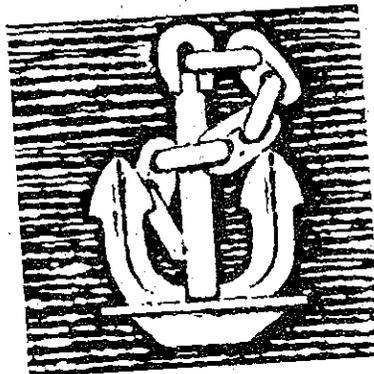
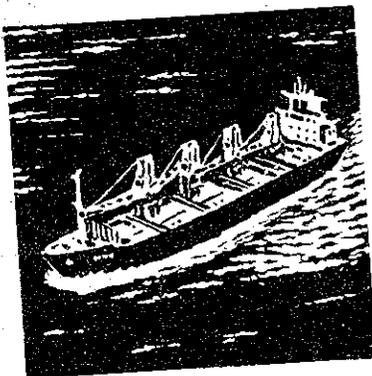
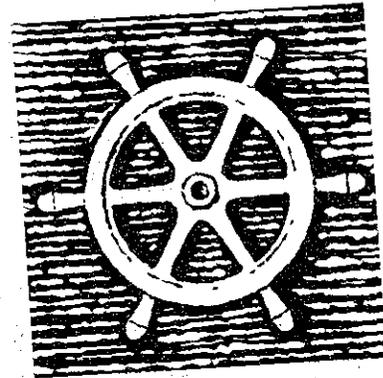
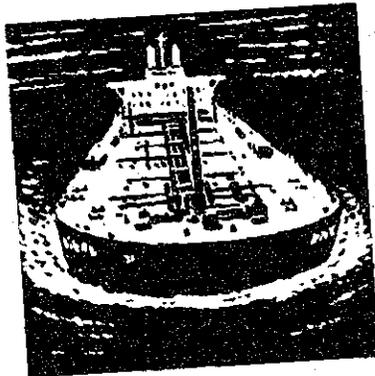
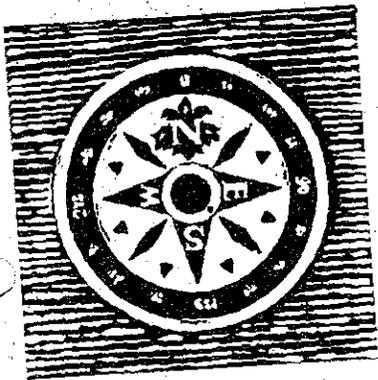


船協月報

1

1991

平成3年1月20日発行 毎月1回20日発行 No.366 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



フルコンテナ船「えるべ」

5万352㎡、5万9,045㎡、3,600TEU

平成2年9月に竣工し、欧州航路に就航している本船は、日本籍混乗船で、リーファープラグを305個設置した最新鋭大型フルコンテナ船である。

1 月 号 目 次

平成3年新春を迎えて	日本船主協会会長 松成 博茂	3
巻頭言		
平成3年度海運関係税制改正		4
海運界の動き		
海運・造船の現状と将来の展望		7
	出席者(司会) 日本経済新聞社論説委員 栗原 宣彦 日本造船工業会会長 稲葉 興作 日本船主協会会長 松成 博茂	
座談会		
貨物運送取扱事業法の施行と海運		21
	運輸省貨物流通局政策課 岩崎 貞二 貨物流通制度企画官	
寄稿		
旅の楽しみ方		26
	運輸省国際運輸・観光局長 寺嶋 潔	
随想		
1990年年央の世界船腹量(ロイド統計)		29
——7万8,336隻 4億2,363万% 6億6,683万%—— 昨年引き続きトン数が増加		
当協会会員会社の運航船腹量		37
—平成2年4月1日現在— 外航は減少傾向に歯止め、内航は減少に転じる		
外航 1,756隻 7,820万%		
内航 1,431隻 266万%		
調査・統計資料		
1. 内航海運の平成2年度以降5年間の適正船腹量		47
2. ドイツ海運の現状		49
内外情報		
第50回海の記念日作文コンクール運輸大臣賞決定		51
特別欄		
海運雑学ゼミナール 第10回		56
海運日誌(12月)	58	船協だより(理事会の模様・会議日誌・その他) 59
海運統計	63	編集後記 76
付・平成2年海運日誌		77

平成3年新春を迎えて

日本船主協会会長 松成博茂



昨年の年頭の挨拶で「平成2年を、皆様方とともに新しい日本海運の元年にしようではありませんか」と申し上げましたとおり、昨年のはじめは、雇用対策の実施、不経済船の処分など徹底したスリム化等の体質改善の効果があらわれ、長きにわたった不況からようやく脱出し、各社とも将来の展開に明るさを持てるようになりました。

しかしながら、米国の景気に何となくかけりが感ぜられ、また世界的に経済環境の変化の兆しが見えることや、国内金利の上昇、円高傾向などに加え、8月初めのイラクのクウェート侵攻は原油・燃料油価格の高騰を引き起こし、海運市況が微妙に流動するなど、立ち直りを見せつつあるわが外航海運の前途が若干不透明な様相を示しつつあります。

東西間の冷戦終了後の「平和の配当」をなかなか安易に享受できないことを知らされましたが、1990年代においては今後とも民族的・宗教的覇権主義による地域紛争が起きる可能性は否定できないものの、「パリ憲章」の採択に象徴されるごとく世界の潮流は「平和と安定」に向かって大きく動き出しているという基調には変化がないと信じております。現在の世界の傾向から判断して中東危機が終息すれば国際経済は好転すると思われま

す。来る3月期決算は残念ながら燃料油の高騰や金利高の影響で昨年の3月期決算に比べ若干悪化すると思われま

す。したがって、いかなる環境の変化にも敏速に即応できる強固な経営基盤を早く確立する必要があります。そのためには、経営構造の改革を引き続き押し進めることが必要でありますし、また、当

然のことながら国際競争力を備えかつ安全運航を保証できる日本商船隊を整備することが急務であります。

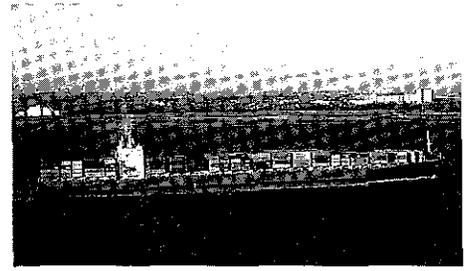
待望の日本籍船への混乗が実現し、今や7隻の日本籍混乗船が運航されるに至りました。混乗の導入の意義は大きく、優秀な日本人船員による海技の伝承が計れるとともに外国人船員の育成、指導や監督という新たな活動の場が生まれ、新しい時代の要請にこたえられる体制が出来上がりつつあります。

また、混乗導入により従来に比べ日本籍船の建造の意欲も高くなってきております。来年度も数隻が混乗を前提に外航貨物船整備融資制度に応募されると見込まれておりますが、現在の労使合意による混乗の条件では国際競争力の面からみていまだ不十分であり、できるだけ早い機会に、全日本海員組合の合意を得て、既存日本船への混乗導入、日本人船員の定員少数化などを含め、その実施基準を一層フレキシブルにする必要があります。そうすることによって、日本人船員の優秀な技術を核に効率的な船隊構成を整備でき、より強固な競争力を保持した日本商船隊が出来上がると思

います。

北米定期船航路の収益改善問題や不定期船・タンカーマーケットの健全な運賃レベルを図れる環境作り等々、難問が山積みされておりますが、日本海運の自主性の確立を基本として、さらに高度な技術革新に取り組み、高付加価値サービスを整備し国際競争力をさらに強化することにより、新生日本海運の基盤をさらに強固にすることができると確信しております。

海運界の動き



▲航行中のフルコンテナ船

平成3年度海運関係税制改正

平成3年度海運関係税制改正については、平成2年9月に開催した当協会定例理事会において、船舶の特別償却制度の延長をはじめとする5項目を重点事項として要望することを決定し、これを小冊子にとりまとめ自由民主党税制調査会をはじめ関係方面に要望を行った。

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要望するとともに、全国市長会等から特別とん税の引き上げ要望が自民党税制調査会に出されたのに対応し、これに強く反対するため、それぞれ別途要望書を作成し関係方面に要望を行った。(本誌1990年10月号P.4参照)

一方、政府および自民党では、地価の異常高騰に対処するため、抜本的な土地政策が必要との観点から、土地税制の改革の検討が一般の税制と切り離して進められ、その一環として大蔵省より土地保有税(仮称)の創設および長期保有土地等から減価償却資産(含船舶)への買い換えの場合の課税の特例について廃止することを含む特定の事業用資産の買い換えの場合の課

税の特例制度全般に対する縮減を内容とする整理案が提示された。また、自治省からは、いわゆる企業優遇税制の見直しの観点から、外航船および外国貿易船に対する固定資産税の課税特例措置の縮減が整理案として提示された。

このような中で、当協会は会長を中心に、自民党はじめ関係方面に強力に要望を行った結果、12月6日に発表された自民党の土地税制改革大綱では、土地保有税は創設されたものの、港湾施設に係る土地については非課税となった。また、特定の事業用資産の買い換えに係る課税の特例関係では、長期保有土地等から減価償却資産への買い換えについては廃止となったが、船舶から船舶への買い換えの場合の圧縮記帳割合の縮減等の整理案については現行どおり存続とされたほか、特定の内航船舶から他の減価償却資産への買い換えについても現行どおりで5年間延長されることとなった。さらに、12月19日に発表された自民党税制改正大綱(土地税制関係を除く)においては、船舶の特別償却制度が現行どおりで2年間延長されたほか、四埠頭公社の所有する資産について、第8次港湾整備5カ年計画に基づき新規に取得するコンテナバース、ターミナルについても、一部の施設を除き、

固定資産税・都市計画税の課税特例が旧外貿埠頭公団からの承継資産の課税特例に加えて認められることとなるなど、当協会の要望がほぼ実現した内容となった。

また、自治省から出されていた整理案についても、現行どおり存続されることで決着を見た。これらの概要は以下のとおりである。

(資料参照)

〈当協会要望事項関係〉

(1) 船舶の特別償却制度の延長

現行どおりの内容で2年延長となった。

(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

イラク／クウェート紛争に対し、和平努力が傾注されていること等から自民党税制調査会における長期検討項目となり、復活は認められなかった。

(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

前述のとおり、長期保有土地等から減価償却資産(含船舶)への買い換えの場合の課税

の特例は廃止となったが、特定の内航船舶から他の減価償却資産への買い換えの場合の課税の特例は現行どおりで5年間の延長が認められた。

(4) とん税・特別とん税の税率引き上げ絶対反対

自民党税制調査会における長期検討項目となり、引き上げは見送られた。

(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

要望どおり、特例の適用範囲が外航旅客船については現行500%以上から100%以上に拡大された。

(6) 四埠頭公社の固定資産税・都市計画税等に関する課税特例措置の恒久化

第8次港湾整備5カ年計画に基づき新規に取得するコンテナバース、ターミナル等について、固定資産税・都市計画税の課税標準を $\frac{1}{2}$ とすることが認められた。ただし、管理棟・守衛室については旧外貿埠頭公団からの承継分も併せて適用対象から除外されることとなった。

【資料】

平成3年度主要税制改正事項

1. 要望事項

項 目 (船協要望)	最終結果
(1) 船舶の特別償却制度の延長 300%以上の合理化船 償却率12% 5,000%以上の近代化船 償却率18%	現行どおりで2年間延長。
(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	長期検討項目となった。
(3) 特定の事業用資産の買い換えの場合の課税の特例制度の延長 (土地税制関係) (イ) 長期保有土地等から減価償却資産(含船舶)への買い換え (ロ) 特定の内航船舶から他の減価償却資産への買い換え	廃止。 平成3年12月31日までに譲渡または 先行取得が行われたもの等については 所要の経過措置が講じられる。 現行どおりで5年間延長。
(4) とん税・特別とん税の税率引き上げ反対	長期検討項目となった。
(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 特例の適用範囲を外航旅客船に対しては500%以上から100% 以上に拡大	適用拡大が認められた。
(6) 四埠頭公社の固定資産税・都市計画税に関する特例措置の恒久化	① 旧外貿埠頭公団からの承継資産 ……………現行どおり(½に軽減) ② 第8次港湾整備5カ年計画に基 づき新規に取得するバース・ター ミナル等……………½に軽減(新設措置) ③ 上記①②の資産のうち管理棟、 守衛室は適用対象から除外する。

2. 整理案関係

項 目	最終結果
(1) 上記1—(3)(イ)を除く特定の事業用資産の買い換え(含船舶から 船舶)に関し (イ) 圧縮記帳割合を現行80%から60%に縮減する。 (ロ) 適用対象となる買い換えを取得資産および譲渡資産につ きあらかじめ種類、所在地等を税務署長に届けたものに限 定する。	船舶から船舶については 現行どおりで存続。 船舶から船舶については 現行どおりで存続。
(2) 外航船舶の固定資産税の課税の特例に関し、 (イ) 外航船の課税標準の軽減 現行⅓を½に縮減 (ロ) 外国貿易船の課税標準の軽減 現行⅓を½に縮減	現行どおり存続。 現行どおり存続。

3. 土地税制関係

土地保有税(仮称)の創設

- ① 実施時期……………平成4年1月1日(予定)
- ② 納税義務者……………国内にある土地の所有権者、借地権者等である個人または法人
- ③ 土地の評価……………土地の価額は相続税評価額により算定する。
- ④ 税額……………課税対象額の0.3%(初年度0.2%)
- ⑤ 基礎控除……………10億円(ただし、個人および中小法人15億円)あるいは、1㎡当たりの評価額が8万円を超える土地(非課税分を除く)×3万円
- ⑥ 非課税とされる土地…(1) 他人の居住の用に供されるものとして賃貸されている建物(会社役員の間関係項目のみ) 社宅を除く)の敷地(1,000㎡以下の部分に限る)。
(2) 1㎡当たりの評価額が3万円以下の土地。
(3) 港湾施設または漁港施設の用に供されている土地、港湾運送事業者が港湾運送事業の用に供する荷さばき施設の敷地および倉庫業法または農業倉庫業法の倉庫の用に供されている土地。

海運・造船の現状と将来の展望

● 出席者 (敬称略・順不同) ●

(司 会) 日本経済新聞社論説委員 栗原 宣彦
日本造船工業会会長 稲葉 興作
日本船主協会会長 松成 博茂

(平成2年12月7日開催)

91年の業績見通し

栗原(司会) まず最初に1991年の、世界と日本経済の見通し、つまり、どんな年になるかについて、お話しいただきたいと思います。昨90年当初は、日本の景気が、“いざなぎ景気”を超えるか、超えないかとのんきな話をしていたら、株がドンドン下がってしまいましたし、イラクは8月2日、クウェートに侵攻しました。突如、新土地保有税案が出てくるし、全く先の話は分からないという感じがしました。ですから、見通しとなると、大変無理な質問になるかと思いますが。

稲葉 日本経済の見通しといっても、私の見るところは製造業あるいは重機械サイドの業界から見た経済の見通しということになります。非常に大ざっぱな感じで申し上げますと、いままで45カ月続いた好景気のスピードが、設備投資の減少や金利の上昇といったいろいろなマイナス要素が増えてきて、やや減速すると思います。

しかし、そう極端な減速にはならないのではないのでしょうか。

松成 東西の冷戦終結後、平和と安定が順調に続くというような期待でいたところ、イラクのクウェート侵攻という想像もしなかったことが起きました。米ソ間の冷戦の解消の狭間に、ローカルな地域で紛争が起きた。湾岸危機がいつ終わるのか、ハッキリしませんが、長引けば、世界の経済成長率は少し落ちるのではないのでしょうか。

国連の調査だと、91年の経済成長率は世界全体で2%という予測になっている。米国は若干リセッションの様相が見えますし、英国もそういう感じですね。ドイツは、東独との統合によって若干のマイナスの影響があると思いますが、個人消費や設備投資意欲は依然強く堅調に推移しそうですね。

アジアも、ここにきて原油高の影響が出て韓国、シンガポールなどにおいては、輸出の伸び悩みが見られ、逆にマレーシアなどは原油上昇

で収入が増え財政が潤って、成長が顕著と
言われていますが、日本も5%台から3%後半とい
う巡航速度の成長率に落ちるのではないかと
いわれています。

栗原 お二人とも91年の景気は、若干スローダ
ウンするという見方ですね。

では次に海運・造船業界の現状と業績予想に
ついてお話しいただきたいのですが、まず造船
にとって91年は、どんな年になりそうですか。

稲葉 私が89年6月、日本造船工業会会長にな
ったとき、長谷川前会長が“長いトンネルの先
に、少し明るさが見えてきた”と挨拶された。
実際10年以上にもわたって、嫌になるくらい
の暗い時期を過ごしてきました。

ところが9月ごろになると、トンネルから抜
け出して太陽の光で、目がまぶしく感じるく
らいになった。受注量も増え、船価も徐々に
はありますが良くなった。しかし、イラクのク
ウェート侵攻以降は不透明感が広がってき
ました。

かといって、イラク問題は、一種の“コー
ヒーブレイク”みたいなものといっています。

私は先週、韓国へ出かけ韓国の造船業界首
脳と会談しました。韓国では外国船主の既
発注船に付随したオプション船はほとんど
行使されていないようです。ただキャンセル
は出ていないようです。日本でも昨年9月
ごろから、引き合いはLNG船がポツポツ
ある程度で激減しています。現在、大手
造船所はほとんど2～3年分ぐ
らいの仕事を持っています。もっとも会社
によっては93年の後半の船が空いている
ところもありますが、“コーヒーブレイク”
であれば、ちょっと我慢をして様子を見
ましようというのが現

状です。

栗原 なんとと言っても2年の受注残とい
うのは大きいですね。

稲葉 大体、2年というのは適正では
ないですか。これ以上となると、納期が
長くなって不確定要素が入ってきますし、
これ以下だと、安定経営という面から難
があるというところですよ。

松成 日本海運は、85年のプラザ合意
以来の急激な円高で大きな衝撃を受け、
不況のどん底に突き落とされたわけですが、
その後3～4年、雇用調整を実施したり、
不経済船を処分したりして、構造改革に
成功し非常にスリムになった。

それと、他人に頼るのではだめだ。自主
独立でやっていかなければ、という精神が
みなさん旺盛で、再構築に取り組んだ。
荷動きも89年ごろから好転し、業績も
良くなり、さあ、これからだと思ってい
るところに湾岸危機が発生し、原油高に
よる燃料の高騰、そして春先からの金利
高、あるいは円高という3高状況になり、
このところ先行き若干不透明だと思
っています。

しかし海運企業は、3～4年前と比べると
質的に大幅に改善されている。この上
に、なお一層競争の強化に磨きをかけ
れば、先行きは決して暗くはないの
ではないかと思っています。湾岸危機も、
そう長くは続くはずないし、また続
くようでは大変ですが、人質解放の進
展の様子などで見られるように、そう
長引かないと思います。

ですから、稲葉会長もおっしゃった
とおり、“コーヒーブレイク”という
ような感じで、ジタバタせず、ちょ
つと状況の推移を見るべきだとい
った姿勢です。慌ててはいないの
ですが、



ただ、先程触れたコストアップの要素もありますから、その分だけは採算が落ちるのではないかと思います。

荷動きを見ても、北米関係航路は横ばいないし若干ダウンですが、特に欧州関係は、毎年10～15%の勢いで伸びておりますし、今後もこの増加傾向は続くという予想なので、全体として明るさは失っておりません。

船腹需給と船価の動向

栗原 今のお話だとお2人とも、そんなに深刻には考えておられない。ある意味では希望が持てるのではないかと思います。

いままでの話は前置きで、次に、船腹需給や船価の問題をお伺いしたいのですが、造船サイドから見れば、船価は高ければよろしいし、海運サイドにとっては船価の高騰は憂うべきことではないかと思います。まず、稲葉会長から、受注状況と船価の見通しなどについて、お話しいただきたいと思います。

稲葉 これは非常に大事でデリケートな問題です。何を言うかとおしかりを受けるかもしれませんが、過去10年間、造船業界は非常に苦しみました。建造量が、非常に少なかった上に、造った船の採算も極端に悪かった。船価が安く、大幅な赤字を出していたのです。

最近になってこれが改善されつつあります。恐らく1990年度の下期決算では、かなりの数の会社が、造船本業でどうやら水面上に首を出すような状態になるのではないのでしょうか。

ただ、ここへきて石油価格の高騰から物価上昇という問題が出てきました。加えて雇用の需給状況も非常に逼迫し、質の良い若い人を集めることが容易ではありません。

当社 (IHI) で言えば、造船の売上高は十数パーセントですが、人員構成から見ると22～23%を占めている状況です。他の産業に比べて熟練労働者が数多く必要な産業ですから、これが量的に充足されないと、事業は発展しません。10年前の1980年では、造船の平均年齢は大体35～37

歳でしたが、これが今では42～43歳になっています。10年間で4～5歳ぐらい歳をとったわけです。このままいくと、あと10年たてば平均年齢は47～48歳になってしまいます。

造船は溶接などをはじめ何をするのも目が大事なんです。目が悪くなると良い溶接はできない。だから、どうしても若い労働力がある。もう一つは、3Kと言って“きつい、汚ない、危険”ということで、重厚長大の産業に、若い人が来なくなってきている。例えば一流大学の機械工学を出た人の半分ぐらいが、証券、商社、公務員になるというような状態です。この傾向は、最近若干改善されてきていますが、まだまだ若い人の確保という点では問題があります。

今は変化の激しい時代です。2年先まで船の注文を持っているからといって安心できません。諸材料費の価格動向次第では、手持ちの船の採算がどうなるか分からないというマイナス要素もあります。

お客様である船主の方には、良い話ではありませんが、もう少し船価を上げていただかなければと思っています。

栗原 海運業界の方は、運賃市況と船の需給見通し、それとの見合いで、船価が適当かどうかという問題があるかと思いますが、現状は、どうとらえていますか。また船価が高くなった影響などについてお話しいただけますか。

松成 ここ数年間、昨年までは、随分、船価が安かった。恐らく造船所のほうは、採算的には苦しかったのではないかと思います。しかし私は、“船価は安ければ良い”ということは一度も言ったことはありません。船価に見合う運賃

が獲得できるようにしたいと申し上げているのです。しかし、現状では、先行き不透明ということで、運賃の回復はみな足踏み状態です。だから、新造船の発注も今少し様子をみたいという気持ちです。

ロイド統計によりますと、90年7月現在でタンカーのVLCCが71隻も発注されていて、デリバリーされつつありますが、そのVLCCを中心にしたタンカー隻数の44～45%が、船齢15年以上になっており、VLCCは隻数で210隻が15年以上です。この老齢船は、現在運賃マーケットがよいものですから、スクラップにはなかなかならない。

しかし、ある時期が来れば、老齢船がどっと一度に使えなくなるという恐れがある。この辺、非常に危機感を感じています。先行きの船腹需給を考えれば、将来のリプレースを考えて、今新造船を発注すれば良いのでしょうか、新しい船を造っても、それに見合うような運賃がいただけないというのが現状ですから。

このことは、バルクキャリアにも言えまして、やはり船齢15年以上の船が35～36%も占めている。

現在はバルクキャリアのマーケットがよいものですから、ほとんどスクラップされておりません。あと5年くらい経ったら、どうなるのか。今から新しい船をボツボツ造る準備をしておけば良いのでしょうか、現在の船価でできた船を、おいそれと使ってくれる荷主がいらない。

全部、自分のリスクで船を造るとなると、これは大変なことです。現在と将来の運賃市況を勘案して、どういう具合に新しい船を造ってい

ったらよいのか、この辺が私どもには不透明ですね。

稲葉さんの言われたことも良く分かりますし、
とって、船価はある国が非常に高く、日本だけ安いということもなく、現状ではほぼ同じような船価でマーケットが形成されているわけです。

栗原 現実の商売になると、また厳しいと思いますが、松成会長が言われた VLCC の耐用年数の関係である時期にきて、スクラップが大量に出て、船を大量に造らなければならないことがいつかあるわけですね。

松成 現時点で十数パーセントの余剰と言われて
いますので、需要が増加すれば。まさか船齡
30年も経った VLCC がドンドン走っている
とは、ちょっと考えにくい。

あとで話に出てくるでしょうが、例のダブル
ボトム、ダブルハルの問題もありますし、とも
かく、耐用年数を過ぎたある時点で、どうい
う事態が起きるかわからないが、現実の運賃市況
は、新造船の船価をカバーしてくれるような状
態にはなっていない。だから新しい船の建造に
乗りだした人は、リスクを踏んで、雇い主がい
なくて、厳しい事態になることを恐れながら、
自分の船隊の船齡を見ながら造っているのでは
ないかと思えますね。

栗原 造船業界も、当然、VLCC のリプレース
の問題は考えておられるでしょうが、はっきり
言って、日本の造船業界しか、やるところがな
いわけですね。

稲葉 日本は世界の40%以上を建造している
ので、世界のリーダーとしての自覚をもつ必要が



(栗原 宣彦氏)

あります。そのために供給能力のキープあるいは
技術開発などを、一生懸命にやらなければい
けないと思っています。

日本造船工業会では89年に、船主さんに、今
後、スクラップの促進、メンテナンスの充実
に関連して、新造についても計画的に発注をお
願いできないだろうかというお願いをしたこ
とがあります。

結局、いろいろ専門家の話を聞きますと、船
は面倒も良く見てキチンと整備すれば、寿命も
それだけ伸びるというのですね。

私も、あるところで話したのですが、IHI も 2
万人近く従業員がいますが、大正生まれは 3 人
しかいない。“なんだ、年寄り” と言う人もい
るけれども、私は、これは “アンティーク” で貴
重品だから大事にしてほしいと思います。人間
でも、メンテナンスを良くしていれば、相当
長持ちする。もちろん天賦の健康とか、そうい
う点もありますが。

船もキチンと整備されたものは、相当長持ち
する。それを一律に、何年たったからダメだと
は言えないのですね。

年だけにあまりこだわるのもよくないが、されど年は大きな問題であることも間違いありません。現在の日本の造船界の造船能力は一時に比べて非常に小さくなって、全体でも年間700万総トンぐらいしか造れません。しかもそれが世界の40数パーセントになるとなれば、新造はやはり計画的に考えていただかななくてはと思います。

それに最近のダブルボトムや、ダブルハルとかいう問題で、従来と比べて、タンカーの建造期間が長くなるような傾向にありますから、大量の高齢的の存在は、心配だなと感じています。

ダブルハル(二重船側)・ダブルボトム(二重船底)の問題と対応

栗原 今お話の出たダブルハル、ダブルボトムの問題ですが、これまでは経済政策というか、政策の目標が、ある時期までは経済の効率化とか、生産性を上げるということにシフトされていた。しかし、最近は、“豊かさ”“ゆとり”というものが非常に大切だ、と言われてますね。

そして、さらにもう少し一段上の政策目標でしょうが、地球環境保護という話がクローズ・アップし、この問題の一環として、いま海運・造船両業界の中で、ダブルハル、ダブルボトムという、いわゆる海の汚染をどうやって防ぐか、あるいは、そういうことを起こさないため、どうすればいいかが問題になっています。これは米国だけではなく、IMO など世界的な要請になっています。

この対応、あるいは問題はこういうところにあるのだというお話を、海運業界のほうからお

願いたいと思います。

松成 おっしゃるように時代が変わってきており、経済性の追求だけでなく地球環境の保護も当然考えていかなければならない。タンカーの構造規制も基本的には止むを得ない、油が流出するようでは困ると。ただ、不慮の事故発生時の漏油防止として、単にダブルボトム、ダブルハルだけが効果的方策であるか、また経済性から見て最善であるかどうか。この辺は、もっと研究してみなければいけないテーマだと思います。

つまり、構造規制だけの問題ではなく、海の汚染防止には、やはり人為的な問題もあるのではないか。こういう見方をしますと、船員の教育とか、陸上のバックアップ体制とか、また関係者間での管理体制の強化なども必要ではないかと思うわけです。

一方、米国などは、州によっては責任限度額無し規制も考えている。そして汚染の場合はもちろん、タンカーの構造規制を充足していないとペナルティーを科すると言ってます。こうなると、とても全部は保険でカバーできません。このままだと、米国にタンカーが入港できないということになりまして、非常に心配しております。

構造規制の問題も、聞くところによりますと、20%ぐらい船価が高くなるのではないか。そうすると運航費は、12~15%程度、アップするようです。それなりのコスト・アップに見合う運賃をいただかなければならない。

また、在来の老朽船を放っておくわけにはいかない。これまた大きな問題が出てきたと受

けとめ、日本船主協会としても、いま検討をしているところです。

栗原 これは大変な問題だと思いますし、そうかといって、一度、タンカーの事故が起きると取り返しのつかないような自然破壊が起きる。コストとの見合いになってきて、海運業界としては、非常に厳しい問題だと思いますが、造船業界のほうは、この問題については、いかがですか。

稲葉 油の流出防止問題は、89年3月にエクソン・バルディス号の事故に端を発しているわけですが、これは船長が酒を飲んでいたりか当直の航海士が未熟だったといったことのようにです。裁判では“私は酔っぱらっていない。ビール一杯飲んだだけだ”と言っているようですが。その他にフロリダで起きた事故もありましたが、ほとんどの事故はダブルハルによって防止できるというような問題ではなくて、人的なことが原因であったのです。

過去10カ年の統計をとってみても、大ざっぱに平均化すれば、流出事故は少なくなっているという説を、言う人もいるわけです。ただ油が流れて鳥が油まみれになって飛べなくなるとか、綺麗な砂浜が汚されるということがテレビで盛んに流されまして人間の目で見ただけからくるインパクトは、相当に大きかったと思います。

それで1990年8月に、米国に入港するタンカーには全部ダブルハルを義務付けるという「Oil Pollution Act 1990」という法案が、米国の議会で成立しました。

新造船については、この法律の発効後、直ちに適用することにし、既存船は95年から、2015

年までの間に、段階的に二重化を義務づけようという内容ですね。90年11月中旬にIMOの「海洋環境保護委員会」が開かれ、この方向に同意しています。ダブルハルを、どうしようかと協議したのですが、すべてのタンカーに、ダブルハルを義務付ける方向で合意が行われています。

91年7月に次回の会議が開かれると聞いていますが、その会議で、この条約の改正案が確定しますと、一番短い期間で改正案確定から2年半後に発効するということもありえます。

非常に差し迫った問題ですね。対応を急がなくてはならない。ただ日本の造船界としては、このダブルボトム、ダブルハルを設計し、建造することについて、技術的には全く問題がないと思います。

私も、この間、ダブルボトムを見てきましたが、鉄板と鉄板の間は相当に広いんですね。鋼材重量もふえますし、工数も多くなりますし、特に塗装が大変な仕事で、建造期間も非常に長くなって、コストも高くなります。世界的に、ダブルハル、ダブルボトムの船の注文が急増した場合、造船能力という観点から見ると、硬直化する要素になりはしないかと心配しています。しかし、時代の大きな流れから見て、真剣に対応していかなければならないと思っています。

最近、「しんかい2000」に乗船して、駿河湾を潜ってきました。海底1,200メートルまで降りましたが、海底は本当に汚れていますね。なぜ、そうなっているのか。駿河湾には四つ五つの川が流れ込んでいる。一方、川が二つしかない相模湾は駿河湾に比べて非常にきれいだそうです。海が汚れるのはタンカーからの油の流出だけで



(稲葉 興作氏)

なく、陸上からの生活污水の流出も大いに響いていると思います。

地球的な規模での海洋の汚染を考えますと、総合対策が必要だと思いますね。地球の面積の70%が海なんです。それがドンドン汚染されている。

いまの環境問題は、極論すれば、人口増加とエネルギーの問題につながると思いますが、これが非常に感情的に扱われているように思います。現在、世界の人口は50億人といわれていますが100億人ぐらいにまでは増加するのではないのでしょうか。それに発展途上国が、日本とか米国並みにエネルギーを使うということにでもなれば、いくら積極的な対策をとっても、CO₂は増えます。

ただ日本ではチッ素酸化物とか硫化酸化物とか、そういう不純物を取り除く技術は発達しているし、CO₂を安定化するような技術も、今後開発されるでしょう。環境問題に関しては、このような現代社会のメカニズムをよく調べて対応しなければいけないと思います。

ダブルハルも、その中の一つで、決して悪い

ことではないし、やるに超したことはありません。もっとも、ただこれが最善の策かというところだと断定はできません。ガスがもれて、これが爆発の原因になるといって技術的な見地から、ダブルハルに反対している船主さんも、中にはおられる。

私は90年6月にカリフォルニアで開催された米国石油連盟 (API) のタンカー・コンファレンスで講演しました。聴衆は米国の石油会社でタンカーの運航に責任を持つ人ばかりだったので、原油流出、汚染防止というのは必ずしもダブルハルによって救われるものばかりではない。原因の多くは、人為的なミスだから、やはり乗組員の訓練が大切で、そういうものを並行してやって下さいとお願いしておきました。

協調と競争の問題

栗原 それでは次に「協調と競争」という問題に移りたいと思いますが、両業界とも協調は重要なテーマであり、かつなかなか実行しにくい面もあるかと思いますが、まず海運業からお話を聞きたいと思います。

海運業のほうも、最近では、国際的な協調が非常に大きな問題になってきました。殊に定期航路での同盟船と盟外船といった協調と競争の関係が、昔とは全然違ってきていると思うのですが、海運業でどのような協調と競争が必要なのかお話をさせていただければと思います。

松成 昔は航路ごとに同盟というものがあって、そのメンバーがトレードの80~90%の貨物を運んでいました。ところが、現在では同盟メンバーが大体50%強ぐらいしか運んでいないのが実

情です。

こういった情勢から同盟で運賃をコントロールするということが極めて難しくなりました、2年前に太平洋航路を対象として「Trade Stabilization Agreement」というのが同盟メンバー8社、独立系船社5社で結成されたわけですが、この13社でトレード全体の85%の貨物をカバーしているという実情です。

この協定ができた理由としては、船腹の調整を考えないと健全な取り引きの発達につながらないという思想が、13社に共通しているということだと思います。たたき合いをやって運賃を安くしているということでは、サービスの内容も落ちるのではないかと。また、長続きしないということに、皆さん同意しているわけです。

それでスタートしたわけですが、同盟船社と独立船社が一つの場合でトレードの健全化を協議するというのは、歴史上、かつてなかったことです。「覇権主義」の時代はもう終わって、これからは国際的な立場で協調していく。生き残るためにこうした新しい秩序の構築を模索しているということではないでしょうか。

要するに、コストに見合った運賃はもらうべきではないか、それによってサービスの質も上げていくことができるという考え方が、皆さんの気持ちの中にあると思います。

一方、競争のほうは、ご存じのように依然として激しく、就航船舶の内容も非常に良くなっております。ご存じのようにブラジルから日本まで鉄鉱石を運んで、1トン当たり約10ドルという運賃は北海道から九州まで小型船舶で運ぶのと変わらない。

質的には、例えば定期航路分野ではドア・ツー・ドアの総合サービスの提供とか、船社によって必ずしもサービスの内容が同一でないが、智慧をしぼって様々なサービスを提供する。従来に比べて総合的には極めて質の高いサービスを提供しながら、海上運賃だけの部分で競争しているという面があります。

今後、競争の激化でサービスの内容はますますよくなっていくでしょうが、船腹調整ができるのか。この辺をシッカリやらないと海運経営は長続きしない。

米国船社などは、近年船を新造しないですね。激しい競争の結果、あまりにもリターンが少ないし、とても新造船を造るということにはならない。そうするといつまでも古い船を運航しつづけることになる。やはり運賃は、コストに見合ったものをいただかなければいけない。これはわれわれにも責任があるわけですが。

栗原 海運は航路安定化のための協調にみられるような新時代がやって来ているようなお話でしたが、造船のほうも非常な過当競争をしてきた業界ということで知られていますね。

不況カルテルとグループ化している協調体制は、一応成果が上がってきたと考えてよいわけです。各社が全部、利益が上がるようになってきた。それから造船の場合は、日本のシェアが高いものですから、外国との競争と協調をどう考えていったらよろしいのでしょうか。

稲葉 これも表現に気を付けないと誤解を生む懸念もありますが、歴史的な面から言いますと、昭和48～49年ごろ、造船業界は有頂天から奈落の底に落ちました。今土地問題が騒がれている

のと同じように、非常に金融が緩んでいて投機的発注がたくさんあったわけです。

金融の問題もありましたが、仮需によってそういうことが許されたということです。しかし大きな原因はやはりご指摘のように過当競争、過剰設備があったということでしょう。造船所がどんどんでき、各造船所が設備を拡張する、人も増やすということが大きな原因だったわけですね。

それにこりて、今では2度と失敗しないようにしようというのが、造船業界全体のコンセンサスになっています。政府が音頭をとって1987年4月に「特定船舶製造業経営安定臨時措置法」ができて、経営安定化対策により設備の削減とグループの減少が図られ、21グループが8グループになったわけです。

会社の数も44社から26社に減りまして、過当競争体質を排除しようという方向を鮮明にしました。グループ化したことにより、それぞれのグループの結集による合理化効果がありました。しかし、なんといってもその一番大きな効果は、建造能力の減少に伴い建造量が少なくなって、船の需給バランスがとれてきたことが見逃せないと思います。

IHIの例だと、一時は従業員が3万6,000人ぐらいおりました。船舶部門も2万人いたのが今は3,200人になっています。人を減らすというのは、日本のように終身雇用制の中では大変に辛いことです。よく言うのですが、「槍は突くのは簡単だけど、抜くのがむずかしい」のです。

いったん増やしたのを減らすという努力は、海運もそうだと思いますが、非常な苦労をとま

ないます。そういう苦労をした人がだんだんいなくなり、イラクのように戦争をしようかなんて言う人が出てきたら困ります。こうした苦労の経験は次の時代に、われわれが責任をもって伝えていかなければいけない。

競争というのは、福沢諭吉が“Competition”を訳した言葉だそうですが、昔の日本にはないのです。封建社会では競争がなかった。今は封建的な社会ではなく、逆に商業的な競争がドンドン増えてきた。しかし、競争というのはフロンティアが無限大にあるときに無限大の競争があるのではないかと思うのですよ。

肥沃な土地がたくさんあって、駅馬車に乗ってドンドン西部にいくとそこに畑があり、川があり、肥えた土地がある。そういうところへ一日も早く行って確保する。これが競争ということなのです。

ところが今の日本は、ぎゅうぎゅうと人が詰まっています。山手線の満員電車の中で競争しようといってもとても競争はできませんよ。だから、あまりに密度が高くなった分野で競争するのは、「死を意味する」のではないのでしょうか。

造船も海運もあまり過当競争が進んでくると、競争できなくなる。ある程度、人を減らさないと競争にならない。ですから、ある程度のスリム化というか、皆が自由に動けるような空間を精神的にも物理的にもつくりたいとやっていません。

造船業界が今後も競争してやっていかなければならないのは、第一に技術開発、第二に船主側に喜んでいただけるような納期・値段という

分野です。そういうものでは競争をドンドンするべきだと思います。ただあまりめちゃくちゃに自由にして満員電車になったり、人の頭を殴ったり、足をすくったり、そういう反道徳的なことは戒めなければいけない。それが協調であって、なあなあが協調ではないと思います。

栗原 国際的にはどうですか。

稲葉 国際的な面でも、OECD(経済協力開発機構)の場で、米国は政府助成の撤廃を主張し日本も原則的にはそれに賛成している。

ところが、日本では助成とはいえないものでも外国からは助成だとみられることがある。例えば、開銀の融資や、研究開発も国が予算措置をすれば助成だといいます。われわれは欧州の客船などは、建造費のかかなりの部分に国の補助金が出ているのだから、これこそ助成だといっています。こんな議論がいま盛んに行われているところですよ。

今日も運輸省の幹部の方とOECDの協議について意見交換をさせていただいたところです。日本と外国では価値観もかなり違ってきます。欧州側の考えでは、ダンピングしたところには課徴金みたいなものをかけるべきだという議論があります。

ではダンピングは何で判断するのかというと、これは非常に難しい問題ですよ。日本は合理化して安くて良い船を造っても、欧州から見ればダンピングだと写るのでしょう。その辺の物差しがないではないかと思うのです。向こうの人は、自分の物差しが世界の物差しなんです。また、そうは言いながらも政府の助成はだんだんとなくす方向にいかないと、ガットの精神に

合わないということではないでしょうか。

魅力のある職場づくりのために

栗原 造船の場合、先程“3K”と人減らしのお話が出ましたが、海運の場合も緊急雇用対策という血のにじむような努力をされた。これからは若い人を採用していかなければなりませんので、いま魅力ある職場づくりに取り組んでいると思います。

まず、海運はどのような対策をお考えになっていますか。

松成 3K産業とか言われて商船大学、商船高専を卒業しても最近では船会社に就職する人は少ないのではないかということを言われますが、なんといってもここ10年の海運界の不況、それから最近実施した緊急雇用対策などを見ていたら、他産業に行ったほうが良いということになってしまったのだと思います。

だから船会社の経営者としては、“そうではない、船会社の経営も他産業並みに適当な利潤を上げることができるし、緊急雇用対策というようなことはもうありえないのだ”と言えるような会社にするのが急務ではないでしょうか。お陰様で、そういう体質に徐々になっております。

日本人の給与水準は、最近非常に高くなってきている。だからあまりべらぼうに高いのも国際競争力の上で問題がある。一方安全運航は確保できるか、優秀な海技の伝承をどうするか、いろいろと考えなければと思います。

全日本海員組合の同意を得て、日本籍船に外国人も混乗する方向が打ち出され、90年度には7隻の日本船に外国人が混乗しました。日本籍



(松成 博茂氏)

船混乗、FOC 混乗そして近代化船こういうものを組み合わせながら国際競争力もつけながら、なお新しい若い人もどしどし来てもらって海技も着実に伝承していきたい。

世界の船会社の乗組と比較いたしましても、日本の船乗りは優秀ですね。儒教の国では親兄弟を捨てて荒海に出ていくのは儒教の精神に反するのではないかということから、台湾、韓国では同じ給料なら船に乗りたくないというほうが多いように聞いております。

韓国では、ソウルオリンピックころから陸上産業が活発になりまして給料や待遇が良くなったので、最近では若い人で船員のなり手が無いということで困っていると聞いております。日本では必ずしも韓国と同じではないと思いますし、大いに日本の船員に期待しております、日本海運はまだまだ発展していく余地があるのではないかと考えております。

今や余暇を楽しむことを求められる時代であり、海運業界は、貨物だけを運んでいるだけでは十分ではない。せっかく船のオペレーションをやっているのだから、さらに活動範囲をひろ

げて“クルージング”もやろうということで、最近外航客船もどんどん就航して海運界に明るいイメージをもたらせていると思っています。

日本が戦後ここまで発展してきたのも日本商船隊があったからで、海運が原材料の産地と日本の生産工場との間の距離をコスト的に縮めたという自負もありますし、まだまだ日本海運の役割は重要であると思っています。

栗原 先程、理科系の学生が銀行とか証券会社にたくさん就職しているという話がありましたが、90年はやや違ってまた製造業に戻りつつあるようですが、造船の場合の職場の魅力づくりはどういうところですか。

稲葉 造船だけでなく製造業になかなか人が来ないというのが現実のようですね。いまお話がありましたように、事態は少しずつ改善されているようですが、若者の製造業離れには双方に原因があると思います。

双方というのは、製造業自体にもあるし、若い人の気持ちの中にもある。両方をだんだんと直していかないと将来、禍根を残すのではないかと思います。

一つは労働に対する哲学が変わってきたことです。今の若い人の中に就職するときに給料はいくら、退職金はいくらで、一生の給料がいくらと全部計算して人生のレールがしかれたような観念を持っている人が多い。ところが、人生というものは何が起るかわからない。結婚しても、すぐ離婚したりしますから先はわからない。そのわからない先を分かったように思うところに、錯覚があります。

もう一つは、オフタイムを楽しむようになって

てきています。つまり個人の持ち時間を増やすという考え方です。例えば大きさに言えば日本のオーバータイムとドイツの昼間の仕事の時間が、同じになってしまうような感じですから、日本人はまだまだ働きバチということで、非難を受けるのでしょうか。しかし、若い人には自分をいじめて辛い思いをするのが楽しいような人は、もういないのです。

ですから、会社における労働時間を考え給料も製造業の平均ぐらいにはなんとかしなければいけないということです。社員の福利厚生施設などにも何十億円というお金を使っていますよ。

ただハッキリ言えることは、今後労働人口がどんどん減っていきますから、省力化というか、少ない人でも仕事をこなしていけるような体制を早く整備しなければいけないと思っています。

海運・造船業界の展望

栗原 では最後に将来展望ということで、お話をいただきたいと思います。まず、松成さんからお願いいたします。

松成 物流が非常にグローバルになってきましたね。特に最近では北米、アジア太平洋地域、欧州の三極に分化されてきて、その間の物流の動きが非常に活発でかつ増加しています。南北関係はあまり伸びていませんが。今後、東西間の冷戦の解消を機に、世界が平和と安定に向かって進むにつれ、三極間の貨物が順調に伸びてくるだろうと思います。

そういった三極体制の中で、日本の産業・企業が世界中どこへでも積極的に出ていっている。そういう企業の総合物流をバックアップする面

で、日本商船隊が活躍すべき場面が随分多いのではないのでしょうか。

つまり、従来のように日本と東南アジアとせいぜい欧州、米国へ日本から貨物を運べばいいというような時代ではなくて、どこからどこへでも、サービスできるような体制にもっていかなければいけないし、また実際もっていけるのではないか。1990年代は、まさに日本の時代と見ておりますし、即日本商船隊が発展する時代ではないかと思っております。

稲葉 私は海運業が伸びるとともに造船業も将来、明るい産業だと言えらると思います。

そのためには、新しい技術への挑戦ということをやらなければいけません。

いま、テクノスーパーライナーという50ノットのスピードで1,000トンの貨物を経済的に運べる船を開発しようと取り組んでいます。船はもともと大量の貨物は運べるが、スピードは遅いという宿命がありましたが、テクノスーパーライナーのパスを見ると海の上を飛ぶように走っています。これが実現すれば従来の船の概念を変えるような画期的なものになるでしょう。

1センチでも離れると船ではなくて飛行機になるから、船でスピードを出すというのは大変な努力が要るわけです。“重くて、ゆっくり”ということから脱け出せるような研究開発がどうしても必要だということから、若い技術者がこの分野に挑戦することを大いに希望するわけです。

もう一つは、松成会長が言われたように物流は非常に盛んになり、日本経済のグローバル化も言われていますが、造船業もだんだんとグロ

ーバル化してくるのではないのでしょうか。

例えば、魚なんかは国境に関係なく自由に入っているわけですが、“天ぷらそば”なんていうものも、そば粉はカナダから、エビはメキシコから、エビの衣の小麦粉は米国から来るという状況で、国産は水だけと言う世の中になっています。さらにその水でも大陸からきた雨かもしれない。だから、すべてグローバル化している。

造船業も日本の技術が世界一で日本が世界に向かって供給するというのは結構だけれども、少なくとも10~20年先を考えれば、やはりグローバル化が必要だと思えます。それは、世界中どこでも造れるような日本の技術、日本の資本が必要ということですね。

もう一つは、海上輸送とのアクセスというものがもう少し進歩するのではないかと思います。旅客船などは、どこの港にもどんどん寄港して乗客を乗せたり降ろしたりというわけにいかないそうですね。物とか人の輸送についてのアクセスの整備と安全、そういうものが将来の課題ではないのでしょうか。

飛行機は飛行場でないと乗客を降ろせないわけですが、例えばシンガポールのチャンギーなどは年間2,000万人の乗降体制が出来上がっているようですが、飛行機と同じような状況、条件が船にもあると思いますね。

世界一のアクセスの整備は安全とか効率的な輸送に結びつくと思います。そういうことですからやること、取り組むことはたくさんあります。ですから、一生懸命やれば明るい将来が開けるのではないのでしょうか。

栗原 造船業界に対する希望が、松成会長なにかありますか。

松成 いま稲葉会長が言われた技術の進歩をぜひ実現していただきたい。船というのは、自動車に比べたら、あまり進歩していないと思いますし、まだまだ進歩する余地があるのではないのでしょうか。ただ、稲葉会長が言われたように、水の抵抗が大きいからスピードが出ないという問題がありますが、大いに技術開発を期待しております。

栗原 本日は、ご多忙のところ、長時間ありがとうございました。

貨物運送取扱事業法の施行と海運

運輸省貨物流通局政策課 岩崎 貞二
貨物流通制度企画官

物流ニーズの高度化・多様化といった物流事業をめぐる環境変化の中、民間事業者が創意工夫を生かした事業活動を迅速かつ弾力的に行える方向での規制の見直しを図ることを目的として策定された、いわゆる物流二法（貨物運送取扱事業法および貨物自動車運送事業法）は、昨年の12月1日より施行されたところであるが、ここでは、海運に関係の深い貨物運送取扱事業法について、具体的運用等にも触れながら解説を加えることとする。

1 法の概要

- 貨物運送取扱事業法は、貨物運送取扱事業についての従来のモードごとの縦割り規制を改め、その共通の特性に着目した統一的・横断的制度を創設するものであり、規制の簡素・合理化による事業の活性化を図るとともに、事業の適正な運営を確保することを目的とするものである。
- 新法は、貨物運送取扱事業をその果たす機能および利用者に対する契約上の責任内容に応じ、利用運送事業および運送取次事業に区分し、前者を許可制、後者を登録制としている。旧法体系下における外航海運関係の貨物

運送取扱事業の規制は、自己の名をもってする運送取次は海上運送法で海上運送取扱業として届出制、利用運送を行ういわゆる NVOCC の事業については、無規制であった。また、内航海運関係については、内航海運業法で利用運送、運送取次ともに内航運送取扱業として許可制であった。

○ 利用運送事業

(1) 許可

利用運送事業を經營しようとする者は、利用運送事業の種別ごとに、

①利用運送機関の種類

②利用運送の区域または区間

③主たる事務所および営業所の名称および位置

④業務の範囲

⑤貨物の保管体制を必要とする場合にあっては、保管施設の概要

⑥利用する運送を行う実運送事業者等の概要

⑦貨物の実運送事業者等からの受取を委託する場合は、受託者の名称等

を記載した事業計画その他必要な事項を記載した申請書を、所要資金の総額等、収支見積書等の添付書類とともに提出する必要がある。

許可を得た利用運送事業者は、事業計画の定めるところにしたがい、業務を行っていくことになるが、これらを変更しようとするときは、変更認可（事業計画にあっては、①、②、④に掲げる事項および①の変更にもなうこれら以外の事項の変更の場合に限る。）または事後届出を要する。外航海運、内航海運に係る利用運送事業者が、外航、内航以外の他の運送機関の利用運送事業に事業拡大しようとするときには、事業計画の変更認可の手続きをとることとなる。

許可（事業計画変更認可）の際の基準については、法第6条に規程する基準を具体化するものとして、「貨物運送取扱事業の許可及び登録等に関する処理方針」（平成2年8月貨物流通局長通達。以下「基本通達」という。）において各運送機関共通の基準が、「外航海運に係る貨物運送取扱事業の許可及び登録等の処理について」（平成2年11月海運事業課長・外航課長・複合貨物流通課長通達）および「内航海運に係る貨物運送取扱事業の許可及び登録等の処理について」（平成2年11月複合貨物流通課長通達）において各モードごとの基準が定められている。

基本通達においては、第一種利用運送事業の許可審査項目として、事業収支見積りの内容が的確であること、使用権限のある営業所等を有していること、事業開始に当たっての所要資金の見積りが適切であり、資金調達について十分な裏付けがあること、300万以上の純資産を有すること、事業遂行に十分な組織を有すること、欠格事由に該当せず、事業遂

行に必要な法令の知識を有すること等について審査することとしている。

外航海運に係る通達においては、これら基本通達で定められた以外に留意すべき事項として、収支見積りが原則として適切な利益が計上されていること（判断に当たっては、運送取次事業等関連する事業部門を併せた収支も考慮することができる。）、国際海上運送に関連する事業実績がある。または必要な知識を有する者が責任ある立場にいる等の組織・体制になっていることを求めている。

内航海運に係る通達においては、基本通達で定められた以外に留意すべき事項として、事業収支見積りの適切性につけ加え、①直接の取引の相手方が内航利用運送事業事業者でないこと、②内航利用運送事業者にあっては、内航運送を含む一貫輸送を行うものであること、小口貨物の集貨機能を果たすものであること等、③内航運送業との兼業者にあっては、内航運送を含む一貫輸送を行うものであること、大規模荷主の輸送計画の代行的役割を果たすものであること等、④内航船舶貸渡業（内航運送業を兼業しているものを除く。）を兼業していないこと等を定め、基本的に旧内航海運業法における内航運送取扱業の基準を踏襲したものとなっている。

(2) 運賃・料金

運賃・料金については、事業者の創意工夫を活かした多様かつ弾力的な運賃・料金の設定を可能とするため、事前届出制を採用している。（ただし、内航、外航とも実運送事業者が海上運送法で賃率表の届出義務を負う一定

の貨物を運送する定期航路事業を利用する場合のみである。)

運賃・料金の設定または変更をしようとする者は原則として実施予定期日の30日前までに、算出根拠を記載した書面を添付して届け出ることとなっている。

海運関係の利用運送事業の運賃・料金の届出に当たり、特に留意すべき点は、Port to Portの海上運送の部分に対応する運賃・料金を届け出ることが必要であり、内陸までの一貫輸送の一貫運賃を届け出てはならないことと、利用運送事業者が港湾運送事業者に支払う港運料金に係る料金は届出の対象としないことである。したがって、例えば、外航海運関係で、シー・アンド・エアやシベリア・ランド・ブリッジといった複合一貫輸送を行う場合でも海上部分のみの運賃を提出する必要がある。

(3) 利用運送約款

利用者との運送契約の適正化を図る観点から、利用運送約款は認可制をとっている。ただし、運輸大臣が定め公示した標準利用運送約款(外航海運については運輸省告示第586号で公示)と同様のものを定める場合には届出をすればよいこととしている。

○ 運送取次事業

(1) 登録

運送取次事業を営もうとする者は、取次運送機関の種類、業務の範囲、施設の概要等を記載した登録申請書に、事業の計画、所要資金の総額等、収支見積書等の添付書類を添えて登録の申請をすることになる。他の運送機関の運送取次事業に事業拡大をしようとする

するときには、変更登録申請の手続きをとることとなる。

登録(変更登録)の際の基準については、基本通達ならびに前述の外航海運に係る通達および内航海運に係る通達において定められている。

基本通達においては、使用権限のある営業所等を有していること、300万以上の純資産を有すること、事業収支見積りが健全であること、事業開始に当たっての所要資金の見積りが適切であること、欠格事由に該当しないこと等の登録審査項目を定めている。

また、運送機関ごとの通達においては、基本通達で定められた以外に留意すべき事項として、事業収支見積りの適切性の判断に当たり、外航、内航それぞれの利用運送事業およびその他の密接に関連する事業部門の収支を考慮に入れられる旨定めている。

(2) 料金

運送取次事業者が届け出べき料金は、運送取次の対価であり、確定額でも運賃の〇%というかたちで届け出てもよい。

利用運送事業の場合と同様、外航、内航とも実運送事業者が海上運送法で賃率表の届出義務を負う一定の貨物を運送する定期航路事業に取り次ぐ場合の料金のみ、原則として実施予定期日の30日前までに、算出の根拠を記載した書面を添付して届け出ることになる。料金の変更命令制度があることも、利用運送事業と同様である。

(3) 運送取次約款

運送取次事業についても運送取次約款の認

可制をとっている。標準約款（外航海運については運輸省告示第587号で公示）を使用する場合は届出でよいことも利用運送事業の場合と同様である。

2 外国人等による国際貨物運送取扱事業

外航海運に係る貨物運送取扱事業を外国人等が経営しようとする場合については、本法に一章を設けて外国人等に関する特別の制度を設けている。利用運送事業については許可、運送取次事業については登録を要することについては、邦人の場合と同様であるが、許可、登録に際しては国際約束の誠実な履行、公正な事業活動の確保等に配慮した弾力的な運用を行うことが可能となる仕組みをとっている。

また、運賃・料金については、事前届出制であり、約款については、許可、登録申請の際の添付書類となっている。

3 権限委任

外航海運関係の本法に基づく運輸大臣の権限については、利用運送事業は本省、運送取次事業は地方運輸局の権限とされている。なお、外国人等の行う外航海運に係る貨物運送取扱事業は利用運送も運送取次も本省権限である。

また、内航海運関係の本法に基づく運輸大臣の権限については、利用運送事業も運送取次事業についても地方運輸局に委任されている。

なお、事業者の利便を図る観点から運輸大

臣の権限（外国人等の行う国際貨物運送取扱事業に係るものを除く。）の事項の申請書であっても、地方運輸局を経由して提出することができることとしている。

4 経過措置

経過措置については、既存事業者には十分配慮した措置をとっている。

外航関係については、現在、海上運送法の海上運送取扱業の届出をしている者については、法施行後3カ月以内に、事業の計画、最近の事業年度の実績等を届け出れば、施行日に運送取次事業の登録を受けたものとみなされる。取次料金、約款についても、この届出の際に届出、認可の手続きをとればよい。また、新規に規制となる邦人企業のNVOCC事業、外国人等の国際海上運送に係る貨物運送取扱事業については、法施行後6カ月間の猶予期間を設け、その間に許可等の必要な手続きを求めることとしている。その際に運賃・料金の届出と約款の認可申請をすることになる。これらの届出または認可申請をすべき内容は上記1で述べたとおりである。

内航関係は、利用運送、運送取次とも、施行日に許可、登録の資格は得たものとみなされる（ただし、旧内航海運業法で取次等に限定された許可を受けている者については、登録のみにみなされる。）ため、手続きを要しないが、法施行から3カ月以内に運賃・料金の届出と約款の認可申請をしなければならない。これらの届出または認可申請をすべき内容は上記1で述べたとおりである。

また、外航、内航とも利用運送事業者となる者が、現に他の事業者と締結している設備の供用、協同経営等の連絡運輸協定を締結しているときは、上記の手続きの際にその概要等を届け出る必要がある。

5 営業報告等

貨物運送取扱事業等報告規則（平成2年運輸省令第32号）においては、貨物運送取扱事業を営業者が提出を求めるとする報告書類について定めている。報告書類のうち営業報告書は、主として営業損益に関する報告であり、営業概況報告書、貸借対照表、損益計算書および損益明細表からなり、外国人等の行う国際貨物運送取扱事業以外の貨物運送取扱事業を営業者が提出を求めるとする。事業実績報告書は、貨物の取扱量に関する報告であり、すべての貨物運送取扱事業を営業者が提出を求めるとしている。（ただし、外国人等の行う国際貨物運送取扱事業のみを行う者については、一部の表を省略できることとしている）

なお、この報告書類については、運送機関の種類ごとに作成するものではなく、当該者の行う貨物運送取扱事業に係るすべての運送機関について一つの報告書の中に記載することとなる。また、提出先については、その行う貨物運送取扱事業の種類および運送機関の種類により、運輸大臣または地方運輸局長となる。

6 内航運送取扱業営業保証金の取戻し

新法施行前に内航運送取扱業の許可を得て

いたものが内航海運業法に基づき供託していた営業保証金については、法による内航海運業法の改正による制度の廃止により、取り戻すことができる。この手続きの細目については、内航運送取扱業営業保証金規則の廃止等に関する省令（平成2年法務・運輸省令第1号）および内航運送取扱業者の営業保証金の取戻等について（平成2年12月複合貨物流通課長通達）において定めている。営業保証金を取り戻そうとする者は、各地の官報販売所等で通達で定める様式にしたがった取戻し公告の掲載手続きをし、債権者からの申し出がなかった場合は、公告後6カ月経過後、供託所に必要書類の提出をすることにより、供託物を取り戻すことができる。（申し出があった場合には、債権を消滅させてから取り戻すことになる）

なお、新法施行前に営業保証金取戻し事由が生じているような者（新法施行前に営業廃止をした者等）についての当該営業保証金の取戻し手続きは、従前の例によることとされている。

7 内航海運組合法の改正

従来、内航運送業、内航運送取扱業および内航船舶貸渡業のいわゆる内航三業種を営業者をその組織構成員としていた内航海運組合法は、内航運送取扱業に関する規制が内航海運業法から新法に移行したことにともない改正されたが、改正後の内航海運組合法は、内航に係る貨物運送取扱事業を営業者を引き続き構成員としているところである。

旅の楽しみ方

運輸省国際運輸・観光局長 寺嶋 潔

平成元年から昨年にかけて、わが国にも本格的な外航客船が続々と誕生し、外航クルーズ時代の到来が告げられるに至った。幸いその滑り出しは順調のようであり、まことにご同慶の至りである。

ところで、国際間の往来の主役が航空機にとって代わられた戦後においても、豪華客船建造の構想はかなり早くからあった。少なくとも、私が昭和35年に入省してすぐ配属された海運局には、そのような構想が民間から提出されており、予算要求項目として一応検討されはしたが、採算の見通しが悪い、そして何より不要不急との理由で毎年ボツになっていた。

近年、日本人の海外旅行が目覚ましく伸びている中で、クルーズ旅行だけが欧米に比し大きく立ち遅れていたのは、費用の高さや日数の長さといった難点もさることながら、来る日も来る日も船のデッキで本でも読んで寝そべっているなどという単調な旅は、せわしない日本人の性分に合わない信じられていたことにある。現に、カリブ海や地中海まで出掛けてクルーズを楽しむのはごく限られた人々だけであった。

かく言う私も、客船旅行を推進する立場にあ

りながら、本格的クルーズを経験したことはない。わずかにジュネーブ在勤時代の夏休みに、自分の車でギリシャ旅行をした際、ベニスを夕方出帆して、波静かなアドリア海を航海し、翌々日の朝、ペロポネソス半島の北西岸にあるパトラスに着くという日程の「ミニ・クルーズ」といえば聞こえは良いが、その実、家族旅行者向けの大型フェリーに乗ったくらいのものである。したがって船内の雰囲気も、日本国内の長距離フェリーにむしろ近い感じであったが、さすがにデッキにはプールがあり、そこだけはクルーズらしい華やいだ雰囲気が漂っていた。

今後、日本人のクルーズ旅行がどれくらい伸びるものかは、今年で出そろった新造客船群の業績を今しばらく見る必要があるが、初めて乗った人々が病みつきになってまた何度も乗りたいと言っているとの事例もよく耳にするので、やはり日本人は今までが、食わず嫌いだったのかもしれない。船内では、毎日出し物の変わるショーやゲームなどがあつたり、グルメ・ディナーが出されたりして、客を飽きさせない工夫がいっぱいだというから、せわしない日本人もきっと満足できるのであろう。



とはいえ、船旅の良さの本質は、広々とした海原を眺め、潮風をいっぱい吸って、日常生活から完全に遮断されたゆったりとした時を過ごすことにあるはずであり、サン・デッキでの読書こそがその神髄ではないかと思う。そこが感得されるようであれば、クルーズ・ブームも本物で息長く続くことが期待できるのではなからうか。

ところで、実をいうと、私はクルーズ・ツアーはおろか、日本人の海外旅行の主流をなすパッケージ・ツアーに参加した経験もない。観光行政を担当する者として、はなはだ肩身が狭い思いであるが、ジュネーブにいた4年間は、夏・冬の休暇を利用して自分の車で欧州各地を随分訪ねることができた。この当時ほど旅の楽しさを味わったことはない。

大体のルートはあらかじめ考えておくが、ホテルは大都市を別として、原則予約しない。気に入った目的先では心ゆくまで時間をかけ、夕方になってガイドブックを参考にしながら、小ざっぱりした感じの小ホテルや民宿を目で確かめてから、ぶっつけで交渉する。もちろん満室で断られることもあるが、大抵はどこかに泊れ

た。どうにもならなくて、車で寝たのは2回だけだった。この覚悟さえあれば旅程に大幅な自由度が生じ、旅は断然面白くなる。日本から旅行する場合にも、レンタカーを乗り捨てて使えば、同じことはできる。

見知らぬ国へそんな旅の仕方では不安だと思われるかもしれないが、それが可能なのは、欧州の地図やガイドブックが実にしっかりしているからである。私は、専らミシュランの地図と緑色のガイドブック、赤表紙のホテル・レストランガイドをセットで愛用していたが、これさえあればどんな知らない町へ行っても迷うことはなかった。ただし、とっきの判断のためにナビゲーター役がいることが必須に近い条件である。地図の読める人であればだれでもよく、私の場合は家内である。

走る道も、遠距離を稼ぐ時は高速道路に乗るしかないが、これはどの国でも同じような風景で面白いものではない。できるだけ旧街道に入って、町や村を抜けていくほうが楽しい。こうすれば、NHKの番組にあるような地元の人たちとの「出会い旅」が経験できる機会もぐっと増える。フランスのワインの産地でお百姓さん一家総出のぶどうの摘み取りを見物していたら畑の中に招じ入れられて摘んだばかりのぶどうをごちそうになったり（食用でないから種子が多くて酸っぱかったが）、イタリアの村の辻でいかつい青年にバイクで道案内を買って出られ、着いたところで気を回して金を握らせようとしたら大変な剣幕で断られて、本当の親切心からだったことが判ったり、土地の人の人情の機微

に触れることのできた経験は数限りなく思い出
となって残っている。

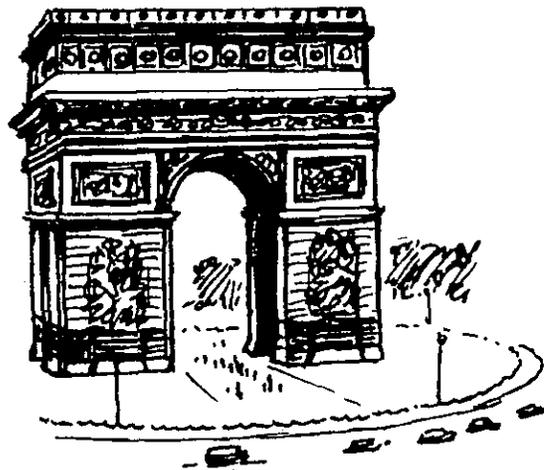
1987年に運輸省が打ち出した海外旅行倍増計
画（テンミリオン・プログラム）も、円高傾向
の追い風を受けて、目標年次より1年早く昨年
1,000万人の大台乗せを果たすことができた。旅
行者数の拡大自体はもちろん喜ばしいことであ
るが、その内容が本当に相互理解に役立つもの
となっているかどうか疑わしい面も多い。

もちろん、ビーチ・リゾートに滞在したり、
ゴルフやスキーに熱中するのも立派なバカンス
の過ごし方であって、こんな場合に地元民との
交流などを無理強いする必要もなからう。しか
し、近年OL諸姉が血道をあげているショッピ
ング・ツアーとなると、若い人がせっかく外国
まで出掛けて行くのにそれだけが目的とはいか
にも空しい感じを否めない。人生のどこに興味
を見出すかは個々人の価値観によって決まるこ
とだが、せめてもっと広く深い旅の楽しみ方が

あることを、教えてあげたらどうかと思う。

特に、日本の旅行ガイドブックは、ホテル、
レストラン、みどころ、ショッピング等の実用
情報の提供にほとんどのページを割き、その国
の歴史、文化、政治、経済、社会等の紹介は、
冒頭の数ページに申し訳程度に載っているに過
ぎないものが多い。これに比べると、緑色のミ
シュランガイドやハッシュ書店の出している
ギド・ブルーなどは、これらの部分に何十ペー
ジも割いて極めて充実した内容となっており、
例えば建築様式なども年代順や地方別に図示す
るなど、レベルの高い情報を提供している。ギ
リシャの遺跡などではこのようなガイドブック
と首引きで歩いているフランス人にたくさん出
くわし、その真剣さに感心した。

いやどうも、私の旅行観は、ゆったりした客
船クルーズを楽しむ域には、まだはるか遠いと
ころにいるようだ。



1990年年央の世界船腹量(ロイド統計)

— 7万8,336隻 4億2,363万% 6億6,683万% —

昨年に引き続きトン数が増加

このほど発表されたロイド船腹統計(100%以上の鋼船で漁船、雑船を含む)によると、1990年6月末日現在の世界船腹量は、7万8,336隻、4億2,363万%、6億6,683万%で、前年同期に比して2,236隻、1,315万%(3.2%)、2,002万%(3.1%)増加した。昨年は1982年以来、7年ぶりに増加に転じたが、本年も好調な世界経済による輸送量の増大を背景に新造船が増加する一方、スクラップ船が少なかったため、引き続き船腹量が増加した。

なお、前記数字には漁船や各種調査船などの雑船も含まれているため、これらを除く商船だけをみると4万306隻、3億9,877万%(全体の94.1%)で、昨年と比べて168隻、1,040万%(2.7%)の増加であった。

国別保有船腹量

国別に保有船腹量(漁船、雑船を含む%ベース)の上位10カ国についてみると、昨年と国の変動はないものの若干順位が変わっている。ノルウェーが前年の8位から5位に躍進し、逆にギリシャが5位から7位に、キプロスが7位から8位に後退した。

国別に船腹量の増減状況を見ると、減少した国は、パナマを筆頭に、日本、ギリシャの3カ国だけで、増加した国は、昨年の5カ国より多い7カ国となっている。

最も減少が著しいのはパナマで807万%減少した。同国はこれまで目覚ましい拡大を続け、昨年は首位リベリアに53万%の差まで迫っていたが、この1年間の両国の増減により1,540万%の差に拡大している。これは、米国がノリエガ政権に対して経済制裁を行い、パナマ籍船の米国入港禁止措置を実施する旨発表したため、実際には実施されなかったものの、経過期間中かなりのパナマ籍船がリベリアやバヌアツなど他国に移籍したことなどによるものとみられる。

そのリベリアは、1980年以降、政情不安や船舶登録条件の厳しさなどから昨年まで10年にわたり減少を続けてきたが、パナマからの移籍や登録条件を船主に有利に変更して積極的な誘致に努めた結果、681万%(14.2%)もの増加となり、世界第1位の座を保持している。

日本は、1983年から微減を続け、さらに円高の影響で1986年以降からは、145万%、256万%、386万%、404万%と大幅な減少を続けた。それ

からみると、今回の減少は小幅になったといえるが、これは、フラッキング・アウト防止対策として海外貸渡方式による日本籍船での外国人船員との混乗制度が導入されたことが、大きく寄与しているものと考えられる。一時1～2隻程度まで減少していた開発銀行融資による日本船の建造も増加傾向にあるので、海外流出が減少すれば日本船腹量の減少にも歯止めがかかるものと期待される。しかし、第3位の日本と4位のソ連の差はわずか34万%であり、ソ連が着実に船腹を増やしていること、第5位のノルウェーがNIS効果で船腹が急増していることを考えると、来年は日本の順位がどうなるか注目される場所である。

一方、ノルウェーは、1976年の2,794万%をピークに以後減少を続け、1985年には1,534万%まで減少した。さらに1986年以降は、604万%、294万%と急激に減少して1987年には、わずか636万%まで落ち込んだ。それが1987年7月にNIS(第二船舶登録制度)を実施してから、1988年には299万%、1989年は625万%増加して1985年の水準まで回復し、今年はさらに783万%増加して2,343万%となり、ピーク時にあと一息というところまで来た。ノルウェーのNISの内容が外国船主にも登録しやすいよう手続き面や船員費軽減のための税制面など、いろいろな優遇措置を講じた徹底したものであることから、これからも大きな効果をあげて着実に船腹量を回復していくものと考えられる。

ギリシャは、1981年には日本を抜いて第2位だったこともあるが、年々船隊を縮小させ、本年も80万%(▲3.8%)減少し、順位を下げた。

ベスト10以外で減少の目立っている国は、英国(93万% ▲12.2% 13位→15位)、フィリピン(87万% ▲9.3% 11位→11位)、ジブラルタル(60万% ▲23.1% 33位→37位)、フランス(58万% ▲13.2% 22位→26位)であるが、逆に増加が著しく順位を上げた国は、バヌアツ(124万% 135.2% 50位外→36位)、マルタ(119万% 35.8% 30位→22位)、香港(84万% 6.7% 17位→16位)、シンガポール(66万% 9.0% 15位→13位)、スウェーデン(61万% 28.1% 35位→32位)などである。

なお、100万%以上の保有国は昨年より1カ国増加して49カ国となったが、このうち1,000万%以上の保有国は、昨年と同じ10カ国である。また、上位10カ国の商船船腹量は昨年より908万%(3.6%)増加し、2億5,895万%となり世界合計の61.1%(昨年は60.9%)を占めている。

(第1表参照)

船種別船腹量

オイルタンカーは、昨年より209隻、495万%(4.0%)増加して6,011隻、1億2,868万%となり、昨年に引き続いてトン数が増加し、総船腹量に占める割合も%ベースで昨年の30.1%から30.4%にわずかながら拡大した。

タンカーの最大の保有国はリベリアで昨年より189万%(7.4%)増加して、2,750万%となり、世界の21.4%を占め、2位のノルウェーのほぼ3倍と、大きく引き離している。そのノルウェーは昨年より338万%(51.4%)と大幅に増大して996万%となり、昨年の3位から2位に躍進している。3位となったパナマは、122万%(▲

第1表 国別保有船腹量と前年比較

国 別	合 計					対 前 年 比 増 減				
	隻 数	千 %	千 %	国別保有割合		隻 数	千 %	千 %	伸 び 率	
				%	%				%	%
世 界 合 計	78,336	423,627	666,827	100.0	100.0	2,236	13,146	20,017	3.2	3.1
リベリア	1,688	54,700	99,226	12.9	14.9	233	6,807	9,725	14.2	10.9
パナマ	4,748	39,298	62,184	6.4	9.3	▲ 373	▲ 8,067	▲ 13,176	▲ 17.0	▲ 17.5
日本	10,000	27,078	40,828	6.4	6.1	170	▲ 952	▲ 1,529	▲ 3.4	▲ 3.6
ソマリア	7,383	26,737	29,360	5.5	4.4	828	883	148	3.4	0.5
ノルウェー	2,557	23,429	41,207	5.0	6.2	253	7,832	14,639		
米 国	6,348	21,328	31,177	4.8	4.7	▲ 27	740	1,829	3.6	6.2
ギリシャ	1,814	20,522	37,205	3.3	5.6	▲ 25	▲ 802	▲ 1,260	▲ 3.8	
キプロス	1,270	18,336	32,985	3.2	4.9	▲ 8	202	286	1.1	0.9
中国	1,948	13,899	20,750	1.4	3.1	41	385	550	2.9	2.7
バハマ	807	13,626	22,365	2.0	3.4	83	2,047	3,137	17.7	16.3
フィリピン	1,420	8,515	14,159	1.9	2.1	▲ 4	▲ 870	▲ 1,309	▲ 9.3	
イタリア	1,616	7,991	11,841	1.9	1.8	45	389	317	5.1	2.8
シンガポール	774	7,928	12,965	1.8	1.9	62	655	1,077	9.0	9.1
韓国	2,110	7,783	12,462	1.6	1.9	136	▲ 49	127	▲ 0.6	1.0
英 国	1,998	6,717	8,594	1.5	1.3	▲ 55	▲ 930	▲ 1,658	▲ 12.2	▲ 16.2
香港	375	6,565	11,176	1.5	1.7	9	414	839	6.7	8.1
インド	855	6,476	10,497	1.4	1.6	21	161	290	2.6	2.8
ブラジル	691	6,016	10,005	1.2	1.5	▲ 25	▲ 62	▲ 58	▲ 1.0	▲ 0.6
台湾	660	5,766	8,714	4.3	1.3	19	597	1,109	11.6	14.6
デンマーク	1,260	5,188	7,173	1.1	1.1	4	225	247	4.5	3.6
イラン	393	4,738	8,692	1.1	1.3	7	5	7	0.1	0.1
マルタ	524	4,519	7,756	1.1	1.2	114	1,190	2,065	35.8	36.3
西ドイツ	1,179	4,301	5,369	1.0	0.8	▲ 6	334	415	8.4	8.4
バミューダ	105	4,258	7,800	1.0	1.2	▲ 2	182	174	4.5	2.3
ルーマニア	483	4,005	6,089	0.9	0.9	15	222	378	5.9	6.6
フランス	900	3,832	5,574	0.9	0.8	▲ 21	▲ 581	▲ 1,079	▲ 13.2	▲ 16.2
ユーゴスラビア	501	3,816	6,027	0.9	0.9	1	135	212	3.7	3.7
スペイン	2,338	3,807	6,185	0.9	0.9	▲ 3	▲ 155	▲ 276	▲ 3.9	▲ 4.3
オランダ	1,227	3,785	4,725	0.9	0.7	9	130	168	3.6	3.7
トルコ	869	3,719	6,360	0.9	1.0	14	479	883	14.8	16.1
ポーランド	698	3,369	4,442	0.8	0.7	▲ 12	▲ 47	▲ 48	▲ 1.4	▲ 1.1
スウェーデン	679	2,775	2,942	0.7	0.4	35	608	947	28.1	47.5
カナダ	1,224	2,744	3,010	0.6	0.5	3	▲ 81	▲ 171	▲ 2.9	▲ 5.4
オーストラリア	721	2,512	3,730	0.6	0.6	15	18	22	0.7	0.6
インドネシア	1,884	2,179	2,910	0.5	0.4	162	144	168	7.1	6.1
バヌアツ	273	2,164	3,316	0.5	0.5	96	1,244	1,742	135.2	110.7
ジブラルタル	57	2,008	3,849	0.5	0.6	▲ 28	▲ 603	▲ 1,177	▲ 23.1	▲ 23.4
ベルギー	330	1,954	3,116	0.5	0.5	▲ 3	▲ 90	▲ 166	▲ 4.4	▲ 5.1
セントヴィンセント	521	1,937	2,995	0.5	0.4	107	451	713	30.4	31.2
アルゼンチン	479	1,890	2,872	0.4	0.4	14	57	108	3.1	3.9
クウェート	225	1,855	2,944	0.4	0.4	5	▲ 10	57	▲ 0.5	2.0
マレーシア	498	1,717	2,460	0.4	0.4	7	49	96	2.9	4.1
サウジアラビア	311	1,683	2,716	0.4	0.4	1	▲ 436	▲ 819	▲ 20.6	▲ 23.2
東ドイツ	372	1,437	1,731	0.3	0.3	-	▲ 63	▲ 93	▲ 4.2	▲ 5.1
ブルガリア	200	1,360	1,954	0.3	0.3	-	▲ 15	▲ 2	▲ 1.1	▲ 0.1

(注) 1. 保有船腹量上位45カ国のみ。

11.8%)減少して910万%となった。一方、昨年4位であった日本は、27万%(▲3.5%)減少して751万%となり、米国、ギリシャに抜かれて第6位と、順位を下げている。

オア・バルクキャリアは、昨年より391万%(3.6%)増加の1億1,342万%となったが、総船腹に占める割合は、昨年の26.7%から26.8%とほぼ変化がなかった。最大の保有国は、昨年より160万%(15.4%)増加し、1,195万%となったりベリアで、パナマを抜いて1986年以来4年ぶりに1位を奪い返している。2位はパナマであるが、357万%(▲23.7%)もの大幅な減少で1,151万%となった。3位がギリシャで、日本は昨年と同順位の4位であるが、45万%(▲5.3%)減少して791万%となった。この他ノルウェーが、昨年に比しほぼ倍増して10位から7位に上がっているのが目立っている。

フルコンテナ船は、他の船種と異なりここ数年増加を続けているが、今年も117万%(5.1%)増加して2,390万%となり、総船腹に占める割合は5.6%(昨年は5.5%)となった。最大の保有国は、米国の287万%で昨年パナマに抜かれて第2位となったが、パナマが91万%(▲26.0%)減少して257万%となったため、再び1位となった。またリベリアが、104万%(121.7%)増加して船腹を倍増させ189万%となって9位から4位に上がった。反面、日本は15万%(▲10.8%)減少して125万%となり、5位から8位に順位を下げた。(第2表、第3表参照)

船型別船腹量

船型別の船腹量は第4表のとおりであるが、

世界船腹を隻数で見ると、半数以上が500%以下の船舶であり、船型で見ると、4,000%~5万%未満の船舶が全体の57.8%(昨年は58.4%)を占めている。これに対して日本船の船型は、3万%~14万%未満の船舶が65.9%を占めており、長距離・大量輸送という任務を負っているのが国海運の特色が現われている。

大型船の動向をみると、10万%(約20万%)以上の船舶は年々減少を続けていたが、昨年それに歯止めがかかっており、今年も24隻増加して479隻(1988年442隻、1989年455隻)となった。このうち140隻は14万%以上(約27万5,000%)で、6隻のOBO船を含んでいる。

10万%以上の船舶を最も多く保有している国は、リベリアで118隻、次いで日本の63隻、パナマの46隻となっている。主要海運国の商船隊に占める10万%以上の船舶の比率を見ると、日本が28.9%、リベリアが27.2%、ギリシャが23.4%、パナマが15.3%となっている。

なお、%による世界最大船は、ギリシャ籍のオイルタンカー Hellas Fos の25万4,582%、55万5,051%である。(第4表参照)

船齢別船腹量

世界船腹の船齢0~4年船は、昨年と比較して隻数は351隻増加したものの、トン数は242万%(▲3.7%)減少し、8,510隻、6,355万%となっている。これら船舶の全船腹に占める割合は隻数が昨年の10.7%から10.9%となったが、%では16.1%から15.0%に下がっている。しかも10年未満船全体で見ると、隻数で昨年の28.1%から27.3%に、%で36.4%から35.9%に下がって

第2表 世界および日本の船種別船腹構成

(1) 世界船腹

船種	1990年			1989年			対前年比			備考
	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	伸び率	
オイルタンカー	6,011	128,678	30.4	5,802	123,726	30.1	209	4,952	4.0	含オア/オイル 含貨客船、冷凍・特殊カーゴ ライター・キャリアを含む
オイル/ケミカル	598	6,158	1.5	581	5,852	1.4	17	306	5.2	
オア・バルク	4,796	113,421	26.8	4,708	109,509	26.7	88	3,912	3.6	
O B O 船	360	19,769	4.7	353	19,973	4.9	7	△ 204	△ 1.0	
一般貨物船	20,192	73,515	17.4	19,977	72,966	17.8	215	549	0.8	
コンテナ船	1,169	23,900	5.6	1,122	22,735	5.5	47	1,165	5.1	
客船・フェリー	4,087	11,091	2.6	4,615	12,671	3.1	△ 528	△ 1,580	△ 12.5	
液化ガス船	814	10,656	2.5	789	10,054	2.5	25	604	6.0	
化学薬品船	990	3,504	0.8	942	3,409	0.8	48	95	2.8	
その他商船	1,289	8,080	1.9	1,249	7,473	1.8	40	607	8.1	
(以上計…商船)	(40,306)	(398,772)	(94.1)	(40,138)	(388,368)	(94.6)	(168)	(10,404)	(2.7)	その他タンカー、RORO カーゴ
漁船	23,318	12,573	3.0	22,074	11,714	2.9	1,244	859	7.3	タンク・一般貨物バージ、OFFSHORE SUPPLY 他
調査船	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
雑船	14,712	12,282	2.9	13,888	10,399	2.5	824	1,883	18.1	
合計	78,336	423,627	100.0	76,100	410,481	100.0	2,236	13,146	3.2	

(2) 日本船腹

船種	1990年			1989年			対前年比			世界比		備考
	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	伸び率	1990	1989	
オイルタンカー	1,115	7,514	27.8	1,141	7,787	27.8	△ 26	△ 273	△ 3.5	5.8	6.3	含オア/オイル 含貨客船、冷凍・特殊カーゴ ライター・キャリアを含む
オイル/ケミカル	44	69	0.3	48	92	0.3	△ 4	△ 23	△ 25.0	1.1	1.6	
オア・バルク	124	7,909	29.2	142	8,355	29.8	△ 18	△ 446	△ 5.3	7.0	7.6	
O B O 船	9	879	3.2	9	879	3.1	-	-	-	4.5	4.4	
一般貨物船	3,232	4,680	17.3	3,194	5,053	18.0	38	△ 373	△ 7.4	6.4	6.9	
コンテナ船	40	1,250	4.6	46	1,401	5.0	△ 6	△ 151	△ 10.8	5.2	6.2	
客船・フェリー	681	1,327	4.9	708	1,325	4.7	△ 27	2	0.2	12.0	10.5	
液化ガス船	205	1,698	6.3	206	1,449	5.2	△ 1	249	17.2	15.9	14.4	
化学薬品船	445	192	0.7	423	194	0.7	22	△ 2	1.0	5.5	5.7	
その他商船	115	155	0.6	116	155	0.6	△ 1	-	-	1.9	2.1	
(以上計…商船)	(6,010)	(25,673)	(94.8)	(6,033)	(26,690)	(95.2)	(△ 23)	(△ 1,017)	(△ 3.8)	(6.4)	(6.9)	(1)に同じ
漁船	2,737	950	3.5	2,592	970	3.5	145	△ 20	△ 2.1	7.6	8.3	(1)に同じ
調査船	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
雑船	1,253	455	1.7	1,205	371	1.3	48	84	22.6	3.7	3.6	
合計	10,000	27,078	100.0	9,830	28,030	100.0	170	△ 952	△ 3.4	6.4	6.8	

(注) ①構成比、伸び率、世界比は%による。②本年よりその他商船および雑船の分類が変更されたので、それぞれの備考欄を参照。

第3表 船種別船腹の国別保有ベストテン

(1) 総船腹

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	1,688	54,700	12.9	6,807	14.2
パナマ	4,748	39,298	6.4	▲ 8,067	▲ 17.0
日本	10,000	27,078	6.3	▲ 952	▲ 3.4
ソ連	7,383	26,737	5.5	883	3.4
ノルウェー	2,557	23,429	5.0	7,832	50.2
米国	6,348	21,328	4.8	740	3.6
ギリシャ	1,814	20,522	3.3	▲ 802	▲ 3.8
中国	1,948	13,899	1.4	385	2.9
台湾	660	5,766	4.3	597	11.6
キプロス	1,270	18,336	3.2	202	1.1
10カ国計	38,416	251,093	53.1	1,215	0.5
その他	39,920	172,534	46.9	11,931	7.4
合計	78,336	423,627	100.0	13,146	3.2

(4) オア・バルクキャリア

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	487	11,947	10.5	1,597	15.4
パナマ	604	11,513	10.2	▲ 3,566	▲ 23.7
ギリシャ	373	8,445	7.5	▲ 226	▲ 2.6
日本	124	7,909	7.0	▲ 446	▲ 5.3
キプロス	395	7,507	6.6	540	7.8
フィリピン	249	6,291	5.6	▲ 696	▲ 10.0
ノルウェー	209	5,480	4.8	2,611	92.6
中国	250	4,907	4.3	181	3.8
韓国	129	4,212	3.7	270	6.9
香港	90	3,780	3.3	95	2.6
10カ国計	2,910	71,991	63.5	1,979	2.8
その他	1,886	41,430	36.5	1,933	4.7
合計	4,796	113,421	100.0	3,912	3.6

(2) 商船計(除漁船・雑船)

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	1,609	54,231	13.6	6,715	14.1
パナマ	3,589	38,410	9.6	▲ 8,286	▲ 17.7
日本	6,010	25,673	6.4	4,510	21.3
ノルウェー	1,664	22,686	5.7	7,598	50.4
ギリシャ	1,512	20,384	5.1	▲ 779	▲ 3.7
米国	957	19,570	4.9	469	2.5
ソ連	3,059	19,383	4.9	296	1.6
キプロス	1,227	18,303	4.6	190	1.1
バハマ	692	13,464	3.4	1,963	17.1
中国	1,569	13,303	3.3	297	2.3
10カ国計	21,888	245,407	61.5	7,446	3.1
その他	18,418	153,365	38.5	2,958	2.0
合計	40,306	398,772	100.0	10,404	2.7

(5) 一般貨物船(含貨客船)

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
パナマ	1,924	10,957	14.9	▲ 1,230	▲ 10.1
ソ連	1,868	8,124	11.1	209	2.6
中国	978	5,496	7.5	7	0.1
日本	3,232	4,680	6.4	▲ 373	▲ 7.4
リベリア	343	4,643	6.3	1,558	50.5
キプロス	585	3,065	4.2	▲ 52	▲ 1.7
米国	350	2,894	3.9	▲ 7	▲ 0.2
ギリシャ	468	1,651	2.2	▲ 265	▲ 13.8
ノルウェー	663	1,467	2.0	465	46.4
フィリピン	542	1,391	1.9	▲ 268	▲ 16.2
10カ国計	10,953	44,368	60.4	▲ 178	▲ 0.4
その他	9,239	29,147	39.6	727	2.6
合計	20,192	73,515	100.0	549	0.8

(3) オイルタンカー

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	446	27,495	21.4	1,893	7.4
ノルウェー	176	9,955	7.7	3,379	51.4
パナマ	395	9,104	7.1	▲ 1,216	▲ 11.8
米国	253	8,271	6.5	576	7.5
ギリシャ	278	7,628	5.9	▲ 298	▲ 3.8
日本	1,115	7,514	5.8	▲ 273	▲ 3.5
バハマ	129	6,602	5.1	682	11.5
キプロス	107	5,230	4.1	▲ 232	▲ 4.3
ソ連	466	4,041	3.1	50	1.3
バーミューダ	29	3,285	2.6	12	0.4
10カ国計	3,394	89,125	69.3	4,573	5.4
その他	2,617	39,553	30.7	379	1.0
合計	6,011	128,678	100.0	4,952	4.0

(6) コンテナ船

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
米国	89	2,869	12.0	▲ 9	▲ 0.3
パナマ	141	2,570	10.8	▲ 905	▲ 26.0
台湾	75	2,060	8.6	32	1.6
リベリア	71	1,893	7.9	1,039	121.7
西ドイツ	105	1,855	7.8	227	13.9
デンマーク	33	1,321	5.5	157	13.5
英国	40	1,316	5.5	▲ 52	▲ 3.8
日本	40	1,250	5.2	▲ 151	▲ 10.8
シンガポール	52	951	4.0	46	5.1
中国	59	846	3.5	162	23.7
10カ国計	705	16,931	70.8	546	3.3
その他	464	6,969	29.2	619	9.8
合計	1,169	23,900	100.0	1,165	5.1

(注) 世界比および伸び率は%による。

おり、トン数でも全体の3分1程度となっている。ちなみに10年前の1980年には、10年未満船が隻数で56.9%、%で73.5%を占めており、5年前の1984年でさえ隻数で51.5%、%で58.0

%であったことからすると、世界商船隊の老齢化が相当進んでいることがうかがえる。

これに対して日本の船齢0～4年船は、昨年より隻数が87隻増加したが、トン数は103万%▲

第4表 船型別世界および日本船腹の比較

(1) 世界船腹

船型区分 (総トン)	総 船 腹			オイルタンカー			オア・バルクキャリア(含OBO船)		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
100～ 999	48,741	16,026	3.8	2,275	1,202	0.9	11	7	0.0
1,000～ 3,999	12,006	26,649	6.3	1,233	2,849	2.1	86	252	0.2
4,000～ 9,999	6,471	43,628	10.3	474	2,800	2.1	370	2,974	2.2
10,000～ 19,999	5,673	81,113	19.1	874	13,518	10.0	2,204	33,351	25.0
20,000～ 29,999	1,969	47,388	11.2	412	9,954	7.4	1,129	26,984	20.3
30,000～ 49,999	1,929	72,823	17.2	461	18,317	13.6	854	30,862	23.2
50,000～ 69,999	659	38,663	9.1	338	19,714	14.6	208	12,638	9.5
70,000～ 99,999	409	33,341	7.9	127	10,071	7.5	242	19,861	14.9
100,000～119,999	157	17,359	4.1	114	12,722	9.4	33	3,593	2.7
120,000～139,999	182	23,591	5.6	169	21,931	16.3	12	1,533	1.1
140,000 以上	140	23,044	5.4	132	21,758	16.1	7	1,136	0.9
合 計	78,336	423,627	100.0	6,609	134,836	100.0	5,156	133,190	100.0

(2) 日本船腹

船型区分 (総トン)	総 船 腹			オイルタンカー			オア・バルクキャリア(含OBO船)		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
100～ 999	8,705	2,903	10.7	915	419	5.5	1	1	0.0
1,000～ 3,999	676	1,593	5.9	164	362	4.8	-	-	-
4,000～ 9,999	254	1,518	5.6	4	25	0.3	2	14	0.2
10,000～ 19,999	73	1,029	3.8	1	15	0.2	15	212	2.4
20,000～ 29,999	20	508	1.9	3	67	0.9	5	121	1.4
30,000～ 49,999	113	4,637	17.1	18	760	10.0	26	1,040	11.8
50,000～ 69,999	37	2,063	7.6	15	861	11.4	11	639	7.3
70,000～ 99,999	59	5,007	18.5	3	214	2.8	53	4,525	51.5
100,000～119,999	31	3,355	12.4	7	790	10.4	17	1,839	20.9
120,000～139,999	21	2,778	10.3	19	2,526	33.3	2	252	2.9
140,000 以上	11	1,687	6.2	10	1,543	20.4	1	143	1.6
合 計	10,000	27,078	100.0	1,159	7,584	100.0	133	8,788	100.0

(注) 1. オイルタンカーにはオイル/ケミカルを含む。
2. 構成比は%による。

10.5%) 減少し、全船腹に占める割合は％ベースで昨年の35.0%から32.4%に下がっている。また10年未満船でも、昨年の67.7%から、66.5%に下がっており、ピーク時の1973年の86.0%と比較すると、年々その比率が下がっている。それでも10年未満船の占める割合は、西ドイツ(69%)に次いで世界第2位(66%)で、近代的な船隊を保有している。3位はフィリピン62%、4位はデンマーク60%の順となっている。

なお、世界船腹における船齢20年以上の老朽船は隻数で34.4%、％で14.0%である。この老朽船の多い国は、マルタ(保有船腹量の47%)、米国およびソ連(同29%)、中国(同26%)となっている。

また、世界タンカー船隊(オイル/ケミカルを含む)6,609隻のうち4,696隻(73%)が、船齢10年以上であり、船齢15年以上のものが全体の44.5%を占めている。(第5表参照)

第5表 船齢別世界および日本船腹の比較

(1) 世界船腹

船 齢	総 船 腹			オイルタンカー			オア・バルクキャリア(含OBO船)		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
0 ~ 4 年	8,510	63,552	15.0	777	19,690	14.6	514	19,491	14.6
5 ~ 9	12,896	88,571	20.9	1,136	16,875	12.5	1,506	40,636	30.5
10 ~ 14	15,586	103,147	24.3	1,483	38,230	28.4	1,271	28,172	21.2
15 ~ 19	14,414	109,284	25.8	1,386	47,998	35.6	1,170	32,169	24.2
20 ~ 24	11,433	35,431	8.4	817	7,205	5.3	502	10,015	7.5
25 ~ 29	6,087	11,961	2.8	463	2,371	1.8	103	1,711	1.3
30年 以上	9,410	11,681	2.8	547	2,467	1.8	90	996	0.7
合 計	78,336	423,627	100.0	6,609	134,836	100.0	5,156	133,190	100.0

(2) 日本船腹

船 齢	総 船 腹			オイルタンカー			オア・バルクキャリア(含OBO船)		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
0 ~ 4 年	2,444	8,779	32.4	233	2,346	31.0	35	2,801	31.9
5 ~ 9	2,605	9,226	34.1	302	1,304	17.2	67	4,244	48.3
10 ~ 14	2,522	4,541	16.8	461	2,072	27.3	22	1,083	12.3
15 ~ 19	1,437	3,864	14.3	111	1,835	24.2	7	583	6.6
20 ~ 24	728	451	1.6	34	17	0.2	2	77	0.9
25 ~ 29	201	134	0.5	14	7	0.1	—	—	—
30年 以上	63	83	0.3	4	1	0.0	—	—	—
合 計	10,000	27,078	100.0	1,159	7,564	100.0	133	8,788	100.0

(注) 1. 世界船腹、日本船腹ともオイルタンカーにはオイル/ケミカルを含む。
2. 構成比は％による。

当協会会員会社の運航船腹量

—平成2年4月1日現在—

外航は減少傾向に歯止め、内航は減少に転じる

外航 1,756隻 7,820万%

内航 1,431隻 266万%

当協会では、昭和31年以来毎年4月1日現在の当協会会員会社の運航船腹を運航業者別に運航形態により取りまとめ、発表しているが、この種資料は他に例がないため、日本商船隊の構成を知るうえで貴重な資料となっている。このほど平成2年4月1日現在の調査結果がまとまったので紹介する。

この調査は、当協会会員会社に調査表を送付し、100%以上の船舶(外国用船を含む)で、曳船、ブッシャーパージ、舢、台船を除いた船舶を運航している会社からの回答を、船名による二重報告のチェックを行ったうえで集計したものである。したがって、この集計には当協会の会員会社の所有船でも、非会員の国内・外オ

ペレーターに貸し出した船舶は、含まれていない。

今回の集計結果によると外航運航業者は69社で、その運航船腹量は1,756隻、4,945万%、7,820万%であり、内航運航業者は68社で、その運航船腹量は1,431隻、144万%、266万%であった。

(第1表参照)

なお、内外航兼業会社は19社である。

外航運航船、外国用船が隻数で79%を占有

平成2年4月1日現在の当協会会員会社の外航船運航船腹量は、1,756隻、4,945万%、7,820万%で、前年同期と比較して運航会社は69社で

第1表 総運航船腹の対前年比較

区分	平成1年4月1日現在				平成2年4月1日現在				対前年比増減			
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比
外航	1,719	46,818	75,235	96.4	1,756	49,448	78,197	96.7	37	2,630	2,962	3.9
内航	1,501	1,526	2,789	3.6	1,431	1,438	2,657	3.3	▲70	▲88	▲132	▲4.7
総計	3,220	48,344	78,024	100.0	3,187	50,886	80,854	100.0	▲33	2,542	2,830	3.6
貨物船	2,167	36,810	56,757	72.7	2,149	36,611	54,960	68.0	▲18	▲199	▲1,797	▲3.2
油送船	1,053	11,534	21,267	27.3	1,038	14,275	25,893	32.0	▲15	2,741	4,626	21.8

(注) ①構成比および伸び率はD/Wによる。②▲印は減少を示す。③四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

第2表 外航運航船腹の対前年比較

区 分	平成1年4月1日現在				平成2年4月1日現在				対前年比増減				
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	
用途別	定期船	223	4,620	5,117	6.8	232	4,511	5,042	6.4	9	109	▲75	▲1.5
	(うちコンテナ船)	(107)	(3,140)	(3,110)	(4.1)	(124)	(3,399)	(3,411)	(4.4)	(17)	(259)	(301)	(9.7)
	不定期船	1,316	31,295	50,097	66.6	1,296	31,270	48,442	61.9	▲20	▲25	▲1,655	▲3.3
	(うち専用船)	(528)	(15,757)	(22,532)	(29.9)	(549)	(16,796)	(22,891)	(29.3)	(21)	(1,039)	(359)	(1.6)
	(うち撒積船)	(532)	(13,957)	(24,988)	(33.2)	(485)	(12,624)	(22,546)	(28.8)	(▲47)	(▲1,333)	(▲2,442)	(▲9.8)
	貨物船計	1,539	35,915	55,214	73.4	1,528	35,781	53,484	68.4	▲11	▲134	▲1,730	▲3.1
	油/貨兼用船	19	1,510	2,862	3.8	20	1,648	3,143	4.0	1	138	281	9.8
油送船	161	9,394	17,159	22.8	208	12,020	21,570	27.6	47	2,626	4,411	25.7	
合計	1,719	46,818	75,235	100.0	1,756	49,448	78,197	100.0	37	2,630	2,962	3.9	
用船形態別	社船	128	8,222	13,789	18.3	118	7,662	12,784	16.3	▲10	▲560	▲1,005	▲7.3
	共有船	68	3,366	5,600	7.4	60	3,350	5,138	6.6	▲8	▲16	▲462	▲8.3
	裸用船	11	402	632	0.8	12	881	1,506	1.9	1	479	874	138.3
	定期用船	1,461	33,781	53,329	70.9	1,535	36,531	57,052	73.0	74	2,750	3,723	6.9
	運航受託船	51	1,047	1,885	2.5	31	1,025	1,716	2.2	▲20	▲22	▲169	▲9.0

(注) ①構成比および伸び率はD/Wによる。②▲印は減少を示す。③四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

増減がなかったものの、37隻、263万%、296万% (3.9%) の増加となった。外航船の運航船腹は、長期化している海運不況の下で昭和52年から減少してきたが、内需を主要因とするわが国経済の活性化を背景に、鉄鋼原料、原油などの輸入量が増加したことなどにより、平成2年には5年前の63年当時の水準にまで回復した。

(第2表、第3表参照)

しかし、国際競争力を喪失した日本船は、後掲の(2)用船形態別船腹量で詳述しているように、社船(共有船を含む)、用船ともに大幅に減少しており運航船腹全体に占める割合は、昨年の39.2%から34.6%となっている。外国用船が外航運航船の初めて過半数を占めた昭和63年以降、急激な日本籍船のフラッキング・アウトの進展が明確に表れている。(第4表参照)

なお、わが国外航商船隊に占める当協会会員会社の商船隊の割合をみるため、運輸省発表の平成元年における外航船船腹量と本調査による同型以上船を対比してみると、%ベースで88.7%となっており、本調査結果で、わが国海運の運航船腹構成の傾向を見ることができるといえる。

(1) 集計会社概況

今回の集計会社数は69社であり、前年と変わらないが、その内訳は外航船運航業者としての新規参入会社5社、撤退会社5社(新規参入・撤退会社は当協会への入退会ではなく調査時点での運航船腹の有無によるもので、新規参入会社のうち新入会会社は3社(撤退会社のうち退会会社は3社)となっている。この69社の構成は、日本船と外国用船の双方運航会社が35社(昨

(注) 伸び率は%による。

年次	うち社船 (含共有船)		計		うち用船		外国用船	
	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%
昭51	647	22,662	37,922	1,636	32,738	59,745	437	5,316
52	605	20,795	37,548	1,603	31,868	57,659	390	5,935
53	549	20,144	34,505	1,522	30,997	56,689	371	5,362
54	475	18,101	31,064	1,494	29,575	53,549	405	5,915
55	449	18,040	30,561	1,625	32,151	57,764	403	5,728
56	421	16,557	27,423	1,648	31,834	56,549	454	8,277
57	415	16,152	26,520	1,565	30,085	53,631	436	7,015
58	407	16,857	27,831	1,478	27,460	48,677	431	6,369
59	389	17,077	28,056	1,555	29,327	51,448	429	7,432
60	358	16,511	27,153	1,578	32,936	57,108	379	8,971
61	345	16,498	26,935	1,502	30,620	51,519	356	8,281
62	299	15,396	24,882	1,435	30,020	49,263	337	8,146
63	230	12,957	21,210	1,538	34,769	56,233	288	7,260
平1	196	11,588	19,389	1,523	35,230	55,846	230	6,199
平2	178	11,012	17,922	1,578	38,437	60,274	186	5,545

年次	会社数	合			対前年 伸び率	うち油送船(含油/貨兼用船)		
		隻数	千%	千%		隻数	千%	千%
昭51	83	2,283	55,400	98,667	5.2	410	28,276	54,555
52	87	2,207	52,664	93,207	▲5.5	352	24,270	47,340
53	77	2,071	51,141	91,194	▲2.2	332	24,889	48,704
54	73	1,969	47,676	84,614	▲7.2	297	21,713	42,547
55	78	2,074	50,191	88,325	4.4	321	22,619	44,077
56	77	2,069	48,391	83,972	▲4.9	289	19,362	37,352
57	76	1,980	46,238	80,151	▲4.6	269	17,399	33,728
58	73	1,885	44,317	76,508	▲4.6	282	16,725	32,208
59	75	1,944	46,403	79,504	3.9	261	16,369	31,263
60	73	1,936	49,447	84,261	6.0	257	16,983	32,458
61	74	1,847	47,119	78,454	▲6.8	215	13,103	24,767
62	73	1,734	45,417	74,145	▲5.5	207	13,461	25,097
63	69	1,768	47,727	77,443	4.4	192	11,858	21,654
平1	69	1,719	46,818	75,235	▲2.9	180	10,904	20,021
平2	69	1,756	49,448	78,197	3.9	228	13,668	24,713

第3表 外航運航船の推移

年は36社)、日本船だけが8社(同11社)、外国用船だけが26社(同22社)である。

また、69社のうち新規参入会社5社を除く64社について運航船を昨年と比較してみると、船腹量の増加会社33社、減少した会社20社、増減なし11社であった。増減のあった53社の内訳は、日本船増加会社6社(昨年は8社)、減少会社21社(同26社)、外国用船増加会社37社(同25社)、減少会社15社(同15社)となっている。

(2) 用船形態別船腹量

共有船を含む社船の船腹量は、178隻、1,101万%、1,792万%で、前年と比較して18隻、58万%、147万%(7.6%)の大幅な減少となった。これで60年から6年連続の減少となり、運航船腹に占める社船の割合は、%ベースで前年の25.8%から22.9%と、ほぼ2割強の状況となっている。

社船の大幅な減少に対して用船は、1,578隻、3,844万%、6,027万%で、前年比55隻、321万%、442万%(7.9%)増加した。このうち船だけを借り受けて自社船員を配乗する裸用船は、

12隻、88万%、151万%で、前年比1隻、48万%、87万%増加となり、隻数はほぼ変わらないものの大型化している。他社の船舶を運航委託されて引き受ける運航受託船は、日本籍船の減少と歩調を合わせて前年比20隻、2万%、17万%減少しているが、これに対して定期用船は、前年比74隻、275万%、372万%増加して全用船に占める割合も%ベースで94.7%に達している。このように用船が増加している中で、日本船の用船は、186隻、554万%、914万%で前年比44隻、66万%、96万%(9.5%)減少した。その結果、社船の減少と合わせて運航船腹中に占める日本船は、前年比62隻、138万%、243万%(9.0%)と大幅に減少して、364隻、1,655万%、2,706万%となり、運航船腹全体に占める割合も前年の39.2%から34.6%に落ち込んでいる。特に隻数で見ると20.7%で、5隻のうち4隻が外国用船という状況になっている。

これに対して外国用船は、1,392隻、3,289万%、5,114万%で前年比99隻、386万%、540万%(11.8%)と大幅に増加しており、全運航船腹

第4表 外航運航船の日本船/外国用船比率の推移

年	日 本 船				外 国 用 船				合 計		
	隻 数	千 %	千 %	構成比	隻 数	千 %	千 %	構成比	隻 数	千 %	千 %
昭56	875	24,834	41,927	49.9	1,194	23,557	42,045	50.1	2,069	48,391	83,972
57	851	23,168	38,283	47.8	1,129	23,070	41,868	52.2	1,980	46,238	80,151
58	838	23,226	38,261	50.0	1,047	21,091	38,247	50.0	1,885	44,317	76,508
59	818	24,508	40,341	50.7	1,126	21,895	39,136	49.2	1,944	46,403	79,504
60	737	25,482	42,246	50.1	1,199	23,965	42,015	49.9	1,936	49,447	84,261
61	701	24,780	40,757	52.0	1,146	22,339	37,697	48.0	1,847	47,119	78,454
62	636	23,543	37,930	51.2	1,098	21,874	36,214	48.8	1,734	45,417	74,145
63	518	20,218	32,879	42.5	1,250	27,509	44,564	57.5	1,768	47,727	77,443
平1	426	17,787	29,490	39.2	1,293	29,031	45,745	60.8	1,719	46,818	75,235
2	364	16,556	27,060	34.6	1,392	32,892	51,137	65.4	1,756	49,448	78,197

(注) ①構成比は%による。②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

に占める％ベースによる割合も、前年の60.8%から65.4%とさらにそのシェアを高めている。

(第2表、第4表参照)

(3) 用途別船腹量

運航船腹を用途別にみると、定期船は232隻、451万％、504万％で、前年に比べてコンテナ船が増加したため、隻数は9隻増加したもののトン数ではやや減少し、運航船腹全体に占める％ベースによる割合も前年の6.8%から6.4%と減少した。

不定期(含専用船)は前年同様本年においても、20隻、3万％、166万％(3.3%)減少し、1,296隻、3,127万％、4,844万％となった。その結果運航船腹に占める割合も前年の66.6%から61.9%に減少している。

一方油送船は、47隻、263万％、441万％(25.7%)増加し、208隻、1,202万％、2,157万％となり、全運航船腹に占める割合も前年の22.8%か

ら27.6%に増加している。(第2表参照)

(4) 船種別船腹量

運航船腹を船種別にみると、撒積船が51隻、135万％、247万％(9.9%)減少しているのが目立っているが、その内訳は日本船、外国用船ともに減少している。また、コンテナ船は18隻、26万％、31万％(10.0%)、油送船は、47隻、263万％、441万％(25.7%)増加しているが、その内訳は外国用船の大幅な増加によるものである。このため％ベースによる日本船と外国用船の比率を平成元年/2年の比較でみると、油送船が55:45から41:59に、コンテナ船が、40:60から33:67に変わっており、特に油送船は、その比率が逆転しているのが注目される。

(第5表参照)

(5) 船齢別、船型別構成

運航船腹を船齢別にみると、0～4年船が％ベースで前年の35.1%から31.7%に減少してい

第5表 外航運航船の船種別船腹量〔平成2年4月1日現在〕

区 分	日 本 船					外 国 用 船					総 計 (B)				
	隻数	千%	千%	構成比		隻数	千%	千%	構成比		隻数	千%	千%	構成比	
				対(A)	対(B)				対(A)	対(B)				対(A)	対(B)
油 送 船	62	5,269	8,887	32.8	41.2	146	6,751	12,683	24.8	58.8	208	12,020	21,570	21.6	100.0
油/貨兼用船	7	622	1,160	4.3	36.9	13	1,025	1,983	3.9	63.1	20	1,648	3,143	4.0	100.0
鉍石専用船	63	5,598	10,749	39.7	75.6	26	1,768	3,474	6.8	24.4	89	7,366	14,224	18.2	100.0
その他専用船	34	1,104	1,719	6.4	34.1	96	2,524	3,320	6.5	65.9	130	3,628	5,039	6.4	100.0
撒 積 船	26	1,243	2,250	8.3	10.0	459	11,381	20,296	39.7	90.0	485	12,624	22,546	28.8	100.0
自 動 車 船	39	1,099	543	2.0	17.6	188	4,224	2,535	5.0	82.4	227	5,323	3,078	3.9	100.0
コンテナ船	32	1,179	1,137	4.2	33.3	93	2,224	2,281	4.5	66.7	125	3,404	3,418	4.4	100.0
一般貨物船	39	221	360	1.3	7.8	325	2,707	4,250	8.3	92.2	364	2,928	4,610	5.9	100.0
冷凍・冷蔵船	58	167	242	0.9	43.5	46	287	315	0.6	56.7	104	454	556	0.7	100.0
旅 客 船	4	56	13	-	100.0	-	-	-	-	-	4	56	13	-	100.0
そ の 他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合 計 (A)	364	16,557	27,060	100.0	34.6	1,392	32,892	51,137	100.0	65.4	1,756	49,448	78,197	100.0	100.0

(注) ①構成比は％による。 ②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

第6表 外航運航船の船種別船齢別構成〔平成2年4月1日現在〕

区 分	0 ～ 4 年				5 ～ 9 年			
	隻 数	千 %	千 %	対総計 構成比	隻 数	千 %	千 %	対総計 構成比
油 送 船	62	4,234	6,960	32.3	59	1,667	2,624	12.2
油 / 貨 兼 用 船	1	154	291	9.3	2	80	141	4.5
鉍 石 専 用 船	32	2,944	5,768	40.6	35	2,872	5,309	37.3
そ の 他 専 用 船	52	1,551	2,016	40.0	37	912	1,489	29.5
撒 積 船	116	3,466	6,241	27.7	255	5,805	10,209	45.3
自 動 車 船	66	2,526	934	30.3	99	2,109	1,401	45.5
コ ン テ ナ 船	43	1,631	1,608	47.0	42	766	852	24.9
一 般 貨 物 船	67	536	799	17.3	176	1,232	1,985	43.1
冷 凍 ・ 冷 蔵 船	35	168	198	35.6	52	191	252	45.3
旅 客 船	2	29	5	38.5	-	-	-	-
そ の 他	-	-	-	-	-	-	-	-
合 計	476	17,239	24,820	31.7	757	15,633	24,262	31.0

(注)①構成比は%による。②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

るものの、5～9年船も前年の27.4%から31.0%と増加しており、船隊の若返りが進展していることを示しているが、10年以上の船舶が前年の37.5%から37.3%の微減にとどまっており、老齢船の存在は見逃せない。この状況を船種で見ると、0～4年船はコンテナ船と鉍石専用船が多くなっており、10年以上船では油送船と油/貨兼用船が目立っている。(第6表参照)

船型別では、貨物船は2万5,000%～5万%の船型が28%を占めて圧倒的に多くなっているが、10万%～20万%の船型の大きな船舶が増加している。油送船においては、VLCC(20万%～30万%)が全体の60.9%を占め、前年の59.2%より2%近くシェアを増加しているが、その内訳をみると20万%～25万%型が増加し、25万～30万%型が減少している。なお、ULCC(30万%以上)は、前年同様1隻だけとなっている。(第7表参照)

(6) 外国用船の船籍国別構成

外国用船の船籍国別内訳をみると、パナマ籍

船が前年に比べて85隻、61万%、25万%(1.3%)減少し、667隻、1,291万%、1,887万%となったが、%ベースで全体の36.9%を占めて第1位を保っている。パナマ籍船のうち、%ベースで67.1%が貨物船である。第2位はリベリア籍船であるが、パナマ籍船とは逆に前年比96隻、273万%、332万%(36.4%)増加して263隻、793万%、1,244万%となり、全体の24.3%を占めている。内訳は%ベースで貨物船が57.0%、油送船が43.0%となっている。第3位はフィリピン籍船で、143隻、371万%、631万%となっており、全体の12.3%を占めている。以下シンガポール、ギリシャ、ノルウェー、香港などとなっているが、上位3カ国のシェアは前年の74.1%から73.5%とほぼ前年並みとなっている。また香港、ノルウェーの上昇と、ベストテンに台湾に代わりバヌアツが入っているのが注目される。

(第8表参照)

10 ～ 14 年				15 年 以 上				総 計			
隻 数	千 %	千 %	対総計 構成比	隻 数	千 %	千 %	対総計 構成比	隻 数	千 %	千 %	対総計 構成比
63	3,852	7,394	34.3	24	2,267	4,593	21.3	208	12,020	21,570	100.0
9	769	1,461	46.5	8	644	1,250	39.8	20	1,648	3,143	100.0
12	805	1,551	10.9	10	744	1,596	11.2	89	7,366	14,224	100.0
23	575	776	15.4	18	590	758	15.0	130	3,628	5,039	100.0
88	2,109	3,803	16.9	26	1,244	2,293	10.2	485	12,624	22,546	100.0
60	670	725	23.6	2	18	18	0.6	227	5,323	3,078	100.0
25	534	548	16.0	15	473	410	12.0	125	3,404	3,418	100.0
111	1,088	1,711	37.1	10	72	115	2.5	364	2,928	4,610	100.0
12	74	80	14.4	5	21	27	4.9	104	454	556	100.0
-	-	-	-	2	27	7	53.8	4	56	13	100.0
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
403	10,476	18,048	23.1	1,120	6,101	11,068	14.2	1,756	49,448	78,197	100.0

内航運航船腹は減少に転じる

平成2年4月1日現在の内航運航船腹量は、
運航業者が68社、1,431隻、144万%、266万%
で、前年同期と比較して運航業者が6社減、70
隻、9万%、13万%（4.7%）の減少となった。

（第9表参照）

当協会会員の内航運航業者68社は、全運送許

可事業者748社の9%に過ぎない。したがって、
この集計で内航海運業界全体の動向をみること
はできないが、内航の大手オペレーターがほと
んどあるため、その運航船は%ベースで全体の
約40%を占めており、大体の傾向はつかめるも
のと考えられる。

(1) 用船形態別構成

共有船を含めた自社船は、281隻、63万%、99

第7表 外航運航船の船型別構成〔平成2年4月1日現在〕

区 分	貨 物 船				油 送 船				総 計			
	隻 数	千 %	千 %	対合計 構成比	隻 数	千 %	千 %	対合計 構成比	隻 数	千 %	千 %	対合計 構成比
5,000%未満	127	387	476	0.9	17	37	63	0.3	144	424	538	0.7
5,000%以上～10,000 "	262	1,542	1,851	3.5	20	82	135	0.5	282	1,625	1,986	2.5
10,000 " ～25,000 "	467	8,358	8,257	15.4	24	271	425	1.7	491	8,629	8,683	11.1
25,000 " ～50,000 "	417	10,548	14,784	27.6	22	680	907	3.7	439	11,228	15,691	20.1
50,000 " ～75,000 "	119	4,334	7,727	14.4	39	1,664	2,369	9.6	158	5,998	10,096	12.9
75,000 " ～100,000 "	15	732	1,301	2.4	18	909	1,543	6.2	33	1,641	2,844	3.6
100,000 " ～150,000 "	64	4,417	8,401	15.7	14	930	1,732	7.0	78	5,347	10,133	13.0
150,000 " ～200,000 "	43	3,886	7,581	14.2	12	1,066	2,003	8.1	55	4,952	9,584	12.3
200,000 " ～250,000 "	12	1,313	2,585	4.8	34	4,138	8,032	32.5	46	5,451	10,617	13.6
250,000 " ～300,000 "	2	264	521	1.0	27	3,652	7,020	28.4	29	3,916	7,540	9.6
300,000 "	-	-	-	-	1	239	484	2.0	1	239	484	0.6
合 計	1,528	35,781	53,484	100.0	228	13,668	24,713	100.0	1,756	49,448	78,197	100.0

(注)①構成比は%による。 ②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

第8表 外国用船の船籍国別構成〔平成2年4月1日現在〕

区 分	貨 物 船					油 送 船					総 計 (B)				
	隻数	千%	千%	構成比		隻数	千%	千%	構成比		隻数	千%	千%	構成比	
				対(A)	対(B)				対(A)	対(B)				対(A)	対(B)
パ ナ マ	586	9,582	12,649	34.7	67.1	81	3,323	6,214	42.4	32.9	667	12,905	18,863	36.9	100.0
リ ベ リ ア	219	5,192	7,091	19.4	57.0	44	2,735	5,350	36.5	43.0	263	7,927	12,441	24.3	100.0
フィリピン	142	3,568	6,071	16.6	96.2	1	142	240	1.6	3.8	143	3,710	6,311	12.3	100.0
シンガポール	45	971	1,503	4.1	65.7	12	450	785	5.4	34.3	57	1,421	2,288	4.5	100.0
ギリシャ	35	1,024	1,883	5.2	96.7	1	39	64	0.4	3.3	36	1,063	1,947	3.8	100.0
ノルウェー	24	660	1,044	2.9	55.9	6	422	825	5.6	44.1	30	1,082	1,869	3.7	100.0
香 港	13	679	1,293	3.5	100.0	-	-	-	-	-	13	679	1,293	2.5	100.0
キプロス	22	300	522	1.4	57.0	2	197	394	2.7	43.0	24	497	916	1.8	100.0
イギリス	5	181	330	0.9	41.2	3	252	472	3.2	58.9	8	433	801	1.6	100.0
バヌアツ	26	529	602	1.7	89.1	2	46	74	0.5	10.9	28	575	676	1.3	100.0
そ の 他	116	2,430	3,483	9.6	93.3	7	170	248	1.7	6.6	123	2,600	3,732	7.3	100.0
合 計 (A)	1,233	25,116	36,471	100.0	71.3	159	7,776	14,666	100.0	28.7	1,392	32,892	51,137	100.0	100.0

(注) ①集計国は%による上位10カ国とした。 ②構成比は%による。 ③四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

第9表 内航運航船腹の対前年比較

区 分	平成1年4月1日現在					平成2年4月1日現在					対前年比増減			
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	伸び率		
用 途 別	貨物船	445	349	734	26.3	455	366	775	29.2	10	17	41	5.6	
	専用船	162	475	774	27.7	154	413	674	25.4	▲8	▲62	▲100	▲12.9	
	客船	21	72	36	1.3	12	52	27	1.0	▲9	▲20	▲9	▲25.0	
	小計	628	895	1,543	55.3	621	831	1,476	55.6	▲7	▲64	▲67	▲4.3	
	油送船	873	631	1,246	44.7	810	607	1,180	44.4	▲63	▲24	▲66	▲5.3	
合 計	1,501	1,526	2,789	100.0	1,431	1,438	2,657	100.0	▲70	▲88	▲132	▲4.7		
用 船 形 態 別	社 船	261	601	947	34.0	239	540	862	32.4	▲22	▲61	▲85	▲9.0	
	共有船	45	92	126	4.5	42	86	122	4.6	▲3	▲6	▲4	▲3.2	
	裸用船	23	52	85	3.1	26	56	93	3.5	3	4	8	9.4	
	定期用船	883	654	1,354	48.6	855	634	1,320	49.7	▲28	▲20	▲34	▲2.5	
	運航受託船	289	127	276	9.9	269	122	259	9.7	▲20	▲5	▲17	▲6.2	

(注) ①構成比および伸び率は%による。 ②▲印は減少を示す。 ③四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

万%で前年比25隻、7万%、9万% (7.9%) の減少となった。用船は1,150隻、81万%、167万%で前年比45隻、2万%、5万% (3.0%) の減少となっている。これは裸用船の増加を定期用船、運航受託船の減少が上回っているためで、運航

船腹の減少と内需による輸送量の増加を考え合わせると、運航船の稼働率は相当上がっているものと思われる。(第10表参照)

(2) 船種別構成

船種別に%ベースで前年との増減をみると、

第10表 内航運航船の用船形態別推移

年次	社 船			裸 用 船			定 期 用 船			運 航 受 託 船			合 計		
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %
昭 51	365	870	1,358	31	79	129	960	717	1,413	464	206	404	1,820	1,872	3,304
52	361	876	1,439	33	81	135	950	761	1,479	434	182	367	1,778	1,900	3,420
53	345	851	1,392	27	68	114	955	748	1,475	404	189	391	1,731	1,855	3,372
54	360	942	1,509	23	63	106	968	790	1,544	393	181	379	1,744	1,976	3,538
55	361	764	1,224	20	55	91	1,044	868	1,705	332	155	323	1,757	1,842	3,342
56	353	817	1,301	21	58	97	1,092	1,059	2,082	307	146	299	1,773	2,080	3,780
57	361	779	1,247	56	68	131	973	695	1,410	323	162	338	1,713	1,704	3,126
58	343	778	1,182	18	49	86	975	708	1,459	322	158	324	1,658	1,693	3,051
59	322	759	1,126	24	47	84	930	666	1,376	317	156	325	1,593	1,628	2,911
60	327	744	1,114	25	44	79	882	637	1,314	340	166	349	1,574	1,591	2,856
61	313	680	1,064	27	50	88	858	626	1,302	292	147	308	1,490	1,503	2,763
62	301	663	1,032	27	56	92	863	621	1,294	296	148	318	1,487	1,488	2,735
63	294	656	1,017	25	50	83	865	632	1,307	278	139	299	1,462	1,478	2,706
平 1	306	693	1,073	23	52	85	883	654	1,354	289	127	276	1,501	1,526	2,789
2	281	626	988	26	56	93	855	634	1,320	269	122	259	1,431	1,438	2,657

(注) 社船には共有船を含む。

第11表 内航運航船の船種別船腹量〔平成2年4月1日現在〕

区 分	社 船				用 船				合 計			
	隻 数	千 %	千 %	対合計 構成比	隻 数	千 %	千 %	対合計 構成比	隻 数	千 %	千 %	対合計 構成比
一般貨物船	79	160	256	26.0	376	206	520	31.1	455	366	775	29.2
セメント専用船	41	172	283	28.8	72	125	217	13.0	113	297	500	18.8
自動車専用船	3	11	9	0.9	10	14	16	1.0	13	25	25	0.9
石灰石専用船	4	35	54	5.5	6	35	59	3.5	10	70	113	4.3
石炭専用船	2	11	17	1.7	-	-	-	-	2	11	17	0.6
その他専用船	7	6	10	1.0	9	4	10	0.6	16	10	19	0.7
油 送 船	118	164	311	31.6	564	335	734	43.9	682	499	1,045	39.3
特殊タンク船	16	19	21	2.1	112	89	113	6.8	128	108	135	5.1
客 船	11	47	23	2.3	1	5	4	0.2	12	52	27	1.0
合 計	281	626	984	100.0	1,150	812	1,672	100.0	1,431	1,438	2,657	100.0

(注)①構成比は%による。 ②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

その他専用船と油送船の減少が目立っている。特に油送船は前年比63隻、2万%、6万% (5.6%) と大幅に減少している。

%による構成比は、油送船が減少しているものの全体の39.3% (前年は39.7%) を占めてお

り、以下、一般貨物船が29.2% (同23.0%)、セメント専用船が18.8% (同19.9%) となっているが、この3種類で全体の87.3%を占めている。

(第11表参照)

(3) 船種別、船型別構成

第12表 内航運航船の用途別船齢別構成〔平成2年4月1日現在〕

区分	0～4年				5～9年				10～14年				15年以上				総計			
	隻数	千%	千%	対総計構成比	隻数	千%	千%	対総計構成比	隻数	千%	千%	対総計構成比	隻数	千%	千%	対総計構成比	隻数	千%	千%	対総計構成比
貨物船	131	133	238	30.7	180	115	286	36.9	121	90	200	25.8	23	27	51	6.6	455	366	775	100.0
専用船	33	84	134	19.9	26	41	73	10.8	28	65	102	15.1	67	222	365	54.2	154	413	674	100.0
客船	5	16	11	40.7	1	0	0	0.0	3	20	10	37.0	3	16	6	22.2	12	52	27	100.0
油送船	218	184	380	32.2	252	215	419	35.5	261	173	325	27.5	79	34	56	4.7	810	607	1,180	100.0
合計	387	418	763	28.7	459	372	779	29.3	413	349	636	23.9	172	300	478	18.0	1,431	1,438	2,657	100.0

(注)①構成比は%による。②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

第13表 内航運航船の船型別構成〔平成2年4月1日現在〕

区分	貨物船				油送船				総計			
	隻数	千%	千%	対合計構成比	隻数	千%	千%	対合計構成比	隻数	千%	千%	対合計構成比
500%未満	44	9	16	1.1	116	23	39	3.3	160	31	56	2.1
500%以上～800%	116	25	75	5.1	179	66	113	9.6	295	91	189	7.1
800%～1,300%	67	31	73	4.9	234	133	260	22.0	301	165	333	12.5
1,300%～1,700%	185	108	287	19.4	33	28	48	4.1	218	136	336	12.6
1,700%～2,200%	64	48	128	8.7	99	74	189	16.0	163	121	317	11.9
2,200%～3,000%	16	32	40	2.7	77	91	197	16.7	93	123	237	8.9
3,000%～4,000%	28	82	98	6.6	24	44	85	7.2	52	126	183	6.9
4,000%～5,000%	28	100	127	8.6	38	113	186	15.8	66	214	313	11.8
5,000%～6,000%	24	93	136	9.2	9	29	50	4.2	33	122	186	7.0
6,000%～7,000%	17	64	110	7.4	-	-	-	-	17	64	110	4.1
7,000%～8,000%	8	39	60	4.1	-	-	-	-	8	39	60	2.3
8,000%	24	202	327	22.1	1	6	12	1.0	25	208	339	12.8
合計	621	831	1,477	100.0	810	607	1,180	100.0	1,431	1,438	2,657	100.0

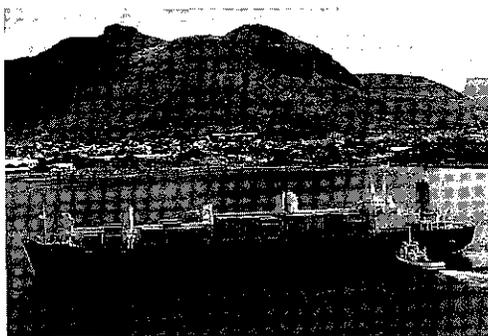
(注)①構成比は%による。②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

船齢別構成では、5～9年の船舶が全体の29.3%を占めて最も多く、次いで0～4年、10～14年、15年以上の順となっている。このうち10年未満船が全体の58.0%を占めておりほぼ前年並み(57.8%)となっている。また15年以上船は、前年の17.4%から18.0%に増えており、わずかではあるが運航船の老朽化が進んでおり、その内訳をみると専用船が54.2%(前年は43.3%)

を占めている。

船型別には、500%から6,000%までバランスよく構成されているが、貨物船においては1,300%～1,700%の船型が多く、油送船では800%～1,300%、2,200%～3,000%、1,700%～2,200%、4,000%～5,000%型の船型が多くなっている。(第12表、第13表参照)

内外情報



▲ 1 ポートルイス港に入港中のセミコンテナ船

1. 内航海運の平成2年度以降5年間の適正船腹量
2. ドイツ海運の現状

1. 内航海運の平成2年度以降5年間の適正船腹量

海運造船合理化審議会（齋藤裕委員長）は、平成2年12月17日、内航部会（眞島健部会長）を開催し、運輸大臣より12月3日付（諮問第107号）で諮問のあった「内航海運業の用に供する船舶の平成2年度以降5年間の各年度の適正な船腹量について」を審議した結果、同日付で資料1のとおり答申した。

本適正船腹量の設定は、運輸大臣が内航海運業の健全な発展を図る上での長期的指針とするため、内航海運業法第2条の2の規定に基づき実施されているものであり、内航海運業者に船舶建造の中長期的指針を与えるとともに、運輸大臣が船腹量の最高限度を設定するか否かを判断する基準となるものである。

また、適正船腹量は、主要内航輸送貨物の需給事情およびその他の経済事情を勘案し、海造審の意見を聞いた上で貨物船、セメント専用船、油送船等6船種毎に設定、告示することとなっている。

（資料2参照）

具体的には、日本内航海運組合総連合会が実施するスクラップアンドビルド事業の重要な基礎資料となっている。

今回答申された平成2年度以降5年間の適正船腹量は、内需景気に支えられた好調な荷動きを反映して、前年度答申に比べ一部の船種を除き全体的に上方修正されている。2年度の適正船腹量は6船種合計で380万5,000%、2年6月末日現在の現有船腹量362万5,000%に比して、18万%の船舶が一時的に逼迫すると見込まれている。

しかしながら、経済動向の不透明感から中長期的には楽観を許さない状況にあるとし、現有船腹量がこのまま推移すると、平成4年度以降は船腹過剰が発生するとしている。

このため、運輸省当局では、今後とも日本内航海運組合総連合会におけるスクラップアンドビルド事業等船腹量の適正化を進めるとともに、その実施に当たっては実情に即した弾力的運用が必要であることを強調している。

【資料1】

内航海運業の用に供する船舶の適正な船腹量
について

海運造船合理化審議会は、運輸大臣諮問第107号を

船種	品目	単位		実績												推計											
		60	61	62	63	元	2	3	4	5	6	計	28.2	28.2	28.2	28.2	28.2	28.2	28.2	28.2	28.2	28.2	28.2				
貨物船	石	14.8	12.2	12.0	12.0	12.0	11.6	11.2	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7		
	炭	50.4	45.4	50.7	57.0	60.5	61.2	56.7	54.1	51.5	48.9	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	
	鋼	44.1	42.9	46.8	50.9	53.1	55.6	52.7	52.7	52.2	51.7	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	51.2	
	石灰石	76.4	77.0	88.3	80.1	84.0	85.0	86.1	87.3	88.4	89.5	89.5	89.5	89.5	89.5	89.5	89.5	89.5	89.5	89.5	89.5	89.5	89.5	89.5	89.5	89.5	
	その他	185.7	177.5	197.8	200.0	209.2	213.0	206.2	204.2	202.2	200.3	200.3	200.3	200.3	200.3	200.3	200.3	200.3	200.3	200.3	200.3	200.3	200.3	200.3	200.3	200.3	
自動車専用船	自動車	3.0	2.9	2.9	3.0	3.4	3.5	3.4	3.3	3.3	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	
	土・砂利・石材	103.9	106.8	142.6	149.3	158.1	168.8	148.9	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	
	油	84.5	82.9	83.0	87.8	89.3	89.4	87.6	85.8	83.9	82.1	82.1	82.1	82.1	82.1	82.1	82.1	82.1	82.1	82.1	82.1	82.1	82.1	82.1	82.1	82.1	
	白油	85.0	88.0	92.3	95.5	96.0	101.1	99.3	97.6	95.9	94.1	94.1	94.1	94.1	94.1	94.1	94.1	94.1	94.1	94.1	94.1	94.1	94.1	94.1	94.1	94.1	
	油	13.3	13.8	16.2	17.1	17.7	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	
油送船	ケミカル	184.0	185.8	192.6	201.6	204.2	209.6	206.0	202.4	198.9	195.3	195.3	195.3	195.3	195.3	195.3	195.3	195.3	195.3	195.3	195.3	195.3	195.3	195.3	195.3	195.3	
	計	36.6	37.3	39.4	43.1	44.3	46.9	45.6	46.0	46.3	46.7	46.7	46.7	46.7	46.7	46.7	46.7	46.7	46.7	46.7	46.7	46.7	46.7	46.7	46.7		
	セメント専用船	25.6	25.6	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	
	高圧ガス等	25.6	25.6	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	
	特殊タング船	25.6	25.6	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0	

【資料2】 主要品目別輸送量の見通し

船種	現有船腹量 (2.6.30現在)	適正船腹量				(注) ()内は、2年6月30日現在の現有船腹量に対する過剩船腹量である。				
		2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	5年度	4年度	3年度	2年度
貨物船	1,573	1,638 (△65)	1,586 (△13)	1,571 (2)	1,555 (18)	1,541 (32)	129	126	123	120
自動車専用船	421	447 (△26)	400 (21)	376 (45)	376 (45)	376 (45)	132	129	123	120
油送船	850	880 (△30)	866 (△16)	850 (0)	836 (14)	821 (29)	427	419	422	425
セメント専用船	267	281 (△14)	281 (△14)	281 (△14)	281 (△14)	281 (△14)	385	419	422	425
特殊タング船	3,625	3,805 (△180)	3,677 (△52)	3,623 (2)	3,593 (32)	3,564 (61)	267	281	281	281
合計										

【表1】 平成2年度以降5年間の各年度の適正船腹量

(単位：千総トン)

もって本審議会に諮問された「内航海運業の用に供する船舶の平成2年度以降5年間の各年度の適正な船腹量」について表1のとおり答申する。

2. ドイツ海運の現状

長引く不況に痛手を受けていたドイツ船主は今また競合船社、元東独の Deutsche Seereederei Rostock (DSK) とともに新年を迎えようとしている。

ドイツ船主協会 (Association of German Ship-owners = VDR) によれば、ドイツ海運業の問題は深刻で、船社に対する政府援助が引き続き必要とされている。

ドイツ船主の1990年の業績は前2年の実績に及ばず、1989年9月～1990年9月期のドイツ船協年報によれば、大抵の船主は低い収益で1990年を終えることになるという。

DSR が国家による統制経営から自由市場経営に移行する際の困難な道程を税金を使って援助するわけであるが、VDR では時代遅れの DSR 構造を維持するために公金を使うことに対して強く警告している。

VDR が指摘していることであるが、東西ドイツ統一まで DSR は採算性や市場競争を考慮して経営を行う必要はなく、専ら社会主義国家の必要を満たし、その計画に沿って経営を行ってきた。

しかしながら、今や DSR は世界の競争市場原理に合わせていく他ないのである。

VDR は、DSR に対して速やかな私企業化を求め、後者は現在企業再編計画を策定している。現在 DSR は、以前の東独企業を信託下に置くとともに、これら企業の私企業化への移行を指導するために設立された機関である Treuhandanstalt (信託会社機構) の管理下にある。

VDR は、DSR が私企業へ移行するに当たってそれを支援することを約束している。VDR によれば、現在西独オーナーが受けることができる資金繰り直接援助プログラムに DSR を組み入れることの他に、VDR

の私企業移行の立ち上がり過程でそれを援助するために他の公的基金を充当することの是非、また、どのようにその基金を充当するかを検討する必要があるとしている。

しかしながら、同協会は、時代遅れの機構を残しておくために公的基金を使うことに対して警告している。その本旨は、単に職場を減らさないために時代遅れの船を運航していくことを援助すべきではないというものである。

DSR は既にその大船隊の一部売却を開始しており、保有船舶数は90年初頭の160隻からドイツ統一の10月3日現在で142隻に減少した。また、DSR は向こう2年間に従業員数を半分に減らす計画を発表した。

VDR は、どのような援助計画にしる、その立案のコンセプトは一定の限られた期間のみ有効とし、“透明”かつ競合ドイツ船主にとって受け入れることができるものでなければならないとしている。

ドイツ船主を対象とした収益不足による2年の猶予期間の取り決めはさまざまな理由から1990年に打ち切られたが、打ち切りに至った一大要因は、米ドルの対ドイツマルク相場が20%ドル安になったことである。

それはほとんどのドイツ船主が収益の大部分をドルで受け取り、支払いの大部分をマルクで行っていたからである。

VDR は、湾岸危機とパンカー油の高騰が90年の大幅な減収をもたらした要因に含まれるとしている。

それは、投資の伸び悩みと90年第1、第2および第3四半期の新造船発注がほとんどなかったことに反映されている。

1990年1月～9月期の元西独船主 (沿岸船主を含

めず)の発注高は合計32隻、15万7,000%、23万7,000%に過ぎず、これと比較して昨年同期は37隻、69万3,000%、85万7,000%であった。

昨年の新造船発注はそのほとんどがドイツの造船所に対してなされたが、今年は上記32隻のうち22隻が外国の造船所に発注された。

90年10月現在、ドイツ船主の発注高は73隻、95万5,000%、115万2,000%であるが、これはDSR発注分の6隻を含む数字ではない。これらの発注先は、ドイツ、韓国、中国、シンガポール、東欧、西欧および南米であり、47隻が91年、21隻が92年、11隻が93年に就航予定である。

これらの船舶の大部分はコンテナ船であり、その内訳は、リーファー15隻、ガスおよびケミカル・キャリアー7隻、客船2隻およびRO/ROフェリー1隻である。

ドイツ第二船籍制度

船主筋は1989年4月以来実施されているドイツ第二船籍制度を高く評価している。

VDR報告は、この第二船籍制度は船員配乗、およびコスト面で船主の裁量の幅を広げ、外国船籍への流出をくい止める上で効果があったことを認めている。

第二船籍制度は、外国船員をそれぞれの国の賃金レベルで雇用することを認めているが、第三世界の国の船員に対して支払われている賃金はドイツ人船員の賃金より低い。

同制度発効以後外国置籍された船舶は14隻、7万4,000%に過ぎず、ドイツ船籍に戻された船は31隻、28万5,000%であった。

ドイツ運輸省(German transport ministry)の統計によれば、第二船籍制度に登録されている船舶は427隻、280万%である。

過去12カ月間における外国置籍トン数は54.8%から49.5%に低下したが、これは1986年以来最低の数字である。

1990年10月1日現在、ドイツ置籍運航船は285隻、340万%であり、昨年同期比27隻、44万4,000%以上の増加を示している。これら285隻のうち、214隻、224万%が第二船籍制度に登録されている。(沿岸航路の船舶は含まない)

この他に、ドイツ船社所有の285隻、333万%がさまざまな便宜置籍船として運航されている。

以上すべてを合計すると、90年10月1日現在のドイツ商船隊は570隻、670万トンである。

この数字には旧東ドイツの船隊は含まれず、これを含めればさらに142隻(沿岸航路船を含む)がドイツ船隊に加算されることになる。10月3日現在、DSR船はドイツ国旗の下で運航されている。

VDRによれば、現在失業中の船員は1,000名以下で、これら失業船員の大部分は高齢者や熟練度の低い船員であるが、DSR再編による船員レイオフの結果、失業船員数は増加する見込みである。

元西ドイツの海運業雇用者数は1万1,800人であった。

船主筋が再度強調していることは、第二船籍制度は確かに有益であったが、これはドイツ海運業競争力確保のための一面に過ぎない。

船主は税制面での救済と直接的な財務支援を引き続き求めている。

(ロイズリスト 1990年12月7日号)

第50回海の記念日作文コンクール 運輸大臣賞決定

当協会は、平成2年7月20日が「海の記念日」第50回を迎えたため、これを記念して日本内航海運組合総連合会、日本旅客船協会、日本外航客船協会と共催で、わが国の経済や生活を支える海運の役割や船旅の楽しさ等を、全国の小・中学生に理解してもらうことを目的として、作文コンクールを実施した。

実施にあたっては、運輸省に後援願うとともに、最優秀作品に運輸大臣賞を設けていただくこととなり、このコンクールが海運界あげでの行事にふさわしいものとなった。また、運輸大臣賞の副賞として新しく建造されたばかりの豪華外航客船による国内クルーズ（小笠原クルーズ、5泊6日）に招待することにした。

作品の募集は、一般紙へのパブリシティ、小・中学生新聞、日本教育新聞への広告掲載、募集チラシの学校への配布、主催団体を通じての広報などで周知に努め、平成2年11月に締め切った結果、小学生の部 243点、中学生の部 118点、合計361点に及ぶ作品の応募があった。

これらの作品は、第一次～二次選考を経て12月4日に教育の専門家や運輸省、主催4団体で構成する審査委員会（後掲）で厳正なる選考が行われ、小学生の部、中学生の部それぞれ運輸大臣賞1点と優秀賞3点、佳作10点を決定した。

それぞれの受賞者は別掲のとおりであるが、12月17日に日本海運倶楽部において関係者多数の出席の下、運輸大臣賞と優秀賞の受賞者と保

護者および指導教師を招いて表彰式が盛大に行われた。また、引き続き催された懇親会では、運輸大臣賞を受賞した2人が自作の朗読を行い、列席者に強い感動を与えた。

今回の作文コンクールの入賞作品は、佳作を含む小・中学生各部門14作品、計28作品を収録した小冊子を作成し、関係方面に配布することとしている。

今回集まった作品は、島国日本の大動脈として貨物輸送にたずさわる内外航海運の役割、フェリーによる船旅の楽しさという経験、船で働く人々の苦勞など幅広い内容を題材にし、豊かな感性で想像をふくめまとめた素晴らしい作品で、将来を担う小・中学生を対象とした海運広報として所期の成果を取めることができた。また、この作文コンクールは第50回海の記念日の記念事業ということで運輸省の全面的バックアップの下に海運4団体が協力して実施した初めての試みであり、極めて意義深いものであった。

本誌では紙面の都合上運輸大臣賞を受賞した2作品を掲載することとするが、ご希望の方に前記小冊子を無料で配布することとしている。

運輸大臣賞・優秀作品賞受賞者名

【小学生の部】

運輸大臣賞 「船ってすばらしい」

大阪府大阪市立南田辺小学校4年

忠田 愛

優秀作品賞 「おとうさんの船」
香川県坂出市立与島小学校2年
大玉美由紀

徳島県鳴門市立瀬戸中学校1年
高橋 佳子

「ふね」
東京都千代田区立番町小学校2年
中村 文

「第50回海の記念日」作文コンクール

審査委員会委員名簿

平2.10

「カーフェリーの旅」
静岡県三島市立沢地小学校5年
高原 健

(敬称略、順不同)

【中学生の部】

運輸大臣賞 「日本の大黒柱『船』」
静岡県浜松市私立西遠女子学園
中学校2年 木下 陽子

全国連合小学校長会 会長 上田 幸夫

全日本中学校長会 会長 井上 輝夫

朝日学生新聞社 編集主幹 酒井 憲一

毎日新聞社 学生新聞本部長 岩崎 鴻一

日本教育新聞社 編集局長 有園 格

運輸省運輸政策局長 中村 徹

優秀作品賞 「船からの風景をいつまでも」
静岡県浜松市立積志中学校2年
後藤 広枝

運輸省国際運輸・観光局長 寺嶋 潔

運輸省地域交通局長 佐々木建成

運輸省貨物流通局長 吉田 耕三

「平和の白い船」
大阪府枚方市立桜丘中学校3年
木口 麻美

日本船主協会会長 松成 博茂

日本内航海運組合総連合会会長 松本 泰徳

日本旅客船協会会長 仁田 一也

「船に乗る人」

日本外航客船協会会長 相浦紀一郎

小学生の部 運輸大臣賞 受賞作品

船って、すばらしい

大阪府大阪市立南田辺小学校4年

忠田 愛



私は船が大好きです。勉強づくえの上には、いつもボトルシップをかざっています。これは、小さい頃よく遊んでくれた船乗りの順おじちゃんが春休みにスペインへ行ったおみやげに、私に下さった物です。だけど、そのおじちゃんが、

6月2日にとつぜん、心筋こうそくという病気で急死されたのです。私は悲しくて悲しくて目がまっかにはれるまで泣きました。それから三カ月たちましたが、やさしかったおじちゃんのことはいつまでも忘れられません。そして、こ

のボトルシップを見るたびに、必ず思い出出すことがあるのです。

それは、このボトルシップを下さった4月6日に、おじちゃん和一しょに南港へ遊びに行った時のことです。太陽の絵がかいてあるカーフェリーやコンテナをいっぱい積みこんだ貨物船に見とれて、私は思わず言いました。

「大きくなったら、私もおじちゃんみたいにりっぱな船乗りさんになって、いろんな所へ行って、お友達をたくさん作りたいな。」

おじちゃんはニッコリして言われました。

「そうか、おじちゃんの子供の頃と一しょやな。この南港で生まれ育ったおじちゃんは、いつでも海をながめては、

(あの水平線の向こうは、一体どうなってるんやろ？ 自分の目で確かめてみたい。)

と思ったもんや。そやさかい、学校を出ると、まよわず船乗りになる道を選んだんや。」

「船乗りさんになってよかったでしょう。」

と私がたずねると、おじちゃんは大きくうなずいてから、こんなお話をして下さいました。

「初めのうちは、来る日も来る日もデッキのそうじをしていた。すると、不思議なもので、だんだんその船がかわいくなってきた。最初はいやいやしていたそうじも、自分から進んできるようになったんや。そして、船に乗って外国へ行くようになってからは、いろんな国の言葉を知りたいと思った。そこでどく学で英語、フランス語、ドイツ語、スペイン語、中国語の五つを一生けん命に勉強したんや。そうしてるうちに、今までは全然わからなん



だよその国の人の言うことが、少しはわかるようになってきた。だんだん聞きなれてくると、言葉だけやのうて、今度は人の心までわかるようになってきたんや。おじちゃんはこの仕事をずうっとしてきて本当によかったと思うのは、人間にとって一番大事なものはこの心や、ということを教えてもらったことや。」
この時、おじちゃんの目はキラキラとかがやいていました。そして、私の目をやさしく見つめながら、お話を続けて下さいました。

「学校で習ったかもしれへんけど、日本は資源が少のうて、原料や燃料のほとんどを船で外国から輸入し、それを加工して製品を作ってから、今度は外国へ輸出することで成り立ってる国なんや。原料や燃料を手に入れられなんだら、この国は成り立っていかんのや。日本だけやのうて、世界のほとんどの国がよその国とばう易することで成り立ってるんや。おじちゃんは貨物船によ乗ってたからわかるんやが、世界中の人達はみんな、多かれ少なかれ、よその国の人達のおかげで毎日くらしていけるんや。要するに、私達はみんな、知らず知らずのうちに、船のお世話になりながら、おたがいに助け合ってるわけなんや。つまり、船の運ぶ物が食料でも燃料でも製品

でも何でも、そこにはそれにかかわった人の心がしっかりこもってるんや。おじちゃんはいろんな積み荷を運びながら、荷物を届けることは人の心を届けることなんや、とつくづく思った。そこで気がついたんや、船は世界中の人の心を結ぶ大事な仕事をしてることに。もう一つ、船が世界中どこへでも荷物を運べるということは、それだけ世界中の人の心が通い合ってる、つまり平和や、ということが言えるんや。おじちゃんは船乗りになって本当によかった、と感謝している。」

おじちゃんは満足そうにおっしゃいました。

「そうや、愛ちゃんはまだ船に乗ったことがなかったんやね。よし、夏休みになったら、このおじちゃんがきつと乗せてあげるよ。」

さよならする時に言われたこの言葉が、私への最後の言葉になってしまいました。

天国の順おじちゃん、4月6日にして下さったすてきなお話を私は決して忘れません。人間にとって一番大事なものは心であり、世界中の人の心を結ぶ大事な仕事をしているのが船だとわかり、船のことがますます好きになってきました。おじちゃんにいただいたボトルシップは私の大事な宝物です。これを見るたびに自分の心をみがいていくつもりです。そして、大きくなったら、私もおじちゃんみたいに、世界中の人達に幸せを届けられるようなりっぱな仕事をしたいと思っています。一生けん命にがんばりますから、天国で神さまと一しょに見ていて下さいね。

中学生の部 運輸大臣賞 受賞作品

日本の大黒柱「船」

静岡県浜松市私立西遠女子学園中学校2年

木下陽子



今年の夏休み、家族で四国旅行へ行きました。大阪から松山港まで7,000トンの『クイーンフラワー2』という船に乗りました。船の中や甲板を歩き回ってみて、すごく大きな船だなと感じました。今まで乗った船は、『クイーンフラワー2』の何十分の一という船でしたので大変揺れましたが、この船は殆ど揺れません。家にいる時と同じような気持ちでした。また夜、甲板の上から眺めた神戸港の素晴らしい夜景に感動してしまいました。私の住んでいる浜松では見

られない、大きな客船や超大型貨物船が停泊する港の夜景に私はみとれてしまいました。初めて船の中で寝泊りして、あっという間に過ぎたこの船でのことは、きっといつまでも忘れたいと思います。そして、いつかは豪華客船に乗ってみたいと思いました。

中学1年の時地理で、「資源の少ない日本は外国から多くの原料を輸入し、加工したものを輸出している」ということを勉強しました。でもそんな原料はどのように日本へ運ばれ、また製

品をどのように他の国へ運ぶのだろうか。そこまでは私も調べたことも考えたこともありませんでした。しかし、考えてみれば海に囲まれた島国日本なのだから、やっぱり船か飛行機のどちらかに頼る他ありません。そして大量に品物を運ぶのは、船でしか考えられないと思います。例えばコンテナ船はジャンボジェットの貨物専用機300機分の貨物を一度に運んでしまうことになるそうです。また原料の輸入や、製品を輸出する量はトラックの20万台分にもなり、船でなければ到底間に合いません。大量のものを長距離輸送できるのは船しかないと思いました。ですから今、もし船がなくて使えなかったとしたら、貿易ができず日本人々は1ヶ月もたたない間に生活に困ってしまうことでしょうか。住居、衣服などはまだしも大豆、小麦等食べ物がなくなった時のことを思うと、恐ろしくなってしまうと思います。またエネルギー、工業原料の大部分を輸入しているのだから物を作ることができなくなり、きっと日本がまだ外国と貿易をしていない頃の貧しい生活になってしまうのではないかと思います。そう考えてみると、船は日本人の暮らしを支える、大黒柱のような役割をしているんだなあと感じました。

ある海運会社のサービスネットワークを見ることがあります。その図は日本を中心としてアメリカ、ヨーロッパ、アジアのありとあらゆる世界中の海を網羅していて、その範囲の広さや細かさに驚いてしまいました。まるで血液が世界中の海を循環しているように思えました。それと同時にコンテナ船やタンカー等、いろいろ

な種類の航路が世界中の港に網をはっている様子を見て、この仕事をしている人達のご苦勞を考えずにはいられませんでした。船上の不自由で長い生活、言葉の違う人との交わりといった困難の中で、正確に安全に物を運ぶということは本当に大変なことです。特に今のように、中東に戦争の起こっている時は、必死の覚悟なのではないでしょうか。世界の海で活躍するといえば一見華やかですが、日本の血液を途切らせない様にするには、本当に苦勞の多いことだろうと思われま

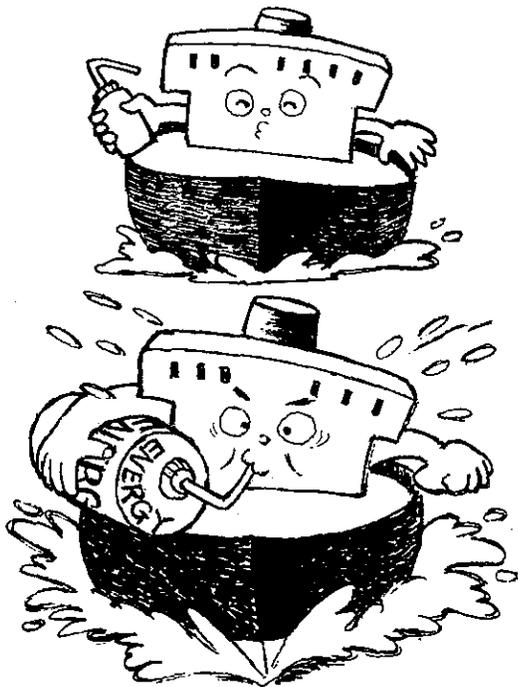
私が夏休みに乗った『クイーンフラワー2』は、何もかも素晴らしい思い出に残る船旅でしたが、私はその時このような夢も考えてみました。それは船にクルーザー出入口とか、ヘリコプターの発着場などを作って、好きな時そこから海や陸へ出て遊ぶことができたらいいなあと思います。知らない土地や海でのバードウォッチングやフラワーウォッチング、或いは流水ウォッチング等ができれば、どんなに素晴らしいことだろうかと思

大分前のことですがアラスカ沖のタンカー事故で海岸が汚染され、住民が大変迷惑を受けました。一度汚してしまっ

ては元通りにするのは大変です。どんなに素晴らしい夢も、どんな重要な役目もつぶれてしまうばかりか、多くの人に迷惑をかけることになってしまいます。安全航行に真剣に取り組んで、日本を支える大黒柱として、暮らしを支える大動脈として、世界の海に活躍してくれることを希望します。

船の速力を2倍にすると 燃料消費量は8倍に。

船の速力は一般にエンジンの馬力の3乗に比例する。つまり10ノットで走っていた船を20ノットで走らせるためには8倍の馬力が必要ということになる。馬力が8倍ということは燃料消費量もほぼ8倍。つまり船を高速で走らせるには、燃料コストの極端な増大を覚悟しなければならないわけである。



しかし逆にいうとこれは、航海速力を必要最小限にまで落とせば燃料コストの大幅な削減が可能であることをも意味する。オイルショック当時、盛んに行われた減速航海はこうした理由によるもので、速力25ノットのコンテナ船を20ノットで運航すれば、1日あたりの燃料消費量は約2分の1に減る計算になる。

意外に思われるかもしれないが、VLCCと呼ばれる25万重量トンクラスの巨大タンカーは3万重量トンクラスのコンテナ船の2分の1程度の馬力のエンジンしか積んでいない。これも同様の理由によるもので、最近のコンテナ船は22ノット前後の航海速力が要求される。これに対しタンカーは15ノット程度の速力を出せばいい。船体がいかに巨大でも、速力が遅い分だけ馬力は少なくすむわけで、当然燃料消費量も少ない。長距離大量輸送のチャンピオンであるVLCCは、経済性の面でもきわめて優れた輸送機関であるということがができる。

日本の船名につく 「丸」の由来。

日本の船名にはなぜか「丸」のつくものが多い。日本人はさほど不思議とも感じないのだが、外国人にその理由を問われて、「はて？」と答えに窮した経験をもつ人も多いはず。歴史的にみると10世紀ころからすでに「丸」のつく船名はひんばんに使われており、その起源は相当古いものようだ。

語源の説明としていちばん代表的なものが「磨(まろ)」の転化だとする説。もともと自分のこと

を「磨」とっていたのが、のちに「柿本人磨」のように敬愛の意味で人につけられるようになり、それがさらに愛犬や刀など広く愛するものにも転用された。その「磨」がやがて「丸」に転じ、船にもつけられるようになったというものだ。

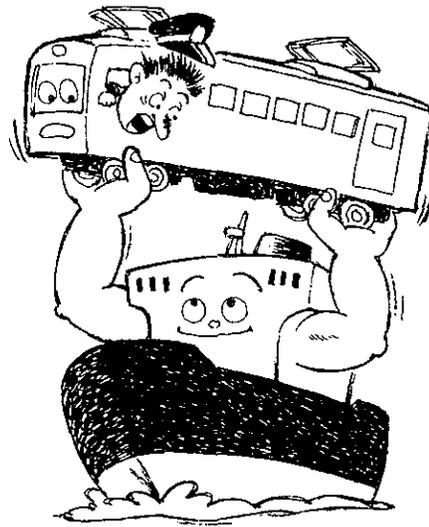
もうひとつは、本丸、一の丸などといった城の構造物を呼ぶときの「丸」からとられたという説。つまり船を城に見立てたというわけだ。

このほかにも諸説あり、いずれも決定的とはいえない。ところで明治期に制定された船舶法取扱手続に、「船舶ノ名称ニハ成ルべく其ノ末尾ニ丸ノ字ヲ附セシムベシ」という項がある。語源の説明とはいえないが、これが明治以降の日本商船の船名に「丸」がつく大きな理由になったということではできよう。

しかし最近是一片名や平仮名の「丸」無しの商船も多くなった。考えてみれば「丸」をつけなくても特に不自由はない。人名や犬の名前に「丸」をつける習慣はとうに無くなっているわけで、同様に船名から丸の字が消えてゆくのも時代の流れなのかもしれない。

船も運べば列車も運ぶ、 海の重量挙げチャンピオン。

日本の代表的な輸出製品としてまずあげられるのが自動車やエレクトロニクス製品。だが石油精製用の蒸留塔や発電機、小型船舶、鉄道車両などの重機械工業製品やエンジニアリング製品も日本の重要な輸出製品のひとつ。単体あたり数百トンに達するこれらの巨大貨物を専門に運ぶ船が重量



物専用船だ。

在来型貨物船の荷役装置の能力はせいぜい50トン程度。これに対し重量物専用船は300トン前後から最大で600トンという能力のヘビーデリック(重量物専用揚荷装置)を備えており、数百トンの貨物を自力で荷役できる。

船倉に入り切れない長尺貨物を甲板上に積むため甲板は特に頑丈に作られており、船倉内も柱などの構造物をできるだけ少なくして大型貨物の積み込みを容易にしている。また荷役時の重心の崩れを適切に調整する必要から、バラストスペースも在来型貨物船より大きくとられている。見かけは在来型貨物船とさほど違わないが、パワーも強度も機能も運ぶ貨物に合わせて一段高いレベルにつくられているというわけだ。

「親亀の背中に子亀を……」といった格好で、甲板に漁船など小型船舶や列車を乗せて運ぶ重量物専用船の姿は、まさに貨物船の重量挙げチャンピオンといったところ。

発電所や工業プラント部品、列車、船舶など、途上国の発展に不可欠な重機械・エンジニアリング製品の輸出に不可欠な役割を果たす重量貨物輸送のエキスパートは、今日も豊かな暮らしの夢を世界の国々へと運び続けている。

海運日誌 (12月)

- 1日 日邦汽船と日鐵海運が合併し、日鉄海運として新発足した。同社の社長には、三木乙彦日邦汽船社長が就任した。
- ◎ 貨物運送取扱事業法と貨物自動車運送事業法のいわゆる物流二法が施行された。
- 4日 運輸政策審議会・物流部会は、「物流業における労働力問題への対応策」について大野運輸大臣へ答申した。答申は、労働力不足が深刻になる中で在庫経費の削減を目的にメーカーや流通業者が、指定した時間に必要な荷物を届けさせる「ジャスト・イン・タイム」方式はむだが多いとして見直すよう求めている。
- 6日 自民党税制調査会が土地税制改革大綱を発表。土地保有税（仮称）の創設、土地関係圧縮記帳制度の廃止・縮減等が示された。
- 7日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第13回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、飯野海運、当協会からヒアリングが行われた。
- 10日 海技の伝承問題検討委員会は第3回会合を開催し、同委員会が11月下旬に派遣した欧州4カ国への船員事情調査団の調査概要や、事務局が実施した邦船社、船員教育機関へのヒアリング結果などの報告を行った。
- ◎ 海上安全船員教育審議会船舶職員部会の第3回GMDSS対応小委員会が開催され、通信士の他職兼務の可能性、資格取得などについて論議が行われた。
- 11日 太平洋航路安定化協定(TSA)は東京で首脳会議を開催し、スペース削減率を最大18%(各社平均)まで拡大できるよう協定を修正することを決めた。
- 12日 12日からウィーンで開催されていた石油輸出国機構(OPEC)の定例総会が閉幕。湾岸危機が解決した場合、90年7月の総会で決まった生産枠(日量2,249万1,000バレル)に復帰するとい
- う条件付きで、今の増産体制を継続することで合意した。
- 17日 海運造船合理化審議会・内航部会は、平成2年度以降5年間の適正船腹量を大野運輸大臣に答申した。
(P.47内外情報1参照)
- ◎ 客船(マルシップ)混乗問題検討会は第2回会合を開催し、日本クルーズ客船からヒアリングを行った。
- ◎ 平成2年度補正予算が政府原案どおり成立した。
- 18日 運輸省は平成2年度の運輸経済年次報告(運輸白書)を発表した。
- 19日 自民党税制調査会は平成3年度税制改正大綱を決定した。外航海運関係税制では、船舶の特別償却制度が現行条件のまま2年延長が認められた。また、外航旅客船に対する固定資産税の特例措置の適用対象が500%から100%以上に拡大されることが決定したが、戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活は長期検討項目として見送られた。
(P.4海運界の動き参照)
- 21日 経済団体連合会は臨時総会を開催し、平岩外四東京電力会長を会長に選任した。
- 29日 平成3年度政府予算案が決定。海運関係では外航貨物船整備に375億円、外航客船整備に55億円と合計430億円の財政投融资が決定した。
- ◎ 第3次海部内閣が発足。運輸大臣に村岡兼造氏が就任した。

12月の対米ドル円相場の推移

高 値	130.70円(10日)
安 値	136.90円(27日)
平 均(月間)	133.64円

(注) 銀行間取り引きによる

12月定例理事会の様様

(12月19日、日本船主協会役員会議室において開催)

当面する海運問題について

1. 平成3年度海運関係税制改正について
(P. 4 海運界の動き参照)

海務委員会・工務委員会関係報告事項

1. タンカーの二重船殻化等に関するIMOの審議動向について
(本誌1990年12月号P. 4 参照)

調査統計委員会関係報告事項

1. 平成2年度における発行資料の中間報告について
当委員会では海運に関する諸般の調査・統計の作成ならびに情報の収集を行い、資料を作成して広く関係方面の利用に供し、わが国海運の発展の一助としているが、本年度のこれまでの発行状況は次のとおりである。

(1) 船協海運年報1990

昭和32年の創刊以来、当協会の業務活動を通じて、わが国海運の動向を記録することを基本方針に「船協海運年報」を作成しているが、このほど1990年版を刊行した。内容は、総論において経済・海運の概況を記述し、各論において政策、国際海運、業務、近海・内航、港湾、財務、船舶保険、

海務・工務、船員労働、調査広報関係について詳述し、巻末には各種統計を付している。1990年版は306ページで1989年版に比して10ページの増加となっている。

(2) 外航定期航路一覧表

昭和35年以来、運輸省の協力を得て、毎年4月1日現在の外航定期航路の現状をとりまとめて発表しているが、このほど平成2年版を発行した。

それによると、平成元年における配船総数は4,304航海で、前年に比較して205航海(5.0%)増となった。

まずコンテナ航路についてみると、日本関係では、前年より69航海増加して1,576航海となった。一方、三国間航路も、64航海増加し、371航海となり、コンテナ航路全体では、1,947航海で、前年より133航海(7.3%)の増加となった。

次に、在来船航路については、全体で2,357航海となって前年より72航海(3.2%)増加している。

(3) 外・内航船運航業者別船腹構成表

(P. 37 調査統計資料参照)

(4) ロイド統計による1990年央の世界船腹

(P. 29 調査統計資料参照)

以上のほか、今後は来年1月下旬に「日本商船船腹統計」、3月末に「海運統計要覧」を発行する予定で、現在作業中である。

広報委員会関係報告事項

1. 「第50回海の記念日」作文コンクールの実施について

船協だより

(P.51特別欄参照)

近海内航部会関係報告事項

1. 平成2年度以降の内航海運の適正船腹量について

(P.47内外情報1参照)

陳情書・要望書(12月)

- 4日 宛先：運輸省第二港湾建設局長
件名：仙台港沖防波堤／新北防波堤の早期完成に関するお願いについて
要旨：港内の静穏度が確保されるよう防波堤の早期完成を要望した。
- 7日 宛先：運輸省港湾局長
件名：4日の件と同じ
要旨：4日の件と同じ
- 6日 宛先：運輸省海上技術安全局長
件名：GMDSS導入に係る関係国内法ならびに陸上設備等に関するお願いについて
要旨：改正SOLAS条約が発効する1992年2月1日以降、新造船および一部現存船におけるGMDSS設備の搭載に対応するため、早期に要員の教育訓練に着手するとともに慣熟化を図ることが可能となるよう、改正条約の発効日までに国内法令の改正および関連陸上施設の整備、また船上設備の型式承認等の早期付与について要望

- 7日 宛先：海上保安庁長官
件名：6日の件と同じ
要旨：6日の件と同じ（ただし、「船上設備の型式承認等の早期付与」を除く。）

海運関係の公布法令(12月)

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令
(政令第356号、平成2年12月18日公布、平成3年2月18日施行)

国際会議の開催予定(2月)

- IMO第35回復原性・満載喫水線・漁船の安全小委員会
2月4日～8日 ロンドン
- IMO第22回救命・捜索救助小委員会
2月18日～22日 ロンドン

会議日誌(12月)

- 4日 オーナー部会
保船幹事会
- 6日 厚生・船員保険制度幹事会
資材研究会
- 7日 工務研究会
- 10日 海務幹事会
船協／パ協水先料金改定問題小委員会
- 11日 船積書類合理化専門委員会

船協だより

- 情報システム専門委員会
港湾幹事会
危険物小委員会
- 12日 海務委員会／同専門委員会合同会議
- 13日 港湾委員会
総務幹事会
- 14日 工務委員会／同専門委員会合同会議
海洋汚染防止小委員会
啓水会
一土会
- 17日 労務委員会／同専門委員会合同会議
近海内航部会
- 18日 船協月報編集会議
- 19日 定例理事会
常任理事会／政策委員会合同会議
電波研究会
労務懇話会
- 20日 京浜地区船主会
海務研究会
- 21日 広報幹事会
船員保険研究会
啓水会
- 25日 保険幹事会
労務幹事会
- 26日 水先問題対策小委員会／水先業務専門委員会

当協会が選んだ平成2年における海運界の10大ニュース（平成2年12月19日発表）

1. 回復基調の海運各社の経営を燃料油の高騰などが圧迫
2. イラクのクウェート侵攻による中東貢献策の一環として海上輸送協力やペルシャ湾就航船の安全問題に対処
3. 海外貸渡方式による日本籍外航船の混乗第一船が就航
4. 地球規模での環境保全のためIMOを中心に油汚染防止など広範な対策の検討が活発化
5. 北米航路で安定化対策を引き続き強化するとともに欧州航路でもグループの再編成や航路安定化協議の動き
6. 外航海運の中長期ビジョン等について運輸政策審議会が検討を開始
7. 「中期的にみたわが国外航船員の展望」を運輸省の外航船員中期展望委員会が策定
8. 米国の油濁防止法が成立し、タンカーに二重構造を義務付け、油濁事故責任に対する船主責任を強化
9. 内航海運は荷動きが引き続き堅調に推移する中で、船員不足に対処するため労働環境の整備を積極的に推進
10. 客船事業促進のため、「日本外航客船協会」が発足

平成 2 年度海運関係叙勲・ 褒賞受章者祝賀会の開催

当協会は、平成 2 年度において、海運関係で叙勲・褒章を受章された方々に対し、海運業界として祝意を表するため平成 2 年 12 月 19 日午後 4 時から日本海運倶楽部の 2 階ホールにおいて祝賀パーティーを開催した。

当日は、関係官庁、関係団体、報道関係、当協会顧問、先輩ならびに会員会社から多数の参加を得て、盛会のうちに終了した。

叙勲・褒章の榮譽に浴された方々は、以下のとおりである。

叙勲・褒章受章者氏名

(順不同、敬称略、役職名は受章時)

叙勲者 (2 名)

(春 季)

勲四等旭日小綬章

深 田 篁 一

元・大阪商船三井船舶 専務取締役

(秋 季)

勲四等旭日小綬章

河 合 潤 三

元・昭和海運 副社長

藍綬褒章受章者 (4 名)

(春 季)

小 牧 幸 雄

商船三井近海 社長

(現・エム・オー・シーウェイズ社長)

安 田 直 輔

ナビックスライン 会長

水 谷 豊

新和海運 副社長

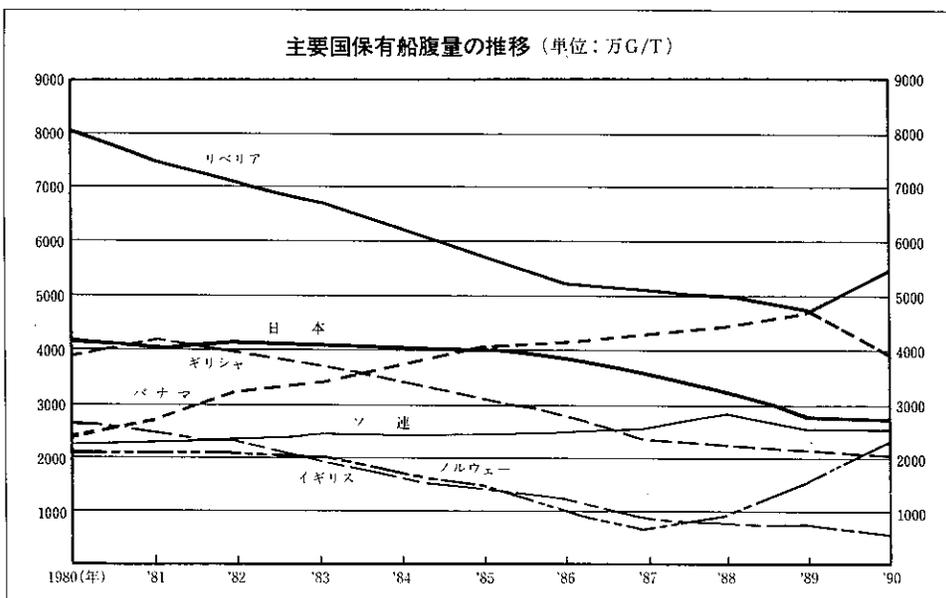
(秋 季)

根 本 二 郎

日本郵船 社長

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	64
	2・日本商船船腹量の推移……………	64
	3・わが国国外航船腹量の推移……………	64
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	65
	5・わが国造船所の工事状況……………	65
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	66
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	66
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	66
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)……………	67
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	68
	11・石炭(ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧) ……	69
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	70
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	71
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	72
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	73
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……………	74
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	74
内 航 海 運	18・内航船の船腹量……………	75
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	75
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	75



＝ 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
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
1990	78,336	423,627	3.2	6,609	134,836	4.1	5,156	133,190	2.9	66,571	155,601	2.8

(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	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
	1989	1,450	12,721	7.8	159	5,362	92	3,624	189	1,986	1,010	9,358
	1989 III	352	3,722	15.2	56	2,125	22	899	39	338	235	360
	1989 IV	346	3,430	▲ 7.8	42	1,387	29	1,195	59	475	216	373
	1990 I	340	3,367	▲ 1.8	36	1,015	28	1,307	64	673	212	372
	1990 II	411	3,792	12.6	24	1,056	34	1,506	76	851	277	379
	建造中船舶	1985	1,357	14,729	▲ 6.4	108	3,070	208	6,844	200	2,428	841
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
1989		1,275	12,452	7.1	133	4,338	84	3,552	207	2,026	851	2,536
1989 III		1,283	12,533	1.9	148	5,114	87	3,435	184	1,641	864	2,343
1989 IV		1,275	12,452	▲ 0.6	133	4,338	84	3,552	207	2,026	851	2,536
1990 I		1,252	11,818	▲ 5.1	117	3,652	85	3,486	219	2,163	831	2,517
1990 II		1,295	13,221	11.9	126	4,511	83	3,573	238	2,535	848	2,602
未着工船舶		1985	853	11,133	▲ 25.6	92	2,529	159	5,466	145	1,982	457
	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
	1989	1,177	18,603	43.9	160	7,495	123	4,841	342	4,213	552	2,054
	1989 III	1,147	17,080	13.6	150	6,075	113	4,987	312	3,930	572	2,088
	1989 IV	1,177	18,603	8.9	160	7,495	123	4,841	342	4,213	552	2,054
	1990 I	1,294	22,830	22.7	189	10,842	130	5,165	389	4,731	586	2,092
	1990 II	1,370	26,682	16.9	227	13,996	129	5,239	382	4,801	632	2,646

(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
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
1989	156	5,759	24	955	73	2,829	13	613	66	2,385	3	187	139	5,214	16	800

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

＝ 海上荷動き量 ＝

6・世界の主要品目別海上荷動き量

年 品目	1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989	
	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率
石油	原油	930 ▲ 6.3	930	0.0	871 ▲ 6.3	958	10.0	970	1.3	1,042	7.4	1,135	8.9	
	石油製品	282 ▲ 1.1	297	5.3	288 ▲ 3.0	305	5.9	313	2.6	325	3.8	335	3.1	
	計	1,212 ▲ 5.2	1,227	1.2	1,159 ▲ 5.5	1,263	9.0	1,283	1.6	1,367	6.5	1,470	7.5	
乾貨物	鉄鉱石	257 ▲ 5.9	306	19.1	321	4.9	311 ▲ 3.1	319	2.6	348	9.1	357	2.6	
	石炭	197 ▲ 5.3	232	17.8	272	17.2	276	1.5	283	2.5	304	7.4	315	3.6
	穀物	199 ▲ 0.5	207	4.0	181 ▲ 12.6	165 ▲ 8.8	186	12.7	186	0.0	196	5.4	195 ▲ 0.5	
	その他	1,225 ▲ 1.2	1,320	7.8	1,360	3.0	1,370	0.7	1,390	1.5	1,460	5.0	1,540	5.5
計	1,878 ▲ 2.2	2,065	10.0	2,134	3.3	2,122 ▲ 0.6	2,178	2.6	2,308	6.0	2,407	4.3		
合計	3,090 ▲ 3.4	3,292	6.5	3,293	0.0	3,385	2.8	3,461	2.2	3,675	6.2	3,877	5.5	

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1989」による。②1989年の値は推計値である。

7・わが国の主要品目別海上荷動き量

年 品目	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。

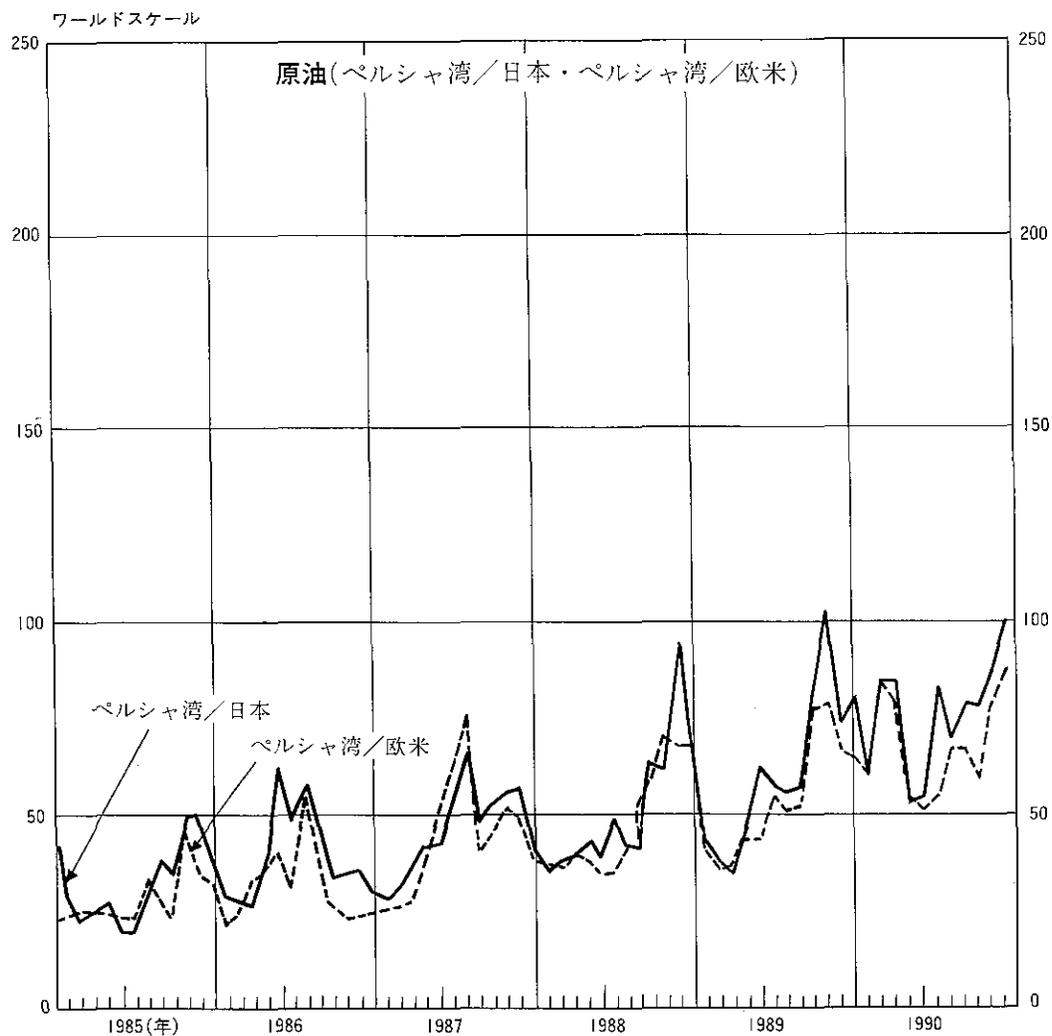
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分 年次	航 海 用 船										定 期 用 船	
	シングル 航 海	連続航海	合 計	品 目 別 内 訳							Trip	Period
				穀物	石炭	鉄石	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
1990	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
9	11,911	165	12,076	3,935	2,962	4,087	28	564	280	55	5,930	649
10	11,750	220	11,970	3,626	3,291	3,777	82	454	517	3	8,218	1,054

(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。

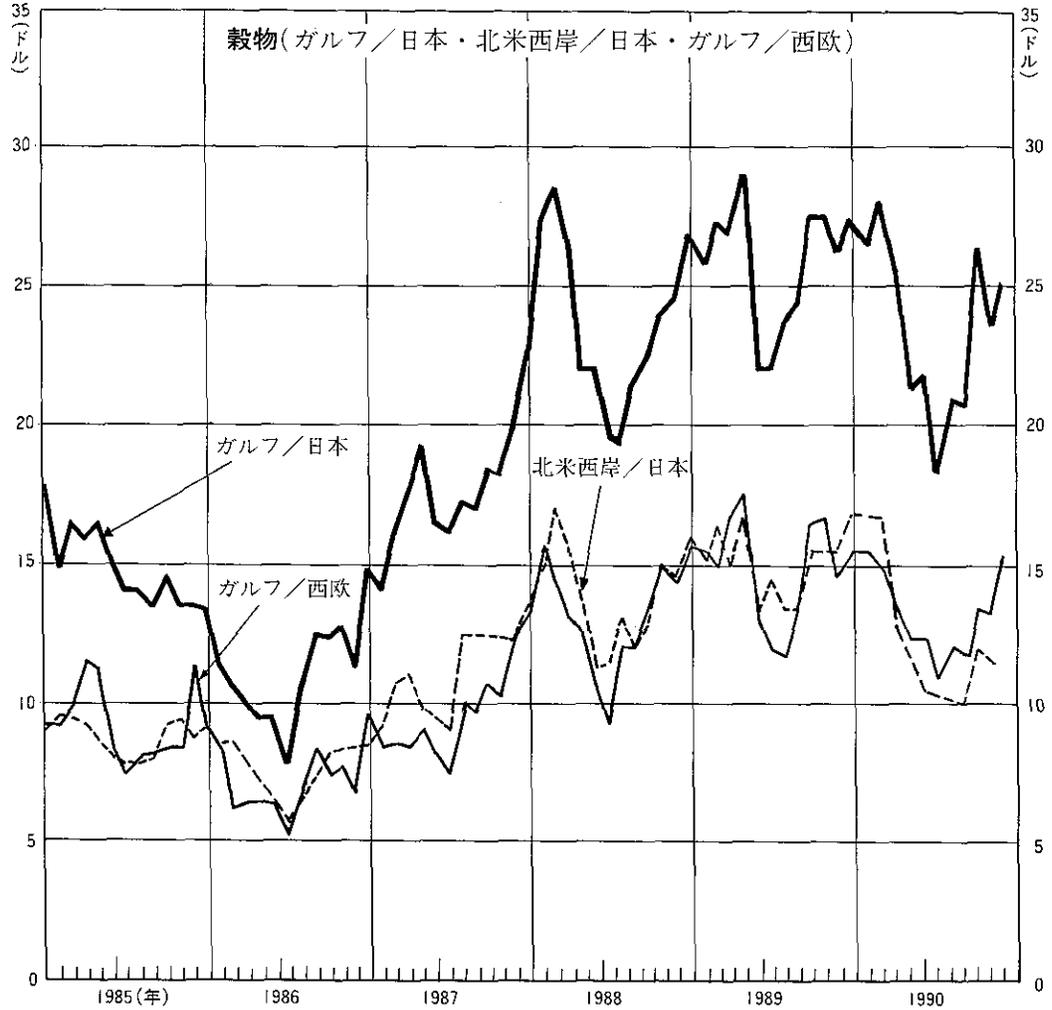
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	78.00	51.00	59.00	42.50	75.00	48.00	60.00	46.50
11	62.50	52.50	102.50	66.00	88.00	65.00	70.00	41.50	79.00	57.50	77.50	48.00
12	90.00	61.00	75.00	58.00	100.00	87.50	67.50	55.00	66.00	49.50	87.50	70.00

(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。

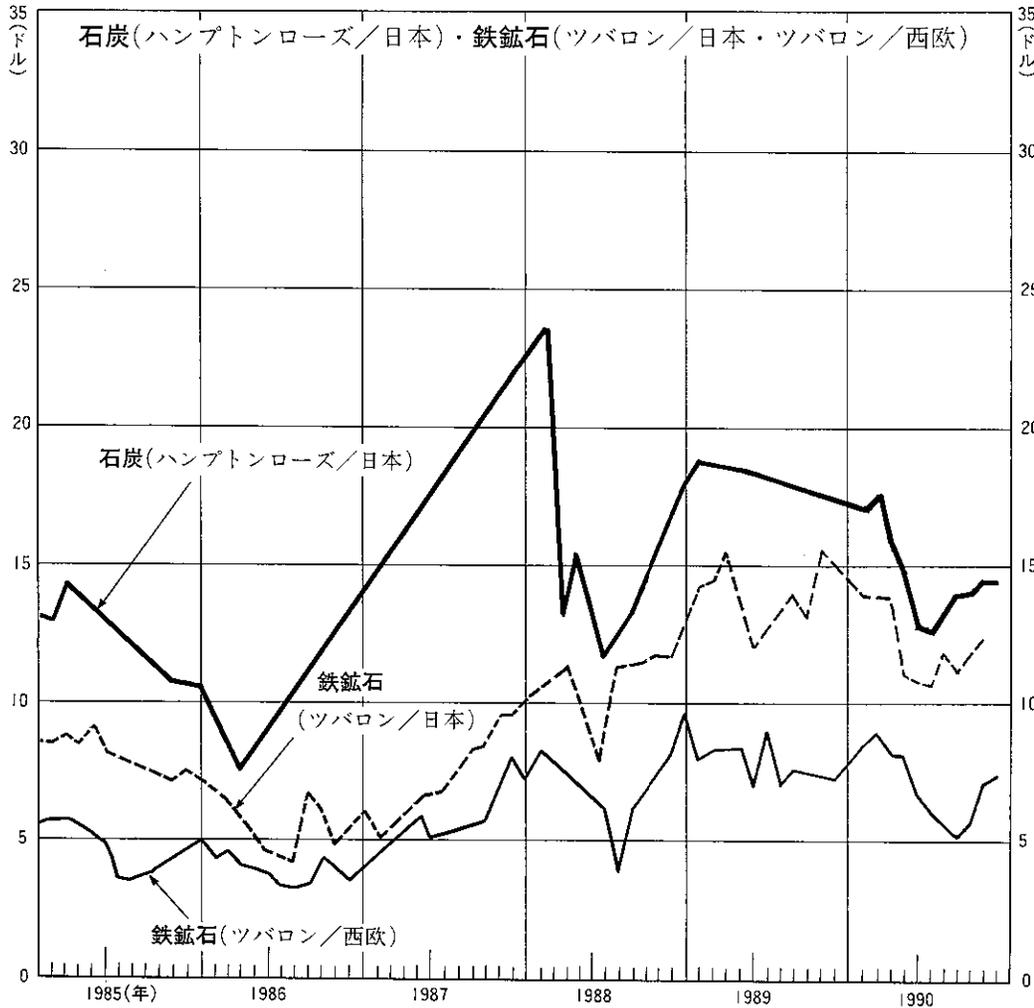


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	—	—	—	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	26.25	19.15	15.50	13.00	12.00	—	16.50	12.00	13.50	10.25
11	27.50	26.90	23.50	21.00	15.50	15.25	11.50	—	16.75	15.00	13.30	11.00
12	26.50	25.75	25.00	23.50	15.50	—	—	—	14.60	13.00	15.04	12.40

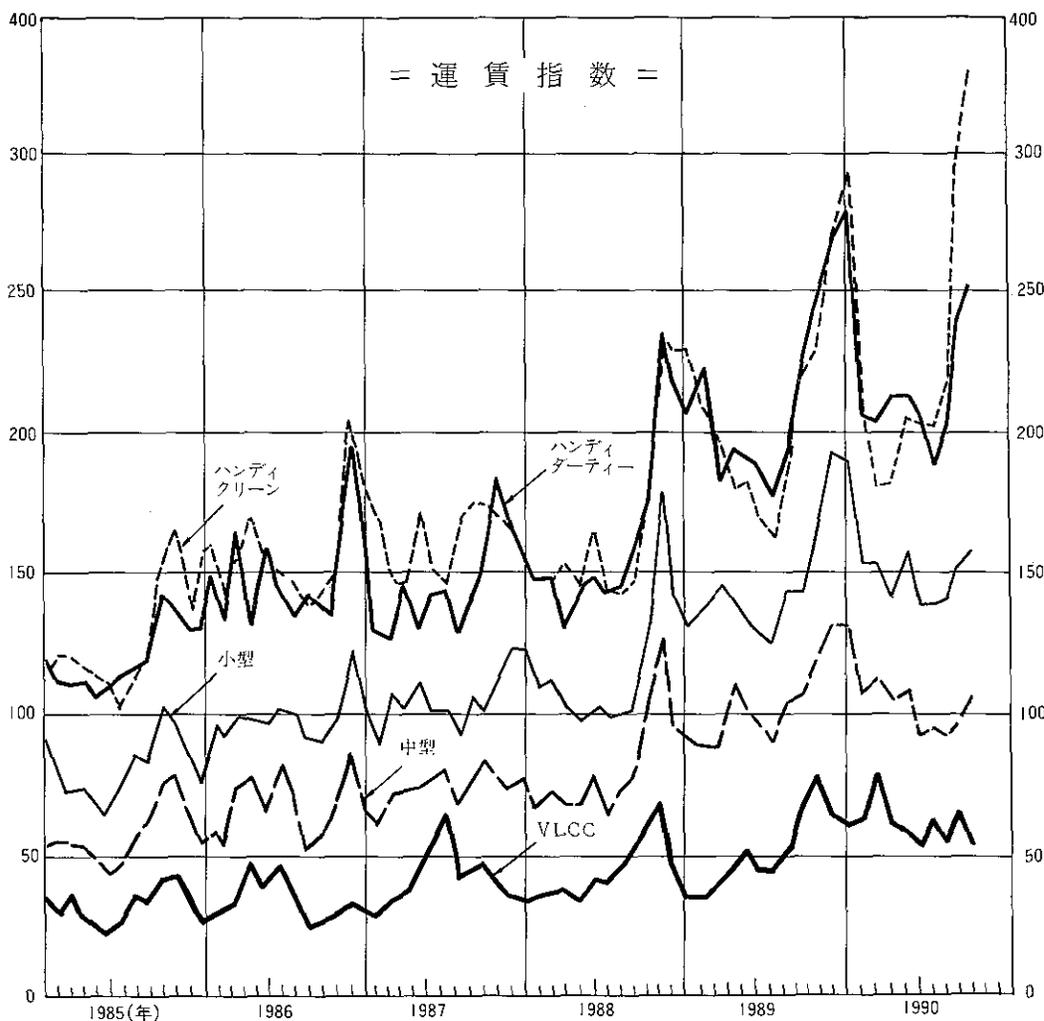
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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	—	—	14.25	13.50	13.10	—	11.75	—	—	—	5.70	—
11	—	—	14.50	13.70	15.50	14.50	12.40	11.25	—	—	7.15	6.50
12	—	—	14.50	—	—	—	—	—	7.20	—	7.40	7.05

(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。

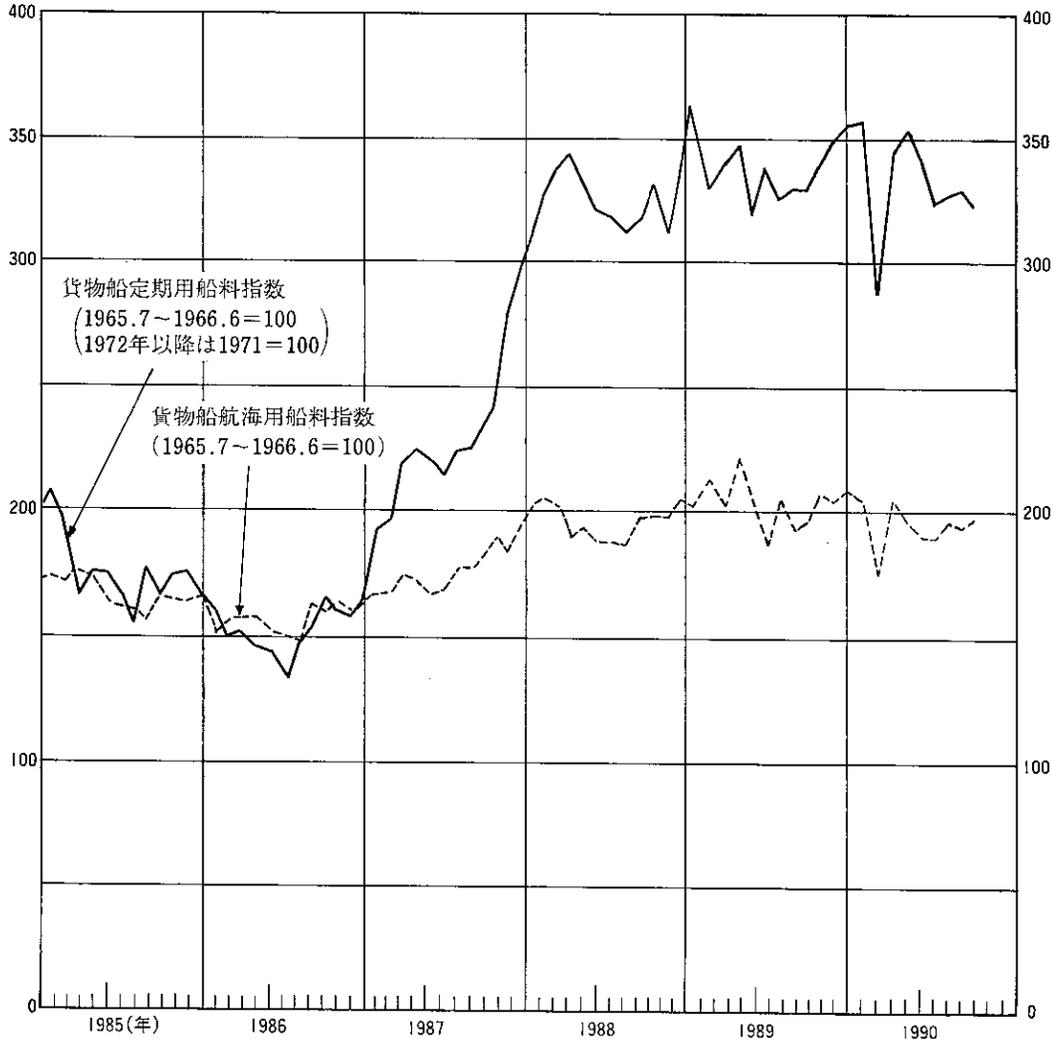


12・タンカー運賃指数

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	57.2	95.5	144.2	204.3	220.5
9	46.6	73.1	100.8	144.1	141.0	51.8	103.2	144.2	193.3	185.6	66.3	99.2	150.8	240.3	296.5
10	52.7	78.4	104.6	155.3	145.9	67.6	107.3	143.4	224.8	221.0	53.8	105.6	158.0	251.6	358.2
11	62.1	106.2	134.4	175.8	176.8	76.6	119.0	158.9	247.7	228.4					
12	71.3	128.0	181.1	236.1	233.9	64.7	132.5	193.9	267.2	269.3					
平均	43.8	80.1	115.7	158.1	159.7	50.8	102.4	143.8	209.8	205.3					

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

＝ 用 船 料 指 数 ＝

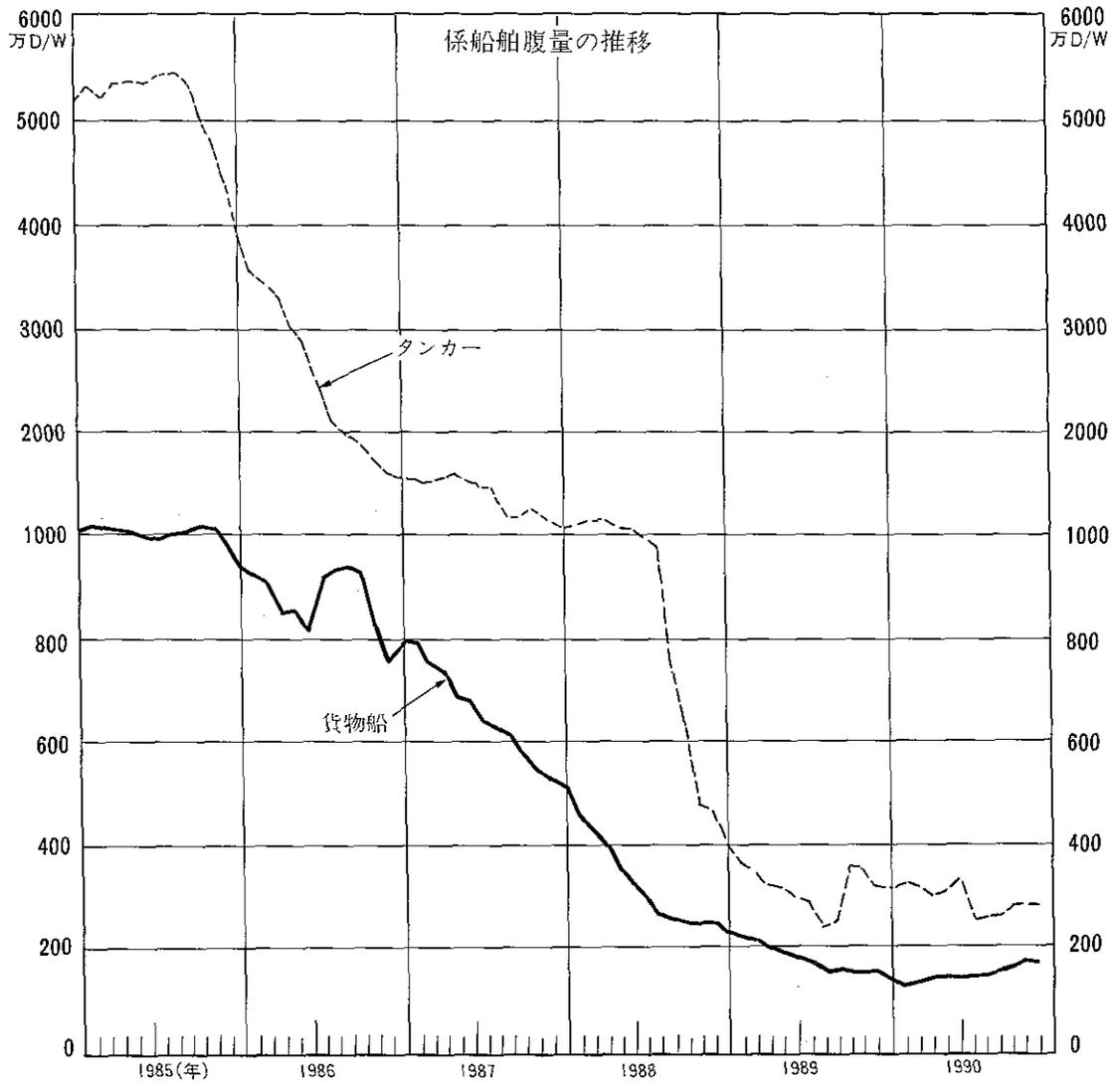


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1985	1986	1987	1988	1989	1990
1	170.4	166.1	164.3	193.4	204.9	208.3	209.7	166.2	162.5	292.8	334.0	356.5
2	172.2	152.0	166.3	203.5	202.4	203.3	194.7	159.4	191.4	312.0	363.7	357.6
3	171.4	156.7	167.2	207.1	212.1	176.4	197.4	146.2	195.4	328.0	329.8	288.7
4	177.3	158.2	174.9	203.0	202.7	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	197.0	157.2	148.5	223.6	318.2	324.3	328.3
9	158.2	163.4	177.7	185.1	193.0	195.0	177.8	152.8	223.0	314.0	327.5	329.5
10	166.1	160.7	182.1	196.3	197.8	197.0	166.2	166.4	232.4	317.2	327.6	322.8
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 ＝

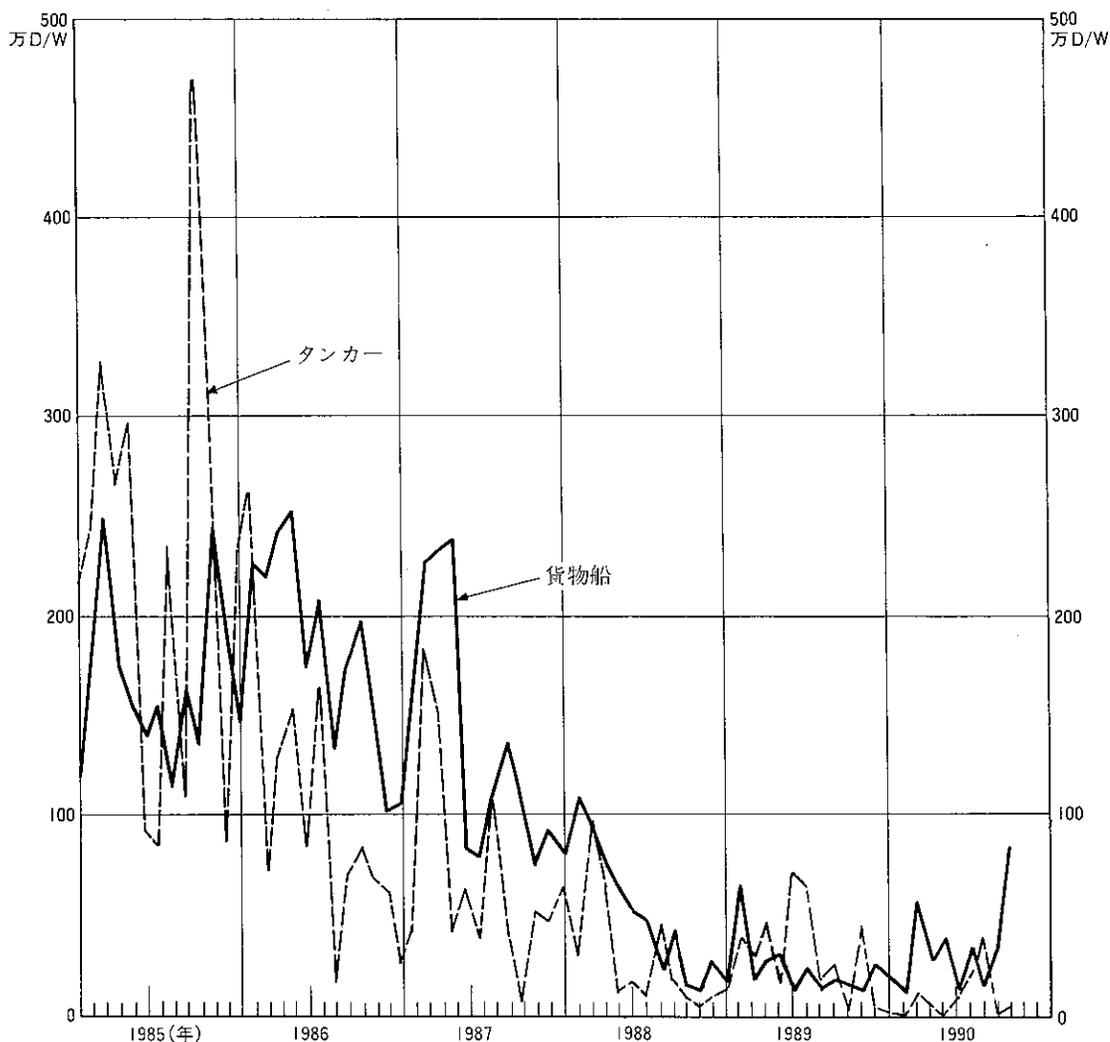


14・係船舶腹量の推移

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	243	1,202	1,627	57	1,560	2,718
11	346	1,836	2,469	95	2,921	4,881	237	1,079	1,507	62	2,076	3,622	262	1,341	1,771	56	1,584	2,803
12	355	1,879	2,468	91	2,820	4,817	244	1,176	1,569	61	1,803	3,134	257	1,322	1,710	53	1,563	2,764

(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	23	105	149	4	61	97
7	45	299	438	8	55	91	21	125	227	8	310	636	23	198	347	7	122	232
8	48	151	213	20	233	456	28	90	136	10	40	60	30	120	152	7	186	395
9	43	265	442	7	90	157	20	135	174	2	119	256	28	192	342	2	4	7
10	31	101	129	14	54	83	20	96	149	3	10	15	63	504	850	4	27	51
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	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989				
							1～3	4～6	7～9	10～12	
輸 出	貿易量	83,965	81,803	75,746	71,191	70,711	70,675	16,933	17,762	18,061	17,919
	日本船輸送量	16,431	14,973	11,948	9,856	7,407	5,958	1,509	1,532	1,516	1,401
	外国用船輸送量	28,397	25,477	25,096	24,677	27,006	27,140	6,282	6,948	6,805	7,106
	日本船積取比率	19.6	18.3	15.8	13.8	10.5	8.4	8.9	8.6	8.4	7.8
輸 入	貿易量	599,113	592,999	590,606	617,144	660,656	683,167	173,939	163,748	166,442	179,037
	日本船輸送量	247,657	242,944	250,679	232,347	59,977	223,481	58,209	55,028	56,420	53,824
	外国用船輸送量	152,161	157,687	152,671	162,113	55,433	236,388	58,652	56,960	58,057	62,719
	日本船積取比率	41.3	41.0	42.4	37.6	35.6	32.7	33.5	33.6	33.9	30.1
貨物船積	貿易量	350,303	356,351	354,092	374,149	404,371	411,468	101,463	101,586	102,559	105,858
	日本船輸送量	138,228	140,928	142,221	129,144	122,407	116,891	29,020	29,443	30,023	28,406
	外国用船輸送量	90,552	97,367	93,455	106,326	142,284	156,423	36,789	39,718	38,145	41,771
	日本船積取比率	39.5	39.5	40.2	34.5	30.3	28.4	28.6	29.0	29.3	26.8
うち鉄鉱石	貿易量	125,349	124,513	115,231	112,035	123,377	127,607	32,174	30,576	31,191	33,666
	日本船輸送量	63,622	62,502	64,632	58,679	57,136	56,359	14,400	14,487	13,933	13,539
	外国用船輸送量	24,311	23,446	18,414	19,768	31,981	34,949	8,710	7,922	8,166	10,152
	日本船積取比率	50.8	50.2	56.1	52.4	46.3	44.2	44.8	47.4	44.7	40.2
うち石油	貿易量	87,818	92,990	91,346	92,554	104,181	104,939	26,072	26,265	25,925	26,677
	日本船輸送量	45,248	50,067	52,922	49,313	46,487	44,262	10,223	10,708	12,224	11,108
	外国用船輸送量	24,295	26,283	22,958	26,558	42,664	44,461	10,786	11,091	10,378	12,206
	日本船積取比率	51.5	53.8	57.9	53.3	44.6	42.2	39.2	40.8	47.2	41.6
うち木材	貿易量	31,102	31,750	32,360	36,951	42,040	41,295	10,289	10,180	10,880	9,946
	日本船輸送量	10,298	10,372	8,988	8,040	6,893	6,026	1,513	1,604	1,678	1,231
	外国用船輸送量	13,385	14,402	15,842	20,409	21,017	25,378	5,809	7,242	6,261	6,066
	日本船積取比率	33.1	32.7	27.8	21.8	16.4	14.6	14.7	15.8	15.4	12.4
油送船積	貿易量	248,810	236,647	236,514	242,995	256,285	271,699	72,476	62,162	63,883	73,179
	日本船輸送量	109,429	102,015	108,457	103,203	111,723	106,590	29,189	25,585	26,397	25,419
	外国用船輸送量	61,609	60,320	59,216	53,787	64,844	79,965	21,863	17,242	19,912	20,948
	日本船積取比率	44.0	43.1	45.9	42.5	43.6	39.2	40.3	41.2	41.3	34.7
うち原油	貿易量	185,208	170,217	164,044	160,460	166,936	178,009	47,935	40,273	41,210	48,591
	日本船輸送量	92,640	86,220	93,685	86,830	94,370	90,576	24,871	21,732	22,525	21,449
	外国用船輸送量	54,023	52,803	51,944	47,884	52,998	64,867	18,463	13,150	16,335	16,919
	日本船積取比率	50.0	39.5	57.1	54.1	56.5	50.9	51.9	54.0	54.7	44.1

(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	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989				
							1～3	4～6	7～9	10～12	
輸 出	定期船	225,660	195,500	103,633	69,299	51,456	45,326	11,242	10,826	11,662	11,597
	不定期船	246,775	219,224	158,080	126,594	89,277	76,576	19,522	19,035	20,205	17,814
	油送船	5,519	6,848	4,002	3,374	2,599	2,520	692	652	569	607
	計	477,954	421,573	265,714	199,267	143,332	124,421	31,456	30,512	32,435	30,018
輸 入	定期船	102,215	90,852	58,720	50,942	50,299	49,353	11,435	13,523	12,972	11,423
	不定期船	337,179	342,784	258,497	219,301	198,690	200,600	48,906	51,598	52,226	47,870
	油送船	250,713	235,966	201,577	177,088	171,758	164,807	43,859	37,610	41,960	41,378
	計	690,107	669,603	518,794	447,331	420,748	414,760	104,201	102,731	107,159	100,670
三 国 間	定期船	49,115	46,683	43,601	61,480	53,139	49,008	10,198	11,804	14,259	12,747
	不定期船	65,845	74,441	53,040	43,982	31,879	29,304	7,431	7,431	7,644	6,798
	油送船	38,302	37,482	29,842	19,413	13,035	8,747	2,131	2,656	2,033	1,928
	計	153,262	158,607	126,485	124,875	98,053	87,059	19,760	21,890	23,936	21,473
合 計	定期船	379,990	333,036	205,954	181,721	154,894	143,687	32,875	36,152	38,893	35,767
	不定期船	649,799	636,450	469,617	389,878	319,848	306,480	75,859	78,064	80,074	72,482
	油送船	294,534	280,297	235,420	199,875	187,392	176,074	46,682	40,918	44,562	43,912
	計	1,321,323	1,249,783	910,993	771,473	662,132	626,240	155,416	155,133	163,530	152,161

(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
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油送船には沖繩復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。④塩および原油の二次輸送船は含まない。⑤比率は総トン数による。

19・国内輸送機関別輸送状況

年月	輸 送 量 (百万トン)					輸送トンキロ (億トンキロ)				
	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	0.37	5,862	2,118	341	1,813	3	4,275
1982年度	438	136	5,172	0.40	5,746	1,981	309	1,877	4	4,170
1983年度	438	121	5,123	0.44	5,683	2,007	276	1,935	4	4,223
1984年度	439	109	5,140	0.49	5,690	2,069	234	1,998	4	4,306
1985年度	452	99	5,048	0.54	5,600	2,058	221	2,059	5	4,344
1986年度	441	90	4,969	0.60	5,500	1,980	206	2,161	6	4,352
1987年度	463	83	5,046	0.70	5,593	2,014	206	2,241	6	4,466
1988年度	493	82	5,434	0.80	6,010	2,126	235	2,439	7	4,807

(注) 運輸省「運輸白書」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
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) 運輸省運輸政策局管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

編集後記

今、地球環境保護という観点から「ゴミ処理」、「再生紙利用」等が話題となっている。使い捨て商品ははらん、OA化による紙使用量の増大、新素材の普及などがゴミ増大に拍車をかけている。政府も厚生省が「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の改正、通産省は「リサイクル基本法」構想など相次いで対策を打ち出している。ちなみに資源のリサイクル化では平成5、6年ごろまでにはアルミ缶の再資源化率を43.0%から60.0%へ、スチール缶は43.6%から60.0%、ガラス瓶のガラスくず使用率を50.0%から55.0%へ引き上げようとしている。

一方、再生紙の使用は総紙使用量の49.0% (約1,300万トン) を占め、米国の26.0%、旧西ドイツの43.0%、フランスの45.0%を上回

り、世界一である。最近では古紙回収業者が減ったため、地域、住民ごとのグループによる集団回収システムが拡大し、企業側でもコピー用紙やOA用紙など古紙原料を含まない上質紙の再生利用の一方法としてオフィス町内会を作るなどの対応を始めている。よく地球環境問題としてはオゾン層の破壊、地球温暖化、熱帯雨林の減少、酸性雨、砂漠化、海洋汚染などが挙げられているが、これらはいずれもかつては公害問題ないしは自然保護問題として、一部の地域に限定された問題であった。

ところが、最近の目覚ましい経済活動の発展によって、「豊かな生活」が実現された結果、大量消費、大量排出によって全地球的規模になってきた。生活の便利さの追求がとかく紙コップ、ビニール袋などの使い捨て習慣をはぐくみ、その結果生じてきた問題につき、良

識ある人々は反省をし始めてきている。

海運会社においてもエクソン・ヴァルデス号事故などにより本船の管理体制、保険問題、第三者損害賠償問題など海洋汚染に対し早急な対応が迫られている。そのことは場合によっては企業の収益を圧迫する要因となろう。しかしながら、企業のこのための社会的責任がますます問われる中、環境問題に対する支出を避けるわけにはいなくなるものと思う。また、個人においても地球に対して、常日ごろから優しい行動をするように意識改革を求められてくるに違いない。それにしても正月早々の今日も道路の分離帯に捨てられている空き缶をはじめとする多種多量のゴミはなんとかならないものだろうか。

新和海運
総務部次長 秋山謙治

船協月報 1月号 No. 366 (Vol. 32 No. 1)

発行：平成3年1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) 3264-7181 (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)

付・平成2年海運日誌

【1月】

- 10日 運輸省海上技術安全局が、1989年（1月～12月）の新造船建造許可実績を発表。それによると、267隻、825万6,296%（前年比78.6%増）となり、昭和58・59年当時の実績に回復している。
- 12日 運輸政策審議会国際部会の初会合が開催され、部会長に谷川久成蹊大学教授を選任し、今後、審議する四つの政策課題を選定するとともに、課題ごとに小委員会を設置し具体的な審議に入った。（2月号P.4海運界の動き参照）
- 17日 通産省は、本年3月末で期限切れとなる対米乗用車輸出の自主規制を1990年度も現行枠の年間230万台で継続すると発表した。
- 18日 日本鉄鋼連盟が1989年（1月～12月）の粗鋼生産量を発表。それによると、1億791万トン（前年比2.1%増）と、2年連続で1億トンの大台に乗った。
- 19日 大蔵省が1989年（1月～12月）の貿易統計（通関速報ベース）を発表。それによると、輸出額は2,751億7,300万ドル（前年比3.9%増）、輸入額は2,107億3,900万ドル（同12.5%増）となり、この結果、貿易黒字額は644億3,400万ドル（同16.9%減）で、減少率は82年（21.1%減）以来の最大。
- 25日 国際海運会議所（ICS）、国際独立タンカー船主協会（INTERTANKO）、石油会社国際海事評議会（OCIMF）、トバロップ連盟（ITOPC）

の4団体は、米国のタンカー構造規制法案に対する共同意見書を発表した。

（3月号P.35内外情報3参照）

- 31日 社会保険審議会は、船員保険料率引き上げ（4/1000）に関する厚生大臣の諮問を受け、これをやむを得ないものとして答申した。

（2月号P.26内外情報1参照）

【2月】

- 1日 豪州政府の検疫調査局は、外国から豪州全域に入出港するすべての船舶を対象に、向こう半年間にわたるバラスト水のサンプル調査を開始した。（3月号P.36内外情報4参照）
- 2日 日本、米国、パナマの三国政府で構成する「パナマ運河代替案調査委員会」は、パナマ運河の将来のあり方を検討するための調査契約を日米パ企業で構成する企業連合体と締結した。
- 9日 運輸省貨物流通局は、内航海運業の構造改善指針に基づく海運組合活性化方策について、日本内航海運組合総連合会および同総連合会の傘下5組合に通達を行った。
- 13日 外航二船主団体と全日本海員組合は、船員政策協議会小委員会を開催し、マルシップ混乗船に乗り組む日本人船員の労働条件を合意。
- 16日 江藤運輸大臣は、①船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部改正、②旅客船の安全対策などに伴う船員法施行規則の一部改正、③平成

2年度船員災害防止実施計画を船員中央労働委員会に諮問した。

19日 海上安全船員教育審議会・船舶職員部会の20条問題小委員会が開催され、新たなマルシップ方式による日本籍混乗第1・2船について職員の乗り組み基準の特例措置を一船ごとに審議し、申請のとおり承認した。

(3月号P.34内外情報1参照)

28日 第2次海部内閣が発足し、運輸大臣に大野明氏が就任した。

◎ 運輸政策審議会・国際部会国際物流小委員会の第2回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、当協会より外航海運の現状と課題について説明を行った。

【3月】

6日 太平洋航路安定化協定(TSA)はシンガポールでTSA総会を開催し、5月1日のGRI(一括運賃値上げ)を予定通り実施することを再確認。

13日 近海船主(6団体)と全日本海員組合は中央協議機関である近海船員政策懇談会を開催し、日本籍船の海上職域、海技の伝承、船舶の安全確保、海運秩序維持の観点から特例マルシップ混乗(船舶職員法20条による特例・日本人職員6人配乗)を近海船全般に拡大することで合意した。(4月号P.40内外情報4参照)

20日 政府は閣議で「船員の雇用の促進に関する特別措置法(船特法)の一部改正案」を了承し、国会に上程した(6月20日成立)。

(4月号P.32内外情報1参照)

◎ 日本銀行は、公定歩合を現行の年4.25%から5.25%へと1%引き上げた。

22日 当協会と日本船舶保険連盟は、平成2年度の船舶保険料率・保険条件の改定につき妥結した。保険料引き下げ総額は12億6,500万円となったほか、ITC条件による引き受けも認められた。

(4月号P.4海運界の動き1参照)

◎ 海上安全船員教育審議会・船舶職員部会20条問題小委員会が開催され、近海船主14社から要請のあったマルシップ特例適用希望船について審議を行い、13社、15隻を承認した。

(4月号P.40内外情報4参照)

◎ 運輸政策審議会総合部会・外航客船小委員会は第6回会合を開催し、外航客船の振興方策についての中間報告をまとめた。それによると、客船業界が安全確保と利用者保護のための自主ルールを作成し、行政側も自主ルールに基づいて業界を指導するよう求めている。

23日 運輸政策審議会第3回外航海運中長期WGが開かれ、日本ガス協会と石油連盟が説明。

(4月号P.6海運界の動き2参照)

26日 平成元年度補正予算が政府原案通り成立した。

【4月】

10日 運輸政策審議会第4回外航海運中長期ビジョンWGが開かれ、日本鉄鋼連盟とセメント協会が説明。また、国際コンテナ輸送WGの初会合が開かれ、現状説明が行われた。

(5月号P.33内外情報1参照)

12日 内航二船主団体と全日本海員組合との平成2年度労働協約改定交渉は、標準船員の基本給を定昇込みベースアップ1万3,580円(7.02%)で妥結した。(5月号P.4海運界の動き1参照)

13日 外航二船主団体と全日本海員組合との平成2年度労働協約改定交渉は、標準船員の基本給を定昇込みベースアップ1万2,800円(6.65%)で妥結した。(5月号P.4海運界の動き1参照)

23日 運輸政策審議会第5回外航海運中長期ビジョンWGが開かれ、電気事業連合会、日本製紙連合会、全国農業協同組合連合会から説明が行われた。(5月号P.33内外情報1参照)

【5月】

2日 大蔵省が発表した1989年度の国際収支状況(速報値)によると、貿易収支の黒字は701億7,800万ドル(前年度比26.4%減)となり、貿易外収支などを加えた経常収支の黒字も534億9,700万ドル(同30.8%減)で、経常黒字は3年連続の減少。

8日 第91回船員制度近代化委員会が開催され、ビジョン検討委員会が提出した「パイオニアシップ実験に関する報告」を承認し、併せて第三次総合実験船(第一次)のうちパイオニアシップ実験船と同じ船種、航路の実験船9隻について、深度化実験を開始することを決定した。

(6月号P.4海運界の動きおよびP.29内外情報5参照)

22日 運輸政策審議会第6回外航海運中長期ビジョ

ンWGと第2回国際コンテナ輸送WGとの合同会議が開かれ、日本自動車工業会と日本貿易会が説明を行った。(6月号P.23内外情報1参照)

25日 外航海運大手5社が、90年3月期決算発表を行った。営業・経常・当期損益で5社すべてが82年以来8年ぶりに黒字を計上した。

28日 社団法人外航旅客船協会が設立。会長には相浦紀一郎大阪商船三井船舶会長が就任した。

【6月】

7日 運輸政策審議会第7回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、日本造船工業会が説明した。(7月号P.43内外情報2参照)

◎ わが国の平成2年度予算が成立した。

12日 運輸省海上技術安全局船員部は、1989年10月1日現在の船員数を発表した。それによると、外航船員は1万1,167人で前年同期と比べ1,755人減ったものの、減少率(13.6%)は過去2年の27%台と比べて大幅に低下した。

13日 運輸政策審議会第8回外航海運中長期ビジョンWGが開かれ、これまでの内容のとりまとめ方について審議、論点の整理を行った。(7月号P.43内外情報2参照)

20日 当協会は第43回通常総会を開催した。また、引き続き行われた臨時理事会において、増田信雄氏を理事長に選任した。(7月号P.4特別欄参照)

25日 日本タンカー協会が第44回定時総会を開催。新会長に馬越省三ナビックスライン社長を選任

した。(7月号P.41内外情報1参照)

26日 日本内航海運組合総連合会が第25回通常総会を開催。新会長に松本泰徳大窯汽船副社長を選任した。(7月号P.41内外情報1参照)

27日 船員保険制度の抜本改正を検討してきた社会保険審議会船員保険部会は、中間報告を取りまとめた。(7月号P.13海運界の動き参照)

【7月】

2日 外航労務協会は代表者会議を開催し、会長に友國八郎氏(大阪商船三井船舶副社長)、副会長に三本力氏(日本郵船副社長)を選出した。

9日 運輸政策審議会第9回外航海運中長期ビジョンWGが開かれ、全日本海員組合が説明した。(8月号P.36内外情報1参照)

17日 運輸政策審議会第3回国際コンテナ輸送WGが開催された。(8月号P.36内外情報1参照)

18日 運輸省が「外航海運の現況～新たな時代に向かう外航海運」を発表した。(8月号P.7特別欄参照)

20日 日本内航海運組合総連合会は、平成2年度版「内航海運の現況」を発表した。

25日 当協会は臨時総会を開き、友國八郎氏(外航労務協会会長)を副会長に選任した。(8月号P.4海運界の動き参照)

【8月】

2日 イラク軍はクウェートに侵攻し、完全制圧した。

7日 政府は、イラクと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両国への船舶の寄港と輸送を差し控えるよう要請した。

9日 国連安全保障理事会は、イラクの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。

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。(9月号P.42内外情報参照)

29日 当協会は28日に運輸大臣から要請のあった中東貢献策としての船舶提供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。

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。

【9月】

4日 官労使で構成する外航船員中期展望委員会が、今後5年間程度を目途とした「中期的にみたわが国外航船員の展望」をとりまとめた。(10月号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。年間10億円を上回る税負担が免除となる。(10月号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・物資協力に関し、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。

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。

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。

(10月号P.28内外情報1参照)

◎ 運輸政策審議会国際コンテナWGの第4回会合が開かれ、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ドが説明した。

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。

【10月】

3日 東西両ドイツが、統一された。

15日 運輸政策審議会第10回外航海運中長期ビジョンWGが開かれ、運輸省当局より10年後の2000年における日本関連の海上貿易量の予測とそれに対応した日本商船隊の輸送量・船隊規模の試算が説明された。それによると、2000年の海上貿易量は輸出入合計で8億2,600万トンで89年実績と比べ10%の伸びが見込まれ、この数字をベースに同年の日本商船隊の輸送量を試算すると6億3,500万トンで同7%の輸送量増になるとし

ている。

◎ 海上安全船員教育審議会・船舶職員部会のGMDSS対応小委員会の初会合が開催され、小委員長に谷川久成蹊大学教授を選出した。

23日 船員制度近代化委員会は第94回委員会を開催し、第三次総合実験をさらに進めるため、従来のパイオニアシップ実験の対象航路に新たに北米東岸、欧州両航路を加え、両航路でD実験を実施しているコンテナ船4隻に暫定的パイオニアシップ実験を行わせることを決めた。

26日 運輸政策審議会第11回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、日本郵船、大阪商船三井船舶の2社から船隊の規模・構成、経営のあり方などについてヒアリングが行われた。

◎ 運輸政策審議会総合部会は、第7回外航客船小委員会を開催し、外航客船の安全運航確保と利用者保護を目的とするコード(準則)を策定した。

29日 運輸大臣は、海上安全船員教育審議会教育部会に対し、内・外航船員をとりまく状況の変化に対応した見直しを行う必要から、船員教育機関の今後のあり方について諮問した。

(11月号P.22内外情報1参照)

【11月】

1日 運輸省は、官公労使による客船(マルシップ)混乗問題検討会の初会合を開催し、座長に加藤俊平東京理科大学教授を選出するとともに、当面のスケジュール等について検討を行った。

7日 運輸政策審議会第5回国際コンテナ輸送WG

が開かれ、海運業界における情報化の動向とシベリア・ランド・ブリッジの最近の動きを中心に審議が行われた。

9日 外航海運各社は、1990年9月中間決算発表を行った。それによると大手5社は各社とも増収となり、経常利益も黒字を維持したものの、5社のうち3社が減益となった。

16日 タンカーからの油流出防止対策に関する国際海事機関(IMO)の海洋環境保護委員会(MEPC)が閉幕。新造タンカーに二重構造または代替案として日本が提案した「二重船側付き中間甲板タンカー」構造を加える条約改正案が承認された。(12月号P.4海運界の動き参照)

20日 海上安全船員教育審議会・船舶職員部会の20条問題小委員会は、新たにマルシップ混乗船として外航船2隻、近海船3隻を承認した。(12月号P.32内外情報4参照)

◎ 船員制度近代化委員会は第95回委員会を開催し、第三次総合実験船のうちパイオニアシップで実績のなかった欧州・北米東岸航路のコンテナ船3隻のパイオニアシップ実験実施方案を承認した。(12月号P.25内外情報1参照)

21日 運輸政策審議会第12回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、川崎汽船、第一中央汽船の両社から船隊の規模・構成、経営のあり方などについてヒアリングが行われた。

【12月】

1日 日邦汽船と日鉄海運が合併し、日鉄海運とし

て新発足した。同社の社長には、三木乙彦日邦汽船社長が就任した。

◎ 貨物運送取扱事業法と貨物自動車運送事業法のいわゆる物流二法が施行された。

7日 運輸政策審議会第13回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、飯野海運、当協会からヒアリングが行われた。

10日 海枝の伝承問題検討委員会は第3回会合を開催し、同委員会が11月下旬に派遣した欧州4カ国への船員事情調査団の調査概要や、事務局が実施した邦船社、船員教育機関へのヒアリング結果などの報告を行った。

17日 海運造船合理化審議会・内航部会は、平成2年度以降5年間の適正船腹量を大野運輸大臣に答申した。(1991年1月号P.47内外情報1参照)

19日 自民党税制調査会は平成3年度税制改正大綱を決定した。外航海運関係税制では、船舶の特別償却制度が現行条件のまま2年延長が認められた。また、外航旅客船に対する固定資産税の特例措置の適用対象が500%から100%以上に拡大されることが決定した。

(1991年1月号P.4海運界の動き参照)

21日 経済団体連合会は臨時総会を開催し、平岩外四東京電力会長を会長に選任した。

29日 平成3年度政府予算案が決定。海運関係では外航貨物船整備に375億円、外航客船整備に55億円と合計430億円の財政投融资が決定した。

◎ 第3次海部内閣が発足。運輸大臣に村岡兼造氏が就任した。