization/Technical Committee 104 Freight containers：国際標準化機構　専門委員会

海運日誌 4月

1日　運輸省は、ISO 規格海上コンテナの積載重量の制限を緩和した。

2日　全日本海員組合と外航労務協会は、1998年度労働協約改定について最終合意した。また、全日本海員組合と内航二船主団体(内航労務協会、一洋会）も、同日妥結した。
（P.25海運ニュース３参照）

3日　IMO の海洋環境保護委員会（MEPC）が３月23日からロンドンで開催され、船舶からの大気汚染の防止、バラスト水中の有害海洋性生物、船舶の防汚塗料の使用による有害影響等について審議を行った。
（P.18海運ニュース１参照）

9日　1998年港湾春闘が妥結した。
（P.27海運ニュース４参照）

13日　次期 Sea-NACCS 開発推進協議会第17回船舶及び保税・通関合同部会が開催され、次期 Sea-NACCS EDI 詳細仕様が確定された。

◎　日本船舶輸出組合は、1997年度の輸出船契約実績を発表した。それによると、263隻、1,155万3,000G/T、船価合計は１兆568億円と、G/T で前年比40.7％増となり、オイルショック時の1973年に次ぐ大量受注を果たしたが、船価は伸び悩んだ。

14日　海運造船合理化審議会海運対策部会が開催され、1997年５月に取りまとめられた報告書「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」に基づく施策の進捗状況について報告された。
（P.２シッピングフラッシュ１参照）

20日　大蔵省は1997年度の貿易統計速報（通関ベース）を発表した。それによると、輸出額から輸入額を差し引いた出超額（貿易黒字）は、前年度比79.7％増の１兆4,423億2,100万円となり、５年ぶりに前年実績を上回った。

21日　1997年米国外航海運改革法案（S.414）が上院本会議において、無修正で可決された。(現地時間)
（P.５シッピングフラッシュ２参照）

22日　日本人船・機長２名配乗実現のための外国資格の承認制度の創設を含む船舶職員法改正法案が参院本会議で可決され、衆院に送付された。

24日　第77回 IMO 法律委員会が20日からロンドンで開催され、海上運送に係る旅客の死傷に対する保証のあり方等について審議した。

◎　OECD 海運委員会が23日からパリで開催され、次期議長に運輸省海上交通局の園田良一外航課長が選任された。

タンカー輸送の総合的安全対策検討状況および結果

当協会は、タンカー輸送の総合的安全対策に関し、東京湾のVLCCの自主通航路の策定をはじめ、安全対策について種々取りまとめを行い、逐次実行に移してきた（本誌1997年８月号Ｐ.13、10月号Ｐ.８、および1998年１月号Ｐ.12参照）。

その後の検討状況および結果は、下記のとおりである。

1998/3/25

	検討項目	検討状況及び結果
航行安全対策	(1)進路警戒船の使用方法	船長協会・日本海難防止協会の検討委員会に参画し検討した結果、船長の判断の下、他船に安全航行の協力を求める等の他、周囲の状況に応じ、進路警戒船に浅瀬を標示させる等、有効に利用することが事故防止に有用であるとされた。
	(2)VLCC自主通航路	海務委員会にて、「中ノ瀬西側海域を北航するVLCC等大型船舶の標準航路」を策定し会員会社に周知するとともに、同内容のパンフレットを作成し、関係団体を通じ、外国船を含む関係船舶に広く周知し、安全航行の協力を呼びかけた。
	(3)BRM等の徹底	ヒューマンエラー等が生じても事故に至らないよう、航海当直体制を中心とする安全対策を策定するとともに、安全対策キャンペーン期間を設け、東京湾に入湾するVLCC 12隻に対し安全対策の実行状況を検証した。
	(4)大型船／小型船の体験乗船の実施	東京湾・瀬戸内海等で実施されている体験乗船に対し、今後とも関係団体に協力して、体験乗船実施船舶の提供等を行う。
	(5)衝突・座礁予防システムの開発・評価の促進	(1)の検討委員会に参画して検討した結果、DGPSの利用促進とCHART PLOTTER、ECDIS等の導入が座礁防止に一層有効であるが、より簡易な船位表示装置の開発、陸上も含めた航行援助システムについて、ハード・ソフト両面からの検討の必要性が指摘された。 また、日本水路協会および航海計器メーカーの協力により、ECDISセミナーを開催し、各メーカーのECDISを操作し、衝突・座礁予防システムとしての実用面での評価を行い、操作の簡素化および信頼性の向上等を要望した。
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	訓練内容および導入促進方策を引続き検討する。
	(2)乗船前訓練の活用方策	訓練受講者の入出国関係事務の迅速化、簡素化および規制の緩和について関係当局に引続き要望する。
水先関係	(1)操船方法の事前確認	日本パイロット協会と本件に関する懇談会を設置し、船長／パイロット間の操船方法に関する事前確認のためのFORMを検討・策定中である。
	(2)事故・ニアミス事例のフィードバック	また、事故・ニアミス事例のフィードバック、配乗体制および技能維持方策については、パイロット協会において方策を検討中であり、引続き懇談会で協議する。
	(3)配乗体制	
	(4)技能維持方策	
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	調査時（97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）。 政府は税制・財投によるダブルハルタンカーの促進策（特別償却の拡充、融資比率の引き上げ）を決定。
	(2)船外への流出油拡大防止策等の研究	日本造船研究協会等における研究開発に協力をする。
	(1)官民合同訓練	平成10年秋を目途に、東京湾に於いて実施の方向で海上保安庁等関係機関と協議中。

船協だより

海運関係の公布法令（４月）

(政) 油濁損害賠償保障法施行令の一部を改正する政令
（政令第163号、平成10年４月22日公布、平成10年５月15日施行）

(省) 危険物船舶運送及び貯蔵規則及び海上における人命の安全のための国際条約及び満載喫水線に関する国際条約による証書に関する省令の一部を改正する省令
（運輸省令第23号、平成10年４月16日公布、平成10年７月１日施行）

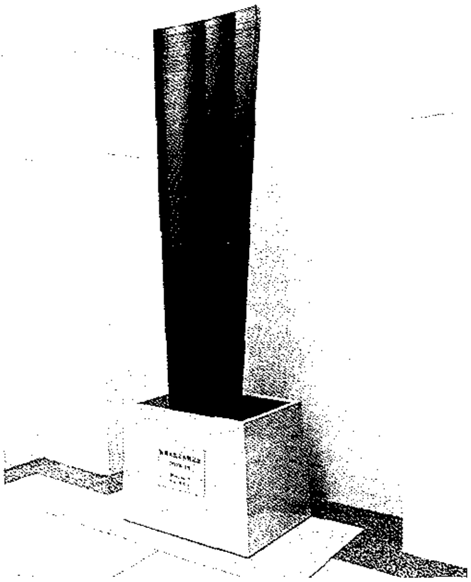
(省) 船舶設備規程の一部を改正する省令
（運輸省令第24号、平成10年４月20日公布、平成11年２月１日施行）

(省) 油濁損害賠償保障法施行規則の一部を改正する省令
（運輸省令第25号、平成10年４月22日公布、平成10年５月15日施行）

神戸の明海ビルが復興、モニュメントを設置

1995年１月17日、兵庫県を中心に戦後最大の被害をもたらした阪神大震災により被災した明海ビルが、このほど無事完工した。１階のエレベーターホールには、復興完成を記念して、モニュメントが設置された（写真参照）。

なお、明海ビルは当協会阪神地区事務局が震災前入居していたビルであるが、同事務局は震災後、神戸市中央区の商船三井ビル４Ｆに移転している。



▲阪神大震災復興記念モニュメント

海運統計

1．世界の商用船建造量と造船所手持工事量推移

年		建造（竣工）量（年・期間）A		造船所手持工事量 S：S＝L＋M		建造中船舶L		未着工船舶M		受注より引渡までの推定期間(月)
		隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数より算出
	(1989.12)			2,452	31,055	1,275	12,452	1,177	18,603	
1990年	(1990.12)	[2,144]	[16,054]	2,633	39,789	1,288	13,533	1,345	26,256	14.2
1991年	(1991.12)	[1,977]	[16,810]	2,530	43,164	1,355	15,897	1,175	27,267	15.7
1992年	(1992.12)	[1,957]	[18,919]	2,284	37,333	1,312	18,670	972	18,663	14.8
1993年	(1993.12)	[1,896]	[20,520]	2,145	39,242	1,131	15,787	1,014	23,454	14.0
1994年	(1994.12)	[1,789]	[19,613]	2,316	45,792	1,182	18,033	1,134	27,759	15.0
1995年	(1995.12)	1,856	22,566	2,655	48,526	1,265	18,731	1,390	29,795	16.1
1996年	(1996.12)	1,745	25,881	2,519	45,313	1,246	17,950	1,273	27,363	17.8
1997年	1～3月（3月末）	381	6,698	2,581	47,081	1,250	16,775	1,331	30,301	
	4～6月（6月末）	401	6,420	2,548	48,952	1,238	16,947	1,310	32,005	
	7～9月（9月末）	343	5,607	2,512	50,471	1,270	17,780	1,242	32,691	
	引渡予定(*) (1997年)			(839)	(9,043)					
	(1998年)			(1,236)	(24,348)					
	(1999年)			(437)	(17,081)					

(注) ① ロイズ船級協会発行の資料を次のとおり使用して作成した。
1 1990～1994年の年間建造（竣工）量は「World Fleet Statistics」より([ ] 内)。
2 1989年末～1994年末の造船所手持工事量（含：建造中船舶、未着工船舶）は「Merchant Shipbuilding Return」より。
3 1995年以降の竣工量および、同期末の造船所手持工事量は「World Shipbuilding Statistics」より。
② 「受注より引渡までの推定期間」(月数) は竣工隻数（A）および造船所手持工事量（隻数）(S) より次により算出した。

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

③ 対象船舶には漁船および雑船が含まれる。
④ ＊は1997年9月末造船所手持工事船舶の引渡予定量。

2．わが国における船舶建造の推移

年次	国内船 乾貨物船		油送船		客船、貨客船、自動車航送船		漁船・その他		計		輸出船 乾貨物船		油送船		客船、貨客船、自動車航送船		漁船・その他		計		合計	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
1985	229	1,983	112	688	20	17	167	50	528	2,737	312	5,300	62	840	-	-	20	20	394	6,160	922	8,897
1986	226	2,246	102	1,108	26	51	167	65	521	3,470	164	3,229	36	939	-	-	24	8	224	4,176	745	7,646
1987	233	1,520	106	760	49	91	179	58	567	2,430	80	2,155	34	1,020	-	-	2	33	116	3,207	683	5,637
1988	267	599	102	280	45	88	178	57	592	1,024	71	1,796	34	1,137	-	-	9	3	114	2,936	706	3,960
1989	233	560	93	511	56	150	193	64	575	1,285	105	2,259	45	1,695	-	-	18	14	168	3,968	743	5,253
1990	193	550	106	525	56	206	186	65	541	1,345	133	2,688	63	2,413	-	-	12	23	208	5,123	749	6,469
1991	174	648	87	416	37	170	152	50	450	1,283	103	1,943	89	3,770	-	-	14	5	206	5,718	656	7,001
1992	165	261	139	754	35	97	113	39	452	1,151	93	1,946	86	3,938	-	-	2	17	181	5,901	633	7,052
1993	183	462	207	851	32	95	84	33	506	1,441	99	2,375	70	5,067	-	-	7	12	176	7,455	682	8,895
1994	173	476	118	234	25	85	97	30	413	825	192	4,874	42	2,535	-	-	10	19	244	7,428	657	8,253
1995	176	635	82	73	33	67	86	36	377	811	217	5,589	57	2,277	-	-	4	1	278	7,867	655	8,679
1996	146	218	53	229	24	113	80	31	303	591	204	5,970	81	2,708	-	-	4	1	289	8,679	592	9,270
構成比(%)		(2.4)		(2.5)		(1.2)		(0.3)		(6.4)		(64.4)		(29.2)		(0.0)		(0.0)		(93.6)		(100.0)

出所：運輸省運輸政策局情報管理部「造船造機統計月報」より作成。
(注) ①上記統計表への集計対象船舶は100総トン以上の鋼船に限定した。 ②各年における竣工実績である。

3．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
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
1996	44,731	37,993	6,737	7.7	20.4
1997	50,937	40,956	9,981	13.9	7.8
1997年3月	4,540	3,740	800	10.5	25.0
4	4,426	3,619	807	21.5	8.7
5	4,102	3,370	731	20.5	6.1
6	4,119	3,160	959	12.5	7.8
7	4,281	3,442	839	11.9	3.5
8	3,936	3,217	719	13.9	3.5
9	4,423	3,359	1,063	14.2	8.5
10	4,645	3,540	1,105	17.3	1.1
11	4,224	3,162	1,062	6.5	▲ 4.1
12	4,705	3,468	1,236	12.9	5.4
1998年1月	3,860	3,474	385	9.0	▲ 2.6
2	4,094	2,815	1,278	2.6	▲ 14.9
3	4,589	3,347	1,241	1.1	▲ 10.5

（注）通関統計による。

4．対米ドル円相場の推移（銀行間直物相場）

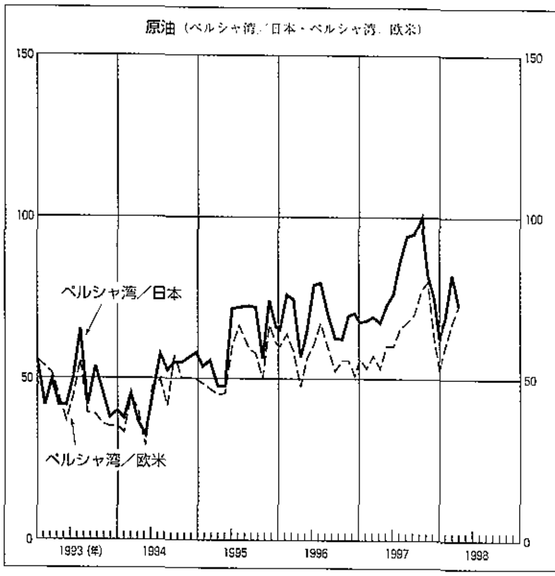
年　月	(年間/月間) 平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1997年4月	125.51	122.60	126.90
5	118.99	113.80	127.15
6	114.20	111.35	116.33
7	115.16	112.60	118.30
8	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
1998年1月	129.45	125.25	134.30
2	126.00	123.12	128.70
3	128.69	125.30	132.05
4	131.67	128.00	135.00

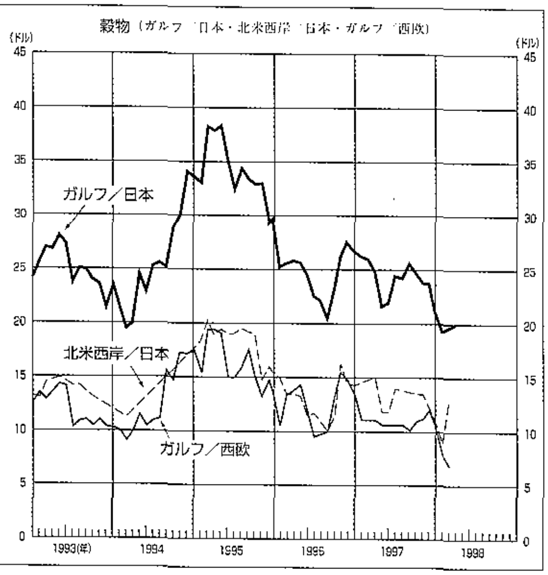
5．不定期船自由市場の成約状況

（単位：千M/T）

区分 / 年次		航海用船 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	定期用船 Trip	Period
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	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
1998	1	19,702	145	19,557	3,817	8,258	6,609	57	306	374	136	11,623	2,140
	2	16,514	370	16,144	4,700	4,253	6,403	30	234	299	225	8,507	2,557
	3	15,078	130	14,948	4,536	4,226	5,617	144	162	233	30	11,540	2,943
	4	19,009	410	18,599	3,887	6,914	7,030	28	534	195	11	15,383	1,856

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





6．原油（ペルシャ湾／日本・ペルシャ湾／欧米）

月次	ペルシャ湾／日本						ペルシャ湾／欧米					
	1996		1997		1998		1996		1997		1998	
	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	67.50	57.50	66.25	62.00	62.00	50.00	58.00	52.50	56.50	52.00	52.50	42.50
2	75.00	67.50	66.50	58.50	69.00	60.00	65.00	55.00	52.50	47.50	60.00	45.00
3	72.50	67.50	69.00	58.00	82.00	67.50	57.50	47.50	57.50	50.50	67.50	55.00
4	55.00	46.00	67.50	46.50	72.50	65.00	47.50	39.00	52.50	45.00	72.50	55.00
5	64.75	51.50	72.50	61.50			55.00	42.50	59.50	45.00		
6	79.50	65.00	76.50	65.50			62.50	52.50	60.00	52.50		
7	79.75	69.00	86.75	68.50			67.00	57.50	65.00	50.00		
8	70.00	65.00	94.00	85.00			60.00	55.00	67.50	65.00		
9	64.50	56.00	94.50	72.50			52.50	49.50	70.00	60.00		
10	63.00	55.00	100.00	89.00			55.00	43.75	77.50	70.00		
11	69.00	58.75	82.00	75.00			55.00	50.00	80.00	65.00		
12	69.50	60.00	75.00	49.50			50.50	47.50	62.50	42.50		

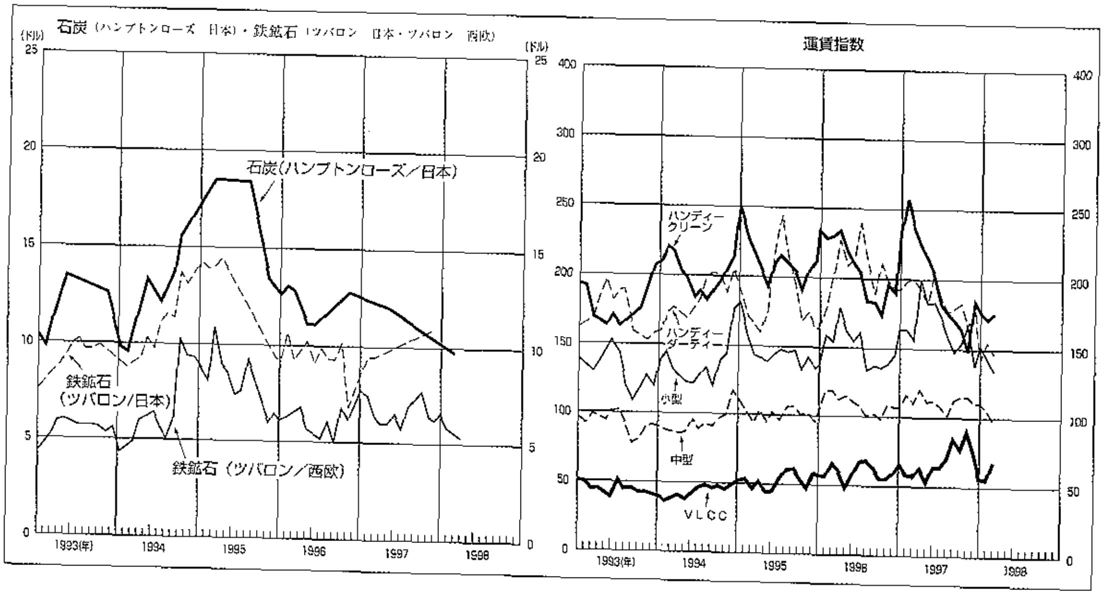
（注）①日本郵船調査グループ資料による。　②単位はワールドスケールレート。　③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。　④グラフの値はいずれも最高値。

7．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			
	1997		1998		1997		1998		1997		1998	
	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	26.85	23.80	21.25	19.00	14.25	13.40	11.50	9.00	13.00	12.25	10.75	9.00
2	26.00	24.60	19.00	16.50	—		8.75		11.00		7.90	7.50
3	25.75	23.50	19.50	17.50	—		12.85	11.50	—		6.75	
4	24.85	20.95	20.00	16.00	15.00	13.25	—		11.00		—	
5	21.75	20.25			12.00				10.50			
6	22.10	19.90			12.05	11.75			—			
7	24.50	21.75			14.00	12.10			—			
8	24.35	21.50			—				10.50	10.25		
9	25.50	22.00			—				10.15	10.00		
10	24.60	21.70			13.50	12.60			11.00	9.50		
11	23.75	19.00			13.25	12.25			11.30	10.00		
12	23.50	19.75			—				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。



8．石炭（ハンプトンローズ／日本）・鉄鉱石（ツバロン／日本・ツバロン／西欧）

（単位：ドル）

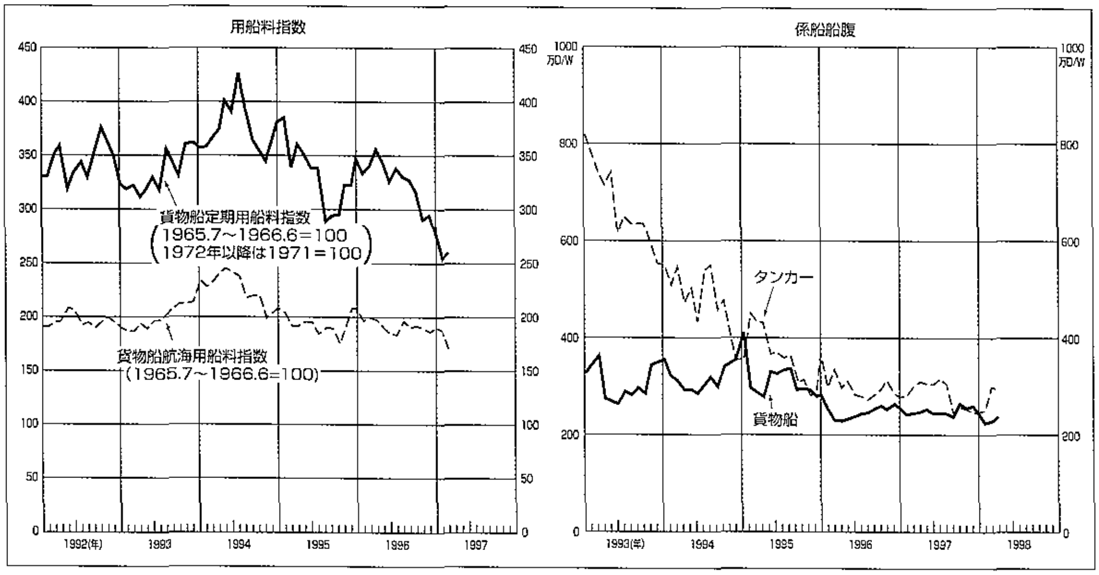
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1997		1998		1997		1998		1997		1998	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—		—		—		—		7.50	6.17	6.50	
2	—		—		9.50		—		7.35	6.00	5.80	5.25
3	—		9.75		9.50		—		6.30		—	
4	—		—		—		—		6.10	5.65	5.25	3.95
5	12.00				—				6.00	5.80		
6	—				—				6.45	5.90		
7	—				—				5.80			
8	—				—				6.95	5.80		
9	—				—				7.25	5.95		
10	—				—				7.70			
11	—				—				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。

9．タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1996					1997					1998				
	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	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6	57.3	107.2	165.6	188.4	233.8	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0
2	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8	54.6	104.8	142.1	154.5	171.4
3	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6	58.4	109.1	155.9	201.4	237.7	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5
4	61.4	113.6	178.0	228.1	233.3	62.0	119.7	201.3	193.9	223.4					
5	49.1	116.6	160.9	210.1	220.9	52.3	110.4	182.0	181.2	213.7					
6	57.4	113.5	153.3	215.0	211.6	63.4	110.9	182.6	203.0	202.8					
7	66.5	106.2	160.2	241.0	203.9	63.8	107.2	172.5	185.5	181.2					
8	69.5	100.6	135.8	217.4	181.0	70.3	100.4	159.9	176.2	175.7					
9	63.1	101.0	139.2	185.0	180.1	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3					
10	54.3	98.0	133.0	211.6	174.1	76.2	113.9	152.6	181.6	163.9					
11	54.9	110.2	137.9	198.2	197.2	89.5	114.9	166.5	164.6	149.6					
12	60.4	107.9	147.9	190.1	186.9	74.3	110.6	138.9	180.1	184.0					
平均	60.4	109.2	149.5	203.3	206.7	67.5	110.8	165.8	186.1	199.3					

（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。（シッピング・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併）②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の５区分に変更された。カッコ内は旧区分　㋑VLCC：15万1000トン（15万トン）以上　㋺中型：７万1000～15万トン（６万～15万トン）　㋩小型：３万6000～７万トン（３万～６万トン）　㊁H・D＝ハンディ・ダーティ：３万5000トン（３万トン）未満　㋭H・C＝ハンディ・クリーン：５万トン（３万トン）未満。



10. 貨物船用船料指数

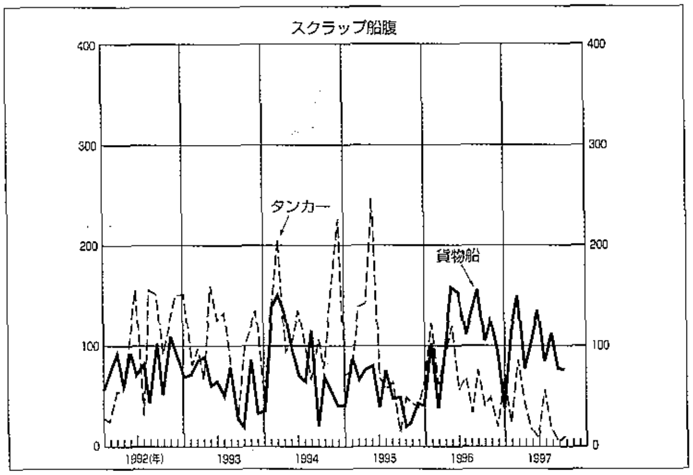
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1993	1994	1995	1996	1997	1998
1	194.0	189.0	234.0	207.0	209.0	189.0	323.0	327.0	358.0	380.3	347.0	277.0
2	192.0	185.0	227.0	202.0	197.0	186.0	326.0	320.0	358.0	386.6	332.0	254.0
3	191.0	185.0	229.0	192.0	199.0	171.0	327.0	324.0	366.0	339.4	341.0	260.0
4	194.0	198.0	243.0	192.0	197.0		356.0	310.0	377.0	363.0	354.0	
5	195.0	191.0	245.0	196.0	190.0		366.0	318.0	402.0	350.0	342.0	
6	209.0	198.0	239.0	195.0	184.0		319.0	334.0	390.0	339.0	326.0	
7	206.0	198.0	230.0	186.0	183.0		335.0	320.0	426.0	339.0	338.0	
8	194.0	202.0	218.0	189.0	196.0		346.0	360.0	391.0	289.0	330.0	
9	196.0	208.0	220.0	186.0	190.0		328.0	349.0	364.0	293.0	327.0	
10	188.0	212.0	221.0	176.0	191.0		351.0	333.0	355.0	294.0	316.0	
11	196.0	212.0	198.0	188.0	189.0		372.0	363.0	344.2	323.0	290.0	
12	200.0	219.0	209.0	211.0	186.0		349.0	367.0	374.7	323.0	294.0	
平均	196.3	199.8	226.1	193.3	192.6		341.5	335.4	375.5	334.9	328.1	

(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。(シッピング・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。

11. 係船船腹量の推移

月次	1996 貨物船			1996 タンカー			1997 貨物船			1997 タンカー			1998 貨物船			1998 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	272	2,210	2,778	66	2,058	3,735	248	2,110	2,589	55	1,607	2,757	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466
2	257	2,005	2,506	60	1,636	2,980	241	1,996	2,402	57	1,628	2,804	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492
3	245	1,911	2,392	62	1,862	3,305	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066
4	236	1.856	2,326	60	1,694	2,983	251	2,073	2,462	64	1,796	3,101	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927
5	229	1,854	2,336	56	1,754	3,120	249	2,086	2,520	63	1,781	3,060						
6	220	1,833	2,353	55	1,679	2,841	244	2,008	2,426	57	1,776	3,052						
7	218	1,828	2,412	56	1,665	2,800	239	1,969	2,449	58	1,823	3,160						
8	223	1,854	2,421	53	1,571	2,708	246	2,120	2,429	57	1,776	3,031						
9	234	1,950	2,562	55	1,657	2,800	246	2,084	2,375	53	1,487	2,474						
10	232	1,972	2,610	55	1,776	2,919	264	2,281	2,634	57	1,616	2,591						
11	239	2,002	2,543	55	1,921	3,196	265	2,252	2,555	58	1,543	2,532						
12	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。



12. スクラップ船腹量の推移

月次	1996						1997						1998					
	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。1.300G/T 300D/W 以上の船舶。②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。③タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。④四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．世界の商用船建造量と造船所手持工事量推移	○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．わが国における船舶建造の推移	○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。

編集後記

今年の2月から3月にかけて朝のバードウォッチングをした。とは言っても、カメラや望遠鏡を携えて野山で行う本格的なものではない。実は拙宅の隣地の小さな公園の生け垣にひと番(つがい)のキジバト(ヤマバト)が営巣し始めたのである。キジバトは、首に青白黒の縞模様があって、グッグッポーポーと気怠いように低い声で鳴く鳥である。

巣は、公園からは小枝に隠れて見えないところにあったが、拙宅の居間からはよく見え、格好の観察対象であった。

初めは、番の一羽が、セッセッとどこからか小枝をくわえてきてはもう一羽に渡していた。外回りはたぶん雄であろうと勝手に想像しているのだが、このハトが戻るときには必ず巣から1メートル程離れたところに着地して巣に向かっていた。人目を気にするその仕草に興味を引かれた。そして、雌バトは小枝を器用にお椀形に並べていった。数日間のその作業の後、一羽が巣の上に身体を落としてじっとしていた。おそらく産卵の準備であろうと思われた。この後約一月の間、風雨にさらされながらもこのポーズを取り続けたのである。悪天候の中で耐えている小さな姿を見ていると、そのけなげさに心を動かさないではいられなかった。

当初、巣にいるのは同じハトでエサも取らずにと感心していたが、ある時交替しているところを観察することができた。二羽で交互に抱卵していたようだ。

この番が巣から離れる日がきた。ある朝、巣にハトの姿がなく、小さな白い卵が一個残されていた。妻の話では、その日、ハトを時々見かけたが抱卵することはなかったという。結局、卵はかえらなかったのである。約一月におよぶ彼等の労苦が報われなかったことに私は何とも言葉がなかった。自然界の厳しさを垣間見た気がした。

この後、この番は戻ってきていないが、時折り公園の木で鳴いているハトを見ると、あのハトではと、これも勝手に思っている今日この頃である。

新和海運
総務部
総務・法規保険チームリーダー
平山　泉

せんきょう5月号　No. 454 (Vol. 39 No. 2)

発行◆平成10年5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

当協会会員は136社。
（平成10年5月現在）

会社名：東京近海油送㈱
（英文名）TOKYO KINKAI YUSO CO., LTD.
代表者（役職・氏名）：取締役社長　甲斐　勝
本社所在地：横浜市中区桜木町1-1-8 日石横浜ビル
資本金：300百万円
設立年月日：1969年10月20日
従業員数：海上13名　陸上１名　計14名

所有船状況	遠洋・近海・(沿海)	4隻	1,328G/T	2,491D/W
運航船状況	遠洋・近海・沿海	-隻	―G/T	D/W

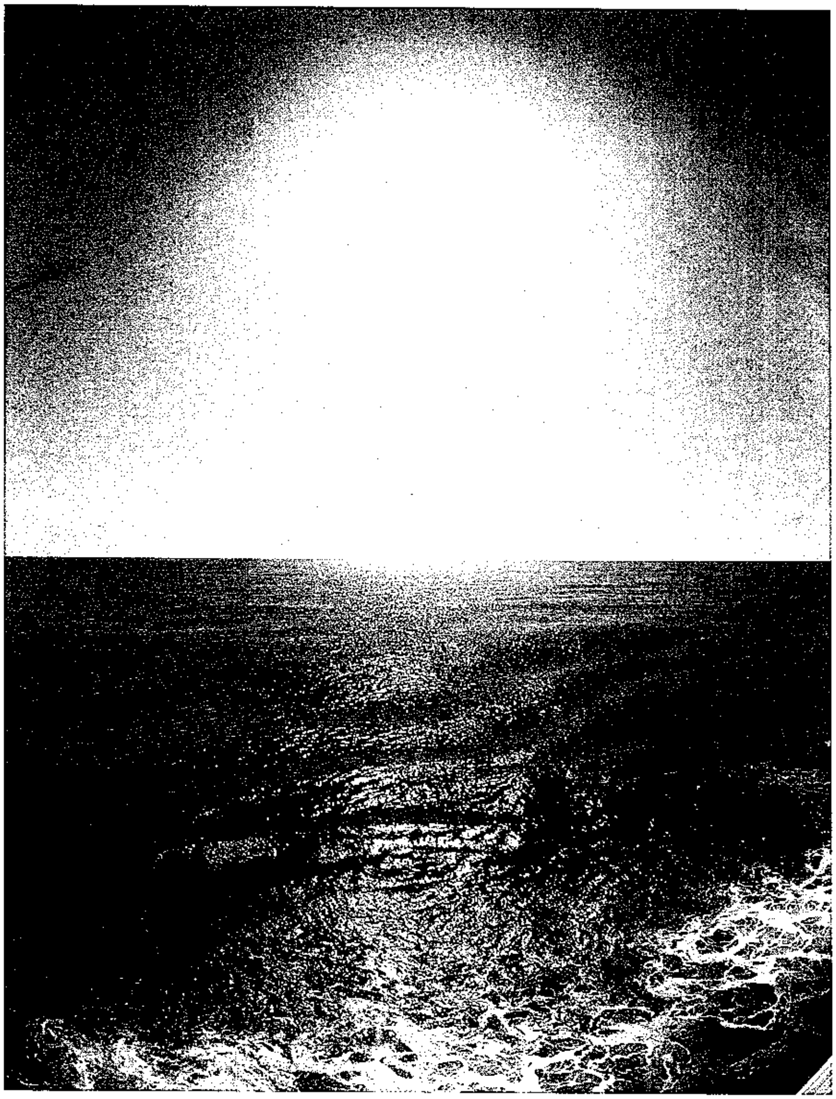
主たる配船先：国内
事業概要：雄洋海運が国内二次輸送投入目的で、1969年10月に資本金３千万円をもって設立。
　以後、状況変化により、内航船、曳船等を保有し、現在は貸船業が主な事業となっています。

会社名：東京マリン㈱
（英文名）TOKYO MARINE CO., LTD.
代表者（役職・氏名）：取締役社長　桑野　訓
本社所在地：東京都中央区日本橋室町3-4-4 ＪＰビル
資本金：300百万円
設立年月日：1987年８月５日
従業員数：海上０名　陸上55名　計55名

所有船状況	遠洋・近海・沿海	-隻	―G/T	―D/W
運航船状況	(遠洋)・(近海)・沿海	26隻	275,321G/T	457,000D/W

主たる配船先：北米・カナダ西海岸／極東・東南アジア・南太平洋／アラビア湾／地中海・欧州
事業概要：当社は創業以来、液状化学品・油脂類の海上輸送に特化する外航海運会社として、その運航実績は、ワールドワイドの荷主各位から高く評価されています。
　当社はこの成果に甘んずることなく、輸送貨物の多様化に伴う荷主ニーズの変化に対応し、明日に向かってより一層の信頼性・安全性を追及する国際海上物流において、独自の地位を占めるユニークな会社を指向しています。

船が支える日本の暮らし



JSA

The Japanese Shipowners' Association