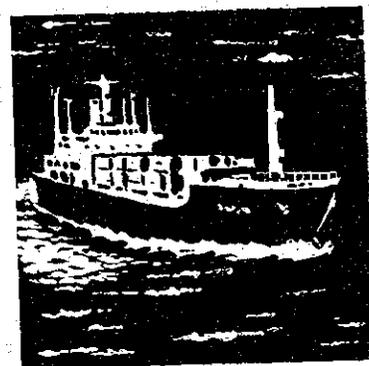
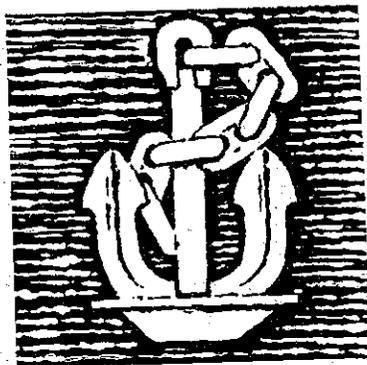
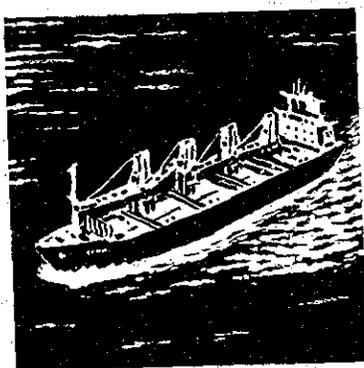
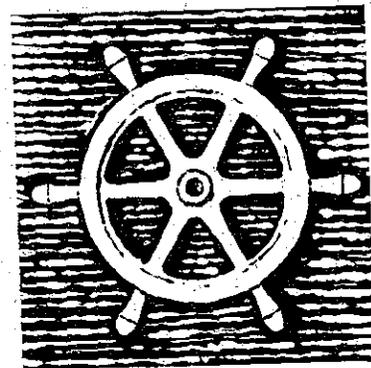
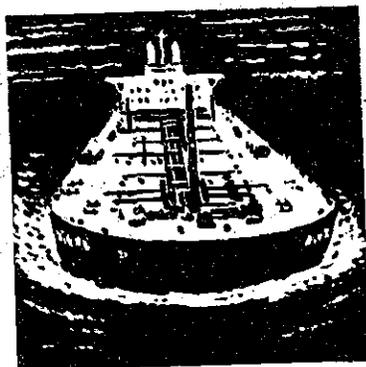
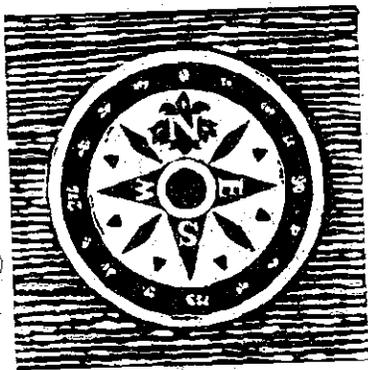


船協月報

10

1990

平成2年10月20日発行 毎月1回20日発行 No.363 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



ROLL ON-OFF船「神正丸」

6.165%、5.705%

平成2年2月に竣工し、主として苫小牧～仙台～東京の定期航路に就航している本船は、^{EMDO}M0資格を有し、可変ピッチプロペラ、舵およびスラスタをコンピュータ制御する操船装置を備えた最新鋭自動化内航船である。

二つの危機管理(リスク・マネジメント) —— 定航海運への提言 ——	日本船主協会副会長 大阪商船三井船舶取締役社長	轉法輪 奏	3
---------------------------------------	----------------------------	-------	---

巻頭言

1. 平成3年度海運関係税制改正に関する当協会要望	4
2. 中期的にみたわが国外航船員の展望	7

海運界の動き

紙・板紙および製紙原料の需給動向	19
------------------	----

日本製紙連合会 飯塚 康夫
資料室長

寄稿

まん丸の虹	25
-------	----

日本開発銀行理事 小宮 和彦

随想

1. 第3回日韓船主協会首脳会談の様相	28
2. 日本/台湾間の海運業所得の相互免税協定の成立	29
3. 客船外国人船員問題検討会の様相 — 第一次要点とりまとめ —	30
4. 世界バルクキャリアおよびタンカー船腹量の現状	31

内外情報

海運雑学ゼミナール第7回	36
--------------	----

海運日誌(9月)	38
船協だより(理事会の様相・会議日誌・その他)	40
海運統計	41
編集後記	54

二つの危機管理(リスク・マネジメント)

—— 定航海運への提言 ——

日本船主協会副会長 轉法輪 奏
大阪商船三井船舶取締役社長



8月2日のイラク、クウェート侵攻に始まる中東動乱の最大のドラマは、国際政治における危機管理(リスク・マネジメント)の毎日毎日の息をのむせめぎ合いであろう。

昨年11月9日にベルリンの壁が開いたことは、戦後の世界体制を組み立ててきた米ソ間の冷戦拮抗メカニズムが作動を停止したことを意味したが、これは同時に、任意の中進国が恣意的覇権や軍事的冒険を企てた時の国際政治でのビルト・イン制御装置の消滅をも招来した。

だから今回イラクが侵略に出た時、西欧陣営は、今、世界を支える新しいメカニズムの有無と有効性が問われていると認識して、素早いそして果敢な対応をみせた。今回が最初のケースだから、今後のためにこの種の試みは絶対に償わないことを世界中の国家に見せる必要があったからである。

だから今回の対立構図は「イラク対米国」や「アラブ対イスラエル」にしてしまっただけであり、あくまで「イラク対全世界」との構図を崩さぬ必要があり、この関係で日本の中東輸送面での協力に関しても、その船舶の一部に、日本籍で日本国旗を掲げた船をペルシャ湾に現前させ、そしてそれを、アラブ諸国にも、国連体制参加諸国にも、さらに米国と日本の国民にも見せることを、恐らく米国が新しい国際体制の危機管理の論理から要求しているのではないかと考える。

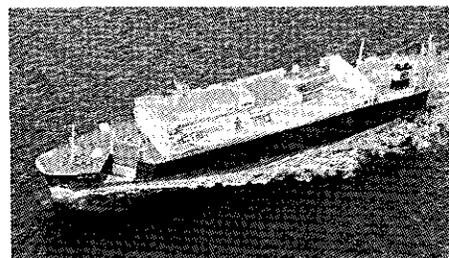
この戦後体制45年間に支えたギアの緊急取り換えの危機状況の中で、日本が「平和を愛する諸国民の公正と信義に依頼して、われら

は……」という1945年的感傷と、ナイーブな幼なさを残した論理から外に出られないようでは、今日ではもはや、世界に通用が難しく、日本の今後も危ういのではないかと惧れる。日本国家もまたリスク・マネジメントを問われているというべきである。

局面を変えて、定航海運の構造的危機もアナロジカルである。先日、NY ジャーナル・オブ・コマース紙にP & OCL、ハリス会長が「海運の仕事が付加価値の高いサービスでなく、物の輸送という商品とみなされている限り、目もあてられない低運賃と不十分な収益という病弊から逃れられない」と語り、また別に米国メルスク社長が「現在の海運界は正当な運賃を確立できる能力が欠如している」と嘆いているのは、定航海運をこれまで100年支えたメカニズムが作動力を失い、今や180度違った新鮮な発想と勇氣あるリスク・マネジメント(危機管理)が要求されていることを語っていると思う。

しかしながら現実には、定航海運界自身が深甚な危機認識にまだ距離があり、荷主に対して理解を求め正当な対価を要請する以前に、自らが旧思想、旧恐怖、旧経営を捨て切れず、結果、値崩しとビジネス地合破壊の悪弊から十分卒業できていないのではないかといえは言い過ぎだろうか? 最後に提言。「勇氣は香氣を持つ精神力である。勇氣のないところには、徳も、卓越も、貢献もない。(曾野綾子)。私自身を含めて定航関係者が今こそ勇氣を持つとうではないか。(1990. 9. 15 記)

海運界の動き



▲航行中のROLL ON-OFF船

1. 平成3年度海運関係税制改正に関する当協会要望

平成3年度海運関係税制改正要望については、当協会財務委員会を中心に、過去における要望項目を再度見直すとともに、同委員会会社等から提出された項目を含む38項目をベースに検討を行い、次の項目について、運輸省はじめ経団連等に要望することとした。

その内容は、船舶の特別償却制度の延長をはじめとする平成3年3月末に適用期限の到来する項目など海運関係要望項目8項目および一般税制に関する項目9項目の合計17項目からなっている。

1. 船舶の特別償却制度の延長
2. 圧縮記帳制度の延長
 - (1) 10年以上所有する土地・建物等から減価償却資産（含船舶）への買い換え
 - (2) 特定の内航船舶から減価償却資産への買い換え
3. 船舶の減価償却制度の改善
 - (1) 船舶の耐用年数の短縮
 - (2) 船舶の減価償却可能限度額の引き上げ
 - (3) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善
4. とん税・特別とん税の税率引き上げ反対
5. 製品輸入促進税制の拡大

- (1) 輸入促進税制の対象業種に海運業を追加する

6. 一般税制に関する項目

- (1) 交際費課税の見直し
- (2) 外国税額控除制度の改善
- (3) 欠損金の繰り越し期限の延長
- (4) タックス・ヘイブン税制の改善
- (5) 退職給与引当金繰り入れ限度額計算の改善
- (6) 賞与引当金の縮小反対
- (7) 法人税法における所得税額控除不足額の還付に関する特例措置の廃止
- (8) 合併等の場合の登録免許税の軽減
- (9) 役員退職引当金制度の創設

その後、イラクのクウェート侵攻によるペルシャ湾および紅海での船舶戦争保険料率の高騰など状況の変化ならびに運輸省当局、経団連はじめ関係方面の動向を勘案し、また、税制改正をめぐる四囲の環境より、項目を極力絞って要望することが効果的であるとの判断から、平成2年9月20日開催の財務委員会においてさらに検討、調整した結果、重点事項を次の5項目に絞り要望することを理事会に提案することとなった。

1. 平成3年度海運関係税制改正に関する当協会要望
2. 中期的にみたわが国航船員の展望

1. 船舶の特別償却制度の延長
2. 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活
3. 特定資産の買い換えの場合の課税の特例(圧縮記帳制度)の延長
4. とん税・特別とん税の税率引き上げ絶対反対
5. 外航旅客船に係る固定資産税の特例措置の適用対象の拡大

また、船舶の減価償却制度の改善に関し、減価償却制度全般の見直しの際には、次の3項目の改善を図る旨、付言することとした。

- (1) 船舶の耐用年数の改善
- (2) 船舶の減価償却可能限度額の引き上げ
- (3) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善

以上について、9月26日開催の定例理事会において承認が得られ、正式に、平成3年度海運関係税制改正要望重点事項として、資料1のとおり要望書を作成し、自民党政務調査会税制調査会はじめ関係方面に要望することとなった。

さらに、外貿埠頭公社の運営・整備する外貿コンテナターミナルに関する固定資産税、都市計画税および同公社の取得する不動産に関する不動産取得税、登録免許税について、恒久的な特例措置を講ずるよう、埠頭利用者の立場から、資料2のとおり併せ要望することとした。

【資料1】

平成3年度海運関係税制改正要望重点事項

貿易物資の安定輸送は、日本商船隊に課された重要な使命であります。これを達成するためには、船隊の整備、海上労働力の面など広範にわたる国際競争力の強化が肝要であり、企業基盤の強化を図る必要があります。

欧州先進海運諸国では、このような観点から、内部留保の充実が可能な税制とともに、船員費負担軽減のための諸施策が実施されております。

一方、イラクのクウェート侵攻による中東情勢の不安定化は、エネルギーの大半を中東に依存する日本の、とりわけ原油輸送を担う日本商船隊にとって極めて憂慮される問題であります。

海運業界といたしましては、輸送サービスの適切な評価の確立とともに、企業基盤の強化を図るための、海運独自の準備金制度の創設を念願するところでありますが、平成3年度につきましては、次の項目に絞って要望致しますので、その実現につき特段のご高配をお願い申し上げます。

1. 船舶の特別償却制度の延長

国際総トン数5,000トン以上の外航近代化船、ならびに、特定設備等を備えた総トン数300トン以上の船舶については、それぞれ取得価額の100

分の18、100分の12に相当する額の特別償却が認められているが、この適用期限が平成3年3月末に到来する。

この制度は、船舶の合理化・近代化の促進と海運業の企業基盤の安定に不可欠のものであり、ひいては、日本船のフラッキング・アウト防止にも効果的であるので、引き続き本措置を存続させること。

2. 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活

平成2年8月、イラクのクウェート侵攻により、ペルシャ湾水域および紅海において、船舶の航行に直接戦争危険が及ぶ状況となっている。

このため、船舶に係る戦争保険の割増保険料率が高騰しており、かかる事態が長期化することは、海運企業経営を著しく圧迫することとなり、事態の進展いかんによっては、資源・エネルギー等、貿易物資の輸送に重大な影響が出ることもなりかねない。

ついては、イラン・イラク紛争にともない創設され、平成元年度をもって廃止された、戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度を復活させるとともに、適用水域をペルシャ湾および紅海とすること。

3. 特定資産の買い換えの場合の課税の特例（圧縮記帳制度）の延長

圧縮記帳制度は、国際競争力ある外航船舶の整備のみならず、内航海運業の構造改善を図る上で極めて効果的な制度である。

船舶から船舶への買い換えの場合の圧縮記帳については、平成2年度税制改正において5年間延長されたが、特定の土地建物等から船舶へ

の買い換え、および内航船舶から減価償却資産への買い換えについても本措置を引き続き存続させること。

4. とん税・特別とん税の税率引き上げ絶対反対

外航海運企業は、とん税・特別とん税のほか、船舶固定資産税・入港料等を負担しており、これ以上の税負担には到底耐えられない。

とん税・特別とん税の税率引き上げには絶対反対である。

5. 外航旅客船に係る固定資産税の特例措置の適用対象の拡大

外航旅客船事業の促進は国際交流の増進に資するとともに、海運企業の多角化による経営の安定化、船員の雇用の拡大等に大きく寄与するものである。

こうした中で近年、外航小型旅客船が就航しつつあり、このため、外航旅客船に関しては、固定資産税の課税標準の特例措置の適用対象を100総トン以上とすること。

◎船舶減価償却制度の改善

船舶減価償却制度については、昭和49年に法定耐用年数が全面改正されて以来、本格的な見直しが行われていないため、その後の船舶の技術革新等による経済的陳腐化の実態を十分反映したものとは言えなくなっている。また、現行制度では償却可能限度額も取得価額の95%に制限されている。さらに、船舶の大改造を行った場合、現行の償却制度では十分な償却ができず処分時に多額の除却損を生じることとなる。

このため、減価償却制度全般の見直しの際には、船舶減価償却制度に係る次の項目について

改善を図ること。

- (1) 船舶の耐用年数の短縮
- (2) 船舶の減価償却可能限度額の引き上げ
- (3) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善

【資料2】

四埠頭公社の固定資産に関する税制 特例措置の恒久化について

四埠頭公社の整備する外貿コンテナターミナルについては、海運企業の経営を圧迫することとならないよう貸付料を設定する必要があり、そのため貸付料算定基礎に含まれる下記の諸税について恒久的な特例措置を講じられたい。

記

1. 公社全資産に対する固定資産税、および都市計画税の課税標準を2分の1に軽減する措置を講ずること。

2. 中期的にみたわが国外航船員の展望

新たな丸シップ混乗の導入にあたり、労使確認を契機として設置された「外航船員中期展望委員会」は、昨年12月以来検討を続けてきたが、平成2年9月4日に開催された第6回委員会で、その結果を「中期的にみたわが国外航船員の展望」として取りまとめた。(資料1参照)

報告書は、外航船員をとりまく状況、日本人船員の役割と問題点、および外航船員の展望の3節からなり、それぞれの骨格は以下のとおりとなっている。

2. 公社の取得する不動産に関する不動産取得税、および登録免許税を非課税とすること。

(理由)

1. 外貿コンテナターミナルの貸付料は、各ターミナルごとに建設・整備に係るコストを積算して決定されることになっている。

近年の建設コストの大幅な上昇や地価高騰に加え、これらをベースにした固定資産税、都市計画税、不動産取得税、登録免許税がそのまま貸付料に転嫁されることは、企業体力が十分に回復していない海運企業にとって、極めて重い負担となる。

2. 貸付料の大幅な上昇は、海運企業経営を著しく圧迫することとなり、コンテナターミナルの借り受けを断念せざるを得ない事態ともなりかねず、ひいては、政府において急増する輸入コンテナ貨物等に対応するため立案されたコンテナターミナル整備計画の遂行を減速させることになりかねない。

(1) 外航船員をとりまく状況

これまでの状況として日本籍船、外航船員数の減少等、および今日の状況として新規職員の採用拡大、労働条件改善への動き、丸シップ混乗導入、客船時代の到来等。

(2) 日本人船員の役割と問題点

① 日本人船員の役割

わが国経済に果たす船員の役割、日本人船員の特性、日本人船員の評価、船種別および陸上部門における日本人船員の役割等

について、肯定的に評価した上で、優れた海技を習得した日本人船員が必要。

② 日本人船員をとりまく諸問題

国民全般の海運・船員に関する認識不十分、若者の海上志向の減少等、後継者問題等について指摘。

(3) 外航船員の展望

① 期待される船員像について

船舶の運航のみならず陸上での技術力の発揮および国際感覚を身につけた混乗船等での管理。

② 船員のライフスタイルについて

海陸交流の機会が増すことから、一定の経験を積んだ後に、海陸の専門分野で技能・知識を生かす。

③ 船員の見通しについて

現状に比べて当面大きな変動はなく、海技を持った日本人船員は、海陸いずれの部門においても重要。

④ 今後の課題と対策の方向について

日本人船員の確保、海技の伝承、船員教育のあり方、職部の一体化(部員の職員化)等。

これらのとりまとめの中で指摘されている今後の課題と対策の方向については、運輸省海上技術安全局船員部長の私的諮問機関として設置された、海技の伝承問題検討委員会および海上安全船員教育審議会等の場で、さらに検討が加えられることとなっている。これらの審議を通して、長期的視点に立った船員の育成および確保を図るための施策が講じられることが期待される。

【資料1】

中期的にみたわが国外航船員の展望

平成2年9月4日

まえがき

わが国外航海運は、世界的な海運不況や急激な円高現象の進行等により、ここ数年厳しい経営を余儀なくされ、経営の大幅な減量・合理化や企業間の集約・統合等を強いられる結果となり、外航船員についても、緊急雇用対策等による大幅な雇用調整や新規採用の抑制等により、船員数の大幅な減少や年齢構成の高齢化と不均衡とを生ずる結果となった。

これに加えて、日本船の国際競争力低下にともなうフラッグング・アウトの急速な進行と、それに対応するための海外貸渡方式による日本船への混乗の導入開始等船員をとりまく環境も大きく変化した。

平成元年10月25日、丸シップ混乗(海外貸渡方式による混乗)の実施に関し、外航二船主団体と全日本海員組合との間で合意が成立したが、この中に今後の外航船員の保全・育成を図るため、官の協力を得て、「外航船員中期展望委員会」を設置することが表明されており、これを受けて平成元年12月26日、官労使各側の委員で構成される上記委員会が発足した。

この委員会において、今後のわが国外航海運における日本人船員の役割、重要性およびあるべき姿について検討し、官労使三者が共通の認識に立ってとりまとめたものが、この「中期的にみたわが国外航船員の展望」である。

なお、中期とは今後5年間程度をめぐとしたものであり、この間、大幅な景気変動等はなく、

わが国商船隊の規模も現状程度で推移するものと仮定した。

本展望の策定にあたった「外航船員中期展望委員会」の委員名簿は、資料2に示した。

1. 外航船員をとりまく状況の変化

(1) これまでの状況

近年のわが国外航海運は、世界的な船腹過剰からくる海運市況の低迷、急速に進んだ円高等により厳しい状況が続いた。また、発展途上国船員との間のコスト差も著しく拡大してきた。

各海運企業は、企業の合併、集約および統合ならびに航路経営の合理化を行い、さらに海外売船等による不経済船の処分をする一方、新規採用の手控え、賃金水準の抑制に加えて、緊急雇用対策等を通じて、船員の大幅な雇用調整を実施してきた。

この結果、わが国外航船員については、昭和60年10月の3万13名が平成元年10月には1万1,167名へと大幅に減少している。ちなみにこの間の外航二船団在籍船員数についてみると、同時期に2万5,250名から8,311名へと約1/3に縮小しており、昭和62年4月から平成元年3月にかけて実施された緊急雇用対策の期間中には、8,000余名が減少する結果となった。

また、わが国商船隊についてみると、昭和60年年央の2,435隻が平成元年年央に2,002隻に変化する中で、その中に占める日本籍船については1,028隻から532隻へと半減した。

(2) 今日の状況

しかしながら、長期にわたった世界経済の低迷は、昭和60年ごろを境に回復傾向を見せ、最近では順調な拡大が続いている。この中であって、世界の海上荷動き量も活発化しており、船腹量の調整が進んだこともあって、海運市況も堅調に推移している。船腹過剰がもたらした世界的な海運不況に対する反省は、造船界にも浸透しており、今後再び大幅な需給アンバランスは生じないものと考えられる。このことから現在の状況は、不測の事態が生じない限り当面持続するものとみられる。

わが国経済についても、このところの内需拡大政策のもとに、個人消費の伸び、民間設備投資の拡大に支えられ、実質経済成長率は、順調な伸びを示しており、外航海運についてもこのような外部環境の好転に加えて、一時の円高傾向も緩和され、また不況時に実施した種々の合理化対策が効果を現し始めたこともあって、ようやく明るさを取り戻しつつある。

この中であって、わが国外航船員の状況についても、これまでとは趣を異にし、新たな展望を見せつつある。

① 厳しかった海運不況等により、これまで船員の新規採用が手控えられた結果、船員の年齢の高齢化と年齢構成の不均衡が生じており、若年職員層の不足が問題化しつつある。

このため日本船社も、後継者確保の必要性から、新規職員の採用拡大に動きつつある。

② 地球環境保全の問題への関心の高まりか

ら、船舶の安全運航、このための優秀な技量を持つ船員の重要性が、以前にもまして重視されつつある。

- ③ 明るさを取り戻しつつある外航海運企業について、不況時に抑制されていた賃金水準も、平成2年度賃金改定交渉では上昇傾向を示す等、労働条件改善への動きも見えはじめています。
- ④ 他方、日本籍船のフラッキング・アウト防止のため、平成元年10月25日、外航二船団と全日本海員組合との間で新たな丸シップ混乗の導入についての合意がなされ、これを契機として、外航貨物船に係る日本船および日本人船員のこれまでの減少傾向に歯止めがかかることが期待される。
- ⑤ また、国民生活レベルの向上、余暇の多様化から、海洋レジャーへの関心が高まりつつあり、このような新たな国民のニーズに応え、大型外航客船の相次ぐ就航等客船時代を迎えつつある。

2. 日本人船員の役割と問題点

(1) 日本人船員の役割

- ① 昭和63年のわが国海上貿易量および貿易額は、輸出で7,071万トン、28兆4,620億円、輸入で6億6,066万トン、18兆8,665億円、合計7億3,137万トン、47兆3,285億円に達しており、わが国の全貿易量の99.8%は、海上輸送によっていることとなる。

このうち、日本船による輸送量は、輸出741万トン(10.5%)、輸入2億3,413万トン(35.4%)、合計2億4,154万トン(33.0%)

を占めているが、同年のわが国国外航船員数1万2,922名からすると、これは船員1人当たり年間約1万8,700トン余(推計7.5億円)を海上輸送していることになり、わが国経済に果たす船員の役割の大きさ、重要性を示すものである。

- ② 日本人船員の持つ海技力の優秀性は、国際的にも広く認められているところである。これは、諸外国に比較して完備され、高い水準にあるわが国の船員教育システムの生んだ成果であるとともに、わが国海運が大規模な荷主国でもある自国を中心として発達したものであり、そのわが国沿岸は地形的に複雑であり、気象・海象の変化が激しく、加えて船舶が輻輳しているため、高い技術水準を求められることとなり、結果として優秀な海技力がはぐくまれることとなったものといえよう。これに加えて、伝統的な終身雇用制によって生まれたロイヤリティー、責任感の強さや日本人全体の教育水準の高さからくる潜在能力、対応力の高さも日本人船員の持つ特性としてあげることができる。

世界的に地球環境保全の声が高まる中で、アラスカ沖で発生したエクソンバルデス号の油流出事故の衝撃もあり、タンカーを中心として船舶の安全性重視の傾向が強まってきている。特に沿岸海域および臨海部が高度に利用されているわが国では、タンカーや危険物運搬船等において、いったん大事故が発生した場合の被害は計り知れないものがある。また上述のとおり、わが国沿

岸海域は、世界でも最も高度な運航技術を要求される海域に属する。この中にあって、日本人船員の乗り組む外航商船が、過去5年以上にわたって海難審判庁で取り扱っている重大海難事故の発生もなく、安全で確実な運航を維持しつづけていることは、日本人船員の持つ海技力の優秀性を示したものと見えよう。

③ わが国海運企業にとって上述のような特性を備えた日本人船員を保持することにより、安全で効率的な船舶運航が一層確実となり、さらに信頼性の向上、海陸情報交換の緊密化、外国人船員の指導、管理・監督、陸上部門での海技力の活用が可能となる。すなわち、わが国海外航海運にとっては、日本人船員を保持することによって、初めて海運企業体自身の船舶の管理・運用技術、海上貨物輸送・管理技術を維持することができるのであり、それによって、より高度できめ細かい輸送サービスを提供でき、荷主の信頼を得て長期的に競争力を保持し、確固たる経営基盤を確立していくことができると言える。

④ これらの日本人船員を保持することにより生ずる効果は、単純に金額として示し得る船員費等と異なり、金額換算が困難な、いわゆる日本人船員の非価格的価値と言えらるものである。非価格的価値も含めて、長期的に見たトータル価値で船員の評価を行う考え方が欧州では一般化しつつあり、この意味では、日本人船員のトータル価値は高いと言えよう。

⑤ 日本人船員の持つ海技力の優秀性と、その世界的評価は、日本船社の支配する外国船に乗り組む場合にも、外国人船員の指導にとって極めて有効に働いており、当該船舶の安全、確実な運航と船内トラブルの防止に大きな貢献をしている。

⑥ 今後のわが国海外航海運における日本人船員の役割を船種別等に見た場合は、次のように整理できる。

【近代化船】

近代化船は、日本人船員の持つ優秀な海技力と責任感、信頼性の高さによるところが大きい。また、今後とも日本人船員は近代化船において、そこで生み出された技術ノウハウを在来船、外国用船にも活用し、日本商船隊全体の技術水準の高度化を図っていくために、海技に関する高度な最先端技術を開発・習得し、かつ、その海技を次世代に伝承していくこととなる。

【日本籍混乗船】

安全かつ効率的で、良質な海上輸送サービスを安定的に荷主に提供するために、日本人船員はその優秀な海技力を発揮し、同時に外国人船員の管理、指導、教育等にあたり、日本籍混乗船の全般的な水準の維持向上に貢献することになる。また海技の伝承の上からは、若手船員を配乗に組み込み、その教育・研修の場としても活用することができる。

【外国籍混乗船】

便宜置籍船等支配外国用船には、航路、船種等の必要に応じ、日本人船員はキーマ

ンとして乗り組むこととなる。この場合、日本人キーマンの役割としては、まず、船舶の現場管理責任者として当該船舶の安全かつ効率的な運航に寄与するとともに、船舶、航路、積揚地等海陸の情報の収集を行い、これを日本船社にフィードバックし、あるいは船社からの指示、情報を受けとるためのコミュニケーションの窓口としての役割を果たす。また、混乗相手である外国人船員の管理、指導、教育等も、日本籍混乗船の場合と同様に、キーマンとしての日本人船員の重要な役割となる。また海技の伝承の上からは、必要がある場合には日本人船員の教育・研修の場として活用することも可能である。

【陸上部門】

平成元年現在、外航二船団に在籍する船員のうち、陸上で勤務する者は約30%（陸籍に移転した者を含む）を占めているが、海運関係企業の業務のうち海技および関連知識を要する分野は多岐にわたっており、今後も船舶運航関係業務、営業活動、総合物流業務、船舶管理業務等の海運関係業務や経営多角化の中での技術要員としての業務、研究、開発、コンサルタントに関する業務その他海事関連分野での海技をベースとした職域は、ますます増大していくものと考えられる。特に日本商船隊の混乗化の進展につれて、船舶運航関係や船舶管理関係の業務は、海運企業にあって一層増強の必要性が高まると考えられ、この部門での海技を活かした日本人船員の存在は、今後

とも重要であると考えられる。

なお、水先関係、船員教育関係等海運関係企業以外の分野についても、外航船の経験を持った海技者の存在は、重要であると考えられる。

【その他】

LNG 船等高度な設備を有する船舶については、特に安全運航上や貨物管理上、高度で特殊な技術と緊密な情報伝達を要する。したがって、これらの船舶に乗り組む日本人船員にとって高度な技術力、注意力を発揮する場であるとともに、その技術力を伝承していく場として今後とも重要な役割を担っていくこととなる。

また、わが国海運が新たに進出し始めた外航客船分野においても、今後日本人船員が船舶の運航や船客のニーズへのきめ細かい対応といった面で、その能力を発揮していくことが期待される。

- ⑦ 日本人船員のわが国海外航海運における役割は以上のように考えられるが、これらのことから、外航海運関連企業の人的構成の中で重要な役割を担いうる日本人船員が要請されてくるものと予想される。

このことは一方、今後は船員に対し、高い技術力と従来にも増して広範な知識や適応力を期待されるようになることも意味しており、新たな丸シブ混乗の導入等船員の国際化時代を迎えるにあたり、日本人船員は、より高度な技術力、管理能力を必要とする労働にその主力を移していくことになると考えられる。

(2) 日本人船員をとりまく諸問題

- ① わが国は四面を海に囲まれ、経済活動に係る物資輸送は、その大部分を海上輸送によっている。外航海運は、わが国生命を支える基幹産業であるが、一方、国民全般の海運や船員に対する認識は、従来から欧米先進海運国に比べて決して高いとは言えない。最近に至り、わが国でも外航客船の建造・就航が相次ぎ、またクルージングの活発化、海洋レジャーの進展等によって海への関心が高まりつつはあるものの、長期にわたった海運不況による新規採用の手控え、海陸賃金格差の縮小傾向等の影響や若年層の生活観、職業観の変化等から、職業としての船員を志望する者は、むしろ減少の傾向を見せている。ちなみに商船大学学生の乗船実習課程修了者数は、昭和60年度の154名から平成元年度には104名に減少している。
- ② 1(2)で述べたように、外航船社の新規職員採用希望数は、増加傾向にあるが、既存職員の年齢構成の偏りを補填するほどの数には達していないため、中期的には船機長、一航機士級に比較して二三航機士級職員の不足が顕在化してくる可能性があり、さらにこの不足は、一航機士級、次いで船機長級にまで波及していくおそれがある。
- ③ 船舶の技術革新に対応した船員制度のあり方について探求を続けている船員制度近代化実験は、わが国独自の高度な先進技術の開発と高度な海技ノウハウの蓄積に大きな足跡を残しながら、なお進行中である。

船員制度近代化実験の特徴として、商業活動に従事している実際の商船を用いて実験実証を行い、乗り組み体制が支障ないと確認されたものについては実用化に移行しつつ現在に至っている。近代化の実験は、現在まで順調な進展を見せてきており、乗り組み体制も当初の近代化船Aの18名から近代化船Dの13名にまで少数精鋭化され、さらにパイオニアシップの11名体制についても安全性、確実性、信頼性といった船舶運航の基本に係わる事項を確保できることが検証されている。ただし、その過程で生じた急激な円高現象等により、世界で最も進んだ乗り組み体制の少数精鋭化にもかかわらず、コスト面からみた改善については、日本船の国際競争力を回復させるまでには至っていない状況にある。

しかしながら、近代化船は、技術革新に対応した船内就労体制の整備に加え、2(1)⑥で述べたとおり、日本人船員が海技に関する高度な最先端技術を開発、習得および伝承していくために必要であること、また、近代化船は日本人船員の優秀性を国内外に示す指標ともなり、若者に対しわが国海運の魅力を増す役割も持っていることから、今後も近代化船を維持していくための関係者の努力が必要であろう。

- ④ 外国人船員の持つ海技力は、個人差に幅があるとも言われており、今後のわが国商船隊における日本籍混乗船や外国籍混乗船の増加にともない、世界的な船員不足の進行が言われる中で混乗相手としての優秀な

外国人船員を安定的に確保するため、外国人船員の教育、さらには船員をめぐる諸制度のあり方等新たに検討すべき問題も派生してくるようになる。

3. 外航船員の展望

(1) 期待される船員像

わが国外航海運に占める日本人船員の上述のような役割を果たしていくために、今後の日本人船員に期待される船員像としては、以下のように考えられる。

第一に資格および経験に裏付けられた高度な海技力と関連知識を持ち、それらを維持発展させつつ船舶の安全で効率的な運航を担保し、かつ、船舶、航路、港湾等に関し必要な情報の収集および陸上部門との伝達を行い、さらに船舶運航に関する新技術の研究開発にも参加する。同時にそれらの知識・技術を陸上分野においても活用し、従来以上に広く海事関連業務を遂行する能力を発揮する。すなわち、今後の日本人船員については、海技者であるとともに、陸上においても海上と同等に活躍できる、いわば海陸両用の技術者であることが期待される。

第二に混乗船にあっては、外国人船員との共同生活を遂行できる国際感覚と適応力を持ち、彼らを管理・指導する能力を持つこと、またこれを通じて当該混乗船の安全で効率的な運航を担保すること、さらに陸上にあっては、混乗船乗船の経験と知識を船舶管理業務等の関連業務に活用していくことが期待される。

今後の日本人船員は、上述の船員像を念頭に置きつつ、技術の習得に努めることとなるが、当面はまず各自の得意とする分野において能力を発揮し、新たな環境変化に対応してその役割を果たしていくこととなる。

(2) 船員のライフスタイル

今後の日本人船員は、このように従来に比較して技術も多面化し、職域も拡大するため、従来の船員のように海上職域のみを主体としてその職業生活を過ごすのみではなく、各企業ごとに企業戦略によって多少の変化はあるものの海陸交流の機会が格段に増加する中で海技および陸上業務の双方を習得し、一定年限を経過した後は、それぞれ個人の特性に応じ、海上部門または陸上部門の特定分野を専攻して、それぞれの分野で責任ある重要な職務を遂行しつつ、その職業生活を全うすることになるであろう。

また、2(2)で述べたように、現状の年齢構成からみて、部員の職員化によって二三航機士級職員の不足を補填するとしても、中長期的には二三航機士級ひいては一航機士級の職員不足が顕在化する可能性があるため、将来的には今後の新規採用職員も含めた若手職員の昇進時期の繰り上げ等、海陸職務のニーズの変化に応じた船員の配置が必要となろう。

(3) 船員の見通し

冒頭に記したように、日本商船隊は平成元年央現在で2,002隻であり、これらは、日本船（近代化船、混乗船等）と外国用船（支配外国用船および単純外国用船）で構成されている。このうち日本人船員が乗り組んでいる船

船は、日本船（532隻）および外国用船の一部であり、合計で900隻余と推計され、日本人船員は日本商船隊に係る船員数のうちおよそ2割程度を占めているものと推計される。

日本人船員の職域のうち海上職域については、今後においても上述の近代化船、日本籍混乗船、外国籍混乗船等が引き続きその職域と考えられる。これらの配乗船の隻数および構成比は、新たな丸シップ混乗導入の開始にともなう混乗船の増加等の変化要因があり、また各海運企業の企業戦略によっても変化するため、全体として予想することは現状では困難であるが、日本籍船への混乗導入によって、これまでのフラッグング・アウトの傾向に歯止めがかかる可能性があること、先行きの不透明感はあるものの最近の海運市況の動向、長期化した不況からようやく脱出することができた海運企業の経営状況等の要因が影響を及ぼすものと考えられる。一方、陸上職域については前述のように海技者がその技術を応用して活躍できる職域が、今後拡大していく可能性がある。さらに部員の職員化による海上職域確保の推進や新規採用船員数が拡大傾向にあること等にもかんがみれば、こうした職域に従事する日本人船員の数は、現状に比べて、当面大きな変動はないと考えられる。

外航海運にとって、海技を持った日本人船員は、海陸いずれの部門においても重要であり、今後の日本人船員の職域は、海上職域と陸上職域との交流を増加させつつ推移していくと考えられ、わが国外航海運を維持してい

くためにも、日本人船員の職域を今後とも確保していくことが必要であろう。

(4) 今後の課題と対策の方向

以上述べてきた日本人船員の展望を前提として考えるとき、今後の日本人船員について検討すべき課題と、その対策の方向については、以下のようにまとめられる。

① 日本人船員の確保

海運不況の長期化により、各海運企業とも新規船員の採用を手控えていたため、現在の日本人船員については、当該年齢層に明らかな断層を生む結果となっている。このことは将来とも各企業にとって人員構成上大きな問題を残すこととなる。

一方、この採用手控えは、結果として船員教育機関への入学希望者の減少および卒業者の陸上就職指向の増大を生み、さらには、船員教育機関の学制改革と養成定員の減少を生む結果となった。この間、陸上産業の好況による労働条件の向上、若年層の生活観の変化、職業嗜好の変化等も重なって、若者の海離れが進んだ。

しかしながら、本来、船員という職業は、海洋という大自然の中にあつて、先進機器やシステムを駆使し、船舶および積荷の安全で確実な輸送を成就する少数精鋭の技術者集団であり、社会への貢献度も大きく、国際性にも富んでいる。さらに今後は、船員としての知識・技術を含めて自己の持つ能力を陸上で活用する機会も増え、若者にとって十分にやりがいのある職業であると考えられる。また陸上企業では得難い長期

の休暇制度の存在等船員生活独自のメリットもあり、若者を引きつける要素が決して少ない訳ではない。

今後優秀な新規船員を確保し、日本人船員を保全していくためには、若者の眼を再び外航海運、さらには関係教育機関に向け直させる必要がある。そのためには、海運企業の安定的な経営基盤を確立することにより安定した雇用の場としていくこと、それにより今後計画的な新規採用を確保していくことが必要である。これに加えて、わが国国民の海に対する関心を向上させ、海運産業に関する知識を広めていくため、海運の重要性、海の魅力、海上労働の特性と長所等についての地道なPRや客船事業等を通じた海運企業イメージの転換策、さらに海運企業自体が若者に魅力のある職場となるための努力も欠くことができない。今後とも、関係者の相互協力により、これらについて所要の措置を講じ、船員職業の魅力回復に努力していく必要がある。また、将来的には女性船員の活用についても検討してみる必要がある。

② 海技の保持

わが国の経済活動に係る物資の国際輸送は、その大部分を海上輸送によっており、今後ともわが国の健全な経済活動を維持していく上から、わが国自身の外航海運産業を欠くことはできないと考えられる。それと同時に2(1)で述べたようにわが国外航海運にとってその人的構成の上から、基幹的役割を果たす技術者集団としてのわが国船

員は不可欠であり、今後とも日本人外航船員を継続的に保持し、外航海運産業の中に適正に配置していくことが適当である。

船舶の運航に携わる船員は、一般的には船機長、航機士、通長士、職長および部員という職階で構成され、それぞれ職階に応じた職務を分担しつつ、全体として有機的な技術者組織を形成している。この中であって、たとえば新規に参入した航機職員は、三航機士、二航機士、一航機士という職階を順次、一定期間経験した上で、初めて最上位者である船機長の職務を遂行し得る能力を身につけることができる。

これは長期間洋上にあって、陸上からの直接支援を受け難い状況で巨額の財貨、人命をあずかる海技者については、船舶運航に係る経験に基づく深い知識と技術を要し、さらに海上生活を営んでいくための人格的側面や資質の面での訓練の必要があるからであり、このような組織体を保持していくため、内部の新陳代謝を進めて活性化を図るとともに技術水準を維持向上させていくこと、これが海技の保持であろう。

海技の保持は、欧州海運先進諸国でも深刻な問題としてとらえており、わが国においても、①でも述べたような年齢構成上の大きな断層を持つ結果となっている。このような状況のもとでいかにわが国外航船員の海技を保持していくか、別途、緊急に検討を要する重要な課題である。

③ 船員教育のあり方

(1)で述べた期待される船員像に応え得る

船員を養成し、前述のようにわが国独自の海技を保持していくためには、船員教育のあり方についても、改善の必要が出てこよう。現在の船員教育については、昭和58年度から船員制度近代化に対応した航機両用教育が開始されているが、今後の船員については陸上職域での活躍の場が一層増大するとすれば、航機両用教育を活用する場面は、近代化船のみに限らず、多面化していくものと思われる。また今後の混乗化の進展に際しても、その職員として外国人船員を指導、管理する上でも、航機両用の知識力、技術力が活かされるものと考え。さらに今後は、陸上職域において必要とされる物流、営業、船舶管理等に関する知識、あるいは、混乗船での職務遂行上の外国文化に対する理解、知識等についての教育要請が強まってくるであろうことを考慮すれば、これらに対応する教育内容の充実化、さらには一層効率的、実用的な教育のあり方の検討が必要になってくるものと思われる。

他方、欧州先進海運国においても、自国船員が減少していく過程で、特に若手船員の不足が顕在化したことから、これに対応し、将来の自国船員を質的・量的に確保していくため、官民共同により、新しい船員養成、訓練システムの具体化についての努力が始められていることから、わが国においても、これらの動きを参考として教育内容の検討を進めていく必要がある。

教育制度についても、現在の船員教育機

関である商船大学、商船高等専門学校、海技大学校、航海訓練所、海員学校等の機能をさらに有効に活用し、相互の連携を一層強めていくことが必要である。また、広い範囲の若年層から船員を募るためにも、今後ともこれら各専門教育機関の一層の充実を進めていく必要があり、これに加えて専門教育機関以外の教育機関の活用方策や企業内教育方式の導入等も検討してみる必要があろう。

④ 職部の一体化

わが国外航船員の海上職域は、今日までのフラッキング・アウトの進行による日本籍船の減少や、外国用船への混乗拡大の動きの中で、在来船型での海技資格を要しない職域が縮小の方向をたどりつつある。一方、近代化船においては、従来のいわゆる部員職域についても運航士化、航機両用部員化等資格に裏付けられた技術内容の高度化が進んでいる。したがって、日本人部員が培ってきた技能は必要に応じ多面的に活用されつつも、上記のことから今後のわが国船員については、有資格者の比率が一段と増加し、従来の意味での職員、部員の差異は限りなく縮小し、いわゆる職部の一体化の方向に進むものと考えられる。

この過程で従来の日本人部員は、基礎的な海技力と高い適応力を活用して海技資格を取得し、船舶職員として乗船し、技術力を活かした一層質の高い海上労働に携わっていくこととなる。日本人部員は、これまで職員と一体となって、わが国海運の発

展に貢献してきたが、外航海運における海上労働の国際化等の環境変化に対応しつつ、海上職域を確保していくためには、このような職員化を進めていくことが、今後とも必要である。このような部員の職員化は、わが国外航船員が持つ結果となった職員の年齢構成上の大きな断層を補填することにもなるし、また混乗船に乗船した場合には、外国人部員を指導、監督する上で部員業務を熟知した職員の重要性は、見逃せない点でもある。

平成2年度からは、部員の資格取得が一層容易となるよう海技大学校の資格取得教育課程の弾力的運用が開始されたが、今後とも日本人部員の職員化について、関係者が協力して努力を続ける必要がある。

【資料2】

外航船員中期展望委員会 委員名簿

(官)

海上技術安全局 船員部	労政課長	木村 泰彦	(龍野 孝雄)
同	労働基準課長	松本 修	
同	教育課長	日下 治夫	
同	船舶職員課長	丸山 博	(長光 正純)

()は、前任者

(労)

全日本海員組合	外航局長	野村 秀夫
同	外航部長	松岡 大和
同	近代化 対策部長	津田 道夫
同	政策局長	佐々木 靖

(使)

川崎汽船	専務取締役	石山 泰三
日本郵船	常務取締役	河村健太郎
大阪商船三井船舶	常務取締役	小林 義久
共栄タンカー社	社長	柴田 榮一
東京タンカー	専務取締役	嶋津 島夫

「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

紙・板紙および製紙原料の需給動向

日本製紙連合会 飯塚康夫
資 料 室 長

(1) 順調な需要の伸びとその要因

ここ数年、わが国の紙・板紙の需要は極めて順調なペースで伸び続けてきた。特にここ2年ほどの紙需要の伸びは、GNP成長率のほぼ倍に達する製紙業界としても予想以上のもので、現在の市場規模からみて驚くほど高率のものであった。今年になってようやく落ち着いてはきたが、今なお安定した堅実な伸びが続いている。

これを多少の数字を用いて説明するところなる。(表1参照)

【表1】紙・板紙消費量

(単位：1,000トン)

品 種	1975年	1980年	1985年	1987年	1988年	1989年
新聞用紙	2,036	2,591	2,693	2,904	3,172	3,408
印刷筆記用紙	2,736	3,891	4,643	5,143	6,154	7,089
情報用紙等	689	874	1,238	1,469	1,608	1,857
印刷・情報用計	5,461	7,356	8,574	9,516	10,934	12,354
包装用紙	1,043	1,094	1,107	1,162	1,165	1,178
雑種紙	440	766	1,010	1,186	1,233	1,119
板紙	5,756	7,390	8,421	9,514	10,321	11,187
(段ボール原紙)	(3,962)	(5,039)	(5,807)	(6,671)	(7,217)	(7,977)
(紙器用板紙)	(1,200)	(1,511)	(1,613)	(1,723)	(1,932)	(2,066)
包装・加工用計	7,239	9,250	10,538	11,862	12,719	13,484
衛生用計	639	887	1,089	1,215	1,283	1,343
合計	13,338	17,493	20,201	22,594	24,936	27,182

消費量=出荷+輸入-輸出

わが国の紙・板紙需要は、1985年に史上初めて2,000万トンの大台を超えた。それが4年後の昨年には2,700万トンを超え、今年は2,800万トン台の中ごろに達する見込みである。年々の増加量をみると'85年から'89年までは平均で170万トン以上であり、特に直近の2年間については年率200万トン以上のペースとなった。この2年は伸び率も'88年が10.4%、'89年が9.0%と極めて高く、特に'88年は第一次オイルショック時以来の2ケタを記録した。

このような状況を手っ取り早く言い換えると、わが国の紙・板紙市場は'85年からの僅か4年間

で規模が3分の1以上拡大し、5年目の今年には4割以上増加することになる。また過去との比較で別の言い方をすると、わが国の紙・板紙需要は、'85年からの4年間で、'85年までの10年間の増加分を上回る伸びをあっさり達成してしまった。

もし今年中に2,800万トン台に達するとすれば、3,000万トン時代はもはや目前のことと言ってよかろう。ここ数年の需要動向は、紙・板紙が年間3,000万トンの時代に駆け足で迫っているかのようでさえある。

さて、このような需要の伸びについて、総じて重要と考えられる要因を挙げると次の3点に集約できる。

第一に、今回の内需主導型の景気拡大が元々内需型産業である紙・板紙の需要を広く刺激しつづけたことである。たとえば新聞・雑誌、あるいはチラシ・カタログ・DMなど紙媒体による広告・宣伝活動が、他のメディアによる広告の伸びにもかかわらず非常に活発に行われるようになった。これらの活動が各種のコート紙などに対する需要を特に増大させる要因となっている。

新聞について特に触れるなら、首都圏の大手から始まった増頁の動きが('87年春の28頁建て体制から'88年春には早くも32頁建て体制へ移行)、関西、中部からさらには地方都市へと波及する気配となり、広告における新聞というメディアの有効性を確認しつつ、ここ2~3年の新聞用紙需要に久しぶりに活気を与える結果になっている。

また一般に、景気の拡大にともなう物流の活

発化が、段ボール箱を筆頭とする紙・板紙製包装資材に対する需要の増大をもたらしてきたことは今さら言うまでもない。

第二に、情報化社会の進展とか経済のソフト化と言われる現象で、FA化とかOA化がますます進展し、各種機器用の情報用紙類、すなわちコンピューター出力用紙、感熱紙、PPC用紙などの需要が増大したことである。

オフィスのペーパーレスが各所で発想・検討されながらも、結局のところ、むしろペーパーモアとなっている実態がよく指摘されるが、製紙業界で情報用紙と名付けている新しいタイプの紙類の市場が急成長しつつある。

第三に、全般的な問題として言えることだが、紙・板紙製品価格の割安感が比較的安直に紙・板紙を消費させ、市場の拡大に与えるようになってきていることである。競合材のある分野(たとえばティッシュペーパー)はもとより、ほとんど競合材がないと考えられる分野(たとえば情報用紙関連のかなりの部分、段ボールなど)でも、紙・板紙製品価格は売り手側の競争によって低く抑えられがちである。第二次オイルショック直後のいわゆる新価格が、その後の推移の中でほとんどが下方修正されてきた結果としての他の商品に比べての割安感が需要の喚起には大いに貢献してきたのではないかと考えられるのである。

その他に個別の要因として、消費税導入に際しての各種の印刷物、次々絶えることなく続けられた地方博・EXPOのようなイベント需要などを挙げる場合もあるが、ともあれ、これら諸要因によるここ数年の特徴的な状況として、

- (1) 印刷・情報用紙需要の伸びが最も高率であった。
- (2) しばらくの間、頭打ち状態であった新聞用紙需要が、'87年4.5%、'88年9.6%、'89年7.0%（国内払いベース）と着実な伸びを示すようになった。
- (3) 段ボール原紙、白板紙などの板紙主力品種も安定した伸びを続けるようになってきた。等を指摘することができる。実はこれらの特徴が、わが国の製紙産業においてのみ見られる現象ではなく、ここ数年の米国、欧州など主要製紙産業諸国においてのほぼ共通する現象であった点に重要な意味があると考えられるのである。

(2) 活発な設備投資と当面の需給バランス

需要の増大ともなって'84～'85年ごろより設備投資も活発に行われるようになった。通産省の調査によると、紙パルプ産業の設備投資額は'84年度から増えて2,000億円代となり、'87年度からは3,000億円代、さらに'89～'90年度には4,000億円を上回るようになってきている。3,000億円を超す'87年度以降の設備投資は、紙パルプ産業としてはめったにない高水準であるが、'84～'86年ごろの省エネ、省力化などの合理化を主目的としたものから、前述した需要の大幅増大に対処した能力増強目的に重点がおかれるようになってきている点に特徴がある。投資対象品種はほとんどが印刷・情報用紙と新聞用紙、それに関連したパルプ設備であるという。

活発な設備投資の結果として、'88年から印刷用紙関係の設備能力がかなり増えはじめた。増

加能力は当初は逼迫^{ひつぱく}気味の市場にスムーズに吸収されていたが、'89年の年央ともなると紙需給の基調を転換させ、現在に至るまで紙の供給を過剰気味に推移させている。今年（'90年）の紙の需要は4～5%の増加となるが、設備稼働率は前年を5%ポイントほど下回って、90%程度になるものと予想されている。

他方、構造不況の痛手で設備投資意欲がすっかり沈滞した板紙については、ここ数年新增設が極く一部にとどまったため、需要の増大でこのところようやくフル操業が可能となってきている。今年（'90年）の板紙の需要は5～6%の増加となるが、設備稼働率は前年を3%ポイントほど上回って95%程度に達するものと見られる。

需給面における紙と板紙のこのような相違は、昨年来の市況の推移の中に対照的な形で表れてきている。昨年（'89年）の後半から今年（'90年）の前半にかけて、印刷・情報用紙系の主力品種はかなり大幅に価格を下げ、メーカーの採算を一挙に悪化させることになった。かたや板紙は低位ながら安定した市況が続いた上、最近になってはいっせいに強含んでいる。

企業業績の面でここ数年比較的順調だった紙系企業の'91年3月期決算の予想が、最近になって厳しく下方修正される動きも出てきている。日本製紙連合会は最近、理事会社トップを対象とした景況感調査を四半期ごとに実施しているが、短期の見通しながらその調査結果の中には、紙系企業の業績悪化予想と板紙系企業の比較的楽観的な予想の差が明瞭な形で表されてきている。

【表2】製紙原料消費量等

(単位：1,000トン、1,000m²、%)

		1979年	1984年	1985年	1989年
パ ル プ	国産	9,697 (51.0)	8,837 (43.1)	8,918 (41.8)	10,760 (39.8)
	輸入	1,440 (7.6)	1,823 (8.9)	1,854 (8.7)	2,735 (10.1)
	計	11,138 (58.6)	10,660 (52.0)	10,773 (50.5)	13,495 (49.9)
古紙		7,826 (41.2)	9,782 (47.7)	10,527 (49.3)	13,493 (49.9)
その他		51 (0.3)	45 (0.2)	43 (0.2)	57 (0.2)
合計		19,014 (100.0)	20,487 (100.0)	21,343 (100.0)	27,045 (100.0)
古紙回収率		43.4	50.4	50.2	48.2
パ ル プ 材 供 給	国産	17,742 (54.0)	18,695 (60.3)	19,453 (62.5)	18,456 (49.4)
	輸入	15,155 (46.0)	12,284 (39.7)	11,649 (37.5)	18,868 (50.6)
	計	32,897 (100.0)	30,979 (100.0)	31,102 (100.0)	37,324 (100.0)

注 () 内は構成比

(3) 80年代の原料消費動向と古紙回収率

紙・板紙の主原料はパルプと古紙である。1989年の実績によると、紙・板紙を製造するための繊維素原料構成比は、パルプ49.9%、古紙49.9%、その他(繊維ボロ、ワラなど)0.2%であった。われわれはこの場合の古紙の構成比を古紙利用率と名付けているが、約50%という現在のわが国の古紙利用率は世界の主要製紙国の中でもトップレベルである。

古紙利用率が特に上昇したのは'80年代の前半、'85年までのことである。'79年に41.2%であった古紙利用率は'85年には49.3%に達している。(表2参照)

製紙業界でDIP設備と呼ばれる古紙の脱墨処理設備が開発され、普及したのはちょうどこの時期であった。DIP設備の導入は、新聞用紙、中下級印刷用紙、白板紙などの原料として大量の古紙パルプの混入を可能とし、促進した。

これによって針葉樹の機械パルプで造るとされていた新聞用紙にかなりの古紙が入るのが常識となったものである。機械パルプに代わってDIPが利用される場合にはエネルギーコスト削減効果が特に顕著であり、第二次オイルショックで苦しむメーカーには大きなメリットとなる。このような省エネ効果もまたDIP利用を促進した。

1985年9月のプラザ合意は周知のとおり一挙に円高時代を招来した。この時以降製紙産業の原料需給にはまた新しい局面が展開するようになる。まずそれは、チップショックで一時敬遠されていた海外産チップの見直し、再評価となり、'86年から輸入チップが国産品に代わって積極的に用いられるようになったことである。

チップ供給に占める輸入チップの比率は、1979年当時46%であったが、その後急速に低下して'85年には37.5%となっていた。それが'89年には50.6%となり、史上初めて国産チップ供給を上回るに至った。

また円高は国際市場から従来以上に大量の市販パルプを購入することを可能とさせ、その結果、1989年には輸入パルプの消費量が全原料中の10.1%を占めるまでに増大した。'86年以降'89年年央までドルベースでの国際パルプ市況はほぼ一貫して上げ基調であった。しかしわが国の場合には円高がほとんどこれを吸収してしまったといつてよい。

前述したように、ここ数年の製紙産業の伸びの主役は印刷・情報用紙である。しかしこれらの紙はそもそもあまり古紙を使ってなかったために、古紙利用率に関しては'86年以降頭打ち状況が続くようになった。表2で過去の原料消費量、パルプ材供給量などの推移を見てみると、円高を武器に海外からの原料輸入へ依存度を高めて紙を増産してきた、わが国製紙産業の一面をご理解いただけることであろうと思う。

問題は、古紙利用率の頭打ちが必然的に古紙回収率の低下をもたらしたことにある。ピーク時の'84年に50.4%にまで達した古紙回収率は、一時'88年には47.9%にまで低下し、'89年には多少持ち直したとはいふものの48.2%にとどまった。

製紙原料として回収されない古紙は、単なる紙屑として自治体の清掃部局に回される。東京都の場合、可燃ゴミの46%が紙屑というようなことにもなった。焼却能力の不足という事情もあってオフィスからの紙屑が大量に未焼却のまま埋立処分場に廃棄されるようになった成り行きも理解される。

他方でここ2～3年、地球環境問題がクローズアップされ、熱帯雨林の減少が指摘されてい

た。わが国の製紙産業には実際問題としてほとんど関係のないことであったが、何となく関係づけられる。極端にいうと、熱帯雨林を伐採して紙ゴミを造るというイメージが製紙産業にまわりつくようになってしまった。

日本製紙連合会が遅ればせながら、「リサイクル55」と呼ぶ古紙利用向上運動に取り組むようになったことについては、以上のような背景があった。ちなみに55の意味は、今年から年平均で1%程度ずつ古紙利用率を高めて、1995年にはそれを55%にするということであるが、現在の予想では、その初年度である今年の利用率はほぼ51%に達するようである。

(4) 21世紀の課題：木材資源の安定確保

いくら古紙を回収しても、それを消費する市場がなければ古紙は単なる紙屑となってしまう。古紙とは、昔も今もこれからもそんな品物である。わが国には1,300万トン以上の市場があるが、これを拡大するためにも再生紙市場の創出が必要であろう。

現在、再生紙がちょっとしたブームとなっている。それは、再生紙が地球環境にやさしいという企業のイメージ作りに一役果たしているからといわれ、損得を度外視しても採用というような極端な面も出ている。製紙業界はその対応に懸命である。品質的にそれほどの難色のないものを、リーズナブルなコストで造るにはどうしたらよいか。従来ゴミとなっていたオフィスの古紙を、一定の品質水準を確保しながら極力低コストで集荷して再生紙の生産に結びつける

には何が必要か、等々。

このような問題に対する結論的な対策は今のところまだないのである。量の拡大がいずれ問題を解決するであろうと考えるぐらいであるが、'80年代前半における古紙利用率の上昇がDIP設備の導入というイノベーションを必要としたように、'90年代前半のリサイクル55運動の成功にも、何らかのイノベーションが必要となろう。それがオフィス古紙の回収体制というようなソフトになるか、禁忌品の壁を破る高性能古紙処理設備というようなハードになるかは今後の問題である。

さて今までの記述において、筆者はいささか古紙に重点を置きすぎたような気がしないではない。というのも、リサイクル55運動が成功しようがしまいが、紙・板紙の原料としての第一次繊維はあくまで木材だからである。製紙産業の永続のためには、何といても木材資源の安定確保が必要であり、今まで行われてきた製紙各社の海外展開の主たる狙いもそこにあったはずだからである。

しかし、最近の海外における資源の獲得には、多かれ少なかれ現地における環境問題との直面が避けられなくなってきている。たとえば北米

西海岸地域の山林では、まだらふくろうの生息環境を保護するために木材の伐採を禁止せよという考え方が州政府を動かすだけの力を持ってきている。オーストラリアのタスマニア州においても伐採制限が厳しく続けられている。それらは、チップ購入の対象地域をどこか他地域へ移すだけではもはや根本的な解決にはならない段階に来ていることをすべてが語っている。

仮にリサイクル55計画が成功すると、今世紀中のわが国紙パルプ産業における資源問題は基本的に解決するという見方がある。55計画の重要な意味がここにあるとは思いますが、しかしこれは、少なくとも21世紀への解答にはなっていない。

与えられたスペースもなくなってきているので少しはしよらせていただくが、実は筆者にもその解答がある訳ではない。しかし最近のごく限られた海外進出例の中に、現地に大規模な造林事業を進めてそれを紙・パルプ工場の足場とする展望を持った計画が出てきている。造林という事業の性格上、目指すのは21世紀である。従来海外進出例の中にも皆無ではないが、こんな計画に限りのない期待を寄せたいと思っている次第である。

まん丸の虹



日本開発銀行理事 小宮和彦

この夏、アラスカへ旅行する機会があった。日ごろ、忙しさにかまけて家庭サービスをする機会のない私にとって、久しぶりの愚妻と2人の夏休みである。そこで私は生まれて初めての体験をした。

アラスカの州都ジュノーの郊外にあるメンデンホール氷河をヘリコプターで見に行った帰路のことである。ふと正面をみると虹があった。それもまん丸、真円の虹である。操縦士が気をきかせて、その円の真ん中を目がけて飛んでくれた。しかし、追いかければ追いかけるほど虹は遠くなり、当然のことかもしれないが、いつまで追ってもその中には入れなかった。

虹は地平線に180度の橋を掛けるものだと子供のころからずっと思っていたが、それが単なる固定観念に過ぎないことを知った。まだまだ知らないことが多いことを痛感した次第である。

翌日からの船旅のゆったりした時間の中で、日ごろ考えていたこと、感じていたこと等を整理してみた。ここでは、外航海運融資に携わる者として、現在の外航海運業界において最も重要な課題の一つである緊急雇用対策後の船員問題についての感想を二、三記してみたい。もちろん、業界の外にあって「180度の虹」しか知らなかった私の感想は当を得ていないかもしれないし、あまりに常識的かもしれない。しかし、無知なる第三者の感想も一つの発想として捕らえていただき、海運労使双方の今後のあり方のご参考になれば幸いである。

一口に船員問題と言うが、基本的には、それを職員問題と部員問題の二つに分けて、それぞれについて考えていくのが当面、解決の近道だと思う。誤解を恐れずに言えば、必要「職員」の確保と余剰「部員」の合理化対策を将来にわたってどのように行っていくのかということであり、この二つの問題をきちんと整理することが必要であろう。

このような視点から、現行船員制度における問題点について考えてみたい。

まず賃金レベルと給与体系の問題がある。いわゆる、船員の賃金レベルは他産業に比べ、相当高いように見える。その理由は労働の特殊性にありと言われるが、果たして、この特殊性の適正評価はどのくらいなのだろうか。国家公務員の俸給表の考え方にのっとり、陸上の5割増しが妥当であるとも言われるが、労使双方が納得できる評価基準がなければ、議論は空回りしてしまう。単なるコスト論でみる限りでは、日本人船員は全く競争力を持ち得ないし、問題解決の糸口を見失ってしまうおそれがある。ただ、「外国人船員に比べて何倍高い」といった議論に終始せず、妥当な水準および給与体系についてきちんとした議論をしておくべきである。

一方、船員に引き替え陸員の賃金水準は決して高くない。他産業と比較して遜色のない賃金水準によって優秀な人材を確保していかなければ、将来の業界を誰が支えていくのだろうか。もちろん、事務の能率化・効率化によって高い水準を維持できる経営になることが前提ではあるが。

次に労働組合の問題がある。海運業は産別組合であったがために、企業経営がかなり拘束され、経営合理化などの意志決定が阻害されてきた。また、企業内での労使のコミュニケーションが意外に良くない点も気に懸かっている。

今の外航海運業界は、産別組合として問題の解決にあたれる状況ではもはやないと思う。企業体力に大きな格差があるにもかかわらず、各社が同一の賃金水準を求めれば、企業間格差は拡大し、かえって船員の職場確保を危うくする

だけではないだろうか。特に、中小の船社は企業内容、体力ともに千差万別である。外航労務協会、外航中小船主労務協会対全日本海員組合といった形での労使交渉を止め、それぞれの企業にとって必要な労使のあり方を考える時期に来ているような気がする。

さらに、部員合理化と新人職員確保の問題がある。部員の転職については、出身地における雇用機会が少ないことや海陸の資格の互換性がないことなどから、なかなか困難であると聞く。また、転職しても労働密度の差でもあるのか長続きしないこともあるようだ。したがって、職員への転換を含め、中期的にみて部員をどのように処遇していくのか、しっかりしたタイムテーブルを持ち、現実を見据えたプログラムを組んで、その軟着陸地点を労使協議して決めていくことが必要であろう。その場しのぎではお互いに不信感がつるだけである。

一方、職員の新卒採用は困難と聞く。新卒採用に当たっては、各社別要員計画を労使協力して作成し、併せて、それに見合った教育制度を考えていくべきである。商船大学等の定員を再検討するのみならず、場合によっては、防衛大学のような仕組みも検討されてよいのではなかろうか。

以上書き並べてきた問題の根幹は、つまるところ、「日本人船員は必要か」という点にある。私は、物資の安定輸送という面から国民経済として必要だと考えているが、どの程度の日本籍船と日本人職員を維持する必要があるのかは、運輸政策審議会谷川委員会の論議に委ねること

にしたい。

ところで、近時、労使双方にとって苦渋に満ちた、かつ、当然の選択でもあった緊急雇用対策と丸シップ混乗が実施されたが、前者は別として、後者はいまだ緒についたばかりの過渡期の段階にある。国際競争力確保という観点からすれば、将来的には日本人職員を4名程度まで圧縮する必要があるし、既存船へさらなる適用拡大の必要もあるからである。また、丸シップといった中途半端な対応ではなく、法整備による混乗制度の体系化も必要となつてこよう。丸シップ混乗が認められたからには、今後は、外国人船員を含めたハイクオリティーサービスをどうやって提供できるかが、企業の競争力を左右する。混乗船に対応した船員教育や安全確保をいかにこなし、従来のサービスの質を維持した新しい日本商船隊を作っていくかが船社に

問われている。

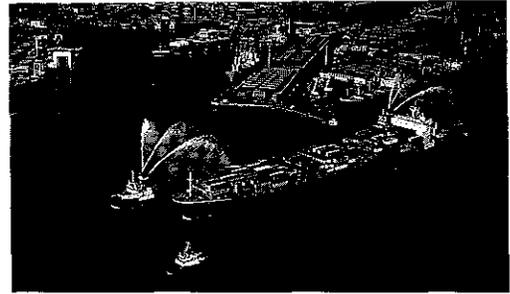
要は、指導力のある優秀な日本人職員と優秀な外国人部員の確保が、外航海運業界に課せられた中期的な課題であろう。そのための対策をどうとっていくのか、各船社に任せるのか、国は何をすべきなのか、時間は待ってくれない。

結局、私はまん丸の虹の中に入ることはできなかったが、アラスカの原野の空に浮かんだそれは幻想的で生涯忘れられない希望を感じさせるものであった。

確かに、外航海運業界はまだまだ厳しい状況にあり、来年度以降についても悲観的要素が多い。しかし、労使ともに、私の乗ったヘリコプターのように希望に向かって飛ぶ努力を続けてほしい。それが「明日の海運」という真円の虹なら、なおさらではないだろうか。



内外情報



▲ル・アーブル港に入港中のコンテナ船

1. 第3回日韓船主協会首脳会談の様様
2. 日本／台湾間の海運業所得の相互免税協定の成立
3. 客船外国人船員問題検討会の様様
4. 世界バルクキャリアおよびタンカー船腹量の現状

1. 第3回日韓船主協会首脳会談の様様

日韓両船主協会の定例首脳会談が去る平成2年9月18日／19日の両日にわたり、韓国のキョンジュ(慶州)において行われた。

双方の出席者は資料のとおりであるが、日本側からは松成会長を始め9名、韓国側は李孟基会長以下11名が出席した。

主な議題は次のとおりであったが、本会談も今年で3回目を数え、両船協間の友好関係はますます緊密の度を加えており、従前以上に率直かつより具体的な意見の交換が行われ、有意義であった。

- (1) 1990／1991年日韓海運それぞれの回顧と展望
- (2) 世界海運秩序の変化に対する対応
 - ① GATT ウルグアイ・ラウンドサービス貿易部門の交渉における海運の取り扱い
 - ② EC 共通海運政策の影響
- (3) 両国海運共通の当面の課題と相互協力の可能性
 - ① 近代化船／高度技術化船問題
(運航技術の習得と船員の再教育問題、その他)
 - ② 主要定期航路における諸問題

(北米航路／欧州航路安定化問題、日韓航路邦船社参入問題、その他)

- ③ 外国船舶の瀬戸内海通行問題
- (4) 両国船主協会間協力の一層の強化
 - ① 人的交流と情報交換の促進

両船主協会各代表の発言内容のうち、特に重要と思われる点は次のとおりであった。

日本側

- (1) 各国の船社が協力して適正な対価を得られるような運賃マーケット構築の必要性を強調
- (2) 中東情勢急変が世界海運に与える悪影響への懸念表明
- (3) 海外貸渡方式による混乗実現の説明
- (4) GATT ウルグアイ・ラウンドサービス貿易部門交渉における海運問題
日本側意見の説明
(日本側より日本船社としては、できれば海運は交渉の対象から除外されることが望ましい旨意見表明、これに対し韓国側もこれに同意し、双方それぞれ政府に陳情することになった)
- (5) EC 共通海運問題—日本側意見の説明

(EC 政府の船社間共同行為に対する規制強化の動きについて相互に要警戒である点を指摘)

(6) 主要定期航路安定化問題

(特に北米／欧州航路における韓国コンテナ船社の協調、譲歩が不可欠である点を強くアピール、またソ連船／中国船の動向要監視の必要性を指摘)

(7) 日韓航路への邦船社参入問題

(早期実現に向けて韓国側の善処協力を強く要望)

韓国側

(1) 韓国海運の現状／展望

① 海運産業育成基本政策の説明

(外航海運免許制の登録制または申告制への切り換え、海運関連事業への外資参入許可等)

② 中国・ソ連等との海運協力

(コンテナ船、フェリーの実情説明)

③ 韓国船社業績改善の必要性説明

(船協会員33社中10社以上が赤字状態)

(2) 近代化船／混乗制度導入／運航士制度導入等に関する日本側協力の要請

(海上労働力輸入国への逆転不可避との見通し)

(3) 瀬戸内海通航問題に関する日本側協力の要請

(日本側より政府問題であることを指摘。ただし、日本政府への韓国側要望の伝達には合意)

なお、会議の後、一部の代表はソウルに立ち寄り、交通部・張相鉉次官、海運港湾庁・安恭熾庁長を表敬訪問した。

特に、安庁長とはコンテナ航路安定化問題(韓国

船社協力要請)、ならびに光陽港新コンテナ港建設問題(日本船社の投資依頼)等について具体的な意見交換が行われた。

【資料】

第3回日韓船主協会首脳会談出席者

(1) 日本側出席者

会 長 松成 博茂 (川崎汽船社長)

副会長 根本 二郎 (日本郵船社長)

副会長 轉法輪 奏 (大阪商船三井船舶社長)

副会長 馬越 省三 (ナビックスライン社長)

常任理事 吉田 耕三 (昭和海運社長)

理事長 増田 信雄 (事務局)

会長秘書 目良 悟朗 (川崎汽船企画部調査役)

常務理事 森崎末寿雄 (事務局)

国際課長 平山 修 (事務局)

(2) 韓国側出席者

会 長 李 孟 基 (大韓海運会長)

副会長 玄 永 源 (現代商船会長)

副会長 呉 培 根 (汎洋商船社長)

副会長 李 根 秀 (韓進海運社長)

副会長代理 朴 載 益 (朝陽商船社長)

副会長 朴 鍾 圭 (韓国特殊船社長)

副会長 金 允 錫 (天敬海運会長)

専務理事 朴 昌 弘 (事務局)

常務理事 金 東 圭 (事務局)

国際部長 李 興 範 (事務局)

国際次長 丁 海 龍 (事務局)

2. 日本／台湾間の海運業所得の相互免税協定の成立

日本／台湾間には、海運業所得に係る課税の相互免除協定がないため、台湾において積み取り実績の

ある日本船社は毎年10億円以上にのぼる多額の税を徴収されていた。(資料参照)

【資料】日本船社の台湾納税額推移

年 度	納 税 額	備 考
1985年度	9億8,186万円	
1986年度	11億3,327万円	
1987年度	15億7,429万円	
1988年度	11億 805万円	
1989年度	11億9,200万円	(推計値)

これは、1979年に日台間で国際運輸業所得に係る課税の相互免除が協議された際、航空機に関する所得については相互免除が合意されたものの、船舶に関する所得は、日／台船社間の相手国における積み高に大きな較差があったため、免税とはならず、検討事項となるに止まっていた。

その後、台湾船社の営業拡大により、この較差が解消されたため、当協会では、船舶に係る相互免税

の実現について、交流協会、運輸省、大蔵省等関係方面に要望を続けた。その結果、1988年7月に開催された日／台貿易経済会議において、海運業所得に関する課税の相互免除協定締結に向けて具体的協議を開始する旨の合意が得られ、以後、数次にわたる協議が重ねられた結果、今般、1990年9月4日に台北において日本側の交流協会と台湾側の垂東関係協会との間で、国際運輸業所得に対する課税の相互免除に関する取り決めに関する文書に調印が行われ、航空機に加え、船舶に関する所得についても相互に免税されることとなった。

なお、今回の取り決めを受けて、わが国においては、政令改正が行われることとなっており、台湾側の同様の手続きを経て、正式に相互免税が実施されることとなる。

3. 客船外国人船員問題検討会の模様

— 第一次要点とりまとめ —

近年、余暇の長期化・多様化、国民の生活意識の変化によるゆとりあるレジャーに対するニーズの高まりを反映し、豪華客船によるクルーズが注目を集めている。わが国でも客船の就航が相次いでいるが、これらの客船に外国人ならでの知識・技能等を生かしたサービス要員の導入が必要とされている。

このような状況のもと、官労使で構成する客船外国人船員問題検討会は、わが国の客船に配乗することのできる外国人サービス要員の職種等について、第一次のとりまとめを行い、平成2年8月31日に開催された船員中央労働委員会に報告した。

(資料1参照)

報告の要旨は、①エンターテナー、ソムリエ、ソーシャルオフィサー、コック、通訳等、専門的な技

術・技能または知識を生かして就職する者で陸上労働分野で受け入れられているものについては、海上でも受け入れる、②海上の特殊性、客船の振興を図る等の観点から、いかなる職種が受け入れられるかについてさらに検討する等となっている。

これにより、海外貸し渡し方式をとらない日本籍客船への外国人サービス要員の配乗が、この基準に沿って認められることとなった。

【資料1】

客船外国人船員問題検討会第一次要点とりまとめ

1. 当検討会の発足

外国人船員受け入れについては、日本船舶で外国企業が配乗権を持っているものについては、陸

上労働分野の外国人労働者受け入れに係る閣議了解を準用した行政指導の範疇外とされているが、日本船舶でわが国企業が雇用する場合は、この閣議了解が準用される。

当検討会は、このような形で、日本船舶にわが国企業が客船のサービス要員として外国人船員を雇用する場合について、客船の振興を図り、国民のニーズにこたえとともに、船員の職域の拡大を図る観点から、その対象職種等について、関係者の合意を得るために設立。

合意の得られるものから逐次結論を出していくが、それ以外のものについても、本検討会の場において引き続き検討するものとする。

2. 第一次検討会の検討概要

海上労働の分野においても、わが国企業が直接雇用する外国人については、日本人船員の雇用への影響、国内社会に与える影響を勘案して、これまで陸上労働分野における閣議了解が海上労働分野に準用されてきたところであるので、専門的な技術、技能または知識を生かして就職する者で陸上において受け入れられているものについては、海上でも受け入れるものとする。

(例)

①エンターテナー

外国人特有の感性と技能を生かし、ダンス、楽器演奏、演芸等を行う者

②ソムリエ

ワインの選定、供給、保管を行う者

③シニアソーシャルオフィサー

客船においてパーティー、ゲーム等のイベントを企画、実行する者

④コック、通訳

また、国内居住が少ないという海上労働の特殊性、新造船の投入・新規航路の開設等により市場が急速に拡大し、雇用創出効果が期待できるという事情、雇入契約の公認に際し行政指導を行う機会があることといった特殊性を考え、客船の振興を図る観点から、さらにいかなる職種が受け入れられるかについて検討を進め、関係者の合意を得ることとする。

【資料2】

客船外国人船員問題検討委員名簿

[使用者側]

日本船主協会	常務理事・ 海務部長	白居 勲
外航労務協会	労務一部長	中山 一也
日本旅客船協会	常務理事	日下 八郎 (木村 敬宇)

[労働側]

全日本海員組合	中央執行委員	佐々木 靖
全日本海員組合	中央執行委員	野村 秀夫
全日本海員組合	中央執行委員	白石 慎英

[官側]

運輸省海上技術安全局	船員部 労政課長	木村 泰彦 (龍野 孝雄)
法務省入国管理局	入国在留課長	大澤 久 (入国審査課長) (堀口 松城)

()内は前任者

4. 世界バルクキャリアおよびタンカー船腹量の現状

オスロに本社を置く不定期船とタンカーのブローカーであるファンレイズ (Fearnleys) 社は、毎年

初と年央の2回、“ワールド・バルク・フリート”を
発表しているが、先般、1990年7月1日現在にお

るバルクキャリアおよびタンカー船腹量の現状をとりまとめた最新版が発表されたので、以下にその一部抜粋を紹介する。

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

1. 1990年7月1日現在のバルクキャリアおよびタンカー船腹量

1990年7月1日現在における1万%以上のバルクキャリアおよびタンカー船腹量（含む乾貨物/油兼用船。ただしガス・ケミカルキャリアは除く）は、7,649隻、4億8,200万%であった。この船腹量は、

1982年前期（82年1月1日現在）の5億2,010万%をピークとして以後6年間減少傾向が続いていたが、88年後期（88年7月1日現在）から微増に転じており、当期も6カ月間で61隻、750万%の船腹量増加となった。船腹量の内訳をみると、タンカーが2,613隻、2億4,350万%（構成比50.5%）、乾貨物/油兼用船が272隻、3,170万%（同6.6%）、バルクキャリアが4,764隻、2億680万%（同42.9%）となっている。（表1参照）

また、90年前期における竣工量は960万%であったのに対し、減少量は170万%と低位にとどまってい

【表1】船腹量の推移

年次	合計			タンカー			乾貨物/油兼用船			バルクキャリア		
	隻数	百万%	対前年同期比	隻数	百万%	対前年同期比	隻数	百万%	対前年同期比	隻数	百万%	対前年同期比
1970 1. 1	5,167	198.9	—	3,008	131.4	—	195	12.4	—	1,964	55.1	—
1975 "	6,784	394.2	—	3,406	254.3	—	386	42.1	—	2,992	97.8	—
1980 "	7,501	512.7	—	3,071	326.8	—	410	48.2	—	4,020	137.7	—
1985 "	7,849	493.4	△ 1.4	2,645	264.5	△ 5.6	348	41.1	△ 2.7	4,856	187.8	5.4
1986 "	7,788	472.4	△ 4.3	2,515	239.3	△ 9.5	305	35.6	△ 13.4	4,968	197.5	5.2
1987 "	7,582	462.4	△ 2.1	2,507	233.0	△ 2.7	285	33.4	△ 6.0	4,790	196.0	△ 0.7
1987 7. 1	7,480	458.2	△ 1.5	2,497	230.7	△ 1.0	284	33.7	0.6	4,699	193.8	△ 2.5
1988 1. 1	7,430	455.8	△ 1.4	2,488	228.9	△ 1.7	286	33.7	0.7	4,656	193.2	△ 1.4
" 7. 1	7,445	458.1	△ 0.0	2,508	230.3	△ 0.2	286	33.9	0.6	4,651	193.9	0.1
1989 1. 1	7,464	460.9	1.1	2,529	232.1	1.4	284	33.3	△ 1.0	4,651	195.5	1.2
" 7. 1	7,516	466.8	1.9	2,548	235.0	2.0	283	32.9	△ 2.9	4,685	198.9	2.6
1990 1. 1	7,588	474.5	2.9	2,580	239.4	3.2	278	32.3	△ 3.0	4,730	202.7	3.7
" 7. 1	7,649	482.0	3.3	2,613	243.5	3.6	272	31.7	△ 3.6	4,764	206.8	4.0
同上構成比	100.0	100.0	—	34.2	50.5	—	3.5	6.6	—	62.3	42.9	—

【表2】年間竣工量と減少量

(百万%)

年	竣工				減少			
	合計	タンカー	乾貨物/油兼用船	バルクキャリア	合計	タンカー	乾貨物/油兼用船	バルクキャリア
1988	11.4	7.1	0.4	4.0	5.5	3.2	0.4	1.9
1989	15.6	8.8	0.1	6.7	2.5	1.5	0.2	0.8
1990前期	9.6	4.9	—	4.7	1.7	0.8	0.1	0.8

【表3】 国別船腹量の対前年比較

国 別	1989. 7. 1			1990. 7. 1			
	隻 数	百 万 噸	国別保有割合	隻 数	百 万 噸	対前年同期比	国別保有割合
リベリア	954	82.9	17.8	1,042	88.3	6.5	18.3
パナマ	1,059	52.4	11.2	854	42.8	△18.3	8.9
ノルウェー	232	20.4	4.4	417	34.3	68.1	7.1
(うちNIS)	(216)	(19.1)	(4.1)	(403)	(33.0)	(72.8)	(6.8)
ギリシャ	579	34.7	7.4	556	33.7	△ 2.9	7.0
日 本	283	32.1	6.9	236	29.2	△ 9.0	6.1
キプロス	523	27.7	5.9	526	27.6	△ 0.4	5.7
英 国	289	28.4	6.1	261	25.9	△ 8.8	5.4
バハマ	197	15.7	3.4	238	18.2	15.9	3.8
米 国	193	14.7	3.2	189	14.4	△ 2.0	3.0
フィリピン	278	13.0	2.8	262	12.5	△ 3.8	2.6
10カ国計	4,587	322.1	69.0	4,581	326.9	1.5	67.8
そ の 他	2,929	144.7	31.0	3,068	155.1	7.2	32.2
合 計	7,516	466.8	100.0	7,649	482.0	3.3	100.0

る。(表2参照)

2. 1990年7月1日現在の国別船腹量

国別船腹量の上位10カ国は表3のとおりで、船腹量が減少したのは、パナマ、ギリシャ、日本、キプロス、英国、米国、フィリピンである。特に減少が著しいのはパナマ籍船で対前年比205隻、960万噸(18.3%)の減少となっている。

これに対し、ノルウェーの第二船籍であるNISに登録されている船舶は、対前年比187隻、1,390万噸(72.8%)と大幅な増加を示し、全ノルウェー籍船417隻、3,430万噸のうち、403隻(96.6%)、3,300万噸(92.2%)を占めるに至っている。

3. 1990年7月1日現在の船齢・船型別構成

船齢・船型別構成は表4のとおりで、全体の平均船型は6万3,000噸(対前期比0.8%増)となっている。

その内訳は、タンカーが9万3,200噸(同0.4%増)、乾貨物/油兼用船が11万6,400噸(同0.1%増)、バルクキャリアが4万3,400噸(同1.2%増)である。

また、それぞれの中心船型はタンカーが20万~30万噸(構成比35.0%)、乾貨物/油兼用船が10万~15

万噸(同38.0%)、バルクキャリアが2万5,000~5万噸(同38.0%)となっている。

一方、平均船齢は全体で12.1年となっており90年1月1日現在の11.9年と比べ、船舶の老齢化が依然として進行している。船種別にみると乾貨物/油兼用船は13.6年、タンカーは12.9年、バルクキャリアは10.9年となっている。また、注目されている20万噸以上のタンカーでは合計415隻のうち、船齢15年以上のものが233隻と半分以上を占めている。

(表4・表5参照)

4. 1990年7月1日現在の発注済み船腹量

1990年7月1日現在の発注済み船腹量は、合計517隻、5,199万2,000噸(対前期比25.8%増)となっている。

この内訳は、タンカーが293隻、3,550万5,000噸、乾貨物/油兼用船が25隻、266万噸、バルクキャリアが199隻、1,382万7,000噸である。(表6参照)

一方、今後の竣工予定をみると、タンカーは90年後期が56隻、433万噸、91年が112隻、1,218万噸、バルクキャリアは90年後期が61隻466万噸、91年が88隻、560万噸となっている。(表7参照)

【表4】船齢・船型別構成

船種	船齢 船型(千%)	20年以上		15年～19年		10年～14年		5年～9年		5年未満		合計		
		隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	構成比
合 計	10-25	423	7.7	414	7.4	511	9.73	324	6.3	89	1.6	1,761	32.7	6.8
	25-50	336	11.1	703	22.2	670	22.23	982	35.3	389	14.5	3,080	105.4	21.9
	50-80	132	8.4	209	13.3	245	15.3	427	27.6	165	10.8	1,178	75.4	15.6
	80-100	49	4.4	95	8.4	103	8.9	71	6.2	75	6.7	393	34.5	7.2
	100-150	38	4.4	230	28.7	144	17.9	80	10.8	72	9.3	564	71.0	14.7
	150-200	10	1.6	54	8.7	58	9.5	31	5.5	49	8.3	202	33.7	7.0
	200-300	4	1.0	229	58.4	70	18.1	16	3.9	65	15.8	384	97.2	20.2
	300以上	-	-	23	8.0	54	20.8	3	1.0	7	2.2	87	32.0	6.6
	合計	992	38.6	1,957	155.1	1,855	122.5	1,934	96.6	911	69.2	7,649	482.0	100.0
構成比	13.0	8.0	25.6	32.2	24.2	25.4	25.3	20.0	11.9	14.4	100.0	100.0		
タ ン カ ー	10-25	171	3.2	110	1.9	78	1.4	77	1.3	30	0.5	466	8.3	3.4
	25-50	104	3.6	201	6.4	142	4.8	176	6.4	130	4.8	753	26.0	10.7
	50-80	67	4.4	23	1.6	74	4.5	124	7.8	34	2.2	322	20.5	8.4
	80-100	30	2.7	82	7.2	91	7.9	57	5.0	72	6.4	332	29.2	12.0
	100-150	22	2.6	112	14.6	62	7.9	12	1.5	44	5.4	252	31.9	13.1
	150-200	6	1.0	8	1.3	48	7.8	3	0.5	8	1.2	73	11.8	4.9
	200-300	4	1.0	206	52.8	68	17.6	8	2.1	47	11.8	333	85.3	35.0
	300以上	-	-	23	8.0	54	20.8	3	1.0	2	0.6	82	30.4	12.5
	計	404	18.4	765	93.8	617	72.7	460	25.6	367	32.9	2,613	243.5	100.0
構成比	15.5	7.6	29.3	38.5	23.6	29.9	17.6	10.5	14.0	13.5	100.0	100.0		
乾 貨 物 ／ 油 兼 用 船	10-25	-	-	-	-	2	0.03	-	-	-	-	2	0.03	0.1
	25-50	-	-	5	0.2	1	0.03	2	0.1	9	0.4	17	0.8	2.5
	50-80	4	0.3	13	1.0	10	0.7	41	2.8	2	0.1	70	4.9	15.5
	80-100	5	0.5	9	0.8	3	0.3	4	0.3	2	0.2	23	2.0	6.3
	100-150	5	0.5	47	5.5	39	4.7	8	1.1	1	0.1	100	12.0	38.0
	150-200	-	-	29	4.7	5	0.8	-	-	2	0.3	36	5.8	18.3
	200-300	-	-	17	4.1	2	0.5	-	-	1	0.3	20	4.9	15.5
	300以上	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1.2	4	1.2	3.8
	計	14	1.3	120	16.3	62	7.1	55	4.3	21	2.7	272	31.7	100.0
構成比	5.2	4.1	44.1	51.4	22.8	22.4	20.2	13.6	7.7	8.5	100.0	100.0		
パ ル ク キ ャ リ ア	10-25	252	4.5	304	5.5	431	8.3	247	5.0	59	1.1	1,293	24.4	11.8
	25-50	232	7.5	497	15.6	527	17.4	804	28.8	250	9.3	2,310	78.6	38.0
	50-80	61	3.7	173	10.7	161	10.1	262	17.0	129	8.5	786	50.0	24.1
	80-100	14	1.2	4	0.4	9	0.7	10	0.9	1	0.1	38	3.3	1.6
	100-150	11	1.3	71	8.6	43	5.3	60	8.2	27	3.8	212	27.1	13.1
	150-200	4	0.6	17	2.7	5	0.9	28	5.0	39	6.8	93	16.1	7.8
	200-300	-	-	6	1.5	-	-	8	1.8	17	3.7	31	7.0	3.4
	300以上	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0.4	1	0.4	0.2
	計	574	18.9	1,072	45.0	1,176	42.7	1,419	66.7	523	33.6	4,764	206.8	100.0
構成比	12.0	9.1	22.5	21.8	24.7	20.6	29.8	32.3	11.0	16.2	100.0	100.0		

【表5】平均船齢

	85.1.1	88.1.1	89.1.1	90.1.1	90.7.1
合 計	10.0年	10.8年	11.4年	11.9年	12.1年
タンカー	10.3	11.8	12.3	12.7	12.9
乾貨物/油兼用船	10.7	11.6	12.4	13.2	13.6
バルクキャリア	9.5	9.4	10.1	10.7	10.9

【表6】発注済み船腹量の船型別内訳

船種 船型(千%)	タンカー		乾貨物/油兼用船		バルクキャリア		合 計	
	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%
10-18	9	116	1	14	5	71	15	201
18-25	2	44	-	-	10	213	12	257
25-40	41	1,290	-	-	49	1,682	90	2,972
40-50	36	1,461	-	-	42	1,785	78	3,246
50-60	5	275	-	-	4	216	9	491
60-80	13	844	4	300	47	3,203	64	4,347
80-100	62	5,695	10	800	2	192	74	6,687
100-150	43	5,857	2	210	24	3,401	69	9,468
150-200	20	3,020	8	1,336	9	1,393	37	5,749
200-250	5	1,195	-	-	3	621	8	1,816
250-300	55	15,108	-	-	4	1,050	59	16,158
300以上	2	600	-	-	-	-	2	600
合 計	293	35,505	25	2,660	199	13,827	517	51,992
構 成 比	56.7	68.3	4.8	5.1	38.5	26.6	100.0	100.0

【表7】発注済み船舶の今後の竣工予定

年	合 計			タンカー			乾貨物/油兼用船			バルクキャリア		
	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比
1990後期	119	9,417	18.1 100.0	56	4,428	12.5 47.0	2	334	12.6 3.6	61	4,655	33.7 49.4
1991	206	18,464	35.5 100.0	112	12,184	34.3 66.0	6	675	25.4 3.6	88	5,605	40.5 30.4
1992	156	18,025	34.7 100.0	93	13,266	37.4 73.6	15	1,491	56.0 8.3	48	3,268	23.6 18.1
1993以降	36	6,086	11.7 100.0	32	5,627	15.8 92.5	2	160	6.0 2.6	2	299	2.2 4.9
合 計	517	51,992	100.0 100.0	293	35,505	100.0 68.3	25	2,660	100.0 5.1	199	13,827	100.0 26.6

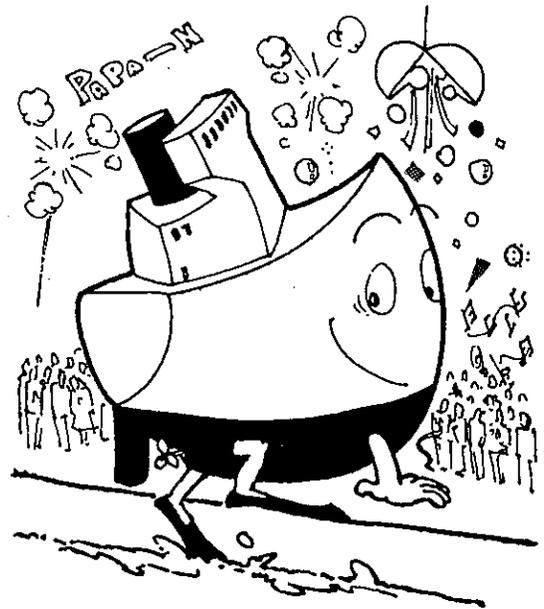
自動車輸送を支える、 秒単位、センチ刻みの “車庫入れテクニック”。

製品を運ぶ船のなかでもユニークな存在のひとつが自動車専用船（PCC）だ。外観は巨大な鋼鉄のビル。大きいもので12～13層の甲板をもつ船体の内部は、まさに高層駐車場そのものだ。しかし最も特徴的なのは、1台ずつ専門のドライバーが運転して行くその荷役。通常、ドライバー10名に車を固定するラッシャー8名などを加えた“ギャング”と呼ばれるチームを1単位として行われ、1ギャングで1日600～700台を積み込む。

船腹の開口部から滑り込んだ車は、狭い傾斜路を駆け抜け、前後30センチ、左右10センチ間隔の積付け位置に、正確に、しかも秒単位の早技で次々に停車する。そのテクニックと集中力はまさにプロならではのものだ。

バックでの位置決めとハンドル側からの乗り降りも積み付けの鉄則である。これは、日本ほど熟練していない外地の作業員が、陸揚げ時に、積み込まれた順にハンドル側から乗り込み、前進動作だけで作業できるように考えたもの。このため日本のPCCで運ばれた車のダメージ率は世界でもまれにみる低水準にある。

日本人の国民性ともいえる細やかな心配りと優秀な技術によって、世界の信頼を獲得した日本車。その輸送面でのこうしたきめ細かな配慮もまた、その信頼性の維持にひと役かかっているといえよう。



船の進水式は“あたま”から？ それとも“おしり”から？

華麗なマーチが演奏され、シャンパンが割られ、巨大なくす玉がはじける勇壮な進水式。さて進水式するとき、船は“あたま”から水上に滑り込むのだろうか、それとも“おしり”からだろうか。

答えは“おしり”からである。なぜかというとなら一般的に船首が船尾よりも細くなっている。このため船首は船尾と比べ浮力がつきにくく、しかも造波抵抗も少ない。したがってもし船首を前

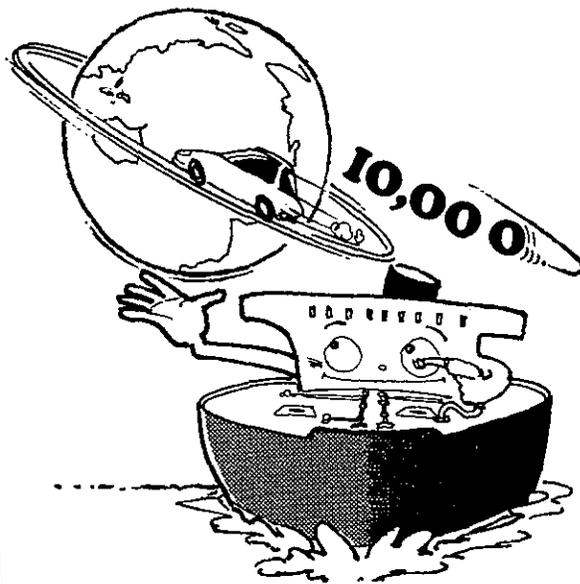
にして船台の斜面を滑らせると、船体はまず水中に深く突っ込み、そのまま勢いで沖合まで流れて行ってしまいます。ちょうど水泳のスタートの飛び込みのようなかっこうだ。それに船首から浸水した場合、舵やスクリュー・プロペラなどが船台を降りる瞬間に、船台の末端に触れて損傷することもある。こうした理由で船の進水は船尾からと決まっている。

また進水の時点では、できるだけ船体を軽くするため、通常エンジンなどの重い部分はまだ積み込まれていない。それらはいったん水に浮かんだのち艀装岸壁から積み込まれる。つまり本当の意味での船の完成は、進水式のさらに後になるというわけだ。

VLCC 1隻分のガソリンで 乗用車なら地球を1万周。

タンカーで日本に運ばれた原油は、国内で精製され、ガソリンや灯油、軽油などの石油製品として市場に供給される。ではタンカー1隻分の原油からこれらの製品がどれだけできるのだろうか。

ガソリンを例にとってみよう。日本に輸入される原油全体でのガソリンの得率（一定の原油から蒸留される各留分の比率）は20.2%（1989年度、以下同じ）。これを27万キロリットルの原油を積むVLCC（24万重量トンクラス）に当てはめると、1隻分から5万4,540キロリットルのガソリンが精製される。このガソリンで燃費がリッター当たり8キロメートルの車を走らせると4億3,632万



キロメートル走れ、何と地球を1万周以上してしまふ。またジェット燃料では、得率は2.3%だから27万キロリットルの原油から精製される量は6,210キロリットル。ジャンボジェットの東京・大阪間の往復の燃料消費量は23キロリットルだから、東京・大阪間を約270往復できることになる。

このほか同量の原油からナフサ、灯油、軽油、重油などが精製されるが、年間を通じて、このVLCCおよそ740隻分もの原油を日本は消費しているわけで、そのほとんどを輸入に頼る日本にとって、タンカーの果たす役割の大きさは計りしれない。

海運日誌（9月）

4日 官労使で構成する外航船員中期展望委員会は、昨年12月から検討を進めてきた今後5年間程度を目標とした外航日本人船員の役割やあるべき姿を「中期的にみたわが国外航船員の展望」としてとりまとめた。

（P.7 海運界の動き2 参照）

◎ 日本／台湾間の船舶による国際運輸業所得課税の相互免除協定が締結された。これにより、日本船社が台湾側に納めてきた年間10億円を上回る税負担が免除されることとなる。

（P.29内外情報2 参照）

6日 政府と全日本海員組合は、中東貢献策の船舶提供・物資協力をめぐり、ペルシャ湾に就航する船舶・船員に関して確認書を交わした。輸送に従事する船舶・船員の安全確保に政府が万全の措置をとるとともに、船や乗組員に被害が生じた場合は政府が責任を負うことなどを主な内容としている。

7日 政府は閣議で、中東紛争にともなう輸入原油価格の上昇分を国内の石油製品価格に転嫁させるという通産省の方針を原則了承した。

12日 東西両独と米ソ英仏の6カ国外相会議はモスクワで開催され、ドイツ統一の国際的枠組みを取り決めた「ドイツに関する最終規定条約」に調印した。これにより、両独は10月3日に正式に統一する。

13日 船員部長の私的懇談会である「海技の伝承問

題検討委員会」の初会合が開催され、主に外航海運業界での若年船員の計画的確保や海技の伝承問題についての検討を開始した。

14日 政府は閣議で、中東貢献策の第2弾として多国籍軍への追加支援10億ドル、トルコなど紛争周辺3カ国援助20億ドルの拠出を決定した。

18日 第3回日韓船主協会会談が18～19日の両日、韓国の慶州で開催された。

（P.28内外情報1 参照）

◎ 運輸政策審議会国際部会の国際コンテナワーキンググループの第4回会合が開催され、92年の統合を控えたEC域内物流事業への対応などについて当協会や有力フォワーダーからの説明が行われた。

21日 船員中央労働委員会は、船員の最低賃金の改正について答申を行った。

26日 当協会は定例理事会を開催し、船舶の特別償却制度の延長等5項目からなる平成3年度税制改正要望事項を決定した。

（P.4 海運界の動き1 参照）

9月の対米ドル円相場の推移

高 値 136.50円(14日)

安 値 143.80円(4日)

平 均(月間) 138.99円

(注) 銀行間取り引きによる

9 月定例理事会の様様

(9月26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. 平成3年度海運関係予算要求・税制改正について
(本誌1990年9月号P.4およびP.4海運界の動き1参照)
2. 当面する海運対策に関する要望について

財務委員会関係報告事項

1. 平成3年度海運関係税制改正要望について
(P.4海運界の動き1参照)
2. 日本/台湾間の海運業所得の相互免税について
(P.29内外情報2参照)

海務委員会関係報告事項

1. ペルシャ湾就航船の安全問題について
平成2年8月2日、イラクのクウェート侵攻により、ペルシャ湾岸の緊張が高まったため、当協会は直ちにイラク・クウェートに就航中の船舶の動静調査を開始するとともに、イラン・イラク紛争当時と同様に、運輸省、外務省および関係船社との間に緊急連絡体制を設定し、安全対策の確立に努めた。
その後、情勢が一段と緊迫したことから、対象海域をオマーン湾を含むPG全域に拡大、さらに外国艦艇による臨検にともない、紅海も加えて、就航船の動静把握と情報収集・伝達を行った。
また、8月7日、日本政府が、国連安保理決議に基づき対イラク経済制裁措置を発表したことから、外航二船団と全日海による協議会(安全)において当面イラクおよびクウェート両国諸港への就航が中

止されたが、クウェート国境に近いカフジ港への就航について、安全を確保する方策の必要性が生じた。

このため、当委員会は、アラビア石油の協力も得て「日本人船員配乗船のカフジ就航に関する運用指針」および「カフジ入港中の安全対策」を策定し、関係船社に周知した。

現在、湾内の状況は、多国籍軍が臨検を強化していることから、就航船に対する誰何が多くなっているものの、特に異状はない。

当委員会としては、引き続き就航船の安全を確保するため、関係当局等と連携を図ることとしている。

労務委員会関係報告事項

1. 外航船員の中期展望について
(P.7海運界の動き2参照)
2. 客船外国人船員問題について
(P.30内外情報3参照)
3. 20条問題小委員会の模様について

海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、平成2年8月27日に20条問題小委員会を開催し、大阪商船三井船舶の新造コンテナ船「えるべ」(日本人船員9人)と邦和海運の近海貨物船「山邦丸」(日本人船員6人)の2隻について丸シップ混乗化にともなう船舶職員法20条の配乗特例措置の適用を承認した。

これにより新たな丸シップ混乗が導入された外航船は既存船1隻を含め5隻となり、近海船では、合計23隻が特例許可を受けたことになった。

会員異動

- 合併
平成2年10月1日付
株式会社 エム・オー・シーウエイズ (京浜地区所属)

船協だより

(旧社名 富士汽船株式会社(西新橋)
旧社名 商船三井近海株式会社)

平成2年10月1日現在の会員数 168社
(京浜109社、阪神46社、九州13社)

陳情書・要望書等(9月)

- 7日 宛先：富山県知事
件名：伏木富山港（新湊地区）港内航路拡幅
に関するお願いについて
要旨：平成3年より始まる第8次港湾整備5
カ年計画に港湾利用者として、大型船
舶の操船の安全を確保するため新湊地
区泊地航路の拡幅工事(200m→300m)
が、盛り込まれるよう陳情した。
- 29日 宛先：自民党政務調査会税制調査会
件名：平成3年度海運関係税制改正要望重点
事項
件名：四埠頭公社の固定資産に関する税制特
例措置の恒久化について
要旨：P.4 海運界の動き1参照

国際会議の開催予定(11月)

- IMO第65回理事会
11月5日～9日 ロンドン
- IMO第30回海洋環境保護委員会
11月12日～16日 ロンドン
油汚染に関する準備および対応のための国際条約
採択会議
11月19日～30日 ロンドン

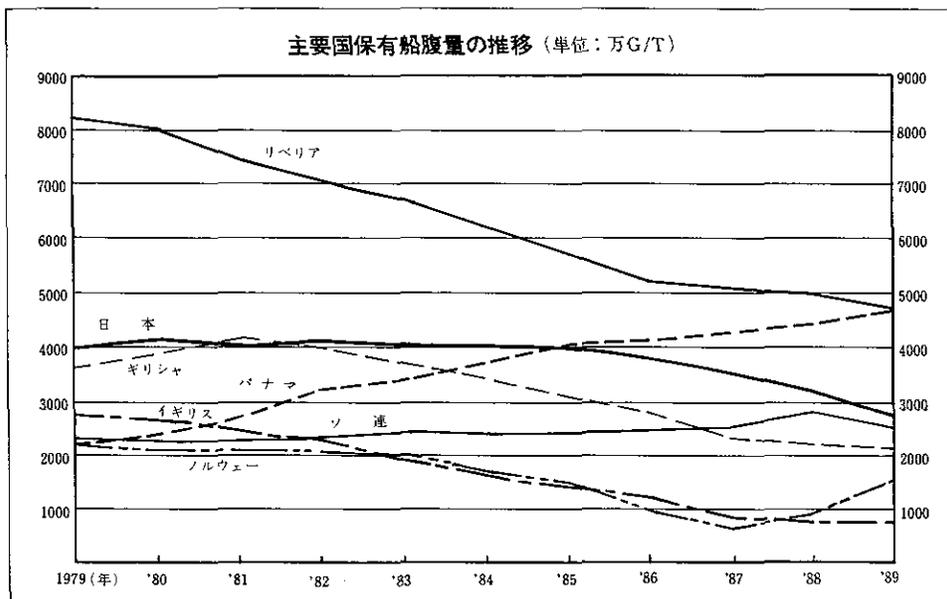
会議日誌(9月)

- 4日 北米問題小委員会

- 5日 法規専門委員会
7日 電波研究会
11日 オーナー部会
港湾幹事会
保船幹事会
12日 保険幹事会
13日 広報幹事会
14日 政策幹事会
海務幹事会
新造船幹事会
啓水会
17日 総務幹事会
水先問題対策小委員会／水先料金問題WG合
同会議
18日 海務委員会／同専門委員会合同会議
オペレーター部会
20日 財務委員会
工務委員会／同専門委員会合同会議
25日 労務委員会／同専門委員会合同会議
船協月報編集会議
船員経理研究会
26日 定例理事会
常任理事会／政策委員会合同会議
総務委員会
水先料金問題WG
危険物小委員会
工務研究会
労務懇話会
27日 京浜地区船主会
海務研究会
資材研究会
28日 特殊貨物小委員会

海 運 統 計

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



= 船 腹 =

1・世界船腹量の推移

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

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

2・日本商船船腹量の推移

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

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

3・わが国外航船腹量の推移

年	合計				日本船				外国用船			
	隻数	千G/T	千D/W	対前年 伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年 伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年 伸び率
1970	1,970	28,215	47,007	—	1,508	21,185	34,635	—	462	7,030	12,372	—
1975	2,469	59,489	105,100	—	1,317	33,486	58,040	—	1,152	26,003	47,060	—
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
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	鉄鉱石	257 ▲ 5.9	306	19.1	321	4.9	311 ▲ 3.1	319	2.6	348	9.1	357	2.6	
	石炭	197 ▲ 5.3	232	17.8	272	17.2	276	1.5	283	2.5	304	7.4	315	3.6
	穀物	199 ▲ 0.5	207	4.0	181 ▲ 12.6	165 ▲ 8.8	186	12.7	196	5.4	195 ▲ 0.5	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	鉄鉱石	115.2 ▲ 7.5	37.0	112.0 ▲ 2.8	36.2	123.4	10.2	35.5	127.6	3.4	35.7	
	石炭	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。

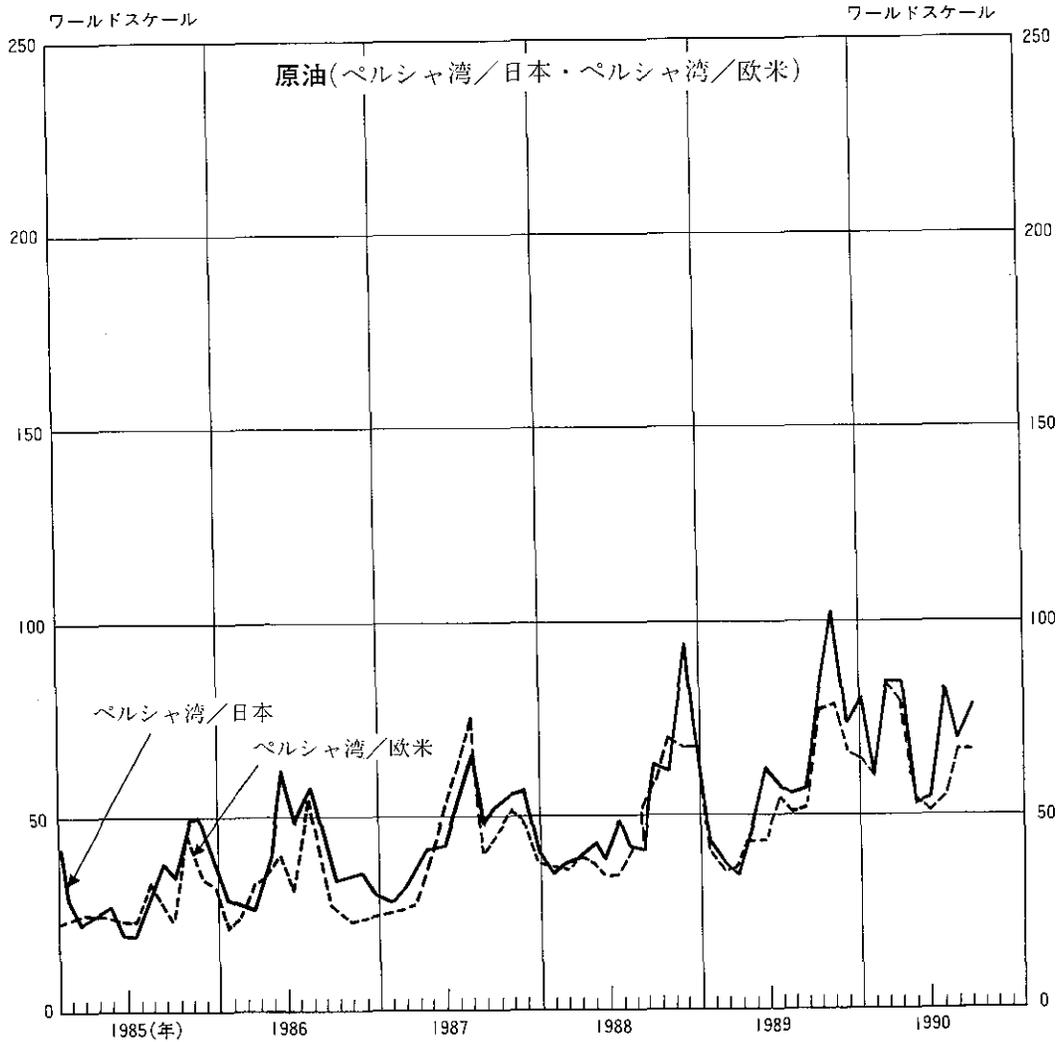
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	鉄石	肩鉄	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 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
8	10,146	0	10,146	3,406	2,933	3,060	95	319	311	22	5,789	951

(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。

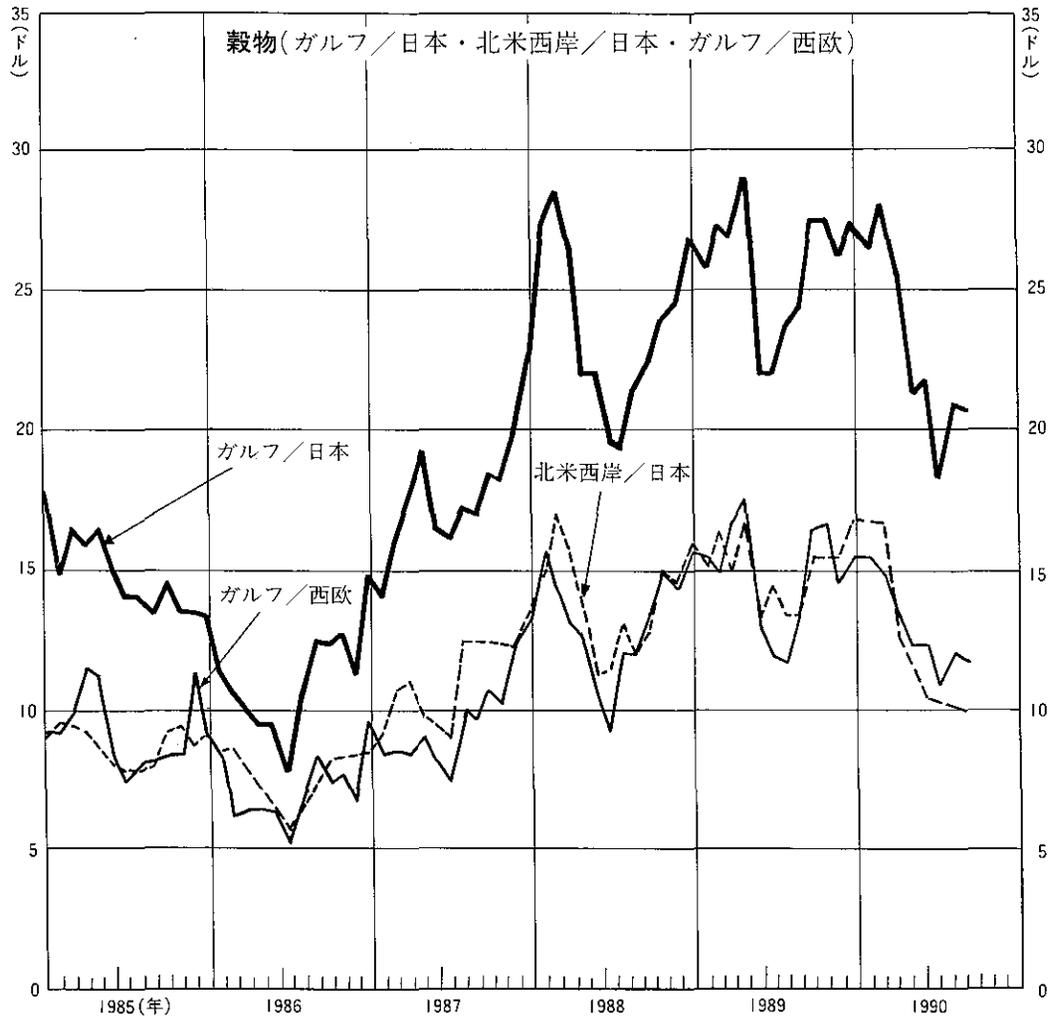
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	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	79.00	54.50	52.00	34.00	52.50	46.00	67.50	52.50
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。

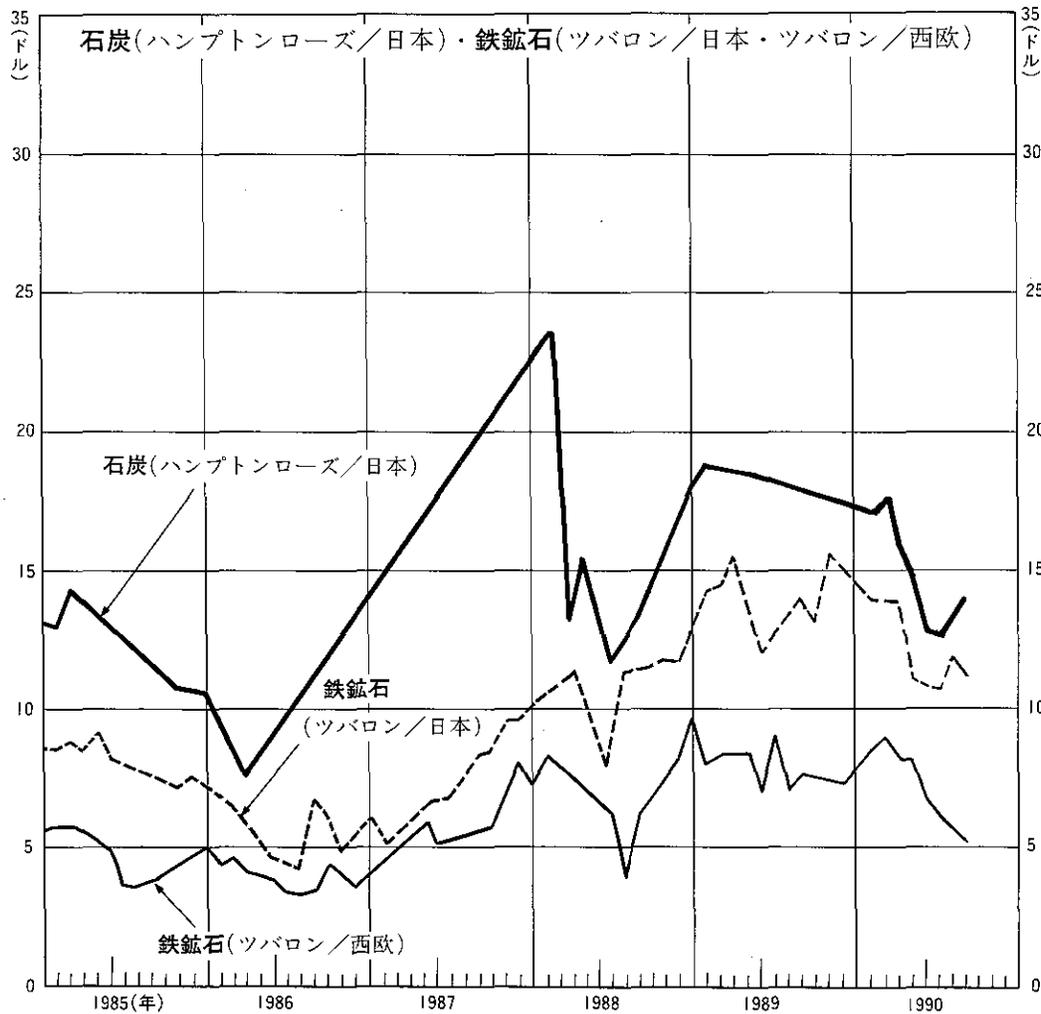


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	20.75	19.15	13.50	12.00	10.00	—	13.50	12.00	11.72	10.25
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。

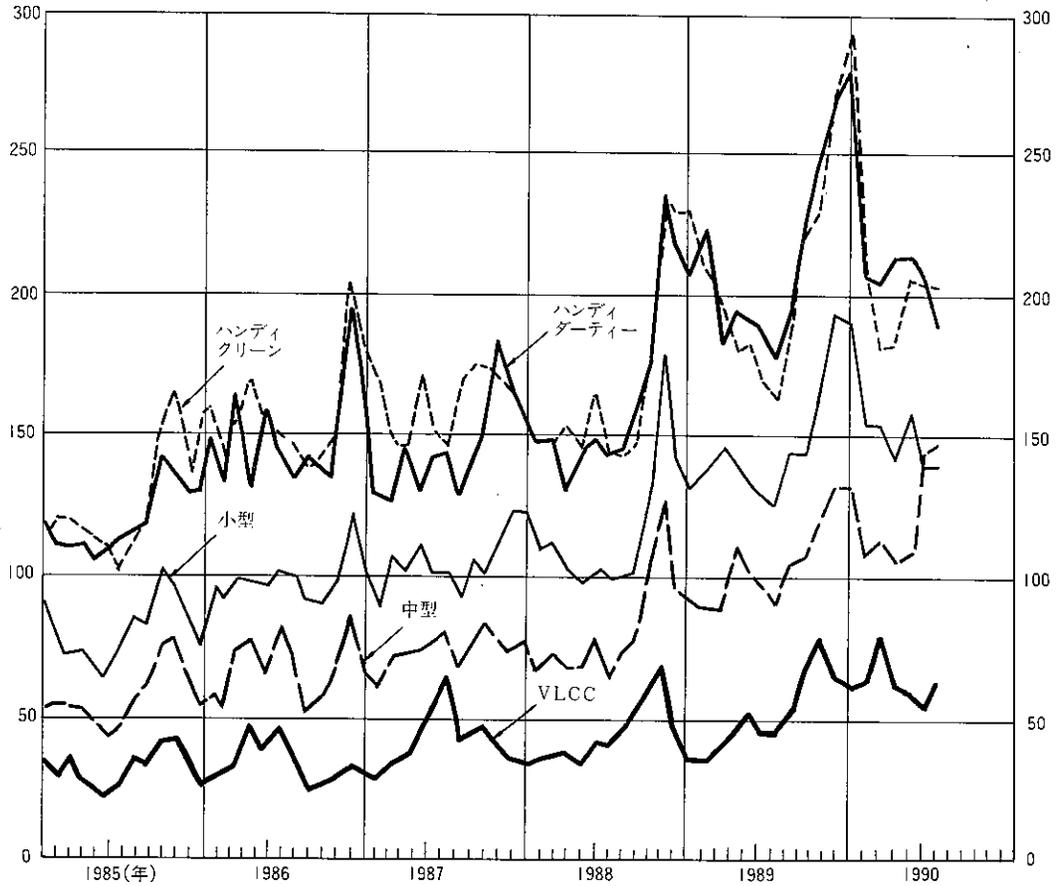


11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

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	—	—	14.00	13.80	13.85	—	11.20	—	7.50	—	5.25	—
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 ＝

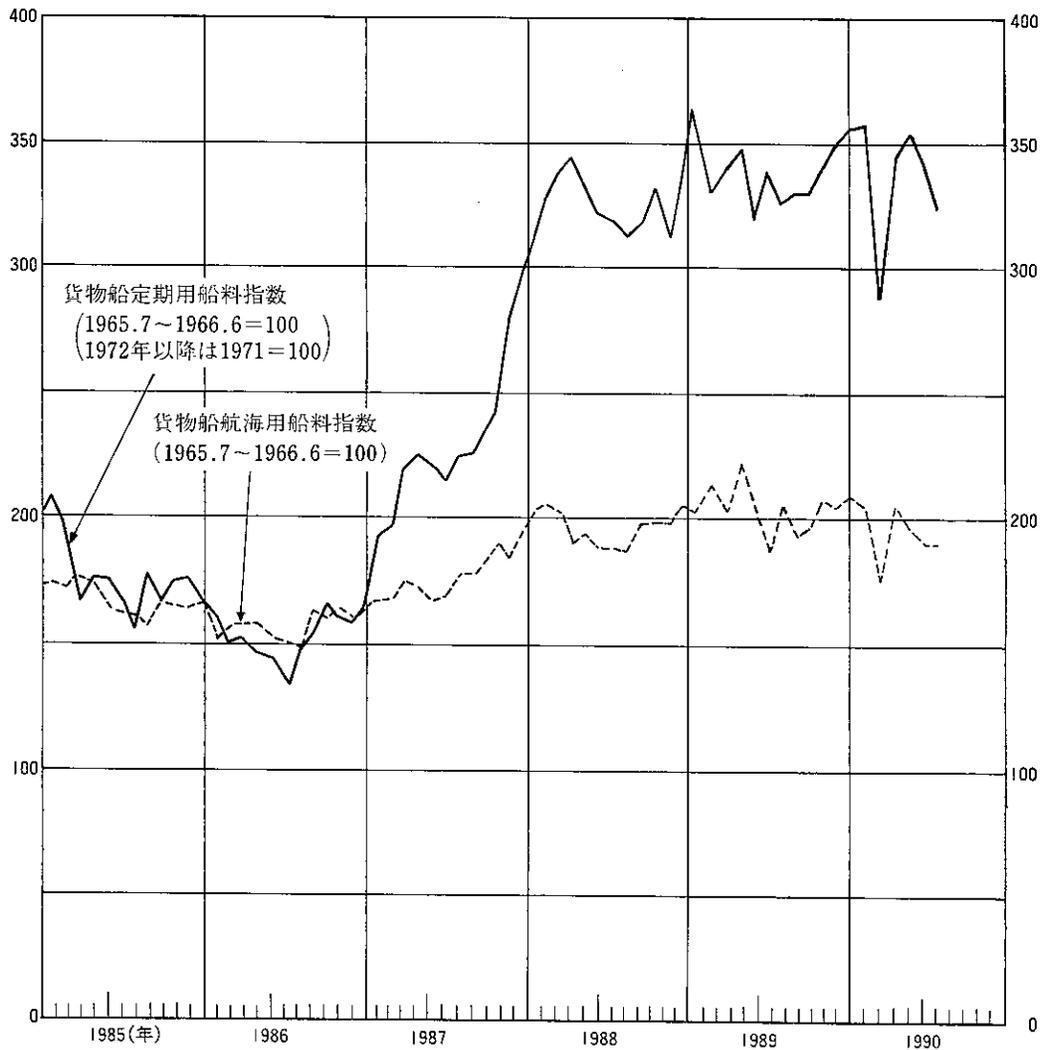


12・タンカー運賃指数

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	53.1	95.2	139.4	205.6	203.5
7	40.9	77.5	101.4	148.0	162.5	47.0	97.4	129.0	188.4	170.2	64.2	98.6	139.9	188.8	202.0
8	40.6	65.7	99.3	142.3	142.7	45.4	90.8	124.2	177.4	162.3					
9	46.6	73.1	100.8	144.1	141.0	51.8	103.2	144.2	193.3	185.6					
10	52.7	78.4	104.6	155.3	145.9	67.6	107.3	143.4	224.8	221.0					
11	62.1	106.2	134.4	175.8	176.8	76.6	119.0	158.9	247.7	228.4					
12	71.3	128.0	181.1	236.1	233.9	64.7	132.5	193.9	267.2	269.3					
平均	43.8	80.1	115.7	158.1	159.7	50.8	102.4	143.8	209.8	205.3					

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC：15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型：7万1000～15万トン(6万～15万トン) ⑥小型：3万6000～7万トン(3万～6万トン) ⑦H・D=ハンディ・ダーティ：3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン：5万トン(3万トン)未満。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

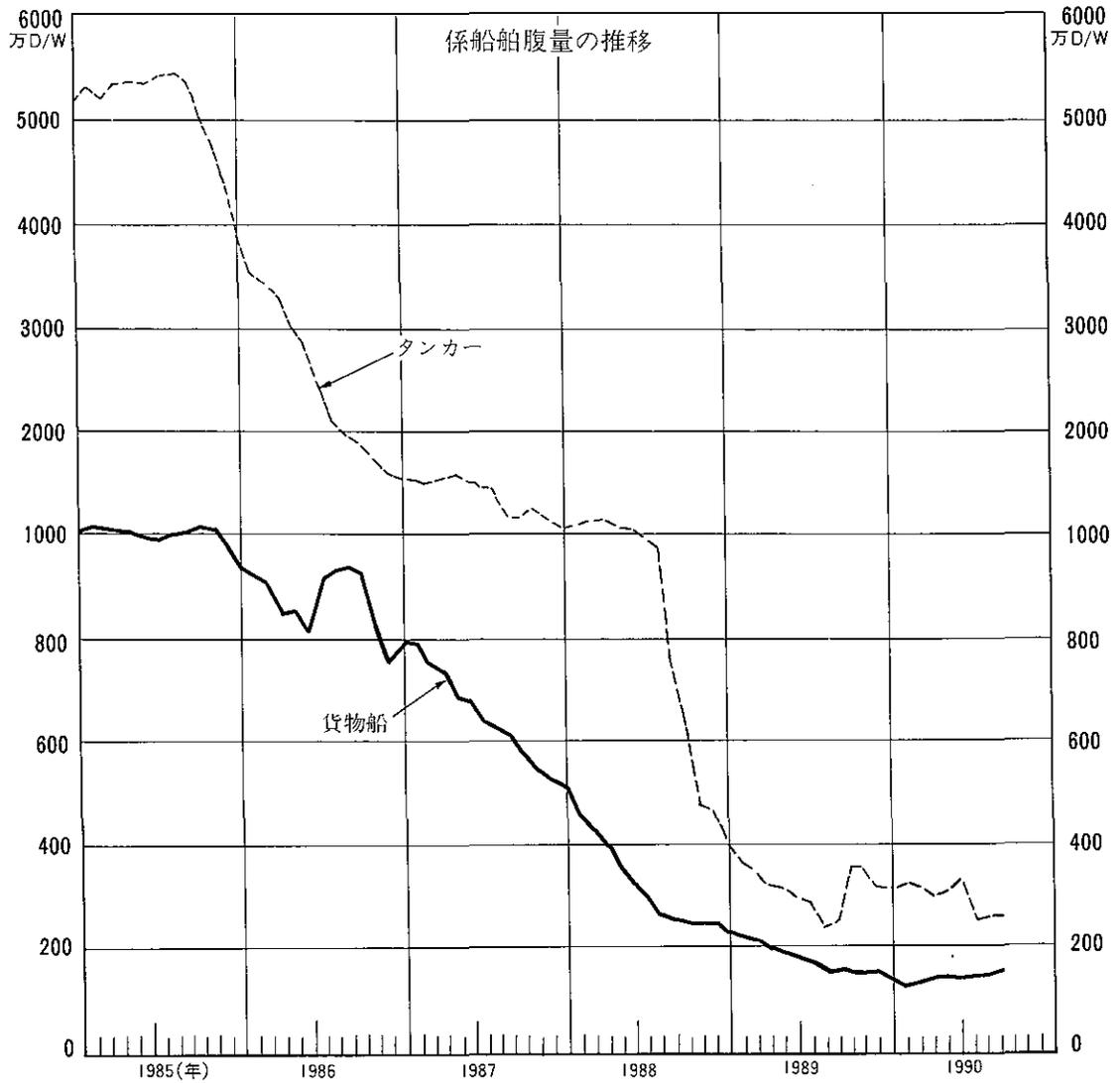


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1985	1986	1987	1988	1989	1990
1	170.4	166.1	164.3	193.4	204.9	208.3	209.7	166.2	162.5	292.8	334.0	356.5
2	172.2	152.0	166.3	203.5	202.4	203.3	194.7	159.4	191.4	312.0	363.7	357.6
3	171.4	156.7	167.2	207.1	212.1	176.4	197.4	146.2	195.4	328.0	329.8	288.7
4	177.3	158.2	174.9	203.0	202.7	202.9	165.6	151.4	219.8	338.6	336.9	343.3
5	171.8	158.4	172.1	189.3	221.5	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	191.4	175.1	144.3	219.7	333.8	318.7	343.7
7	160.9	150.8	169.2	184.1	189.3	190.0	166.4	134.4	213.7	320.6	336.8	325.0
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 ＝

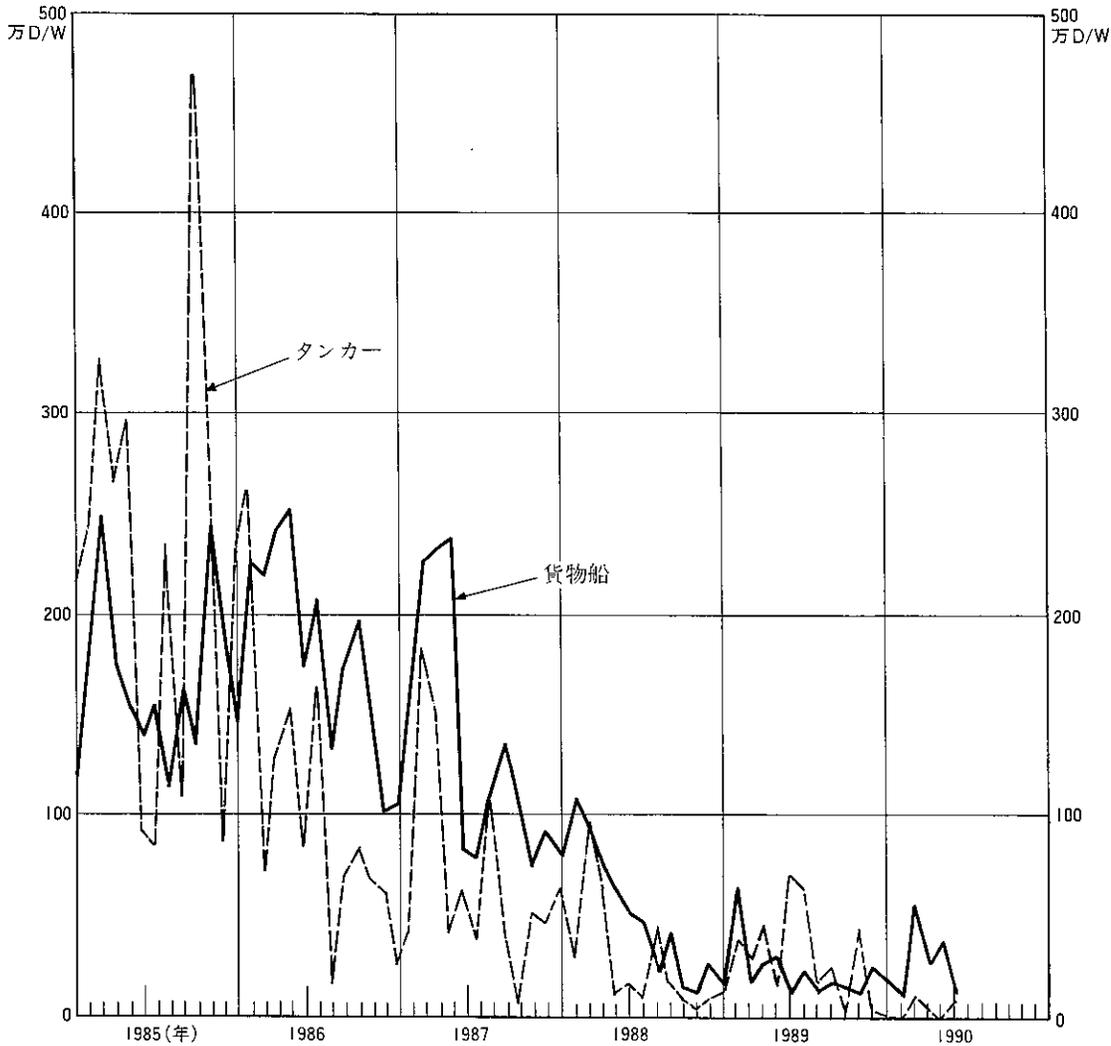


14・係船舶腹量の推移

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	239	1,112	1,532	58	1,485	2,539
10	346	1,799	2,484	99	3,598	6,163	237	1,076	1,566	65	2,200	3,631						
11	346	1,836	2,469	95	2,921	4,881	237	1,079	1,507	62	2,076	3,622						
12	355	1,879	2,468	91	2,820	4,817	244	1,176	1,569	61	1,803	3,134						

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

＝ スクラップ船腹 ＝



15・スクラップ船腹量の推移

月次	1988						1989						1990					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W									
1	72	550	801	17	330	626	40	223	172	9	253	145	35	132	192	6	23	34
2	86	695	1,054	12	135	261	100	437	660	17	216	402	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	23	105	149	4	61	97
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ブレーム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 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(%)	網船の占める割合(%)
1980	貨物送計	6,013	2,400		2.0	2,241	157		▲ 8.7	8,254	2,557		1.3	93.9
		2,787	1,338		2.4	120	11		—	2,907	1,349		2.4	99.2
		8,800	3,738		2.2	2,361	168		▲ 8.2	11,161	3,906		1.7	95.7
1985	貨物送計	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 鉱 物	59,160	16.0	62,515	15.1	30,134	18.9	32,454	18.8
非 金 属 鉱 物	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
石 機	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「内航船舶輸送統計年報」による。

編集後記

今年も企業の求人は、実質的には終わったようである。海運は、求人数そのものが少ないこともあるが、残念ながら学生の就職希望の上位にランクされたことがない。今、人気が高いのは、金融関係の企業が多い。

久しぶりに大学の先輩と会って飲む機会があった。その先輩は、学生に人気の高いある証券会社に勤めている。話は自然と勤めている会社のこと、仕事の内容などに向かっていった。かなり酒も進み、酔いがまわってきたころ、彼は、ポツリと次のように言った。「今まで証券会社で二十数年働い

てきたが、自分の仕事がむなしくて仕方がない。まず第一に、モノを生産していない。それに、社会的に価値を生み出しているとは思えない。社会に貢献しているという実感がない。これは非常に寂しいことだ」と。

私自身は、この資本主義社会にあつて証券会社の果たす役割は十分理解しているし、評価もしている。しかし、この先輩は、真面目な人柄で、学生時代は社会主義思想に傾倒していたこともあつて、先のような言葉が出てきたものであろう。

私はこの時、自分が従事している海運業が果たす社会への貢献度について考えたが、改めて、自分がそういった面から海運を考えた

ことがなかったことに気付いた。健康である時は、自分が健康であることの有難さに気付かないのと全く同じである。

四方を海に囲まれ、貿易立国である日本において、海運の果たす大きな役割は、改めて言うまでもない。しかし、海運に対する一般国民の理解、評価は、決して高いとは言えないのが現実である。

それにもかかわらず、海運業に働く者は、自分の従事している職業の社会的存在意義に疑念を全く持たずに働ける有難さを改めて感謝すべきであると思うが、いかがであろうか。

大阪商船三井船舶

調査部副部長

前田和男

船協月報10月号 No. 363 (Vol. 31 No. 10)

発 行：平成2年10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)