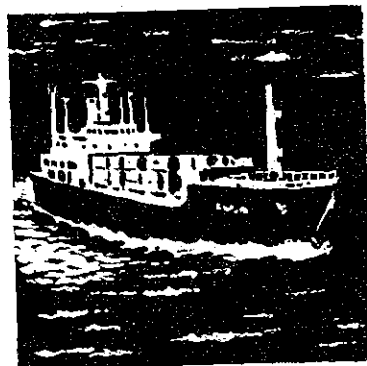
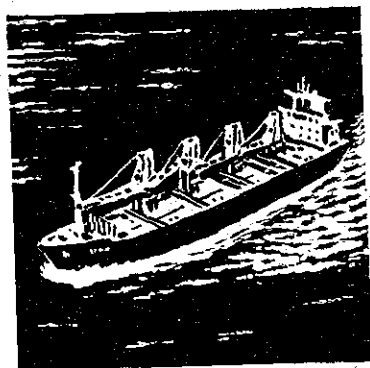
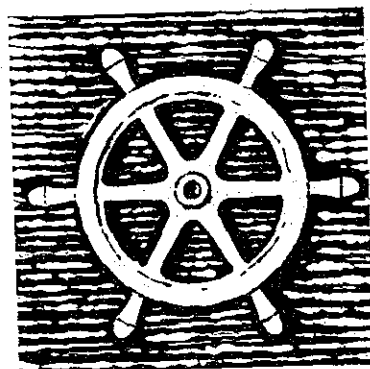
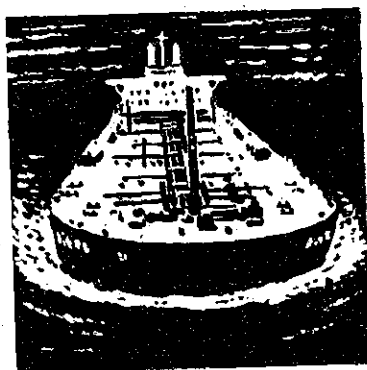
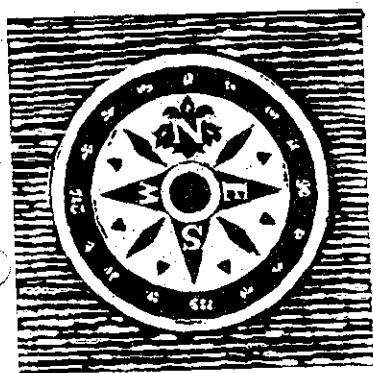


船協月報

7

1990

平成2年7月20日発行 毎月1回20日発行 No.360 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



自動車専用船「神成丸」

5万5,489㎡、1万7,914㎡ 5,310台積み

平成2年3月に竣工した本船は、日本籍遠洋船での混乗第二船で、積載台数を最大限にするため船首の甲板上にも自動車艙を設けている最新鋭船である。

日本船主協会第43回通常総会	3
特別欄	
船員保険制度の現状と社会保険審議会船員保険部会の中間報告	13
海運界の動き	
外航客船時代の幕開け	22
寄 稿	海 運 ・ 造 船 ア ナ リ ス ト 元週刊ダイヤモンド編集部主幹 福島 武雄
海 の 取 材 あ れ こ れ	32
～航海の安全確認をもう一度～	テレビ朝日アナウンサー 渡辺 宜嗣
随 想	
第50回海の記念日	35
特別欄	
1. 海運関係諸団体の新年度事業計画	41
2. 運政審第7・8回外航海運中長期ビジョンWGの審議模様	43
3. 社団法人 日本外航客船協会の発足	44
4. 米国海運の現状	46
内外情報	
海運雑学ゼミナール 第4回	50
海運日誌（6月）	52
海運統計	55
船協だより（理事会の模様・会議日誌・その他）	53
編集後記	68

日本船主協会第43回通常総会

当協会は、平成2年6月20日、日本海運倶楽部において第43回通常総会を開催し、下記の議案を原案どおり採択した。

第3号議案 決議について

なお、平成2年4月1日現在の当協会加盟の会員数は169社、会員登録船舶数624隻、1,507万1,809%、2,406万4,513%である。

第1号議案 平成元年度事業報告書および収支決算書承認について

第2号議案 平成2年度事業計画、収支予算および会費徴収方法承認について



決 議

わが国海運は、これまでの合理化努力が効を奏しつつあるが、今後ともより一層経営構造の改革を推し進め、もって海運が直面する輸送の高度化、多様化等の要請に機敏に対応していかなねばならない。

そのためには、船隊の整備、運航技術の高度化、海上労働力の面など広範にわたる国際競争力の強化が肝要であり、関係方面の協力を得て税制をはじめとする諸対策を確立する必要がある。

また、内航海運においても、内需拡大の浸透により輸送需要が好調に推移しているが、なお企業の経営基盤が不安定なため、その構造改善を一層推進していかなねばならない。

わが国海運が確固たる経営基盤を確立し、真に魅力ある産業に脱皮していくことが、ひいては基礎物資の安定輸送という国民経済の付託に応えていくこととなる。

われわれは広く国民の理解を得つつ、従来にも増した政府ならびに関係方面の絶大な支援のもと、右記項目の実現を期するものである。

記

1. 輸送の高度化、多様化等の要請への機敏な対応と適正な対価が得られるような環境の構築
2. 日本商船隊の国際競争力回復のための諸施策の確立
 - (1) 日本船への混乗の一層の促進
 - (2) 日本船整備のための長期低利資金の確保
 - (3) 日本船整備のための税制措置の充実
 - (4) 船員費負担軽減のための税制等の確立
3. 長期的視点に立った船員の育成および確保
4. 船舶の航行の安全、海洋環境の保全に関する対策の推進
5. 国際海運諸問題への適切な対応および外航定期航路安定化のための諸対策の推進
6. 船員の社会保険制度の抜本的改善策の確立
7. 外航中小船主の経営基盤確立のための諸対策の推進
8. 内航海運の構造改善ならびに船主経済安定方策の確立
9. 外航客船事業の円滑な運営のための環境整備の推進

以上決議する。

平成 2 年 度 事 業 計 画

1. 海運対策の推進

- (1) 外航海運再構築のための諸施策の確立
 - ① 国際競争力強化のための諸施策の実現
 - ② 日本船への混乗の一層の促進
- (2) 当面する海運対策の推進
 - ① 平成 3 年度海運関係予算
 - ② 外航中小船主に係る諸対策
 - ③ オペレーター会社に係る諸対策
 - ④ タンカーに係る諸問題
- (3) 運輸政策審議会における「外航海運問題」への対応
- (4) 外航客船に係る諸問題
- (5) 総合物流に係る諸問題
- (6) 近海・内航海運対策の推進
 - ① 近海海運
 - ② 内航海運

2. 海運関係税制等の確立

- (1) 海運関係税制
 - ① 平成 3 年度海運関係税制
 - ② 海運関係税制に関する研究
- (2) 租税条約等外国税問題
- (3) 海運企業の経理・財務問題

3. 船員対策の推進

- (1) 海運の構造変化に伴う船員対策の推進
- (2) 船員確保と教育問題
- (3) 船員制度の近代化
- (4) 船員関係法規の検討
- (5) 船員の社会保険制度
- (6) 乗組員の安全対策
- (7) 船員の福利厚生

4. 国際海運問題への対応

- (1) 定航関連の諸問題
 - ① EC 海運政策問題
 - ② 米国海事法見直し問題
 - ③ 発展途上国の貨物留保政策問題
 - ④ 東欧圏諸国の海運問題
 - ⑤ 定期船同盟行動規範条約再検討問題
 - ⑥ 航路安定化諸対策（法制整備検討を含む）
- (2) UNCTAD 海運問題
- (3) GATT 海運問題
- (4) 日・韓海運問題
- (5) ESCAP 海運問題
- (6) 二国間海運問題
- (7) 国際海運関係機関との連携・協調の維持

5. 海上運送業務の円滑化

- (1) 旅客および手荷物の海上運送についての船主の責任制度の問題
- (2) 有害危険物質の海上輸送についての責任および補償制度の問題
- (3) 複合運送人の責任制度の問題
- (4) UNCTAD による備船契約書の標準化問題
- (5) 船荷証券統一条約の改定問題
- (6) 油濁民事責任制度および油濁基金問題
- (7) 運送ターミナル・オペレーターの責任制度問題
- (8) 海事先取特権・船舶抵当権問題
- (9) 船舶仮差押え問題
- (10) 漁場油濁被害救済制度問題
- (11) 貿易手続簡易化問題

6. 港湾関係諸料金の適正化と業務の改善

- (1) 水先料金の改定問題
- (2) 水先料金体系の適正化
- (3) 水先業務の改善
- (4) 入港料の改定問題
- (5) その他港湾関係諸料金の適正化
- (6) 国際港湾問題

7. 船舶保険に関する諸条件の改善

- (1) 船舶保険料率・条件の改定
- (2) 各種船舶保険引受け条件の改定
- (3) 船舶保険自由化問題
- (4) 船舶戦争保険問題

8. 船舶の安全確保と運航の効率化

- (1) 荷役・積付けに関する諸問題
- (2) 船舶の建造および保船業務
- (3) 船舶の技術開発の推進
- (4) 海上人命安全条約の改正
- (5) 粗悪燃料油対策
- (6) 船舶通信の改善
- (7) 検疫業務の改善
- (8) ポートステート・コントロール
- (9) 船舶修繕費、船用品費の調査

9. 海上交通ならびに港湾水路の安全対策の推進

- (1) 海上交通安全対策
- (2) 港湾における安全対策
- (3) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策
- (4) 船舶の安全に関する情報の周知

10. 海洋汚染防止対策の推進

- (1) 海洋汚染防止条約に関する諸問題
- (2) 海洋汚染に係る諸規制対策
- (3) 海上災害防止対策
- (4) バンカー漏油防止対策

11. 調査・広報活動の推進

- (1) 広報活動
 - ① テレビ、イベント、PR パンフレット等による一般向け広報
 - ② 経済誌による有識者向け広報

- ③ 学生新聞、学年誌、教材用 VTR などによる学生、学校向け広報
- ④ 機関誌「船協月報」その他定期刊行物の発行
- ⑤ その他の広報活動

(2) 調査活動

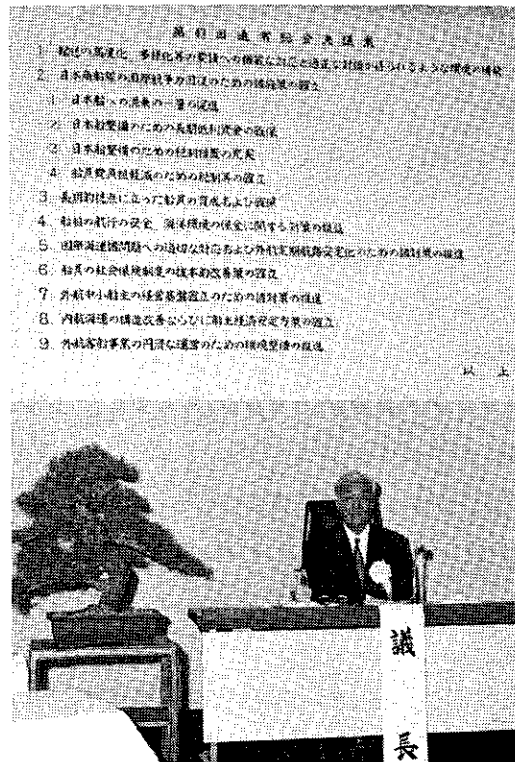
- ① 「海運統計要覧1991」の発行
- ② 「日本商船船腹統計1990」の作成
- ③ 「船協海運年報1990」の発行
- ④ 「海運資料」、その他の発行

松 成 会 長 挨拶

第43回通常総会にあたり一言、私の所信を申し述べご挨拶にかえさせていただきたいと思えます。

会長に就任して1年になりますが、不慣れな私がこれまで何とか大過なく務めることが出来ましたのも、ひとえに皆様方のご支援とご協力の賜と改めて深く感謝するしだいでございます。

1980年代の最後の年は『冷戦の終焉』『東欧の民主化』という大きなうねりの中で年を越しました。そして、90年代は東西緊張緩和のもと東西交流という新しい枠組みの中で始まりました。その中で欧州経済を見ますと、英国では景気拡大テンポが鈍化しているものの、その他主要国、特にドイツ、フランスの景気は設備投資が極めて好調に推移しており、引き続き順調な拡大を続けております。そして、昨年の後半以降減速してきた米国経済も今年に入って安定した状態を迎え、最近発表された経済指標によると、景気後退の懸念は薄らぎ、逆に穏やかな拡大を示していることから、今後は回復への道を辿ると



言われております。また、アジアの経済を見ますと韓国、台湾などアジア NIES は輸出の急速な伸長を起爆剤にして高成長を達成してきましたが、最近、価格競争力に若干かげりが出てき

ており、調整期に立たされていると言われております。このアジアの経済状況の推移を注意深く見守る必要があろうと思います。

国内経済は岩戸景気に並ぶ40数箇月間という内需主導の景気拡大が続いております。春先には円が一頃に比べてかなり安くなりその上債券安、株価安が加わっていわゆるトリプル安という状況に直面し、日本経済が続けてきた順調な発展、成長の軌道が180度曲がり角にさしかかったとの議論が、日本のマスコミを中心に盛んに論じられてきました。その後の経緯を見ますと、5月はじめのG7、そのあとの国際通貨基金暫定委員会の決議の発表とともに徐々に円高に向かい株価もかなり戻ってきて、改めて日本のファンダメンタルズの強さが証明されたと思われます。日本経済の実体は相変わらず順調な成長と発展を続けており、個人消費も設備投資も予想を上回る大きな伸びが確実視されています。この3月決算期でも、全産業押し並べて企業収益は順調に伸長し高い数値を示しておりますし、今後も拡大基調を維持すると思われます。1990年代は急速に拡大していく設備投資に支えられて、日本の民間企業の持つ強大な技術力、その開発力に、世界全体の経済の安定した運営と成長が寄り掛かるという正に日本の時化ではないでしょうか。

このような内外の経済状況の中、わが海運界もかつてのドン底状態からやっと立ち直りを見せ、今回発表された決算では概ね各社とも営業収入、経常利益とも増収、増益となり、大幅な

改善を示すに至りました。ここに至るには、世界的な景気拡大による貿易量の増加と日本の内需拡大に伴う荷動き増による海運市況の好転という追い風や、今春の円安の影響に拠るところも大いにありましたが、やはり各社が、この数年間厳しい徹底した合理化策を実施断行したことにより、経営構造を根本的に改善し、企業としてのスリム化を達成し、相対的にみてより強靱な国際競争力を徐々に回復しこれをさらに維持出来る体質への改革に成功しつつあるからだと思います。

しかしながら、長期にわたる不況の影響で各社の企業体力は必ずしも完全には回復しておらず、種々の合理化の効果の実が上がっているとは言え、さらに経営構造の改革を推し進める必要があると思います。特に、多様化する荷主の要請に応えられるよう高付加価値サービスを提供する努力をしまりますが、そうした高品質サービスに対して産業界から適切な評価を得ることが出来るよう一層努力し、もって健全な運賃市場の構築を図る必要があると思います。

私は昨年の総会で、全世界が新しい時代を迎えているとの認識のもと、真に国際競争力のある商船隊を整備する必要があり、具体的には、日本船への混乗を早急に実現するために関係各方面の理解を得る事が焦眉の急です、と決意を申し述べました。この『日本籍船への混乗』問題も昨年秋に漸く全日本海員組合との合意に達し、『海外貸渡方式による混乗船』が9人の日本人乗組員と10数名の外国人乗組員で運航され実

際に就航することになったのは喜ばしき限りです。5月末には既存船への混乗も実現しておりますが、日本船社の確固たる基盤強化を目指し、国際競争力をさらに強化するため、混乗の既存船への拡大、日本人乗組員の少数化について関係者の間で議論を尽くし、混乗の一層の促進を図らねばなりません。

また、われわれが目指しているところは、日本人船員の優秀な技術の中核にし安全輸送を確保し日本の産業界の国際化に貢献することです。ありますので、当然のことながら長期的視点に立った日本人船員の育成を考えていかねばなりません。

このほか、外航中小船主および内航海運をめぐる諸問題、いわゆるオーナーの経営改善や内航船主経済安定化、そして海洋環境の保全と船舶の航行の安全を確保するための対策や財政面に問題が生じている船員の社会保険制度の改善策など問題はたくさんありますが、いずれも重要な案件で早期解決のためなお一層努力していかねばなりません。特に長期金利の高騰してい

る現在、日本船整備のための長期低利資金の確保や税制措置の充実、ならびに船員費負担軽減のための税制等の確立などの諸問題については、長期的に外航海運の基盤を確立する方策として引き続き推進することが肝要で、その実現のため努力したいと思います。

最後になりましたが、外航クルーズ船の建造が活発化し本格的に客船旅行が普及していく機運にあります。新規事業であり種々課題がありますので、外航客船事業の健全な発展のための環境整備を、新しく組織された日本外航客船協会とともに図っていききたいと思います。

以上申し述べた問題の解決のためには、直接の関係者のご理解とご支援を仰ぐとともに、広く国民の方々の支持を得ることが大切であり、われわれはあらゆる機会を捉えて努力していきたくと存じます。

わたくしは、決意を新たに、皆様とともに全力を尽くして努力いたす覚悟でございます。よろしくご指導ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

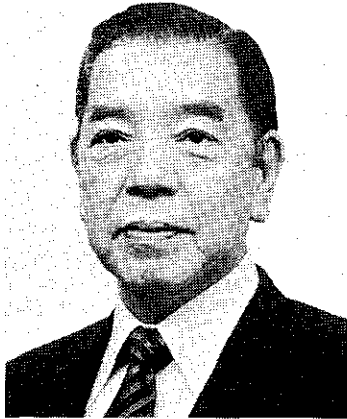
大 野 運 輸 大 臣 挨 拶

本日ここに、日本船主協会の第43回通常総会が開催されるに当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

わが国海運は、貿易立国であるわが国にとっ

て不可欠な資源、製品等の安定輸送を確保するとともに、国の経済と国民生活の維持、発展を図る上で極めて重要な役割を果たしております。

日本船主協会は、この重要産業である海運業



(大野運輸大臣)

界の要として、これまで業界の発展に対して指導的役割を果たしてこられました。貴協会のこのようなご努力、ご功績に対しまして、心から敬意を表する次第であります。

わが国外航海運の経営は、昭和63年度の決算で不況の底を脱したのに続き、平成元年度においてもかなりの収支改善がみられる状況になっております。

しかしながら、海運市況の先行きや為替レートの変動には依然として不透明感があることから今後も楽観できない状況が続くものと考えられ、引き続き経営改善の努力を重ねていく必要があります。

また、内航海運につきましては、昭和56年から昭和62年までの長期にわたる低迷状態からようやく脱し、ここ数年は好調期を迎えておりますが、内航海運業界の経営基盤はその大半が零細な中小企業等である等、依然として脆弱であり、また、使用船舶も老朽船が多く、さらに、船員の高齢化や労働力不足問題も深刻化してお

ります。

このような状況を踏まえ、運輸省といたしましては、外航海運対策として外航貨物船の整備および新たなニーズに対応した外航客船の整備に対する所要の資金の確保を図るとともに、船員の海上職域の確保のため新たに外国船配乗促進事業を創設する等船員雇用対策の充実強化を図っているところであります。

また、日本船の国際競争力の回復につきましては、一昨年12月の海運造船合理化審議会の報告を受けて昨年10月に労使合意が成立し、本年3月には新造混乗船がスタートしております。

一方、内航海運につきましては、毎年度適正船腹量を設定し、内航海運事業者に対し船舶建造の中長期的な指針を示すとともに、これとあわせて零細事業者の多い業界体質を改善するための対策と船舶の一層の近代化を進めていく所存であります。

皆様方におかれましては、海運をめぐる諸問題に対応すべく日夜懸命の努力をされていることと存じますが、今後とも、日本船主協会のもとに一致団結し、業界の発展と国民生活の向上のために、特段のご尽力をお願い申し上げる次第であります。

本年は、昭和16年に海の記念日が制定されて以来ちょうど第50回を迎える意義深い年ではありますが、このような記念すべき年を契機として、わが国海運業界が一層躍進を遂げられることを期待するとともに、本日ご出席の皆様方のご健勝を祈念いたしまして私のご挨拶と致します。

平成元年度事業報告

事業概況

平成元年度におけるわが国海運は、雇用対策の実施、不経済船の処分、企業間の集約・合併など引続き広範にわたる合理化を推進した結果、ここ数年間にわたるこれら対策の効果と、海運市況の好転という追い風を受け、漸く明るさを取り戻すところとなり、各企業の経営方針もこれまでの減量経営から経営の健全化に向けての対応へと移行しつつある。

このような情勢の中で、当協会は平成元年度事業計画に基づき、広範多岐にわたる活動を展開したが、その主なものは次の通りである。

まず、ここ数年来の懸案事項であった外航日本船への混乗問題については、全日本海員組合との間で合意に至り、ここに新たな丸シップ混乗が実現した。

しかしながら、わが国海運が本格的に立直り、真に国際競争力のある商船隊を整備していくためには、日本籍船への混乗の一層の推進をはじめとして、諸外国と伍していくための競争条件の整備が重要な課題となっている。このため、当協会は、自国船および自国人船員維持のための方策を講じている欧州諸国の動向に関し、積極的に情報収集を行うとともに、これらの抜本

的な対策の必要性について運輸政策審議会の場において意見を開陳するなど、関係方面にその必要性を強く訴えた。

一方、海運企業における経営多角化の一環として、外航クルーズ客船事業が本格的に推進されつつあり、運輸省においても外航客船の諸問題に関し検討を開始した。当協会においては外航客船事業の振興を図る見地から専門委員会および幹事会を設置し、外航客船問題に積極的に対応してきた。

平成2年度海運関係予算については、外航貨物船の整備として融資規模500億円、また、外航客船の整備に110億円が決定した。内航海運対策については、内航海運の体質改善を図るための新造・改造に要する資金として前年度継続分を含め325億円が決定した。また、船員雇用対策については、一般会計予算において新たに「外国船配乗促進事業」の実施が認められるなど12億7,800万円が決定するとともに、船員保険特別会計においても「中高齢船員雇用調整出向給付金」制度の新設など10億9,000万円が決定した。

次に、平成2年度税制改正については、「特定の事業用資産の買換え（船舶から船舶への買換え）等の場合の課税の特例措置」が5年間延長されたほか、「外国船の裸用船料に係る所得税の

源泉徴収制度の不適用措置」等が現行通りの内容で2年間延長されるなど、当協会の要望がほぼ全面的に認められた内容となった。

国際海運問題については、EC海運政策問題、1984年米国海事法の見直し問題、GATT海運問題、発展途上国の貨物留保政策問題、国連定期船同盟行動規範条約・再検討問題等に対し船主意見の反映に努めた。また、当協会は、米国政府によるパナマ籍船の米国入港禁止措置およびパナマ運河閉鎖の動きに対し、鋭意情報収集を行うとともに、運輸省と連携を図りつつ、日本関係船の安全対策に努めた。さらに、アラスカで発生したタンカー座礁による油大量流出事故を契機として、米国ではタンカーに二重底および二重船殻を要求する動向にあるため、当協会は関係各団体と協調し、米国が性急な規制を実施しないよう関係方面に働きかけを行っている。

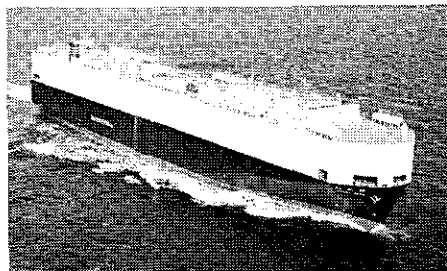
船員政策については、部員の海技資格取得を促進する措置の実現、陸上職域の開拓と就職促進のための教育訓練制度の改善等に努めるとともに、船員制度近代化におけるパイオニアシップ実験、C実証実験、およびD実験の進展に対

応した。また、船員の社会保険制度における各種保険料率引上げ問題、船員教育問題、乗組員の安全対策等にも適切に対処した。一方、今後の外航船員の保全・育成を図るための中期的展望をとりまとめるため、官労使による外航船員中期展望委員会が設置されたが、当協会は外航二船団と連携してこれに対応し、船主意見の反映に努めた。

さらには、外航中小船主対策と外航中堅オペレーター対策の積極的推進・海上運送業務の円滑化・港湾関係諸料金の適正化と業務の改善・船舶保険に関する諸条件の改善・船舶の安全確保と運航の効率化・海上交通ならびに港湾水路の安全対策の推進・海洋汚染防止対策の推進などについて、海運業界の現状を踏まえて、精力的に対応してきた。

また、日本海運の役割とその重要性について、広く国民各層の認識を深めるため、テレビ・経済誌などを通じて広報活動を行うとともに、街頭でのPR活動、教材用VTRの制作、PR映画の上映等積極的に広報活動を展開した。

海運界の動き



▲航行中の自動車専用船

船員保険制度の現状と社会保険審議会船員保険部会 の中間報告

船員保険制度は、船員法が適用される船員を対象とした社会保険制度で、一般労働者に適用される健康保険、労働者災害補償保険、雇用保険に相当する各部門から成り立っている。同制度は、近年財政赤字が拡大したため、社会保険審議会船員保険部会は、平成元年7月以来「船員保険制度の見直し」について懇談会形式によって検討を行ってきた。しかしながら、関係当局、事業主および被保険者各側の見解に隔りがあるため、同懇談会は平成2年6月27日各論併記の形で、これまでの検討結果を整理した中間報告（後掲の資料参照）を取りまとめ、さらに検討を続けることとした。

今回の検討に関する背景および経緯は、以下のとおりである。

1. 船員保険の構造と最近の状況

船員保険制度は、昭和15年に職務上・外の疾病・年金給付を行う制度として発足、その後、失業部門が創設され、総合保険の形を確立したが、昭和61年4月、公的年金一元化政策もあって、職務外年金部門が分離され、厚生年金保険に統合されている。現在の同制度と陸上の各保

険制度との対応関係は第1表のとおりである。

同制度の被保険者数は、平成元年10月現在約14万人で昭和46年のピーク時と比較すると約13万人減少している。

また、最近の財政状況は第2表のとおりである。昭和61年度には、職務外年金が分離（61年4月）されたが、これにともなう積立金の厚生年金保険への移換が62年3月末に繰り延べられたため、一時的に大幅な黒字が計上されたが、その後62年度は42億円の赤字、63年度は実質74億円の赤字となり、赤字幅は拡大した。63年度決算の概況は第3表のとおりで、疾病、職務上年金、失業、福祉の各部門とも赤字となったが、このうち特に職務上年金の赤字幅が大きい。

なお、63年度末における積立金額は627億円となっているが、現行制度のまま推移し、積立金取り崩しによって赤字補てんを行った場合、数年後には全額が取り崩されるものと試算されている。

2. 厚生省による船員保険の負担の将来推計

社会保険審議会における本問題の検討にあた

【第1表】 船員と陸上労働者の社会保険比較

(当協会作成) 平2.4.1現在

船 員 の 社 会 保 険				陸 上 労 働 者 の 社 会 保 険		
区 分	保 険 料 率	制 度 の 区 分	保 険 料 率	所 轄 官 庁	備 考	
船 員 保 険 (厚生省所管)	疾病部門のうち 職務外疾病部分 *	標準報酬月額×85/1000 (労使折半)	標準報酬月額×84/1000 標準報酬月額×健康組合により異なる料率 海運健康組合 79/1000 { 労28.5/1000 } 使50.5/1000 }	厚生省	標準報酬月額 (時間外手当を含み賞与 は除外) 68,000円～710,000円	
	疾病部門のうち 職務上疾病部分 *	標準報酬月額×46/1000(使のみ) 標準報酬月額×26/1000(〃) ＜メリット制適用の場合は＞ 17/1000～35/1000 (使のみ) 標準報酬月額× 6/1000(使のみ) 標準報酬月額× 2/1000(〃)	賃金総額×6/1000～149/1000 (使のみ) 保険料率は業種により異なる { 貨物取扱事業 20/1000 港湾貨物取扱事業 29/1000 港湾荷役業 56/1000 海面漁業 67/1000 ＜メリット制適用の場合は上記の料率を基 準にして上下40%の範囲で変動＞	賃金総額 年間に支払われた賃 金の総額時間外手当 賞与を含む 上・下限制限なし		
	災害補償部分					
	福祉施設部門 (特別支給金)					
	業務取扱費					
失 業 部 門	標準報酬月額×20/1000 (労使折半) ＜他に特別失業保険料 5/1000の範囲内(使の み)＞	{ 失 業 保 険 雇用保険 }	賃金総額×11/1000 (労使折半) 賃金総額×3.5/1000 (使のみ)	労働省	賃金総額 (同 上)	
福祉施設部門(一般)	標準報酬月額× 7/1000 (使のみ)	上記各保険で実施されている				
(保 険 料 率 小 計)	192/1000 (労 52.5/1000) 使 139.5/1000)					
厚生年金保険 (一般男子) 標準報酬月額×143/1000 (労使折半) (船員・坑内員) 標準報酬月額×161/1000 (労使折半)				厚生省	標準報酬月額 (時間外手当を含み賞与 は除外) 80,000円～530,000円	

【備考】 船保の標準報酬月額 68,000円～710,000円 } 時間外手当の一部、賞与は除外
厚年(船員)の標準報酬月額 80,000円～530,000円 }

(注) * 疾病部門の職務外疾病部分は一体として経理され区分経理は行われていない。
** 一般には「災害補償部門」と呼ばれることもあるが制度上の呼称ではない。

【第2表】 最近の収支状況等

年 度	被 保 険 者 数 (年度末)	収 入 (うち国庫補助)	支 出	差し引き額	年度末における 積 立 金 額
	人	億円	億円	億円	億円
61年度	156,584	1,547(78)	1,203	344	670
62年度	146,549	1,153(78)	1,195	△ 42	628
63年度	138,429	1,152(155)	1,153	*△ 1	** 627
*[63年度実質]		[1,079(82)]	[1,153]	[△ 74]	—
元年度	(10月)139,906	…	…	…	

備考 (1) *63年度には過去に繰り延べられていた職務外年金の国庫補助金73億円が繰り入れられたため、見かけ上の赤字は1億円となったが、実質的には74億円の赤字である。

(2) **現行のまま推移した場合、数年後には積立金の全額が取り崩されるものと試算される。

【第3表】 昭和63年度部門別収支決算

(単位：億円)

区 分	収 入		支 出		収支差額 過不足額
	項 目	金 額	項 目	金 額	
疾 病 (職務外・職務上)	保 険 料 収 入	694	保 険 給 付 費	560	
	一般会計より受入	27	老人保健拠出金	150	
	計	721	退職者医療拠出金	26	
			計	736	△ 15
職務上年金	保 険 料 収 入	110	保 険 給 付 費	19	
	一般会計より受入	* 74			
	運 用 収 入	18	諸 支 出 金**	145	
	計	202	計	164	* 38
失 業	保 険 料 収 入	89	保 険 給 付 費	148	
	一般会計より受入	40			
	計	129	計	148	△ 19
福 祉 (一般・特別支給金)	保 険 料 収 入	70	福 祉 施 設 費	78	
	そ の 他	2			
	計	72	計	78	△ 6
業 務 取 扱	保 険 料 収 入	6	業 務 取 扱 費	27	
	一般会計より受入	14			
	雑収入・その他	8			
	計	28	計	27	1
合 計		1,152	合 計	1,153	△ 1

備考(1) * 第2表の備考(1)参照

(2) ** 昭和61年3月以前に発生した職務上年金に対する保険給付費が大部分を占める。

【表4】 負担の将来推計の一例

(厚生省)

部 門	現行料率	必要となる 保 険 料 率	引き上げが必要 な 保 険 料 率	備 考
疾 病 (職務外・職務上)	131%	166%[149]%	35%[18]%	[]は給付等が すべて陸上並み となった場合の 料率
職 務 上 年 金	26	40 [39.5]	14 [13.5]	
失 業	20	22 [22]	2 [2]	
特別支給金、事務費、福祉施設	15	15 [15]	— [—]	
計	192	243 [225.5]	51 [33.5]	

備考 被保険者数10万人、標準報酬月額額の伸び率を年1.7～2.8%
失業率42%とした場合の試算

り、厚生省は、被保険者数、標準報酬の伸び等に関し、悲観的・楽観的見通しを含む前提条件を設定し、事業主・被保険者の負担について4ケースの将来推計を行ったが、その結果は次のとおりである。

- (1) 収支を均衡させるためには全部門で42～62%の負担増が見込まれ、全部門合計の保険料率は、現行の192%から234～254%となる。また、部門別では、疾病部門29～35%、失業部門2%、年金部門11～26%（平準保険料率）と、疾病部門、次いで年金部門の負担増が大きい。
- (2) (1)の負担の見込みを負担者別にみると、船舶所有者27～45.5%、被保険者15～16.5%と船舶所有者の負担増が大きい。
- (3) この負担増について、保険料率を引き上げずに、仮に将来の年金給付のために充てべき現有の積立金を用いて対処するとした場合には、平成6年ごろにその積立金を完全に取り崩すことになると見込まれる。

3. 船員保険制度の問題点

前述のとおり、財政面で危機的な様相をみせている船員保険制度の基本的な問題点については、従来から種々指摘されてきている。このため、当協会は今回の懇談会における検討に際し現状の問題点の検討を行い、以下のとおり意見を開陳した。

〈船員保険の部門別問題点〉

1. 疾病部門

- (1) 疾病部門の保険財政の職務上・外の経理区分が行われていないため、それぞれにお

ける収支の過不足が不明確。

- (2) 政府管掌健康保険では保険給付費の16.4%を国庫から補助する制度があるが、船員保険（疾病部門）では30億円（保険給付費の6.89%に相当）にとどまっている。
- (3) 一般的には医療費が増加する傾向にあること。（他の医療保険制度とも共通の問題）
- (4) 老人保健拠出金、退職者医療拠出金等、他制度への拠出金が増加している。（他の医療保険制度とも共通の問題）
- (5) 被保険者の平均年齢の高齢化が進んでいることから、家族給付費、老人保健拠出金の割合が健康保険に比べ一層高いこと。
- (6) 船員の雇用形態を反映し、任意継続被保険者の割合が高いこと。

2. 災害補償部門

- (1) 職務上年金については、被保険者の漸減傾向に反し、年金受給者が増加していることから財政が悪化している。
- (2) 労災保険制度においては業種ごとの労働災害発生率に応じて基準となる保険料率が設定されているが、船員保険では海運・水産とも同一の料率となっている。
- (3) 労災保険制度においては、上記基準料率を中心に上・下各40%の範囲で個別メリット制がとられているが、船員保険では、職務上年金についてのみ上・下各35%の範囲で実施されているにすぎない。
- (4) 労働省においては、労働災害発生を抑制するため、個別メリット制の運用をはじめ労働行政と保険行政を一体として推進しているが、船員については運輸・厚生両省に

またがっている。

3. 失業部門

- (1) 海運・水産の2業種のみで失業保険制度を運営することは基本的に無理があり、構造的な要因で発生する失業に対しては、対応困難となること。
- (2) 船員の場合、期間雇用の比率が高いため、繰り返し受給等が行われやすく支出が高いレベルにある。
- (3) 雇用保険に比べて負担が重く、給付面で格差があること。
- (4) 海・陸交互に勤務する場合、雇用保険との間で資格の移動が行われるため、給付面で不利な扱いが生じる場合がある。

4. 福祉施設部門

- (1) 被保険者数に見合った福祉施設事業であるか否かの問題がある。

5. その他

- (1) 船員法の適用対象となる船舶であっても船員の雇用者が日本法人でない場合は船員保険が適用されない。(除：派遣認定で外国船に乗船する場合)

4. 懇談会における論議の概要

同懇談会では「制度の抜本見直し」という広い観点から検討が行われたが、厚生省は特に財政対策をどう図るかについて次の改善案の提案を行った。

A案 現行制度のまま、収入の増加、支出の削減を図り、制度の安定を図る。

B案 収支悪化の著しい部門(職務外疾病部門)を切り離すことにより、制度の安定を図

る。

本件に関する懇談会の論議は、職務外疾病部門を分離すべきか否かという点を中心に展開されたが、被保険者・事業主の見解が分かれたままとなった。

各側の主張の概要は、次のとおりである。

(1) 被保険者側

今後の被保険者数の推移、標準報酬の伸び等について楽観的な見通しに立ち、特に厚生省の行った将来推計については、最近の経済情勢等を考慮すると、推計の前提条件そのものが厳しすぎるので再検討が必要であるとした。

また、船員保険制度は、海上労働の特殊性等から船員保護の必要性に対応する給付をすべて独自に行うべきであるから、財政的には国庫補助の増額を中心に保険料率の引き上げも行うことにより現行制度を維持すべきであるとし、厚生省のB案は、船員保険制度の全面解体への危険性があるとして反対した。

(2) 事業主側

制度のあり方に関して次のとおり主張していた。

① 船員保険は海上労働の特殊性を反映した労働保険的性格と、一般国民として享受すべき社会保険的性格が混在している。

② 後者に関しては、あえて別建て制度とする理由は乏しく、財政的に成り立たないのであれば、陸上制度に統合することもやむをえない。

③ 一方、前者は仮に陸上制度に統合したとしても、船主責任を果たすことを要請され、結果は同一であるので、むしろ、労働保険

として内容の改善を図った上で、船員保険制度として維持する必要がある。

また、厚生省提案のA・B両案に対しては、上記の考え方をもとに、次のとおり主張した。

一般社会保障制度の充実、医療保険の一元化構想を考慮すると、職務外疾病部門を健康保険制度に統合することが可能と考えられることから、基本的にはB案の方向を支持するが、それを実行する前に以下の事項の早期解決を図るとともに、それらに基づく長期的な財政の安定を確認する必要がある。

- ① 職務上・外疾病部門の経理区分を実行すること。
- ② 職務外疾病部門の統合にあたって円滑な方策を確立すること。
- ③ 職務上疾病、年金部門、特別支給金、事務費を統合して新たな労災部門を設立すること。
- ④ 新労災部門に関し、労災防止の実行ある方策を確立するとともに、新たなメリット料率制度を導入すること。
- ⑤ 失業部門の問題点について解決を図ること。
- ⑥ 福祉施設の運営のあり方について改革を進めること。

【資料】

船員保険制度の見直しに関する中間報告（抄）

1. はじめに

船員保険制度は、昭和15年に職務上・外の疾病・年金の給付を行う制度として発足し、その後失業保険を取り込むなど、総合保険として体

制を整え、船員の福祉の向上に大きく貢献してきた。制度創設時においては、海運・水産立国という観点から海上労働の実態を踏まえた船員保護の要請が強まったこと、一般社会保障制度に先んじて整備されたこと、さらにはILO条約においても船員の社会保障は特別に定められていること等の事情から、船員を対象に独自の給付体系が要請され、それを保障する制度として創設された。その後、一般社会保障制度の改革にあわせて変革し、海上労働の特性を盛り込んだ給付と一般国民として享受しうる給付の両面を実施する制度となった。また、61年度には公的年金の一元化政策もあって、職務外年金部門が一般制度に統合されている。

こうした中で、国民生活や産業活動に必要な資源の確保や国の内外への製品供給等の面で海運・水産業は大きな役割を果たしてきており、また、今日、労働環境の変化はみられるものの、海上労働の特性を踏まえた船員の保護は依然として必要とされている。このことは、国際的に共通の認識という点でもこれまでと何ら変わることはないが、船員保護に大きな役割を果たしている船員保険制度は、海運・水産業の厳しい環境変化を反映して、46年度の約27万人をピークに船員の減少が始まるとともに財政悪化の度を深めている。

このような状況を踏まえ、当懇談会では、船員保険制度のあり方について、昨年7月以来16回にわたり精力的に審議を重ね、一般社会保障制度の状況等も勘案しつつ、抜本的な見直しを行うことも含め検討を行ってきた。その結果、被保険者数、標準報酬、老人保健拠出金等につ

いての今後の動向をなお見極める必要はあるものの、これまでの検討を整理し、とりあえず中間報告として次のようにとりまとめたものである。今後、船員に対して必要かつ十分な社会保障を確保していくために制度はどうあるべきかについて、その他の方策も含めて、状況の推移を見極めながら制度改正に付随する諸問題等と併せてさらに検討を続けることとする。

2. 制度の現状（省略）

3. 財政収支および負担の見通し（省略）

4. 今後の制度のあり方

- (1) 船員保険制度の将来は厳しく、したがって、このまま何らの対策も講じないで推移した場合には疾病・年金部門とも収支が悪化し、その結果、制度維持が困難となり、船員の保護に支障をきたすおそれが大きいため、早急に、思い切った対策を講じる必要があるという点で懇談会の意見は一致した。
- (2) このような認識の下に、講じるべき対策の検討に入り、
 - ① 船員保険制度の存在意義や総合保険として維持する意義は、今日的観点からみた場合、変わったのではないか。
 - ② 同時に財政面については、
 - ア. 保険料の引き上げや給付の見直しなど最大限の努力をすることにより現行制度のままで将来にわたり財政の安定を確保していくことができるか、
 - イ. 仮に将来にわたる財政の安定を確保していく目途が立たないとすれば、制度の意義のとらえ方との関連も踏まえ

ながら、制度を改革し中長期にわたる

安定をいかに確保するか、

という視点から検討を行った。

- (3) 講じるべき対策としては、船員保険制度は船員保護の必要性に対応する給付をすべて独自に行うべきであるから、財政的には国庫補助の増額を中心にある程度の特性給付見直しと一定の保険料引き上げも行うことにより将来にわたり収支の均衡を確保し現行制度を維持すべきであるという意見と、今日的な海上労働の特性に対応した船員の保護を図るために、厳しい財政状況と一般制度の水準を考慮のうえ、制度の基本に係わる改革を行うべきであるという意見があった。
- (4) 現行制度を維持すべきとする意見の要旨は次のとおり。
 - ① 船員保護を確保するためには、制度創設時からの経緯等にかんがみ、総合保険として現行制度をこれまでどおり維持すべきである。
 - ② 国庫補助については、政管健保と均衡をとるため定率化を図るべきとの社会保険審議会の答申にもかかわらずなお低い水準にあるので、その増額を行うとともに、さらに、産業政策的観点からの国庫助成策を講じるべきである。
 - ③ 保険料の引き上げについては、国庫補助の増額とともに雇用環境の改善や疾病任継被保険者の減少も考えられ、必要な引き上げ幅も縮小するので、対応可能である。

④ 特性給付については、保険料負担との関連を考慮の上、ある程度の見直しを行う。

⑤ 福祉施設については、沿革的にみて個々の船主に代わり、本制度の中に位置づけられ公的に運営されてきたものであり、所要の保険料の引き上げ等を実施してでも、その整備・運営は必要である。

これに対しては、次のような問題点の指摘があった。

ア. 船員保護を確保するためには、必ずしも総合保険を維持しなくてもよいのではないか。

イ. 保険料の引き上げ幅は、このまま推移すると、大幅なものとなると予想されるが、将来にわたってそのような負担をしていくことが現実的に可能か。また、船舶所有者の負担増は被保険者の負担増に比して大きいと見込まれることから、負担能力の面からみて特に中小船主にとって重いものとなるおそれもあるが、保険料負担の水準が一般制度の水準を大きく上回るような制度のあり方には問題がある。

ウ. 政管健保並みの国庫補助を実現するためには、これまでの経緯等からみて、保険料の大幅な引き上げ、職務外疾病部分の特性給付の廃止等の自助努力、疾病部門における職務上・外の経理区分の明確化が必要等の問題がある。

エ. 一定程度の特性給付の見直し、政管健保並みの国庫補助がなされても、な

お相当の保険料の引き上げが必要と見込まれ、制度間の負担の均衡を欠くこととなる。

オ. 以上のとおり、この案は国庫補助の増額に大きな比重を置く案であって、国庫補助の増額が十分実現できない場合を考えると、保険料の大幅引き上げか、あるいは年々の収支の悪化かという結果となり、全体として長期的な制度の安定を確保する方策になっている
—
とはいえないのではないか。

(5) 制度を改革すべきとする意見の要旨は、次のとおり。

① 一般社会保障制度の整備等にともない職務外疾病部分の役割を一般制度に委ねることが可能となっていることから、船員保険制度は、海上労働の特性に基づく船員の保護の実効を担保することを主な任務とする制度として存続を図るべき状況である。

② 財政的に厳しい状況にある職務外疾病部分を一般制度に統合し、船員に対する職務外医療を確保する一方、船員保険制度は、職務上疾病部分・年金部門を中心に、失業部門も加えた制度として、その長期的な安定を図る。この場合、将来とも数%程度の保険料の引き上げで制度の安定化を図り得る。

③ 特性給付については、海上労働の特性を勘案しつつ、職務外疾病部分では原則として廃止するとともに、その他の部門では、船員法の実効を確保する観点から、

必要なものは存続させる。

- ④ 福祉施設については、厚生年金保険、地方自治体、民間団体等による船員福祉事業の充実を考慮し、職務上疾病部分・年金部門および失業部門の範疇で存続させる。

- ⑤ なお、改革を行うに当たっては、職務外疾病部分および残る部門のいずれもが混乱をきたすことのないよう、受入保険者の状況に配慮する等改革に随伴して起り得る諸問題を検討するため、十分な準備期間をもつ必要がある。

これに対しては、次のような問題点の指摘があった。

ア．職務外疾病部分の切り離しは、残る部門の規模・性格から判断して全面解体へのステップであり、反対である。
また、船員保険の福祉施設は部門ごとではなく総合的に行われており、その解体には反対である。

イ．国庫補助増額の努力の一環として、老人保健制度に係る公費負担の動向等を見極めるとともに、海運・水産政策の観点からの国庫負担増のための努力も行ってから、検討すべきである。また、被保険者数、標準報酬等の見通しについても、本年の好況等からみると

厳しいものであり、制度改革については、最近のデータにより推計を見直した上で検討すべきである。

ウ．船員の職務外疾病として統計に表れる傾向は海上労働の特性に深いかかわりがあるが、一般制度に統合した場合、傾向値の把握が困難になるのではないか。

- (6) (4)および(5)に掲げた制度の基本にかかわる意見と並んで、次の諸点は、いずれの対策を講ずるにせよその重要性にかんがみ早急に解決すべきである、という意見があった。

- ① 制度のあり方を検討する上で明確にすべき重要な要素であることから、疾病部門の職務上・外の経理区分の明確化を図るため、早急に調査すべきである。

- ② 災害発生防止の観点から、職務上疾病部分・年金部門などいわゆる災害補償関係部門について、メリット制度の拡充を図るべきである。

- ③ 近年、船員は陸上職と交互に勤務する傾向が大きくなっており、この場合、雇用保険との間に資格の移動が行われるため、給付面で不利な扱いが生ずるという問題があり、是正すべきである。

外 航 客 船 時 代 の 幕 開 け

海 運 ・ 造 船 ア ナ リ ス ト 福 島 武 雄
元週刊ダイヤモンド編集部主幹

脚光あびる客船事業

日本の客船事業は、1989年（平成元年）から“新しい時代”に入ったという。客船元年といわれ、内外から注目を引いた。

海運界の大手4社が、89年4月から90年7月にかけていっせいに客船事業に進出し、豪華客船5隻が就航した。

また英国の豪華客船クイーン・エリザベスIIが、わが国に長期用船され、横浜（平成元年・72日間）、東京／大阪（平成元年～2年、180日間）において洋上ホテルや各種イベント、外航クルーズに就航し、客船に対する関心を強めた。

それに、いま世界的にみて客船事業は新造船のラッシュ時代を迎え、発展期に入りつつある。そこで今回、わが国外航客船の歴史と現状、それに世界の客船の現状についてとりまとめた。

戦前の日本における客船

戦前、日本は世界で屈指の客船隊を保有していた時期があった。その運営は主として日本郵船と大阪商船（現在の大阪商船三井船舶の前身）によって行われた。しかし、船は純客船というよりも、貨客船が主であったし、客船は交通機関として利用された。“洋行”という言葉は、外国へ船でいくことを意味したものである。

日本の海運界が本格的に外航に乗りだしたのは1896年（明治29年）に、航海造船奨励法ができてからである。同年に日本郵船は、欧州航路、シアトル・タコマ、豪州航路を開設している。

また1898年（明治31年）には東洋汽船（浅野総一郎氏が1896年7月設立）がサンフランシスコ航路を開設。この航路に英国から購入した「日本丸」「亜米利加丸」「香港丸」の3隻一いづれ

【第1表】 大阪商船三井船舶の輸送船客員数

（単位：千人）

	日本沿岸	東 洋	北 米	南 米	その他	合 計
明治17年 ～ 44年	30,451	2,805	6	0		36,862
大正1年 ～ 14年	23,563	3,429	95	23	7	27,117
昭和1年 ～ 17年	20,055	6,621	22	242	93	27,033
25年 ～ 38年	107	1	3	78	2	191
	75,998	12,420	126	343	102	88,989

（注） 大阪商船「八十年史」資料から作成。船客数につき、明治23～35年までの日本沿岸航路には、朝鮮・台湾・中国航路の輸送入員を含む。また、東洋航路の明治29～35年は台湾向けを含む。

【第2表】 三菱・長崎造船所建造の客船および貨客船一覧表(10,000総トン以上)

船 番	船 名	船 主	長 さ	巾	深	総トン数	速 力	竣 工	備 考
190	天 洋 丸	東洋汽船	550' 0"	63' 0"	38' 6"	トン 13,454	ノット 20.608	明治 41. 4. 22	わが国最初のタービン搭載大型豪華客船
191	地 洋 丸	〃	〃	〃	〃	13,426	20.627	41.11.21	天洋丸の姉妹船
203	春 洋 丸	〃	〃	〃	〃	13,377	20.234	44. 8. 15	〃
230	香 取 丸	日本郵船	490' 0"	61' 0"	36' 6"	10,513	16.732	大正 2. 9. 11	わが国で稀なタービンとレシプロ組み合わせの主機を装備
236	諏 訪 丸	〃	505' 0"	63' 6"	37' 6"	10,927	16.464	3. 9. 10	
237	伏 見 丸	〃	〃	〃	〃	10,940	16.684	3.11.23	諏訪丸の姉妹船
346	箱 根 丸	〃	495' 0"	62' 0"	37' 0"	10,423	16.048	10.10.31	
347	榛 名 丸	〃	〃	〃	〃	10,421	16.379	11. 1. 31	箱根丸の姉妹船
348	宮 崎 丸	〃	〃	〃	〃	10,413	16.474	11. 6. 1	〃
383	白 山 丸	〃	〃	〃	〃	10,380	16.526	12. 9. 20	〃
450	浅 間 丸	〃	560' 0"	72' 0"	42' 6"	16,947	20.713	昭和 4. 9. 15	当時、わが国が世界に誇った豪華貨客船
451	龍 田 丸	〃	〃	〃	〃	16,955	20.930	5. 3. 15	浅間丸の姉妹船
467	照 国 丸	〃	505' 0"	64' 0"	37' 0"	11,979	17.764	5. 5. 31	
468	靖 国 丸	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5. 8. 31	照国丸の姉妹船
734	あるぜんちな丸	大阪商船	155m	21m	12.6m	12,755	21.480	14. 5. 31	南米回り世界一周航路で活躍後、特設空母「海鷹」に改装
735	ぶら志る丸	〃	〃	〃	〃	12,752	21.382	14.12.23	あるぜんちな丸の姉妹船
750	新 田 丸	日本郵船	168m	22.5m	12.4m	17,150	22.474	15. 3. 23	商船として就航後、特設空母「沖鷹」に改装
751	八 幡 丸	〃	〃	〃	〃	17,128	22.156	15. 7. 31	商船として就航後、特設空母「雲鷹」に改装
752	春 日 丸	〃	〃	〃	〃	17,127	21	15. 9. 19 進水	特設空母「大鷹」に改装客船として完成せず
760	三 池 丸	〃	153m	20m	12.6m	11,738	20.614	16. 9. 30	
761	安 芸 丸	〃	〃	〃	〃	11,409	〃	17.10.15	三池丸の姉妹船
770	阿 波 丸	〃	〃	20.2m	〃	11,249	20.823	18. 3. 5	〃
900	櫃 原 丸	〃	206m	26.7m	13.9m	27,700	25.500 (計画)	14. 3. 20 起工	特設空母「隼鷹」に改装客船として完成せず

(備考) 上記の他、5,000総トン未満27隻、5,000総トン以上10,000総トン未満46隻、建造総数96隻

も約6,200総トン、速力18ノット、船客500人—
を投入して香港起こしでサービスを始めている。

当時では、日本において最高速の純客船であ
った。そしてやがて米国船の大型化に対抗し、
1905年（明治38年）以降、「天洋丸」「地洋丸」
「春洋丸」と各々1万3,000総トン、約2万馬
力、20ノット、船客900人を建造、就航させた。

その後、第一次世界大戦後の不況のため、日
本郵船が、東洋汽船の船舶と、営業権を引き継
いだ。時は1926年（昭和元年）2月16日。この
ころから実は、豪華客船の幕開けとなったので
ある。

東洋汽船からサンフランシスコ航路を引き継
いだ日本郵船は、約2年間検討したあと1927年
（昭和2年）、「浅間丸」「龍田丸」「秩父丸」（後
に鎌倉丸に改名）の3隻を新造し投入した。1
万7,000総トン、1万5,000馬力、速力21～22ノ
ット、船客840人程度を獲得していた。当時、欧
米に負けない客船サービスで評判をとったもの
である。その後、「樞原丸」「出雲丸」という2
万8,000総トン級の客船建造にも乗りだしたが、
第二次大戦に関連し、後に空母に改造され、「隼
鷹」「飛鷹」となり、沈んでいる。

一方、大阪商船の客船の歴史も古い。遠洋航
路進出の第一歩は、1909年（明治42年）7月開

設した香港・タコマ航路に「たこま丸」（6,178
総トン）を投入している。

また大正時代は、1915年開設のサンフランシ
スコ航路に、「ばなま丸」（6,059総トン）、南米
航路（1916年開設）には、「笠戸丸」（6,209総ト
ン）が第一船として就航した。

また香港・ニューオルリンズ航路に「ばなま
丸」続いて1925年12月には、「さんとす丸」（7,267
総トン）が南米航路に就航。翌1926年3月、ア
フリカ東岸航路に、「かなだ丸」（6,064総トン）
を投入している。

ともかく明治の末から大正時代にかけて、こ
れらの船はハワイ向けや米国本土向けの移民を
相当数、獲得していた。米国が移民制限を強め
るにつれ南米に重点が移っていった。

日本からブラジルへの移民は、1908年（明治
41年）に781人が渡航したのが最初。大阪商船が
南米航路を開設するまでは、日本から南米東岸
への定期航路はなかった。臨時配船で渡航しそ
の数は10隻、約1万5,000人を運んでいたとい
う。ともかく大阪商船は1916年（大正5年）か
ら南米東岸、ブラジル、アルゼンチン向けに優
秀な船を順次投入した。戦前、1934年（昭和9
年）には、次のような5隻の新造船が南米航路
に就航した。

【第3表】 日本人の外航客船旅行者数推移

歴年	外航定期 フェリー利用	日本船クルーズ	外国船クルーズ	合 計
1986	49,000	30,600	7,600	87,200
1987	64,600	29,800	9,000	103,400
1988	76,000	31,600	12,200	119,800
1989	84,200	36,200	21,900	142,300

（注） 運輸省国際運輸・観光局外航課調べ。

それは、「ぶえのすあいれす丸」(9,626総トン)、「りおでじゃねいろ丸」(9,627総トン)、「もんでびでお丸」(7,267総トン)、「さんとす丸」(7,267総トン)、「らぶらた丸」(7,267総トン)である。

また1939年(昭和14年)7月、貨客船「あるぜんちな丸」(1万2,760総トン)、1940年(同15年)1月、「ぶらじる丸」(1万2,752総トン)が就航、22ノット、約900人乗りが就航した。移民に重点をおいていた船だが、当時、世界的レベルの優秀な貨客船であった。

うち「あるぜんちな丸」は第二次大戦で空母「海鷹」となり、1945年7月擱座し戦後、解撤された。

戦後における客船事業

さて戦前に海運界が保有していた客船のうち、戦後まで生き残ったのは、「氷川丸」(約1万総トン)1隻だけで1960年(昭和35年)までシアトル航路に就航していた。しかし同年、日本郵船は客船事業から撤退した。

また大阪商船は、南米移民を運ぶため、1954年(昭和29年)7月に、貨客船「ぶらじる丸II」(1万216総トン)、1958年(同33年)4月に、「あるぜんちなII」(1万864総トン)を建造し南米航路に配船した。それぞれ2世号の建造である。1965年以降、この2隻でもって、北米、南米の東岸へ年間3航海ずつを行った。同船には1等客室もあって、一般客や外国人の乗船者も多かったという。

しかし移民は、1959年(昭和34年)のピーク、6,793名を転機に、以後、毎年1,000名以下に激

減してしまった。それでも第二次大戦の終了後から1965年(昭和40年)までに移民5万8,900名のうち、4万5,800名余が船を利用し、移住している。

客船事業が厳しくなり、1963年(昭和38年)2月、貨客船5隻の保有会社として、日本移住船が設立された。この会社が1970年(昭和45年)、大阪商船三井船舶(1964年4月誕生)から船客営業部門を継承。そして社名を、“商船三井客船”と改称した。

所有の「あるぜんちな丸」は、1972年に改装して、「につぼん丸」と改名。その後、この船の代替として1975年ブラジルから中古船を購入、日本籍にし「につぼん丸」という名前を継承させた。

それと従来、産業見本市船として運航委託をうけていた“新さくら丸”を1980年(昭和55年)に買船、大改造し1万6,431総トンの純客船(600名乗り)にして運航している。1989年春まで2隻の客船で事業を運営、頑張ってきた。

外航客船—クルーズ客船事業

わが国における外航客船の現状は、大別すると、(1)クルーズ客船事業と、(2)日中・日韓・日台など、外航定期客船事業に分けられる。

1989年度から海運大手4社が、クルーズ客船事業に本格的に乗りだした。その背景には、余暇の増大を背景に、レジャーを楽しむ気運が高まり、将来、客船人口、ファンが増えることが予測されたこと。さらに企業のリストラクチャリング、新規事業開拓の際、船価、金利その他、建造条件が、以前より好転したことが主因として、あ

【第4表】 1988年における航路別・旅客輸送実績

会 社 名	航 路	旅客数 (千人)	うち日本人旅客数 (千人)	開設時期
関釜フェリー 釜関フェリー (韓国法人)	下関～釜山	109	49	1970年6月
国際フェリー (韓国法人)	大阪～釜山	27	11	1986年3月
中日国際輸渡有限公司 (中国法人)	阪神～上海	24	13	1986年7月
有村産業	沖縄～台湾	10	3	1975年8月
ソ連極東船舶公社 (ソ連法人)	横浜～ナホトカ	5	1	1961年5月
合 計		174	77	

(注) 運輸省編「外航海運の現況」平成元年7月20日発行による。

げられる。

2年前、日本における客船人口は、研修用需要をいれて5万人(年間)、それを除くと、5,000人程度ともいわれた。しかし、最近発表された1989年(平成元年)の統計数字は、第3表のとおりで着実に、客船人口は増えている。

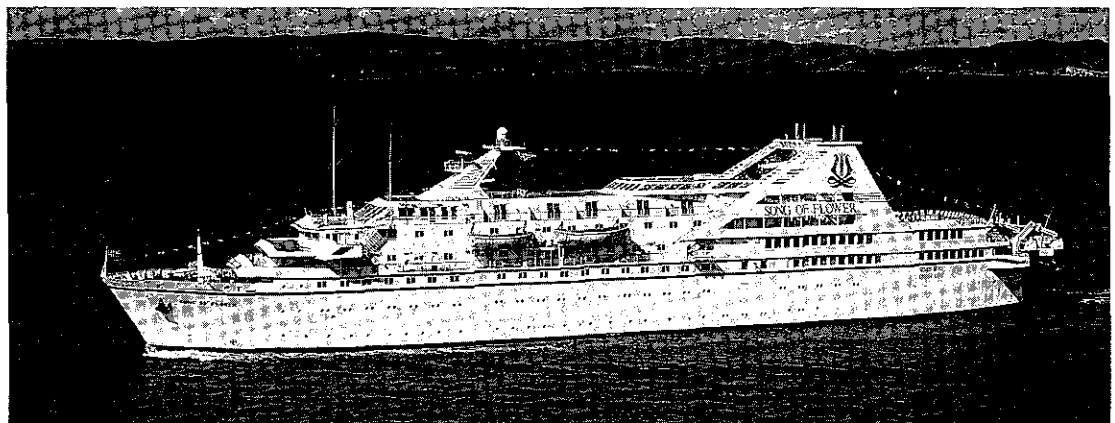
そこで以下、大手4社の取り組み状況にふれてみると、概略、次のとおりである。

[川崎汽船]

1990年2月、ノルウェー船籍、「ソング オブ フラワー」(8,282総トン、定員228名乗り)が就

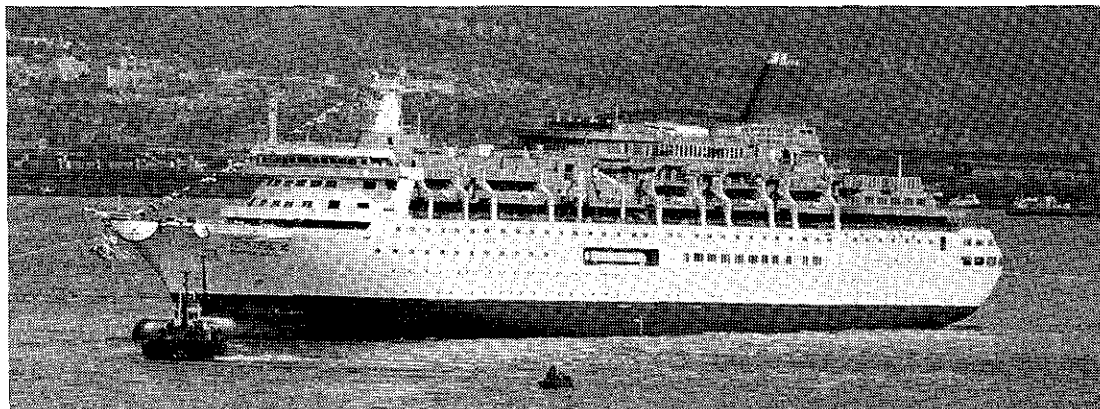
航。ファイブスター級以上と自負しているが、年間を通じ、冬場はシンガポール拠点で、マレーシア、インドネシア諸島、香港クルーズを主として行い、5～9月はアラスカのバンクーバーを拠点に大自然との出会い、静かな、楽しいクルージングをキャッチ・フレーズに。日本への顔みせは年1～2回という。

乗船者は現在、90%以上が日本人。クルージングは1週間単位、フライ・アンドクルーズ方式。1990年は、定員を150～160名ぐらいにしぼり、客船のクオリティを堅持、市場を開拓して



ソング オブ フラワー

にっぽん丸



いく考え。代理店の強化、宣伝も今後、本腰を
いれていく。

ともかく、同業他社とは違った魅力のあるクルー
ージングを打ちだし、世界の市場で、どこに
いっても通用する実績をめざすという。

〔大阪商船三井船舶〕

1989年4月「ふじ丸」(2万3,500総トン、600
名定員)が就航、続いて姉妹船「にっぽん丸」
(2万2,000総トン)も1990年9月、就航する予
定。

両船とも運航は、日本周遊や極東地区が中心。
「ふじ丸」1カ年の実績は、年50航海、乗船者
数は約3万人、稼働率も良かった。80%が団体
客、20%が個人客。だが、「新にっぽん丸」は若

者を軸に個人層を狙った集客を計画している。

新さくら丸は90年春に大改造し、多目的ホール
の新設のほか一部船室の改造も行い、団体・イ
ベント船として業務拡大を狙っている。1988年
10月、地中海クラブとも提携済みである。

1990年秋以降、現在稼働中の「にっぽん丸」
は退役し、今後、実質3隻で運営する体制に進
む。なお、欧米型の本格的なクルーズ・ビジネス
の習得を狙いとして1990年5月、フィンラン
ドの外航客船会社「ダイヤモンド・クルーズ社」
(1987年設立)に5%出資している。

〔日本郵船〕

1990年7月、「クリスタルハーモニー」(4万
9,400総トン、960名乗り、パハマ籍)の就航を



クリスタルハーモニー

機に、30年ぶりに客船事業に取り組む。営業活動は米国中心に行っており、クルーズは“フライ・アンドクルーズ”方式。10～14日を1単位とし年間32航海を予定。カナダ、カリブ、欧州、南太平洋周遊などを主とする。まず米国で客船事業の勉強をし、同時に日本市場の立ち上りを待つ作戦。クイーン・エリザベスⅡを上回るファイブ・スターを狙っており、成績をみたうえ、姉妹船の建造も検討している。

続いて日本籍船の飛鳥(2万7,000総トン、604人乗り)の建造も決定。1991年10月就航の予定。日本人を対象、日本を拠点にアジア、南太平洋、北米西岸などにも就航へ。スワイヤーと提携、団体客獲得にも注力する。このほか、探検クルーズやパーティーヨットなどのクルーズ計画にも取り組んでおり、将来、客船事業を1つの柱に育成していく方針である。

〔昭和海運〕

1989年4月、「おせあにつく ぐれいす」(5,050総トン、120人乗り)が就航。客室は60だが、ファーストクラスという。小型ながらヨットタイプの豪華船。クルーズは日本周遊(1週間を単位)を軸とし、台湾、韓国、グアム、サイパン、

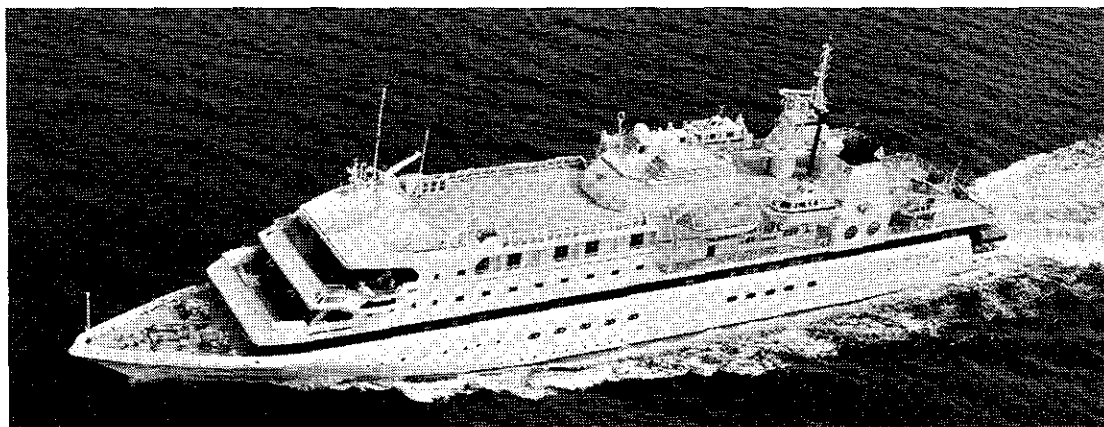
中国周辺などのチャーター・クルーズも。客船は吃水が4メートルだから、小さな港にも入港、そこでマリン・レジャーや寄港地での観光が楽しめる。気象条件の厳しい2～3月の冬場は、たとえば東京港や横浜港などに係留し、各種のイベント実施も。

昭和海運は、60室のうち20室を法人メンバー制で募集。芙蓉グループ企業を中心に完売。個人客では高額所得者層、自由業、企業幹部、ハネムナー、欧米人を狙っている。高級化志向が売りものだが、3～4日のオプションル・クルーズや秘境、めずらしい企画で集客にも注力。小型豪華船の魅力ーその浸透が注目される。

定期客船の現状

外航定期旅客航路といえば、いわゆる日本→韓国、日本→中国間のフェリー利用が主力となっている。たとえば、下関/釜山航路は、日本の国際フェリーの草分けであり、現在、邦船1隻、韓国1隻、1日1航海を行っている。

第5表に航路別の状況を掲げたが、4航路のほか、夏季を中心として運航しているのが横浜～ナホトカ航路である。近年は旅行者の増加と、



おせあにつく ぐれいす

【第5表】 最近就航（含予定）の主な外航客船

船 名	船 籍	運 航 会 社	総トン数	乗 客 (人)	速 力 (ノット)	乗組員 (人)	建造(就航予定) 年月
ふ じ 丸	日 本	商 船 三 井 客 船	23,340	600	21	100	1989年4月
おせあにつくぐれいす	日 本	昭 和 海 運	5,218	120	20	70	1989年4月
ソング オブ フラワー	ノルウェー (NIS)	セブンシーズクルーズライン (注2)	8,282	228	17	140	1990年2月
クリスタルハーモニー	バ ハ マ	クリスタルクルーズ (注3)	49,400	960	23	460	1990年6月
おりえんとびいなす	日 本	日本クルーズ客船 (注4)	23,000	606	21	120	1990年7月
に っ ぽ ん 丸	日 本	商 船 三 井 客 船	22,000	605	21	130 (注5)	1990年9月
フロンティアスピリット	バ ハ マ	フロンティア・クルーズ (注6)	6,700	164	17	80	1990年10月
飛 鳥	日 本	郵船クルーズ(仮称) (注7)	27,000	600	21	240	1991年10月

注1. 運輸省国際運輸・観光局調べによる。

2. 川崎汽船とメイヨーの共同出資による新会社。

3. 日本郵船全額出資の海外子会社。

4. SHKライン(新日本海フェリー、阪九フェリー、関釜フェリー等で構成される長距離フェリーグループ)全額出資による新会社。

5. 予備員を含む。

6. 日本郵船、三菱重工、三菱商事、サレン・リンドブラッド・クルージング(米国)、ハバク・ロイド(西独)共同出資による新会社。

7. 日本郵船全額出資の子会社。

新たな航路の開設、新造船の投入などによって、日本人の旅客数は、着実に増加している。1989年(平成元年)の旅客数は未詳だが、推定は9万名という。

1989年1月、韓国では海外渡航の自由化が行われた。こうした動きに対応し、1989年春に、大阪～釜山間に、日本船社による運航フェリーも就航した。また10月には、日本海洋高速によって長崎～済州島に、ジェットフォイルによる新規航路が開設された。

さらに日中間の航路については、阪神～上海航路において、日本側企業により第二船が投入されたほか、1990年3月からは、チャイナエクスプレスラインによって、神戸～中国・天津間を結ぶフェリー航路が開設された。

ともかく、近隣諸国とのフェリーなどによる定期航路の開設—この動きは、今後も盛んになりそうである。運輸省は1988年2月より、「国際航路開設コンサルティング・グループ」という相談窓口を設け、対応している。

外航定期旅客航路は、今後も漸増し、日本人の旅客も増えることは、まず間違いないと予想されている。

世界の客船の現状

客船は、第二次世界大戦後でも、海外への交通手段として主役であった。しかし、航空機の発展により、徐々に主役の座を奪われた。

1958年(昭和33年)大西洋において、航空機の輸送客が客船による輸送人員を上回り、その

後、交通手段としての客船は衰退した。一方、地中海やカリブ海にレジャーとしてのクルーズ客船が発達していく。この時期に建造された客船は、乗客輸送とクルーズの両方の機能を併せもっていた。たとえばクイーンエリザベス（6万5,863総トン）などその一例である。

そして、60年代末に中古客船をクルーズに改装したクルーズ専業社が2社登場した。

Norwegian Caribbean Lines（1966年）とPrincess Cruises（1965年）で、前者はカリブ海、後者はカリフォルニア、メキシコ、アラスカ周遊を主航路とした。

1970年代はクルージングの第一次発展期で代表的な3社、つまり、Carnival Cruise Lines（1972年）、Royal Caribbean Cruise Line（1970年）と、Royal Viking Line（1972年）が登場した。

と同時に伝統的な海運会社は、それぞれ客船部門を強化し、クルーズ事業に参入した。その会社は、P&O（英国）、Cunard Line（英国）、Holland America Line（オランダ）である。

1970年代の後半は、オイル・ショックの影響を受け、新造船は減少した。しかし、クルーズ事業は引き続き成長を続け、80年代に第二次発展期を迎えた。

全世界でのクルーズ人口は、1970年が50万人だったが、81年には3倍強の163万人になり、85年が230万人、86年が247万人、87年が300万人と増え続け、88年は350万人、89年は400万人に達したと推定されている。10年弱の間に2.5倍に急増しているが、うち80%が米国人だという。

80年代のクルーズ客船の成長を支えた大きな要因は、米国の航空業界の自由化（Deregula-

tion）による運賃の低下と、ドル安／他の通貨高といわれる。これによって米国のクルーズ客船は、港の近辺に住む人々のローカル・レジャーから、一挙に全米規模のレジャーに成長した。

航空機会社とクルーズ会社との関係プレーが大きく、これは米国のどの主要都市から飛行機を使ってクルーザーに乗っても同じ料金、という体制がとられている。力のあるところは、よいサービスも可能で、これが一つの大きな特徴である。

1980年代の前半、つまり82—86年にかけて旅客の増加に対応し、世界で約12隻の新しいクルーズ船が竣工。船の大型化が顕著となった。しかも、88年から91年にかけて、さらに新造船ラッシュ時代を迎え、第三次発展期に入ってきた。

世界におけるクルージング業界の地図

さて、現在、世界的に知られている外洋クルーズ船社は50社程度といわれるが、ざっと上位有力6社が業界をリードしている。その一例は、第7表のとおりである。

大型船のクルーズ地域は、カリブ海、地中海が中心で、就航している客船タイプは、大別すれば、①2万総トン級、②4万総トン級、③7万総トン級の3つに分類される。しかし、昨今の新造船は、超大型化への動きがみえる。

と同時に近年、上位大手の船社は、1988～89年に他の船社を合併・吸収しているケースもあり、業界の再編成が顕著である。

たとえば、Kloster Cruise（ノルウェー）が最近、Royal Cruise Line（RCL）を買収したが、欧州進出への布石という。また Carnival Cruise

【第6表】 世界の代表的な船社と隻数（1989年7月現在・新造=89～92年の間竣工・発表のもの）

グループ名	サービス名	保有隻数	新 造	合 計 隻	% (旅客)
Carnival(米)	Carnival Cruise	8	2	10	479,925
	Holland America	4	-	4	148,597
Royal Admiral Cruise(米)	RCCL	5	2	7	323,537
	Admiral	3	1	4	116,690
P & O(英)	P & O Canberra C	1	-	1	44,807
	P & O Sitmar C	1	-	1	23,764
	P & O Princess C	8	2	10	410,832
Kloster(ノルウェー)	NCL	7	1	8	233,348
	Royal Viking	3	-	3	104,078
Cunard	Cunard	3	-	3	101,539
	NAC	2	-	2	51,966
Royal Cruise(ギリシャ)		2	1	3	84,805
計		47	9	56	2,123,888

Line は、Holland America を買収。Princess Cruises (P&O の客船部門) は、Sitmar を買収し、船隊の拡充を達成している。

世界のクルーズ人口の80%が米国人であるが、米国人にとってカリブ海中心の地域は、国内旅行の範囲、感触になっている。現在、1日1人平均200ドル前後がスタンダード、マスプロのサービス料金となっており、現に客船事業は成功している。

だが昨今、カリブ海クルーズは、かなり飽和状態にある。競争激化と同時に、大型船で世界的に他の地域にクルーズを！ という傾向も強まってきた。世界のクルーズ人口は、1990年が450万人、97年には610万人という予測もあり、外国船社は、近い将来、日本を中心とした東南アジア、南太平洋圏クルーズも有望とみている。

客船事業は息の長い商売である。長期作戦で採算、経営を行う性格のものといえる。船旅の本当の良さと、内容と価格を勘案、納得のいくクオリティの堅持こそ、成功につながる。日本

では、しばらく需要（ファン）掘りおこしの努力が注目されるが、世界市場でみると、日本郵船の「クリスタルハーモニー」の就航こそは、一つの試金石といえそうである。

（付記）今回、執筆の参考資料

- ①全図解 豪華客船 大西宣彦著（1989年10月発行）
- ②客船事業の展望 宮岡公夫講演集（1988年10月）
- ③客船がゆく（朝日新聞）土井全二郎記
- ④外航海運の現況（平成元年7月）運輸省編
- ⑤世界のクルーズ産業の現状 三浦昭男（海事産業研究所報）No285 平成2年3月発行
- ⑥ラメール（平成2年5月号）
日本から出る外国定期客船

海の取材あれこれ ～航海の安全確認をもう一度～

テレビ朝日アナウンサー 渡辺 宜嗣

近ごろ、海が騒々しいと言ったら言い過ぎだろうか。ニュース番組の中に身を置いているとニュースの流れや社会的関心を集めた出来事のつながりが気になるのだが、このところ海を舞台とした大きなニュースが続発しているような気がしてならない。

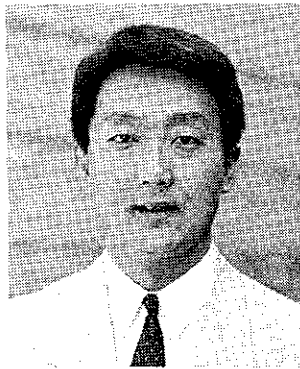
ゴールデンウィークを間近に控えた4月。千葉県九十九里で起きたレジャーボートの転覆事故は、海洋レジャーの急速な広がりを実感するとともに、かけがえのない人の命がほんの一瞬の判断ミスによって左右されてしまう無情さを考えさせられた。三宅島沖で発生、11人の漁師さんたちが行方不明になった6月7日の貨物船「ノパルチェリー」とカツオ漁船「第8優元丸」の衝突事故。白昼、快晴でしかも視界も良く海も平穏な中でなぜこのような事故となったのか？ 過密航路でもない広大な海の中の針の穴のようなわずかな一点での事故、ひた走る1万トンの大型船も漁船もどうして気がつかなかったのか。人の心のスキが生んだ事故なのか、わからないことがまだ多い。

同じ6月。千葉県野島崎沖の太平洋上で爆発

火災を起こした米空母「ミッドウェー」。戦後の冷戦構造が音を立てて崩れ、世界地図が大きく塗りかえられ新たな平和が模索されている中で日米安保の存在が改めて問い直されている今、「ミッドウェー」の事故は、日本の安全保障を考える上での糸口となった。

番組の取材を通じて海に出ることが度々あります。最初の取材は、20代の時担当していた深夜番組「トゥナイト」で宮城県塩釜沖から函館に至るヨットレースに出場したことでした。三陸を北上、南へ下る船舶に注意を払いながら交代で寝ずの番をしながら下北半島尻屋崎を経由して津軽海峡を横断し函館港に到着するまでの3日3晩、船酔いに悩まされ悪戦苦闘の取材となりました。以後なぜか海洋取材にかり出されることが多くなり幸か不幸か人の行けない所へ随分行かせてもらいました。

「ニュースステーション」を担当するようになってからは、高知県足摺岬沖数十キロの沖合に集結するサメ退治へ行ったのが最初で、サバ漁の最盛期にサメが集まり地元漁師さんを困らせているという取材でした。太っ腹でしかも優



しさにあふれる南の海の男たちとふれあいながら船団を組み仕掛けをつくってサメ退治をするも大山鳴動してサメわずか1匹。大シケの中全身ビショ濡れになりながら根性の取材になったものの見事に空振りに終わった騒動記となりました。しかし、黒潮というのは暖かく温水シャワーのようなものであることを知り、同時に漁師さんたちにとって黒潮流れる日本の海はまさしく恵みの海であることを知ったのです。

春まだ浅い房総半島沖の定置網には、浜値で1万円はするという生きのいいブリが1,000本以上かかる時があるといわれています。この海の船頭は、京都大学出身の学士漁師で黒潮の流れる方向、速度、地形、風向き等科学的データに基づき計算して定置網の場所を設定していました。年々減少する漁師の数をくい止めるため会社組織にして漁業の近代化をはかり若い人が漁業を続けるよう魅力的な職場にしようと懸命でした。

北緯20度25分。東経136度05分。日本の領土の最南端、東京から直線距離で1,700キロ離れた絶海の孤島「沖ノ鳥島」へ行ったのも「ニュースステーション」の取材でした。今では300億円を

かけて行われた領土保全工事も完成してサンゴ環礁の中にわずかに突きでた二つの小さな岩もコンクリートと消波ブロックによってがっちりガードされ消え去る心配はなくなったものの、私が行ったのは「すにもすえーす」という工事をするための母船が現場海域に到着する直前の「沖ノ鳥島」があるがままの姿をした自然な状態であった最後の瞬間でした。直径3～4 mの北露岩と呼ばれる小さな岩によじ登り、厳しい波を背中に受けながらTVカメラに向かって「この岩がなくなってしまうと経済水域200カイリも同時に失ってしまいます」と大声で叫びながらレポートしたことは今でも記憶の中に鮮明に残っています。この小さな岩の表面には「測点標識」と書かれた海上保安庁の錨が打ち込まれ、まぎれもなく日本の領土であることが示されていました。だれもいないこんな所へまでかつて人が来て作業していったのかと思うと何か熱い気持ちになり感動をおぼえたことを思い出します。そして、私たちを「沖ノ鳥島」まで正確に運んでくれた貨物船の船長が「日本の海だ」と思うと舵をとっていてもそれだけで安心するものなんですヨ」と語ってくれた時、私はなるほどと思った。そして、船乗りの人々と海との関係を垣間見た気がしました。

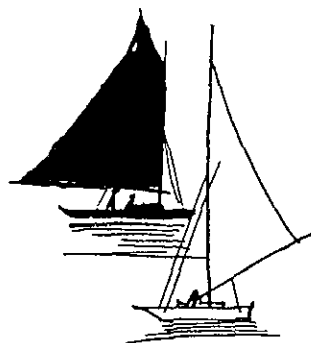
古代のロマンを求め「海のシルクロード」東西交易のさかんな中国「宋」の時代に南シナ海に沈んだ船の発掘調査に同行し広東省の沖合に出た時も、東京湾に残された唯一の魚の宝庫といわれる「船橋沖三番瀬」に船を出した時がい

つでもそうだったのですが、海の取材から戻ると世界が違って見えるようになるのです。小さなつまらないことが気にならなくなるというか人の優しさがわかるというか、苦しい体験をした後、心が大きくなっていることに気がつくのです。それは、海の大きさに包まれ自然そのものに触れて自分の小ささに気がつくからでしょう。

だからでしょうか海にかかわる男たちは皆頼もしく見えるのです。優しさと責任感と連帯感。いつも大自然に接しながら仕事をする男たちの大きさに感動を覚え取材を続けてきました。私の大好きな海の男たちには共通点があります。実に謙虚な人々なのです。「沖ノ鳥島」に私たちを運んでくれた船長も、漁師の船頭も、私と行動を共にしてくれるダイバー界のプロ中のプロもその道の第一人者と呼ばれる人は皆、謙虚な人々です。フツともらす一言に心をうたれることがあります。それは、海の素晴らしさを知り尽くしている人だからこそ言える言葉であると同時に海の恐さ、大自然の大きさを知っている

からこそ言えるのでしょう。時として海は、ありったけの力を持って人間に立ち向かうことがあります。そんな時人間は、とても太刀打ちできない小さな存在になってしまうのです。海の持ついろんな顔を知っている人ほど海に対して謙虚であり常に基本の確認を怠りません。そうしないと海によるとんでもないシッペ返しを受けることを知っているに違いないのです。

話を冒頭に戻します。原因不明の事故が仮にあったとしてもその事故を誘発する要因と背景がそこにはあるはずです。海と人間の間に船があり、どんなハイテク船でも動かすのは人なのであり、人は大自然には勝てません。“絶対安全は絶対ありえない” 7月20日。新たな海の記念日を迎えるにあたって海にたずさわる皆さんの基本的な心構えの再確認をお願いします。私たちが事故の取材に飛び回るのでなく、ロマンと優しさを感じられる「海の取材」を続けられるよう願ってやみません。どうぞ安全な航海をお続け下さい。



第 50 回 海 の 記 念 日

7月20日は「海の記念日」である。

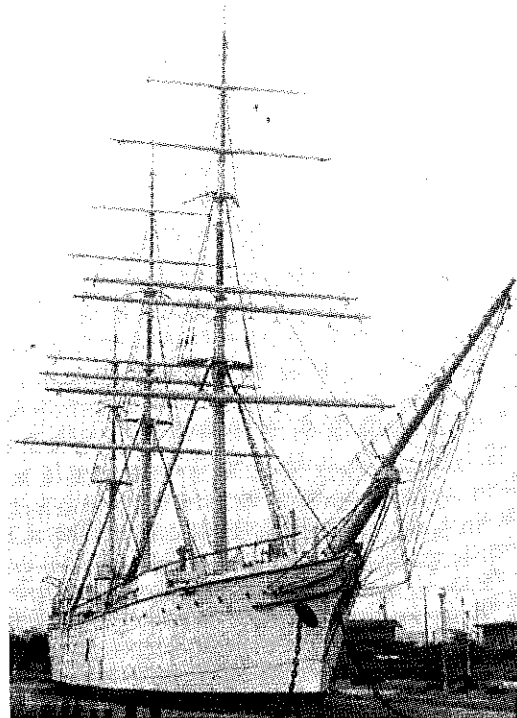
「海の記念日」は、昭和16年5月、第3次近衛内閣の閣議決定によって制定された。これは時の通信大臣、故村田省蔵（元大阪商船社長）の発意によるものである。

記念日制定の理由やその背景となった当時の情勢について、同氏は概略次のように記している。

『昭和14年ごろの日本海運は、世界第3位の商船隊を擁し、その運賃収益は、当時の金額で2億5,000万円にも達し、「見えざる輸出」として主要輸出品である生糸、および綿織物の輸出額に次ぐ地位を占めていた。このような海運の活躍にもかかわらず、海運の活躍舞台が国民の日常生活と離れた海上であるため、国民の関心は比較的薄く、海運関係者の努力や労苦、特に海上にあって大洋との闘争に身を挺して働いている船員の労苦について、国民がどの程度の理解と同情を持っていたかは、はなはだ寂寥^{せきりょう}を覚えるものがあった。

このような国民的な関心の欠如は、自然、国家的施策の面にも反映し、海運およびこれに関連する産業の振興策や、船員その他これら事業に従事する人々への報労政策の実施が十分に行われなかった。

そこで、船員その他の海運関係人に対し、国民的感謝を国家的榮譽の形で具現したいと考え、通信大臣表彰を実施することになった。しかしこれは単に通信大臣が功績を讃えるというのではなく、国民をあげての感謝の意を含めるべきであるので「海の記念日」を制定し、この日に表彰を行うとともに、この記念日を海運関係の官庁、民間人のみのための記念日ではなく、広く



東京商船大学に重要文化財として保存されている明治丸

国民全般が海運の重要性を認識し、船員をはじめ海運人に感謝する国民的行事としての記念日にしたいと思ったのであった』

こうして「海の記念日」が制定されたが、7月20日が選ばれた理由は、明治9年7月20日に明治天皇が、汽船「明治丸」で東北巡幸から横浜に到着されたその日を記念したものであり、天皇が、その当時多数存在していた軍艦ではなく商船に乗られたことに意義を見い出してのことであった。

以上のように、記念日の制定は、当時、物情騒然たる中にも日本海運の平和的伸展を期し、国民の海運に対する重要性の認識を高揚し、海運関係者に国家的感謝の意を表すためのものであったことがよくわかる。

さて、運輸省では、昭和48年の第33回海の記念日以来、7月20日から31日までを「海の旬間」と定め、全国で多彩な行事を展開してきたが、本年は、概要以下のような行事を実施する。

一方、当協会では、毎年海の記念日を中心にわが国海運業の役割や重要性をPRすることになっているが、今年は、テレビで海運問題を採り上げるよう各局のいろいろな番組に積極的に働きかけているほか、7月17日(火)から22日(日)までの6日間、東京駅八重洲中央口で「Friend Ship '90」と称するイベントを実施するとともに、ブックカバーを70万部作成して、8大都市の書店で配布する。

◎「海の旬間」に係る記念行事

「海の旬間」は、運輸省をはじめ海上保安庁や気象庁および当協会など関係海事団体が主催者となり、毎年7月20日（海の記念日）から7月31日までの12日間に実施されており、本年はテーマを「海にひらこう われらの未来」として、次のような行事を全国的に実施している。

この目的は、四面を海に囲まれたわが国が、古来から、産業、生活、文化等の各分野にわたって海と深くかかわっており、最近においては、海洋レジャー、海洋環境保全等、海洋に対する関心と期待が高まっている。このような海との深いかかわりを再認識するとともに、わが国の将来の発展にとって、海の積極的かつ多面的な利用と開発を進めること、海洋環境の保全、海上安全の確保を図ること等が必要不可欠であることについて、国民各層の関心と理解を深めるため中央および地方にわたり各種行事を展開し、海洋・海事思想の一層の普及を図り、もって海洋国家日本の発展に資することにある。

〔実施事項〕

(1) 記念式典

全国において「第50回海の記念日」記念式典を開催し、特に東京においては、「第50回海の記念日」・「第5回海の祭典」記念式典および祝賀会を実施する。

(2) 海の祭典

主要港湾都市持ち回りで昭和61年から開催しており、本年開催都市は東京都とし、上記(1)の

記念式典および祝賀会のほか、マリンカーニバル、ボート・サウンド・フェスティバル、光のパレード、ボートルネッサンス21・フォーラム等を実施する。

(3) 海の記念日ロゴ・シンボルマークの作成、使用

海をイメージして作成したロゴ・シンボルマークを、「海の記念日」「旬間」に係る行事の表示・掲示、広告・印刷物等に使用する。

(4) 海の歌の募集・作成

第50回海の記念日を記念し、国民的愛唱歌を募集・作成し、各地イベント等を通して普及を図る。

(5) 広告入り葉書の発行

「海の記念日」の広告入り葉書を地方運輸局所在地等において発行する。

(6) 第50回海の記念日地方特別イベント

地方運輸局等の地方支分部局が中心となり、地方公共団体、海事団体等と協力し、ホエールウォッチングアドベンチャー、マリンスポーツ体験の集い等、市民参加型のイベントを開催する。

(7) 海や水辺をきれいにするキャンペーン

海をきれいにするための一般協力者の表彰制度を創設するとともに、港内、海浜等の清掃、マリーナ周辺の美化運動および広報活動を行う。

(8) 「外航海運の現況」等の発表

「外航海運の現況」等を発表する。

(9) 海上・街頭におけるデモンストレーション等

海上パレード、街頭パレード等のデモンストレーションを実施する。

(10) 海洋性レクリエーション関係イベント

ヨットやモーターボートの試乗会、ボート天国、モーターボート・ラリー、ヨットレース等のマリンスポーツ競技会および安全講習会を実施し、海洋性レクリエーションの振興を図る。

(11) 客船旅行関係イベント

外航客船による洋上ゼミナール、海外体験航海等を実施する。

(12) 「'90 ミスマル・レイナ（海のプリンセス）」による広報活動

キャンペーンガールのテレビ、週刊誌、各種行事等への出演による広報活動を実施する。

(13) 講演会等

海に関する講演会、展覧会、映画会、図画・写真コンクール等を実施する。

(14) 船舶および研究施設等の一般公開、体験乗船

練習帆船、巡視船等の船舶および研究施設等の一般公開、体験乗船を行う。

(15) 海の相談室、海図展等

海の相談室、お天気フェア等の開設、海図等の展示、配布を行う。

(16) 訪船指導、無料健康相談等

海洋汚染防止、海難防止のための訪船等による指導、船員等を対象とした無料健康相談等を行う。

(17) 汽笛の一斉吹鳴

7月20日（「海の記念日」）正午を期して汽笛

の一斉吹鳴を行う。

(18) 周知活動

テレビ、ラジオ、雑誌等による広報、「海の記念日」および「旬間」をモチーフにしたポスター、字幕等の作成・掲示、広報資料、各種配布物の作成・配布を行う。

(19) その他

地域の特長性を考慮して「第50回海の記念日」および「旬間」の趣旨に沿った各種行事を実施する。

◎「海の記念日」を中心とする当協会の 広報活動

当協会では、7月20日の「海の記念日」が、夏、海、船をイメージするのに最適であることから、この日を中心に海運広報活動を展開している。これは、“四面を海に囲まれた資源の乏しいわが国が、貿易立国として経済や国民生活を維持、発展させていくために果たしている日本海運の役割や重要性”について、国民全般の共通認識を図ることは、海運に対する世論を形成し、日本経済や国民生活における海運業の位置付けを明確にするとともに、会員である海運会社の社会的役割を理解してもらうためにも重要である、との認識で、一般向けの広報活動を中心に、概要以下のような活動を実施することとしている。

1. テレビによる広報活動

最近、各局のニュース枠が拡大していること

もあり、海の記念日が50回を迎えたことや、外航海運白書の発表などニュース性のある話題を提供するとともに、視聴者や視聴率の安定したワイドショーやクイズ番組など既存の番組にも働きかけ、海運や船に関する内容を露出するよう努力している。

なお、本年は新聞をはじめ週刊誌など活字媒体へのパブリシティも積極的に行うこととしている。

2. イベントによる広報活動

フレンドシップ'90と題してJR東京駅八重洲中央口で「海の記念日」第50回にちなんで写真でみる日本海運の50年～をテーマに、7月17日(火)から22日(日)の6日間、イベントを開催する。このうち7月20日(金)～22日(日)の3日間は、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いる。

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とともに海運の役割・重要性をPRする。

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)、銀座三越屋上で日本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ーにモデルシップが展示さ

れる。

3. 小・中学生対象の作文コンクール

「海の記念日」第50回を記念して、わが国の経済や生活を支える海運の重要性と船旅の楽しさを全国の小・中学生に理解してもらうため運輸省の後援を得て「貨物船とわたしたちの生活」、「船旅の楽しさ」を内容とした作文コンクールを日本内航海運組合総連合会、日本旅客船協会、日本外航客船協会の3団体と共催で実施する。(募集要領等は本誌P.40参照)

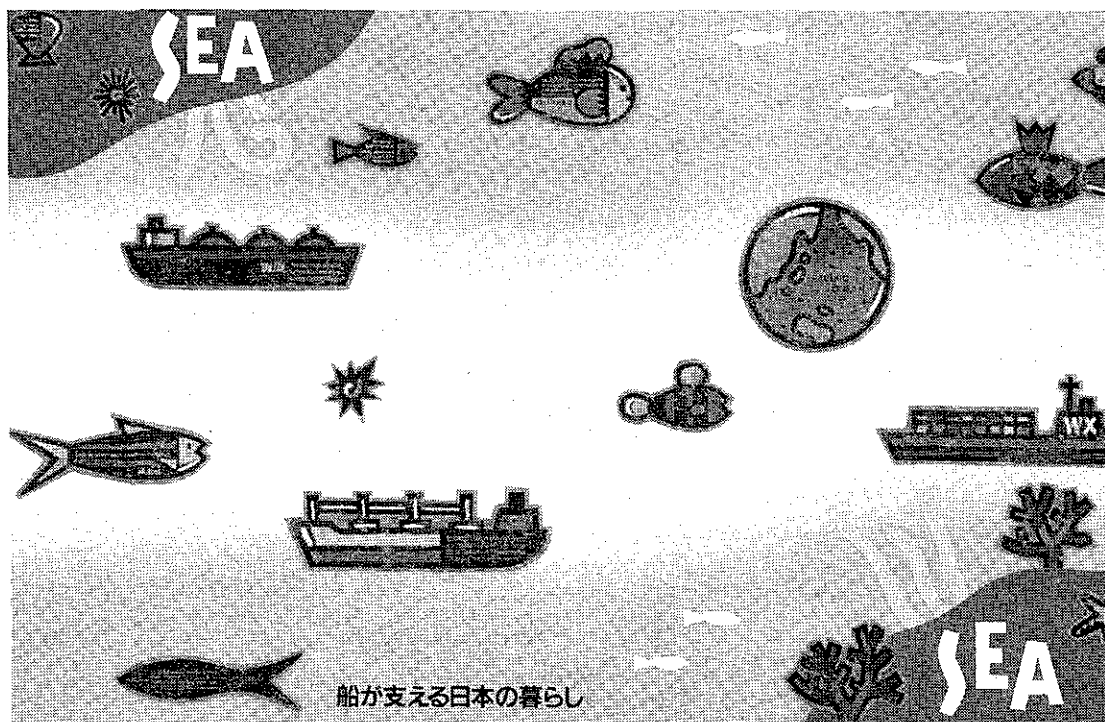
4. 学生新聞による広報活動

毎日中学生新聞の6月29日版と朝日小学生新聞の7月8日版に、1頁全面を使用して日本海

運の役割と重要性を平易に解説した記事と、前記作文コンクールの募集告知を掲載した。

5. ブックカバーの作成

イラストレーター野崎真澄氏作画による船と海のモダンなデザインの文庫本用ブックカバーを70万部作成し、日本書店組合連合会と提携して、7月中旬～下旬に全国の主要都市(札幌、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、北九州、福岡)の書店を通じて配布する。なお、このブックカバーには裏面に海運に関する簡単な説明とアンケート応募用のシールが付いており、アンケート解答者には抽選で1,000名に、ブックカバーと同じデザインの当協会オリジナルのオレンジカードをさしあげることとしている。



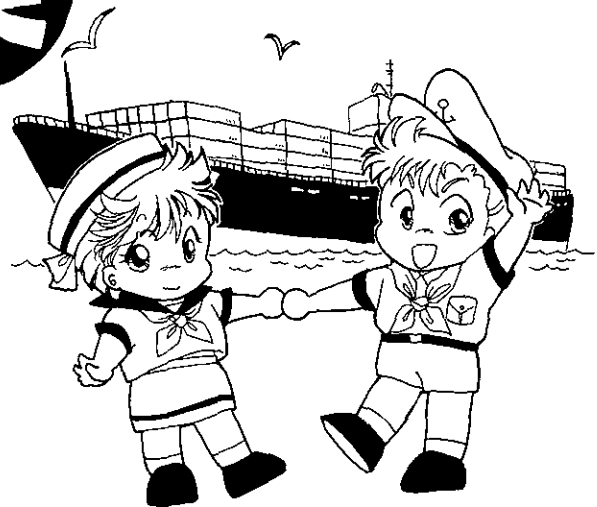
▲当協会広報用ブックカバー

第50回 海の記念日 小・中学生作文コンクール

船の思いきつった作文募集

主催：(社)日本船主協会
日本内航海運組合総連合会
(社)日本旅客船協会
(社)日本外航客船協会
後援：運輸省

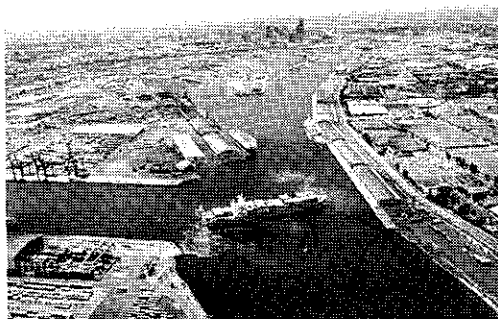
平成2年7月20日(例は、50回目の「海の記念日」)。これを記念して、私たちの生活と貨物船の関わり、および船旅の楽しさをテーマとした作文を募集します。私たちが生活している日本は、四方を海に囲まれており、昔から船が人や物、さらに外国の文化を運んで、私たちの生活に大変役立ってきました。皆さんのまわりにも、貨物船が運んできた外国の品物や日本各地の品物があるでしょう。客船で楽しい船旅をした思い出もあるでしょう。そういう体面や船のはたらき、船や船員さん、船旅へのあこがれなど自由に、書いてどしどし応募して下さい。



(募集要項)

内 容	貨物船とわたしたちの生活、船旅の楽しさ
応募資格	小学生・中学生
応募作品	①400字詰め原稿用紙5枚以内。未発表の作品で本人が書いたものに限り、ます。
応募方法	①郵送に限ります。郵送は個人でも学校でとりまとめてでも、どちらでも可。②作品に以下の必要事項を明記してください。生徒氏名(フリガナ)、保護者氏名、住所、電話番号、学校名、学年、性別。
応募先	〒104 東京都中央区銀座2-16-7 恒産第一ビル「第50回海の記念日」作文コンクール事務局 TEL.03-543-0709
応募期間	平成2年7月20日～9月30日(当日消印有効)
賞	小学生の部・中学生の部 運輸大臣賞：5万円相当の図書券と表彰状 副賞：豪華外航客船による国内クルーズ旅行(2泊3日家族3名)……………各1点 優 秀 賞：3万円相当の図書券と表彰状……………各3点 佳 作：1万円相当の図書券と表彰状……………各10点
選考方法	選考委員会を設け審査・選考いたします。
入賞発表	入賞者は平成2年12月上旬に朝日小学生新聞、毎日中学生新聞、日本教育新聞紙上で発表し、本人あて通知します。なお、運輸大臣賞の作品は日本教育新聞に掲載します。
表彰式	平成2年12月中旬 大臣賞・優秀賞受賞者及び保護者1名、担任教師を招待して東京にて行います。
その他	●応募作品の著作権および所有権は主催者に帰属します。●作品の返却はいたしません。 ●受賞作品は印刷物等に使用することがあります。●国内クルーズは平成3年春休みに実施する予定です。

内外情報



▲メルボルン港に入港中のコンテナ船

1. 海運関係諸団体の新年度事業計画
2. 運政審第7・8回外航海運中長期ビジョンWGの審議模様
3. 社団法人 日本外航客船協会の発足
4. 米国海運の現状

1. 海運関係諸団体の新年度事業計画

海運関係諸団体の平成2年度総会において採択された事業計画、決議、もしくは総会宣言は次のとおりである。

1. 外航中小船主協会

外航中小船主協会は平成2年6月21日に、日本海運倶楽部において、第32回定時総会を開催し他の議案とともに下記決議を採択した。

同協会の、平成2年3月31日現在における会員総数は22社、会員保有船舶数および保有トン数は69隻275万7,000トン、429万1,000トンである。

〔決議〕

われわれ外航中小船主は、これまで企業の集約・統合をはじめ徹底した合理化を実施するなど、構造改革にむけて最大限の努力を傾注してきた。

その努力は徐々に結実しつつあり、今後は新たな展開を図って、それぞれの特性を発揮しつつあるべき中小船主を目指していく所存である。

そのためには、中小船主自らが、新しい視点に立

って経営基盤の確立に努め、国際競争力の確保を図ることが肝要であり、このための諸条件の整備が是非とも必要である。

つについては、政府をはじめとする関係方面の、従来にも増した理解と協力を得て、下記事項の実現を期すものである。

記

1. 新しい視点に立った中小船主の役割の明確化
 2. 中小船主に適合した船員労働条件の設定
 3. 既存船への混乗の拡大と日本人乗組員の一層の少数化
 4. 中小船主の船隊整備のための諸施策の推進
- 以上決議する。

2. 全日本自由船主会

全日本自由船主会は平成2年6月8日に、日本海運倶楽部において第25回通常総会を開催し、他の議案とともに下記の総会宣言を採択した。

平成2年3月31日現在における同会の会員数は199

社、所有船腹量は430隻、496万3,062%、854万3,713%、また運航船腹量は1,474隻、2,385万7,077%である。

〔総会宣言〕

全日本自由船主会は、創立25周年を迎えた。

会員200社はようやく危機的な海運不況を克服しつつあるが、なお予断を許さない環境にある。

すなわち、国内においては日米構造協議、金利引き上げ等、景気への影響が懸念される。

一方、ソ連・東欧で進行中の政治、経済の激変は、新しい世界秩序をもたらすものであり、世界経済の成長を促す原動力になるものと期待されるが、その行程はなお混沌としている。

このような不透明な環境下においては、まず企業基盤の確立を急ぐべきである。そのため、われわれは次の目標を掲げ、その実現に努力する。

1. 中小海運企業の経営安定化対策

- 1) 借入金の返済猶予等金融機関の弾力的な対応
- 2) 長期低利資金の確保

2. 混乗対策

- 1) 丸シブ混乗に関する諸制約の撤廃
- 2) 第2船籍制度の創設

3. 船員対策

- 1) 海技資格の各国との相互承認
- 2) 船員法第70条(甲板部員の定員)の撤廃
- 3) 船員に係る税金の減免

4. 船舶保険の自由化

5. 船舶検査制度

- 1) JG検査のNK移管
- 2) 各国政府間における検査、証書の相互承認制度の拡大

3. 日本タンカー協会

日本タンカー協会は平成2年6月25日に、日本工業倶楽部において第44回定時総会を開催、会長に馬

越省三ナビックスライン社長を選出し、他の議案とともに下記の主要事業を決定した。

〔平成2年度主要事業〕

1. タンカーの安全および海洋汚染防止対策
2. 海運関係法ならびに保険の研究
3. ワールドスケールに関する調査研究
4. タンカーチャーターパーティーの研究
5. タンカー海上交通ならびに港湾安全対策
6. オイルタンカーとターミナルに関する国際安全指針(第3版の翻訳編集)
7. 外地石油積地(ペルシャ湾/紅海編)港湾事情調査研究
8. 本邦各港におけるタンカー運航に関する各関係官庁よりの各種の指導、通達の要綱作成

4. 日本内航海運組合総連合会

日本内航海運組合総連合会は平成2年6月26日に、日本海運倶楽部において、第25回通常総会を開催し、会長に松本泰徳大窯汽船副社長を選出し、他の議案とともに下記の平成2年度事業計画を採択した。

〔平成2年度事業計画〕

内航海運の輸送需要は内需拡大政策により堅調に推移し、好況持続の傾向は期待できるものの、長期的展望に立てば楽観はゆるされない。

加えて労働力不足が深刻になりつつある状況から、とくに海上労働においても内航船員の確保が現実に困難なものとなっている。

したがって、総連合会としても「平成2年度内航海運対策要綱」を策定し、環境情勢に対応した方策をとる必要があり、これを基本として組合員相互の協調と理解のもとに、業界体質改善、船員の確保、経営基盤の強化、内航海運業界の地位向上を図ることを目的として、下記事業を実施するものとする。

記

1. 「内航二法」の遵守と厳正的確な船腹調整の実施

2. 輸送秩序の確立と適正運賃の確保
3. 船主経営改善のための用船料安定化
4. 内航海運における構造改善事業の推進
(転廃業助成金、集約・合併給付金の交付)
5. 内航海運組合の事業の活性化
(経営合理化相談員制度の充実等)
6. 船員対策の推進
(船員確保、船員居住設備改善等)
7. 適切な税制の確保
8. 合理的調査業務の充実
9. 広報活動の一層の推進

2. 運政審第7・8回外航海運中長期ビジョンWG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」）は平成2年6月7日に第7回会合が、6月13日には第8回会合が開催された。

第7回会合では日本造船工業会（以下「造工」）から概略次のとおり説明があった。

造工は世界船腹の高齢化に関連し、特にタンカーについては建造ラッシュとなった1974～1976年に完工したVLCC、ULCC317隻のうち8割近くにあたる241隻が現在も運航されており（資料1参照）、今後の代替建造の中心になると考えられるため、船社に対してはリプレースの山が一時期に集中しないよう

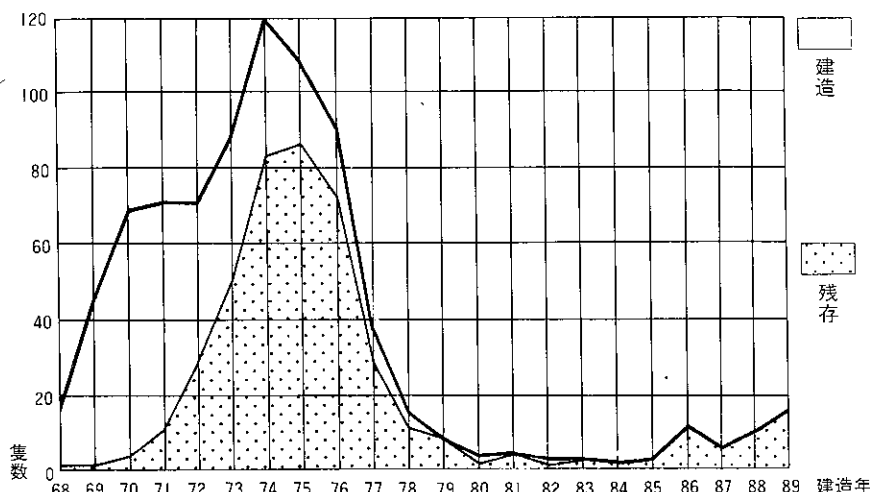
前倒し建造を含め円滑な形でリプレースが行われることを期待している。

また、世界の過剰船腹量推移は資料2のとおりで、1983年の1億9,600万%、30%をピークにその後年々改善されており、1989年には11%になっている。造工としては10%程度の過剰は正常値であり、現在はほぼノーマルな船腹需給水準にあると考えている。

一方、スクラップについては、今後のリプレース需要から考えると各国のスクラップ工事体制がどのようになるか動向を見守る必要があるとともに、何らかの対策を考えていくべき時期にきている。

世界の地域別受注量は1989年で1,931万%であり、

【資料1】VLCC・ULCCの建造と残存



(注) Fearnleys, J. I. J. から作成

年	建造隻数	残存隻数	
		VLCC	ULCC
68	16	1	
69	45	1	
70	68	4	
71	70	11	
72	70	28	
73	87	50	
74	120	76	7
75	107	68	18
76	90	50	22
77	38	13	16
78	15	4	7
79	8	6	2
80	3	1	1
81	4	3	1
82	2	1	
83	2		2
84	1	1	
85	2	2	
86	11	9	2
87	5	4	1
88	10	10	
89	16	16	
90	13		
91	14		

【資料2】世界の過剰船腹量推移

単位：百万%

項目	年	1981	'82	'83	'84	'85	'86	'87	'88	'89
船 腹 量		632	640	630	619	601	578	567	570	579
過剰船腹量		149	184	196	171	159	102	97	81	61
過剰割合%		24	29	30	28	26	18	17	14	11

(注) LPG、LNG船、コンビ、1万%未満のタンカー・バルグ含まない。

【資料3】世界の地域別造船受注量の推移

単位：万%

地域	年	1983	'84	'85	'86	'87	'88	'89
日 本		1,098	884	636	552	477	463	970
西 欧		207	210	204	167	257	200	320
韓 国		373	229	134	306	416	276	322
その他		264	235	317	242	226	246	319
世界計		1,942	1,558	1,291	1,266	1,377	1,184	1,931

日本はそのうち約50%の970万%となっており比率・量ともに1983年の水準に戻りつつある。(資料3 参照)
また、日本の造船所の手持ち工事は約1,000万%でおよそ2年分の受注残があり、現在の引き合いは納期が1993年前半のものである。

全体として、造船需要が回復基調にあるものの、

まだ一過性の要素もあり定着基調には至っていない。このため、今後は現在の国際競争力を維持しつつ中長期にわたる経営の安定化を図ることが重要である。

また、造船業界の労働力不足問題については、①賃金・待遇面を改善する、②労働環境を改善し働きがいのある職とする、等の対策で人材確保を図っていきたい。

第8回会合は、これまで関係業界からヒアリングしてきた内容を取りまとめて審議するとともに、今後の審議に向けた論点の整理を行った。

これまでのWGでの審議模様は本誌1990年4月号～6月号に記載のとおりである。

今後の課題については、現状およびこれまでの主要な論点をふまえ以下の諸点を検討することとしている。

- ① わが国商船隊の規模・構成
- ② わが国商船隊における船員の役割
- ③ 今後の海運企業経営のあり方

今回は7月9日、全日本海員組合からのヒアリングが予定されている。

3. 社団法人 日本外航客船協会の発足

わが国の外航客船事業者が中心となって設立の準備を進めていた社団法人 日本外航客船協会は、平成2年5月28日、運輸大臣の認可を得、正式に発足した。

同協会は、外航客船事業に関する安全運航、船舶の保安の確保ならびに利用者保護の充実および外航客船旅行の振興を図るための調査研究指導等を行い、加えて内外旅行者の利便の増進また外航客船事業の健全な発展と人的国際交流の促進などを行うことを目的としている。

日本外航客船協会の概要

(1) 事業の内容

同協会の事業は、外航客船旅行の健全な発展を図るための諸施策を確立することにある。

具体的には、以下の内容の事業を行うこととしている。

- ① 外航客船事業に関する安全運航、船舶の保安を確保するための調査研究および指導
- ② 外航客船事業に関する利用者保護の充実を図

るための調査研究および指導

他関係機関に対する建議または陳情ならびにこ

③ 外航客船旅行の振興を図るための調査研究

れら機関との連絡

④ 外航客船事業に関する啓蒙ならびに情報の収集および頒布

⑥ その他、同会の目的を達成するために必要な事業

⑤ 外航客船事業に関し、国会、関係官庁、その

(2) 外航客船就航状況

外航客船協会会員による外航クルーズ船の運航状況（建造予定を含む）

現 在 就 航 中 船 舶						
船 名	ふ じ 丸	新 さ く ら 丸	にっぽん丸(注2)	ゆ う と び あ	さんふらわあ7	サンシャインふじ
船 籍	日 本 籍	日 本 籍	日 本 籍	日 本 籍	日 本 籍	日 本 籍
運航会社名	商船三井客船	商船三井客船	商船三井客船	西日本汽船	関西汽船	大島運輸
総トン数	23,340	16,431	9,747	9,991	7,856	7,262
乗 客(人)	600	552	534	内航 660 外航 550	内航 794 外航 500	1,000
速力(ノット)	21	21	16	19	20	20
乗組員(人)	100	65	75	61	内航 83 外航 70	50
建造年月	1989年4月	1972年7月	1962年11月	1970年7月	1973年6月	1983年10月

現 在 就 航 中 船 舶					
船 名	お せ あ に つ く れ い す	ソングオブ フラワー	ク リ ス タ ル ハ ー モ ニ ー	ニューゆうとびあ	お り え ん と す
船 籍	日 本 籍	ノルウェー籍(NIS)	バハマ籍	日 本 籍	日 本 籍
運航会社名	昭 和 海 運	セブンシーズクルーズライン(注3)	クリスタル・クルーズ(注4)	日本クルーズ客船	日本クルーズ客船(注5)
総トン数	5,218	8,282	49,400	11,564	23,000
乗 客(人)	120	228	960	615	606
速力(ノット)	20	17	23	25	21
乗組員(人)	70	140	460	63	120
建造年月	1989年4月	1990年2月	1990年6月	1975年3月	1990年7月

建 造 予 定 船 舶			
船 名	に っ ぽ ん 丸	フ ロ ン テ ィ ア ス ピ リ ッ ト	飛 鳥
船 籍	日 本 籍	バハマ籍	日 本 籍
運航会社名	商船三井客船	フロンティア・クルーズ(注6)	郵船クルーズ(仮称)(注7)
総トン数	22,000	6,700	27,000
乗 客(人)	605	164	600
速力(ノット)	21	17	24
乗組員(人)	130(予備員を含む)	80	240
就航予定年月	1990年9月	1990年10月	1991年10月

(注) ①運輸省国際運輸・観光局調べによる。

②現在就航中の「にっぽん丸」は商船三井客船がブラジルから買船したものであり、1990年に新しい「にっぽん丸」が就航した時点で解役する予定。

③川崎汽船とメイヨーの共同出資による新会社。

④日本郵船全額出資の海外子会社。

⑤SHKライン（新日本海フェリー、阪九フェリー、関釜フェリー等で構成される長距離フェリーグループ）全額出資による新会社。

⑥日本郵船、三菱重工、三菱商事、サレン・リン
ドブラッド・クルージング（米国）、ハバグ・ロ
イド（西独）共同出資による新会社。

⑦日本郵船全額出資の子会社。

外航客船協会会員による外航旅客定期航路の運航状況（計画を含む）

航 路			運 航 事 業 者		事 業 概			要	
航 路 名	社 名 (国籍)	開設時間	船 名 (船籍)	建造年月	総トン	定 員	速 力	運 航 形 態	
韓国 (既存)		年.月		年.月	G/T	人	ノット		
下関～釜山	関釜フェリー(日)	1970. 6	フェリー関釜(日) (フェリー)	1973. 12	6,590	689	20	2社2隻の共同運航で毎日 1往復運航	
	釜関フェリー(韓)	1983. 5	フェリー釜関(韓) (フェリー)	1972. 11	5,939	566	20		
大阪～釜山	国際フェリー(韓)	1986. 3	オリンピア88(韓) (フェリー)	1979. 8	9,978	502	19	2社2隻の共同運航で週4 往復運航	
	大阪国際フェリー(日)		檀皇(日)(フェリー)	1973. 6	9,757	640	18		
長崎～済州 (計画)	日本海洋高速(日)	1989. 10	ながさき(日) (ジェットフォイル)	1989. 9	170	180	45	毎日1往復運航 (毎週火曜 日および2・4土曜運休)	
博多～麗水	福岡国際フェリー(日)	1990. 4	ごうるでんおきなわ (日)(フェリー)	1972. 12	6,830	619	20	週2往復運航	
博多～釜山	九州旅客鉄道(日)	1991. 3	(ジェットフォイル) (日)		—	180	45	毎日1往復～1往復半運航	
博多～釜山	カメラライン(日)	—	まりも(日)(フェリー)	1972. 3	9,628	650	21	週6往復運航	
中国 (既存)									
神戸～天津	チャイナエクスプレス ライン(日)	1990. 3	燕京(日)(フェリー)	1990. 3	9,990	440	20	週1往復運航	
台湾 (既存)									
那覇・石垣～ 基隆・高雄	有村産業(日)	1975. 7	飛龍I(日)(フェリー)	1986. 4	4,994	370	19	週1往復運航	

(注) 運輸省国際運輸・観光局資料

(3) 構成メンバー

同協会は正会員、準会員、賛助会員をもって構成されている。正会員とは外航客船を直接または間接に運航もしくは支配所有する海運事業者をいい、準会員とは外航客船を運航する海運事業者の代理業務を行う代理店業者をいう。

賛助会員とは、同会の目的に賛同し賛助する個人または法人をいう。

平成2年6月30日現在の会員数は正会員19社、準会員1社、賛助会員64社となっている。

賛助会員の内訳をみると損害保険会社21社、航空会社3社、銀行13社、造船会社16社、旅行業者11社となっている。

(4) 今後の検討課題

課題は大別すると、安全問題、利用者保護に関する問題、客船事業の振興の三つに分類できる。外航客船の安全対策問題としては、構造・設備面での対策また船員対策、さらには運航面に対する対策、ターミナル等における対策などが挙げられる。

利用者保護の問題としては、標準運送約款の問題、アテネ条約など国際条約の検討また責任保険の問題等々があり、客船事業の振興に関しては、CIQの改善、ターミナルの整備、旅客事業の振興策等々が考えられる。

これら諸問題に対しては、運政審の審議を踏まえて関係当局および当協会と密接な連携を図り、問題の解決に向けて迅速に対応していくこととしている。

4. 米 国 海 運 の 現 状

米国籍船と米国所有の便宜置籍船にとって、過去10年間はあまり良い時代ではなかったが、これらを

踏まえて現在、同国の海運業界では政府からの新たな刺激を期待している。

1990年代は、米国海運業にとって転機の10年となるであろう。過去10年間は、海運助成の努力は議論の多さの割に実行には移されず、提出法案は多過ぎるほどだったが、実際に制定されたのは主要なものが一つだけであった。何をどう改善させたらよいのかわからないために、海運業に対する手厚い政府助成も予算が制限され、その維持が困難になっている。このため米国海運業界は、10年を経るうちにだんだんと苦境に陥っていった。2年前ウォール街では、海運会社が躍スポットライトを浴び資本調達がスムーズになるかとみられたが、それもすっきり下火になってしまった。現在では、米国定期船各社は、助成政策の改善が慢性的なスローペースであるために、無力感・挫折感を増し、加えて米国籍タンカー船隊に対する輸送依頼の減少と、タンカー業界に多大なダメージを与える油濁法案に直面している。米国籍バルク船隊は事実上存在しなくなっている。また、かつては本当に競争力も持ち、かつ助成も必要としなかった便宜置籍船隊は、今や不利な税法によって死にかけており、ロイズ SHIPPING エコノミストは、米国海運業界の主要部門の最近の動向と、なぜ早急に変化が必要なのかということに注目し以下のような記事を掲載する。

米国籍の商船隊は、ジョーンズ法に基づく船腹(米国沿岸州/ハワイ/アラスカのトレードで稼働)、つまり米国で建造、米国人の乗組員、非助成、かつ完全に外部との競争から隔離された船隊と、通常補助を受けて、対外貿易に従事する船隊の二つで構成される。これに加えて米国船主は、より大規模な便宜置籍船(以下 FOC)による船隊を支配下においている。

米国海上貿易全体のうち、米国籍船による輸送のシェアは4%前後で、ここ10年間ほとんど変化がない。このうち定期船隊だけが相応のシェアを輸送しており、70年代末および80年代初で米国定期船貿易

米国籍船腹量

	1980年			1989年		
	隻数	平均船齢	% (百万)	隻数	平均船齢	% (百万)
一般貨物船	263	15	4.5	204	14	4.6
バルクキャリア	21	21	0.6	26	12	1.3
タンカー	285	18	15.5	215	18	15.7
合計	569	—	20.5	445	—	21.6

(注)①一般貨物船には、コンテナ船、RO/RO船、貨客船を含む。

②1989年の一般貨物船には、フルコンテナ船90隻・2.8百万%を含む。

の25~30%、80年代末には15~20%の輸送シェアとなっている。こうした定期船隊は米国籍商船船腹量全体のうちわずかに20%に過ぎないが、米国の外航輸送に従事している米国籍船腹量の50%を超えている。対照的に、米国籍タンカー船隊は、同国商船船腹の73%を占めているが、米国の対外貿易に従事しているのは、そのうちの1/4にしか過ぎず米国石油輸入の約3%しか輸送していない。また、米国籍バルク船隊の輸送シェアに至っては、米国バルク貿易全体の2%以下である。

米国籍商船隊は、80年代に、重量トンが5%伸びて2,160万%になったものの、隻数は25%減少した。船令構成はほとんど変わらなかったが、平均船型は各船種で著しく大型化している。全船隊の平均船令は89年現在16年だが、タンカーの平均船令は18年である。

もう一つのかぎとなる分野は、米国所有の FOC 船隊だが、これはトータル3,210万%で、その93%がタンカー船腹であり、平均船令は12.5年である。86年以降、FOC 船隊は500万%以上減少し、平均船令は1年以上高くなり、平均船型は5,000%縮小した。

米国 FOC 船隊の%以上が、「米国の実質支配(以下 EUSC)」下にある。米国国防省の説明ではリベリア・パナマ・バハマ・ホンジュラスが EUSC 登録所となっており、これらの国は、登録に際して米国の要求権限を排除・制限できるような法律を、全く持ちあ

わせていない。86年以降、米国船社は外国に置籍している資産や EUSC 船に対する議決権を、特に比較的新しい船について、月に1隻以上の割合でその国に明け渡すようになってしまった。EUSC 船隊の、86年初には210隻あったタンカーのうち、50隻は89年半ばまでに廃船となり、その輸送キャパシティは、世界のタンカー船隊の10%から、7%を少し上回る程度にまで減少した。同時期に、EUSC 船隊の総輸送キャパシティは、世界の商船隊の輸送キャパシティの減少率の4倍近い率で落ち込み、世界のキャパシティにおけるシェアは5%から3.5%まで下がった。

対外貿易にかかわる米国海運の二大部門——米国籍定期船と米国支配下の FOC タンカー——は、貿易動向よりも政府の政策に大きく影響される。84年の海運法を除いては、過去10年間の米国海運政策は、“negative”という言葉で最もよく言い表される。最近の米国所有の FOC 船隊における継続的な凋落は、86年の税制改正法での税制の変化が発端であり、この法律が米国商船隊のこの部門を、あっという間に事実上世界のどの商船隊に対しても、競争上不利な位置におとしめることになったのである。

助成政策の改革は？

レーガン時代に先立ち、助成金を受けられる米国籍船は、米国造船所で建造され、米国人船員を配乗させたものに限られた。建造差額助成金（CDS）と運航差額助成金（ODS）によって、船主達に対し、たとえ競争力がなくても、「典型的な」諸外国の競争船社との間のコストの差額が支払われることが保証された。予算のひっ迫と、より競争力のある業界につくり上げようという要求から、第一期レーガン政権時代の82会計年度に、CDS 資金の増額はとりやめられた。つまりこのことは、事実上ジョーンズ法適用船だけが米国造船所で建造されることを意味している。米国造船所の新造船価は、他よりも50～100%

高いからである。83年、米国籍の運航者を補助するために、隻数制限つきの海外建造オプションが認められたが、船のリプレースの必要に迫られている船主達にとっては、ほとんど救いにならなかった。続いて ODS 資金である。近年 ODS に対する新たな政府支出金は、全く認められていない。現在残っている契約分のみに対し支払われている。80年と89年の間に、CDS 支払いは2億6,500万ドルから120万ドル、ODS 支払いは3億4,100万ドルから2億3,000万ドルに減少した。

ブッシュ政権は、助成金改正法案（実際は ODS 改正法案）が成立するまで、新規の ODS 契約は与えられないとしている。助成金改正の目的は、基本的に、すべての定航船社を ODS の傘下におき——現在アウトサイダーとして目立つのは Sealand 社である——、助成金受給運航者の海外建造を認める、ということである。関係者は皆、原則としてはこれに同意しているが、限られた資金の再配分をめぐる力関係や、米国造船業者の懐柔などを考えると、頭の痛いところである。

定航船社は、今のところ強気ムードであるが、それは彼らの間でかつてないほどの協調がみられるからである。しかし、協調は進歩を意味しない——議会は上述の力関係や懐柔に気をとられており、補助金改正法が年がかわる前に上程されることはなさそうである。

それまでに、こうして方向が一つにまとまった定航各社は、またばらばらに分かれてしまいそうである。たとえば、Lykes Lines などの古い船腹を所有する船主は、独自に海外建造許可要求をせざるをえない（少なくとも第一の措置として）であろう。このように短期的な個別の利益を徐々に追求するようになるにつれ、一連の改正問題における前述の広汎な協調を長期的に維持するのは、難しくなるであろう。

直接補助金に加えて、国際貿易にかかわる米国籍

船は、さまざまな自国船優先積取法によって利益を得ている。米国の軍用貨物は、すべて米国籍船で輸送され、その少なくとも50%は、民間所有船舶によるものでなければならない。輸出入銀行を通じた貨物は、もし船腹が足りなければ棄権は認められるものの、原則としてすべて米国籍船で輸送されなければならない。救援物資などの政府調達貨物の少なくとも50%、そして時には75%が、まずまずのリーズによって運航されている。86年の税制改革法は、これら FOC 船隊にとってマイナスに働いている。事実この改革法のために、米国の FOC 船隊にとって、過去3年間は良い時期ではなかった。この法律は、収入のうち船舶再投資用途目的の収入に対し認められていた税の繰り延べ払いを廃止し、86年以降の CFCs の収入からの87年以前の欠損の控除を認めないというものであった。

Federation of American Controlled Shipping 会長である P.J. Loree 氏の、3月の House Ways & Means Committee のヒアリングでの発言は、税制改革法の影響を説明したものだった。Loree 氏は、カリブ海からニューヨークまで燃料油を輸送する、8万%・5,200万ドルの新造タンカーに必要とされる用船収入を、ギリシャ支配の場合と、米国支配の場合とで比較した。投資の10%の見返りを得るには、ギリシャ船主は\$3.80/t、米国船主は\$4.35/t 必要とする。15%得るには、それぞれ\$4.60/t、\$5.50/t となる。(年に2,100万ドル増)

最近の Price Waterhouse の調査では、現行の税制構造が続く限り、EUSC 船腹における継続的減少が予測される、としている。このような傾向の下で、米国の石油輸入が90年代を通して間違いなく伸びていくのに反比例して、米国タンカー商船隊が不足し、米国原油は米国非支配のタンカーで輸送しなければならないという皮肉な結果になる。補助金改正同様、事態を改善させるためのさし迫った法律のできるき

ざしは今のところないが、今後2～3年のうちに税の繰り延べ払いが復活するのではないか、という見方もある。

現在審議中の油濁法案は、全タンカー船主に重大な影響を及ぼすものである。議会提出案は、3月中旬のアウトラインから進展してはいないが、唯一の変化といえば、法案が秋までに成立することはないであろうという見方が強まってきたことぐらいである。下院提出法案が、上院のものよりも実行しやすいダブルスキニング導入計画を含んでおり、また早晚これらの議論を通じて、ダブルスキニング構造が、必ずしも油濁法案を防止する最良の方法ではないと気付くことも考えられる。

議会の動きを見守る一方で、現実の世界についても論じなければならない。米国貿易量は伸びていく。雑貨は、特に太平洋貿易においてスローペースだが着実に伸びるであろう。バルク部門では、米国石炭輸出業者は、欧州向けの伸びに堪えてオーストラリアやアフリカ南部の生産者と競合しても、かなりのシェアを得られるという楽観的な見方をしている。しかし、90年代の米国の貿易増加において最も有力なのは、やはり石油輸入であろう。

このように増大する米国貿易は、船腹需要にかなりの伸びをもたらすと考えられるものの、それは米国籍船隊にはほとんど利益をもたらさないとと思われる。船腹供給側に問題があるからである。定航部門では船腹は過剰であり、その過剰感は当分の間残るとみられている。タンカー市場では余分なキャパシティはないが、増大するタンカー需要がありながら経済的な米国籍船を建造することができない。米国の主要海運会社数社の最近の動きをみると、将来はどうなるのかについて、ある程度の見通しがたえられる。

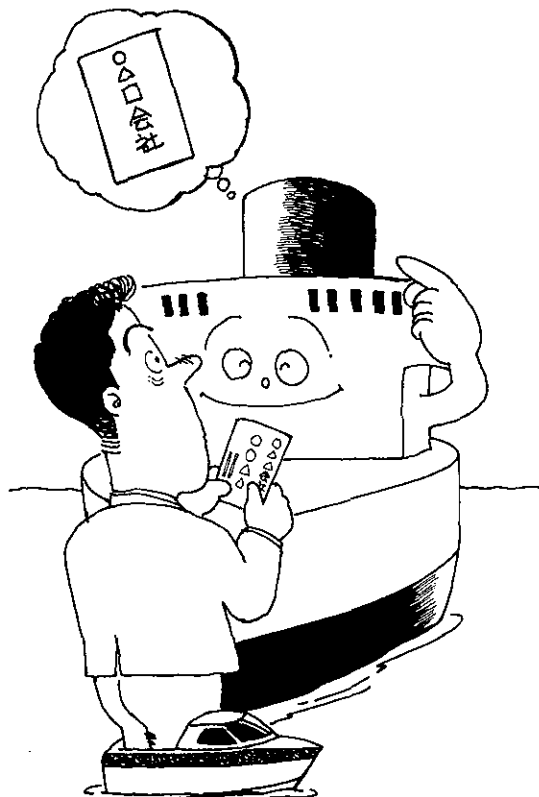
(ロイズ SHIPPING エコノミスト 1990年5月号)

以下次号に続く

カラフルで巨大な煙突は、 いわば船の“名刺”。

船には必ず巨大な煙突（ファンネル）がある。これは子供でも知っている常識だ。では何のためについているのか？ もちろん燃料を燃やした煙を外へ出すために…。

ところがさにあらず。エンジンの技術が進んだ現代の船では、船外へ排出される煙りや排気ガス



はごく少量。とくにディーゼル船では、ごく細い排気管さえあれば事足りてしまう。実際には、あの大きな煙突は機能的には意味のないダミーの場合がほとんどで、客船などでは内部が展望台になっていることもある。

必要もないのにわざわざつけている理由のひとつは、煙突がないと外見上何となくバランスが悪いからだが、もうひとつ別の役割もある。それはファンネル・マークと呼ばれる煙突につけられたマーク。どこの船会社も、煙突に自社の独自の色やマークをつけており、それをみればどこの会社に所属する船か一目で分かるようになっている。よく目立つ巨大な煙突は、いわば船の“名刺”というわけだ。

遠くからこちらに向ってくる船の個性ゆたかなファンネル・マークをみて、その船の所属する会社名を当てるのは、船好きにとっては楽しみのひとつ。急速に技術革新が進む船の世界だが、こうした楽しい“ムダ”は、これからも無くさないで欲しいものだ。

全長150メートル以上の船は、 どんな大波でも揺れない？

フェリーや近海航路の船で船酔いに苦しんだ経験をもつ人は多い。海に波はつきもの。その波の上を走れば、当然船は揺れるはず。ところがほとんど揺れない船もある。

船の揺れ方は、左右への揺れ（ローリング）と船首、船尾が上下する縦揺れ（ピッチング）の2種類に大別されるが、全長150メートルを越す船で



は、どんなにうねりの大きい時でもピッチングは起こらない。なぜかという大洋でのうねりの最大波長が150メートル。全長が150メートルを越す大型船なら、その全長のなかにうねりを吸収してしまえるからだ。

一方ローリングは、いくら大型の船といえども避けられないが、こちらはフィン・スタビライザーという海面下で横に張り出した翼をコンピュータ制御で揺れに応じて動かす装置を用いることで、かなりの程度まで押えられる。このフィン・スタビライザーは、日本人によって発明されたもので、最新の旅客船やフェリーにはほとんど装備されている。

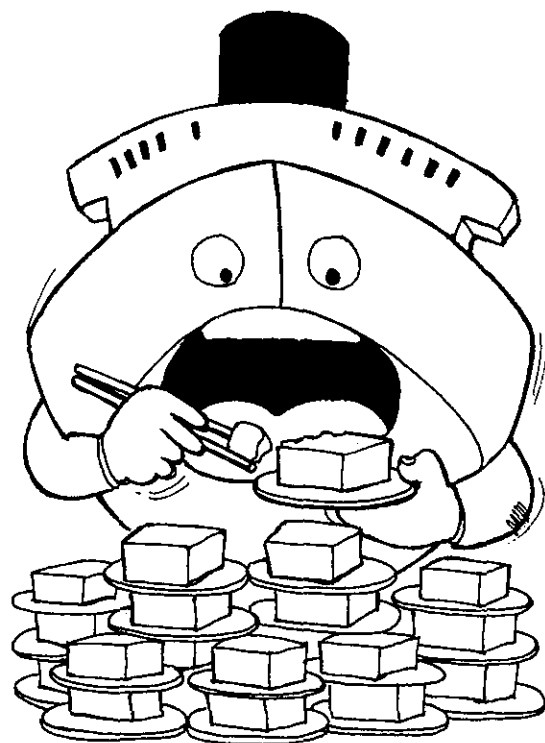
全長150メートル以上、フィン・スタビライザー付きの船に乗る限り、船酔いに悩まされることはまずないというわけである。

パナマックス型 ばら積み船が運ぶ大豆で、 豆腐が7億2000万丁。

豆腐、納豆、味噌、醤油といえは、日本の食卓に欠かせない基本食品。ところがその原料の大豆のほとんどをわが国は海外に依存しており、その最大の輸入国がアメリカで、全体の80%以上を占めている。

ニューオーリンズなどメキシコ湾岸の集積港から積み出された大豆は、パナマ運河を通して日本に運ばれるが、そのパナマ運河を通航できる船の最大のものがパナマックス型と呼ばれる約6万重量トン級の船だ。

つまりこの船1隻で6万トン的大豆が1度に運



べるわけだが、ではこの大豆で豆腐が何丁つくれるだろうか？

豆腐1丁は平均300グラム。通常1キログラムの大豆からこのサイズの豆腐が12丁できる。つまり83.3グラム大豆で1丁の豆腐ができるわけだ。すると6万トン大豆からは、何と7億2000万丁の豆腐ができることになる。

日本の大豆の年間輸入量は435万トン（1989年）。つまりパナマックス型のばら積み船73隻分大豆を、私たちは海外から輸入していることになる。日本の食糧事情の安定に果たす船の役割の重要性が、こんな数字からもよく分かる。

海運日誌（6月）

- 5日 通産大臣の諮問機関である総合エネルギー調査会は、西暦2010年を目標とする長期エネルギー需給見通しを発表した。
- 7日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第7回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、日本造船工業会からのヒアリングが行われた。（P.43内外情報2参照）
- ◎ わが国の平成2年度予算が成立した。
- 8日 全日本自由船主会は第25回通常総会を開催した。（P.41内外情報1参照）
- 9日 米国テキサス州沖合のメキシコ湾でノルウェーのタンカー「メガ・ボルグ」が爆発し2日間にわたって炎上を続けた。
- 12日 運輸省海上技術安全局船員部は、平成元年10月1日現在の船員数を発表した。それによると、外航船員は1万1,167人で前年同期と比べ1,755人減ったものの、減少率（13.6%）は過去2年27%台と比べて大幅に低下した。
- ◎ 大蔵省が発表した5月の貿易統計（通関連報ベース）によると、輸出額は215億1,700万ドル（前年同月比0.9%減）、輸入額は183億8,300万ドル（同2.4%増）で、貿易黒字は31億3,400万ドル（同16.6%減）となった。
- 13日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第8回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、これまで荷主などからヒアリングしてきた内容のとりまとめ方について審議するとともに、論点の整理を行った。（P.43内外情報2参照）
- 20日 当協会は第43回通常総会を開催した。また、引き続き行われた臨時理事会において、増田信

雄氏を理事長に選任した。（P.4特別欄参照）

- ◎ 船員の雇用促進に関する特別措置法の一部改正法が成立した。
- ◎ 運輸省は平成3年度の実施を目指した大がかりな組織改正案を発表した。運輸行政の総合化・効率化を積極的に進め、政策推進体制を一段と充実・強化するのを目的としている。
- 21日 外航中小船主協会は第32回通常総会を開催した。（P.41内外情報1参照）
- 22日 通産省は平成2年版通商白書を発表した。それによると、世界貿易が全体として順調な拡大を遂げている一方で、日本を取り巻く環境は保護貿易主義の高まり、ソ連・東欧情勢の急変、アジアからの援助要請など一層多様化していると指摘している。
- 25日 日本タンカー協会が第44回定時総会を開催。新会長に馬越省三ナビックスライン社長を選任した。（P.41内外情報1参照）
- 26日 日本内航海運組合総連合会が第25回通常総会を開催。新会長に松本泰徳大窯汽船副社長を選任した。（P.41内外情報1参照）
- 27日 船員保険制度の抜本改正について検討を行ってきた社会保険審議会船員保険部会は、中間報告を取りまとめた。（P.13海運界の動き参照）

6月の対米ドル円相場の推移

高 値	152.25円（1日、5日）
安 値	155.60円（25日）
平 均（月間）	153.77円
（注）銀行間取引引きによる	

6 月定例理事会の様様

(6月19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7回および第8回外航海運中長期ビジョンWGの様様について
(P.43内外情報2参照)

広報委員会関係報告事項

- (1) 平成2年度の広報活動方針について

当協会の広報活動は、これまで「貿易立国日本の経済や国民生活の維持、発展に果たしている日本海運の役割と重要性」につき、マスコミをはじめ広く国民各層に理解を深めることを目的として実施してきた。しかし、長期海運不況と円高の影響を克服するため合理化を推進する状況の下で、日本海運の現状や問題点を正確に理解してもらうための広報が中心となり、総じて後向き広報にならざるを得なかった。

日本海運はこの間一応再構築を終え、海運本業における輸送サービスの高度化をめざすとともに、客船サービス、マリンレジャーへの参入など海運業周辺の事業をはじめ異業種を含む経営の多角化に取り組み、将来を展望しつつ新たな展開を図ろうとしている。そのためには、今後経営上、海陸ともに優秀な人材の確保が重要な課題であると考えられる。

したがって、今後の広報活動は、リクルートをも意識しつつ、新たに発展しようとする日本海運の姿と役割を広く国民各層に分かりよく説明して理解を深めるとともに、海運業を明るく親しみのあるものにするべく前向きに展開しなければならない。

このため、平成3年度までにこれまでの基本的な考え方や事業内容を再検討して新たな方向付けを行うこととするが、当面、平成2年度は別紙(省略)のような事業計画を実施しながら、その中で情勢の変化に対応していくこととする。

なお、今年は海の記念日が第50回を迎えるため、運輸省後援の下に、関係4団体共催で小・中学生から作文を募集し、最優秀作品に運輸大臣賞を出していただくほか、7月17日(火)から7月22日(日)までJR東京駅八重洲中央口で写真展を中心とするイベントやブックカバーによる広報を計画している。(P.35特別欄参照)

会 員 異 動

○ 社名変更

平成2年7月1日付

シーコム株式会社(京浜地区所属)

(旧社名 日新汽船株式会社)

平成2年7月1日現在の会員数 169社

(京浜110社、阪神46社、九州13社)

船協だより

海運関係の公布法令（6月）

- ㊦ 廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令及び
海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行
令の一部を改正する政令
(政令第167号、平成2年6月19日公布、10月1
日施行)
- ㊦ 船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を
改正する法律
(法律第51号、平成2年6月27日公布、公布の日
から起算して3月を超えない範囲内において政
令で定める日から施行、本誌1990年4月号P.32
参照)

会議日誌（6月）

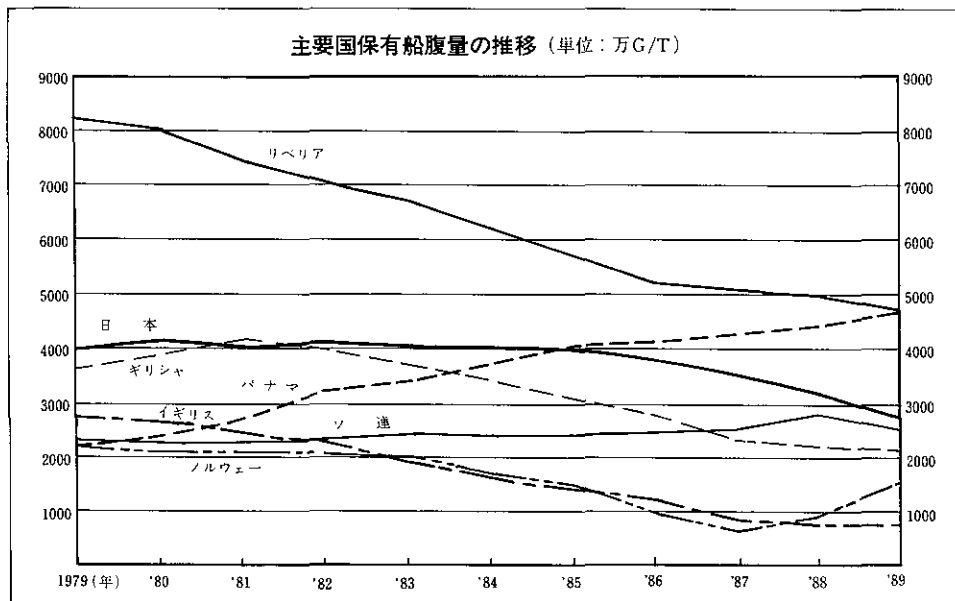
- 1日 京浜地区船主総会
工務研究会
啓水会
- 4日 船員保険制度専門委員会／厚生・船員保険制
度幹事会合同会議
- 6日 オーナー部会
- 7日 国際幹事会
危険物小委員会
日本海上コンテナ協会 総会
- 8日 拡大港湾幹事会
海務研究会
啓水会
- 11日 海務幹事会
新造船幹事会

広報幹事会

- 12日 海務委員会／同専門委員会合同会議
情報システム専門委員会
通信幹事会
- 13日 工務委員会／同専門委員会合同会議
- 14日 港湾委員会
総務幹事会
- 15日 広報委員会
船員中央労働委員会 総会
日本海員援済会 総会
- 18日 労務委員会／同専門委員会合同会議
近海内航部会
- 19日 定例理事会
常任理事会／政策委員会合同会議
総務委員会
船員保険研究会
- 20日 通常総会
臨時理事会
船内食料研究会
- 21日 財務幹事会
- 22日 京浜地区船主会
一土会
啓水会
- 25日 保船幹事会
- 26日 船協月報編集会議
日本海事協会 理事会
- 27日 電波研究会
労務懇話会
- 28日 資材研究会

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(ベルシャ湾/日本・ベルシャ湾/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未満のものは客船に含む。

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	2,662
	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	1,015
	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		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
	石 炭	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 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%	100万 トン	対前年 伸び率	世 界 に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世 界 に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世 界 に 占める%
石 油	原 油	170.2	▲ 8.1	19.5	164.0	▲ 3.6	17.1	160.5	▲ 2.1	16.7	166.9	4.0	15.9
	石油製品	27.0	4.2	9.4	32.6	20.6	10.7	41.8	28.2	13.8	45.8	9.6	14.5
	計	197.2	▲ 6.6	17.0	196.6	▲ 0.3	15.6	202.3	2.9	16.0	212.7	5.1	15.6
乾 貨 物	鉄 鉱 石	124.5	▲ 0.6	38.8	115.2	▲ 7.5	37.0	112.0	▲ 2.8	36.2	123.4	10.2	35.8
	石 炭	93.0	5.9	34.2	91.3	▲ 1.8	33.1	92.6	1.4	34.0	104.2	12.5	35.9
	穀 物	31.6	0.3	17.5	31.9	1.0	19.3	32.6	2.2	17.9	32.7	0.3	17.4
	そ の 他	226.2	▲ 0.5	16.6	224.8	▲ 0.6	16.4	235.7	4.8	17.0	258.3	9.6	17.6
	計	475.3	0.7	22.3	463.2	▲ 2.5	22.8	472.9	2.1	21.7	518.6	9.7	22.5
合 計		672.5	▲ 1.6	20.4	659.8	▲ 1.9	19.5	675.1	2.3	19.5	731.4	8.3	20.0

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

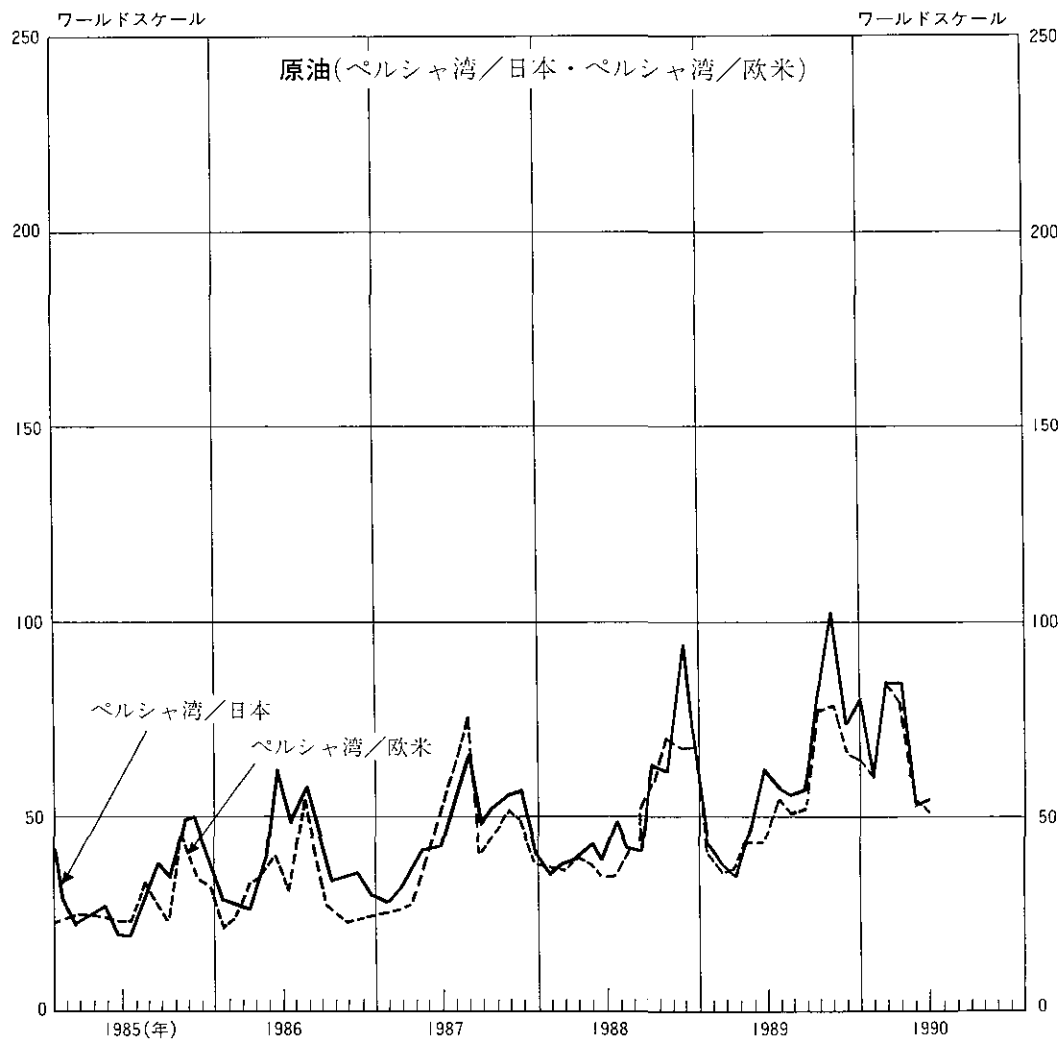
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位: 千M/T)

区分 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								
					穀 物	石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period
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	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
	5	10,915	635	11,550	3,679	1,919	4,234	58	372	653	0	8,262	857

(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。

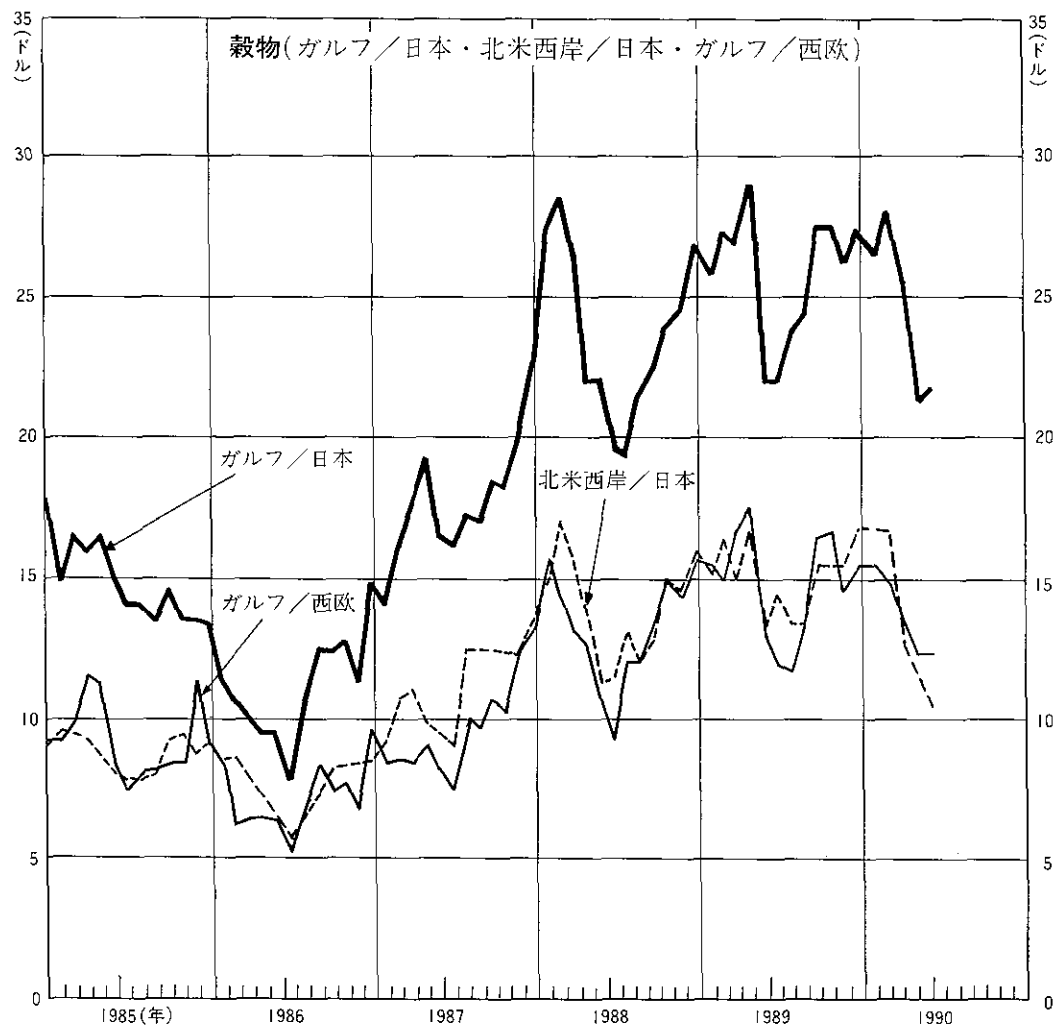
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	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	55.00	51.00	35.00	27.50	47.50	42.50	52.50	47.50
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。

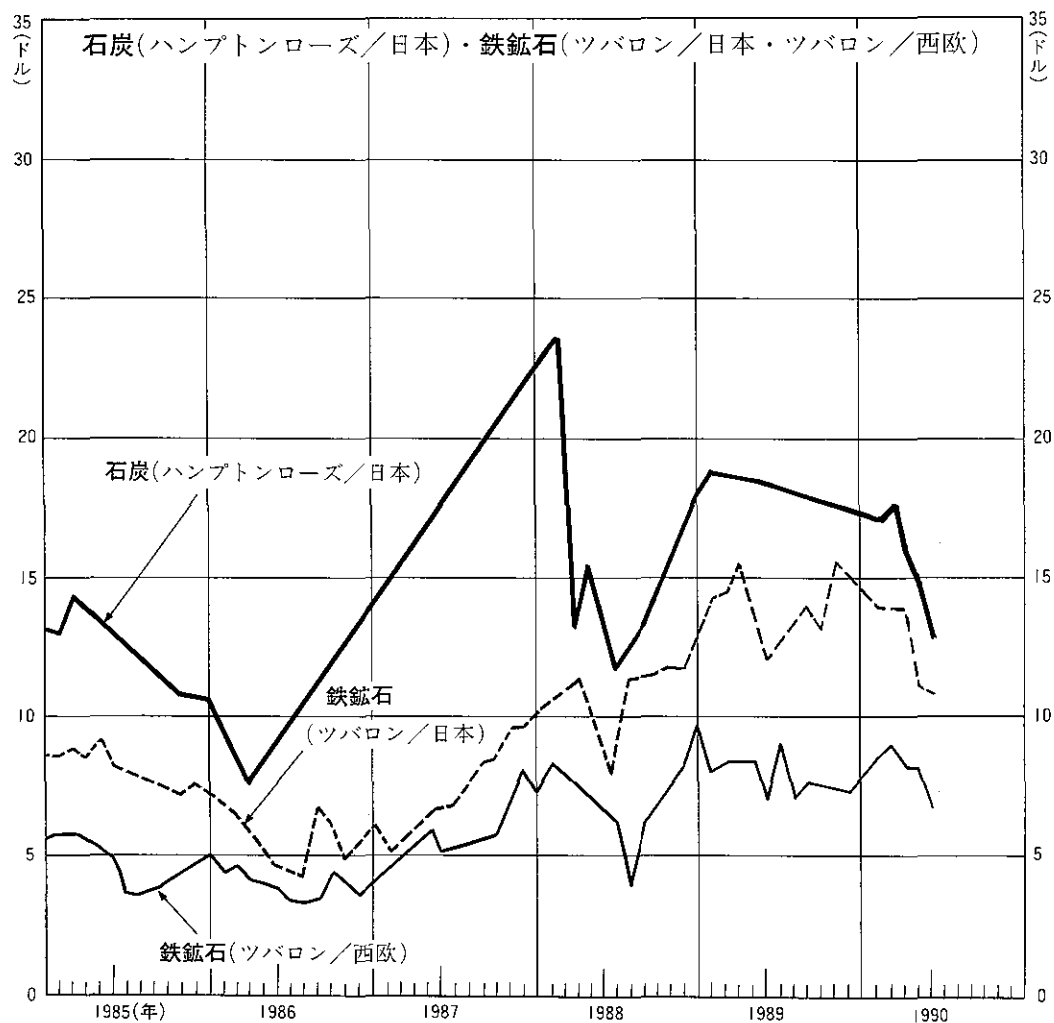


10・穀物(ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧)

(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	21.75	16.50	13.50	13.00	10.50	—	13.00	—	12.40	9.00
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。

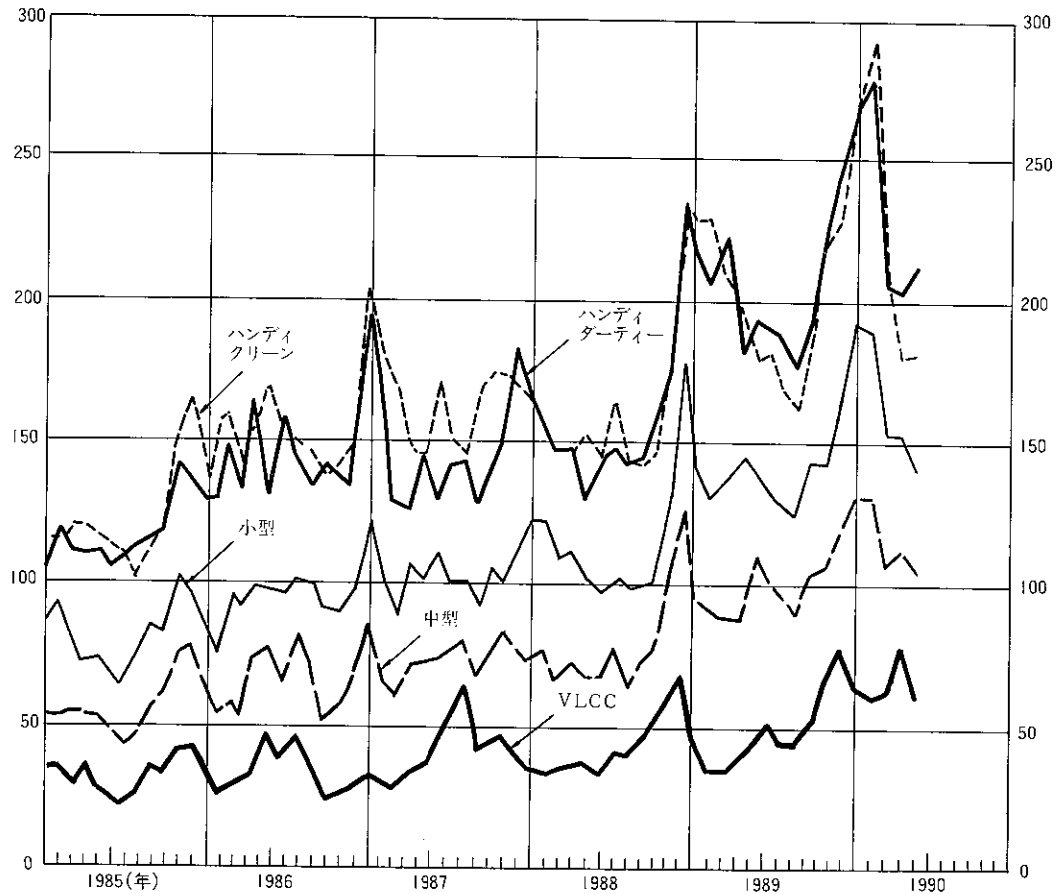


11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

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	—	—	12.75	—	12.15	—	10.80	—	7.00	—	6.65	5.85
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 ＝

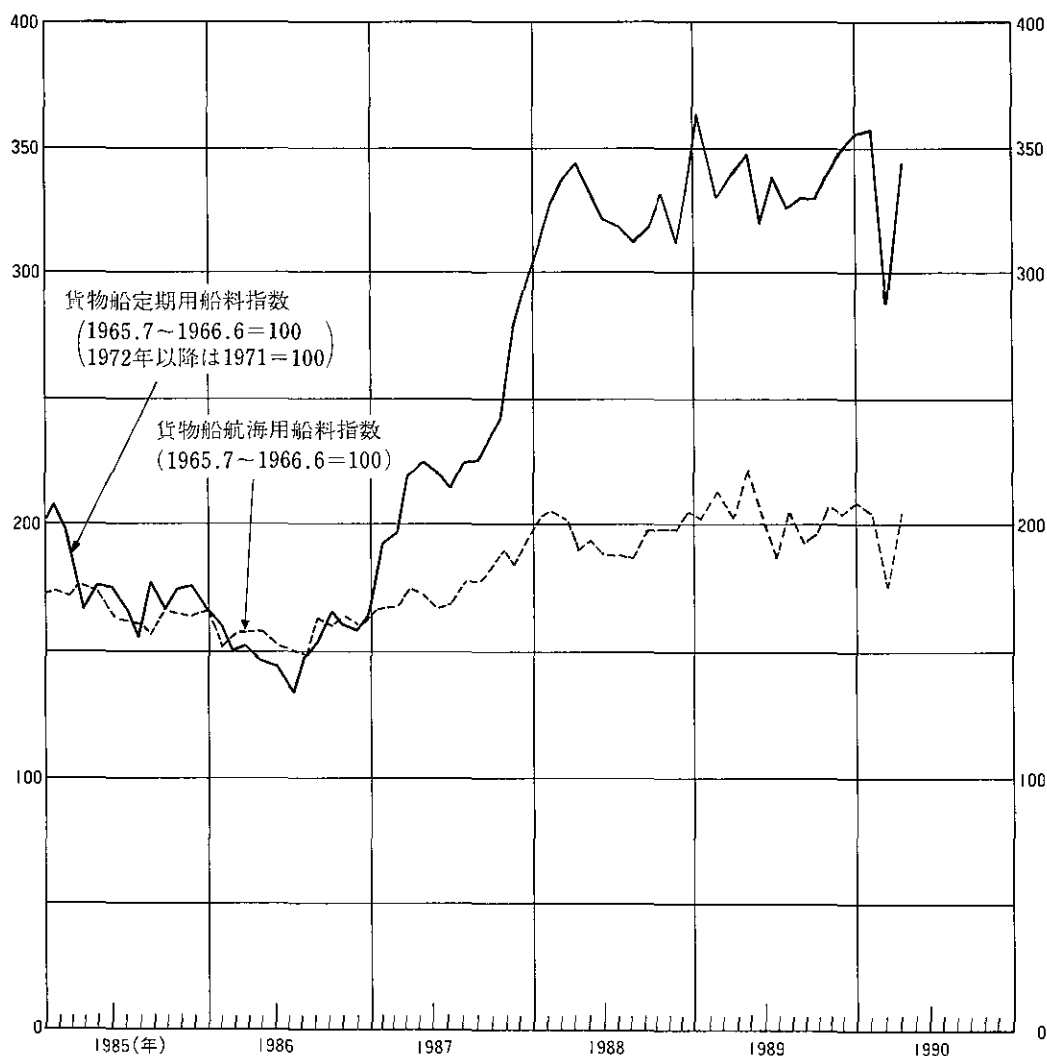


12・タンカー運賃指数

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	62.1	106.5	143.0	213.4	183.0
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・ダーティ: 3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン(3万トン)未満。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

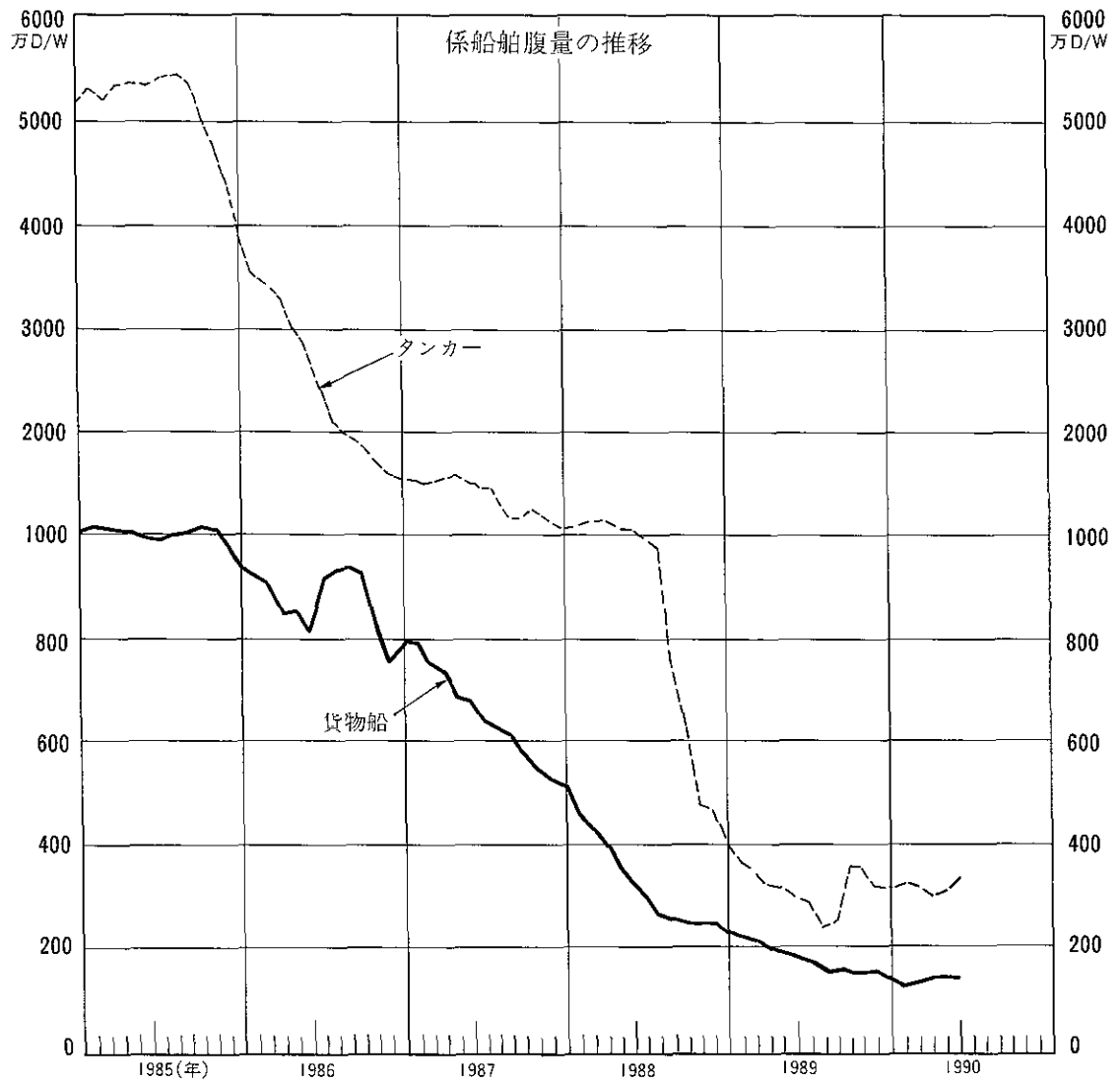


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	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	202.9	165.6	151.4	219.8	338.6	336.9	343.3
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 ＝

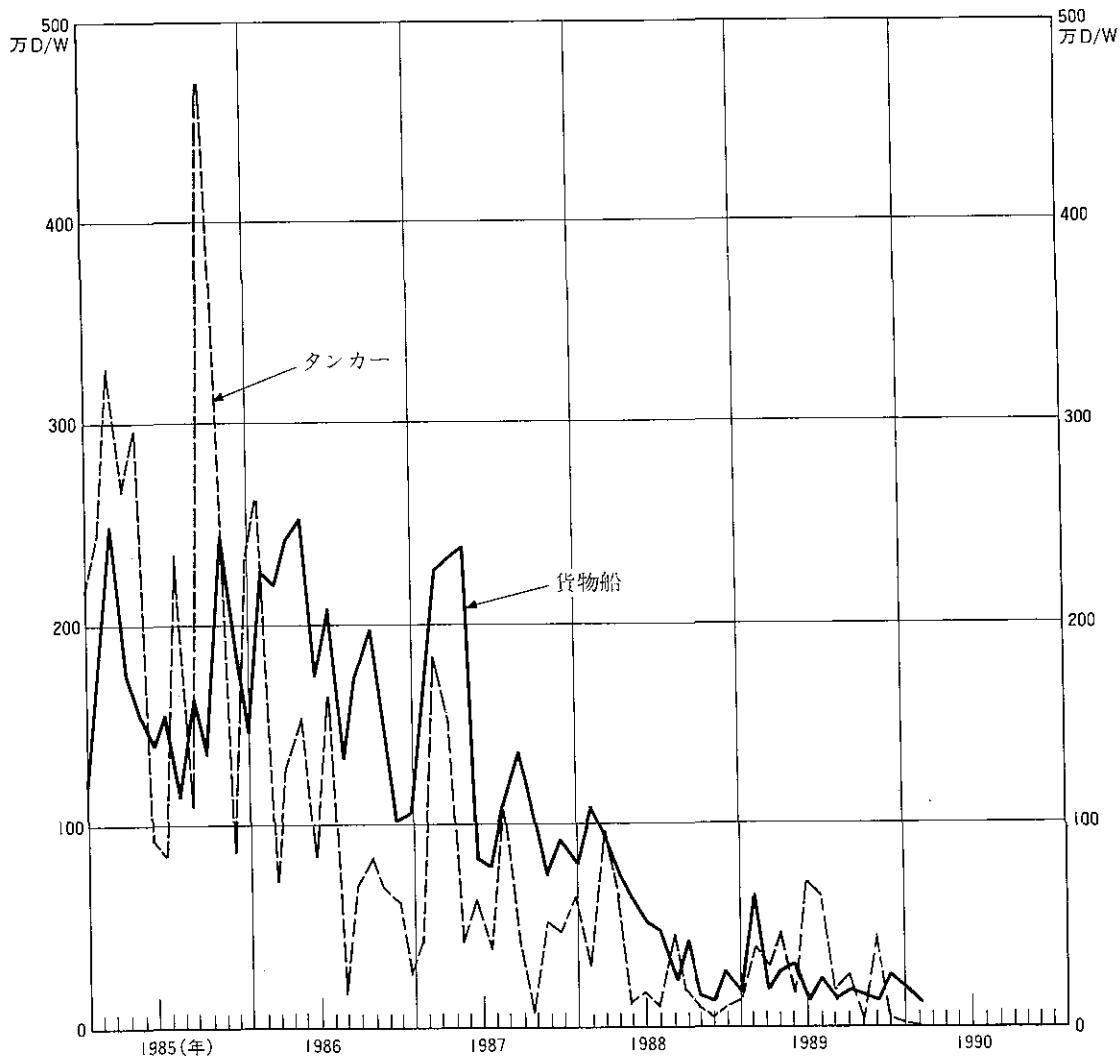


14・係船舶腹量の推移

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	224	1,014	1,335	60	1,896	3,263
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	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	20	167	125	2	4	2
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	
うち鉄鉱石	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	
うち石油	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	
うち木材	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	
うち原油	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 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	1,324,323	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・内航船の船隻量

年	船 種 別			鋼 船			木 船			合 計				
				隻 数	千 ト	總 計 対前年伸 び率(%)	隻 数	千 ト	總 計 対前年伸 び率(%)	隻 数	千 ト	總 計 対前年伸 び率(%)	鋼船の占め る割合(%)	
1975	貨油	物送計	船舶	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	貨油	物送計	船舶	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	貨油	物送計	船舶	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	貨油	物送計	船舶	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	貨油	物送計	船舶	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

イギリス人は、歩きながら考える。フランス人は、考えた後で走り出す。そしてスペイン人は、走ってしまった後で考える。これは以前に読んだ本の中で、あるスペインの外交官が西欧人を評したものであると書かれてあったのを、ふと思い出した。端的にしてなかなか射た表現である。この見方でいうと、ドイツもどこかフランス人に似ていて、考えた後で歩きだす部類に属するということであるが、かかる西欧人気質をこんな風に捕らえているのも納得できて興味深い。

イギリス人が歩きながら考えるということは、周囲に気を配り、常に物事を考えているということであるから、実行と思想が分離しないということであるという。あのフランス革命も、注意深く見つめてそれを自分なりに取り入れる

といったところがあり、考え方、知識が多角的であり、また多面的観察により結論を出すタイプであるとも評している。フランス人は、あのフランス革命においてもそこに至るまでは思慮を重ねたが、いったん走り出してしまうとあまり考えず、後に左翼による暗黒政治へ、そしてナポレオンの全欧州侵略へと突っ走る結果を招いている。また思想的にも直観的、天啓的な調子が強く、いわば独自のものが相互に競い合って自己主張するのが特徴ともいわれている。またドイツ人はそれが論理的に正しいか否かを問題とし、つまりは論理を骨組みとして展開するその一貫性が絶対的であるとしている。これは一つの完成したスタイルを持ったゴシック建築の部分的修正は困難ということにもなるが、デザインさえ過失なくできていれば、デザインどおりの優秀な仕事をするとということになるのである。

さて、最近の欧州全土を巻き込んだ改革の嵐も、このような西欧人気質が一因をなしているのではないかと考える。欧州における国民性はその考え方、ものの見方にそれぞれの民族性、環境、教育、生い立ちなどにより培われた独自の土壌によってはっきりと浮き彫りされている。その上に立ってそれぞれが進むべき道を選択してきているのであろうが、どちらかという走り出してしまってから後で考える傾向が強いのではないかと感じる。その善し悪しはさておき、日本はその土壌に合った文化を構築して今日の繁栄をもたらしてきているが、更なる飛躍は明日に向かってのしっかりしたものの見方を身につけねばならないと考える。

ナビックスライン
総務部文書・広報
グループ・リーダー
山口健太郎

船協月報 7月号 No. 360 (Vol. 32 No. 6)

発行：平成2年7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)