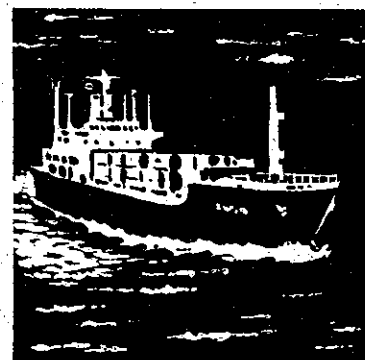
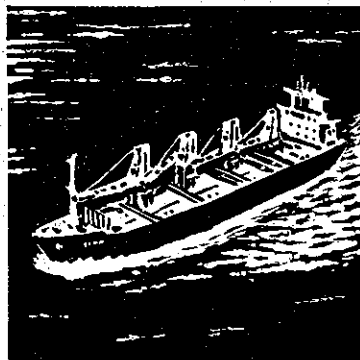
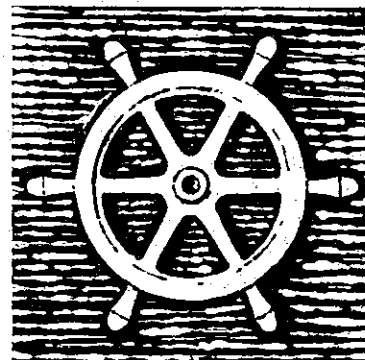
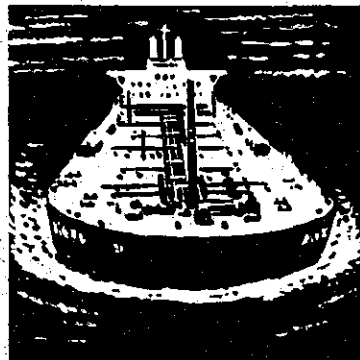
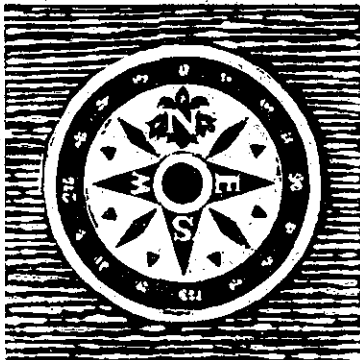


船協月報

3

1990

平成2年3月20日発行 毎月1回20日発行 No.356 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。

国際化時代における 海運産業の中期経営ビジョン	日本船主協会副会長 日本郵船取締役社長 根本 二郎	3
----------------------------	------------------------------	---

巻頭言

1. 平成2年度労働協約改定交渉 —— 労使の改定要求事項 ——		4
2. 平成2年度船舶保険料率・条件の改定要望		17

海運界の動き

田中洋之助の日本海運への提言 激変の90年代に海運界はどう脱皮するか	出席者 経済評論家 田中洋之助 日本船主協会副会長 日本郵船取締役社長 根本 二郎	21
---------------------------------------	---	----

(「週刊東洋経済」平成2年3月24日号より転載)

貨物運送取扱事業法の成立と外航海運	運輸省国際運輸・観光局 国際海運企画調査官 中本 光夫	25
-------------------	--------------------------------	----

寄稿

海が好き、船が好き	朝日新聞社論説委員 高橋 文利	30
-----------	-----------------	----

随想

1. 新たなマルシップ混乗の特例許可		34
2. 水先料金の改定問題		35
3. 米国のタンカー構造規制問題		35
4. 豪州におけるバラスト水排出規制問題		36
5. 第89回船員制度近代化委員会の審議模様		37
6. 定期船同盟事務局の機能 — 欧州同盟事務局長の日常業務 —		40

内外情報

海運日誌 (2月)	42	船協だより(理事会の模様・会議日誌・その他)	43
海運統計	45	編集後記	58

国際化時代における 海運産業の中期経営ビジョン



日本船主協会副会長 根本 二郎
日本郵船取締役社長

運輸省は、本年初頭より運輸政策審議会国際部会の審議の一環として、国際物流小委員会を設置し、次の二つのテーマの検討を指示した。すなわち、

- (1) 国際化時代における外航海運のあり方
- (2) 国際コンテナ輸送ネットワーク整備のあり方

これら諮問のテーマは、極めて適切でありかつ、時宜を得たものである。

すなわち、歴史の大きな転換点ともいえるべき1990年代を迎え、21世紀を展望しつつ、わが国および国際経済社会の発展と国民生活の質の向上を図るためには、いかなる海運政策を採るのが望ましいかを諮問したものと考えられる。このため二つの小委員会が設置され、いずれも谷川久成蹊大学法学部教授を委員長とし、今後1年余をかけて論議を進めていくこととなっているが、具体的な検討事項は、おおむね次のポイントとなる。

第1委員会

- (1) わが国商船隊の規模と構成のあり方。
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。
- (2) わが国海運企業の海外戦略、多角化、

活性化等海運企業の中長期ビジョン。

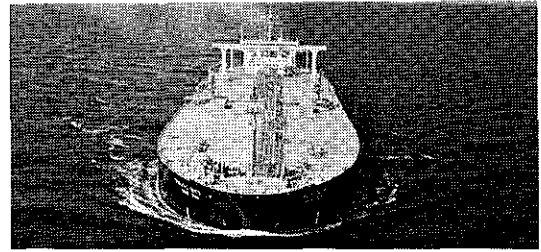
第2委員会

- (1) 90年代における国際コンテナ輸送ネットワーク像と情報化対応。
- (2) 諸外国の一貫輸送、同盟政策を含む海運政策の動向と、これに対するわが国運輸政策の対応のあり方。

わが国海運企業は、苦悩に満ちた緊急雇用対策の時期を経て、海運市況の一応の回復もあり、一息つける状況となっているが、この時期に、わが国経済の本格的な国際化の進展をにらみ、以上の諸点を中心に検討を重ね、今後のわが国海運企業のあり方について、中長期経営ビジョンを構築していくことは、極めて重要である。

審議の過程では、当然のことながら、産業構造と貿易構造の変化、エネルギー需要の増大、国民の価値観の変化等の新たな要素が考慮されるであろうが、消費者を第一とする市場メカニズムの尊重と、21世紀に向かって、「日本人」は何をなすべきかとの根源的な問いかけが、政策目標作成の根底にあってもよいのではないかと考える次第である。

海運界の動き



▲航行中のタンカー

1. 平成2年度労働協約改定交渉

—労使の改定要求事項—

平成2年度労働協約改定交渉は、平成2年2月28日外航二船主団体（外航労務協会・外航中小船主労務協会）および内航二船主団体（内航労務協会・内航一洋会）と全日本海員組合が、それぞれ下記事項を骨子とする要求書・申し入れ書（資料参照）を取り交わしスタートした。

本年度の組合側要求は、連合（全日本民間労働組合連合会）が国内産業の好況を背景に設定した今春の賃上げ目標ゾーン8～9%を上まわる内容となっており、景気に先行き不透明感のある外航部門にとって、厳しい要求となっている。

〔外航二船主団体関係〕

組合側は、

- ① 標準船員（4月1日付で標令34歳から35歳になる部員）基本給についてベア1万2820円（6.06%）定昇込みベア1万7470円（9.07%）の実施。
- ② 家族手当を20%引き上げ、配偶者（内縁関係を含む）3600円、18歳未満の子、1800円とし、さらに在学中で職業を有しない満23歳未満の子についても1800円支給。

- ③ 170条（災害補償）2項(1)の職務上の事由による死亡の場合の補償額を20%アップ、(2)の職務外の事由による死亡の場合の補償額を33%アップ。

等を内容とする要求を行い、また、新たに186条（教育）に(3)「海技大学校特修科3級海技士科第2、3課程および講習科普通部船橋（機関）当直課程に入学した者が乗船修学を実施する船舶に、1船当たり月額5万円の乗船修学対策費を支給する」を追加することを要求している。

これに対し船主側は、

- ① 第67条（労働時間）、第82条（年間休日の運用）、第83条（外航船乗組員に対する日本停泊中における休息の付与）の改定。
- ② 第119条（長期就航手当）、第120条（ペルシャ湾内の夏期手当）、第121条（機関部手当）、第189条（家族呼び寄せ費）の廃止。
- ③ 船内の衛生管理者について法定どおりの内容に改める。

等の申し入れを行っており、さらに、近代化実用船の労働条件についても、実用化が定着したことから、手当相当部分の削除等の申し入れを行っている。

1. 平成2年度労働協約改定交渉
2. 平成2年度船舶保険料率・条件の改定要望

〔内航二船主団体〕

組合側は、

① 標準船員基本給について、ペア1万4900円(7.53%)、定昇込みペア1万9360円(10.01%)の実施。

② 平成4年度に土曜日の全日を休日にする
こととし、2年度より段階的に休日の割合
を増加すること。

③ 家族手当のアップ(外航と同内容)。

④ 災害補償額のアップ(外航と同内容)。

等を内容とする要求を行い、例年どおり年間
臨時手当についても同時に要求を提出した。

これに対し船主側は、文書による組合への協
約改定申し入れを行わなかった。

【資料】

〔外航二船主団体組合側要求〕

要 求 書

労働協約第2条および近代化実用船労働協約
書3にもとづき、下記の通り改定および追加す
ることを要求します。

記

[1] 第1章 総則関係

第1条(有効期間および基準労働期間)

第1項を次の通り改定する。

この協約の有効期間は、平成2年4月1
日から平成3年3月31日までとする。

[2] 第10章 給料その他の報酬ならびに旅費
規定

第112条(最低基本給)を次の通り改定す
る。(基本給表省略)

1～3 現行通り

4. 初任額および経歴加給額は、次の通りと
する。

職 別	初任 標令	初 任 額	経 歴 加給額	経 歴 加給額 (標令50歳以上)
職 員 (事務部を除く)	18歳	155,520円	6,110円	5,500円
事務部職員	18歳	141,060円	6,110円	5,500円
部 員	15歳	127,520円	4,650円 (標令18歳以上)	4,190円

- (注) 1. 標令40歳をこえる3級海技士(航・機)以下、
2級海技士(通信)以下の免状を受有する職員
(事務部を除く)および事務員の経歴加給額
は、5,360円(標令50歳以上は4,820円)とする。
2. 部員の標令18歳までの経歴加給額は、1,000円と
する。

5. 標令加算額は、次の通りとする。

職 別	標令(歳)	額(円)
職員(事務部を除く)	28	1,120
事務部職員	28	1,650
部 員	28	420

6. 職務加算額は、それぞれの職について次の通りとする。

職務区分	職務加算額	適用区分
船・機長	47,220円	
通信長	33,700	通信長経歴11年以上の1級海技士（通信）免状受有者
	26,930	その他の者
一航・機	33,700	一航・機経歴11年以上の1級海技士（航・機）免状受有者
	26,930	その他の者
事務長	32,470	事務長経歴11年以上の者
	25,870	その他の者
職 長	20,820	

(注) 事務長の職務加算（その他の者）の適用標令については、各社の実情に応じて、会社と組合が協議して決める。

[3] 第115条（本人基本給）に関する確認書を

1～9 現行通り

次の通り改定する。

本人基本給は、職・部員とも標令35歳を最低基本給制度の標令35歳アップ率と同率で引き上げることとし、賃金体系の整備にあたっては、最低基本給制度の同一職、同一標令における引き上げ額相当額を最低保障とし、さらに必要とする調整については、会社と組合が協議の上定める。

10 航空機の利用については、乗船・転船、陸上休暇下船ならびに第150条の傷病員のうち規定の旅費を適用する者で、かつ全行程が900キロ以上で、実際に利用した場合に支給する。

[7] 第12章 安全衛生および災害補償

第170条（災害補償）第2項、3項を次の通り改定する。

[4] 第117条（家族手当）第1項を次の通り改定する。

組合員の収入で生活する次の扶養家族一人につき、それぞれ次の家族手当を支給する。

- (1) 配偶者（内縁関係を含む） 月額3,600円
- (2) 18歳未満の子および在学中で
職業を有しない満23歳未満の子
月額1,800円

[5] 第118条（船長・機関長手当）を従来方式により改定する。

[6] 第148条（国内旅行の支給基準）を次の通り改定する。

2. 前項第(1)号の死亡給付は次の通りとする。

(1) 職務上の事由による死亡の場合は、次の金額を支給する。

(イ) 船員保険法に定める遺族年金の受給対象となる遺族のある者 30,000,000円

(ロ) 前(イ)以外の者 24,000,000円

(2) 職務外の事由による死亡の場合で、船舶の雇入れ期間中、船内（岸壁などを含む）において死亡した場合または船務旅行中および社命による乗下船旅行中（陸上休暇下船旅行中を含む）死亡した場合（旅行の途中発病または傷害を受け、最

寄りの病院で死亡した場合を含む) について次の金額を支給する。

(イ) 前第(1)号(イ)に相当する者
24,000,000円

(ロ) 前第(1)号(ロ)に相当する者
19,200,000円

ただし、本人の重大な過失による場合は減額または支給しないことがある。

3. 第1項第(4)号の障害手当は、職務上の事由による場合について船員保険法の規定による障害の程度に応じ、次の金額を支給する。

船員保険法施行令
別表第一該当者

船員保険法施行令
別表第二該当者

障害の程度	補償額	障害の程度	補償額
1 級	32,000,000円	1 級	3,200,000円
2 級	29,340,000円	2 級	2,660,000円
3 級	26,660,000円	3 級	2,140,000円
4 級	24,000,000円	4 級	1,600,000円
5 級	21,340,000円	5 級	1,280,000円
6 級	18,660,000円	6 級	960,000円
7 級	16,000,000円	7 級	640,000円

[8] 第13章 船員設備および福利厚生

第186条(教育)を次の通り改定する。

1～2 現行通り

3. 会社は、海技大学校特修科3級海技士科第2、3課程および講習科普通部船橋(機関)当直課程に入学した者が、乗船修学を実施する船舶に、1船当たり月額5万円の乗船修学対策費を支給する。

なお、この対策費は、船員制度近代化委員会の指定を受けた教育訓練船に支給されている教育訓練対策費とは重複支給はしない。

[9] その他

以上により、関連条文、協定書、確認書、覚書などの整理、明確化を行う。

近代化実用船要求書

記

[1] 第1章 総 則

1. 有効期間および基準労働期間第1項を次の通り改定する。

この協約の有効期間は、平成2年4月1日から平成3年3月31日までとする。

[2] 第12章 給料その他の報酬

26. 近代化実用船乗船最低基本給制度を次の通り改定する。(別表省略)

(1)(2) 現行通り

(3) 初任額、標令加算額、経歴加給額および職務加算額は次の通りとする。

項 目	標 令	額	
船舶技士初任額	18歳	152,670円	
標 令 加 算 額	20歳	10,380	
	28歳	7,680	
	38歳	8,620	
経 歴 加 給 額	18歳以上50歳未満	5,190	
	50歳以上	3,460	
職 務 加 算 額	運航士(3号職務) 通信士資格を有する運航士	28歳未満 28歳以上	27,960 53,300
	運航士(1号または2号職務)・特定	28歳未満	12,770
		28歳以上	17,770

(注) ① 船舶技士については、定員として乗船する場合は、標令20歳未満であっても、その時点で10,380円の標令加算を行う。
② 運航士(3号職務)については、新規卒業者が定員外として乗船する場合の職務加算額は、17,580円とする。

28. 近代化実用船乗船最低基本給制度の適用
を受けない者の扱いを次の通り改定する。

(1)(2) 現行通り

(3) A実用船手当およびB実用船手当は、
次の通りとする。

(イ) A実用船手当

職務区分	手当額
船長・機関長	75,000円
通信長・一航機士	57,300円
二航機士	同一標令の運航士（3号職務）の 近代化実用船乗船最低基本給から 職員最低基本給を差し引いた額

(ロ) B実用船手当

職務区分	手当額
船長・機関長	77,150円
通信長・一航機士	57,850円

31. 通信長特別手当

従来方式で改める。

[3] 以上により関連条文を整理する。

〔外航二船主団体船主申し入れ〕

労働協約第2条の規定にもとづき、下記の通り改廃することを申し入れます。

記

I. 現行労働協約

[1] 第1条（有効期間および基準労働期間）
の第1項を次の通り改める。

「この協約の有効期間は、平成2年4月1日
から平成3年3月31日までとする」

[2] 第67条（労働時間）の第1項第(2)号イを
次の通り改める。

「イ 舷門当直・機関室当直および荷役当
直をする者 00時～24時」

[3] 第82条（年間休日の運用）の昭和57年11
月1日付「乗船期間中の月間6日の休日の
運用に関して」の確認書第1項を次の通り
改める。

「1 すべての乗組員に対し、月間3日の
休日を付与する。

(1) 現行通り

(2) 指定された日に労働に従事する者につ
いて、船長は、指定された日の前後各2
日のうち、いずれかの日に振り替えて休
日を付与する。

なお、船務の都合等やむを得ない事由
により休日を付与できない場合、下船ま
での指定された日以外の日に振り替えて
付与する。

(3)、(4)、(5) 削除

(6) 現行通り」

上記に伴い、昭和57年11月1日付第82
条（年間休日の運用）についての確認事
項第1項第(2)号を削除する。

[4] 第83条（外航船乗組員に対する日本停泊
中における休息の付与）の第3項を削除す
る。

上記に伴い、本条項に関連する昭和57年
11月1日付確認書、確認事項および昭和47
年8月7日付確認事項を廃止する。

[5] 第119条（長期就航手当）を廃止する。

[6] 第120条（バルシャ湾内の夏期手当）を廃
止する。

[7] 第121条（機関部手当）を廃止する。

- [8] 第189条（家族呼び寄せ費）を廃止する。
- [9] 第168条（衛生管理者）の第3項ならびに昭和61年2月14日付「組合員の健康維持と海上医療体制の向上に関して」の(50)確認書の第4項第(1)号(イ)および(ロ)を次の通り改める。

〔第168条（衛生管理者）〕

- 3 衛生管理者は、乗組員の中から1船につき、適任証を受有する者1名を選任する。

(50)確認書の第4項第(1)号

- (イ) 第(2)項第(6)号(イ)に定める船舶には1船につき適任証を受有する者2名とする。
また、このうち1名を主任衛生管理者とする。

- (ロ) 前(イ)以外の船舶は、1船につき適任証を受有する者1名とし、できる限り主任衛生管理者とする。〕

上記に伴い、昭和61年2月24日付第168条（衛生管理者）についての確認事項を廃止する。

- [10] その他

以上により、近代化実用船労働協約も含め関連条文を整理する。

II. 近代化実用船労働協約

- [1] 「1. 有効期間および基準労働期間」の第(1)号を次の通り改める。

「(1) この協約の有効期間は、平成2年4月1日から平成3年3月31日までとする。」

- [2] 「15. 年間休日の運用」に関連する昭和63年7月1日付「通信長特別手当が支給されている通信長の月間6日の休日の運用に

ついて」の確認事項に、次の通り追加する。
「第4項（付加休暇の付与）については、適用を除外する。」

- [3] 第12章 給料その他の報酬

実用化が定着し、就労体制も整った現在、従来より支給してきた手当相当分の一部減額を図りたい。

具体的内容については、追って提示する。

- [4] 「30. 近代化実用船乗船基本給」に関連する昭和63年7月1日付「職長職務加算の適用を受ける船舶技士（船舶司厨士を含む）の近代化実用船乗船基本給の取り扱いについて」の確認事項を改める。

具体的内容については、追って提示する。

- [5] 昭和59年6月20日付「船員制度近代化にかかわる教育訓練を円滑に推進するため、労働協約の運用などについて」の(4)確認書第3項第(7)号（教育訓練対策費について）を削除する。

〔内航二船主団体組合側要求書〕

労働協約第2条にもとづき、下記の通り改定することを要求します。

なお、外航就航船乗組員の労働条件については、これらの改定が終わった後、会社と組合で別途交渉し決定することにします。

記

- 【1】 第1章 総則

第1条（有効期間）を次の通り改定する。

この協約の有効期間は、平成2年4月1日から平成3年3月31日までとする。

【2】 第7章 労働時間

第65条（時間外労働）第1項を次の通り改定する。

船長の職務上の命令により、第62条に定める労働時間を超えて労働に従事した時間、および第75条（停泊中の休日）第1項に定める休日が付与されない場合の1日につき8時間の時間を時間外労働という。

【3】 第8章 休日・休暇

第1節 休日および第2節 陸上休暇を第1節 休日・休暇に改め、以下の通りとし、第3節 特別休暇・請暇を第2節 特別休暇・請暇とする。

[1] 第73条（年間休日・休暇）

組合員の年間勤務期間における休日・休暇を144日とし、特定休日は設定しない。

2 船員法第60条に定める基準労働期間は、毎年4月1日より翌年の3月31日までの1年間とする。

3 陸上勤務員の休日・休暇については、会社と組合が協議して決める。

[2] 平成元年4月1日付、年間休日についての確認事項を次の通り改定する。

確 認 事 項

第73条（年間休日・休暇）について

年間休日・休暇日数144日の基礎は次による。

- (1) 日曜日、土曜日、1月1日、1月2日、1月3日、成人の日（1月15日）、建国記念の日（2月11日）、春分の日、みどりの日（4月29日）、メーデー（5月1日）、憲

法記念日（5月3日）、子供の日（5月5日）、海の記念日（7月20日）、敬老の日（9月15日）、秋分の日、体育の日（10月10日）、文化の日（11月3日）、勤労感謝の日（11月23日）、天皇誕生日（12月23日）および12月31日。

(2) その前日および翌日が「国民の祝日」である日は休日とする。

ただし、この日が日曜日または祝日の振替休日である時は適用しない。

(3) 有給休暇日数24日。

[3] 第74条（年間休日・休暇の運用）

年間休日・休暇は、乗船期間中に付与する停泊中の休日、休日割増時間外手当等の支給によってかえることができる休日労働および陸上で付与する陸上休暇によって運用する。

[4] 第75条（停泊中の休日）

すべての乗組員に対し、停泊中月間3日の休日を付与する。

ただし、付与できなかった場合は、本人の選択により休日1日につき第107条（時間外手当等）に定める休日割増時間外手当の8時間分を支給するか、または陸上休暇に付加して付与することができる。

なお、船長および労働時間の適用を受けない機関長は除く。

2 前項の休日付与の条件は次による。

(1) 会社は、組合員に休日を付与するときは、付与の時期および場所を原則と

して、少なくともその時期の7日前までに組合員に通知しなければならない。

- (2) 1日の休日は、20時より翌日の6時までの10時間を含んだ連続24時間とする。

この休日付与は、付与される両日の労働時間の合計が、8時間以内で終わるよう就労上の配慮を行うが、やむを得ず8時間を超えた場合は、超えた労働時間に対して平日の時間外手当を支給する。

3 艀装員に対する適用

艀装員については、月間6日を休日として付与し、付与の条件および付与できなかった場合の扱いは、前各項の定めによる。

[5] 第76条（休日労働）

すべての乗組員に対し、第107条（時間外手当等）に定める休日就労手当を支給することによって、月間3日の休日にかえることができる。

ただし、船長および労働時間の適用を受けない機関長を除く。

- 2 本人が希望した場合は、第77条（陸上休暇）の日数のうち15日を限度として、第120条（休暇員の賃金）に定める陸上休暇員の賃金の3割増を支給することによって、陸上休暇にかえることができる。

[6] 第77条（陸上休暇）

陸上休暇は、年間勤務期間に対し90暦日を基準付与期間に基づき、年度内に与える。

[7] 第78条（年間勤務期間の定義）

次の各号にかかげる期間は勤務期間とする。

- (1) 船舶に乗船していた期間
- (2) 艀装、修理または係船当番に従事した期間
- (3) 転船に要した期間
- (4) 特別休暇である期間
- (5) 陸上休暇である期間
- (6) 研修員である期間
- (7) 職務傷病員である期間（129日を限度とする）
- (8) 普通傷病員である期間（本人の故意または重大な過失による場合は除く）
- (9) 待機員である期間（本人の故意または重大な過失による場合は除く）
- (10) 前第(8)号および第(9)号については、その合計の日数が通算42日を越えない下船期間

- (11) 以上の各号以外の下船期間については、勤務期間には通算しない

- 2 第1項による勤務期間の合計数が1年に満たない場合の陸上休暇日数は、90暦日を365日と勤務期間の按分比率に応じて算出する。

その場合の端数については、0.5日未満は切り捨て、0.5日以上は1日とする。

[8] 第79条（陸上休暇の付与）

陸上休暇の基準付与期間は、4カ月とする。

- 2 会社は、陸上休暇日数のおおむね3分の1に相当する日数を、基準付与期間内に付与する。

[9] 第80条 (陸上休暇の起算と乗・下船)

乗船中の者が陸上休暇をとるときの日数は、下船した日の翌日から起算する。

- 2 陸上休暇員が乗船 (他の勤務につく場合を含む) する場合は、自宅を出発する前日をもって、陸上休暇の終了とする。

[10] 第81条 (退職または解雇者等に対する陸上休暇の保障)

定年退職をする場合は、原則として退職するまでに陸上休暇を付与する。

- 2 退職または解雇者で、第75条 (停泊中の休日)、第77条 (陸上休暇) に定める休暇が付与されていない場合は、その付与されていない日数に応じた陸上休暇中の賃金を支給する。

ただし、第78条 (年間勤務期間の定義) に定める勤務期間が、6カ月に達しないので懲戒解雇された者については、その者の取り得る陸上休暇日数の3分の2に相当する日数に応じた陸上休暇中の賃金を支給する。

この場合、すべての日数は割増の対象とし、食料金は支給しない。

- 3 死亡退職の場合は、前項の陸上休暇中の報酬をその遺族に支給する。

[11] 協定書・確認事項の扱い

以上により、現行年間休日の運用についての確認事項 (昭和50年4月1日) を整理するとともに、現行陸上休暇の付与に関する協定書 (昭和52年4月1日)、確認事項 (昭和52年4月1日) は原則として廃止し、運用上残しておかなければならない事項につ

いてのみ確認事項として整理する。

[12] 休日・休暇関係の経過措置

休日・休暇関係については、上記の要求にかかわらず、次の計画年度をもって実施する。

1 第73条 (年間休日・休暇)

- (1) 確認事項の中の『土曜日』は次の通りとする。

(イ) 平成2年4月1日以降

『土曜日 (1日の8分の6.5)』

(ロ) 平成3年4月1日以降

『土曜日 (1日の8分の7)』

(ハ) 平成4年4月1日以降

『土曜日』

- (2) 年間勤務期間における休日・休暇日数は次の通りとする。

(イ) 平成2年4月1日以降 135日

(ロ) 平成3年4月1日以降 138日

(ハ) 平成4年4月1日以降 144日

2 第77条 (陸上休暇)

陸上休暇日数は次の通りとする。

(イ) 平成2年4月1日以降 78暦日

(ロ) 平成3年4月1日以降 82暦日

(ハ) 平成4年4月1日以降 90暦日

- 3 以上の経過措置に伴い、関連する条項についても必要な経過措置を設ける。

【4】 第10章 給料その他の報酬ならびに旅費規定

- [1] 第97条 (基本給) の職別基本給表およびトン数加算額表を次の通り改定する。

職別基本給表 (第97条の別表一)

職名	区分	①職別初任額	②経験加給額	最高額
船・機長		273,460円	5,300円 (2,650)	345,010円
航・機・通士		194,090円	4,990円 (2,495)	321,335円
部員		133,780円	4,650円 (2,325)	294,205円
部員(未経験)		130,780円	1,000円	—

(注) 経験加給額下段()内は、船・機長にあつては経験11年、航・機・通士は23年、部員は32年を超える経験を有する者に適用する。

トン数加算額表 (第97条の別表二)

職名	区分	内航 1,000 総トン以上	内航 3,000 総トン以上
船・機長		9,170円	18,340円
通信長(経験11年以上の者)		7,130	14,260
一航・機・通士		5,910	11,820
二航・機・通士		2,570	5,140
職長		5,030	10,060

[2] 基本給の引き直し

- 各人について、平成2年3月31日現在の基本給制度上の職位に対し、平成元年4月1日時点で基本給の算出に用いられた経歴によって改正された基本給を算出する。
- 平成元年4月1日の職位と平成2年3月31日の職位に変更があった者については、昇進の時点で換算された現職歴を平成元年4月1日時点の経歴として引き直しを行う。
- その他の引き直しについては、従来の考え方により行う。

[3] 第100条(家族手当)第1項を次の通り改定する。

家族手当は、組合員の収入で生活する次の扶養家族1人につき、それぞれ次の金額とする。

(1) 配偶者(内縁関係を含む)

月額3,600円

(2) 18歳未満の子および在学中で職業を有しない満23歳未満の子 月額1,800円

[4] 第101条(船長・機関長手当)を次の通り改定する。

第101条(船長・機関長基本手当)

乗船中の船長および機関長に対し、次の手当を支給する。

乗船本給	船長	機関長
289,360円以上	7,000円	3,000円
289,360円未満	6,000円	2,500円

[5] 第102条(執職手当)(2)号および(5)号を次の通り改定する。

(2) 執職職務が船長・機関長の場合は、船長・機関長基本手当および船長・機関長割増手当を併給する。

(5) 執職期間は連続3カ月を限度とする。

[6] 第103条(機関部手当)

基本給に繰り入れることにより整理する。

[7] 第105条(タンカー手当)(2)号として次の通り追加する。

(2) ケミカル船乗組員に対しては、前(1)号の定めにかかわらず、月額乗船本給の15%およびタンカー手当月額表の金額を支給する。

[8] 第107条(時間外手当等)を次の通り改定する。

第107条(時間外手当等および船長・機関長割増手当)

時間外手当等は次による。

(1) 時間外算定基準額は、乗船本給、執職

- 手当、機関長基本手当の合計額とする。
- (2) 時間外手当は、1時間につき時間外算定基準額の163分の1.3とする。
- (3) 休日割増時間外手当は、1時間につき時間外算定基準額の163分の1.5とする。
- (4) 休日就労手当は、1時間につき時間外算定基準額の163分の1.5とし、月間24時間相当額を支給する。
- (5) 夜間割増手当は、1時間につき時間外算定基準額の163分の0.5とする。
- 2 乗船中の船長および労働時間の適用を受けない機関長に対し、次の船長・機関長割増手当を支給する。

ランク	乗船本給区分	船長	機関長
1	326,460円以上	円	円
2	299,960円以上～326,460円未満	円	円
3	273,460円以上～299,960円未満	円	円

なお、上表の手当額は、次の方法により算出する。

1 機関長割増手当額

- ランク1 船・機長経歴10年の基本給をもって算出される機関長の時間外手当相当額（前年の賃金構造実態調査による時間数を用いる）。
- ランク2 船・機長経歴7.5年の基本給をもって算出される機関長の時間外手当相当額（前年の賃金構造実態調査による時間数を用いる）。
- ランク3 船・機長経歴2.5年の基本給をもって算出される機関長の時間外手当相当額（前年の賃金構造実態調査による時間数を用いる）。

2 船長割増手当額

現行船長手当と機関長手当との額差をもとに算出した金額を機関長割増手当に加算して決定する。

[9] 第120条（休暇員の賃金）(1)号を次の通り改定する。

(1) 陸上休暇員

(イ) 乗船本給、船長・機関長基本手当、執職手当の合計額の5割増相当額。

ただし、有給休暇の日数については割増としない。

(ロ) 家族手当

(ハ) タンカー手当（休暇直前の状態に応じて定める）

(ニ) 食料金 日額 1,090円

ただし、食料金については、第78条に定める勤務期間1カ年について、1,090円×24日相当分を支給する。

勤務期間の合計日数が1年に満たない場合は、24日を365日と勤務期間の按分比率に応じて算出し、その日数に1,090円を乗じた額とする。

[10] 第131条（陸上休暇下船の旅費）を次の通り改定する。

乗組員が陸上休暇で下船する場合は、次の旅費を支給する。

航空賃、鉄道賃、船賃はすべて普通実費。日当、宿泊料、車中宿泊料、手荷物運搬料、急行・特急料金は、旅費規定通り支給する。

【5】 第13章 安全衛生および災害補償

第155条（災害補償）を次の通り改定する。会社は、船員保険法にもとづく給付にか

かわらず、次により災害補償を行う。

- (1) 死亡給付
- (2) 療養補償
- (3) 傷病手当および予後手当
- (4) 障害手当
- (5) 行方不明手当
- (6) 葬祭料

2 前項第(1)号の死亡給付は、次の通りとする。

- (1) 職務上の事由による死亡の場合、次の金額を支給する。
 - (イ) 船員保険法に定める遺族年金の受給対象となる遺族のある者

30,000,000円

- (ロ) 前(イ)以外の者

24,000,000円

- (2) 職務外の事由による死亡の場合で、船舶の雇入れ期間中、船内（岸壁などを含む）において死亡した場合、または船務旅行中、および社名による乗下船旅行中（陸上休暇下船旅行中を含む）死亡した場合（旅行の途中、発病または傷病を受け、最寄りの病院で死亡した場合を含む）について、次の金額を支給する。

- (イ) 前第(1)号(イ)に相当する者

24,000,000円

- (ロ) 前第(1)号(ロ)に相当する者

19,200,000円

ただし、本人の重大な過失による場合は減額または支給しないことがある。

3 第1項第(4)号の障害手当は、職務上の

事由による場合について船員保険法の規定による障害の程度に応じ、次の金額を支給する。

船員保険法施行令
別表第一該当事者 船員保険法施行令
別表第二該当事者

障害の程度	補償額	障害の程度	補償額
1 級	32,000,000円	1 級	3,200,000円
2 級	29,340,000円	2 級	2,660,000円
3 級	26,660,000円	3 級	2,140,000円
4 級	24,000,000円	4 級	1,600,000円
5 級	21,340,000円	5 級	1,280,000円
6 級	18,660,000円	6 級	960,000円
7 級	16,000,000円	7 級	640,000円

4 第1項第(2)号および第(3)号については、船員保険法に基づく給付と実際に要した費用として支払った額とに差がある場合、その程度に応じ療養費などについて会社が負担する。

5 第1項第(5)号の行方不明手当は、行方不明期間が1カ月未満の場合に限り船員保険法第49条ノ3に定める行方不明手当金の計算例によって算出した額を行方不明の日数に応じて支給する。

6 第1項第(6)号の葬祭料は、職務上の事由による死亡者について各自の標準報酬月額2カ月分相当額が船員保険法に基づく同一事由による葬祭料の額を超える場合は、その超える額を支給する。

【6】 第14章 退職手当および退職年金

退職手当並びに退職年金に関する確認書（昭和60年4月1日）の第2項を次の通り改定する。

2 前項の協議会における合意ができるま

の間、第175条（退職手当の算定）、第176条（退職手当の支給額）第1項により計算した退職手当は、次の金額を限度とし支給する。

船・機長	1,630万円
航・機・通士	1,520万円
部員	1,390万円

ただし、昭和55年4月1日現在、この金額を超えている者についてのみ、昭和55年4月1日現在の金額を定年に達した場合、または定年前に退職した場合に支給する。

【7】 関連事項

以上の要求事項に関連して、基本給改定に伴う第20条（職務区分と協約の適用）、第98条（基本給および乗船本給の適用）、第117条（艦装員の賃金）、第120条（休暇員の賃金）の修文などを含め、必要とする条文、協定書、確認書などの明確化を行う。

【8】 年間臨時手当

平成2年度の年間臨時手当については、本協約改定交渉と同時決着を図ることとし、下記の通りとする。

1. 支給対象者

夏期手当 平成2年6月1日現在
在籍組合員

越年手当 平成2年12月1日現在
在籍組合員

2. 支給額

第3項の基準額の55割相当額

3. 基準額

基準額は次の各号の合計額とする。

(1) 基本給の1.2倍相当額

夏期手当 平成2年6月1日現在の
基本給

越年手当 平成2年12月1日現在の
基本給

(2) 船長・機関長基本手当

(3) 家族手当

(4) 附加乗船手当（該当会社のみ）

4. 支給方法

(1) 夏期手当については平成元年12月1日より平成2年5月31日まで、越年手当については平成2年6月1日より平成2年11月30日までの全期間会社に勤務した者に対し、全額支給する。

(2) 前(1)号の期間において、会社に勤務しない期間のある者および中途採用者に対しては、日割計算により支給する。

ただし、傷病員の期間は勤務期間に算入し、療養職員の期間は、その2分の1を勤務期間に通算する。

(3) 第1項（支給対象者）にかかわらず、定年ならびに職務傷病により退職した者には退職日までの勤務期間に対し、日割計算により支給する。

(4) 以上の規定にかかわらず、これを上回るものについては従来通りとする。

5. 配 分

夏期手当 27.5割相当額

越年手当 27.5割相当額

6. 支給期日

(1) 夏期手当 平成2年6月15日

(2) 越年手当 平成2年12月5日

2. 平成2年度船舶保険料率・条件の改定要望

当協会は、例年、日本船舶保険連盟（船連）との船舶保険料率改定交渉に資するため、会員会社を対象に前暦年（1月1日～12月31日）における船舶普通期間保険成績の調査を行っている。

平成元年12月末現在の調査では、当協会会員会社171社のうち141社から回答があり、調査対象船を保有もしくは運航しているのは119社であった。

この調査によると、付保船舶の合計は1003隻、保険料総額は、107億4600万円（対前年比約14.2%減）、填補金総額は、88億3300万円（同約25.9%増）となり、平成元年単年損害率は、82.20%となった。また同年を最終年とする過去5カ年間の平均損害率は56.05%となった。

これらの損害率を昭和63年の調査結果と比較すると、単年で26.20ポイントと大幅に悪化しており、また5カ年の平均でも、6.1ポイント悪化した。

これを船種別にみても、貨物船類の損害率は昭和63年を大幅に上回り、42.87ポイントの悪化となっている。また、油送船類は昭和63年とほぼ同水準を維持しているが（表1～4参照）、平成元年度の予測損害率は80%に達していると船連側では表明している。

前年度（平成元年度）の料率交渉においては、75%予定損害率論に基づく当協会要望に対し、船連側から強い反発が示され、交渉は膠着状態

に入り、ようやく6月初旬に決着するなど交渉は非常に難航した。（本誌1989年7月号P.19参照）

このような状況を踏まえ、船社／損保間の実務担当者による「船舶保険問題検討会」を設置し、今後の交渉のありかたを含む船舶保険問題について検討を行ったが、この席上においても損保側より最近における損害率の悪化を理由に、料率については据え置きたい旨の意向が示された。

当協会では2年度の船舶保険交渉に関し種々検討した結果、船舶保険料率の改定については前述のような損害率の悪化状況ならびに保険料総額の減少等を勘案し、予定損害率論に基づく理論値45億円の約半額の23億円の引き下げにとどめることとしたが、新たに商品の多様化の観点に立った船舶保険条件の改善に関する項目を加えることとした。これらは、かねてより改善を求めてきた条件であり、すなわち「I.T.C.—Hulls—1983年」（Institute Time Clauses：英国協会期間建て約款—船舶—）による引き受け、ならびにその主要条件である Deductible 設定枠（基礎控除額）の拡大、 $\frac{3}{4}$ R.D.C. 条件（Running Down Clause：衝突損害賠償金填補条項）および休航戻し、No Claim 条件（休航戻し特別条項）の撤廃などを内容とするものである。

当協会は、2月21日、上記保険料率の改定および条件の改善を内容とする要望書（資料参照）を八角保険委員長より船連山本会長に提出した。

当協会会員会社の平成元年船舶保険成績表

【表1】平成元年（元.1.1～元.12.31）の成績

船種別	会社数	対象船舶		保険料総額 (百万円)	填補金総額 (百万円)	損害率 (%)	構成比 (%)		
		隻数	千総トン				総トン数	保険料	填補金
貨物船類	91 (104)	650 (638)	17,007 (16,115)	6,506 (7,104)	6,369 (3,917)	98.00 (55.13)	52.8 (49.9)	60.5 (56.7)	72.1 (55.8)
油送船類	56 (56)	353 (357)	15,222 (16,192)	4,240 (5,420)	2,464 (3,097)	58.12 (57.14)	47.2 (50.1)	39.5 (43.3)	27.9 (44.2)
合計	119 (130)	1,003 (995)	32,229 (32,307)	10,746 (12,524)	8,833 (7,014)	82.20 (56.00)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)

(注) 本調査の実施要領は、概要以下のとおりである。

- 調査対象期間は、平成元暦年中（1月1日～12月31日）の付保船舶の保険成績につき、同年末現在の会員会社171社のうち該当船を保有もしくは運航している119社分を集計したものである。
- 対象は、会員会社契約（裸用船を含む）にかかる被保険船舶であり、かつ100%以上の鋼船（平水船、漁船を除く）とし、その区分は以下のとおりとした。
 - 貨物船類（①～④の合計）
 - 「コンテナ船」はフルコンテナ船
 - 「自動車専用船」は自動車専用船、自動車／撤兼用船
 - 「一般貨物船」は定期船、一般不定期船（バルク・キャリアを除く）
 - 「その他の専用船」は鉱石専用船、撤積船等①～③以外の貨物船
 - 油送船類（⑤～⑥の合計）
 - 「油送船」は一般油送船、油／乾貨物兼用船
 - 「その他のタンカー」は化学薬品船、LPG、LNG船等
- 保険料総額は、1カ年間の普通期間保険契約にかかわる保険料の合計であり、填補金総額は同期間内に生じた保険事故に対する填補金の合計である。ただし、12月31日現在で未確定のものは見積額を含むものとする。
- 集計船舶は期中移動（竣工・買船等による途中付保、売船・スクラップ等による途中解約、会社相互間の売買等）があるため、隻数・総トン数は実数とは合致していない。
- ()内の数字は昭和63暦年分のものである。
- 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

【表2】過去5年間（昭和60年～平成元年）の成績

暦年	会社数	対象船舶		保険料総額 (百万円)	填補金総額 (百万円)	損害率 (%)	過去5年間の損害率	対前年比増減率 (%)		
		隻数	千総トン					総トン数	保険料	填補金
昭和60年	154	1,207	37,268	18,718	9,204	49.17	61.05	4.0	2.6	9.4
昭和61年	134	1,141	36,624	16,797	7,432	44.25	51.28	△1.7	△10.3	△19.3
昭和62年	136	1,060	34,531	14,493	8,587	59.25	49.32	△5.7	△13.7	15.5
昭和63年	130	995	32,307	12,524	7,014	56.00	49.92	△6.4	△16.2	-18.3
平成元年	119	1,003	32,229	10,746	8,833	82.20		△0.2	△14.2	25.9
5カ年計	673	5,406	172,959	73,278	41,070	56.05	—	—	—	—
(年平均)	135	1,081	34,592	14,656	8,214	—	—	—	—	—

- (注) 1. 過去5年間の損害率は、当該年を最終年とした過去5カ年の損害率である。
 2. 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

【表3】船種別内訳

船種	会社数	対象船舶		保険料総額 (百万円)	填補金総額 (百万円)	損害率 (%)	構成比(%)			
		隻数	千総トン				総トン数	保険料	填補金	
貨物船類	コンテナ船	13 (17)	74 (76)	2,689 (2,541)	838 (1,030)	880 (634)	104.97 (61.58)	8.3 (7.9)	7.8 (8.5)	10.0 (9.1)
	自動車専用船	29 (31)	122 (131)	2,403 (2,473)	1,314 (1,319)	1,525 (841)	116.96 (63.80)	7.5 (7.7)	12.2 (10.5)	17.3 (12.0)
	一般貨物船	48 (55)	154 (164)	1,137 (1,227)	9,162 (1,096)	605 (516)	66.32 (47.12)	3.5 (3.8)	8.5 (8.7)	6.8 (7.4)
	その他専用船	56 (64)	300 (267)	10,778 (9,874)	3,442 (3,659)	3,360 (1,925)	97.60 (52.60)	33.4 (30.6)	32.0 (29.2)	38.0 (27.4)
	小計	91 (104)	650 (638)	17,007 (16,115)	6,506 (7,104)	6,369 (3,917)	98.00 (55.13)	52.8 (49.9)	60.5 (56.7)	71.1 (55.8)
油送船類	油送船	50 (43)	275 (277)	13,566 (14,630)	2,890 (3,738)	2,103 (2,495)	72.76 (66.75)	42.1 (45.3)	26.9 (29.9)	23.8 (35.6)
	特殊タンカー	26 (28)	78 (80)	1,656 (1,562)	1,351 (1,682)	362 (602)	26.78 (35.79)	5.1 (4.8)	12.6 (13.4)	4.1 (8.6)
	小計	56 (56)	353 (357)	15,222 (16,192)	4,240 (5,420)	2,464 (3,097)	58.12 (57.14)	47.2 (50.0)	39.5 (43.3)	27.9 (44.1)
合計	119 (136)	1,003 (995)	32,229 (32,307)	10,746 (12,524)	8,833 (7,014)	82.20 (56.00)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	

- (注) 1. 損害率は保険料総額と填補金総額を千円単位で算出したものである。
2. ()内の数字は昭和63暦年分のものである。
3. 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

【表4】大型船の成績

区分		対象船舶		保険料総額 (百万円)	填補金総額 (百万円)	損害率 (%)	構成比(%)		
		隻数	千総トン				総トン数	保険料	填補金
2万%以上	貨物船類	288 (273)	14,735 (13,631)	4,287 (4,615)	2,632 (2,299)	61.38 (49.81)	49.6 (46.1)	54.2 (49.1)	61.6 (45.1)
	油送船類	171 (187)	14,949 (15,955)	3,622 (4,767)	1,643 (2,797)	45.36 (58.67)	50.4 (53.9)	45.8 (50.8)	38.4 (54.9)
	計	459 (460)	29,684 (29,586)	7,909 (9,382)	4,275 (5,096)	54.05 (54.31)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)
5万%以上	貨物船類	105 (97)	8,594 (7,796)	2,147 (2,252)	819 (1,061)	38.13 (47.14)	39.6 (36.5)	41.5 (36.6)	42.0 (37.3)
	油送船類	124 (124)	13,124 (13,581)	3,024 (3,910)	1,133 (1,787)	37.46 (45.72)	60.4 (63.5)	58.5 (63.5)	58.0 (62.7)
	計	229 (221)	21,718 (21,378)	5,171 (6,162)	1,951 (2,849)	37.74 (46.24)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)

- (注) 1. 損害率は保険料総額と填補金総額を千円単位で算出したものである。
2. ()内の数字は昭和63暦年分のものである。
3. 四捨五入の関係で末尾の合わない場合がある。

【資料】

平成2年度船舶保険料率・条件の改定について

平成2年2月21日

わが国海運業界は懸命の合理化努力もあり、ようやく立ち直りの気配を見せていますが、引き続き、国際競争力の強化、経営の合理化・活性化を推し進めていくことが求められている状況にあります。

かかる状況の中、当協会は平成2年度の船舶保険料率・条件の改定に関し、次のとおり要望致します。

まず、船舶保険料率に関しましては、貴方調査による5カ年通算損害率が64.48%であり、依然として良績を示しておりますので、予定損害率を75%とする損害率法に従えば、45億円が計算上の当方要望額となります。しかしながら、貴我実務担当者による船舶保険問題検討会の検討結果などに照らし、平成元年度の単年度損害率が75%レベルを超えるとの予測ができますこと、および保険料総額が約320億円とさらに減少したことなどを勘案し、今年度につきましては、23億円の引き下げを要望致します。

ただし、この要望額は、今後たとえロス・レシオの悪化という事態に立ち至った場合でも、長期的観点から低廉かつ安定した料率を保証していただけるとの前提に立ったものであることを申し添えます。

次に、船舶保険条件につきましては、「商品の多様化」の観点に立った条件の新設もしくは改定を要望致します。

すなわち、船舶保険料率におけると同様、船舶保険条件につきましても、その国際マーケッ

ト・レベルでの利用の道を得ることが当方の従来よりの希望であり、具体的には、国際マーケットで広範に利用されておりますI.T.C.-Hulls 1983約款による引き受け、およびその主要条件を本邦船舶保険条件へ組み入れることによる「商品の多様化」の実現であります。

貴我両業界の永年にわたる協調関係に照らし、ぜひとも格別のご高配を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

記

1. 保険料引き下げ総額 23億円
 - (1) 全般的料率の引き下げ
 - (2) 大型船料率の引き下げ
 - (3) 特定船種に対する料率是正
 - (4) 良績契約者に対する割り引き強化
2. 船舶保険条件の改定
 - (1) I.T.C.-Hulls 1983約款による引き受け
 - (2) Deductible 設定枠の拡大
 - (3) ¾ R.D.C.付き引き受け
 - (4) 休航戻し、No Claim 条件の撤廃

激変の90年代に海運界はどう脱皮するか

出席者

経済評論家 田中洋之助

日本船主協会副会長 根本 二郎
日本郵船取締役社長

「週刊東洋経済」平成2年3月24日号より転載

田中 ソ連、東欧の改革、自由化が急ピッチで進んでいます。政治的には複数政党制、自由選挙、経済的には計画経済から市場経済への転換ということに集約されます。それ自体歓迎すべきことですが、長い間計画経済に慣れ親しんできたソ連や東欧の人々が市場経済に移行するといっても、過渡的にはかなり混乱を伴う可能性があります。東欧諸国は西側の企業と合弁会社を設立するとか、金融制度や株式市場を設けるといっていますが、果たしてうまくワークするのかどうか、一抹の不安はぬぐえませんか。

そういう意味で、ポーランドの経済再建がうまくいくかどうかの一つの試金石になると思います。自由化すれば、価格規制が撤廃され、農業を含め生産者は刺激を受けて増産に進みますが、一方、都市の消費者はまず物価高に直撃されます。それに見合った賃上げはムリですから、耐乏生活を余儀なくされますが、果たしてどこまで耐えられるか、そのへんがポイントになるのではないのでしょうか。

根本 われわれはソ連、東欧の自由化をいくりにしていますが、ヨーロッパサイドではソ連と東欧、それにドイツ、それぞれの問題の所在が違うという見方ですね。ソ連はやはりロシ

アという枠からぬけ出すのは容易でないし、自由化するには40年や50年かかるという見方があります。東欧は第二次大戦後ヤルタ体制に組み込まれたのが、今回解放されたわけで、文化、技術、人口の数などからいっても、ソ連とは違うので、複数政党制、自由選挙、市場経済をベースにしてジグザグはあるだろうが、なんとか10年以内には格好がつくのではないのでしょうか。

海運界は平和を買う産業

^{根本}
_{田中} 問題はドイツですが、予想以上に早いピッチで東西ドイツの統合が進みそうです。そうになると92年末のECの統合との関係はどうなるかという問題があります。いまのところ、西ドイツはEC統合にそのまま参加するということになっていますが、同時に中部ヨーロッパを自分の経済勢力圏の中に入れていくという構図になるのではないのでしょうか。そして東ドイツもECに参加する可能性も出てくる。

もう一つは西側のNATOと東側ワルシャワ条約機構が東西ドイツ統合でどういうことになるのかという問題があります。第二次大戦後のヨーロッパの安定の一つの要因としてあったわけですが、それがどう変わっていくのか、ドイ



ツを中心に大きく展開していくものとみてよいでしょう。いずれにせよ、この2つの条約機構は軍事色を弱め、両ドイツの上に抑え石としての東西安全保障体制のようなものに変質していくと思います。

ともあれ、ECの人口3億2000万人にEFTA（欧州自由貿易連合）と東欧の人口が加わって5億人の大きな経済圏ができるというのはわれわれ運輸業者にとっては大変なことです。90年代後半に向けての展開として見逃せません。

田中 とにかくさまざまな障壁がなくなって、市場が広がってくるということは、世界経済的にみてもプラス要因であることに違いありません。それと東西緊張の緩和、米ソ軍縮の進展で、浮いた軍事費を経済再建、あるいは福祉、経済援助に回すという形での平和の配当が期待できるというのも、無視できません。昔は、海運界は戦争は買いだといっていたのですが、いまや平和を買う時代になってきているといっていよいでしょうね。

根本 ソ連、東欧改革、自由化でもう一つ大事なことは人間の基本的な人権というものを抑圧し続けることはできないというのが証明された

ことです。これは経営者として、人間としてしっかり自分の座標軸に据えておく必要があると思います。

それと、確かに経済的には長い目でみてバラ色の見通しがたてられるのですが、歴史は必ず正反合という形での弁証法的な展開をしていくものですから、短期的、中期的にも改革、自由化の動きに揺戻しがあるでしょう。すべてが順調に一直線に良い方向にだけ進むわけでもありませんので、一時的には最悪のシナリオも頭の中に入れておく必要があるように思っています。

本社 逆に最近心配なのが日米関係です。ソ連、東欧の改革、ヨーロッパの情勢がやはり影響してきそうですが。

田中 第二次大戦後の日米関係は米ソ対立、東西冷戦を前提にしていたのは明らかです。それが、冷戦緩和、米ソ協力の経済となったいま、アメリカにとって日本の存在とはいったい何か、改めて問い直されてくるのは確かです。わが国がこれから軍事大国化してアメリカに軍事脅威を与えるようなことはあり得ませんが、問題はわが国の経済力です。マネーパワーとハイテクパワーが、いまやアメリカの脅威になり始めた

ということです。日米構造協議というのも、せんじつめればアメリカが日本の突出ぶりが気にかかっているからに他なりません。

わが国の経済力が強まり、いまや日本がクシャミをすると、アメリカ経済がカゼをひくという以前とは逆の事態になってきていますので、アメリカはますます日本に対する警戒心を強めてくると思いますね。そのへんをわれわれはしっかり認識して、経済を運営していかなければなりません。

おくられている社会資本の整備

本社 そういう意味での、90年代の企業経営もまたむずかしくなってくると思いますが。

根本 やはり一つは、資本進出によって現地化していくということでしょう。要するに現地で生産し、組織も現地に重点を置いて現地の人々を積極的に活用し、声を汲み上げていくというようなビヘイビアが必要だと思います。アメリカとの問題でも、日本企業のアメリカ化を進め、まず溶け込んでいくということをもっともっと進めていくことが大切ですね。

マクロの経済運営としては、国内では内需をベースにした経済運営に重点を置くことです。西ドイツもこれまでそうした経済運営をしてきましたし、わが国も前川リポートの実行ということで、かなり力を入れてやってきてはいますが、さらにこれを進める必要がありますね。

それともう一つの問題は、ODA（政府開発援助）です。タックスペイヤー、税金を払う立場からはいまの政府のやり方にはいろいろ苦情を言いたいところがありますね。マーシャルプランの場合は、二国間協定をベースに援助の効果の吟味作業に、財界が協力していますね。日本のODAの場合も内政干渉にならない範囲できっちりしたやり方を考えるべきでしょう。



(田中 洋之助氏)

田中 確かにこれだけの経済大国になると、ODAはふやさざるを得ません。ただ、国によってはせつかくの援助もどこへいったのかわからなくなると言う問題がありますが、あまりこの点を厳密にしヒモをつけすぎると、相手国の自主性をそこねてしまうという問題があります。われわれ日本人というのは、対外援助をするという経験が乏しいのですから、例えば外国のそうした経験豊かなシンクタンクを利用するなどということも考えていいですね。

先程内需重視の話が出ましたが、わが国はこれだけの経済大国になりながら、実は社会資本の整備が大変遅れています。下水道はお粗末ですし、成田空港は機能的にはまったくの欠陥空港です。あのような空港を持っている国がどうして先進国か、経済大国なのか。

こうした大事なものがおくられているにもかかわらず、どんどん海外援助をするというのも、ODAにからんだもう一つの問題といえます。確かにこのへんはむずかしい問題ですが、われわれはそのへんをしっかりと見極めて取り組むべきでしょうね。

本社 ところで、これらの諸問題を踏まえながら、90年代の海運界、海運経営はどのような展開になるのでしょうか。



(根本 二郎氏)

90年代へ脱皮する海運界

田中 海運界は長年の間、円高とか途上国の追い上げ等で非常に苦しんだのですが、最近はやっと明るさが見えてきましたね。タンカー市況も回復、不定期船もまざまざですし、懸案だった外国人乗組員の問題、いわゆる混乗問題も解決しました。世界経済もどうやら拡大基調にあるということで、上げ潮にあるということは確かです。最初に言いました平和は買いだという実感が強まってきているとみてよいでしょう。

根本 ただ、われわれは花見酒に酔って、ここで浮かれてしまっただけではないかと思っています。

そこで90年代を展望するとき、四つほどポイントがありますが、それは産業構造の変化、世界の貿易構造の変化、さらにエネルギー需要の増加、そして日本人の生活の価値観の変化です。

本社 海運界はどう対応していくかが問題ですが。

根本 最初の産業構造への対応というのは、日本経済のソフト化、サービス化がいつそう進むなかで、われわれの持っている原料輸送から完成品輸送までの総物流的な手法をフルに発揮して、ジャスト・イン・タイムで情報を荷主

に届けることができるようなシステムをつくりながらやっていこうということです。

二番目の世界貿易の構造変化では、日本企業の現地生産が本格化してくると、日本からの輸出は減少します。しかし、現地生産したものをまた他の第三国へ輸出し、われわれがそれを運ぶという三国間輸送の形が考えられ、これにもっと乗り出していく必要があるのではないかと思います。アジアNIESの発展に伴って、アジア、そしてそれ以外の国に向かっての輸送というのはかなり増えるかとみています。

第三のエネルギー需要の問題は、今後東欧諸国はやはりOPEC依存度を高めてくるのは必至で、アジアNIESをはじめ、自由世界の需要増と相まって、石油価格は徐々に上がって来るとみなければならぬでしょう。そうになると、石油一辺倒から石炭・LNGを含めた総合的なエネルギー戦略を一体どうするのか、90年代の大きなテーマになってくると思いますが、それにわれわれがどう対応していくのか、ということです。

本社 最後にありますが、日本人の価値観の変化というと、やはり余暇の活用、レジャーということになりますか。

根本 われわれ日本人の働き過ぎが言われ、日米の構造摩擦などにも関係してくる時代です。そういう時代にわれわれは何をできるかといえ、やはりマリッジレジャーだと思いますし、本格的なクルージング時代への対応だと思います。そういうことで日本人と欧米人の接点ということも新たな展開が期待できます。レジャーというやや甘口の事業展開ということになりましょうが、一方で荷物を運ぶ辛口の事業展開とうまく釣り合いをとり、共鳴させていくことが、海運の復権につながり、90年代に脱皮していく日本海運の一つの選択肢だと思います。

貨物運送取扱事業法の成立と外航海運

運輸省国際運輸・観光局 中本光夫
国際海運企画調査官

1. はじめに

貨物運送取扱事業法は、平成元年末の第116回国会において日本共産党を除く各党の賛成を得て成立し、同年12月19日に公布された。同法によれば、施行は公布の日より1年以内とされており、運輸省においては平成2年12月1日の施行をめどとして準備作業が進められている。

同法は、昭和63年10月の運輸政策審議会・物流部会の意見および同年12月の新行革審の公的規制の緩和等に関する答申、これらをもとに同月に閣議決定された規制緩和推進要綱を受けてまとめられたものであり、近年の港湾、高速道路等の輸送基盤施設の整備、コンテナ輸送等のユニットロードシステムの発展輸送に対するジャスト・イン・タイム、多頻度化、ドア・ツー・ドア等の荷主ニーズの高度化などの動きを踏まえて、複合一貫輸送を促進する観点から貨物運送取扱事業の事業規制を大幅に見直したものである。

2. 貨物運送取扱事業の制度の一元化と規制緩和

貨物運送取扱事業法の特徴を簡潔に紹介すれば次のとおりである。

まず第一に、貨物運送取扱事業については、これまでは鉄道、航空、内航海運等ごとに各事業法において実運送とあわせて、それぞれ規制されてきたが、これらの規制制度を見直し、この法律で一元的に取り扱うこととした。

第二に、貨物運送取扱事業を利用運送事業と運送取次事業に区分した。利用運送事業とは、自らは運送手段を保有せず、他の運送事業者を利用して貨物を運送するものをいうが、荷主との間では運送契約を結び、運送責任を負う点で荷主に対しては運送人となる。

また、運送取次事業とは、荷主の依頼を受けて自己の名または荷主の名において運送事業者と運送契約を結び、あるいは、運送事業者からの貨物の受け取りを行うものをいい、「自己の名」で行ういわゆる「取次ぎ」、「荷主の名」におい

て行ういわゆる「代弁」の事業である。荷主に対しては取り次ぎ等の限度で責任を負い、運送責任は実運送人が負う点で、利用運送事業に比べて社会的責任は小さい。

運航形態が複雑になっている外航海運においては、実運送業者たる船舶運航事業者と利用運送事業者との区分が問題になるが、船舶運航についてB/Lを発行する等船舶運航事業者としての責務を果たしているかどうか判断の決め手になるものと考えられる。

第三に、利用運送事業は許可制、運送取次事業は登録制とした。たとえば、これまでは、鉄道の利用運送事業を行うには通運事業法に基づく免許、さらに航空の利用運送事業を行うには航空法に基づく免許、内航海運の利用運送事業を行うには内航海運事業法に基づく許可がそれぞれ必要であったが、本法によれば、これまで免許制であったものが許可制になるほか、一度許可を受ければ利用する運送機関の種類を広げる場合には事業計画の変更認可で足りることとなる。また、免許制であった鉄道や航空の利用運送事業においては需給調整が行われていたが、これが廃止されるなど規制緩和が行われている。

このような整理を行ったことから、外航海運の利用運送事業についても許可制となり、その運送取扱事業については海上運送法に基づく届出制から登録制に改められることとなった。これまで規制がなかった外航海運の利用運送事業を許可制にすることは、それだけをみれば規制強化ともいえるが、貨物運送取扱事業は利用者の需要を各種の運送サービスに的確に結び付ける機能を果たすものであり、今回この機能面の

共通性に着目して横断的に整理したものである。また、実態的な面からも近時 NVOCC の活動が海上運送事業の分野において重要性を増し、海上運送事業の健全な発展の確保のため公的規制にかかわらしめることが必要と考えたものである。

第四に、利用運送事業は第一種利用運送事業と第二種利用運送事業に区分される。鉄道と航空に係る利用運送事業については利用運送と集配運送を一貫して行う事業を第二種利用運送事業とし、その他の利用運送事業を第一種利用運送事業とした。鉄道、航空運送は、定時性の高い高速サービスであり、利用運送事業者はその特性を活かした輸送サービスを利用者に結び付ける役割を果たしており、実運送の輸送スペースを機動的に活用するため自ら集配体制を持つのが通例でもある。このように集配運送まで自ら行う（集配運送を利用運送事業によって行う場合を含む）鉄道および航空に係る利用運送事業については、これを第二種利用運送事業と位置付け、荷送人の戸口から荷受人の戸口までのトータルな輸送システムが円滑に行われることを目指すこととした。

外航の利用運送事業者（第一種利用運送事業の許可を受けた者）が自ら集配運送を行い（貨物自動車運送事業法の許可を得て自ら行う場合と他の許可事業者を利用運送事業で活用する場合がある）、利用運送と集配運送を一貫して行う事業を経営することについては、特に規制はなく、第二種利用運送事業と同様の事業を行うこともできる。

第五に、運賃および料金は、これまで認可制

であったものも含めてすべて事前の届出制とした。これは、基本的に事業者が自由に運賃および料金を設定することを認めたものである。ただし、(1)不当な超過利潤、(2)不当な差別的取り扱い、(3)不当な競争を引き起こすダンピング等がみられるような運賃および料金については、変更命令による是正措置が講じられる。

3. 国際海上運送の利用運送事業を始めるには

いわゆる NVOCC と言われる国際海上運送の利用運送事業を始めるためには、事業計画と添付書類を提出し、許可を受けることが必要となる。第一種利用運送事業と第二種利用運送事業を兼業する場合には別々の許可があるが、同じ第一種利用運送事業のたとえば自動車運送の利用運送事業と海上運送の利用運送事業を同時に始めようとするれば一つの許可申請で足りる。

許可基準は、第一に事業の遂行上適切な計画を有するか否か、具体的には営業体制、施設の概要、取扱予定数量等を審査することになる。第二に事業を自らの確に遂行するに足る能力を有するか否か、具体的には知識、経験、法令遵守等に関する資質、財産的基礎等を審査することになる。

利用運送事業を行うにあたっては、運賃および料金の届け出、運送約款の認可が必要となる。

なお、利用運送事業者になると、「運賃、料金等の揭示義務」、「差別的取扱いの禁止」、「名義貸しの禁止等」の責務がかかるほか、「事業計画変更の認可」「事業の譲渡譲受、合併、相続の認

可」、「運輸に関する協定の届出」、「事業の休廃止の届出」等が必要となり、主務官庁の「報告徴収、立入検査」、「事業改善命令」、「事業の停止、許可の取消」等を受けることとなる。

4. 海上運送取扱業を始めるには

事業計画と添付書類を提出し、登録を受けることが必要となる。登録にあたっては、事業に最低限必要な施設を有するか否か、一定の財産的基礎を有するか否かの2点をチェックすることとしている。また、運賃および料金の届出、運送約款の認可が必要なこと、「運賃・料金等の揭示義務」、「差別的取扱いの禁止」、「名義貸しの禁止」、「事業計画変更の認可」、「事業の譲渡譲受・合併・相続の事後届出」、「報告徴収・立入検査」、「事業改善命令」、「事業の停止・登録の取消」等の規定が設けられている。

5. 外国人の海上運送に係る利用運送事業、運送取扱事業もそれぞれ許可、登録で整理

外国人であっても、カボタージュの関係がある国内航空貨物運送を除き、邦人の場合と同様に国内運送に係る利用運送事業の許可や運送取扱事業の登録を受けることができる。しかし、国際貨物運送に係る利用運送事業および運送取扱事業については外国人であることを配慮した特別の規定を設けて許可か登録を受けることができることとしている。

これは、外国人に対する取り扱いについては、

国際関係に配慮した取り扱いが必要となるほか、邦人の諸外国における同種の事業活動がいかに取り扱われているか等とも密接に関連しており、日本人に対するとは異なる観点からの規制が求められるためである。

具体的には、第一に「国際約束を誠実に履行する」ことが求められる。たとえば、邦人の同種の事業活動が全く認められていない国との間で相互に相手国企業の一定の事業活動を認め合う取り決めが成立すれば、それを誠実に履行することとなる。

第二に「国際貨物運送に係る利用運送事業の分野において公正な事業活動が行われ、その健全な発達が確保されるよう配慮するものとする」必要がある。たとえば、国家貿易国で他国企業の参入を認めていない国に属する企業については、当該国の規制を背景として優位な事業活動をしていること等から、わが国において自由な事業活動を認めることは、市場の独占、運賃の著しいかく乱等により国際利用運送事業の分野において公正な事業活動が行われなくなる恐れがある。他方、利用運送事業に対し全く規制を行っていない国の企業については、形式的に手続きはとってもらうこととなるが、自由の参入を認めていくこととなる。

6. 経過措置

外航の利用運送事業については、現在のところ事業法上の位置付けが行われていないことから、その実態は必ずしも明確ではないが、少なくとも約200社程度の事業者が存在するものと見

られている。これらの事業者は、港運・倉庫系列が最も多く、その外、船社系、商社・荷主系、航空系等があり、外資系も相当数あるものと見られている。

この法律の施行の際に事業を行っているこれらの事業者については、施行日から6カ月間は許可を受けずに事業を継続することができる。この期間内に許可の申請を行えば、その申請に対する判断が下されるまでの間も同様に事業を続けられる。

外航の運送取扱事業者についても、この法律の施行の際、改正前の海上運送法の届出をしている者は施行日から3カ月は引き続き事業を行うことができる。また、この3カ月以内に一定の届出をすれば登録を受けたものと見なされる。

7. おわりに

わが国の外航海運においては、これまでは船社の集荷力が強く、NVOCCはあまり育っていないと考えられていた。NVOCCの取り扱いを数量的に捉えたものはあまりないが、日本発米国航路について米国のデータから推測してみると、輸送量としては同盟船の1割弱、盟外船の約4割、全体で約2割をNVOCCが占めている。東南アジア発米国航路においては、NVOCCの占める割合がさらに高いものと考えられる。

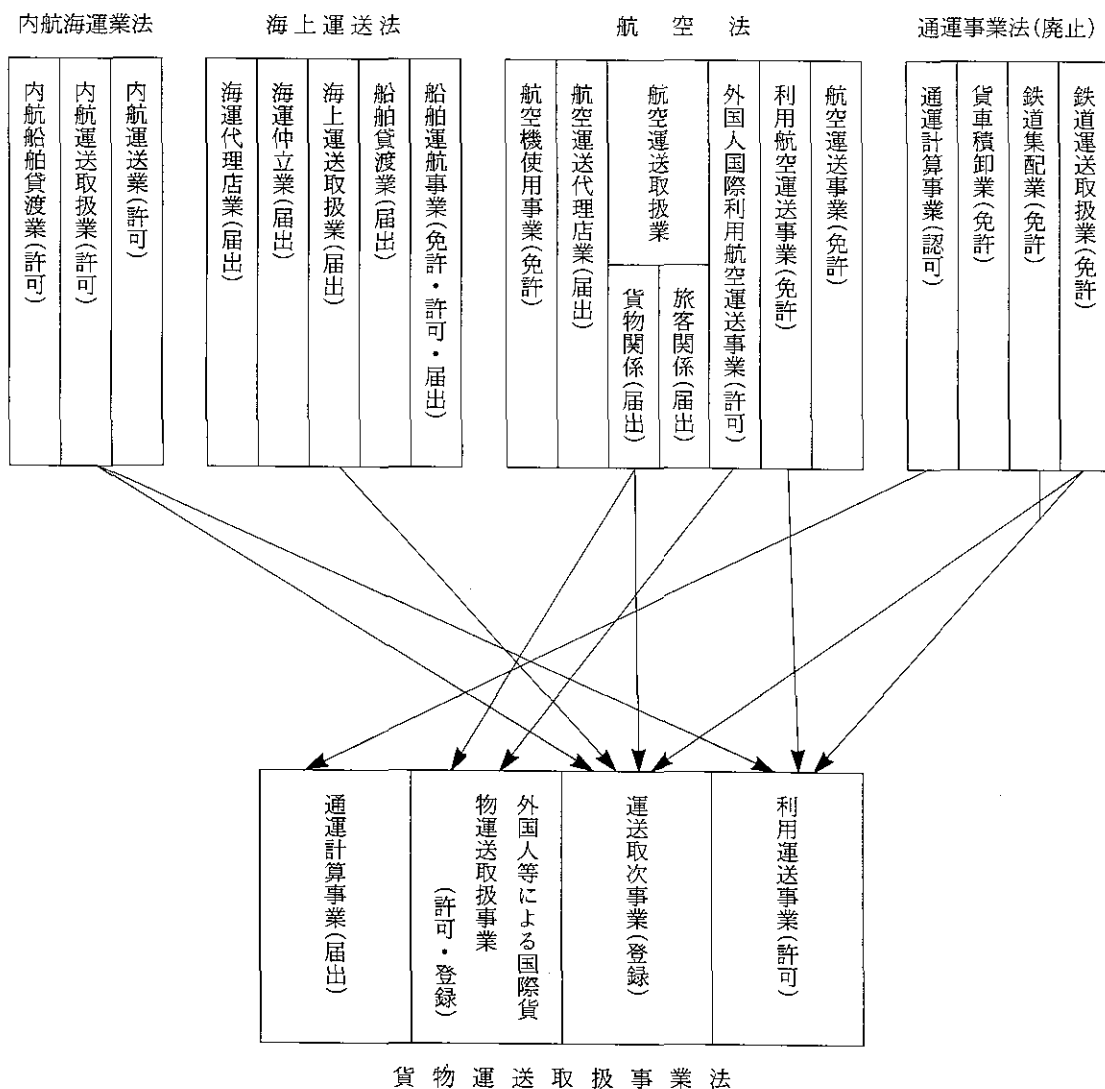
ドア・ツー・ドア、ジャスト・イン・タイム、少量多頻度化等の荷主サイドの物流高度化への要請は強く、国際海上貨物運送は港から港までの輸送に止まらなくなる傾向はますます強まるものと考えられる。その国際複合一貫輸送の担

い手としての NVOCC の動静を正しく把握し、その健全な発展を図っていくことは、極めて重要性を増している。

最後に、この法律の成立に際して、衆議院において、3年後に見直しを行う旨の修正が加え

られた。この法律で法的位置付けを得た外航の利用運送事業が、3年後には、わが国の国際物流の担い手としてより大きな役割を果たしている姿は想像に難くない。

既存4業法と貨物運送取扱事業法の比較図



海が好き、船が好き

朝日新聞社 論説委員 高橋 文利

私の生まれた信州・長野県は、いうまでもなく「海なし県」である。しかし、どういうものか、子供のころから海が好きだった。海にあこがれていた、と言った方が正しいかもしれない。

なにしろ、生まれたときから見なれたものは、四方ぐるりの山また山である。もちろんテレビなどなかったから、話に聞き、本で読んだ海というのはいったいどういうものか、とにかく一度見てみたいと小さいころから思っていた。

生まれたのは、諏訪湖のほとりの下諏訪という町だが、こんな笑話をよく聞いた。

「おじいちゃん、海ってどんなところ」と孫に問われた爺様が答えていわく

「この諏訪湖の5、6倍ってとこさ」

こんなふうだから、小学校の修学旅行は、昔から海を見に行くことに決まっていた。本州のいちばん太いところの真ん中だから、太平洋でも日本海でもほぼ同じぐらいの距離だが、以前は日本海の直江津に出ていた。ところが、水死事故があったとかで、われわれのころは静岡県の三保の松原だった。

中央本線を甲府で身延線に乗り換え、三保の

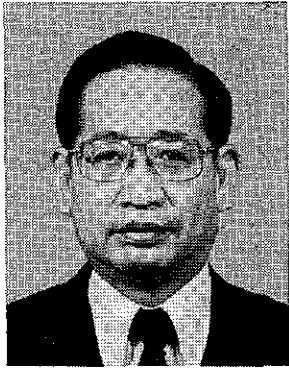
松原に出て太平洋を拝んだ感激は忘れられない。小学校6年、12歳のときであった。

大学へ入って東京に出てきてからも、寮の団体生活がうとましくなると、週末には犬吠埼や観音崎まで行って孤独を楽しんでいた。広々とした海を眺めていると、気持ちが落ち着き、心がやすまる気がした。

新田次郎の小説に「万治の石仏」という短篇がある。新田次郎は郷里の先輩で、生前、東京で諏訪中学・現諏訪清陵高校同窓会が開かれた際、お目にかかったことがあるが、向こうは年もとっていたし、すでに有名人だったから、若輩の身には距離を置いて見たにすぎない。が、親近感があった。

大国主命の子である建御名方命とその妻の八坂刀売命を祀った諏訪大社には上社と下社がある。上社には本宮、前宮が、下社には春宮、秋宮があり、諏訪湖をはさんで南北に2社ずつ、4カ所に鎮座する変わった形の神社だ。そして、私の生まれた下社春宮のすぐ近くに小説のテーマになった「万治の石仏」がある。

高さ約2メートル、横幅が約3メートルの自



然石だが「南無阿弥陀仏 *万治3年11月1日」と彫り込まれているところから、こう呼ばれている。（*万治3年=1660年）昔、土中から掘り起こしたものと言ひ、川べりの田んぼのなかに鎮座ましましている。約70センチほどの縦長の石が顔のような形に置かれているが、胴に当たる自然石とは明らかに別物とわかる。

縦長の石に、のみのあとを荒っぽくつけて目、鼻、口を描いたものだが、全体の形が仏像に見えるのである。

新田次郎は、この首石がイースター島から運び込まれたと想像力をたくましくして、これを小説に仕立て上げた。

イースター島は、いうまでもなく巨石文化で知られている。ここに住んでいた一族が勢力争いに敗れ、筏舟の舳先に石の首の神をくくりつけて脱出した。南米大陸の西方海洋上を北上するフンボルト海流に乗って行き、赤道付近で南赤道海流に乗り換え、西へ西へと行って、今度は黒潮に乗り、最終的に静岡県県の三保の松原付近に到達する。そこから天竜川沿いに北上して諏訪湖に出たというのが、新田次郎の推理である。

る。

小説としては、さほどいい出来とも思えないが、ただバカでかいゴロタ石を活用したぐらいに思っていた石仏から、イースター島に想像力の羽をのばし、海洋部族が太平洋を島伝いに運んできたものだとするあたりに、小説家らしい豊かなイメージーションが感じとれる。いま「万治の石仏」は、郷里の観光名所のひとつになっている。

春宮の入口には、御影石造りの大鳥居があるが、万治2年の建立と推定され、「万治の石仏」と同じ作者といわれる。立派な鳥居でこれをくぐると身が引き締まる思いがする。

毎年8月1日には、神様が春宮から秋宮に移る遷座祭が行われるが、地元ではこの例大祭を「御船祭」と呼んで、盛大に祝う。

お舟は、幅6尺縦1丈2尺の長方形の枠を組み、この前後両端に扇型に青柴を取り付けて幕をはり、全体を大船の形に整える。全長7.15メートル、幅2.09メートルともの本にある。お舟の真ん中を境にして前方に釣竿を持ったおきな翁、後方には竹籠を持ったおうな媼の人形を乗せて、数百人の氏子が春宮から秋宮まで曳行する。秋宮へ曳き付けて神楽殿を3巡し、神事相撲3番が行われて式が終わる。

春宮から秋宮までの距離は約1キロメートルだからまともに曳けば1時間もかからない。それをほぼ1日ばかりで曳く。明治初年までは、柴舟を裸の若者がかついで練り歩いたので「裸祭」の名も伝わっている。

31度の人並み分けて柴の舟曳く祭の夜

こんな句も覚えているが、夏の真っ盛りだから、なにしろ暑い。曳行の音頭をとる木遣きやりがいくらわめいても日中はほとんど動かず、日が落ちてから動きだす。それも、お舟をわざわざ横倒しにしたり、時間をかけてまた起こしたりという道中である。

お舟を曳く氏子は当番制で、その年に当たる地域を「御頭郷おとうごう」というが、諏訪一円に割り当てられるから、下社から遠くの御頭郷はあまり遅くなると帰りが困る。それに途中、国道20号線にかかるため、近年は交通を遮断すると甲府から松本まで延々と自動車がじゅずつなぎになるという事態になってしまった。このため、下社所在地の下諏訪が御頭郷にあたる年以外は、近年わりあい早く曳き付けるようだ。

新田次郎の小説「万治の石仏」には最後に「私本諏訪史あとがき」がついている。御船祭に使われる舟はただの舟ではなく筏船に柴を積み上げたようなかたちであることを理由に、イースター島を脱出したときに乗ってきた筏舟を象徴するものだと示唆している。

ご存じのように、諏訪大社は「お諏訪様」「諏訪大明神」といわれる全国に1万有余の末社、分社を持つ総元締である。古くからある港の近くには必ずと言ってもいいほど「お諏訪様」が祀られているところからも、一部では「海の守り神」とされているようである。

だが、今回この稿を書くにあたって、諏訪大社下社に問い合わせしてみたところ、海とのかかわりがあるとは実証的に明らかにされてはいないとのことであった。もともとが「日本の屋根」といわれる山国である。以前は担いでいた記録もあることから「輿こし」の類とする説が有力であるらしい。

「お諏訪様」の信仰も、雨や風を司る竜神への信仰、水や風に直接関係のある農業の守護神としての信仰が「水→海」の連想から、海の守り神へと転化したものようだ。

しかし、この件に関する限り、私は新田次郎説をとりたい。そのほうがロマンがある。それにまた、そうでなければ私の海好きが説明できないではないか。

“Japanese Shipping 1989”の刊行

当協会では毎年わが国海運の現状および当協会の活動状況などを、諸外国の海運関係者や在日外国公館、在外日本公館、各国の海運関係団体・機関等に広く周知するため題記英文パンフレットを作成・配布しており、今般その1989年版を刊行いたしました。

このパンフレットは当協会の発行する唯一の海外向け広報誌であり、当協会の組織・沿革、活動概況をはじめとし、日本海運の現状・問題点等を各種統計と平易な英文で説明・紹介しており、1989年版の内容は以下のとおりです。

PREFACE

JAPANESE SHIPPING TODAY

Size of Merchant Fleet Ocean-going Shipping Coastal Shipping

OUTLINE AND CURRENT ACTIVITIES OF JSA

Outline of the Japanese Shipowners' Association Current Activities of JSA

JSA Organisational Chart List of JSA Member Operators Serving Foreign Trade

APPENDIX

Organisation of Ministry of Transport

入手ご希望の方は、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部 TEL (03)264-7181

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

「海運統計要覧1990」の刊行

当協会では1970年より海運に関する内外の諸統計をはじめ、一般経済、関連産業の諸統計を収録した『海運統計要覧』を作成し、海運関係者をはじめ各位のご参考に供しており、現在、下記内容による1990年版を4月末に刊行予定で編集作業を進めております。

本統計要覧は1冊1500円（消費税を含む）で実費頒布いたしておりますので、ご利用の向きは、ご連絡ください。

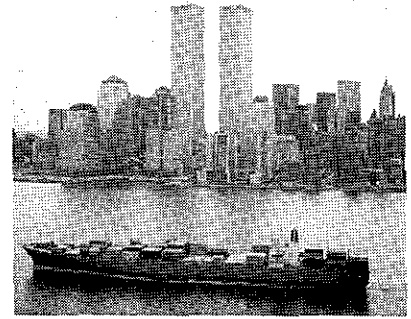
〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル) TEL (03) 264-7181

『海運統計要覧1990』の内容

海運関係総括表	VIII 内航海運
I 船 腹	IX 港湾関係
II 造 船	X 船員関係
III 海上荷動と海運市況	XI 一般経済
IV 輸送活動	XII 関連産業の動向
V コンテナ輸送	付・資料 海運関係略語
VI 企業財務	用語解説
VII 海運対策と船舶整備計画	海運年表他

内外情報



▲ニューヨーク港に入港するコンテナ船

1. 新たなマルシップ混乗の特例許可
2. 水先料金等の改定問題
3. 米国のタンカー構造規制問題
4. 豪州におけるバラスト水排出規制問題
5. 第89回船員制度近代化委員会の審議模様
6. 定期船同盟事務局の機能

1. 新たなマルシップ混乗の特例許可

外航二船主団体と全日本海員組合が、平成元年10月25日合意したマルシップ混乗の実施（本誌1989年11月号P. 4参照）については、日本人船員を9名とすること、船舶職員法第20条に定める配乗基準の特例について各船ごとに審議すること等が確認されていたが、海上安全船員教育審議会20条問題小委員会は、平成2年2月23日日本郵船から申請のあったコンテナ船「北野」について三等航海士を、自動車運搬船「神成丸」について三等機関士をそれぞれ省略することについて承認した。

また、これらの許可に当たっては次の条件が付加されている。

1 許可期間

許可期間は、1年を限度とし、当該船舶にかかる裸備船契約の期間または海上運送法に基づく貸し渡し許可期間のうちいずれか短いほうの期間の範囲内とする。

なお、更新を妨げない。

2 許可の条件

- (1) 海上運送法に基づく貸し渡しの手続きがとられており、かつ、日本船舶を所有することがで

きない者に貸し付けられていること。

- (2) 省略することとなる船舶職員の員数に相当する数の職員（STCW条約締約国（日本を含む）の政府が発行した海技免状（同条約のII/4規則またはIII/4規則の要件を満たすものに限る）を有する者）を配乗させること。

- (3) 船舶が譲渡された場合は、許可が失効すること。

- (4) 事故が発生した場合には、直ちにその内容を許可を受けた地方運輸局等に書面により報告すること。

3 許可の際の指導事項

許可に当たり、許可の内容（条件として付されたものを含む）に違反したことが明確となったときは、許可を取り消し、または許可の更新を認めないものであることを窓口で十分に指導すること。

これにより、上記の2隻については、8名の職員と1名の部員の日本人船員と外国人船員との混乗が実現することとなり、3月中旬および下旬にそれぞれ就航するはこびとなった。

2. 水先料金等の改定問題

日本パイロット協会（浅野銀一会長）は、平成元年12月14日、水先業務の安定化を図りかつ円滑な運営を推進するため、海上技術安全局船員部を通じ、運輸大臣あて「水先料金の改定等に関する陳情書」を提出するとともに、当協会に対してもその趣旨を説明、協力方依頼があった。

今回の改定要望の骨子は、

(1) 水先料金の改定について

昭和53年度水先料金改定以降採用されている水先料金の改定算出方法、すなわち、63年度を実績年度とし、平成2年度における予測水先原価（経費＋技術労働報酬）ならびに予測水先料収入により試算し、改定率は11.3%とされている。（その後平成元年の水先業務量の確定により9.6%に修正された）

(2) 懸案事項の処理について

前々回（59年7月）改定時に運輸省当局より船協／パ協間で引き続き検討・解決を図るよう要請されていた従前からの懸案問題（①乗下船実費問題、②水先法施行規則第23条別表3に係る距離の見直し「当分の間」について、③港内転錨料金の見直し、④遠距離透減制の段階的是正、⑤指定錨地の投抜錨料金）の解決となっている。

このうち、①乗下船実費問題については、平成元年11月22日、横須賀、伊良湖三河湾、大阪湾、

瀬戸内海4水先区合計で年間約2500万円の軽減措置を講じることとし、2年1月12日、具体的な提案があり水先料金の改定実施に合わせ実施することで一応の合意に達した。

また、残り4項目についても引き続きパ協と協議を行うこととしているが、特に主として内海水先区にかかる問題である④および⑤についても水先料金の改定実施に合わせ実施できるよう鋭意協議を行うこととしている。

水先料金は、水先法第22条第2項に基づき定められる省令料金であり、改定に当たっては、運輸大臣から海上安全船員教育審議会水先部会に諮問が行われ、答申・決定されるが、審議を円滑に行うため当協会とパ協間で事前に実質的な協議を行い、調整することとなっている。

最近においては昭和53年7月（6.8%増）、56年7月（7.2%）、59年7月（5.3%）および63年7月（2%）とほぼ3年ごとにそれぞれ改定されている。

今回の料金改定については、平成2年3月に開催される水先部会に諮問されると思料されるため、従前同様、港湾委員会水先問題対策小委員会を中心に当協会の対応について鋭意協議した結果、水先料金の改定には基本的に反対である旨の陳情書を提出することとしている。

3. 米国のタンカー構造規制問題

1989年3月、アラスカ沖で発生したエクソン・バルディス号事故が契機となり、海洋汚染に対する危

機感が高まり、同年7月のアルシュ・サミットにおいて、海洋汚染について国際海事機関（IMO）で検

討するよとの宣言が打ち出された。IMOはこれを受け同年10月、

① 油汚染に対する準備および対応に関する国際協力

② 油汚染の防止

についての決議を採択した。(本誌1989年12月号P. 28参照)

一方、米国は独自に海洋汚染問題に取り組み、タンカーの構造規制、緊急事故対策、油濁基金などについて検討を行い、下院は1989年11月、米国油濁法改正法案(HR1465)を採択し、米国に入港する新造・既存船に対し、二重船殻・二重底を義務付ける法案を作成した。

上院も、米国油濁法改正法案(S686)を作成、採択した。しかし、上院法案では、二重船殻・二重底の問題に対しては、運輸長官にその有効性について研究するよう求めるにとどめている。(資料参照)

上・下院の案は、今後両院の協議会で協議の上、統合されることになっているが、これに先がけ、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)、国際タンカー船主油濁連盟(ITOPF)の国際4団体は、タンカーの構造規制問題はIMOにおいて検討が進められている状況から、二重船殻・二重底は海洋汚染防止に効果があるとの結論を急ぎとりまとめることは思慮に欠けるとの書状を1990年1月、米国議会関係者に提出した。

当協会は、石油会社からの呼びかけもあり、日本タンカー協会、石油海事協会、十五日会との4団体連名で米国石油連盟輸送委員長あてに同年1月30日付で、ICS等国際4団体の意見を支持する旨の書状を提出し、わが国業界の見解について広く米国議会関係者の理解が得られるよう働きかけてほしい旨協力を要請した。

なお、運輸省は本件に対応するための検討部会を造船研究協会に設置し、二重船殻、二重底設置の有効性、経済的影響、技術的問題点等の検討を開始している。

【資料】米国油濁法改正案比較

	上院(S686)	下院(HR1465)
二重船殻および二重底	二重船殻、二重底は運航上阻害要因になるかならないか、1年以内に検討を加え、もし有効であると判断できれば、法律作成にあたる。	新造オイルタンカー・舢には二重船殻、二重底を義務づける。2万G以上の既存タンカーに対し7年以内に二重底を義務づける。さらに15年以内に既存のタンカー・舢に対し二重船殻を義務づける。
油濁責任	故意または重過失もしくは安全、構造または運用基準・規則の違反等により生じた油濁事故。	故意または重過失もしくは安全、構造または運用基準の違反等を主因に生じた油濁事故。
天然資源の損失に対する制裁	天然資源に回復困難な損失を及ぼした場合、汚染者は100万ドルもしくは第三者賠償および清掃費用に対する責任額の1/2の大きい額の民事罰を課す。	天然資源の損失に対し刑事罰は不必要。上院案に follow。

4. 豪州におけるバラスト水排出規制問題

豪州検疫調査局(AQIS)は、平成2年2月1日から船舶のバラスト水排出に関し6カ月間自主規制措置を実施するよう通告した。本規制は、同国タスマニア水域において麻痺性の貝毒が発生したことから、船舶のバラスト水等に混入しているとされる

有毒性微生物(ギムノジニウム、アレキサンドリウム)が原因と考えられ、その排出を最小限に抑えようとするもので、1908年の検疫法を根拠として実施されるものである。AQISが要求している自主規制方法は次のとおりとなっている。

- (1) バラスト水積み込み水域に有害微生物が生息していないとする関係政府または認定機関の証明を保有すること。
- (2) 豪州への航海中、熱帯水域等の洋上でバラスト水の張り替えを実施すること。
- (3) バラストタンクまたはホールド内のバラスト水に有効な処理を実施すること。
- (4) 豪州領海内でバラスト水および沈泥（セディメント）の排出を行わないという保証をすること。
- (5) AQIS／船社間で船舶のバラスト水等の清浄性を確保しながら運航する旨の遵守協定を締結すること。

当協会は、この規制案が検討されている過程で、厳格に実施された場合には、船舶の通常運航が阻害されるため、国際海運会議所（ICS）を通じ、再三、因果関係の解明と国際海事機関（IMO）での検討を優先すべき旨意見反映を行ってきた。

一方、この問題は豪州の環境保全に関することであり、慎重な対応が必要との判断から規制の正式実施に先だち、邦船社が自主的に採り得る措置として、①バラスト水等のサンプリングの協力、②タスマニア就航チップ船のバラスト水の洋上張り替え、③バ

ラスト水排出完了後の残存沈泥の港域内および沿岸50浬以内の投棄禁止に協力してきた。

しかしながら、上述のとおり自主規制とはいえ、2月1日から実施を要請されたため、AQISの定めた「バラスト水等排出に対するガイドライン」について、関係者および関係機関と検討し、バラストの張り替えにともなう船舶の安全運航上の問題等に留意した上で、各船ベースでこれにできる限り協力することとし、会員各社に周知した。また、各種規制方法の運用上の問題を解決するため、運輸省関係当局、民間調査機関等の指導、協力を得ながら検討を進めている。AQISは、ガイドラインを豪州全域に適用するための有効性と必要性を評価するため、時間的余裕をみて当面6カ月間の猶予期間を置いており、この間に船舶から採取した沈泥サンプルの分析調査等を進め、その結果に基づき、強制規制への移行、自主規制の継続または一部緩和等の結論を得たいとしている。一方、豪州政府は、本件が世界海運に及ぼす影響が大きいことから、IMOの海洋環境保護委員会に検討を要請しており、その結果が目される。

5. 第89回船員制度近代化委員会の審議模様

第89回船員制度近代化委員会は、平成2年1月31日に開催され、第三次総合実験船の候補船（第2次）を選定し、「C段階実証実験のまとめ」を承認した。

〈審議概要〉

1. 委員会は、前回決定された「第三次総合実験船の第2次募集」に基づき応募した12隻の船舶について審議し、全船を候補船として選定した。（資料1参照）今回の選定で、第三次総合実験船は、D実験を継続中の第1次船を含め10社24隻となり、

コンテナ船・撒積船に加え、自動車専用船7隻が新たな船種として実験に参加することとなった。

2. C段階実証実験は、平成元年1月より実施されてきたが、今般、C段階実験の成果たる就労体制を各種船舶に適用することの妥当性が十分な隻数、船社、船種、航路等において確認された、との結論に達し、今後は広く実用に移すことを趣旨とする「C段階実証実験のまとめ」（資料2参照）を承認した。なお委員長より、このまとめに基づき、

なるべく早期に実用に移すべく関係者の努力が要請され、準備が整うまでの間、実証実験が継続されることとなった。また、実証船Cは27隻が候補船として選定され、1隻が辞退したため、2月末現在26隻となっているが、うち9隻が第三次総合実験船（第2次）候補船に選定されている。

3. 第三次総合実験船3隻の乗船調査報告書が提示された。また、前回提示された1隻の報告書については、特に意見なく承認された。

4. その他

船舶通信士労働組合（船通労）は、船員制度近代化実験が開始されて以来同実験へ参画していなかったが、今回参画することとなり、船主側委員

より次の報告があった。

平成元年10月、「全日本海員組合と同一スタンスで船員制度近代化に取り組む」との確認が得られたことから、外航中小船主労務協会と船通労は、近代化船に関する労働条件につき協議し、去る1月23日、外航二船団と全日本海員組合との間で締結されている労働条件と全く同一の内容で合意した。また、船通労は外労協関係4社とも個別に交渉を始めており、近々同一内容で合意の予定。これにより、今後船通労組合員が近代化船に乗船していくことになるが、去る1月26日の総合ワーキング・グループで検討の結果、特に問題なしとの結論を得ている。

【資料1】第三次総合実験船(第2次)候補船

船種	船名	会社名	竣工日	総トン数	機関出力(kW)	就航航路
コンテナ船 (2隻)	ごうるでんげいとぶりっじ	川崎汽船	S60.6.8	34,846	16,284	日本/極東/北米西岸
	山隆丸	ナビックスライン	S61.10.27	42,145	23,756	日本/極東/北米東岸
撒積船 (3隻)	平隆丸	昭和海運	H2.1.31 予定	91,600 (計画)	11,385	日本/豪州/北米西岸
	尾上丸	日本郵船	H1.8.30	116,427	14,489	日本/豪州
	松浦丸	日本郵船	H2.7.未 予定	84,600 (計画)	12,135	日本/豪州
自動車船 (7隻)	せんちゅりーはいうえい5	川崎汽船	S61.4.3	21,863	10,223	日本/北米、欧州
	わしんとんはいうえい	川崎汽船	S61.12.22	50,334	10,988	日本/北米、欧州
	ねおちゅーんえーす	大阪商船三井船船	S60.6.24	44,979	8,973	日本/北米、豪州、欧州
	まあきゅりいえーす	国際マリン トランスポート	S60.9.24	44,979	8,973	日本/北米
	とらいとんはいうえい	日本汽船	S62.10.21	45,783	10,297	日本/北米、欧州
	みしがんはいうえい	神戸汽船	S61.12.11	49,439	11,510	日本/北米、欧州
	ろんどんはいうえい	神戸汽船	S61.10.1	49,098	10,480	日本/北米、欧州

【資料2】C段階実証実験のまとめ

当委員会は、昭和63年度以降の船員制度近代化実験について、「船員制度近代化に関する提言(第三次)」および「今後の船員制度近代化実験の進め方について」に沿って策定した「船員制度近代化計画(第三次)」に基づき、当面の目標としての仮設的船員像を実験・検証するための第三次総合実験船による総合実験とC段階の実証実験を並行して実施してきた。

C段階実証実験については、平成元年1月実験を開始して以来、十分な規模で実施され、C段階実験の成果たる就労体制を各種船舶に適用することの妥当性について確認できる段階に達したと判断されるので、C段階実証実験で検証、確認された結果を整理し、以下のとおりまとめを行った。

(1) 実証船Cの実験実施状況

昭和63年9月19日「船員制度近代化計画（第三次）に基づく総合実験基本方案（その1）」を策定するとともに、募集要領に基づき実証船Cの募集を行い、B実用船から8隻、総合実験船Cから19隻、合計27隻の候補船を選定した。そのうち1隻は候補船の地位を辞退した。

C段階実証実験は、B実用船からの候補船については「必要に応じて行うC段階実験」のステップを踏み、一定のレベルに達したことを確認したうえで実証実験に移行し、また、総合実験船Cからの候補船についてはそのまま実証実験に移行するという手順が進められた。平成2年1月末現在、26隻の全部が実験実施方案に基づきC段階実証実験を順調に継続している。

なお、実証船Cの船種別隻数、実証実験への移行経緯および平成元年12月末までの間の実験実施状況は、別紙（省略）のとおりである。

(2) C段階実証実験のまとめ

C段階実証実験に関する本船報告書は26隻の実証船Cから延べ126件提出された。調査対象となった全船舶が、報告様式による「本船所見等」

【参考資料】近代化船の現状(平成2年1月31日現在)

表1 近代化船の種類別一覧

種別	社数	隻数	千総トン
1. 第三次総合実験船	6	12	839
2. C 実験船	13	26	1,866
3. B 実用船	28	94	5,929
4. A 実用船	20	35	2,087
5. バイオニアシップ	7	7	557
計	—	174	11,278

表2 近代化船の船種別一覧

	第三次総合実験船		C 実験船		B 実用船		A 実用船		バイオニアシップ		合計	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
1. コンテナ船	6	268	4	149	7	244	3	118	3	119	23	898
2. 搬積船	6	571	5	387	45	3,385	7	551	4	438	67	5,332
3. 自動車専用船	0	0	9	404	21	471	4	58	0	0	34	933
4. タンカー	0	0	6	852	15	1,640	16	1,146	0	0	37	3,638
5. LPGタンカー	0	0	2	74	3	140	5	214	0	0	10	428
6. 重量物船	0	0	0	0	1	15	0	0	0	0	1	15
7. 貨物船	0	0	0	0	2	34	0	0	0	0	2	34
計	12	839	26	1,866	94	5,929	35	2,087	7	557	174	11,278

欄で「運航上特に支障となる点はなく、就労体制も定着しており問題はない」との趣旨の報告を行った。

各実験船の訪船調査および今回特別に行ったタンカーの乗船調査においても、運航上問題となる点は何ら指摘されず、順調な結果が得られ、就労体制は実験経験を重ねるにつれ船内に定着していることが確認できた。なお、タンカーの外地における荷役当直については、当直限定資格所有のC/Rまたは1/Eも含めた1直3名の体制がとられ、問題となる点はなかった。

また、C段階実証実験は、その実施期間、参加隻数、船種、航路、船社数いずれも実験を評価する上で満足できるものである。これにより移行過程像（C段階）の成果たる就労体制については、各種船舶の定常的な就労体制として適用することについて、その妥当性が十分に確認されたとの結論を得ることができた。

以上のとおり、C段階実証実験については順調な結果が得られており、当委員会の管理のもとに実施した実験の目的は達成された。今後はこの成果を活用し、広く実用に移すものとする。

なお、実用化に関する関係者間の諸準備作業が整うまでの間、実証実験が継続されることが望ましい。

6. 定期船同盟事務局の機能

— 欧州同盟事務局長の日常業務 —

欧州同盟事務局長である Brian Allen 氏は同氏の日常業務と定期船同盟制度について次のように語っている。

◇ ◇ ◇

同盟が存続する主要な理由の一つは、それがタリフ（運賃表）の枠組みを設定するものであるという点にある。同じトレード（航路）に就航する他の盟外船社も、大体そのタリフに倣う——もっともそのディスカウントをやるのが普通であるが。もしも同盟のタリフ体系がなかったとしたら、船社ごとにさまざまに異なった多数のタリフが生まれ、荷主はそれらと比較して船社を選択しなければならないという大変面倒な問題が生じたはずである。同盟は、他の何者も匹敵し得ない一定水準のサービスと配船数を提供するがゆえに、多くの荷主の支持を得ている。これは、同盟こそが、規制のゆき届いたトレードにおいてすら時々発生するいろいろな問題を解決するための有力手段（媒体）であると彼らが考えるからに他ならない。

同盟のために政策・実行の両面にわたってセッションを与えるのが私の仕事の一部には違いないが、同盟それ自体の言動を決するのは、メンバーライン各社の意思決定である。事務局がメンバー各社のいろいろな要請にタイムリーかつ効果的に応じられるよう注意を払うと同時に、荷主や荷主団体からのさまざまな照会や問い合わせに対処するのが私の務めである。

現在、執務時間の約 $\frac{1}{3}$ をこのような管理業務に費やしている。36名の本部スタッフと、欧州および極東の12の地域事務局に働く77名のスタッフをうまくとりまとめていく仕事は結構大変である。ペーパー

ワークを減らし、可能な限りエレクトロニック通信を使うべく技術を向上させることによって、常に仕事のやり方を近代化していく必要もある。私が同盟事務局に加わった当時、1年に21トンもの紙を消費していたが、現在ではその $\frac{1}{2}$ 以下に減らしている。もっとも新しいタリフの刷り替え時期は別であるが。

この仕事にとっての理想的な人材育成の場といったものは実際上あり得ない。自分と同世代の間には、定期船会社にいたという経歴の持ち主が多いが、私個人は何年間か不定期船・タンカー経営にかかわったことはあるものの、基本的には陸上産業の出身である。私は35年前に公認会計士 (chartered accountant) の資格を取り、今の仕事に就く前は、“企業ドクター” (company doctor) として数年を過ごした経験がある。62歳で定年退職するまでにまだあと2～3年あるが、同盟のメンバー船社が私の後任を選ぶとすれば、コミュニケーション能力にすぐれ、十分な経営ノウハウを有する人を探すことだろう。

私の仕事の残り $\frac{1}{2}$ はより広い意味での営業活動と広報活動にほぼ同等の時間が配分されている。どの同盟であれ、それぞれのトレードにおけるさしせまった商業圧力 (commercial pressures) に適応せざるを得なくなってきている。

同盟のタリフやルールが理論的に完ぺきであれば、立派な同盟組織を持つ必要もなくなるわけであるが、実際にはそういうことはあり得ない。

メンバー船社は、それぞれのビジネスを長期的に維持していくのに必要な収入を挙げられるだけのよく検討されたタリフの助けを必要としている。複合輸送技術が急速な進展を遂げ、刻々と変化する商業上のニーズに迅速に対応していくため、同盟側は最

小限のコンテナ・インベントリーとタイムリーな荷渡しを強く求められるようになった。

新製品への適用レートやプラント・カーゴの輸送、いろいろな特殊ケースなどについての荷主からの要請に対処するため、われわれは毎週定例の委員会を開催している。

広報活動を維持していく仕事は非常に広はんにわたる。同盟内部のものとしては、メンバー各社や同盟の地域事務局との間の話し合いや文書のやりとりがあり、その上に対外問題が加わるわけである。

広報活動の対外面については、荷主、荷主協会、マスコミ、各国政府機関や種々の定航関係団体とのかかわりを持つことになる。荷主協会との協議は、特に大幅なタリフ修正を行うに際しては極めて重要な同盟業務である。同盟を正しく理解してもらうことや、トレードの関係者やマスコミ・政府筋に同盟ビジネスのありのままの正しい実体を知ってもらうことは、メンバーラインにとって非常に大切なことである。

同盟事務局の仕事は、実体のない、時によっては極度にとりよめない結果を生むことになるので、同盟を運営していくことは時として難しい仕事である。これに必要なコストは積取り比率に応じて各船社が負担しているが、常に有形の結果が得られるとは限らない事務局のこうした仕事はどう評価したらよいのだろうか。結局のところ、メンバー各社の不平不満が少なければ少いだけ事務局がよくやったのだと考えるほかはない。

また、この仕事は挫折感の連続になるときもある。当初は解決のめどさえたない問題についてコンセンサスを得ようとする場合など、まさにそうである。“企業ドクター”との仕事においては、かなりの孤独感を味あわされる時があるものだが、今の仕事は

これとは全く逆の状況下におかれることが多い。文書、電話、テレックス、ファックス、コンピュータ通信など、時として圧倒されるばかりのすさまじい情報洪水に見舞われるのである。

同盟内では多くの国籍の人たちと交際できるという点で、極めて面白い仕事といえる。定期船ビジネスの公用語が英語であるのは自分にとって全くありがたいことだ。平均して年間10万マイルの海外出張をしているが、訪問地の土地柄をよく知る時間もないようなときなど特にかかなりの疲労をとまなう仕事である。大きなミスを犯せばメンバーに多大の損害を与えることになりかねず、同盟事務局の仕事は強度の努力と緊張を強いられている。

最近まで、海運にとって一番最近に起こった大きな変革といえば、コンテナリゼーションということになっていたが、今や商業上あるいは競争上のプレッシャーへの素早い対応をせまられる時代に入っている。以前にもまして船舶は大型化し、レスポンスに必要とされる時間は短くなり、競争は激激化している。欧州においては、同盟の運営を規制する新しい法律が制定され、同盟が責任と速応性を備えた行動をとる必要が今日ほど大きくなっているときはない。

私は、同盟が解体に追い込まれたり、あるいは徐々に消えてなくなるような運命にあるといった危惧は全く抱いていない。定期船海運に求められるものは刻々と変化しており、あらゆる同盟がそれに適応して変わっていくだろう。同盟はそれぞれのトレードにおいて表面化してくるいろいろなニーズに応じて変容していくだろう。しかし、経済性と効率性の観点から生じてくる定航船社間の協調の必要性は、ここ当分は決してなくなることはないだろう。

(Fairplay 1990年1月11日号)

海運日誌（2月）

- 1日 豪州政府の検疫調査局は、外国から豪州全域に入出港するすべての船舶を対象に、向こう半年間にわたるバラスト水のサンプル調査を開始した。（P.36内外情報4参照）
- 2日 日本、米国、パナマの三国政府で構成する「パナマ運河代替案調査委員会」は、パナマ運河の将来のあり方を検討するための調査契約を日米パ企業で構成する企業連合体と締結した。
- ◎ 大蔵省が発表した1989年の国際収支状況（速報）によると、経常収支黒字は569億7500万ドル（前年比28.5%減）となり、過去最大の年間黒字減少額（226億5600万ドル）を記録した。
- 6日 運輸政策審議会・物流部会労働問題小委員会の初会合が開催された。
- 7日 運輸省海上技術安全局が1月分の新造船建造許可実績を発表。それによると、19隻、49万9338%（前月比49.3%減）、契約船価は667億5400万円となった。
- 9日 運輸省貨物流通局は、内航海運業の構造改善指針に基づく海運組活活性化方策について、日本内航海運組合総連合会および同総連合会の傘下5組合に通達を行った。
- 13日 外航二船主団体と全日本海員組合は、船員政策協議会小委員会を開催し、マルシップ混乗船に乗り組む日本人船員の労働条件について合意した。
- 14日 12日からパリで開催されていた経済協力開発機構（OECD）の造船部会が閉幕。米国は、OECDが実施している政府助成削減策として、紛争処理手続きを含む強制力を持った枠組み作りを条文の形式で正式に提案した。
- 15日 官・労・使で構成する外航船員中期展望委員会は第4回会合を開催し、近代化船・混乗船の役割など個別検討テーマを討議した。
- ◎ 日米両国政府は、対米鉄鋼輸出自主規制（VRA）の延長と鉄鋼貿易自由化に関する二国間取り決めについて正式合意し、交換公文をとり交わした。
- 16日 江藤運輸大臣は、①船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部改正、②旅客船の安全対策などに伴う船員法施行規則の一部改正、③平成2年度船員災害防止実施計画を船員中央労働委員会に諮問した。
- 19日 海上安全船員教育審議会・船舶職員部会の20条問題小委員会が開催され、新たなマルシップ方式による日本籍混乗第1・2船について職員の乗り組み基準の特例措置を一船ごとに審議し、申請のとおり承認した。（P.34内外情報1参照）
- 21日 当協会は日本船舶保険連盟に対し、平成2年度船舶保険料率の改定要望を提出。総額23億円の保険料引き下げおよびI.T.C Hulls1983約款による引き受け導入など保険条件の改善を要望した。（P.17海運界の動き2参照）
- 22日 運輸政策審議会・総合部会の第5回外航客船小委員会が開催され、中間報告素案を審議した。
- 28日 全日本海員組合と外航二船主団体および内航二船主団体は、それぞれ平成2年度労働協約改定に関する「要求書」と「申し入れ書」を交換し、本年度の労働協約改定交渉がスタートした。（P.4海運界の動き1参照）
- ◎ 第2次海部内閣が発足し、運輸大臣に大野明氏が就任した。
- ◎ 運輸政策審議会・国際部会国際物流小委員会の第2回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、当協会より外航海運の現状と課題について説明を行った。

2月の対米ドル円相場の推移

高 値	144.30円(14日)
安 値	149.25円(27日)
平 均(月間)	145.53円
(注) 銀行間取り引きによる	

2月定例理事会の様様

(2月28日、日本船主協会役員会議室において開催)

当面する海運問題について

1. 運政審「90年代の交通政策の基本的課題」について
(本誌1990年2月号P.4参照)

保険委員会関係報告事項

1. 平成2年度船舶保険料率・条件の改定について
(P.17海運界の動き2参照)

海務委員会関係報告事項

1. 豪州におけるバラスト水排出規制について
(P.36内外情報4参照)

労務委員会関係報告事項

1. 船員制度近代化C段階実証実験のまとめについて
(P.37内外情報5参照)
2. 新たなマルシップ混乗について
(P.34内外情報1参照)

広報委員会関係報告事項

1. 平成2年度海運講習会の開催について
当協会では、会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人としての門出を祝すとともに海運人として必要な心構えを育成する目的で、昭和32年から海運講習会を実施してきた。本年度は35社から約376名と多数の受講希望があったため、会場の都合等により一般職(女性のみ227名)と総合職(男性148名、女性1名 合計149名)に分けて各一日ずつ実施することとし、来る3月28日(水)と29日(木)にそれぞれ海運ビル2階大ホールで開催する。

講師ならびに講演内容は以下の通りである。(予定、敬称略)

3月28日(水) (一般職対象)
会長挨拶 日本船主協会 会長 松成博茂

日本海運の役割
日本船主協会 大西章敬
常務理事・調査広報部長
からだと心の健康管理
産能大学 事業本部講師 浜利子

国際化時代の日本人
TVキャスター 櫻井良子

船長雑感
大阪商船三井船舶 船長 八木嘉幸

映画 「日本の海運」

3月29日(木) (総合職対象)
会長挨拶 日本船主協会 会長 松成博茂

日本海運の現状と将来
日本船主協会 副会長 轉法輪 奏

外航海運政策の概要
運輸省国際運輸・観光局 長尾正和
政策課長

世界経済と日本の役割
東海大学教授 鎌田 勲

船長雑感
日本郵船船長 小野嘉久

海事資料センター利用案内
海事産業研究所 菊川秀男
海事資料センター部長

映画 「日本の海運」

タンカー部会関係報告事項

1. 米国のタンカー構造規制問題への対応について
(P.35内外情報3参照)

船協だより

陳情書・要望書等（2月）

- 9日 宛先：海上保安庁長官他
件名：備讃瀬戸における船舶航行の安全確保について
要旨：備讃瀬戸では、例年こませ網の漁期にあたる3月から6月の間、操業漁船により航路が閉塞され、船舶航行に支障を生じている。このため、安全な可航水路が確保されるよう水産関係者に対する調整、指導を要望する。
- 21日 宛先：日本船舶保険連盟会長
件名：平成2年度船舶保険料率・条件の改定について
要旨：（P.17海運界の動き2参照）

海運関係の公布法令（2月）

- ㊦ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令
（厚生省令第5号、平成2年2月21日公布、即日施行）

国際会議の開催予定（4月）

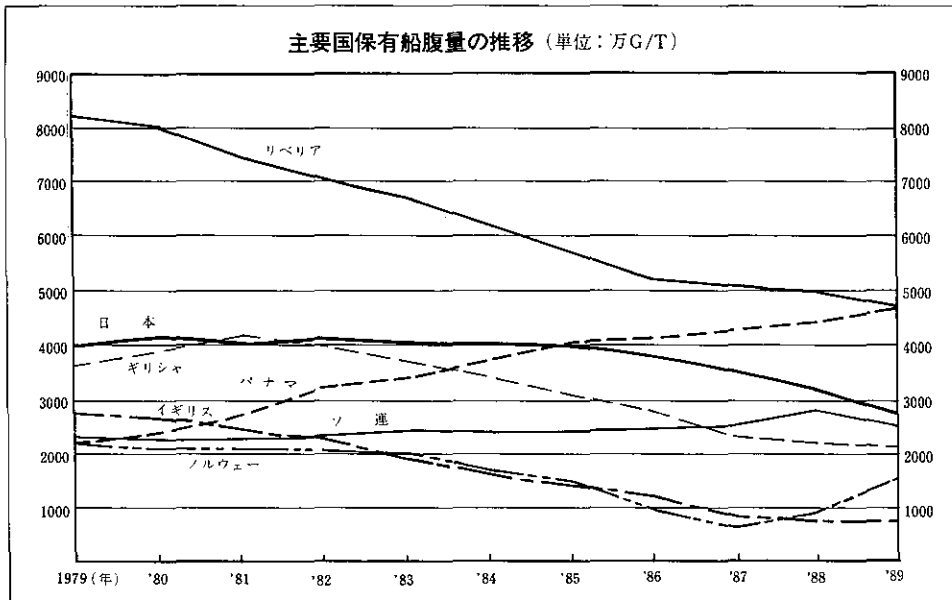
- I M O第62回法律委員会
4月2日～6日 ロンドン
- B I A C海運委員会
4月4日 パリ
- 第23回日韓民間合同経済委員会
4月16日～17日 神戸
- I M O第33回設計設備小委員会
4月23日～27日 ロンドン

会議日誌（2月）

- 1日 海務幹事会
2日 保険幹事会
厚生・船員保険制度幹事会
啓水会
6日 労務幹事会
8日 船員保険研究会
9日 保険幹事会
海洋汚染防止小委員会
啓水会
13日 オーナー部会
情報システム専門委員会
港湾幹事会
新造船幹事会
14日 保険幹事会
通信幹事会／電波研究会合同会議
15日 外航客船幹事会
16日 水先業務専門委員会
船員中央労働委員会 総会
19日 保険委員会／同幹事会合同会議
港湾委員会
20日 法規専門委員会小委員会
21日 工務委員会／同専門委員会合同会議
船積書類合理化専門委員会
船員保険制度専門委員会／厚生・船員保険制度幹事会合同会議
労務幹事会
22日 海務委員会／同専門委員会合同会議
総務幹事会
海務研究会
23日 政策幹事会
啓水会
26日 近海内航部会
27日 労務委員会／同専門委員会合同会議
船協月報編集会議
日本海事協会 理事会
28日 定例理事会
常任理事会／政策委員会合同会議
労務懇話会

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	46
	2・日本商船船腹量の推移……………	46
	3・わが国航船船腹量の推移……………	46
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	47
	5・わが国造船所の工事状況……………	47
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	48
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	48
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	48
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)……………	49
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	50
	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) ……	51
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	52
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	53
係 船 船 腹	14・係船船腹量の推移……………	54
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	55
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……………	56
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	56
内 航 海 運	18・内航船の船腹量……………	57
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	57
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	57



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

年	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	36,311	129,770	—	4,543	41,465	—	—	—	—	31,768	88,305	—
1965	41,865	160,392	—	5,307	55,046	—	1,403	18,757	—	35,155	86,589	—
1970	52,444	227,490	—	6,103	86,140	—	2,528	46,651	—	43,813	94,699	—
1975	63,724	342,162	—	7,024	150,057	—	3,711	85,548	—	52,989	106,557	—
1980	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	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	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	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	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	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	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

年	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
1960	1,919	6,002	—	407	1,422	—	1,328	4,406	—	—	—	—
1965	5,074	10,302	—	1,566	3,642	—	3,251	6,453	—	—	—	—
1970	7,867	23,715	—	2,113	8,883	—	5,282	14,563	—	—	—	—
1975	8,832	38,198	—	1,893	17,414	—	6,223	19,752	—	—	—	—
1980	8,825	39,015	—	1,728	17,099	—	6,386	20,819	—	—	—	—
1985	8,225	38,141	0.3	1,392	13,610	▲6.5	6,123	23,360	4.8	710	1,171	0.1
1986	8,024	35,619	▲6.6	1,333	11,611	▲14.7	5,983	22,832	▲2.3	708	1,176	0.4
1987	8,250	32,831	▲7.8	1,288	10,416	▲10.3	6,249	21,156	▲7.7	713	1,259	7.1
1988	7,939	29,193	▲11.1	1,277	9,275	▲11.0	5,961	18,682	▲11.7	701	1,236	▲1.8
1989	7,777	26,367	▲9.7	1,244	7,951	▲14.3	5,845	17,134	▲8.3	688	1,283	3.8

(注) ①1970年まで運輸省発表 1975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 その他の特殊船は含まない。
②1960～1970年は毎年3月末 1975年以降は7月1日現在。
③1970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

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
1970	1,970	28,215	47,007	—	1,508	21,185	34,635	—	462	7,030	12,372	—
1975	2,469	59,489	105,100	—	1,317	33,486	58,040	—	1,152	26,003	47,060	—
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
1983	2,175	57,193	99,428	▲9.1	1,140	34,100	57,718	▲3.5	1,035	23,093	41,710	15.8
1984	2,135	57,015	97,756	▲1.7	1,055	33,249	55,350	▲4.1	1,080	23,766	42,409	1.7
1985	2,435	62,161	105,652	8.1	1,028	33,470	55,512	0.3	1,407	28,691	50,140	18.2
1986	2,249	55,474	91,690	▲13.2	957	30,809	50,377	▲9.3	1,292	24,665	41,314	▲17.6
1987	2,082	54,514	88,736	▲3.2	816	28,200	45,528	▲9.6	1,266	26,314	43,208	4.6
1988	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
1979	111	2,621	28	847	96	2,248	13	289	97	1,986	4	117	193	4,234	17	406
1980	196	6,080	50	2,153	76	2,674	20	905	119	3,819	3	160	195	6,493	23	1,064
1981	230	7,548	64	2,475	132	4,578	33	1,323	190	6,102	11	473	322	10,680	44	1,796
1982	236	6,944	54	2,270	130	4,775	37	2,082	210	5,573	10	331	340	10,348	47	2,413
1983	254	6,134	54	1,408	141	4,134	27	1,317	136	3,606	12	321	277	7,740	39	1,638
1984	278	7,305	57	2,026	178	5,079	38	1,679	322	7,555	26	554	500	12,635	64	2,233
1985	216	7,558	54	2,618	166	5,307	32	1,679	169	5,231	12	493	355	10,268	44	2,171
1986	145	5,869	52	2,820	150	5,836	42	2,487	94	2,836	10	330	244	8,671	52	2,817
1987	96	4,047	30	1,700	112	4,930	31	2,171	40	1,705	5	405	152	6,635	36	2,577
1988	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。1973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	年		1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988	
	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	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	
	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	
	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。②1988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	年			1985年			1986年			1987年			1988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%	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。

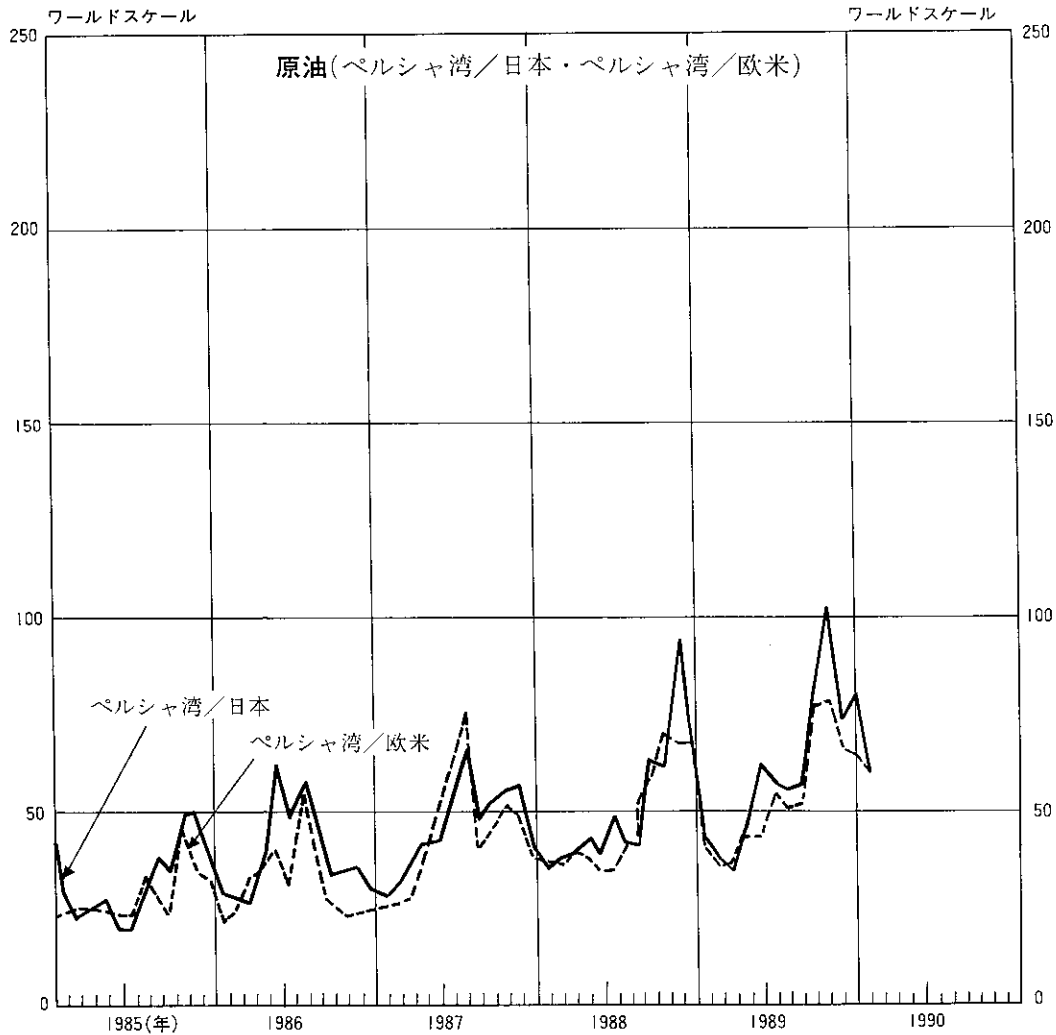
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	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	
	1990	1	10,643	0	10,643	3,875	3,228	2,968	123	361	70	15	9,597	2,796

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

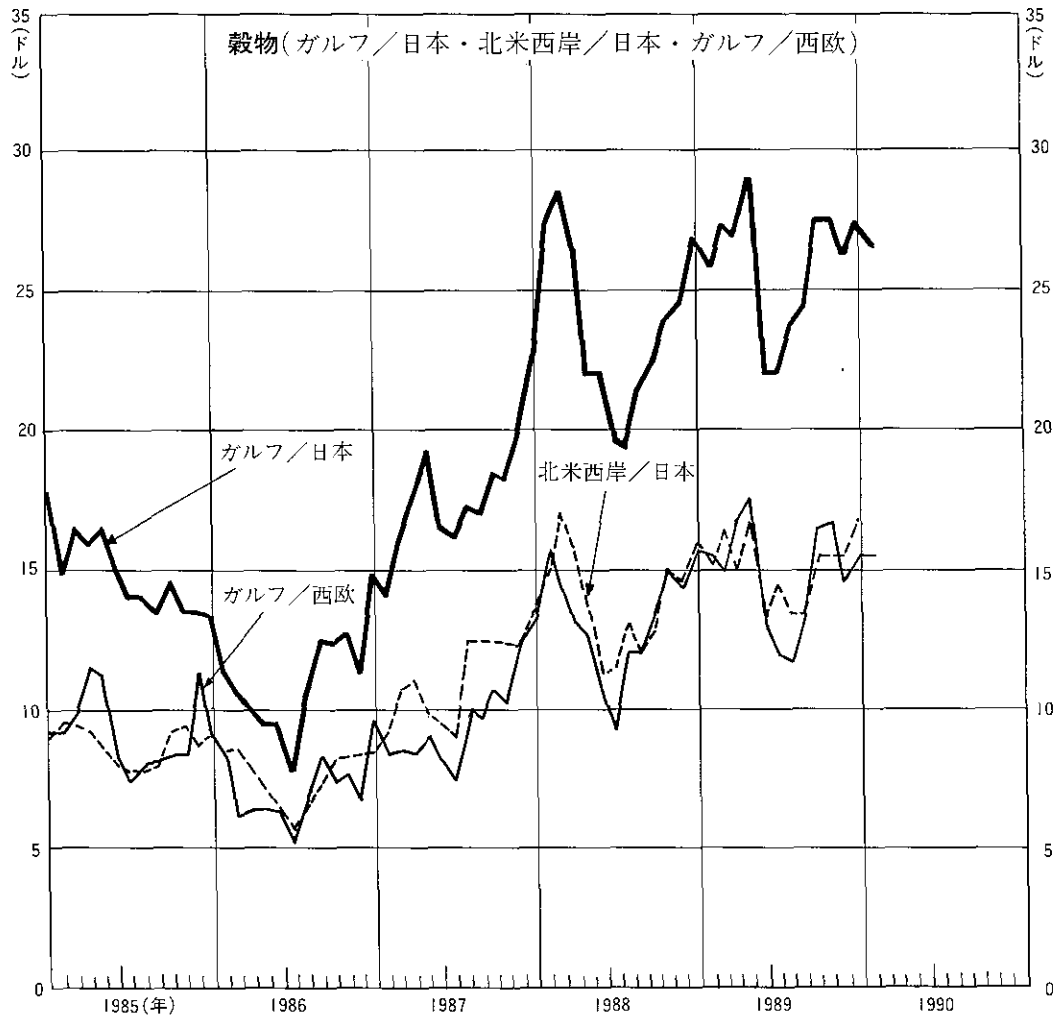
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・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					
	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	60.50	55.00	33.00	28.50	41.00	34.00	60.00	46.00
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。

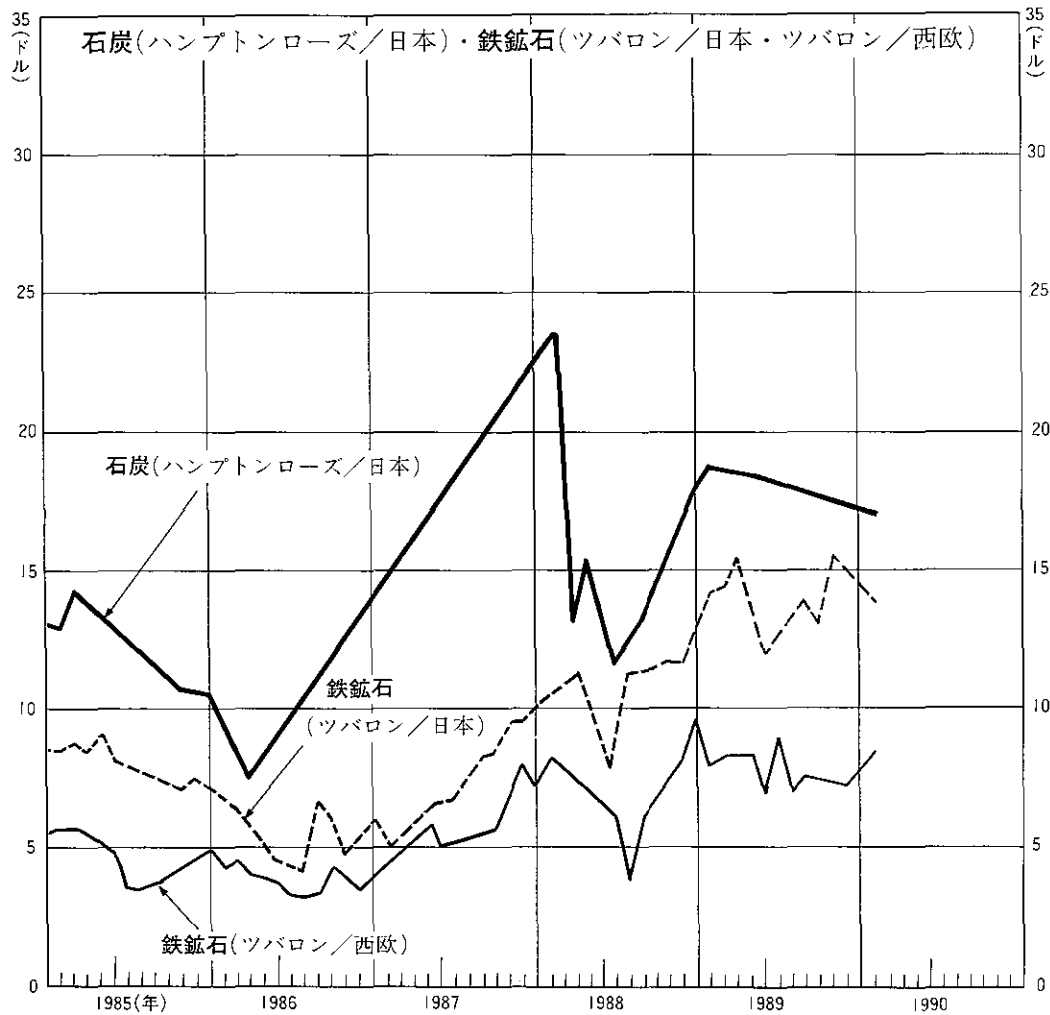


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	26.50	24.75	15.25		—		15.50	12.45	15.50	14.00
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。

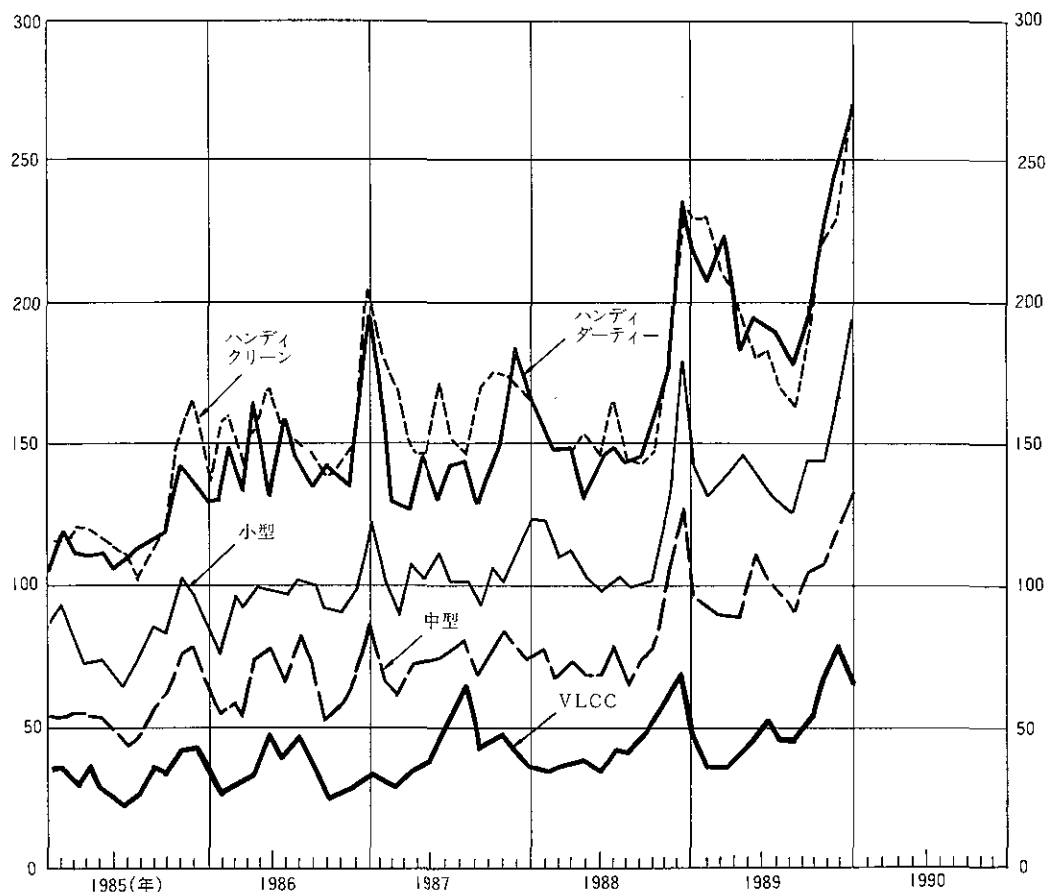


11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

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	17.10	—	14.25	13.20	13.90	—	8.025	—	8.50	8.20
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。

= 運賃指数 =

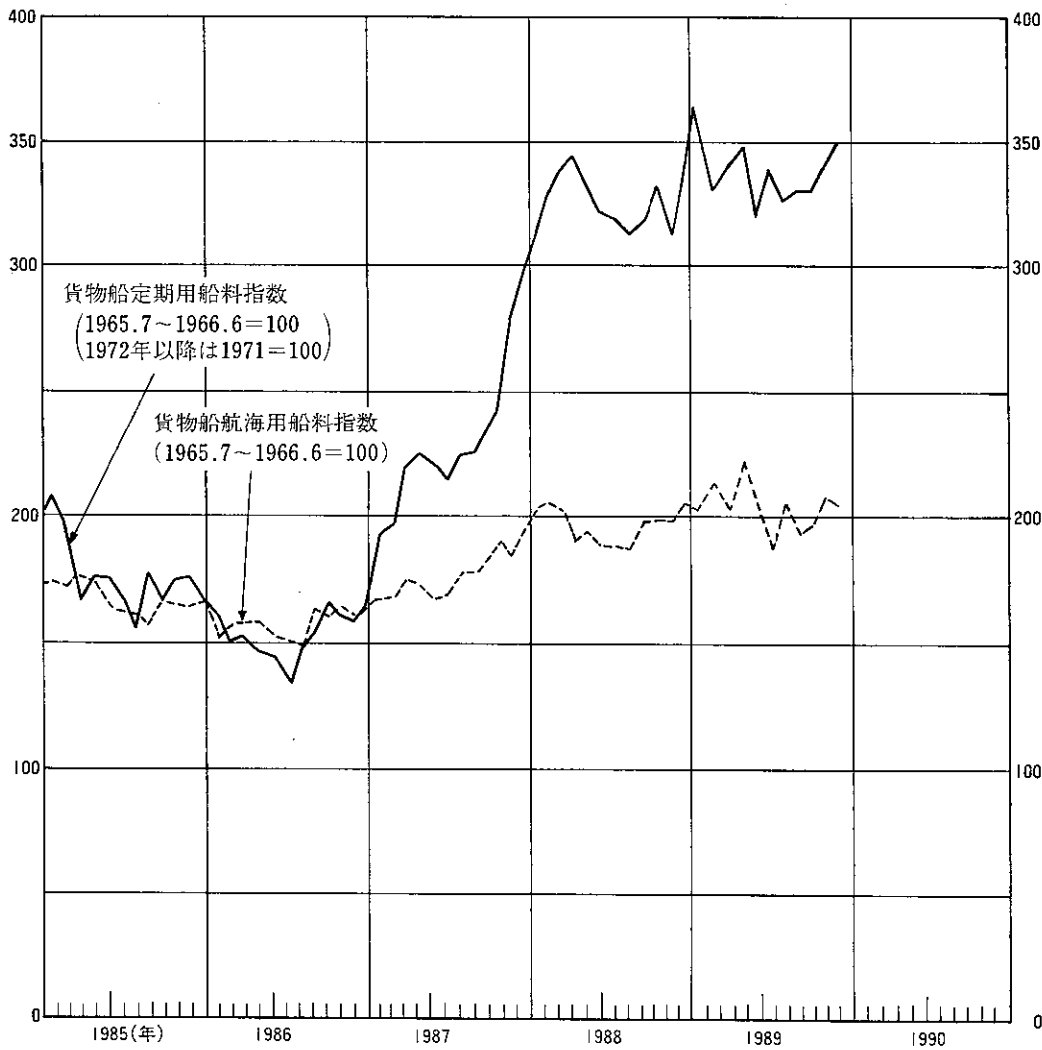


12・タンカー運賃指数

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	64.7	132.5	193.9	267.2	269.3
平均	41.6	74.9	105.4	147.8	167.3	43.8	80.1	115.7	158.1	159.7	50.8	102.4	143.8	209.8	205.3

(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・ニュース・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が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 ＝

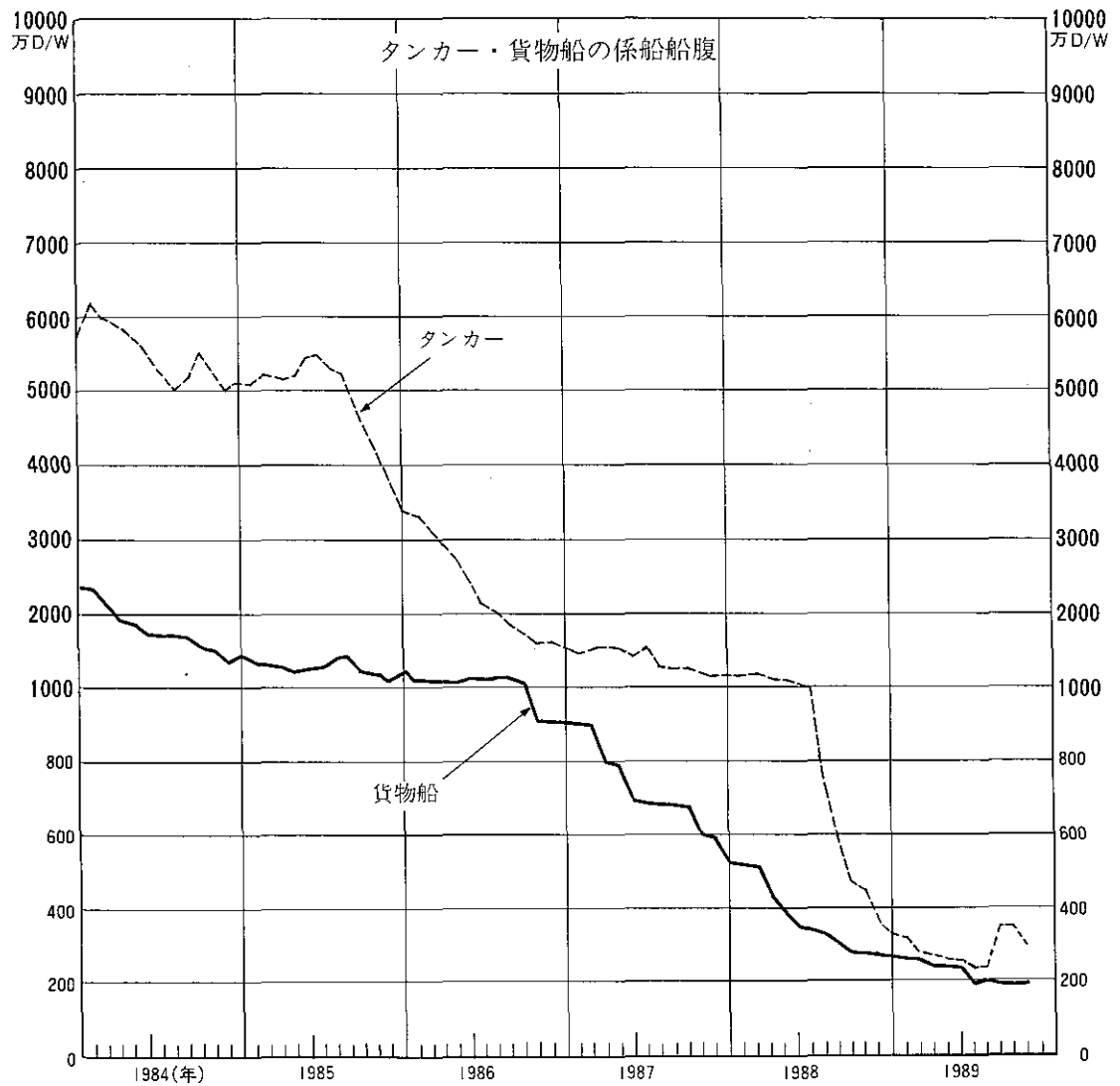


13・貨物船用船料指数

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	204.3	191.6	176.6	156.9	277.0	312.0	349.1
平均	172.6	167.0	157.7	174.3	194.9	203.5	180.5	178.0	152.2	218.8	322.0	336.1

(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 ＝

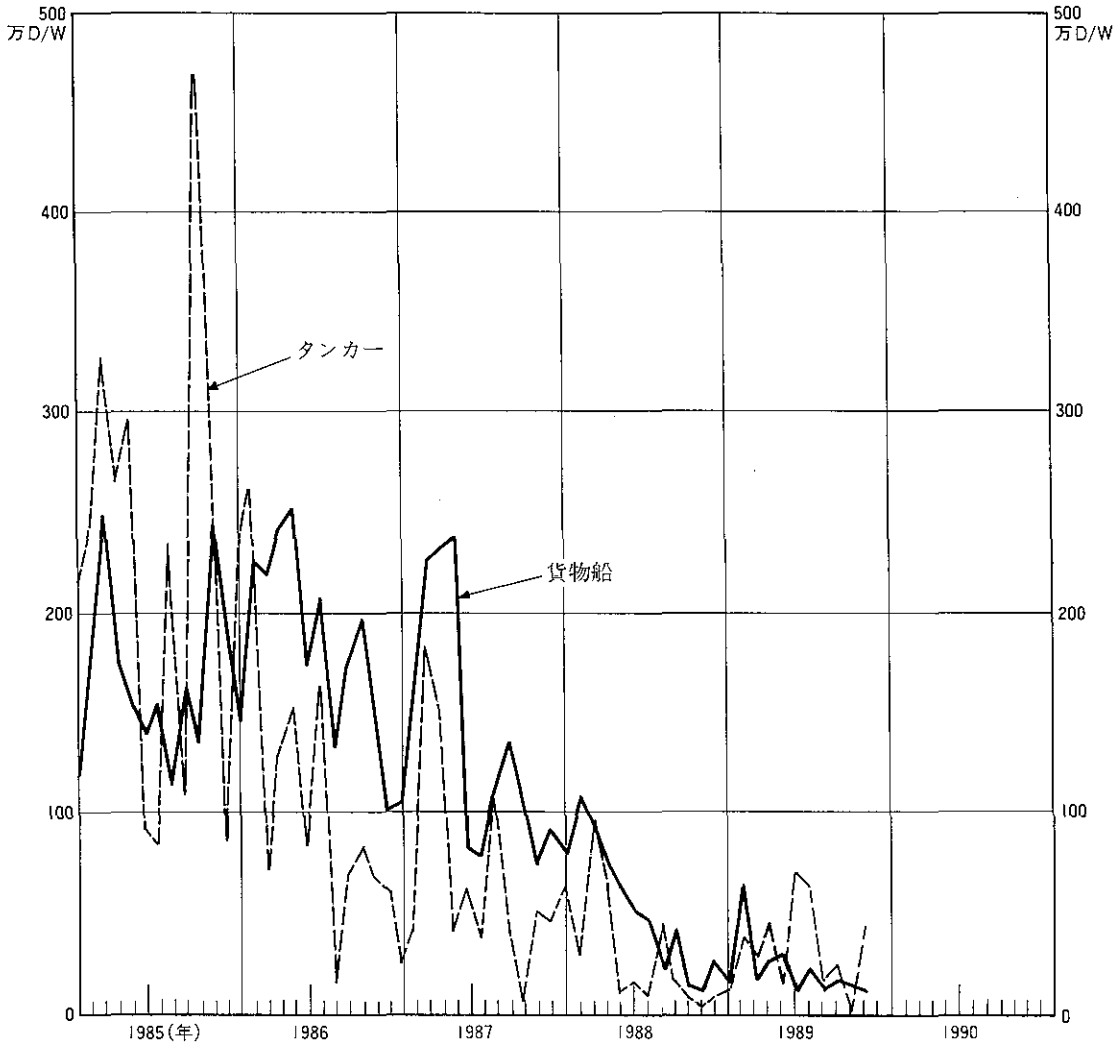


14・係船舶腹量の推移

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	27	94	129	11	237	432
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		1983	1984	1985	1986	1987	1988	1988			1989
								4～6	7～9	10～12	1～3
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	140,923	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 道	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 炭	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 材	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 油	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		1983	1984	1985	1986	1987	1988	1988			1989
								4～6	7～9	10～12	1～3
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	船 種 別			鋼 船				木 船				合 計			
				隻 数	千 ト	総 ン	対前年伸 び率(%)	隻 数	千 ト	総 ン	対前年伸 び率(%)	隻 数	千 ト	総 ン	対前年伸 び率(%)
1975	貨油	物送	船舶	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		
		計		9,223	3,668	11.3	6,904	401	▲ 7.5	16,127	4,069	9.2	90.1		
1980	貨油	物送	船舶	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		
		計		8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7		
1985	貨油	物送	船舶	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		
		計		8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5		
1986	貨油	物送	船舶	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		
		計		8,527	3,715	0.1	1,451	86	▲ 8.5	9,978	3,801	0	97.7		
1987	貨油	物送	船舶	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		
		計		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1975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
1981年度	479	152	5,231	0.369	5,862	211,763	34,088	181,309	327	427,487
1982年度	438	136	5,172	0.401	5,746	198,052	30,881	187,719	360	417,012
1983年度	438	121	5,123	0.443	5,683	200,748	27,646	193,527	400	422,321
1984年度	439	109	5,140	0.488	5,690	206,905	23,424	199,837	438	430,644
1985年度	441	99	5,048	0.538	5,589	201,861	22,134	205,941	482	430,418
1986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
1987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			
	1986年度		1987年度		1986年度		1987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 鋼	48,770	12.0	52,430	12.2	26,774	14.1	28,102	14.6
石 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

最近、欧米各国で「日本異質論」が盛んに唱えられている。日本を欧米と同じ物差しで計るのは間違いなのではないか、極端に言えば、日本だけは差別すべきであるとの主張である。この主張は、米国が中心であったが、最近ではフランスを中心とした欧州からも聞こえてくるようになった。世界の三極の中の日本以外の二極から出されているわけである。

もちろん、こういった主張の背景には、急速に伸びた日本経済に対するねたみや、日本企業、日本製品に自国の市場を席卷されている不満、焦燥があることは容易に想像できる。しかし、出る杭は打たれる式に、受け流しておいてよいのであろうか。

昨年、欧州各国の企業を訪問したが、イタリアに進出した日系メ

ーカーの社長から聞いた話は印象的であった。

そのメーカーがイタリアに進出した時、ある工場用の機械の購入を検討していた。検討の結果、品質、価格ともに、X社のものが最良であることが判明した。X社は、昔からの同族会社で、中規模の会社であるが、堅実で優秀な技術で、地元では評判の会社である。早速その日系メーカーは注文したが、ちょうど、イタリアは外国からの企業進出が盛んで、引き渡しは3年以上も先であると言う。日系メーカー社長は引き渡しを早める交渉に出掛け、その時「そんなに多くの注文を抱えているのなら、もっと会社を大きくしたらどうですか」と日本人的発想で聞いたという。「なぜそんな必要があるんですか。私たちは今の状態で満足しています。社員を増やせば、

注文が減った時、みんなつらい目にあうではありませんか」。これを聞いてその社長は、ガーンと頭を打たれた感じがした、日本の企業との違いを痛感したという。

日本での行動そのままに、日本企業の外国での経済活動があまりにも行き過ぎると、相手国の秩序を乱すことも十分ありうる。この結果、日本だけを対象とした貿易保護の立法化も検討されよう。世界的な保護主義の台頭は、貿易立国の日本にとっては由々しき事態である。

「日本異質論」が保護主義の口実にされることを恐れる。この主張が声高に、多くの国で唱えられないよう、行政の活発な活動を期待したい。

大阪商船三井船舶
調査部副部長
前田和男

船協月報 3月号 No. 356 (Vol. 31 No. 3)

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)