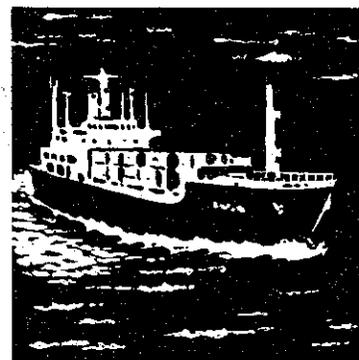
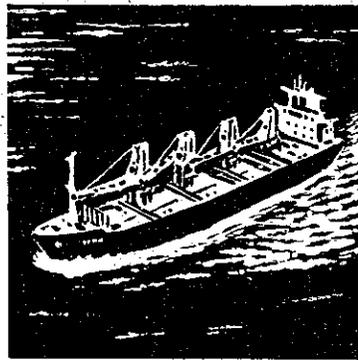
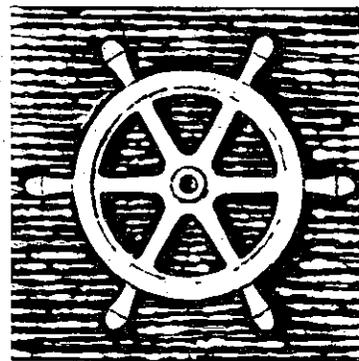
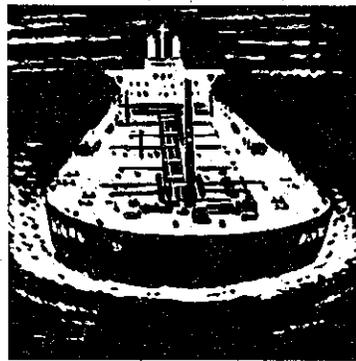


船協月報

8

1990

平成2年8月20日発行 毎月1回20日発行 No.361 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。

船員保険制度の危機に早急な対策を	日本船主協会副会長 ナビックスライン取締役社長 馬越 省三	3
------------------	----------------------------------	---

巻頭言

当協会の副会長・委員長など役員の一部交替		4
----------------------	--	---

海運界の動き

外航海運の現況(要旨)		7
—新たな時代に向かう外航海運—		

特別欄

公衆マナー		33
	日本船舶保険連盟 会長 山本 勇	

随 想

1. 運政審第9回外航海運中長期ビジョンWGおよび 第3回国際コンテナ輸送WGの審議模様		36
2. UNCTAD 第14回海運委員会の模様		37
3. 特定不況業種の指定期間の延長		40
4. 第93回船員制度近代化委員会の審議模様		42
5. 米国海運の現状(その2)		43

内外情報

海運雑学ゼミナール第5回		50
海運日誌(7月)		52
船協だより(理事会の模様・会議日誌・その他)		53
海運統計		57
編集後記		70

船員保険制度の危機に早急な対策を

日本船主協会副会長 馬越省三
ナビックスライン取締役社長



船員保険制度は、海運・水産国である日本の船員保護の観点から陸上一般社会保障制度に先駆けて創設されたもので、今年で50年になる。その後幾多の改革が重ねられ、最近では、国民全体の年金統合の方針に沿って、いわゆる職務外年金部門が厚生年金に統合されたので、現在では、疾病部門、職務上年金部門および失業部門（陸上の健康保険、労災保険、雇用保険に相当）の三部門を総合した制度となっている。しかし、近年の海運・水産業界の厳しい環境変化を反映して、被保険者（船員）数の大幅減と不況にともなう標準報酬月額伸び悩みから保険財政は悪化の度を深めている。

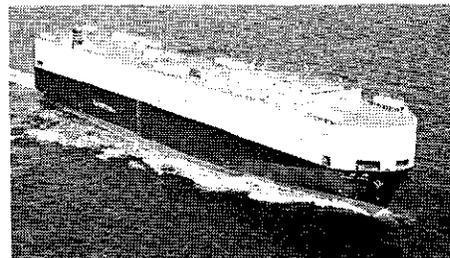
このため、社会保険審議会船員保険部会において、昨年7月より同制度の抜本的な見直しについて検討が重ねられ、最近中間報告がまとめられた。同報告によれば、船員保険制度の将来は大変厳しく、このまま何も対策を講じなければ、船員保険制度の維持は困難となり、ILO条約あるいは船員法に基づく船員の保護に支障をきたす恐れが大きいので、早急に思いきった対策を講じる必要があるとしている。しかし、具体的方策については、次

の2案を並記するにとどまり、今後の検討に委ねられている。

- ① 船員保護に必要な給付はすべて独自に行うべきで、財政的には国庫補助の増額を中心に一定の給付内容の見直しと保険料の引き上げにより現行制度を維持する。
(船員側意見)
- ② 現状の海上労働の特性に対応した船員の保護を図るため、陸上の一般社会保障制度の負担と給付の水準を考慮し、一部分離などの改革を行う。(当局および事業主側意見)

本問題の抜本的改革を進めるには、単に保険財政面のみならず、船員労働行政と保険行政、法制面等にも及ぶことになり、さまざまな問題が予想されるため、早期の解決を困難視する向きもあるが、職務上年金の積立金が約600億円にまで減少しており、このまま放置すれば数年後には積立金は完全に取り崩されてしまう危機的状態にある。したがって、船員保険制度の段階的改革計画について、関係者で早急に合意を形成し、実行の第一歩を踏み出すことが必要と考える。

海運界の動き



▲航行中の自動車専用船

当協会の副会長・委員長など役員の一部交替

当協会は、谷川明副会長(前外航労務協会会長)の辞任にともない、後任者を選出するため、平成2年7月25日(水)に臨時総会を開催し、後任副会長に友國八郎氏(外航労務協会会長)を選出した。

また、同日開催された第521回定例理事会において①理事辞任にともなう補欠選任②常任理事辞任にともなう補欠選任③常設委員会等委員長辞任にともなう補欠選任を行った。

その結果、当協会の役員は以下のとおりとなった。

なお、補欠選任された役員の任期は、定款第16条第2項の規定により、平成3年6月開催予定の通常総会の日までとなる。

また、副会長に選任された友國八郎氏(外航労務協会会長)は、定款第13条第2項の規定により、理事および常任理事の資格を有する。

(I) 会長・副会長

会長 川崎汽船 松成博茂
 副会長 日本郵船 根本二郎

副会長 大阪商船三井船舶 轉法輪 奏一
 副会長 ナビックスライン 馬越省三
 副会長 国際エネルギー輸送 松岡通夫
 副会長 東京タンカー 石川公通
 副会長 外航労務協会 友國八郎(新任)

(2) 理事・監事

理事 (35名)

日本郵船 船長 根本二郎
 新和海运 運長 八角道夫
 共栄タンカー 柴田榮一
 太平洋海運 千葉博
 八馬汽船 船長 藪内宏
 近海郵船 船長 渡辺義博
 東京船社 船長 三浦節
 反田産業汽船 船長 反田邦彦

当協会の副会長・委員長など役員の一部交替

大阪商船三井船船長 轉法輪 奏
 第一中央汽船 木下一哉 (新任)
 国際マリントランスポート 佐藤満久
 国際エネルギー輸送 松岡通夫
 商船三井客船 村上幹彌
 乾締汽船 乾英文
 川締崎汽船 松成博茂
 飯野海運 千葉達郎
 太洋海運 今田東行
 神戸汽船 大川健郎
 ナビックスライン 馬越省三
 日正汽船 池田實
 雄洋海運 金子健忠
 ジャパン近海 杉浦全
 日本ライナーシステム 伴野嘉男
 昭和海運 吉田耕三
 日之出汽船 細見耕一

佐藤国汽船 佐藤國吉
 田淵海運 田淵雄一郎
 大代表 取 船役 松本泰徳
 東京タンカ 一長 石川公通
 出光タンカ 一長 白岩正豊
 鹿代島汽船 大堀綾太郎
 センコ 一長 島村寧 (新任)
 ニッスイシッピング 浅野一雄
 鶴丸海運 鶴丸大輔
 国際エネルギー輸送 大高一郎

監事(4名)

旭海運 中辻一馬
 玉井商船 玉井新吉
 インターエイシアライン 中瀬操
 日邦汽船 三木乙彦

(3) 常任理事

川崎汽船 松成博茂

日本郵船船長	根本二郎
大阪商船三井船舶船長	轉法輪 奏
ナビックスライン船長	馬越省三
国際エネルギー輸送船長	松岡通夫
東京タンカー船長	石川公通
昭和海運船長	吉田耕三
新和海運船長	八角道夫
第一中央汽船船長	木下一哉 (新任)
飯野海運船長	千葉達郎
佐藤国汽船船長	佐藤國吉
国際エネルギー輸送船長	大高一郎

(友國副会長および増田理事長は常任理事の資格を有する。)

(4) 委員長・部会長および特別委員長

【常設委員会委員長】

総務委員会	日本郵船船長	根本二郎
政策委員会	川崎汽船船長	松成博茂
広報委員会	大阪商船三井船舶船長	轉法輪 奏
財務委員会	大阪商船三井船舶船長	轉法輪 奏

保険委員会	新和海運船長	八角道夫
業務委員会	昭和海運船長	吉田耕三
港湾委員会	日本郵船船長	根本二郎
海務委員会	第一中央汽船船長	木下一哉 (新任)
工務委員会	飯野海運船長	千葉達郎
労務委員会	ナビックスライン船長	馬越省三
国際委員会	川崎汽船船長	松成博茂
調査統計委員会	東京タンカー船長	石川公通

【常設部会部会長】

タンカー部会	ナビックスライン船長	馬越省三
オーナー部会	国際エネルギー輸送船長	松岡通夫
近海内航部会	佐藤国汽船船長	佐藤國吉
オペレーター部会	飯野海運船長	千葉達郎

【特別委員会委員長】

海上防災特別委員会	第一中央汽船船長	木下一哉 (新任)
外航船舶解撤促進特別委員会	ナビックスライン船長	馬越省三
船員対策特別委員会	ナビックスライン船長	馬越省三

外航海運の現況

—新たな時代に向かう外航海運—

(要 旨)

I. 外航海運の活動概況

1. 平成元年の世界の海上輸送活動

(1) 世界経済の動き

世界経済は、依然順調な拡大を続けた。

米国経済も依然底固い成長を続けているが、平成元年の実質 GNP 成長率は3.0% (63年4.4%) と前年の水準を下回った。

また、欧州経済もおおむね好調に推移している。

(NIES の経済成長は鈍化)

NIES (新興工業経済地域) は、韓国、香港を初め各地域とも 1桁台の成長にとどまり、軒並み成長が鈍化した。

(2) 世界の海上荷動きの概況

(石油、乾貨物ともに堅調)

以上のような世界経済の動向を背景に、平成元年の世界の海上荷動き量の合計は、トンペー

スで対前年比5.5% (2億200万トン) 増の38億7,700万トン、トン・マイルベースで同6.1% (9,300億トン・マイル) 増の16兆2,350億トン・マイルとなった。

石油は、トンベースで対前年比7.5%増(14億7,000万トン)、トン・マイルベースで同9.2%増 (7兆1,100億トン・マイル) となった。

乾貨物は、前年に比べて鉄鉱石が2.6%増、石炭が3.6%増、穀物が0.5%減、その他乾貨物が5.5%増となった。

コンテナ貨物については、世界の港湾における取扱高がここ数年間年平均10%前後の伸びを見せており、元年には約7,300万 TEU に達した。

(3) 世界の船腹量

(船腹量は7年ぶりの増加)

平成元年央の世界の船腹量(100総トン以上の鋼船)は4億1,048万総トンであり、昭和58年以

来続いた減少が止まり、対前年比1.8%の増加に転じた。これは、元年は市況が好調で、世界の船舶建造量が5年ぶりに増加に転ずるとともに、解撤量も引き続き減少したことによるものと考えられる。

船種別では、油送船は対前年比1.4%増の1億2,958万総トン、ばら積貨物船は0.1%減の1億951万総トン、コンテナ船は2.8%増の2,274万総トン、一般貨物船は1.2%増の7,214万総トンとなった。

(OECD 諸国の船腹量も増加)

船腹量を国籍別にみると、リベリアは昭和55年以降減少を続け、元年は対前年比3.7%減となったものの、世界の11.7%のシェアを占めて、引き続き世界第1位の船腹保有国となっている。第2位のパナマは対前年比6.2%増、シェアも11.5%と高まっており、リベリアに肉薄している。

日本は、対前年比12.6%減の2,803万総トン、世界に占めるシェアは6.8%と昨年より更に低下したものの、依然世界第3位の船腹保有国となっている。

以下、ソ連が対前年比0.3%増、シェア6.3%で世界第4位、ギリシャが対前年比3.0%減、シェア5.2%で世界第5位、米国が対前年比1.2%減、シェア5.0%で世界第6位の船腹保有国となっている。一方、62年に新船舶登録制度を導入して以来船腹量の回復が目覚ましいノルウェーは、元年は対前年比66.8%増、シェア3.8%となり、世界順位も第8位に上昇した。これらの結果として、OECD 諸国の世界の船腹量に占める

シェアは、平成元年中には対前年0.4ポイント減の33.4%と低下しているが、船腹量は対前年比0.1%増とわずかながら増加に転じた。

発展途上国については、NIES において対前年比0.3%減となったものの、便宜置籍国の船腹量が大幅に伸び、全体として対前年比4.2%増、世界の船腹量に占めるシェアも31.3%に拡大した。

(4) 海運市況の動向

(a) 運賃と船腹需給

(不定期船、タンカーともに市況は好調)

平成元年の不定期船市況は、ソ連による活発な穀物船の用船活動を背景に堅調に推移した。タンカー市況は、OPEC が減産体制に入った1月下旬に急落したが、秋口から上昇に転じ、以後強含みで推移している。

このような市況の好調を背景に、元年中の船腹需要量は対前年比10%台の増加となり、余剰船腹量はタンカーで17% (63年26%)、ばら積貨物船で7% (63年16%) と、ともに大幅に低下した。

(b) 世界の船舶解撤の動向

(世界の船舶解撤は引き続き減少)

平成元年についてみると、世界における油送船と乾貨物船とを合わせた解撤量は、対前年比34.2%減の403万総トンと引き続き減少した。また、船齢15年以上の船舶の構成比率は34%に増加しており、世界的に船舶の高齢化が進行している。

2. 平成元年のわが国の海上輸送活動

(1) わが国経済の動き

平成元年のわが国の実質経済成長率は4.9%と、63年(5.7%)を下回ったものの、依然堅調な伸びを見せた。

(2) わが国の海上貿易の動向

(輸入が引き続き増)

平成元年のわが国海上貿易量(トンベース)は、輸出で対前年比0.1%減の7,068万トン、輸入で対前年比3.4%増の6億8,317万トン、輸出入合計で対前年比3.1%増の7億5,384万トンとなった。

輸出では、鉄鋼は依然大幅な減少を続けているものの、昨年大幅な増加に転じたセメントが引き続き大幅に増加し、減少を続けていた電気製品もわずかながら増加に転じた。

輸入では、鉄鉱石が引き続き増加したほか、木材、パルプ、ニッケル鉱、原油等が増加した。

一方、穀物類が減少に転じ、チップも前年の大幅な増加の反動もあり、減少に転じた。

これを地域別にみると、輸出については、北米、欧州向けが鉄鋼の減少により、大きく減少した。一方、東南アジアでは機械類の大幅な増加等により大きく増加した。また、輸入については、北米、欧州、アフリカ以外の全ての地域で輸入量が増加しているが、特に中東では、原油が大幅に増加している。

(3) わが国商船隊の輸送活動

(輸送量は増加)

平成元年のわが国商船隊の輸送量は、全体で対前年比1.5%増の5億9,258万トンとなった。

輸入は、不定期船および油送船による輸送量が順調に増加したため、対前年比4.2%増の4億5,987万トンとなり、輸出は、不定期船の輸送量が大幅に減少し、対前年比3.8%減の3,310万トンとなった。三国間輸送は、不定期船、油送船が大幅に減少したため、対前年比7.9%減の9,961万トンとなった。

このうち日本船の輸送量は、日本船の船腹量が減少したこと等により、定期船、不定期船、油送船の全てで減少し、対前年比6.6%減の2億5,388万トンとなった。一方、外国用船の輸送量は、対前年比8.6%増の3億3,870万トンとなった。

わが国の輸出入貨物に対するわが国商船隊の積取比率は、輸出については、対前年1.9ポイント減の46.8%、輸入については、対前年0.5ポイント増の67.3%となった。

(運賃収入、大幅に増加)

わが国商船隊の運賃収入は、輸送量の増加により、対前年比9.0%増の1兆8,819億円となった。

(4) わが国の船腹量

(日本船の減少、更に進む)

平成元年のわが国商船隊(2,000総トン以上の外航船舶)の船腹量は、前年に比べて125隻、

20万総トン減少し、2,002隻、5,518万総トンとなった。このうち、日本船は108隻、289万総トンの大幅な減少となり、532隻、2,169万総トンとなった。外国用船は隻数ベースで17隻減少したが、総トンベースで269万総トン増加し、1,470隻、3,348万総トンとなった。わが国商船隊に占める外国用船の割合は、日本船のコスト競争力の低下により、63年に比べ隻数ベースおよび総トンベースでそれぞれ3.5ポイント、5.1ポイントの増加となった。

なお、近代化船については、平成2年6月末現在で169隻、1,116万総トンとなっている。

(5) 海運関係国際収支

(赤字幅は若干縮小)

わが国の海運関係国際収支（IMF方式）は、昭和62年、63年と赤字幅を拡大させてきたが、平成元年は受取121億ドル、支払166億ドル、差し引△45億ドルと、若干赤字幅を縮小した。

II. わが国外航海運企業の経営概況と経営改善対策

1. 平成元年度海運助成対象企業の経営状況

(1) 損益状況

(好調続く海運市況)

平成元年度の海運助成対象企業37社の損益状況をみると、海運大手5社が営業損益、経常損益および税引後当期損益ともに黒字幅を拡大した。営業損益および当期損益で5社全てが黒字を計上したのは8年ぶりのことである。また、配当実施会社も前年度の2社から7社に増加するなど、長期化した不況からようやく脱したわが国外航海運業は、元年度も比較的好調な業績を維持した内容となっている。

このように経営状況が比較的好調だったのは、前年度に引き続き不定期船・専用船部門が好調

で、油送船部門も旺盛な石油需要に支えられて比較的高水準に推移したこと、為替レートが前年度に比べ相当の円安になったことから営業収益が増大したこと、また、海運不況の間における経営合理化効果の浸透や費用のドル化が進められた結果等によって、営業費用が抑えられたこと等によるものと考えられる。

海運市況は、平成2年度に入ってから、不定期船・専用船部門を中心に比較的好調に推移しているものの、海運市況の先行きには依然として不透明感があること、北米定期航路の赤字体質は基本的にはいまだ改善されていないこと、燃料油価格や為替相場の動向等を勘案すれば、今後については、必ずしも楽観できるものではない。

このため、いずれの企業も引き続き商船隊の

国際競争力の回復と企業経営の改善のための努力を傾注していく必要がある。

(2) 財務状況等

(市況回復を反映して財務体質が改善)

海運助成対象企業のうち海運大手5社の財務状況について前年度と比較すると、船舶は、老朽・不経済船の海外売船や所有船舶の子会社への分離が引き続き進み、総資産に占める割合は1.5%減の24.6%となった。

また、業績の回復を反映して剰余金等が増加したことから、海運大手5社の剰余金対資本金比率は、122.5%と、昭和57年度末以来7年ぶりに100%を超えた。

(徐々に進む為替変動対策)

外航海運業は、ドル建ての比率が高いが、ドル建て収益がドル建て費用よりも多いため、円高の影響を受けやすい収支構造となっていた。しかし、為替変動対策が徐々に進み、対ドル1円変動当たりの為替影響額は、海運大手5社の合計で昭和61年度の11.6億円から、平成元年度は7.1億円となり、為替変動が経営に与える影響度は、かなり小さくなってきている。

2. 外航船舶所有企業の概況

(1) 企業数・所有船舶の概要

(海運助成対象企業の所有船腹量は54%)

平成元年央において2,000総トン以上の外航船舶(日本船)を所有する外航船舶所有企業245社

の所有船舶は532隻、2,169万1,000総トンであり、前年に比べてそれぞれ16.9%、11.8%減少した。海運助成対象企業は35社で、会社数の14%を占めるにすぎないが、所有船舶では205隻、1,164万4,000総トン(39%、54%)と大きなウエートを占めている。

これに対し、海運助成対象外の企業は、石油系企業を除き、小規模企業が多く、所有船舶も比較的小型になっている。

(2) 経営状況

(昭和63年度は222社で合計852億円の黒字)

外航船舶所有企業のうち、財務関係アンケート調査に回答のあった222社の昭和63年度の海運業収益は2兆4,209億円(営業収益全体では3兆3,413億円)で、経常損益は852億円の黒字、222社中117社、53%が黒字となっている。更に全売上高に占める外航海運業の売上高比率が50%以上の企業についてみると、580億円の黒字、184社中92社(50%)が黒字と赤字経営から脱出した観がある。

なお、平成元年の外航海運企業の倒産は2件、負債額181億円にとどまっている。

3. 外航海運企業経営改善対策の推進

(1) 海運企業における経営の減量・合理化等の状況

(引き続き船隊・要員の合理化が進む)

海運企業の経営の減量・合理化の中で、海運助成対象企業37社についてみると、従業員数は

近年大幅に縮減され、社船についても、平成元年度中に36隻（うち31隻が海外生き船売船）が処分されている。

更に、海運企業はそれぞれの企業の実情に応じ、費用全般にわたる節減対策を実施する一方、助成対象企業の多くが海運以外の分野で事業多角化に積極的に取り組んでいる。

(2) 船員雇用対策

（船員雇用対策等の推進）

外航海運企業は、円高の影響等によるここ数年の厳しい経営環境の下で、大幅な雇用調整を余儀なくされ、雇用船員数は昭和63年までは大幅な減少を続けてきたが、平成元年には、緊急雇用対策がほぼ終了したほか、新規学卒者の採用が拡大傾向にあることにより、減少の幅は小さくなっている。

船員雇用対策については、平成元年度において、引き続き海上職域の確保と陸上職域への転換を図るための施策を実施した。さらに、平成2年度においては、部員の職員化を図るための教育を海技大学校において実施することとしているほか、混乗の実施等わが国船員をめぐる雇用環境の変化を踏まえ、外国船への配乗を促進する等日本人船員について海上職域を確保するため、SECOJ（日本船員福利雇用促進センター）が船員労務供給事業を実施することとし、このため、船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部改正を行った。

（新規学卒者の確保）

海運不況により、海運企業の新規採用は長期間抑制されていたが、海運不況も底を脱したことおよび若年職員が不足しつつあることを反映し、平成元年度の新規学卒者の採用は前年度に比べ倍増した。

(3) 外航船舶の整備に対する開銀融資制度・利子補給制度

(a) 外航船舶の整備に対する開銀融資制度

海運不況の中で、日本船の国際競争力の著しい低下に伴い、フラッキング・アウトの動きが加速し、昭和62、63年度の外航貨物船の整備に対する開銀融資実績は大幅に減少した。

このような状況の中で、昭和63年度の海運造船合理化審議会報告に基づき、平成元年度に労使の間で新たなマルシップ混乗（海外貸渡方式による混乗）について合意が行われた結果、平成元年度の外航貨物船の整備に対する開銀融資実績が増加した。

また、昭和63年度に新たに外航客船の整備に対する開銀融資制度が創設され、平成2年度にも外航貨物船の整備に対する財政投融资予算370億円のほか、2隻の外航客船等の建造に対する50億円の財政投融资予算が認められた。

(b) 利子補給制度

平成元年度においては、市中銀行に対する利子補給金3億7,600万円および日本開発銀行に対する利子猶予特別交付金7億1,100万円を支給した。これによって、平成元年度の海運会社の利子負担軽減額は、36億3,300万円となった。

III. 新時代を迎えた外航海運

わが国外航海運企業は、ここ数年厳しい経営を余儀なくされていたが、最近になって、長期化した不況からの脱出もようやく本格化のきざしを見せている。こうした中で、海外貸渡方式による日本船への混乗のスタート、海運各社の積極的な事業展開、客船旅行の振興。さらには、米ソの緊張緩和、東欧諸国の民主化、ECの経済統合等の国際的な動き、地球環境問題への関心の高まり等、1990年代に向けて、外航海運をとりまく内外の環境は大きく変化しつつあるといえる。

以下の章では、このような外航海運をめぐるさまざまな環境の変化の中で、今後新たな時代を迎えることとなる外航海運について詳しく述べていくこととしているが、まず本章においては、外航海運の全般に関する問題について考察を始めることとする。

1. 海運業界の構造変化

(1) 海運不況の長期化と不況からの脱出

- (a) 世界的な船腹過剰による海運不況の到来
(昭和60年度以前)

昭和54年の第二次石油危機により世界経済は低迷を続け、世界の海上荷動き量も減少した。しかし、船腹量は横ばいに推移したため、大幅

な船腹過剰が発生し、海運市況も低迷を余儀なくされた。

一方、わが国外航海運においても世界の動きと同様に海上荷動き量の減少の中で船腹過剰状態が続き、わが国外航海運業は、海運市況が低迷するなか、定期船、不定期船、タンカーのいずれもが不況という、いわゆる「三部門同時不況」に陥った。

- (b) 円高進展と大幅な減量・合理化(昭和60年度～昭和63年度)

昭和60年秋以降の急激な円高の進展によりわが国外航海運企業は多額の為替差損を被った。この円高不況の中で、日本船の国際競争力は著しく低下し、フラッキング・アウト(海外流出)が進展(昭和60年央1,028隻→昭和63年央640隻)した。また、企業経営の面においても、昭和61年度には海運集約(昭和39年度)以来最悪の決算を計上するに至った。

この深刻な不況から脱出するため、各海運企業は、大幅な減量・合理化に着手し、船隊および要員についての見直し等により事業規模の適正化と事業運営の効率化を図った。

- (c) 海運市況の回復と不況からの脱出(昭和63～平成元年度)

円高不況といわれたわが国経済も内需拡大策が奏効し、この結果、昭和54年をピークに6億

トン台で推移していた海上荷動き量も昭和63年度には7億3,100万トンと9年ぶりにピークを更新した。一方、過剰船腹量は世界的にも縮小に向かい、海運市況は回復をみせた。このため、海運企業の損益は合理化効果と相まって改善した。

平成元年度も損益は一層の改善となり、不況はようやく底ばなれをみせた。しかし、海運市況や為替の先行きには不透明感があり、今後においても決して楽観できるものではない。従って、海運企業は、中長期的展望にたって新たな事業展開や経営基盤の強化等を図り、収益力を向上させていく必要がある。

(2) 海運企業の集約・統合

(a) 「集約体制」の見直し

昭和60年6月、海運造船合理化審議会において集約体制見直しの答申がなされた。これを受けて海運企業グループのあり方は20年ぶりに見直されることとなった。

(b) 円高不況下における企業グループの変化

円高の進展により企業グループの変化は加速され、定期航路運営体制の見直し（定航6社体制から4社体制へ）、大手同士の合併（大手6社体制から5社体制へ）が実施された。

また、昭和63年度から平成元年度にかけて大手系列の貸船主力企業を中心に集約・統合が実施され、企業運営の適正化が図られた。

一方、合理化費用の調達を株式売却によった企業も多く、その過程で各企業間の持株比率も

変化し、グループからの独立色が強まったり、荷主色が強くなる等の変化がみられた。

(c) 21世紀に向けての企業グループの形成

海運各社は、その企業の性格の差異に応じた企業戦略をとろうとしており、こうした過程で、その企業戦略に適した企業グループが形成されていくと考えられる。

2. 海運業界の新しい動き

最近になって、わが国商船隊の国際競争力の回復や経営基盤の強化を目指した、従来みられなかった新しい動きが生じている。なかでも、日本船への混乗の実施は、長い歴史をもつわが国外航海運にとって画期的な出来事である。また、海運企業経営の面では、グローバルな経営戦略の下で事業の活性化を図ったり、あるいは事業多角化を行うなど、収支の改善や経営基盤の強化に向けて積極的な事業展開を図ろうとする動きが生じている。

(1) 混乗の拡大による日本船の国際競争力の強化

(a) 海運造船合理化審議会の提言

昭和63年12月、海運造船合理化審議会ワーキンググループにおいて、日本船の国際競争力を回復し、フラッグング・アウトを防止するための対策として、海外貸渡方式による混乗を外航船舶一般に拡大することが最も現実的かつ有効とする報告書がとりまとめられた。

(b) 労使協議の経緯

報告書を受けて、全日本海員組合（全日海）と船主側の間で、協議が行われ、その結果、平成元年10月25日に、労使合意が成立し、日本船への海外貸渡方式による混乗の実施が決定された。

(c) 労使合意の内容

労使合意では、対象船舶は原則として新造船とし、フラッキング・アウト防止の趣旨に沿う船舶とすること、日本人船員の配乗数は、現行のマルシップ特例措置による人数（日本人職員6名）を上回ることにし、職員と部員による9名の配乗構成とすること、会社が部員の職員化のための教育・研修を実施するほか、労使は共同して混乗導入に伴う政策支援に取り組むこと等を決定している。

(d) 日本船への混乗の実施

平成2年2月、20条問題小委員会が開催され、マルシップ混乗関係の事案については、個別船舶ごとに安全性の確認を行うことが了承されるとともに、日本郵船の2隻について、日本人職員を1名省略し、その代わりにSTCW条約批准国海技免状所有の外国人船員を1名配乗することで基本的に安全性の確認が了承された。これを受けて、3月15日、混乗船第一船がスタートし、現在までに計3隻の新造混乗船が就航しているほか、7月中に既存船の混乗船が1隻就航する見込みとなっている。

(2) 時代の変化に対応した海運企業の経営戦略

(a) 経営戦略強化の必要性

国際物流構造の多極化・複雑化が一層進む中で、海運企業は、経営の効率化、輸送サービスの高度化を図るため、海外戦略を一層強化している。また、国際競争の激化や高度化する荷主の輸送ニーズに対応するため、有力な海運企業は、総合物流業への転換を着々と進めており、これは、近年のわが国海外航海運企業経営の大きな特徴となっている。

これらの海運企業の経営戦略は、企業経営上重要な北米、極東、欧州の各地域を中心に進められている。

(b) 北米地域における経営戦略の展開

世界最大の荷動き量を誇る日本・極東／北米航路における国際競争力を強化するため、わが国海運企業は、①複雑化、多様化する複合一貫輸送ニーズに対応するためのDST（ダブル・スタック・トレイン：二段積コンテナ専用列車）による内陸コンテナ輸送体制の強化、②小口貨物輸送サービスの事業拡大、③北米地域の完全自営体制化による営業活動の強化、等の経営戦略を展開している。

(c) 極東地域における経営戦略の展開

NIESの台頭に伴い重要性が増大してきた極東地域において、わが国海運企業は、①コンテナターミナルの自営化によるコンテナ拠点の整備、②物流部門の高度化・合理化を目的としたフォワーダー業務を行う現地法人の設立、等の経営戦略を展開している。

(d) 欧州地域における経営戦略の展開

1992年の EC 統合、東欧情勢の変化等昨今の欧州をめぐる著しい情勢の変化に対応するため、わが国海運企業は、①オランダの大手物流会社の買収による欧州内の海陸一貫輸送体制の整備、②資金運用円滑化のための金融子会社の設立、等の経営戦略を展開している。

(e) 総合物流業への展開に関するその他の経営戦略

物流構造の多極化の進展や荷主の輸送ニーズの高度化の要請の中で、わが国海運企業の総合物流業への動きが世界的規模で展開しており、①物流拠点としての流通センターの整備、②貨物輸送情報システムの構築による集荷戦略の強化、等の動きがみられる。

(f) その他

①需要の増大が見込まれる LNG の輸送分野での業務拡大を図っていこうとするもの、②さまざまな顧客層を対象に多角的に客船事業を経営していこうとするもの、等がある。

(3) 海運企業の事業多角化

長期不況の経験は、これまで専ら外航海運業のみに依存していた企業経営のあり方に反省を促し、経営の安定化が一つの大きな課題であることを海運企業に認識させることとなったといえる。海運企業の事業多角化は、こうした背景の下で生じているものであり、収益基盤の拡大によって経営の安定化を図ろうとする海運企業の経営戦略の現れとみることができる。

(a) 事業多角化の傾向

海運助成対象企業37社においては、昭和59年度以降平成3年度までに、131件の事業が新たに開始され、または開始が予定されている。

事業多角化の動きは、昭和60年秋以降の円高の影響により経営状態が一層悪化したなかで、ここ3～4年で急速に活発化している。

これを事業分野別にみると、物品販売業、不動産業、レジャー関連事業等の新規分野が60%と、物流関連事業、客船事業、海運代理店業等の海運関連分野の40%を上回っている。

事業実施主体は、子会社、孫会社が約75%、それに関連会社を加えると100%近くとなっており、本社の適正規模を維持する一方で、実質的な経営権を掌握するという手法をとっている。

また、売上高をみると、徐々に売り上げを伸ばしていることがわかる。

(b) 事業多角化への具体的取り組み状況

① 海運関連分野への進出

近年の NIES の台頭による物流構造の変化、欧州統合へ向けての世界情勢の変化や荷主の輸送ニーズの高度化・多様化に対応するため、わが国海運企業は、総合物流関連事業への取り組みを一層強化している。

また、国民の余暇時間の増大の中で、各社が独自の方針の下に客船事業に進出していることも注目される。

② 新規分野への進出

(i) 物品販売業

海運業で培った国際輸送網を生かして輸送販売を行うもの、販売ノウハウを有する会社との

業務提携によりコンビニエンス・ストアのチェーン展開を行うもの等がある。

(ii) マリン・レジャー事業

先行企業のノウハウや自社の遊休不動産を活用してウオーターフロント開発やマリナーの運営をはじめとする海洋開発事業へ乗り出すものが多くなっている。

(iii) 不動産業

保有資産の不動産や福利厚生施設、倉庫の用地を有効活用して、不動産賃貸業やビルの管理・運営を行っているものが多い。

(iv) その他

海外に金融子会社を設立するもの、情報処理業に進出するもの、ビルや工場のメンテナンスを行うものなどの件数が多いが、いわゆるニュービジネスへ参入しているケースも存在している。

海運企業の事業多角化は、歴史が浅く、まだ緒についたばかりのものが大半であり、海運企業の経営の安定化に資するものとなるかどうかは、これからの事業展開にかかっていると考えられる。

3. 外航海運をめぐる環境の変化と21世紀に向けたわが国外航海運の課題

長期不況からの脱出を果たした海運企業は、今、山積する新たな経営課題への対応、さまざまな経営戦略の展開、経済社会情勢の変化への的確な対応を中長期ビジョンの下に進めていく

必要に迫られている。

(1) 国際化の進展や経済社会の変化と外航海運

(a) 産業構造、貿易構造の変化と外航海運

経済の「軽薄短小」化に伴う重厚長大型産業の成長の鈍化や NIES の台頭は輸送構造に大きな影響を与えており、これらの変化を踏まえて今後の外航海運輸送体制を考える必要がある。

(b) わが国経済の国際化（グローバルイゼーション）の進展と外航海運

製造業の海外法人化や現地生産の進展の加速化は、今後の外航海運の輸送需要に影響を与えると考えられる。また、海外生産の円滑化に対するバックアップ機能も重要な課題となっている。

(c) 国際関係の変化と外航海運

1992年の EC 統合や東欧の民主化、米ソ間の緊張緩和といった国際環境の変化は、国際物流にも大きな影響を及ぼすと考えられ、これらの変化にどう対応していくのかも今後の大きな課題である。

(d) エネルギー構造の変化や地球環境問題と外航海運

エネルギー需要は、今後とも増加すると予想されており、これに対する適切な対応が必要となってくる一方で、地球環境問題の高まりに対応した LNG の需要増やタンカーのダブルハル、ダブルボトム規制の動き等の動向は、外航海運に大きな影響を与えることとなる。

(e) 国民の価値観の変化と外航海運

国民のレクリエーション需要の高まりと多様化がわが国海運業界に客船ブームという形で影響を与えたように、国民の価値観の変化をどのようにとらえるかは、今後の外航海運企業経営にとって重要な課題となっている。

(2) 日本商船隊をめぐる今後の課題

(a) 船隊整備と造船問題

今後の外航海運のあり方にとっての重要課題の一つは、将来の輸送需要を踏まえた適切な船隊整備を行っていくことである。このため、特に1990年代に代替建造需要が集中すると考えられるVLCCに代表される老齢船の的確な代替建造やLNG船の計画的な建造の実施等の新規輸送需要に対応した船舶建造を進める一方で、世界的な海運不況の原因となった船腹過剰は回避する必要がある。

(b) 日本商船隊の船隊構成のあり方

将来の日本商船隊の構成を考えるうえでは、コスト差の縮小や輸送サービスの高度化等を通じ、日本商船隊の競争力を強化するとともに、近代化船、混乗日本船、支配外国用船、外国用船等を適正に組み合わせることにより海運企業全体としての国際競争力の向上を図っていくことが必要であると考えられ、そのための方向付けが重要となっている。

(c) 海運企業における船員のあり方

技量優秀な日本人船員については、今後は、若手職員の計画的な養成と採用を行っていく等

の対策を講じていく必要が強まっているといわれており、一方、外国人船員については、技術水準の確保や安定的供給の確保等の問題があることから、船員問題についての検討の必要性は強まっている。

(3) 海運企業経営をめぐる今後の課題

(a) 企業経営の効率化、合理化

確固たる経営を行っていくためには、船員雇用の安定化や社内の人的、物的資源の活用等に配慮しつつ、引き続き必要な合理化措置を講ずるとともに、中長期的な経営ビジョンの策定等を行うことにより、企業経営の効率化や収益力の向上を図ることが必要である。

(b) 海外戦略と新規事業分野の開拓

輸送サービスの質的向上による荷主ニーズへの的確な対応、海外戦略の強化による国際関係の変化やわが国企業の国際化の進展等への対応、事業多角化による安定的な収益源の確保は、わが国海運企業の今後の発展を図るための重要な課題である。

(4) 21世紀へ向けた中長期ビジョンの策定

21世紀に向けた外航海運の中長期ビジョンの策定を目指して、運輸省では、平成2年1月、運輸政策審議会国際部会に国際物流小委員会（外航海運中長期ビジョンワーキンググループ）を設置し、来年春をめどに検討を行っている。

IV. 外航海運対策をめぐる国際的動向

外航海運に関しては、いわゆる「海運自由の原則」が先進海運国の政策の基本であったが、発展途上国の多くが海運活動への政府の介入を行い、自国商船隊の振興を図るところとなり、また、先進国にあっても、海運活動に対し政府介入を行う国がある等、各国の外航海運政策の目指すところは、自国外航海運の維持、発展という点で一致するものの、その政策手法は必ずしも同一とは言えず、相対立し、衝突する場合も少なくない。

わが国は、米国とならぶ大貿易国であると同時に世界最大の商船隊を有する海運国である。このような立場に立つわが国としては、UNCTAD、OECD等の国際機関における活動あるいは二国間協議を通じて、政府としてもわが国外航海運の発展、ひいては、安定的かつ経済的で信頼のできる輸送サービスの提供が確保されるよう努力することが不可欠となっている。

1. 国際機関の海運対策

GATTのウルグアイラウンドにおけるサービス貿易自由化のための交渉においては、外航海運についてもその対象セクターとするか否かを含めた議論が行われており、わが国としては、外航海運に係るUNCTAD等における積年の議

論を繰り返すことは適当でないと考えているが、対象セクターとする場合には、貨物留保等の規制措置の改善が図られる方向での枠組み作りが必要と考えている。

IMOにおいては、平成元年10月の総会で、わが国は最多数の信任を得て理事国に再選された。また、元年3月の米国籍タンカー「エクソン・バルディーズ」号事故を教訓に、海洋環境保護についての新条約の策定等を求めた総会決議を採択し、2年11月には新条約の採択会議が行われることとなった。

また、外航旅客船の船客およびその手荷物に係る民事責任に関する「1974年の旅客及びその手荷物の海上運送に関するアテネ条約」について、平成2年3月にロンドンで開催された外交会議において、同条約の改正議定書が採択された。

UNCTADの第14回海運委員会においては、国際複合一貫運送への発展途上国の参入について議論がなされた。その結果、専門家会合を開催し、国際複合一貫運送の進展とその背景となる技術革新、情報化等が発展途上国に及ぼす影響等の検討を行い、その検討結果を踏まえて、第15回海運委員会においてUNCTADとしての対応をとりまとめることとなった。

定期船同盟行動規範条約（コード条約）再検

討会議の再開については、再開の前提となる手続規則、特に非締約国の投票権の問題をめぐる発展途上国グループと先進国グループの対立が続いており、本年7月の手続規則のための会議においても両グループの意見の一致を見ることができず、今後引き続き検討することとなった。

OECDの海運委員会では、①東欧諸国、アジア工業諸国との海運関係の改善に努めること、②競争政策に反する海運助成をやめさせるため、各国の助成目録を充実すること、③非加盟国の積取規制措置についての情報交換を密に行うこと等を今後の基本作業計画として定めた。

2. 先進国との海運問題

米国の1984年海運法の見直し作業は、大幅に遅れている。施行後5年間の同法に対する評価は、FMCおよび運輸省が肯定的な評価を行っており、一方、司法省および連邦取引委員会は船社間の競争が抑制されたと否定的な見解を述べている。また、わが国を始めとするCSG各国は、現状維持が望ましい旨の意向を伝えている。

ECでは、平成元年6月から「EC海運新政策」について討議がなされているが、カボタージュの自由化、EC船籍制度の創設等に意見の相違があることから採択されていない。

また、ECは、海運同盟について、荷主との協

議の義務付け等一定の条件の下に、独禁法の適用を包括的に免除することとしたが、コンソーシアム、同盟船社と盟外船社の協定については、その取り扱いを現在EC内部で検討中であり、わが国としても今後の動向を注視していく必要がある。

CSG(Consultative Shipping Group)/US協議は、本年4月に開催され、米国の運輸副長官、わが国運輸事務次官等の出席者の下、米国海運法見直し問題、油濁二条約の早期批准問題、上記のECの共通海運政策等について議論した。

3. 近隣諸国との海運問題

韓国、中国、ソ連といった近隣諸国との貿易交流が拡大しつつある中で、これらの国々との間の海上輸送活動が公平かつ安定的に発展する枠組みを確立するため、引き続き民間レベルあるいは政府レベルの協議を進めていくこととしている。

韓国との関係では、①日韓航路等への邦船社の参入、②旅客定期航路の開設等、中国との関係では、①中国内での支店設置、集荷活動の自由化、②上海航路の第二船投入等、旅客フェリー航路の開設等、また、ソ連との関係では、①民間協定に基づかないソ連船社による定期貨物の積み取り、②ソ連内の寄港地拡大等の問題がそれぞれある。

V. 国際コンテナ輸送問題

1. 北米定期航路の動向と問題点

(1) 荷動きの状況

北米定期航路には、邦船社4社、外船社17社が参入しており、昭和63年の海上荷動き量は、対前年比7.7%の増加を示している。

このうち、極東発貨物は前年比8.2%増とその比重を高めており、日本貨物と極東貨物の割合は、東航ベース29：71と極東貨物の比重が一段と高まっている。

船社グループ別の輸送シェアは、極東船社(39.4%)、邦船社(25.4%)、米国船社(19.6%)、欧州船社(12.8%)の順となっている。

なお、北米定期航路の同盟シェアは年々低下している。

(2) 航路秩序の回復

北米定期航路において、昭和43年以来スペース・チャーター方式による邦船6社の協調体制がとられてきたが、極東地域への日本企業による生産拠点のシフト等に伴い、より多面的な航路サービスが要求されている。また、各社の企業体力の格差等もあって迅速な対応ができないとの問題点も指摘されている。

60年6月、海運造船合理化審議会の答申(同

航路における邦船社の自己の経営責任による多様な企業努力を最大限尊重する。)を受けて、各社は、単独配船や外国船社との協調を含め、航路運営体制の再編成を実施した。

ところが、この邦船社による動きと相前後して、急速な円高の進行や米国海運法の影響による低運賃の激化等によって航路環境が悪化しているなかで、邦船社は既に高いレベルの輸送サービスを提供できる体制を整えていた外船社との競争に対抗するために、船隊の整備、米国内鉄道輸送網の整備、立ち遅れていた極東市場における営業体制の確立等、多大な投資を迫られた。これが、邦船社の経営を急速に圧迫、同航路の航路損益は、6社合計で61年690億円、62年515億円にのぼった。

昭和63年6月、海造審のワーキング・グループは、この問題に対する処方せんとして、①スケールメリットの追求等による経営基盤の強化と、②運営体制の安定化のためには、関係船社自らが航路秩序の安定化に向けて協調を図ることにつき最大限の努力を払うこと、の2点を指摘した報告書をまとめた。

このうち、①については、邦船6社のうち1社(昭和海運)が、63年6月末をもって撤退、2社(ジャパンライン、山下新日本汽船)が、同年10月、定期航路運営のための新会社(日本

ライナーシステム)を設立したため、同航路に就航する邦船社は4社となった。

②については、63年11月に盟外船4社を含む主要船社13社が航路秩序安定化を図るため輸送力の調整(平均10%削減)を行うなどの協調体制をとることに合意した(TSA:太平洋航路秩序安定協定)。

また、平成元年と2年とに運賃値上げを実施し、航路の運賃修復への動きもみられはじめた。

これらの動きは、ワーキング・グループ報告の方向に沿い、航路秩序の安定化のために有益な動きとして評価できる。

なお、邦船社の航路損益も改善されつつあるが、元年度においても約120億円の赤字が生じており、引き続き経営改善努力が必要である。

2. 欧州定期航路の動向と問題点

欧州定期航路には、邦船3社、外船29社が参入しており、本航路における運賃同盟は、伝統的な閉鎖型同盟である。

同航路においては、トリオ・グループ(邦船社および欧州船社で構成する共同配船グループ)、スカングッチ(欧州船社で構成する共同運航会社)、エース・グループ(邦船社および極東船社で構成する協同配船グループ)等が各グループ間で積み取りシェア協定(Intergroup Agreement, IGA)を締結している。

本航路においては、極東出し貨物が大幅に増加するなかで、極東の有力盟外船社が船隊整備

を図り、盟外船社の輸送能力が同盟船社のそれにはほぼ拮抗するまでになっているのに対し、同盟船社はシェア協定のために自由な輸送能力拡充ができないため、積み取りシェアの低下を招いている。

比較的先行して船隊整備を進めたエース・グループは、輸送能力に対応した積み取りシェアの確保が認められないとして64年1月1日から元年12月31日までの1年間IGAから脱退したほか、また、年間積み高の増加を要求していた韓国船社2社も同時に同盟から脱退し、盟外船としてサービスを開始した。

さらに、欧州同盟において指導的な役割をしてきたトリオ・グループでも航路事情の変化に対応した臨機応変な意志決定の実施を望んで日独3船社と英国2船社とに分離して新サービスを開始することとなった。

また、近時、同盟内他グループの船社や盟外船社が大型船の建造計画を次々に発表しているため、このままでは船腹過剰を惹起し、同盟の弱体化と相まって運賃競争が激化し、北米定期航路と同様の混乱が生じることが危惧されている。このため、関係船社間で十分な意見調整を行い、航路安定のための対策が図られることが強く望まれるところである。

3. 国際複合一貫輸送の進展

国際複合一貫輸送の代表例としては、極東/欧州航路のサブルートとしてのシベリア・ラン

ド・ブリッジやダブル・スタック・トレインを使用した米国西岸から米国国内および東岸への輸送サービスなどがあり、荷主ニーズの実現のために、重要な役割を果たしている。

(DSTの導入による複合一貫輸送の新たな展開)

米国内におけるDSTの運行は、昭和60年代に入ってから急速に伸長し、現在では週約100便が盟外船社を含む13船社によって運行されている。船社は、DSTを原則として往復列車単位で購入することから、米国国内貨物(西航)の集荷力が問題となる。この面では米船社が優位に立ってきたが、最近、わが国船社もDSTの運行頻度を高めること、現地のトラック事業者との提携等による戸口サービス体制を整備すること等により、ようやく競争力をつけてきている。

(伸び悩みを見せたシー・アンド・エア輸送)

シー・アンド・エア輸送は、海上輸送と航空輸送とを組み合わせた国際複合一貫輸送の一形態であり、輸送の所要日数の短縮、輸送費用の節減等の利点を有している。

日本発の輸送実績は、北米経由欧州向け貨物を中心に輸送量が増加していたが、平成元年に入り伸び悩みを見せている。

今後は、低廉な輸送サービスの提供とともに、定時性の向上、定期的サービス網の拡充や貨物トレース情報の提供等によって、計画的な輸送による在庫圧縮を求める荷主ニーズに応えていく必要がある。

4. 国際コンテナ輸送ネットワークの形成

(国際コンテナ輸送ワーキング・グループの設置)

運輸省においては、昨年、運輸政策審議会国際部会国際物流小委員会に「国際コンテナ輸送ワーキング・グループ」を設置し、国際政治経済情勢の変化、わが国をめぐる貿易構造、輸送構造の変化等の国際海上輸送をめぐる環境変化を踏まえて、1990年代に向けての国際コンテナ輸送ネットワークの将来像、解決すべき問題点、その対策等について審議している。

(ネットワーク形成の動向)

複合一貫輸送の進展に伴い、北米航路における競争でも明らかとなり、外国の内陸を含む輸送サービス網整備、サービス水準の向上が国際競争力の維持という観点から大きな比重を占めてきている。このため、特にECの経済統合を間近に控えた欧州においては、産業構造、企業立地の変化、域内輸送の参入規制の緩和等を見通した運輸業界の少なからぬ動きが見られ、わが国企業もEC市場統合後のネットワーク作りの布石を積極的に行っているが、欧州航路は北米航路に比べて物量的には半分程度と規模も小さく、また、欧州においては、伝統的に強力なフォワーダーが多く存在し、域内、域外の貨物輸送において大きな影響力を持っている等の事情もあり、今後の動向について十分注視していく必要がある。

また、シベリア・ランド・ブリッジを見直す

動きも見られる。

(情報化の動向)

企業活動のボーダーレス化が進み、国際的な企業活動の展開を指向する荷主サイドからは、ドア・トゥ・ドア輸送、ジャスト・イン・タイム輸送、輸送中の貨物の動静に関する情報の提供等、輸送サービスの高度化に対する要望が高まっている。

輸送中の貨物情報の提供については、既に米国内の鉄道輸送におけるコンテナ単位の貨物の位置情報の統一的な把握、一部の外船社による自社の提供するトータルなサービスに対する貨物追跡情報の提供等のサービスが行われており、邦船社においてもこのような情報システムを早急に確立するべく、整備が進められている。

貨物追跡情報システムの基礎データは、荷主や海貨業者が提供する B/L 情報がそのもととなるが、その入力には SHIPNETS(船社と海貨業者との間の船積貨物に関する情報交換システム)や S. C. NET(荷主と船社との間の運賃等に関する情報交換システム)を活用することとなる。

貨物情報のシステム化は、通関サイドからも要請されており、米国では既に自動通関システムが実用化されており、わが国においても、明年には導入される見通しである。

船社の情報システムの構築は莫大な投資を要するものであり、高度化する荷主の要請に対してどこまで対応していくかの問題がある。また、情報システムの共同利用、異業種間の情報交換にあたっては、データ交換の約束(ビジネス・

プロトコール)の標準化、通信手続きの規格化等が求められる。

5. コンテナ輸送に係わる港湾施設

(コンテナ船大型化への対応)

最近、北米、欧州航路のような大量の荷動きがある航路を中心として、コンテナ船の大型化の傾向が見られ、今後は水深の深い、岸壁延長の長い埠頭、高能率の大型ガントリー・クレーンの整備が必要とされてくる。また、取り扱い貨物量の増大、特に輸入コンテナ貨物の増大に伴い、コンテナ・ヤード内のコンテナ蔵置が数多くなっており、ヤードが手狭となっている点が最近の大きな問題となっている。

(コンテナ埠頭の整備方式)

コンテナ埠頭は、コンテナ船と一体的に運営されなければならないので、通常の公共埠頭の使用形態と異なり、ある程度使用する船社に限られるため、船社にとって専用的な使用を可能とするような整備方式が望まれる。

最近では、わが国の各港のコンテナ埠頭においても大水深の埠頭の建設あるいは計画化が進んでいるが、この中には、港湾管理者が事業主体となる公共埠頭としての整備が進められているものも多数ある。今後ますますコンテナ埠頭の質的充実が求められる情勢の中で、埠頭の効率的な運用を図っていくためにはいかなる整備方式が望ましいかについて検討が必要となっている。

VI. 外航客船旅行の振興

1. 外航客船旅行の意義

外航クルーズ客船については、それを単なる移動のための手段としてではなく、ゆとりある国民生活の実現、国際交流の促進、客船を活用した研修活動の充実に寄与するものとして、外航定期旅客船については、近隣諸国との交流手段の多様化に寄与するものとして、その健全な発達を図ることが必要と考えられる。また、わが国の海運企業にとっても、事業の多角化による経営の安定や船員の雇用の場の確保に資する。

このため、運輸省においては、平成元年11月、運輸政策審議会総合部会に「外航客船の振興方策について」審議するために「外航客船小委員会」を設置し、本年3月に安全確保対策および利用者保護対策を中心として、外航客船旅行の振興を図るための施策について「中間とりまとめ」を行った。

2. 外航客船旅行の現状と将来

(1) わが国における外航客船旅行の現状

外航客船による日本人旅行者数は、平成元年の実績で約14万2,300人であり、その内訳は、定期船旅客（出国者および入国者の合計）約8万

4,200人、クルーズ旅客約5万8,100人である。さらに、クルーズ旅客を日本船と外国船に区分すると、日本船クルーズ旅客約3万6,200人、外国船クルーズ旅客約2万1,900人（海外まで航空機で移動し、現地でクルーズを楽しむという、いわゆるフライ&クルーズによる旅客（約8,600人）も含む）となっている。

わが国をめぐる定期旅客航路としては、平成2年6月末現在、①下関／釜山航路、②大阪／釜山航路、③長崎／濟州航路、④博多／麗水航路、⑤阪神／上海航路、⑥神戸／天津航路、⑦沖縄／台湾航路の7航路がある。

また、現在、わが国において、クルーズ用の外航客船を継続して運航している船会社は、外国籍船を運航しているものも含めて7社で、計10隻を運航している。

(2) わが国における外航客船旅行の将来

わが国における今後の外航客船旅行の動向としては、まず、韓国等近隣諸国との定期旅客航路の開設が活発化していることが挙げられる。

わが国とこれら諸外国との間の定期航路開設については、基本的には民間企業ベースで進められるべきことではあるが、国際航路であるため、両国の官民が協調して推進することが肝要であり、旅客輸送を行うという特性から安全運

航の確保についても、十分配慮しつつ、必要に応じ政府間で協議を行い、意見の調整を図る必要がある。

さらに、クルーズについても、平成元年に「おせあにつくぐれいす」、「ふじ丸」が就航し、平成2年には「ソング オブ フラワー」、「クリスタル ハーモニー」、「おりえんとびいなす」が就航したのに続き、「につぼん丸」、「フロンティア スピリット」の就航が予定されるなど、その建造が活発化しているが、これらのクルーズ船に関しては、従来の団体客を対象とした研修中心の運航に加え、個人客を対象としたレジャー型の運航が増加していくことが見込まれる。

3. 外航客船旅行の進展に伴う問題点と対策

(1) 安全の確保をめぐる問題点と対策

諸外国で多発している旅客船事故に見られるように、客船はいったん事故が起こると大きな惨事になるということが特徴的である。

運航管理規程の作成、運航管理者の選任等を中心とする安全運航に関する規制については、関係国間で共通のルールを作ることが望ましく、国際機関の場で進められている安全運航に関する多国間の対策についての検討を進めるとともに、これら国際的規範が十分整っていない問題については、二国間協議等を通じて外国政府の協力を求めていく必要がある。

また、外航客船旅行の進展に伴い、船舶の旅

客および乗組員に対するシージャック等の不法行為防止体制についても早急に検討する必要がある。

(安全運航コードの策定)

このような運航面での安全確保対策を実施する方策としては、前記の外航客船小委員会の「中間とりまとめ」を受けて、当面、運航事業者等が安全確保を図るための準則(安全運航コード)を官民協力して策定することとしている。安全運航コードは、運航事業者等が遵守すべき自主規制であるが、行政側においても安全運航コードの遵守が図られるよう各運航事業者、関係業界に対する指導等を行っていくこととしている。

(2) 利用者保護をめぐる問題点と対策

今後の外航客船旅行の増大に対応して、運航事業者においては、運送約款の内容の適正化およびその顧客への周知、賠償能力の確保、苦情受付体制の整備、非常時における連絡体制の整備等により利用者保護の充実を図ることが重要である。

(利用者保護コードの策定)

「中間とりまとめ」では、そのための方策として、運航事業者等が利用者の保護を図るための準則(利用者保護コード)を官民協力して策定することとしている。

利用者保護コードも、運航事業者等が遵守すべき自主規制であるが、行政側においても利用者保護コードの遵守が図られるよう各運航事業者、関係業界に対する指導等を行っていくこと

としている。

4. 外航客船旅行の振興

(日本人向けのサービスの改善)

利用者層の拡大を図るうえで問題となることは、日本人がまとまった期間の休暇を容易にとれる習慣になっていないことであり、片道ないしクルーズ基地までの往復に航空機を利用したフライ&クルーズの活用等も必要と考えられる。さらには、今後、日本人ならではのクルーズを開発していくことも重要である。

(アジア・太平洋地域におけるクルーズ拠点の整備)

わが国周辺海域は必ずしもクルーズに適した海象条件に恵まれているとは言いがたいことや高密度のサービスの提供、日本の水準の2分の1程度の低い価格のものが中心となっていることなどのカリブ海域における事例を参考とすると、わが国においてもアジア・太平洋地域におけるクルーズ拠点の整備という問題について客船旅行の振興方策の核として今後検討を進めていくことも適当と考える。

(日本外航客船協会の設立)

平成2年5月28日、わが国の主要な外航客船事業者数社が設立発起人となって「社団法人 日本外航客船協会」(会長 相浦紀一郎)が設立された。

(客船建造の促進)

昭和63年度に、新たに、外航客船の整備に対する日本開発銀行からの長期・低利の融資制度を創設した(財投予算:30億円(昭和63年度)、40億円(平成元年度)、50億円(平成2年度)、金利:特利4、融資比率:50%)。

現在までに「ふじ丸」、「にっぽん丸」、「おりえんとびいなす」の建造に対し、融資が実施されており、平成2年度においても、「飛鳥」が新たにこの融資の対象として考えられている。

(サービスの向上と国際競争力の確保)

運航事業者は、運航コストの低減による国際競争力の確保、要員不足への対応、国際的環境の創出等の旅客の多様なニーズへの対応のために、日本籍船のサービス部門において外国人の配乗が認められることを強く要望しているが、この問題については、官労使で構成する「客船外国人船員問題検討会」の場でわが国企業が外国人船員を雇用する場合についての検討が進められているところであり、外航客船旅行の振興に向けた適切な解決が期待される。

(諸制度の合理化、施設等の改善)

運航事業者、旅行業者等からは、客船ターミナルの整備等の港湾施設の充実、CIQの改善、免税品の販売品目の拡大、入出港手続きの迅速化、他の交通網や観光施設との連携等の要望があり、適切な対応が望まれる。

Ⅶ. 外航海運における環境問題への対応

1. 船舶からの油流出防止対策

平成元年3月アラスカ沖で発生したエクソン・バルディーズ号の座礁事故は世界最大規模の海洋汚染事故となり、海洋における油濁汚染防止対策の見直しを進めることとなった。平成元年7月のアルシュ・サミット（主要国首脳会議）は、地球環境問題を中心的な課題の一つとしてとりあげ、その経済宣言において、海洋の油濁防止に関し国際海事機関（IMO）が一層の防止活動のための案を提示するよう求めた。

OPPR条約（油汚染への備え及び対処に関する国際条約）はこの要請を受けIMOとして米国提案をベースに検討を進めているもので、各国、地域で油汚染に対処するためのシステムの構築や、汚染への対処にあたっての国際協力の促進その他油汚染関連の情報等を効果的に取り扱う組織等について規定することとしている。

本年11月には新条約の採択会議の開催が予定されており、わが国としても、国際的な協力体制の確立に寄与していくことが必要と考えている。

タンカーの構造規制に関し、エクソン・バルディーズ号事故を契機として、米国内の港に入港するタンカーに二重底・二重船殻を義務付け、

原油流出を未然に防止することを目的とした法案の審議が、米議会で進められている。

一方、こうした米国の動きを受けて、IMOの場で各国が協調して検討すべきであるとの提案がなされ、本年11月二重構造の有効性等についてワーキング・グループを作り検討することとなった。

わが国としても、国内的検討及び技術的研究を踏まえ、IMOでの検討を進めていくべきであると考えている。

2. 環境関連条約の動向

海難救助条約の改正については、現行条約が成功報酬を前提としたものであったが、昭和53年3月アモコ・カジス号の座礁事故を契機として、海難事故に際して救助者が積極的に救助を引き受けることを目指した条約改正が検討され、新条約では、①費用の割増金の加算、②環境損害防止作業に対する補償等を定めており、今後、環境損害を含む事故に対しても迅速な救助が期待できるものとする。

CLC条約およびFC条約の1984年議定書による改正については、補償額の引き上げの必要性やインフレによる補償額が目減り等から、両条約の再検討の必要性が指摘され、59年4～5月

の外交会議において両条約の改正議定書が採択された。

両議定書は、米・西欧等12カ国が署名したが、わが国は、なお慎重な検討が必要との判断から署名を見送った。なお、両議定書とも米国等主要国は未批准で、発効要件を満たしていない。

油濁損害に関する民間協定により同議定書の内容はほぼ担保されており、わが国は今後とも諸外国の対応状況、関係業界の動き等を踏まえつつ対応を検討しているところである。

HNS条約は、有害危険物質の輸送量の増加に伴い、有害危険物質の海上輸送についても、油濁の場合と同様の措置を講ずるべきであるとして、59年HNS条約(有害危険物質の海上輸送についての責任と補償に関する条約)案の採択が意図されたが、基本的な問題点での対立が多くみられ、再検討されることとなった。

その後、地球環境問題の高まり等により欧州諸国を中心にHNS条約の早期採択を求める意

見がIMOにおいて多数を占め、本条約の検討は最優先課題となっている。

3. バラスト水排出規制問題

豪州政府は、タスマニア諸港の貝毒の発生が、入港する船舶のバラスト水に含まれる有毒で有害な海洋生物が原因であるとして本年2月1日から6カ月間、ガイドラインによるバラスト水排出規制を実施している。

日本船主協会加盟船社においては、海洋環境の保全に貢献する立場から、ガイドラインに沿って自主的に規制を実施しているが、バラスト水の交換による航行の遅延等が問題となっている。

本件は、IMOにおいて採り上げられることとなり、本年11月にワーキング・グループを設立し、審議することとなった。

VIII. その他の外航海運をめぐる諸課題等

1. 貨物運送取扱事業法の制定

貨物運送取扱事業の規制制度について、その内容を見直し、それぞれの機能に応じた横断的・総合的な制度を整備することを目的とした貨物運送取扱事業法案が、平成元年12月の臨時国

会において成立し、本年12月から施行されることとなった。

同法では、貨物運送取扱事業を「利用運送事業」と「運送取次事業」の二つに区分を行い、利用運送事業については許可制、運送取次事業については登録制としている。

外国人の場合も、邦人の場合と同様に許可ま

たは登録を要することとなっているが、外航海運に係る貨物運送取扱事業については国際関係に配慮した取り扱いが必要であるため、特別の規定を設けて、弾力的な取り扱いを行うこととしている。

こうした横断的な整理を行ったことにより、外航海運の利用運送事業についても無規制から許可制へ、運送取扱事業は海上運送法上の届出制から登録制に改められた。このため、いわゆる NVOCC として利用運送事業を行う場合には本法に基づく許可を要し、運賃・料金の届出等の規制を受けることとなる。

2. 安全問題に関する動向

(1) GMDSS への移行

全世界的な海上遭難安全システム (GMDSS) では、最新のデジタル通信およびインマルサット静止衛星等を用いた衛星通信により、船舶がどのような海域にいても陸上からの航行安全に係わる情報を適切に受信でき、遭難の際にも、遭難警報の受信や捜索および救助のための通信が確実に行われるようシステム設計がなされている。これら自動化機器等の導入により、現行の制度のように通信士が常時無線聴守を行う必要がなくなり、陸上等からの必要な情報の自動受信を可能にするほか、突然の事故等に対しても今まで以上に有効な情報を含んだ警報が自動的に送信可能となる。

GMDSS の導入にあたって、遠洋を航行する

船舶における機器の保守要件について、改正 SOLAS 条約と「国際電気通信条約に付属する無線通信規則 (RR)」の規定が矛盾していることが問題となっていたが、元年 5 月～6 月に行われた ITU 全権委員会議におけるニース憲章および条約の署名時に、RR の保守要件に係る条項に拘束されない旨の宣言を行い、解決が図られている。平成 4 年 2 月からの円滑な導入を図るため、現在国内法の整備が進められている。

(2) マ・シ海峡等における安全確保

船舶および乗組員に対する暴力行為、略奪行為等は世界各地で発生しており、日本関係船舶もマラッカ・シンガポール海峡、インドネシアのアナンバス諸島沖、インドのマドラス港等で被害にあっている。

運輸省では、関係国当局に事件の解明およびその発生海域の警備強化を申し入れるとともに、日本船主協会を通じて、船社間での対策会議の開催、防止対策要領の作成を指示する等、防止対策を講じてきている。

3. 近海海運問題

近海船は、技術的にも資金的にも建造が容易であり、近年の近隣諸国の商船隊の増強もあって、近海船市場は船腹過剰の傾向にあるが、中国との貿易が昨年 6 月の天安門事件以降低迷したため、近海船は一時的に一層の過剰傾向を示した。

近海船については、船腹過剰解消と船質改善を図るため、昭和61年5月からオペレーターによる、①既存船の用船を原則として登録制としたうえで、②新造船の用船については、当該既存船の解撤を引き当てとして建造された船舶のみを認めることを内容とした近海用船に関する申し合わせが実施されている。同申し合わせに基づき32隻（平成2年6月末現在）の近海船の代替建造が進められている。

一方、近海船の船主は、国際市場での競争力を確保するため、東南アジア等の船員と日本人船員との混乗により、外国船のコストに近づける努力をしてきたが、円相場の高騰等のため、現行の日本人乗組員体制では十分な国際競争力を確保することが困難となったため、本年3月

の労使間の合意に基づき、日本人乗組員の2～3名の縮減が順次実施されようとしている。

4. 経済・技術協力の推進

発展途上国の多くは、自国商船隊の整備に極めて積極的であり、先進海運国に対し経済・技術協力を求める国が多い。

わが国からの海運分野における経済・技術協力としては、発展途上国およびESCAP(国連アジア太平洋経済社会委員会)等の国際機関への専門家派遣、海運開発調査への協力、海運実務者に対する研修等が政府ベースで実施されているが、今後とも引き続き推進していきたいと考えている。

本誌にその要旨を掲載した「外航海運の現況」(運輸省国際運輸・観光局編)の入手に関するお問い合わせなど詳細につきましては、右記にご連絡下さい。

1. 頒布価格：1部 600円
 2. 取扱先：日本海事広報協会
- 〒104 中央区新川1-23-17(マリビル)
TEL (03)552-5031

パンフレット「内航海運の現況」(平成2年度版)の発行について

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

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

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

〈問い合わせ先〉

日本内航海運組合総連合会

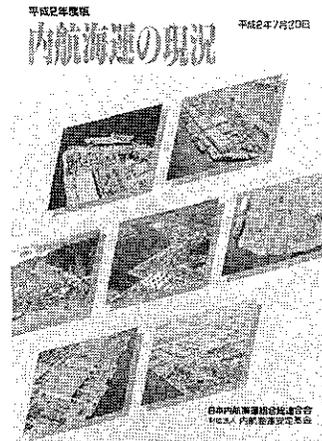
〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL (03) 263-4551

「内航海運の現況」(平成2年度版)の内容

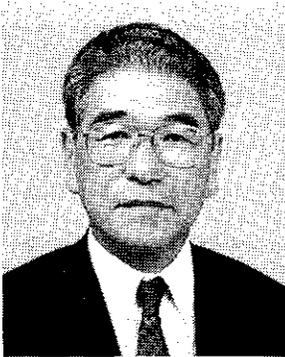
- ① 内航貨物輸送
 - 1. 輸送量
 - 2. 輸送機関別輸送量の推移
 - 3. 主要品目の輸送機関別割合
- ② 内航船腹量
 - 1. 船種別船腹量
 - 2. 船型別船腹量
 - 3. 船令別船腹量

- ③ 適正船腹量
- ④ 内航船舶の近代化
- ⑤ 内航海運事業者
 - 1. 内航海運事業者数
 - 2. 許可事業者の企業規模
- ⑥ 海運組合
- ⑦ 内航船舶の建造状況
 - 1. スクラップ・アンド・ビルド
 - 2. 船舶整備公団共有船
- ⑧ 内航対策の推進
 - 1. 内航海運対策要綱
 - 2. 内航海運構造改善対策
 - 3. 内航船員確保対策
- ⑨ 広報活動と新規事業への取り組み
 - 1. 広報活動
 - 2. 新規事業への取り組み
- ⑩ 国際条約とのかかわり



公衆マナー

日本船舶保険連盟 会長 山本 勇



もう禁煙してから20年以上になるうか。今では周囲で煙草を吸われても、別段不快感も持たなくなった。それでも時折は、見るからにうまさうに煙草を吹かしている人を見ると、若干はうらやましいなど感じる時もある。

昨今は、喫煙家諸氏にとってはやたらと嫌煙権を主張されて、随所で肩身のせまい思いをさせられている様を見ると、吸いたい人には吸いたい時に吸いたい場所で気兼ねなく吸わせてあげたいものとも思う。それにつけても、喫煙者のマナーの悪さは何とかならないものであろうか？

昨年、電車通勤を始めてから毎日見るともなく電車のホームや線路際を眺めると、おびただしい吸いがらが目に入ってくる。最近は各駅で混雑時の禁煙が実施されるようになったので、

随分と改善されたのだらうと思うのだが、それでもどうしてこうも大量の吸いがらが捨てられるのかと驚いてしまう。

また、歩行しながらの喫煙もひどい。人混みの中でも平気で煙草を吸いながら灰を落としていく。近くを歩く者にとっては、洋服を焦がされはしまいかと気が気でない。多分多数の人々の中には洋服に焦げ穴をつくられた人もいることだろう。その中に吸いがらをポイと投げ捨てていく。足で踏み消すでもなく、すたすたと過ぎ去る。後を歩く人が慌てて踏み消している姿もしばしば見かける。

つい先日は、道路渋滞中に高級車に乗った若者が、車中の灰皿から吸いがらを道路に捨てているのを目撃した。道路をゴミ箱と同様に思っている人間が自動車を運転しているのだと思うと、情けなく思うと同時に、身の危険も覚える。昨今は絶好調の景気の影響で、高級車指向が著しいと聞くが、車格アップと併せて運転マナーもぜひ格上げ願いたいものだ。

煙草を吸いたい人は存分にお吸いなさいと言いたい、他人の迷惑を考えず、辺り構わず吸

い散らす等は全くもって不愉快極まる。歩きながら煙草を吸うという習慣は、欧米諸国でも日常見かけるのであろうか？ 今まで、欧米出張時にこのような光景に出会った記憶はないように思う。いかにも、ゆとりを感じさせない日本の習慣なのであろうか？

日本煙草会社は煙草の箱に過吸による発がんの危険性について警告文を印刷しているが、喫煙マナーの遵守についても一言ぜひ刷り込んで注意を喚起してほしいものだ。

喫煙マナーに限らないが、近ごろは公衆マナーの悪さが至る所まん延してはいまいか。公衆マナーを口にすることが何か異端視され兼ねない風潮は嘆かわしい。

各所にコンビニエンス・ストアができて大変便利になってきたが、ここで飲食物を買った人たちが包装を破り、あるいは缶を開けて食べ歩きをしていく。飲食が終わるとやたらと残がいを捨てていく。店の近くにはゴミ箱も用意されており、店員も時折掃除をしているようだが、店から離れた所に捨てられてはお手上げである。

ある時、店員に「ちょうど食べ（飲み）終わりそうな所にゴミ箱を置いたら」といってみたら、「いろいろの帰り道がありますのでネェ……」と苦笑していた。遠距離の痛勤で疲れ果て、ようやく手にした飲食物、早速に口に入れたい気持ちは察せられるが、自分の渴きをいやし空腹を満たす折には、他人の迷惑を念頭に置いて行動してほしいと思う。

しつけの習慣は、本来的には各家庭内で幼少

時より教育徹底を図るべきものであり、われわれの年代では知識教育以上に社会的しつけを、厳しくしつけられてきたものであるが、現在は知識教育（というより受験教育？）に偏重してしまい、塾通いには熱心でもしつけ教育は等閑にされている。初中等教育の段階でも、しつけ教育はあまり徹底されていないように思える。

毎年新入社員を大量に採用する企業においては、新入社員教育時にさまざまな公衆マナーを教育しているところも数多くなってきた。また、かつて経済同友会の教育問題委員会がその提言の中に、新入社員には公衆マナー教育を実施すべしとの主張を掲げた由であるが、社会人になってまで公衆マナーを企業が教育しなければならぬ状況は決してほめられたものではないと思うが、家庭、学校、社会において、公衆マナーというものが、いかに軽視されてきたかの反映であろう。

とかく教育というと「社会に貢献する人材の育成」という面のみが強調されがちであるが、たとえば煙草の吸いながらや空缶を道路に捨てないという、ごく身近な問題の教育にも家庭、学校等を通じて、もっと力を注ぐべきであろうと考える。

自主的に公衆ルールを守り、他人に迷惑をかけない人々を増やしていくことも、豊かさを求めるこれからの日本にとって重要な課題ではなからうか。

例年行楽シーズンを迎えると、山や川、そして海岸の清掃作業が地域や各種団体の奉仕活動

によって行われるが、この運動に参加した人々が毎年そのゴミの量が多いのに驚いてしまうと聞く。

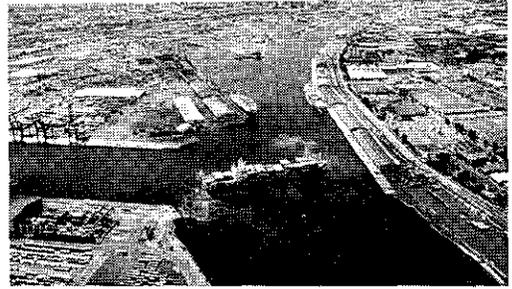
そのようなキャンペーン時の奉仕活動は誠に有意義であり心強い活動であるが、このような運動をさらに拡大して、社会ルールの普及徹底について各種団体、地方自治体等が一層積極的に種々の教育活動を実践してもらいたいと思う。

東京の中心街は、近年見違えるようにきれいに整備されてきた。施設面の整備と並行して公衆マナーの徹底が促進されれば、一層素晴らしい住み心地の良い都会が実現することであろう。

昔から、わが国には“人の振り見てわが振り直せ”とのことわざがあった。個性尊重が叫ばれる時代にあっても、大多数の良き隣人の行動を見習う習慣も密着させていきたいものだ。マナーの良い人たちが増えてくれば、世の中は明るくなごやかになっていく。国民のすべてが豊かさを求めている現在、公衆マナーの定着は豊かさの一つの要因となるのではあるまいか。折から学校の夏休みに入って、わが家にも孫たちが遊びに来るようになった。早速、一緒に散歩を楽しみながら公衆マナーを徹底してやろうと目下努力中である。



内外情報



▲メルボルン港に入港中のコンテナ船

1. 運政審第9回外航海運中長期ビジョンWGおよび第3回国際コンテナ輸送WGの審議模様
2. UNCTAD第14回海運委員会の模様
3. 特定不況業種の指定期間の延長
4. 第93回船員制度近代化委員会の審議模様
5. 米国海運の現状（その2）

1. 運政審第9回外航海運中長期ビジョンWGおよび第3回国際コンテナ輸送WGの審議模様

1. 第9回外航海運中長期ビジョンWG

第9回WGは平成2年7月9日開催され、全日本海員組合（全日海）より「外航海運の現状と課題」について説明が行われ、これまでの船主、荷主の現状報告をふまえ、労働側として今後の外航海運の課題などについて次のとおり総括的に問題提起した。

(1) 日本船確保と日本人船員の維持

全日海は必要規模の日本船と日本人船員確保の重要性を強調した。フラッキング・アウト防止＝日本船の維持については、わが国の国民経済・国民生活を維持・発展させるうえでなぜ日本船の減少が問題なのか（日本船の意義）の確認がまず第一に必要であるとし、その上で一定数の日本人船員を維持すべきであると主張した。

(2) 船員不足問題

海運国共通の傾向として自国船員の不足、特に若年船員の不足がみられると指摘した。このため、日本人、外国人ともに有能で経験のある船員確保が90年代を通じての外航海運の課題としている。

ただし、過度に外国人船員に依存するのは、長期安定供給のうえで問題があると指摘。

(3) 日本人船員の労働環境整備

外国船に配乗される日本人船員に対しても船員保険の適用など一定の労働基準の整備が必要であると指摘した。

(4) その他全日海の現状認識

① オーナー問題の解決

組合は、春闘等を通じ、船社の経営状態をうかがっているが、中小労に加盟しているオーナーの多くは、経営の危機状況にあると説明、それらの会社に所属する船員の雇用に不安を抱いているとし、オーナー問題を解決するため、検討の場を設置するよう要請した。

② 船舶管理会社

組合は、マンニングエージェントとしての船舶管理会社が増加している。船舶管理会社に雇用される船員をめぐる労働関係は、雇主・使用者の責任に不明確・不安定な部分が多いなど、

船社による直接雇用と比べ問題が少なくない。労働市場の流動化の中で、今後は労働者保護が重要な課題となると説明した。

③ FOC 船の事故が世界的に増加

組合は、日本近海を含め、世界各地で FOC 船の事故が多発している。低コスト競争下における船員の疲労と船舶の安全の関係が、国際機関で検討されつつあると説明した。

④ 船腹需給調整の必要性

タンカー、バルク・キャリアーとも船腹需給が大幅に改善されたが、今後とも関係者による積極的な需給調整がまず第一に重要であると指摘した。

⑤ 海技の伝承

組合は、海技の維持・伝承・発展（船舶管理ノウハウの維持、技術革新のための人的資源、陸上スタッフとしての経験船員）には日本人船員が不可欠であると強調、将来を見すえ、日本人船員の確保——海技の伝承を図るべきであると指摘した。

⑥ 先進海運国なみの船員助成

日本人船員保全のひとつの方策として、先進海運国でとられているような船員所得税・社会保険料の減免を図り、先進海運国と競争条件を同一にせよ、と主張した。

2. 第3回国際コンテナ輸送WG

第3回国際コンテナ輸送WGは7月17日開催され、当協会より海運業界における情報化の動向につ

いて説明を行った。

まず、個々の船社における企業戦略上の情報システム(SIS)の分野では、日本船社は船舶、コンテナバン等の効率的運用に関する海外ネットワーク構築は進んでいるものの、顧客に対する貨物追跡情報サービスの面などで米国等外船社に若干遅れをとっていると説明した。

一方、複数の業界にまたがる共同システムの構築においても日本は遅れていると指摘した。すなわち、シンガポールでは、官を含め貿易関連業者すべてが参加して貿易情報を電子的に交換するネットワークシステム(TRADENET)を進め、また、米国では税関・船社・通関業者が参加し、大々的に自動通関システムが構築されており、その上で各社の戦略システムが成り立っているという状況がある。

これに対し、日本では船社・海貨業者・検査業者・検量業者が参加しているSHIPNETS、荷主と船社のS.C.NET等の共同システムが個別に構築されているが、これらと海上貨物自動通関システム(平成3年10月東京、横浜、川崎の3港で稼働予定)との連携がないなど、業界横断的な共同システムの構築が遅れている現状にある。

このため、既存の共同システムを有機的に結合し、関係省庁(運輸・通産・大蔵・郵政)のバックアップのもと、わが国の実状に即した貿易関連情報ネットワークシステムの構築が必要である、と結んだ。

なお、両WGとも次回会合は9月以降に開催が見込まれているが、詳細な日程は未定である。

2. UNCTAD 第14回海運委員会の模様

平成2年6月21日から29日にわたり、ジュネーブにおいて題記委員会が開催された。日本からは運輸省国際運輸・観光局外航課を中心として下記の代表

団が出席した。

運輸省国際運輸・観光局 中田 徹
外航課 補佐官
同 第一国際係長 山口一朗

外務省国際連合局 高原修司
経済課 事務官
在ジュネーブ日本代表部 駒野欽一
一等書記官
同 一等書記官 井手憲文

なお、当協会からはオブザーバーとして法規小委員長のナビックスライン竹村英員企画部法規保険グループリーダーならびに当協会国際部堀泰幸課長代理が参加した。

会議は主として第1委員会および第2委員会とに別れ、それぞれ次の議題について審議を行った。

第1委員会 ・海運・港湾・複合運送の分野における発展途上国間の経済協力
・UNCTADが今後採り上げるべき海運関係の検討課題

第2委員会 ・複合運送

各委員会における審議の様子は概略次のとおりであった。

〈第1委員会〉

1. まず途上国間の経済協力については、前回海運委員会の決議を受けて設置された専門家グループが昨年既に19項目に及ぶ提言を行っている。その提言は、途上国海運のトレーニングや情報化の問題に加え、セントラル・フレート・ブッキング・オフィスの設立や貨物および船腹のプールについても言及しており、その運用によっては海運の自由な活動が阻害されるおそれもあるので、先進国側は、この提言をそのまま受け入れるのは問題が多いとして、商業主義に基づく選択の自由を損なうことのないよう配慮すべしとの但し書きを明記するよう要求したが、残念ながら採択されなかった。したがって海運委員会は基本的には、専門家グループによるレポートを歓迎し、途上国政府に適宜そのレポートの中の提言の実施を考慮するよう要請するといった内容の決議を採択した。
2. 次に UNCTAD の今後の作業計画について審議が行われた。ここでの主要議題は海運政策として、

(1)途上国の利益を念頭に置いた世界の商船隊の整備、(2)荷主利益の保護、(3)同盟コード条約を初めとする UNCTAD 関係の諸条約の批准ならびに実施状況、(4)UNCTAD による GATT 介入の強化、(5)その他海事詐欺の防止、海運・港湾・複合輸送に関する技術協力やトレーニング等が挙げられ、また途上国あて船舶金融を目的とする海事先取特権の制限のための条約案の早期採択について審議された。

商船隊の整備については、前回海運委員会でもよりバランスの取れた発展を推進するような海運政策の効果的な実施と採用を考えるよう UNCTAD のメンバー諸国に要請しており、今回は進捗する構造的、技術的変化に途上国が追いつけるように、また世界の海運や複合輸送への参入の増大を推進するよう支援努力することを先進諸国に要望し、そのために必要な種々の検討を行うよう UNCTAD 事務局に要請することを決議した。また荷主利益の保護では途上国側が近年の定期船トレードの多くの変化に荷主機関の協議手続きも合わせて進展していくべきだとして、積み換え運賃や複合一貫輸送運賃に関する対荷主協議についての検討や、種々の形のハンドリング・チャージ課徴の拡大についての分析等、相当細かい内容の提議が行われた。

しかしながら先進国側はそうした問題はこのような場で審議することになじまないとして難色を示し、結局、決議は UNCTAD 事務局は船社や同盟との協議において荷主や荷主機関が直面した問題を検討するよう要望されるだけにとどまった。通貨調整料率やターミナル・ハンドリング・チャージの課徴方法等について荷主から不満が出ている折柄、こうした決議にとどまったことは幸いであった。しかしながら、荷主機関の有効な協議の仕組みの確立と運営に関する進展具合を引き続き

監視することなども決議された。

一方、同盟コード条約の実施については、一昨年コード条約再検討会議が開催されたが、投票権問題等の手続き規則に審議が終始し、実質問題にはほとんど検討を加えることができなかったという背景があり、今回の委員会では途上国側は世界海運の最近の進展にかんがみ、UNCTAD 事務局が作成した「コード条約の実施と適用に向けてのガイドライン」を改訂するよう UNCTAD 事務局に要望することを提案してきた。

しかしながら、先進国グループ（以下 G-B）は上記ガイドラインが主に途上国による利用を意図して UNCTAD 事務局によって作成されたもので、これまで海運委員会の場でこの文書について審議されたことは一度もなく、G-B の了承していない多くの点を含んでいることから当該ガイドラインの改訂には強い難色を示した。そしてコード条約に関して UNCTAD が新しい仕事に取り組むのは再検討会議の後であるべきことを強調した。

結果として条約の実施に関して政府を支援し、条約の批准の進捗状況をモニターする程度でおさまった。

なお、本海運委員会の後、7月2～3日にコード条約の手続き規則に関する2日間の会議が行われたが、やはり合意には至らず、11月に再度本件に関する非公式会議を開くこととなった模様である。

3. また海事先取特権、船舶抵当権については、途上国商船隊増強のためには船舶の取得を容易にする船舶金融の緩和が必要との認識から、銀行融資の際に設定する抵当権に優先する海事先取特権の数を減らすことについて、IMO と UNCTAD が合同して政府間専門家会合を招集、新条約案を完成するに至っている。今回の委員会では、UNCTAD/IMO 合同政府間専門家会合の最終報告を歓迎し、

その勧告を是認し、したがって本条約案の審議と採択のために全権大使による会議を IMO と協議の上、開催するよう勧告することを決議した。

なお、運輸省はこれが正式な条約となると現在、批准する意図はないものの、研究をしておく必要があるとの考えを示している。

第一委員会としては一部に問題はあるものの、全般的には途上国側の主張はそれほど過激なものではなく、先進国側としてはまずまずの内容で終了することができたといえよう。ただし、最初の全体会議でフィリピン代表から途上国海運にとってはバルク貨物のシェア問題が最重要懸案事項である旨発言があり、発展途上国グループ（以下 G-77）としては依然として本件を断念した訳ではないことを表明しているので引き続き注意を要する。

<第2委員会>

採択された議題は複合運送である。冒頭、G-77 は、先進国の複合運送事業者は今世紀末までに運送システムのすべての部分に進出し、発展途上国の事業者はこれらの複合運送事業者の下請業者になりかねないとの危機感を表明した。この危機を克服するために、具体的に何を検討すべきかが本委員会で審議された。G-77 は、(1)巨大複合運送事業者（Mega Multimodal Transport Operator）の出現による影響および発展途上国の全配送システムの進展度、(2) 発展途上国の運送事業者/荷送人に及ぼす EDI（Electronic Data Interchange）の影響。EDI の導入を促進するために、運送業界におけるソフトウェアの進展度および地域社会の EDI システムの進展度。(3)最近 ISO Standard を越えるコンテナが出現しており、かかるコンテナは、それを取り扱う機器、設備に莫大な投資を要するので、このようなコンテナの出現を規制、監視すること、(4)発展途上国の事業者が、国際マーケットに参入する上で、障壁とな

るもの、(5)フレイト・フォワードナーについての一定の基準およびフレイト・フォワーディングに関する国際規則／条約の必要性を検討する必要があるとして、常設ワーキング・グループを設置して毎年、定期会合を開催することを提案した。これに対して、G-Bは、(1)発展途上国が複合運送の分野に参入し得ないのは、その基盤(インフラストラクチャー)、組織、経営技術が欠けており、法制度も不備であると指摘した上、これらの事項を検討の出発点にすべきこと、(2)ISO Standardを越えるコンテナの出現は、商業上のニーズに基づくものであるから、これを規制するのは適当ではなく、監視することには反対しない。(3)フレイト・フォワードナーについては、その機能が明らかにされていない段階で、検討することは時期早尚であるから、これに反対する旨の見解を表明した。その上で、常設ワーキング・グループの設置は経費の問題もあるので、翌年、1週間程度の専門家会議の開催を提案した。共産国グループは、

優先的に検討すべき事項は近代的／高度な技術を使用する Mega-Operator の及ぼす影響、巨大コンテナの出現、技術上の援助であると指摘し、中国は、巨大コンテナについては安定性も検討すべきであると付言した。審議の結果、(1)1991年度に1週間、専門家会議を開催し、不十分なインフラストラクチャー、法制度の不備等、発展途上国に近代的運送技術を導入することを困難にしている問題を検討すること。(2)本委員会に提出された UNCTAD 事務局の作成したレポートを専門家会議に提出し、利用させること、(3)巨大複合運送事業者、巨大コンテナの出現を念頭に入れて、UNCTAD 事務局の研究成果を見直すこと、(4)ISO と協力して、コンテナの規格の動向および新しい規格のコンテナが導入された場合、それが発展途上国の経済に及ぼす影響を研究すること等の決議を採択した。結局、専門家会議の検討結果をふまえて、2年後の第15回海運委員会で具体的な行動を検討することになった。

3. 特定不況業種の指定期間の延長

「特定不況業種等関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法」に基づき特定不況業種として指定されている業種のうち「一般外航海運業」「近海海運業(一般貨物)」「内航海運業(一般貨物、油送船)」等30業種については平成2年6月30日をもって指定期間が満了することとなっていた。

しかしながら、一般外航海運業、近海海運業には依然厳しい経営状況にある企業も多いことから、当協会は労働省ならびに運輸省に対し、これら2業種の指定期間の延長につき精力的に働きかけを行った。

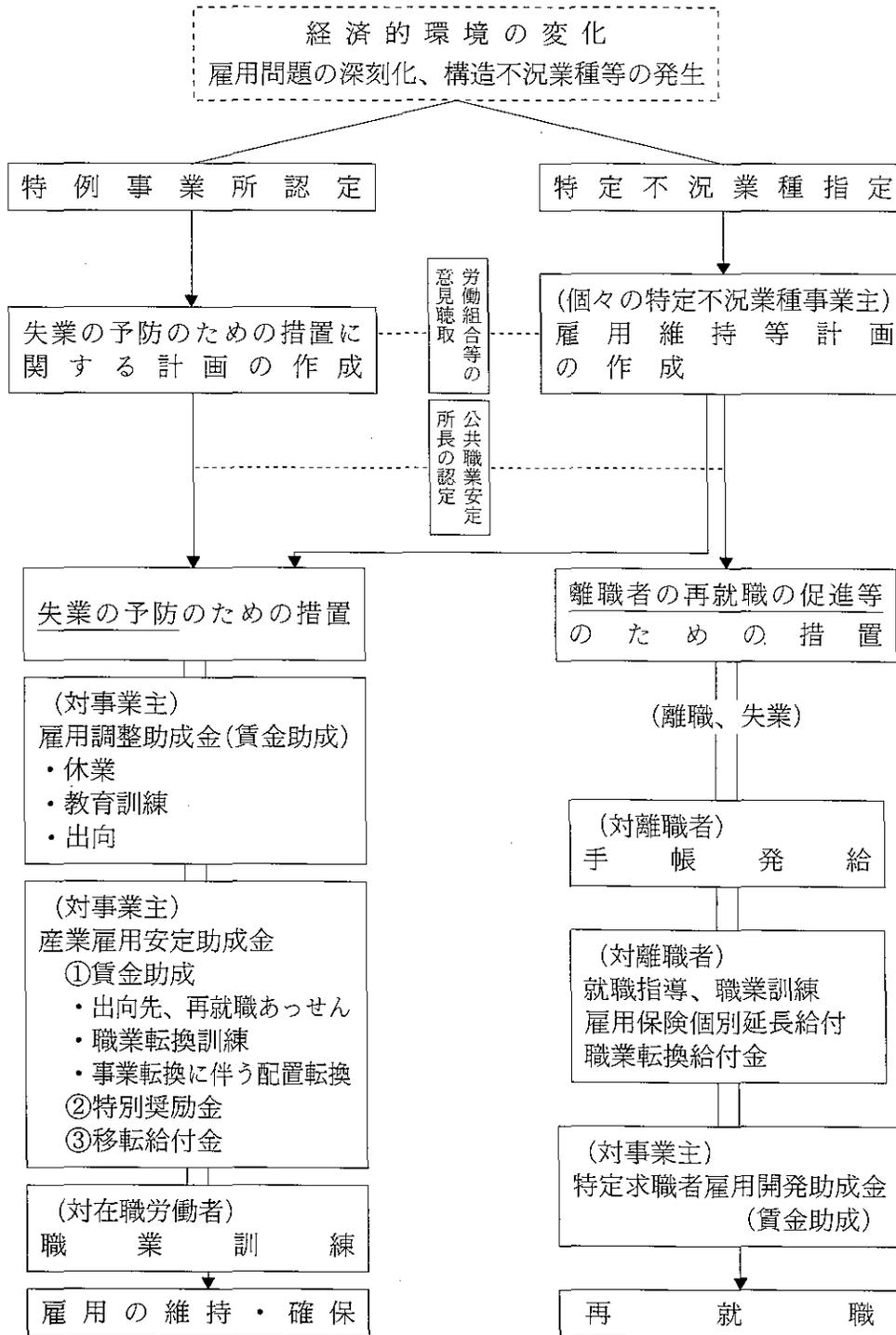
その結果、一般外航海運業、近海海運業(一般貨物)については6月22日の閣議決定により、平成4年6月30日まで指定期間が延長されることとなった。

また、これら2業種については「船員の雇用の促進に関する特別措置法」による「特定不況海上企業」の指定期間も同様に平成4年6月30日まで延長された。

これらの指定により、2業種に属する事業所において事業規模の縮小等が行われる場合は、公共職業安定所へ申請することによって引き続き失業予防、再就職促進等のための特別な措置が講じられることとなる。

なお、従来より「特定不況業種」「特定不況海上企業」に指定されていた「内航海運業(一般貨物・油送船)」「はしけ運送業」については6月30日をもって指定期間が終了した。

【資料】 特定不況業種等雇用安定法に係る雇用対策



4. 第93回船員制度近代化委員会の審議模様

第93回船員制度近代化委員会は、平成2年7月11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。

〈審議概要〉

1. 第三次総合実験船「山隆丸」「松浦丸」「とらいとんはいうえい」「みしがんはいうえい」「ろんどんはいうえい」5隻のD実験実施方案を承認した。

「松浦丸」を除く4隻は、いずれもC実証船からの参加であり、「山隆丸」は主に日本・極東・北米東岸に就航するコンテナ船、「とらいとんはいうえい」「みしがんはいうえい」「ろんどんはいうえい」は、日本・北米または欧州に就航する自動車専用船で、それぞれ8月中旬から9月下旬にかけて実験を開始する予定。

「松浦丸」は7月末竣工の新造撒積船で第一段階として16名から実験に入り、その後順次ステップア

【参考資料】

近代化船の現状(平成2年6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	8	19	1,244
2. C 実験船	11	22	1,707
3. B 実用船	28	88	5,665
4. A 実用船	19	33	1,983
5. パイオニアシップ	7	7	557
計	—	169	11,156

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	7	303	4	156	5	170	3	118	3	119	22	866
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	4	162	5	242	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. LPG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	19	1,244	22	1,707	88	5,665	33	1,983	7	557	169	11,156

ップし、12月中旬に13名のリアルプレーへと移行する予定である。

なお、これで第三次総合実験船の第2次候補船12隻全部の実験方案審議・承認が完了した。

2. 航路変更されるパイオニアシップ実験船の取り扱いが確認された。

これまで極東・日本・北米西岸に就航していたコンテナ船「かりふおるにあまきゅりー」は航路再編成計画のため極東・北米西岸（三国間就航）に転配される予定であるが、航路変更後も実験船としての実験を継続したいとの船主申し入れに対し、本船および今後同様のケースが発生した場合の対応も含め検討の結果、実験の要件が確保され実験管理上問題がないと判断されれば、実験継続を認めることにつき事務局より報告がありこれを承認した。

ただし、「かりふおるにあまきゅりー」の場合、航路変更後の陸上労務支援体制の課題が残されているため、この点につき総合ワーキング・グループにて再検討後、実験に関する専門委員会の了承を得ることになった。

3. 一時的に航路変更される第三次総合実験船（暫定パイオニアシップ実験）の取り扱いが確認された。

これまで西豪州・カナダに就航し現在11名体制で

のシャドープレーを実施中の撒積船「紀伊丸」が臨時に一航海南アフリカへ配船されることになったが、同航路は実験方案で予定されていないことから、改

めて航路変更と現体制で実験を継続することにつき事務局より報告があり、パイオニアシップ実験船「筑波丸」の前例同様これを承認した。

5. 米 国 海 運 の 現 状 (その2)

米国 Journal of Commerce の PIERS によれば、米国のコンテナ貿易は輸出入合計で、昨年は8%伸びて910万 TEU に達した。輸入は6% (計500万 TEU)、輸出は9% (計410万 TEU) の伸びであった。1990年 Industrial Outlook で、米国商務省は、米国コンテナ貿易の90年から92年にかけての年成長率は、5%で緩やかに伸びていくと予測しており、うち輸入は3.6%増、輸出は6.2%増としている。来年までに輸出量は輸入量を上回るであろう。船隊キャパシティは、貿易よりも速いペースで伸びるものと予測されるが、これは外国船主が米国トレードに新船腹を投入し続けるからである。

89年の米国コンテナ貿易量の3分の1が、定航4社によって輸送されている。Sea-Land、Evergreen、APL、Maersk である。PIERS によれば、なかでも Sea-Land が最大のマーケットシェアを占めており、85万3,000TEU で、88年に比べ8%の伸びとなっている。APL は第3位の船社であるが、89年には11%の伸びであった。

貿易量の増加は収益の増加につながるが、Sea-Land も APL も、今後数年間は、貿易の伸びが即増益につながるとは考えていない。むしろ現在重点がおかれているのは、能率と生産性の向上である。両社とも主要戦略として、顧客サービス改善と意思決定過程の合理化を強調している。Sea-Land は、APL とは違い、最近のリストラプログラム終了にもかかわらず、コスト削減は依然増収のための主要目標であるとしているが、この考え方は、コスト削減が本当に

増収につながるのか、というある種の懐疑論を生み出している。

両社とも経営状態が良いことで高く評価されており、コンテナ業界のリーダーとして定評があるが、両社のトレードの伸びの鈍化の過程で、Sea-Land 社のほうが現在では優勢になっている。両社とも88年にキャパシティを拡大したが、APL は主に5隻の C-10s 就航を通じてであり、Sea-Land では主に Malcolm Maclean の以前の船隊——大西洋向けの Econ 船と、太平洋向けのより小型の船舶——の獲得によるものであった。

APL は新造船によるキャパシティ拡大を選んだ。83年既に他の数船社に与えられていた権利——8万%のバルクキャリアの海外建造を認めるもの——と同様の権利を APL も得たため、同社はこの権利を使用し、ドイツで大型 conbulker を建造した。新造船計画のコストは、最近の APL の業績に表れているが、キャパシティを拡大させた割にはトレードが伸びておらず、これら新造船の利用効率は、期待どおりには上がっていない。

APL の親会社である American President Companies 会長の W.B. Seaton 氏によれば、89年は期待はずれの年であった。APL 輸送量の11%の伸びに支えられて、売り上げは前年比10%増の160億ドル (APC の総売上高の70%を超える) に達したにもかかわらず、APC の営業利益は60%以上落ち込んで6,000万ドルとなり、純益は80%以上落ち込んで1,100万ドルとなった。このため、優先株主に対する120万ドルの

支払い後、1株当たり4セントの欠損という結果に終わった。

APCは、昨年資本支出を70%削減して1億1,100万ドルとし、今年はさらに60%をカットする予定である。こうした削減は、計画されている生産性向上とともに、運賃が落ちなければ、今後1~2年の業績を改善させるであろう。

一方、Sea-LandはAPLほどコストのかからない拡大策をとり、またその動きも迅速で、投資金額がキャッシュフローを圧迫しないよう努力している。Econ船は、NedlloydとTransfreight Line(P&O)の間で既に取り決められていたスペースチャーター協定が適用されるものとして、88年Econ Associates(訳者註:USLの債権銀行主体にEcon船購入のため設立した会社)から購入された。昨年、このEcon船隊の半分がSea-Landから機関投資家に売却され、リースバックされている。船舶所有による税制上の利益は、Sea-Landよりも、所有者である機関投資家にとってのほうが大きい。船を支配しているのは、依然としてSea-Landである。Sea-Landは、営業費用の上昇にもかかわらず、Econ船を売却したことにより、キャッシュフローをかなり改善させた。現在、Sea-Landの船隊のおよそ半分、およびAPLのその3分の1以上が、売却・リースバック契約の下で稼働している。

Sea-Landは、89年は驚くべき好調さで、営業利益を10%以上伸ばして1億2,600万ドルにした。今年第1四半期の4,200万ドルの欠損は、リストラ計画のコスト5,300万ドル分から出たものであるが、既述のように企業体力の構造的改善は進展しており、この第1四半期の欠損に対し、それほど大きな心配はいらない。

Sea-Landの親会社であるCSXは、各divisionに対し、資本費に見合う最小限の収益をあげるよう指示している。Sea-Land会長A.Mandl氏によれば、

資本費に見合う最小限の収益率は、一般的に13%であり、Sea-Landがこれを達成するには、1億7,000万~2億ドルの営業利益が必要である。ニューヨークのアナリストたちは、今年のSea-Landの収益はさらに増加すると予測しているが、現在の荷動き予測と、定航トレードにおける船腹過剰を前提とすれば、13%のレベルまでの増益には、企業再編後の目覚ましい成功を必要とするであろう。Sea-Landの93年の目標利益は、2億3,500万ドルである。

米国貨物定航輸送のトップ20社中、既述2社を除く米国企業は、89年のPIERSの数字によればLykes Linesのみで、同社は18位にランクされている。Lykes社が所有あるいは用船している28隻のうち、船齢20年未満の1隻を除くとすべてが老朽船で、その半分は25年を超えており、これらは運航差額助成金(以下ODS)受給資格を延長するために、米国の造船所で相当の修理を加えられている。この25年以上の船舶のうち3隻は、昨年11月に海事局の特免を受けており、これによって船齢25年のリミットを超えても、引き続きODSを受けられるようになる。

Sea-LandやAPLと違い、Lykesは個人所有で本来独特の地位にあるオペレーターであり、非常に手厚い助成を受けている。Lykes船隊の総キャパシティは、APLの5隻のC-10sの合計よりも少ないが、APLよりも——実は他のどの会社よりも多額の——助成金を受けている。その支払いは、80年代は合計でおよそ7億5,000万ドルであり、最近2年間の平均は9,000万ドルであった。定航各社に対するODS支払いの80%以上を、APLとLykesが受け取っている。Lykesは年収を公開しようとせず、それが10億ドル以下だと言うだけである。(Sea-Landの89年収益23億ドル、APLの16億ドルと比較して)

Lykesが、ODS受給資格が切れる前に、自社船隊を新しくしたいと思うのはもったもなことである。Lykesは海外建造特免を持たず、同社は最近のODS

改革の動きの中で、時限爆弾を抱えているようなものである。助成金受給可能な中古船で、利用できる船はわずかであり、建造差額助成金（以下 CDS）が得られなければ、Lykes は海外建造をあてにすることになる。会長で Chief Executive Officer である W. J. Amoss Jr.氏によれば、Lykes の第 1 の選択は、海外建造と海外建造船の運航であり、それらは改正された助成金制度に基づいて、米国籍を前提に、助成金を受けるとのことである。それができなければ Lykes は、海外で ODS 受給船を建造するための特免措置の必要に迫られるか、あるいは 90 年間の伝統と別れ、外国籍で運航することを条件に、海外で建造するかのどちらかになる。どちらにしろ、定航各社の助成金改革に関する団結した方針は崩壊するであろう。最終的な可能性としては、海外で建造し、米国海員組合との間で賃金と配乗の協約を再交渉し、これによって船舶が米国籍かつ無補助でトレードできるというものだが、それはとても起こりそうにないことである。発注時期については、何のデッドラインも設けられていないが、Lykes 船隊の大部分は、今から 95 年までの間に、25 年の受給資格期限を超えてしまう。

翻って外国籍船隊を形成することのひとつの利点は、Lykes 社長の E.F. McCormick 氏によれば、資金調達の可能性が増大することである。貸し手側は、米国籍船に対する融資には特に慎重になるが、これは万一担保物の受け戻し権を喪失した場合の船舶の処分が困難なため（米国籍の場合、いかなる譲渡に際しても政府の認可が必要）である。

このことは、次のような重要な点を示唆している。船舶金融のための資本は、今や 18 か月前に比べ、調達が困難になっている。Lykes にはバックに親会社が控えておらず、APL や Sea-Land のように資金調達ルートがなく、米国籍船隊更新計画の資金繰りが困難なことは目に見えている。McCormick 氏は金融

米国海運の助成制度 (1970~88)

(100万ドル)

年	建造差額 助成金	運航差額 助成金	合計
1970	95.3	205.7	301.0
1980	265.1	341.4	606.5
1981	208.1	334.9	543.0
1982	184.5	400.7	585.2
1983	84.5	368.2	452.7
1984	13.7	384.3	398.0
1985	4.7	351.7	356.4
1986	-0.4	287.7	287.3
1987	0.4	227.4	227.8
1988	1.2	230.2	231.4
1989	0	212.3	212.3

機関に対し、米国籍ではなく外国籍の Lykes 船隊への、積極的融資を求めた。ODS の利点が Lykes に強く残っていれば、助成金改革が行われなくても、更新計画を実行に移すためには、部外者の投資家——あるいは合併——を必要とするであろう。

いずれにしろ、制度上の負担の増大（助成金改革がない場合）、あるいは国内定航船社間の競争激化（改革があった場合）が、さらに混乱を引き起こすのともなって、定航部門には合併・買収の動きが見られるであろう。

優先積取貨物への依存

乾バルク分野では、米国籍船隊は、今までかなり安定した水準の優先貨物に支えられており、特に米国復航貨物は、入札を通してという特別な優先貨物を扱ってきた。CDS・ODS 貨物の優先積取等の強化は、米国造船業者や海員組合が、長年にわたってうるさく要求してきているが、今後もその可能性は少ない。ソ連との新しい二国間協定に向けての最近の交渉には、それぞれに貿易輸送の 3 分の 1 ずつを割り当てるという項目（81 年期限切れとなった前協定と同様の条件）が含まれている。MarAd（連邦海事局）の Warren Leback はこの案を支持しているが、

米国の荷主、特に穀物荷主は、これに強く反対している。協定締結には少なくとも1カ月はかかり、米国籍船に対し、何らかの貨物留保条項を含むことは確実である。(記者註：1990年6月1日すでに米ソ間で調印された)

しかしながら全体としては、優先貨物は90年代には減少しそうである。軍需輸送は減少し、米国出し貨物に対する何らかの政策変化の中で、現行の自国船優先積取法において重要なシェアを占めていた農産物輸送も、そのシェアを縮小させるであろう。

アラスカ産石油の輸送はピークに達しており、徐々に下降線をたどるのである。現在、米国では環境保護の流れの中で、油濁法案が議会で審議されている。しかし今のところ環境保護・海洋汚染防止のために、ドラスティックにタンカーの構造を変更せよという法案は通過しないであろうから、ジョーンズ法により建造された米国籍の多くの老朽船は、油濁法案によって大きな影響を受けない。これはあり得ないことであろうが、もしこの法案がタンカーの構造を急速に変更させよ、とのものであっても、米国籍のタンカーには、それほど大きな影響はない。今後、アラスカ原油のトレードで活躍するのはカリフォルニア向けのスエズマックスサイズであり、老朽化したVLCCへのニーズは、落ちてくると思われる。

米国籍プロダクトタンカーの見通しは、さらに順調である。沿岸、ガルフ、カリブ海トレードが伸びてきている。ポイントはどこで原油が精製されるか、という点で、原油産出国がどこであるかは全く関係ない。米国ガルフ精製所から、需要増が期待される東岸マーケット向けへのパイプラインは、事実上フル稼働している。パイプラインのキャパシティを超えた需要分は、プロダクトタンカーに依存せざるを得ない。もちろん米国は、政策上外国から石油製品の輸入を、今後も無制限に増大させることはないが、上記のような近距離輸送の需要増は、大いに期待で

きる。

今後、米国貿易で最大の成長が予想されるのは、原油輸入である。95年の米国原油輸入についての現在の予測のほとんどが、750~800万^b/dの範囲としている。今年は平均約630万^b/dであろう。増大量のうち70%が中東産、10%がナイジェリア産、残りが近距離輸送によるものだが、これらを総合すると、1,000万~1,400万^b/dの原油タンカーがさらに必要となる。タンカーの需要増が予測されていても、新造船はあまり出てきていない。船価が上昇し続けているうえ、油濁法案審議下、タンカーの構造規制がまだはっきり決まっていないからである。

米国二大バルク輸送船主は、Overseas Shipholding Group (OSG) と、OMI Corporationである。両社とも米国籍船隊とFOC船隊を運航し、船隊強化のためここ二、三年新造船に重点的に投資していたが、昨年の小幅の収益増にもかかわらず、ともに90年代は全く異なる戦略に着手している。

OSGは世界でも最大級の、また経営状態でもトップの船社のひとつである。OSG所有の100万^b/dの米国籍船隊16隻のうち、13隻がタンカーである(6~12万^b/dの原油タンカー8隻と、プロダクトタンカー5隻)。米国籍を含む同社船隊のうち、主力はタンカーとバルクキャリアであり、合計で500万^b/d以上で、OSGの船隊のみで、米国実質支配船隊のほぼ4分の1にもなる。同社は2年間で3億5,000万ドル、125万^b/dの新造計画をもっているが、このうちVLCC1隻とスエズマックスタンカー2隻を89年末に竣工させ、残る2隻のケーブサイズバルカーは、今夏竣工予定である。

一方、OMIは、84年にOgden Corporationから独立したが、債務に悩まされ、軟調なマーケットに直面し、間もなく伝統的なバルクキャリアとタンカーの配船から撤退した。所有船隊のうち、原油タンカー1隻および優先トレード向けに特別に建造された

2隻のバルクキャリアを別にして、残りは70万%の
プロダクトキャリア船隊（米国籍）である。運航船
腹は、主に原油とプロダクトタンカーの混合で、合
計150万%である。OMIの新造船計画には、2隻のス
エズマックスタンカーと計9万%に達する3隻の原油/
プロダクトタンカーおよび2隻のバルクキャリアが
含まれている。2隻のバルクキャリア発注と、89年
のさらに3隻の獲得は、OMIの独立以来初の、バル
クトレード参入への試みの表れである。

両社の米国籍船隊から見れば、どちらの会社も助
成金制度の改正を望んでいる。OSGは特に、以前助
成金を受給されていた3隻のVLCCに対し、CDSの
未償却分の払い戻しと、ジョーンズ法適用トレード
への参入を認めていた運輸省の規制が撤廃されるこ
とを期待している。その輸送に関し多くの賛否両論
が存在する中で、OSGのタンカーが、今やアラスカ
原油を輸送しはじめてから5年になる。しかもこの
5年の年月の中で、小型で効率の悪いタンカーは係
船を余儀なくされ、このアラスカ原油輸送につい
ては既に裁判沙汰になっているが、現状は上級裁判所
から地方裁判所へ、もっと環境問題に照らして同社
の輸送を考えるべき、とのただし書きで差し戻され
ている。

他方 OMI は、米国以外の国との輸送において、自
社の米国籍船隊に影響を及ぼす ODS 判決に、より深
くかかわっている。今年同社は、所有する2隻のバ
ルクキャリアにのみ、現行の ODS 助成を適用する、
という MarAd 認可を受けたが、助成金の傘を広げ、
自社の米国籍船隊をすべてその下に置けるようにし
たいと望んでいる。（今後の“助成金割当”計画の下
では、ある会社の助成金受給資格に変化はなく、助
成金を享受できる船の数だけが関係する。このよう
に助成金割当は、市場をとりまく環境の許す範囲内
で、ジョーンズ法と国際貿易の間に融通性が貫ける
ようになっている。）

OSG と OMI が、ともにその外国籍船隊のために
一番望んでいることは、税金支払いの特典を、何と
か今後の再投資に有効に活用したいという点である。
今のところ、OSG は逆境にあっても動じることな
く、効率の良い運航を武器に強敵と競争しており、
手遅れになる前に、特典を求める理由を行政府が認
めてくれるよう願っている。OMI は、他の多くの米
国 FOC 船主と同様の方法を取り、税金支払いの特典
を維持するために、FOC 船以外の所有船の支配を少
なくした。OMI の新造船はすべて、海外のパートナ
ーとの共有船であり、このためその船腹の大部分が
遠洋航路用船隊である。

OSG と OMI の戦略の違いは、すべて86年の税制
改革法の結果というわけではない。OMI はより大き
くなった。合併事業を進めれば、資本やマーケット、
専門的技術・知識は、より容易に手中にできる。す
なわち、86年以降の税法の変化は、普通なら OMI の
マーケットシェアが小さくなることを意味する。OMI
の最初の合併事業は86年で、Anders Wilhelmsen の
関連会社とのものであった。この結果、OMI のタン
カー新造計画は、Wilhelmsen との合併事業を通して
実施された。それ以来、OMI はさまざまな相手と数々
の合併事業を手掛けている。これが合併事業が OMI
にもたらした好結果であった。そしてその延長線と
して同社は、バルクキャリアの建造、LPG 船の獲
得、米国ガルフ/カリブ海の業績の良いはしけ運搬
業の運営、そして最も新しいものでは、沖合の浚渫
会社の利権獲得を行ったのである。

昨年末、税制についての考慮だけがすべてではな
いことを明らかにするかのようになり、OMI は、パート
ナーのひとつである East Asia Co.の株を買い上げ、
最大の合併事業であった11隻のタンカー船隊を支配
する、Rubicon Tankers の全所有権を握ろうとし
た。OMI は、今後の製品タンカーの見通しが、株の
大量買い上げで生じた取得益に対する課税増額を考

慮に入れても、なお利益があると考えている。

一方 OSG は、船隊拡張にも興味をもっておらず、他船社とは一味違った特色のある船社となることも狙っておらず、合弁事業にはあまり乗り気ではない。同社は税制改革次第で方針を変えるかもしれないが、今のところ税制改革が同社にとって有利になると踏んでおり、当分は他企業との合弁は考えられないであろう。

海外拡張

海外企業との共同事業は、他の米国籍バルク船運航社の間でも人気が高まっているが、その理由は多少異なっている。助成金受給米国籍船だけを運航しているバルク輸送会社は、コンテナ会社と同じような立場にあり、船隊拡張が事実上不可能なのである。昨年、海事局は彼らの苦境を認め、拡張策のひとつとして、いくつかの海外企業との提携に同意した。1936年商船法第804条では、ODS 運航者が、運輸省長官の事前の承諾を得ずに、米国籍船の重要な輸送業務と競合する外国籍船腹を所有、あるいは用船することを禁止している。

適当な米国籍船腹が利用できない場合および他の米国籍船に不利な影響がないと考えられる場合には、所有・用船について、運輸省から特免が得られる。特免の枠は、以前はもっと狭かった——特に外国籍船によるフィーダー輸送や、短期での1~2隻の用船を希望している定航船社にとって。

2月に、Houstonにある Ocean Technical Service という、Ocean Group の関係会社で、liquid bulk 貿易専門の会社が、9隻までの外国籍原油タンカーまたはプロダクトタンカーの所有、あるいは用船の許可を得た。この特色は、Ocean 社の ODS 契約期限切れ(1996年と2001年)まで有効である。ただしこの9隻については、ひとつの登録国から3隻以上用船してはならない、という条件がついている。

それ以前の申請では、昨年 Keystone Shipping が、4~13万%の、9隻の外国籍船について特免を認められたが、その後この特免は、3~16万%の船舶に対する申請に変更された。海事局では、まだ決定を下してはいない。

共同申請としては、94年と96年の ODS 契約期限切れまでの、Brookville Shipping と Liberty Maritime Corp.によるもの(6隻のバルク船への資本参加または用船)と、Aquarius Marine Co.と Atlas Marine Co.によるもの(計26万5,000%までの5隻のバルクキャリアまたはタンカーについて)がある。決定はまだ下されていない。恐らく、これらの会社は米国の荷動きについて強気の見通しをたてており、よって自社船隊の拡張に努めているのであろう。彼らはまた、現在の ODS 契約が切れるまでに助成制度が改正され、新しい ODS 資金ができることを願っていると思われる。もしかすると、米国籍船の売却が容易になるような法律ができることを願っているのかもしれない。(ロイズ SHIPPING エコノミスト 5月号)

パンフレット「楽しいシップウォッチング」の発行

今般、当協会では小・中学生を対象としたパンフレット「楽しいシップウォッチング」の一部改訂版を発行いたしました。

このパンフレットは、日頃、貨物船に接することの少ない小・中学生に、実際に活躍する船の姿を見てもらい、日本の経済や暮らしを支える海運への関心の醸成と、その役割や重要性を認識してもらうことを狙いとして制作しており、船の科学館や交通博物館などで大量に配付することとしております。

ご希望の向きには、本パンフレットを無料でお送りいたしますので、下記までお申し込み下さい。

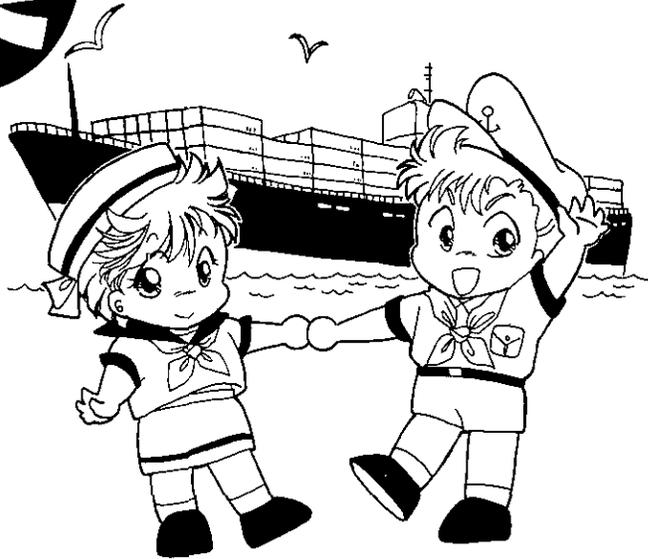
日本船主協会 調査広報部 〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル) TEL 03-264-7181

第50回 海の記念日 小・中学生作文コンクール

船の思い出がうった作文、 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(金)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。そういう体験や船のはたらき、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。



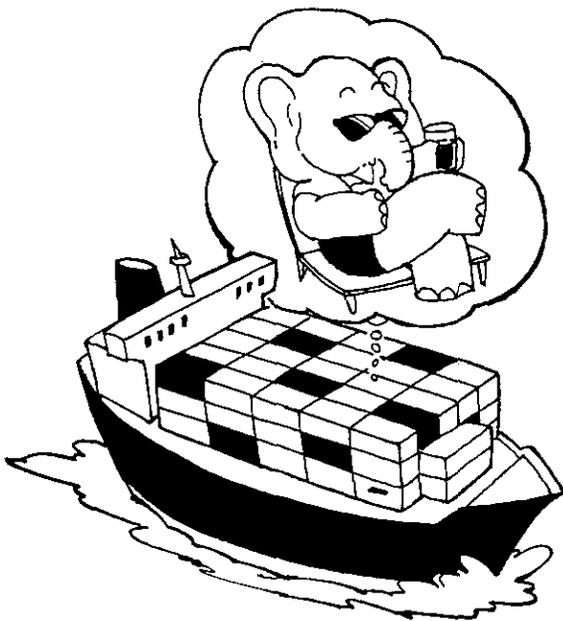
(募集要項)

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、
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。

コンテナ船だからできた ゾウたちの優雅な船旅。

日本と北米や欧州をつなぐ外航定期航路の主角として活躍しているのがコンテナ船。このコンテナ船が運ぶ海上コンテナの大きさは40フィートコンテナと20フィートコンテナに大別され、さらに貨物に応じてドライコンテナ、バルクコンテナ、冷凍コンテナ、タンクコンテナなどさまざまな種類がある。

ところでコンテナの規格サイズより大きい貨物はコンテナ船では運べないのだろうか。じつは運べるのである。こんな時に使われるのが両側壁と



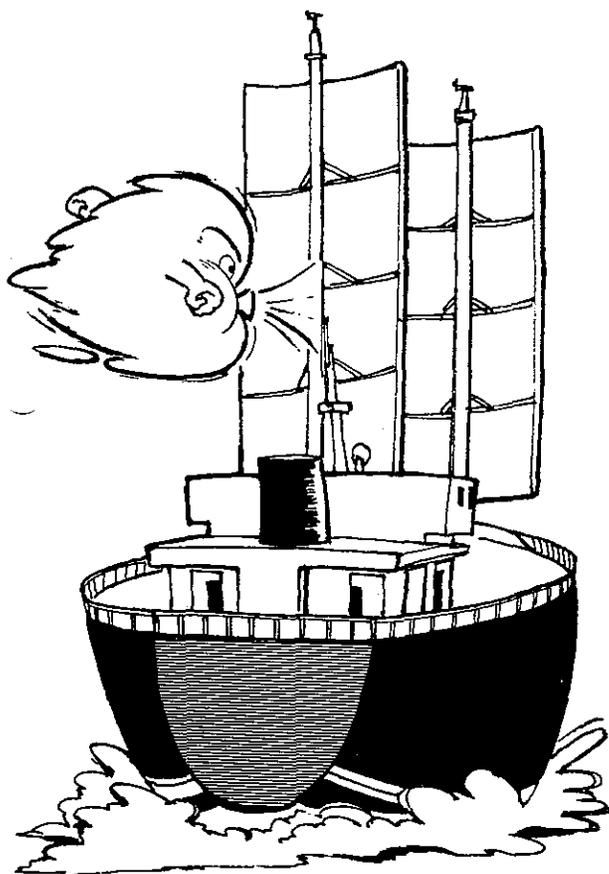
天井のないフラットラックコンテナや屋根が開閉できるオープントップコンテナと呼ばれるもの。特に四方に柱が立っているだけのフラットラックコンテナは、積荷のいちばん上の層に複数を重ねて使用することで小型航空機のような横幅の大きい貨物も積み取ることができる。

まれにゾウなどの動物を運ぶ時もこうしたコンテナが用いられる。積荷の最上層に動物の住み家となるオープントップコンテナや餌を入れておくドライコンテナなどを配置し、さらに周囲にフラットラックコンテナを並べて運動場がつけられ、飼育係が乗船して世話をするというわけだ。まるで人間が豪華客船のサンデッキで日光浴を楽しみながらクルージングするようなもの。動物にとってはなかなか贅沢な旅ではある。

現代に復活した 帆走貨物船の省エネ効果は？

省エネという点だけで考えれば、燃料いらすの帆船が何といってもナンバーワンだ。しかし複雑な帆の操作にたくさんの人手がかかり、破損しやすい帆やロープの維持費もばかにならない。ただしその点さえクリアできれば、帆船は現代に通用する優れた省エネ輸送機関となるはず。そんな考えで出現したのが、コンピュータ制御の帆をもつ「現代の帆船」。世界に先がけてこれを開発したのは日本だ。

帆船といっても推進力の中心はあくまでエンジンで、帆から得た推進力の分だけ自動的にエンジン出力を落とし燃料消費を少なくするシステム。コ



が発生すれば再びクローズアップされそうな技術といえる。

VLCC約4.5隻分の原油で 東京ドームがいっぱいに。

日本はアメリカ、ソ連、中国に次いで世界で4番目のエネルギー消費大国。ところが日本で使われるエネルギーのほぼ100%は、その原料を海外に依存している。なかでも、エネルギー供給全体の60%近くを占める原油の輸入量はおよそ2億キロリットルに達し、その多くを中東地域に依存している。この膨大な原油を中心となって運んでいるのがVLCCと呼ばれる巨大タンカーだ。

代表的な24万重量トンクラスのVLCCの場合、長さは300メートル以上で東京タワーや12両編成の東海道新幹線に匹敵し、甲板の面積は後樂園球場の1.5倍もある。また一度に運ぶ原油の量は約27万キロリットルで、日本の1日の消費量の半分にあたり、VLCC約4.5隻分の原油で東京ドームがいっぱいになる。

このVLCCに換算して、およそ740隻分の原油が年間を通じて中東地域を中心とする世界の産油国から日本へ向かって運ばれてきているわけで、その安全・確実な輸送が、日本の経済や暮らしにとって死活を制するほど重要なものであることはいうまでもない。

政治的に不安定なペルシャ湾から水深の浅いマラッカ海峡を抜けて日本に至る地球約4分の1回の海の道を、原油を満載した巨大なVLCCたちが今日も休むことなく走り続けている。

ンピュータで風向、風速を計算し、最も経済的に走れるように帆を開いたり、向きを変えたりすることができる。

実際に運航された結果およそ40~50%の燃料が節約でき、さらに帆を張ることによって従来の船と比べ横揺れや蛇行が少なくなる効果も生まれた。現在2,000重量トン級を中心として、おもに内航で使われているが、なかには2万重量トンの外航船もある。

経済性は、大きさ、速力と並んで貨物船の性能を考える重要な要素。燃料油の価格が安定している現在では、こうした帆走貨物船の注目度は今ひとつだが、かつてのオイルショックのような事態

海運日誌 (7月)

- 2日 外航労務協会は代表者会議を開催し、会長に友國八郎氏（大阪商船三井船舶取締役副社長）、副会長に三本 力氏（日本郵船取締役副社長）を選出した。
- 6日 政府は閣議で物流二法（貨物運送取扱事業法、貨物自動車運送事業法）の施行日を12月1日に決定した。
- 9日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第9回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、全日本海員組合からのヒアリングが行われた。（P.36内外情報1参照）
- ◎ 運輸省が、6月分の新造船建造許可実績を発表。それによると、22隻、107万6,000%（前月比140.0%増）、契約船価は1,226億6,500万円となった。
- 10日 運輸省は、平成元年10月1日現在の「船員需給総合調査結果報告書」をとりまとめ、その概要を明らかにした。それによると、船員の高齢化は前年同期からさらに進み、特に外航二船団（外航労務協会、外航中小船主労務協会）では35歳未満の割合が前年の17.0%から13.4%に下降する一方、45歳以上の割合が同37.3%から41.4%へと増加している。
- 11日 9日よりヒューストンで開催されていた第16回先進国首脳会議が、世界経済の一体化推進と対ソ支援強化を盛り込んだ経済宣言を採択して閉幕した。
- 12日 米国上・下両院協議会は、同国に入港するタンカーについて二重構造を義務づけることで基本的に合意した。9月以降具体的な法案づくりに入り、本会議に提出される見通しで、既存船については2010年までに二重構造化を義務づける内容となっている。
- ◎ 大蔵省が発表した6月の貿易統計（通関速報ベース）によると、輸出額は237億5,900万ドル（前年同月比4.7%増）、輸入額は170億3,700万ドル（同2.2%減）で貿易黒字は67億2,200万ドル（同27.6%増）となった。
- 17日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第3回国際コンテナ輸送WGが開催された。（P.36内外情報1参照）
- 18日 運輸省が「外航海運の現況～新たな時代に向かう外航海運」を発表。それによると、わが国外航海運業は、元年度も比較的好調な業績を維持したが、日本籍船による外国人船員との「混乗」の開始や客船旅行の振興、EC経済統合、環境問題など、外航海運をとりまく環境が大きく変化しつつあるなかで、90年代の外航海運は新たな時代を迎えていると指摘している。（P.7 特別欄参照）
- 20日 日本内航海運組合総連合会は、平成2年度版「内航海運の現況」を発表した。景気拡大を背景に、平成元年度の内航輸送量は5億3,803万トンと前年度に比べ9.1%増加し、平成元年度も引き続き高水準を維持しているとしている。
- 24日 運輸省海上技術安全局船員部は、船員部長の私的諮問機関である「海技の伝承問題検討委員会（仮称）」を設置し9月に第1回会合を開くと発表した。
- 25日 当協会は臨時総会を開催し、友國八郎氏（外航労務協会会長）を副会長に選任した。（P.4 海運界の動き参照）
- ◎ 日邦汽船と日鉄海運は、今年12月1日をめどに対等合併することで基本合意したと発表した。

7月の対米ドル円相場推移	
高 値	147.30円(13日)
安 値	152.10円(2日)
平 均(月間)	149.28円
(注) 銀行間取引引きによる	

7月定例理事会の様様

(7月25日、日本船主協会役員会議室において開催)

当面する海運問題について

1. 運政審第9回外航海運中長期ビジョンW.Gおよび第3回国際コンテナ輸送W.Gの様様について
(P.36内外情報1参照)

政策委員会関係報告事項

1. 特定不況業種の指定期間の延長について
(P.40内外情報3参照)

業務委員会関係報告事項

1. 1989年海難救助条約採択に伴うYork-Antwerp Rules (Y-A Rules)1974の一部改正について
昨年4月のIMO外交会議において海難救助条約が全面改正され、環境損害を発生させるおそれのある船舶の救助活動に当たっては、財貨の救助が不成功に終わった場合でも、損害防止の努力に要した費用(実費)を補償し、さらに損害の防止・軽減に実際に寄与した場合にはこの実費に加えて、一定割合を限度に補償を行うと規定した。これらの補償は特別補償といわれるが、この特別補償は共同海損の対象とせず、船主(実際にはPI保険)が支払い義務を負うこととし、同外交会議は共同海損を規定するY-A Rulesの改正を万国海法会(C.M.I)に要請した。

これを受けて、本年6月25日から29日にかけてパリで開催されたC.M.I第34回国際会議において、Y-A Rules 1974の第6条(Expenditure)の検討が行われ、上記の趣旨で同条が改められた。なお、改正ルールはYork-Antwerp Rules, 1974 As amended 1990と称され、本年10月1日に発効する。

労務委員会関係報告事項

1. 船員保険制度の見直し問題について
(本誌1990年7月号P.13参照)
2. 海技の伝承問題検討委員会(仮称)の設置について

運輸省は、優秀な日本人船員を確保し海技の伝承を図ること的重要性が海運造船合理化審議会等の場で指摘されているところから、この度、船員部長の私的諮問機関として標記の検討会を設置することとした。

検討会の構成等は下記のとおりとし、第1回委員会を9月に開催できるよう準備を進めている。

記

委員会の名称	海技の伝承問題検討委員会(仮称)
目的	若年船員の計画的な確保と海技の伝承問題についてご意見を伺い、もって船員行政における所要の施策策定に資する。
委員会の運営	委員会の運営は船員部とし、日本海技協会が協力する。
委員会の審議期間	平成2年9月中に開始し、期間

船協だより

は当分の間とする。

委員構成〈敬称略〉

川島 裕 日本船長協会会長
谷 初蔵 日本海技協会会長
谷川 久 成蹊大学教授
土井全二郎 朝日新聞
中西昭士郎 全日本海員組合組合長
野村 秀夫 // 中央執行委員
増田 信雄 日本船主協会理事長
増田 礼二 日本船舶機関士協会会長
松成 博茂 日本船主協会会長
船員部長
労政課長、船舶職員課長、教育課長

国際委員会関係報告事項

1. UNCTAD第14回海運委員会の模様について
(P.37内外情報2参照)

海運関係の公布法令(7月)

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令別表第一第一号のA類物質等に該当する混合物の基準を定める総理府令
(総理府令第35号、平成2年7月6日公布、10月13日施行)
- 府・省 船舶からの有害液体物質の排出に係る事前処理の方法等に関する命令の一部を改正する命令
(総理府・運輸省令第1号、平成2年7月6日公

布、10月13日施行)

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第19号、平成2年7月6日公布、10月13日施行)
- ㊦ 貨物運送取扱事業法の施行期日を定める政令
(政令第209号、平成2年7月10日公布、12月1日施行)
- ㊦ 貨物運送取扱事業法の施行に伴う経過措置等に関する政令
(政令第210号、平成2年7月10日公布、12月1日施行)
- ㊦ 貨物運送取扱事業法の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令
(政令第211号、平成2年7月10日公布、12月1日施行)
- ㊦ 貨物自動車運送事業法の施行期日を定める政令
(政令第212号、平成2年7月10日公布、12月1日施行)
- ㊦ 貨物自動車運送事業法の施行に伴う経過措置に関する政令
(政令第213号、平成2年7月10日公布、12月1日施行)
- ㊦ 貨物自動車運送事業法の施行に伴う関係政令の整備に関する政令
(政令第214号、平成2年7月10日公布、12月10日施行)
- ㊦ 港湾法施行令の一部を改正する政令
(政令第224号、平成2年7月20日公布、即日施行)

船協だより

国際会議の開催予定(9月)

IMO第36回航行安全小委員会

9月3日～7日 ロンドン

IMO第63回法律委員会

9月17日～21日 ロンドン

ECE貿易手続簡易化作業部会

9月17日～21日 ロンドン

第3回日韓船主協会会議

9月18日～19日 慶州

国際油濁補償基金第13回総会

9月24日～28日 ロンドン

会議日誌(7月)

3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

4日 危険物小委員会

6日 啓水会

9日 港湾対策幹事会

10日 オーナー部会

広報幹事会

法規専門委員会小委員会

13日 通信業務研究会

16日 新造船幹事会

17日 海務委員会／同専門委員会合同会議

海務幹事会

19日 業務委員会／法規専門委員会合同会議

労務委員会／同専門委員会合同会議

総務幹事会

海務研究会

23日 工務委員会／同専門委員会合同会議

船協／パ協水先料金改定問題小委員会

船内食料研究会

24日 船協月報編集会議

船員保険研究会

25日 臨時総会

定例理事会

常任理事会／政策委員会合同会議

総務委員会

工務研究会

船員経理研究会

労務懇話会

26日 京浜地区船主会

保船幹事会

一土会

27日 啓水会

船員中央労働委員会 総会

30日 機関管理研究会

31日 国際幹事会

「海の記念日」を機会とする当協会のイベント活動

1. JR東京駅八重洲中央口におけるイベント

当協会は、7月20日の「海の記念日」を機会に街頭イベントを開催しているが、このイベントも、本年で6回目となり当協会の広報活動のなかでも、道行く人々に直接、海運の役割や重要性を訴えるという異色なものとして定着してきている。

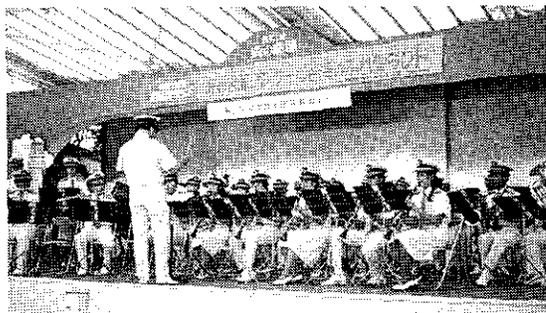
本年のイベントは、JR東京駅八重洲中央口で海の記念日第50回にちなんで「写真でみる日本海運の50年」をテーマに構成し、7月17日(火)から22日(日)まで6日間開催したが、特に海の記念日の7月20日(金)から22日(日)の3日間は、多数の賞品を用意したVTRによる海運クイズをしながら落語家の三遊亭右紋さんと司会役の女性タレントとのおしゃべりで海運の役割や重要性をわかりやすく説明し、このイベントを盛り上げた。

また、このイベントと並行して銀座ソニービルの壁面に7月16日(月)～22日(日)の7日間、コンテナ船の写真に「祝第50回・7月20日海の記念日」、「船が支える日本の暮し」と書いた大懸垂幕を掲示し海運の役割と重要性をPRした。

2. 銀座三越屋上におけるイベント

当協会と全日本海員組合は、7月21日(土)～29日(日)の間、銀座三越屋上で「海の記念日行事」と題するイベントを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」と共催で開催した。

本年は、この期間中、屋上にいろいろな船のパネルを、また店内各フロアにはモデルシブの展示を行うとともに、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を実施し、海事思想の一層の普及を図った。



▲銀座三越屋上におけるイベント



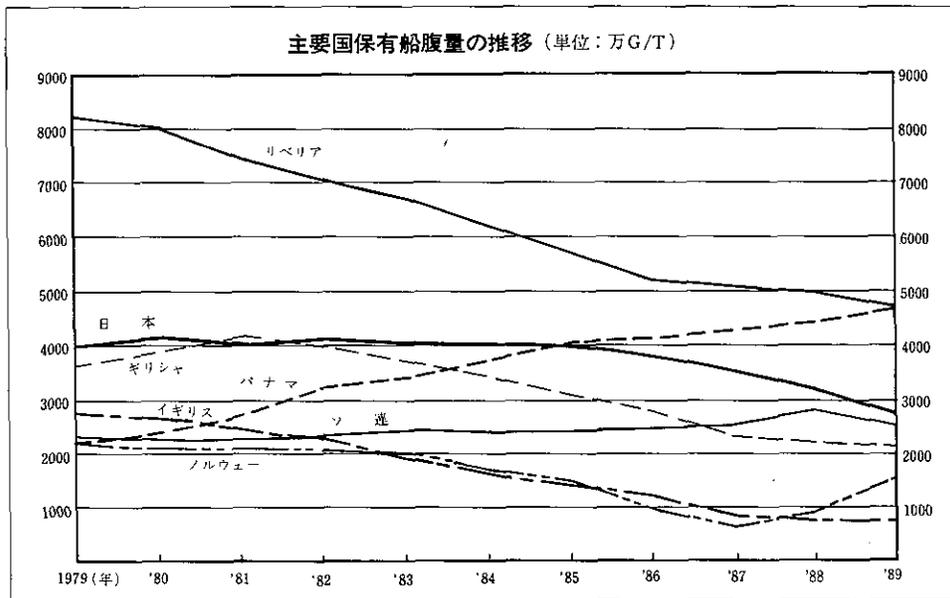
▲JR東京駅八重洲中央口におけるイベント



▲銀座ソニービル

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移	58
	2・日本商船船腹量の推移	58
	3・わが国外航船腹量の推移	58
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)	59
	5・わが国造船所の工事状況	59
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量	60
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量	60
	8・不定期船自由市場の成約状況	60
主要航路の成約運賃	9・原油(ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)	61
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)	62
	11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧)	63
運賃指数	12・タンカー運賃指数	64
用船料指数	13・貨物船用船料指数	65
係船船腹	14・係船船腹量の推移	66
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移	67
日本海運の輸送状況	16・わが国貿易の主要貨物別輸送状況	68
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入	68
内航海運	18・内航船の船腹量	69
	19・国内輸送機関別輸送状況	69
	20・内航海運の主要品目別輸送実績	69



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

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	—
1984	2,135	57,015	97,756	▲1.7	1,055	33,249	55,350	▲4.1	1,080	23,766	42,409	1.7
1985	2,435	62,161	105,652	8.1	1,028	33,470	55,512	0.3	1,407	28,691	50,140	18.2
1986	2,249	55,474	91,690	▲13.2	957	30,809	50,377	▲9.3	1,292	24,665	41,314	▲17.6
1987	2,082	54,514	88,736	▲3.2	816	28,200	45,528	▲9.6	1,266	26,314	43,208	4.6
1988	2,127	55,369	89,054	0.4	640	24,582	39,768	▲12.7	1,487	30,787	49,286	14.1
1989	2,002	55,168	87,937	▲1.3	532	21,691	35,260	▲11.3	1,470	33,477	52,677	6.9

(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	325	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以上の網船（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

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	鉄石	257 ▲ 5.9	306 19.1	321 4.9	311 ▲ 3.1	319 2.6	348 9.1	357 2.6						
	鋳物	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

品目	1986年			1987年			1988年			1989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	164.0 ▲ 3.6	17.1	160.5 ▲ 2.1	16.7	166.9 4.0	16.0	178.0 6.6	15.7			
	石油製品	32.6 20.6	10.7	41.8 28.2	13.4	45.8 9.6	14.1	49.2 7.2	14.7			
計	196.6 ▲ 0.3	15.6	202.3 2.9	15.8	212.8 5.1	15.6	227.2 6.8	15.5				
乾貨物	鉄石	115.2 ▲ 7.5	37.0	112.0 ▲ 2.8	36.2	123.4 10.2	35.5	127.6 3.4	35.7			
	鋳物	91.3 ▲ 1.8	33.1	92.6 1.4	34.0	104.2 12.5	34.3	104.9 0.7	33.3			
	穀物	31.9 1.0	19.3	32.6 2.2	17.9	32.7 0.3	16.7	31.7 ▲ 3.0	16.3			
	その他	224.8 ▲ 0.6	16.4	235.7 4.8	17.0	258.3 9.6	17.7	262.4 1.6	17.0			
計	463.2 ▲ 2.5	21.8	472.9 2.1	21.7	518.6 9.7	22.5	526.7 1.6	21.9				
合計	659.8 ▲ 1.9	19.5	675.1 2.3	19.5	731.4 8.3	19.9	753.8 3.1	19.4				

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

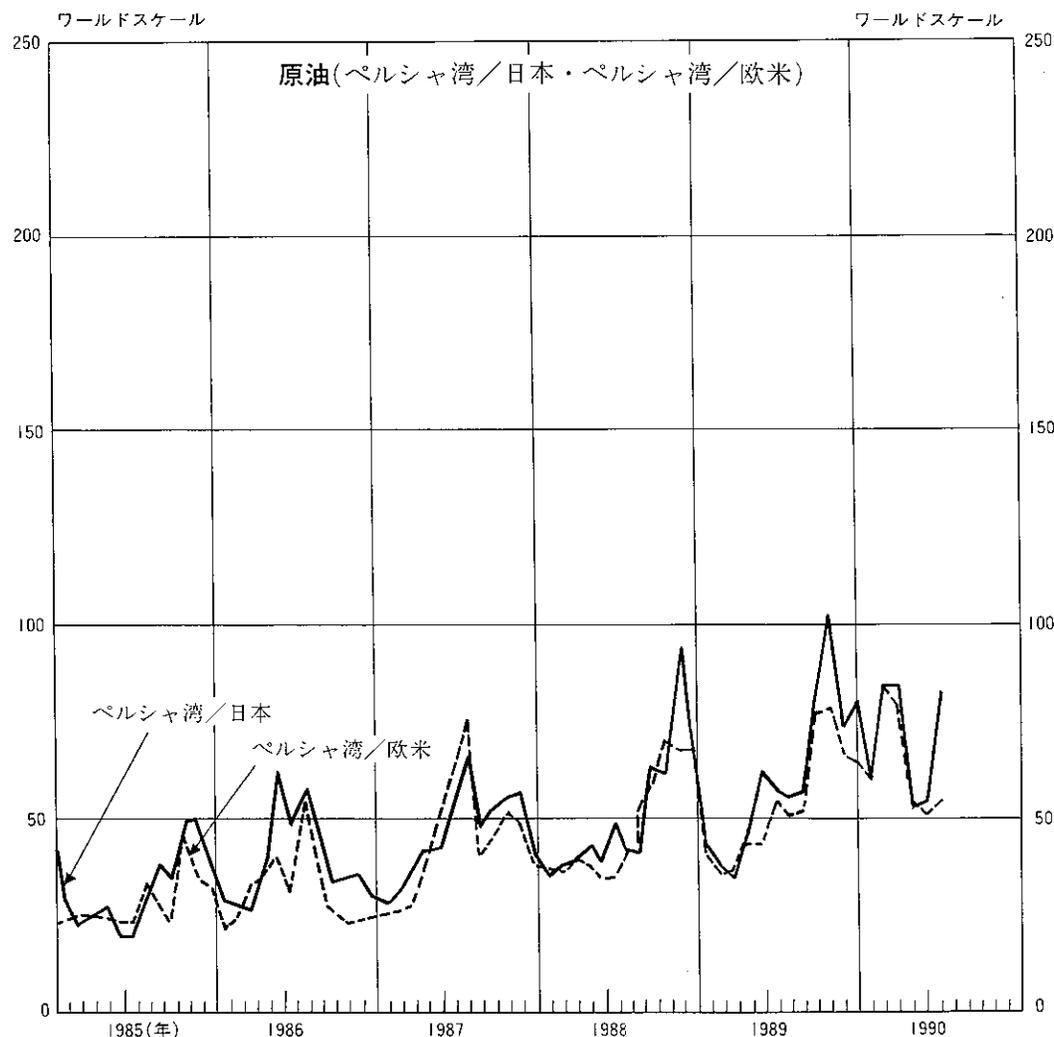
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位:千M/T)

区分	航海用船										定期用船		
	シングル 航海	連続航海	合計	品目別内訳							Trip	Period	
				穀物	石炭	鋳石	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	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
	6	12,282	0	12,282	3,786	3,245	4,187	88	463	513	0	6,157	533

(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。

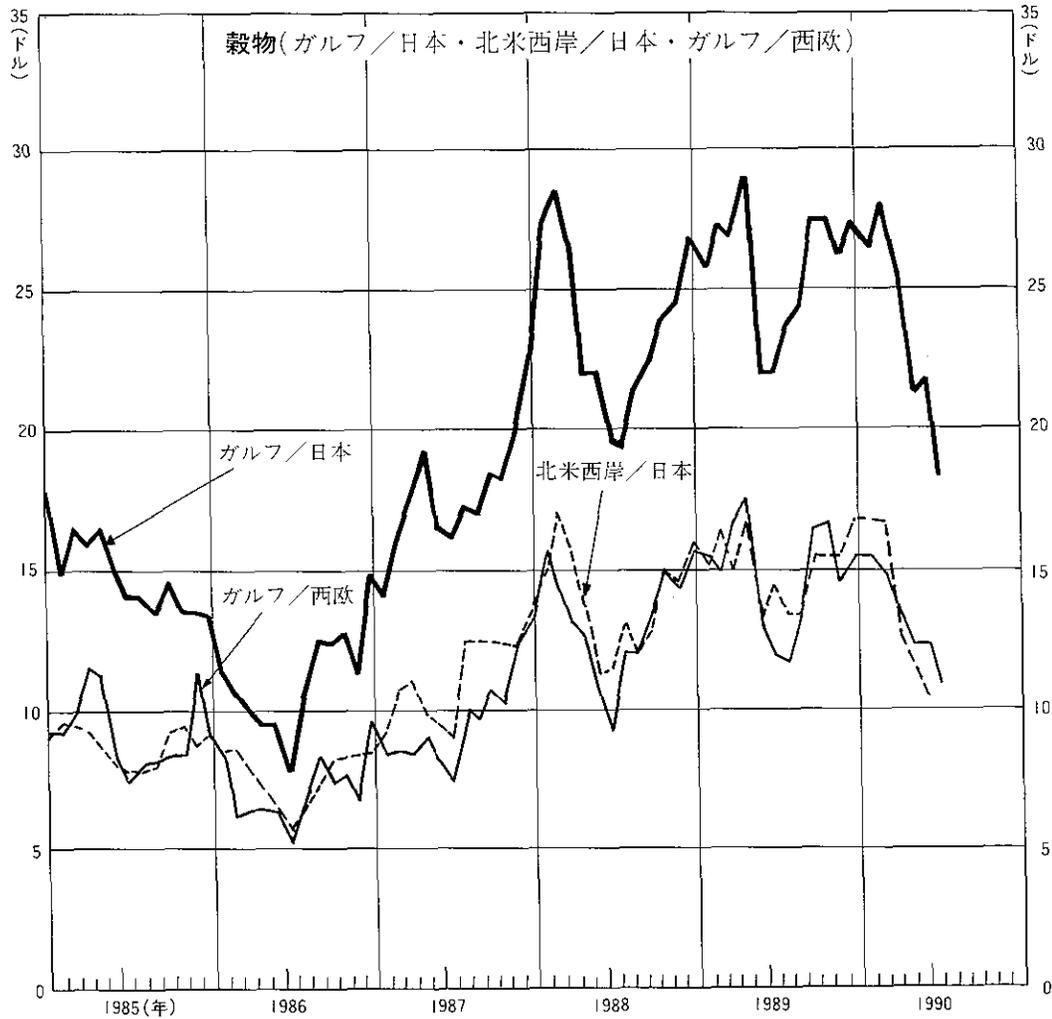
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	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	82.50	52.50	49.00	28.00	55.00	42.00	55.00	50.00
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。

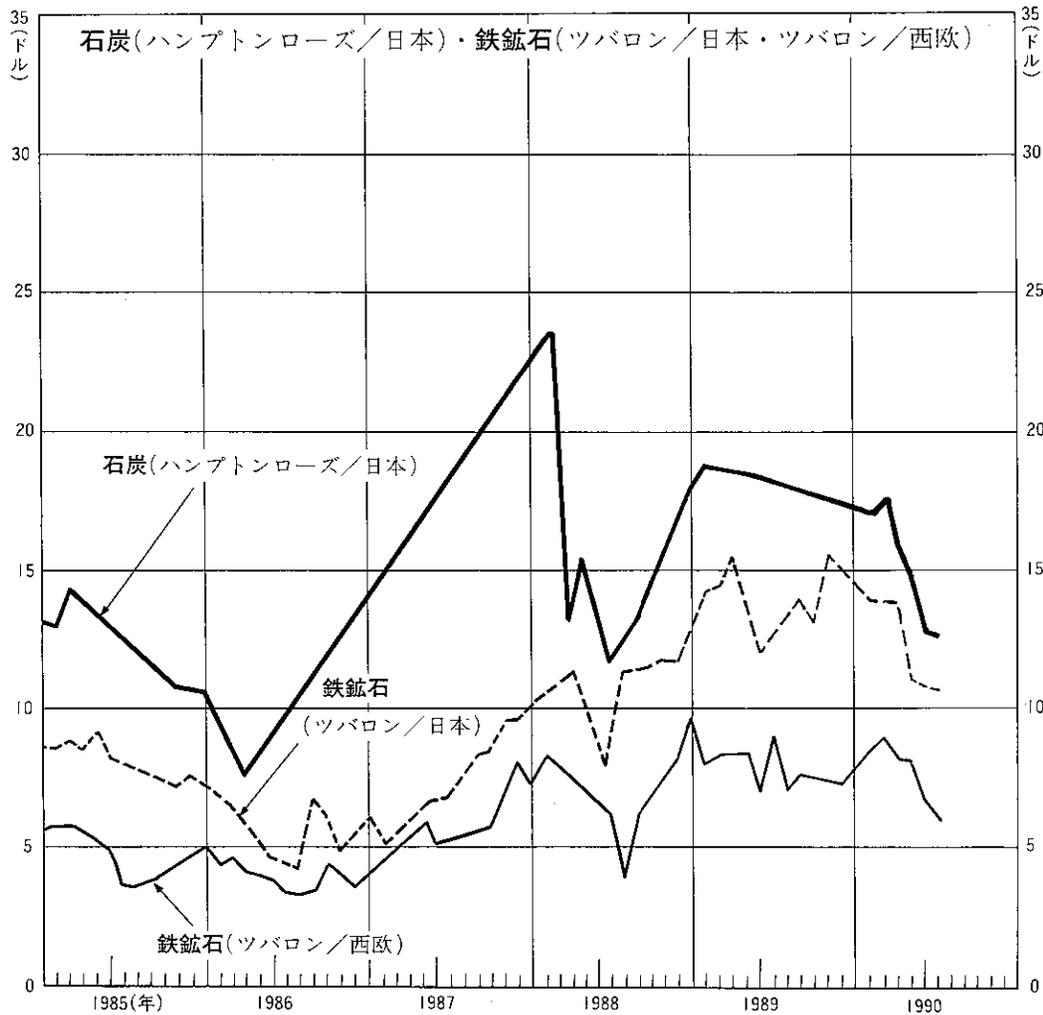


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	18.50	16.00	14.35	13.60			12.00	11.25	11.05	6.69
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。

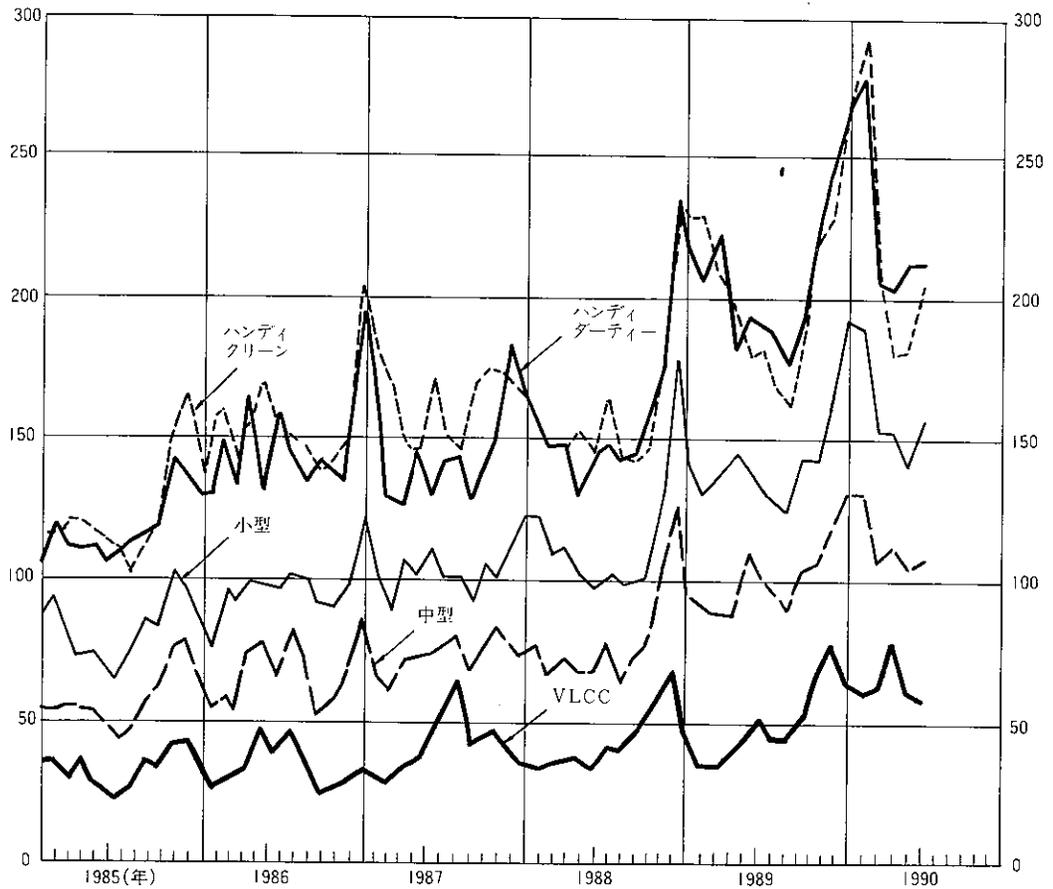


11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

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	—	—	12.50	—	—	—	10.55	—	9.00	6.10	5.90	5.25
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 =

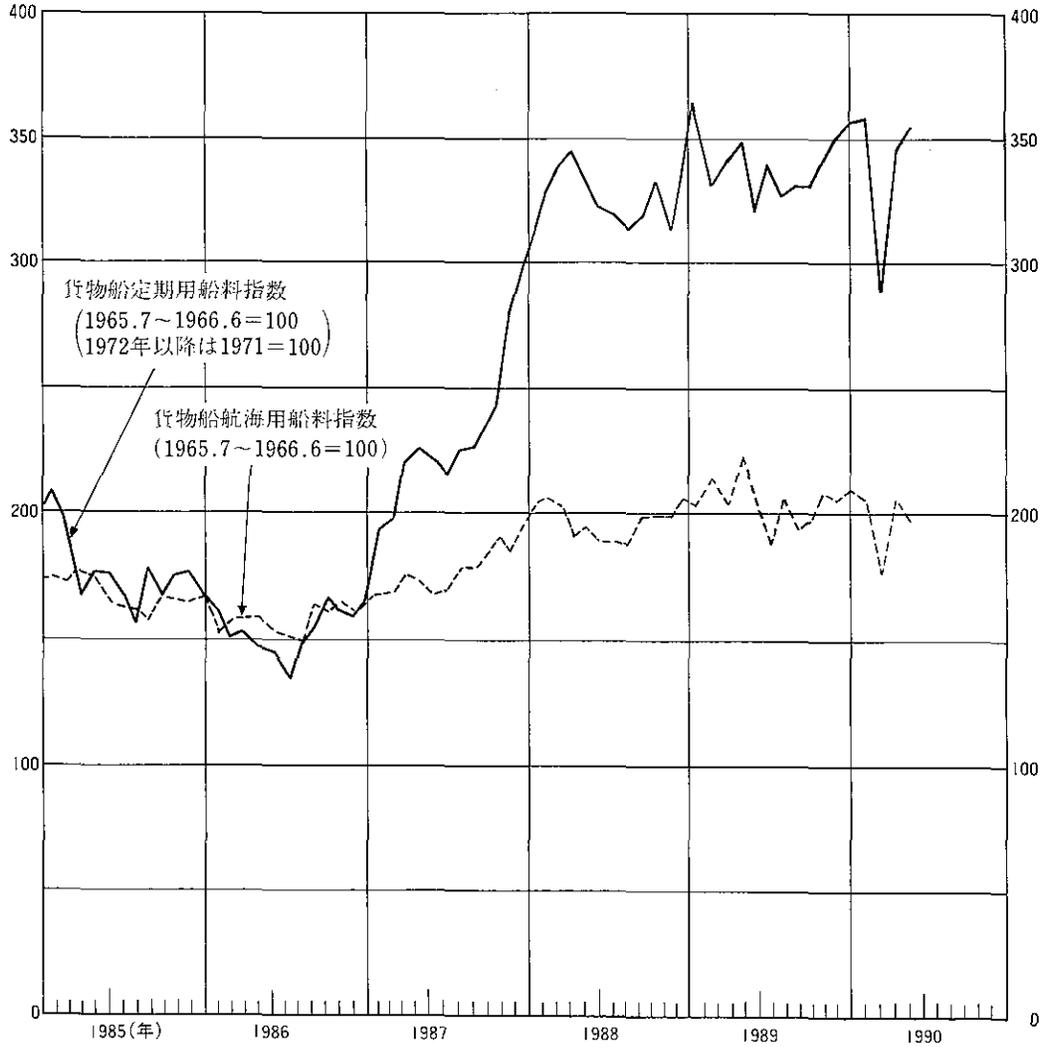


12・タンカー運賃指数

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	57.3	108.5	159.4	214.1	204.5
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・ニュース・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC：15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型：7万1000～15万トン(6万～15万トン) ⑥小型：3万6000～7万トン(3万～6万トン) ⑦H・D=ハンディ・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 ＝

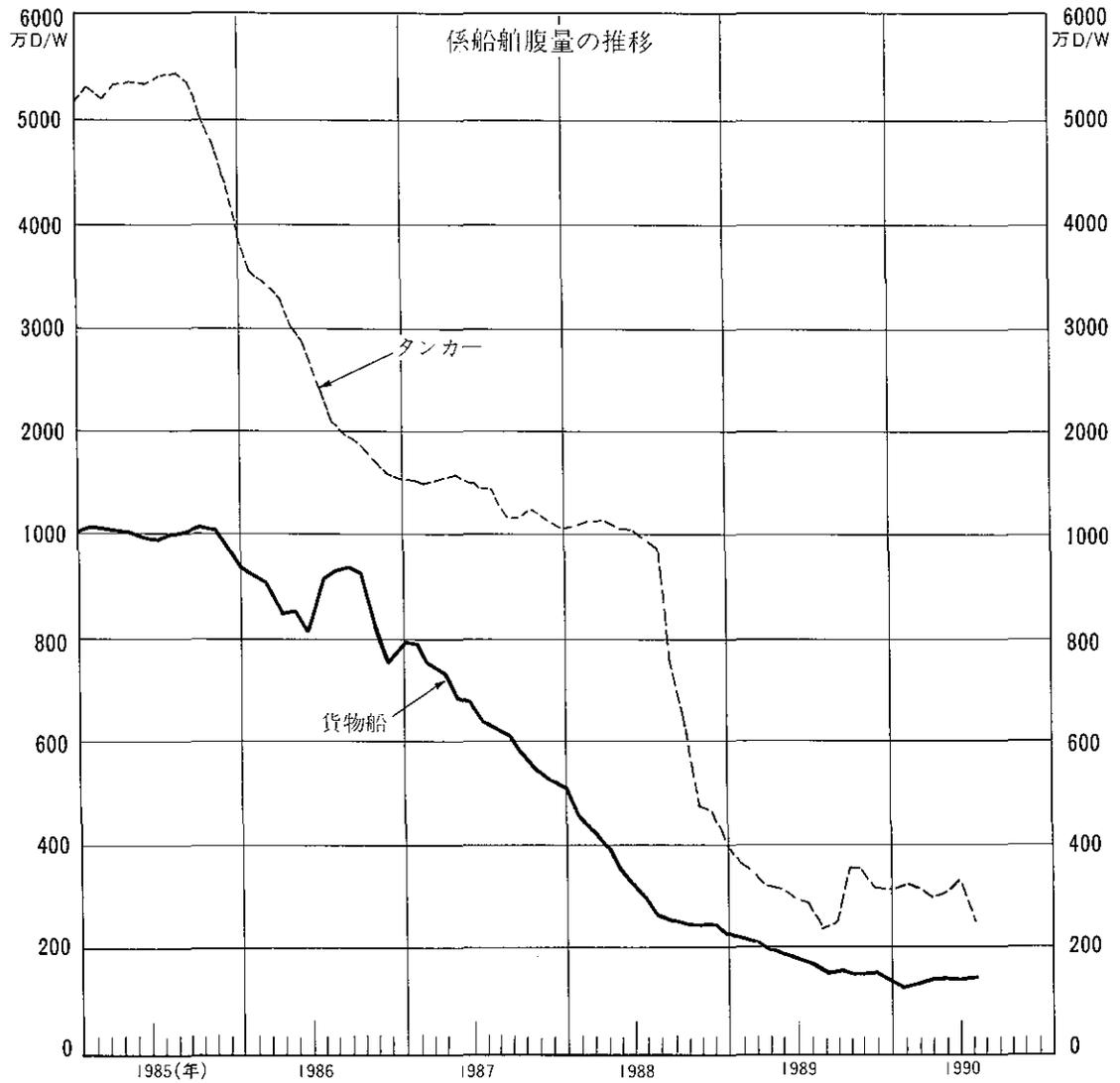


13・貨物船用船料指数

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	197.9	175.3	145.2	224.6	344.3	346.2	353.5
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・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

＝ 係 船 船 腹 ＝

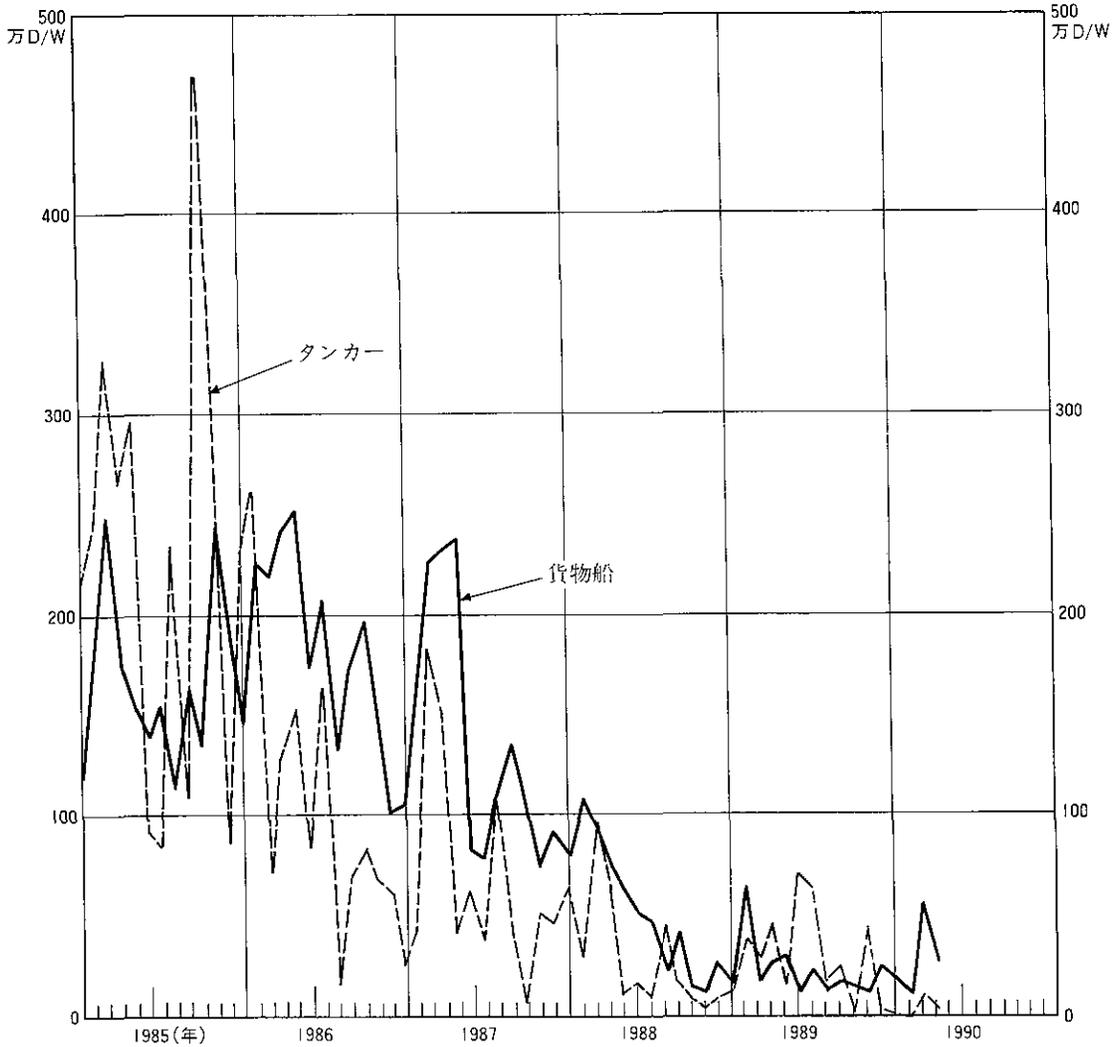


14・係船舶腹量の推移

月次	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	231	1,064	1,433	56	1,461	2,498
8	360	1,989	2,739	109	4,918	9,081	249	1,155	1,699	64	1,631	2,443						
9	354	1,941	2,641	104	4,395	7,882	243	1,180	1,723	62	1,665	2,480						
10	346	1,799	2,484	99	3,598	6,163	237	1,076	1,566	65	2,200	3,631						
11	346	1,836	2,469	95	2,921	4,881	237	1,079	1,507	62	2,076	3,622						
12	355	1,879	2,468	91	2,820	4,817	244	1,176	1,569	61	1,803	3,134						

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

＝ スクラップ船腹 ＝



15・スクラップ船腹量の推移

月次	1988						1989						1990					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W									
1	72	550	801	17	330	626	40	223	172	9	253	145	35	132	192	6	23	34
2	86	695	1,054	12	135	261	100	437	660	17	216	402	20	167	125	2	4	2
3	81	627	928	11	460	959	20	134	174	9	174	303	69	362	568	9	65	117
4	90	470	726	16	321	639	18	189	276	3	229	461	39	205	284	10	36	55
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	1,321,323	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	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	鋼船の占める割合(%)
1975	貨物船	6,413	2,497	14.0	6,646	383	▲ 6.3	13,059	2,880	10.9	86.7			
	油船	2,810	1,171	6.0	258	18	▲ 33.3	3,068	1,189	5.2	98.5			
	計	9,223	3,668	11.3	6,904	401	▲ 7.5	16,127	4,069	9.2	90.1			
1980	貨物船	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9			
	油船	2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2			
	計	8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7			
1985	貨物船	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6			
	油船	2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5			
	計	8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5			
1986	貨物船	6,081	2,499	0.6	1,384	80	▲ 9.1	7,465	2,579	0.2	96.9			
	油船	2,446	1,216	▲ 0.7	67	6	0	2,513	1,222	▲ 0.7	99.5			
	計	8,527	3,715	0.1	1,451	86	▲ 8.5	9,978	3,801	0	97.7			
1987	貨物船	6,052	2,461	▲ 1.5	1,304	71	▲ 11.3	7,356	2,532	▲ 1.8	97.2			
	油船	2,380	1,175	▲ 3.4	63	5	▲ 16.7	2,443	1,180	▲ 3.4	99.6			
	計	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	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

客船元年と言われた昨年の春から、先のクリスタルハーモニーの就航まで、きわめて短期間に実にさまざまな客船が登場、テレビをはじめ新聞に雑誌にと、いろいろなメディアを賑わし、日本にも本格的クルーズ時代の幕開けと紹介された。

おりからの海外旅行ブーム、レジャーの大型化、高級化、加えてグルメ志向の世相と相まって、これらの要素が折り込まれている客船事業は、これらマスメディアにとって格好のテーマであったのかもしれない。

一方、客船という表面の華やか

さとブームに乗りおくれまいとの懸念からか、この分野への参入企業が相次いでいる。

諸説紛々としているわが国のクルーズ人口も、期待感もともない次第にふくれ、数字が独り歩きする一方、ふたを開けてみると、言われているクルーズ人口とはほど遠いという現実をつきつけられるのである。ここでいま一度認識すべきは、「客船の真の主役は、客船を動かす企業でもなければ、それを紹介するマスメディアでもなく、乗ってくれるお客、その人である」という極めて単純な事柄である。

果たしてわが国で客船というのが事業として成り立つのか？無理なのか？ 時間をかければマーケットは育つのか？ ならば、そ

れはいつなのか？ 等々最も基本的な検討が十分なされないまま、ベルにせきたてられて見切り発車してしまったという感がどうしても拭えない。

日の丸企業であればともかく、営利企業が踏み出すからには常に“そろばん”片手にやるべきであって、ブームだから取りあえず……ということはあってはならないのである。

ひ弱な需要に過剰供給という図式の答えは、業界が身にしみていることではなかったのだろうか？

昭和海運

総務部総務・広報チーム
副部長 中村 哲也

船協月報 8月号 No. 361 (Vol. 31 No. 8)

発行：平成2年8月20日

創刊：昭和35年8月10日

発行所：社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 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)
