

【文献紹介】

「戦後海運造船史」を語る時、常に座右に置いて、各時代のニュースを検証するのに格好の図書があります。「船の科学」誌に連載された記事をまとめた「海運造船ニュース解説」がそれです。以下編著者米田博氏による本書利用の手引きをご覧ください。

『海運造船ニュース解説』の利用の手引き

米 田 博

(元運輸省、元船舶技術協会「船の科学」誌編集長)

(株)船舶技術協会発行の『船の科学』は昭和25年7月号(第3巻第7号)から最終号(平成13年12月号、第54巻第12号)に至るまで、618回休む事なく「海運造船ニュース解説」を連載してきました。その執筆者は吉田精顕(22回)・米田博(81回)・編集部(運輸省船舶局員の原稿による)(287回)・米田博(217回)・国土交通省海事局(11回)と変遷しましたがその時々の特ピックニュースを毎月解説するというスタイルを618カ月にわたってつらぬいてきた本解説は、今となると戦後海運造船史を臨床的に知るための貴重な文献となりました。

これを海運造船の研究者に利用してもらうには、この全解説を単行本として出版するのが通常の方法でしょうが、不幸にして船舶技術協会が『船の科学』誌を廃刊せざるを得ない事態となったため、B5判約1900ページの辞書のような本を出版することは到底できないこととなりました。

A. 印刷物

しかし幸にして廃刊された『船の科学』誌の後継誌として『船と海のサイエンス』誌を発行している独立行政法人 海上技術安全研究所が1冊(4分冊)合計1900ページの本にして、10部作成していただきました。この10部は同研究所から次記の10図書館に寄贈して各図書館の蔵書として一般の方々が自由に利用することが出来る態勢を整えていただいています。

記

- 1 国立国会図書館(東京本館)
- 2 国立国会図書館(関西分館)
- 3 国土交通省図書館(国立国会図書館国土交通省分館)
- 4 (財)日本海運振興会海事情報センター(旧 海事産業研究所海事資料センター)
- 5 神戸大学経済経営研究所図書館(日本海運経済学会事務局)
- 6 東京海洋大学附属図書館 越中島分館
- 7 船の科学館図書館(日本海事科学振興財団)
- 8 大和ミュージアム(呉市海事歴史科学館)
- 9 独立行政法人 海上技術安全研究所 図書館
- 10 独立行政法人 海上技術安全研究所 物流研究センター

B. CD-ROM

続いて海上技術安全研究所は上記書1冊（4分冊）1900ページを収録した「戦後海運造船史資料」「船の科学」誌「海運造船ニュース解説」[CD-ROM版]と名付けた『CD-ROM』を作って日本海運経済学会会長をはじめ同学会の理事など主要海事研究者に配布いたしました。

このCD-ROMには、本書の表紙・序・目次・本文（第1編～第4編）・後記、がすべて収録してあって、特に目次タイトルは、検索ツールをクリックして検索画面がでたら検索文字を入力して、目的の目次を探しあて、当該ページを表記し、必要に応じて印刷することができます。

以上に述べたように、本書をご利用になりたい方々は、最寄りの10図書館で印刷物を閲覧されるか、主要海事研究者がお持ちの「CD-ROM」を利用されることをお勧めいたします。

C. ホームページ

なお、海上技術安全研究所のホームページ(<http://www.nmri.go.jp/>)の「サイト検索」に『海運造船ニュース解説』と入力すれば全編の目次が表示され、この目次であたりをつけておいて上記二つの方法にアプローチすることによって目的を達することができます。

ご参考までに、このホームページは

山縣記念財団のホームページ(<http://www.ymf.or.jp/html/zaidan-link.html>)ともリンクしており、そちらからアクセスすることもできるようになっています。

付. 全解説を単行本またはCD-ROMとして出版

次ページ以降に、一例として、10図書館の蔵書となっている「海運造船ニュース解説」全618回、1900ページのうちの1回分（「船の科学」誌1973年7月号の海運造船ニュース解説 p.871～p.873）を添付しましたので、これから全体を推察してください。

冒頭に述べたように、全解説を単行本またはCD-ROMとして出版し無料配布または市販できればこれに越した企画はありません。

もしこれに関する企画がある方があれば下記に照会してください。

記

独立行政法人 海上技術安全研究所
物流研究センター「船の科学」誌ニュース解説担当
E-mail: logistics@nmri.go.jp
Tel : 0422-41-3110
Fax : 0442-41-3112

Vol. 26 1993-7

—船の科学—

6月のニュース解説

編集部

○海運造船問題

●一般政治経済社会問題

6月

6日(水)●ブリティッシュ・ペトロリアム(BP)など国際石油資本が原油の積出し価格を1バレル当たり一律10セント値上げする、と通告。

12日(火)○米国シーランド社のSL-7型第2船“シーランド・トレード”は11日神戸に入港したが、同船はサンフランシスコ—神戸間7,220kmを、6日と3時間42分で航行、平均30.56knの新記録をつくった。第1船“シーランド・コマース”はシアトル—神戸間を5日と23時間半(平均30.8kn)、帰りの横浜—シアトル間は5日と9時間(平均33kn弱)で航行した。

13日(水)●ニクソン米大統領が、農産物を除く物価の60日間凍結と、農産物の輸出規制とを2本柱とするインフレ対策を発表した。これにより、コメ以外の主な穀物の供給を米国に大きく頼っているわが国は農産物輸入政策の再検討を迫られることになった。

14日(木)●5月の通関統計は、輸入の急増によって史上最大幅の入超となり、とくに対米貿易は2年3カ月ぶりに入超に転じた。5月の総合収支も史上最高の赤字を記録した。

○タンカー協会はこのほど4月1日現在のわが国外航タンカー保有量(兼用船、LPG船を含む)をまとめた。それによると合計227隻、15,179,546総トン、27,236,353重量トンで、このうち純タンカーは172隻、21,869,778重量トンとなっている。

○欧州同盟は9月と来年3月の2回に分けて合計12%の運賃値上げを実施することになった。欧州同盟は運航コストの上昇に対し、今年3月「9月1日から12.5%の運賃値上げをしたい」と荷主に申し入れた。しかし昨年2月と8月に合計17.5%の値上げをしていることなどから、荷主側は強く反発、日本、香港、欧州の三荷主団体が共闘する動きもみられ、交渉は難航した。最終段階で9月から8%の値上げをすることで合意したが、残りの4%をいつにするかで意見が対立した。結局、平均で10%にするとの配慮もあって、9月から8%、3月から4%とすることで合意した。

17日(日)●北海道、東北を中心とする広い地域で地震が

発生。根室、釧路で震度5(強震)。震源は根室南東沖約50キロ、深さ約20キロと推定された。この地震のため根室、釧路市などで24人がケガ、約300戸に浸水、漁船3隻が転覆するなどの被害が出た。

18日(月)○ノルウェー船主の新造船発注活動が非常に活発になっており、4月以降契約(更改分を含む)または内定した対日発注船は26隻、約600万重量トン、4,550億円に達した。そればかりでなく欧州造船所へも、この5月だけでLNG、LPG船各1集を含めて8隻、約100万重量トンを発注している。

19日(火)○運輸省船舶局がまとめた1972年の世界の舶用ディーゼル・メーカー別生産実績によれば、石川島播磨重工が87台、927,990馬力で、66年から連続7年間第1位を占めている。

21日(木)○日本船舶輸出組合は今年度4、5月の輸出船契約実績を83隻、約214万8千総トン、2,491億7千万円と集計した。これは前年同期実績(12隻、74万8千総トン、776億8千万円)を大幅に上回り、昨年後半の高船価受注ブームのペースを続けている。契約内容は円建てが97.8%を占めたが、支払い条件では現金払いが83.5%、延払い16.5%で、昨年(現金払い85.6%)に比べて延払い受注船の伸びが目立っている。

24日(日)●スイスのローザンヌで行なわれた第8回世界柔道選手権大会で、日本は6階級全部に優勝した。日本の全階級制覇は69年の第6回大会(メキシコ)に次いで2度目。

26日(火)●73年版通商白書が閣議で了承された。白書は、これからの通商政策の目標を「内に福祉の充実、外に国際的調和の推進」を指摘、とくに対外経済援助の改善と資源確保のため、多面的政策をとるべきだ、と主張。

28日(木)●米政府は大豆、綿実の輸出を停止した。ニクソン大統領が新インフレ対策の一つとして打ち出した穀物輸出規制の第1弾で、米国産大豆の輸入に依存している日本への影響が心配されている。

30日(土)●異常な物価上昇を抑えるため、日銀は公定歩合を7月2日から年0.5%引き上げて6%とすることを決めた。4月初めからわずか3カ月間に計3回1.75%幅という急ピッチの引き上げである。

一船の科学

最近の世界造船業界の動きについて

1. 世界の貿易、海上荷動き、商船船腹量の推移

1965年から、1971年に至るそれぞれの年平均伸び率をみるとつぎのとおりである。

世界貿易額 (輸出)	11.3%
(輸入)	11.0%
海上荷動き重	8.8%
商船船腹量	9.0%
(非油槽船)	7.6%
(油槽船)	11.4%

なお OECD 加盟国 (ギリシャ、フィンランドを除く20カ国) の国民総生産の年平均伸び率は名目8.9% (38年価格で4.3%) である。運賃指数は1971年、1972年の下落から海運市況の好転に伴いようやく1973年3月には不定期船121 (40年7月~41年6月を100とする指数)、油槽船152と上昇のきざしを見せてきた。

2. 世界商船隊主要海運国別保有量

1972年の世界商船隊の船腹量は約2億6,800万総トンであり、1962年から1972年に至る10年間に約1億2,800万総トンの増加をし、年平均成長率6.6%に達した。わが国の保有量は前年に引き続き世界第2位、約3,500万総トンであり、10年間の増加量は約2,600万総トン、年平均成長率14.6%に達し、世界全体の増加量に対する寄与率は実に20.3%に及んでいる。

わが国以外では、今年で6年連続世界第1位を誇るリベリア (年平均成長率15.4%) と、船腹量が年々減少しているアメリカ (同△5.0%, 世界第7位) を抜いて世界第5位、第6位に上ったソ連 (同13.7%)、ギリシャ (同8.7%) の成長が著しい。

3. 世界の造船建造量

(イ) 主要造船国新造船進水量

世界の進水量は1962年当時約840万総トン程度であっ

たものが、1964年頃から海運市況の好転、1968年には油槽船の急増、さらには超大型化の影響により、1972年は約2,700万総トンを記録した。対前年度比は世界合計で7.5%増であるが、上位5カ国のうちスウェーデン、英国、西独がそれぞれ減少しており、スペインの24.6%増が目立つ。

わが国としては、依然として首位の座は固く、世界の約48%、約1,300万総トン (対前年度比7.2%増) を記録するに至り、単独国では従来最高であった昨年の1,199万総トンを8.4%上回る至上最高を記録した。また進水した10万総トン以上の船舶83隻中の57%を占める47隻がわが国で進水し、その中には現在運航中の船舶で世界最大である235,000総トン (477,000重量トン) のGLOBTIK TOKYO も含まれている。

(ロ) 船型大型化の推移 (資料1)

タンカーを中心とする船型の大型化は世界的な傾向で、昨年まで世界最大であった GLOBTIK TOKYO も本年4月無事竣工し、現在運航中である。

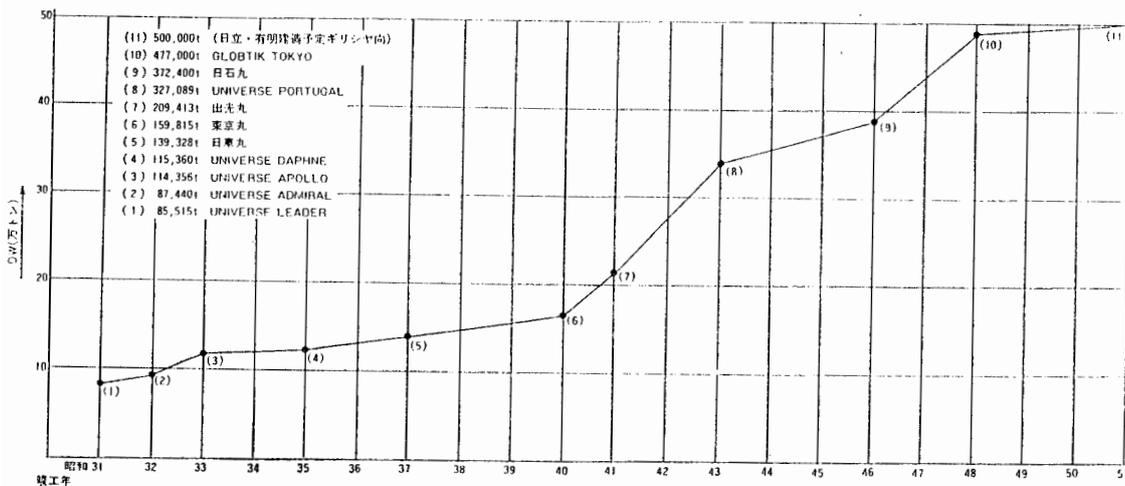
本年にはいり、50万重量トンを超える超大型タンカーの引合も少なからずあり、日立造船 (有明工場) が昭和51年竣工予定のギリシャ向け50万重量トン型タンカーの受注を決めた。

運輸省としては、これら船舶の大型化傾向に対処するため、昨年に引き続き運輸技術審議会で100万重量トン型タンカーの建造に対する問題点を検討中であり、近く答申のはこびとなる予定である。

4. 世界の造船手持工事量

1973年3月末の世界主要造船国の新造船手持工事量は9,918万3千総トンとなり、対前年同期比19.2%と急増した。この理由としては資料2に示すように昨秋口からの海運市況の世界的な好転に伴う受注活動の活発化によるものである。

資料1 船型大型化の推移 (船名, DW)



資料2 1972年の世界新造船受注量

期 間	隻数(隻)	総トン数 (千GT)
1972.4 ~ 1972.6	555	3,867
1972.7 ~ 1972.9	499	4,794
1972.10 ~ 1972.12	783	14,549
1973.1 ~ 1973.3	1,029	19,626

わが国も依然として好調で世界の約44%を占める1,051隻4,373万8千総トンの手持工事量を有しており、隻数、トン数ともそれぞれ前年同期比18.8%、22.6%増となった。

最近のOECD造船部会の動きについて

昭和37年工業委員会で不況産業対策として造船業を検討しはじめて以来、現在の理事会直属第6作業部会に至る過程において、各国の造船業における正常な競争条件の保持(いわゆるイコール・フットィングの確立)を目的とする取極め等種々の検討を行なっており、昨年11月第18回会合が東京で、本年5月第19回会合がパリで行なわれた。OECD造船部会の設立の簡単な経緯と最近の動きについて以下に述べるものとする。

1. 設立の経緯

- 昭和37年 工業委員会において不況対策として造船業を検討
- 昭和38~39年 工業委員会第5作業部会
- 昭和40年 理事会直属造船特別作業部会
- 昭和41年~ 理事会直属第6作業部会として今日に至る。

2. 加盟国および議長

- 議長 Mr. ハイモ(スイスOECD大使)
- 加盟国 ベルギー、デンマーク、西ドイツ、フランス、ギリシャ、イタリア、オランダ、ノルウェー、英国、日本、スペイン、フィンランドおよびEECの13カ国、1機関。

3. 現在までの成果と最近の問題点

(1) 成果

(イ) 輸出信用条件の調整(資料3)

船舶の輸出を行なう場合、頭金20%、期間8年、金利7.5%(当初6%)より有利(ソフト)な条件にならないよう各国の輸出信用助成策を調整したもので、わが国の場合輸出入銀行融資がこれに当たり、現在この条件に見合うよう輸銀金利、融資比率等が定められている。

(ロ) 造船業における正常な競争条件に対する障害の漸進的除去のための一般取極め

参加国政府は、造船業の正常な競争条件に対するとりわけ以下のような障害を漸進的に除去する政策を追求することを確認したものである。

(a) 政府助成による輸出信用

資料3 船舶の輸出信用条件

(1) OECDの了解による延払条件

	頭金	延払期間	延払金利
旧条件(昭和44年5月理事会決定)	20%以上	8年以内	6%以上
新条件(昭和46年1月1日以降契約するもの、ただし2月末日までは猶予あり)(昭和45年12月理事会決定)	同上	同上	7.5%以上

(2) 日本輸出入銀行の融資条件

融条件	輸銀融資比率(%)	従来	48年1月1日以降
		(注1)	建造許可を受けた船舶(注2)
期間(年)	55	55	
金利(%)	8	8	
	6.875	7.1	
改定時期	45年11月	47年10月	

(注1) 頭金30%以上の船で50年度末までの起工のものについては

比率60%、期間8年、金利7.0%

(注2) 頭金30%以上の船で50年度末までの起工のものについては

比率60%、期間8年、金利7.2%

(b) 直接建造補助

(c) 関税またはその他の輸入障壁

(d) 差別的税政策

(e) 差別的な公的規則または国内慣行

(f) 自国造船業における投資および再編成のための特定の援助

なお上記(b)~(f)に該当する助成措置で、参加国政府が別途プロトコールに明記したものについては、これらを1975年11月1日までに廃止する目的の下に漸進的に削減する旨の合意がなされた。

(2) 問題点

理事会は「一般取極め」において「造船作業部会に対し需給状況を詳細に検討し続けること」を決議した。

このため造船作業部会の下にサブグループが設置され、1975年における世界の造船需給状況の検討が行なわれ、資料4の結論を得た。

資料4 OECD造船部会サブグループ調査結果

(1) 世界の造船需要量(1971~1980年の年平均)

欧州造船工業会試算(AWES) 25.8~28.0百万総トン

日本造船工業会試算(SAJ) 30.2~31.2 "

(2) 世界の造船供給量(単位千総トン)

	1971~72年平均	1975年
日本	12,200(45.8%)	18,260(46.2%)
OECD加盟国	12,089	16,920
OECD非加盟国	2,306	4,340
世界合計	26,595	39,520

これによると、供給量が需要量を大きく上回るものと予測され、わが国の今後の設備拡張を警戒している西欧諸国はなんらかの設備調整の勧告案の作成を意図している。