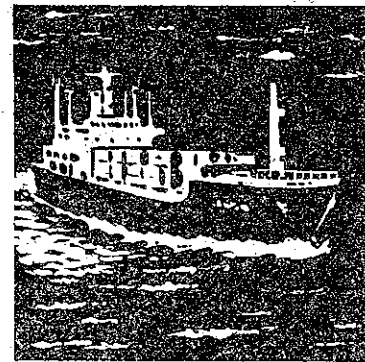
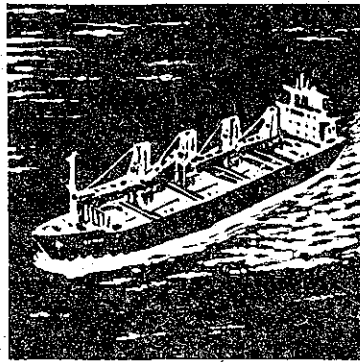
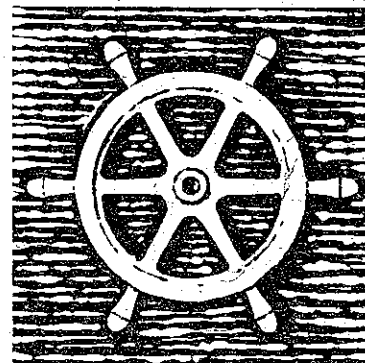
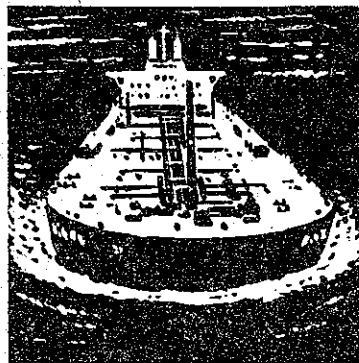
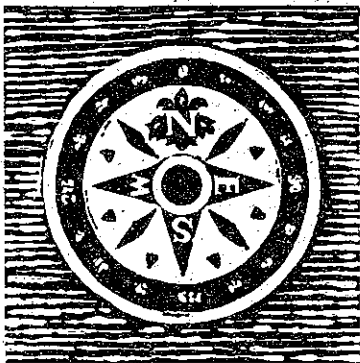


船協月報

2

1990

平成2年2月20日発行 毎月1回20日発行 No.355 昭和47年3月8日第3種郵便物認可



社団法人日本船主協会



タンカー「ナビックス セイブ」

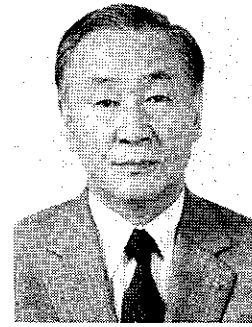
13万7893% 23万8500%

平成元年11月に竣工した本船は、船員制度近代化C段階の設備基準要件を満たしている近代化船で、世界最大の直径11.2mのプロペラの採用や空気抵抗低減のために吹きぬけ構造の居住区を採用するなど、最新の省エネ設備を備えている。

“訪 中 有 感”	日本船主協会常任理事 第一中央汽船取締役会長 樺澤 正雄	3
巻頭言		
90年代の交通政策の基本的課題への対応	— 運輸政策審議会において検討を開始 —	4
海運界の動き		
世界造船業の現状と将来	— 最近の需要回復について —	7
	日本造船工業会 理事 村井 和一	
寄 稿		
「歴史の終焉？」から思ったこと	経済広報センター 常務理事・事務局長 和田 龍幸	14
随 想		
日本籍商船船腹の概要	— 1989年年末現在で 7777隻 2637万% 4232万% — 4年連続でトン数が減少	17
調査・統計資料		
1. 平成2年度船員保険特別会計予算		26
2. 八大港けい留施設使用料の改定		28
3. 世界バルク輸送の現状		29
内外情報		
海運日誌 (12月)		34
船協だより (理事会の模様・会議日誌・その他)		35
海運統計		37
編集後記		50

“訪 中 有 感”

日本船主協会常任理事
第一中央汽船取締役会長 樺澤正雄



昨年末、機会を得て、桜内義雄会長を団長とする日本国際貿易促進協会の団に加わり訪中をした。

この度は、江沢民総書記・李鵬総理をはじめ多くの中国の要人と会見、会談をしたが、同総書記は、「六・四事件後、全く心の準備のないまま、急にトップの座に就任したので、中国の諺で言うと“任重くして、道遠し”で責任の重さを痛感している」と語り、当面しているいくつかの問題をフランクに語ったのが印象的であった。

たとえば、中国の政策が逆戻りするのではないかとの外国の危惧^{きん}に対し、「中国の“1つの中心、2つの基本点”は、国家指導者全員の一致した方針である。1つの中心とは、経済建設が中心であり、2つの基本点とは、1つは、4つの基本原則（共産党の指導・人民民主独裁・社会主義・マルクス、レーニン主義と毛沢東思想）を堅持すること、2つには改革・開放を推進することである。経済特区設置の事業には当初からかかわっており、総書記が代わったからといって対外開放政策に変わりはない」と明言した。また、イデオロギー面では資本主義の腐敗した思想の導入には反対しなければならないとして、「現在、ポルノ一掃キャンペーンを実施しており、とば

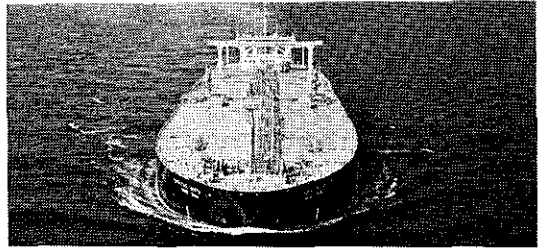
く、売春、ポルノ雑誌・ビデオ、麻薬などの取り締まりを強化している」と社会の暗い面についても率直に紹介した。

李鵬総理、国家経済委員会の房維中、甘子玉、両副主任も、経済特区政策の不変であることを強調し、日本からの借款、投資の再開を強く求めていた。

思うに、改革は中国に始まり、ソ連のペレストロイカから東欧に地滑りの激変をもたらしているが、当の中国は11億を擁する人口（年に1600万人が増加中）の圧力もあり、政治改革が経済改革に追いつかず、そのゆがみが「六・四」となって噴出したのではあるまいか。また、中国の要人は、アルシュ・サミットの経済制裁をかつての「八国連軍」による中国干渉になぞらえ、非難しているが、国と国の付き合いでは体制が異なれば価値観も異なることを承知の上で対応するのが、最も必要であると痛感した次第である。

一衣帯水と数千年来の友好の歴史を持つ日中両国が、六・四事件以後やっと正常な状態に戻りつつある今、中国が「開放と改革は不変である」と言明している以上、しばしの困難は双方の努力で克服し、共に繁栄する両国関係でありたいと願ってやまぬ、昨今である。

海運界の動き



▲航行中のタンカー

90年代の交通政策の基本的課題への対応

—運輸政策審議会において検討を開始—

平成元年11月27日、江藤運輸大臣は、運輸政策審議会（斎藤英四郎会長）に対し、「21世紀に向けての90年代の交通政策の基本的課題への対応」について諮問を行った。（資料1参照）

本諮問は、物流分野、国際交通分野等において21世紀を展望した90年代の交通政策の対応の方向を確立することを求めたものであり、総合部会をはじめとする別掲4部会で検討が行われることとなった。（資料3参照）

このうち、総合部会における検討事項として、外航客船の振興方策を含む以下5項目の政策課題が選定された。

- ① 社会経済の変化への交通の対応
- ② 航空・高速鉄道など幹線旅客交通ネットワークの形成とこれに関する施設整備の基本方向
- ③ 今後の国内観光の振興方策
- ④ 外航客船の振興方策
- ⑤ 長期輸送需要予測

④の外航客船の振興方策に関しては、既に外航客船小委員会（当初は「研究会」として発足）が検討を開始している。（本誌1989年12月号 P.31参照）

その後、2年1月12日に同審議会国際部会（部会長：谷川久成蹊大学教授）が開催され、国際部会として今後下記4項目の政策課題について小委員会を設け検討していくこととなった。

- ① 「90年代の国際航空政策のあり方」（国際航空小委員会）
- ② 「国際物流体系の形成方策」（国際物流小委員会）
- ③ 「運輸関係国際協力の今後のあり方と効果的な進め方」（国際協力小委員会）
- ④ 「今後の国際観光の振興方策」（国際観光小委員会）

このうち、国際物流小委員会は、早速同日初会合を持ち、「国際化時代における外航海運のあり方」および「国際コンテナ輸送ネットワーク整備のあり方」の2つのテーマについてワーキンググループ（WG）——「外航海運中長期ビジョンWG」「国際コンテナ輸送WG」——を設け、具体的に検討を行っていくこととなった。

両WGの検討課題は以下のとおりである。

[外航海運中長期ビジョンWG]

- (1) 国際化の進展や経済社会の変化が外航海

運に与える影響

- (2) 海運産業をめぐる構造変化等わが国海運における主要な問題
- (3) 商船隊の規模と構成（日本船、外国用船の望ましい構成、外国用船の役割等）、計画的な代替建造、わが国商船隊における船員の役割、日本人船員と外国人船員の役割分担等わが国商船隊のあり方
- (4) 企業経営の効率化・合理化、国際化の進展への対応と海外戦略、総合物流業への展開を含む企業経営の多角化・活性化等今後における海運企業経営のあり方（海運企業経営の中長期ビジョン）

[国際コンテナ輸送 WG]

- (1) 国際コンテナ輸送ネットワークの将来像
 - ① ネットワーク形成の動向
 - ・内陸を含むフィーダー輸送網の整備、欧州等における拠点港、ランドブリッジの位置付け、一貫輸送体制の確立
 - ② 情報化の動向
 - ・共同利用情報システム、コンテナ貨物追跡情報システム
- (2) 諸外国の運輸政策の動向
 - ・米国、EC、アジアの近隣諸国等の海運政策
 - ・諸外国の内陸輸送、一貫輸送に対する政策

(3) 将来像を踏まえた対応策

- ① ネットワーク形成への対応策
 - ・賃率表、同盟ルール、船荷証券等既存の海運慣行等の見直し
 - ・船隊整備、施設整備のあり方
- ② 情報化への対応策
 - ・情報システム導入にあたっての規格化、促進方策
- ③ 諸外国の運輸政策への対応策
 - ・わが国の対応策

当協会では、審議会で策定されるビジョン、ガイドラインは外航海運業の将来を方向付ける重要な意味をもつものであることから、政策委員会を中心に積極的に対応していくこととしている。

【資料1】

運輸政策審議会に対する諮問

諮問第11号（平元、11、27）

21世紀に向けての90年代の交通政策の基本的課題への対応について

諮問理由

1990年代を迎えて、我が国の経済社会は、国民生活・国民意識の高度化・多様化、高齢化の進展、地域構造・産業構造の変化、科学技術の進歩等大きな変革の過程にある。また、我が国経済の発展に伴って、経済、文化、日常生活の面で、広範な形での我が国の国際化が進展して

いる。

交通運輸は、経済社会の発展や、国民生活の質の向上に大きな役割を果たしてきているが、上述のような経済社会の変化に対応して、21世紀に向けて人と物の円滑なモビリティの確保を目指すとき、幹線旅客交通分野、地域旅客交通分野、物流分野、国際交通分野等いずれの分野においても、解決を迫られている数多くの課題が山積している状況にある。

このため、これらの課題について、21世紀を展望した90年代の交通政策の対応の方向を確立する必要がある。

【資料2】

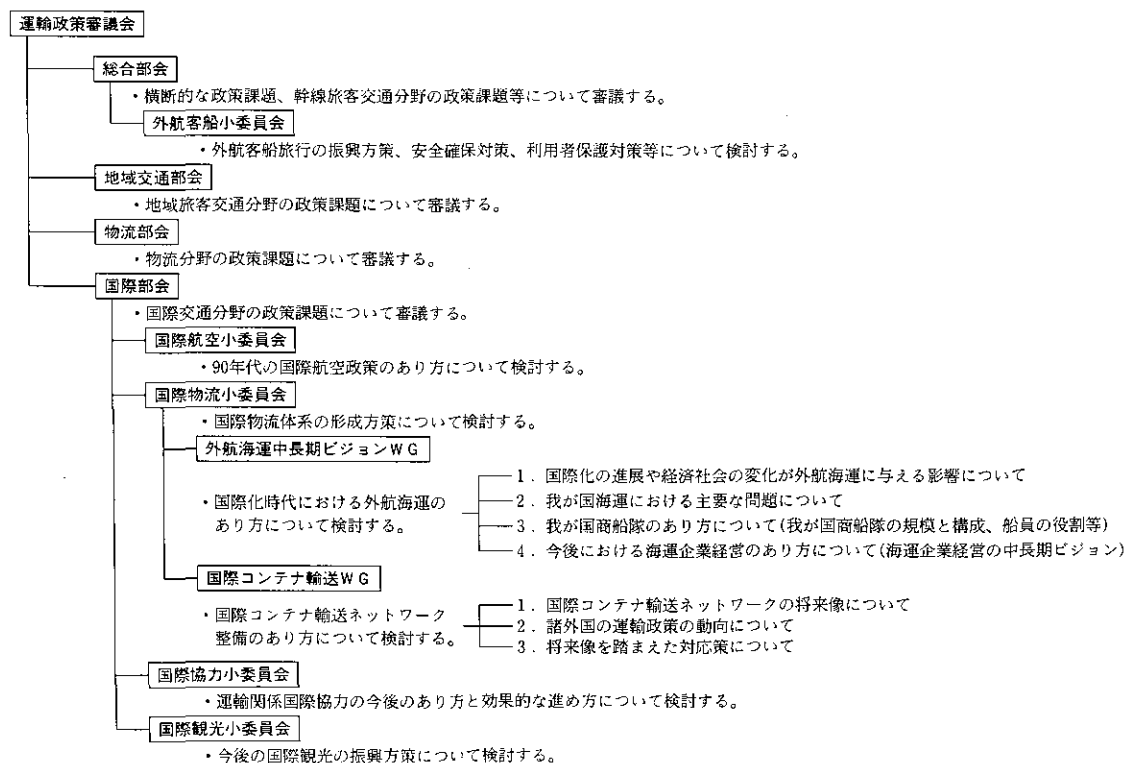
運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会
外航海運中長期ビジョンWG名簿
国際コンテナ輸送WG

ビジョンWG	コンテナWG		
◎	◎	谷川 久	成蹊大学教授
○	○	織田政夫	東京商船大学教授
○	○	川岸近衛	読売新聞社論説委員
○	○	河村健太郎	日本船主協会政策専門委員
○	○	栗原宣彦	日本経済新聞社論説委員
○	○	小林 實	日本興業銀行常務取締役
○	○	小宮和彦	日本開発銀行理事
○	○	高橋文利	朝日新聞社論説委員
○	○	竹下勅三	日本鉄鋼連盟常務理事
○	○	中西昭士郎	全日本海員組合組合長
○	○	松井 孝	日本船主協会政策専門委員
○	○	山田隆英	日本長期信用銀行顧問

樹 ◎主査 ○委員

【資料3】

運政審審議の進め方



- (注) 1. 審議は分野別に部会において行う。
2. 答申は平成3年春までにとりまとめる。
3. 各部会の決議をもって答申とする。総会・総合部会には適宜報告する。

世界造船業の現状と将来

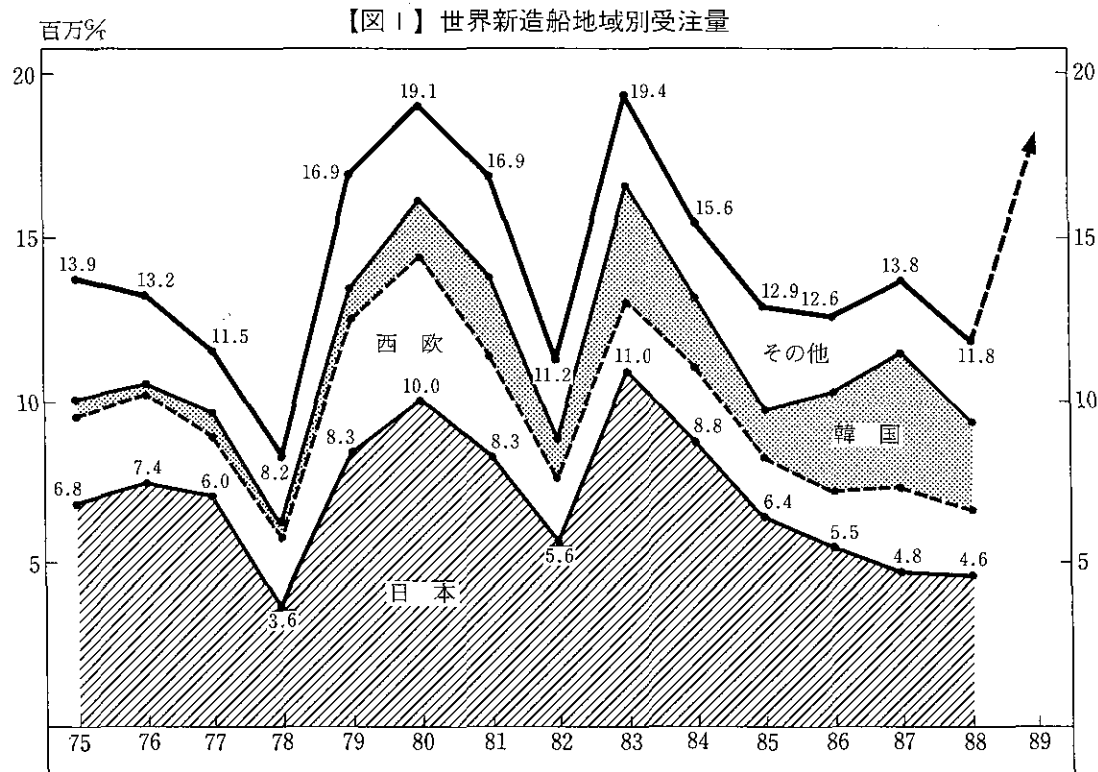
— 最近の需要回復について —

日本造船工業会 常務理事 村井和一

はじめに

1989年は、世界の造船業にとって、ようやく前途に曙光を見いだせる年となった。1973年の第1次オイル・ショック以降低迷を続けていた世界の造船受注量が年間1800万%を超える勢いで推移している。ごく近いところでは、三光

ハンディ・バルクのブーム時の1983年に1942万%という実績があるが、これをもしのぐ勢いである。もっとも、例の三光ブームは、いまとなつては投機的発注であったと評価されているのに対し、1989年の受注量の増加は、世界景気の堅調に支えられた本格的なものの兆しとみられるというのが大方の評価である。(図1参照)



(注) ロイド船級協会資料に基づいて日本船舶輸出組合が作成した資料による。

需要の回復要因

(1) 海上荷動き量の増大

1983年を底としてトン・マイルベースの海上荷動き量は年々増加傾向を示し、ことに1986年以降は、年率3～6%の伸びをみせている。この背景には、日本の3年を超える好景気の持続もあるが、世界的な好景気が続いていることにも起因している。

その中で、特に、1988年の海上荷動き量の40%強を占める石油と30%弱を占めるその他乾貨物の増大が著しい。石油の海上荷動き量の増加の要因は、原油価格の下落によって、米国と日

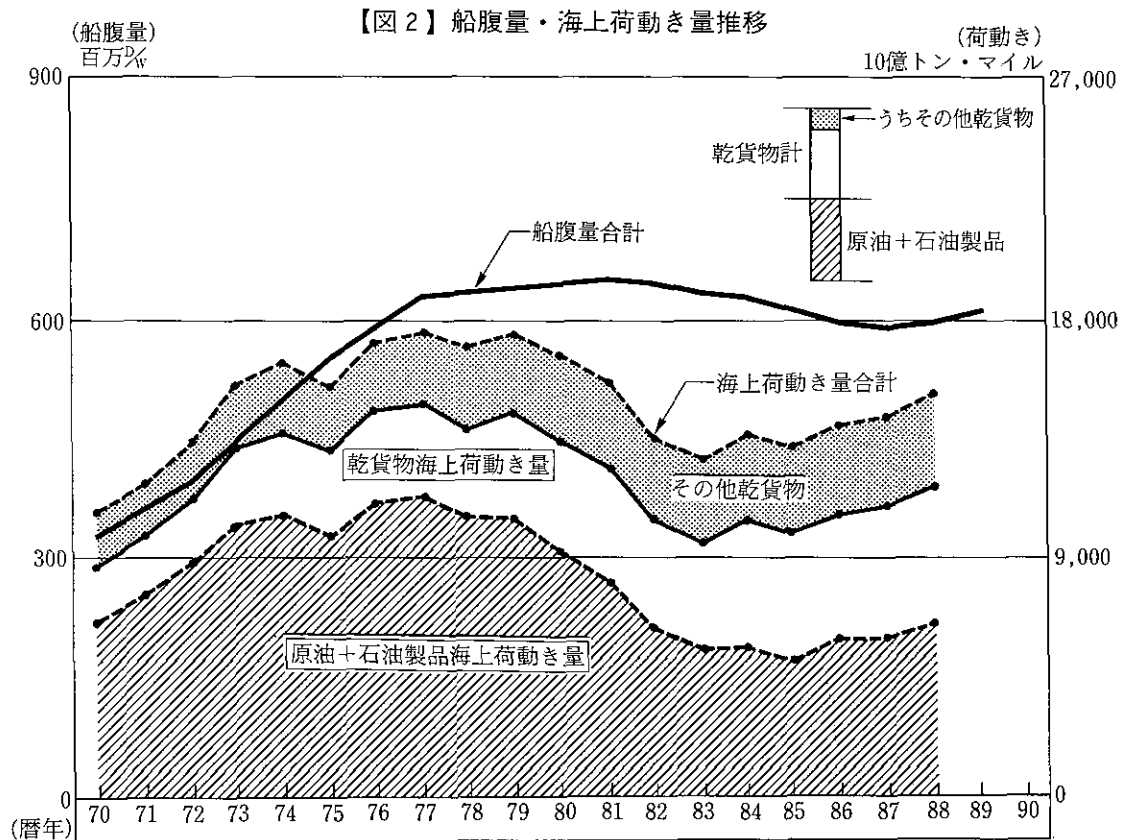
本を中心とする先進国の輸入量が増加したためである。

また、その他乾貨物の増大は、コンテナ貨物の増加によるものである。世界の主要港湾におけるコンテナの扱い高は年率10%という高い伸びを示している。

さらに、鉄鋼業の原料となる鉄鉱石、石炭も堅調に増大している。(図2参照)

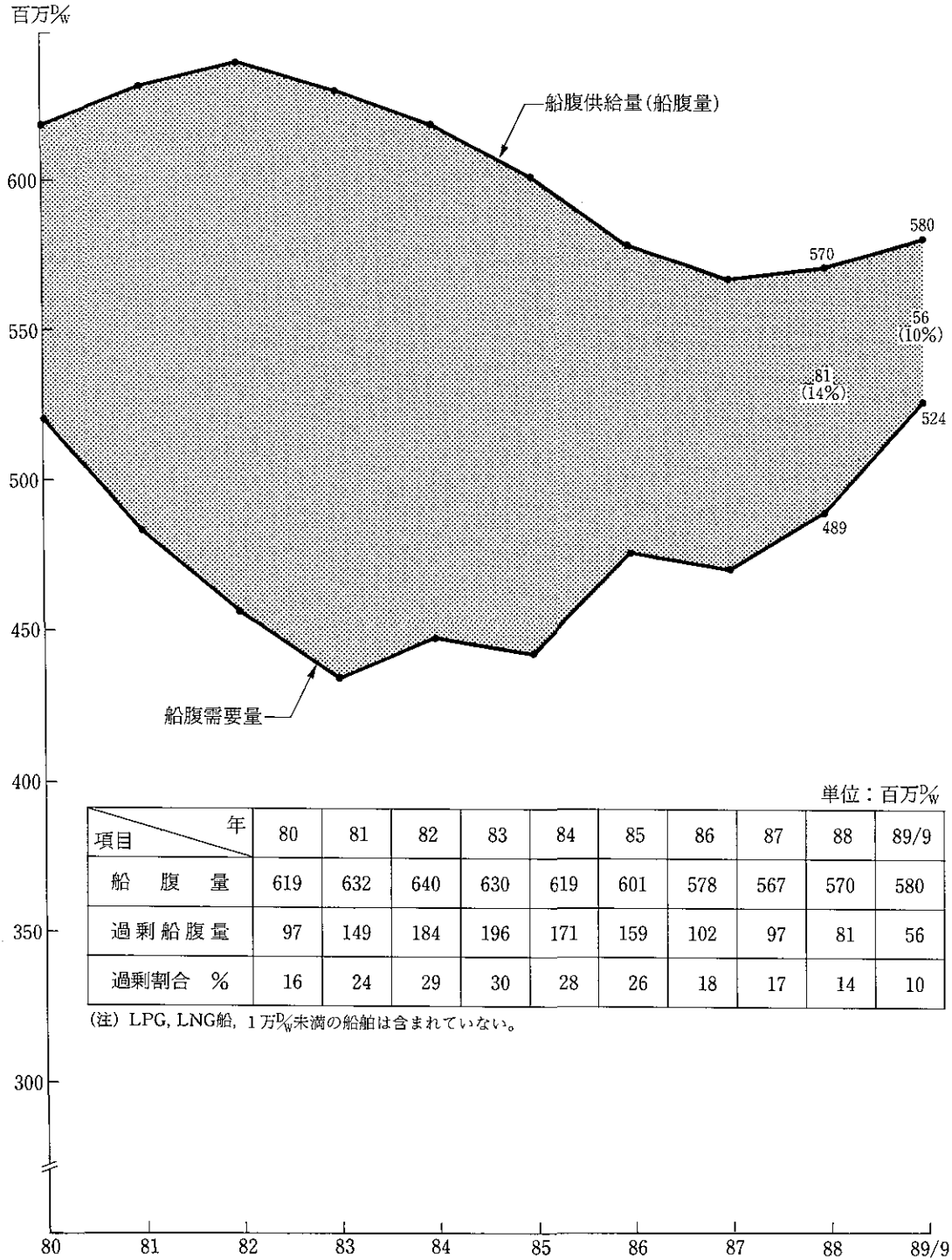
(2) 需給バランスの回復

1983年に30%に達していた過剰船腹は、1988年になって14%に減少した。これは、前述の海上荷動き量の増加による海運マーケットの回復



(注) Fearnleys Reviewから作成。

【図3】 過剰船腹量の推移



(注) LPG, LNG船, 1万噸未満の船舶は含まれていない。

(注) Lloyd's Shipping Economistによる。

と、この間建造量が減少して新規の船腹供給が少なかったことによるものである。(図3参照)

一説には、約10%程度の過剰は、正常な運航に必要なリザーブ量と言われており、これについて確かな論拠は見出しにくいものの上記の過剰船腹14%は需給がほぼバランスした状態に近いとみることができる。

ちなみに、ジョン・I・ヤコブス社のまとめによる1989年12月末のタンカーの係船量は24隻278万%で、ULCC、VLCCの係船はわずか6隻である。

(3) 供給力の削減

造船業の供給力は、人員と設備とによって大きく変化する。世界各地域の適切な数値が得られないので主要地域だけの大ざっぱな試算ではあるが、1975年のピーク時には、AWES(西欧造船工業会、西欧の14カ国が参加)では、造船部門の人員は、約28万2000人いた。日本では約13万3000人(本会会員21社新造船部門)で合計41万5000人であった。ところが、1988年には、AWESが9万4000人、日本が2万8000人、韓国が4万9000人(韓国造工加盟12社全従業員、含

む協力工)で、合計17万1000人とピーク時の5分の2程度に減少している。また、設備の面では、西欧の造船所閉鎖、倒産などの動きは定かではないが、日本では、ピーク時の設備能力980万CGTを2度の設備削減を経て、2分の1以下の460万CGTに削減している。(表1参照)

また、このような規模縮小を促進した要因として、1979、1980、1981年度、1987、1988年度、1989年度前半と需給ギャップ解消のために行われたわが国の造船不況カルテルの影響も見逃せない。

主要造船国・地域の現況

(1) 日本

上記の項目でも述べたように、日本は、1988年3月末に設備能力を大幅に削減し、ピーク時の2分の1以下の規模となっている。また、従業員数ではピーク時の5分の1となっている。1988年の建造量は404万%で、世界におけるシェアは37%を占めている。1989年(1~9月)の建造量は、大型船の建造が増えたために対前年同期比38%増の409万%で、世界におけるシェアは45%となっている。

【表1】設備と労働力

	昭和49年	55	61	63	備考
	設備 (万CGT)	980	620	600	460
(指数)	100	63	61	47	
			100	77	
労働力 (新造船部門) (千人)	(10月) 133	(10月) 60	(10月) 44	(10月) 28	本会会員ベース 一部推定を 含む
(指数)	100	45	33	21	
			100	55	

一方、受注量は1988年は463万%で、世界におけるシェアは39%であったが、1989年に入って世界的な需要の回復にともない、日本の受注も回復し、1～9月の実績は対前年同期比88%増の711万%となっている。特に、タンカーとバルクキャリアの受注量が全体の約85%を占めているのが特徴である。

この結果、日本の1989年9月末の手持工事量は899万%で、世界の30%のシェアを占め、約2年分の工事量を抱えている。

(2) 西 欧

西欧の建造量のピーク時は1975年で、1322万%と世界の39%を占めていた。ところが、1988年には約10分の1の171万%までに激減し、1989年（1月～9月）の統計でも前年同期よりも増加しているものの141万%とシェアは16%に低下している。

かつて、年間100万%以上を建造していたフランス、オランダ、英国、ノルウェー、スウェーデンの5カ国は、現在では、年間10万%程度を建造する規模に縮小し、西独、スペイン、イタリア、デンマーク、フィンランドの5カ国が年間20～50万%程度を建造している。

1988年の西欧の受注量は200万%で世界の17%のシェアを占めていたが、1989年に入って世界的な需要の回復にともない、西欧の受注も回復し、1～9月の実績は対前年同期比59%増の288万%となっている。なかでも、コンテナ船を中心に受注が多かった西独、タンカーを中心に受注が多かったスペインが群を抜いている。

この結果、西欧の1989年9月末の手持工事量

は605万%で、世界の20%のシェアを占め、約3年分の工事量を抱えている。

(3) 韓 国

日本と西欧のピーク時は1975年であったのに対し、韓国の建造量のピークは1986年である。最大手の現代重工は、既に1972年に大型造船所の建設に着手していたが、いわゆる大手4社が出そろったのが1980年代半ばであるためである。1988年の韓国の建造量は317万%で、世界の29%のシェアを占めている。引渡時期の解釈によって前述のロイド統計の数字とは若干異なるが、韓国造工発表の1988年の竣工量は336万%で、造船所別には、現代が170万%、大宇が124万%、大韓造船公社（近く韓進重工業と改称）が7万%、三星が26万%と上記4社で97%を占めている。

韓国の1988年の受注量は275万%で世界の23%のシェアを占めていたが、1989年に入って世界的な需要の回復にともない、韓国の受注も回復し、1～9月の実績は対前年同期比21%増の256万%となっている。船種別には、タンカー、バルクキャリア、コンテナ船等を満遍なく受注しており、油鉾兼用船4隻を受注しているのが目立っている。

この結果、韓国の1989年9月末の手持工事量は666万%で、世界の23%のシェアを占め、約2年分の工事量を抱えている。

(4) その他諸国

日本、西欧、韓国を除くいわゆるその他造船国の1988年の建造量は、199万%で、世界の18%

を占めている。受注量は、1988年が245万%でシェアは21%であったが、1989年に入って世界的な需要の回復にともない、その他諸国の受注も回復し、1～9月の実績は対前年同期比26%増の212万%となっている。船種・船型の特徴は内航の比較的小型の貨物船が多い。

紙面の関係上、各国別の状況を詳細に述べることは次の機会に譲るが、今後、国際マーケットに影響を及ぼすであろう注目される国としては、米国、中国、台湾、ポーランド、ユーゴスラビア、ブラジル、東独などが考えられる。

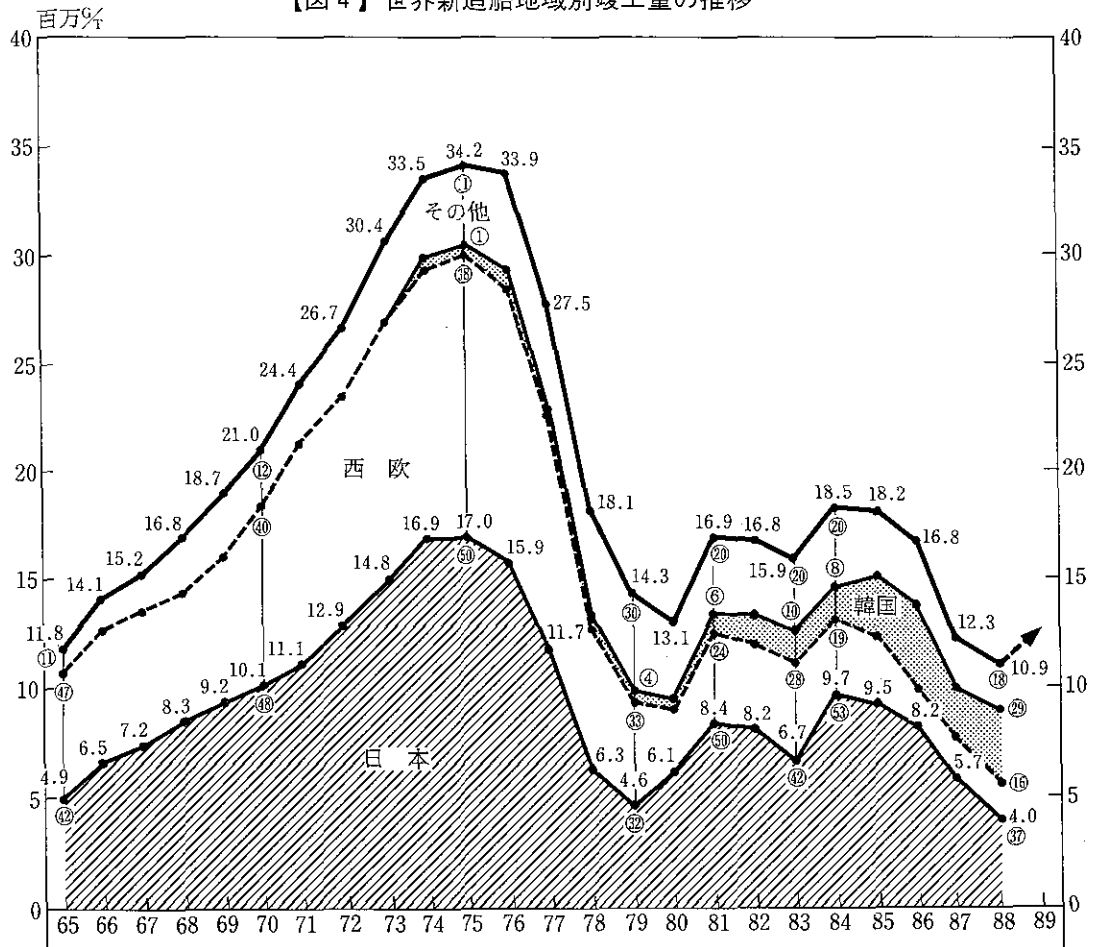
1989年9月末の手持工事量は、791万%で、国別には大きなばらつきがあるが、平均的にみれば、約4年分の工事量を抱えている。

世界造船業の現状と展望

主要造船国・地域の現状を概観したが、世界規模で建造量、受注量、手持工事量についてまとめてみる。

1988年の建造量は、1973年のオイル・ショック以降最低の1091万%にとどまった。これは、1960年代半ばと同じレベルである。1989年は、

【図4】世界新造船地域別竣工量の推移



(注) ロイド統計から作成、○内数字はシェア(%)。

【表2】手持工事量と竣工量の関係

(単位：百万%)

	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88
年末 手持工事量	28.3 (19.0)	34.6 (25.3)	35.3 (25.4)	29.2 (20.8)	32.6 (24.5)	30.7 (23.5)	25.9 (18.4)	21.4 (14.4)	22.5 (15.6)	24.6 (17.0)
竣 工 量	14.3 (9.9)	13.1 (9.6)	16.9 (13.4)	16.8 (13.3)	15.9 (12.7)	18.4 (14.6)	18.2 (15.1)	16.8 (13.8)	12.3 (9.8)	10.9 (8.9)
年 数	1.98 (1.92)	2.64 (2.64)	2.09 (1.90)	1.74 (1.56)	2.05 (1.93)	1.67 (1.61)	1.42 (1.22)	1.27 (1.04)	1.83 (1.59)	2.26 (1.91)

1200万%に達すると見られているが、1989年1～9月の実績は、対前年同期比23%増の905万%である。

受注量の1989年1～9月の実績は、対前年同期比56%増の1406万%で、冒頭にも述べたように、通年では1800万%に達する勢いである。手持工事量は1989年9月末で2961万%あり、国・地域別に濃淡はあるが、約2.5年分とみられる。

(図4・表2参照)

表2の()の数字は、日本、西欧、韓国の3地域の手持工事量と竣工量との関係を示している。1979年の第2次オイルショック直後でも手持工事量は約2年分抱えていた。ところが不況が最も深刻化する1987年の前年の1986年の手持工事量は、約1年。地域によっては、1年を切る場所もあった。1988年末にはようやく1.9年となり、1989年に入って、“適正在庫”といわれている2年を超える状態になったのである。

では、今後、世界の造船市況はどう推移するのであろうか。

現在の世界の船腹量は、約4億%である。経済環境に大きな変化がないとし、スクラップさ

れる船齢を仮に20年とすれば、代替受注だけでも年間2000万%程度の需要が期待できる。問題は、その需要に対する供給能力であるが、日本については急激な建造量の増大は人員の関係から望めない。西欧については、船価の上昇次第であるが、コストをカバーできるレベルに達すれば、ある程度供給力を増やせるかもしれない。また、韓国は国の経済環境の改善をクリアできれば、供給力増大へ向かうかもしれない。その他の造船諸国については、特に東欧は現在吹き荒れている民主化の嵐の収まり具合による。先が見えにくいと言うのが実感である。

いずれにしても、過去の造船業は、適正な規模の供給をなおざりにしてきたようである。過去の需給のギャップは造りすぎによるものである。船腹の過剰供給は、造船業の顧客である海運業にも悪い影響を及ぼす。適正な規模の供給が行われれば、造船業を安定した産業とするための適正な船価・利潤も確保されるであろう。

そして、世界の海運業に、時代のニーズにマッチした船舶を供給していく努力も怠ってはならないと思う。

「歴史の終焉？」から思ったこと

経済広報センター 和田 龍 幸
常務理事・事務局長

昨年の秋から新年にかけて「歴史の終焉^{しゅうまん}」という言葉、それをめぐる評論が新聞、雑誌でやたらと目につくので、何ごとかと思つて調べてみると、フランシス・フクヤマという日系米国人が書いた論文(Asahi 89年11月号に訳文)が震源地である。The National Interest という雑誌の89年夏季号にのつた“歴史の終り The End of History?”というものである。著者が当時米国内務省政策企画部副部長という立場に関係があるのかどうか知らないが、(現在はランド・コーポレーション) この号は一夜で売り切れたそうである。

この人は文学、哲学を専門に勉強した人のようだが、哲学など本格的な勉強は何ひとつしたことのない小生でもその主旨はよくわかり、なるほど世界の政治や思想の流れをこんなふうに解釈できるのかと感心する。

自由主義・民主主義の勝利

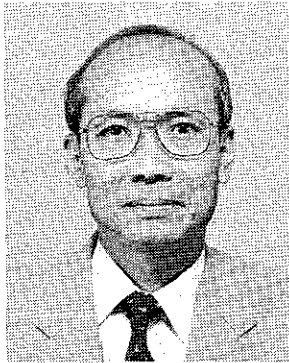
フクヤマ論文は私流に要約すると次のようになる：20世紀に入ってから歴史を振り返ってみると、自由主義は絶対主義、ボルシェビキの

過激主義、ファシズム、マルクス主義と闘つた。しかし、結局のところ欧米の自由主義、民主主義が勝利をおさめた。つまり、欧米の民主主義、自由主義が人類の統治形態として究極のものであることが判明した。かくして人類のイデオロギー的な進展は終点に達した、という意味で歴史は終わった。

フクヤマ論文は、88年に話題をさらつたポール・ケネディの「大国の興亡」に劣らぬ論争を巻き起こしているようだ(もつとも、ポリュームから言うと「大国の興亡」は原著で正味700ページ弱に対し「歴史の終り？」のほうは16ページと比較にならないが)。

「大国の興亡」は国家の栄枯盛衰を踏まえた一種の運命論であるが、フクヤマ論文のほうは終焉論である。ディクライニング対エンディングである。

このような終焉論というのは別にフクヤマ氏の独創ではなくて、歴史には始めと終わりがあるという弁証法的な考え方をもつたヘーゲル、そしてヘーゲルから学んだマルクスにあるのだそうである。ヘーゲルはナポレオンがプロシヤ



王政を亡ぼした1804年に、フランス革命の理想であった自由と平等の原則が普遍的になったとして歴史は終わったと言い、マルクスは共産主義というユートピアが実現して歴史は終わったとしたそうである。さらに、第2次大戦後に終焉論を広めたのは——こういう学者の名前は初めて知ったが——コジェーブという人で、この人はECの実現に接して、人類の歴史を特徴づけてきた対立と抗争はもはや無くなった、つまり、普遍的で均質化された社会においては人類が悩んできた根本的な矛盾点は解決され、人々の要求も満たされる、よって将軍や大政治家も不要な世の中になった、として哲学者のやるべき仕事はもうないと判断したのだそうである。

退屈な社会

終焉の姿というのは、フクヤマ氏によれば普遍的で均質化された社会であり、イデオロギー闘争の時代の熱心さや勇気、創造力は大して重要でない「悲しい時期」であり、芸術も哲学も無くなり、「長く退屈な時代」になる。

米国ではこの論文に対する批判も相当なもの

のようだが、難しい理屈はさておき、論文発表のあと生じた東欧諸国の自由化への奔流をズバリ的中させているのでなお面白い。

日本での論評としては柄谷行人氏のものが一番鋭いように思う（読売新聞夕刊90年1月8日～12日）。柄谷氏は、結論的には終焉論を高く評価していないが、80年代社会を「世界と自己を理解する思弁的必要性をもたないがゆえに、哲学も批評もスノビズムと化している。つまり、何をいおうと、装飾的な言葉の戯れでしかない。ポストモダン＝ポスト歴史的な状態は、ある意味で、80年代の日本に実現されたのである」としているが、これも終焉的世相の別の表現とみられる。

ここまで読んで私は最近の世相が読めたと感じた。ミステリー小説の途中で犯人が判ったような気分であった。

最近の世相をシラケているという。また若者がシラケているともいう。大上段に振りかぶる人は国民全体に通ずる精神的バックボーンが欠けているといい、また、このごろの財界人には哲学が無いともいう。明治時代の富国強兵は列強への対抗心が国民の精神的活力の源泉であり、戦前は、今でこそファシズム、軍国主義、日帝等々の批判、反省があるが、大東亜共栄圏という領土拡大、鬼畜米英が国民の合言葉であった。そして戦後は欧米に追い付き追い越せという目標が国民の勤労意欲の支えであった。

ところが今日はまさにフクヤマ論文の言う終焉の様相を呈しているのではないだろうか。若

者たちの間では無意味なゴロ合わせやギャグが会話の大部分となり、主婦はカルチャー志向となり、定職をもつことを嫌う人がふえている。消費面では十分充足され、明日の食事の確保に関心のある人は一人もいない。中学生まで含めた家庭ぐるみの財テクがはやっている。イデオロギーは大学の講座に形骸^{けいがい}を留めるのみである。マルクス理論を必修科目として強制されても学生は何の影響も受けず、全員大企業志望である。柄谷氏の言うように「歴史的な理念や意味もないところで、空虚な形式的ゲームに戯れるような」生活様式、世相である。

対立のない時代の財界

それでは、経済はどう考えたらよいのだろうか。終焉論はイデオロギー闘争、理念、意識の上での話であるが、物質的な世界では相変わらず飢餓で死ぬ人が地球上あとを絶たない状況があるようにまだまだ不十分である。フクヤマ氏はむしろ、終焉後に国際社会で優先されるのは経済の分野であり、新技術への対応、環境問題もそうであると言う。

しかし、日本の経済界あるいは財界と呼ばれ

る層にとって、終焉の時代における指導的なイデオロギー、理念、哲学は何なのだろうか、何の意味をもつのだろうか、果たして必要なのだろうか。

もともと経済団体の長が経済界の総意を代弁する者として政治的、社会的インフルエンスを及ぼしようというのは極めて日本的だと思うが、近年は財界の地盤沈下、政高財低などよく言われる。終焉論を受け入れるとすると、国家目標が喪失した終焉の時代は、社会のあらゆる面で均質化、一様化が進んでいる。民主主義、自由主義の基本であるチェック・アンド・バランスの4つの柱たる政治、官僚、企業、労組などの社会勢力の間に根本的な対立、抗争はない。とすれば抽象的な目標のためにエネルギーを消耗する必要もないし、そうしたいインセンティブも働かない。それぞれのグループの存在を努力して極立たせる必要もない。終焉論は、財界の指導理念の欠如や地盤沈下を論ずる前に、歴史的に見て、どれが一時的な起伏で、どれが基本的な流れなのかをよく考えてみるヒントを与えてくれていると思う。

日本籍商船船腹の概要

— 1989年年央現在で 7777隻 2637万% 4232万% —

4年連続でトン数が減少

当協会では、毎年7月1日現在における日本国籍を有する100%以上の鋼船(漁船、雑船を除く)の船腹量を取りまとめた「日本商船船腹統計」を作成し、発表しているが、このほどその1989年版を発行した。本統計は、わが国唯一の日本籍商船の船腹統計であり、当協会会員をはじめ関係各方面に広く利用されている。

当協会が本統計を作成し、発表しだしたのは1972年(昭和47年)からであり、それ以前は運輸省が行っていたものを同省から依頼を受けて日本海運集会所に委託し、同集会所が毎年発行している「日本船舶明細書」の作成に当たり、運輸省の船舶原簿と照合して日本籍船を完全に収録するという条件で、同明細書の内容をデー

第1表 船種別構成

船種別	1989年				1988年				対前年比増減	
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	千%	%
油送船①	1,244	7,951	14,524	34.3	1,277	9,275	16,972	36.3	△2,448	△ 14.4
油/乾貨物兼用船②~③	7	624	1,159	2.7	8	724	1,350	2.9	△ 191	△ 14.1
オア・バルクキャリア④~⑪	149	8,601	16,069	38.0	174	9,130	16,952	36.2	△ 883	△ 5.2
木材専用船⑫~⑬	17	478	610	1.4	23	561	754	1.6	△ 144	△ 19.1
カー・バルクキャリア⑭~⑮	120	1,346	973	2.3	142	1,617	1,220	2.6	△ 247	△ 20.2
その他の専用船⑯~⑳	1,236	1,390	2,323	5.5	1,245	1,496	2,436	5.2	△ 113	△ 4.6
化学薬品船㉑	571	285	554	1.3	566	301	573	1.2	△ 19	△ 3.3
液化ガス船㉒~㉓	205	1,462	1,268	3.0	206	1,464	1,270	2.7	△ 2	△ 0.2
フルコンテナ船㉔	47	1,411	1,353	3.2	56	1,787	1,661	3.5	△ 308	△ 18.5
一般貨物船㉕	2,541	1,336	2,977	7.0	2,612	1,405	3,120	6.7	△ 143	△ 4.6
旅客船㉖~㉗	688	1,283	481	1.1	701	1,236	471	1.0	10	2.1
その他特殊船㉘	952	201	29	0.1	929	196	30	0.1	△ 1	△ 3.3
不明	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	7,777	26,367	42,320	100.0	7,939	29,193	46,809	100.0	△4,489	△ 9.6

(注) ①船種別欄の数字は次表「基礎分類船種」の集合を示すもので、以下各表いずれも同じ。②構成比は%ベースによる。③四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

ターとしてコンピューターに入れ、商船船腹量を集計して作成している。

今回とりまとめた1989年7月1日現在の日本籍商船船腹は、偶然ながら記憶しやすい7の横並びの7777隻で、トン数は2637万%、4232万

%、となっており、前年と比較して隻数が162隻、トン数が283万% (△9.7%)、449万% (△9.6%)の減少であった。これは、昨年の船腹量の11.7%に当たる海外売船548万%を含む減少船が570万%であったのに対して、新造船が昨年の

【参考】 基礎分類による船種別船腹構成

船種別	1989年				1988年				対前年比増減	
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	千%	%
① 油送船	1,244	7,951	14,524	34.3	1,277	9,275	16,972	36.3	△2,448	△14.4
② 鉍/油兼用船	7	624	1,159	2.7	8	724	1,350	2.9	△191	△14.1
③ 鉍/撒/油兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
④ 鉍石専用船	20	1,629	3,129	7.4	21	1,704	3,267	7.0	△137	△4.2
⑤ 鉍/炭兼用船	24	1,971	3,761	8.9	25	2,029	3,853	8.2	△92	△2.4
⑥ 鉍/撒兼用船	34	2,464	4,615	10.9	32	2,278	4,252	9.1	363	8.5
⑦ 石炭専用船	10	252	423	1.0	14	295	496	1.1	△73	△14.7
⑧ ニッケル専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑨ ボーキサイト専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑩ 撒積船	61	2,285	4,140	9.8	82	2,825	5,084	10.9	△944	△18.6
⑪ 穀物専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑫ 木材専用船	6	59	102	0.2	12	144	246	0.5	△143	△58.4
⑬ チップ専用船	11	419	507	1.2	11	417	508	1.1	△1	△0.1
⑭ 自動車/撒兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑮ 自動車専用船	120	1,346	973	2.3	142	1,617	1,220	2.6	△247	△20.2
⑯ 鋼材専用船	5	1	2	—	5	1	2	—	—	—
⑰ セメント専用船	183	406	680	1.6	186	409	685	1.5	△5	△0.7
⑱ コークス専用船	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
⑲ 石灰石専用船	18	89	145	0.3	20	96	158	0.3	△13	△8.3
⑳ 土砂運搬船	828	325	710	1.7	821	314	681	1.5	29	4.3
㉑ 冷凍・冷蔵運搬船	201	569	786	1.9	212	676	910	1.9	124	△13.7
㉒ 化学薬品船	571	285	554	1.3	566	301	573	1.2	△19	△3.3
㉓ L P G 船	197	673	735	1.7	198	675	737	1.6	△1	△0.2
㉔ L N G 船	8	789	533	1.3	8	789	533	1.1	—	—
㉕ フルコンテナ船	47	1,411	1,353	3.2	56	1,787	1,661	3.5	△309	△18.6
㉖ 一般貨物船	2,541	1,336	2,977	7.0	2,612	1,405	3,120	6.7	△143	△4.6
㉗ 旅客船	206	188	45	0.1	205	168	42	0.1	3	6.7
㉘ フェリー	482	1,095	436	1.0	496	1,068	429	0.9	7	1.7
㉙ その他特殊船	952	201	29	0.1	929	196	30	0.1	△1	△3.6
不明	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	7,777	26,367	42,320	100.0	7,939	29,193	46,809	100.0	△4,489	△9.6

(注) ①撒積船には銅専用船、燐鉍石専用船、塩専用船を含む。②化学薬品船はケミカルタンカー、諸薬品船、糖密船等。③一般貨物船には重量物船を含む。④フェリーには鉄道連絡船を含む。⑤その他特殊船は押船、曳船。⑥構成比は%ベースによる。⑦四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

ほぼ3分の1の124万 $\%$ にとどまったため、これ
 で1986年以来4年連続の減少となった。

なお、100 $\%$ 以上の日本籍商船船腹のうち旅客
 船、フェリー、その他特殊船を除く2000 $\%$ 以上
 の外航船（近海・遠洋資格船）は、532隻、2169
 万 $\%$ 、3526万 $\%$ で、前年に比べて108隻、289
 万 $\%$ 、451万 $\%$ （ Δ 11.3 $\%$ ）の減少であった。

100 $\%$ 以上の商船船腹

〔船種別内訳〕

船種別構成は、第1表および参考表のとおり
 であるが $\%$ による増減をみると、参考表基礎分
 類29船種のうち該当船のない5船種を除く24船
 種でトン数が増加したものは、鉾／撒兼用船の
 36万 $\%$ （8.5 $\%$ ）、土砂運搬船の3万 $\%$ （4.3 $\%$ ）、

第2表 船型別構成

(1) 総トン区分

船型別(%)	1989年			1988年			対前年比増減	
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	%
100以上～ 500未満	5,716	1,596	3,320	5,753	1,587	3,291	Δ 37	Δ 0.6
500 " ～ 1,000 "	883	665	1,300	897	681	1,321	Δ 14	Δ 1.6
1,000 " ～ 5,000 "	632	1,696	2,310	659	1,763	2,449	Δ 27	Δ 4.1
5,000 " ～ 10,000 "	143	1,006	885	160	1,127	1,034	Δ 17	Δ 10.6
10,000 " ～ 50,000 "	239	6,322	7,709	290	7,511	9,396	Δ 51	Δ 17.6
50,000 " ～ 100,000 "	103	7,520	13,398	111	7,976	14,009	Δ 8	Δ 7.2
100,000 " ～ 150,000 "	60	7,326	12,914	68	8,310	14,825	Δ 8	Δ 11.8
150,000以上	1	239	484	1	239	484	0	—
合計	7,777	26,367	42,320	7,939	29,193	46,809	Δ 162	Δ 2.0

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

(2) 重量トン区分

船型別(%)	1989年			1988年			対前年比増減	
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	%
500未満	1,951	462	617	2,058	483	652	Δ 107	Δ 5.2
500以上～ 2,000未満	3,481	1,711	3,615	3,438	1,704	3,559	43	1.3
2,000 " ～ 10,000 "	871	2,773	3,441	914	2,885	3,680	Δ 43	Δ 4.7
10,000 " ～ 25,000 "	119	1,883	1,968	146	2,278	2,427	Δ 27	Δ 18.5
25,000 " ～ 100,000 "	153	6,543	8,734	189	7,764	10,443	Δ 36	Δ 19.0
100,000 " ～ 200,000 "	78	6,434	11,973	80	6,547	12,164	Δ 2	Δ 2.5
200,000 " ～ 300,000 "	48	6,080	11,488	56	7,064	13,399	Δ 8	Δ 14.3
300,000以上	1	239	484	1	239	484	0	—
不明	1,075	241	—	1,057	230	—	18	1.7
合計	7,777	26,367	42,320	7,939	29,193	46,809	Δ 162	Δ 2.0

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

旅客船3000% (6.7%)、フェリー7000% (1.7%)の4船種だけであり、残り25船種のトン数が減少した。

このうち主なものとしては、油送船の245万% (△14.4%)、撒積船の94万% (△18.6%)、フルコンテナ船の31万% (△18.6%)、自動車専用船の25万% (△20.2%)などがあげられるが、その他で減少率をみると木材専用船の58.4% (14万%)、石炭専用船の14.7% (7万%)、鉦/油兼用船の14.1% (19万%)、冷凍・冷蔵運搬船の13.7% (12万%)が目立っている。

なお、日本籍船に占める油送船の割合は、%

ベースで前年の36.5%から34.3%へと8年連続して減少するとともに、その水準は、本統計のとりまとめを開始した1972年の2308万%を大きく下回る1452万%となり、これまでで最低の船腹量となった。

〔船型別構成〕

船型別構成は第2表のとおりであるが、%区分では全船型、%区分では500%以上～2000%未満船が若干増加し、30万%以上が1隻だけで変化なく、残りの船型全部が減少した。この中で特に減少が目立つのは%区分では1万%以上～5万%未満船であり、%区分では1万%以上～

第3表 船齢別構成 (竣工ベース)

船 齢	1989年			1988年			対前年比増減	
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	%
0 ～ 4 年	2,036	10,157	16,431	1,973	11,482	17,922	63	3.2
5 ～ 9 年	1,956	8,330	12,949	2,021	9,620	13,969	△ 65	△ 3.2
10 ～ 11 年	657	1,110	1,844	660	1,844	3,231	△ 3	△ 0.5
12 ～ 13 年	576	2,513	4,588	542	3,294	5,812	34	6.3
14 ～ 15 年	528	2,216	3,722	592	2,469	4,018	△ 64	△ 10.8
16 ～ 17 年	449	1,294	1,766	672	705	751	△ 223	△ 33.2
18 ～ 19 年	699	296	421	700	391	619	△ 1	△ 0.1
20 年 以上	875	451	599	778	388	487	97	12.5
不 明	1	—	—	1	—	—	0	—
合 計	7,777	26,367	42,320	7,939	29,193	46,809	△ 162	△ 2.0

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第4表 航行区域別構成

航 行 区 域	1989年			1988年			対前年比増減	
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	千 %	%
平 水	1,304	403	403	1,311	392	392	11	2.8
沿 海	5,425	3,389	5,691	5,494	3,408	5,731	△ 40	△ 0.7
近 海	453	915	1,092	458	1,010	1,303	△ 211	△ 16.2
遠 洋	587	21,653	35,121	676	24,383	39,383	△ 4,262	△ 10.8
不 明	8	7	13	—	—	—	13	—
合 計	7,777	26,367	42,320	7,939	29,193	46,809	△ 4,489	△ 9.6

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第5表 速力別構成

速 力	隻 数	千 %	千 %	対前年比増減	
				隻 数	%
6ノット未満	22	4	6	0	—
6 // 以上	211	34	55	△ 28	△ 11.7
8 //	1,530	347	663	△ 113	△ 6.9
10 //	3,601	1,740	3,879	50	1.4
12 //	1,580	7,680	14,110	△ 8	△ 0.5
14 //	406	10,162	17,553	△ 23	△ 5.4
16 //	159	2,153	2,985	△ 10	△ 5.9
18 //	136	2,150	1,499	△ 22	△ 13.9
20 //	123	1,904	1,453	△ 6	△ 4.7
25 //	8	187	117	△ 3	△ 37.5
不 明	1	5	—	1	—
合 計	7,777	26,367	42,320	△ 162	△ 2.0

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第6表 全長区分別構成

全 長	隻 数	千 %	千 %	対前年比増減	
				隻 数	%
30m未満	558	86	29	△ 16	△ 2.8
30m以上	2,899	635	916	△ 134	△ 4.4
50m //	3,509	2,254	4,697	83	2.4
100m //	389	1,838	2,135	△ 27	△ 6.5
150m //	168	2,931	2,860	△ 35	△ 17.2
200m //	118	5,139	7,470	△ 18	△ 13.2
250m //	80	6,488	11,023	△ 6	△ 7.0
300m //	56	6,995	13,190	△ 9	△ 13.8
合 計	7,777	26,367	42,320	△ 162	△ 2.0

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第7表 喫水(夏季満載)区分別構成

喫 水	隻 数	千 %	千 %	対前年比増減	
				隻 数	%
5m未満	6,608	2,473	4,528	△ 49	△ 0.7
5m以上	881	4,505	4,982	△ 67	△ 7.1
10m //	83	3,184	3,454	△ 20	△ 19.4
12m //	77	3,519	5,519	△ 17	△ 18.1
15m //	34	2,568	4,556	△ 3	△ 8.1
17m //	49	4,446	8,576	2	4.3
19m //	43	5,670	10,705	△ 8	△ 15.7
不 明	2	1	—	0	—
合 計	7,777	26,367	42,320	△ 162	△ 2.0

(注) ①対前年比増減は隻数ベースによる。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

10万%未満船である。

なお、全船舶の平均船型は、3390% (対前年比、△7.8%)、5442万% (同△7.7%) となっている。

〔船齢別構成〕

船齢別構成は第3表のとおり、%ベースで船齢5年未満船は38.8% (昨年は38.3%)、同5年以上10年未満船は30.6% (同29.8%) となり、10年未満船の合計は、3992隻、1849万%、2938万%で、全体の69.4%と前年の68.1%から1.3ポイント増えている。しかし、ピークであった8年前の1981年の4354隻、5213万%、78.6%に比べるとかなり減少している。

一方、10年以上15年以下船は1761隻、584万%、1015万%で全体の24.0%となっており、前年の27.9%より減少しているが、1981年の3365隻、1333万%、20.1%と比較すると、船舶の老齢化が進んでいる。

なお、12年～17年船が大幅に減少している反面、20年以上船の増加が目立っている。

〔航行区域別構成〕

航行区域別構成は第4表のとおりであり、内航(平水、沿海)、外航(近海、遠洋)ともに船隊を縮小しているが、特に外航は前年と比較して94隻(△8.3%)、283万%(△11.1%)、447万%(△11.0%) 減少し、1040隻、2257万%、3621万%となり、%による全体に占めるシェアも昨年の86.9%から85.6%に落ちている。

〔新造船〕

1988年7月から1989年6月までの新造船は、第8表のとおり448隻、79万%、124万%で、前年同期の418隻、202万%、343万%に比べて隻数

は30隻増加したが、トン数は123万%、219万%の減少となった。この新造船の減少が、後述する海外売船の増大とともに総船腹量の減少の大きな要因となっている。

新造船の内訳をみると、その他の専用船、化学薬品船、一般貨物船、その他特殊船が若干な

から前年より建造量を増加させたほかは、ほとんどの船種が前年より減少しており、特に昨年まで大量に建造されていた油送船が極端に少なくなっている。

〔減少船〕

1988年7月から1989年6月までの1年間に減

第8表 新造船（竣工ベース）

船種	1988.7~1989.6			1987.7~1988.6			対前年比増減		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船①	48	40	93	86	963	1,682	△38	△923	△1,589
油/乾貨物兼用船②~③	—	—	—	—	—	—	—	—	—
オア・バルクキャリア④~⑪	5	320	618	7	609	1,192	△2	△289	△574
木材専用船⑫~⑬	1	50	57	1	46	62	0	4	△5
カー・バルクキャリア⑭~⑮	7	30	25	3	39	21	4	△9	4
その他専用船⑯~⑳	155	95	192	111	92	177	44	3	15
化学薬品船㉑	31	12	27	24	11	25	7	1	2
液化ガス船㉒~㉓	5	3	4	7	6	7	△2	△3	△3
フルコンテナ船㉔	1	48	48	3	96	102	△2	△48	△54
一般貨物船㉕	110	63	125	106	52	119	4	11	6
旅客船㉖~㉗	35	119	47	46	101	40	△11	18	7
その他特殊船㉘	50	9	1	24	4	1	26	5	0
合計	448	790	1,237	418	2,019	3,427	30	△1,229	△2,190

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第9表 減少船腹（1988年7月~1989年6月）

船種	海外売船			解体船舶			喪失船舶			合計		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船①	60	1,397	2,588	22	6	12	1	—	1	83	1,403	2,601
油/乾貨物兼用船②~③	1	99	191	—	—	—	—	—	—	1	99	191
オア・バルクキャリア④~⑪	23	756	1,336	3	9	16	—	—	—	26	765	1,352
木材専用船⑫~⑬	7	134	202	—	—	—	—	—	—	7	134	202
カー・バルクキャリア⑭~⑮	26	293	262	3	9	10	—	—	—	29	302	272
その他専用船⑯~⑳	58	167	232	122	44	90	3	4	8	183	215	330
化学薬品船㉑	7	19	34	16	5	9	—	—	—	23	24	43
液化ガス船㉒~㉓	8	11	11	4	2	3	—	—	—	12	13	14
フルコンテナ船㉔	11	429	361	—	—	—	—	—	—	11	429	361
一般貨物船㉕	70	120	224	111	26	59	8	2	5	189	148	288
旅客船㉖~㉗	33	88	39	18	9	3	—	—	—	51	97	42
その他特殊船㉘	16	5	1	23	4	0	1	—	—	40	9	1
合計	320	3,519	5,481	322	114	203	13	7	15	655	3,638	5,697

(注) ①海外売船は引渡しベースによる。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

少した船舶の内訳をみると、まず海外売船は320隻、352万%、548万%で、前年に比して47隻、182万%、304万%減少している。また解体船舶は322隻、11万%、20万%で、前年と比べて48隻、36万%、70万%の減少となっている。この他、海難などの喪失船舶が13隻あったもののトン数はわずかであり、この結果、減少船腹の合

計は、655隻、364万%、570万%となった。
(第9表参照)

2000%以上の外航船

前述した100%以上の日本商船船舶のうち旅客船、フェリー、その他特殊船を除く2000%以上

第10表 日本籍外航船腹の推移 (2000%以上)

年次	隻数			%			D/w		
	隻	対前年比増減率	82年=100	千%	対前年比増減率	82年=100	千%	対前年比増減率	82年=100
1982	1,175	—%	100.0	35,058	—%	100.0	59,796	—%	100.0
83	1,140	△ 3.0	97.0	34,100	△ 3.7	97.3	57,718	△ 3.5	96.5
84	1,055	△ 7.5	89.8	33,249	△ 2.5	94.8	55,350	△ 4.1	92.6
85	1,028	△ 2.6	87.5	33,470	0.7	95.5	55,512	0.3	92.8
86	957	△ 6.1	81.4	30,809	△ 8.0	87.9	50,377	△ 9.3	84.2
87	816	△ 14.7	69.4	28,200	△ 8.5	80.4	45,528	△ 9.6	76.1
88	640	△ 21.6	54.5	24,582	△ 12.8	70.1	39,768	△ 12.7	66.5
89	532	△ 16.9	45.3	21,691	△ 11.8	61.9	35,260	△ 11.3	59.0

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第11表 船種別構成

船種	1989年			1988年			対前年比増減				
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	増減率(D/w)	
タンカー	油送船	89	7,196	12,914	106	8,513	15,353	△ 17	△ 1,317	△ 2,439	△ 15.9
	液化ガス船	23	1,321	1,106	23	1,321	1,106	0	0	0	—
	化学薬品船	12	72	115	16	90	145	△ 4	△ 18	△ 30	△ 20.7
	小計	124	8,589	14,135	145	9,924	16,604	△ 21	△ 1,335	△ 2,469	△ 14.9
鉾 / 油兼用船	7	624	1,159	8	724	1,350	△ 1	△ 100	△ 191	△ 14.1	
乾貨物船	オア・バルクキャリア	137	8,575	16,021	157	9,085	16,871	△ 20	△ 510	△ 850	△ 5.0
	木材専用船	17	478	609	23	561	754	△ 6	△ 83	△ 145	△ 19.2
	自動車専用船	62	1,190	841	80	1,478	1,099	△ 18	△ 288	△ 258	△ 23.5
	冷凍・冷蔵運搬船	88	469	563	108	585	707	△ 20	△ 116	△ 144	△ 20.4
	フルコンテナ船	41	1,390	1,331	50	1,768	1,642	△ 9	△ 378	△ 311	△ 18.5
	一般貨物船	56	376	599	69	457	739	△ 13	△ 81	△ 140	△ 18.5
小計	401	12,478	19,964	487	13,934	21,812	△ 86	△ 1,456	△ 1,848	△ 8.5	
合計	532	21,691	35,258	640	24,582	39,768	△ 108	△ 2,891	△ 4,510	△ 13.4	

(注) ①2000%以上の外航船(近海、遠洋資格船)。②液化ガス船はLPG船、LNG船。オア・バルクキャリアは鉾専用船、鉾/炭兼用船、鉾/撒兼用船、石炭専用船、撒積船。木材専用船はチップ専用船を含む。③四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第12表 減少船腹 (2000%以上の外航船)

(1) 海外売船

	1988. 7～1989. 6			1988年総船腹量に 対する減少率(%)			〔参考〕 1987. 7～1988. 6		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船	18	1,356	2,502	1.4	14.6	14.7	25	1,690	3,114
油/乾貨物兼用船	1	99	191	12.5	13.7	14.1	3	175	314
オア・バルクキャリア	22	753	1,329	12.6	8.2	7.8	49	1,608	2,801
木材専用船	7	134	202	30.4	23.9	26.8	16	328	514
カー・バルクキャリア	17	279	249	12.0	17.3	20.4	38	617	554
その他専用船	23	129	158	1.8	8.6	6.5	17	89	108
化学薬品船	4	18	30	0.7	6.0	5.2	15	99	166
液化ガス船	1	4	4	0.5	0.3	0.3	4	61	66
フルコンテナ船	10	428	359	17.9	24.0	21.6	9	247	231
一般貨物船	13	86	144	0.5	6.1	4.6	24	224	352
合計	116	3,285	5,167	1.5	11.3	11.0	200	5,138	8,220

(注) ①海外売船は引渡しベース。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

(2) 解体船舶

	1988. 7～1989. 6			1987. 7～1988. 6		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船	—	—	—	3	328	655
油/乾貨物兼用船	—	—	—	1	20	33
オア・バルクキャリア	—	—	—	—	—	—
木材専用船	—	—	—	—	—	—
カー・バルクキャリア	1	9	9	—	—	—
その他専用船	—	—	—	—	—	—
化学薬品船	—	—	—	—	—	—
液化ガス船	—	—	—	—	—	—
フルコンテナ船	—	—	—	—	—	—
一般貨物船	—	—	—	1	3	6
旅客船	—	—	—	—	—	—
その他特殊船	—	—	—	—	—	—
合計	1	9	9	5	351	694

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

の外航船(近海、遠洋資格船)は、532隻、2169万%、3526万%で前年に比べて108隻、289万%、451万% (△11.3%) 減少した。これを1982年と比べると、この7年間で隻数は54.7%、%は38.1%、%は41.0%それぞれ減少している。

(第10表参照)

〔船種別構成〕

船種別の構成は、第11表および参考表のとおり

りであるが、前年との比較でみると油送船関係が21隻、134万%、247万% (△14.9%)、油兼用船が1隻、10万%、19万% (△14.1%)、乾貨物船が86隻、146万%、185万% (△8.5%) と、それぞれが大幅な減少を来している。特に減少の著しいのは、油送船と撒積船で、それぞれ17隻、132万%、244万% (△15.9%)、19隻、53万%、94万% (△18.5%) の減少となっている。この他%による減少率では、木材専用船の58.5% (14万%)、自動車専用船の23.5% (26万%)、化学薬品船の20.7% (3万%)、冷凍・冷蔵運搬船の20.4% (14万%) が20%以上のマイナスで目立っている。

〔減少船〕

1988年7月から1989年6月までの1年間に減少した船舶は、118隻、330万%、518万%であったが、このうち海外売船は116隻、329万%、517万%となっている。このうちどれだけがスクラップされたかは判然としないが、ほとんどが便

宜置籍船化されたものと考えられ、円高の影響を主要因として日本籍船が国際競争力を喪失し、フラッキング・アウトを一層進展させたものと考えられる。

このフラッキング・アウトの防止策として、1988年12月に海運造船合理化審議会が答申した海外貸渡し方式による日本籍船への日本人船員

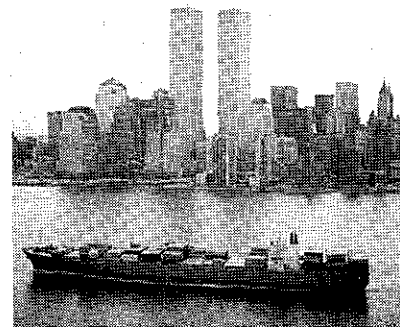
と外国人船員との混乗について、昨年10月に、船主労務団体と全日本海員組合との間で、原則として新造船とすること、日本人船員を9名乗船させることで合意している。このため、わが国でも混乗制度がスタートしたわけで、これによりどの程度日本籍船の減少に歯止めがかけられるのか、今後の動向が注目される。

【参考】 基礎分類による船種別船腹構成

船種別	1989年				1988年				対前年比増減	
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	千%	%
① 油送船	89	7,196	12,914	36.6	106	8,513	15,353	38.6	△ 2,439	△ 15.9
② 鉾／油兼用船	7	624	1,159	3.3	8	724	1,350	3.4	△ 191	△ 14.1
③ 鉾／撒／油兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
④ 鉾石専用船	17	1,627	3,125	8.9	18	1,702	3,262	8.2	△ 137	△ 4.2
⑤ 鉾／炭兼用船	24	1,971	3,761	10.7	25	2,029	3,853	9.7	△ 92	△ 2.4
⑥ 鉾／撒兼用船	34	2,464	4,615	13.1	32	2,278	4,252	10.7	363	8.5
⑦ 石炭専用船	5	236	396	1.1	6	266	445	1.1	△ 49	△ 11.0
⑧ ニッケル専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑨ ポーキサイト専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑩ 撒積船	57	2,277	4,124	11.7	76	2,810	5,059	12.7	△ 935	△ 18.5
⑪ 穀物専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑫ 木材専用船	6	59	102	0.3	12	144	246	0.6	△ 144	△ 58.5
⑬ チップ専用船	11	419	507	1.4	11	417	508	1.3	△ 1	△ 0.2
⑭ 自動車／撒兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑮ 自動車専用船	62	1,190	841	2.4	80	1,478	1,099	2.8	△ 258	△ 23.5
⑯ 鋼材専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑰ セメント専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑱ コークス専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑲ 石灰石専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑳ 土砂運搬船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
㉑ 冷凍・冷蔵運搬船	88	469	563	1.6	108	585	707	1.8	△ 144	△ 20.4
㉒ 化学薬品船	12	72	115	0.3	16	90	145	0.4	△ 30	△ 20.7
㉓ L P G 船	15	532	573	1.6	15	532	573	1.4	0	—
㉔ L N G 船	8	789	533	1.5	8	789	533	1.3	0	—
㉕ フルコンテナ船	41	1,390	1,331	3.8	50	1,768	1,642	4.1	△ 311	△ 18.9
㉖ 一般貨物船	56	376	599	1.7	69	457	739	1.9	△ 140	△ 18.9
合計	532	21,691	35,260	100.0	640	24,582	39,768	100.0	4,508	△ 11.3

(注) ①2000%以上の外航船。②撒積船には銅専用船、燒鉾石専用船、塩専用船を含む。③化学薬品船はケミカルタンカー、諸薬品船、糖密船等。④一般貨物船には重量物船を含む。⑤構成比は%ベースによる。⑥四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

内外情報



▲ニューヨーク港に入港するコンテナ船

1. 平成2年度船員保険特別会計予算
2. 八大港けい留施設使用料の改定
3. 世界バルク輸送の現状

1. 平成2年度船員保険特別会計予算

厚生省は、船員保険特別会計の昭和63年度決算が、前年度に引き続き実質上74億円の赤字になったことから、社会保険審議会船員保険部会において、同保険制度の抜本の見直しについて検討を行うとともに、平成2年度については、当面の対策として、保険料率引き上げ（8/1000）等を含む概算要求を行っていたが、結果的には、料率引き上げを4/1000にとどめる等の内容で政府原案が取りまとめられたものである。

今回の予算案の重点は以下のとおりである。（資料参照）

(1) 予算規模

収入・支出とも総額1080億円（前年度予算比13%減）で収支均衡を図ることとしている。これは被保険者の減少（元年度：15万3000人→2年度：13万人）が大きな要因となっている。

(2) 疾病部門

概算要求では、国庫補助（一般会計より受け入れ）を10億円増額する要求が行われたが、政府原

案では従前金額（30億円）に積み増しして、別途16億円の国庫補助（厚生保険特別会計業務勘定より受け入れ）が行われることとなった。これは、近年、船員保険（疾病部門）を含む各医療保険制度から拠出する老人保健拠出金の増嵩にかんがみ、同保健制度の見直しについて検討を行っている老人保健審議会の結論が出るまでの緊急措置として「老人保健の基盤安定化のための措置」が実施されることになったことによる。

これにともない、保険料率の引き上げは2/1000にとどめられた。

(3) 失業部門

概算要求では保険料率の引き上げ（1/1000）が予定されていたが、最近における雇用状況の改善にともない、同部門の財政が改善傾向にあることから、政府原案では保険料率を据え置きのまま収支均衡を図ることとされた。

(4) 職務上年金部門

概算要求では保険料率の引き上げ3/1000（使

平成2年度船員保険特別会計予算案の概要

(部門別収支予定)

単位：億円

(予算案の重要項目)

区分	歳入				歳出				概算要求	政府原案
	項目	元年度 予算	2年度予算案		項目	元年度 予算	2年度予算案			
			概算要求	政府原案			概算要求	政府原案		
疾病	保険料収入	802	670	659	保険給付費	638	534	530	○保険料率の引き上げ(職務外疾病) (一般分) 83%→87% (任継分) 97%→101% ○国庫補助の増額 30億円→40億円	83%→85% 97%→99% 30億円→30億円+16億円
	一般会計より受入	30	40	30	老人保健拠出金	157	142	147		
	厚生保険特別会計 業務勘定より受入	—	—	16	退職者給付拠出金	27	25	22		
	雑収入	—	—	16	予備費	10	9	6		
	計	832	710	705	計	832	710	705		
失業	保険料収入	108	88	87	保険給付費	147	116	111	○保険料率の引き上げ 20%→21% ○技能修得手当等の引き上げ	料率引き上げなし 給付引き上げなし
	一般会計より受入	36	28	27	予備費	0	—	3		
	積立金より受入	3	—	0						
	雑収入	—	—	—						
	計	147	116	114	計	147	116	114		
職務上年金	保険料収入	133	125	120	保険給付費	18	21	22	○保険料率の引き上げ 24%→27% ○年金額等の賃金スライドの実施 (7.3%)	24%→26% 同左
	一般会計より受入	0	1	0	諸支出金	146	141	140		
	運用収入	22	20	21	予備費	1	1	1		
	積立金より受入	10	17	22						
	計	165	163	163	計	165	163	163		
福祉	保険料収入	77	62	62	福祉施設費	82	71	69	○新規事業 船員雇用確保助成特別事業の実施 (イ) 船員雇用確保助成金(定年延長) (ロ) 中高齢船員雇用調整出向給付金	(イ)は検討事項 (ロ)のみ実施
	積立金より受入	3	5	2						
	雑収入	2	4	5						
	雑収入	—	—	—						
	計	82	71	69	計	82	71	69		
業務取扱	保険料収入	9	9	9	業務取扱費	27	29	28		
	一般会計より受入	13	14	14						
	雑収入	5	6	5						
	雑収入	—	—	—						
	計	27	29	28	計	27	29	28		
合計	保険料収入	1,129	954	938	保険給付費	803	671	663	※上記にともなう保険料率の引き上げ (全部門) 188% 196% {使 136.5} {使 142} {労 51.5} {労 54}	188% 192% {使 136.5} {使 139.5} {労 51.5} {労 52.5}
	一般会計より受入	79	83	71	老人保健拠出金	157	142	147		
	運用収入	22	20	21	退職者給付拠出金	27	25	22		
	厚生保険特別会計 業務勘定より受入	—	—	16	業務取扱費	27	29	28		
	積立金より受入	16	24	24	諸支出金	146	141	141		
	雑収入	7	10	10	福祉施設費	82	71	69		
	雑収入	—	—	—	予備費	11	10	10		
	雑収入	—	—	—						
	雑収入	—	—	—						
	雑収入	—	—	—						
	合計	1,253	1,089	1,080	合計	1,253	1,089	1,080		

備考：予算編成の基礎となった被保険者数 元年度 153,000人 2年度 130,000人

用者：負担)が予定されたが、上記2部門における料率引き上げ幅削減等にかんがみ、2/1000の引き上げにとどめられた。これにともない、積立金取り崩し額が17億円から22億円に増額された。

(5) 福祉施設事業

概算要求において、新規事業として、「船員雇用確保助成特別事業」[(イ) 船員雇用確保助成金(定年延長)(ロ) 中高齢船員雇用調整出向給付金]の実

施が予定されていたが、前者は今後の検討課題とされ、(ロ)の実施のみが、政府原案に盛り込まれた。

この間、当協会は本件に関し種々検討を行い、保険料率引き上げの抑制を図るため、① 疾病部門への国庫補助を政府管掌健康保険並みに拡大すること。② 老人保健の公費負担率を増加し、船員保険からの拠出金の軽減を図ること等について関係省庁に要望した。

2. 八大港けい留施設使用料の改定

平成元年10月31日、八大港(東京・川崎・横浜・名古屋・大阪・神戸・下関および北九州港)の港湾管理者で構成する六大港湾協議会より、けい留施設(岸壁および浮標)使用料金の26.1%引き上げを内容とする改定の申し入れがあった。(本誌1989年12月号P.29参照)

今回の申し入れに対し当協会としては、従前どおり当協会、日本内航海運組合総連合会、全国内航タンカー海運組合、日本旅客船協会の関係4団体で組織する「八大港けい留施設使用料協議会」で対応することとした。

その後、11月6日より、数次にわたる実務者レベルでの協議を経て、12月20日および2年1月8日の2回にわたり同専門委員会ベースによる交渉を精力的に行った結果、2年度～4年度の3年間における岸壁使用料については、12円80銭(現行24時間までごとに1%当たり11円90銭を7.56%増)、浮標使用料については5140円(現行1000%未満4780円を7.56%増)に、また段階料金についても、それぞれ同率増とし、2年5月1日より実施することで合意した。

なお、前回船主側より検討方申し入れていたけい留施設使用料算定準則の見直しについては24時間を

超えた場合における12時間制の導入問題とともに今年1年間をめどに、双方で誠意をもって協議検討することとした。(資料参照)

【資料】

覚書

(平2. 1. 31)

八大港けい留施設使用料協議会と六大港湾協議会は、平成2年度から同4年度までの岸壁使用料及び浮標使用料の改定について、下記のとおり合意したので、この覚書を締結する。

記

1 料率

(1) 岸壁使用料

船舶けい留24時間までごとに、総トン数1トンにつき12円80銭(消費税を含まないものとする。以下同じ)とする。

(2) 浮標使用料

船舶1隻けい留24時間までごとに、総トン数1000トン未満を5140円とし、段階料金をそれぞれ7.56%増の金額(10円未満は四捨五入する。)とする。

2 実施期日

平成2年5月1日以降とする。

3 協議事項

けい留施設使用料のうち、24時間を超えた場合における12時間制の導入問題等について、今後1年間を目途に、双方で誠意をもって協議検討する。

<参考>

けい留施設使用料改定結果

1. 岸壁使用料

区 分	現行額	要求額	改定額
けい留24時間までごとに 総トン数1トンにつき	11.90円	15.00円 (26.05%増)	12.80円 (7.56%増)

2. 浮標使用料

区 分	現行額	要求額	改定額
1隻24時間までごとに			
	円	円	円
1,000トン未満	4,780	6,030	5,140
3,000 "	9,570	12,070	10,290
5,000 "	14,350	18,100	15,430
10,000 "	21,530	27,150	23,160
15,000 "	35,880	45,240	38,590
15,000トン以上	43,050	54,290	46,300

(注) 1. 浮標の改定額は、岸壁の引き上げ率(7.56%)を乗じたもので、10円未満は四捨五入したものである。

3. 世界バルク輸送の現状

オスロに本拠を置く不定期船とタンカーのブローカーであるファンレイズ (Fearnleys) 社は、毎年年末に前年の世界バルク輸送の現状をとりまとめているが、先般、1988年の現状を内容とする“World Bulk Trades 1988”が発表されたので、以下にその一部抜粋を掲載する。

1. 世界のバルク輸送量の推移 (1978年～1988年)

1988年の原油荷動き量は、10億4200万トン、5兆650億トン・マイルとなったが、これを10年前の1978年と比較すると、3億9000万トン(27%減)、4兆4960億トン・マイル(47%減)の減少となっている。この10年間の年間平均伸び率をみると、トン数は3.1%、トン・マイルでは6.2%の減少となっているが、実際に減少を続けたのは79年から85年までで、86年からは比較的力強い荷動きの増加が認められる。

また、同期間の主要ドライバルク貨物5品目の荷

動き量の年間平均伸び率は3.5%増となったが、88年の合計荷動き量は9億4000万トンであった。この間の年間増減率を各年ごとにみると、79年の前年比14%増を上限とし、82年の同6%減を下限とする一様でない動きを示している。一方、同期間のトン・マイルによる荷動き量は、年間平均で4.6%増加し、88年は5兆1200億トン・マイルとなった。

トン数ベースによる個々の貨物別に過去10年間の推移をみると、極めてさまざまな動きをみせている。

原油荷動きの各年の対前年比は、79年は5%増であったものが、80～85年には1年当たり9%減となり、86年には10%増となったものの、翌87年は1%増にとどまり、88年には再び増勢を強めて7%増を記録している。

一方ドライバルク貨物の対前年増減率は、78～81年が平均7%増であったが、82～83年は同5%の減少となり、84年は14%増、85年も3%増であったが、86年は3%減少となり、その後は87年に5%、88年に

は7%の増加をそれぞれ記録している。(表1参照)
また、タンカー、兼用船、バルクキャリアの船種別輸送量は、表2のとおりである。

ここで品目別の輸送距離についてみると、原油は69年から76年まで継続的な増加を示し、76年には7230マイルとピークに達した。しかし、その後連続で減少を記録し、特に81年から85年にかけては6150マイルから4600マイルへと極端に減少した。それ以降は安定し、88年には4860マイルとなっている。

一方、主要ドライバルク貨物5品目の平均輸送距

離は、78年の4890マイルから88年の5450マイルへ12%増加しており、この間、数年のわずかな減少を除きほとんど全期間にわたって増加を示している。各品目の輸送距離については、鉄鉱石が78年の4970マイルから88年の5520マイル(11%増)、石炭が4760マイルから5650マイル(19%増)、穀物は5580マイルから5690マイル(2%増)、ボーキサイト/アルミナは3550マイルから3950マイル(11%増)、燐鉱石は3570マイルから4040マイル(13%増)へとそれぞれ増大している。(表3参照)

【表1】原油および5大バルク貨物の海上荷動き量の推移

(1) 荷動き量

単位：100万トン

品目	年	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
原 油		1,432	1,497	1,320	1,170	993	930	930	871	958	970	1,042
鉄 鉱 石		278	327	314	303	273	257	306	321	311	319	348
石 炭		127	159	188	210	208	197	232	272	276	283	304
穀 物		169	182	198	206	200	199	207	181	165	186	196
ボーキサイト・アルミナ		46	46	48	45	38	36	44	40	41	45	48
燐 鉱 石		47	48	48	42	40	43	44	43	41	42	44
5大バルク貨物計		667	762	796	806	759	732	833	857	834	875	940

(2) トン・マイル

単位：10億トン・マイル

品目	年	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
原 油		9,561	9,452	8,219	7,193	5,212	4,478	4,508	4,007	4,640	4,618	5,065
鉄 鉱 石		1,384	1,599	1,613	1,508	1,443	1,320	1,631	1,675	1,671	1,728	1,919
石 炭		604	786	952	1,120	1,094	1,057	1,270	1,479	1,586	1,653	1,719
穀 物		945	1,026	1,087	1,131	1,120	1,135	1,157	1,004	914	1,061	1,117
ボーキサイト・アルミナ		162	169	188	172	153	145	172	166	167	180	189
燐 鉱 石		168	177	171	139	142	159	162	156	155	165	176
5大バルク貨物計		3,263	3,757	4,011	4,070	3,952	3,816	4,392	4,480	4,493	4,787	5,120

【表2】タンカー、兼用船およびバルクキャリアによる海上輸送量推移

(1)石油

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988
船 型	←————— 6万%以上 —————→										5万%以上	
①輸送量(100万トン)												
合 計	1,330	1,511	1,375	1,203	1,003	981	984	897	994	1,039	1,080	1,150
うち { タンカー	1,213	1,384	1,296	1,135	916	901	911	822	871	945	981	1,078
兼用船	117	127	79	68	87	80	73	75	123	94	99	72
②トン・マイル(10億トン・マイル)												
合 計	8,814	8,941	7,800	6,410	4,582	4,393	4,260	3,659	4,155	4,390	4,856	5,481
うち { タンカー	8,138	8,306	7,396	6,042	4,193	4,065	3,975	3,355	3,676	3,999	4,376	5,126
兼用船	676	635	404	368	389	328	285	304	479	391	480	355

(2)ドライバルク貨物

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988
船 型	←————— 4万%以上 —————→										5万%以上	
①輸送量(100万トン)												
鉄 鉱 石	240	294	286	281	246	235	285	295	287	298	290	324
石 炭	89	105	133	143	147	144	175	210	218	229	215	237
穀 物	74	81	88	103	112	115	119	117	93	108	84	87
ボーキサイト・アルミナ	15	17	19	18	16	18	21	21	20	23	18	21
燐 鉱 石	8	8	8	7	7	9	11	11	10	12	8	7
その他ドライバルク貨物	53	66	65	63	72	85	96	93	107	124	64	76
合 計	479	571	599	615	600	606	707	746	735	794	679	752
うち { バルクキャリア	342	401	396	421	455	490	566	620	663	693	579	610
兼用船	137	170	203	194	145	116	141	126	72	101	100	142
②トン・マイル(10億トン・マイル)												
鉄 鉱 石	1,209	1,475	1,469	1,448	1,347	1,205	1,532	1,551	1,557	1,635	1,598	1,809
石 炭	505	603	746	817	842	860	1,044	1,238	1,350	1,459	1,382	1,493
穀 物	436	486	502	604	665	698	721	690	589	686	549	569
ボーキサイト・アルミナ	72	82	88	80	71	80	94	90	88	96	78	83
燐 鉱 石	32	35	35	30	34	52	61	58	54	69	46	35
その他ドライバルク貨物	292	343	334	340	384	433	491	469	544	608	313	395
合 計	2,546	3,024	3,174	3,319	3,343	3,328	3,943	4,096	4,182	4,553	3,966	4,384
うち { バルクキャリア	1,724	2,024	2,009	2,169	2,422	2,640	3,041	3,208	3,717	3,922	3,338	3,475
兼用船	822	1,000	1,165	1,150	921	688	902	888	465	631	628	909

【表3】バルクキャリア、タンカー船腹量および平均輸送距離の推移

(1)原油

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	
船型	←————— 6万%以上 —————→										5万%以上		
①船腹量(100万%・年央値)													
タンカー	283	283	283	279	267	247	232	212	194	192	198	197	
兼用船	46.8	47.0	46.6	45.6	43.6	41.8	39.6	35.1	32.0	32.1	33.0	33.0	
②1%当たりの輸送量(t/%)													
タンカー	4.3	4.9	4.6	4.1	3.4	3.6	3.9	4.1	4.5	4.9	5.0	5.5	
兼用船	2.5	2.7	1.7	1.5	2.0	1.9	1.8	2.1	3.9	2.9	3.0	2.2	
③平均輸送距離(マイル)													
タンカー	6,700	6,000	5,700	5,300	4,600	4,500	4,350	4,080	4,200	4,250	4,450	4,750	
兼用船	5,800	5,000	5,100	5,400	4,450	4,100	3,900	4,050	3,900	4,200	4,850	4,950	

(注) 1%当たりの輸送量は、原油の総輸送量をタンカー、兼用船の総船腹量で除したものの。

(2)ドライバルク

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	
船型	←————— 4万%以上 —————→										5万%以上		
①船腹量(100万%・年央値)													
バルクキャリア	60.3	61.8	62.8	69.1	80.5	90.1	95.7	104.4	110.3	109.4	90.7	92.3	
兼用船	48.3	48.5	48.1	47.1	44.8	43.0	41.0	36.6	33.4	33.6	33.0	33.0	
②1%当たりの輸送量(t/%)													
バルクキャリア	5.6	6.3	6.2	6.1	5.7	5.4	5.9	5.9	6.0	6.3	6.4	6.6	
兼用船	2.8	3.5	4.2	4.1	3.2	2.7	3.4	3.4	2.2	3.0	3.0	4.3	
③平均輸送距離(マイル)													
バルクキャリア	5,050	5,050	5,100	5,150	5,300	5,400	5,350	5,150	5,600	5,650	5,750	5,700	
兼用船	6,000	5,900	5,750	5,950	6,350	5,950	6,400	7,050	6,450	6,250	6,300	6,400	

(注) 1%当たりの輸送量は、乾貨物の総輸送量をバルクキャリア、兼用船の総船腹量で除したものの。

2. 1989年の現状 (中間値)

主要バルク貨物の生産量 (または産出量) およびその荷動きに関する動向は1989年も引き続き堅調である。主要品目の生産状況について89年1月～10月期をみると、原油は25億7000万トン(前年同期比3%増)、鉄鋼は4億190万トン(同2%増)、アルミニウムは1152万トン(同5%増)とそれぞれ増加している。

同時期の地域別原油生産状況は、中東 OPEC 諸国が6億2600万トン(同15%増)、その他 OPEC 諸国が3億1100万トン(同8%増)へと増加している一方で、米国が3億6200万トン(同5%減)、北海が1億3900万トン(同6%減)へとそれぞれ減少している。

鉄鋼生産の地域別では、EECが1億1700万トン(同3%増)、日本が8870万トン(同1%増)に増加し、米国は7500万トンへと同1%減少し、韓国・台湾は、88年の同24%増に比べればおとろえたものの、2530

万トンで同11%増と依然として高水準にある。

アルミニウム生産量は合計1152万トン（同5%増）で、地域的にはアジア、ラテンアメリカ、オセアニアで大幅な伸びを示した。

一方荷動き量については、米国、日本、西欧の89年9月または10月までの原油輸入量が合計で7億200万トン（前年同期比7%増）となったが、地域別にみると、米国2億4300トン（同15%増）、日本1億3800万トン（同6%増）、西欧3億2100万トン（同1%増）とかなりのばらつきがみられる。

鉄鉱石主要生産国の輸出量は合計1億5240万トン（同8%増）で、ブラジルが89年6月までで5670万トンとなり、同17%増と最も大きな伸びを示しているものの、89年後半には勢いが低下する見込みである。

主要国の石炭輸出量合計は1億8800万トン（同3%増）となり、南アフリカが2870万トンで同13%増と最高の増加を示している。また、一般炭は原料炭に比べて大幅な伸びを示している。

穀物の輸出量は地域的に大きな違いを示しており、最も増加したのがオーストラリアの1050万トン（同31%増）、EECの第三国向け1870万トン（同12%増）で、逆に減少の著しかったのがカナダ8500万トン（同52%減）、アルゼンチンの5800万トン（同27%減）となっている。また、穀物の船積み状況は年末にかけて増加している。

なお、鉄鉱石、石炭、穀物のいわゆる3大バルク貨物の合計輸出量は4億5210万トンで、前年同期に比べ3%の増加となっている。（表4参照）

【表4】主要バルク貨物の生産量および荷動き量

(1)生産量

単位：100万トン

品目	地 域	期 間	1988	1989	対前年 同期比
原 油	中東OPEC諸国	1~10月	546	626	+15%
	その他OPEC諸国	〃	288	311	+8%
	O P E C 計	〃	834	937	+12%
	メ キ シ コ	〃	117	118	+1%
	米 国	〃	387	362	-6%
	北 海	〃	147	139	-5%
	ソ連・東欧	〃	537	525	-2%
	中 国	〃	114	115	+1%
	そ の 他	〃	366	374	+2%
	合 計	〃	2502	2570	+3%
鉄 鋼	E E C 諸 国	1~10月	113.4	117.0	+3%
	米 国	〃	75.7	75.0	-1%
	日 本	〃	88.0	88.7	+1%
	韓 国・台湾	〃	22.8	25.3	+11%
	その他 I I S I	〃	94.3	95.9	+2%
I I S I 合計	〃	394.2	401.9	+2%	
ア ル ミ ニ ウ ム	欧 州	1~9月	2.59	2.68	+3%
	北 米	〃	4.07	4.20	+3%
	ラテンアメリカ	〃	1.15	1.26	+10%
	ア フ リ カ	〃	0.44	0.45	+2%
	ア ジ ア	〃	0.72	0.81	+12%
	オセアニア	〃	1.03	1.12	+9%
合 計	〃	10.00	11.52	+5%	

(注)1989年の一部は推計値。

(2)荷動き量

単位：100万トン

品目	地 域	期 間	1988	1989	対前年 同期比
原 油 輸 入	米 国	1~10月	211	243	+15%
	日 本	〃	130	138	+6%
	西 欧	1~9月	317	321	+1%
	計	〃	658	702	+7%
鉄 鉱 石 輸 出	ブ ラ ジ ル	1~6月	48.6	56.7	+17%
	オーストラリア	1~7月	52.6	55.7	+6%
	カ ナ ダ	1~8月	19.6	20.1	+3%
	スウェーデン	〃	11.2	11.4	+2%
	ゴ ーデン	1~7月	8.9	8.5	-5%
計	〃	140.9	152.4	+8%	
石 炭 輸 出	オーストラリア	1~9月	74.0	73.3	-1%
	米 国	〃	62.1	64.2	+3%
	南アフリカ	1~8月	25.4	28.7	+13%
	カ ナ ダ	〃	21.4	21.8	+2%
計	〃	182.9	188.0	+3%	
穀 物 輸 出	米 国	1~8月	66.1	68.2	+3%
	カ ナ ダ	〃	17.8	8.5	-52%
	アルゼンチン	〃	7.9	5.8	-27%
	オーストラリア	〃	8.0	10.5	+31%
	E E C 諸 国 (第三国向け)	〃	16.7	18.7	+12%
	計	〃	116.5	111.7	-4%

(注)1989年の一部は推計値。

海運日誌 (1月)

- 8日 政府は、昨年6月の天安門事件以来凍結してきた中国への第三次円借款(1990年～95年度、8100億円)の凍結措置を事実上解除することを決定した。
- 10日 運輸省海上技術安全局が、平成元年(1月～12月)の新造船建造許可実績を発表。それによると、267隻、825万6296%(前年比78.6%増)となり、昭和58・59年当時の実績に回復している。
- 12日 運輸政策審議会国際部会の初会合が開催され、部会長に谷川久成蹊大学教授を選任し、今後、審議する4つの政策課題を選定するとともに、課題ごとに小委員会を設置し具体的な審議に入った。(P.4 海運界の動き参照)
- ◎ 通産省が平成元年(1月～12月)の輸出入統計を発表。それによると、円ベースの輸出確認額は35兆4470億円(前年比10.4%増)で、昭和63年に引き続き増勢となった。一方、輸入報告額は円ベースで25兆684億円(同20.9%増)で、昭和56年の同統計開始以来、最高の伸びを示した。
- 17日 通産省は、本年3月末で期限切れとなる対米乗用車輸出の自主規制を1990年度も現行枠の年間230万台で継続すると発表した。
- 18日 欧州航路の同盟船社と有力4盟外船社は、フランクフルトで第2回首脳会議を開催し、当面、運賃水準の回復に努めていくとともに緩やかな形での協議協定の締結を進めていくことを確認した。
- ◎ 日本鉄鋼連盟が1989年(1月～12月)の粗鋼生産量を発表。それによると、1億791万トン(前年比2.1%増)と、2年連続で1億トンの大台に乗った。
- 19日 18日より東京で開かれていた造船に関する日米二国間協議が閉幕。米国側は、OECD造船部会に造船助成廃止を勧告できる新たな制度を設けるよう提案する考えを明らかにし、日本の賛成を求めたが、日本側は即答を避けた。
- ◎ 大蔵省が1989年(1月～12月)の貿易統計(通関速報ベース)を発表。それによると、輸出額は2751億7300万ドル(前年比3.9%増)、輸入額は2107億3900万ドル(同12.5%増)となり、この結果、貿易黒字額は644億3400万ドル(同16.9%減)で、減少率は82年(21.1%減)以来の大きなものとなった。
- 23日 日本船舶輸出組合が平成元年(1月～12月)の輸出船契約実績を発表。それによると、204隻、789万4593%となった。
- 24日 衆議院が解散された。
- 25日 国際海運会議所(ICS)、国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)、石油会社国際海事評議会(OCIMF)、トバロップ連盟(ITOPC)の4団体は、米国のタンカー構造規制法案に対する共同意見書を発表した。
- ◎ 日本自動車工業会が1989年(1月～12月)の自動車生産実績を発表。それによると、四輪車の生産台数は1302万5741台(前年比2.6%増)で、2年連続して過去最高となった。
- 26日 通産省が平成元年(1月～12月)の石油統計速報を発表。それによると、原油輸入量は2億970万キロ・リットル(前年比8.2%増)となり、昭和59年以来5年ぶりに2億キロ・リットルの大台を突破した。
- 31日 社会保険審議会は、船員保険料率引き上げ(4/1000)に関する厚生大臣の諮問を受け、これをやむを得ないものとして答申した。(P.26内外情報1参照)

1月の対米ドル円相場の推移

高 値	143.00円(29日)
安 値	146.50円(22日)
平 均(月間)	145.09円
(注) 銀行間取り引きによる	

1 月定例理事会の様様

(1月24日、日本船主協会役員会議室において開催)

状況に応じて使用者側委員をバックアップするため、船員対策特別委員会幹事会が対応することとしている。

当面する海運問題について

1. 平成2年度海運関係予算について
(本誌1989年12月号P.4参照)

調査統計委員会関係報告事項

1. 日本商船船腹統計1989の発行について
(P.17調査・統計資料参照)

港湾委員会関係報告事項

1. 八大港けい留施設使用料の改定について
(P.28内外情報2参照)
2. 水先料金の改定問題等について

会 員 異 動

○社名変更

平成2年1月1日付

株式会社 ニチロ (京浜地区所属)

(旧社名 日魯漁業株式会社)

平成2年2月1日現在の会員数 170社

(京浜111社、阪神46社、九州13社)

労務委員会関係報告事項

1. 外航船員中期展望委員会について
標記委員会は、昨年10月25日、新たな丸シップ混乗の実施について労使間で合意された際、混乗船の増加と日本人船員の減少という状況の中で、外航船員の役割を明らかにし、その保全・育成を図るためには外航船員の中期展望を内外に示す必要があるとの考え方に基づき、運輸省の協力を得て設置することとされた。

同委員会は、去る12月26日下記委員構成(省略)により第1回会合を開催し、今後5年程度を展望した外航船員像を明らかにすることとし、本年度内をめどにとりまとめを行うこととした。

このため、外航二船団と協議した結果、審議の

陳情書・要望書等 (1月)

23日 宛先：運輸省貨物流通局長

件名：「港湾運営基金(仮称)」への拠出金の
税務上の取り扱いについて

要旨：日本港運協会と船社との間に締結された港湾運営基金への拠出金に係る税務上の損金扱いの実現について要望した。

船協だより

国際会議の開催予定（3月）

CENSA Council会議
3月1日 ロンドン

IMO第29回海洋環境保護委員会
3月12日～16日 ロンドン

国連・欧州経済委員会第31回貿易手続
簡易化作業部会
3月12日～16日 ジュネーブ

IMO第21回救命・搜索救助小委員会
3月19日～23日 ジュネーブ

1974年アテネ条約改正議定書外交会議
3月26日～30日 ロンドン

会議日誌（1月）

8日 保険幹事会
船員経理研究会

9日 情報システム専門委員会
新造船幹事会

10日 水先業務専門委員会
外航客船幹事会

11日 保船幹事会
危険物小委員会
船内食料研究会

12日 船協／パ協懸案問題検討委員会
啓水会

17日 財務委員会

18日 港湾委員会

総務幹事会
法規専門委員会小委員会
日本船員厚生協会 理事会

19日 国際港湾幹事会
啓水会
船員中央労働委員会 総会

22日 近海内航部会
船員対策特別委員会幹事会

23日 労務委員会／同専門委員会合同会議
保険幹事会
船協月報編集会議
日本海事協会 理事会

24日 定例理事会
常任理事会／政策委員会合同会議
総務委員会
船積書類合理化専門委員会
通信業務研究会／電波研究会合同会議

25日 保険委員会／同幹事会合同会議

26日 京浜地区船主会

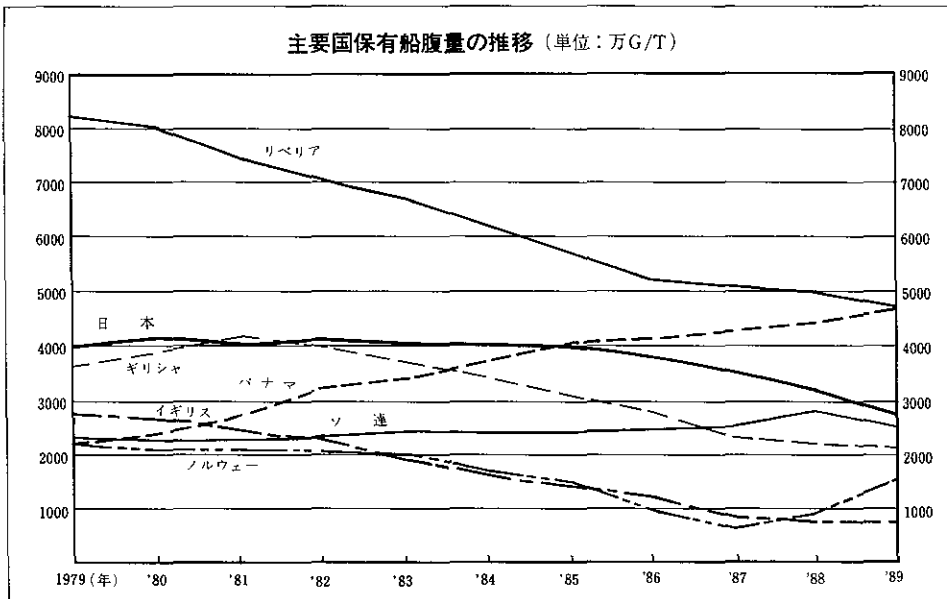
29日 工務研究会

30日 調査統計幹事会
船協／パ協懸案問題検討委員会
近海海運問題懇談会
一土会
社会保険審議会 総会

31日 保船幹事会
労務懇話会

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………38
	2・日本商船船腹量の推移……………38
	3・わが国国外航船腹量の推移……………38
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………39
	5・わが国造船所の工事状況……………39
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………40
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………40
	8・不定期船自由市場の成約状況……………40
主要航路の成約運賃	9・原油(ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)……………41
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………42
	11・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) ……43
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………44
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………45
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………46
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………47
日本海運の輸送状況	16・わが国貿易の主要貨物別輸送状況……………48
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………48
内 航 海 運	18・内航船の船腹量……………49
	19・国内輸送機関別輸送状況……………49
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………49



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

西 暦 (昭和)	世界合計			タンカー			オア・バルクキャリア			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
1960 (35)	36,311	129,770	—	4,543	41,465	—	—	—	—	31,768	88,305	—
1965 (40)	41,865	160,392	—	5,307	55,046	—	1,403	18,757	—	35,155	86,589	—
1970 (45)	52,444	227,490	—	6,103	86,140	—	2,528	46,651	—	43,813	94,699	—
1975 (50)	63,724	342,162	—	7,024	150,057	—	3,711	85,548	—	52,989	106,557	—
1980 (55)	73,832	419,911	1.7	7,112	175,004	0.5	4,706	109,596	1.2	62,014	135,311	3.7
1984 (59)	76,068	418,682	▲0.9	6,288	144,380	▲8.2	5,229	128,334	3.2	64,551	145,968	3.6
1985 (60)	76,395	416,269	▲0.6	6,590	138,448	▲4.1	5,391	133,983	4.4	64,414	143,837	0.7
1986 (61)	75,266	404,910	▲2.7	6,490	128,426	▲7.2	5,274	132,908	▲0.8	63,502	143,576	▲0.2
1987 (62)	75,240	403,498	▲0.3	6,490	127,660	▲0.6	5,099	131,028	▲1.4	63,651	144,810	0.9
1988 (63)	75,680	403,406	▲0.0	6,565	127,843	0.1	4,980	129,635	▲1.1	64,135	145,928	0.8
1989 (平元)	76,100	410,481	1.8	6,383	129,578	1.4	5,061	129,482	▲0.1	64,656	151,421	3.8

(注) ①ロイド船腹統計による100G/T以上の鋼船で 漁船および雑船を含む。②毎年7月1日現在。③オア・バルクキャリアには兼用船を含む。

2・日本商船船腹量の推移

昭 和	合計			タンカー			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
35	1,919	6,002	—	407	1,422	—	1,328	4,406	—	—	—	—
40	5,074	10,302	—	1,566	3,642	—	3,251	6,453	—	—	—	—
45	7,867	23,715	—	2,113	8,883	—	5,282	14,563	—	—	—	—
50	8,832	38,198	—	1,893	17,414	—	6,223	19,752	—	—	—	—
55	8,825	39,015	—	1,728	17,099	—	6,386	20,819	—	—	—	—
60	8,225	38,141	0.3	1,392	13,610	▲6.5	6,123	23,360	4.8	710	1,171	0.1
61	8,024	35,619	▲6.6	1,333	11,611	▲14.7	5,983	22,832	▲2.3	708	1,176	0.4
62	8,250	32,831	▲7.8	1,288	10,416	▲10.3	6,249	21,156	▲7.7	713	1,259	7.1
63	7,939	29,193	▲11.1	1,277	9,275	▲11.0	5,961	18,682	▲11.7	701	1,236	▲1.8
平・元	7,777	26,367	▲9.7	1,244	7,951	▲14.3	5,845	17,134	▲8.3	688	1,283	3.8

(注) ①昭和45年まで運輸省発表 昭和50年以降は日本船主協会発表のそれぞれ100G/T以上の鋼船で 官庁船 その他特殊船は含まない。
②昭和35～45年は毎年3月末 昭和50年以降は7月1日現在。
③昭和45年以降貨客船は3,000G/T以上のものは貨物船に 3,000G/T未満のものは客船を含む。

3・わが国外航船腹量の推移

昭 和	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
45	1,970	28,215	47,007	—	1,508	21,185	34,635	—	462	7,030	12,372	—
50	2,469	59,489	105,100	—	1,317	33,486	58,040	—	1,152	26,003	47,060	—
55	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
58	2,175	57,193	99,428	▲9.1	1,140	34,100	57,718	▲3.5	1,035	23,093	41,710	15.8
59	2,135	57,015	97,756	▲1.7	1,055	33,249	55,350	▲4.1	1,080	23,766	42,409	1.7
60	2,435	62,161	105,652	8.1	1,028	33,470	55,512	0.3	1,407	28,691	50,140	18.2
61	2,249	55,474	91,690	▲13.2	957	30,809	50,377	▲9.3	1,292	24,665	41,314	▲17.6
62	2,082	54,514	88,736	▲3.2	816	28,200	45,528	▲9.6	1,266	26,314	43,208	4.6
63	2,127	55,369	89,054	0.4	640	24,582	39,768	▲12.7	1,487	30,787	49,286	14.1

(注) ①運輸省国際運輸・観光局による2000G/T以上の外航船。
②対前年伸び率はD/Wによる。

＝ 造 船 ＝

4・世界造船状況（進水・建造中・未着工）

区分	期間・時点	合計			タンカー		バルクキャリア		一般貨物船		漁船・その他	
		隻数	千G/T	伸び率	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
進水船舶	1984	1,962	17,732	19.1	144	1,925	404	9,715	482	364	932	3,852
	1985	1,817	17,247	▲ 2.7	151	2,928	280	9,543	256	1,907	1,130	4,376
	1986	1,487	14,727	▲ 14.6	119	3,512	167	6,091	244	3,242	957	1,881
	1987	1,438	9,621	▲ 34.7	144	3,083	101	2,546	146	2,548	1,088	1,444
	1988	1,535	11,802	22.7	162	4,542	65	2,784	178	2,819	1,130	1,657
	1988 IV	391	3,042	4.3	44	1,103	24	797	59	618	264	524
	1989 I	351	2,339	▲ 23.1	27	884	20	711	33	445	271	300
	II	401	3,230	38.1	34	966	21	819	58	728	288	716
	III	352	3,722	15.2	56	2,125	22	899	39	338	235	360
	建造中船舶	1984	1,575	15,729	5.8	111	2,398	326	8,266	216	2,403	922
1985		1,357	14,729	▲ 6.4	108	3,070	208	6,844	200	2,428	841	2,388
1986		1,292	11,051	▲ 25.0	99	2,630	125	4,333	157	2,220	911	1,724
1987		1,210	9,694	▲ 12.3	123	3,493	62	2,204	147	2,469	878	1,528
1988		1,288	11,622	19.9	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409
1988 IV		1,288	11,622	1.1	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409
1989 I		1,302	11,098	▲ 4.5	125	4,300	79	2,633	155	1,659	943	2,507
II		1,307	12,300	10.8	135	4,944	84	3,080	174	1,796	914	2,480
III		1,283	12,533	1.9	148	5,114	87	3,435	184	1,641	864	2,343
未着工船舶		1984	892	14,959	▲ 15.7	101	3,223	234	8,126	180	2,596	377
	1985	853	11,133	▲ 25.6	92	2,529	159	5,466	145	1,982	457	1,156
	1986	876	10,313	▲ 7.4	89	3,968	69	2,814	135	2,104	583	1,427
	1987	827	12,848	24.6	120	6,236	58	2,229	174	2,345	475	2,038
	1988	940	12,931	0.6	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526	1,678
	1988 IV	940	12,931	▲ 2.9	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526	1,678
	1989 I	1,005	14,034	8.5	127	5,147	90	4,250	233	2,956	555	1,680
	II	1,048	15,036	7.1	146	5,417	104	4,804	243	3,055	555	1,760
	III	1,147	17,080	13.6	150	6,075	113	4,987	312	3,930	572	2,088

- (注) ①ロイド造船統計による100G/T以上の鋼船（進水船舶の年別は年報 その他は四半期報による）。
 ②進水船舶は年間 建造中および未着工の年別は12月末 期別は四半期末すなわち3 6 9 12月末。
 ③バルクキャリアには兼用船を含む。一般貨物船は2,000G/T以上の船舶。
 ④四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

5・わが国造船所の工事状況

年度	進水量				工事中船舶				未着工船舶				手持ち工事量			
	計		うち国内船		計		うち国内船		計		うち国内船		計		うち国内船	
	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
54	111	2,621	28	847	96	2,248	13	289	97	1,986	4	117	193	4,234	17	406
55	196	6,080	50	2,153	76	2,674	20	905	119	3,819	3	160	195	6,493	23	1,064
56	230	7,548	64	2,475	132	4,578	33	1,323	190	6,102	11	473	322	10,680	44	1,796
57	236	6,944	54	2,270	130	4,775	37	2,082	210	5,573	10	331	340	10,348	47	2,413
58	254	6,134	54	1,408	141	4,134	27	1,317	136	3,606	12	321	277	7,740	39	1,638
59	278	7,305	57	2,026	178	5,079	38	1,679	322	7,555	26	554	500	12,635	64	2,233
60	216	7,558	54	2,618	166	5,307	32	1,679	169	5,231	12	493	355	10,268	44	2,171
61	145	5,869	52	2,820	150	5,836	42	2,487	94	2,836	10	330	244	8,671	52	2,817
62	96	4,047	30	1,700	112	4,930	31	2,171	40	1,705	5	405	152	6,635	36	2,577
63	130	4,186	23	773	58	2,488	14	768	41	2,138	2	111	99	4,625	16	879

- (注) ①運輸省海上技術安全局発表の主要工場における500G/T以上の船舶。昭和48年度からは2,500G/T以上。
 ②進水量は年度間の実績。
 ③工事中・未着工船舶は年度末の状況で 建造許可船舶を対象とする。
 ④手持ち工事量は工事中・未着工船舶の合計。

＝ 海上荷動き量 ＝

6・世界の主要品目別海上荷動き量

品目	昭和57		58		59		60		61		62		63	
	100万トン	対前年伸び率	100万トン	対前年伸び率	100万トン	対前年伸び率	100万トン	対前年伸び率	100万トン	対前年伸び率	100万トン	対前年伸び率	100万トン	対前年伸び率
石油	原油	993 ▲15.1	930 ▲6.3	930	0.0	871 ▲6.3	958 10.0	970	1.3	1,050	8.2	1,050	8.2	
	石油製品	285 6.7	282 ▲1.1	297	5.3	288 ▲3.0	305 5.9	309	1.3	315	1.9	315	1.9	
計	1,278 ▲11.1	1,212 ▲5.2	1,227	1.2	1,159 ▲5.5	1,263 9.0	1,279	1.3	1,365	6.7				
乾貨物	鉄鉱石	273 ▲9.9	257 ▲5.9	306	19.1	321 4.9	311 ▲3.1	319	2.6	345	8.2			
	石炭	208 ▲1.0	197 ▲5.3	232	17.8	272 17.2	276 1.5	283	2.5	298	5.3			
	穀物	200 ▲2.9	199 ▲0.5	207	4.0	181 ▲12.6	165 ▲8.8	186	12.7	188	1.1			
	その他	1,240 ▲5.0	1,225 ▲1.2	1,320	7.8	1,360 3.0	1,370 0.7	1,390	1.5	1,470	5.8			
計	1,921 ▲5.1	1,878 ▲2.2	2,065	10.0	2,134 3.3	2,122 ▲0.6	2,178	2.6	2,301	5.6				
合計	3,199 ▲7.6	3,090 ▲3.4	3,292	6.5	3,293 0.0	3,385 2.8	3,457	2.1	3,666	6.0				

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1988」による。②63年の値は推計値である。

7・わが国の主要品目別海上荷動き量

品目	昭和60年			61年			62年			63年		
	100万トン	対前年伸び率	世界に占める%	100万トン	対前年伸び率	世界に占める%	100万トン	対前年伸び率	世界に占める%	100万トン	対前年伸び率	世界に占める%
石油	原油	170.2 ▲8.1	19.5	164.0 ▲3.6	17.1	160.5 ▲2.1	16.7	166.9	4.0	15.9		
	石油製品	27.0 4.2	9.4	32.6 20.6	10.7	41.8 28.2	13.8	45.8 9.6	14.5			
計	197.2 ▲6.6	17.0	196.6 ▲0.3	15.6	202.3 2.9	16.0	212.7 5.1	15.6				
乾貨物	鉄鉱石	124.5 ▲0.6	38.8	115.2 ▲7.5	37.0	112.0 ▲2.8	36.2	123.4 10.2	35.8			
	石炭	93.0 5.9	34.2	91.3 ▲1.8	33.1	92.6 1.4	34.0	104.2 12.5	35.9			
	穀物	31.6 0.3	17.5	31.9 1.0	19.3	32.6 2.2	17.9	32.7 0.3	17.4			
	その他	226.2 ▲0.5	16.6	224.8 ▲0.6	16.4	235.7 4.8	17.0	258.3 9.6	17.6			
計	475.3 0.7	22.3	463.2 ▲2.5	22.8	472.9 2.1	21.7	518.6 9.7	22.5				
合計	672.5 ▲1.6	20.4	659.8 ▲1.9	19.5	675.1 2.3	19.5	731.4 8.3	20.0				

(注) ①運輸省・国際運輸観光局調べによる。②各品目とも輸出入の合計である。③LPG LNGはその他に含まれる。

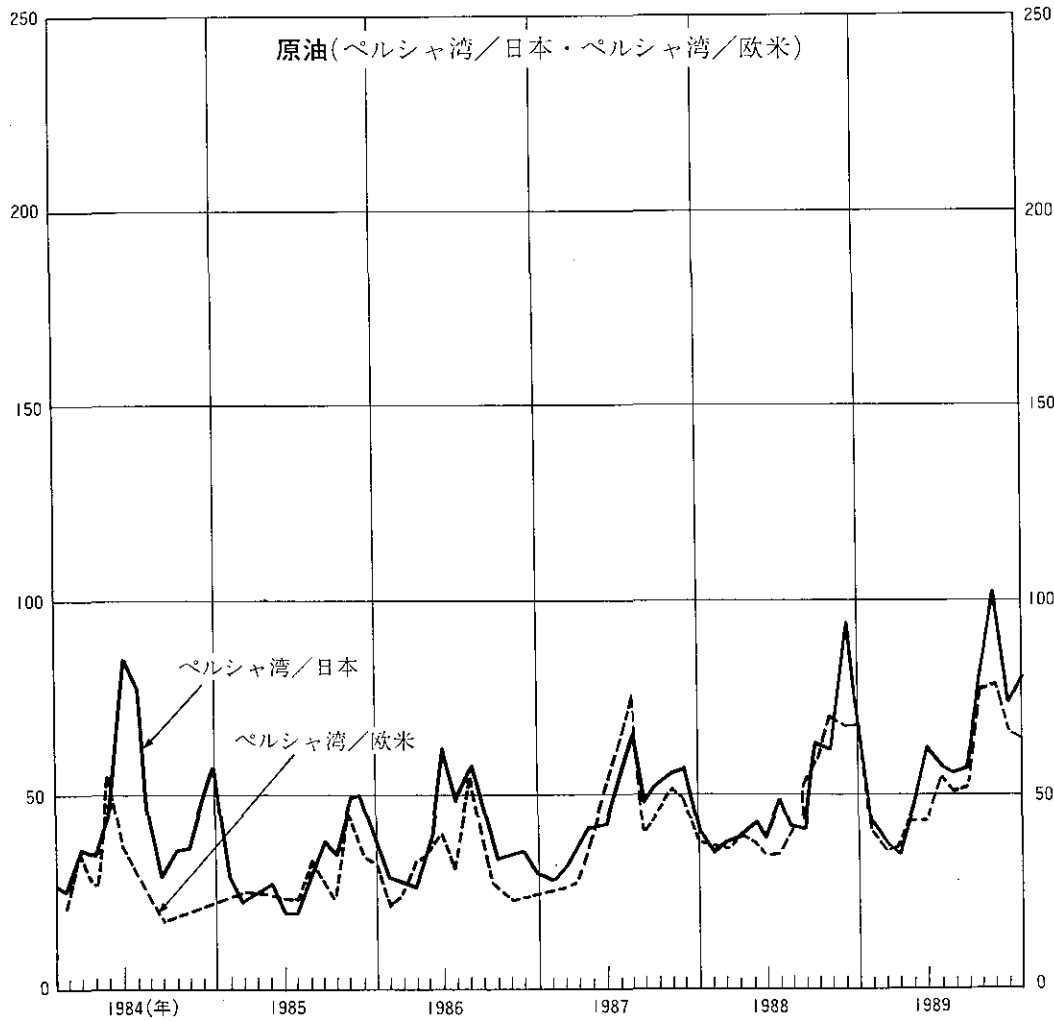
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	シングル航海	連続航海	合計	品目別内訳							Trip	Period
				穀物	石炭	鉄石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
1985	147,667	11,605	159,272	58,993	37,441	47,905	1,006	2,787	6,062	496	70,971	7,835
1986	154,356	14,521	168,877	60,916	42,666	42,100	1,659	2,682	3,622	711	82,447	9,749
1987	148,954	10,515	159,469	60,398	34,011	43,844	1,091	4,463	5,040	107	99,710	23,321
1988	133,652	4,559	138,211	53,027	26,794	43,909	529	3,694	5,369	330	93,307	25,258
1989	116,335	3,373	119,708	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161
1989 3	8,919	240	9,159	3,715	1,797	2,343	102	247	715	0	10,178	3,226
4	9,356	0	9,356	4,232	1,468	3,056	45	132	423	0	9,481	2,444
5	10,307	0	10,307	3,062	2,281	3,730	154	276	799	5	9,586	1,928
6	9,571	628	10,199	3,671	1,235	3,556	111	332	666	0	5,058	1,458
7	10,859	0	10,859	4,069	1,420	4,025	130	155	1,060	0	5,805	1,310
8	12,222	390	12,612	4,654	1,998	4,131	169	388	882	0	7,145	2,297
9	9,073	104	9,177	3,564	1,772	2,490	17	279	921	30	6,332	1,158
10	11,387	286	11,673	4,457	2,178	3,832	44	457	375	44	11,883	2,353
11	7,391	240	7,631	2,831	2,025	1,988	92	300	155	0	8,597	2,273
12	6,898	593	7,491	2,355	1,382	2,572	127	200	207	55	6,663	638

(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。

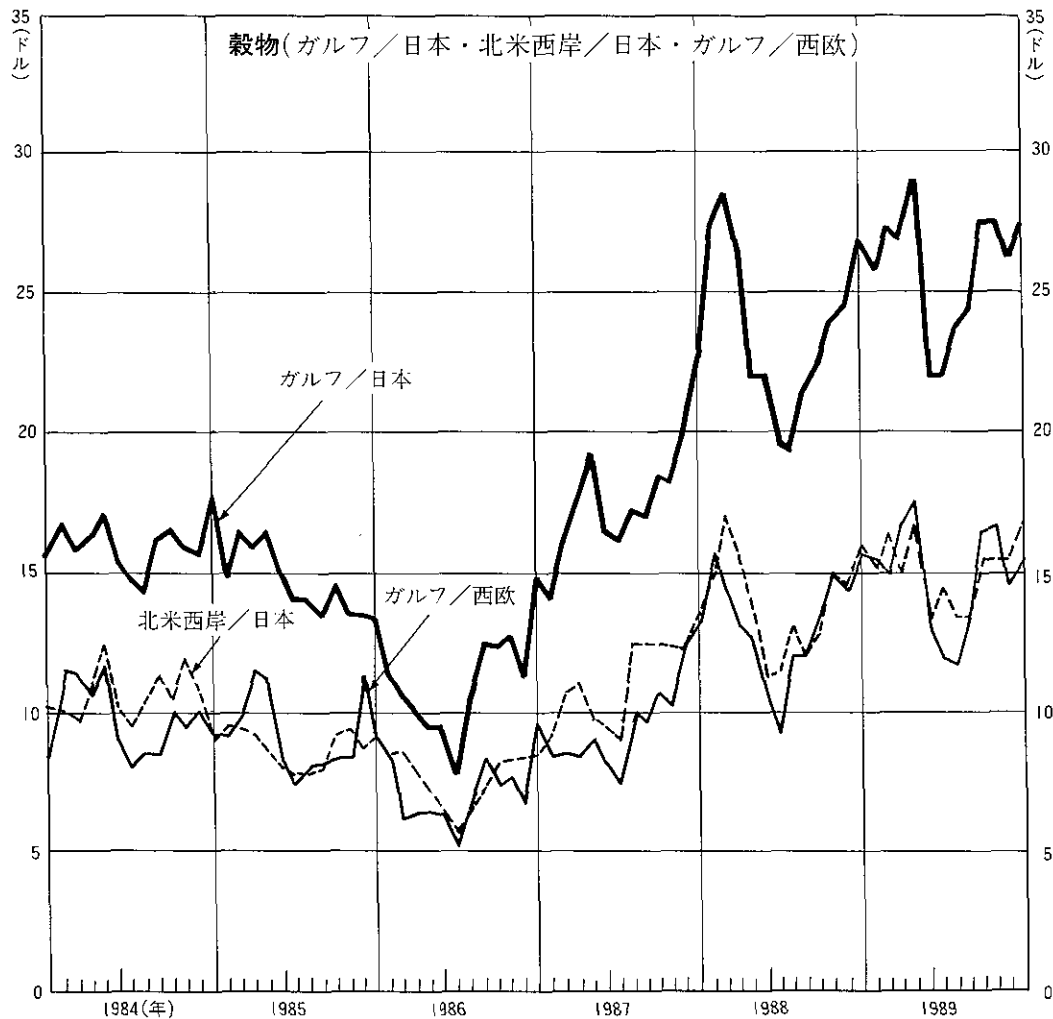
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・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					
	1988		1989		1990		1988		1989		1990	
	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	40.00	31.00	71.00	42.50	80.00	46.50	39.00	38.50	67.75	35.00	65.00	47.25
2	35.00	32.50	43.00	34.00			33.00	28.50	41.00	34.00		
3	37.50	32.00	37.50	33.50			37.00	27.00	36.50	27.00		
4	39.50	34.50	36.00	35.00			40.00	30.00	38.00	35.00		
5	43.00	35.00	47.50	42.50			38.50	32.50	47.00	37.50		
6	39.50	34.75	62.50	45.00			35.00	27.50	47.50	42.50		
7	50.00	40.00	57.50	49.50			49.00	28.00	55.00	42.00		
8	43.00	38.00	56.00	40.00			42.50	35.00	51.00	38.00		
9	41.50	39.50	57.50	47.50			52.00	34.00	52.50	46.00		
10	63.00	46.25	77.50	55.25			59.00	42.50	75.00	48.00		
11	62.50	52.50	102.50	66.00			70.00	41.50	79.00	57.50		
12	90.00	61.00	75.00	58.00			67.50	55.00	66.00	49.50		

(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新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。

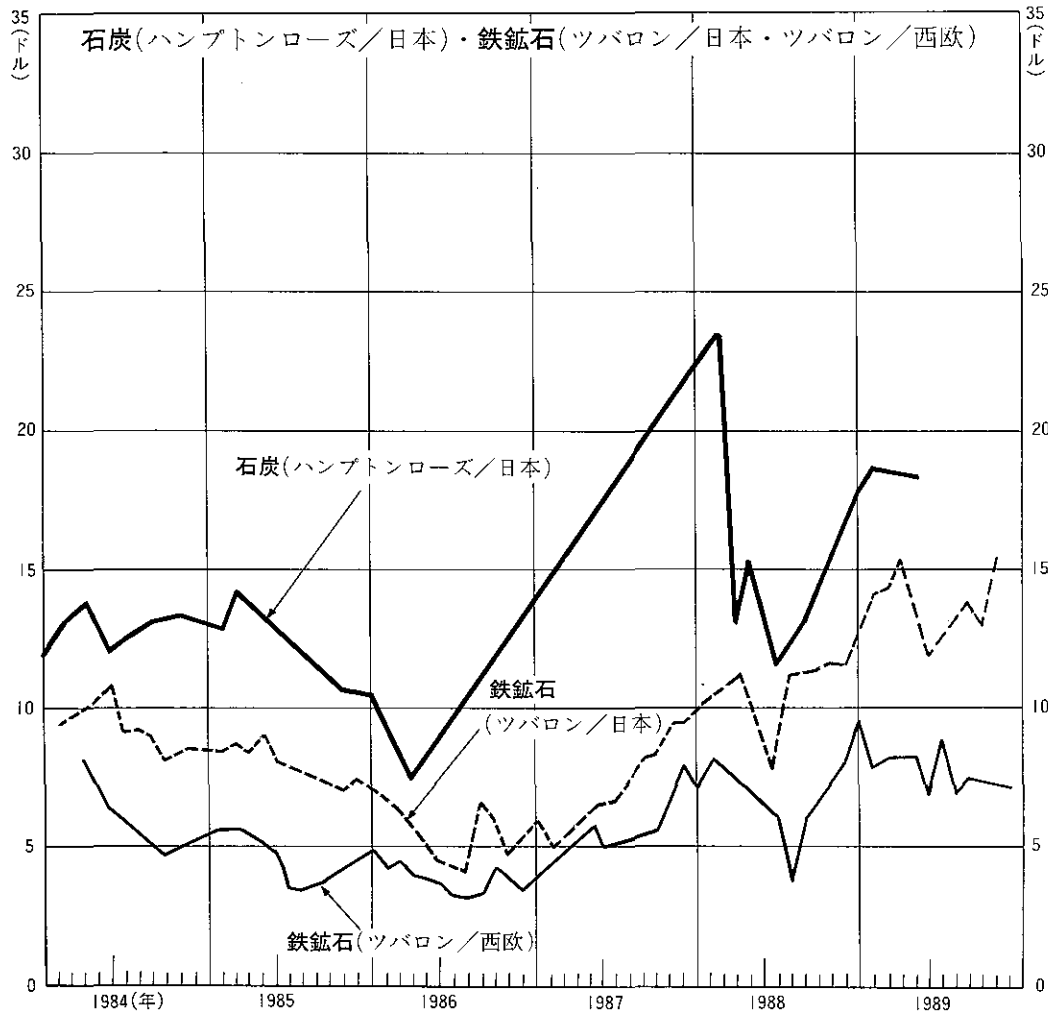


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（単位：ドル）

月次	ガルフ／日本				北米西岸／日本				ガルフ／西欧			
	1989		1990		1989		1990		1989		1990	
	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	27.00	25.25	27.50	26.00	16.25	14.25	17.00		15.72	14.17	15.50	14.00
2	25.85	22.65			15.25				15.50	12.45		
3	27.40	24.35			16.50				15.00	14.15		
4	27.00	26.50			15.00	14.50			16.75	15.50		
5	29.00	25.25			16.75	15.10			17.50			
6	22.00	20.00			13.50	13.00			13.00			
7	22.00	20.00			14.35	13.60			12.00	11.25		
8	23.75	22.25			13.50	13.00			11.75	10.71		
9	24.50	22.50			13.50	12.00			13.50	12.00		
10	27.50	24.00			15.50	13.00			16.50	12.00		
11	27.50	26.90			15.50	15.25			16.75	15.00		
12	26.50	25.75			15.50				14.60	13.00		

（注）①日本郵船調査部資料による。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。

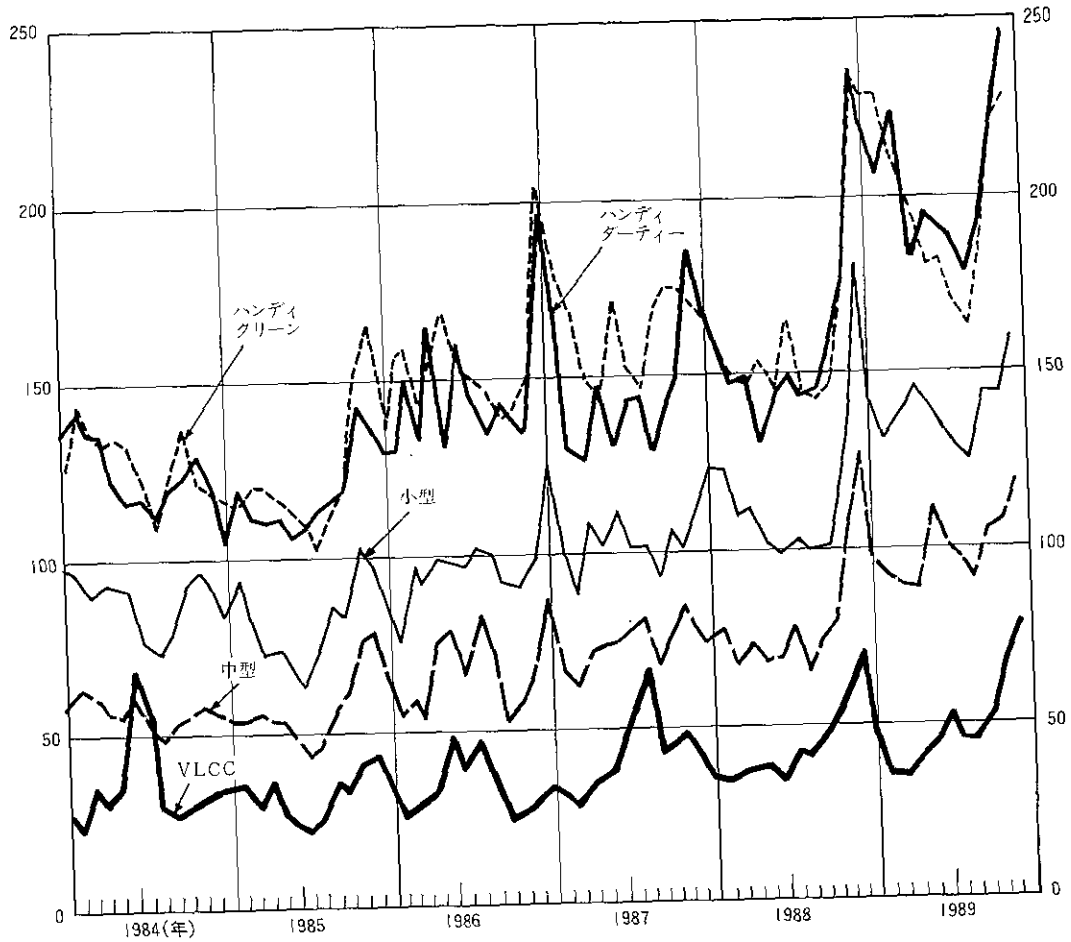


11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

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)			
	1989		1990		1989		1990		1989		1990	
	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	18.00	16.00	—	—	—	—	—	—	9.475	7.65	—	—
2	18.85	18.50	—	—	14.25	13.20	—	—	8.025	—	—	—
3	—	—	—	—	14.50	—	—	—	8.25	7.80	—	—
4	—	—	—	—	15.50	—	—	—	—	—	—	—
5	18.50	—	—	—	—	—	—	—	8.35	—	—	—
6	—	—	—	—	12.15	—	—	—	7.00	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	9.00	6.10	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	7.00	—	—	—
9	—	—	—	—	13.85	—	—	—	7.50	—	—	—
10	—	—	—	—	13.10	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	15.50	14.50	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	7.20	—	—	—

(注) ①日本郵船調査部資料による。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。

二 運 賃 指 数 =

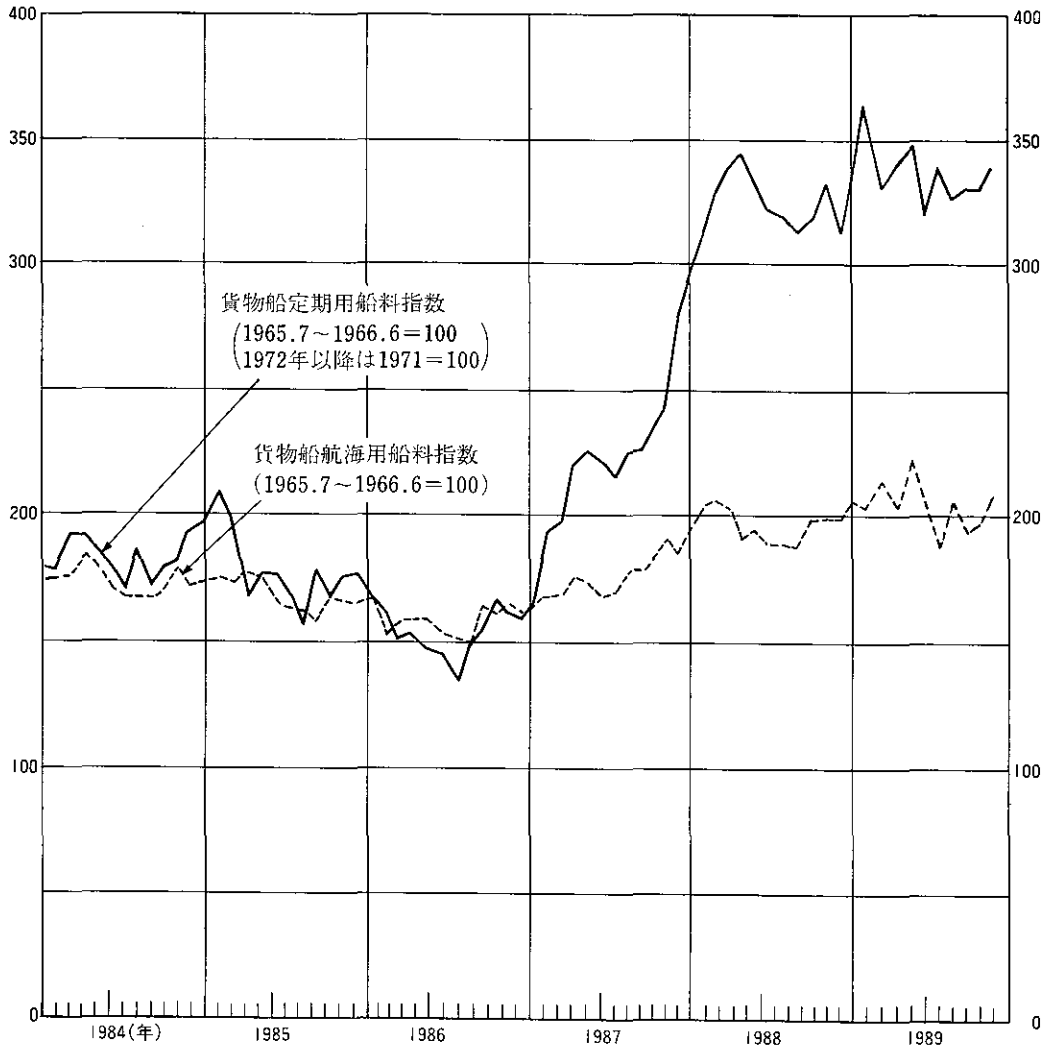


12・タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1987					1988					1989				
	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	32.8	87.2	126.5	196.6	203.7	34.2	75.8	123.4	168.6	167.0	48.4	97.5	143.2	221.3	228.6
2	30.0	65.8	105.8	160.9	175.1	33.1	78.1	123.7	—	155.3	36.1	92.6	131.9	206.5	229.0
3	27.2	61.3	88.7	128.4	167.2	34.3	68.3	109.3	146.8	148.5	35.4	89.4	139.2	223.8	212.6
4	32.3	70.9	109.9	125.6	149.6	37.4	72.4	111.2	148.7	147.8	40.0	88.2	146.3	181.2	196.7
5	37.1	73.9	103.6	147.8	147.9	38.2	68.3	100.7	129.6	151.5	45.0	110.3	137.1	195.1	178.9
6	39.1	73.8	111.5	128.0	172.1	33.9	69.5	98.3	143.3	143.0	52.1	100.9	133.7	190.7	181.1
7	54.4	78.8	102.0	141.7	151.9	40.9	77.5	101.4	148.0	162.5	47.0	97.4	129.0	188.4	170.2
8	68.7	80.3	108.8	143.9	147.2	40.6	65.7	99.3	142.3	142.7	45.4	90.8	124.2	177.4	162.3
9	41.3	69.2	93.2	127.0	169.0	46.6	73.1	100.8	144.1	141.0	51.8	103.2	144.2	193.3	185.6
10	46.8	76.6	105.1	139.6	178.7	52.7	78.4	104.6	155.3	145.9	67.6	107.3	143.4	224.8	221.0
11	48.0	83.1	101.0	149.7	175.6	62.1	106.2	134.4	175.8	176.8	76.6	119.0	158.9	247.7	228.4
12	42.0	78.1	109.1	184.0	170.1	71.3	128.0	181.1	236.1	233.9					
平均	41.6	74.9	105.4	147.8	167.3	43.8	80.1	115.7	158.1	159.7					

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・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。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

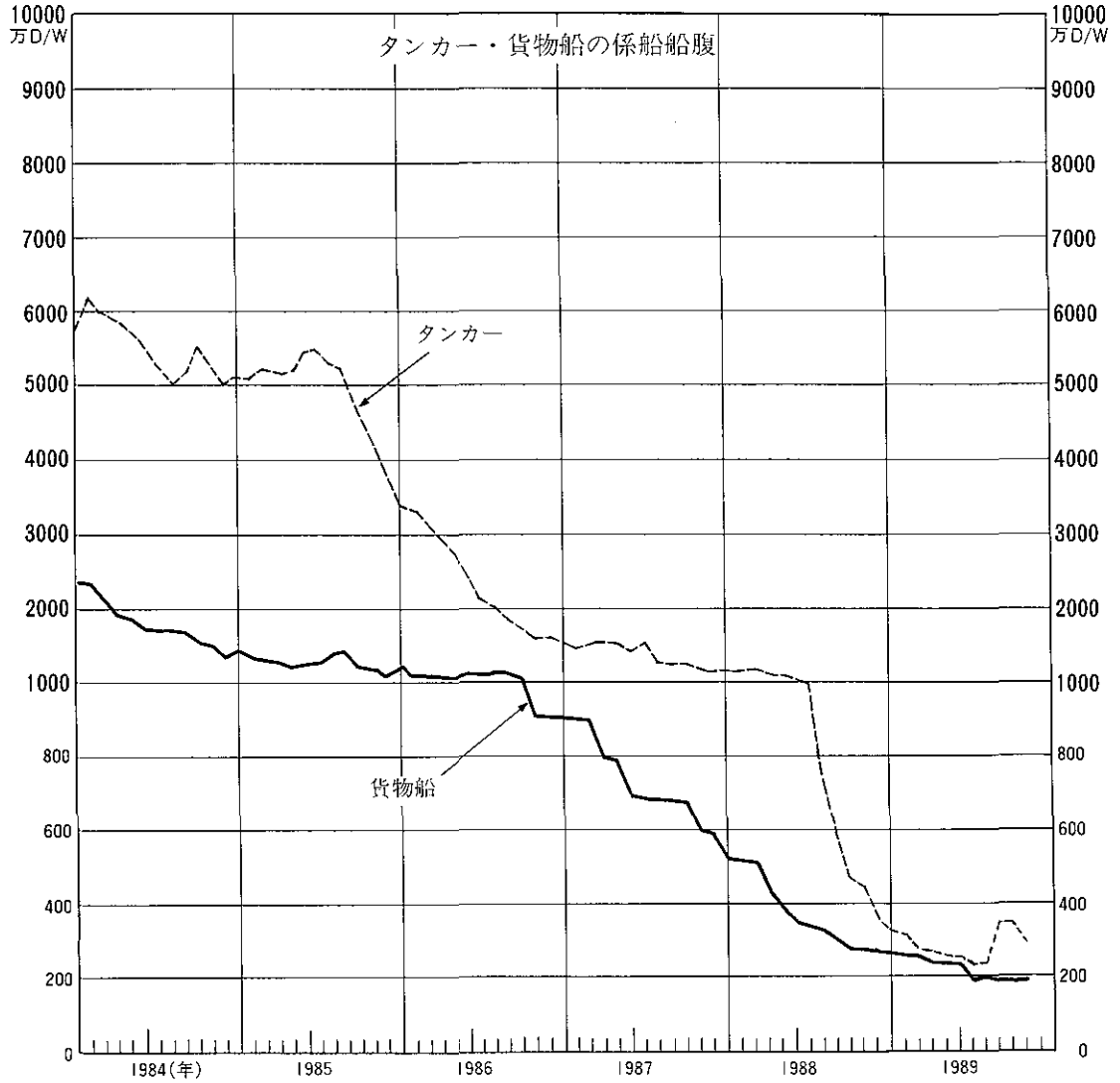


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1984	1985	1986	1987	1988	1989
1	173.3	170.4	166.1	164.3	193.4	204.9	176.6	209.7	166.2	162.5	292.8	334.0
2	172.7	172.2	152.0	166.3	203.5	202.4	175.6	194.7	159.4	191.4	312.0	363.7
3	173.2	171.4	156.7	167.2	207.1	212.1	190.7	197.4	146.2	195.4	328.0	329.8
4	181.8	177.3	158.2	174.9	203.0	202.7	190.7	165.6	151.4	219.8	338.6	336.9
5	177.7	171.8	158.4	172.1	189.3	221.5	185.4	175.3	145.2	224.6	344.3	346.2
6	168.3	165.6	153.3	166.4	193.6	201.8	175.9	175.1	144.3	219.7	333.8	318.7
7	165.8	160.9	150.8	169.2	184.1	189.3	167.6	166.4	134.4	213.7	320.6	336.8
8	167.5	160.9	148.1	177.4	186.6	204.1	186.5	157.2	148.5	223.6	318.2	324.3
9	166.9	158.2	163.4	177.7	185.1	193.0	169.5	177.8	152.8	223.0	314.0	327.5
10	170.8	166.1	160.7	182.1	196.3	197.8	175.7	166.2	166.4	232.4	317.2	327.6
11	177.8	165.0	164.3	189.2	199.0	208.4	180.3	174.2	159.3	242.9	333.0	338.0
12	174.9	163.6	160.8	184.2	197.8		191.6	176.6	156.9	277.0	312.0	
平均	172.6	167.0	157.7	174.3	194.9		180.5	178.0	152.2	218.8	322.0	

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併)②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

＝ 係 船 船 腹 ＝

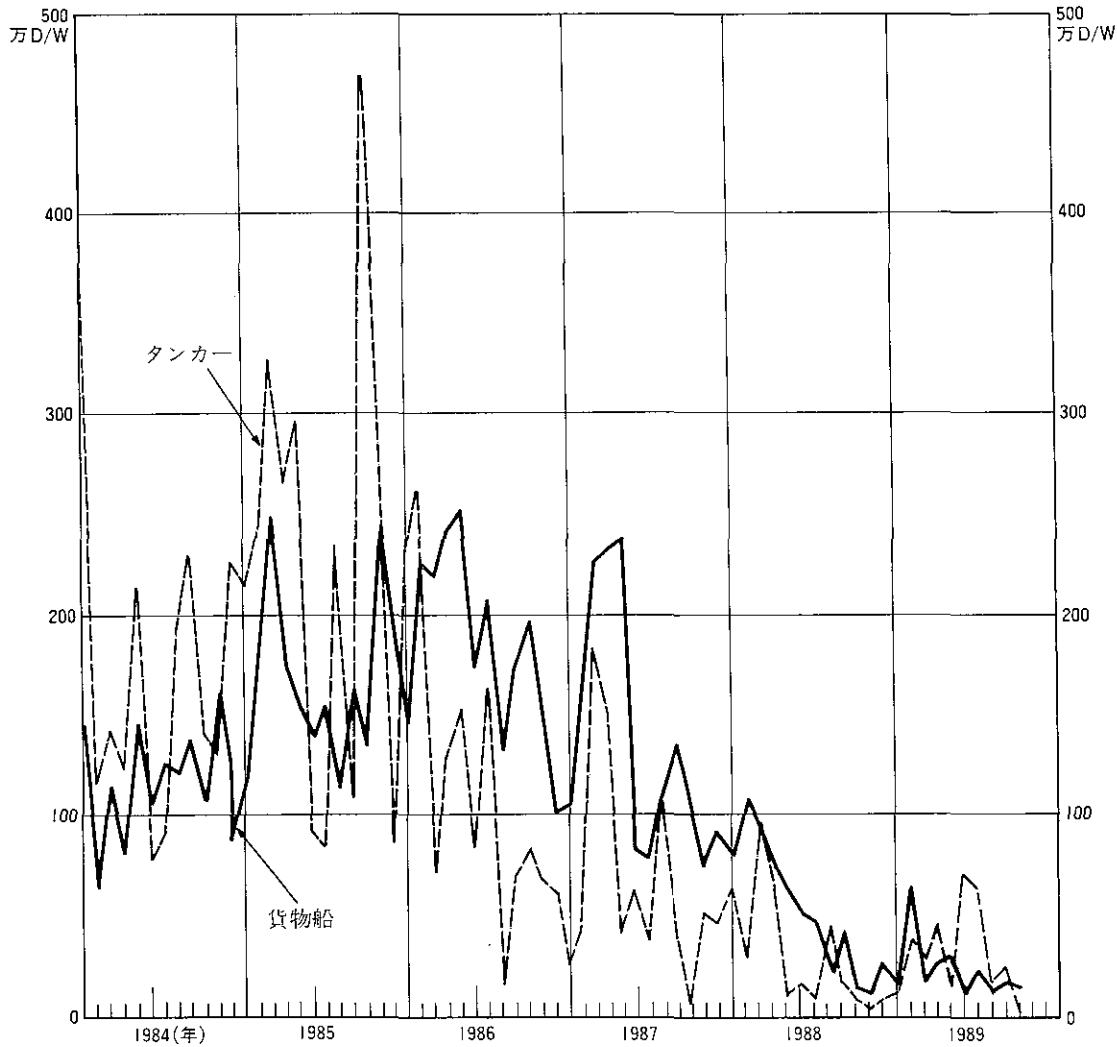


14・係船舶腹量の推移

月次	1987						1988						1989					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	761	6,003	8,893	152	7,787	14,880	493	3,766	5,112	118	8,705	10,769	334	1,937	2,642	76	2,001	3,229
2	752	5,842	8,584	148	7,327	13,954	492	3,540	4,709	121	5,780	10,902	340	1,873	2,528	79	1,945	3,110
3	732	5,728	8,238	158	7,496	14,392	468	3,224	4,406	118	5,884	11,167	317	1,742	2,425	73	1,695	2,673
4	686	5,329	7,732	158	7,766	14,796	434	2,930	4,071	109	5,593	10,580	288	1,631	2,298	69	1,682	2,640
5	663	5,060	7,370	152	7,546	14,388	403	2,507	3,591	108	5,531	10,515	269	1,592	2,290	65	1,628	2,531
6	643	4,817	7,015	149	7,123	13,596	385	2,366	3,336	105	4,984	9,367	256	1,516	2,237	66	1,595	2,453
7	621	4,684	6,823	151	7,392	14,100	363	2,234	3,159	106	4,668	8,660	248	1,324	1,963	65	1,464	2,193
8	605	4,530	6,553	135	6,228	11,719	356	2,185	3,062	101	4,147	7,462	246	1,355	1,992	59	1,493	2,225
9	575	4,433	6,477	132	6,164	11,582	350	2,048	2,909	95	3,346	5,738	240	1,248	1,835	63	2,030	3,378
10	564	4,454	6,337	131	6,156	11,607	349	2,081	2,889	92	2,673	4,462	240	1,271	1,777	61	1,927	3,383
11	553	1,255	5,917	130	6,041	11,262	360	2,127	2,891	87	2,571	4,395	248	1,368	1,836	60	1,655	2,894
12	525	4,123	5,707	124	5,599	10,538	345	2,003	2,700	79	2,158	3,544						

(注) ①英国海運総評議会 (1975年3月1日英国海運会議所と英国海運連盟が合併設立) 資料による。②毎月月末。③沿岸航路と漁船を含む。

＝ スクラップ船腹 ＝



15・スクラップ船腹量の推移

月次	1987						1988						1989					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	58	613	1,047	17	151	248	72	550	801	17	330	626	40	223	172	9	253	145
2	91	964	1,603	16	246	409	86	695	1,054	12	135	261	100	437	660	17	216	402
3	119	1,347	2,269	31	929	1,815	81	627	928	11	460	959	20	134	174	9	174	303
4	88	869	1,347	18	759	1,520	90	470	726	16	321	639	18	189	276	3	229	461
5	89	922	1,401	11	207	401	59	434	616	6	70	115	79	226	299	16	85	150
6	57	540	825	11	306	613	56	334	503	10	86	156	11	85	126	5	326	738
7	75	507	814	11	195	370	45	299	438	8	55	91	21	125	227	8	310	636
8	76	721	1,131	11	554	1,079	48	151	213	20	233	456	28	90	136	10	40	60
9	102	851	1,362	14	203	370	43	265	442	7	90	157	20	135	174	2	119	256
10	46	660	1,103	4	27	41	31	101	129	14	54	83	20	96	149	3	10	15
11	69	521	771	13	295	522	30	84	120	3	3	5						
12	61	531	896	6	29	47	42	169	245	5	49	73						
計	931	9,035	14,570	163	3,901	7,435	683	4,179	6,215	129	1,886	3,621						

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

＝ 日本海運の輸送状況 ＝

16・わが国貿易の主要貨物別輸送状況

(単位：千K/T %)

区 分	昭58年	59	60	61	62	63	63			平・元	
							4～6	7～9	10～12		
輸 出	貿易量	83,173	83,965	81,803	75,746	71,191	70,711	17,704	17,588	18,408	16,933
	日本船輸送量	17,300	16,431	14,973	11,948	9,856	7,407	1,839	1,905	1,765	1,509
	外国用船輸送量	25,325	28,397	25,477	25,096	24,677	27,006	7,134	6,606	6,989	6,282
	日本船積取比率	20.8	19.6	18.3	15.8	13.8	10.5	10.4	10.8	9.6	8.9
輸 入	貿易量	547,358	599,113	592,999	590,606	617,144	660,656	164,281	160,802	168,369	173,939
	日本船輸送量	238,587	247,657	242,944	250,679	232,347	59,977	59,578	57,120	59,977	58,209
	外国用船輸送量	142,289	152,161	157,687	152,671	162,113	55,433	51,943	50,864	55,433	58,652
	日本船積取比率	43.6	41.3	41.0	42.4	37.6	35.6	36.3	35.5	35.6	33.5
貨物船積	貿易量	314,750	350,303	356,351	354,092	374,149	404,371	101,962	100,007	102,624	101,463
	日本船輸送量	134,191	138,228	140,928	142,221	129,144	122,407	30,920	30,817	30,884	29,020
	外国用船輸送量	75,761	90,552	97,367	93,455	106,326	142,284	36,099	35,690	37,383	36,789
	日本船積取比率	42.6	39.5	39.5	40.2	34.5	30.3	30.3	30.8	30.1	28.6
う 鉄 ち	貿易量	109,181	125,349	124,513	115,231	112,035	123,377	30,550	30,122	31,427	32,174
	日本船輸送量	57,923	63,622	62,502	64,632	58,679	57,136	14,760	14,150	14,848	14,400
	外国用船輸送量	19,051	24,311	23,446	18,414	19,768	31,981	8,047	8,044	8,192	8,710
	日本船積取比率	53.1	50.8	50.2	56.1	52.4	46.3	48.3	47.0	47.2	44.8
う 石 ち	貿易量	74,666	87,818	92,990	91,346	92,554	104,181	25,841	25,276	27,076	26,072
	日本船輸送量	45,408	45,248	50,067	52,922	49,313	46,487	11,707	11,625	11,810	10,223
	外国用船輸送量	16,636	24,295	26,283	22,958	26,558	42,664	10,591	10,010	11,840	10,786
	日本船積取比率	60.8	51.5	53.8	57.9	53.3	44.6	45.3	46.0	43.6	39.2
う 木 ち	貿易量	31,822	31,102	31,750	32,360	36,951	42,040	11,220	10,710	10,484	10,289
	日本船輸送量	10,831	10,298	10,372	8,988	8,040	6,893	1,705	1,771	1,507	1,513
	外国用船輸送量	14,893	13,385	14,402	15,842	20,409	21,017	5,669	5,474	5,664	5,809
	日本船積取比率	34.0	33.1	32.7	27.8	21.8	16.4	15.2	16.5	14.4	14.7
油 送 船 積	貿易量	232,608	248,810	236,647	236,514	242,995	256,285	62,319	60,795	65,745	72,476
	日本船輸送量	104,396	109,429	102,015	108,457	103,203	111,723	28,658	26,302	29,093	29,189
	外国用船輸送量	66,529	61,609	60,320	59,216	55,787	64,844	15,844	15,174	18,050	21,863
	日本船積取比率	44.9	44.0	43.1	45.9	42.5	43.6	46.0	43.3	44.3	40.3
う 原 ち	貿易量	179,825	185,208	170,217	164,044	160,460	166,936	40,322	38,666	43,504	47,935
	日本船輸送量	93,634	92,640	86,220	93,685	86,830	94,370	24,365	21,869	24,926	24,871
	外国用船輸送量	59,087	54,023	52,803	51,944	47,884	52,998	13,040	12,490	15,069	18,463
	日本船積取比率	52.1	50.0	39.5	57.1	54.1	56.5	60.4	56.6	57.3	51.9

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③石油製品にはLPG LNGを含む。

17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(単位：百万円)

区 分	昭58年	59	60	61	62	63	63			平・元	
							4～6	7～9	10～12		
輸 出	定期船	206,752	225,660	195,500	103,633	69,299	51,456	12,996	12,153	12,613	11,242
	不定期船	250,331	246,775	219,224	158,080	126,594	89,277	20,671	23,938	20,664	19,522
	油 送 船	6,334	5,519	6,848	4,002	3,374	2,599	718	552	597	692
	計	463,417	477,954	421,573	265,714	199,267	143,332	34,385	36,643	33,874	31,456
輸 入	定期船	109,593	102,215	90,852	58,720	50,942	50,299	13,023	13,390	12,007	11,435
	不定期船	352,752	337,179	342,784	258,497	219,301	198,690	51,194	51,826	49,049	48,906
	油 送 船	234,315	250,713	235,966	201,577	177,088	171,758	43,203	41,829	43,901	43,859
	計	696,660	690,107	669,603	518,794	447,331	420,748	107,421	107,045	104,957	104,201
三 国 間	定期船	45,712	49,115	46,683	43,601	61,480	53,139	12,877	14,050	13,214	10,198
	不定期船	73,137	65,845	74,441	53,040	43,982	31,879	9,050	7,603	7,900	7,431
	油 送 船	33,631	38,302	37,482	29,842	19,413	13,035	3,233	3,065	3,384	2,131
	計	152,480	153,262	158,607	126,485	124,875	98,053	25,160	24,718	24,498	19,760
合 計	定期船	362,057	379,990	333,036	205,954	181,721	154,894	38,896	39,593	37,834	32,875
	不定期船	676,220	649,799	636,450	469,617	389,878	319,848	80,916	83,368	77,613	75,859
	油 送 船	274,281	294,534	280,297	235,420	199,875	187,392	47,154	45,446	47,882	46,682
	計	1,312,558	1,321,323	1,249,783	910,993	771,473	662,132	166,965	168,406	163,329	155,416

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

= 内航海運 =

18・内航船の船腹量

年次	船種別	鋼 船				木 船				合 計				
		隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	鋼船の占める割合(%)
50	貨物送計	6,413	2,497	14.0	6,646	383	▲ 6.3	13,059	2,880	10.9	86.7			
		2,810	1,171	6.0	258	18	▲ 33.3	3,068	1,189	5.2	98.5			
		9,223	3,668	11.3	6,904	401	▲ 7.5	16,127	4,069	9.2	90.1			
55	貨物送計	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9			
		2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2			
		8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7			
60	貨物送計	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6			
		2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5			
		8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5			
61	貨物送計	6,081	2,499	0.6	1,384	80	▲ 9.1	7,465	2,579	0.2	96.9			
		2,446	1,216	▲ 0.7	67	6	0	2,513	1,222	▲ 0.7	99.5			
		8,527	3,715	0.1	1,451	86	▲ 8.5	9,978	3,801	0	97.7			
62	貨物送計	6,052	2,461	▲ 1.5	1,304	71	▲ 11.3	7,356	2,532	▲ 1.8	97.2			
		2,380	1,175	▲ 3.4	63	5	▲ 16.7	2,443	1,180	▲ 3.4	99.6			
		8,432	3,636	▲ 2.1	1,367	76	▲ 11.6	9,799	3,712	▲ 2.3	98.0			

(注) ①各年とも3月末現在。②貨物船には外航および港運併用分を含む。なお 50年3月末より台船を含む。③油送船には沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。④塩および原油の二次輸送船は含まない。⑤比率は総トン数による。

19・国内輸送機関別輸送状況

年 月	輸 送 量 (百万トン)					輸送トンキロ (百万トンキロ)				
	内航海運	鉄 道	自 動 車	国内航空	計	内航海運	鉄 道	自 動 車	国内航空	計
昭56年度	479	152	5,231	0.369	5,862	211,763	34,088	181,309	327	427,487
57年度	438	136	5,172	0.401	5,746	198,052	30,881	187,719	360	417,012
58年度	438	121	5,123	0.443	5,683	200,748	27,646	193,527	400	422,321
59年度	439	109	5,140	0.488	5,690	206,905	23,424	199,837	438	430,644
60年度	441	99	5,048	0.538	5,589	201,861	22,134	205,941	482	430,418
61年 8	34	7	393	0.049	434	15,800	1,615	16,848	43	34,306
9	34	7	422	0.048	464	15,381	1,724	18,244	44	35,393
10	37	8	431	0.052	476	16,426	1,877	18,996	48	37,347
11	37	8	422	0.050	467	16,922	1,814	18,093	45	36,874
12	39	8	430	0.072	478	17,597	1,871	18,854	65	38,117
62年 1	36	7	392	0.042	435	16,089	1,542	17,167	38	34,836
2	36	7	396	0.044	439	15,416	1,616	17,220	40	34,292
3	37	8	439	0.058	483	16,294	1,803	19,138	54	37,289

(注) 運輸省運輸政策局情報管理部「運輸統計季報」による。

20・内航海運の主要品目別輸送実績

品 目 別	輸 送 量				輸 送 ト ン キ ロ			
	昭 61 年 度		昭 62 年 度		昭 61 年 度		昭 62 年 度	
	千 ト ン	構 成 比	千 ト ン	構 成 比	百 万 ト ン キ ロ	構 成 比	百 万 ト ン キ ロ	構 成 比
石 油 製 品	124,727	30.6	124,563	29.0	47,976	25.3	46,948	24.3
鉄 石	48,770	12.0	52,430	12.2	26,774	14.1	28,102	14.6
炭	14,399	3.5	13,836	3.2	7,815	4.1	7,559	3.9
砂 利・砂・石材	32,983	8.1	40,823	9.5	5,425	2.9	6,308	3.3
セメント	37,915	9.3	39,783	9.2	18,305	9.7	20,396	10.6
石 灰	20,536	5.0	21,141	4.9	6,689	3.5	6,941	3.6
その他	127,855	31.5	137,757	32.0	76,413	40.4	76,647	39.7
合 計	407,185	100.0	430,333	100.0	189,397	100.0	192,901	100.0

(注) 運輸省運輸政策局情報管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

編集後記

戦略的経営とか経営戦略とか「戦略」という言葉が耳にされるようになって久しい。もともと戦略という言葉自体は軍事用語で、戦術という言葉との対で使われることが多い。戦略は戦争に勝つための方策であり、戦術は具体的な個々の戦い方である。

戦略というと、古くは孫子の兵法やマキャベリの「君主論」、クラウゼヴィツの「戦争論」、近時においてはオペレーションズ・リサーチにおけるランチェスターの法則が有名である。これらは実際の戦争に関するものであるが、企業社会における戦略とは単なる戦さの

仕方というのではなく、予測の困難な環境の急激な変化に適応していくために企業が重点的に行っていく諸施策をいうのだそうだ。

こういった企業戦略なるものが出てきた背景には、日本の経済が成熟し、われわれの生活レベルや意識が向上したことによる個人の価値観・ニーズの多様化・個性化、高度先端技術の発達、情報化社会の進展、国際化の進行、高齢化社会の到来といった社会環境の急激な変化がある。

経営戦略というと、よく引き合いに出されるのが、ボストン・コンサルティング・グループの製品ポートフォリオ管理 (PPM) やイゴール・アンソフの製品・市場成

長ベクトルであるが、最近ではこれらの分析中心の戦略論から戦略の本質を創造におく新しいプロセス型戦略論が注目されはじめている。

「作れば売れる時代」から「売れるものを作らなければならない時代」に移行し、企業生存競争はますます激化してきている。とりわけ市況性の強い、先行き予測の困難な海運業界においては、21世紀を見据えたビジョンのもとにダイナミックな経営戦略を策定する重要性が増してくるものと思われる。

三洋海運 総務部総務課
課長代理 山田啓一

船協月報 2月号 No. 355 (Vol. 31 No. 2)

発行：平成2年2月20日

創刊：昭和35年8月10日

発行所：社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 264-7181 (調査広報部)

編集・発行人：大西章敬

製作：大洋印刷産業株式会社

定価：400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)
