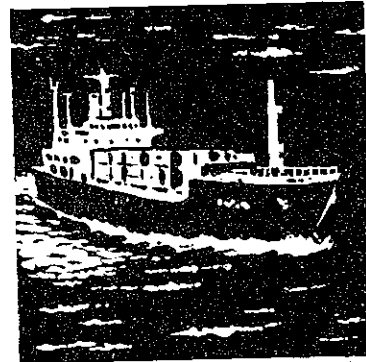
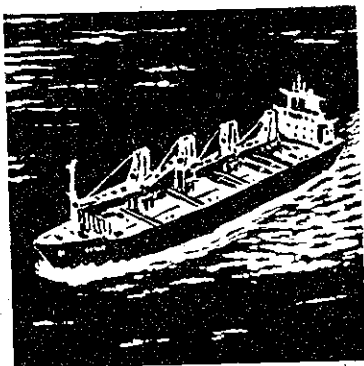
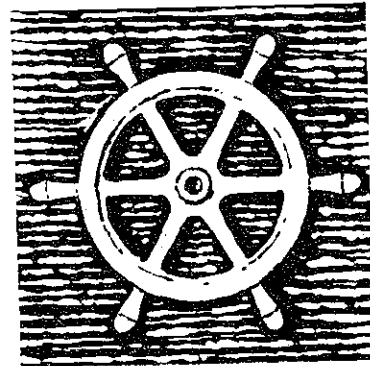
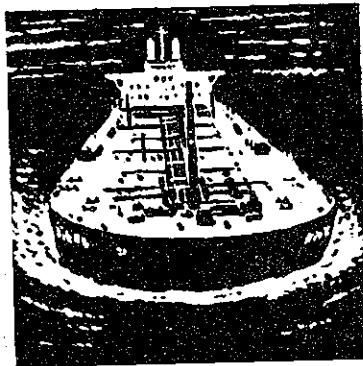
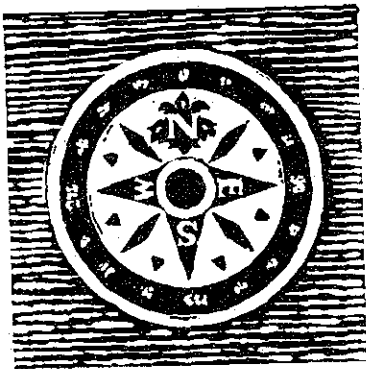


船協月報

12

1991

平成3年12月20日発行 毎月1回20日発行 No.377 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。

環境保全と海運	日本船主協会常任理事 第一中央汽船取締役社長 木下 一哉	3
---------	---------------------------------	---

巻頭言

IMO におけるタンカー構造規制問題に関する審議動向		4
----------------------------	--	---

海運界の動き

国際航空貨物輸送の現状と見通し	日本貨物航空営業本部営業二部長 内山 拓郎	7
-----------------	-----------------------	---

寄稿

製品輸入の動向	通商産業省貿易局輸入課調整班長 斉藤 雅俊	15
---------	-----------------------	----

寄稿

日曜菜園	神戸汽船取締役相談役 大川 健郎	21
------	------------------	----

随想

海運雑学ゼミナール 第21回		24
----------------	--	----

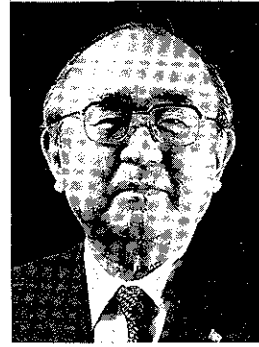
- UNCTAD 第13回国際海運立法作業部会26
- 船員の法定労働時間の短縮問題29
- 外国における船舶所得に対する課税状況および配船実績30
- 20条問題小委員会の審議模様36
- ILO 第26回合同海事委員会(JMC)の審議模様36

内外情報

海運日誌 (11月)		39
船協だより (会議日誌・その他)		40
海運統計		41
編集後記		54

環境保全と海運

日本船主協会常任理事
第一中央汽船取締役社長 木下一哉



近年、地球規模の環境問題に対して世界的に関心が高まっている。かつて社会問題として取りざたされた産業公害問題も、どちらかと言えば比較的小規模でそれぞれ独立しているものとして捉えられていたものが、実は人間をはじめとする地球上の生命や地球そのものを脅かす環境破壊の局地的発現であるという認識に変わりつつあるように思われる。

現実に課題となっている地球規模の環境問題を列挙すれば、温暖化問題、熱帯林の減少、砂漠化、酸性雨、大気汚染、海洋汚染等々があるが、これらに対する環境保全のための施策、規制等がいたるところで検討され、また実行に移されている。

われわれ海運業界にかかわりの深いものとしては、油濁防止に関連したタンカー二重構造問題、大気汚染防止に関連した燃焼ガスの排出規制やタンカーからのペーパーコントロール問題、また海洋生物への影響を極力防止するための有機錫を含む船底塗料問題や有害微生物を含むバラスト水の排出規制問題等が国際海事機関（IMO）や各国の立法府で検討されている。

これらの施策、規制はいずれも重要なものであり、決してなおざりにされるべきものではない。しかし一方、これらを現実に実行する場合には、技術的問題の解決もさることながら経済的問題もまた同時に解決されなければならない。海洋環境の保全という命題はひ

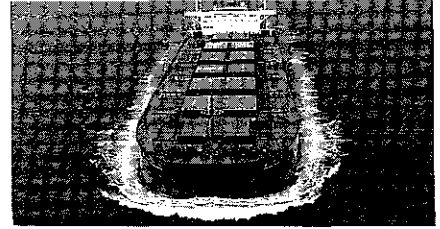
と海運業界のみが負うものではなく、その命題がとりもなおさず地球環境の保全という人類にとっての緊急かつ重大な命題の必須条件であることを考えるならば、荷主はじめ関連業界の理解と協力が不可欠であることは論をまたない。

ここに平成3年4月に経済団体連合会が策定した「経団連地球環境憲章」という文書がある。これは経団連が地球環境問題に関して各会員に期待する理念と行動指針を示したものである。既にご存じの方も多くおられようが、それにうたわれた基本理念を改めて紹介したい。

いわく、「企業の存在は、それ自体が地域社会はもちろん、地球環境そのものと深く絡み合っている。その活動は、人間性の尊厳を維持し、全地球的規模で環境保全が達成される未来社会を実現することにつながるものでなければならない。

われわれは、環境問題に対して社会の構成員すべてが連携し、地球的規模で持続的発展が可能な社会、企業と地域住民・消費者とが相互信頼のもとに共生する社会、環境保全を図りながら自由で活力ある企業活動が展開される社会の実現を目指す。企業も、世界の『良き企業市民』たることを旨とし、また環境問題への取り組みが自らの存在と活動に必須の要件であることを認識する」と。

海運界の動き



▲航行中の石炭専用船

IMOにおけるタンカー構造規制問題に関する審議動向

1989年3月、アラスカ沖で発生したエクソン・バルディス号の油濁事故を契機として、米国は1990年8月 OIL POLLUTION ACT OF 1990 を公布し、すべての油タンカーに対して二重船殻要件の適用を義務付けた。

具体的には、1990年7月1日以降に契約または1994年1月2日以降に引き渡される新造船から適用されるが、現存船についても1995年以降段階的に適用され、2015年にはすべての油タンカーが二重船殻化されることとなる。

一方、米国は、1990年11月に開催された国際海事機関 (IMO) の第30回海洋環境保護委員会 (MEPC) に対し、すべての新造油タンカーに対し二重船殻を義務付けることを目的に、73/78MARPOL 条約 ANNEX I (油による汚染の防止のための規則) を改正するよう提案し、タンカーの構造規制問題に関する IMO での具体的な審議が開始された。

本件は、本年7月に開催された第31回 MEPC において引き続き審議された結果、73/78MARPOL 条約 ANNEX I に新たに13F 規則 (新造油タンカー関係) および13G 規則 (現存油タンカー関係) として追加する枠組みが決定された。

このうち、新造油タンカーについては、その定義および適用期日などを除き、二重船殻構造

要件の主要部分が合意されたものの、現存油タンカーについては大部分が未決定のまま持ち越された。(本誌1991年8月号P.6参照)

このため、次回の第32回 MEPC (1992年3月2日～6日) での改正案採択に向け、去る11月18日から22日までの間イタリアのジェノアにおいて、中間作業部会が開催された。当協会からは、前回の MEPC に引き続き山名俊茂工務委員 (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) および赤塚宏一欧州地区事務局長の3名が出席した。

同部会の概要は次のとおりである。

(1) 新造油タンカー (13F 規則) 関係

① 新造船の定義および適用期日

改正規則発効後に契約・起工・引き渡しされる船舶を対象にするという基本概念を支持する国が大多数をしめた結果、次回の第32回 MEPC で改正規則が採択される場合を想定し、新造船の定義を次のとおりとすることで暫定的に合意した。

- (a) 1993年7月6日 (発効予定日: 採択後16カ月) 以降に建造契約が締結される船舶、または
- (b) 建造契約がない場合には、1994年1月6日以降にキールが据え付けられる

船舶、または

(c) 1996年7月6日以降に引き渡しが行われる船舶

なお、米国は油濁防止法 (OPA'90) との関連で遡及適用を主張し、この合意に留保した。

② 適用

600%以上の油タンカーに適用するとの規則案に対し、種々の反対提案があり検討が行われた結果、適用対象として600%以上および3,000%以上の両案が併記された。

③ 船底部レーキングダメージ

船舶の長さ(MARPOL 条約にて定義されている)の75%を損傷範囲とした復原性基準を満足すべしとする米国提案に対し、日本を中心とする反対提案が行われ、検討の結果、来年2月3日から7日にかけて開催されるIMO第36回復原性・満載喫水線・漁船小委員会(SLF)においてさらに検討する予定とされた。

(2) 現存油タンカー(13G規則)関係

各種提案を一本化した改正案を作成することについては合意に至らなかったため、提案内容を整理するために三つのワーキング・グループ(WG)が設置された。これらWGでは次のような成案がなされ、第32回MEPCにおいて、改めて検討されることとなった。

① 第1 WG

国際海運会議所(ICS)の提案した方式で、事故時の油流出量を確率的に計算の上、各船毎の仮想油流出係数(=AOS値: Accidental Oil Spill number)を算出し、定められた期日までに一定のAOS値を満足する油流出防止措置の採用を義務付けようとするものである。

② 第2 WG

現存船の Phasing out に反対するリベリア、ギリシャ、石油会社国際海事評議会(OCIMF)等が主張する方式で、構造上の upgrading ではなく、検査回数、内容の強化等を義務付けることにより、油流出事故の減少を図ろうとする内容である。なお、検査の強化については大勢が支持しているが、これだけをもって対策とすることについては否定的な意見が支配的である。

③ 第3 WG

日本、オランダ、ノルウェー等が主張する Phase out 方式で、EE/EN 船については1999年末または引き渡し後24年のいずれか早い方までに、アンダープレッシャー方式(U/P)、ハイドロバランス方式(H/B)、二重底(D/B)または船側におけるバラストタンク等の防御的配置(PL)のうちいずれか一つ以上、またNN船については、1999年末または引き渡し

後15年のいずれか遅い方までに、U/P、H/B または D/B のうちいずれか一つ以上の upgrading 措置に適合することとされている。

このような措置および追加の upgrading 措置を、船齢26年から34年の間の期日までに講ずることにより、新造船と同様の二重船殻要件は適用されないこととされ

ている。

前述のとおり、今回の作業部会は来年3月のMEPCでの採択に向けて審議が進められたものの、現存油タンカーに関する規則案の一本化をはじめとして、なお調整を要する案件を残しており、場合によっては採択時期が来年11月開催予定の第33回MEPCにずれ込むことも予想される。

“Japanese Shipping 1991” の刊行

当協会では毎年わが国海運の現状および当協会の活動状況などを、諸外国の海運関係者や在日外国公館、在外日本公館、各国の海運関係団体・機関等に広く周知するため題記英文パンフレットを作成・配布しており、今般その1991年版を刊行いたしました。

このパンフレットは当協会の発行する唯一の海外向け広報誌であり、当協会の組織・沿革、活動概況をはじめとし、日本海運の現状・問題点等を各種統計と平易な英文で説明・紹介しており、1990年版の内容は以下のとおりです。

PREFACE

JAPANESE SHIPPING TODAY

Size of Merchant Fleet Ocean-going Shipping Coastal Shipping

OUTLINE AND CURRENT ACTIVITIES OF JSA

Outline of the Japanese Shipowners' Association

Current Activities of JSA

JSA Organisational Chart List of JSA Member

Operators Serving Foreign Trade

APPENDIX

Organisation of Ministry of Transport

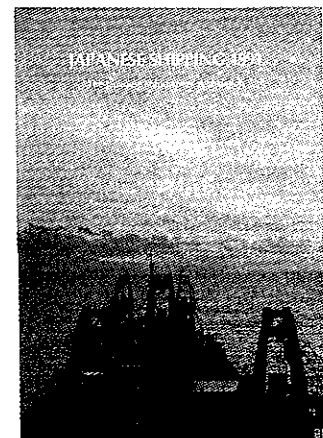
入手ご希望の方は、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部

TEL (03)3264-7181

〒102 東京都千代田区

平河町2-6-4(海運ビル)



国際航空貨物輸送の現状と見通し

日本貨物航空営業本部営業二部長 内山 拓郎

(1) はじめに

湾岸戦争の発生と終結、統一ドイツの誕生、東欧の民主化とソビエト共産党の消滅、バルト三国の独立等々、世界情勢の激変の中で明け暮れた1991年も、まもなく終わろうとしている。

国際航空貨物業界にとっても、本年はエポック・メイキングな出来事やドラスティックな変化の多い年であった。その中で代表的なものをいくつか列挙してみると、

- ① 日本航空、日本貨物航空のシカゴ乗り入れと、それに対するユナイテッド・パーセル・サービス (UPS) の日本乗り入れに象徴される、日本/外国エアラインの新規路線参入による競争激化。
- ② GLS (グローバル・ロジスティクス・システム——日本航空、エールフランス航空、ルフトハンザ・ドイツ航空、キャセイパシフィック航空による国際貨物情報システム) 設立に象徴される、競争激化の一方での、大手エアラインの合従連衡、グループ化の進展。
- ③ 本年6月の運輸政策審議会答申で提言された、国際航空貨物運賃の弾力化、すなわ

ち幅運賃導入への動き。

- ④ 成田空港問題。政府と反対派住民が初めて公式の場で話し合った、本年11月21日の「成田空港問題シンポジウム」の開催。等々があげられる。

もちろん、さきに述べた世界情勢の激変や、湾岸戦争後の米国景気の後退、バブル経済崩壊にともなう国内景気の先行き不安が、国際航空貨物輸送に直接大きな影響を与えたことは言うまでもない。

これらのことを踏まえながら、国際航空貨物輸送の現状と今後の展望について述べてみる。

(2) 日本発着貨物需給見通し

わが国の国際航空貨物輸送は、1986年以降飛躍的に伸び、運輸省航空局の統計によると、1990年度実績は120万トン、うち輸出54万トン、輸入66万トンで、1986年に比して輸出で62.6%増、輸入で88.5%増と、著しい増加傾向を示してきた。ちなみに、成田空港は1986年にニューヨークのJ.F.ケネディ空港を抜いて世界第1位の貨物取り扱い空港となり、現在に至るまでその地位を保持し続けている。

しかしながら、1991年度については、米国、

欧州、日本の三極の景気後退により輸出、輸入ともに低調な伸び率にとどまるものと予測される（1991年度4～9月までの実績は、輸出については対前年比2.8%増、輸入については対前年比0.2%増にとどまっている）。（第1表・2表参照）

次に、日本発着国際航空貨物のマーケット動向を路線別に概観してみる。

① 太平洋線

1991年度に入ってから太平洋線日本発航空貨物実績は、5月以降4カ月連続して前年度実績を下回っている。これは、米国経済が昨年夏

以降景気後退局面を迎えており、自動車関連部品、コンピューター関連部品の荷動きにブレーキがかかっていることを如実に反映している。今後は年末のクリスマス商戦に向けてのスーパーファミコン関連の輸出が大口ロット貨物として期待できる程度で、本格的な回復は望めず、しばらくは荷況低迷のまま推移するものと思われる。

一方、日本着についても、バブル経済崩壊による内需の停滞にともなう輸入の鈍化、天候不順によるチェリー等の落ち込みにより、輸出と同様に伸び悩みが予測される。

第1表 1990年度 空港別国際航空貨物取り扱いランキング

City—Airport	Tonnes in 000's	Percent Change from 1989	Rank Order 1990	Rank Order 1989
TOKYO—NEW TOKYO INTL (NARITA)	1341.0	1.7	1	1
FRANKFURT—FRANKFURTMAIN	1035.0	4.4	2	3
NEW YORK—KENNEDY	945.3	△4.9	3	2
HONG KONG—HONG KONG INTL	801.9	9.8	4	4
LONDON—HEATHROW	710.0	4.7	5	5
MIAMI—MIAMI INTL	633.0	5.2	6	6
SINGAPORE—CHANGI	620.7	7.5	7	8
PARIS—CHARLES DE GAULLE	605.0	6.4	8	9
AMSTERDAN—SCHIPHOL	592.0	1.7	9	7
SEOUL—KIMPO	576.4	5.2	10	10
LOS ANGELES—LOS ANGELES INTL	400.0	△1.0	11	11
TAIPEI—CHANG KAI-SHEK	396.0	3.7	12	12
BANGKOK—BANGKOK INTL	392.9	15.5	13	13
CHICAGO—O'HARE	305.0	0.6	14	14
ZURICH—ZÜRICH	246.2	△0.9	15	15
BRUSSELS—BRUXELLES NATL	245.0	2.1	16	16
OSAKA—OSAKA IATL	232.0	17.2	17	19
SAN FRANCISCO—SAN FRANCISCO INTL	222.3	△5.8	18	17
LONDON—GATWICK	217.5	5.5	19	18
ROME—FIUMICINO	204.0	5.0	20	20
PARIS—ORLY	200.0	6.0	21	22
SYDNEY—KINGSFORD SMITH	195.0	1.4	22	21
TEL AVIV—BEN GURION	195.0	8.8	22	23
MANILA—MANILA INTL	182.0	5.2	24	24
TORONTO—PEARSON	179.7	12.0	25	25

(注) 国際民間航空機構—ICAO資料による

第2表 航空貨物の輸送実績推移

(1) 輸 出

		84年度		85年度		86年度		87年度		88年度		89年度		90年度		91年度	
		ト ン	伸び率	ト ン	伸び率	ト ン	伸び率	ト ン	伸び率	ト ン	伸び率	ト ン	伸び率	ト ン	伸び率	ト ン	伸び率
太平洋線	直送	133,162	-	138,118	3.7	122,228	△11.5	140,471	14.9	142,476	1.4	162,924	14.4	166,219	2.0	75,979	△ 4.1
	継越	71,927	-	89,487	24.4	113,675	27.0	108,485	△ 4.6	113,502	4.6	111,594	△ 1.7	109,400	△ 2.0	50,396	△ 6.1
	計	205,089	-	227,605	11.0	235,903	3.6	248,956	5.5	255,978	2.8	274,518	7.2	275,619	0.4	126,375	△ 4.9
欧州線	直送	45,334	-	51,125	12.8	55,122	7.8	62,976	14.2	77,154	22.5	81,028	5.0	105,220	29.9	46,565	△ 0.6
	継越	5,550	-	6,684	20.4	11,439	71.1	12,019	5.1	11,628	△ 3.3	13,525	16.3	18,431	36.3	7,980	0.3
	計	50,884	-	57,809	13.6	66,561	15.1	74,995	12.7	88,782	18.4	94,553	6.5	123,651	30.8	54,545	△ 0.5
中近東 アジア線	直送	146,727	-	148,080	0.9	155,039	4.7	185,119	19.4	205,965	11.3	224,240	8.9	269,039	20.0	140,182	8.3
	継越	33,431	-	37,115	11.0	45,001	21.2	58,634	30.3	66,478	13.4	62,608	△ 5.8	62,060	△ 0.9	31,560	△ 0.1
	計	180,158	-	185,195	2.8	200,040	8.0	243,753	21.9	272,443	11.8	286,848	5.3	331,099	15.4	171,742	6.7
合 計	直送	325,224	-	337,324	3.7	332,390	△ 1.5	388,566	16.9	425,595	9.5	468,192	10.0	540,478	15.4	262,726	2.8
	継越	110,906	-	133,285	20.2	170,116	27.6	179,137	5.3	191,609	7.0	187,727	△ 2.0	189,891	1.2	89,936	△ 3.5
	計	436,130	-	470,609	7.9	502,506	6.8	567,703	13.0	617,204	8.7	655,919	6.3	730,369	11.4	352,662	1.1

(1) 輸 入

		84年度		85年度		86年度		87年度		88年度		89年度		90年度		91年度	
		ト ン	伸び率	ト ン	伸び率	ト ン	伸び率	ト ン	伸び率	ト ン	伸び率	ト ン	伸び率	ト ン	伸び率	ト ン	伸び率
太平洋線	直送	70,263	-	74,284	5.7	101,942	37.2	161,119	58.0	208,726	29.5	225,819	8.2	211,599	△ 6.3	100,807	△ 6.4
	継越	26,382	-	30,383	15.2	36,361	19.7	50,792	39.7	90,982	79.1	53,099	△ 41.6	52,769	△ 0.6	26,866	0.1
	計	96,645	-	104,667	8.3	138,303	32.1	211,911	53.2	299,708	41.4	278,918	△ 6.9	264,368	△ 5.2	127,673	△ 5.1
欧州線	直送	47,147	-	49,187	4.3	57,558	17.0	68,232	18.5	90,982	33.3	112,415	23.6	103,312	△ 8.1	51,615	3.3
	継越	9,104	-	7,594	△ 16.6	4,108	△ 45.9	2,869	△ 30.2	3,179	10.8	3,066	△ 3.6	3,007	△ 1.9	1,355	△ 14.1
	計	56,251	-	56,781	0.9	61,666	8.6	71,101	15.3	94,161	32.4	115,481	22.6	106,319	△ 7.9	52,970	2.8
中近東 アジア線	直送	118,527	-	133,848	12.9	188,369	40.7	242,395	28.7	290,847	20.0	332,353	14.3	340,305	2.4	165,931	3.7
	継越	86,044	-	106,942	24.3	132,816	24.2	125,676	△ 5.4	134,229	6.8	135,531	1.0	139,652	3.0	63,932	△ 6.9
	計	204,571	-	240,790	17.7	321,185	33.4	368,071	14.6	425,076	15.5	467,884	10.1	479,957	2.6	229,863	0.5
合 計	直送	235,937	-	257,321	9.1	347,869	35.2	471,746	35.6	590,553	25.2	670,587	13.6	655,216	△ 2.3	318,353	0.2
	継越	121,529	-	144,919	19.2	173,284	19.6	179,339	3.5	194,197	8.3	191,696	△ 1.3	195,428	1.9	92,153	△ 5.0
	計	357,466	-	402,240	12.5	521,153	29.6	651,085	24.9	784,750	20.5	862,283	9.9	850,644	△ 1.3	410,506	△ 1.0

- (注) 1. 運輸省航空局資料による。
 2. 直送とは、日本発(輸出)、日本着(輸入)貨物、継越とは日本経由貨物。
 3. 91年度のデータは4月～9月まで。

スペース供給サイドについて言えば、前述の日本航空、日本貨物航空のシカゴ乗り入れおよびUPSの太平洋線参入に加え、ユナイテッド航空、アメリカン航空等、旅客便の増便も含めて、供給スペースが着実に増加している。昨年後半から今年前半にかけて、中東湾岸危機による米系航空会社の機材徴用によるスペースタイトの状況から一転、現在は供給スペースが需要の伸びを上回る状況になっている。

輸出、輸入ともに短期的には大きな伸びが期待できない荷況下で、当面は太平洋路線における航空会社間の激しい競争の継続が予想される。

② 欧州線

日本発欧州向航空貨物需要は、高い伸びを示した昨年度に比べて一段落の様相を見せている。これは、それまで欧州の牽引車的役割を果たしてきたドイツ経済が、旧東ドイツの負担を抱えて低迷していること、ソ連政変以降の混乱や、ユーゴスラビアの内戦が西欧経済にも少なからぬ影響を与えていることなどにより、欧州全体も米国と同様景気後退局面を迎えていることが原因と考えられる。

欧州発については、欧州通貨の対円全面安もあり、重量ベースでは、ほぼ堅調に推移している。

今後は1992年末を目指したEC統合や、バルセロナ・オリンピック等のビッグイベントが控えており、欧州線は輸出・輸入ともに来年度以降も順調な伸びが期待できよう。

一方、供給サイドについての大きな変化として、旅客便のシベリア上空通過へのシフトをあげることができる。従来、日本から欧州へ向かう空路は、

- (A) アンカレッジ経由北回りルート
- (B) 南回り（中東経由）ルート
- (C) シベリア上空通過（モスクワ経由）ルートの三つである。この中で旅客便が(C)シベリア上空通過ルートへシフトする理由としては、

- 1) 飛行時間12～13時間、日本を昼に出発すれば同日の夕方には欧州に到着するという、旅客にとっての利便性。
- 2) 航空会社にとっては、飛行時間の短縮による燃料費の節約。

等があげられる。

一方、貨物専用便には、日本を夜出発して欧州に翌朝到着するアンカレッジ経由北回りルートが適している。しかも、アンカレッジにおける燃料補給によって搭載可能重量のほぼいっぱいまで貨物を積むことができるので、今後欧州線における貨物専用便への依存度が高まることが予想される。

③ 東南アジア線

日本発東南アジア向の航空貨物需要は、引き続き堅調に推移している。日系企業の生産拠点は、スリー・ドラゴンと呼ばれる香港、台湾、シンガポールからタイ、マレーシア、インドネシア等ASEAN諸国へさらにシフトが進んでおり、これらの工場向けに日本からの部品供給が増加している。

日本向貨物については、生鮮、雑貨類を中心に、日系メーカー工場からの製品が航空貨物として既に動き出している。

(3) 提携に動くエアライン

これまで述べてきたように、国際航空貨物需

要の急激な伸びが一時的にせよ一段落しており、なおかつ湾岸戦争終結後、旅客需要の回復も思わしくないなかで、各エアラインは激しい競争に突入している。しかしながら、その一方で、生き残り戦略として企業提携を行うなど、まさに合従連衡の様相を呈してきている。

エアライン間の提携は、具体的にはマーケティング分野での提携や、資本参加の形をとることが多い。

米国では徹底した規制撤廃も相まって、ドラスティックな企業の合併、買収が行われることがしばしばある。記憶に新しいところでは、フェデラルエクスプレスによるライニングタイガーの買収、デルタ航空による、パンアメリカン航空の大西洋線およびニューヨーク／ワシントン間のチャトル便の買収（これによってデルタ航空は、全米No.1エアラインの座についた）などがあげられる。

しかし、そのような合併、買収の一方で、ノースウエスト航空とKLM オランダ航空のマーケティング・資本提携、スカンジナビア航空とスイス航空の資本業務提携が行われている。

欧州の場合、ルフトハンザ・ドイツ航空／エールフランス航空グループと、英国航空／KLM航空の2大グループの形成が進みつつある。

日本を含むアジアにおいては、欧米のように買収、資本参加といったドラスティックな提携はこれまで目立たなかったが、ここにきて日本航空／ルフトハンザ・ドイツ航空／エールフランス航空／キャセイ・パシフィック航空によるGLS（グローバル・ロジスティクス・システム）の設立、日本航空／ルフトハンザ・ドイツ航空

によるDHLへの資本参加、シンガポール航空、スイス航空、デルタ航空の株の持ち合いによる高収益会社同士の協調、と動きが急である。

もとより共同運航便としては、貨物専用便については日本航空／ルフトハンザ・ドイツ航空による成田－フランクフルト間および成田－ケルン間の運航、日本航空／エールフランス航空による成田－パリ間の運航、日本貨物航空（NCA）／KLM オランダ航空による成田－アムステルダム間および名古屋－アムステルダム間の運航が既に行われている。

このように、各エアラインが競争激化の一方で、合従連衡ともいふべき企業提携を行う理由としては、たとえ、一社で国際的にグローバルネットワークを展開しようとしても、二国間協定にしばられる現状では、他国内および以遠での行動が制約されざるを得ず、生き残りを図るべく、他国のエアラインとの提携に向かった、ということがあげられよう。今後この合従連衡がさらに加速することは間違いない。

(4) 幅運賃導入の動きについて

幅運賃の概念は、本年6月の運輸政策審議会答申における「貨物運賃の弾力化」という提言にこたえる形で運輸省航空局から提案された。

本来、国際航空貨物運賃は原則としてIATA（国際航空運送協会）の運賃調整会議で決定したものを当該路線・発着地国の政府当局が認可する、という方式が採用されてきた。

しかしながら、このIATA運賃と市場での実勢運賃との乖離^{かいり}は厳然として存在しており、運輸省航空局は、幅運賃を導入することによって

二つの運賃が並立する状態を解消するとともに、
賃率の簡素化も行う狙いがあると思われる。

幅運賃の具体的な方式としては、

- ① 基準運賃 (IATA 認可運賃) から、上限、下限ともに例えば10%ずつというように上下の範囲を設定し、エアラインの運賃が範囲内におさまっていれば自動認可する。
- ② 基準運賃から例えば20%という下限を設定し、下方向だけに幅をもたせる方式。

の二通りがある。

①と②のいずれを採用するにせよ、まずクリアしなければならないのが、IATA の場で各国エアラインの理解と協調が得られるかどうかという問題である。

これに対しては、幅運賃の1992年4月実施を目標として、幅運賃のコンセプトを説明し、問題点を整理するために、「カーゴ・ステアリング・グループ会議」が10月29、30日、モントリオールで開催された (日本からは、日本航空、全日空、日本貨物航空が参加)。

この会議における各国エアラインの反応は次のとおり。

- ① 基準運賃にたとえ上下の幅をつけ弾力化を図っても結局下限に張りつくだけであり、表面上公示運賃が下がったようになり、その分荷主からの値下げ圧力が強まる。
- ② 現行のシステムで毎日変化する可能性のある運賃を処理するのは不可能である。
- ③ インターライン精算が複雑になり、またオフラインキャリアは、精算を基準運賃に行う関係上、幅運賃の枠内で自由に運賃を設定できるオンラインキャリアに対して、

競争上不利な立場におかれることになる。

- ④ 航空協定が、二国間のダブルアプルーバル方式を取る以上、承認を取るのが難しい国がある (一物一価主義、上限を認めない国等)。

1992年4月までに幅運賃導入にこぎつけるためには、これらの課題をクリアしなければならない。またエアラインだけでなく、フォワードアー、荷主に与える影響も大きいだけに、運輸省、エアライン、フォワードアー、荷主を巻き込んだ幅運賃論議がしばらく続きそうである。

(5) 空港整備の現状と未来

前述のとおり、成田空港の国際航空貨物の取り扱い量は5年連続世界第1位であるが、ピークシーズンにおける狭隘化は深刻である。さらに発着枠も限界に達しており、大阪においてもこの状況は同様である。

この状況を打開するために、いわゆる空港3大プロジェクト、すなわち、

- ① 成田空港の第2期工事
- ② 関西新空港の建設
- ③ 羽田空港の沖合展開

の早期完成が急務であることは言うまでもない。

特に成田空港の第2期工事については、このまま進展がなければ、北東アジアにおける航空貨物のハブ空港としての地位をソウル、タイペイのいずれかに奪われかねず、わが国の国際航空貨物輸送の命運を握っているといっても過言ではない。

そういった意味でも、この11月21日に政府と反対派住民による「成田空港問題シンポジウム」

がとにかく開催までこぎつけたことは、一步前進と言えよう。

また、日本で初めて24時間空港となる関西新空港については、懸念されていた地盤沈下がようやくおさまり、94年夏開港に向けて急ピッチで工事が進んでいる。関西新空港完成の暁には、夜間の輸送が多い貨物専用便の増加に十分対処できるため、大阪が物流拠点のハブとしての地位を取り戻す、というシナリオも現実味を帯びてくる。

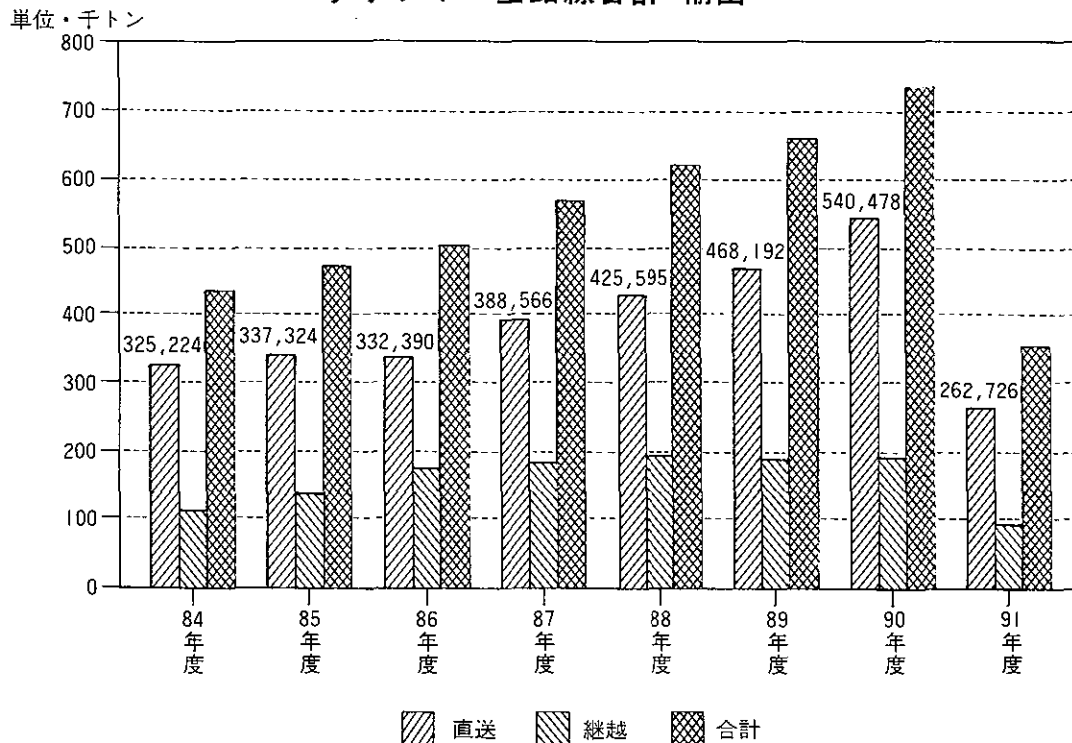
さらに増大する国際航空貨物需要にこたえるためには、千歳、名古屋、福岡等の地方中核空港の拡充が急務である。

(6) おわりに

以上、国際航空貨物輸送の現状と見通しについて、簡単に述べてきた。

長期的展望からいえば、国際航空貨物需要の今後の伸びは疑うべくもない。運輸省の試算によれば、1995年には240万トン、2000年には310万トンに達すると予測される。また国内/国際旅客、国内貨物も同様に高い伸びを示すことが予測される。これらの点からいっても、前述の空港3大プロジェクトの完成は、各エアライン間の競争激化、その一方で生き残りのための協調、提携は一層ドラスティックに進むものと

グラフ1 全路線合計 輸出



- (注) 1. 運輸省航空局資料による。
 2. グラフ上の数値は直送貨物。
 3. 91年度のデータは4月～9月まで。

思われる。

反面、空港現業部門、陸上輸送部門における深刻な人手不足等、増大する国際航空貨物需要にともなう新たな問題も顕在化してきている。

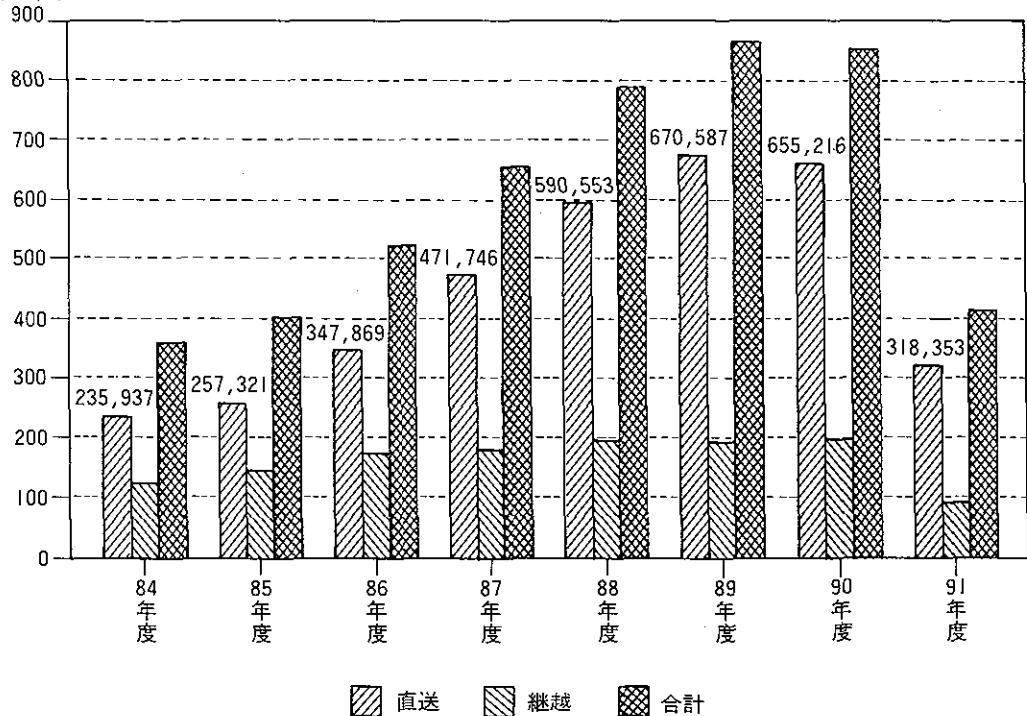
これらは、つとに業界関係者によって指摘されてきた事柄であるが、増大する貨物需要、多

様化する荷主ニーズに対応するため、日本の航空貨物業界がぜひとも解決していかなければならない問題である。

われわれも将来を見据えて、均衡ある国際航空貨物輸送の発展に向けて努力していきたいと思う。

グラフ2 全路線合計 輸入

単位・千トン



- (注) 1. 運輸省航空局資料による。
- 2. グラフ上の数値は直送貨物。
- 3. 91年度のデータは4月～9月まで。

製品輸入の動向

通商産業省貿易局輸入課調整班長 齊藤雅俊

概観

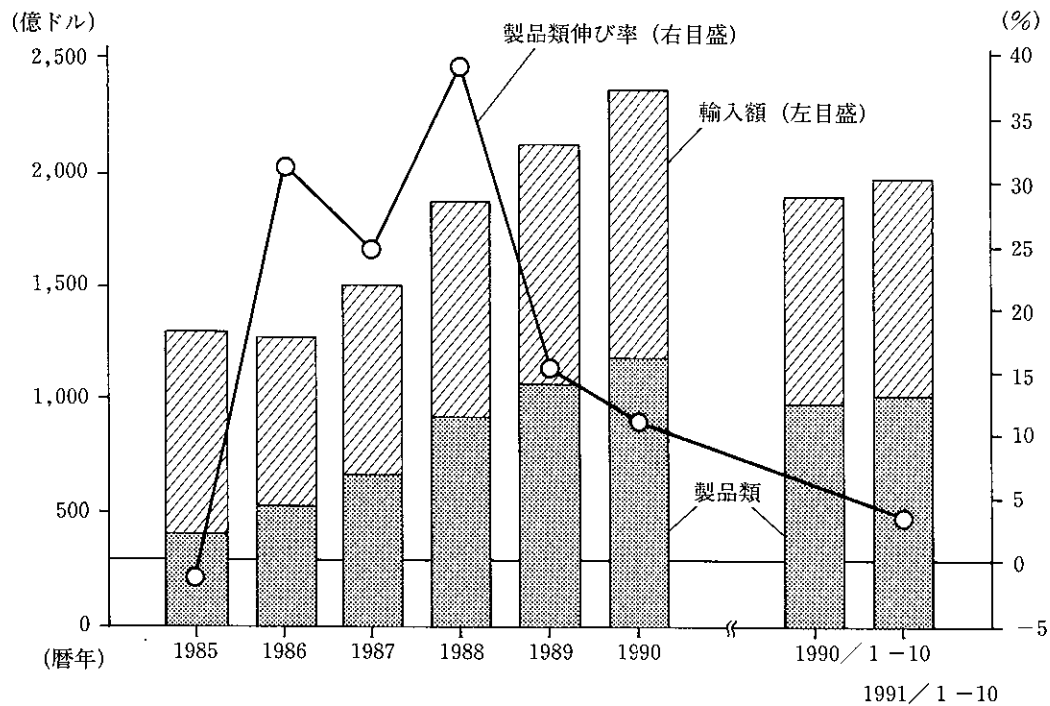
わが国の製品輸入（以下特に断らない限り通関ベース）は、1985年9月のプラザ合意以降の円高および86年以降の長期にわたる景気の拡大に支えられて、85年の輸入額402億ドルから、90年の1,180億ドルにまで、5年間で金額にして2.94

倍、数量ベースでは2.23倍と順調に増加した。

（図1および3参照）

その間輸入総額も85年の1,295億ドルから90年の2,348億ドルまでほぼ倍増し、わが国の貿易黒字（IMFベース）も、87年の964億ドルをピークに減少を続け、90年には635億ドルになった。また、わが国の製品輸入比率も、85年の31.0%か

【図1】わが国輸入金額の推移



(資料) 通関統計

ら、89年には50.3%と5割を超え、90年も50.3%、91年に入ってから1～10月で51.0%となっている。

この80年代後半の、製品輸入額増加の主な要因として、平成3年版の「通商白書」は以下の5点を挙げている。①内需拡大のなかで資本財、消費財が急速に伸びたこと、②製造業において粗原材料から中間財への輸入代替化が進んでいること、③わが国企業、外国企業、わが国政府等、各経済主体の輸入拡大に対する取り組みにより、輸入製品がわが国市場に急速に浸透してきていること、④わが国企業のグローバル化の進展にともない、海外生産拠点からの輸入も進められていること、⑤アジア NIES、ASEAN 諸国等、周辺工業諸国の技術水準が向上し、これら地域からの製品輸入が増加したこ

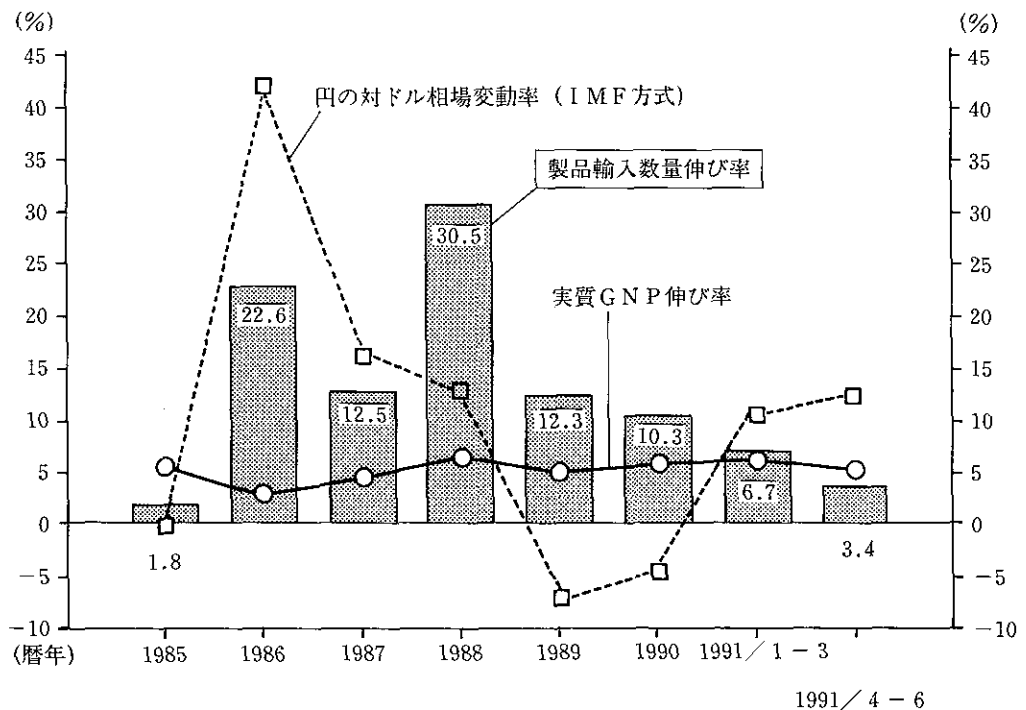
と等。(通商白書P.156～7参照)

これら輸入の円滑な拡大は、①国内物価に好影響を与える、②消費者の嗜好に合った豊富な品揃えを可能にする、③外国との交流の接点になる等の効果があり、豊かな消費生活の実現に密接な関わりを持っていると考えられている。

(同P.168参照)

しかしながら、86年31.4%増(前年比)、87年25.0%増、88年39.2%増、89年15.5%増、90年11.2%増と5年連続して2桁の伸びを記録した製品輸入も、91年に入ってから、絵画、自動車等高級品の輸入が減少に転じたこともあり、1～10月の輸入額1,001億ドル、前年同期比3.5%増の伸びにとどまっている。(この1～10月の製品類伸び率3.5ポイントに対し、自動車の寄与度は△0.7ポイント、絵画は△2.5ポイントとな

【図2】製品輸入数量・円相場・実質GNP(前年同期比)



っている) 90年夏以降の湾岸危機による原油価格高騰による輸入金額押し上げ効果の剥落、金貯蓄口座にかかわる金輸入の減少、さらには、統一にともなうドイツ需要増による輸出が多かったことおよび順調に成長が続く東南アジアへの輸出が堅調であることならびに円高によって輸出価格が上昇していること等により、今年の貿易黒字(91年1~9月で719億ドル(速報値、IMFベース)前年同期比59.3%増)が、前年を大きく上回り拡大することが懸念されている。

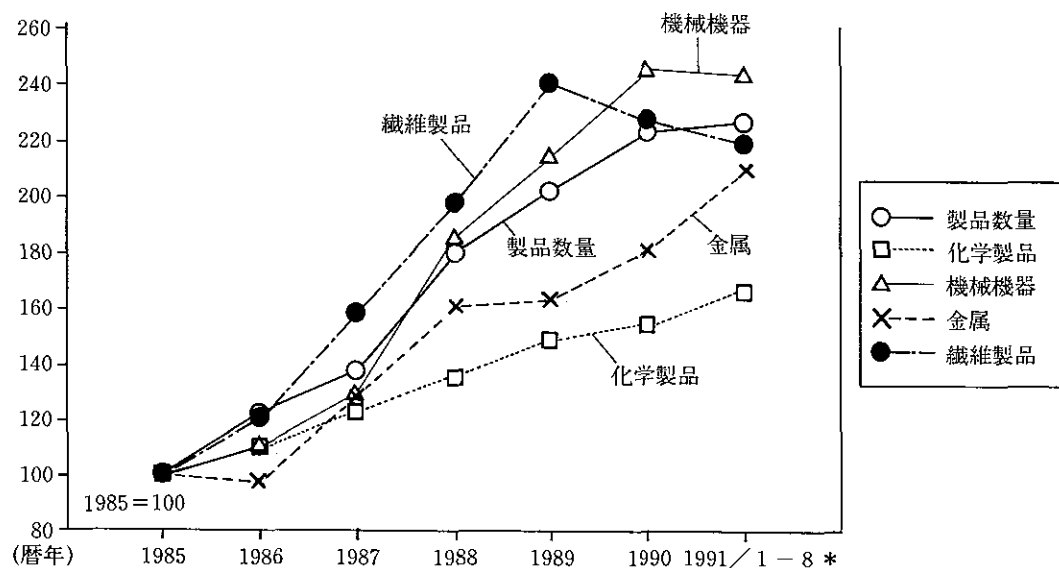
製品輸入にかかわる諸要因

図2は、製品輸入数量伸び率を棒グラフに、円の対ドル相場変動率〔インターバンク中心相場の月中平均レート、前年同期比はIMF方式： $\{(前年同月のレート) - (当月のレート)\} \div (当$

月のレート) $\times 100$]および実質GNPの伸び率を折線グラフにとったものである。(いずれも前年同期比)

86年には実質GNPの伸び率が前年の5.2%から2.6%に減少(円高不況)したものの、円相場は前年の238.5円/ドル(対前年比 $\Delta 0.4\%$)から168.0円/ドルへと42.0%の急騰を示し、その間製品輸入数量は22.6%伸びている。87年にはGNPは4.3%増となったものの円/ドル相場は144.6円/ドルの16.2%増、製品輸入数量は12.5%増であった。80年代後半で最大の製品輸入数量伸び率(30.5%)を記録した88年は、同時に円高の天井(128.2円/ドル、前年比12.8%増)であるとともに80年代後半において実質GNPの伸び率が最高(6.2%)であった年でもある。以後円/ドル相場は89年138.0円/ドル($\Delta 7.1$

【図3】製品輸入数量指数



(資料)「外国貿易概況」

*1991/1-8は、季調前原値

%)、90年144.8円/ドル(△4.7%)と反落を続け、実質GNPの伸びも89年4.7%、90年5.6%と推移し、その間製品輸入数量の伸び率は89年12.3%、90年10.3%と徐々に低下した。91年に入ってから、第1四半期には133.9円/ドル(10.5%増)、第2四半期には138.3円/ドル(12.3%増)と、円安に振れた前年同期に比べて円高となったものの、実質GNPは第1四半期の前年同期比6.1%増から第2四半期には同4.9%増へと伸び率を鈍化させ、製品輸入数量の伸び率は、第1四半期の6.7%から第2四半期の3.4%まで減少した。第3四半期以降のわが国の景気、為替動向については、日本銀行の「情勢判断資料(平成3年秋)」は以下のように述べている。

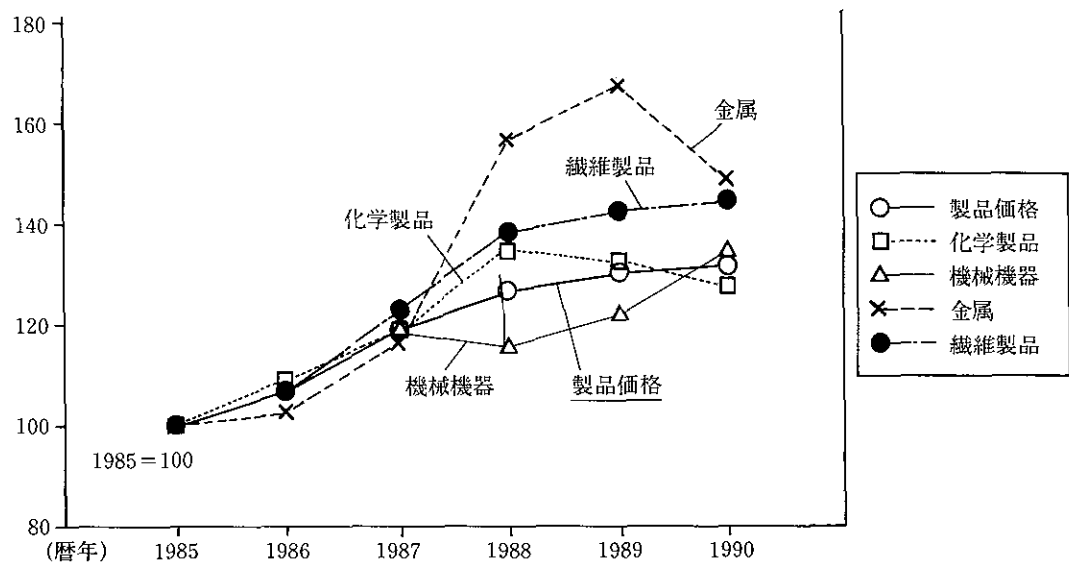
最近のわが国経済をみると、景気は成熟局面入りにとまなう自然な減速の諸要因に加え、既往の利上げ効果の一部残存や、米国景気の回復

が緩慢なものにとどまっていること等から、緩やかに減速しているが、設備投資がなお増勢を維持していることに加え、個人消費が堅調に推移していること等から、全体として拡大を続けている。

為替については、円/ドル相場は、春先以降おおむね130円/ドル台後半で小浮動を続けたあと、上記経常黒字の拡大に加え、外人投資家の本邦株・債券取得などの資金流入が強まっていることや、米国金利が低下傾向にあることなどを背景にこのところ円高の方向にある。(日本銀行調査統計局平成3年10月23日)

なお、同じ10月に発表されたIMFおよび11月のOECDの経済見通しにおいては、91年のわが国の実質GNPの伸び率は、それぞれ4.5%および4.6%と、前年の5.6%から1%程度減速することが見込まれている。

【図4】製品輸入価格(ドル)指数



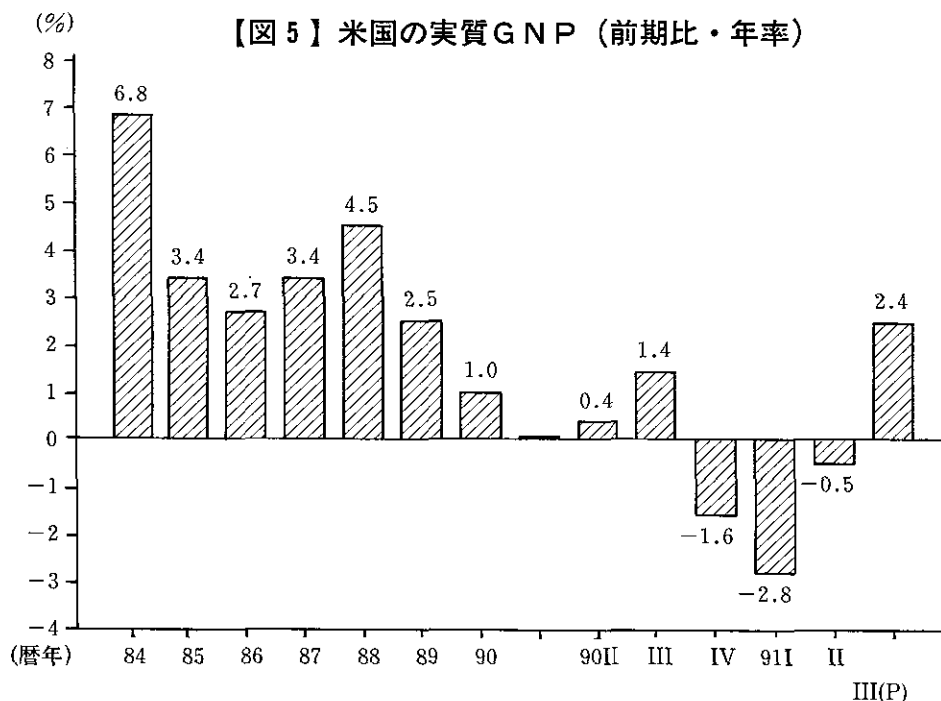
(資料)「外国貿易概況」により試算

85年以来の製品輸入数量指数を、品目ごとに折線グラフにしたのが図3である。89年までは繊維製品の数量指数が最大であったが、90年には繊維製品の輸入量は減少し、同年には機械機器の数量指数が245.4で最大となった。なお、91年1～8月の機械機器および繊維製品の数量指数(243.4および219.3)は、それぞれ前年の数量指数(245.4および227.5)より低くなっているが、前年同期ではそれぞれ2.0%増および2.3%増となっている。化学製品および金属の数量指数は、いずれも製品全体の数量指数よりも低いレベルで推移している。

製品全体の輸入価格(ドルベース)は、85年から90年までの5年間で、31.8%上昇した。年平均5.7%の上昇である。(図4参照)

繊維製品の価格は、86年6.9%のアップの後、87年15.2%、88年12.5%と2年連続して2桁の

上昇を示したが、89年以降は、同年2.9%、90年1.6%、91年1～8月で0.8%と、伸び率が著しく鈍化してきている。その間、イタリアを中心とするわが国のECからの繊維製品の輸入額は、90年の輸入額29.9億ドル・前年比23.5%増から、91年1～10月には輸入額22.5億ドル、前年同期比14.1%の減少を示す一方、カジュアル物を中心とする米国からの繊維製品の輸入額は、90年1～10月で前年同期比23.0%増加しているところである。機械機器価格は、86年に8.0%増、87年に9.9%増の後、88年に2.1%減、89年には再び5.2%上昇し、90年には10.1%と2桁の伸びを示し、91年1～8月には前年同期比5.2%増となっている。化学製品価格は、88年まで上昇を続けた(86年9.9%増、87年8.3%増、88年13.5%増)後、需給の緩みもあり、89年2.0%減、90年3.1%減と2年連続して値下がりしている。しか



しながら、91年1～8月には、湾岸危機にともなう原料の石油価格の上昇もあり、前年同期比4.6%の値上がりを示している。金属品価格は、86年2.9%増、87年13.3%増の後、88年には34.3%増と急騰し、89年にはさらに6.8%上昇してピークを迎えた。しかしながら以後値下がりが続く（90年10.9%減）、非鉄金属市況はなおも低迷を続けている。

これら国際商品市況にも大きな影響を及ぼす世界最大の米国経済動向（図5）を見てみると、80年代には、82年11月以来90年第3四半期に山を迎えるまで約8年間景気の拡大を続けていたところである。この景気拡大はそれぞれ大統領選挙の年である84年と88年を二つのピークとしており、84年には実質GNPは6.8%の伸びを示し、88年には4.5%の経済成長を達成した。その間85年の実質GNPの伸び率は3.4%、86年は2.7%、87年は3.4%であった。ブッシュ政権下の米国経済は徐々に減速し、89年の成長率は2.5%、90年には1.0%となり、90年第4四半期にはついに△1.6%のマイナス成長（季調済・前期比・年率）、リセッション入りしている。

91年第3四半期には、実質GNPは前期比年率2.4%増（暫定値）と3期連続のマイナス成長の後のプラス成長となったが、米国の景気は回復しているものの、そのテンポは依然緩やかなものとなっている（経済企画庁「月例経済報告」平成3年11月22日）この景気回復テンポの遅れは、商業用不動産の過剰ストック、中央・地方政府の財政事情の悪化、家計の高い負債比率等が制約となつてのものと考えられている。（日本銀行・前掲）

今後の見通し

製品輸入を吸引すべき内需の見通しについては、前出のIMFおよびOECDの予測は、それぞれ92年のわが国の実質経済成長率を3.4%、2.5%と、前者においては91年予測値の4.5%から1.1ポイント減、後者においては4.6%から2.1ポイント減になるものとしている。

一方、91年11月29日に発表された日本貿易会の貿易見通しによると、91年度の製品輸入額は1,234億ドル、前年度比2.7%増、製品輸入比率52.0%、92年度には、製品輸入額1,320億ドル、前年度比6.9%増、製品輸入比率52.6%になるものと見込まれている。

通商産業省においては、輸入の拡大を通じた対外不均衡の是正を図るため、従来から、製品輸入促進税制の創設、関税の撤廃・引き下げ、輸入拡大予算および政策金融の拡充・強化、民間企業に対する輸入拡大の要請等を実施してきた。また、外国製品のわが国市場へのアクセスを改善するために、空港・港湾等に隣接する拠点を全国約10カ所指定し、輸入拡大のボトルネックとして問題が指摘されている輸入インフラの集中的整備、輸入にかかわる情報提供、展示会の開催等の市場参入事業等を行う「フォーリン・アクセス拠点」構想の平成4年度からの実現に向けて、新たな取り組みも行われているところである。わが国は、今や世界有数の経済規模となっており、世界経済の発展に国際的貢献を果たすことが広く内外から期待されている。輸入を通じた世界経済の発展への貢献も極めて重要であると言えよう。

日曜菜園

神戸汽船取締役相談役 大川 健 郎



長雨で「ハウレン草」「ネギ」などの野菜は品不足となり値段が高騰している。「キャベツ」を台湾から緊急輸入して正月の需要に間に合わせよう”「食料品の安全性は大丈夫なのか」というような情報が、最近数多く目や耳に飛び込んでくる。世田谷の日曜菜園で週末に、野菜作りをしている私にとっては、身近な「ニュース」に思えてならない。

日曜菜園をはじめたきっかけ

約12年前「上野毛で日曜菜園をやらないかね」と、海運専門紙の敏腕記者で鳴らした今は亡きMさんから、思い掛けない誘いがあった。これが野菜を作る直接のきっかけになった。話され

た翌日、それは寒い冬の日だったが、菜園に行ってみると、彼は、真っ白い大根を高々とかかげ、「いい大根だろう。うまいぞ！」と語り掛けてきた。吐く息の白さと、大根葉の鮮やかな緑が、いまだに印象に残っている。「野菜作りはそんなにむずかしくないよ。気分転換にもなるし、新鮮な野菜が食べられるぞ」とビジネスの時と打って変わっての優しい顔付き。私は野菜が好きでなく、健康上必要だからと、お義理で食べていた。「カボチャ」「トマト」も自分で作ったら好きになれるかもしれない。運動にもなるし、と、一瞬頭をかすめた。早速、その場で、日曜菜園のメンバーになった。一区画6坪、12畳の部屋と同じ広さで、全体で28区画ある。くわ、スコップ等大きい農器具の備え付けや、畑用の水道もある。作業服に着替えたり、昼食も食べられるように机、椅子もある土間付きの部屋もある。日曜菜園の設備としては上出来である。私はこれを「クラブハウス」と勝手に呼んで通うことになった。

野菜は人の足音を聞いて育つ

田舎の小学校時代に、「サツマ芋」「白菜」を作った記憶がかすかにあるだけで、農業には全く「ズブの素人」。私は早速「野菜栽培の12カ月」という本を買ってきて首っ引きで始めた。最初の年は、割り当てられた区画が、運よく荒地で、石ころなどは多かったが処女地だった。「トマト」「ナス」「キュウリ」ができるは、できるは大豊作。「何だ、野菜作りなんて、簡単なものだ」と思ったが、次年度からは、なかなか思うようにいかない。狭いところでいろいろな品種を、たくさん収穫しようと思うから無理がいく。水のやり過ぎ、肥料のやり過ぎ、害虫、病気に加えて土曜、日曜にゴルフが重なると、畑に行く時間がない。2週間目に行ってみると「キュウリ」は長さ40センチ、直径7～8センチと化物みたいに大きくなってぶら下り土にまで届いている。商品価値はゼロに近い。しかし大根やハウレン草の種子を蒔くと、次の週に芽が出ているかな、駄目かな！ と胸をわくわくさせながら見に行く。きれいに芽が出ている。その瞬間は本当にうれしい。自然の摂理というか、メカニズムに感心させられる。草取り、追肥、害虫退治、水まき、足繁く、手ぬきせずに面倒をみてやると、野菜はこれにこたえるように立派に育ってくれる。「野菜は人の足音を聞いて育つ」という名言を言われたのは、たしか作家の瀬戸内晴美さんだったと思う。

間引きは人事と似ているのか

大根、小松菜、ハウレン草などは、種子を蒔

いて二葉の時、四葉になった時、その時期、時期に応じて適期に間引きをする必要があり、これを外すと後の成長に影響するようだ。どうもこの間引きをしていると、会社の人事を思い出してしまうことがある。例えば、大根の場合、最初の4～5本から2本残すような場合、会社の人事でいうと課長決定の人事にも当たるのか。これは茎がしっかりしているから残したい、あれは色がいい、葉のつき具合が良い、などと思案して、なかなか決断がつかない。もし決断を鈍らしてそのまま4～5本残すと、全部がヒョロヒョロと背だけ伸びて、どっしりとした大根はできない。また間隔は葉と葉がわずかに触れ合う程度に間引きするのが良いようである。どうもお互いに刺激し競争し合って、成長して行くからだろう。こういう現象を見てみると、人事とよく似ているみたいだなあ！ と思う。最後に2本の中から部長候補1本を決める時は、どちらも残したい気持ちにかられる。身を切られるような思いで、思い切って1本を残す。こんな時は、大根葉が、前途有為なA君とB君の顔とだぶついてくる。調子に乗って冗談にこの間引きの話をしたところ、部下に叱られたことがある。“われわれと大根葉と一緒にしてもらっては困ります”。

自然の摂理

「キュウリ」を栽培する時、つるをはわすのには、竹の支柱が一番いい。なぜなら竹の表面は凹凸がたくさんあるので、これにからまって

伸びていく。ところが、東京では逆立ちしても竹の支柱など手に入らない。竹に似せた人工のビニール製の支柱を立てたところ、ツルツル滑って、「キュウリ」は支柱に巻きつくことができず、地面にとぐろを巻いていた。目に見えない自然の摂理を知らされて、胸を打たれた。

野菜作り10年

どうして日曜菜園を10年以上も長く続けてこられたのだろうか。また、今後も続けようと思っているのはなぜなのだろうか、と考えてみた。第1に「新鮮で味が良い」第2に「有機野菜、低農薬で安全性が高い」第3に「成長過程が目に見えて、ものを作る喜びが味わえる」。

鮮度を測るために、こんな実験をしてみた。

「トマト」はまず青いまま大きくなり、それから熟していく。そこで青く大きな「トマト」を持って帰り、何日したら食べられるか。何と14日もかかった。多分市販の「トマト」は流通過程の日数をにらんで、完熟する何日か前に収穫されているのだと思う。当然のことながら鮮度も味も落ちる。「ビニールハウス」生まれの最近の「トマト」は雨にもたたかれず、風にも、直射日光にも当たる機会が少ない。どうしても自然の木で完熟した「トマト」のように、ブーンと青くさい歯ごたえのある味はない。八百屋の店先に、一盛り4コ200円で売っている。色も良く形も整った「トマト」を横目で見ながら“おれの作った「トマト」は形も大きさも不ぞろい

だが1コ500円でも1,000円でも売らないぞ”と力んでしまう。

食料輸入大国の中で食品の安全性は限界に来ているのだろうか。

日本は世界一の食糧輸入大国である。穀物自給率は、30年前、昭和35年は82%であった。平成元年はなんと30%と大きく低下している。「米」は100%の需給率であるが、それ以外の食糧は大なり小なり、輸入に大きく依存している。ある本で読んだことがある。“朝起きてまず朝食には米国産の小麦で作られたパン、米国産の飼料で育った鶏の卵の目玉焼き、飲み物はデルモンテのトマトジュース、マキシムのコーヒー”というごとく輸入品づくめである。国内産であろうと、輸入食品であろうと、安価で安全で安定的に供給されるなら消費者として問題はない。しかし「安全な食べ物を求める」グループが誕生し、自分たちの食べ物の安全を守ろうという人たちが増えてきている社会の流れを見逃すわけにはいかない。今日の食生活は、食品加工業や外食産業にも大きく依存している。企業にとって、経済性の追求は避けられない。“質より量”。“安全より低コスト”とどうしても経済性と安全性は反比例することになりやすい。消費者側からみると、今や完ぺきに安全な食品を求めるのは限界が来ているのであろうか。虫食いだらけの「キャベツ」、ひん曲がった「キュウリ」を手にしながらかえこんでしまう。

「チャーター」と「カルタ」の語源は同じ。

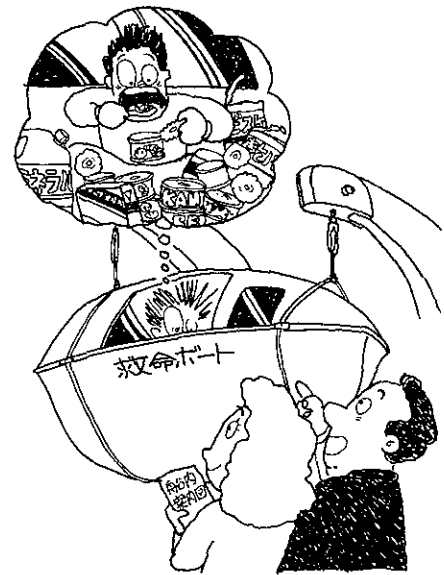
「チャーターパーティ (charter party)」といえば、日本語で「用船契約」または「用船契約書」と訳され、海運の世界でごく一般に使われている用語の一つだ。ところでこの言葉は、もともとは中世ラテン語の「分割された紙片 (carta partita)」という言葉に由来している。

世界の海を舞台に行われる海上貿易では、行く先々の国によって契約に関する制度や習慣が大きく異なる。また航海中の危険も多く、契約当事者の誰かが行方不明になったり死亡したりといったこともよく起こった。そこで考えられたのが、契約事項を1枚の紙に書きとめ、それを当事者の人数分に破ってそれぞれが保管するという方法だった。何かことがあれば、それを持ち寄り、破った部分をつなぎ合せて、契約の確認を行うわけである。

その後チャーターパーティは、船を傭う契約一般をさす意味に転用され、チャーターという言葉もまた「船を傭う」という意味の動詞に転用されていった。

ところで、もうお気付きの方もいると思うが、チャーターの語源である carta は、正月にやる日本の「カルタ (もとはポルトガル語)」と同じ語源に由来する。

同じ carta というラテン語を語源にもつこれらの言葉が、現在も生きて使われていることを考えれば、文化の伝播に果たした海運の役割も、また大きかったことに気付かされる。



食料・飲水にラジオブイ……一週間の漂流に耐えられる救命ボート。

もし船に乗っていて、万が一の事故に遭遇した場合、もっとも頼りになるのが救命ボートだ。材質は、かつては木製や鋼製、アルミ製などが中心で、現在はFRP (強化プラスチック) 製のものが主流になっているが、その構造や寸法は、国際海上人命安全条約の基準に従っており、どの国の船でもほぼ同じものになっている。

定員は40名前後。非常用食料や飲水、海中に落下すると同時に緊急信号を発信する自動無線発信装置 (ラジオブイと呼ばれる) などを備えており、1週間以上の漂流にも耐えることができる。また装備する救命ボートの数に関しては、船が一方に傾いた場合でも片舷にあるボートだけで全員が脱出できるだけのものを備えることが義務づけられている。

しかし客船やフェリーなどのように多数の旅客を乗せる船の場合、これでは救命ボートの数が多くなりすぎ格納場所に困ることになる。そこで考案されたのが、海上に落してから圧縮空気でふくらますゴム製の膨張式救命いかだ（救命浮器ともいう）だ。いかだ、といっても、長時間の漂流に耐え、風雨波浪によって転覆しないように円形の覆い屋根がついた立派なもので、食料その他の装備は、もちろん救命ボートと同等である。

客船やフェリーに乗船すると、必ず自分の乗る救命ボートと集合場所の説明がある。これをしっかり頭に入れておけば、バーやレストランでホロ酔い気分になっても、安心して船旅が楽しめる。

カップル1組にクルー1名が対応、豪華クルーズ客船の超高密度サービス。

「余暇時代」、「高齢化社会」を迎え、ゆとりある生活への要求が高まるなか、時代に適合する新しいレジャーの形態として、近年注目を集めているのがクルーズだ。

定期客船を含む外航客船による日本人旅行者数は、ここ数年高い成長率をみせており、ゆとりの時代にふさわしい新しいレジャー形態としてのクルーズが、わが国でも着実に定着し始めていることをうかがわせる。

こうした中で、従来、貨物輸送の分野を中心に活動していた日本の海運会社が、最近、相次いで大型の外航クルーズ客船を就航させ、話題を呼んでいる。いずれもラウンジ、サロン、ダイニングルーム、シアター、プールなど多彩な施設を備えた豪華客船だ。

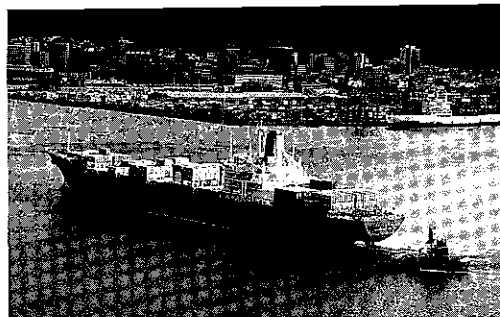
日本近海、中国、東南アジア、オセアニアを含むアジア地域を中心に、クルーズコースも豊富に用意され、飛行機（下船地までの片道または往復）と組み合わせた「フライ&クルーズ」の普及で、日程的にもコスト的にも、より利用しやすいものになった。

ところでこうしたクルーズ客船のサービスの目安としてよく用いられるのが、乗客定員数と乗組員数（ホテル要員を含む）の比率。最近では、乗客2に対し乗組員1といった比率のものが多くなっている。

つまりカップル1組に対し乗組員1名が対応する計算になるわけで、この充実したサービス体制が、船旅のあの贅沢なくつろぎをもたらしていることになる。



内外情報



▲ウェリントン港に入港中のコンテナ船

1. UNCTAD 第13回国際海運立法作業部会
2. 船員の法定労働時間の短縮問題
3. 外国における船舶所得に対する課税状況および配船実績
4. 20条問題小委員会の審議模様
5. ILO 第26回合同海事委員会(JMC)の審議模様

1. UNCTAD 第13回国際海運立法作業部会

題記会議が1991年11月11日～19日の間ジュネーブの国連欧州本部で開催された。

参加国は、45カ国、議長にはガブリエル・リヴェラ・ミランダ氏(メキシコ)が選出された。その他OECD、ICS等政府関係あるいは非政府団体10団体が参加した。日本代表団は下記4名が出席した。

在ジュネーブ国際機関日本政府代表部一等書記官

井手 憲文

同 上 大沢 勉

昭和海運経営企画部長・保険法規チームリーダー

小山 清継

日本船主協会業務部長

茅田 俊一

1. 会議の背景と会議前の状況

昨年(1990年)UNCTAD第12回国際海運立法作業部会(WGISL: Working Group on International Shipping Legislation)は用船契約書(Charter Party)を取り上げたが、今回は、共同海損(General

Average)を議題とした。総じて荷主国の多い途上国にとって、共同海損のシステムは、相対的に不利であり、なおかつ、共同海損の煩雑な実務上の手続きも彼らにとって好ましくないとの認識によるものである。

したがって、会議を招集するに当たりUNCTAD事務局が用意した資料(TD/B/C.4/ISL 58)には、共同海損の廃止を目指した次のような提案がなされていた。

- ① 現行共同海損の廃止を目指して、それを代替するものとして新しい保険制度を導入できるかを確かめること
- ② もし新しい保険制度が有効で費用の軽減が期待できるなら、現行共同海損制度の廃止の方法を検討すること
- ③ もし保険業界見解が、保険制度は共同海損の有効な代替手段にはなり得ないというのであれば、現行共同海損制度の簡素化とヨークアントワープ規則(York-Antwerp Rules: YAR)の改訂を検討すること

すなわち、UNCTAD 事務局は最終的には、共同海損制度の廃止を目標としており、これに対し先進海運諸国は、共同海損制度はそもそも民間の制度であり政府機関が介入すべき問題ではないとして、当然現行制度の維持擁護が必要であるとの立場にたっていた。もちろん先進海運諸国も共同海損制度の簡素化は必要と感じており、現に CMI (Comite Maritime International 「万国海法会」) の手によって簡素化を含む現行 YAR の見直し作業が進んでおり、その結果を得て1994年の CMI 総会で現行規則の改訂が検討される予定となっている。

したがって、先進海運国も UNCTAD 事務局が、CMI と共同で YAR の改訂を検討するについては、特に問題はないという立場にあったと考えられる。

2. 会議の様相と合意事項

会議は初日に全体会議 (Plenary) が行われ各グループ代表がステートメントを発表して、基本的立場を明らかにした。

2日目より、「グループ・オブ・エキスパート」の名称の下に、各個別のテクニカルな問題が討議された。同会議には、原則として全員が参加し、議論を整理するために議長が用意したディスカッション・ペーパーを素材に、かなり自由な形での発言の交換が行われた。

会議は「グループ・オブ・エキスパート」の報告がまとまった時点で「コンタクト・グループ」によるグループ間折衝に入り、本作業部会の決定事項 (“Decision”) のとりまとめが行われた。

- ① まず初日の全体会議では、グループ B (先進国グループ) は、共同海損の廃止を唱えるのは早きに失することを強調し、UNCTAD 事務局は、CMI と併行検討を行うことによって現行制度の簡素化を目指すべきだと主張。特に、現行制度下での関係当事者間の負担のバランス

(equity balance) が損なわれないことが肝要であると主張した。一方グループ 77 (途上国グループ) は、現行の制度が、煩雑にすぎ、また習慣が国によって異なることから、途上国には重荷になっている点を指摘し、保険業界にアプローチして、現行制度の廃止、代替を考えるべしとする UNCTAD 事務局案を支持する旨を表明した。中国は、同じく現行制度の煩雑さについて「グループ・オブ・エキスパート」会議で、この改善策を検討すべきこと、中国はこれに十分協力する用意があると発言した。

全体会議では、この他にいくつかの関係団体が発言した。うち CMI は、自らが現行 YAR の改訂検討に着手しており、既に各国支部に対して質問書を送付している旨を明らかにし、UNCTAD 事務局と共同して、保険業界の意見を聴取する用意がある旨を表明した。BIMCO (Baltic and International Maritime Council) は、共同海損制度の改善はどのようなものにせよ、全世界的に受け入れられるものでなければならない旨を強調。ICS (International Chamber of Shipping 国際海運会議所) は、UNCTAD 事務局が用意した資料には同意できない、共同海損制度は、海上輸送に固有の制度として否定すべからざるものであり、もし簡素化を進めるにしても、その場合には CMI の検討に UNCTAD 事務局が参加する形が好ましい旨を発言した。

なお、全体会議では日本 (井手代表) は、副議長に選出された。

- ② 2日目以降の「グループ・オブ・エキスパート」では、前述のとおり、議長のディスカッション・ペーパーをベースにかなり自由な形で討議が行われた。うち主要な点は下記のとおりである。

- a) 共同海損に対する批判について

UNCTAD 事務局資料は共同海損について、

1984年のIUMI (International Union of Marine Insurance 国際海上保険組合)の報告を引用し、これを共同海損制度攻撃の材料として利用しているが、これについて、英国は、同報告は1974年改訂前のYARを扱ったもの他にならず、74年CMIが改訂を行ってからは、IUMIは改めて批判をしていない旨を指摘、UNCTAD資料の不備をついた。

b) 小額共同海損制度について

中国が制度簡素化の有効な方法として、小額共同海損制度(いわゆる Absorption clause の問題)を推進すべしと力説した。これについては、日本から小額共同海損制度が簡素化に寄与することは事実であるが、同制度は、既に各国で行われており、その具体的レベルは各国、各船主のビジネス・スケールの大小によって、商業ベースで決められるものであり、画一的に決めるには難があると指摘した。

c) ハンブルグ・ルールとの関連について

議長の用意したディスカッション・ペーパーには「ハンブルグ・ルールと共同海損」の一項があり、グループ77側から来年11月ハンブルグ・ルールが発効し、これが普遍化していくにつれ、共同海損制度の存在の余地がなくなるかのごとき主張が行われかねないことを懸念して、日本から、両者は共に存立する旨を指摘した。カナダ、スペイン、英国がこれを支持し、ハンブルグ・ルールと共同海損との関係については、それ以上の両グループ間の議論には発展しなかった。

d) 途上国への情報提供について

ナイジェリアより、途上国では共同海損に関する知識と情報が著しく欠如している点が指摘され、これを受けた形で、UNCTAD海運局次長のアイデアとして、セミナーの開催、

専門家の派遣等が提案された。これには格別の異論がなく、そのままの形で合意された。

以上の議論の過程でも、グループBの発言者は、折に触れ、現行共同海損制度の改訂に当たっては、あくまでも当事者間の負担のバランスを損なうべきでないことを強調した。

なによりも注目すべきは、「グループ・オブ・エキスパート」の比較的初期の段階から、共同海損廃止論が後退し、改訂、修正論が主流を占めたことで、例えば、ルーマニア、メキシコ、中国もすべて改訂、修正論に基づく発言を行った。しかし限られた時間で「グループ・オブ・エキスパート」が議長の用意したすべての問題点について議論をつくしたわけではなく、今回の議長報告は、検討と結論を次回第14回作業部会につなぐ形でまとめられた。

③ 会議第5日目に、「グループ・オブ・エキスパート」の議長報告が合意された時点で、直ちに「コンタクト・グループ」が形成され、各グループの少数代表者による会議の決定事項(“Decision”)のとりまとめに入った。今回の「コンタクト・グループ」は、発言者以外もオブザーバーとして出席できるオープン方式で行われた。なお、グループB代表は英国が、グループ77代表はナイジェリアがつとめた。「コンタクト・グループ」での主な争点は当事者の負担のバランスを損なわない旨を唱うこと、UNCTAD事務局のCMIとの今後の共同作業のあり方を決めること、特に途上国での統計資料の整備をどう進めるかにあり、2日間にわたる議論と折衝の結果、今回作業部会の決定事項(“Decision”)を、次の内容とすることでグループ間の合意を見た。

a) UNCTAD事務局に対し、CMI等、保険その他関係民間団体にアプローチし、保険制度によってどの程度まで共同海損制度を簡素化しうるかを研究するよう要請する。ただし、

その場合当事者間の負担のバランスを損なわないよう留意すること。

- b) UNCTAD 事務局と CMI に対し、保険およびその他関係者と協議のうえ共同海損に関する最近の統計資料を用意するよう要請する。
- c) UNCTAD 事務局に対し、途上国政府、共同海損関係者と協議して途上国での共同海損処理の実例や、上記統計を入手するよう要請する。
- d) UNCTAD 事務局に対し、現在 CMI が着手している YAR の見直しと簡素化作業に協力するよう要請する。
- e) 次回第14回作業部会では、これら研究と情報収集の結果について、検討を行う。
- f) UNCTAD 事務局に対し、途上国政府からの要請があれば、共同海損の法律、実務を巡る援助を行うよう勧める。

会議は、第7日＝最終日に、上記決定事項(“Decision”)を本作業部会の結論として閉会した。

2. 船員の法定労働時間の短縮問題

船員中央労働委員会は、11月15日に開催された総会において、船員法の労働時間に係る暫定措置に関する政令および施行規則の一部を改正して、現在週平均48時間以内とされている法定労働時間を、平成4年4月1日より週平均44時間以内に短縮すること等を運輸大臣に資料1のとおり答申した。

これらは、同委員会の船員労働基準審議会(資料2参照)において、実質的に審議されたが、その際使用者側委員は、労働時間の短縮はやむをえないと判断するが、変形労働時間制を導入しやすいようにすること、および基準労働期間の見直しが必要であるとの意見を提出した。これらについては、今後の

3. 会議の評価

今回の会議は、先進諸国にとっては、当面の共同海損廃止論を抑え、今後の検討においても当事者間の負担のバランスを損なわない旨を強調したことで、当初の目的を達したものといえよう。しかも会議の結論が決議(“Resolution”)よりも拘束力の弱い決定事項(“Decision”)としてまとめられたことも好ましい形であったといえよう。一方、途上国としても、今回十分な情報提供と援助の約束を取り付け、将来の論争のための手掛かりを得ることになった点は、十分評価していると思われる。なお、実務者の視点からも、今回の会議により直接の影響はないと見られる。例えば、小額共同海損制度(Absorption clause)についても、今後の検討は、レベルについてではなく、制度そのものの得失について行われるもので、これはすでに CMI でも検討項目に含めているので問題は無いと考えられる。

審議に委ねられることとなった。

今回の答申の概要は次のとおりである。

- 1. 船員法第60条第2項(労働時間)および第62条第1項(補償休日)の労働時間に係る暫定措置に関する政令の一部改正について
 - (1) 1週間当たりの平均労働時間は、44時間以内とすること。
 - (2) この政令の施行に関し必要となる経過措置を定めるものとする。
- 2. 船員法施行規則の一部改正について
 - (1) 法定労働時間の短縮にともない補償休日の付与日数が増加するため、陸上休日として補償休

日を与える際の算定規定を改める。

(2) 定期的に短距離の航路に就航する船舶および旅客船の変形労働時間制における1週間当たりの労働時間は44時間以内に改めることとする。

(3) この政令の施行に関し必要となる経過措置を定めるものとする。

【資料1】

船員法第60条第2項及び第62条第1項の労働時間に係る暫定措置に関する政令の一部改正及び船員法施行規則の一部改正に関する答申について

平成3年11月15日

平成3年10月18日付け海基第219号による船員法第60条第2項及び第62条第1項の労働時間に係る暫定措置に関する政令の一部改正及び船員法施行規則の一部改正に関する諮問について、本委員会は、慎重審議の結果、諮問された原案のとおり改正することが適当であるとの結論を得たので答申する。

【資料2】

船員労働基準審議会委員名簿

(五十音順)

(公益委員)

○荒 稲蔵 海上労働科学研究所専務理事(所長)
佐竹 五六 海外漁業協力財団理事長
橋本 寿朗 東京大学助教授
山田 卓生 横浜国立大学教授

(労働者委員)

佐々木 靖 全日本海員組合中央執行委員
白石 慎英 ” ”
野村 秀夫 ” ”
秦 一生 ” ”
八木田 宏 ” ”

(使用者委員)

小比加 健 全国海運組合連合会副会長
原田 弘 船主団体一洋会副会長
森川 貫 大日本水産会専務理事
藪内 宏 外航中小船主労務協会副会長
山田 郁郎 漁船船主労務協会理事

(臨時委員)

加藤 俊平 東京理科大学教授
多宮 良三 全日本海員組合政策局安全福祉部長
常川 隆司 南海フェリー代表取締役社長

○印は委員長代理

委員長(11月15日現在空席)

3. 外国における船舶所得に対する課税状況および配船実績

当協会では、毎年、会員会社の外国における船舶所得に対する課税状況および各国への配船実績について調査を行い、外国税に関する諸問題の参考資料に供しているが、1990年度分についても、1991年10月現在の会員会社171社を対象に調査し、回答のあった該当会社(納税会社30社、配船会社46社)につい

て集計を行った。(資料1・2参照)

本資料は、租税条約等の早期締結を図り、国際運輸業所得に対する二重課税を回避するための一助とすべく、大蔵省主税局国際租税課、国税庁長官官房国際業務室、ならびに運輸省海上交通局外航課等に参考資料として提出している。

【資料1】 外国における船舶所得に対する課税状況一覧表（1990年度納付実績）

（単位：千円）

	国名	課税対象 運賃	納税額			追徴 税額	還付 金額	納税額 順位	Income Tax等 対運賃比(%)	納税額合計 対運賃比	納税 社数
			Income Tax等	その他の税	合計						
ア	北朝鮮	666,204	19,207		19,207			15	2.88	2.88	3
	台湾*	3,993,844	100,318		100,318		7,322	6	2.51	2.51	4
	香港	128,006	1,095		1,095	483		25	0.86	0.86	2
ジ	フィリピン	11,452,860	172,211	Privilege Tax等 241,574	413,785	5,682		2	1.50	3.61	12
	タイ	18,265,660	273,976	Business Tax等 31,480	305,456	2,973		3	1.50	1.67	18
	マレーシア	3,122,669	28,474		28,474	33,875		14	0.91	0.91	8
	バングラデシュ	633,782	53,021		53,021			8	8.37	8.37	3
	ミャンマー	—	—		—	597		33	—	—	1
ア	パキスタン	952,193	76,175		76,175			7	8.00	8.00	3
	インド	28,362,689	721,493		721,493	14,945		1	2.54	2.54	15
	スリランカ	1,072,660	16,896	Business Tax等 537	17,433			16	1.58	1.63	3
中 近 東	サウジアラビア	2,889,584	138,103		138,103	2,230		5	4.78	4.78	6
	イエメン	586	22		22			30	3.75	3.75	2
	トルコ	4,515,688	145,583		145,583	43,361		4	3.22	3.22	2
	イラン	49,233	2,461		2,461			24	5.00	5.00	1
オ セ ア ニア	バブアニューギニア	2,617,337	52,576		52,576	2,512		9	2.00	2.00	8
	ソロモン諸島	391,017	10,107		10,107			18	2.58	2.58	4
	トンガ	560	7		7			32	1.25	1.25	1
中 南 米	グアテマラ	947,821	48,111		48,111	227		10	5.08	5.08	4
	ホンジュラス	20,067	207		207			28	1.03	1.03	2
	ニカラグア	123,100	5,024	Sur Tax 704	5,728	1,131		20	4.08	4.65	2
	パナマ	552,015	38,916		38,916			12	7.05	7.05	4
	ハイチ	9,007	2,573		2,573			23	28.57	28.57	2
	ドミニカ	4,773	105		105			29	2.20	2.20	1
	ベネズエラ	1,081,259	32,356		32,356	4,691		13	3.00	3.00	7
	コロンビア	1,088,134	2,889		2,889			22	0.27	0.27	4
	エクアドル	199,675	1,532	Freight Tax 2,770	4,302			21	0.77	2.15	3
	チリ	288,815	14,410		14,410			17	5.00	5.00	1
コスタリカ	1,607	225		225			27	14.00	14.00	1	
ア フ リ カ	ケニア	190,574	6,670		6,670			19	3.50	3.50	2
	タンザニア	1,437,636	46,967		46,967	946		11	3.27	3.27	2
	カメルーン	6,827	1,024		1,024			26	15.00	15.00	1
	アルジェリア	155	15		15	1,155		31	9.68	9.68	2
	合計	85,066,037	2,012,749		277,065	2,289,814	114,808	7,322	2.37	2.69	

(注) 本表は、日本船主協会会員会社からの調査回答のうち、納税実績のあった30社の集計である。

* 台湾とは租税協定が締結されているが、免税となる所得の範囲が確定していないため、表中の納税額は暫定値である。

を示すものである。

本会合には、わが国から、船主側委員として、増田信雄当協会理事長のほか、アドバイザーとして臼居勲当協会常務理事、蒲章日本船員福利雇用促進センター調査役、赤塚宏一当協会欧州地区事務局長が出席した。また、船員側からは中西昭士郎全日本海員組合長ほか5名が出席した。

今回のJMCでは、以下に示す七つの議題について検討した結果、18の決議を採択した。

(1) 議 題

- 第1 議題 船内環境および船員雇用特性の変化
- 第2 議題 船員職業紹介条約1920年(第9号)の改正
- 第3 議題 船員の労働条件の監査に関する勧告1926年(第28号)の改正
- 第4 議題 商船の最低基準に関する条約1976年(第147号)の適用とその実施状況の検討
- 第5 議題 三者構成船員福祉小委員会報告
- 第6 議題 船員の賃金、労働時間および配乗に関する勧告1958年(第109号)について
 - (1) A B船員の最低賃金の定時的改正の仕組みとその手続き
 - (2) 109号勧告第2項の多人数乗組船のA B船員の賃金の特例
 - (3) 現行ILO最低賃金額の改定
- 第7 議題 船員社会保障改正条約1987年(第165号)の補正のためのProtocolの採択の検討

(2) 採択された決議

- 1. 海運産業における構造的変化に関する決議
- 2. 海事関係条約および勧告等の改正に関する決議
- 3. 海事基準に関する決議

- 4. 賃金、労働時間および配乗(船員)条約(改正)：1958年(109号)および勧告：1958年(109号)に関する決議
- 5. 海運産業における薬物およびアルコールに関する決議
- 6. 海員の職業紹介に関する決議
- 7. 船員の労働条件の監査に関する勧告：1926年(28号)の改正に関する決議
- 8. 商船の最低基準に関する条約：1976年(147号)の批准に関する決議
- 9. 商船の最低基準に関する条約：1976年(147号)の補正のためのProtocolの採択に関する決議
- 10. ポートステートコントロールの原理の促進に関する決議
- 11. 船員福祉事業の国際協力および船員家族の福祉サービスに関する決議
- 12. 社会的、福祉的サービスの提供に関する決議
- 13. 賃金および困窮船員の保護に関する決議
- 14. ILO最低賃金に関する決議
- 15. 結社の自由、団体交渉および三者協議に関する決議
- 16. ILO と他の国連機関との協力に関する決議
- 17. 可動式海上掘削装置に関する決議
- 18. 海事準備総会および海事総会の招集に関する決議

上記議題のうち、特に重要と考えられる点は、以下のとおりである。

- (1) 第1 議題；船内環境および船員雇用特性の変化
近年海運界の構造変化、特に第二船籍船、国際登録船の増加や船舶管理会社の進出による船員の雇用関係の変化から生じる諸問題について、どのように対処していくかが、論議された。

この結果、第二船籍、国際登録制度が、船員の労働条件や生活条件に及ぼす影響に関する調査および、自社船の管理と船舶管理会社による船舶管理の比較

における船員の雇用条件に関する調査を実施し、次回のJMCに報告することとした。

(2) 第2議題；船員職業紹介条約：1920年(第9号)の改正

海員の職業紹介に関するILO 9号条約について、その対象を船員に拡大し適切な公的機関の監督指導の下で、有料の職業紹介制度を認める方向で改正すること等を決定した。

本条約改正のほか、他の条約の改正にかかわる決議事項等は、次期海事準備総会において改正案がまとめられ、その翌年に開催される海事総会において

採択される見通しであるが、準備総会および海事総会の開催時期については、明年の理事会において決定される。

(3) 第6議題；船員の賃金、労働時間および配乗に関する勧告：1958年(第109号)について

ILO109号勧告によるAB船員の最低賃金月額(現行285ドル)を本年10月25日から335ドル、来年10月25日から356ドルに改定することが合意された。また定期的改正を実施するため、二者構成賃金小委員会を設置し、合同海事委員会とあわせて、2年毎にILO最低賃金を検討することを決定した。

第43回海運野球大会(東西対抗)の開催

当協会では、会員相互の親睦を図ることを目的に、昭和26年以来、京浜・阪神両地区の海運野球大会優勝チームによる東西対抗野球大会を毎年秋に開催している。

第43回となった本年は、11月16日に大阪商船三井船舶柿生総合グラウンドにおいて開催され、京浜地区代表の川崎汽船チームと阪神地区代表の田淵海運チームによる、2年連続の対戦となった。

10月の京浜地区は週末ごとに天気が崩れたため、同地区大会の日程消化が遅れていたが、11月になって天候も回復し、当日は晴天に恵まれ、高橋当協会常務理事・総務部長による始球式により試合が開始された。

初回表、田淵海運はバント・ヒットなど

を交えた巧みな攻撃により2点を先取したが、川崎汽船もその裏すかさず1点を返し、好試合が予想された。

しかし田淵海運は、川崎汽船投手の力投にもかかわらず、その後も着実に得点を重ね、守っては3人の投手による継投と確実な守備によって川崎汽船の反撃を8回裏の1点だけに押さえ、結局6対2をもって田淵海運が勝利を収めた。

この結果、田淵海運は昭和46年から56年(53年は雨天ノーゲーム)に続く、2度目の9連覇を達成した。

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



海運日誌 (11月)

5日 第22臨時国会が召集され、衆参両院は本会議で自民党の宮沢喜一総裁を第78代首相に選出した。

◎ 宮沢新内閣の運輸大臣に奥田敬和氏が就任した。

7日 運輸省海上技術安全局が10月分の新造船建造許可実績を発表。それによると15隻、58万5,000万(前月比83.1%増)、契約船価は895億8,400万円となった。

8日 外航海運各社は、1991年9月中間決算発表を行った。それによると不定期船市況、タンカー市況ともおおむね好調に推移したが、前年同期に比べ9%強の円高や定航3社における北米航路の赤字99億円が収益を圧迫した。

11日 海上安全船員教育審議会の20条問題小委員会が開催され、外航の新マルシップ混乗船12隻(新造船1隻・既存船11隻)の20条特例措置を承認した。(P.36内外情報4参照)

12日 「日本人船員の確保・育成推進会議」の初会合が開催され、議長に谷初藏・日本海技協会会長を選任した。

13日 海運造船合理化審議会の第3回造船対策小委員会が開催され、当協会は「今後の建造需要見通し」については、事務局予測を上回る可能性も十分あることを指摘するとともに、需要予測を適時見直すよう主張した。

◎ 大蔵省が発表した10月の貿易総計(通関速報ベース)によると、輸出は285億200万ドル(前年同月比6.7%増)、輸入は211億6,300万ドル(同9.9%減)で、貿易黒字は73億3,900万ドル(同

130%増)となった。

15日 船員中央労働委員会は、船員の法定労働時間を現在の週平均48時間から同44時間に短縮することを運輸大臣に答申した。

(P.29内外情報2参照)

21日 日韓海運当局間協議が20、21日の両日ソウルで開催され、馬山/蔚原の高速旅客航路を平成4年3月に開設することで合意したほか、日本船社のフィーダー貨物輸送参入については、韓国側が努力することで意見が一致した。

22日 運輸省は、運輸経済年次報告(運輸白書)を発表した。

26日 海運造船合理化審議会造船対策部会が開催され、21世紀を展望した造船対策のあり方について審議を行った。焦点であった造船の設備能力については、原則として現状維持の方向で収束されたが、適時需要の見通しの見直しを行い適切な対応を図っていくこととなった。

11月の対米ドル円相場の推移

高 値	128.15円(26日)
安 値	130.65円(1日)
平 均(月間)	129.68円

(注) 銀行間取り引きによる

船協だより

海運関係の公布法令

- ⑥ 海上における人命の安全のための国際条約及び満載喫水線に関する国際条約による証書に関する省令の一部を改正する省令
(運輸省令第35号、平成3年11月1日公布、平成4年2月1日施行)
- ⑥ 船員に関する育児休業等に関する省令の一部を改正する省令
(運輸省令第36号、平成3年11月15日公布、平成4年4月1日施行)

国際会議の開催予定(1月)

- IMO第23回救命・捜索救助小委員会(LSR)
1月13日～17日 ロンドン
- IMO第43回危険物輸送小委員会(CDG)
1月27日～31日 ロンドン

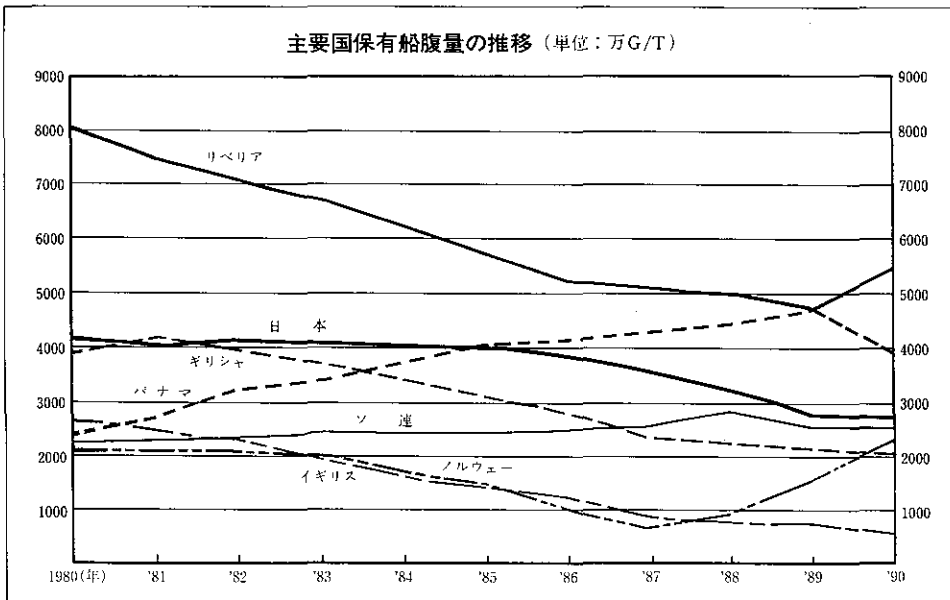
会議日誌

- 1日 啓水会
- 6日 港湾幹事会
- 7日 政策専門委員会／同幹事会合同会議
保険幹事会
港湾対策幹事会
- 8日 啓水会
- 11日 新造船幹事会
- 12日 情報システム専門委員会
保船幹事会

- 14日 保険幹事会
- 15日 危険物小委員会
- 20日 水先業務専門委員会
- 21日 総務幹事会
電波研究会
- 22日 啓水会
- 25日 労務委員会／同専門委員会合同会議
- 26日 船協月報編集会議
- 27日 港湾委員会
労務懇話会
- 28日 海務委員会／同専門委員会合同会議
資材研究会
機関管理研究会

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	42
	2・日本商船船腹量の推移……………	42
	3・わが国国外航船腹量の推移……………	42
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	43
	5・わが国造船所の工事状況……………	43
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	44
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	44
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	44
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)……………	45
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	46
	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) ……	47
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	48
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	49
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	50
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	51
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……………	52
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	52
内航海運	18・内航船の船腹量……………	53
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	53
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	53



＝ 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
		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	9.1	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
		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	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
		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
		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 品目	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
	石炭	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 品目	1986年			1987年			1988年			1989年			
	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	
石油	原油	164.0	▲ 3.6	17.1	160.5	▲ 2.1	16.7	166.9	4.0	16.0	178.0	6.6	15.7
	石油製品	32.6	20.6	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
	石炭	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。

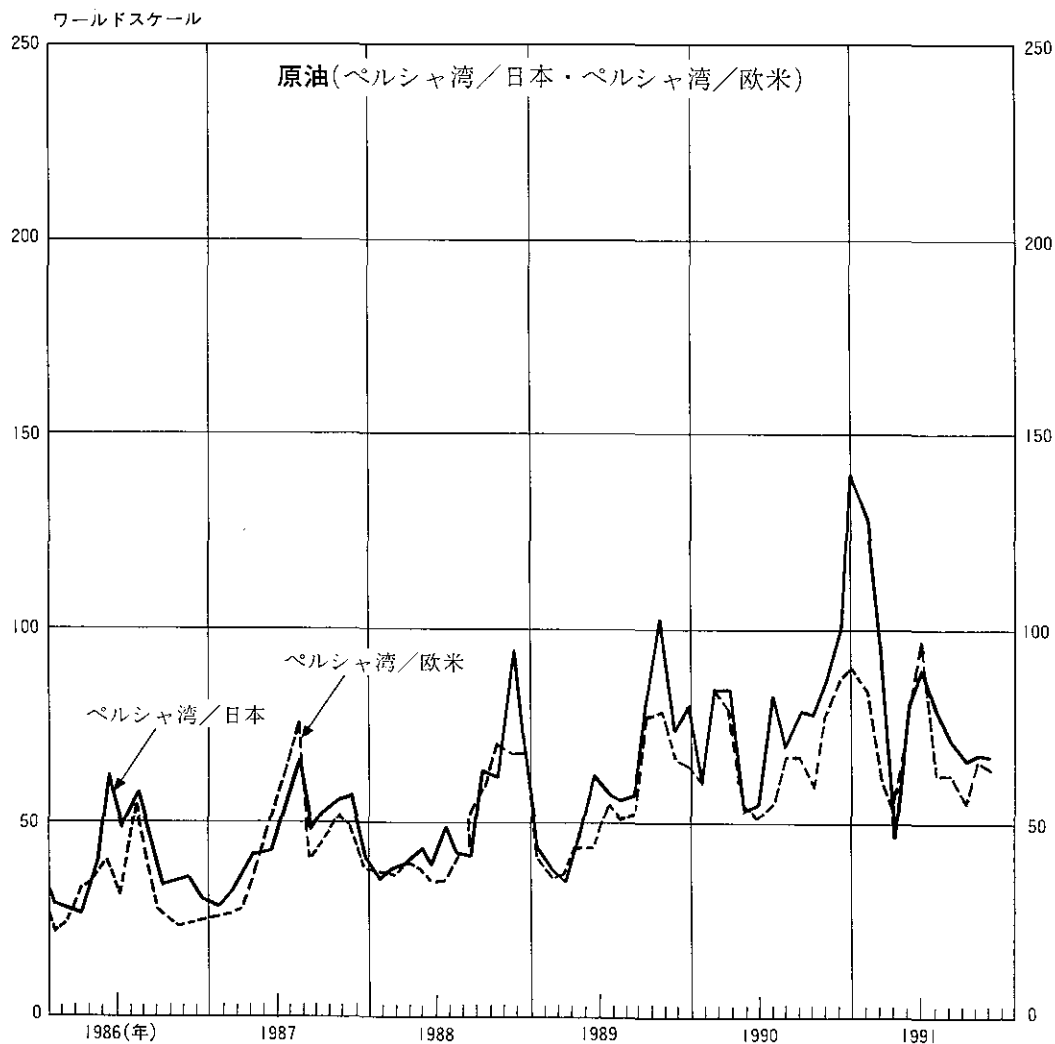
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分 年次	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	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
	9	12,103	1,304	13,407	3,571	4,270	4,389	4	195	870	108	7,213	1,863
	10	11,387	5	11,392	3,435	2,757	3,999	69	431	545	156	11,088	2,258

(注) ①マライム・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。

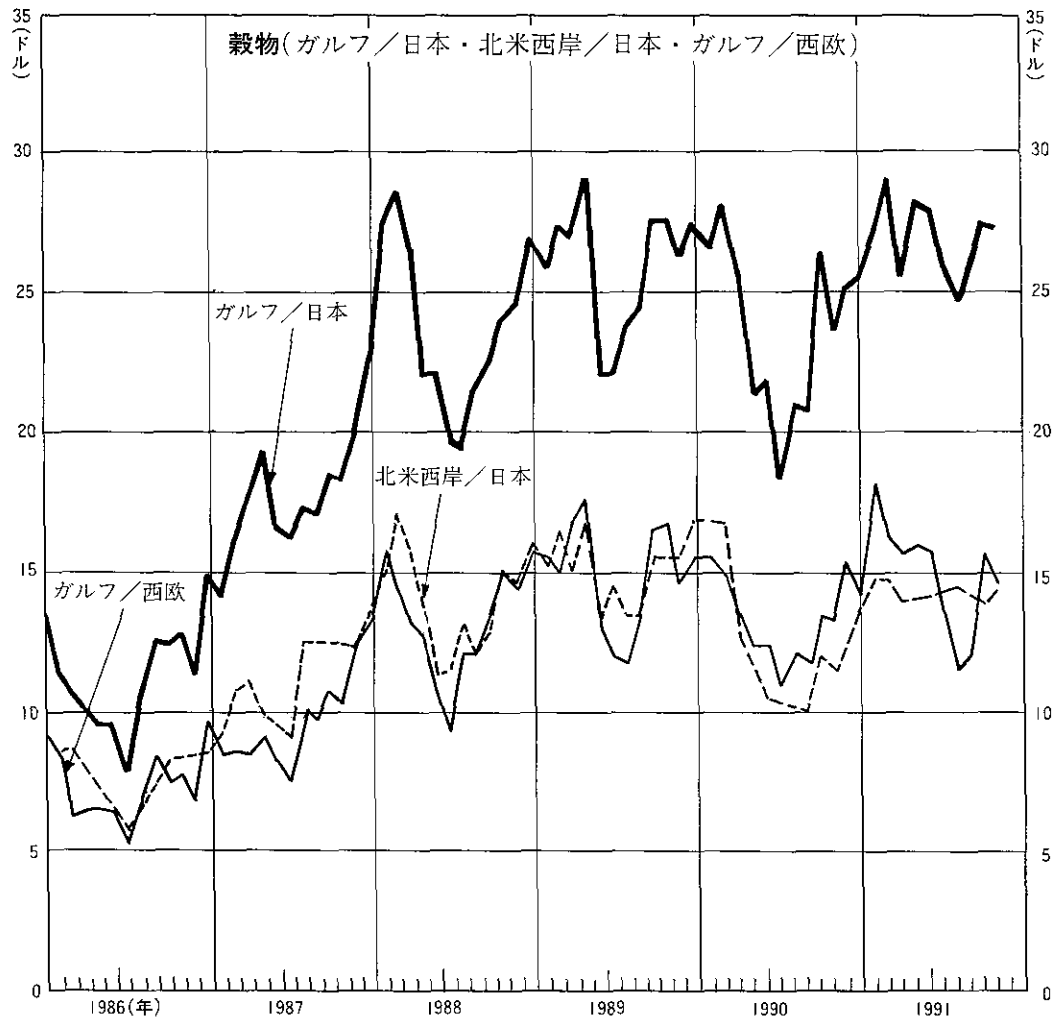
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	68.00	57.50	75.00	48.00	60.00	46.50	66.25	49.00
11	102.50	66.00	88.00	65.00	67.50	52.50	79.00	57.50	77.50	48.00	64.00	49.50
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。

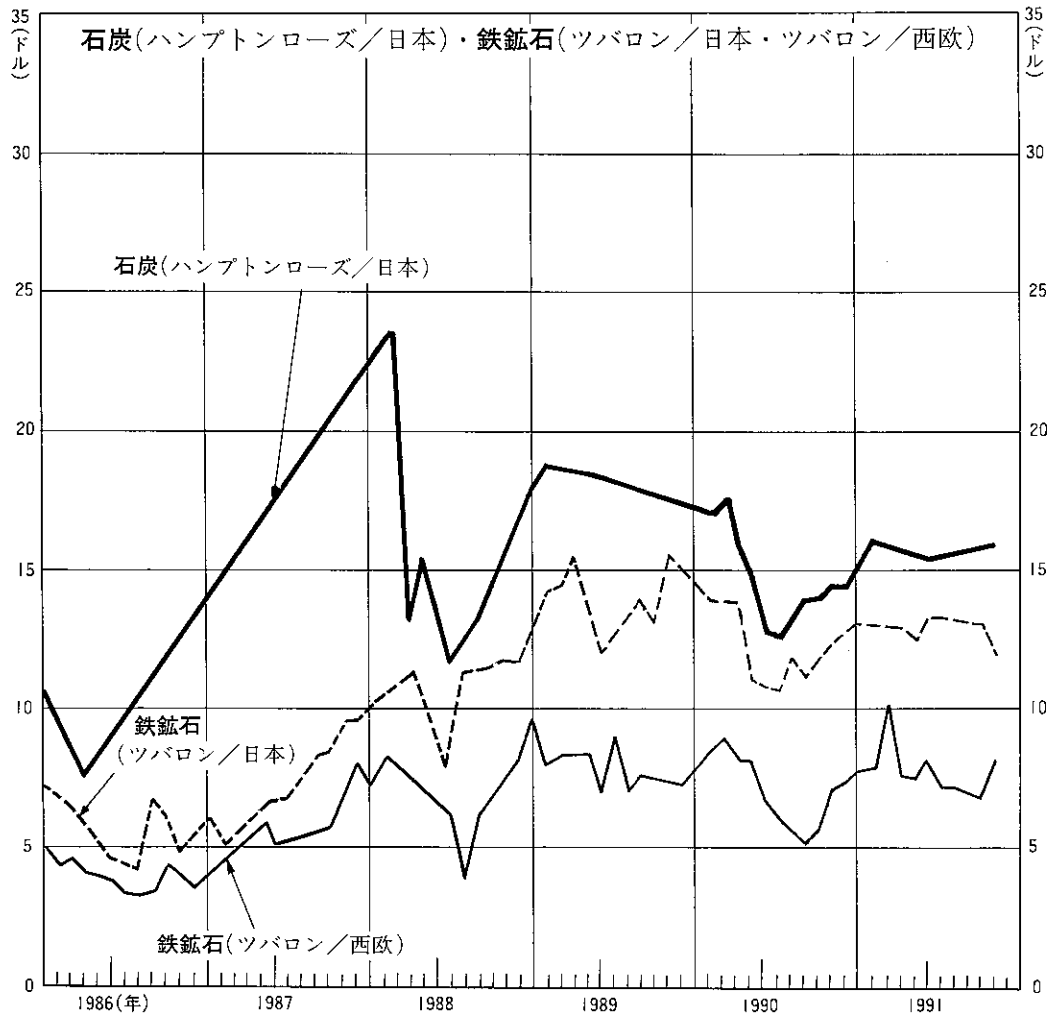


10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(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	27.50	25.75	12.00	—	14.00	—	13.50	10.25	15.61	11.74
11	23.50	21.00	27.25	24.00	11.50	—	14.35	14.25	13.30	11.00	14.76	13.50
12	25.00	23.50	—	—	—	—	—	—	15.04	12.40	—	—

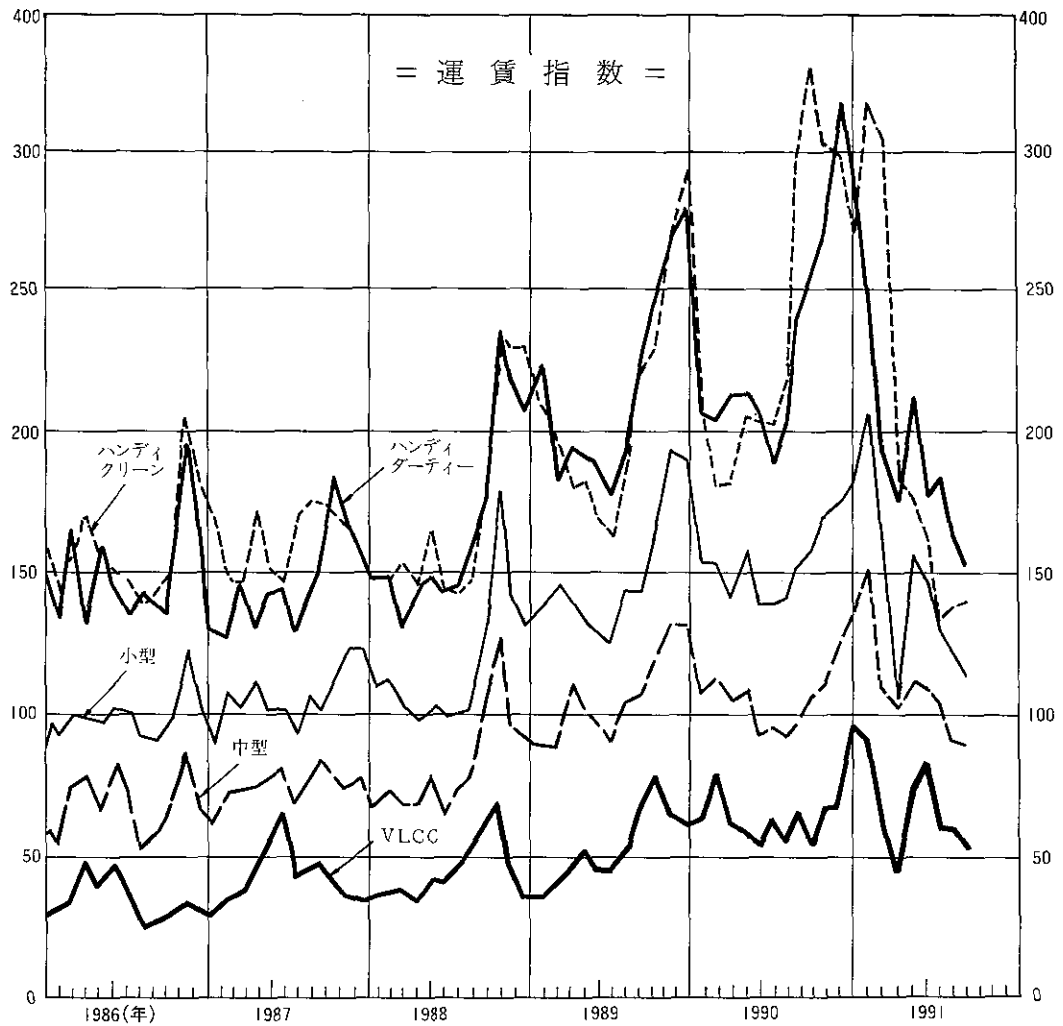
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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	—	—	13.10	5.70	—	6.85	—
11	14.50	13.70	15.95	13.50	12.40	11.25	—	12.00	7.15	6.50	8.15	6.75
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。

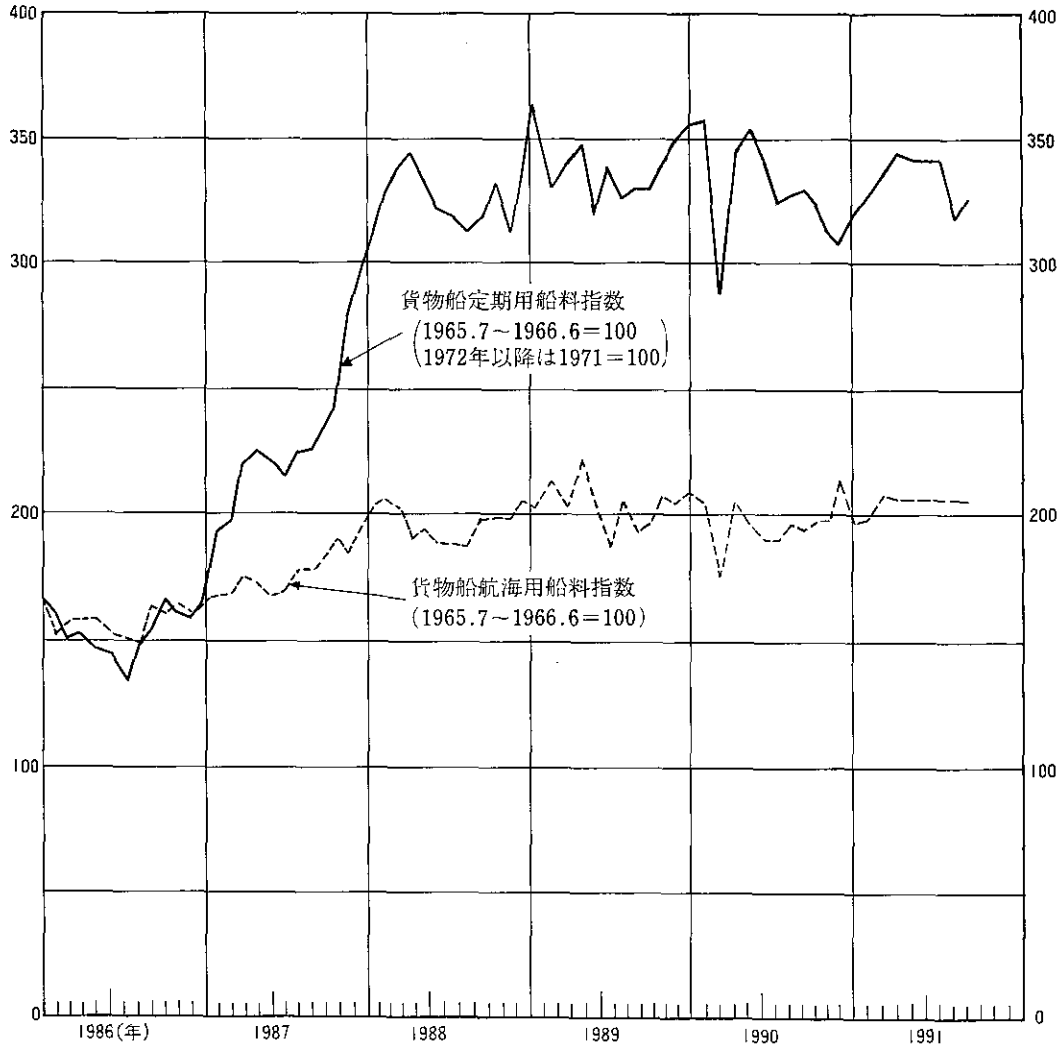


12・タンカー運賃指数

		タンカー運賃指数														
月次	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	60.3	93.6	124.2	164.5	140.0	
9	51.8	103.2	144.2	193.3	185.6	66.3	99.2	150.8	240.3	296.5	53.0	91.7	114.7	152.0	141.7	
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 ＝

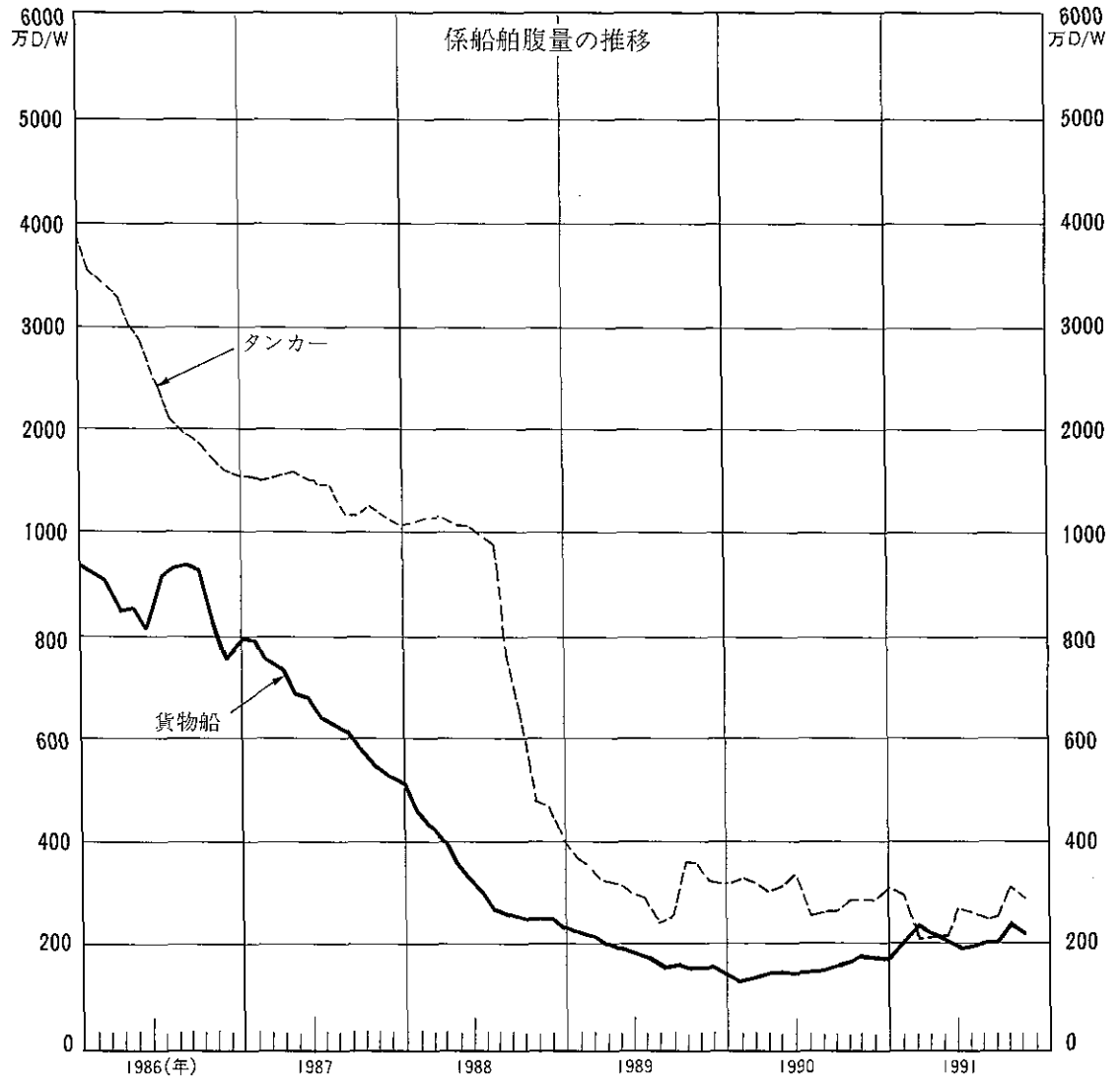


13・貨物船用船料指数

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	206.0	148.5	223.6	318.2	324.3	328.3	318.0
9	163.4	177.7	185.1	193.0	195.0	205.0	152.8	223.0	314.0	327.5	329.5	325.0
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・ニュース・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併)②航海用船料指数は1965.7～1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

＝ 係 船 船 腹 ＝

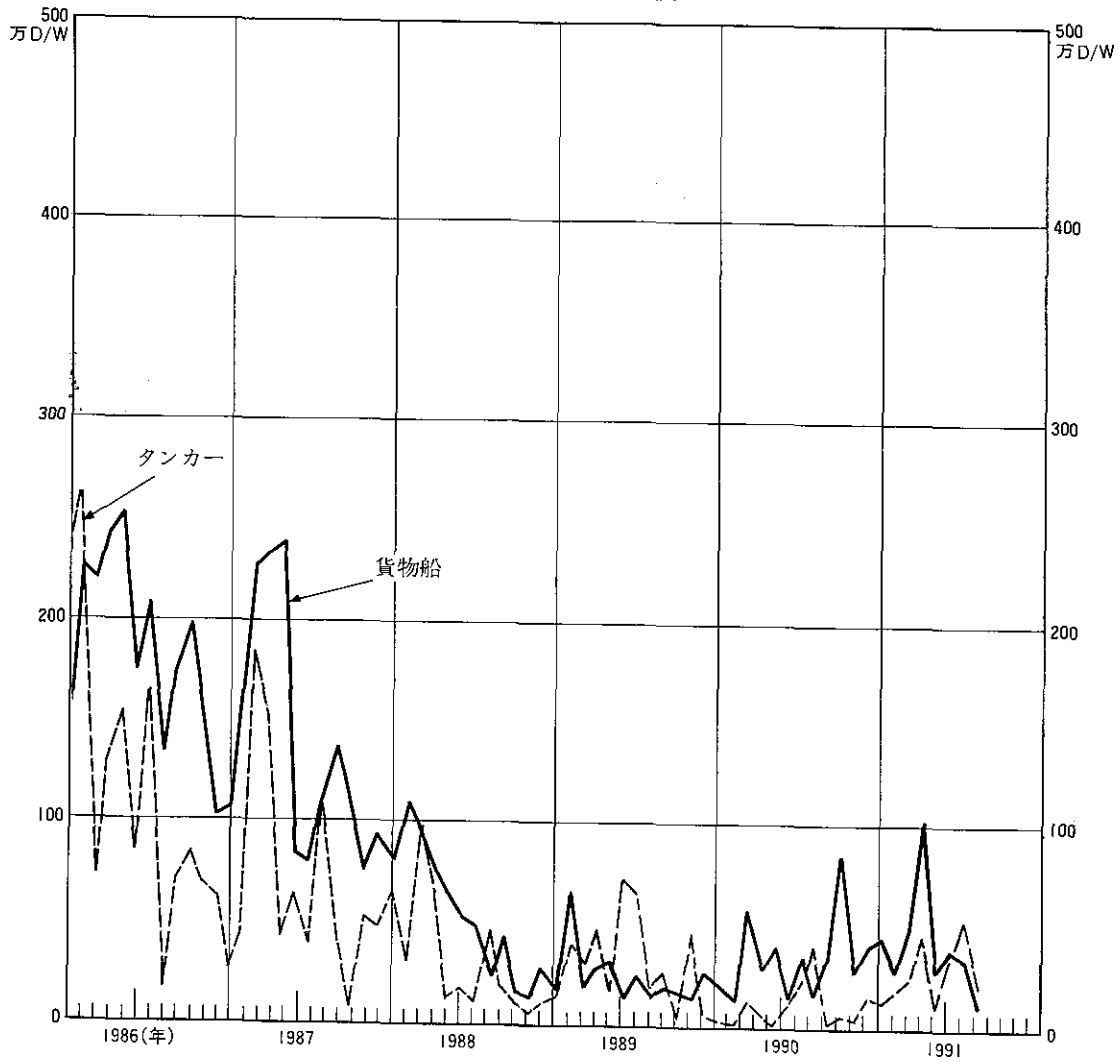


14・係船舶腹量の推移

月次	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	283	1,733	2,395	52	1,717	3,079
11	237	1,079	1,507	62	2,076	3,622	262	1,341	1,771	56	1,584	2,803	276	1,618	2,215	52	1,631	2,889
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	257	404	5	171	348
7	21	125	227	8	310	636	23	198	347	7	122	232	22	216	341	5	275	536
8	28	90	136	10	40	60	30	120	152	7	186	395	21	72	99	4	113	209
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 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 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 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	6,393	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 給 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 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 給	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 給	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 給	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	70,664	68,923	68,865
	油 送 給	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	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	貨物船	6,013	2,400		2.0	2,241	157		▲ 8.7	8,254	2,557		1.3	93.9
	油船	2,787	1,338		2.4	120	11		—	2,907	1,349		2.4	99.2
	計	8,800	3,738		2.2	2,361	168		▲ 8.2	11,161	3,906		1.7	95.7
1985	貨物船	6,074	2,485		1.3	1,476	88		▲ 6.4	7,550	2,573		1.0	96.6
	油船	2,447	1,225		▲ 0.3	65	6		20.0	2,512	1,231		▲ 0.2	99.5
	計	8,521	3,710		0.7	1,541	94		▲ 5.1	10,062	3,804		0.6	97.5
1989	貨物船	5,891	2,469		1.0	1,176	57		▲ 12.3	7,067	2,526		0.6	97.7
	油船	2,359	1,141		▲ 1.9	42	3		▲ 25.0	2,401	1,144		▲ 1.9	99.7
	計	8,250	3,610		0.1	1,218	60		▲ 13.0	9,468	3,670		▲ 0.2	98.4
1990	貨物船	5,881	2,507		1.5	1,627	50		▲ 12.3	7,508	2,558		1.3	98.0
	油船	2,298	1,135		▲ 0.5	36	3		—	2,334	1,138		▲ 0.5	99.7
	計	8,179	3,642		0.9	1,663	53		▲ 11.7	9,842	3,696		0.7	98.5
1991	貨物船	4,515	1,554		▲ 38.0	1,060	45		▲ 10.0	5,575	1,599		▲ 37.5	97.2
	油船	2,308	1,146		1.0	31	2		▲ 33.3	2,339	1,148		0.9	99.8
	計	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 (億万トンキロ)				
	内航海運	鉄 道	自 動 車	国内航空	計	内航海運	鉄 道	自 動 車	国内航空	計
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	5,579	0.80	6,155	2,126	235	2,461	7	4,829
1989年度	538	83	5,888	0.80	6,510	2,247	251	2,629	8	5,135

(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	構成比	百万トン キ	構成比
炭	15,127	3.4	12,414	2.6	7,978	4.4	7,149	3.7
金属	65,912	14.6	64,284	13.7	36,188	20.2	35,205	18.3
非金属	82,074	18.2	90,560	19.3	39,533	22.0	47,121	24.6
砂利・砂	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

今年ももう残りわずかとなってしまった。年をとるにつれて年々時の流れが早く感じられ1年が過ぎていくのがあっという間という感じがしてくる。

今年1年もいろいろなことがあったが、私にとってはいろいろな人との別れが特に印象に残る1年となった。

まず第一には、入社以来十有余年を同じ会社で働いてきた大勢の人たちが他社へ移籍するということが会社を去ったこと、そして、2人の社長が相次いで逝去されるというショックで不幸な別れがあった。しかしながら、物心ついてから身近な人間の不幸を知らない私にとって、個人的にもっと

も身近で、それゆえにもっとも印象に残ったのは岳父との永遠の別れであった。

義父と私は初めて顔を合わせてからちょうど10年という極めて短い期間での付き合いであり、また、一人は東京を、もう一人は九州のある都市を生活の基盤としているということで、そんなに頻繁に顔を合わせるということもなく、また顔を合わせてもそんなに多くの言葉を交わすということもなかったけれども、久しぶりに会って顔を見合わずと、いかにもうれしそうな表情を見せてくれたのが心に残る。

私が妻の家庭に出入りするようになるまでは、義父は義母と娘たちの女性だけに囲まれた生活だったので、私が家族の一員となった

ことで、初めて息子を持ったという気持ちで喜んでくれたようである。ある日、家族全員で出かけた時、女性陣が買い物をしている間に、私の腕を引っ張って自分が日ごろ行きつけの店に連れて行き、カウンターに腰掛けて心から楽しそうにグラスを傾けていたことがあった。その姿はいつまでも暖かい思い出として私の心の中に残るだろう。

私にとって別れが印象に残る1991年とも別れを告げる日が迫ってきたが、新しく出会う1992年が別れではなく、出会いの多くなる年になることを望みたい。

ナビックスライン
総務部 文書・広報
グループリーダー補佐
松本 満

船協月報12月号 No. 377 (Vol. 32 No. 12)

発行 行：平成3年12月20日
創刊 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)