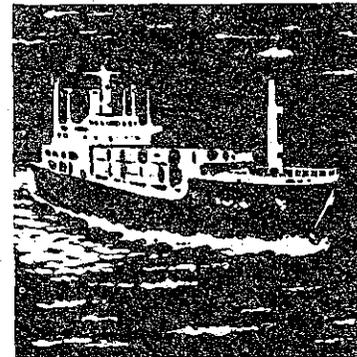
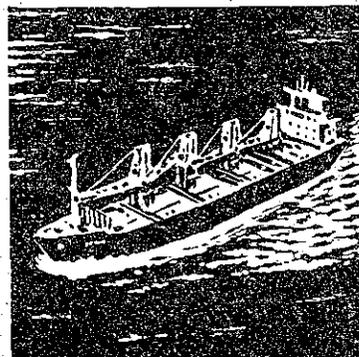
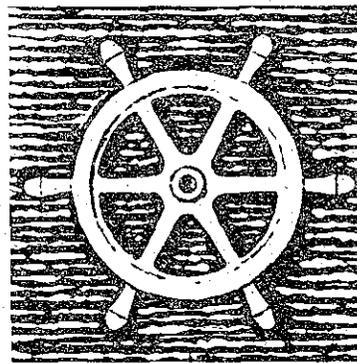
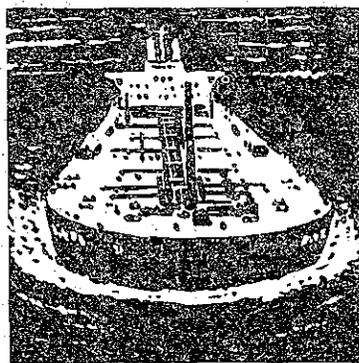
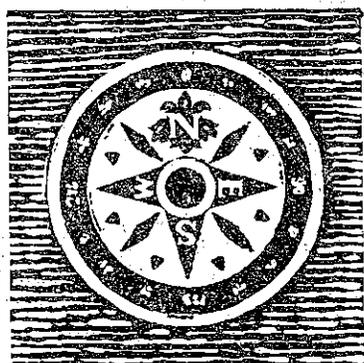


# 船協月報

# 5

1990

平成2年5月20日発行 毎月1回20日発行 No.358 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



鉾石兼撒積船「邦成丸」

7万7336% 15万1200%

平成2年2月に竣工し、主として日本～豪州航路に就航している本船は、船員制度近代化B段階実用船であり、バッチカバー幅を最大限に広げて荷役の効率化を計った最新鋭船である。

地球環境問題と海運

日本船主協会常任理事 吉田 耕三……… 3  
昭和海運取締役社長

巻頭言

1. 平成 2 年度労働協約改定交渉 …………… 4  
—外航二船団および内航二船団の交渉妥結—
2. 1974年アテネ条約改正議定書採択外交会議の模様 …………… 11

海運界の動き

北九州港の現状と将来 …………… 14

出席者 前・北九州市港湾局長 井上 興治  
三井物産北九州支店長 亀井陽一郎  
日本郵船門司支店長 前田 利祐  
大阪商船三井船舶門司支店長 川原 一郎  
(司 会) 日本船主協会九州地区船主会議長 鶴丸 大輔  
鶴丸海運社長

座談会 (平成 2 年 4 月 4 日開催)

“くつろぎの旅” …………… 30

元新和海運副社長 脇 常治  
元新和内航海運社長

随 想

1. 運政審外航海運中長期ビジョン WG および国際コンテナ輸送 WG の審議模様 …… 33
2. IMO 第 62 回法律委員会の模様 …………… 37
3. 1992 年に向けての進路を画策するライナー各社 (その 1) …………… 39
4. 1989 年の世界海上荷動き量と 90 年初の世界船腹量 …………… 43

内外情報

海運雑学ゼミナール第 2 回 …………… 50

海運日誌 (4 月) …………… 52

船協だより (理事会の模様・会議日誌・その他) …………… 53

海運統計 …………… 55

編集後記 …………… 68

## 地球環境問題と海運

日本船主協会常任理事 吉田 耕三  
昭和 海運取締役社長



地球環境問題がマスコミによって生々しく現実のものとして報道されたのは、5年程前NHKが「21世紀は警告する」とのタイトルでドキュメンタリー・シリーズを放映したころからではなかったかと記憶しているが、1989年はアルシュ・サミットで重要議題として採り上げられたばかりでなく、9月には東京で政府・国連共催「地球環境保全に関する東京会議」、10月にはわが国会議員提唱による「地球環境フォーラム」、11月にはオランダでソ連・中国を含む68カ国の関係閣僚参加による「ノールトヴェイク会議」等が矢継ぎ早に開催され、「地球環境元年」と呼ばれるにふさわしい年となった。今年も2月の気候変動に関する政府間パネル全体会議、4月には「地球環境ホワイトハウス会議」が開催されている。

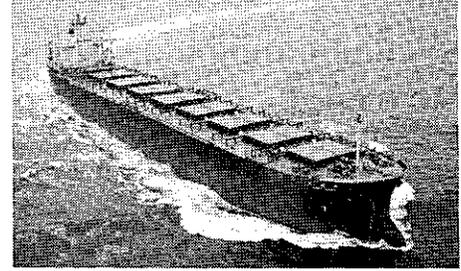
さて、一口に地球環境問題といっても、地球温暖化、オゾン層の破壊、酸性雨、海洋汚染、有害廃棄物の越境移動、熱帯林の減少、野生生物種の減少、砂漠化、開発途上国の公害等さまざまな問題があり、これらが相互に関連し影響し合っていること周知のとおりである。これらのうち、当海運業界に直接関係を有するのは海洋汚染問題である。

海洋汚染は、海洋の汚物浄化能力を超える

有害物質が、陸上の工業生産にともなう排水に混入して海洋に流入することにより生ずるが、また大型タンカーの海難による油濁によっても生ずる。特に89年3月米国アラスカ州で発生したエクソン・バルデス号の座礁事故は、その事故自体の規模もさることながら、その波及効果は計り知れないものがある。すなわち、P. I. 保険の油濁損害填補制限額の引き上げ、米国国内油濁法制の手直しによる船主責任の厳格化、タンカー船体・船底二重構造規制に加えて、「有害危険物質（HNS）の海上輸送に起因する損害に関する条約」も本事故を契機として早期採択を求める声が高まってきているので含めることができよう。これらはいずれも当業界にとってコストアップ要因となるので、経営上好ましいものではないが、この問題は一国の特定業界のみの問題としてではなく、全地球的規模で対処されるべき環境問題の一環として捕らえ、関係多国間政府・民間すべての協力によって対処されるべきであろう。

地球環境の保護は、経済成長にともなうエネルギーや産業資源の消費増加でますます困難となってきている。環境か成長かで揺れているが、国際的協力体制の確立が急がれる。

# 海運界の動き



▲航行中の鉱石兼撒積船

## 1. 平成2年度労働協約改定交渉

——外航二船団および内航二船団の交渉妥結——

外航二船主団体（外航労務協会・外航中小船主労務協会）および内航二船主団体（内航労務協会・内航一洋会）と全日本海員組合との平成2年度労働協約改定交渉は、平成2年2月末にそれぞれ協約改定に関する「要求書」・「申し入れ書」を取り交わし（本誌1990年3月号P. 4参照）その後数回にわたり続けられてきたが、4月12日に内航関係が妥結し、次いで4月13日外航関係も妥結した。

### 1. 外航二船主団体の交渉

平成2年度の第1回交渉は3月12日に開催され、労使双方の代表あいさつに続き、組合側から協約改定要求、船主側から協約改定申し入れ事項について、それぞれの趣旨説明が行われた。その後3月27日開催の第3回交渉まで双方提案の全項目にわたり論議が交わされたが、特に賃金について組合側は数年来の主張である船員賃金の対陸沈み回復と新規学卒者への対応を求め、これに対し船主側は平成2年度を「中長期的展望に立ったわが国外航海運の基盤確立の年」として、新しい時代にふさわしい労働条件・賃金体系の在り方について検討をしたいとして新規

学卒者採用問題への配慮をしつつ、企業体力に見合った賃金の改定を申し入れ、実質的な論議が繰り広げられた。協約有効期限内最終交渉である3月30日の第4回交渉において船主側は、賃金については次回交渉で有額回答をすることとし、また船主側申し入れ事項の一部を撤回する旨回答、組合側もこれを了承し、双方自主平和解決を目指し交渉の継続に合意し、3月31日付で協約が失効することを確認した。

協約失効後最初の交渉となった4月5日の第5回交渉において船主側は、賃金について標準船員で定昇込み、1万200円を回答、その他組合要求・船主申し入れについては今後小委員会において論議したい旨提案した。これに対し、組合側も、賃金回答額については再考を要求するが小委員会形式に移行することについては了承し、交渉は外航交渉小委員会の場に移り、同日より夜を徹して続けられた。しかしながら事態は進展せず、こう着状態が続いた後、4月12日になって船主側は、さらに1,000円の上積みを回答したが組合側は不満を表明、交渉はいったん決裂したが、あくまで自主解決を目指して労使双方が再度精力的に協議した結果、ようやく4

1. 平成2年度労働協約改定交渉
2. 1974年アテネ条約改正議定書採択外交会議の様相

月13日未明大筋合意に達し、同日から開催された第8回交渉において双方合意に基づく内容の確認書にそれぞれの交渉委員長が調印、今次労働協約改定交渉は正式に妥結した。

妥結内容は次のとおりである。

#### 1. 基本給改定

ベースアップ8,150円(4.23%) 定昇4,650円(2.42%) 定昇・ベアこみ12,800円(6.65%) <標準船員ベース>

2. 外航船乗組員に対する日本停泊中における休息の付与の取り扱いに関する確認事項について日本帰着間隔が短い船舶の場合の取り扱いについては会社と組合が協議決定する。

#### 3. 災害補償の改定

- (1) 職務上の事由で死亡した場合の補償額
  - (イ) 遺族のある者 2,500万円→2,800万円
  - (ロ) (イ)以外の者 2,000万円→2,240万円
- (2) 職務外の事由による死亡の場合の補償額
  - (イ) 遺族のある者 1,800万円→2,100万円
  - (ロ) (イ)以外の者 1,440万円→1,680万円

(3) 障害手当についてもスライド改定を行う

4. 乗船修学を実施する船舶に1船当たり月額5万円を日割りで支給。(資料1参照)

本年度外航交渉は、外航海運が海運市況の好転と企業体質の改善等により漸く業績回復の兆しが見えはじめたとはいえ、いまだ再建途上にある多くの船社にとって、国内他産業の好況を

背景に例年を大幅に上回る要求を行う組合側との交渉は難航を極めたが、最終的には、わが国外航海運が、21世紀に向けて企業体力の回復と再構築を図っていくなかで、労使の信頼関係が不可欠であるという船主側の判断により自主平和解決に至った。

#### 2. 内航二船主団体の交渉

平成2年度の第1回内航交渉は、3月5日に開催された。交渉開始に当たり組合側は、船員不足が深刻化する内航海運にとって賃金・休日等の労働条件の改善が必要であると、協約改定要求趣旨を説明、一方、今回初めて協約改定申し入れを行わなかった船主側は、船員不足が業界の大きな問題となっているとの認識を示した上で、運賃・用船料問題など船社のおかれている厳しい状況を説明した。その後3月20日の第3回交渉まで組合側要求の逐条審議を中心に論議が行われ、協約有効期限である3月31日開催の第4回交渉において船主側から組合側要求事項のうち、①有効期間、基本給の引き直しと運用についての協定書については組合要求どおりとする、②船長・機関長手当については制度の改定に応じる、③機関部手当の基本給繰り入れについては機関部だけでなく全員に配分する、④災害補償については後日回答する、⑤労働時間・休日・休暇関係についてはさらに時間をか

けて協議する、⑥賃金ならびに家族手当についてはさらに内部で検討する等の回答を行い、併せて今後の交渉形式について小委員会形式に移行することが提案され、組合側もこれを了承し期限内交渉を打ち切った。その後交渉は小委員会の場に移され、精力的に続けられた結果4月11日早朝、大筋合意に達した。その後、年間臨時手当交渉が開催され、各社別支給率を決定、また本年は年間臨時手当に一律基準額の3割をプラスすることが合意された。

翌4月12日午前から開催された第5回交渉において双方合意に基づく内容の確認書に調印、正式に妥結した。

妥結内容は以下のとおりである。

1. 基本給改定  
ベースアップ8,940円(4.62%) 定昇4,640円(2.40%) 定昇・ベアこみ13,580円(7.02%)〈標準船員ベース〉
2. 労働時間の短縮・休日・休暇関連の組合要求については今後船主団体内部で検討を行い、来年度の交渉で船主側が対案を示し協議する。
3. 船長・機関長手当の金額を実質的な時間外労働に対する手当額まで引き上げる。(経過措置期間2年)
4. 機関部手当を廃止するが平成2年4月1日在籍の機関部職・部員に対しては本年度ベースアップの他に一律300円の基本給アップを行う。
5. 災害補償の改定
  - (1) 職務上の事由で死亡した場合の補償額
    - (イ) 遺族のある者 2,500万円→2,800万円
    - (ロ) (イ)以外の者 2,000万円→2,240万円

- (2) 職務外の事由による死亡の場合の補償額
  - (イ) 遺族のある者 1,800万円→2,100万円
  - (ロ) (イ)以外の者 1,440万円→1,680万円
- (3) 障害手当についてもスライド改定を行う。  
(資料2参照)

#### 【資料1】

##### 確認書

(平成2年4月13日)

船主団体外航労務協会および外航中小船主労務協会と全日本海員組合は、今次労働協約改定に関し、次の通り確認する。

##### 記

#### 【1】現行労働協約

##### [1] 第1条(有効期間および基準労働期間)

第1項を次の通り改める。

「この協約の有効期間は、平成2年4月1日から平成3年3月31日までとする」

##### [2] 第83条(外航船乗組員に対する日本停泊中における休息の付与)

次の内容で、別途確認する。(詳細は作業委員会が決める)

「第3項の取り扱いに関する確認事項について、日本帰着間隔が短い船舶の場合の取り扱いについては、会社と組合が協議決定する」

##### [3] 第112条(最低基本給)

第4項、第5項および[別表](省略)基本給表を次の通り改める。

「4 初任額および経歴加給額は、次の通りとする。」

職 別	初任 標令	初任額	経歴加給額
職 員 (事務部を除く)	18歳	150,840円	6,110円
事 務 部 職 員	18	137,220	6,110
部 員	15	123,270	4,650 (標令18歳以上)

- (注) 1. 標令40歳をこえる3級海技士(航・機)以下、2級海技士(通信)以下の免状を受有する職員(事務部を除く)および事務員の経歴加給額は5,360円とする。  
2. 部員の標令18歳までの経歴加給額は1,000円とする。

5 職務加算額は、それぞれの職についての通りの通りとする。

職務区分	職 務 加算額	適 用 区 分
船・機長	46,170円	
通 信 長	32,950	通信長経歴11年以上の1級海技士(通信)免状受有者
	26,330	その他の者
一航・機	32,950	一航・機経歴11年以上の1級海技士(航・機)免状受有者
	26,330	その他の者
事 務 長	31,750	事務長経歴11年以上の者
	25,290	その他の者
職 長	20,360	

(注) 事務長の職務加算(その他の者)の適用標令については、各社の実情に応じて、会社と組合が協議して決める。

[4] 第115条(本人基本給)

本人基本給の引き上げについての確認書を次の通り改める。

「平成2年3月31日現在の各人の本人基本給を、その者の標令により、最低基本給の

同一職・同一標令の引き上げ額相当額を増額する。

この増額後の本人基本給体系の整備と必要とする調整については、会社と組合が協議する」

[5] 第118条(船長・機関長手当)

従来方式により、作業委員会で決める。

[6] 第148条(国内旅行の支給基準)

第10項を次の通り改める。

「航空機の利用については、乗船・転船・陸上休暇下船ならびに第150条の傷病員のうち規定の旅費を適用する者で、かつ全行程が900キロ以上で、実際に利用した場合に支給する」

[7] 第170条(災害補償)

第2項、第3項を次の通り改める。

「2 前項第(1)号の死亡給付は次の通りとする。

(1) 職務上の事由による死亡の場合は、次の金額を支給する。

- (イ) 船員保険法に定める遺族年金の受給対象となる遺族のある者 2,800万円
- (ロ) 前(イ)以外の者 2,240万円

(2) 職務外の事由による死亡の場合で、船舶の雇入れ期間中、船内(岸壁などを含む)において死亡した場合または船務旅行中および社命による乗下船旅行中(陸上休暇下船旅行中を含む)死亡した場合(旅行の途中発病または傷害を受け、最寄りの病院で死亡した場合を含む)について次の金額を支給する。

- (イ) 前第(1)号(イ)に相当する者 2,100万円

(ロ) 前第(1)号(ロ)に相当する者 1,680万円  
ただし、自殺および死因が本人の重大な過失による場合は支給しない。

3. 第1項第(4)号の障害手当は、職務上の事由による場合について船員保険法の規定による障害の程度に応じ、次の金額を支給する。

(1) 船員保険法施行令別表第一該当者 (2) 船員保険法施行令別表第二該当者

障害の程度	補償額	障害の程度	補償額
1 級	28,000,000円	1 級	2,800,000円
2 級	25,670,000円	2 級	2,330,000円
3 級	23,330,000円	3 級	1,870,000円
4 級	21,000,000円	4 級	1,400,000円
5 級	18,670,000円	5 級	1,120,000円
6 級	16,330,000円	6 級	840,000円
7 級	14,000,000円	7 級	560,000円

第170条(災害補償)についての昭和61年4月1日付確認事項第2項に関し、第三者の責による他の賠償との相殺方法について、作業委員会が決める。

[8] 第186条(教育)

第3項として次の通り追加する。

「会社は、海技大学校特修科3級海技士科第2、3課程および講習科普通部船橋(機関)当直課程に入学した者が、乗船修学を実施する場合に、1船当たり月額5万円の乗船修学対策費を日割り計算で支給する。

なお、この対策費は、船員制度近代化委員会の指定を受けた、教育訓練対象者が乗船中の教育訓練船に支給されている教育訓練対策費とは重複支給はしない」

【II】近代化実用船労働協約

[1] 「1. 有効期間および基準労働期間」

第(1)号を次の通り改める。

「(1) この協約の有効期間は、平成2年4月1日から平成3年3月31日までとする」

[2] 「26. 近代化実用船乗船最低基本給制度」

第(3)号および [別表] (省略) を次の通り改める。

「(3) 初任額、標令加算額、経歴加給額および職務加算額は次の通りとする。

項目	標令	額	
船舶技士初任額	18歳	150,830円	
標令加算額	20歳	10,080	
	28歳	5,860	
	38歳	8,620	
経歴加給額	18歳以上	5,040	
	50歳未満		
	50歳以上	3,360	
職務加算額	運航士(3号職務)		
	通信士資格を有する運航士	28歳未満 28歳以上	28,080 52,230
	運航士(1号または2号職務)・特定	28歳未満	12,410
	運航士(1号または2号職務)	28歳以上	17,410

(注) 1. 船舶技士については 定員として乗船する場合は、標令20歳未満であっても、その時点で10,080円の標令加算を行う。

2. 運航士(3号職務)については、新規卒業業者が定員外として乗船する場合の職務加算額は、18,000円とする。」

[3] 「28. 近代化実用船乗船最低基本給制度の適用を受けない者の扱い」

第(3)号を次の通り改定する。

「(3) A 実用船手当、B 実用船手当および C 実用船手当は、次の通りとする。

(イ) A 実用船手当

職務区分	手 当 額
船長・機関長	71,950円
通信長・一航機士	55,000円
二航機士	同一標令の運航士(3号職務)の近代化実用船乗船最低基本給から職員最低基本給を差し引いた額

(ロ) B 実用船手当

職務区分	手 当 額
船長・機関長	74,000円
通信長・一航機士	55,500円

(ハ) C 実用船手当

職務区分	手 当 額
船長・機関長	76,300円
通信長・一航機士	56,750円

[4] 「30. 近代化実用船乗船基本給」

次の内容で別途確認する。

「職長職務加算の適用を受ける船舶技士(船舶司厨士を含む)の近代化実用船乗船基本給の取り扱いについては、現行レベルを落とさないよう会社と組合で協議することができる」

[5] 「31. 通信長特別手当」

従来方式により、作業委員会で決める。

[6] 「(4)確認書」

第3項第(7)号を次の通り改定する。

「(7) 教育訓練対策費について

会社は教育訓練対策費(教育訓練船における円滑な教育訓練を進めるための会合費等)として教育訓練船に対し、教育訓練対象者が乗船中に限り、1船当たり月額5万円を日割り計算で支給する」

以上により、現行労働協約および近代化実用船労働協約の関連条文を整理する。

【資料2】

確 認 書

(平成2年4月12日)

船主団体内航労務協会および内航一洋会と全日本海員組合は、今次労働協約改定に関し次の通り確認する。

記

(1) 第1条(有効期間)

現行条文を次の通り改める。

この協約の有効期間は、平成2年4月1日より平成3年3月31日までとする。

(2) 第97条(基本給)

職別基本給表を次の通り改める。

職別基本給表(第97条の別表-1)

職名	区分	①職別初任額	②経験加給額	最高額
船・機長		266,520円	5,290円 (2,645)	337,935円
航・機・通士		187,780円	4,980円 (2,490)	314,770円
部 員		128,170円	4,640円 (2,320)	288,250円
部 員 (未経験)		125,170円	1,000円	———

(注) 経験加給額下段( )内は、船・機長にあっては経験11年、航・機・通士は23年、部員は32年を超える経験を有する者に適用する。

トン数加算額表(第97条の別表-2)

職名	区分	内航3,000総トン以上
船・機長		17,850円
通信長(経験11年以上の者)		13,870円
一航・機・通士		11,500円
二航・機・通士		5,000円
職 長		9,790円

(3) 基本給の引き直し

- 各人について、平成2年3月31日現在の基本給制度上の職位に対し、平成元年4月

1 日時点で基本給の算出に用いられた経歴によって改定による基本給を算出する。

2. 平成元年4月1日の職位と平成2年3月31日の職位に変更があった者については、昇進の時点で換算された現職歴を平成元年4月1日時点の経歴として引き直しを行う。
3. 最高額を上まわっている者の引き直しは、その職の改定前と改定後の最高額の差を改定前の基本給に加算してその者の基本給とする。
4. 平成2年3月31日現在57歳以上58歳未満の者については、平成元年4月1日の基本給体系上の経歴を用いて、平成2年度の基本給制度で算出したものをその者の基本給とする。
5. 平成2年3月31日現在58歳に達している者については、平成2年3月31日時点の基本給を適用する。

〔4〕第101条（船長・機関長手当）

条文の名前を（船長・機関長基本手当）とし、手当額表を次の通り改める。

乗船本給	船長	機関長
282,390円以上	7,000円	3,000円
282,390円未満	6,000円	2,500円

〔5〕第103条（機関部手当）

機関部手当を廃止し、これにともなう扱いについて、別途確認する。

〔6〕第107条（時間外手当等）

条文の名前を（時間外手当等および船長・機関長割増手当）とし、第2項として次の通り新設する。

2. 乗船中の船長および労働時間の適用を受

けない機関長に対し、次の船長・機関長割増手当を支給する。

ランク	乗船本給区分	船長	機関長
1	319,420円以上	222,800円	220,200円
2	292,970円以上	213,800円	211,200円
3	292,970円未満	194,400円	192,800円

〔7〕第131条（陸上休暇下船の旅費）

次の通り改定する。

乗組員が陸上休暇で下船する場合は、次の旅費を支給する。

航空賃、鉄道賃、船賃はすべて普通実費。日当、宿泊料、車中宿泊料、手荷物運搬料、急行・特急料金は、旅費規定通り支給する。

〔8〕第155条（災害補償）

第2項、第3項を次の通り改定する。

2. 前項第(1)号の死亡給付は、次の通りとする。

(1) 職務上の事由による死亡の場合は、次の金額を支給する。

- (イ) 船員保険法に定める遺族年金の受給対象となる遺族のある者 2,800万円
- (ロ) 前(イ)以外の者 2,240万円

(2) 職務外の事由による死亡の場合で、船舶の雇入れ期間中、船内（岸壁などを含む）において死亡した場合、または船務旅行中、および社命による乗下船旅行中（陸上休暇下船旅行中を含む）死亡した場合（旅行の途中、発病または傷病を受け、最寄りの病院で死亡した場合を含む）について、次の金額を支給する。

- (イ) 前第(1)号(イ)に相当する者 2,100万円
- (ロ) 前第(1)号(ロ)に相当する者 1,680万円

ただし、自殺および死因が本人の重大な過失による場合は支給しない。

3. 第1項第(4)号の障害手当は、職務上の事由による場合について船員保険法の規定による障害の程度に応じ、次の金額を支給する。

(1) 船員保険法施行令別表第一該当者

障害の程度	補償額
1 級	28,000,000円
2 級	25,670,000円
3 級	23,330,000円
4 級	21,000,000円
5 級	18,670,000円
6 級	16,330,000円
7 級	14,000,000円

船員保険法施行令別表第二該当者

障害の程度	補償額
1 級	2,800,000円
2 級	2,330,000円
3 級	1,870,000円
4 級	1,400,000円
5 級	1,120,000円
6 級	840,000円
7 級	560,000円

以上により関連条文を整理する。

確認書

(平成2年4月12日)

船主団体内航労務協会および一洋会と全日本海員組合は、今次労働協約改定交渉において、組合が要求した労働時間短縮、休日・休暇日数の増大と制度の抜本的改正について、次の通り確認する。

記

船主団体は、労働時間・休日・休暇制度の抜本的改善について、誠意をもって内部検討を行い、次年度の労働協約改定交渉においてその対案を示し、組合と協議する。

## 2. 1974年アテネ条約改正議定書採択外交会議の様相

平成2年3月26日から30日の間、ロンドンのIMO本部において、「1974年の船客およびその手荷物の海上運送に関するアテネ条約」の改正を目的とした外交会議が開催され、わが国からは下記の代表団が出席した。

在英大使館総領事 竹内 行夫

在英大使館参事官 金沢 悟  
 運輸省国際運輸・観光局外航課 中本 光夫  
定期船同盟条約対策室長  
 成蹊大学法学部教授 谷川 久  
 日本郵船法務保険室長 新谷 顕一  
 日本船主協会常務理事 宇佐見英雄

参加国は50カ国、オブザーバーとしての参加

国が5カ国、およびIMOの準加盟国として香港が出席した。また国際油濁補償基金 (IOPC FUND) 等の政府間機関として2機関、およびICS等の民間機関から5機関がオブザーバーとして出席した。

総会の議長はフィリピンの Mr. T. T. Syquir がつとめ、中国等5カ国が副議長となった。また改正内容の実質的な審議を行った全体委員会の議長はソ連の Mr. G. Ivanov がつとめペルーと日本(中本室長)が副議長に就任した。

アテネ条約は英国・ソ連等13カ国が締約国であるが(わが国は非締約国)、1987年3月の英仏海峡における英国籍カーフェリー“ヘラルド・オブ・フリーエンタープライズ”の転覆事故を契機として、同条約の規定する船客の死傷に対する運送人の補償限度額が低過ぎるとの批判が高まり、1987年のIMO第15回総会において同条約改正の方針が決定された。

したがって今回の改正の主眼は運送人の責任限度額の引き上げと、将来の社会情勢の変化に即応して同限度額を簡易に引き上げることができるよう簡易改正手続の導入の2点であり、それ以外の点については、今回の改正では全く触れられなかった。

## 1. 責任限度額の引き上げ(第II条)

引き上げの対象には、船客の死傷の際の補償額だけではなく、手荷物等の物的損害に対する補償限度額、および物的損害補償の際の控除額の引き上げ等も含まれるが、今回決定した新限度額を現行条約のそれと比較すれば次のとおりである。

	現行条約	改正条約
人的責任(死傷)	4万6,666SDR	17万5,000SDR
物的責任(手荷物等)		
船室持ち込み手荷物	833SDR	1,800SDR
自動車およびその中身	3,333SDR	1万 SDR
その他手荷物	1,200SDR	2,700SDR
控除額 (Deductible)		
自動車およびその中身	117SDR	300SDR
その他手荷物	13SDR	135SDR

以上のうち、実質的に議論が集中したのは船客の死傷に対する補償限度額の引き上げであった。

最も高額の数値を示したのは英国で30万SDRを主張し、ついでオランダ・カナダ・ノルウェー・スウェーデン・西独等が20万～25万SDRを提案し、デンマーク・ポーランド・東独等は15万SDRを唱えたが、ギリシャ・イタリア・ソ連等の諸国ならびに中国・アルゼンチン・メキシコ・イラン等のいわゆる第三世界の諸国は12.5万SDRを主張した。

一方米国としては、15万～20万SDRのレベルで人命に関して補償限度を設定しようとするこの種の国際条約に対し、議会の批准を得る可能性は望めないことから、相当額引き上げの必要があるが、それで足りない分は国内的措置<sup>(注)</sup>によって補完する方法もあることを参考意見として述べるにとどまった。同様に人命に対して責任制限を認めることを疑問視するわが国は、米国のコメントに同調する意見を述べた。

(注) Domestic Supplement といわれるもので、米国の航空業界で導入が検討されている。

広義の強制保険で、米国で搭乗する全乗客から一定額の料金を徴収して高額補償の保険をつけるもの。

議長は、かかる多種多様な意見のすり合わせを図るため、日本を含む11カ国よりなる非公式作業グループをつくり、そこで妥協案を作成することとした。

前後2回の会合の結果、議長は強引に17.5万SDRの裁定案を示し、各国はやむなくこれに従う形となった。

この裁定案は物的責任の補償限度額と控除額の引き上げのみならず、後述の簡易改正手続(第8条)や発効要件(第5条)に関連する各種の数字をも含んだPackageの裁定案であった。

この議長裁定案は全体委員会において付議され、コンセンサス方式で採択された。

## 2. 簡易改正手続(第8条)

条約の改正は本来外交会議によって行われるべきところ、本条約の人的・物的損害補償限度額および控除額については、外交会議を経ることなく、法律委員会の場で、簡易な手続で引き上げが可能ないように改めるのが本条の狙いである。

簡易化された手続は以下のとおりとなる。

- (1) 本改正議定書の当事国の半数以上(ただし6カ国以上)の要請があれば、全締約国および全IMOメンバー国に通知。
- (2) 通知後6カ月以内に法律委員会を開催。これにはIMOメンバーであると否とを問わず、本改正議定書の全締約国が参加可能。

(3) 本改正議定書締約国の半数以上の出席を条件に、出席締約国の $\frac{2}{3}$ 以上の賛成で限度額の改正が可能。

(4) 本議定書が署名のために開放された日から5年以内には改正不可。また本条に基づく改正から5年以内も改正不可。

(5) 引き上げの限度は年率で6%とし、金額で3倍に止める。

この手続は前述のとおり他の部分の数字をも含めPackageとして議長裁定案が示されたため、全体委員会においてコンセンサス方式で採択されたものである。

## 3. 発効要件(第5条)

10カ国が本改正議定書に拘束されることに同意を表明した日から90日後に発効する。

以上の全体委員会の審議結果は最終日前日の総会に付議されたが、異議を唱える国はなく、そのまま採択され条約として成立した。

今回成立した条約の正式名称は次のとおりである。

「1974年海上旅客およびその手荷物の海上運送に関するアテネ条約を改正する1990年議定書」

(Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the carriage of Passengers and their luggage by Sea, 1974)

## 北九州港の現状と将来

●出席者(敬称略・順不同)●

前・北九州市港湾局長 井上 興治

三井物産北九州支店長 亀井陽一郎

日本郵船門司支店長 前田 利祐

大阪商船三井船舶門司支店長 川原 一郎

(司 会) 日本船主協会九州地区船主会議長 鶴丸 大輔  
鶴丸 海運社長

(平成2年4月4日開催)

### 北九州港の変遷と現状

**鶴丸** 本日は大変お忙しい中を、皆さまご出席いただき、ありがとうございます。「北九州港の現状と将来」というテーマで、お話を伺いたいと思いますが、まず最初に、北九州港の足取りを簡単に申し述べます。

北九州港と言いましても、なじみが薄いと思いますので、ずばり門司港、小倉港、そして若松港、八幡港といえ、国内はもちろん、外国でも十分、理解していただけるのではないかと思います。特に門司港は、昨年、開港100周年を迎えました。若松港、小倉港はそれから10年、15年ぐらゐ遅れて開港されたような状態です。

門司港は、特に戦前、朝鮮半島ないしは中国に対する拠点というような役割で、第二次世界大戦の戦略物資の積み出し基地でもあり、私も

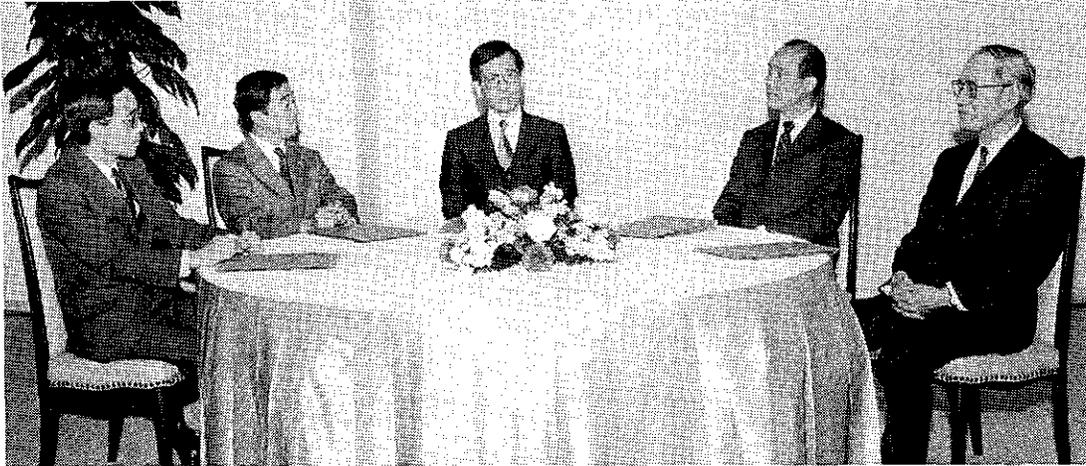
軍用船で満州に出征した一人です。

小倉港は、北九州市の真中であって、商業港ということで栄え、同時に現在、カーフェリーの基地ということで、今日の繁栄をなしてきております。

若松港ないし八幡港は、戸畑港を含めて私どもでは“洞海港”と呼んでおりますが、石炭と新日本製鉄関連のもので、いうなれば工業港というか、産業港というような性格づけで、今日までできております。戦時中は、大きな役割を知らされていたわけです。

ところで戦後の門司港、八幡・若松港は、すっかり機能が変わってきており、港湾の整備拡張が行われ、今日、門司港は、貿易、コンテナ基地ということで、コンテナの集荷・受け渡しという性格がハッキリしてきました。

また若松港、八幡港は、“産業港”という性格



と同時に、響灘の開発ということで、白島の石油備蓄基地の建設が、4月から工事が再開されますが、同時に手前のほうに、大きな埋立地ができました。

現在、300万坪以上の土地が造成されて、企業誘致が行われています。これが21世紀にどのように発展していくかが、これからの大きな課題ではないか。と同時に今日の座談会の大きなテーマではないかとも思います。

それから、ちょっと申し遅れましたが、北九州市港湾局の井上前局長が、3月末で東京へご栄転されることになり、後任の局長さんは4月10日過ぎ着任と聞き、困ったと思いましたが、井上さんにご無理を願い、北九州市への置き土産ということで、座談会にご出席いただいております。

在任中は、港湾行政をしっかりやっていただき、一番詳しい方ですので、お話をお聞きしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。まず北九州港の現状と、今後、行政として、どのように発展させていくか……というところから、お願いします。

井上 当初お話を頂いたとき、ご遠慮申し上げたのですが、主催者からぜひ、というお話があり、出席させていただきました。

早速、北九州港の現状について簡単にご紹介させていただきます。

北九州港は、昨年開港100年を迎えた非常に歴史のある港です。日本では六大港の一つとして、施設も相当整備されているのではないかと、自負しています。岸壁の規模でいうと、岸壁延長が約3万mあり、バースは256もあります。うち公共岸壁が152バースで、1万8,100m、約18kmの岸壁があるということです。

北九州市の海岸延長は、ご承知のように周防灘、関門海峡、響灘という3つの海域に面しており、ざっと210kmあります。そのうち、いま北九州港の港湾区域となっているところが約170kmありますから、海岸延長の10%ぐらいが公共岸壁になっているのではないかと思います。

このうち5,000トン以上の大型船が利用できる岸壁を公共岸壁でみると、現在、60バース、約1万2,000mということになります。背後の荷役のための上屋は現在73棟あります。



(井上 興治氏)

次に最近、注目されているコンテナターミナルは、現在、北九州港には5バースあります。

1971年に供用開始した田野浦コンテナターミナルが1バース、1979年および87年にオープンした太刀浦第1、第2コンテナターミナルがそれぞれ2バースとなっています。

コンテナの蔵置能力は約1万個。冷凍コンテナのコンセントも、現在120ありますが、今後、さらに増やす予定です。

さて、北九州港での取り扱い荷物状況ですが、入港の船舶隻数は、平成元年で8万2,000隻、うち外航船舶が3,600隻。これは昭和63年に比べて3.6%の増加です。そして海上貨物取り扱い量は9,150万トン、うち外貿貨物は2,570万トンとなっています。

外貿貨物は前年に比べ若干減少しましたが、これは新日本製鉄が高炉1基体制に縮小されたこと等により、原材料の減少、鋼材生産の減少、輸出製品の減少が影響しています。

その反面、内貿貨物は拡大基調で、対前年比で7.2%伸びており、特にフェリー貨物が大変好調な伸びを示しています。現在、北九州港は、全体で、長距離フェリーが毎日、6.5便就航して

おり、うち関西との間が6便です。西日本最大のフェリー基地となっています。

次に外貿のコンテナの取り扱い状況に触れたいと思います。現在、北九州港のライナー航路サービス、20航路、月間135便のうちコンテナ船のサービスが16航路、月間104便となっています。

平成元年の取り扱い量は373万トン、対前年比で12.6%増です。1985年と比べると60%増になっています。

昭和60～61年にかけて博多港の整備にともない、コンテナ貨物の一部がシフトし、取り扱い量の伸びが停滞した時期もありましたが、その後、北九州港のコンテナ取り扱い量は順調に伸びています。

特に輸入が急増しており、1985～89年の4年間で輸出が26%増に対し、輸入は実に143%増です。これを個数でいえば平成元年では24万7,000 TEUを取り扱っています。北九州港のコンテナ輸送について、その特徴を申し上げると二つあげることができます。

一つは貿易相手国に変化がみえてきたこと、もう一つはダイレクトの取り扱い量が増えたことです。まず輸出は依然として対米貿易が多く、平成元年で米国向けが全体の28%です。一方、輸入では東南アジアからの比率が高まりました。

1985年にはシェアが26%でしたが、89年には47%と、北九州港での取り扱い輸入量の半分近くがアジア地域の貨物となっています。アジア地域を国別にみると、4年間で韓国との取り扱い量が8.7倍、台湾が2.8倍、香港2.5倍、シンガポール3倍、タイが1.4倍となっています。

もう一点は、従来、北九州港ではフィーダーサービスの比率が高かったわけで、1985年には取り扱い量の約70%を占めていました。それが89年には逆転し、ダイレクトが取り扱い量の60%まで伸びている点です。

次に、北九州港のセールスポイントの一つである日韓貿易についてお話したいと思います。

先程申し上げたように、この4年間で8.7倍と取り扱い量が急増しておりますが、これに併せて、釜山～門司間の定期航路も1985年の月間4便から現在、月間60便のシャトルサービスになっています。

この盛況ぶりを考えてみますと、一つには、全体的傾向として韓国の対日輸出が増大していること、二つには、最近、関東、関西圏への貨物までが、北九州港を経由して配送されるというルートが確立されたことが大きな要因と思われます。

従来北九州港のコンテナ背後圏のうち、関東、関西方面のシェアが約5%であったものが、近年20～25%ほどに拡大されてきております。日韓貿易において北九州港を利用することにより、従来の方法より、安全、確実、迅速なデリバリーが行われるため、荷主の皆さんに非常な魅力となっているようです。

### 商社、船社からみた北九州港

**鶴丸** ありがとうございます。次に北九州港を利用しておられる荷主さん、商社の立場からお話を伺いたいと思いますが、亀井さんお願いいたします。

**亀井** 北九州港は、私ども商社、特に三井物産

の場合、伝統的にかかわりの深い港です。この港が開港した時には、既に三井物産は店を構えていました。明治23年には若松に、また明治24年には門司に店を開いているんですね。

最初は筑豊の石炭取り扱いから出発したと思うのですが、戦前は関門北九州港や大陸貿易の拠点ということで、大きな役割を果たしてきた。石炭の輸出、穀物の輸入、中国を主体とした貿易など……。三井物産の場合、戦前最盛期には、門司の店は500名ほどの人員でした。他の商社さんも規模に差はあれ似通ったものだと思うんです。

ところが戦後、日本の産業構造が変わり、同時に北九州市自体の産業構造も大変に変わってきました。

商社は、もともと素材型というかバルクカーゴが得意です。戦後は鉄鋼製品の輸出、製鉄用原燃料の輸入や機械類の輸入などを取り扱い、業容を拡大してきました。北九州港は、そのためにも非常に能率のよい設備を備えておりますし、特別に私どもに不満はありません。

ただ最近、新日本製鉄さんが高炉1基体制になるというような変化がありますし、石炭、鉄鉱石の扱いが減り、これに代わってコンテナ貨物の伸びが目立ってきましたが、貨物の主体は繊維だとか生鮮食品などのようです。そういう意味で商社の扱い高は、総体的に、ちょっと減り気味ではないかと思うんですね。

ですから、三井物産北九州支店の場合ですと、バルクものから、小さな物資まで手を広げ、積極的に製品輸入もやっつけていこう……という方向にあります。そして地域密着型の商社として、

少しでも多角的に商売を伸ばしていこうと取り組んでいます。

ただ一般的にいうと、バルクものは、北九州ではやや自己完結型というか、地元で消費するものが多い。しかし一般貨物については、コンテナあたりが今後、中継拠点として関西や関東へ出ていく形態が増えると思いますし、製品輸入が国策として増えるでしょうから、私としてはコンテナ基地の一層の充実・強化という方向にもって行っていただきたいと思います。

**鶴丸** 戦前は、瀬取りの関係とか石炭バンカーの中継基地という形で、若松港や門司港が、非常に潤った記憶がありますが、近年のように港が整備されるに従い、昔のような仕事はなくなった。そこで、それに代わるものが何か欲しいな！とか、活性化の仕事はないかなと感ずるのですが、いかがなものですか。

**亀井** 私ども港を利用して何かをやらないかという時に、一番問題となるのは北九州市はヒンターランドがブアーである、という点なんです。過去にたとえば飼料をやってみようということでサイロを造ろうと試案を出したことがあります。しかし、大分や宮崎、熊本までもっていく時に、道路事情の問題もあり、コスト的に不利となって中止されました。

しかし北九州は、土地が比較的安いし、港の設備も良い。ですから私どもが考えますのは、北九州に近い東アジア諸国、ソ連、中国や一部東南アジアあたりに向けて物資を豪州、米国から大型船でもってきて、北九州地区で陸揚げ、積み替えストックし、小型船で他の地域へ輸送するというようなことは、どうだろうかと思

います。

つまり、海外に向けての中継貿易拠点というものです。特に今後は東西貿易が盛んになるということであれば、この港の長所を活かすという点で可能性としては高いのではないかととらえています。

**鶴丸** どうもありがとうございました。それでは船社の立場からみた北九州港について、忌憚のない意見をお聞かせ下さい。前田さんよろしくお願いします。

**前田** 先程、亀井さんから歴史的な話が出ましたが、私どもも北九州地区で長い間、商売をやらせていただいておりますので、支店の変遷で、なんとなく時代の変革が分かるような気がしますね。

明治18年、日本郵船創立時には下関と長崎に支店が設置されました。長崎支店は昭和14年まで続きましたが、上海航路華やかかなりしころです。また下関支店は明治36年に閉鎖になり、その業務は九州に移って門司支店となり、今日まで続いています。しかし戦後、門司は昭和30年に閉め、若松支店に集中しましたが、33年には若松（昭和14年、出張所、18年支店に昇格）を閉め、門司支店を再開しています。

若松支店の活躍は石炭時代を反映し、門司支店の再開は、在来定期船全盛時代への移行が背景に感じられます。また昭和36年に戸畑事務所を開設しています。これは専用船時代の到来に対応したということですね。昭和62年には博多にも支店を開設、これは新日鉄さんを中心とした博多の辺も、騒がしくなってきたということです。

このようにみえてきますと、私ども船社にとっても北九州港というよりも、“関門港”といったほうが、どうもなじみがありますが、その関門地区の性格が歴史とともに大きく変わったことが痛感されます。

北九州港には、いろいろな顔がありますね。産業港、それからライナーポートとしての顔など。昭和40年代にコンテナ化時代を迎え、太刀浦にコンテナ基地ができると、在来船がみなコンテナ船に代わり、舢舨やブイや在来バースはほとんどいらなくなるといった具合で……。

しかし、先程、井上さんが言われたように、港の勢いとしては、北九州港は拡大しており、産業港としての価値も高まっています。われわれも専用船のほか、さらにLPG船とか他の船も加わり、さらにコンテナもフィーダー中心に増えています。

特に最近では東南アジアの輸入が急増し、韓国などはほとんど北九州港に集まってきています。通関がスムーズということから、たとえば東京までの輸送を考えれば門司揚げのほうが、海上で運ぶより4日間日数が少ないという差が歴然と出ています。

そこでわれわれも、荷主さんに対し、このメリットを強調しています。船を北九州港に寄せることが荷主さんにもメリットがあり、われわれも、よりよいサービスにつながると思っております。それに白島のプロジェクトあり、響灘が開発されてくる。それからスペースワールドができる。そういうことで、今後、北九州港の顔が、一層多面化していきますね。色にたとえれば、灰色っぽかったのが、だんだんと明るい



(亀井 陽一郎氏)

色が多くなるといった印象があります。

亀井 おっしゃるとおりですね。この10年間の貨物取り扱い量は、大体9,000万トンプラス・マイナスで推移しておりますが、うち大体6,000万トンぐらいが内国貿易で、これはほとんど横ばいです。しかし約3,000万トンの外国貿易扱いの貨物は、中味が変わってきております。バルク物が減少して機械や製品輸入、たとえば生鮮食料品や繊維が増えています。ともかく北九州港の取り扱い総量では、少し停滞している……という感じもします。これは北九州港の地域的特性もあるとは思いますが。

### フィーダーサービスは大切

鶴丸 川原さんに、ちょっと意地の悪い質問をいたしますが、博多港は箱崎にコンテナの埠頭がございますが、今度、香椎のほうにもコンテナ埠頭を造っています。そういう場合に、門司港の太刀浦1～2号を考え、博多と門司は今後、どこまで競争するか、つまり博多を競争する港と考えるか、あるいはお互いが補完し合う形で、たくさん船を、ここへ引き寄せるといった形にもっていけないのか。

この辺の見地から、北九州港としては、どのように活性化できるだろうと思っているのですが（笑い）、この点について、ちょっと……。

川原 その前に、やはり、北九州港について船社としてのかかわり合いに触れさせていただきまます。私どもも、ちょうど100年お世話になっています。ある意味では郵船さん以上に、門司港は深く付き合ってきた港だと思っています。

明治17年に誕生した大阪商船の第1番目の支店が、今の下関、当時の馬関支店だったのですね。明治22年に九州鉄道が開業し、門司港ができ、人の流れをみて、大阪商船は明治24年に門司に出張所を開設、30年に支店に昇格させています。門司港は筑豊の石炭積み出し、九州への玄関口、さらに大陸貿易の窓口という形で発展し、船も各方面から集まって発展してきたと思うのです。門司港が関門の拠点になってから、下関に取って代わった形になっています。

戦前、在来船華やかなりしころ（昭和10年代）、1万トン級の貨客船が大連向けに日発していたと聞いていますし、支店員も60人近くが門司支店にいました。今日は昔日の勢いに比べれば寂しいものがありますね。現在、私どもで門司に寄港しているコンテナ航路では、ニュージーランド、南アフリカ、それとバンコクの3航路しかありません。

近年、コンテナ船が就航してからは荷役の合理化によって本船自体のターンが早まると同時に定時運航がセールスポイントになりました。船社経済の立場からすると、遠洋航路の場合にはどうしても港をできるだけ絞った形で、本船を運航せざるを得ない。それでもその地域に生

産者や消費者が存在する限り、一定量の貨物が動くわけでして、それをフィダーサービスでカバーするというのが一般的です。

それに近年、貿易構造自体が変わりましたね。私どもが若かったころは、たとえば米国太平洋岸向け貨物の貿易シェアは、日本出しが70%になっていたのです。東南アジアは30%ぐらいと……。ところが、今はそれが完全に逆転して、年間約7,000万トンぐらい動いている貨物のうち、日本出しが25%ぐらい、アジア地域は75%に急増しています。

そうすると仮にシンガポールをスタートとして船を動かした場合に、全体で何港の港に寄せるかというスケジュールの検討をするとき、各地域の貨物量の変化を考えると、やはり日本の港は、そういう意味では昔のように多くは絶対寄れない……ということがでてくるわけですね。それで、日本積み全体のシェアが昔に比べて減ってきているわけです。そんな中で、なかなか門司港や博多港に本船を寄港させ難いという状況が出ていることは事実です。

お尋ねの“北九州港と博多港は、どちらが伸びるだろうか”という目でみている面は、確かにあると思うのですが、両港とも基本的には、今申し上げたことが言えるのではないかと考えています。今後の両港の伸長にとっては内外情勢、特に近海航路の動きは、目が離せないと思います。

前田 おっしゃるとおりだと思います。コンテナ船の運航をする場合は、特にどうしても港の数をセーブしたい……という考えが出てきますね。われわれみたいに北米だ、欧州だと、遠い

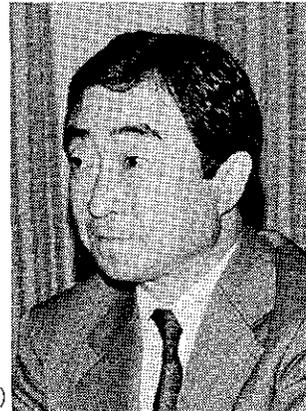
距離間をやっている船社にとっては、ダイレクト船が減ってきている。その代わりフィダーするコンテナの数は増えている。反面、近海航路をやっている船社は、今どんどん配船数を増やしている。東南アジアからの日本向け輸出などには、この動きが顕著ですよ。

川原 港の発展ということを考えると、やはり、総体の貨物の動く量が問題になりますね。この観点からすれば、門司港にとっては当面、日韓航路を中心とした近回りのダイレクト船が門司港に集中していますが、これをしっかりと握っていくことだと思います。これはターミナル等ハードの整備だけでなく、迅速な通関サービス等ソフトの充実と相まって、総合的な港の機能が評価されるのではないのでしょうか。一方、遠洋航路のコンテナ船のダイレクト寄港は先程申し上げたとおり、減る傾向にあります。これはフィダーの充実で頑張る……そういう荷物を集荷するということが肝要ですね。

特に、われわれライナー船社は日本を起点に世界各地に船が出ていますが、こと門司港についてはダイレクト船が少ないだけにフィダーサービス業務が大事になってくる。それが即、北九州港の荷物の確保にもつながることですね。

前田 たとえば今度、トヨタ自動車が宮田に進出、工場を建設するという話があります。トヨタさんが輸出をされるか、どうかは別として、総体的に物流が増えることは確実だろうと思うのです。そういう意味では、北九州というのは、非常によいポジションというか、潜在力のある場所じゃないか……という気がします。

ともかく、われわれにとって荷主さんである



(前田 利祐氏)

工場、企業がどんどん進出してくるということは九州経済全般にとってプラスです。同時に港にとってもプラスでしょうね。

#### 中継基地として北九州港の役割

川原 話はちょっと変わりますが、冒頭に鶴丸さんが触れた“北九州港という名前が知られていない、なじみがない”という点なのですが、昨年、私は2回、ポートセールス・ミッションに参加して、これを痛感しました。いま結成されている世界の主要な海運同盟で、北九州港という名前が記載されている同盟は、一つもないんです。やはり昔からの門司が国際的な名前なんですね。

門司は、日本においては、ほかの神戸とか横浜と同じように、どの同盟でもメインポート扱いなんです。その他鋼材とか、ロット物等を取り扱うという意味では、八幡とか戸畑とか若松とかですね、そういう名前も、同盟のタリフの中に出てきますが、北九州港は出てきません。その意味で北九州港のPR、宣伝の仕方についても、今後、工夫が必要ではないかと思いますが、たまたま「コンテナエージ」の4月号に港湾局



(川原 一郎氏)

さんが広告を出されています。英文で大きく“CONTAINER PORT MOJI”と書かれて、その下に小さく“IN KITAKYUSHU”……と。これは、なかなか苦心されているなと感じました。日本語では「毎度、北九州港（門司）をご利用いただきありがとうございます——」と、わざわざカッコ書きで門司が書かれている。今後、海外向け宣伝なども、こういうふうにおやりになるほうが、よろしいのではないかなと思います。

前田 名前が出たついでなのですが、どうして北九州港と呼ぶのかな？ と思い、いろいろと法律関係を見ました。するとたとえば港湾法は関門、港則法も関門港ですね。水先法は関門、船舶法は、これは北九州というふうに書いてありますが、海上保安部からいえば、やはり関門港長です。検疫も関門港ですし、関税法もそうですね。

法律は、全部、関門という見方をするんですね。われわれは門司と言ったり、トランパーのほうは、八幡と言ったり、戸畑と言ったり……。たとえば鉄鉱石のチャーターパーティーがあれば、住友金属工業さんなら小倉、新日本製鉄だ

ったら八幡などですね。つまり使う場合には港としては、みんな独立しているわけですね。しかし関門というのが、日本の中では一番ポピュラーなんじゃないでしょうか。

亀井 私ども商社仲間でも、いまだに北九州＝関門ですね。

前田 それから関門港といういい方をした時に、港湾法なんかでいうと、若松が入っているわけですね、大きくみると……。だから、下関を含んだ北九州港というのかな、そんな感じが、やはり関門なんですね。

チャーターパーティーで、タイムチャーターで船をとる場合、どこで船を備い入れるかとか、どこで返船するかという時、関門という言い方をするケースが多いと思います。

川原 同盟のタリフでも、門司と書いて（下関を含む）という表現のある書き方が多いですよ。ですから、これも一種の関門港の思想なんですよ。

鶴丸 なるほどね。

井上 「北九州港」という名前にして下さい……という要望は、港運関係の方々から、ときどきあるんですよ。たとえば門司で揚げるつもりが小倉に揚げたいというような場合、門司と書いてあると、なかなか船長さんが寄ってくれないそうです。この辺は痛しかゆしですね。

川原 撒積船の場合はともかく、コンテナ船の場合はコンテナターミナルに接岸させなければなりませんから、揚地北九州港のB/Lで八幡や小倉には入港するわけにはいかないという面があります。

井上 ポートセールスの時はある程度、使い分

けをしながらやっていかないといけないかな……  
 と思っております。ところで、経済規模でみま  
 すと、大体九州と山口を合わせたものが韓国、  
 台湾、シンガポールあたりを合わせた規模、あ  
 るいは中国と同じ経済規模です。日本の中にい  
 れば、九州地区というのは全体の10%程度の経  
 済規模なんです、世界から見ると、九州とい  
 うのは、すごい経済の集積した地域と見られて  
 います。

この辺は、ちょっと気が付かない点なんです  
 が、九州の経済規模は、今後、トヨタの工場進  
 出などを契機に、さらに大きなものになってい  
 くと思われま。当然、この地域の出入貨物も  
 相当大規模なものとなる。この地区にも、複数  
 の大きなレギュラー・ポートがあっても十分に  
 共存できるぐらいの経済規模の地域になるんじ  
 ゃないか……という感じがしているんです。

もう1点、先程韓国貿易でも触れましたよう  
 に、JRや高速道路との直結により北九州港の背  
 後圏が、近年大きく変わりましたね。韓国貿易

でいうと、北九州港がむしろ今後、近畿圏や首  
 都圏のメインポート化しているのではないかと。  
 つまり、ここ北九州港を中心として、貨物が各  
 方面に配送されるような状況も、これから出て  
 くるでしょう。それは韓国だけでなく今後は、  
 たとえば中国貿易も、いずれ漸増の方向へ変わ  
 っていくでしょう。

そうなると、迅速な貨物の輸送——その場合  
 に、北九州をいわばメインとしたような流通体  
 系というのが、今後、形成されてくるような気  
 がしますね。

**鶴丸** そこで港湾整備計画とか、将来の役割に  
 ついて、お話いただけますか。

### 港湾整備計画と次の布石

**井上** 迅速に、いつでもサービスができるよう  
 な施設の整備は、今後、最優先で押し進めてい  
 かねばならないと思います。

コンテナターミナルについては昭和54年に完  
 成した太刀浦コンテナターミナルが、もう数年

第1表 北九州港外貿貨物品目別取り扱い量（9品目）

（単位：トン）

区 分 品 目	輸 出				輸 入			
	元 年	63 年	構成比%	前年比%	元 年	63 年	構成比%	前年比%
1.農 水 産 品	20,672	21,058	0.5	98.2	317,351	348,183	1.5	91.1
2.林 産 品	38	31	0.0	122.6	775,248	761,117	3.6	101.9
3.鉱 産 品	23,809	26,552	0.5	89.7	13,096,472	19,273,194	61.4	68.0
4.金属機械工業品	2,361,084	3,030,263	54.1	77.9	559,689	511,725	2.6	109.4
5.化学工業品	1,456,169	1,502,211	33.4	96.9	5,494,594	5,309,395	25.7	103.5
6.軽工業品	125,344	121,699	2.9	103.0	227,474	229,864	1.1	99.0
7.雑工業品	278,931	253,747	6.4	109.9	503,723	396,361	2.4	127.1
8.特 殊 品	94,164	97,539	2.2	96.5	367,083	539,624	1.7	68.0
9.分類不能なもの	-	-	-	-	-	-	-	-
合 計	4,360,211	5,053,100	100.0	86.3	21,341,634	27,369,463	100.0	78.0



(鶴丸 大輔氏)

前には予想しなかったほど、手狭になっています。ですから新しいコンテナターミナルを早急に整備しなければならない。そのため準備を始めています。それに現在のターミナルでも、コンテナクレーンの増設、低温冷凍貨物の増加に対応したコンセントの整備を、やはり進めていくことにしています。

それから、バンプールも用意していく。これらの施設整備を押し進めていくことによって、日本経済の中での北九州港の役割というのを確保していかなければ……。特にこれからは、ア

ジア太平洋地域との関係関係を、重視していきたいと思います。

さて、現在、米国、欧州向け輸出も、量的には相当な規模ですし、ダイレクト船の寄港は、むずかしいというようなお話もありましたが、フィダーサービス・ネットワークと併せた基地の整備を進めていきたいし、さらに、これからは、物流のほか、観光開発という観点から、客船をたくさん北九州に来てもらうようなポートセールスをしたいと思っています。

そのためには、たとえば客船バースとか、対中国の国際フェリーのバース整備なども、これからは大きな課題かなと考え、それに対応できるようにしたい。

近年、日本郵船さんも、商船三井さんも、洋上クルージング、客船に力をいれておられますが、九州地域で、今、長崎とか鹿児島には客船が入っていますが、博多であれ、北九州であれ、これまで、あまり入っていない。観光資源がないかという、決してそうではありません。

第2表 北九州港内貿貨物品目別取り扱い量(9品目)

(単位:トン)

品 目	移 出				移 入			
	元 年	63 年	構成比%	前年比%	元 年	63 年	構成比%	前年比%
1. 農 水 産 品	30,541	38,024	0.1	80.3	642,692	658,241	1.9	97.6
2. 林 産 品	22,560	28,233	0.1	79.9	28,951	31,247	0.1	92.7
3. 鉱 産 品	2,279,311	2,857,951	7.1	79.8	5,570,954	6,252,766	16.6	89.1
4. 金属機械工業品	21,956,181	19,755,610	68.2	111.1	21,431,159	17,988,116	63.8	119.1
5. 化学工業品	6,896,208	6,756,955	21.4	102.1	5,297,831	5,278,991	15.8	100.4
6. 軽工業品	374,695	400,336	1.2	93.6	80,732	70,074	0.2	115.2
7. 雑工業品	304,175	300,966	0.9	101.1	35,162	25,690	0.1	136.9
8. 特殊品	335,858	303,607	1.0	110.6	515,127	623,480	1.5	82.6
9. 分類不能なもの	-	-	-	-	-	-	-	-
合 計	32,199,529	30,441,682	100.0	105.8	33,602,608	30,928,605	100.0	108.6

昨年、オーストラリアにポートセールスに行ったとき、客船会社も訪問し、北九州港に寄港するようお願いしてきました。幸いにも、P&Oシットマー社から、平成3年6月に寄港します……という話が正式にきました。

そこで、われわれは、どのような受け入れ体制ができるか。これは港湾管理者一人でやることではなくて、地域全体として、外国人観光客をどのように楽しませるか、“システム”作りに取り組まねばならないと思います。

幸い4月22日、スペースワールドも開幕しますし、北九州地域は、ハイテク産業が多い。“産業観光”というものも、最近、非常に関心がもたれているので、いろいろなオプション・ツアーを組めるのではないかと、私は思っています。ぜひ成功させて、多くの客船が北九州港に来る……というムードを盛りあげていきたいと

思っています。

それから、もう一つは、平成10年ぐらいに新空港ができる。それからコンテナターミナル、新門司の流通拠点ができる。つまり、陸・海・空の新しい一貫した流通機能が生まれる。北九州地域は、将来、そういうエリアになるのではないかと、予測、展望しています。

したがって、背後の道路整備を早く進めて、物流拠点としての地域整備が本格的に出来上がることになれば北九州の二次産業、特に昔流でいう“重厚長大型”の産業だけでなく、サービス産業の分野の発展が期待できる時期になってきているのではないかなと思います。

北九州は今後流通加工基地的な役割を担うことになるのではないかと。そういう方向に、施設整備とソフトウェアの整備を進めていきたいと思っています。

第3表 北九州港海上出入貨物品目別ベストテン (外貿)

(単位：トン)

輸 出					輸 入				
順位	品 目	数 量	構成比%	前年比%	順位	品 目	数 量	構成比%	前年比%
1(1)	鉄 鋼	2,023,883	46.4	74.6	1(2)	石 炭	7,201,653	33.7	79.1
2(2)	コ ー ク ス	833,021	19.1	106.9	2(1)	鉄 鉱 石	5,264,613	24.7	55.1
3(3)	化 学 薬 品	305,135	7.0	79.2	3(3)	石 油 製 品	5,001,755	23.4	101.8
4(4)	ゴ ム 製 品	254,612	5.8	112.1	4(4)	原 木	639,998	3.0	99.5
5(6)	そ の 他 機 械	166,835	3.8	114.7	5(5)	鉄 鋼	450,208	2.1	116.2
6(5)	輸 送 機 械	152,327	3.5	99.9	6(6)	日 用 品	336,095	1.6	118.4
7(7)	染料、塗料、合成樹脂 その他化学工業品	144,828	3.3	118.5	7(7)	その他非金属鉱物	268,627	1.3	96.6
8(8)	化 学 肥 料	67,925	1.6	75.0	8(9)	米、 雑穀、 豆	202,830	1.0	88.6
9(9)	取 合 せ 品	58,589	1.3	108.5	9(12)	化 学 薬 品	178,271	0.8	147.5
10(11)	糸及び紡績半製品	42,931	1.0	103.7	10(8)	金 属 く ず	176,959	0.8	66.2
	そ の 他	310,125	7.2	93.3		そ の 他	1,620,625	7.6	103.8
	合 計	4,360,211	100.0	86.3		合 計	21,341,634	100.0	78.0

( ) 内は前年順位

### 利用者（荷主・船社）の要望と期待

亀井 確におっしゃるとおりですね。現在の市長、末吉市政がルネッサンス構想として、8,700億円の巨費が、今後、何カ年間にわたって投資される。そして、「住みいい街、北九州」「人を寄せ集める街 北九州」という方向の実現を目指す……というような感じを、われわれは受けるわけですが、ぜひこれはやってもらいたい。

さらにそのうえ、計画を具体化し金をつぎ込む場合、この街は基本的に、伝統的な産業都市であり、港湾都市であるということを忘れないでほしいと思うのですよ。

港湾都市として、関東や関西への貨物輸送の中継拠点としての役割を持っていることと、北九州地域は、素材産業に加え一層ハイテク化が産業界で進む——というこの2点を頭に入れて、

基盤整備をしっかりとってほしいと思います。難しい注文だと思いますが、そういう点を念頭においたうえで、自然に人を吸収する産業が起こり、価値を生むような街ができれば、自然に人がドンドン来て、賑やかになってくる。

街全体が活況を帯びてくると、港も発展していくでしょう。そうなれば、商社としても北九州で人を増やし取り扱い量を増やすという方向にもっていかうじゃないかと……。

最近10年間に大手商社は、ほとんど博多のほうへ出ていってしまったんです。北九州は駐在事務所的なものになっているケースが多いんですが、私のほうは逆の方向に走ろうという考え方を打ちだし、本店に提言し、89年5月から組織も変えて「北九州支店」ということにし、むしろ拡大均衡で走ろうと決めたわけです。

北九州市は人口100万の政令指定都市で、これ

第4表 北九州港相手先ベストテン（外貿）

（単位：トン）

輸 出					輸 入				
順位	仕 向 国	数 量	構成比%	前年比%	順位	仕 出 国	数 量	構成比%	前年比%
1(1)	米 国	1,124,635	25.8	108.7	1(2)	インドネシア	5,055,160	23.7	100.1
2(3)	中 国(台 湾)	471,949	10.8	85.6	2(1)	オーストラリア	5,012,613	23.5	63.6
3(2)	中 国	468,049	10.7	70.2	3(3)	イ ン ド	2,137,829	10.0	86.4
4(4)	韓 国	435,270	10.0	90.2	4(6)	ソ 連	1,795,940	8.4	97.0
5(5)	ソ 連	287,366	6.6	65.3	5(4)	ブ ラ ジ ル	1,238,208	5.8	58.0
6(6)	フ ィ リ ピ ン	206,078	4.7	104.1	6(8)	中 国	1,217,443	5.7	107.8
7(8)	シ ン ガ ポ ール	187,584	4.3	103.3	7(7)	米 国	1,049,751	4.9	69.3
8(7)	タ イ	179,796	4.1	91.5	8(5)	カ ナ ダ	963,473	4.5	51.1
9(13)	ブ ラ ジ ル	150,908	3.5	145.1	9(10)	韓 国	667,345	3.1	117.9
10(9)	香 港	136,854	3.1	83.4	10(9)	南 ア フ リ カ	608,352	2.9	77.8
	そ の 他	711,722	16.4	71.0		そ の 他	1,595,520	7.5	76.3
	合 計	4,360,211	100.0	86.3		合 計	21,341,634	100.0	78.0

( ) 内は前年順位

だけの立派な技術的な基盤を持った街というのは、日本にはそうはざらにありませんし、非常に高いポテンシャルを持った街なんです。加えて土地が安い。響灘の土地なども、将来整備すれば、400万坪も500万坪も、土地ができるわけですし、あの場所は東アジアに向かったの貿易港として将来大港湾建設だって、可能かも分かりません。

もちろん、そこまでいくには、かなりの時間と、種々の政策その他の措置が必要でしょうが、ともかく非常に大きなポテンシャルを持っている。

過日、国際都市北九州のモデル事業提言の応募をした際に外国のコンサルタント会社と、私どもの本部が検討し、イースト・アジア・トライアングル構想なるものを、打ち出したことがあります。

日本で初の自由貿易地帯をつくり、加工／中継貿易拠点として、香港企業などを中心に誘致し、国際都市としてのカラーを強めていく……

というものです。香港、シンガポール、北九州を結ぶ関係プレーも活発化させるわけです。米国ボストンのコンサルタント会社の人は、政策的にこういう方向にもっていくと、非常に面白いんじゃないか……というわけですね。

私個人としては、響灘という地には、将来、なにかをそういう大構想でやってみる値打ちがあるんじゃないかと思っているんですが……。もっとも、それは夢みたいだなという人もいますがね。

鶴丸 井上さんにちょっとお伺いしたいんですが、ポートセールスで下関と一緒に、対岸ですから、よく声を掛けて協力してやっていただいているんですけど、これから下関と門司、小倉が互いに協調しながら手を組むような、そういう効果のする計画が、具体的にございますか。

井上 下関と北九州は、お互いの棲み分けみたいなものがあるのではないのでしょうか。一日生活圈というか、同じ経済圏になっているわけですから、むやみな競争をする必要はなく、お互

第5表 北九州港実空コンテナ合計個数

(単位：個)

年次	区分 実換別	合計	ダイレクト (外貨)	フィーダー (内貨)	積			揚		
					計	ダイレクト (輸出)	フィーダー (移出)	計	ダイレクト (輸入)	フィーダー (移入)
元年	実	200,205	108,756	91,449	97,948	51,599	46,349	102,257	57,157	45,100
	換	247,195	140,316	106,879	120,976	65,531	55,445	126,219	74,785	51,434
63年	実	175,575	94,548	81,027	82,725	46,020	36,705	92,850	48,528	44,322
	換	218,056	119,438	98,618	104,973	57,423	47,550	113,083	62,015	51,068
増減	実	24,630	14,208	10,422	15,223	5,579	9,644	9,407	8,629	778
	換	29,139	20,878	8,261	16,003	8,108	7,895	13,136	12,770	366
前年比%	実	114.0	115.0	112.9	118.4	112.1	126.3	110.1	117.8	101.8
	換	113.4	117.5	108.4	115.2	114.1	116.6	111.6	120.6	100.7

実……実個数 換……2021換算個数 (TEU)

いに上手に補完し合ってやっていくのがいいだろうと思っています。

韓国貿易についていうと、特に下関は、人の交流を中心として、非常に苦勞もされてきたし、その努力が実り、定着してきましたね。たとえばジェットフォイルの高速船就航計画の話も聞いている。北九州としても大いにバックアップしていきたいと思っています。

また今度、八幡地区に4月22日からスペースワールドがオープンします。できれば一緒に回るような、そういう新しいルート開発もできるわけですから、魅力のある事業だと思いますね。

また物流についても、いい面を補完し多少、競争しながら発展していくことは可能であり大事だと思います。

結局、いい意味の競争をしながら、九州全体のパイを大きくしていく努力をしなければいけないという気がします。私どもにとっては、ユーザーの皆さんが利用しやすい港づくりということが、やはり一番大事なんです。

ユーザーにとって、一番便利で、确实だし、早いし、安いし、間違いない……というような港にするために、ハードの面であれ、ソフトの面であれ、充実を図るとというのが一番の基本じゃないかと思っています。

### 響灘造成地の活用

**鶴丸** ちょうど響灘の向こう側は、下関側の大きなポートアイランド計画がございますね。で、北九州港のほうは響灘の埋立地を、向こうまでずっと埋め立てる、そういう計画があって、今のところ、お互い同士で足の引っ張り合いみた

いな面があるようですが……。

**井上** 下関の人工島構想というのが出ていますね。いろいろな面で、今後研究しないといけない、難しい問題を多く含んでいると思います。これから詳細に検討していくなかで、発展の方向付けみたいなのができると思います。

北九州港の響灘も、今はかなり埋め立てを行っていますし、さらに西部地区のほうを、これからやっていかないといけない。亀井さんがおっしゃったように、アジアの中継地点として、非常によい場所かもしれないと思っています。

地元からもフリートレード・ゾーン構想を、出せないかという意見もあると聞いております。できるだけ早く、方針を出したいと考えています。

**鶴丸** それからあと一つお願いしたいんですが、それは将来、コンテナ船の就航増加とからんでコンテナの第3番目のコンテナターミナルとして、ポートアイランド的な計画にも、今から取り組んでいかねばと思うのですが……。それに関門国際航路は、いま水深が13mですが、本当はあと1~2mぐらい掘ってもらえたら、なお一層よろしいのではないかと思うのですよ。そして次に住金の小倉製鉄所のところで、「く」の字型に曲がっている箇所を直線化することを検討していただけないか。そうなれば非常に運航が効率化されると思います。最後は港に直結したアクセス、道路の整備にも力をいれてほしいということなんですが、いかがなものでですか。

**井上** まず関門航路については、近い将来さらに利用しやすい航路になってくると思います。既に航路のかなりの部分は、水深13m化し、な

お工事が進んでいます。平成2年度からの5カ  
年計画で、ほぼ全部、水深13m体制は出来上が  
ると思います。

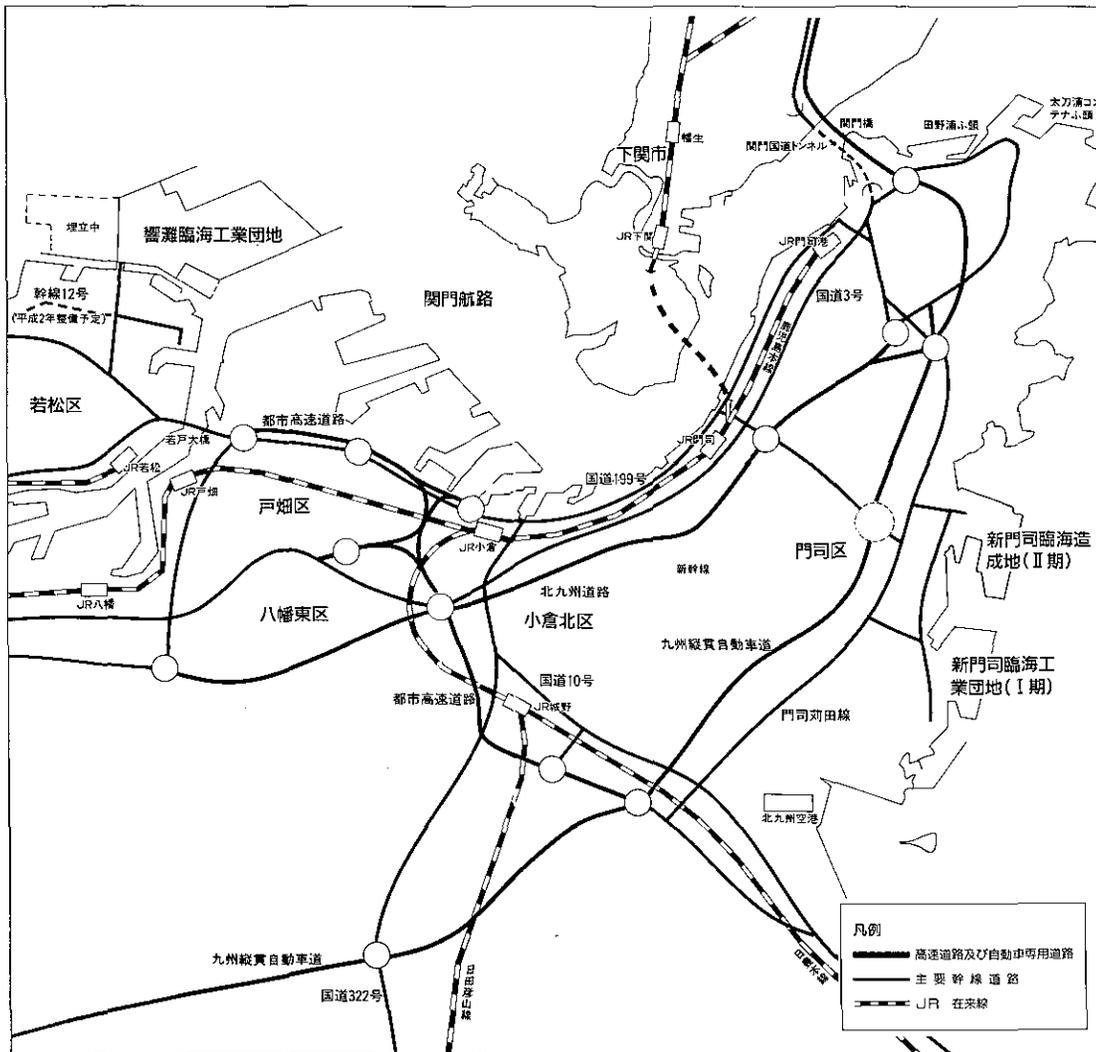
それからさらに、今、関門航路の計画を見直  
し中で、水深14mまでにするについて、検  
討されていると聞いております。

それから港の整備と合せて、陸上交通体系の  
整備・強化が必要ですね。響灘地区は、今後、  
どうしたら効率的にアクセス整備ができるか、  
地元の人々とも、よく話し、真剣に考えてい

かなければならないと思っています。

背後の交通体系の問題が、なお時間がかか  
るとすれば、その間、別の利用の仕方の一つと  
して、先程話題の出た“アジアの中継基地”とい  
う構想の具体化も、今後、十分ありうると思  
います。

鶴丸 本日は長時間にわたり、貴重なご意見や  
お話を承りまして、本当にありがとうございました。  
これで終わらせていただきます。



## "くつろぎの旅"

元新和海運副社長 脇 常 治  
元新和内航海運社長

私は朝に家を出て夜遅く帰り、女房と顔を合  
わせてもほとんど必要以外の会話はなく、たま  
の休みもゴルフかごろ寝の、いわゆる典型的な  
会社人間でした。そんな私が、現役終盤にあた  
って会社引退後どうしたら夫婦だけの静かな落  
ち着いた家庭人間に脱皮できるだろうか、深刻  
に考えました。当時、私は相談役という閑職に  
ついていましたので、まず妻と一緒にいる生活  
をできるだけ長くするため、朝の出社はゆっく  
り、帰宅は早くする。そうして家にいる時間、  
つまり女房と顔を合わせる時間をうんと増やす  
ことにしました。しかし、その増えた時間をど  
うするか。女房から見えていわゆる“粗大ゴミ”  
にならないように心掛けねばならないのですが、  
それもせいぜい自分自身の身の回りに関心を持  
ったり、家事の分担をする程度ですから、一向  
にしっくりいたしません。

また夫婦の趣味ですが、私は文字通りの無趣  
味です。ゴルフだ読書だといっても、人に聞か  
れて何となしにお答えした程度ですから、大し  
た趣味ではありません。一方、妻の方は“習字”  
“編み物”あるいは“俳画”と、私と違って多

趣味なので、共同の趣味を持つなんて話  
になりません。

何とか一つでも夫婦のできる趣味はと思いつ  
いたのが“海外旅行”でした。旅行は今まで国  
内は何回か、また在職中に海外旅行でカナダに  
行ったことがありましたが、女房がカナダ旅行  
に非常に感激していましたので、“これだ”とい  
うことで、海外旅行に決めた次第です。

それから、第1回目の旅行出発日で女房に感  
銘を与えたのがよかったと思います。まず会社  
引退翌日に出発するということでした。妻は、  
引退翌日から主人が家にジッとしているという  
ことが気になっていたようです。デリケートな  
女心です。海外旅行のいいことは、期間が長い  
こと、食事はいつも夫婦一緒、乗り物、寝室も  
一緒、話題も会話も共通になる。ただし夫婦喧  
嘩もふだんよりは増えますが、それもその場限  
りで終わります。海外旅行は成功でした。

私の旅行の選び方を申し上げますと、金銭的  
には金額が張るのですが、できるだけリラク  
スできるものを選びました。まずスケジュール  
がゆっくりしていること。つまり1カ所であな



くとも2泊ないし3泊のこと。ホテルは“A”クラス。宿泊地の数は4カ所かせいぜい5カ所。航空機は直航便を選び、できれば“エグゼクティブクラス”利用を条件に選びました。

今まで行った海外旅行を簡単にご披露いたしますと、会社引退直後出発しましたが、“ロマンチック街道とスイスアルプス”というコースでした。今ではロマンチック街道コースといえは人気コースの一つですが、当時はあまりポピュラーではなかったと思います。ハイライトは何といってもローデンプルグでした。完全に中世都市の姿をそのまま残しているのですから圧巻でした。たまたま市の広場で中世の衣装姿になった市民のお祭りに会い幸運でした。ミュンヘンでは名高いノイシュバンシュタイン城を見て感激し、ユングフラウヨッホ観光ではスイスアルプスの景観に接して、もう一度来てみたい国だと深い印象を受けました。

60年4月にはニュージーランドとオーストラリア旅行にたちました。前者では、何といってもロトルアが先住民族マオリ族の中心地で伝統の歌や踊りが印象的であり、切手や紙幣になっ

ている“飛べない鳥”キーウィとの対面は真っ暗い中でしたので驚きました。

オーストラリアは大きい国ですが新しい国ですからあまり感激はなかったのですが、南のメルボルンの街は欧州風の静かでしっとりとした素晴らしい街だったと思います。

同年7月には待望のオリエント急行をメインにした旅行に行きました。ロンドン見物の後イタリアのベネチアに飛びました。そこでは、ドウカレ宮、サンマルコ寺院を見学、夜はゴンドラセレーナードを楽しみ、しっとりしたイタリアムードにひたりました。いよいよオリエント急行の優雅な旅です。イタリアやらオーストラリア、スイスを経由して翌日パリへ。車窓の風景と昼、夜、朝の食事を楽しみ、特に夕食時には女性はドンスアップして華麗な食堂車での食事ですから、女房孝行もこれに尽きるとまでいえます。パリ到着後はロワール渓谷の古城めぐり、夜はシャトーホテル泊まりという旅で、この旅は今でも思い出の濃い旅になっています。

翌年4月は、ポルトガル・スペイン旅行に旅立ちました。ポルトガルが一番遠い欧州の国ですが、日本とはなんとなくなじみ深い国のように感じました。ラテン系の人種なのに何となく東洋的で、町も魚クサク親しみのもてる国でした。ロカ岬にも行きましたので、欧州の一番西の端まで行ったことになります。サンジョルジュ城、ベレンの塔、シントラ城、古い歴史の国に来た思いが十分でした。ファドのショーのものの悲しい歌と踊りは、後刻スペインで見たフラ

---

メンコとはおよそ対照的な印象を受けました。

スペインは本当に多彩な国でした。今回は南部アンダルシア地方を中心とした旅でした。ポルトガルからまず最初に入ったのは歌劇で名高いセビリアの町です。スペイン最大のセビリア大聖堂、庭にいる猫の数の多いこと、臭いのすごいこと恐れ入りました。

セビリアよりコルドバに入りイスラム教最大の大伽藍<sup>がらん</sup>メスキータや白壁の家並みのユダヤ人街を見ると、キリスト教とイスラム教の対比がよく分かります。ここでも音楽隊が街中を行進するのに出会い、テレビによく出てくる画面そのままでした。次に入ったのがアルハンブラ宮殿で名高いグラナダです。イスラムの集大成を見る思いでした。今まで訪れたアンダルシア地方では、長い間イスラムが支配しその後キリスト教と交じり合った独特の文化が、この地方に素晴らしい彩りを与え、その長い歴史をそのまま残してきたことがよく観察されました。

最後に首府マドリードに入り次いで古都トレドを訪れましたが、その独特の古い姿が昔のまま残っているのは驚嘆の限りでした。街の道路建物等全部昔のままですから、とても日本では考えられません。

63年7月には北欧4カ国旅行に出掛けました。旅はまずフィンランドの首都ヘルシンキから始まり、シリラインによるバルト海クルーズ。ストックホルムまでの景観は、多数の小島、青い澄みきった海、島の上に建つ美しい色とりどりの別荘、言葉に言い尽くせないパノラマでし

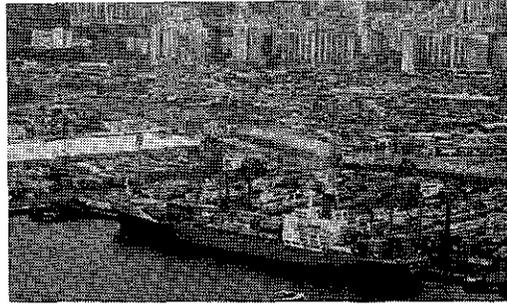
た。その後ノルウェーのベルゲンから入った世界一を誇るフィヨルドの壮観は、北欧観光のハイライトでした。最後にオスロから船旅でコペンハーゲンに入りましたが、アンデルセン博物館、チボリ公園は期待通りのもので、この自然の一番残った北欧4カ国回遊は、もう一度ぜひ訪ねてみたいお勧めコースの一つと思います。

最後は昨年の11月のイタリア旅行です。目的はイタリアルネッサンス文化の観光でした。ところが残念なことにこのグループは私を除いて全員女性でしたから、観光は後回しでいわば買い物ツアーに近いものになってしまいました。しかし、ローマからフィレンツェに向かう途中聖地アッシジに寄って、期待していたサンフランシスコ聖堂のジョットの力作を鑑賞することができました。さらに付設の修道院の中を見せてもらいましたが、明るく清潔で自分が想像していた陰気なものとは正反対であったのが印象的でした。イタリアルネッサンス文化の中心だったフィレンツェ、またジョットのフレスコ画で有名なパドバは本当に駆け足で見て回ったものですから、もう一度時間を掛けてゆっくり鑑賞したいと思っています。

以上、私のつたない旅の印象を思い出すままに述べてきましたが、何かの参考になりましたら幸甚に存じます。最後に私がもう一度行きたい国は次の通りです。

1. スイス (アルプス)
2. 北欧 (特にフィンランド、ノルウェー)
3. カナダ (ロッキー)

# 内外情報



▲シンガポール港で荷役中のコンテナ船

1. 運政審外航海運中長期ビジョンWGおよび国際コンテナ輸送WGの審議模様
2. IMO第62回法律委員会の模様
3. 1992年に向けての進路を画策するライナー各社(その1)
4. 1989年の世界海上荷動き量と90年初の世界船腹量

## 1. 運政審外航海運中長期ビジョンWGおよび国際コンテナ輸送WGの審議模様

### (1) 外航海運中長期ビジョンワーキンググループ

運輸政策審議会国際部会国際物流小委員会外航海運中長期ビジョンワーキンググループ(以下「中長期ビジョンWG」)の第4回会合は、4月10日開催され、前回の石油連盟、日本ガス協会に引き続き日本鉄鋼連盟、セメント協会から業界の現状・見通し、海運界への要望等についてヒアリングが行われた。

第5回会合は4月23日開催され、同じく荷主業界の電気事業連合会(電事連)、日本製紙連合会、全国農業協同組合連合会(全農)からのヒアリングが行われた。各業界の説明骨子は次のとおりである。

#### [日本鉄鋼連盟]

鉄連は、2000年を展望した年間粗鋼生産高は1億トンを超え上下500万トンの範囲で推移すると見込んでいる。

鉄鋼生産方法には、鉄鉱石、石炭等を主原料とする転炉方式と鉄くずを主原料とする電炉方式があり、

粗鋼生産シェアは転炉鋼がその7割を占め、電炉鋼が3割を担っている。

このうち、鉄鉱石、原料炭はそのほとんどを海外に依存しており、その海外依存度は89年で鉄鉱石99.8%、原料炭99.1%である。

一方、鉄くずの海外依存度は低く89年で2.2%、89万トンである。

わが国では、世界の鉄鉱石輸入量約4億トンのおよそ3割に当たる1億2,000万トンを入力している。

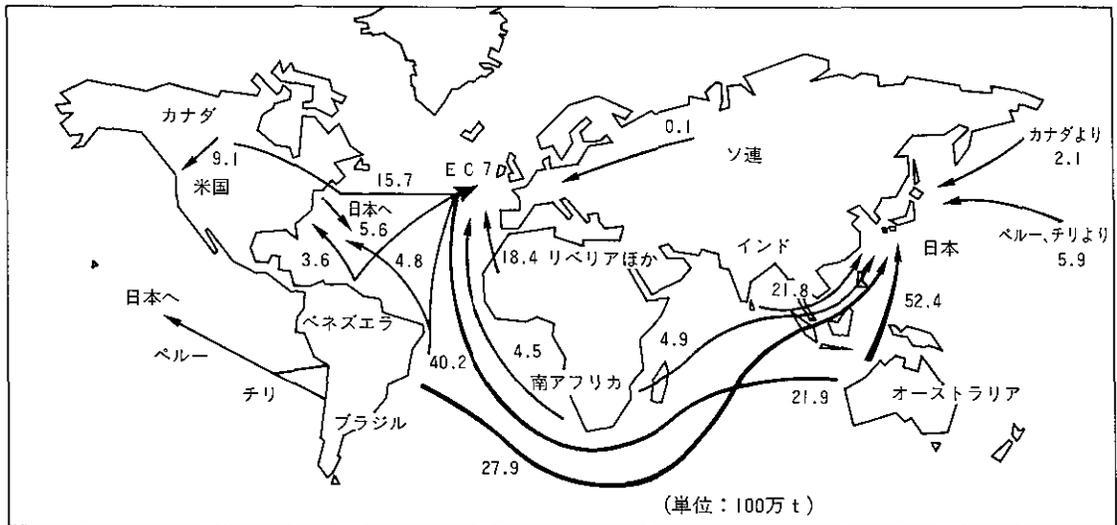
その内訳は、オーストラリア約44%、ブラジル約23%、インド約17%であり、これら3大ソースで8割強の輸入となっている。

石炭は一般炭、原料炭合わせて計約1億トンを入力。これは世界の石炭輸入量の27%に当たる。

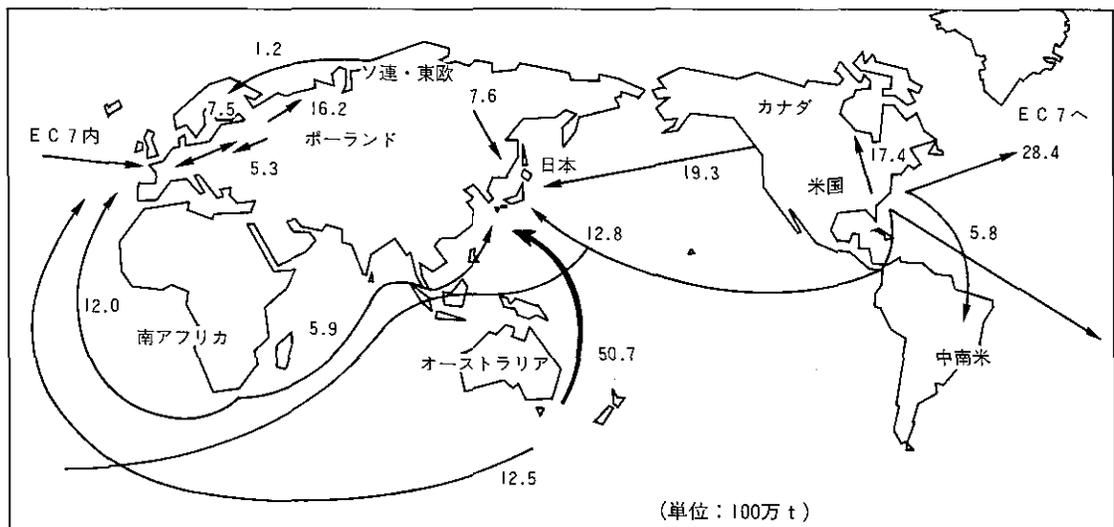
鉄鋼業界では、88年には7,400万トンの原料炭を入力している。ソース別には、オーストラリア約44%、カナダ約26%、米国15%で、この3大ソースで約85%の輸入量となっている。

これら輸入原料の海上輸送距離が遠距離のため(資料1参照)、競争力確保のため専用船の大型化、省エ

【資料1】 1988年世界の鉄鉱石の流れ



1988年世界の石炭の流れ



ネ化、省力化を海運、造船業界の協力を得て推進している。

鉄鋼原料輸送については、専用船等の邦船にその輸送を依存している。邦船積み取り比率は73年の42%（鉄鉱石）、44%（原料炭）に対し、85年の54%（鉄鉱石）、62%（原料炭）と上昇した。その後、85年秋のG5以降の円高の影響等により、邦船の輸送比率は若干減少しているものの、現状においても、鉄鉱石原料輸送の大宗を邦船に依存している。

鉄連は、日本船については、安全確実な輸送の確保、輸送計画変更に対する臨機応変・柔軟な対応、およびトラブル発生時の適切な対応等から高く評価でき、加えて経済安全保障の観点からも日本船を今後も使用していきたいが、それには国際競争力を有していることが大前提である、としている。

しかし、85年以降の急激な円高により、日本船は国際競争力を失っており、その回復方策として新造船について混乗の途を開く等行われてはいるが、い

まだ十分とはいえないとしている。

一方、便宜置籍船については、日本人船員の減少、海技の伝承に問題があることは認識しつつも、船員に国籍の制約がないため、混乗の認められた邦船と比較しても国際競争力があるとしている。

鉄鋼業界としては、安全性、安定性の確保から日本船社の実質支配の便宜置籍船を主体に用船している。

鉄鋼業界の日本船への依存度が依然として高いレベルにあることから、その国際競争力が問題となるので、国際競争力回復のため混乗の一層の推進、計画造船制度等の弾力的運用等あらゆる施策の推進が早急に行われるべきである、とした。

#### [セメント協会]

わが国のセメント生産高は1988年で7,800万トンと、中国(2億400万トン)、ソ連(1億3,800万トン)に次いで世界第3位であり、その大半が内需である。

わが国のセメントの輸出量は1983年以降激減している(1983年約1,400万トン→1989年約660万トン)。主な輸出先はアジア(香港、シンガポール)、米国である。

また、輸入量は1989年で約370万トンであり、そのほとんどは韓国(200万トン)、台湾(160万トン)が占めている。

セメント生産のための主力燃料は石炭であり、約800万トンの消費量のほとんどを豪州、ソ連、中国等から輸入している。

1990年度の見通しとしては、国内需要については前年度並みの7,900万トンと想定しているが、先行きの不透明感を勘案すると微減となる可能性がある。また、輸出については、仕向国の基調に大きな変化はないと思われるが、後半以降韓国の輸出余力が回復することが見込まれるため、前年度並みもしくは微減が見込まれる、としている。

セメント業界は、日本商船隊について、輸送が確実なこと、サービス面で優れていることなどから高い評価を下している。また、運賃の安定性は評価するが、セメント業界も国際競争力を向上させねばならず、そのためには適正かつ国際競争力ある運賃を望む、としている。

#### [電気事業連合会]

電事連は、電力総需要量は1988年度の約5,800億キロワットに対し1999年度には約8,000億キロワットと1.4倍に増加すると見通しており、これにともない電力供給量も1999年度には9,000億キロワットに増加すると想定している。

電源燃料としては、脱石油を進め多様化を図る考えで、原子力に次ぐ燃料源として石炭の比率を高める計画であることを明らかにした。

計画によれば、所要燃料の見通しは次のとおり。

	1989年	1999年
(推定実績)		
石炭(万トン)	2,495	4,999
LNG(万トン)	2,519	2,928
石油(万KL)	4,305	3,796

電力業界は、コスト面からいっても原子力は絶対必要であり、逆にLNGに過度に依存することは、LNGに対するバーゲニング・パワーを弱めることになるので、その意味でもバランスのとれたエネルギー源の開発が必要であると考えている。電力業界としては、電力の安定供給が絶対条件であり、経済的かつ安定的にエネルギー源を調達する必要がある。

エネルギー源のうち、化石燃料(石油、ガス、石炭)は100%を海外に依存しており、その安定輸送は重要な課題である。

その意味からも、電事連としては、日本船に高い評価を下すとともに、今後も強い期待を持っているとの考えを示した。

また、電事連は日本人船員の優秀性についても高く評価しており、海運業界に対し後継者の採用・育成を要望するとともに、外航貨物船の整備の弾力的運用、港湾施設の整備についても要望を行った。

**[日本製紙連合会]**

日本の紙・板紙の生産量は1988年で約2,460万トンと、米国に次いで世界第2位、パルプの生産量も約1,040万トンと世界第3位である。

原料のチップ(パルプ材)の輸入は1989年で約1,900万トンとなっており、今後は伸び率の低下はあるものの、増加する見通し(資料2参照)。また、チップ輸入量は、今後古紙の利用率を上げることにより変化するとしている。

**【資料2】パルプ材(チップ)の輸入可能見込量見通し**  
単位：千㎡

材種	1988年実績	1989年見込み	1995年可能量	前回見通し1995年
針葉樹(指数)	7,969 (100)	8,895 (112)	10,070 (126)	8,130 (102)
広葉樹(指数)	8,380 (100)	9,979 (119)	12,840 (153)	8,420 (100)
合計(指数)	16,349 (100)	18,874 (115)	22,910 (140)	16,550 (101)

チップ船の需給は一時は供給過剰であったが、最近は不足気味となっており、不足分は短期用船、COA(数量輸送契約)等でカバーされている。現在、長期用船のチップ船は55隻(うち日本籍船8隻)あるのに対し短期用船などは16隻となっている。

木材チップは低価格品であり、米国南部、チリなど遠隔地からのチップは、輸出価格と海上輸送費がほぼ同額といった状況にある。紙・板紙、パルプの輸入量は逐年増大傾向にあるが、世界の主要紙・パルプ生産国のうち、パルプ材の輸入依存率がわが国のように高い例は他になく、チップ輸送費問題は、国際競争力的に見て、大きな課題である。

以上の観点から製紙連では、船員費格差の拡大な

ど輸送コストの増大となることは望ましくないとしている。

**[全国農業協同組合連合会]**

わが国の農業は耕種農業と畜産・酪農に大別されるが、これらに使われる肥料、飼料のほとんどが海上輸送により輸入されている。

したがって、それら農業原料の将来における海上輸送(=輸入)量は、今後の国民食糧の消費量により変化してくるものと考えられる。

しかし、一方で食糧の輸入拡大は現実問題として避けられない状況なので、実質的には食糧の消費量と、それに占める輸入食糧の比率に大きく左右されるなど不確定要因が多く、全農としては、今後の飼料・肥料需要の長期予測を立てるのは難しい、とした。

**(2) 国際コンテナ輸送ワーキンググループ**

国際コンテナ輸送ワーキンググループ(以下「コンテナWG」)は、4月10日、第1回会合を開催し、運輸省より現状認識について説明があった。

それによると、国際海上輸送をめぐる環境の変化として、

- わが国をめぐる貿易構造の変化
  - 国際情勢の変化
  - 荷主ニーズの高度化
  - 技術革新
- があるとし、これら環境の変化が、国際海上輸送に与える影響として、
- 輸送構造の変化
  - 輸送サービスの高度化
  - 国際複合一貫輸送の進展
- などがあるとしている。
- 今後は、これらの影響を踏まえ、国際コンテナ輸

送ネットワークの将来像、諸外国の運輸政策の動向を検討した上で、個別の問題点の対応策を審議することとしている。

本コンテナ問題についての国際物流小委員会としてのとりまとめは、来春をめどとしている。今後は問題意識を探るためにWGとしてヒアリングを行う

こととしており、内容によっては、中長期ビジョンWGと合同でヒアリングを行うこととしている。

また、情報化の問題を深く掘り下げるため、今後、海運事業者として当協会から情報化の現状と考え方について説明を行うこととなっている。

## 2. IMO第62回法律委員会の模様

平成2年4月2日～6日の間ロンドンのIMO本部において第62回法律委員会が開催され、わが国からは下記代表団が出席した。

在英大使館参事官	金沢 悟
運輸省運輸政策局海洋海事課長	合田 憲夫
運輸省運輸政策局 海洋海事課補佐官	園田 良一
日本造船研究協会顧問	篠村 義夫
成蹊大学法学部教授	谷川 久
日本内航海運組合総連合会 企画部理事長付	本橋 大義
日本郵船 法務保険室長	新谷 頭一
日本船主協会 常務理事	宇佐見英雄

今回の法律委員会の主要な目的は、HNS条約(有害危険物質の海上輸送についての責任と補償に関する条約)を作成するための検討であった。

本年度の議長としてはオランダの Mr. R. Cleton、副議長には東独の Dr. N. Trotz が再選され討議に入った。

HNS条約案は1984年のIMO外交会議において検討されたが、責任の主体・対象貨物の責任の性質・補償の確保等の基本的な問題点で対立が多く、結局同外交会議では流産の形で終わった。

その後のIMO法律委員会において本件は毎回討議されてきたが、今回はあらかじめ配布されていた英国案・オランダ案・ノルウェー案の3案について、提案国からの概略説明のあと、以下のとおり具体的

な内容の検討を行った。

### 1. 英国案

HNS輸送のために2層構造よりなる独立したHNS民事責任条約を作り、被害額の一定額(第1層)までは1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約(以下1976LLMC)とは別個に船主に厳格責任を課して補償させる。

それを超える一定額(第2層)については、HNS貨物の出賃主が負担する国際補償制度が補償する。

ただし、今回の英国の説明では、第2層の具体的なあり方について、国際油濁補償基金のような国際基金を設立するのがよいのか、当初考えていたような国際保険スキームが荷主から徴集する課徴金でもって市場から保険を購入して補償にあてる方式がよいのか、確信はないようで、今後決定する補償限度額と国際保険市場の引き受け能力等をも勘案してさらに検討すべきであるとしている。

### 2. オランダ案

1976LLMCに基づき、船主に全面的に厳格責任を課す一層制度である。ただし1976LLMCによる船主責任額を全面的に引き上げてHNS損害もカバーするのか、それともHNS損害についてのみ1976LLMCの上に追加層を設けて、さらに一定額まで船主に厳格

責任を課すのか、今後の検討課題としている。

### 3. ノルウェー案

従来のように船主と荷主の責任を分けて考える方式ではなく、中立の国際スキームが発行する証明書をHNS貨物積載航海ごとに商業当事者(船主あるいは荷主)が購入し、船にはこれを備えて初めて航海できることとし、被害者にはこのスキームが補償する。

証明書を購入するのはだれかについては、船積み時の当事者間の交渉の結果に任せることとして、ノルウェー案では触れていない。

同国代表は、本案は被害者救済の早期実行のために最も実効的な制度であることを強調したが、多くの国は基本的責任は事故を起こした船主が負うとする伝統的制度ないしは国内法に抵触するとして、本案は支持できないとの立場をとった。

議長も各国の法律制度の点から問題が多いと指摘し、結局今回は本案は検討対象からはずされた。

これらの各案の説明のあと、議長は以下の基本的な問題点につき各国の意見を照会した結果、表明された意見の主なものは後述のとおりであった。

「補償限度額は？」

「補償制度は船主のみの責任によるべきか？」

「船主と荷主の責任分担はいつがあるべきか？」

「HNSの補償制度と1976LLMCの関係はいつがあるべきか？」

#### 補償限度額

国際P&Iクラブ代表は、現在の保険市場の引き受け能力からして、船主と荷主の双方の責任について1億SDR以上の責任限度額を提示はできないとし、またHNS条約案と1976LLMCはリンクすべきであり、HNSのみをカバーするための特別な責任保

険を引き受けることは保証できないと主張した。

カナダ・ノルウェー等の諸国は積極的に責任限度額を3億SDR程度とすべき旨発言したが、大多数の国はそれぞれ1億～3億SDRの範囲の数字を示唆し、わが国は金額をいうのは時期尚早であり、今後世界の事故例を調べた上で検討すべきであると発言した。

出席国の共通認識として、補償限度額の決定は単に保険市場の引き受け能力の観点からのみで定められるべきものではなく、船主の責任保険でカバーされない損害を補償するために第2層が必要であるかどうか、またそのような制度が可能であるか否か等の点をも併せて検討して定めるべきであるとの意見であった。

すなわち多数国の意見では、保険市場で手当て可能な保険カバー以上の填補を確保するために第2層が必要であるとし、前述の国際P&Iクラブのいう数字が本当に絶対的な限度額の上限であるか否かにつき疑義を表明する国もあった。

#### 船主責任

オランダはさきにECにおいて採択された内陸輸送時におけるHNS損害に関する責任条約を引用し——Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation (CRTD)——この条約では内航船主はHNS損害補償に関しては排他的厳格責任を負っているところから、この条約との整合性を図るため、外航船主に対しても同じく全責任を課すべきであると一層制度を主張したが、大多数の国は船主責任が厳格責任であるべきであるとする点には異議をとなえなかったものの、一層制度には必ずしも賛成をしなかった。

#### 船主／荷主間の責任分担

大多数の国は船主／荷主間の責任分担制度を支持したが、なかには荷主が損害賠償を分担するのは船主のみでは手に負えぬ壊滅的な大事故や、あるいはHNS貨物のバルク輸送時の損害に限るべきであるとの意見を表明する国もあった。

#### 1976LLMC との linkage

大多数の国はHNS条約を1976LLMCのリンクさせることには反対であり、HNS条約は有害危険物輸送を律する独立した制度であるべきだとの意見である。

すなわち1976LLMCとHNS条約案を単純に連結させた場合、1976LLMCを批准することに問題がある国をHNS条約の締約国に加えることには当然困難が予想され、HNS条約制度の広範な実施の障害となることが予想されるからである。

一方、欧州化学品製造工業会（CEFIC）は荷主側代表として、強硬に荷主が損害補償を分担するよう

なHNS制度の創設に反対意見を表明した。

すなわち油濁補償制度におけるがごとくCLC/FC条約によって船主と荷主が責任を分担する制度は、HNS貨物については妥当ではないとし、オランダ案ならびに前掲のCRTD条約におけるがごとく全責任は運送人が負うべきであると主張した。

議長は上記の基本的な言わばポリシー問題については今後さらに討議を続けることとし、提出された英国案とオランダ案のうち船主の責任を規定する第1層の部分の個々の条文の解釈の定義付けに関して意見を交換することを提案し、各国より種々の意見が表明された。引き続き英国案の第2層の部分についても総論的な討議が行われたが、今回は各国とも準備不足で、結論めいたものを出すには時期尚早であったので、次回9月開催の法律委員会においてさらに検討することとし、そこである程度具体的な方向付けが行われるものと思われる。

### 3. 1992年に向けての進路を画策するライナー各社(その1)

#### —Sea-land.OOCL, Nedlloyd. P&O,ほかの場合—

ヨーロッパ単一市場は、世界の各産業界で通商と投資にとり黄金のチャンスと騒がれているが、ここに来てこの熱気が最近やや鎮静気味である。最初から積極的なアプローチに出るべきか、はたまた、静観の方針で行ったほうが賢明なのではあるまいかという現実的迷いがそうさせているのだ。

この二つの対照的な態度はライナー業界においても見られる。今回、ロイズ SHIPPING エコノミストがスポットライトをあてるのは、1992年がもたらす挑戦に積極果敢に取り組むことを既に決めたか、あるいはその意図を明らかにしている定期船会社である。

単一市場向け戦略の策定にあたり、考慮すべき違ったいくつかの要素がある。貿易の流れは、ECの内外でそれぞれどのような影響を受けるのだろうか？ 内陸輸送のネットワークはどのように展開されているのだろうか？ 選択した戦略を推進する上で、キャリアーの自由はECの規則によってどこまでしぼられるのだろうか？ などなどである。

ヨーロッパ全体を一つの成長するグローバルな輸送マーケットというコンテキストのなかに置かずに、これからのサービス戦略を論ずることはできない。1980年代に盛んに用いられた“intermodalism”（以

下複合輸送)が、今や別の用語——“logistics”(以下総物流)にとって代わられている。少なくとも今後10年、これが主流語になることは間違いあるまい。

複合輸送は、輸送会社が顧客のために海・陸・空の輸送モード各種組み合わせ利用によって、いわゆる“スルーサービス”を提供する(当時そのウエイトが高まりつつあった)方式をいった用語である。それに対し総物流は、この拡大サービスをさらに倉入れ/出し、流通、包装、在庫管理にまで拡張するものであって、実質上、メーカーがその主たる活動である生産、販売および製品開発に専心できるように、物品発送業務のすべてを、代わって引き受ける運送サービスを指す。大抵の場合、かかる広範囲なサービスの展開は、顧客側のニーズに基づくものである。全世界にまたがる物流の能力を求めるカスタマーがいるのだ。単一の輸送業者、単一輸送ドキュメント、輸送パッケージ当たりの単一料金を基本とする“single source” logistics は、こうした顧客の輸送業務を極めて単純化し得る。

輸送会社にとって、総物流サービスへの進出はある意味で当然のことである。あらゆる輸送モードにおける競争の増大によって、彼らのメインの営業活動により高い付加価値を付ける新しい方途を探る努力に拍車がかかっており、物流の他分野にその営業活動を広げることが輸送の高付加価値化を達成する上でロジカルな方法であると一般に考えられている。

総物流サービスの一手ご用達が定期船会社でなければならないという理由は全くない。このことは、とりわけ国内輸送についていえる。この分野では既に大手の運送会社と倉庫会社が、船会社に一步先んじてこのサービスを開始している。しかし、国際総物流の分野では、定期船会社がそれを推進する最も有利な立場にあることは間違いなく。彼らが補完

的な陸上輸送分野に進出したのは、その国際的なライナーオペレーションを足場としてであった。こう考えると、彼らが今、ヨーロッパマーケットでより強力な存在になろうともくろんでいるのも、決して目新しいことではない。1992年が近づいてきたことによって、その野望を新たに強めたというだけのことなのである。

既に述べたように、マーケットへより深く食い込もうとするこの動きには、EC外とEC内の両面がある。すなわち、大陸間サービスを行う上で最大限にヨーロッパ大陸全域をカバーしようとする試みと、一方、急速に成長しつつあるヨーロッパ域内市場でのシェアを広げようとする努力である。

現在、外航船社のまず頭のなかにあるのは当然前者(対外面)であろうが、ヨーロッパ各国の顧客に自社の存在を大いにPRしようとする各社共通の流れの先には、EC各国での内陸輸送をどう進展させたらよいかについてさまざまに方策をめぐらせているのだ。

これらのライナー会社は、一貫輸送に必要ないくつかの陸上拠点(子会社あるいはagent)を持っており、そこを通じてビジネスのすべてを第三者に下請けに出せるという点で有利な立場にある。

一方、そのような拠点が一定の地域に限られることが多い。したがってヨーロッパ域内に物流ネットワーク拠点数カ所がいったん確保されれば、そこでの貨物の輸送サービスを売り込むという第2の局面に進出することは、それほど大した事業ではなく、2~3の船社はすでにこれを進めている。

ここで具体的に、1992年に向けた方針をはっきりと打ち出し、単一マーケットに照準を合わせた企業戦略を選定し、それを実施に移す施策を講じている船社の事例についてみると話が一層分かりやすいであろう。現にEC国内に本拠をおく船社が、単一市場志向の最先端にいると考えるのが無理からぬところ

であろうが、この想定は一つの重要なポイントを忘れていた。ヨーロッパの定期船会社の組織や機構は歴史的に細分化されているという点である。

用心深く大事にガードされた積み取り権を持つ伝統的なさしもの同盟システムも、コンテナリゼーションとインターモダリズムの進展によって部分的に崩壊している。しかし依然健在なものも多い。CMBとEast African Conferenceの最近の争いは、古い城壁を取り除くことが決して容易ではないことの明白な事例といえよう。A国の船社が、B国の積み取り権を得るための紳士的なやり方は、なんらかの見返りにその権利を獲得するというものであった。さもない限り、力づくでとるしかない。このようなやり方で、ヨーロッパの大手船会社は、なんとか他国の制約を払いのけてECの他地域に営業のネットワークを広げてきたのである。

内部からヨーロッパを見る限り、これまでEC全域を一つの単位と見なすことには無理があった。このことが、EC外の積極的な船社と比べるとEC内のオペレーターをかなり不利な立場に追いやるハンディキャップになっていた。この点を念頭において、Sea-Landのヨーロッパ進出を眺めてみると面白い。同社はヨーロッパ外の船社でありながら唯一これまでの努力によりすっかりヨーロッパに根づいた存在となっている。

1950年代に、コンテナ化の先駆者として登場したこの米国の船会社が、ヨーロッパ市場で無視し得ない存在となって久しいが、1986年、有力なCSX Corporationに吸収合併されて以降の同社は、ヨーロッパ市場での存在感をさらに強めている。CSXの米国内での貿易貨物輸送の経験と、Sea-Land自身の経験とがうまくブレンドされて、一貫輸送の能力を高める強固な基盤を与える結果となったのである。

ヨーロッパと米国を結ぶSea-Landの往復航サービスは、北大西洋航路の延長という形でこの2年間に

確立された。これは地中海と、新たに開始した極東サービスとを直接結ぶリンクを提供することにもなった。これによって同社の輸送量は大幅に増え、ヨーロッパにおける営業活動になお一層強固な基盤を築く結果となっている。

このチャンスをとらえて、Sea-Landはヨーロッパ内部の輸送ネットワークの強化をさらに積極的に進めつつある。現在、スカンジナビアからギリシャにかけてのヨーロッパ各港間のフィーダーサービスに9隻を投入しているが、そのうち3隻は最近導入した1,178TEUのコンテナ船。ヨーロッパ内で運航されているフィーダー船としてはかつてない大型船である。このネットワークだけからしても、Sea-Landがヨーロッパ内輸送において競争他社よりは一段高いリーグに属するのは明らかである。少なくともヨーロッパの大手船社の一つP&O Containersが、北ヨーロッパ/ギリシャ・トルコのカーゴにSea-Land船積のロット使用に踏み切った事実は、注目に値しよう。

ヨーロッパの港の間を結ぶこのサービス部門は、最近ヨーロッパにおける全活動を監督する目的で設立されたヨーロッパ支社の一部門となっている。同社はTransport logistics Service(TLS)の名で呼ばれる。これは何の変哲もない名前だが、Sea-Landの意図するところをコンペティターに最も明確に表明した社名といえよう。

この港間フィーダーサービスに使用している船舶は、ほとんどがSea-Landの社船であるが、内陸輸送は実に慎重な対処をしている。つまり、内陸の接続道路輸送は第三者に委託しているのである。

1年半前にSea-Landの総帥となった会長兼CEO Alex J Mandlがこの問題につき見解を述べた際、一貫輸送の全面拡張を図るすべての船社の直面するジレンマに言及、輸送チェーンのあらゆるリンクを自前で賄うには金がかかり過ぎるので思い切った選

別投資をせざるを得ないと言っている。また Mandl 会長は、会社はどうしてもその総資本利益率を高める必要のあることを強調、そのためには必ずしもすべての営業資産を自社でかかえる必要はない、「大切なのは顧客に継ぎ目のないサービスを提供し得る能力である」と言う。

Sea-Land のヨーロッパ戦略について知るもう一つの手掛かりが、1989年10月、当時のマーケティング担当副社長 W. Middleton のスピーチから得られる。そのなかで彼は1992年以降、EC の完全経済統合から利益を挙げ得るためには、米国船社はすべからず欧州の輸送業者と協調体制に入る必要があると言っている。その数週間後に、Sea-Land は率先してその範を垂れた。倉庫、流通、フォワーダー、ヨーロッパ全域への総合物流と多方面にわたって営業するオランダの Frans Maas 社（国営航空会社 KLM がその35%株主）と joint venture 契約を締結したのである。

この契約は、大陸間およびヨーロッパ内の総合物流のためのもので、これに基づき両社が共同コントロールする二つの会社を傘下においた。一つは総合物流のマネジメントサービスを担当、もう一社は、実際の輸送を行う補完的な会社である。このお陰で、Frans Maas 社は、Sea-Land 自身の米国とアジアにおける複合輸送ネットワーク（CSL Intermodal 社と Buyers Consolidators 社によって運営される）を利用できるようになった。一方、Sea-Land にとっても、ヨーロッパ大陸内輸送の著しい強化をみた。

この協定は、Sea-Land がかねてより打ち出していたヨーロッパ・パートナーとの協業増強方針の一つの結実である。ほかにも同社は、近年、大西洋の3航路で TFL (P&O Containers) と Nedlloyd, Europe/Middle East/Far East 航路においては Norasia とそれぞれ共同配船を実施している。また ECT と手を組んで、ロッテルダム近郊の Delta ターミナ

ルで“new generation” コンテナ・ハンドリングの施設開発にも当たっている（この協定は21世紀に入っても続く予定）。

不可避的なニーズから、Sea-Land の営業活動の全システムは、広範な EDI (electronic data interchange) システムのなかに組み込まれている。そのようなシステム開発は、すべての真剣なオペレーターから複合輸送/総合物流パッケージにとって決定的な要素と考えられている。

Sea-Land が果たしたヨーロッパ市場(内外を問わず)への進出は、今のところまだヨーロッパ外のライナーオペレーターには未実現の課題である。たとえば、American President Companies (APC) は、独自の本格的な複合輸送/総合物流のネットワークを持つ米国船社であるが、それもまた単独ではヨーロッパに配船していない。その代わり、ACL (Atlantic Container Line) とタイアップした極東おこし米国経由ヨーロッパのサービスによっているのが現状である。当初、ACL——現在は Bilspedition グループの完全コントロール下におかれている——と APC のタイアップはもっと強まるのではないかと憶測されていた。この二つのグループの相互補完性から判断して、そうすることにより一貫輸送分野でもっともいろいろなことができたはずである。しかしながらこの契約を広げて Sea-Land のようにヨーロッパマーケットに進出しようとする動きは今のところまだ APC にはない。

Tung グループの一員である OOIL の一部をなす OOCL 社は、OOCL の社旗のもとに全世界に散らばる組織を統合することにより、よく名の知られた存在となっている。同社は、これまでの狭いヨーロッパ内での各種ビジネスを、大陸全域をカバーする流通業に変えようとしている。特に英国内に強い営業力を持ち、OOCL (UK) がヨーロッパ地域の総本山となってよく機能している。そのオフィスを、最近

Felixstoneにある自社のWaltonターミナルの隣のビルに移転したばかりである。

OOCLはどうやらヨーロッパ域内の輸出入カーゴのビジネスを手がける計画はまだ持っていないようである。今のところ、その活動を専ら遠距離海上輸送カスタマーのためのコンテナのon-carriageに限定している。ごく最近まで、米国向け／米国出しカーゴを対象に、地中海でトランシップするフィード

サービスに従事していた。しかしCMBとの協定により、このベルギー船社(CMB)が当オペレーションを肩代わりつつある。最近同社は、Eeefruggeを北大西洋トレードのhubとして、ここやそのほかのヨーロッパ港からの内陸輸送には第三者の道路／鉄道輸送を使用している。(ロイズ SHIPPING エコノミスト 1990年2月号)

以下次号に続く

## 4. 1989年の世界海上荷動き量と90年初の世界船腹量

(ファンレイズ社「Review 1989」ならびに「World Bulk Fleet January 1990」より一部抜粋)

オスロに本社を置く不定期船とタンカーのブローカーであるファンレイズ(Fearnleys)社は、毎年2回、世界バルク・フリートの現状をとりまとめるとともに、年初には前年の世界海運の状況をとりまとめている。先般、1989年の状況をまとめた「Review 1989」と1990年1月1日現在の世界バルクフリートの現状を内容とする、「World Bulk Fleet January 1990」が発表されたので、以下にその一部を抜粋して掲載する。

(なお、各表については、%を千単位に四捨五入したため、末尾の合わないことがある)

### 1. 「Review 1989」

#### (1) 1989年の世界状況

1989年は多くの予測を上回る好調な年となり、世界経済と主要産業は、予想以上に業績を伸ばし、どの主要経済においても「不況」が起ころなかったため、事前の予測や推定は上方修正せざるをえなくなった。

しかしながら、中国の天安門事件は、一般貨物船およびハンディーバルカー市場に明らかな悪影響を引き起こし、イラン・イラク戦争後の復興活動は軌

道に乗らず、これら市場を刺激するには至らなかった。また、東欧の政治改革は世界経済に即座には直接的な影響を及ぼさなかったものの、株式市況は秋の間続いた東欧の変革に積極的に反応し、世界の各市場で株価は一様に上昇してMorgan StanleyのWorld Indexは通年で16%上昇した。

#### (2) 1989年の世界海上荷動き量

89年の世界海上荷動き量は、38億7,700万トンで対前年比5.5%増となった。品目別にみると、原油が11億3,500万トン(対前年比8.9%増)、石油製品が3億3,500万トン(同3.1%増)、鉄鉱石が3億5,700万トン(同2.6%増)、石炭が3億1,500万トン(同3.6%増)とそれぞれ増加する一方、穀物は1億9,600万トン(同0.5%減)とわずかながら減少を示した。

また、89年の世界海上荷動き量をトン・マイルベースでみると、16兆2,350億トン・マイルで、前年比6.1%増となり、トンベースを若干上回る伸び率となっている。(表1)

#### (3) 90年1月1日現在の世界船腹量

90年1月1日現在における世界船腹量(タンカー

【表1】世界の主要品目別海上荷動き量 (Review 1989)

(1) トン数

単位：100万トン

年	品目	原油	石油製品	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計	対前年伸び率(%)
1975		1,263	233	292	127	137	995	3,047	—
1980		1,320	276	314	188	198	1,310	3,606	—
1984		930	297	306	232	207	1,320	3,292	6.5
1985		871	288	321	272	181	1,360	3,293	0.0
1986		958	305	311	276	165	1,370	3,385	2.8
1987		970	313	319	283	186	1,390	3,461	2.1
1988		1,042	325	348	304	196	1,460	3,675	6.2
1989(推計値)		1,135	335	357	315	195	1,540	3,877	5.5

(2) トン・マイル

単位：10億トン・マイル

年	品目	原油	石油製品	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計	対前年伸び率(%)
1975		8,885	845	1,471	621	734	2,810	15,366	—
1980		8,219	1,020	1,613	952	1,087	3,720	16,611	—
1984		4,508	1,140	1,631	1,270	1,157	3,720	13,426	6.7
1985		4,007	1,150	1,675	1,479	1,004	3,750	13,065	△2.7
1986		4,640	1,265	1,671	1,586	914	3,780	13,856	6.1
1987		4,671	1,345	1,728	1,653	1,061	3,840	14,298	3.0
1988		5,065	1,445	1,919	1,719	1,117	4,040	15,305	7.0
1989(推計値)		5,620	1,490	1,965	1,780	1,110	4,270	16,235	6.1

・兼用船・バルクキャリアについては1万%以上、その他については1,000%以上の船舶を集計)は、2万3,617隻、6億910万%で、82年をピークに以後6年間続いていた減少傾向が89年から微増に転じ、90年は337隻(対前年比1.4%)、150万% (同2.6%)の船腹量増加となった。総船腹量の内訳をみると、タンカーが2,580隻、2億3,930万% (構成比39.3%)、兼用船が278隻、3,230万% (同5.3%)、バルクキャリアが4,729隻、2億250万% (同33.2%)、その他が1万6,030隻、1億3,500万% (同22.2%)となっている。(表2)

また、89年における合計竣工量は1,880万%で、前年比420万%増になる一方、減少量は380万%と前年

の½以下にとどまっている。(表3)

## 2. 「World Bulk Fleet January 1990」 (90年1月1日現在のバルク・フリート)

90年1月1日現在における1万%以上のタンカー、兼用船およびバルクキャリアを集計したバルク・フリートは表4のとおりであり、以下にその国別構成等詳細を記載する。

なお、表4および表6の90年バルクキャリアの値は、表2(世界船腹量の推移)と比べて1隻、約20万%少ない数値となっている。

### (1) 国別船腹構成

【表2】世界船腹量の推移 (Review 1989)

年次	タンカー			兼用船			バルクキャリア			その他			合計		
	隻数	百万%	対前年伸び率	隻数	百万%	対前年伸び率	隻数	百万%	対前年伸び率	隻数	百万%	対前年伸び率	隻数	百万%	対前年伸び率
1975. 1. 1	3,406	254.3	—	386	42.1	—	2,992	97.8	—	13,579	99.7	—	20,363	493.9	—
1976. 1. 1	3,439	290.9	14.4	398	44.2	5.0	3,197	105.7	8.1	13,852	102.9	3.2	20,886	543.7	10.1
1977. 1. 1	3,384	320.5	10.2	414	46.8	5.6	3,464	116.6	10.3	14,181	107.4	4.4	21,443	591.3	8.8
1978. 1. 1	3,301	331.9	3.6	419	48.3	3.2	3,826	129.6	11.1	14,495	114.8	6.9	22,041	624.6	5.6
1979. 1. 1	3,129	328.6	△1.0	418	48.7	0.3	3,960	134.9	4.1	14,940	120.5	5.0	22,447	632.7	1.3
1980. 1. 1	3,071	326.8	△0.5	410	48.2	△1.0	4,020	137.7	2.1	15,445	125.2	4.0	22,946	637.9	0.8
1981. 1. 1	3,081	324.7	△0.6	401	47.3	△1.9	4,116	142.1	3.2	15,550	127.2	1.6	23,148	641.3	0.5
1982. 1. 1	3,084	320.2	△1.4	385	45.3	△4.2	4,316	154.7	8.9	15,582	128.5	1.0	23,367	648.7	1.1
1983. 1. 1	2,944	300.9	△6.0	362	43.1	△4.9	4,545	169.2	9.3	15,645	129.8	1.0	23,496	643.0	△0.9
1984. 1. 1	2,785	280.3	△6.8	358	42.2	△2.1	4,694	178.1	5.3	15,698	131.8	1.5	23,535	632.4	△1.6
1985. 1. 1	2,645	264.5	△5.6	348	41.1	△2.6	4,856	187.8	5.4	15,712	132.8	0.8	23,561	626.2	△1.0
1986. 1. 1	2,515	239.3	△9.5	305	35.6	△13.4	4,968	197.5	5.2	15,716	132.9	0.1	23,504	605.3	△3.3
1987. 1. 1	2,507	233.0	△2.6	285	33.4	△6.2	4,790	196.0	△0.8	15,697	132.8	△0.1	23,279	595.2	△1.7
1988. 1. 1	2,488	228.9	△1.8	286	33.7	0.9	4,656	193.2	△1.4	15,692	132.2	△0.5	23,122	588.0	△1.2
1989. 1. 1	2,529	232.1	1.4	284	33.3	△1.2	4,651	195.5	1.2	15,816	132.9	0.5	23,280	593.8	1.0
1990. 1. 1	2,580	239.3	3.1	278	32.3	△3.0	4,729	202.5	3.6	16,030	135.0	1.6	23,617	609.1	2.6
1990 構成比	10.9	39.3	—	1.2	5.3	—	20.0	33.2	—	67.9	22.2	—	100.0	100.0	—

(注) ① 1990. 1. 1現在の船腹量は暫定値。

② タンカー・兼用船・バルクキャリアについては1万%以上、その他については1,000%以上の船舶を集計。

【表3】年間竣工量と減少量 (Review 1989)

(百万%)

年	竣工					減少				
	タンカー	兼用船	バルクキャリア	その他	合計	タンカー	兼用船	バルクキャリア	その他	合計
1988	7.1	0.4	4.0	3.2	14.6	3.2	0.4	1.9	2.5	8.0
1989(暫定値)	8.8	0.06	6.5	3.5	18.8	1.4	0.2	0.8	1.4	3.8

【表4】90年年初のバルク・フリート (World Bulk Fleet January 1990)

年次	タンカー			兼用船			バルクキャリア			合計		
	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
1989 1. 1	2,529	232,107	1.4	284	33,332	△1.0	4,651	195,478	1.2	7,464	460,917	1.1
1990 1. 1	2,580	239,421	3.2	278	32,334	△3.0	4,730	202,699	3.7	7,588	474,454	2.9
1990 構成比	34.0	50.5	—	3.7	6.8	—	62.3	42.7	—	100.0	100.0	—

(注) ① 1990. 1. 1現在の船腹量は暫定値。(以下表5～9についても同様)

② 1万%以上の船舶を集計。

③ 本表および表6の1990年バルクキャリアの値は、表2(世界船腹量の推移)と比べ1隻(約20万%)少ない。

【表5】 国別船腹量の対前年比較 (World Bulk Fleet January 1990)

国 別	1989. 1. 1			1990. 1. 1			
	隻 数	千 D/W	国別保有割合	隻 数	千 D/W	対前年同期比	国別保有割合
リベリア	955	83,100	18.0	926	80,173	△ 3.5	16.9
パナマ	1,068	51,635	11.2	1,036	53,217	3.1	11.2
ギリシャ	589	34,286	7.4	555	33,400	△ 2.5	7.0
日本	309	34,209	7.4	258	30,364	△ 11.2	6.4
ノルウェー	198	18,207	4.0	370	29,892	64.2	6.3
(うちNIS)	( 180)	(16,805)	( 3.6)	( 355)	( 28,599)	( 70.2)	( 6.0)
英国	299	27,965	6.1	276	27,883	△ 0.3	5.9
キプロス	531	28,165	6.1	504	26,788	△ 4.9	5.6
バハマ	166	13,660	3.0	208	16,336	19.6	3.4
米国	200	15,555	3.4	190	14,512	△ 6.7	3.1
ソ連	372	11,977	2.6	387	12,738	6.4	2.7
10カ国計	4,687	318,759	69.2	4,710	325,303	2.1	68.6
その他	2,777	142,158	30.8	2,878	149,151	4.9	31.4
合 計	7,464	450,917	100.0	7,588	474,454	2.9	100.0

国別バルク・フリートの上位10カ国は表5のとおりで、船腹量が減少したのはリベリア、ギリシャ、日本、英国、キプロス、米国である。特に減少が著しい日本は、対前年比51隻、384万% (11.2%) の減少となっている。

これに対し、ノルウェーの第二船籍であるNISに登録されている船舶は、対前年比175隻、1,179万4,000% (70.2%) と大幅な増加を示し、全ノルウェー籍船370隻、2,989万%、2,000%のうち、355隻(95.9%) 2,859万9,000% (95.7%) を占めるに至っている。

## (2) 船齢・船型別構成

バルク・フリートの船齢・船型別構成は表6のとおりで、全体の平均船型は6万2,500% (対前年比1.1%増) となっている。

その内訳は、タンカーが9万2,800% (同1.1%増)、兼用船が11万6,300% (同0.9%減)、バルクキャリアが4万2,900% (同2.1%増) となっている。

一方、平均船齢は全体で11.9年となり、船舶の老

齢化が依然として進行している。(表7)

(3) 90年1月1日現在の発注済みバルク・フリート  
90年1月1日現在の発注済みバルク・フリートは、457隻、4,132万3,000% (同36.1%増) となっている。この内訳は、タンカーが241隻 (構成比52.7%)、2,515万5,000% (同60.9%)、兼用船が5隻 (同1.1%)、74万3,000% (同1.8%)、バルクキャリアが211隻 (同46.2%)、1,542万5,000% (同37.3%) となっている。(表8)

一方今後の竣工予定をみると、90年が208隻、1,754万4,000%、91年が170隻、1,527万6,000%となっている。(表9)

【表6】船齢・船型別構成 (World Bulk Fleet January 1990)

船種	船齢 船型(千%)	20年以上		15年～19年		10年～14年		5年～9年		5年未満		合計		
		隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	構成比
合	10—25	366	6.62	388	7.2	555	10.24	313	6.0	152	2.9	1,774	33.1	7.0
	25—50	277	9.4	616	19.3	763	25.3	771	27.2	637	23.7	3,064	104.5	22.0
	50—80	114	7.3	184	11.8	241	15.0	429	27.6	187	12.4	1,155	73.8	15.6
	80—100	40	3.7	59	5.2	120	10.4	88	7.6	78	6.9	85	33.8	7.1
	100—150	25	2.9	168	20.6	213	26.7	85	11.2	60	7.7	551	69.2	14.6
	150—200	3	0.5	53	8.6	62	10.1	22	3.8	55	9.6	195	32.6	6.9
	200—300	2	0.4	167	42.4	136	35.2	13	3.2	59	14.2	377	95.4	20.1
	300以上	-	-	6	2.0	70	26.5	4	1.4	7	2.2	87	32.0	6.7
計	合計	827	30.6	1,641	117.0	2,160	159.5	1,725	87.8	1,235	79.4	7,588	474.4	100.0
	構成比	9.3	5.4	18.1	17.9	32.6	41.5	20.4	17.4	19.6	17.8	100.0	100.0	
タ ン カ 1	10—25	156	2.9	100	1.8	93	1.6	78	1.3	42	0.7	469	8.4	3.5
	25—50	97	3.4	143	4.5	199	6.7	153	5.5	153	5.7	745	25.6	10.7
	50—80	62	4.0	25	1.8	52	3.2	132	8.2	45	3.0	316	20.1	8.4
	80—100	26	2.4	44	3.9	105	9.2	75	6.5	74	6.5	324	28.5	11.9
	100—150	19	2.2	63	8.2	113	14.6	14	1.7	38	4.6	247	31.3	13.1
	150—200	2	0.3	9	1.5	48	7.8	6	1.0	5	0.8	70	11.4	4.7
	200—300	2	0.4	144	36.8	133	34.4	7	1.9	41	10.2	327	83.7	35.0
	300以上	-	-	6	2.0	70	26.5	4	1.4	2	-	82	30.4	12.7
計	計	364	15.6	534	60.3	813	104.0	469	27.4	400	32.1	2,580	239.4	100.0
	構成比	14.1	6.5	20.7	25.2	31.5	43.5	18.2	11.4	15.5	13.4	100.0	100.0	
兼 用 船	10—25	1	0.02	-	-	2	0.04	-	-	-	-	3	0.1	0.3
	25—50	-	-	4	0.2	3	0.1	1	0.1	10	0.5	18	0.8	2.5
	50—80	5	0.4	13	1.0	8	0.5	33	2.3	11	0.8	70	4.9	15.2
	80—100	2	0.2	10	0.9	5	0.4	4	0.3	2	0.2	23	2.0	6.2
	100—150	-	-	39	4.4	49	5.9	13	1.7	-	-	101	12.0	37.2
	150—200	-	-	27	4.4	9	1.5	-	-	3	0.5	39	6.3	19.5
	200—300	-	-	17	4.1	2	0.5	-	-	1	0.3	20	4.9	15.2
	300以上	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1.2	4	1.2	3.7
計	計	8	0.6	110	15.0	78	9.0	51	4.3	31	3.4	278	32.3	100.0
	構成比	2.9	1.9	39.6	46.4	28.1	27.9	18.3	13.3	11.1	10.5	100.0	100.0	
バル ク キ ャ リ ア	10—25	209	3.7	288	5.4	460	8.6	235	4.7	110	2.2	1,302	24.6	12.1
	25—50	180	6.0	469	14.6	561	18.5	617	21.6	474	17.5	2,301	78.1	38.5
	50—80	47	2.9	146	9.0	181	11.3	264	17.1	131	8.6	769	48.8	24.1
	80—100	12	1.1	5	0.4	10	0.8	9	0.8	2	0.2	38	3.3	1.6
	100—150	6	0.7	66	8.0	51	6.2	58	7.8	22	3.1	203	25.9	12.8
	150—200	1	0.2	17	2.7	5	0.8	16	2.8	47	8.3	86	14.9	7.3
	200—300	-	-	6	1.5	1	0.3	6	1.3	17	3.7	30	6.8	3.4
	300以上	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0.4	1	0.4	0.2
計	計	455	14.4	997	41.7	1,269	46.5	1,205	56.1	804	43.9	4,730	202.7	100.0
	構成比	9.6	7.1	21.1	20.6	26.8	22.9	25.5	27.7	17.0	21.7	100.0	100.0	

【表7】平均船齢 (World Bulk Fleet January 1990)

	84.1.1	88.1.1	89.1.1	90.1.1
合 計	9.7年	10.8年	11.4年	11.9年
タンカー	9.8	11.8	12.3	12.7
兼用船	9.9	11.6	12.4	13.2
バルクキャリア	9.4	9.4	10.1	10.7

【表8】発注済み船腹量の船型別内訳 (World Bulk Fleet January 1990)

船種 船型(千%)	タンカー		兼用船		バルクキャリア		合 計	
	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%
10-18	7	93	-	-	6	78	13	171
18-25	2	44	-	-	10	214	12	258
25-40	46	1,432	-	-	45	1,535	91	2,967
40-50	36	1,467	-	-	36	1,521	72	2,988
50-60	7	385	-	-	4	216	11	601
60-80	5	318	1	75	59	3,991	65	4,384
80-100	45	4,100	-	-	2	192	47	4,292
100-150	39	5,176	-	-	30	4,216	69	9,392
150-200	19	2,871	4	668	12	1,914	35	5,453
200-250	6	1,435	-	-	5	1,028	11	2,463
250-300	27	7,234	-	-	2	520	29	7,754
300以上	2	600	-	-	-	-	2	600
合 計	241	25,155	5	743	211	15,425	457	41,323
構成比	52.7	60.9	1.1	1.8	46.2	37.3	100.0	100.0

【表9】発注済み船腹量の今後の竣工予定 (World Bulk Fleet January 1990)

船型 年	タンカー			兼用船			バルクキャリア			合 計		
	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比
1990	96	8,901	35.4 50.7	2	334	45.0 1.9	110	8,309	53.9 47.4	208	17,544	42.4 100.0
1991	91	9,652	38.4 63.2	2	334	45.0 2.2	77	5,290	34.3 34.6	170	15,276	37.0 100.0
1992以降	54	6,602	26.2 77.6	1	75	10.0 0.9	24	1,826	11.8 21.5	79	8,503	20.6 100.0
合 計	241	25,155	100.0 60.9	5	743	100.0 1.8	211	15,425	100.0 37.3	457	41,323	100.0 100.0

## 「海運ニュース」の発行について

当協会では、かねてより海運広報を実施するうえで、長期的視点に立って、学校・学生向け広報を重視し、教材用ビデオの製作など種々の活動を行ってきたが、昭和63年度から新たに教科書問題に取り組んでいる。

これは、海運広報のスタートが次の時代を担う子供達に船や海運に関心を持たせるところにあり、そのためには学校教育の根幹となる教科書で、海運の役割や重要性ならびに海運業の現状をより多く、より正確に記述してもらう必要があることを痛感したため、この取り組みは、地道な活動で相当の時間を要するものと考え、まず教科書の記述内容を調査したうえで、教科書の執筆者や編集者と懇談し、意見交換を行ってきた。その段階で現在の海運に関する情報不足を指摘する声が多く出てきたため、当協会は海運の現状を正確に理解してもらうべく、2ヵ月に1回「海運ニュース」を発行し、教育現場や教科書編集の参考に供することとし、現在までに下記2号を発行している。

### 《No.1のテーマ》『様変わりする世界海運と便宜置籍船』

#### ◎現代の便宜置籍船の背景

- ・「便宜置籍船＝税金対策」はすでに過去の話
- ・「船員費」がキメ手になる世界の海運マーケット
- ・自国籍船拡大の努力——ノルウェーなどの第二船舶登録制度

#### ◎日本海運と便宜置籍船

- ・円高で急増した日本の便宜置籍船
- ・「海外貸し渡し方式」による外国船員との混乗

#### ◎今月のコラム『船の国籍と国旗』

- ・日の丸のキャンパス
- ・トラブルに巻き込まれたパナマ籍船

### 《No.2のテーマ》『コンテナ船による輸送の変貌～海陸一貫輸送から総合物流へ～』

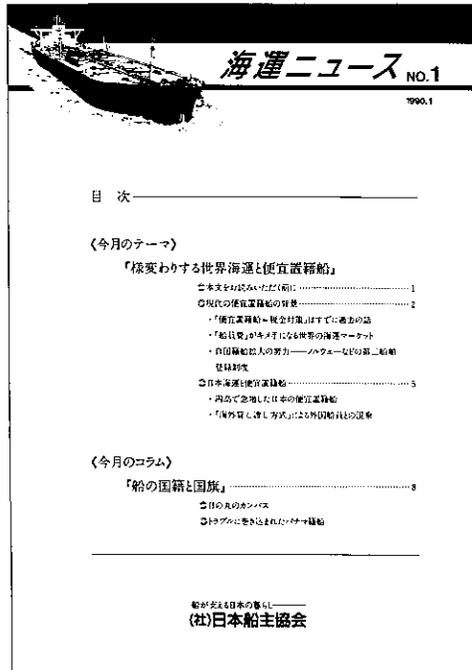
#### ◎変貌する海運

- ・国際物流の最前線コンテナヤード
- ・コンテナ化が可能にした海陸一貫輸送

#### ◎海陸一貫輸送から総合物流革命へ

- ・世界を結ぶコンテナネットワーク
- ・拡大する海陸一貫輸送網
- ・総合物流への試み

#### ◎今月のコラム『コンテナの意外な中身』



## ロープの結び目から生まれた、船の速力の単位“ノット”。

船の速力を表すのに使われる単位としておなじみの“ノット”。もともとの意味は、ひもやロープの結び目のことだ。それが船の速力を表す単位として使われるようになったのは16世紀頃のこと。ロープに5ファズム（1ファズムは6フィート、つまり1.82メートル）ごとに結び目をつくっておき、先端にブイをつけてロープを海に流し、30秒間に繰り出す結び目の数で船の速さを計算したというのがその由来だという。



しかし現在では、時速1ノットの速力は1時間に1海里進む速さを意味するようになっている。1海里というのは地球の中心角1分に相当する地球表面上の平均距離で、メートル法でいうと1852メートルになる。

さて、船が自動車などのように時速何キロという単位を使わずに、わざわざノットを用いるのには理由がある。海図の上で距離を調べる場合、図法上の問題で、地図上の距離に縮尺率の分母を掛けても実際の距離は正確につかめない。しかし地球の中心角なら、海図上の緯度と経度の線を用いて、A地点からB地点までの中心角を容易に割り出せ、そこから海里単位での直線距離が簡単に計算できる。海里と密接な関係にあるノットを用いる方が、船にとっては便利というわけである。

## タービンの出現ではじまった蒸気船スピード狂時代。

英国人ジェームス・ワットが蒸気機関の実用化に成功したのは1765年のこと。しかしこれが船の動力として利用されたのは、それから42年後の1807年、米人フルトンが実用的汽船クラーモント号を建造したのに始まる。機関車の登場は、それより7年後。交通機関への応用では船が一步先んじたというわけである。

初期の汽船はほとんどが外輪船だったが、やがてスクリュー・プロペラによる船が出現する。1845年に英国海軍が行った同馬力の外輪船とプロペラ船に綱引きさせるといふ、やや乱暴な実験ではスクリュー船が勝ち、これを契機に外輪船の時代は

終わりを告げた。

蒸気エンジン自体も、20世紀に入って、初期のレシプロ（ピストンによる往復機関）から、タービンの全盛時代を迎える。蒸気を金属性の翼に吹きつけて、翼の中心軸を回転させるこの方式の出現で、それまで12~13ノットがせいぜいだった商船の速力は、一気に20ノット台にまで達した。1907年以來20年間自己の記録を更新し続けたモレタニア、30ノットを出したクイーン・メリーなど、ブルーリボンのトロフィーを賭けて大西洋横断のスピード記録に挑戦する高速客船が次々出現したのもこの頃だ。

最後のブルーリボンの記録ホルダーとなったのは、1952年に竣工した米船ユナイテッドステーツ。3日と10時間40分で大西洋を横断したその記録は今も破られていない。世はすでにジェット旅客機の時代を迎え、客船のスピード記録への挑戦者もう現われなくなってしまったからである。

## 船が運んでくる日本の衣・食・住。

味噌、醤油、豆腐、納豆といえば日本の食卓になくてはならない伝統食品。ところが、その原料である大豆の90%以上が、アメリカ、中国などから輸入されているということをご存知だろうか。

ほかにもそば、こんにゃく、えび、たこ、いかなど日本人の食文化とは切っても切れない関係にある食品の数々が、いまその多くを輸入に依存している。

うどんやパンの原料の小麦も90%以上が外国産。



比較的自給率の高い肉や卵、乳製品にしても、それを生産するための飼料用とうもろこしは、やはり輸入依存だ。さらにオレンジやグレープフルーツ、コーヒー、紅茶と並べれば、私たちの食卓がいかほど国際化しているかがよくわかる。

食べ物だけではない。衣料品の原料である綿花、羊毛、化学繊維をつくる石油、日本の住宅に欠かせない木材や紙の原料のチップまで、暮らしにかかわる大部分の物資を、わが国は海外に依存している。そしてそのほとんどすべてを運んでいるのが船だ。

ときには食卓をながめながら、世界の国々から膨大な物資を運び続けるさまざまな貨物船の姿を思い浮かべ、国際化時代の日本の生きるべき道に想いをはせるのもいいかもしれない。

# 海運日誌 (4月)

- 6日 2日からワシントンで開かれていた日米構造問題協議の第4回会合が閉幕し、中間報告が日米で同時発表された。
- 7日 主要7カ国蔵相・中央銀行総裁会議(G7)がパリで開催され、円安抑制のため各国が国際協調を堅持すること、東欧支援のため西側先進国が一致協力することなどを内容とする共同声明を発表した。
- 9日 外航二船主団体と全日本海員組合は、東京で平成2年度労働協約改定の第6回交渉を行った。
- ◎ 運輸省海上技術安全局が平成元年度の新造船建造許可実績を発表。それによると、261隻、863万1,502% (前年比78%増) で、契約船価は9,763億7,800万円となった。
- また平成2年3月分の同実績は、16隻、56万8,189% (同17.7%減)、契約船価600億6,100万円となった。
- 10日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第4回外航海運中長期ビジョンワーキング・グループが開催され、荷主業界の日本鉄鋼連盟とセメント協会から業界の現状・見通しや海運業界への要望についてヒアリングが行われた。
- また、同小委員会の国際コンテナ輸送ワーキング・グループの初会合が開催され、国際コンテナ輸送の現状説明が行われた。(P.33内外情報1参照)
- ◎ 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、日本港運協会と労使協議を行い制度要求について大筋合意に達し、これを受け11日始業時から予定していたスト指令を解除した。
- 12日 内航二船主団体と全日本海員組合との平成2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1万3,580円(7.02%)で妥結した。(P.4海運界の動き1参照)
- ◎ 大蔵省が発表した3月の貿易統計(通関速報ベース)によると、輸出額は269億900万ドル(前年同月比1.8%減)、輸入額は189億2,300万ドル(同4.7%減)で、貿易黒字は70億8,500万ドル(同7.2%増)となり、これまで減り続けていた貿易黒字が11か月ぶりに増加に転じた。
- 13日 外航二船主団体と全日本海員組合との平成2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1万2,800円(6.65%)で妥結した。(P.4海運界の動き1参照)
- 20日 外航客船の業界団体である「日本外航客船協会」の設立総会が開催され、会長に相浦紀一郎大阪商船三井船舶会長を選任するとともに役員、定款などを決め、運輸大臣に社団法人としての設立申請をすることになった。
- 23日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第5回外航海運中長期ビジョンワーキング・グループが開催され、電気事業連合会、日本製紙連合会、全国農業協同組合連合会からのヒアリングが行われた。(P.33内外情報1参照)
- 24日 通産省が発表した89年度の石油統計速報によると、原油の輸入量は2億1,089万キロリットル(前年度比5.6%増)となり5年ぶりに2億キロリットルの大台に乗った。

### 4月の対米ドル円相場の推移

高 値	156.70円(9日)
安 値	160.10円(18日)
平 均(月間)	158.47円
(注) 銀行間取り引きによる	

# 船協だより

(運輸省令第8号、平成2年4月24日、即日施行)

## 4月定例理事会の様様

(4月25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. 運政審・外航海運中長期ビジョンWGおよびコンテナ輸送WGの様様について  
(P.33内外情報1参照)

### 業務委員会関係報告事項

1. 1974年アテネ条約改正議定書の採択のための外交会議の様様について  
(P.11海運界の動き2参照)

### 港湾委員会関係報告事項

1. 平成2年度水先人適正員数について  
(本誌1990年4月号P.38参照)

## 会 員 異 動

- 退 会  
平成2年3月31日付  
大島運輸株式会社(京浜地区所属)  
平成2年5月1日現在の会員数 169社  
(京浜110社、阪神46社、九州13社)

## 海運関係の公布法令(4月)

- ㊦ 海難審判法施行規則の一部を改正する省令

## 国際会議の開催予定(6月)

- IMO 第64回理事会  
6月11日～15日 ロンドン
- IMO 第33回技術協力委員会  
6月14日 ロンドン
- UNCTAD 第14回海運委員会  
6月21日～29日 ジュネーブ
- 第13回日本マレイシア経済協議会合同会議  
6月21日～22日 クアラルンプール

## 会議日誌(4月)

- 3日 バンカー漏油対策小委員会
- 4日 保船幹事会
- 6日 保険幹事会  
水先料金問題WG  
海洋汚染防止小委員会WG  
一土会
- 9日 通信幹事会  
船員保険会 評議員会
- 10日 オーナー部会  
情報システム専門委員会  
船員保険研究会
- 11日 船員経理研究会
- 12日 危険物小委員会
- 13日 新造船幹事会  
バンカー漏油対策小委員会  
啓水会
- 17日 海務幹事会

# 船協だより

- |  |  |
|--|--|
| <p>水先問題対策小委員会／水先料金問題 W.G<br/>合同会議<br/>船内食料研究会</p> <p>19日 工務委員会／同専門委員会合同会議<br/>総務幹事会</p> <p>20日 業務委員会／法規専門委員会合同会議<br/>船員中央労働委員会 総会</p> <p>23日 労務委員会／同専門委員会合同会議</p> <p>24日 船協月報編集会議<br/>工務研究会</p> <p>25日 定例理事会<br/>常任理事会／政策委員会合同会議<br/>総務委員会<br/>労務幹事会<br/>労務懇話会</p> | <p>26日 京浜地区船主会<br/>調査統計委員会／同幹事会合同会議<br/>広報幹事会<br/>海務研究会<br/>資料研究会<br/>日本海難防止協会 理事会</p> <p>27日 政策幹事会<br/>船員対策特別委員会幹事会<br/>電波研究会<br/>啓水会</p> |
|--|--|

## 「海運統計要覧 1990」の刊行

当協会では、1970年以来毎年、海運に関する内外の諸統計をはじめ、一般経済・関連産業の諸統計を収録した『海運統計要覧』を作成し、海運関係者をはじめ各位のご参考に供しておりますが、このたび、下記内容による1990年版を刊行いたしました。

本統計要覧は1冊1500円（消費税を含む）で実費頒布いたしておりますので、ご利用の向きは、下記までご連絡ください。

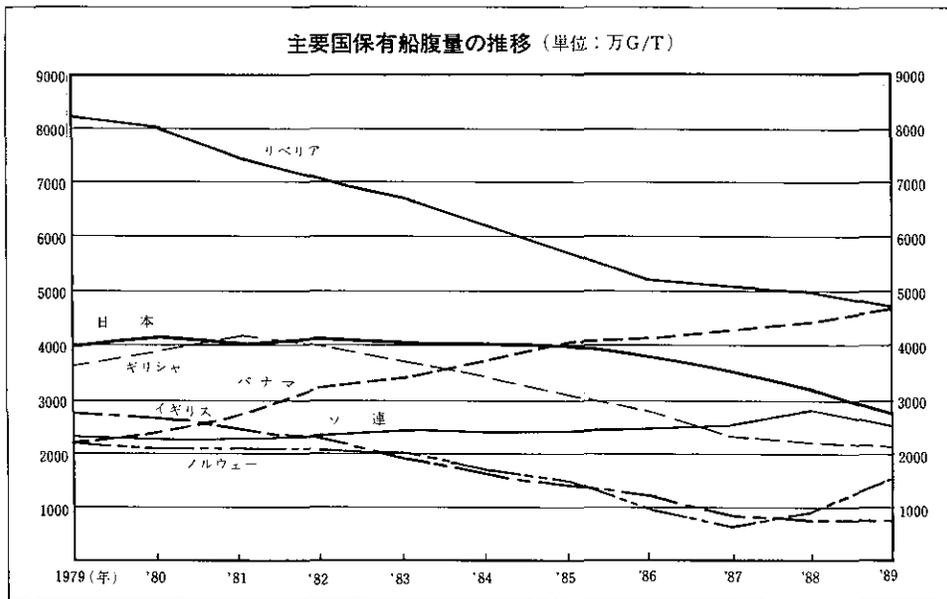
〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部  
〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル) TEL (03) 264-7181

### 『海運統計要覧1990』の内容

(項目)	(表数)	(頁数)	(項目)	(表数)	(頁数)
海運関係総括表	24	24	VIII 内航海運	23	26
I 船 腹	44	64	IX 港湾関係	17	24
II 造 船	37	44	X 船員関係	16	20
III 海上荷動と海運市況	29	42	XI 一般経済	14	28
IV 輸送活動	26	34	XII 関連産業の動向	46	56
V コンテナ輸送	14	28	付・資料 海運関係略語		12
VI 企業財務	6	14	用語解説		8
VII 海運対策と船舶整備計画	13	44	海運年表他		17

# 海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	56
	2・日本商船船腹量の推移……………	56
	3・わが国外航船腹量の推移……………	56
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	57
	5・わが国造船所の工事状況……………	57
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	58
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	58
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	58
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)……………	59
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	60
	11・石炭(ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツパロン/日本・ツパロン/西欧) ……	61
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	62
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	63
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	64
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	65
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……………	66
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	66
内航海運	18・内航船の船腹量……………	67
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	67
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	67



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

年	世界合計			タンカー			オア・バルクキャリア			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1960	36,311	129,770	—	4,543	41,465	—	—	—	—	31,768	88,305	—
1965	41,865	160,392	—	5,307	55,046	—	1,403	18,757	—	35,155	86,589	—
1970	52,444	227,490	—	6,103	86,140	—	2,528	46,651	—	43,813	94,699	—
1975	63,724	342,162	—	7,024	150,057	—	3,711	85,548	—	52,989	106,557	—
1980	73,832	419,911	1.7	7,112	175,004	0.5	4,706	109,596	1.2	62,014	135,311	3.7
1984	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	76,395	416,269	▲0.6	6,590	138,448	▲4.1	5,391	133,983	4.4	64,414	143,837	0.7
1986	75,266	404,910	▲2.7	6,490	128,426	▲7.2	5,274	132,908	▲0.8	63,502	143,576	▲0.2
1987	75,240	403,498	▲0.3	6,490	127,660	▲0.6	5,099	131,028	▲1.4	63,651	144,810	0.9
1988	75,680	403,406	▲0.0	6,565	127,843	0.1	4,980	129,635	▲1.1	64,135	145,928	0.8
1989	76,100	410,481	1.8	6,383	129,578	1.4	5,061	129,482	▲0.1	64,656	151,421	3.8

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

2・日本商船船腹量の推移

年	合計			タンカー			貨物船			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1960	1,919	6,002	—	407	1,422	—	1,328	4,406	—	—	—	—
1965	5,074	10,302	—	1,566	3,642	—	3,251	6,453	—	—	—	—
1970	7,867	23,715	—	2,113	8,883	—	5,282	14,563	—	—	—	—
1975	8,832	38,198	—	1,893	17,414	—	6,223	19,752	—	—	—	—
1980	8,825	39,015	—	1,728	17,099	—	6,386	20,819	—	—	—	—
1985	8,225	38,141	0.3	1,392	13,610	▲6.5	6,123	23,360	4.8	710	1,171	0.1
1986	8,024	35,619	▲6.6	1,333	11,611	▲14.7	5,983	22,832	▲2.3	708	1,176	0.4
1987	8,250	32,831	▲7.8	1,288	10,416	▲10.3	6,249	21,156	▲7.7	713	1,259	7.1
1988	7,939	29,193	▲11.1	1,277	9,275	▲11.0	5,961	18,682	▲11.7	701	1,236	▲1.8
1989	7,777	26,367	▲9.7	1,244	7,951	▲14.3	5,845	17,134	▲8.3	688	1,283	3.8

(注) ①1970年まで運輸省発表 1975年以降は日本船主協会発表のそれぞれ100G/T以上の鋼船で 官庁船 その他の特殊船は含まない。  
②1960～1970年は毎年3月末 1975年以降は7月1日現在。  
③1970年以降貨客船は3,000G/T以上のものは貨物船に 3,000G/T未満のものは客船を含む。

3・わが国外航船腹量の推移

年	合計				日本船				外国用船			
	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率
1970	1,970	28,215	47,007	—	1,508	21,185	34,635	—	462	7,030	12,372	—
1975	2,469	59,489	105,100	—	1,317	33,486	58,040	—	1,152	26,003	47,060	—
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
1983	2,175	57,193	99,428	▲9.1	1,140	34,100	57,718	▲3.5	1,035	23,093	41,710	15.8
1984	2,135	57,015	97,756	▲1.7	1,055	33,249	55,350	▲4.1	1,080	23,766	42,409	1.7
1985	2,435	62,161	105,652	8.1	1,028	33,470	55,512	0.3	1,407	28,691	50,140	18.2
1986	2,249	55,474	91,690	▲13.2	957	30,809	50,377	▲9.3	1,292	24,665	41,314	▲17.6
1987	2,082	54,514	88,736	▲3.2	816	28,200	45,528	▲9.6	1,266	26,314	43,208	4.6
1988	2,127	55,369	89,054	0.4	640	24,582	39,768	▲12.7	1,487	30,787	49,286	14.1

(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
1979	111	2,621	28	847	96	2,248	13	289	97	1,986	4	117	193	4,234	17	406
1980	196	6,080	50	2,153	76	2,674	20	905	119	3,819	3	160	195	6,493	23	1,064
1981	230	7,548	64	2,475	132	4,578	33	1,323	190	6,102	11	473	322	10,680	44	1,796
1982	236	6,944	54	2,270	130	4,775	37	2,082	210	5,573	10	331	340	10,348	47	2,413
1983	254	6,134	54	1,408	141	4,134	27	1,317	136	3,606	12	321	277	7,740	39	1,638
1984	278	7,305	57	2,026	178	5,079	38	1,679	322	7,555	26	554	500	12,635	64	2,233
1985	216	7,558	54	2,618	166	5,307	32	1,679	169	5,231	12	493	355	10,268	44	2,171
1986	145	5,869	52	2,820	150	5,836	42	2,487	94	2,836	10	330	244	8,671	52	2,817
1987	96	4,047	30	1,700	112	4,930	31	2,171	40	1,705	5	405	152	6,635	36	2,577
1988	130	4,186	23	773	58	2,488	14	768	41	2,138	2	111	99	4,625	16	879

(注) ①運輸省海上技術安全局発表の主要工場における500G/T以上の船舶。1973年度からは2,500G/T以上。  
 ②進水量は年度間の実績。  
 ③工事中・未着工船舶は年度末の状況で 建造許可船舶を対象とする。  
 ④手持ち工事量は工事中・未着工船舶の合計。

＝ 海上荷動き量 ＝

6・世界の主要品目別海上荷動き量

年 品目	1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988	
	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						
	鋁石	208 ▲1.0	197 ▲5.3	232 17.8	272 17.2	276 1.5	283 2.5	298 5.3						
	炭物	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。②1988年の値は推計値である。

7・わが国の主要品目別海上荷動き量

年 品目	1985年			1986年			1987年			1988年		
	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			
	鋁石	93.0 5.9	34.2	91.3 ▲1.8	33.1	92.6 1.4	34.0	104.2 12.5	35.9			
	炭物	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。

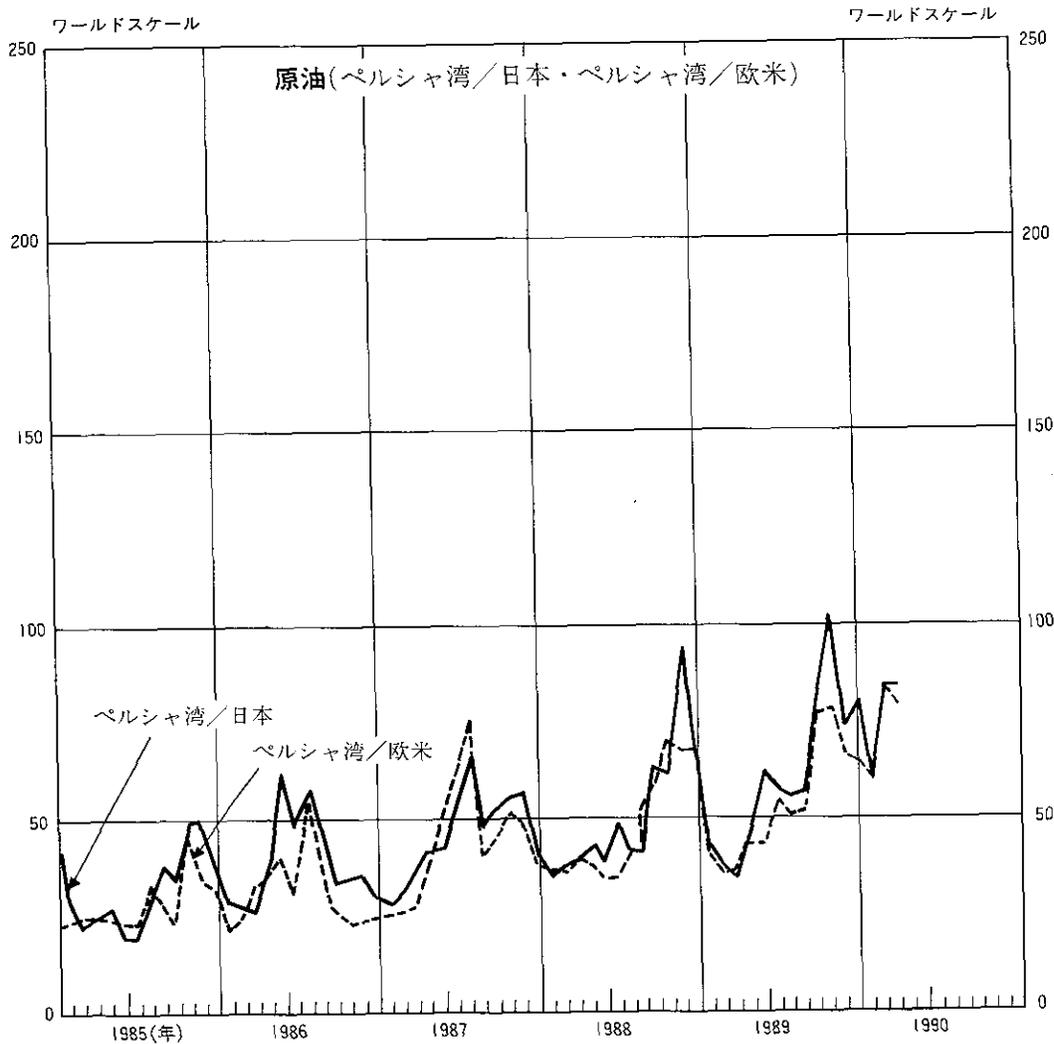
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分 年次	航海用船										定期用船	
	シングル 航海	連続航海	合計	品目別内訳							Trip	Period
				穀物	石炭	鋁石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
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	116,335	3,373	119,708	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161
1989 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
12	6,898	593	7,491	2,355	1,382	2,572	127	200	207	55	6,663	638
1990 1	10,643	0	10,643	3,875	3,228	2,968	123	361	70	15	9,597	2,796
2	10,458	0	10,458	3,833	2,697	3,328	128	423	99	0	7,085	2,312

(注) ①マリティム・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。

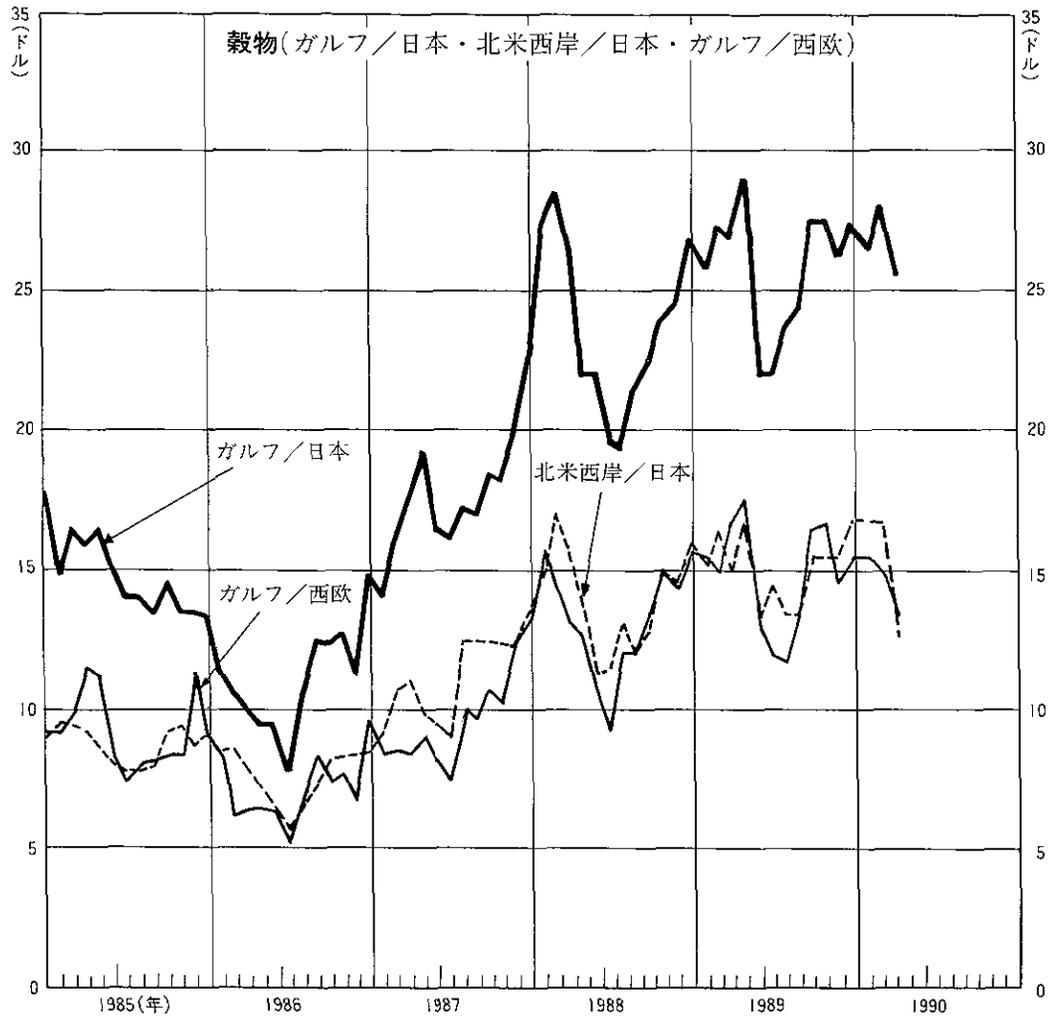
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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					
	1988		1989		1990		1988		1989		1990	
	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	40.00	31.00	71.00	42.50	80.00	46.50	39.00	38.50	67.75	35.00	65.00	47.25
2	35.00	32.50	43.00	34.00	60.50	55.00	33.00	28.50	41.00	34.00	60.00	46.00
3	37.50	32.00	37.50	33.50	85.00	75.00	37.00	27.00	36.50	27.00	85.00	70.00
4	39.50	34.50	36.00	35.00	85.00	57.50	40.00	30.00	38.00	35.00	82.50	49.50
5	43.00	35.00	47.50	42.50			38.50	32.50	47.00	37.50		
6	39.50	34.75	62.50	45.00			35.00	27.50	47.50	42.50		
7	50.00	40.00	57.50	49.50			49.00	28.00	55.00	42.00		
8	43.00	38.00	56.00	40.00			42.50	35.00	51.00	38.00		
9	41.50	39.50	57.50	47.50			52.00	34.00	52.50	46.00		
10	63.00	46.25	77.50	55.25			59.00	42.50	75.00	48.00		
11	62.50	52.50	102.50	66.00			70.00	41.50	79.00	57.50		
12	90.00	61.00	75.00	58.00			67.50	55.00	66.00	49.50		

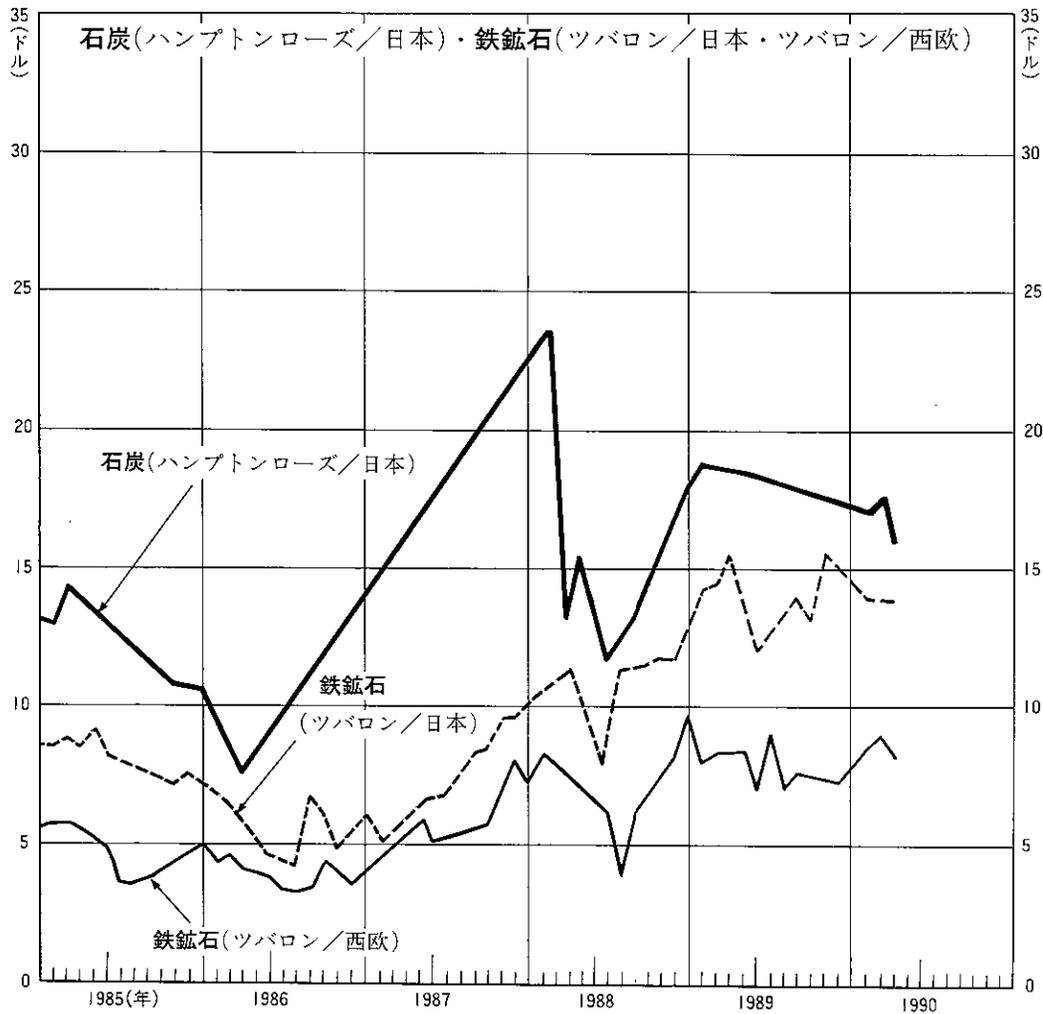
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。  
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。



10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧） (単位：ドル)

月次	ガルフ／日本				北米西岸／日本				ガルフ／西欧			
	1989		1990		1989		1990		1989		1990	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	27.00	25.25	27.50	26.00	16.25	14.25	17.00		15.72	14.17	15.50	14.00
2	25.85	22.65	26.50	24.75	15.25		-		15.50	12.45	15.50	14.00
3	27.40	24.35	28.00	25.50	16.50		16.75	15.00	15.00	14.15	14.85	13.50
4	27.00	26.50	25.50	22.25	15.00	14.50	12.65	11.50	16.75	15.50	13.50	12.58
5	29.00	25.25			16.75	15.10			17.50			
6	22.00	20.00			13.50	13.00			13.00			
7	22.00	20.00			14.35	13.60			12.00	11.25		
8	23.75	22.25			13.50	13.00			11.75	10.71		
9	24.50	22.50			13.50	12.00			13.50	12.00		
10	27.50	24.00			15.50	13.00			16.50	12.00		
11	27.50	26.90			15.50	15.25			16.75	15.00		
12	26.50	25.75			15.50				14.60	13.00		

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

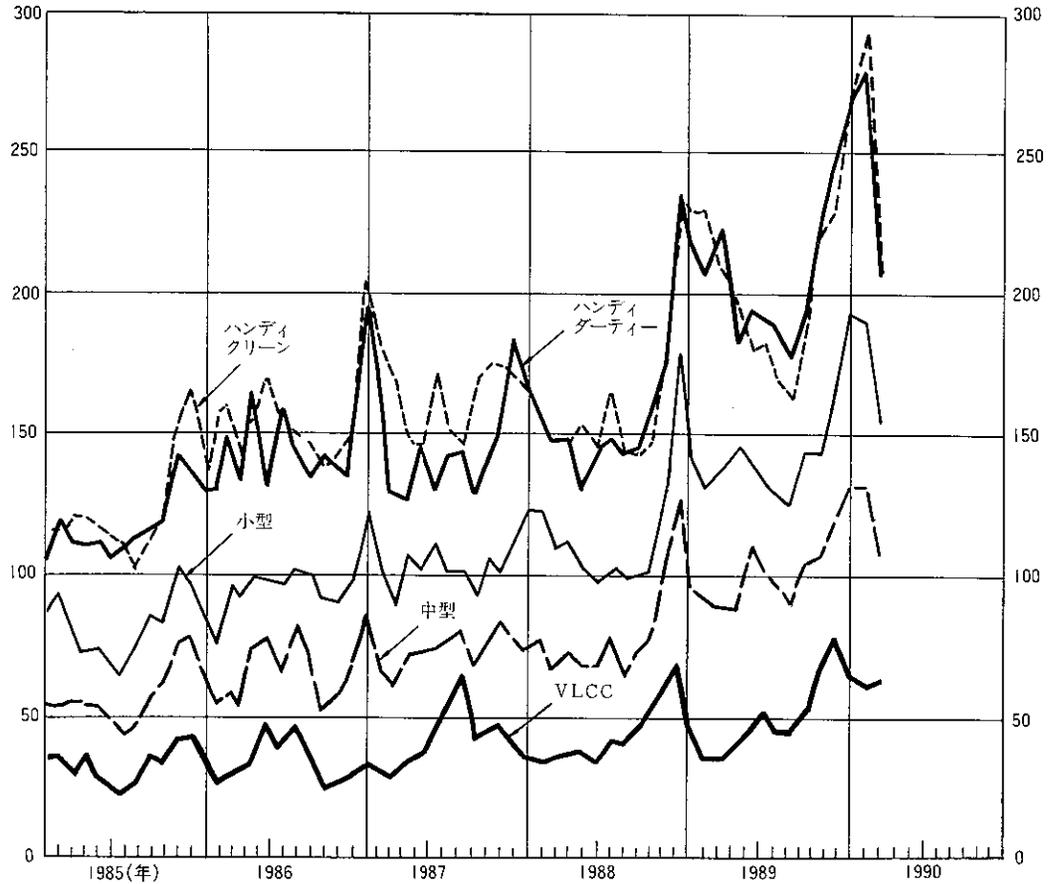


11・石炭（ハンブトンローズ／日本）・鉄鉱石（ツバロン／日本・ツバロン／西欧）（単位：ドル）

月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)		ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)					
	1989		1990		1989		1990		1989		1990	
	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	—	—	—	—	—	—	9.475	7.65	—	—
2	18.85	18.50	17.10	—	14.25	13.20	13.90	—	8.025	—	8.50	8.20
3	—	—	17.50	—	14.50	—	—	—	8.25	7.80	9.00	—
4	—	—	16.00	15.60	15.50	—	13.80	—	—	—	8.25	7.00
5	18.50	—	—	—	—	—	—	—	8.35	—	—	—
6	—	—	—	—	12.15	—	—	—	7.00	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	9.00	6.10	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	7.00	—	—	—
9	—	—	—	—	13.85	—	—	—	7.50	—	—	—
10	—	—	—	—	13.10	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	15.50	14.50	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	7.20	—	—	—

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

＝ 運 賃 指 数 ＝

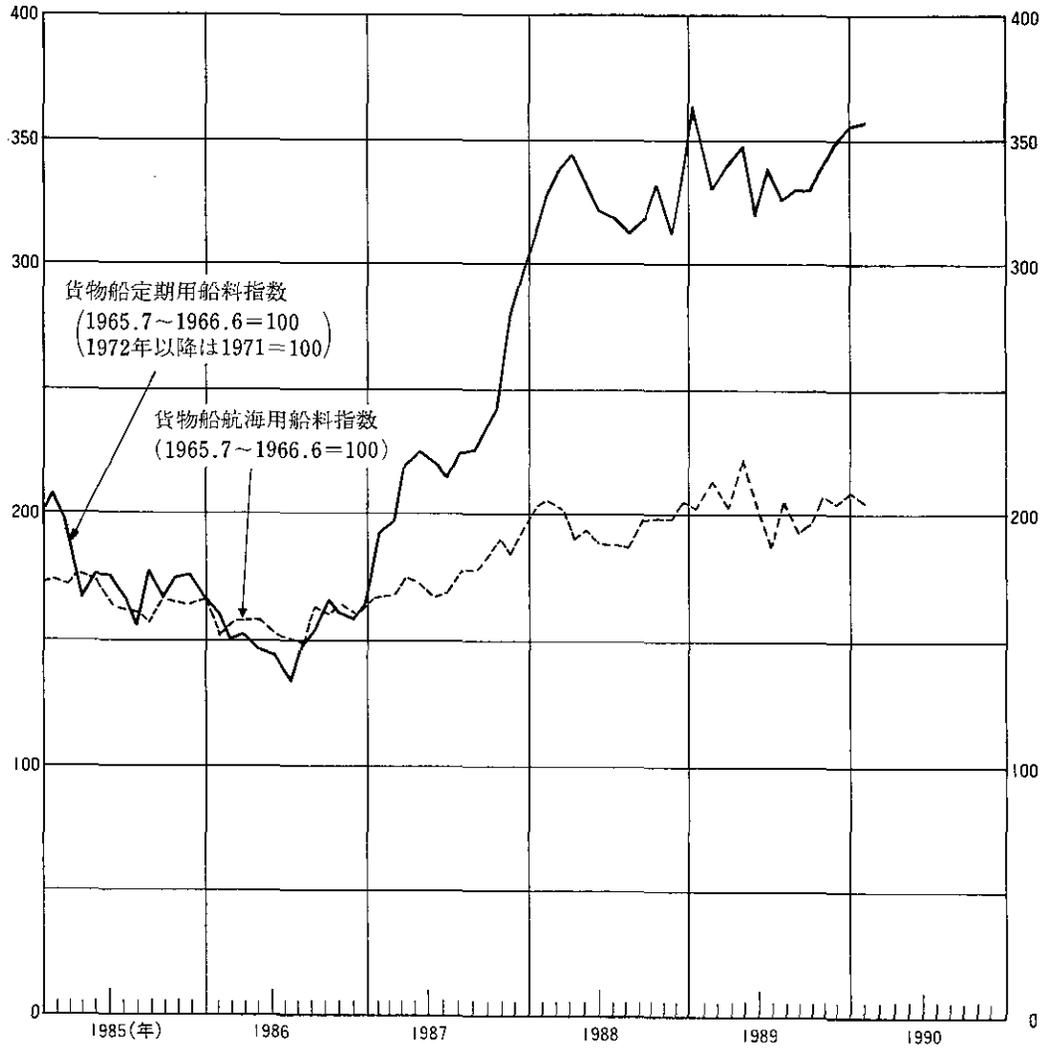


12・タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1988					1989					1990				
	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	34.2	75.8	123.4	168.6	167.0	48.4	97.5	143.2	221.3	228.6	60.5	132.0	190.3	279.6	292.3
2	33.1	78.1	123.7	—	155.3	36.1	92.6	131.9	206.5	229.0	63.2	108.3	153.0	206.5	209.3
3	34.3	68.3	109.3	146.8	148.5	35.4	89.4	139.2	223.8	212.6					
4	37.4	72.4	111.2	148.7	147.8	40.0	88.2	146.3	181.2	196.7					
5	38.2	68.3	100.7	129.6	151.5	45.0	110.3	137.1	195.1	178.9					
6	33.9	69.5	98.3	143.3	143.0	52.1	100.9	133.7	190.7	181.1					
7	40.9	77.5	101.4	148.0	162.5	47.0	97.4	129.0	188.4	170.2					
8	40.6	65.7	99.3	142.3	142.7	45.4	90.8	124.2	177.4	162.3					
9	46.6	73.1	100.8	144.1	141.0	51.8	103.2	144.2	193.3	185.6					
10	52.7	78.4	104.6	155.3	145.9	67.6	107.3	143.4	224.8	221.0					
11	62.1	106.2	134.4	175.8	176.8	76.6	119.0	158.9	247.7	228.4					
12	71.3	128.0	181.1	236.1	233.9	64.7	132.5	193.9	267.2	269.3					
平均	43.8	80.1	115.7	158.1	159.7	50.8	102.4	143.8	209.8	205.3					

(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 ㊦VLCC: 15万1000トン(15万トン)以上 ㊧中型: 7万1000~15万トン(6万~15万トン) ㊨小型: 3万6000~7万トン(3万~6万トン) ㊩H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン(3万トン)未滿 ㊪H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン(3万トン)未滿。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

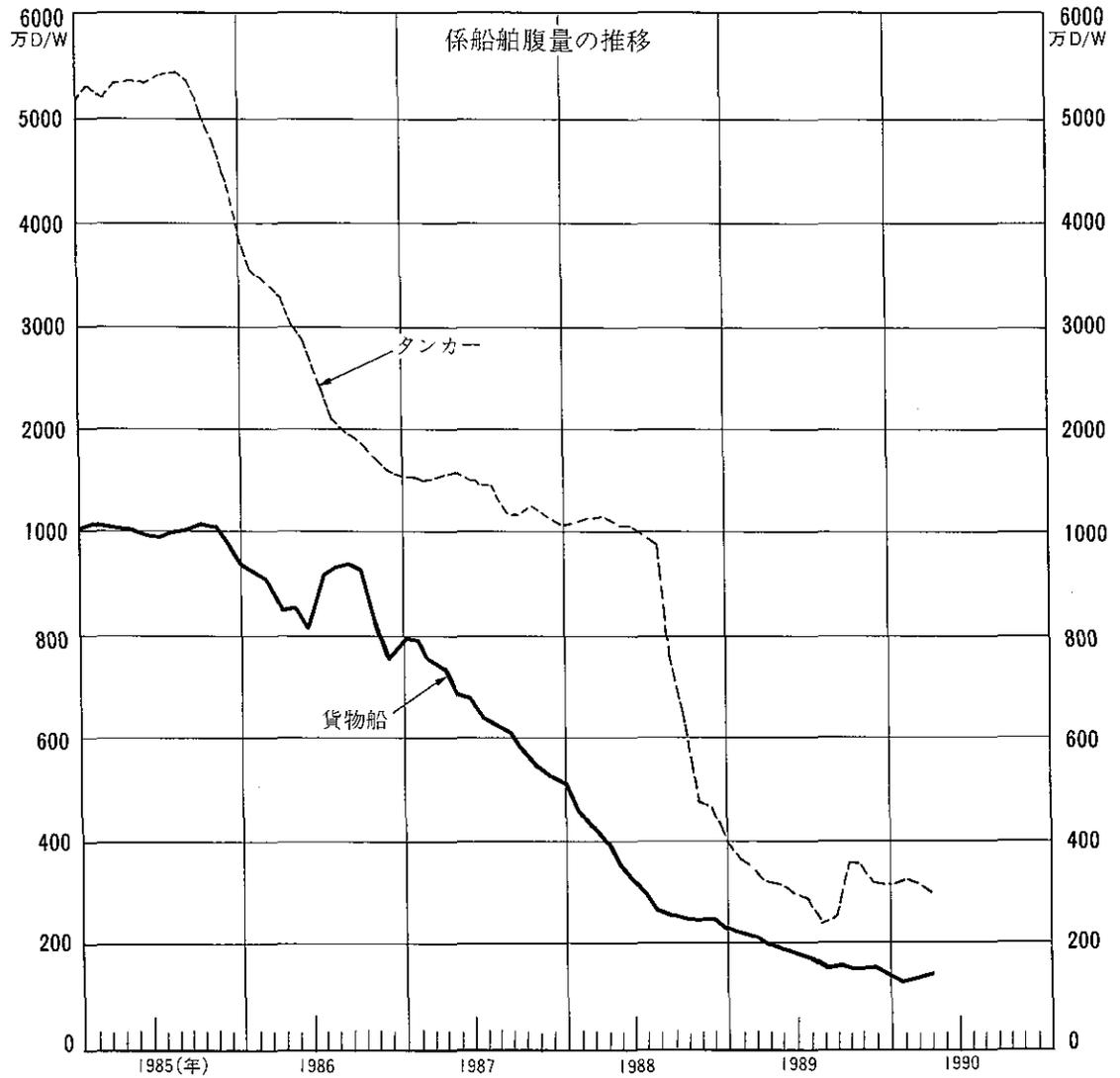


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1985	1986	1987	1988	1989	1990
1	170.4	166.1	164.3	193.4	204.9	208.3	209.7	166.2	162.5	292.8	334.0	356.5
2	172.2	152.0	166.3	203.5	202.4	203.3	194.7	159.4	191.4	312.0	363.7	357.6
3	171.4	156.7	167.2	207.1	212.1		197.4	146.2	195.4	328.0	329.8	
4	177.3	158.2	174.9	203.0	202.7		165.6	151.4	219.8	338.6	336.9	
5	171.8	158.4	172.1	189.3	221.5		175.3	145.2	224.6	344.3	346.2	
6	165.6	153.3	166.4	193.6	201.8		175.1	144.3	219.7	333.8	318.7	
7	160.9	150.8	169.2	184.1	189.3		166.4	134.4	213.7	320.6	336.8	
8	160.9	148.1	177.4	186.6	204.1		157.2	148.5	223.6	318.2	324.3	
9	158.2	163.4	177.7	185.1	193.0		177.8	152.8	223.0	314.0	327.5	
10	166.1	160.7	182.1	196.3	197.8		166.2	166.4	232.4	317.2	327.6	
11	165.0	164.3	189.2	199.0	208.4		174.2	159.3	242.9	333.0	338.0	
12	163.6	160.8	184.2	197.8	204.3		176.6	156.9	277.0	312.0	349.1	
平均	167.0	157.7	174.3	194.9	203.5		178.0	152.2	218.8	322.0	336.1	

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併)②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 ＝

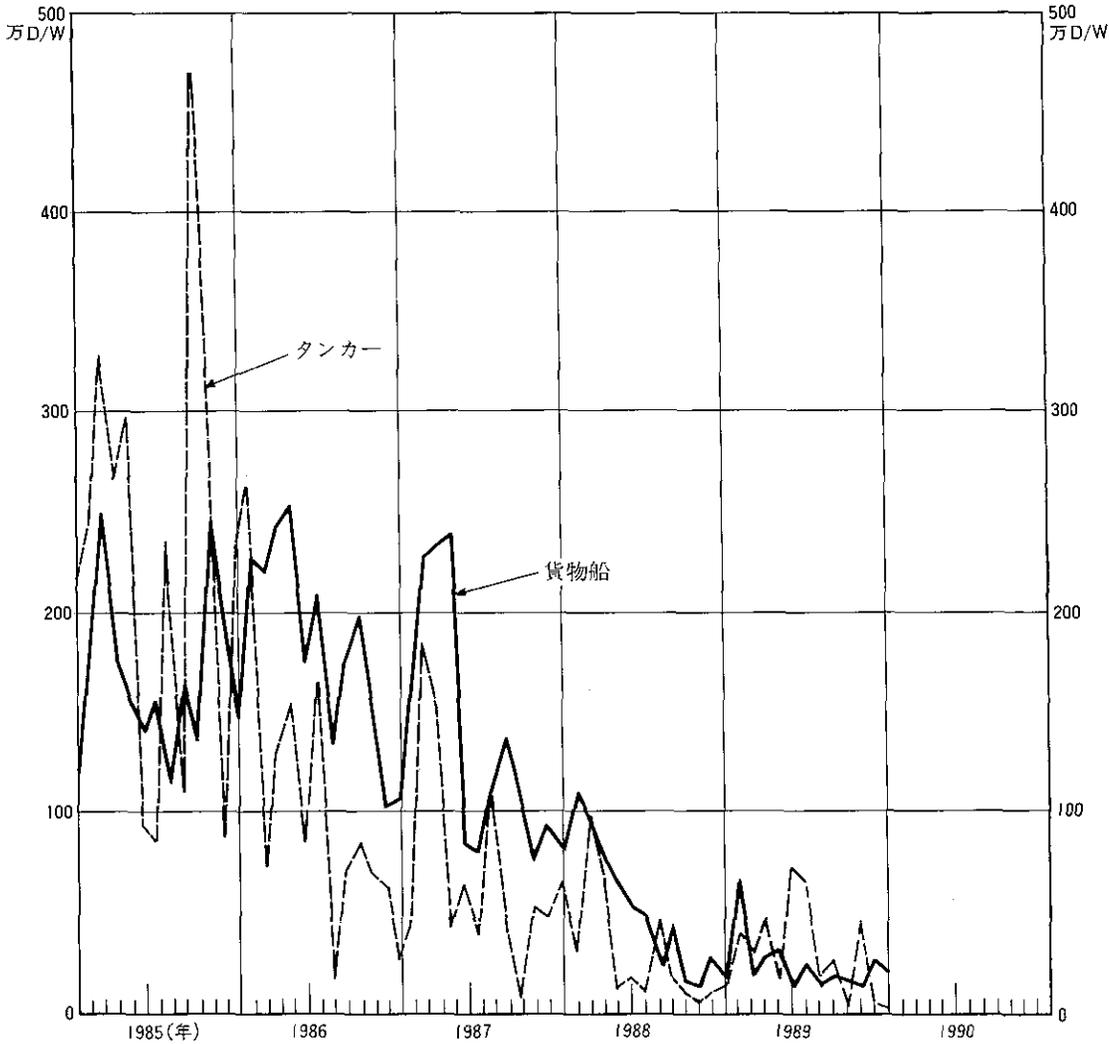


14・係船船腹量の推移

月次	1988						1989						1990					
	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	521	3,811	5,110	128	5,933	11,091	341	1,734	2,277	83	2,408	3,966	238	1,093	1,453	57	1,798	3,127
2	490	3,510	4,699	121	5,955	11,162	331	1,692	2,221	79	2,249	3,649	226	973	1,264	57	1,800	3,130
3	489	3,282	4,289	124	6,030	11,295	337	1,629	2,094	82	2,194	3,529	225	1,023	1,325	55	1,768	3,058
4	465	2,968	3,986	121	6,133	11,600	314	1,497	1,991	76	1,943	3,092	228	1,062	1,361	56	1,740	2,994
5	431	2,687	3,646	112	5,843	11,001	285	1,387	1,865	72	1,930	3,059						
6	400	2,263	3,171	111	5,780	10,936	268	1,340	1,854	66	1,884	2,954						
7	382	2,122	2,916	108	5,234	9,788	257	1,270	1,809	65	1,839	2,867						
8	360	1,989	2,739	109	4,918	9,081	249	1,155	1,699	64	1,631	2,443						
9	354	1,941	2,641	104	4,395	7,882	243	1,180	1,723	62	1,665	2,480						
10	346	1,799	2,484	99	3,598	6,163	237	1,076	1,566	65	2,200	3,631						
11	346	1,836	2,469	95	2,921	4,881	237	1,079	1,507	62	2,076	3,622						
12	355	1,879	2,468	91	2,820	4,817	244	1,176	1,569	61	1,803	3,134						

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

＝ スクラップ船腹 ＝



15・スクラップ船腹量の推移

月次	1988						1989						1990					
	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									
1	72	550	801	17	330	626	40	223	172	9	253	145	35	132	192	6	23	34
2	86	695	1,054	12	135	261	100	437	660	17	216	402						
3	81	627	928	11	460	959	20	134	174	9	174	303						
4	90	470	726	16	321	639	18	189	276	3	229	461						
5	59	434	616	6	70	115	79	226	299	16	85	150						
6	56	334	503	10	86	156	11	85	126	5	326	738						
7	45	299	438	8	55	91	21	125	227	8	310	636						
8	48	151	213	20	233	456	28	90	136	10	40	60						
9	43	265	442	7	90	157	20	135	174	2	119	256						
10	31	101	129	14	54	83	20	96	149	3	10	15						
11	30	84	120	3	3	5	27	94	129	11	237	432						
12	42	169	245	5	49	73	29	155	247	6	38	62						
計	683	4,179	6,215	129	1,886	3,621	413	1,989	2,769	99	2,037	3,660						

(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	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1988			1989	
							4～6	7～9	10～12	1～3	
輸 出	貿易量	83,173	83,965	81,803	75,746	71,191	70,711	17,704	17,588	18,408	16,933
	日本船輸送量	17,300	16,431	14,973	11,948	9,856	7,407	1,839	1,905	1,765	1,509
	外国用船輸送量	25,325	28,397	25,477	25,096	24,677	27,006	7,134	6,606	6,989	6,282
	日本船積取比率	20.8	19.6	18.3	15.8	13.8	10.5	10.4	10.8	9.6	8.9
輸 入	貿易量	547,358	599,113	592,999	590,606	617,144	660,656	164,281	160,802	168,369	173,939
	日本船輸送量	238,587	247,657	242,944	250,679	232,347	59,977	59,578	57,120	59,977	58,209
	外国用船輸送量	142,289	152,161	157,687	152,671	162,113	55,433	51,943	50,864	55,433	58,652
	日本船積取比率	43.6	41.3	41.0	42.4	37.6	35.6	36.3	35.5	35.6	33.5
貨物船積	貿易量	314,750	350,303	356,351	354,092	374,149	404,371	101,962	100,007	102,624	101,463
	日本船輸送量	134,191	138,228	140,928	142,221	129,144	122,407	30,920	30,817	30,884	29,020
	外国用船輸送量	75,761	90,552	97,367	93,455	106,326	142,284	36,099	35,690	37,383	36,789
	日本船積取比率	42.6	39.5	39.5	40.2	34.5	30.3	30.3	30.8	30.1	28.6
う 鉄 ち	貿易量	109,181	125,349	124,513	115,231	112,035	123,377	30,550	30,122	31,427	32,174
	日本船輸送量	57,923	63,622	62,502	64,632	58,679	57,136	14,760	14,150	14,848	14,400
	外国用船輸送量	19,051	24,311	23,446	18,414	19,768	31,981	8,047	8,044	8,192	8,710
	日本船積取比率	53.1	50.8	50.2	56.1	52.4	46.3	48.3	47.0	47.2	44.8
う 石 ち	貿易量	74,666	87,818	92,990	91,346	92,554	104,181	25,841	25,276	27,076	26,072
	日本船輸送量	45,408	45,248	50,067	52,922	49,313	46,487	11,707	11,625	11,810	10,223
	外国用船輸送量	16,636	24,295	26,283	22,958	26,558	42,664	10,591	10,010	11,840	10,786
	日本船積取比率	60.8	51.5	53.8	57.9	53.3	44.6	45.3	46.0	43.6	39.2
う 木 ち	貿易量	31,822	31,102	31,750	32,360	36,951	42,040	11,220	10,710	10,484	10,289
	日本船輸送量	10,831	10,298	10,372	8,988	8,040	6,893	1,705	1,771	1,507	1,513
	外国用船輸送量	14,893	13,385	14,402	15,842	20,409	21,017	5,669	5,474	5,664	5,809
	日本船積取比率	34.0	33.1	32.7	27.8	21.8	16.4	15.2	16.5	14.4	14.7
油 送 船 積	貿易量	232,608	248,810	236,647	236,514	242,995	256,285	62,319	60,795	65,745	72,476
	日本船輸送量	104,396	109,429	102,015	108,457	103,203	111,723	28,658	26,302	29,093	29,189
	外国用船輸送量	66,529	61,609	60,320	59,216	55,787	64,844	15,844	15,174	18,050	21,863
	日本船積取比率	44.9	44.0	43.1	45.9	42.5	43.6	46.0	43.3	44.3	40.3
う 原 ち	貿易量	179,825	185,208	170,217	164,044	160,460	166,936	40,322	38,666	43,504	47,935
	日本船輸送量	93,634	92,640	86,220	93,685	86,830	94,370	24,365	21,869	24,926	24,871
	外国用船輸送量	59,087	54,023	52,863	51,944	47,884	52,998	13,040	12,490	15,069	18,463
	日本船積取比率	52.1	50.0	39.5	57.1	54.1	56.5	60.4	56.6	57.3	51.9

(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	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1988			1989	
							4～6	7～9	10～12	1～3	
輸 出	定期船	206,752	225,660	195,500	103,633	69,299	51,456	12,996	12,153	12,613	11,242
	不定期船	250,331	246,775	219,224	158,080	126,594	89,277	20,671	23,938	20,664	19,522
	油 送 船	6,334	5,519	6,848	4,002	3,374	2,599	718	552	597	692
	計	463,417	477,954	421,573	265,714	199,267	143,332	34,385	36,643	33,874	31,456
輸 入	定期船	109,593	102,215	90,852	58,720	50,942	50,299	13,023	13,390	12,007	11,435
	不定期船	352,752	337,179	342,784	258,497	219,301	198,690	51,194	51,826	49,049	48,906
	油 送 船	234,315	250,713	235,966	201,577	177,088	171,758	43,203	41,829	43,901	43,859
	計	696,660	690,107	669,603	518,794	447,331	420,748	107,421	107,045	104,957	104,201
三 国 間	定期船	45,712	49,115	46,683	43,601	61,480	53,139	12,877	14,050	13,214	10,198
	不定期船	73,137	65,845	74,441	53,040	43,982	31,879	9,050	7,603	7,900	7,431
	油 送 船	33,631	38,302	37,482	29,842	19,413	13,035	3,233	3,065	3,384	2,131
	計	152,480	153,262	158,607	126,485	124,875	98,053	25,160	24,718	24,498	19,760
合 計	定期船	362,057	379,990	333,036	205,954	181,721	154,894	38,896	39,593	37,834	32,875
	不定期船	676,220	649,799	636,450	469,617	389,878	319,848	80,916	83,368	77,613	75,859
	油 送 船	274,281	294,534	280,297	235,420	199,875	187,392	47,154	45,446	47,882	46,682
	計	1,312,558	1,321,323	1,249,783	910,993	771,473	662,132	166,965	168,406	163,329	155,416

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

= 内航海運 =

18・内航船の船腹量

年	船種別	鋼 船			木 船			合 計				
		隻数	千ト	総トン 対前年伸 び率(%)	隻数	千ト	総トン 対前年伸 び率(%)	隻数	千ト	総トン 対前年伸 び率(%)	鋼船の占め る割合(%)	
1975	貨物船 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	
1980	貨物船 物送計	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9	
		2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2	
		8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7	
1985	貨物船 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	
1986	貨物船 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	
1987	貨物船 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1975年3月末より台船を含む。③油送船には沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。④塩および原油の二次輸送船は含まない。⑤比率は総トン数による。

19・国内輸送機関別輸送状況

年 月	輸 送 量 (百万トン)					輸送トンキロ (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
1981年度	479	152	5,231	0.369	5,862	211,763	34,088	181,309	327	427,487
1982年度	438	136	5,172	0.401	5,746	198,052	30,881	187,719	360	417,012
1983年度	438	121	5,123	0.443	5,683	200,748	27,646	193,527	400	422,321
1984年度	439	109	5,140	0.488	5,690	206,905	23,424	199,837	438	430,644
1985年度	441	99	5,048	0.538	5,589	201,861	22,134	205,941	482	430,418
1986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
1987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			
	1986年度		1987年度		1986年度		1987年度	
	千 ト ン	構成比	千 ト ン	構成比	百万ト ンキ ロ	構成比	百万ト ンキ ロ	構成比
石 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
石灰石	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

「オヤジギャル」。いささか耳ざわりな言葉だけれど、最近聞く機会が多くなった。ヤキトリ、競馬、パチンコ、これらの言葉から思い浮かぶのは中年の男性が好んで出入する場所、つまりオヤジ族の文化圏であった。ところが、こうした場所に最近若いOLたちが足を伸ばしはじめている。

ブランド物を着飾り、レストランでワインを飲みながら気取って食事をするより、人目を気にせずヤキトリをほおぼりながらビールをグイグイあおる快感。一度この味を覚えたOLたちはパチンコ、競馬など次第にオヤジ族の文化圏に足を伸ばしはじめた。一体彼女

たちは何故オヤジのライフスタイルを真似しただしたのであろうか。

彼女たちの多くは1986年4月に施行された男女雇用機会均等法世代であり、意識の上でも次第に仕事差、給与差、権利差がなくなりつつあり、企業の中でも中核として活躍するようになってきた。つまり男と同じように働くことがごく当たり前になってきた。仕事に熱中し、責任も増えてくるにつれて、仕事上のトラブルや人間関係にも悩まされ、ストレスも増加してくる。こうしたことがOLの意識がサラリーマンと同様になってきた背景として考えられる。

数年前、焼酎がブームになり民芸風のシャレた居酒屋が若い世代を中心に大繁盛していたころ、オヤジ的なヤキトリ屋は窮地に追い

つめられつつあった。同様にパチンコ屋も斜陽化が取りざたされ、競馬場もすたれ気味になりつつあった。若い女性が集まれば、次に男性を引き連れてくる。こうした連鎖反応で今これらの場所は再び活況を取り戻してきた。

「オヤジギャル」の例に見られるように、一見停滞しているものにも潜在ファンは数多くいるものである。この種の情報を素早くキャッチし、新しい需要層を創り出す能力の有無が企業活動の将来を大きく左右しそうである。

川崎汽船

情報開発部

情報センター室長

川西 宏司

船協月報 5月号 No. 358 (Vol. 31 No. 5)

発行：平成2年5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)