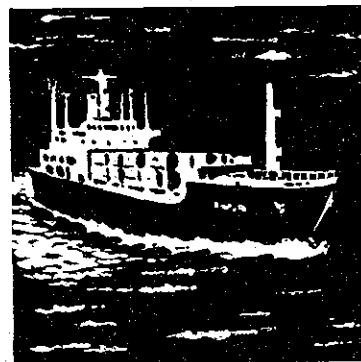
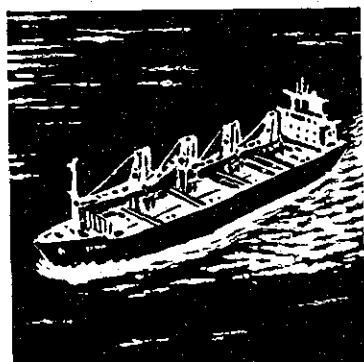
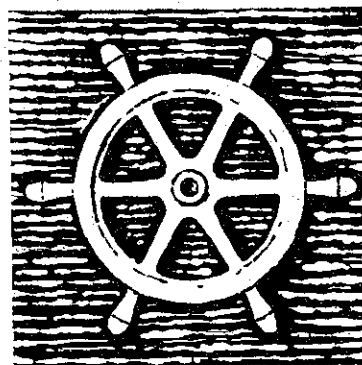
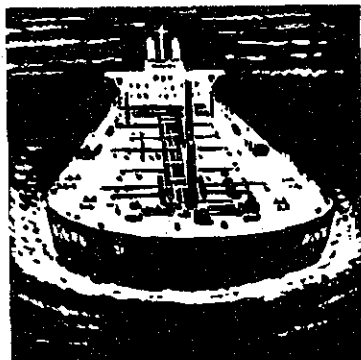
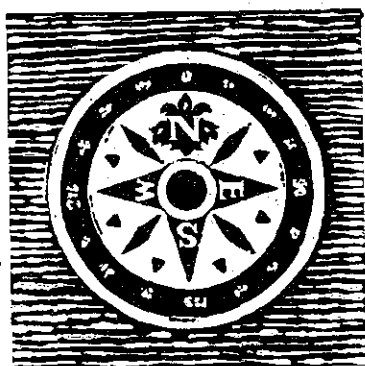


船協月報

11

1990

平成2年11月20日発行 毎月1回20日発行 No.364 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



ROLL ON-OFF船「神正丸」

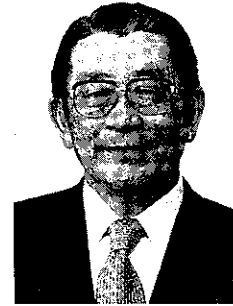
6,165%、5,705%

平成2年2月に竣工し、主として苫小牧～仙台～東京の定期航路に就航している本船は、^{ミッド}M0資格を有し、可変ピッチプロペラ、舵およびスラスターをコンピューター制御する操船装置を備えた最新鋭自動化内航船である。

内航海運の課題	日本船主協会常任理事 佐藤国汽船取締役社長 佐藤 國吉	3
巻頭言		
1. 当面する海運対策		4
2. 平成3年度外航貨物船の整備等に関する要望		8
3. とん税・特別とん税の税率引き上げ反対要望		9
海運界の動き		
機械輸出入の現状と見通し		11
寄稿	日本機械輸出組合 機械第一部 部長 原 徹	
アメリカ社会の光と蔭 —ニューヨーク駐在のころの思い出から—		19
随想	日本海運集会所 理事長 樋 宥利	
1. 海上安全船員教育審議会等の審議模様		22
2. IMO第63回法律委員会の模様		24
3. CENSA理事会の模様		25
4. 国際油濁補償基金第24回理事会／第13回総会の模様		27
5. 国連／欧州委員会第32回貿易手続簡易化作業部会におけるラポーターの任命		28
内外情報		
海運雑学ゼミナール第8回		30
海運日誌 (10月)		32
船協だより (理事会の模様・会議日誌・その他)		33
海運統計		37
編集後記		50

内航海運の課題

日本船主協会常任理事 佐藤 國吉
佐藤 國吉 汽船取締役社長



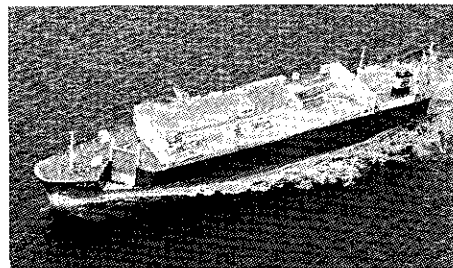
日本内航海運組合総連合会(内航総連合会)は去る平成2年8月29日、神戸市内におきまして「第1回・海員学校就職懇談会」を開催致しました。これは、内航海運業界が昨今の課題となってまいりました船員確保対策の一環として、全国8校の海員学校より学校長および就職指導の教官を招き開催致したものです。内航5組合を通じて参加企業を募ったところ、準備期間が短かったにもかかわらず110名もの業界関係者が参集し、会場を埋めつくしました。これほど強い関心が寄せられたことに私自身も驚きましたが、それだけ船員就労、とりわけ将来に向けての若年労働力に強い関心を持っていることを物語っていると申せましょう。海員学校関係者もこれには意を強くしており、今後内航海運とのパイプを太くしていくためにも、毎年6～7月ごろにこの種の会合を開くとともに、内航海運業界と海員学校生徒がなんらかの形で接点を持つことが望まれるとしています。

既に使い古された言葉ではありますが、昨今の若者はいわゆる“3K”産業を嫌い、花形産業で、長期休暇が取れて、風通しが良く、月給の高い“花長風月”産業を志向する傾向にあるのだそうです。それにもまして、最近

の統計によりますと1女性が一生に生む子供の数は1.6人とかいわれています。男女同数として、男性の出生率は0.8人にしか過ぎず、その上、豊かさの時代と称される中で、高学歴社会化の傾向はますます強く、このままでは若人が内航船員を職業に選択する比率がますます低下しかねません。

内航海運業界では昨年度来、船員居住区の改善に奨励金を支給するなど、環境整備にもつとめてまいりましたが、今後も業界挙げて若者を迎え入れられる環境の整備を進めていく必要があると存じます。そしてなによりも、若者が誇りを持てる職業となるよう、われわれ内航海運の経営者も率先した意識の改革が必要と思われれます。内航海運は、国内物流のおよそ半数を担う重要な輸送機関であり、その役割は国民生活と産業にとっては大動脈と称されるほどであります。内航総連合会では日本鉄鋼連盟の協力を得て昨年度、鉄鋼業界との長期継続的な共通問題討議の場を設けましたが、今後もさらに、あらゆる角度から荷主各位に、内航海運の実情と目標をご理解頂けるよう、努力していく必要があると痛感しています。

海運界の動き



▲航行中のROLL ON-OFF船

1. 当面する海運対策

当協会は、例年のとおり、海運界の当面する諸問題について検討を行い、日本商船隊の国際競争力回復のための諸対策の樹立をはじめ9項目にわたる要望事項を「当面する海運対策」としてとりまとめ、平成2年10月24日開催の定例理事会においてこれを正式決定した。(資料参照)

今後、政府をはじめとする関係各方面に働きかけ、これら項目の実現を期することとしている。

対策の骨子は、次のとおりである。

わが国海運は、ここ数年の合理化により、業績の回復をみせたものの、米国の景気のかげりをはじめとする世界経済停滞の兆し、高金利および円高の進行等、海運を取りまく環境は厳しさを増している。加えて、イラクのクウェート侵攻にともなう中東情勢の不安定化は、燃料油の高騰^{じやつき}を惹起し、さらには紛争が長期化することとなれば荷動きの減少も懸念される等、海運経営の前途には依然楽観を許さないものがある。

当協会としては、このような状況の中で、経営構造の改革を推し進めるとともに、船隊の整備等、広範にわたって国際競争力の強化を図ることが肝要であることから、次の諸対策を中心に要望を行っていくこととしている。

1. 日本商船隊の国際競争力回復のための諸施策の確立
 - (1) 日本船への混乗の一層の促進
 - (2) 日本船整備のための長期低利資金の確保
 - (3) 船員費負担軽減のための税制等の確立
2. 日本船整備のための税制等の充実
 - (1) 船舶の特別償却制度の延長
 - (2) 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活
 - (3) 特定資産の買い換えの場合の課税の特例(圧縮記帳制度)の延長
 - (4) とん税・特別とん税の税率引き上げ絶対反対
 - (5) 外航旅客船に係る固定資産税の特例措置の適用対象の拡大
3. 長期的視点に立った船員の育成および確保
4. 船舶の航行安全、海洋環境の保全に関する施策の推進
5. 国際海運諸問題への適切な対応および外航定期航路安定化のための諸対策の推進
6. 船員の社会保険制度の抜本的改善
7. 外航客船事業の円滑な運営のための環境整備の推進
8. 近海海運対策の推進

1. 当面する海運対策
2. 平成3年度外航貨物船の整備等に関する要望
3. とん税・特別とん税の税率引き上げ反対要望

9. 内航海運対策の推進

【資料】

当面する海運対策について

わが国海運は、ここ数年の合理化により、業績の回復をみせたものの、米国の景気のかげりをはじめとする世界経済停滞の兆し、高金利および円高の進行等、海運を取りまく環境は厳しさを増している。加えて、イラクのクウェート侵攻にともなう中東情勢の不安定化は、燃料油の高騰を惹起し、さらには紛争が長期化することとなれば荷動きの減少も懸念される等、海運経営の前途には依然楽観を許さないものがある。

こうした中であっても、わが国海運が物資の安定輸送という国民経済の付託にこたえ、魅力ある産業へと再生していくためには、経営構造の改革を推し進め、海運が直面する輸送の高度化、多様化等の要請に積極的に対応していかねばならない。

そのためには、船隊の整備、運航技術の高度化、海上労働力の面等、広範にわたって国際競争力の強化を図ることが肝要であり、関係方面の協力を得て、税制をはじめとする諸対策を確立する必要がある。

さらに、内航海運の分野においては、内需拡大政策にともなう輸送需要の多様化に適切に対

応しつつ、引き続き業界体質の改善ならびに基盤の強化を推進する必要がある。

については、わが国海運が当面している問題について、次の諸対策の実現を要望する。

1. 日本商船隊の国際競争力回復のための諸施策の確立

(1) 日本船への混乗の一層の促進

日本船への混乗は労使合意のもとに実現をみたが、日本人船員の配乗について国際競争力を確保できる水準にするため、一層の少数化を図るとともに、既存船への混乗をさらに拡大する必要がある。

これらについては、十分労使協議を行う所存であるが、必要な施策について特段の配慮をお願いしたい。

(2) 日本船整備のための長期低利資金の確保

日本船の建造意欲が高まっているので、パイオニアシップを中心とする超省力化船等の建造のための長期低利資金の確保を要望する。

また、貸出金利の軽減および融資比率の引き上げについて特段の配慮をお願いしたい。

(3) 船員費負担軽減のための税制等の確立

欧州先進海運国では、自国船員の確保、自国船の国際競争力の強化を図るため外航船員の所得税・社会保険料を減免する等の

船員費負担軽減策を講じている。

これら諸国海運と伍していくためには、船員費負担軽減のための税制等を確立することがぜひとも必要であるので、この実現について特段の配慮をお願いしたい。

2. 日本船整備のための税制等の充実

平成3年度税制改正にあたり、次の措置を講じられたい。

(1) 船舶の特別償却制度の延長

国際総トン数5,000トン以上の外航近代化船ならびに特定設備等を備えた総トン数300トン以上の船舶については、それぞれ取得価額の100分の18、100分の12に相当する額の特別償却が認められているが、この適用期限が平成3年3月末に到来する。

この制度は、船舶の合理化・近代化の促進と海運業の企業基盤の安定に不可欠のものであり、ひいては、日本船のフラッグイング・アウト防止にも効果的であるので、引き続き本措置を存続させること。

(2) 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活

平成2年8月、イラクのクウェート侵攻により、ペルシャ湾水域および紅海において、船舶の航行に直接戦争危険が及ぶ状況となっている。

このため、船舶に係る戦争保険の割増保険料が高騰しており、かかる事態が長期化することは、海運企業経営を著しく圧迫することとなり、事態の進展いかんによっては、資源・エネルギー等、貿易物資の輸送に重大な影響が出ることもなりかねない。

については、イラン・イラク紛争にともない創設され、平成元年度をもって廃止された、戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度を復活させるとともに、適用水域をペルシャ湾および紅海とすること。

(3) 特定資産の買い換えの場合の課税の特例（圧縮記帳制度）の延長

圧縮記帳制度は、国際競争力ある外航船舶の整備のみならず、内航海運業の構造改善を図る上で極めて効果的な制度である。

船舶から船舶への買い換えの場合の圧縮記帳については、平成2年度税制改正において5年間延長されたが、特定の土地建物等から船舶への買い換え、および内航船舶から減価償却資産への買い換えについても本措置を引き続き存続させること。

(4) とん税・特別とん税の税率引き上げ絶対反対

外航海運企業は、とん税・特別とん税のほか、船舶固定資産税・入港料等を負担しており、これ以上の税負担には到底耐えられない。

とん税・特別とん税の税率引き上げには絶対反対である。

(5) 外航旅客船に係る固定資産税の特例措置の適用対象の拡大

外航旅客船事業の促進は国際交流の増進に資するとともに、海運企業の多角化による経営の安定化、船員の雇用の拡大等に大きく寄与するものである。

こうした中で近年、外航小型旅客船が就航しつつあり、このため、外航旅客船に関

しては、固定資産税の課税標準の特例措置の適用対象を100総トン以上とすること。

◎ 船舶減価償却制度の改善

船舶減価償却制度については、昭和49年に法定耐用年数が全面改正されて以来、本格的な見直しが行われていないため、その後の技術革新等による経済的陳腐化の実態を十分反映したものとは言えなくなっている。また、現行制度では償却可能限度額も取得価額の95%に制限されている。さらに、船舶の大改造を行った場合、現行の償却制度では十分な償却ができず処分時に多額の除却損を生じることとなる。

このため、減価償却制度全般の見直しの際には、船舶減価償却制度に係る次の項目について改善を図ること。

- (イ) 船舶の耐用年数の短縮
- (ロ) 船舶の減価償却可能限度額の引き上げ
- (ハ) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善

3. 長期的視点に立った船員の育成および確保

- (1) わが国海運が効率的かつ安全な輸送を提供し、わが国経済の発展に貢献するためには、優秀な船員を確保しなければならない。

世界的にも船員の不足傾向が進む状況の中で、業界として船員職業の魅力を高め、若者の海上志向が強まるよう努力しているところであるが、教育制度・海技資格制度等の見直しを含め、長期的視点に立った船員の育成および確保を図るための対策を講じられたい。

- (2) 日本船への混乗の拡大に対応し、優秀な

外国人船員を確保するために、より一層の支援策を講じられたい。

4. 船舶の航行安全、海洋環境の保全に関する施策の推進

- (1) イラクによるクウェート侵攻にともない、ペルシャ湾および紅海においては、緊迫した情勢の中で不測の事態の発生も考えられるので、就航船舶の安全確保について、十分な配慮をお願いしたい。
- (2) わが国周辺海域は、航行船舶が輻輳しており、加えて、海上架橋、空港建設等の臨海大型工事が数多く実施されているので、船舶航行の安全を確保するための措置を充実するよう要望する。
- (3) 全世界的な環境保全対策の推進のなかにあつて、特に海洋汚染防止のための各種規制が検討されている。これら規制は船舶の航行実態を踏まえて、あくまでも国際的な統一基準のもとに実施されるよう配慮願いたい。

また、廃棄物の受入施設の整備、事故発生時の対応措置の充実を図られたい。

5. 国際海運諸問題への適切な対応および外航定期航路安定化のための諸対策の推進

わが国外航海運は次のとおり引き続きいくつかの国際諸問題を抱えているが、航路の安定化と邦船社の利益を擁護するために、国内立法措置の可能性の検討を含め適切な対応を図る必要がある。引き続き政府の支援をお願いしたい。

- (1) 発展途上国の自国貨物留保政策への対応
- (2) ソ連・中国を含む社会主義国ならびにそ

の中進国・発展途上国海運の盟外活動への対策

- (3) 米国海事法見直し問題への対応
- (4) EC 海運政策の動向監視と必要な対策
- (5) 国連定期船同盟行動規範条約問題への対処

6. 船員の社会保険制度の抜本的改善

船員保険制度は、被保険者の減少などにより収支状況が悪化しており、その存続が危惧されるほど深刻な事態に陥っている。

このため、将来の制度のあり方について、抜本的な対策を樹立するとともに、当面国庫補助の増額を図るようお願いしたい。

7. 外航客船事業の円滑な運営のための環境整備の推進

わが国では、外航クルーズ船の就航により本格的に客船旅行が普及しつつあり、今後は、より日常化・大衆化していくことが見込まれる。

については、客船ターミナルの整備、専用・優先パースの増強、入出港手続きの迅速化など、外航客船事業の振興方策について特段の配慮をお願いしたい。

8. 近海海運対策の推進

わが国海上貿易量に占める近海区域の貿易量は約3割に当たり、これら貨物の安定輸送は国民経済にとって極めて重要である。しか

しながら、近海海運業は、近隣諸国の商船隊の増強および船腹過剰、日本船の国際競争力の低下ならびに大宗貨物である南洋材の国内需要の低迷等厳しい環境の下、深刻な経営危機に直面している。

このような状況に対応し、今後とも近海貨物の安定輸送を図っていくためには、企業経営の健全化が必要であり、政府系中小企業金融機関における貸付金利の見直しによる負担軽減等と併せ、特例マルシップ混乗を一層推進するための適切な指導・支援を要望する。

9. 内航海運対策の推進

内航海運の輸送需要は内需拡大政策により堅調に推移しているが、長期的展望に立てば楽観は許されない。また、輸送需要の多様化に適切に対応するため船腹調整の弾力化を図りつつ、引き続き業界体質の改善ならびに基盤の強化に努めていかなければならない。

このため、政府においても船舶整備公団による代替建造を一層推進し、船舶の近代化を図ることとし、所要の財政資金の確保と負担金利の大幅低減に努めるとともに、同公団業務の円滑な運営を確保するために必要な補助金の交付と出資金の増額を強く要望する。

さらに、内航海運業法に違反する船舶の取締り強化および内航二法の遵守について政府当局の強力な指導を要望する。

2. 平成3年度外航貨物船の整備等に関する要望

当協会は、海運界が抱える諸問題について検

討を行い、前掲の「当面する海運対策について」

をとりまとめ、関係方面に対し、その実現を積極的に要望することとしているところであるが、このうち、特に平成3年度外航貨物船の整備等に関して別途要望書を取りまとめ、政府をはじめとする関係方面に対し、その実現について積極的に働きかけを行うこととした。(資料参照)

【資料】

平成3年度外航貨物船の整備等に関する要望

わが国海運が物資の安定輸送という国民経済の付託にこたえ、魅力ある産業へと再生していくためには、経営構造の改革を推し進め、海運が直面する輸送の高度化、多様化等の要請に積極的に対応していかねばなりません。

そのためには、国際競争力ある日本商船隊の整備をはかるとともに外航客船の整備等事業の多角化を促進して企業経営の安定化をはかっていくことがぜひとも必要であります。

つきましては、平成3年度外航貨物船の整備

等に関する下記事項の実現につき特段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 外航貨物船の整備について

平成3年度の外航貨物船整備に必要な資金を含む日本開発銀行資金605億円を確保するとともに融資比率の引き上げをはかること

2. 外航客船の整備について

海運業の経営安定化等をはかるため、外航客船の整備を促進することとし、そのために必要な日本開発銀行資金55億円(継続分)を確保すること

3. 利子補給金の確保について

海運業の経営安定に資するため、既に締結した利子補給契約に係わる外航船舶建造融資利子補給金4,300万円を確保するとともに、日本開発銀行による利子補給金相当額の利子猶予措置を引き続き講じるため、外航船舶建造融資利子猶予特別交付金32億2,700万円を交付すること

3. とん税・特別とん税の税率引き上げ反対要望

平成3年度海運関係税制改正要望については、平成2年9月26日開催の当協会定例理事会において船舶の特別償却制度の延長、戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活など5項目を重点事項として要望することを決定し、9月28日に自由民主党政務調査会税制調査会へ要望書を提出したほか、関係方面にその実現に

ついて要望を行っている。(本誌1990年10月号P. 4参照)

このうち、とん税・特別とん税の税率引き上げについては自民党税制調査会の「平成2年度税制改正大綱」において引き続き検討項目とされていたが、指定都市および全国市長会より、平成3年度税制改正要望事項として、特別とん

税の税率引き上げ要望が同調査会に改めて提出されている。その理由として、特別とん税の税率が昭和39年度以降定額のまま据え置かれている現状および関係都市における港湾施設整備等の財政需要の増大を掲げている。

特別とん税の税率引き上げが検討される場合には、とん税についても同時に行われる可能性があるため、当協会ではこれに対する反対運動を展開することとし、別途反対要望書を取りまとめ、関係方面に訴えていくこととしている。

(資料参照)

なお、平成元年度に納付された税額はとん税88億1,000万円、特別とん税110億1,200万円であり、前年度に比し、いずれも3.2%の増加となった。

【資料】

とん税・特別とん税の税率引き上げ 反対要望

指定都市、市長会等から関係方面に対し特別とん税について税率引き上げの要望が提出されているが、とん税・特別とん税の税率引き上げには、次の理由により絶対に応じられない。

(理由)

1. わが国貿易物資の輸送を中心とするわが国海運にとって多大の負担増となる。

平成元年度における、とん税・特別とん税の税収は約198億円(とん税88億円、特別とん税110億円)であるが、このうちわが国海運は、その約65%にあたる129億円(外国用船分を含む)を負担している。

わが国商船隊は、わが国の貿易物資の輸送を中心としていることから、本邦の港に必ず入港するため両税の引き上げは外国海運企業よりもわが国海運企業にとって多大の負担増となり、外国海運企業との企業格差を拡大することとなる。

2. 海運は、地方公共団体の財源確保に十分対応してきている。

とん税・特別とん税は26年間にわたり税率が据え置かれているが、昭和39年度にとん税・特別とん税が2倍に引き上げられた際、その見返りとして船舶固定資産税は非課税とされたにもかかわらず、50年度から再び課税されることとなった。加えて51年度以降は入港料も課徴されており、その料率は漸次増加している。このように海運は、各種の税ならびに料金を負担しており、地方公共団体の財源確保に十分対応してきている。

3. 貿易物資の安定輸送を担う海運企業の企業基盤を確立するという国の政策に逆行する。

海運は、わが国の経済活動と国民生活に必要な物資の安定輸送を担う産業として、財政投融資を中心とする国の支援を受けながら国際競争に耐え得る企業基盤の確立に努力を傾注している。

その一方において、このような税負担の増大を強いることは、国の援助効果を著しく減殺し、国の政策としても矛盾していると言わざるを得ない。

4. 海運以外に両税の税率引き上げの影響を受ける産業はなく、財源の確保を一産業の負担増に求めるのは公平を欠く。

機械輸出入の現状と見通し

日本機械輸出組合 原 徹
機 械 第 一 部 長

輸出概況

平成2年上半期（1月～6月）の機械輸出額（FOB、通関ベース）は、1,022億4,600万ドルで前年同期比1.2%の減少となった。

わが国機械輸出の最大市場である米国向けが8.0%減となったこと、近年大幅に増加を続けていた東アジア（韓国、台湾、香港）向けが0.8%減と主力市場が停滞したことによるものである。

これを円ベースでみると、機械輸出額は、15兆4,258億円で、前年同期比13.0%増となり、平成元年3月以降の円安もあって2桁台の伸びとなった。

わが国の全商品輸出額は、1,339億6,200万ド

ル、20兆2,177億円が記録されており、これに占める機械輸出の割合は76.3%で、前年同期の76.2%から0.1ポイント上昇した。

平成2年上半期の機械輸出の主な動向としては、以下の点があげられる。（表1参照）

(1) 米国向け輸出の減少

わが国機械輸出の大宗を占める米国向けが、円高、通商摩擦問題等に対応した現地生産の進展、米国景気のスローダウン等から、主力機種である自動車（乗用車、貨物自動車、部分品、附属品）が、ドルベースで8.8%減となったほか、VTR、産業機械、集積回路等が落ち込んだことから、米国向け総額はドルベースで前年同期比8.0%減の356億8,900万ドルにとどまった。

【表1】機械輸出総括表

（単位：100万ドル、%）

	平成2年(1月～6月)			平成元年(1月～6月)			昭和63年(1月～6月)	
	金額	構成比	伸び率	金額	構成比	伸び率	金額	伸び率
全商品輸出額(A)	133,962		▲ 1.4	135,829		8.3	125,457	15.7
機械輸出額(B)	102,246	100.0	▲ 1.2	103,455	100.0	8.5	95,367	15.3
(B/A)	(76.3)			(76.2)			(76.0)	
うち重機械類	67,929	66.4	▲ 0.4	68,231	66.0	8.2	63,037	13.5
うち軽機械類	34,317	33.6	▲ 2.6	35,223	34.0	9.0	32,329	19.1

(注) ▲印は減少を示す

なお円ベースでは5兆3,806億円で前年同期比5.1%増となっている。

(2) 東アジア向け輸出の停滞と アセアン向け輸出の増加

アジア新興工業地域は、輸出の増大、外資系企業の進出、国内景気の拡大等により躍進を続けてきたが、最近に至り、通貨切り上げ、賃金・コストの上昇、中国の経済引き締めの影響などから経済成長の減速を余儀なくされた東アジア（韓国、台湾、香港）市場向けが若干の減少となったが、アセアン向けの機械輸出は引き続き好調を維持し、この地域を含む東南アジア市場向けは、ドルベースで113億4,400万ドル（前年同期比18.7%増）、円ベースでは1兆7,150億円（同35.9%増）となった。

(3) 主力機種、ハイテク製品の動向

わが国機械輸出の主力機種である自動車は米
国向けが減退したことにより、ドルベースで1.7%減となったほか、民生用電子機器では、半導体素子（ドルベース10.8%減）、テレビジョン用陰極線管（同32.0%減）、VTR（同5.7%減）など、主力商品の海外生産本格化の影響により低迷している。

一方、ハイテク製品は、通信電子機器が、電子計算機（同10.9%）を中心に、前年同期比4.8%増の121億8,100万ドルと若干回復をみており、その他では、テレビジョンカメラ（ドルベース4.3%増）、医療用機器（同12.9%増）が増加した。

【表2】市場別機械輸出

（単位：100万ドル、%）

	平成2年(1月～6月)			平成元年(1月～6月)			昭和63年(1月～6月)		
	金額	構成比	伸び率	金額	構成比	伸び率	金額	構成比	伸び率
機械輸出総額	102,246	100.0	▲ 1.2	103,455	100.0	8.5	95,367	100.0	15.3
北米	38,668	37.8	▲ 7.1	41,630	40.2	11.5	37,344	39.2	5.4
西欧	24,801	24.3	4.8	23,676	22.9	▲ 0.1	23,703	24.9	27.8
東アジア	12,808	12.5	▲ 0.8	12,915	12.5	8.4	11,919	12.5	28.4
東南アジア	11,344	11.1	18.7	9,557	9.2	21.9	7,843	8.2	38.8
中近東	2,841	2.8	17.8	2,411	2.3	▲ 13.4	2,785	2.9	3.7
アフリカ	2,432	2.4	9.3	2,226	2.2	▲ 5.4	2,352	2.5	▲ 2.3
中米	2,775	2.7	0.4	2,764	2.7	4.6	2,643	2.8	5.6
南米	1,023	1.0	▲ 11.7	1,159	1.1	▲ 0.2	1,161	1.2	7.9
大洋州	3,274	3.2	▲ 14.0	3,807	3.7	41.6	2,689	2.8	11.3
共産圏	2,279	2.2	▲ 31.1	3,309	3.2	13.1	2,926	3.1	8.0

(注) ▲印は減少を示す

(4) 市場別、機種別の輸出動向

平成2年上半期の機械輸出を市場別構成比で見ると(表2参照)、北米37.8%(前年同期40.2%)、西欧24.3%(同22.9%)、東アジア12.5%(同12.5%)の3市場で74.6%を占め、以下東南アジア11.1%(同9.2%)、大洋州3.2%(同3.7%)、中近東2.8%(同2.3%)、中米2.7%(同2.7%)、アフリカ2.4%(同2.2%)、共産圏2.2%(同3.2%)、南米1.0%(同1.1%)の順となっている。

前年同期比北米市場2.4ポイント、共産圏の1.0ポイント低下に対し東南アジア1.9ポイント、西欧の1.4ポイント上昇が目立っている。

主要国の構成比は、米国34.9%(前年同期37.5%)、旧西ドイツ6.8%(同6.5%)、韓国4.5%(同4.5%)、台湾4.5%(同4.4%)、英国4.2%(同

4.6%)以下香港3.5%(同3.6%)、シンガポール3.5%(同3.1%)と続いているが、米国の2.6ポイント低下が特徴的である。

機種別の輸出動向をみると(表3参照)、重機械類(自動車、通信電子機械、産業機械等)は679億2,900万ドルで、前年同期比0.4%減となったが、円ベースでは10兆2,426億円で、13.8%の増加となった。

軽機械類(民生用電子機械、軽電気機械、事務機械等)は343億1,700万ドルで、前年同期比2.6%減、円ベースでは5兆1,830億円で、前年同期比11.4%増であった。

機械輸出の32.6%を占める自動車の輸出額は333億4,000万ドル、5兆229億円に達しているが、米国向けの減少が響いて(前年同期比8.8%減)ドルベースで1.7%減(円ベースでは12.4%増)となった。通信電子機械(電子計算機、フ

【表3】主要機種輸出動向

(単位：100万ドル、%)

	平成2年(1月～6月)			平成元年(1月～6月)			昭和63年(1月～6月)		
	金額	構成比	伸び率	金額	構成比	伸び率	金額	構成比	伸び率
機械輸出総額	102,246	100.0	▲ 1.2	103,455	100.0	8.5	95,367	100.0	15.3
自動車	33,340	32.6	▲ 1.7	33,920	32.8	7.1	31,675	33.2	4.9
民生用電子機械	17,986	17.6	▲ 5.2	18,972	18.3	11.7	16,989	17.8	16.6
通信電子機械	12,181	11.9	4.8	11,622	11.2	3.8	11,195	11.7	40.4
産業機械	10,823	10.6	▲ 4.1	11,284	10.9	14.7	9,835	10.3	21.6
軽電気機械	5,365	5.2	▲ 0.3	5,380	5.2	11.1	4,841	5.1	34.2
軽機械	3,532	3.5	2.7	3,438	3.3	4.1	3,275	3.4	25.0
重電気機械	3,466	3.4	▲ 3.6	3,595	3.5	9.8	3,302	3.5	14.2
船舶	3,064	3.0	22.4	2,503	2.4	12.5	2,974	3.1	16.4
事務機械	2,889	2.8	▲ 2.8	2,973	2.9	▲ 0.1	2,225	2.3	▲ 26.0
光学機械	2,192	2.1	2.0	2,149	2.1	8.0	1,989	2.1	▲ 3.8

(注) ▲印は減少を示す

ァクシミリ等)は、EC、東南アジア向け等の伸張もあって121億8,100万ドルで前年同期比4.8%増(円ベースでは1兆8,386億円、同19.8%増)と回復基調にある。産業機械(土木建設機械、風水力機械、運搬機械等)は伸び悩み108億2,300万ドルで前年同期比4.1%減(円ベースでは9.6%増)となった。この他では重電気機械、工作機械が今期は前年同期比減少したが、船舶はドルベース22.4%増となったのが目立っている。

一方、軽機械類では、主力の民生用電子機械の輸出額が176億8,600万ドルで、前年同期比5.2

%減となった(円ベースでは8.4%増)。これは、海外生産の本格化、新興工業国製品の追い上げ、需要の停滞などにより最大市場の米国向けが、54億5,200万ドル(前年同期比13.0%減)と低迷したほか半導体素子(産業用のものも含む)が減少したことによる。

なお、円ベースでは2兆7,170億円(前年同期比8.4%増)であった。

この他では、小型エアコン、蓄電池、医療用機器、静電式複写機等の伸びがあったものの、電子レンジ、電気、電子計測器、電子式卓上計

【表4】近年の機械輸出状況

(単位:100万ドル、%)

年 機種別	昭和60年		昭和61年		昭和62年		昭和63年		平成元年		平成2年 (1月～6月)	
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
重機械合計	83,328	106.8	104,106	124.9	116,422	111.8	131,596	113.4	137,626	104.6	67,929	99.6
産業機械	13,521	106.9	16,733	123.8	17,936	107.2	20,998	117.1	23,102	110.0	10,823	95.9
工作機械	1,661	125.8	2,150	129.4	2,050	95.4	2,691	131.2	3,313	123.1	1,503	96.1
重電気機械	3,825	96.9	4,691	122.7	5,250	111.9	6,915	131.7	7,465	108.0	3,466	96.4
通信電子機械	8,997	105.7	13,223	147.0	17,871	135.2	23,818	133.3	24,467	102.7	12,181	104.8
自動車	44,600	114.0	56,873	127.5	62,435	109.8	65,360	104.7	66,787	102.2	33,340	98.3
船舶	6,474	81.8	5,493	84.8	5,082	92.5	4,756	93.6	5,123	107.7	3,064	103.0
軽機械合計	45,564	101.8	54,217	119.0	57,541	106.1	69,577	119.0	71,864	103.3	34,317	97.4
軽電気機械	6,839	106.0	8,011	117.1	8,933	111.5	10,247	114.7	10,733	104.7	5,365	99.7
民生用電子機械	25,679	99.6	30,682	119.5	31,905	104.0	37,362	117.1	38,475	103.0	17,986	94.8
光学機械	2,800	105.8	3,544	126.5	3,912	110.4	4,368	111.7	4,691	107.4	2,192	102.0
軽機械	3,339	100.7	3,863	115.7	4,126	106.8	6,984	169.3	7,118	101.9	3,532	102.7
事務機械	4,726	108.5	5,435	115.0	5,597	103.0	6,157	110.0	6,090	98.9	2,889	102.8
機械輸出合計(A)	128,891	105.0	158,323	122.8	173,992	109.9	201,173	115.3	209,490	104.1	102,246	98.8
全商品輸出(B)	175,638	103.2	209,151	119.1	229,221	109.6	264,917	115.6	275,175	103.9	133,962	98.6
A/B	73.4		75.7		76.1		75.9		76.1		76.3	
円ドル換算 レート(年平均)	240.29		169.99		145.90		128.96		137.34		150.83	

出所:大蔵省貿易統計から日本機械輸出組合で分類集計したもの。

算機、タイプライター等の落ち込みが目立った。

ちなみに、昭和60年以降の主要機種輸出状況は表4を参照いただきたい。

輸入概況

平成2年上半期（1月～6月）の機械輸入額（CIF、通関ベース）は、日本機械輸入協会の調べによると、総輸入額2兆9,228億円で、前年同期比47.3%増となっている。

わが国の全商品輸入額は16兆3,125億円であり、これに占める機械類の割合は17.9%となり、前年の15.3%から2.6ポイント上昇している。わが国の輸入は、政府の施策もあって、従来からの原料品、鉱物性燃料等の資源輸入から、製品輸入拡大の方向に転換しつつあり、近年は年々2桁台の伸びで増加している。機械機器について機種別にみると、一般機械1兆54億円（前年同期比40.1%増）、電気機械9,059億円（同25.4%増）、輸送機器7,984億円（同105.4%増）、精密機械2,131億円（同38.5%増）といずれも大幅増加である。

主要機種をみると（表5参照）、事務用機械（この分類には電子計算機が含まれている）が、3,670億円（同39.0%増）、半導体等電子部品2,326億円（同30.2%増）、自動車4,809億円（同96.7%増）、航空機2,040億円（同172.2%増）、科学光学機器1,377億円（同35.8%増）などとなっている。

また、輸入相手国別では、米国からの輸入が最も大きく1兆2,824億円（同41.8%増）、続いて旧西ドイツ5,515億円（同72.7%増）となって

いるが、東アジア地域からは、韓国1,565億円（同15.6%増）、台湾1,466億円（同7.6%増）など、ここ数年増加が続いている。（表6参照）

このような製品輸入増大の要因としては、わが国の景気が好調に推移している中で、非製品に比べ所得弾性値が高い製品の輸入が伸びを示したこと、わが国企業による現地生産の本格化にともなう逆輸入が増加したこと、周辺工業国の技術水準の向上による一種の水平分業化が進んだこと、輸送技術の進展による大量かつ迅速な輸入が可能となり、ニーズへの弾力的対応が整備されつつあることなどがあげられている。

ちなみに、近年の輸入商品別シェアは次のとおりである。（表7参照）

問題点と見通し

わが国の機械輸出はこれまで比較的順調に推移してきたが、最近に至り、イラクのクウェート侵攻に端を発した中東湾岸地域の緊迫化や、国連決議に基づく経済制裁の長期化でその先行きは極めて不透明な状況にある。

さらに発展途上国の累積債務問題は、依然として未解決のままであり、世界経済にとって大きな不安定要因となっている。

こうした中で、米国では、景気後退の懸念が強まりつつあり、わが国との貿易不均衡を背景に、わが国からの輸出や投資に警戒心を強めており、ECでも保護主義的な対日通商政策の厳格な適用という姿勢を変えず、当面環境はきびしさを増すものとみられる。

現在、対EC輸出製品についての問題点をあげ

【表5】機械類の輸入動向総括表

(単位：100万円、%)

機種別	年別 金額・%	昭和63年			平成元年			平成2年		
		金額	前年比	構成比	金額	前年比	構成比	(1～6月)		
								金額	前年比	構成比
総輸入額		24,006,320	110.4		28,978,573	120.7		16,312,495	120.7	
一般機械		1,193,964	121.7	35.0	1,578,121	132.2	35.4	1,005,449	140.1	34.4
原動機		165,296	99.8	4.8	195,491	118.3	4.4	121,947	133.5	4.2
農業用機械		27,384	115.8	0.8	31,690	115.7	0.7	25,258	133.6	0.9
事務用機械		420,090	130.5	12.3	602,149	143.3	13.5	367,033	139.0	12.6
金属加工機械		55,792	137.3	1.6	72,186	129.4	1.6	47,671	148.4	1.6
ポンプ及び遠心分離機		66,679	112.3	2.0	83,769	125.6	1.9	55,331	142.7	1.9
その他		458,723	123.9	13.4	592,836	129.2	13.3	388,209	142.4	13.3
電気機械		1,190,623	134.0	34.9	1,579,881	132.7	35.4	905,920	125.4	31.0
通信機		65,674	46.4	1.9	94,801	144.4	2.1	61,164	160.5	2.1
半導体等電子部品		293,026	131.8	8.9	393,507	134.3	8.8	232,603	130.2	8.0
電気計測機器・同部分品		196,078	146.9	5.7	248,247	126.6	5.6	133,419	86.6	4.6
家庭用電気機器		43,467	153.2	1.3	60,258	138.6	1.4	34,108	113.6	1.2
その他		592,378	163.2	17.4	783,068	132.0	17.6	444,626	123.4	15.2
輸送機器		782,174	116.9	22.9	960,524	122.8	21.5	798,391	205.4	27.3
自動車		404,589	132.6	11.9	574,543	142.0	12.9	480,877	196.7	16.5
航空機		258,827	103.2	7.6	231,079	89.3	5.2	203,988	272.2	7.0
船舶		32,749	83.1	1.0	37,564	114.7	0.8	35,243	231.7	1.2
その他		86,009	116.8	2.5	117,338	136.4	2.6	78,283	144.5	2.7
精密機械		247,684	104.3	7.3	342,041	138.1	7.7	213,097	138.5	7.3
科学光学機器		167,832	95.5	4.9	219,120	130.6	4.9	137,718	135.8	4.7
時計		79,852	129.2	2.3	122,921	153.9	2.8	75,379	143.8	2.6
機械機器合計		3,414,445	123.0	100.0	4,460,567	130.6	100.0	2,922,858	147.4	100.0

- (注) 1) 年間のデータは1～12月分の合計である。
 2) 事務用機器に電子計算機を含む。
 3) 自動車は四輪車の合計であって、部分品・付属品は含まない。
 4) 日本機械輸入協会の分類集計による。

出所：大蔵省貿易統計

【表 6】 機械類の国別輸入動向

(単位：100万円、%)

年別 金額・% 国別	昭和 63 年			平成 元年			平成 2 年		
	金 額	前年比	構成比	金 額	前年比	構成比	(1 ~ 6 月)		
							金 額	前年比	構成比
米 国	1,598,035	121.2	46.8	2,022,680	126.6	45.4	1,282,358	141.8	43.9
カ ナ ダ	27,911	124.6	0.8	34,600	124.0	0.8	19,233	124.7	0.7
(E C)	(913,279)	(115.5)	(26.8)	(1,190,045)	(130.3)	(26.7)	(888,170)	(171.3)	(30.4)
西 独	569,528	117.8	16.7	731,935	128.5	16.4	551,487	172.7	18.9
英 国	137,347	115.8	4.0	172,536	125.6	3.9	121,961	150.8	4.2
ス イ ス	100,890	121.3	3.0	141,838	140.6	3.2	97,960	170.9	3.4
フ ラ ン ス	83,469	116.6	2.4	107,830	129.2	2.4	81,958	194.1	2.8
オ ラ ン ダ	21,678	124.1	0.6	23,795	109.8	0.5	15,988	137.3	0.6
ベ ル ギ ー	11,872	98.9	0.4	19,138	161.2	0.4	19,215	221.2	0.7
イ タ リ ア	64,485	113.2	1.9	93,289	144.7	2.1	78,478	194.2	2.7
ス ウ ェ ー デ ン	53,465	135.6	1.6	68,038	127.3	1.5	49,165	153.8	1.7
韓 国	227,519	146.0	6.7	293,318	128.9	6.6	156,505	115.6	5.4
台 湾	226,478	133.5	6.6	284,076	125.4	6.4	146,559	107.6	5.0
香 港	49,638	134.1	1.5	61,109	123.1	1.4	30,649	107.7	1.1
シンガポール	63,104	137.6	1.9	105,076	166.5	2.4	63,665	135.0	2.2
マレーシア	18,616	140.3	0.6	37,315	200.4	0.8	29,115	174.8	1.0
南アフリカ	2,022	78.3	0.1	1,908	94.4	-	1,536	157.1	0.1
ブラジル	6,624	97.4	0.2	6,515	98.4	0.2	2,557	89.3	0.1
アルゼンチン	4,122	118.9	0.1	5,034	122.1	0.1	4,211	171.3	0.1
豪 州	13,741	74.2	0.4	18,056	131.4	0.4	9,490	113.0	0.3
ソ 連	1,372	86.4	-	1,363	99.3	-	1,551	306.5	0.1
そ の 他	132,529	134.0	3.9	231,118	174.4	5.2	159,217	173.3	5.5
機械機器合計	3,414,445	123.0	100.0	4,460,567	130.6	100.0	2,922,858	147.4	100.0

(注) 1) 年間のデータは1～12月分の合計である。

2) 日本機械輸入協会の分類集計による。

【表7】主要輸入商品シェア (単位：100万円、%)

	昭和62年	昭和63年	平成元年	平成2年 (1月～6月)
輸入総額	21,739,913	24,006,320	28,978,573	16,312,495
機械機器	12.8	14.2	15.3	17.9
食料品	15.0	15.5	14.7	13.9
原料品	14.7	15.0	14.5	13.2
鉱物性燃料	26.2	20.5	20.4	21.9
化学製品	7.9	7.9	7.6	7.1
金属品	6.0	8.1	7.8	7.0
繊維製品	5.1	5.7	6.3	5.2

出所：大蔵省貿易統計

ると、ボールベアリングについてアンチダンピング再調査による課税強化、タングステン・ハロゲンランプに暫定関税賦課があり、最近では油圧ショベルが再調査の対象とされた。さらに半導体(EPROM)、VTR 部品、オーディオカセット、同テープなどが同規則に基づく調査中である。

また、原産地国の認定基準の厳格化をうち出し、ローカルコンテンツ要件の引き上げが要求されている。

しかしながら、一方でソ連・東欧の市場経済への移行、統一ドイツの誕生、ECの域内市場統合の進展など、地域経済の再編、活況が予測され、一面で新たな経済のダイナミズムが期待される状況にもある。

わが国業界としては、グローバル化と現地化を一層促進させるなどの適切な対応が要請されている。重要なことは、引き続き日本経済の活力の維持と同時に、海外諸国の経済、産業の発展に貢献する国際協調を主体とする活動を展開することにある。

現在、国際的相互依存関係に基づく自由貿易体制の維持強化を念頭に、国際協調と理解の促進を図るための業界間交流が、多く推進されているところである。

以上、わが国の機械類輸出および輸入について概要を記してきたが、内外の経済環境、貿易構造の変化等に対応しつつある各企業の行動を考慮すると、輸出面では、年間約2,000億ドル(うち重機械65%、軽機械35%程度)という現在の輸出構造が、安定的に、各市場のニーズに適切な供給を行っているのではないかという感じであり、輸入面では、わが国の製造業、流通業、消費者等の需要に対応した製品の輸入が大きく期待される場所である。いずれにしても、今後のわが国機械業界が求められている国際協調型産業構造の確立になお一層の努力が求められている。

アメリカ社会の光と蔭

— ニューヨーク駐在のころの思い出から —

日本海運集会所 理事 榎 宥 利



過去1年余りの間に起きた国際政治の構造的な大変革は、第二次大戦後45年間にわたって築き上げられてきた日・米間の関係にも、極めて重大な影響を及ぼそうとしている。これからの日・米関係は、一体どのような方向に進むのであろうか。また、アメリカという国の実体は、いったいどのようなものなのだろうか。ある意味では、21世紀にかけてのわが国の命運を左右する最大の問題であるだけに、日本国民の一人一人が、真剣に論議して、ナショナル・コンセンサスに近いものを作り上げていかなければならないと思われる。

ここでは、だいたい旧聞に属する話で恐縮ながら、かつてニューヨークに駐在していたころの思い出話を二、三ご披露することにした。

最初に、“Gentleman, Please take your Hat !!!”の話。1961年（昭和36年）の初夏に近いころ

であったか、家内を連れて、ヤンキー・スタジアムのプロ野球を見に行ったときのこと。そろそろ試合開始が近くなり、腹ごしらえの用意にと、急いで席を立て、スタンドの後方にある売店に駆け上がり、ホット・ドッグとドリンクを注文しようとしたところ、場内アナウンスで、国旗の掲揚と国歌の斉唱が告げられる。「早く……」という当方の催促に対し、“Gentleman, Please take your Hat !!!”というしわがれ声の言葉が返ってくる。見れば、売店のおやじさんの声である。一瞬ハツとして、かぶっていたパナマ帽子をとり、バック・スタンドのポールに向かって直立不動の姿勢をとった時のことが、今でも忘れられない。当時、ニューヨークでは、「紳士たち」のステイタス・シンボルの一つとして帽子（パナマ帽、ソフト帽など）をかぶるのが習わしであったが、とんでもない紳士ぶり、他国の国旗と国歌に対する敬愛の念を失した自らを顧みて、まことに忸怩たる思いをした。老いも若きも、貧しきも富めるも、極く自然な形で、自分たちの国の「統合の象徴」としての国旗と国歌に対する「敬慕」の念を表すことのできるアメリカ人を見て、非常にうらやましく感

じた。戦後、半世紀近くになろうとする今日でもなお、「日の丸」と「君が代」に対するアレルギーをむき出しにするわが国の一部の人々の目には、このようなアメリカ人の心情は、どのように映るのであろうか。自らを愛し、家庭を愛し、社会を愛する心は、素直に「国」を愛することに通じると思うのだが……。

次は、“Give me Fifty-dollars, Please”の話。時は、少しさかのぼって1954年（昭和29年）、第一回目のニューヨーク駐在のころのことであったかと思う。アメリカの銀行で“トレイニー”としての勤務のため、カリフォルニアに滞在しておられた日本のある銀行の方2人がニューヨークに出掛けてこられたので、ミッドタウンのごく「ひそやか」な日本料理店にご案内することになった。マンハッタン南端のバッテリー・パークからイースト・リバー・ドライブに沿って、23丁目の出口（交差点）を左折しようとした途端に、車の右後部に、「ドーン」という衝突音がする。その瞬間、目に入ったのは、小柄な男が、軽い白煙りとともに、宙に舞い上がり、アイスクリーム用の“サイド・カー”と一緒に、路上に横転する光景であった。すぐ、車を23丁目の通りに横付けして、事故現場にとって返そうとすると、しばらくは気絶したような格好で路面にはいつくばっていた相手の男性が、急にこのこと起き上がってきて、サイド・カーを当方と反対側の所に移動させようとしている。早速、そちらのほうに駆けつけて、相互の身元や免許証の確認を行おうとするが、相手は、とっさに“Give me Fifty-dollars, Please”

という。50ドルくれれば、一切忘れよう(Then, I will forget about it……) というのである。一瞬、50ドルぐらいならばという同情心が頭を横切ったが、「やはり、こういう話は、保険で正しく処理しましょう……」ということにして、譲歩しなかった。ちなみに、この時、相手側が持ち出してきた“50ドル”というのは、保険リスクとして填補されない“フランチャイズ額”（最低限の免責額）に見合うもので、初老のアイスクリーム売りのおじさんから耳にするのはちょっとしたおどろきであった。

翌日、早速会社（代理店）で、クレーム担当者の一部始終を話して保険処理を頼んだところ、「50ドルを払わなくてよかったですよ……」とのことで、既に35年以上前のことになるが、「保険と弁護士の国」アメリカの笑えぬ側面を見る思いがした。

最後に、“President was shot !!”という悲痛な叫びにまつわる思い出について。1963年（昭和38年）11月22日の昼下り、ひとりで昼食をすませた帰りに、会社の裏のレクター・ストリートの衣類店に立ち寄って、ワイシャツの既製品を手にとって見ていた時、突如、“President was shot……”というラジオの臨時ニュースが店内に響きわたった。“ケネディ大統領が、テキサス州ダラスで、何者かの銃撃を受けて倒れた”というニュースが繰り返される。

これは大変なことになったと、“52ブロードウェイ”のオフィスにとって帰すと、代理店の女子社員たちが、“President was shot !! President was shot!!……”と何度も泣き喚きながら、

オロオロしている。「大統領ともあろう人が射たれるなんて、なぜ？ どうして？……」と、悲しみと憤りに満ちた姿は、まるで親愛なる自分の親をなくしたのと同じような、あるいはそれも到底及びつかないような、激しくも、肅然たるものであった。

若きジョンF・ケネディが大統領に就任したのが、1961年1月のこと。その就任式において彼がアメリカ国民に呼びかけた有名な言葉、“Ask not what your Country can do for you — Ask what you can do for your Country”の意味が、時代を超え、国境を超えて、いつまでも、人々の心に通じることを信じて疑わない。翌1962年10月、ソ連によるキューバへの「核兵器」持

ち込みに対し、断固たる反撃の決意を、テレビを通じて内外に宣明し、ソ連の護衛艦隊を、もの見事に「Uターン」させた時の彼の毅然たる態度が、今も脳裏に深く刻み込まれている。

ワシントン郊外のアーリントン墓地にある、故ケネディ大統領の墓前には、今も人々があとを絶たず、「永劫」の灯火が燃えつづけている。

人種の「るつぼ」(Melting Pot) と言われ、「産業の空洞化」に冒されつつあるやにいわれるアメリカ社会の根底には、依然として、「自由」と「平和」と「民主」のための揺ぎない「絆」が残っているものと確信する。アメリカが、単なる「合衆国」でなく、真に“United”な「結合国家」であることを看過してはならないであろう。



内外情報



▲ル・アーブル港に入港中のコンテナ船

1. 海上安全船員教育審議会等の審議模様
2. IMO第63回法律委員会の模様
3. CENSA理事会の模様
4. 国際油濁補償基金第24回理事会／第13回総会の模様
5. 国連／欧州委員会第32回貿易手続簡易化作業部会におけるラポーターの任命

1. 海上安全船員教育審議会等の審議模様

運輸大臣は、平成2年9月18日、海上安全船員教育審議会船舶職員部会を開催し、全世界的な海上遭難安全システム(GMDSS)の導入にともなう無線部の船舶職員制度のあり方について、また10月29日には、同教育部会に対し、船員教育機関の今後のあり方についてそれぞれ諮問した。

無線部の船舶職員制度については、GMDSSの導入にともないほとんどのシステムが自動化され、その操作が簡単になるところから、無線部職員の業務も変化することに対応して、制度のあり方について検討するもので、当局では、船舶職員法改正案の国会提出との関連から、年内に答申を得たいとしている。

一方、船員教育機関のあり方について審議する教育部会では、内外航船員の需給状況の変化、内航海運における近代化の推進の必要性、GMDSSの導入に対応する教育等の状況を踏まえ、船員教育機関全般にわたって見直しを行うこととしている。運輸省では、海員学校および海技大学校については、平成3年3月中に中間答申を、商船高専・商船大学および航海訓練所を含む全体については同年6月ごろに答申を得たいとしている。

両部会では、第1回の会合で、今後の審議は小委

員会を設置して検討していくことを決定した。それぞれの諮問内容および委員名簿は資料1、2のとおりである。

また、運輸省では、これらの審議とは別に、船員部長の私的諮問機関として、海技の伝承問題検討委員会を設け、若年船員の計画的な確保および育成を通じての海技の伝承について、関係者の意見を聴き、平成3年3月を目標に取りまとめを行い、船員行政における所要の施策に資することとしている。

【資料1】

海上安全船員教育審議会船舶職員部会

諮問および諮問理由

(諮問第28号)

全世界的な海上遭難安全システム(GMDSS)の導入にともなう無線部の船舶職員制度のあり方について

(諮問理由)

1992年2月1日からの全世界的な海上遭難安全システム(GMDSS)の導入により、従来のモールス電信を中心とする通信システムが大幅に変わることとなり、これにともない無線部の船舶職員の業務も変

化するものと考えられる。

かかる状況に対応するため、GMDSSの導入にともなう無線部の船舶職員制度のあり方について諮問するものである。

職員部会委員名簿

氏名	現職
碓井 康正	日本船長協会専務理事
内海 博	東京商船大学学長
加藤 喜教	読売新聞社調査研究本部主任研究員
櫻井 良子	ジャーナリスト
菅原 昭	全国漁業協同組合連合会常務理事
高橋 全吉	海上災害防止センター理事長
◎谷川 久	成蹊大学教授
中澤 次男	全日本船舶職員協会専務理事
中澤 宣道	日本海技協会専務理事
中野 大	日本旅客船協会副会長
野村 秀夫	全日本海員組合中央執行委員
増田 禮二	日本船舶機関士協会会長
松成 博茂	日本船主協会会長
松本 泰徳	日本内航海運組合総連合会会長
森田 秀雄	大日本水産会理事

注：◎は部会長を示す。

GMDSS 対応小委員会委員名簿

氏名	現職
稲葉賢之助	大日本水産会海務特別委員会 GMDSS 問題作業部会長
北原 陸彦	日本海事財団常務理事
黒見 悦爾	全日本海員組合無線部協議会議長
佐々木 靖	全日本海員組合中央執行委員
佐藤 忠男	日本近海船主協同組合理事長
庄司 和民	東京商船大学名誉教授
杉野 忠夫	大型カーフェリー労務協会常務理事
鈴木 武志	全国漁船同盟常任幹事・ 全日本海員組合漁船部長
※谷川 久	成蹊大学教授
土岐 欣三	日本船主協会労務専門委員会 副委員長

※野村 秀夫 全日本海員組合中央執行委員

山本 勝夫 船員災害防止協会専務理事

※は委員、その他は専門委員

【資料2】

海上安全船員教育審議会教育部会

諮問および諮問理由

(諮問第29号)

船員教育機関の今後のあり方について

(諮問理由)

わが国外航海運においては、近年、船員制度の近代化、混乗化あるいは外国船の用船が進展し、これにともない部員層の新規需要が激減するとともに、日本人船員に期待される役割が従来の船舶運航に加えて、船舶管理、運航管理、外国人船員の指導管理等に変化してきている。また、内航海運においては、船舶の大型化および専用船化とともに技術革新が進展しており、労働の効率化等近代化の推進が必要となってきた。さらに、現在の船員状況は、外・内航ともに高齢化が著しく、若年船員の確保と育成が極めて重要な課題になってきている。

一方、教育の場においても、技術の進展にともなう教育内容の過密化等の傾向が認められるため、これらを精選し、ゆとりあるものにする必要があるとともに、新たに GMDSS (全世界的な海上遭難安全システム) の導入にも対応する必要が生じている。

上記の状況を踏まえ、社会的ニーズへの確に対応し、かつ船員教育の魅力化を図るために船員教育機関全般にわたって見直しを行う必要があるため諮問するものである。

教育部会委員名簿

氏名	現職
阿部 京子	東邦大学助教授
内海 博	東京商船大学学長
大久保 孟	日本たばこ産業顧問

加藤 喜教 読売新聞社調査研究本部主任研究員
 櫻井 良子 ジャーナリスト
 ◎高橋 英雄 日本海員救済会会長
 中澤 宣道 日本海技協会専務理事
 中澤 次男 全日本船舶職員協会専務理事
 野村 秀夫 全日本海員組合中央執行委員
 増田 禮二 日本船舶機関士協会会長
 松成 博茂 日本船主協会会長
 松本 泰徳 日本内航海運組合総連合会会長
 向井 清 日本船舶職員養成協会会長

小委員会委員名簿

荒 稲蔵 海上労働科学研究所専務理事
 宇田川 達 日本船主協会労務委員会副委員長
 北原 睦彦 日本海事財団常務理事
 久々宮 久 東京商船大学教授
 佐々木 靖 全日本海員組合中央執行委員
 ※中澤 宣道 日本海技協会専務理事
 道嶋 正美 大島商船高等専門学校校長
 山岡 靖治 内航労務協会専務理事
 ※は委員、その他は専門委員

注：◎は部会長を示す。

2. IMO 第63回法律委員会の模様

(1) 会期および出席者

題記会合は1990年9月17日から21日にかけて、ロンドンIMO本部で開催された。参加国は46カ国で、それに準加盟国として香港が出席し、UNCTAD等が団体オブザーバーとして加わった。

日本代表および出席者は次のとおりである。

在英日本大使館参事	金沢 悟
成蹊大学教授	谷川 久
日本造船研究協会技術顧問	篠村 義夫
日本海難防止協会ロンドン事務所長	小畑 芳朗
日本内航海運組合総連合会理事長	本橋 大義
日本郵船船務保険室長	新谷 顕一
日本船主協会業務部長	茅田 俊一

(2) 議事内容

かねてより、IMO 法律委員会の主要議題は、HNS 条約案(「有害危険物質の海上輸送についての責任と補償に関する条約」案)であり、今回も主に本議題の審議が行われた。なお、議長はオランダのR・クレトン教授がつとめた。

HNS 条約案について、前回までの議論では損害補償に際しての責任の主体を、船社だけに限るオランダ案(一層方式)と、船社、荷主の双方とする英国

案(二層方式)が対立していた。しかし、今回英国が荷主の補償部分(第二層)に、かねてノルウェーが主張していたHNS 証書(HNS Certificate)の考えを導入した新しい二層方式を提案し、これが各国の支持を受けた。

この第二層案は、各国政府がHNS 証書発行エージェントを公認、開設し荷主はHNS の船積みに際して、ここから証書を購入、同売上金をもって国際的な基金を形成し、それによって被害者の補償に充てようというものである。会議ではこの新しい二層案をもとに、次回までに英国が、条約の素案を用意することとなった。

第二層の対象となるHNS の定義範囲については、さまざまな意見が述べられたが、もちろん、にわかには結論を下すことは不可能で、取りあえず対象をバルク貨物と、危険度が高いか数量の大きいPackaged 貨物に限ることとし、具体的な品目の検討を専門家グループ(group of technical experts)に委ねることになった。そのため、会議では小作業部会が選出され、これら専門家を召集するに際しての検討の趣旨を明確にしたガイドラインを作成した。なお、この小作業部会の議長は、日本代表の一員である篠村

氏がつとめ、召集する専門家には、学者、研究者もさることながら広く危険品の生産、輸送にかかわっている人々を加える必要があることが強調された。

従って次回の会議では、前述の英国による条約素案の審議と同時に、これら専門家による対象品目の検討が行われることとなった。

なお、会議の直前にポーランドが二層方式をとりながら、第一層の責任の主体を船主ではなくオペレーターにすべきだという趣旨のペーパーを提出し、会議でもその旨を主張した。しかし、従来から海法上は船主という概念が確立しているとして、ポーランド案は賛意を得られなかった。

また会議では二層方式をとれば油濁2条約（1969年 CLC および1971年 FC）のような別個の条約にするか、あるいは単一の条約にするかも審議され、単一条約とすることが確認された。

(3) 今後の日程と見通し

次回以降の法律委員会は、次のとおり予定されている。

第64回：1991年3月18日～22日

第65回：1991年9月30日～10月4日

なお、会議では来年度さらに1992年から1993年の会期でも HNS 条約案を最重要議題とすることが確認された。

会議の直前に日本サイドでは、LNG 業界が国際的な自主保険制度を、近々発足させるとの情報を得ていた。今回の会議ではこの話題は一切出なかったが、次回には LNG 業界の動きがより現実的になり、会議への影響が出てくるかもしれない。

また、今回二層方式が支持され、HNS 品目の検討のための専門家グループが召集されることまで決定をみたので、議論の方向はほぼ決まったと見てよいだろう。今後は国内では通産省および化学業界の対応いかんが重要なポイントとなろう。

3. C E N S A 理 事 会 の 模 様

CENSA（欧州・日本船主協会評議会）（注1）の理事会が1990年10月16日ブリュッセルで開催された。

今回の理事会において日本郵船・専務取締役高橋宏氏が日本から初めて CENSA 副会長に就任したこと、また1992年の欧州統合をにらんだ EC 加盟国船協の要請に基づく CENSA 組織再検討問題が具体化したことが特筆されるが、主要議題に関する検討の概要は次のとおり。

1. CENSA 役員人事

日本郵船・専務取締役高橋宏氏が CENSA 副会長に就任した。日本人が副会長に選出されたのは CENSA 設立以来初めて。（CENSA 設立は1963年）

2. CENSA 組織再検討のための会長諮問委員会の設置

1992年の欧州統合、東欧／ソ連における民主化の進展など昨今の激動の世界情勢を背景に新しい時代

における CENSA のあり方、たとえば、CENSA と ECSA（欧州共同体船主協会）の合併、CENSA メンバーシップの拡大（韓国、シンガポール、中国、ソ連、東欧の船主協会の加入要請）あるいは新組織の設立、ならびに CENSA 事務局長の後任問題（現事務局長が来年初め ECSA の新事務局長に転出）等についての検討を行い、その結果について理事会に報告するため、会長より諮問委員会（Chairman's Consultative Committee）の設立が提案された。

諮問委員会の構成メンバーは会長以外に役員を含む7人とし、この中には非 EC 国の日本、ノルウェー、スウェーデンの代表を1名ずつ入れることになった。また、諮問委員会は来年2月に開催される次回理事会に検討結果を報告することとなった。

3. 加盟会員の移動

フィンランド船協が5年ぶりに正メンバーに復帰

することになった。(フィンランド船協は、5年前まで正メンバーであったが、その後財政難のため準メンバーにとどまっていた)

なお、この結果、CENSA 加盟国数は14カ国となった。

4. 米国の油濁防止法

今年の8月に成立した米国の油濁防止法について、CENSA は単独で、または ECSA と合同で同法がもたらす経済的悪影響について再度米国に抗議文を提出するべきであるとの提案が出されたが、既に成立してしまった法律について抗議を行うよりは、米国コーストガードが同法に基づいて作成しつつある施行細則の内容を CENSA メンバー国の利益になる方向に修正させるよう働きかけたほうが実りがあるのではないかとの意見が大勢を占めた。

5. 1984年米国海運法の見直し

現行の米国海運法 (Shipping Act of 1984) に関して CENSA は現状維持の態度を取っており、CSG 政府 (注2) もこの考えを支持しているが、EC 独禁局 (通称 DG IV) が、米国 FMC とは対照的に同盟の支配的地位そのもの (地位の乱用ではなく) に反対する政策をとっているため、CENSA の現状維持論に悪影響を及ぼす危険性がある。このため、各船協は、EC 独禁局の政策に異議を唱えることのできる EC 閣僚理事会を利用するよう自国政府に働きかけることとなった。

6. 一部船主による同盟批判の波紋

最近、一部の有力船主による同盟批判が新聞紙上に掲載されたため、これが他船主および荷主に思わぬ波紋を投げかけ、船社間に同盟不信があるような印象を与えているため、CENSA 会長はメンバー間の結束の必要性を強調するとともに、CENSA の同盟制度支持は不変であることを再確認した。

7. UNCTAD 複合運送専門家会合の招集

CENSA 事務局より、90年の6月に開催された第14回 UNCTAD 海運委員会で決議された途上国の

MTO (複合運送人) 育成を目的とした専門家会合の設置について報告がなされた。同専門家会合の構成については B グループ (先進国) に3、4人の割当があり、そのうち1人は米国人。

専門家会合の検討事項は国連事務局が決定するが、CENSA としても先進海運国の船主の意見を OECD を通じて伝えることとなった。さらに、この専門家会合を支援するためにも CENSA 独自の専門家グループを形成することになり、とりあえずベルギー、デンマーク、オランダおよび英国の船協が同グループに専門家を出すこととなった。

8. EUROCORDE 協定

CENSA 事務局より、EC 委員会はマースクが NEUSARA (北欧/米国運賃協定) に加入したため、予定していた EUROCORDE 協定の EC 独禁法適用免除を再考する意向を出し始めているとの報告がなされた。

このような EC 委員会の態度は EEC 規則第4056号 (独禁法適用免除を規定) をさらに修正する意図があることを示すもので、これを阻止するには政治的対応が不可欠で、各船協はこの目的のため自国政府に働きかけることが肝要であるとの結論に達した。

なお本件に関連して、CENSA 事務局長は EC 運輸局 (通常 DG VII) に対して、EC 独禁局 (DG IV) が問題視している「同盟の支配的地位」について、「支配的地位を有する」とは主観的な判断であり、重要なことはその地位が乱用されたか否かということであり、トレードの一定割合を保持すること自体は禁止されていないと意見具申した。

9. CONSORTIA

欧州航路におけるコンソーシアに対する EC 独禁法適用免除問題について意見交換が行われ、特に、EC 委員会による船主と荷主を一同に集めた合同ヒアリングの実施については、海運業界と荷主業界との間に本問題に対する考え方の違いがあることを EC 委員会に知らせることになるので、このようなヒアリン

グは望ましいものではなく回避すべきとの意見が大勢であった。

(注1) CENSA (Council of European and Japanese national Shipowner's Association)

欧州(ノルウェー、スウェーデン、デンマーク、フィンランド、オランダ、ベルギー、英国、フランス、ドイツ、イタリア、ギリシャ、ポルトガル、フィンランド)の先進海運国および日本の14カ国の船主協会で構成している団体で本部はロンドン。その活動は主として政府間におけるCSGに対応するもので、UNCTAD海運問題、発展途上国の保護政策、米国の海運法制、東欧圏諸国海

運対策などについて討議し、意見をCSG、OECDに反映している。日本は1964年9月に加盟した。

(注2) CSG (Consultative Shipping Group)

先進海運国の海運担当官により構成されている機関で、発展途上国の保護政策、米国の海運法制問題、東欧圏海運問題等に対する先進海運国の対応策について協議を行っている。加盟国はノルウェー、スウェーデン、デンマーク、フィンランド、オランダ、ベルギー、英国、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、ギリシャ、ポルトガルおよび日本の14カ国で、日本は、1963年12月に加盟した。

4. 国際油濁補償基金第24回理事会／第13回総会の模様

(1) 会期と出席者

題記会合は1990年9月24日から27日にかけてロンドンIMO本部で開催された。

理事会においては、理事国14カ国、オブザーバー国22カ国、総会には、締約国26カ国、非締約国11カ国が参加し、いずれにも、インタータンコ等団体オブザーバーが出席した。

日本代表および出席者は次のとおりである。

運輸省運輸政策局 政策企画官	津野田元直
在英日本大使館 参事	金沢 悟
成蹊大学教授	谷川 久
日本海難防止協会 ロンドン事務所長	小畑 芳朗
石油海事協会 専務理事	高橋 清
日本内航海運組合 総連合会理事長付	本橋 大義
上野運輸商会 専務取締役	飯野 陽一
日本船主協会 業務部長	茅田 俊一

(2) 議事内容

例年どおり理事会に引き続き、総会が行われた。理事会議長にはオランダ、W.W.シュトルム氏、総会議長にはデンマーク、J.ブレッッドホルト氏が選ばれた。

幸い過去1年間、大きい油濁事故はなく会議の焦

点は、総会で英国が行った油濁2条約「1969年CLCおよび1971年FC」(注)の改訂提案に集まった。

(注)1969年CLC＝「1969年油濁損害についての民事責任に関する国際条約」、1971年FC＝「1971年油濁損害補償のための国際基金の設立に関する国際条約」

英国の提案は、今年米国の新しい油濁法が発効し、1969年CLC／1971年FCを改正する1984年議定書の発効の目途が遠のいていることから、これら条約の再検討を行いたいというものである。

各国は、この英国提案を積極的に支持し、条約再検討のための作業部会(Working Group)の設置が決定された。日本代表は、同作業が1984年議定書の検討だけに片寄るのは好ましくない、もっと幅広く原則論にさかのぼって検討が行われるのなら、作業部会の設置には反対しないという意見を表明した。

作業部会は、参加者を特定せず来年春のIMO法律委員会の前に、3日間(1991年3月13日から15日)の予定で行われることとなり、意見のある国は、12月中旬までに、ポジション・ペーパーを提出するよう要請された。

また、英国は、作業部会が1回で終わらない場合

には、2度目の会議を召集するについて、費用を負担する用意があると発言した。

なお、この作業部会の作業内容は、本年秋の次回 IOPC Fund 総会に諮られた上、さらに IMO 法律委員会に送られることも確認された。

(3) 今後の日程と見通し

今回は1991年10月7日から11日にかけて、開催される予定である。なお、英国はじめ欧州諸国の条約見直し要求の声は強いとみなければならない。議長の整理の仕方いかんにもよるが、議論が1984年議定書に集中する可能性は大きいと思われる。

5. 国連／欧州委員会第32回貿易手続簡易化作業部会 におけるラポーターの任命

1. 貿易手続簡易化作業部会におけるラポーターの任命

第32回 ECE 貿易手続簡易化作業部会 (WP. 4) は1990年9月17日から21日にかけて国連欧州本部 (ジュネーブ) で開催された。

本会議への参加者は、メンバー国24カ国、第11条国5カ国(注)、各種政府間機関、非政府機関15で合計150人にのぼった。

今回わが国からは下記6名が出席した。

団長	運輸省運輸政策局情報管理部長	小柳 皓正
	日本貿易関係手続簡易化協会理事	伊東 健治
	同 課長代理	涌井 清彦
	ナビシス常務取締役	坂本 重博
	日本船主協会業務第一課長	植村 保雄
	日本情報処理開発協会 産業情報化推進センター	三木 良治

(注)ECE 規約第11条に定めるオブザーバー国。(日本、オーストラリア、ニュージーランド、シンガポール等、欧州地域以外の国連加盟国が協議資格を有して参加)

今回の作業部会において、当協会情報システム専門委員会委員でもある伊東健治氏が満場一致で、日本・シンガポール地域を担当する UN/EDIFACT ラポーターとして任命された。

同ラポーターは現在 ECE が中心となって進めてい

る UN/EDIFACT (行政、商業および運輸のための電子データ交換に関する国連統一規則集) の開発、保守、普及等の国際標準化活動に従事する民間から派遣された専門家であり、いわば、コンピューターでのやりとりについて共通の言語および文法をつくるための作業のとりまとめを行うものである。二つ以上の地域を代表し、これまで西欧、東欧、北米、オーストラリア/ニュージーランドより各1名が任命されており、伊東ラポーターは5人目にあたる。

ラポーターの具体的な役割としては、標準メッセージの開発、国連統一規則集 (UN/EDIFACT) の保守管理、標準メッセージの EDIFACT 諸規格についての適合性の評価、普及活動が挙げられるが、これらの活動を進めるための国内支援組織として EDIFACT 日本委員会が90年7月に設立された。

2. EDIFACT 日本委員会

前述のとおり、ラポーターの活動を進めるため、担当地域において実際の作業を受け持つために EDIFACT 日本委員会が設けられたが、その概要は次のとおりである。(別掲「組織図」参照)

(1) ラポーターの支援組織として EDIFACT BOARD が、日本/シンガポール共同で設置され、そのボードで検討される事項について、国内レベルで合意を形成するため、両国はそれぞれ国内検討機関として「EDIFACT 日本委員会」「シンガポール EDIFACT 委員会」を組織し

た。

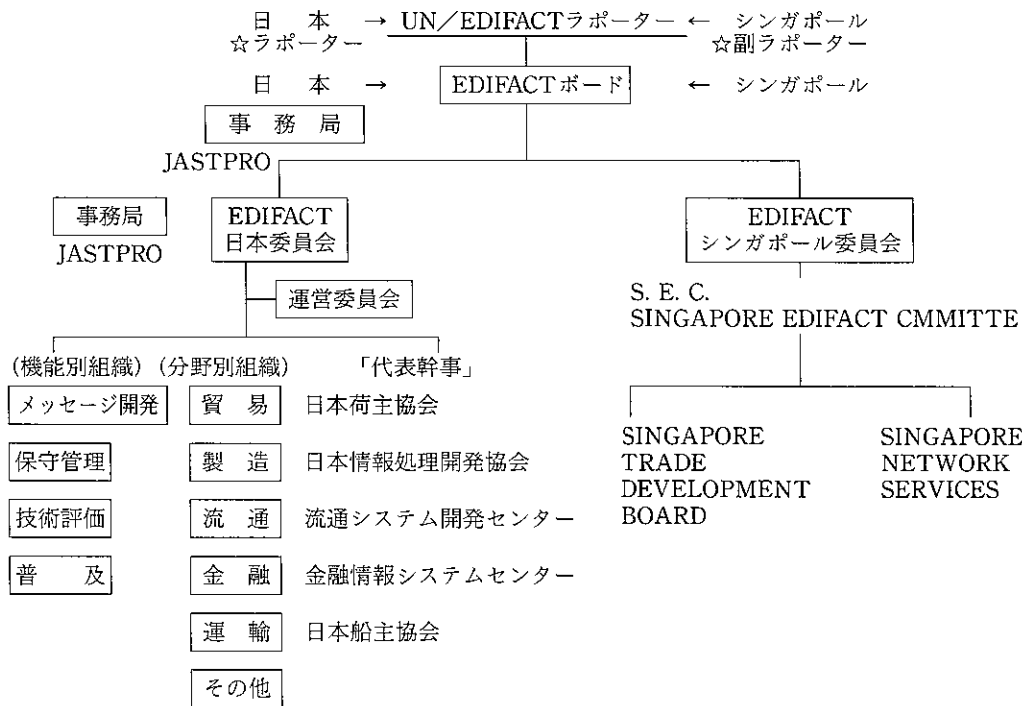
- (2) EDIFACT 日本委員会は、貿易、製造、流通、金融、運輸等の各分野約50の団体および有識者により構成されている。
- (3) EDIFACT 日本委員会の審議を円滑に行うため同委員会の下に運営委員会および作業部会を設置することとし、運営委員には、日本委員会を構成する各分野から選出された代表幹事（運輸分野の「代表幹事」には当協会があたる）、作業部会委員には有識者を委嘱することとした。
- (4) EDIFACT 日本委員会の役員として、北澤博

委員長（長野大教授）、近藤尚武副委員長（日本郵船・業務企画部長）等5氏が選任された。

さらに、日本側の EDIFACT ボードメンバーとして、伊東ラポーターのほか、当協会情報システム専門委員会委員である細貝丈明氏（NYKシステム総研・総務企画部主任研究員）が選任されている。（別掲「組織図」参照）

なお、EDIFACT ボードおよび EDIFACT 日本委員会の事務局は、JASTPRO（日本貿易手続簡易化協会）が行っている。

〈日本・シンガポール／EDIFACTボード組織図〉



メッセージ開発：具体的な業務処理に即した、国連標準メッセージ(UNSM)の開発を行う。

保守管理：UN/EDIFACTの諸規格(シンタックス・ルール、データ・エレメント、コード、セグメント、メッセージ等)に関する変更要求及び保守の作業を行う。UN/ECEで構築されつつあるUN/EDIFACTデータベースのわが国における運営等に携わる。

技術評価：UNSMのステータスを付与することを考えない、EDIFACT準拠のメッセージに関して、UN/EDIFACTの諸規格に照らして、適正なものかどうかの評価を行う。

普及：UN/EDIFACTの諸規格に関する簡潔な資料等を作成、配布する。また、セミナー、ワークショップ等の実施に携わる。

世界最大のネットワークに 発展したコーヒーショップの 口コミコミュニケーション。

17世紀末のロンドン。エドワード・ロイド氏が経営する小さなコーヒーショップには、船乗りや海運業者、保険業者がいつもたむろしていた。

オーナーのロイド氏が熱心に海運に関する情報を集め彼らに提供していたおかげで、彼らはこの店をひいきにし店は繁盛、業者たちもまた一種の情報センターとしてこの店を活用していた。

ロイド氏の死後もその伝統は引き継がれる。



無断転載を禁じます。社団法人 日本船主協会©

1734年には当時の経営者であるトーマス・ジェムソン氏によって英国の主要港の貿易船の活動状況を報道する週刊紙、Lloyd's Listが発行され、1760年には世界の船級協会の草分けであるロイズ船級協会が発足した。以後ロイズは英国の海運業のめざましい発展とともに保険引受業者組合としての独自の形態を確立し、現在の巨大な組織へと発展していく。

一杯のコーヒーで結ばれた船乗りや貿易業者の口コミ・ネットワークが、やがてコンピューターや通信衛星を駆使した海運と保険の世界最大の情報センターとして君臨するようになることを当時の誰が予測したのだろうか。天国のロイド氏が、今、どんな顔でこれをながめているか想像してみるのも面白い。

ちょっと待て！ 船はすぐには止まれない。

アッ、目の前に急に人が！ とっさの急ブレーキで間一髪セーフ。車ならこれでいいが船の場合はそうはいかない。20万重量トン以上の大型タンカー（VLCC）が、原油を満載し16ノットのフルスピードで走っている状態で急にエンジンを停止しても、船がほぼ静止するまでには約30分かかり、この間に船は8キロメートルも進んでいる。フルスピードから全速後進をかけても停止までに約15分、距離にして3キロメートルほど進んでしまう。しかもエンジンを止めたり逆転した場合、船は舵の効果をほとんど失い、右に曲がるか左に曲がるかまったくわからない状態になる。



**VLCC 1隻が運ぶ原油の
5%からパンティストッキングが
5,535万枚。**

原油は、日本のエネルギー供給量の約60%を占め、私たちの暮らしに欠かせないエネルギー原料として大きな役割を担っているが、その一方で化学繊維やプラスチック製品など石油化学製品の原料としても重要な役割を果たしている。

その石油化学製品の原料となるのがナフサ。粗製ガソリンとも呼ばれ、原油から蒸留される代表的な留分のひとつ。日本に輸入される原油全体の5% (1989年) がナフサとして抽出され、それを原料にさまざまな石油化学製品が生まれる。

そこでおもしろい数字をひとつ。VLCC (24万重量トン) 1隻が運ぶ原油は約27万キロリットル。その5%がナフサになるとすると、ここから約1万3,500キロリットルのナフサが得られる。このナフサから身近な石油化学製品がどれだけつくれるだろうか。

まずナフサの成分のひとつであるエチレンを原料にポリエステル65%混紡のワイシャツが405万枚と灯油のポリ缶が189万個。同じくプロピレンからはアクリル100%のセーターが540万枚。さらにブタン・ブチレンからは自動車用タイヤが13万5,000本。分解油からはナイロンのパンティストッキングが何と5,535万枚……。

こんな数字をみても、わたしたちの暮らしがいかに石油に依存しているかがよくわかる。そしてその輸送に携わるタンカーの役割の重要性もより身近かに理解できるはずだ。

こうした理由から船が緊急事態を回避するためには、ブレーキをかけるよりもエンジンはそのまま舵を左右いずれかに切るほうが有効ということになる。しかし船は車のように急カーブが切れるわけではない。満船状態のVLCCが舵をいっばいに取っても、その回転弧は直径1キロメートル。しかも舵が効きはじめまでにある程度のタイムラグがある。車のように衝突直前、一瞬のハンドルさばきで事故を回避というわけにはいかない。

VLCCに限らず大型船の操縦ではこの動きのろさを計算に入れ常に先を読んで行動する必要がある。車や飛行機の操縦とは別の、巨大さゆえの難しさがあるというわけだ。

海運日誌 (10 月)

- 3日 東西両ドイツが、戦後45年の分割・分断を経て統一された。
- 9日 運輸省海上技術安全局が発表した平成2年度上期(4月～9月)の新造船建造許可実績は、合計で177隻、611万6,559㎡、契約船価は7,988億8,200万円となっており、%ベースで前年同期と比較して25.3%の大幅増加であった。
- 15日 運輸政策審議会・国際部会国際物流小委員会の第10回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、10年後の2000年における日本関連の海上貿易量の予測とそれに対応した日本商船隊の輸送量・船隊規模を試算した。それによると、同年の海上貿易量は輸出入合計で8億2,600万トンで89年実績と比べ10%の伸びが見込まれ、この数字をベースに同年の日本商船隊の輸送量を試算すると6億3,500万トンで同7%の輸送量増になるとしている。
- ◎ 海上安全船員教育審議会・船舶職員部会のGMDSS対応小委員会の初会合が開催され、小委員長に谷川久成蹊大学教授を選出した。
- 16日 海事振興連盟が平成2年度通常総会を開催し、日本商船隊の国際競争力回復のための諸施策の確立、長期的視点に立った船員の育成・確保など、9項目の実現を目指した総会決議を採択した。
- 18日 日韓海運当局間協議が18～19日の両日、韓国・釜山で開催され、日韓間のフェリー開設問題やウェーバー制度問題について検討が行われた。
- ◎ 政府は、産業革命以来のエネルギーの大量使用が主因で引き起こされてきた地球の温暖化に歯止めをかけるための「地球温暖化防止行動計画」をとりまとめた。
- 23日 船員制度近代化委員会は第94回委員会を開催し、第三次総合実験をさらに進めるため、従来のパイオニアシップ実験の対象航路に新たに北米東岸、欧州両航路を加え、両航路でD実験を実施しているコンテナ船4隻に暫定的パイオニアシップ実験を行わせることとした。
- 24日 当協会は定例理事会を開催し、日本商船隊の国際競争力回復のための諸施策の確立、日本船整備のための税制等の充実など、9項目からなる当面する海運対策を決定した。
(P.4海運界の動き1参照)
- 26日 運輸政策審議会・国際部会国際物流小委員会の第11回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、日本郵船、大阪商船三井船舶の2社から自社船隊規模・構成の現状と今後についておよび企業経営のあり方などについてヒアリングが行われた。
- ◎ 運輸政策審議会・総合部会は、第7回外航客船小委員会を開催し、外航客船の安全運航確保と利用者保護を目的とするコード(準則)を策定した。
- ◎ 日本鉄鋼連盟が発表した鉄鋼輸出入実績によると、今年度上期(4月～9月)の鉄鋼輸出力は832万1,000トン(前年同期比18.6%減)で、上期としては20年ぶりに1,000万トンを割った。
- 29日 運輸大臣は、海上安全船員教育審議会教育部会に対し、内・外航船員をとりまく状況の変化に対応した見直しを行う必要から、船員教育機関の今後のあり方について諮問した。
(P.22内外情報1参照)

10月の対米ドル円相場の推移

高 値	124.30円(19日)
安 値	137.50円(1日)
平 均(月間)	129.75円
(注) 銀行間取り引きによる	

10月定例理事会の様様

(10月24日、神戸ポートピアホテルにおいて開催)

1. 当面する海運問題について
 - (1) 当面する海運対策について
(P. 4 海運界の動き 1 参照)
 - (2) 平成 3 年度海運関係税制改正要望重点事項
(本誌1990年10月号P. 4 参照)
 - (3) 平成 3 年度外航貨物船の整備等に関する要望
(P. 8 海運界の動き 2 参照)
 - (4) とん税・特別とん税の税率引き上げ反対要望
(P. 9 海運界の動き 3 参照)
 - (5) 四埠頭公社の固定資産に関する税制特例措置
の恒久化について
(本誌1990年10月号P. 4 参照)

業務委員会関係報告事項

1. IMO第63回法律委員会の模様について
(P. 24内外情報 2 参照)
2. 国際油濁補償基金第24回理事会/第13回総会の
模様について
(P. 27内外情報 4 参照)
3. 国連/欧州経済委員会第32回貿易手続簡易化作
業部会におけるラポーターの任命について
(P. 28内外情報 5 参照)

労務委員会関係報告事項

1. 船員保険特別会計の平成元年度収支決算につい
て

既に報告のとおり、船員保険は海運・水産業の
厳しい環境を反映して、近年財政が悪化し、昭和
62年度は42億円、63年度は74億円の赤字決算とな
った。このため、社会保険審議会船員保険部会は、
制度の見直しを検討し、さきに中間報告をまとめ
たところである。

このような状況の中で、平成元年度の決算が注
目されていたが、結果は8億円の赤字にとどまり、
大幅な改善がみられた。その要因は、①保険料率
を3%引き上げたこと、②被保険者数の減少にも
かかわらず、平均標準報酬月額伸びにより保険
料収入の減少が小幅にとどまったこと、③疾病部
門における医療費支出が抑制できたこと、④緊急
雇用対策の終了により、失業部門が大幅に改善で
きたこと等とされている。

当局では、この決算内容および船員保険会計に
とって大きな負担となっている老人保健制度に関
する改革審議を踏まえ、制度の改善の方向を探っ
ていくこととしており、当委員会としても、引き
続き使用者側の意見反映に努めることとしている。

広報委員会関係報告事項

1. 平成 3 年度の広報活動方針について

当協会の広報活動は昭和55年度から予算を増額
し、「貿易立国日本の経済や国民生活の維持発展に

船協だより

果たす海運の役割や重要性」について広く国民各層に理解を深めることを目的として実施してきた。

この間、日本海運は円高を克服しながら再構築を図り新生日本海運としてスタートし、輸送サービスの高度化・多様化を進めながら経営の多角化に取り組み、将来を展望しつつ新たな展開を図ろうとしている。

当委員会では、このような状況にかんがみ海運広報の考え方について再検討した結果、広く国民各層に対して日本海運の役割と重要性についての理解を深め、わが国海運業の社会的位置付けを明確にするとともに、海運業を明るく、身近なものと感じられるようイメージアップを図り、当協会や会員会社の活動の円滑化に資するべく、リクルートをも意識しながら広報活動に取り組むこととなった。

また、広報活動は、長期間にわたって継続的に積み重ねていく必要があること、いろいろな方法・手段を通じて同時併行的に行う必要があること、限られた予算の範囲内で効果を上げるためにはタイミングが大切で、海の記念日を中心にしてできるだけ多様な活動を実施する必要があること、業界や会社のトップの人たちの積極的対応ならびに業界関係者1人1人の働きかけが重要であることが確認された。

以上のような考え方にに基づき、平成3年度においてはテレビによる広報を中心に、「海の記念日」の広報（街頭イベント、ブック・カバー、活字媒体へのパブリシティ）、日本海運に対するイメージ調査、経済誌での広報、学校・学生向け広報、パ

ンフレット等の発行、PR映画改訂版の製作などを行うことになった。

陳情書・要望書等(10月)

宛先：政府はじめ関係各方面

件名：1. 当面する海運対策について

(P. 4 海運界の動き 1 参照)

2. 平成3年度外航貨物船の整備等に関する要望

(P. 8 海運界の動き 2 参照)

3. とん税・特別とん税の税率引き上げ反対要望

(P. 9 海運界の動き 3 参照)

国際会議の開催予定(12月)

IMO/INMARSAT合同会議

12月4日～7日 ロンドン

IMO第36回無線通信小委員会

12月10日～14日 ロンドン

会議日誌(10月)

3日 国際幹事会

水先問題対策小委員会/水先料金問題WG合同会議

5日 通信幹事会

機関管理研究会

8日 保険幹事会

船協だより

- | | | | |
|-----|---|-----|---|
| 9日 | オーナー部会
情報システム専門委員会
保船幹事会
船協/パ協水先料金改定問題小委員会 | 19日 | 業務委員会/法規専門委員会合同会議 |
| 12日 | 新造船幹事会
啓水会 | 22日 | 労務委員会/同専門委員会合同会議 |
| 15日 | 広報幹事会 | 23日 | 近海内航部会
船協月報編集会議 |
| 16日 | 海務委員会/同専門委員会合同会議
政策幹事会
拡大港湾幹事会
海務幹事会 | 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
危険物小委員会
労務懇話会 |
| 17日 | 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/通信幹事会合同会議
タンカー部会幹事会/海洋汚染防止小委員会
合同会議
海洋汚染防止小委員会 | 25日 | 京浜地区船主会
国際港湾幹事会
資材研究会
船員経理研究会 |
| 18日 | 港湾委員会
工務委員会/同専門委員会合同会議
広報委員会
総務幹事会 | 26日 | 国際幹事会
船員保険研究会
啓水会 |
| | | 29日 | 港湾対策幹事会 |
| | | 30日 | 通信業務研究会/電波研究会合同会議
海務研究会 |

「船協海運年報1990」の刊行

当協会では、昭和32年以来、当協会の業務活動を通じて、世界およびわが国海運の動向を記録することを基本方針とした「船協海運年報」を作成しているが、今般、1990年版を刊行した。

本年報の構成は、総論および各論からなり、総論において、世界および日本の経済・海運の概況を記述し、各論において、下記の諸活動について詳述し、巻末には資料として海運関係の諸統計、海運日誌、会員名簿を付している。

総論

1. 世界海運の概況
2. 日本海運の概況

各論

1. 政策関係
2. 国際海運関係
3. 業務関係
4. 近海・内航関係
5. 港湾関係
6. 財務関係
7. 船舶保険関係
8. 海務・工務関係
9. 船員労働関係
10. 調査広報関係
11. 輸入貨物輸送協議会関係

日本船主協会の現状

付・資料

海運一般統計

日本船主協会調査統計

船協海運日誌

日本船主協会会員名簿

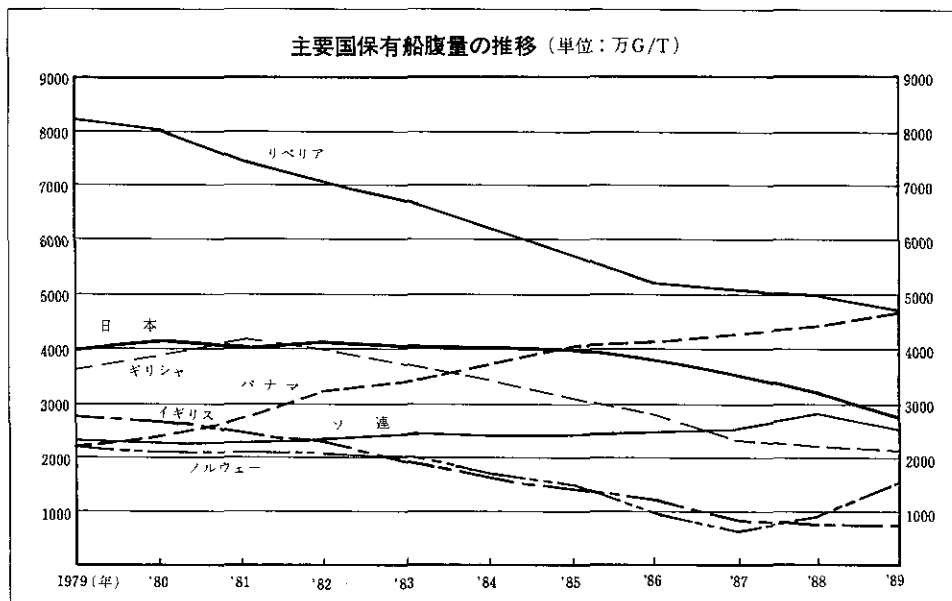
なお、本年報は1冊3,500円で実費頒布いたしておりますので、ご利用の向きは、ご連絡ください。

〈連絡先〉 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

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(ベルシャ湾/日本・ベルシャ湾/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(ツパロン/日本・ツパロン/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

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未満のものは客船に含む。

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	—
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
1989	2,002	55,168	87,937	▲1.3	532	21,691	35,260	▲11.3	1,470	33,477	52,677	6.9

(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	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
	1989	1,450	12,721	7.8	159	5,362	92	3,624	189	1,986	1,010	9,358
	1989 III	352	3,722	15.2	56	2,125	22	899	39	338	235	360
	1989 IV	346	3,430	▲ 7.8	42	1,387	29	1,195	59	475	216	373
	1990 I	340	3,367	▲ 1.8	36	1,015	28	1,307	64	673	212	372
	1990 II	411	3,792	12.6	24	1,056	34	1,506	76	851	277	379
	建造中船舶	1985	1,357	14,729	▲ 6.4	108	3,070	208	6,844	200	2,428	841
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
1989		1,275	12,452	7.1	133	4,338	84	3,552	207	2,026	851	2,536
1989 III		1,283	12,533	1.9	148	5,114	87	3,435	184	1,641	864	2,343
1989 IV		1,275	12,452	▲ 0.6	133	4,338	84	3,552	207	2,026	851	2,536
1990 I		1,252	11,818	▲ 5.1	117	3,652	85	3,486	219	2,163	831	2,517
1990 II		1,295	13,221	11.9	126	4,511	83	3,573	238	2,535	848	2,602
未着工船舶		1985	853	11,133	▲ 25.6	92	2,529	159	5,466	145	1,982	457
	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
	1989	1,177	18,603	43.9	160	7,495	123	4,841	342	4,213	552	2,054
	1989 III	1,147	17,080	13.6	150	6,075	113	4,987	312	3,930	572	2,088
	1989 IV	1,177	18,603	8.9	160	7,495	123	4,841	342	4,213	552	2,054
	1990 I	1,294	22,830	22.7	189	10,842	130	5,165	389	4,731	586	2,092
	1990 II	1,370	26,682	16.9	227	13,996	129	5,239	382	4,801	632	2,646

- (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	1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989	
	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	930 ▲ 6.3	930	0.0	871 ▲ 6.3	958	10.0	970	1.3	1,042	7.4	1,135	8.9	
	石油製品	282 ▲ 1.1	297	5.3	288 ▲ 3.0	305	5.9	313	2.6	325	3.8	335	3.1	
	計	1,212 ▲ 5.2	1,227	1.2	1,159 ▲ 5.5	1,263	9.0	1,283	1.6	1,367	6.5	1,470	7.5	
乾貨物	鉄	257 ▲ 5.9	306	19.1	321	4.9	311 ▲ 3.1	319	2.6	348	9.1	357	2.6	
	鋳石	197 ▲ 5.3	232	17.8	272	17.2	276	1.5	283	2.5	304	7.4	315	3.6
	穀物	199 ▲ 0.5	207	4.0	181 ▲ 12.6	165 ▲ 8.8	186	12.7	196	5.4	195 ▲ 0.5			
	その他	1,225 ▲ 1.2	1,320	7.8	1,360	3.0	1,370	0.7	1,390	1.5	1,460	5.0	1,540	5.5
	計	1,878 ▲ 2.2	2,065	10.0	2,134	3.3	2,122 ▲ 0.6	2,178	2.6	2,308	6.0	2,407	4.3	
合計	3,090 ▲ 3.4	3,292	6.5	3,293	0.0	3,385	2.8	3,461	2.2	3,675	6.2	3,877	5.5	

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1989」による。②1989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	1986年			1987年			1988年			1989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	164.0 ▲ 3.6	17.1	160.5 ▲ 2.1	16.7	166.9	4.0	16.0	178.0	6.6	15.7	
	石油製品	32.6	20.6	41.8	28.2	45.8	9.6	14.1	49.2	7.2	14.7	
	計	196.6 ▲ 0.3	15.6	202.3	2.9	15.8	212.8	5.1	15.6	227.2	6.8	15.5
乾貨物	鉄	115.2 ▲ 7.5	37.0	112.0 ▲ 2.8	36.2	123.4	10.2	35.5	127.6	3.4	35.7	
	鋳石	91.3 ▲ 1.8	33.1	92.6	1.4	34.0	104.2	12.5	34.3	104.9	0.7	33.3
	穀物	31.9	1.0	19.3	32.6	2.2	17.9	32.7	0.3	16.7	31.7 ▲ 3.0	16.3
	その他	224.8 ▲ 0.6	16.4	235.7	4.8	17.0	258.3	9.6	17.7	262.4	1.6	17.0
	計	463.2 ▲ 2.5	21.8	472.9	2.1	21.7	518.6	9.7	22.5	526.7	1.6	21.9
合計	659.8 ▲ 1.9	19.5	675.1	2.3	19.5	731.4	8.3	19.9	753.8	3.1	19.4	

(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。

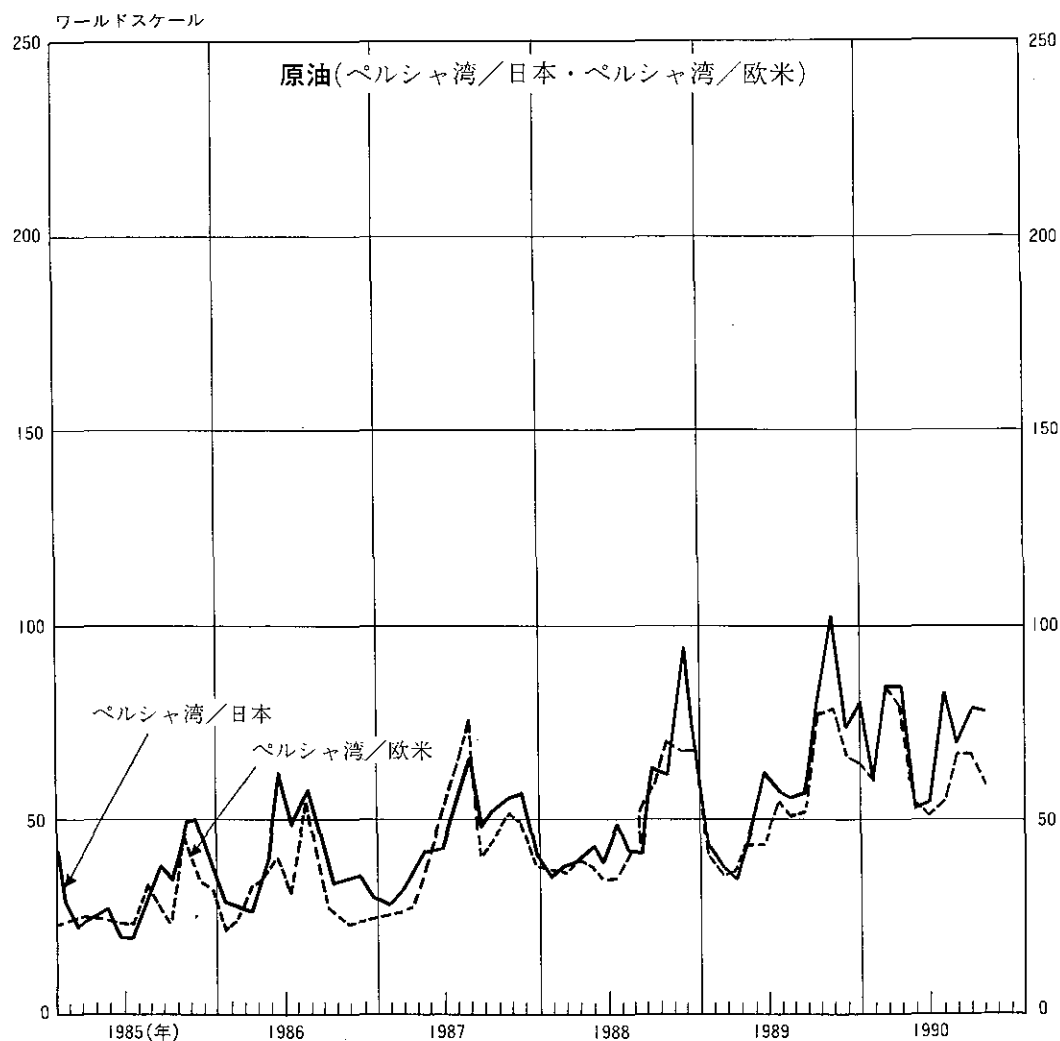
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	鋳石	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 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
2	10,458	0	10,458	3,833	2,647	3,328	128	423	99	0	7,085	2,312
3	10,818	725	11,543	3,484	3,092	3,504	71	231	436	0	8,916	2,324
4	10,743	996	11,739	3,991	1,852	4,118	27	295	448	12	7,485	0
5	10,915	635	11,550	3,679	1,919	4,234	58	372	653	0	8,262	857
6	12,282	0	12,282	3,786	3,245	4,187	88	463	513	0	6,157	533
7	11,483	230	11,713	4,248	2,290	3,675	0	659	555	56	8,757	964
8	10,146	0	10,146	3,406	2,933	3,060	95	319	311	22	5,789	951
9	11,911	165	12,076	3,935	2,962	4,087	28	564	280	55	5,930	649

(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。

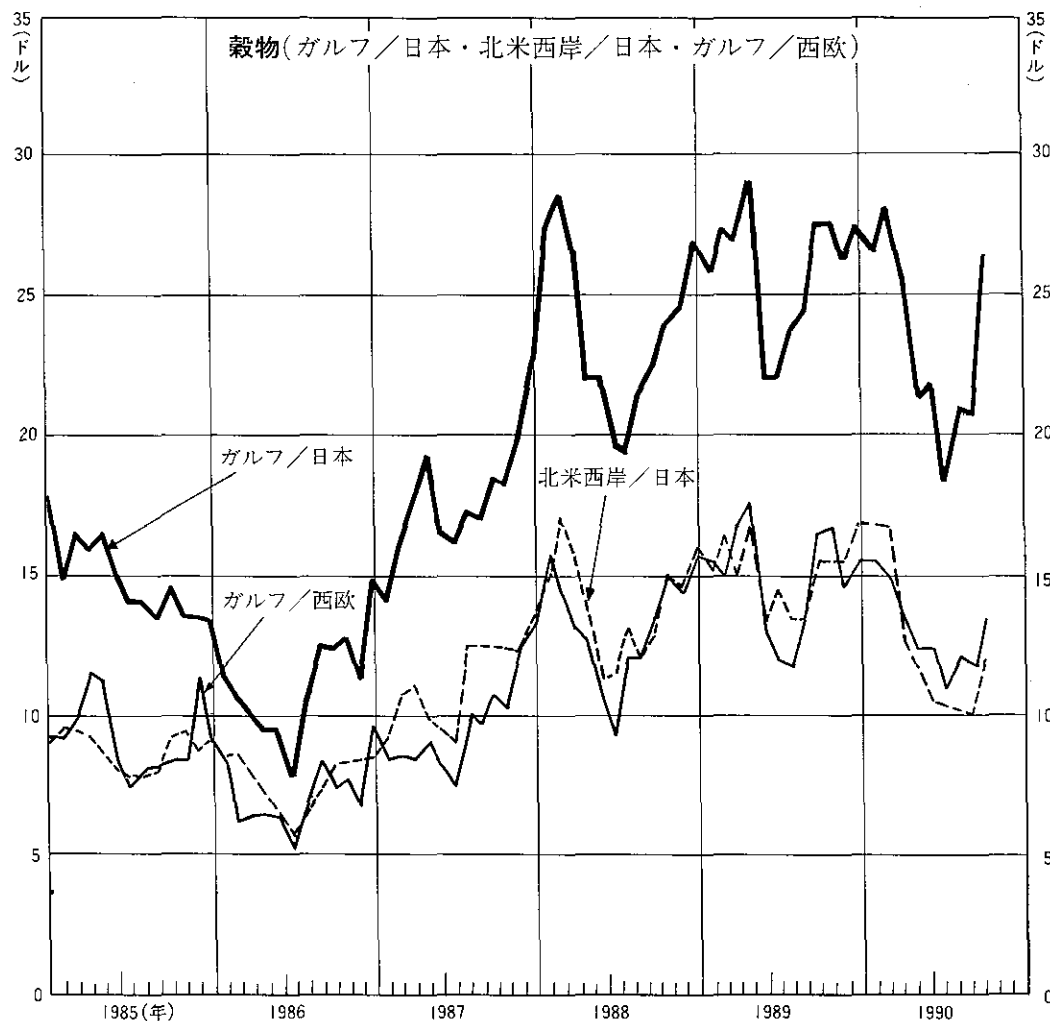
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	85.00	75.00	37.00	27.00	36.50	27.00	85.00	70.00
4	39.50	34.50	36.00	35.00	85.00	57.50	40.00	30.00	38.00	35.00	82.50	49.50
5	43.00	35.00	47.50	42.50	52.50	48.50	38.50	32.50	47.00	37.50	56.00	45.00
6	39.50	34.75	62.50	45.00	55.00	51.00	35.00	27.50	47.50	42.50	52.50	47.50
7	50.00	40.00	57.50	49.50	82.50	52.50	49.00	28.00	55.00	42.00	55.00	50.00
8	43.00	38.00	56.00	40.00	70.50	47.50	42.50	35.00	51.00	38.00	67.50	50.00
9	41.50	39.50	57.50	47.50	79.00	54.50	52.00	34.00	52.50	46.00	67.50	52.50
10	63.00	46.25	77.50	55.25	78.00	51.00	59.00	42.50	75.00	48.00	60.00	46.50
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。

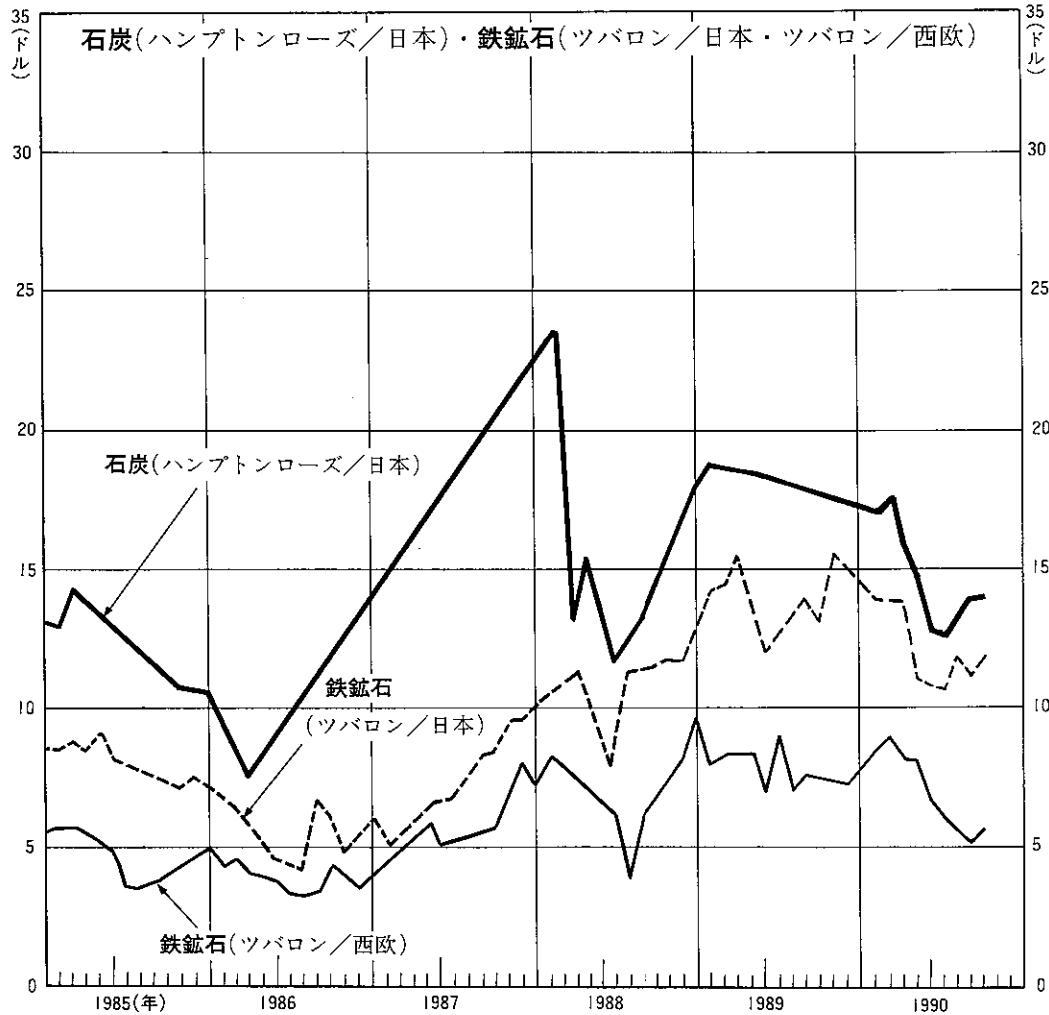


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	28.00	25.50	—	16.50	16.75	15.00	15.00	14.15	14.85	13.50
4	27.00	26.50	25.50	22.25	15.00	14.50	12.65	11.50	16.75	15.50	13.50	12.58
5	29.00	25.25	21.30	20.00	16.75	15.10	11.60	10.80	—	17.50	12.34	11.48
6	22.00	20.00	21.75	16.50	13.50	13.00	—	10.50	—	13.00	12.40	9.00
7	22.00	20.00	18.50	16.00	14.35	13.60	—	—	12.00	11.25	11.05	6.69
8	23.75	22.25	21.00	18.25	13.50	13.00	—	—	11.75	10.71	12.00	9.75
9	24.50	22.50	20.75	19.15	13.50	12.00	10.00	—	13.50	12.00	11.72	10.25
10	27.50	24.00	26.25	19.15	15.50	13.00	—	12.00	16.50	12.00	13.50	10.25
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。

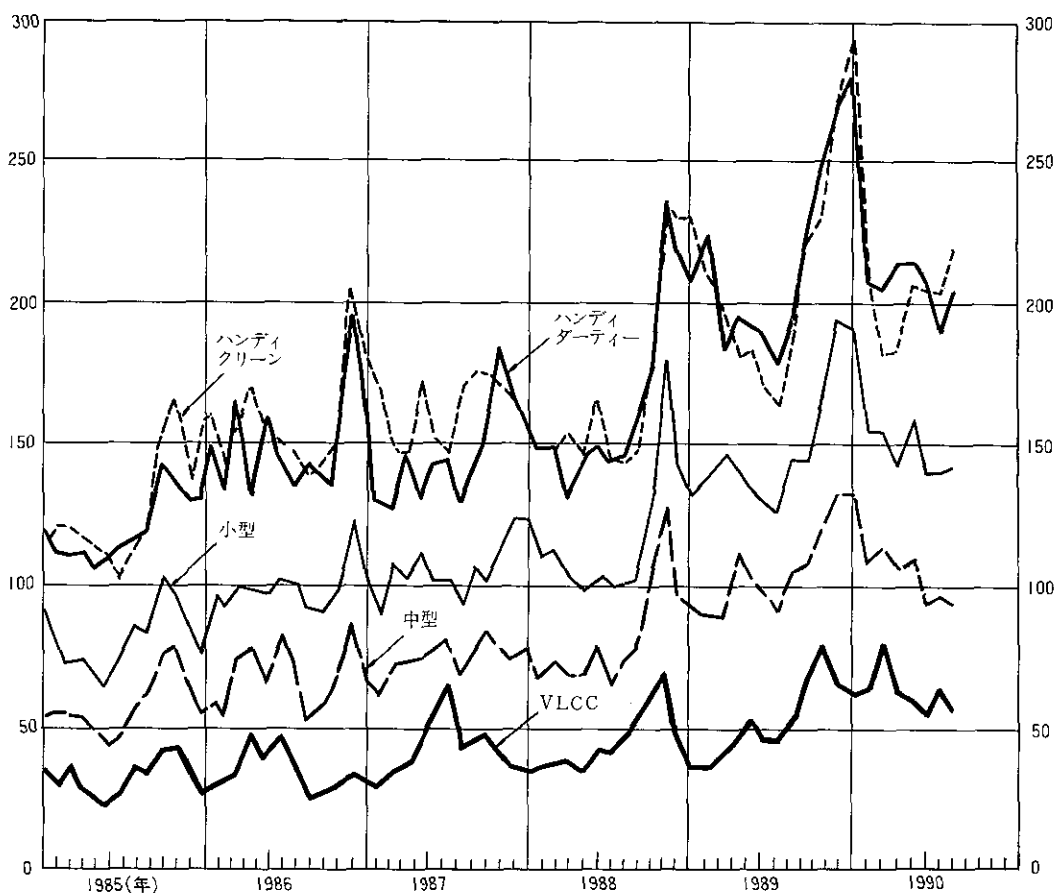


11・石炭（ハンプトンローズ／日本）・鉄鉱石（ツバロン／日本・ツバロン／西欧）（単位：ドル）

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	—	—	17.50	—	14.50	—	—	—	8.25	7.80	9.00	—
4	—	—	16.00	15.60	15.50	—	13.80	—	—	—	8.25	7.00
5	18.50	—	14.75	—	—	—	11.00	—	8.35	—	8.10	7.05
6	—	—	12.75	—	12.15	—	10.80	—	7.00	—	6.65	5.85
7	—	—	12.50	—	—	—	10.55	—	9.00	6.10	5.90	5.25
8	—	—	—	—	—	—	11.75	11.25	7.00	—	—	—
9	—	—	14.00	13.80	13.85	—	11.20	—	7.50	—	5.25	—
10	—	—	14.25	13.50	13.10	—	11.75	—	—	—	5.70	—
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 ＝

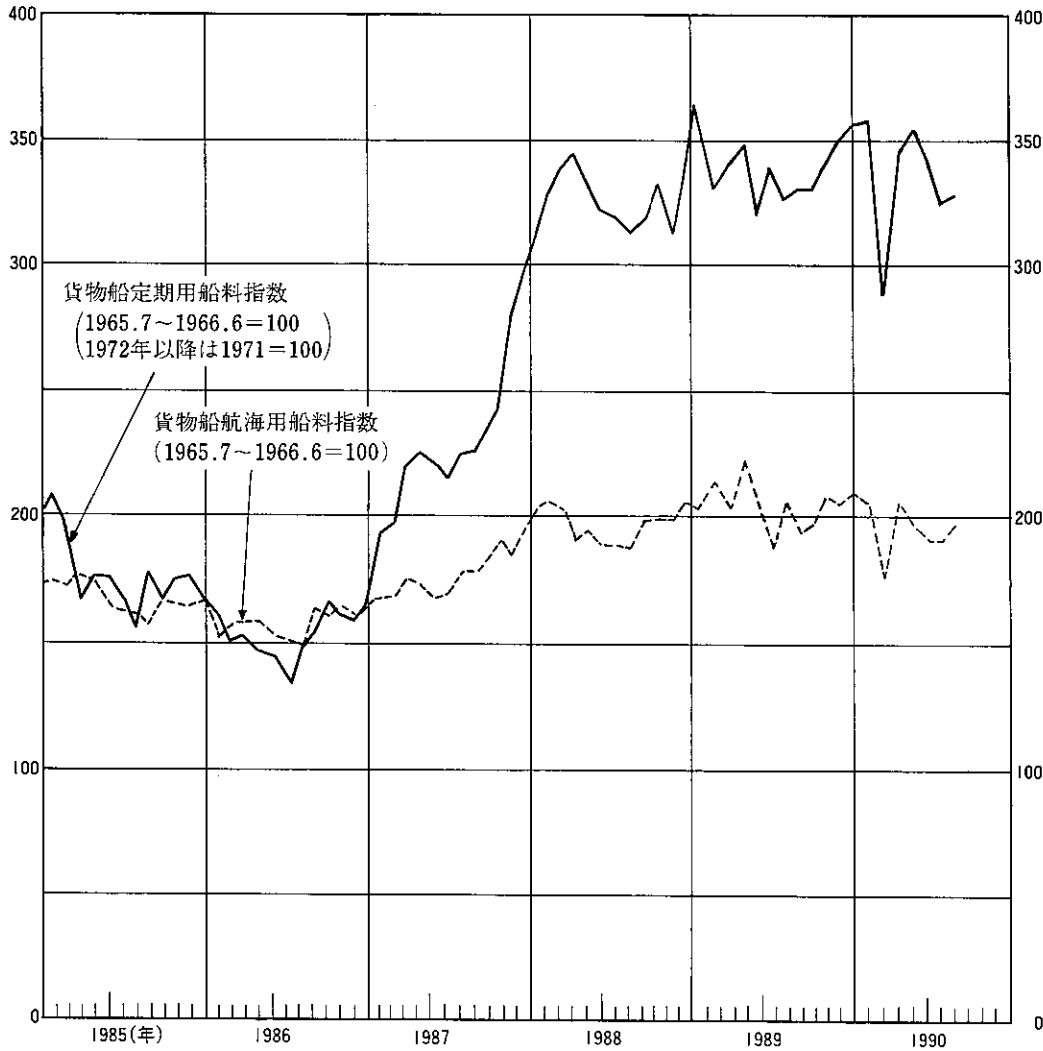


12・タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1988					1989					1990				
	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	34.2	75.8	123.4	168.6	167.0	48.4	97.5	143.2	221.3	228.6	60.5	132.0	190.3	279.6	292.3
2	33.1	78.1	123.7	—	155.3	36.1	92.6	131.9	206.5	229.0	63.2	108.3	153.0	206.5	209.3
3	34.3	68.3	109.3	146.8	148.5	35.4	89.4	139.2	223.8	212.6	79.3	113.4	152.0	203.6	182.3
4	37.4	72.4	111.2	148.7	147.8	40.0	88.2	146.3	181.2	196.7	62.1	106.5	143.0	213.4	183.0
5	38.2	68.3	100.7	129.6	151.5	45.0	110.3	137.1	195.1	178.9	57.3	108.5	159.4	214.1	204.5
6	33.9	69.5	98.3	143.3	143.0	52.1	100.9	133.7	190.7	181.1	53.1	95.2	139.4	205.6	203.5
7	40.9	77.5	101.4	148.0	162.5	47.0	97.4	129.0	188.4	170.2	64.2	98.6	139.9	188.8	202.0
8	40.6	65.7	99.3	142.3	142.7	45.4	90.8	124.2	177.4	162.3	57.2	95.5	144.2	204.3	220.5
9	46.6	73.1	100.8	144.1	141.0	51.8	103.2	144.2	193.3	185.6					
10	52.7	78.4	104.6	155.3	145.9	67.6	107.3	143.4	224.8	221.0					
11	62.1	106.2	134.4	175.8	176.8	76.6	119.0	158.9	247.7	228.4					
12	71.3	128.0	181.1	236.1	233.9	64.7	132.5	193.9	267.2	269.3					
平均	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 ＝

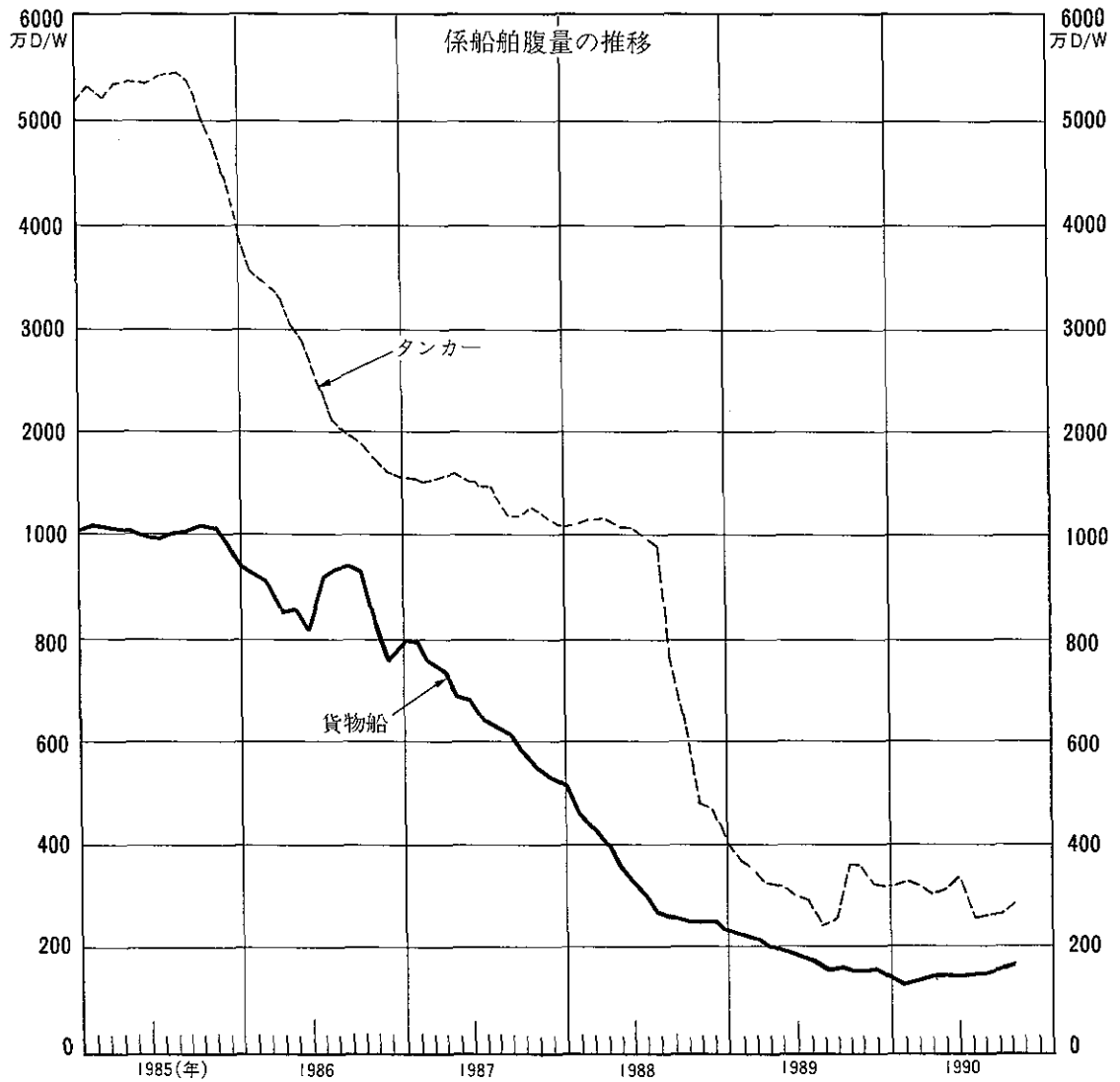


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1985	1986	1987	1988	1989	1990
1	170.4	166.1	164.3	193.4	204.9	208.3	209.7	166.2	162.5	292.8	334.0	356.5
2	172.2	152.0	166.3	203.5	202.4	203.3	194.7	159.4	191.4	312.0	363.7	357.6
3	171.4	156.7	167.2	207.1	212.1	176.4	197.4	146.2	195.4	328.0	329.8	288.7
4	177.3	158.2	174.9	203.0	202.7	202.9	165.6	151.4	219.8	338.6	336.9	343.3
5	171.8	158.4	172.1	189.3	221.5	197.9	175.3	145.2	224.6	344.3	346.2	353.5
6	165.6	153.3	166.4	193.6	201.8	191.4	175.1	144.3	219.7	333.8	318.7	343.7
7	160.9	150.8	169.2	184.1	189.3	190.0	166.4	134.4	213.7	320.6	336.8	325.0
8	160.9	148.1	177.4	186.6	204.1	197.0	157.2	148.5	223.6	318.2	324.3	328.3
9	158.2	163.4	177.7	185.1	193.0		177.8	152.8	223.0	314.0	327.5	
10	166.1	160.7	182.1	196.3	197.8		166.2	166.4	232.4	317.2	327.6	
11	165.0	164.3	189.2	199.0	208.4		174.2	159.3	242.9	333.0	338.0	
12	163.6	160.8	184.2	197.8	204.3		176.6	156.9	277.0	312.0	349.1	
平均	167.0	157.7	174.3	194.9	203.5		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・ニュース・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併)②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

＝ 係 船 船 腹 ＝

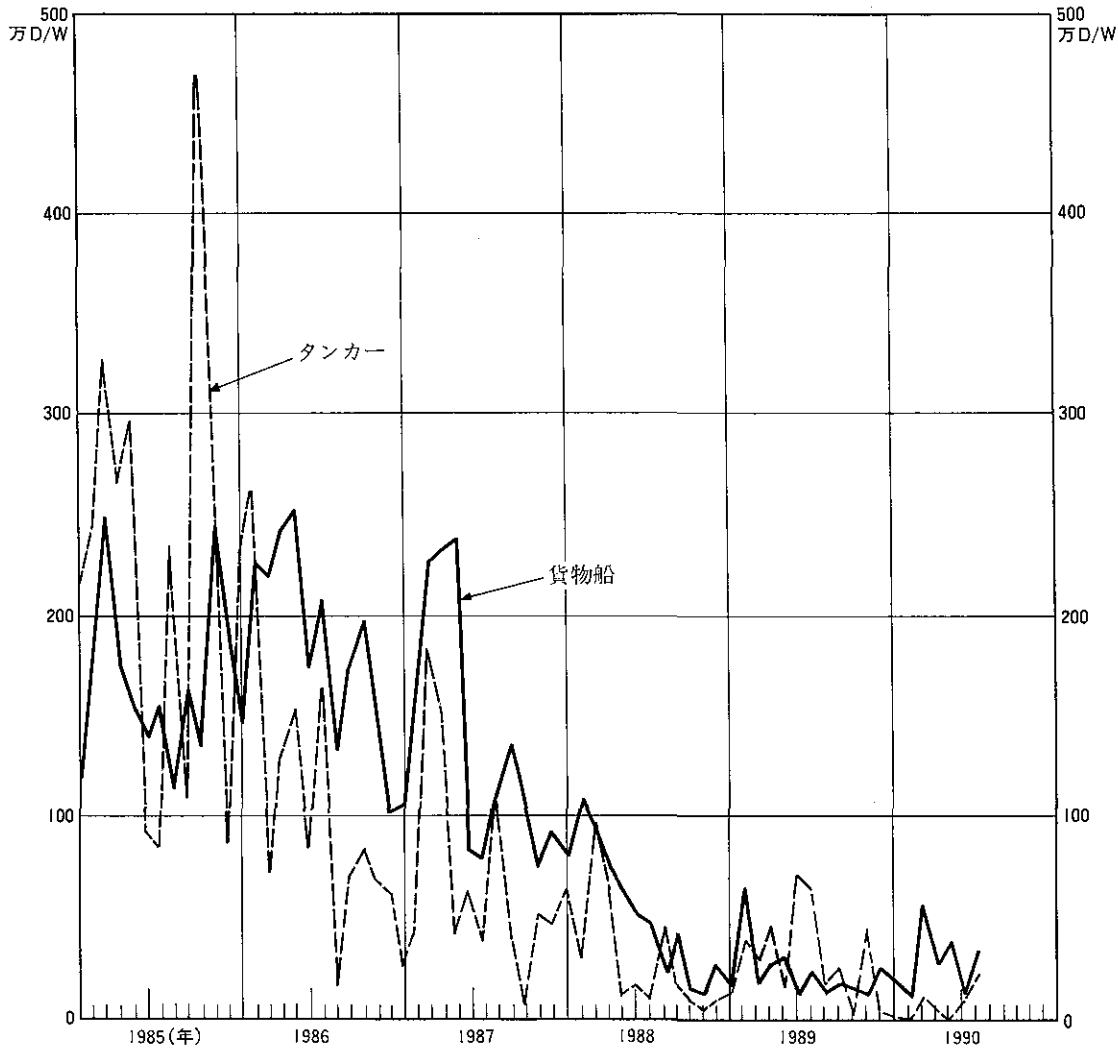


14・係船舶腹量の推移

月次	1988						1989						1990					
	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	521	3,811	5,110	128	5,933	11,091	341	1,734	2,277	83	2,408	3,966	238	1,093	1,453	57	1,798	3,127
2	490	3,510	4,699	121	5,955	11,162	331	1,692	2,221	79	2,249	3,649	226	973	1,264	57	1,800	3,130
3	489	3,282	4,289	124	6,030	11,295	337	1,629	2,094	82	2,194	3,529	225	1,023	1,325	55	1,768	3,058
4	465	2,968	3,986	121	6,133	11,600	314	1,497	1,991	76	1,943	3,092	228	1,062	1,361	56	1,740	2,994
5	431	2,687	3,646	112	5,843	11,001	285	1,387	1,865	72	1,930	3,059	212	994	1,368	56	1,776	3,072
6	400	2,263	3,171	111	5,780	10,936	268	1,340	1,854	66	1,884	2,954	224	1,014	1,335	60	1,896	3,263
7	382	2,122	2,916	108	5,234	9,788	257	1,270	1,809	65	1,839	2,867	231	1,064	1,433	56	1,461	2,498
8	360	1,989	2,739	109	4,918	9,081	249	1,155	1,699	64	1,631	2,443	232	1,070	1,475	53	1,466	2,505
9	354	1,941	2,641	104	4,395	7,882	243	1,180	1,723	62	1,665	2,480	239	1,112	1,532	58	1,485	2,539
10	346	1,799	2,484	99	3,598	6,163	237	1,076	1,566	65	2,200	3,631	243	1,202	1,627	57	1,560	2,718
11	346	1,836	2,469	95	2,921	4,881	237	1,079	1,507	62	2,076	3,622						
12	355	1,879	2,468	91	2,820	4,817	244	1,176	1,569	61	1,803	3,134						

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

＝ スクラップ船腹 ＝



15・スクラップ船腹量の推移

月次	1988						1989						1990					
	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	72	550	801	17	330	626	40	223	172	9	253	145	35	132	192	6	23	34
2	86	695	1,054	12	135	261	100	437	660	17	216	402	20	167	125	2	4	2
3	81	627	928	11	460	959	20	134	174	9	174	303	69	362	568	9	65	117
4	90	470	726	16	321	639	18	189	276	3	229	461	39	205	284	10	36	55
5	59	434	616	6	70	115	79	226	299	16	85	150	37	255	391	3	9	14
6	56	334	503	10	86	156	11	85	126	5	326	738	23	105	149	4	61	97
7	45	299	438	8	55	91	21	125	227	8	310	636	23	198	347	7	122	232
8	48	151	213	20	233	456	28	90	136	10	40	60						
9	43	265	442	7	90	157	20	135	174	2	119	256						
10	31	101	129	14	54	83	20	96	149	3	10	15						
11	30	84	120	3	3	5	27	94	129	11	237	432						
12	42	169	245	5	49	73	29	155	247	6	38	62						
計	683	4,179	6,215	129	1,886	3,621	413	1,989	2,769	99	2,037	3,660						

(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	30,884	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
うち鉄鉱石	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
うち石油	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
うち木材	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
うち原油	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	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン
1980	貨物船	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	
1985	貨物船	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	
1988	貨物船	5,976	2,444	▲ 0.7	1,237	65	▲ 8.5	7,213	2,511	▲ 0.8	97.3	
		2,379	1,163	▲ 1.0	49	4	▲ 20.0	2,428	1,166	▲ 1.2	99.7	
		8,355	3,607	▲ 0.8	1,286	69	▲ 9.2	9,641	3,677	▲ 0.9	98.1	
1989	貨物船	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲ 12.3	7,067	2,526	0.6	97.7	
		2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7	
		8,250	3,610	0.1	1,218	60	▲ 13.0	9,468	3,670	▲ 0.2	98.4	
1990	貨物船	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0	
		2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7	
		8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲ 11.7	9,842	3,696	0.7	98.5	

(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 (億トンキロ)				
	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	0.37	5,862	2,118	341	1,813	3	4,275
1982年度	438	136	5,172	0.40	5,746	1,981	309	1,877	4	4,170
1983年度	438	121	5,123	0.44	5,683	2,007	276	1,935	4	4,223
1984年度	439	109	5,140	0.49	5,690	2,069	234	1,998	4	4,306
1985年度	452	99	5,048	0.54	5,600	2,058	221	2,059	5	4,344
1986年度	441	90	4,969	0.60	5,500	1,980	206	2,161	6	4,352
1987年度	463	83	5,046	0.70	5,593	2,014	206	2,241	6	4,466
1988年度	493	82	5,434	0.80	6,010	2,126	235	2,439	7	4,807

(注) 運輸省「運輸白書」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			
	1987年度		1988年度		1987年度		1988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 炭	14,789	4.0	15,673	3.8	7,666	4.8	8,550	4.9
金 属 鉱 物	59,160	16.0	62,515	15.1	30,134	18.9	32,454	18.8
非 金 属 鉱 物	70,698	19.1	78,610	19.0	38,678	24.3	36,068	20.8
砂 利 ・ 砂 ・ 石 材	47,194	12.7	52,377	12.6	6,578	4.1	7,591	4.4
セメント	43,769	11.8	57,980	14.0	22,770	14.3	29,678	17.2
石 油 製 品	125,051	33.8	133,831	32.3	47,043	29.6	49,550	28.6
機 械	9,733	2.6	13,171	3.2	6,372	4.0	9,198	5.3
合 計	370,394	100.0	414,157	100.0	159,241	100.0	173,089	100.0

(注) 運輸省運輸政策局管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

編集後記

8月2日、イラク軍による突然のクウェート侵攻は、米ソ冷戦終焉後の時代における世界の政治、経済、貿易情勢に多大の影響を及ぼした。わが国海運界もバンカー代の高騰をはじめとして大きな影響を受けつつあるが、今回の紛争は米軍派兵にともなう緊急物資輸送への協力という新たな問題を引き起こした。

昔から商船隊は、有事において軍事輸送への協力が避けられないのが現実であるが、わが国の場合第二次大戦後は、その苦い経験から憲法上の制約があり、今回のような事態に即座に対応する体制が

できていなかったといえる。政府が中東貢献策の一環として民間船舶の提供を要請してきた際、その実現に至る過程においてさまざまな混乱が生じたことは記憶に新しい。

ちなみに米国の場合は、軍事海上輸送システムの整備が世界で最も進んでおり、今回も軍事貨物の海上輸送部門を担当している米軍海上輸送司令部 (Military Sealift Command) が、①予備船隊 (Ready Reserve Fleet) の活用開始②民間船社からの RO/RO 船を主体とする用船③定期船社に対する軍貨輸送の入札を早速実施に移した。米国の対応は、その置かれている状況が異なるため、わが国の参考とはならないものの、有事の際、海

運界がどのようにかかわり合っていくか具体例を示してくれた。

今回の紛争はわが国が世界政治の中にあつて、今後どのような役割を果たし、またどのように対応していくのか新たなテーマを与えてくれたといえる。そしてこのことはまた、政府からの民間船舶提供の要請にみられるように、海運界も必然的にその渦中に巻き込まれることを意味している。

その意味では今回の紛争は、ナショナル・ミニマム問題の検討も含め、われわれに海運のあり方について絶好の見直しの機会を与えてくれたのではないだろうか。

日本郵船
調査部調査一課長

西沢 彰

船協月報11月号 No. 364 (Vol. 31 No. 11)

発行：平成2年11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)
