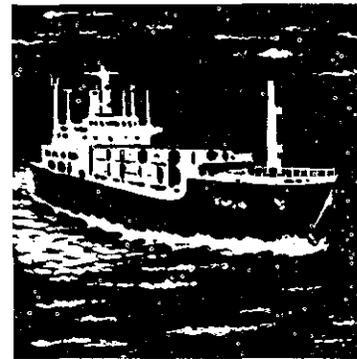
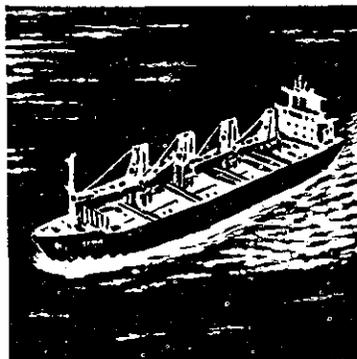
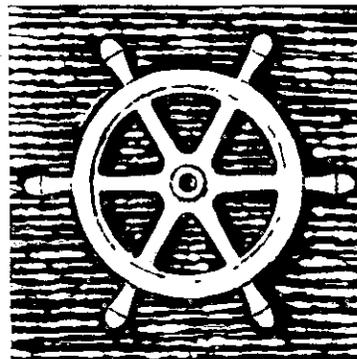
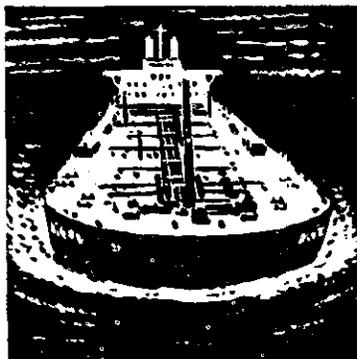
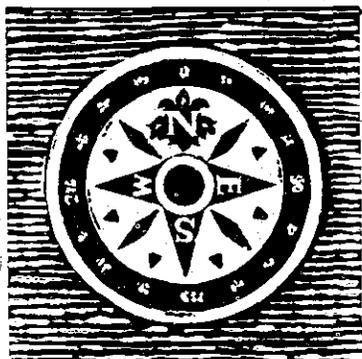


船協月報

9

1990

平成2年9月20日発行 毎月1回20日発行 No.362 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にも自動車艙を設けている最新鋭船である。

雇用情勢の変貌とその対応について	日本船主協会常任理事 新和海運取締役社長 八角 道夫	3
巻頭言		
平成3年度海運関係予算概算要求		4
海運界の動き		
不定期船・タンカーマーケットの動向		9
——市場構造の変化を中心にして——		
	出席者 日本郵船調査部長 高瀬 鴻	
	大阪商船三井船舶調査部長 今 敏	
	川崎汽船企画部長 崎長 保英	
	(司会) 日本船主協会常務理事 調査広報部長 大西 章敬	
座談会 (平成2年8月1日開催)		
わが国鉄鋼業の動向と原料輸入		27
	日本鉄鋼連盟 高子 泰彦 調査統計部次長	
寄稿		
カナダ空中散歩顛末記		37
	東京放送アナウンサー 有村かおり	
随想		
海運雑学ゼミナール第6回		40
内外情報		
米国の油濁防止法の成立		42
海運日誌 (8月)		
船協だより (理事会の模様・会議日誌・その他)		46
海運統計		47
編集後記		60

雇用情勢の変貌とその対応について

日本船主協会常任理事
新和海運取締役社長 八角道夫



日本経済が今日の繁栄をおさめ得たのは、勤勉で質の高い労働力の存在がその最大の要因である。企業にとっても、その発展の原動力が優秀な社員の採用とその育成にあるのは論を待たない。

戦後45年、終身雇用と年功序列という日本独特の人事制度によって、企業は社員の生活の保障と水準の向上につとめ、社員はその能力のすべてを企業に提供することによって企業は発展し、日本産業の国際競争力は世界でとび抜けた力を持つに至った。

この結果、日本経済の拡大発展にともない労働市場は超完全雇用となり、労働力の不足が日本経済の最大の問題となってきた。

また、生活水準の飛躍的な上昇にともなう労働に対する意識の変化や、女性の地位の向上、あるいは外国人労働者の進出など、現在は企業の人事労務政策が大きな転換点にさしかかっている。

すぐれた人材を採用するためには、単に給与が高いというだけでは十分ではない。現代の若者はその私生活や個性を無視されてまで働こうとはしないし、職場の安定性ととも企業に社会的イメージや働き甲斐のある職場を求めるなど、その選択の要因は多様化している。また男女雇用機会均等法の制定を待つ

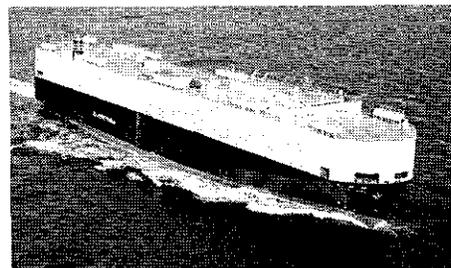
までもなく、女性の能力を十分発揮させるような人事制度を持つことがどうしても必要な時代になってきた。

一方、最近の若者は入社した日から転職を考えていると言われている。落ちこぼれではなくバリバリ仕事のできるエリートの間にも転職意識が広がっており、最近の1年間で300万人が転職していると言われている。いわば転職が社会的にも認知されてきたというべきで、企業としては中途採用も新卒と同じウエイトで考えなければならないようになってきた。人材の充足は、男子新卒卒の採用で事足りりとした時代は終わったというべきである。

海運企業は1985年以降の円高と市況低迷の中でここ数年必死の合理化を行ってきたが、われわれが後向きの施策に追われている間に日本の労働市場は急激な変貌をとげ、働く人たちの意識も大きく変化した。

混乗制度の中で日本伝統の海技を維持し、伝承して行くためにも、また優秀な陸上社員を育てて行くためにも、雇用、人事政策、教育などすべてにわたって固定観念を打破した新しい対応を行わねばならない。さらに何よりも優秀な人材を吸引する最大の道は、給与その他物質的条件に魅力があり、かつ将来展望の持てる企業となることである。

海運界の動き



▲航行中の自動車専用船

平成3年度海運関係予算概算要求

運輸省は、平成2年8月末、平成3年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に要求を行い折衝を開始した。

概算要求事項のうち、海運関係事項の概要は次のとおりである。

1. 外航海運対策（資料1参照）

(1) 歳出予算

昭和54年度から昭和56年度までに締結した利子補給契約により平成3年度に歳出化することが必要な利子補給金4,300万円、日本開発銀行の猶予対象利子に対する交付金32億2,700万円（猶予対象利子本体分23億3,200万円、猶予対象利子運用金利分8億9,600万円）の合計32億7,000万円を要求した。

(2) 財政投融資

パイオニアシップ等の超省力化船への代替建造を中心とする外航船舶（貨物船）の整備と外航客船の整備を促進することとし、これらに必要な財政投融資660億円を要求した。

内訳は、外航貨物船の整備については3年度新規分468億円、2年度継続分137億円、合計605億円であり、2年度予算に比し、235億円の増額となっている。融資条件は、融資比

率がパイオニアシップ等超省力化船70%（現行60%）、LNG船60%（現行どおり）、その他船舶50%（現行どおり）とし、金利についてはいずれも開銀特別金利5（現行どおり）とした。

外航客船の整備については継続分55億円〔金利：特利4、融資比率：50%（いずれも現行どおり）〕を要求した。

2. 船舶整備公団（資料2参照）

(1) 歳出予算

船舶整備公団の業務の円滑な運営に資するための補給金として5億1,200万円を要求した。

(2) 財政投融資

船舶整備公団の3年度事業規模を668億円とし、このうち自己資金134億円を除いた534億円を財政投融資として要求した。

事業内容は、内航海運の体質改善を図るために8万7,250%を代替建造することとし、そのための資金265億円、これに前年度継続分104億円、改造等融資12億円を加え381億円としている。

このほか、国内旅客船の整備のために267億

【資料1】

外航海運対策の推進

区 分	前年度予算額	3年度要求額	比較増△減額	備 考
歳出予算	2,419百万円	3,270百万円	851百万円	
財政投融资	42,000	66,000	24,000	日本開発銀行

説 明	<p>外航海運の経営基盤の強化と国際競争力のある日本商船隊を確保するため、外航海運対策として以下の措置を講ずる。</p> <p>1. 海運業の経営安定に資するため、既に締結した利子補給契約に係る外航船舶建造融資利子補給金を支給するとともに、日本開発銀行による利子補給金相当額の利子猶予措置を引き続き講ずることとし、外航船舶建造融資利子猶予特別交付金を日本開発銀行に交付する。</p> <p>2. パイオニアシップ等の超省力化船への代替建造を中心とする外航船舶（貨物船）の整備を促進するとともに、外航客船の整備を促進することとし、これらに必要な資金について日本開発銀行から融資を行う。</p>		
経 費	<p>1. 歳出予算 (前年度予算)</p> <p>(1) 利子補給金 43百万円 (168)百万円 <small>(注) 昭和54年度から昭和56年度までに締結した利子補給契約により平成3年度に歳出化することが必要な利子補給金額である。</small></p> <p>(2) 利子猶予特別交付金 3,227百万円 (2,251)百万円</p> <p> ┌ 猶予対象利子本体分 2,332 (1,368)</p> <p> └ 猶予対象利子運用金利分 896 (882)</p> <p>【参考】 平成3年度末の開銀利子猶予額 13,113百万円</p>		
積 算	<p>2. 財政投融资</p> <p>日本開発銀行融資 660億円 (420)億円</p> <p>(1) 外航貨物船の整備 605 (370)</p> <p> 平成3年度新規建造分 468</p> <p> 平成2年度建造継続分 137</p> <p> 平成3年度新規建造分の概要</p>		
基 礎	<p>融資条件</p> <p>(イ) 金 利： 特利5 (現行どおり)</p> <p>(ロ) 融資比率：パイオニアシップ等超省力化船 70 % (現行60%)</p> <p> L N G 船 60 % (現行どおり)</p> <p> その他船舶 50 % (現行どおり)</p> <p> 改 造 30 % (現行どおり)</p> <p>(2) 外航客船の整備 55億円 (50)億円</p> <p> 平成2年度建造継続分 55</p> <p> (イ) 金 利： 特利4 (現行どおり)</p> <p> (ロ) 融資比率： 50 % (現行どおり)</p>		

【資料2】

船舶整備公団に対する財政措置

区 分	前年度予算額	3年度要求額	比較増△減額	備 考
歳 出 予 算	230百万円	512百万円	282百万円	
財 政 投 融 資	43,000	53,400	10,400	
	300	500	200	産業投資特別会計 資金運用部資金 簡 保 資 金
	40,700	52,900	12,200	
	2,000	0	△2,000	

説 明	1. 船舶整備公団の業務の円滑な運営に資するため、補給金を交付する。		
	2. 船舶整備公団の経営基盤の強化を図るため、産業投資特別会計からの出資を行う。		
明	3. 船舶整備公団の下記事業を推進するため、所要の財政投融資を確保する。		
	(1) 国内旅客船の整備 離島航路をはじめとする国内旅客航路に就航する船舶の近代化および輸送力の増強を図るため、国内旅客船の建造および改造を促進する。		
明	(2) 内航海運の体質改善 内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進する。		
	(3) 特定係留船活用事業の推進 海運事業者の経営改善等を図るため、余剰船舶等の係留船への改造を促進する。		
経 費 積 算 基 礎	1. 船舶整備公団に対する補給金		512 (230) 百万円
	2. 事業規模		
		建造量〔総トン〕	3年度要求額〔億円〕
	(1) 国内旅客船の整備		
	①	国内旅客船の建(改)造	58,900 (58,700) 218 (199)
	②	前年度継続分	49 (62)
		計	267 (261)
	(2) 内航海運の体質改善		
	①	代替建造	
	(イ)	内航貨物船の建造	87,250 (85,250) 265 (245)
(ロ)	前年度継続分	104 (80)	
	小 計	369 (325)	
②	改造等融資	12 (15)	
	計	381 (340)	
(3) 特定係留船活用事業の推進			
		20 (14)	
	合 計	668 (615)	
		() 内は前年度予算	

【資料3】

船員雇用対策

区 分	前年度予算額	3年度要求額	比較増△減額	備 考
歳 出 予 算	1,249百万円	1,251百万円	2百万円	

説 明	混乗の実施に対応し日本船員福利雇用促進センターに船員労務供給業務を行わせることにより外国船への計画的な配乗を促進する等外航船員雇用対策を講ずるとともに、日ソ・日米漁業交渉等による減船にともなう漁業離職船員対策等を推進する。		
経 費 積 算 基 礎	(前年度予算)		
	1. 船員雇用促進対策事業費補助金 (日本船員福利雇用促進センター)	433百万円	(313)百万円
	(1) 外国船配乗促進事業助成	320	(180)
	(2) 外国船就職奨励助成	45	(48)
	(3) 再就職あっせん受け入れ助成	39	(56)
	(4) 技能向上・職域拡大訓練	29	(29)
	2. 船員離職者職業転換等給付金	818	(936)
	計	1,251	(1,249)
参 考 事 項	(前年度予算)		
	1. 船員保険特別会計による船員雇用促進対策事業	876百万円	(1,028)百万円
	2. 船員離職者職業転換等給付金の概要		
	(単位：百万円)		
	事 項	対象船員数	所要給付金額
	海運業関係 (外航関係)	450人	33
	漁業関係 (日ソ・日米等)	2,563	782
	その他の海運業 (近海、内航、本四等)	71	3
	合 計	3,084	818

円、余剰船舶等の係留船への改造を促進するため20億円となっている。

3. 船員雇用対策（資料3参照）

混乗の実施に対応し、日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）が船員労務供給業務を行うことにより外国船への計画的な配乗を促進する等の外航船員雇用対策を講ずるとともに日ソ・日米漁業交渉等による減船にともなう漁業離職船員対策等を推進することとしている。

外航船員雇用対策としては4億3,300万円（前年度比1億2,000万円増）が計上されており、内訳は外国船配乗促進事業、就職奨励助成、再就職あっせん受け入れ助成、技能向上・職域拡大訓練等である。また、離職船員対策として船員離職者職業転換給付金8億

1,800万円（前年度比1億1,800万円減）が計上されている。

なお、船員雇用対策のうち船員保険特別会計から支出されるものとして、技能向上等の訓練費助成、外国船派遣助成金、45歳以上の船員の出向給付、雇用調整出向給付金の後年度負担分等、9億7,000万円が計上されているが、船員保険制度の見直し問題との関係で、今後、さらに検討される予定となっている。

4. 開発途上国船員への協力（資料4参照）

政府開発援助（ODA）の一環として、民間船社の協力を得て海事国際協力センター（MICC）が行う開発途上国船員研修受け入れ事業への補助金として6,100万円（前年度比3,100万円増）を要求し、平成2年度に引き続いて75人を新たに受け入れることとしている。

【資料4】

開発途上国船員養成への協力

区 分	前年度予算額	3年度要求額	比較増△減額	備 考
歳 出 予 算	30百万円	61百万円	31百万円	

説 明	開発途上国の船員養成に協力・貢献するため、開発途上国船員を対象とする研修を推進することとし、当該事業を行う海事国際協力センターに対し、事業の実施に要する経費の一部を補助する。			
経 算 費 基 礎	(前年度予算)			
	開発途上国船員養成事業費補助金	61百万円	(30)百万円
参 考 事 項	事業の内容			
	(1) 対 象 者	フィリピン、インドネシア、タイ等の船員		
	(2) 研 修 人 数	75人		
	(3) 研 修 課 程	導入訓練（2カ月） 乗船訓練（12カ月）		
	(4) 補 助 内 容	旅費、支度金、研修手当、研修費、傷害保険料、研修生移動費、ビザ更新費に対する補助		

座 談 会

不定期船・タンカーマーケットの動向 ——市場構造の変化を中心にして——

●出席者（敬称略・順不同） ●

日本郵船調査部長 高瀬 鴻
大阪商船三井船舶調査部長 今 敏
川崎汽船企画部長 崎長 保英
(司 会) 日本船主協会常務理事 大西 章敬
調査広報部長

(平成2年8月1日開催)

3 部門同時不況の背景

大西 船協月報は、当初から船主協会の活動を中心に編集しております。海運業界の動向を知る上で重要な営業面の動きに触れておりませんでした。これからは営業面の動向を座談会や寄稿で紹介していきたいと考えております。そこで、今回はまず最初の試みとして、不定期船、タンカーマーケットの動向について、お話をさせていただきたいと思います。

マーケットといいますが現象面ではなく、近年の市場構造の変化を中心に要因分析のようなかたちで、お願いしたいと考えまして、営業担当の方ではなく調査および企画の方にお集まりいただきました。

まず、最初に営業3部門同時不況の時期についてお話をうかがいたいと思います。2度のオイルショック後、1980～'81年ごろに、海運市況

が一時高騰しましたが、それが下落したあと長期にわたり低迷し、同時に経営上安定収益部門といわれていた定期船部門も採算が悪化し、1983年ごろからいわゆる3部門同時不況が続き、海運経営を悪化させました。その背景とか要因について、高瀬さんから概括的にお願いします。
高瀬 まず3部門の同時不況が、どうして起こったか？ということになると思いますが、その根本的な契機は、とりも直さず1973年秋の石油ショックに行き着かざるをえないでしょう。ではなぜ1981年のころに、市況が少し上向いたのか。

この辺は、弊社の「海運市況の回顧と展望」（1990年7月30日発行）の中でふれていますが、要するにオイルショックまで（1973年まで）はGNPが伸びれば、それに比例して1次エネルギーの消費も伸びる…という構造があった。

ところが1973年の石油危機によって明らかに

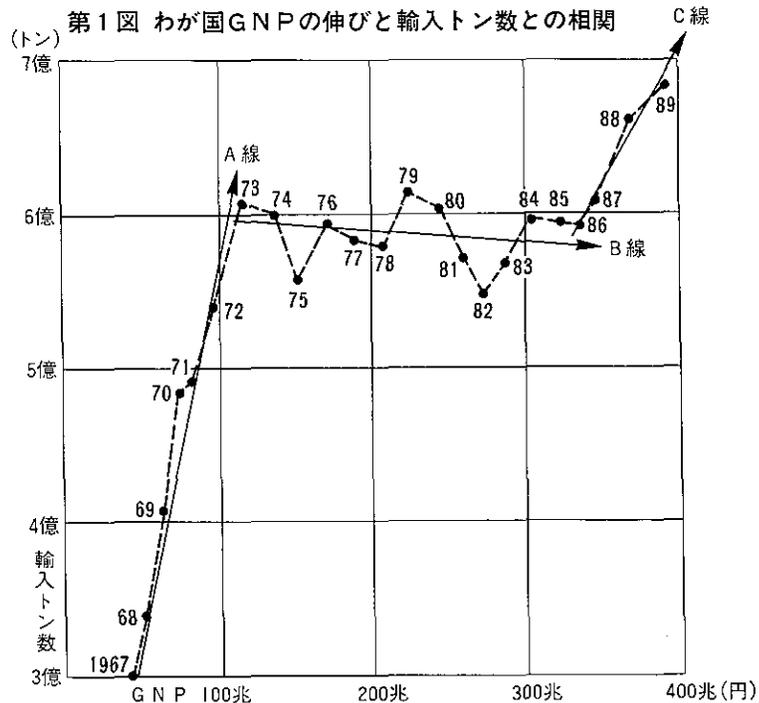
エネルギーの消費の伸び率が落ちた。石油を見ると、もっと伸び率は落ちて、GNPが伸びても石油消費はほとんど、増えなくなってしまった。しかし日本は世界のなかでも、省エネ・省資源の技術革新のテンポが早かったから、1973年から1982年にかけて石油の消費は落ちていったが、同時に1983年から増勢に転じた第1次エネルギー消費は、石炭やLNG(液化天然ガス)への燃料転換で賄われた。それによって不定期船市況が騰ったのが、実情だったのだらうと思います。そういう意味では、オイルショックというものの深刻な影響を、海運界の人が読み切れなかったのではないか…という感じがします。

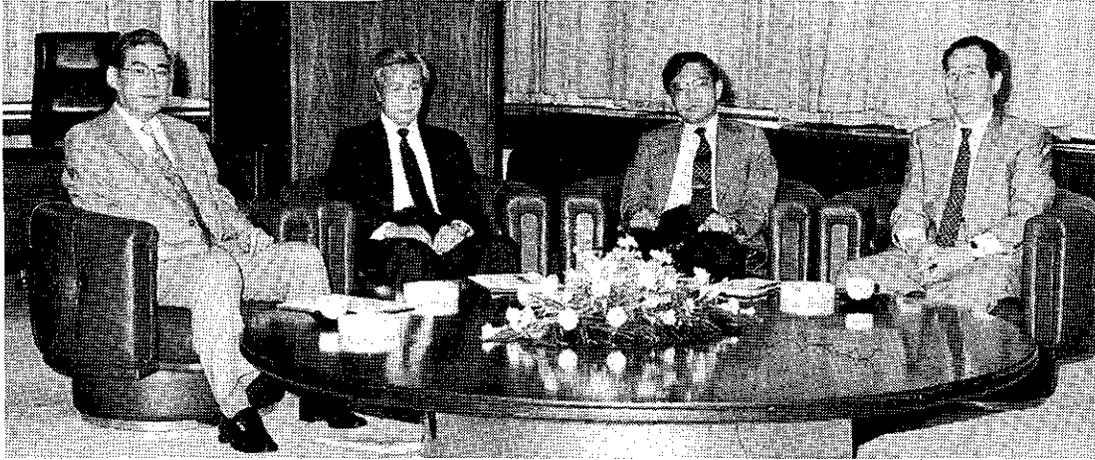
石油が騰ったけれども、その代わりに今度は石炭の消費が増えるのだというので、「これからはバルクだ!」と言ってたくさんの船を造った。GNPが増えても、全体としての物の動きがほと

んど増えないのみか、トレンドとしては、むしろ減少するという時期を脱してないタイミングで大量のバルカー発注が行われた。それで不定期船市況は再びガタガタ下落してしまったのです。

ところが、その間にもたとえば石油火力から石炭火力への移行という形で、徐々に1次エネルギーの消費量がまた増え始めていますが、それが石油の荷動きになって跳ね返ってくるのは、まだかなり遅れる——こういう時期がありました。タンカー市況と不定期船市況とは鉱油兼用船を媒介として密接にリンクしていますから、両方の荷動きが回復してこないことには、持続的な回復基調とはならないのです。

手もとにGNPと輸入量(エネルギー、鉄鉱石ほか)との相関々係を出したグラフ(第1図)があるんですが、明らかに1986年から、急に角





度が上向きに転じていますが、それと同時に市況が回復し始めています。海運は、どうみても外部環境に著しく左右される。今度の市況回復も自律的回復ではなく、世の中の景気が良くなって…ということですね。しかし、世の中の良くなり方に比べればまだまだ不十分という感じがします。まだ完全にコストをカバーする水準まで達していない。

最近、私が興味をもったのは、石油危機への対応の悪さ、これがソ連や東欧に出ているということです。ゴルバチョフ自身が、昨年11月26日付のプラウダの「社会主義思想と革命的ペレストロイカ」という論文で、「1970年代に資本主義世界で起こったエネルギー危機にともなう社会ショックに続いて先端技術と省エネルギー・原料節約を基盤とする精力的な構造的ペレストロイカが進められたことに気付くのが遅かった。今日われわれは、対応の遅さと自己過信のつけを支払わされている」とその失敗を率直に反省している。ソ連はいまごろになってようやく気付いた。要するに、十何年遅れて、オイルショックのときと同じ状態がいま、ソ連でおき

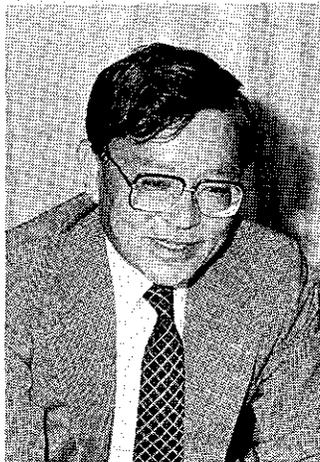
ている。

洗剤が足りない、トイレトペーパーが足りないとか…。ソ連が今後、どう動くか。これは世界の荷動きを占う意味で、大きな意味もっているので、慎重にみていかねばと思います。海運は市場経済の申し子みたいところがありますから、否応なく深刻な影響にさらされてしまったのですが、その深刻さにもっと早く気が付いていたら、3部門同時不況の深刻さはもう少し緩和されたかも知れません。

エネルギー需給環境が変わる

大西 世界の海上荷動きをみますと、石油は1979年に17億8,000万トンあったものが、1985年には11億5,900万トンまで減りボトムになりましたが、1989年には14億7,000万トンに回復してきました。

ドライカーゴ（乾貨物）のほうは、1979年が19億4,000万トンで、これは増えたり減ったりしながら、1983年の18億7,800万トンを底にして増加傾向をたどり、1989年に24億700万トンまで増加しました。



(高瀬 鴻氏)

高瀬さんのお話のように、“石油がダメならドライがあるよ！”という感じが、荷動きをみても言えると思いますが、商船三井さんの「1990年、海運市況の動向」(1990年6月発行)によると、1985年以前と以降では、海運市況をとりまく環境が構造的に変わったと指摘されております。今、この点についてお話し願います。

今 「構造的に変わった」という言葉は、エネルギー需給環境が変わった——というようにとらえてよいのではないかと思います。1973年と1979年の石油ショックを経て、省エネルギー脱石油が急速に進んだわけですが、1986年に石油価格の暴落が起きました。そして、たまたまその頃から世界の景気が上向いてきました。この2つの動きが重なって、市況環境ががらっと好転してきたと見ていいのではないのでしょうか。

つまり、エネルギー消費の構造が省エネルギー・脱石油の呪縛から解放される形で変換して、全体の経済の動きが活発になるのにもなって、荷動きも旺盛になるという方向に動いてきたと言えると思います。また、海運界では、3部門同時不況克服の一環として、相当の勢いで船舶

の解撤や係船を行ってきました。船腹需給面のバランスが改善の方向に向かっていた時に、原油をはじめとする原材料の荷動きが増えてきた。

もちろん荷動きの増加と言っても、急上昇したというわけではありません。船腹の需要供給面でかなりの改善がなされていたので、船腹の需給バランスがぐっと引きしまり、海運市況に好調をもたらしたのです。

大西 世界の船腹需給状況をみますと、バルクキャリアも油送船も1983年に、余剰船腹がしばらくピークになっていますね。バルクキャリアの余剰が5,400万重量トンで、全体の26%、このとき係船が1,500万重量トンで7%を占めています。一方、油送船のほうは、余剰が1億3,900万重量トンで全体の43%、係船が6,900万重量トンで21%になっております。

一方、解撤量をみますと、油送船は1982年から1985年まで4年間毎年1,000万重量トン以上、この間に約5,000万重量トンぐらい解撤しています。また、バルクキャリアのほうは2年遅れて1984年から1987年まで、毎年900万重量トンから1,200万重量トンぐらい解撤し、4年間で4,300万重量トンに達しています。

このような動きからも、今さんが言われたように、1985年が一応マーケットの底のような感じがしますが、船腹供給面での需給調整の動きを、崎長さん、どうぞ覧になりますか。

崎長 私は高瀬さん、今さんのようにデータのではなくて、営業的、感覚的な視点から申し上げたいと思います。

1981年ごろまでのプロセスと、1981年以降の低迷期がずっと続いた後、2年前ぐらいからの

3部門同時不況脱却とは、違うのではないかと
思っています。しかし一方では、構造は本当に
変わったのかどうか？という疑問があります。

高瀬さんのお話のように、エネルギー消費量
と GNP の伸びの相関関係で、弾性値が、かつて
は1ぐらいだったと置いていたら、また1にな
ってきた…というのをみると、今さんが言われ
る学習効果が、経済全体でどうなっているのか、
本当の意味で構造改革がされたうえで、安定し
た形になっているのだろうか。そうではなく、
むしろ、油などが相対的に安いので、また元の
パターンに戻ってきているのではないかという
気がします。その辺の構造論をもう少し整理し
て教えていただくと助かるのですが。

高瀬 日本エネルギー経済研究所の生田理事長
が言われているのは、1973年から1986年にか
けてのこの間が異常な時代だったので、いま、も
との状態に戻ったのだ…というわけですね。し
かしそれは、経済の自律的な変化でそうなった
のではなくて、石油価格が1981年のバレル当
たり36.90ドルから1988年の14.80ドルと60%も暴

落するという要因があったわけですね。

特に日本の場合は、その間に円の為替レ
ートがものすごく騰っている。逆に石油価格は下
っているから、実質的には1973年の原油価格を
円価に換算(1973年8.3円/ℓ)して、しかもイ
ンフレ率で調整すると、石油危機の時よりも原
油価格(1988年6.7円/ℓ)が下がってしまったと
いうわけですね。要するに、そこまで石油価格
が下がったから、また皆が石油を多く使い始め
た。

最近、東京タワーのイルミネーションが非常
に美しくなったとか、若い娘さんが朝シャンを
やるとか、冷房をふんだんに使うとか、いろい
ろわれわれがみても目につくものがありますね。
若い娘さんの朝シャンでも、年間 VLCC 3隻分
ぐらいの石油を使っている計算になります。と
もかく、エネルギーコストが安くなった点は無
視できない。

それでは、エネルギーコストが安いままで持
続するかどうか—その見極めが大事ですね。そ
れを無視して構造が変わったというのは、言い

第1表 経済成長とエネルギー消費の推移

(1) OECD	年	—	1960~70	1970~80	1980~86	1986~88
(a) GDP 伸び率	%/年	—	4.9	3.1	2.6	3.6
(b) エネルギー伸び率	%/年	—	5.3	1.9	0.1	3.1
(c) 弾性値=(b)/(a)		—	1.08	0.61	0.04	0.86
注) エネルギー：OECD エネルギーバランス表、一次供給ベース、1988年は BP 統計						
(2) 日本	年度	1950~60	1960~70	1970~80	1980~86	1986~88
(a) GNP 伸び率	%/年	8.8	11.0	4.6	3.9	5.1
(b) IIP 伸び率	%/年	17.0	14.0	3.9	2.9	7.3
(c) エネルギー伸び率	%/年	12.4	12.5	2.3	0.1	5.2
(d) 弾性値=(c)/(a)		1.41	1.14	0.50	0.03	1.02
注) エネルギー：総合エネルギー統計、最終消費ベース、						

出所) エネルギー経済研究所

過ぎというか、やや乱暴な感じがする。

今度の外航海運の現況（外航海運白書）（1990年7月発行）をみると、1988年と'89年で荷動きの伸びが、全然違う。明らかにピークを過ぎたかな？と。日本の場合は88年は9.4%伸びましたが、89年は3.4%ですからね。89年の輸入の伸びは大したことはない。

今 粗鋼生産高が高水準の割には鉄鋼原料が伸びていないのです。暦年ベースでは逆に原料炭が若干減っています。

高瀬 ピークをやや過ぎたのかなあ！という感じが、手放しで「構造が変わった」と言い切っているのかどうか。

崎長 荷動き量が横ばいに近い状態で、GNPが相当に伸びていくとすれば、ある意味では、経済が良い形になっているという見方もできますね。

高瀬 東京電力が慌てているのは、7月下旬には消費電力が5,000万キロワットのピーク近くに達して、5,140万キロワットの供給力の限界までにほとんど余力がなくなってしまったということですね。

今 首都大停電の寸前までいったらしい。

不定期船・油送船市況を支える要因

大西 ところで、1987年の後半頃から不定期船マーケットが良くなって、1988年以降、油送船も市況が堅調に推移しております。マーケットを支えている要因を、分かりよく分析していただきたいのですが……。

今 不定期船マーケットを支える基幹部分は鉄鋼エネルギー原料ですよ。特に“鉄の復権”が

なければ、不定期船マーケットの回復もない——ということが言えると思います。

基幹部分が堅調になったということが、非常に大きい。鉄鉱石、原料炭、一般炭の荷動きが市況の底をしっかりと下支えし、そのうえで穀物を中心に、その他のバルクカーゴが相当な水準で動いています。ソ連が大量の穀物を輸入している影響は大きいですね。

活発な荷動きに対応する船腹の供給面はどうかというと、1987年までに不経済船のスクラップが急速に進む一方で、新造船の建造ペースが落ちた。だから、うまい工合に船腹需給がバランスしてきたわけです。

大西 高瀬さん、油送船のほうはどうですか。

高瀬 油送船の回復のほうが大きいですね。ひと頃、3億重量トンぐらいある油送船のうち、50%ぐらい余剰といわれたが、昨今は、かなり解撤も進んだ。また解撤が進んだ途端にOPECの原油価格が下り始め、下り方が急ピッチですよ。リッター当たり8円ぐらいになった。

1973年のレベルで8円30銭だったのが、87年で9円の水準。ということはほとんど同じ水準になった。その時期からOPECの増産が始まるわけです。油送船の船隊が整理されて、しかも荷動きが増え始めた。それは1988年以降ですが、1989年はさらに世界的に伸びた。だからマーケットの急騰も当然であった。

1988～'89年ごろから油送船の発注・建造も、かなり増えていますが、新規の船は、'89～'90年はまだあまり就航していない。だが'91年あたりになると、荷動きがどうなるか。新造船増加の影響も注意しなければなりませんね。

大西 確かに石油とドライカーゴを比べると石油の輸送量のほうが伸びています。石油は1988年が前年比6.5%増で、1989年が7.5%増です。ドライのほうは、コンテナ貨物も含め伸び率は'88年が6%で、'89年が4.3%です。

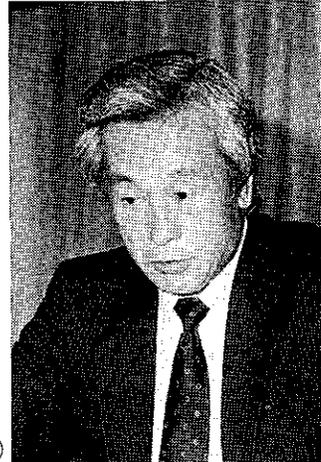
一方余剰船腹は、バルカーが、'88年の18%から'89年は7%に、油送船は'88年の26%から'89年は17%にそれぞれ減っており、しかも両方とも係船はほとんどない状態になっています。

1988年ごろに、ある程度余剰船腹があっても、それはベーシックなものであるというような話がありました。'88年ごろから減速航行船や備蓄用などの不稼働船が多少あっても、係船はきわめて少なくなっているわけですが、崎長さん、その辺はいかがですか。

崎長 今、大西さんがおっしゃったとおりだと思います。そういう意味では、ベーシックな余剰が何パーセントで均衡していると言える理論は、あまりないのではないかと思います。経験的に言えばバルカーの7%というのは、相当タイトではないですか。事実、ドライの市況の回復に、この辺が現れていますね。

油送船は、急速な回復ではありません。本当の余剰船腹が減るには、まだ時間がかかるのではないかと。波動を持ちながら市況のカーブが少し上がっているというイメージですね。

高瀬 有名なロイズは、船の動きから荷動きを推定している。だからあとで間違えたとか、数字を訂正することがありますね。日本郵船は、生の荷動きのデータのほうからアプローチしている。国連の荷動き統計をベースにして……。もっとも、この統計は1986年ぐらいまでしか出



(今敏氏)

ていないから出てこない部分は、世界鉄鋼連盟の統計とか国際エネルギー機関(IEA)の統計などで補って数字を出している。

最終的には国連の数字が出たときに確定することにはしていますが、推定した部分はやはり間違えている。まだよく分からない部分は、もとのままにして、それをコンスタントにおいて推計したりしていますからね。とにかく、世界中の荷動きをトレースし、それで船のトン数とマッチさせてどれだけ船が余っているのか…というのを出しています。

今 ひとりの減速航海というのは、今や通常航海になっていますね。減速の程度はピンからキリまであるでしょうが……。見落としてならないのは油送船にとってのプラス要因としては、中東の依存度が高くなっているということがあります。トンマイルが延びるわけですから……。特にVLCCの需要増につながりますね。

大西 船腹需要面からみて、荷物のソースが変わって、輸送距離とか動き方が変わったということもあるわけですね。

崎長 1981年以前の中東石油依存度、米国の輸

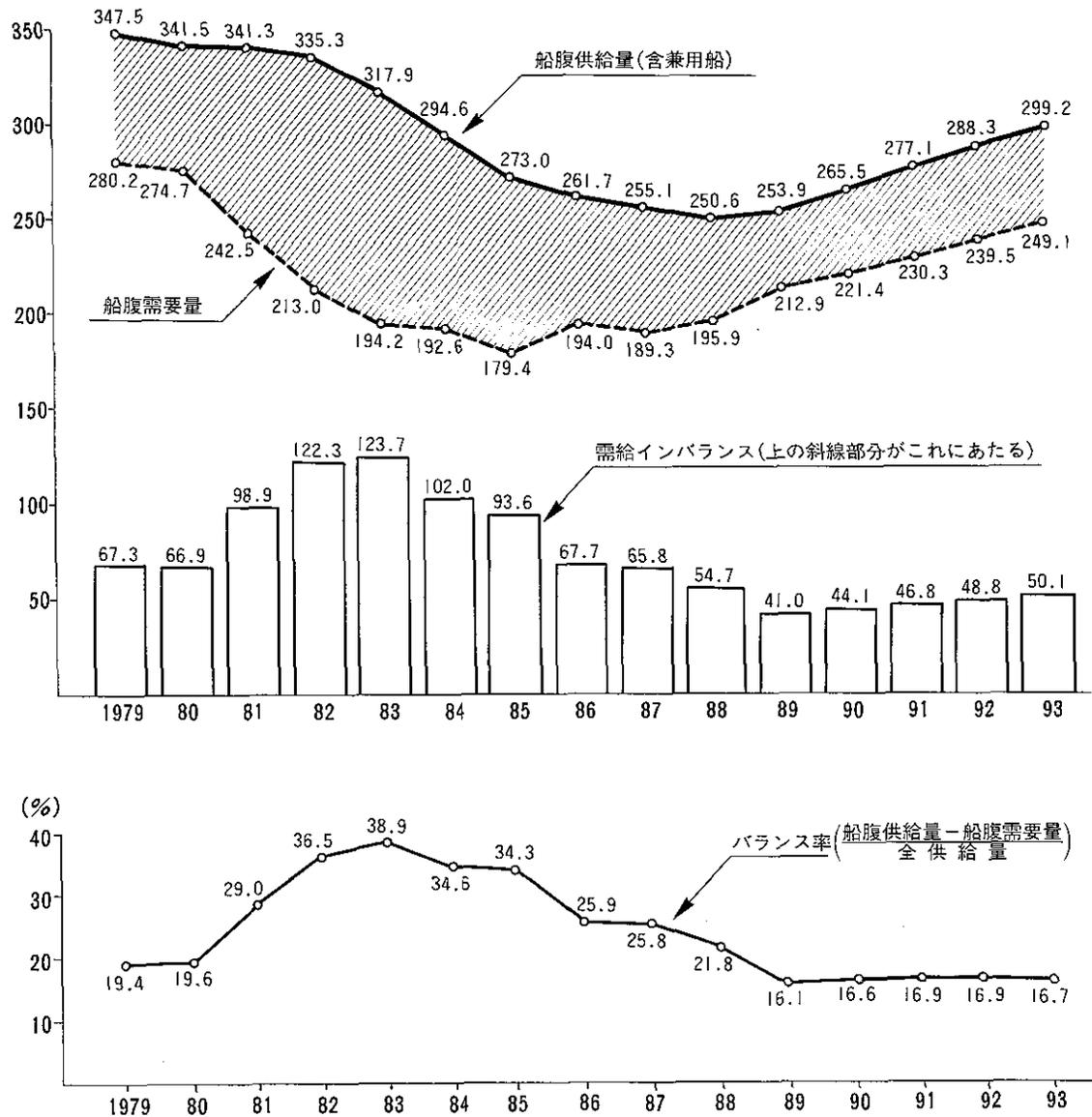
入が非常に多い、そういう構造にパターン的に戻っていますね。

高瀬 1981年ごろは、鉄離れ、オイル離れ、PG離れという現象でしたが、現在はまたフィルムを逆回転させるような、つまり元へ戻ってきた

感じます。

北海油田の油の生産も頂点に達しつつあるし、米国では地球環境問題というのが影を落としている。アラスカでは、パイプライン敷設を計画したら環境を破壊するということで敷けないと

第2図 タンカー船腹需給バランス
(百万%)



注) 1989年まではLloyd's Shipping Economist社の統計による。
1990年以降は大阪商船三井船舶調査部推定。

か、悪いときにエクソンバルデスのような事件が起こったとか、そういう話もしていましたが……。

米国の国内産原油は、どんどん落ちている。中東からの輸入依存度が高まるということは、短期的にプラス要素だけど本当にそれがプラスなのかというのは相当に疑問ですね。

大西 油送船は一時的にVLCCが隻数不足という声も出ましたが、バルカーの場合はそういうことはないのですか。

今 いわゆる“ミスマッチ”というのは、あまり目立ちませんね。

高瀬 バルカーの場合はタンカーに比べて汎用性が高く数が多いし、船のランクも無限にあるので、仮にパナマックス型が不足しても、下のクラスのハンディ型や上のクラスの10~15万重量トン型に玉突き現象をやっていけば…どこか吸収できる場所がありますね。

崎長 境界線があまりハッキリしていませんね。フリーで動き易いのがパナマックス型だと言えませんか。

高瀬 そうでしょうね。

〆好況感、の 出る 運賃水準か

大西 さて次に日本の場合は、フリーマーケットの荷物でない長期契約とか数量契約がかなりありますが、マーケットが先行して運賃が騰るようなとき、日本の海運企業には、どんな影響が考えられますか。

崎長 感覚の問題で申し上げますと、ある時期までマーケットが騰って船価が上がってくる…という図式で動いてきたと記憶しているのですが、

この数年の傾向として、船の船価が先に動きだすような気がしていますが、そんなことはありませんか。

高瀬 マーケットが上がって船価が上がったのですが、その上がり方のテンポが違うのではないのでしょうか。

今 船価も造船業界に言わせれば、まだ元の水準に戻っていない、ということのようですね。運賃レベルにしても、インフレ率その他を加味してみた場合、あり得べき水準に戻っていないですね。

大西 用船料が上がって売船マーケットが上がって、それにつられて新造船の船価も上がっている…と考えていいわけですか。

高瀬 当然、航海用船契約の運賃が上がって、それと同時に用船料が上がる。つまりそれはどういう運賃の決め方をするかというだけの話だから、パラレルに上がる。それで定期用船の長期物を押し上げる。そうして全般的に用船マーケットが上がる。

そうすると、船を造ったほうが得かもしれないと思った人は船を造る。プロセスとしては、そういうことだと思います。ではコストをカバーしえないような船価で、どうして船を造っているのか？ これは先物買いという以外に説明できませんね。

大西 マーケットそのものは、船腹の需給バランスで決まるわけですね。しかしコストプッシュ論がありまして、それがマーケットを押し上げるという考え方はいかがですか。

今 しかし、それはマーケットが引き締まってきた状態だから、意味を持つわけです。

大西 コストプッシュがもしあるとすれば、海運の経営上、見掛けの市況がいい割には収益性の面で必ずしも良くないと言えますか。

崎長 私などは、マーケットが良いと言えるのかな？ という感じをもっています。確かに1982年以降の不況時代の水準からみたらグッと上がっていますが…。

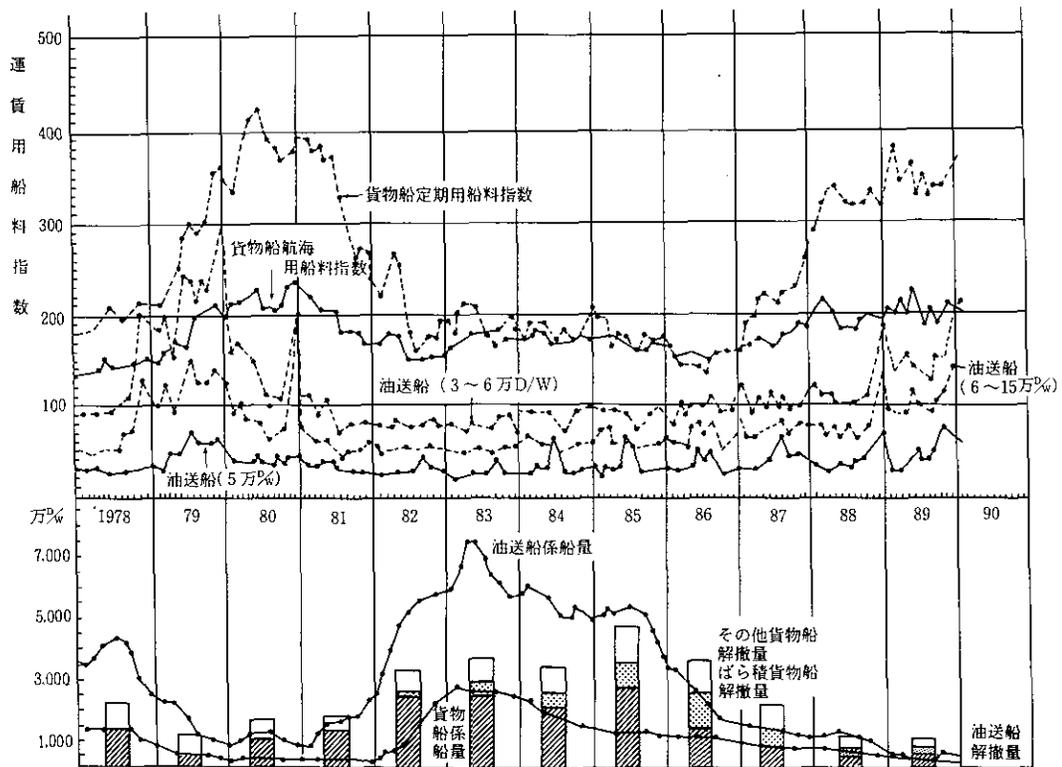
さきほどのオイルの値段を、ずっと以前の価格に戻してみるのと同じように、今の不定期船マーケットなどのたとえばガルフー日本の29ドルの水準は、本当に好況感が出るような運賃だろうか…という気がしますね。

いま大西さんの言われたように市況が良いのという感覚がある一方、私たちは、極端にマーケットが良いという感覚でもない。

高瀬 2～3年前から、日本郵船の調査部で気がついているのは、パナマックス型船舶の均衡点（係船点）は平均で2ドルだ…ということですよ。過去十何年間分の平均ですが、計算してみると、運航経費とピッタリでデイリー4,000ドルという水準です。物価の優等生と言われている卵の値段と一緒に、全然変わっていない。

なぜ、それが可能だったのか？それは船員の定員を削減したり、第三人配乗船を増やした

第3図 世界の海運市況と解撤船腹量、係船船腹量の推移



注 1. ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・ SHIPPING マネジャー、英国海運評議会およびブレイメン海運経済研究所資料による。

2. 貨物船（航海用船料指数）：1965年7月～66年6月=100

貨物船（定期用船料指数）：1971年=100

タンカー運賃指数：ワールドスケール

り外国船員との混乗船を増やしたり、種々の手を打ちながら、ともかく2ドルになるように努力した。しかし、そういうやりくりも、そろそろ限界かなという感じがする。

先日、日銀の統計調査部から電話が掛かってきて、1990年4～5月の平均運賃が騰っています。「これは、春のベースアップを転嫁したのですか」と聞くんですよ（笑い）。「そんなに簡単に転嫁できるなら、苦労しませんよ」と言いましたがね。

しかし、運航経費部分について船員の最低賃金が上がれば、コストプッシュは必至ですね。デイリー4,000ドルが、もっと増える時代がくるかも知れません。

崎長 そういう意味ではおそらくこれから上がることはあっても、下がることはないと言えるのかと思っていましたら、季節要因でしょうか、いま下がっていますよ。

大西 タンカーの場合ワールドスケールレートの基準が変わりましたが、係船点はどの辺になりますか。船齢にもよりますが……。

高瀬 さきほどのような話をすれば、油送船ではワールドスケールレートで23か25の辺ではないですか。その上に、資本費としていくら積み上げるかという問題がある。

いま、VLCCの船価が140億円、耐用年数20年、金利を7.5%ぐらいにして計算すると、25万重量トン型で、ワールドスケール37というような数字になる。耐用年数を15年とすれば、43が資本費をカバーできるレベルということになる。それにさきほどの20いくつかを積み上げると、70近くになる。その辺が一応の採算点というこ



(崎長 保英氏)

とになるのではないですか。

今 バルカーの場合われわれはオーナーであり、かつオペレーターであるから立場がだいぶ違う。オーナーでも純然たる海運会社のオーナーもあれば、投機的なオーナーもある。だから船をそこそこで回しておいて、船価の良い時に売船して帳尻を合わせるという行き方がかなりあったと思いますよ。

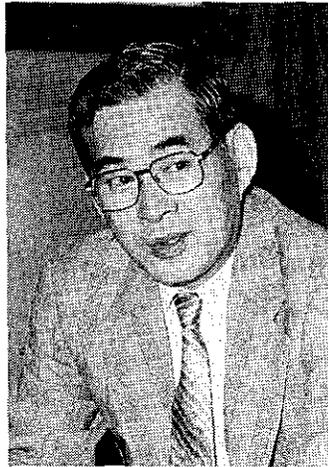
高瀬 日本の海運会社は三光汽船を別として、船価が騰ったときは中古船を買ったりする。

崎長 物を運ぶことに注力する、船などを売らずにね……。

大西 海運マーケットについて考えると、日本の海運会社はマーケットがある程度高い状態で安定した方がいいという考え方だと思いますが、世界ではノルウェーとかギリシャなど、市況が変動した方がいいという考え方もあります。これはマーケットで稼ぐと同時に、船の売買も考えての話ですね。

今 彼らは荷主国でないから気楽ですよ。日本は全然違う。

高瀬 日本以外は、みなそういう感じではない



(大西 章敬氏)

のかしら…。日本海運は常に荷主の立場を考えているから簡単にわりきれない。系列取り引きとかネット・ワーク取り引きというような日米構造協議で問題となっているような日本特有の取り引き慣行もあって、ときに、なんで損してやらねばならないのか……ということになる。

崎長 海運市況が下押すと、必ずコストに収斂^{しゆうれん}するはずだと信じ、あとはコストに見合う運賃をもらうことが、世界的な規模でできるかどうか……これが船主間で折に触れて模索している動きですね。実際に不況のときには、そういう動きがある。

ところがひとたび好況になったら、皆それを忘れて競ったりしている。

マーケットに影響を与える要因

大西 そこで将来のマーケットを見るうえで、影響を与えそうな基本的な要因についてお話をしていただきたい。不定期船のほうは、景気と関連した粗鋼生産、電力需要——これは一般炭の話ですが、それにプラス穀物の需給の動きがどうなるか。つまり3大バルクカーゴの荷動き

によって市況が変動するというパターンは、基本的には変わらないわけですか。

高瀬 “重厚長大産業”への依存度が高いという点から言えば当然のことで、基本的に変わりませんね。

大西 当面、ソ連が穀物を1989年並みに買い付けたいというような動きがあるようですね。穀物の運賃は、1987年の水準と比べて落ちてきているという郵船さんのお話がありますが、どうですか。

高瀬 いままた、少し持ち直していますね。将来どうなるかということを見る場合、人口統計と同じように、今後、船がどのくらい増えるか、少なくとも3～4年の間は、かなりよく見えていますよ。

1990年3月末現在で、発注残高が概算3,500万総トンぐらいあります。これは1981年12月末の発注ピークのころとほぼ同じですね、このときは3,531万総トンですから…。1991年から92年には、かなりの新造船が竣工し、就航するのではないですか。

私どもの「回顧と展望」では、今回、経済成長率のレンジを広げているいろいろなケースをつくり、それにシナリオをつけたのが大きな特徴です。

まず(1)ベター・ケース(Better Case)というのがある、これは平和の配当である。東西ドイツの経済統合を皮切りに、1990年後半から世界経済は再び成長率が高まり、1992年にはOECD加盟国の経済成長率は4%台に乗るだろう。船腹の供給は増えるだろうが、需要のほうも増えるから、船腹需給のギャップは崩れない……と

いうシナリオです。

(2)のベース・ケース(Base Case)というのは、秀才型の手堅い作文。1990～91年と低成長が続く、92年の経済成長率は3.5%そこそこ…というシナリオになっている。

それから(3)のワース・ケース(Worse Case)というのは、東西ドイツの経済統合がインフレになって、世界中がおかしくなるとか、累積債務が深刻になるとか、米国が、“双子の赤字”に悩んだ結果、保護主義になるとか、あるいは環境問題の炭酸ガス排出量規制で、経済成長が落ちるとか……こういうシナリオです。これらのシナリオに基づいて、船腹需給にからんだ諸物資の荷動き動向にメリハリをつけたわけです。

OECD 全体の場合、粗鋼の消費の伸びは、経済成長が2.9%を上回らないと粗鋼の消費は伸びないことが分かった。それから第1次エネルギーの消費増加についても、2.3%の経済成長率が必要でこの成長率を上回らないと消費は伸びない。しかし、石炭の場合は、“石油から石炭への転換”が進んで活用が図られているということもあってその消費は1.9%以上の経済成長率があれば伸びる……ということになっていますね。

日本の場合は昔、経済が伸びたら鉄鋼生産は必ず伸びるという構造的パターンがありました。最近、経済成長率が4.4%以上伸びないと、粗鋼生産は伸びませんよ。その理由は、よく分からない。

経済がソフト化したということがあるし、ある程度は鉄鋼の蓄積量があるから、リサイクリングという手がある。そんなこともあって、どうも増えない。

それにしても粗鋼の消費は、ワーストとベターケースでは、かなりの幅が出ますね。いま、世界の政治・経済の構造が、非常にゆれ動いているからシナリオ、それにとりなうメリハリもきめ細かくしませんとね。

油のほうはまた違うシナリオになっています。ただ石油の場合、原油の動きが全然分からないという要素がありますね。

ついこの間、イラクのサダムフセインが、軍隊をクウェート国境に進軍させたというニュースを衛星テレビで見ましたが、中東情勢は流動的です。

油送船の船腹需給については、原油価格(OPEC FOB 平均値)を、3つのケースで想定し、それによってシナリオを作成しています。

まず(1)ベース・ケースというのは、原油価格が1バレル当たり1990年が17.5ドル、1991年18ドル、1993年には24ドルへ——というのを前提にしていますが、増産が続くというものです。緩やかな価格上昇は、世界景気の成長阻害要因とはならない。むしろ産油国の購売力が増え、逆に成長を促す。しかし、油送船の需給ギャップ率は、あまり改善されない。

(2)はベター・ケースで、原油価格が1バレル当たり1990年が16ドル、1991年17ドルと漸騰、1993年20ドルを予想。1992年後半に OPEC の動きからみて、“ミニ・オイルショック”の発生を想定。油送船の需給ギャップ率は1992年まで緩やかに縮小を続けるが、1993年には若干拡大の方向となる。

(3)ワース・ケースは、原油価格大幅上昇のシナリオです。

原油価格が1バレル当たり1990年が19ドル、それが1993年には25ドルの水準へというのを前提。増産余力のあるサウジアラビアの動きに改めて注目したい。船腹需給ギャップ率は、次第に拡大の方向へ。ともかく原油価格の上昇は、インフレを促進して世界経済が低成長に陥る要因と見ています。

崎長 さきほど話が出ましたが、石油情勢は先が分からない。危険信号がちらついていますね。

今後エネルギーの需要構造は変わるか

大西 今さん、地球環境保護の問題に関連して、今後、石油・エネルギーの需要構造が変わってくるのではないかと指摘しておられますが、その辺のお話を聞かせて下さい。

今 計量的な分析を行ったわけではありませんが、これも各国立場が違いますからね。わが国のように公害防止が進んでいる国とそうでない国とは違うし…。現実には、経済の成長を止めてまで、エネルギー消費のパターンを変えねばならないのか？悩むところです。もうちょっと様子を見てもよいのではないかとこの考えもある。どうなるのかな？

高瀬 計算上は、仮に1次エネルギーの消費の伸び率をゼロに抑えたら、経済成長率は2.3%になる。だから1%ぐらい落さねばならないだろう……ということになる。

そうなると、今度は成長率の鈍化が、鉄鋼生産のほうにも波及して、それも落ちてしまう、そういう因果関係も出て来る。だから、前回のオイルショックのときそういう現象が現れたのですが、それが再現する可能性というのはある

のでしょうか。

崎長 東西緊張の緩和——このことは、しばらくの間、生活水準の向上を背景にエネルギー消費型のパターンが強まるとか、こういうことはどうでしょうか。

高瀬 ソ連は3年前のチェルノブイリで放射能をまきちらす直前までは、社会主義国には公害はない…と公言していた。利益を追求しなくていいから、内部不経済を外部にはき出す必要がないから環境問題はありえないと言っていた。

しかし、チェルノブイリの事故があった。また、1989年の東欧の解放以降、現地についてみたら、東欧諸国の公害はものすごいらしい。エルベ川は水銀のたれ流してひどいようですし、東ドイツの火力発電所は脱硫装置が設備されておらず硫黄酸化物をまきちらしている。

崎長 そういうことで、経済活動を活発にしていく動きがしばらく続くとすれば、環境問題で国際協議など行っても收拾がつかない。それが、われわれにとって良いのか否かは別として、経済活動と海上輸送については現状路線のままていくのではないかと、期待を込めているわけですが……。

今 ソ連、東欧にしても発展途上国にしても、今後の経済の立直しと発展のためにはエネルギーを使いますからね。

大西 エネルギー源として、今後、LNGの需要が伸びていくことは間違いのないわけですね。

今 LNGの需要が増えることは、まず間違いのないですね。

高瀬 しかし、先進国でないと使えないですよ。ほう大なインフラの整備が必要です。とにかく

液化プラントが必要ですし、そして貯蔵タンクも必要だし使用前にはまた気体に戻さなければいけない。その間、専用船を3～4隻も張りつけなければ……。船価も高いですよ。うちで造った外航クルーズ客船のクリスタルハーモニー（船価250億円）より、20%ぐらい高い。

崎長 温暖化という問題からすれば、LNGも大筋では同じなんでしょう。

高瀬 炭酸ガス排出量が少ない。

大西 昨今、OPECが製品の販売につき一貫体制を狙うということで、船の新造を大量に発注したという話がありますが……。

高瀬 クウェートがクォーター破りの常習犯だから……。彼らは米国と欧州のガソリンスタンドにも相当投資をして、系列を抑えている。販売ルートを持っているから、強気に増産しますよね。川下までも狙っている。

大西 そういう動きが、ほかに波及していくということがありませんか。

今 オイル・メジャーが相当な規模の自社船隊を持ったのと同じパターンですね。

高瀬 持ったほうが有利だと彼らが判断すれば持つでしょうが、そのためにはお金がないとね。いま、お金がだんだんなくなりかけているのでね。

崎長 日本の船主、油送船のオペレーターにとって、OPEC諸国の船隊保有増加の動きは、プラスであるはずはないと思いますが、荷動きが多様化していく傾向ととらえれば、また別でないですか。

今 原料で動くか、製品で動くか——ということですね。

高瀬 日本の通産省は歓迎しているのでしょうか。日本の石油精製業者へ投資するというのは、“人質をとる”ようなものだ……。決して拒否していないですね。

崎長 これまでは石油をもってくるものがないととらえていたが、今度は製品輸出までという話が出ているようですからね。いま、高邁な世界海運の話と、日本海運とに分けて考えると、やはり中東からの原油をVLCCで輸送する方は影響を受ける可能性がある——こういう話になりますかね。

今 誰がイニシアチブをとることになるのかということですね。かつてはオイル・メジャーがにぎっていたが、こんどはOPECが狙っている。となると、日本海運がイニシアチブをとれる日がくるのかな？と気になりますね。

大西 VLCCは5年先ぐらいに大量に代替建造期に入ります。それと関連して、ダブルハル・ダブルボトム（二重船側、二重底）の問題があります。先般、興銀さんがレポートを出し原油輸送サービスの差別化が進むだろうと指摘していますが……。崎長さんどう見ますか。

崎長 安全輸送こそ、日本の海運会社がセールス・ポイントにしているわけですよ。差別化して自分たちは、世界の大勢の上を行こうと思っているのですから、結構じゃないですか。しかし、それが本当にそうなるのか？というのはさきの環境問題がらみで、法制化が一般化してくるのか、どうか。また、差別化・高付加価値輸送と、大量低コスト輸送とがハッキリ分けられないケースもあると思われそうですから。

大西 安全性という面から荷主さんの選別の動

きというのは出始めていますか。

高瀬 特別にはないようです。仮に運賃が一緒、同一水準なら、日本船のほうがいいにきまっていますよ（笑い）。

崎長 あるいは二重船側や二重底の油送船のほうがいいということになる？

高瀬 それで高い運賃がとれるというところまでいくか、どうか……。

差別化、特色発揮が課題へ

崎長 先にふれた船価の件に戻りますが、外国船主は新造船の船価がたとえば15～20%も上がると、その分をどこかで回収しないといけないからコストに収斂するという議論から言えば、コストに収斂して差別化するのでないか……と思いますかね。

高瀬 しかし経済学の大原則は、“一物一価”の法則ですよ。一定の場所から決めた場所に荷物を運ぶというサービスの基本は変わらない。要するにもしかの時にだけ、違うということはあるが……。

崎長 リスクとか環境保全料のようなものを払っていただけか、どうかですね。

高瀬 しかも格の高い企業が、絶対に安全かといえば、絶対なんていうことはあり得ないし……。だからと言って、見えないものに対して対価を支払う気になるかどうか？

大西 環境保護というのは、相当に金が掛かりますよという話ですね。

崎長 払っていただきたいですね。

大西 それを誰が負担するかということですね。

崎長 油送船だけでなしに、バルカーもライナ

ーでも、LNGでも、皆そう言ってベター・サービスと言っているわけですから。

高瀬 話は少し全体の問題に関連しますが、水とか空気は経済学上は自由財と言われ、金を払わなくて良いことになっています。ところが環境問題が厳しくなってくると、クリーンな空気、クリーンな水にはコストが掛かるという話になってきた。

海運というのは、特に日本のような島国では、経済安定に欠かせない物資輸送の役割を果しているが、船腹が相当にだぶつきふんだんにあるものだから、近年は“水と空気”と同じように見なされて自由財になった。これを経済財に戻すには、どうしたらいいか——という大きな命題があると思います。それには、たまに不自由を感じさせるのがいいのですがね。

崎長 その前に、当面は先にふれたように船の新造増加ということがありますね。

大西 供給面は間違いなく計算されて出てきますね。

今 油送船は、VLCCを中心にここ3～4年間は解撤があまり進まない、船腹量の増加が必要を上まわり、船腹需給バランスはあまり良くならないという感じを持っていますが、もっと先を展望すると間違いなく需給バランスは縮まるでしょう。こういうトレンドを踏まえて環境問題をどのようにからめていくのか、がポイントになります。

だからサービスの差別化というのは、非常にいい着想であって、これをやっていかないと海運の復権はないのではないのでしょうか。

高瀬 グリーン料金のようなものをとるわけで

すか。

今 そうですね。

崎長 そういうように良いサービスを切り出して、どう認識してもらうか……という海運のCIの問題になるのではないのでしょうか。

高瀬 “自由財”を“経済財”にしなければいけない。

たしかにエクソンバルディスの事故について今年の1月4日付のファイナンシャル・タイムズに「運賃もこんなに下がってしまって、これじゃ良い船員も集まらないし、ろくな修繕もできない。事故を起こしたといっても、海運界が一方的に非難されるのはかわいそうだ」と言うような趣旨のことが書いてあった。

崎長 船の需給が供給超過の状況にある間は、差別化は難しいということになるのですかね。

高瀬 石油危機の到来を契機にして、ともかく海運界では運賃がどんどん下がるという苦況に見舞われた。対応上、海運界では内部の不経済を、どしどし外部化することを押し進めざるを得なかった。そして、合理化の効果が挙がり始めた。しかし反面、船の事故も多発している。

だから地球環境全体としては、高いコストを払っているわけですね。したがって、そこでもう少し高い運賃を払ったほうが、地球環境保全のコストという点から見ればずっと安いということが見え始めてくる。これからの時代は、そういう方向になるのではないかと思います。

大西 海運界は先端技術を導入して合理化を進めてきましたが、それに見合うものを得ていないという感じがするのですが……。

高瀬 それを続けていけば、海運が自立した産

業としては回らなくなりますからね。

崎長 “適正コスト” プラス “適正利潤” という発想なのかもしれませんが……。

大西 それにしてもフリーマーケットの中で収益性を高めていくということは、なかなか難しいですね。

今 たしかに難しいですね。

大西 日本海運だけが頑張っている、外国船社の動き次第では、長年かかって需給バランスのとれてきた海運市場構造も不安定になる。

今 今後、スクラップ化必至の油送船がかなり出てきますが、どこで処理するのかという問題があります。以前は台湾や中国などが大きな拠点だったのですが……。また余談になりますが商船だけでなく、米国、ソ連が軍縮を実行する上で、原子力潜水艦などをどこで解体するのですかね。

海事産業研究所の最近の調査レポートによると、建造された船腹のピークはリプレース期には3分の1ぐらいに均ならされるとされています。10年間かけて均すという話ですね。

崎長 適切に代替を考えながら対応していくのなら、混乱の懸念は少なく大丈夫ですよ。

今 現実には、そういうふうに円滑にはなかなかいかないと思いますね。

高瀬 最後にコンテナ船の需給動向について1つだけふれておきたいのですが、日本郵船では毎年、世界のコンテナ船隊の就航状況について調査していますが、1990年度の調査では大変なことが分かりました。

要するに現有コンテナ船隊が144万 TEU (20フィート型コンテナ換算個数) に対し、発注済

みの船舶が33万 TEU あることが分かったのです。現有の23%にも相当する発注済船腹量で、ここ1~2年は毎年10%ぐらいずつ輸送能力が増えそうなんです。

それに対して世界の製品貿易、荷動きは、伸びてもせいぜい年間5%ぐらいかな……という気がしている。

油送船やバルカーの場合には、運賃レベルという一つの指標があつて、船の建造・発注の目安になっていますが、コンテナ船の場合はそれがない。しかも近年は、コンテナの荷動きがなかなか適確につかみにくい。

昔は同盟がしっかりしていたから、同盟の統計を見ていれば、しかもそれがその航路の90%近くを支配していたから、お互いに需給バランスがどうなっているかという点は、皆、分かっていた。

ところがいまや、同盟船のシェアが50%ぐらいになって、相手（アウトサイダーの積み取り動向）のことが見えなくなってきた。だから、状況変化の吟味が全然不十分なまま、暗闇の中で蛮勇だけで船の発注をやっているのではないか……という感じがします。

これは、世の中の情報革命の時代に逆行する

動きであつて、ソ連と米国の関係ですら、相手の軍事機密が全部スパイ衛星から見えるという中で、軍縮が行われつつあるわけでしょう。それに比べると、すごく遅れているという感じがすね。

大西 コンテナ船も、コストを下げるため大型化して、どんどん造っているわけでしょう。

今 小型のものも結構、新造されていますが、大勢は大型化のものが中心ですな。

大西 コンテナ船は、主要航路に大型の新造船を投入して古い船を別の航路に転配することになるのでしょうか、いずれはスクラップ化の問題も出てくるのではないのでしょうか。

崎長 コンテナ船の場合も、第一世代が終わつて、第二世代の代替の時代が来つつあると考えれば、スクラップ化の問題などで対応していくことになりますな。

大西 本日は、海運の営業3部門のうち不定期船・タンカーの市場構造についてマーケットを動かす要因分析を中心にお話をいただきました。定期船部門については、また改めて機会をつくりたいと考えております。長時間にわたりありがとうございました。

わが国鉄鋼業の動向と原料輸入

日本鉄鋼連盟 高子泰彦
調査統計部次長

1. 鉄鋼需給をめぐる経済環境

5年前85年9月のプラザ5でのドル高是正のための協調介入に端を発し、円高不況に直面した際、今日みられる絶好調のわが国経済の姿を予測した人は多くはいなかったであろう。日本経済は、86年度の経済成長率が2.7%と低成長を余儀なくされたが、不況克服のための6兆円規模の緊急経済対策の実施を契機として、それまでの外需主導型経済から内需主導型経済への移行という、経済構造の大変革に取り組み、今日では内需主導経済が定着した中で、87年度以降89年度までの3年にわたって5%台の成長率が達成されている。86年11月を谷とした現在の景気拡大期間は今年9月で46カ月と、戦後最長を記録した「いざなぎ景気」に迫るものとなっている。今日までの拡大期間の平均成長率は5.7%、内外需別では内需寄与度6.4%、外需寄与度マイナス0.7%と内需主導型経済を明白に表したものとなっている。

当面、今の景気拡大局面が続くかどうか、鉄鋼業界としても最大の関心を持つところである。8月に発表された90年度版経済白書は、最近の景気動向について「今年初からの株安、債権安、

円安のトリプル安を乗り越え極めて順調に推移している」とし、「当面、景気が反転し、下降局面に入る可能性は小さく、上昇局面はまだしばらくの間、持続する力を持っている」と指摘している。こうした状況下、今年度の経済成長率について大方の民間調査機関は、政府見通しの4%を上回る、4%台後半と見通している。ただし、今回のイラク・クウェート紛争の影響が、米国経済、世界経済にどう影響し、物価動向をはじめとするわが国経済にどの程度のマイナス影響を及ぼすのか推移を見守る必要がある。

以上の経済動向を反映した鉄鋼需給は、極めて好調といえる。

2. 国内需要動向

国内鉄鋼需要についてみると、景気が本格的な上昇過程に入った87年度半以降、普通鋼でみる鋼材受注量は、一部土木部門で例外がみられるものの、各需要部門とも毎四半期、前年同期を上回る受注量を記録している。その結果、89年度の普通鋼鋼材国内受注量は6,720万トンと、それまでの最高記録73年度の6,413万トンを大きく上回ることとなった。これを国内実消費ベース（推計、第1表参照）でみると、88年度にお

第1表 部門別鋼材消費量の推移(推計)

年 度		1973	1979	1985	1986	1987	1988	1989
普	建 設	3,166 (47.2)	3,054 (48.8)	2,622 (44.1)	2,805 (48.0)	3,166 (49.7)	3,495 (49.9)	3,794 (50.5)
	建 築 土 木	1,910 1,256	1,905 1,149	1,823 799	1,954 851	2,243 923	2,541 955	2,776 1,018
通	製 造 業	3,547 (52.8)	3,207 (51.2)	3,326 (55.9)	3,041 (52.0)	3,200 (50.3)	3,508 (50.1)	3,716 (49.5)
	(内)自 動 車 産 業 機 械 造 船 電 気 機 械	747 632 692 328	1,038 519 335 355	1,145 536 352 418	1,098 489 211 416	1,149 521 187 440	1,247 601 216 483	1,289 664 250 503
鋼	普 通 鋼 計	6,713 (100.0)	6,260 (100.0)	5,947 (100.0)	5,846 (100.0)	6,366 (100.0)	7,003 (100.0)	7,510 (100.0)
	特 殊 鋼	724	807	999	922	1,015	1,136	1,200
	合 計	7,438	7,067	6,946	6,768	7,381	8,139	8,710

出所：日本鉄鋼連盟調べ
注：()内は構成比

いて73年度水準6,700万トンを上回る7,000万トンを達成、89年度はさらにそれを大幅に上回る7,510万トンを記録した。これに特殊鋼鋼材消費量1,200万トンを加えた89年度的全鋼材消費量は、実に8,700万トンの水準に達し、円高不況を乗りきった後の急速な内需回復とその後の増加テンポには目をみはるものがうかがえる。国内鉄鋼需要については、GNP成長率4%、民間設備投資8%が前年度に対して増加するかマイナスかのボーダーラインであることはよく知られるところであるが、ここ2~3年の経済成長率5%台、民間設備投資伸び率10%台後半を示していることは、鉄需が極めて力強く増加していることの裏付けでもある。

部門別の特徴をみると、建設部門の中でも建築は87年度に入ってから政府による緊急経済対策をきっかけとして、さらに株高、土地高騰等を

背景とした資産効果によって、貸し家を中心とする住宅建築がブーム的様相を呈した。87年度の新規住宅着工戸数は173万戸と史上3番目を記録、その後も160万戸台の高水準を維持している。非住宅も好調な民間設備投資を背景に、工場建屋等の鉱工業関連ビル、さらには商業・サービス関連ビル建築の着工が著しい増加をみせた。以上の建築部門の鋼材消費量は87年度に2,000万トンの大台を超え2,243万トン、89年度には2,800万トンに迫る勢いとなった。

また、土木部門も公共、民間さらには第三セクターによる大型プロジェクト建設が、関西空港、東京湾横断道路、みなとみらい等の工事が本格化してきたことで、鋼材消費量も89年度には1,000万トンを超えることとなった。

以上、建築、土木合わせた建設部門全体の普通鋼鋼材消費量は3,800万トン弱と、全消費量の

50%を超えることとなった。

一方、製造業部門の鋼材消費は、86年度の円高不況による急落から回復を示し、各部門とも、民間設備投資および個人消費支出の好調を反映して順調な伸びをみせている。自動車は消費者の大型化、高級化指向の中で、乗用車の国内販売が依然高水準を続け、米国を中心とした現地生産化の進展による輸出台数の減少にもかかわらず、四輪車生産台数は89年度1,295万台と1,300万台にとどく水準となり、鋼材消費量も88,89年度において1,200万トンを超える最高水準を記録した。

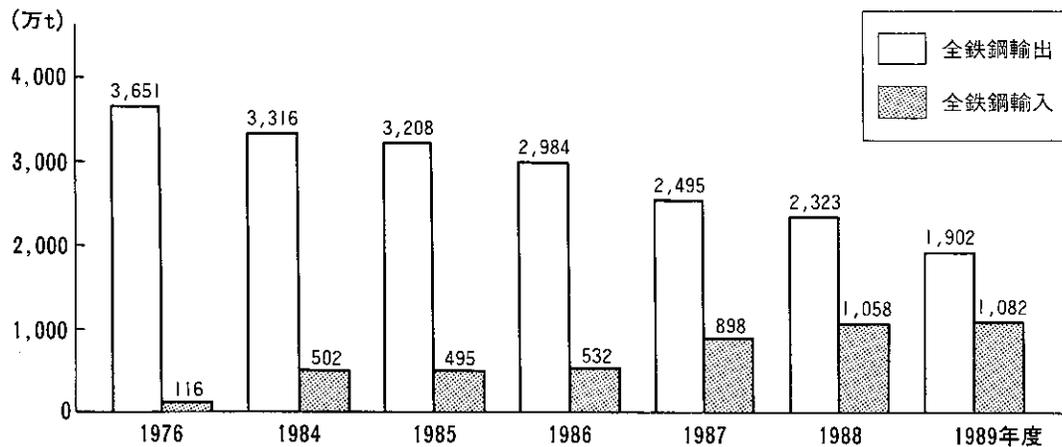
産業機械も建設機械、工作機械、運搬機械等が建設および製造業部門の活発な生産活動さらには設備投資増強もあって、停滞局面から抜け出し、鋼材消費は89年度で過去最高の660万トンに達した。その他、造船が、世界的な荷動き量の増加や大型タンカーを中心とした船舶が代替需要期にきていること等から船腹需給が改善、

ここにきて受注環境が好転、長い間造船不況に悩まされた造船業界にも久しぶりの明るい状況となった。鋼材消費も一時200万トンを割ったものが、89年度には250万トンの水準まで盛りかえすこととなった。

3. 鉄鋼貿易の動向

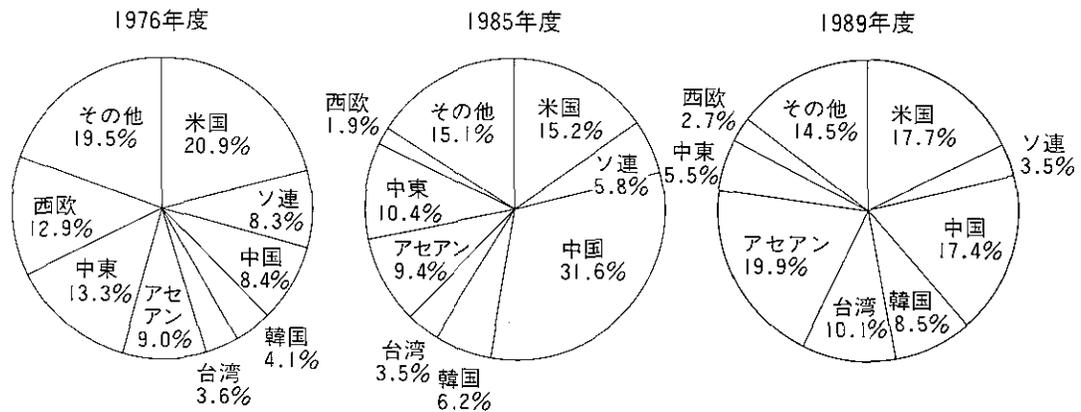
景気拡大下の好調な国内需要に対し、最近の鉄鋼輸出は著しい減少を示している（第1図参照）。89年度の全鉄鋼輸出量は1,902万トンと2,000万トンを割る低水準を余儀なくされた。かつて3,000万トンを超える輸出数量、輸出比率3割が日本鉄鋼業の需要構造を物語るものであったことと比べると、様変わり之感がある。数量落ち込みの背景としては、円高以降、収益確保を図るための採算重視の販売姿勢を堅持したこと、また、かつて1,000万トンもの市場であった中国向け輸出が89年度331万トンに急減したこと。その他、米国、ソ連向けの減少等があげら

第1図 全鉄鋼輸出・入の推移



出所：日本鉄鋼連盟「鉄鋼輸出入船積実績」

第2図 全鉄鋼輸出・主要仕向先別構成比の推移



出所：日本鉄鋼連盟「鉄鋼輸出入船積実績」

れる(第2図参照)。今年に入っても、おう盛な国内需要が続く中で、輸出は前年水準を大きく下回っている。

一方、輸入については内需好調の下で、増加を続けている。89年度の普通鋼鋼材輸入は660万トンに達し、内需に占める輸入比率も8.4%となった。仕入れ国をみると韓国、台湾、ブラジルのいわゆる三大仕入れ国からの輸入は全体の6割を占めているが、88年度以降、かつてゼロに等しかった米国からの輸入が急増、89年度は55万トンと上記3カ国に次ぐ4番目の仕入れ国になったことが特筆される(第2表参照)。

普通鋼以外の輸入では、国内の需要増に対応して、鋼塊・半成品の輸入が増加、89年度は85万トンに達し、今年に入っても89年比2倍以上の数量が輸入されている。

こうした近年における輸出減、輸入増の下で、89年度の純輸出は、1,000万トンを切る820万トンにまで下り、90年に入ってもこの傾向は続いている(第1図参照)。

第2表 仕入国別輸入(普通鋼鋼材)

(単位：1,000t)

仕入国	1985	1986	1987	1988	1989	前年度比増減率(%)
韓国	1,437	1,386	2,347	2,529	2,857	13.0
ブラジル	407	352	490	593	628	5.9
台湾	477	263	352	465	592	27.3
米国	3	40	32	281	547	94.7
その他諸国	544	981	1,855	2,009	1,974	▲1.7
内						
ルーマニア	89	148	383	214	308	43.9
インドネシア	11	134	275	234	274	17.1
アルゼンチン	3	36	52	134	151	12.7
中国	38	174	151	▲13.2
トルコ	-	105	227	247	134	▲45.7
合計	2,868	3,022	5,076	5,877	6,598	12.3

出所：日本鉄鋼連盟「鉄鋼輸出入船積実績」

4. 鉄鋼生産の動向

以上、円高不況を乗り切った後の内外需要動向をみてきたが、その結果、鉄鋼生産は輸出の減少はあるものの好調な内需に支えられて順調に推移している。粗鋼生産は86年度に9,000万トン台に落ち込んだ後、87年度以降は1億トン台を回復、さらには3年連続前年度比プラスを記録し、89年度には1億814万トンと史上5番目の

生産規模となった（第3表参照）。

炉別生産をみると、電炉鋼の生産量が3,333万トンと過去最高を記録した。

以上を熱間圧延鋼材ベースでみると89年度の生産は1億242万トンと、粗鋼生産では過去最高であった73年度の生産規模1億122万トンを上回る史上最高の生産規模となった。このことは、

第3表 粗鋼生産の推移(年度別・四半期別)

年度	粗鋼生産 (万t)	前年度比 増減率(%)
1972	10,297	16.4
1973	12,002	16.6
1974	11,403	▲ 5.0
1975	10,161	▲10.9
1976	10,833	6.6
1977	10,065	▲ 7.1
1978	10,506	4.4
1979	11,301	7.6
1980	10,739	▲ 5.0
1981	10,303	▲ 4.1
1982	9,630	▲ 6.5
1983	10,020	4.0
1984	10,647	6.3
1985	10,376	▲ 2.5
1986	9,638	▲ 7.1
1987	10,188	5.7
1988	10,566	3.7
1989	10,814	2.3

出所：通産省「鉄鋼統計月報」

連続比率の上昇等による歩留り向上が大きく影響している。

品種別生産の特徴をみると（第4表参照）、まず、建設部門の活況を反映して、条鋼類の生産が好調であり、中でもしばらく低迷していたH形鋼の生産が89年度には前年度比46%増の694万トンと急増、史上最高の生産を記録、今年に入っても月間60万トンを上回る生産で推移している。このH形鋼の増加は、近年溶接工や型枠工等の人手不足を背景として建築物の構造の鉄筋コンクリート造りから鉄骨造りへのシフトが顕著であること、また、ビル建築の際の土留め用としてのH形鋼がリース材として使用されていたものが、同じ人手不足から埋め殺し工法への転換が増えたことも要因としてあげられる。小棒の生産も高水準を続け、89年度は79年度に次ぐ勢いで、1,434万トンの生産規模となった。今年に入ってもその勢いは止まっていない。

一方、鋼板類では自動車向けを中心に、さらには建材、家電向け需要の増加もあり、亜鉛メッキ鋼板の増加が目立ち、89年度は73年度比2倍以上の1,243万トンの生産となった。今日の高付加価値製品の代表品種であり、内外の自動車向け需要の増加が見込まれる中で、今年から91

第4表 品種別生産指数の推移

(1973年度=100)

品 種 \ 年 度	1973	1979	1980	1985	1986	1987	1988	1989
小形棒鋼	100.0	126.3	106.1	117.4	110.9	113.2	117.7	122.9
H形鋼	100.0	84.2	72.3	70.8	62.5	75.1	85.9	125.0
厚中板	100.0	62.9	65.6	55.9	43.3	46.0	45.6	50.7
冷延広幅帯鋼	100.0	115.6	121.7	136.0	140.1	153.1	157.9	158.0
亜鉛メッキ鋼板	100.0	132.4	120.2	160.7	170.9	193.6	211.8	228.3

出所：通産省「鉄鋼統計月報」

～92年にかけて鉄鋼各社の溶融亜鉛メッキ鋼板設備の新增設が盛んに進められようとしている。

5. 収益状況と設備投資動向

以上89年度の生産は、いずれの品種をみても前年度を大きく上回った。この数量効果から89年度の鉄鋼各社の決算は、高炉大手5社で売上高が前年度比5.4%増となり、また、輸出単価の上昇、合理化効果も手伝って経常利益は同10%増の5,397億円に達し、これまでの最高であった88年度の4,905億円をさらに上回る最高益を更新した。

こうした収益向上を背景として、また、先行きの景気拡大持続の中での国内需要の安定と、当面、中期的には粗鋼生産1億トン水準が維持できるとの見方から、ここ数年押さえられてきた鉄鋼各社の設備投資意欲が89年度以降強くなり、産業構造審議会・産業資金部会による鉄鋼業の設備投資計画は90年度で8,752億円に達した

(第3図参照)。その中味は、ユーザーニーズの多様化に対応し、中長期的な品質・コスト競争力の確保を狙ったものとなっており、先にも触れた亜鉛メッキ鋼板設備をはじめとする下工程の高付加価値化のための投資、さらには高炉、圧延機のリフレッシュなど合理化・省力化投資が活発化している。

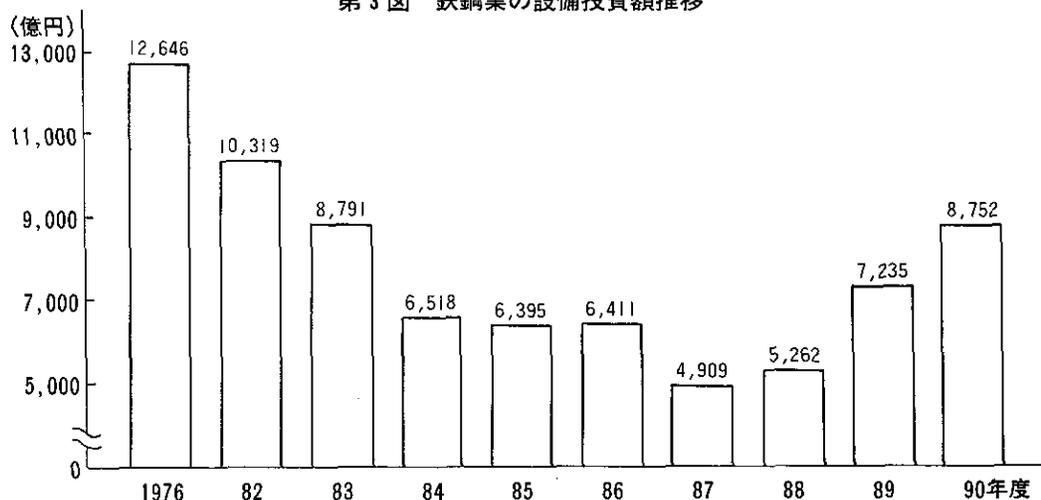
6. 近年の鉄鋼原料輸入

次に最近の活況を呈している鉄鋼生産を支える原料輸入動向について以下に触れてみる。

86年度に粗鋼生産が9,000万トン台に減少したのにもない、鉄鋼原料輸入量も同年度鉄鉱石1億1,092万トン、原料炭5,931万トンに減少した。それも、87年1月～3月期を底に上向き87年度には鉄鉱石、対前年度比6.4%増の1億1,811万トン、原料炭、同4.3%増の6,189万トンで総計1億8,000万トンの輸入量となった。

87年度の輸入動向は、同年度の下期以降の鉄

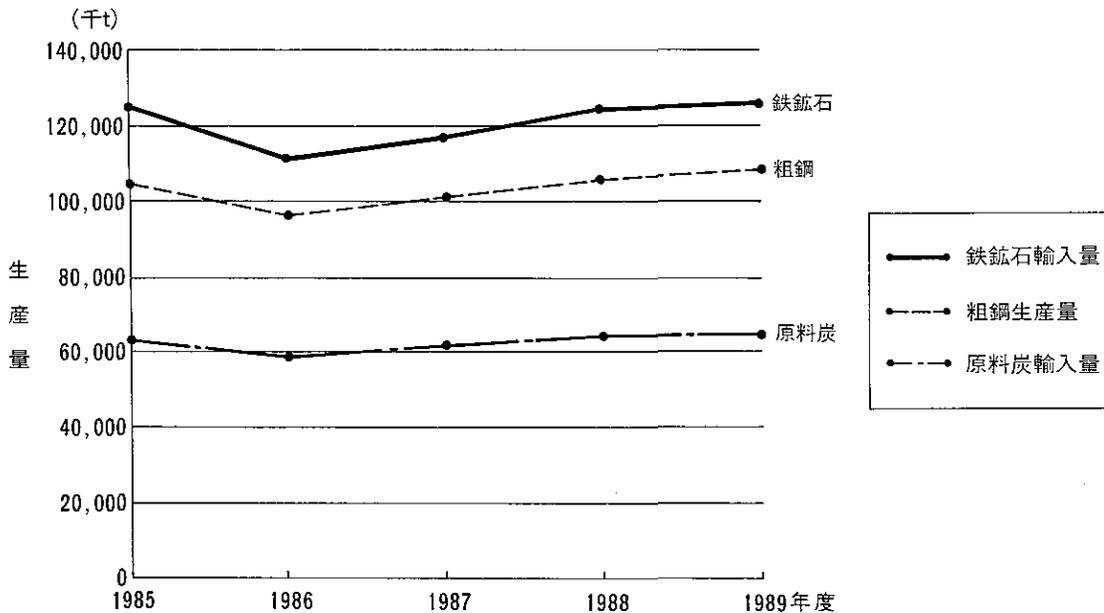
第3図 鉄鋼業の設備投資額推移



出所：産業構造審議会・産業資金部会資料

注：89年度は実績見込み、90年度は計画

第4図 粗鋼生産量と鉄鋼原料輸入量



鋼生産の回復が急速なものであったため、レートの上昇等原料の確保に苦慮することとなった。特に、原料炭については散発的に発生した各山元でのスト等の影響もあって87年度末には需給はタイトなものとなった。

これをソース別にみると、鉄鉱石においては第5表のとおり86年度に占有率を低下させていたオーストラリア鉱が一部山元で在庫を抱えていたこともあって対前年度比13%の大幅増となるとともに、ブラジル鉱も同11.9%増加させ、オーストラリア、ブラジル鉱とも数量、占有率とも上昇させた。一方、インド鉱は対前年度比2.3%減少し、数量、占有率とも減少させた。

一方、同じく原料炭は86年度三大ソースであるオーストラリア炭、カナダ炭および米国炭の合計占有率が83%に低下していたが、87年度に入るとソ連炭の入荷増があるものの基本的には

第5表 鉄鉱石地域別輸入推移

(千Wet t, %)

	オーストラリア	ブラジル	インド	その他	合計
1985年度	53,021 (43.0)	28,301 (22.9)	19,417 (15.7)	22,658 (18.4)	123,397 (100.0)
1986年度	42,650 (38.5)	25,425 (22.9)	20,953 (18.9)	21,892 (19.7)	110,920 (100.0)
1987年度	48,244 (40.9)	28,462 (24.1)	20,480 (17.3)	20,878 (17.7)	118,064 (100.0)
1988年度	52,665 (42.4)	28,562 (23.0)	22,085 (17.8)	20,960 (16.8)	124,272 (100.0)
1989年度	54,830 (43.5)	29,591 (23.5)	20,258 (16.1)	21,357 (16.9)	126,036 (100.0)

出所：大蔵省通関統計

メインソースであるオーストラリア炭（対前年度比7.4%増）およびカナダ炭（同1.7%増）で賄われた。

88年度に入ると、当初の予想以上に粗鋼生産も順調に伸び、鉄鋼原料も鉄鉱石1億2,427万トン（対前年度比5.3%増）、原料炭6,478万トン（同4.7%増）の総計1億8,905万トンの輸入量とな

った。

これをソース別にみると鉄鉱石はオーストラリア鉱が対前年度比9.1%増の5,267万トン、インド鉱が同7.8%増の2,209万トンと増加させたが、ブラジル鉱はカラジャス鉱の積出港の設備故障もあり、ほぼ前年度並みの輸入量となっている。

原料炭については、メインソースであるオーストラリア炭において労働慣行の改定にともなうスト等により上半期の出荷が不調となり、カナダ炭と米国炭にその分を依存することとなった。その結果、オーストラリア炭は対前年度比2.3%減の2,577万トン、占有率38.8%と40%を下回っている。一方、カナダ炭および米国炭は19.2%、15.4%と大幅な増加となった。

89年度に入ると、オーストラリア炭の労働慣行改訂にともなう生産性向上もあり、鉄鉱石、原料炭ともオーストラリアからの輸入が増加している。

ことに原料炭では前年度オーストラリアの出荷減を補った米国炭の輸入は、対日向け有力山元での労働協約改訂にともなう長期ストにより

14.4%の大幅減となり939万トンにとどまった。

これに対し、オーストラリア炭の輸入は12.1%増と大幅に増加し、その占有率も44.9%と40%台を回復している。

一方、鉄鉱石については、オーストラリアの一部山元で崩落事故により出荷減が憂慮されたものの大幅な減とはならず、オーストラリア鉱の輸入は対前年度比4.1%増の5,483万トン、前年度のカラジャス鉱積出港の事故の回復したブラジル鉱の輸入は同3.6%増の2,959万トンなど総計1億2,604万トンとなった。これに原料炭の輸入量を加えると1億9,030万トンに達した。

以上、86年秋の円高以降、87年度5月の内需拡大策の推進と定着による鉄鋼生産回復にともなう鉄鋼原料は、一部ソースの分散化、また主力ソースでのスト等による出荷減がみられたものの基本的には鉄鉱石はオーストラリア鉱、ブラジル鉱、インド鉱、原料炭はオーストラリア炭、カナダ炭、米国炭のそれぞれ三大ソースで輸入量の8割以上が輸入されている。

今後ともわが国鉄鋼原料の輸入は、これら三大ソースに依存していくこととなると思われるも

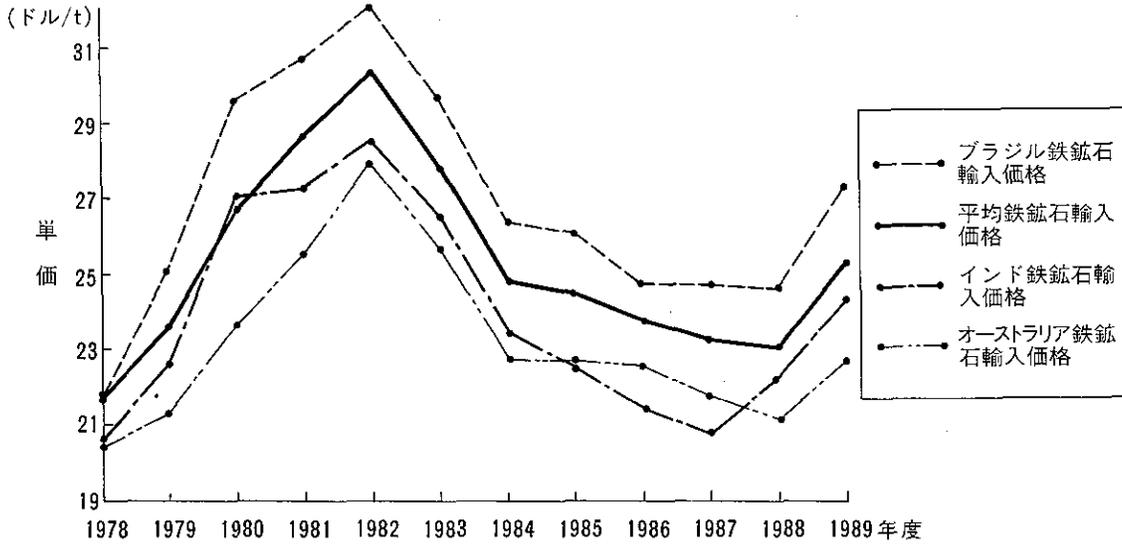
第6表 原料炭地域別輸入推移

(千Wet t, %)

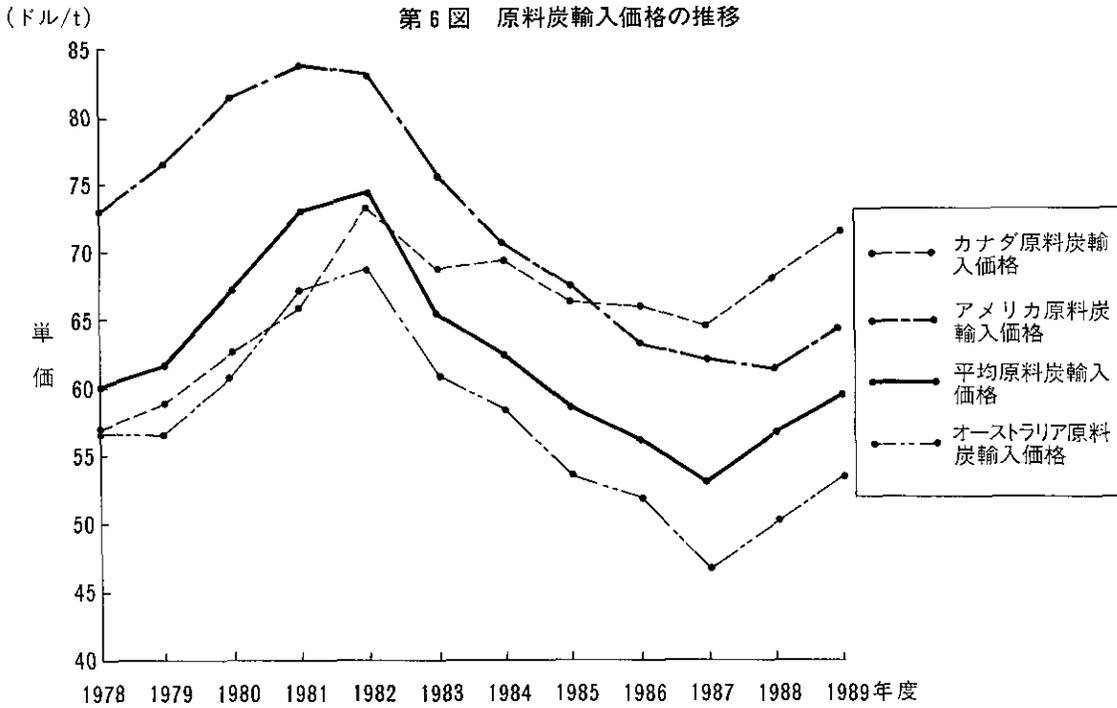
	オーストラリア	カナダ	米国	ソ連	南アフリカ	中国	その他	合計
1985年度	26,868 (42.5)	15,856 (25.1)	11,971 (18.9)	2,925 (4.6)	4,550 (7.2)	1,040 (1.6)	38 (0.1)	63,248 (100.0)
1986年度	24,562 (41.4)	14,855 (25.0)	9,803 (16.6)	3,985 (6.7)	4,871 (8.2)	1,125 (1.9)	111 (0.2)	59,312 (100.0)
1987年度	26,371 (42.6)	15,118 (24.4)	9,503 (15.3)	4,924 (8.0)	4,512 (7.3)	1,339 (2.2)	120 (0.2)	61,887 (100.0)
1988年度	25,765 (39.8)	18,024 (27.8)	10,970 (16.9)	4,992 (7.7)	3,791 (5.9)	1,128 (1.7)	111 (0.2)	64,781 (100.0)
1989年度	28,876 (44.9)	16,355 (25.5)	9,388 (14.6)	4,969 (7.7)	3,373 (5.3)	1,076 (1.7)	223 (0.3)	64,260 (100.0)

出所：日本鉄鋼連盟調べ

第5図 鉄鉱石輸入価格の推移



第6図 原料炭輸入価格の推移



の、価格面についてみると第5図、第6図のとおり、過去2度にわたる石油危機により上昇したこれら鉄鋼原料価格が、ここにきて世界的な景気回復により再び上昇傾向にあり、わが国鉄鋼の国際競争力維持のうえで今後の懸念材料であるといえる。

7. おわりに

現在の好調な鉄鋼需給環境は、今年いっぱい続くとの見方が強いが、イラク・クウェート紛争の行方、また今回の第5次公定歩合の引き上げが来年度に向けてどう影響するか見方が分かれるところである。91年度の経済成長率が4%に乗ることができれば、現在の内需を中心とする鉄鋼需要は堅調に推移することになる。

今日の鉄鋼業は将来に向けて力強く成長していくと思われるが、そのために個々の鉄鋼メーカーは、韓国、台湾等の中進製鉄国との競争はもちろんのこと、国内においても高炉メーカー、

電炉メーカー各々の立場から、製品の品質面、コスト面等での競争が展開されていくことになる。各社は外法一定のH形鋼の販売、自動車等への溶融、亜鉛メッキ鋼板の一層の普及、家電製品、建築物への制振鋼板の使用等新しい製品開発に力を注ぎ、鉄の新規需要分野を開拓している。現在の鉄鋼業の好況が長く続いているのは、経済の好調という外部要因によることは大であるものの、こうした製品開発努力や、技術開発努力を通じての企業の競争力強化、さらには従来から行われている徹底した合理化努力が一つの重要な要因となっていることはいうまでもない。このことは、円高不況を経験した中で、今日の鉄鋼業にまで立ち直らせた鉄鋼業にたずさわる全ての人が一番熟知していることであろう。

(本稿は個人的見解を記したもので鉄鋼連盟を代表するものではないことをお断りしておく)

「日本船主協会の活動—平成2年—」の刊行

当協会では、毎年、当協会の組織、事業活動等の概要を簡潔に紹介した広報パンフレット「日本船主協会の活動」を作成し一般にも広く配布しておりますが、今般、その平成2年版が刊行の運びとなりました。

つきましては、ご希望の向きには無料で送付致しますので、下記までご連絡下さい。

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

日本船主協会の活動—平成2年—の内容

日本船主協会の性格と事業
第43回通常総会
日本船主協会の役員
顧問・評議員
日本船主協会の機構
常設委員会・部会
日本船主協会の活動
事務局機構
定款
会員
定期刊行物

カナダ空中散歩顛末記

東京放送アナウンサー 有村 かおり



「おはようございます!」

二日酔いの日も、空腹の日も、もちろんご機嫌良好の日も、とにかく朝6時にカメラの前に立つようになってそろそろ1年半。スタジオに押しこめられて、ちょっと外が恋しくなりました。そこで今回は少し懐かしいカナダ取材の一日のことをお話しようと思います。

テレビの取材旅行のスタッフは大抵5人。この時のメンバーは、横浜のシティボーイでなかなかハンサムなカメラさん。家事一切、何でもこいの、生活力・野性味ともに溢れんばかりの音声担当、V. E.さん。通訳兼コーディネーターは、それはもうよくしゃべるカナダ版“物知り水野晴郎さん”。そしてディレクター（この人が一応、スタッフの中で一番偉い人ですが）、山に登ると言えば“高所恐怖症”、潜水艦に乗ると言えば“閉所恐怖症”に“カナヅチ”。そして自然

公園を歩くと言えば“動物恐怖症”という、それはそれはたくさんの病気持ち、まさにカナダの大自然体当たり取材にぴったりの人物だったのです（でも、とっても優しい人です）。最後に、私がりポート担当。おっと忘れちゃいけない!! ととてもすてきなおまけがありました。

毎朝、私に「バラのようなかおり」と呼びかけてくれるドライバーのジャック。御年58歳、頭はきれいなピンク色の頭皮がツヤやかですが、フランス人のプライドにかけて、日々女性をくどくことを忘れません。彼にかかると、朝食に私が少し遅れた日のあいさつは、

「ああ、灰色だったわれわれの間に、ようやく一輪のピンクのバラが舞い降りた」
ですし、なくし物をしてバッグの中をあさっていると、

「女性のバッグはけだし宇宙のようなものだ。すべてが入っている!」

とくるのです。スタッフ一同、彼の名言が出る度に、大騒ぎをしてメモをとる、そんな始末でした。

どうです? 読むからに頼もしい一団でしょう? とにかく、泣いても笑っても、この6人

がチームを組んでのカナダ取材、30日間の旅が始まったのでした。時は1987年、8月、暑い夏の盛りのことです。

バンクーバーからヴィクトリア。バンクーバーの夏祭り、カナダ対米国、20台の大型車がフィールド内を走り、ぶつかり合い、つぶし合い、とにかくにも最後まで動いていたほうが勝ち、という何とも荒っぽいディモリションダービー、そして日本人から見ると何とも優雅に見えるカナダ人の老後の生活、等々を取材して、そろそろ1週間も過ぎようというころ。

ウズウズ、ドキドキ、イライラ、どうもこの日は朝から皆の虫の居所がよくありません。なぜかって？

この日、私が水上飛行機を操縦しなければならなくなってしまったからなんです。

そう、飛行機のくせに足に浮き袋を付けて、水上で離発着する便利そうなアレを、です。飛行機と言えば、紙飛行機ぐらいしか飛ばしたことのない私が、です。飛行機というくらいですから、やはり水上飛行機も空を飛ぶ。飛ぶってことは、落ち得るってことです。考えれば考えるほど、無謀なことです。うーん……。考えこんでいる間に、取材車は目的地に着いてしまいました。

パイロット2人ほどの小さな航空会社。バンクーバーにはこういう会社が山ほどあります。えーい、飛んで墜ちろ、じゃない、当たって砕けろ！まさかそう簡単に素人に操縦させたりはしないだろう。東京からの指令どおり、私たちはとにかくドアを叩いてみることにしました。

「日本のTV局です。操縦の体験レポートを

したいのですが……」。

事務員のキョトンとした顔。

「あ、私、国際免許持ってます。——自動車のですが」。

何とも間抜けな、押しともジョークともつかぬ私の言葉に、金髪碧眼のパイロット、ピーターの答えがふるってました。

「オー、イエス。ユーアー、ア、セーフウーマン」

「……」

もしかするとカナダ人というのは、結構いい加減な国民なのかもしれない。そう思ってしまったのは私の早計でしょうか。ディモリションダービーといい、この時といい、30日間の取材を通して少なくとも断言できることは、カナダ人って米国人と同じくらいノリやすい国民だ、ということです。

さて、私たちはバンクーバーから30分。小さな島にやってきました。ここで特訓開始です。短い夏を楽しむようにゆったりとヨットが浮かぶ中、私の飛行機はあっちによるよろ、こっちにふらふら。まるで酒樽に首を突っ込んだ水鳥よろしく、水の上を行ったり来たり。

水上飛行機の操縦システムは案外単純で、基本的にはエンジンスイッチと離陸バー、ハンドルと両足のペダルだけで操縦することができます。けれど、離陸に十分なスピードを得ること、離陸用のバーを上げるタイミングがなかなか難しいのです。1回目は右足、左足、交互に踏み込むペダルの重さにまごまごしているうちに、目の前に断崖が。加速できないままヨロヨ

口と湖を横断してしまったのです。2回目は、さあ飛ぶぞーっという時に、のんびりヨットが目の前を横切るといふ始末。焦る私にヨットから「頑張っつー」。ヤレヤレ……。

それでも、大空に舞い上がるべく助走をつけた4回目、ついにフワリ！ 空を飛んだのです。

それまで「小島から、飛ぶ機体を撮影する」という大義名分のもとに、高見の見物を決めていたクルーが、すぐに乗りにこられました。

「でも、今度は飛ぶ直前まででいいからね。飛んでるところは撮ったから」

ずるい。でも仕方ありません。何しろ、飛行機というのは後部が重くなるほど離発着が難しいし、ディレクターは高所恐怖症なのですから。

信用されずに少し不満顔のピーターと私。それにクルー5人を乗せて再度挑戦！ スイッチオン。エンジンスタート。回転数をグーッと上げる。ドッドドッ、機体におつかる波がどんだん力強くなってくる。右足！ 左足！ ピーターの指示がとぶ。パワーアップ！ ドッドドッドドッ、機体を叩く波の間隔が短くなる。と、フワアッ。

「やったー！」ピーターがガッツポーズ。

「ヒッ」

「何で飛ぶんだっつー」とディレクターの悲鳴。5人も乗せて飛んだのです、あの大空に。

右旋回、左旋回。その度に機体はジェットコースターのように斜めに傾いて弧を描き、ぐつと地表が窓の外にせり上がってきます。う、ふ、ふ、いい気持ち。後ろからは、時折悲鳴とも念

仏ともつかぬ声が聞こえてきます。ごめんね。ディレクターさん。

でも、そんな気分のいいこと、長くは続きません。20分ぐらい飛んで、大きな島の上にさしかかった時のこと、ピーターの言葉を思いだしてしまったのです。

「水上飛行機は安全です。トラブルがあつたらすぐ着水できるから」。

ということはつまり、安全なのは水の上を飛ぶからなのです。しかるに今は、前後左右、すべて緑……！

途端に頭の中は真っ白。

あれほど自由に飛んでいたはずなのに、もう右足を踏んでいいのか、左足なのかすら分かりません。体が冷たく、じつりと汗が出てきます。どうしよう。

ピーターはと言えば、後ろを向いて雑談中。意地でも「助けて」なんて言えません。

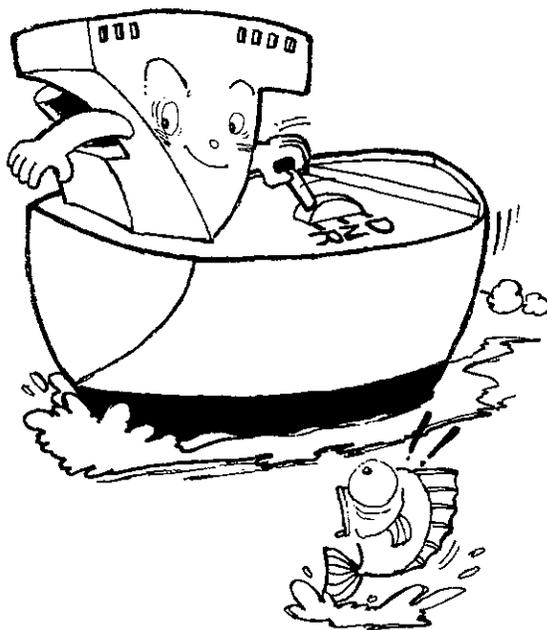
ハンドルが冷たい汗でじつりとぬれてきます。長い長い時間。10分後、ピーターと交替した時には精も根も尽き果てていました。操縦ペダルのない助手席のいとおしかったこと。

この日、取材を終えた私たちの顔、ぜひお見せしたいものでした。人間、パニックに陥ると怖いものです。ご用心、ご用心。でも、職人さんてやはり凄い。この混乱の最中、カメラマンと音声さんは顔色一つ変えず仕事を続けていたのですから。

ともあれ、男5人の命を掌の上に“もてあそんだ”私の、歴史的な一日でありました。

前進、後進自由自在 —— コントローラブル・ピッチプロペラの秘密。

自動車の運転でバックや減速をしたいときは、クラッチを踏みその目的にあったギアに切り替える。ところが船には、クラッチやギアに相当するものがない。このためタンカーなど大型の貨物船は、接岸・離岸時などのデリケートな操船では、自らのエンジンの発停を繰り返すとともにタグボートの力に頼らざるを得ない。ところが10万重量トン以下の中型船には、前進、後進、減速などが簡単にできるものもある。ではどのように行う



のだろうか。その秘密は推進装置であるスクリュー・プロペラそれ自体にある。

そうした船に採用されているスクリュー・プロペラは、コントローラブル・ピッチ・プロペラ（CPP）と呼ばれるもので、回転中にプロペラの羽の角度（ピッチ）が自由に変えられるようになっている。このためエンジンの回転は一定のままで、羽の向きを反転させれば前進、後進を切り替えることができ、また垂直にすれば推進力をゼロの状態にすることもできるわけだ。

羽の角度はブリッジのレバーひとつで微妙に替えることができ、これにより微速で前進、停止、後進を繰り返すというようなデリケートな操船も可能になる。現代の技術が可能にしたより安全な航行のためのユニークな知恵のひとつといえよう。

トンはトンでも 中身はさまざま。

船の大きさは通常「トン」で表される。しかし同じトンといっても使う目的によって何種類もあり、その意味もさまざまだ。

まず「重量トン」（デッド・ウェイト）。これは文字通りこれ以上積んだら危険ですよという積荷重量の上限を示すもので、満載喫水線の限度まで貨物を積んだときの全重量から船自体の重量を差し引いた数値。積荷の重量が重要な要素になる貨物船では一般にこの重量トンが用いられる。

「総トン」（グロス・トン）は、客船のように積荷の重量よりも容積が重視される船の大きさを示すのに用いられる数値で、100立方フィートを1総ト

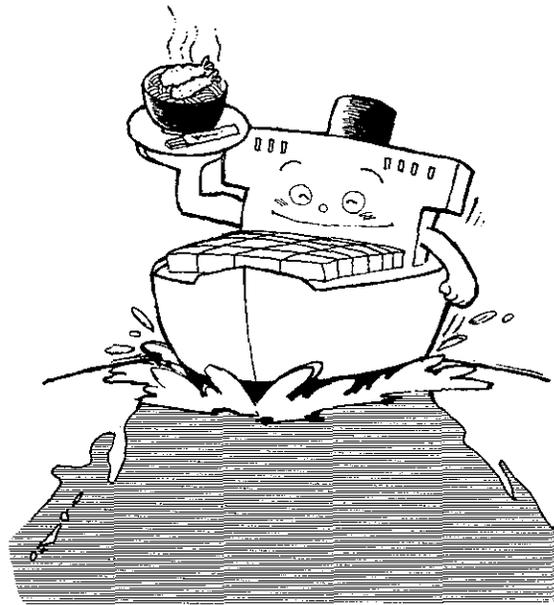
ンとして船体内部の総容積を表す。そこからさらに機関室、船員室、バラストタンクなどを除き、純粹に旅客や貨物の輸送に供される容積を示したものが「純トン」(ネット・トン)で、こちらは主に税金徴収の基準として用いられ、一般にはあまり使われない。

また「排水トン」は主に軍用艦船に用いられる単位で、船の水中部分の容積をその排除した分の水の重さで示すもの。実質的には船の重量そのものを表す。ほかに運河の通航料算定に使われるスエズ・トン、パナマ・トンといった単位もある。

したがって重量トンで示された貨物船と総トンで示された客船の大きさを単純にトン数で比較してもまったく無意味なわけで、このへんが船の世界のややこしいところ。船のトン数が話題になったとき、それがどのトン数なのかお互いがわかっていないと、トンだ話の行き違いになることもあるから要注意。

これはびっくり。 天ぷらそばの輸入依存度。

ここ数年来、欧米各国で日本食がちょっとしたブームになっている。魚や大豆製品を中心にした伝統的な日本食は、肉を中心とする欧米の料理に比べ低カロリーで、しかも栄養のバランスのよい健康食だというのがその理由らしい。食文化の輸出なら貿易摩擦にもならないし、日本文化全体への理解にもつながるわけで、大いにけっこうなこと。しかし、私たち日本人自身は、じつはこうした日本の伝統食の原料をほとんど海外からの輸入

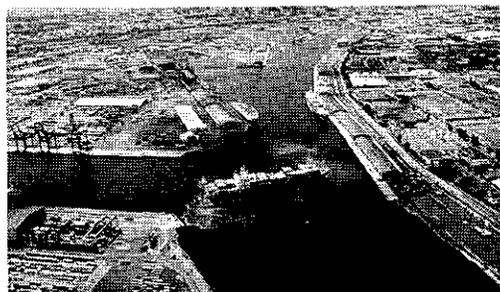


に依存している。その実情を一杯の天ぷらそばを例にみてみよう。

まずはそば。原料のそばは国内消費量の80%以上が輸入によってまかなわれている。天ぷらの中身のえびも大部分が外国産。ころもの原料の小麦、しょうゆや天ぷら油の原料の大豆もほとんどを輸入に頼っている。割り箸をつくる木材ももちろん輸入依存だ。つまり天ぷらそば一杯のうち純国産部分は水と薬味のねぎくらいになってしまう。

天ぷらそばだけではない。9割近くを輸入に頼るえびを筆頭に、60%以上のたこ、50%以上のひらめ、かれいなど、すしネタに欠かせない魚介類の多くも最近では輸入依存度を高めている。そしてその輸入を中心になって支えているのが海運だ。“食”の文化を輸出し、その原料を輸入する。まさに加工貿易立国日本の面目躍如といったところだが、ちょっと皮肉な話ではある。

内外情報



▲メルボルン港に入港中のコンテナ船

米国の油濁防止法の成立

1989年3月、アラスカ沖で発生したエクソン・バルディス号の油濁事故に端を発し、米国議会は油濁防止法の制定を急いでいたが、両院協議会において一本化された法案はこのほど上・下両院を通過し、8月18日ブッシュ大統領もこれに署名し、OIL POLLUTION ACT OF 1990として成立した。

本法においては、タンカーの船体構造の二重化を義務付ける一方、油流出事故発生時の補償が高額に設定されている等、関係船社にとって厳しい内容となっている。

まず、タンカーの船体構造については、5,000‰以上のものに対し二重構造化(二重底および二重船側)が義務付けられ、新造船(1990年7月1日以降に契約かつ1994年1月2日以降に引き渡されるもの)は法発効後ただちに適用されることとなった。

また、既存船については、1995年から総トン数および船齢に応じて段階的に二重構造化が義務付けられることとなり、5,000‰以上の全船舶について、シングル・ハルのものは2010年から、また、部分的に二重化(二重底または二重船側)されているものについては、5年遅れの2015年から完全二重化が求められている。(下表参照)

既存船に対する二重構造化の船齢別適用日

(1) 5,000‰以上1万5,000‰未満

適用日	シングル・ハル (船齢)	二重底または二重船側 (船齢)
1995.1.1以降	40年以上	45年以上

1996.1.1以降	39年以上	44年以上
1997.1.1	38	43
1998.1.1	37	42
1999.1.1	36	41
2000.1.1	35	40
2005.1.1	25	30

(2) 1万5,000‰以上3万‰未満

適用日	シングル・ハル (船齢)	二重底または二重船側 (船齢)
1995.1.1以降	40年以上	45年以上
1996.1.1	38	43
1997.1.1	36	41
1998.1.1	34	39
1999.1.1	32	37
2000.1.1	30	35
2001.1.1	29	34
2002.1.1	28	33
2003.1.1	27	32
2004.1.1	26	31
2005.1.1	25	30

(3) 3万‰以上

適用日	シングル・ハル (船齢)	二重底または二重船側 (船齢)
1995.1.1以降	28年以上	33年以上
1996.1.1	27	32
1997.1.1	26	31

1998.1.1以降	25年以上	30年以上
1999.1.1	24	29
2000.1.1	23	28

なお、同規定は、米国水域にいるタンカーおよび60マイル以内で瀬どりする船に適用されるが、5,000%未満のタンカー、60マイル以遠の瀬どり船およびLOOP(Louisiana Offshore Oil Port)寄港船に対しては、2014年12月31日まで適用が免除されることとなっている。

一方、油濁事故発生時の船主の責任については、船舶および石油施設からの油の流出について、その除去費用および油濁に起因する天然資源等を含む損失・損害についての責任の形態は、無過失責任主義に基づくものとし、任責者の最高責任限度額はそれぞれ以下のとおり定められている。

- (1) タンク構造を持つ船舶の場合、
 - ① 1%あたり1,200ドル、もしくは、
 - ② 3,000%を超える船舶にあっては、1,000万ドル
 - ③ 3,000%以下の船舶にあっては、200万ドル
 のいずれか高額なほう。
- (2) その他の船舶の場合、

1%あたり600ドル、もしくは、50万ドルのいずれか高額なほう。
- (3) 沖合施設の場合。

損失・損害に対しては7,500万ドル。ただし、除去費用については無制限。

また、次の場合は責任制限を設定できないこととなっている。(責任制限の阻却事由)

 - (1) 重過失もしくは故意による場合。
 - (2) 関係法に定める安全規制、建築基準、運営規則に著しく逸脱している場合。
 - (3) 油濁事故発生の報告、相当な協力および援助を怠った場合。
 - (4) 適当な理由なくしてThe Clean Water Actに

定める命令に従わなかった場合。

このように、本法には高額な責任の限度額および責任制限阻却事由が設定されていることに加えて、さらに、補償請求額および諸費用の限度額については各州法の規定が優先的に適用される旨定められており、したがって、貿易取り引き上、重要な港湾施設を管轄する州によっては、より高額な限度額（最悪は無制限）を課される恐れがある。

さらに当初、上院から油濁民事責任条約および油濁基金条約の1984年議定書への批准を求める条文が提案されていたが、両院協議会の審議過程で、これは最終法案の中には盛り込まれないこととなった。この点、大統領は法案に署名するに当たり、油濁事故の補償に関して上記国際条約が存在するにもかかわらず、米国議会が批准を見送ったことは遺憾である旨表明したと伝えられている。

当協会は、本法案が米国議会に上程されて以来、船舶構造については、わが国石油関連団体とともに、同議会の拙速な検討、結論をけん制する意見書を米国関係団体に送付する一方、船主責任面については、国際海運会議所(ICS)等国際海事団体を通じ、高額な責任限度額の導入に反対するとともに世界的油濁補償体制への米国の参加(油濁2条約の批准)を求めてきたが、環境汚染問題に対する世論の高揚を背景とした米国議会の認識には厳しいものがあり、残念ながら本法へのこれら意見の反映は図れなかった。

一方、本件に関連して、国際海事機関(IMO)においては、海洋環境保全の観点から、検討が進められている。昨年10月に開催した第16回総会においては、総会決議「A675(16)油汚染の防止」を採択した。この中で、海上安全委員会(MSC)および海洋環境保護委員会(MEPC)は、海難における人的要因の問題、および海難時を想定したタンカーの設計および構造基準を検討するよう求めている。

これを受けて、MEPCでは、タンカーの衝突およ

び座礁の危険を減少させるとともに、海難発生時の油流出を防止、または減少させることのできる新しい方法の検討を開始している。わが国においても、これに協力するため、運輸省主導の下、船底損傷時の油流出防止に関する二重構造およびバキューム・システムの有効性の検討、あるいは、二重構造化に代わるタンカー構造の研究が日本造船研究会等の関係団体において行われており、これらの成果はIMOに報告されることになっている。

また、民間の国際海事団体であるICS、石油会社国際海事評議会(OCIMF)、INTERTANKO(国際独立タンカー船主協会)は、IMOにおける総会決議「A 675(16)」の採択、および海難における人的要因の問題の研究を歓迎するとともに、IMOでの作業に協力するため、タンカーの設計と運航に関する問題点を研究するための合同ワーキング・グループを結成し、検討を進めている。

「SHIPPING NOW 1990—日本の海運—」の刊行

当協会では、パンフレット「SHIPPING NOW—日本の海運—」を毎年改訂し、海運関係者をはじめ広く一般に配布しておりますが、その1990年版を刊行いたしました。

このパンフレットでは、最新の資料に基づくグラフやカラー写真を豊富に使用し、日本海運がわが国経済や国民生活に果たす役割を、衣、食、住、工業原料、エネルギー製品に分けてわかりやすく解説するとともに、日本海運の現状やいろいろな種類の船をひと目で理解できるような簡単な説明とイラストなども付しております。

入手ご希望の方には無料で送付いたしますので、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル) TEL(03)264-7181

「SHIPPING NOW 1990—日本の海運—」の内容

〈暮らしを運ぶ〉

船が運ぶ1億2,000万人分の豊かさ

〈エネルギーを運ぶ〉

経済と暮らしの“血液”を運ぶ

〈工業原料を運ぶ〉

小さな経済大国の旺盛な食欲

〈製品を運ぶ〉

21世紀をめざす国際物流最前線

日本海運の規模

世界をつなぐ物流ネットワーク

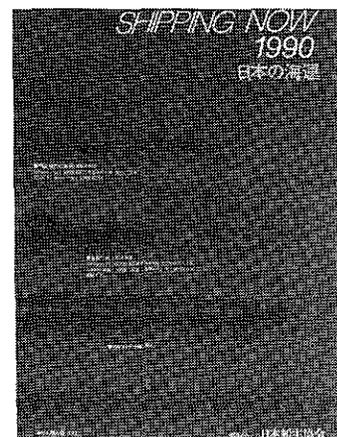
日本列島の大動脈—内航海運

未来をひらく技術と人の知恵—海運近代化の歩み

豪華客船からレジャー開発まで—進む海運企業の事業多角化

21世紀をめざす未来技術への挑戦

船のいろいろ



海運日誌（8月）

2日 イラク軍はクウェート領に侵攻し、侵攻開始から約9時間でダスマン宮殿や主要な政府機関とクウェート空港などを占拠、クウェートを完全制圧した。

3日 運輸省港湾局は平成2年度の特定港湾施設整備事業基本計画を発表した。それによると、基本計画は根室港など103港で2,171億8,300万円となっている。

◎ 外航中小船主労務協会は代表者会を開催し、会長に佐藤満久氏（国際マリントランスポート社長）、副会長に今田東行氏（大洋海運社長）、藪内 宏氏（八馬汽船社長）を選任した。

◎ 通産省は89年度のエネルギー需給実績を発表した。それによると、石油依存度（一次エネルギー供給量に占める石油の割合）は57.9%と前年比0.6ポイント高まり、同依存度は85年度の56.3%を底に4年連続で上昇に転じている。

6日 国連安全保障理事会は、イラクに対する全面的な経済制裁決議を採択した。

7日 政府は、イラクとその占領下にあるクウェートからの原油輸入禁止を柱とする対イラク制裁措置を閣議決定した。これを受けて運輸省は海運業者に対し、その所有または運航する船舶によるイラクまたはクウェートへの寄港と両国を原産地、仕向地とする物品の輸送を差し控えるよう要請した。

◎ 外航労使は協議会（安全）を開催し、イラクおよびクウェート各港への配船は行わないことを決定した。

◎ 経済企画庁は、1990年版年次経済報告（経済白書）を発表。経済白書は、大型景気が続く日本経済の持続力を分析する一方で、土地を中心とした資産格差が深刻化していることを強調している。

8日 イラクは政府声明を発表し、クウェートとの国家統合を宣言した。

9日 国連安全保障理事会は、イラクによるクウェート併合を無効とし、撤回を求める決議を採択した。

10日 大蔵省が発表した7月の貿易統計（通関速報ベース）によると、輸出は238億8,800万ドル（前年同月比1.8%増）、輸入は185億600万ドル（同6%増）で、貿易黒字は53億3,800万ドル（同10.2%減）となった。

19日 ブッシュ米国大統領は、タンカーの二重構造義務付けなどを内容とした「オイル ポリューション アクト オブ 1990」に署名した。（P.42内外情報参照）

24日 運輸省は、平成3年度予算の概算要求をまとめた。それによると、外航海運対策では、開銀融資として外航貨物船整備605億円、外航客船整備55億円を要求する。（P.4海運界の動き参照）

29日 当協会は運輸大臣からの中東貢献策としての船舶提供要請に対し、これを了承するとともに、運航要員の確保および安全性の確保、緊急事態発生時の対応などについての配慮を申し入れた。

◎ 石油輸出国機構（OPEC）は閣僚監視委員会を開催し、原油市場安定のための増産に合意した。

30日 日本銀行は、公定歩合を現行の年5.25%から6.00%へと0.75%引き上げた。

8月の対米ドル円相場の推移

高 値	143.40円(29日)
安 値	150.70円(7日)
平 均(月間)	147.42円

(注) 銀行間取り引きによる

船協だより

陳情書・要望書等（8月）

- 30日 宛先：日本塗料工業会
件名：スズフリー型船底防汚塗料の早期開発に関するお願いについて
要旨：TBT系船底塗料に代わる高性能かつ安全性の高い代替塗料の早急な開発と供給体制の早期確立に関する要請。

海運関係の公布法令（8月）

- ⑩ 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の施行期日を定める政令
(政令第248号、平成2年8月17日公布、8月20日施行)
- ⑪ 船員の雇用の促進に関する特別措置法施行令
(政令第249号、平成2年8月17日公布、8月20日施行)
- ⑫ 港則法施行令の一部を改正する政令
(政令第252号、平成2年8月17日公布、8月24日施行)
- ⑬ 船員の雇用の促進に関する特別措置法第14条第5項の規定等による未払賃金の立替払事業に係る船員の立替払賃金の請求の手続等に関する省令等の規定の適用に関する省令
(厚生省令第48号、平成2年8月17日公布、8月20日施行)
- ⑭ 船員の雇用の促進に関する特別措置法第14条第5項の規定による船員に係る未払賃金の額の確認等に関する省令の規定の適用についての技術的読替えに関する省令

(厚生省・運輸省令第1号、平成2年8月17日公布、8月20日施行)

- ⑮ 船員の雇用の促進に関する特別措置法施行規則
(運輸省令第26号、平成2年8月17日公布、8月20日施行)

国際会議の開催予定（10月）

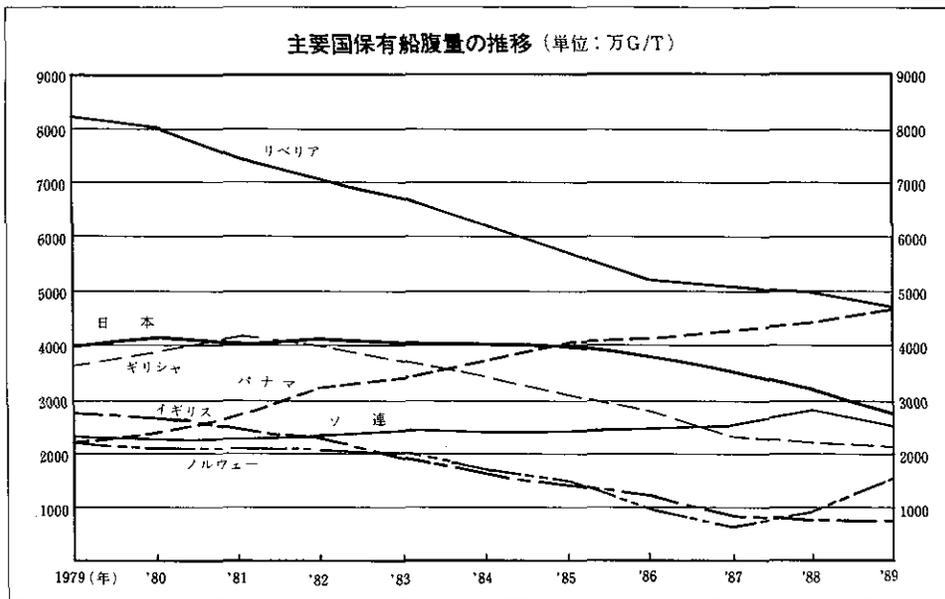
- CENSA US Affairs Section会議
10月11日 ロンドン
- CENSA Council会議
10月16日 ブラッセル
- UNCTAD国際海運立法作業部会第12回会期
10月22日～30日 ジュネーブ

会議日誌（8月）

- 2日 危険物小委員会
電波研究会
- 3日 啓水会
- 10日 啓水会
- 13日 保船幹事会
- 16日 保険幹事会
海務幹事会
- 23日 保険幹事会
危険物小委員会
- 28日 通信幹事会
- 29日 労務幹事会
- 30日 財務幹事会
- 31日 水先料金問題WG
船員中央労働委員会 総会

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移.....	48
	2・日本商船船腹量の推移.....	48
	3・わが国国外航船腹量の推移.....	48
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工).....	49
	5・わが国造船所の工事状況.....	49
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量.....	50
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量.....	50
	8・不定期船自由市場の成約状況.....	50
主要航路の成約運賃	9・原油(ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米).....	51
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧).....	52
	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).....	53
運賃指数	12・タンカー運賃指数.....	54
用船料指数	13・貨物船用船料指数.....	55
係船船腹	14・係船船腹量の推移.....	56
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移.....	57
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.....	58
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入.....	58
内航海運	18・内航船の船腹量.....	59
	19・国内輸送機関別輸送状況.....	59
	20・内航海運の主要品目別輸送実績.....	59



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

年	世界合計			タンカー			オア・バルクキャリア			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1960	36,311	129,770	—	4,543	41,465	—	—	—	—	31,768	88,305	—
1965	41,865	160,392	—	5,307	55,046	—	1,403	18,757	—	35,155	86,589	—
1970	52,444	227,490	—	6,103	86,140	—	2,528	46,651	—	43,813	94,699	—
1975	63,724	342,162	—	7,024	150,057	—	3,711	85,548	—	52,989	106,557	—
1980	73,832	419,911	1.7	7,112	175,004	0.5	4,706	109,596	1.2	62,014	135,311	3.7
1984	76,068	418,682	▲0.9	6,288	144,380	▲8.2	5,229	128,334	3.2	64,551	145,968	3.6
1985	76,395	416,269	▲0.6	6,590	138,448	▲4.1	5,391	133,983	4.4	64,414	143,837	0.7
1986	75,266	404,910	▲2.7	6,490	128,426	▲7.2	5,274	132,908	▲0.8	63,502	143,576	▲0.2
1987	75,240	403,498	▲0.3	6,490	127,660	▲0.6	5,099	131,028	▲1.4	63,651	144,810	0.9
1988	75,680	403,406	▲0.0	6,565	127,843	0.1	4,980	129,635	▲1.1	64,135	145,928	0.8
1989	76,100	410,481	1.8	6,383	129,578	1.4	5,061	129,482	▲0.1	64,656	151,421	3.8

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

2・日本商船船腹量の推移

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

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

3・わが国外航船腹量の推移

年	合計				日本船				外国用船			
	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率
1970	1,970	28,215	47,007	—	1,508	21,185	34,635	—	462	7,030	12,372	—
1975	2,469	59,489	105,100	—	1,317	33,486	58,040	—	1,152	26,003	47,060	—
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
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	326	8,266	216	2,403	922
1985		1,357	14,729	▲ 6.4	108	3,070	208	6,844	200	2,428	841	2,388
1986		1,292	11,051	▲ 25.0	99	2,630	125	4,333	157	2,220	911	1,724
1987		1,210	9,694	▲ 12.3	123	3,493	62	2,204	147	2,469	878	1,528
1988		1,288	11,622	19.9	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409
1988 IV		1,288	11,622	1.1	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409
1989 I		1,302	11,098	▲ 4.5	125	4,300	79	2,633	155	1,659	943	2,507
II		1,307	12,300	10.8	135	4,944	84	3,080	174	1,796	914	2,480
III		1,283	12,533	1.9	148	5,114	87	3,435	184	1,641	864	2,343
未着工船舶		1984	892	14,959	▲ 15.7	101	3,223	234	8,126	180	2,596	377
	1985	853	11,133	▲ 25.6	92	2,529	159	5,466	145	1,982	457	1,156
	1986	876	10,313	▲ 7.4	89	3,968	69	2,814	135	2,104	583	1,427
	1987	827	12,848	24.6	120	6,236	58	2,229	174	2,345	475	2,038
	1988	940	12,931	0.6	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526	1,678
	1988 IV	940	12,931	▲ 2.9	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526	1,678
	1989 I	1,005	14,034	8.5	127	5,147	90	4,250	233	2,956	555	1,680
	II	1,048	15,036	7.1	146	5,417	104	4,804	243	3,055	555	1,760
	III	1,147	17,080	13.6	150	6,075	113	4,987	312	3,930	572	2,088

(注) ①ロイド造船統計による100G/T以上の鋼船（進水船舶の年別は年報 その他は四半期報による）。
 ②進水船舶は年間 建造中および未着工の年別は12月末 期別は四半期末すなわち3 6 9 12月末。
 ③バルクキャリアには兼用船を含む。一般貨物船は2,000G/T以上の船舶。
 ④四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

5・わが国造船所の工事状況

年度	進 水 量				工 事 中 船 舶				未 着 工 船 舶				手 持 ち 工 事 量			
	計		うち国内船		計		うち国内船		計		うち国内船		計		うち国内船	
	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
1979	111	2,621	28	847	96	2,248	13	289	97	1,986	4	117	193	4,234	17	406
1980	196	6,080	50	2,153	76	2,674	20	905	119	3,819	3	160	195	6,493	23	1,064
1981	230	7,548	64	2,475	132	4,578	33	1,323	190	6,102	11	473	322	10,680	44	1,796
1982	236	6,944	54	2,270	130	4,775	37	2,082	210	5,573	10	331	340	10,348	47	2,413
1983	254	6,134	54	1,408	141	4,134	27	1,317	136	3,606	12	321	277	7,740	39	1,638
1984	278	7,305	57	2,026	178	5,079	38	1,679	322	7,555	26	554	500	12,635	64	2,233
1985	216	7,558	54	2,618	166	5,307	32	1,679	169	5,231	12	493	355	10,268	44	2,171
1986	145	5,869	52	2,820	150	5,836	42	2,487	94	2,836	10	330	244	8,671	52	2,817
1987	96	4,047	30	1,700	112	4,930	31	2,171	40	1,705	5	405	152	6,635	36	2,577
1988	130	4,186	23	773	58	2,488	14	768	41	2,138	2	111	99	4,625	16	879

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

＝ 海上荷動き量 ＝

6・世界の主要品目別海上荷動き量

年	1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989	
	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率
石油	原油	930 ▲ 6.3	930	0.0	871 ▲ 6.3	958	10.0	970	1.3	1,042	7.4	1,135	8.9	
	石油製品	282 ▲ 1.1	297	5.3	288 ▲ 3.0	305	5.9	313	2.6	325	3.8	335	3.1	
	計	1,212 ▲ 5.2	1,227	1.2	1,159 ▲ 5.5	1,263	9.0	1,283	1.6	1,367	6.5	1,470	7.5	
乾貨物	鉄石	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
	石炭	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	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	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
	石炭	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。

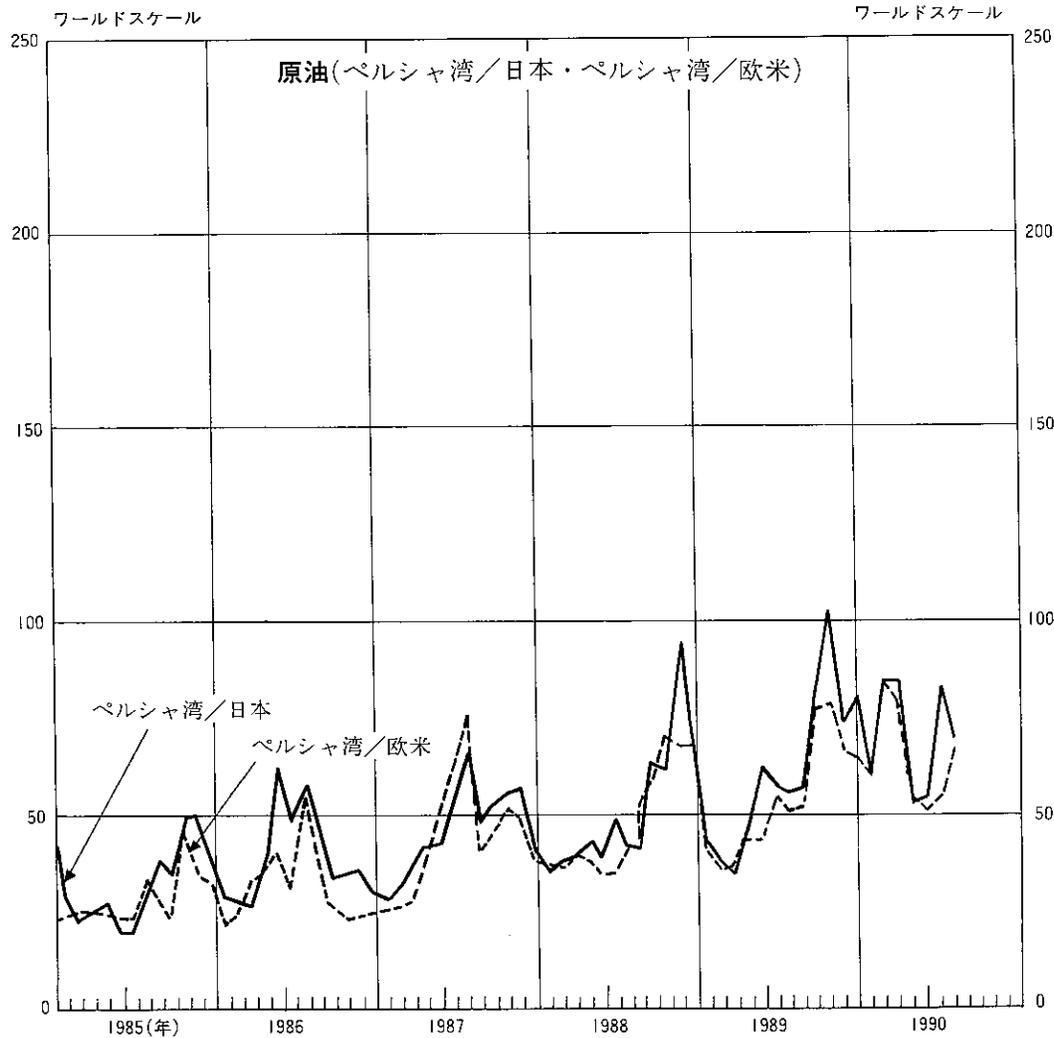
8・不定期船自由市場の成約状況

(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 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
7	11,483	230	11,713	4,248	2,290	3,675	0	659	555	56	8,757	964

(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。

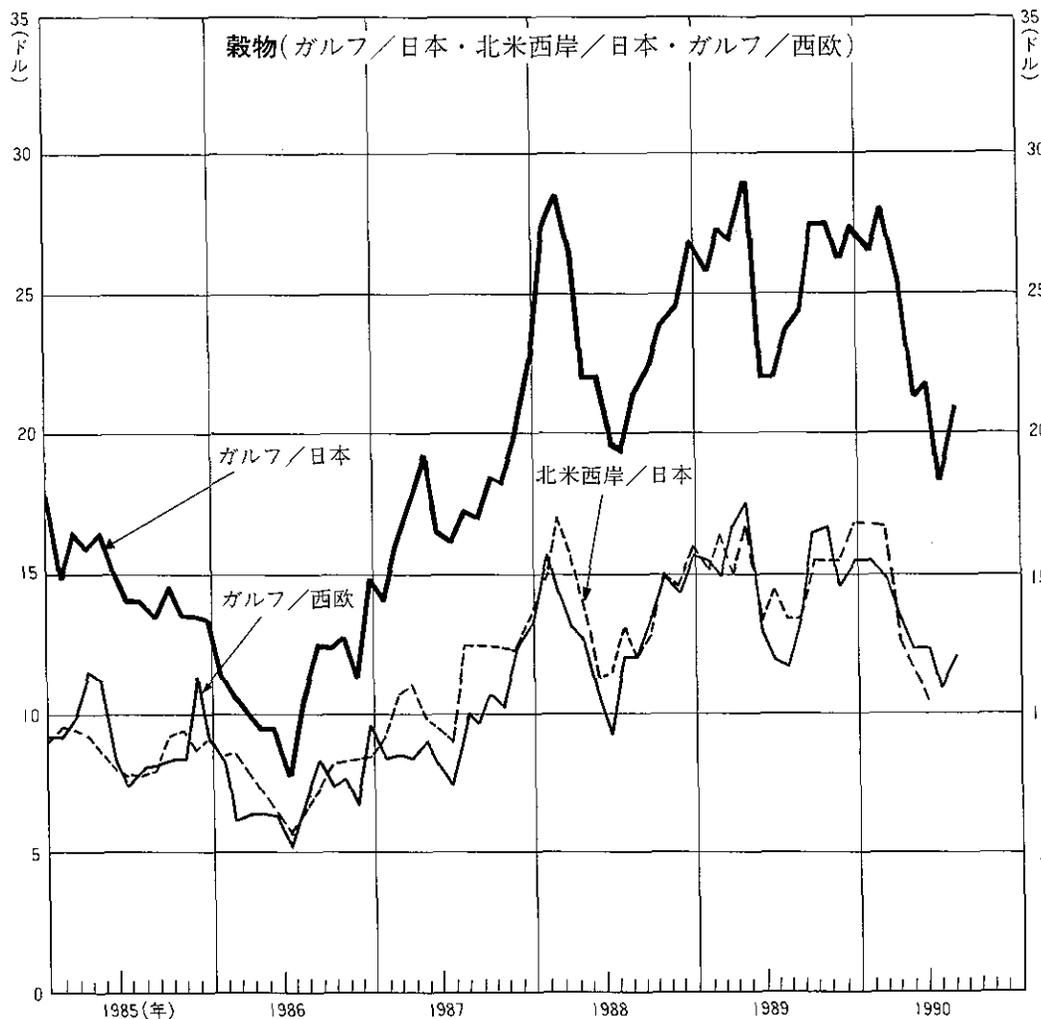
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・原油（ペルシャ湾／日本・ペルシャ湾／欧米）

月次	ペルシャ湾／日本						ペルシャ湾／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	70.50	47.50	42.50	35.00	51.00	38.00	67.50	50.00
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。

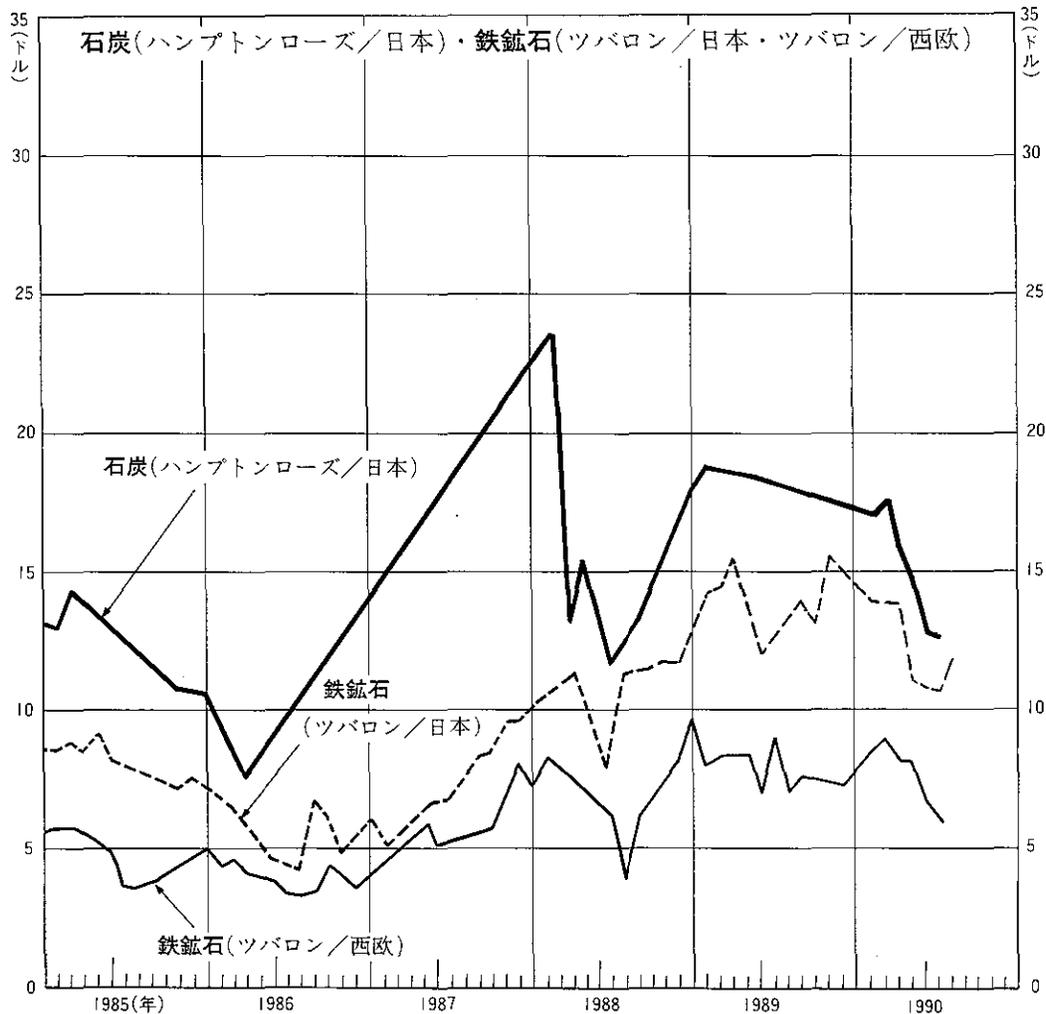


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	21.00	18.25	13.50	13.00	—	—	11.75	10.71	12.00	9.75
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。

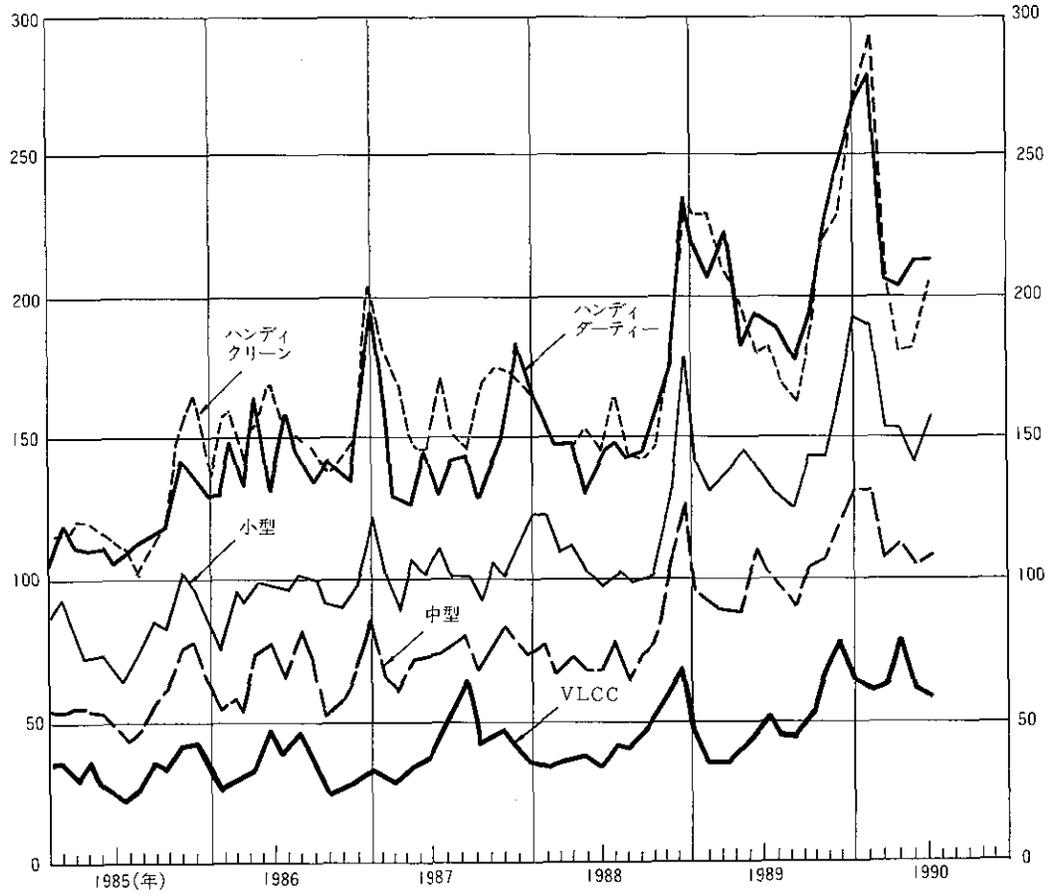


11・石炭（ハンプトンローズ／日本）・鉄鉱石（ツバロン／日本・ツバロン／西欧）（単位：ドル）

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	—	—	—	—	—	—	11.75	11.25	7.00	—	—	—
9	—	—	—	—	13.85	—	—	—	7.00	—	—	—
10	—	—	—	—	13.10	—	—	—	7.50	—	—	—
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 =

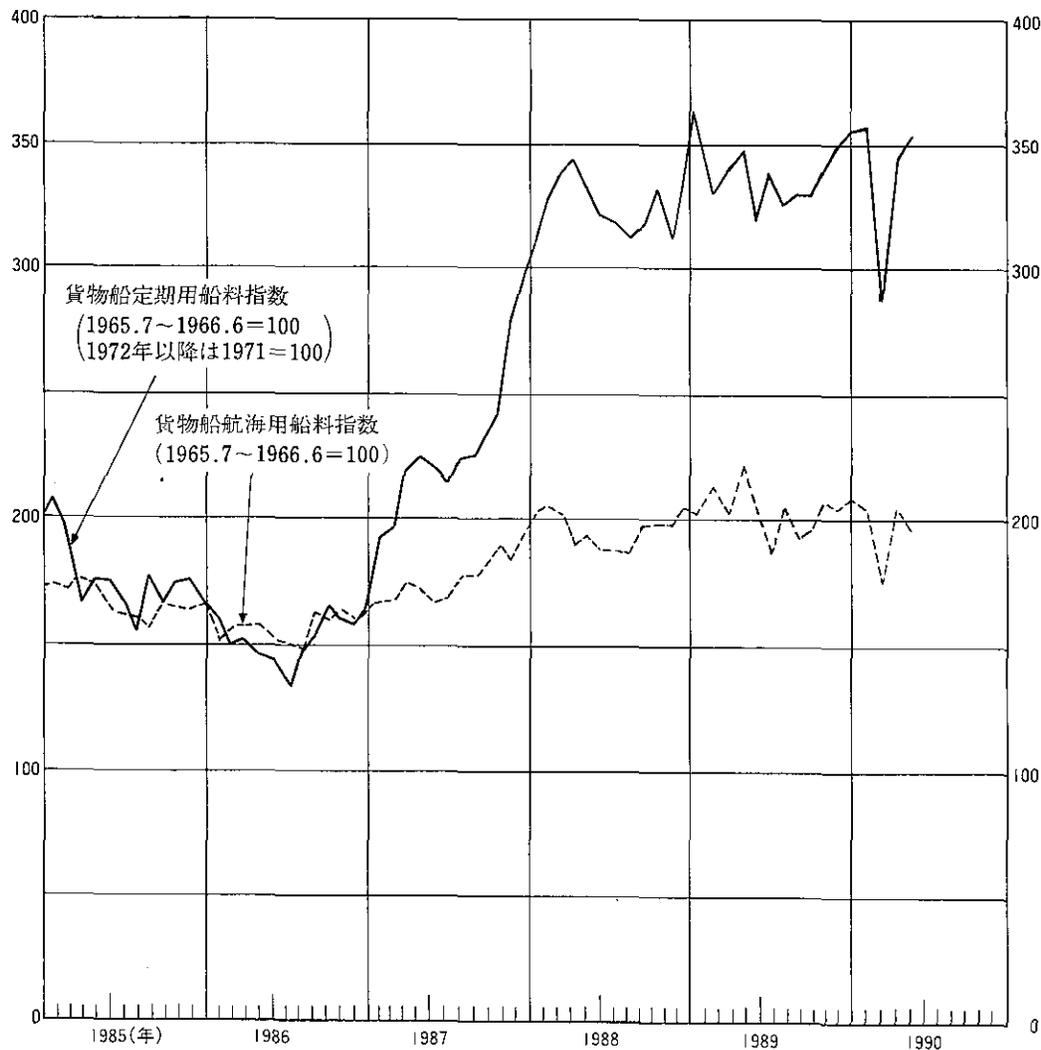


12・タンカー運賃指数

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 ＝

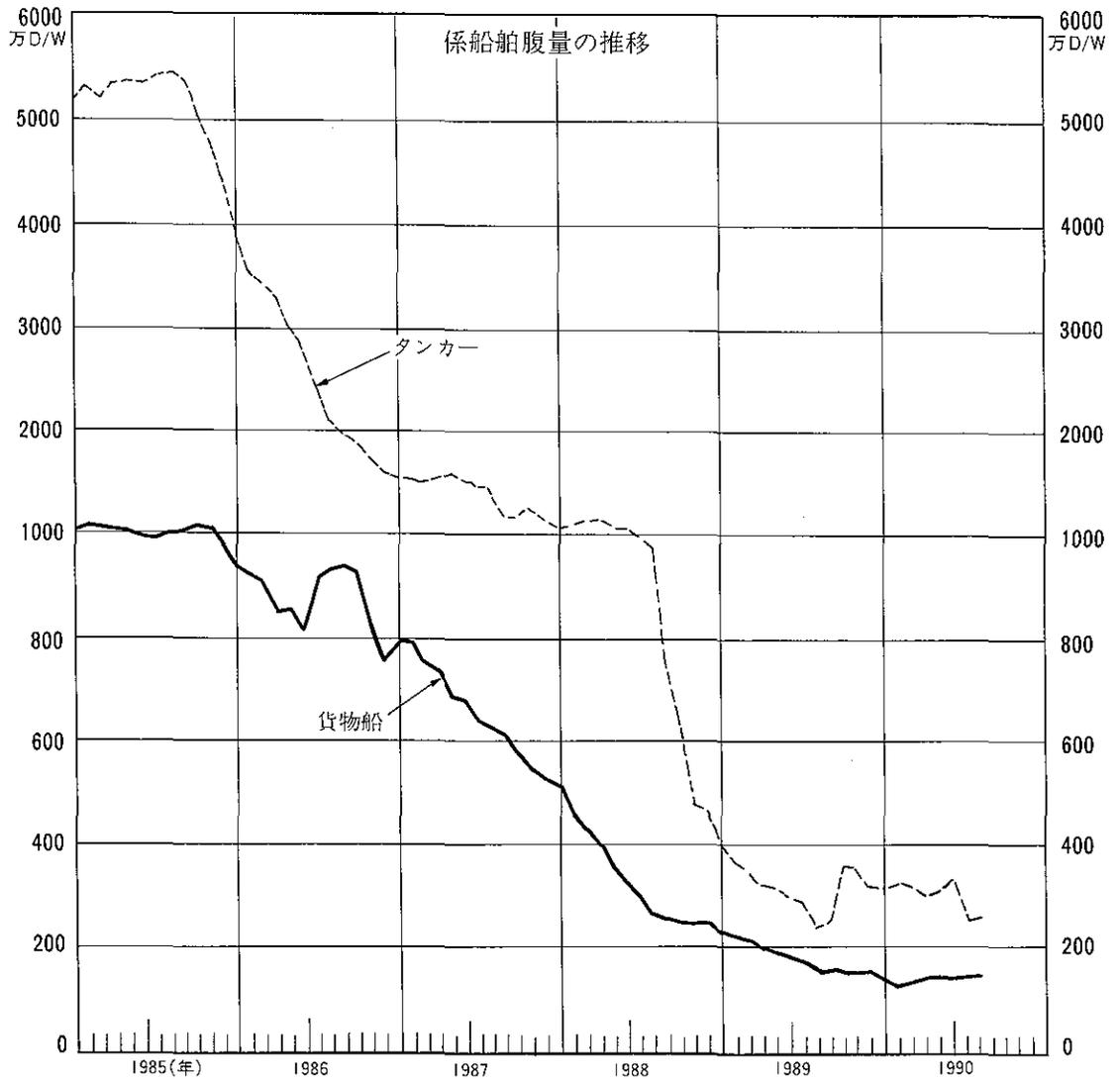


13・貨物船用船料指数

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 ＝

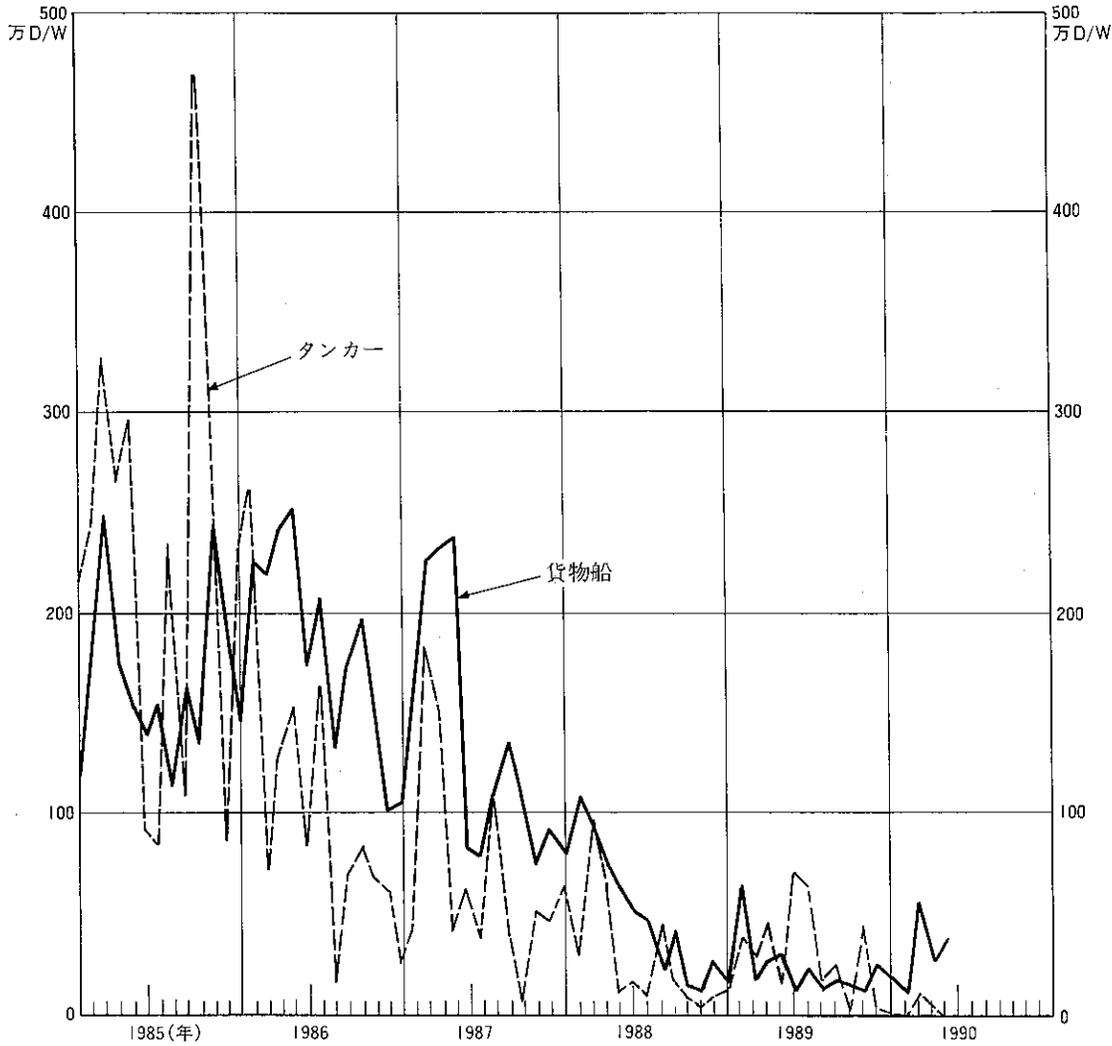


14・係船舶腹量の推移

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	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	232	1,070	1,475	53	1,466	2,505
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	37	255	391	3	9	14
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	135	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	30,920	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 鋼	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 國 間	定期船	45,712	49,115	46,683	43,601	61,480	53,139	12,877	14,050	13,214	10,198
	不定期船	73,137	65,845	74,441	53,040	43,982	31,879	9,050	7,603	7,900	7,431
	油 送 船	33,631	38,302	37,482	29,842	19,413	13,035	3,233	3,065	3,384	2,131
	計	152,480	153,262	158,607	126,485	124,875	98,053	25,160	24,718	24,498	19,760
合 計	定期船	362,057	379,990	333,036	205,954	181,721	154,894	38,896	39,593	37,834	32,875
	不定期船	676,220	649,799	636,450	469,617	389,878	319,848	80,916	83,368	77,613	75,859
	油 送 船	274,281	294,534	280,297	235,420	199,875	187,392	47,154	45,446	47,882	46,682
	計	1,312,558	1,321,323	1,249,783	910,993	771,473	662,132	166,965	168,406	163,329	155,416

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

= 内 航 海 運 =

18・内航船の船腹量

年	船種別	鋼 船				木 船				合 計			
		隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)
1980	貨物 船 油 送 計	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9		
		2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2		
		8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7		
1985	貨物 船 油 送 計	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6		
		2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5		
		8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5		
1988	貨物 船 油 送 計	5,976	2,444	▲ 0.7	1,237	65	▲ 8.5	7,213	2,511	▲ 0.8	97.3		
		2,379	1,163	▲ 1.0	49	4	▲ 20.0	2,428	1,166	▲ 1.2	99.7		
		8,355	3,607	▲ 0.8	1,286	69	▲ 9.2	9,641	3,677	▲ 0.9	98.1		
1989	貨物 船 油 送 計	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲ 12.3	7,067	2,526	0.6	97.7		
		2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7		
		8,250	3,610	0.1	1,218	60	▲ 13.0	9,468	3,670	▲ 0.2	98.4		
1990	貨物 船 油 送 計	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0		
		2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7		
		8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲ 11.7	9,842	3,696	0.7	98.5		

(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			
	1987年度		1988年度		1987年度		1988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 炭	14,789	4.0	15,673	3.8	7,666	4.8	8,550	4.9
金 属 物 資	59,160	16.0	62,515	15.1	30,134	18.9	32,454	18.8
非 金 属 物 資	70,698	19.1	78,610	19.0	38,678	24.3	36,068	20.8
砂 利・砂・石 材	47,194	12.7	52,377	12.6	6,578	4.1	7,591	4.4
セ メ ン ト	43,769	11.8	57,980	14.0	22,770	14.3	29,678	17.2
石 油 製 品	125,051	33.8	133,831	32.3	47,043	29.6	49,550	28.6
機 械	9,733	2.6	13,171	3.2	6,372	4.0	9,198	5.3
合 計	370,394	100.0	414,157	100.0	159,241	100.0	173,089	100.0

(注) 運輸省運輸政策局情報管理部「内航海運輸送統計年報」による。

編集後記

「社長、ウチも SIS やりましょ
う！」

某人気タレントが威勢よく呼び
掛けている、某コンピュータメー
カーの例のコピーである。最近で
は、他のコンピュータメーカーも
これに追随して SIS という言葉を
こぞって使いだし、いまや SIS の
花盛りといった感がある。

SIS という例のコンピュータメ
ーカーの専売特許のように思われ
ているご仁もおられるようである
が、そもそも SIS すなわち Strate-
gic Information System (戦略的
情報システムまたは戦略情報シス
テム) とは、米国のチャールズ・
ワイズマン氏が1985年に使い出
した言葉であり、ちょっと固い言い
方になるけれども、「企業が市場に
おいて競争優位を創り出すための
武器としての情報システム」のこ
とを言うのだそうだ。

これまでは、一般に情報システ
ムつまりコンピュータのこと一
という、社内の事務の効率化や
せいぜい意思決定支援のためのシ

ステムといった、内部的な使用の
され方をしてきたが、ここにきて
いよいよ情報システムそのものを
企業戦略のツールとして利用する
考え方が出てきたのである。

前掲のチャールズ・ワイズマン
氏によれば、米国における SIS の
例として、航空会社の座席予約シ
ステム (CRS) や銀行の ATM な
どとなっており、最近のわが国の
例ではセブン・イレブン・ジャパ
ンの POS システムやヤマト運輸の
宅急便荷物追跡システム、花王
VAN などが盛んに紹介されてい
る。

これらに共通して言えることは、
垂直型ネットワークを軸に取引先
を「囲い込む」ことによって新た
な系列化を図り、高い参入障壁を
築くことによって競争上の優位性
を積極的に作り出そうというも
のであることである。

さて、SIS の正しい料理法は、ま
ずスープ・ストックとして明確な
「経営戦略—この場合特に競争優
位の戦略」を用意する。この中に
は、その企業を取り巻く外部環境
という具と、経営資源という具が、

価値連鎖 (M.E.ポーター氏のおす
すすめ品) とか CSF (重要成功要因
—マクファーラン氏のおすすめ品)
とかによって調味されている。

これに、ほどよく調理された情
報システムを加え、よく馴染むま
で煮込む。火加減は始めは弱く徐
徐に強めていくのがコツである。

味が社内全体によくしみこんだ
ら、出来上がり、というわけであ
る。

SIS は、企業生命をかけ、多くの
時間とカネと労力をかけて料理す
るものである。成功すればこの
上なく美味なものとなるが、そ
れだけに失敗する恐れも大きい、
ハイリスク・ハイリターンな代物
である。それゆえ調理には万全を
期さなければならない。

われわれは、かつて MIS (経営
情報システム) が、最大の MIS-
TAKE といわれたように、SIS が
企業にとって SOS にならないよう
に気をつけたいものである。

三洋海運
総務部総務課
課長代理

山田 啓一

船協月報 9月号 No. 362 (Vol. 31 No. 9)

発行：平成2年9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)