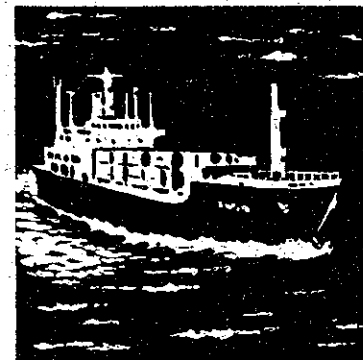
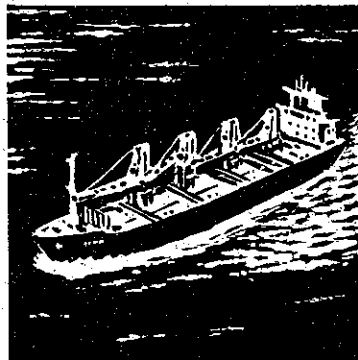
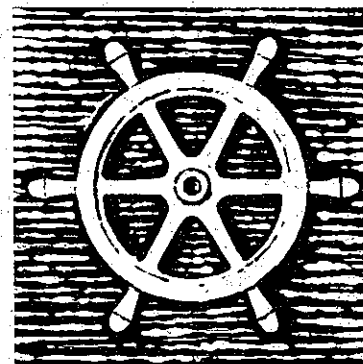
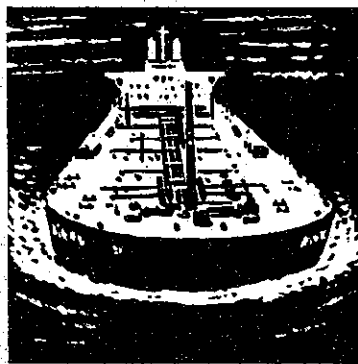
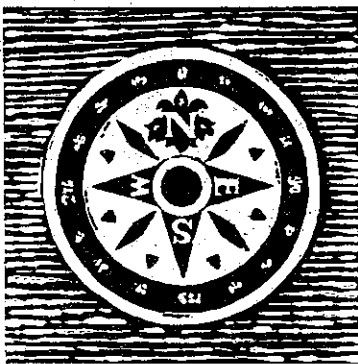


# 船協月報

# 1

1990

平成2年1月20日発行 毎月1回20日発行 No.354 昭和47年3月8日第3種郵便物認可



社団法人日本船主協会



タンカー「ナビックス セイブ」

13万7893 $\%$  23万8500 $\%$

平成元年11月に竣工した本船は、船員制度近代化C段階の設備基準要件を満たしている近代化船で、世界最大の直径11.2mのプロペラの採用や空気抵抗低減のために吹きぬけ構造の居住区を採用するなど、最新の省エネ設備を備えている。

1 月 号 目 次

平成2年新春を迎えて	日本船主協会会長 松成 博茂	3
<b>巻頭言</b>		
1. 平成2年度海運関係予算		4
2. 平成2年度海運関係税制改正		8
<b>海運界の動き</b>		
90年は日本海運の再生元年だ		10
	出席者 運 輸 大 臣 江藤 隆美 日本船主協会会長 松成 博茂 川崎汽船社長 (司会) 経 済 評 論 家 田中洋之助	
<b>座談会 (自民党機関誌「自由民主」1月号より転載)</b>		
1990年の海運界の展望		18
	大阪商船三井船舶 今 敏 調 査 部 長	
<b>寄 稿</b>		
生田豊朗の日本海運への提言		
90年代のエネルギー事情と海運界の対応		27
	出席者 日本エネルギー 生田 豊朗 経済研究所理事長 日本船主協会副会長 石川 公通 東京タンカー社長	
<b>(「週刊東洋経済」平成2年1月20日号より転載)</b>		
女性の時代		31
	運輸省国際運輸・観光局長 宮本 春樹	
<b>随 想</b>		
ロイド統計における世界船腹量 (1989年年央)		34
—— 7万6100隻 4億1048万% 6億4681万% ——		
7年ぶりにトン数が増加		
<b>調査・統計資料</b>		
1. 厚生年金保険法の一部改正		46
2. 第88回船員制度近代化委員会の審議模様		47
3. GATT ウルグアイ・ラウンドにおける海運問題の検討		48
<b>内外情報</b>		
海運日誌 (12月)		53
海運統計		57
船協だより (理事会の模様・会議日誌・その他)		54
編集後記		70
付・平成元年海運日誌		71

## 平成2年新春を迎えて

日本船主協会会長 松成博茂



数年にわたる不況の中で外航海運各社が自助努力でもって押し進めてきた徹底した合理化の効果が、米ソ間の緊張緩和を軸とした世界的な平和と安定が進むことにより東西間の貿易が活発化し、荷動きが増大するという追い風を受けて、平成元年度上期の中間決算に明確に表れ、各社ともそれぞれ営業収益を大幅に改善するまでに至りました。

また、ここ数年来の懸案事項でありました日本船の国際競争力の回復問題は、『日本船への混乗』が昨年10月下旬に労使間で合意に達し、待望の混乗実現の第一歩を踏み出しました。外国船員との混乗が行われる第一船は早ければ本年春3月ごろに就航が予定され、日本外航海運史上画期的なことが始まろうとしています。この労使合意に当たって示された全日本海員組合のご理解とご協力に対し深甚なる敬意を表したいと思います。

さて、本年の課題としては、1980年代に問題が顕在化し、その解決の糸口が見出された数多くの事柄の総仕上げであろうかと存じます。すなわち、われわれが目指していることは、安全運航を行いながら国際競争力を備えた商船隊を構築していくことであります。欧州の海運先進国は第二船籍制度に加え、船員の所得税、船員保険料の減免等でより一層国

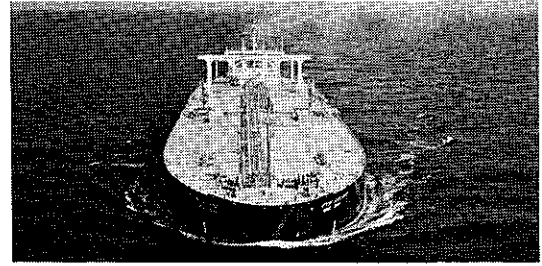
際競争力を高める工夫をしています。したがって、今後とも混乗推進にともなう諸々の船員問題解決のための対策の確立を図りながら、近代化船、混乗船そしてFOC船を各社の戦略に沿って効率的に構成された船隊を整備し、国際競争力を高め、日本船員の優秀な技術を核に安定輸送を確保し日本の産業界の更なる国際化に貢献するという責務を果たさねばなりません。

また、北米定期航路問題は盟外船をも包括した航路安定協定が締結されたことで、混乱の続いた航路環境も関係各社の努力で落ち着きを見せてきております。そして船腹の一部凍結を第二年度も実施することで合意されておりますが、収支が改善されたとはいえまだ水面下であり、更なる努力と自制が必要ではないかと存じます。

海運を取り巻く経済環境が好転している今、収益安定化のための経営面での多角化、新しい事業展開や、多様化する荷主の要請にこたえる高付加価値サービスの整備などに英知を尽くせば、新しい日本海運が力強く再スタートする年であると確信しております。

本年を皆様方とともに、新しい日本海運の元年にしようではありませんか。

# 海運界の動き



▲航行中のタンカー

## 1. 平成2年度海運関係予算

運輸省は、平成2年度海運関係予算に関し、平成元年8月末、大蔵省に概算要求し、その後12月24日、大蔵省案が内示され、復活折衝をへて12月29日の臨時閣議で政府予算案が決定された。

政府予算案における海運関係予算の概要は、次のとおりである。

### 1. 外航海運関係

#### (1) 財政投融資（日本開発銀行融資）

パイオニアシップ等への代替建造を中心とする外航貨物船の整備を促進するとともに、海運業の経営安定化を図るため、外航客船の整備と船員に雇用の場を提供する外航船員活用経営安定化事業を促進することとし、これらに必要な財政投融資640億円を要求した。このうち外航貨物船の整備（計画造船）については、融資規模500億円、建造量103万総トン、融資条件は、パイオニアシップについては金利が開銀特別金利5マイナス0.2%（現行特利5）、融資比率は70%（現行60%）とし、その他船舶については金利を特利5（現行どおり）融資比率を60%（LNG船・超省力化船現行どおり、その他船現行50%）とする要求を行

った。

これに対し、政府予算案においては、外航貨物船の整備について融資規模370億円（融資条件は現行どおり）と決定された。

また、海運業の経営安定対策として、外航客船の整備に110億円、外航船員活用経営安定化事業に30億円の合計140億円を要求した。これに対し、外航客船の整備に50億円（新規分40億円、継続分10億円、融資条件は金利が開銀特利4、融資比率が50%といずれも現行どおり）が認められた。

#### (2) 歳出予算

昭和54年度から56年度までに締結した利子補給契約により平成2年度に歳出化することが必要な利子補給金1億6800万円、日本開発銀行の猶予対象利子に対する交付金22億4500万円（猶予対象利子本体分13億6800万円、猶予対象利子運用金利分8億7600万円）の合計24億1300万円を要求した。

これに対し、政府予算案においては満額の合計24億1900万円（金利の変更によって要求額より大きくなっている）が認められた。

1. 平成2年度海運関係予算  
2. 平成2年度海運関係税制改正

【表1】平成2年度外航海運関係予算案

区 分	元年度予算 (億円)	2年度要求 (億円)	2年度予算案 (億円)
1. 歳出予算	11.36	24.13	24.19
(1) 利子補給金	3.98	1.68	1.68
(2) 利子猶予特別交付金	7.38	22.45	22.51
(猶予対象利子本体分)	—	13.68	13.68
(猶予対象利子運用金利分)	7.38	8.76	8.82
2. 財政投融资	400	640	420
(1) 外航貨物船の整備	360	500	370
(新規分)	245	388	310
(継続分)	115	112	60
① 融資条件 (i) 金 利	●パイオニアシップ ●超省力化船・LNG船 ●その他船舶	特利5 特利5—0.2%	特利5 特利5
(ii) 融資比率	●パイオニアシップ ●超省力化船・LNG船 ●その他船舶 ●改 造	60 % 60 % 50 % 40 %	60 % 60 % 50 % 30 %
(2) 外航客船の整備	40	110	50
(新規分)	30	100	40
(継続分)	10	10	10
① 融資条件 (i) 金 利		特利4	特利4
(ii) 融資比率		50 %	50 %
(3) 外航船員活用経営安定化事業(新規)	—	30	0
① 設備資金総額 60億円			
② 融資条件 (i) 金 利		特利5	—
(ii) 融資比率		50 %	—

(注) 四捨五入の関係で合計の末尾が合わない場合がある。

## 2. 船舶整備公団関係

船舶整備公団は内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進することとし、代替建造8万5250％、所要資金265億円、これに前年度継続分103

億円を加え368億円、また改造等融資として15億円を要求した。

さらに、余剰船舶等の係留船への改造を促進するため28億円、国内旅客船の整備のために248億円、総額659億円を要求した。

これに対し、政府予算案では、代替建造8

万5250%、所要資金245億円、継続分80億円の325億円が決定した。

また、改造等融資15億円、特定係留船活用事業の推進に14億円、国内旅客船の整備に261

億円、総額615億円が決定した。

一方、同公団の業務の円滑な運営に資するため、一般会計より補給金2億3000万円が決定した。

【表2】平成2年度船舶整備公団関係予算案

区 分	平成元年度予算額		平成2年度要求額		平成2年度予算案	
	建造量 <small>総トン</small>	金額 <small>億円</small>	建造量 <small>総トン</small>	金額 <small>億円</small>	建造量 <small>総トン</small>	金額 <small>億円</small>
1. 国内旅客船の整備	41,200	181	58,700	248	58,700	261
2. 内航海運の体質改善						
(1) 代替建造	83,000	332	85,250	368	85,250	325
●内航貨物船の建造	83,000	(232)	85,250	(265)	85,250	(245)
●前年度継続分		(100)		(103)		(80)
(2) 改造等融資		15		15		15
3. 特定係留船活用事業の推進		20		28		14
合 計		548		659		615

(注) 1. 内航船 融資比率60~80%

2. 船舶整備公団の業務の円滑な運営に資するため、一般会計より補給金5億200万円の要求に対し、2億3000万円が決定。なお、平成元年度の補正予算においても7億9800万円が決定。

### 3. 船員雇用対策関係

#### (1) 一般会計分

船員雇用対策については13億8000万円の要求に対して12億4800万円が決定した。

このうち、船員雇用促進事業費補助金（SECOJへの補助）は3億1300万円（元年度：2億9300万円）で、外国船配乗促進事業助成（新規）、再就職あっせん受入助成（継続）等を内容としている。

外国船配乗促進事業助成は、日本船の混乗の実施等に対応し「船員雇用促進センター」に船員派遣業務を行わせることにより、便宜置籍船を含む外国船に対して計画的に日本人船員の配乗を促進しようとするもので、外国船への派遣に係る船員費等の事業に要する経

費と外国船事業主から受け取る派遣料との差額を同センター（1/3）と外航事業主（2/3）が負担することとし、国が同センターの当該負担分を補助することを予定している。

この他、開発途上国船員養成への協力として、ODA（政府開発援助）の一環として実施する「開発途上国船員研修生受入事業費補助」（新規）が4100万円の要求に対して3000万円が決定した。

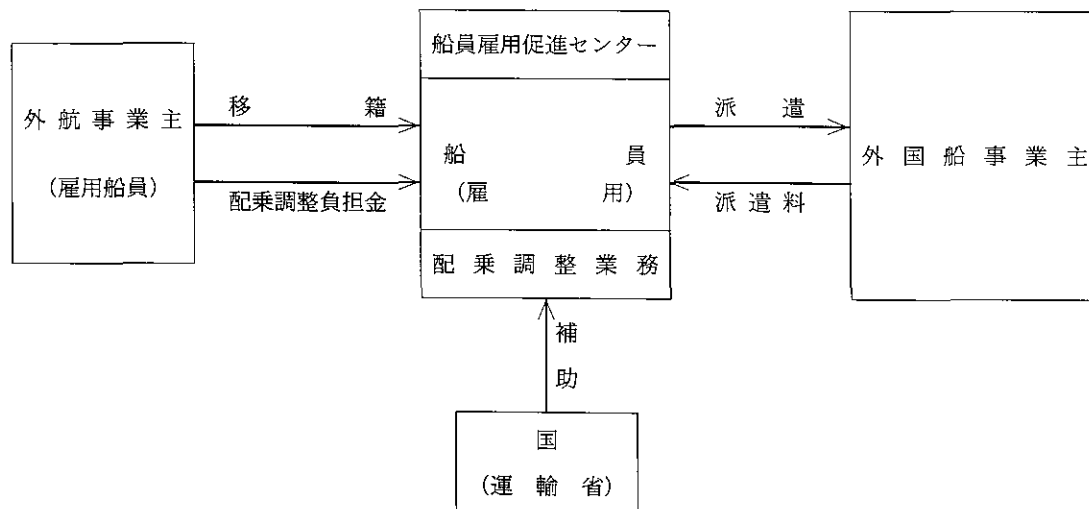
#### (2) 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち、船員雇用対策関係として雇用調整出向給付金、SECOJへの助成、中高年齢船員雇用調整出向給付金、および、未払い賃金の立替払いに要する費用の合計10億9000万円が決定した。

【表3】平成2年度船員対策関係予算案の概要(運輸省船員部、社会保険庁)

区 分	平成元年度	平成2年度予算案		
	予 算 額	概 算 要 求	政 府 原 案	
一 般 会 計 (運輸省)	1. 船員雇用対策	1,816	1,380	1,248
	(1) 船員雇用促進対策事業費補助金 (SECOJへの補助)	293	379	313
	(イ) 外国船配乗促進事業助成 (新規)		( 213)	( 180)
	(ロ) 外国船就職奨励等助成	( 102)	( 59)	( 48)
	(ハ) 再就職あっせん受入助成	( 166)	( 78)	( 56)
	(ニ) 技能訓練、職域拡大訓練 (離職船員)	( 24)	( 29)	( 29)
	(2) 船員離職者職業転換等給付金	1,523	1,001	935
	2. 開発途上国船員養成への協力		41	30
	(1) 開発途上国船員研修生受入事業費補助金 (新規)		41	30
	小 計	1,816	1,421	1,278
船員 保 険 特 別 会 計 (厚生省)	(1) 雇用調整出向給付金	268	258	238
	(2) 勸日本船員福利雇用促進センターへの助成	1,017	772	770
	(イ) 外国船派遣助成金 (雇用船員)	( 256)	( 209)	( 209)
	(ロ) 技能訓練費 (雇用船員)	( 112)	( 116)	( 116)
	(ハ) 技能訓練派遣助成金 (雇用船員)	( 574)	( 369)	( 368)
	(ニ) その他 (管理費等)	( 75)	( 78)	( 77)
	(3) 船員雇用確保助成特別事業 (新規)		278	21
	(イ) 船員雇用確保助成金 (定年延長)		( 254)	( 一)
	(ロ) 中高年齢船員雇用調整出向給付金		( 23)	( 21)
	(4) 未払賃金の立替払に要する経費	206	62	62
小 計	1,491	1,369	1,090	

【図】外国船配乗促進事業の概要(フロー)





## 2. 平成2年度海運関係税制改正

平成2年度海運関係税制改正については、平成元年9月に開催した当協会定例理事会において、特定資産の買い換えの場合の課税の特例(圧縮記帳制度)の延長をはじめとする7項目を重点事項として要望することを決定し、これを小冊子にとりまとめ自由民主党税制調査会をはじめ関係方面に要望を行った。(本誌1989年10月号P.9参照)

また、四埠頭公社の固定資産に関する課税の特例措置が元年度末に適用期限が到来するため、埠頭借受者の立場からこれの延長について別途要望することとともに、全国市長会等から特別とん税の引き上げ要望が自民党税制調査会に出されたため、これに強く反対するため、それぞれ別途要望書を作成し関係方面に要望を行った。

一方、大蔵省および自治省は、いわゆる企業優遇税制の見直しの観点から、船舶の特別償却制度の廃止および外国貿易船に対する固定資産税の課税特例措置の縮減を整理案として提示した。

このようななかで、当協会は、会長を中心に、自民党はじめ関係方面に強力に要望を行った結果、12月19日に発表された自民党税制改正大綱においては、船舶から船舶への圧縮記帳について適用期限が5年延長されたほか、当協会の要望がほぼ実現した内容となった。

また、大蔵・自治省から出されていた整理案

についても、現行どおり存続されることで決着を見た。これらの内容をまとめると、以下のとおりである。(資料参照)

### 〈当協会要望事項関係〉

- (1) 特定の事業用資産の買い換え(船舶から船舶への買い換え)等の場合の課税の特例措置  
船舶から船舶への買い換えについては適用期限が5年間延長されることとなったが、土地等その他の事業用資産から船舶への買い換えおよび特定の内航船からその他の減価償却資産への買い換えについては、法人税関係においては適用期限が平成3年3月末であるが、所得税(個人事業主)関係では適用期限が同年12月末となっていたため、当面、所得税関係についてのみ1年延長を行い、2年度中に土地税制全般の見直しを行う際に再検討することとなった。
- (2) 外国船の裸用船料に係る所得税の源泉徴収制度の不適用措置  
現行どおりの内容で2年延長となった。
- (3) 特定の外航船舶に対する登録免許税の特例措置  
現行どおりの内容で2年延長となった。
- (4) 外航用コンテナに係る固定資産税の特例措置  
現行どおりの内容で2年延長となった。
- (5) エネルギー環境変化対応投資促進税制

従来の経済社会エネルギー基盤投資促進税制の延長・改善を内容とした税制であり、船舶関係では、主機換装、廃ガスエコノマイザー、船舶軸動力発電装置について現行どおりで2年延長となった。

現行どおりで2年延長となった。

(7) 中小企業新技術体化投資促進税制

現行どおりで2年延長となった。

(8) とん税・特別とん税の引き上げ反対

自民党税制調査会における長期検討項目と

なり、引き上げは見送られた。

(6) 四埠頭公社の固定資産に関する課税の特例措置

【資料】

平成2年度主要税制改正事項

1. 要望事項

項 目	要 望 内 容	最終結果 (大綱)
(所得税および法人税) 1. 特定の事業用資産の買い換え(船舶から船舶への買い換え)等の場合の課税の特例措置	適用期限 { 所得税 2年12月末 法人税 3年3月末 } の延長	船舶→船舶5年間の延長 { 土地→船舶 船舶→減価償却資産(内航) ⑧1年延長。但し、平成2年度中に見直しを行う。
(所得税) 2. 外国船の裸用船料に係る所得税の源泉徴収制度の不適用措置	適用期限の延長	現行どおりで2年間延長
(登録免許税) 3. 特定の外航船舶について登録免許税の特例措置 現行(本則4/1000→軽減税率3/1000)	現行の適用期限を延長するとともにバイオニアシップに対して軽減率を拡大	現行どおりで2年間延長(バイオニアシップへの拡大は認められず)
(固定資産税) 4. 外航用コンテナに係る固定資産税の特例措置	適用期限の延長	現行どおりで2年間延長
(所得税および法人税) 5. エネルギー環境変化対応投資促進税制	創設 (現行エネ社税制における対象設備について適用期限の延長)	主機換装・廃エコ・軸発については現行どおりで2年間延長
(固定資産税および都市計画税) 6. 旧外貿埠頭公団から外貿埠頭公社が承継した業務用資産(外貿コンテナ埠頭等)に対する固定資産税および都市計画税の軽減措置	適用期限の延長	現行どおりで2年間延長
(所得税および法人税) 7. 中小企業新技術体化投資促進税制(電子機器利用設備等の特別償却または税額控除措置)	適用期限の延長	現行どおりで2年間延長
8. とん税・特別とん税	税率引き上げ反対	引き続き検討

2. 大蔵省・自治省整理案(海運関係)

項 目	整 理 案	最 終 結 果
(所得税および法人税) 1. 船舶の特別償却制度	廃 止	現行どおり存続
(固定資産税) 2. 外国貿易船に対する固定資産税特例措置	課税標準 1/12 → 1/9に縮減	現行どおり存続

## 90年は日本海運の再生元年だ

石油ショック、円高と大きな打撃を受けた日本海運は、これを見事に克服し、日本海運再生へ向けて明るい展望を開いている。

● 出席者(敬称略・順不同) ●

運 輸 大 臣 江藤 隆美

日 本 船 主 協 会 会 長 松成 博茂  
川 崎 汽 船 社 長

(司 会) 経 済 評 論 家 田中洋之助

(自民党機関誌“自由民主”1月号より転載)

### 石油ショックと円高は「天の警鐘」

田中 海運業界は長い間、円高その他で不況産業として苦しんできたわけですが、最近、労使の協力による合理化などがようやく実を結び、海運市況好況の波も受けて明るい陽がさしてきましたね。しかし、もう少し長い目で日本海運を見ますと、なおいろいろな課題があります。今日は当面の課題と90年代の展望を話し合っていたきたいと思います。

松成 戦後ゼロから再出発して、日本経済の成長とともに日本海運も順調に伸びてきたのですが、2度の石油ショックに加え、85年からの円高で大変な打撃を受けました。しかしこれが逆に日本海運の目をさまさせてくれた。今考えると天の警鐘だったと思うのです。この4年間に

人員整理などをともなう合理化をやって、為替への対応策をとるとか、不経済船の処分を行い、不況対策は昨年ぐらいにほぼ完了しました。

そして今は平和のなかで荷動きの増加という“追い風”を受け、昨年後半から各社とも業績が向上してきました。私は90年は“日本海運再生元年”になると位置づけているんです。

田中 昔は戦争があったらひともうけできたんですが、今は逆ですね。

松成 そうですね。平和はほんとうにありがたいです。

田中 海運は本来、自由な産業ですが、戦後の日本は海運再建ということで計画造船方式を取りました。政府が低利で融資して復興を助けたわけで、政府の政策と海運は非常に深い関係にありましたね。

江藤 そうです。海運業というのは、日本のシ



ンボリックな産業ですね。四面を海に囲まれた地理的環境にあるわが国として、輸出入はほぼ100%船ですからね。調べてみたら、いつの間やら世界中の貨物の5分の1が日本発着の貨物で占められているんです。世界経済にとっても日本経済にとっても、海運が大きな役割を果たしていることは間違いない。

その海運が長い不況に苦しんでいたのが、ようやく上向いてきたのは大変幸せなことです。しかし、これから先も平和で国際経済がずっと成長を続けていくかどうか、一縷の不安がありますし、また乗組員が非常に少なくなりましたね。

松成 だいぶ合理化で減らしました。

江藤 私は生まれて初めて、労働組合の大会に招かれて行ってきました。混乗の問題やら、マルシップの問題やら、真正面から取り上げ、組合も随分とご苦労もあったでしょうが、そこまで割り切って日本の海運を守っていこうということになったのは、労使の大変なご努力の賜物であったと敬意を表したところです。

先日、米国のヒルズ通商代表が来られて「日本は造船に対して国が補助金を出しているのではないか」と言うので、「そういうことはない。たとえば、開銀、船舶整備公団の融資は、あなたの国の造船所が日本の船を受注すれば、それは日本の造船所と同様、適用されますよ」という話をしました。

陸上輸送もそうですが、やはり適正規模、適正運賃というのが基本です。船をつくってひと山当てようかという時代はもう終わったんですね。これからは秩序正しく、お互い荷主の要望にこたえられるような体制を整えつつ、これに若い船員たちがどう参入してくるかということを考えていかねばならない。

それから、日本人も随分とゆとりが出てきましたから、海運会社が大型客船を建造し、新しい時代のリゾート開発に対応されていくのは大変結構だと思います。新しい分野をどう開拓して、経営基盤を安定させていくかですね。運輸省で私はいつも言うんです。ただ許認可を与えるだけでなく、日本の将来を展望して、新しい

道の先導役を果たすような運輸行政でなきゃいかん。

### 日本船への混乗が実施段階へ

田中 これまでは何といても国際競争力が失われたところに問題があったわけで、それを克服するために合理化をした。なかでも特に外国人船員との混乗問題がポイントで、これを認めたことで第一歩を踏み出されたわけですが、これに関連して政府への要望なりがあると思うんですが……。

松成 緊急雇用対策ということで、非常に厳しい対応をし、日本の船員、ことに外航船員の方にご苦労願って、現在では1万人を切る状況です。海員組合はこれ以上は減らさないでくれと言うし、われわれもこれ以上は考えておりません。

そこで、部員問題ですが、運輸省ご当局にお願ひして、何とか3級の免状を簡単に取得でき、職員になれるようにしていただこうと。前から3級を取った者はたくさんいたんですが、2年間にわたる緊急雇用対策で、せっかく免状を取ったのに離職した人がたくさんいて、これでは骨折り損だと使用者に対する不信感が非常に強いです。ぜひ職員になり、混乗船や近代化船、あるいは外国船でもわれわれが支配している船舶に乗っていただく。そうすると職場も広がると思います。

私、ここで大きな声で言いたいのは、船のコストを安くするために混乗と言っているわけではなくて、安いだけなら全部外国人船員にした

ほうがいい。だけど、船のサービスというのは、安全、迅速、低運賃という3点を考えなければなりません。

また、いったんことが起こった場合、たとえばこの前の中東紛争のとき、ペルシャ湾に日本籍の船が1隻もないということになると、日本の商船隊を経営している者として果たしてこれでいいのかと思います。

私たちは安全運航と、日本の船員の技術の伝承といった方面にも重点を置いています。だから、どのぐらい近代化船、混乗船を持つか、あるいはFOC船（便宜置籍船）を持つかは各社の経営戦略の問題ですが、少なくとも私の会社ではほどよいバランスのもと、日本人船員を中心に、縦横無尽に海運を飛翔<sup>ひしょう</sup>させていきたいと思っています。

田中 さて、日本経済の歴史的な経過を考えますと、いま松成会長が言われたように、いざというとき、やはり日本船がいる。日本人船員が乗った船が国の安全保障のために必要だということですね。運輸省も当然お考えだと思いますが……。

江藤 それは大原則です。これまでは海運業界が苦しかったから、昭和63年央で日本船の640隻に対して外国用船が1500隻近くもある。この状態を放置し、このままさらに日本船が減っていくとさまざまな問題が生じてくる。もちろん日本の旗を立てて堂々とやるのが一番いいことは間違いない。

ただ、外国から雇用のためにも使ってくれという要望が非常に強いという側面がある。日本にも昔の貧しい時は米国などに働きに行きまし

た。お互いさまでですから、私は日本の労働市場に一定のルールをもって、発展途上国の若者を受け入れることは、先進経済国の役割だと思っております。

日本船への混乗については、実施に移されることとなりました。日本人が責任をもって、外国人の船員を一緒に職場で働かせるというのは素晴らしい。

松成 私も今度の組合の協力、勇気と決断を非常に高く評価しているんで、これにこたえていかねばならないと思っております。

江藤 最近の人は家庭を離れて長い航海に出たがらないようですね。

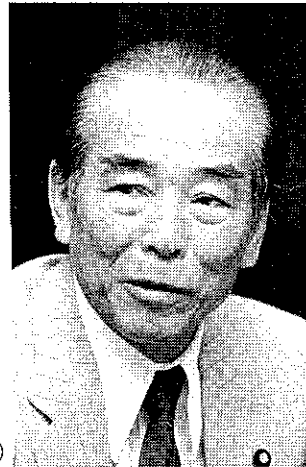
田中 だんだん生活が豊かになり、ぜいたくになると、若い人はきつい仕事や、汚い仕事、危険な仕事は嫌がるんです。だから、いろんな部門で労働力不足が発生する。海のほうでも、今までは比較的、待遇がよかったけれども、これからは人を集めることが難しくなるんじゃないでしょうか。

松成 今は人余りとか言っておりますが、5年後の雇用状況を考えると、やはり組合が賛成してくれた混乗船というようなものが増えていくのではないのでしょうか。

江藤 今、陸上輸送部門ではトラックなどの自動車の運転手が9万人足りない。トラック業者が3万8000あってね。どこかみたい月に月給50万出すよ、といったら……。

田中 そんなところが出てきたんですか。

江藤 出てきた。その代わり労働過重とかがあって、ちょっと問題なんですね。



(江藤 隆美氏)

#### レジャー時代のリゾート開発

田中 大臣、ひとつ率先して1週間ぐらい休みを取ってクルーザーに乗って鋭気を養ってもらいたいですね。

江藤 長期休暇がとれる外国人がうらやましいですよ。日本人の観光とかレジャーというのは単発的で、せいぜい1泊2日とか2泊3日くらい。1週間とか2週間というのは日本人はまだ慣れていませんね。

だけど、これからはそういう時代になる。今のように温泉宿に1泊して、宴会やってカラオケで歌って翌日帰ってくるというんじゃなくて、もっと落ちついて、ゆっくり旅を楽しむ。その点で船旅というのは夢がある。私どもは若いころ、別府から瀬戸内海航路で大阪までよく乗りました。そうすると、港々でカマボコを売っていたり、お弁当を売っていたり、随分楽しい思い出がある。

この前「1日運輸省」をやったとき「ここに全国の知事さんがおそろいだったら、私、提案

したいことがあった。どういうことかという、四国に橋が3本かかる。各地でリゾート開発が進んでいる。似たりよったりのものがたくさん出てきた。一体それだけでいいんでしょうか」という話をしました。

紀淡海峡から大阪湾、明石海峡から北九州にかけて、かつて栄えた造船所の跡がある。ヘリコプターで空から見たら随分と空きがある。あるいは製鉄所の跡、北九州には石炭坑の跡。特に八幡製鉄などは広大ですよ。また、瀬戸内の一番景色のいい所に古い産業の残骸があるんですね。

だったら、瀬戸内から九州、できれば私の故郷の宮崎の海岸まで、南フランスのような壮大なリゾート開発ができないものか。そして4泊5日とか1週間、船はあるんだから、ゆっくりと日本のよさを満喫してもらおう。

運輸省では、日本人海外旅行者年間1000万人を目標とする「テン・ミリオン計画」を推進していますが、この1000万人の人にも、国内をもう一度見直してもらいたい。日本にはいくらでも夢がある。

和歌山の紀淡海峡から東九州に至る海岸線一帯に各県が思い思いに施設を作る。そして春先だったら企業の新入社員の研修を船でやる。瀬戸内海を航行しながら、時には港に着いて食事をしたり、温泉につかったりしながら、海の旅も楽しむ。これも新しいリゾート開発の一つだと思う。各県がそれぞれにいろいろやっているのは結構だけど、今のところ連帯性がない。

田中 バラバラじゃ駄目ですね。

江藤 九州は一つとか、四国は一つとか言うけ

ど、とても一つではなく、各個まちまちです。1日運輸省で今のような提案をしたんですがね。それには船がいいんですよ。

### クルーズの時代がやってきた

田中 去年、1989年は「ふじ丸」ができたとか、「おせあにつく・ぐれいす」ができたということで、「客船元年」だと言われました。平成2年の今年はさらに大きな船ができる。川崎汽船などもいろいろクルーズの船を考えているようですしね。客船事業というのはすぐ採算に乗るとは思いませんが、これは非常に明るい話題でして、一般の人の海運に対する関心が、客船によって高まってくるんです。

今までのように、荷物だけ運んでいたのでは一般の人の関心は向かないけど、実際に客船に乗って「船は素晴らしい」ということになるとがぜん関心が高まる。そういう意味で去年は“客船元年”という非常に明るい話題が日本に生まれたわけですね。大臣のおっしゃった瀬戸内などは世界的にも魅力のある観光資源ですよ。

江藤 この前も海上保安庁の巡視艇で来島海峡まで行きましたが、実に素晴らしい。世界中見てもああいう景勝地はありません。

田中 ないですね。

江藤 こういうものを何とかうまく利用できないかなあと。それが一極集中を改めて、国土の均衡ある発展というものにつながっていくと思うんです。そうでないと、カネのある県だけが先に進んで、カネのない県は隣同士でも置いてけぼりになってしまう。実はこの考えは私の知

恵じゃなくて、建築家の丹下健三先生の私への教育なんです。

松成 丹下先生ですか。

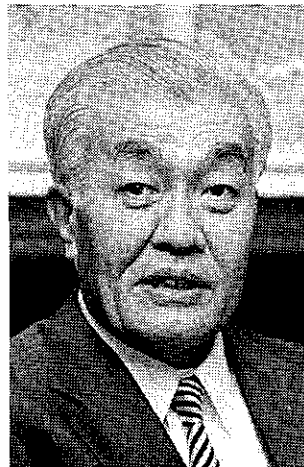
江藤 数年前、私が建設大臣のとき私がウォーターフロント計画とか、橋を架ける話をしたら「大臣、あなたそれだけですか。その先はどうするんですか」と言われた。「それはどういう意味ですか」と聞いたら「そういう将来的課題はマイクロじゃなくて、マクロだ。あれだけの自然をなぜ政府は生かそうとしないのか」と言われた。私は政治家の見識というのは随分お粗末だな、と恥じいったんですがね。

#### 海運の必要性をもっと知ってもらう

田中 松成会長、ここでクルーズのお話をしてください。

松成 船会社、特に外航の船会社は、石油、石炭、鉄鉱石、木材など、一番大事な資源の輸送を行っています。あまり人の目につかないところで積んだり、降ろしたりしていますので、一般の人には海運の必要性がピンとこないでしょうが、クルーズをやるとその方々にも船と密着していただける。客船は今すぐはもうありませんが、そういうチャンスを皆さんに提供できれば、海運振興のために非常にいいのではないかなと思うんです。

江藤 私、一つ心配していることがあるんです。いま日本の木材消費量の7割以上が輸入です。つまり海運のお世話になっている。ところが、最近では国際環境会議で象牙の輸出入が禁止され、さらに、木材の乱伐を行って地球環境（森林）



(松成 博茂氏)

を破壊する元凶は日本だという非難が急速に高まってきた。となると近い将来、木材の輸入が大幅に制限される時期が来るのではないかと思う。たぶん一、二年以内じゃないでしょうか。

田中 これは大きな問題ですね。

江藤 ええ。熱帯雨林の保護とか、森林の砂漠化防止とかで木材の伐採が大幅に制限され、日本が外国から木材を自由自在に輸入できる期間はもう何年もあるまいと思います。木材の輸入というのは、今もう需要量の7割を超えましたよ。

松成 環境問題としてそういうことがあるでしょう。そこで原木でなくて、現地で製材して、合板にしてから輸出する。また現地の人を使ってくれという要望も活発でして、インドネシアなど原木はゼロ、全部向こうで合板にしてから輸出しているんです。

江藤 インドネシア、フィリピンは10年前から原木の輸出はやめると言ってきました。カナダはツー・バイ・フォー、いわゆる組み立て住宅で、アメリカが製材の輸入をさせると言ったのは、私が日米農産物交渉の団長で行った5年ほ





(田中洋之助氏)

ど前でした。交渉の案件にはなかったのが突然出てきたんです。わずか5年で原木から製材品へというのが急速に増えてきましたね。

#### 海上輸送が総物流のコアに

田中 最後に、今後の日本海運、90年代の展望をしていただきたいのですが、総物流企業とか、そういうものを目指して何か企画を進めていらっしゃいますね。

松成 「総物流」という言葉が最近はやりだして、私たちは海運をやっていますが、荷揚げ地に着いたらそこから鉄道やトラックで運ぶ。そのためには港も倉庫も必要だし、ターミナルも必要ですね。

そのように考えますと、総物流の中で一番大きな部門を占める、海上輸送の船会社がやはり総物流のコア（核）にならねばならないと思っています。

今、米国で「ダブルスタック・トレイン」という2段積みコンテナ専用列車でウエストからイーストコーストまで運ぶというようなものを

どんどんやっていて、川崎汽船の場合、今は1週間に40フィーターで1000個ぐらい運び、列車を週に5便ほど出しています。

鉄道会社は線路と機関車と乗員を提供し、船会社が台車を保有し、列車の運行は船会社がやっております。

ですから、この列車は火曜日の午前中にロングビーチを出発するとわれわれが決めたら、たとえばシカゴには何日の何時に着くか責任を持てるわけで、サービスが非常に的確になっているわけです。そうすると、受荷主のほうはきちんと在庫の管理ができますね。

それでどういうことが起きたかということ、昔は米国の“クリスマス用品”は6月ごろから出始めて9月に日本を出るのが最後だった。それが今は船会社のスケジュールが非常に正確かつ迅速になってきたため、10月、あるいは11月にかかるぐらいまでクリスマス関連貨物が輸出されている。米国のほうも在庫を少なくできる。

これは明らかにわれわれのサービスが向上したということの一つの現れであり、また信頼をしてもらっているということだと思います。

もちろん、これをバックアップするのは情報網で、コンピューターを駆使してやっていかなければならない。実際、各社ともそれをやっております、90年代は見違えるような総物流網が、船会社を中心に世界中に敷かれていくだろうと期待しています。なにしろ日本人はきちょうめんで清潔好きですから、運輸業にはよく合っているんです。

今、若い人がなかなか船員になりたがらないのは世界的な傾向ですが、昭和39年の東京オリ

ンピックの時に、陸上産業が高収益になっていき、海上と陸上の給料の差がなくなった。ハングリーだから船に乗るという状況ではなくなった。

しかし、あのとき、日本の船員はほとんど降りなかった。日本の船員のモラルは非常に高いんです。これにこたえてやらなければいけないという気持ちを持っています。船員の方々は、船の運航技術だけではなく、コンピューターから陸上輸送の運営も含め、優れた能力をもっておられますので、そういう人と一体になって進めていけば、必ず国際競争の中で生き残っている。だから、改めて90年が“日本海運再生元年”だと思っている次第です。

江藤 昨年11月27日に運輸政策審議会を開き「21世紀に向けての90年代の交通政策の基本的課題への対応」について諮問しました。外航海運については国際部会において、21世紀を展望

したわが国外航海運の役割といった将来像を検討していただきたいと考えております。これは10年ぶりの諮問になるわけです。

実は私も先般、北九州から福岡のコンテナ港を視察し、また横浜から東京湾もへりで見回って、大きな流れとしてコンテナが主役になる時代だと思いました。で、それに対応する港湾の整備が大事だと痛感しました。

そこで平成3年度から「第8次港湾整備5カ年計画」をスタートさせることになっております。それらの問題も含め、外航海運の役割、あり方と同時に、港湾基地、貨物基地というものをどう整備していったらいいか、ひとつ省を挙げて勉強しているところです。

松成 よろしくお願ひいたします。

田中 ではこのへんで。ありがとうございました。



# 1990年の海運界の展望

大阪商船三井船舶 今 敏  
調 査 部 長

1989年は国際的にも国内的にも激動の1年であった。昨年の1月に出席した新年パーティーで、「今年のエトは己巳(きし)で……天変地異が……波乱の年……」というような枕ことば入りの挨拶を2度ほど聞いたが、そのときは単純な縁起話として聞き流したことを思い出した。

激動の年の次は小康を得る年になるかという、到底そうは思えない。1989年の激動の元は何一つ決着がついていない。そっくりそのまま1990年に持ち越されている。今年も一刻も目が

離せない年になることは間違いない。

このような内外情勢の中にあって、先進工業国とアジア NIEs・ASEAN 諸国の経済は、1988年の好パフォーマンスには及ばないものの大変元気である。とくに日本経済は、国内政治の混乱をしりめに、理想的な形で息の長い景気拡大を続けている。ほとんどの民間調査機関は、1989年度の実質 GNP 成長率の見通しを期中に上方修正することを余儀なくされた。1990年度の大方の経済見通しは、実質 GNP 成長率 4% 台半ば

【表1】世界の実質経済成長率

		名目 G N P (億ドル 88年)	1984	1985	1986	1987	1988	1989 見通し
実 質 成 長 率	世界計	199,632	4.3	3.2	3.1	3.3	4.0	3.1
	先進工業国		4.9	3.4	2.6	3.5	4.4	3.5
	米 国	48,806	6.8	3.4	2.7	3.7	4.4	2.9
	日 本	28,641	5.1	4.9	2.5	4.5	5.7	4.9
	E C	47,342	2.5	2.4	2.6	2.7	3.7	3.4
	発展途上国		4.0	3.9	4.2	3.6	4.2	3.2
	ア ジ ア	10,930(87)	8.3	6.9	6.7	7.9	9.2	6.1
	アジアンIEs	3,680	9.2	3.8	10.8	11.3	10.5	8.2
	中 国	3,765	14.5	13.0	8.3	10.6	11.2	7.5
	中 東	4,362(87)	△ 0.9	△ 0.2	0.6	△ 1.5	3.5	3.5
ラテンアメリカ	7,294(87)	3.4	3.5	4.0	3.0	0.7	—	
ソ連・東欧	34,290(87)	2.1	1.5	3.9	2.0	2.2	1.7	

〔参考〕

	1988 実績	1989 見込み	1990 見通し
OECD計	4.1	3.6 (3.25)	2.9 (2.75)
日本	5.7	4.8 (4.75)	4.5 (4.25)
米国	3.9	3.0 (3.0)	2.3 (2.25)
西ドイツ	3.4	4.3 (3.0)	3.2 (2.75)
フランス	3.4	3.4 (3.0)	3.1 (2.75)
英国	3.7	2.3 (2.25)	1.3 (2.0)
イタリア	3.9	3.3 (3.5)	3.2 (3.25)
カナダ	4.5	2.9 (3.25)	2.0 (2.25)
ASEAN 4	7.8	8.5	7.7
アジアNIEs3	9.7	7.0	7.5

③ OECDの( )内は前回1989/6の数字。  
ASEAN 4はインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ。  
アジアNIEs 3はシンガポール、韓国、台湾。  
(出所：平成元年度世界経済白書、OECDエコノミック・アウトLOOK、アジア経済研究所)

【表2】主要調査機関の1990年度見通し

	実質成長率
日本経済研究協会	5.0 (5.0)
日本経済研究センター	4.9 (4.8)
野村総合研究所	4.5 (5.0)
日本興業銀行	4.6 (5.3)
三井銀総合研究所	4.5 (5.1)
(参考) 政 府	4.0 (4.6)

④ ( )内は1989年度見込み。

の高水準を維持するとしている。一方、米国経済には、ソフトランディングの期待が大きく膨らんできている。(表1・表2参照)

海運業界も、ようやくフォローの風をはっきりと感じとれるようになった。この機会に、いくつかのテーマに焦点をあて、風の吹き加減をチェックしてみたい。

1) 定期航路は復元に向かって針路をとる

「太平洋航路協議協定(TPDA)、約10%の船

腹凍結を骨子とする太平洋航路安定化協定(TSA)が発効。北米定期航路の運賃修復に貢献。」(1989年の海運界重大ニュース——商船三井発表——より)

TSAが期待どおりの機能を示していることにも触発されて、欧州航路においても欧州版TPDAの結成、TSAの締結に向けての動きが急ピッチとなっている。現行のIGA(インターグループ・アグリーメント)と各コンソーシアムの協定期限が1990年末となっていることから、ポスト90

【表3】欧州航路主要船社の新造船計画

グループ/船社名	隻数	1隻当たりのTEU	就航時期
Ace Group K Line/NOL OOCL	8	3,500	1989年8月 就航済
San Cutch *CGM	2	2,700	1992年
EAC	2	3,600	1990~91年
*MISC	2(+1)	3,600	1991年
Nedlloyd	5	3,000	1991年
Trio Group MOL	2	3,600	1990年
NYK	2	3,600	1990年
Hapag Lloyd	5	4,400	1991~92年
P & OCL	2	3,600	1990年
Maersk	6 3 3	4,000 4,000 4,000	1988~89年 1990年 1990~92年
Evergreen	22	4,000	1991年以降
Yang Ming	3	3,500	1990年
Senator	2 4 2	1,800 2,000 1,800	1989年 1990年 1989~90年
KSC	5	2,700	1989年 就航済
Cho Yang	1	2,700	1989年 就航済

⑤ \*は発注未確定 (出所：Shipping Guide)

年体制への同盟メンバーの秘めた思惑と、EC92年への期待がからみ合って、各船社は相次いで大型船隊整備計画を打ち出している。(表3参照)

このように急激な船腹拡充は、必然的に運賃競争とシェア争いの一層の激化を招き、北米航路の二の舞となることは誰の目にも明らかである。同盟メンバーと独立船社が協調を目差して同じテーブルに着いたのは、至極当然の成り行きといえよう。ただ、不遜な例えが許されるならば、米ソ両大国がパーシングIIとSS-20を正面に押し出して欧州において対峙してはじめて、中距離核戦略(INF)全廃条約などの核軍縮が再び進展したように、良識ある国際船社といえども、危機感が高まるまでは各自ゼンマイを巻き続けなければならなかったものようである。しかし、核軍拡は核抑止力として作用し、にわかには戦闘状態に突入することを意味しないが、船社間の船腹拡充競争は、直ちに泥沼のような運賃競争につながるという皮肉がある。

本稿が読者の目にとまるころには、既に明るいニュースを耳にしていることを期待したい。

このような定期航路の安定化と運賃修復の動きは、他航路においても加速され、広く浸透してゆくものと見られる。中東・ガルフ航路での動きが現実味を帯びてきた。大西洋航路のユーロコード・ディスカッション協定も1990年6月30日までの継続が決まっている。世界一周航路沿いに「協定」の連鎖ができれば、他航路に与えるインパクトは一層大きくなる。その際、国際政治における冷戦構造終焉の気運を利して、ソ連・東欧船主を体制側に引き込むことが望まれる。

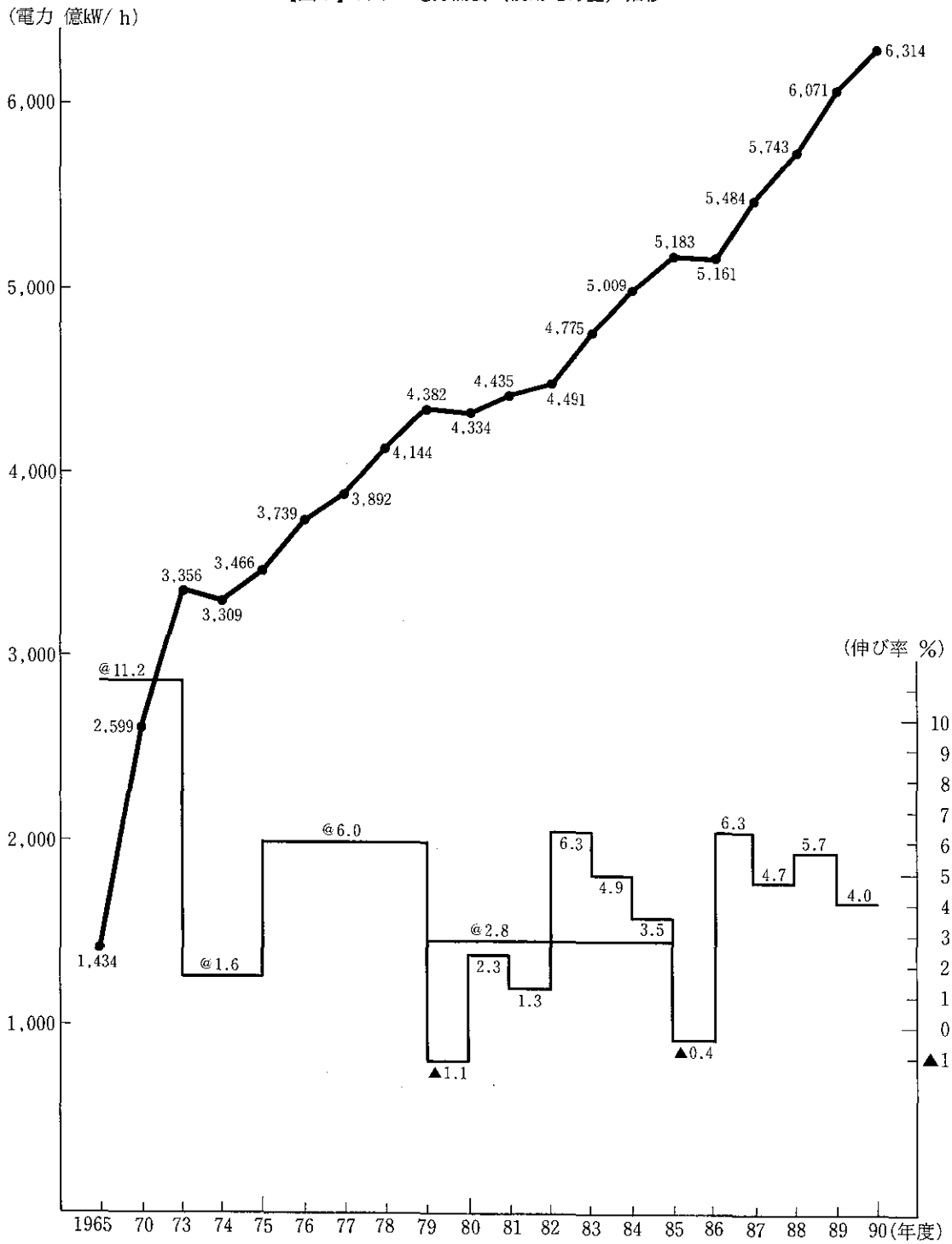
## 2) 海運市況は順調に推移する

「トランプ/タンカー市況が高騰。米ガルフ/日本の穀物運賃の最高値が29.00ドルを記録(パナマックス型)。81年2月以来の高水準に。ガルフ/日本のVLCCが79年7月以来の最高値WS102.5を記録。」(1989年の海運界重大ニュース——商船三井発表——より)

好調な景気を反映して、日本の1989年度の粗鋼生産は1億772万トンと、1979年度(1億1301万トン)以来10年ぶりの高水準になる見通しである(1989年12月18日通産省発表の1989年度第4四半期普通鋼鋼材需給見通しから推定)。3年連続して1億トンの大台を保ち(もっとも年度ベースで1億トンを割ったのはこの10年間で1972年と1986年の2回だけであるが)、1990年度も1億トンの大台確保は固いとの見方が専らである。鋼材の輸出が中国向けの低迷などから落ち込むことが確実になるまでは、1億500万トン(1988年度のレベルに近い)の予測が有力であった。鋼材の国内消費はおう盛で、輸出減を埋め合わせることが期待できるので、再び1億500万トン説が浮上してくるであろう。

電力中央研究所の予測によると、日本の1990年度の電力需要の伸びは1989年度の5.7%(見通し)を下回るものの、4.0%とみられている。機械産業の需要は引き続き好調を維持するが、鉄鋼生産の減少が響いて素材産業の需要が落ち込むと分析している。電力需要は、2度のオイルショックによって需要が落ち込んだ1974年度と1980年度にそれぞれ前年比1.4%減、1.1%減、また1986年度に前年比0.4%減となった以外は、

【図1】日本の電力需要（使用電力量）推移



注：9電力合計、深夜電力等を含む  
(出所：電気事業便覧他)

9 電力体制に移行して以来増勢の一途をたどっている。ただし、1979年度から1985年度の間は、重厚長大型から軽薄短小型への産業構造の転換や、省エネルギーの進展により、電力需要の増勢は大きく鈍化した（この間の経済成長率は、平均3.9%であるのに対し販売電力量の伸び率は2.8%）。しかし、1987年以降電力需要は再び急増している。電力9社は、これに対処するため石油火力発電所の稼働率を高めたため、1989年度の石油消費量が、1988年度の前年比10%増を大幅に上回り、前年比17%増になる見通しであると報じられている。（図1参照）

IISI（国際鉄鋼協会）が、昨年10月に発表した世界鉄鋼需要見通しによると、1990年の粗鋼見掛消費は在庫調整に転ずるなど、先進工業国を中心にややスローダウンし、前年比0.8%減の7億8400万トンと予測している。過去最高の実績を記録した1988年との比較ではわずか0.2%減であり、1989年（見込み）は、日本、ECなど先進工業国と台湾の上方修正により前年比1.1%増で

あることから、1990年も全体としては高水準を維持するとの見通しになっている。また、OECDが昨年12月に発表した経済見通しによると、1990年のOECD全体の経済成長率を2.9%と前回（昨年6月）の2.75%から上方修正していること、日本の鋼材消費構造が多消費型へ変換しているとみられることから、米国（前年比4.4%減）、日本（同3.7%減）、EC（同3.3%減）など先進工業国の見掛消費が、IISIの見通しほどは減少しないという見方もできる。（表4参照）

世界の景気拡大の足取りがしっかりしているので、世界的にも電力需要は増加する。エネルギー需要の増大と地球環境問題にどういう折り合いをつけるのかが、90年代のテーマになっている。

以上、市況の土台部分を構成する鉄鋼原料と一般炭に密接に関連する「鉄」と「電力」にしばってみてきたが、両者とも大変元気である。したがって、鉄鉱石、原料炭、一般炭の荷動きは1990年も高水準を維持し、市況の土台をがっちり支えることが期待される。

三大乾貨物のもう一つの雄、穀物は市況の上層部分を構成する。世界の3大穀物輸入国はソ連、日本、中国であり、全体の約40%を占める。日本の輸入量は年間2700～2800万トンで比較的安定しているが、ソ連、中国の輸入量は国内生産の動向に大きく左右され不安定である。特に、ソ連の輸入量が1987年以降増勢に転じており、1988穀物年度には3500万トン、1989年度は3600万トン（見込み、4000万トン強という説もある）に達する。これが、市況の上層部を釣り上げる大きな力になっている。1990年度も、ソ連、中

【表4】世界の粗鋼見掛け消費量

（単位：100万トン、%）

	1988 (実績)	1989 (見込み)	1990 (見通し)	伸 び 率	
				89/88	90/89
世 界 計	782.2	790.6	784.0	1.1	△0.8
先 進 工 業 国	370.2	372.0	359.2	0.6	△3.4
米 国	112.2	104.7	100.1	△6.7	△4.4
日 本	86.6	92.6	89.2	6.9	△3.7
E C	120.7	123.6	120.1	2.2	△3.3
発 展 途 上 国	115.2	122.1	126.3	6.0	3.4
イ ン ド	19.0	19.7	21.8	3.7	10.7
韓 国	15.8	17.8	19.0	12.7	6.7
台 湾	11.4	14.1	14.5	23.7	2.8
中 近 東	9.6	11.6	11.6	20.8	0.0
ラテンアメリカ	30.4	29.5	30.2	△3.0	2.4
ソ 連 ・ 東 欧	218.0	218.0	220.0	0.0	0.9
中 国 ・ 北 朝 鮮	78.8	78.5	78.5	△0.4	0.0

（出所：IISI）

【表5】穀物海上荷動き量

	1984年		1985		1986		1987		1988		1989		1990	
	1月	7月	1	7	1	7	1	7	1	7	1	7	1	7
海上荷動き量 (暦年ベース)	207 (4.0)		181 (△12.6)		165 (△8.8)		186 (12.7)		188 (1.1)		192 (2.2)			
ソ連の輸入量 (穀物年ベース)			54.8		29.3 (△46.5)		28.3 (△4.4)		31.5 (11.3)		35.0 (11.1)		36.0 (2.9)	

〔単位：百万トン  
( )内は前年度伸び率%〕

〔出所：Fearnleys「REVIEW 1988」  
米国農務省、IWC(国際小麦協会)〕

【表6】石油需給

		(単位：百万%)															
		1985	1986	1987	Q188	Q288	Q388	Q488	1988	Q189	Q289	Q389	Q489	1989	Q190	Q290	Q390
消費																	
OECD																	
北米	17.6	18.0	18.5	19.3	18.4	19.0	19.8	19.1	19.4	18.7	19.0	19.7	19.2	19.5	19.0	19.0	
欧州	11.8	12.2	12.3	12.4	11.8	12.1	13.3	12.4	12.7	11.9	12.2	13.0	12.4	13.0	12.1	12.3	
太平洋	5.1	5.2	5.2	6.0	5.0	5.1	6.0	5.5	6.2	5.3	5.4	6.3	5.8	6.4	5.3	5.5	
計	34.4	35.4	36.0	37.6	35.1	36.2	39.1	37.0	38.3	35.8	36.6	39.0	37.4	38.8	36.4	36.8	
非OECD	12.4	12.8	13.3	13.9	13.4	13.9	14.3	13.9	14.5	14.0	14.5	14.9	14.5	15.0	14.5	15.0	
石油消費合計	46.8	48.2	49.3	51.5	48.5	50.1	53.4	50.9	52.8	49.8	51.1	53.9	51.9	53.8	50.9	51.8	
供給																	
非OPEC合計	28.6	28.5	29.0	29.3	29.4	29.1	29.1	29.2	28.6	28.4	28.8	29.6	28.8	29.7	29.7	29.7	
OPEC原油	16.0	18.0	17.7	17.8	18.8	20.0	22.3	19.7	19.9	21.1	22.1						
OPEC NGL	1.5	1.8	1.8	1.8	1.8	1.9	1.9	1.8	1.9	1.9	1.9						
OPEC合計	17.5	19.8	19.6	19.6	20.6	21.8	24.2	21.6	21.8	23.0	24.0						
石油供給合計	46.1	48.3	48.6	48.9	50.0	51.0	53.3	50.8	50.4	51.4	52.8						
在庫変化等合計		▲0.7	0.1	▲0.7	▲2.6	1.5	0.9	▲0.1	▲0.1	▲2.4	1.6	1.7					

① 1) 共産圏を除く世界。OECD予測は1989年の経済成長率を約3.25%、1990年を2.75%と仮定(1988年は4.1%)。  
2) マリンパンカー、リファイナリー・フェエルおよび非在来石油を含む。  
3) 原油、NGL(Natural Gas Liquid)および非在来石油を含む。(出所：IEA)

国(1989年度1590万トンの見込み)の穀物輸入量は前年度の水準は維持するとみられる。(表5参照)

世界の石油消費量は、1986年の石油価格暴落時以降増勢に転じ、景気の拡大・石油価格の安定を背景に増大を続けた。IEA(国際エネルギー機関)によると自由世界の1989年の石油消費量は5190万B/Dと推定され、消費がピークにあった1978年(5180万B/D)、1979年(5240万B/D)に並ぶ水準に達している。OECD全体の経済

成長率が上方修正されたので、今後もこの高原状態が続くことは確実である。特に、米国は輸入依存度(=中東原油依存度)を高めつつ需要を伸ばしており、このインパクトについて、海事産業研究所の服部副部長研究員が海事産業研究所報NO.281、1989.11に分析しているとおりである。(表6参照)

日本の需要増大状況については、表7の供給計画から一目瞭然である。

次に船腹量の状況を Fearnleys のレポートに



【表7】石油供給計画

(単位：千kl)

項目		年度		1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
原油	国内生産			757 (870)	700 (930)	791 (1,120)	882 (1,480)	1,091 (1,900)	1,144	1,196
	輸入	精製用		169,209	176,794	185,959	189,855	191,894	195,556	197,481
		非精製用		18,694	23,053	25,404	23,102	21,850	22,708	21,417
		計		187,903 (182,961)	199,847 (185,660)	211,363 (185,588)	212,957 (183,231)	213,744 (180,381)	218,264	218,898
	合計		188,660 (183,831)	200,547 (186,590)	212,154 (186,708)	213,839 (184,711)	214,835 (182,281)	219,408	220,094	
石油製品	国内生産			150,183	157,729	165,385	169,976	173,375	177,381	178,856
	輸入	一般		45,639	49,111	46,004	47,446	48,940	49,682	50,411
		保税		8,962	9,245	9,430	9,690	9,920	10,180	10,560
		計		54,501	58,356	55,434	57,136	58,860	59,862	60,971
	合計		204,684	216,085	220,819	227,112	232,235	237,243	239,827	

③ 1987、1988は実績。1989以降は1989年4月の計画原油( )は1987年4月の計画。

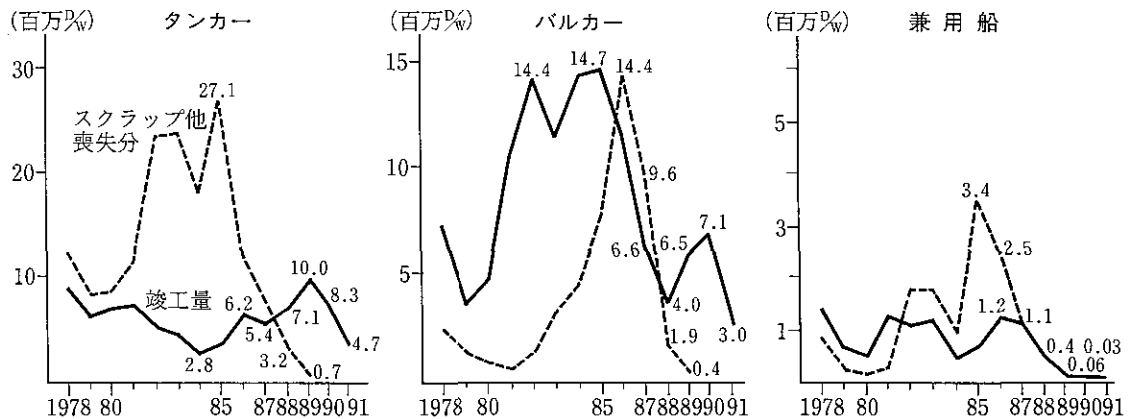
(出所：資源エネルギー庁)

よって見てみよう(ただし、1万%以上の船舶が対象)。まず、バルカーは、1986年7月の198.8百万%をピークに減少に転じたが、1988年には再び増加の方向に向かい、1989年央には過去のピークを突破した。また、タンカーは、1978年初に331.9百万%のピークをつけて以来1988年央まで減少が続き、1988年後半に10年ぶりに増大するに至った。兼用船は、タンカー同様1978年

に48.7百万%をつけて以来減少が続き、1986年7月に33.5百万%になってからはほとんど増減がない。

バルカー、タンカーの船腹量が再び増加したのは、市況の好転によりスクラップ量が大きく落ち込み、竣工量がスクラップ量を上回ったためであり、竣工量が異常に増大しているからではない。市況の上昇、中古船価の上昇のた

【図2】竣工量、スクラップ量の推移



(注) 1989~91年の竣工量は、1989年7月現在の発注残ベース  
(出所：Fearleys)

(注) 87、88年は竣工、スクラップとも同数値  
89年のスクラップはゼロ

【表8】92年までの船腹予測

(単位：百万%)

船種 船型(千%)	1987年 1月	1988年 1月	1989年 1月	1990年 1月	1991年 1月	1992年 1月
10-50	104.9	101.8	101.3(▲0.5)	102.4( 1.1)	102.7( 2.9)	102.8( 0.1)
50-100	48.9	49.0	49.8( 1.6)	52.0( 4.4)	53.3( 2.5)	54.6( 2.4)
100-200	38.2	37.9	38.5( 1.6)	40.4( 4.9)	42.3( 4.7)	45.6( 7.8)
200+	4.0	4.5	5.9( 31.1)	7.1( 20.3)	8.3( 16.9)	9.0( 8.4)
バルカー 計	196.0	193.2	195.5( 1.2)	201.9( 3.3)	207.6( 2.8)	212.0( 2.1)
10-50	32.2	32.4	33.7( 4.0)	34.3( 1.8)	35.0( 2.0)	35.7( 2.0)
50-100	46.7	47.2	47.2( - )	48.7( 3.2)	50.4( 3.5)	51.4( 2.0)
100-200	39.6	39.6	41.0( 3.5)	42.4( 3.4)	43.5( 2.6)	45.1( 3.7)
200+	114.5	109.7	110.2( 0.5)	114.3( 3.7)	116.5( 1.9)	118.1( 1.4)
タンカー 計	233.0	228.9	232.1( 1.4)	239.7( 3.3)	245.4( 2.4)	250.3( 2.0)
10-50	0.7	0.9	0.9( - )	0.9( - )	0.9( - )	0.8(▲11.1)
50-100	7.2	7.0	7.0( - )	6.9(▲1.4)	6.8(▲1.4)	7.0( 2.9)
100-200	19.5	19.2	19.0(▲1.0)	18.9(▲0.5)	19.1( 1.1)	19.7( 3.1)
200+	6.0	6.6	6.4(▲3.0)	6.1(▲4.7)	5.9(▲3.3)	6.0( 1.7)
兼用船計	33.4	33.7	33.3(▲1.2)	32.8(▲1.5)	32.7(▲0.3)	33.5( 2.4)
計	462.4	455.8	460.9( 1.1)	474.4( 2.9)	485.7( 2.4)	495.8( 2.1)

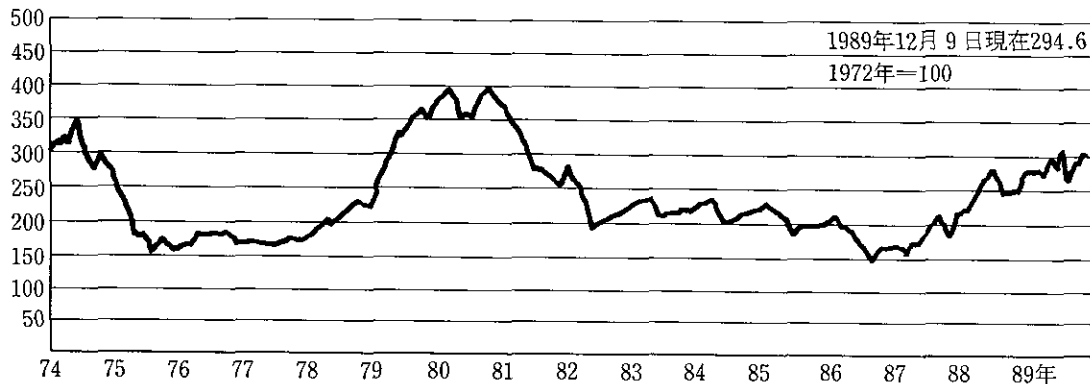
(出所：Fearnleys)

め、当面スクラップ意欲は低いと考えられ、今後とも船腹量は緩やかな増大基調を辿る。(図2・表8参照)

船腹需給バランスは、バルカー、タンカーとも1988年と1989年に顕著な改善をみせたが、1990年は上記の需給状況からみて現状維持が若干の好転に止まる。バルカーとして発注されていたのがタンカーに変更になるというニュースがちらほら聞かれたり、兼用船がオイルシフトを強

める(1989年はドライ就航率が60%強であったとみられる)との見方があることは、バルカー市況にはプラス材料であるが大勢を左右するものではない。エクソン・バルデーズ号の重大事故が引き金となって表面化したタンカーの二重構造問題の進展によっては、タンカーの延命策が頓挫し、老齢タンカーのリプレースが早まるなどタンカーの供給見通しに重大な影響を与えることになりかねないが、今年の実質的な影響

【図3】不定期船運賃指数の推移



(出所：Maritime Research)

【図4】タンカー運賃指数の推移



はないだろう。総じて、海運市況は昨年の勢いをそのまま持ち越して、底固い動きを示すものと思われる。(図3・図4参照)

### 3) 新たなマルシップ混乗の導入は転機である

「全日本海員組合は日本籍船への日本人船員と外国人船員の混乗導入を条件付で受け入れることを決定。新造船に限定されるが、本格的な混乗時代がスタート。」(1989年の海運界重大ニュース——商船三井発表——より)

船主協会が試算した「一船当たり年間船員費比較(米ドル表示、1ドル140円ベース)」によれば、日本人船員9名と東南アジア船員14名配乗の船舶の船員費は約125万ドルである。1ドル240円時代に、国際競争力回復の切札と目されたパイオニア・シップ(日本人船員11名配乗)が当時約70万ドル(現在140円で約120万ドル)であったのと比べまだ大分差がある。日本人船員4名と東南アジア船員19名の場合に約85万ドルとなり240円当時のパイオニアシップとかなり接近する。

コストの見地からは、日本籍船減少に大きな歯止めがかかるかどうか疑問だが、日本籍船が「国際化」した意義は大きい。各社の船隊整備と配乗計画策定上、貴重な選択肢の増加である。早くも、計画造船回帰現象がみられるが、混乗日本籍船が今後どのような位置を占めることになるか注目される。

外航船員像の中期展望策定や外航部員の海技資格取得促進化策が動き出している。いずれも、新たな混乗時代に向けて必須の取り組みである。また、東南アジア船員の教育・育成策を等閑に付してはならない。日本商船隊の一翼を担う要員の充実・強化を図ることにおいて国境はない。

船舶の自動化はどんどん進めば無人化まで行くのだろうか。サイエンス・フィクションに登場する宇宙船には船長ほか乗組員の姿が認められる。木星の衛星エウロパの海洋に不時着した宇宙船が沈没を免れ、無事任意座礁できたのは、帆船経験のある乗組員がいたお陰であるというお話を聞いたことがある。

海技の伝承は永遠に不滅でなければならない。

## 90年代のエネルギー事情と海運界の対応

### 出席者

日本エネルギー  
経済研究所 理事長 生田 豊朗

日本船主協会 副会長 石川 公通  
東京タンカー社 社長

「週刊東洋経済」平成2年1月20日号より転載

本社 経済大国であるわが国はまた、エネルギー消費大国でもあります。しかもエネルギーの中心である石油は、90%以上を輸入に頼る石油輸入大国でもあります。そこで、今回は日本エネルギー経済研究所の生田理事長に、最近のエネルギー事情および今後の見通し等について伺いたいと思います。

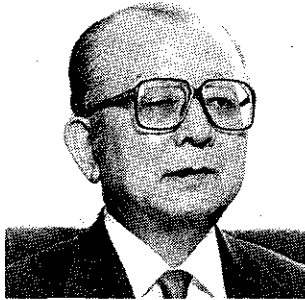
生田 まずはっきりしているのは、わが国のエネルギー需要は最近堅調に増え続けているということです。第二次石油ショック後、81年から86年までは概して停滞していたのですが、87年あたりからはほぼ経済成長率に見合った増加率、つまり弾性値が1前後で増えています。GNP成長率が87年5.0%、88年5.7%ですからエネルギー需要も5%台の伸びを示しています。89年も5.5%ぐらい、90年も大型景気が多少スローダウンしたとしても5%程度の需要増加が続くとみてよいでしょう。しかもこうしたエネルギー需要の増加は日本だけではなく、世界的な傾向で、むしろ日本のほうがスタートがおくれていたといえます。たとえば発展途上国やNIESでは83年ごろから、OECD諸国も85~86年ご

ろから需要が増加し始めています。これは、やはり石油ショックの後遺症が治まり、経済とエネルギーの関係が正常化してきたというのが、最大の要因だと思います。

本社 エネルギー源の構成も変わってきていると思います。

生田 石油ショック後の石油価格の上昇と供給不安などから、各国も脱石油政策をとり、石油依存度がかなり急速に低下しました。日本では73年の第一次石油ショック時には、全エネルギーに占める石油のシェア、つまり石油依存度は78%だったのが、86年には56%まで下がりました。最近また増加していますので、今年は58%ぐらいとみています。石油は、石炭など他のエネルギー源に比べ割安で使いやすく、入手しやすいと三拍子そろっていますので、需要の当初の限界部分はどうしても石油に頼らざるを得ないからです。石油依存度は、再び上昇するだろうと思います。

本社 今、生田さんのお話にもありましたように、最近、石油を中心にエネルギーの需要が増えている。当然タンカー業界は活況というか、



(生田 豊朗氏)

良くなってきていると思うのですが、最近の状況はどうなんですか。

石川 石油ショックでタンカー業界は大変な打撃を受けました。タンカー市況を表すワールドスケール (WS) でいいますと、大型船のスポットレートは石油ショック以前にはWS 100以上だったものが、ショック後にはWS 20ぐらゐまで落ち込んでしまいました。石油需要の減退による船腹過剰が主たる理由ですが、その後老齡不經濟船を積極的にスクラップするなど、その解消に努めました。

このため、77年のピーク時に、世界全体でタンカーは3億3000万トンあったのが、現在では2億4000万トンに減りました。こうした減量効果とエネルギー需要、ことに石油需要増とが相まって、逐次タンカー市況も好転してきました。88年の初めはWS 30ぐらゐでしたが、88年末には90、最近は100前後まで上昇して、ようやく長い不況期から脱出して明るさが見えてきました。

本社 タンカーの係船なども減っていますか。

石川 タンカーの船腹量を調節するために、ブルネイ沖やシンガポール沖あるいは北歐の海などにタンカーをつなぎとめておくのですが、ピーク時には7000万トン近くありました。現在は200万トンぐらゐで、船腹量は石油の荷動き量

とほぼバランスがとれてきているといえますね。それが、今の市況を高くしている一つの大きな要因になっていると思います。

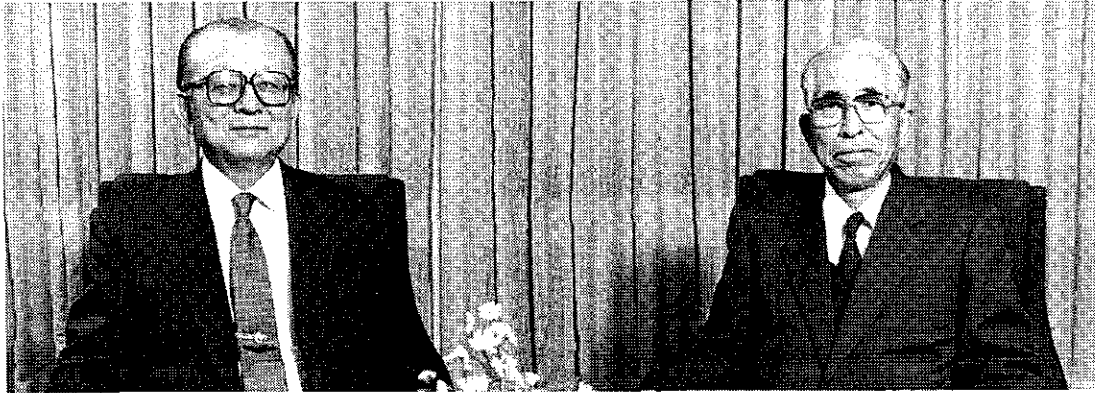
本社 ところで、われわれには2度にわたる石油ショックのイメージが強烈ですが、そもそも石油ショックとは何だったのでしょうか。

生田 実は73年の第一次石油ショック、79、80年の第二次ショックの前に、60年代後半に世界の石油需給構造に大きな変化が生じていたということがあげられます。つまり米国の世界支配体制の動揺と新興独立国のナショナリズムの台頭を背景にして、米国の権力の象徴の一つであった石油メジャーズとOPEC産油国の力関係が変化し、産油国の立場が強く打ち出されるようになっていたのです。そこへ第一次ショックの場合は第四次中東戦争、第二次ショックではイラン革命という変動要因が加わったのです。

石油ショックの要因を分析してみると、世界經濟が好調でエネルギー需要なり石油需要が堅調であること、そこに戦争とか革命などによって大幅な供給削減という事態が発生するという二つの条件が重なっていることです。逆にいえばこの二つの条件がそろわないと石油ショックは起きません。81年にイラン・イラク戦争があり、石油供給に大きな影響を与えましたが、当時は第二次石油ショックの後遺症で石油需要はボトムでしたので、第三次ショックが起きなかったのです。これは第三次石油ショックを予測するうえでの、一つの經驗則になると思います。

### 合理化で難局を乗り切る

本社 海運界は、石油ショック以降も大変な



不況を経験されたのですが、どのように……。

石川 タンカーに限らず、石油ショック後の世界貿易の停滞から海運界は大変な影響を受けました。特に85年秋以降の急激かつ大幅な円高がダブルパンチになって、かつて経験したことのない深刻な事態となりました。そのため経営の合理化などいろいろな対策を実施したわけですが、中でも国際競争力を喪失した船員対策が最も大きな問題でした。71～72年のピーク時には、わが国の外航船の船員は5万人でしたが、全日本海員組合と協議しながら身を切られるような思いで、大変な犠牲を払ってもらい、現在、1万人までになりました。さらに、89年秋になって日本籍船に外国人船員も乗り込む“混乗制度”がスタートしました。これは、船長、機関長、航海士、機関士など幹部船員は日本人とし、それ以外の船員は外国人で運航してもらおうということで、コストの削減による国際競争力の回復を目指しています。

本社 タンカーの船型なども変わりましたね。

石川 石油ショック以前には40万トン級のULCCに人気があったのですが、石油ショック後には23万トンから26万トンのVLCCが中心

になりました。石油の取引単位が小口取引となり、積み地も分散したためです。それとエネルギー源の多様化にともなうLNG専用船の建造とか、タービンエンジンからディーゼルへの切り換え、スクリューや船型の研究を進め、省エネ化を図るなど、石油ショックを契機に随分変わってきています。

本社 われわれのエネルギーに関する関心の一つは、やはり第三次石油危機が起こるかどうかということですが、その点は。

生田 可能性という点では、私はあると思います。ただ、よほど大きな政治的、軍事的変化がなければ、90年代前半に起きる可能性は低いと思います。2度にわたる石油ショックは、中東に産油地が集中していたことが原因の一つです。石油ショック後産油地が分散し、非OPECの比率が増大して中東依存度は低下してきたのですが、非OPECの生産量もそろそろ限界に近づき、近い将来再び供給余力のある中東のウェートが高まる見通しがあり、危険ゾーンに近づきます。

#### 環境問題への対応



(石川 公通氏)

本社 最近のソ連・東欧情勢も不確定、波乱要因ですね。

生田 東欧諸国は、ソ連から原油を供給されて経済を維持しているし、ソ連はそのほかに石油を西側に輸出してハード・カレンシーを獲得してきたのですが、今後東欧の政治的自由化の進展と経済的復興が進む過程では、ソ連からの石油供給削減の可能性が高い一方、エネルギー需要増ということからエネルギー情勢はかなり難しくなります。また90年代後半には逆にソ連・東欧圏は石油輸入国になる可能性があります。西側の自由世界の石油需給のバランスを崩すという点で、やはりマイナス要因ですね。

一方、発展途上国も相当高率のエネルギー需要増加と人口増加が続いています。それに対して原子力などのハイテクのエネルギーで対応することは不可能で、やはり石油を中心にした化石燃料が中心にならざるを得ません。先進諸国が省エネと脱石油をさらに強化しても、世界全体では石油需要は増え続けるとみなければなりません。

本社 90年代の展望となりますと、海運界ではどんなことが……。

石川 経済成長にともなうエネルギー需要増にどう対応し、わが国のエネルギー輸送の安定

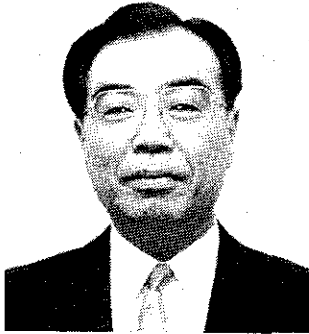
を確保していくのか、という問題があります。やはり石油、石炭、LNGなどが中心にならざるを得ないのは、生田先生のお話の通りで、われわれは船隊の整備でそれに応えることだと思います。これまでは船をスクラップするばかりでしたが、これからは苦しくても前向きに新船の建造に取り組みねばならないと思っています。

本社 最後に、エネルギーと環境問題について伺いたいのですが。

生田 オゾン層の破壊とか酸性雨の問題に加え、地球の温暖化、CO<sub>2</sub>の問題がクローズアップされてきています。すべて化石エネルギーの消費にともなう発生する問題です。ハーグの会議ではCO<sub>2</sub>の排出量を凍結するという決定がされましたが、経済成長率をゼロにすればともかく、現実的には無理があります。原子力にはまた別の問題があるので、根本的には経済成長とエネルギー需要との関係をもう一度見直すところから出発すべきだと思います。

石川 89年3月末にアラスカ沖でタンカーが座礁、大量の原油が流出するという事故がありました。その付近の生物が大量に死に、生態系を破壊しましたが、まずわれわれはあのような事故を2度と起こさないようにすることが第一です。それと、米国議会で提案されている、タンカーをダブルハル、ダブルボトム（二重船殻、二重底）にして、万一の事故に備えるというのがあります。これを実施すると、大変な費用負担になりますが、検討の結果、どうしても必要ということになれば、この種の問題はコスト以前の、いわば人類の存亡にかかわる問題ですから、やらざるを得ないのではないかと思います。

## 女性の時代



運輸省国際運輸・観光局長 宮本 春樹

「今日の予定は……」、毎朝9:30秘書の間仲嬢からその日の行動予定を聞くことで勤め先での一日は始まる。花形の局の一つだけあって、会合、来客の予定がびっしり詰っていて彼女の優れたスケジュール・コントロールなくしては、秩序は保てそうもない。

服部前次官から、秘書を選ぶときの心得として、「秘書は自分の顔であり、声であり、時には人格そのものを表すと思わなくてはいけない。知らない人は彼女の応待によって君のことを判断するのだから」と教えられたことがある。全く同感だ。

わが省では官房課長になると秘書がつくが、政策課長のころの水腰さんに始まって、現在の間仲さんまで、自分で選んだわけではないが、素晴らしい人ばかりで大変恵まれてきたと思う。しかも美女ぞろいだと人はうらやむ、幸せなこ

とである。秘書ばかりでなく、大変立派に仕事をこなす女性が多くなってきた。真に「女性の時代」である。

サッチャー首相にはお会いしたことはないが、ニュースでみる限りでは、「鉄の女」というあだ名に似合わず、愛嬌のある魅力的な方のように感ずる。

かの有名なU.S.T.R. (米国通商代表) のヒルズ女史とは運輸大臣室でお目にかかった。気品のある、見るからに頭の良さそうな方で、江藤大臣とソフトにジョークをとばし合っていた。

「日向育ちじゃけん女子(おなご)をいじめるわけにはいかんけん」とブリーフィングのときおっしゃっていた大臣も、女史の鮮やかな語り口に感心していた。他の省でもおおむね好感をもって迎えられたようだ。私はそれだけに手ごわそうだと思ったが。ところが、今の米国では日本で評価されるのは望ましくないようで、その後、ワシントンの議会筋等から、日本でなぜもっとハードにやってこなかったのかとおしかりを受けたとうわさである。とかくこの世はままならないものだ。



---

身近にも「女性の時代」の代表選手がたくさんいる。

去年は「客船元年」といわれ、わが国にも「おせあにつく・ぐれーす」、「ふじ丸」という外航客船が出現し、なお何隻か建造中であるが、カリブ海を中心とするクルージング需要は年間300万人を越え、しかも年率20%で増加しているそうで、まさに客船旅行の大衆化が始まっていて海運業に新しい分野が開けつつある。こんな時、外航客船を安全に、また安心して利用していただくとともに皆で神輿<sup>みこし</sup>をかつごうというわけで、「外航客船研究会」というグループを作り、3人の女性を仲間に加えた。NHKの伊東さん、JALの滝田さん、JTBの竹井さんである。会議を開いて驚いた。雰囲気はまるで違う、彼女たちは活発に、しかもはっきり自分の意見を述べる。つられてかどうか、ふだんは寡黙な船社の代表の方々も積極的になって、この会は大変盛りあがっている。さすが日本を代表する才色兼備の女性を加えただけのことはある。効果絶大である。「女性の時代」の知性派代表であろうか。

先日、新聞にサイマルの同時通訳の方は女性でも超一流のランクだと年収1000万円を越える人が何人かいると、女性の経済的自立の象徴として紹介されていた。

この2年間、日米航空交渉を担当してサイマルには大変お世話になった。特に澄田さん、矢野さんには東京、ワシントンを通じて何回かご一緒して、この人たちの能力がいかに卓絶して

いるかを実感した。お二人とも大変な勉強家であるが、澄田さんでびっくりしたのは、協議が白熱してきて、当方が思わず強い調子で発言すると、彼女も言葉だけでなく、目を丸くして身体を乗り出して強く相手に迫る全く頼もしい人である。他人をほめるのも上手で、暇つぶしにマージャンをやっているのを後で観戦して「この人は、ものすごくマージャンが上手だ。こんな上手な人は見たことがない」と叫ばれて、が然調子が出てしまっただ勝し、他の3人に迷惑をかけたことがある。もっとも「必ずすてきな人がみつかる」とおだてられて、未だにむなしく理想を追っている部下もいる。矢野さんは、日本語より英語のほうが上手だといわれる人で、こちらの発言が終わると、わが意を得たりというように「うん」と時には声を出してうなずいて、流暢<sup>りゅうちやう</sup>にまくしたてる。二人とも熱心に研究していて、次にこちらがどんな発言をするか大体見当がつくそうである。こんな立派な人たちには100万円払ってもちっとも惜しくない。加えて、下戸<sup>げこ</sup>の私からみたらうらやましいほどお酒が強く、つきあっていて楽しい。本当に自立した女性の鑑<sup>かがみ</sup>である。自立した女性が多くなると、そういう人を連れ合いにした男性も増えてくる。「逆玉」というのだそうだ。「玉の輿<sup>こし</sup>に乗る」の逆という意味であろう。「髪結いの亭主」とちがうのは本人も立派に一人前であるということのようだ。女性海上保安官として有名な佐藤船長を射とめた平垣内君がわが局にいるが、佐藤船長のご主人ですと紹介されるのがせいぜ

---

いで、大抵は無視されることに馴れましたとこぼしていた。逆玉とはいわないまでも、「女性の時代」を象徴するような事柄ではある。

わが省が、最初に上級職の女性を採用したのは森山大臣の時だから、もう10年になる。この間に今春採用予定を含めて5人の才媛さいえんを迎え入れたわけだが、いずれ菖蒲あやめか杜若かきつばたで立派な方ばかりである。その嚆矢こうしとなった後藤さんを身近に部下としているが、仕事ぶりはてきぱきとしているうえに人情味あふれる人柄で、内外ともにすこぶる評判がよい。隔年とはいわず、ぜひ毎年女性上級職を採用していただきたいものである。

戦後強くなったのは、女性と靴下といわれて久しいが、女性は本当に昔は弱者、今は強者で

ある。この国の行末を左右しかねない力を持っている。

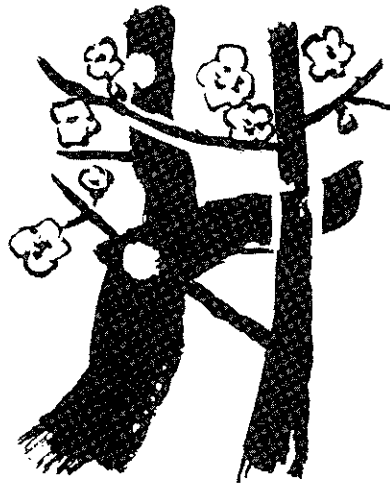
「女を読めば、時代の方向がわかる」とか「女性  
性はニュー・ニーズに敏感」とも言われている。この「女性の時代」を生きるわれわれは、「女性の視点」を常に忘れずに事に処さなくてはならない。これからもせいぜい美女たちと仲良くしなくては……。

夕方18:30、「お気を付けて……」という間仲さんの声を背にして役所での一日は終わる。

さて、家に帰りつくのは何時かな。

ちなみにわが家では、古女房と娘3人、夙つとに「女性の時代」を実感している。

(朝日盃でサクラサエズリが2着になった日に記)



## ロイド統計における世界船腹量

(1989年年央)

— 7万6100隻 4億1048万% 6億4681万% —

## 7年ぶりにトン数が増加

このほど発表されたロイド船腹統計(100%以上の鋼船)によると、1989年6月末日現在における世界船腹量は、7万6100隻、4億1048万%、6億3708万%で、前年同期に比して420隻、708万% (1.8%)、973万% (1.5%) と、昨年よりわずかではあるが増加した。これは1982年以来7年ぶりのことで、好調な世界経済を背景とした輸送量の増加によって新造船が増加し、スクラップ船が減少したことなどが反映されているものと思われる。

なお、上記数字には漁船や各種調査船などの雑船も含まれているため、これらを除く商船だけを見ると4万0138隻、3億8837万% (全体の94.6%) で、昨年と比べて1530隻、946万% (2.5%) の増加であった。

その状況を概括すると、次のとおりである。

## 国別保有船腹量

国別保有船腹量(漁船、雑船を含む%ベース)を上位10カ国についてみると、船腹量が増加したのはパナマ、ソ連、ノルウェー、中国、バハ

マの5カ国で、減少したのはリベリア、日本、ギリシャ、米国、キプロスの5カ国であった。このように増加国が半分の5カ国もあるのは、世界船腹が減少し続けた昨年までの7年間とは若干趣を異にしている。

最も減少が著しいのは、昨年と同様に日本で404万% (▲12.6%)、606万% (▲12.5%) も減少し、順位は第3位を維持したものの、これで7年連続の減少となった。特に近年の大幅な減少傾向は、円高により日本籍船の国際競争力喪失が加速し、フラッグング・アウトが進展したことを明確に表している。この減少の結果、日本の世界船腹に占める比率は、%ベースで昨年の8.0%から6.8%に、%ベースでは同7.6%から6.6%に低下した。

また、リベリアも184万% (▲3.7%)、449万% (▲4.8%) 減少したが、世界第1位の座は保持した。しかし、これで1980年以降、10年連続減少中であり、世界に占める比率 (%ベース) は、ピークであった1977年の24.0%から13.8%に低下している。さらに、1981年には日本を抜いて第2位だったこともあるギリシャは、年々

船隊を縮小させ、1987年にソ連に抜かれて第5位となったが、本年も順位には変更ないものの65万% (▲3.0%)、125万% (▲3.2%) 減少した。

ベスト10以外で減少の目立っている国は、香港 (118万% ▲16.1% 202万% ▲16.3% 15位→17位)、イギリス (62万% ▲7.5% 86万% ▲7.8% 12位→13位)、スペイン (45万% ▲10.3% 80万% ▲11.0% 22位→25位)、ジブラルタル (43万% ▲14.2% 77万% ▲13.3% 31位→33位) などである。このうちイギリスは、1976年以降、14年連続で減少を続けており、その船隊規模は1900年 (明治33年) 以前の水準にまで落ち込んでいる。

一方、上位10カ国のうち船腹量を増加させた5カ国中、ノルウェーが昨年と同様に最大の増加国となり、226隻、625万% (66.8%)、1133万% (74.4%) 増加して昨年の9位から8位へ上昇した。これは、同国が1987年7月から導入した国際船舶登録制度 (NIS) により、同国のフラッキング・アウト船が国内に戻ってきたことと、他船の同制度利用が促進された結果であり、同制度が実施された2年間だけで約900万%増加し、船腹量が2.3倍になった。

また、パナマは99隻、276万% (6.2%)、388万% (5.4%) 増加した。一時に比較すると増加幅は小さくなっているものの、今年で1963年以来27年間連続増加しており、過去10年間で、その商船隊は2倍以上になった。1位のリベリアと2位のパナマ2カ国が世界総船腹に占める割合は%ベースで23.2%、%ベースで25.5%となっている。両国の差は%では1414万トンとまだ

大分離れているものの、%では52万トンしかなく、%で順位を決めているロイドではこの傾向が続けば来年はパナマがリベリアを抜いて世界1位になるだろうと指摘している。しかしながら、1989年11月末に米国がパナマのノリエガ政権に対する経済制裁措置の一環として、1990年2月1日以降、同国籍船の入港を禁止する旨発表したため、日本をはじめ各国の海運会社が急拠国籍を移転したのもあり、この経済制裁は中止されたものの12月20日に米国がパナマへ軍事介入を強行し、両国間の緊張が著しく高まっていることもあって、1990年央の船腹量がどの程度になるか注目される。

この他、バハマは262万% (29.2%)、421万% (28.0%) と大幅な増加を示し、フィリピンを抜いて、初めてベスト10入りしている。中国も昨年の8位から9位に順位を下げたが、59万% (4.6%)、84万% (4.3%) 増加している。

ベスト10以外で増加の目立っている国は、クウェート (113万% 153.7% 188万% 185.6% 50位以下→39位)、マルタ (64万% 23.9% 117万% 25.9% 33位→30位)、セントヴィンセント (59万% 65.1% 86万% 60.7% 50位以下→43位) をはじめ、韓国 (14位→12位)、台湾 (19位→19位)、バーミューダ (25位→23位) などである。このうちクウェートの大幅な増加が顕著であるが、米国の減少と考え合わせると、中東紛争の際、同国のタンカーがイラン側の船舶攻撃目標とされたため、米国の軍艦に保護を求める目的から一時的に米国国籍に移籍していたものが、紛争終結に伴って元に復したものと史料される。

第1表 国別保有船腹量と前年比較

国名	合 計					対 前 年 比 増 減				
	隻 数	千 %	千 %	国別保有割合		隻 数	千 %	千 %	伸 び 率	
				%	%				%	%
世界合計	76,100	410,481	646,810	100.0	100.0	420	7,075	9,731	1.8	1.5
リベリア	1,455	47,893	89,501	11.7	13.8	▲ 52	▲1,841	▲4,486	▲ 3.7	▲ 4.8
パナマ	5,121	47,365	75,360	11.5	11.7	99	2,761	3,884	6.2	5.4
日本	9,830	28,030	42,357	6.8	6.6	26	▲4,044	▲6,057	▲12.6	▲12.5
ソ連	6,555	25,854	29,212	6.3	4.5	▲ 186	70	13	0.3	0.0
ギリシャ	1,839	21,324	38,465	5.2	6.0	▲ 35	▲ 654	▲1,254	▲ 3.0	▲ 3.2
米国	6,375	20,588	29,348	5.0	4.5	▲ 67	▲ 244	▲ 572	▲ 1.2	▲ 1.9
キプロス	1,278	18,134	32,699	4.4	5.1	▲ 74	▲ 257	▲ 112	▲ 1.4	▲ 0.3
ノルウェー	2,304	15,597	26,568	3.8	4.1	226	6,247	11,333	66.8	74.4
中国	1,907	13,514	20,200	3.3	3.1	66	594	840	4.6	4.3
バハマ	724	11,579	19,228	2.8	3.0	152	2,616	4,207	29.2	28.0
フィリピン	1,424	9,385	15,468	2.3	2.4	▲ 59	73	▲ 17	0.8	▲ 0.1
韓国	1,974	7,832	12,335	1.9	1.9	44	499	811	6.8	7.0
イギリス	2,053	7,646	10,252	1.9	1.6	▲ 89	▲ 615	▲ 862	▲ 7.5	▲ 7.8
イタリア	1,571	7,602	11,524	1.9	1.8	▲ 12	▲ 192	▲ 243	▲ 2.5	▲ 2.9
シンガポール	712	7,273	11,888	1.8	1.8	▲ 3	64	95	0.9	0.8
インド	834	6,315	10,207	1.5	1.6	37	154	284	2.5	2.9
香港	366	6,151	10,337	1.5	1.6	▲ 28	▲1,178	▲2,015	▲16.1	▲16.3
ブラジル	716	6,078	10,063	1.5	1.6	▲ 3	▲ 45	▲ 41	▲ 0.7	▲ 0.4
台湾	641	5,169	7,605	1.3	1.2	24	538	794	11.6	11.7
デンマーク	1,256	4,963	6,926	1.2	1.1	16	461	593	10.2	9.4
イラン	386	4,733	8,685	1.2	1.3	11	396	746	9.1	9.4
フランス	921	4,413	6,653	1.1	1.0	▲ 9	▲ 93	▲ 201	▲ 2.1	▲ 2.9
バーミューダ	107	4,076	7,626	1.0	1.2	▲ 9	302	752	8.0	10.9
西ドイツ	1,185	3,967	4,954	1.0	0.8	▲ 48	49	▲ 40	1.3	▲ 0.8
スペイン	2,341	3,962	6,461	1.0	1.0	▲ 2	▲ 453	▲ 802	▲10.3	▲11.0
ルーマニア	468	3,783	5,711	0.9	0.9	6	223	354	6.3	6.6
ユーゴスラビア	500	3,681	5,815	0.9	0.9	1	204	327	5.9	6.0
オランダ	1,218	3,655	4,557	0.9	0.7	▲ 47	▲ 71	▲ 141	▲ 1.9	▲ 3.0
ポーランド	710	3,416	4,490	0.8	0.7	▲ 4	▲ 73	▲ 177	▲ 2.1	▲ 3.8
マルタ	410	3,329	5,691	0.8	0.9	54	643	1,172	23.9	25.9
トルコ	855	3,240	5,477	0.8	0.9	▲ 17	▲ 41	36	▲ 1.3	0.7
カナダ	1,227	2,825	3,181	0.7	0.5	2	▲ 78	▲ 198	▲ 2.7	▲ 5.9
ジブラルタル	85	2,611	5,026	0.6	0.8	▲ 22	▲ 431	▲ 770	▲14.2	▲13.3
オーストラリア	706	2,494	3,708	0.6	0.6	▲ 3	128	59	5.4	1.6
スウェーデン	644	2,167	1,995	0.5	0.3	11	51	68	2.4	3.5
サウジアラビア	312	2,119	3,535	0.5	0.6	▲ 8	▲ 150	▲ 267	▲ 6.6	▲ 7.0
ベルギー	333	2,044	3,282	0.5	0.5	▲ 11	▲ 75	▲ 119	▲ 3.5	▲ 3.5
インドネシア	1,722	2,035	2,742	0.5	0.4	▲ 14	▲ 91	▲ 215	▲ 4.3	▲ 7.3
クウェート	220	1,865	2,887	0.5	0.5	14	1,130	1,876	153.7	185.6
アルゼンチン	465	1,833	2,764	0.5	0.4	14	▲ 44	▲ 70	▲ 2.3	▲ 2.5
マレーシア	491	1,668	2,364	0.4	0.4	▲ 8	60	98	3.7	4.3
東ドイツ	372	1,500	1,824	0.4	0.3	3	57	24	4.0	1.3
セントヴィンセント	414	1,486	2,282	0.4	0.4	177	586	862	65.1	60.7
メキシコ	642	1,388	1,883	0.3	0.3	▲ 17	▲ 60	▲ 102	▲ 4.1	▲ 5.1
ブルガリア	200	1,375	1,956	0.3	0.3	▲ 1	▲ 17	▲ 28	▲ 1.2	▲ 1.4

(注) 1. 100万G/T以上の保有国のみ。 2. 油送船にはオイル/ケミカルを含む。

第2表 主要10カ国の船腹量推移

西 暦 (昭和)	リベリア			パナマ			日本			ソ連			ギリシャ		
	隻数	千%	対前年 伸び率	隻数	千%	対前年 伸び率	隻数	千%	対前年 伸び率	隻数	千%	対前年 伸び率	隻数	千%	対前年 伸び率
1960 (35)	977	11,282	—	607	4,236	—	3,124	6,931	—	1,138	3,429	—	747	4,529	—
1965 (40)	1,287	17,539	—	692	4,465	—	5,836	11,971	—	1,845	8,238	—	1,377	7,137	—
1970 (45)	1,869	33,297	—	886	5,646	—	8,402	27,004	—	5,924	14,831	—	1,850	10,952	—
1975 (50)	2,520	65,820	—	2,418	13,667	—	9,932	39,740	—	7,652	19,236	—	2,743	22,527	—
1980 (55)	2,401	80,285	—	4,090	24,191	—	10,568	40,960	—	8,279	23,444	—	3,922	39,472	—
1982 (57)	2,189	70,718	▲ 5.6	5,032	32,600	17.9	10,625	41,594	1.9	7,713	23,789	1.3	3,501	40,035	4.7
1983 (58)	2,062	67,564	▲ 4.5	5,316	34,666	6.3	10,593	40,752	▲ 2.0	7,753	24,549	3.2	3,169	37,478	▲ 6.4
1984 (59)	1,934	62,025	▲ 8.2	5,499	37,244	7.4	10,425	40,358	▲ 1.0	7,095	24,492	▲ 0.2	2,904	35,059	▲ 6.5
1985 (60)	1,808	58,180	▲ 6.2	5,512	40,674	9.2	10,288	39,940	▲ 1.0	7,154	24,745	1.0	2,599	31,032	▲ 11.5
1986 (61)	1,658	52,649	▲ 9.5	5,252	41,305	1.6	10,011	38,488	▲ 3.6	6,726	24,961	0.9	2,255	28,391	▲ 8.5
1987 (62)	1,574	51,412	▲ 2.4	5,136	43,255	4.7	9,822	35,932	▲ 6.6	6,705	25,232	1.1	1,948	23,560	▲ 17.0
1988 (63)	1,507	49,734	▲ 3.3	5,022	44,604	3.1	9,804	32,074	▲ 10.7	6,741	25,784	2.2	1,874	21,979	▲ 6.7
1989 (元)	1,455	47,893	▲ 3.7	5,121	47,365	6.2	9,830	28,030	▲ 12.6	6,555	25,854	0.3	1,839	21,324	▲ 3.0

西 暦 (昭和)	米 国			キプロス			ノルウェー			中 国			バハマ		
	隻数	千%	対前年 伸び率	隻数	千%	対前年 伸び率	隻数	千%	対前年 伸び率	隻数	千%	対前年 伸び率	隻数	千%	対前年 伸び率
1960 (35)	4,059	24,837	—	2	1	—	2,725	11,203	—	201	402	—	55	98	—
1965 (40)	3,416	21,527	—	9	46	—	2,742	15,641	—	213	551	—	89	254	—
1970 (45)	2,983	18,463	—	207	1,138	—	2,808	19,347	—	248	868	—	144	276	—
1975 (50)	4,346	14,587	—	735	3,221	—	2,706	26,154	—	466	2,828	—	119	190	—
1980 (55)	5,579	18,464	—	688	2,091	—	2,501	22,007	—	955	6,838	—	91	87	—
1982 (57)	6,133	19,111	1.1	557	2,150	18.2	2,409	21,862	0.9	1,108	8,057	5.3	96	433	119.8
1983 (58)	6,437	19,359	1.3	593	3,450	60.5	2,340	19,230	▲ 12.0	1,179	8,675	7.7	122	861	98.9
1984 (59)	6,441	19,292	▲ 0.3	737	6,728	95.0	2,271	17,663	▲ 8.1	1,262	9,300	7.2	163	3,192	270.7
1985 (60)	6,447	19,518	1.2	844	8,196	21.8	2,219	15,339	▲ 13.2	1,408	10,568	13.6	195	3,907	22.4
1986 (61)	6,496	19,901	2.0	940	10,617	29.5	2,107	9,295	▲ 39.4	1,562	11,567	9.5	302	5,985	53.2
1987 (62)	6,427	20,178	1.4	1,341	15,650	47.4	1,979	6,359	▲ 31.6	1,773	12,341	6.7	469	9,105	52.1
1988 (63)	6,442	20,832	3.2	1,352	18,391	17.5	2,078	9,350	47.0	1,841	12,920	4.7	572	8,963	▲ 1.6
1989 (元)	6,375	20,588	▲ 1.2	1,278	18,134	▲ 1.4	2,304	15,597	66.8	1,907	13,514	4.6	724	11,579	29.2

(注) 対前年伸び率はG/Tによる。

以上、各国の動向の中で便宜置籍国だけを見ると、リベリア、キプロス、香港、ジブラルタルが減少し、パナマはともかく、バハマ、バーミューダ、マルタ、セントヴィンセントという新しい国が大幅に増加させており、5年前から始まった便宜置籍国の分散化傾向が定着化する一方で、ノルウェーを代表とする欧州先進海運国の自国籍船のフラッキング・アウト防止と呼び戻しを兼ねた施策の進展と前述のパナマ籍船の問題とがあいまって、まだまだ変化を続けるものと思われる。特に、円高の影響を主要因としてフラッキング・アウトの進展が著しい日本は、本年10月に海外貸渡方式による日本籍船への外国人船員との混乗導入について労使合意をみており、この合意が原則として新造船に限られていること、日本人船員9名の配乗を義務付けていることなど競争力の面で問題はあつたものの、ある程度の歯止め策になるものと考えられ、今後の動向が注目される。

なお、100万%以上の保有国は昨年より4カ国増加して48カ国となったが、このうち1000万%以上の保有国は、昨年より2カ国増えて10カ国である。また、上位10カ国の商船船腹量は昨年より1915万% (8.3%) 増加し、2億4988万%となり世界合計の60.8% (昨年は60.9%) を占めている。(第1・2表参照)

### 船種別船腹量

オイルタンカーは、1億2373万%で昨年と比較して隻数が189隻減少したものの、トン数は134万% (1.1%) 増加しており、昨年からそれ以前

に数年間続いていた大幅な減少傾向に歯止めがかかっている。このため総船腹量に占める割合は、%ベースで30.1%と昨年 (30.4%) のほぼ横ばい状態となった。これは、2度にわたるオイル・ショックから石油需要が世界的に減退し、タンカーが船腹過剰となり運賃市況が低迷して15年。この長期不況に対処するため各国とも積極的に老朽不経済化したタンカーの解撤に努めた結果、87年から需給バランスが好転し、運賃市況も一時的に高騰するなど状況の変化からタンカー船隊の縮小化が止まったものと思われる。

タンカーの最大の保有国はリベリアで、昨年より126万% (▲4.7%) 減少したものの2560万%で、世界の20.7%を占めている。次いで昨年4位から2位となったパナマが84万% (8.9%) 増加して1032万%で、順位をそのまま維持したが、日本が167万% (▲17.7%) の大幅減少で779万%となり、ギリシャの793万% (45万%減 ▲5.4%) に抜かれて4位に下がっている。また、昨年9位であったノルウェーが、242万% (58.0%) 増加させ、6位に上がっている。

オア・バルクキャリアは、昨年より10万% (▲0.1%) 減少しただけで、ほぼ昨年並みの1億0951万%となり、総船腹に占める割合も昨年の27.2%から26.7%と、ほぼ変化はなかった。最大の保有国はパナマで、昨年と比較して41万% (▲2.7%) 減少したものの1508万%で、世界の13.8%を占めている。次いでリベリアが1035万%で続いているが、昨年3位の日本が、151万% (▲15.3%) 減少し、ギリシャの867万%と入れ変わって4位に下がった。また、昨年6位のキプロスと5位のフィリピン、昨年8位の韓国と7位

の香港が、それぞれ順位を入れ変わった。このほか昨年10位外であったノルウェーが10位に入り、中国がベスト10から外れるなど、この船種の順位が昨年と大幅に変わっている。

一般貨物船は5168万%で、昨年に比し2018

万% (▲28.1%) と、近年になく大幅に減少し、総船腹に占める比率も、昨年の17.8%から12.8%に5ポイントも低下している。国別にみるとパナマの669万%が最大で、ソ連(559万%)、中国(542万%)などが大量保有国となっており、

第3表 世界および日本の船種別船腹構成

(1) 世界船腹

船種	1989年			1988年			対前年比増減		
	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	伸び率
オイルタンカー	5,802	123,726	30.1	5,991	122,388	30.3	▲ 189	1,338	1.1
オイル/ケミカル	581	5,852	1.4	574	5,455	1.3	7	397	7.3
オア・バルク	4,708	109,509	26.7	4,662	109,606	27.2	46	▲ 97	▲ 0.1
O B O 船	353	19,973	4.9	318	20,029	5.0	35	▲ 56	▲ 0.3
一般貨物船	16,544	51,680	12.6	19,638	71,863	17.8	▲3,094	▲20,183	▲ 28.1
コンテナ船	1,122	22,735	5.5	1,115	22,109	5.5	7	626	2.8
客船・フェリー	4,615	12,671	3.1	4,080	9,667	2.4	535	3,004	31.1
液化ガス船	789	10,054	2.5	772	9,765	2.4	17	289	3.0
化学薬品船	942	3,409	0.8	922	3,472	0.9	20	▲ 63	▲ 1.8
その他商船	4,682	28,759	7.0	536	4,554	1.1	4,146	24,205	531.5
(以上計…商船)	(40,138)	(388,368)	(94.6)	(38,608)	(378,908)	(93.9)	(1,530)	(9,460)	( 2.5)
漁船	22,074	11,714	2.9	22,706	13,812	3.4	▲ 632	▲2,098	▲ 15.2
調査船	—	—	—	786	1,004	0.3	—	—	—
雑船	13,888	10,399	2.5	13,580	9,683	2.4	308	716	7.4
合計	76,100	410,481	100.0	75,680	403,406	100.0	420	7,075	1.8

(2) 日本船腹

船種	1989年			1988年			対前年比増減		
	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	伸び率
オイルタンカー	1,141	7,787	27.8	1,168	9,458	29.5	▲ 27	▲1,671	▲ 17.7
オイル/ケミカル	48	92	0.3	57	170	0.5	▲ 9	▲ 78	▲ 45.9
オア・バルク	142	8,355	29.8	195	9,868	30.8	▲ 53	▲1,513	▲ 15.3
O B O 船	9	879	3.1	10	978	3.0	▲ 1	▲ 99	▲ 10.1
一般貨物船	2,081	1,167	4.2	2,472	3,857	12.0	▲ 391	▲2,690	▲ 69.7
コンテナ船	46	1,401	5.0	58	1,838	5.7	▲ 12	▲ 437	▲ 23.8
客船・フェリー	708	1,325	4.7	625	1,135	3.5	83	190	16.7
液化ガス船	206	1,449	5.2	213	1,460	4.6	▲ 7	▲ 11	▲ 0.8
化学薬品船	423	194	0.7	392	182	0.6	31	12	6.6
その他商船	1,229	4,041	14.4	137	1,368	4.3	1,092	2,673	195.4
(以上計…商船)	(6,033)	(26,690)	(95.2)	(5,327)	(30,314)	(94.5)	(706)	(▲3,624)	(▲ 12.0)
漁船	2,592	970	3.5	2,793	1,072	3.4	▲ 201	▲ 102	▲ 9.5
調査船	—	—	—	28	35	0.1	—	—	—
雑船	1,205	371	1.3	1,656	653	2.0	▲ 451	▲ 282	▲ 43.2
合計	9,830	28,030	100.0	9,804	32,074	100.0	26	▲4,044	▲ 12.6

- (注) 1. 構成比、伸び率は%による。  
 2. オア・バルクにはオア/オイルを含む。  
 3. 一般貨物船には貨客船を含む。  
 4. コンテナ船にはライター・キャリアを含む。  
 5. その他商船はその他タンカー、冷凍・特殊・RORO カーゴ船。  
 6. 雑船はバージ類、OFFSHORE SUPPLY 他。



第4表 主要10カ国の船種別船腹構成

国名	オイルタンカー			オイル/ケミカル			オア・バルクキャリア			O B O 船			一般貨物船(含貨客船)		
	隻数	千%	国別保有割合	隻数	千%	国別保有割合	隻数	千%	国別保有割合	隻数	千%	国別保有割合	隻数	千%	国別保有割合
リベリア	414	25,602	20.7	57	1,065	18.2	420	10,350	9.4	71	4,024	20.1	150	1,261	2.4
パナマ	424	10,320	8.4	182	1,097	18.8	771	15,079	13.8	32	2,434	12.2	1,535	6,690	12.9
日本	1,141	7,787	6.3	48	92	1.6	142	8,355	7.6	9	879	4.4	2,081	1,167	2.3
ソ連	395	3,991	3.2	7	136	2.3	189	3,157	2.9	48	958	4.8	1,268	5,586	10.8
ギリシャ	275	7,926	6.4	21	303	5.2	384	8,671	7.9	19	1,316	6.6	452	1,574	3.0
米国	250	7,695	6.2	15	260	4.4	96	1,647	1.5	4	237	1.2	304	1,983	3.8
キプロス	104	5,462	4.4	12	177	3.0	377	6,967	6.4	31	1,854	9.3	552	2,822	5.5
ノルウェー	125	6,576	5.3	28	498	8.5	110	2,819	2.6	23	1,351	6.8	541	566	1.1
中国	190	1,706	1.4	9	84	1.4	237	4,726	4.3	—	—	—	920	5,415	10.5
バハマ	120	5,920	4.8	21	190	3.3	86	1,794	1.6	20	1,028	5.1	177	813	1.6
10カ国計	3,438	82,985	67.1	400	3,902	66.7	2,812	63,565	58.0	257	14,081	70.5	7,980	27,877	53.9
その他	2,364	40,741	32.9	181	1,950	33.3	1,896	45,944	42.0	96	5,892	29.5	8,564	23,803	46.1
合計	5,802	123,726	100.0	581	5,852	100.0	4,708	109,509	100.0	353	19,973	100.0	16,544	51,680	100.0

国名	フルコンテナ船			客船・フェリー		液化ガス船		化学薬品船		その他商船		合計(商船)		
	隻数	千%	国別保有割合	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%	国別保有割合
リベリア	39	854	3.7	26	372	45	1,383	52	676	118	1,929	1,392	47,516	12.2
パナマ	176	3,475	15.3	193	772	102	502	66	314	535	6,013	4,016	46,696	12.0
日本	46	1,401	6.2	708	1,325	206	1,449	423	194	1,229	4,041	6,033	26,690	6.9
ソ連	62	618	2.7	292	1,154	10	183	8	43	557	3,261	2,836	19,087	4.9
ギリシャ	15	179	0.8	210	656	14	66	10	66	79	406	1,479	21,163	5.5
米国	93	2,878	12.7	190	602	14	1,158	8	102	112	2,539	1,086	19,101	4.9
キプロス	34	334	1.5	20	92	3	6	10	42	93	357	1,236	18,113	4.7
ノルウェー	4	75	0.3	340	573	61	1,264	59	671	118	695	1,409	15,088	3.9
中国	53	684	3.0	53	202	2	2	1	4	62	183	1,527	13,006	3.3
バハマ	7	68	0.3	73	842	6	147	20	116	87	583	617	11,501	3.0
10カ国計	529	10,566	46.5	2,105	6,590	463	6,160	657	2,228	2,990	20,007	21,631	237,961	61.3
その他	593	12,169	53.5	2,510	6,081	326	3,894	285	1,181	1,692	8,752	18,507	150,407	38.7
合計	1,122	22,735	100.0	4,615	12,671	789	10,054	942	3,409	4,682	28,759	40,138	388,368	100.0

(注) 1. 国別保有割合は%による。 2. 漁船、雑船を除く。

第5表 船種別船腹の国別保有ベストテン

(1) 総船腹

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	1,455	47,893	11.7	▲ 1,841	▲ 3.7
パナマ	5,121	47,365	11.5	2,761	6.2
日本	9,830	28,030	6.8	▲ 4,044	▲ 12.6
ソ連	6,555	25,854	6.3	70	0.3
ギリシャ	1,839	21,324	5.2	▲ 655	▲ 3.0
米国	6,375	20,588	5.0	▲ 244	▲ 1.2
キプロス	1,278	18,134	4.4	▲ 257	▲ 1.4
ノルウェー	2,304	15,597	3.8	6,247	66.8
中国	1,907	13,514	3.3	594	4.6
パナマ	724	11,579	2.8	2,616	29.2
10カ国計	37,388	249,878	60.8	4,898	2.0
その他	38,712	160,603	39.2	2,177	1.4
合 計	76,100	410,481	100.0	7,075	1.8

(4) 一般貨物船(含貨客船)

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
パナマ	1,535	6,690	12.9	▲ 2,623	▲ 28.2
ソ連	1,268	5,586	10.8	▲ 1,993	▲ 26.3
中国	920	5,415	10.5	2	▲ 0.0
キプロス	552	2,822	5.5	▲ 584	▲ 17.2
米国	304	1,983	3.8	▲ 2,128	▲ 51.8
ギリシャ	452	1,574	3.0	▲ 713	▲ 31.2
リベリア	150	1,261	2.4	▲ 759	▲ 37.6
ユーゴスラビア	193	1,177	2.3	▲ 178	▲ 13.1
日本	2,081	1,167	2.3	▲ 2,690	▲ 69.7
インド	161	1,122	2.2	▲ 154	▲ 12.1
10カ国計	7,616	28,797	55.7	▲ 11,824	▲ 29.1
その他	8,928	22,883	44.3	▲ 8,359	▲ 26.8
合 計	16,544	51,680	100.0	▲ 20,183	▲ 28.1

(2) オイルタンカー

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	414	25,602	20.7	▲ 1,262	▲ 4.7
パナマ	424	10,320	8.4	844	8.9
ギリシャ	275	7,926	6.4	▲ 454	▲ 5.4
日本	1,141	7,787	6.3	▲ 1,671	▲ 17.7
米国	250	7,695	6.2	6	0.1
ノルウェー	125	6,576	5.3	2,415	58.0
バハマ	120	5,920	4.8	1,565	35.9
キプロス	104	5,462	4.4	41	0.8
ソ連	395	3,991	3.2	▲ 295	▲ 6.9
バーミューダ	29	3,273	2.7	437	15.4
10カ国計	3,277	84,552	68.4	1,626	2.0
その他	2,525	39,174	31.6	▲ 288	▲ 0.7
合 計	5,802	123,726	100.0	1,338	1.1

(5) コンテナ船

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
パナマ	176	3,475	15.3	459	15.2
米国	93	2,878	12.7	▲ 427	▲ 12.9
台湾	72	2,028	8.9	315	18.4
西ドイツ	91	1,628	7.2	▲ 24	▲ 1.5
日本	46	1,401	6.2	▲ 437	▲ 23.8
イギリス	43	1,368	6.0	33	2.5
デンマーク	30	1,164	5.1	157	15.6
シンガポール	46	905	4.0	185	25.7
リベリア	39	854	3.7	38	4.7
中国	53	684	3.0	72	11.8
10カ国計	689	16,385	72.1	197	1.2
その他	433	6,350	27.9	429	7.3
合 計	1,122	22,735	100.0	626	2.8

(3) オア・バルクキャリア

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
パナマ	771	15,079	13.8	▲ 412	▲ 2.7
リベリア	420	10,350	9.4	▲ 853	▲ 7.6
ギリシャ	384	8,671	7.9	▲ 406	▲ 4.5
日本	142	8,355	7.6	▲ 1,513	▲ 15.3
フィリピン	284	6,987	6.4	243	3.6
キプロス	377	6,967	6.4	▲ 224	▲ 3.1
韓国	127	3,942	3.6	227	6.1
香港	92	3,685	3.4	▲ 708	▲ 16.1
ソ連	189	3,157	2.9	226	7.7
ノルウェー	110	2,819	2.6	1,914	211.5
10カ国計	2,896	70,012	64.0	▲ 4,992	▲ 6.7
その他	1,812	39,497	36.0	4,895	14.2
合 計	4,708	109,509	100.0	▲ 97	▲ 0.1

(6) 商船計(除漁船・雑船)

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	1,392	47,516	12.2	▲ 1,998	▲ 4.0
パナマ	4,016	46,696	12.0	3,042	7.0
日本	6,033	26,690	6.9	▲ 3,624	▲ 12.0
ギリシャ	1,479	21,163	5.5	▲ 653	▲ 3.0
米国	1,086	19,101	4.9	▲ 68	▲ 0.4
ソ連	2,836	19,087	4.9	1,625	9.3
キプロス	1,236	18,113	4.7	▲ 256	▲ 1.4
ノルウェー	1,409	15,088	3.9	6,289	71.5
中国	1,527	13,006	3.3	574	4.6
バハマ	617	11,501	3.0	2,694	30.6
10カ国計	21,631	237,961	61.3	7,226	3.1
その他	18,507	150,407	38.7	2,234	1.5
合 計	40,138	388,368	100.0	9,460	2.5

(注) 世界比および伸び率は総トンによる。

順位も変化ないが、米国が213万% (▲51.8%) の大幅減少で、キプロスに抜かれて4位から5位に下がっている他、日本も269万% (69.7%) 減少し、5位から9位へ下がった。また、ギリシャは8年連続で減少を続けており、本年も76万% (▲37.6%) 減少したが、順位は7位から6位に上がっている。

フルコンテナ船は、他の船種と異なりここ数年増加を続けているが、本年も63万% (2.8%) 増加して2274万%となり、総船腹に占める割合は5.5% (1987年5.2%、1988年5.5%) となった。国別では、46万% (15.2%) 増加して348万%となったパナマが43万% (▲12.9%) 減少して288万%となった米国を抜いて第1位となっている。昨年3位だった日本は44万% (23.8%) 減少して140万%となり5位に下がり、ソ連も9位から10位外へと後退している。これに対して昨年10位外から初めてベスト10入りしたシンガポールが19万% (25.7%) 増加して10位から7位になった。また、台湾は本年も32万% (18.4%) 増加し、203万%で3位となっている。(第3・4・5表参照)

### 船型別船腹量

船型別の船腹量は第4表のとおりであるが、世界船腹を隻数で見ると、半数以上が500%以下の船舶であり、船型で見ると、4000%以上～5万%未満の船舶が全体の58.4% (昨年は59.0%) を占めている。これに対して日本船の船型は、3万%～14万%未満の船舶が66.2%を占めており、長距離大量輸送という任務を負っているわ

が国海運の特色が現れている。

大型船の動向をみると、10万% (約20万%) 以上の船舶は年々減少を続けていたが、本年は昨年より13隻増加して455隻となっている。このうち128隻 (昨年は117隻) が14万%以上 (約27.5万%) で、8隻のOBO船 (油/撒/鉱石兼用船) を含んでいる。この10万%以上の船舶を多く保有する国は、リベリア109隻 (%ベースで総船腹の29.0%)、日本60隻 (同26.5%、昨年より10隻減、このうち14万%以上船は昨年と同じ10隻)、パナマ50隻の順となっている。

なお、総トン数による世界最大船はギリシャ籍のオイルタンカー Hellas Fos の25万4582%、55万5051%である。(第6表参照)

### 船齢別船腹量

世界船腹の船齢0～4年船は、昨年と比較して462隻 (5.4%)、633万% (8.8%) の大幅な減少を示し、8159隻、6597万%となっているが、全船腹に占める割合も隻数で昨年の11.4%から10.7%に、%で17.9%から16.1%に下がっている。しかも10年未満船全体で見ると、隻数で昨年の29.9%から28.1%に、%で37.6%から36.4%に落ちており、全体の4割を大きく下回っている。ちなみに10年前の1980年は、10年未満船が隻数で56.9%、%で73.5%を占めており、5年前の1984年でさえ隻数で51.5%、%で58.0%であったことからすると、世界商船隊の老齢化が相当進んでいることがうかがえる。

これに対して日本の船齢0～4年船は、昨年より隻数が308隻増加したものの、トン数では173

第6表 船型別世界および日本船腹の比較

(1) 世界船腹

船型区分 (%)	総 船 腹			オイルタンカー			オア・バルクキャリア(含OBO船)		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
100～ 999	47,164	15,547	3.8	2,243	1,187	0.9	11	7	0.0
1,000～ 3,999	11,732	25,879	6.3	1,155	2,607	2.0	77	230	0.2
4,000～ 9,999	6,321	42,835	10.4	439	2,610	2.0	360	2,889	2.2
10,000～ 19,999	5,641	80,628	19.7	851	13,165	10.2	2,209	33,428	25.8
20,000～ 29,000	1,917	46,151	11.3	405	9,787	7.6	1,102	26,338	20.3
30,000～ 49,999	1,854	69,954	17.0	254	18,019	13.9	822	29,707	23.0
50,000～ 69,999	635	37,362	9.1	320	18,747	14.5	112	12,609	9.7
70,000～ 99,999	381	31,180	7.6	118	9,388	7.2	225	18,522	14.3
100,000～119,999	152	16,857	4.1	117	13,061	10.1	28	3,074	2.4
120,000～139,999	175	22,647	5.5	162	20,998	16.2	11	1,397	1.1
140,000 以上	128	21,440	5.2	119	20,009	15.4	8	1,280	1.0
合 計	76,100	410,481	100.0	6,383	129,578	100.0	5,061	129,482	100.0

(2) 日本船腹

船型区分 (%)	総 船 腹			オイルタンカー			オア・バルクキャリア(含OBO船)		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
100～ 999	8,478	2,891	10.3	939	431	5.5	1	1	0.0
1,000～ 3,999	689	1,607	5.7	161	352	4.5	—	—	—
4,000～ 9,999	260	1,567	5.6	5	30	0.4	3	23	0.2
10,000～ 19,999	91	1,287	4.6	3	43	0.5	25	353	3.8
20,000～ 29,999	23	579	2.1	3	67	0.9	6	146	1.6
30,000～ 49,999	124	5,053	18.0	19	802	10.2	28	1,114	12.1
50,000～ 69,999	44	2,465	8.8	20	1,130	14.3	14	820	8.9
70,000～ 99,999	61	5,141	18.4	3	214	2.7	55	4,660	50.5
100,000～119,999	30	3,257	11.6	9	1,023	13.0	16	1,722	18.6
120,000～139,999	20	2,643	9.4	18	2,391	30.3	2	252	2.7
140,000 以上	10	1,540	5.5	9	1,397	17.7	1	143	1.6
合 計	9,830	28,030	100.0	1,189	7,879	100.0	151	9,234	100.0

(注) 1. オイルタンカーにはオイル/ケミカルを含む。  
2. 構成比は%による。

万% (▲15.0%) 減少し、全船腹に占める割合は%ベースで昨年の36.0%から35.0%に下がっている。しかし、10年未満船全体では昨年の66.0%から67.7%に若干上昇している。この10年未満船は、ピーク時の1973年には86.0%を占めており、これと比較すると年々その比率が下がっている。それでも世界商船隊の中でこの船齢船の保有状況をみると、西ドイツ(70%)には及ばないものの世界で第2位の船齢の若い船隊を保有しているといえる。3位はベルギー(67%)

である。

なお、世界船腹の隻数で33.0%、%で12.6%が船齢20年以上の老朽船であるが、この種船舶の保有が多い国は、カナダ(保有船腹量の59%)セントヴィンセント(同46%)となっている。また、世界タンカー船隊(オイル/ケミカルを含む)6383隻のうち2859隻(44.8%、%ベースでは32.3%)が、船齢15年以上となっている。

(第7表参照)

第7表 船齢別世界および日本船腹の比較

(1) 世界船腹

船 齢	総 船 腹			オイルタンカー			オア・バルクキャリア(含OBO船)		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
0 ~ 4 年	8,159	65,968	16.1	784	16,763	12.9	738	23,871	18.4
5 ~ 9	13,260	83,352	20.3	1,185	17,957	13.9	1,308	34,694	26.8
10 ~ 14	15,489	119,803	29.2	1,555	52,941	40.9	1,344	30,863	23.9
15 ~ 19	14,071	89,527	21.8	1,163	31,280	24.1	1,093	30,015	23.2
20 ~ 24	10,763	30,588	7.4	782	6,406	4.9	406	7,924	6.1
25 ~ 29	5,504	10,583	2.6	407	2,171	1.7	83	1,179	0.9
30年 以上	8,854	10,661	2.6	507	2,060	1.6	89	935	0.7
合 計	76,100	410,481	100.0	6,383	129,578	100.0	5,061	129,482	100.0

(2) 日本船腹

船 齢	総 船 腹			オイルタンカー			オア・バルクキャリア(含OBO船)		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
0 ~ 4 年	2,357	9,812	35.0	243	2,403	30.5	48	3,726	40.4
5 ~ 9	2,750	9,163	32.7	359	1,708	21.7	71	3,746	40.6
10 ~ 14	2,171	5,106	18.2	431	2,623	33.3	23	1,138	12.3
15 ~ 19	1,593	3,271	11.7	98	1,116	14.2	7	519	5.6
20 ~ 24	679	457	1.6	34	21	0.3	2	105	1.1
25 ~ 29	216	131	0.5	18	5	0.0	—	—	—
30年 以上	64	91	0.3	6	2	0.0	—	—	—
合 計	9,830	28,030	100.0	1,189	7,879	100.0	151	9,234	100.0

(注) 1. 世界船腹、日本船腹ともオイルタンカーにはオイル/ケミカルを含む。  
2. 構成比は%による。

## 喪失・解体船腹量

1988年の1年間に、世界商船隊は海難によって231隻、87万%を喪失したが、これを前年と比較すると隻数は12隻の増加、トン数は42万%の減少であった。最も喪失船腹が多かったのはパナマの17.3万%、次いでキプロスの17.1万%、スペインの12万%となっているが、全喪失により死亡・行方不明を報告された人員は763名である。

また、解体船腹量は1452隻、502万%で、昨年より22隻、699万%減少した。最も解撤を促進したのはパナマで69万%、次いで米国60万%、ソ連57万%、セントヴィンセント33万%の順となっているが、解撤の主要国は、台湾(152万%)、中国(56万%)、アルゼンチン(48万%)となっている。

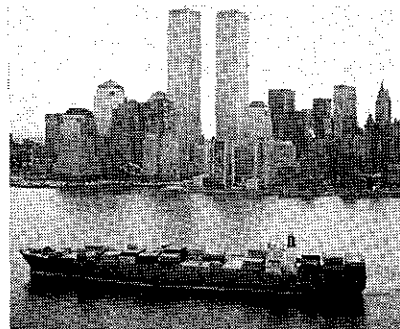
なお、喪失と解体船腹量の合計は、1683隻、588万%で、総船腹量の1.5%(1986年は5.7%、1987年は3.3%)であった。(第8表参照)

第8表 世界喪失および解体船腹量の推移

年次	喪失船舶			解体船舶			合計		
	隻数	千%	喪失率	隻数	千%	解体率	隻数	千%	減少率
1960 (35)	171	358	0.28	830	3,285	2.53	1,001	3,643	2.81
1965 (40)	273	739	0.46	762	2,523	1.57	1,035	3,264	2.03
1970 (45)	352	613	0.27	1,030	4,311	1.89	1,382	4,924	2.16
1975 (50)	336	995	0.29	626	5,077	1.48	962	6,072	1.77
1979 (54)	465	2,210	0.54	923	6,666	1.61	1,388	8,876	2.15
1980 (55)	387	1,804	0.43	903	6,022	1.43	1,290	7,826	1.86
1981 (56)	359	1,238	0.29	762	7,252	1.72	1,121	8,490	2.01
1982 (57)	402	1,632	0.38	1,113	13,624	3.21	1,515	15,256	3.59
1983 (58)	340	1,473	0.35	1,310	16,759	3.97	1,650	18,232	4.32
1984 (59)	327	2,354	0.57	1,785	17,751	4.26	2,112	20,105	4.83
1985 (60)	307	1,651	0.41	2,360	22,229	5.49	2,667	23,880	5.90
1986 (61)	265	2,609	0.65	1,888	20,288	5.03	2,153	22,897	5.68
1987 (62)	219	1,284	0.32	1,474	12,009	2.98	1,693	13,293	3.30
1988 (63)	231	865	0.21	1,452	5,015	1.22	1,683	5,880	1.43

(注) 喪失および解体船舶は1～12月間の集計で、喪失率、解体率、および減少率(喪失率+解体率)は、当該年央のその国の船腹量(%)に対する比率である。

# 内外情報



▲ニューヨーク港に入港するコンテナ船

1. 厚生年金保険法の一部改正
2. 第88回船員制度近代化委員会の審議模様
3. GATT ウルグアイ・ラウンドにおける海運問題の検討

## 1. 厚生年金保険法の一部改正

厚生年金保険法の一部改正法案は、平成元年3月29日国会上程後、諸般の情勢から継続審議となり、先の臨時国会に引き継がれていたが、11月9日審議入りし、11月30日政府原案に一部修正を加えて衆議院通過、12月15日参議院において可決、成立した。

今回の改正は、平成元年が5年毎に実施する公的年金の財政再計算期にあたるため、この間の経済的要因、消費生活の変動、人口構造、平均余命の変化等を勘案して、給付と負担の水準を変更するとともに、公的年金制度統合の度合をさらに進めることを目的に行われたものである。改正内容はおおむね一昨年末に取りまとめられた年金審議会の「意見書」に沿ったものとなっている。国会審議において支給開始年齢の引き上げおよび保険料率の引き上げについては、保険料率引き上げ幅の緩和、老齢年金支給開始年齢の引き上げ措置を、次期財政再計算期（遅くとも平成6年）まで繰り延べる等の修正が行われた。

### 【資料】厚生年金保険法一部改正の概要

1. 年金額の引き上げ（平成元年4月にさかのぼって実施、平成2年2月差額精算）

#### 基礎年金

（改正前）5万2267円→（改正後）5万5500円

#### 厚生年金（モデル）

（改正前）18万5125円→（改正後）19万5492円

（32年加入・夫婦） （35年加入・夫婦）

### 2. 完全自動スライド制の導入

改正前：年金額は消費者物価指数が5%を超えて変動した場合に物価スライドを実施

改正後：消費者物価指数の変動幅にかかわらず毎年年金額の物価スライドを実施

### 3. 在職老齢厚生年金の支給割合の刻みを現行の3段階から7段階に拡大（平成元年12月1日より実施）

### 4. 標準報酬月額 上・下限の改定（平成元年12月1日より実施）

上限(改正前) 47万円→(改正後) 53万円

下限(改正前) 6万8000円→(改正後) 8万円

### 5. 厚生年金保険料率の引き上げ

#### 第1種(一般男子)

（改正前） 124%

（平成2年1月～12月） 143%

（平成3年1月～） 145%

第2種(女子)  
 (改正前) 119%  
 (平成2年1月～12月) 138%  
 (平成3年1月～) 141.5%(\*)  
 \* (平成4年以降毎年1.5%ずつ引き上げ平成6年に145%とする)

第3種(船員、抗内員)  
 (改正前) 136%  
 (平成2年1月～12月) 161%  
 (平成3年1月～) 163%

6. 国民年金の保険料の引き上げ

現行8000円を8400円に引き上げる。ただし、平成2年4月より実施。平成6年度まで毎年400ずつ引き上げる。

7. 支給開始年齢の見直しに関する規定

支給開始年齢(1種;現行60才、2種;現行法で平成11年より60才、3種;現行55才)の引き上

げに関し、「次期財政再計算の際、厚生年金保険事業の財政の将来の見とおし、高年令者に対する就業や機会の確保等の措置の状況、基礎年金の給付水準およびその費用負担のあり方等を総合的に勘案して見直しを行うものとし、これに基づく所要の措置は別に法律をもって定めるものとする。」旨の規定が設けられた。

- 8. 職能型国民年金基金の設立要件の緩和(平成3年4月1日より実施)
- 9. 学生を国民年金の強制適用対象とする(平成3年4月1日より実施)
- 10. 老齢年金等の支払回数を現行年4回から6回に改める(平成2年2月1日より実施)
- 11. 厚生年金基金および同連合会の運用方法の拡大(平成2年4月1日より実施)ただし、当分の間第3種被保険者は厚生年金基金の設立は不可となっている。

## 2. 第88回船員制度近代化委員会の審議模様

第88回船員制度近代化委員会は、平成元年12月5日に開催され、第三次総合実験船の第2次募集を決定した。

〈審議概要〉

1. 第三次総合実験船(コンテナ船、ばら積船計12隻)は、現在13名体制によるD実験を実施しているが、実験はできるだけ多くの船舶で行うのがより有効であるとの観点から、第2次募集について審議決定した。

募集の締め切り日は、平成2年1月10日で、昭和63年10月26日策定の第三次総合実験船の募集要領に定める、実験要員、設備、陸上支援体制の基準を満す船舶について、船種、航路を配慮して実験船候補船の選定を行い、選定された船舶は、実験に関する

要件が整い次第、実験に入ることにした。

なお、次回委員会(2年1月ころ)で、募集結果を報告し、実験船候補船を選定する予定。

2. 第三次総合実験船1隻の乗船調査報告書が提示された。また、前回提示された2隻の報告書については、特に意見なく承認された。

【参考資料】近代化船の現状(平成元年11月30日現在)  
 表1 近代化船の種類別一覧

種 別	社 数	隻 数	千総トン
1. 第三次総合実験船	6	12	839
2. C 実 験 船	13	26	1,863
3. B 実 用 船	28	97	5,945
4. A 実 用 船	21	37	2,160
5. バイオニアシップ	7	7	556
計	—	179	11,363



表2 近代化船の船種別一覧

	第三次総合実験船		C 実験船		B 実用船		A 実用船		パイオニアシップ		合 計	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
1. コンテナ船	6	268	4	149	7	244	3	118	3	119	23	898
2. 撒積船	6	571	5	387	45	3,367	7	551	4	437	67	5,313
3. 自動車専用船	0	0	9	403	24	502	5	77	0	0	38	982
4. タンカー	0	0	6	851	15	1,643	17	1,200	0	0	38	3,694
5. LPGタンカー	0	0	2	73	3	140	5	214	0	0	10	427
6. 重量物船	0	0	0	0	1	15	0	0	0	0	1	15
7. 貨物船	0	0	0	0	2	34	0	0	0	0	2	34
計	12	839	26	1,863	97	5,945	37	2,160	7	556	179	11,363

### 3. GATT ウルグアイ・ラウンドにおける海運問題の検討

1986年9月、ウルグアイのプンタ・デル・エステにおいて交渉開始が宣言されたGATT (General Agreement on Tariffs and Trade: 関税および貿易に関する一般協定) の新多角的貿易交渉(いわゆるウルグアイ・ラウンド)は、90年年末の交渉期限までに1年足らずを残すだけとなった。

この新ラウンドには、100近い国々が参加し、自由貿易体制の下での21世紀に向けた貿易ルールを定めようという交渉を行っている。

交渉の対象項目としては、関税・非関税措置など従来からの商品貿易にかかわる分野だけでなく、サービス貿易や知的所有権などの新分野を加え、15項目があげられている。

このうちサービス貿易については、運輸・通信・金融・情報などの産業について交渉が行われており、海運がこうした枠組の中に含まれ、GATT ルールの適用を受けることになるかどうかが目ざされている。

今般、GATT におけるこうした海運問題検討の周辺状況をとりあげた記事が、Seatrade 誌に掲載されたので、以下にその概要を掲載する。

————— ◇ —————

今から約1年後の90年年末には、合計4年に及ぶGATT ウルグアイ・ラウンドの多国間貿易交渉の大

詰め交渉のため、90カ国を超える貿易担当大臣がベルギーに集まることになっている。

大臣に与えられた課題の一つは、サービス貿易の自由化についての新たな枠組み合意について、正式な交渉結果を採択することであり、運輸は数あるサービス部門の中で、合意すべき対象の一つとなっている。

これまで世界海運界がGATTの内部活動にそれほどの注意を払っていなかったとすれば、今やこの問題に真剣に取り組む時なのである。

協定の中身はともかくとして、海運が新しいサービス貿易協定に組み込まれるか否かという問題は、海運界にとっての最重要問題ではないかもしれないが、主要な海運政策問題になってきていることは確かである。これに関連し、現在海運界で議論の中心となっている点は、海運にこれ以上の自由化が必要かどうかということではない。海運の自由化そのものについては、発展途上国など一部では同調しない動きもあるが、大部分はこれを支持している。焦点になっているのは、海運をより自由な競争が行われる産業としていく上で、GATTが既存の障壁を取り除く機関として最適なものかどうかという点であり、特に米国をはじめ、海運界の多くの人々はこの点に

ついて否定的に考えているようだ。彼らは GATT 体制の下で海運はより保護主義的になるのではないかと懸念しているのである。また、海運は既に多くの国際・国内機関によって規制を受けており、GATT の出現はこの上さらに新しい官僚組織を作ることになるかと心配する声もある。

こうした懸念を理解するかざとなり、海運が GATT に包含されるということが何を意味するかという根本問題を解くためには、GATT という機構がどのような存在で、どんな活動をしているかを探ることが手掛かりとなる。

GATT は、1948年に設立された30数カ条からなる多国間政府協定であり、正式な機構や組織に関する規定はないが、ジュネーブに常設事務局を持っており、多くの発展途上国とすべての OECD 国を合わせ、現在96カ国がメンバーとして加盟している。

その目的を簡単に述べると、世界貿易の自由化を図ることであり、その対象は現在のところ商品貿易に限定されているが、究極の目的は世界経済が良好な状態を保てるような環境を形成していくことにある。また、完全な自由貿易のために活動するというよりは、活発な国際貿易や投資にとっての必須条件は“安定した状態”であるとの立場から、こうした状態を阻害するような障壁を少なくすることを追求しているのが GATT であるといえよう。

GATT の基盤である“協定”の条文は、加盟国がそれぞれの国内法を作る際にベースとする原則であり、その内容には、国内法規の透明性、内国民待遇や最恵国待遇の供与、貿易自由化の段階的促進などが含まれている。(【資料】参照) また GATT は、発展途上国の世界貿易への参加を奨励しており、協定の中には、途上国のための、国際収支や国防、文化政策などを理由にしたセーフガード(安全保障)条項や例外措置も含まれている。さらに、協定として明文化はされていないものの、途上国の特定産業の

保護を目的とした「未成熟産業」のための原則も確立されている。

### 常任委員会の機能

貿易に関する GATT 業務の大部分は常設の常任委員会で処理され、その後各加盟国の代表によって1カ月に1度開催される理事会に報告されている。加盟国は、GATT の紛争解決システムを通じて苦情を提訴することができる。ウルグアイ・ラウンドは、これまでの他のラウンドと同じく、貿易自由化について特定の成果を得るために招集されている。

GATT が、特に1960年代の終わりにかけて貿易自由化について多くの成功を取めたことに反論する人はほとんどいないだろう。専門家は、多くの非関税障壁が一方で次々に生じてきてはいるが、それでも特に GATT 加盟国が広範な商品関税の劇的な減少について協議してきたことが、第二次世界大戦後の世界経済の繁栄に重要な役割を果たしてきたことは間違いないと述べている。

GATT の領域の中にサービス貿易を含むことは、論理的には単に当然のステップであるが、長く複雑な道のりをたどることは確実である。この問題についての議論は実際には1970年代初頭から始まっていたが、1986年に開催されたウルグアイ・ラウンドでの議論に取り上げられるまでは正式に認知されたものではなく、またその後も、法的にはウルグアイ・ラウンドと切り離されて議論されてきたものである。しかし、1988年末のモントリオールでの中間見直しにおいてサービス貿易を管理する協定を作るという方向がより明確な形になり、サービス部門についての協議グループ(GNS: Group of Negotiations on Services)が新協定案の基本要素をたたき出すことになっている。

この作業の最初のステップは、加盟国の間での差別処置の禁止など、各基本原則がサービス部門の中

のそれぞれの業界に問題なく適用できるかどうかを検討（“testing”）することであり、「運輸」は「観光」とともに89年7月に検討された。

GATT のスポークスマンは、これに関し「こうした検討の目的は、その分野が GATT の対象になるか否かを定めることではなく、GATT の基本原則をどのように各分野に適用すべきかといったことを決めたり、各分野の共通点や問題点の確認、相互の理解交換などである」と述べている。協定案策定の締切は89年12月末であり、各業界への個別適用といった微妙な問題の審議は、90年になってから行われる。

これに関連し、CAACE (EC 船主協会) や ICC (国際商工会議所) の海運委員会など、海運の利益代表機関が懸念を表明している。こうした各機関の基本姿勢は、貨物留保、非商業的価格慣行、いろいろな政府助成など、海運の分野で依然生き残っている保護主義的慣行をなくすための共同行為には、どのような形であれ賛成だとしており、これまで各国政府が GATT を通じ商品貿易分野で培ってきた成果を認めてもいるのであるが、海運を GATT の交渉の場に含めるのは、潜在している利益より損失のほうが上回るとの共通認識が存在しているのである。

### 未成熟産業問題

それでは未成熟産業問題（訳注：自国産業が未成熟な途上国に配慮して、自由化実施までの猶予期間や特別措置を認めること）を例にとってみよう。

例えば ICC 海運委員会は、「未成熟産業についての措置などが認められた場合、海運界が世界の多くの地域で直面している膨大な保護主義的慣行や障壁を増長・強化することになろう」と述べており、発展途上国を援助する最良の方法は、法規制や政府援助ではなく、相互協力（技術やノウハウの移転、実地の訓練、合弁企業など）によるものだとしている。

GATT の交渉においては、各分野間で譲歩や取引

が行われる可能性があり、これは GATT での協議の一つの特色ともいえるが、この点も ICC などの機関に警戒感を抱かせている要因であり、海運の利害が、より優先順位の高い分野での取引の犠牲にされない保証はあるのか、という疑問が投げかけられている。

また、既存の海運関連機関で進行中の各種作業に与える影響について懸念する声も多く、GATT の枠組の中に海運を含めることは、こうした作業による自由化への努力を妨げ、対立と混乱を招くのではないかといわれている。

さらに GATT の交渉においては、個別の産業の利益代表団体は諮問機関としての資格を与えられておらず、このことに対する嫌悪感もある。

米国においては、海運を GATT に含めることへの反対が非常に強い二つの大きな理由がある。一つは、外国船を内航輸送から締め出して自国海運業を100年以上も守ってきたジョーンズ・アクトの存続が、危うくなるのではないかと米国海運業界が危惧していることであり、もう一つは、国家安全保障をめぐる戦略的な懸念である。すなわち、もし海運が GATT に含められて自由化された場合、米国商船隊の更なる縮小があり得るからである。

こうした2つの点から、強力な海運ロビー活動による圧力がかけられており、海運関係の議員はこうした意向を受けて活動している。米国下院商船／漁業委員会の Walter Jones 議員は、GATT のいかなる討議からも海運を除外することを求めた決議案を提出した。議会の議事録によると、同議員は「建国以来米国の海運政策は過去も現在も国家の安全や防衛政策と完全に一体のものであった。米国籍商船隊は、4番目の防衛軍であり、米国の国防問題が国際的な経済取引の対象に委ねられるべきでは絶対になく、海運が GATT の討議の場に含まれることが米国の海運や国際貿易に寄与する見込みは全くない」と説明している。同議員の案は、商船／漁業委員会で

129名の共同提案者を得ており、上院でも同じような提案を検討している。

### 個別業界意見の影響力

それでは、各業界の意見というものはGATTにおける各政府の立場をどの程度動かせるものなのだろうか？

サービス部門についての米国の交渉代表であるRichard Self氏は、「われわれは各産業のそれぞれの利害を考慮しなければならない」と述べるとともに、「Jones議員の提案は拘束力のあるものではなく、両院を通過したとしても法律となるものではないが、単に強硬なロビイストたちを満足させるだけでなく、それ以上の重みを持った意見として受け取られるだろう」とも述べている。また、他の通商代表は「業界の意向を知ることがわれわれにとって重要であり、業界の意見は全体の方針を決定する過程で考慮されていくことになる」と述べている。

Heinz Opelz GNS上級顧問によると、政府の立場を決める上では二つの要素がある。一つは、その国がいろいろな策略によって獲得しようとしている他の諸々の利益とのバランスであり、もう一つは、交渉全体の進展状況によってさまざまな制約を受けることになる通商交渉代表の、多国間交渉の場における経験と手腕である。したがってどの政府も正式な交渉方針を決して明らかにしない。

米国のGATT代表団は、海運がGATTに含まれた場合の影響についての文書を提出した。この文書には、たとえば多くの米国法令を改訂しなければならないというような記述はあるが、Self氏によると、海運をGATTに含むことの妥当性の是非といった結論めいたことは書かれていないという。モントリオールで開催された各国通商大臣会議の結論に基づくと、サービス分野のどの部門もGATTの交渉から除外すべきではないと推測されている。これにつ

いてECのサービス貿易部門の交渉代表であるJonathan Scheele氏は「特定の部門を一度交渉から除外し始めると、結局全体として効力の弱い協定に終わってしまう危険がある」と述べている。

こうしたことから、海運はGATTに含まれることになる。より正確に言えば、実際上は内航海運が除外されているので、外航海運については除外されないと言い直したほうがより正確かもしれないが、その一方でOpelz氏のように「あまりにも多くの利害が絡むので、誰も海運が含まれることを望んでいないように思われる」とする声もある。

海運をGATTに含むかどうかという問題は、他の部門に比べより難しい問題である。Self氏は、「要するに、海運とサービス貿易の原則との間に本当の適合性があるかどうかということにかかっている」と述べ、国内法令の透明性のような原則の海運への適用は比較的容易であるが、内国民待遇の問題などはかなり難しいと指摘している。

GATTにおける交渉の進み方を熟知している多くの人々の意見では、少なくとも最初からある産業を総括してカバーすることは無理であり、折衷案や、凹凸のある均一でない条約適用が行われることになるだろうという。たとえば、海運の一部分はすぐにもGATTサービス部門の枠内に組み込まれるであろうが、他の部分はその後の交渉に止め置かれるというようなことである。また、ある加盟国は第1日目からの条約実施を約束するだろうし、他の加盟国は時間的余裕を与えられるだろう。

しかし、GATT加盟国間の合意を得ることは容易ではない。海運の“testing”が行われた会議において、参加者はほぼ2派に分かれていた。一つは、現在の体制は海運部門の利害を最もうまく代表しているので現状を維持すべきとする勢力であり、もう一つは、現在のシステムはあまりにも制限的で非効率であるとする一派である。後者の人々はGATT原則

の海運への多国間適用を否定しておらず、一方、特に国連同盟コード条約から利益を得た多くの発展途上国は、前者の勢力に入っていることは驚くまでもない。

### “testing” 期間後の動き

“testing” 期間は終わったものの、サービス協定案の主要部分を形成するいくつかの原則は、依然として定義付けがされていない模様である。

いよいよ交渉が始まり、テーブルにカードが配られた時には、米国と EC の代表団が最も強い手札を持つことになる。二大貿易圏としての両者は、GATT 内で大きな影響力を持つからである。ある国の代表は、「もし彼らが海運を留保することを決めれば、その通りの結果になるだろう」と語っている。

英国の前の通商交渉代表で、GATT の交渉についての最近の論文の著者である Concurr Sydney Golf 氏は、「両者と日本が受諾しない限りいかなる提案も成立しない」と述べているが、他方、「今や米国は60年代のような重みを持つてはいない」とする国際通商の専門家もある。

たとえば、もし米国が強い反対を押し切って銀行部門の自由化を強行したいと考えるならば、海運など他の部門で譲歩しなければならないだろう。こういったことが産業間取引 (industry trade-offs) の実態であり、融通自在の戦略的展開の芸術的手腕が発揮される時なのである。すべての結末は究極的には次のような一つの現実主義に落ち着く。Scheele 氏は「自らの利益につながらなければ誰も自由化を進めないだろう」と述べている。同氏はこれに続けて、「しかしもし海運業を含めることによって反自由主義的な状況を合法化することになるのなら、私は GATT に海運を含める意味はないと最初に言いたす一人になるだろう」と述べている。

彼の発言は、少なくとも GATT の閣僚会議の幕が

上がるのを注視している海運界の一部の人々を、安心させることになるだろう。

(Seatrade 1989年 9 / 10月号)

### 【資料】 GATT の主要原則

(以下にあげるような原則のサービス産業 (含む海運) への適用が検討 (“testing”) されている)

透 明 性：すべての国内法・規則・行政指導の内容を公開し、入手可能とすること。

段階的な自由化：貿易の障壁となっている措置を減らし、サービス貿易におけるより高度な自由化に向けて一貫した努力を続けること。

内国民待遇：他の締約国からのサービス輸出および輸出業者は、同一市場の国内サービスまたはサービス提供者に比べ、不利益でない取り扱いを受けること。

最恵国待遇ならびに差別待遇の禁止：2 国間のいかなる譲歩や公約は、原則として他のすべての締約国にも与えられること。

市場への参入：締約国は、互いの市場に平等に参入することが許されること。

発展途上国の世界貿易への参加増大：発展途上国産業の効率性および競争力を高めることにより、世界貿易およびサービス輸出における役割を増大させること。

安全保障と例外措置：加盟国の国内産業が実際もしくは切迫した損害に直面した場合には、GATT 条約の適用除外が認められること。

国内規制：加盟国の国内規制が現存し、今後も存在していくことを認識すること。その意図は、保護主義を助長するような規制であればそれを排除することにある。

## 海運日誌 (12月)

- 3日 2日から地中海のマルタ島で開催されていた米ソ首脳会談は、「米ソ関係の新時代」を両首脳が確認し、全日程を終え閉幕した。
- 4日 運輸政策審議会総合部会の外航客船小委員会は第3回会合を開催し、外航客船旅行をめぐる現状と問題点について安全(運航)対策、利用者保護対策を中心に検討を行った。
- 6日 運輸省船員部は、平成2年4月から実施する部員の職員化(海技資格の取得)について船社からの希望者数(延べ数)を発表した。それによると、外航二船主団体と全日本自由船主会の平成2~4年度の職員化希望者は延べ2358人で、内訳は2年度813人、3年度911人、4年度634人となっている。
- ◎ 欧州共同体(EC)委員会は、92年市場統合後の日本車の輸入規制についての基本的な考え方をとりまとめた。それによると、フランス、イタリア、英国、スペイン、ポルトガルの5カ国が実施している各国別規制は、92年末までに形式的には廃止するが、その後、数年間の移行期間中、日本側に自主規制を求めることで実質的に各国別規制を残し、これを段階的に緩和していくことになっている。
- 7日 運輸省海上技術安全局が11月分の建造許可実績を発表。それによると、8隻、34万3600% (前月比48.9%減)、契約船価は379億4800万円となり、隻数、総トン数とも平成元年度に入って最低となった。
- 11日 高等海難審判庁は平成元年度版「海難審判の現況」を発表。それによると、昭和63年に発生した海難は1万879件(前年比3.4%増)、隻数で1万2928隻(同2.6%増)となった。
- 12日 大蔵省が発表した11月の貿易統計(通関速報ベース)によると、輸出は220億3000万ドル(前年同月比2.9%減)、輸入は184億9700万ドル(同14.8%増)で、貿易黒字は35億3200万ドル(同46.2%減)と7カ月連続で減少し、その減少率は1982年10月の54.1%減以来最大となった。
- 13日 貨物運送取扱事業法が、参議院本会議で可決、成立した。
- 15日 平成2年より実施されるマルシップ混乗船に乗り組む船員の労働条件を設定する第1回労使協議が開催された。
- ◎ 厚生年金保険法の一部改正法が政府原案を一部修正の上参議院で可決し成立した。(P.46内外情報1参照)
- 19日 自民党税制調査会は「平成2年度税制改正大綱」を決定した。外航海運関係税制では、特定資産の買い換えの場合の課税の特例(船舶から船舶への圧縮記帳)が5年間延長されたほか、外航船舶の登録免許税および外航コンテナの固定資産税の特例措置も2年延長となった。(P.8海運界の動き2参照)
- ◎ 運輸省は、平成元年度の運輸経済年次報告(運輸白書)を発表した。それによると、昭和63年度の外航海運助成対象企業の損益状況は営業損益ベース、経常損益ベースともに3年ぶりに黒字転換し、長期化した海運不況もようやく底を打ったとしている。
- 20日 米国は中米パナマの最高実力者ノリエガ將軍の身柄拘束を狙い大規模な武力侵攻を行った。これにともなってパナマ運河の通航が全面禁止されたが、翌21日に、当面、昼間に限って再開された。
- 22日 運輸政策審議会総合部会の外航客船小委員会は第4回会合を開催し、外航客船をめぐる課題の整理を行った。
- ◎ 米国は、90年2月1日以降のパナマ籍船の米国入港禁止措置を実施しないことを決定した。
- 26日 日本銀行は、公定歩合を現行の年3.75%から4.25%へと0.5%引き上げた。
- 29日 平成2年度政府予算案が決定した。海運関係では、外航貨物船整備に370億円、外航客船整備等に50億円と合計420億。(P.4海運界の動き1参照)

### 12月の対米ドル円相場の推移

高 値	142.10円(27日)
安 値	144.70円(11日)
平均(月間)	143.60円
(注) 銀行間取り引きによる	

# 船協だより

## 12月定例理事会の様様

(12月20日、日本船主協会役員会議室において開催)

### 当面する海運問題について

1. 平成2年度海運関係税制改正について  
(P. 8 海運界の動き 2 参照)

### 総務委員会関係報告事項

1. 平成元年度マラッカ・シンガポール海峡の航行  
援助施設維持管理費用の拠出について

### 政策委員会関係報告事項

1. パナマ籍船の米国寄港禁止問題について  
(本誌1989年12月号P. 4 参照)

### 労務委員会関係報告事項

1. 船員制度近代化・第三次総合実験船(第二次)  
候補船の推せんについて  
(P. 47内外情報 2 参照)
2. 厚生年金保険法の一部改正について  
(P. 46内外情報 1 参照)

### 会員異動

- 入 会  
平成2年1月1日付  
東京マリン株式会社(京浜地区所属)  
平成2年1月1日現在の会員数 170社  
(京浜111社、阪神46社、九州13社)

## 陳情書・要望書等(12月)

宛先: 大蔵省主計局長

件名: 船員保険特別会計の平成2年度予算編成にあ  
たつての要望

要旨: 平成2年度予算編成にあつて①保険料率引  
き上げの抑制、②福祉施設部門における雇用  
対策事業の実施について要望した。

宛先: 運輸省港湾局長および第二港湾建設局長

件名: 仙台湾の港湾整備の早期完成について

要旨: (本誌1989年12月号P. 42参照)

## 海運関係の公布法令(12月)

- ㊦ 電波法の一部を改正する法律の施行期日を定め  
る政令  
(政令第324号、平成元年12月18日公布、平成2  
年5月1日施行)
- ㊦ 無線従事者の操作の範囲等を定める政令  
(政令第325号、平成元年12月18日公布、平成2年  
5月1日施行)
- ㊦ 電波法施行規則の一部を改正する省令  
(郵政省令第75号、平成元年12月18日公布、即日  
施行)
- ㊦ 貨物運送取扱事業法  
(法律第82号、平成元年12月19日公布、公布の日  
から起算して1年を超えない範囲内において政  
令で定める日から施行する)
- ㊦ 港湾法施行令の一部を改正する政令  
(政令第344号、平成元年12月26日公布、平成2年  
1月2日施行)

## 国際会議の開催予定(2月)

IMO第35回無線通信小委員会

# 船協だより

2月5日～9日 ロンドン  
 IMO第34回復原性・満載喫水線・漁船の安全小委員会  
 会  
 2月19日～23日 ロンドン

労務懇話会  
 21日 京浜地区船主会  
 22日 啓水会  
 25日 財務幹事会  
 広報幹事会  
 船員保険研究会  
 26日 海務研究会  
 電波研究会  
 日本海事協会 理事会

## 会議日誌 (12月)

- 1日 水先業務専門委員会  
船員保険会 評議員会
- 5日 オーナー部会  
外航客船専門委員会/同幹事会合同会議
- 6日 原因者不明漁業油濁被害救済制度検討WG  
保船幹事会
- 8日 財務幹事会  
啓水会  
船員中央労働委員会 総会
- 12日 通信幹事会  
日本海上コンテナ協会 理事会
- 14日 総務幹事会  
労務幹事会  
法規専門委員会小委員会
- 15日 厚生専門委員会/船員保険制度専門委員会合同会議  
危険物小委員会  
啓水会
- 18日 労務委員会/同専門委員会合同会議  
近海内航部会  
港湾幹事会  
船員制度近代化対策委員会
- 19日 外航客船幹事会  
船協月報編集会議
- 20日 定例理事会  
常任理事会/政策委員会合同会議  
総務委員会  
八大港けい留施設使用料協議会専門委員会

### 当協会が選んだ平成元年における海運界の10大ニュース (平成元年12月20日発表)

1. 外航海運が3部門(定期、不定期、タンカー)の環境改善と合理化努力により業績を回復
2. 海外貸渡方式による日本船への外国人船員との混乗導入について労使が合意
3. 外航海運企業間で合併、統合が行われる
4. 北米定期航路で航路安定協定の実施により運賃修復が進む
5. わが国海運会社が本格的な外航客船事業に進出
6. 米国政府が経済制裁としてパナマ籍船の米国入港禁止の方針を決定
7. アラスカのタンカー海洋汚染事故を契機として、IMOおよび米国が新たな規制措置の検討を開始
8. 内航海運は荷動きが増大、船腹不足対策と船員確保対策に取り組む
9. IMOは海洋環境保護の観点から、no cure no pay (成功報酬)の原則を大幅に改正した新しい海難救助条約を採択
10. 日/韓船主協会が第2回首脳会談を神戸で開催



昭和63年度・平成元年度海運関係叙勲・  
褒章受章者祝賀パーティー

当協会は、昭和63年度ならびに平成元年度において、海運関係で叙勲・褒章を受章された方々に対し、海運業界として祝意を表するため平成元年12月20日午後4時から日本海運倶楽部の2階ホールにおいて祝賀パーティーを開催した。

当日は、関係官庁、関係団体、報道関係、当協会顧問、先輩ならびに会員会社から多数の参加を得て、盛会のうちに終了した。

叙勲・褒章の榮譽を受けられた方々は、以下のとおりである。

叙勲・褒章受章者氏名

(順不同・敬称略、役職名は受章時)

昭和63年度

叙勲者(7名)

(春季)

勲二等旭日重光章

小野 晋 日本郵船 会長(現・相談役)

勲三等旭日中綬章

宮川 茂雄 東海運 会長(現・相談役)

勲四等瑞宝章

玉木 六郎 元・大阪商船三井船舶  
常務取締役

(秋季)

勲二等旭日重光章

熊谷 清 川崎汽船 相談役

勲三等旭日中綬章

鈴木 珊吉 旭海運 特別顧問

勲四等瑞宝章

牧野 信雄 元・富士汽船 会長

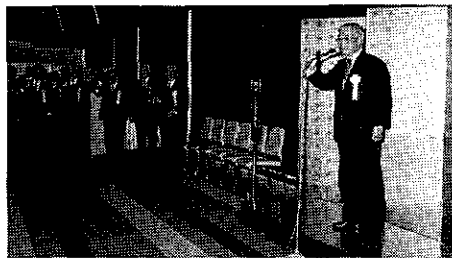
勲五等双光旭日章

永井 秀雄 永井海運 社長

藍綬褒章受章者(6名)

(春季)

岩松 重裕 日本郵船 副会長



福田 民也 大阪商船三井船舶  
常勤監査役

有村 喬 有村産業 社長

森川 敬介 センコー 社長

(秋季)

鶴原 清爾 元・山下新日本汽船 顧問

長手 繁雄 日産プリンス海運 会長

貴綬褒章受章者

三輪成歳男 共和産業海運 社長

平成元年度

叙勲者(5名)

(春季)

勲三等瑞宝章

森田謙一郎 元・第一中央汽船 会長

(秋季)

勲二等瑞宝章

山田總太郎 元・昭和海運 会長

勲三等瑞宝章

八木 輝 元・日本郵船 副社長

山地 三平 元・太平洋海運 社長

城戸 常美 芸州海運 社長

藍綬褒章受章者(5名)

(春季)

天野 博史 元・東京船舶 社長

大西 宣彦 元・商船三井客船 会長

(秋季)

三浦 節 東京船舶 社長

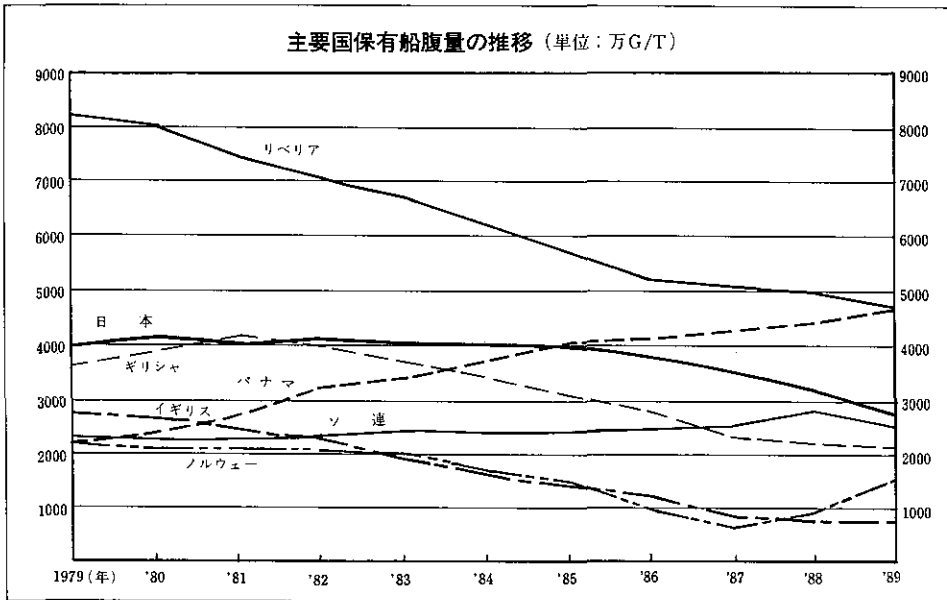
西田 公二 元・川崎汽船

専務取締役

松田 和秀 川崎近海汽船 社長

# 海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	58
	2・日本商船船腹量の推移……………	58
	3・わが国外航船腹量の推移……………	58
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	59
	5・わが国造船所の工事状況……………	59
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	60
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	60
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	60
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)……………	61
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	62
	11・石炭(ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧) ……	63
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	64
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	65
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	66
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	67
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……………	68
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	68
内 航 海 運	18・内航船の船腹量……………	69
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	69
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	69



= 船 腹 =

1・世界船腹量の推移

西 暦 (昭和)	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 (35)	36,311	129,770	—	4,543	41,465	—	—	—	—	31,768	88,305	—
1965 (40)	41,865	160,392	—	5,307	55,046	—	1,403	18,757	—	35,155	86,589	—
1970 (45)	52,444	227,490	—	6,103	86,140	—	2,528	46,651	—	43,813	94,699	—
1975 (50)	63,724	342,162	—	7,024	150,057	—	3,711	85,548	—	52,989	106,557	—
1980 (55)	73,832	419,911	1.7	7,112	175,004	0.5	4,706	109,596	1.2	62,014	135,311	3.7
1984 (59)	76,068	418,682	▲ 0.9	6,288	144,380	▲ 8.2	5,229	128,334	3.2	64,551	145,968	3.6
1985 (60)	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 (61)	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 (62)	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 (63)	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 (平成)	76,100	410,481	1.8	6,383	129,578	1.4	5,061	129,482	▲ 0.1	64,656	151,421	3.8

(注) ①ロイド船腹統計による100G/T以上の鋼船で 漁船および雑船を含む。②毎年7月1日現在。③オア・バルクキャリアには兼用船を含む。

2・日本商船船腹量の推移

昭 和	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
35	1,919	6,002	—	407	1,422	—	1,328	4,406	—	—	—	—
40	5,074	10,302	—	1,566	3,642	—	3,251	6,453	—	—	—	—
45	7,867	23,715	—	2,113	8,883	—	5,282	14,563	—	—	—	—
50	8,832	38,198	—	1,893	17,414	—	6,223	19,752	—	—	—	—
55	8,825	39,015	—	1,728	17,099	—	6,386	20,819	—	—	—	—
59	8,349	38,013	▲ 2.6	1,430	14,558	▲ 5.7	6,213	22,285	▲ 0.7	706	1,170	3.5
60	8,225	38,141	0.3	1,392	13,610	▲ 6.5	6,123	23,360	4.8	710	1,171	0.1
61	8,024	35,619	▲ 6.6	1,333	11,611	▲ 14.7	5,983	22,832	▲ 2.3	708	1,176	0.4
62	8,250	32,831	▲ 7.8	1,288	10,416	▲ 10.3	6,249	21,156	▲ 7.7	713	1,259	7.1
63	7,939	29,193	▲ 3.8	1,277	9,275	▲ 11.0	5,961	18,682	▲ 11.7	701	1,236	▲ 1.8

(注) ①昭和45年まで運輸省発表 昭和50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 其他の特殊船は含まない。  
②昭和35～45年は毎年3月末 昭和50年以降は7月1日現在。  
③昭和45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

昭 和	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
45	1,970	28,215	47,007	—	1,508	21,185	34,635	—	462	7,030	12,372	—
50	2,469	59,489	105,100	—	1,317	33,486	58,040	—	1,152	26,003	47,060	—
55	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
58	2,175	57,193	99,428	▲ 9.1	1,140	34,100	57,718	▲ 3.5	1,035	23,093	41,710	15.8
59	2,135	57,015	97,756	▲ 1.7	1,055	33,249	55,350	▲ 4.1	1,080	23,766	42,409	1.7
60	2,435	62,161	105,652	8.1	1,028	33,470	55,512	0.3	1,407	28,691	50,140	18.2
61	2,249	55,474	91,690	▲ 13.2	957	30,809	50,377	▲ 9.3	1,292	24,665	41,314	▲ 17.6
62	2,082	54,514	88,736	▲ 3.2	816	28,200	45,528	▲ 9.6	1,266	26,314	43,208	4.6
63	2,127	55,369	89,054	0.4	640	24,582	39,768	▲ 12.7	1,487	30,787	49,286	14.1

(注) ①運輸省国際運輸・観光局による2000G/T以上の外航船。  
②対前年伸び率はD/Wによる。

＝ 造 船 ＝

4・世界造船状況（進水・建造中・未着工）

区分	期間・時点	合 計			タンカー		バルクキャリア		一般貨物船		漁船・その他	
		隻数	千G/T	伸び率	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
進水船舶	1984	1,962	17,732	19.1	144	1,925	404	9,715	482	364	932	3,852
	1985	1,817	17,247	▲ 2.7	151	2,928	280	9,543	256	1,907	1,130	4,376
	1986	1,487	14,727	14.6	119	3,512	167	6,091	244	3,242	957	1,881
	1987	1,438	9,621	▲ 34.7	144	3,083	101	2,546	146	2,548	1,088	1,444
	1988	1,535	11,802	22.7	162	4,542	65	2,784	178	2,819	1,130	1,657
	1988 IV	391	3,042	4.3	44	1,103	24	797	59	618	264	524
	1989 I	351	2,339	▲ 23.1	27	884	20	711	33	445	271	300
	II	401	3,230	38.1	34	966	21	819	58	728	288	716
	III	352	3,722	15.2	56	2,125	22	899	39	338	235	360
	建造中船舶	1984	1,575	15,729	5.8	111	2,398	326	8,266	216	2,403	922
1985		1,357	14,729	▲ 6.4	108	3,070	208	6,844	200	2,428	841	2,388
1986		1,292	11,051	▲ 25.0	99	2,630	125	4,333	157	2,220	911	1,724
1987		1,210	9,694	▲ 12.3	123	3,493	62	2,204	147	2,469	878	1,528
1988		1,288	11,622	19.9	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409
1988 IV		1,288	11,622	1.1	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409
1989 I		1,302	11,098	▲ 4.5	125	4,300	79	2,633	155	1,659	943	2,507
II		1,307	12,300	10.8	135	4,944	84	3,080	174	1,796	914	2,480
III		1,283	12,533	1.9	148	5,114	87	3,435	184	1,641	864	2,343
未着工船舶		1984	892	14,959	▲ 15.7	101	3,223	234	8,126	180	2,596	377
	1985	853	11,133	▲ 25.6	92	2,529	159	5,466	145	1,982	457	1,156
	1986	876	10,313	▲ 7.4	89	3,968	69	2,814	135	2,104	583	1,427
	1987	827	12,848	24.6	120	6,236	58	2,229	174	2,345	475	2,038
	1988	940	12,931	0.6	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526	1,678
	1988 IV	940	12,931	▲ 2.9	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526	1,678
	1989 I	1,005	14,034	8.5	127	5,147	90	4,250	233	2,956	555	1,680
	II	1,048	15,036	7.1	146	5,417	104	4,804	243	3,055	555	1,760
	III	1,147	17,080	13.6	150	6,075	113	4,987	312	3,930	572	2,088

(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
54	111	2,621	28	847	96	2,248	13	289	97	1,986	4	117	193	4,234	17	406
55	196	6,080	50	2,153	76	2,674	20	905	119	3,819	3	160	195	6,493	23	1,064
56	230	7,548	64	2,475	132	4,578	33	1,323	190	6,102	11	473	322	10,680	44	1,796
57	236	6,944	54	2,270	130	4,775	37	2,082	210	5,573	10	331	340	10,348	47	2,413
58	254	6,134	54	1,408	141	4,134	27	1,317	136	3,606	12	321	277	7,740	39	1,638
59	278	7,305	57	2,026	178	5,079	38	1,679	322	7,555	26	554	500	12,635	64	2,233
60	216	7,558	54	2,618	166	5,307	32	1,679	169	5,231	12	493	355	10,268	44	2,171
61	145	5,869	52	2,820	150	5,836	42	2,487	94	2,836	10	330	244	8,671	52	2,817
62	96	4,047	30	1,700	112	4,930	31	2,171	40	1,705	5	405	152	6,635	36	2,577
63	130	4,186	23	773	58	2,488	14	768	41	2,138	2	111	99	4,625	16	879

(注) ①運輸省海上技術安全局発表の主要工場における500G/T以上の船舶。昭和48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

品目	昭和57		58		59		60		61		62		63	
	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	993 ▲15.1	930 ▲6.3	930 0.0	871 ▲6.3	958 10.0	970 1.3	1,050 8.2						
	石油製品	285 6.7	282 ▲1.1	297 5.3	288 ▲3.0	305 5.9	309 1.3	315 1.9						
計	1,278 ▲11.1	1,212 ▲5.2	1,227 1.2	1,159 ▲5.5	1,263 9.0	1,279 1.3	1,365 6.7							
乾貨物	鉄鉱石	273 ▲9.9	257 ▲5.9	306 19.1	321 4.9	311 ▲3.1	319 2.6	345 8.2						
	石炭	208 ▲1.0	197 ▲5.3	232 17.8	272 17.2	276 1.5	283 2.5	298 5.3						
	穀物	200 ▲2.9	199 ▲0.5	207 4.0	181 ▲12.6	165 ▲8.8	186 12.7	188 1.1						
	その他	1,240 ▲5.0	1,225 ▲1.2	1,320 7.8	1,360 3.0	1,370 0.7	1,390 1.5	1,470 5.8						
計	1,921 ▲5.1	1,878 ▲2.2	2,065 10.0	2,134 3.3	2,122 ▲0.6	2,178 2.6	2,301 5.6							
合計	3,199 ▲7.6	3,090 ▲3.4	3,292 6.5	3,293 0.0	3,385 2.8	3,457 2.1	3,666 6.0							

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1988」による。②63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

品目	昭和60年			61年			62年			63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	170.2 ▲8.1	19.5	164.0 ▲3.6	17.1	160.5 ▲2.1	16.7	166.9 4.0	15.9			
	石油製品	27.0 4.2	9.4	32.6 20.6	10.7	41.8 28.2	13.8	45.8 9.6	14.5			
計	197.2 ▲6.6	17.0	196.6 ▲0.3	15.6	202.3 2.9	16.0	212.7 5.1	15.6				
乾貨物	鉄鉱石	124.5 ▲0.6	38.8	115.2 ▲7.5	37.0	112.0 ▲2.8	36.2	123.4 10.2	35.8			
	石炭	93.0 5.9	34.2	91.3 ▲1.8	33.1	92.6 1.4	34.0	104.2 12.5	35.9			
	穀物	31.6 0.3	17.5	31.9 1.0	19.3	32.6 2.2	17.9	32.7 0.3	17.4			
	その他	226.2 ▲0.5	16.6	224.8 ▲0.6	16.4	235.7 4.8	17.0	258.3 9.6	17.6			
計	475.3 0.7	22.3	463.2 ▲2.5	22.8	472.9 2.1	21.7	518.6 9.7	22.5				
合計	672.5 ▲1.6	20.4	659.8 ▲1.9	19.5	675.1 2.3	19.5	731.4 8.3	20.0				

(注) ①運輸省・国際運輸観光局調べによる。②各品目とも輸出入の合計である。③LPG LNGはその他に含まれる。

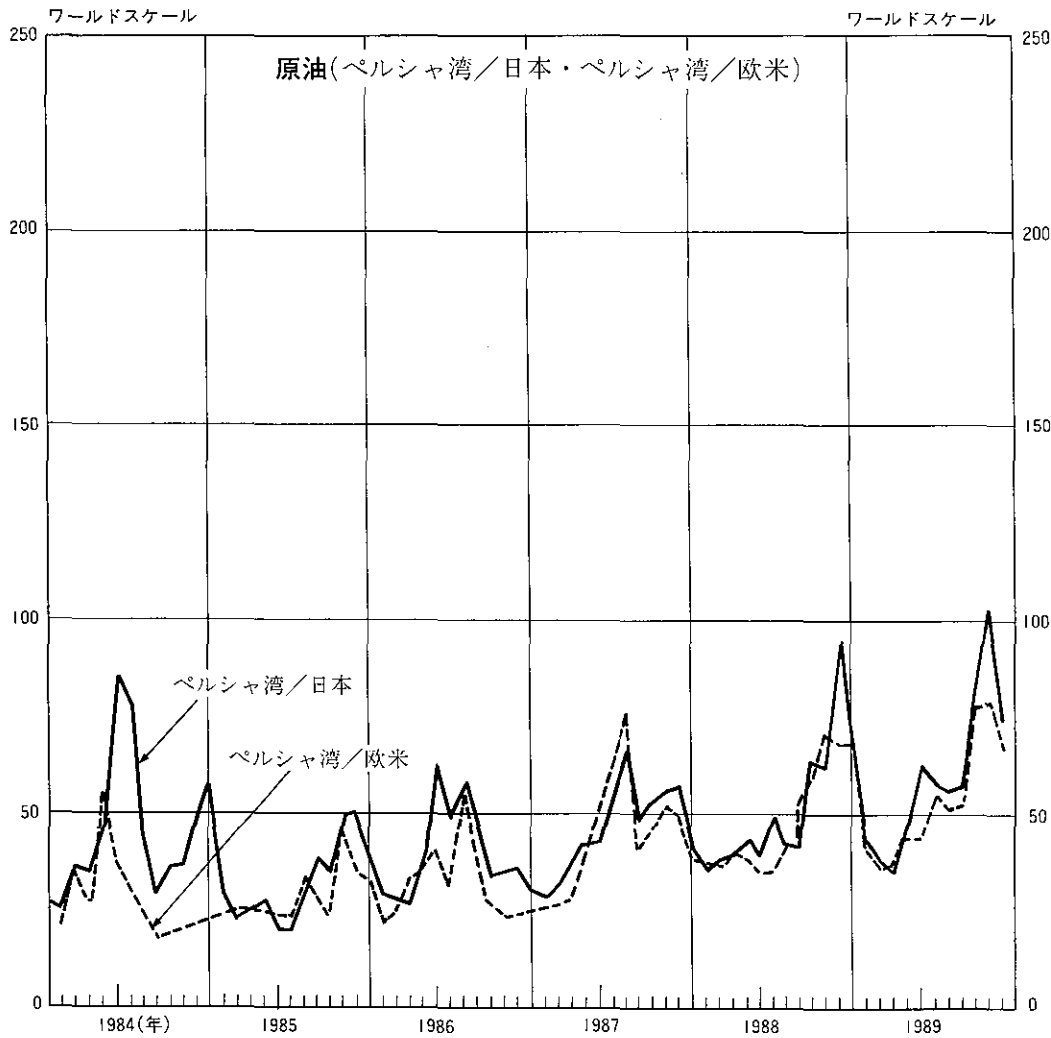
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船		
	シングル航海	連続航海	合計	品目別内訳							Trip	Period	
				穀物	石炭	鉄石	屑鉄	砂糖	肥料	その他			
1984	127,550	7,165	134,715	63,683	22,110	29,786	656	2,929	7,296	1,090	58,514	10,874	
1985	147,667	11,605	159,272	58,993	37,441	47,905	1,006	2,787	6,062	496	70,971	7,835	
1986	154,356	14,521	168,877	60,916	42,666	42,100	1,659	2,682	3,622	711	82,447	9,749	
1987	148,954	10,515	159,469	60,398	34,011	43,844	1,091	4,463	5,040	107	99,710	23,321	
1988	133,652	4,559	138,211	53,027	26,794	43,909	529	3,694	5,369	330	93,307	25,258	
1989	2	9,328	256	9,584	3,229	1,977	3,375	27	279	411	30	11,547	2,182
3	8,919	240	9,159	3,715	1,797	2,343	102	247	715	0	10,178	3,226	
4	9,356	0	9,356	4,232	1,468	3,056	45	132	423	0	9,481	2,444	
5	10,307	0	10,307	3,062	2,281	3,730	154	276	799	5	9,586	1,928	
6	9,571	628	10,199	3,671	1,235	3,556	111	332	666	0	5,058	1,458	
7	10,859	0	10,859	4,069	1,420	4,025	130	155	1,060	0	5,805	1,310	
8	12,222	390	12,612	4,654	1,998	4,131	169	388	882	0	7,145	2,297	
9	9,073	104	9,177	3,564	1,772	2,490	17	279	921	30	6,332	1,158	
10	11,387	286	11,673	4,457	2,178	3,832	44	457	375	44	11,883	2,353	
11	7,391	240	7,631	2,831	2,025	1,988	92	300	155	0	8,597	2,273	

(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。

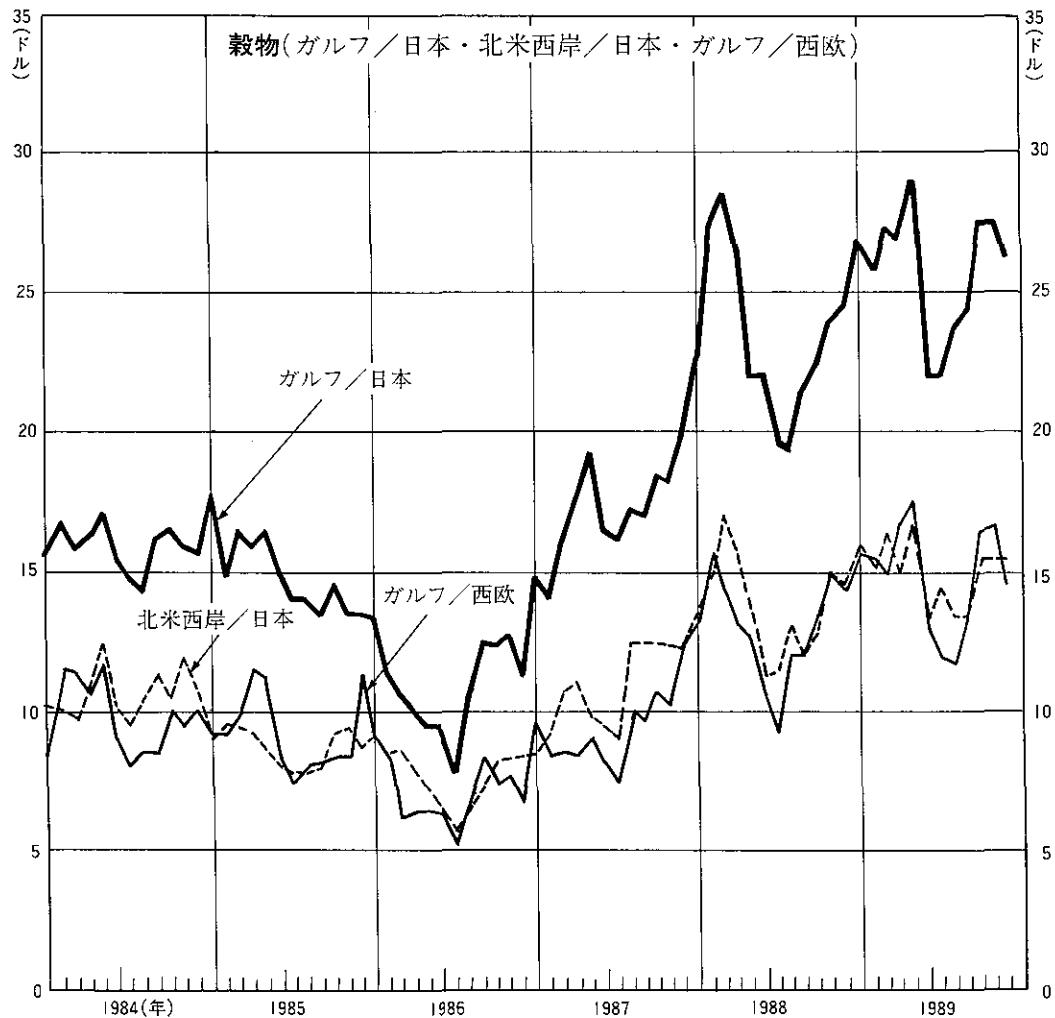
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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					
	1987		1988		1989		1987		1988		1989	
	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	30.00	24.00	40.00	31.00	71.00	42.50	—	—	39.00	38.50	67.75	35.00
2	—	29.00	35.00	32.50	43.00	34.00	—	—	33.00	28.50	41.00	34.00
3	31.50	21.50	37.50	32.00	37.50	33.50	26.50	—	37.00	27.00	36.50	27.00
4	—	—	39.50	34.50	36.00	35.00	28.50	—	40.00	30.00	38.00	35.00
5	42.50	39.50	43.00	35.00	47.50	42.50	39.50	—	38.50	32.50	47.00	37.50
6	42.50	34.00	39.50	34.75	62.50	45.00	—	—	35.00	27.50	47.50	42.50
7	52.50	44.50	50.00	40.00	57.50	49.50	62.50	39.50	49.00	28.00	55.00	42.00
8	65.50	50.00	43.00	38.00	56.00	40.00	75.00	47.50	42.50	35.00	51.00	38.00
9	48.50	35.00	41.50	39.50	57.50	47.50	41.00	29.00	52.00	34.00	52.50	46.00
10	52.50	37.50	63.00	46.25	77.50	55.25	45.00	37.00	59.00	42.50	75.00	48.00
11	55.00	45.00	62.50	52.50	102.50	66.00	51.00	37.50	70.00	41.50	79.00	57.50
12	56.00	41.00	90.00	61.00	75.00	58.00	48.00	30.00	67.50	55.00	66.00	49.50

(注) ①日本郵船調査室資料による。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。

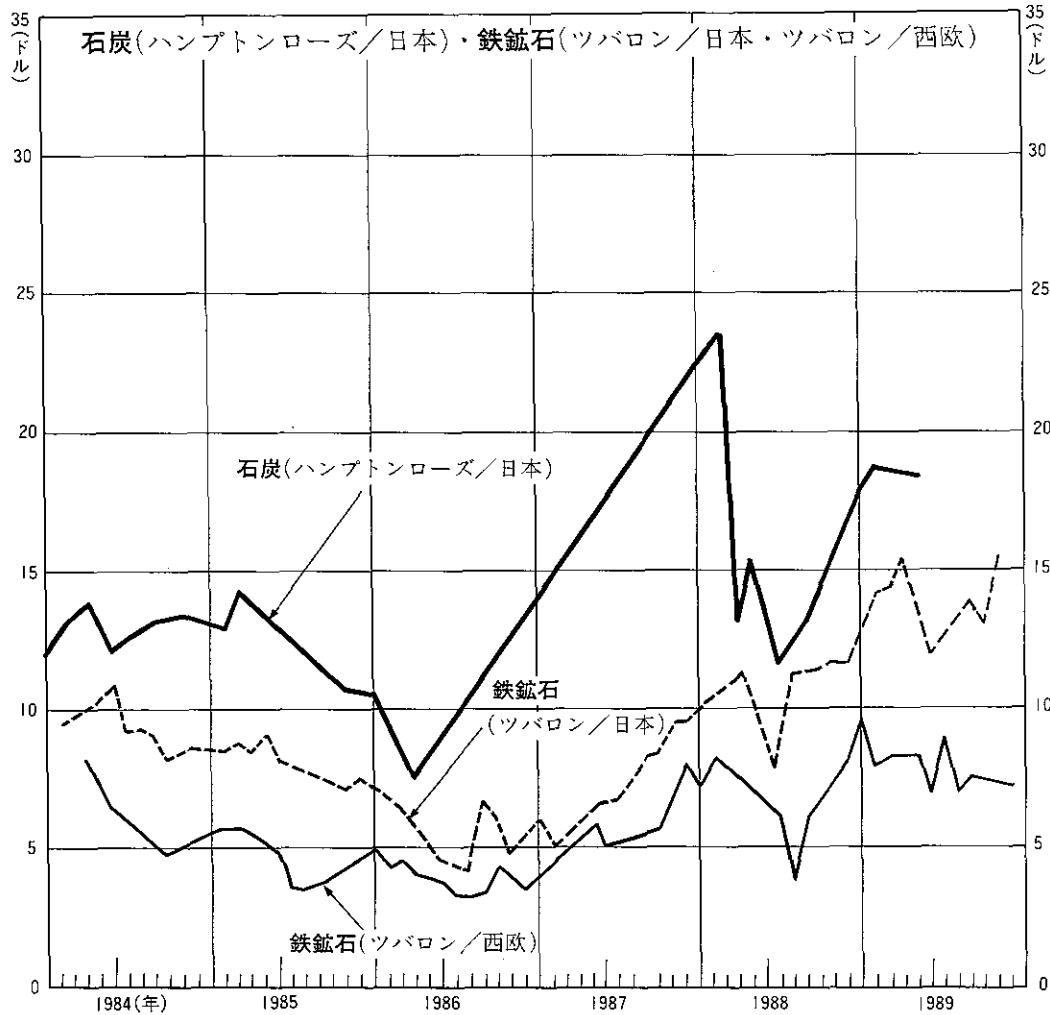


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（単位：ドル）

月次	ガルフ／日本				北米西岸／日本				ガルフ／西欧			
	1988		1989		1988		1989		1988		1989	
	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	22.50	21.00	27.00	25.25	13.50	11.00	16.25	14.25	13.25	12.50	15.72	14.17
2	27.25	24.75	25.85	22.65	15.00	13.75	15.25		15.75	13.00	15.50	12.45
3	28.50	25.00	27.40	24.35	17.00	15.50	16.50		14.25	13.75	15.00	14.15
4	26.50	21.50	27.00	26.50	15.90	12.05	15.00	14.50	13.20	11.80	16.75	15.50
5	22.00	21.10	29.00	25.25	14.00	11.80	16.75	15.10	12.75	11.00	17.50	
6	22.00	18.00	22.00	20.00	11.25	10.50	13.50	13.00	10.80	10.00	13.00	
7	19.50	18.50	22.00	20.00	11.50		14.35	13.60	9.15	9.00	12.00	11.25
8	19.25	19.05	23.75	22.25	13.00	10.85	13.50	13.00	12.00	9.65	11.75	10.71
9	21.50	20.25	24.50	22.50	12.00	11.00	13.50	12.00	12.00	11.00	13.50	12.00
10	22.50	21.25	27.50	24.00	12.80	11.50	15.50	13.00	13.50	11.40	16.50	12.00
11	24.00	22.75	27.50	26.90	15.00	13.00	15.50	15.25	15.00	13.18	16.75	15.00
12	24.75	23.50	26.50	25.75	14.65		15.50		14.40	13.70	14.60	13.00

(注) ①日本郵船調査室資料による。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。



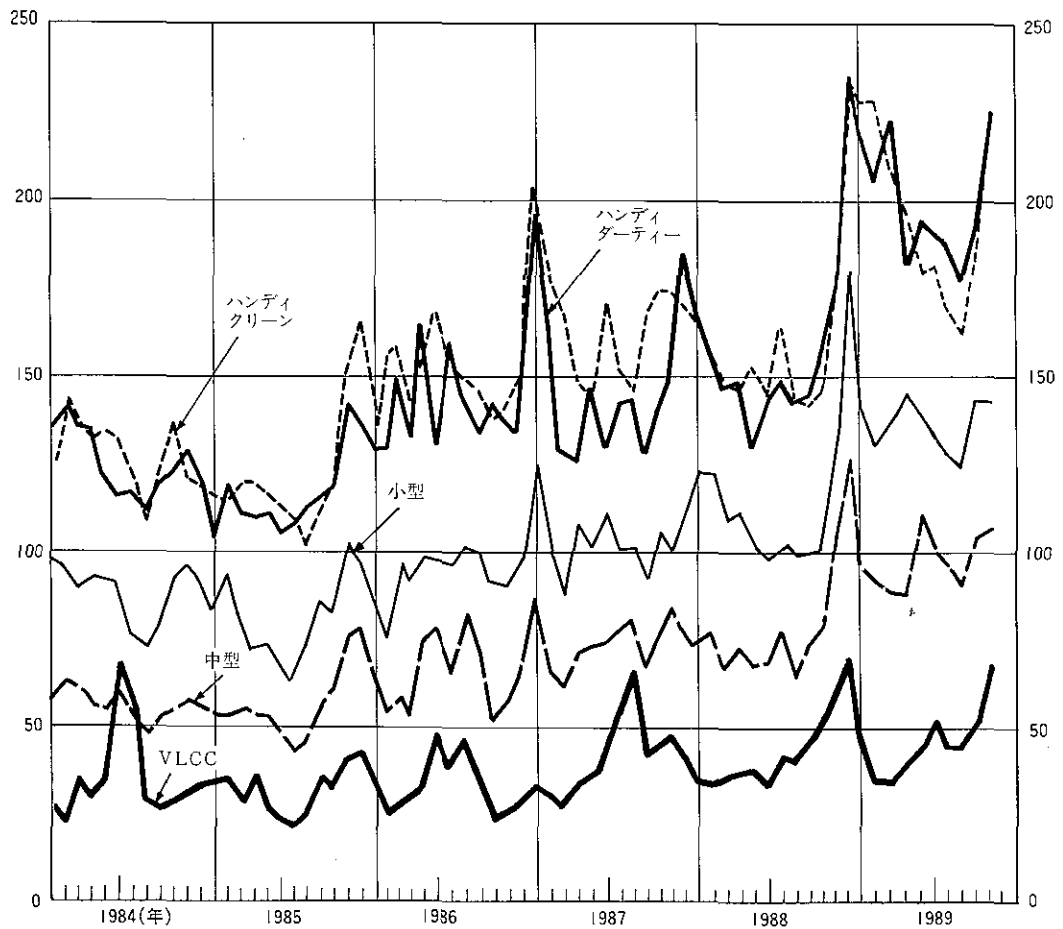
11・石炭（ハンプトンローズ／日本）・鉄鉱石（ツバロン／日本・ツバロン／西欧）（単位：ドル）

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)			
	1988		1989		1988		1989		1988		1989	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	18.00	16.00	10.00	9.85	—	—	7.10	6.90	9.475	7.65
2	—	—	18.85	18.50	—	—	14.25	13.20	8.25	6.65	8.025	—
3	23.50	—	—	—	—	—	14.50	—	—	—	8.25	7.80
4	13.10	—	—	—	11.60	—	15.50	—	—	—	—	—
5	15.50	—	18.50	—	10.49	—	—	—	—	—	8.35	—
6	—	—	—	—	—	—	12.15	—	—	—	7.00	—
7	12.50	11.50	—	—	7.50	—	—	—	6.20	4.90	9.00	6.10
8	—	—	—	—	11.10	8.95	—	—	4.90	—	7.00	—
9	13.60	13.10	—	—	—	—	13.85	—	6.25	—	7.50	—
10	—	14.25	—	—	11.50	—	13.10	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	11.75	11.50	15.50	14.50	—	—	—	—
12	—	—	—	—	11.65	—	—	—	8.25	6.80	7.20	—

(注) ①日本郵船調査室資料による。②いずれも10万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。  
③グラフの値はいずれも最高値。



＝ 運賃指数 ＝

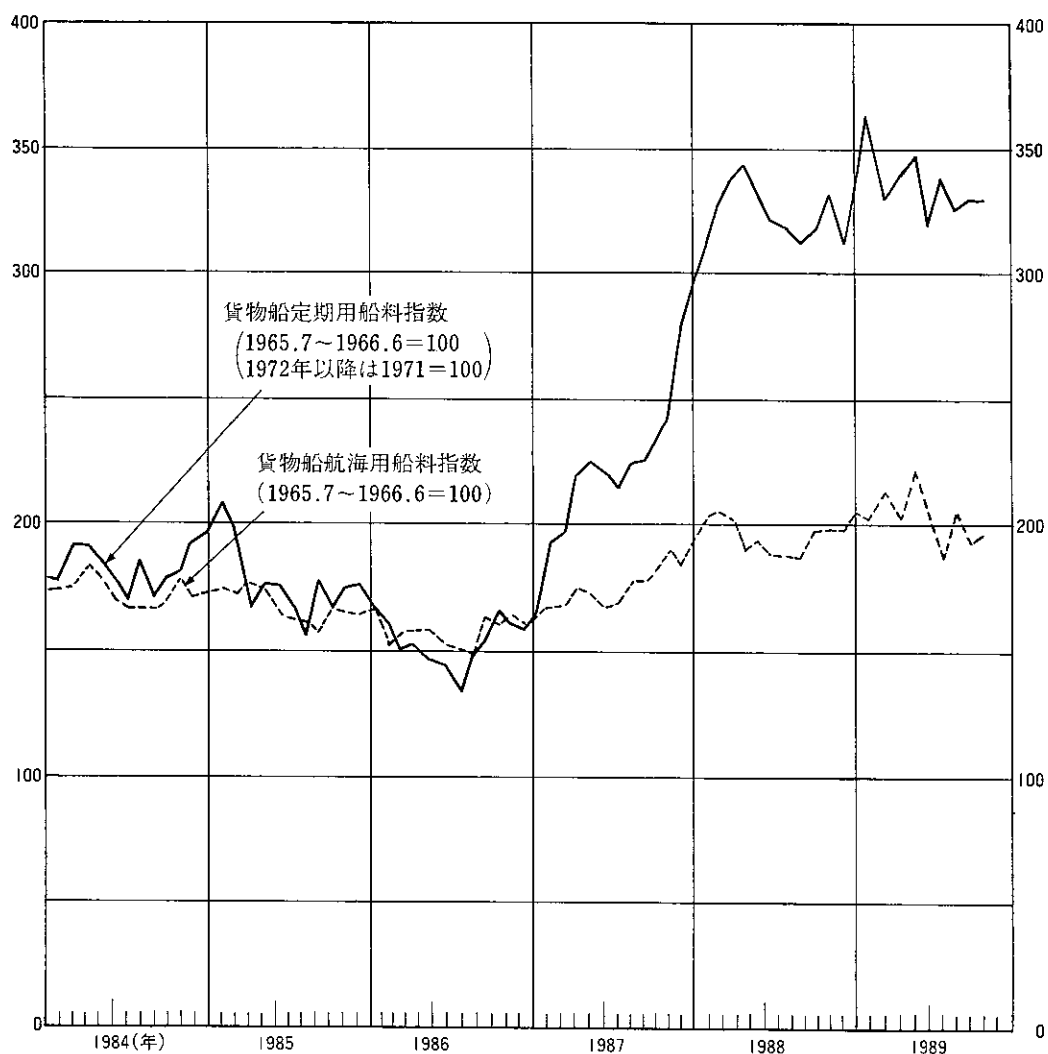


12・タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1987					1988					1989				
	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	32.8	87.2	126.5	196.6	203.7	34.2	75.8	123.4	168.6	167.0	48.4	97.5	143.2	221.3	228.6
2	30.0	65.8	105.8	160.9	175.1	33.1	78.1	123.7	—	155.3	36.1	92.6	131.9	206.5	229.0
3	27.2	61.3	88.7	128.4	167.2	34.3	68.3	109.3	146.8	148.5	35.4	89.4	139.2	223.8	212.6
4	32.3	70.9	109.9	125.6	149.6	37.4	72.4	111.2	148.7	147.8	40.0	88.2	146.3	181.2	196.7
5	37.1	73.9	103.6	147.8	147.9	38.2	68.3	100.7	129.6	151.5	45.0	110.3	137.1	195.1	178.9
6	39.1	73.8	111.5	128.0	172.1	33.9	69.5	98.3	143.3	143.0	52.1	100.9	133.7	190.7	181.1
7	54.4	78.8	102.0	141.7	151.9	40.9	77.5	101.4	148.0	162.5	47.0	97.4	129.0	188.4	170.2
8	68.7	80.3	108.8	143.9	147.2	40.6	65.7	99.3	142.3	142.7	45.4	90.8	124.2	177.4	162.3
9	41.3	69.2	93.2	127.0	169.0	46.6	73.1	100.8	144.1	141.0	51.8	103.2	144.2	193.3	185.6
10	46.8	76.6	105.1	139.6	178.7	52.7	78.4	104.6	155.3	145.9	67.6	107.3	143.4	224.8	221.0
11	48.0	83.1	101.0	149.7	175.6	62.1	106.2	134.4	175.8	176.8					
12	42.0	78.1	109.1	184.0	170.1	71.3	128.0	181.1	236.1	233.9					
平均	41.6	74.9	105.4	147.8	167.3	43.8	80.1	115.7	158.1	159.7					

(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 ＝

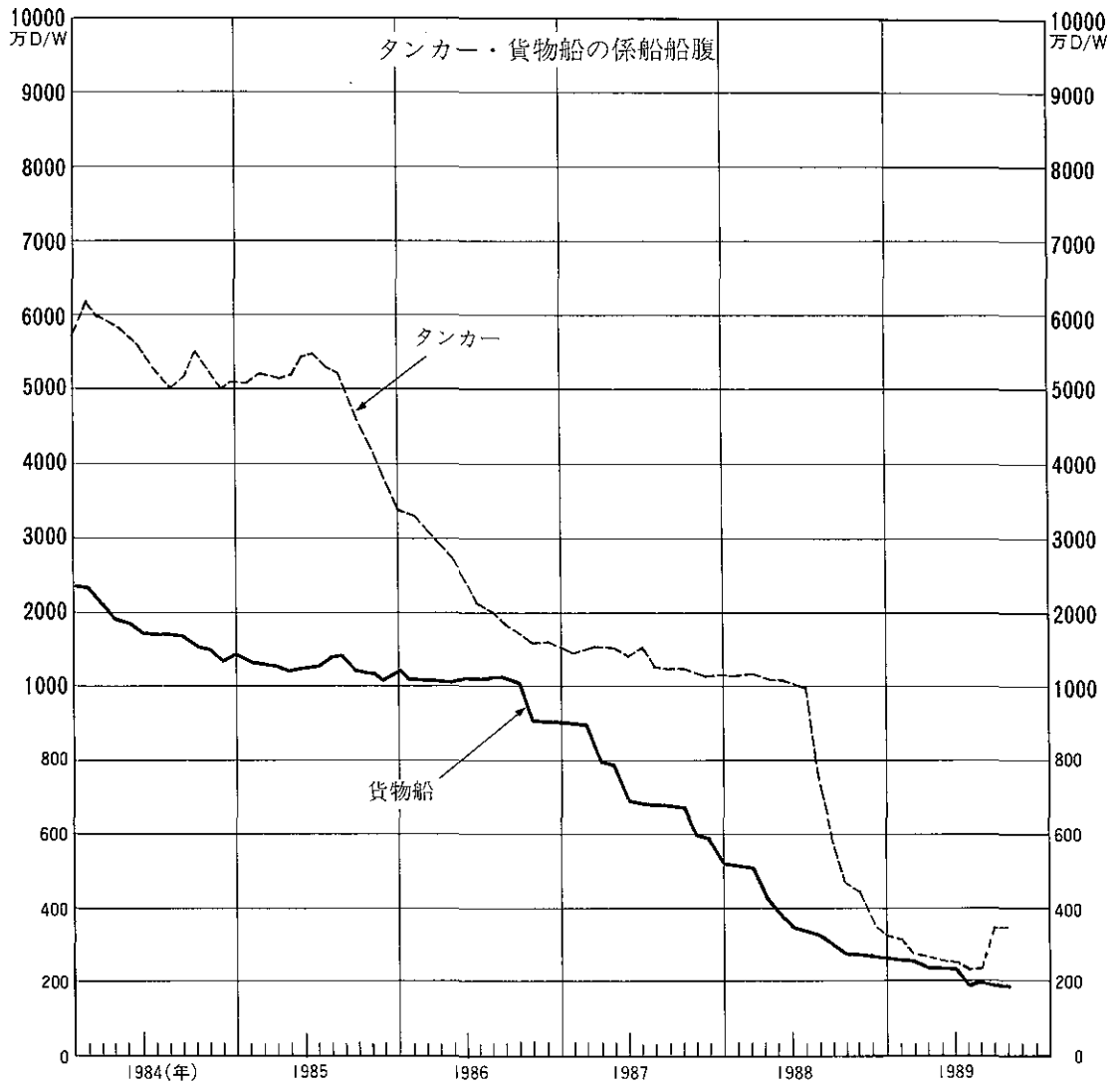


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1984	1985	1986	1987	1988	1989
1	173.3	170.4	166.1	164.3	193.4	204.9	176.6	209.7	166.2	162.5	292.8	334.0
2	172.7	172.2	152.0	166.3	203.5	202.4	175.6	194.7	159.4	191.4	312.0	363.7
3	173.2	171.4	156.7	167.2	207.1	212.1	190.7	197.4	146.2	195.4	328.0	329.8
4	181.8	177.3	158.2	174.9	203.0	202.7	190.7	165.6	151.4	219.8	338.6	336.9
5	177.7	171.8	158.4	172.1	189.3	221.5	185.4	175.3	145.2	224.6	344.3	346.2
6	168.3	165.6	153.3	166.4	193.6	201.8	175.9	175.1	144.3	219.7	333.8	318.7
7	165.8	160.9	150.8	169.2	184.1	189.3	167.6	166.4	134.4	213.7	320.6	336.8
8	167.5	160.9	148.1	177.4	186.6	204.1	186.5	157.2	148.5	223.6	318.2	324.3
9	166.9	158.2	163.4	177.7	185.1	193.0	169.5	177.8	152.8	223.0	314.0	327.5
10	170.8	166.1	160.7	182.1	196.3	197.8	175.7	166.2	166.4	232.4	317.2	327.6
11	177.8	165.0	164.3	189.2	199.0		180.3	174.2	159.3	242.9	333.0	
12	174.9	163.6	160.8	184.2	197.8		191.6	176.6	156.9	277.0	312.0	
平均	172.6	167.0	157.7	174.3	194.9		180.5	178.0	152.2	218.8	322.0	

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

＝ 係 船 船 腹 ＝

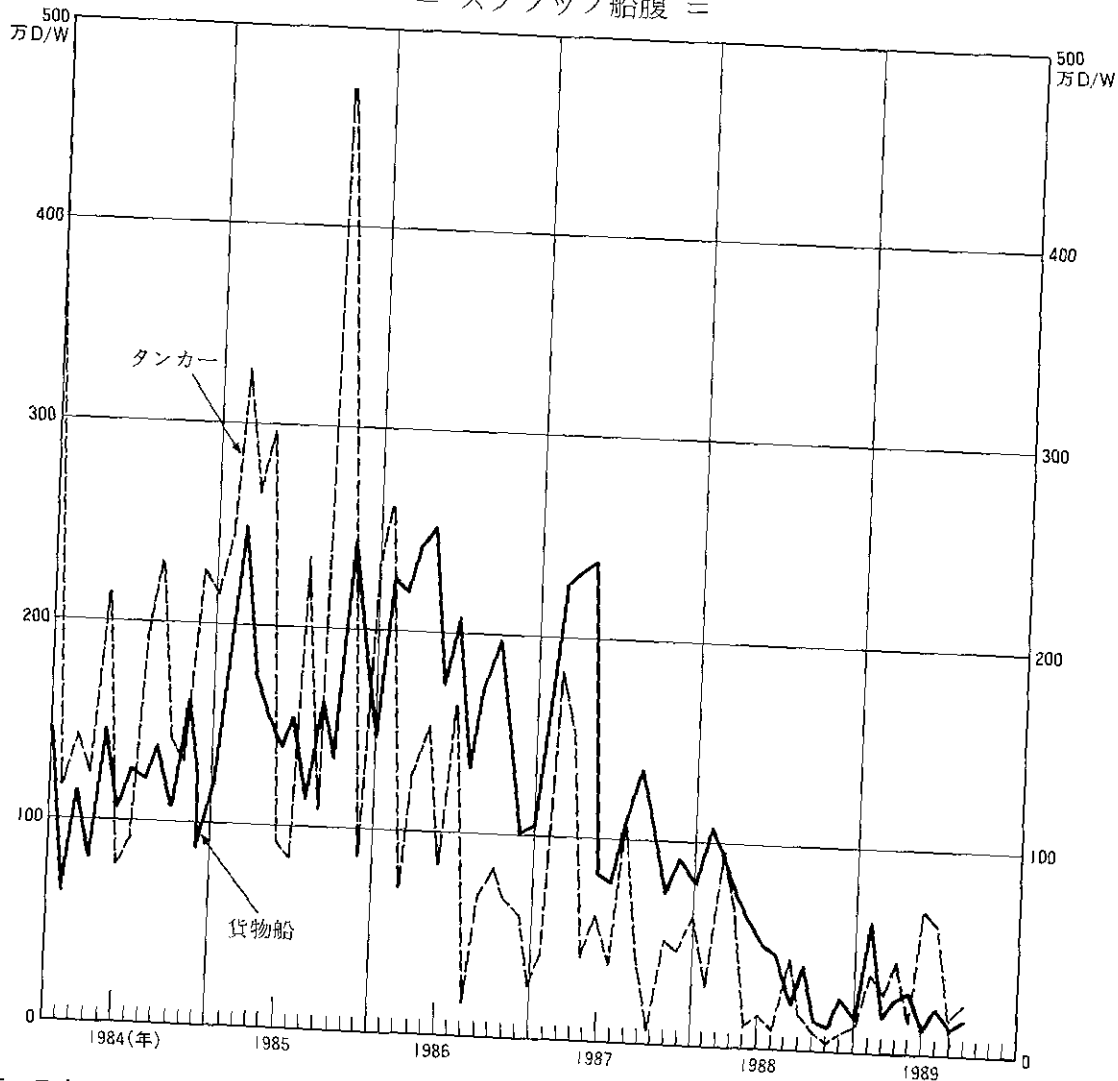


14・係船舶腹量の推移

月次	1987						1988						1989					
	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	761	6,003	8,893	152	7,787	14,880	493	3,766	5,112	118	8,705	10,769	334	1,937	2,642	76	2,001	3,229
2	752	5,842	8,584	148	7,327	13,954	492	3,540	4,709	121	5,780	10,902	340	1,873	2,528	79	1,945	3,110
3	732	5,728	8,238	158	7,496	14,392	468	3,224	4,406	118	5,884	11,167	317	1,742	2,425	73	1,695	2,673
4	686	5,329	7,732	158	7,766	14,796	434	2,930	4,071	109	5,593	10,580	288	1,631	2,298	69	1,682	2,640
5	663	5,060	7,370	152	7,546	14,388	403	2,507	3,591	108	5,531	10,515	269	1,592	2,290	65	1,628	2,531
6	643	4,817	7,015	149	7,123	13,596	385	2,366	3,336	105	4,984	9,367	256	1,516	2,237	66	1,595	2,453
7	621	4,684	6,823	151	7,392	14,100	363	2,234	3,159	106	4,668	8,660	248	1,324	1,963	65	1,464	2,193
8	605	4,530	6,553	135	6,228	11,719	356	2,185	3,062	101	4,147	7,462	246	1,355	1,992	59	1,493	2,225
9	575	4,433	6,477	132	6,164	11,582	350	2,048	2,909	95	3,346	5,738	240	1,248	1,835	63	2,030	3,378
10	564	4,454	6,337	131	6,156	11,607	349	2,081	2,889	92	2,673	4,462	240	1,271	1,777	61	1,927	3,383
11	553	1,255	5,917	130	6,041	11,262	360	2,127	2,891	87	2,571	4,395						
12	525	4,123	5,707	124	5,599	10,538	345	2,003	2,700	79	2,158	3,544						

(注) ①英国海運総評議会 (1975年3月1日英国海運会議所と英国海運連盟が合併設立) 資料による。②毎月月末。③沿岸航路と漁船を含む。

ニ スクラップ船腹 ニ



15・スクラップ船腹量の推移

月次	1987						1988						1989					
	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	58	613	1,047	17	151	248	72	550	801	17	330	626	40	223	172	9	253	145
2	91	964	1,603	16	246	409	86	695	1,054	12	135	261	100	437	660	17	216	402
3	119	1,347	2,269	31	929	1,815	81	627	928	11	460	959	20	134	174	9	174	303
4	88	869	1,347	18	759	1,520	90	470	726	16	321	639	18	189	276	3	229	461
5	89	922	1,401	11	207	401	59	434	616	6	70	115	79	226	299	16	85	150
6	57	540	825	11	306	613	56	334	503	10	86	156	11	85	126	5	326	738
7	75	507	814	11	195	370	45	299	438	8	55	91	21	125	227	8	310	636
8	76	721	1,131	11	554	1,079	48	151	213	20	233	456	28	90	136	10	40	60
9	102	851	1,362	14	203	370	43	265	442	7	90	157	20	135	174	2	119	256
10	46	660	1,103	4	27	41	31	101	129	14	54	83						
11	69	521	771	13	295	522	30	84	120	3	3	5						
12	61	531	896	6	29	47	42	169	245	5	49	73						
計	931	9,035	14,570	163	3,901	7,435	683	4,179	6,215	129	1,886	3,621						

(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	昭57年	58	59	60	61	62	62		63		
							10～12	1～3	4～6	7～9	
輸 出	貿易量	75,905	83,173	83,965	81,803	75,746	71,191	18,194	17,010	17,704	17,588
	日本船輸送量	17,084	17,300	16,431	14,973	11,948	9,856	2,067	1,898	1,839	1,905
	外国用船輸送量	23,881	25,325	28,397	25,477	25,096	24,677	7,067	6,277	7,134	6,606
	日本船積取比率	22.5	20.8	19.6	18.3	15.8	13.8	11.4	11.2	10.4	10.8
輸 入	貿易量	559,063	547,358	599,113	592,999	590,606	617,144	168,103	167,204	164,281	160,802
	日本船輸送量	225,999	238,587	247,657	242,944	250,679	232,347	60,703	57,455	59,578	57,120
	外国用船輸送量	161,248	142,289	152,161	157,687	152,671	162,113	47,819	48,888	51,943	50,864
	日本船積取比率	40.4	43.6	41.3	41.0	42.4	37.6	36.1	34.4	36.3	35.5
貨物船積	貿易量	326,906	314,750	350,303	356,351	354,092	374,149	103,076	99,782	101,962	100,007
	日本船輸送量	129,078	134,191	138,228	140,928	142,221	129,144	33,248	29,786	30,920	30,817
	外国用船輸送量	91,683	75,761	90,552	97,367	93,455	106,326	32,277	33,112	36,099	35,690
	日本船積取比率	39.5	42.6	39.5	39.5	40.2	34.5	32.3	29.9	30.3	30.8
うち 鉄 石	貿易量	121,827	109,181	125,349	124,513	115,231	112,035	31,827	31,278	30,550	30,122
	日本船輸送量	62,006	57,923	63,622	62,502	64,632	58,679	15,077	13,378	14,760	14,150
	外国用船輸送量	26,130	19,051	24,311	23,446	18,414	19,768	7,716	7,698	8,047	8,044
	日本船積取比率	50.9	53.1	50.8	50.2	56.1	52.4	47.4	42.8	48.3	47.0
うち 石 炭	貿易量	79,048	74,666	87,818	92,990	91,346	92,554	24,894	25,988	25,841	25,276
	日本船輸送量	35,592	45,408	45,248	50,067	52,922	49,313	12,992	11,346	11,707	11,625
	外国用船輸送量	24,928	16,636	24,295	26,283	22,958	26,558	8,245	10,224	10,591	10,010
	日本船積取比率	45.0	60.8	51.5	53.8	57.9	53.3	52.2	43.7	45.3	46.0
うち 木 材	貿易量	31,975	31,822	31,102	31,750	32,360	36,951	9,967	9,626	11,220	10,710
	日本船輸送量	11,196	10,831	10,298	10,372	8,988	8,040	2,010	1,910	1,705	1,771
	外国用船輸送量	15,286	14,893	13,385	14,402	15,842	20,409	5,737	4,211	5,669	5,474
	日本船積取比率	35.0	34.0	33.1	32.7	27.8	21.8	20.2	19.8	15.2	16.5
油 送 船 積	貿易量	232,157	232,608	248,810	236,647	236,514	242,995	65,028	67,422	62,319	60,795
	日本船輸送量	96,921	104,396	109,429	102,015	108,457	103,203	27,455	27,669	28,658	26,302
	外国用船輸送量	69,566	66,529	61,609	60,320	59,216	55,787	15,541	15,776	15,844	15,174
	日本船積取比率	41.7	44.9	44.0	43.1	45.9	42.5	42.2	41.0	46.0	43.3
うち 原 油	貿易量	184,369	179,825	185,208	170,217	164,044	160,460	43,279	44,443	40,322	38,666
	日本船輸送量	86,708	93,634	92,640	86,220	93,685	86,830	22,943	23,211	24,365	21,869
	外国用船輸送量	60,398	59,087	54,023	52,803	51,944	47,884	13,015	12,399	13,040	12,490
	日本船積取比率	47.0	52.1	50.0	39.5	57.1	54.1	53.0	52.2	60.4	56.6

(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	昭57年	58	59	60	61	62	62		63		
							10～12	1～3	4～6	7～9	
輸 出	定期船	231,379	206,752	225,660	195,500	103,633	69,299	16,985	13,694	12,996	12,153
	不定期船	268,264	250,331	246,775	219,224	158,080	126,594	25,967	24,004	20,671	23,938
	油 送 船	6,465	6,334	5,519	6,848	4,002	3,374	812	732	718	552
	計	506,108	463,417	477,954	421,573	265,714	199,267	43,764	38,430	34,385	36,643
輸 入	定期船	131,241	109,593	102,215	90,852	58,720	50,942	13,078	11,879	13,023	13,390
	不定期船	368,906	352,752	337,179	342,784	258,497	219,301	54,038	46,621	51,194	51,826
	油 送 船	211,374	234,315	250,713	235,966	201,577	177,088	46,175	42,825	43,203	41,829
	計	711,521	696,660	690,107	669,603	518,794	447,331	113,287	101,325	107,421	107,045
三 国 間	定期船	45,230	45,712	49,115	46,683	43,601	61,480	17,058	12,998	12,877	14,050
	不定期船	68,619	73,137	65,845	74,441	53,040	43,982	9,882	7,326	9,050	7,603
	油 送 船	32,271	33,631	38,302	37,482	29,842	19,413	3,848	3,353	3,233	3,065
	計	146,120	152,480	153,262	158,607	126,485	124,875	30,788	23,677	25,160	24,718
合 計	定期船	407,849	362,057	379,990	333,036	205,954	181,721	47,121	38,571	38,896	39,593
	不定期船	705,789	676,220	649,799	636,450	469,617	389,878	89,884	77,951	80,916	83,368
	油 送 船	250,110	274,281	294,534	280,297	235,420	199,875	50,835	46,910	47,154	45,446
	計	1,363,749	1,312,558	1,321,323	1,249,783	910,993	771,473	187,839	163,432	166,965	168,406

(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

年次	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(%)
50	貨物送計	6,413	2,497	14.0	6,646	383	▲ 6.3	13,059	2,880	10.9	86.7			
		2,810	1,171	6.0	258	18	▲ 33.3	3,068	1,189	5.2	98.5			
		9,223	3,668	11.3	6,904	401	▲ 7.5	16,127	4,069	9.2	90.1			
55	貨物送計	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9			
		2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2			
		8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7			
60	貨物送計	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6			
		2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5			
		8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5			
61	貨物送計	6,081	2,499	0.6	1,384	80	▲ 9.1	7,465	2,579	0.2	96.9			
		2,446	1,216	▲ 0.7	67	6	0	2,513	1,222	▲ 0.7	99.5			
		8,527	3,715	0.1	1,451	86	▲ 8.5	9,978	3,801	0	97.7			
62	貨物送計	6,052	2,461	▲ 1.5	1,304	71	▲ 11.3	7,356	2,532	▲ 1.8	97.2			
		2,380	1,175	▲ 3.4	63	5	▲ 16.7	2,443	1,180	▲ 3.4	99.6			
		8,432	3,636	▲ 2.1	1,367	76	▲ 11.6	9,799	3,712	▲ 2.3	98.0			

(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 50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用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 (百万トンキロ)				
	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
昭56年度	479	152	5,231	0.369	5,862	211,763	34,088	181,309	327	427,487
57年度	438	136	5,172	0.401	5,746	198,032	30,881	187,719	360	417,012
58年度	438	121	5,123	0.443	5,683	200,748	27,646	193,527	400	422,321
59年度	439	109	5,140	0.488	5,690	206,905	23,424	199,837	438	430,644
60年度	441	99	5,048	0.538	5,589	201,861	22,134	205,941	482	430,418
61年 8	34	7	393	0.049	434	15,800	1,615	16,848	43	34,306
9	34	7	422	0.048	464	15,381	1,724	18,244	44	35,393
10	37	8	431	0.052	476	16,426	1,877	18,996	48	37,347
11	37	8	422	0.050	467	16,922	1,814	18,093	45	36,874
12	39	8	430	0.072	478	17,597	1,871	18,854	65	38,117
62年 1	36	7	392	0.042	435	16,089	1,542	17,167	38	34,836
2	36	7	396	0.044	439	15,416	1,616	17,220	40	34,292
3	37	8	439	0.058	483	16,294	1,803	19,138	54	37,289

(注) 運輸省運輸政策局情報管理部「運輸統計季報」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			
	昭 61 年 度		昭 62 年 度		昭 61 年 度		昭 62 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 油 製 品	124,727	30.6	124,563	29.0	47,976	25.3	46,948	24.3
鉄 鋼	48,770	12.0	52,430	12.2	26,774	14.1	28,102	14.6
石 炭	14,399	3.5	13,836	3.2	7,815	4.1	7,559	3.9
砂 利・砂・石材	32,983	8.1	40,823	9.5	5,425	2.9	6,308	3.3
セメント	37,915	9.3	39,783	9.2	18,305	9.7	20,396	10.6
石 灰	20,536	5.0	21,141	4.9	6,689	3.5	6,941	3.6
そ の 他	127,855	31.5	137,757	32.0	76,413	40.4	76,647	39.7
合 計	407,185	100.0	430,333	100.0	189,397	100.0	192,901	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

今まで日本に一番縁が薄かった国々であろう東欧諸国。昨年8月にポーランドでの「連帯」主導政権発足に始まり、ハンガリー、東独、ブルガリア、チェコスロバキア、ルーマニアのワルシャワ条約機構の東欧6カ国で、共産党一党独裁から民衆による民主化という大改革が相次いだ。これらの改革は強力な中央集権、計画経済システムの終結を表しているが、ソ連とたもとを分けたのではなく、ゴルバチョフ書記長の主唱するペレストロイカ路線に影響されたものと言ってもよいと思う。東欧諸国はついに鉄のカーテンを開け、国内の政治、経済改革を経て西側との経済交流拡大に動き出すこととなった。昨年は改革の体制確立の年であり、今年是新体制下での第一歩を踏み出す年であると言えよ

う。前途には多くの困難が予想されている。しかし、西側諸国は一樣にこの民主化を歓迎しており、今後の援助も検討されている。

一方、西欧EC諸国は1992年までの市場統合作業の完了に向け、着々と準備が進められている。ローマ条約後1967年にEC関税同盟が成立しているにもかかわらず、各国の事情（非関税障壁）により域内の物資流通が実質的に疎外されていた。それは各国の規格・規準の不統一であり、付加価値税の規準、率の格差およびこれによる国境手続きの複雑さのため貨物の滞留が指摘されている。

279項目に及ぶ非関税障壁の約半分はクリアされたと言われているが、この市場統合に向け、スペイン、イタリアでは統合時の実績を作るため鉄鋼の増産が計画されていると言われたり、EC企業間でM&Aが進められている。また、

日本を含め域外からもこの欧州の一大マーケットに参入すべく企業の現地化も進められている。

EC統合も東欧の自由化も急に達成されるものではなく、ECは所定のスケジュールに従い、また東欧ではこれから経済復興のプログラムが作られていくのであろう。ゴルバチョフ書記長の主唱する「欧州共通の家」論まではいかないにせよ、日本にとってみればNIEs、北米を上回るマーケットが見えてきたところであり、今年日本の海運にとり、世界最大のマーケットとして西欧、東欧の近い将来を新しい目で見直し、見通す年になるものと考えている。

昭和海運

総務部総務・広報

チーム副部長

中林 哲也

船協月報 1月号 No. 354 (Vol. 31 No. 1)

発行：平成2年1月20日

創刊：昭和35年8月10日

発行所：社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 264-7181 (調査広報部)

編集・発行人：大西章敬

製作：大洋印刷産業株式会社

定価：400円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

## 付・平成元年海運日誌

### 【1月】

- 7日 天皇陛下が崩御された。
- 8日 元号が「平成」に改元された。
- 20日 船員中央労働委員会は総会を開催し、会長に地田知平氏（青山学院大学教授）を再選した。
- 24日 平成元年度政府予算案が決定。  
海運関係では計画造船等（財投）に400億円、利子補給金等に11億3600万円を決定。  
（2月号P.11海運界の動き2参照）

### 【2月】

- 3日 大蔵省が発表した1988年の国際収支統計（速報）によると、経常収支黒字額は794億8800万ドル（前年比8.7%減）となり、81年以来7年ぶりに黒字額が減少した。
- 10日 西独の第二船籍制度設立を目的とした法案が同国連邦議会（上院）で可決、成立した。
- 23日 厚生省は、船員保険の料率引き上げを決め、閣議に報告、了承された。引き上げ幅は疾病、失業、年金各部門とも保険料率 $1/1000$ ずつで、強制被保険者は平成元年3月1日から、疾病任意継続被保険者は4月1日から適用される。  
（2月号P.36内外情報1参照）

### 【3月】

- 5日 太平洋航路協議協定（TPDA）の約10%の船腹削減を骨子とする太平洋航路安定化協定（TSA）が、米国連邦海事委員会（FMC）の認可を受け発効した。これによりTPDAのメンバー13社は、即日北米往航でスペース凍結の実施に入った。
- 6日 日本内航海運組合総連合会は、平成元年4月1日からの消費税適用に対する転嫁カルテルを実施するため、公正取引委員会に対し届け出を行った。
- 10日 当協会は、公正取引委員会に造船等不況カルテルに関する意見書を提出した。  
（4月号P.4海運界の動き参照）
- 17日 船員中央労働委員会は、平成元年度の船員災害防止実施計画について佐藤運輸大臣に答申した。（4月号P.15内外情報1参照）
- 24日 政府は閣議で、無線従事者制度の大幅緩和と1992年のGMDSS導入に対応した電波法の一部改正案を決定した。この改正案では①新たに選任する「主任無線従事者」の監督のもとに無資格者による無線設備の操作を認める②無線従事者の資格区分を陸・海・空の分類による区分に改め、資格を取りやすくすることが大きな改正点となっている。（2月号P.37内外情報2参照）



31日 日韓両政府の海運協議が東京で開催され、韓国海運業法改正に基づく外国船社の支店設置や海運代理店への投資について、国籍による差別は行わないとの方針が出され、その線に沿って交通部令の策定作業が進められていることが明らかとなった。同交通部令の施行は、今年夏ごろになる予定。

#### 【4月】

- 1日 船員の労働時間短縮を柱とする改正船員法と同法改正政省令が施行された。  
(3月号P.27内外情報1参照)
- ◎ 戦後最大の税制改革の柱である消費税が実施された。(2月号P.4海運界の動き1参照)
- ◎ 澤山汽船と松岡汽船が合併し「国際エネルギー輸送」の新会社名で業務を開始した。
- 13日 大蔵省が発表した1988年度の貿易統計(通関実績、速報)によると、輸出額は2729億3800万ドル(前年比14.7%増)、輸入額は1939億2400万ドル(同比19.7%増)で、貿易黒字は790億1400万ドル(同比4%増)となった。
- ◎ 日本鉄鋼連盟は、1988年度の鉄鋼生産概況を発表。それによると、粗鋼生産は1億565万トン(前年度比3.7%増)となり、前年度に引き続き2年連続して1億トン台に乗せた。
- 16日 全国港湾労働組合協議会と全日本港湾運輸労働組合同盟は、日本港運協会と中央団体交渉を行い、制度要求について了解点に達し、今月6

日より行われていたコンテナターミナルのゲート封鎖を解除した。

(5月号P.37内外情報1参照)

17日 外航二船主団体と全日本海員組合との平成元年度労働協約改定交渉は、標準船員の基本給を定昇込みベースアップ8150円(4.31%)で妥結した。(5月号P.4海運界の動き参照)

◎ 内航二船主団体と全日本海員組合との平成元年度労働協約改定交渉は、標準船員の基本給を定昇込みベースアップ1万500円(5.37%)で妥結した。(5月号P.4海運界の動き参照)

22日 客船「おせあにつく・ぐれいす」(昭和海運)が就航した。

24日 アラスカバルディス港沖で、エクソンバルディス号が座礁し、積荷の原油1100万ガロンが流出し、未曾有の海洋汚染が発生した。

29日 客船「ふじ丸」(大阪商船三井船舶)が就航した。

#### 【5月】

- 9日 外航労務協会の調査によると、平成元年4月1日現在の外航二船主団体(外航労務協会・外航中小船主労務協会)の船員数は8921人(職員4549人、部員4372人)と9000人を割り込んだことが判明した。緊急雇用対策が開始された昭和62年4月1日時点での外航二船団の船員数は1万7681人(職員7940人、部員9741人)であり、この2年間で船員数は半減したことになる。

- 19日 運輸省がとりまとめた昭和63年(1月~12月)のシー・アンド・エア輸送実績によると、輸送件数は5万72件(前年比30.3%増)、重量は6万4019トン(同39.2%増)と高成長を持続した。
- 26日 外航海運大手6社が、昭和63年度決算発表を行った。それによると、平成元年3月期決算は、営業損益段階で3年ぶりに6社合計303億円の黒字に転換し、海運不況脱出の明るさがみえてきた。
- 27日 平成元年度予算が、参議院での可決のないまま自然成立した。
- 28日 17日よりロンドンにおいて開催されていたIMO海難救助条約採択外交会議が閉幕、新条約が採択された。環境損害の防止・軽減の要請を救助活動に反映させるための規定が盛り込まれたことなどが主な特徴。  
(6月号P.4 海運界の動き参照)
- 31日 日本銀行は、円安の急進により物価上昇圧力が一段と強まったためインフレ予防措置として、公定歩合を0.75%引き上げ3.25%とした。公定歩合の引き上げは、1980年3月以来9年2カ月ぶりのことである。

## 【6月】

- 1日 山下新日本汽船とジャパンラインが合併し、ナビックスラインとして新発足した。同社の社長には、馬越省三山下新日本汽船社長が就任した。

- ◎ 岡田商船、昭和郵船、千代田汽船の3社が合併し、オリオン SHIPPINGとして新発足した。
- 3日 宇野新内閣が発足し、運輸大臣に山村新治郎氏が就任した。
- 6日 当協会と日本船舶保険連盟との平成元年度船舶保険料率改定交渉は、総額30億5300万円引き下げることで合意した。  
(7月号P.19海運界の動き参照)
- 19日 海上安全船員教育審議会は第7回総会を開催し、新会長に谷川久成蹊大学教授を選出した。
- 21日 当協会は第42回通常総会を開催し、新会長に松成博茂川崎汽船社長を選出した。  
(7月号P.3 特別欄参照)
- 29日 大手海運会社5社の平成元年3月期株主総会が開催され、その後の取締役会で日本郵船が根本二郎副社長を、大阪商船三井船舶が轉法輪奏副社長を、昭和海運が吉田耕三専務を新社長に選任した。

## 【7月】

- 17日 運輸省が「外航海運の現況~新たな展開を図るわが国外航海運~」を発表。それによると、わが国外航海運企業では、世界的戦略に立った海外における経営戦略の強化、高度化した顧客ニーズに対応する総合物流業への展開の動きが見られ、さらに事業多角化がここ2~3年で急増しており、これらは今後、海運企業経営の将来のあり方を考えるうえで注目すべき動きとし

ている。(8月号P.7特別欄1参照)

20日 第49回海の記念日にあたり、海事関係功労者に加え、ペルシャ湾就航船員が昨年に引き続き運輸大臣より特別表彰された。

◎ 日本内航海運組合総連合会は「内航海運の現況—平成元年度版」を発表した。

(8月号P.29特別欄2参照)

25日 日本内航海運組合総連合会は、臨時理事会を開催し、佐藤国吉全日本内航船主海運組合会長(佐藤国汽船社長)を会長に選任した。

26日 当協会は臨時総会を開催し、根本二郎日本郵船社長、轉法輪奏大阪商船三井船舶社長、石川公通東京タンカー社長の各氏を副会長に選任した。(8月号P.4海運界の動き参照)

27日 海上安全船員教育審議会教育部会は、東京・神戸商船大学の船舶職員養成定員(現在240名)を200名とする文部省案を止むを得ないものとした。

## 【8月】

10日 海部新内閣が発足し、運輸大臣に江藤隆美氏が就任した。

22日 運輸省海上技術安全局がまとめたOECD造船統計によると、1988年(1月～12月)のOECD造船メンバーの新造船受注量は、全体で696万6000CGT(標準貨物船換算トン)と、前年比93万5000CGT(15.5%)増加した。このうち日本は374万1000CGTで、53.7%のシェアとなり前

年比0.4ポイント低下した。

## 【9月】

7日 全日本海員組合は、汽船部委員会を開催し、8月4日に中央執行委員会が決定した「新たなマルシップ混乗の取り組み」とする基本方針を正式に組織決定した。

8日 7日よりソウルで開催されていた政府レベルによる日韓海運協議が閉幕、日韓間に新たに5つの定期旅客航路を開設することで合意した。

15日 日ソ海運当局間協議が15年ぶりに14～15日にわたりモスクワで開催され、両国双方が海運政策や現状について説明を行い、次回協議を東京で開催することを決定した。

19日 外航労使は船員政策協議会・常任委員会を開催し、混乗問題について協議を行い、取りまとめた。

21日 造船会社24社は、造船不況カルテル運営委員会を開催し、2年半にわたり結成してきた不況カルテルを9月末をもって打ち切ることを決定した。

## 【10月】

9日 外航二船主団体と全日本海員組合は協議会(安全)を開催し、労使の協定で就航を見合わせていた北緯29度30分以北のペルシャ湾奥部諸港への邦船の寄港を15日の入湾船から再開する

ことを決定した。

11日 日本銀行は臨時政策委員会を開催し、公定歩合を現行の年3.25%から0.5%引き上げ3.75%とすることを決定し、11日午後より実施した。

13日 運輸政策審議会総合部会の外航客船研究会は、第1回会合を開催した。

18日 第2回日韓船主協会会談が18～19日の両日、神戸で開催された。

(11月号P.8 海運界の動き2)

◎ 海運造船合理化審議会・内航部会は、平成元年度以降5年間の適正船腹量を江藤運輸大臣に答申した。

(11月号P.44内外情報1参照)

20日 江藤運輸大臣は、改正船員法の規定の見直しについて船員中央労働委員会に諮問した。これは、週40時間労働を目指した同法労働時間規定の適用範囲(対象船舶)の拡大と、700%以上は6人とする現行定員規定の2項目について見直し審議を求めたもの。

25日 外航二船主団体と全日本海員組合は、船員政策協議会・常任委員会で日本籍船への混乗導入を協議し、日本人船員の配乗員数は9人とし、対象船舶は原則として新造船とすることで合意に達した。

(11月号P.4 海運界の動き1参照)

## 【11月】

1日 東京地裁は、会社更生法申請による更生手続

きを進めている三光汽船に対し、同社の更生計画を認可した。

9日 7日から開催されていた全日本海員組合の第50回定期全国大会が開幕。同大会は、新年度の活動方針等を決定するとともに、新たなマルシップ混乗導入についての労使合意事項について承認した。

10日 外航海運各社は、平成2年3月期中間決算発表を行った。このうち大手5社は、世界的な景気拡大を背景に荷動きが増加し、運賃市況も上昇しているうえ、合理化努力の浸透などもあって経常、当期損益とも黒字を計上。長期化した海運不況から脱出、収益が急回復していることを示した。

14日 日本港運協会(日港協)と船主港湾協議会(船港協)は、日港協の要求する「港湾運営基金(仮称)」への拠出に関わる確認書を取り交わした。

16日 運輸省海上技術安全局は、平成元年度から向こう3年間の短期新造船建造需要見通しを発表。それによると、平成元年度は約300万CGT(標準貨物船換算トン)、2年度は約320万CGT、3年度は約350万CGTとなっている。

20日 太平洋航路安定化協定(TSA)は、東京で船主会議を開催し、89年12月から90年3月初めまでの3カ月間の船腹削減率を平均11.5%とし、現行より1.5ポイント引き上げることを決定した。

21日 民間労組と官公労組の統一組織「日本労働組合総連合会」(新連合)が、結成大会を開催、発

足した。

27日 江藤運輸大臣は、運輸政策審議会に90年代の交通政策の基本的課題への対応を諮問した。

同審議会は総合部会を開催し、外航客船の振興策、長期輸送需要予測等について小委員会を設置し検討することにした。

(12月号P.31内外情報6参照)

30日 米国は、パナマのノリエガ政権に対する追加制裁として、ブッシュ大統領がすべてのパナマ籍船について、90年2月1日から米国への寄港を禁止することを決定したと発表した。

(12月号P.4海運界の動き参照)

## 【12月】

3日 2日から地中海のマルタ島で開催されていた米ソ首脳会談は、「米ソ関係の新時代」を両首脳が確認し、全日程を終え閉幕した。

6日 運輸省船員部は、平成2年4月から実施する部員の職員化（海技資格の取得）について船社からの希望者数（延べ数）を発表した。それによると、外航二船主団体と全日本自由船主会の平成2～4年度の職員化希望者は延べ2358人で、内訳は2年度813人、3年度911人、4年度634人となっている。

13日 貨物運送取扱事業法が、参議院本会議で可決、成立した。

15日 厚生年金保険法の一部改正法が、政府原案を一部修正の上参議院で可決し成立した。

(1990年1月号P.46内外情報1参照)

19日 自民党税制調査会は「平成2年度税制改正大綱」を決定した。外航海運関係税制では、特定資産の買い換えの場合の課税の特例（船舶から船舶への圧縮記帳）が5年間延長されたほか、外航船舶の登録免許税および外航コンテナの固定資産税の特例措置も2年延長となった。

(1990年1月号P.8海運界の動き2参照)

20日 米国は中米パナマの最高実力者ノリエガ將軍の身柄拘束を狙い大規模な武力侵攻を行った。これにともなってパナマ運河の通航が全面禁止されたが、翌21日に、当面、昼間に限って再開された。

22日 米国は、90年2月1日以降のパナマ籍船の米国入港禁止措置を実施しないことを決定した。

26日 日本銀行は、公定歩合を現行の年3.75%から4.25%へと0.5%引き上げた。

29日 平成2年度政府予算案が決定した。

海運関係では、外航貨物船整備に370億円、外航客船整備等に50億円と合計420億。

(1990年1月号P.4海運界の動き1参照)