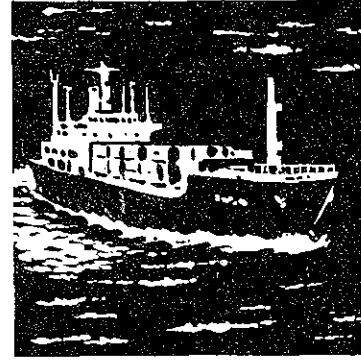
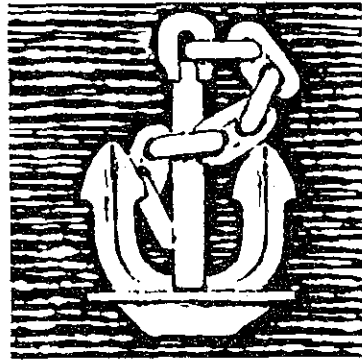
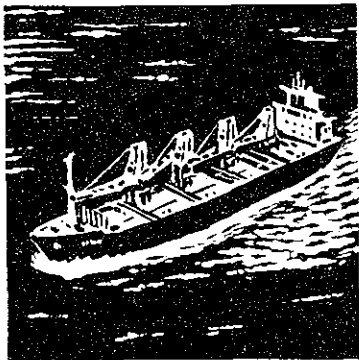
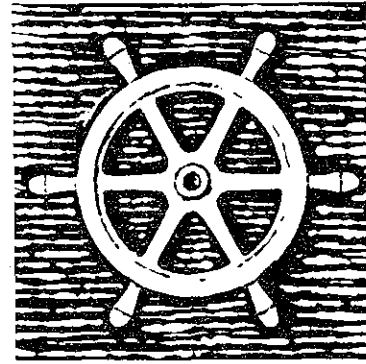
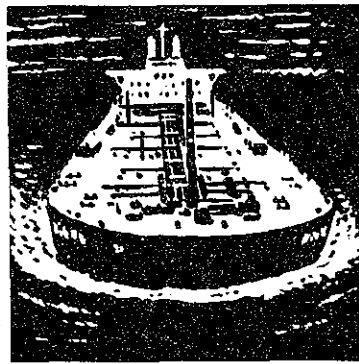
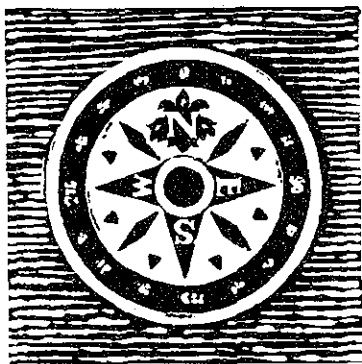


# 船協月報

# 8

1991

平成3年8月20日発行 毎月1回20日発行 No.373 昭和47年3月8日第3種郵便物認可



社団法人日本船主協会



タンカー「泰邦丸」

14万9,033%、25万4,009%

平成3年3月に竣工した本船は標準的なVLCCで、主としてペルシャ湾から日本への原油輸送に従事している日・比混乗の新マルシップである。

船員対策は荷主の理解が必要	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. 当協会役員の一部交替	4
2. IMOにおける海洋汚染防止の規制に関する審議動向	6

海運界の動き

外航海運の現況	10
—外航海運のグローバルな展開— (要旨)	

特別欄

運輸省の組織改正	運輸省海上交通局 総務課法規係長 河村 俊信	29
----------	---------------------------	----

寄稿

雲仙普賢岳噴火の顛末	八馬汽船顧問 中瀬 洋一	36
------------	--------------	----

随想

1. 第1回日台船主団体懇談会の模様	39
2. 第98回船員制度近代化委員会の審議模様	41

内外情報

海運雑学ゼミナール 第17回	44
----------------	----

海運日誌(7月)	47
船協だより(理事会の模様・会議日誌・その他)	48
海運統計	51
編集後記	64

## 船員対策は荷主の理解が必要

日本船主協会常任理事  
佐藤国汽船取締役社長

佐藤 國吉



日本内航海運組合総連合会は、昨年に続いて7月26日に神戸で、第2回海員学校就職懇談会を開催する。

海員学校はもともと、外航船の部員養成機関として誕生したが、近年、国際競争力の問題から外航船が外国人労働力への依存を強め求人が著しく低下、生徒数も減少の一途をたどって、数校が統廃合されるにいたっていた。

折から内航業界は、長年にわたり合理化を強いられてきたツケが蓄積し、船員の高齢化と絶対的な不足問題が露呈していた。これは、かなり以前から指摘されてきた問題であったが、第一次石油危機以来10年に及ぶ不況の中で、内航業界はその対応ができないまま、今日を迎えざるを得なかったのである。

こうした状況を背景に、運輸省は教育制度を見直し、海員学校を内航船の職員養成機関へと方向転換させ、内航業界も船員対策の一環として、海員学校を全面的に支援する体制を作ったのである。ちょうど、私が日本内航海運組合総連合会の会長をつとめていたときのことである。海員学校就職懇談会もこのような中で生まれたもので、これまでほとんど接点のなかった海員学校と内航業界が懇談の機会を持ち、忌憚なく意見の交換をすることが大切との考えから企画したものである。

昨年の会合では準備不足ながらも、内航海運業界から100社以上の参加があった。強い要望により今年も開催されることになったが、

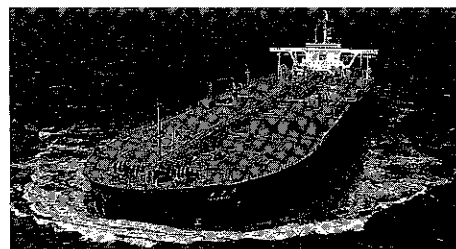
事務局サイドの準備会議の報告によれば、今年は活発な意見交換が予想され、昨年以上の成果が期待されているようだ。

内航海運業界挙げての船員対策への取り組みは、地方レベルでのPR活動でも徐々に成果がみえ始めており、息の長い対策の推進によって、ひとりでも多くの若人が、国民生活と産業の大動脈である内航海運の担い手として飛び込んできてくれれば、私にとっても大いなる喜びである。

しかし、内航業界の船員確保対策は、荷主業界の理解と認識なしには推進でき難いのも現実である。昨今、いざなぎ景気に迫る好況の持続で、素材産業が出荷量を急膨脹させたために、物流不安が渦巻いていると聞く。しかし、労働力確保対策にいま真剣に取り組まなければ今後ますます、輸送供給力は低下し、国民生活や産業活動にも支障をきたしかねない。今日の労働力不足が合理化の結果であることを認識する基本姿勢から、荷主業界と内航業界が話し合い、適正かつ将来に向けた対応のできるコストの確保と、安定的な船腹の提供ができる体制作りがなによりも必要ではないかと思っている。

いま、元請運賃の改訂作業が本番を迎えているが、目先の数字にとらわれず、内航海運の将来を見据えた基本姿勢も十二分に話し合っしてほしいものである。 (1991.7.8記)

# 海運界の動き



▲航行中のタンカー

## 1. 当協会役員の一部交替

当協会は、7月24日に開催された第532回定例理事会において、去る6月19日開催の第44回通常総会ならびに総会後に開催された臨時理事会での決定に基づき、ナビックスライン社長 小島敬夫氏を理事に選任するとともに副会長、常任理事、広報委員長、タンカー部会長の就任を確認した。

また、同理事会において、①理事辞任にともなう補欠選任 ②常任理事辞任にともなう補欠選任 ③常設委員会委員長辞任にともなう補欠選任ならびに部会部会長の辞任にともなう補欠選任を行った。

その結果、当協会の役員は以下のとおりとなった。

なお、補欠選任された役員の任期は、定款第16条第2項の規定により、平成5年6月開催予定の通常総会の日までとなる。

### (1) 会長・副会長

会長	日本郵船	船長	根本二郎
副会長	大阪商船三井	船舶	轉法輪 奏
副会長	川崎汽船	船長	松成博茂
副会長 (新任)	ナビックスライン	社長	小島敬夫

副会長	昭和海運	役員	吉田耕三
副会長	国際エネルギー輸送	船長	松岡通夫
副会長	外航労務協	会長	友國八郎

### (2) 理事・監事

理事 (35名)

日本郵船	船長	根本二郎
新和	海運	八角道夫
共榮	タンカ	一柴田榮一
太平	洋海運	千葉博
八馬	汽船	藪内宏
近海	郵船	渡辺義博
東京	船	小谷猛太郎 (新任)
反田	産業汽船	反田邦彦
大阪商船三井	船舶	轉法輪 奏
第一中央	汽船	木下一哉
国際エネルギー輸送	船長	松岡通夫
商船三井	客船	相崎幸二

1. 当協会役員の一部交替
2. IMO における海洋汚染防止の規制に関する審議動向

乾取	汽	社	船長	乾	英	文
大取	阪	船	船長	三	浦	立
日取	本	海	船長	武	谷	洵
川取	崎	汽	船長	松	成	博
飯取	野	海	運長	苅	野	照
太取	洋	海	運長	山	口	薫
神取	戸	汽	船長	瀧	口	昌
ナ	ビ	ク	ス	小	島	敬
日取	正	汽	船長	池	田	實
雄取	洋	海	運長	金	子	健
玉取	井	商	船長	玉	井	新
ジ	ヤ	パ	近	杉	浦	全
昭取	和	海	運長	吉	田	耕
日取	鉄	海	運長	大	野	豊
佐取	藤	国	船長	佐	藤	國
大代	寮	汽	船	松	本	泰
田取	測	海	運長	田	測	雄
東取	京	タ	一	石	川	公

出	光	タ	ン	カ	一	窪	田	雄
取	締	役	社	長	長	田	雄	一郎
セ	ン	コ	会	一	江	里	正	義
取	締	役	会	長	長	里	正	義
ニ	ッ	ス	イ	シ	ッ	ピ	ン	グ
取	締	役	社	長	長	野	一	雄
鶴	丸	海	運	鶴	丸	大	輔	
取	締	役	社	長	丸	大	輔	
国	際	マ	リ	ン	ト	ラ	ン	ス
取	締	役	社	長	佐	藤	満	久

監事 (4名)

明	治	海	運	高	井	研	次
取	締	役	社	長	井	研	次
日	本	汽	船	岡		稔	
取	締	役	社	長		稔	
日	鐵	物	流	坂	元	節	夫
取	締	役	社	長	元	節	夫
昭	和	シ	エ	ル	船	高	橋
取	締	役	会	長	橋	清	

(3) 常任理事

日	本	郵	船	根	本	二	郎
取	締	役	社	長	本	二	郎
大	阪	商	船	三	井	船	長
取	締	役	社	長	井	船	長
川	崎	汽	船	松	成	博	茂
取	締	役	社	長	成	博	茂
ナ	ビ	ク	ス	ラ	イ	ン	長
取	締	役	社	長	島	敬	夫
昭	和	海	運	吉	田	耕	三
取	締	役	社	長	田	耕	三
国	際	エ	ネ	ル	ギ	ー	輸
取	締	役	会	輸	送	長	夫
東	京	タ	ン	カ	一	石	川
取	締	役	社	長	長	川	公

新和海运 八角道夫  
 取締役社長  
 第一中央汽船 木下一哉  
 取締役社長  
 飯野海运 苅野照  
 取締役社長 (新任)  
 佐藤国汽船 佐藤國吉  
 取締役社長  
 国際マリントランスポート 佐藤満久  
 取締役社長

(友國副会長および増田理事長は常任理事の資格を有する。)

#### (4) 委員長・部長および特別委員長

##### 【常設委員会委員長】

総務委員会 大阪商船三井船舶 轉法輪 奏  
 取締役社長  
 政策委員会 日本郵船 根本 二郎  
 取締役社長  
 広報委員会 ナビックスライン 小島 敬夫  
 取締役社長 (新任)  
 財務委員会 川崎汽船 松成 博茂  
 取締役社長  
 保険委員会 新和海运 八角 道夫  
 取締役社長  
 業務委員会 昭和海运 吉田 耕三  
 取締役社長

港湾委員会 大阪商船三井船舶 轉法輪 奏  
 取締役社長  
 海務委員会 第一中央汽船 木下一哉  
 取締役社長  
 工務委員会 飯野海运 苅野 照  
 取締役社長 (新任)  
 労務委員会 昭和海运 吉田 耕三  
 取締役社長  
 国際委員会 日本郵船 根本 二郎  
 取締役社長  
 調査統計委員会 東京タンカー 石川 公通  
 取締役社長

##### 【常設部会部長】

タンカー部会 ナビックスライン 小島 敬夫  
 取締役社長 (新任)  
 オーナー部会 国際エネルギー輸送 松岡 通夫  
 取締役社長  
 近海内航部会 佐藤国汽船 佐藤 國吉  
 取締役社長  
 オペレーター部会 飯野海运 苅野 照  
 取締役社長 (新任)

##### 【特別委員会委員長】

外航船舶解撤 大阪商船三井船舶 轉法輪 奏  
 促進特別委員会 取締役社長  
 船員対策 昭和海运 吉田 耕三  
 特別委員会 取締役社長

## 2. 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31回海洋環境保護委員会 (MEPC) が1991年7月1日から5日まで開催され、当協会より山名俊茂工務委員会委員 (大阪商船三井船舶)、田中洋彦タンカー部会幹事会幹事 (ナビックスライン)、赤塚宏一欧州地区事務局長および小林英明海務部調査役の3名が出席した。

本会合では、昨年11月に開催された第30回MEPC (本誌1990年12月号P. 4参照) に引き続き、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および燃料油の品質を含む船舶からの大気汚染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

新造油タンカーに対する二重船殻要件および現存油タンカーに対する規制強化策等について検討が行われた結果、73/78MARPOL 条約附属書 I (油による汚染の防止) に新たに13F 規則および13G 規則として追加する枠組みが決定されたが、規則内容については未決定の部分が多く、11月末ごろの臨時会議 (ジェノバ) で再審議のうえ次回 MEPC (1992年3月2日~6日) で採択する方針となった。

同改正案の骨子は次のとおりである。

### (1) 新造油タンカー (13F 規則)

- ① 新造船の定義は今後検討 (契約、起工、引き渡し等)。
- ② 対象船は600%以上の船舶とされたが、600%以上3,000%未満の船舶には、緩和措置が講じられ、ダブルボトムおよびカーゴタンク容量の制限要件が、また、3,000%以上の船舶には二重船殻要件が課される。(これに対し、日本は白もの油を運搬する1万%以下の船舶に対しても同様の緩和措置を適用すべきである旨主張し、態度を留保した)
- ③ ダブルボトム高さの上限値については、2m とする。

### (2) 現存油タンカー (13G 規則)

- ① 現存船の定義は、今後検討 (トン数、船種等)。
- ② 現存船を SBT の有無等その構造に応じて3グループに分け、一定の年限または船齢を区切って、油積載要件の強化を

図るとともに、最終的には二重船殻要件を課す。

- ③ これら要件の具体的な適用時期については今後検討。(日本の主張どおり、タンカーの代替需要と世界の新造・修繕能力および輸送面における需給バランスに考慮して決定することが合意された)

### (3) その他

下記事項について今後検討していくことが合意された。

- ① 新13F 規則(新造船)の同等物を承認するためのガイドライン
- ② 二重船殻の導入にあたっての安全要件
- ③ 将来の油流出防止方策の開発
- ④ 二重船殻構造と中間デッキ構造等の比較・研究

## 2. バラスト水排出規制

- (1) 第30回 MEPC においてバラスト水の排出規制に関する国際ガイドライン(案)を作成し、第31回会合において検討、採択することが合意されていた。

今次会合では、わが国提案に対し、豪州、オランダ、IACS (国際船級協会会議) が賛同し、またギリシャ、英国、ドイツが見直しを条件にガイドライン案の採択を支持した。これにともない前回会合で作成された国際ガイドライン(案)がドラフティンググループ (豪州、オランダ、米国、カナダ、ポーランド、日本が参加) において審議の結果、改正ガイドライン(案)がまとめられた。全体会議において本ガイドラインを MEPC 決



議として採択し、各国政府に対してこれを実施するよう勧告することとなった。

(2) 今回の主な改正項目は以下のとおり。

① RE-BALLASTの有効性については、科学的立証が十分でないため、有害海洋生物の防御体制に関し、さらに科学的研究の必要性がうたわれた。

② 船舶および乗組員に対する安全面への配慮が特に強調された。

③ わが国提案のRE-BALLAST上における船体強度の問題に関しては、IACSからの提案（積付け計算およびレーシング関連）とともに海上安全委員会関連小委員会において審議されることとなった。

④ ガイドライン(案)各項目（わが国提案関連）

1) 第2項 SENSITIVITY MAPPING  
(感染区域)

定義が定まっていないため削除された。

2) 第3項 APPLICATION (適用)

全船舶にガイドラインを適用することとなっていたが、適用については主管庁に委ねることとなった。

3) 第6項 SHIP OPERATIONAL PROCEDURES (船舶の運用法)

‘HISTORY OF OCCURRENCE’は削除された。

4) 第7項‘FLOW THROUGH’ (希釈方法)

FLOW THROUGHは一つか二つの限定したタンクをRE-BALLASTする

方法とされていたが、この限定が削除され、すべてのタンクについて実施できることとなった。

(3) 今回採択されたMEPC決議はWHO(世界保健機関)およびGESAMP(国連海洋汚染専門家会議)へも回章されることとなった。

(4) その他

① オランダにおける重金属系による河川の汚染について提言があり、次回MEPCで情報が提供されることとなった。

② ポーランドより提案された放射性物質により汚染されたバラスト水の取り扱いに関しては、将来適当な委員会において検討することとなった。

### 3. フロン・ハロン等の規制

船舶からの大気汚染を防止することを目的とした総会決議案の審議が行われた結果、概要次の内容で合意され、今秋開催のIMO第17回総会(10月28日～11月8日)において採択されることとなった。

(1) フロン

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凍機、空調機の新設を\*[1992年11月\*日]までに禁止する。

(※:[ ]は、採択日から1年後の日とする)

(2) 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)に該当するものを除き、1992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。

- ② ハロン消火設備の実船試験を、1992年7月1日以降禁止する。

また、ハロンのエッセンシャル・ユースについては、常時人のいる場所または操作のすばやい回復が要求される場合に認められるとして、今秋開催の国連環境計画会議 (UNEP) に送付の上、審議されることとなった。

なお、現存船のハロン消火設備については、IMO 第36回防火小委員会 (1991年6月24日～28日) において審議された結果、日本の提案が受け入れられ、適当な代替物が開発されるまでの間、引き続き使用できることで合意されている。

一方、73/78MARPOL 条約の中に、大気汚染防止のための新 ANNEX を盛り込むための行動計画等について審議が行われた結果、概要次のとおり合意された。

〈主な大気汚染物質の削減目標〉

- (1) フロン・ハロン：2000年までに全廃
- (2) SO<sub>x</sub>：2000年までに現行の50%
- (3) NO<sub>x</sub>・揮発性有害化合物  
：2000年までに現行の70%

#### 4. その他

- (1) 73/78MARPOL 条約 ANNEX I (油による汚染の防止) 関係

① 新規則の採択

新26規則 (SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN) が採択され、1992年10月4日までに所定の異

議通告がない限り、1993年4月4日から発効することとなった。

また、1993年4月4日以前に建造された船舶 (現存船) については、日本提案どおり改正条約発効日の24カ月後から適用される。

さらに、同規則で要求される SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN の作成に資するためのガイドライン (案) の内容について審議が行われ、次回 MEPC で採択することが合意された。

② 機関室ビルジ等の排出基準の強化

機関室からのビルジおよび残留物の排出基準濃度 (油水分離器) を15ppmに統一すること、および貨物油タンクからの油または油性混合物の排出率を、60ℓ/mile から30ℓ/mile に変更する規則改正案が合意され、次回 MEPC において採択されることとなった。また、1992年7月1日以前に建造された船舶 (現存船) については、日本提案どおり改正条約発効日の [5年] 後から適用される。([ ] 内は、採択時に決定される)

(2) 73/78MARPOL 条約 ANNEX III の発効

個品運送される有害物質による汚染の防止を規定した ANNEX III は、米国が7月1日に批准したことにより、発効要件を充足し、1992年7月1日に発効することが確定した。

---

# 外航海運の現況

## —外航海運のグローバルな展開—

### ( 要 旨 )

---

## I. 外航海運の活動概況

### 1. 平成2年の世界の海上輸送活動

#### (1) 世界経済の動き

(経済成長率は鈍化)

世界経済は、成長率に鈍化の傾向が出てきた。

米国経済は横ばいとなり、平成2年の実質GNP成長率は0.9% (元年2.5%) となった。

欧州経済はおおむね好調に推移しているが、減速傾向がみられる。

NIES (新興工業経済地域) は、内需は好調だが、成長率は総じて鈍化の傾向にある。

ASEAN はフィリピンを除き、高めの成長水準を保った。

#### (2) 世界の海上荷動きの概況

(荷動きは堅調)

以上のような世界経済の動向を背景に、平成2年の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで対前年比3.0% (1億1,500万トン) 増の39億7,500万トン、トン・マイルベースで同3.9% (6,330億トン・マイル) 増の17兆350億トン・

マイルとなった。

石油は、トンベースで対前年比4.5%増(15億2,500万トン)、トン・マイルベースで同6.1%増(7兆7,200億トン・マイル) となった。

乾貨物は、前年に比べて鉄鉱石が3.3%減、石炭が4.4%増、穀物が1.6%増、その他乾貨物が3.0%増となった。

コンテナ貨物については、2年には対前年比3.8%増の約8,150万 TEU となった。

#### (3) 世界の船腹量

(船腹量は引き続き増加)

平成2年央の世界の船腹量(100総トン以上の鋼船)は4億2,363万総トンであり、対前年比3.2%の増加となった。これは、世界の船舶建造量が増加したうえ、解撤量が引き続き減少したことによるものと考えられる。

船種別では、油送船は対前年比4.1%増の1億3,484万総トン、ばら積貨物船は3.6%増の1億1,342万総トン、コンテナ船は5.1%増の2,390万総トン、一般貨物船は0.8%増の7,269万総トン

となった。

(OECD 諸国の船腹量も増加)

船腹量を国籍別にみると、リベリアは昭和55年以降の減少が増加に転じ、平成2年は対前年比14.2%増となり、世界の12.9%のシェアを占めて、引き続き世界第1位の船腹保有国となっている。第2位のパナマはノリエガ政権に対する米国の制裁措置のためにパナマ籍船の他国籍への転籍が行われ、対前年比17.0%減となり、シェアも9.3%と落ち込んだ。

日本は、対前年比3.4%減の2,708万総トン、世界に占めるシェアは6.4%と昨年よりさらに低下したものの、依然世界第3位の船腹保有国となっている。

第4位のソ連は、対前年比3.4%増でシェア6.3%である。昭和62年に新船舶登録制度を導入して以来船腹量の回復が目覚ましいノルウェーは、平成2年は対前年比50.2%増、シェア5.5%となり、第5位に上昇した。以下、米国が対前年比3.6%増、シェア5.0%で世界第6位、ギリシャが対前年比3.8%減、シェア4.8%で世界第7位の船腹保有国となっている。これらの結果としてOECD諸国の世界の船腹量に占めるシェアは、2年央で対前年比0.7ポイント増の34.1%と上昇しており、船腹量も対前年比5.4%増となった。

発展途上国の船腹量については、ASEAN(シンガポールを除く)で対前年比4.5%減となったが、NIESにおいて対前年比6.1%増、パナマ、バヌアツ、マルタの3国の船腹量が大きく増加

し、全体として対前年比4.3%増、世界の船腹量に占めるシェアも31.6%に拡大した。

#### (4) 海運市況の動向

##### (a) 運賃と船腹需給

(不定期船、タンカーともに市況は好調)

平成2年の不定期船市況は、ソ連の用船動向が散発的であったが、石炭の荷動きが堅調で粗鋼生産量も微減にとどまったことを背景に比較的堅調に推移した。タンカー市況は、OPECが減産体制に入っても4月までは堅調で、4月下旬に急落したが、8月まで底堅く推移し、湾岸危機後急上昇した。

このような市況の状況を背景に、2年央の余剰船腹量はタンカーで15%(元年17%)、ばら積貨物船で8%(元年7%)となった。

##### (b) 世界の船舶解撤の動向

(世界の船舶解撤は引き続き減少)

平成2年についてみると、世界における油送船と乾貨物船とを合わせた解撤量は、対前年比18.1%減の330万総トンと引き続き減少した。また、船齢15年以上の船舶の構成比率は40%に増加しており、世界的に船舶の高齢化が進行している。

## 2. 平成2年のわが国の海上輸送活動

### (1) わが国経済の動き

平成2年のわが国の実質経済成長率は6.1%と、元年(4.9%)を上回る堅調な伸びを見せた。

### (2) わが国の海上貿易の動向

(輸入が引き続き増加)

平成2年のわが国海上貿易量（トンベース）は、輸出で対前年比0.4%減の7,040万トン、輸入で対前年比2.3%増の6億9,910万トン、輸出入合計で対前年比2.1%増の7億6,950万トンとなった。

輸出では、鉄鋼は依然大幅な減少を続けており、肥料、電気製品、セメントも減少した。

輸入では、鉄鉱石、木材、パルプ、ニッケル鉱等が減少し、乾貨物が全体として微減となったが、原油等油類が増加した。

これを地域別にみると、輸出については、北米向けが機械類やセメント、欧州向けが鉄鋼の減少によりそれぞれ減少した。一方、東南アジア向けでは機械類やセメントの大幅な増加等により増加した。また、輸入については、北米、アフリカ以外のすべての地域からの輸入量が増加しており、特に中東からの原油輸入量が大幅に増加している。

### (3) わが国商船隊の輸送活動

（輸出、三国間は減少、輸入は増加）

平成2年のわが国商船隊の輸送量は、全体で対前年比0.9%増の5億9,781万トンとなった。

輸出は、不定期船による輸送量が大幅に減少し、対前年比0.4%減の3,296万トンとなった。輸入は、コンテナ船、油送船の輸送量が順調に増加し、対前年比2.1%増の4億6,961万トンとなった。三国間輸送は、不定期船、油送船が減少したため、対前年比4.4%減の9,524万トンとなった。

このうち日本船の輸送量は、定期船、不定期

船、油送船のすべてで減少し、対前年比10.9%減の2億2,628万トンとなった。一方、外国用船の輸送量は、定期船、不定期船、油送船のすべてで増加し、対前年比9.7%増の3億7,154万トンとなった。わが国の輸出入貨物に対するわが国商船隊の積取比率は、輸出については、昨年と変わらず46.8%、輸入については、対前年0.1ポイント減の67.2%となった。

（運賃収入は大幅に増加）

わが国商船隊の運賃収入は、コンテナ船の輸送量の増加および油送船の運賃の上昇などにより、対前年比8.2%増の2兆370億円となった。

### (4) わが国の船腹量

（日本船の減少はさらに進む）

平成2年央のわが国商船隊（2,000総トン以上の外航船舶）の船腹量は、前年に比べて隻数が10隻減少、総トン数が215万総トン増加の1,992隻、5,732万総トンとなった。このうち、日本船は83隻、129万総トン減少して、449隻、2,041万総トンとなった。外国用船は73隻、343万総トン増加して、1,543隻、3,691万総トンとなった。わが国商船隊に占める外国用船の割合は、日本船のコスト競争力の低下により、元年に比べ隻数ベースおよび総トンベースでそれぞれ4.1ポイント、3.7ポイントの増加となった。

なお、近代化船については、2年5月末現在で151隻、1,044万総トンとなっている。

### (5) 海運関係国際収支

（赤字幅は拡大）

わが国の海運関係国際収支（IMF方式）は、

平成2年は受け取り119億ドル、支払い172億ド

ル、差し引き△53億ドルと、赤字幅を拡大した。

## II. わが国外航海運企業の経営概況と経営改善対策

### 1. 平成2年度海運助成対象企業の経営状況

#### (1) 損益状況

(増収減益となった経営状況)

平成2年度の海運助成対象企業36社の損益状況をみると、営業収益が増加し、営業損益、経常損益および税引後当期損益ともに3年連続して黒字を計上したが前年度に比べて黒字幅は縮小した。

増収となったのは、わが国経済が比較的好調に成長を持続し、鉄鉱石・石炭を中心に荷動きが堅調であったこと、欧州向けの貨物の荷動きが好調であったこと、油送船市況が比較的堅調に推移したこと等によるものであるが、減益となったのは、湾岸危機を契機とした燃料油価格の上昇、荷動きの堅調に伴う貨物費・港費などの運航費、情報システム整備費等の費用の増加が著しかったこと等によるものと考えられる。

海運市況は、3年度に入ってから、不定期船・専用船部門を中心に比較的堅調に推移している。北米定期航路においても、3年5月に運賃一括引き上げを実施するなど、運賃修復へと動き始めている。油送船も引き続き堅調に推移している。しかし、海運市況の先行きには依然として不透明感があること、北米定期航路の赤

字体質は基本的にはいまだ改善されていないこと、さらに為替相場の動向等を勘案すれば、今後については必ずしも楽観できるものではない。

このため、いずれの企業も引き続き商船隊の国際競争力の回復と企業経営の改善のための努力を傾注していく必要がある。

#### (2) 財務状況等

(市況回復を反映して財務体質が改善)

海運助成対象企業のうち海運大手5社の財務状況について前年度と比較すると、老朽・不経済船の海外売船や所有船舶の子会社への分離が引き続き進み、船舶の総資産に占める割合は1.9%減の22.7%となった。

また、銀行の貸出金利が上昇したことから社債の発行が進み、一方、借入金の償還が進んだことから、長期借入金については前年度より461億円減少し、総資産に占める割合も、2.4%減少し27.8%となった。また、海運助成対象企業36社の財務比率では、剰余金対資本金比率が、39年の海運集約以来初めて100%を超え、剰余金が資本金を上回った。

(徐々に進む為替変動対策)

外航海運業は、ドル建ての比率が高いが、ドル建て収益がドル建て費用よりも多いため、円高の影響を受けやすい収支構造となっていた。しかし、為替変動対策が徐々に進み、対ドル1

円変動当たりの為替影響額は、海運大手5社の合計で昭和61年度の11.6億円から、2年度は5.3億円となり、為替変動が経営に与える影響度は、かなり小さくなってきている。

## 2. 外航船舶所有企業の概況

### (1) 企業数・所有船舶の概要

(海運助成対象企業の所有船腹量は54.4%)

2年央において2,000総トン以上の外航船舶(日本船)を所有する外航船舶所有企業202社の所有船舶は449隻、2,040万6,000総トンであり、前年に比べてそれぞれ15.6%、5.9%減少した。海運助成対象企業は33社で、会社数の16%を占めるにすぎないが、所有船舶では179隻、1,109万9,000総トン(39.9%、54.4%)と大きなウェートを占めている。

これに対し、海運助成対象外の企業は、石油系企業を除き、小規模企業が多く、所有船舶も比較的小型になっている。

### (2) 経営状況

(元年度は183社で合計769億円の黒字)

外航船舶所有企業のうち、財務関係アンケート調査に回答のあった183社の平成元年度の海運業収益は2兆4,907億円(営業収益全体では2兆8,446億円)で、経常損益は769億円の黒字、183社中102社、56%が黒字となっている。さらに全売上高に占める外航海運業の売上高比率が50%以上の企業についてみると、684億円の黒字、155社中84社(54%)が黒字と赤字経営から脱出した観がある。

なお、平成2年の外航海運企業の倒産は、2件、負債額128億円にとどまっている。

## 3. 外航海運企業経営改善対策の推進

### (1) 海運企業における経営の減量・合理化等の状況

(一段落した要員の合理化)

海運助成対象企業36社の従業員をみると、要員の整理が一段落したこと、手控えていた新規採用が開始されたこと等から小幅な減少にとどまっている。また、社船については、2年度中に28隻(うち19隻が海外生き船売船)が処分されている。

さらに、海運企業はそれぞれの企業の実情に応じ、費用全般にわたる節減対策を実施する一方、助成対象企業の多くが海運以外の分野で事業多角化に積極的に取り組んでいる。

### (2) 船員雇用対策

(船員雇用対策等の推進)

外航海運企業の、雇用船員数は63年までは大幅な減少を続けてきており、2年についても船員数は減少しているが、新規卒者の採用が拡大傾向にあることも手伝って減少の幅は小さくなっている。

船員雇用対策については、2年度において、引き続き海上職域の確保と陸上職域への転換を図るための施策を実施、さらに部員の職員化を図るための教育を海技大学校において実施したほか、混乗の実施等わが国船員をめぐる雇用環境の変化を踏まえ、外国船への配乗を促進する

等日本人船員について海上職域を確保するため、SECOJ（日本船員福利雇用促進センター）が船員労務供給事業を実施できる体制とした。また、2年9月、「外航船員中期展望委員会」は、「中期的にみたわが国外航船員の展望」をとりまとめ、日本人船員の確保に関する課題とその対策の方向を示した。

#### （新規学卒者の確保）

2年度における学卒者の新規採用は、若手職員の不足を反映し、前年度に比べ65%増加し、3年度もさらにこれを上回るものとみこまれる。

また、優秀な日本人船員の確保のため、海技の伝承問題検討委員会においてわが国の海技の伝承方策について検討が行われ、3年5月16日に報告書がとりまとめられた。

さらに、船員の養成・育成のため船員教育全般にわたる見直しを海上安全船員教育審議会に諮問し、3年6月、船員教育機関の今後のあり方についての答申を得たところである。

### （3） 外航海運に対する開銀融資制度・利子補給制度

#### （a） 開銀融資制度

海運不況の中で、日本船の国際競争力の著しい低下に伴いフラッグング・アウトが進展し、62、63年度の外航貨物船の整備に対する開銀融資実績は大幅に減少したが、元年度に労使の間で新たなマルシップ混乗（海外貸渡方式による混乗）について合意が行われたこともあり、元年度、2年度はそれぞれ7隻、11隻と外航貨物船の整備に対する開銀融資実績が増加した。

また、63年度に新たに外航客船の整備に対する開銀融資制度が創設され、3年度にも外航貨物船の整備に対する財政投融資予算375億円のほか、1隻の外航客船等の建造に対する55億円（継続分）の財政投融資予算が認められている。

#### （b） 利子補給制度

2年度においては、市中銀行に対する利子補給金1億6,400万円および日本開発銀行に対する利子猶予特別交付金22億3,700万円を支給した。

## III. 国際化時代におけるわが国商船隊および外航海運企業のあり方

わが国の外航海運は、輸出入物資の安定輸送の確保を通じて、日本経済の発展に極めて重要な役割を果たしてきているが、近年外航海運を取り巻く環境には厳しさが増しており、困難な経営状況に置かれるとともに、日本船および日本人船員の大幅な減少により構造変化を余儀な

くされてきている。他方で、製造業の海外現地生産の拡大等により経済の国際化が急速に進展するとともに、国際物流構造の多極化ならびに輸送ニーズの高度化にともなって、外航海運企業は効率的な国際物流業への展開を迫られている。



本章では、このような状況において、わが国外航海運が、引き続き貿易物資の安定輸送の確保という使命を果たすために、今後どうあるべきかについて、運輸政策審議会国際部会国際物流小委員会の報告を中心に述べることにする。

## 1. わが国外航海運の現状と課題

### (1) 厳しい状況下にあるわが国外航海運

わが国外航海運は、昭和54年の第2次石油危機以来の三部門同時不況、さらに60年秋以降の円高不況により厳しい経営を余儀なくされ、61年度には海運集約以来最悪の経常赤字を計上した。これに対処すべく海運企業は大幅な経営の減量・合理化を実施し、その努力の効果の浸透と海運市況の回復により63年度、元年度には不況は底離れをみせた。しかし、平成2年度は、北米定航の不振、湾岸戦争の影響等により経営環境は悪化し、今後も、為替レート、海運市況等不透明感があり、経営環境は厳しい。

### (2) わが国商船隊の構造変化

フラッグイング・アウトの進行により、日本船(2,000総トン以上)は60年央の1,028隻から2年央の449隻に半減、日本人船員も60年の約3万人から元年の約1万1,000人に3分の1に減少し、わが国商船隊は大きく構造変化を余儀なくされた。このため、日本船の国際競争力強化のため、63年12月の海運造船合理化審議会ワーキング・グループ報告を受け、2年3月、海外貸渡方式により、日本籍一般外航船に混乗を導入したが、2年度末で11隻、3年6月末で19隻に

とどまっており、フラッグイング・アウトに歯止めをかけるにはいたっていない状況にある。

### (3) 国際化への対応を迫られる外航海運経営

現地生産の拡大、極東地域の経済発展等により、わが国経済の国際化と国際物流構造の多極化・複雑化が進展する中で、外航海運の輸送需要における構造変化に対応した船隊整備、コンテナ輸送における荷主ニーズの高度化に対応した国際的な総合物流業への展開、三国間輸送の体制整備、余暇時間の増大に対応した外航クルーズ需要への対応等が必要になっている。

## 2. わが国外航海運の中長期的な展望

### (1) わが国商船隊の構成のあり方

貿易立国としての安定的な経済発展の維持のために、健全な商船隊を擁する海運業の保持が不可欠であり、わが国商船隊については、全体として国際競争力あるものとして維持していくことが必要である。その中で、日本船は、安定輸送力、船舶の運航ノウハウの維持、企業の償却資産、日本人船員の安定した職域、環境・安全確保、緊急時の信頼性と国による対応の可能性等の観点から意義を有しており、わが国商船隊の中核として位置づけられる。

日本船のうち、近代化船については、日本人フル配乗の現在の近代化船では競争力の面で日本船の中核とすることは困難であり、配乗の見直し等による新しい近代化船のあり方について検討を開始することが必要である。近代化船は、さらに、技術革新に対応した船内就労体制の整

備と最先端技術の習得の場としても意義がある。

混乗船については、既存船への混乗の一層の推進、競争力強化のための配乗構成の見直し等について関係者間でさらに検討を進めることが必要である。なお、日本人船員の確保および海技の伝承に配慮する必要がある。

こうした、日本船の整備について、財投、税制等政府の支援も必要である。

支配外国用船については、日本船を補完する日本商船隊の構成要素として位置づけられる。日本人船員乗り組みのための制度的な環境整備も検討が必要である。

## (2) わが国商船隊の規模の見通しと整備の方向

わが国商船隊の輸送量予測によると、平成12年(西暦2000年)の所要船腹量は9,384万重量トン(2年央9,120万重量トン)と見込まれる。したがって、今後大幅な船腹拡大は必要ではなく、着実なリプレースが重要である。ただし、LNG船は輸送量の増加が見込まれ、安定輸送のため所要の日本船の整備が必要である。

なお、1990年代半ばにリプレース時期が集中するVLCCについては、円滑なリプレースの実施が課題となっている。

## (3) 船員問題

優秀な海技力を有し陸上でも重要な役割を期待されている日本人船員は、外国人船員の指導、監督を含めより高度な技術力、管理能力を必要とする労働にその主力を移していくことが予想され、今後、職員を中心とした定期的な採用とともに部員の職員化が必要である。また、混乗

に対応した語学教育等の充実化も必要である。

日本人船員について優秀な人材を将来にわたって確保するため、諸外国の例も参考にしつつ、所要の施策を講じていく必要がある。外国人船員についても、今後優秀な人材の確保が困難になることも予想され、対策が必要である。

さらに、混乗の進展に対応して、船員制度のあり方等について検討する必要がある。また、外国人に日本船の船舶職員となる途を開くための制度の検討も必要である。

## (4) 外航海運企業のあり方

### (a) 適正運賃の収受および経営安定化への努力

わが国海運企業の経営の安定を図るためには、特に北米定航等十分採算の取れていない部門について、適正な運賃の収受に向けた荷主への働きかけ等自助努力を図ることが必要である。

### (b) 事業展開および経営基盤確立

企業の特徴に応じ、複合一貫輸送体制の整備等総合物流業への展開、大宗貨物の輸送サービスの質的向上等を図っていくことが必要であるが、そのためには、経営基盤の確立が不可欠であり、自ら経営の効率化、合理化を図るとともに、政府による税制等の支援も必要である。

### (c) 客船事業の展開

客船事業は、事業の多角化、企業のイメージアップ、活性化に有意義である。十分な採算性の検討、特色ある事業運営が必要である。

### (d) 企業グループ

これまでどおり、企業の自主性と責任に基づ

いてグループ内の企業関係を形成していくことが必要である。オーナーについては、グループ内の各企業との関連にも留意しつつ、きめ細か

い船舶管理能力、小回りのきく経営といった利点を生かして、特色ある経営を行っていくことが期待される。

## IV. 国際化時代における海上コンテナ輸送体制のあり方

### 1. 国際コンテナ輸送の動向

#### (1) わが国をめぐる国際コンテナ輸送の動向

わが国海外航海運におけるコンテナ化率は着実に増加しており、平成元年には83.8%となった。

また、世界におけるコンテナ船の航路別就航船腹量は、①日本・極東/北米、②日本・極東/欧州・地中海③北米/欧州の3大航路に6割弱が集中している。

世界の港湾約400港におけるコンテナ貨物取扱量は、元年で7,847万 TEU、対前年比6.3%増加した。とりわけ、極東・アジア地域が大きく増加し、その他の地域でもおおむね増加した。

#### (2) わが国をめぐる国際コンテナ輸送の

##### 環境変化

わが国の産業構造の変化、わが国企業による海外生産拠点の展開等により、わが国をめぐる国際コンテナ輸送は輸出が停滞し、輸入が伸びており、また、三国間輸送が全体の4割を占めるにいたっている。

また、ポート・ツー・ポートをこえた輸送ニーズに対応するため、船社も利用運送等によって内陸輸送を行う必要があり、荷主はさらにト

ータルな物流管理、情報サービス等広範なサービスの付加を求めている。

#### (3) 主要航路の動向

##### (北米定期航路の動向)

昭和63年6月の海造審北米定期航問題ワーキング・グループ報告（以下63年6月報告という）以来、邦船社は6社体制から4社体制へ移行し、太平洋航路秩序安定協定（TSA）が実施されている。邦船社の赤字幅は縮小しつつあったが、平成2年度は再び赤字幅が拡大するなど、各邦船社とも厳しい経営状況下にある。

また、日本郵船、日本ライナーシステム、ネプチューン・オリエント・ラインズの3社の提携、日本郵船と日本ライナーシステムの合併、シーランドとマースクの提携、大阪商船三井船舶と川崎汽船の提携等、新たなグループ化等の動きがある。

##### (欧州定期航路の動向)

同盟船社がシェア協定によりお互いを拘束するような動きをしている間に盟外船社が大きく伸長した。この結果、同盟内のグループの離脱、再編成の動きがみられ、欧州同盟は5グループに再編成されるにいたった。各社とも船隊の拡

充を進めており、同盟の弱体化と相まって、運賃競争激化が懸念される。なお、TSAと同様のESA（欧州航路秩序安定協定）の締結を目指す動きもある。

#### (4) 複合一貫輸送の動向

米国では、現在、週130便のDSTが盟外船社を含む16船社により運行されている。

シベリア・ランド・ブリッジは、日ソ合弁企業の新規参入が認められるなど、新しい動きがみられる。

シー・アンド・エアー輸送は元年に伸び悩みを見せたが、平成2年は回復し、活気を取り戻している。欧州向け貨物が全体の7割を超しており、中継地はほとんど北米西岸である。

#### (5) 国際コンテナ輸送にかかわる港湾施設

最近、北米、欧州航路のような大量の荷動きがある航路を中心として、コンテナ船の大型化の傾向が見られるが、平成3年6月4日に外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律施行令（昭和56年11月17日）の一部が改正され、大規模な外貿コンテナ整備における公社の整備費負担の軽減により整備の促進が図られることとなった。

## 2. 国際化の進展への対応

以上のような厳しい競争環境の中で、邦船社が今後とも安定的かつ信頼できる輸送サービスを提供していくため、平成3年5月にまとめられた運輸政策審議会国際部会国際物流小委員会報告書は次のような提言を行っている。

#### (1) 外航海運における競争政策の基本的方向

今後も自由かつ公正な外航海運活動の確保に努め、これを基調とした安定的な国際物流の維持を図る必要がある。国際物流の重要な担い手である邦船社においては、引き続き安定的、健全かつ信頼できる輸送サービスを提供するための努力が必要である。行政においては、邦船社のかかわる国際海運活動が確保できるように環境整備に努める必要がある。

#### (2) 国際化の進展への対応策

邦船社が競争に勝ち残っていくには、各社が自主的に判断し、その経営方針に照らして最も適切な対応策を講じていくことが必要である。

（邦船社の経営基盤の強化）

63年6月報告は、北米定期航路において2～3グループ以下の運営体制が望ましいとの考え方を示したが、日本郵船と日本ライナーシステムの合併、大阪商船三井船舶と川崎汽船の提携により、同航路においては邦船社は2グループに集約されることとなっており、同報告に沿ったものと評価できる。

また、63年6月報告は、邦船社は北米西岸航路において1運航ユニット（年間50万TEU）以上の規模を目指すべきと指摘しており、邦船の2グループはこの1運航ユニットを実現している。しかし、シーランドとマースクの連合体はこの1運航ユニットを上回るものであり、スケールメリットによるコスト低減、競争力確保という観点から、今後はメガキャリア間の生き残りかけた競争に耐えていくことが必要である。

(高品質のサービスの提供)

船社としての物流業務を中心に据えつつ、フォワーダー機能の充実等総合物流業としての体制整備が必要である。また、情報の付加が極めて重要な要素となるため、情報化の推進が必要である。

(航路安定化努力)

- ① 対コストとの関係で正当な運賃を収受するよう、各船社はコスト意識の向上を図るべきである。
- ② 各船社は海運同盟が運賃水準形成の核として機能を果たしうよう努力すべきである。特にインディペンデント・アクション行使のルール作りやコスト割れ貨物の回避のための対応策を早急に講じるべきである。
- ③ 同盟と盟外が協調し、輸送力を相互に調整する TSA の手法は有効であるので、TSA の強化を図るほか、欧州航路においても今後の荷動きを踏まえて同様の対策を講じる

べきである。

(行政による環境整備)

行政においては、次のように環境整備に努める必要がある。

- ① GATT、UNCTAD、OECD 等の多国間の国際会議の場において、「海運自由の原則」の推進が図られるよう引き続き努力する。
- ② 中国、韓国、その他発展途上国等に対し、公平な海運活動が確保されるよう二国間交渉等で働きかける。
- ③ NIES 諸国に対し健全な国際海運活動の確保を目指す観点からの協力を OECD 等の場を通じて呼びかける。
- ④ 一部の国営船社に関し、これらの企業の活動を十分注視しつつ、不公正価格競争を防止するための対策について検討する。
- ⑤ 必要に応じ、運賃水準の現状についてモニタリングを実施する。

## V. 外航客船旅行の振興

「客船元年」と言われてからまる2年が経過し、国民の間にも徐々に「クルーズ」という言葉が浸透し、親しまれる機会も増えてきているところであるが、平成3年6月、運輸政策審議会総合部会外航客船小委員会において「外航客船旅行の振興を図るための施策について」と題する報告書がとりまとめられた。

### 1. 外航客船旅行の意義

外航クルーズ客船は、いわゆる「余暇時代」「高齢化時代」を迎え、ゆとりある国民生活を実現する一つの方策であり、さらに国際交流の促進、客船を利用した研修活動の充実に寄与する。

また、外航定期航路は、近隣諸国との間を結

ぶ交通手段の多様化等に寄与する。

## 2. 外航客船旅行の動向

### (1) 定期船による客船旅行の動向

わが国の外航定期旅客航路は、昭和45年の下関／釜山航路の開設に始まり、60年以降、日本人の海外旅行者数が急増したことにより大きく発展した。

現在、外船社を含む11事業者が10航路を運営しており、平成2年の日本人利用者数は対前年比8.6%増の約9万1,000人であった。今後、韓国、中国、ソ連との数多くの新規航路、クルーズフェリーの出現等が見込まれる。

### (2) クルーズ船による客船旅行の動向

わが国のクルーズ船による客船旅行は、平成元年の「おせあにつくぐれいす」、「ふじ丸」就航以降、新規クルーズ船の就航が相次ぎ、本格的なクルーズ時代を迎えた。

現在、わが国企業が資本投下し、実質的に管理している外国事業者を含む8事業者が11隻を運航している。2年の日本人クルーズ人口は、対前年比14.8%増の約6万7,000人であったが、世界全体では400万人のクルーズ人口があるといわれている。

## 3. 安全対策

客船に関する事故は、いったん起こると大きな惨事となることが多い。平成2年4月のノルウェーのオスロ沖でのフェリー「スカンジナビアン・スター」号の火災事故では約160名の死者

を出し、3年4月にはイタリア北西部リボルノ港沖でフェリー「モビー・プリンス」が停泊中のタンカーに衝突、炎上し、約140人の犠牲者を出した。

客船に対する安全対策としては、船舶の構造・設備面での対策、船舶職員や船員に関する国際基準が整備されており、わが国においてもこれを国内法化して安全の確保を図っている。

しかしながら、外航客船の運航事業者に対する国際的な統一規範および国内的な法的規制がないことから、外航客船小委員会において、安全の確保を図るための当面の方策として、次のようなことを内容とする、運航事業者が自主的に遵守すべき準則（「安全運航コード」）を作成した。

- ① 運航事業者による運航管理規程の作成
- ② 運航事業者による運航管理者の選任

これを受け、2年11月、日本外航客船協会は、安全運航コードを自主的に遵守していくことを決議し、3年6月には、当該コードに則った運航管理規程の標準フォームが作成された。

今後は、日本外航客船協会への外国人運航事業者の加入数の増加、国際海事機関（IMO）等の場における安全運航管理に関するルール作り、安全対策に関する二国間協議を推進していく必要がある。

## 4. 利用者保護対策

邦人による外航定期事業（対外旅客定期航路事業）の場合と異なって、不定期の場合には利

利用者保護に関する規制がないことなどから、外航客船小委員会において利用者保護を図る観点から、次のようなことを内容とする、運航事業者が自主的に遵守すべき準則(「利用者保護コード」)を作成した。

- ① 過失推定責任の適用
- ② 旅客一人当たりのてん補限度額5,000万円以上の損害賠償責任保険への加入
- ③ 船主責任制限の放棄
- ④ 運送約款の適正化、開示
- ⑤ 運送契約の解除条件の明確化

日本外航客船協会において、利用者保護コードについても自主的に遵守していくことを決議し、当該コードに則った旅客運送約款にかかわるモデル約款を作成するなど、所要の対策を実施に移している。

## 5. 外航客船旅行の振興

### (1) サービスの多様化による旅客ニーズへの対応

外航客船旅行の振興を図るためには、外航客船旅行を幅広い国民層に受け入れられる余暇手段として定着させることが必要である。さらに、低廉な商品の提供とサービスの向上に努め、リピーターを増やす努力が必要である。

(フライ&クルーズの振興)

客船旅行者は、わが国では国民1,000人に1人であるのに対し、米国では100人に1人となっているが、米国のクルーズ人口の大幅な増加は、マイアミを中心とするフライ&クルーズが開発

されたここ10年ほどの間のことである。したがって、アジア太平洋地域においてクルーズ拠点を整備し、フライ&クルーズの振興を図ることは外航客船旅行の振興上、有効な方策と考えられる。

これまで、日本外航客船協会を中心として、ミクロネシア地域の調査、シンガポールを中心とする東南アジア地域の調査を実施しており、今後、樺太、シベリア方面の調査を実施する予定である。

(より低廉なサービスの提供)

幅広い客層にわたる個人旅客の大幅な増加を図るための創意工夫が必要である。

(外国人船員の導入)

日本籍船のサービス部門において外国人の配乗を要望する声があることから、この問題について関係者間で検討が行われ、一定の条件の下に外国人船員の配乗が行われることとなった。

### (2) 諸制度の合理化、施設等の充実

(外航客船ターミナルの整備)

外航客船旅行の振興を図るため、陸上交通機関との連携や各種機能の充実した、快適で旅客にとって使いやすい旅客ターミナルを国内において積極的に整備することが望まれる。

(外国客船の整備)

「ふじ丸」、「にっぽん丸」、「おりえんとびいなす」、「飛鳥」の建造に対し、日本開発銀行からの長期・低利の融資を実施してきたが、今後とも必要に応じ財政投融资等の振興策を講じていく必要がある。

### (3) 客船情報提供体制の整備

日本外航客船協会を中心に広報や関連情報の提供を積極的に行っていくとともに、旅行者

の営業窓口における一般客に対する的確な対応に資するため、客船旅行に関する情報の蓄積等を進める必要がある。

## VI. 外航海運政策をめぐる国際協調

外航海運に関しては、いわゆる「海運自由の原則」が先進海運国の政策の基本であるが、発展途上国の多くが海運活動への政府介入を行って自国商船隊の振興を図っており、また、先進国にあっても、海運活動に対し政府介入を行う国がある。

米国と並ぶ大貿易国であると同時に世界最大級の商船隊を有する海運国であるわが国としては、UNCTAD、OECD等の国際機関における活動あるいは二国間協議を通じて、わが国外航海運の発展、ひいては安定的かつ経済的で信頼のできる輸送サービスの提供が確保されるよう努力する必要がある。

### 1. 国際機関の動向

#### (GATT)

GATTのウルグアイラウンドにおけるサービス貿易自由化のための交渉において、サービスおよびサービス提供者について、①最恵国待遇の付与 ②コミットメントを条件として譲許される市場アクセス／内国民待遇 ③関連法令等行政取り極めの公開 ④途上国参加の増大を骨子とする枠組協定草案およびセクターごとの附則案が作成され、現在、これについて検討が行

われている。

#### (IMO)

IMOにおいては、近年、世界的に関心が高まっている環境問題に関して、大規模な油流出事故に迅速に対応するため、「1990年の油汚染に対する準備、対応および協力に関する条約(OPRC条約)」が平成2年11月に採択されたほか、タンカーの二重船殻構造の義務付けについても検討が開始された。

また、湾岸危機にともなう武力行使に際してイラクがペルシャ湾へ大量の原油を流出させたが、このような湾岸油汚染防除対策活動のための基金を設立し、わが国も150万ドルの拠出を行った。

#### (UNCTAD)

UNCTADの第12回ISLWG(国際海運立法作業部会)が2年10月末に開催され、用船契約様式の標準化およびその条約化についての討議が行われたが、強制力のある条項化を目指す途上国グループと、あくまでガイドラインとしての位置付けを目指す先進国グループとの間で意見が対立し、採択にいたらなかった。

定期船同盟行動規範条約(コード条約)再検討会議が平成3年5月末から6月上旬にかけて



---

行われ、スペースチャーターを行う運航事業者にも一定の同盟加入を認めることや、複合輸送に関する条約実施のためのガイドラインを盛り込んだ決議案を採択した。

(OECD)

OECDのMTC(海運委員会)では、①海運に関する補助金および財政的優遇措置の透明性の確保 ②東欧諸国、アジア工業諸国との海運関係の改善努力を今後の基本作業計画として定めた。

## 2. 先進国との海運問題

(米国)

米国の1984年海運法の見直し作業は大幅に遅れている。施行後5年間の同法に対する評価は、FMCおよび運輸省が肯定的であるが、司法省および連邦取引委員会は船社間の競争が抑圧されたと否定的な見解を述べている。なお、わが国をはじめとするCSG各国は、米国に現状維持が望ましい旨の意向を伝えている。

(EC)

ECでは、平成元年6月から「EC海運新政策」について検討がなされているが、カボタージュの自由化、EC船籍制度の創設等についてEC内部で意見の相違がある。

また、ECは、海運同盟について、荷主との協議の義務付け等一定の条件の下に、独占禁止法の適用を包括的に免除することとしたが、コンソーシアム、同盟船社と盟外船社の協定についてはその取り扱いが明らかでなく検討が行われ

ている。

## 3. 近隣諸国との海運問題

韓国、中国、ソ連といった近隣諸国との交流が拡大しつつある中で、これらの国々との間の海上輸送活動が公平かつ安定的に発展しうる枠組みを確立するため、政府レベルおよび民間レベルにおいて協議を進めている。

(韓国)

韓国との間では、日韓定期貨物航路への邦船社の参入問題につき、当面の措置として邦船社の自社フィーダー貨物輸送の早期実施のための民間協議を行うこととなったほか、博多/釜山(2航路)、博多/濟州島航路が開設されるなどの進展をみた。

(中国)

中国との間では、中国内での邦船社の営業活動の自由が著しく制限されているが、北京、天津、上海に駐在員事務所の設立が認められるなど一定の進展をみた。しかし、上海航路の第2船投入問題については合意に達しなかった。

(ソ連)

ソ連との間では、ソ連がワニノ港および大泊(コルサコフ)港を新たに開港としたほか、日ソ間にフェリー定期航路を開設するために、両国海運企業間の作業グループを設置して具体的検討を行っている。

---

## VII. 湾岸危機と外航海運

### 1. 湾岸危機の経過

平成2年8月2日未明、イラク軍がクウェート領に侵攻、8日には、イラクが両国の統合を発表して事実上クウェートを併合した。

これに対し、国連安全保障理事会は侵攻当日にイラク軍の即時無条件撤退を要求する決議を採択したが、イラクがこれに従わなかったため、11月29日の国連安保理決議は、イラクが一連の安保理決議を3年1月15日までに履行しない場合には、関係国においてあらゆる必要な手段を行使しうるものとし、武力行使を前提とした撤退期限を示した。

しかし、イラクはなおクウェートから撤退せず、3年1月17日多国籍軍の空爆により武力行使が開始された。イラクはスカッド・ミサイルによる攻撃を中心に反撃したが、2月24日、多国籍軍は本格的地上戦を開始、27日、イラクより国連に対し、クウェート併合無効と賠償を求めた安保理決議を受諾する旨伝達、28日、多国籍軍の軍事作戦の停止により武力行使は終了した。

### 2. 海運活動への影響

#### (1) イラク経済制裁

国連安保理決議661(イラクに対する経済制裁に関する決議)を履行するため所要の措置を取

ることとした平成2年8月7日の閣議了解を受けて、運輸省は、同日、わが国の船社が所有または運航する船舶が、①イランまたはクウェートへの寄港 ②イランまたはクウェートを原産地または仕向地とする物品の輸送を行わないよう要請した。

#### (2) 中東貢献策

政府は、平成2年8月29日、①湾岸における平和回復活動に対する協力(輸送協力、物資協力、医療協力、資金協力) ②中東関係国に対する支援(周辺国支援、難民支援)を柱とする中東貢献策を閣議で了承した。このうち、海上輸送協力については、運輸省から日本船主協会および全日本海員組合に対して協力要請し、その結果、政府において日本籍貨物船「平戸丸」(2万5,904重量トン)および「きいすぶれんだあ」(1万9,112重量トン)を定期用船し、多国籍軍のための建設資材、生活関連物資等の輸送にあたった。

#### (3) 航行安全対策

(武力行使にともなう航行自主規制)

平成3年1月16日、海運労使は、イラク・クウェート情勢の緊迫化にともない、①ペルシャ湾の東経52度以西にいる船舶は迅速に52度以東の安全な水域に移動する ②ペルシャ湾への入湾予定船舶は湾外で一時待機する等を内容とする航行安全対策を実施した。

また、運輸省と日本船主協会は、ペルシャ湾、紅海に就航している日本関係船舶の動静を常時把握する体制を整えた。

武力行使開始後、海運労使は、戦況をみながら、湾外一時待機の解除および東経52度以東への就航（1月18日）、ドーハ、ウムサイドへの就航（同23日）、北緯27度30分以南・東経52度以西の海域への就航（同31日）と就航海域を拡大していった。

（湾奥部の安全確保）

武力行使の停止を受けて、3月1日、海運労

使が実施してきた安全規制はすべて解除されたが、湾奥部にはイラク軍が敷設した機雷が多数残っていたため、4月8日、日本船主協会および全日本海員組合から政府に対し、この海域の安全を確保するよう要望書が出された。政府では、ペルシャ湾における航行安全の確保を目的として海上自衛隊の掃海艇を派遣した。

その後、カフジ港に原油の積み取りのために入港し（6月10日）、クウェートのシュアイバ港に入港するなど（同11日）、わが国関係船舶による湾奥部への就航が再開された。

## VIII. その他の外航海運をめぐる諸課題等

### 1. 安全問題に関する動向

#### (1) GMDSS への移行

全世界的な海上遭難安全システム（GMDSS）では、最新のデジタル通信およびインマルサット静止衛星等を用いた衛星通信により、船舶がどのような海域にいても陸上からの航行安全にかかわる情報を適切に受信でき、遭難の際にも、遭難警報の受信や捜索および救助のための通信が確実に行われるようシステム設計がなされている。これら自動化機器等の導入により、現行の制度のように通信士が常時無線聴守を行う必要がなくなり、陸上等からの必要な情報の自動受信を可能にするほか、突然の事故等に対しても今まで以上に有効な情報を含んだ警報が自動的に送信可能となる。

GMDSS の導入に当たって、遠洋区域等を航行する船舶における機器の保守要件について、改正 SOLAS 条約と「国際電気通信条約に付属する無線通信規則（RR）」の規定が矛盾していることが問題となっていたが、平成元年5月～6月に行われた ITU 全権委員会議におけるニース憲章および条約の署名時に、RR の保守要件にかかわる条項に拘束されない旨の宣言を行い、解決が図られている。4年2月からの円滑な導入を図るため、現在国内法の整備が進められており、GMDSS に対応した船舶安全法および船舶職員法の改正法案が、平成3年5月に成立している。

#### (2) マ・シ海峡等における安全確保

船舶および乗組員に対する暴力行為、略奪行為等は世界各地で発生しており、日本関係船舶

もマラッカ・シンガポール海峡、インドネシアのアナンバス諸島沖、インドのマドラス港等で被害にあっている。

運輸省では、関係国当局に事件の解明および発生海域における警備強化を申し入れるとともに、日本船主協会を通じて、船社間での対策会議の開催、防止対策要領の作成を指示する等、防止対策を講じてきている。インドのマドラス港については、外交ルートを通じてインド政府に治安の維持を要請していたところであるが、平成2年6月、マドラス港に水上移動警察が発足し、被害件数が激減した。

## 2. 近海海運問題

近海船については、秩序ある用船活動により近海区域における輸送秩序の維持、安定を図ることを目的として、①既存船の用船を原則として登録制とすること、②既存船の代替として竣工する近海船についても輸送秩序を乱さぬ範囲内で登録船とすることができること等を内容と

したオペレーターによる「近海船用船に関する申し合わせ」が昭和61年5月から5年間実施されてきた。この間、用船料の回復にみられるように一応の成果をみたが、なお船腹過剰の傾向にあることから、同申し合わせは引き続き平成5年3月31日まで延長されることとなった。

近海船の船主は、東南アジア等の船員と日本人船員との混乗により、外国船のコストに近づける努力をしてきている。また、コストの低減を図るため、便宜置籍船化も一部実施されている。

## 3. 経済・技術協力の推進

わが国からの海運分野における経済・技術協力としては、発展途上国および ESCAP(国連アジア太平洋経済社会委員会)等の国際機関への専門家派遣、海運開発調査への協力、海運実務者に対する研修等が政府ベースで実施されており、今後とも引き続き可能な限り対応していく必要がある。

本誌にその要旨を掲載した「外航海運の現況」(運輸省海上交通局編)の入手に関するお問い合わせなど詳細につきましては、右記にご連絡下さい。

1. 頒布価格：1部 600円
2. 取扱先：日本海事広報協会  
〒104 中央区新川1-23-17(マリビル)  
TEL(03)3552-5031

## パンフレット「内航海運の現況」(平成3年度版)の発行について

日本内航海運組合総連合会は、内航海運の現況について、業界内外の理解を得るため、題記パンフレットを毎年7月20日の「海の記念日」に発行し、一般に広く配布している。

このパンフレットは、同総連合会が運輸省海上交通局国内貨物課から資料提供を得て制作しているもので、内航海運の現況をわかりやすくグラフ化して解説するとともに、カラー写真を随所に取り入れ、ビジュアルなものになっている。

本パンフレットは無料で配布されておりますので、入手に関するお問い合わせなど詳細につきましては、下記までご連絡下さい。

〈問い合わせ先〉

日本内航海運組合総連合会  
〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)  
TEL (03) 3263-4551

「内航海運の現況」(平成3年度版)の内容

- ① 内航貨物輸送
  - 1. 輸送量
  - 2. 輸送機関別輸送量の推移
  - 3. 主要品目の輸送機関別割合
- ② 内航船腹量
  - 1. 船種別船腹量
  - 2. 船型別船腹量

3. 船令別船腹量

③ 適正船腹量

④ 内航船舶の近代化

⑤ 内航海運事業者

1. 内航海運事業者数

2. 許可事業者の企業規模

⑥ 海運組合

⑦ 内航船舶の建造状況

1. 内航船舶の建造量

2. 船舶整備公団共有船

⑧ 内航対策の推進

1. 内航海運構造改善対策

2. 内航海運対策要綱

3. 内航海運構造改善指針

4. 内航船員確保対策

5. 労働時間の短縮と環境改善

⑨ モーダルシフト

⑩ 広報活動

⑪ 国際条約とのかかわり



---

# 運輸省の組織改正

運輸省海上交通局 河村俊信  
総務課法規係長

---

## 1. 組織改正の背景

現在の運輸省が設置されたのは昭和24年のことであり、今年でそれから42年になる。その間わが国の経済は、高度成長を経て安定成長へと移行し、環境、エネルギー、財政、空間等の制約が深まっている。また、社会の国際化、情報化の進展は著しく、国民の価値観の多様化が顕著になっている。

こうした経済社会情勢の変化に対応して運輸省は組織改正を行ってきており、前回の大規模な組織改正は、昭和59年7月に実施されている。

しかし、それから7年経過した今日、運輸を取り巻く情勢はさらに大きく変化しつつある。

第一に挙げられるのは、運輸分野での国際問題の高度化、多様化である。海運交渉、航空交渉等への的確な対応のほか、GATT サービス国際取引自由化交渉、OECD における造船助成削減問題、空港、港湾等の大型公共事業への外国企業参入問題、エネルギー資源等重要物資の海上輸送の安全確保に関する関係国との調整といった、極めて多様で広範な分野にかかわる国際的な課題が続出している。

第二に、国鉄改革後における JR の好調な経営

を踏まえて、多極分散型国土形成、大都市問題の解決等のため、整備新幹線の建設、幹線鉄道の活性化、常磐新線等都市鉄道の整備が進められ、さらにはリニアモーターカーの開発といった新たな鉄道整備が求められるようになっていくことが挙げられる。

第三に、豊かさの実感できる国民生活の実現が重要な政策課題として位置づけられるようになったということが挙げられる。陸海空の交通ネットワークの整備はそのような国民生活の基盤をなすものであり、できるだけ各分野における運輸政策を効率的に実施できる体制を整備することが求められていると同時に、国民に分かりやすい行政組織、利用者、消費者のニーズに効率的かつ円滑に対応できる行政組織が求められている。

## 2. 組織改正の柱

以上のような運輸を取り巻く経済社会情勢の変化を踏まえ、運輸行政の総合化と効率化を積極的に推進し、運輸政策推進体制の充実と利用者に直結した運輸行政の拡充等を図るため実施されたのが、平成3年7月の運輸省本省組織の再編成であり、その主なポイントは次のとおり

である。

- (1) 国際運輸行政の高度化、多様化に対応し、高級事務レベルでの国際問題の的確な処理を図るとともに総合的な国際運輸行政を強力に推進する体制を整備するため、「運輸審議官」（法律職）を設置すること。
- (2) 運輸政策（総合交通政策、国際運輸政策、地域交通政策および貨物流通政策）の立案、推進機能を運輸政策局に集中し、運輸政策局を中心とした全省に及ぶ総合的な政策推進体制を整備すること。
- (3) 鉄道行政に対する国民のニーズに効率的かつ円滑に対応するため、「鉄道局」を設置するとともに、その他各分野における行政組織の簡明化と運輸政策の効率的な実施を図るため、鉄道局および現行の航空局に加え、「自動車交通局」および「海上交通局」を設置すること。

### 3. 新組織における各部局の具体的事務

以上の考え方より再編された各部局の具体的内容を、海上交通に関連の深い部局を中心に、部局別にみると、次のようになる。

（図一・2 参照）

#### (1) 運輸審議官

激動する国際情勢に対応して、ハイレベルな国際問題の的確な処理を図るとともに運輸省全体としての総合的かつ強力な国際運輸行政の展開を図るため、次官レベルの職として「運輸審議官」（法律職）を新たに設置した。

#### (2) 大臣官房

大臣官房は、従前どおり文書、人事、会計および福祉の4課を置き、一般管理事務等官

房業務を所掌する。

また、国際問題および貨物流通に関する重要事項その他運輸行政にかかわる重要事項の処理に関する総合調整機能を強化するため、局長レベルの職として「総務審議官」が新たに設けられた。また、総務審議官を中心として「運輸省貨物流通本部」が設置され、総合的かつ一体的な貨物流通行政を推進していくこととしている。なお、海上交通局長も運輸省貨物流通本部の本部員になっている。

#### (3) 運輸政策局

運輸政策局には、従前の総合交通政策部門に加え、地域交通政策部門、国際運輸政策部門および貨物流通政策部門が地域交通局、国際運輸・観光局および貨物流通局から移管されている。これにより、すべての政策推進機能を本局に集中することとし、運輸政策の総合的な推進に当たって名実ともに参謀本部としての体制を整えることとなった。

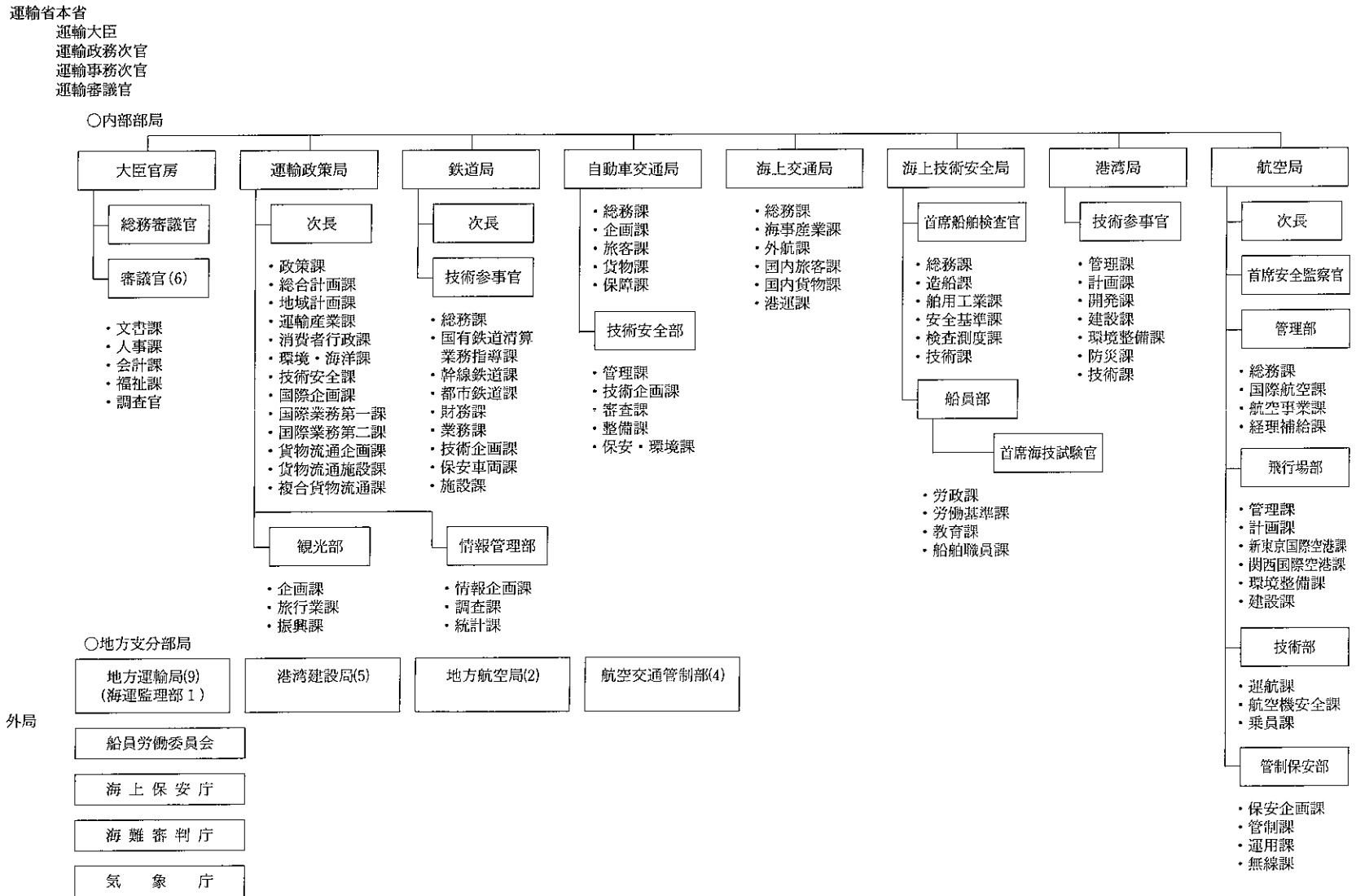
さらに、運輸政策局には「観光部」を置き、運輸省の筆頭局であるこの局が、旅客交通等を担当する各局等と協調しつつ総合的な観光行政を進めることとしている。このような見地から、運輸政策局長を中心として「運輸省観光政策推進本部」が設置され、海上交通局長も本部員になっている。

なお、運輸政策局の各課のうち、海上交通と関係の深いものについて若干の補足をしておくと、次のとおりである。

#### ① 消費者行政課

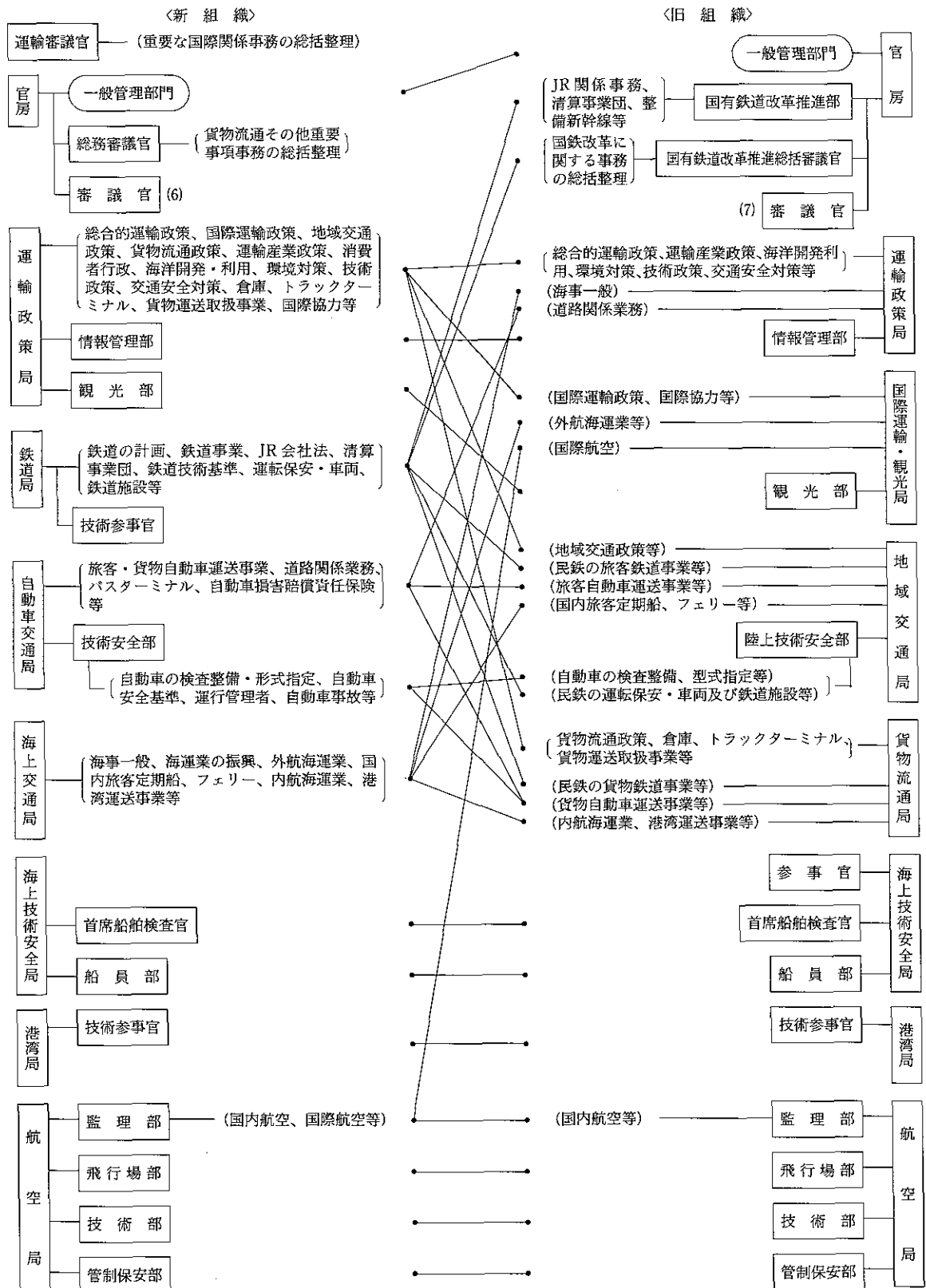
「利用者に直結した運輸行政」を展開する見地から新たに設置された。なお、従来、

【図-1】運輸省の新しい組織のあらまし





【図-2】運輸省新旧組織の概要



運輸政策局運輸産業課で所掌していた各交通機関の運賃、料金行政の総括事務については、本課に移し替えられている。

#### ② 環境・海洋課

本課は、運輸政策局旧海洋・海事課で行っていた事務のうち、海洋の開発および利用に関する事務（海洋法条約等）ならびに旧環境課で行っていた事務を引き継いでいる。なお、旧海洋・海事課の行っていたその他の事務（船舶整備公団、油濁損害賠償保障制度、海事代理士、海事思想の普及、宣伝等）は、後述の海上交通局総務課が引き継いでいる。

#### ③ 国際企画課

国際関係事務に関する政策策定を行うほか、主に多国間交渉に関する事務のとりまとめを行う（OECD 造船部会等）。

#### ④ 国際業務第一課

主に二国間交渉に関する事務のとりまとめを行う（日米構造協議、GATT ウルグアイラウンド等）。

#### ⑤ 貨物流通企画課

本課は、トラックから鉄道、海運へのモーダルシフトの推進等全省にわたる物流政策の企画を行うこととしている。

#### ⑥ 貨物流通施設課

本課は、旧貨物流通局貨物流通施設課を移し替えたものであり、引き続き、倉庫、トラックターミナル等の物流施設に関する事務を所掌することとしている。

#### ⑦ 複合貨物流通課

本課は、旧貨物流通局複合貨物流通課を

移し替えたものである。なお、今回の組織改正より、旧国際運輸・観光局海運事業課、外航課および国際航空課で行っていた国際貨物運送にかかわる貨物運送取扱事業（NVOCC 等）についても、本課が国内運送にかかわるものとあわせ一括して所掌することとなった。

#### (4) 鉄道局

多極分散型の国土形成や大都市問題の解決を目指して、鉄道をめぐる利用者等のニーズに直結したわかりやすい鉄道行政を進める「鉄道局」は、大臣官房国有鉄道改革推進部、地域交通局および貨物流通局に分散していた鉄道関係事務を一元的に所掌することとした。

このような見地から、各種の鉄道計画を担当する「幹線鉄道課」および「都市鉄道課」と鉄道関係財務全般を担当する「財務課」を設置することとし、一方で鉄道技術問題への対応を強化するため、新たに「技術参事官」を置くとともに「技術企画課」を設置することとした。また、国鉄清算事業団の土地処分、債務処理等の問題には、「国有鉄道清算業務指導課」が引き続き対応することとした。

#### (5) 自動車交通局

成熟したくるま社会の実現を目指して、自動車交通サービスの一層の多様化、高度化等の自動車交通行政を進める「自動車交通局」は、運輸政策局、地域交通局および貨物流通局に分散していた自動車交通関係事務を一元的に所掌することとした。

このような見地から、「企画課」を新たに設け、道路交通活性化対策の企画とともに高速

道路関係事務などインフラ整備等を担当することとした。また、ユーザーの参加も得た総合的な道路交通安全対策を推進するため、技術安全部に新たに「ユーザー業務室」を設置することとした。

#### (6) 海上交通局

国民生活を支える海上交通サービスの充実を目指して、経済の動向や技術の革新に対応した総合的な海上輸送体系の整備等の海上交通行政を進める「海上交通局」は、運輸政策局、国際運輸・観光局、地域交通局および貨物流通局に分散していた海上交通関係事務を一元的に所掌することとした。

局内各課等の所掌事務は、次のとおりである。(図-3参照)

##### ① 大臣官房審議官

海上交通局、海上技術安全局、港湾局の3局を担当している。海上交通局においては、局の所掌する主要な事務全般を相務する。

##### ② 総務課

本課は、局の総務課として、局内事務の総合調整（人事、予算、法規、栄典、公益法人等）を行うほか、運輸政策局旧海洋・海事課の行っていた事務のうち、船舶整備公団、油濁損害賠償保障制度、海事代理士、海事思想の普及および宣伝（海の旬間等）、海運造船合理化審議会に関する事務を所掌する。

##### ③ 海事産業課

本課は、旧国際運輸・観光局海運事業課を引き継いだものであるが、新局において

は、これまでの外航海運にかかわる助成施策のみならず、国内旅客、国内貨物、港運も加えた局の所掌する事業全般についての振興策等を所掌することとなっている。さらに、本課では、海上レクリエーション関係事務のとりまとめも行うこととしている。なお、従来海運事業課で所掌していた国際貨物運送にかかわる運送取次事業については、前述の運輸政策局複合貨物流通課に移管されている。

##### ④ 外航課

旧国際運輸・観光局外航課を移し替えたものであり、引き続き外航海運業、海運に関する国際関係業務、外航客船等の振興等に関する事務を所掌する。なお、従来所掌していた国際貨物運送にかかわる利用運送事業等については、前述の運輸政策局複合貨物流通課に移管されている。

##### ⑤ 国内旅客課

本課は、旧地域交通局海上交通課を移し替えたものであり、引き続き、旅客定期航路事業、自動車航送貨物定期航路事業、国内クルーズの振興、離島航路補助等に関する事務を所掌する。

##### ⑥ 国内貨物課

本課は、旧貨物流通局海上貨物課を移し替えたものであり、引き続き、内航海運業、内航海運組合等に関する事務を所掌する。

##### ⑦ 港運課

本課は、旧貨物流通局港湾貨物課を移し替えたものであり、引き続き、港湾運送事業、総合輸入ターミナルの整備等に関する

事務を所掌する。

(7) 海上技術安全局

海上技術安全局は、従前どおり、ハード(物)とソフト(人)の両面から船舶および船員に関する行政を一体的に所掌することとし、海上安全の確保、造船業の基盤整備、船員の保護、技術開発等を進めることとしている。

(8) 港湾局

港湾局は、従前どおり港湾、航路および海岸の計画、建設および管理を一貫して所掌することとし、豊かなウォーターフロントを目指して、総合的な港湾空間の機能の充実、輸出入促進体制の整備等を進めることとしている。

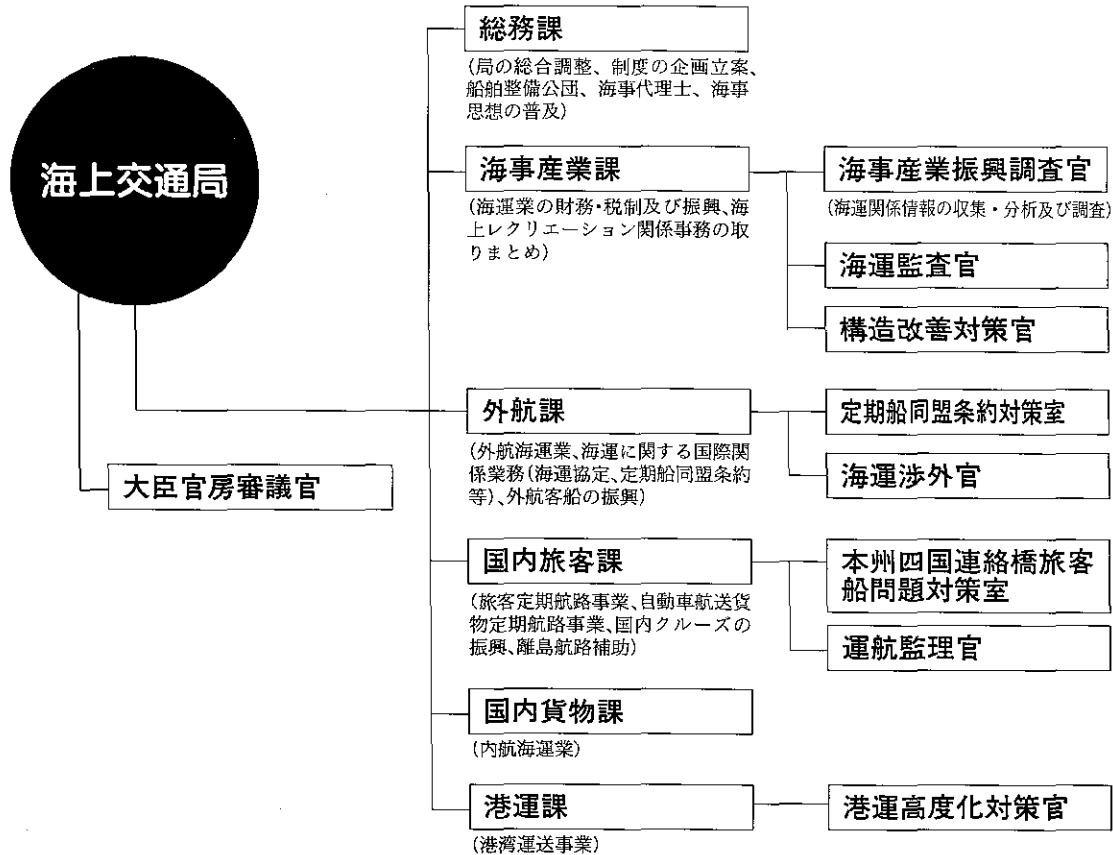
(9) 航空局

航空局は、航空交渉等を担当していた旧国際運輸・観光局「国際航空課」を移し替えて航空行政を一元的に所掌することとし、内外の航空ネットワークの充実と利用者に直結した航空サービスの提供を目指して、わが国の国際化を進める上でもその基盤となる三大空港プロジェクトの推進や地方空港の整備等を進めるとともに、引き続き利用者サービスの向上、航空交通の安全の確保等を進めることとしている。

新組織は7月1日からスタートしています。

しばらくの間は、皆様方にご迷惑、お手数をおかけすることもあろうかと存じますが、ご理解、ご協力をいただければ幸いです。

【図-3】



# 雲仙普賢岳噴火の顛末

八馬汽船顧問 中瀬 洋 一

## はじめに

私がなぜ雲仙岳の噴火に強い関心をもつかといえ、祖先が寛政4年（1792年）「島原大變」の被災者であるからだ。一瞬の災害で一家眷族<sup>けんぞく</sup>22名が遭難し、たった1人しか助からなかったと伝えられている。

眉山<sup>まゆま</sup>の崩壊とともに、津波が起こり1度ではなく3度もやってきて、2度目の高波は大手門坂下の並木の頂に達するほどだった。津波にさらわれて助かった当人たちは「何がなんだか分からないうちに、ふと気がついたときには砂浜に打ち上げられて助かった」というのが実情のようだ。「先祖がお城の松にひっかかって助かった」という言い伝えも、必ずしも虚構ではないように思える。

現在島原にはただ1人生き残った先祖を初代とする代々の墓と、遭難者22人の墓がある。

このたびの噴火について、島原の住民とともに心を痛めているのも、22人の悲劇を背負っているからである。

## 島原大變肥後迷惑

島原市史によれば、寛政3年10月8日大地震が島原一帯を襲い、それから連日強弱震や山鳴りの音が聞こえ続けたという。年を越して寛政4年1月18日夜半、雲仙岳が鳴動、翌19日朝、山は黒煙が立ちこめ、すさまじい煙気は空をおおい、今回の再噴火と反対方向の北東に流出した。普賢岳8合目付近の谷から溶岩がふき出しつづき、谷を埋めあふれ出た赤く太い溶岩流はゆっくりと流れ、2月20日過ぎには人家の手前で止まった。

島原の人々は地震、山鳴り、噴火にはもう馴れっこになっていまさらおどろきもしない。のんきにも、ぞろぞろと弁当持参で見物に行った。

大變は4月1日夜8時過ぎに発生した。突然どすと床の抜けるような大音が生じ、つづいて力強い鳴動がわき上がり、しばらく耳を聳<sup>さう</sup>し、地震は2度続けて起こった。初期の震源地は橘湾にあったが、日を追って東に移動し、島原城下の眉山直下で震度5といわれる大地震が発生したのであった。同時に大量の温泉が噴出した



ため眉山は真二つに裂けて東側半分が崩れ落ち、土砂が立木をのせたまま城下を埋め、有明海に流れ込んだ。そのために大型の津波が対岸の熊本に押し寄せ、とって返した津波が島原、天草を襲い3度往復して島原領民9,740人、熊本領民4,653人、天草383人、合計1万5,000人の死者を出す空前絶後の大惨事となった。

### 普賢岳の再噴火

普賢岳の再爆発は199年たった、今年4月9日地獄跡火口から噴石を放出したときに始まる。4月27日には小規模な噴火が起こり、5月24日に初めて火砕流が島原市南方水無川に沿って噴出した。続いて6月1日にも火砕流が発生したが天候が悪くて下からは見る事ができなかった。3日は火口が良く見える好天に恵まれ、報道陣、観測者たちが大勢待機していたところへ大型の火砕流が襲いかかって、死者38人、行方不明3人（7月24日現在）のほか負傷者多数を出す大惨事となった。死者の中には有名な火山記録写真家クラフト夫妻の名が報ぜられた。

8日に起きた大規模火砕流は有明海の海岸に

近い国道251号の手前まで爪跡を伸ばした。30日にこの梅雨の時期のため一日の降雨量188ミリに達し、降灰、土石を深江町海岸から有明海に押し流した。

6月19日に起きた火砕流以後も依然活発な活動を続けているが、一応小康状態を保っている。これはマグマの供給量が今も一日約20万 $\text{m}^3$ あるのに対し、小型火砕流が散発的に発生、溶岩ドームの成長や、脱ガス現象でエネルギーが放出されてバランスがとれ、適当に火道（マグマの通路）の圧力が保たれているためであると言われている。

しかし、最近火山研究者の間で1792年の噴火の例からも「最終的には溶岩流がでたら活動が終息する」と考える向きもあり、「粘性が低くなり一部で溶岩流が流れ始めたのでは」としながらも「活動は依然高いレベルにある」として、引き続き警戒を呼びかけている。

地学の専門家金子史朗博士は、われわれが火砕流と呼んできた現象を全体として「熱雲」と称し、これを石灰石、軽石を多く含む火砕流本体と、その前方と上方を高速に進む、核爆発の初期に起きるような熱風をサージ (SURGE) と呼び、二つに分けて解析している。

6月3日の水無川流域に発生した火砕流の被災者の証言によれば、最初に高温の熱風が突然襲ってきて、からだじゅうに火傷をした。それを吸い込んだ人は気管がただれた。これが金子博士がいうサージであり、サージが通ったすぐ後から小粒石が降ってきたという。この段階が

---

火砕流本体であると考えられる。

### 雲仙岳真下の地溝

ある新聞では地学的構造について次のように報じている。前回の大変は雲仙岳の真下を東西に走っている巨大な地溝が引金になっている。九州北部地域が南北に引っ張られた結果、中央部一帯が落ち込んで地溝ができたとされ、幅が約10kmに及ぶ。この地溝の線上には雲仙岳、九重山、鶴見岳、別府地熱帯が並んでいる。一方雲仙の溶岩組成は安山岩質の山陰大山系列に属し、南は天草まで達している。

同じ九州の火山でも近年噴煙を上げた阿蘇山、桜島などが属する琉球系列とは違う。

今回の普賢岳噴火で震源地が東方に移動するのをおそれる理由は、眉山崩壊の引金となった東西の地溝の存在を意識しているからである。

### おわりに

雲仙噴火の最中6月15日に、フィリピン、ピナトッポ山が600年ぶりに、今世紀最大の噴火を開始した。科学の知識ではどのような火山活動が起きるのか予測さえできない無力さを感じさせられる。

雲仙普賢岳の動向も、しばらく目をはなせない。島原市と水無川を挟んだ南隣の深江町は6月26日以降被害現場は立入禁止する「警戒区域」に指定されているが、火山活動は小康を保っている。しかし危険度が変化したわけではないとして、7月22日現在警戒区域と避難勧告区域の

両区域指定は解除されず、相変わらず厳重警戒下にある。

両指定地内の避難民は、島原市の人口4万5,000人の4分の1近い約1万人に膨れあがっており、深江町では人口の半数にあたる約4,000人が対象となる。

既に閣議で警戒地域の住民に対する補償制度の創設や特別立法制度の制定などについて検討を指示した。政府の雲仙岳非常対策本部は住めなくなった南北上木場町の住民400人を市内の別の所に集団移動させる計画に取りかかっている。しかし警戒区域内では実態調査が不可能で、激甚災害地域指定は当然無理かと考えられていた。ところが最近政府の緊急措置として、被害状況が確認されなくても、年3%の低利融資が認められることになった。これに対応して早速7月18日初めて県と島原市が両上木場住民と「住民集団移転について」話し合う協議会が開催された。協議会において住民側が「多大の経済的負担をともなう現行法での集団移転は考えていない」として議題とすることを拒否。このため会合は避難生活上の要望を聞く懇談会に切り替えられた。政府が普賢岳災害対策として初めて打ち出した対応と住民の意識の間にかくもへだたりがあるのかと考えさせられる結果となった。

7月3日現在、島原から他の町に転出した人は住民票を移したケースだけで既に約1,000人、仮に火山活動が収まっても、かつての活気を取り戻すのに何年かかかる。この際一層の早急な、積極的な対応が望まれる。

# 内外情報



▲ホンコン港に入港中のセミコンテナ船

1. 第1回日台船主団体懇談会の模様
2. 第98回船員制度近代化委員会の審議模様

## 1. 第1回日台船主団体懇談会の模様

日本船主協会と台湾船主協会（中華民國輪船商業同業公會全國聯合會）の第1回懇談会が1991年7月30日(火)日本海運倶楽部において開催され、当協会から根本会長以下9名、台湾船主協会から楊理事長以下7名が出席した。（資料2参照）

懇談会の概要は、次のとおり。

### 1. 世界海運および両国海運の現状と展望その他について

まず日本側根本会長より席上配布資料（省略）に基づき、日本商船隊の現状、全世界の船腹量、日本籍船混乗の導入、世界経済の見通し、船齢16年以上の老齢化船の割合、さらに世界経済の成長・荷動量・新造竣工・スクラップの相関関係におけるマクロで見た需給ギャップについて説明が行われた。

日本商船隊の規模は2,000隻、9,100万%で全世界6.6億%の約14%を占めており、この商船隊占有率はGNPの占有率とほぼ同じである。

今後の船腹需給関係のバランスを維持するためにはスクラップ問題は最重要課題であり、特に1975年をピークにVLCCが大量建造されており、たとえば船齢制限次第では20年後の1995年にはスクラップの最盛期を迎えることになる。当協会においてはスクラップ特別委員会を設置して対応しているが、世界

的規模で対応する必要がある。台湾はスクラップのノウハウをもっているが、今後はどのように対応していくのか、スクラップを行うにはその国の経済、鋼材の需要量、労働力供給能力等に左右されるが、関係国間で真剣に検討して行く必要がある。

続いて、当協会の1991年度の「当面する海運対策について」項目(案)を紹介し、特に前文（輸送の高度化、多様化に対応したサービスの提供とそれに合う適正な運賃の確保等）を重要視していると述べるとともに、次の5項目を強調した。

- ① 混乗の既存船への拡大と日本人乗組員の少数化
- ② 長期的視点に立ったスクラップ問題への対応
- ③ アジア諸国を始めとする諸外国海運団体との連繫強化

欧州においてはECSA（EC船主協会）が存在し、強力なジョイント・アクションをとっている。力強い成長を遂げつつあるアジア経済の現状にかんがみ、ASEAN船協を始めとし、近隣の親しいところとの接触が重要である。

中華人民共和国において船主協会設立の動きがある。その場合COSCOが中心となろうが、同社の商業海運への門戸を開放させるためにも船主団体間の



懇談の場が必要である。

- ④ 客船事業の振興のための諸対策の推進
- ⑤ 国民の祝日「海の日」制定の推進など海運広報の強化

日本において海運業の地位が低い。宅配便などはそれなりに一般大衆に密接している現状を考え、広く海運の重要性をPRしていきたい。

次に台湾側楊理事長より下記事項について説明が行われた。

- (1) 中華民國全國船聯會の組織
  - ① 1947年7月上海に設立。1950年5月台北に移動。
  - ② 加盟地区船主団体：台北市輪船商業同業公會、高雄市國際輪船商業同業公會、台灣省國內輪船商業同業公會、現在の会員数133社。
  - ③ 所属自国船外航運航船腹252隻、934万%。

#### (2) 台湾船社の海運政策

現在台湾の輸出入の総荷動量は約2.5億トンある。台湾政府もできる限り自由化・開放化を進めることに方針転換しつつある。ソ連・東欧圏諸国への接触を認めたのはその一例である。また、保有船腹量については、2000年中に現有の倍増、すなわち2,000万%保有を目標としている。その他港湾整備等にも力を入れることになっている。

#### (3) 混乗船

昨年12月15日台湾籍船への混乗を決定。上級オフィサーを除き下級船員の半数以内なら外国人乗組員でも認めるということになった。

#### (4) 台韓海運会談

台韓海運会談は官民合同で既に20年以上継続している。時には海運局長も出席している。

#### (5) 互恵平等の協定

ノルウェー、シンガポール、マレーシアと互恵海運協定等を締結。EC等とも話し合いを行っ

ており、今後ともできる限り多くの諸国との交流を図って行く方針である。

#### (6) 陽明海運の民営化

本年度は18%が民営化される予定で、今後3年で完了の計画。なお民間の最終保育率は51%の予定。

#### (7) IMO 加入問題

IMO に加盟したいと考えているが、中華人民共和国の同意と日本の協力が必要につき協力して欲しい。

## 2. 航路安定化問題

北米航路、欧州航路における安定化協定は一步一步忍耐強く話し合いを続け、ぜひとも維持して行くために日台間でも協力することが確認された。さらにアジア域内の Principal Meeting がスタートしたが、運賃修復のためこのアジア安定化協定も何とか成功させるべくお互いに協調して行くことに合意された。(特に協力してインドネシア等その他の国の船社を説得して行くことになった)

また、定期船部門だけでなく、必要に応じ不定期船分野でも協調を図る必要があることが確認された。

## 3. 今後の会談の運営

今後は原則として東京/台北で年1回は開催することが決定された。

### 【資料1】

#### 第1回日本/台湾船主団体懇談会について

(プレスリリース)

1. 日本船主協会と中華民國輪船商業同業公會全國聯合會(台湾船協)は、1991年7月30日東京平河町の日本海運倶楽部において、初めての懇談会を行った。出席者は資料2のとおりである。

2. 日台の船主団体は、激しく揺れ動く世界の政治・経済情勢と、一方で力強い成長を遂げつつあるアジア経済の現状にかんがみ、かねてからより密接な

交流を行い、一層の友好関係を樹立すべきであると認識していたが、このほど最初の懇談会開催が実現した次第である。

3. 懇談会では世界の海運情勢、双方それぞれの海運の現状と将来の展望について率直かつ真剣に意見の交換を行い、まことに有意義であった。

4. 特に世界海運とりわけ主要コンテナ航路の再建

が焦眉の急であり、そのためには双方の関係船社を始めとする各国船社間の協調が必須かつ不可欠であることを再確認し、この旨それぞれの日台関係船社に伝えることに合意した。

5. かかる懇談会を定期的に行うことが合意され、少なくとも年1回は会合を開催することが決定された。

【資料2】

日台船主団体懇談会出席者名簿

日本側出席者

根 本 二 郎	日 本 船 主 協 会	会 長	日 本 郵 船 取 締 役 社 長
轉 法 輪 奏	〃	副 会 長	大 阪 商 船 三 井 船 舶 取 締 役 社 長
小 島 敬 夫	〃	副 会 長	ナビックスライン取締役社長
吉 田 耕 三	〃	副 会 長	昭 和 海 運 取 締 役 社 長
新 谷 功	〃		川 崎 汽 船 専 務 取 締 役
増 田 信 雄	〃	理 事 長	
森 崎 末 寿 雄	〃	常 務 理 事	
宮 原 耕 治	〃	会 長 秘 書	
平 山 修	〃	国 際 課 長	

台湾側出席者

(団 長)	楊 璟 璇	中 華 民 國 輸 船 商 業 同 業 公 會 全 國 聯 合 會	理 事 長	南 泰 海 運 公 司	董 事 長
(副 団 長)	林 省 三	〃	常 務 理 事	長 榮 海 運 公 司	副 董 事 長
(団 員)	駱 耀 煌	〃	常 務 理 事	立 榮 航 業 公 司	董 事 長
	〃 陳 清 治	〃		萬 海 航 運 公 司	副 董 事 長
	〃 游 芳 來	〃	企 劃 委 員 会 委 員	陽 明 海 運 公 司	副 總 經 理
	〃 游 謨 逸	〃		正 利 航 業 公 司	協 理
	〃 石 伏 生	〃		中 國 航 運 公 司	顧 問 駐 日 代 表

2. 第98回船員制度近代化委員会の審議模様

第98回船員制度近代化委員会は、平成3年6月28日に開催され、第三次総合実験船によるパイオニア

シップ実験を実施する実験船の「実験実施方案」についての審議が行われた。

〈審議概要〉

1. 近代化実験は本年7月より第三次総合実験船によるパイオニアシップ実験へ移行するが、前回の委員会にてパイオニアシップ実験に関する「総合実験基本方案（その2）」が承認されている。（本誌1991年7月号P.33参照）

今回の委員会には、これを受けパイオニアシップ実験を実施する実験船32隻のうち、30隻分の「実験実施方案」が提出され、実験船の船種・航路・実験の内容等により8グループに仕分けして審議の結果、全方案を承認した。（資料参照）

各実験船は、本方案に基づき次回の内地最終港出港時よりパイオニアシップ実験を開始することになる。

なお、今回方案が提出されなかった2隻「はんばーぶりっじ」「かりふおるにあまーきゅりー」については、実験開始時期の関係上、次回の委員会での審議が予定されている。

2. 予定議題審議後、前回の委員会での労働側委員の意見もあり、船員制度近代化の今後のあり方を

【参考資料】

近代化船の現状（平成3年6月30日現在）

表1 近代化船の種類別一覧

種別	社数	隻数	千総トン
1. 第三次総合実験船	10	24	1,515
2. C 実 用 船	9	19	1,625
3. B 実 用 船	27	74	5,017
4. A 実 用 船	15	24	1,519
5. パイオニアシップ	7	7	557
計	—	148	10,233

表2 近代化船の船種別一覧

	第三次総合実験船		C 実験船		B 実用船		A 実用船		パイオニアシップ		合 計	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
1. コンテナ船	8	345	4	156	3	95	3	118	3	119	21	833
2. 撒 積 船	9	864	4	312	39	2,863	6	473	4	438	62	4,950
3. 自動車専用船	7	306	2	98	14	338	2	39	0	0	25	781
4. タ ン カ ー	0	0	7	986	13	1,547	9	722	0	0	29	3,255
5. L P G タ ン カ ー	0	0	2	73	3	140	4	167	0	0	9	380
6. 重 量 物 船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7. 貨 物 船	0	0	0	0	2	34	0	0	0	0	2	34
計	24	1,515	19	1,625	74	5,017	24	1,519	7	557	148	10,233

検討するためビジョン検討委員会を7月16日に開催する予定である旨、事務局より報告された。

【資料】

今回の委員会にて方案の承認を受けた実験船

- (大阪商船三井船舶) さざんくろす丸、愛宕山丸、ありげーたーりばてい、ねぶちゅーんえーす、ありげーたーあめりか
- (川 崎 汽 船) まんはったんぶりっじ、じょーじわしんとんぶりっじ、まきなっくぶりっじ、へんりーはどそんぶりっじ、ごうるでんげいとぶりっじ、せんちゅりーはいうえい5、わしんとんはいうえい
- (神 戸 汽 船) みしがんはいうえい、ろんどんはいうえい
- (国際マリン  
トランスポート) まあきゅりいえーす
- (昭 和 海 運) 健隆丸、平隆丸
- (新 和 海 運) 神和丸、国東丸
- (第一中央汽船) 筑波丸、紀伊丸
- (ナビックスライン) 神山丸、新鷹丸、山隆丸
- (日 鉄 海 運) 上総丸
- (日 本 汽 船) とらいとんはいうえい
- (日 本 郵 船) 知多丸、加賀、尾上丸、松浦丸

## 第51回海の記念日において運輸大臣がPG 就航船員に感謝のメッセージを発表

村岡運輸大臣は、第51回海の記念日に当たり、湾岸危機の際、あらゆる困難を克服してペルシャ湾に就航した船員に対し、次のように、感謝のメッセージを発表した。このメッセージは、7月19日、運輸省において当協会および全日本海員組合に伝達された。

湾岸危機の際、ペルシャ湾に就航する船舶に乗り組まれた船員の皆様へ

本日、第51回海の記念日に当たり、この1年間を振り返ってみますと、昨年8月2日に始まった湾岸危機は、国際平和を脅かす重大な危機であったのみならず、海上における安全輸送の確保にも重大な影響を及ぼす事態であったことは申すまでもありません。

資源に乏しいわが国においては、エネルギー資源として大切な石油の大半をペルシャ湾岸諸国から運ばなければなりません。湾岸危機という緊迫した状況下においても、ペルシャ湾に就航する船舶に乗り組み、あらゆる困難を克服

して日夜石油輸送等に従事していただいた船員は、わが国の経済活動の維持に多大な貢献をされました。ここに皆さんの労苦に対し、改めて感謝の意を表したいと思います。

幸にして湾岸危機は本年3月はじめに終結しましたが、運輸省としましても、今後とも世界のあらゆる海で安全な輸送が続けられるよう努力する所存です。

最後にこれからも船員の皆さんが、わが国にとって必要不可欠な海上輸送の確保のために、ますます活躍していただくよう希望いたします。

平成3年7月20日

運輸大臣 村岡 兼造

## 当協会の根本会長「明治丸」を見学

当協会は、7月に開催された理事会で「海の日」を制定し、国民の祝祭日化を推進していくことを決定した。これは、わが国が四面を海に囲まれた資源の乏しい島国であり、海外から衣食住関連物資はもとよりエネルギー、工業原料など国民生活や経済活動に必要な原材料物資を輸入し、それを製品に加工して輸出する貿易立国であるにもかかわらず、それらの物資を運ぶ船の活躍や海上輸送の重要性に対する一般国民の認識が低い。このため海洋国家日本として国民の祝日「海の日」を制定して、一般国民の海や海事産業への理解と認識を高めようというものである。

これに関連して当協会の根本会長は、7月29日に東京商船大学を訪れ、「明治丸」を見学した。

この船は、毎年7月20日、「海の記念日」制定の由来となっている船で、記念館として同大学の校庭に保存されている。

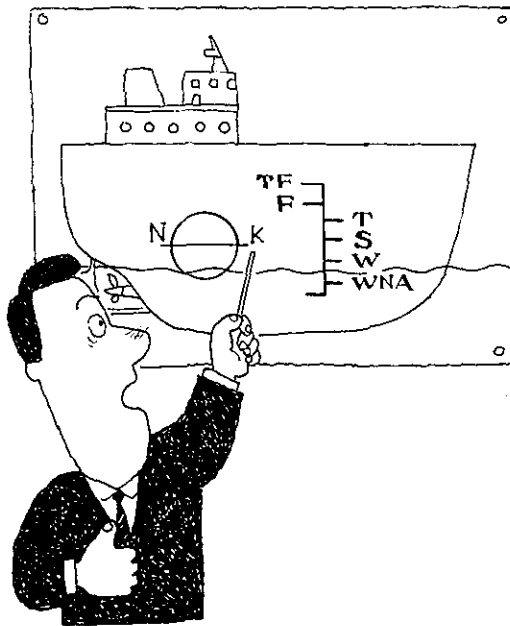
今後当協会では、関係諸団体と推進母体をつくり、広く各方面に働きかけ、実現をはかっていくこととしている。



## 「プリムソルマーク」が示す 季節、水域ごとの満載喫水線。

船舶には、これ以上貨物を積むと復原性が悪くなり、航海する上で危険な状態になるという限界がある。それを誰の目にも分かるように表示したのが「満載喫水線表示」。別名「プリムソルマーク」と呼ばれるもので、貨物船の船体中央部の舷側に描かれた中心を1本の線が横切る輪と、その横に刻まれた目盛状のマークがそれだ。

輪の部分の左右に記されたアルファベット2文字は、日本海事協会（NK）など検査を行った機関のイニシャル。さらに目盛の部分に付されたア



ルファベット記号は、上から順にTF=熱帯淡水、F=夏期淡水、T=熱帯、S=夏期、W=冬期、WNA=冬期北大西洋を意味する。

それぞれが、海域や季節ごとの気象・海象によって区分された船舶満載喫水線用帯域図という世界地図上の各ゾーンに対応しており、たとえば波の穏やかな熱帯域を航海する場合は、荒れやすい冬期帯域や冬期北大西洋帯域を航海するよりも上の喫水線が用いられ、よりたくさんの貨物が積めることになる。つまり船舶の満載喫水線は、季節や水域によって異なるわけだ。

このマークが生まれたのは19世紀後半の英国。当時は、船舶の積載量に関する安全基準がなく、貨物の積み過ぎによる海難がたびたび発生した。当時の海運先進国英国の議会は、これを重くみて、1876年国際航路に就航するすべての船に、貨物積載の限界を示す標識を表示することを義務づけた。この法案の起草者が、英国の政治家サミュエル・プリムソル (Samuel Plimsoll) で、その名前を冠してこの表示マークをプリムソルマークと呼ぶようになった。

やがてこのマークの意義は、世界の国々にも認められるようになり、現在では、全世界共通の標識としてあらゆる船舶に用いられている。

## 時速93キロの超高速貨物船、 テクノスーパーライナー。

1,000トンの貨物を積み、現在のコンテナ船の約2倍に当たる50ノット（時速93キロ）で航行する夢の超高速貨物船「テクノスーパーライナー」の

開発が、いま日本で進められている。ジェット機よりも安く、コンテナ船よりも速い新しい輸送機関として位置づけられるもので、21世紀には、日本国内や近隣アジア諸国との海上輸送の大動脈となることが期待されている。

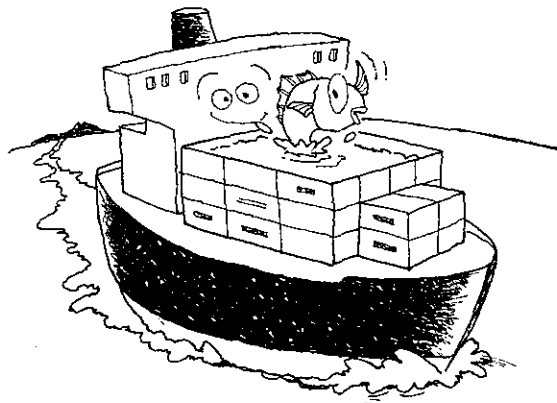
開発上の最大の壁は、大気中の800倍という海水の抵抗。これを小さくするために考えられる方法は、水中翼方式とホーバークラフト方式だが、現在実用化されている両方式の船の積載重量は数十トンから百トン程度。貨物輸送に使うには船体を持ち上げる力も推進力も小さすぎる。

そこで、いま注目されているのが、流線形をした空洞の「浮体」を水中翼の両側にとりつけ、揚力と浮力の併用で船体を持ち上げる方法。推進にはジェット旅客機と同じガスタービンエンジンを用い、浮体の先端から吸い込んだ海水を高速で後方に噴射して航行するというものだ。

このほか、ホーバークラフトに近い船型も候補にあがっているが、どちらにしてもコンピュータ技術を応用した高波時の姿勢制御、新素材による船体の軽量化など、さまざまな先端技術を駆使したまったく新しいコンセプトの船になることは間違いない。

### 生きたまま 太平洋を越えてやって来た ニュージーランド産のタイ。

エビ、カニ、マグロ、タコ、イカ、ヒラメ、カレイ…。お寿司屋さんのメニューではない。9割近くを輸入に頼るエビを筆頭に、いずれも私たち日本人が、今その多くを輸入に依存している水産



物の一例である。日本人は世界でも有数の魚好き。しかし、その胃袋を満たす食用魚介類の約3割は外国産というのが現状だ。

こうした魚介類の輸入は、もちろん冷凍輸送技術の発達で実現したもの。しかし「やはり魚はとれたてじゃなくちゃ」という魚好き国民ならではの欲求はうち消しがたい。そんな日本人のグルメ志向に応じて、外国で獲れた魚を生きたままコンテナで運ぶ技術が、わが国海運会社の手によって実現した。

海水を張り、水温の調節や酸素の供給、海水の浄化を自動制御しながら魚を仮眠状態等にして輸送する特殊コンテナは、まさに海上を走る「いけす」。現在、ニュージーランド産のタイなどで成功しており、カニやエビなど運べる魚介類の種類もこれからどんどん増えていくはず。

「江戸前」ならぬ「ニュージーランド前」や「ハワイ前」のタイの生き造りに舌鼓を打つ……。グルメにはこたえられないそんな時代が、海運の活躍で、もうすぐやってきそう。

## 「海の記念日」のイベント

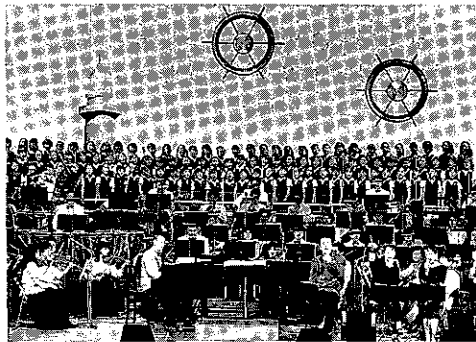
### 1. NHK ホールにおけるファミリーコンサート

当協会は、7月20日の「海の記念日」を中心に種々の広報活動を展開しているが、その中心として定着してきたイベントとして7月19日(金)東京渋谷のNHKホールにおいて「海の記念日前夜祭、ファミリー・コンサート」を開催した。

運輸省と日本放送協会の後援を得た同コンサートは、約70名編成の東京メモリアル・オーケストラの演奏により、第1部ではミルトン・クロツ氏の指揮、加藤知子さんのバイオリン・ソロでライトクラシックを、第2部では服部克久氏の指揮、コーラスグループのサーカスをゲストに世界の海にちなんだ曲で構成した。

プログラムには根本会長の挨拶を入れるとともに、会場のロビーには貨物船や豪華客船のモデルシップや写真パネルを展示し、入場者に船に対する親しみ、海運の役割を考えてもらうように配慮した。入場者は約3,200名で、一般の応募者は4倍強であった。

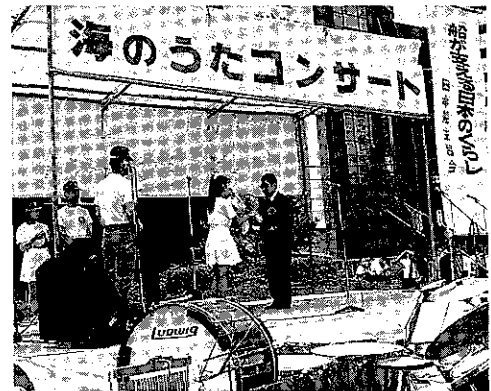
このイベントと並行して銀座ソニービルの壁面に7月15日(月)~21日(日)の7日間、コンテナ船



の写真に「祝第51回・7月20日海の記念日」、「船が支える日本の暮らし」と書いた大懸垂幕を掲示し海運の役割と重要性をPRした。

### 2. 東京新橋駅前広場におけるイベント

当協会と全日本海員組合は毎年、海の記念日の前日にイベントを開催しているが、今年も7月19日(金)にJR新橋駅前の機関車広場において、「海のうたコンサート」を開催した。



本年は、来賓の村岡運輸大臣が開会に当たって挨拶され、海上保安庁音楽隊や東京ニューフィルハーモニック管弦楽団による演奏、ミス・マルレイナや北みのるをはじめとする演歌歌手による「海の歌コンサート」ならびに貨物船や豪華客船の写真による「船のパネル展」などを船員親睦団体等の協力を得て開催し、海事思想の一層の普及を図った。なお、村岡運輸大臣は挨拶の中で、湾岸戦争時における当協会や全日本海員組合の輸送協力を感謝し、日本海運の役割を改めて認識するよう一般聴衆に訴えられた。

# 海運日誌 (7月)

1日 運輸省の組織が改正され、海運関係は海上交通局に一本化された新体制がスタートした。

(P.29寄稿参照)

◎ 国際海事機関 (IMO) の海洋環境保護委員会 (MEPC) が、5日までの間ロンドンで開催され、油流出防止対策、大気汚染防止対策等の審議が行われた。(P.6海運界の動き2参照)

◎ 日本銀行は現行年6.0%の公定歩合を0.5%引き下げ、5.5%とし、即日実施した。公定歩合の引き下げは、87年2月以来ほぼ4年5カ月ぶり。

8日 運輸省海上技術安全局が6月分の新造船建造許可実績を発表。それによると、16隻、93万1,819㌥(前月比95.9%増)、契約船価は1,037億6,600万円となった。

◎ 主要物流企業・団体が構成する日本物流団体連合会が発足し、会長に長岡毅日本通運会長(全国通運連盟会長)が就任した。また、当協会の根本二郎会長が副会長に就任した。

11日 日本エネルギー経済研究所は、90~95年の世界の石油需要について年率1.6%程度伸びるとし、供給面ではソ連の産油量が急減するとの見方から、OPECへの依存度が5年間で年率3.6%の伸びとなる見通しを明らかにした。

◎ 大蔵省が発表した6月の貿易統計(通関速報ベース)によると、輸出額は254億600万ドル(前年同月比6.9%増)、輸入額は181億4,200万ドル(同6.1%増)であった。この結果、貿易黒字は72億6,400万ドル(同8.9%増)となった。

◎ オーストラリア海運業改善委員会 (SIRA) 代表団が当協会を来訪、海運諸問題に関し意見交換を行った。

17日 15日より開催されていた第17回先進国首脳会議が、ソ連の改革支持、ウルグアイ・ラウンド(ガットの新多角的貿易交渉)の年内合意への努力などを盛り込んだ経済宣言を採択して閉幕

した。

18日 運輸省海上交通局は、「外航海運白書(外航海運の現況—外航海運のグローバルな展開—)」を発表した。それによると、国際化時代における日本商船隊と外航海運経営のあり方、海上コンテナ輸送のあり方、外航客船旅行の振興などに言及している。(P.10特別欄参照)

19日 村岡運輸大臣は第51回海の記念日にあたり、さきの湾岸戦争時に石油輸送などで貢献した船員へ感謝のメッセージを贈った。(P.45参照)

◎ 当協会と全日本海員組合はJR新橋駅前広場で12時から海のうたコンサートを開催、当協会ではNHKホールで海の記念日前夜祭、「海のシンフォニー、ファミリーコンサート」を開催した。(P.46参照)

◎ 日本内航海運組合総連合会は、平成3年度版「内航海運の現況」を発表した。それによると、平成2年度の内航輸送は好景気に支えられた産業基礎資材の活発な荷動きを反映し好調に推移したとしている。(P.28参照)

29日 独占禁止法適用除外制度の見直しを行ってきた「政府規制等と競争政策に関する研究会」は、内航海運業界の船腹調整および協定運賃カルテル等について、廃止を含めた制度の限定的な運用ならびに制度、および運用のあり方について検討を行う必要があるとする報告書をまとめた。

30日 日本/台湾の船主団体首脳会議が東京で開催され、主要コンテナ航路の再建等の協議を行った。(P.39内外情報1参照)

## 7月の対米ドル円相場の推移

高 値 136.60円(22日)

安 値 139.50円(4日)

平均(月間) 138.01円

(注) 銀行間取り引きによる



# 船協だより

---

## 7月定例理事会の様様

(7月24日、日本船主協会役員会議室において開催)

## 海務委員会・工務委員会関係報告事項

### 1. タンカーの構造規制問題について

(P. 6 海運界の動き 2 参照)

## 労務委員会関係報告事項

### 1. 海上安全船員教育審議会教育部会の答申について

(本誌1991年7月号P. 17参照)

### 2. PG就航船員に対する運輸大臣メッセージについて

(P. 45参照)

## 国際委員会関係報告事項

### 1. 日台船主団体懇談会の開催について

(P. 41内外情報 1 参照)

## 広報委員会関係報告事項

### 1. 「海の記念日」を中心とする広報活動について

当協会の広報活動は、効果面から時期的タイミングを考慮して「海の記念日」を中心に実施しており、本年は次のような活動を行った。

#### (1) 第51回海の記念日前夜祭「海のシンフォニー

・ファミリーコンサート」の開催

(P. 46参照)

#### (2) 懸垂幕による広報 (P. 46参照)

#### (3) ブック・カバーによる広報

文庫本用のアンケート付ブック・カバーによる広報は今年で3回目になるが、70万部作成し、7月中旬～下旬に主要都市(札幌、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、北九州、福岡)の書店を通じて配布した。アンケートの応募者には抽選でテレホンカードとオリジナルTシャツを配布することにしている。

#### (4) 電波媒体による広報

##### ① テレビ

7月18日 テレビ東京「天気情報」

(17:55～18:00、関東ローカル)

海の記念日とJR新橋駅前のイベントを告知

7月19日

##### (イ) TBS「ビッグモーニング」

(7:00～8:30、TBS系26局フルネット)

品川埠頭のRORO船「神永丸」(栗林商船)

からの生中継で、内航海運の役割や乗組員の生活ぶりなどをレポートしながら健康体操を紹介。

##### (ロ) 日本テレビ「ズームイン!!朝！」

(7:00～8:30、NTV系27局フルネット)

ミスマルレイナと商船大学の学生2名が出演し、当日昼からのJR新橋駅前のイベントを告知。

##### (ハ) NHK「ミッドナイトジャーナル」

(23:00～23:50)

当日開催した「海のシンフォニー・ファミリーコンサート」の様子が紹介された。

# 船協だより

## ② ラジオ

(イ) 7月20日 NHK第一「土曜サロン」

(15:05~16:00)

海の記念日ということで当協会の大西常務理事が出演し、女性アナウンサーのインタビュー形式で、日本海運の役割と重要性について放送。

(ロ) ラジオたんぱ「海の旬間」特別番組「海にひらこう われらの未来」において根本会長のインタビューが7月25日(17:10~18:00)に放送される。

## (5) 小・中学生向け広報

朝日小学生新聞の7月17日版と毎日中学生新聞の7月19日版に、1頁全面を使用して日本海運の役割と重要性を平易に解説した記事を掲載した。なお、当協会と全日本海員組合は共催で毎年7月19日に広報活動を行っているが、本年はJR新橋駅前広場で「海のうたコンサート」を開催した。当日は開会にあたり村岡運輸大臣が挨拶され、湾岸戦争における協力について謝辞が述べられた。(P.46参照)

## 会員異動

### ○ 退会

平成3年6月29日付

晴海船舶株式会社(京浜地区所属)

### ○ 入会

平成3年7月1日付

新晴海運株式会社(京浜地区所属)

### ○ 社名変更

平成3年7月1日付

株式会社リンコーコーポレーション(京浜地区所属)

(旧社名 新潟臨港海陸運送株式会社)

平成3年8月21日現在の会員数 167社

(京浜110社、阪神44社、九州13社)

## 陳情書・要望書(7月)

30日 宛先:大蔵省関税局総務課事務管理室室長

件名:通関手続きの改善とシステム化についての要望

要旨:海上版NACCS(海上貨物通関システム)は、本年10月に稼働開始となるが、あくまで税関/通関業者間のやり取りに限定されているため、平成5年度以降の同NACCS拡張の際、海運等の隣接分野を視野に入れたシステムとするよう、あわせ現行手続きそのものの見直しを行うよう要望。

## 海運関係の公布法令

㊦ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令

(政令第237号、平成3年7月17日公布、8月1日施行)

㊧ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令

# 船協だより

---

(厚生省令第43号、平成3年7月26日公布、8月1日施行)

## 国際会議の開催予定(9月)

IMO第21回バルクケミカル小委員会

9月9日～13日 ロンドン

国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会第34回会合

9月16日～20日 ジュネーブ

ジョイント・レポート・ミーティング

9月23日～26日

IMO第37回航行安全小委員会

9月23～27日 ロンドン

IMO第65回法律委員会

9月30日～10月4日

## 会議日誌

1日 港湾幹事会

2日 労務幹事会

3日 法規専門委員会/同小委員会合同会議

一土会

船内食料研究会

5日 港湾対策幹事会

啓水会

9日 オーナー部会

10日 広報幹事会

電波研究会

12日 海洋汚染防止小委員会/タンカー部会幹事会

合同会議

15日 海務幹事会

16日 海務委員会/同専門委員会合同会議

船積書類合理化専門委員会

新造船幹事会

保船幹事会

17日 政策幹事会

一土会

18日 工務委員会/同専門委員会合同会議

総務幹事会

外航船舶解撤促進特別委員会幹事会

22日 労務委員会/同専門委員会合同会議

国際幹事会

原油洗浄従事者管理運営委員会

23日 船協月報編集会議

工務研究会

労務懇話会

船員経理研究会

24日 定例理事会

常任理事会/政策委員会合同会議

総務委員会

船員保険研究会

25日 京浜地区船主会

危険物小委員会

資材研究会

26日 海洋汚染防止小委員会/タンカー部会幹事会

合同会議

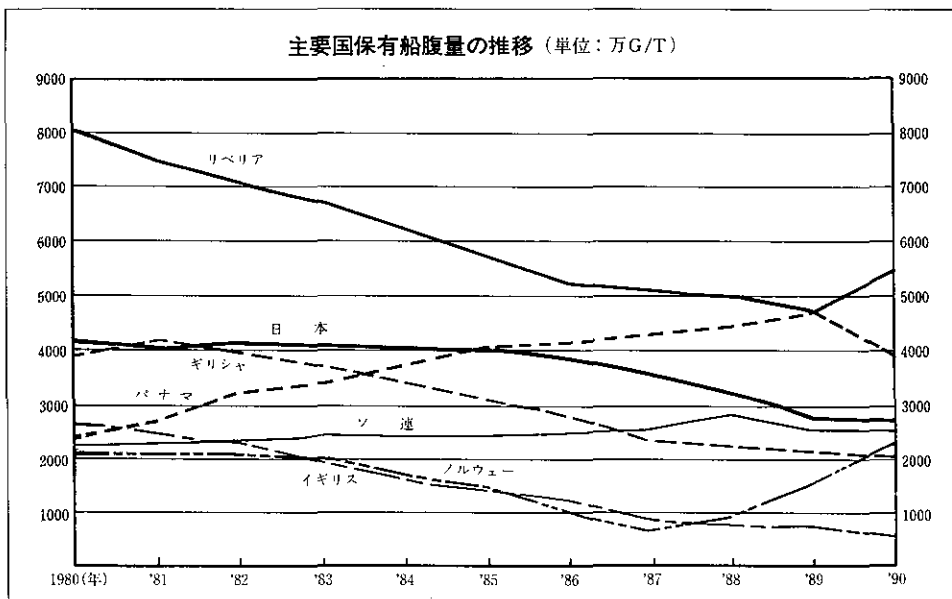
啓水会

29日 海上労働科学研究会

VTR協議会

# 海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移	52
	2・日本商船船腹量の推移	52
	3・わが国航船船腹量の推移	52
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)	53
	5・わが国造船所の工事状況	53
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量	54
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量	54
	8・不定期船自由市場の成約状況	54
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)	55
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)	56
	11・石炭(ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石(ツパロン/日本・ツパロン/西欧)	57
運賃指数	12・タンカー運賃指数	58
用船料指数	13・貨物船用船料指数	59
係船船腹	14・係船船腹量の推移	60
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移	61
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	62
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入	62
内航海運	18・内航船の船腹量	63
	19・国内輸送機関別輸送状況	63
	20・内航海運の主要品目別輸送実績	63



＝ 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
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
1990	78,336	423,627	3.2	6,609	134,836	4.1	5,156	133,190	2.9	66,571	155,601	2.8

(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
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	—	1,392	13,610	—	6,123	23,360	—	710	1,171	—
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
1990	7,668	25,186	▲4.5	1,209	7,586	▲4.6	5,745	16,240	▲5.2	714	1,360	6.0

(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
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
1990	1,992	57,316	91,200	3.7	449	20,406	33,163	▲5.9	1,543	36,910	58,036	10.2

(注) ①運輸省海上交通局による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	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	
	1990	1,472	14,680	15.4	134	4,583	114	5,160	282	2,967	942	1,970	
	1990	II	411	3,792	12.6	24	1,056	34	1,506	76	851	277	379
		III	375	4,102	8.2	37	1,341	24	1,310	74	834	240	617
		IV	346	3,419	▲16.7	37	1,171	28	1,037	68	609	213	602
	1991	I	376	4,038	18.1	31	1,272	29	1,305	83	891	233	570
	建造中船舶	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	
1990		1,291	13,569	6.6	148	5,617	78	3,081	231	2,133	834	2,738	
1990		II	1,295	13,221	11.9	126	4,511	83	3,573	238	2,535	848	2,602
		III	1,338	12,723	▲3.8	148	4,581	79	3,105	255	2,459	856	2,578
		IV	1,291	13,569	6.6	148	5,617	78	3,081	231	2,133	834	2,738
1991		I	1,268	13,657	0.6	149	5,775	65	2,422	252	2,665	802	2,795
未着工船舶		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	
	1990	1,342	26,221	▲9.2	234	15,039	90	3,454	417	5,331	601	2,397	
	1990	II	1,370	26,682	16.9	227	13,996	129	5,239	382	4,801	632	2,646
		III	1,424	28,872	8.2	247	16,151	113	4,444	426	5,404	638	2,873
		IV	1,342	26,221	▲9.2	234	15,039	90	3,454	417	5,331	601	2,397
	1991	I	1,247	24,139	▲7.9	218	13,413	77	3,079	378	4,869	574	2,778

(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
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
1989	156	5,759	24	955	73	2,829	13	613	66	2,385	3	187	139	5,214	16	800

(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	1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990		
	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	0.0	871	▲ 6.3	958	10.0	970	1.3	1,042	7.4	1,120	7.5	1,175	4.9
	石油製品	297	5.3	288	▲ 3.0	305	5.9	313	2.6	325	3.8	340	4.6	350	2.9
	計	1,227	1.2	1,159	▲ 5.5	1,263	9.0	1,283	1.6	1,367	6.5	1,460	6.8	1,525	4.5
乾貨物	鉄 鉱 石	306	19.1	321	4.9	311	▲ 3.1	319	2.6	348	9.1	362	4.0	350	▲ 3.3
	炭 物	232	17.8	272	17.2	276	1.5	283	2.5	304	7.4	321	5.6	335	4.4
	穀 物	207	4.0	181	▲ 12.6	165	▲ 8.8	186	12.7	196	5.4	192	▲ 2.0	195	1.6
	その他	1,320	7.8	1,360	3.0	1,370	0.7	1,390	1.5	1,460	5.0	1,525	4.5	1,570	3.0
	計	2,065	10.0	2,134	3.3	2,122	▲ 0.6	2,178	2.6	2,308	6.0	2,400	4.0	2,450	2.1
合 計	3,292	6.5	3,293	0.0	3,385	2.8	3,461	2.2	3,675	6.2	3,860	5.0	3,975	3.0	

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1990」による。②1990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	10.7	41.8	28.2	13.4	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 鉱 石	115.2	▲ 7.5	37.0	112.0	▲ 2.8	36.2	123.4	10.2	35.5	127.6	3.4	35.7
	炭 物	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運輸省海上交通局調べによる。②各品目とも輸出入の合計である。③LPG LNGはその他に含まれる。

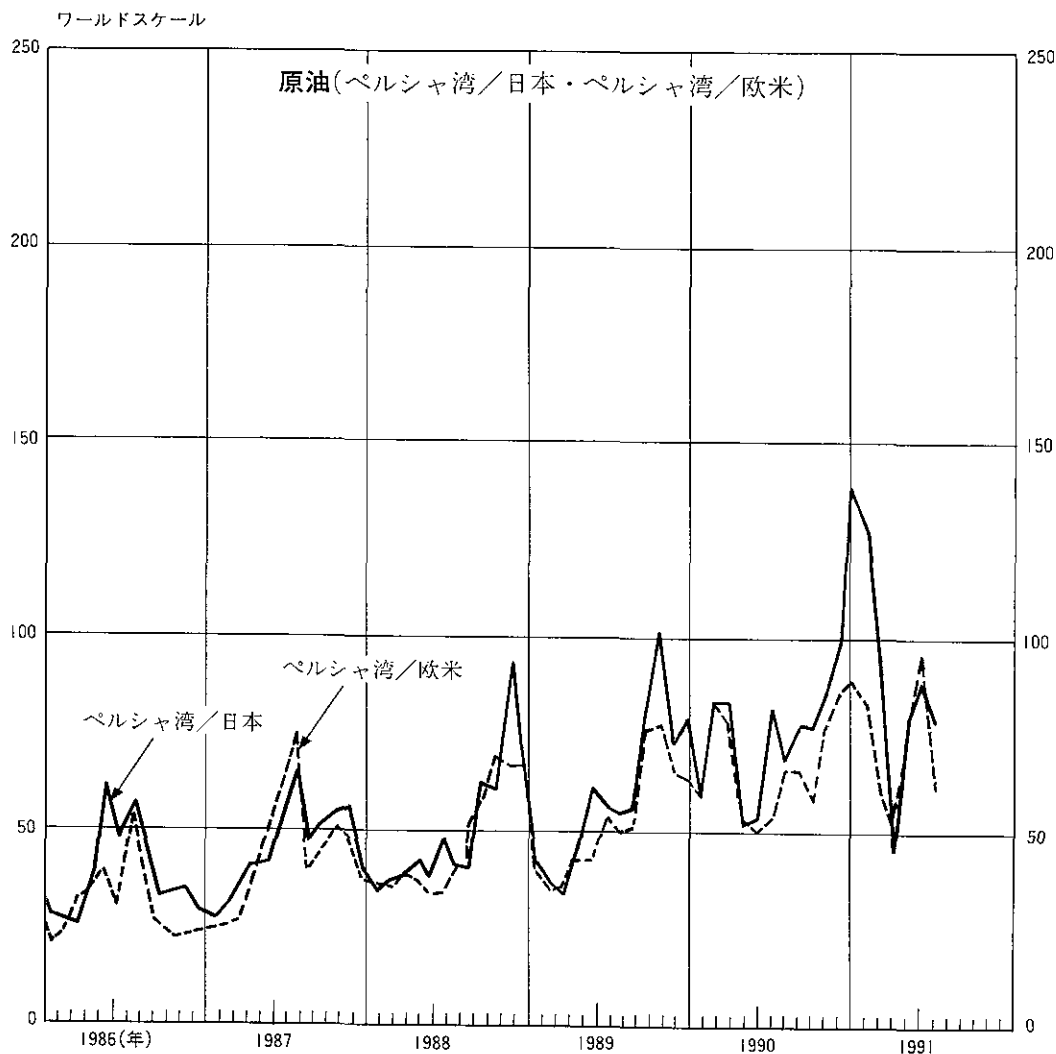
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	シングル 航 海	連続航海	合 計	品 目 別 内 訳							Trip	Period
				穀 物	石 炭	鉄 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他		
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	129,177	3,091	132,268	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
10	11,750	220	11,970	3,626	3,291	3,777	82	454	517	3	8,218	1,054
11	10,760	120	10,880	3,202	3,263	3,690	36	362	187	20	7,703	1,035
12	7,268	0	7,268	2,548	1,321	2,998	69	213	104	15	7,081	851
1991 1	9,314	0	9,314	2,816	2,547	3,652	56	173	70	0	10,186	1,378
2	7,242	0	7,242	1,985	2,653	2,193	28	259	124	0	9,527	2,124
3	10,462	531	10,993	2,459	2,525	4,840	0	201	437	0	10,301	2,396
4	8,587	244	8,831	2,633	1,803	3,483	58	118	384	108	8,854	1,881
5	8,745	44	8,789	2,080	3,179	2,870	0	277	319	20	8,553	2,958
6	12,528	50	12,578	3,464	2,810	4,688	124	373	727	342	9,345	3,542
7	10,590	0	10,590	3,364	2,790	2,785	294	547	601	209	6,639	2,073

(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 ＝

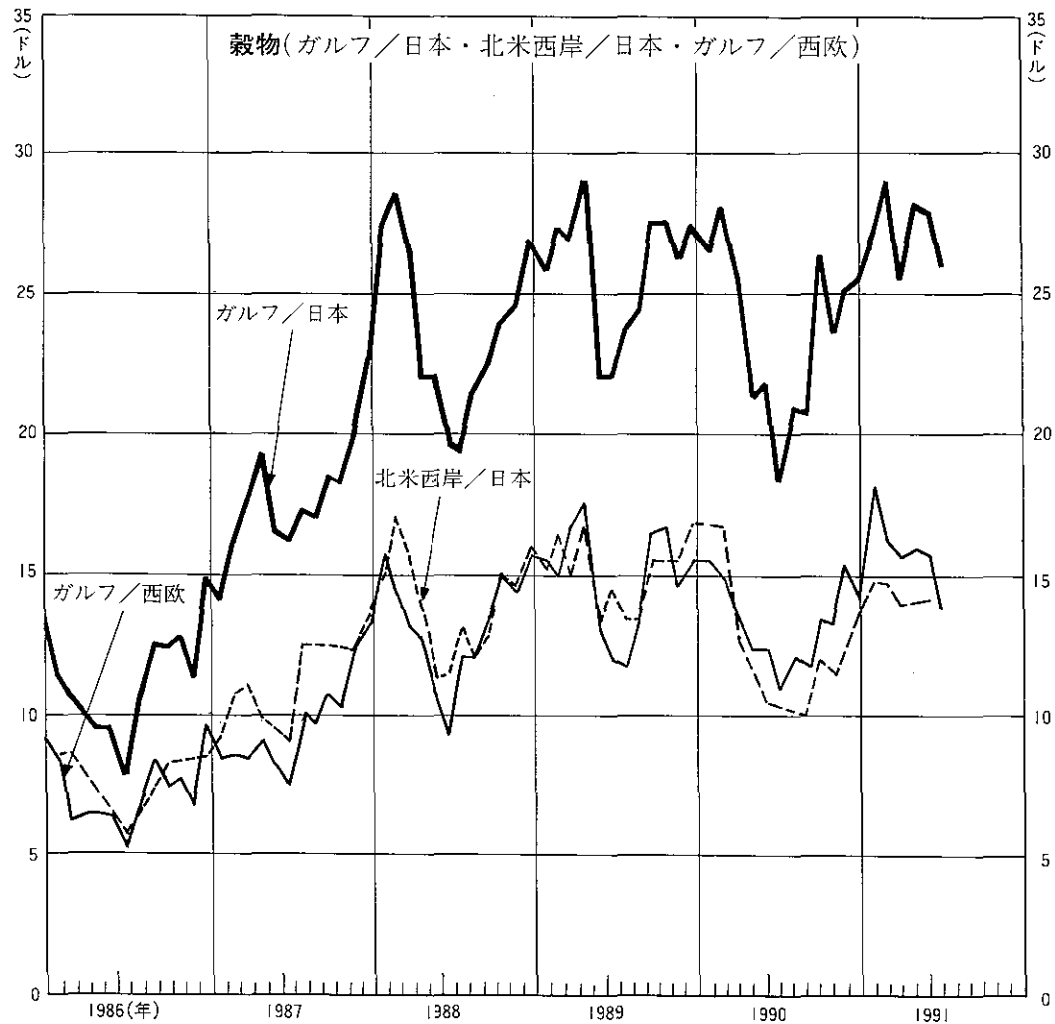


9・原油(ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1989		1990		1991		1989		1990		1991	
	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	71.00	42.50	80.00	46.50	140.00	80.00	67.75	35.00	65.00	47.25	90.00	59.50
2	43.00	34.00	60.50	55.00	129.00	85.00	41.00	34.00	60.00	46.00	87.50	61.00
3	37.50	33.50	85.00	75.00	95.00	62.50	36.50	27.00	85.00	70.00	61.00	52.50
4	36.00	35.00	85.00	57.50	47.50	37.75	38.00	35.00	82.50	49.50	52.50	35.00
5	47.50	42.50	52.50	48.50	87.50	35.00	47.00	37.50	56.00	45.00	73.75	45.00
6	62.50	45.00	55.00	51.00	90.00	82.50	47.50	42.50	52.50	47.50	90.00	69.50
7	57.50	49.50	82.50	52.50	80.00	52.50	55.00	42.00	55.00	50.00	62.50	49.00
8	56.00	40.00	70.50	47.50			51.00	38.00	67.50	50.00		
9	57.50	47.50	79.00	54.50			52.50	46.00	67.50	52.50		
10	77.50	55.25	78.00	51.00			75.00	48.00	60.00	46.50		
11	102.50	66.00	88.00	65.00			79.00	57.50	77.50	48.00		
12	75.00	58.00	100.00	87.50			66.00	49.50	87.50	70.00		

(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。



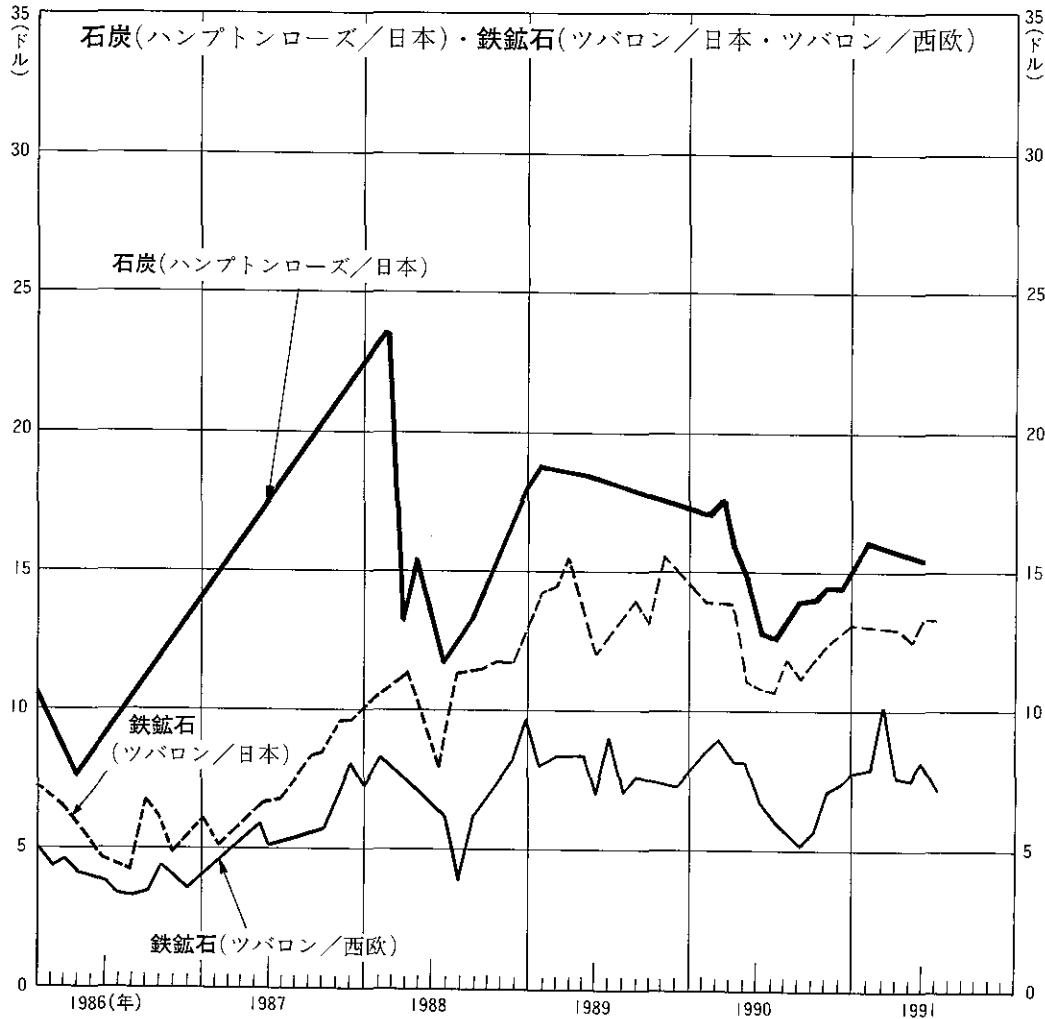


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（単位：ドル）

月次	ガルフ／日本				北米西岸／日本				ガルフ／西欧			
	1990		1991		1990		1991		1990		1991	
	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	27.50	26.00	25.50	25.00	17.00	—	13.65	12.90	15.50	14.00	14.20	13.00
2	26.50	24.75	27.25	25.00	—	—	14.80	14.40	15.50	14.00	18.25	14.00
3	28.00	25.50	29.00	23.25	16.75	15.00	—	14.60	14.85	13.50	16.32	15.92
4	25.50	22.25	25.50	22.00	12.65	11.50	14.00	12.75	13.50	12.58	15.76	13.00
5	21.30	20.00	28.25	23.00	11.60	10.80	—	—	12.34	11.48	16.00	13.53
6	21.75	16.50	28.00	24.00	10.50	—	—	14.25	12.40	9.00	15.79	13.99
7	18.50	16.00	26.00	23.00	—	—	—	—	11.05	6.69	13.82	11.15
8	21.00	18.25	—	—	—	—	—	—	12.00	9.75	—	—
9	20.75	19.15	—	—	10.00	—	—	—	11.72	10.25	—	—
10	26.25	19.15	—	—	12.00	—	—	—	13.50	10.25	—	—
11	23.50	21.00	—	—	11.50	—	—	—	13.30	11.00	—	—
12	25.00	23.50	—	—	—	—	—	—	15.04	12.40	—	—

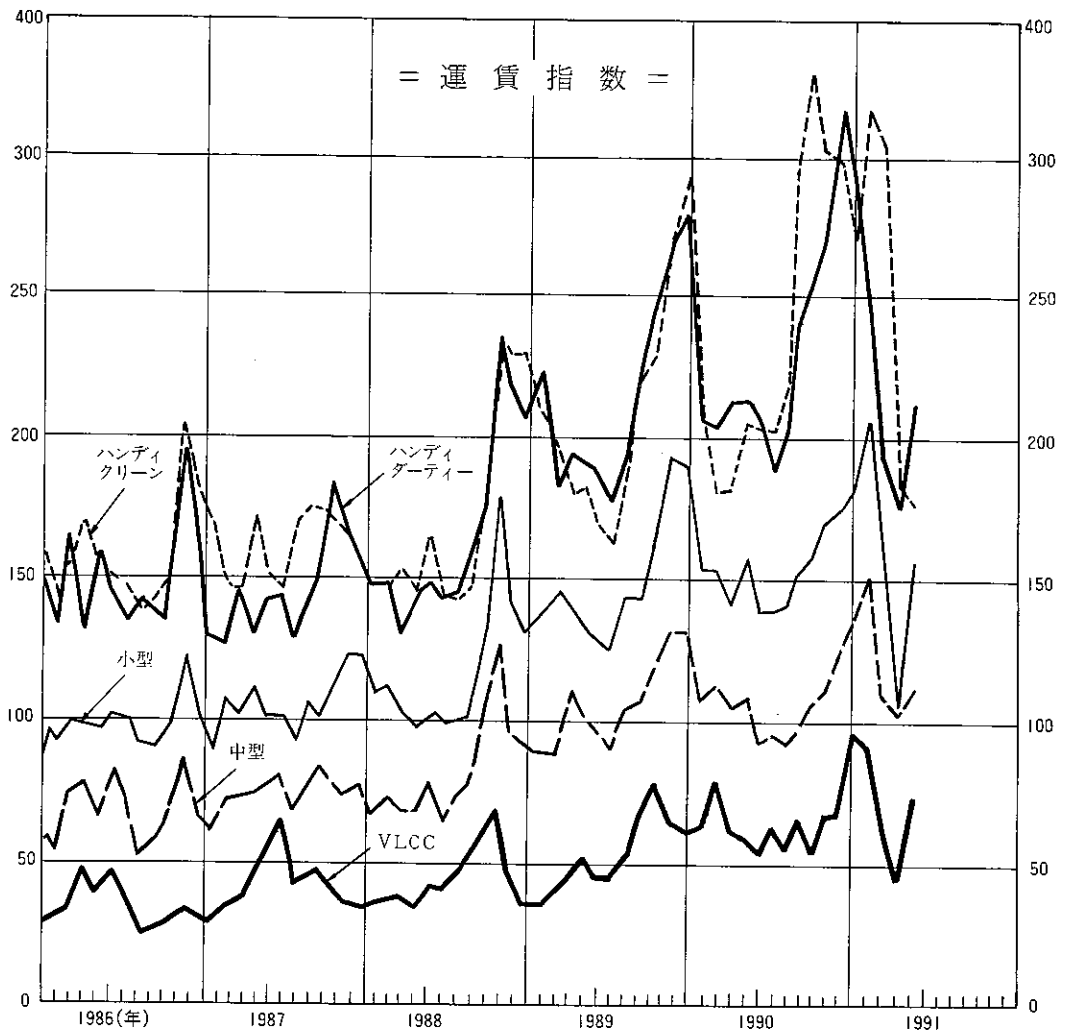
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。  
③グラフの値はいずれも最高値。



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)					
	1990		1991		1990		1991		1990		1991	
	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	—	—	15.00	14.25	—	—	13.00	12.50	—	—	7.75	7.50
2	17.10	—	16.25	—	13.90	—	—	—	8.50	8.20	7.90	7.60
3	17.50	—	—	—	—	—	—	—	9.00	—	10.25	7.50
4	16.00	15.60	—	—	13.80	—	12.90	12.30	8.25	7.00	7.65	7.50
5	14.75	—	—	—	11.00	—	—	12.50	8.10	7.05	—	7.55
6	12.75	—	15.50	—	10.80	—	13.25	12.00	6.65	5.85	8.20	7.25
7	12.50	—	—	—	—	10.55	13.25	12.00	5.90	5.25	7.25	7.10
8	—	—	—	—	11.75	11.25	—	—	—	—	—	—
9	14.00	13.80	—	—	11.20	—	—	—	5.25	—	—	—
10	14.25	13.50	—	—	11.75	—	—	—	5.70	—	—	—
11	14.50	13.70	—	—	12.40	11.25	—	—	7.15	6.50	—	—
12	14.50	—	—	—	—	—	—	—	7.40	7.05	—	—

(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。

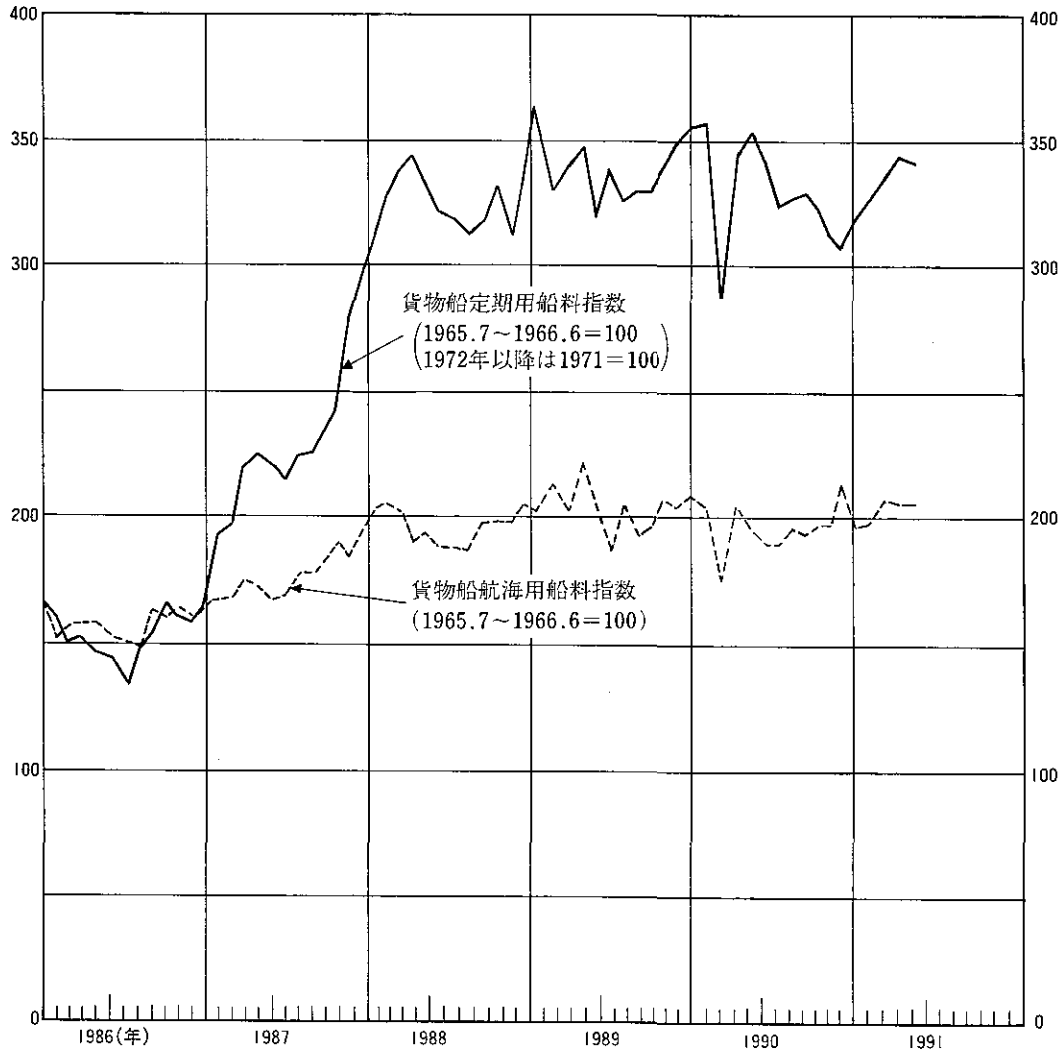


12・タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1989					1990					1991				
	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	48.4	97.5	143.2	221.3	228.6	60.5	132.0	190.3	279.6	292.3	98.2	137.2	182.6	290.8	271.0
2	36.1	92.6	131.9	206.5	229.0	63.2	108.3	153.0	206.5	209.3	93.3	151.0	205.8	250.2	337.3
3	35.4	89.4	139.2	223.8	212.6	79.3	113.4	152.0	203.6	182.3	61.4	110.1	165.5	194.6	254.0
4	40.0	88.2	146.3	181.2	196.7	62.1	106.5	143.0	213.4	183.0	45.9	102.2	104.4	176.3	183.9
5	45.0	110.3	137.1	195.1	178.9	57.3	108.5	159.4	214.1	204.5	75.3	112.2	156.2	212.5	177.8
6	52.1	100.9	133.7	190.7	181.1	53.1	95.2	139.4	205.6	203.5					
7	47.0	97.4	129.0	188.4	170.2	64.2	98.6	139.9	188.8	202.0					
8	45.4	90.8	124.2	177.4	162.3	57.2	95.5	144.2	204.3	220.5					
9	51.8	103.2	144.2	193.3	185.6	66.3	99.2	150.8	240.3	296.5					
10	67.6	107.3	143.4	224.8	221.0	53.8	105.6	158.0	251.6	358.2					
11	76.6	119.0	158.9	247.7	228.4	69.2	110.7	170.2	268.5	302.7					
12	64.7	132.5	193.9	267.2	269.3	72.3	125.2	176.5	337.5	298.7					
平均	50.8	102.4	143.8	209.8	205.3	63.2	108.2	156.4	234.5	246.1					

(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 ＝

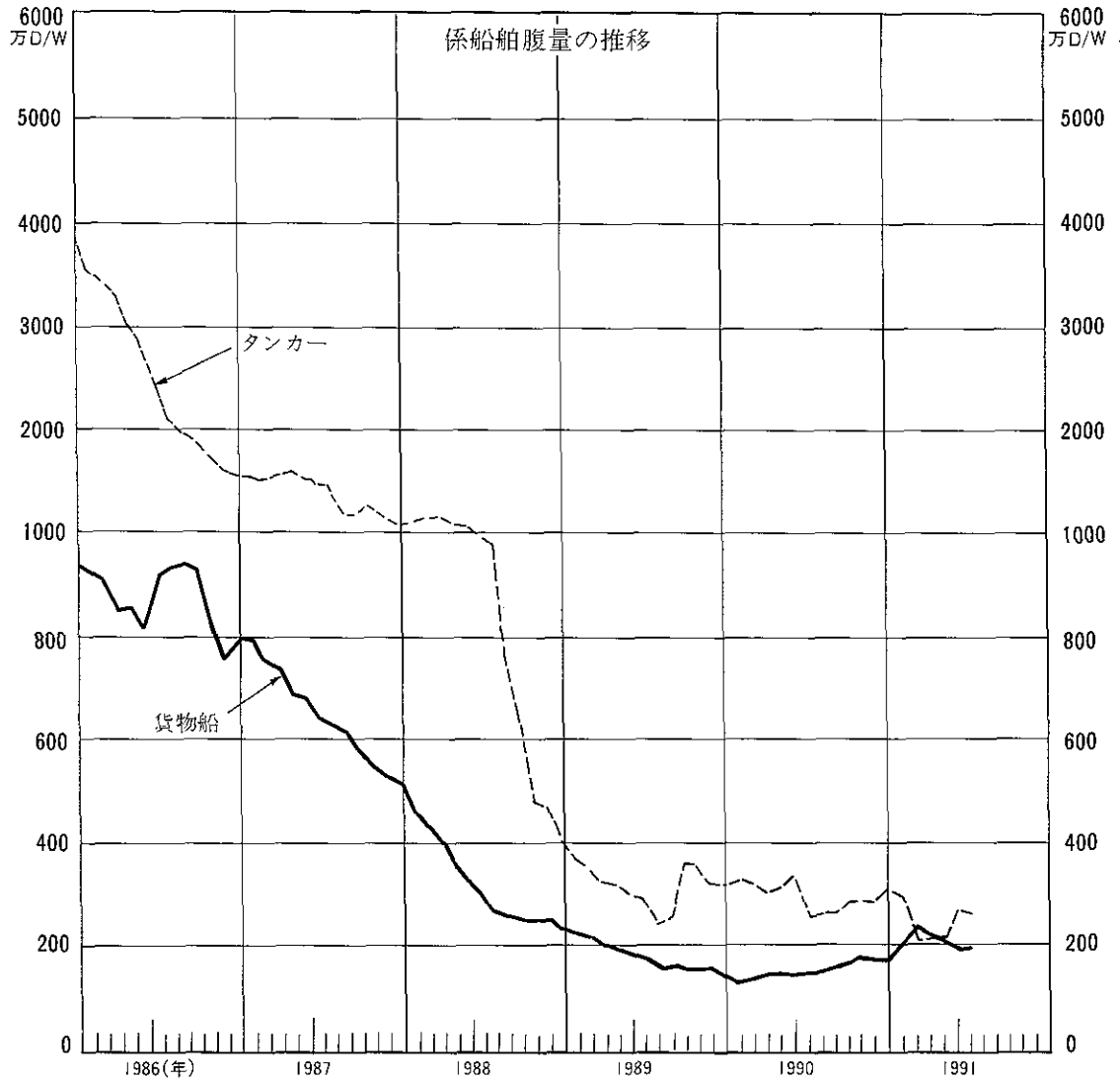


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1986	1987	1988	1989	1990	1991
1	166.1	164.3	193.4	204.9	208.3	198.0	166.2	162.5	292.8	334.0	356.5	318.0
2	152.0	166.3	203.5	202.4	203.3	199.0	159.4	191.4	312.0	363.7	357.6	325.0
3	156.7	167.2	207.1	212.1	176.4	207.0	146.2	195.4	328.0	329.8	288.7	335.0
4	158.2	174.9	203.0	202.7	202.9	205.0	151.4	219.8	338.6	336.9	343.3	344.0
5	158.4	172.1	189.3	221.5	197.9	205.0	145.2	224.6	344.3	346.2	353.5	342.0
6	153.3	166.4	193.6	201.8	191.4		144.3	219.7	333.8	318.7	343.7	
7	150.8	169.2	184.1	189.3	190.0		134.4	213.7	320.6	336.8	325.0	
8	148.1	177.4	186.6	204.1	197.0		148.5	223.6	318.2	324.3	328.3	
9	163.4	177.7	185.1	193.0	195.0		152.8	223.0	314.0	327.5	329.5	
10	160.7	182.1	196.3	197.8	197.0		166.4	232.4	317.2	327.6	322.8	
11	164.3	189.2	199.0	208.4	199.0		159.3	242.9	333.0	338.0	311.4	
12	160.8	184.2	197.8	204.3	215.0		156.9	277.0	312.0	349.1	306.4	
平均	157.7	174.3	194.9	203.5	197.8		152.2	218.8	322.0	336.1	330.6	

(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 ＝

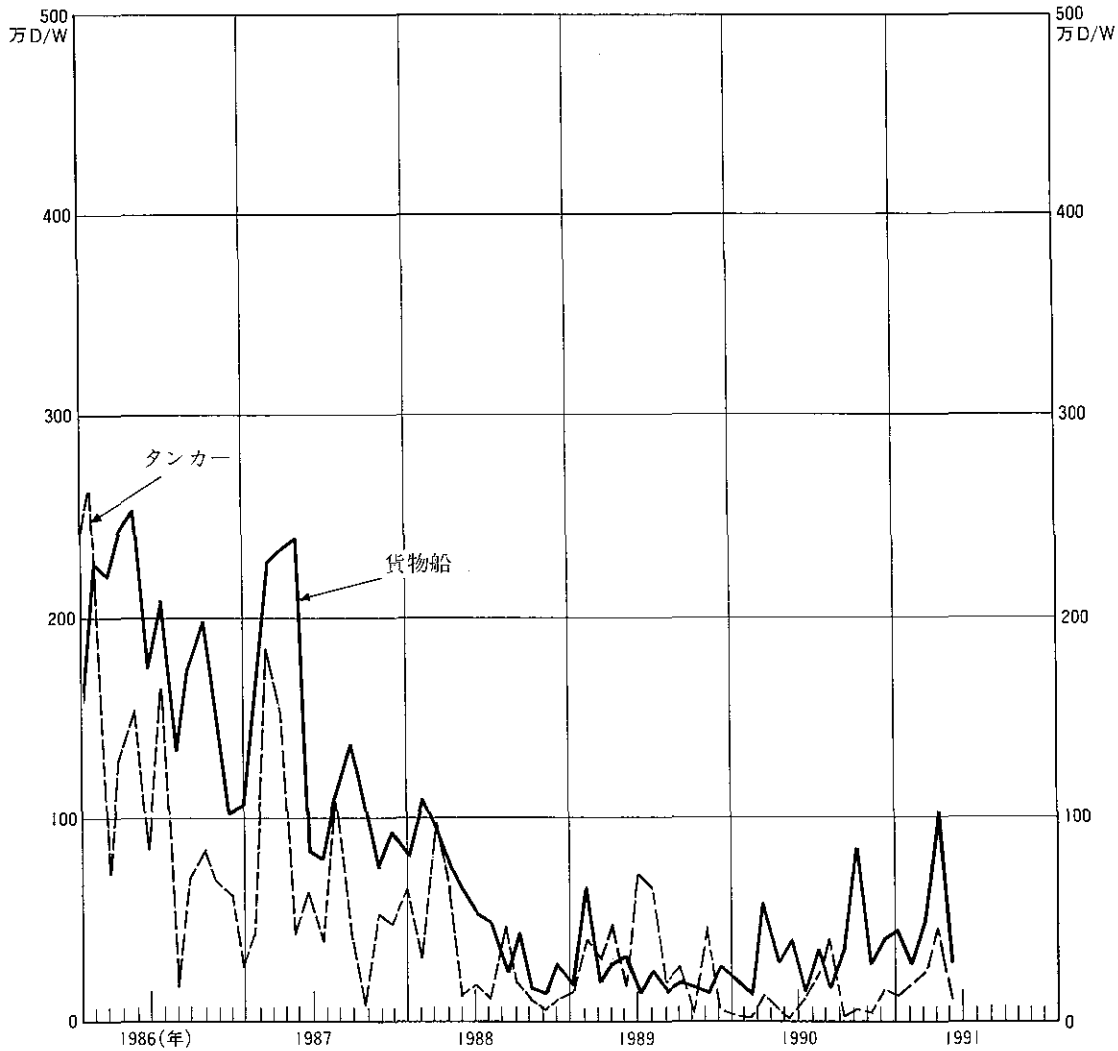


14・係船舶腹量の推移

月次	1989						1990						1991					
	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	341	1,734	2,277	83	2,408	3,966	238	1,093	1,453	57	1,798	3,127	250	1,291	1,708	50	1,654	3,078
2	331	1,692	2,221	79	2,249	3,649	226	973	1,264	57	1,800	3,130	258	1,471	2,038	51	1,557	2,867
3	337	1,629	2,094	82	2,194	3,529	225	1,023	1,325	55	1,768	3,058	288	1,705	2,290	50	1,178	2,110
4	314	1,497	1,991	76	1,943	3,092	228	1,062	1,361	56	1,740	2,994	288	1,665	2,155	47	1,193	2,135
5	285	1,387	1,865	72	1,930	3,059	212	994	1,368	56	1,776	3,072	283	1,603	2,041	46	1,191	2,130
6	268	1,340	1,854	66	1,884	2,954	224	1,014	1,335	60	1,896	3,263	264	1,485	1,946	47	1,445	2,685
7	257	1,270	1,809	65	1,839	2,867	231	1,064	1,433	56	1,461	2,498	258	1,451	1,970	46	1,405	2,613
8	249	1,155	1,699	64	1,631	2,443	232	1,070	1,475	53	1,466	2,505						
9	243	1,180	1,723	62	1,665	2,480	239	1,112	1,532	58	1,485	2,539						
10	237	1,076	1,566	65	2,200	3,631	243	1,202	1,627	57	1,560	2,718						
11	237	1,079	1,507	62	2,076	3,622	262	1,341	1,771	56	1,584	2,803						
12	244	1,176	1,569	61	1,803	3,134	257	1,322	1,710	53	1,563	2,764						

(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	1989						1990						1991					
	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	40	223	172	9	253	145	35	132	192	6	23	34	23	270	446	2	63	118
2	100	437	660	17	216	402	20	167	125	2	4	2	20	183	278	—	—	—
3	20	134	174	9	174	303	69	362	568	9	65	117	38	291	479	8	129	233
4	18	189	276	3	229	461	39	205	284	10	36	55	53	614	1,006	6	228	447
5	79	226	299	16	85	150	37	255	391	3	9	14	39	187	276	11	62	103
6	11	85	126	5	326	738	23	105	149	4	61	97						
7	21	125	227	8	310	636	23	198	347	7	122	232						
8	28	90	136	10	40	60	30	120	152	7	186	395						
9	20	135	174	2	119	256	28	192	342	2	4	7						
10	20	96	149	3	10	15	63	504	850	4	27	51						
11	27	94	129	11	237	432	24	179	271	6	29	43						
12	29	155	247	6	38	62	24	243	393	4	74	151						
計	413	1,989	2,769	99	2,037	3,660	415	2,662	4,064	64	640	1,198						

(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	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989			1990	
							4～6	7～9	10～12	1～3	
輸 出	貿易量	83,965	81,803	75,746	71,191	70,711	70,675	17,762	18,061	17,919	16,798
	日本船輸送量	16,431	14,973	11,948	9,856	7,407	5,958	1,532	1,516	1,401	1,180
	外国用船輸送量	28,397	25,477	25,096	24,677	27,006	27,140	6,948	6,805	7,106	6,594
	日本船積取比率	19.6	18.3	15.8	13.8	10.5	8.4	8.6	8.4	7.8	7.0
輸 入	貿易量	599,113	592,999	590,606	617,144	660,656	683,167	163,748	166,442	179,037	175,837
	日本船輸送量	247,657	242,944	250,679	232,347	59,977	223,481	55,028	56,420	53,824	54,235
	外国用船輸送量	152,161	157,687	152,671	162,113	55,433	236,388	56,960	58,057	62,719	65,210
	日本船積取比率	41.3	41.0	42.4	37.6	35.6	32.7	33.6	33.9	30.1	30.8
貨物船積	貿易量	350,303	356,351	354,092	374,149	404,371	411,468	101,586	102,559	105,858	100,638
	日本船輸送量	138,228	140,928	142,221	129,144	122,407	116,891	29,443	30,023	28,406	26,586
	外国用船輸送量	90,552	97,367	93,455	106,326	142,284	156,423	39,718	38,145	41,771	39,416
	日本船積取比率	39.5	39.5	40.2	34.5	30.3	28.4	29.0	29.3	26.8	26.4
う 鉄 石	貿易量	125,349	124,513	115,231	112,035	123,377	127,607	30,576	31,191	33,666	30,501
	日本船輸送量	63,622	62,502	64,632	58,679	57,136	56,359	14,487	13,933	13,539	12,775
	外国用船輸送量	24,311	23,446	18,414	19,768	31,981	34,949	7,922	8,166	10,152	9,009
	日本船積取比率	50.8	50.2	56.1	52.4	46.3	44.2	47.4	44.7	40.2	41.9
う 石 炭	貿易量	87,818	92,990	91,346	92,554	104,181	104,939	26,265	25,925	26,677	27,183
	日本船輸送量	45,248	50,067	52,922	49,313	46,487	44,262	10,708	12,224	11,108	10,564
	外国用船輸送量	24,295	26,283	22,958	26,558	42,664	44,461	11,091	10,378	12,206	11,225
	日本船積取比率	51.5	53.8	57.9	53.3	44.6	42.2	40.8	47.2	41.6	38.9
う 木 材	貿易量	31,102	31,750	32,360	36,951	42,040	41,295	10,180	10,880	9,946	9,795
	日本船輸送量	10,298	10,372	8,988	8,040	6,893	6,026	1,604	1,678	1,231	1,179
	外国用船輸送量	13,385	14,402	15,842	20,409	21,017	25,378	7,242	6,261	6,066	6,393
	日本船積取比率	33.1	32.7	27.8	21.8	16.4	14.6	15.8	15.4	12.4	12.0
油 送 船 積	貿易量	248,810	236,647	236,514	242,995	256,285	271,699	62,162	63,883	73,179	74,837
	日本船輸送量	109,429	102,015	108,457	103,203	111,723	106,590	25,585	26,397	25,419	27,649
	外国用船輸送量	61,609	60,320	59,216	55,787	64,844	79,965	17,242	19,912	20,948	25,794
	日本船積取比率	44.0	43.1	45.9	42.5	43.6	39.2	41.2	41.3	34.7	36.9
う 原 油	貿易量	185,208	170,217	164,044	160,460	166,936	178,009	40,273	41,210	48,591	50,273
	日本船輸送量	92,640	86,220	93,685	86,830	94,370	90,576	21,732	22,525	21,449	23,521
	外国用船輸送量	54,023	52,803	51,944	47,884	52,998	64,867	13,150	16,335	16,919	21,650
	日本船積取比率	50.0	39.5	57.1	54.1	56.5	50.9	54.0	54.7	44.1	46.8

(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	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989			1990	
							4～6	7～9	10～12	1～3	
輸 出	定期船	225,660	195,500	103,633	69,299	51,456	45,326	10,826	11,662	11,597	9,836
	不定期船	246,775	219,224	158,080	126,594	89,277	76,576	19,035	20,205	17,814	16,055
	油 送 船	5,519	6,848	4,002	3,374	2,599	2,520	652	569	607	606
	計	477,954	421,573	265,714	199,267	143,332	124,421	30,512	32,435	30,018	26,497
輸 入	定期船	102,215	90,852	58,720	50,942	50,299	49,353	13,523	12,972	11,423	11,865
	不定期船	337,179	342,784	258,497	219,301	198,690	200,600	51,598	52,226	47,870	47,914
	油 送 船	250,713	235,966	201,577	177,088	171,758	164,807	37,610	41,960	41,378	46,459
	計	690,107	669,603	518,794	447,331	420,748	414,760	102,731	107,159	100,670	106,238
三 国 間	定期船	49,115	46,683	43,601	61,480	53,139	49,008	11,804	14,259	12,747	11,798
	不定期船	65,845	74,441	53,040	43,982	31,879	29,304	7,431	7,644	6,798	5,198
	油 送 船	38,302	37,482	29,842	19,413	13,035	8,747	2,656	2,033	1,928	1,837
	計	153,262	158,607	126,485	124,875	98,053	87,059	21,890	23,936	21,473	18,832
合 計	定期船	379,990	333,036	205,954	181,721	154,894	143,687	36,152	38,893	35,767	33,499
	不定期船	649,799	636,450	469,617	389,878	319,848	306,480	78,064	80,074	72,482	69,166
	油 送 船	294,534	280,297	235,420	199,875	187,392	176,074	40,918	44,562	43,912	48,902
	計	1,321,323	1,249,783	910,993	771,473	662,132	626,240	155,133	163,530	152,161	151,568

(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	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	鋼船の占める割合(%)
1980	貨物	油	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	油	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			
1989	貨物	油	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	油	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			
1991	貨物	油	船	4,515	1,554	▲ 38.0	1,060	45	▲ 10.0	5,575	1,599	▲ 37.5	97.2			
				2,308	1,146	1.0	31	2	▲ 33.3	2,339	1,148	0.9	99.8			
				6,823	2,700	▲ 25.9	1,091	47	▲ 11.3	7,914	2,747	▲ 25.7	98.3			

(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	構 成 比	百 万 ト ン キ	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 鉄 金 属	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) 運輸省運輸政策局情報管理部「内航船舶輸送統計年報」による。



---

## 編集後記

総会屋対策から株主総会開催日の集中度は高まる一方で、今年もこの6月27日に開催された企業は1,754社にも達し、空前のラッシュとなった。バブル経済がまっとうな企業活動と地下経済の垣根をあいまいにし、銀行の巨額な不正融資、証券会社の損失補てん問題、さらに暴力団の株買い占め等々話題にこと欠かない株主総会であった。

海外でもこの証券スキャンダルは大きく取り扱われ、ロンドンで開催されたサミットでも橋本大蔵大臣が特別に釈明スピーチを行ったほどである。にもかかわらず、例年のごとく株主への丁寧な情報公開や説明もなく、ほとんどが形

式的な「シャンシャン総会」で終了した。警察庁の調べによると6月27日に集中した株主総会の所要時間は1時間未満の企業が全体の97.8%を占め、3時間を越えた企業は原発反対の少数株主からの質問に応じた関西電力1社のみであったという。

本来株主総会は企業と株主との開かれたディスカッションの場であり、米国などでは自社のPR活動の重要な機会との認識を持っており、総会の当日には相当な時間をさいていると聞く。このことは日本の株式市場の後進性や異質さを物語っており、いかにも日本的である。海外での受け止め方も「信じられない出来事」という一語で尽きているようである。

米国では1930年代の証券、金融恐慌の教訓から、特別行政機関と

して証券取引委員会（SEC）を設立し、強力な権限により不法、不公正取引を摘発してきているという。資本主義の未成熟な段階で、大目に見られてきた「株屋」の体質がそのまま続き、表面化した出来事といえよう。一説には日本の証券会社は急速に高成長したため人材育成が追いつかなかったこと、伝統的な利益至上主義のツケが出たのだともいわれている。いずれにしろこのような日本的な出来事が続く限り、いつまでたっても国際社会の中で三流国扱いを受けないかと思うのは筆者だけではないだろう。

新和海運  
総務部次長兼総務課長  
秋山 謙治

---

船協月報 8月号 No. 373 (Vol. 32 No. 8)

発行：平成3年8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) 3264-7181 (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)

---