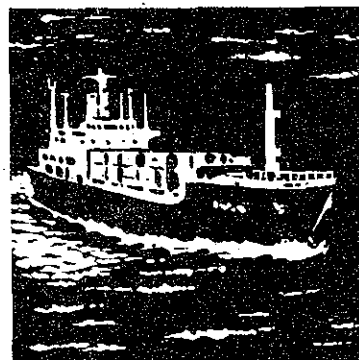
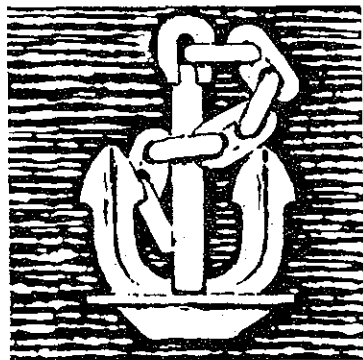
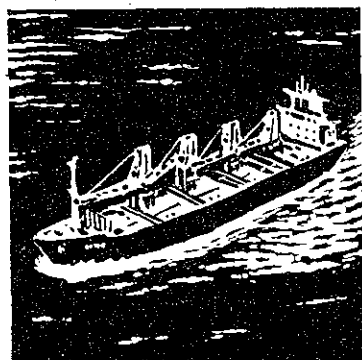
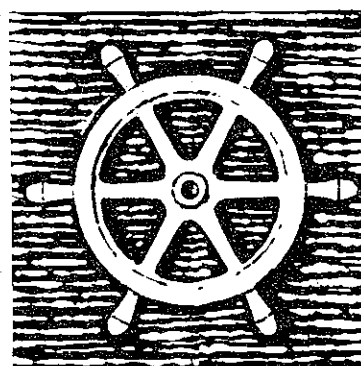
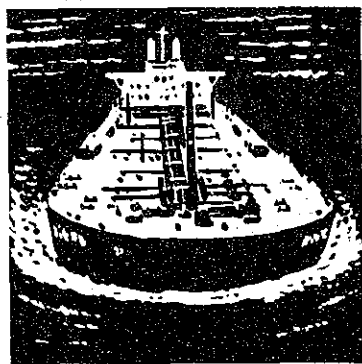
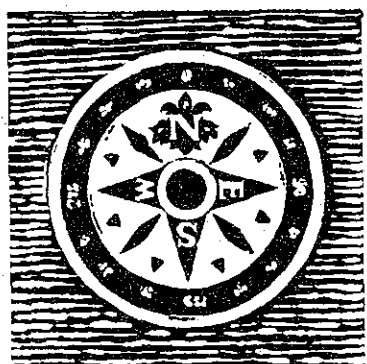


船協月報

10

1991

平成3年10月20日発行 毎月1回20日発行 No.375 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



石炭専用船「三州丸」

5万5,130%

7万9,463%

平成3年6月に竣工した本船は、幅広浅喫水船型のバルクキャリアーで、火力発電所向けに石炭を運搬する日本籍混乗船である。

「海運同盟」を超えるか？ ——「定航安定協定」構想の歩み——	日本船主協会副会長 大阪商船三井船舶取締役社長	轉法輪 奏	3
-----------------------------------	----------------------------	-------	---

巻頭言

1. 当面する海運対策について	4
2. 平成4年度海運関係税制改正に関する当協会要望	9
3. 平成4年度外航貨物船の整備に関する要望	13

海運界の動き

自動車輸出の今後の見通しと 自動車摩擦を巡る今後の展開	日本自動車工業会 広報部 参与	吉岡 茂平	15
--------------------------------	--------------------	-------	----

寄稿

ふるさと考	日本外航客船協会理事長 日本空港ビルディング取締役社長	永井 浩	22
-------	--------------------------------	------	----

随想

1. 第4回日韓船主協会首脳会談の様相	25
2. 通関手続の改善とシステム化についての要望	26
3. 第99回船員制度近代化委員会の審議様相 ——第三次総合実験船32隻全船がP実験へ——	28

内外情報

海運雑学ゼミナール 第19回	30
----------------	----

海運日誌 (9月)	32
船協だより(理事会の様相・会議日誌・その他)	33
海運統計	37
編集後記	50

「海運同盟」を超えるか？

——「定航安定協定」構想の歩み——

日本船主協会副会長
大阪商船三井船舶取締役社長

轉法輪 奏



2年前の89年9月、本誌を借りて「定航海運同盟が激震にさらされている。同盟は今やその機能と市場統御力を失いつつある」と、新しい定航哲学の要を訴えた。1年後の90年11月、業界紙を借りて「定航海運が蘇生の希望を託した北米安定協定（TSA）構想が、繰り返されるメンバー間の不信と背信によって養の河原のように崩れ続け、2年間の不毛の努力に倦み疲れた各社は安定協定の構想に疑いをもち始めている。来春か初夏（すなわち91年前半）までに何らかの実効を産み落としてメンバーの目にしかと見せないと、この未熟児は流産する」と記し、「メンバー各社のレスポンスビリティ・シェアリングとしての兎狩り連帯論」を訴えた。

それから更に半年、転換点はようやく今年3月10日のホノルルTSA会議でやってきた。先立つ2日間のコミッティ討議から10日の本会議で緊急のワン・パー・ライン（各社の出席を最高責任者1人のみとする会議）に切り換えるまで続いた。各社の自社都合と他社の動きへの不信論、一総じての「セールスマン・ランゲージ」をここで払拭し、対話を「経営者言語」に変えることに成功したのである。そして各人に初めて「これでやっていけそうだ」との予感が生まれ、これが5～8月の最初の運賃修復の実現につながった。

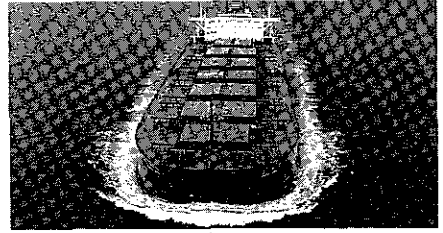
そして去る10月2日、TSA台北会議でさらにステップを加速させる諸決議を行ったあ

とのオフィシャル・ディナー。エバーグリーンとヤンミンがホストとなってヒルトン・ホテル別室で30名余りが2テーブルの中華料理を囲んだ。宴たけなわで歌となり、カラオケ設備も伴奏もない部屋で、日本人も、韓国、台湾も、マレーシア、シンガポール、米国、デンマークの人々も、同盟船社も独立船社もほとんど一人も残さぬ放歌となり、催促の喚声は往復航それぞれの安定協定議長から弁護士にまで及び、やじとユーモアと共感と喚声が渦を巻き時間を忘れて流れ続いた。筆者の頭には一瞬、この盟内外航の区別が消え、ファースト・ネームの呼応と共鳴の飛びかう集まりは、100年の海運同盟の歴史を超えた新秩序が誕生しつつあるのではないかと映った。

新生児「安定協定」の前途には、まだまだ越えねばならぬハードルがある。これから行われる84年米国海事法の見直し、そして欧州では、米国以上に神経質なEC委員会DGIV（独禁局）DGVII（運輸局）の動向等々。しかし、日本船社のイニシアチブに多くかかる「安定協定」の構想は今や、北米に、欧州に、ペルシャ湾に、定着の歩みを記しつつあり、さらに今、われわれは、8,000万トンの荷動きにまでなったアジア域内地域に4番めの安定協定を産み出そうと努力を注いでいる。

そして定航海運の「復権」は夢ではないと希望を抱いている。

海運界の動き



▲航行中の石炭専用船

1. 当面する海運対策について

当協会は、例年どおり、海運界の当面する諸問題について検討を行い、日本商船隊の国際競争力回復のための諸施策の確立をはじめとした10項目にわたる要望事項を「当面する海運対策について」としてとりまとめ、平成3年9月19日開催の定例理事会においてこれを正式決定した。(資料参照)

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

対策の骨子は以下のとおりである。

わが国海運は、これまで幾多の試練を乗り越え、必要物資の安定輸送という国民経済の付託にこたえてきたが、今後は一層高度化、多様化する荷主ニーズに的確に対応した効率的な輸送サービスを提供し、それに見合う適正な運賃を確保しながら、魅力ある産業に再生していかなければならない状況にある。

当協会としては、このような状況下、国際競争力ある日本商船隊の整備を図るとともに、効果的な税制措置、混乗の一層の促進等の適切な施策および経営基盤強化のための方策を推し進めることが肝要であることから、次の諸対策を中心に要望を行っていくこととしている。

1. 日本商船隊の国際競争力回復のための諸施

策の確立

(1) 混乗の既存船への拡大と日本人乗組員の少数化

(2) 日本船整備のための長期低利資金の確保

(3) 船員費負担軽減のための税制等の確立

2. 日本船整備等のための税制措置の充実

(1) 特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善

(2) 外国船の裸用船料に係る所得税の源泉徴収の不適用措置の延長

(3) 外航用コンテナに係る固定資産税の課税特例の延長

(4) 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活

(5) エネルギー需給構造改革投資促進税制の創設

(6) 中小企業新技術体化投資促進税制(電子機器利用設備等の特別償却または税額控除措置)の延長

(7) とん税・特別とん税の税率引き上げ絶対反対

(8) 外航船員に対する給与所得控除の特例制度の創設

3. 長期的視点に立ったスクラップ問題への対

1. 当面する海運対策について
2. 平成4年度海運関係税制改正に関する当協会要望
3. 平成4年度外航貨物船の整備に関する要望

応

4. 優秀な船員の確保のための施策の推進
5. 地球環境の保全、船舶航行の安全に関する対策の推進
6. 国際海運諸問題への適切な対応
7. 客船事業の振興のための諸対策の推進
8. 近海海運対策の推進
9. 内航海運対策の推進
10. 国民の祝日「海の日」制定の推進など海運広報の強化

【資料】

当面する海運対策について

わが国海運は、これまで幾多の試練を乗り越え、必要物資の安定輸送という国民経済の付託に伝えてきたが、今後は一層高度化、多様化する荷主ニーズに的確に対応した効率的な輸送サービスを提供し、それに見合う適正な運賃を確保しながら、魅力ある産業に再生していかなければならない。

そのためには、国際競争力ある日本商船隊の整備が急務であり、効果的な税制措置、混乗の一層の促進等の適切なる施策および経営基盤強化のための方策の推進が不可欠である。

一方、地球規模で環境問題がクローズ・アップされるなかで、海洋環境の保全、船舶航行の安全問題に積極的に取り組んでいく必要がある。

さらに、国民のライフ・スタイルの変化に対

応して、客船事業の振興についても適切な対策をとらなければならない。

内航海運の分野においては、内需拡大に伴う船腹需要の増大と輸送需要の多様化に適切に対応しつつ、引き続き内航海運事業の経営安定方策の確立に努める必要がある。

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

1. 日本商船隊の国際競争力回復のための諸施策の確立

(1) 混乗の既存船への拡大と日本人乗組員の少数化

日本船への混乗は、国際競争力を回復するための有効な手段であるが、これを真に効果的にするためには、配乗日本人船員の一層の少数化を図るとともに、既存船への拡大を併せ推進していく必要がある。

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

(2) 日本船整備のための長期低利資金の確保

日本船の建造意欲が高まっているので、超省力化船およびLNG船等の建造のための長期低利資金の確保を要望する。

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

(3) 船員費負担軽減のための税制等の確立

欧州先進海運国では、自国船員の確保、

自国船の国際競争力の強化を図るため外航船員の所得税・社会保険料を減免する等の船員費負担軽減策を講じている。

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

2. 日本船整備等のための税制措置の充実

平成4年度税制改正にあたり、次の措置を講じられたい。

(1) 特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善

特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置は平成4年3月末に期限が到来するが、日本船の国際競争力の強化に資するため、外航船舶の整備に係る融資制度に基づき建造した日本船に対し、本措置を存続させるとともに、LNGの輸送需要の増大に対応するため、LNG船については、さらに軽減率を拡大すること。

(2) 外国船の裸用船料に係る所得税の源泉徴収の不適用措置の延長

昭和62年度より、労使一体となって進めてきた緊急雇用対策の一環として、外航離職船員を陸上転職までの期間、外国船を裸用船して配乗させる措置をとっている。

これら海上職域にとどまる船員はなお相当数に達しており、引き続き海上職域を提供するため外国船を裸用船する必要がある。

については外国船の裸用船料に係る所得税

の源泉徴収の不適用措置を存続させること。

(3) 外航用コンテナに係る固定資産税の課税特例の延長

外航用コンテナの固定資産税の課税特例措置は、平成3年度分をもって期限が到来するが、外航用コンテナの国内滞留率はわずか15%程度にすぎない実状にあり、加えて、主要コンテナ航路における国際競争に伍して行くため、本特例措置を存続させること。

(4) 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活

約8年間に及ぶイラン・イラク戦争、その後のイラクのクウェート侵攻により、わが国外航海運は船舶に係る戦争保険の割増保険料の高騰をはじめ多大な影響を被った。わが国経済が必要とするエネルギーをはじめとする貿易物資を安定輸送するためには、日本商船隊が、十分なる安全を確保しつつ紛争海域への就航を維持することが使命と考えているが、戦争保険の割増保険料の高騰は海運企業経営を著しく圧迫するものである。

近年の世界の政治情勢は、まさに激動している状況にあり、日本商船隊が突然紛争に巻き込まれる危険性は常に存在していると言っても過言ではない。

については、かかる異常危険に対処するため、平成元年度をもって廃止された同制度を、平時から一定額を準備金として積み立てが可能となるような戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度として復活する

こと。

(5) エネルギー需給構造改革投資促進税制の創設

船舶の推進等に要するエネルギーの節減および有効利用を図るため、エネルギー需給構造改革投資促進税制を創設すること。

(6) 中小企業新技術体化投資促進税制（電子機器利用設備等の特別償却または税額控除措置）の延長

中小企業に対する電子機器利用設備等の特別償却または税額控除措置は、平成4年3月末に期限が到来するが、電子計算機等の導入により中小企業経営の一層の合理化、近代化を図るため、本措置を存続させること。

(7) とん税・特別とん税の税率引き上げ絶対反対

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

とん税・特別とん税の税率引き上げには絶対反対である。

(8) 外航船員に対する給与所得控除の特例制度の創設

欧州先進海運諸国では、自国船員の確保等を図るため、外航船員の所得税・社会保険料の減免等の施策を講じている。

わが国においても若年船員の不足問題が顕在化しており、優秀な船員を確保するため、こうした税制の確立が是非とも必要である。

については、半年以上国外で就労する船員の給与所得控除の特例制度を創設すること。

◎ 船舶減価償却制度の改善

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

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

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

3. 長期的視点に立ったスクラップ問題への対応

1990年代後半には、大型船舶を中心に、世界的に解撤対象船が大量に発生するが、世界の解撤能力は、これら対象船を処理するには質量ともに不十分な状況にある。

このような状況下、世界的規模で船舶解撤の促進体制を確立することは、船腹需給バランスを保ち海運市況を安定させるばかりでなく、地球環境の保全にも資することとなる。

わが国海運としては、解撤促進のための検討を進めているところであるが、この円滑な

推進のため強力な支援をお願いしたい。

4. 優秀な船員の確保のための施策の推進

- (1) わが国海運が効率的かつ安全な輸送サービスを提供するためには、優秀な船員を確保しなければならない。

世界的にも船員の不足傾向が指摘される中で、業界として船員職業の魅力を高め、若者の海上志向の回復に努力しているところであるが、長期的視点に立った船員の育成および確保を図るための対策を充実されたい。

- (2) 日本船への混乗の拡大に対応し、優秀な外国人船員を確保するために、より一層の支援策を講じられたい。

5. 地球環境の保全、船舶航行の安全に関する対策の推進

- (1) 世界的に地球環境保全対策が推進されるなかにあつて、国際海事機関（IMO）では、油などによる海洋汚染および窒素酸化物（NO_x）、硫黄酸化物（SO_x）等の大気汚染防止のため各種規制が検討されている。

特に、事故時における油流出の低減を図るために、タンカーの二重船殻構造を現存船にも適用する方向にあるが、海運・石油業界に過度の影響を及ぼすことのないような対応を図られたい。

また、引き続き廃棄物の陸上受入施設の整備、事故発生時の対応措置の充実を図られたい。

- (2) わが国周辺海域は、海上架橋、空港建設等の臨海大型工事が実施されており、また、瀬戸内海をはじめとして、湾内では漁業操

業およびレジャーボートの遊走が活発化している。このため、航路付近の輻輳度は極端に高くなっているため、船舶航行の安全を確保するための措置を充実強化するよう要望する。

6. 国際海運諸問題への適切な対応

- (1) 過当競争抑制のための対策の推進

わが国海運は国際関係において依然として多くの問題を抱えているが、特に当面の緊急課題は定期・不定期・タンカー等の各部門における無用な過当競争の抑制にある。そのためには発展途上国・社会主義国を含む関係船社間の協調と公正な競争のための自助努力が不可欠であるが、国内立法措置の可否についても引き続き検討の必要があり、関係方面の支援をお願いしたい。

- (2) アジア諸国を始めとする諸外国海運団体との連繫強化

国際海運において過当競争を抑制し、諸航路の安定を維持するためには諸外国の海運団体との連繫強化が必須であり、殊にアジア主要諸国の海運団体との交流を一層活発化する所存であるので、関係方面の側面的協力を要望する。

7. 客船事業の振興のための諸対策の推進

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

については、国内における客船ターミナルの整備、専用・優先パースの増強、入出港手続きの迅速化など、客船事業の振興方策につい

て特段の配慮をお願いしたい。

8. 近海海運対策の推進

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

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

このような状況に対応し、今後とも近海貨物の安定輸送を図って行くためには、中・長期的観点に立った近海海運対策が必要であり、特にマルシップ混乗については一層の推進を図り、日本人乗組定員を4名に軽減する施策の実現を強く要望する。

9. 内航海運対策の推進

内航海運の輸送需要は、内需拡大政策および民間設備投資の増加に伴い堅調に見えるが、長期的展望に立てば楽観は許されない。

このような状況の下、船腹需要と輸送需要の多様化に適切に対応して、船腹調整の一層

の弾力化と用船料の適正化を図り、引き続き内航海運事業の経営安定方策の確立に努めていかねばならない。

このため、船舶整備公団による代替建造の推進と船舶の近代化を図る必要があり、所要の財政資金の確保と負担金利の大幅な低減とともに、同公団業務の円滑な運営を確保するために必要な補助金の交付と出資金の増額を強く要望する。

さらに、内航海運業法に違反する船舶の取締り強化について政府当局の指導を要望する。

10. 国民の祝日「海の日」制定の推進など海運広報の強化

海洋国家日本は、海上輸送をはじめ、水産、レジャー等海に依存する度合いがきわめて強く、産業・経済のみならず国民生活そのものが広く海の恩恵に浴している。

このため、国民の祝日「海の日」制定の推進を図るなど海運広報を強化して、広く国民全般に海運の役割と重要性についての認識向上を図ることが重要であり、関係各方面の協力をお願いしたい。

2. 平成4年度海運関係税制改正に関する当協会要望

平成4年度海運関係税制改正要望については、当協会財務委員会を中心に、過去における要望項目を再度見直すとともに、同委員会会社等から提出された項目を含む27項目をベースに検討を行い、次の項目について、運輸省はじめ経団連等に要望することとした。

その内容は、特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善をはじめとする平成4年3月末に期限が到来する項目など海運関係要望10項目、および一般税制に関する10項目の合計20項目からなっている。

1. 特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税率の軽減措置の延長
2. 外国船の裸用船料に係る所得税の源泉徴収の不適用措置の延長
3. 外航用コンテナに係る固定資産税の課税特例の延長・改善
4. エネルギー環境変化対応投資促進税制の延長
5. 中小企業新技術体化投資促進税制（電子機器利用設備等の特別償却または税額控除措置）の延長
6. とん税・特別とん税の税率引き上げ反対
7. 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活
8. 船舶の減価償却制度の改善
 - (1) 船舶の耐用年数の短縮
 - (2) 船舶の償却可能限度額の引き上げ
 - (3) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善
9. 船員所得税減免措置の創設
10. 旧外貿埠頭公団から外貿埠頭公社が承継した業務用資産に係る固定資産税および都市計画税の特例措置の延長

◎ 一般税制に関する項目

- (1) 海外投資損失準備金制度の延長および改善
- (2) 中小企業の貸倒引当金の特例制度の延長
- (3) 営業倉庫の割増償却制度の延長
- (4) タックスヘイブン税制の改善
- (5) 外国税額控除制度の改善
- (6) 交際費課税の見直し

- (7) 退職給与引当金の繰り入れ限度額計算の改善
- (8) 欠損金の繰越期限の延長
- (9) 役員退職引当金制度の創設
- (10) 受取配当金益金不算入についての制限の廃止

その後、経団連、他業界の動向を勘案しつつ運輸省と調整を行った結果を踏まえ、9月12日開催の財務委員会において上記海運関係要望項目の更なる絞り込みを行い、以下の8項目を平成4年度海運関係税制改正要望重点事項として要望することを定例理事会に提案した。

1. 特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善
 2. 外国船の裸用船料に係る所得税の源泉徴収の不適用措置の延長
 3. 外航用コンテナに係る固定資産税の課税特例の延長
 4. 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活
 5. エネルギー需給構造改革投資促進税制の創設
 6. 中小企業新技術体化投資促進税制（電子機器利用設備等の特別償却または税額控除措置）の延長
 7. とん税・特別とん税の税率引き上げ絶対反対
 8. 外航船員に対する給与所得控除の特例制度の創設
- また、船舶の減価償却制度の改善に関し、減価償却制度全般の見直しの際には、次の3項目

の改善を図る旨、付言することとした。

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

以上について、9月19日開催の定例理事会において承認が得られ、正式に、平成4年度海運関係税制改正要望重点事項として、要望書（資料1）を作成し、自民党政務調査会税制調査会はじめ関係方面に要望することとなった。

さらに、四埠頭公社の固定資産に対する固定資産税および都市計画税に係る課税特例（課税標準を簿価の2分の1に軽減）が、本年度分をもって適用期限が到来するため、本措置が廃止され、埠頭借受者である海運企業に負担が転嫁されることになれば、海運企業の経営を著しく圧迫することとなるため、埠頭借受者の立場から四埠頭公社に対する本課税特例措置の延長についても要望書（資料2）を作成し、自民党政務調査会税制調査会はじめ関係方面に要望することとなった。

【資料1】

平成4年度海運関係税制改正要望重点事項

貿易物資の安定輸送は、日本商船隊に課された使命であります。これを達成するためには、船隊の整備、海上労働の面など広範にわたる国際競争力の強化とともに、強固な企業基盤を構築する必要があります。

欧州先進海運諸国では、このような観点から、

内部留保の充実が可能な税制とともに、船員費負担軽減のための諸施策が実施されております。

一方、世界の政治情勢は、ソ連、中東諸国の激動等不安定な状況を呈しており、外航海運にとっては、船舶の安全航行が憂慮されるところであります。

海運業界と致しましては、貿易物資の安定輸送に一層努力し、適正な運賃の確保に努めているところでありますが、さらに輸送の高度化、多様化に対応したサービスの提供を効率的に行うためには、企業基盤の強化が肝要であり、海運独自の準備金制度の創設を念願するところであります。

しかしながら、平成4年度につきましては、諸般の状況を勘案し、次の項目に絞って要望致しますので、その実現につき、特段のご高配をお願い申し上げます。

1. 特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善

特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置は平成4年3月末に期限が到来するが、日本船の国際競争力の強化に資するため、外航船舶の整備に係る融資制度に基づき建造した日本船に対し、本措置を存続させるとともに、LNGの輸送需要の増大に対応するため、LNG船については、さらに軽減率を拡大すること。

2. 外国船の採用船料に係る所得税の源泉徴収の不適用措置の延長

昭和62年度より、労使一体となって進めて

きた緊急雇用対策の一環として、外航離職船員を陸上転職までの期間、外国船を裸用船して配乗させる措置をとっている。

これら海上職域にとどまる船員はなお相当数に達しており、引き続き海上職域を提供するため外国船を裸用船する必要がある。

については外国船の裸用船料に係る所得税の源泉徴収の不適用措置を存続させること。

3. 外航用コンテナに係る固定資産税の課税特例の延長

外航用コンテナの固定資産税の課税特例措置は、平成3年度分をもって期限が到来するが、外航用コンテナの国内滞留率はわずか15%程度にすぎない実状にあり、加えて、主要コンテナ航路における国際競争に伍して行くため、本特例措置を存続させること。

4. 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活

約8年間に及ぶイラン・イラク戦争、その後のイラクのクウェート侵攻により、わが国外航海運は船舶に係る戦争保険の割増保険料の高騰をはじめ多大な影響を被った。わが国経済が必要とするエネルギーをはじめとする貿易物資を安定輸送するためには、日本商船隊が、十分なる安全を確保しつつ紛争海域への就航を維持することが使命と考えているが、戦争保険の割増保険料の高騰は海運企業経営を著しく圧迫するものである。

近年の世界の政治情勢は、まさに激動している状況にあり、日本商船隊が突然紛争に巻き込まれる危険性は常に存在していると言っても過言ではない。

については、かかる異常危険に対処するため、平成元年度をもって廃止された同制度を、平時から一定額を準備金として積み立てが可能となるような戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度として復活すること。

5. エネルギー需給構造改革投資促進税制の創設

船舶の推進等に要するエネルギーの節減および有効利用を図るため、エネルギー需給構造改革投資促進税制を創設すること。

6. 中小企業新技術体化投資促進税制（電子機器利用設備等の特別償却または税額控除措置）の延長

中小企業に対する電子機器利用設備等の特別償却または税額控除措置は、平成4年3月末に期限が到来するが、電子計算機等の導入により中小企業経営の一層の合理化、近代化を図るため、本措置を存続させること。

7. とん税・特別とん税の税率引き上げ絶対反対

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

とん税・特別とん税の税率引き上げには絶対反対である。

8. 外航船員に対する給与所得控除の特例制度の創設

欧州先進海運諸国では、自国船員の確保を図るため、外航船員の所得税・社会保険料の減免等の施策を講じている。

わが国においても若年船員の不足問題が顕在化しており、優秀な船員を確保するため、

こうした税制の確立が是非とも必要である。

については、半年以上国外で就労する船員の給与所得控除の特例制度を創設すること。

◎ 船舶減価償却制度の改善

船舶減価償却制度については、昭和49年に法定耐用年数が全面改正されて以来、本格的な見直しが行われていないため、その後の船舶の技術革新等による経済的陳腐化の実態を十分反映したものとは言えなくなっている。

また、現行制度では償却可能限度額も取得価額の95%に制限されている。さらに、船舶の大改造を行った場合、現行の償却制度では十分な償却ができず処分時に多額の除却損を生じることとなる。

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

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

【資料2】

四埠頭公社の固定資産に関する税制 特例措置の延長について

3. 平成4年度外航貨物船の整備に関する要望

当協会は、海運界が抱える諸問題について検討を行い、前掲の「当面する海運対策について」

「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律」に基づき、四埠頭公社が承継した固定資産に関する税制特例措置は、平成3年度分をもって期限が到来するが、本措置が廃止され、埠頭借受者に負担が転嫁されることとなれば、海運企業の経営を著しく圧迫することとなるので、特例措置の延長を図りたい。

(理由)

1. 本特例措置が廃止されることとなれば、埠頭借受者である海運企業の負担増が必至であり、海運企業の経営を著しく圧迫する。

本特例措置が廃止され、固定資産税及び都市計画税における四埠頭公社の負担が増すこととなれば、その額は必然的に貸付料の算定基礎に上積みされて、埠頭借受者に転嫁されることとなり、海運企業の経営を著しく圧迫する。

2. 四埠頭公社が旧外貿埠頭公団より業務を承継した際、「公団と埠頭借受者との間の賃貸借契約等は、指定法人と埠頭借受者等との間にそのまま承継されるように措置すること」となっており、この決定に沿い適正な貸付料水準の維持を図るとの趣旨は尊重されるべきである。

をとりまとめ、関係方面に対し、その実現を積極的に要望することとしているところであるが、

このうち、特に平成4年度外航貨物船の整備に関して別途要望書を取りまとめ、政府をはじめとする関係方面に対し、その実現について精力的に働きかけを行うこととした。

その内容は、外航貨物船整備に必要な日本開発銀行資金692億円を確保すること、LNG船および超省力化船に対する融資比率を現行60パーセントから70パーセントに引き上げること等からなっている。(資料参照)

【資料】

平成4年度外航貨物船の整備に関する要望

わが国海運は、必要物資の安定輸送という国民経済の付託に応えつつ、今後はさらに高度化、多様化する荷主ニーズに的確に対応した効率的な輸送サービスを提供し、それに見合う適正な運賃を確保しながら、魅力ある産業に再生していかなければなりません。

そのためには、国際競争力ある日本商船隊の整備を図るとともに、経営基盤の強化を図っていくことが是非とも必要であります。

さらに、LNGの輸送需要の増大に対応し、LNG船の建造を推進する必要があります。

つきましては、平成4年度外航貨物船の整備に関する下記事項の実現につき特段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 資金の確保について

外航貨物船整備に必要な日本開発銀行資金692億円を確保すること

2. 融資比率の引き上げについて

LNG船および超省力化船に対する融資比率を70パーセント（現行60パーセント）に引き上げること

3. その他

外航船舶建造融資利子猶予特別交付金36億9,000万円を確保すること

自動車輸出の今後の見通しと 自動車摩擦を巡る今後の展開

日本自動車工業会 吉岡茂平
広報部 参与

I. はじめに

米国における乗用車市場は昨年930万台で前年比5%減、その後湾岸戦争による景気後退もあって今年1～8月で約560万台と前年同期比約23%のマイナスで大幅な減少となっている。このためBIG 3は生産調整を行い過剰在庫の発生を避けるとともに、インセンティブを供与して販売促進に努めているが、これがBIG 3の収益も90年年間で10億7,000万ドルの赤字を計上しており、今年1～6月の収益も31億8,000万ドルとさらに赤字が拡大している。

このようにBIG 3の収益悪化が続いていることから、BIG 3は日本車締め出しを狙っており、特に以下に見られるような形で規制強化を図ろうとしている。

- ① 日本からの完成車輸入だけでなく、現地生産車も規制の対象にする総量規制の要求
 - ② 日本からの輸入車に対するダンピング提訴
 - ③ NAFTA（米墨加自由貿易協定）における原産国規定の強化（50%から60%またはそれ以上へ）
 - ④ 部品問題
 - ⑤ 市場開放要求と完成車 MOSS 協議（二国間市場重視型分野別方式）の推進
- 一方、ECにおいても7月31日に日・EC間で

自動車問題について合意に達し、1999年までの間 EC 向け自動車輸出についてモニタリングを行うことで合意に達している。特に、フランス、イタリアの一部欧州メーカーから今回の合意内容について反発する動きが出ており、合意内容を巡って EC 内にも解釈の食い違いが見られる等、懸念されている。また、現地生産車をモニタリングの対象にすべきという要求が高まっている。

以上のような背景から、以下の自動車輸出の現状でも明らかなように、日本からの完成車の輸出は近年減少が続いており、このような傾向は今後も続くものと予想される。

II. 自動車輸出の現状

1. 輸出実績

1990年の日本の自動車輸出は、583万1,212台で、前年比で0.9%減となった。日本の自動車輸出は、1985年の673万472台をピークに年々減少傾向にあり、1989年には600万台を切るまでになっている。特にトラック輸出の減少幅が大きく、ピークの1985年と比べると台数で約90万台近く、%では約42%も減少している。

一方乗用車輸出については、トラックと比べると減少幅も小幅にとどまっている。その背景としては、各社ともさまざまな高級車を導入する等各社がモデルの多様化を計って、需要の開

(単位：台) ()内は対前年比

	乗用車	トラック	バス	合計
1985年	4,426,762(111.2%)	2,238,104(108.0%)	65,606(116.7%)	6,730,472(110.2%)
1986年	4,572,791(103.3%)	2,004,733(89.6%)	27,399(41.8%)	6,604,923(98.1%)
1987年	4,507,530(98.6%)	1,762,220(87.9%)	35,168(128.4%)	6,304,918(95.5%)
1988年	4,431,887(98.3%)	1,626,576(92.3%)	45,688(129.9%)	6,104,151(96.8%)
1989年	4,403,060(99.3%)	1,445,694(88.9%)	35,149(76.9%)	5,883,903(96.4%)
1990年	4,482,130(101.8%)	1,309,121(90.6%)	39,961(113.7%)	5,831,212(99.1%)

拓を狙ったことも一因として挙げられる。

このような自動車輸出の減少傾向は後述するが、1980年代に入って開始された北米における現地生産の拡大によるところが大きいと言える。

2. 大型乗用車の輸出動向

各社がモデルの多様化を計って、需要の開拓を狙ったことが乗用車輸出の減少が小幅にとどまった理由として挙げたが、下記に見られるように普通乗用車の伸びが大きく、1985年から1990年にかけて約2.7倍も伸びている。一方、小型乗用車については、減少傾向にあり、1985年から1990年にかけて約20%の減少になっている。

(単位：台) ()内は対前年比

	普通乗用車	小型乗用車
1985年	493,047(116.6%)	3,932,414(110.6%)
1986年	675,117(136.9%)	3,896,935(99.1%)
1987年	911,859(135.1%)	3,594,240(92.2%)
1988年	721,899(79.2%)	3,708,651(103.2%)
1989年	1,053,144(145.9%)	3,349,668(90.3%)
1990年	1,343,967(127.6%)	3,138,147(93.7%)

3. 輸出金額

1990年の部品も含めた総輸出金額は、678億ドルで前年同期比で2.5%の伸びとなった。車両の輸出金額の伸びは、1987年以降小幅にとどまっ

ているが、海外生産およびOE部品は、1986年以降大きな伸びを示している。海外生産部品およびOE部品ともに1985年から1990年にかけて3.6倍の伸びを示している。

しかし、海外生産も定着してきたことから、1990年の海外生産部品はマイナスに、またOE部品についても小幅な伸びになっている。

4. 仕向地別輸出の現状

① 東南アジア

1990年は56万9,143台前年比11.1%の増加となった。また、1991年1～8月では、37万4,900台前年同期比で4.1%の増加となった。しかしながら同地域への輸出は、1985年の71万台をピークに減少傾向にあり、1987～88年には42万台程度まで減少したが、1989年より増加に転じ、現在の増加傾向にある。背景としては、東南アジア諸国の好況で市場が拡大したことが挙げられる。

② 中近東

1990年は28万3,866台と前年比27.3%増となった。また、1991年1～8月は、20万4,699台と前年同期比17.1%増となっている。背景

(単位：100万ドル) OEM部品=組み付け用部品 ()内は対前年比

	車 両	海外生産部品	OEM部品	補修部品	総合計
1985年	36,565(114.5%)	1,569(103.0%)	1,573(127.8%)	2,211(103.6%)	41,918(113.8%)
1986年	43,917(120.1%)	2,892(184.3%)	2,351(149.4%)	2,724(123.2%)	51,883(123.8%)
1987年	47,000(107.0%)	4,066(140.6%)	3,278(125.9%)	3,110(114.2%)	57,453(110.7%)
1988年	51,252(109.0%)	5,424(133.4%)	4,096(125.0%)	3,808(122.4%)	64,579(112.4%)
1989年	51,082(99.7%)	5,845(107.8%)	5,256(128.3%)	4,037(106.0%)	66,220(102.5%)
1990年	52,239(102.3%)	5,753(98.4%)	5,739(109.3%)	4,111(101.8%)	67,843(102.5%)

としては、各国ともに石油収入の増加したことによる。

③ EC

1990年は125万6,328台と前年比1.5%の増加となった。また、1991年1～8月は95万3,347台前年同期比8.4%増となっている。昨年、英国では景気後退により市場が落ち込んだものの、全体的にはわずかながら拡大したことによる。また、今年にはいつてからの伸びは、ドイツ統一によりドイツの市場が拡大したことによる。

④ 米国

1990年は223万6,988台前年比7.5%の減少となった。また、1991年1～8月についても129万8,081台で前年同期比7.7%の減少になった。このような輸出の減少は現地生産の拡大したことと、特に今年、景気後退により市場

がかなり冷え込んでいることによる。

⑤ 中南米

1990年は21万6,375台で前年比で11.4%の増加となった。1991年1～8月については16万5,626台で前年同期比で22.6%と大きな増加を示している。

⑥ アフリカ

1990年は12万9,278台で前年比で8.0%の増加となった。また、1991年1～8月については9万1,267台、前年同期比11.0%の増加となっている。

⑦ 大洋州

1990年は34万4,236台で前年比で10.0%の減少であった。また、1991年1～8月については、19万9,867台で前年同期比で14.8%の減少となった。豪州、ニュージーランドの景気が低迷し、需要が縮小していることがあげられる。

(単位：台)

	1985年	1986年	1987年	1988年	1989年	1990年	1990年1-8月	1991年1-8月
東南アジア	710,587	456,258	472,877	473,749	512,540	569,143	360,086	374,900
中近東	401,598	188,076	203,693	225,483	222,977	283,866	174,865	204,699
欧州	1,363,694	1,563,531	1,643,402	1,705,363	1,708,934	1,750,497	1,221,459	1,243,730
(EC)	995,489	1,103,735	1,172,870	1,212,853	1,237,227	1,256,328	879,530	953,347
北米	3,384,562	3,719,035	3,380,444	2,978,818	2,725,167	2,521,823	1,615,289	1,488,495
(米国)	3,131,997	3,434,162	3,084,750	2,695,835	2,430,259	2,236,988	1,406,598	1,298,081
中南米	290,417	268,818	231,446	203,506	194,230	216,375	135,060	165,626
アフリカ	137,729	126,409	148,051	230,275	119,655	129,278	82,204	91,267
大洋州	426,075	260,552	194,687	265,484	382,493	344,236	234,474	199,867
合計	6,730,472	6,604,923	6,304,918	6,104,151	5,883,903	5,831,212	3,833,603	3,779,597

III. 1991年の自動車輸出の見通し

上述のとおり、1991年1～8月の自動車輸出は全体で377万9,597台で前年同期比で1.4%の減少になっている。1991年の見通しについて、東南アジアは、湾岸戦争の影響により昨年よりも輸出の伸びは落ちるものの、下期には需要の回復が見込まれるため、増加が予想される。欧州

についても、景気後退により英国、フランス等では需要が後退すると見られるが、旧東ドイツを含むドイツでは市場拡大が見込まれるため、全体としては微増が予想されている。アフリカについても、今年も市場拡大が期待されることから、増加が予想されている。一方、米国については、景気回復がおくれ自動車市場の低迷が続いていることから、引き続き減少が予測され

ている。また、大洋州についても豪州・ニュージーランドの景気低迷が長期化しており、減少が予想されている。したがって、1991年全体としては、1～8月の減少が続くものと見られる。

IV. 米国、EC 向け輸出自主規制および 現地生産の現状

米国、EC 向けの輸出が大きなウェートを占めていることは言うまでもなく、米国向け輸出は全体の38.4%、EC 向け輸出については21.5%、米国、EC 合わせると全体の約60%を占めている(1990年実績)。米国向け輸出については、1981年より輸出自主規制が行われており、EC 向け輸出についても本年7月31日発表された日・EC 合意で1999年の規制レベルが固まるとともに、1993年から1998年の間は日本側は輸出状況をモニタリングし、日・EC で年2回協調することとなった。一方、日本メーカー各社は、長期的対 EC 戦略から現地に進出している。特に米国において現地生産の拡大は日本から米国向け完成車輸出の減少を招くとともに、輸出形態についても完成車から部品へと大きな変化を示している。

以下では米国、EC 向け輸出自主規制および現地生産の状況を示したものである。

① 米国

規制動向：

米国向け輸出については、1981年度より乗用車輸出自主規制が行われ、今年度で既に11年目に入っている。1987年度以降輸出は規制枠を下回っており、今年度についても減少傾向にあることから、昨年度よりも落ち込むものと見られる。

UAW(米国自動車労働組合)は日本メーカーの現地生産の拡大により自動車産業におけ

る雇用が失われたとして、現地生産車も自主規制の対象とする総量規制を実施するよう求めている。

(単位：万台)

	規制枠	実績
1981年	168	168
1982年	168	168
1983年	168	168
1984年	185	185
1985年	230	230
1986年	//	230
1987年	//	221
1988年	//	217
1989年	//	195
1990年	//	185
1991年	//	—

現地生産：

米国では日本の自動車メーカー7社が、乗用車とトラックを生産しており、生産台数の推移は以下のとおりである。

1990年の米国における日系自動車工場の生産台数は、148万5,715台(乗用車：131万1,822台、トラック17万3,893台)に達している。また、1991年1～8月の生産台数は103万6,609台(乗用車：91万3,627台、トラック：12万2,982台)で前年同期比は5.2%の増加になっている。

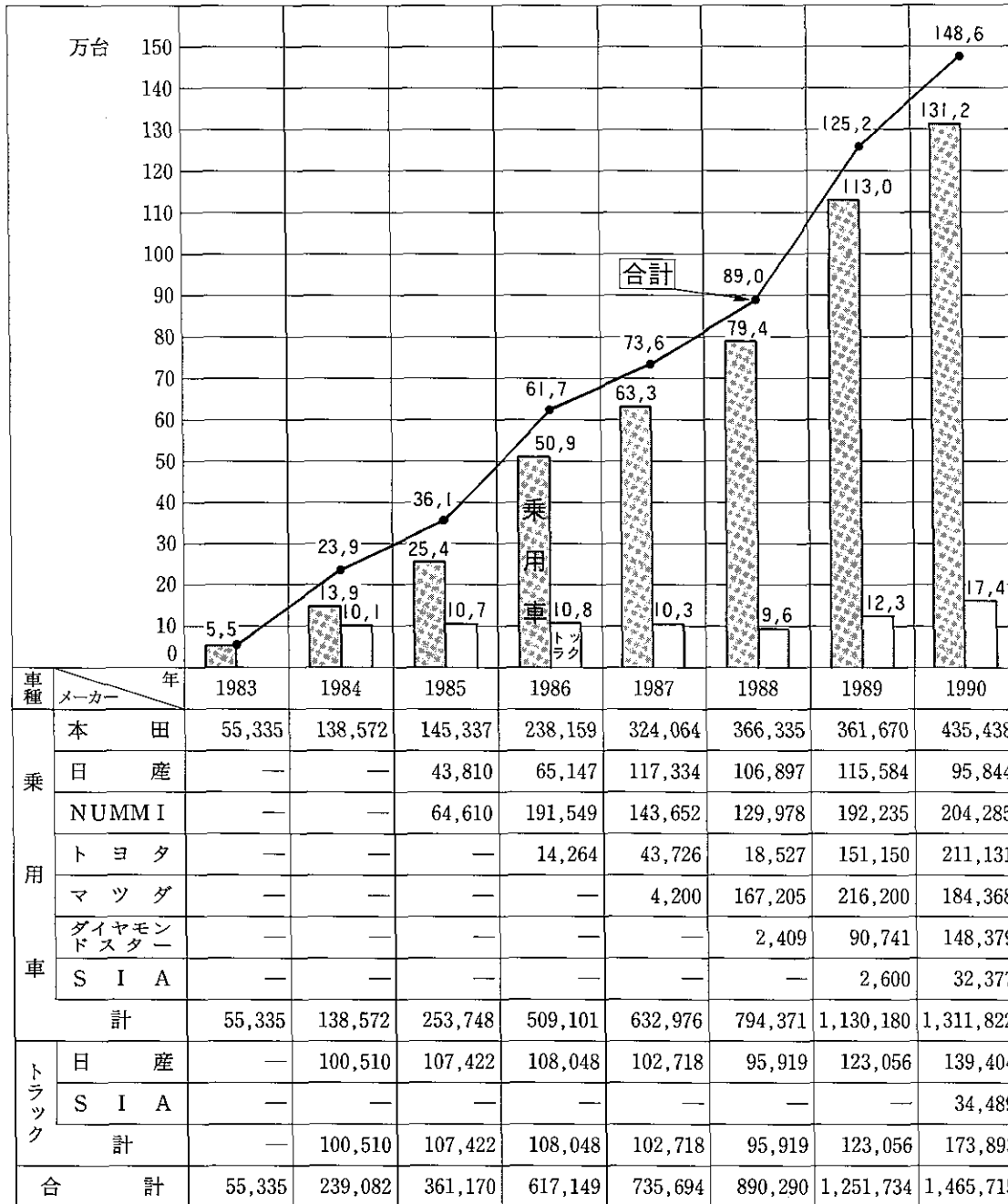
このような現地生産の拡大により、日本ブランドの米国生産車の販売も拡大しており、乗用車の場合、現地生産と輸入日本ブランド

現地生産車販売状況

(単位：台)

	1989年(シェア)	1990年(シェア)
輸入日本車	1,897,143(19.4%)	1,719,384(18.5%)
日本ブランド	1,686,283(17.2%)	1,528,674(16.4%)
米国ブランド	210,860(2.2%)	190,710(2.1%)
現地生産車	1,057,948(10.8%)	1,416,201(15.2%)
日本ブランド	778,682(8.0%)	1,060,585(11.4%)
米国ブランド	279,266(2.9%)	355,616(3.8%)
合計	2,955,091(30.2%)	3,134,548(33.7%)
総市場	9,777,446(100.0%)	9,300,219(100.0%)

米国における日本メーカーの生産台数推移



- 注：1. NUMMI はトヨタ、GM の合併会社で、生産台数にはGM ブランド車を含む。
 2. マツダの生産台数にはフォードブランド車を含む。
 3. ダイヤモンドスターは三菱、クライスラーの合併会社で、生産台数にはクライスラーブランドを含む。
 4. SIA は富士、いすゞの合併会社。

資料：米国自動車工業会

車を合わせた販売台数は、1990年で259万台、シェアも27.8%に達している。

② EC

規制動向：

本年7月31日に通産省とEC委員会は、1993年以降のEC向け日本車輸出について、以下のような合意内容を発表した。

〈確認事項〉

- A. フランス、イタリア、スペイン、ポルトガルにおける日本車輸入制限(登録制限を含む)を緩和、1992年までに撤廃。
- B. EC域内における日本からの投資、およびその生産車の自由流通の保証
- C. 型式認証制度のEC域内統一(1992年末までに)
- D. ローマ条約115条(迂回輸入)の援用認可の停止(1992年末までに)

〈日本側の協力事項〉

- A. 1993年1月1日以降7年間の移行期間内において、全EC市場および特定国市場(フランス、イタリア、スペイン、ポルトガル、英国)への日本からの自動車(乗用車、オフロード車、軽商用車および5トンまでの軽トラック)の輸出動向について通産省はモニタリングをする。
- B. A. の措置は1999年末に完全に終了させる。
- C. 1999年における全EC市場(東ドイツを含む)の総需要見通しを1,510万台と仮定し、同年の日本からの輸出は123万台との見通しにたつてモニタリングをする。
- D. 現規制国モニタリング見通しは以下のとおり。

各国向け輸出見通し(99年)

フランス 15.0万台

イタリア	13.8万台
スペイン	7.9万台
ポルトガル	2.3万台
英国	19.0万台
各国需要見通し(99年)	
フランス	285.0万台
イタリア	260.0万台
スペイン	147.05万台
ポルトガル	27.5万台
英国	270.0万台

E. 1999年に至る毎年の輸出量については、毎年の需要の変化等を含む市場動向を考慮して見直しを行う。

F. 通産省とEC委員会はEC市場への自動車輸出動向をレビューするために年2回協議を行う。

現地生産：

現在日本車メーカーは、英国、スペイン、ポルトガル、ドイツで生産活動を行っており、生産能力としては、約70万台に達している。各工場の概況については次ページの通りである。

V. 米国、EC向けの今後の動向

米国：

今まで述べてきたように、米国においては北米での現地生産の拡大により、既に昨年度までの4年間日本からの輸出は規制枠を下回っており、有名無実化している状況にある。

現地生産車を含めた総量規制の要求およびローカルコンテンツの引き上げ(特に日系部品メーカーからではなく、Traditionalな部品メーカーから部品を調達すべきとする)の要求が強まっているが、米国における自動車問題はこのような部品輸出および部品購買の問題を中心に展

Japanese Automakers' Production in Europe

Company Status	Location	Vehicle/ Parts Produced	Production Start-up (Planned◆)	Full Capacity	Employees at Full Capacity	Local Content
Nissan Motor Manufacturing (UK) Limited Nissan Sole Entry	Tyne and Wear, England	Passenger Cars, Cylinder heads	Cars 1986 Cylinder heads 1990	200,000 units (cars in 1992, cylinder heads in 1993)	3,500	75% now 80% 1991
Honda of the UK Mig., Ltd. Honda Sole Entry	Swindon, England	Mid-size Cars, Engines	Engines Oct. 1989 Cars 1991◆	100,000 cars 70,000 engines	1,800	80% planned
IBC Vehicles Ltd. Isuzu/GM Joint Venture	Luton, England	Trucks & RVs	Trucks 1987 RVs 1991◆	40,000 trucks 30-40,000 RVs	2,000	67% now 80% planned
Toyota Motor Manufacturing (UK) Ltd, Toyota Sole Entry	Burnaston, England	Passenger Cars	late 1992◆	200,000 units in late '90s	3,000	60% 1993 80% 1995
	Deeside, Wales	Engines	mid 1992◆		300	
Volkswagen Joint Production with Toyota	Hanover, Germany	Trucks	January 1989	15,000 Trucks	300	over 60% now
Salvador Caetano I.M,V,T, S.A. Toyota Joint Venture	Over, Portugal	Trucks, RVs, Vans	October 1988	13,000 units	2,700 (as of 1989)	Information Unavailable
Nissan Motor Iberica S.A. Nissan Capital Participation	Barcelona, Spain	Trucks, Vans, RVs, Engines, Transmissions, parts	January 1983	67,200 units	6,800	85% now
Land Rover Santana S.A. Suzuki Capital Participation	Madrid, Spain	Trucks, RVs	April 1985	18,000 units	3,700	Information Unavailable

開していくと見られ、これら問題が今後の自動車輸出の動向にも影響を与えるものと見られる。

EC:

自動車問題に関する日・EC合意により、規制国向けの1999年の輸出見通しは決まっている

ものの、1993年～1998年までのモニタリングの中身はまだ確定していないので、今後のEC向け輸出については、ECにおける自動車需要の動向および米国と同様に現地生産の動向により左右されるものと見られる。

ふるさと考

日本外航客船協会理事長 永井 浩
日本空港ビルディング取締役社長

「ところで、あなたの郷里はどちらですか」と、初対面の人との会話の中でよくこういう質問を受ける。当たり障りのない話題を展開するためのプロローグということであろう。ところが、私にとってこれが一番困る質問である。「ええ、まあ、郷里といわれましても。本籍は千葉県の市川市ですが戸籍と先祖の墓があるだけで、そこに住んでいたことはありません。生まれたのは横浜市ですが、たまたま父の任地であっただけのことです。育ったのは日本国内のあちこちで、したがって郷里といわれましても私自身わからないのです」これで大抵の場合相手は「ほう、それはそれは」とあいまいな顔をして話が途切れてしまう。

新聞社では、出身地記載の社内基準があるのかあるいは扱いに困ったのか、人事異動の紹介記事などで、A紙では千葉県出身とされ、B紙では横浜市、C紙では最も長く住んでいたということで東京都出身と書かれる。暇な友人が各紙を見比べてこの差異を発見し、「お前は一体どこの出身か」と電話してきたことがある。

なぜこんなことになっているかというと、私

は、昔の官吏であった父に従って、その任地を転々と移動していたからである。今日のように単身赴任などということはなく、一家の主は、転勤の命を受けると、一族郎党を引き連れて任地に赴くのが普通であった。私の場合、一ヵ所長くて3年、短かければ半年の生活で、小学校5校、旧制中学2校に在籍した。そこで「私の出身地はどこでしょう」ということになる。

「郷里」「出身地」「ふるさと」という言葉の定義は明確ではない。国語辞典を引いても——その人が生まれた（育った）土地——という程度の記述しかない。私のような流浪の人間に当てはめるには、あまりにも大ざっぱである。

最近、60歳をいくつか超えると、いずれ帰るべき故郷が欲しいと思うようになってきた。つまり私の場合、ふるさと創製（創生ではない）である。ただやみくもに見知らぬ土地に隠居所を建て、ふるさとでございというわけにもいかないだろうと思い、ふるさとであるべき条件を検討してみた。そこで思い浮かべたのが、昔小学校で習った文部省唱歌「故郷」である。高野辰之の作であるその歌詞は、ふるさとの条件を



示唆している。

1. 兎追いしかの山、小鮒釣りしかの川、

夢は今もめぐりて、忘れがたき故郷。

幼少年期、棒切れを持って走り回った山川、もちろんこれは田園のふるさとであるが、都市部をふるさととしている人でも子供みこしをかついだり、柿の木に登った記憶があると思う。いずれにしてもその土地の自然、風土に愛着を覚え、今に至るも懐かしさがこみあげてくるような土地、これがふるさとの第一条件であろう。

2. 如何にいます父母、恙^{つつが}なしや友がき、

雨に風につけても、思いいずる故郷。

ふるさとは、親兄弟や親類がいて、幼なじみや初恋の人もある。盆暮に帰れば、顔見知り「久しぶりだな。元気か」と声を掛けてくれる。昔あんなことがあった、こんなことがあったと語り合う友がいる。そういった人間関係があるのがふるさとの第二条件である。

戦前、小学3年の後半から6年の前半までの約3年間、徳島市に住んでいたことがある。わが人生では比較的長い土地である。春になると、菜の花畑の向こうを白装束に菅笠のお遍路さん

が鈴を鳴らしながら通る。街の中を何筋かの川が流れていて、自分を含めた子供たちが小魚をとっている。今でも時々目に浮かぶ風景である。先日突然小学校の級友から「お前は卒業生ではないが、オブザーバーとしてクラス会に呼んでやるから出席しろ」との通知があった。今まで在籍したどこの小学校からも無かった同窓会の案内である。喜んで出席し、50年ぶりに旧友と再会した。はじめのうちはだれがだれやら分からなかったが、酒を酌み交わすうちに次第に昔の面影が浮かんでくるのが不思議である。女子組（当時は男女別クラスであった）のあこがれの君の今の姿も隣にあった。徳島はこういった意味で、私のふるさとの一つの候補地であるかもしれない。

金沢市は、戦中戦後、旧制中学後半と旧制高校に在学していた街である。今でも同窓の多くの友人と親交があり、その後も仕事の関係で金沢を訪れている。石川県のローカル紙は私のことを金沢市出身と書くことがある。金沢は徳島よりももう少し身近なふるさと候補地である。

今から10年前に杉並区に居をかまえた。「杉並も環八までが江戸のうち」といったら杉並区長にしかられるかもしれないが、その環状八号道路の外側の町である。学生時代に来たことがあるが、所々に畑が残っていて、ひばりが鳴っていたような記憶がある。今は新しいマンションや洋風の家が増えて、昔の豊多摩郡井荻村といった風景と混ざり合っている。隣家の主人は40代のサラリーマンであるが、彼はここで生まれ、

土地の小、中、高校を卒業している。あのマンションの建っている土地は雑木林であったとか、今は道路下暗渠になっているが、昔は小川が流れていてトンボがたくさんとんでいたなどと解説してくれる。床屋のおやじもせんべい屋のおかみさんも同窓だし、クラスの悪ガキが区議会議員に立候補すれば、思想信条に関係なく応援に飛び回っている。この町はまさに彼のふるさとである。

井伏鱒二は荻窪の生まれではないようだが、昭和の初めからこの地に住み、ふるさとに対するような気持ちで「荻窪風土記」を著している。「高円寺純情商店街」は詩人ねじめ正一の故郷である。

あれこれ考えると杉並も悪くはないように思えてくる。一カ所に10年住んでいるということは、わが人生の最長の記録である。過去の流れ

から、この家もなんとなく仮住居という気持ちでいたが、私の年齢、経済力を考えると、この家が「終のすみか」になる可能性が極めて高い。人生の最終ラウンドでこの町に移り来た新参者ではあるが、もう少しこの土地に親しみ、根を張るように心掛けよう。そして人に問われれば「東京杉並の出身です」とちゅうちょすることなく答えるようになれば幸いである。また、かつて移り住んだ徳島や金沢やその他の多くの町をも「ふるさと」の一つとして懐かしもう。結論として、私はやはり複数ふるさと人間であるかもしれない。

3. ころごしをはたして、

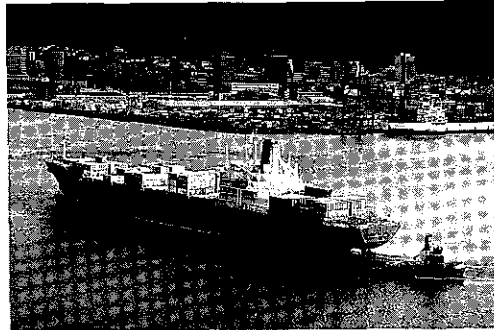
いつの日にか帰らん、

山は青き故郷、

水は清き故郷。



内外情報



▲ウェリントン港に入港中のコンテナ船

1. 第4回日韓船主協会首脳会談の様様
2. 通関手続の改善とシステム化についての要望
3. 第99回船員制度近代化委員会の審議様様

1. 第4回日韓船主協会首脳会談の様様

日韓両船主協会の定例首脳会談が去る平成3年9月25日/26日の両日にわたり滋賀県大津市において行われた。

双方の出席者は資料のとおりであるが、日本側からは根本二郎会長を始め9名、韓国側は李孟基会長以下10名が出席した。

主な議題は次のとおりであったが、本会談も今年で4回目を数え、両船協間の友好関係はさらに緊密の度を加えており、率直かつ具体的な意見の交換がスムーズに行われ、有意義であった。

- (1) 1991/1992日韓海運それぞれの回顧と展望
- (2) 両国海運関係の協調関係の強化
 - ① 関係航路安定化への一層の協力
 - ② 不定期/タンカー部門における国際協調の必要性
 - ③ アジア域内船主協会との連携/協調強化の必要性
- (3) スクラップ問題
- (4) 両国の船員問題
 - ① 日本の船員問題の現状
 - ② 船員関連問題の研究のための合同委員会の設立 (韓国側提案)

(5) 日韓海運問題

- ① 日韓航路における日本船社の参入問題
- ② 瀬戸内海における韓国船に対する通航制限の撤回 (韓国側要請)

(6) その他

- ① 両国船協間の人的交流
- ② 次回会議、議事録、その他

なお意見交換の主な内容は次のとおり。

両協会は両国海運の健全な発展および繁栄のための目標に到達するため世界海運の展望、政府の海運政策、海運経営等について率直な意見交換を行った。

- (a) 21世紀は世界経済の中心がアジア太平洋地域に移り、日本と韓国は水平的な経済協力関係をもつ国となり、両国海運業界間の更なる友好関係の強化が必要。さらにアジア域内の船主協会との連携および協調の強化をすることで意見が一致した。
- (b) 過去3回の会談で相互に認識したとおり、定期、不定期、タンカーのすべての主要部門におけるトレードの安定性が世界経済ならびに効率的かつ十分なサービスの維持および拡大に不可欠であり、このためにもこれらの部門に従事し

ている両協会の個々のメンバーは可能なかぎり安定化努力のための協力、さらには過当競争を回避するためにも船社間の自己抑制をする必要があることを再確認した。

- (c) よりよいサービスを提供して荷主の多様化するニーズを満足させる努力をするとともに、世界の海運全体が適性な運賃を収受するためにも定期船、不定期船、タンカーの各部門の健全な運賃マーケットを構築することが必要であることを確認した。
- (d) 1984年米国海運法改正問題、GATTウルグアイ・ラウンド、EC海運共通政策の動向を注視し、さらに海運はGATTサービス交渉の対象から除外すべき方針を確認した。
- (e) 大量の新造船、特にドライバルカーおよびタンカーの世界市場への投入が予測されており、数年後には船腹需給のバランスが崩れる恐れがあるため、相当量の老齢船を解撤する必要がある。このためにも韓国をはじめ関係諸国の意見を聞きながらスクラップ問題を検討する必要があることを確認した。
- (f) 日本側から日韓間航路におけるいわゆる日韓以外の諸国間向けフィーダー貨物輸送の邦船社参入問題の早期実現を再度要請するとともに、日韓ローカル貨物輸送の邦船社参入とウエーバー制度の完全撤廃を要望した。
- (g) 韓国側からは船員求人難の解決を目的とした船員教育研究のための合同委員会（仮称）の設立が提案され、また瀬戸内海通航制限問題に関

し日本政府の規制緩和が実現されるよう日本側の支援が要請された。

【資料】

第4回日韓船主協会会談

日本側出席者リスト

氏名	役職	会社
根本 二郎	会長	日本郵船社長
松成 博茂	副会長	川崎汽船社長
轉法輪 奏	副会長	大阪商船三井船船社長
小島 敬夫	副会長	ナビックス社長
吉田 耕三	副会長	昭和海運社長
増田 信雄	理事長	
森崎 末寿雄	常務理事	
宮原 耕治	会長秘書役	
平山 修	国際課長	

韓国側出席者リスト

氏名	役職	会社
李 孟基	会長	大韓海運会長
玄 永源	副会長	現代商船会長
李 根秀	副会長	韓進海運社長
朴 戴益	副会長代理	朝陽商船社長
金 允錫	副会長	天敬海運会長
朴 鍾圭	副会長	韓国特殊船社長
洪 潤植	会長補佐役	
朴 昌弘	専務理事	
金 東圭	常務理事	
丁 海龍	国際部長	

2. 通関手続の改善とシステム化についての要望

大蔵省は、海上貨物にかかわる通関手続の迅速化、簡易化等を目的とした海上貨物通関情報処理システ

ム (Sea-NACCS : Nippon Automated Cargo Clearance System) を本年10月1日から東京港、横

浜港および川崎港を当面の対象として稼働を開始した。

これは、官民共同で開発され、税関、通関業者および銀行をオンラインで結ぶ電算処理システムであり、その概要は以下のとおりである。

1. システムの概要

(1) 対象業務

- ① 輸出申告、輸入申告およびそれらの許可、ならびに輸入貨物の保税運送申告および輸出貨物のコンテナ扱い申し出等
- ② 通関用為替レート、通関事務取り扱い件数等の各種照会業務等
- ③ 輸出入通関事務取り扱い件数、荷主別取り扱い実績等各種統計資料の提供

(2) システムの稼働時期および対象地域

平成3年10月1日：東京港、横浜港および川崎港において稼働開始

平成4年以降：神戸港、大阪港、堺港および名古屋港に順次拡大予定

最近の物流業界においては、内外を問わず、輸送の正確性および迅速性はもとより、物流全体のリードタイム短縮化のためのシステムの構築が海運業界にとっても大きな課題となっていることから、当協会は、諸手続きの迅速化・一元化と併せ、物流リードタイム短縮のための現行通関制度の改善、合理化を主な趣旨とする要望書（資料参照）を去る7月30日に大蔵省関税局に対し提出した。

【資料】

通関手続きの改善とシステム化についての要望

最近の物流業界においては、内外を問わず、輸送の正確性および迅速性が求められており、物流全体のリードタイム短縮化のためのシステムの構築が大きな課題となっております。この関連から、通関および輸出入関係手続きの簡素化および合理化が是非

とも望まれるところであります。

仄聞するところ、米国においては、税関システムの抜本的な改善により、輸入手続きの迅速化がはかられ、所要日数の短縮化に寄与しているとのことです。

わが国においても、幸い、海上版 NACCS の導入がはかられようとしており、今後の発展が大いに期待されるところであり、海運業界としても多大の関心を有しております。

つきましては、海上版 NACCS が拡張される際には、諸手続きの迅速化・一元化と併せ、物流リードタイム短縮のための現行制度の改善、合理化が是非とも望まれますので、下記要望につきまして、特段のご配慮をお願い申し上げます。

記

1. 海上版 NACCS 拡張に際しての要望

海上版 NACCS の船社および陸送業者への拡張につきましては、関西新空港稼働に伴う NACCS のレベルアップの後、すなわち平成5年度以降に計画されているとのことですが、米国においては、前述の通り、現行制度の改善・合理化を前提にして、これにコンピューターの有効活用をはかることによって諸手続の迅速化がはかられております。

つきましては、海上版 NACCS の拡張が検討されるに際しまして、次の点にご配慮下さるようお願い致します。

- (1) 輸入マニフェストおよびその訂正のデータでの提出を認めていただきたいこと、ならびに輸出入に関する通関許可情報をデータで直接船社にもいただきたいこと
- (2) 輸出に関する責省よりの要請である E/D 作成時点での B/L 番号の付番については、下記2の現行制度の見直しの中で、これが必要性を実行する場合の業務手順等と併せ、検討願いたいこと

(3) 輸入に関するコンピューター処理の Key は米国の例にもあるように B/L 番号にしていきたいこと

それに際しては、米国の Unique B/L Identifier フォーマットに準じていただきたいこと

(4) 諸手続の迅速化と統一・一元化をはかるために、下記事項の実現をお願いしたいこと

(イ) 輸入における各地区税関、動植物検疫、食品衛生法上の検査等のシステムの連携

(ロ) 本証の持ち回り、認印制度のペーパーレス化をはかるため輸出における許可/保税/監視部門および関係他省庁とのコンピューター処理による統合化

(5) 通関データのデータ交換ネットワークとして海上版 NACCS とのダイレクトインターフェースに加えて SHIPNETS と海上版 NACCS との接続をお願いしたいこと

(6) 海上版 NACCS 拡張に際しては、是非海運業界関係者を参画させ、業界の意見を採り入れていただきたいこと

2. 現行通関手続の改善

海上版 NACCS においては、基本的に現行の手続制度を前提としたシステム化が考えられていると

解しておりますが、物流ニーズのグローバル化および多様化に応えるためには、現行通関制度自体の見直しも不可欠と考えられます。従いまして、海上版 NACCS 拡張の際には、現行制度そのもの見直しをこの機会にお願いするとともに、米国税関のような物流リードタイムの短縮に寄与するシステムの構築を是非とも希望致します。

ご既承の通り、米国においては、日本・極東から北米向けの製品輸送の急成長に対し同国通関手続の簡素化とシステム化により遅延を来すことなく通関事務の増大に対処しえたと考えられますことから、わが国としても輸入促進を全国的に展開していくためには、米国のような合理化をはかる必要があると思料いたします。

具体的には、輸入においては、

(1) 貨物到着前事前書類審査制の導入

(2) 仮陸揚げ/再輸出手続の簡素化

輸出においては、

(1) 米国のような事後報告制度の導入

(2) 保税地域搬入前の事前通関化

(3) 搭載印の廃止

の検討をお願い致します。

3. 第99回船員制度近代化委員会の審議模様

—第三次総合実験船32隻全船がP実験へ—

第99回船員制度近代化委員会は、去る8月30日に開催され、「第三次総合実験船2隻のP実験実施方案」を承認した。

〈審議概要〉

第99回船員制度近代化委員会は、8月30日に開催され、第三次総合実験船によるP(パイオニアシップ)実験について、前回(6月28日開催)の委員会

で承認した30隻のP実験実施方案に次いで、実験開始時期の関係上持ち越しとなっていた、かりふおるにあまーきゅりー(コンテナ船)および、はんばーぶりっじ(コンテナ船)の2隻の実施方案を承認した。

この2隻の実験実施方案が承認されたことにより、第三次総合実験船32隻全船が、11名体制の確立を目

【参考資料】

近代化船の現状(平成3年8月31日現在)

表1 近代化船の種類別一覧

種 別	社 数	隻 数	千総トン
1. 第三次総合実験船	11	32	2,114
2. C 実 用 船	9	19	1,625
3. B 実 用 船	27	72	5,012
4. A 実 用 船	15	22	1,438
計	—	145	10,189

指して、P実験を開始することとなった。

また、10月1日付で日本郵船と日本ライナーシステムが合併することにもない、ナビックスライン所属の第三次総合実験船「山隆丸」が、同日付で日本郵船に譲渡され、引き続き、日本郵船において実験を継続することを承認した。

表2 近代化船の船種別一覧

	第三次総合実験船		C 実 用 船		B 実 用 船		A 実 用 船		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
1. コンテナ船	12	507	4	156	3	96	1	37	20	796
2. 撒 積 船	13	1,301	4	312	38	2,824	6	473	61	4,910
3. 自動車専用船	7	306	2	98	12	316	2	39	23	759
4. タンカー	0	0	7	986	14	1,602	9	722	30	3,310
5. LPGタンカー	0	0	2	73	3	140	4	167	9	380
6. 重 量 物 船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7. 貨 物 船	0	0	0	0	2	34	0	0	2	34
計	32	2,114	19	1,625	72	5,012	22	1,438	145	10,189

「日本船主協会の活動—平成3年度—」の刊行

当協会では、毎年、当協会の組織、事業活動等の概要を簡潔に紹介した広報パンフレット「日本船主協会の活動」を作成し一般にも広く配布しておりますが、今般、その平成3年度版が刊行の運びとなりました。

つきましては、ご希望の向きには無料で送付致しますので、下記までご連絡下さい。

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)
 日本船主協会 調査広報部
 TEL(03)3264-7181

日本船主協会の活動—平成3年度—の内容

日本船主協会の性格と事業
 第44回通常総会
 日本船主協会の役員
 顧問・評議員
 日本船主協会の機構
 常設委員会・部会
 日本船主協会の活動
 事務局機構
 定款
 会員
 定期刊行物

時代によって変わってきた タンカーのニックネーム。

あらゆる貨物船の中でも、いちばん巨大化が進んだのがオイルタンカーだ。現在、主流となっているVLCCと呼ばれるタイプでも中心は25万重量トンクラス。世界最大クラスとなると50万重量トンを超えるものも出現した。その他の船種も同様に大型化が進んだが、オイルタンカーに次いで大きい鉱石専用船でも、中心的な船型は12~15万重量トン。最大クラスでも25万重量トン前後で、タンカーに比べれば一回り小さい。

こうしたタンカーの巨大化は、もちろん一挙に進んだわけではない。戦後間もない時期のタンカーは1万6,000重量トンクラスが主力だった。1940年代後半から大型化が始まり、そのころ登場した

のが「スーパータンカー」と呼ばれた3万重量トン以上のタンカー。それがやがて6万重量トンを超えるようになると、ニックネームは「マンモスタンカー」に変わる。

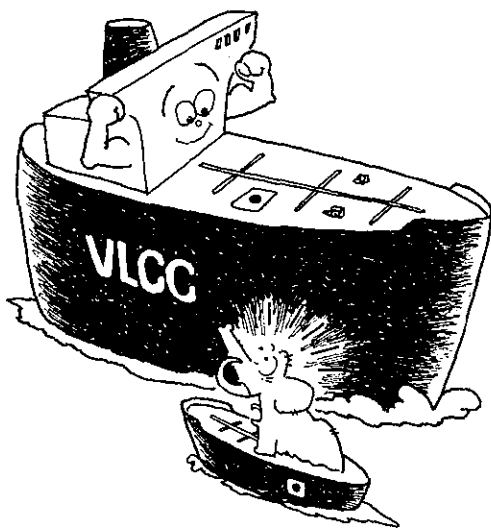
タンカーの大型化はその後も続き、1960年代後半には、20万重量トンを超えるものも現れる。しかし「マンモス」をはるかに超える超巨大船となるとニックネームの考案も難しい。そこで20万重量トンを超えるタンカーの新しい呼び名として登場したのが「VLCC (Very Large Crude Carrier)」（20万重量トン以上、30万重量トン未満）と「ULCC (Ultra Large Crude Carrier)」（30万重量トン以上）だった。

タンカーの巨大化の歩みは、ULCCの登場で終止符を打つ。造船技術的にはもっと大きいものが可能でも、採算や運航効率の面では不利となるためだ。

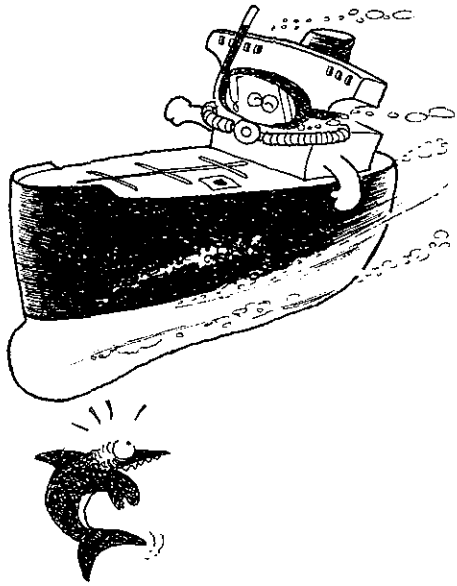
とはいえ、人間が生んだ海の王者、オイルタンカーの巨大化の進展には、かつての陸の王者マンモスも、まったく歯が立たなかったというわけである。

潜水艦は、 水上よりも水中の方が速い。

船の前進を妨げる最大の抵抗が、自らがつくる波による造波抵抗。したがって船首形状を工夫して波が起きにくいようにすれば、同じ馬力でよりスピードを上げることができるはず。そんな考えから現代のほとんどの船に採用されているのがバルバスバウ（球状船首、海運雑学ゼミナール③参照）だ。



無断転載を禁じます。社団法人 日本船主協会©



東京湾上の鋼鉄の島が飲み込む 年間2,500万キロリットルの原油。

毎日絶え間なくわが国に運び続けられている年間1億9,000万キロリットルという膨大な原油。しかし陸上からその荷役の姿を目にする機会はあまりない。それはタンカー荷役が、ほとんどの場合沖合はるかにつくられた、シーバースという専用の施設で行われているからだ。

こうした沖合いでの荷役方式がとられるようになった最大の理由はタンカーの大型化にある。陸地につくられた港は水深が浅く、VLCCなどの巨大タンカーは入港が不可能。必然的に沖合にバースを建設せざるを得なくなったわけだ。その代表例の一つが、千葉県袖ヶ浦の沖合約七キロメートルに浮かぶ京葉シーバース。全長470メートル、幅54メートルの巨大な人工島だ。

水深20.5メートルの海底に直径0.6メートルから1.5メートルの大小255本の鋼管杭を海底下30~40メートルまで打ち込み、その上部に荷役設備や監視室、作業用のプラットフォームなどが建設されている。直径48インチ（約1.2メートル）、最長14キロメートルのパイプラインで、京葉工業地帯の4カ所の製油所と結ばれており、バルブの切り替え一つでどの精油所にも原油が送れるようになっている。

年間原油取扱量は約2,500万キロリットル、着積するタンカーは年間100隻以上。無数の鋼のパイプで組み上げられた人工の島は、今日も経済大国日本の膨大なエネルギー需要を支えるインターフェイスとして活躍している。

しかし、波をつくらなければいいという考えをさらに押し進めれば、船全体を海中に没してしまうのが理想ということになる。そうなれば、海中では波は起こらないから造波抵抗はもちろんゼロ。つまりもっとも有利なのは潜水艦ということになる。

事実、長時間の連続潜航が可能になった現代の軍用潜水艦は、潜航時の性能をより重視するようになったため、水上よりも水中の方が、はるかにスピードが出るようになっている。しかも水上のように波浪やうねりへの対応も考えなくてよいため、もっとも摩擦抵抗の少ない涙滴（テアドロップ）型の船型にすることができ、この点もスピードアップの大きな要因となる。

こう考えると、未来の貨物船の一つのタイプとして、潜水型貨物船というアイデアも浮かんでくる。大きな船体にかかってくる巨大な水圧に耐えるための船殻材料や構造、長時間の潜航を可能にする新しい推進システムなど克服すべき課題は多いが、造波抵抗ゼロによって実現する低コストの効率輸送というメリットを考えれば、あながち荒唐無稽な夢ともいえないかもしれない。

海運日誌（9月）

4日 日本エネルギー経済研究所は、90年度のエネルギー需給実績を分析したレポートを発表した。それによると、1次エネルギー総供給は前年度比5.3%増え、原油換算5億2,570万キロリットルとなり、4年連続で高い伸びを示した。

5日 海事振興連盟は平成3年度の通常総会を開催し、原田憲衆議院議員（自民党）を新会長に選出するとともに日本商船隊の国際競争力回復のための税制措置の充実、混乗の既存船への拡大等の9項目の総会決議を採択した。

9日 運輸省は陸・海・空の主要な物流企業や物流団体が集まり組織した日本物流団体連合会（物流連、長岡毅会長）に対し社団法人とし認可した。

◎ 運輸省海上技術安全局が8月分の新造船建造許可実績を発表。それによると、19隻、62万1,000％（前月比41.8%増）、契約船価は947億5,800万円となった。

11日 大蔵省が発表した8月の貿易統計（通関速報ベース）によると、輸出は247億6,700万ドル（前年同月比10.4%増）、輸入はほぼ横ばいの190億500万ドルで、貿易黒字は57億6,200万ドル（同68.4%増）となった。

12日 運輸省は平成4年度の税制改正要望事項をまとめた。それによると、外航海運対策では船舶戦争保険料の負担軽減のための異常危険準備金制度創設を再提出、また船員対策としては日本人船員の保全・育成を目的に船員の所得控除の特例制度創設を新規要求するなどを主要事項としている。

19日 当協会は定例理事会を開催し、当面する海運対策および平成4年度税制改正の要望事項をとりまとめた。

（P. 4・9海運界の動き1・2参照）

20日 船員中央労働委員会は、平成3年度の船員最低賃金（月額）を村岡運輸大臣に答申した。

24日 外航二船主団体（外航労務協会、外航中小船主労務協会）と全日本海員組合は船員政策協議会常任委員会を開催し、船主提案の「二船団分離交渉問題」を協議したが、組合側は否定的な見解を示した。

25日 第4回日韓船主協会首脳会談が25～26日の両日、滋賀県大津市で開催され、両国船主協会首脳が航路安定化などについて広く意見を交換した。

（P. 25内外情報1参照）

27日 日本貿易会は「製品輸入から見た国内物流の実態と問題点」と題する報告書を発表。それによると、製品輸入の拡大傾向を維持していく上で問題となる点として、①港湾・倉庫施設 ②通関 ③通関配送 ④労働問題等について言及、空港・港湾での「シフト制勤務による24時間稼働体制」通関の「事前申告制」の採用等を早急に取り組むべきものとしている。

9月の対米ドル円相場の推移

高 値	132.85円(30日)
安 値	136.83円(2日)
平 均(月間)	134.58円

(注) 銀行間取り引きによる

9月定例理事会の様相

(9月19日、日本船主協会役員会議室において開催)

当面する海運問題について

1. 平成4年度海運関係予算概算要求について
(本誌1991年9月号P.4参照)
2. 当面する海運対策の要望について
(P.4海運界の動き1参照)
3. 平成4年度海運関係税制改正要望事項について
(P.9海運海の動き2参照)

総務委員会関係報告事項

運輸経済研究センター・ワシントン事務所への当協会職員の出向員派遣について

当協会においては、かねてより、業界の利益のため、米国の海運政策および諸法規等に関する重要な情報の早急な入手、関係筋とのコミュニケーションの保持、当協会/邦船社の意見伝達ならびにパブリシティ活動を強化するため、当協会ワシントン支部再設について検討を行ってきた。

たまたま運輸経済研究センターにおいて、米国内の諸事情に関する調査および情報収集体制を強化するため、9月ワシントンに事務所を開設し5名のスタッフ(所長 富田長治氏、次長1名、現地職員外人男子1名、同女子2名)をもって活動を開始しており、当協会より派遣の希望があれば受け入れてもよいとのことであった。

よって、本件につき検討した結果、当協会独自でワシントン支部を開設するより、運研センターを活用したほうが、事務所維持経費の負担が少ないこと、反面、派遣職員の勤務条件は同センターの規定に従

うため、当協会としての現地活動に少なからず制約があると思われるが、この点は運研センターとも十分話し合うこととし、平成4年4月以降、取りあえず2年間程度の派遣とし、1年経過後見直しをすることとして出向させることといたしたい。

派遣に要する費用については、派遣員の給与、現地活動費、旅費、交通費等で2,400万円~2,900万円(出向者の役職により変動)と見積っており、当協会が直接本人に支給する。この他家賃、事務所費用等の負担については、現在運研センターと協議中であり、この費用が確定次第、正確な予算を計上することとしている。

派遣に伴う費用の負担については、当協会の一般会計、一部海運振興会の補助金をお願いすることとしており、また、現地活動費については、ライナー関係船社でご負担願うこととし、具体的な金額については、今後関係者と詰めることとしている。

政策委員会関係報告事項

1. 海運融資制度にかかわる市中協調融資に関する新規貸出金利の適用問題について
本年4月より、都市銀行を中心に資金調達費用への対応を理由に、全産業に対し短期プライムレートに連動する長期貸出金利(以下「新規貸出金利」という)を適用する動きが出始めた。

これに伴い、海運融資制度を構成する市中協調融資についても、平成3年度に本制度を利用する船社に対し、この新規貸出金利適用の意向が示された。

これに対応するため、政策幹事会を中心に検討の結果、この新規貸出金利が適用されることは、船社にとって新規投資のリスク算定が困難になること、荷主との長期運賃取り決めが困難となること等が予想され、長年継続されてきた制度融資そのものの変

船協だより

質を招来しかねないとの観点から、海運業界として一致して従来からの固定の長期プライムレートを引き続き適用するよう要望を行うこととなった。

この方針の下、運輸省、全国銀行協会連合会（全銀協）に事前に趣旨説明を行うとともに、要望書の作成等準備を進めていたところ、全銀協より、新規貸出金利は全銀協の一部の関係銀行が適用を図っているもので、個々の取引関係には介入できないとして、要望を受け取ることは差し控えたい旨の意向が示された。

こうした状況のなかで、8月29日政策専門委員会を開催し、本件の取り扱いを検討した結果、上記事情を勘案し、当協会会長名で海運融資制度にかかわる市中協調融資関係銀行あてに個別に別紙の要望書（省略）を提出することとなった。

なお、提出に当たっては、政策幹事会社の財務担当者が関係銀行を分担し、十分事情説明の上、手交することとし、9月2日～4日にかけてこれを行い、同時に運輸省、日本開発銀行、全銀協にもこのような事情を説明した。

労務委員会関係報告事項

1. 20条問題小委員会について
（本誌1991年9月号P.37参照）

外航船舶解撤促進特別委員会 関係報告事項

1. 外航船舶の解撤促進について
1970年代半ばに大量建造されたVLCCが近く代替期を迎えることから、これら船舶を中心とした解撤対象船が1990年代後半に大量発生し、その量は約1億%（=約2,000万LDT）にもものぼると見込まれて

いる。

一方、かつての船舶解撤業の主要国であった台湾、韓国等の国々は、現在、海運市況の回復による解撤船価の高騰、労働力不足、環境問題などの理由により採算性が悪化したため、事実上、船舶解撤業から撤退し、世界の現有解撤能力は、せいぜい年間400万LDTに落ち込んでいる。

すなわち、世界の船舶解撤能力（解撤ヤード）は今後発生してくる大量の解撤対象船に比し大幅に下回る状況にあり、さらに現在、IMO（国際海事機関）で審議されているタンカー構造規制の問題等も勘案すると、今後、船舶解撤問題が顕在化してくることは必至である。

そこで、当協会は本年2月政策幹事会の下にワーキング・グループを設置し、日本造船工業会とも意見交換を行うなど検討を進めてきたが、本問題の重要性にかんがみ、本年度総会において「長期的視点に立ったスクラップ問題への対応」を決議するとともに、当委員会において本格的な検討を行うこととなった（このため、上記ワーキング・グループは当委員会幹事会に吸収される形で発展的に解散した）。

当委員会は去る9月5日、専門委員会・幹事会との合同会議を開催し、このような状況を踏まえ今後の当協会としての対応方策について検討したが、世界的に見て解撤需給のインバランスという問題はあ

るものの、日本の運航船隊は船齢が若く他国に先がけて解撤問題に直面しないと考えられるため、老朽船の解撤促進は、過剰船隊を削減し海運市況の下落を防止する有効な方策として考えて行くべきであるとの観点から、次のとおり「基本的考え方」をとりまとめた。

今後は、この「基本的考え方」に基づき、日本造船工業会を始めとした関連業界、運輸省とも連携を図る一方、国際的な同調も呼びかけながら、必要解

撤ヤードの確保、解撤対象船の供出等の枠組み作りに取り組んで行くこととしている。

船舶の解撤促進に関する基本的考え方

邦船社は現時点では老齢船を保有・運航しておらず、近い将来にスクラップ問題に直接的に当面する可能性は少ない。

しかし、世界船腹を見た場合、近い将来大量のスクラップ対象船が発生することが予想される。

これらの老朽船が海運市場に残存することは船腹過剰を引き起こし市況に悪影響を及ぼすばかりでなく、事故による人命損失・環境破壊にもつながり、船体保険料の高騰をも招くこととなる。

これら老朽船に対するもっとも有効な方策がスクラップであり、老朽船のスクラップを促進することにより、結果的に船腹調整を実現させるとともに、老朽船の運航に伴うその他の悪影響をも排除することが肝要である。

以上の観点に立ち、邦船社としては、世界の海運界をリードする立場から、積極的にスクラップを推進して行かなければならない。

一方、世界のスクラップ事業の実情は、今後予想されるスクラップ対象船をタイムリーに処理するには設備能力、採算性等から極めて困難な状況にある。

このため、邦船社は積極的に世界的規模でのスクラップ推進体制の確立を目指して、対象船の確保等を含め関係者の協力を得るよう努力していくこととする。

船員対策特別委員会関係報告事項

1. 船員の確保・育成問題について

船員対策特別委員会は、9月17日に委員会を開催

したが、その概要は次のとおりである。

- (1) 本委員会は、先の理事会の決定に基づき、船員の確保・育成等にかかわる政策支援およびこれに関連する事項を検討することを確認した。
- (2) 運政審の中長期ビジョンワーキング・グループ、海技の伝承問題検討委員会の各報告で指摘されている船員問題について、その対応を検討した。また、当協会が取り組んでいる船員の確保に関する諸事業について検討し、これを推進することとした。
- (3) 平成4年度船員対策予算概算要求について検討を行った。
- (4) 外国人船員の労働条件等に関し、全日海への対応方針を検討していくこととした。

会員異動

○ 入 会

平成3年9月1日付

川鉄運輸株式会社（阪神地区所属）

大分共同海運株式会社（九州地区所属）

平成3年10月1日付

ナラサキスタックス株式会社（京浜地区所属）

株式会社ブルーハイウェイライン（京浜地区所属）

神鋼海運株式会社（阪神地区所属）

上組海運株式会社（阪神地区所属）

○ 退 会

平成3年9月30日付

檜崎産業株式会社（京浜地区所属）

○ 合 併

平成3年10月1日付

日本郵船株式会社（京浜地区所属）

〔旧社名 日本郵船株式会社〕
〔 〃 日本ライナーシステム株式会社 〕

船協だより

平成3年10月1日現在の会員数 171社
(京浜110社、阪神47社、九州14社)

陳情書・要望書 (10月)

- 30日 宛先：自由民主党政務調査会税制調査会他
件名：平成4年度海運関係税制改正要望重点
事項
要旨：P.9海運界の動き2参照
- 30日 宛先：自由民主党政務調査会税制調査会他
件名：四埠頭公社の固定資産に関する税制特
例措置の延長について
要旨：P.13海運界の動き2参照

国際会議の開催予定 (11月)

- IMO第67回理事会
11月8日 ロンドン
- 第13回UNCTAD国際海運立法作業部会
11月11日～19日 ジュネーブ
- IMO油タンカーの設計に関する作業部会(海洋環境
保護委員会(MEPC)中間会議)
11月18日～22日 ジェノバ

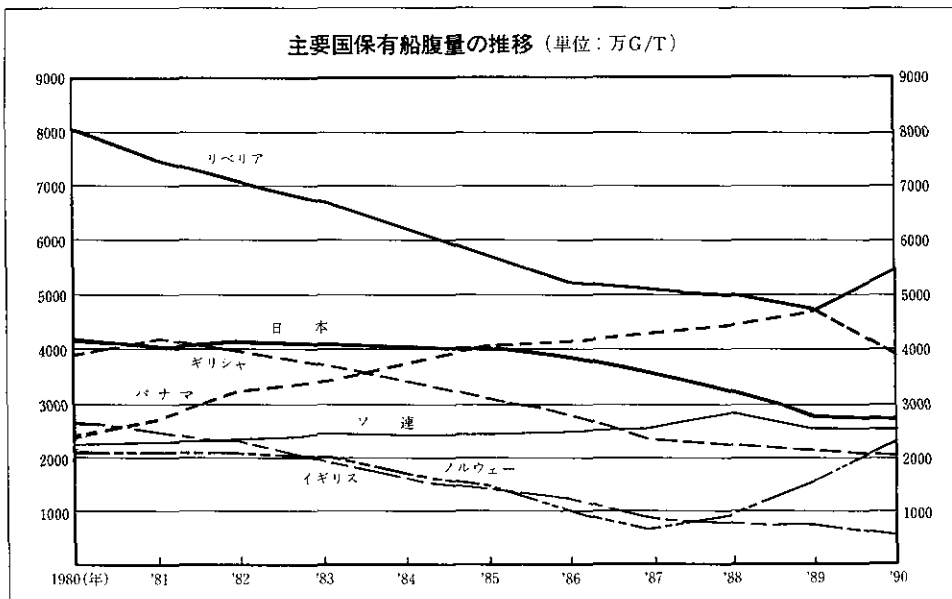
会議日誌

- 2日 船団労務連絡会
- 3日 オーナー部会
海洋汚染防止小委員会／タンカー部会幹事会
合同会議
- 4日 財務幹事会
- 5日 外航船舶解撤促進特別委員会／同専門委員会
／同幹事会合同会議
新造船幹事会

- 労務幹事会
船員対策特別委員会幹事会
- 6日 港湾幹事会
保船幹事会
電波研究会
- 9日 広報幹事会
- 10日 海務委員会／同専門委員会合同会議
政策幹事会
海務幹事会
- 11日 船員対策特別委員会幹事会
- 12日 財務委員会
総務幹事会
海洋汚染防止小委員会
- 13日 啓水会
- 17日 労務委員会／同専門委員会合同会議
船員対策特別委員会
- 18日 特殊貨物小委員会
- 19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
労務幹事会
- 20日 京浜地区船主会
工務委員会／同専門委員会合同会議
- 24日 港湾対策幹事会
船協月報編集会議
危険物小委員会
- 25日 労務懇話会
- 26日 資材研究会
- 27日 保険幹事会
啓水会
海務研究会
- 30日 機関管理研究会

海 運 統 計

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



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

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
	1990 III	375	4,102	8.2	37	1,341	24	1,310	74	834	240	617
	1990 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
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	9.0	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
1990 III		1,338	12,723	▲3.8	148	4,581	79	3,105	255	2,459	856	2,578
1990 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
	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	41.0	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
	1990 III	1,424	28,872	8.2	247	16,151	113	4,444	426	5,404	638	2,873
	1990 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。

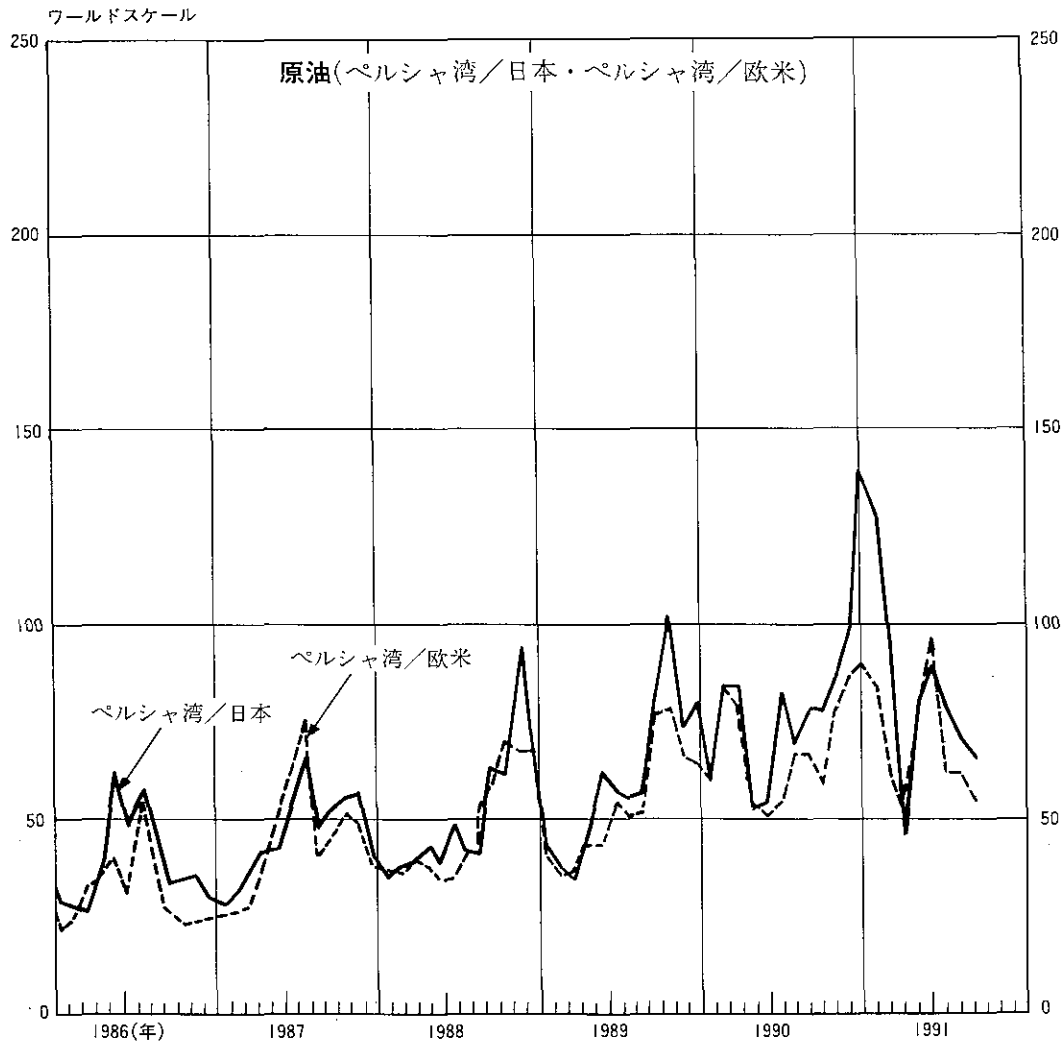
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	
1991	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
	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
	8	10,381	40	10,421	2,913	2,795	3,560	0	320	619	214	7,149	2,041

(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。

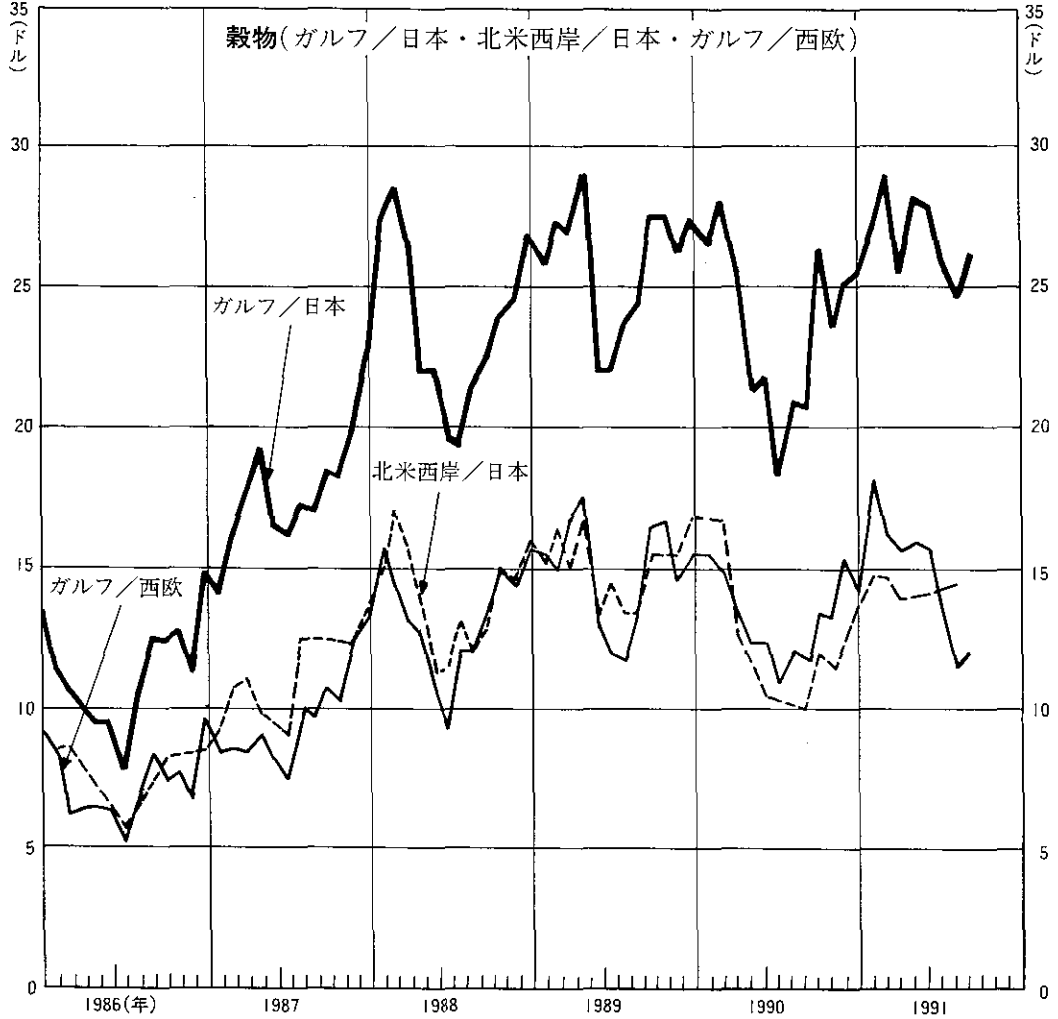
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	71.00	62.75	51.00	38.00	67.50	50.00	62.50	52.00
9	57.50	47.50	79.00	54.50	66.00	46.50	52.50	46.00	67.50	52.50	55.00	45.00
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。

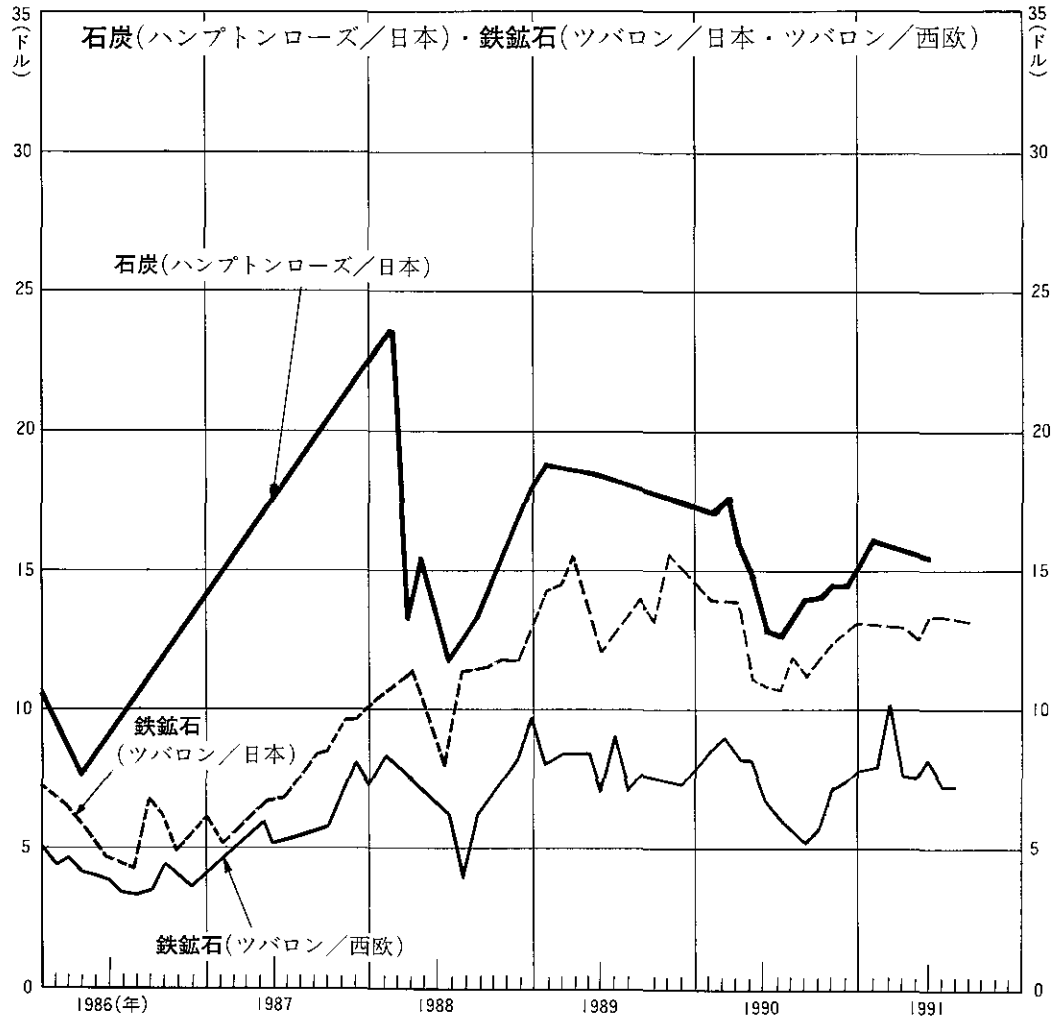


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	24.75	23.50	—	—	14.50	12.00	12.00	9.75	11.51	10.25
9	20.75	19.15	26.25	25.00	10.00	—	—	—	11.72	10.25	12.00	10.00
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	—	—

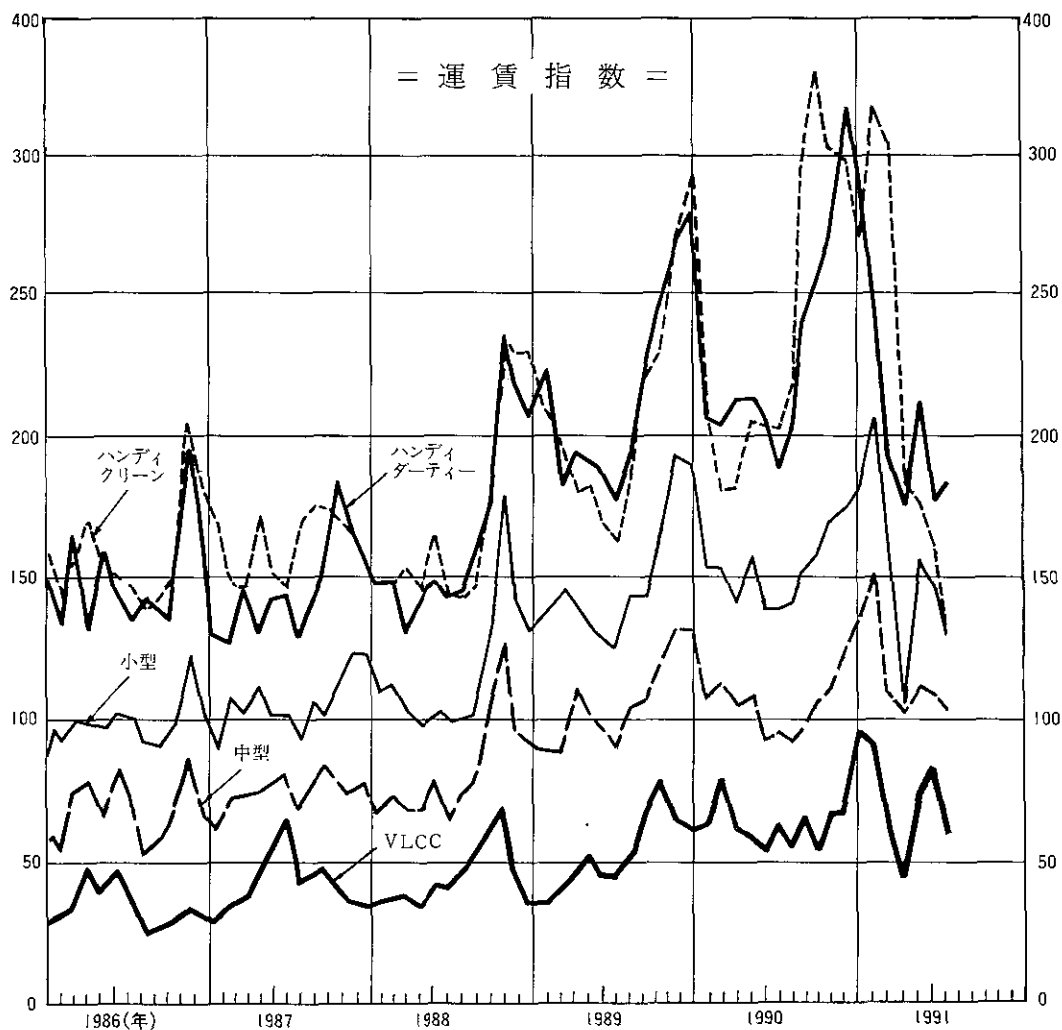
（注）①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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	—	—	—	—	7.25	6.25
9	14.00	13.80	—	—	11.20	—	13.15	—	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。

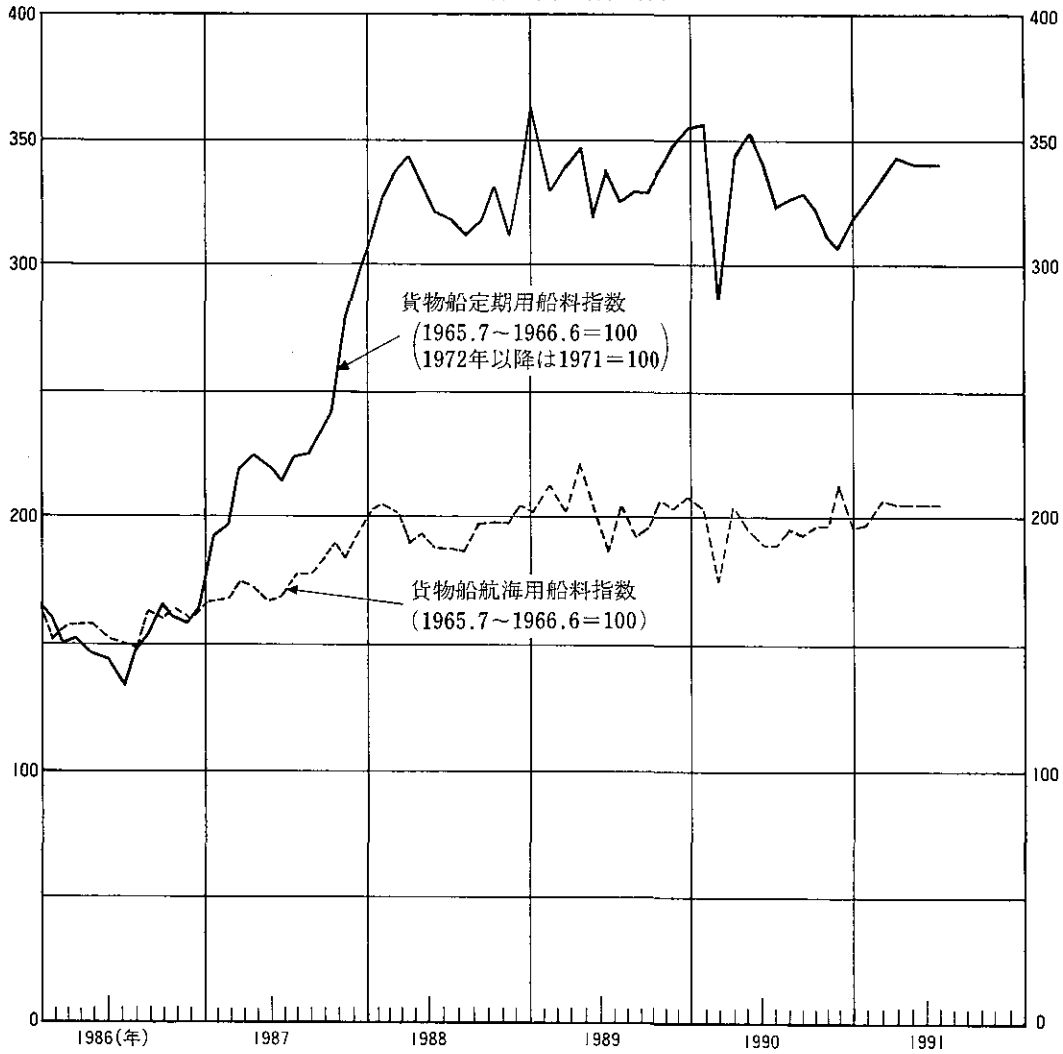


12・タンカー運賃指数

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	85.9	108.9	149.1	178.6	161.5
7	47.0	97.4	129.0	188.4	170.2	64.2	98.6	139.9	188.8	202.0	60.8	103.8	131.3	184.5	134.8
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 ＝

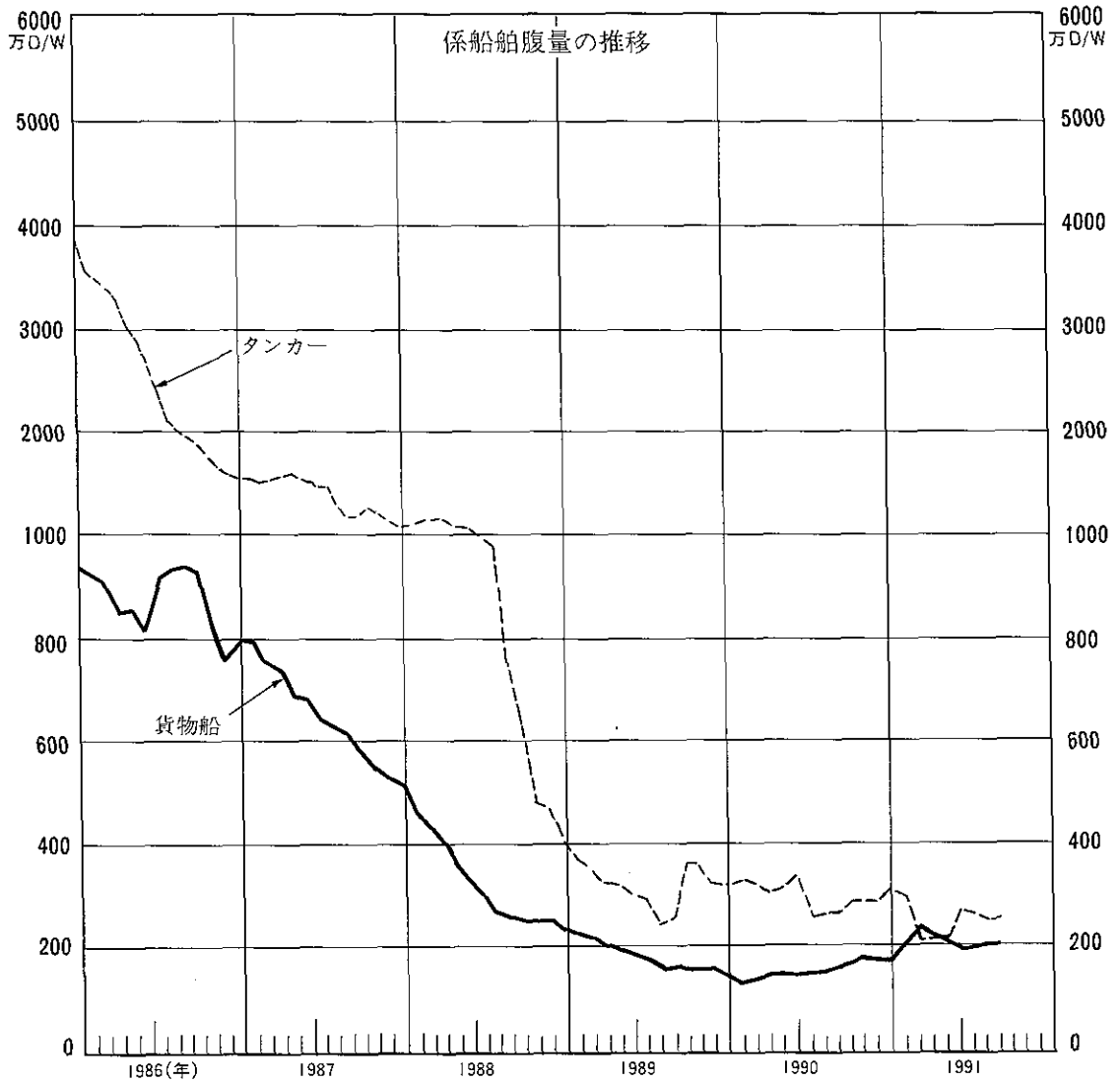


13・貨物船用船料指数

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	205.0	144.3	219.7	333.8	318.7	343.7	342.0
7	150.8	169.2	184.1	189.3	190.0	206.0	134.4	213.7	320.6	336.8	325.0	342.0
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 ＝

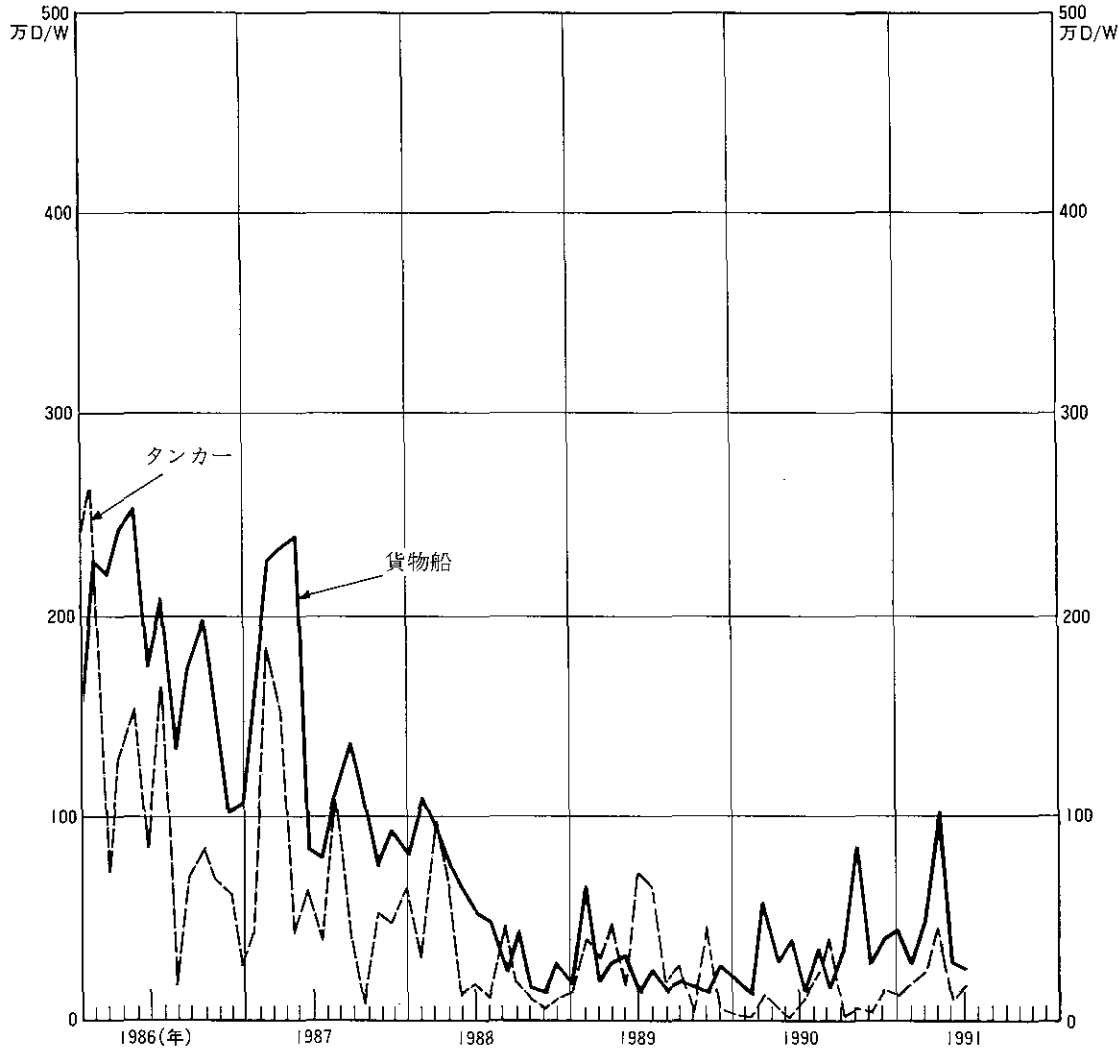


14・係船舶腹量の推移

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	262	1,477	2,021	45	1,340	2,478
9	243	1,180	1,723	62	1,665	2,480	239	1,112	1,532	58	1,485	2,539	265	1,467	2,025	47	1,358	2,517
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	30	404	257	5	348	171
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	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990				
							1～3	4～6	7～9	10～12	
輸 出	貿易量	81,803	75,746	71,191	70,711	70,675	70,404	16,798	17,058	17,560	18,988
	日本船輸送量	14,973	11,948	9,856	7,407	5,958	4,848	1,180	1,124	1,217	1,328
	外国用船輸送量	25,477	25,096	24,677	27,006	27,140	28,114	6,594	6,593	7,124	7,803
	日本船積取比率	18.3	15.8	13.8	10.5	8.4	6.9	7.0	6.6	6.9	7.0
輸 入	貿易量	592,999	590,606	617,144	660,656	683,167	699,099	175,475	167,654	170,904	185,066
	日本船輸送量	242,944	250,679	232,347	59,977	223,481	199,944	54,235	48,869	47,406	49,433
	外国用船輸送量	157,687	152,671	162,113	55,433	236,388	269,668	65,210	64,052	68,661	71,745
	日本船積取比率	41.0	42.4	37.6	35.6	32.7	28.6	30.9	29.1	27.7	26.7
貨物船積	貿易量	356,351	354,092	374,149	404,371	411,468	409,485	100,638	101,306	101,396	106,144
	日本船輸送量	140,928	142,221	129,144	122,407	116,891	108,184	26,586	27,460	27,412	26,727
	外国用船輸送量	97,367	93,455	106,326	142,284	156,423	165,337	39,416	41,598	41,372	42,951
	日本船積取比率	39.5	40.2	34.5	30.3	28.4	26.4	26.4	27.1	27.0	25.2
うち 鉄 鉱 石	貿易量	124,513	115,231	112,035	123,377	127,607	124,840	30,501	29,781	31,768	32,791
	日本船輸送量	62,502	64,632	58,679	57,136	56,359	52,258	12,775	13,566	14,364	11,553
	外国用船輸送量	23,446	18,414	19,768	31,981	34,949	37,368	9,009	8,704	8,974	10,681
	日本船積取比率	50.2	56.1	52.4	46.3	44.2	41.9	41.9	45.6	45.2	35.2
うち 石 炭	貿易量	92,990	91,346	92,554	104,181	104,939	107,492	27,183	26,120	26,571	27,618
	日本船輸送量	50,067	52,922	49,313	46,487	44,262	43,839	10,564	10,685	10,170	12,420
	外国用船輸送量	26,283	22,958	26,558	42,664	44,461	45,988	11,225	11,131	11,543	12,089
	日本船積取比率	53.8	57.9	53.3	44.6	42.2	40.8	38.9	40.9	38.3	45.0
うち 木 材	貿易量	31,750	32,360	36,951	42,040	41,295	39,515	9,795	10,310	9,746	9,663
	日本船輸送量	10,372	8,988	8,040	6,893	6,026	5,033	1,179	1,386	1,284	1,183
	外国用船輸送量	14,402	15,842	20,409	21,017	25,378	27,807	6,393	7,083	7,117	7,215
	日本船積取比率	32.7	27.8	21.8	16.4	14.6	12.7	12.0	13.4	13.2	12.2
油 送 船 積	貿易量	236,647	236,514	242,995	256,285	271,699	289,614	74,837	66,348	69,508	78,921
	日本船輸送量	102,015	108,457	103,203	111,723	106,590	91,759	27,649	21,409	19,994	22,707
	外国用船輸送量	60,320	59,216	55,787	64,844	79,965	104,332	25,794	22,454	27,289	28,794
	日本船積取比率	43.1	45.9	42.5	43.6	39.2	31.7	36.9	32.3	28.8	28.8
うち 原 油	貿易量	170,217	164,044	160,460	166,936	178,009	195,517	50,273	43,891	45,217	56,136
	日本船輸送量	86,220	93,685	86,830	94,370	90,576	75,547	23,521	17,766	15,428	18,831
	外国用船輸送量	52,803	51,944	47,884	52,998	64,867	89,240	21,650	18,378	23,461	25,750
	日本船積取比率	39.5	57.1	54.1	56.5	50.9	38.6	46.8	40.5	34.1	33.5

(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	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990				
							1～3	4～6	7～9	10～12	
輸 出	定期船	195,500	103,633	69,299	51,456	45,326	38,998	9,836	10,219	10,205	8,738
	不定期船	219,224	158,080	126,594	89,277	76,576	69,318	16,055	16,730	16,981	19,552
	油 送 船	6,848	4,002	3,374	2,599	2,520	2,433	606	564	586	678
	計	421,573	265,714	199,267	143,332	124,421	110,749	26,497	27,513	27,771	28,968
輸 入	定期船	90,852	58,720	50,942	50,299	49,353	46,598	11,865	13,685	10,745	10,303
	不定期船	342,784	258,497	219,301	198,690	200,600	183,899	47,914	45,552	46,225	44,208
	油 送 船	235,966	201,577	177,088	171,758	164,807	162,382	46,459	36,930	38,234	40,758
	計	669,603	518,794	447,331	420,748	414,760	392,879	106,238	96,168	95,205	95,268
三 国 間	定期船	46,683	43,601	61,480	53,139	49,008	49,830	11,798	13,044	12,761	12,227
	不定期船	74,441	53,040	43,982	31,879	29,304	23,801	5,198	7,782	5,717	5,105
	油 送 船	37,482	29,842	19,413	13,035	8,747	8,504	1,837	2,425	2,104	2,139
	計	158,607	126,485	124,875	98,053	87,059	82,135	18,832	23,251	20,581	19,470
合 計	定期船	333,036	205,954	181,721	154,894	143,687	135,426	33,499	36,948	33,711	31,268
	不定期船	636,450	469,617	389,878	319,848	306,480	277,018	69,166	70,064	68,923	68,865
	油 送 船	280,297	235,420	199,875	187,392	176,074	173,319	48,902	39,919	40,924	43,574
	計	1,249,783	910,993	771,473	662,132	626,240	585,763	151,568	146,931	143,557	143,707

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

＝ 内 航 海 運 ＝

18・内航船の船腹量

年	船種別	鋼 船				木 船				合 計				
		隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	鋼船の占める割合(%)
1980	貨物送計	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9			
		2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2			
		8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7			
1985	貨物送計	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6			
		2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5			
		8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5			
1989	貨物送計	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	貨物送計	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	貨物送計	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油送船には沖繩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			
	1989年度		1990年度		1989年度		1990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	15,127	3.4	12,414	2.6	7,978	4.4	7,149	3.7
金 属 鉱 物	65,912	14.6	64,284	13.7	36,188	20.2	35,205	18.3
非 金 属 鉱 物	82,074	18.2	90,560	19.3	39,533	22.0	47,121	24.6
砂 利・砂・石 材	85,333	18.9	90,965	19.4	10,921	6.1	11,205	5.8
セメント	52,923	11.7	53,916	11.5	27,351	15.3	28,078	14.7
石 油 製 品	136,870	30.4	143,773	30.6	49,631	27.7	54,284	28.3
機 械	12,575	2.8	13,761	2.9	7,706	4.3	8,859	4.6
合 計	450,814	100.0	469,673	100.0	179,308	100.0	191,901	100.0

(注) 運輸省運輸政策局情報管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

編集後記

毎朝、テレビの道路交通情報を見ていて気になるのは、毎日と言っていいぐらいに首都圏の幹線道路の渋滞である。その原因は自然渋滞にもあると思われるが、トラックと乗用車、トラック同士など貨物自動車の事故によると報道されていることが多い。最近特にその傾向が強いように思われるが、この遠因が運転手不足による過重労働にあるのかとも考えられる。

人手不足は今や現場作業、肉体労働部門のみならず、あらゆる業界に共通していることだが、特に流通、輸送部門においては厳しいと聞いている。

高度情報化社会にあつて、日本全国どこにいても意志の伝達、情報の流れは瞬時に行われる時代にあるだけに、物の流れについても敏速性が求められ、またそれが数ある物流会社にとって顧客サービスの基本でもあり競合点でもある。人手不足とはいいいながら、物流会社としては便数を減らすことは、

安定した顧客を確保するためにはサービスの低下につながるであろうし、苦しいところだろうと思う。

人手不足とは裏腹に輸送需要の多様化で、われわれ日常生活面ではますます便利になってきている。今や、ゴルフクラブやスキー道具などを通勤電車内に持ち込もうならば、白い目で見られるのが落ちで、大概の方はそれらを宅配便に頼み、体一つでレジャーにおもむくというのが当たり前になっている。片や盆暮れの届け物に、産地直送の特産品が最近特に人気があるとかで、かつて庶民の口には縁遠かった品々が身近になってきて、システム化された流通機構の恩恵を享受している。

その反面、このような物流の世の中にあつては、日常生活上不急な物までもが必然的にスピード化されている点については何らかの形で再考する必要があると思う。

「この狭い日本そんなに急いでどこへ行く」という交通標語ではないけれど、急ぐことばかりを是とせず、不急のものはそれなりに敏速性よりも経済的な運送手段に委

ねる工夫が必要ではなからうか。

現在、これら生活必需品の国内輸送に占める貨物自動車の割合は大きいと思うが、今後ますます増えるであろうこの種貨物の輸送需要に対応するためには、日本の道路事情を考えれば、これまで以上に空路、海路に振り分けることが必要であると思われる。最近、地方の港湾が整備されて来つつあることと、国内フェリー網の充実で貨物車の長距離輸送形態が伸びてきているが、陸路についてもこれからはCAR AND RAILの利用形態が考えられる。将来、海路においてもテクノスーパーライナーなる高速便も実現するであろうから、国内の貨物輸送について陸・海・空の輸送手段を一元的に管理する方法をとり、そのつど個々の貨物が要求する敏速性、経済性などを考慮した全国的な輸送管理システムが構築できれば、各輸送路のより効率的な利用がなされ国内経済の発展に寄与すると思う。

昭和海運

総務部広報チームリーダー

副部長 和田 邦夫

船協月報10月号 No. 375 (Vol. 32 No. 10)

発行：平成3年10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)