

せんきょう



船協月報/1998年6月号 目次

◎巻頭言

「無事故と人の和」★日本船主協会副会長 ●野田進一郎…………… 1
東京タンカー取締役社長

◎特別欄

サブスタンダード船排除に向けて 2…………… 2

◎特別欄

日本港湾の国際競争力強化に向けて—港湾諸料金の適正化—…………… 7

◎海運ニュース

1. 船客に係る損害賠償制度につき99年春までの検討終了を目指す…………… 9
—IMO 第77回法律委員会の模様—
2. マラッカ/シンガポール海峡に分離通航帯を設定…………… 11
—IMO 第69回海上安全委員会 (MSC) の審議模様—

◎各種調査・報告書欄

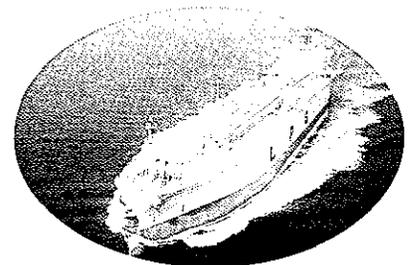
1. 経団連輸送委員会・アジア主要港湾調査団報告…………… 14
2. 長江流域主要港湾基礎調査報告書および
長江流域の物流システム調査報告書について…………… 16
3. 引き続き増加傾向にある世界船腹(1)…………… 23
—ロイド統計による1997年末の世界船腹量—

◇内航海運暫定措置事業はじまる…………… 29

◎ *Washington* 便り…………… 30

◎ 海運雑学ゼミナール★第99回…………… 32

- ❖ 海運日誌★5月…………… 34 ❖ 船協だより…………… 35
❖ 海運統計…………… 38 ❖ 編集後記…………… 44



LPG 船「FOUNTAIN RIVER」

「無事故と人の和」

日本船主協会副会長 野田進一郎
東京タンカー取締役社長



昨年7月のD・グレース号「中の瀬」乗り上げに伴う大量流出油事故以来、海上保安庁からは、東京湾を航行する大型タンカーに対し、次々と具体的な航行安全対策が示されその遵守を強く求められたことはご承知の通りである。

これを受けて、船主協会としても安全航行実施指針——「適正な要員配置と職務の確認」ほか3項目——を策定し、会員各社に対しその実行を徹底したところである。

さらに船主協会としては、会員各社が運航するVLCCにおいてこれ等の航行安全対策が実行されていることを検証するため、海上保安庁の参加も得て乗船検証を行った。

会員各社の安全運航確保にける努力が実って、その後流出油事故はゼロとなっていることはご同慶の至りである。

さて、タンカー専門の当社にあって私は「流出油事故は不可抗力が原因でも起こしてはならない」と、常々社内では注意を喚起している。

「事故原因の80%はヒューマンエラー」といわれる。私としては、事故防止のためには海上社員が、「我が社は安心して働けるいい会社だ」と思える環境をつくることが肝要と考え、現場主義を唱え、会社を挙げてあらゆる工夫を積み重ねてきており、他社においても既に行われているものと思うが、海工務担当者、担当役員に限らず、すべての役員にできる限り社船を訪船させることはもとより、入渠時には必ず自ら訪船し、すべての乗組員と懇親会を持ち、現場との意思疎通をはかっ

てきている。本欄においても平成5年以来「夏休みを利用した家族懇親会」の開催などその取り組みのいくつかをご紹介してきたところであるが、今号では当社のOB会「東和会」について触れてみたい。

現在の会員数は370名程度であるが、当然のことながら海上出身者が多く、その殆どは地方在住者である。そのため東京と地方で隔年開催とし、地方の場合はOBの多い地域を中心に3カ所で開催しており、昨年は富山、長崎、神戸で行った。

本社からは、私のほか、役員、部長が交代で参加し、OBの出席者は各地とも20名内外である。いずれのOBも退社後の人生を明るく元気に生き抜いている人ばかりで、町内会長とか団地自治会の役員とか、何かしら地域の世話役についているOBが多い。「在職中上司から厳しく鍛えられたことが今の人生に役立っています」という話を聞くと、本当に嬉しくなる。

もともと現役社員の希望をもとにして設立されたOB会でもあり、退職後も会社や一緒に働いた仲間達とのつながりが保てるということを、OBはもとより、現役社員も皆が素直に喜んでくれている。

この「先輩も大切にしていこう」という会社の姿勢が、現役社員に安心して働けるいい会社として信頼され、それにより「与えられた職責をキチッとこなして安全運航を確保する」という目標が達成されるものと確信している次第である。

特別欄

サブスタンダード船 排除に向けて 2

船舶が自国の法律等に基づいて国際基準を完全に満たしているかどうかを監督するのは旗国の責任であるが、全ての旗国が必ずしもその義務を果たしていない現実があることから、船舶が寄港する国にも国際的な共通ルールの下で、その監督権限を認め、サブスタンダード船を排除していこうとするものが、ポートステートコントロール (PORT STATE CONTROL: PSC) である。

PSC 導入の経緯については前号 (本誌5月号 P. 8 特別欄参照) のとおりである。

今回は、わが国および世界における PSC の実施状況と問題点について説明したい。

1. PSC の実施状況

(1) 世界各国における PSC による船舶の拘留数

PSC を実施した結果、航行の安全および海洋汚染の防止上、重大な欠陥が発見された場合には、当該船舶の航行を停止する等の処分 (拘留) に付すとともに、政府当局 (寄港国) は、その事実を国際海事機関 (IMO) に報告することが義務づけられている。

その報告書によれば、拘留された船舶の総隻数は表1のとおりであるが、1993年に305隻だったものが、1996年には2,724隻と年々飛躍的にその隻数が増加している。これは、1982年に締結された欧州地域における PSC の協力に関する覚書 (パリ MOU) をはじめ、1994年からはアジア太平洋地域で東京 MOU による PSC が実施されるなど、各区域毎に締結された覚書による地域協力とともに、各国において積極的に PSC が実施されてきている結果と考えられる。

また、1996年の IMO 報告による拘留数が20隻以上の船籍国 (旗国) は、表2のとおりとなっており、拘留総隻数2,724隻の内の2,305隻で、84.6%を占めている。

なお、拘留された船舶2,724隻の欠陥総件数は14,439件あり、1隻あたりの平均欠陥件数は5.3件に及ぶ。

【表1】 IMO報告および東京MOUによる
拘留船舶隻数 (隻数)

年	1993	1994	1995	1996
IMO 報告	305	1,291	1,705	2,724
東京MOU	—	282	524	689

(注) 東京 MOU 報告書には1994年は1月～3月に実施された船舶は含まれていない。

【表2】 1996年 IMO 報告による旗国別拘留船舶数

旗 国 (船籍国)	拘留隻数	%
Panama	315	11.6
Cyprus	259	9.5
Malta	217	8.0
Turkey	188	6.9
Russia	181	6.6
Greece	125	4.6
St.Vincent & Grenadines	123	4.5
Honduras	104	3.8
Bahamas	101	3.7
Liberia	100	3.7
Romania	85	3.1
Ukraine	78	2.9
China	77	2.8
Norway	58	2.1
Antigua & Barbuda	49	1.8
Philippines	46	1.7
Belize	28	1.0
Germany	26	1.0
Egypt	26	1.0
Singapore	26	1.0
Lithuania	26	1.0
Netherlands	23	0.8
Italy	22	0.8
Syrian Arab Republic	22	0.8
小 計	2,305	84.6
合 計	2,724	100.0

(注) 拘留数が20隻以上の国。

これら欠陥件数全体の約90%を占める上位10項目についてまとめると表3のとおりとなっており、救命設備、消防設備、その他安全設備および構造一般、航海設備、および満載喫水線で全体の7割以上を占める。また、この結果は例年ほとんど変わっておらず、主要な欠陥項目のほとんどが、作動不良や固着、属具の不備や劣化、刊行物や海図等の不備や最新情報を収集していない等、適切な保守、点検および属具の更新などにより対処可能な内容となっている。

(2) 東京 MOU における PSC の実施状況

東京 MOU 事務局が作成した1996年の年次報告によると、同年1年間に東京 MOU に加盟する15カ国(表4の寄港国名参照)により実施されたPSCの回数は合計12,243回あり、この間に同地域の諸港に入港した船舶は24,331隻とされていることから、約50%の点検率に達している。

また、欠陥が指摘された船舶数は5,920隻であり、平均すると点検された船舶の2隻に1隻が欠陥を指摘されたことになる。

【表3】 1996年 IMO 報告による拘留船舶の欠陥項目

欠 陥 項 目	件数	%
1 救命設備	3,219	22.3
2 消防設備	2,530	17.5
3 安全設備、構造一般	2,182	15.1
4 航海設備	1,327	9.2
5 満載喫水線関係	897	6.2
6 船舶証書関係	694	4.8
7 MARPOL 付属書 I (荷油およびビルジ等の油の取扱について)	660	4.6
8 機関設備関係	601	4.2
9 無線設備	546	3.8
10 乗組員の資格証明等	535	3.7
そ の 他	1,248	8.6
合 計	14,439	100.0

【表4】 1996年東京MOU各国によるPSCの点検実績

寄 港 国	点 検 数	%	欠 陥 指 摘 船 隻 数	欠 指 摘 陥 数	%	拘 留 船 隻 数	%
Japan	3,111	25.4	1,204	3,342	10.6	88	12.8
Australia	2,901	23.7	1,976	13,638	43.2	248	36.0
Indonesia	1,862	15.2	559	1,229	3.9	0	0.0
China	1,229	10.1	724	4,048	12.8	32	4.7
New Zealand	1,153	9.4	418	1,414	4.5	9	1.3
Republic of Korea	749	6.1	291	1,700	5.4	48	7.0
Canada	389	3.2	246	1,263	4.0	51	7.4
Russian Federation	349	2.9	160	1,249	3.9	54	7.8
Hong Kong	250	2.0	232	3,039	9.6	140	20.3
Singapore	198	1.6	80	480	1.5	14	2.0
Malaysia	47	0.4	27	158	0.5	4	0.6
Pupua New Guinea	3	0.0	3	40	0.1	1	0.1
Thailand	2	0.0	0	0	0.0	0	0.0
Vanuatu	0	0.0	0	0	0.0	0	0.0
Fiji	0	0.0	0	0	0.0	0	0.0
合 計	12,243	100.0	5,920	31,600	100.0	689	100.0

さらに、指摘された欠陥の件数は合計31,600件で、平均すると1隻あたり5.3件の欠陥が指摘されている。

これらの点検数、欠陥指摘船舶数、欠陥指摘数および拘留船舶数を各寄港国別に示すと表4のとおりとなる。

これによると、わが国は点検数では第1位で25.4%を占めるが、欠陥指摘数では第3位で10.6%、拘留船舶数でも第3位で12.8%となっている。一方、点検数で第2位のオーストラリアは、欠陥指摘数、拘留船舶数ともに第1位で、それぞれ43.2%および36.0%で、わが国の4ないし3倍となっており、PSCに対する厳しい姿勢が現されている。

2. PSCに関する各国の対応と方針

(1) パリ MOU

過去3年間のPSC実施船舶隻数に対す

る拘留船舶隻数（拘留比率）が平均値より高い船籍国の船舶を優先してPSCを実施するターゲット方式が採用されている。また、1996年7月1日からのPSCを強化する欧州連合指令の発効に伴い、ターゲット船に対する重点的PSCの実施、当該諸港に初めて入港する船舶および1年以上入港していない船舶に対する優先的なPSCの実施、客船、船齢20年以上のタンカー、同12年以上のバルカー、同10年以上のガスカヤリアおよびケミカルタンカーに対する優先的および検査内容を強化したPSCを実施することとしている。

(2) 米 国

船主、船籍、船級、過去のPSCに関する履歴、船種に基づき、一船毎に点数を与え、その点数に従いPSCの優先順位およびその方法を決定するターゲット方式を採用している。なお、後述する国際安全管理

コード (ISM CODE) が1998年7月1日から発効することに伴い、1998年1月1日から、同安全管理コードの要件を満たすことを証明する内容の、旗国が発行する証明書の取得状況の調査を開始した。1998年7月1日以降、当該証明書を所持しない船舶の入港を拒否する等を発表している。

(3) カナダ

カナダにおいては、バルクキャリアに対し重点的にPSCが行われている。特に船体構造部材の現状検査は厳しく行われ、状態の悪い船舶または船齢10年以上の船舶については、ホールド、バラストタンク等の内検も入念に行われている。

(4) オーストラリア

従来より、PSCは厳しく実施されているが、1994年からさらに強化された。従来は、些細な欠陥については、拘留として処理されなかった船舶においても、今後自動的に拘留として処理することになるようである。なお、とりわけ満載喫水線関連は特に詳細にチェックされているようである。

また、便宜置籍船(FOC)でバルクキャリアは必ずPSCが実施されるものと予想される。

(5) 日本

わが国におけるPSCは、昭和58年(1983)以降、船舶安全法、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の規定に基づき船舶検査官が、また、船員法及び船舶職員法の規定に基づき船員労務官等がそれぞれ独自に実施してきた。

しかしながら、このような複数組織によるPSCは国際的にはあまり例がないこと、

また、最近の条約改正により、船員が非常設備の操作等に習熟しているか点検する等、操作要件に関するPSC権限が新たに追加されたことなどから、より強力かつ効率的なPSCを実施するため、平成9年度から「外国船舶監督官」が地方運輸局等にPSCの専従組織として配置された。これにより、従来は船舶検査官あるいは船員労務官だった者が、外国船舶監督官として、全国10カ所の地方運輸局および7カ所の支局等に合計54名配置されている。また、外国船舶監督官が配置されていないところでは、従来通り、船舶検査官、船員労務官等によりPSCが実施されている。

3. PSCにおける問題点

PSCの現状は、概要上述のとおりであるが、PSCに関しては、多くの問題点もあり、サブスタンダード船の排除に向けてPSCに期待されるものは大きい、同時にその限界も知る必要がある。

(1) PSCの実施方法

旗国の規則に基づく国際基準が守られていない船舶こそがPSCのターゲットとされるべきことから、パリMOUや米国では対象船舶を重点的に絞る工夫がなされ、限られた数の検査官による効率的なPSCを目指している。

一方、船舶側にとっても航行安全および海洋汚染防止関係の規則を遵守しているにもかかわらず、寄港地で頻繁にPSC検査官の来訪を受け、その度に船内各所を点検されたり、救命艇の降下テストなどを要求されたりすることは、効率的な運航を心掛

ける乗組員に過重な負担を強いることとなる。

これらの事情に配慮して、PSC を実施した結果欠陥が指摘されなかった船舶は、その後6カ月間はPSCを受けなくてもよいこととするなどの案が考えられたが実行に移されていない。

(2) PSC による検査対象

船舶が国際基準を満たしているかどうかは、まず各船が保持している検査証書等で確認されるが、検査官はこれらの記録のみでなく、一般的な経験と勘に基づいて船内の見廻りと点検を行い、明らかな欠陥がある場合にそれらを指摘することとなる。

しかし、入港中の船舶において、即時に適切な判断を下せる対象には限界があり、自ずと救命、消防、安全設備など、1-(1)に述べた機器等が欠陥指摘の上位にランクされることとなる。特に船舶の構造等に関しては、貨物やバラスト等を積載中は検査そのものが不可能なほか、専門的な構造力学等と経験に基づく高度な判断力が求められるところから、PSCによる簡便、迅速な判断は不可能である。

(3) 検査官の能力、判断の公平性と透明性

入港中の船舶を見廻り点検等により欠陥等を指摘するには専門的な能力が求められる。諸外国ではPSC検査官の多くが船舶職員の経験者であるが、検査官のレベルはまちまちであり（このため運輸省は東京MOU加盟国のPSC検査官の研修事業を行っており、当協会会員会社も運航船でのPSC検査実習等に協力している）、欠陥の指摘に関しても、恣意的なものや、重箱の隅を

つつくようなものが見受けられる。

このため、各MOUでは、検査官の資格、点検方法等に関して指針が作られているものの、検査官の判断に関し、公平性、透明性が確保されているとは言い難い。

特に、乗組員の習熟度等をチェックする操作要件に関するPSCや1998年7月1日から強制化されることとなる国際安全管理コード（ISMコード）に関するPSCは、点検対象が船舶設備等のハードではなく、“管理”や“習熟度”というソフトであることから、どのようなPSCが行われるのか注意が必要である。

4. 適切なPSCの実施に向けて

当協会は、毎年総会においてサブスタンダード船の排除に向けて、“適切なPSCの実施”を内外に呼びかけているが、以上に記したとおり、PSCはサブスタンダード船排除のための一助にはなるものの、“切り札”とはなっていない。

昨年11月に日本船長協会は、日本に寄港する外航船の半数以上に「問題あり」とする調査報告を発表している。これは全国39の水先人会の協力を得て、外国船に乗船した水先人からの報告を集計したものであるが、船型別にみると、1千総トン未満の船舶は90%、1万総トン未満で65%、1万総トン以上48%と小型船になるほど「問題あり」とされる割合が多いとしている。

わが国の「外国船舶監督官」も創設されたばかりではあるが、監督官は商船における実務経験のない人ばかりであり、今後、民間の海事関係者等との連携も考慮しつつ、一層適切なPSCがわが国寄港船に対し実施され、サブスタンダード船の排除に寄与することが望まれる。

特別欄

日本港湾の国際競争力強化に向けて — 港湾諸料金の適正化 —

本年4月15日、21世紀に向けた横浜港の国際競争力強化への取組みが横浜市港湾局より発表された。質の高いサービスの提供やトータルコストの適正化の実現に向け、昨年6月に設置された関係行政機関や民間26団体による「使いや

すい港づくり推進協議会」が51項目にも及ぶ「当面の実施策と今後の取組み」として取りまとめたものである。記者発表された資料によると、その概要は資料のとおりである。

【資料】 横浜港を使いやすい港にするための当面の実施策と今後の取組み（抜粋）

平成10年4月

使いやすい港づくり推進協議会

【当面の実施策】

- (1) 『コンテナターミナルの365日、24時間オープンの実現』に向け、段階的な措置として日曜荷役の恒常化を目標に作業時間の延長を進めます。
- (2) 『港湾利用に関するトータルコストの適正化』に向け、入港料など施設使用料の見直し、荷役作業の共同化による競争力ある荷役料金の実現、水先料、タグボート料など入出港経費の低廉化を進めます。
- (3) 『港湾施設の効率的な運営の確保』に向け、コンテナターミナルのゲート待ち車両対策として「予約搬出入システム」の実施及び外貿コンテナターミナルにおける内航船の利用拡大と海上コンテナの鉄道輸送など多様な輸送モードの活用を行います。
- (4) 『港湾関係手続きの簡素化と港湾物流EDIの早期導入』に向け、船舶の入出港

手続きの簡素化と迅速化を行うとともに早期のEDI化を目指します。

【今後の取組み】

今後は、これらの実施策を横浜港の利用者である荷主、船会社に提案し、具体的に横浜港への誘致を進めていくことが必要です。

このため、まず推進協議会を常設機関として位置づけ、施策の実施に伴う関係者間の調整を行うとともに「港運業の経営基盤強化のための共同化、協業化の促進」など今後の新たな課題に迅速かつ的確に対応していきます。

つぎに、内航航路及びフィーダー貨物の誘致を図るため、本年度早期に行政・民間の実務者による「横浜港利用促進協議会」を設置し、荷主に対し港湾のみならず国内物流コスト全般の改善策を提案するなど、実質的に横浜港における国際ニーズに対応した物流サービスを実現できるよう取組んでいきます。

当面の実施策のうち、(1)については、平成10年度中に、①大型コンテナ船に対する入港料及び内航コンテナ船に対する施設使用料のインセンティブを検討する。②船舶の日曜着岸や日曜荷役の促進を図るため、施設使用料の低減を検討するとされている。

横浜港を使いやすい港にするためには、港湾の国際競争力強化が必要であるとの認識の下、港湾管理者が率先して時代を見据え、港湾関係者と前向きに検討し、実現しようとしていることは大いに評価できるものである。

船社から見て利用しやすい港とは、まず、コストが割安なことであろう。もちろんハード・ソフト面の充実も不可欠な要因であるのは事実であるが、日本を中心に商売を行っている以上、外国港湾とのコスト差は大いに気になるところである。

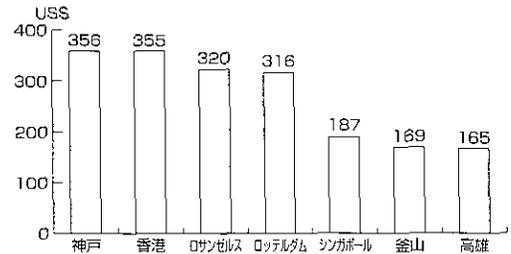
運輸省が発表している「日本海運の現況」(平成9年版)に、港湾諸料金の国際比較が掲載されている(図参照)。制度面の違いもあり、単純に比較するのは困難であるが、これによると40フィートコンテナ1個当たりの港湾諸料金は、神戸：356、香港：355、シンガポール：187となっている。この比較に使われた為替レート(\$1=107.35円)を仮に昨今の実勢レートである135円に置き換えると、神戸は283となり、香港、ロッテルダムよりも割安になるが、日本港湾が実際に競争しているのは釜山、高雄等の近隣港であり、それに比べればまだまだ格差は大きく競争力はないといわざるをえない。

これまでの長い歴史的経緯もあり構築された料金体系であることは重々承知しているが、国内横並びであればよいとする時代ではなからう。ハード・ソフトの面で高い水準にある港湾が近隣諸国にあるという現実を踏まえる必要がある。前述の横浜港のように、旧来の慣習・慣行

にとらわれることなく、それぞれの港湾がその特色を生かし、可能な対策を一步一步実現していくことが、今、求められているのではないか。

【図】
港湾諸料金の国際比較

(40フィートコンテナ1個当たりの港湾諸料金)



(注)

1. 船社からのヒアリングに基づき、運輸省作成(平成7年時点：但し一部平成6年のデータを利用している)。
2. 港湾諸料金とは、以下の諸費用の合計である。入港料、トン税、パイロット料、タグボート料、エスコートボート料、綱取り料、その他船舶経費、ターミナル費用、荷役料
3. 「パイロット料、タグボート料、綱取り料」は、平日の基本料金である。
4. 「ターミナル費用」には、ターミナル貸付料の他にターミナル維持費等が含まれている。
5. 「荷役料」は、平日の基本料金である。なお、ラッシング作業費用は含まれていない。
6. 入港船型は、3,600TEU型=5万%級、パウスラスター有とする。
7. 入港条件：(平日)デイトタイム着岸、デイトタイム離岸
8. 同一港に同一船舶が年6回入港することとする。
9. 入港1回についてコンテナ取扱個数は、40フィートコンテナ300個と仮定している(コンテナ1個当たりの港湾諸料金は、取扱個数により変動しうる)。
10. 為替レート(1996.3.29現在)
1米ドル=107.35円=7.5705香港ドル=1.6510オランダギルダー=1.40698シンガポールドル=785.87ウォン=27.526台湾ドル

(出所) 運輸省海上交通局「日本海運の現況」平成9年版。

海運 ニュース

1. 船客に係る損害賠償制度につき99年春までの検討終了を目指す
—IMO 第77回法律委員会の模様—
2. マラッカ/シンガポール海峡に分離通航帯を設定
—IMO 第69回海上安全委員会 (MSC) の審議模様—

1. 船客に係る損害賠償制度につき99年春までの 検討終了を目指す

—IMO 第77回法律委員会の模様—

海難事故が発生した場合、海洋環境の破壊につながるばかりではなく、事故に伴うさまざまな損害（船客や乗組員の死傷・環境破壊・航行安全への脅威等）をいかに最小限に食い止めるかという問題や、被害者への賠償の問題等が発生する。

IMO（国際海事機関）では、各種委員会でこれらの問題を取り扱っているが、このうち被害者への賠償に関連する船主の責任等に係る国際制度については法律委員会で鋭意検討を行っている。第74回会合以降は主として以下3つの議題を検討しており、本号では本年4月に開催された第77回会合の模様をレポートする。

1. 金銭上の保証の提供（船主のさまざまな賠償責任を強制保険その他の方法で担保する制度を創設すること。）
2. 船骸除去条約案（船骸等が船舶航行の障害あるいは海洋環境への脅威となる場合には当該船骸除去の義務を船主が負い、船主がこれを除去しない場合には政府が船主の費用でこれを除去するというもの。また、強制保険によりその費用の回収を担保するという主旨の条約案。）
3. 船舶燃料油による汚染に対する賠償（タンカー以外の船舶からの燃料油汚染に対する賠

償に関する条約案。本条約案では船舶所有者の厳格責任や、賠償責任を担保するための強制保険に関する規定等を設けている。なお、タンカーからの燃料油汚染については、1992 CLC（油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約）/FC（油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する条約）でカバーされている。）

前回第76回会合（1997年10月）においては、上記1. をⅠ）船客の死傷の場合の損害賠償クレームを担保する制度、およびⅡ）その他一般クレームを担保する制度に分け、前者を最優先検討事項として扱っていくこととなった。

今回（第77回）会合は、1998年4月20日～24日の間ロンドンのIMO本部にて開催された。議長は前回同様 A. H. E. ポップ氏（カナダ）が務め、参加国は53カ国（香港を含む）で、他に ICS（国際海運会議所）、CMI（万国海法会）、国際 P&I グループなどのオブザーバーが参加した。わが国からは以下が出席した。

成蹊大学名誉教授 谷川 久
在英日本大使館参事官 瀧口 敬二

運輸省海上交通局長 中山理映子
外航課第一国際係長
日本郵船社長 清水 繁
法務保険グループ長
東京海上火災保険社長 井口 俊明
東海損害船舶総括部長
グループ専門次
当協会関連業務部課長 清野 鉄弥

今回の主要3議題の検討の概要は以下のとおりである。

1. 金銭上の保証の提供

i) 船客クレーム

本議題については、1)「旅客及び手荷物の国際運送に関するアテネ条約」を改正し、船客の死傷の場合の損害賠償責任を担保するための保険者等への直接請求を含む金銭上の保証条項等を盛り込むという方法および、2)客船オペレーターが船客のために傷害保険を付保するという2つの方法が検討された。

前者については責任の集中、裁判管轄、金銭上の保証の保持義務者、責任原則、責任制限、保証を有していることの証明書の発給管理等の個別論点につき検討された。わが国は提出文書において、ICAO（国際民間航空機関）による航空運送人の責任を定めたワルソー条約の改正作業の状況を踏まえ、船客の死傷については責任制限を認めないこと、責任原則については一定額までは厳格責任とし、これを超える金額は過失推定とする2段階方式とすること等を主張した。また、ノルウェーからは、本制度を早急に創設する主旨から、現行アテネ条約の全面的な改正を要することなく、裁判管轄を1ないし2カ所に制限して保険者への直接請求を可能とする制度を検討すべき旨の文書が提出された。

今後の作業としては、次回会合に向けてコレスポンデンスグループが傷害保険およ

びノルウェー提案について検討することとなった。また、責任原則、責任限度額についてはワルソー条約の改正に関するICAOの検討状況を参考にしつつ更なる検討を行っていくこととなった。

議長より本議題は1999年春の会合をもって検討を終了することを目指すとの発言があった。

ii) その他一般クレーム

英国、カナダ、フィンランド、ノルウェー、南アフリカより第3者責任保険のミニマムスタンダードを定めるIMOコード作成の共同提案があった。本件については提案国が保険業界の意見を聴取しつつ更に検討することとなった。

2. 船骸除去条約案の検討

コレスポンデンスグループを代表して、オランダより前回会合での議論を踏まえて条約案文を修正した旨報告があると共に、条約の形式として、現在コレスポンデンスグループが提示しているような詳細な条約の作成を目指すか、船骸除去に関する各国国内法の領海を超えた適用を可能とする主旨の簡単な条約の作成を目指すかを決定する段階に来ている旨示唆があった。これについては多くの国が後者に難色を示したことから、会合ではコレスポンデンスグループ作成の条約案をベースに個別論点につき検討が行われた。コレスポンデンスグループは、今回の意見を踏まえ作業を継続し次回会合に報告することとなった。

3. 船舶燃料油による汚染に対する賠償

本議題については、豪州より汚染賠償責任をカバーする保険等に加入していることの証明書の発給管理に関し保険者/保証提供者に対し、締約国に代わってこの証明書を発給す

る権限を付与することの提案があった。また、豪州・カナダ・ノルウェー・南アフリカ・英国より前回会合で提出された燃料油汚染賠償に関する単独条約案および92CLC（油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約）議定書案の修正版が、また、豪州・アイルランド・ノルウェー・南アフリカ・英国より単独条約とする場合と92 CLC 議定書とする場合の利点／欠点を列挙した共同文書がそれぞれ提出された。

会合では、条約の形式（単独条約か CLC 議定書か）、強制保険（保険等に加入していることの証明書の発給管理）、適用範囲、責任制限、責任の集中、責任原則等につき審議された。締約国政府の証明書の発給管理負担が本制度のネックと認識されていたが豪州案の評価を含め各国で意見が分かれたため、提案国が実行可能な方法を検討することとなった。条約の形式については単独条約案をベースに検討することとなった。

2. マラッカ／シンガポール海峡に分離通航帯を設定

—IMO 第69回海上安全委員会 (MSC) の審議模様—

国際海事機関 (IMO) 第69回海上安全委員会 (MSC) が、1998年5月11日から20日までの間、ロンドンのIMO 本部において開催された。

MSC では、海洋環境の保全および海難事故の防止に向け、さまざまな角度から検討が行われている。今般はマ・シ海峡の通航方法、インドネシア群島航路帯の指定等を中心に審議が行われた。審議概要は以下のとおりである。

1. 航行安全強化のためのマ・シ海峡の通航方法

マラッカ／シンガポール海峡における航行の安全を向上させるため、1997年7月14日から18日までの間、第43回航行安全小委員会 (NAV) において、インドネシア、マレーシア、シンガポールの3国から提案された分離通航帯の拡張および船舶通報制度の導入などについて審議が行われ、概ね原案通り採択された。

なお、これらはいずれも1998年12月1日から実施されるが、同制度の改善すべき点や運用上の問題点などにつき、船主団体も含めた関係者間において今後も引き続き検討が行われる。

(1) 分離通航帯 (TSS) の拡張

既存の2カ所の分離通航帯（ポートケラン港沖およびシンガポール海峡）をつないで一つの TSS とした。マレーシアより、①4カ国（沿岸3国、日本）合同の水路再測量が1998年3月に完了し、提案している航路指定を変更する必要はないこと、②8基の既存航路標識の性能向上および10基の新規の航路標識の整備（1998年11月完了目標）については順調に進みつつあること、③1998年8月までに沈船は除去され、水深23mが確保されることが報告された。

なお、マレーシア沿岸と TSS との間に沿岸通航帯 (ITZ) が設定された。ITZ は航路指定の方法の一つで、分離通航帯の陸側境界と付近海岸との間の指定水域で、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則第10条(d)の規定に従って比較的小型の船舶の通航帯として使用されるものである。

(2) 強制船舶通報制度の導入

ポートケランおよびシンガポールの2カ所に設置された VTS (マラッカ・シンガ

ポール海峡全域をカバーするレーダー網による情報をもとに、通航船舶の動静を継続的に監視し、衝突防止等の航行の安全を確保するための水域全体の情報を提供するサービス)のコントロールセンターに、VHF電話による船舶からの通報を義務付けることにより、各通航船舶の特殊性、通航方法、危険物積載の有無等を考慮した海峡内の安全通航の向上を図る制度を導入する。

対象船舶：総トン数300トン以上の船舶、
全長50m以上の船舶等

通報内容：船名、呼出符号、IMO 識別番号、船位、針路および速力他

適用海域：100°40′Eから104°23′Eの間
(通航帯含む)

INTERTANKO (国際独立タンカー船主協会) および SIGTTO (国際ガス・タンカーおよび基地運営者協会) は分離通航帯のさらなる拡張などの追加提案を行ったが、沿岸3国および日本より本制度の早期実施を第一とすべきとの主張があり、検討の結果、修正提案については INTERTANKO、SIGTTO および沿岸3国が協議(6月15日開催予定)を行い、次回第44回 NAVへ提案することとなった。

また、ポニファシオ海峡(地中海)における強制船舶通報制度の導入についても採択され、実施時期が1998年12月1日に確定された。

2. 群島航路帯の採択、指定および変更に関する手続案ならびにインドネシア群島航路帯の指定

群島航路帯の採択、指定および変更に関する手続案(GPASL:General Provision for Adoption, Designation and Substitution of Archipelagic Sea Lanes)とインドネシアの

群島航路帯の指定について検討が行われ、部分的な修正を行った後、採択された。

インドネシア群島航路帯の指定に関して決定された概要は以下のとおり。

- (1) インドネシアから、群島航路帯として南北3本の航路帯の中心線(Axis Line)が提案され承認された。
- (2) GPASLの規定に従って、インドネシアは、群島国として国連海洋法条約の要求するすべての通航航路(群島航路帯)をIMOに提案すべく、将来における測量および調査の実施に関する計画をIMOに定期的に報告しなければならないことが確認された。
- (3) 内水海域を除いて、無害通航権は群島航路帯に指定されなかった水域で認められることが確認された。
- (4) インドネシアから、現在一部水域(Natuna Sea)の群島基線に関して国内法を整備中であり、まもなく施行される見込みであることが報告された。
- (5) 上記(4)の事情を考慮し、インドネシア群島航路帯は、インドネシアがIMOに対して法律が施行されたことを報告した日から6カ月で実施される予定である(1998年12月5日を予定)ことが報告された。

なお、承認された南北3ルートは、国際海洋法条約で要求される通常の国際航行に使用される航路の一部のみを群島航路帯として指定したものであり、上記(2)のとおりやがてすべての群島航路帯をIMOに提案することが確認されたことから、わが国にとっては危険物積載船の航行が無害通航に当たるのか、または、無害通航とは見なされず群島航路帯のみを通航しなければならないのか等の問題が生じてくるため、明確な国際的基準の策定が必要と思われる。

3. 海上人命安全条約 (SOLAS 条約) の改正案の採択

次の内容の SOLAS 条約改正案が採択された。この改正案は、2002年1月1日までに SOLAS 条約締約国の3分の1以上の国から異議通告が行われない限り、2002年7月1日に発効し、各章の適用を受ける船舶に適用される。

(1) 第Ⅱ-1章 (構造-区画および復原性ならびに機関および電気設備) の改正

区画室の溶接部について、従来は張水試験または射水試験が要求されていたが、今後は、電気設備の絶縁等に損傷を与える場合は、注意深い目視検査 (必要とみなされる場合は、浸透探傷法、超音波探傷法または同等の試験によって補われる) に替えることができることとなった。

(2) 第Ⅳ章 (無線通信) の改正

① 「衛星系 EPIRB (非常用位置指示無線標識) は、12カ月を超えない間隔で試験する。ただし、主管庁は17カ月とすることができる。また、試験は、船上または承認されたサービスステーション等で行うことができる」との規定が追加された。

② 双方向通信装置 (DSC およびインマルサット C) の遭難警報に、船舶の最新の位置情報を自動的に入力する機能を付加する。この機能が付加できない場合は、4時間毎に、手で船舶の位置情報を更新することとなった。

(3) 第Ⅵ章 (貨物の運送) および第Ⅶ章 (危険物の運送) の改正

貨物固縛マニュアルに係る適用貨物の表現を「車両およびコンテナを含む貨物ユニット」から「固体および液体ばら積み貨物以外のすべての貨物」に統一した。

4. 国際ガスキャリアコード (IGC コード) の改正案の採択

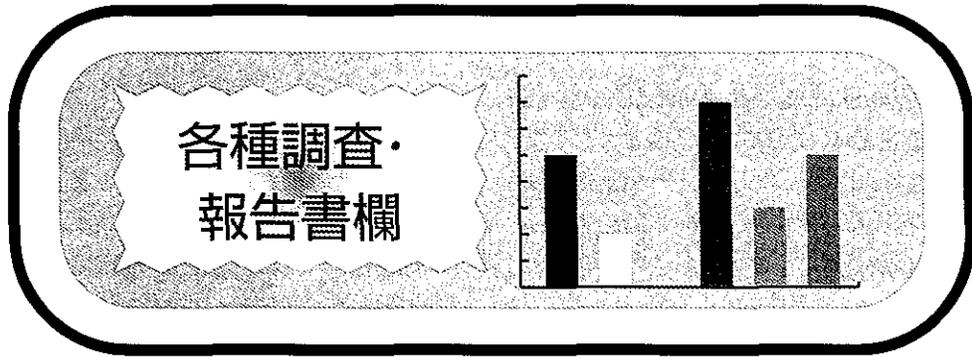
IGC コードの改正案が採択された。本改正は、字句等の修正により規定の明確化を図るための改正である。日本より、新造船に適用することは問題ないが、現存船に適用すると混乱を招く恐れがあるとの指摘を行い、適用は新造船のみとすることが確認された。

5. 航行設備の性能要件の採択

電磁コンパス、トラックコントロールシステム、自動船舶識別システム (AIS)、音響測深機の性能要件案が審議された。AIS に関して一部修正提案が出されたものの、今次会合での採択を求める声が強く、性能要件は原案通り採択された。

6. タンカーポンプルームの安全 (SOLAS 条約第Ⅱ章改正提案)

SOLAS 条約の2002年改正提案として、新造タンカーのカーゴポンプルームの非常用照明に関する第Ⅱ-1章第43規則の改正に加えて、現存船を含むすべてのタンカーのカーゴポンプルームの防爆措置に関する第Ⅱ-2章第63規則の改正を含めるかどうかについて審議された。日本は反対意見を主張したものの、議長の裁量により、後者も改正提案に含めることとされ、現存船への適用については本年7月開催予定の第3回ばら積み液体およびガス小委員会 (BLG) において審議されることとなった。



1. 経団連輸送委員会・アジア主要港湾調査団報告

経団連輸送委員会では、物流の効率化の検討に資するため、本年3月に調査団（団長：秋山敏晴 日本通運経営企画部総括部長）を派遣し、アジア主要3港のコンテナターミナルの現状について調査を行った。その概要は表に示すとおりである。また、「物流の効率化に向けた課題—わが国港湾のあり方」と題し、経団連産業本部長の永松恵一氏が執筆された記事が『経団連クリップ』に掲載されていたので本誌でも紹介したい。

物流の効率化に向けた課題—わが国港湾のあり方

本格的な大競争時代の到来に伴い、わが国経済の高コスト構造を是正する観点から、物流の効率化が最重要課題のひとつとなっている。とりわけ港湾は国際物流と国内物流の結節点であるとともに、各輸送モードの結節点としての役割を果たしており、物流効率化の観点から重要な検討課題である。そこで、先般、調査ミッションを派遣した香港、シンガポール、高雄（台湾）の3港を参考にしながら、わが国港湾の課題をいくつかあげてみたい。

1. 投資の重点化

わが国には、133もの港湾が重要港湾に指定されているが（うち21港が特定重要港湾）、これらすべての港湾が大水深バースを備えたハブポートである必要はない。大型の母船の寄港を前提とした港湾を絞り込み、そこに重点的に投

資すべきである。台湾においては、基隆港、台中港もある中で、高雄港に重点投資している。

2. 利用者のニーズの尊重

港湾の整備において重要なのは、船社等内外の利用者のニーズである。前述の3港に共通していえることは、自国の港湾もしくは自社のターミナルを使用してもらうための競争が存在するという点である。ユーザーの意見・要望を重視し、それに着実に対応していく、港湾サービス最優先の姿勢が求められよう。

3. 365日・24時間体制

日本では、日曜日、祝祭日は休みとなるため、入港スケジュールの調整、コストアップが問題となっているが、世界のハブポートにおいては、365日・24時間フル稼働が常識となっている。も

もちろん、そのためのコストアップ要因は考慮する必要があるが、利便性向上による集荷量の増加、その結果としての高能率化も期待できる。少なくとも、前述の重点化の対象となる港湾については、年間フルオープン体制の実現を真剣に検討すべきであろう。

4. 情報化の推進による利便性の向上

シンガポール港においては、入出港手続や輸出入手続等は完全にペーパーレス化されている。

また、これらのシステムが相互に接続され、一度の入力で同時に処理できるようになっている。わが国においても、入出港手続を EDI 化し、輸出入手続等の諸手続のシステムと接続することにより、ペーパーレス化、処理の迅速化を図る必要がある。本年 3 月に閣議決定された規制緩和推進 3 年計画においては、平成 11 年度実施予定となっているが、検討、実施に際しては船社等ユーザーの意見を十分に取り込むとともに、思い切って前倒しを図る必要がある。

【表】 高雄、香港、シンガポール各港のコンテナターミナルの概要

	高 雄 港	香 港 港	シンガポール港
コンテナ年間取扱量 (1996年)	506万 TEU (世界 3 位)	1,328万 TEU (世界 1 位)	1,259万 TEU (世界 2 位)
取扱貨物の特徴	自国需要が中心だが、トランシップ率は 4 割程度であり、中継港としての機能も比較的大きい	中国本土への中継基地としての機能が高く、背後の華南経済圏に関係した貨物が 6 割以上を占める。トランシップ率は 2 割程度と比較的低い。	取扱貨物の大半がタイ、マレーシア、インドネシア等周辺諸国への接続貨物であり、トランシップ率は 8 割程度とみられている。
ターミナル総面積	293ha	201ha	259ha
バース数	22	18	22
ガントリークレーン数	58基	64基	111基
ターミナルの管理者	高雄港務局 (国の交通部の下部組織)	香港政府 (ターミナルの建設計画は、民間も参加する政府への諮問委員会である港湾発展委員会の助言に基づき香港政府が策定。政府は民間ターミナルの運営には不干涉)	PSA (前身は特別立法により設立された公団。1997年10月より民営化された)
ターミナルの建設者	高雄港務局 (荷役機械、上物を借受船社が整備する方式もあり)	民間ターミナル会社 (開発権 (土地の長期使用権) の競争入札等によりターミナル会社を決定)	PSA
ターミナル所有者	高雄港務局 (専用ターミナルについては借受船社が港務局にリース料を支払う)	民間ターミナル会社 (土地は政府に帰属し、事業者は所定の期間土地を借用)	PSA
建設資金	100%国費。ただし、荷役機械、上物を借受船社が整備する方法もあり	100%民間ターミナル会社の資金	100%PSA の資金 (民営化以前から独立採算)
運 営	公共バースは高雄港務局、専用バースは借受船社が運営	民間ターミナル会社が運営	PSA が運営
年間稼働日数	362日 (不稼働日は旧正月の 3 日間)	362日 (不稼働日は旧正月の 3 日間)	365日 (不稼働日なし)
荷役作業可能時間	24時間 (3 シフト)	24時間 (3 シフト)	24時間 (3 シフト)
荷役作業員	以前は半官半民の荷役業者からの派遣労働者に限られていたが、1998年 1 月より民間事業者の参入が認められた。	基本的に民間ターミナル会社の社員	基本的に PSA の社員
入出港手続および輸出入手続	入出港については特に制約なし。入出港手続は書類とキーインのダブル管理 (ペーパーレス化の途上)。輸出入手続については、TRADE-VAN と呼ばれるシステムが稼働 (ペーパーレス化の途上)。	入出港については特に制約なし。入出港手続、輸出入手続ともに EDI 化 (ペーパーレス)。	入出港については特に制約なし。入出港手続は Port-Net と呼ばれるシステムで完全にペーパーレス化。輸出入手続も Trade-Net と呼ばれるシステムでペーパーレス化。両システムは相互接続され、同時処理可能。



2. 長江流域主要港湾基礎調査報告書および 長江流域の物流システム調査報告書について

[題記報告が生まれるまで]

平成7年1月17日未明に発生した阪神・淡路大震災により、莫大な被害を受けた神戸・阪神地区の復興のため、同年2月、国に阪神・淡路復興委員会（委員長：下河辺淳氏）が設置され、同委員会は復興事業の一つとして同年10月に「上海・長江交易促進プロジェクト」を提言した。

その後、日中双方で実務者からなる専門委員会を設置し、同プロジェクトの具体化を検討することとなり、日本側では本プロジェクト実現に向けて具体的な行動計画を策定すべく、平成8年3月に国・県・市、経済界および学識経験者で共同作業を行うための「日中 上海・長江－神戸・阪神交易促進日本委員会」第1回設置総会が開催され、会長には元阪神・淡路復興委員会委員長の下河辺氏が就任した。また、同日本委員会の中に5つの特別委員会が設置された。

- ・大長江節（フェア）特別委員会
- ・日中合弁情報コンサルタント会社特別委員会
- ・江海専用船特別委員会
- ・経済交流特別委員会
- ・文化交流特別委員会

この中の江海専用船特別委員会では、日本委員会事務局を務める神戸市からの依頼により、当協会会長（平成9年度は河村会長が就任）が代表に就任している。同特別委員会の平成9年度の活動は、以下3点を軸に行われた。

- (1) 江海専用船（江海連合輸送）に関する課題整理
- (2) 神戸港および長江諸港の港湾の基盤整備
- (3) 新しい物流システムの構築

このうち、(2)、(3)について、平成10年5月に開催された同特別委員会会合においてそれぞれ以下の調査報告が行われた。これら報告を踏まえ、今後、上記委員会において平成10年度の活動が展開されることとなる。

以下「平成9年度 長江流域主要港湾基礎調査報告」および「平成9年度 長江流域の物流システム調査報告」の概要を記述するが、詳細をご入用の折には当協会企画調整部（担当：加藤、TEL：03-3264-7174）までご連絡いただきたい。

1. 平成9年度 長江流域主要港湾基礎調査報告（報告：財国際臨海開発研究センター）

本調査は、長江流域の主要港湾および水路の現況を調査し、上記交易促進プロジェクトの具体化のための基礎資料とすることを目的としたものである。

本報告書は、

- 第1章 主要港湾の現状と動向
- 第2章 長江水路の現状
- 第3章 長江中・下流域のコンテナ輸送の動向
- 第4章 長江流域の道路、鉄道の整備状況
- 第5章 長江流域のコンテナ輸送に係る現状での問題点

から構成されており、長江流域の主要港湾の現状と動向について、既往の文献調査の上に訪中調査の内容を加味し詳しく取りまとめられている点が注目される。（本調査のまとめは表1参照）

表1 平成9年度 長江流域主要港湾基礎調査

項目	現 状 ・ 動 向	課題、今後の方向性
1 主 要 港 湾	<p>1-1 上海港</p> <ul style="list-style-type: none"> 上海経済圏の基幹港湾、長江流域諸港への積替え基地である。 コンテナ貨物量の伸びは年率30%近い(1997年252万TEU)。 将来貨物量…2000年:300万TEU、2010年:700万TEU、2020年:1,200万TEU(上海港務局) コンテナ埠頭の整備・拡充を急いでいる。[SCT 170万TEU(既設)、外高橋 30万TEU→120万TEU(拡張、2000年)五号溝 600万TEU(新規、2020~2030)全体取扱能力890万TEU/年] 	<ul style="list-style-type: none"> 中・上流域への積替え港である上海港が常に混雑している。 港湾施設の拡充を行っているがそれ以上に貨物の伸びが著しい。 洋航船が優先され中上流向け河川専用船の定時性が損なわれている。 水路の増深、コンテナ港湾整備のために巨額の資金が必要。
	<p>1-2 南京港</p> <ul style="list-style-type: none"> 長江水運・南北陸上・水上交通が発達、複合輸送の拠点である(中国最大の河川港)。 コンテナ貨物量は1995年(15万TEU)まで年率30%近い伸びを示していたが1996年には13万TEUと減少に転じた。要因は1996.9に開通した南京~上海間の高速度道路であるとのこと。 南京港の主要コンテナターミナルは第四作業区内の南京国際コンテナターミナルで年間約30万TEUの取扱能力を持つ。 	<ul style="list-style-type: none"> 中上流域向けの貨物は上海港の負荷軽減と定時性の確保を考えると中継基地として南京港、蕪湖などの利用が有用である。
	<p>1-3 武漢港</p> <ul style="list-style-type: none"> 長江中流域の中核港湾であり、流域開発の戦略的拠点である。 取扱貨物は石炭、鉄鉱石等のバルク貨物が中心であるが、近年コンテナ貨物の伸びが著しい(1995年2.4万TEU)。 漢陽埠頭7、8号バース:国内専用港であるが武漢港の主要コンテナターミナル。隣接バースのコンテナ化改良計画が進んでいる。 青山外貿埠頭:武漢港唯一の対外開放港で、コンテナ荷役の可能な40トンクレーンを備えている。 陽邏コンテナターミナル計画:陽邏経済技術開発区の一画にあり、中流域コンテナランシップメントセンターとして計画。施設規模は1期計画全体で25万TEUの能力、うち第一段階で5万TEUの能力を有するコンテナターミナルを整備する計画である。 	<ul style="list-style-type: none"> 長江中流域と神戸等の近海港を結ぶ輸送においては、直行船によるサービスがビジネスとして成立する可能性がある。 漢陽埠頭は拡張性と武漢大橋のエアドラフト制限があるため、長期的には青山外貿埠頭及び陽邏新港の補助的施設にとどまると思われる。 陽邏新港は香港資本との合弁事業進んでいるが資金計画面で必ずしも順調に進んでいない。
	<p>1-4 重慶港</p> <ul style="list-style-type: none"> 長江上流域の中核港湾であり、内陸開発の拠点となっている。 水運貨物のコンテナ化が始まったばかりで、今後のインフラ整備が望まれている(1995年4千TEU)。 九龍坡港区:第二埠頭は重慶港の主要コンテナ埠頭である。渇水期と高水期の水位差が大きいため坂上がり荷役方式が採用されている。第一埠頭上流側に5万TEUの能力を有するコンテナ埠頭が計画されている。 寸灘新港区:重慶経済技術開発区の中核施設で、全体で10万TEU、第一期で5万TEUを扱う新コンテナターミナル計画がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 坂上がり荷役方式の高効率化を図る。 水位差等の制約を克服するため初期投資額が相対的に大きくなる。 経済開発区のインフラ整備、企業誘致との連携を図る。
2 長 江 水 路	<p>2-1 上海水路</p> <ul style="list-style-type: none"> 上海港コンテナ港湾への進入水路の水深は-7mで、潮待ちしても-9.5m。 進入水路(北槽航路)を10年かけて-12.5mに浚渫する計画がある。費用はおおよそ150億円(2,300億円)といわれている。 航路標識、位置確定用無線局が設置済み、レーダーによる航行管制が行われている。 	<ul style="list-style-type: none"> 第4、5世代の大型コンテナ船は満載状態では入港できない。 現在においても年間1千万立方メートルの維持浚渫がなされている。 水路の-12.5m化は航路の埋塞、費用対効果の慎重な検討が必要である。
	<p>2-2 長江水路(南京港まで)</p> <ul style="list-style-type: none"> 南京港までの水路の最浅部は長江口にあるため、入港条件は上海港と同じ7mである。 南京港までレーダー管制がなされており、外国船の夜間航行も可能である。 南京港での高水期・渇水期の水位差は6m程度である。 	
	<p>2-3 長江水路(武漢港まで)</p> <ul style="list-style-type: none"> 南京大橋の桁下空間は24m(高水位を呉淞基準水位+8mとする)→高水時は3000DWT程度までの貨物船が通航可能。南京大橋をクリアすれば武漢大橋(武漢港青山埠頭)まで障害なし。 武漢港漢陽埠頭へは武漢大橋の桁下空間は19m程度をクリアする必要がある。 水路は蛇行しており、渇水期の水深は蕪湖~安慶→-4.5m、安慶~武漢→-4.0mと変化する。 武漢港での高水期・渇水期の水位差は10数m程度である。 	<ul style="list-style-type: none"> 南京港より上流は、視界不良時の誘導システムが整備されていない。外国船は強制水先にもかかわらず夜間航行が禁止されている。 局所的な浅瀬の維持浚渫が行われている。 長江水路の全線に渡って増深する予定はなく、また非現実的なことである。
	<p>2-4 長江水路(重慶港まで)</p> <ul style="list-style-type: none"> 渇水期の水深は武漢~岳陽→-3.2m、岳陽~宜昌→-2.9m、宜昌~重慶→-2.9mと変化する。 三峡ダム建設地より上流は流れが急で、川幅が狭く、バージの廻上が困難な所もある。 重慶港での高水期・渇水期の水位差は25m程度に達する。 	<ul style="list-style-type: none"> 中流水路の勾配急変部は砂が大量に溜まり、河床が絶えず変動している。 上流部の増深のための浚渫は完了している。 上流部の宜昌~三峡の河床底質は岩質で今以上の浚渫は困難である。
	<p>2-5 三峡ダムの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 通航施設:閘門(水深5m、幅34m、長さ280m×5段)2基が設置される予定で3000DWT級の貨物船の航行が可能 重慶港での高水期・渇水期の水位差が減少し、上流域の水路条件が改善される。 	<ul style="list-style-type: none"> 通航のピーク時等で滞船が生じる可能性がある。

項目	現 状 ・ 動 向	課 題、 今 後 の 方 向 性
2 長江水路	2-6 長江水路の航路安全対策等 ・上流（宜賓）から上流（瀾河口）にかけて航路標識が設置済み、レーダー誘導設備はない。 ・上流部に一方通行箇所があり、信号所で航行管制されている。	・夜間航行実施可能性の検討 ・視界不良時の安全確保
3 道路・鉄道	3-1 道路整備 ・上海～成都高速道路開通区間：上海～南京～合肥、黄石～武漢～宜昌、重慶～成都（全区間は2000年開通が目標） ・上海～重慶間の一般道路の改修	・港湾背後道路が未整備でコンテナトレーラーの走行に適さないケースが多い。 ・その場合、コンテナ輸送の利点であるドアツードア輸送が不完全となる。 ・高速道路輸送との差別化を図る必要がある（水運輸送のメリット最大化）。
	3-2 鉄道整備 ・長江に沿った幹線鉄道路線はなく、南北路線を利用して東西に動く迂回路線となる。 ・長江沿いに武漢まで鉄道で結ぶためには銅陵～九江を連絡する新線が必要である。	・輸送容量の多くは旅客や石炭等バルク貨物に占められ、輸送余力がない。 ・コンテナ輸送用の設備が整っていない。 ・長期間前の事前の予約が必要である。
4 船	4-1 河海併用コンテナ船 ・河海併用船コンテナ専用船は未就航。 ・日本船社イースタン・カーライナー社が200TEUのコンテナ積載可能な多目的船を1997.2に就航させている。 ・長江航運コンテナ会社は河海併用セミコンテナ船70～80TEU（3000DWT）、150～160TEU（5000DWT）を運航している。 ・湖北江夏輪船会社は5,000DWT級の本格的河海併用船を1996.5に就航させた。今後さらに10隻建造の予定である。	・機能的な河川用船舶を経済的に建造するため標準コンテナ船型を開発する必要がある。 ・輸送需要に対応したコンテナ船舶腹量確保する必要がある。
	4-2 河川専用コンテナ船 ・在来船を改造した50～80TEU積の河川専用コンテナ船が就航している。 ・バージ輸送や一般雑貨船のオンデッキ輸送が多用されている。とくに、宜昌より上流は水深の制限により、バージ輸送が主流である。	
5 中・上流域コンテナ輸送方式	5-1 神戸～武漢コンテナ輸送方式 ・神戸～南京を外洋船、南京～武漢を河川専用船で運航するケース（南京接続案）が最も経済的で、河川/外洋併用船により神戸～武漢を直行するケース（直行案）及び上海接続案より運賃面で5%程度優位である。 ・直行案は積み替え時間の節減、定時性、荷傷み軽減等に効果があり検討に値する輸送方式である。	・クイックデスバッチを可能にする高効率な荷役機械、広いヤードを備える。 ・効率的なターミナル運営を行い、コンテナ貨物の定時性を確保する。 ・ドアツードアの一貫輸送体制を確立する。
	5-2 神戸～重慶コンテナ輸送方式 ・水深の制約（-2.9m）により河川/外洋併用船による直行方式は不可能で、下流港で接続し、神戸まで輸送する方式となる。 ・自航式コンテナ船による方式は、現状の非航式バージ・押し船方式の実勢運賃程度に収まり、かつ輸送日数の大幅な短縮が可能となる。	

(1) 長江水運と主要港湾の現状

長江には、約2,850kmに及ぶ本流とその支流の可能水路沿いに数多くの港があり、その中で外貿貨物が取り扱える対外開放港は15港あり、長江流域の主要港として位置づけられている（図1参照）。その15港のうち、外国籍船に開放されているのは上海（上海）、南通、張家港、江陰、高港、揚州、鎮江、南京（以上江蘇省）、蕪湖（安徽省）、九江（江西省）、武漢（湖北省）の11港で、対外開放港であるが中国船籍のみ寄港できるのは安慶（安徽省）、黄石（湖北省）、城陵磯（湖南省）、重慶（四川省）の4港で

ある。長江流域諸港での取扱貨物は、外資導入による対外貿易を指向する企業立地の進展に伴い、一般雑貨、特にコンテナ貨物取扱量がここ数年間年率30%を超える増加を示すなど、伸びが著しくなっている。

コンテナの定期航路が開設されているのは上海、南通、張家港、鎮江、南京、蕪湖等長江下流域の港であり、日中航路を含むアジア域内ローカル用あるいは北米・欧州航路等接続フィーダー用の小型コンテナ船が直接寄港している。

(2) 港湾貨物取扱の動向

長江の港での取扱貨物のうち、バルク貨

図1 長江流域主要港

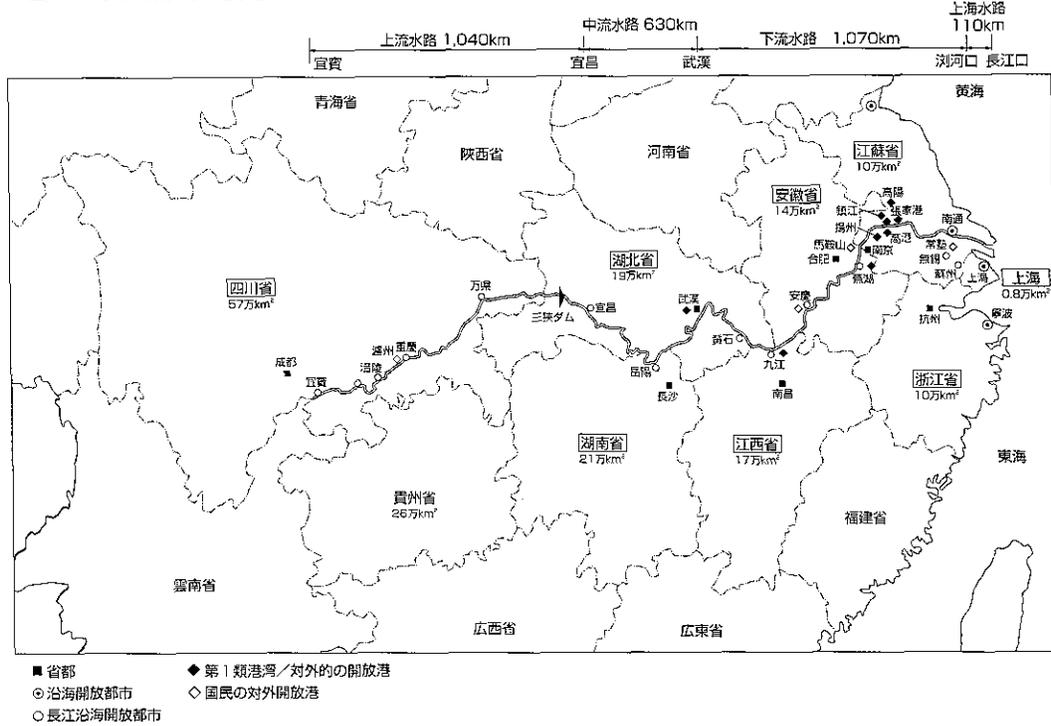


表2 長江流域内主要港での取扱貨物量 (1995)

(単位：万トン)

	外貿貨物	内貿貨物	合計
重慶	23	421	444
宜昌	-	311	311
武漢	23	1,605	1,628
九江	8	653	661
安慶	3	622	625
蕪湖	5	335	340
南京	695	4,345	5,040
鎮江	186	1,443	1,629
江陰	32	308	340
張家港	250	628	878
南通	276	1,334	1,610
上海	4,086	12,481	16,567

出典：1996年交通年鑑

物は、起終点の分布により、それぞれが固有の動きを示している。一番の太宗貨物である石炭の主な生産地は、山西省、河南省、四川省等であるが、長江流域諸港への輸送は、山西省等から青島等の東部沿海港経由

表3 長江流域内主要港での海上コンテナ取扱量

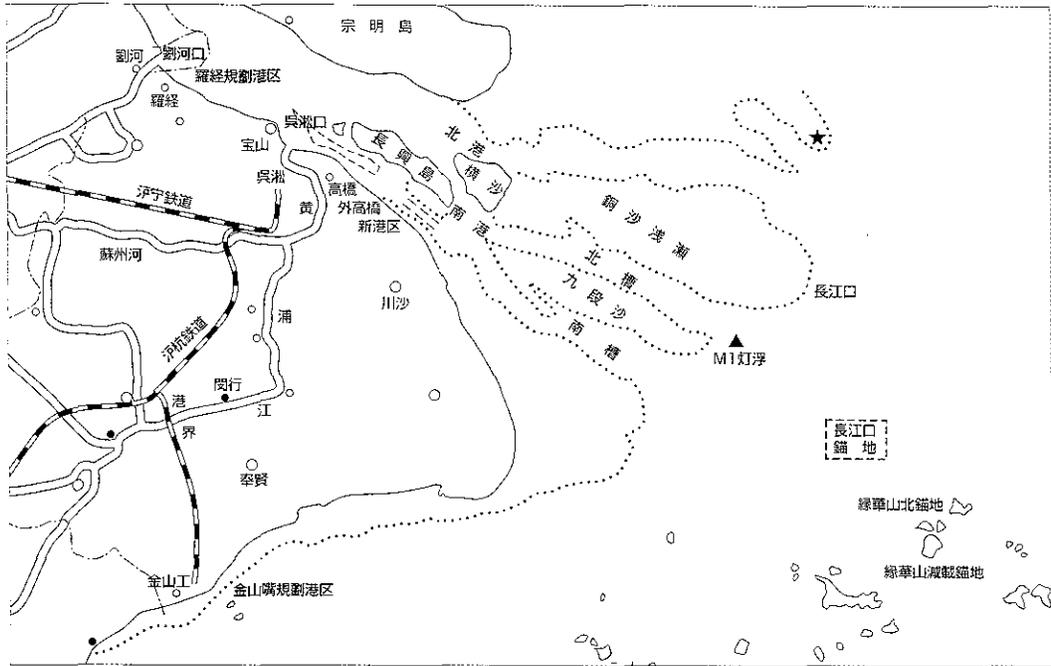
単位：万TEU

港名	1993年	1994年	1995年
上海	94.0	119.5	152.6
南京	9.0	12.6	14.9
張家港	8.2	9.5	10.8
南通	n. a	6.6	8.7
武漢	1.5	1.8	2.4
蕪湖	n. a	0.3	0.4
重慶	n. a	0.2	0.4

出典：中国交通年鑑等

で、上海港等の長江下流の港まで沿岸航行船で輸送し、そこで陸揚げするか更に上流の港まで河川バージに積み替えて輸送されるパターンと、上流の重慶港や中流の武漢港まで鉄道で運ばれ、それらの港を経由して河川用バージで下流の港まで輸送される

図2 上海港全体図



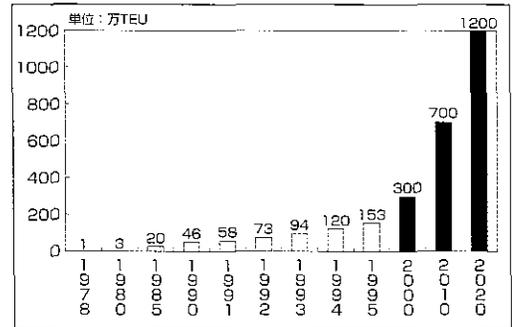
パターンに分けられている。

また、石油の主な生産地は黒龍江省や山東省の中国東北部、東部沿海部であるが、長江流域諸港への輸送は、青島等の東部沿海港を經由して上海港等の長江下流の港まで沿岸航行船で輸送し、そこで陸揚げするか更に上流の港まで河川用タンカーバージに積み替えて輸送される。

長江流域の上海市、湖北省、四川省には、上海・宝山製鉄所、馬鞍山製鉄所、武漢製鉄所、枝花製鉄所等の中国の主要製鉄所が立地しており、それら地域は、北京、遼寧省、河北省と並んで中国有数の粗鋼生産量を誇っている。それら製鉄所で生産される鉄鋼製品の一部は、上海港、武漢港、重慶港等から積み出され、河川用バージ等で消費地に向けて輸送されている。

一方、海上コンテナ貨物については、前

図3 上海港のコンテナ貨物取扱量の実績と将来予測



出典：上海港務局資料

述のコンテナの定期航路が開設されている上海、南通、張家港、鎮江、南京、蕪湖等長江下流域の港で取り扱われている他、中流の武漢港、上流の重慶港でも取り扱われ、それら中・上流の港で揚げ積みされるコンテナは、下流域の港で外洋船に接続輸送さ

れている。(表2、3参照。上海港について図2、3参照)

2. 平成9年度長江流域の物流システム調査報告(報告:神戸大学経営学部助教授 黄磷氏)

「日中 上海・長江-神戸・阪神交易促進プロジェクト」の推進のため、長江中・下流域の中心都市の物流システムや物流機能の現状を把握し、体系的な最新情報を整理するため、神戸大学経営学部・黄助教授に調査を委託。黄助教授より概要以下のとおり報告があった。

同報告書は、

第1章 長江水運に関わる行政機構と主要企業

第2章 長江水運と内陸部輸送

第3章 上海本通関と保税輸送(転関)

第4章 武漢港・南京港・上海港の状況

第5章 就航状況と国際貨運代理業

第6章 経済開発区と外資導入の概況

から構成されており、特に中国の行政機構の記述には注目すべき点が含まれている。

(1) 中国の交通・輸送と長江水運にかかわる行政機構(図4参照)

中央の行政機構として交通部、鉄道部、対外貿易経済合作部、中国税関(「海関総署」)と水利部が重要である。現在、「長江航務管理局」は交通部の出先機関として長江の主要港湾、幹線航路、航行および通信などの長江水運にかかわる業務全般を管轄し、その本部が武漢市に設置されている。

長江幹線航路の25の主要港は、地方政府が主として交通部と地方政府との二重管理体制になっている。

中央部門と地方との全体的な調整を行う国家計画委員会が国家発展計画委員会に変更され、長江全体を調整する中央組織の必

要性が本報告で指摘されている。

(2) 内陸輸送と複合一貫輸送

長江を利用した内陸部輸送に関しては、専用船、バージ、トラック、鉄道およびその組み合わせなど多様な輸送モードの連携が必要である。貨物の種類、荷主の要求や目的地によってこれらの輸送手段をいかに組み合わせるかは内陸貨物輸送の重要なポイントである。上海-重慶間、上海-武漢間、上海-南京・張家港間および上海-南通間のコンテナ・フィーダーサービス(Weekly)が行われている。重慶までのコンテナ直通ルートが整備されつつあるが、南京より下流港でコンテナのバージに積み替えて輸送されている。

上海での本通関後、トラックによる陸送の最終仕向地が長江デルタ地域内に限定されるものが多い。高速道路・自動車道路の建設、道路ネットワークの整備に注目する必要がある。

沿海港と長江主要港との間での江海併用船による江海直航コンテナ輸送の条件がまだ成熟していないという意見が強いが、湖北江夏輪船会社はすでに5,000D/W級の江海併用船を武漢-寧波間に就航させている。長江水運の上位品目は、石炭、石油、建築材料、金属鉱石と非金属鉱石であるが、その年間取扱量がそれぞれ2,000~6,000万トンであるのに対し、機械・設備・電器と軽工業品・医薬品の年間取扱量の合計は1,000万トン未満である。

この3年間、上海港の国際コンテナ取扱総量が急増し、1997年の取扱量が世界第11位になった。経済成長が今後とも続くと予想されるなかで、国際コンテナ貨物の需要がさらに拡大すると考えられる。

(3) 税関制度と通関業務

中国税関は1980年に国务院直属の組織となり、関税分類は国際共通のHSを採用しているが、課税標準はCIF価格を採用している。関税以外に増値税や消費税の徴収も税関が担当している。中国遠洋運輸総公司(COSCO)は、1991年から中国国内の代理店と海外代理店との間のコンテナ貨物に対する船積関係書類のEDI化の実施を開始した。沿海部では、上海、天津・青島・深圳を含めて6税関が既にEDIシステムのネットワークでつながっている。上海市では、税関、三検機関、交通局、港務局、埠頭公司、海運会社、外国船社代理店、貨

運代理公司、銀行、保険、鉄道事務所等95の機関を集め、「上海国際コンテナ輸送システムEDIプロジェクト」を推進している。

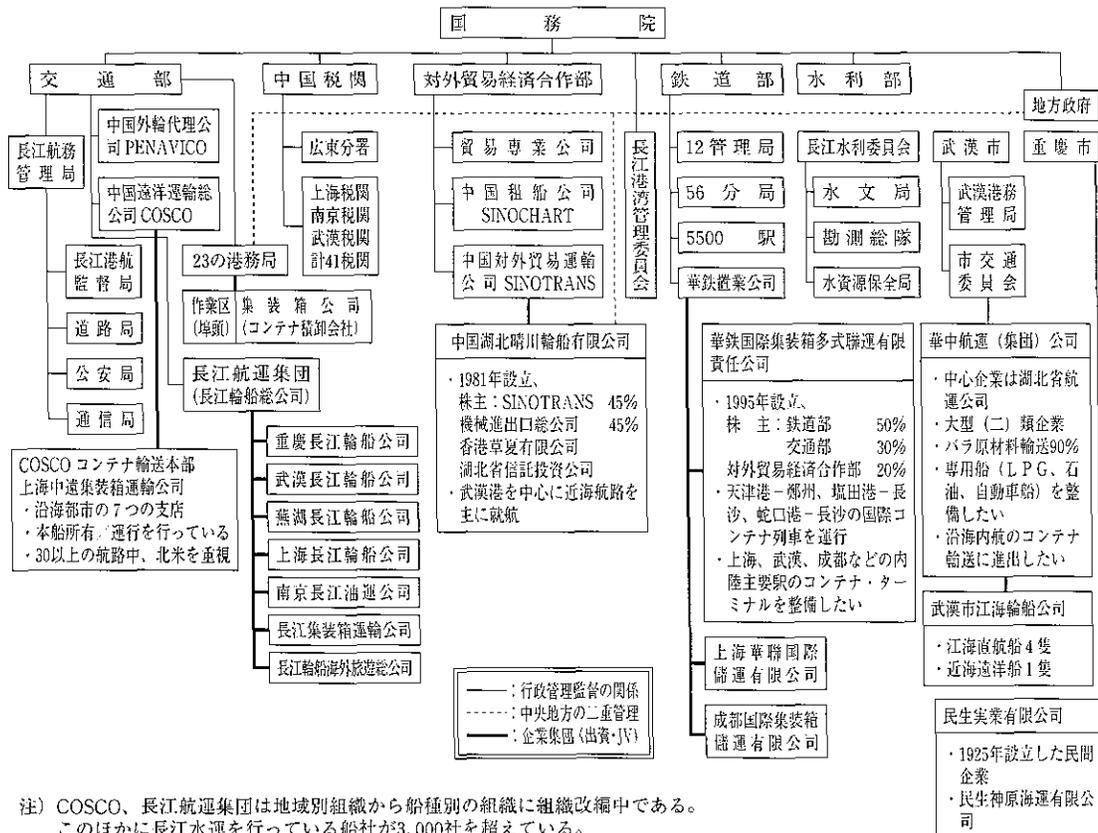
(4) 定期航路の就航とフィーダー

長江の主要港と上海との間、そして上海と日本との間に行われているコンテナフィーダーサービスとして、武漢からは二つの航路、週4.3回の就航と月6回の就航があり、南京からは21の航路、合計82の就航がある。また、日本航路は月86回の就航がある。

(5) まとめ

本調査は長江流域において港湾、コンテ

図4 長江水運に関わる行政機構と主な企業（輸出輸入貨物とコンテナ輸送からみた）



ナターミナルやデータ通信ネットワークなどのインフラ整備が急速に進み、また、長江水運のコンテナ輸送業、国際貨運代理業、コンテナターミナルサービス企業がかなり発展したことも明らかにしている。近年、近海航路と遠洋航路の上海港への集中が政策的に進められ、その結果、武漢と南京にも大きな影響を与えているが、必ずしも内陸重視の方針とは一致していない。今後、内陸地域の改革開放と経済発展によって輸出入貨物の増加、そして内陸部の市場をも重視する日系企業が一層増えると考えられる。さらに、長江口の深水化が段階的に実現していくことによって長江水運の重要性

がますます高まることが予想される。

長江のコンテナ輸送を促進するためには、武漢までのコンテナ輸送の定時性と安全性を高め、輸送時間の短縮を実現させることが重要な課題である。また、フォワーダー業のサービスの向上、さらに港湾費用や輸送料金の明文化を促すような政策を展開するように、長江水運にかかわる行政部門に働きかける必要がある。さらに、航行通信システムなどの整備によって外国籍船舶が武漢までの夜間航行を実現し、輸送貨物のトレースができるように日本からの経済協力を推進することも重要である。



3. 引き続き増加傾向にある世界船腹 (1)

—ロイド統計による1997年末の世界船腹量—

ロイド船級協会では、今般1997年末の世界船腹量を集計した“World Fleet Statistics December 1997”、1997年の年間消失船腹量を集計した“World Casualty Statistics 1997”、ならびに四半期毎の造船統計である“World Shipbuilding Statistics March 1998”等を相次いで発表した。これらに基づいて今号と次号で世界船腹とその建造・消失の動向を概観したい。今号では現在および過去の船腹量について触れる。

1. 全般概況

1997年末における世界の100総トン以上の航洋「商用船」(*)の船腹量は8万5,494隻、5億2,220万総トンで、平均船齢は19年である。前年に対して1,230隻、1,432万総トン(2.8%)増加した。

このうち、漁船や雑船を除く「貨物船」(**)は合計で4万5,830隻、4億9,648万総トン、平

均船齢18年で、総トンベースで「商用船」の95%となる。前年に比べて733隻、1,424万総トン(3.0%)の増加となった。(表1参照)

また、「商用船」船腹量の経年変化は表2のとおりで、1989年以降は船腹量の増加が続いている。

(注)

* 商用船：Merchant Shipsの訳で、いわゆる「商船」、「漁船」、「作業船」など経済活動を行うための船舶を指す。

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

2. 船籍国別特徴

(1) 船籍国別船腹量の対前年比較

船籍国別の船腹量は表3のとおりである。前年比で船腹量が10%以上増加した船籍は、

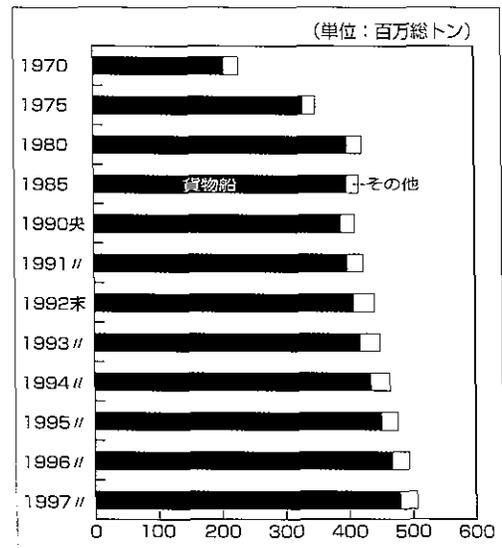
【表1】 世界船腹の船種別構成

	1996年末				1997年末				1997年末/96年末			
	隻数	千総トン	構成比%	平均船齢	隻数	千総トン	構成比%	平均船齢	隻数	千総トン	増減比%	平均船齢
合計	84,264	507,873	100.0	19	85,494	522,197	100.0	19	1,230	14,324	2.8	-
貨物船	45,097	482,245	95.0	18	45,830	496,481	95.1	18	733	14,236	3.0	-
液体貨物船	10,420	175,509	34.6	16	10,585	177,926	34.1	17	165	2,417	1.4	1
液化ガス船	1,034	15,833	3.1	14	1,045	16,576	3.2	14	11	743	4.7	-
化学薬品船	2,187	12,856	2.5	13	2,260	13,644	2.6	13	73	788	6.1	-
オイルタンカー	6,878	146,366	28.8	17	6,933	147,108	28.2	18	55	741	0.5	1
その他	321	454	0.1	21	347	598	0.1	22	26	144	31.8	1
撒積乾貨物船	6,409	157,382	31.0	14	6,552	162,169	31.1	14	143	4,787	3.0	△0
撒積乾貨物船(ギアレ)	4,957	135,413	26.7	14	5,079	140,921	27.0	14	122	5,508	4.1	-
油貨兼用船	249	12,237	2.4	15	242	11,421	2.2	15	△7	△816	△6.7	-
撒積乾貨物船(ギア付)	158	2,954	0.6	25	157	2,954	0.6	25	△1	△0	△0.0	-
その他	1,045	6,778	1.3	15	1,074	6,873	1.3	15	29	95	1.4	-
その他の乾貨物船	28,268	149,355	29.4	19	28,693	156,386	29.9	19	425	7,032	4.7	-
一般貨物船	17,511	57,183	11.3	21	17,467	56,569	10.8	21	△44	△614	△1.1	-
貨客船	346	618	0.1	29	342	603	0.1	30	△4	△16	△2.5	1
コンテナ船	1,949	43,097	8.5	10	2,187	48,859	9.4	10	238	5,762	13.4	1
冷凍冷蔵船	1,441	7,158	1.4	16	1,443	7,146	1.4	17	2	△13	△0.2	1
RORO貨客船	1,711	21,280	4.2	15	1,742	21,979	4.2	16	31	698	3.3	1
RORO貨客船	2,342	11,338	2.2	19	2,425	12,121	2.3	20	83	783	6.9	1
RORO客船	2,720	6,749	1.3	19	2,828	7,117	1.4	19	108	368	5.5	-
その他	248	1,931	0.4	22	259	1,993	0.4	22	11	62	3.2	-
その他の商用船	39,167	25,628	5.0	20	39,664	25,716	4.9	20	497	89	0.3	-
漁船	23,815	13,131	2.6	20	23,540	12,672	2.4	20	△275	△459	△3.5	-
その他	23,009	10,893	2.1	20	22,729	10,648	2.0	20	△280	△245	△2.3	-

【表2】 「商用船」 船腹量の推移

年	商用船合計			うち貨物船		
	隻数	千総トン	増減比%	隻数	千総トン	増減比%
1965	41,865	160,392				
1970	52,444	227,490		31,813	211,887	
1975	63,724	342,163		36,502	325,622	
1980	73,832	419,911	1.7	40,542	398,844	1.5
1981央	73,864	420,835	0.2	40,182	399,675	0.2
1982	75,151	424,742	0.9	40,708	402,988	0.8
1983	76,106	422,590	△0.5	40,782	400,017	△0.7
1984	76,068	418,682	△0.9	40,567	395,988	△1.0
1985	76,395	416,269	△0.6	40,328	392,871	△0.8
1986	75,266	404,910	△2.7	39,304	381,419	△2.9
1987	75,240	403,498	△0.3	38,826	379,547	△0.5
1988	75,680	403,406	△0.0	38,608	378,908	△0.2
1989	76,100	410,481	1.8	40,138	388,368	2.5
1990	78,336	423,627	3.2	40,306	398,772	2.7
1991	80,030	436,027	2.9	41,213	410,441	2.9
1992	79,845	444,305	1.9	41,266	418,729	2.0
1992末	79,726	445,169		41,303	420,806	
1993	80,655	457,915	2.9	42,152	433,219	2.9
1994	80,676	475,859	3.9	42,685	451,057	4.1
1995	82,890	490,662	3.1	43,802	464,988	3.1
1996	84,264	507,873	3.5	45,097	482,245	3.7
1997	85,494	522,197	2.8	45,830	496,481	3.0

(表2付図) 世界の商用船船腹量の推移



【表3】 1997年末の船籍国別世界船腹量

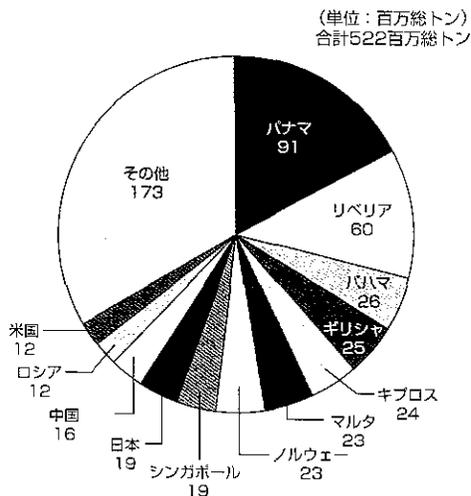
船籍国	商用船合計				うち貨物船			
	隻数	千総トン	前年比%	平均船齢	隻数	千総トン	千重量トン	平均船齢
順位 世界合計	85,494	522,197	2.8	19	45,830	496,481	757,842	18
1 パナマ	6,188	91,128	11.0	17	5,043	90,035	137,403	16
2 リベリア	1,697	60,058	0.1	12	1,601	58,993	96,138	12
3 バハマ	1,221	25,523	4.6	16	1,105	25,219	38,941	16
4 ギリシャ	1,641	25,288	△ 8.1	24	1,381	25,205	43,445	24
5 キプロス	1,650	23,653	△ 0.6	16	1,549	23,368	36,759	16
6 マルタ	1,378	22,984	18.0	19	1,344	22,928	37,983	19
7 ノルウェー	2,274	22,839	4.7	23	1,457	22,081	33,975	23
8 シンガポール	1,656	18,875	14.8	11	1,043	18,681	29,311	13
9 日本	9,310	18,516	△ 3.6	11	5,509	17,251	25,226	9
10 中国	3,175	16,339	△ 3.9	18	2,247	15,493	23,272	19
11 ロシア	4,814	12,282	△ 10.7	17	1,807	7,487	9,448	18
12 米国	5,260	11,789	△ 2.0	24	461	10,250	14,628	28
13 フィリピン	1,699	8,849	△ 2.0	22	1,165	8,707	13,322	19
14 セントビンセント	1,343	8,374	17.4	22	964	8,025	12,159	23
15 英国	1,696	8,294	17.6	21	561	7,130	9,624	20
16 韓国	2,441	7,430	△ 1.7	20	882	6,770	10,298	16
17 ドイツ	1,125	6,950	19.0	17	753	6,758	8,121	14
18 インド	941	6,934	△ 2.7	15	432	6,567	10,939	15
19 トンガ	1,146	6,567	2.2	23	1,002	6,520	10,661	24
20 一諸島	168	6,314	28.9	13	129	6,280	10,696	12
21 イタリア	1,324	6,194	△ 6.1	22	757	5,966	7,396	22
22 台湾	692	5,931	△ 3.9	18	273	5,784	8,895	14
23 デンマーク	1,085	5,859	△ 2.2	20	558	5,560	7,096	17
24 香港	375	5,771	△ 26.6	13	330	5,742	9,506	13
25 オランダ	1,316	4,947	△ 4.2	16	645	4,244	4,882	13
26 フランス	838	4,842	16.0	21	575	4,714	6,856	24
27 アメリカ	826	4,682	6.8	18	296	4,394	6,622	17
28 バミューダ	110	4,610	33.2	15	96	4,591	7,380	14
29 ブラジル	536	4,372	△ 3.5	24	262	4,266	7,025	26
30 インドネシア	417	3,553	△ 0.4	22	200	3,455	6,121	22
上位30船籍国	58,342	459,749	3.4	18	34,427	442,465	684,129	17
その他	27,152	62,448	△ 1.4	22	11,403	54,016	73,714	23

パナマ、マルタ、シンガポール、セントビンセント、英国、ドイツ、マーシャル諸島等で、減加幅の小さい（0～10%）船籍は、リベリア、バハマ、ノルウェー等である。また、前年比で船腹量が10%以上減少した船籍は、ロシア、香港等で、船腹量の減少が10%未満の船籍は、ギリシャ、キプロス、日本、中国、ロシア、米国、フィリピン等である。

(2) 船籍国別船腹量の推移

船籍国を、便宜置籍国、OECD諸国、発展途上国等に区分して、船腹量の推移をみると表4および同付図のとおりとなる。

(表3付図) 1997年末の船籍国別船腹量



これによると、船腹量は、OECD諸国の減少傾向に対して便宜置籍国の増加傾向が対照的で、1980年と1997年ではそのシェアが逆転してしている。

(3) 便宜置籍国

- 1) パナマ船籍は1990年の一時的減少を除くと基本的に増加傾向にあり、1993年以来最大の船籍国となっている。同籍船は比較的中・小型船が多く、「撒積乾貨物船（ギアレス）」の比率が高い。
- 2) かつて世界最大の船籍国であったリベリアは1979年から89年にかけて減少が続いていたが、1994年以降は小幅ながら増加している。同籍船は「オイルタンカー」

【表4】 船籍国別船腹量（構成比）の推移

船籍国	1980年		1985年		1990年		1994年末		1995年末		1996年末		1997年末	
	千総トン	シェア%												
便宜置籍国	109,316	26.0	116,081	27.9	142,760	33.7	197,711	41.5	213,006	43.4	227,156	44.7	242,904	46.5
パナマ	24,191	5.8	40,674	9.8	39,298	9.3	64,170	13.5	71,922	14.7	82,131	16.2	91,128	17.5
リベリア	80,285	19.1	58,180	14.0	54,700	12.9	57,648	12.1	59,801	12.2	59,989	11.8	60,058	11.5
バハマ	87	0.0	3,907	0.9	13,626	3.2	22,915	4.8	23,603	4.8	24,409	4.8	25,523	4.9
キプロス	2,091	0.5	8,196	2.0	18,336	4.3	23,293	4.9	24,653	5.0	23,799	4.7	23,653	4.5
その他	2,661	0.6	5,124	1.2	16,801	4.0	29,685	6.2	33,028	6.7	36,828	7.3	42,542	8.1
OECD諸国	222,399	53.0	184,765	44.4	151,222	35.7	145,986	30.7	141,895	28.9	140,012	27.6	139,408	26.7
ギリシャ	39,472	9.4	31,032	7.5	20,522	4.8	30,162	6.3	29,435	6.0	27,507	5.4	25,288	4.8
ノルウェー	22,007	5.2	15,339	3.7	23,429	5.5	22,388	4.7	21,551	4.4	21,806	4.3	22,839	4.4
日本	40,960	9.8	39,940	9.6	27,078	6.4	22,102	4.6	19,913	4.1	19,201	3.8	18,516	3.5
米	18,464	4.4	19,518	4.7	21,328	5.0	13,655	2.9	12,761	2.6	12,025	2.4	11,789	2.3
英	27,151	6.5	14,362	3.5	6,736	1.6	6,554	1.4	6,745	1.4	7,054	1.4	8,294	1.6
その他	74,344	17.7	64,575	15.5	52,129	12.3	51,125	10.7	51,490	10.5	52,420	10.3	52,681	10.1
その他諸国	88,196	21.0	115,422	27.7	129,645	30.6	132,162	27.8	135,761	27.7	140,706	27.7	139,885	26.8
ソ連/ロシア	23,444	5.6	24,745	5.9	26,737	6.3	16,614	3.5	15,273	3.1	13,755	2.7	12,282	2.4
中国	6,874	1.6	10,568	2.5	13,899	3.3	15,827	3.3	16,943	3.5	16,993	3.3	16,339	3.1
NIEs	15,765	3.8	24,859	6.0	28,042	6.6	32,599	6.9	35,482	7.2	38,044	7.5	38,006	7.3
フィリピン	1,928	0.5	4,594	1.1	8,515	2.0	9,413	2.0	8,744	1.8	9,034	1.8	8,849	1.7
その他	40,187	9.6	50,656	12.2	52,451	12.4	57,709	12.1	59,319	12.1	62,880	12.4	64,409	12.3
合計	419,911	100.0	416,269	100.0	423,627	100.0	475,859	100.0	490,662	100.0	507,873	100.0	522,197	100.0

(注) ① 「Statistical Tables」および「World Fleet Statistics」より作成。

② 各国の船腹量は第二船籍、海外領土籍を含む。ただし、英国は香港（1996年以降）、バミューダ、ジブラルタル、ケイマン諸島籍を含まない。

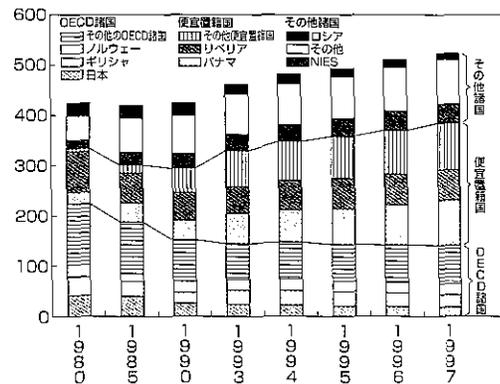
③ ここでいう1997年末の中国には香港を含まない。「便宜置籍国」とは「OECD海運委員会年次報告（1995）」において「オープン・レジストリー国」とし分類されている。次の15カ国とした。アンチグアバルゴダ、バハマ、バミューダ、ケイマン諸島、キプロス、ジブラルタル、ホンジュラス、レバノン、リベリア、マルタ、モーリシャス、オマーン、パナマ、セントビンセント、バヌアツ。

④ OECD諸国は1997年における正式加盟国とした。ただし、韓国はNIEsに含めた。

⑤ NIEsは韓国、台湾、香港、シンガポールの4国。

⑥ 「ソ連/ロシア」は1991年以前はソ連、1992年以降はロシア籍+旧ソ連船で帰属未確定のもの。

(表4付図) 船籍国別船腹量の推移



の比率が高く（44.5%）、全般に大型船が多く、船齢も若い。

3) バハマ船籍は1980年代に急激に増大し、90年代も引き続き拡大し、1997年末には、

ギリシャに替って世界第三の船籍国になった。この他の便宜置籍国では、キプロス、マルタ、セントビンセント、バミューダなどが、近年船腹量を増大させている。

(4) OECD諸国

ギリシャは税制面の優遇措置などによって、1991～94年と船腹量が増加したが、95年から減少に転じ、ノルウェーはNIS制度の導入もあって1990年以降は、概ね2,200万総トン程度で推移している。しかし、日本、米国などの船腹量は減少傾向にあり、この傾向は1997年も変わらなかった。他方で、減少が続いていた英国は、1996年、97年と増加したことが注目される。

(5) その他の諸国

その他の諸国（発展途上国および旧社会主義国等）はここ数年は27%程度のシェアで推移している。このうち、NIES 諸国はシンガポールの急増などで拡大していたが、97年は香港の大幅減少によって対前年微減となった。

旧社会主義国では、増加を続けていた中国が1997年に減少し、ロシアは引き続き減少している。

(1) 「液体貨物船」

「液体貨物船」のうち「オイルタンカー」は6,933隻、1億4,711万総トン、平均船齢18年で、前年比55隻、74万総トン増である。主要船籍国はリベリア（シェア18.1%）、パナマ、ギリシャ、バハマ、ノルウェーなどとなっている。この他の「液体貨物船」は「液化ガス船」、「化学薬品船」、「その他」の船種で計3,652隻、3,082万総トンとなっている。

(2) 「撒積乾貨物船」

広義の「撒積乾貨物船」は全体で、6,552隻、1億6,217万総トン（総船腹比31.1%）、平均船齢14年で、前年比143隻、479万総ト

3. 船種別特徴

主要船種の船籍国構成は表1および表5のとおりである。これらの特徴は次のとおりである。

【表5】 主要船種の船籍構成

(1) オイルタンカー					(2) 撒積乾貨物船（ギアレス）					(3) 一般貨物船				
船籍国	隻数	千総トン	世界比%	平均船齢	船籍国	隻数	千総トン	世界比%	平均船齢	船籍国	隻数	千総トン	世界比%	平均船齢
リベリア	407	26,699	18.1	12	パナマ	1,064	33,708	23.9	11	パナマ	1,416	6,375	11.3	21
バハマ	585	21,272	14.5	17	リベリア	396	13,586	9.6	12	中国	977	4,660	8.2	20
ギリシャ	304	11,894	8.1	22	キプロス	508	11,224	8.0	18	キプロス	602	4,192	7.4	16
バハマ	161	10,810	7.3	14	ギリシャ	307	8,736	6.2	15	バハマ	365	3,853	6.8	16
ノルウェー	138	9,244	6.3	16	マルタ	355	8,238	5.8	19	ロシア	1,087	3,368	6.0	18
マルタ	276	9,043	6.1	20	中国	330	6,371	4.5	19	マルタ	453	3,067	5.4	19
シンガポール	377	7,787	5.3	14	フィリピン	199	5,314	3.8	7	セントビンセント	530	2,462	4.4	24
日本	1,010	5,510	3.7	9	香港	104	4,210	3.0	7	リベリア	138	1,766	3.1	15
キプロス	141	3,779	2.6	15	トルコ	177	3,904	2.8	18	ノルウェー	482	1,757	3.1	32
マーシャル諸島	37	3,388	2.3	11	日本	53	3,805	2.7	8	シンガポール	170	1,433	2.5	18
10カ国計	3,436	109,428	74.4	14	10カ国計	3,493	99,095	70.3	14	10カ国計	6,220	32,934	58.2	20
その他	3,497	37,679	25.6	22	その他	1,586	41,826	29.7	14	その他	11,247	23,635	41.8	21
合計	6,933	147,108	100.0	18	合計	5,079	140,921	100.0	14	合計	17,467	56,569	100.0	21

④ コンテナ船

船籍国	隻数	千総トン	世界比%	平均船齢
パナマ	421	10,322	21.1	9
ドイツ	240	5,223	10.7	2
リベリア	154	3,735	7.6	9
シンガポール	149	2,850	5.8	10
米国	85	2,786	5.7	17
デンマーク	62	2,294	4.7	7
台湾	84	2,284	4.7	12
キプロス	116	2,078	4.3	9
韓国	62	1,427	2.9	8
中国	100	1,411	2.9	12
10カ国計	1,473	34,411	70.4	9
その他	714	14,448	29.6	13
合計	2,187	48,859	100.0	10

(5) RORO貨物船

船籍国	隻数	千総トン	世界比%	平均船齢
パナマ	257	5,686	25.9	15
ノルウェー	84	2,048	9.3	15
リベリア	52	1,608	7.3	15
スウェーデン	53	1,276	5.8	14
日本	132	1,245	5.7	8
シンガポール	47	1,114	5.1	12
バハマ	62	926	4.2	16
イタリア	41	626	2.8	15
米国	23	622	2.8	20
フィリピン	61	610	2.8	15
10カ国計	812	15,761	71.7	14
その他	930	6,218	28.3	18
合計	1,742	21,979	100.0	16

ンの増加である。このうち、狭義の「撒積乾貨物船（ギアレス）」は、5,079隻、1億4,092万総トンで、前年比122隻、551万総トンの増加である。その主要船籍国は、パナマ（シェア23.9%）、リベリア、キプロス、ギリシャ、マルタ、中国などである。

(3) 「その他の乾貨物船」

全体で2万8,693隻、1億5,639万総トン（総船腹比29.9%）、平均船齢19年で、前年比425隻、703万総トンの増加である。

1) このうち、「一般貨物船」は1万7,467隻、5,657万総トン、平均船齢21年で、前年比44隻、61万総トン減である。主要船籍国は、パナマ（シェア11.3%）、中国、キプロス、バハマ、ロシア等である。

2) 「コンテナ船」は、2,187隻、4,886万総トンで、前年比238隻、576万総トンと引き続き大幅に増加している。主要船籍国は、パナマ（シェア21.1%）、ドイツ、リベリア、ドイツ、シンガポール、米国、デンマーク、台湾等で、パナマ、ドイツ、シンガポールの増加率は著しい。日本は隻数、総トン数とも減少させ、順位を下げている。

3) 「RORO貨物船」は1,742隻、2,198万総トン、平均船齢16年で、主要船籍国はパナマ（シェア25.9%）、ノルウェー、リベリア、スウェーデン、日本等である。

(4) 「その他の商用船」

上記以外の「その他の商用船」（含む、漁船）は3万9,664隻、2,572万総トンで、隻数では46.4%となるが、総トンベースでは4.9%のシェアを占めるにすぎない。

4. 船型別構成、船齢別構成

船型別の船腹構成は表6上段のとおりである。隻数ベースでは、60%以上が1,000総トン未満の船舶であるが、トン数ベースでは、4,000～5万総トン未満の船舶が全体の55.6%（昨年末は55.8%）を占めている。

また、船齢別の船腹構成は表6下段のとおりである。船齢10年未満の船舶は1万9,866隻、1億9,118万総トン（36.6%）で、前年比99隻減、1,194万総トン増である。他方、20年以上の船舶は38,874隻、1億5,740万総トンで、前年に対して2,088隻、1,479万総トンの増加となった。1980年代前半から全般的に船腹の老齢化が進んでいて、1997年も引き続き同じ傾向となっている。

【表6】 船型別区分および船齢別区分

区 分		隻 数	千総トン	構成比(%)	
船 型 区 分	100～999	51,570	17,159	3.3	3.3
	1,000～3,999	13,990	31,034	5.9	5.9
	4,000～9,999	6,832	43,989	8.4	55.6
	10,000～19,999	5,763	83,514	16.0	
	20,000～29,999	2,672	64,849	12.4	
	30,000～49,999	2,553	98,027	18.8	35.2
	50,000～69,999	893	51,291	9.8	
	70,000～99,999	671	54,424	10.4	
	100,000～139,999	270	33,157	6.3	
140,000～	280	44,753	8.6		
合 計		85,494	522,197	100.0	100.0
船 齢 区 分	0～4年	9,375	113,805	21.8	36.6
	5～9年	10,491	77,378	14.8	
	10～14年	12,114	86,102	16.5	33.2
	15～19年	14,640	87,515	16.8	
	20～24年	14,530	111,775	21.4	30.1
	25～29年	10,493	29,741	5.7	
30～	13,851	15,882	3.0		

(注) 単位：船型区分は総トン、船齢区分は年。

内航海運暫定措置事業はじまる

平成10年3月31日に閣議決定した「規制緩和推進3ヶ年計画」において、内航海運暫定措置事業を導入することにより、現在の船腹調整制度を解消する、との決定がなされた。内航海運暫定措置事業の導入にいたる背景およびその概要については、日本内航海運組合総連合会事務局より、次号において寄稿頂くこととしているが、その序に代えて、導入までの経緯等について簡単に解説したい。

内航海運対策の中核として、30年以上にも亘り実施されてきた船腹調整事業は、規制緩和の大きな流れの中で、また内航海運業が活性化を図る上で解消されることとなったが、この船腹調整事業が文字通りの船腹需給の適正化だけではなく、内航海運業者の経営安定化に大きく寄与していたことは明らかである。

そもそも船腹調整は、1964年8月に施行されたいわゆる内航二法のうち、内航海運業法による適正船腹量の策定と船腹過剰が発生する場合の最高限度量の設定、および船舶整備公団（現：運輸施設整備事業団）との共有建造の場合の解撤の条件化等により実施されていたが、需給バランスが改善されても再度過剰となる等、慢性的な船腹過剰を解消するまでには至らなかった。このため、1967年12月、運輸大臣の認可を得て、内航海運総連合会は、「内航船腹の調整」と「建造引当船価格の適正価格による供給」を目的とする船腹調整事業を開始した。当局の指導のもとで、最高限度量が設定されなくても自主的に船腹調整が行えるようになり、これによって、その後の国内経済の好・不況による船腹需要の増減に適切に対応することが仕組としては可能となった。一方で、この事業が30年以上に亘り実施されたことから、1998年3月の海運造船合理化審議会報告書では「…船腹調整事業については、小規模な事業者を中心に同事業への過度な依存体質を生んでおり、このことが事業規模拡大等による経営基盤強化に向けた構造改善が進まない要因の一つになっていること、同事業の下では、意欲的な者の事業規模の拡大や新規参入が制限されるため、内航海運業の活性化等の支障になっている…」等の弊害を指摘している。

しかし、同時に、「…引当資格の財産的価値の消滅によって内航海運業者の事業経営に悪影響が発生し、社会問題化するおそれがあるとともに、内航海運業や小型造船業などの内航海運関連産業が基幹産業となっている地域においては、急激な地域経済の地盤沈下がおこることも予想される。…」とも指摘している。現実に引当資格に財産的価値が生じている以上、この事業を直ちに廃止した場合、事業基盤の脆弱な企業の多い内航海運業者の経営に悪影響を与えることは、昨今の貸し渋り等の厳しい金融情勢から見ても明らかである。これらが勘案されて従来のスクラップアンドビルド制度による船腹調整事業の解消のため導入されたのが、内航海運暫定措置事業である。

冒頭述べたように、本措置導入の背景および概要は次号にて寄稿頂く予定である。

Washington便り

1984年米国海運法改正法案の上院本会議通過とその後の状況について

1984年米国海運法を改正する法案、すなわち、「1998年米国外航海運改革法案」(Ocean Shipping Reform Act of 1998) S.414が本年4月21日上院本会議を通過した。(脚注1参照)

S.414は、元々、昨年3月10日、上院通商・科学・運輸委員会の地表輸送・商船小委員会(Surface Transportation & Merchant Marine Subcommittee) ハチソン委員長が提出した法案であるが、今回上院本会議を通過した法案は紆余曲折を経て(脚注2参照)、本年2月24日にNITLが発表した下記の関係業界間で成立した合意に基づいて作成された改訂版である。2月26日、ハチソン委員長と法案の共同提出者であるロッド共和党院内総務およびブロー上院議員がこの改訂版に対する支持表明を行い、これを上院の最終案として上院本会議に提出し、承認された。また、この改訂版には約70の米国の有力なメーカーや荷主、業界団体が支持を表明しているが、日本、英国、欧州の荷主協会も支持者として名前を連ねている。さらに、米国船社APLが当初は態度を表明していなかったが、後から支持派に加わるようになった。

- ・ NITL = National Industrial Transportation League (全米産業運輸連盟)
[米国の大手荷主約1,000社で構成]
- ・ Sea-Land, Crowley Maritime Corporation (米国船社)
- ・ AAPA = American Association of Port Authorities (米国港湾協会)
[米国、カナダ、中南米、カリブ諸国にある140以上の公共港湾のポート・オーソリティーで構成]
- ・ ILA (米国国際港湾荷役労働者組合)
- ・ ILWU (米国国際港湾労働者倉庫労働者組合)
- ・ AFL-CIO (米国労働総同盟産業別会議) 運輸貿易部

・ CENSA (欧州日本船主協会評議会)

S.414 (最終案) の内容については既に新聞等でも報道されているが、上院スタッフが発表した資料によると要旨は次のとおり。

「米国外航海運改革法案」 S.414は、米国の港に出入りする外航定期船海運のために次を行うものとする。

1. 外航輸送およびインターモーダル・サービスについて荷主と契約関係に入る上で、荷主と船社の双方に多くの選択肢と柔軟性をもたらす。最も重要な改善点は次のとおり。
 - (1) 個々の船社が同盟に束縛されずに荷主や荷主団体とサービス・コントラクトを交渉したり、締結する権利が与えられた。
 - (2) 内陸輸送(トラック、鉄道)の運賃およびサービスについて、相互に船舶のスペースをシェアする船社が共同で内陸輸送業者と交渉する権利が与えられた。ただし、修正後の1984年海運法の目的に合致することが条件となっている(FMCの認可と独禁法遵守が条件)
2. FMCへのタリフの届出を廃止。
 - ・ タリフ届出制度に伴う費用の軽減を行い、タリフ情報の開示機能を民営化する(インターネットによるwwwサイト等)。
 - ・ 船社はタリフ提供の対価として料金をとることができる。
 - ・ タリフに基づく貨物の運送については、現行のタリフ・インフォースメント(タリフを遵守させるための政府機関による監視・監督)とコモン・キャリッジ(公共輸送)の原則を維持する。
 - ・ 荷主は、FMCまたは裁判所の命令により、タリフまたはサービス・コントラクトの運賃とそれを下回る実際の運賃との差額支払いを要求されることがなくなった。ただし、1984年海運法の現行の罰則規定は依然として適用される。
3. 秘密サービス・コントラクト(confidential service contract)の容認。
 - ・ サービス・コントラクトの条件のうち、特定のもの(たとえば、運賃、サービスの内容、契約不履行の際の損害賠償額)について秘密性を認めることにより、米国の輸出業者の商売上の企業情報が外国の競争相手に知られないようにしている。

- ・船社が荷主毎に異なる契約を交渉することを可能とする。
 - ・NVOCCには船社と同様の秘密サービス・コントラクト締結権は認めない。
 - ・NVOCCは荷主に公開タリフを提示する必要がある。
 - ・同盟は個々の船社が秘密サービス・コントラクトを交渉・締結するのを制限することを禁止される。
 - ・同盟はメンバーに対して、個々のサービス・コントラクトの条件を公表するよう強要することを禁止されるが、任意のガイドラインの設定は認められる。
 - ・インデペンデント・アクションの実施に必要な予告期間を現行の10業務日から5暦日に短縮。
4. 新しい完成車について、タリフおよびサービス・コントラクトに関する規定の適用を免除。1984年海運法の規定を一括適用免除すべきか否かについて大幅な柔軟性(裁量権)をFMCに与えている。
 5. フォワーダーおよびNVOCCに適用する免許および供託金に関する規則を改訂。さらに、フォワーダーとしての機能またはNVOCCとしての機能を有する事業者、あるいは、それら双方の機能を有する事業者を「外航輸送中間業者」として認知している。
 6. 特定の差別行為から保護するため、外国の不正な慣行を禁止している1984年海運法、1988年外国海運慣行法、1920年商船法第19条の規定を強化。
 7. 大手荷主と秘密サービス・コントラクトを結んでいる船社は港湾労組からの書面による要求に基づき、特定のドック、港湾区域における貨物の動静に関する情報を提供すること。貨物を巡る紛争は労働協約手続きが引き続き適用される。
 8. 現行制度から新制度への秩序ある移行を規定。
(新制度の実施は1999年5月1日。施行細則は同年3月1日発表)
 9. 独立した、有効な外航海運の規制機関としてFMCを存続させる。
S.414は成立までに下院による審議・採決、そして大統領の署名という過程を経る必要がある。現時点(5月下旬)では下院がいつ審議し、

採決に持ち込むのか正式な発表はされていないが、ハチソン委員長は5月21日、S.414は6月第4週までには下院を通過し、大統領に送付されるのではとの楽観的な見解を表明した。細事になるが、S.414は上院本会議通過後、すぐに下院に送付されたが、一部条項(ターミナルのタリフに関する規定)が不注意により削除されていたので、訂正のため上院に送り返されている。ただ、下院指導部はすでに同法案は受け入れ可能としているとの見方もあるようである。一方、NVOCCが船社と同様の秘密サービス・コントラクト締結権を認められていないことや、中小の荷主に対する船社による差別(取引の拒否)に対する保護措置の明文化要求が出ていること等、S.414の下院通過が危ぶまれる要素が残っていることは確かである。なお、下院コーストガード・海上輸送小委員会のギルクレスト委員長は5月22日、S.414に関するヒアリングを行うか、あるいはNVOCCのような中間業者が要求している修正を加えるか否かについて6月第1週に決定を行うと発言した。

(注)

1. 法案の正式名称は、昨年3月10日に提出されたときは、「1997年米国外航海運改革法案」とされていたが、本年2月下旬の関係業界間の合意に基づく改訂版(3月3日付)では「1998年米国外航海運改革法案」とされている。
2. 昨年の動きについては「せんきょう」月報10月号P.28をご参照下さい。
3. S.414の上院本会議通過までの経緯

1997.	3. 10	ハチソン委員長がS.414を提出。
	4. 24	上院通商・科学・運輸委員会がS.414の修正案を発表。
	5. 1	上院通商・科学・運輸委員会がS.414の修正案を可決。
	7. 31	上院通商・科学・運輸委員会がS.414の修正案を上院本会議に提出。
1998.	2. 24	NITLがS.414の改訂案を発表。この改訂案はNITL、米船社(Sea-Land、Crowley)、CENSA、米 国港湾、米国港湾労組の妥協の産物。
	2. 26	ハチソン、ロット、ブローの3上院議員が改訂案の支持を発表。
	4. 21	S.414の改訂案が上院本会議を通過。

(北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修)

ヒッパロスの風に導かれた ローマ帝国の南海交易

1世紀頃、アレキサンドリア在住の無名の著者によって書かれたとされる「エリュトラ海案内記」は、紅海からインドへの航路や交易地の様子を克明に記した航海案内書で、ローマの南海貿易の様子を知る上で重要な資料だ。

のちに「海のシルクロード」の重要部分をなす紅海・インド間の海上交易路の発展の大きな要因となったのが、この案内記にも書かれている「ヒッパロスの風」の発見だった。

ヒッパロスの風とは、いわゆるモンスーンのこと、舵手の「ヒッパロス」によって発見されたというのがその名の由来となっている。

ヒッパロスが実在の人物かどうかは定かではないが、もし実在したとすれば紀元前1世紀前半の人と推定される。地中海世界の人々は、おそらくこの頃モンスーンの存在を知ったのであろう。ヒッパロスはその歴史的な発見を象徴する伝説上の人物と考えたほうがよいようだ。

しかしインド人の航海者は、それよりだいぶ前からモンスーンについての知識を持っており、それを利用してインドから紅海沿岸に頻りに航海していた記録が残されている。

モンスーンという言葉はアラビア語で「季節」を意味する「マウシム」に由来し、6月から10月までの夏季には南西風が、冬季には北東風がインド洋を吹き渡る。さらにそれと連動するように、インド洋の北海域では夏には時計回りの、冬には反時計回りの海流が生まれる。

モンスーンとこの海流を利用した安全で効率のよい航路は、さらに東進して南シナ海経由で中国にまで延び、やがて海のシルクロードとして東西交易の重要ルートとなった。

2世紀半ばには当時のローマ皇帝の使者がこ

の航路を通して中国を訪れている。ヒッパロスが実在したにせよしなかったにせよ、ヒッパロスの風、すなわちモンスーンの発見が、古代の東西交易を飛躍的に発展させたことは間違いない。

フナクイムシの被害を防いだ 木造船時代の画期的発明

推進効率の低下を招く船底への海洋生物の付着は現代の鋼船にとっても頭を悩ます問題だが、木造船の時代には、これが時には沈没さえ引き起こす重大問題だった。

その元凶はフナクイムシ。「ムシ」といっても実はフナクイムシ科の二枚貝だ。貝殻は1センチにも満たない小さなもので、体の一部だけを被っており、体は貝殻から外に細長く伸びて、成長すると1メートル前後にも達する。



貝殻の前半部はヤスリ状で、これを動かして船底外板に穴を掘り、セルロースを消化しながら木部に深く侵入するため、ついにはこの穴から浸水したり船体に亀裂が生じたりする。

このフナクイムシを退治する昔からの方法は、船を陸揚げして船体を横に倒し、周囲でたき火をして船底を乾燥させることだった。「焚船」または「船たで」といわれるこの作業は、日本では漁民の縁起かつぎとしても行われたが、面倒な仕事であるのに変わりはない。

しかし18世紀になってフナクイムシの被害を防ぐ画期的な発明が生れる。船底に銅板を張るという方法だ。銅が酸化すると緑青と呼ばれる青錆が生じる。この緑青から亜酸化銅が海水に溶け出し、これが海洋生物に対し毒性を持つためフナクイムシの付着が妨げるわけである。

画期的な発明ではあったが、その後1世紀ほどの間に船の世界は鉄船の時代に入ってしまった。それまでの木造船の長い歴史を考えれば、遅すぎた発明といわざるをえないかもしれない。

「海上交通三法」が支える 日本の海の交通安全

広大で自由そのものに見える海も、タンカーやコンテナ船のような大型船にとっては必ずしもそうではない。とくに大小様々な船舶が輻輳し、危険な浅瀬や暗礁も多い狭水道や湾内では定められたルールや秩序を守ることで初めて安全な運航が保たれる。

そうした海上での交通安全ルールを定めているのが「海上交通三法」だ。海上交通三法は「海上衝突予防法」「港則法」「海上交通安全法」の3つの法律から成る。

海上衝突予防法は、IMO（国際海事機関）による国際条約に基づいて制定された国内法で、世界共通の海上交通のルールを定めたもの。見



張りの要領や安全速力、衝突の回避法など航法全般の規定、灯火や形象物の規定、音響信号や発光信号の規定から成る。

これに対し港則法は、大型船や外国船が出入りする全国の主要港湾ごとに定められた法律。適用は港内にのみ限られ、航路内での右側通行、追い越し禁止、出入港船舶の優先権、入出港の届出義務、夜間入港や危険物積載船についての制限などをきめ細かく規定している。

最後は、海上交通安全法。これは船舶の往来が激しい海域で、海上衝突予防法のみでは対処しきれず、しかも港則法ではカバーされない東京湾、伊勢湾、瀬戸内海などの広い海域に適用される。ただしこの海域内にある港の中については港則法があくまで優先される。内容は、航路航行義務、航行船舶の優先権、速力制限など航法に関するものが中心だ。

万国共通のルールを定めた海上衝突予防法、港ごとの特殊事情に基づく港則法、そのどちらもカバーしきれない特定の輻輳海域のルールを定めた海上交通安全法。これらが三位一体となって、日本の海の交通安全は守られている。



5月

1日 運輸省は、客船クルーズ事業振興懇談会の報告書を発表した。それによると、土日を含めた1～3泊程度のショートクルーズの拡大が、クルーズの大衆化を図る上で必要であるとしている。

11日 運輸省は、「若年船員養成プロジェクト」の第一期生の募集を開始した。訓練期間は1998年10月1日から2000年9月30日の2年間で、定員は30名程度。

15日 藤井運輸大臣は、日本内航海運組合総連合会から申請されていた内航海運暫定措置事業の導入を認可した。
(P.29囲み記事参照)

◎ 日本郵船と昭和海運は、1998年10月1日をもっての合併契約書に調印した。

19日 船舶職員法改正法案が、衆院本会議で可決・成立し、国際船舶における日本人船長・機関長2名配乗体制の実現に向けて第一歩を踏み出した。

20日 IMOの第69回海上安全委員会(MSC)が11日からロンドンで開催され、マラッカ・シンガポール海峡の通航方法、インドネシア群島航路帯の指定等を中心に審議が行われた。(P.11海運ニュース2参照)

◎ 運輸政策審議会海上交通部会(座長・谷川久 船員中央労働委員会会長(成蹊大学

名誉教授))が開催され、日本の港湾運送事業の規制緩和について検討を行うため、同部会の下部組織として「港湾運送小委員会」の設置を決定した。

◎ 当協会の河村会長は定例記者会見で、緊張が高まっているインドネシア情勢に関し、運輸大臣から空港封鎖などが生じた際には邦人救出に対する協力要請があったこと、および正式な要請があれば応じる考えを表明した。

22日 海運大手5社は1998年3月期決算を発表した。それによると、競争激化による定期航路の赤字拡大や不定期船市況の悪化にもかかわらず、自動車船部門の増益、円安や合理化が寄与し、4社が増収増益となった。

25日 第7回アジア船主フォーラム(ASF)が豪州・クイーンズランドで開催され、共同コミュニケを採択した。



5月の定例理事会の様様

(5月20日、日本船主協会役員会議室において開催)

総務委員会関係報告事項

1. 平成10年度広報活動方針について

平成10年度は、従前の国民各層を対象とした一般向け広報中心の活動から、政策広報および会員向け広報を中心とした活動に変更する。

活動概要は、以下の通り。

(1) 政策広報および会員向け広報の充実

経済誌等のマスコミ媒体をはじめ、機関誌「せんきょう」を通じ、海運政策を積極的にアピールする。また、各紙論説委員、一般紙ならびに専門紙記者に対する定例記者会見、懇談会、記者研修等を充実し、海運の現状および課題についての認識・理解を得る。さらに、船協情報の送付、海運講習会の実施等、会員向け広報を充実する。

(2) その他広報活動の推進

学生や教育関係者を含む国民各層に海運の役割ならびに重要性について、関係媒体への広告掲載、ホームページ、パンフレットおよびイベント等を通じPRする。

「海の日」関連事業としては、今年度は事業規模を縮小し、「海のシンフォニーファミリーコンサート」のみを7月19日に実

施する。なお、今年度は国際海洋年にも当たり、広島県で実施される第13回海の祭典をはじめ例年通り各地で関係団体によるイベントが予定されている。

政策委員会関係報告事項

1. 国際船舶制度のその後の動きについて

(省略)

2. 個別法による独禁法適用除外制度の見直し問題について (本誌4月号P.10 SHIPPING フラッシュ2参照)

港湾物流委員会関係報告事項

1. 運輸政策審議会海上交通部会港湾運送小委員会の設置について

行政改革委員会規制緩和小委員会が平成9年の審議を踏まえ、12月に橋本首相に提出した報告書には、現行港湾運送事業の免許制(需給調整規制)を廃し許可制にすること、及び現行港湾運送料金の認可制を届け出制にすること、同時に港湾運送の安定化等を図る為の各施策の実施及び検討が必要であること等が盛り込まれた。

また同内容は平成10年3月31日に政府が発表した規制緩和推進3ヶ年計画にも盛り込まれた。

これを受けて運輸省は今後、その内容に従い必要な措置を講じるとしており、本年5月20日、

運輸政策審議会海上交通部会を開催し、同部会に港湾運送小委員会を設け、港湾運送事業法の規制見直しに向けた議論を具体的に進めることとしている。

なお、同審議会の検討スケジュールは平成10年10月を目途に中間的に取り纏めを行い、同11年度早期に答申を行う予定としている。

当協会は小委員会委員として港湾協議会坂田委員長にご就任願ひ、運輸省の強いリーダーシップの下、上記行政改革委員会の報告を実現さ

せる方向で引き続き、意見反映を図ることとしている。

会員異動

○退 会

平成10年5月31日付

英雄海運株式会社（京浜地区所属）

平成10年6月1日現在の会員数135社

（京浜地区所属87社、阪神39社、九州9社）

「海運統計要覧1998」の刊行

当協会では、1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や関連産業の各種統計資料を取録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者はもとより広く一般の方々のご参考

に供しておりますが、今般、その1998年版を刊行いたしました。

【項 目】	頁数	【項 目】	頁数
I 船 腹	61	X 船員関係	19
II 船舶の建造と消失	43	XI 一般経済	30
III 海上荷動と海運市況	34	XII 関連産業の動向	53
IV 輸送活動	39	付・資料 海運関係略語	13
V コンテナ輸送	13	用語解説	10
VI 企業財務	14	戦後海運年表	12
VII 海運対策	21	1997～98海運日誌	7
VIII 内航海運	35	距離表(横浜港起点)	2
IX 港湾関係	27		

(全435頁)

海運統計要覧

1998

日本船主協会

なお、一冊1,500円（税別）で実費頒布もいたしますので、購入ご希望の方は下記までお問い合わせください。

〈問い合わせ先〉 ㈱日本船主協会 総務部統計出版担当

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL 03-3264-7188 FAX 03-3262-4760

海運関係の公布法令（5月）

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律
(法律第68号、平成10年5月27日公布、平成10年5月27日施行)
- ㊧ 船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律
(法律第69号、平成10年5月27日公布、平成10年5月27日施行)
- ㊨ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令及び中小企業の事業活動の機会の確保のための大企業者の事業活動の調整に関する法律施行令の一部を改正する政令
(政令第179号、平成10年5月27日公布、平成10年5月27日施行)
- ㊩ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律

施行規則及び海上災害防止センターに関する省令の一部を改正する省令

(運輸省令第29号、平成10年5月27日公布、平成10年5月27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30号、平成10年5月27日公布、平成10年5月27日施行)

国際会議の開催予定（9月）

IMO 第3回ばら積液体と気体物質に関する小委員会 (BLG)

7月6日～10日 ロンドン

IMO 第44回航行安全小委員会 (NAV)

7月20日～24日 ロンドン

「海の日前夜祭 海のシンフォニーファミリーコンサート」の開催について

当協会は、毎年「海の日」関連事業としてイベント等を主催して参りました。

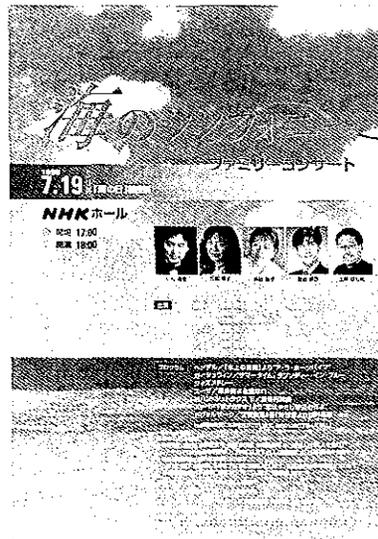
本年は、今年で8回目を迎える「海のシンフォニーファミリーコンサート」を開催いたします。抽選により、広く一般の方々（3,000名）を招待し、「海を渡った音～音楽は海を渡り豊かになる～」というテーマのもと、生誕100年のガーシュウインの音楽をはじめ、オーケストラによる壮大なシンフォニーに、ピアノ演奏、ジャズメロデーやクラシックの名曲を織り交ぜた多彩なプログラムとなっています。

日時：7月19日(日)

開場 17:00

開演 18:00

場所：NHKホール（東京都渋谷区）



海運統計

1. 世界船腹量の推移

年	商用船合計		貨物船			オイルタンカー		撒積乾貨物船(広義)		その他の貨物船		その他の商用船	
	隻数	千G/T	隻数	千G/T	増減比(%)	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
1970央	52,444	227,490	31,813	211,887		6,103	86,140	2,528	46,651	23,182	79,096	20,631	15,603
1975〃	63,724	342,163	36,502	325,622		7,024	150,057	3,711	85,548	25,767	90,017	27,222	16,541
1980〃	73,832	419,911	40,542	398,844		7,112	175,004	4,706	109,596	28,724	114,244	33,290	21,067
1985〃	76,395	416,269	40,328	392,871		6,156	134,861	5,391	133,983	28,347	120,439	36,067	23,398
1990〃	78,336	423,627	40,306	398,772		6,011	128,678	5,156	133,190	28,541	130,746	38,030	24,855
1992末	79,726	445,169	41,303	420,806		6,342	138,149	5,894	139,042	29,067	143,616	38,423	24,362
1993〃	80,655	457,915	42,152	433,219	2.9	6,550	143,077	5,952	140,915	29,650	149,226	38,503	24,696
1994〃	80,676	475,859	42,689	451,057	4.1	6,639	144,595	5,964	144,914	30,086	161,548	37,987	24,802
1995〃	82,890	490,662	43,802	464,988	3.1	6,761	143,521	6,165	151,694	30,876	169,773	39,088	25,674
1996〃	84,264	507,873	45,097	482,245	3.7	6,878	146,366	6,409	157,382	31,810	178,498	39,167	25,628
1997〃	85,494	522,197	45,830	496,481	3.0	6,933	147,108	6,552	162,169	32,345	187,204	39,664	25,716

(注) ①ロイド船級協会「Statistical Table」および「World Fleet Statistics」による。
 ②100総トン以上の鋼船で、漁船および雑船を含む。
 ③1992年央以前と1992年末以降では船種区分の方法に若干連続性を欠く。
 ④「貨物船」とは「Cargo Carrying ships」の訳で貨物(旅客を含む)を運ぶ船舶という概念である。

2. 日本商船船腹量の推移

年	合計			油タンカー			乾貨物船			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1975	8,832	38,198	—	2,451	18,239	—	4,945	18,754	—	1,436	1,204	—
1980	8,825	39,015	—	2,466	18,138	—	4,808	19,593	—	1,551	1,284	—
1985	8,225	38,141	—	2,172	15,568	—	4,435	21,197	—	1,618	1,376	—
1990	7,668	25,186	—	1,992	9,502	—	3,986	14,121	—	1,690	1,563	—
1992	7,411	23,736	▲ 4.1	1,954	8,956	▲ 2.8	3,739	13,053	▲ 5.9	1,718	1,727	4.2
1993	7,323	23,595	▲ 0.6	1,989	9,517	6.3	3,611	12,309	▲ 5.7	1,723	1,769	2.4
1994	7,165	21,888	▲ 7.2	1,951	8,978	▲ 5.7	3,503	11,110	▲ 9.7	1,711	1,800	1.8
1995	6,950	19,030	▲ 13.1	1,890	8,104	▲ 9.7	3,388	9,147	▲ 17.7	1,672	1,779	▲ 1.2
1996	6,824	17,845	▲ 6.2	1,834	7,692	▲ 5.1	3,333	8,390	▲ 8.3	1,657	1,763	▲ 0.9
1997	6,756	17,582	▲ 1.5	1,814	8,021	4.3	3,275	7,782	▲ 7.2	1,667	1,778	0.9

(注) ①当協会「日本商船船腹統計」による(7月1日現在)。
 ②100G/T以上の鋼船で官庁船は含まない。
 ③船種区分は次による。
 i)「油タンカー」は上記資料の「油送船」、「化学薬品船」、「LPG船」、「LNG船」。
 ii)「その他」は上記資料の「旅客船」、「フェリー」、「その他特殊船(押船、曳船)」。
 iii)「乾貨物船」は上記資料の合計からi)およびii)を除いたもの。
 ④貨客船は、3,000G/T以上のものを「乾貨物船」に、3,000G/T未満のものは「その他(旅客船)」に区分した。

3. わが国外航船腹量の推移

年	合計				日本船				外国用船			
	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
1985	2,435	62,161	105,652	—	1,028	33,470	55,512	—	1,407	28,691	50,140	—
1990	1,992	57,316	91,200	—	449	20,406	33,164	—	1,543	36,910	58,036	—
1992	2,013	61,666	93,057	▲ 2.5	376	18,669	30,039	▲ 6.7	1,637	42,997	63,018	▲ 0.4
1993	2,048	62,908	97,510	4.8	340	18,420	29,444	▲ 2.0	1,708	44,488	68,066	8.0
1994	1,990	61,050	93,896	▲ 3.7	280	16,669	26,374	▲ 10.4	1,710	44,381	67,522	▲ 0.8
1995	1,999	64,362	98,739	5.2	218	13,849	21,683	▲ 17.8	1,781	50,514	77,056	14.1
1996	2,007	65,114	98,523	▲ 0.2	191	12,675	19,730	▲ 9.0	1,816	52,439	78,793	2.3
1997	2,021	67,382	103,121	4.7	182	12,376	18,796	▲ 4.7	1,839	55,005	84,325	7.0

(注) ①日本船は当協会「日本商船船腹統計」、外国用船は運輸省資料による(いずれも7月1日現在)。
 ②対象船舶は日本船、外国用船とも2,000G/T以上を集計。
 ③対前年伸び率はD/Wによる。

4. 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4月	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
4	4,346	3,122	1,224	▲ 1.8	▲ 13.7

(注) 通関統計による。

5. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

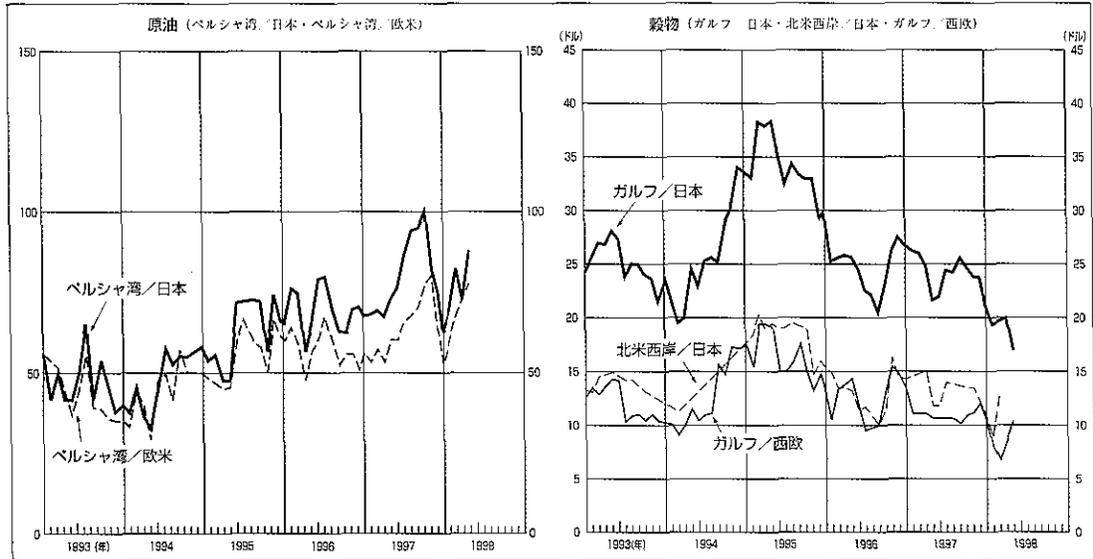
年月	年間平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1997年5月	118.99	113.80	127.15
6	114.20	111.35	116.33
7	115.16	112.60	118.30
8	117.90	115.50	119.42
9	120.75	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	135.00	132.00	139.05

6. 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										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉦石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
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 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
5	17,098	0	17,098	3,503	6,851	5,967	157	350	183	87	11,184	1,076

(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。



7. 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					
	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	87.50	69.00	55.00	42.50	59.50	45.00	77.50	69.00
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		

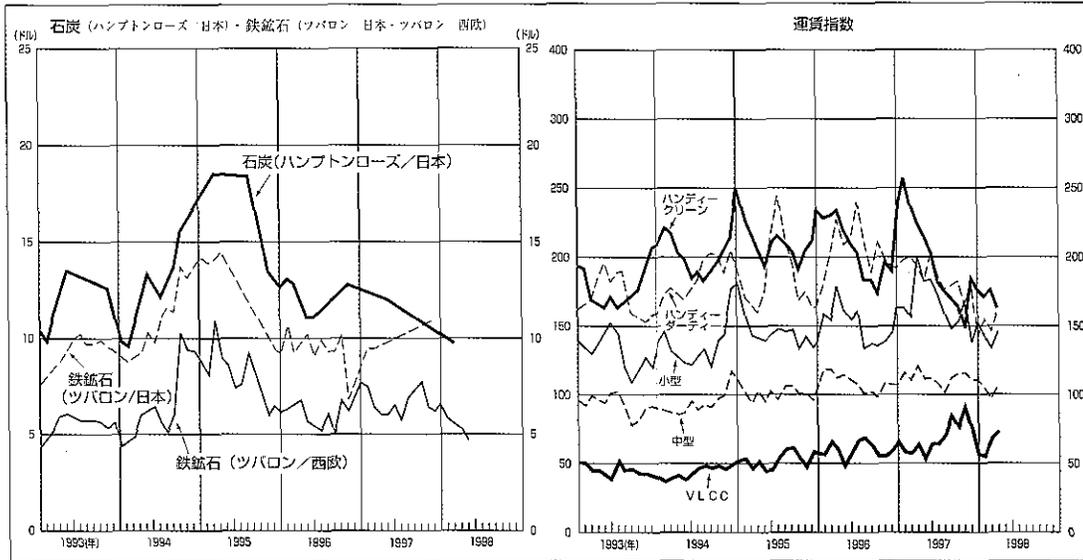
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワルドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

8. 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	17.00	15.50		12.00			10.50		10.50	7.50
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。



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

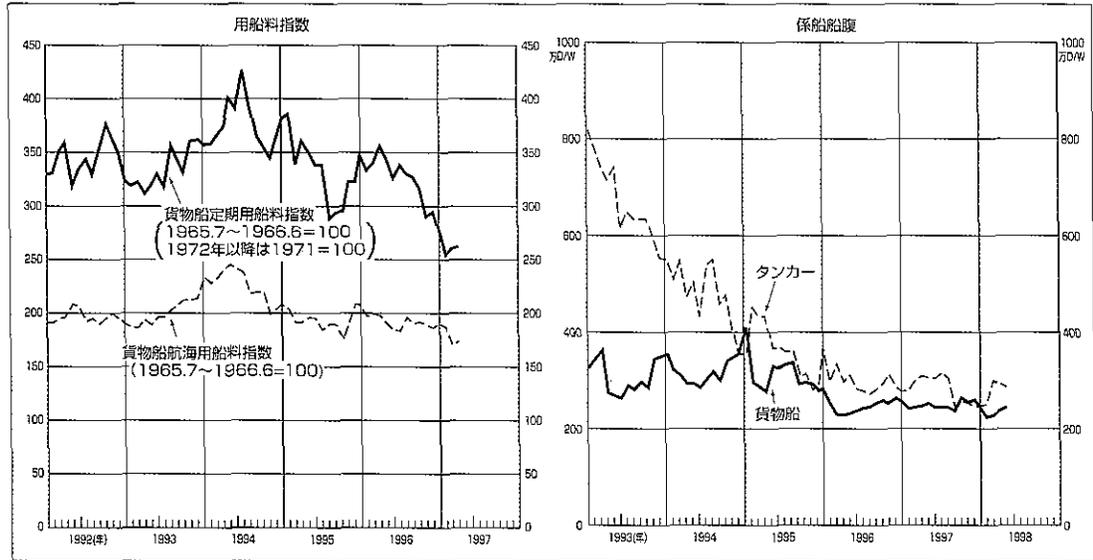
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1997		1998		1997		1998		1997		1998	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.17	—	6.50
2	—	—	—	—	9.50	—	—	—	7.35	6.00	5.80	5.25
3	—	—	9.75	—	9.50	—	—	—	—	6.30	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.10	5.65	5.25	3.95
5	12.00	—	—	—	—	—	—	—	6.00	5.80	4.70	4.15
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。

10. 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	72.4	106.1	145.7	160.6	161.9
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。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン (15万トン) 以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン (6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン (3万~6万トン) ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン (3万トン) 未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン (3万トン) 未満。



11. 貨物船用船料指数

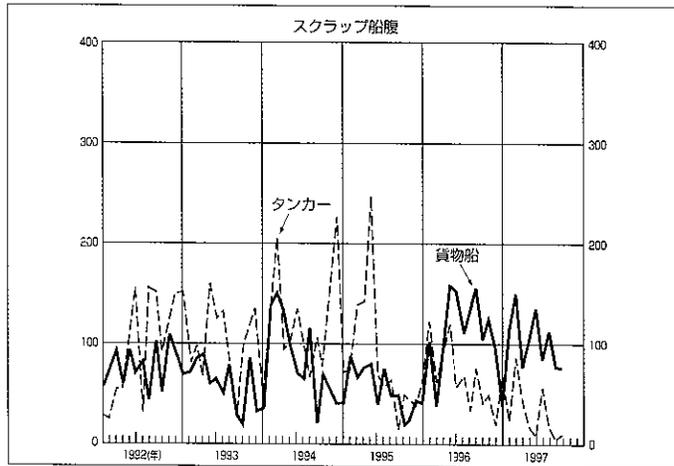
月次	貨物船航海用船料指数					貨物船定期用船料指数						
	1993	1994	1995	1996	1997	1993	1994	1995	1996	1997	1998	
1	194.0	189.0	234.0	207.0	209.0	189.0	323.0	327.0	358.0	380.3	347.0	277.0
2	192.0	185.0	227.0	202.0	197.0	186.0	326.0	320.0	358.0	386.6	332.0	254.0
3	191.0	185.0	229.0	192.0	199.0	171.0	327.0	324.0	366.0	339.4	341.0	260.0
4	194.0	198.0	243.0	192.0	197.0	173.0	356.0	310.0	377.0	363.0	354.0	262.0
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	195.0		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	185.0		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。(SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

12. 係船船腹量の推移

月次	1996			1997			1998					
	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		
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	256	2,092 2,448	55	1,665 2,889
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。



13. 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。

見知らぬ所から届いたEメールがきっかけでストーリーが進む、といった 트렌ディードラマが人気となる昨今、オフィスでもツールとして欠かせないポジションを占めるまでになったパソコンであるが、遅ればせながら、うちの社内でもインターネット・イントラネットが普及し、数カ月が過ぎた。パソコンの1人1台を、また誰もが操作できるということを前提に、ネットワーク化が図られたのである。

小生も会社の一員として、またネットワークの中にいる者として、ようやくというか、必要に迫られてというか、なんとか日々の業務に支障なく？ 使わせていただいている。

さて、何カ月かを経て変わったことと言えば、社内から業務連絡等のペーパー回覧が消えたことが一つ。その結果、ホームページを開かなければ、社内通達・情報の類いは知り得ないわけで、これに

編集後記

よりペーパーレス化は操作の習熟に一役買うこととなった。

そして更に、Eメールなるものの便利さに感心させられたことである。確かに一度覚えてしまうと、書類の受け渡しから転送まで瞬時に行えるからいたって便利である。ビジネス文書を書いたり、手紙をしたためたりするのは苦手でも、キーボードを操作して画面に文字を表示することは苦にならないという、なんとなくゲーム感覚と似通ったところがあるのだろうか、不思議な現象である。一言、電話で済むことでも、こちらの方が何かいいらしい。

また、こんな例もある。先日行った社内報のアンケートなどは、いつも回収に労力を費やし、回収率を上げるのに四苦八苦していたのが嘘のようで、いつもの倍以上

の回答が寄せられた。集計ソフトでも導入すれば、手軽になかなかおもしろいデータが期待できそうである。

因みにそうしたことが功を奏したのか、アンケート結果では現在、10人中9人までが日常、Eメールを使用するといった普及率であったから、ホームページなど情報の収集・交換の場にパソコンの世界がますます広がるのだろうかと思う。

いつのまにか、デスクワークの敷時間を画面に向かうサラリーマンたる小生も、業務にプライベートな打ち合わせに、メールを楽しみ、インターネットに親しんで行こうと思うが、とにかく、いろいろな可能性を秘めた情報ツールであることは確かなようだ。

昭和海運

総務部広報チーム

チームリーダー 副部長

酒徳 義明

せんきょう 6月号 No. 455 (Vol. 39 No. 3)

発行◆平成10年6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：東京船舶㈱

(英文名) TOKYO SENPAKU KAISHA, LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 稲田 徹

本社所在地：東京都千代田区丸の内2-7-3 東京ビル

資本金：1,299百万円

創立年月日：1949年7月16日

従業員数：海上35名 陸上176名 計211名



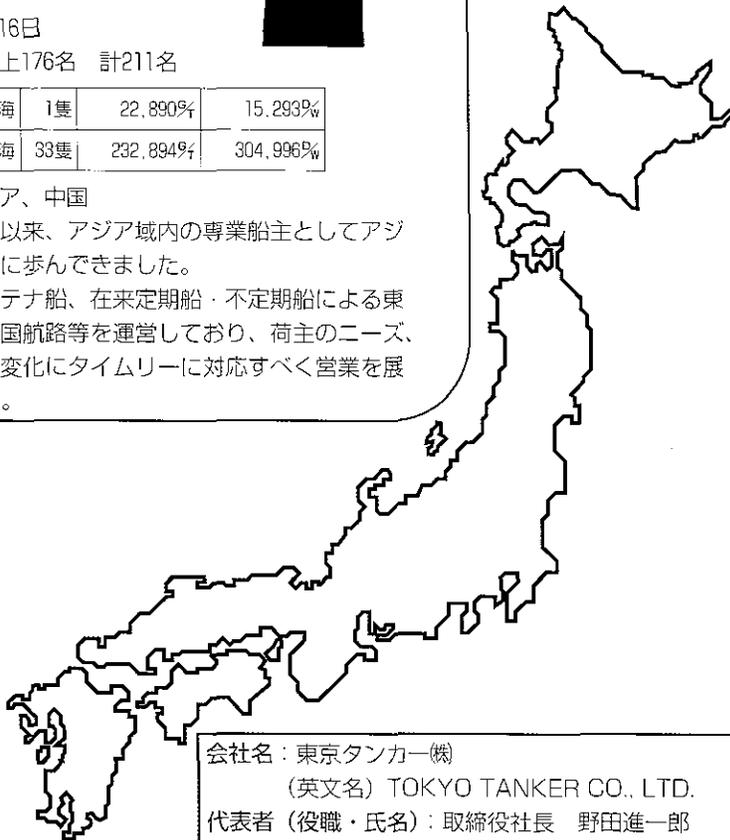
所有船状況 (共有船)	遠洋・近海・沿海	1隻	22,890%	15,293%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	33隻	232,894%	304,996%

主たる配船先：東南アジア、中国

事業概要：当社は、創業以来、アジア域内の專業船主としてアジアの発展と共に歩んできました。

現在、コンテナ船、在来定期船・不定期船による東南アジア、中国航路等を運営しており、荷主のニーズ、アジア物流の変化にタイムリーに対応すべく営業を展開しています。

当協会会員は135社。
(平成10年6月現在)



会社名：東京タンカー㈱

(英文名) TOKYO TANKER CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 野田進一郎

本社所在地：横浜市中区桜木町1-1-8 日石横浜ビル25階

資本金：4,000百万円

創立年月日：1951年7月23日

従業員数：海上110名 陸上86名 計196名



所有船状況	通洋・近海・沿海	6隻	717,446%	1,306,039%
運航船状況	通洋・近海・沿海	13隻	1,429,723%	2,480,227%

主たる配船先：ペルシャ湾、東南アジア、国内等

事業概要：日本石油グループの原油および石油製品を輸送するタンカー会社で、石油会社直属としてはわが国最大です。

創立以来「安全運航」を指針とし、その上で効率的な輸送に努力してきました。また、平成9年7月28日には、本社を横浜みなとみらい地区に新築された日石横浜ビルに移転いたしました。



船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association