

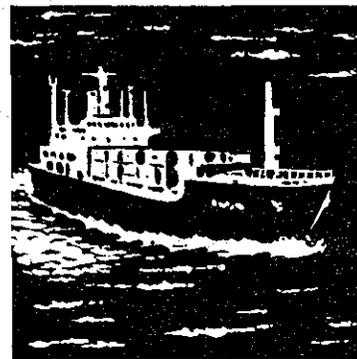
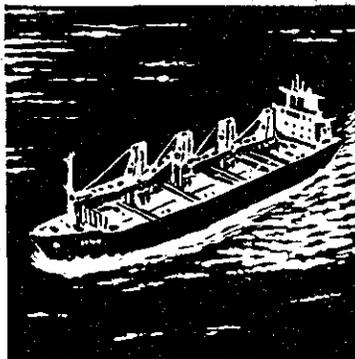
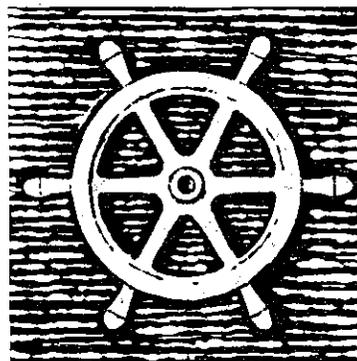
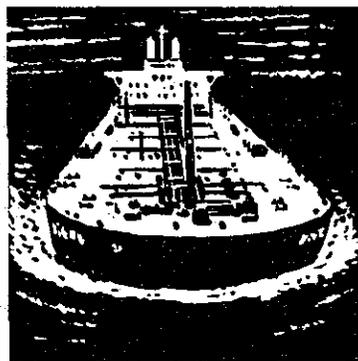
船協月報

8

1992

平成4年8月20日発行 毎月1回20日発行 No.385 昭和47年3月8日第3種郵便物認可

7月20日を国民の祝日「海の日」に



社団法人日本船主協会



木材チップ船「洛陽」

3万8,844%、4万5,000%

平成4年1月に竣工した本船は、船倉容積350万立方フィートクラスの大型チップ船で、ガルフ地域のモビールから日本向けのチップ輸送に従事している。

内航海運対策の効果と期待	日本船主協会常任理事 佐藤国汽船取締役社長	佐藤 國吉..... 3
--------------------	--------------------------	--------------

巻頭言

1. 当協会役員の一部交替	4
2. 船舶解撤問題共同検討委員会による船舶解撤ミッション	6

海運界の動き

日本海運の現況.....11	
(要旨)	

特別欄

「海の記念日」イベント特集.....29	
----------------------	--

特別欄

想い出の豪州航路	慶応義塾大学法学部教授	栗林 忠男.....33
----------------	-------------	--------------

随 想

海運雑学ゼミナール 第29回	36
----------------------	----

1. 第2回日台船主協会会談の様様.....38	
2. 20条問題小委員会の審議様様.....40	

内外情報

海運日誌(7月)	44
船協だより(理事会の様様・会議日誌・その他).....	45
海運統計.....	47
編集後記.....	60

内航海運対策の効果と期待

日本船主協会常任理事 佐藤 國 吉
佐藤国汽船取締役社長



今年も7月31日、神戸で全国8校の国立海員学校関係者と内航海運企業との「海員学校就職懇談会」が開催された。もともと海員学校は外航船舶の部員養成機関として歩んできたが、運輸省では内航船舶における就労実態に即し、教育制度を改革して海員学校を内航船舶の職員養成機関へと転換することとした。

この会合での討議が海員学校支援活動に生かされ、また海員学校卒業生の内航企業への就職率が上昇するなどの好結果ももたらしている。海員学校各校とも、かつての定員割れがまるで嘘のように、入学定員を大幅に上回る競争倍率に達しており、内航海運の明日を担う幹部候補生を育成する海員学校のレベルアップがこれによって図られることは、大変喜ばしいことである。

海員学校が内航職員養成機関として衣替えしたことは、内航海運業界に対し国立の船員養成機関を無償で提供されたと同様のことであり、これは内航海運業界にとって莫大な財産であるともいえる。

内航海運業界は弱小零細な企業が多く、雇用対策を一企業単位で行うことは容易ではなく、業界あげての取り組みが重要である。

昨今は労働時間の短縮がわが国の時流となっており、海上労働においても船員法の改正等により船員の労働時間が週40時間に向けて段階的に短縮されつつあるが、内航船舶においては依然年間2000時間を上回る労働時間となる就労実態が多く、この早期改善が必要であると理解しつつも、労働時間の短縮がま

すます労働力不足に拍車をかけるという不安が先行しがちである。

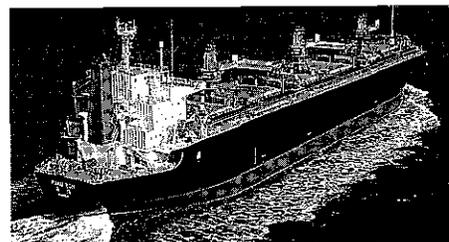
日本内航海運組合総連合会でもこうした実情を踏まえ、若年者を雇用した企業に奨励金を支給する一方、船員対策協議会等を軸とした船員確保対策の推進、日本船員福利雇用促進センターによる外航離職船員の内航適用訓練といった事業を積極的に支援している。

労働力の確保には、労働環境の改善、とりわけ船内の居住環境、労働負担軽減のための設備改善が重要であり、そのための居住区基準を設定し、これに合致したものについて奨励金が支給されている。この制度が導入されて以来、居住環境の改善が予想を遙かに上回るペースで進んでいるようである。

しかし、内航海運業界にとって労働力不足による先行き不安は依然として根強い。今日の船員不足と高齢化を招いた原因を考え、今後の船員確保対策を推進する上で、荷主業界の理解と協力が絶対不可欠である。また、現在内航海運業界が遅まきながら進めている船員確保対策、労働条件・環境の改善対策は、荷主業界が求める物流不安の改善にとって何よりも基本となるものである。

今後、ますます不足する若年労働力をより多く吸収するためには、将来性があり、魅力にあふれた業界とすることが何よりも大きな命題である。内航海運は今、船員問題という大きなテーマを抱え、今後の進むべき道を模索する上での重大な岐路にたっているといっても過言ではない。

海運界の動き



▲航行中の木材チップ船

1. 当協会役員の一部交替

当協会の役員は平成3年に改選され現在任期中であるが、株主総会における社長交替等に伴い、6月17日の通常総会、その後の臨時理事会、7月22日の定例理事会などで改選を行なった結果、次のとおりとなった。

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

(1) 会長・副会長

会長	日本郵船	船長	根本二郎
副会長	大阪商船三井船	船長	轉法輪 奏
〃	川崎汽船	船長	南雲四郎 (新任)
〃	ナビックスライン	社長	石井和夫
〃	昭和海運	社長	吉田耕三
〃	国際エネルギー輸送	社長	松岡通夫
〃	外航労務協会	会長	三本力 (新任)

(2) 常任理事

日本郵船	船長	根本二郎
------	----	------

大阪商船三井船	船長	轉法輪 奏
川崎汽船	船長	南雲四郎 (新任)
ナビックスライン	社長	石井和夫
昭和海運	社長	吉田耕三
国際エネルギー輸送	社長	松岡通夫
東京タンカ	社長	野田進一郎 (新任)
新和海	社長	八角道夫
第一中央汽船	社長	木下一哉
飯野海運	社長	荻野照
佐藤国汽船	社長	佐藤國吉

(三本副会長および増田理事長は常任理事の資格を有する。)

(3) 理事・監事

理事 (34名)

日本郵船	船長	根本二郎
新和海	社長	八角道夫
共榮タンカ	社長	中辻一馬 (新任)

1. 当協会役員の一部交替
 2. 船舶解撤問題共同検討委員会による船舶解撤ミッション

太取 平 洋 海 運 千 葉 博
 八取 馬 汽 船 蕨 内 宏
 近取 海 郵 船 渡 辺 義 博
 東取 京 船 船 小 谷 猛 太 郎
 反 田 産 業 汽 船 反 田 邦 彦
 大 阪 商 船 三 井 船 轉 法 輪 奏
 第 一 中 央 汽 船 木 下 一 哉
 国 際 マ リ ン ト ラ ン ス ポ ー ト 朝 倉 良 三
 取 締 役 社 長 (新 任)
 国 際 エ ネ ル ギ ー 輸 送 松 岡 通 夫
 取 締 役 会 長
 商 船 三 井 客 船 相 崎 幸 二
 取 締 役 社 長
 乾 締 汽 船 乾 英 文
 取 締 役 社 長
 大 阪 船 船 三 浦 立 巳
 取 締 役 社 長
 川 崎 汽 船 南 雲 四 郎
 取 締 役 社 長 (新 任)
 飯 野 海 運 苅 野 照
 取 締 役 社 長
 太 洋 海 運 山 口 薫
 取 締 役 社 長
 神 戸 汽 船 瀧 口 昌 孝
 取 締 役 社 長
 ナ ビ ッ ク ス ラ イ ン 石 井 和 夫
 取 締 役 社 長
 日 正 汽 船 宗 高 秀 直
 取 締 役 社 長 (新 任)
 雄 洋 海 運 金 子 健 忠
 取 締 役 社 長

玉 井 商 船 玉 井 新 吉
 取 締 役 社 船 長
 ジ ャ パ ン 近 海 杉 浦 全
 取 締 役 社 船 長
 昭 和 海 運 吉 田 耕 三
 取 締 役 社 船 長
 日 鉄 海 運 大 野 豊 彦
 取 締 役 社 船 長
 佐 藤 国 汽 船 佐 藤 國 吉
 取 締 役 社 船 長
 大 代 表 取 締 汽 船 松 本 泰 徳
 取 締 役 社 船 長
 田 淵 海 運 田 淵 雄 一 郎
 取 締 役 社 船 長
 東 京 タ ン カ 一 野 田 進 一 郎
 取 締 役 社 船 長 (新 任)
 出 光 タ ン カ 一 窪 田 雄 一 郎
 取 締 役 社 船 長
 セ ン コ 一 江 里 正 義
 取 締 役 会 船 長
 ニ ッ ス イ シ ッ ピ ン グ 浅 野 一 雄
 取 締 役 社 船 長
 鶴 丸 海 運 鶴 丸 大 輔
 取 締 役 会 船 長

監事 (4名)

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

(4) 委員長・部会長および特別委員長

【常設委員会委員長】

総務委員会 大阪商船三井船舶 轉法輪 奏
 取 締 役 社 船 長

政策委員会	日本郵船 取締役社長	根本 二郎
広報委員会	ナビックスライン 取締役社長	石井 和夫
財務委員会	川崎汽船 取締役社長	南雲 四郎 (新任)
保険委員会	新和海運 取締役社長	八角 道夫
業務委員会	昭和海運 取締役社長	吉田 耕三
港湾委員会	大阪商船三井船舶 取締役社長	轉法輪 奏
海務委員会	第一中央汽船 取締役社長	木下 一哉
工務委員会	飯野海運 取締役社長	苅野 照
労務委員会	昭和海運 取締役社長	吉田 耕三
国際委員会	日本郵船 取締役社長	根本 二郎

調査統計委員会 東京タンカー
取締役社長 野田進一郎
(新任)

【常設部会委員長】

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

【特別委員会委員長】

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

2. 船舶解撤問題共同検討委員会による船舶解撤ミッション

当協会および日本造船工業会（以下、造工）は、今後顕在化することが必至の状況となっている船舶解撤問題に対応するため、去る4月19日に船舶解撤問題共同検討委員会を設立させ、今後は本委員会にて、船舶解撤の重要性を内外の関係業界および関係官庁に訴え、船舶解撤促進のための環境作りを具体的に検討していくことを決定した（船協月報1992年5月号P.7海運界の動き2参照）が、その後、本委員会の下部組織である幹事会を中心に、解撤船の売買に経験豊富な商社からのヒアリングや、国内の船舶解撤ヤードの視察等を行ってきた。

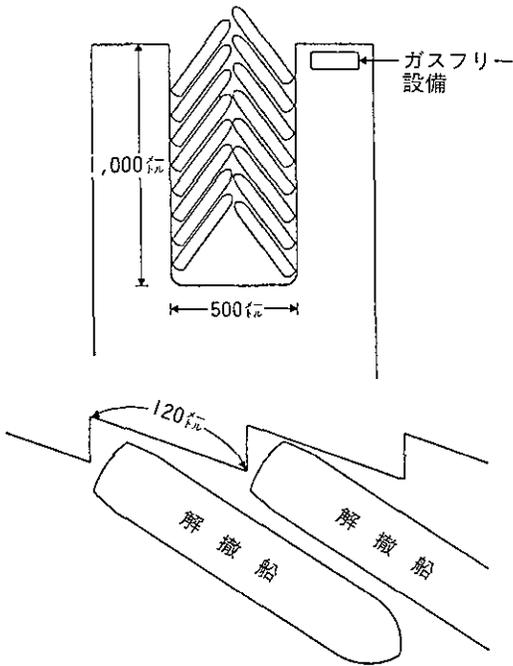
本委員会の設立についてはテレビ、新聞等で

大きく取り上げられ、船舶解撤問題に関する当委員会への大きな関心と期待が高まり、連日、関係国、関係業界、あるいは個々の企業から多種多様なアプローチが寄せられた。

しかし、そのアプローチには、当委員会の活動の趣旨が誤って理解され、資金援助その他個別具体的な話が持ち込まれるケースが多く、早急に当委員会の活動の真意を説明する必要が生じた。

このような状況下、かつて船舶解撤業を営んでいた台湾の企業グループが中国で大規模な解撤プロジェクトを計画しているとの情報が入ったため、急きょミッションを派遣し、台湾にお

寧波解撤ヤード予想図



ける船舶解撤業の現状、および中国でのプロジェクトについてヒアリングを行った。また、1985年当時台湾に次いで船舶解撤業を行っていた韓国についても訪問し、本委員会の活動の趣旨を説明し、韓国の海運・造船業界と本問題に関する共通認識の醸成を図るとともに、韓国解撤業の現状について情報交換を行った。

詳細は以下のとおりである。

1. 台湾

台湾解撤ミッションは、佐藤同委員会幹事長（大阪商船三井船舶）、堀内幹事（住友重機械工業）、杉浦幹事（日本郵船）、桐明（日本造船工業会）、井上（日本船主協会）の5名がメンバーとなり、6月15日～16日の2日間に、(1) 台湾船主協会会長の楊氏との懇談、(2) 中国解撤事業推進グループとの懇談、(3) 高雄解撤場視察、

(4) 電炉メーカー視察、(5) 高雄解撤事業者および解撤船ブローカーとの懇談を行ってきた。

各々の概要は以下のとおりである。

(1) 楊 台湾船主協会会長との懇談

楊会長を表敬訪問し、佐藤幹事長より、今回の訪台の趣旨を説明するとともに台湾側の受け入れについて謝意を表明。解撤共同検討委員会の活動の趣旨、今後の計画等を説明するとともに、船舶解撤を取り巻く諸情勢について意見交換を行った。

会長より、高雄をベースとする解撤グループは現在中国寧波に進出し解撤事業を行うことを推進中である旨、概略説明があった。

(2) 中国解撤事業推進グループとの懇談

このグループは王 中興商業銀行頭取以下15～6社の元解撤業者からなる中国本土（浙江省寧波）での解撤事業への出資者である。彼らは80年代の船舶解撤の全盛時に多額の財をなし、その後は電炉事業等に転進して成功をおさめた事業家集団で、中興商業銀行も彼らの出資によって設立されたものである。

王頭取の歓迎挨拶の後、佐藤幹事長より今回の台湾訪問の趣旨および解撤問題共同検討委員会の活動趣旨について説明した。特に、本委員会の活動の真意が誤解されて受け取られていた面があり、日本より安価で船舶が供給されるとの期待が大きかったため本委員会の解撤問題に関する立場、日本の現状（日本から当面解撤船は出ない）を十分説明した。

◎寧波解撤場建設計画の概要

① 本計画は中国折船公司の下、浙江省

との合作によるもので、既に契約調印済みである。資金とノウハウは高雄解撤事業者が負担し、土地、労働力は中国側が負担する。一期工事に既に着手している。

- ② 資金：80億円（一期分40億円を既に出資済み）

岸壁、航路浚渫、酸素製造工場、係船場の建設費

- ③ 出資者：16事業者が各5億円出資

- ④ 場所：浙江省寧波（別図参照）

- ⑤ 能力：150～200万LDT／年16バース

- ⑥ 問題点：船舶の供給と解撤技術の分散

スクラップの価格が大きく下落した現状では解撤船を安価で購入することが必須条件であり、既に投資をしているので早く安い船を確保しなければならない。

高雄での解撤はここ数年とだえているので技能工の分散が始まっている。早く手を打たないとノウハウの温存が図れなくなる。

- (3) 高雄解撤場の視察

旧解撤場（大仁商港区）100万㎡、23バースは既にコンテナヤード建設のため高雄港務局に返還。目下埋め立て作業中（90%完了）。対岸の大林商港区12バースのうち6バースで現在も解撤が小規模ながら行われている。ここではドレッシングすればVLCCも可能。現在でも岸壁に付着した廃油が残存している。

- (4) 電炉メーカーの視察

高雄でも大手の電炉メーカーで電炉2基でピレット（リロール原料）および各種製品を生産している（従業員350人）。過去は伸鉄材を原料に棒鋼、線材を生産していたが、解撤船がなくなったため原料を一般市中屑に変え、設備も連続鑄造設備に切り替えていた。

- (5) 高雄解撤業者との懇談

このグループは元解撤事業者および解撤船専門のシップブローカーで、1980年代の解撤組合による解撤船の購入に当たり解撤船の購入価格をコントロールしていた。台湾で解撤する場合の解撤船の購入価格はスクラップ価格の10%アップ程度である。採算にあえば高雄でも解撤可能であり、大林商港区の12バースは使用可能。中国本土からの合作の誘いはあるがリスクが大きすぎて踏み切れないでいるとのことである。インド、ベトナム、フィリピン等への進出も検討したがさまざまな理由で適地とは考えにくいとのこと。

米国ポートランドで台湾業者が購入したVLCCについて質問したところ高雄の解撤業者「謙友」が103ドル／LDTで購入、ガスフリー済みであるが回航費を考慮すれば127ドル／LDT程度になるとのこと。本船は高雄で解撤する予定で、これが採算にのる理由は、同社が解体、再生、販売を一貫して行っているため生産性が高いこと、また現在敷板の需要が日本にあるためであるが、この需要は大量の敷板が発生してくれば価格が下がり採算にのらなくなる。

—台湾解撤ミッション派遣のまとめ—

台湾は、台湾船主協会（楊会長）を窓口として解撤事業化グループ2グループと懇談した（現在でも解撤協会は存続しており、解撤業者は政府の指導により入会を義務づけられている）。

王頭取を中心とする中国での解撤事業推進グループは、既に投資総額80億円の半額40億円を出資していることから非常に積極的で、投下資本の回収のためにも少なくとも2～3年後には事業開始の意向で、解撤船の価格、市場に出てくる量を勘案しながら解撤ヤード整備のペースを調整するものと思われる。このため本ミッションに対し最後には欧州等中古船保有国の船舶解撤に関する世論の喚起を要請する場面もあった。一方、別の解撤グループも、現在解撤船が市場にないため商売替えをしているが（解撤事業の延長線上にある電炉メーカーに転進しているケースが多い）、解撤に関するノウハウを十分持っているため、解撤船価格が下がるなど機が熟せば再度解撤事業に乗り出す可能性を秘めている。

また、高雄には、目下電力不足により、一部操短を強いられているものの、かなりの数の電炉メーカーが存在しており、環境を整えさえすれば、将来一大電炉メーカー基地として発展する可能性もある。

2. 韓国

韓国解撤ミッションは、佐藤幹事長、桐明、井上の3名がメンバーとなり、6月23日～25日の3日間に、(1) 韓国船主協会、(2) 韓国造船

工業会、(3) 韓国海運港湾庁(KMPA)、(4) 韓国商工省造船課と懇談を行ってきた。

各々の概要は以下のとおりである。

(1) 韓国船主協会との懇談

朴専務理事をはじめとする事務局員および高 現代商船海運調査室長と懇談。

佐藤幹事長より今回の韓国訪問の趣旨および解撤問題共同検討委員会の活動趣旨について説明の後、船舶解撤を取り巻く諸情勢について意見交換を行った。朴専務理事より船舶解撤問題への取り組みについて説明があり、解撤委員会を設置し委員長に現代商船の副社長が就任、同幹事長に高海運調査室長が就任することになった。アジア船主フォーラムで解撤問題は重要課題として採り上げられており、本問題に対する重要性については共通認識を持っている。韓国は過去には台湾に次いで第2の解撤国であったが解撤船の減少、賃金の高騰、環境規制の強化によって現在はほとんど行われていない。船舶の解撤事業の管轄はKMPA（海運港湾庁）で、スクラップライセンスを発給している。

韓国側においても解撤問題について更なる検討をお願いするとともに、今後とも世界的規模での共通認識を醸成していくことについて合意を得た。

(2) 韓国造船工業協会との懇談

李専務理事他事務局員および全現代総合商船次長他と懇談。

佐藤幹事長より今回の韓国訪問の趣旨および共同検討委員会の活動趣旨について説明し、船舶解撤を取り巻く諸情勢について意見交換

した。李常務理事より韓国造船工業協会の解撤問題への取り組みについて説明があり、船舶解撤の重要性については新造船の安定需要のベースであることから共通の認識を持っているとのことである。

船舶解撤事業の重要ポイントは、①解撤船の購入、②スクラップ鉄の処理、③解撤ヤード、④採算性であり、そのいずれが欠落しても解撤事業は成り立たない。韓国では人件費の高騰から解撤業の再開は困難であろう。しかし第三国でスクラップを推進するには解撤技術、マネジメントの面で協力できる。ただし造船業者にはノウハウがない、また、当時解撤に携わっていた技術者は既に他産業に移っている。現代グループとして第三国とJ/Vで行うのであれば可能だろうとのことである。

今後とも世界的規模での共通認識を醸成していくことで合意を得るとともに密接に情報交換することを約束した。

(3) 韓国海運港湾庁 (KMPA) との懇談

(李 船員船舶局船舶課長他と懇談)

佐藤幹事長より今回の韓国訪問の趣旨、共同検討委員会の活動趣旨について説明の後、IMO—MEPCでのD/Hの条約化、INTER-CARGOの解撤問題に関する動向等について説明し、船舶解撤をめぐる諸情勢について意見交換した。李課長より今後とも解撤問題に

ついて検討していくので情報が欲しいとの要請があり、情報交換を約束した。

(4) 韓国商工部機械工業局造船課との懇談

(李 造船課長他と懇談)

佐藤幹事長より今回の韓国訪問の趣旨、共同検討委員会の活動趣旨について説明の後、船舶解撤問題に関する諸情勢について意見交換した。

李課長より、日／韓間では年2回政府レベルの会合を持っており、その席でも解撤問題の重要性について意見交換しており、共通の認識をもっている。スクラップはまず船主サイドの問題なので、いいアイデアがあればサポートするとの発言があった(韓国では、造船業の管轄は商工部、海運、解撤の管轄はKMPAとなっている)。

—韓国解撤ミッション派遣まとめ—

韓国では韓国船主協会(朴専務理事)のアレンジの下、同船主協会、造船工業協会、KMPA、商工省と意見交換した。韓国国内で解撤事業を再開することは人件費の高騰、環境規制等の問題でほとんど見込みがなく総じて日本と同じ状況にある。一方、海運・造船国として船舶解撤問題には共通の認識を持っており、今後共同検討委員会が活動するに当たり近き良きパートナーとして協力関係を築くことができたとと思われる。

日本海運の現況

(要 旨)

I. 日本海運の当面の主要課題

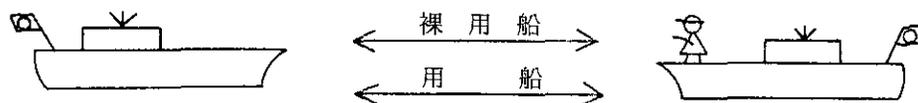
1. 我が国商船隊の整備

日本船は安定輸送力、船舶の運航ノウハウの維持、償却資産保有による企業の安定経営、日本人船員の安定した職域、環境保全、安全確保、緊急時の対処における信頼性と紛争勃発時等における国家主権による対応の可能性等の観点から意義を有しており、我が国商船隊の中核として位置づけられる。

(1) フラッキング・アウトの状況

近年、内外の船員コスト格差の拡大等により、日本船の国際競争力が著しく低下し、日本船の海外流出（フラッキング・アウト）が進行し、我が国商船隊は大きく構造変化を余儀なくされた。このため日本船の国際競争力強化を図るべく平成2年3月に海外貸渡方式により日本籍一般外航船に混乗を導入した。2年から3年にかけての日本船の減少率は約7%であり、やや鈍化傾向を示している。（I-1図）

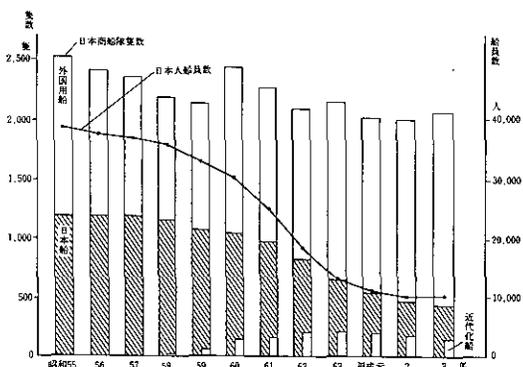
(注) 海外貸渡方式



日本の海運会社が所有する日本船を外国に裸用船にし、これに外国船主が配乗権をもって外国人船員を配乗したものを日本の海運会社が再び用船するもの。日本船名は「〇〇丸」となっているものが多いことからマルシップと言われている。

日本人船員と外国人船員との混乗

I-1 図 日本商船隊隻数と日本人船員数の推移



(注) 1. 2,000総トン以上の外航船舶に係る隻数及び船員数である。
2. 船員数は、「船員統計」及び「船員需給総合調査」による労務団体構成会社所属船員数である。

(2) 我が国商船隊の整備方策

(a) 混乗の拡大状況と配乗構成の見直し

3年5月の運輸政策審議会の答申で、既存船への混乗の一層の推進、競争力強化のための配乗構成見直し等の方策について、関係者間でさらに検討を進める必要があると指摘された。3年度においては既存船への混乗の導入が進み、4年5月末現在59隻の混乗船が就航している。

配乗構成の見直しについては、現在、労使間で協議が行われているところである。

(注)・配乗構成……混乗船に配乗する日本人船員と外国人船員との人数構成

(b) 今後の近代化船のあり方

大幅な円高の進行等により、一般的に日本人フル配乗により運航される現在の近代化船を日本船の中核とする従来の考え方を維持することは困難な状況となっている。

この状況を踏まえ、運輸政策審議会答申を受けて、3年7月から4年6月まで6回にわたって開催されたビジョン検討委員会において今後の近代化船のあり方について検討が進められ、実用近代化船の維持を図るためには、海外貸渡方式の混乗船の中で近代化船の制度を活かす方式をとることが現実的であること、P船において随時、洋上メンテナンスのための外国人船員を定員に上乗せ配乗できる制度を導入すべく制度面の整備を図ること等を内容とする報告書が取りまとめられた。

(注)・近代化船

一定の船舶設備及び支援体制等の基準に適合する船舶であり、在来船と異なる船舶職員の乗り組み基準及び航海当直部員の特例が認められ、在来船より少ない乗り組み人数で運航できる。

・ビジョン検討委員会

海上技術安全局で開催している船員制度近代化委員会の下部組織。昭和61年度以降の近代化船の将来ビジョン等の検討を行うため昭和61年4月に設置。

(c) 外航海運に対する開銀融資制度・利子補給制度

(i) 開銀融資制度

最近の外航貨物船の整備に対する開銀融資は、昭和62、63年度は各々1隻、2隻(起工ベース)と低水準で推移したが、平成2年3月からは日本籍一般外航船について混乗が開始されたこと

もあり、2、3年度には11隻、10隻と増加基調となっている。また4年度財政投融资予算額は450億円となっている。

(ii) 利子補給

3年度においては、市中銀行に対する利子補給金4,300万円及び、日本開発銀行に対する利子猶予特別交付金31億9,400万円を支給した。

(d) 今後の整備方策

日本船を中核として、我が国商船隊の国際競争力を回復するため、3年5月の運輸政策審議会の答申を踏まえ、外航船舶の整備をはじめとする諸施策を推進するとともに、混乗船、近代化船のあり方という2つの側面からの検討をもとに、所要の日本船整備を中心とした競争力ある我が国商船隊の整備を実現していくための方策、環境整備等について総合的に検討していく

必要がある。

2. モーダルシフトの推進

(1) モーダルシフト推進の必要性

我が国の国内貨物輸送の現状では貨物輸送量の依存度は、輸送トン数ではトラック90.2%、鉄道1.3%、海運8.5%、輸送トンキロではトラック50.2%、鉄道5.0%、海運44.8%(平成2年度)となっている。(I-2表)

このような国内物流におけるトラック輸送への高い依存のため、道路交通の渋滞の激化、排気ガス等による環境汚染等が大きな問題となっている。

このような問題を解決するため、特に幹線輸送の分野において、トラックからより効率のよい海運・鉄道を使っていくモーダルシフトの社

I-2表 輸送機関別輸送量の推移

年度	輸送トン数(百万トン)				輸送トンキロ(億トンキロ)				平均輸送距離(km)		
	内航	自動車	鉄道	計	内航	自動車	鉄道	計	内航	自動車	鉄道
昭和45	377 (7.2)%	4,626 (88.0)%	256 (4.8)%	5,258 (100)%	1,512 (43.1)%	1,359 (38.8)%	634 (18.1)%	3,505 (100)%	401	29	248
50	452 (9.0)	4,393 (87.3)	184 (3.7)	5,029 (100)	1,836 (50.9)	1,297 (36.0)	474 (13.1)	3,606 (100)	406	30	257
55	500 (8.4)	5,318 (88.9)	167 (2.7)	5,985 (100)	2,222 (50.6)	1,789 (40.8)	376 (8.6)	4,388 (100)	444	34	226
60	452 (8.1)	5,048 (90.1)	99 (1.8)	5,600 (100)	2,058 (47.4)	2,059 (47.4)	221 (5.1)	4,338 (100)	455	41	222
61	441 (8.0)	4,969 (90.4)	90 (1.6)	5,500 (100)	1,980 (45.5)	2,161 (49.7)	206 (4.8)	4,347 (100)	449	43	229
62	463 (8.0)	5,204 (90.5)	82 (1.5)	6,749 (100)	2,014 (44.9)	2,264 (50.5)	205 (4.6)	4,482 (100)	435	44	249
63	493 (8.0)	5,578 (90.7)	82 (1.3)	6,154 (100)	2,126 (44.1)	2,461 (51.0)	235 (4.9)	4,822 (100)	431	44	285
平成元	538 (8.2)	5,888 (90.5)	83 (1.3)	6,509 (100)	2,247 (43.8)	2,629 (51.3)	251 (4.9)	5,127 (100)	418	45	303
2	575 (8.5)	6,114 (90.2)	87 (1.3)	6,775 (100)	2,445 (44.8)	2,742 (50.2)	272 (5.0)	5,459 (100)	425	45	314

- (注) 1. 「内航船舶輸送統計」及び「陸運統計年報」(昭和62年度より「自動車輸送統計年報」及び「鉄道輸送統計年報」による。
 2. ()内は輸送機関別のシェアである。
 3. 輸送量の計は、航空を含まない。
 4. 自動車は、62年度より軽自動車を含む数値である。
 5. 単位未満の端数については四捨五入した。そのため、合計と内計とは一致しない場合がある。

会的要請が近年高まっている。

海運・鉄道といった大量輸送機関の優れた特性を十分生かしたモーダルシフトの推進は、今後我が国における効率的物流体系確立のためには必要不可欠のものである。

(参考)

図 貨物輸送機関別単位当たり二酸化炭素排出量

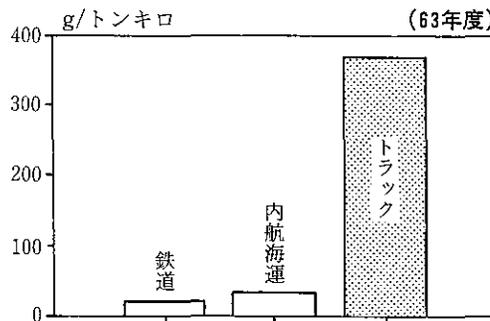
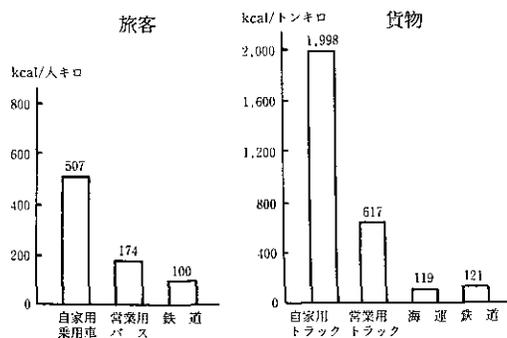


図 主要輸送機関別エネルギー消費原単位(元年度)



注 (1) 運輸省資料による。

(2) エネルギー消費原単位 = $\frac{\text{輸送機関別エネルギー消費量(kcal)}}{\text{輸送機関別輸送量(人キロ, トンキロ)}}$

(2) モーダルシフトの推進方策

(a) 船舶の整備

トラックから海運へのモーダルシフトを推進するためには、まず、その主要な受皿であるコンテナ船、RORO船、自動車専用船、長・中距離フェリーといったモーダルシフト適合船の整備

を推進する必要がある。このため、4年度より、海運造船合理化審議会答申を踏まえたコンテナ船等に対する船腹調整制度の運用の大幅な緩和や、船舶整備公団による長距離フェリーの建造についての公団共有比率の引き上げが行われた。

さらに、このような船舶の整備とあわせて、海運へのモーダルシフトを円滑に推進するため、内航海運を利用した海陸一貫輸送の拡充方策について検討するとともに、物流用地の確保等港湾における所要の整備を一層推進する必要がある。

(b) フェリーネットワークの整備

今後、モーダルシフトを推進していく上で、幹線道路輸送のバイパスとして、長・中距離フェリー、RORO船の果たす役割が一層期待されているところであり、利用者のニーズに対応したネットワークを整備していく必要がある。

このため「新たな需要構造に対応した長・中距離フェリーネットワーク整備のあり方に関する調査検討会」を設置し、3年度、4年度において将来の長・中距離フェリーネットワーク整備のあり方について検討を行っているところである。

3. 労働力不足への対応

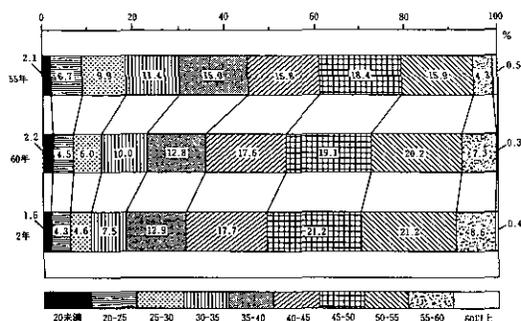
(1) 労働力不足の現状

(a) 船員の現状

我が国船員数は引き続き減少傾向を示しており、平成3年10月には約15万人（漁船員等を含

む)と前年に比べておよそ5,000人(3%)の減少となっている。さらに、船員の年齢構成の高齢化の傾向は変わらず、海技伝承の担い手となるべき若手船員の不足という状況も依然として解消されていない。(I-3図)

I-3図 内航海運業年齢別船員数構成比較表



(注) 1. 「船員需給総合調査結果報告書」(海上技術安全局船員部)による。
2. 各年とも10月1日現在の状況である。

(b) 港運労働者の現状

港湾運送事業に従事する労働者数は年々減少してきており、2年度の常用労働者数は月間平均6万5,500人と、前年度(6万6,800人)と比較して約2%減少しており、10年前(昭和55年度8万2,900人)と比較すると、約20%の減少となっている。

また、他産業と比べて著しく高齢化が進んでいる。(I-4図)

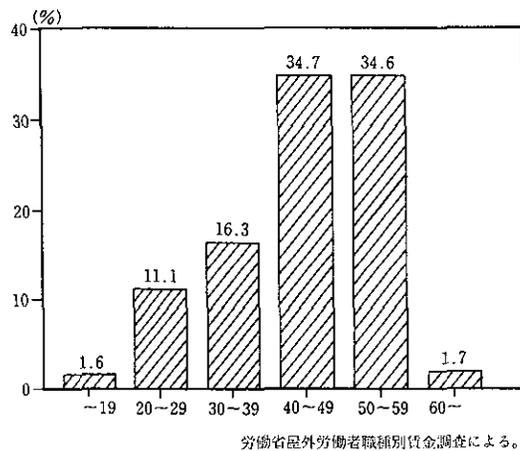
(2) 労働力確保対策

(a) 内航船員確保対策

内航海運において、タンカー分野等で船員不足が深刻化しており、このまま推移すると産業物資等の安全輸送に支障が生じることが懸念されている。

労働力不足対策は、内航海運事業者それぞれ

I-4図 常用労働者の年齢構成



が自ら対策を講じていくことが必要不可欠であるが、運輸省としても船員不足対策の検討を行うとともに、労働条件・労働環境の改善、内航船員確保のための研修等の施策を実施している。

特に、船員の労働時間について本年4月1日から週44時間に短縮したところである。

また、総トン数700トン未満の内航小型船乗組船員に船員法の労働時間等の規定を適用すること等を内容とする船員法改正が、第123国会において成立したところであり、5年4月1日より実施されることとなっている。

(b) 外航船員確保対策

後継者の育成を図るとともに船員年齢構成のアンバランスを解消するため、今後とも我が国商船隊の規模に応じた適正な船員を確保していく必要があり、若年者の船員教育機関への誘致と定着の促進等を図っているところである。

(c) 港運労働者の確保対策

今後ますます深刻化する港運労働者の確保問

題をめぐって、3年11月、総理府に設置されている港湾調整審議会に専門小委員会を設け、港運労働者不足への対応策について集中的に検討が行われ、4年3月26日に、労働時間の短縮、福利厚生の改善・充実等を内容とする港湾調整審議会の意見が、運輸大臣及び労働大臣に提出されたところである。今後は、この意見に沿って港運労働力について各種の施策を講じていくこととしている。

4. ゆとりある国民生活の実現のための取り組み

高度経済成長を遂げ、経済大国といわれて久しい我が国において、国民がゆとりある生活を享受するための方策として客船旅行が見直されている。

また、客船旅行は、客船事業者にとっても経営多角化の面でメリットがあり、その持つ意義は大きく、我が国における客船事業の一層の振興に向けた努力が期待される。

(1) 定期船による客船旅行の動向

(外航定期旅客船)

現在、外航定期旅客航路は、韓国、中国および台湾との間に運航企業10社により8航路が開設されている。このうち、邦船社が運航しているものは、7企業6航路である。平成3年の利用者数は、8航路計で29万3,900人（対前年比14.4%増）であり、そのうち日本人は、12万7,900人（対前年比39.9%増）であった。

(国内定期旅客船)

国内における片道航路300km以上の長距離フェリーは12社により21航路運航されている。

長距離フェリーは、ルートの利便性、運賃・料金の低廉性、船旅の快適性等の理由により利用されているが、このうち快適性については、昨今の国民の余暇時間の増加、価値観の多様化等から、より快適な旅を求める傾向が強くなっている。

こうした旅客ニーズに応えるべく、最近になってリブレースされたフェリーは、総じて一層の設備、内部付属施設の充実が図られている。

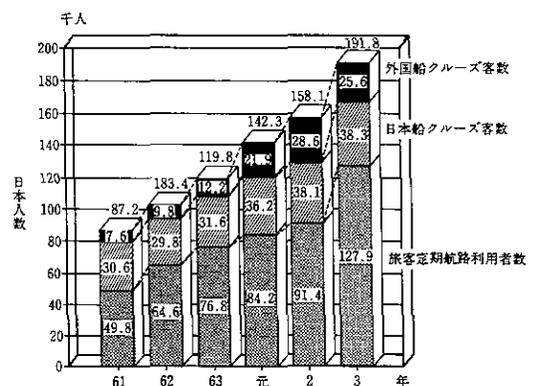
(2) クルーズ船による客船旅行の動向 (外航クルーズ)

我が国の海運企業が実質的に運航している外航クルーズ客船は、運航会社8社により、12隻である。（I-5表）

3年における日本船による日本人クルーズ客数は、湾岸危機の影響にもかかわらず約3万8,300人（対前年比0.5%増）と底堅く推移した。

(I-6図)

I-6図 日本外航客船旅行者数の推移



- (注) 1. 海上交通局調べによる。
2. 外国船クルーズ客数は、主要外船代理店による取扱客数の合計値である。
3. 昭和63年以降の外国船クルーズ客数には、一般旅行者扱いによるフライ&クルーズ客数を含む。

I-5表 我が国における外航クルーズ船

平成4年4月現在

船名	ゆうとびあ	新さくら丸	ニューゆうとびあ	サンシャインふじ	おせあにつぐれいす	ふじ丸
船籍	日本籍	日本籍	日本籍	日本籍	日本籍	日本籍
運航会社名	西日本汽船	商船三井客船	日本クルーズ客船	大島運輸	昭和海運	商船三井客船
総トン数	9,991	17,389	12,378	7,262	5,218	23,340
乗客(人)	390	552	594	955	120	団体 600 個人 350
速力(ノット)	19	21	25	20	20	21
乗組員(人)	61	87	63	50	70	135
就航年月	昭和45年7月	47年7月	50年3月	58年10月	平成元年4月	元年4月
船名	ソング オブ フラワー	クリスタル ハーモニー	おりえんと びいなす	にっぽん丸	フロンティア スピリット	飛鳥
船籍	ノルウェー籍(NIS)	バハマ籍	日本籍	日本籍	バハマ籍	日本籍
運航会社名	セブンシーズ クルーズライン	クリスタルクルーズ	日本クルーズ客船	商船三井客船	フロンティア クルーズ	郵船クルーズ
総トン数	8,282	48,621	21,906	21,903	6,752	28,717
乗客(人)	228	960	606	団体 600 個人 350	164	610
速力(ノット)	17	23	21	21	17	21
乗組員(人)	140	480	120	160	88	243
就航年月	2年2月	2年7月	2年7月	2年9月	2年11月	3年11月

(注) 海上交通局調べによる。

(国内クルーズ)

国内におけるクルーズ船等の新しい旅客船事業は、増加の一途を辿っており、日本各港間に寄港しながら周遊する豪華クルーズ客船をはじめ、湾内クルーズ、レストランシップ、屋形船、観光潜水船、流氷観光船、ホエールウォッチング船といった大小様々な新しい旅客船が就航してきている。

(3) 安全運航対策

外航客船については、安全の確保に万全を期するために、2年10月、運輸政策審議会外航客船小委員会が策定した「旅客船の安全な運航を確保するための準則」(安全運航コード)に準拠して、各外航客船事業者がそれぞれ運航管理規程の作成、運航管理者の選任を柱とした運航管

理体制の整備を行っている。

また我が国は、IMO(国際海事機関)等の場において多国間の安全運航コードの検討に積極的に寄与している。

なお、国内旅客船については、一般旅客定期航路事業者等に対し、運航管理規程の作成、運航管理者の選任を義務付けており、不定期航路事業者に対しては、運航マニュアルの作成を指導している。

(4) 外航客船旅行の振興策

外航客船旅行を促進するには、外航客船旅行が幅広い国民層に容易に受け入れられるよう、低廉かつ高品質なサービスの提供が重要である。

特に、外航クルーズ客船については、我が国周辺海域の自然条件の制約の中で、年間を通じ

て多様なサービスが提供できる等の観点から、
クルーズ海域まで航空機を利用する、いわゆる

フライ&クルーズを中心とした商品開発が最適
である。

II. 外航海運

1. 外航海運の活動概況

(1) 世界の海運活動

3年の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで対前年比1.2%（4,800万トン）増の4億2,500万トンとなった。

3年央の世界の船腹量(100総トン以上の鋼船)は4億3,603万総トンであり、対前年比2.9%の増加となった。日本は、対前年比2.5%減の2,641万総トン、世界に占めるシェアは6.1%と昨年よりさらに低下したものの、リベリア、パナマに

次いで依然世界第3位の船腹保有国となっている。(II-1表)

(2) 我が国の海運活動

(海上貿易量)

3年の我が国海上貿易量(トンベース)は、輸出入合計で対前年比2.5%増の7億8,927万トンとなった。(II-2表)

(日本商船隊の輸送活動)

3年の我が国商船隊の輸送量は、対前年比7.9%増の6億4,500万トンとなった。(II-3図)
(船腹量)

II-1表 国籍別船腹量(構成比)の推移

(単位:1,000総トン、%)

年央 国名等	昭和55年		昭和60年		昭和63年		平成元年		平成2年		平成3年	
	総トン	シェア										
日本	40,960	9.8	39,940	9.6	32,074	8.0	28,030	6.8	27,078	6.4	26,407	6.1
ギリシャ	39,472	9.4	31,032	7.5	21,979	5.4	21,324	5.2	20,522	4.8	22,753	5.2
米国	18,464	4.4	19,518	4.7	20,832	5.2	20,588	5.0	21,328	5.0	20,291	4.7
ノルウェー	22,007	5.2	15,339	3.7	9,350	2.3	15,597	3.8	23,429	5.5	23,586	5.4
英国	27,135	6.5	14,344	3.4	8,260	2.0	7,646	1.9	6,716	1.6	6,611	1.5
OECD諸国	215,908	51.4	178,165	42.8	137,113	34.0	137,221	33.4	144,652	34.1	148,649	34.1
中国	6,874	1.6	10,568	2.5	12,920	3.2	13,514	3.3	13,899	3.3	14,299	3.3
ソ連	23,444	5.6	24,745	5.9	25,784	6.4	25,854	6.3	26,737	6.3	26,405	6.1
東欧諸国	8,547	2.0	9,413	2.3	10,176	2.5	10,398	2.5	10,651	2.5	9,067	2.1
リベリア	80,285	19.1	58,180	14.0	49,734	12.3	47,893	11.7	54,700	12.9	52,427	12.0
パナマ	24,191	5.8	40,674	9.8	44,604	11.1	47,365	11.5	39,298	9.3	44,949	10.3
キプロス	2,091	0.5	8,196	2.0	18,391	4.6	18,134	4.4	18,335	4.3	20,298	4.7
バハマ	87	0.0	3,907	0.9	8,963	2.2	11,579	2.8	13,626	3.2	17,541	4.0
フィリピン	1,928	0.5	4,594	1.1	9,312	2.3	9,385	2.3	8,515	2.0	8,626	2.0
N I E s	15,765	3.8	24,859	6.0	26,503	6.6	26,426	6.4	28,042	6.6	28,073	6.4
発展途上国	60,662	14.4	94,523	22.7	123,076	30.5	128,236	31.3	133,690	31.6	140,231	32.2
世界計	419,911	100.0	416,269	100.0	403,406	100.0	410,481	100.0	423,627	100.0	436,027	100.0

(注) 1. Lloyd's Register of Shipping 「Statistical Tables」による。

2. 東欧諸国は、アルバニア、ブルガリア、チェコスロバキア、ハンガリー、ポーランド、ルーマニアを含む。

発展途上国には、アジア、アフリカ諸国、中南米諸国及び、マルタ、モナコ、ユーゴスラビアの他、植民地等を含む。

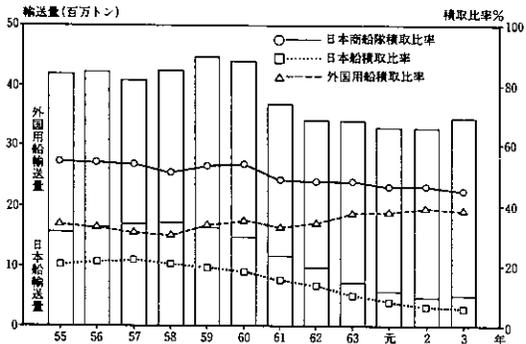
II-2表 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額 (単位:1,000トン、億円)

品目	年	平成 2 年		平成 3 年		対前年伸び率(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		769,727	598,848	789,268	593,257	2.5
輸 出	総 計	70,420	339,186	74,802	344,259	6.2
	鉄 鋼	16,735	18,046	17,798	18,304	6.4
	セ メ ン ト	6,369	292	7,383	365	15.9
	肥 料	905	157	1,104	171	22.1
	乗 用 自 動 車	5,593	59,684	5,488	60,159	△ 1.9
	機 械 類	11,616	125,250	11,166	125,954	△ 3.9
	電 気 製 品	2,107	63,248	2,121	66,632	0.7
そ の 他	27,096	72,509	29,742	72,673	9.8	
輸 入	総 計	699,307	259,663	714,466	248,998	2.2
	乾 貨 物 計	409,486	188,359	421,800	184,531	3.0
	鉄 鉱 石	124,840	4,865	126,950	4,886	1.7
	石 炭	107,492	8,969	111,618	8,590	3.8
	燐 鉱 石	1,543	177	1,456	157	△ 5.7
	塩 化 物	7,820	323	7,771	299	△ 0.6
	銅 鉱 石	3,525	3,490	3,752	3,069	6.4
	ニ ッ ケ ル 鉱 石	3,337	237	4,002	261	19.9
	ボ ー キ サ イ ト	2,276	100	2,008	80	△ 11.8
	木 材	26,421	10,876	25,047	9,646	△ 5.2
	パ ル プ	2,894	2,800	2,930	2,188	1.2
	チ ッ プ	10,200	2,073	11,753	2,292	15.2
	小 麦	5,474	1,468	5,693	1,237	4.0
	大 麦 ・ 裸 麦	1,272	270	1,520	285	19.5
	とう もろ こ	16,007	3,307	16,645	3,013	4.0
	大 豆	4,688	1,833	4,331	1,545	△ 7.6
	そ の 他	91,696	147,570	96,325	146,983	5.0
油 類 計	289,821	71,304	292,666	64,467	1.0	
原 油	195,654	44,686	204,654	40,506	4.6	
重 油	11,134	2,378	8,790	1,438	△ 21.1	
そ の 他	83,033	24,240	79,221	22,523	△ 4.6	

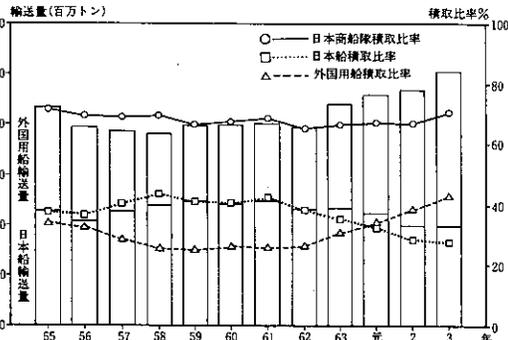
(注) 1. 数量は大蔵省貿易統計をもとに海上交通局で重量に換算したもの、金額は大蔵省貿易統計による。
 2. 航空貨物及び船舶を除いたものである。
 3. 油類その他は、LPG、LNG、糖蜜が含まれる。

II-3図 日本船、外国用船別輸送量及び積取比率

(1) 輸 出



(2) 輸 入



(注) 海上交通局調べによる。

(注) 1. 海上交通局調べによる。
 2. 海運助成対象企業とは、利子補給法の国庫納付義務残高を有する海運企業（更生会社4社を除く）である。
 3. 2年度の（ ）内は、3年度(32社)への数値である。
 4. 元年度の数値には、シヤパンライノ船の4、5月分を含む。

区分	年度	会社数	営業収益	対前年度増減率(%)	営業損益	経常損益	経常利益	配当実施会社数	海運大手		その他企業		貨船主力企業		合計
									昭和63 平成元	昭和63 平成元	昭和63 平成元	昭和63 平成元	昭和63 平成元	昭和63 平成元	
	昭和63	6	13,996	△ 0.8	303	400	400	1	6	5	12	1	11	29	2
	平成元	5	15,236	8.9	618	428	428	2	5	10	4	4	19	7	6
	昭和63	5	16,317	7.1	454	290	290	2	5	9	9	9	24	7	7
	平成元	5	16,984	4.1	528	285	285	2	5	10	10	10	24	7	6
	昭和63	14	2,459	1.4	133	67	67	1	12	133	95	45	466	29	2
	平成元	14	2,719	10.5	133	95	95	1	10	133	95	45	466	29	2
	昭和63	14	2,843	4.6	84	45	45	4	9	84	45	45	466	29	2
	平成元	14	2,935	3.3	105	45	45	4	9	105	45	45	466	29	2
	昭和63	19	712	△ 13.1	27	1	1	0	11	27	1	1	466	29	2
	平成元	18	891	△ 29.0	17	△ 64	△ 64	0	9	17	△ 64	△ 64	466	29	2
	昭和63	17	633	△ 25.1	19	△ 8	△ 8	0	5	19	△ 8	△ 8	466	29	2
	平成元	18	838	0.8	8	22	22	0	5	8	22	22	466	29	2
	昭和63	32	17,167	△ 1.0	453	280	280	6	21	453	280	280	466	29	2
	平成元	36	19,792	9.8	519	271	271	6	19	519	271	271	466	29	2
	昭和63	32	20,557	3.9	612	280	280	6	21	612	280	280	466	29	2
	平成元	32	19,774	(546)	519	(312)	(312)	6	19	519	(312)	(312)	466	29	2
	昭和63	3	3	(4.0)	3.9	280	280	6	21	3.9	280	280	466	29	2
	平成元	2	2	3.9	5.0	280	280	6	21	5.0	280	280	466	29	2
	昭和63	3	3	(3.9)	3.9	280	280	6	21	3.9	280	280	466	29	2
	平成元	3	3	0.8	3.9	280	280	6	21	0.8	280	280	466	29	2
	昭和63	3	3	0.8	3.9	280	280	6	21	0.8	280	280	466	29	2
	平成元	3	3	0.8	3.9	280	280	6	21	0.8	280	280	466	29	2

II-5表 海運助成対象企業の損益状況推移 (単位：億円)

3年度(32社)への数値である。元年度の数値には、シヤパンライノ船の4、5月分を含む。

2. 我が国が海外航海運企業の経営概況と経営安定化対策の推進

3年度(32社)への数値である。元年度の数値には、シヤパンライノ船の4、5月分を含む。

3年度(32社)への数値である。元年度の数値には、シヤパンライノ船の4、5月分を含む。

年	日本船		外国用船		合計	
	隻	重量トン	隻	重量トン	隻	重量トン
昭和56年	1,173	34,455	1,232	27,475	2,405	61,940
57	1,175	35,058	1,165	27,410	2,340	62,468
58	1,140	34,100	1,035	23,093	2,175	57,193
59	1,055	33,249	1,080	23,766	2,135	57,015
60	1,028	33,470	1,407	28,691	2,435	62,161
61	957	30,809	1,292	24,665	2,249	55,474
62	816	28,200	1,266	26,314	2,082	54,514
63	640	24,582	1,487	30,787	2,127	55,369
平成元年	532	21,691	1,470	33,477	2,002	55,168
2	449	20,406	1,543	36,910	1,992	57,316
3	419	19,815	1,641	40,100	2,060	59,914

II-4表 我が国が海外航海運企業の船隻量の推移 (単位：1,000トン)

経常損益は、前年度（36社）に比べその黒字幅が拡大した。

海運市況が下期から軟化し、円高の影響を受けた中で増収となったのは、上期における堅調な荷動きや北米コンテナ航路の運賃水準が比較的安定していたこと等によるものと考えられる。

また、前年度湾岸危機の影響により大幅に上昇した燃料油価格が3年度には低下したことから費用面において落ち着いた動きとなったことが、営業損益の黒字幅の拡大に寄与したと思われる。（II-5表）

(2) 外航船舶所有企業の概況

3年央における2,000総トン以上の外航船舶（日本船）を所有する我が国外航海運企業は183社となっている。

所有隻数11隻以上の企業は、企業数ではわずか6社にすぎないが、所有船舶の合計総トン数では約933万総トンと全体の47.1%を占め、少数の企業で多くの船腹量を所有していることを示している。

3. 我が国外航海運における諸問題等

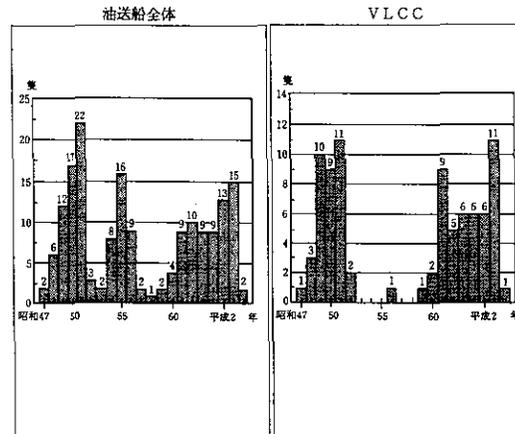
(1) タンカーの代替問題

平成4年に実施したアンケート調査の結果によると、2万重量トン以上のタンカーの保有量は174隻（外国用船を含む）となっており、昭和49年から51年に建造されたタンカーは51隻で、全体の29.3%を占めているが、日本の海運会社は既にその代替としての新造船の手当を順次進めてきており、今後それほどタンカー建造需要

が発生することはないものと思われ、設備能力的には対応可能であるといえる。

IMOダブルハル規制の導入に対し海運会社

II-6図 海運会社の保有状況



注1. 海事産業研究所調べによる。
2. 平成4年に関しては、1、2月分のみ。

は、規制適用猶予期限ぎりぎりまで既存船を使用することが予想され、昭和49年～51年に建造されたタンカーが船齢25年を迎える平成12年ごろには大量の船舶解撤需要、とりわけVLCCクラスの大型船舶の解撤需要が発生する。

(II-6図)

ところが世界の解撤量は、近年著しく減少しており、これに応じて、韓国・台湾などの解撤等からの撤退が相次いでいることから、今後大量に発生するVLCC等の大型船舶の解撤に対応するには、現状では解撤能力が不足している。

タンカーの円滑な代替に向けて、今後は解撤に関する国際的な促進体制の確立が重要な課題となる。解撤は、産業横断的であり、解撤される船には全世界の船舶がかかわってくるなど、

極めてグローバルな問題であること等の特色を有しており、今後とも解撤ヤードの確保、解撤技術の提供、安定的に老朽船が解撤に回るための仕組み等について広く調査、検討を進めていく必要がある。

(2) LNG 船の整備の促進

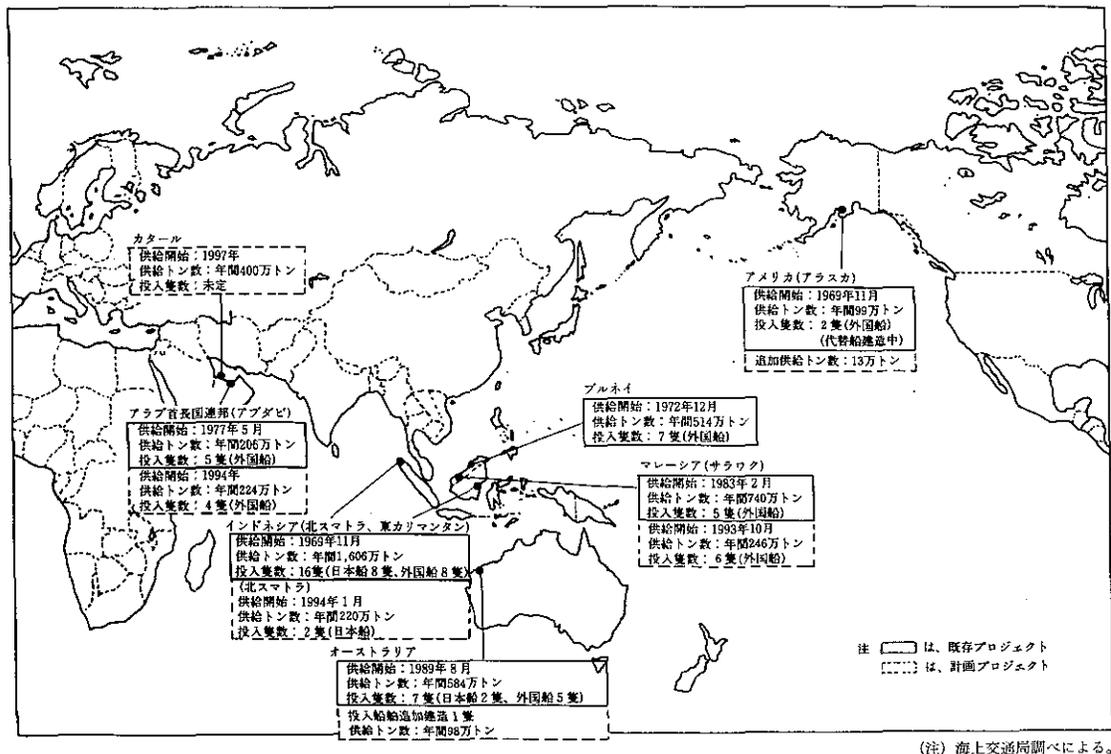
LNG は、①地球環境問題についてのエネルギー面での対応の際に有効であるとともに、②エネルギー供給の安定化を図る観点から重要であり、電力業界、都市ガス業界による利用が進んでおり、今後さらに需要が高まるものと予測される。

4年6月現在、日本関係 LNG プロジェクトに

は40隻の LNG 船(日本船10隻、外国船30隻)が投入され就航しているが、LNG 船は特殊な構造を必要とするものであり、大型の LNG 船の場合その建造には、2～3年程度を要し、建造船価についても VLCC の3倍程度と極めて高額であるため、その整備は計画的に遂行する必要がある。

LNG 輸送においては長期間安全に輸送できることが必須条件であるが、現在、LNG 産出国側による船の手配が多く、我が国外航海運企業の参入が困難である状況が生じてきている。その安定輸送を実現するためには、我が国外航海運企業によるプロジェクトへの積極的な参加が望まれ、所要の日本船を今後も整備していく必要

II-7 図 日本関係 LNG のプロジェクトの現状と今後の計画



がある。(II-7 図)

(3) 近海海運問題

近海船については、輸送秩序の維持、安定を図ることを目的として、既存船の用船を原則として登録制とすること等を内容としたオペレーターによる「近海船用船に関する申し合せ」が昭和61年5月から実施されており、用船料の回復にみられるように一応の成果を見せている。

4. 世界の外航海運の動向

(1) 国際海上コンテナ輸送の動向

我が国の国際海上輸送におけるコンテナ化率(ライナー貨物量全体に占めるコンテナ貨物量の割合)は年々着実に増加し、平成2年には84.8%に達した。

世界の主要コンテナ航路における就航船腹量をみると約6割の船腹が、①日本・極東/北米、②日本・極東/欧州・地中海、③北米/欧州の3大航路に集中している。

北米定期航路は、荷動きが最も多く活発な航路であるが、従来より競争が激しく企業経営を圧迫してきた。こうした情勢の中で、北米定期航路の内外主要船社間で話し合いの気運が高まり、TPDA(太平洋航路協議協定)の締結、TSA(太平洋航路安定協定)の実施、さらに、メガ・キャリアを中心としたサービスの向上、コストの合理化等を狙った新たなグループ化の動きが始まり、北米航路の再編成が行われた。

この結果、現在、邦船社による北米航路の運航は3社2グループ体制となっている。

(2) アジア海運のダイナミックな展開

我が国とこれらアジア諸国とのコンテナ荷動きをみると、取扱数で既に欧州航路を超えており、北米航路に次ぐ地位にある。これらアジア航路は順調に伸びており、今後ますます重要な地位を担っていくものと考えられる。

アジアの定航主要船社の規模は、フルコンテナ船の運航船腹量からみた場合、主要欧米船社並みであり、先進国のメガキャリアを上回るものも出てきている。

4年4月に東京で第1回アジア船主フォーラムが開催され、共通の問題について民間レベルの協議が行われた。

5. 外航海運政策をめぐる国際協調

(1) 国際機関等における海運問題

(a) OECD(経済協力開発機構)

OECDのMTC(海運委員会)では、平成4年6月、金融財政的助成措置についてのルールを策定した。

造船部会では、米国及びECは、船舶建造に関連した海運助成制度も造船産業に対する間接助成であるとし、廃止又は一定の規律をすべきであるとして、制度上国内建造の義務づけがなく国際造船市場への歪曲性がないと考えられる我が国の開銀融資制度などについても、これに含めるべきであると主張している。

(b) UNCTAD(国連貿易開発会議)

4年2月の第8回総会において、機構改革を行うことが決定され、従来の海運委員会は改組

され、「途上国における競争的サービス委員会」に引き継がれることとなった。

(c) IMO (国際海事機関)

IMOでは、タンカーの構造基準の強化及び船舶からの油の排出基準の強化を図るため、MARPOL (海洋汚染条約) 73/78条約附属書Iの改正案を採択した。

(d) GATT (関税貿易一般協定)

GATTのウルグアイ・ラウンドにおけるサービス貿易自由化のための交渉において、外航海運分野もその一分野として議論されているが、進展はみられていない。

(e) CSG (先進14カ国海運閣僚会議)

4年5月、CSG/US協議のワーキンググループ会合がワシントンにおいて開催され、1984年米国海運法の見直し、1990年米国油濁法、コストガードによる船舶検査料徴収問題等について、米国に対し適切な対応を求めるとともに、マラッカ・シンガポール海峡等における海賊対策等について意見交換を行った。

(注)・CSG……米国の国際海運に対する規制問題・発展途上国の貨物留保政策等への日欧先進海運国の意見交換・協議の場。

(2) 我が国をめぐる二国間海運問題

(a) 米国

1984年米国海運法の見直しについては、4年4月、大統領諮問委員会の報告書が大統領及び議会に提出されたが、独禁法の適用除外などに

ついてコンセンサスが得られなかったため、問題点に関する関係者の見解を併記したものとなった。

(b) 中国

懸案の一つであった日本/上海貨客フェリー航路の第2船投入問題については、4年2月の当局間協議において、日中双方50%出資による船舶保有会社を中国に、同様の運航会社を日本にそれぞれ設立することで合意された。

(c) 韓国

日韓定期貨物航路への邦船社の参入問題については、3年11月の当局間協議において、邦船社によるフィーダー貨物の輸送の実現に向け、日韓双方の関係船社間で協議することで意見が一致し、現在、関係船社間で協議が続けられている。

(d) ロシア

フェリー定期航路を開設するために、両国海運企業間でワーキンググループ(WG)が設置され、現在、具体的検討が進められている。なお、4年10月に日本で第4回WGを開催することが合意されている。

なお、日本側船社としては、本格的なフェリー運航開始までの臨時的措置として、関係地方公共団体及びロシア側関係船社の協力を得て、4年8月下旬、日本船により新潟/小樽/コルサコフ間のフェリー輸送の試験運航を実施する予定であり、この際、ロシア側船社と協同で、技術的問題点、需要等定期航路開設に向けた必要な調査を行うこととしている。

III. 内航海運

1. 内航貨物輸送

(1) 輸送活動概況

内航海運の輸送量は内需拡大の影響を受け、昭和62年度から平成2年度までは対前年度比5～9%増という高い伸びを継続してきた。しかし、3年度以降景気の減速感が強まると、輸送需要にも一部停滞感が出始めている。

(2) 内航船舶と船腹需給の現状

内航海運については、事業者の船舶建造に対する指針を示すため、内航海運業法に基づき、船舶の適正な船腹量を策定し、告示している。3年12月の告示によれば、土・砂利・石材専用船を除く各船種については適正船腹量が現有船腹量を上回り、船腹需給が逼迫する状態となっている。

(3) 内航海運事業者の概要

内航海運事業者数は、この10年間で23.5%の減少となり、4年3月末現在7,017であり、このうち95.6%が資本金1億円未満の小規模な事業者である。

(4) 内航海運対策の推進

海運造船合理化審議会は、4年3月、今後の内航海運対策のあり方について、次のような答申を行った。現在、この答申の趣旨に沿った新たな内航海運対策を推進しているところである。

〈答申〉

〔基本的認識〕

内航海運が経済社会情勢に的確に対応し、基幹的な貨物輸送機関として適切な役割を果たすためには、内航海運をめぐる環境の変化を踏まえ、次の観点から新たな対策を実施していく必要がある。

- ① 船員確保対策等新たな視点を加えた構造改善対策等の推進
- ② 今後の経済情勢の進展に対応した安定輸送の確保
- ③ トラックから海運へのモーダルシフトの社会的要請への対応

〔具体的対策〕

- ① 内航海運業の体質強化
転廃業・集約合併の促進、船舶の近代化・大型化の促進、内航海運組合の強化
- ② 船員確保対策
- ③ 荷主ニーズ、物流の効率化への対応
- ④ 輸送にかかるコスト負担の適正化

〔今後の船腹調整制度のあり方〕

現時点においては、内航海運業の健全な発展のため、構造改善の推進、船腹需給、経済情勢に対応した船腹調整制度の機動的・弾力的運用の実施を前提として、同制度の維持存続を図ることとする。

しかし、中長期的には船腹調整制度への依存

を解消しよう、輸送秩序の維持、安定輸送の確保を図りつつ、内航海運事業者、荷主、政府が一体となって事業の構造改善の推進による経営基盤の強化、労働力確保のための施策等を推進する必要がある。また、モーダルシフト対象船種については、その社会的要請を踏まえ、船腹調整制度の対象外とする方向で検討する。

この答申を受け、日本内航海運組合総連合会は、船腹調整制度の運用について、4年4月に

大幅な緩和を行った。

(5) 内航海運のニューフロンティア

テクノスーパーライナーが就航した場合には、新しい海上輸送体系が形成され、国内物流にも変革がもたらされることが予想されるため、あらかじめ内航貨物輸送の発展方策について検討する必要がある。

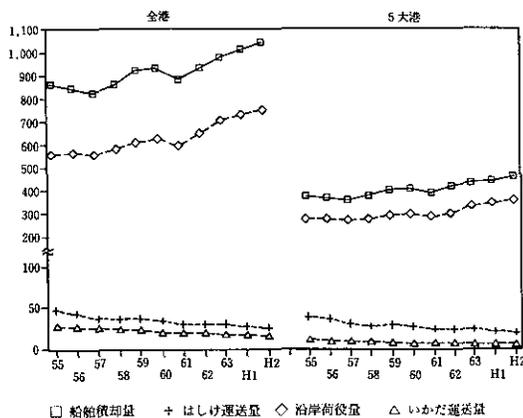
2. 国内旅客輸送（省略）

IV. 海運関連活動

1. 港湾運送

平成2年度に取扱われた船舶積卸量は、全国96港で10億4,700万トン（対前年度比2.9%増）となり、景気の拡大に伴う活発な経済活動を背景に過去最高の取扱量を記録した。（IV-1図）

IV-1図 港湾運送量の推移



(2) 港湾運送事業者の経営状況

好景気を背景に内需が活発化したことにより

輸入貨物、国内貨物等の荷動きが好調であったため、2年度は元年度に比べ、増収・増益を示している。

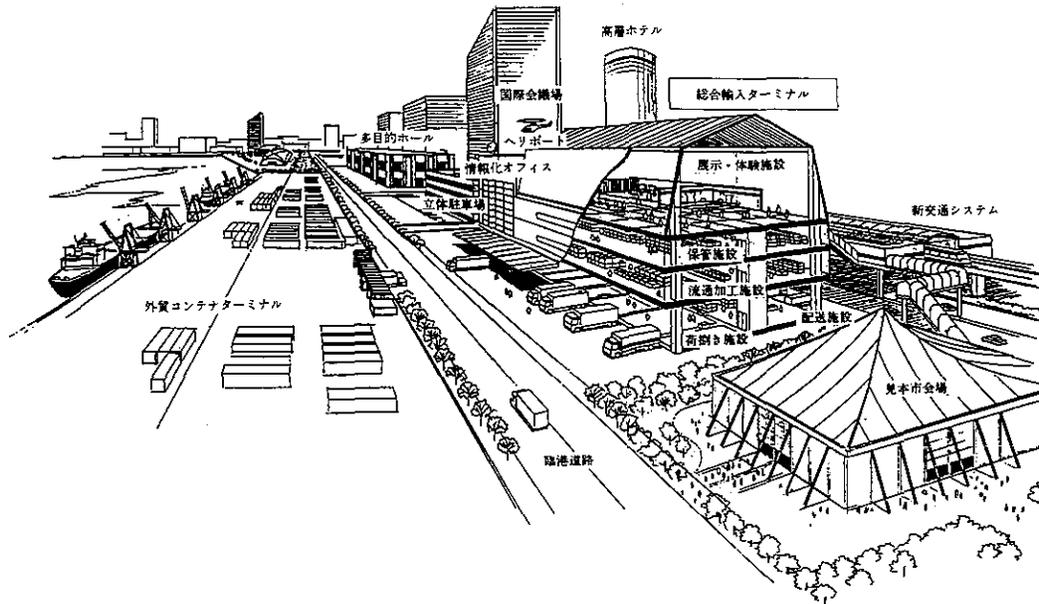
(3) 港湾運送対策

港湾運送事業が我が国の産業・貿易構造の変化に対応し、国際化・情報化等を通じて事業の発展を図っていくためには、港湾運送事業の高度化を進めていくことが必要であり、この観点から現在、総合輸入ターミナルの整備を積極的に進めている。現在は東京港、大阪南港において供用中であり、東京港、名古屋港において建設中である。さらに、横浜港等においても整備計画が検討されている。（IV-2図）

2. 海上レクリエーション

近年、ゆとりある国民生活の実現、余暇の充実などから、海上レクリエーションに対する国民の意識が高まってきており、全国各地でマリ

IV-2 図 総合輸入ターミナルのイメージ図
(物流高度化基盤施設)



リゾートの整備が進められているとともに、新しいタイプの旅客船が次々と就航している。

3. 安全・環境対策

(1) IMOにおける安全規制等の強化

IMOでは、タンカーの構造規制の強化が図られたほか、4年4月の第60回MSC(海上安全委員会)において、従来、船主の選択に委ねられてきたスプリンクラーの設置が旅客船に対して義務付けられる等、旅客船に対する防火設備の強化が図られることとなった。

(2) 国内旅客船の安全対策

国内旅客船の最近10年間の海難発生状況はほぼ横ばいで、3年の発生件数は41件であった。

(IV-3表)

旅客船の安全対策としては、一般旅客定期航

IV-3表 旅客船の海難発生件数の推移

区分	年	昭和	58	59	60	61	62	63	平成	2	3
		57							元		
発生 件数	全海難	67	63	63	57	57	62	47	63	66	41
	うち フェリー	40	37	39	33	28	29	20	36	31	23
死亡行方不明		0	2	2	1	0	2	0	5	1	0

(注) 1. 海上交通局調べによる。
2. 死亡行方不明者には、衝突相手船(旅客船以外のもの)における死亡・行方不明者を含む。

路事業者等に対し、海上運送法により事業免許等の申請の際に事業計画が安全上適切なものであるかを審査するほか、運航管理者を選任させ、更に、事故処理方法等に関する事項を定めた運航管理規定の作成を義務付けている。また、不定期航路事業者に対しては、運航の中止条件等を定めた運航マニュアルの作成を指導している。

(3) 油濁損害賠償制度

タンカーの事故による油濁損害は、その損害

額が巨額であることから、かかる事故に対処し、被害者の救済を充実させるため、我が国は「1969年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」及び「1971年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」を国内法化した「油濁損害賠償保障法」を昭和50年に制定している。

前述の両条約は、限度額引き上げの必要性などから昭和59年に改正議定書が採択されたが、現在これに加入しているのは、独・仏の2カ国だけであり、いまだ発効していない。このため、当該議定書を発効させるため、新たな議定書の採択会議が本年11月に開催される予定である。

4. 船舶整備公団

(1) 平成3年度事業実施状況

平成3年度事業については、事業金利の低下等の理由により、旅客船および貨物船ともに事業者の建造意欲が旺盛で、事業量が大幅に増大した。

(2) 平成4年度の制度改正等

4年度事業については、モーダルシフト推進

のため長距離フェリー建造（改造）における公団共有比率を70%から80%に引き上げるとともに、貨物船の大型化を促進するため、貨物船の建造（改造）対象範囲を1万2,000総トン未満から2万6,000総トン未満に拡大した。また、事業計画額は3年度とほぼ同額の766億円である。

5. 海事思想の普及・宣伝

我が国にとって、海上交通、海上安全の確保、海洋の開発・利用と環境の保全等が極めて重要であることについて、広く国民に理解と認識を深めてもらうため、昭和16年に7月20日を「海の記念日」とした。

最近、「海の記念日」を国民の祝日にしようという声が強くなってきており、世論の一層の盛り上がりが見込まれる。

この「海の記念日」から7月31日までの間を「海の旬間」として全国各地において様々な行事を行うとともに、運輸省の提唱により61年から主要港湾都市の持ち回りで「海の祭典」が毎年行われ、本年は仙台港を中心にシンポジウム等が行われることとなっている。

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

1. 頒布価格：1部950円
2. 取扱先：日本海事広報協会
〒104 中央区新川1-23-17(マリンビル)
TEL(03)3552-5031

「海の記念日」 イベント特集



1. 国民の祝日「海の日」制定推進大会

7月20日を国民の祝日「海の日」に制定するよう活動を行っている国民の祝日「海の日」制定推進会議（議長：永井典彦 日本海事広報協会会長、加盟海事関係団体101団体）では、7月19日（日）、東京商船大学構内において同会議第1回総会および海洋人の会第10回総会を開催し、広く国民によびかける決議を採択するとともに、引き続き400名余りの参加を得て国民の祝日「海の日」制定推進大会を開き、両総会における決議を発表した。また、これに先立ち同大学内にある明治丸前広場でチビッコ約100名による明治丸チビッコ写生会を実施した。

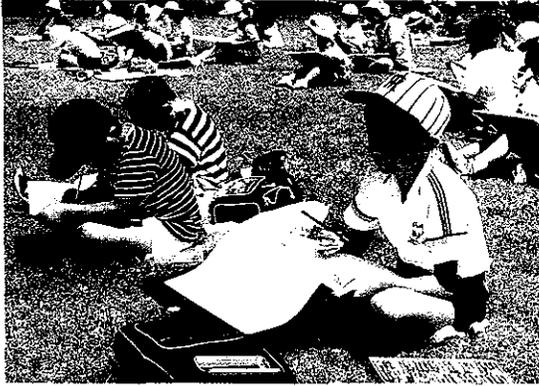
推進大会においては、奥田運輸大臣、森繁久弥氏、浜美技さん、今給黎教子さんの激励電報の披露や犬養智子さん、柳原良平氏、木村優子さんらゲストの挨拶の後、下記チビッコ写生会入賞者の表彰式やアドバルーンの浮揚、海洋少年団による手旗信号デモンストレーションなどを行い、祝日化の機運を盛り上げた。



国民の祝日「海の日」制定推進会議
第1回総会

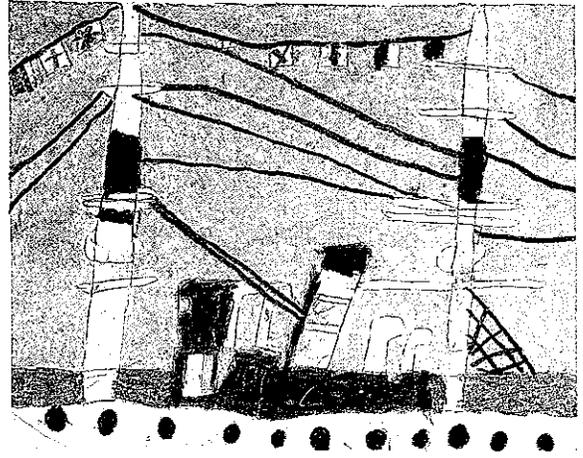


国民の祝日「海の日」制定推進大会



明治丸チビッコ写生会 入賞者

- 金賞 西山貢太郎くん (草加市 小学2年生)
- 銀賞 司山 愛子さん (江東区 小学1年生)
- 井上 翔太くん (町田市 小学4年生)
- 銅賞 鳩貝 咲希さん (世田谷区 小学5年生)
- 藤塚 智裕くん (北区 小学3年生)
- 江口 真由さん (江東区 小学3年生)
- 他 5名



金賞の西山貢太郎くんの作品

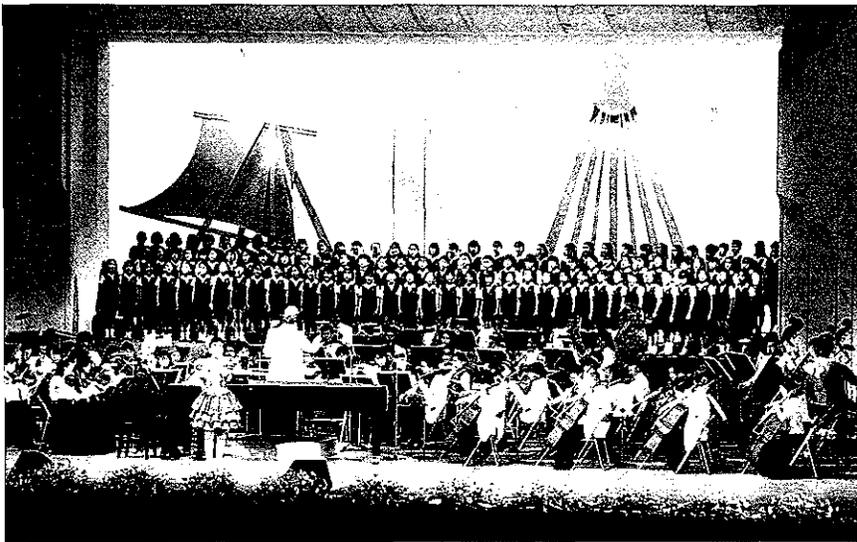
審査員

- 安保 健二 (新制作協会会員)
- 柳原 良平 (イラストレーター)
- 犬養 智子 (評論家)



2. 第52回海の記念日前夜祭

「海のシンフォニー・ファミリーコンサート」



広く一般に、音楽を通して海のイメージを高め、海事産業の役割に対し理解と認識を深めてもらうため当協会は、昨年引き続き今年も7月19日(日)夜、運輸省、NHK後援の下、東京渋谷のNHKホールにおいて2万名を超す応募者の中から抽選により3100名を招待して題記コンサートを開催した。

本コンサートは、昨年同様ミルトン・クロツツ氏の指揮の下、第1部を東京シティ・フィルハーモニック管弦楽団の演奏によるクラシック、第2部を羽田健太郎氏、

森みゆきさん、東京放送児童合唱団の出演によるポピュラー音楽の2部構成で実施した。

当日は、世界の海で昼夜休むことなく働いている船や船員および海の恩恵について考えていただくとともに国民の祝日「海の日」制定の意義を理解願うため、ロビーにモデルシップ10隻と船の写真パネルを展示した。また、日本水難救済会の「青い羽根募金」に協力し、募金活動も行った。



3. 外航客船「飛鳥」による

東京湾シップウォッチング

当協会は、船を通して海運・港湾また海についての知識と親しみを深めるため、7月22日(休)横浜港において運輸省の後援、横浜市、日本郵船および郵船クルーズの協力の下、外航客船「飛鳥」に4500組の応募者の



出航風景

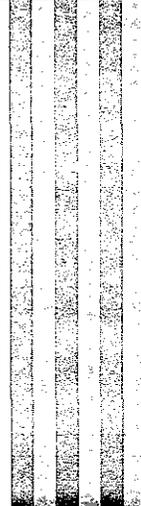
の中から抽選により、親子150組300名を招待し、その中から1日船長を任命した後、東京湾内をクルーズしながら貨物船ウォッチングを実施した。また、共催団体の日本外航客船協会では帆船「咸臨丸」に約600名を招待して港内クルーズを実施する一方、大桟橋において、クルーズシップフェスティバル'92を開催し、船や海への関心を高め、海運の役割と客船振興についてアピールした。



デッキパーティー



根本会長と1日船長の宮崎飛鳥ちゃん





4. 「フレンドシップ'92」

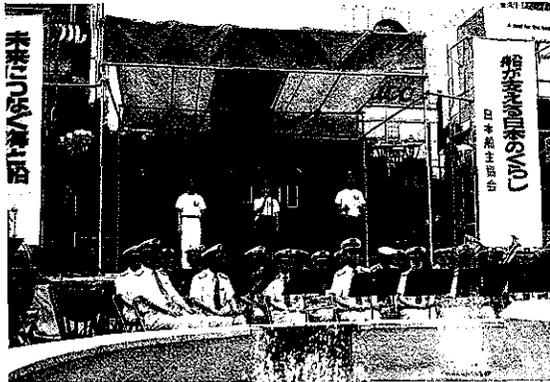


JR 新宿駅東ロケーションスクエア

7月17日(金)～20日(月)の4日間、東京 JR 新宿駅東ロケーションスクエアにおいて船の大型写真パネル等を展示するとともに、7月20日には街頭でPRパンフレットを配布して日本の外航海運の役割と重要性を道行く人々に訴えた。



5. 東京JR新橋駅前広場におけるイベント



当協会と全日本海員組合は7月17日(金)、JR新橋駅前の機関車広場において、日本海運および水産とそこで働く船員の重要性を広くアピールするため、今年も「海のうたコンサート」を開催した。

当日は、奥田運輸大臣の挨拶の後、海上保安庁音楽隊や東京ニューフィルハーモニック管弦楽団による演奏などが行われた。また、船員親睦団体等の協力を得て貨物船や豪華客船の写真による「船のパネル展」も実施し、海事思想の一層の普及に努めた。



JR 新橋駅前機関車広場

思い出の豪州航路

慶応義塾大学法学部教授 栗林忠男



先日神戸のポートピア・ホテルに立ち寄る機会があった。ここ数年間、神戸大学の友人たちと共同研究している関係から、神戸にはよく足を運ぶのだが、港の方まで来ることはなかった。その高層ホテルの窓から港を眼下に眺めていると、オーストラリアに向けて船でこの地を発った30年前のことが改めて記憶によみがえった。

慶応義塾大学を訪問中の米国のR教授から「オーストラリアへ行って博士課程の勉強をしませんか」と誘いをかけていただいたのは、私が同大学院の修士課程を終える頃であった。教授は以前に連邦首都キャンベラのオーストラリア国立大学（ANU）で教鞭をとった経験から、ぜひそこで博士号を取得したらと熱心に勧めて下さ

ったのである。今もそうだが、特にその頃はオーストラリアの大学よりも欧米に留学する者が圧倒的に多かった。オーストラリア政府が多額の奨学金を出してくれるという条件でもそうである。しかし、当時の日本人研究者たちがあまり目を向けないオセアニアに惹かれて、私はこの推薦を喜んでお受けすることにした。

オーストラリア政府の奨学金はアジア地域からの学生と欧米地域からの学生との間に渡航費の区別を設けていて、私の場合には航空ではなく船で渡豪する金額が支給された。当時は一般に船便のほうが若干航空便より安かった。もちろん、自費を幾らか足せば航空便を選べたのであるが、これ以上親の^{すね}濡かじりはしたくないという^{みよ}見栄もあって、結局自分で探した船会社はドッドウエルのスウェーデン籍貨客船であった。かくて、別離の場面が辛くてとても出航までは付き合えないという両親とは神戸のホテルで別れて、1962年2月の冬空の下、神戸港から発つことになった。友人が一人見送ってくれて、互いに米粒みたいに遠ざかりながら、最後まで波止場で自分の上着を脱いで振ってくれた姿が忘

れられない。

船が外洋へ出た途端に船酔いに襲われ、一日中船室で寝込んでしまった後は、うそのようにシャッキリとした。この時の洗礼のおかげか、私はその後船酔いというものに苦しんだことはない。改めて船内を見渡してみると、船尾に掘っ立て小屋のようなものがあって、そこに大勢のアジア系の船員たちが雑居していた。食事時になると彼らが船尾にたむろして食事の一碗をかき込んでいた。当時の下級船員たちの待遇はかなりひどいものだったのだろう。そのうちの一人の若い香港籍の中国人水夫と知り合って、二人で随分と夜遅くまで月明かりを頼って甲板の上で筆談を交わした。この時まで、私は漢字の筆談によってある程度中国の人とコミュニケーションが可能であることを知らなかった。

乗客はこの種の貨客船を乗り継いで世界一周をしているという英国籍の老婦人と日本観光を終えて帰国するオーストラリア人の中年夫婦とその子供（小学生）と私の5人。貨客船だから船室の等級はなく、全員が船長と一緒に食事できる一等船客でもある。もっとも、われわれだけとばかり思っていたら、出航して翌日に船室から数名のうら若き女性が現れて驚いた。上級船員たちのガールフレンドでオーストラリア人だという。どこから乗り込んだのか知る由もなかったが、何となく人目をはばかるような素振りであった。ただ、彼女たちのヒラヒラと舞う原色のスカートが海に映えてまぶしかった。

岩壁に蜂の巣のような弾痕が無残に残る硫黄

島を通り過ぎて、ほとんど一直線に太平洋を南下して船は進む。日本からどこにも寄港せず、真っ直ぐ南下したシドニー港まで2週間の航程である。当時はP&O会社の客船が横浜から香港・マニラ経由でシドニーまで2週間かかると言われていたから、やはり貨客船の足は遅い。南洋の光景とはこんなものだろうとかねてから想像していたとおり、椰子の木が一本突き出ただけの孤島の風景。まったくベタ凧の暑苦しさそうな海面に椰子の実がその小島に打ち寄せられるように浮かんでいる。とてつもなく巨大な真紅に燃える夕陽が地平線に向かってグングンとつるべ落としに沈んで行く壮大な場面。遠くの海上に潮を吹き上げている鯨の群れ。すべてが初めて見る自然の絵巻であった。赤道を越えた頃は、甲板上方のそこかしこに色とりどりの裸電球が架設され、ささやかながらも赤道祭りが行われた。上級船員と彼女たちは夜更けまで踊っていた。記念に船長が証明書を発行してくれた。海の大王ネプチューンが赤道を越えることを許可するという内容のもので、船長が色鉛筆で塗ってくれたものである（約4年後にオーストラリアから日本にカンタス航空で帰国した時も赤道通過証明書が機内で渡された。今から考えると良き時代の優雅なサービスではある）。

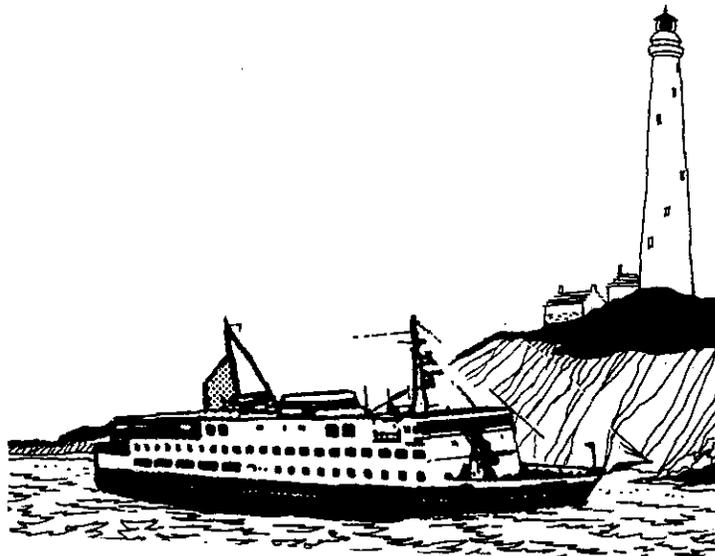
航海が珊瑚海に差しかけた頃であったろうか、激しいシケに襲われて、6,000トンの船が3ノット程度の速力しか出せずに、木の葉のように大波に翻弄された時、海の自然の猛威を体験することができた。右手にオーストラリアの海

岸を見ながら、なお数日かけて南下を続ける。何とオーストラリアは大きな大陸だろうと実感したものである。海岸に近い山々から煙が立ちのぼっている光景にもしばしば出会った。同乗のオーストラリア人客が山火事だよと平然と語る姿に改めて大陸的風土の豪快さを感じた。日本を出帆してちょうど2週間後、船は真夏の陽光に輝くシドニーに無事入港した。

結果論かもしれないが、私のように、あまり外国語の会話の訓練も積まずに生まれて初めて外国に飛び出した者にとっては、船上での毎日が英会話の実践でもあり、また徐々に異文化に触れる生活に慣れることによって、妙なカルチャーショックに遭遇せずに済んだ理由なのかもしれない。今と比べてそんなに外国事情が情報化されていない時代であったから、いきなり飛行機で異国の空港に降り立つと、案外そういう落とし穴の可能性があったかもしれない。かつて、欧州に留学した人たちがスエズ運河経由で

マルセイユに上陸したように、また、戦後フルブライト奨学金を支給された日本人が氷川丸に乗って渡米したように、時間はかかるが、船旅にはそれなりの効用があったのだろう。それにつけても、当時までの日本の学生・研究者たちは随分と欧米やオーストラリアの奨学制度のお世話になった。今度はわが国が、留学を望む外国人特にアジアの学生や研究者にその機会を与える番だ。

豪華な社交や行事は得てして単調な船内の生活を一層彩るものではあるが、船旅本来の良さが「想い出の豪州航路」にはあった。ふだんは陸上に生活している者にとって、一時でも海上に身を置くこと自体が新鮮な経験であり、新たな発見にもつながる。昨今、ようやく日本にも客船時代が到来しつつあると言われる。国民の生活水準の向上とともに、心の豊かさゆとりを求めようとするならば、船旅本来の良さが持つものにも眼を向けてみてはどうだろう。



東シナ海を丸木舟で渡った
縄文人の驚異的な航海術。

日本の縄文文化が、きわめて海と関りの深い文化だったことは、各地で多くの貝塚が発見されていることから想像がつく。貝の採取から釣り針、モリなどによる漁労は、海辺に定住した縄文人たちの生活の中心だった。漁労といっても、使う舟はもちろん丸木舟。縄文後期のもので、全長5～6

メートル、幅0.5メートル程度のものだ。

ところが、こんな貧弱な舟で、縄文人たちは、日本周辺の島々や朝鮮半島までも渡っていたようで、伊豆諸島の神津島産の黒曜石が関東各地の遺跡から発見されたり、韓国の遺跡から縄文時代の土器が発見されたりしている。

波高い外洋を、木の葉のような丸木舟でどんなふう航海したのか。食糧や水は、方位や位置の測定は、と考えると興味はつきない。自然とともに生きていた彼らには、おそらく現代人には想像もつかない勘や生存本能のようなものが備わっていたのだろう。

今、もし丸木舟で東シナ海を渡るといえば、スリリングなアドベンチャーとしてテレビや新聞が放ってはおかないだろう。1本の木をくり貫いただけのもっとも原始的な舟と小さな櫂にすべてを託し、広大な海に乗りだした縄文人たちの冒険心には驚くばかりだ。



イベント案内から服装ガイドまで
船内新聞は
クルーズ生活必須の情報源。

船内新聞は、客船の航海中、乗組員の手で毎日編集・印刷され、前夜に各乗客のキャビンに配られるクルーズ生活必須の日刊情報紙。

それぞれの客船ごとに船や海にちなんだユニークな紙名がつけられ、アトラクションやセミナーのプログラム、食事時間やパーティーの案内、ドレスコード(時間帯ごとの服装指定)、各種施設の利用案内、寄港地の紹介、下船案内など、その日



の行動に欠かせない情報や世界のニュースなどが満載されている。

とくに読んでおきたいのはその日のドレスコード。最近の客船は、ディナーなどでもフォーマル、インフォーマルの区別を昔ほど堅苦しく考えなくてもよくなっているが、あまり場違いな服装ではやはりエチケット違反。ディナーやランチの時間、メインの食事以外のお茶やスナックの案内なども見逃せない情報だ。また避難訓練の時間や内容も、ここに掲載される。

船内新聞は、船内イベント全制覇をめざす行動派も、ただポーっとしていたいノンビリ派も、船旅をより快適に安全に楽しむために、朝起きたらとりあえず目を通しておきたい定期購読紙といえよう。

チップ専用船の 森林資源節約効果。

森林資源の乏しいわが国は、紙の原料となる木材の約50%を海外に依存しており、現在は、そのほとんどをチップのかたちで輸入している。このチップ輸送の主役として活躍しているのがチップ専用船だ。

チップとは、マッチ箱の半分くらいのサイズに切り刻まれた木片だが、こうしたかたちで輸入するメリットは二つある。

一つは、穀物などのように、船倉内にばら積み貨物としてそのまま積み込めるため、荷役やラッシング（固縛）に手間のかかる丸太状の原木より輸送効率が高いこと。もう一つは、丸太状に均一に整形することが困難な間伐材、虫害木、被害木などのいわゆる低質材や製材工場から出る廃材、残材が利用でき、森林資源の節約にも役立つことである。

現に、輸入・国産を問わず、わが国で用いられるパルプ用木材の90%以上は、建築材料として利用できない低質材や残材によってまかなわれている。

限りある森林資源を大切に使うことは、世界最大の木材輸入国である日本に課せられた重大な使命。一方で、紙は、私たちの暮らしに欠かせない重要な基礎素材でもある。チップ専用船は、その原料の安定供給を支えながら、森林資源節約にも一役買っているというわけだ。

内外情報



▲オークランド港に停泊中のコンテナ船

1. 第2回日台船主協会会談の様相
2. 20条問題小委員会の審議様相

1. 第2回日台船主協会会談の様相

第2回日台船主協会会談が7月4日(土)、台湾台北市で行われた。昨年7月30日東京で開催された第1回会談に続くもので、友好的な雰囲気の中行われた。会談には日本側から根本会長、轉法輪・南雲・石井・松山(代理)各副会長、増田理事長ら8名が、台湾側から楊璟璇理事長(会長職に相当、南泰海運)、林省三常務理事(長榮海運)、陳庭輝常務理事(陽明海運)ら9名が出席した。(資料参照)

会議は台湾・楊理事長、日本・根本会長の両首席

代表の挨拶、両国参加者の紹介に続いて、台湾交通部董次長が来賓として挨拶を行った。同氏はこの中で、両国海運業界のトップが一堂に会して協力促進のために会議を催したことに敬意を表するとともに、同会議を通じてコンセンサスを見いだし、相互信頼に基づく協力によって共通の目標に到達できるように切に希望する、と述べた。

会議第1部では林省三氏が司会を務め、日台双方の首席代表がそれぞれ両国海運の現況、政策および



▲第2回日台船主協会会談の様相

今後の展望について報告を行った。第2部では陳庭輝氏の司会により、以下の各議題について逐一検討、意見の交換が行われた。

1. 4月のアジア船主フォーラムで議論された四つのS問題、すなわちトレードの安定化・スクラップ・船員・航行の安全各問題についてそれぞれフォーラム以降の取り組みを報告し、今後両国のみならずすべてのフォーラム構成員が情報・意見を交換し、一致して行動していくことを再確認した。
2. 日本側は、台湾の公平交易法の施行が定期船運賃同盟・協議協定に及ぼす影響について質問し、台湾側に同法の適用除外への働きかけを要請、台湾側も了承した。
3. 米国の海運政策、特にギボンズ法案や海運保護

政策の動きに共に注視し、日台間で共同歩調をとって臨機応変に対応することが合意された。また、パナマ・スエズ両運河の値上げを抑制すること、ならびにマラッカ海峡の通航税に共同で反対することが合意された。

4. 台湾側より、日本の港湾運営に関し、問題提起があった。

最後に、国際海運問題に対処するに当たり、日台両国の利害が一致する問題については共同歩調をとって措置を講じて行くことで同意した。また次回からの会議は隔年1回の開催とし、次回は日本船主協会が主催し東京で開催するが、必要に応じ不定期に実務者会議を開催して意思疎通を強化することで一致した。

【資料】

第2回日台船主協会会談出席者名簿

日本側出席者

根本二郎	日本船主協会	会長	日本郵船社長
轉法輪 奏	〃	副会長	大阪商船三井船舶社長
南雲四郎	〃	副会長	川崎汽船社長
石井和夫	〃	副会長	ナビックスライン社長
松山武昭	〃	(副会長代理)	昭和海運副社長
増田信雄	〃	理事長	
宮原耕治	〃	会長秘書	
油谷正彰	〃	国際部係長	

台湾側出席者

楊環璇	中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	理事長	南泰海運公司 董事長
林省三	〃	常務理事	長榮海運公司 副董事長
陳庭輝	〃	常務理事	陽明海運公司 總經理
彭蔭剛	〃	常務理事	中國航運公司 董事長
陳純熙	〃	常務理事	裕民航運公司 總經理
郭洪威	〃	常務理事	招商局輪船公司 董事
駱耀煌	〃	常務理事	立榮海運公司 董事長

【別表】 外航船（8隻）

船名	会社名	船種、%	配乗船員	その他
コスモアストリア	共栄タンカー	原油タンカー 13万8,300トン	日本人 9名 フィリピン人 15名	9月 竣工予定
日正	日正汽船	原油タンカー 13万7,000トン	日本人 9名 フィリピン人 15名	9月 竣工予定
日山丸	〃	液化ガスタンカー 2万9,800トン	日本人 9名 フィリピン人 14名	既存船 (近代化A船)
坂出丸	ナビックスライン	撒積船 5万6,500トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
白峰丸	八馬汽船	撒積船 5万3,000トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
せんちゅりーはいうえい3	日本汽船	自動車運搬船 2万1,900トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
にゅーよーくはいうえい	太平洋運	自動車運搬船 2万8,400トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
宇佐丸	新昭マリンサービス	撒積船 14万3,300トン	日本人 12名 フィリピン人 11名	既存船

「SHIPPING NOW 1992—日本の海運—」の刊行

当協会では、パンフレット「SHIPPING NOW—日本の海運—」を毎年改訂し、海運関係者をはじめ広く一般に配布しておりますが、その1992年版を刊行いたしました。

このパンフレットでは、最新の資料に基づくグラフやカラー写真を豊富に使用し、日本海運がわが国経済や国民生活に果たす役割を、衣、食、住、工業原料、エネルギー製品に分けてわかりやすく解説するとともに、日本海運の現状やいろいろな種類の船をひと目で理解できるような簡単な説明とイラストなども付しております。

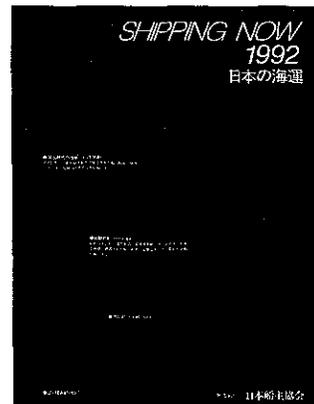
入手ご希望の方には無料で送付いたしますので、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル) TEL(03)3264-7181

「SHIPPING NOW 1992—日本の海運—」の内容

- 【暮らしを運ぶ】 船が運ぶ1億2,000万人分の豊かさ
- 【エネルギーを運ぶ】 経済と暮らしの「血液」を運ぶ
- 【工業原料を運ぶ】 小さな経済大国の旺盛な食欲
- 【製品を運ぶ】 21世紀をめざす国際物流最前線
- 日本海運の現在とその課題—世界の国々にとの協調のなかで
- 世界をつなぐ物流ネットワーク
- 日本列島の大動脈—内航海運
- 21世紀をめざす未来技術への挑戦
- 日本商船隊の「安全と信頼」を支えて
- 高度な海技で活躍する日本の船員たち
- 豪華客船からレジャー開発まで—進む海運企業の事業多角化
- 船のいろいろ



「わかりやすいUN/EDIFACT」の刊行

近年、コンピューターを利用した情報交換手順の標準化、国際化についての検討が盛んに行われております。

国連欧州経済委員会(UN/ECE)の場合においても、貿易手続簡易化のための電子データ交換規則(UN/EDIFACT)の検討が進展著しく、今後同規則が世界的に急速に浸透することが予想され、わが国運輸業界に及ぼす影響も大きいものと考えられております。

今般、当協会の情報システム専門委員会EDIFACT研究会は、EDIFACTの基本的構成要素である、その文法と構文規則：シンタックスルール(ISO9735)を翻訳し、英和対照として出版することとなりました。

なお、部数に限りがありますので、申し込み多数の場合には、調整させていただきますので、あらかじめご了承下さい。

「世界港・地名コード表」第7版の刊行

当協会では、「世界港・地名コード表 [CODE FOR PORTS AND LOCATIONS (JSA LOCODE)]」第7版の出版を、本年8月下旬に予定しております。

このコード表は、世界各国の港名・地名を、当協会独自の設定基準に基づきコード化したもので、1969年3月に「WORLD PORTS CODE BOOK」として初版を発行して以来、過去6回の改定を重ねてまいりました。

この間、複合一貫輸送の進展等、輸送を巡る環境は大きく変化しております。また、近年ではコンピューターを利用した情報交換手順の標準化、国際化についての検討が盛んに行われております。

本書はこのような情勢にいち早く対応し、1985年の第5版以降は、コード体系の抜本的な見直しと共に内陸地点をコード設定の対象とし、より利便性を高めました。また、1989年の第6版では、上記UN/ECEで使用されている地名コード(UN/LOCODE)にならい、本書の名称を「CODE FOR PORTS AND LOCATIONS (JSA LOCODE)」に変更し、より内容に即したものとしております。

今回の第7版では、旧版以降に設定された400件以上の新規コードを掲載し、収録範囲の充実を図りました。

○書名：「わかりやすいUN/EDIFACT」

行政、商業および運輸のための電子データ交換

—アプリケーションレベルのシンタックスルール—

頒布価格：1部/1,000円（消費税込み、送料別）

○書名：世界港・地名コード表第7版

[CODE FOR PORTS AND LOCATIONS (JSA LOCODE)]

予定頒布価格：6,800円（消費税込み、送料別）

上記刊行物の購入をご希望の方は、下記までお申し込み下さい。

〈申し込み先〉 〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

(社)日本船主協会 業務部業務第1課 (担当：高橋、脇田)

TEL：(03)3264-7175 FAX：(03)3262-4760

パンフレット「内航海運の現況」(平成4年度版)の発行について

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

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

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

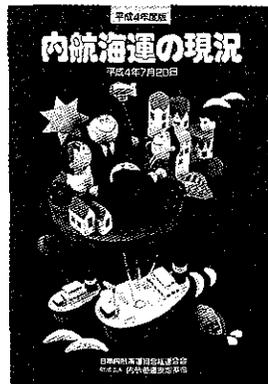
〈問い合わせ先〉

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

「内航海運の現況」(平成4年度版)の内容

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

- ③ 適正船腹量
- ④ 内航船舶の近代化
- ⑤ 内航海運事業者
 - 内航海運事業者数
 - 許可事業者の企業規模
- ⑥ 海運組合
- ⑦ 内航船舶の建造状況
 - 内航船舶の建造量
 - 船舶整備公園共有船
- ⑧ 新たな内航海運対策の推進
 - 海運造船合理化審議会答申
 - 「今後の内航海運対策のあり方」要旨
 - モーダルシフトの推進
- ⑨ 地球にやさしい内航海運
- ⑩ 内航船員確保対策
 - 業界あげての取り組み
 - 労働時間の短縮と環境改善
 - 内航近代化船の試設計
- ⑪ 広報活動
- ⑫ 国際条約とのかかわり



海運日誌 (7月)

- 1日 海事産業研究所はタンカーの円滑な整備のための方策に関する調査結果を発表した。それによると、①日本関係船は前倒しリプレースが進んでいる一方、今後の建造計画は44隻と少ないため、日本商船隊のタンカー建造に関する限り、建造能力の問題は生じない②タンカー構造規制により、船舶の処分時期が後だおしとなるため、既存船と新造船との併存期間が長くなり、船腹過剰を招く恐れがある③将来大量に発生するVLCCの解撤能力が不足しているため、この解撤に関する国際的な推進体制が必要と分析している。
- 2日 外航労務協会は代表者会議で、友國八郎会長の退任に伴い、新会長に三本力日本郵船副社長を選任した。
- 4日 当協会と台湾船主協会は台北市で第2回日台船主協会会談を開き、国際海運問題で両国の利害が一致する問題については共同歩調をとっていくことで同意した。(P.38内外情報1参照)
- 7日 運輸省海上技術安全局がまとめた平成4年度第1四半期(4~6月)の新造船建造許可実績は50隻、139万5,185%となった。前年同期に比べ%ベースで15.8%の減少となったものの、リーファー(冷凍船)やガスキャリアなど中小型の高付加価値船の受注が相次いだことから、CGT(標準貨物船換算トン)ベースでは35%の増加となった。
- 10日 運輸省は船員需給総合調査結果報告書を公表した。それによると、平成3年10月1日現在の船員数は外航1万185人、内航5万6,202人でそれぞれ前年同期を上回った。特に外航は去る昭和46年の5万6,945人をピークに49年以降減少を続けていたが、ここ2~3年の採用増加と退職者の減少で対前年比プラスに転じた。
- 15日 船舶解撤問題共同検討委員会は台湾(15~16日)および韓国(23~25日)に船舶解撤ミッションを派遣した。(P.6海運界の動き2参照)
- 17日 運輸省海上交通局は、平成4年度「日本海運の現況(海運白書)」を発表した。それによると、当面の課題として外航海運では日本船のフラッグイング・アウトの歯止めをかけ、日本商船隊を整備する必要があるとし、内航海運ではモデルシフトの推進と船腹調整制度の運用の緩和や中・長距離フェリー、RORO船のネットワーク整備の必要性を強調している。
(P.11特別欄参照)
- 19日 国民の祝日「海の日」制定推進会議は、東京商船大学において第1回総会および同会議推進大会を開催し、祝日化に向け機運を盛り上げた。
(P.29特別欄参照)
- 21日 海上安全船員教育審議会船舶職員部会は20条問題小委員会を開き、新たに8隻のマルシップ混乗外航船の20条特例措置を承認した。これにより新たなマルシップ混乗船の合計は、外航船70隻、近海船27隻となった。
(P.40内外情報2参照)
- 27日 日本銀行は臨時政策委員会を開き、公定歩合を0.5%引き下げ年3.25%にすることを決定、即日実施した。
- 29日 当協会は、米国沿岸警備隊(USCG)がまとめた同国油濁法(OPA90)施行規則の一つである「漏油対応計画(レスポンス・プラン)素案」に対する意見書をUSCGに提出した。
◎ 運輸省海上技術安全局長の私的懇談会である「内航船員不足問題を考える懇談会」内に設置された「タンカー問題小委員会」は初会合を開き、船員問題で最大の課題となっている荷役の軽減策を中心に協議した。

7月の対米ドル円相場の推移

高 値	123.80円(8日)
安 値	128.00円(27日)
平 均(月間)	125.64円

(注) 銀行間取り引きによる

船協だより

7月定例理事会の様様

(7月22日、客船「飛鳥」において開催)

広報委員会関係報告事項

1. 「海の記念日」を中心とする広報活動について
当協会の広報活動は、その効果から時期的なタイミングを考慮して「海の記念日」を中心に実施しており、本年は次のような活動を行った。
 - (1) 第52回海の記念日前夜祭「海のシンフォニー・ファミリーコンサート」の開催
(P.30参照)
 - (2) 外航客船「飛鳥」による東京湾親子シップウォチング
(P.31参照)
 - (3) 「フレンドシップ92」
(P.32参照)
 - (4) ブックカバーによる広報
(本誌1992年7月号P.26参照)
 - (5) 電波媒体による広報関係
テレビによる広報
(本誌1992年7月号P.27参照)
ラジオによる広等
7月20日(月)17:30~18:30
ラジオたんぱ「赤坂学園・新鮮組! エスクラエ野郎ぜ!」
・「海の旬間」特別番組「海にひらこうわれらの未来'92」において石井広報委員長の収録インタビューが放送された。
 - (6) 小・中学生向け広報関係
(本誌1992年7月号P.27参照)
2. 国民の祝日「海の日」制定推進会議の活動状況について
(P.29参照)

労務委員会関係報告事項

1. 船員制度近代化について
(本誌1992年7月号P.14海運界の動き参照)

国際委員会関係報告事項

1. 第2回日台船主協会会談の様様について
(P.38内外情報1参照)

会員異動

○社名変更

平成4年7月1日付
株式会社マリテック マネージメント
(京浜地区所属)
(旧社名 オリオン SHIPPING 株式会社)
平成4年7月22日現在の会員数 164社
(京浜106社、阪神44社、九州14社)

陳情書・要望書等(7月)

- 宛先 : 海上保安庁長官
件名 : 電子海図の早期提供に関する要望について
要旨 : 海上保安庁で検討している電子海図システムは、海運界にとって高い安全性、利便性を有する画期的なシステムであることから、その早期利用について当協会、日本旅客船協会、日本内航海運組合総連合会3団体連名で要望した。

船協だより

海運関係の公布法令（7月）

- ㊦ 船員保険法施行及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令
(政令第241号、平成4年7月3日公布、8月1日施行)
- ㊦ 港湾整備促進法施行令の一部を改正する政令
(政令第253号、平成4年7月17日公布、即日施行)
- ㊦ 船主相互保険組合法施行規則の一部を改正する省令
(大蔵省・運輸省令第1号、平成4年7月20日公布、即日施行)

国際会議の開催予定（9月）

第22回バルクケミカル小委員会
9月7日～11日 ロンドン

ジョイントUN/EDIFACTラポーターズ ミーティング
9月14～18日 オスロ

第36回国連欧州経済委員会
貿易拡大委員会手続簡易化作業部会
9月21日～25日 ジュネーブ

第67回IMO法律委員会
9月28日～10月2日 ロンドン

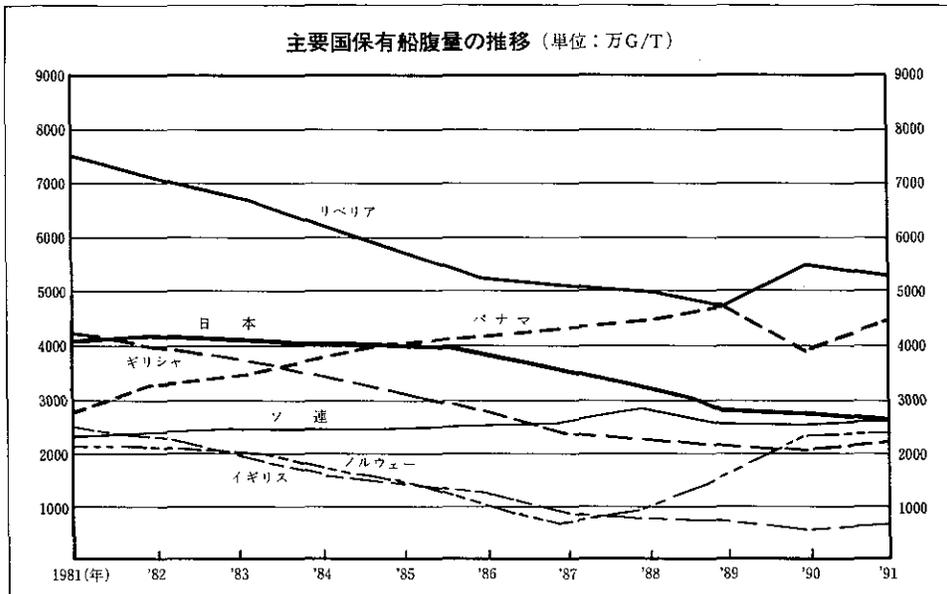
会議日誌（7月）

- 2日 資材研究会
- 3日 労務委員会／同専門委員会合同会議

- 港湾対策幹事会
- 啓水会
- 6日 特殊貨物小委員会
- 7日 保船幹事会
- 8日 海務委員会／同専門委員会合同会議
新造船幹事会
- 9日 財務幹事会
- 10日 工務委員会／同専門委員会合同会議
港湾幹事会
法規専門委員会小委員会
船舶解撤問題共同検討委員会幹事会
啓水会
- 13日 広報幹事会
港湾協議会一般幹事会
危険物小委員会
- 14日 機関管理研究会
- 16日 総務幹事会
港湾協議会委員会
啓水会
- 17日 一土会
- 21日 船協月報編集会議
- 22日 定例理事会
水先業務専門委員会
労務懇話会
- 23日 京浜地区船主会
工務研究会
海務研究会
- 24日 啓水会
- 27日 財務幹事会
労務幹事会
- 28日 原油洗浄従事者管理運営委員会
- 30日 通信幹事会
通信業務研究会
VTR協議会
- 31日 政策幹事会

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	48
	2・日本商船船腹量の推移……………	48
	3・わが国外航船腹量の推移……………	48
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	49
	5・わが国造船所の工事状況……………	49
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	50
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	50
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	50
主要航路の成約運賃	9・原油(ベルシャ湾/日本・ベルシャ湾/欧米)……………	51
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	52
	11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツパロン/日本・ツパロン/西欧) ……	53
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	54
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	55
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	56
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	57
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……………	58
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	58
内航海運	18・内航船の船腹量……………	59
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	59
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	59



＝ 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
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
1991	80,030	436,027	2.9	6,768	138,897	3.0	5,201	135,885	2.0	68,061	161,245	3.6

(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
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
1991	7,568	24,740	▲1.8	1,164	7,244	▲4.5	5,694	16,046	▲1.2	710	1,450	6.6

(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	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	1,749	
	1990	1,472	14,680	15.4	134	4,583	114	5,160	282	2,967	942	1,970	
	1991	1,521	16,678	13.6	187	7,653	78	3,152	326	3,774	930	2,099	
	1991	I	376	4,038	18.1	31	1,272	29	1,305	83	891	233	570
		II	423	4,863	20.4	53	2,494	14	545	86	1,166	270	658
		III	350	4,138	▲ 14.9	44	2,139	16	708	86	922	204	369
		IV	372	3,639	▲ 12.1	59	1,748	19	594	71	795	223	502
	建造中船舶	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	
1991		1,355	15,896	17.1	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,763	
1991		I	1,268	13,657	0.6	149	5,775	65	2,422	252	2,665	802	2,795
		II	1,222	14,191	3.9	162	6,623	59	2,090	228	2,730	773	2,748
		III	1,264	15,247	7.4	184	7,404	57	2,059	274	3,124	749	2,660
		IV	1,355	15,896	4.3	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,763
未着工船舶		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	
	1991	1,175	27,267	4.0	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140	
	1991	I	1,247	24,139	▲ 7.9	218	13,413	77	3,079	378	4,869	574	2,778
		II	1,202	25,380	5.1	227	14,077	77	3,523	367	4,574	531	3,306
		III	1,169	25,301	▲ 0.3	214	13,284	103	4,536	303	4,043	549	3,438
		IV	1,175	27,267	7.8	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140

(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
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	335	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
1990	149	5,930	18	788	83	3,493	13	521	103	4,412	0	0	186	7,905	13	521

(注) ①運輸省海上技術安全局発表の主要工場における2,500G/T以上の船舶。
 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	1985		1986		1987		1988		1989		1990		1991	
	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	871 ▲ 6.3	958 10.0	970 1.3	1,042 7.4	1,120 7.5	1,190 6.3	1,200 0.8						
	石油製品	288 ▲ 3.0	305 5.9	313 2.6	325 3.8	340 4.6	336 ▲ 1.2	323 ▲ 3.9						
	計	1,159 ▲ 5.5	1,263 9.0	1,283 1.6	1,367 6.5	1,460 6.8	1,526 4.5	1,523 ▲ 0.2						
乾貨物	鉄鉱石	321 4.9	311 ▲ 3.1	319 2.6	348 9.1	362 4.0	347 ▲ 4.1	352 1.4						
	石炭	272 17.2	276 1.5	283 2.5	304 7.4	321 5.6	342 6.5	360 5.3						
	穀物	181 ▲ 12.6	165 ▲ 8.8	186 12.7	196 5.4	192 ▲ 2.0	192 0.0	180 ▲ 6.3						
	その他	1,360 3.0	1,370 0.7	1,390 1.5	1,460 5.0	1,525 4.5	1,570 3.0	1,610 2.5						
計	2,134 3.3	2,122 ▲ 0.6	2,178 2.6	2,308 6.0	2,400 4.0	2,451 2.1	2,502 2.1							
合計	3,293 0.0	3,385 2.8	3,461 2.2	3,675 6.2	3,860 5.0	3,977 3.0	4,025 1.2							

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1991」による。②1991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	1987年			1988年			1989年			1990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	160.5 ▲ 2.1	16.7	166.9 4.0	16.0	178.0 6.6	15.7	195.5 9.8	16.6			
	石油製品	41.8 28.2	13.4	45.8 9.6	14.1	49.2 7.2	14.7	47.5 ▲ 3.5	13.6			
	計	202.3 2.9	15.8	212.8 5.1	15.6	227.2 6.8	15.5	243.1 7.0	15.9			
乾貨物	鉄鉱石	112.0 ▲ 2.8	36.2	123.4 10.2	35.5	127.6 3.4	35.7	124.8 ▲ 2.2	35.7			
	石炭	92.6 1.4	34.0	104.2 12.5	34.3	104.9 0.7	33.3	107.5 2.5	32.1			
	穀物	32.6 2.2	17.9	32.7 0.3	16.7	31.7 ▲ 3.0	16.3	31.7 0.0	16.3			
	その他	235.7 4.8	17.0	258.3 9.6	17.7	262.4 1.6	17.0	262.4 0.0	16.7			
計	472.9 2.1	21.7	518.6 9.7	22.5	526.7 1.6	21.9	526.5 ▲ 0.0	21.5				
合計	675.1 2.3	19.5	731.4 8.3	19.9	753.8 3.1	19.5	769.5 2.1	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。

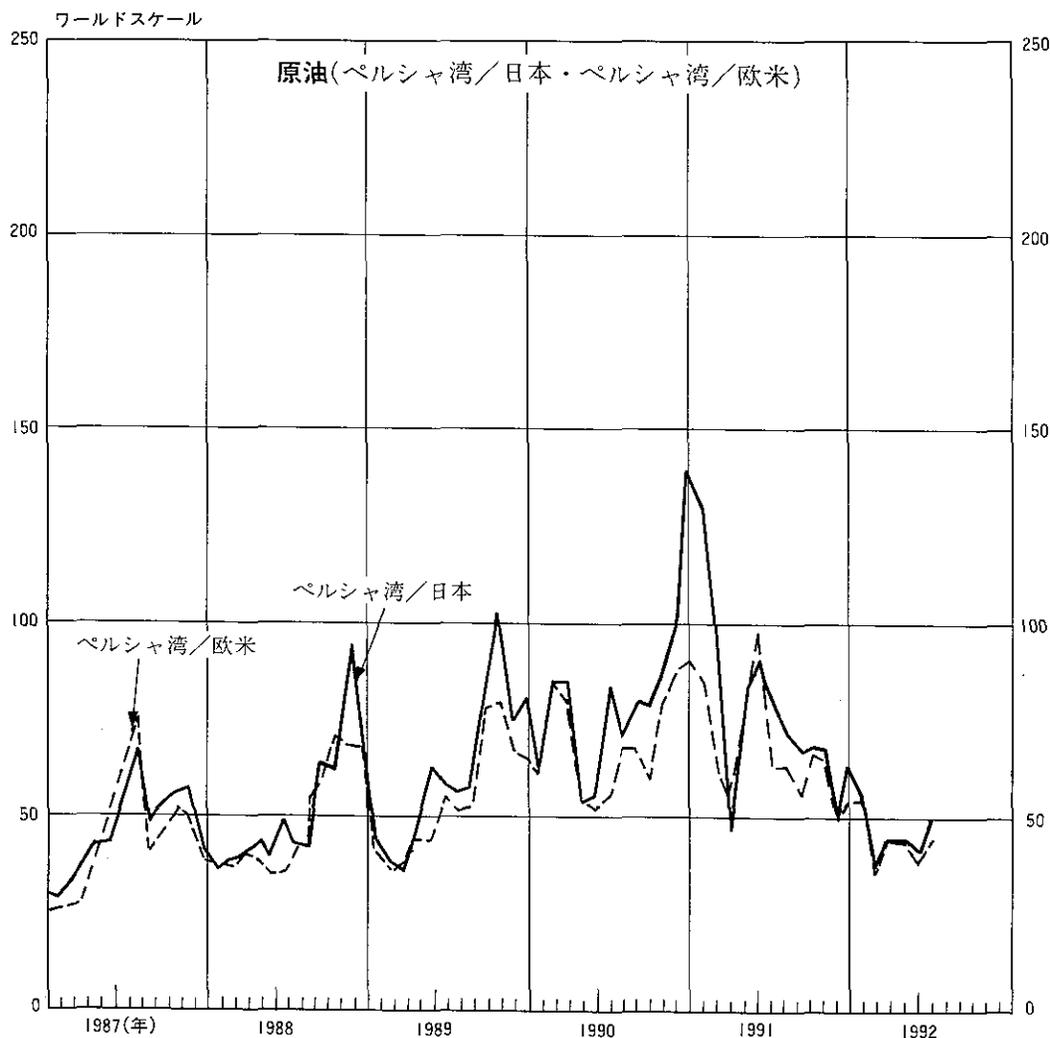
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他			
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	129,174	3,091	132,265	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326	
1991	125,502	2,462	123,040	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131	
1991	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
	11	12,043	0	12,043	3,608	3,339	4,386	104	385	203	18	8,126	1,615
1992	12	9,658	244	9,902	2,694	3,070	3,709	24	240	144	21	5,794	1,002
	1	12,888	420	13,308	4,108	4,842	3,850	74	365	32	37	7,274	1,089
	2	14,075	1,502	15,577	3,348	5,518	4,668	48	496	1,387	112	6,514	1,373
	3	20,979	1,255	22,234	5,863	6,975	8,585	32	296	342	141	8,813	1,696
	4	11,342	214	11,556	3,299	3,881	3,825	81	219	241	10	6,992	1,380
	5	11,826	2,940	14,766	3,004	6,686	4,093	59	323	589	12	6,851	1,203
6	15,719	0	15,719	5,415	2,721	6,641	48	338	502	54	8,733	1,404	

(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。

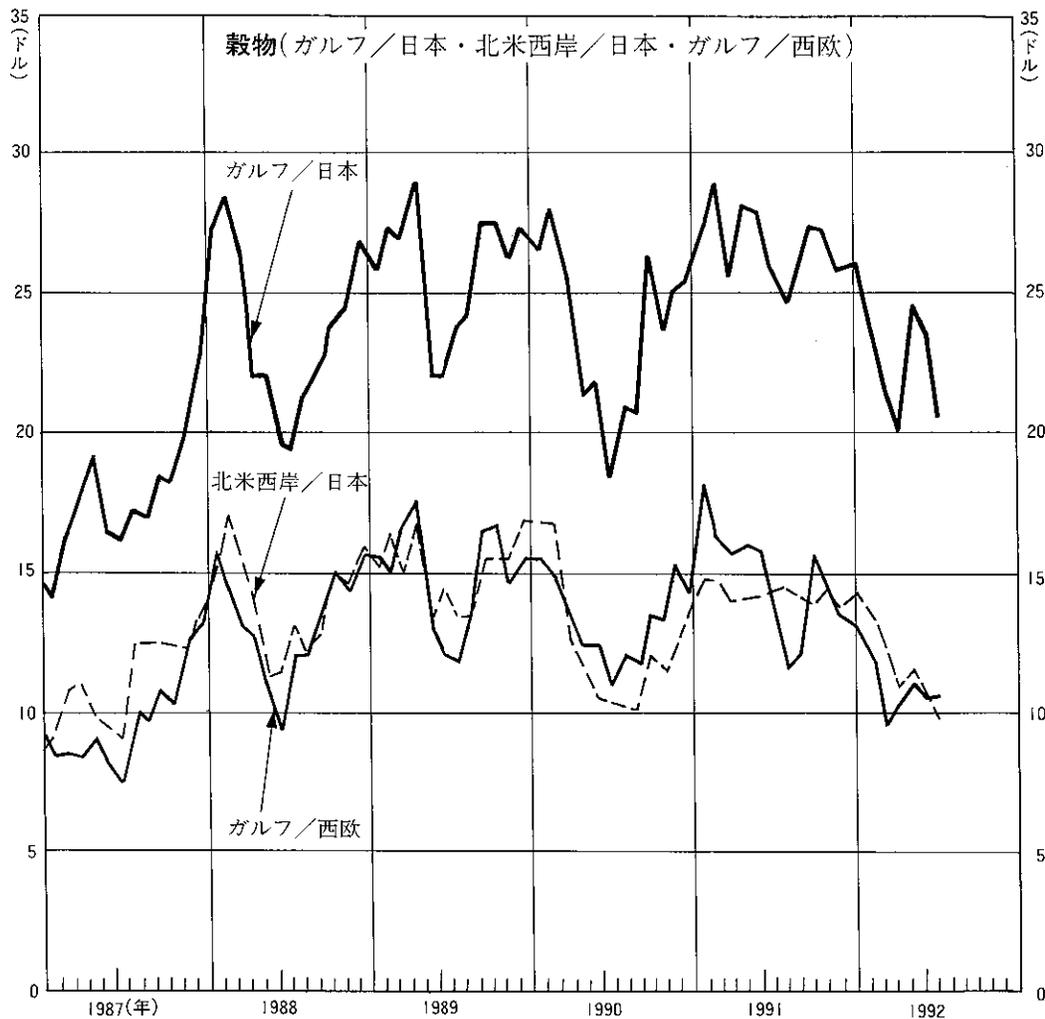
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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					
	1990		1991		1992		1990		1991		1992	
	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	80.00	46.50	140.00	80.00	62.50	37.50	65.00	47.25	90.00	59.50	54.00	33.00
2	60.50	55.00	129.00	85.00	56.50	35.00	60.00	46.00	87.50	61.00	55.00	32.50
3	85.00	75.00	95.00	62.50	37.50	31.00	85.00	70.00	61.00	52.50	36.00	32.00
4	85.00	57.50	47.50	37.75	45.00	33.50	82.50	49.50	52.50	35.00	45.00	31.00
5	52.50	48.50	87.50	35.00	45.00	42.00	56.00	45.00	73.75	45.00	44.50	35.00
6	55.00	51.00	90.00	82.50	41.50	33.00	52.50	47.50	90.00	69.50	38.00	32.00
7	82.50	52.50	80.00	52.50	50.00	39.50	55.00	50.00	62.50	49.00	45.00	37.50
8	70.50	47.50	71.00	62.75			67.50	50.00	62.50	52.00		
9	79.00	54.50	66.00	46.50			67.50	52.50	55.00	45.00		
10	78.00	51.00	68.00	57.50			60.00	46.50	66.25	49.00		
11	88.00	65.00	67.50	52.50			77.50	48.00	64.00	49.50		
12	100.00	87.50	49.50	39.00			87.50	70.00	50.00	38.00		

(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。

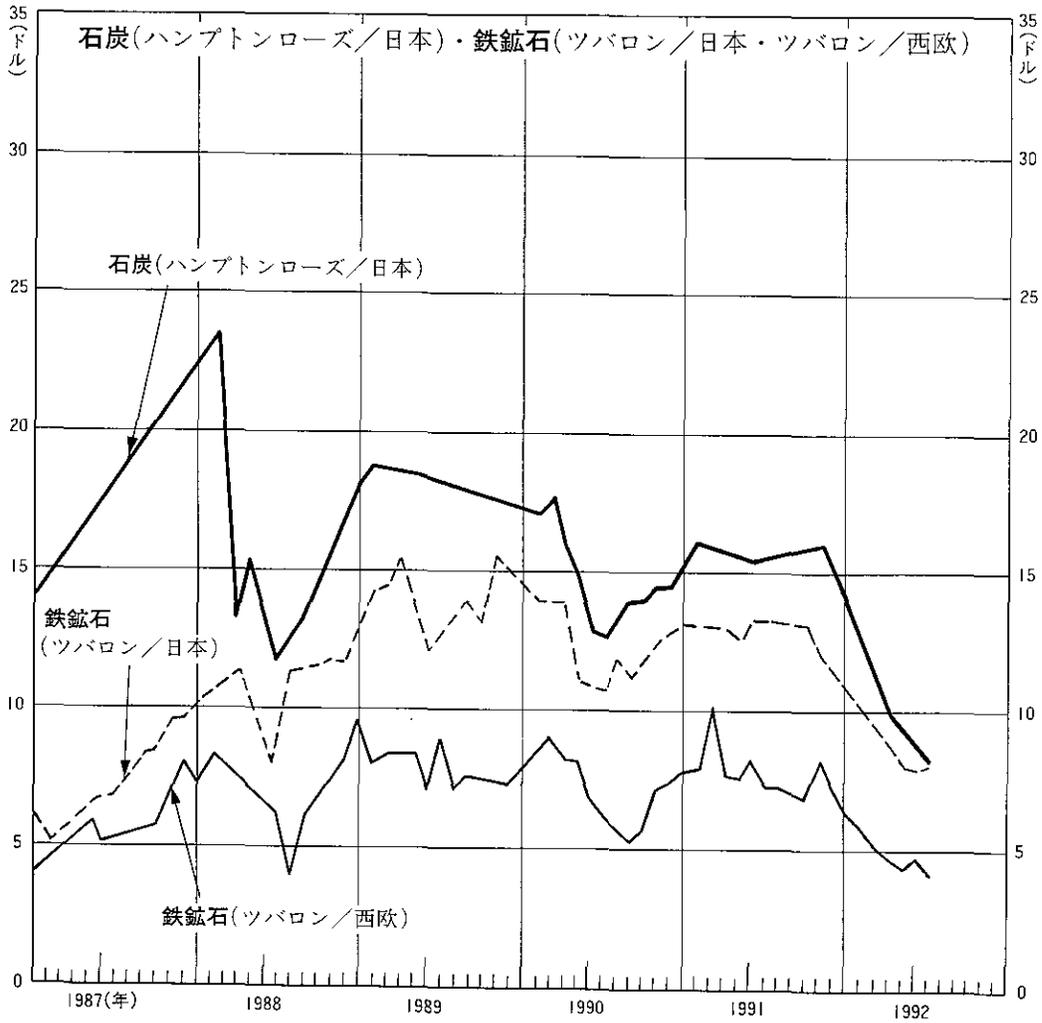


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（単位：ドル）

月次	ガルフ／日本				北米西岸／日本				ガルフ／西欧			
	1991		1992		1991		1992		1991		1992	
	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	25.50	25.00	26.00	23.00	13.65	12.90	14.25	13.75	14.20	13.00	13.00	11.89
2	27.25	25.00	23.50	20.50	14.80	14.40	13.25	12.25	18.25	14.00	11.75	9.00
3	29.00	23.25	21.50	19.00	—	14.60	12.25	11.75	16.32	15.92	9.50	8.00
4	25.50	22.00	20.00	18.90	14.00	12.75	—	10.90	15.76	13.00	10.25	9.00
5	28.25	23.00	24.50	20.75	—	—	—	11.50	16.00	13.53	11.01	10.50
6	28.00	24.00	23.40	18.25	—	14.25	—	—	15.79	13.99	10.48	10.00
7	26.00	23.00	20.50	17.00	—	—	—	9.75	13.82	11.15	10.59	9.24
8	24.75	23.50	—	—	14.50	12.00	—	—	11.51	10.25	—	—
9	26.25	25.00	—	—	—	—	—	—	12.00	10.00	—	—
10	27.50	25.75	—	—	—	14.00	—	—	15.61	11.74	—	—
11	27.25	24.00	—	—	14.35	14.25	—	—	14.76	13.50	—	—
12	25.75	24.25	—	—	—	13.75	—	—	13.50	11.34	—	—

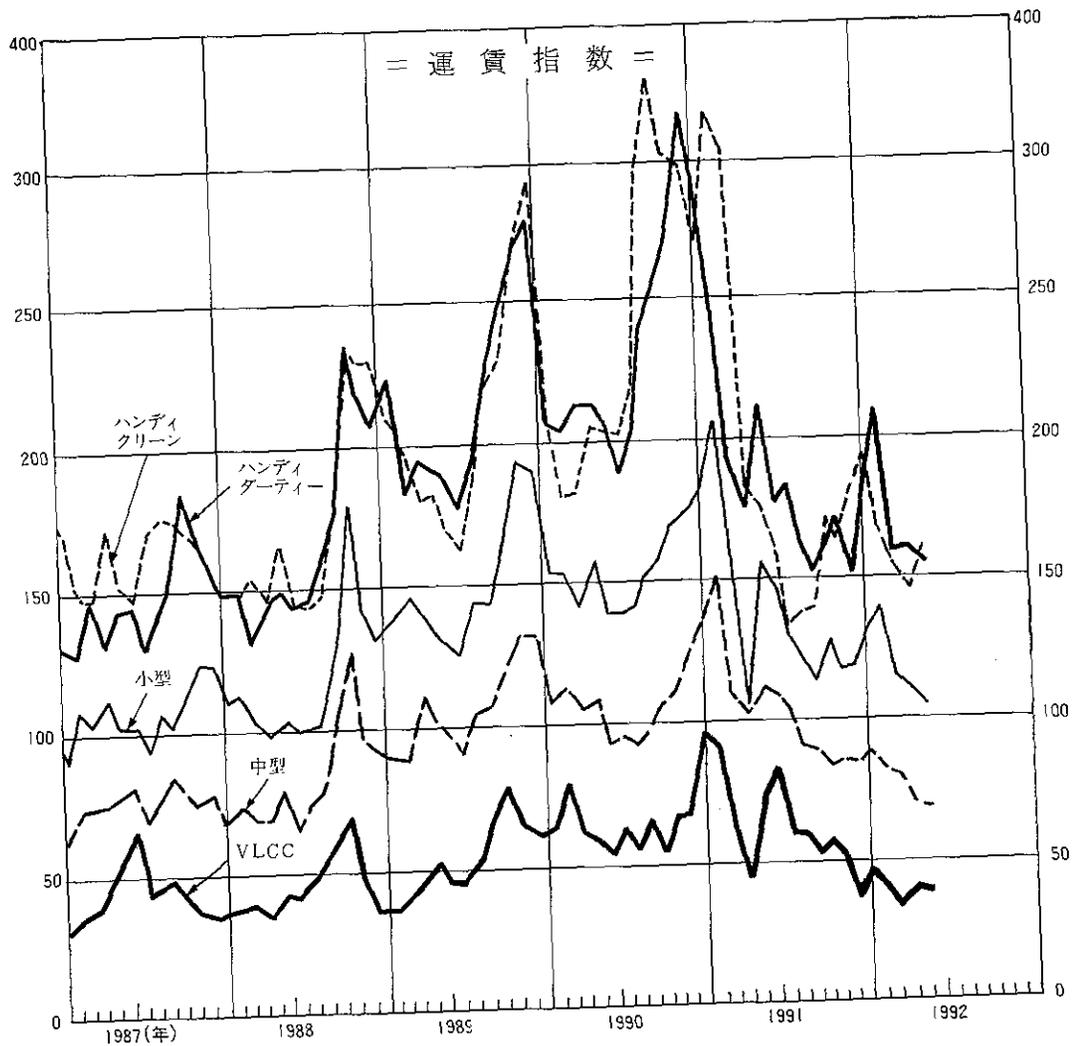
（注）①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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)			
	1991		1992		1991		1992		1991		1992	
	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	14.00		13.00	12.50	—		7.75	7.50	6.35	5.60
2		16.25	—		—		—		7.90	7.60	5.75	4.45
3	—	—	—		—		—		10.25	7.50	5.00	4.85
4	—	—	9.90	9.85	12.90	12.30	8.75		7.65	7.50	4.75	4.00
5	—	—	—		12.50		8.00		—	7.55	—	4.30
6	15.50	—	—		13.25	12.00	7.90		8.20	7.25	4.75	4.10
7	—	—	8.25		13.25	12.00	8.00	7.25	7.25	7.10	4.20	4.00
8	—	—	—		—		—		7.25	6.25	—	—
9	—	—	—		13.15		—		—	—	—	—
10	—	—	—		13.10		—		—	6.85	—	—
11	15.95	13.50	—		12.00		—		8.15	6.75	—	—
12	—	—	—		—		—		7.00	—	—	—

(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。

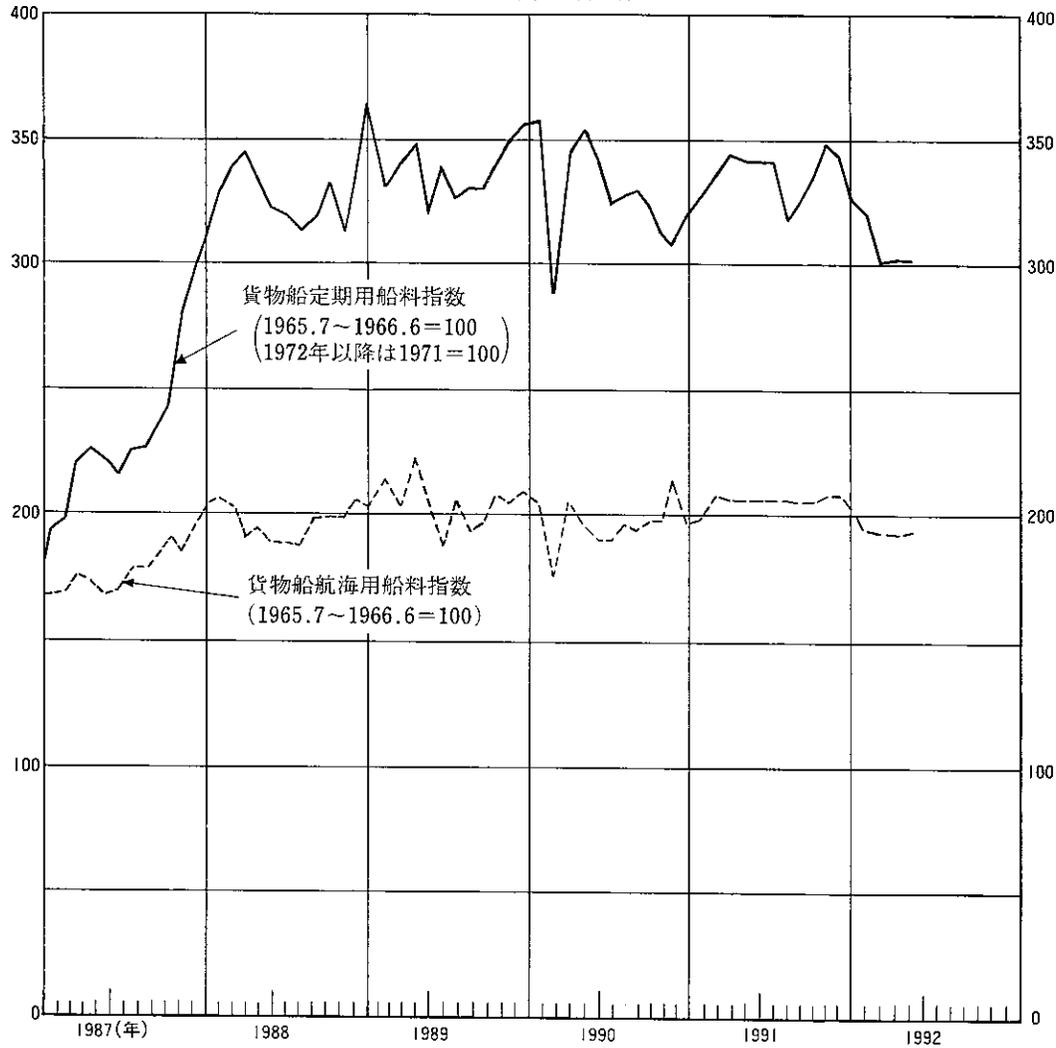


12・タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1990					1991					1992				
	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	60.5	132.0	190.3	279.6	292.3	98.2	137.2	182.6	290.8	271.0	48.9	91.2	133.9	184.7	194.7
2	63.2	108.3	153.0	206.5	209.3	93.3	151.0	205.8	250.2	337.3	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1
3	79.3	113.4	152.0	203.6	182.3	61.4	110.1	165.5	194.6	254.0	33.9	81.3	115.5	158.3	153.6
4	62.1	106.5	143.0	213.4	183.0	45.9	102.2	104.4	176.3	183.9	40.6	71.6	110.2	160.8	147.4
5	57.3	108.5	159.4	214.1	204.5	75.3	112.2	156.2	212.5	177.8	39.4	70.1	104.7	155.4	160.0
6	53.1	95.2	139.4	205.6	203.5	85.9	108.9	149.1	178.6	161.5					
7	64.2	98.6	139.9	188.8	202.0	60.8	103.8	131.3	184.5	134.8					
8	57.2	95.5	144.2	204.3	220.5	60.3	93.6	124.2	164.5	140.0					
9	66.3	99.2	150.8	240.3	296.5	53.0	91.7	114.7	152.0	141.7					
10	53.8	105.6	158.0	251.6	358.2	58.6	85.4	129.6	162.6	172.1					
11	69.2	110.7	170.2	268.5	302.7	53.0	87.2	119.1	173.1	165.1					
12	72.3	125.2	176.5	337.5	298.7	37.9	86.6	120.6	152.1	183.7					
平均	63.2	108.2	156.4	234.5	246.1	65.3	105.8	141.9	191.0	193.6					

(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・グリーン: 3万5000トン(3万トン)未滿 ⑧H・C=ハンディ・ダーティ: 5万トン(3万トン)未滿

= 用 船 料 指 数 =

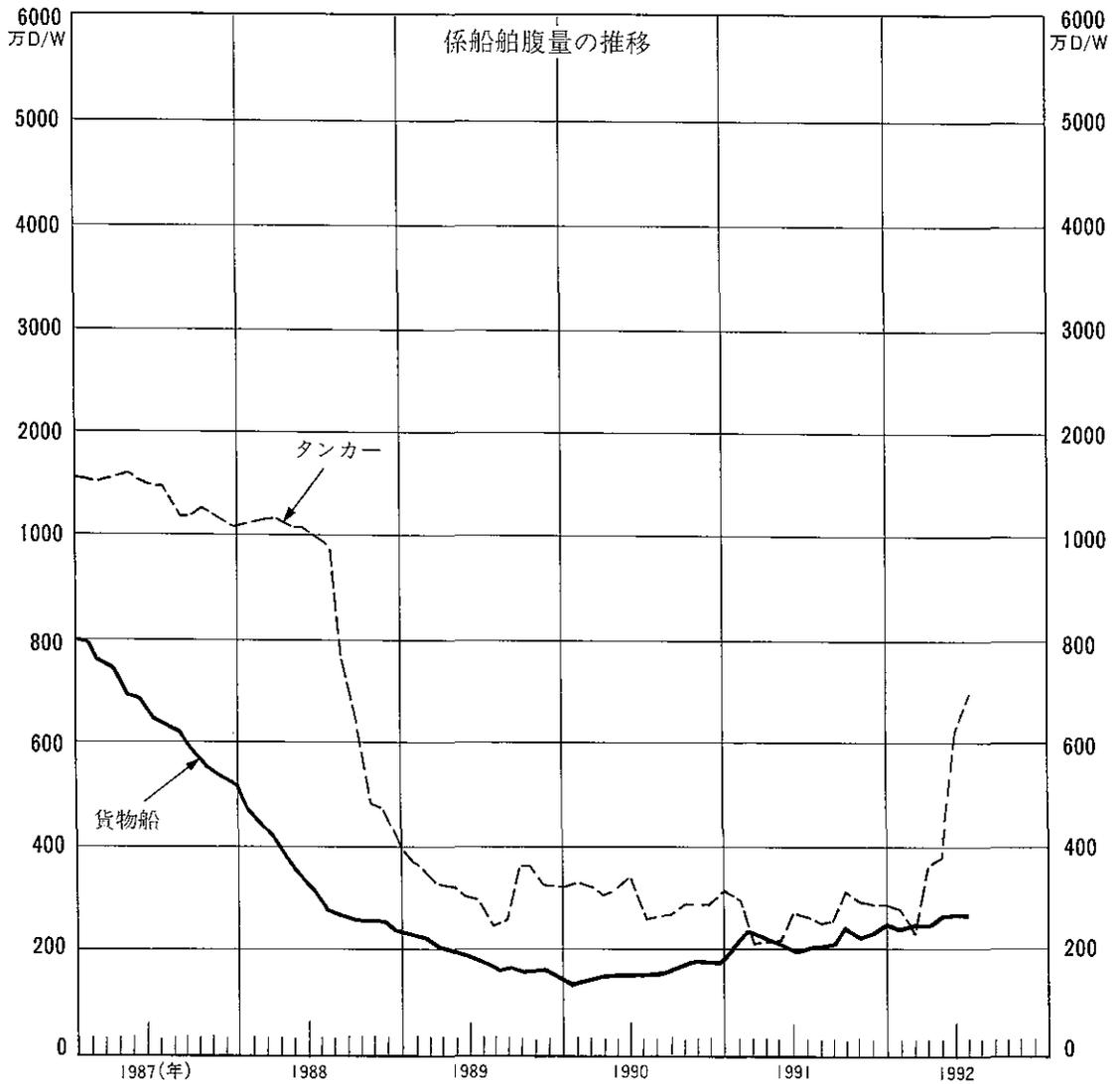


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1	164.3	193.4	204.9	208.3	198.0	202.0	162.5	292.8	334.0	356.5	318.0	326.0
2	166.3	203.5	202.4	203.3	199.0	195.0	191.4	312.0	363.7	357.6	325.0	320.0
3	167.2	207.1	212.1	176.4	207.0	192.0	195.4	328.0	329.8	288.7	335.0	300.0
4	174.9	203.0	202.7	202.9	205.0	191.0	219.8	338.6	336.9	343.3	344.0	302.0
5	172.1	189.3	221.5	197.9	205.0	195.0	224.6	344.3	346.2	353.5	342.0	301.0
6	166.4	193.6	201.8	191.4	205.0		219.7	333.8	318.7	343.7	342.0	
7	169.2	184.1	189.3	190.0	206.0		213.7	320.6	336.8	325.0	342.0	
8	177.4	186.6	204.1	197.0	206.0		223.6	318.2	324.3	328.3	318.0	
9	177.7	185.1	193.0	195.0	205.0		223.0	314.0	327.5	329.5	325.0	
10	182.1	196.3	197.8	197.0	206.0		232.4	317.2	327.6	322.8	335.0	
11	189.2	199.0	208.4	199.0	208.0		242.9	333.0	338.0	311.4	349.0	
12	184.2	197.8	204.3	215.0	208.0		277.0	312.0	349.1	306.4	343.0	
平均	174.3	194.9	203.5	197.8	204.8		218.8	322.0	336.1	330.6	334.8	

(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 ＝

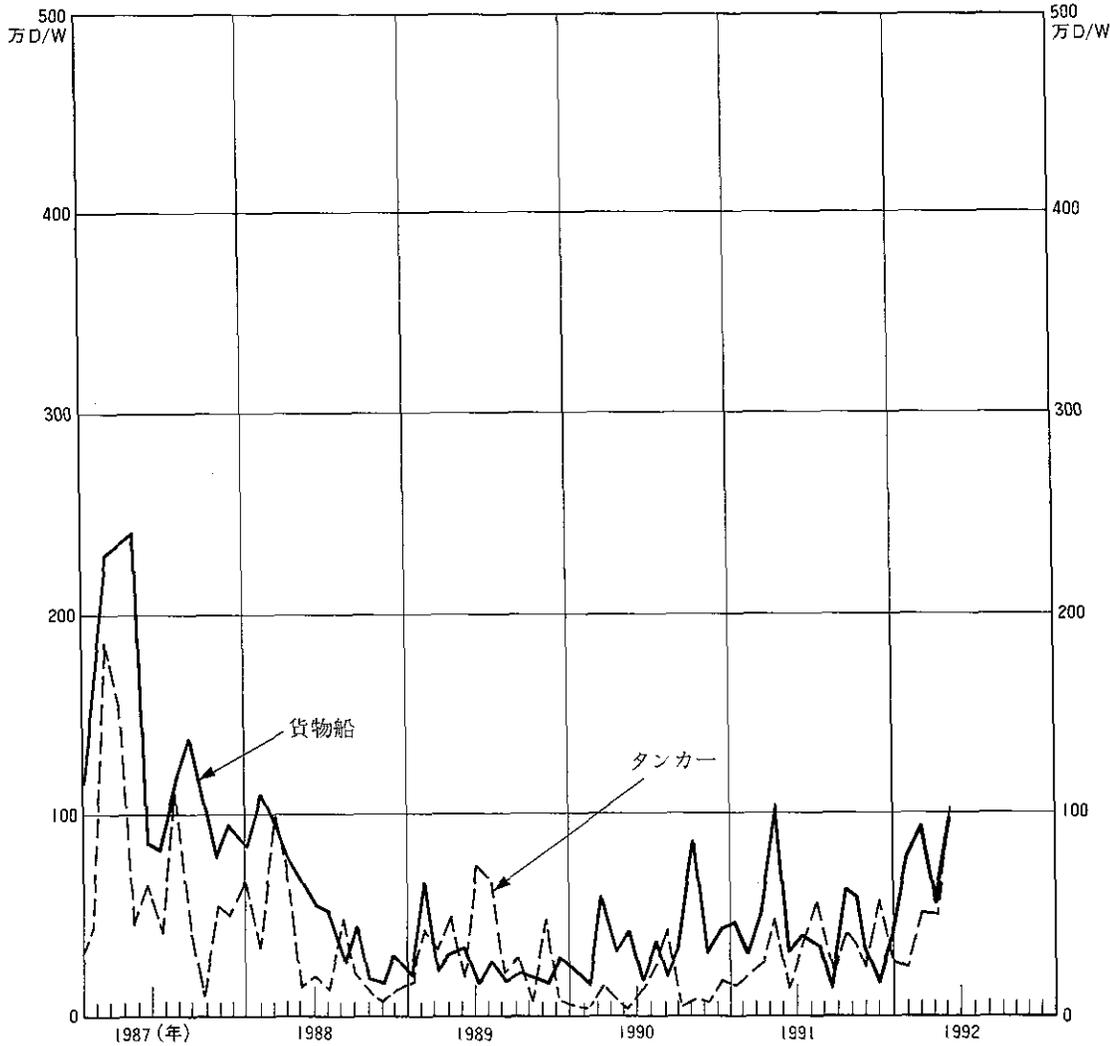


14・係船舶腹量の推移

月次	1990						1991						1992					
	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															
1	238	1,093	1,453	57	1,798	3,127	250	1,291	1,708	50	1,654	3,078	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807
2	226	973	1,264	57	1,800	3,130	258	1,471	2,038	51	1,557	2,867	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729
3	225	1,023	1,325	55	1,768	3,058	288	1,705	2,290	50	1,178	2,110	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280
4	228	1,062	1,361	56	1,740	2,994	288	1,665	2,155	47	1,193	2,135	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538
5	212	994	1,368	56	1,776	3,072	283	1,603	2,041	46	1,191	2,130	292	1,868	2,569	57	1,981	3,763
6	224	1,014	1,335	60	1,896	3,263	264	1,485	1,946	47	1,445	2,685	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180
7	231	1,064	1,433	56	1,461	2,498	258	1,451	1,970	46	1,405	2,613	305	1,926	2,613	74	3,524	6,932
8	232	1,070	1,475	53	1,466	2,505	262	1,477	2,021	45	1,340	2,478						
9	239	1,112	1,532	58	1,485	2,539	265	1,467	2,025	47	1,358	2,517						
10	243	1,202	1,627	57	1,560	2,718	283	1,733	2,395	52	1,717	3,079						
11	262	1,341	1,771	56	1,584	2,803	276	1,618	2,215	52	1,631	2,889						
12	257	1,322	1,710	53	1,563	2,764	288	1,706	2,264	47	1,522	2,807						

(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	1990						1991						1992					
	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	35	132	192	6	23	34	23	270	446	2	63	118	44	289	406	9	140	258
2	20	167	125	2	4	2	20	183	278	—	—	—	53	489	786	6	114	238
3	69	362	568	9	65	117	38	291	479	8	129	233	62	578	944	18	280	508
4	39	205	284	10	36	55	53	614	1,006	6	228	447	34	299	542	10	240	487
5	37	255	391	3	9	14	39	187	276	11	62	103	44	587	980	18	503	1,010
6	23	105	149	4	61	97	30	257	404	5	171	348						
7	23	198	347	7	122	232	22	216	341	5	275	536						
8	30	120	152	7	186	395	21	72	99	4	113	209						
9	28	192	342	2	4	7	53	259	610	8	336	401						
10	63	504	850	4	27	51	35	342	551	4	149	301						
11	24	179	271	6	29	43	26	213	321	8	138	236						
12	24	243	393	4	74	151	20	101	150	10	294	560						
計	415	2,662	4,064	64	640	1,198	380	3,005	4,961	71	1,958	3,492						

(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 船 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
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
1990年度	575	87	6,114	0.87	6,777	2,446	272	2,742	8	5,468

(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
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

人は自分自身を実際に見ることはできない。写真やビデオで見るのは、映像であり、鏡で見るのは、鏡の中に映っている自分であり、そのものではない。つまり、このことは自分自身のこととなると、姿や癖、しぐさといった外見上のことのみならず、考え方、性格、気質といった内面的なことでも、完全に第三者的に見ることができないことを物語っている。自分が他の人と異なっている、変わっている、なかなか認識し難いことを意味している。

考えてみれば、特に内面的なことではこういった自他の見方の差、違いは起こって当然である。人は24時間自分自身と付き合っている。少なくとも自分の思考、行動パターンの中にいるのがほとんどであ

るから、常に自分自身は当然なこと、正当なことをしていると考えがちとなることは否めない。自分自身から距離を置いて真に客観的に観察することがおろそかになる。人は時には反省することは勿論あるが、割合は何と言っても小さく、ほとんどの場合において、常に自分は正しく、常識的だと思いついてしまうのが、凡人の常であろう。

このことは、一国の外交などの行政、国民の思考、民族の気質などについても同じことが言えそうである。人は、生まれ育った国、土地の文化なり宗教に大きく影響され、感化されて育つ。そしてその文化なり、考え方が世界の常識、スタンダードであると考え、その文化と違ったものは、異質であるときめつけかねない。

日本異質論がある。この場合の異質とは、どの国を基準とした異質なのか。どの国も他の国から見

れば大なり小なり異質である。日本から見れば米国や、欧州の各国は異質である。彼らが置いている基準が、絶対正しく、唯一のものであると確信し、それを世界の基準と見なしての日本異質論であるに違いない。

私がここで言いたいのは、日本異質論に反論することではない。これに関しては^{しん}真摯に彼らの言い分を聞いて反省すべき点は改めることに異論があるはずがない。

述べたかったのは、人は得てして狭い視野の独断でものを見、主張しがちであるということである。その意味から国際的になるには、自分自身を全く第三者的には観察できなくても、鏡を通してでも、ビデオを通してでも常に客観的に見詰める姿勢が必要なのであろう。

大阪商船三井船舶
調査部副部長

前田 和男

船協月報 8月号 No. 385 (Vol. 33 No. 8)

発行：平成4年8月20日
創刊：昭和35年8月10日
発行所：社団法人 日本船主協会
〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)
TEL. (03) 3264-7181 (調査広報部)

編集・発行人：鈴木 昭洋

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)