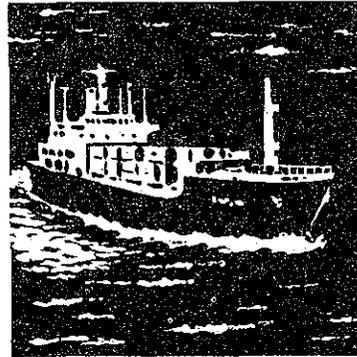
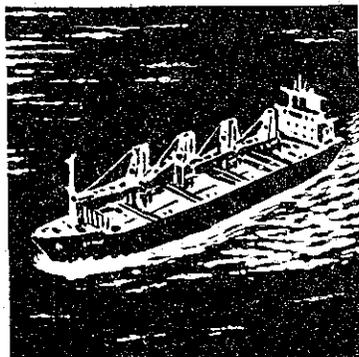
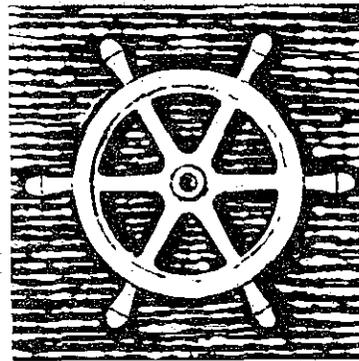
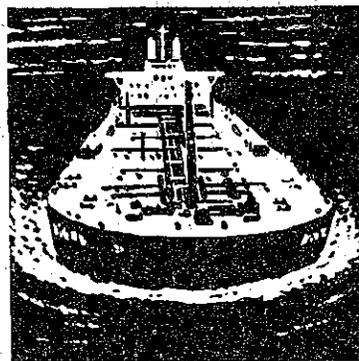
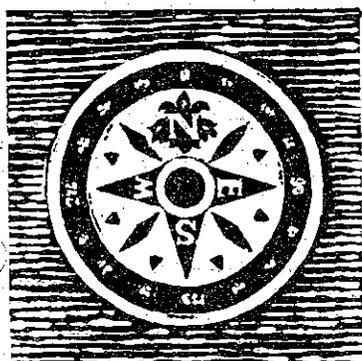


船協月報

6

1990

平成2年6月20日発行 毎月1回20日発行 No.359 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。

再び海洋油濁防止対策について	日本船主協会副会長 東京タンカー取締役社長 石川 公通	3
巻頭言		
パイオニアシップ実験のとりまとめ		4
海運界の動き		
貨物自動車運送事業法について		10
寄稿	運輸省貨物流通局 陸上貨物課補佐 黒川 和孝	
最近におけるセメント需給動向と今後の見通し		14
寄稿	セメント協会 調査部調査一課長 高田 武雄	
Mrs. B と Mr. T		20
随想	運輸省地域交通局長 早川 章	
1. 運政審第6回外航海運中長期ビジョンWG・ 第2回国際コンテナ輸送WG合同会議の審議模様		23
2. 平成3年度八大港入港料問題		24
3. CSG/US協議オスロ会議の模様		27
4. 外航および近海船の混乗に係る20条問題小委員会の審議		29
5. 第91・92回船員制度近代化委員会の審議模様		29
6. 1992年に向けての進路を画策するライナー各社(その2)		31
内外情報		
海運雑学ゼミナール 第3回		36
海運日誌(5月)		38
海運統計		41
船協だより(理事会の模様・会議日誌・その他)		39
編集後記		54

再び海洋油濁防止対策について

日本船主協会副会長 石川 公通
東京タンカー取締役社長



本誌1990年4月号巻頭言に、飯野海運千葉社長が、「油濁防止の観点から、タンカーの構造問題について」と題する論文を寄せられていた。

タンカー運航専門会社の社長として、私もこの問題には、常日ごろ重大な関心を持っているので、あえて再論させていただく次第である。

千葉論文では、「昨年のエクソン バルディス号事件を契機に、油濁汚染防止の対策が各方面で検討されているが、米国では、タンカーの船体に二重構造を要求しようとする法案が採択されている。が、この二重構造案にも種々問題点がある」と指摘し、「衝突予防等のシステムの研究も含め、その対策は総合的に検討されるべきであろう」とし、米国議会が、性急に結論を出さぬよう要望しておられた。

この考え方は、論理的であるとともに現実的でもあり、私も大賛成であります。

同論文も触れておられるが、タンカーからの漏油事故の直接原因は、タンカーの構造や設備上の問題ではなく、ほとんどがそれを操船し運用する人間のミスにあると言っても過言ではない。

1967年に英国沖で座礁したトリー・キャニオン号事件でも、船長の舵の誤操作が事故の

直接原因と見なされている。

したがって、私は海上流出油を防止するためにまず第1に私たちが取り組む対策は、乗組員への徹底した安全教育であると信じている。

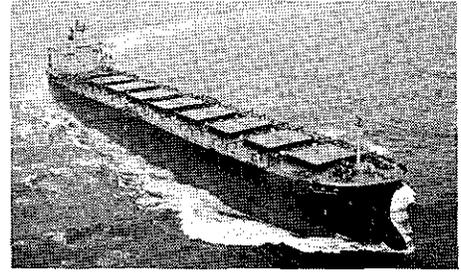
船を動かすのは乗組員であり、その乗組員一人一人が十分なモラルを持ち、安全航海・安全荷役のための法律、諸規則を忠実に遵守すれば、大事故はほとんど防げるはずだ、というあまりにも当たり前のことに私たちはもう一度思いを致す必要があると考える。

そして乗組員が、与えられた職務を喜んで果たせるような魅力ある職場環境をつくること—乗組員のモラルアップをはかること—が経営者の務めであり、事故防止の重要な対策ではないかと思う。

事故防止対策というと、ややもすれば設備の安全化というハード的安全に走り、ともするとそこに介在する乗組員の人間性を無視した議論さえ横行する。

くどいようであるが、タンカーの漏油事故防止のためには、乗組員の労務管理、安全教育等ソフト面の安全対策に一段の努力を傾注すべきであり、特に今後、混乗船が増加することを考える時、その重要性を痛感する今日このごろである。

海運界の動き



▲航行中の鉱石兼撒積船

パイオニアシップ実験のとりまとめ

船員制度近代化は、昭和52年に近代化委員会が設立されて以来、船舶における技術革新の進展に対応した船員制度のあり方について、実験、検証を繰り返しながら進められてきた。

実験はA、B、Cと段階を踏んで実施され、C段階実証実験および第三次総合実験船によるD実験は、昭和63年6月の「船員制度近代化に関する提言（第三次）」に基づき実施されており、平成2年1月にC段階実証実験の取りまとめが行われ、実用化に移すことが決定されたところである。

一方、パイオニアシップ実験については、昭和60年以降の急激な円高に対応すべく、船員制度近代化の一層の推進を図り、日本人船員の優秀性を世に示し、資本コストの改善の政策努力とあわせ、コスト面でも国際競争力の回復を図ることを目的とし、昭和62年10月から開始された。この実験は、船種、航路を北米西岸、豪州向けのコンテナ船、撒積船に限定して選定された7隻で実施され、平成元年6月には、7隻全船が11名による、世界で最も効率的な乗組み体制での実験に達した。一方、近代化委員会では、元年5月以降、ビジョン検討委員会において、パイオニアシップ実験の総括的な取りまとめ作業を進めてきたが、その結果を去る5月8日開

催の第91回委員会で「パイオニアシップ実験に関する報告」(資料参照)として取りまとめた。報告は、実験結果の整理、実験の評価、当面の実験の進め方、で構成されており、要旨は次のとおりである。

<要旨>

(1) 実験結果の整理

実験は豪州、北米航路の撒積船、コンテナ船計7隻で行われ、一航機、通信長の%資格化、運航部門全員の当直限定資格以上の有資格化、事務部員の1名化、船橋ウイングに機関および舵の遠隔操作装置の新設等により、11名体制を成し遂げ、運航上支障となる点はなかった。

(2) 実験の評価

当初の目的の一つである国際競争力の回復については、目的を達成するには至らなかったが、世界で最も少数精鋭化された乗組員で船舶を安全に運航できたこと、近代化実験全体を円滑に推進する上で役立ったこと、就労体制、職務体制に関し今後考慮すべき点が明らかになったこと、等の点で肯定的に評価できる。また今後必要とされる高度な知識、技能を中心とする海技の伝承にも資する等、パイオニアシップを中

心とする近代化船は、なお相当数必要と考えられる。

(3) 当面の実験の進め方

- ① パイオニアシップ実験船は適当な時期に、第3次総合実験船に統合する。
- ② パイオニアシップ実験船と同じ船種、航路の第三次総合実験船は、第三次総合実験（P実験）として実験を深度化する。
- ③ パイオニアシップ実験船と異なる船種、航路の第三次総合実験船は、D実験の評価を行った上で、第三次総合実験（P実験）として実験を深度化する。
- ④ 今後の実験にあたっては、船機長の実務への係り、%資格を有する一航機士の反対職への係り、原職機関士の%が上位職の技術を身につける機会等に十分配慮し実験を推進する。
- ⑤ 将来の技術革新に対応した船員制度のあり方についても探究の努力をする。

なお、同日の近代化委員会は、上記報告に基づき、第三次総合実験船（第一次応募船12隻）のうち、現在D実験を実施中の、パイオニアシップ実験船と同様の船種（コンテナ船、撒積船）、航路（北米西岸、豪州）の9隻については、11名体制の実績ができたものとして、直ちに深度化実験（P実験）を開始することを決定した。ただし、P実験の内容、調査方法、評価方法等を定めた「基本方案（その2）」が作成されるま

での間は、暫定的にパイオニアシップ実験を行うことになっている。（P.◎内外情報◎参照）

【資料】

パイオニアシップ実験に関する報告

船員制度近代化委員会

昭和60年秋以降の急激な円高の進行によって、わが国外航海運は極めて厳しい状況に直面し、日本船の国際競争力が著しく低下するとともに、わが国海運企業の日本船離れが進んだ。このような状況下にあつて、昭和62年1月、官公労使の四者の合意を基に、世界で最も効率的な乗組み体制により運航する船舶（パイオニアシップ）の実現を目指す実験に着手することとなった。

パイオニアシップ実験は、従来からの総合実験と並行して行われることとなり、「移行過程としての仮設的船員像」をさらに進めた内容により、船員制度近代化の一層の推進を図り、日本人船員の優秀性を世に示すとともに、資本コスト改善の政策努力と併せてコスト面でも国際競争力の回復を図ることを目標に、昭和62年10月から北米西岸、豪州向けのコンテナ船、撒積船計7隻により開始された。

当実験は、開始以来2年半が経過し、概ね順調に進んできており、11名という世界で最も少数精鋭化された乗組み体制により運航する船舶は、種々検討すべき点は残っているものの達成できたところである。今後は、当実験の結果を踏まえ、その成果を第三次総合実験船による総

合実験に反映させていくこととし、このため、今般当実験の結果およびその評価を整理するとともに、当面の実験の進め方について次のとおりまとめた。

1. 実験結果の整理

(1) 実験の概要

- ・実験は豪州、北米航路の撒積船、コンテナ船、計7隻で行われた。
- ・運航部門要員としては、船長・機関長、%資格を持った一航機士・通信長および二・三航機級%2名と%3名（コンテナ船）または二・三航機級%1名と%4名（撒積船）の計10名体制がとられた。
- ・生活部門としては、初めてのKS1名体制がとられた。
- ・B-1体制は0800～1700へ拡大された。
- ・実験船の設備は、総合実験船Cの設備を有し、かつ、船橋ウイングに機関の遠隔操縦装置および操舵装置を備え、省力化された廃油処理設備を設置し、厨房作業の効率化のための設備が機能的に配置されていることを要件とした。

(2) 実験の結果

実験においては、一航機士、通信長の%資格化、運航部門全員の当直限定資格以上の有資格化、生活部門関連業務の見直しによるKSの1名化、船橋ウイングに機関の遠隔操縦装置および操舵装置の新設、廃油処理設備の能率アップ等が図られ、これらにより世界最少の11名体制を成し遂げることができた。

一方、乗組員にとっての就労面における厳しさは、出入港の回数が多く冷凍コンテ

ナのアテンド作業もある北米航路のコンテナ船が最も厳しく、次いで豪州航路のコンテナ船、豪州・北米航路の撒積船の順であったが、いずれの実験船も業務の分担を適切に行い効率よく就労しており、乗船中月間3日の休日のうち概ね2日は付与される等、運航上支障となる点はなかった。

船内就労体制、船内管理体制、陸上支援体制等について、実験によって得られた主な結果を整理すると以下のとおりとなる。

① 船内就労体制

- ・船機長については、少数精鋭化により、休日付与のための航海当直への入直・機関運転維持作業、人手を要する作業への対応等、円滑な運航と就労を維持する上での実務への係わりが増えた。
- ・一航機士については、専門職技能主体の就労であったが、%資格化することにより当直一元化設備を有効に活用し、航海当直の配員および航海当直者への休日の付与をも含めより柔軟性のある就労体制を組むことができた。また、通信長は%資格化することにより、出入港%時オペレーションセンターで%要員として就労することが可能となり、運航要員10名による離着岸作業に有効であった。
- ・%、%の構成について、%と%の各々の人数はコンテナ船、撒積船で異なったが、いずれの構成でも航海当直の資格、荷役当直に必要な要員は確保されており運航上支障となる点はなかった。
- ・B-1体制は時間帯を拡大した0800～1700の間実施され、1200～1300の間は、

船長が当直のバックアップを行う体制をとった。時間帯の拡大および就労体制の変化による航海当直への影響は見受けられなかった。B-1体制時の航海当直併直者と保守整備要員が同時に作業を実施することが可能となり、また、1600～1700もB-1体制としたため保守整備のマンパワーが生み出せ、保守整備作業の効率が上がった。

- 生活部門KS 1名体制については、労働密度は高くなったが、生活関連業務の見直し、船内事務の簡素化・合理化により、KSの作業内容は厨房・調理給食業務が主体となり、新食材の計画的活用と併せ、1名での就労が可能となった。

② 船内管理体制

- 船内作業組織については、従来の運航・整備チーム、生活・庶務チームの2チーム制から、作業内容に応じて効率的な配員、作業グループの編成が可能のように、一つの作業組織に統合され、作業管理委員会のもとですべての作業が遂行されるようになり、また、一航機士・通信長の%資格化に伴う職務分掌の見直しがなされた結果、乗組員相互間の作業に対する理解が深まり円滑な作業遂行が可能になった。
- 船内事務作業については、報告・記録に関する書書類の見直しや統廃合とともに、ワープロ・パソコンの活用などの合理化が図られ、また、KS 1名化に伴い従来KSが担当していた事務書類作成業務の一部を船長、% (％)、% (‰) に移管した。

③ 陸上支援体制

少数精鋭化に伴う整備基準書の見直しと陸上支援の効果的な派遣によって、保守整備作業の充実が図られるとともに、船種、航路により程度の差はあるものの、乗組員に休日も付与された。

④ その他

船内設備については、船橋ウイングに機関の遠隔操縦装置および操舵装置を備えることにより、オペレーションセンター・船首船尾の配員に柔軟性が生まれ、省力化に有効であった。また、廃油処理設備は、十分な処理能力を有し、取り扱いも簡便になっており、少ない保守整備要員にとって効果は大きかった。

2. 実験の評価

パイオニアシップ実験は、実験としては順調に行われてきており、これによって船種・航路が限定されているものの世界で最も少数精鋭化された11名という乗り組み体制が可能であることが検証され、わが国船員の優秀性を世に示すことができた。

一方、日本船の国際競争力の回復という当初の目的については、11名乗組みのパイオニアシップは、その実験過程において円高が進行したこと、政策努力について関係者の努力にもかかわらず実現できなかったことなどにより、コスト上の競争力で比較した場合、日本船の国際競争力を回復させるまでには至っていない。しかしながら、パイオニアシップは、「船舶運航の安全性、確実性、信頼性」などの確保を通じ船舶運航に当たっての信用力の向上に寄与しつつ、コスト上の競争力についても14名乗組みのC段

階の近代化船等と比べると相当程度競争力の向上に寄与したところである。

このような中で、船員制度近代化実験の本来の目的である技術革新に対応した新しい船内就労体制、職務体制の整備については、今後の近代化実験の深度化に際して船内就労体制、職務体制に関し検討、考慮すべき点が明らかになったことも成果といえる。

また、最近になって船員の需給関係がひっ迫し、世界的な傾向として船員不足、特に船舶職員不足が指摘されており、加えて地球環境保全の問題への関心の高まりから船舶の安全運航が以前にも増して重視されつつあり、このような背景のもと世界で最も少数の質の高い船員により船舶を安全に運航できることを示した当実験は高く評価し得るところである。こうした点に加え、今後の海技従事者に必要な高度な知識・技能を中心とした海技の伝承にも資するものとして、パイオニアシップを中心とする近代化船はなお相当数必要と考えられ、この点からも当実験の成果が認められる。

なお、当実験の実施により「移行過程としての仮設的船員像」達成後の新たな船員像の策定が順調に行われ、また、D実験の円滑な実験開始が可能になる等、船員制度近代化実験全体にインパクトを与えこれを推進させたことも、当実験の成果である。

このようにパイオニアシップ実験は概ね肯定的な評価ができるが、今後の近代化実験の深度化に当たっては、以上の点を踏まえて、実験によって明らかとなった改善、検討すべき点にも十分配慮して、実験を進めていくことが必要である。

3. 当面の実験の進め方

(1) パイオニアシップ実験は、船員制度近代化の一層の推進を図るため、先行的実験として行われたものであり、前述したとおり概ね順調に行われてきている。

一方、昭和54年以来進めてきた総合実験については、昭和63年6月にとりまとめた「今後の船員制度近代化実験の進め方について」に従って「当面の目標としての仮設的船員像」の実験・検証に取り組んでおり、現在第三次総合実験船24隻により総合実験（D実験）を進めているところである。

今後の実験については、パイオニアシップ実験と第三次総合実験船による実験との整合を図ることを基本に、当面「今後の船員制度近代化実験の進め方について」に従って実験の深度化を図っていくこととするが、その際にはパイオニアシップ実験により得られた成果を十分に尊重するものとする。

具体的には、以下の実験を並行して行うものとする。

- ① パイオニアシップ実験船については、当実験において実施した乗組体制・就労体制について実験結果の整理に際して指摘されている点に十分に配慮して、パイオニアシップ実験を継続し、その後適当な時期に第三次総合実験（P実験）を行う。
- ② パイオニアシップ実験の行われた船種・航路における第三次総合実験船については、D実験を踏まえ、暫定的にパイオニアシップ実験を実施し、その後第三次総合実験（P実験）を行う。
- ③ パイオニアシップ実験の行われていな

い船種・航路における第三次総合実験船については、D実験を実施し、適当な時期にその評価を行った上で、第三次総合実験（P実験）を目指す。

なお、これらの実験により制度化を行うのに必要な確認がなされる場合には、当該就労体制の導入を可能とするための制度面での措置を講じるものとする。

(2) 今後の実験に当たっては、将来像への進展をも考慮しつつ、当委員会での審議と合意を前提としながら、実験結果の整理に際して指摘されている以下の点に十分配慮し、実験を推進していくものとする。

- ① 船機長の実務への係わりについて、その係わりの程度は、船機長自身が総合的な判断に基づいて決めるべきではあるが、船機長の本来の職務への支障が出ないよう円滑な船内就労体制、管理体制の維持に配慮することも必要である。
- ② 一航機士の反対職への係わりについては、その労務内容、管理責任等から見て困難な点も多いが、円滑な就労体制の維持のためには「今後の船員制度近代化実験の進め方について」に従って、今後とも船機長職務との関連を十分に考慮しながら継続していくことが必要である。また、通信長については、今後停泊中の活用を含め、さらに経験を重ね有効かつ効果的な就労に踏み込むことも必要である。
- ③ %については、特にE系%における「上位職の技術を身につける経験と機会の場の減少」に対し、技術習得のための再教育のあり方、就労体制、資格構成等につ

いて検討する。

④ 生活部門KS 1名体制については、これを維持するためには完成食品の活用は避けられず、今後とも乗組員の嗜好にあった完成食品の開発への支援等を充実させていくことが必要である。

⑤ 船内管理体制、陸上支援体制等については、事務作業の簡素化、船内作成書類の陸上移管、陸上支援の効果的な派遣等について、引き続き検討する。

なお、以上の点のほか、乗組員の精神衛生面からの健康管理について、関係者の配慮と努力が継続されることが望まれる。

(3) 船員制度近代化をとりまくわが国外航海運の情勢は、依然として厳しい状態にあり、当委員会としては、こうした情勢も踏まえて、上記の実験を官公労使の審議と合意を前提として行い、当面「今後の船員制度近代化実験の進め方について」に従って実験の深度化を図っていくこととしており、このためにはパイオニアシップ実験において得られた成果が生かされるよう今後の実験の円滑な推進、実験の成果の定着を可能とする環境の整備等について関係者がそれぞれの立場でできる限りの努力を傾注していく必要がある。

また、高信頼度知能化船、テクノスーパーライナー等の新しい船舶の研究も推進されており、将来はこうした技術面での大幅な革新に対応した船員制度のあり方についても探究の努力を行っていくことが必要となろう。

貨物自動車運送事業法について

運輸省貨物流通局 黒川和孝
陸上貨物課補佐官

貨物自動車運送事業法は、物流二法の一法として平成元年3月第114回国会に提出され、継続審議を経て、同年12月第116回国会において可決成立し、12月19日に公布された。

今回のトラック事業に係る制度の見直しの理念は、①輸送機関別シェアがトンベースで90%、トンキロベースで50%を超えるなど、トラック事業は文字どおり国内物流の主役としての地位を占めている中、輸送ニーズの高度化・多様化等の変化に弾力的に対応しうようにするため、事業者がその創意工夫を活かした事業活動を迅速、的確に行えるようにすること、②一方で、トラック事業は長時間労働の常態化や過積載運転等の問題を抱えており、これらの輸送の安全を阻害する行為の是正等を図るための社会的規制を充実・強化することにより、輸送の安全、輸送秩序の確保を実効あるものとするところである。

1. 概要

貨物自動車運送事業法の概要は以下のとおりである。

- (1) 道路運送法からトラック事業に係る規制を切り離し、新たに貨物自動車運送事業法

(以下「新法」という)とする。

- (2) 路線トラックと区域トラックの事業区分を廃止し、従来の区域トラックも貨物の積合せができるようにする。
- (3) 事業の免許制を許可制とする。需給規制は廃止し、許可基準は安全に重点を置く。ただし、特定の地域で供給が著しく過剰になる等緊急の場合は、期間を限って新規参入停止措置を講ずることができる。
- (4) 運賃は認可制を届出制とする。ただし、不当な届出には変更命令をすることができる。運輸大臣は、特に必要があるときは、標準運賃を設定できる。
- (5) 運行管理者に試験制度を導入する等運行管理者の資格要件を強化する。
- (6) 過積みの禁止、過労運転の防止等運送の安全に関する規定を整備する。
- (7) 過積みの防止、過労運転の防止等輸送秩序の確立を指導することを目的とした法人を中央、地方(都道府県単位)に指定することができる。
- (8) 運輸大臣は、輸送秩序に係る法令違反の再発防止のため、関係荷主に勧告することができる。

2. 解説

以下、いくつかのポイントについて若干の解説を行うこととする。

(1) 新法のメリットについて

事業者にとってのメリットは、トラック事業者の創意工夫に満ちた事業活動が迅速かつ的確に行えるようになること、および輸送秩序の確立により不公正な競争を排除し、輸送の安全を確保することにある。具体的には、従来積合せが原則禁止されていた区域事業者にも積合せを認めることとし、多頻度輸送、小口輸送等のサービスを効率よく提供できる点、従来使用する道路の変更認可や道路管理者との協議が義務付けられていた路線事業の規制が緩和され、幹線ネットワークの効率的運営が可能となる点、法令を遵守し、適正な事業運営に励む事業者の輸送サービスが安全を犠牲にした不公正な競争によって脅かされる事態がないようにする点等が挙げられる。

利用者にとっても、トラック事業が以上のように運営されることによって一層質の高い安全な運送サービスを受けることができ、利便性が高まることになると考えられる。

(2) 一般貨物自動車運送事業を免許制から許可制とすることについて

わが国の産業構造が重厚長大型から軽薄短小型へと転換し、経済のソフト化が進展するなど物流をとりまく環境が大きく変化するなかで、新しい物流ニーズに対応するために必要となるネットワークの拡大、小口貨物の積合せ運送などが弾力的に行える事業規制とす

る必要性が高まっている。このため、サービスの多様化、事業展開の迅速化等の要請の高まりに対応し、かつ、事業の適正かつ合理的な運営を図るため、事業の計画が適切であり、的確な事業遂行能力を有するか否かという申請者の質的な審査を行うにとどめる許可制とすることとしたものである。許可制になると、需給規制は廃止されることとなるが、一定規模以上の車両台数の確保、適切な収容能力を有する車庫の確保、法令遵守等に関する資質、財産的基礎の確保等について従来同様厳正に審査することとしている。

また、許可基準は、申請者が予めこれを了知し地域による不合理な差異が生じないようにできるだけ具体的な基準として明らかにする必要があるため、最低車両台数、車庫、営業所の距離制限等の具体的な基準は、基本通達又は各地方運輸局長の公示により明確にすることとしている。

(3) 事業区分の統合について

一般路線貨物自動車運送事業と一般区域貨物自動車運送事業の事業区分の統合については、貨物の小口化、多頻度化等の進展の中で、高度化、多様化する荷主ニーズに即応できるよう現行の区域事業に積合せ貨物の運送を認める政策的必要性が高まっていることを主たる理由として統合したものであり、区域事業の更なる活性化が図られるものと期待される。

(4) 運賃制度について

新法では、荷主ニーズへの的確な対応を促進する観点から事前届出制としたが、適正なコストを上回る収入を得る不当に高い運賃、

特定の荷主だけに大幅な割引を行う等利用者を不当に差別的に取り扱う運賃、競争他社の排除等を目的とする不当な競争を引き起こすおそれがある運賃に対しては、変更命令により是正する措置を講じることとしている。変更命令の具体的基準については、事業者が予め了知しうるよう、その時点、その地域における適正な原価等の指標を公表する等により明確化を図ることとしている。また、経済事情の変動により運賃および料金が著しく高騰し、または下落するおそれがある場合には、標準運賃および標準料金を設定するが、これは変更命令を広範囲に加えざるを得ないような著しい経済変動が生じた場合に限り設定するものであり、常時設定するものではない。なお、届け出た運賃を遵守しなければならないことは、現行法における認可運賃の扱いと同様である。

(5) 輸送の安全の確保、輸送秩序の確保について

過労運転、過積載等の輸送の安全を阻害する行為に実効性のある装置を講ずることは、今回の事業規制の見直しの重要な基本的視点である。

このため、運転者の乗務管理等を行う運行管理者について、試験制度を導入し、現行の資格要件を強化するとともに、許可基準、輸送の安全の確保等の規定において過労運転の防止、過積載の禁止等トラック事業者の輸送の安全に関する責務を明確にし、もって過労運転等につながる危険行為の発生を予防することとしている。

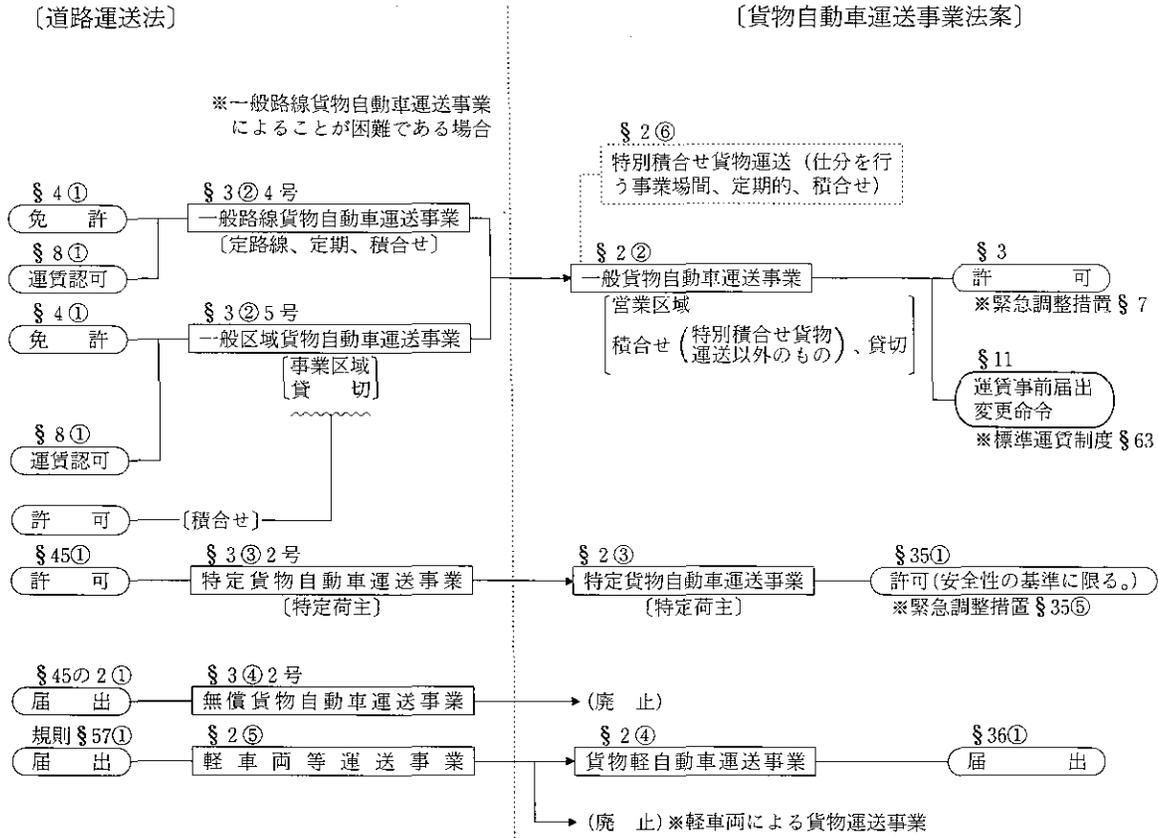
また、自トラ業者の活動、荷主からの違法行為の強要等トラック事業者が事業規制を遵守しがたい諸環境を改善し、事業の適正化を確保するため、違法行為の防止および是正のための指導、運輸大臣の講じる措置への協力等民間団体により自主的に行われる貨物自動車運送に関する秩序の確立に資する活動を促進する指定法人制度の規定を設けており、現在、輸送秩序確立のための事業を全日本トラック協会および都道府県トラック協会が実施しているため、同協会が申請した場合にはこれを指定することとしている。

さらに、トラック事業については、過労運転、過積載等の違反行為が荷主の指示等により余儀なく行われている実態も見受けられるところから、トラック事業者に対する規制の遵守についての指導および厳正な処分のみならず、荷主からの不当な要求を受けやすい環境を改善する施策が必要であり、新法においては、必要最小限の範囲において荷主に対して必要な措置をとるべきことを運輸大臣が勧告できる制度を規定することとしたものである。

3. おわりに

貨物自動車運送事業法の施行は、平成2年12月1日を予定しており、その施行に当たっては、その趣旨、目的を関係者に周知徹底するとともに、国会におけるそれぞれの付帯決議の趣旨を十分に体し、その実現に努力していく方針である。

道路運送法と貨物自動車運送事業法案の仕組み一覧



注 道路運送法における軽車両等運送事業欄の規則とは、道路運送法施行規則のことである。

最近におけるセメント需給動向と今後の見通し

セメント協会 高田武雄
調査部調査一課長

1. 経済動向

1986年度以降わが国の貿易収支が大幅な黒字を継続する中で、特に対米貿易収支の恒常的黒字に対する米国のいらだちが次第にエスカレートしたが、今日の日本側の対応変化によってようやく沈静化の方向にある。こうした日米構造協議の場の中で、公共投資の継続的拡大はセメント業界のみならず他産業にとっても、今後の動向に期待が寄せられるところである。

ところで第2次石油危機以降、経済は低成長を余儀なくされ、公共投資は以後毎年削減されてきたが、日米経済摩擦の激化により、わが国の市場開放、輸入の拡大、内需振興といった要求が強まった。一方、国内でも、急激な円高の影響とアジア NICS の急激な追い上げもあり、わが国基幹産業は構造的不況に見舞われ、不況色が一段と深まったため、1986年秋の総合経済対策や1987年夏の緊急経済対策が講じられ、公共投資が景気の主導役となって経済は再び回復基調をたどった。

86年度は公定歩合を2.5%と金融政策が超低金利に誘導され、また住宅資金貸付枠拡充等と相まって民間住宅投資が急速な上昇を示したこ

とが経済回復の一つの要因でもあった。

87年度は5兆円という史上かつてない大型の公共事業費の追加補正が行われたことにより、国内需要は一層活発化し、民間住宅投資の大幅な増加や堅調な伸びを続ける個人消費支出の拡大等の他、円高メリットによる企業収益の向上から民間設備投資も上昇に転じ、民間経済は自律的拡大基調に乗った。

88年度は景気拡大が続く中で、物価の低位安定を背景に、多様化、高級化を志向する個人消費支出が堅調な伸びを続ける一方、民間設備投資も前年度伸び率を大幅に上回る拡大を示した。また民間住宅投資は伸び率が大幅に鈍化したものの、新設住宅着工戸数では前年度並みの水準を維持、公共投資も伸び率がダウンしたものの、大型追加後の事業規模を維持し、景気の下支えとなった。

89年度も引き続き好調に推移し、岩戸景気をしのぐ勢いにあり、さらに戦後最長の好況期であった“いざなぎ景気”と比較される長期的拡大が続いた。民間設備投資は内需好調を背景に前年度伸び率をさらに上回る伸びを示し、89暦年のGNPベースでは17.8%増の高い伸びとなった。製造業では能力増強投資もさることながら、

中長期的戦略に立って新製品開発、新技術開発、省力合理化等の投資が中心であり、非製造業ではオフィスビル、店舗拡大、リゾート関連施設等が中心であった。また個人消費支出は年度初めの消費税導入により、一時的な落ち込みを示したものの、景気拡大による収入増から、高級化志向を中心に堅調な伸びを持続した。特に乗用車新車販売台数は30%増という大幅な伸びを示す一方、百貨店売上高も好調であり、消費支出の根強さがうかがえる。

他方、住宅投資は当初減少が予想されたが、

新設住宅着工戸数が社宅、分譲住宅の高い伸びがあつて前年度比0.6%の微増となった。

以上のような景気動向を反映して、セメント需給は3年連続の上昇となった。

2. 生産動向

セメント生産量は、1979年度の8,794万トンでピークに毎年減少を続けてきたが、87年度に入りようやく上昇に転じ、89年度には国内需要が伸び悩んだものの、輸出が大幅な伸びを示したことにより、前年度比3.6%増の8,008万トンと、

【第1表】 需給状況

(単位：千トン、%)

区分	85		86		87		88		89	
	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	
生産	71,410	92.0	67,297	94.3	65,909	97.9	68,457	103.9	71,602	104.6
販売	72,213	93.3	70,416	97.5	74,244	105.4	77,262	104.1	80,077	103.6
国内 (A)	67,407	96.2	68,058	101.0	70,592	103.7	73,893	104.7	75,110	101.6
輸出	8,320	76.2	4,859	58.4	4,346	89.4	5,133	118.1	6,964	135.7
合計	75,727	93.5	72,917	96.3	74,938	102.8	79,026	105.5	82,073	103.9
期末在庫	3,810	96.5	3,083	80.9	3,814	123.7	3,635	95.3	4,001	110.1
輸入 (B)	582	285.5	1,473	253.0	2,936	199.3	3,616	123.2	3,651	101.0
内需 (A+B)	67,989	96.8	69,531	102.3	73,528	105.7	77,509	105.4	78,761	101.6

【第2表】 品種別生産量

(単位：千トン、%)

種類	85		86		87		88		89	
	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	
ポルトランドセメント	58,233	80.7	55,253	78.5	57,024	76.8	58,724	76.0	60,349	75.4
普通	2,080	2.9	2,394	3.4	2,989	4.0	3,193	4.1	3,434	4.3
早強	531	0.7	294	0.4	551	0.8	674	0.9	1,341	1.7
中庸熱	869	1.2	388	0.5	49	0.1	5	0.0	7	0.0
耐硫酸塩	—	—	—	—	9	0.0	11	0.0	28	0.0
その他	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
計	61,713	85.5	58,329	82.8	60,622	81.7	62,607	81.0	65,159	81.4
混合セメント	9,045	12.5	10,738	15.3	12,449	16.8	13,715	17.8	14,040	17.5
高炉	57	0.1	63	0.1	91	0.1	108	0.1	113	0.1
シリカ	1,245	1.7	1,086	1.5	991	1.3	731	1.0	623	0.8
フライアッシュ	153	0.2	200	0.3	91	0.1	101	0.1	142	0.2
その他	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
計	10,500	14.5	12,087	17.2	13,622	18.3	14,655	19.0	14,918	18.6
合計	72,213	100.0	70,416	100.0	74,244	100.0	77,262	100.0	80,077	100.0

82年度以来の8,000万トン台を回復、ピーク時に比べ91%の水準まで回復してきた。(第1表)

品種別には、中庸熟セメントの伸びが著しいが、これは国内向けよりもむしろ海外需要向けが主である。また高炉セメントは、10年前の1979年度で5.3%の生産ウエートであったが、普通セメントに比べ若干安かったことと対アルカリ骨材対策等からウエートの急増を続け、88年度には17.8%を占めるに至った。しかし、89年度では17.5%と若干ウエートが低下した。これは中庸熟セメントのウエートが高まったためとも考えられるが、公共需要の出遅れも影響しているものと思われる。(第2表)

また、クリンカー生産量は、セメント生産と同様に82年度以降減少傾向をたどったが、87年度をボトムにようやく回復に転じ、内需の伸びや輸出用クリンカーの伸びもあって、89年度には4.6%増の7,160万トンとなった。その結果、

設備稼働率は、83年度の62%をボトムとして89年度には81.5%となり、適正操業度を維持した。これは、83年度の設備能力1億2,899万トンから合計4,118万トンに及んだ設備廃棄を構造改善事業の中で進めた結果である。(図1)

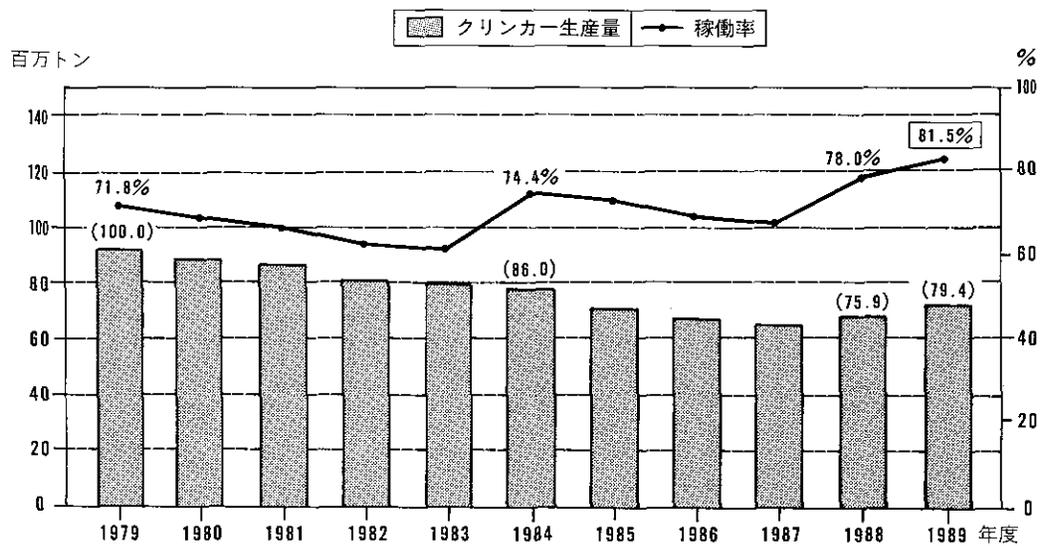
3. 需要

(1) 国内需要

内需拡大策を契機にセメント国内需要(含む輸入)は上昇に転じ、87年度5.7%増、88年度5.4%増と高い伸びを示したものの、89年度は1.6%の微増にとどまった。

公共工事着工統計で公共投資の動向をみると、87年度は庁舎、道路、港湾空港、下水道等で大幅な伸びを示したものの、88年度は、庁舎、住宅、道路の伸びがあったが全体的には微増にとどまり、89年度も教育・病院、港湾空港、道路で伸び率が高まったが、全体としては5%増と

【図1】クリンカー生産と稼働率



()は79年度=100とした指数

注：稼働率は各年度末能力で算出した。

なった。89年度では消費税分および物価上昇分を差し引くと、公共投資は横ばいないしマイナスになったと思われる。

一方民間需要を建築着工統計でみると、着工床面積では87年度に16.1%増と高い伸びを示した後5%台の伸びを維持している。特に会社関係の伸びが目立ち、事務所、工場作業場、倉庫向けが主力となっている。また新設住宅着工戸数は86年度の11.9%増の後、87年度は23.5%増の173万戸に達し、以後も160万戸台を維持している。ただ、最近の技能工不足を反映して建築構造別では鉄骨造りが高い伸びを示しており、建築工事のプレキャスト化の進行がうかがえる。

(2) 輸出

1983年度に1,372万トンと史上最高の輸出量を記録して以来、輸入国側の自給力の向上や円高

の著しい加速によるわが国競争力の低下から輸出は急激に減少し、87年度には435万トンとピーク時の1/3の水準にまで落ち込んだ。

しかし、ここ2～3年世界的に好景気を反映した建設需要が活発であり、特に米国西海岸および香港向けを中心に著しい伸びを示し、89年度では35.7%増の696万トンとピーク時の1/2の水準まで回復してきた。(第3表)

この輸出増勢の裏には、競合国の国内需要が活発であるため輸出余力が減少し、むしろ最近では緊急対策として輸入を行うなど、競合国の国内需給がひっ迫していることが主因である。

また新たな輸出先として、豪州が加わったのが注目される。

(3) 輸入

1982年度に1,900トンが輸入されて以来、輸入

【第3表】 主要仕向地別輸出量

(単位：千トン、%)

地域・仕向地	85		86		87		88		89		
	輸出量	構成比	輸出量	構成比	輸出量	構成比	輸出量	構成比	輸出量	構成比	
東南アジア	香港	2,022	24.3	1,642	33.8	1,855	42.7	2,293	44.7	2,808	40.3
	シンガポール	917	11.0	690	14.2	481	11.1	549	10.7	864	12.4
	その他	830	10.0	46	1.0	20	0.4	3	0.0	288	4.1
	小計	3,769	45.3	2,378	49.0	2,356	54.2	2,845	55.4	3,960	56.8
中近東	クウェート	1,075	12.9	270	5.6	—	—	—	—	—	—
	サウジアラビア	2,024	24.3	1,095	22.5	712	16.4	157	3.1	—	—
	その他	198	2.4	—	—	—	—	—	—	—	—
	小計	3,297	39.6	1,365	28.1	712	16.4	157	3.1	—	—
米国	1,015	12.2	910	18.7	1,098	25.3	1,773	34.6	2,349	33.7	
その他	239	2.9	206	4.2	180	4.1	358	6.9	655	9.5	
合計	8,320	100.0	4,859	100.0	4,346	100.0	5,133	100.0	6,964	100.0	
前年比	76.2	—	58.4	—	89.4	—	118.1	—	135.7	—	
荷姿別	クリンカー	3,490	41.9	1,880	38.7	1,197	27.6	1,644	32.0	2,443	35.1
	バラ	4,631	55.7	2,949	60.7	3,143	72.3	3,488	68.0	4,519	64.9
	袋	199	2.4	30	0.6	6	0.1	1	0.0	2	0.0

セメントは急激な拡大を示し、87年度まで倍々で拡大してきた。国別では韓国、台湾の両国が中心であり、89年度にはインドネシア、北朝鮮等が加わった。(第4表)

この輸入増の背景には、わが国がセメントの一大消費国であり、かつ国内セメント市況が比較的安定していることなどがあると思われる。

揚地別では、85年度当時北海道地区が高いウエートを占めていたが、89年度では近畿、関東一区、東海のいわゆる3大消費地が主力となっている。また、国内需要に占める輸入品のウエートは4.6%であるが、北海道、東海、近畿の3地区では8%台と高いものとなっている。

(第5表)

4. 今後の見通し

(1) 国内需要

景気拡大が続く中で、89年度は消費者物価および卸売物価に上昇の気運が見られたため、公定歩合の引き上げを合計4回にわたり実施し、景気過熱による物価上昇圧力を未然に防止することをねらいとした。その結果、87年度の2.5%から合計2.75%引き上げ5.25%とした。

この影響が今後どのように現れるか不明だが、少なからず投資意欲に影響することが考えられ

る。

民間設備投資は、引き続き景気拡大を背景に伸び率が若干低下するものの、高水準を持続すると見込まれるが、民間住宅投資が金利上昇の影響を受け減少が予想される。

他方、公共投資は前年度並みの事業費が確保されたものの、実質では若干の減少と見込まれる。

以上から、90年度におけるセメント国内需要は横ばいないし若干の減少を見込んでいる。

ただし、日米構造協議における公共事業の継続的拡大が、今後どのように織り込まれてくるのか、期待されるところである。

(2) 輸出

89年度は米国西海岸および香港向けを中心に大幅な拡大を示したが、90年度は米国西海岸向けは引き続き好調に推移すると思われるものの、香港、豪州向けが若干の減少が見込まれる。また、年度後半には再び競合国の圧力が高まることが予想されるので、90年度は横ばいないし減少と見込んでいる。

(3) 輸入

韓国、台湾両国の国内需給がタイトであったため、89年度は微増にとどまったが、90年度もこの傾向が続くものと予想される。

【第4表】 国別輸入量

(単位：千トン、%)

国別	85			86			87			88			89		
	前年比	構成比		前年比	構成比		前年比	構成比		前年比	構成比		前年比	構成比	
韓国	333	321.8	57.2	942	282.6	63.9	1,673	177.7	57.0	1,912	114.2	52.9	2,012	99.4	55.1
台湾	249	248.0	42.8	531	213.4	36.1	1,263	237.7	43.0	1,666	132.0	46.1	1,463	91.7	40.1
インドネシア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	—	1.0	86	135.3	2.3
北朝鮮													75	—	2.1
ブルネイ													15	—	0.4
合計	582	285.5	100.0	1,473	253.0	100.0	2,936	199.3	100.0	3,616	133.4	100.0	3,651	101.0	100.0

出典：貿易統計（大蔵省）

ただし、現在韓国では能力増強工事が進行中であり、今年度後半には稼働する予定となっており、再び輸入攻勢が高まるものと見られる。

5. 構造改善

87年4月、円高により著しい影響を受けた不況業種を対象にして、産業構造の転換を図り、国際競争力の強化と新規事業分野への移転等を柱とした“産業構造転換円滑化臨時措置法”が旧産構法に代わり施行された。

セメント業界は、旧法の業種指定を解除された後、同年10月に円滑化法の特定設備の指定を

受け、翌88年9月および12月に事業提携計画ならびに事業適応計画の承認を得て以来、自助努力による合理化の徹底や企業活力の向上を図るため、新規事業開拓、新規技術開発、共同化のさらなる推進等を掲げ、現在諸事業を鋭意推進中である。

90年度は指定期間の中間点にあり、指定の見直し作業の時期に当たっている。

セメント業界としては、今後も指定継続の中で、国際競争力の強化のため、合理化および経営基盤整備等なお一層の努力を積み重ねる所存である。

【第5表】 揚地別輸入量

(単位：トン、%)

地区	年度		85		86		87		88		89		地区内比
	85	構成比	86	構成比	87	構成比	88	構成比	89	構成比			
北海道	119,101	20.5	233,309	15.8	415,118	14.1	369,885	10.2	383,742	10.5	8.3		
東北	1,602	0.3	45,161	3.1	124,258	4.2	187,914	5.2	149,331	4.1	2.3		
関東	一区	38,117	6.5	188,717	12.8	616,035	21.0	846,714	23.4	829,937	22.7	5.4	
	二区	—	—	1,000	0.1	42,000	1.4	57,599	1.6	3,300	0.1	0.0	
	計	38,117	6.5	189,717	12.9	658,035	22.4	904,313	25.0	833,237	22.8	3.7	
北陸	35,660	6.1	59,383	4.0	94,987	3.2	96,651	2.7	126,122	3.4	2.7		
東海	211,127	36.3	313,045	21.3	534,327	18.2	765,217	21.2	783,572	21.5	8.9		
近畿	79,517	13.7	404,992	27.5	694,238	23.7	824,396	22.8	918,411	25.1	8.0		
四国	43,686	7.5	79,285	5.4	97,525	3.3	84,032	2.3	84,760	2.3	2.3		
中国	46,481	8.0	107,268	7.3	134,634	4.6	158,093	4.4	191,961	5.3	3.3		
九州	821	0.1	38,989	2.6	118,694	4.1	149,476	4.1	133,449	3.7	1.4		
沖縄	6,050	1.0	1,910	0.1	64,070	2.2	75,950	2.1	46,600	1.3	3.8		
合計	582,162	100.0	1,473,059	100.0	2,935,886	100.0	3,615,927	100.0	3,651,185	100.0	4.6		

出典：貿易統計（大蔵省）

【参考資料】 荷姿別国内販売量

(単位：千トン、%)

荷姿	年度		85		86		87		88		89	
	85	構成比	86	構成比	87	構成比	88	構成比	89	構成比		
バラ	58,997	89.4	60,912	89.5	63,407	89.8	66,741	90.3	68,166	90.8		
袋	7,025	10.6	7,146	10.5	7,185	10.2	7,152	9.7	6,943	9.2		
計	66,022	100.0	68,058	100.0	70,592	100.0	73,893	100.0	75,109	100.0		

Mrs.B と Mr.T

運輸省地域交通局長 早川 章

昭和49年から3年間、在米大使館に勤務して、仕事や生活の場を通じて、さまざまに接触のあった人々の印象は、ただ一回の外国生活だったこともあり、今もなお、極めて鮮明なものがある。ろくに英語も話せず、風習も解せぬ異国人を温かく迎え、仕事の付き合いを超えて人間としての付き合いをしてくれた国務省のバンク海運部長や同盟のウォーレン弁護士など、楽しかったワシントン生活での貴重な友人たちも多い。

しかしここでは、これら友人たちではなく、別の意味で印象深く、かつは、今なお、心にかかる2人の米国人のことを記してみたい。

(I) Mrs. B

もう1年ほども前になるが、わが国のある大手電機メーカーがココム違反で問題とされた事件があったが、その際、米国の議員さんたちが、連邦議事堂を背景に、同社の製品をハンマーでぶっこわすという、いささか品位に欠けるパフォーマンスを演じたのを、ご記憶の方も多いと思う。あの議員さんの中のやや小柄な紅一点が、Mrs. Bである。現在は下院議員、当時はFMC

(連邦海事委員会)の長官だった。

噂では、ご先祖は東欧方面のご出身、新聞社の海事担当記者から当時のニクソン大統領にその敏腕ぶりを見込まれて登用されたとのことで、毎朝ご主人とともに、自宅の庭で国旗掲揚を欠かさないという熱烈な愛国者であった。ある時、われわれコットンクラブのメンバー一同が長官をワシントン有数のフランス料理店にご招待した際も「私は、カリフォルニアワインしか飲みません」と断固頑張り、フランス、ドイツなど、ワインについては一言も二言もある代表連と大いにやり合っていたのを覚えている。

当時FMCとの関係では、わが国のコンテナ船のスペースチャーター協定の承認が、FMCからいろいろ条件やら期限やらをつけられて、不安定な状態に置かれているという課題があった。太平洋で劣位にあった米国海運側が、わが国に対して懸案の解決を迫るという意味では、最近の日米経済摩擦の走りともいえるものだったが、準司法的権能を有するFMCという行政委員会が舞台となったこと、あちら側の要求が必ずしも運輸省権限のものだけでない等の問題はあつ



た。しかし、ともかくも本省からH次長に渡米してもらい、運輸省としても懸案解決のため努力しましょうというFMCとの間の話し合いで、事態は一応解決した。赴任前から、T外航課長にはっぱをかけられていた案件でもあり、着任後初の大仕事であったので、無事に終わって、大変ほっとしたのを覚えている。

しかし、他省権限事項への働きかけが、そう簡単には実を結ばないのは、今も当時も変わらない。本省関係者の努力にもかかわらず、なかなか目に見える形で結果が出ない。Mrs. Bの顔付きもだんだん険しくなってくる。Mrs. Bの下の実力者Mr. Hを食事に誘っては、本省の努力の程を説明するという日々が続いていたが、折も折、ウォーターゲート事件で、突如ニクソン大統領が辞任するという事態となり、Mrs. Bも慌ただしくFMCを去った。

あの折の諸懸案は——いずれも私の帰国後のことであるが——関係者の努力により、より適切なチャンネルを通じて、いずれもそれなりの解決を見た。しかし、Mrs. Bの在任中に結果が出た訳ではなかったし、突然、しかも極めて不

本意な形で辞められたMrs. Bがわが国の側の事情や、関係者の誠意を理解してくれたとも思えない。その心に何らかの影はなかったろうかと、当時からそのことだけが気にかからないではなかった。

あれから15年、あの時、さまざまに活躍してくれたわが国海運界の人々も、多くは現役を去り、第二の人生を歩まれている。H次長も、Mr. Hも、その後、病を得て亡くなってしまった。あの時を記憶している人々も、もはや少ない。

Mrs. Bは、最近も、いくつかの対日報復動議などに名を連ねているようだが、それは、現下の個別の案件についての、彼女のストレートな愛国心のなせる結果に過ぎないと信じたい。

(2) Mr. T

Mr. Tは長男が通ったメリーランド州ブルックモント小学校の、名前から判断して、イタリア系と思われる社会科の先生である。

同小学校5年生に編入された長男は、全く英語ができなかったから、授業を受けても手も足も出ない状態が続いていた。クラスの仲間からも疎んじられる。できない子供だといった印象を持たれはじめるといったことのようなようだった。この様子を見ていたのだろう。ある日、Mr. Tから長男が私あての手紙を預かってきた。長男に日本語で何か日本の歴史のレポートを書かせ、それを親が英訳して、その両方を自分あてに提出せよとの指示である。

日本の歴史の参考書の入手などは、すぐには

できない。考古学関連のポキャブラリーなど手に負えるはずもない等々、これはなかなか難問だったが、学校ではエジプト史辺りをやっているとのことだったので、世界一の規模を誇るという仁徳天皇のご陵のことを百科辞典などを参考に親子合作で書き上げ、エジプト、メソポタミア辺りの歴史の通俗的な新書本を買ってポキャブラリーを補いながら英訳して、子供に持たせてやった。

数日後、帰宅すると長男が首を長くして待っていた。その話では、Mr. T がその英文をクラスの数人の生徒に分担して朗読させ、その上で「このレポートは、彼が日本語で書いたものの英訳だ、彼は聞いてのとおりに能力がない訳ではない。ただ、今は英語ができないだけなのだ」というようなことを皆に話してくれたとのこと。

この辺りから長男の学校への意気込みが違い出した。そもそも日本の子供は数学はお手のものだし、多くの友人もできて、中学も含めて3年間、十分に米国生活をエンジョイできたように思う。

帰国命令が出て、身辺整理の合い間に、Mr. T にあいさつしようと思って小学校へ行ってみたが、折しも学校はクローズ、その後気にかけてながらも忙しさにかまけて、結局そのまま帰国してしまった。

帰国して、今度は、次男の帰国子女教育にすこぶる悩まされた。その子が外国で受けた教育の流れを無視した画一化への異常なまでの努力、友人たちの陰湿ないじめ等を見るにつけ、あの時、Mr. T が、孤独な一人の異国の少年の心に思いを致し、独自の工夫で、米国の子供たちの中に、尊厳を保たせつつ、とけ込ませてくれたことの貴重さが、いかにも尊く、それにつけても礼も言わずに帰国してしまったことが後悔されてならなかった。

人口の流動性の激しい米国のこと、どうせかなわぬ話とは思いながらも、できれば一度ワシントンを訪れ、Mr. T の消息を得ていかにも米国人らしいヒューマンなその心に、改めて礼を言いたいというのが、目下のわれわれ夫婦の願いである。

内外情報



▲シンガポール港で荷役中のコンテナ船

1. 運政審第6回外航海運中長期ビジョンWG・第2回国際コンテナ輸送WG合同会議の審議模様
2. 平成3年度八大港入港料問題
3. CSG/US協議オスロ会議の模様
4. 外航および近海船の混乗に係る20条問題小委員会の審議
5. 第91・92回船員制度近代化委員会の審議模様
6. 1992年に向けての進路を画策するライナー各社(その2)

1. 運政審第6回外航海運中長期ビジョンWG・第2回国際コンテナ輸送WG合同会議の審議模様

運輸政策審議会国際部会国際物流小委員会の第6回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」)・第2回国際コンテナ輸送ワーキンググループ(以下「コンテナWG」)合同会議は、平成2年5月22日開催され、日本自動車工業会と日本貿易会からのヒアリングが行われた。両業界の説明骨子は次のとおりである。

[日本自動車工業会]

わが国の自動車生産は1,300万台で、世界自動車生産の約26%を占めている。自動車産業では、内外での日本車需要の好調を背景に急激に成長した時代から、1985年以降、国内市場は安定的拡大、輸出は完成車輸出から海外現地生産(CKD・部品輸出)へと構造変化が進んでいる。

1990年代の見通しとしては、

- ① 国内市場は安定的な伸びが期待できる。
- ② 輸出は、完成車輸出が減少するとともに、海

外生産用部品についても過渡的な輸出増加期間を経て減少・安定するものと見込まれる。

③ 輸入については、逆輸入を含め、大幅な増加が見込まれる、としている。(資料参照)

自動車工業会は、日本積みの完成車輸出が減少するため、自動車会社が大型の自動車専用船(PPC)を保有したり、長期用船することは次第に困難な状況になる見込みで、今後は各社がコストとのバランスを考慮して輸出の量変動に柔軟に対応できるPPC保有・用船が必要である、とみている。

日本海運に関しては、海上輸送の安定確保が最重要課題であるとしながらも価格・品質面で国際競争力のあるサービスが安定的に提供されれば船籍は問題ではないとした。

また、今後はCKDなどノックダウン方式の出荷が増えるため、コンテナの動静情報管理を含め、適切なコンテナ輸送が必要となるとの見方を示した。

〔日本貿易会〕

最近の貿易の特徴は、輸出は鉄鋼、自動車、テレビが減り、IC製品、原動機、自動車部品、OA機器等の一般機械が増えており、地域としてはASEAN、NIEESで拡大している。輸入については、燃料、原材料の伸びが低く、機械、繊維製品をはじめとする製品輸入が大きく伸びている。

今後の見通しとしては、輸出は漸減、輸入は1995年を境に横ばいもしくは漸減傾向と見込んでいる。

1992年のEC統合に対応などの物流変化に対応し、日本の商社が海外の物流事業者と提携したり、合併事業を組むなどの動きが今後活発化するとみており、このため貿易会では、日本、北米、アジア、欧州間の国際コンテナ輸送網の整備・拡充が必要であると述べた。

具体的には、北米、欧州、アジア大陸それぞれにヤード、倉庫等のハードウェアを整備するとともに、衛星通信、国際VAN等を利用したトラッキング(物流の進捗状況管理)、在庫管理のソフトウェアの確立

が必要であるとした。

日本海運については、技術力、情報力、信頼性が高く今後とも発展を期待すると表明するとともに、日本船については、船員費等から国際競争力について問題があるが、職域確保、海技伝承の面から維持していくことが望ましいとの見方を示した。

一方、便宜置籍船の低コスト、低運賃は荷主にとり利点であり、船舶管理等の面を充実させれば今後の活用を支障はないとの考え方を示した。

今回で荷主関係からのヒアリングは終了したが、今後は中長期ビジョンWGとしては、日本造船工業会、全日本海員組合からのヒアリングを行うとともに、6月中旬に中間とりまとめを行う予定となっている。

またコンテナWGにおいては、近く海運業界における情報化の動向について船主より説明を受ける予定となっている。

【資料】日本の自動車産業の年平均伸び率

	1970/75	1975/80	1980/85	1985/89	1990年代
国内市場	1.0%	3.1%	2.1%	5.5%	安定的伸び
輸出	19.8%	17.4%	2.4%	-2.4%	減少傾向
生産	5.6%	9.7%	2.1%	1.5%	安定化

2. 平成3年度八大港入港料問題

入港料制度は、昭和29年、港湾法の一部改正により設けられたが、海運業界はその徴収について、一貫して反対してきた。しかしながら、48年に同法の一部改正が行われ、新たに港湾環境整備負担金制度が創設され、また、運輸省当局の指導もあって、入

港料制度そのものについては従来どおり反対であるが、港湾環境整備負担金に見合う一部経費の負担については、名目はともかく企業の社会的責任の一端として、これに協力することにやぶさかではないとした。

このため、当協会をはじめ日本内航海運組合総連合会、日本旅客船協会および全国内航タンカー海運組合で構成する「入港料問題対策協議会」(以下入対協)を設置して、各港湾管理者と入港料の料率交渉を行い、相互に了解された結果をもって新設、改定を行ってきている。

入港料の改定は、ほぼ3年ごとに行われるのが通例であり、八大港(東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州)については、63年4月が改定期であったが、海運業界は長期にわたる不況に加え、円高の恒常化により未曾有の経営危機に直面していたため、前述の入対協より、当分の間、料率を据え置かれたい旨強く要望を行った結果、63年度から平成2年度までの料率について据え置き措置が

【資料】 港湾環境整備負担金に見合う入港料徴収港一覧

(平2.6.1現在)

対象港	港種	管理者	料 率 (円/%)															
			51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度	58年度	59年度	60年度	61年度	62年度	63年度	元年度	2年度	3年度
東川横名大 古 神 下北 九	京崎 特重 濱屋 〃 阪戸 〃 関州 〃	(六大港湾協議会) 東 京 都 市 川 崎 市 横 濱 市 名 古 屋 港 管 理 組 合 大 阪 市 神 戸 市 下 関 市 北 九 州 市	1.6	1.8	2.0	2.0	2.1	2.3	2.5	2.5	2.5	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7
千木 更 葉 特重 浜 金 津 重地 興 谷 〃 名 津 〃 上 洗 〃 総 湊 〃	千 葉 県		1.6	1.8	2.0	2.0	2.1	2.3	2.3	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5
室小 函 小 苦 小 雅 留 十 紋 石 網 根	関 特重 樽 〃 館 〃 牧 〃 路 〃 内 〃 萌 〃 勝 〃 別 〃 新 〃 港 〃 走 〃 室 〃	(北海道重要港湾協議会) 室 蘭 市 小 樽 市 函 館 市 苦 小 牧 港 管 理 組 合 小 樽 市 路 市 内 市 萌 市 尾 市 別 市 石 狩 新 港 管 理 組 合 網 走 市 根 室 市	1.6	1.6	1.6	1.6	1.7	1.8	2.0	2.0	2.0	2.16	2.16	2.16	2.16	2.16		

講じられた。

入港料の改定交渉については、当初の確認書において、その実施前9カ月前から協議に入ることとしているため、平成3年度以降の取り扱いについて、当協会より八大港の窓口である六大港湾協議会に打診を行ったところ、去る5月8日、六大港湾協議会より「4月26日開催の定例会において平成3年度入港料については、現行料率(1総トン当たり2円70銭)を据え置くことに決定した」旨の通知があった。

これにより、八大港については昭和60年度に改定されて以来7年間の据え置きが決定した。

なお、現在では資料のとおり全国44港湾管理者82港について入港料が設定されている。

対象港	港種	管理者	料 率 (円/%)																
			51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度	58年度	59年度	60年度	61年度	62年度	63年度	元年度	2年度	3年度	
酒田	重	山形県	1.6	1.8	2.0	2.0	2.1	2.3											
仙台・塩釜 石	重	宮城県		1.8	2.0	2.0													
鹿日大	重	茨城県	1.6	1.8	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0					
新直江	特重	新潟県	1.6	1.8	2.0	2.0													
四日市	特重	四日市港管理組合		1.8	2.0	2.0	2.1	2.3	2.3	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5			
堺泉深	特重	大阪府	1.6	1.8	2.0	2.0	2.1	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.5	2.5	2.5				
水岡宇	重	岡山県	1.6	1.8	2.0	2.0	2.1	2.3											
衣三師伊東富 良幡具	重	愛知県	1.6	1.8	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	
和歌山下津	特重	和歌山県	1.6	1.8	2.0	2.0													
博多	重	福岡市	1.6	1.8	2.0	2.0	2.1	2.3	2.5	2.5	2.5	2.6	2.6	2.6	2.6				
広尾道福	重	広島県		1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.5	1.5	1.5				
清田子の御	特重	静岡県		1.8	2.0	2.0													
伏木富山	特重	富山県		1.8	2.0	2.0	2.0	2.1	2.3	2.3	2.3	2.3	2.5	2.5	2.5				
大分	重	大分県			2.0	2.0	2.0												
敦福内	重	福井県		1.8	2.0	2.0													
姫尼崎東	特重	兵庫県			2.0	2.0	2.0	2.2	2.2	2.2	2.2	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5			
津尾鳥	重	三重県		1.8	2.0	2.0													

対象港	港種	管理者	料 率 (円/%)																
			51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度	58年度	59年度	60年度	61年度	62年度	63年度	元年度	2年度	3年度	
秋船能	田川代	重// 秋田県		1.8	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.2	2.2	2.2			
徳山下 宇岩 三田 小野	松部 中関 野田	特重// 山口県				2.0	2.0	2.0											
伊万唐	里津	重// 佐賀県				2.0	2.0	2.0											
青八 むつ	森戸 小川原	重// 青森県					2.0	2.0	2.0	2.0									
小名浜	重	福島県					2.0	2.0	2.0										
金七	沢尾	重// 石川県										2.0	2.0	2.0					

- (注) 1. 内航船舶については上記掲載の額1/2の額が徴収される。
2. 同一船舶の同一港湾における徴収は1日1回、1月10回を限度とする。
3. 下記の船舶については徴収免除となる。
(1) 総トン数700トン未満の船舶
(2) 海難その他、航行上の支障が生じたことにより入港する船舶

3. CSG / US 協議 オスロ 会議の様相

日本・欧州各国と米国の海運担当省間協議会である CSG / US 協議が、平成2年4月25・26日ノルウェーのオスロにおいて、2年ぶりに開催された。日本からは、林淳司運輸事務次官、村上伸夫国際運輸・観光局外航課長、金沢悟在英大使館参事官、長江孝美在ノルウェー大使館一等書記官の他、民間側オブザーバーとして、当協会国際委員である日本郵船高橋宏常務が CENSA 代表とともに参加した。

米国は CHAO 運輸省副長官を団長とする代表団を派遣、日本・欧州側は英国運輸省の SUNDERLAND 次官補が団長を務め、会議はこの2人の共同議長方式により議事が進行した。

これに先立ち、CENSA は4月10日ロンドンにおいて CSG 側と事前打ち合わせの機会を得、日・欧船社の意見反映に努めた。(日本より、大阪商船三井船舶福田正明ロンドン支店長出席)

オスロ会議における主な協議内容は次のとおりであった。

① 米国海事法 (1984年) 見直し問題

現在進行中の上記海事法見直し問題について、米国側より現状説明が行われた。日本・欧州側は、現行の84年法の基本的な枠組みについては、それなりに評価できるのでこれを維持すべきであり、

大きな改正は必要ないとする旨発言、少なくとも改悪となるような改正は回避するよう要請した。

② EC 政府の海運に対する独禁法運用問題

現在、EC 政府は独禁局 (DG IV) を中心に、コンソーシアムや同盟船と独立船社間の協調協定といった船社間の提携に対し、独禁法をどのように適用するか検討中のところ、EC 代表よりその進捗状況について説明があった。これに対し、日本・欧州各国ならびに米国側よりも、このような船社間の協調は定期航路安定に資するものであり、米国海事法においても認められていることが指摘され、EC 政府の善処が強く要請された。

③ 米ソ海運協定問題

米国は目下ソ連と海運協定を復活すべく一連の会談を行っているが、同協定でバルク貨物も含めた米ソ間積み取りシェアの取り決めを考慮中と伝えられている。

このため、CSG 側より、このような OECD 自由化コードその他に違反し、Free Access を制限する行為は思いとどまるよう要請が行われた。しかしながら、米国側からは、この種協定の締結はそれがなければ貨物を積み取ることができない特殊な場合に限られており、ソ連については今後の自由経済への移行状況を注視していきたい、との応答があったのみで確約を得るまでには至らず、今後の推移が注目される。

④ GATT ウルグアイ・ラウンドと海運問題

現在交渉中の GATT ウルグアイ・ラウンドにお

いて、「海運」をその対象に含めるべきか否かが問題になっているが、本件、本 CSG/US 協議においても取り上げられた。

米国は国家安全保障の見地から海運は GATT 討議の対象から除外すべしとのスタンスであったが、これに対し、CSG 側は、これは海運の自由競争確保のための戦略上の問題であり、GATT の場をこの自由原則について検討する好機ととらえている国もあるため、現段階で結論を出すのは困難であるとの見解で、同意には至らなかった。

なお、参考までに、わが国運輸省は、これまで一貫して、「海運」は既に UNCTAD その他の国際機関の場で討議されていること、GATT の場で取り上げられると発展途上国の攻勢によりさらに保護主義の対象とされるおそれがあること等により、GATT ウルグアイ・ラウンドから除外すべきであるとの意見である。

⑤ その他

韓国、ペルー、ブラジル等の国旗差別政策について意見・情報が交換された。また、米国の油濁防止法案、日本の港湾運営基金問題も取り上げられ、要望あるいは、事情説明等が行われた。

なお、今後とも、必要に応じて、本協議は継続開催されることが確認された。

このように、米国は1984年海事法の見直し、EC は船社間協調行為に対する海運規則の運用という問題を抱えていたことを背景に、ハイ・レベルの出席者により日・米・欧間の海運政策の調整について検討が行われたことは、大いに時宜を得ており、また関係船社にとっても誠に有益であったと評価される。

4. 外航および近海船の混乗に係る20条問題小委員会の審議

海上安全船員教育審議会（安教審）船舶職員部会の20条問題小委員会は、平成2年5月9日、外航船2隻および近海船7隻、計9隻について船舶職員法第20条に基づいて船舶職員配乗員数の特例措置を承認した。（資料参照）

このうち、外航船2隻は平成元年10月成立した「新たなマルシップ混乗」に係る労使合意に基づいて、同小委員会に申請されたもので、船舶職員法の原則規定によれば、3級海技士以上の船舶職員9名の配乗が義務付けられるところを特例措置の承認により6名の配乗に軽減された。（他に両船とも職員として、3級海技士の資格は有しないが、STCW条約の要件を満たす職員3名が乗船）

これにより、労使合意に基づく外航の「新たなマルシップ」混乗船は、3月の同委員会で承認された神成丸（自動車運搬船）、北野（コンテナ船）と合わせて4隻となった。

なお、「ぐろーばるはいうえい」は、既存船としての新たなマルシップ混乗の第一船となる。

また、近海船については計9隻の特例措置が申請されていたが、2隻については、労使の協議事項が残されているため今回は保留され、17隻の特例措置が承認された。

本件については、昭和58年4月船舶職員法の改正

で「旗国主義」が採用されたことにより、従前のマルシップに対して、同法第20条に基づく特例措置（日本人職員6人混乗）が経過措置（特例マルシップ）として行われてきたが、本年3月成立した近海の労使合意により、「特例マルシップ」を近海船全般に拡大することとなったことから実施されたものである。（本誌1990年4月号P.40参照）

今回の7隻に前回（3月22日）開催の同小委員会で承認された、15隻を含めると、労使合意に基づく近海マルシップは22隻となる。

【資料】

5月9日20条問題小委員会において特例措置が新たに承認されたマルシップ

	船舶所有者名	船名	船種
(外航)	大 阪 商 船 船	筑波山丸	原タンカー
〃	太 洋 海 運	ぐろーばる はいうえい	自動車 運搬船
(近海)	山 本 汽 船	山 興 丸	貨物船
〃	山 本 汽 船	山 洋 丸	〃
〃	大 阪 造 船 所	福 崎 丸	〃
〃	大 阪 造 船 所	江 戸 丸	〃
〃	大 洋 海 運	大 洋 丸	〃
〃	友 和 船 舶	友 和 華 丸	〃
〃	友 和 船 舶	友 和 喜 丸	〃

5. 第91・92回船員制度近代化委員会の審議模様

第91回船員制度近代化委員会は、平成2年5月8日に開催され、第三次総合実験船（第2次候補船）

5隻のD実験実施方案を承認した。また、ビジョン検討委員会が取りまとめた「パイオニアシップ実験

に関する報告」を承認し、第三次総合実験船の実験の深度化を決定した。

〈審議概要〉

1. 第三次総合実験船「ごうでんげいとぶりっじ」「せんちゅりーはいうえい5」「わしんとんはいうえい」「ねぶちゅーんえーす」「まあきゅりいえーす」5隻のD実験実施方案を承認した。この5隻は、いずれも実証船Cから参加する第三次総合実験船の2次応募船で、「ごうでんげいとぶりっじ」は主に日本・極東・北米西岸を就航するコンテナ船、他の4隻は、主に日本・北米または欧州に就航する自動車専用船で、コンテナ船、撒積船に次ぎ、あらたな船種として、13名体制を目指したD実験に参加することとなった。実験開始時期は、5月下旬～7月中旬の予定。
2. 「パイオニアシップ実験に関する報告」を承認した。(P. 4 海運界の動き参照)
3. 第三次総合実験船9隻の実験の深度化を決定した。(P. 4 海運界の動き参照)
4. その他
 - 1) 本年1月開催の委員会において、「C段階実証実験のまとめ」が承認されたのに基づき、関係者間で実用化の準備が進められていたが、今回の委員会において、船主側より、C実用船の労働協約が3月28日合意に達し、6月1日から適用される旨報告があり、委員会として、6月1日以降内地帰着日をもって実験船の地位を解除することを決定した。
 - 2) パイオニアシップ「筑波丸」は、前回の委員会で一時航路変更にとまなう入港地の特殊事情により、臨時増員して実験を継続すること

が了承されていたが、その後予定が再度変更され、臨時に南アフリカに就航することとなった。同航路は実験方案で予定されていないことから、改めて航路変更と、11名で実験を継続することにつき、事務局より報告があり、これを了承した。

- 3) 第三次総合実験船の生活部門就労実態についての専門家による乗船調査は、調査員の都合がつかず中止されていたが、今回「はんばーぶりっじ」にて6月初めより約1カ月間実施する旨、事務局より報告が行われた。
- 4) 仮設的船員像(移行過程像)に基づくC段階実証実験報告書が提示された。

第92回船員制度近代化委員会は、5月21日開催され、第三次総合実験船(第1次)9隻の、暫定パイオニアシップ実験実施方案を承認した。

〈審議概要〉

前回の委員会における、パイオニアシップ実験船と同じ船種、航路の第三次総合実験船9隻の実験深度化の決定に基づき、「新鷹丸」「じょーじわしんとんぶりっじ」「まきなつくぶりっじ」「へんりーはどそんぶりっじ」「紀伊丸」「知多丸」「愛宕山丸」「神和丸」「国東丸」以上9隻の、暫定パイオニアシップ実験実施方案を承認した。この9隻(コンテナ船3隻、撒積船6隻)は、いずれも13名体制のD実験を継続中であり、早ければ5月下旬から11名+2名(事務部員1名、運航部員1名)のシャドーブレーの実験を開始し、2～3航海後には、11名リアル体制に移行する予定である。なお、実験は、パイオニアシップ7隻とほぼ同内容で実施される。

【参考資料】

近代化船の現状(平成2年4月30日現在)

表1 近代化船の種類別一覧

種 別	社 数	隻 数	千総トン
1. 第三次総合実験船	6	14	1,047
2. C 実 験 船	13	26	1,862
3. B 実 用 船	28	90	5,740
4. A 実 用 船	20	33	1,983
5. パイオニアシップ	7	7	557
計	—	170	11,189

表2 近代化船の船種別一覧

	第三次総合実験船		C 実 験 船		B 実 用 船		A 実 用 船		パイオニアシップ		合 計	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
1. コンテナ船	6	268	4	149	7	244	3	118	3	119	23	898
2. 撒 積 船	8	779	5	387	44	3,254	7	551	4	438	68	5,409
3. 自動車専用船	0	0	9	404	18	413	4	58	0	0	31	875
4. タ ン カ ー	0	0	6	849	15	1,640	15	1,089	0	0	36	3,578
5. L P Gタンカー	0	0	2	73	3	140	4	167	0	0	9	380
6. 重 量 物 船	0	0	0	0	1	15	0	0	0	0	1	15
7. 貨 物 船	0	0	0	0	2	34	0	0	0	0	2	34
計	14	1,047	26	1,862	90	5,740	33	1,983	7	557	170	11,189

6. 1992年に向けての進路を画策するライナー各社(その2)

どのヨーロッパの定期船会社が、海上輸送以外の輸送分野に強い関心を抱いているかとなると、まず二つの名前が大きく浮かび上がる。Nedlloyd と P & O である。両社とも既に大きな輸送ネットワークを築いており、ヨーロッパ域内トレードの重要性の高まりに応じたネットワークの再構築を図りつつある。

1970年に四つの船会社の合併体として再出発した現在の Nedlloyd は、総合物流の目標を達成するために、他輸送分野への触手を広げている。その目指すゴールは、“世界中いづこの荷主であれ、彼らに代わって物流の完全なる一貫コントロールを行うこと”である。営業多角化 (diversitfication) をグループ内の合言葉に推進した結果、その達成数字によると、海上輸送部門の売り上げが“非海運部門”のそれに完全に追い抜かれるまでになった。すなわち、1988

年において、後者の売上高比率は4年前の25%に比し、50%を超えるまでに増大したのである。

今日、Nedlloyd の活動の二つの重要な柱は、“世界的規模でのコンテナの総合物流”と“ヨーロッパをベースとする倉庫、流通、陸上輸送のネットワーク”である。ほかに、ヨーロッパ各国間の特殊輸送を有益な第3の категорияとしてしている。同社は、ヨーロッパトレードと三国間トレードの双方で多数のコンテナ船と多目的船を運航し、膨大なコンテナとその他機器類を保有している。ロッテルダムに本拠を置く巨大なハンドリング会社 Europe Combined Terminals (ECT) の44%株主でもあり、ヨーロッパ中に一連の流通センター、フォワーディング、一般および特殊輸送のための多数の会社を傘下に収めている。

陸上輸送サイドのこの Nedlloyd 帝国は、1988年 Nedlloyd Road Cargo 社、Nedlloyd Air Cargo 社 および Nedlloyd Lines Agencies の設立にともなうて再編成されたものであり、関連業界にその名をとどろかせる存在となっている。Nedlloyd のヨーロッパ陸上輸送と流通ビジネスの核をなす Nedlloyd Road Cargo 社は、1988年末時点で、8カ国に50の支店を有するが、さらに1989年には英国の Transflash 社、ドイツの Union-Transport (Dusseldorf) 社、スペインの Fernando Roque 社の買収をはじめとする一連の活発な動きが相次いであり、全体的な営業体勢を飛躍的に向上させた。Nedlloyd Road Cargo の営業は Nedlloyd Districenters のそれとうまくかみ合っている。後者はその名の意味するとおり、グループの総合的なネットワークのなかで中心となる多数の流通センターを有し、その数は、昨年央、ヨーロッパ6カ国で合計20に達している。

将来のヨーロッパ市場に向けた Nedlloyd の総合戦略は、上記からも明らかなように、“他社買収を軸にして全ての実行可能な分野に進出する”ことなのである。その目的は、顧客のニーズに応じた完全なオーダーメイドの総合物流パッケージを提供することにある。ちなみに、それは Nedlloyd Flowmasters の名で売られている。

これにともなう投資額が巨額にのぼることは明らかである。会社の買収のみならず、新しい船舶やその他のハードウェアの取得にもファイナンスをつけねばならないからだ。こうした拡張のための資金を確保するため、当初のマスタープランになかったいくつもの資産売却を行ったほか、最近、フランクフルト証券市場で株式公開に踏み切った。このことは同社の汎ヨーロッパ会社としての地位に新たな1頁を開いたものといえよう。

パリ、フランクフルト、アムステルダムの各株式市場に上場している P & O グループのヨーロッパでの勢力圏は、オランダのカウンターパート Nedlloyd よりもさらに広いのではないかとみられる。この見解は大陸全体に占めるその活動規模から考えて大方の支持を得られるのではなかろうか。

10年前、P & O がかつての英国海運の衣鉢を継ぐであろうと予言した人がいても、その信憑性は薄かったかもしれない。何年もの間、その海運部門を縮小させ続けた P & O が新しい出発のはずみをつけたのは、1983年、Sir Jeffrey Sterling の登場以後のことだからである。主軸となる、あらゆる輸送産業への投資に支えられた P & O の変身ぶりはまさにドラマチックなものであった。

海上輸送部門では、British & Commonwealth 社と Overseas Containers Ltd (OCL) の一部株式を取得することにより、英国を代表するコンテナオペレーターをその完全コントロール下に置くことになった。一方、European Ferries 社の買収は、Felixstowe 港と Townsend Thoresen のフェリー業を P & O の手中に収めたのである。

しかし、対統合ヨーロッパ攻勢における肝心の一突きを入れたのは、P & O European Transport Service (POETS) の営業展開によってであった。それは、P & O のヨーロッパ内陸輸送、流通業務を、広範なフェリー船ビジネスをも含めて、グループとして一体化したものである。POETS は、ヨーロッパ市場における統合輸送 (integrated transport) のリーダーといわれる。この評価には、最近、ドイツの Rhenania グループ、オランダの Langen グループ、オランダ/ドイツの境界にある GTW を含む一連の企業買収によって、さらに一層の重味加わった。

昨年の秋までに、POETS の総売り上げ5億7,300万ポンドの57%がヨーロッパ大陸での売り上げによ

るものである。そのオペレーションには、ベネルクス諸国、ドイツ、フランス、スカンジナビヤの82の拠点を3,254人のスタッフが従事している。辞任をひかえた POETS の会長 Geoff Whitehead は、同社の戦略は4分野をベースにするものであると語った。その第1が、ヨーロッパ全土にわたる道路、鉄道、内陸水路を利用する door-to-door の統合輸送、第2は、ヨーロッパ内会社の統合グループ化、第3に倉庫/物流業務、そして第4が液体カーゴの輸送である。

英国入れ出しの輸出入貨物を取り扱い、同国の大幅輸入超過から来る積み荷のインバランスに直面する運輸業者にとっては、ヨーロッパ諸国間の輸送能力を有することが、その経営資源を最大限に活用するかぎを握る要素となる。最近の企業買収で同社が得た興味あるエレメンに、Rhenania グループのライン河艇輸送がある。これによって、POETS 各社は、ヨーロッパ大陸における週末の大型トラック走行規則をバイパスして、このライン河の戦略利用によりコンテナのみならずトレーラーをも運ぶことができるようになった。

P & O はまた、P & O Containers 社の Tradelink division を通じて、南北ヨーロッパ間のコンテナ輸送に海上ルートを使用している。この能力を高める施策の一つとして、北ヨーロッパとギリシャ、トルコ間のコンテナ輸送につき、89年12月 Sea-Land 社とのスペースチャーター契約を締結した。

フランスとドイツの代表的な定期船会社は、単一ヨーロッパ市場に向けて P & O や Nedlloyd の採った買収戦略の途は辿らなかつた。ともにその営業の核をなす海上輸送から協道にそれることには消極的で、代わりに海上輸送顧客のために door-to-door 輸送の質の向上を指向している。

フランスでは、Delmas-Vieljeux 社がじわじわと

CGM の足許をおびやかす存在になりつつある。その原動力となっているのが、アフリカ・トレードの専門輸送会社からグローバルな大手オペレーターまでを含む一連の会社買収である。UKWAL の航権を取得したことは（既存ライナービジネスのヨーロッパ・トレードの強化につながる）こうした戦略を優先視していることの表れといえよう。

ドイツを代表する定期船会社 Hapag-Lloyd も似たような立場をとっている。同社は主要な極東荷主のために、ヨーロッパで若干の流通サービスを行っているが、大陸間輸送の door-to-door サービスに特化し、貨物運搬のほうは下請け業者にまかすことを、はっきりとした基本戦略にしている。目下、全世界に散らばるコンテナ（カーゴ）の動静のコントロールを可能とする EDP（Electronic Data Processing）システムの開発に多額の投資を行いつつある。

フランスとドイツで支配的なこの慎重な対応はベルギーにおいてはみられない。ベルギーでは、CMB Transport がヨーロッパ市場で第一級の door-to-door オペレーターとしての名声を確立すべく断固たるステップを踏み出している。伝統的に南北航路を中心としてきた同社が、これまでに出了た戦略攻勢は、両端における接続輸送を完全コントロールすることにあつた。ヨーロッパにおいては、それは、近海（short-sea）ネットワーク（現在 Portlink のファンネルで運航されている）、もろもろの運送業務（Tracto の各々でグループ化されている）、とマーケティング活動（Asecos）の展開を意味する。

Portlink と Tracto は、ともに CMB の輸送だけでなく CMB 以外の第三者の輸送をも取り扱うという二重の使命を持っている。これは、所有機器類（ハードウェア）の使用効率をマキシマイズし、輸送全体のコストをミニマイズするための方策である。1988

年に Hessenatie 社と Gylsen 社を取得したことにより、CMB はその流通センター Autwerp における強力なステベ会社を手中にした。

最近の Merzario 社海運部門の買収は、CMB にイタリアに配船するイタリア以外のライナーオペレーターとしては最も強力な足場の一つをもたらすことになる。それはとりもおさず、CMB の経営が全ヨーロッパをカバーする輸送に重点をおいていることの表れである。このベルギーグループの欧州内営業への戦略がまた強気である。Portlink がそのための近海トレードの集荷を担当する、一方 Tracto の door-to-door サービスの営業力はますます強まる勢いにある。最近、フランスの Setrec 社と組んだジョイントベンチャーは、この種パートナーシップのおそらくはじめてのケースとなる。

その他のヨーロッパ船社も、1992年に備え教社が拡張計画を実施に移しつつある。なかでも目立つのがスカンジナビアとイタリアにおける展開である。

現在、大きな動きが見られるスカンジナビアでは、定期航路の思い切った再編成があり、大手船社はヨーロッパ域内トレードの分野でリーダーシップを握ろうとして大きな賭けに出ている。まず、Maersk に注目してみよう。このヨーロッパで最も独立独歩の姿勢を貫いているグローバルなライナー船社は、過去2年間に、そのヨーロッパ航路のネットワークに大規模な北大西洋航路を加えた。これにより、同社のヨーロッパにおける一貫輸送活動を大いに高めた。現在このサービス部門は、専属フィーダー業者、一般フィーダー船のスペース利用、および下請け業者によって支えられている。

内陸輸送分野へのはっきりした進出計画はまだ打ち出していないが、Maersk UK (英国) は最近 Norfolk ライン、Kent ライン、Elbe-Humber Roline の3社を買収することにより、Maersk ラインとは別個に英

国/ヨーロッパ、英国/スカンジナビアトレードにおいて同社にふさわしい活動分野を開拓した。Kent ラインと Elbe-Humber Roline は主として port-to-port の RO-RO 船を運航、Norfolk ラインはこのマーケットでの door-to-door 輸送のリーディングカンパニーの一つにランクされており、Maersk 帝国内での同社の影響力からみて当分野の活動がますます拡大されるのではないかと憶測されている。しかし、デンマークの親会社 (Maersk) には、その活動がより古い歴史を持つヨーロッパ域内オペレーター DEDS のおひざもとでの活動であるだけに慎重さが求められるだろう。

スカンジナビアのもう一つのチャレンジャーは Bilspedition 社である。これまで取り上げた船社とは違い、逆に運送会社から船会社に成長した会社であるから、ある意味でここで取り上げるのはふさわしくないかもしれないが、そのライナー活動の重要度からして、ここに含めないわけにはいかない。1980年代半ばに、スウェーデン最大の運輸運送のコングロマリットに成長した Bilspedition は、一連の企業買収により大々的に海運分野への進出を果たした。その買収先は、リーファー専門の Cool Carriers、木材チップ専門キャリアー Gorthon Lineo、それに世間をアツといわせたのが、ACL、Scan Dutch、Barber Blue Sea の株主でもあり、スウェーデンを代表する大手船会社である Transatlantic 社の買収であった。

その後の組織再編成過程で、Bilspedition は BBS の持株を手離す一方、ACL および似たような会社 GCL (現在は ACL の一部になっている) の営業パートナー (複数) の買収に腐心している。Scan Dutch の保有株式をどうするかはまだはっきりしていない。

ACL は北大西洋トレードでの door-to-door サービスでのリーディングカンパニーの一つであり、大西洋岸の両サイドに強力な陸上輸送部門を持っている。

そして Bilspedition がヨーロッパ流通システムの強化をもくろんでいることは周知の事実。それに当たり特に問題となるのは南ヨーロッパをどうするかであろう。この分野の強化は Bilspedition の内陸輸送（Scan Sped による）オペレーションこの拡張と相まって進めるのがよいと思われる。現在内陸輸送分野で同社が主としてやっていることは、スカンジナビア向けからの輸送であるが、Bilspedition グループ全体としての戦略は、この執筆時点ではまだはっきりしていない。1992年に備えた南ヨーロッパの定期船会社の対応は、よりけわしい現実直面している。

イタリアの Finmare グループは、四つの重要な船会社——Italia、Lloyd Triestino、Adriatica、Tirrenia——を支配下においてイタリア最強の地位を占めているようである。このカルテットの力をうまく総合力として高めることが、Managing Director Ezio Alcide Rosina の1992年向け戦略の中心をなしている。そして彼は、“総合物流に多大の努力を傾注する”と公約している。

Finmare 社のこの問題への対応は早かった。総合物流部門 (Interlogistica) を設立、Sogemar の内陸ターミナル La Spezia においてコンテナターミナルの運営に成功している Contship Italia 社の株式15%を取得、また鉄道コンテナ会社 Intermodal Italia にも資本参加、内陸一貫輸送の組織化には豊富な経験を持っている。Lugano に本社を置く Contship 社に関しては、複合輸送のヨーロッパ市場への進出を強化するため、1992年までにこれからもさらに企業買

収を考えていると Dr Angelo Ravano は語っている。

以上が、主要な世界の定期船会社が単一欧州市場に向けて画策している広範にわたる企業戦略の概観である。内部障壁のないヨーロッパ共同体到来の意義は決して軽くみてはならない。他面、現在ヨーロッパで発生している他の出来事が、各社トップマネジメントの考えに大きな影響を与えつつあるのも確かである。東欧諸国の新しい自由化の波のもたらす可能性もしかり、スカンジナビア、オーストリア、スイス、トルコの非共同体メンバーの動向にも十分な考慮を払わなければならない。

ライナー業界は、競争の激化にともないユニットコスト（コンテナ当たりの輸送コスト）をミニマイズする必要に直面している。また、ヨーロッパトレードに就航するコンテナ船の平均キャパシティが増大するにつれ、輸送ネットをできるだけ広く持つことがより望ましい状況になりつつある。これはほとんど異論のないところであろう。

しかし、この海上輸送能力の増加を最も効率の良い陸上（含む近海／河川）輸送システムを得るための取り引き手段とするか、はたまた自身がそうしたマーケットに直接参入してそれをコントロールする途を選ぶかが戦略の分かれ目となろう。1992年以後に至る今後2年間、各社はこのいずれかの路線で進むことになるが、その過程で多くの比較材料を提供してくれるに違いない。

（ロイズ SHIPPING エコノミスト 1990年2月号）

水面下に隠された
秘密の突起物
——バルバスバウ。

貨物を満載している時は気づかないが、空荷で浮き上がった状態の貨物船の船首をみると先端に球状をした突起物をつけているのに気づく。これはバルバスバウといわれ、米国の造船学者D.W. テーラーが1911年に発明したものだ。

こうした球状物を船首水面下につけることにより、航走中に船の前面の水圧が上がり、水面が盛り上がる。一方、通常は最もうねりの起こりやすい船のすぐ後部の水圧は低くなり、うねりの発生が押さえらる。これにより航走中の造波抵抗が少なくなり、通常の船首の場合よりも、同じ燃料消費量でよりスピードが出せることになるわけだ。

より経済的に、より速くというニーズに応じて、貨物船をはじめとする船の船体の形状には常に新しいアイデアが加えられ、改良されてきたが、現代の船舶のほとんどに採用されているこのバルバスバウは、そうしたアイデアのなかでも最大のヒットといってよいものだろう。

ちなみに、第一次大戦当時の軍艦にもこれに似た突起物がつけられたことがあったが、これはラム（衝角）といって戦闘時の敵艦への体当たり用につけられたもので、船の速力とはまったく関係がない。



フルコンテナ船の速力は、
市街地だったらスピード違反。

船の速力は、通常何ノットというかたちで表現される。しかし時速何キロという表現を使い慣れていると、何ノットといわれても実際にどのくらい速いかは想像しにくい。そこで現代の代表的な貨物船のスピードをキロメートル換算でくらべてみよう。

貨物船でいちばん速いのがフルコンテナ船だ。定期航路はスピードが勝負、航海速力は24ノット前後のものが多い。1ノットは1.852キロメートル/時だから、メートル法では時速44.4キロ。市街地を車で走っていたらスピード違反になる速さだ。

同じ定期航路に就航する在来型貨物船もこれに次いで速く、時速20ノット(37.04キロ)程度のもが多い。時速37キロといえば市街地を安全運転している速さといったところ。

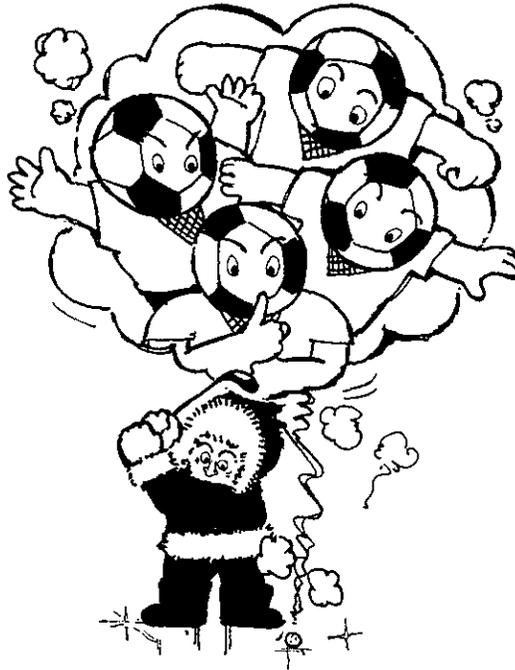
一方、タンカーに代表される不定期船はこれよりずっと遅く、時速15ノット前後、つまり時速27.78キロクラスのものが多い。不定期船ではスピードよりむしろ積める貨物の量がより重要だからだが、高速を誇るフルコンテナ船は3万重量トンクラス(全長210m、幅32m、深さ21m)が中心であるのに対し、こちらは24万重量トンを超すV L C C(全長320m、幅54m、深さ27m)でもこの速度。その巨体からすれば決して遅いとはいえない。

ところで船の速力は、船体の大きさよりも、むしろエンジンの馬力に左右される。このため例えば3万重量トンクラス的高速フルコンテナ船は、その8倍の24万重量トンクラスのV L C Cよりずっと大きいエンジンを必要とし、燃料消費量も多い。船のスピード競争は、大きさの競争よりも高くつくというわけだ。

LNG運搬船1隻でまかなえる、 100万戸の家庭のガス1カ月分。

電力や都市ガスなどの分野でクリーンエネルギーとして脚光を浴びるLNG(液化天然ガス)。わが国は、1次エネルギー供給の約10%をこれに依存しており、しかも世界の輸入量の7割強を占める最大の輸入国だ。

1969年のアラスカからの輸入を皮切りに、現在



はブルネイ、インドネシア、マレーシア、アブダビ、オーストラリアから輸入されている。

このLNGを運ぶ専用船がLNG運搬船。低温でも強度が低下しない金属素材と厚い断熱材でつくられたいくつものタンクが並ぶ、まさに海に浮かぶ巨大な魔法瓶だ。

メタンを主成分とする天然ガスはマイナス162℃で液化し、体積は常温の600分の1になる。これはサッカーボール4個分をゴルフボール1個分に圧縮したのとほぼ同じ。LNG運搬船はこの原理を応用して大量の天然ガスを運ぶ。

このLNG運搬船1隻が一度に運ぶ天然ガスの量は、約100万戸の家庭が使用するガスの1カ月分という膨大なもの。熱帯の国々からはるばる運ばれてくるマイナス162℃の魔法の液体は、都市ガスや電気など、私たちの暮らしにもっとも身近なエネルギーの原料として、これからもますます重要な役割を果たしていくことだろう。

海運日誌（5月）

- 2日 大蔵省が発表した1989年度の国際収支状況(速報値)によると、貿易収支の黒字は701億7,800万ドル(前年度比26.4%減)となり、貿易外収支などを加えた経常収支の黒字も534億9,700万ドル(同30.8%減)で、経常黒字は3年連続の減少となった。
- 3日 石油輸出国機構(OPEC)閣僚監視委員会がジュネーブで開催され、加盟国全体の生産量を4月の実績から日量144万5,000バレル分を7月末までの3カ月間に限って減産することで合意した。
- 8日 第91回船員制度近代化委員会が開催され、ビジョン検討委員会が提出した「パイオニアシップ実験に関する報告」を承認し、併せて第三次総合実験船(第一次)のうちパイオニアシップ実験船と同じ船種、航路の実験船9隻について、深度化実験を開始することを決定した。(P. 4 海運界の動きおよびP. 29内外情報5参照)
- 9日 海上安全船員教育審議会・船舶職員部会の20条問題小委員会が開催され、外航船2隻近海船7隻計9隻の船舶について職員の乗組基準特例措置を承認した。(P. 29内外情報4参照)
- 10日 日本内航海運組合総連合会は、松本泰徳副会長の会長就任を内定した。
- 15日 通産省・資源エネルギー庁の発表によると、平成元年度の総需要電力量は7,135億キロワット(速報値)で前年度比6.1%増と、第一次石油危機以降では51年の7.3%増に次いで2番目に高い伸びとなった。
- 17日 日本鉄鋼連盟が発表した89年度の鉄鋼輸出入動向によると、鉄鋼輸出量は1,901万7,000トン(前年度比18.1%減)と、19年ぶりに2,000万トンの大台を割り込んだのに対し、鉄鋼輸入量は1,082万2,000トン(同2.3%増)で前年度に続いて最高記録を更新した。
- 18日 平成2年度暫定補正国家予算が成立した。
- ◎ 東西両独は経済統合をめぐる交渉で最終的に合意、「両独の通貨・経済・社会保障同盟創設に関する国家条約」に調印した。
- ◎ 大蔵省が発表した4月の貿易統計(通関速報ベース)によると、輸出額は218億6,600万ドル(前年同月比5.8%減)、輸入額は183億2,600万ドル(同15%増)で、貿易黒字は35億4,000万ドル(同51.4%減少)となった。
- 21日 日本鉄鋼連盟が発表した普通鉄鋼材受注統計によると、89年の受注量は7,985万9,000トンで前年度比3.0%増にとどまった。
- 22日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第6回外航海運中長期ビジョンWGと第2回国際コンテナ輸送WGとの合同会議が開催され、日本自動車工業会と日本貿易会からのヒアリングが行われた。(P. 23内外情報1参照)
- 25日 外航海運大手5社が、90年3月期決算発表を行った。それによると、景気拡大で荷動きが増え、不定期船・タンカー市況が好調に推移したことに加え、円安が増収増益に結びつき、営業・経常・当期損益で5社すべてが黒字を計上した。これは82年3月期以来8年ぶりである。

5月の対米ドル円相場の推移

高 値	149.35円(29日)
安 値	159.05円(1日)
平 均(月間)	153.52円
	(注) 銀行間取り引きによる

5 月定例理事会の様様

(5月23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・第6回外航海運中長期ビジョンWGおよび第2回国際コンテナ輸送WGの様様について
(P.23内外情報1参照)

労務委員会関係報告事項

1. 「新たなマルシップ」混乗に係る20条問題小委員会の審議について
(P.29内外情報4参照)
2. 船員制度近代化について
(P.4海運界の動きおよびP.29内外情報5参照)

国際委員会関係報告事項

1. CSG/US協議の様様について
(P.27内外情報3参照)

近海内航部会関係報告事項

1. 近海船の混乗に係る20条問題小委員会の様様について
(P.29内外情報4参照)

海運関係の公布法令(5月)

- ㊦ 外国人等の国際運輸業に係る所得に対する相互主義による所得税等の非課税に関する法律施行令の一部を改正する政令
(政令第118号、平成2年5月18日公布、即日施行)

国際会議の開催予定(7月)

IMO第35回防火小委員会

会議日誌(5月)

- 7日 船員制度近代化対策委員会
8日 オーナー部会
通信幹事会
9日 国際委員会
10日 危険物小委員会
11日 船員保険制度専門委員会/厚生・船員保険制度幹事会合同会議
機関管理研究会
船員経理研究会
啓水会
14日 政策幹事会
15日 監事会
情報システム専門委員会
海務幹事会
水先料金問題WG
17日 総務幹事会
政策幹事会

船協だより

- | | |
|----------------------|-----------------|
| 広報幹事会 | 23日 定例理事会 |
| 18日 海務委員会／同専門委員会合同会議 | 常任理事会／政策委員会合同会議 |
| 水先問題対策小委員会／水先業務専門委員会 | 総務委員会 |
| 合同会議 | 保船幹事会 |
| 電波研究会 | 労務幹事会 |
| 船員中央労働委員会 総会 | 労務懇話会 |
| 21日 労務委員会／同専門委員会合同会議 | 24日 海務研究会 |
| 通信幹事会 | 資材研究会 |
| 22日 予算委員会 | 25日 港湾対策幹事会 |
| 決議案起草委員会 | 啓水会 |
| 船協月報編集会議 | 日本海難防止協会 総会 |
| バンカー漏油対策小委員会 | 29日 財務幹事会 |
| 日本海事協会 理事会 | 一土会 |

当協会、「海の記念日」を中心にイベントを開催

(ご案内)

当協会では、毎年7月20日の「海の記念日」という絶好のタイミングを補らえて集中的に多彩な海運広報活動を展開していますが、このうちユニークな活動として定着してきた街頭イベントを、本年はフレンドシップ'90と題してJR東京駅八重洲中央口前で「海の記念日」第50回にちなんで写真展～海運の歩み50年～を7月17日(火)から22日(日)の6日間開催します。このうち7月20日(金)～22日(日)の3日間は、多数の賞品を用意したVTRによる海運クイズや歌とおしゃべりなどでこのイベントを盛り上げることにしております。大勢の皆様のご来場をお待ちしています。

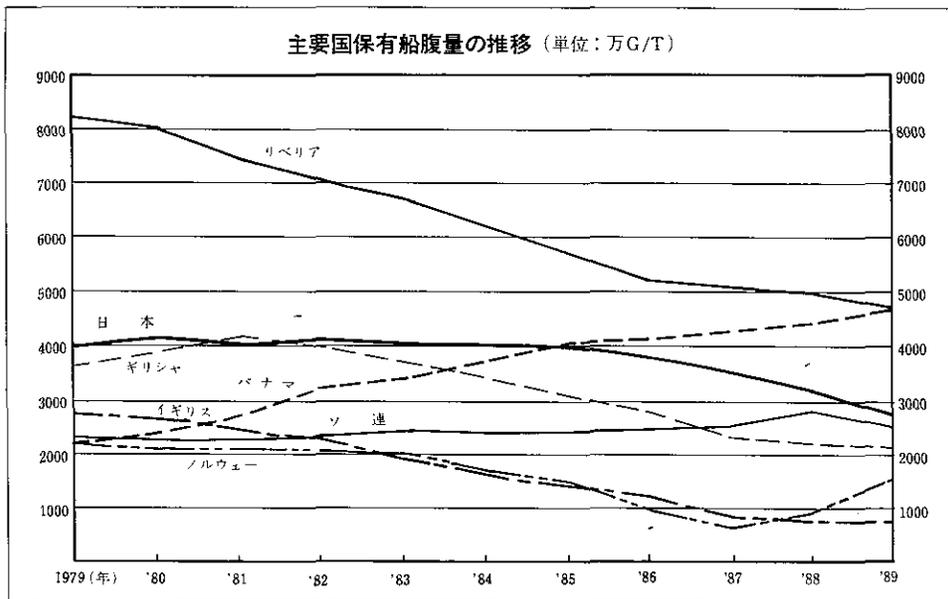
また、このイベントと並行して銀座SONYビル

の壁面に7月16日(月)～22日(日)の7日間、大型懸垂幕を掲示し、第50回の海の記念日を祝するとともに海運の役割・重要性をPRすることにしております。

なお、例年、全日本海員組合と当協会が共催しているイベントは、本年は7月21日(土)～29日(日)、銀座三越屋上で海事広報協会主催の「海の図画コンクールと海のふれ愛ランド」と共催で開催されることになり、特に初日の7月21日(土)には海上保安庁音楽隊等による海の歌コンサートなどが実施され、また当期間中、船のパネルや同店内各フロアにモデルシップが展示されていますので、こちらのほうにもぜひご来場下さい。

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	42
	2・日本商船船腹量の推移……………	42
	3・わが国外航船腹量の推移……………	42
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	43
	5・わが国造船所の工事状況……………	43
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	44
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	44
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	44
主要航路の成約運賃	9・原油(ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)……………	45
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	46
	11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧) ……	47
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	48
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	49
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	50
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	51
日本海運の輸送状況	16・わが国貿易の主要貨物別輸送状況……………	52
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	52
内 航 海 運	18・内航船の船腹量……………	53
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	53
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	53



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

年	世界合計			タンカー			オア・バルクキャリア			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1960	36,311	129,770	—	4,543	41,465	—	—	—	—	31,768	88,305	—
1965	41,865	160,392	—	5,307	55,046	—	1,403	18,757	—	35,155	86,589	—
1970	52,444	227,490	—	6,103	86,140	—	2,528	46,651	—	43,813	94,699	—
1975	63,724	342,162	—	7,024	150,057	—	3,711	85,548	—	52,989	106,557	—
1980	73,832	419,911	1.7	7,112	175,004	0.5	4,706	109,596	1.2	62,014	135,311	3.7
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	1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989	
	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率
石油	原油	930 ▲ 6.3	930	0.0	871 ▲ 6.3	958	10.0	970	1.3	1,042	7.4	1,135	8.9	
	石油製品	282 ▲ 1.1	297	5.3	288 ▲ 3.0	305	5.9	313	2.6	325	3.8	335	3.1	
	計	1,212 ▲ 5.2	1,227	1.2	1,159 ▲ 5.5	1,263	9.0	1,283	1.6	1,367	6.5	1,470	7.5	
乾貨物	鉄鉱石	257 ▲ 5.9	306	19.1	321	4.9	311 ▲ 3.1	319	2.6	348	9.1	357	2.6	
	炭物	197 ▲ 5.3	232	17.8	272	17.2	276	1.5	283	2.5	304	7.4	315	3.6
	穀物	199 ▲ 0.5	207	4.0	181 ▲ 12.6	165	▲ 8.8	186	12.7	196	5.4	195	▲ 0.5	
	その他	1,225 ▲ 1.2	1,320	7.8	1,360	3.0	1,370	0.7	1,390	1.5	1,460	5.0	1,540	5.5
	計	1,878 ▲ 2.2	2,065	10.0	2,134	3.3	2,122 ▲ 0.6	2,178	2.6	2,308	6.0	2,407	4.3	
合計	3,090 ▲ 3.4	3,292	6.5	3,293	0.0	3,385	2.8	3,461	2.2	3,675	6.2	3,877	5.5	

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1989」による。②1989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	1985年			1986年			1987年			1988年			
	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	
石油	原油	170.2 ▲ 8.1	19.5	164.0 ▲ 3.6	17.1	160.5 ▲ 2.1	16.7	166.9	4.0	15.9			
	石油製品	27.0	4.2	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			
	炭物	93.0	5.9	91.3 ▲ 1.8	33.1	92.6	1.4	34.0	104.2	12.5	35.9		
	穀物	31.6	0.3	17.5	31.9	1.0	19.3	32.6	2.2	17.9	32.7	0.3	17.4
	その他	226.2 ▲ 0.5	16.6	224.8 ▲ 0.6	16.4	235.7	4.8	17.0	258.3	9.6	17.6		
	計	475.3	0.7	22.3	463.2 ▲ 2.5	22.8	472.9	2.1	21.7	518.6	9.7	22.5	
合計	672.5 ▲ 1.6	20.4	659.8 ▲ 1.9	19.5	675.1	2.3	19.5	731.4	8.3	20.0			

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

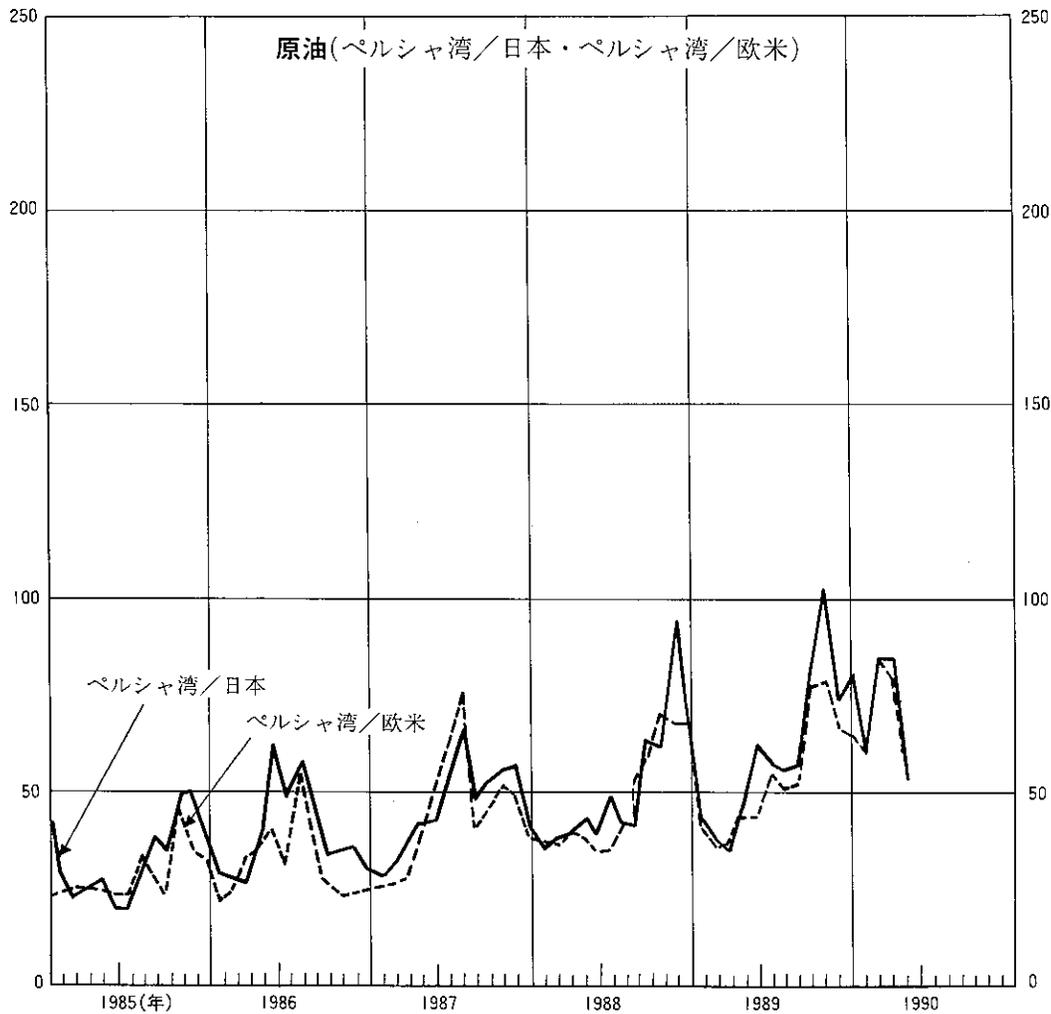
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定期用船	
	シングル 航 海	連続航海	合 計	品 目 別 内 訳							Trip	Period
年次				穀物	石炭	鉱石	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 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	2,647	3,328	128	423	99	0	7,085	2,312
3	10,818	725	11,543	3,484	3,092	3,504	71	231	436	0	8,916	2,324
4	10,743	996	11,739	3,991	1,852	4,118	27	295	448	12	7,485	0

(注) ①マリタイム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。

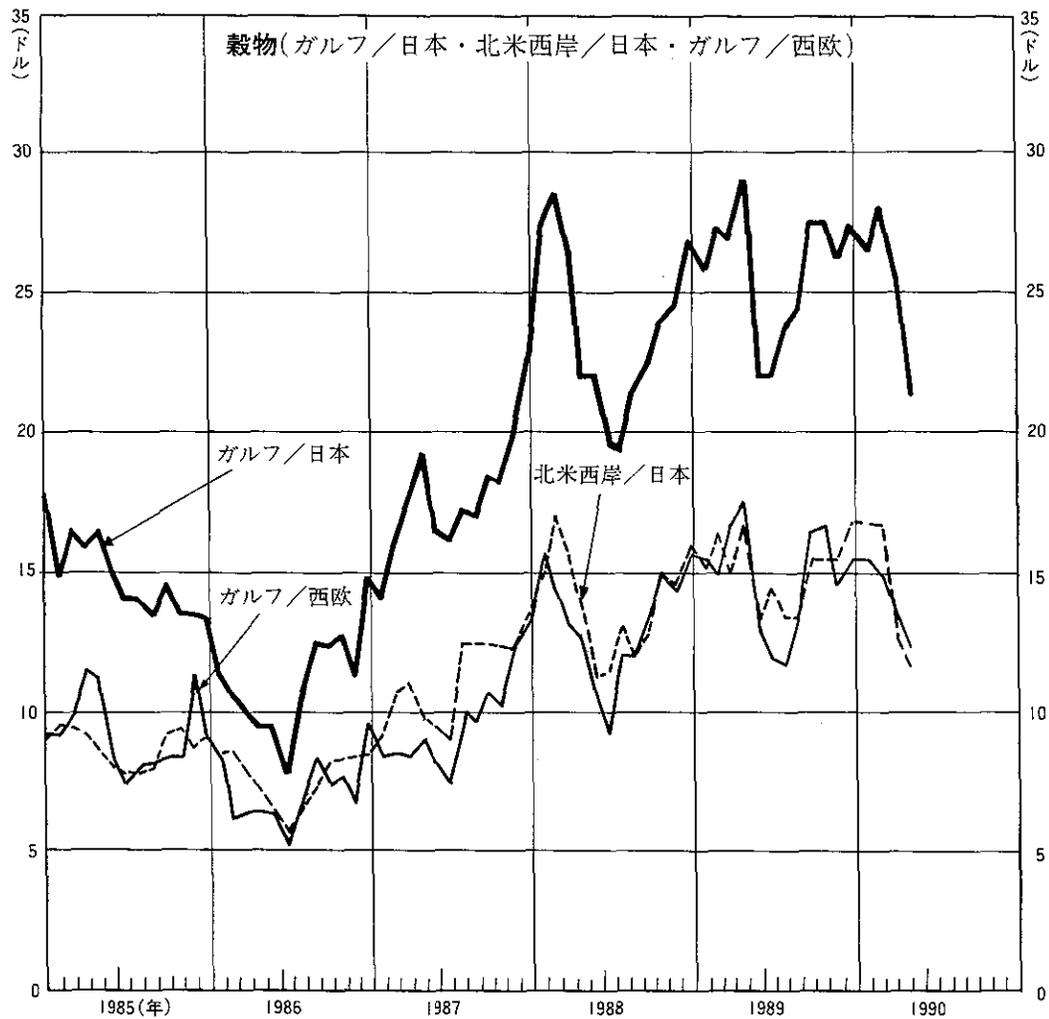
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・原油（ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米）

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	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	52.50	48.50	38.50	32.50	47.00	37.50	56.00	45.00
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。

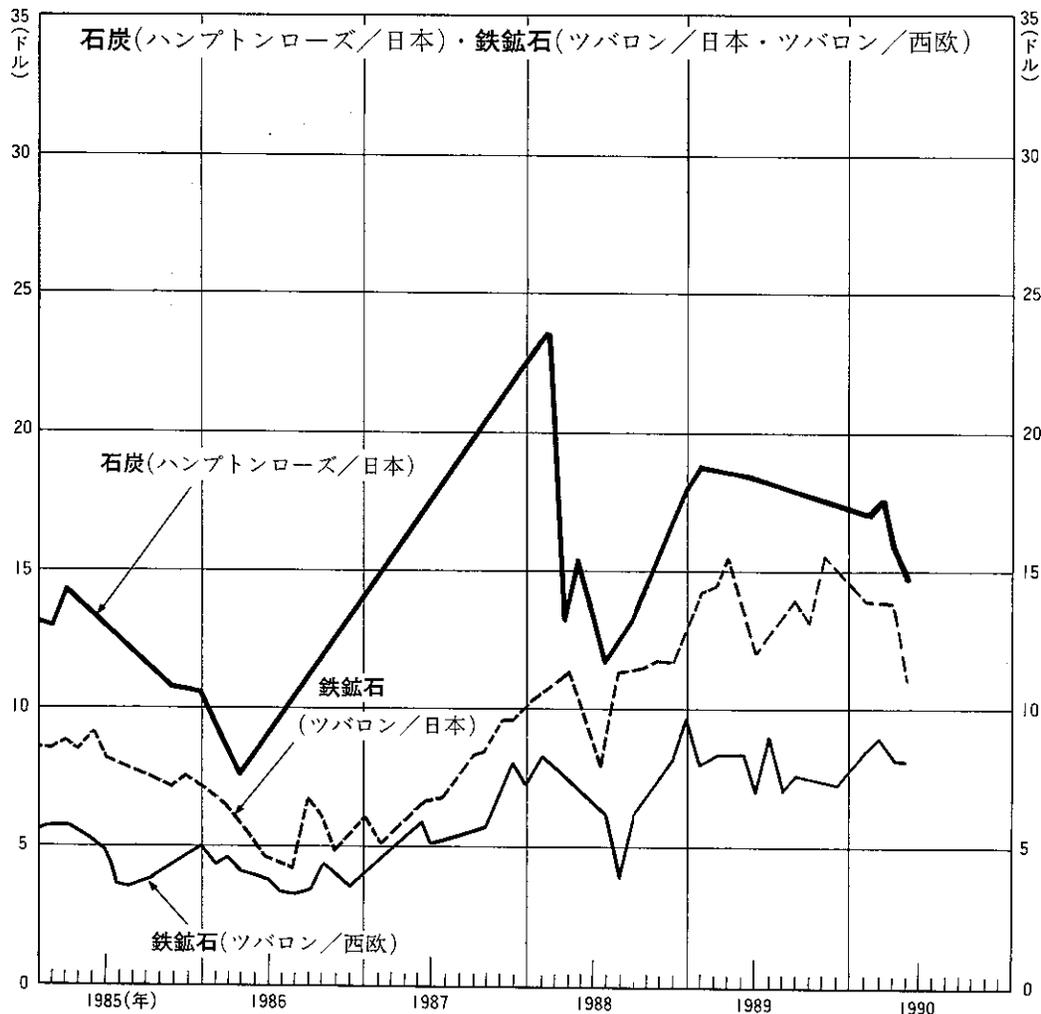


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	21.30	20.00	16.75	15.10	11.60	10.80	17.50		12.34	11.48
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。

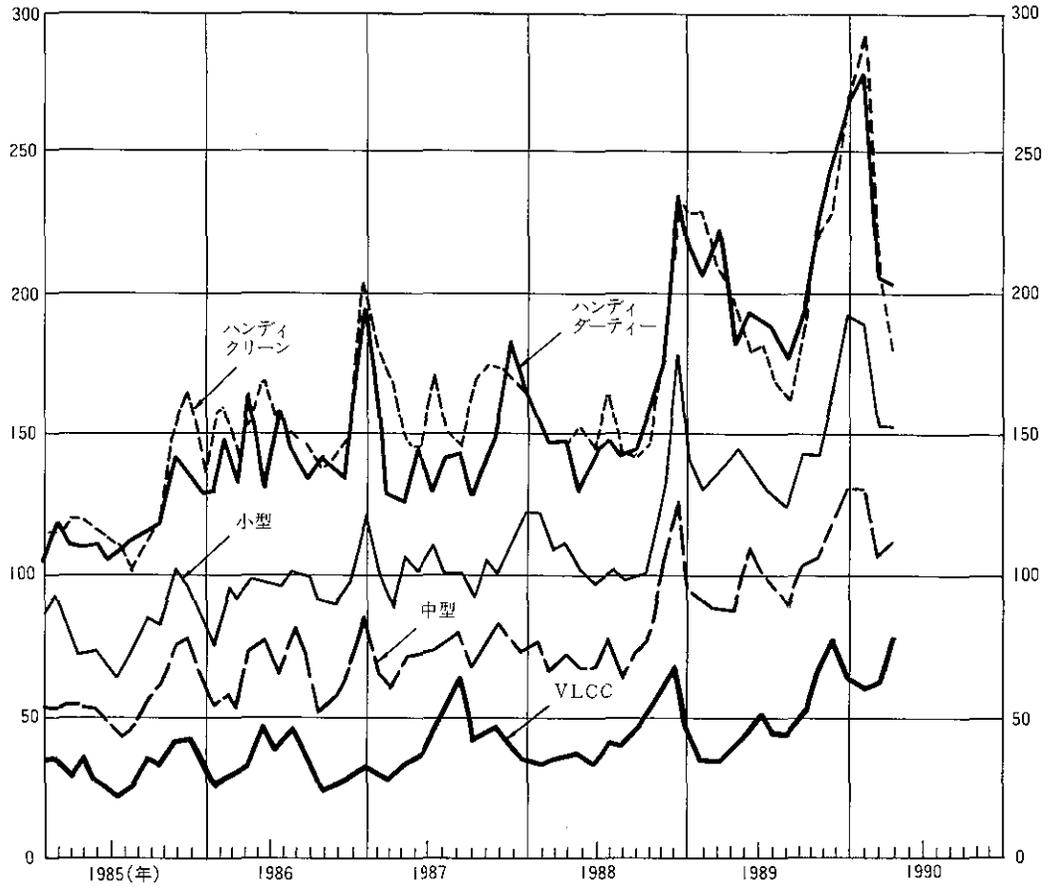


11・石炭（ハンプトンローズ／日本）・鉄鉱石（ツバロン／日本・ツバロン／西欧）（単位：ドル）

月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	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	—	14.75	—	—	—	11.00	—	8.35	—	8.10	7.05
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 ＝

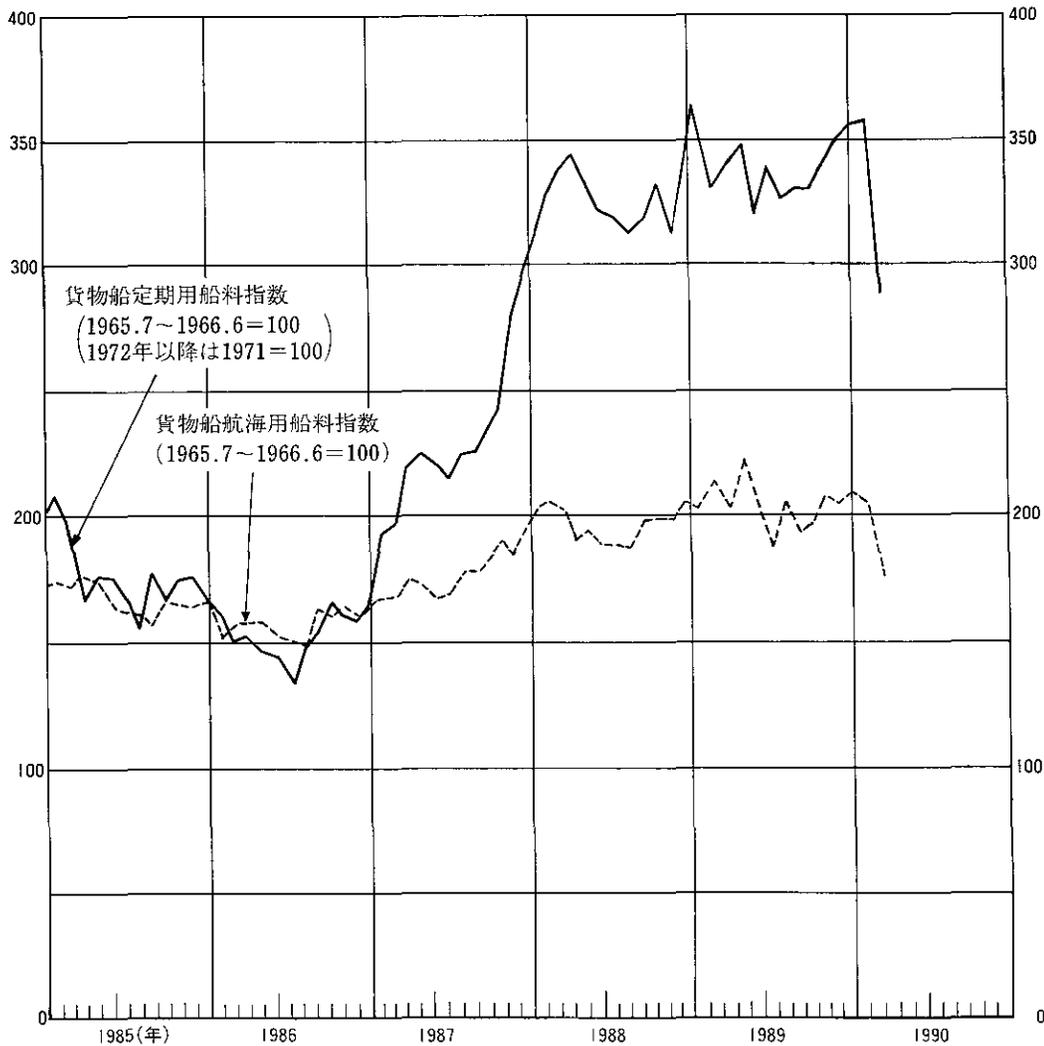


12・タンカー運賃指数

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	79.3	113.4	152.0	203.6	182.3
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 ④VLCC：15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型：7万1000～15万トン(6万～15万トン) ⑥小型：3万6000～7万トン(3万～6万トン) ⑦H・D＝ハンディ・ターティ：3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C＝ハンディ・クリーン：5万トン(3万トン)未満。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

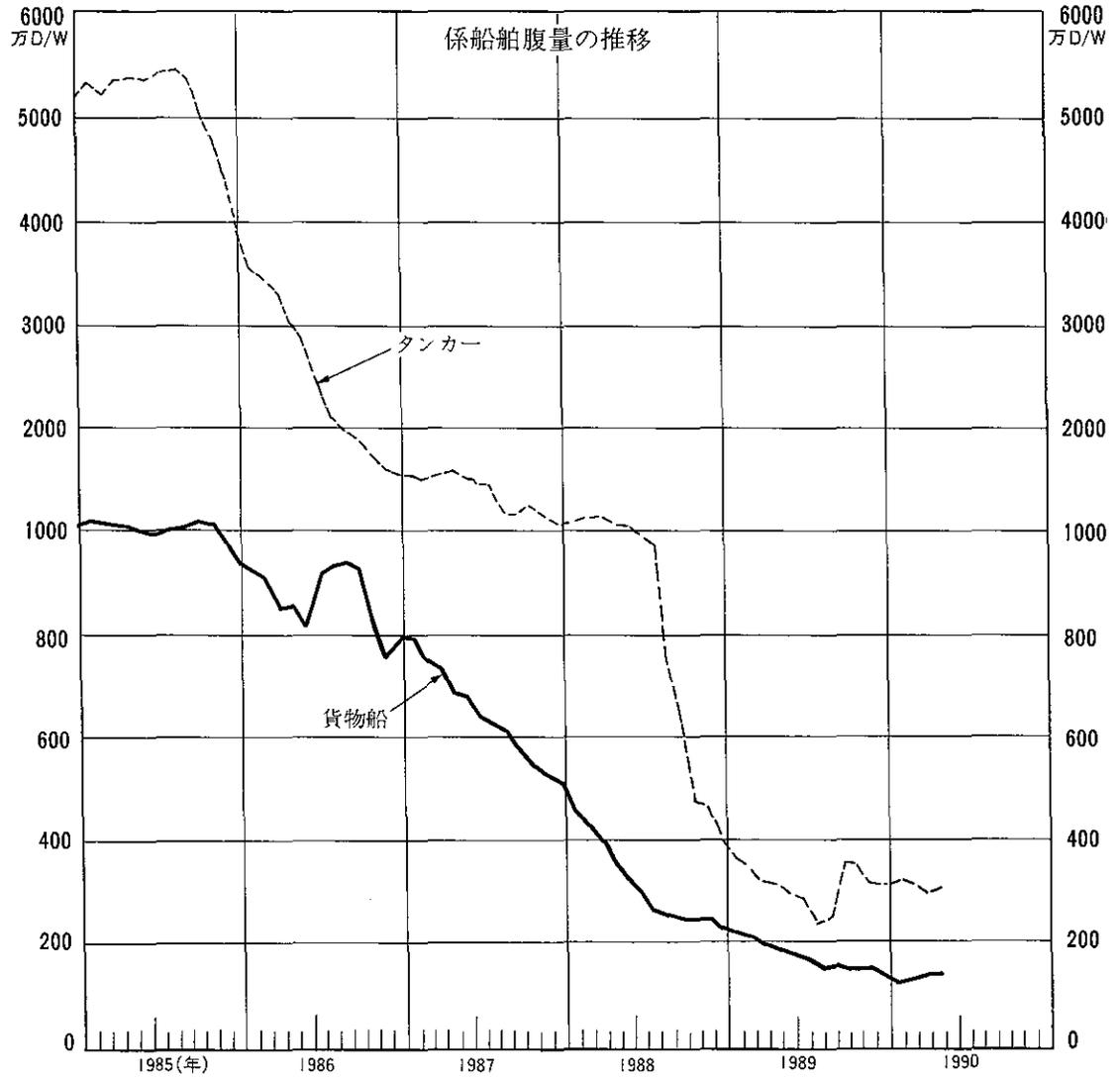


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	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	176.4	197.4	146.2	195.4	328.0	329.8	288.7
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 ＝

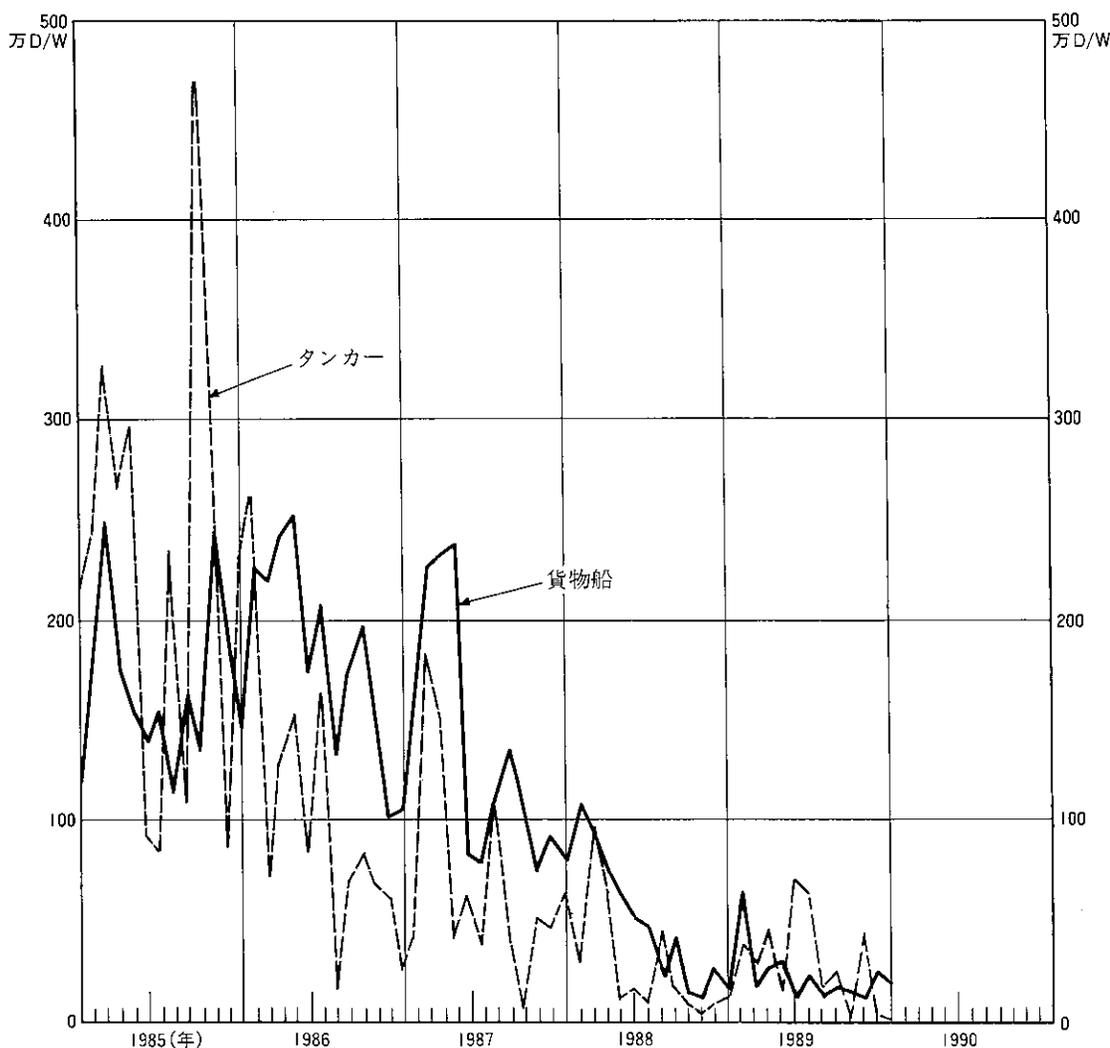


14・係船舶腹量の推移

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	212	994	1,368	56	1,776	3,072
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・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

＝ スクラップ船腹 ＝



15・スクラップ船腹量の推移

月次	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	36,999	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 鉱 石	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 炭	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 材	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 油	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	52,803	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 國 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
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油送船には沖繩復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。④塩および原油の二次輸送船は含まない。⑤比率は総トン数による。

19・国内輸送機関別輸送状況

年 月	輸 送 量 (百万トン)					輸送トンキロ (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 石	48,770	12.0	52,430	12.2	26,774	14.1	28,102	14.6
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「内航海運輸送統計年報」による。

編集後記

「TPO」ってご存じですか？ 知っているという方の理解はきっと「TIME」のT、「PLACE」のP、「OCCASION」のOではないかと思えます。一時期この言葉は非常に流行しました。「TPOを知らない、野暮な、礼儀をわきまえない人」等を表現する言葉として。

今、ここに紹介しようとしている「TPO」はそれではありません。ついせんだってある雑誌の中で目にとまった言葉です。それは「TREAT ME WELL」、「PAY ME WELL」、「ORGANIZE ME WELL」のことで、今の若い人たちの行動様式を指す言葉だそうです。適確な表現には感心しました。どうも多くの若者から主体的な考えが薄れ、すべてにおいて受身的な待ちの姿勢が目につくようになってきました。

私たちは社会人になった時、職場の上司からは「仕事は自分で作れ」、「仕事は盗め」あるいは「他人の仕事を取れ」等々と言われ育ってきました。一日でも早く一人前になると一生懸命に努力したものでした。そういう環境下で育ったものですから、常にいろいろなことに対し興味を持って接してきました。また、自分のしたいことについては、その実現に向けて精いっぱい創意工夫をしてきたような気がします。

どうも昨今、若者の多くは何事にも無関心、無感動のアパシー感覚になっているのではないかと不安になってきました。言葉を変えれば、指示待ち人間といえるかもしれませぬ。彼らは「会社は自由を束縛するもの」と考えています。

したがって「食べるためには会社勤めをしなければならない」と思っているに過ぎず、決して全身

全霊を投げ打って物事を主体的に取り組もうとしません。

「会社のため」、「社会のため」というような「何かのために何かをする発想」は今の若い人たちに求めても無理なのは十分承知していますが、「自分のため」には否定しないはずで。そうならせめて「自分のため」に仕事も遊びも「一生懸命」やってほしいのです。自分のことが大切なら、少なくとも自分の仕事に対してプロになるような前向きな姿勢が出てくるものと思うのは私だけでしょうか？ こんな言葉がありました。「あらゆるものから何かを学び取ろうとする姿勢を持ち続ける限り、年老いたることはそれ程苦痛ではない」明日の海運界は若い人たちにかかっています。

新和海運

総務部次長兼総務課長

秋山 謙治

船協月報 6月号 No. 359 (Vol. 31 No. 6)

発行：平成2年6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)
