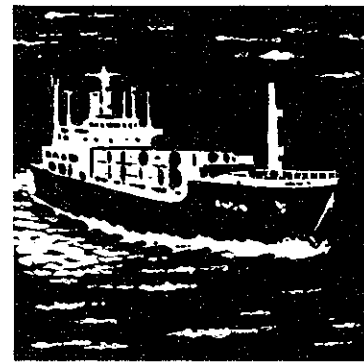
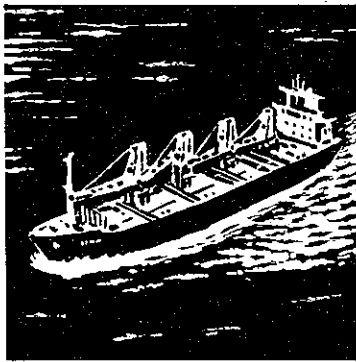
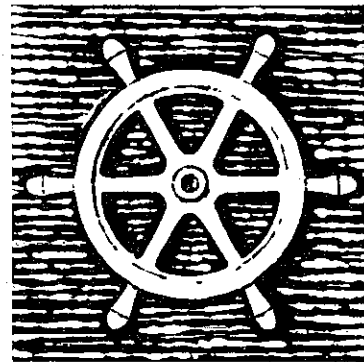
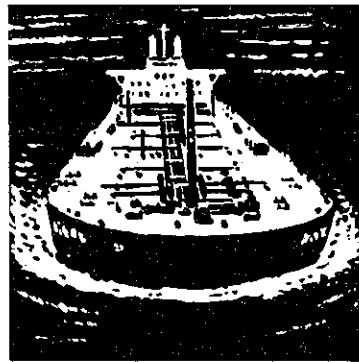
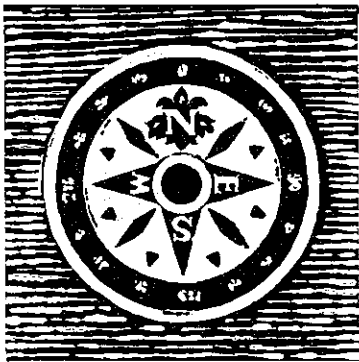


船協月報

12

1990

平成2年12月20日発行 毎月1回20日発行 No.365 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、^{EMC}M0資格を有し、可変ピッチプロペラ、舵およびスラスタ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。

中小船主の変遷とサバイバル

日本船主協会副会長 松岡 通夫……………3
国際エネルギー輸送取締役会長

巻頭言

IMO における海洋汚染防止の規制に関する審議動向……………4

海運界の動き

“総合物流業”への変身を目指す外航海運の大手……………7
— 現状とこれからの課題 —

寄稿

海運・造船アナリスト 福島 武夫
元週刊ダイヤモンド編集部主幹

海運雑学ゼミナール第9回……………22

五つのおすすめ健康法……………24

随想

日本鉄鋼連盟常務理事 竹下 勅三

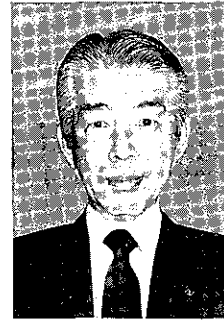
1. 第94・95回船員制度近代化委員会の審議模様……………27
2. 当協会会員会社の平成元年度設備資金(船舶関係)借入状況……………29
3. UNCTAD 第12回国際海運立法作業部会における用船契約の検討……………32
4. マルシッブ混乗に係る20条問題小委員会の審議模様……………33
5. 英国の官民合同作業部会が英国海運の諸問題およびその対策について……………34
報告書を発表

内外情報

海運日誌 (11月)……………41
船協だより(理事会の様様・会議日誌・その他)……………42
海運統計……………45
編集後記……………58

中小船主の変遷とサバイバル

日本船主協会副会長 松岡通夫
国際エネルギー輸送取締役会長



外航中小船主協会加盟の中小船主は22社（平成2年6月現在）である。本協会の前身はオーナーズ協会であり、昭和39年の海運集約直前の加盟社数は70社であった。その後幾多の経緯を経てその名称も外航中小船主協会と変わり、加盟社数も大幅に減少してきている。このことは戦後の海運界における中小オーナーの変遷を端的に表しているといえよう。

今更申すまでもなく、もともと海運界においてオーナーとは資金力ときめ細かい効率的な経営体制のもとに船舶の安全運航およびその管理・保船に力を注ぎ、総合的にみて低廉な船舶の提供を行い、海運の二重構造の一方を担ってきた。そこにはいわゆるオーナーズ・マインドというコンセプトも存在していた。しかしながら現状での中小オーナーのあり方は大きく変貌してきている。

戦後のオーナーの変遷を振り返るまでもなく、大戦によりほとんどの所有船を失い、その補償の打ち切り、計画造船による所有船の復活（自己資金の欠如）、スエズ動乱後の深刻な海運不況、昭和39年の海運集約による系列・専属化、さらには通貨レート的大幅な変動による国際競争力の喪失、海運の国際化、緊急雇用対策の実施および企業の集約・統合等まさに激動の道を歩んできた。

その間、その時点時点での中小船主の役割を果たすべく懸命の努力を行ってきたが苦難

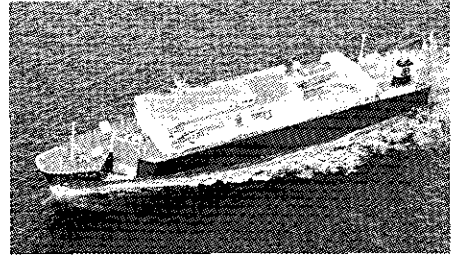
の多い道程であった。そして、われわれ中小船主を取り巻く環境は依然として厳しい。企業の国際化、情報化時代を迎え、輸送手段も高度化、多様化が求められている。その中で中小船主は自らの生きる道を見い出していかなければならない。

このような状況のもとに、中小船主の業務形態も多様化してきている。すなわち従来のいわゆるオーナー専業にとどまらず、特定船種への専業化、特定分野でのオーナー・オペレーター、または事業の多角化等それぞれの特性適性を生かして経営基盤の安定に取り組んでおり、一律には律しきれなくなっている。オーナーの変遷過程の反省より見ても、経営基盤の安定を図るためには、それぞれの企業が今日まで培ってきたその特性を発揮し、特長ある企業に脱皮することが必要ではなからうか。

国内外のスケールメリットを生かした管理会社あるいは海外の低コスト船との競争等厳しい現実に直面しているが、環境汚染が重大な関心事になっている今日、徹底した安全運航と高度に効率化した船舶管理、あるいはあらゆる方策を講じた競争力の維持に懸命の努力を傾注して、海運の二重構造の一方を担う役割を果たしていかなければならない。

せっかく培ってきたオーナーズ・マインドの灯を消さないよう念願する次第である。

海運界の動き



▲航行中のROLL ON-OFF船

IMO における海洋汚染防止の規制に関する審議動向

国際海事機関（IMO）の第30回海洋環境保護委員会（MEPC）が1990年11月12日から16日まで開催され、海洋汚染の防止等の観点から、タンカーの海難により生ずる油流出防止対策、有害海洋生物を含むバラスト水排出問題、船底防汚塗料に含まれるトリブチルスズ（TBT）化合物の使用問題および燃料油の品質を含む船舶からの大気汚染の防止対策などについて広範な審議が行われた。

これら審議の概要は次のとおりである。

1. タンカーの規制

米国は、エクソンバルディス号の座礁事故を契機として、米国水域にあるすべてのタンカーに対し二重船殻（二重船側および二重底）を義務付けること等を内容とする OIL POLLUTION ACT OF 1990 を成立させた。（本誌1990年9月号P.42参照）

今般、米国はすべての新造油タンカーに対し二重船殻を義務付けることを目的に、73/78 MARPOL 条約 ANNEX I（油による汚染の防止のための規則）を改正するよう MEPC に提案し、審議が行われた結果、新造船に対し次の内容を骨子とする条約改正案が作成され、次回以降さらに検討されることとなった。

- ① すべての新造タンカー（定義未定）に二重船殻を要求するとともに、ウイングタンクの

最小幅および二重底の最小深さの基準を規定する。

- ② 二重底の深さについては、上記の要件に代えて中間デッキ方式（日本案）とすることができる。
- ③ 事故時の油流出防止に関し、上記と同等水準と MEPC が設定する他の方法によることができる。

現行条約の油流出防止措置は、2万%以上の油タンカーおよび3万%以上のプロダクトキャリアに適用されるのに対し、本改正案はすべてのタンカーに適用されることとされているため、わが国においては、約1,400隻存在する内航タンカーへの影響が特に懸念されるほか、技術要件のうち二重底の最小深さが強化される方向にあるなどさまざまな問題点をはらんでいる。

一方、既存船に対する強化策についても審議が行われ、ノルウェー案を一応のたたき台として、次回以降さらに検討されることとなった。同案は、MARPOL 条約が段階的に改正されてきたことを念頭に入れ、既存船をその構造に応じた4グループに分け、それぞれ運航可能年月の設定あるいは構造要件の強化を図ろうとするものである。

さらに、油流出事故の減少を図るため、乗組員の訓練、新型航行援助設備、航行規則等のソ

フト要件についても検討していくこととなった。

2. バラスト水の排出規制

標記問題に関しては、第29回 MEPC (90年3月)において豪州からの検討要請を受け、第30回 MEPC にて、バラスト水の管理等の作業計画の審議が合意されていた。

第30回 MEPC では豪州より90年2月1日より実施しているバラスト水の排出に関するガイドラインの実施状況、遵守に関する評価および分析結果、規制方法としての海上でのリバラストの効果、サンプリング調査結果等につき提案が行われた。

一方、カナダからは船舶からのバラスト水およびセディメント(汚泥)の排出による有害な海洋生物および病原菌の流入防止のための国際的ガイドラインに関する決議案が提出され、MARPOL73/78条約の附属書に取り入れるよう提案が行われた。

ワーキング・グループでは、各国の研究情報、現在および過去の規制行動、情報等に基づく、IMOにおける国際的規制方策の必要性および性質の評価を踏まえ、主としてカナダより提案された国際的ガイドラインに関し、審議され、下記の意見が出された。

- ① バラスト水の管理に関する有効な対策を早期に開発する。
- ② カナダ提案のガイドライン案はバラストの張り替えに関するマニュアルではないが、有効な対策としては現時点ではバラスト水の張

り替えしかないため、これにともなう問題に焦点がおかれ、わが国からの要望事項、船体強度、復原性等の安全上の問題を盛りこむ。

- ③ バラスト水の張り替えの代替案については、各国において研究開発および情報の提供を要請する。
- ④ バラスト水管理のため化学薬品を使用する場合は、海洋環境保護の観点より GESAMP (海洋汚染の化学評価に関する国連技術グループ) の意見を求める。
- ⑤ バラスト張り替えの内 FLOW THROUGH (バラスト水の強制注水による希釈方式) については実績はほとんどないが、安全上の問題を回避できることからさらに研究する。以上を踏まえガイドライン案が作成され、このガイドライン案は次回の MSC (海上安全委員会) の検討を経て、次回 MEPC (91年7月開催予定) にて最終審議のうえ、採択される運びとなった。

なお、船体強度および復原性の問題については MSC、また、海洋生物に限定せず人間の伝染病については国連世界保健機関 (WHO) に通知されることとなった。

3. 有機錫系船底塗料の規則

わが国では、トリブチルスズ (TBT) 系塗料の内航船舶への使用全廃、外航船舶については、

- ①入渠間隔が1年程度の船舶では使用全廃
- ②船底平坦部への使用禁止

等を骨子とする規制が実施されている。

日本政府は、わが国の規制内容を踏まえ、外航船舶を含むすべての船舶に対して、TBT系塗料の使用を全面的に禁止する措置を国際的合意に基づき、できるだけ早期に実施すべきであるとの提案を行った。しかしながら、有効な代替塗料がまだ広く製品化されていない段階での全面禁止は時期尚早であるとの意見が大勢を占め、下記の勧告案が成案された。

- (1) 各国政府は、TBT化合物による海洋環境への悪影響を規制するため、効果的な方法を採用することとし、暫定措置として次のことを考慮する。
 - (a) 長さ25m未満の船舶への使用を禁止（アルミニウム船は除く）すること。
 - (b) 溶出率は4マイクログラム/cm²/day以下とすること。
 - (c) 塗装、塗料の除去、洗浄、サンドブラストの結果として、あるいは廃棄物の処理作業またはそのような施設からの流出によりTBT化合物が海洋環境へ放出されることを防止するため、船舶の修繕および建造施設の使用に関するガイダンスを作成すること。
 - (d) 代替塗料の開発を促進すること。
 - (e) 今回採択された規制方法による効果を監視することを約束し、他の国とそのデータを共用できるように準備すること。
- (2) 将来的には、TBT系塗料の全面禁止に向けて検討する。

4. ハロン・フロン等の規制

ハロンおよびフロンについては、「オゾン層の保護のためのウィーン条約」および同条約に基づき特定フロン等を規制することを決めた「オゾン層を破壊する物質に関するモントリオール

議定書」にしたがって、2000年までに全廃することが決定されている。

これを受けて、IMOにおいても船上で使用されるハロンおよびフロンの規制について検討が続けているが、今回の審議において次の内容が合意された。

(1) ハロン

- ① エッセンシャル・ユース（全廃後も優先的に使用が認められるもの：対象は未定）に該当するものを除き92年7月1日以降船上へのハロン消火設備の新設を禁止する。

なお、これは90年7月の防火小委員会(FP)で合意された総会決議案と同内容であり、91年5月の海上安全委員会での審議を経て、91年10月のIMO総会において最終的な決定が行われる予定である。

- ② エッセンシャル・ユースの必要性を認識し、FPに対しその対象を検討するよう要請する。

(2) フロン

- ① オゾン破壊係数(ODP)がR-11(ODP: 1.0)の5%以上のフロン(R-11、12、113、114、115など)を使用した固定の冷却設備、空調設備の新設を禁止する。

- ② 設計設備小委員会(DE)に対し、既存の船上設備からのガス漏洩等削減のための要件および代替物の有効性について検討するよう要請する。

このほか、船舶から大気中に放出される汚染物質として、二酸化硫黄(SO₂)および窒素酸化物(NO_x)等の削減について審議され、今後さらに検討していくこととなった。

“総合物流業”への変身を目指す外航海運の大手

現状とこれからの課題

海運・造船アナリスト 福島 武夫
元週刊ダイヤモンド編集部主幹

日本の海運界において、定期航路のコンテナ化がクローズ・アップしたのは、北米航路が発端。時は1968年である。以来、コンテナ化の波は、漸次、世界的に広がった。そして近年、複合一貫輸送という言葉も定着、その実績も着々と挙がっている。

ところが昨今、今度は複合輸送から、さらに前進し、“総合物流”への挑戦ということが言われた。総合物流という言葉は、英語で、ロジスティクス (Logistics) が使われている。通常、^{へいばん}兵站と軍隊用語的に訳されることも多いが、運輸業界では総合物流を意味するものとして使われている。しかし、この総合物流に対する取り組みはまだ始まって日が浅く、むしろ総合物流なる言葉のほうが一人歩きの感もなくはない。そこで有力船社を含め、関連業界の声、姿勢、捕らえ方を追求してみたのが本文である。

“物流・新時代”の到来

総合物流とはなにか？ 従来、海運会社は、ポート・ツー・ポートの範囲で2拠点間の海上における貨物輸送に主力をおいていた。そこでは、スピードと運賃だけが競争のキメ手とみられた。しかし、昨今は複合輸送ということで、

その拠点の両端業務もやっている。鉄道やトラック輸送と組み合わせて……。

だが、これだけでは不十分。もっと付加価値の高い総合輸送サービスを提供しようという動きがでている。

例えば港から出る以前に、まず貨物が物流センターに入る。そして保管・在庫管理から輸送のための包装・加工なども行い、出荷体制を整えて港まで運ぶ。お客さんのニーズも、複雑・多様化している。

自動車部品メーカーの場合、今日では部品を日本から北米向けに海上輸送し、西海岸から米国内陸の日系企業（内陸工場）まで運ぶ例が増えている。そして工場で生産された完成車が、今度は欧州向けに輸出の形で出荷されるというケースも。

そうになると海運会社も貨物の効率輸送ということで、要所に拠点 (mixing center) が必要となった。と同時に、効率輸送の支援手段として、いつでも荷物がどこにあるか即座に分かる、情報処理システムの構築が急がれたのである。

このコンピューターによる情報手段の整備・強化が、海運会社の競争力を決める一つの要因にもなってきた。このように、海運業界の情勢

は一変しつつある。

日本郵船の小倉謙吉常務取締役は、“いま船社ではタイミングを重視し、総合的に物流をオーガナイズする努力をしている”と強調している。新しい波（ヌーベルバーグ）というか、物流新時代の到来である。

電機メーカーの場合は、例えばソニーの高柳角二・物流本部・輸出業務部長は、“音響製品の技術革新は早いし、商品サイクルも短い。まごまごして船で運んでいたら、商品が死んでしまう”と、日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会の機関紙（89年1月号）で触れている。

だから、“コスト節約よりも早く必要なところへ運んでいく——このほうが大事のケースも多い”と力説。そのための必要経費は必要という。運賃負担力のあるものは、航空貨物輸送が中心となる。

近年、航空貨物の伸びが大きい。全航空貨物輸送の約40%程度は、ハイテク関連ものという。

またコンテナ貨物は近年、日本企業の東南アジアへの進出、生産拠点の増加により生産された電機、エレクトロニクス関係部品や自動車部品、完成車、雑貨など、日本を経由せず直接、米国へ輸出されるケースも増えている。

いわゆる国際分業が増え、物流が大きく変わ

第1表 日本・アジア/北米間荷動き推移（東 航 — 輸 出）

	85年		86年		87年		88年		89年	
	TEU	前年比 伸び率	TEU	前年比 伸び率	TEU	前年比 伸び率	TEU	前年比 伸び率	TEU	前年比 伸び率
日本・アジア合計	2,402,366		2,762,793	15.00%	2,951,044	6.81%	2,759,102	△6.50%	3,200,570	16.00%
日本 (シェア)	892,998		926,626	3.77%	866,831	△6.45%	774,697	△10.63%	971,436	25.40%
	37.17%		33.54%		29.37%		28.08%		30.35%	
アジア合計 (シェア)	1,509,368		1,836,167	21.65%	2,084,213	13.51%	1,984,405	△4.79%	2,229,134	12.33%
	62.83%		66.46%		70.63%		71.92%		69.65%	
N I E S 計 (シェア)	1,205,318		1,462,942	21.37%	1,612,378	10.21%	1,406,474	△12.77%	1,421,876	1.10%
	50.17%		52.95%		54.64%		50.98%		44.43%	
韓国	269,707		324,248	20.22%	361,379	11.45%	375,885	4.01%	351,395	△6.52%
台湾	696,735		877,648	25.97%	954,478	8.75%	782,879	△17.98%	807,082	3.09%
香港	188,330		212,555	12.86%	241,283	13.52%	184,255	△23.64%	192,327	4.38%
シンガポール	50,546		48,491	△4.07%	55,238	13.91%	63,455	14.88%	71,072	12.00%
中国 (シェア)	120,026		159,938	33.25%	218,583	36.67%	295,434	35.16%	421,031	42.51%
	5.00%		5.79%		7.41%		10.71%		13.15%	
A S E A N 計 (シェア)	184,024		213,287	15.90%	253,252	18.74%	282,497	11.55%	386,227	36.72%
	7.66%		7.72%		8.58%		10.24%		12.07%	
フィリピン	47,413		50,002	5.46%	54,278	8.55%	58,851	8.43%	77,560	31.79%
マレーシア	35,724		38,004	6.38%	45,538	19.82%	51,113	12.24%	65,560	28.26%
インドネシア	43,418		52,344	20.56%	69,915	33.57%	68,979	△1.34%	92,279	33.78%
タイ	57,469		72,937	26.92%	83,521	14.51%	103,554	23.99%	150,828	45.65%

* Temple, Barker & Sloane, Inc. のデータに基づく。

った。グローバルな国際物流の管理ということも重要となった。

第1・2表をごらん願いたい。日本・アジアから北米間の荷動きの推移を、東航（輸出）、西航（輸入）についてみる。日本の場合は5年間で輸出シェアが漸減、逆に輸入シェアは若干高まっている。この間、NIEs、ASEANの主要国は、輸出、輸入の両面でシェアを拡大、特にASEAN諸国の輸出伸長が顕著だ。

物流条件の異なる他国間で、物流をジャスト・イン・タイムで行うには、情報連絡のほか、最も確実に物流を保証できる仕組みの選択が課題となる。だから、昨今言われているコンピュ

ーターによる情報システムの構築が一つのキメ手であることは確かと言える。

それでも情報システムの構築は、相当の資金がかかる。素人だと、“どうして、そこまで……”となる。この点について大阪商船三井船舶の鮫島重陽取締役は――

“部品や商品が、当初組んだ予定どおりに、スムーズに流れている時は、問題ありませんね。しかし例えば自動車メーカーの例で、部品の流れが何か支障をきたしたとなった時、もし、情報システムがしっかりと構築されていなかったら、対応策が採りにくく遅れてしまう。これは即、メーカーのコスト高という形で響いてくる。

第2表 日本・アジア/北米間荷動き推移（西航—輸入）

	85年		86年		87年		88年		89年	
			前年比率 伸び率		前年比率 伸び率		前年比率 伸び率		前年比率 伸び率	
日本・アジア合計	1,473,909 TEU	1,769,220 TEU	20.04%	2,134,976 TEU	20.67%	2,497,637 TEU	16.99%	2,699,124 TEU	8.07%	
日本 (シェア)	642,583 TEU 26.75%	785,290 TEU 28.42%		915,684 TEU 31.03%	16.60%	1,075,572 TEU 38.98%	17.46%	1,169,158 TEU 36.53%	8.70%	
アジア合計 (シェア)	831,326 TEU 34.60%	983,930 TEU 35.61%	18.36%	1,219,292 TEU 41.32%	23.92%	1,422,065 TEU 51.54%	16.63%	1,529,966 TEU 47.80%	7.59%	
NIEs計 (シェア)	567,205 TEU 23.61%	705,519 TEU 25.54%	24.39%	868,331 TEU 29.42%	23.08%	1,009,328 TEU 36.58%	16.24%	1,126,070 TEU 35.18%	11.57%	
韓国	193,615	246,822	27.48%	303,422	22.93%	357,584	17.85%	398,137	11.34%	
台湾	227,332	287,679	26.55%	343,199	19.30%	392,094	14.25%	434,671	10.86%	
香港	105,233	124,622	18.42%	167,966	34.78%	189,768	12.98%	206,910	9.03%	
シンガポール	41,025	46,396	13.09%	53,744	15.84%	69,882	30.03%	86,352	23.57%	
中国 (シェア)	123,602 5.15%	115,139 4.17%	△6.85%	165,000 5.59%	43.31%	205,626 7.45%	24.62%	147,789 4.62%	△28.13%	
ASEAN計 (シェア)	140,519 TEU 5.85%	163,272 TEU 5.91%	16.19%	185,961 TEU 6.30%	13.90%	207,111 TEU 7.51%	11.37%	256,107 TEU 8.00%	23.66%	
フィリピン	34,734	47,137	35.71%	57,740	22.49%	60,990	5.63%	79,752	30.76%	
マレーシア	25,451	25,286	△0.65%	28,195	11.50%	33,781	19.81%	38,134	12.89%	
インドネシア	51,662	56,815	9.97%	59,216	4.23%	61,934	4.59%	76,056	22.80%	
タイ	28,672	34,034	18.70%	40,810	19.91%	50,406	23.51%	62,165	23.33%	

* Temple, Barker & Sloane, Inc. のデータに基づく。

だから、情報システムは、戦略的な物流に不可欠という。

そして総合物流については、“3～4年前から新しい現実の姿がハッキリしてきましたね。その筋の人は6～7年前から構想を考えていたと思いますが……。ともかく実務と結びついて、捕らえられるようになった”と付け加える。

船社とフォワーダーの関係

海運会社は、今改めて、「ドア・ツー・ドア」から、さらに欲をいえば、「マシン・ツー・マシン」までの国際物流に本格的に取り組む姿勢だ。川崎汽船の港湾事業部総合物流室・樋口邦夫次長は、“なんでもできる体制づくり、つまり物流のデパート化を狙うということです”という。

荷主（メーカー）は、これまで物流については商社などに任せていた。だが工場の無人化に対比すると、物流分野は合理化が遅れていると痛感。コスト、生産工程の効率化や販売戦略の上からも、合理化の対象に、物流が大きく登場したわけだ。

結局、生産とか販売に結びつけて戦略を考えると、時間とコストの勝負となる。商品なり部品を保管している間にも加工も……ということにもなる。ともかく海運会社の新しい動きを、日本通運などは、“船社が陸に上がる”と言っている。別言すれば、従来、荷物を集める集貨業者といわれるフォワーダー（forwarder）の領域に進出してきたものだ。そして、その受け止め方は、“船社はポート・ツー・ドアをやるんだ！”という感じである。

つまり総合物流の中には、当然、フォワーダーの機能が入っているが、日本郵船の小倉常務は、“基本的には、フォワーダーもキャリア（船社）も総合物流という目指すものは同じですよ”と言い切る。

フォワーダーは、オーシャン・キャリア（Ocean Carrier）などの輸送手段をもたない。が、輸送の主役として、いま複合輸送業者になるようとしている。商社はもちろん、運送業者、倉庫業者なども、フォワーダーの機能をもっており、事実、小口貨物については、荷主が倉庫会社に輸送を依頼するケースも多い。

このフォワーダー（利用運送業者）は、現在、貨物の集荷の約80%を占めるという。だから運賃の決定力もある。しかもフォワーダーといえば、日本だけでなく欧州においてもこの種の業者の力は強い。近年では日本のフォワーダーも力をつけて、グローバルな観点から積極的に海外に進出している。日本通運や大手の倉庫会社など、そのよい例である。

日本倉庫協会の野田 淳調査部長は、“地方には昔ながらの保管業務だけという倉庫業者もいますが、大都市圏にある大手は、集荷・配送を含めた輸送や荷役・港湾関係業務、さらに国際輸送を一貫代行まで手広く取り組んでいますよ”と語っている。

一時期、トラック中心の運送業者に対し、物流面では“受身と見られた倉庫業者”も、いま総合物流の担い手、フォワーダーとして展開を狙っている。

確かにフォワーダーは、海運会社サイドからみればライバルの一面もある。海運企業は、

実質的には船社が主、フォワーダーが従で、物流業務を考えているようである。川崎汽船の港湾物流室・樋口次長は、“1社でコントロールしていくのがムダがないし、荷主に対して、一番良いサービスができる。いわゆる一貫輸送という形で。このためには、拠点づくりが大切。それもアイデアとしては、ソフトだけでは不十分、ハードも持たねば……”という。そこで船社とフォワーダーとの関係、あり方を、改めて尋ねてみた。答えは、“現実には、ブツかり合いの面も出るが、長期的な視点でみると、業務の住み分け問題が考えられる”という。

つまり、商社、通運、倉庫、港湾業者などは、種々のソフトをもっている。また総合物流の一翼を担うということで、新規参入もしやすいであろう。“船社としては、総合一貫輸送に取り組むといっても規模の問題もあり、とてもその全部をカバーできないケースもあろう。フォワーダー機能は、手をつけないとノウハウ的にも船社は遅れがちとなるということは分かっている……”と、付け加える。

だから長期展望に立てばフォワーダーとは、共存共栄でいくのが一つの方向かな……ということだ。

最近、工場からの出荷に際し、一部、製品なり、部品などの梱包を含む一貫輸送の話も出ているが、樋口次長は、“雑貨やプラントものの梱包からスタート。これから荷主サイドに積極的にアプローチしていく。この梱包にも、いろいろとノウハウがある”という。

日本通運の見方は？

ところで、日本通運は、総合物流なるものを、どう捕らえているのか。それは荷主のニーズの高度化・多様化に対応し、発着とも同一レベルのサービスを行い、一つの商品として提供していくもの、とみている。そこには、ドアー・ツー・ドアーで、責任をもって、どういう組み合わせがいいか（陸・海・空）、最良の提案をする……という見方である。

日本通運といえば、フォワーダーの雄である。細川清澄副社長は、以前から、“フォワーダーとキャリアーとは、似て非なるもの”と説明している。

日本通運はよく飛行機や船舶を、なぜ持たないのか？——と尋ねられるが、“当社はフォワーダーとして等距離外交ですよ。お客さんのニーズを織り込んで、有機的かつ総合的な、いわゆる国際複合輸送を推進している”という。最近海外において、日本から進出している企業のいわゆる国を越える輸送の取扱量が、年々増えている。

また日系企業が海外へ進出すると、日通も出てこい！ という声がかかる。現地の会社を使ったら、ハンドリングが期待どおりにいかないケースもあり、日本通運（現地法人）に依頼してくるわけだ。

日本通運の山田英夫広報課長は、“当社は海外で勤務している者が現地社員を中心に約4,000名いる。また国内には、約1,000名の海外勤務経験者がいる。この1,000名は、国内の事務員2万5,000名の約4%にも相当する。1955年代から、

総合物流に対応した、海外要員を養成してきた。この努力が、今実りつつある。海外がらみの商談には、いつでも機動的に対応できるのが大きな宝、戦力だ”と言いつ切る。

総合物流業者としての条件を満たすには、①物流の国内・海外におけるネットワークづくり ②倉庫はじめハード面の拠点整備 ③それを結ぶ情報ネット ④人材などがそろわなければならない。しかし、山田広報課長は改めて、①のネットワークづくりと④の人材を特に強調した。

これは、長年の実績、経験から出たものであろう。もし、昨今、フォワーダー分野に進出した企業などなら、まだ十分、4条件は満たしえないのだから……。

ともかく日本通運の立場は鮮明であるが、船社としては、今一つの懸念材料がちらついている。それはどんな点か。

船社が荷主サイドに、良いサービスを提供する。これは喜ばれることで、荷主も満足されるだろう。だが仮に、幅広い国際的な物流の仕事を一社に全部任せるから、業務コストは以前よりも安くなるはずだ！ という見方が出て、料金を負けてほしい…という要請が出てきたら、どうするか——という点だ。

“良質のサービスばかりでは困る。それに対する対価を頂かないと…”というのが船社側の気持ちである。長年の商習慣と荷主さんとの長い付き合いの中で、新しい物流業務の引き受けを、どう消化していくか。この点は今後、節をみてなんども登場してくる課題ではなかろうか。

総合物流業への取り組み・姿勢

では、総合物流業としての体制を整備するため、海運界の有力大手は今どんな取り組みをしているのか。

今世界で最も荷動きが多い日本・極東ー北米航路をみると、コンテナ船の配船増加に続いて、コンテナターミナルや物流センターの整備、DST（ダブル・スタック・トレイン）トラック輸送網との連携プレー、集荷力の向上と荷主に対するサービスの向上を狙ったフォワーダー業務を行う現地法人の設立、さらに北米地域の完全自営体制を強化する組織新設などの動きが活発である。

海上コンテナを軸とした物流も、北米西岸航路と北米大陸内のダブル・スタック・トレインを結ぶ複合一貫輸送によって、今日、米国・カナダ地域の受荷主の戸口まで2週間以内のダイヤグラム輸送が実現している。今や、ダブル・スタック・トレインは、複合一貫輸送の主役にのし上がっている。

昨今、荷動きという点からみると、北米航路は米国経済の停滞を反映、一頃よりダウン、むしろ逆に欧州航路は動きが活発というが、以下、大手船社の総合物流に対応した内外での拠点づくりをみてみよう。

【日本郵船】

目下、欧州の物流センターづくりに注力

コンテナ貨物の優先的な荷さばきや積み替え、加工などを迅速にするため、自営のターミナル確保や、物流センターの設置は活発である。

小倉常務は、“NYKが海外で展開している物流センターの拠点は、現在10カ所。拠点づくりは自前でやるのが基本方針だが、国や地域により、土地や上屋がリースのケースも…”と語るが、開設の皮切りは1986年のカナダ・トロントである。米国、アジアでの展開は、マレーシア（ポートケラン・91年末営業予定）に続き、これからインドネシアでの事業を、現地のアストラグループと協議中のものが煮詰まれば一段落。また米国、ロサンゼルス港のコンテナ基地（91年オープン予定）の向こう25カ年間、専用使用権

主な国内物流関係会社

会社名	本社	主たる業務
郵船海陸運輸	小樽	陸運、倉庫業、港運
郵船釧路運輸	釧路	陸運、船舶代理
ユニエックス	東京	港運、倉庫、複合輸送
旭運輸	名古屋	港運、倉庫業
郵船港運	大阪	港運、倉庫業、複合一貫輸送
北九州運輸	北九州	港運、倉庫業、内航海運
日本コンテナ輸送	東京	コンテナ、陸上輸送
郵船フレッシュチェーン	東京	水温輸送、引越
横浜共立倉庫	横浜	倉庫、冷凍食品製造
近海郵船	東京	内航海運
郵船航空サービス	東京	航空・海上貨物のフォーワーディング、陸上輸送、倉庫、損害保険の代理、観光旅行斡旋
日本コンテナターミナル	東京	コンテナ関連港湾運送
NYKシステム総研	東京	システム開発、物流コンサルティング

主な海外の物流関係会社

会社名	本社	主たる業務
NYK Transport Service (Thailand)	タイ Bangkok	陸上輸送、エンジニアリング、航空貨物代理店、倉庫業
Trans Asia Shipping Corp (TASCO)	マレーシア Kuala Lumpur	陸上輸送、倉庫業、航空貨物代理店
Taiping Cargo Service Co	香港	倉庫業
Centennial Express	米 Chicago	鉄道運行
郵船航空サービス・海外現地法人	9カ国あり	海上貨物のフォーワーディング、陸上輸上、倉庫業

を獲得している。

さらに過般(90年9月)、米国の大手鉄道会社であるサザン・パシフィック社などを傘下に収める持株会社「リオ・グランデ・インダストリーズ (RGI) 社」の発行済み株式10万ドルのうち、5%を取得することを決めた。

これは、日本の自動車メーカーの米国における現地生産に合わせ、輸送効率化の促進を狙った布石とみられている。

そして、今 EC 統合・新発足 (93年1月予定) を目前に控えた欧州における展開についても、

今、諸計画を進めている。

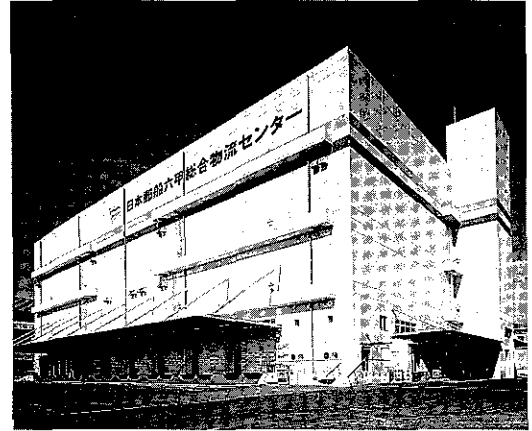
日本郵船は、90年7月、ノルウェーの大手海運会社ウグランド・グループの自動車輸送会社「ウグランド・オール・カー・キャリヤーズ(UACC)」を買収した。同社は19隻の自動車専用船をもち、欧州ではトップ級の実績をもっているという。

このほか、目下、英国でもトラック会社の買収交渉も行っている。またスペインでは海上貨物の営業代理店「コンバリア」社に資本参加している。

と同時に、今、物流センターの拠点づくりに本腰。既に予定地として、イタリアのミラノ、英国のミルトンキーンズ、オランダのロッテルダム、ベルギーのアントワープなどが決まって

NYKの物流センター網状況

		所在地	営業開始	建物面積(㎡)
大井	東大井	京井	1987. 4	27,400
			1989. 12	20,065
国内計				47,465
ロサンゼルス	米ロサンゼルス	国ロサンゼルス	1990. 1	33,000
			1986. 7	3,000
北米計				36,000
香港	香港	香港	1990. 6	24,430
バンコック	タイバンコック	タイバンコック	1988. 12	10,000
シンガポール	シンガポール	シンガポール	1990. 5	20,000
ペナン	マレーシアペナン	マレーシアペナン	1990. 6	4,600
シドニー	豪州シドニー	豪州シドニー	1989. 1	12,000
アジア・オセアニア計				71,030
デュセルドルフ	ドイツデュセルドルフ	ドイツデュセルドルフ	1988. 4	8,300
コペンハーゲン	デンマークコペンハーゲン	デンマークコペンハーゲン	1985. 9	880
サウスウエールズ	英国ニューポート	英国ニューポート	1990. 9	4,500
欧州計				13,680
合計				168,175



▲日本郵船 六甲総合物流センター

いる。いずれも EC の主要都市である。

欧州航路のコンテナ船、トラック、鉄道などを組み合わせる上で、最適として選んだものだが、特にイタリア・ミラノ物流センターは、イタリアの大手陸上輸送業者と折半出資で新会社を設立し、建設を予定している。

今触れた EC 域内の 4 カ所における物流センターの完成・営業開始予定は、いずれも 91 年末を予定している。しかし、オランダのロッテルダム物流センターは、規模もそう大きくなく完成・営業は 91 年央を計画している。

日本郵船が欧州に自前の内陸輸送用の拠点をつくるといふことも、今回が初の試みである。

小倉常務は、“欧州では、フォワーダーの力、実力は大変なもの。EC 域内の完成車輸送では、現地キャリアーとタイアップし、部品や資材の輸送は、フォワーダーやトラック業者を活用していくことになるだろう。これから、そのための M&A や業務提携も検討する”と説明している。

最後は、近年急速に伸びている航空貨物に対する対応ということで、関連企業の「郵船航空

サービス」に若干触れる。

国内だけでなく、海外にも14の現地法人を設立し、積極的にフォワーダー業務を行っている。貨物は海上・陸上輸送のものや、倉庫業まで含む。海外拠点は米国、カナダ、ドイツ、英国、ベネルックス、フランス、オーストラリア、香港、シンガポールである。

[大阪商船三井船舶]

欧州、東南アで拠点づくり

大阪商船三井船舶も90年7月、オランダの陸上輸送会社「ワッシング」を買収。欧州物流の拠点であるベネルックス3国における物流事業の拡充に乗り出した。

ワッシング社はトラック定期輸送や航空貨物の集配を中心とした陸送に加え、オランダ各地に倉庫を展開している。大阪商船三井船舶が欧州企業を買収したのは、今回が初めてであるが今後、欧州での陸海一貫輸送体制を強化するため、有力企業との合併や提携さらには買収などのケースも出てくるのではないかと見られる。

というのも単独で一から取り組むのと、今挙げた種々のアプローチを比較した場合、合併、

主な国内物流関係会社

社名	主たる業務
国際コンテナターミナル	一般港湾運送事業・倉庫業・通関業
商船港運	一般港湾運送事業・倉庫業・通関業
ジャパンエクスプレス / 横浜	港湾運送事業・海外引越貨物取扱業・倉庫業・通関業・運送業・梱包業
ジャパンエクスプレス / 神戸	港湾運送事業・海外引越貨物取扱業・倉庫業・通関業・運送業・梱包業
国際コンテナ輸送	自動車運送取扱事業・港湾運送事業・倉庫業・通関業
エムオーエアシステム	国際航空貨物
アルテックス	国際複合一貫輸送

主な海外物流拠点

(物流センター/DISTRIBUTION)

国名	開業	センター名
タイ	88.12	TIMCO物流センター
	90.8	BISCO物流センター
シンガポール	90.9	シンガポール物流センター (COUGAR LOGISTICS)
	87.5	PASIR PANJANG倉庫 (COUGAR EXPRESS)
	88.4	MULTI STORY倉庫 (COUGAR EXPRESS)
	90.4	SEMBAWANG倉庫 (COUGAR EXPRESS)
ドイツ	88.11	AMT GMBH
オランダ	90.7	WASSING B.V.

(海貨フォワーディング/SEAFREIGHT FORWARDING)

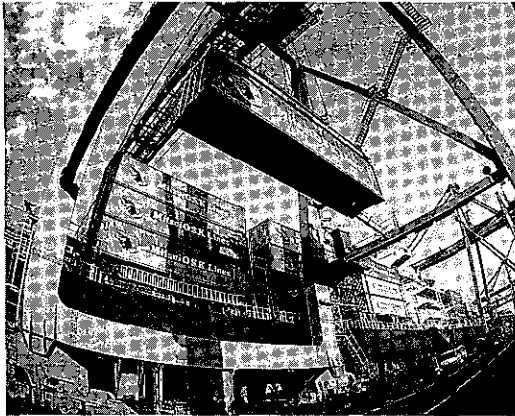
国名	社名
タイ	MOLTH
シンガポール	COUGAR EXPRESS JAPAN EXPRESS TICT
米国	AMT FREIGHT INC (5都市) JAPAN EXPRESS
欧州	MO EXPRESS INT'L BV WASSING BV

(航空フォワーディング/AIR FREIGHT FORWARDING)

国名	社名
東南アジア	エムオーエアシステム(グループ) (シンガポール、香港、台北)
(タイ)	MOLTH
北米	エムオーエアシステム(グループ) (15都市)
欧州	エムオーエアシステム(グループ) (6都市)
(オランダ) (オランダ)	MO EXPRESS INT'L BV WASSING BV
豪州	エムオーエアシステム(グループ) (2都市)

(トラック/TRUCKING)

国名	社名
タイ	MOLTH
欧州	WASSING BV



▲大阪商船三井船舶 大井埠頭コンテナバース

提携、企業買収などは、要員の確保、時間の節約、営業・得意先の獲得、開拓などの点で、はるかにメリットが大きいからである。

改めて大阪商船三井船舶の総物流に対応した動きをみよう。

物流センターの整備について鮫島取締役は、“国内では91年春に大阪南港がオープンする。また米国ロサンゼルスでは関係会社で業務を推進している”と説明したあと東南アジアの展開に触れ、“台湾では90年12月に開設。さらにタイでは既設の2カ所に加え、91年5月にもう1カ所（センター名は、THAI MAX）新設される。香港についても、いま91年末～92年初に開設予定の計画で、「香港 SHATIN 地区物流センター」という名称の下、準備を進めている”と語る。

別表に拠点を掲げたが、シンガポールなどは4つの物流センターが稼働しているという、かなりの力の入れ方だ。現地会社との合併のケースで、一つの試金石となっている。

普通、物流センターといえば、即、倉庫と受けとめる。しかし倉庫なら保管機能という一つの手段にすぎない。“物流センターの機能をみる

場合、配送、海上輸送へのつなぎ（Mixture Point）、コーディネーター的な役割を評価の際に重視しないといけない”と鮫島取締役は強調する。

それともう一点注目する材料は、グループ企業との関係の下、内外で海上貨物のフォワーディングや航空貨物のフォワーディングも、積極的に推進していることである。

例えば、国際航空貨物を主業務とする「エムオーエアシステム」は、東南アジアのシンガポール、香港、台北、北米（15都市）、欧州（6都市）オーストラリア（2都市）まで営業地域を広げている。

【川崎汽船】

欧州ではソフトな提携を

川崎汽船は、90年2月、カナダに100%出資の子会社を設立。従来の現地企業との代理店契約を解消し、営業や集荷を現地化し経営体制の強化をした。しかし、続いて90年6月には、北米に「Kライン・インターナショナル・USA」を新設。営業力の強化を狙い、特に北米を中心とした三国間輸送の拡充を目指している。

また相前後して、90年4月、旧西独ハンブルグに100%出資の現地会社を新設、経営の現地化促進を狙っている。ECの市場統合後に備えたものである。

新しい総物流の動きとしては、域内の自動車輸送なども、効率的にやりたい…という構想をもつ。現にドイツの自動車運搬船会社「ハームズ・カー・フィーダー・サービス社」（本社ブレーメン）の発行済み株式の50%を、91年1月

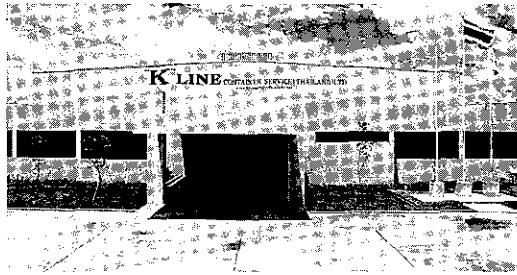
をメドに取得することが決まっている。

この自動車運搬船会社は、総合物流企業のE・H・ハームズグループの有力企業で北海やバルト海を中心に、輸送に活躍している。今回の提携は、欧州車のほか日本の進出企業の完成車輸送も…という狙いがある。

川崎汽船としては企業化事前調査をやりながら、欧州地域でも営業力強化の布石を次々と打ち出すのではないかと。

というのは91年1月から、まずスカンジナビア地域で、フィーダーサービスを自営で行う計画を決めている。220個積み新造のコンテナ船を用船、投入する。キメ細かいサービスで、荷主獲得に結びつける作戦だ。

またカナダでも、90年10月末から、小口貨物を荷主の戸口まで配送する輸送サービスを始めた。モントリオール、トロントで各々2社の現



▲川崎汽船 タイ倉庫

地倉庫・トラック業者と委託契約を結んでいる。

米国では、この種のサービスを、88年5月から「タッチダウン」(商標)で行っており、いかにも川崎汽船らしい動きの一例である。

港湾物流室の樋口次長は、拠点づくりについて、“国内では、関連会社が地域を分担し、総合物流の一部を陸上で行っている。別表をごらん願いたい。大東運輸や日東運輸などは、物流センターをもっている”、と。

また海外の活動について、“米国ではロサンゼ

主な国内物流関係会社

会社名	本社	主たる業務
北海運輸	釧路	貨物取扱、倉庫、通関、陸運
新潟臨港海陸運送	新潟	港運、倉庫、通関、陸運
大東運輸	東京	曳船、港運、倉庫、通関、陸運、保険代理
東京貿易埠頭	東京	埠頭運営
ケイライン・エージェンシー	東京	海運代理店、コンテナリース
日本高速輸送	東京	貨物自動車運送、貨物取扱、梱包
川崎航空サービス	東京	航空貨物取扱、通関、保険代理
ケイライン・システムセンター	東京	コンピューターシステム、通信システム開発運用
清水川崎運輸	清水	船舶代理店、陸運取扱、コンテナリース
国際港運	大阪	港運、貨物取扱、通関、倉庫
日東運輸	神戸	曳船、港運、倉庫、通関、陸運、梱包
内外運輸	広島	港運、海運輸出入取扱、通関、航空貨物取扱、倉庫
新東運輸	門司	海運輸出入取扱、通関、倉庫、航空貨物取扱、陸運

ルスに倉庫やターミナルヤードを確保しているほか、今東南アジア地区では、現地法人（子会社）がいろいろ業務を拡大している。陸送、倉庫、フォワーディングが中心で、その代表例はタイ、シンガポール、香港だ。90年8月には、オーストラリアでは、現地の陸送業者フィネモア社と合併で物流センターをメルボルンに新設したが、このほか目下、フィリピンに物流関係

会社、韓国で定温倉庫の新設を検討中”という。

次に、主な海外物流提携会社を掲げると、別表のようであるが、これから注目される欧州進出については、“既存の物流組織がしっかりしているので川崎汽船としては、採算、フォワーダー業者との業務分担などからみて、今後、ソフトな提携を考えていきたい”と語っている。

主な海外物流提携会社(コンテナターミナル会社を除く)

会社名	所在地	主たる業務
Universal Warehouse Co.	米国 Carson CA.	倉庫、陸送業
Due International Inc.	同上	輸入通関業、フォワーディング
The Nail-Bridge Corp.	米国 Cranford N.J.	D S T 運航、米国内貨物輸送業
Kawasaki Kisen de Mexico. S.A. de C.V.	メキシコ Mexico City	海運代理店、フォワーディングほか
Kawasaki Thailand Ltd.	タイ Bangkok	海運代理店、陸送、通関、倉庫業
Kawasaki (Hong Kong) Ltd.	香港	海運代理店業、陸送業
Century Distribution Systems, Inc.	米国 Cranford N.J.	コンソリデーション
Sea Road Properties	豪州 Melbourne	物流センター

〔日本ライナーシステム〕

フォワーディングは専業者をフル活用

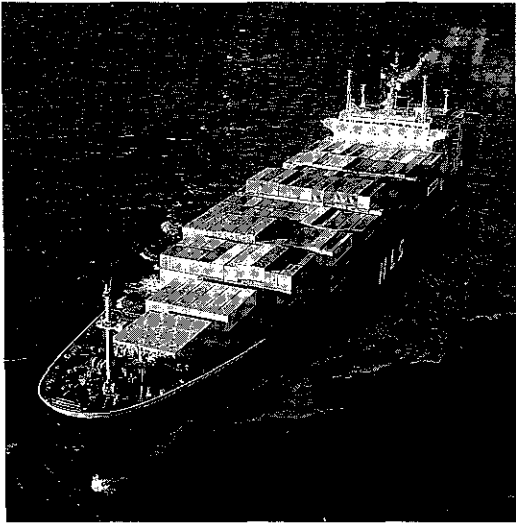
旧山下新日本汽船とジャパンライン両社の定期航路部門を継承、88年10月から営業を開始している。コンテナサービスは、北米を中心に東南アジア、オセアニア、中東、中南などに行っている。

服部亮二取締役は、“90年12月上旬から日本→バンコック航路に新鋭コンテナ船（600個積み）を投入、大阪商船三井船舶、スワイヤ、タイムライン（タイ国）が共同で運航しているJBCC（Japan Bankok Container Club）に参画しますよ”と語る。業容の拡大だが、主力は極東・

日本→米国である。

北米航路は、東岸が日本郵船、大阪商船三井船舶と共同配船、西岸は三つのルートをもつが、OOCL（香港船主）NOL（シンガポール船主）と組み、3社で共同配船サービス（全部で15隻、各社とも5隻ずつ）を行っている。

そして服部取締役は、“総合物流体制とは、物流のあらゆる局面に対応してサービス提供が可能な体制ということだと思いますが、要はドア・ツー・ドアをハードも含めて自前でやるのか、専業者と提携しながらやるか、の問題にもなりますね。複合輸送というのは船舶、鉄道、トラック等、各種の輸送モードを組合せた輸送形態ないし、サービスについての表現といえると思



▲日本ライナーシステム
加州航路に就航中のコンテナ船

います”という。

そして“当社のDSTサービスは他社のDEDICATED方式（専用列車の期間契約方式）と違って往復別個に年間数量保証をしたBLOCK TRAIN方式（鉄道のDSTサービスの部分使用）で、顧客サービスの点ではDAILYサービスが利用できるという意味で競争力があり船社のコスト負担の面でも有利だと思う”とつけ加える。

だから日本ライナーシステム（NLS）の場合は、外地ターミナルもそうであるが、できるだけ、専門者を活用できる箇所は提携し、効率を上げて、サービス競争に対処しようとしている。しかも船のサービスは、全部コンソシアームの共同配船の方針で運営している。この点が、日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船とは違う点である。

そして、最後に、総合物流への対応に関連した情報システムの構築について、服部取締役尋ねた。

その答えは、“貨物の追跡調査や船の動静、コンテナ輸送にからむ船積書類の処理などの分野では、対応はできていますよ”というものであった。この辺は、恐らく大手船社とも大差はないようだ。むしろ、システム構築に案外、巨費がかかる——これが悩みようである。

それと、日本ライナーシステムの場合、物流の拠点づくりは、国内・海外とも、自社で新規に新設するということは当面考えていない。先に触れた専門者の活用には徹しているからだ。

〔日本通運〕

世界的にネットワークを強化へ

陸・海・空の総合機能を有機的に生かした国際的な複合一貫輸送を行っているのが日本通運である。

現在、海外における現地法人は31社、世界の27カ国に設立している。拠点としては、世界110都市に180の拠点を有している。近年は、海外へ進出した日系企業を対象にした輸送サービスも増え拠点づくりが活発だ。

国内では、昨今、東京湾・大井埠頭における「大井国際貨物センター」の新設に続き、大阪南港に91年末完成予定で、物流センター建設（航空貨物向け）に踏み切っている。また日本航空が中心となって設立しようとしている国内貨物航空会社への参画（出資20%）も決めている。

海外展開では、89年12月末にルクセンブルグで、さらに90年3月にはオランダでEC域内のトラックの国際免許を取得した。この結果、従来、現地業者に委託していたトラック貨物輸送を、漸次、自社のトラック輸送に切り替えている。

既に欧州内でのトラックによる“国際間自社運航”が実現している。

また、90年12月には、オランダのロッテルダム港に隣接した場所に、倉庫兼配送センターが完成する。続いてドイツのハンブルグ港に倉庫を建設する。完成は91年秋の予定で、日本メーカーの精密機械や電気製品の保管・集配拠点とするのが狙いだ。

東欧向け貨物の輸送強化を進めるものであるが、ある意味では、日本の海運大手の海・陸一貫輸送の動きに対する挑戦ともいえそうである。

次に東南アジアでは、90年夏にマレーシアにトラック輸送会社を設立。マレーシアとシンガポール間を自社トラックで貨物輸送を始めたが、シンガポールでの倉庫増設計画に続き、香港でも倉庫新設に取り組む。完成は91年7月という。

また米国では、日系企業の現地生産に対応し、現地工場に密着した物流サービスを強化している。

最近の例を挙げれば、89年秋同社はオハイオ州コロンバス市に自動車部品倉庫を建設。隣接の本田技研工業向けに、部品納入サービスを始めた。

日本から輸出した部品を一時保管し、各生産ラインに倉庫から直接、部品を納入する。これまで現地の輸送会社に委託していた納入作業を手掛けて代行。このことによって、日本通運は日本の部品工場から米国工場までの一貫した輸送サービスを提供している形である。

同じような発想で、90年春には、バージニア州ニューポートニューズ市にも、キャノンの精密機械工場向けに、物品保管の倉庫が完成・稼

働している。キメ細かいサービスに対する布石は、今後も強力に推進されるに違いない。

今、バージニア州で6万平方メートルの用地を確保、90年12月中には7,000平方メートルの倉庫が完成するという。このほか、アトランタ、ロサンゼルスでも倉庫建設の構想がある。自営化率の向上による、効率輸送が狙いだ。

ともかく、日本通運は、現在、売上の20%弱程度にある国際部門を、近い将来30%に引き上げる目標を設定、挑戦していくようだ。

これからの注目点

日本郵船は、90年8月にWINS(World wide Information Network Service for Logistics)のサービスを開始した。日本・極東と北米間トレードの貨物の現在位置、運賃額などの情報や、スケジュールなどをオンラインで、リアルタイムに把握できるシステムである。

従来は、輸送モードごとに別々の情報となっており、手作業で照合し、顧客の問い合わせに答えていたが、瞬時に分かるようになった。

こうしたシステムは、大阪商船三井船舶、川崎汽船でも実用化しているが、今より高度化したシステムへの再構築に取り組んでいる。

さて、船社が海上貨物について荷主から船積み情報や船積み書類を受け取り、BLを発行するまでの事務処理については、NTTのオンライン処理をするシップネッツ(Ship nets)というシステムがあり、既に活用されているが、今後のテーマとして、海上貨物通関システム(処理の電算化)の促進がある。目下開発に取り組んでおり、91年10月ごろ東京港、横浜港、川崎港で

稼働する予定である。

また、92年10月には、神戸や大阪、名古屋、堺においても、通関システムを運用する計画を進めている。そしてその先は、他業界も含めた貿易手続きの簡素化に効率的な貨物情報システムへの取り組みも、当然考えられる方向である。

以上、有力船社を中心に、総合物流に取り組む実情を見たが、期せずして、“良質のサービスばかりでは困る、それにふさわしい代価も頂かないと……”という声を聞いた。総合物流という言葉が、一人歩きしているという感じは、若干薄らいだ印象を受けたが、大阪商船三井船舶の鮫島取締役に、総合物流への取り組みはどの辺まで進んでいるのか？と質問した。

“海上・陸上輸送こみで、できるだけ全部を引き受けてやる——いわゆる“顧客の囲い込み”は理想ですよ。理想を富士山の頂上にたとえれば、まだ5合目にも到達していない”という。

また川崎汽船の港湾物流室の樋口次長は、“現状は試行錯誤、手探りの段階ですよ。採算ですか、長いタームをとって考えています”という説明である。日本通運では、90年12月からの「物流二法」の実施で、規制緩和で、国際的な複合一貫輸送も、以前と比べ、よりやりやすくなるかとみている。同時に、新しい商品・サービスも

出てくるのではないかと……。競争が促進される時代の到来である。

そこで、日本ライナーシステムの服部取締役が、ふともらした次の説明が、特に印象強く残った。それは——

“荷主サービスをどう組み立てるか、船社はどこも努力している。しかし昨今、海運会社間の差別化の武器として、情報システムの構築に巨費を投下している。荷主側からすれば、フルにアテンドしてやってくれる船社を大事にするのは当然。しかし船社側は、膨大な情報システムづくりの投資で、コストがかさむ。投資コストの回収、投資効率がどうなるのかな”というものである。

(付記) 今回、執筆の参考資料

- ① 外航海運の現況(平成2年7月)運輸省編
- ② KAIUN(海運)平成2年1月号
90年代の国際物流を語る
- ③ “Marine”1990年10月号
システム産業としての国際複合輸送 山田英夫(海事産業研究所)
- ④ 日本インターナショナルフレイト・フォワーダーズ協会発行のニュース

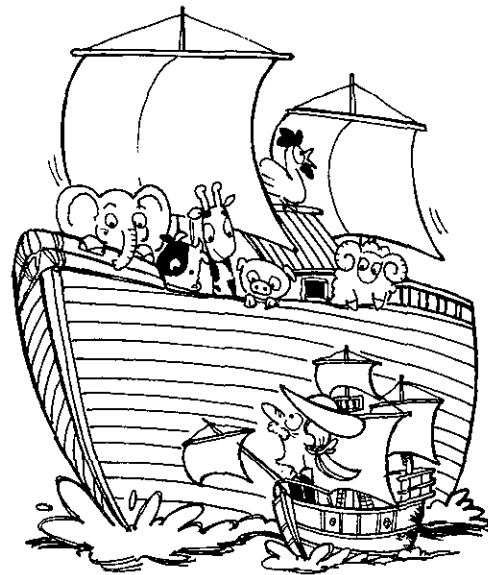
「ノアの箱船」は、 新さくら丸に匹敵する 大きさだった!

北欧の海を荒し回ったバイキング船、コロンブスが乗ったサンタマリア号、ウィスキーの名前で有名なカティサーク……。世界史の舞台に登場する船のスターたちは、いったいどのくらいの大きさだったのだろうか。

まず9世紀頃に活躍したバイキング船。全長は25メートル、幅が5メートル程度で、現代の小型漁船程度の大きさだった。簡単な1枚帆と手漕ぎの併用で10ノット程度の速力を出したという。時代は移って15世紀末、コロンブスが乗ったサンタマリア号は、全長26.1メートル、全幅7.9メートル、約80総トンの3本マストの帆船。航海技術もさほど発達していない時代に、こんな小型船で大西洋を乗り切ったのだからまさに大冒険といえる。同時代のキャプテン・ドレイクが乗ったゴールデンハインド号もほぼ同型の船だった。19世紀後半、帆船時代の最後を飾ったクリッパー型の代表選手、カティサークは長さ64メートル、963総トンのスマートな高速帆船だった。

しかしじつは紀元前にも大きな船があった。地中海貿易に活躍したローマの商船やピラミッド建設に用いられたとされるエジプトの「太陽の船」がそれで、いずれも全長は40メートル以上、100トン程度の貨物を積むことができたという。

ところで有名な「ノアの箱船」はどのくらいの大きさだったのだろうか。聖書の記述によれば、長さ150メートル、幅25メートル、深さ15メートル。



日本を代表する外航客船のひとつ、新さくら丸(長さ175.8メートル、幅24.6メートル、深さ14.8メートル、1万7,389総トン)にほぼ匹敵する大きさだ。紀元前3000年という時代に、こんな巨船を建造する技術が本当にあったのか、今では知るすべもないが、なかなか想像力をかきたてられる話ではある。

コンピュータの指令で 瞬時に並び 4,000匹のメダカの群れ。

右ハンドル車は時計回り、左ハンドル車は反時計回り。左右わずか10センチの車間で車を積付けるPCC(自動車専用船)の荷役では、ドライバーの出入りをすべてハンドルサイドから行う。これが積付けの基本ルールだ。さらに1隻で400~500種にのぼることもある車種ごとのサイズの違い、複数の積地・揚地での荷役をスムーズにするため配慮されなければならない各港での積み

降ろしの順番。PCC荷役では、こうした厄介な制約をすべてクリアした上で、さらに空きをなくし1台でも多く積むことが要求される。こうした複雑な条件をすべて満たした各航海ごとの積付け手順を、車の向きを示す矢印で図示した図面がメダカプラン。メダカの群れが泳いでいる様子に似ていることからこう呼ばれる。

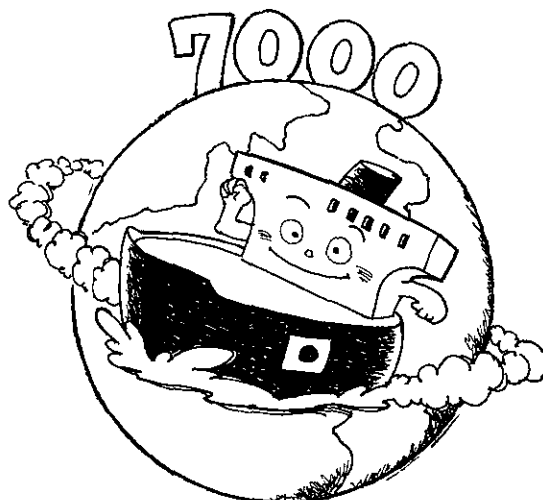
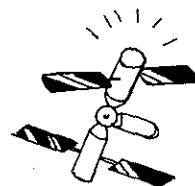
これを作成するのがソフトウェアプランナーの仕事で、従来は、船の図面の上に各車種を図面と同縮尺に縮小した紙片を一つ一つ並べ、実際に目で確認しながら行う、まさに職人芸の世界。コンピュータ化はまず不可能とみられていた。

しかし最近のソフトウェア技術の進歩はそれを可能にし、かつて4,000台積みPCCで優に3日はかかっていたこの作業を、プランナーの簡単な指示だけで、わずか3時間程度で行うシステムが出現した。熟練の“コンピュータ”によってのみ可能だった4,000匹のメダカの調教も、今やすべてコンピュータにとって代われようとしている。

“海に浮かぶ経済大国” を支える 地球7,000周のシーロード。

日本に出入りする年間7億5,000万トンもの海上貿易物資。その輸送を中心的に支えているのが日本の外航商船隊だ。

日本が所有する船腹量は、1989年央で2,803万総トン。世界の船腹量の約7%を占め、リベリア、パナマに次いで世界第3位の地位を占めている。リベリア、パナマは、いわゆる便宜置籍国。純粋な自国船腹量で見れば、日本は世界最大の船腹保



有国ということが出来る。これらの日本船に外国から用船した船を加え、わが国の海運会社によって運航されているのが日本の外航商船隊で、その船腹量は5,517万総トンに達する。

さて、この日本の外航商船隊が1年間に走る総航行距離はどのくらいだろう。コンピュータではじき出すと、なんと約2億8,000万キロ。地球7,000周分、月までの往復だったら364往復、太陽と地球の間でもほぼ1往復する膨大な距離に達する。

世界の国々を結び、縦横にはりめぐらされた地球7,000周のシーロード。“海に浮かぶ経済大国”日本にとって、海運がいかに大きな役割を果たす存在であるかを、じつによく示している数字だといえよう。

五つのおすすめ健康法

日本鉄鋼連盟 竹下 勅三
常務理事

散歩——人、自然との出会いが楽しい

例年ならもう聞こえていい虎落笛（もがりぶえ）が今年はまだ聞こえてこない。やはり暖冬のせいだろう。虎落笛とは、木枯しが竹垣や生け垣などに吹きつけて、ひゅうひゅうと鳴る音のことで、笛の音に似ている。

今朝の散歩は、小田急・鶴沼海岸駅～本鶴沼間の往復、約20分のコース。晴れていれば日浴りがポカポカと暖かいが、どんよりと曇っていて少し肌寒い。

散歩は私の健康法の一つで、今朝のコースのほか、藤沢市が“緑豊かな町づくり”をスローガンに造成した「緑と太陽の憩いの広場」や「鶴沼運動公園」などのある引地川の川べり遊歩道コース、それに、背に富士山、正面に江ノ島の秀景が見える湘南海岸コースの三つのコースを気分にかかせた日替り散歩を楽しんでいる。

小田急駅間コースは住宅街を縫うので生け垣越しの庭の四季の移ろいが楽しめる。冬枯れのこの時期はモノトーンの季節なので、少しでも彩りを、という天の配剤か、冬になる実の色は赤が多い。南天しかり、千両しかり、青木また

しかりである。路傍にひっそりと咲く草花も愛らしい。この夏など数えてみたら27種類もあった。帰宅後、その名前を植物図鑑で調べるのがまた興味をそそられる。

引地川の川べり遊歩道も花木が多い。桜、躑躅、紫陽花、木犀、松など、手入れの行き届いた植え込みが続き、ところどころに藤をからませたパーゴラが立っている。白鷺やあひるのかわいい水浴び姿にもよく出会う。

人との出会いもまた楽しい散歩。それぞれのコースですれ違う人びとが異なるのがおもしろい。小田急駅間コースは学生やサラリーマン諸君の通勤・通学族で、足早にすれ違う。引地川コースは、青、壮年のジョギングや犬の散歩をする人が多いし、海岸コースは、サーフィンスポットとして知られるところだけに、サーフボードを片手に持った若者が主体である。顔なじみが増えて、「お早うございます」と笑顔で挨拶を交わすふれあいの温もりが快い。

1日1万歩歩くことを目標に、そのうちの4,000歩を朝の散歩で消化し、残りの6,000歩は通勤の往復や仕事の外出でカバーすることにしているが、なかなか計画どおりに運ばない。そこで不



足分を補うためにこなしているのが土・日曜日の湘南海岸コースの散歩、妻と一緒に「1時間半・1万5,000歩」を、孫の話や世間話に興じながら、快い潮風を浴びてゆっくり歩きを楽しんでいる。

自信を持っておすすめしたい健康法

この散歩を健康法の一つに取り入れたのは25年前にさかのぼる。それまでは、スポーツは何でも来い！酒もどーんと来い！のタフマンだったが、自信過剰が災いして高血圧で倒れたのであった。リハビリが順調だったので回復は早く、どうにかゴルフができるまでになったが、何としても再発防止をしなければならない。そこで医師の助言を素直に受け入れて始めたのが散歩、腹筋体操、家庭菜園の運動健康法と、漢方薬、食事療法の栄養健康法だった。いずれも25年のキャリアを積んできた健康法で、しかも、「日々是好日」の体調維持ができていたので自信を持っておすすめできるものである。

(1) 食事療法——減塩と野菜中心の料理

高血圧の予防で重要なことはご承知のように食塩の量を減らすことである。和食は塩分が多

く、通常1日に15グラム程度をとっているそうだが、高血圧の予防や治療には、1日量を7グラム程度に抑えるのが望ましい、というので、家内はこれを忠実に守ってくれている。もう一つは、野菜を中心に、調味料を除いて「1日30種類以上」の材料を使った料理を家内に作ってもらっている。

(2) 漢方薬療法——“竹下流”のお試しを

東洋医学にも明かされた医師がまず勧めたのは「便通をよくすること」であった。高血圧には排便時の息みが禁物だからである。ドクダミ、ゲンノショウコ、ハトムギ、ハブ茶を混ぜ、煎じて飲んだのが漢方薬療法の始まり。便秘が私の私であったが、驚くばかりの効きようだった。その後、いろいろな薬草を試してきたが、ここ2、3年、毎朝飲んでいる“竹下流漢方薬”がよいようだ。ドクダミ（利尿、動脈硬化）、ゲンノショウコ（下痢止め、腹痛）、ハブ茶（利尿、強壮）、クコ（高血圧予防）、ハトムギ（食欲不振）を混ぜ煎じたものをコップ1杯、アロエ（3センチ程度・消化器疾患）、レイシ（ぐい飲み一杯程度・高血圧予防、胃腸疾患）、根コンブ（高血圧予防）を混ぜ煎じたものをコップ1杯、つごう2杯を毎朝飲んでいる。

(3) 腹筋強化体操——すばらしい爽快感

室内で毎日欠かさずに取り組んでいるのは腹筋強化体操。①午前6時起床と同時に、両足の裏を50回ずつ叩く。②相撲の基本といわれる四股を20回踏む。③亀の子たわしで体全体を擦る。④深呼吸を15回。終わった後の爽快感がすばらしい。

(4) 家庭菜園——心地よい汗と収穫の喜び

わが家から5分ぐらいだろうか、農家が50区画（1区画約20坪）を家庭菜園に貸している畑地があるが、借りている人は思い思いに野菜や花を作っている。わが家でも1ブロック借りて、家内と分担制で野菜作りを楽しんでいる。私の分担は整地、肥料、散水、家内の分担は種まき、草取り、作物の収穫。お互いに共通の趣味が持てる楽しさと汗の出る適度な運動になり、しかも収穫の喜びが味わえる一石二鳥の家庭菜園はぜひおすすめしたい。

整地するとき、私は鍬ではなく、もっばらスコップを使っている。なぜ？ と不思議にお思いたろうが、この思いつきにはわれながらよく考えたもの、とひとりで悦に入っている。その理由は腰痛の防止と足、腰の強化のためである。堅い土をならす場合は体重をスコップにかけないとなかなか砕けない。この体重を預ける動作の繰り返しが足腰を強くするのだ。実はゴルフの上達を狙っての考えだったのだが、その成果は残念ながら上がっていない。

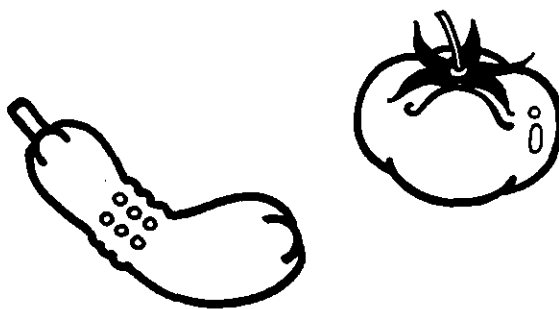
今までに作った野菜は、大根、人参、玉ねぎ、ねぎ、かぼちゃ、西瓜、ブロッコリー、じゃが

いも、きゅうり、トマトなどだが、これはよくできた！ と農家の人にほめてもらったのは、じゃがいも、玉ねぎ、ブロッコリー、きゅうりだけ。あとはみんな不作だった。恥ずかしながら自分で作ってみてはじめて農家の方のご苦労がわかった次第である。

残る人生を精一杯楽しく生きたい

再起が危ぶまれたあの日から始めた五つの健康法は今年で25年目を迎えた。その間再発はもちろんのこと、病氣らしい病氣をしたことはなかった。好きな酒もほどほどに飲むことができ、ゴルフで足腰を痛めたこともない。この幸せは家内のおかげである。

毎日、40～50分かけてとろ火で薬草を煎じてくれる家内、食事療法で塩分の減量や「1日30種類以上」の食品を使って料理をしてくれる家内、愚痴一つこぼさず、黙々と私の健康維持のために25年間ひたすら尽くしてくれた家内に、今、私は感謝の念でいっぱい……お互いが健康で残る人生を精いっぱい楽しみたいというのが現在の偽らざる心境である。



内外情報



▲ル・アーブル港に入港中のコンテナ船

1. 第94・95回船員制度近代化委員会の審議模様
2. 当協会会員会社の平成元年度設備資金(船舶関係)借入状況
3. UNCTAD 第12回国際海運立法作業部会における用船契約の検討
4. マルシブ混乗に係る20条問題小委員会の審議模様
5. 英匡の官民合同作業部会が英国海運の諸問題およびその対策について報告書を発表

1. 第94・95回船員制度近代化委員会の審議模様

第94回船員制度近代化委員会は平成2年10月23日に開催され、第三次総合実験船(2次募集船)2隻の暫定的なパイオニアシップ実験実施方案を承認するとともに、第三次総合実験船のうち欧州・北米東岸航路コンテナ船の実験の深度化を決定した。

また、第95回船員制度近代化委員会は11月20日に開催され、第三次総合実験船(2次募集船)1隻、および前回深度化を決定した欧州・北米東岸航路コンテナ船3隻のそれぞれ暫定的なパイオニアシップ実験実施方案を承認した。

〈第94回委員会の審議概要〉

1. D実験を実施してきた第三次総合実験の2次募集船2隻の暫定的なパイオニアシップ実験実施方案を承認した。両船はともにパイオニアシップ実験で実績のある船種・航路の実験船であり、今回の方案承認により1次募集船からの先行9隻に続き暫定的なパイオニアシップ実験へ移行すること

になる。

○「ごうるでんげいとぶりっじ」

航路：日本～北米西岸航路コンテナ船
実験開始：10月下旬

○「尾上丸」

航路：主として日本～豪州就航撒積船
実験開始：11月中旬

2. パイオニアシップ実験船の実験実施方案の一部変更が報告された。前回委員会において、パイオニアシップ実験船「かりふおるにあまーきゅりー」が三国間(極東～北米西岸)に航路変更されるにあたり、陸上支援等実験船としての要件について「実験に関する専門委員会」に諮ることを条件に実験継続が承認された。その後要件の整備を行い、8月6日開催の同専門委員会において、航路の変更および改正実験実施方案(陸上支援体制：原則として2航海ごとに高雄または基隆に7名の支援員を派遣する)について審議を行い承認した旨報

告がなされた。

3. 第三次総合実験船のうち欧州・北米東岸航路コンテナ船の実験の深度化を決定した。(資料1)

第三次総合実験船のうちパイオニアシップ実験の実績のない欧州・北米東岸航路コンテナ船については航路事情の相違(航海日数、運河通峡、河川の%航行等)に対応すべく平成元年4月より慎重にD実験(13名リアル体制)を実施してきたが、このほど提出された乗船調査報告や海上労働科学研究所による特別調査報告等を検討の結果、パイオニアシップ実験船の航路に比べ運航部門、生活部門ともにやや作業の集中する時期があり、労働密度が高くなる傾向があるものの特に支障となる点は指摘されなかったことからの深度化実験を開始することを決定したものである。深度化実験は「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2)」が策定されるまでの間、航路の特殊性による就労体制に十分配慮しながら先行の実験船と同様に暫定的にパイオニアシップ実験を行うこととした。

4. その他

- ① 近代化委員会はA、B、Cおよびパイオニアシップ実験の各段階において委員による乗船調査を行ってきたが、第三次総合実験船に対しても次のとおり乗船調査を行うことを決定した。

対象船:「じょーじわしんとんぶりっじ」
(暫定的なパイオニアシップ実験実施中)

期間:11月30日(香港)~12月5日(神戸)

調査委員:官公労使各1名

- ② 第三次総合実験船(D実験船2隻、暫定的なパイオニアシップ実験船1隻)の乗船調査報告書が提示された。

<第95回委員会の審議概要>

1. 前回承認した「ごうるでんげいとぶりっじ」、「尾上丸」と同様に、第三次総合実験船(2次募集船)で、パイオニアシップ実験船と同じ船種・航路の実験船である「平隆丸」(主として日本~豪州航路

の撒積船、12月下旬実験開始)の暫定的なパイオニアシップ実験実施方案を承認した。

2. 深度化を決定した欧州・北米東岸航路コンテナ船3隻の暫定的なパイオニアシップ実験実施方案を承認した。

○「はんばーぶりっじ」

航路: 欧州航路

実験開始: 11月下旬

○「加賀」

航路: 欧州航路

実験開始: 12月下旬

○「ありげーたーりばてい」

航路: 北米東岸航路

実験開始: 12月下旬

なお、実験は運航部門10名、生活部門1名のシャドープレーで開始するが、航路の特殊性を考慮し、パナマ/スエズ運河および欧州サイドにおいては運航部門を11名のリアル体制としている。

3. 第一中央汽船所有のパイオニアシップ実験船「筑波丸」と第三次総合実験船「紀伊丸」の実験実施方案の就航航路に南アフリカ・インドを加えること(一部変更)を承認した。主として日本~豪州に就航している両船が臨時に南アフリカ等に航路変更される場合、従来はその都度委員会の承認を得てきたが、今後も同様ケースの発生が多分に予想されることから、改めて実験実施方案の就航航路に追加記載して実験を継続することとしたものである。

4. その他

- ① 第三次総合実験船「ろんどんはいうえい」における実験要員の負傷による4日間の実験中断が報告された。

② 日邦汽船(パイオニアシップ実験船「上総丸」所有)と日鐵海運が12月1日合併、新会社日鐵海運となるが、実験に関する要目等に特に変更がないため、従来どおり実験を継続することを承認した。

- ③ 第三次総合実験船(D実験船)1隻の乗船調

査報告書が提示された。

なお、前回提示された3隻については意見なく承認された。

【資料】

第三次総合実験船（欧州・北米東岸航路コンテナ船）の実験の深度化について

平成2年10月23日

第三次総合実験船については、パイオニアシップ実験船において十分実績のある航路・船種の実験船を対象に、平成2年5月より暫定的にパイオニアシップ実験を行い実験の深度化を図っている。

一方、パイオニアシップ実験船による実験の実績のない航路に就航している実験船（欧州・北米東岸航路のコンテナ船）については、平成元年4月にD実験（13名リアル体制）を開始して以来1年半を経過し、その間乗船調査および海上労働科学研究所による特別調査等を含め十分な調査を実施した。

調査結果によれば、運航部門では、他の航路に就

航している実験船に比較すると、運河通峡および欧州サイドにおける河川の航行等一時的に作業が集中し労働密度が高くなっているものの、特段運航上支障となる点は見られず、また、生活部門においても、パイオニアシップ実験船との比較において航海が長くなることから、生鮮食料の保存業務、運河およびノースシーのパイロット等への供食業務が多く発生するものの、特段支障となる点はないと報告されている。

したがって、当航路就航船の実験についても先行の実験船と同様に「基本方案（その2）」が策定されるまでの間、別紙「パイオニアシップ実験基本項目総括表」（省略）に基づき暫定的にパイオニアシップ実験を行い深度化を図ることとする。なお、その際には、欧州・北米東岸航路の特徴である上記生活部門関連作業および運河通峡を含む入出港S/B作業等の就労体制に特に配慮した上で実験を進めていくこととする。

2. 当協会会員会社の平成元年度設備資金（船舶関係）借入状況

当協会では、毎年会員会社の設備資金（船舶関係）の借入状況を調査しているが、平成元年度の借入状況についても、平成2年8月、会員会社169社を調査対象とし、該当船舶を有する報告会社107社について集計を行い、以下の表1～4のように取りまとめた。

まず、合計（表1）をみると、平成元年度末借入残高は、昭和63年度末に比べ12.9%減少の7,083億円と、3年連続2桁台の大幅な減少となった。このうち政府系金融機関は4,724億円（対前年度比8.9%減）であり、市中金融機関は2,359億円（同19.9%減）となっている。

借入先の構成は、日本開発銀行への依存度が全体の6割を占め、次いで長期信用銀行3行、および都市銀行への依存度がそれぞれ全体の1割となっている。

次に、外航貨物船整備対象融資（表2）をみると、平成元年度末借入残高は、昭和63年度末に比べ11.9%減少の5,251億円と大幅に減少したが、全体に占める割合は74.1%と、依然高いものとなっている。

また、外航貨物船整備対象融資以外の新造船融資（表3）をみると、平成元年度末借入残高は、昭和63年度末に比べ17.1%減少の1,646億円となっているが、日本開発銀行（対前年度比119.4%増）および北海道東北開発公庫（同50.2%増）が大幅に増加した。これは客船建造に対する融資が増加したことによるものである。

改装・買船等のその他（表4）における平成元年度末借入残高は、昭和63年度末に比べ2.0%減少の1,862億円となっている。

平成元年度設備資金（船舶関係）借入状況調査

【表1】 合 計

(単位：千円)

借入金 借入先	昭和63年度末	平成元年度	平成元年度	平成元年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)		
	借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	伸び率(%)	昭和63年度末	平成元年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	495,681,287	38,363,058	86,159,124	447,885,221	▲ 47,796,066	▲ 9.6	60.9	63.2
	北海道東北開発公庫	7,116,900	3,864,000	293,000	10,687,900	3,571,000	50.2	0.9	1.5
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
	商工中金	6,355,166	600,000	2,322,166	4,633,000	▲ 1,722,166	▲ 27.1	0.8	0.7
	その他	9,706,529	0	479,841	9,226,688	▲ 479,841	▲ 4.9	1.2	1.3
計	518,859,882	42,827,058	89,254,131	472,432,809	▲ 46,427,073	▲ 8.9	63.8	66.7	
市中金融機関等	長期信用銀行	97,868,898	9,068,212	26,826,969	80,110,141	▲ 17,758,757	▲ 18.1	12.0	11.3
	日本興業銀行	41,146,984	3,894,790	11,942,124	33,099,650	▲ 8,047,334	▲ 19.6	5.1	4.7
	日本長期信用銀行	39,941,132	4,035,952	12,014,691	31,962,393	▲ 7,978,739	▲ 20.0	4.9	4.5
	日本債券信用銀行	16,780,782	1,137,470	2,870,154	15,048,098	▲ 1,732,684	▲ 10.3	2.1	2.1
	都市銀行	77,287,021	11,034,833	19,615,562	68,706,292	▲ 8,580,729	▲ 11.1	9.5	9.7
	地方銀行	10,556,100	1,717,055	1,616,650	10,656,505	100,405	1.0	1.3	1.5
	信託生命保険	45,953,295	3,262,801	33,681,472	15,534,624	▲ 30,418,671	▲ 66.2	5.7	2.2
	生損外造	9,693,938	1,400,000	908,166	10,185,772	491,834	5.1	1.2	1.4
	害保資	9,247,352	0	2,022,302	7,225,050	▲ 2,022,302	▲ 21.9	1.1	1.0
	延所の	2,591,615	0	1,288,140	1,303,475	▲ 1,288,140	▲ 49.7	0.3	0.2
	その他	4,150,100	288,750	1,907,393	2,531,457	▲ 1,618,643	▲ 39.0	0.5	0.4
	計	37,100,333	9,909,396	7,373,634	39,636,095	2,535,762	6.8	4.6	5.6
	計	294,448,652	36,681,047	95,240,288	235,889,411	▲ 58,559,241	▲ 19.9	36.2	33.3
合計	813,308,534	79,508,105	184,494,419	708,322,220	▲ 104,986,314	▲ 12.9	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	—	—	—	—	

(注) 1. 調査対象169社のうち、該当船舶を有する報告会社107社の集計である。
2. 四捨五入の関係で末尾が若干合わないところがある。

【表2】 外航貨物船整備対象融資

(単位：千円)

借入金 借入先	昭和63年度末	平成元年度	平成元年度	平成元年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)		
	借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	伸び率(%)	昭和63年度末	平成元年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	489,939,187	32,621,358	85,559,274	437,001,271	▲ 52,937,916	▲ 10.8	82.2	83.2
	北海道東北開発公庫	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
	商工中金	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
	その他	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
計	489,939,187	32,621,358	85,559,274	437,001,271	▲ 52,937,916	▲ 10.8	82.2	83.2	
市中金融機関等	長期信用銀行	46,856,114	6,127,212	14,219,838	38,763,488	▲ 8,092,626	▲ 17.3	7.9	7.4
	日本興業銀行	24,251,116	3,091,790	7,332,134	20,010,772	▲ 4,240,344	▲ 17.5	4.1	3.8
	日本長期信用銀行	22,604,998	2,997,952	6,887,704	18,715,246	▲ 3,889,752	▲ 17.2	3.8	3.6
	日本債券信用銀行	0	37,470	0	37,470	37,470	—	0.0	0.0
	都市銀行	38,556,977	5,356,538	11,489,784	32,423,731	▲ 6,133,246	▲ 15.9	6.5	6.2
	地方銀行	284,946	47,055	114,841	217,160	▲ 67,786	▲ 23.8	0.0	0.0
	信託生命保険	12,539,419	1,649,801	4,029,506	10,159,714	▲ 2,379,705	▲ 19.0	2.1	1.9
	生損外造	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
	害保資	7,610,332	0	1,035,782	6,574,550	▲ 1,035,782	▲ 13.6	1.3	1.3
	延所の	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
	その他	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
	計	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
	計	105,847,788	13,180,606	30,889,751	88,138,643	▲ 17,709,145	▲ 16.7	17.8	16.8
合計	595,786,975	45,801,964	116,449,025	525,139,914	▲ 70,647,061	▲ 11.9	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	73.3	57.6	63.1	74.1	—	—	—	—	

【表3】 外航貨物船整備対象融資以外の新造船融資

(単位：千円)

借入金 借入先	昭和63年度末	平成元年度	平成元年度	平成元年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)		
	借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	伸び率(%)	昭和63年度末	平成元年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	3,211,100	3,955,000	121,950	7,044,150	3,833,050	119.4	1.6	4.3
	北海道東北開発公庫	7,116,900	3,864,000	293,000	10,687,900	3,571,000	50.2	3.6	6.5
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
	商工中金	4,900,840	400,000	1,746,640	3,554,200	▲ 1,346,640	▲ 27.5	2.5	2.2
	その他	9,666,704	0	462,391	9,204,313	▲ 462,391	▲ 4.8	4.9	5.6
計	24,895,544	8,219,000	2,623,981	30,490,563	5,595,019	22.5	12.5	18.5	
市中金融機関等	長期信用銀行	46,379,725	1,691,000	10,378,784	37,691,941	▲ 8,687,784	▲ 18.7	23.4	22.9
	日本興業銀行	15,114,572	803,000	3,913,220	12,004,352	▲ 3,110,220	▲ 20.6	7.6	7.3
	日本長期信用銀行	16,224,651	688,000	4,573,740	12,338,911	▲ 3,885,740	▲ 23.9	8.2	7.5
	日本債券信用銀行	15,040,502	200,000	1,891,824	13,348,678	▲ 1,691,824	▲ 11.2	7.6	8.1
	都市銀行	32,386,208	4,531,670	5,913,319	31,004,539	▲ 1,381,649	▲ 4.3	16.3	18.8
	地方銀行	9,710,254	520,000	1,266,194	8,964,060	▲ 746,194	▲ 7.7	4.9	5.4
	信託銀行	32,896,415	1,413,000	29,404,977	4,904,438	▲ 27,991,977	▲ 85.1	16.6	3.0
	生命保険	8,519,938	1,400,000	764,166	9,155,772	635,834	7.5	4.3	5.6
	損害保険	1,550,120	0	899,620	650,500	▲ 899,620	▲ 58.0	0.8	0.4
	外国債	2,591,615	0	1,288,140	1,303,475	▲ 1,288,140	▲ 49.7	1.3	0.8
	造船所延	3,684,886	288,750	1,472,479	2,501,157	▲ 1,183,729	▲ 32.1	1.9	1.5
	その他	35,904,413	9,109,396	7,119,103	37,894,706	1,990,293	5.5	18.1	23.0
	計	173,623,574	18,953,816	58,506,782	134,070,608	▲ 39,552,966	▲ 22.8	87.5	81.5
合計	198,519,118	27,172,816	61,130,763	164,561,171	▲ 33,957,947	▲ 17.1	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	24.4	34.2	33.1	23.2	—	—	—	—	

【表4】 その他(改装・買船等)

(単位：千円)

借入金 借入先	昭和63年度末	平成元年度	平成元年度	平成元年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)		
	借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	伸び率(%)	昭和63年度末	平成元年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	2,531,000	1,786,700	477,900	3,839,800	1,308,800	51.7	13.3	20.6
	北海道東北開発公庫	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
	商工中金	1,454,326	200,000	575,526	1,078,800	▲ 375,526	▲ 25.8	7.7	5.8
	その他	39,825	0	17,450	22,375	▲ 17,450	▲ 43.8	0.2	0.1
計	4,025,151	1,986,700	1,070,876	4,940,975	915,824	22.8	21.2	26.5	
市中金融機関等	長期信用銀行	4,633,059	1,250,000	2,228,347	3,654,712	▲ 978,347	▲ 21.1	24.4	19.6
	日本興業銀行	1,781,296	0	696,770	1,084,526	▲ 696,770	▲ 39.1	9.4	5.8
	日本長期信用銀行	1,111,483	350,000	553,247	908,236	▲ 203,247	▲ 18.3	5.8	4.9
	日本債券信用銀行	1,740,280	900,000	978,330	1,661,950	▲ 78,330	▲ 4.5	9.2	8.9
	都市銀行	6,343,836	1,146,625	2,212,459	5,278,002	▲ 1,065,834	▲ 16.8	33.4	28.3
	地方銀行	560,900	1,150,000	235,615	1,475,285	914,385	163.0	3.0	7.9
	信託銀行	517,461	200,000	246,989	470,472	▲ 46,989	▲ 9.1	2.7	2.5
	生命保険	1,174,000	0	144,000	1,030,000	▲ 144,000	▲ 12.3	6.2	5.5
	損害保険	86,900	0	86,900	0	▲ 86,900	▲ 100.0	0.5	0.0
	外国債	0	0	0	0	0	—	0.0	0.0
	造船所延	465,214	0	434,914	30,300	▲ 434,914	▲ 93.5	2.4	0.2
	その他	1,195,920	800,000	254,531	1,741,389	545,469	45.6	6.3	9.4
	計	14,977,290	4,546,625	5,843,755	13,680,160	▲ 1,297,130	▲ 8.7	78.8	73.5
合計	19,002,441	6,533,325	6,914,631	18,621,135	▲ 381,306	▲ 2.0	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	2.3	8.2	3.7	2.6	—	—	—	—	

3. UNCTAD 第12回国際海運立法作業部会における用船契約の検討

用船契約 (charter parties =%) を検討するための第12回国際海運立法作業部会が1990年10月22日より30日まで、ジュネーブにおいて開催された。

本会議には日本政府代表として、榎田邦彦在ジュネーブ日本代表部参事官、井手憲文一等書記官、大澤勉一等書記官の3氏が出席した。当協会からは竹村英員 (ナビックスライン、企画部法規保険グループリーダー)、佐野忠義 (業務部副部長) の2名がオブザーバーとして参加、さらに UNCTAD 事務局の招請により日本海運集会所から松元俊夫総務部長が出席した。

参加国は50余カ国であったが、これに多数の関係国際団体が出席した。

作業部会は本会議の冒頭、以下の役員を選出後、今回の議題である%問題の検討に入った。

議長 Mr. Rene ABESSOLO EYI (カメルーン：グループ77)

ラポーター Mr. Mark GAUTHIER (カナダ：グループB)

副議長 Mr. George IVANOV (ソ連：グループD)

同 Mr. Jose Ensebio SALGADO (メキシコ：グループ77)

同 Mr. John SYAHPERI (インドネシア：グループ77)

同 Mr. ZHU Zengjie (中国)

コーディネーター Mr. Hans P. T. De JONG (オランダ：グループB)

同 Mr. Kwame A. TENKORANG (ガーナ：グループ77)

同 Mr. Alexander N. STRIKITSA (ソ連：グループD)

コーディネーター Mr. WANG Shouren (中国)

1. 過去(第4回国際海運立法作業部会)の検討経緯

第4回作業部会は15年前の1975年2月、UNCTAD事務局が作成したレポート“Charter Parties”をベースに%問題が審議された。

同レポートは第1・第2部において、それぞれ用船活動の経済的側面・法的側面を分析した後、第3部において①多種多様の%書式中の約款の標準化、近代化のための専門化グループの設置②%の一部重要な条項の強行法規化の2点を示唆していた。

全体会議において、グループ77は事務局文書を高く評価しながらも、途上国の主要関心事である用船活動が途上国に与える経済的影響についての検討が不十分であり、これなくしては%について十分な評価を下せないことを指摘し、事務局に一層の研究を行うことを求めた。

一方、グループBは、現在の用船市場には%の法的・経済的側面を進展、近代化するための自動調整作用を備えており、必要に応じ調和がもたらされている。したがって%に強行法規制を強いることは、市場の弾力性を損ない用船契約当事者にも悪影響を及ぼすものであると主張し、事務局の示唆は論拠に乏しく、一方的であると非難した。また、途上国が要求した一層の研究に対しては、事務局文書の実質部分についての討議が行われていない時点での要求には根拠がなく受け入れられないと主張し、研究を正当化するために%が有する問題点のリストの提出を求めた。

グループDは、現在の用船活動に特に不満はないが、途上国側が要求する%の標準化作業に必ず用意がある旨発言した。

同作業部会は、途上国側の経緯不足により、%の実質討議を行うに至らず、したがって前記の事務局の両示唆も採択されず、次回会議のために一層の研究を事務局に要請するにとどまった。

2. 第12回国際海運立法作業部会の検討

本作業部会は UNCTAD 事務局の作成したレポート (TD/B/C4/ISL/55) をベースに審議を行った。同レポートは審議の対象に次の3項目を掲げている。

- ① %条項の標準化、統一化または改善
- ② 国際的な強行法規化の検討の必要性
- ③ %に使用される基本的用語の定義

(1) %条項の標準化等および用語の定義について

グループ77は、%条項は英国法をベースに作成されており、ローマ法を背景とする発展途上国にとって理解し難いこと、また%条項が不明確であるため紛争が多く発生しているとして UNCTAD 事務局に%条項の標準化・統一化等の検討を委ねるべきである旨を主張した。

これに対しグループBは、紛争の多くは事実認定の問題、%当事者の契約違反によるものであり、必ずしも%条項の不明確さに起因するものではないと主張した。また、%条項の標準化・統一化等にはあえて反対はしないが、その検討は BIMCO 等の民間の専門機関に委ねるべきであるとした。

結局、グループ77は検討機関を UNCTAD 事務局が主体となるべきことを主張、グループBが妥協案として提示した BIMCO 等民間機関と UNCTAD 事務局の共同作業案は受け入れられるに至らなかった。

(2) 強行法規化について

グループBは、%の分野においては契約自由の原則を維持し、用船活動に弾力性を持たしておくことが最も重要であると主張した。さらに契約自由の原則を維持する現行制度において、発展途上国が経済的に悪影響を受けている事実も示されていないとして%の強行法規化に強く反対した。

これに対しグループ77は、%の一定の分野に強制法規を導入しても用船活動の弾力性を損なうとは考えられないとして、強制法規化の必要性ならびにその経済的インパクトについて検討すべきであると主張した。また強制法規化が不要とされた場合でも non-mandatory legislation または model rule を併せて検討すべきであると主張した。

この点についてグループBは、仮に非強制法あるいはモデル・ルール の形であっても、一度検討されれば、将来的に強制法へ移行することが懸念されるとして反対を表明した。

以上のようにグループBとグループ77の見解は真っ向から対立したままで全く妥協の余地はなく、結局本会議での resolution を何等採択するに至らなかった。

本会議の結果は、1992年の UNCTAD 海運委員会に報告され、今後%問題をどのように取り扱うかが検討されることとなっている。

4. マルシッ プ混乗に係る20条問題小委員会の審議模様

海上安全船員教育審議会 (安教審) 船舶職員部会は、平成2年11月20日、20条問題小委員会 (委員長谷川久成蹊大学教授) を開催し、外航新造船2隻と近海船3隻のマルシッ プ混乗化にともなう船舶職員法20条による乗り組み基準の特例措置の適用を承認した。

外航の新造船マルシッ プは、大阪商船三井船舶が所有する原油タンカー「コスモ ディオーネ」(13万6,500% 2年12月就航予定) と川崎汽船が所有する撒積

船「みかき」(9万4,000% 3年1月就航予定) であるが、乗組員はいずれも日本人船員9名、その他はフィリピン人となっている。

一方、近海船は山本商船が所有する貨物船「晴山丸」(3,523%) および「幸和丸」(3,754%)、愛和汽船が所有する「サンライズ」(1,331%) の3隻で、「晴山丸」「幸和丸」の両船は日本人6名、「サンライズ」は日本人5名とフィリピン人船員との混乗となっている。

今回の承認により、これまでに20条特例を受けた新たなマルシップ混乗船は、外航船7隻（既存船1

隻を含む）、近海船26隻となった。（資料参照）

【資料】

平成2年11月末現在

20条特例承認日	外航近海	船舶所有者	船名	船種
H2.2.19	外航	日本郵船	北野	コンテナ船
〃	〃	〃	神成丸	自動車搬船
H2.3.22	近海	津島海運	吉海	貨物船
〃	〃	井村汽船	豊井丸	〃
〃	〃	神原汽船	天和丸	〃
〃	〃	細川海運	公海丸	〃
〃	〃	臼井海運	宮城丸	〃
〃	〃	小西海運	雄昌丸	〃
〃	〃	奥地汽船	第八義宗丸	〃
〃	〃	桑名海運	グルタウ	〃
〃	〃	芸州海運	新州丸	〃
〃	〃	伸幸海運	公益丸	〃
〃	〃	丸高汽船	鶴豊丸	〃
〃	〃	佐藤国汽船	吉兆丸	〃
〃	〃	東日マリン	東照丸	〃
〃	〃	〃	安芸津丸	〃
〃	〃	〃	幸輝丸	〃

20条特例承認日	外航近海	船舶所有者	船名	船種
H2.5.9	外航	大阪商船	筑波山丸	原油タンカー
〃	〃	太洋海運	ぐるーばるはいうえい	自動車搬船
〃	近海	山本汽船	山興丸	貨物船
〃	〃	〃	山洋丸	〃
〃	〃	大阪造船所	福崎丸	〃
〃	〃	〃	江戸丸	〃
〃	〃	大洋海運	大洋丸	〃
〃	〃	友和船舶	友和華丸	〃
〃	〃	〃	友和喜丸	〃
H2.8.27	外航	大阪商船	えるべ	コンテナ船
〃	近海	邦和海運	山邦丸	貨物船
H2.11.20	外航	大阪商船	コスモネ	原油タンカー
〃	〃	川崎汽船	みかさ	撒積船
〃	近海	山本商船	晴山丸	貨物船
〃	〃	〃	幸和丸	〃
〃	〃	愛和汽船	サンライズ	〃

5. 英国の官民合同作業部会が英国海運の諸問題およびその対策について報告書を発表（日本郵船「調査月報」1990年10月号より転載）

英国海運総評議会（General Council of British Shipping = GCBS）の本年度会長に P & O 社会長 Jeffrey Sterling 卿が就任して以来、近年沈滞気味の英国海運の活性化の措置がとられることが期待されていたが、1990年9月19日官民合同作業部会（Joint Working Party）による「British Shipping : Challenges and Opportunities」と題する報告書が発表された。

合同作業部会は、本年5月に Rt. Hon. Cecil Parkinson 運輸大臣と Sir Jeffrey Sterling GCBS 会長を共同議長とし、GCBS の副会長および職員、海運大臣、運輸・通産・国防・外務各省職員を委員とし、また大蔵省職員のオブザーバーとしての参加を得て

発足し、以来約5カ月間英国海運が当面する諸問題とその対策について検討を進めてきたものである。

全文71頁から成る本報告書は、英国海運に関する公的な包括的報告書としては、1970年に発表された Rochdale 報告書以来のものであるが、この両報告書はこの20年間における英国海運の変容を如実に表している。ひとことでいえば、Rochdale 報告書においては、いまだに英国海運すなわち世界海運の模範との気概があふれていたが、今回の報告書においては、世界の海運センターとしての英国の伝統的地位についての自信は失っていないものの、等しく高コストと商船隊縮小に悩む先進海運国中の一国としての苦衷と模索を率直に表明している。

1. 合同作業部会設置の理由

イラク事変の影響は未知数であるものの、世界海運界は近年最長の不況からようやく立ち直り、貨客輸送需要の増加、過剰船腹の解消にともなって、1990年代には約3億%の船腹代替(所要コスト約2,000億ドル)が必要となろうし、海運投資の機会が増大しつつある。

英国海運は多くの部門において依然として強力であるが、船隊は老齢化しつつあり、最近遠洋定期船、クルーズ船、沿岸・近海船の一部の代替・拡張投資が行われているものの、全体としては現在の船隊規模を維持するに足る投資が行われていない。

英国海運が与えられた機会を捕らえるためにはいかなる対策を講ずるべきかを探ることが本委員会に与えられた任務である。ただし、財政政策についての検討は本委員会の所管外である。

また、自国海運支援政策の根拠として、通常国防、経済の二つの理由が挙げられているが、国防と海運との関係についても、本委員会の検討の範囲外とされ、この問題は政府が後日別途検討することとされた。

2. 作業部会に付託された検討課題

- (i) 英国海運の国内、国際両面の現状の把握
- (ii) 政府規制政策の選択肢および英国海運競争力強化のために業界自体がとり得る対策の究明ならびにこれらの政策、対策の直接的、間接的メリットとコストの計量化
- (iii) 英国船籍利用の主たる障害の究明および英国船籍利用奨励によって生ずるメリットの評価
- (iv) 可及的早期(9月14日まで)の報告書提出

3. 報告書の要約と結論

本作業部会は、英国海運は不可欠の国家資産(a vital national asset)の一つであるとの結論に達した。英国海運は多年にわたる縮小の末に、スリムかつ事態に適應し得る体力を備えるようになり、今や世界貿易の上昇の機会を捕らえる上で有利な地位にある。

英国海運が利益をあげ得るビジネスを獲得するこ

とはわが国の国益につながる。イラク事変は、国防戦略上の英国船および英国船員の必要性を再びクローズ・アップさせた。また、強力で競争力ある英国海運は英国経済にとっても有益である。世界貿易上昇期において好採算の船舶投資を行えば、国際収支上の貢献をもたらす、船員および陸上の職域を拡大し、指導的な海運国(seafaring nation)としての英国の地位を強化することとなる。

好採算の投資を行うための、一般的な経済的、財政的枠組をつくることは政府の任務であることはいうまでもない。しかし、この問題は作業部会の検討の範囲外とされた。今後 GCBS がこの問題について別途提案を行う予定である。

当作業部会は、英国船籍の下での船舶投資を促進するであろうと考えられる政府規制政策の幾つかの選択肢を提案した。また、当作業部会としては、英国人船員の養成を固く確約することが英国海運の長期的健全性および海運に関連する陸上諸産業への熟練した人材の供給のために重要であると確信する。

以上に基づき、当作業部会は下記の政策変更および/または行動を強く勧告する。

- (i) 運輸省の船舶登録に関する技術的手続き、規則の迅速化、簡易化
- (ii) 英国船配乗の船舶職員の国籍に関する規則の柔軟化
- (iii) 裸用船、裸貸船の英国船籍登録の許容
- (iv) EC 当局に対する沿岸航行権自由化および競争力向上のための財政政策についての強い要請
- (v) 船員養成の重視および制度改革行動計画の緊急推進

4. 勧告の具体的内容とその背景

- (i) 船舶登録手続きの迅速化、簡易化

世界商船隊中、先進海運国置籍船は1970年には3分の2を占めていたが、1989年には3分の1に減少した。しかし、これはいわゆる flag-out によるところが大きく、先進国実質支配船腹は依然として過半を占めている。

英国海運についても同様に、英本国置籍船は1975

年の2,173隻、5,270万%から1990年には537隻、448万%と10分の1以下に激減したが、英国属領(Crown Dependencies たる Isle of Man および Channel Islands ならびに Dependent Territories たる Bermuda, Gibraltar, HongKong, Cayman Islands など) 置籍船を含めた英国全体の置籍船は1975年の2,347隻、5,594万%から1990年には1,160隻、3,034万%と46%の減少にとどまっている。

しかし、この英本国および属領の置籍船には外国船主所有船も含まれており、他方英国船主所有船が外国に置籍されているものもある。

この英国船主所有船 (UK direct owned vessels) の合計数字は1986年(約1,870万%)以降しか統計が作成されていないが、1990年現在では表1のとおりで1986年比16%減であった。

【表1】英国船主所有船 (1990年)

	隻数	1,000万%
英本国籍	491	4,151
属領籍	164	8,198
外国籍	128	3,364
合計	783	15,713

なお、この場合の英国船主とは、船舶登記簿上の所有者が英国で登録された会社である場合をいうが、子細に見ればこの船主が英国の親会社によって支配されている場合と外国の親会社によって支配されている場合とがある。

その内訳を見たのが表2であり、英国の親会社が支配する船主の所有船は2,576万%ということになる。しかし、この統計は特に(c)について正確性を保

【表2】英国親会社支配船 (1990年)

	隻数	1,000万%	備考
UK direct owned-with UK parent	693	12,932	(A)
UK direct owned-with foreign parent	90	2,781	(B)
Total UK direct owned	783	15,713	(A+B)
Foreign direct owned with UK parent	382	12,826	(C)
Total UK parent owned	1,075	25,758	(A+C)

証し難い。

今日、船舶の所有、登録、配乗、管理、運航の形態は複雑化しており、英国船社が船舶を運航する場合、次の五つの典型的形態を想定し得る。

- (a) 外国船を定期用船し、外国旗、外国船員の下に運航する。
- (b) 外国船を裸用船し、外国船員を配乗し、用船者の監督の下に海外の船舶管理者による技術上の管理を受けて、用船者が運航する。
- (c) 英国船社支配の海外子会社所有外国置籍船を自社管理、英国人、外国人混乗の下に運航する。
- (d) 英国船社所有マン島置籍船に英国船員を海外労働協約の下に配乗し、自社管理の下に運航する。
- (e) 英国船社所有、英本国置籍、英国船員配乗、自社管理の下に運航する。

この5形態のうち、英国船社所有船に限ると、船社経営にとって最も有利なのは(c)であるが、それを含めて英国経済全体にもたらす効果(事業活動、雇用、税収、国際収支、関連産業に及ぼす技術上の効果、国防、外国船社に対する経済的安全保障、IMOを主とする国際的海運規制における英国の役割)を総合的に評価すると、(e)が最も有利であるとの結論に達した。

したがって、新造船の英本国置籍および英国船主所有、属領または外国置籍船の英本国への flag-in が望ましいが、その場合の船舶登録手続きにおいて若干問題がある。

運輸省は船舶登録申請受理にあたって船舶安全に関するIMO、ILOなどの国際条約にのっとった検査を行っているが、条約の解釈、適用については国の裁量の余地があり、英国では特に厳格なために、外国に比べて余分な費用(ある船主は船価の1.5%にも達するという)を要し、また手続きが硬直的で遅延しがちである。船舶の安全性は冒してはならないが、この点の改善を図るべきである。なお、航空機の登録手続きは法律によって政令(secondary legislation)による規制に委ねられており、海運と航空の性格の相違はあるものの、船舶の登録手続きも同様に柔軟

に取り扱い得るようにすべきである。

(ii) 船舶職員の国籍要件の緩和

英本国置籍船に配乗する船長、一等航海士および機関長は、法律によって、英連邦諸国市民、アイルランド共和国市民、1962年以前に資格免状を付与された南アフリカ人、1973年9月1日以前に資格免状を付与されたパキスタン人のいずれかの国籍要件を満たすことが要求されている。(パキスタンはその後英連邦に再加盟したが、資格免状の相互承認を行っていない。)その目的は主として国防上の理由、すなわち戦時における英国船員の確保にある。

下級職員(junior officers)および部員については法律上の国籍要件はないが、職員はすべて英国運輸省または同省が英国と同等の基準を定めていると認定した英連邦諸国が発行した資格免状を保持することを要求されている。このほか、EC諸国およびノルウェー発行の資格免状を保持する下級職員は英本国籍船への配乗が認められる。

英国属領置籍船についても、上級職員の国籍要件は同様に要求され、また英本国に寄港する場合は、すべての職員の資格免状要件が同様に要求される。しかし、香港はやがて船舶登録法を改正し、上級職員の国籍要件を廃止する予定であり、その他の属領もより自由な配乗制度を望み、1978年STCW条約に従って発行された資格免状を有するECおよびNATO加盟国国民の配乗を許容することを望んでいる。

かかる船舶職員の国籍要件に基づくコストと人材の不足が、英本国置籍船減少の一因とされており、また1992年EC市場統合にともなう域内労働移動の自由化にかんがみて、かかる要件は時代遅れと批判されている。

船舶職員経験者は、シティその他における海事関連業界においても毎年ほぼ1,000人の追加雇用需要があり、1980年代中期における不況にともなう船舶職員募集の激減の結果、今や適格の人材の不足が否み難い。最近政府助成もあり、船舶職員募集員数は1987年の162人から1989年には427人に増加しているが、その養成には4年を要し、船長資格を得るためには

その後さらに6年を要する。現在陸上職に就いている免状保有職員を海上勤務に復帰させることは若干可能であるとしても、長期的には船舶職員の募集と養成を一層拡大する必要がある。そして、少なくともその過渡期においては、英国船籍の魅力増加のために職員国籍要件を緩和する必要があるが、その方法については次の諸案が提案されている。

- (a) 国籍要件の全廃。
- (b) (a)とともに、すべての関係者が英国における船舶職員募集、養成の強化に努力する。
- (c) 現在の要件を維持するとともに、ECおよびNATO加盟国国民でも可とする。
- (d) 船長のみ国籍要件を適用。
- (e) 船長および他の主要職員(たとえば一等航海士)1人のみに国籍要件を適用。
- (f) (c)、(d)、(e)のいずれかを採用し、同時に一定の条件の場合適用を免除する。

現在船舶職員、部員の需給状況について調査が進められており、調査完了後本件についてのいずれかの改革提案がなされる予定である。なお、船舶通信士について現在行政措置によって課されている国籍要件についても再検討すべきである。

(iii) 裸用船の英国船籍登録の許容

船舶をいずれかの国に登録する目的は、法律上および商業上、船舶に明確な国籍をもたせることが必要だからである。

英国の船舶登録法は、船舶と登録国との間には“genuine link”が存在しなければならないとの国際条約の規定に沿っており、船舶の所有者が英国国籍を有するか、英国に居住するか、主たる営業所を英国に置くかのいずれかが必要である。

したがって、英国法では外国で登録された船舶を英国船社が裸用船(demise or bareboat charter)した場合に、外国登録とともに英国にも一時的に登録(temporary registry)し、英国旗の掲揚を許容する規定を設けておらず、またその逆に英国で登録された船舶を外国船社が裸用船した場合に、英国の登録を生かしたまま、当該外国でも一時的に登録し、その外国

旗を掲揚することを認める規定も設けていない。英国では本登録の前段階としての仮登録しか認めていなかったのである。

しかし、船舶投資所有に有利な財政金融条件が存在する外国において船舶所有の登録を行った上で、船舶運航上有利な英国旗を掲揚して航行することは商業上の利益が大きく、かかる船舶二重登録方式は今や国際的慣行となりつつある。ただし、その英国における登録にあたっては船舶の安全性を十分に確かめることが必要である。

他方、英国において所有登録した船舶を、船員コストの安い外国に裸用船に出して、その外国にも登録することも商業上有利である。ただし、この場合非常時における当該船舶の徴用権を英国に留保することが必要である。

このような裸用船登録を認めないと、それだけ英国船籍の魅力が低下し、flag-outの一因となろう。したがって英国船舶登録法を改正し、裸用船登録を許容すべきである。

(iv) EC 海運政策に対する要望

ECの共通海運政策策定において英国政府が重視しているのは、海運に関する各国財政政策の調整、沿岸航行権の障壁除去、海運規制に関する共通政策である。

EC各国の海運助成に一定の上限を設けようとするEC委員会の提案は、EC域内における海運助成を引き下げ、最終的には全廃することを目指している英国政府としては、その目的に向かっての第一歩として歓迎するところである。しかし、ECの造船助成は着実に引き下げられつつあるものの、海運助成の全面的撤廃は近い将来には実現不可能であろう。当作業部会としては、EC域外との競争に耐え得る状態にEC海運を維持すべきとするEC委員会の見解に同意する。

海運収入の50%以上を三国間輸送から得ている英国海運にとって、他国の貨物積取制限措置は重大関心事であり、その最たるものは政府管轄貨物の自国船留保と沿岸航行権の制限である。

沿岸輸送には貨客輸送、フィーダー輸送、クルーズ船運航、沖合補給船運航などがあり、EC内でフランス、ギリシャ、イタリア、スペイン、ポルトガルが制限している沿岸輸送市場は年間5億5,000万ポンドと推計され、またギリシャ、イタリア両国が、自国船に留保しているクルーズ船旅客は年間約40万人と推計される。

これらの市場が開放された場合、英国船がどの程度参加し得るかは未知数であるが、EC域内沿岸航行権問題の解決を促進することは急務であり、交渉の進展が不満足なものであるときは、次の方策のいずれかを講ずるべきである。

- (a) 政府が欧州司法裁判所に提訴する。
- (b) 海運業界が政府の支持の下に提訴する。
- (c) 英国沿岸航行権を英国内設立企業に制限する法律上の権限を行使する。

EC委員会が提案している欧州船籍は、大部分の加盟国および海運業界にとって魅力に乏しい。しかし、委員会提案に含まれるEC船隊競争力強化の目的は支持できるものであり、英国政府としては、EC船隊と外国競争者との間に存在する商業上、コスト上の隔差を埋めるような効果的なEC海運政策を策定するために、EC各国と委員会との間の共通の基盤作りに協力すべきである。

定期船コンソーシアムに対してEC競争規則の包括的適用除外を与える旨のEC委員会の提案は、英国の歓迎するところであるが、その場合の付帯条件を明確にする必要がある。船主の活動を不必要に妨げないばかりでなく、荷主の利益をも考慮に入れた競争環境の枠組を作るべきだからである。

なお、現在の英国の取引制限慣行法は、ECの海運競争規則との整合を図る必要があり、目下政府と業界とで意見調整中である。改正法においては、国際海上輸送には同法を適用しないこととし、EC競争規則の個別的、包括的適用除外を承認する規定を設けることとなろう。

(v) 船員養成の改革と強化

当作業部会が、海運業界の行動が最も必要として

指摘したのは船員養成の問題であった。

近年英国人船員は表3のとおり激減した。

【表3】英国海運産業の船員雇用

	1976	1980	1985	1989
英国人職員	33,314	28,158	14,628	7,892
外国人職員	—	—	—	901
英国人部員	25,019	22,895	18,328	9,946
外国人部員	22,896	13,411	3,021	6,332
季節雇用	1,412	526	406	892
見習その他	7,765	6,353	1,151	420
計	90,406	71,343	37,534	26,383

1980年代中期に船舶職員候補生募集が停滞したために、現在英国人職員は高齢化し、1981年には平均年齢33.8歳、40歳以上は30%であったが、1988年にはそれぞれ38.7歳、45%となった。船舶職員候補生募集は1979年には1,572名であったが、1980年代中期には200名以下に減少し、最近3年間募集強化の結果1989年には427名にまで回復した。

現在世界的に適格の船舶職員が不足していること、英国人船員の技能、知識、管理能力には国際的定評があること、本報告書の意図どおり英国籍船隊が増加すれば英国人船員の需要も増加すること、船舶と輸送サービスの技術革新にともなって新知識、技能を備えた船員が必要となること、船社は船員の規則的供給を望んでいること、以上の理由によって英国船社は採算の許す限り英国人船員の雇用を望んでいることなどの事情にかんがみ、英国人船員の養成を強化すべきである。

現在、海運業界、政府、組合、船員教育機関が次の5項目の行動計画を実施することが計画されている。

- (a) 海運業界は、各企業ごとに計算した英国人船員需要予想に基づく最小募集人員の業界全体の合計人員の募集を確約し、公表する。
- (b) 海運業界、政府、組合、船員教育機関は、試験制度、資格免状制度の根本的改革を早急に実施する。現在の制度は50年前に定められたままであり、技術進歩、一般的雇用関係変化、国際海運競争激化など

により現状に適さなくなっている。このため、商船船員教育庁の中に戦略政策委員会(Strategic Policy Committee = SPC)が1987年に設置され、訓練、試験、資格制度の根本的見直しが進められ、1988年5月に中間報告が発表された。これはとりあえず訓練、資格制度の柔軟化を提言しているが、技術の進歩がさらに進んで船舶上の職能分担と乗組定員に影響を及ぼし、究極的には職員と部員の区別が不要となり、甲板、機関、司厨の各部が一層統合され、全乗組員の労働と任務の弾力化が必要となろうと予想している。SPCは現在、従来のような職位に基づく資格制度ではなく、職能要素(modular structure)に基づいた資格制度を策定中であり、これにともなって訓練、試験制度も改革の必要が出てこよう。

(c) 海運業界、組合、政府は、新たな訓練、資格制度に基づいた職能要素配乗方式(optional modular manning model)を策定する。この配乗方式ではほぼ次の5階層が形成されることになる。

(i) Ship Manager：甲板、機関、商事、法務に熟練
 (ii) Operating Manager：貨物、航海所管、若干の機関関係知識

Engineering Manager：工務、保船所管、若干の甲板関係知識

(iii) Senior Technicians (Watchkeepers)：(ii)の命令により職務遂行、貨物、航海、工務、電子、通信関係技能

(iv) Assistant Technicians：(iii)を補佐、(iii)より低い技能

Cook Steward

(v) Manual Workers/Cleaners：(iv)を補佐、基礎的な甲板、機関技能

(d) 海運業界は、政府、組合、教育機関と協議の上、船員募集、訓練方法の見直しを行う。特に業界が必要とする技能と訓練の定期的見直し、個別船社の短期、長期技能計画立案、訓練計画の海事関連産業との調整、業界の訓練活動の監督、中途採用船員の適切な訓練、個別船社の実験の奨励が必要である。

(e) 海運業界、政府、教育機関、組合は、船員訓練

の構造的変革を検討する。特に英国人部員の有効利用のための訓練について包括的に再検討する。

5. 本報告書の評価と反響

本報告書の核心は、特に一章(Annex 4)を設けて詳説されている「英国海運は不可欠の国家資産」という命題にあるように思われる。

サッチャー政権の海運政策は、政府不干涉、市場法則と企業間自由競争の重視を基本としていたと見られ、本報告書でもその方向にのっとって、英国海運はコンテナ複合輸送、クルーズ船、フェリー、LNG船等の高付加価値サービスを指向すべきとの提言も行っている。しかし、それにとどまらず、上記命題の下に、英国籍船、英国人船員の回復と拡張のための方策を論じているのが本報告書の特色である。

業界と官僚が共同して作成したこの報告書が今後議会、政府首脳、一般世論にどの程度受け入れられるかは未知数であるが、このような命題を設定し得るのが英国海運の強味であることは事実であろう。それは、海運および関連産業収支が英国国際収支において依然かなりのウエイトを占めること、海運関連事業（海運ブローカー、海上保険において世界の50%、P & I保険において70%、船級業務において

28%を占めるほか、海事法務サービス、船舶金融、海運取引所、海運コンサルタント、海事出版、造船、船舶機器製造、港湾など）における英国の地位が高く、それと海運業のつながりが深いこと、国防上の英国船隊と英国船員の役割が高く評価されていること、海事国際機関において英国が指導的役割を担っていることなどによるところが大きい。

しかし、本報告書が提案している対策によって英国籍船隊と英国人船員の増強を果たし得るかは疑問であり、本報告書の対象外とされ、後日 GCBS が別途提案を予定している政府財政政策のいかんによるところが大きいであろう。英国における本報告書に対する反響も主としてそこに集中しているようである。

なお、本報告書では財政助成策の提案は行っていないが、英国船のコスト競争力についての基本的検討は行っている。

一方、組合側は船舶職員の国籍要件の緩和に対して反対を表明している。

Lloyd's List	90-9-20
Fairplay	90-9-27
Report by Joint Working Party	

海運日誌 (11月)

- 1日 運輸省は、官公労使による客船(マルシップ)混乗問題検討会の初会合を開催し、座長に加藤俊平・東京理科大教授を選出するとともに、当面のスケジュール等について検討を行った。
- 2日 政府は閣議で、中国に対する第3次円借款(90~95年度、8,100億円)の凍結解除を正式に決定した。
- 7日 運輸政策審議会・国際部会国際物流小委員会の第5回国際コンテナ輸送ワーキング・グループが開催され、海運業界における情報化の動向とシベリア・ランド・ブリッジの最近の動きを中心に審議が行われた。
- ◎ 運輸省海上技術安全局が10月分の新造船建造許可実績を発表。それによると、23隻、142万890%(前月比111.2%増)、契約船価は1,531億7,500万円となっており、月間ペースで140万台を超えたのは昭和58年7月以来7年3カ月ぶり。
- 9日 外航海運各社は、1990年9月中旬決算発表を行った。それによると大手5社は各社とも増収となり、経常利益も黒字を維持したものの、5社のうち3社が減益となった。
- ◎ 5日からパリで開催されていたOECD造船部会および専門家会合が開幕。今会合では、造船への政府助成削減対象項目が輸出信用了解(CIRR)、研究開発(R&D)など4項目に絞り込まれた。
- ◎ 海上保安庁は、平成2年の「海上保安の現況」を発表した。
- 13日 協和銀行と埼玉銀行は、平成3年4月1日に対等合併すると発表した。
- 14日 運輸省は平成元年度(元年4月~2年3月)のシー・アンド・エア輸送実績を発表。それによると、輸送量は6万4,769トンで前年度に比べ3%増の微増にとどまった。
- 15日 外航中小船主労務協会と全日本海員組合は、第7回中小労協問題協議会を開催し、船主側が

前回(平成2年4月26日開催)で提起した「二船団交渉のあり方」への考えや、その後の検討の実情などを中心に意見交換を行った。

- 16日 タンカーからの油流出防止対策に関する国際海事機関(IMO)の海洋環境保護委員会(MEPC)が閉幕。新造タンカーに二重構造または代替案として日本が提案した「二重船側付き中間甲板タンカー」構造を要求する条約改正案が承認された。

(P.4海運界の動き参照)

- 20日 海上安全船員教育審議会・船舶職員部会の20条問題小委員会は、新たにマルシップ混乗船として外航船2隻、近海船3隻を承認した。

(P.32内外情報4参照)

- ◎ 船員制度近代化委員会は第95回委員会を開催し、第三次総合実験船のうちパイオニアシップで実績のなかった欧州・北米東岸航路のコンテナ船3隻のパイオニアシップ実験実施方案を承認した。

(P.25内外情報1参照)

- 21日 運輸政策審議会・国際部会国際物流小委員会の第12回外航海運中長期ビジョンワーキング・グループが開催され、川崎汽船、第一中央汽船の両社から今後の船隊規模・構成、企業経営のあり方などについてヒアリングが行われた。

- 29日 国連安全保障理事会は、イラクに対して安全保障理事会決議の履行を強制するため「必要なあらゆる措置」をとることを認めた決議を賛成多数で採択した。

11月の対米ドル円相場の推移

高 値	126.70円(6日)
安 値	133.35円(30日)
平 均(月間)	129.08円

(注) 銀行間取り引きによる

船協だより

11月定例理事会の様様

(11月28日、日本船主協会役員会議室において開催)

労務委員会関係報告事項

1. 船員制度近代化、欧州・北米東岸航路コンテナ

船に係る実験の深度化について

(P. 25内外情報 1 参照)

2. 20条問題小委員会の様様について

(P. 32 内外情報 4 参照)

会 員 異 動

○ 合 併

平成2年12月1日付

日鉄海運株式会社 (京浜地区所属)

(旧社名 日邦汽船株式会社 (京浜地区)
旧社名 日鐵海運株式会社 (非会員))

平成2年12月1日現在の会員数 168社

(京浜109社、阪神46社、九州13社)

海運関係の公布法令(11月)

- ㊦ 電波法施行規則の一部を改正する省令
(郵政省令第60号、平成2年11月21日公布、即日施行)
- ㊦ 特定無線設備の技術基準適合証明に関する規則の一部を改正する省令
(郵政省令第61号、平成2年11月21日公布、平成3年7月1日施行)

- ㊦ 無線従事者規則の一部を改正する省令
(郵政省令第62号、平成2年11月21日公布、即日施行)
- ㊦ 無線局定期検査規則の一部を改正する省令
(郵政省令第63号、平成2年11月21日公布、平成3年7月1日施行)
- ㊦ 内航運送取扱業者営業保証金規則の廃止等に関する省令
(法務・運輸省令第1号、平成2年11月29日公布、12月1日施行)
- ㊦ 危険物船舶運送及び貯蔵規則及び実用船用原子炉の設置、運転等に関する規則の一部を改正する省令
(運輸省令第30号、平成2年11月29日公布、平成3年1月1日施行)
- ㊦ 貨物運送取扱事業等報告規則
(運輸省令第32号、平成2年11月29日公布、12月1日施行)
- ㊦ 貨物自動車運送事業報告規則
(運輸省令第33号、平成2年11月29日公布、12月1日施行)

国際会議の開催予定(1月)

- IMO第31回コンテナ貨物小委員会
1月7日～11日 ロンドン
- IMO第22回訓練当直基準小委員会
1月21日～25日 ロンドン

会議日誌(11月)

- | | | | |
|-----|---------------------------------------|----------|---|
| 2日 | 啓水会 | 特殊貨物小委員会 | |
| 5日 | 顧問会議 | 19日 | 保険幹事会 |
| 6日 | 保険幹事会 | 22日 | 総務幹事会 |
| 8日 | 評議員会
危険物小委員会 | | 労務幹事会 |
| 9日 | 船協/パ協水先料金改定問題小委員会
啓水会 | 26日 | 労務委員会/同専門委員会合同会議
法規専門委員会/同小委員会合同会議 |
| 13日 | オーナー部会
情報システム専門委員会
保船幹事会
一土会 | 27日 | 政策幹事会
船協月報編集会議 |
| 14日 | 労務幹事会/通信幹事会合同会議
電波研究会 | 28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
新造船幹事会 |
| 15日 | 厚生・船員保険制度幹事会 | 29日 | 京浜地区船主会
保険幹事会 |
| | | 30日 | 啓水会 |

第42回海運野球大会(東西対抗)の開催

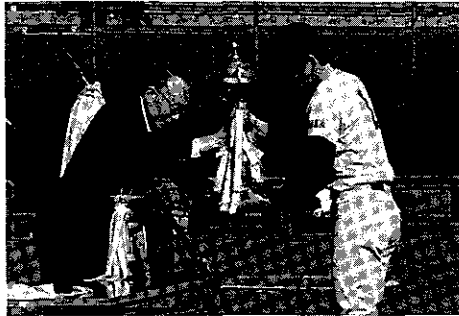
当協会では、会員相互の親睦を図ることを目的として、昭和26年以来毎年、京浜・阪神両地区における海運野球大会優勝チームによる東西対抗野球大会を挙行している。

本年は、11月17日兵庫県の明石第一球場において、京浜地区代表の川崎汽船チームと阪神地区代表の田淵海運チームとの間で第42回海運野球大会決勝戦が行われた。

関西はこのところ毎土曜日は雨にたたられており、当日の天候が心配されていたが、幸い絶好の秋晴れに恵まれ、秋空のもと、宇佐見当協会阪神地区事務局長の始球式により、川崎汽船の先攻で試合が開始された。

試合は、4回まで両チーム投手の好投によりゲーム展開が緊迫したが、5回裏、田淵海運チームは2安打と相手失策でチャンスをつかみ先取点を挙げ均衡を破り、続く6回には、やや疲れのみえた川崎汽船投手に4安打を含む打者7人を繰り出し一挙3点を加えた。さらに8回にはダメ押しとも思える2点を挙げ試合を決定づけた。

一方、川崎汽船チームは、最終回到相手失策に乗じて1点を挙げたが、後続を断たれ最少得点にとどまった。川崎汽船チームとしては5回攻撃で走者を一、二塁にまで進めた先制機を生かせなかったのが惜まれる。この結果、6対1をもって田淵海運チームの優勝が決定、同チームのもつ9連覇の記録に迫まる8連覇を達成するところとなった。

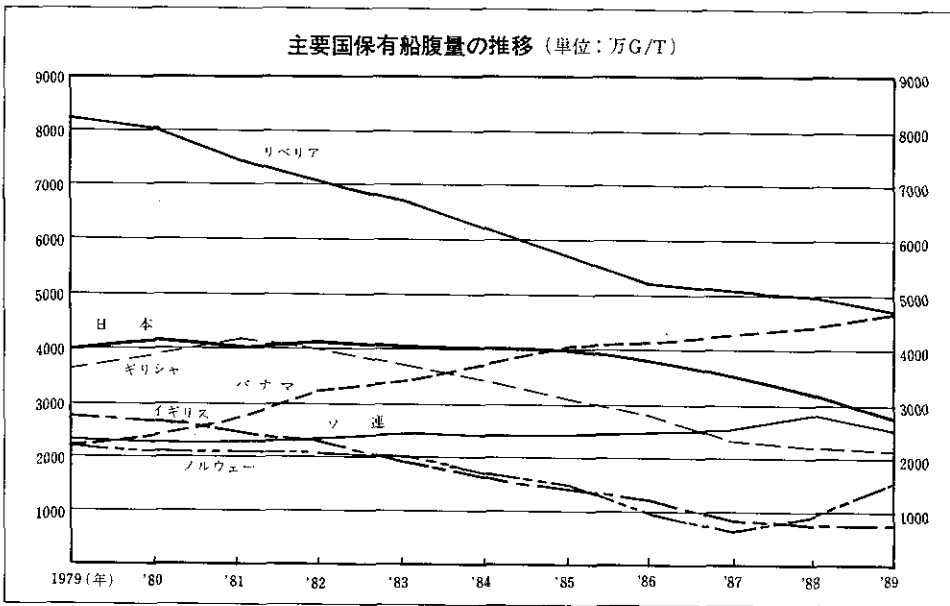


	1	2	3	4	5	6	7	8	9	計	備考
川崎汽船	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3安打
田淵海運	0	0	0	0	1	3	0	2	×	6	10安打



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・わが国外航船腹量の推移.....	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	—
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
		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
		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	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	
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
		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
		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	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	
	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
		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
		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

年	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	197 ▲ 5.3	232	17.8	272	17.2	276	1.5	283	2.5	304	7.4	315	3.6
	石炭	199 ▲ 0.5	207	4.0	181 ▲ 12.6	165 ▲ 8.8	186	12.7	196	5.4	195 ▲ 0.5	195	0.5	
	穀物	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
	その他													
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

年	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	91.3 ▲ 1.8	33.1	92.6	1.4	104.2	12.5	34.3	104.9	0.7	33.3	
	石炭	31.9	1.0	19.3	32.6	2.2	17.9	32.7	0.3	16.7	31.7 ▲ 3.0	16.3
	穀物	224.8 ▲ 0.6	16.4	235.7	4.8	17.0	258.3	9.6	17.7	262.4	1.6	17.0
	その他											
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。

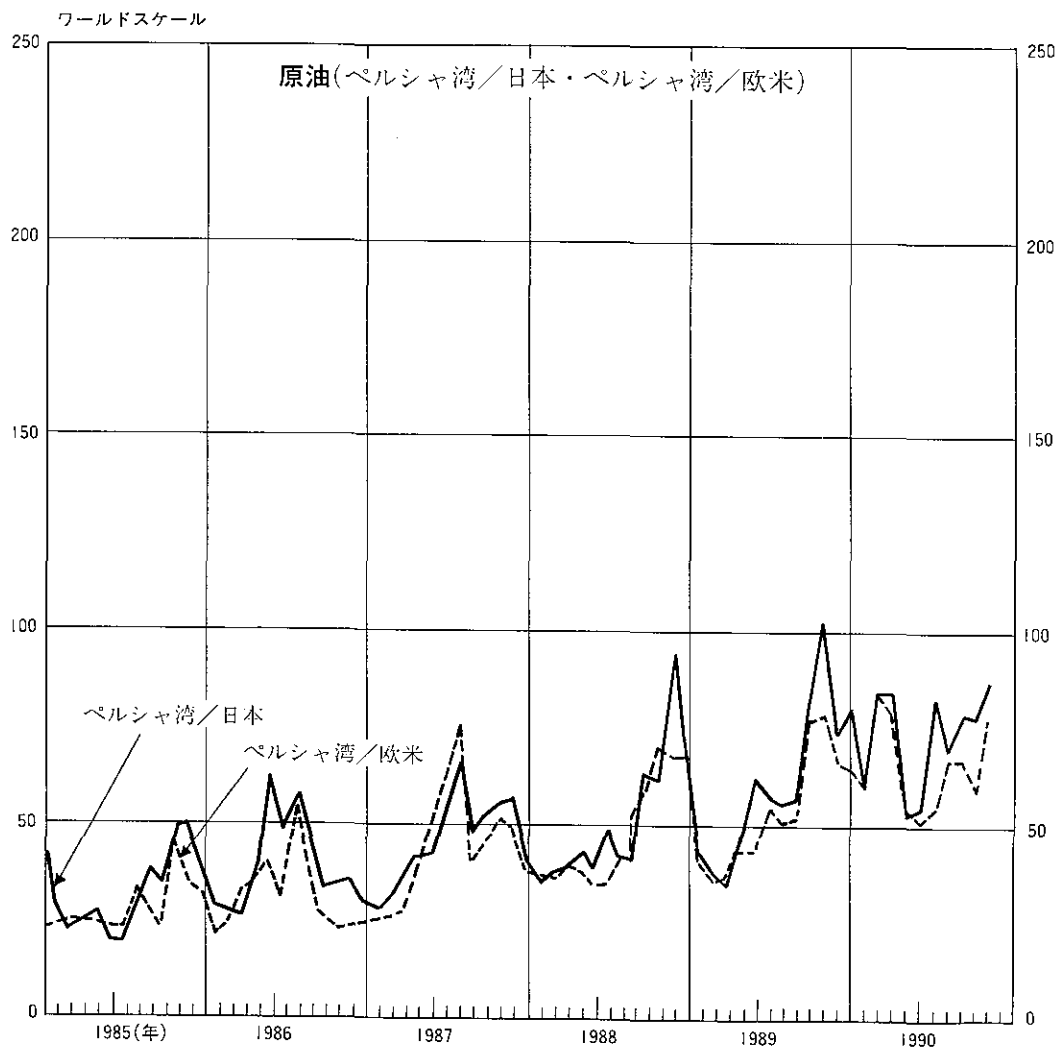
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	
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
	10	11,750	220	11,970	3,626	3,291	3,777	82	454	517	3	8,218	1,054

(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。

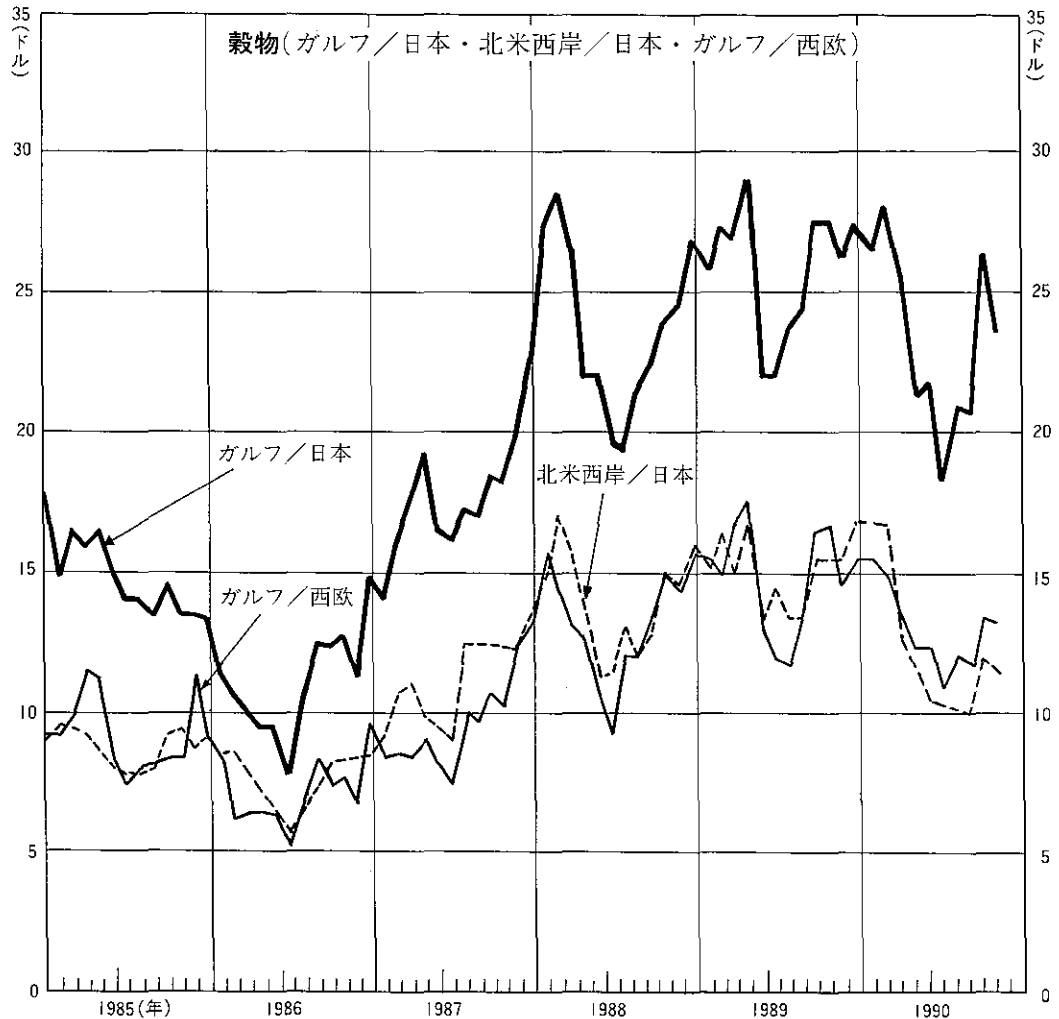
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	88.00	65.00	70.00	41.50	79.00	57.50	77.50	48.00
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。

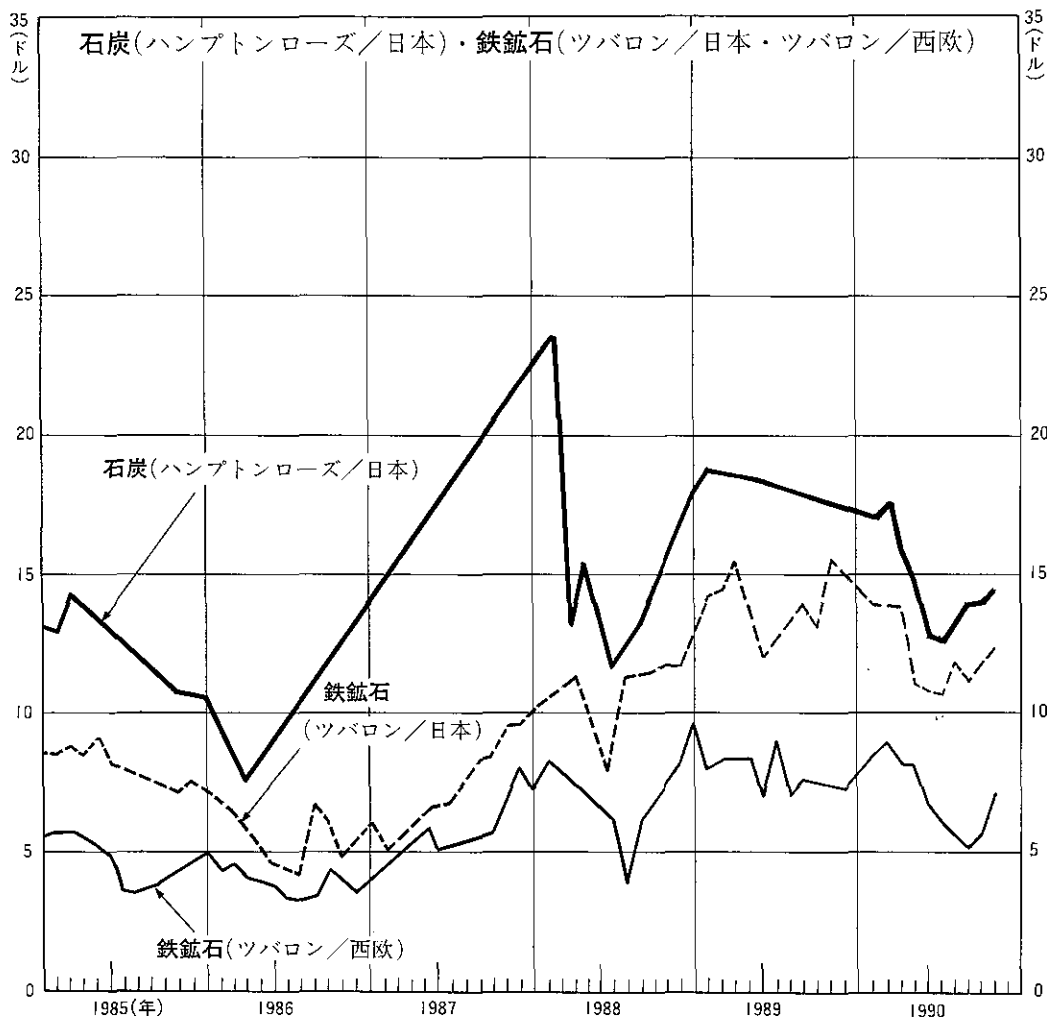


10・穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(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	23.50	21.00	15.50	15.25	—	11.50	16.75	15.00	13.30	11.00
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。

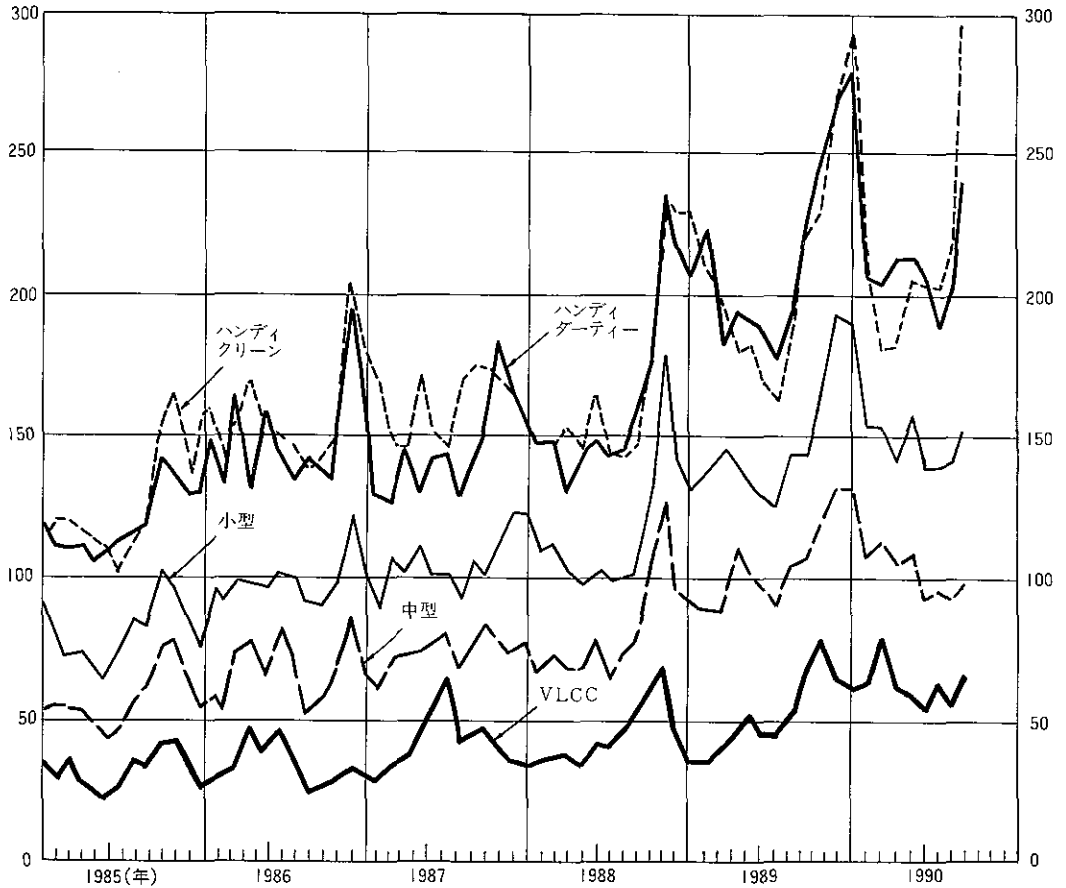


11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

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	—	—	14.50	13.70	15.50	14.50	12.40	11.25	—	—	7.15	6.50
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 ＝

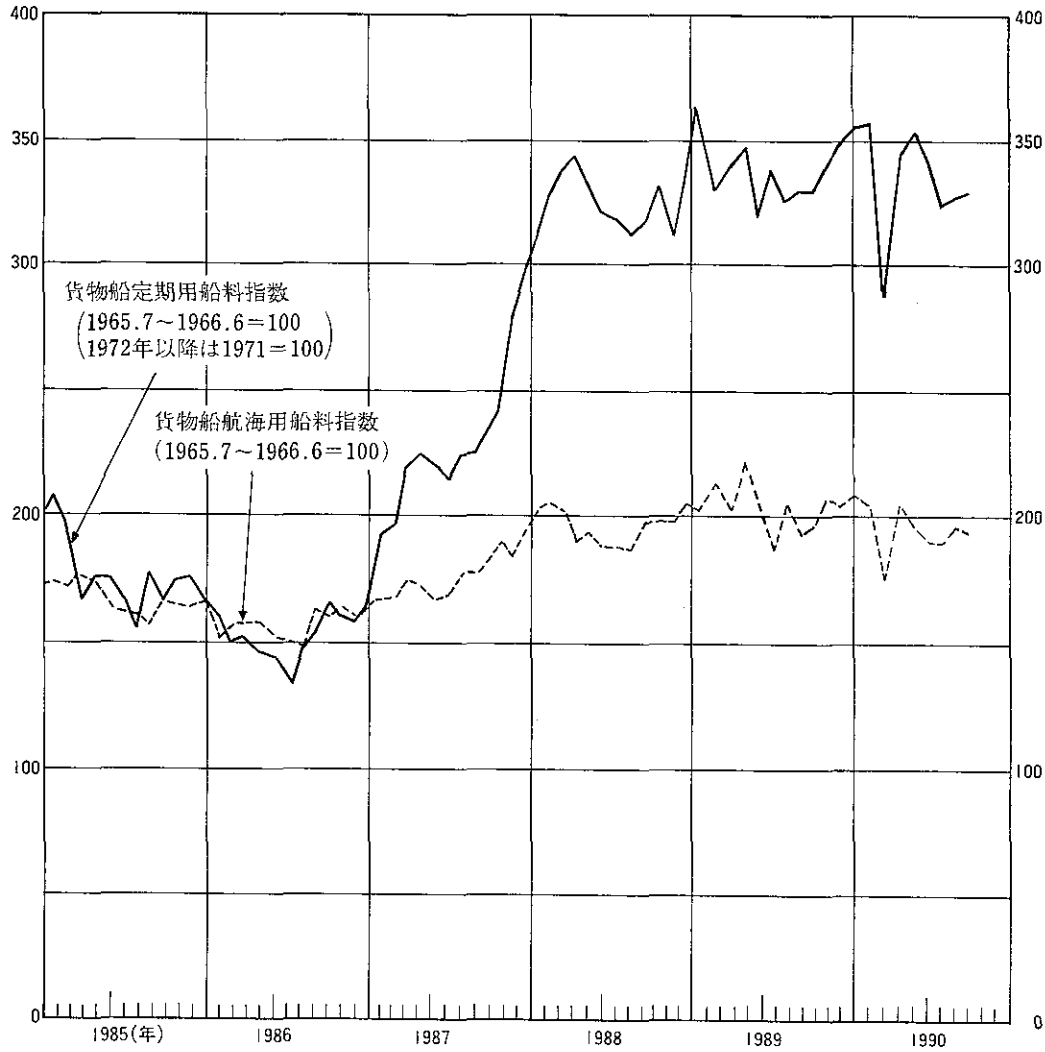


12・タンカー運賃指数

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	66.3	99.2	150.8	240.3	296.5
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・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC：15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型：7万1000～15万トン(6万～15万トン) ⑥小型：3万6000～7万トン(3万～6万トン) ⑦H・D=ハンディ・ダーティ：3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン：5万トン(3万トン)未満。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

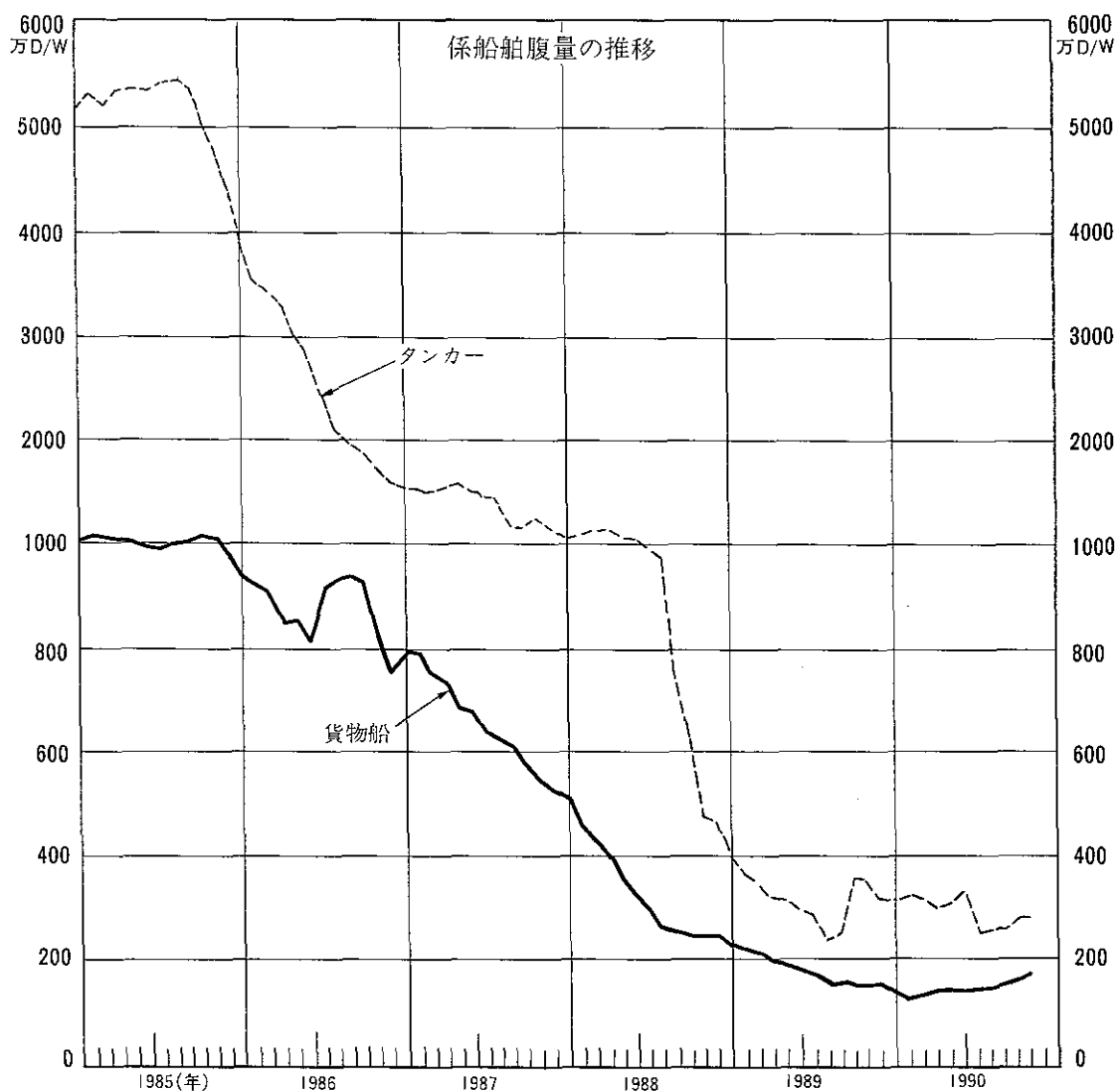


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	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	195.0	177.8	152.8	223.0	314.0	327.5	329.5
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 ＝

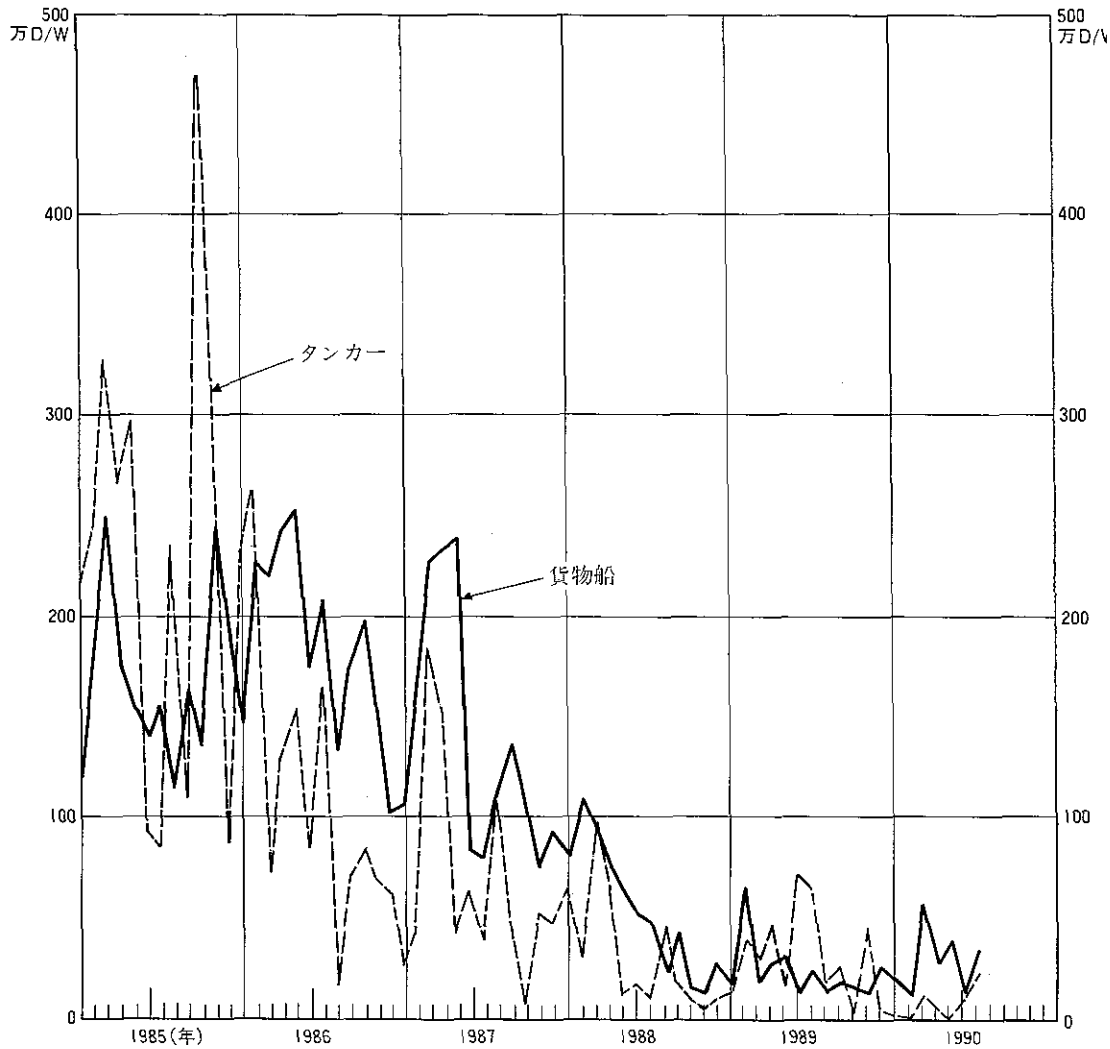


14・係船舶腹量の推移

月次	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	262	1,341	1,771	56	1,584	2,803
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・マンズリーリスト・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	140,928	142,221	129,144	122,407	30,920	30,817	30,884	29,020
	外国用船輸送量	75,761	90,552	97,367	93,455	106,326	142,284	36,099	35,690	37,383	36,789
	日本船積取比率	42.6	39.5	39.5	40.2	34.5	30.3	30.3	30.8	30.1	28.6
う 鉄 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 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	千トン	対前年伸び率(%)	隻数	千トン	対前年伸び率(%)	隻数	千トン	対前年伸び率(%)	鋼船の占める割合(%)	
1980	貨物船	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9	
	油送船	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	貨物船	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6	
	油送船	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	
1988	貨物船	5,976	2,444	▲ 0.7	1,237	65	▲ 8.5	7,213	2,511	▲ 0.8	97.3	
	油送船	2,379	1,163	▲ 1.0	49	4	▲ 20.0	2,428	1,166	▲ 1.2	99.7	
	計	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	
	油送船	2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7	
	計	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	
	油送船	2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7	
	計	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	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「内航海運輸送統計年報」による。

編集後記

大みそかの夜「紅白歌合戦」を見ながら1年間の締めくくりをする。多くの家庭でこうした生活習慣が長年の間に定着してしまい、国民的行事とさえ言われるようになった。視聴率も圧倒的な高さを誇り、昭和39年には81.4%を記録し他の民放テレビ局がおおげ番組と言うほどの威力を発揮していた。

しかし、昨年は2部構成のうち1部が38.5%、2部が47.0%と初めて50%を割ってしまった。59年でも78.1%あったのだから、かなりの急激な落ち込みといえる。5年の間に年末のライフスタイルが大きく変わってしまったのであろう。この動きは都はるみの引退フィーバーの59年をピークに視聴率は年ごとに最低記録を更新しており、この数字はある程度予想され

てはいた。

こうした事態に対処するため、NHKは引退した都はるみを再登場させたのははじめ、かつて紅白に対抗して裏番組に特別出演したピンク・レディーや、その全盛期に「長髪は好ましくない」として出演させなかったザ・タイガースを引っぱり出すなど、10年、20年前にふられた少女や、無視した少年たちまで登場させたが劣勢を盛り返すことはできなかった。

街に出たり、海外旅行やスキー・ツアーに行ったり、好きなビデオを見たりと大みそかの夜の過ごし方もここ数年大きく変わってきている。テレビの音楽番組そのものが地盤沈下をきたしている。長い間人気のあったTBSのザ・ベストテンも昨年打ち切られた。とりわけ演歌の衰退が著しい。演歌特有の夜汽車や涙といった雰囲気

が若い世代に理解されなくなっている。演歌中心で盛り上げてきた紅白なのに、最近ではロックやアイドル歌手が多く登場するようになり、中高年にはなじみにくくなっていた。

時代や環境が次第に変わりつつあり、人々の意識が多様化している。テレビ離れは、今後加速するのであろうか。かつて、映画に斜陽の風が吹いていた時、映画ファンの多くはボーリング場に行ってしまったといわれていた。だが、ボーリングのブームが過ぎ去った後、再び映画館に客足は戻らなかった。私たちにとって何かみしめたい教訓である。

今年もあと1週間足らずで紅白を見る季節になった。

川崎汽船

情報開発部情報センター

室長 川西宏司

船協月報12月号 No. 365 (Vol. 31 No. 12)

発行：平成2年12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)