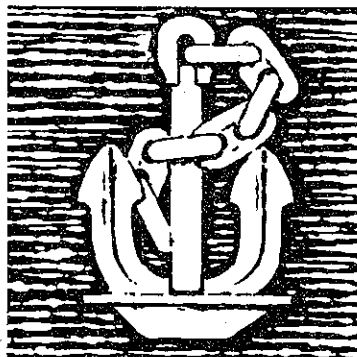
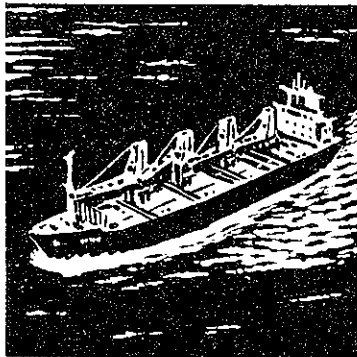
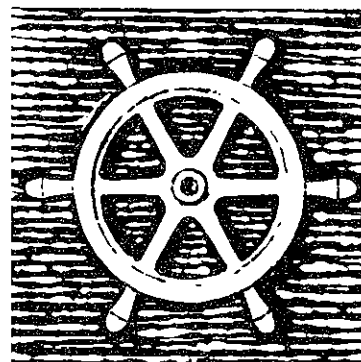
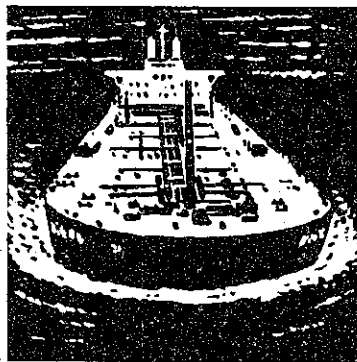
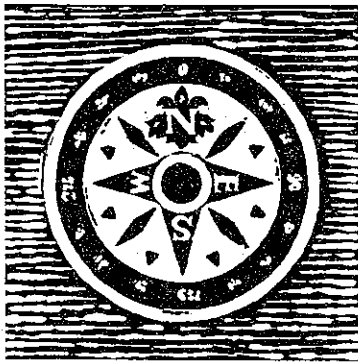


船協月報

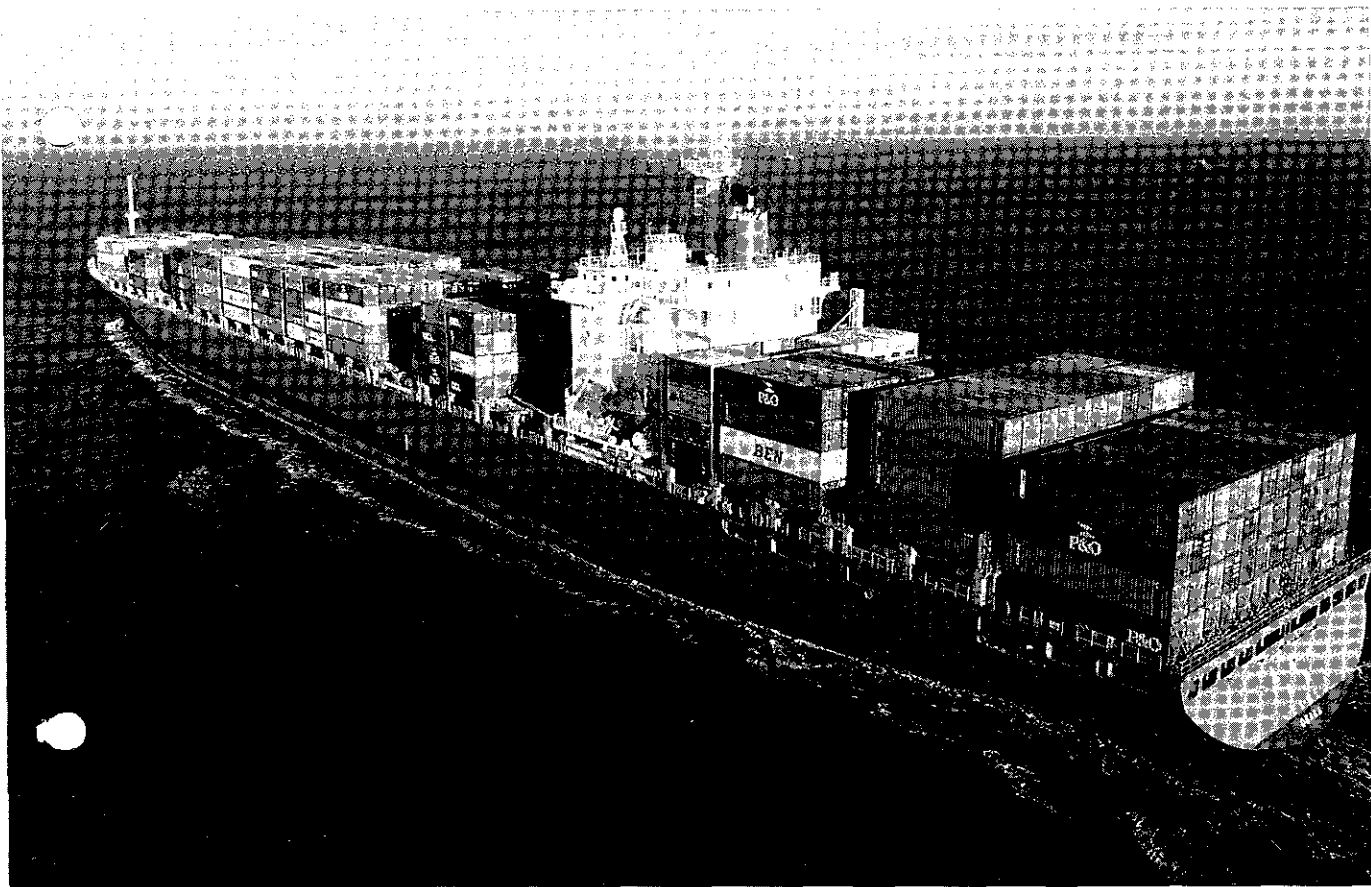
2

1991

平成3年2月20日発行 毎月1回20日発行 No.367 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」

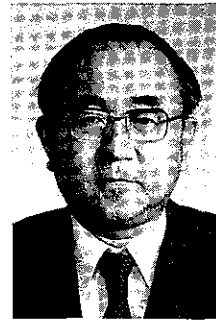
5万352 $\%$ 、5万9,045 $\%$ 、3,600TEU

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。

湾岸戦争に想う	日本船主協会常任理事 第一中央汽船取締役社長 木下 一哉	3
巻頭言		
平成3年度海運関係予算		4
海運界の動き		
日本籍商船船腹の概要		7
——1990年年央現在で 7,668隻、2,519万%、4,033万%—— 5年連続でトン数が減少		
調査・統計資料		
菊に魅せられて		16
随 想	日本海汽船取締役相談役 三隅田良吉	
1. ペルシャ湾就航船の安全対策		19
2. 船員法の一部改正に関する答申		20
3. GMDSSの導入にともなう船舶職員法の改正に関する答申		23
4. パナマレジスターの概況		25
5. 躍進目覚ましい COSCO		26
6. 世界バルク輸送の現状		27
内外情報		
海運雑学ゼミナール 第11回		34
海運日誌 (1月)		36
船協だより (理事会の模様・会議日誌・その他)		37
海運統計		39
編集後記		52

湾岸戦争に思う

日本船主協会常任理事
第一中央汽船取締役社長 木下一哉



イラクのクウェート侵攻に端を発した中東危機は、平和解決の願いも空しく、国連安保理決議によるイラク軍の撤退期限からわずか19時間後、米軍を主力とする多国籍軍の武力行使により湾岸戦争に発展した。ハイテク技術を駆使する多国籍軍の空爆が猛烈を極め、イラク軍の損害甚大との発表で当初は短期終結の期待が高まったが、その後損害は比較的軽微でイラク軍の戦力がかなり温存されていることが判明するにつれ、戦争は長期化するとの観測が強くなった。これまでの多国籍軍側に立つ多くの国からの武器および軍事技術の供与がイラクの軍事力強化をもたらし、今日の事態を招いた訳で、複雑な国際情勢とはいえ皮肉なことだ。

このように湾岸戦争が長期化すると、世界経済への影響が大いに心配される。戦争が短期に決着し原油価格が再び20ドルを割り込むまで下落することになれば、米国経済のリセッション入りなどで高まりつつある世界経済の先行き不安を多少は和らげることができたかもしれない。しかしイラク軍の反攻が続き戦争が長期に及べば、米国は膨大な軍事支出によりさらに財政赤字の拡大を招くことになる。また原油関連施設がイラク軍により相当程度破壊された場合には、当然原油価格は高騰し景気はさらに停滞の度を増し、世界経済は深刻な事態を迎えることになる。ひとり米国のみならず、比較的好調とみられる日独経済の足をも引っ張り、世界的不況に至るおそれも十分考えられる。

さて、現実にこの湾岸地域へ配船し日本を支える経済活動を営んでいるわれわれ海運人としてはこの事態にどう対処していけばよいのだろうか。海運業に関連の深い統計として世界貿易量の推移をみると、経済の発展にともない年々拡大しているが、注目されるのはその伸び率がGNPのそれをしのいでいることである。船舶・航空機などの輸送手段の拡充によるところ大であるが、興味深いのは航空機の事故率において非海運国のほうが海運国に比べ、高い傾向にあると見られることである。これは海運活動における船舶安全に対する強い姿勢の反映といえないだろうか。

安全の確保は海運にとって最優先の課題であり無視することは許されないが、他方世界貿易がスムーズに行われるよう安定輸送につとめることもわれわれに課せられた社会的使命である。特に現在の厳しい湾岸情勢の下では、安全を確保しつつ安定輸送の責任を果たすことは容易ではないが、われわれは、先のイラン・イラク紛争の時にもこれを立派に果たしてきた。今回も「在湾船社連絡会」等で情勢の変化に即応して就航船の安全対策が検討され、実施されているが、海が平和になり船が安心して航行できなければ真の繁栄は望めない。

これから先、どのように戦争の状況が変化していくのかは誰にも分からない。ともあれ一日も早く和平への道が開かれることを願うばかりである。

海運界の動き



▲航行中のフルコンテナ船

平成3年度海運関係予算

運輸省は、平成3年度海運関係予算に関し、平成2年8月末、大蔵省に概算要求し、その後12月24日、大蔵省案が内示され、復活折衝を経て12月29日の臨時閣議で政府予算案が決定された。

政府予算案における海運関係の概要は次のとおりである。

1. 外航海運関係

(1) 財政投融资（日本開発銀行融資）

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

このうち外航貨物船の整備については、融資規模を605億円とし、融資条件はパイオニアシップ等超省力化船の融資比率を70%（現行60%）としたほかは、金利、融資比率とも現行どおりとして要求した。（表1参照）

また、外航客船の整備については平成2年度継続分として55億円（融資条件は現行どおり）を要求した。

これに対し、政府予算案においては、外航貨物船の整備について融資規模375億円（融資条件は現行どおり）、外航客船の整備について融資規

模55億円（融資条件は現行どおり）の計430億円が財政投融资として決定された。

(2) 歳出予算

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

これに対し、政府予算案においては満額の合計32億8,200万円（金利の変更によって要求額より大きくなっている）が認められた。

2. 船舶整備公団関係

船舶整備公団は、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進することとし、代替建造8万7,250総トン、所要資金265億円、これに前年度継続分104億円を加え369億円、また改造等融資として12億円を要求した。

さらに、余剰船舶等の係留船への改造を促進するため20億円、国内旅客船の整備のために267億円、総額668億円を要求した。

これに対し、政府予算案では、代替建造8万

7,250総トン、所要資金255億円、継続分104億円の359億円が決定した。

また、改造投融资12億円、特定係留船活用事業の推進に20億円、国内旅客船の整備に249億円、総額640億円が決定した。

なお、同公団業務の円滑な運営に資するため、一般会計より補給金3億9,800万円が決定した。

3. 船員対策関係

(1) 一般会計

船員雇用対策については概算要求どおり11億4,200万円が決定した。

このうち、日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)補助金は、3億7,700万円(2年度:3億1,300万円)で、外国船配乗促進事業助成、外国船への就職奨励金等を内容としている。

このほか、開発途上国船員養成への協力として、ODA(政府開発援助)の一環として実施している「開発途上国船員研修生受入事業費補助」は、2年度に受け入れた73名の研修生に加え、3年度の受け入れ枠を75名とし、6,100万円(2年度:3,000万円)が計上されている。

(2) 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち、船員雇用対策関係は、外国船派遣助成金、技能訓練および技能訓練派遣助成金等SECOJへの補助として7億5,500万円、雇用調整出向給付金関係は後年度負担分のみ1億300万円、未払い賃金の立替払いに要する経費5,000万円、合計9億800万円となっている。

【表1】平成3年度外航海運関係予算案

(金額単位:億円)

区 分	2年度予算	3年度要求	3年度予算案
1. 歳出予算	24.19	32.70	32.82
(1) 利子補給金	1.68	0.43	0.43
(2) 利子猶予特別交付金	22.51	32.27	32.39
猶予対象利子本体分	13.68	23.32	23.32
猶予対象利子運用金利分	8.82	8.96	9.08
2. 財政投融资	420	660	430
(1) 外航貨物船の整備	370	605	375
①融資条件 (ア)金 利	特利5	特利5	特利5
(イ)融資比率・パイオニアシップ等超省力化船	60%	70%	60%
・LNG船	60%	60%	60%
・その他船舶	50%	50%	50%
・改 造	30%	30%	30%
(2) 外航客船の整備	50	55	55
①融資条件 (ア)金 利	特利4	特利4	特利4
(イ)融資比率	50%	50%	50%

【表2】平成3年度船舶整備公団関係予算案

区 分	平成2年度予算額		平成3年度要求額		平成3年度予算案	
	建造量 総トン	金額 億円	建造量 総トン	金額 億円	建造量 総トン	金額 億円
1. 国内旅客船の整備	58,700	261	58,900	267	58,900	249
2. 内航海運の体質改善						
(1) 代替建造	85,250	325	87,250	369	87,250	359
・内航貨物船の建造	85,250	245	87,250	265	87,250	255
・前年度継続分		80		104		104
(2) 改造等融資		15		12		12
3. 特定係留船活用事業の推進		14		20		20
合 計		615		668		640

(注) 1. 内航船 融資比率60～80%

2. 船舶整備公団業務の円滑な運営に資するため、一般会計より補給金5億1,200万円の要求に対し、3億9,800万円が決定した。

【表3】平成3年度船員対策関係予算案(運輸省海上技術安全局船員部、社会保険庁)

	区 分	平成2年度	平成3年度予算案		
		予 算 額	概 算 要 求	政 府 原 案	
一 般 会 計 (運 輸 省)	I 船 員 雇 用 対 策	1. 日本船員福利雇用促進センター補助金	313	377	377
		(1) 外航船員雇用対策			
		(i) 外国船配乗促進事業助成	(180)	(272)	(272)
		(ii) 外国船への就職奨励金(離職船員)	(48)	(45)	(45)
		(iii) 再就職あっせん受入助成	(56)	(31)	(31)
		(iv) 技能訓練、職域拡大訓練 (離職船員)	(29)	(29)	(29)
		2. 船員離職者職業転換等給付金(海→海)	936	765	765
		(1) 外航船員離職者	(113)	(28)	(28)
		(2) 漁業等船員離職者等	(823)	(737)	(737)
			小 計	1,249	1,142
	II 開発途上国船員養成への協力	30	61	61	
船 員 保 険 特 別 会 計 (厚 生 省)	(1) 雇用調整出向給付金	238	71	57	
	(2) 日本船員福利雇用促進センターへの助成	769	758	755	
	(i) 外国船派遣助成金(雇用船員)	(209)	(218)	(218)	
	(ii) 技能訓練および技能訓練派遣助成金(雇用船員)	(483)	(459)	(458)	
	(iii) その他 (管理費等)	(77)	(81)	(79)	
	(3) 船員雇用確保助成特別事業	21	46	46	
	(i) 中高年齢船員雇用調整出向給付金	(21)	(46)	(46)	
	未払賃金の立替払に要する経費	62	50	50	
		小 計	1,090	925	908

日本籍商船船腹の概要

—1990年年央現在で 7,668隻、2,519万%、4,033万%—

5年連続でトン数が減少

当協会では、毎年7月1日現在における日本国籍を有する100%以上の鋼船(漁船、雑船を除く)の船腹量を取りまとめた「日本商船船腹統計」を作成し、発表しているが、このほどその1990年版を発行した。本統計は、わが国唯一の日本籍商船の船腹統計であり、当協会会員会社をはじめ関係各方面に広く利用されている。

当協会が本統計を作成し、発表したのは、1972年(昭和47年)からであり、それ以前は運

輸省が行っていたものを同省から依頼を受けて日本海運集会所に委託し、同集会所が毎年発行している「日本船舶明細書」の作成に当たり、運輸省の船舶原簿と照合して日本籍船を完全に収録するという条件で、同明細書の内容をデータとしてコンピューターに入れ、集計して作成している。

今回取りまとめた1990年7月1日現在の日本籍商船船腹量は、7,668隻、2,519万%、4,033万%

第1表 船種別構成

船種別	1990年				1989年				対前年比増減	
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	千%	%
油送船①	1,209	7,586	13,912	34.5	1,244	7,951	14,524	34.3	△ 612	△ 4.2
油/乾貨物兼用船②~③	7	624	1,159	2.9	7	624	1,159	2.7	0	—
オア・バルクキャリア④~⑪	132	8,098	15,221	37.7	149	8,601	16,069	38.0	△ 848	△ 5.3
木材専用船⑫~⑬	12	356	452	1.1	17	478	610	1.4	△ 158	△ 25.9
カー・バルクキャリア⑭~⑮	113	1,223	867	2.1	120	1,346	973	2.3	△ 106	△ 10.9
その他の専用船⑯~⑳	1,273	1,340	2,281	5.7	1,236	1,390	2,323	5.5	△ 42	△ 1.8
化学薬品船㉑	578	251	505	1.2	571	285	554	1.3	△ 49	△ 8.8
液化ガス船㉒~㉓	205	1,665	1,393	3.5	205	1,462	1,268	3.0	125	9.9
フルコンテナ船㉔	41	1,254	1,206	3.0	47	1,411	1,353	3.2	△ 147	△ 10.9
一般貨物船㉕	2,408	1,228	2,796	6.9	2,541	1,336	2,977	7.0	△ 181	△ 6.1
旅客船㉖~㉗	714	1,360	509	1.3	688	1,283	481	1.1	28	△ 5.8
その他特殊船㉘	976	203	29	0.1	952	201	29	0.1	0	—
合計	7,668	25,186	40,331	100.0	7,777	26,367	42,320	100.0	△1,989	△ 4.7

(注) ①船種別欄の数字は次表「基礎分類船種」の集合を示すもので、以下各表いずれも同じ。②構成比は%ベースによる。③四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

【参考】 基礎分類による船種別船腹構成

船種別	1990年				1989年				対前年比増減	
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	千%	%
① 油送船	1,209	7,586	13,912	34.5	1,244	7,951	14,524	34.3	△ 612	△ 4.2
② 鉍/油兼用船	7	624	1,159	2.9	7	624	1,159	2.7	0	—
③ 鉍/撒/油兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
④ 鉍石専用船	19	1,626	3,140	7.8	20	1,629	3,129	7.4	11	0.4
⑤ 鉍/炭兼用船	23	1,924	3,682	9.1	24	1,971	3,761	8.9	△ 79	△ 2.1
⑥ 鉍/撒兼用船	33	2,429	4,552	11.3	34	2,464	4,615	10.9	△ 63	△ 1.4
⑦ 石炭専用船	11	254	427	1.1	10	252	423	1.0	4	0.9
⑧ ニッケル専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑨ ボーキサイト専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑩ 撒積船	46	1,865	3,420	8.5	61	2,285	4,140	9.8	△ 720	△ 17.4
⑪ 穀物専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑫ 木材専用船	4	31	54	0.1	6	59	102	0.2	△ 48	△ 47.1
⑬ チップ専用船	8	325	398	1.0	11	419	507	1.2	△ 109	△ 21.5
⑭ 自動車/撒兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑮ 自動車専用船	113	1,223	867	2.1	120	1,346	973	2.3	△ 106	△ 10.9
⑯ 鋼材専用船	3	1	1	0.0	5	1	2	—	1	△ 50.0
⑰ セメント専用船	186	412	692	1.7	183	406	680	1.6	12	1.8
⑱ コークス専用船	1	0	0	0.0	1	0	0	0.0	0	—
⑲ 石灰石専用船	22	109	177	0.4	18	89	145	0.3	32	22.1
⑳ 土砂運搬船	882	346	754	1.9	828	325	710	1.7	44	6.2
㉑ 冷凍・冷蔵運搬船	179	472	657	1.6	201	569	786	1.9	△ 129	△ 16.4
㉒ 化学薬品船	578	251	505	1.3	571	285	554	1.3	△ 49	△ 8.8
㉓ L P G 船	195	662	727	1.8	197	673	735	1.7	△ 8	△ 1.1
㉔ L N G 船	10	1,003	667	1.7	8	789	533	1.3	134	25.1
㉕ フルコンテナ船	41	1,254	1,206	3.0	47	1,411	1,353	3.2	△ 147	△ 10.9
㉖ 一般貨物船	2,408	1,228	2,796	6.9	2,541	1,336	2,977	7.0	△ 181	△ 6.1
㉗ 旅客船	209	211	48	0.1	206	188	45	0.1	3	6.7
㉘ フェリー	505	1,149	461	1.1	482	1,095	436	1.0	25	5.7
㉙ その他特殊船	976	203	29	0.1	952	201	29	0.1	0	—
不明	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	7,668	25,186	40,331	100.0	7,777	26,367	42,320	100.0	△ 1,989	△ 4.7

(注) ①撒積船には銅専用船、燐鉍石専用船、塩専用船を含む。②化学薬品船はケミカルタンカー、諸薬品船、糖蜜船等。③一般貨物船には重量物船を含む。④フェリーには鉄道連絡船を含む。⑤その他特殊船は押船、曳船。⑥構成比は%ベースによる。⑦四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

で前年と比較して隻数が109隻、トン数が118万% (4.5%)、199万% (4.7%) の減少となった。これは、昨年の船腹量の9.5%に当たる海外売船404万%を含む減少船が416万%であったのに対して、新造船が昨年より微増したものの181万%

にとどまったため、これで1986年以来5年連続の減少となった。

なお、100%以上の日本籍商船船腹のうち旅客船、フェリー、その他特殊船を除く2,000%以上の外航船(近海・遠洋資格船)は、449隻、2,041

第2表 船型別構成

(1) 総トン区分

船 型 別 (%)	1990年			1989年			対前年比増減	
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	%
100以上～ 500未満	5,669	1,591	3,313	5,716	1,596	3,320	△ 47	△ 0.8
500 " ～ 1,000 "	882	657	1,291	883	665	1,300	△ 1	△ 0.1
1,000 " ～ 5,000 "	625	1,666	2,240	632	1,696	2,310	△ 7	△ 1.1
5,000 " ～ 10,000 "	133	944	781	143	1,006	885	△ 10	△ 7.0
10,000 " ～ 50,000 "	204	5,593	6,686	239	6,322	7,709	△ 35	△14.6
50,000 " ～100,000 "	91	6,781	12,168	103	7,520	13,398	△ 12	△11.7
100,000 " ～150,000 "	63	7,714	13,367	60	7,326	12,914	3	5.0
150,000以上	1	239	484	1	239	484	0	—
合 計	7,668	25,186	40,331	7,777	26,367	42,320	△ 109	△ 1.4

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

(2) 重量トン区分

船 型 別 (%)	1990年			1989年			対前年比増減	
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	%
500未満	1,849	450	581	1,951	462	617	△ 102	△ 5.2
500以上～ 2,000未満	3,527	1,760	3,663	3,481	1,711	3,615	46	1.3
2,000 " ～ 10,000 "	839	2,676	3,275	871	2,773	3,441	△ 32	△ 3.7
10,000 " ～ 25,000 "	97	1,585	1,565	119	1,883	1,968	△ 22	△18.5
25,000 " ～100,000 "	131	5,903	7,616	153	6,543	8,734	△ 22	△14.4
100,000 " ～200,000 "	72	5,970	11,158	78	6,434	11,973	△ 6	△ 7.7
200,000 " ～300,000 "	50	6,363	11,988	48	6,080	11,488	2	4.2
300,000以上	1	239	484	1	239	484	0	—
不 明	1,102	240	—	1,075	241	—	27	2.5
合 計	7,668	25,186	40,331	7,777	26,367	42,320	△ 109	△ 1.4

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

万%、3,316万%で、前年に比べて83隻、128万%、210万% (6.0%) の減少であった。

100%以上の商船船腹

〔船種別構成〕

船種別構成は、第1表および参考表のとおりであるが、%による増減をみると、参考表基礎分類29船種のうち該当船のない5船種を除く24船種でトン数が増加したものは、LNG船の13万% (25.1%)、土砂運搬船の4万% (6.2%)、石灰

石専用船の3万% (22.1%)、フェリーの3万% (5.7%)、鉱石専用船の1万% (0.4%)、セメント専用船の1万% (1.8%) などの8船種だけであり、残り16船種のトン数が減少した。

その減少船のうち主なものは、撒積船の72万% (17.4%)、油送船の61万% (4.2%)、一般貨物船の18万% (6.1%)、フルコンテナ船の15万% (10.9%)、冷凍・冷蔵船の13万% (16.4%)、チップ専用船の11万% (21.5%)、自動車専用船の11万% (10.9%) などがあげられる。

第3表 船齢別構成（竣工ベース）

船 齢	1990年			1989年			対前年比増減	
	隻 数	千 %	千 ‰	隻 数	千 %	千 ‰	隻 数	%
0 ～ 4 年	2,058	9,221	14,743	2,036	10,157	16,431	22	1.1
5 ～ 9 年	1,840	8,340	13,081	1,956	8,330	12,949	△ 116	△ 5.9
10 ～ 11 年	771	1,500	2,431	657	1,110	1,844	114	17.4
12 ～ 13 年	569	1,246	2,319	576	2,513	4,588	△ 7	△ 1.2
14 ～ 15 年	454	2,494	4,371	528	2,216	3,722	△ 74	△ 14.0
16 ～ 17 年	454	1,574	2,505	449	1,294	1,766	5	1.1
18 ～ 19 年	493	421	416	699	296	421	△ 206	△ 29.5
20 年 以上	1,028	389	467	875	451	599	153	17.5
不 明	1	0	—	1	—	—	0	—
合 計	7,668	25,186	40,331	7,777	26,367	42,320	△ 109	△ 1.4

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第4表 航行区域別構成

航 行 区 域	1990年			1989年			対前年比増減	
	隻 数	千 %	千 ‰	隻 数	千 %	千 ‰	千 ‰	%
平 水	1,304	406	395	1,304	403	403	△ 8	△ 2.0
沿 海	5,408	3,462	5,784	5,425	3,389	5,691	93	1.6
近 海	436	901	1,011	453	915	1,092	△ 81	△ 7.4
遠 洋	513	20,412	33,132	587	21,653	35,121	△1,989	△ 5.7
不 明	8	4	10	8	7	13	△ 3	△ 23.1
合 計	7,668	25,186	40,331	7,777	26,367	42,320	△1,989	△ 4.7

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

なお、日本籍船に占める油送船の割合は、減少幅が小さくなったこともあり、‰ベースで前年の34.3%から34.5%と9年連続して続いていた減少傾向に一応歯止めがかかっているが、その水準は、本統計のとりまとめを開始した1972年の2,308万‰を大きく下回る1,391万‰となり、これまでで最低の船腹量となった。

【船型別構成】

船型別構成は第2表のとおりであるが、%区分では10万%～15万%を除く全船型、‰区分では500‰～2,000‰、20万‰～30万‰型が若干増加し、30万‰以上が1隻だけで変化なく、残り

の船型全部が減少した。この中で特に減少が目立つのは%部分では1万%～5万%型であり、‰区分では1万‰～10万‰型である。

なお、全船舶の平均船型は、3,285%(前年比3.1%減)、5,260‰(同3.3%減)となっている。

【船齢別構成】

船齢別構成は第3表のとおり、‰ベースで船齢5年未満船は36.6%(前年は38.8%)、同5年以上10年未満船は32.4%(同30.6%)となり、10年未満船の合計は、3,898隻、1,756万%、2,782万‰で、全体の69.0%と前年の69.4%から0.4ポ

第5表 速力別構成

速力	隻数	千%	千%	対前年比増減	
				隻数	%
6ノット未満	21	4	6	△ 1	△ 4.5
6 // 以上	186	30	47	△ 25	△ 11.8
8 //	1,399	319	603	△ 131	△ 8.6
10 //	3,669	1,751	3,894	68	1.9
12 //	1,599	7,265	13,364	19	1.2
14 //	382	9,788	17,073	△ 24	△ 5.9
16 //	149	1,725	2,329	△ 10	△ 6.3
18 //	137	2,331	1,575	1	0.7
20 //	119	1,826	1,359	△ 4	△ 3.3
25 //	7	148	81	△ 1	△ 12.5
不明	—	—	—	△ 1	△ 100.0
合計	7,668	25,186	40,331	△ 109	△ 1.4

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第6表 全長区分別構成

全長	隻数	千%	千%	対前年比増減	
				隻数	%
30m未満	547	85	26	△ 11	△ 2.0
30m以上	2,780	608	847	△ 119	△ 4.1
50m //	3,591	2,274	4,731	82	2.3
100m //	370	1,721	1,931	△ 19	△ 4.9
150m //	143	2,496	2,241	△ 25	△ 14.9
200m //	104	4,523	6,517	△ 14	△ 11.9
250m //	76	6,310	10,528	△ 4	△ 5.0
300m //	57	7,169	13,510	1	1.8
合計	7,668	25,186	40,331	△ 109	△ 1.4

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第7表 喫水(夏季満載)区分別構成

喫水	隻数	千%	千%	対前年比増減	
				隻数	%
5m未満	6,581	2,494	4,536	△ 27	△ 0.4
5m以上	825	4,121	4,408	△ 56	△ 6.4
10m //	72	3,080	3,158	△ 11	△ 13.3
12m //	66	2,986	4,707	△ 11	△ 14.3
15m //	32	2,431	4,361	△ 2	△ 5.9
17m //	47	4,344	8,402	△ 2	△ 4.1
19m //	43	5,728	10,759	0	—
不明	2	1	0	0	—
合計	7,668	25,186	40,331	△ 109	△ 1.4

(注) ①対前年比増減は隻数ベースによる。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

イント減少している。また、ピークであった9年前の1981年の4,354隻、5,213万%、78.6%に比べるとかなり減少している。

一方、10年以上15年以下船は1,794隻、524万%、912万%で全体の22.6%となっており、前年の24.0%より減少しているが、1981年の3,365隻、1,333万%、20.1%と比較すると、船舶の老齢化が進んでいる。

なお、14年～15年船と18年～19年船が大幅に減少している反面、20年以上船の増加が目立っている。

〔航行区域別構成〕

航行区域別構成は第4表のとおりであり、内航(平水、沿海)、外航(近海、遠洋)ともに船隊を縮小しているが、特に外航は前年と比較して91隻(8.8%)、126万%(5.6%)、207万%(5.7%)減少し、949隻、2,131万%、3,414万%となり、%による全体に占めるシェアも昨年の85.6%から84.7%に落ちている。

〔新造船〕

1989年7月から1990年6月までの新造船は、第8表のとおり404隻、125万%、181万%で、前年同期の455隻、79万%、124万%に比べて隻数は51隻減少したが、トン数は46万%、57万%の増加となった。

新造船の内訳をみると、昨年まで大量に建造されていたその他専用船が隻数において約半分に減少しているのが目立つほかは、ほとんどの船種が前年より増加している。

〔減少船〕

1989年7月から1990年6月までの1年間に減少した船舶の内訳をみると、まず海外売船は320

第8表 新造船（竣工ベース）

船種	1989.7～1990.6			1988.7～1989.6			対前年比増減		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船①	49	332	599	47	39	91	2	293	508
油／乾貨物兼用船②～③	—	—	—	—	—	—	—	—	—
オア・バルクキャリア④～⑪	5	291	576	4	317	612	1	△ 26	△ 36
木材専用船⑫～⑬	—	—	—	1	50	57	△ 1	△ 50	△ 57
カー・バルクキャリア⑭～⑮	7	47	32	7	30	25	0	17	7
その他専用船⑯～⑳	86	84	151	158	97	194	△ 72	△ 13	△ 43
化学薬品船㉑	49	18	41	33	12	29	16	6	12
液化ガス船㉒～㉔	11	264	191	5	3	4	6	261	187
フルコンテナ船㉕	3	55	64	1	48	48	2	7	16
一般貨物船㉖	113	51	114	108	66	130	5	△ 15	△ 16
旅客船㉗～㉘	44	98	44	39	120	47	5	△ 22	△ 3
その他特殊船㉙	37	7	0	52	9	1	△ 15	△ 2	△ 1
合計	404	1,247	1,814	455	793	1,237	△ 51	454	577

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第9表 減少船腹（1989年7月～1990年6月）

船種	海外売船			解体船舶			喪失船舶			合計		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船①	61	824	1,496	26	4	10	—	—	—	87	828	1,506
油／乾貨物兼用船②～③	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
オア・バルクキャリア④～⑪	22	792	1,437	—	—	—	—	—	—	22	792	1,437
木材専用船⑫～⑬	5	122	157	—	—	—	—	—	—	5	122	157
カー・バルクキャリア⑭～⑮	14	193	154	1	0	0	—	—	—	15	193	154
その他専用船⑯～⑳	52	129	187	79	30	56	3	3	5	134	162	248
化学薬品船㉑	20	51	87	23	5	9	1	0	1	44	56	97
液化ガス船㉒～㉔	9	60	66	2	1	0	—	—	—	11	61	66
フルコンテナ船㉕	9	212	211	—	—	—	—	—	—	9	212	211
一般貨物船㉖	87	122	223	84	22	39	2	1	3	173	145	265
旅客船㉗～㉘	21	46	20	5	1	0	—	—	—	26	47	20
その他特殊船㉙	20	6	2	8	1	0	—	—	—	28	7	2
合計	320	2,559	4,040	228	64	115	6	4	10	554	2,627	4,164

(注) ①海外売船は引渡しベースによる。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

隻、256万%、404万%で、前年に比して隻数では変わらないものの、96万%、144万%減少しているが、この海外売船の水準が総船腹量の減少の大きな要因となっている。また解体船舶は228隻、6万%、11万%で、前年と比べて94隻、5

万%、9万%の減少となっている。その他、海難などの喪失船舶は6隻あったもののトン数はわずかであり、この結果、減少船舶の合計は、554隻、263万%、416万%となった。

(第9表参照)

第10表 日本籍外航船腹の推移 (2,000%以上)

年次	隻数			%T			%W		
	隻	対前年比増減率	80年=100	千%	対前年比増減率	80年=100	千%W	対前年比増減率	80年=100
1980	1,176	—%	100.0	34,240	—%	100.0	59,073	—%	100.0
81	1,173	△ 0.3	99.7	34,455	△ 0.6	100.6	59,133	0.1	100.1
82	1,175	0.2	99.9	35,058	1.8	102.4	59,796	1.1	101.2
83	1,140	△ 3.0	96.9	34,100	△ 3.7	99.6	57,718	△ 3.5	97.7
84	1,055	△ 7.5	89.7	33,249	△ 2.5	97.1	55,350	△ 4.1	93.7
85	1,028	△ 2.6	87.4	33,470	0.7	97.8	55,512	0.3	94.0
86	957	△ 6.1	81.4	30,809	△ 8.0	90.0	50,377	△ 9.3	85.3
87	816	△ 14.7	69.3	28,200	△ 8.5	82.4	45,528	△ 9.6	77.1
88	640	△ 21.6	54.4	24,582	△ 12.8	71.8	39,768	△ 12.7	67.3
89	532	△ 16.9	45.2	21,691	△ 11.8	63.3	35,260	△ 11.3	59.7
90	449	△ 15.6	38.2	20,406	△ 5.9	59.6	33,163	△ 5.9	56.1

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第11表 船種別構成

船種	1990年			1989年			対前年比増減				
	隻数	千%	千%W	隻数	千%	千%W	隻数	千%	千%W	増減率(%W)	
タンカー	油送船	80	6,827	12,266	89	7,196	12,914	△ 9	△ 369	△ 648	△ 5.0
	液化ガス船	23	1,524	1,231	23	1,321	1,106	0	203	125	11.3
	化学薬品船	6	31	50	12	72	115	△ 6	△ 41	△ 65	△ 56.5
	小計	109	8,383	13,547	124	8,589	14,135	△ 15	△ 206	△ 588	△ 4.2
鉱 / 油兼用船	7	624	1,159	7	624	1,159	—	—	—	—	
乾貨物船	オア・バルクキャリア	118	8,069	15,169	137	8,575	16,021	△ 19	△ 506	△ 853	△ 5.3
	木材専用船	12	356	452	17	478	609	△ 5	△ 122	△ 157	△ 25.8
	自動車専用船	54	1,059	726	62	1,190	841	△ 8	△ 131	△ 115	△ 13.7
	冷凍・冷蔵運搬船	70	378	445	88	469	563	△ 18	△ 91	△ 118	△ 21.0
	フルコンテナ船	33	1,228	1,180	41	1,390	1,331	△ 8	△ 161	△ 151	△ 11.4
	一般貨物船	46	308	486	56	376	599	△ 10	△ 68	△ 113	△ 18.9
小計	333	11,399	18,458	401	12,478	19,966	△ 68	△ 1,080	△ 1,508	△ 7.6	
合計	449	20,406	33,163	532	21,691	35,258	△ 83	△ 1,286	△ 2,096	△ 5.9	

(注) ①2,000%以上の外航船(近海・遠洋資格船)。②液化ガス船はLPG船、LNG船。オア・バルクキャリアは鉱石専用船、鉱 / 炭兼用船、鉱 / 撒兼用船、石炭専用船、撒積船。木材専用船はチップ専用船を含む。③四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

2,000%以上の外航船

前述した100%以上の日本商船隊のうち旅客船、フェリー、その他特殊船を除く2,000%以上の外航船(近海・遠洋資格船)は、449隻、2,041

万%、3,316万%で前年に比べて83隻、128万%、210万% (6.0%) 減少した。しかし、前年の減少幅と比較してみると%、%Wベースでおよそ半減している。

これをピークであった1982年と比べると、こ

第12表 減少船腹 (2,000%以上の外航船)

(1) 海外売船

	1989. 7~1990. 6			1989年総船腹量に 対する減少率(%)			[参考] 1988. 7~1989. 6		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船	12	783	1,408	13.5	10.9	10.9	18	1,356	2,502
油/乾貨物兼用船	—	—	—	—	—	—	1	99	191
オア・バルクキャリア	22	792	1,437	16.1	9.2	9.0	22	753	1,329
木材専用船	5	122	157	29.4	25.2	25.7	7	134	202
カー・バルクキャリア	10	187	149	16.1	15.7	17.7	17	279	249
その他専用船	19	95	124	21.6	20.3	22.0	23	129	158
化学薬品船	7	44	71	58.3	61.1	61.7	4	18	30
液化ガス船	3	55	59	13.0	4.2	5.3	1	4	4
フルコンテナ船	9	212	211	22.0	15.3	15.9	10	428	359
一般貨物船	10	68	113	17.9	18.1	18.9	13	86	144
合計	97	2,359	3,731	18.2	10.9	10.6	116	3,285	5,167

(注) ①海外売船は引渡しベース。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

(2) 解体船舶

	1989. 7~1990. 6			1988. 7~1989. 6		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船	—	—	—	—	—	—
油/乾貨物兼用船	—	—	—	—	—	—
オア・バルクキャリア	—	—	—	—	—	—
木材専用船	—	—	—	—	—	—
カー・バルクキャリア	—	—	—	1	9	9
その他専用船	—	—	—	—	—	—
化学薬品船	—	—	—	—	—	—
液化ガス船	—	—	—	—	—	—
フルコンテナ船	—	—	—	—	—	—
一般貨物船	—	—	—	—	—	—
旅客船	—	—	—	—	—	—
その他特殊船	—	—	—	—	—	—
合計	—	—	—	1	9	9

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

の8年間で隻数は61.8%、千%は41.8%、千%は44.5%とそれぞれ減少している。(第10表参照)

〔船種別構成〕

船種別の構成は、第11表および参考表のとおりであるが、前年との比較でみると油送船関係が15隻、21万%、59万% (4.2%)、乾貨物船が68隻、108万%、151万% (7.6%)それぞれ減少している。特に減少の著しいのは、油送船と撤

積船で、それぞれ9隻、37万%、65万% (5.0%)、16隻、42万%、72万% (17.5%)の減少となっている。この他%による減少率では、木材専用船の47.1% (5万%)、チップ専用船の21.5% (11万%)、冷凍・冷蔵運搬船の21.0% (12万%)、化学薬品船の56.5% (7万%)が20%以上のマイナスで目立っている。

増加している船種では、LNG船が前年比2隻、21万%、13万%増加しているのが注目される。

〔減少船〕

1989年7月から1990年6月までの1年間に減少した船舶は、海外売船のみで、97隻、236万%、373万%となっている。このうちどれだけがスクラップされたか判然としないが、ほとんどが便宜置籍船化されたものと考えられ、円高の影響を主要因として日本籍船が国際競争力を喪失し、フラグging・アウトを進展させたものと考えられる。しかし、1989年10月に船主労

【参考】 基礎分類による船種別船腹構成

船種別	1990年				1989年				対前年比増減	
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	千%	%
① 油送船	80	6,827	12,266	37.0	89	7,196	12,914	36.6	△ 648	△ 5.0
② 鉍/油兼用船	7	624	1,159	3.5	7	624	1,159	3.3	0	—
③ 鉍/撒/油兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
④ 鉍石専用船	16	1,624	3,136	9.5	17	1,627	3,125	8.9	11	0.4
⑤ 鉍/炭兼用船	23	1,924	3,682	11.1	24	1,971	3,761	10.7	△ 79	△ 2.1
⑥ 鉍/撒兼用船	33	2,429	4,552	13.7	34	2,464	4,615	13.1	△ 63	△ 1.4
⑦ 石炭専用船	5	236	396	1.2	5	236	396	1.1	0	—
⑧ ニッケル専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑨ ボーキサイト専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑩ 撒積船	41	1,856	3,403	10.3	57	2,277	4,124	11.7	△ 721	△ 17.5
⑪ 穀物専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑫ 木材専用船	4	31	54	0.1	6	59	102	0.3	△ 48	△ 47.1
⑬ チップ専用船	8	325	398	1.2	11	419	507	1.4	△ 109	△ 21.5
⑭ 自動車/撒兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑮ 自動車専用船	54	1,059	726	2.2	62	1,190	841	2.4	△ 115	△ 13.7
⑯ 鋼材専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑰ セメント専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑱ コークス専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑲ 石灰石専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑳ 土砂運搬船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
㉑ 冷凍・冷蔵運搬船	70	378	445	1.3	88	469	563	1.6	△ 118	△ 21.0
㉒ 化学薬品船	6	31	50	0.1	12	72	115	0.3	△ 65	△ 56.5
㉓ L P G 船	13	522	564	1.7	15	532	573	1.6	△ 9	△ 1.6
㉔ L N G 船	10	1,003	667	2.0	8	789	533	1.5	134	25.1
㉕ フルコンテナ船	33	1,228	1,180	3.6	41	1,390	1,331	3.8	△ 151	△ 11.3
㉖ 一般貨物船	46	308	486	1.5	56	376	599	1.7	△ 113	△ 18.9
合計	449	20,406	33,163	100.0	532	21,691	35,260	100.0	△ 2,097	△ 5.9

(注) ①2,000%以上の外航船。②撒積船には銅専用船、燐鉍石専用船、塩専用船を含む。③化学薬品船はケミカルタンカー、諸薬品船、糖密船等。④一般貨物船には重量物船を含む。⑤構成比は%ベースによる。⑥四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

務団体と全日本海員組合との間で合意したマルチップ混乗制度が1990年2月にスタートしてお

り、これによりどの程度日本籍船の減少に影響するか、もう少し時間がかかるものと思われる。

菊に魅せられて

日本海汽船取締役相談役 三隅田 良吉

春夏秋冬、四圍を海にかこまれ気候温暖なわが国は自然の宝庫である。私は若いころから船に乗り、また商用で飛行機を利用して世界各国旅をしたが、自然が美しく治安もよくて住みやすい国はどこだろうかと考えてみると、数ある国の中で、わが国をその一つに挙げることは異論のないことだと思う。

日本人は古代より花鳥風月を観賞する習わしがあり、歌に詩に多くの先達が素晴らしい文献を残してくれており、今もなおわれわれの心をなごませている。特に季節の香りを告げる美しい花は貴重である。

春には桜、つつじ、さつき、桃の花、沈丁花、菜の花。

夏には、牡丹、ばら、百日紅、くちなし、水仙。

秋には菊、ききょう、コスモス、女郎花。

冬には、福寿草、寒椿、さざんか、紅白梅。

数ある花のうち、桜と菊はわが国を代表する花である。桜は国の花とされており、いっせいに咲きいっせいに散る。菊は皇室の紋章とされている。

原産は中国大陸であり、奈良時代以後にわが

国に伝えられ、江戸期に大改良された。梅、竹、蘭とともに四君子の一つとされており縁起の良い花である。

今から13年前大阪から鎌倉に引っ越して間もなく、家内が知人から菊の苗を3本もらいうけ、庭の片隅に置いたのが菊との出合となった。

指示通り水をやり、肥料をやり、芽をつみ移植を行い、秋に大輪の3本仕立てが成功したことで、遂に私は菊のとりことなってしまった。

その後、同好の人から栽培方法を聞き、数冊の菊の入門書を読みながら、毎年鉢数と種類を増やし、春のさし穂から大事に育て、11月3日前後に見事な大輪菊を見る感激は実に素晴らしいの一語につきる。不思議なことに次年度はよりよいものを作ろうという意欲がわいてくる。

素人の私は展示会に出品して入賞しようとは思わないが、近所の人たちから褒められたり、道行く人から褒められると、まんざら悪い気はしないものだ。平成2年秋には3本仕立て大輪菊25鉢、一昨年から始めた懸崖菊4鉢、盆栽菊4鉢という結果になったが、今一つ満足とはいかない。冬の間いろいろと準備して今年こそはよりよい菊に出逢いたいものだと、春が来る



のが楽しみである。

趣味の一つとして、菊育て同好の士が1人でもと思いながら、我流の菊栽培奮闘記をご披露し、楽しみを分かちことができれば幸甚である。

土壌と冬の作業

菊は丈夫な草花であるが、鉢植えの場合は根づまりを起こさないように水はけのよい土を選ぶ。培養土として絶対に欠かすことができないのが腐葉土である。落葉樹の落葉を腐らせて作るが、鉢数が少ない場合は園芸店で袋入りを求めれば十分である。その他の培養土は田土、赤玉土、パーミキュライト、川砂、もみがら、くん炭等を冬の間用意しておく。

12月初旬花が済んだら10cmぐらい残して切り捨て、親鉢として春芽を待つ。この鉢は日当たりのよい場所に置き上面が乾燥したら水をやる程度でよい。

春の作業

3月ともなると親鉢から新しい芽が出て来るが、多くの芽を取るためには4月初旬に摘心す

る。5月中旬にはいよいよさし穂が始まる。

さし穂用の箱は魚箱のごとく浅くて水はけのよいものを用意する。肥料分のない土を使う。

私は赤玉土とパーミキュライトを7分3分とし、よく混ぜて灌水し箸で穴明けしてさし穂する。親鉢の勢いのよい若芽を選び5~6cmで葉のつけ根を消毒したかみそりで切る。1時間程度で水揚げさせ、上記用意したものにさし込む。2~3週間で発根するが全部は成功しないので多めにさし穂する。風通しのよい日陰に置き朝夕十分に水をやり発根を促進さす。

6月初旬には4号鉢に移植する。移植土は赤玉土4、腐葉土4、川砂2、少量の油粕でよい。移植後菊が13cmぐらい生育したところで、一番先の芽をつみ取る。この作業により菊の芽が上部より3カ所発芽する。この3本を仕立てて3本仕立てとするが、全部成功するとは限らず神経を使う作業である。6月下旬には5号鉢に移植する。この間の早朝、夕方の水やりは夫婦共同作業となる。

夏の作業

8月上旬になると菊用の8号の素焼鉢に定植を行う。使用土は赤玉土、腐葉土、川砂が主となるが、少量の骨粉、石灰、油粕、くんたんをよく混ぜる。夏の盛りのこの作業は汗まみれの苦しい仕事ではあるが、秋の開花を楽しみに頑張ることになる。この際3本の支柱を固定する。夏の菊は育成がどんどん進み、それに合わせて油虫、黒点病、葉枯れ病、斑点病の大敵が発生する。ダイセン、マンネブダイセンを2週間に1回は散布し消毒が必要である。風のない天気

の日、午前中に行う。肥料は固型の市販ものでよい。2～3個、型がくずれると追肥する。9月中旬には肥料止めとする。

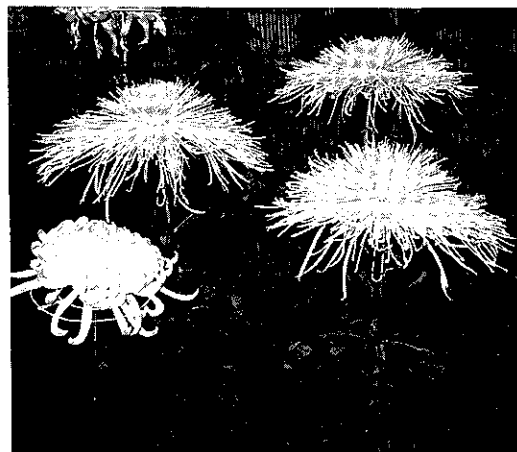
秋の作業

9月、10月初旬になると柳芽、つぼみをつけるので、芯のつぼみのみを残すようにして他はつみ取る。朝は30分早起きしてこの作業をすると指先が緑色に染まり、ほのかな菊の香に初秋を感じる。

菊の大敵は強風である。台風シーズン到来となると、天気予報を聞き天気図を見ながら鉢を移動する。処置が遅れて強風大雨の中をずぶ濡れになりながら、家の中に取りこんだ思い出はつきない。せっかく育てた菊が横倒しになり折損すると、涙が出るほどくやしいものだ。

昨年は台風の当たり年で、台風11号が8月10日に来襲し、9月には19号、20号、10月21号と苦勞させられた。

10月下旬から11月に入ると菊はいっせいに開花を始める。花台の取りつけが間に合わないぐらいに次々に立派な花を咲かせ、1年間の苦勞に報いてくれる。大輪咲きの白、黄、紫、細管菊の桃色、これらの菊は毎年芽を取るもので10年来私の友達である。手からはみ出るように育った大きい花、私に語りかけてくれる菊、菊には魔力と魅力がひそんでいるのではあるまいかとつくづく思う。



毎年11月1日から23日まで日比谷菊花大会に行くのが楽しみである。総理大臣賞、東京都知事賞など、入賞の菊、3本仕立て菊、懸崖菊、盆栽菊の見事な作品を見るにつけ作者のご苦勞に心から敬服する。

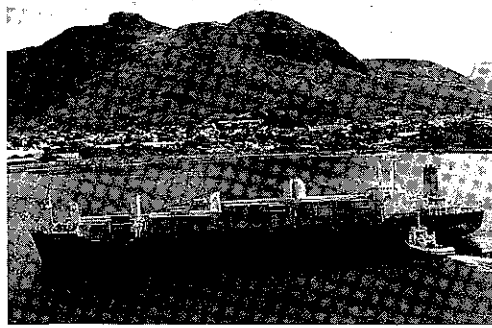
私は菊を手がけるようになって四季を肌身に感ずるようになり、大変健康によいと思っている。家の周囲の日当たり、日陰、風向きなど菊に教えてもらった。

菊は奥行の広い花である。手をかけ愛情をそそげば、それだけに応えてくれる。子育てにも通ずるものを感じずる。

今は1月、菊の栽培には最も暇な時ではあるが、親鉢を見回り水やりしながら今年もどうぞよろしく頼むよとお願いすることにしよう。

入門書「NHK趣味の園芸作業12ヵ月『大菊』」ご参考まで。

内外情報



▲ ポートルイス港に入港中のセミコンテナ船

1. ペルシャ湾就航船の安全対策
2. 船員法の一部改正に関する答申
3. GMDSS の導入ともなう船舶職員法の改正に関する答申
4. パナマレジスターの概況
5. 躍進目覚ましい COSCO
6. 世界バルク輸送の現状

1. ペルシャ湾就航船の安全対策

平成2年8月2日のイラクによる突然のクウェート侵攻にともない湾岸地域の緊張が一挙に高まった。このため当協会は、直ちに「ペルシャ湾就航船緊急情報連絡網」および「ペルシャ湾在湾船社連絡会」（以下在湾船社連絡会）を設定し、紅海も含めた就航船の動静把握に努めるとともに、クウェート国境に近いカフジ港への就航船を中心とした安全対策を実施してきた。

その後、国連の安全保障理事会が決議したイラクのクウェート撤退期限である平成3年1月15日が迫ったことから、同国がこれを受け入れない場合、多国籍軍による武力行使の可能性も考えられたため、1月11日「在湾船社連絡会」を開催し、緊急時の対策を策定した。その骨子は、①機雷情報の収集・伝達を徹底し、機雷漂流水域の避航・見張りの強化等を実施すること、②万一、交戦状態となった場合、東経52度以西にある船舶は速やかに東方海域に移動するか、より安全と考えられる場合は出港すること、また入湾予定船については、一時湾外で待機するこ

と、を内容とするものである。

この安全対策は、1月14日開催された「ペルシャ湾安全対策官民連絡会議」（以下、官民連絡会議）、外航二船主労務団体（外航労務協会、外航中小船主労務協会、以下外航二船団）と全日本海員組合（以下全日海）による「協議会（安全）」でも確認され、1月17日の日本時間09:00（現地時間03:00）に、多国籍軍がイラクの軍事的重要な拠点を攻撃したことから、直ちに実施に移された。

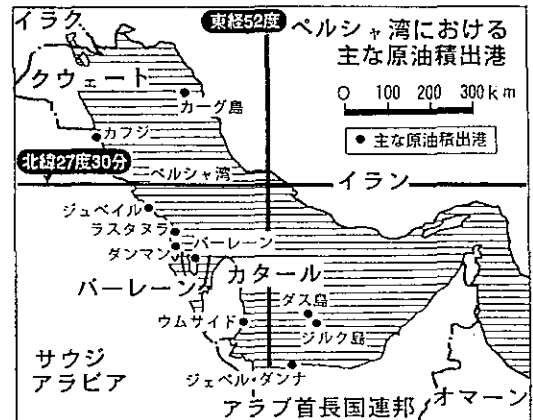
湾岸戦争開始という重大局面を迎え、同17日、内閣および運輸省に「湾岸危機対策本部」が設置され、貢献策等の検討が進められることとなった。これを契機に、当協会は、ペルシャ湾ならびに紅海に就航する船舶の安全確保とわが国海運業界に派生する諸問題に迅速かつ的確に対応する目的で、増田信雄理事長を本部長とする「ペルシャ湾岸危機対策連絡本部」を設置した。同本部は、現地情勢、日本商船隊の動向など、船舶の安全にかかわる内外情報の分析や関係方面との連絡調整を行っているが、船舶の安

全については、従来どおり官民連絡会議や在湾船社連絡会で対応することとしている。その後、湾岸戦争の推移に対応して開催された海運労使の協議会(安全)でカタール東岸海域は、浮遊機雷の危険性も含め安全と判断されるとしてドーハおよびウムサイド両港への寄港を再開することが合意された。

また、東経52度以西、北緯27.5度以南の海域への就航については、資源エネルギー輸送等の社会的要請にこたえ、早期に就航再開を図るため、多国籍軍による日本商船隊の監視・保護体制、機雷の掃海状況等を確認しつつ、28日以降数度にわたり労使協議が開催された。この間、当協会は1月29日に再度「官民連絡会議」の開催を要請し、船舶の安全問題について政府関係当局の見解ならびに情勢分析結果を確認した。これらをもとに、1月31日の協議会(安全)で最終合意が得られ、同日21:00(日本時間)より就航が再開された。

再開にあたり策定された安全対策には、これまで実施してきた船舶動静の把握、情報の収集・伝達その他、以下の事項が追加されている。

- ① 原則として昼間航行とする。ただし、緊急時あるいは現地の特別情勢下にあつては、船長の判断により航行する。
- ② 米国海軍および多国籍海軍が日本商船隊も友好国の船舶と認識して防護体制を敷いていることにかんがみ、就航船は動静の連絡を取り、必



要な助言を得るよう努める。

- ③ 入港あるいは着積中にあつては、直ちに出發し得る体制を整える。
- ④ 着岸・着積中は、不測の事態に備え保護具を準備する。
- ⑤ サウジアラビア、バーレーン両国就航船を対象に緊急連絡体制を別途設定し、就航船の動静を現地大使館に連絡する。また就航船は必要の都度、現地大使館と連絡する。

これにより、原油、石油液化ガス、石油製品等の重要物資の安定輸送が大幅に回復されることとなったが、当初の予想に反し戦争の短期終結が難しい状況下であり、また、原油流出による影響が懸念される等、就航船舶の安全対策がより重要となってきたため、当協会は事態の変化に即応できるよう関係方面と連携を密にして安全確保に努めることとしている。

2. 船員法の一部改正に関する答申

船員中央労働委員会は、平成3年1月8日臨時総会を開催し、船員法の一部改正について運輸大臣へ答申した。(資料参照)

今回の答申は、昭和63年に労働時間の短縮等を目的として船員法が改正された際、先送りされた同法の労働時間等の適用範囲の拡大、および定員規定の

見直しを内容とする平成元年10月の運輸大臣諮問に対するもので、1年3カ月にわたり審議されてきたものである。

なお、改正船員法の施行時期については、関係方面の受け入れ体制等諸般の事情に配慮することとされている。

今回取りまとめられた答申の概要は以下のとおりである。

① 労働時間等の適用範囲の拡大

船員法の労働時間等の規定は、従来から総トン数700トン未満の内航小型船には適用されず、小労則(小型船に乗り組む海員の労働時間及び休日に関する省令)により規定されているが、船員法の適用範囲を拡大し、これらの船舶にも適用することとする。

ただし、航海の態様が特殊である等のため、1日8時間制の労働時間をそのまま適用することが著しく不相当と行政官庁が認めるものについては、小労則において認められていた変形労働時間制の思想を導入し、次のように定める。

- (イ) 定期的に短距離の航路に就航するため入出港が頻繁である旅客船等の船舶に対しては、小労則に定める変形労働時間制に代えて、船員法に定める変形労働時間制を適用できることとする。
- (ロ) 海員の日ごとの業務に著しい繁閑の差が生ずることが多い一般船舶等の変形労働時間制については、変形期間の長さを1週間から3カ月(当面は基準労働期間)、1週間の労働時間は56時間以内、1日の労働時間は16時間以内から12時間以内へとそれぞれ改正し、新たに1カ月平均5日以上を休日を与えることとする。

② 定員規定の見直し

総トン数700トン以上の船舶に義務づけられていた甲板部の航海当直部員を6名以上とする規定を、航海の安全を確保するため、航海当直をすべき部員の職務を配置しなければならない精神規定に改め、常時10名以上の船員を使用する船舶所有者は、定員を就業規則に定めなければならないこととする。

【資料】

船員法の一部改正に関する答申(船中労第5号)

平成3年1月8日

平成元年10月19日付け海基第298号により諮問を受

けた船員法の一部改正に関する件については、船員法改正委員会を中心に慎重審議の結果、別紙により船員法の一部を改正すべきであるとの結論を得たので答申する。

なお、本答申に係る船員法の改正およびその施行に当たっては、次の事項について十分考慮するよう要望する。

1. 法第70条第1項の規定の改正に伴い、その改正の趣旨を逸脱して航海の安全を損なうような定員削減が行われないよう適正な指導を行うこと。
2. 船員制度近代化については、従来からの経緯と実情に鑑み、法改正に伴いこれが阻害されることのないよう環境整備を図り、今後とも引き続き積極的に推進していくこと。
3. 法改正およびその施行に当たっては、漁船を含めた各船種の就業の実態に配慮すること。
4. 法律改正に伴う省令等の整備については、関係者の意見を十分に勘案し適切に対処すること。
5. 改正船員法の施行時期については、関係方面の受け入れ体制等諸般の事情に配慮すること。

【別紙】

船員法の一部改正について

第1 船員法の労働時間等に関する規定の適用範囲の拡大関係

1. 拡大の範囲について

- (1) 船員法(以下「法」という。)第71条第1号の船舶にも法第6章の規定を適用することとする。
- (2) 港湾運送事業法第2条第1項第3号に規定する行為に従事する船舶その他の法第6章の規定によることが著しく不相当であると認められる船舶であって、行政官庁の許可に係るものについては、同章の規定は適用しないこととする。

2. 適用範囲の拡大に伴う規定の整備について

- (1) 労働時間の特例

① 次に掲げる船舶であつて、その航海の様態が特殊である等のため海員が法第60条第1項の規定によることが著しく不適当な職務に従事することとなると行政官庁が認めるものに関しては、海員の1日当たりの労働時間について命令で別段の定めをすることができることとする。

イ 定期的に短距離の航路に就航するため出入港が頻繁である船舶

ロ 海員の日ごとの業務に著しい繁閑の差が生ずることが多い船舶

② ①イの船舶に乗り組む海員についての①の命令の具体的内容は、次のとおりとする。

イ 1日当たりの労働時間は、12時間以内とする。

ロ 1週間当たりの労働時間は、1月以内の一定の期間について平均48時間以内としなければならない。

ハ 船舶所有者は、ロの1月以内の一定の期間について1月当たり平均5日以上の休日を与えなければならない。

③ ①ロの船舶に乗り組む海員についての①の命令の具体的内容は、次のとおりとする。

イ 1日当たりの労働時間は、12時間以内とする。

ロ 1週間当たりの労働時間は、当該1週間のうち6日について48時間以内としなければならない。

また、当該6日を超えてさらに1日労働させる場合の当該日の労働時間は8時間以内とし、上記6日についての48時間以内の労働時間と合わせ、1週間を通しての労働時間は56時間以内としなければならない。

ハ 船舶所有者は、1月当たり平均5日以上の休日をロの1週間を含む3月以内（当面は基準労働期間内とするが、船員の就労実

態、労働保護の必要性等を勘案しつつ、可能な限り早い時期に3月以内に移行することとする。）に与えなければならない。

ニ 船舶所有者は、ロの1週間の各日の労働時間を、少なくとも、当該1週間の開始する前までに、海員に通知しなければならない。

(2) 労使協定による時間外労働

船舶所有者は、公衆の不便を避けるために必要と認められる旅客船の運航を行うために海員に時間外労働をさせる必要がある場合において、労使協定を締結し、これを行政官庁に届け出たときは、その必要の限りにおいて、当該協定で定めるところにより、海員に時間外労働をさせることができることとする。

(3) 基準労働期間

1. (1)により新たに法第6章の規定が適用されることとなる船舶に係る基準労働期間は、現在同章の規定が適用されている船舶に係る基準労働期間に統一することとする。

第2 定員に関する規定の見直し関係

1. 法第70条第1項の規定を改正し、船舶所有者は、航海の安全を確保するため、船舶において当該船舶および周囲の個々具体的な状況に応じて適切な航海当直を実施することが可能となるよう、航海当直をすべき部員の職務を配置しなければならない旨を定めることとする。

2. 常時10人以上の船員を使用する船舶所有者は、定員について就業規則を作成し、これを行政官庁に届け出なければならないこととする。

3. 現行の法第70条第2項の規定の趣旨は、存置することとする。

4. 法第72条の3の規定の取り扱いに当たっては、いわゆる近代化船の制度的枠組みの存置に配慮することとする。

第3 その他

1. 経過措置

基準労働期間等について所要の経過措置を設けることとする。

2. 関係規定の整備

関係規定について、所要の整備を行うこととする。

3. GMDSS の導入にともなう船舶職員法の改正に関する答申

海上安全船員教育審議会（安教審）船舶職員部会は、1月18日第6回GMDSS対応小委員会を開催し、全世界的な海上遭難安全システム（GMDSS）の導入にともなう無線部の船舶職員制度のあり方について取りまとめを行い、2月4日運輸大臣へ答申した。（資料参照）

GMDSSは従来のモールス無線通信に代わる全く新しい海上通信システムを確立し、海上における人命の安全を向上させるためにIMO等で審議されていたものである。

運輸省当局は今回の答申を踏まえ、改正SOLAS条約の発効日（1992年2月1日）に備え、船舶職員法および船舶安全法の改正案を今通常国会に上程することとしている。

今回答申された船舶職員法改正の概要は以下のとおりである。

- ① 現行の通信士の資格とは別に、GMDSSに対応して資格を新たに設ける。
- ② 国際条約に沿い、保守要件等を満足するGMDSSに対応して新しい配乗基準を設ける。
- ③ GMDSSに対応した配乗基準による通信士は、航海士または機関士の職務を兼務することができる。
- ④ 法施行後一定期間の慣熟期間を設け、GMDSSの円滑な移行を図るための措置を講ずる。
- ⑤ 国際航海に従事しない旅客船等（非条約船）の通信士の乗り組みについては、現行乗り組み実態を勘案し、所要の措置を講ずる。

【資料】

全世界的な海上遭難安全システム（GMDSS）の導入にともなう無線部の船舶職員制度のあり方について（海安教審第6号）

（答申） 平成3年2月4日

平成2年9月18日付け運技第166号により諮問を受けたGMDSSの導入にともなう無線部の船舶職員制度のあり方については、移行措置等を含め、慎重に審議した結果、下記によることが適当であるとの結論に達したので答申する。

記

I 船舶職員法令の改正関係

1. 資格設定

現行の海技士（通信）の資格とは別に、GMDSSに対応した4種類の資格（一級～四級）を新たに設けること。

2. 配乗基準

GMDSSに対応した配乗基準は、別表のとおりとすること。

3. 通信士の他職務兼務

GMDSSに対応した配乗基準により乗り組むこととなる通信長については、航海士または機関士の職務と兼務を行うことができることとする。

4. 資格取得方法

- (1) 新資格の試験科目細目については、次のとおりとすること。

一級海技士（電子通信）（仮称）	} 一級海技士 （通信）と同様
二級海技士（電子通信）（仮称）	
三級海技士（電子通信）（仮称）	

四級海技士(電子通信)(仮称) 三級海技士(通信)と同様

(2) 海技士(通信)の資格を有している者については、新資格、海技士(航海)または海技士(機関)の資格の取得が円滑に行えるよう所要の措置を講じること。

5. 海技士(通信)の資格の見直し

現行通信システムからGMDSSへの移行期間(平成4年2月1日から平成11年1月31日)が終了する前に、モールス設備を搭載する船舶とGMDSS設備を搭載する船舶の就航実態をみて海技士(通信)の新資格への移行等について検討すること。

II 移行措置関係

1. GMDSSの導入は、従来の通信制度を大幅に変更するものであるため、GMDSSの運用等が円滑に行われることを確認するために、法施行後一定期間

の慣熟期間を設け、同システムへの円滑な移行を図ること。なお、この期間については、原則として船上保守を行える者を乗り組ませること。

2. 通信士の他職務兼務については、関係者において環境整備に努めるとともに、その合意の下に実施すること。

III 非条約船における措置関係

1. 国際航海に従事しない旅客船における通信士の乗り組みについては、現行乗り組み実態を勘案して、所要の措置を講じること。

2. 漁船における通信士の乗り組みについては、操業実態、現行乗り組み実態等を勘案して、所要の措置が講じられるよう十分配慮すること。

【付記】

以上の答申は、GMDSSという新しいシステムの

【別表】 新資格に係る無線部船舶職員の配乗表(案)

		条 約 船			非条約船(漁船を除く)		
		船上保守	陸上保守	設備の二重化	船上保守	陸上保守	設備の二重化
A 2 海 域		二級海技士(電子通信)	三級海技士(電子通信)	三級海技士(電子通信)	—	—	—
		船上保守+陸上保守	船上保守+設備の二重化	陸上保守+設備の二重化	船上保守	陸上保守	設備の二重化
A 3 海 域	旅 客 船	一級海技士(電子通信)	一級海技士(電子通信)	三級海技士(電子通信)	二級海技士(電子通信)	三級海技士(電子通信)	三級海技士(電子通信)
A 4 海 域	旅客船以外の船舶	二級海技士(電子通信)	二級海技士(電子通信)	三級海技士(電子通信)	二級海技士(電子通信)	三級海技士(電子通信)	三級海技士(電子通信)

		非条約船(漁船に限る)		
		船上保守	陸上保守	設備の二重化
A 2 海 域		—	—	—
A 3 海 域	インマルサット船	二級海技士(電子通信)	四級海技士(電子通信)	*四級海技士(電子通信)
	H F 船	二級海技士(電子通信)	三級海技士(電子通信)	三級海技士(電子通信)
A 4 海 域		二級海技士(電子通信)	三級海技士(電子通信)	三級海技士(電子通信)

(注)
A 2 海域=M F 海岸局から150マイル以内の海域
A 3 海域=インマルサットによる通信範囲内の海域(緯度70度以下の海域)であってA 2 海域以外の海域
A 4 海域=A 2 海域及びA 3 海域以外の海域
一級海技士(電子通信)=一級海上無線通信士+海事知識
二級海技士(電子通信)=二級海上無線通信士+海事知識
三級海技士(電子通信)=三級海上無線通信士+海事知識
四級海技士(電子通信)=一級海上特殊無線技士+海事知識
○資格の名称は仮称である。
○非条約船のうち、旅客船及び漁船以外の船舶にあつては国際航海に従事するもの(総トン数20トン未満のものを除く。)に限り、漁船にあつては総トン数20トン未満のものを除く。
○表中*の欄については、インマルサットとH F による設備の二重化の場合にあつては三級海技士(電子通信)となる。

導入にともなう無線部の船舶職員制度のあり方について、平成2年9月18日に諮問された後慎重に審議した結果をとりまとめたものであるが、とりまとめにあたって労働側委員から次のような要望がなされたのでこれを付記しておく。

(1) 無線設備の二重化および陸上保守は、海技士(電子通信)の資格に密接な関係を有することから、この具体的基準の策定にあたっては、関係者の意

見に十分配慮すること。

- (2) わが国における海上通信制度の実情を踏まえ、あらゆる事態の中で円滑な通信を確保するため、船舶職員法上の通信士の配乗が必要となる船舶については、極力船上保守を基本とした海技士(電子通信)が配乗されるよう努めること。
- (3) 通信士の職務経験も活かされるよう陸上保守の資格制度の整備について検討すること。

4. パナマレジスターの概況

経済制裁も、米国の介入も、他の自由登録国からのタフな挑戦も、さらには Secnaves (海事事務局) のトップ人事交替が行われた不安定な時期すらも、各国船主筋のパナマ船籍登録意欲を減少させるに至らなかった。ブッシュ大統領が、ノリエガ將軍を追い出してパナマに民主主義を回復するために米軍を派遣してから12カ月後、パナマ船籍登録数は政治的混乱期に失ったと推定される1,000万トン回復するに至った。

1925年に設立されたパナマ船籍登録制度は自由登録制度では最古のものである。1980年代には登録隻数、トン数ともに大幅に増加し、1989年央の合計5,121隻、約4,700万%という数字は合計トン数ではリベリアに次いで第2位であり、登録隻数では最大である。

登録管理はニューヨーク事務所をベースとして行われているが、この機能は訓練されたスタッフの数がそろい次第パナマに戻されることとなっている。

パナマはIMOのメンバーであり、SOLAS(国際海上人命安全条約)、TM(トン数測定に関する国際条約)、LL(満載喫水線に関する国際条約)、MARPOL(国際海洋汚染防止条約)や、その他公害に関する条約等ほとんどの主な国際条約を批准している。STCW条約の批准は現在国民議会で討議されているが、1991年初期には承認される見通しである。

いかなる個人も企業も、国籍や企業所在地のいかにかわらず、パナマ船籍として登録する資格が与えられており、またその船舶運航から得られる全所得は無税である。

最低トン数制限はないが、船齢20年以上の船舶は特別検査を受けなければならない。

暫定登録は、直接パナマの Secnaves または世界の54カ所に存在する領事館の公認機関で行うことができる。

船舶は2年間は裸用船によってパナマ登録内外に移しても登録に影響を及ぼさないが、これには関係2カ国のうちいずれかの国の証明書が必要である。

パナマ当局は、主要7船級協会および中国、ギリシャ、ユーゴスラビヤ、韓国、ポーランドおよびポルトガルの国立船級協会を認めている他、民間検査会社数社を信任し、船舶検査を実施して技術証明書を発行することを認めている。これらの民間検査会社はニューヨーク技術事務所 Segumar の監視を受けている。

船員配乗において船員の国籍に関する制限はないが、パナマ人の船員は政府によって好意的に見られており、またその取り扱いは最低限IMO基準に準ずるものとされている。船員の免状発給については船主筋の懸念の種であったが、現在は Secnaves が再検

討を行っている。以前はパナマの民間企業 Marinexam によって実施されていたこの業務は、現在は地方事務所のネットワークを駆使して Bureau Veritas が臨時に行っている。しかしこの方法は全幅的に成功したとは言えず、新システムの開発を待つてパナマ政府がコントロールすることとなっている。

ライセンスの数と種類も検討されている。カテゴリ総数はデッキ部門、エンジン部門それぞれ5段階に減少され、新しい訓練および試験手順が導入されるものと予想されている。

登録機関が徴収する料金は、市場原則に基づきかつ交渉によって取り決めることができる。

80年代に広まっていた過剰料金徴収は、現在は嫌われていて今ではほとんど行われていない。登録料金は船の大きさによって \$500～\$6,500 の幅がある。年間トン税は、セット・シングル・レート・チャージに加えてネットトン当たり10セントである。幅広い料金スケジュールがあり、これは登録の付帯的事

項に適用される。

【徴収料金】

登録料：

2,000%まで：	US \$ 500
2,001～5,000%：	2,000
5,001～15,000%：	3,000
15,000%超：	3,000+追加トン数1トンにつき10セント最高\$6,500。

年間税率：

1 ネットトン当たり US \$ 0.10

加えて以下のフラット・レート・チャージ

1,000%までの船舶：	US \$ 1,200
3,001～5,000%までの船舶：	2,000
5,001～15,000%までの船舶：	2,700
15,000%を越える船舶：	3,000

(Fairplay 1990年12月20/27号)

5. 躍進目覚ましい COSCO

1991年4月、中国の大手海運企業 China Ocean Shipping Company (COSCO) は創立30周年を祝うが、創立以来の堅調な発展によって世界最大級の貨物輸送船社に成長するという祝福すべき実績を挙げている。

1961年、COSCO は合計4隻、3万%にも満たない船舶で事業を開始したが、今日では620隻、1,454万%の商船隊を誇っている。

COSCO は現在、フルコンテナ船71隻、セミコンテナ船7隻、バルク・キャリア183隻、一般貨物船242隻、多目的船69隻、RO/RO 船16隻、タンカー14隻、木材専用船14隻、ラッシュ船2隻および客船2隻を所有・運航している。

同国国営船社の Chen Zhongbiao ゼネラル・マネ

ジャー代理は、「COSCO の船隊拡充は中国の成長する外国貿易に対応することをその第一の目的としている」と述べている。

同氏によれば、同社の1989年の輸送量は7,900万トンであったが、1990年の最初の11カ月間に COSCO が輸送した貨物は7,600万トンに達し、同通年では8,000万トンを超える見通しである。

1989年の同国の外国貿易額は1,116億ドルに達しているが、現在、COSCO は同国の外国貿易貨物の60パーセント以上を輸送している他、三国間貿易にも従事している。

Chen 氏は「内外の顧客サービス向上のために船隊構成の改善を続けた」と述べているが、過去5年間に COSCO は合計63隻、180万%を購入して老齢船と

取り替えている。

また大型バルク・キャリアおよびタンカーを船隊に追加し、中国の原油、石炭、建築用資材等の輸出および穀物、鉄鉱石、化学肥料等の輸入のニーズに合わせている。

また、1989年10月から1990年11月にかけての時期に、いわゆる「第三世代」コンテナ船(2,700TEU積み) 5隻が順次 COSCO 船隊に参入した。ドイツと英国の造船所で建造されたこれら新造船のスピードは時速22ノットで、中国が所有する船舶では最大最速のコンテナ船である。これらの新造船追加によって中国コンテナ船隊の総スペースは8万9,000TEUとなった。

これら新コンテナ船の運航ルートは香港/北米西岸定期航路である。同航路では1988年以来ウィークリー・サービスが提供され、従来は1,400TEU型コンテナ船7隻が投入されていたが、大型高速船が投入された結果、一周所要日数が49日から42日に短縮された。

香港発のこれら中国コンテナ船の寄港地は、日本では神戸および横浜、米国ではロングビーチ、サンフランシスコおよびシアトル、そしてカナダではバンクーバーである。顧客はすべて第三諸国の荷主である。Chen氏は、COSCOが1990年にこの航路だけで輸送したコンテナ個数は20万TEUに達したと見積もっている。

同氏は「われわれが実施したサービス改善は国際海運市場でさらに多くの顧客を引き付けるとともにわれわれの競争力を高めることとなった」と述べて

いる。

COSCOは全部で47の定期航路を開設し、その月間航海数は140航海であるが、そのうちコンテナ部門は毎月89航海、在来定期部門は51航海となっている。その寄港地は、日本、香港、東南アジア、欧州、中東湾岸、アフリカ、米国、オーストラリア、ニュージーランド、その他である。この他に不定期船サービスも実施している。

北京に本社を置くCOSCOは、大連、天津、青島、上海、広州の各港湾都市に子会社を設置し、取引関係は150カ国以上、600港を越えている。

COSCOの貨物取り扱いフォワーディング子会社も国内諸港、26省および諸都市に置かれている一方、外国での集荷およびブッキング業務のために西欧、北米、および東南アジアに50のセンターを置いている。

COSCOの将来の発展について同ゼネラル・マネジャー代理は、「COSCOの主たる業務は中国の外国貿易のためにサービスを提供することであり、同時に国際海運市場におけるCOSCOのシェア増強のために努力を継続する」と述べている。

同氏は、COSCOの船隊規模は当面、目立って増強されることはないが、COSCO船隊の構成は変化するニーズに応じてさらに調整されるであろうと述べている。また、さらに大型のコンテナ船、たとえば3,500TEU積みコンテナ船がCOSCOの購入リストに載っていることに加えて、客船およびLPG船の追加も考慮されている。

(Shipping and Trade News 1991年1月7日号)

6. 世界バルク輸送の現状

オスロに本拠を置く不定期船とタンカーのブローカーであるファンレイズ(Fearnleys)社は、毎年年末に前年の世界バルク輸送の現状をとりまとめている。

が、今般、1989年の現状を内容とする“World Bulk Trades 1989”が発表されたので、以下にその一部を抜粋して紹介する。

【表1】原油および5大バルク貨物の海上荷動き量の推移

(1) 荷動き量

単位：100万トン

品目	年	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
原	油	1,497	1,320	1,170	993	930	930	871	958	970	1,042	1,120
鉄	鉱	327	314	303	273	257	306	321	311	319	348	362
石	炭	159	188	210	208	197	232	272	276	283	304	321
穀	物	182	198	206	200	199	207	181	165	186	196	192
ボーキサイト	・アルミナ	46	48	45	38	36	44	40	41	45	48	49
燐	鉱	48	48	42	40	43	44	43	41	42	44	41
5大バルク貨物計		762	796	806	759	732	833	857	834	875	940	965

(2) トン・マイル

単位：10億トン・マイル

品目	年	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
原	油	9,452	8,219	7,193	5,212	4,478	4,508	4,007	4,640	4,618	5,065	5,736
鉄	鉱	1,599	1,613	1,508	1,443	1,320	1,631	1,675	1,671	1,728	1,919	1,983
石	炭	786	952	1,120	1,094	1,057	1,270	1,479	1,586	1,653	1,719	1,798
穀	物	1,026	1,087	1,131	1,120	1,135	1,157	1,004	914	1,061	1,117	1,095
ボーキサイト	・アルミナ	169	188	172	153	145	172	166	167	180	189	190
燐	鉱	177	171	139	142	159	162	156	155	165	176	173
5大バルク貨物計		3,757	4,011	4,070	3,952	3,816	4,392	4,480	4,493	4,787	5,120	5,239

1. 世界のバルク輸送量の推移

(1979年～1989年)

1989年の原油の荷動き量は、11億2,000万トン、5兆7,360億トン・マイルとなった。これを10年前の1979年と比較すると3億7,700万トン(25.2%減)、3兆7,160億トン・マイル(39.3%減)の減少となっている。この10年間の年平均伸び率をみると、トン数は2.9%、トン・マイルでは4.9%の減少となっているが、実際に減少を続けたのは79年から85年までで、86年からは比較的力強い荷動きの増加となっている。

また、同期間の主要ドライバルク貨物5品目(鉄鉱石、石炭、穀物、ボーキサイト/アルミナ、燐鉱

石)の荷動き量の年平均伸び率は2.4%増となったが、89年の合計荷動き量は9億6,500万トンであった。この間の年間増減率を各年ごとにみると、79年の前年比14%増を上限とし、82年の同6%減を下限とする一様ではない動きを示している。一方、同期間のトン・マイルによる荷動き量は、年平均で3.4%増加し、89年は5兆2,390億トン・マイルとなった。

過去10年間の推移をトン数ベースで貨物別にみると、極めてさまざまな動きを示している。まず原油の荷動きは各年の対前年比で、79年は5%増であったものが、80～85年には年平均9%減と大幅な減少を続けたものの、86年には10%増加し、翌87年は1

【表2】原油および主要バルク貨物の輸出・入別海上荷動き量(1989年)

(1) 原油

単位：100万トン

輸入地域 輸出地域	北・西欧州	地中海	北米	南米	日本	その他	輸出計 1989年	輸出計 1988年
ペルシャ湾	77.2	20.9	79.8	29.2	124.4	172.3	503.8	450.9
Near East	18.2	32.3	21.4	6.3	-	10.0	88.2	81.0
北アフリカ	20.6	57.9	4.7	3.0	-	8.0	94.2	99.5
西アフリカ	16.3	21.4	69.9	6.1	0.6	3.9	118.2	103.3
カリブ海	10.9	9.4	87.8	10.0	8.6	4.0	130.7	120.5
東南アジア	-	0.4	16.4	2.5	41.5	15.0	75.8	71.7
その他	21.5	32.7	35.3	10.8	0.4	8.0	108.7	115.3
輸入計1989年	164.7	175.0	315.3	67.9	175.5	221.2	1,119.6	
輸入計1988年	178.7	184.4	271.2	55.9	162.5	189.5		1,042.2

(2) 鉄鉱石

単位：1,000トン

輸入地域 輸出地域	英・欧州大陸	地中海	その他欧州	米国	日本	その他極東	その他	輸出計 1989年	輸出計 1988年
スカンジナビア	13,863	-	1,280	97	769	1,095	734	17,838	17,411
その他欧州	1,967	947	929	2	-	-	36	3,881	4,108
西アフリカ	13,418	5,139	2,457	794	675	-	792	23,275	23,643
その他アフリカ	5,603	1,738	1,100	-	4,853	305	1,195	14,794	11,103
北米	13,953	1,101	1,187	5,300	2,147	616	-	24,304	25,448
南米東岸	42,297	7,921	10,413	9,401	30,060	15,533	10,694	126,319	117,588
南米西岸	812	533	-	246	5,613	2,523	-	9,727	10,427
アジア	810	1,670	2,950	125	25,929	4,611	1,463	37,558	37,630
オーストラリア	18,046	1,950	950	394	57,662	24,649	550	104,201	100,165
輸入計1989年	110,769	20,999	21,266	16,359	127,708	49,332	15,464	361,897	
輸入計1988年	107,363	17,996	25,863	16,537	123,377	43,799	12,588		347,523

%増にとどまったが、88年には再び増勢を強めて7%増、89年も引き続き7%増を記録している。

また、89年の荷動きを輸出・入別にみると、輸出はペルシャ湾が前年比12%増加し5億380万トンに、Near Eastは同9%増の8,820万トンとなっている。西アフリカ、カリブ海および東南アジアも増加を記録し、それぞれ1億1,820万トン、1億3,070万トン、7,580万トンとなった。それ以外の地域は若干減少した。

輸入側からみると、地域差がはげしく、北・西欧州が前年比8%減、地中海地域同5%減、北米同16%増、南米同21%増、日本同8%増となった。その

他地域は、NIES諸国の輸入増大により同17%増となった。

一方、ドライバルク貨物の対前年増減率は、79年が14%増であったがその後、81~83年は平均5%減少となり、84年は14%増、85年も3%増であったが、86年は3%減少となり、その後は87年に5%、88年に7%、89年には2.7%の増加をそれぞれ記録している。89年の主要バルク貨物の荷動きを輸出・入別にみると、鉄鉱石の輸入では日本、その他極東が大幅に増加し、その他欧州、米国が減少した。輸出側からみると、南米東岸、オーストラリア、その他アフリカが大幅に増加し、その他の地域は、変化な

(3) 石 炭

単位：1,000トン

輸入地域 輸出地域	英・欧州大陸	地中海	その他欧州	南 米	日 本	その他極東	その他	輸出計 1989年	輸出計 1988年
ソ 連	1,553	2,935	3,916	-	8,734	1,500	150	18,788	16,880
その他東欧	4,202	1,188	5,134	1,798	-	-	643	12,965	14,102
西 欧	1,170	1,330	2,064	17	-	-	103	4,684	3,888
北 米	24,640	13,492	11,909	8,384	32,435	13,813	3,038	107,711	98,092
オーストラリア	10,102	1,975	5,665	1,899	53,394	18,828	6,276	98,139	100,148
南アフリカ	7,338	5,650	7,748	500	5,543	17,745	2,294	46,818	43,877
そ の 他	6,688	1,044	5,228	1,174	5,949	8,503	3,746	32,332	27,052
輸入計1989年	55,693	27,614	41,664	13,772	106,055	60,389	16,250	321,437	
輸入計1988年	49,703	28,401	37,025	13,088	103,354	58,195	14,273		304,039

(4) 穀 物

単位：1,000トン

輸出地域 輸入地域	米 国	カナダ	南 米	オーストラリア	その他	輸入計 1989年	輸入計 1988年
英・欧州大陸	5,272	456	3,687	-	137	9,552	10,859
地 中 海	4,482	443	1,770	-	1,853	8,548	7,843
東 欧	27,436	2,477	793	250	7,189	38,145	31,395
その他欧州	1,507	305	519	146	711	3,188	3,557
アフリカ	9,337	942	77	1,991	5,274	17,621	21,847
米 国	13,521	929	2,824	135	1,136	18,545	20,155
Near East	2,656	-	-	13	1,257	3,926	4,400
インド洋	7,341	3,957	1,211	4,420	5,837	22,766	22,124
日 本	22,897	1,916	963	1,869	3,482	31,127	32,582
その他極東	24,692	2,489	1,658	3,828	5,204	37,871	41,192
不 明	93	5	-	361	444	903	455
輸出計1989年	119,234	13,919	13,502	13,013	32,524	192,192	
輸出計1988年	115,170	24,290	14,879	11,002	31,068		196,409

しないし微減であった。石炭の輸出についてみると、北米および南アフリカが大幅に増加し、オーストラリア、その他東欧州が減少した。輸入についてみると、日本が2.6%増の1億606万トンで88年に引き続き過去最大の輸入量となったのをはじめ、地中海地域以外すべての地域が増加を示した。穀物の輸出については、米国、オーストラリア、その他地域が増加を示したが、カナダ、南米が大幅に減少した。輸入については、東欧（特にソ連）、地中海地域が、増加したものの、そのほかは減少した。

（表1・表2参照）

また、タンカー、兼用船、バルクキャリアの船種

別輸送量は、表3のとおりである。

ここで品目別の平均輸送距離についてみると、原油は69年から76年まで継続的な増加を示し、76年には7,230マイルとピークに達した。しかし、その後連続で減少を記録し、特に81年から85年にかけて6,150マイルから4,600マイルへと極端に減少した。それ以降は安定し、89年には5,120マイルとなっている。

一方、主要ドライバルク貨物5品目の平均輸送距離は、79年の4,930マイルから89年の5,430マイルへ10%増加しており、この間、数年のわずかな減少を除きほとんど全期間にわたって増加を示している。各品目の輸送距離については、鉄鉱石が79年の4,890

【表3】タンカー、兼用船およびバルクキャリアによる海上輸送量推移

(1)石油

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	1989
船型	← 6万%以上 →									5万%以上		
①輸送量(100万トン)												
合計	1,511	1,375	1,203	1,003	981	984	897	994	1,039	1,080	1,150	1,280
うち { タンカー	1,384	1,296	1,135	916	901	911	822	871	945	981	1,078	1,218
兼用船	127	79	68	87	80	73	75	123	94	99	72	62
②トン・マイル(10億トン・マイル)												
合計	8,941	7,800	6,410	4,582	4,393	4,260	3,659	4,155	4,390	4,856	5,481	6,147
うち { タンカー	8,306	7,396	6,042	4,193	4,065	3,975	3,355	3,676	3,999	4,376	5,126	5,831
兼用船	635	404	368	389	328	285	304	479	391	480	355	316

(2)ドライバルク貨物

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	1989
船型	← 4万%以上 →									5万%以上		
①輸送量(100万トン)												
鉄鉱石	294	286	281	246	235	285	295	287	298	290	324	337
石炭	105	133	143	147	144	175	210	218	229	215	237	248
穀物	81	88	103	112	115	119	117	93	108	84	87	98
ボーキサイト・アルミナ	17	19	18	16	18	21	21	20	23	18	21	22
燐鉱石	8	8	7	7	9	11	11	10	12	8	7	6
その他ドライバルク貨物	66	65	63	72	85	96	93	107	124	64	76	78
合計	571	599	615	600	606	707	746	735	794	679	752	788
うち { バルクキャリア	401	396	421	455	490	566	620	663	693	579	610	639
兼用船	170	203	194	145	116	141	126	72	101	100	142	149
②トン・マイル(10億トン・マイル)												
鉄鉱石	1,475	1,469	1,448	1,347	1,205	1,532	1,551	1,557	1,635	1,598	1,809	1,871
石炭	603	746	817	842	860	1,044	1,238	1,350	1,459	1,382	1,493	1,531
穀物	486	502	604	665	698	721	690	589	686	549	569	649
ボーキサイト・アルミナ	82	88	80	71	80	94	90	88	96	78	83	89
燐鉱石	35	35	30	34	52	61	58	54	69	46	35	31
その他ドライバルク貨物	343	334	340	384	433	491	469	544	608	313	395	389
合計	3,024	3,174	3,319	3,343	3,328	3,943	4,096	4,182	4,553	3,966	4,384	4,559
うち { バルクキャリア	2,024	2,009	2,169	2,422	2,640	3,041	3,208	3,717	3,922	3,338	3,475	3,629
兼用船	1,000	1,165	1,150	921	688	902	888	465	631	628	909	931

【表4】バルクキャリア、タンカー船腹量および平均輸送距離の推移

(1)原油

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	1989	
船型	← 6万%以上 →									5万%以上			
①船腹量(100万%・年央値)													
タンカー	283	283	279	267	247	232	212	194	192	198	197	201	
兼用船	47.0	46.6	45.6	43.6	41.8	39.6	35.1	32.0	32.1	33.0	33.0	32.0	
②1%当たりの輸送量(t/%)													
タンカー	4.9	4.6	4.1	3.4	3.6	3.9	4.1	4.5	4.9	5.0	5.5	6.1	
兼用船	2.7	1.7	1.5	2.0	1.9	1.8	2.1	3.9	2.9	3.0	2.2	1.9	
③平均輸送距離(マイル)													
タンカー	6,000	5,700	5,300	4,600	4,500	4,350	4,080	4,200	4,250	4,450	4,750	4,800	
兼用船	5,000	5,100	5,400	4,450	4,100	3,900	4,050	3,900	4,200	4,850	4,950	5,100	

(注) 1%当たりの輸送量は、原油の総輸送量をタンカー、兼用船の総船腹量で除したものの。

(2)ドライバルク

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	1989	
船型	← 4万%以上 →									5万%以上			
①船腹量(100万%・年央値)													
バルクキャリア	61.8	62.8	69.1	80.5	90.1	95.7	104.4	110.3	109.4	90.7	92.3	97.1	
兼用船	48.5	48.1	47.1	44.8	43.0	41.0	36.6	33.4	33.6	33.0	33.0	32.0	
②1%当たりの輸送量(t/%)													
バルクキャリア	6.3	6.2	6.1	5.7	5.4	5.9	5.9	6.0	6.3	6.4	6.6	6.6	
兼用船	3.5	4.2	4.1	3.2	2.7	3.4	3.4	2.2	3.0	3.0	4.3	4.7	
③平均輸送距離(マイル)													
バルクキャリア	5,050	5,100	5,150	5,300	5,400	5,350	5,150	5,600	5,650	5,750	5,700	5,700	
兼用船	5,900	5,750	5,950	6,350	5,950	6,400	7,050	6,450	6,250	6,300	6,400	6,250	

(注) 1%当たりの輸送量は、乾貨物の総輸送量をバルクキャリア、兼用船の総船腹量で除したものの。

マイルから89年の5,480マイル(12%増)、石炭が4,950マイルから5,590マイル(13%増)、穀物は5,640マイルから5,700マイル(1%増)、ボーキサイト/アルミナは3,670マイルから3,870マイル(5%増)、燐鉱石は3,690マイルから4,180マイル(13%増)へとそれぞれ増大している。(表4参照)

2. 1990年の現状(中間値)

1990年の主要バルク貨物の生産量(または産出量)およびその荷動きに関する動向は、89年と異なった

様相を呈している。主要品目の生産状況について90年1月～10月期をみると、原油は26億2,400万トン(前年同期比2%増)、鉄鋼は3億9,590万トン(同2%減)、アルミニウムは1,056万トン(0.4%増)となっている。

同時期の地域別原油生産状況は、中東 OPEC 諸国が6億5,000万トン(同4%増)、その他 OPEC 諸国が3億5,000万トン(同13%増)、北海が1億4,800万トン(同6%増)へと増加している一方で、米国が

【表5】主要バルク貨物の生産量および荷動き量

(1)生産量

単位：100万トン

品目	地域	期間	1989	1990	対前年同期比
原油	中東OPEC諸国	1~10月	626	650	+4%
	その他OPEC諸国	〃	311	350	+13%
	OPEC計	〃	937	1,001	+7%
	メキシコ	〃	118	118	+0%
	米	〃	362	343	-5%
	北海	〃	139	148	+6%
	ソ連・東欧	〃	525	499	-5%
	その他	〃	115	115	+0%
	その他	〃	374	390	+4%
	合計	〃	2,570	2,624	+2%
鉄	EEC諸国	1~10月	118.1	114.8	-3%
	米	〃	75.1	74.6	-1%
	日本	〃	89.7	91.3	+2%
	韓国・台湾	〃	18.1	19.1	+6%
	その他IISI	〃	103.5	96.1	-7%
IISI合計	〃	404.5	395.9	-2%	
アルミニウム	欧州	1~9月	2.68	2.67	-0%
	北米	〃	4.20	4.19	-0%
	ラテンアメリカ	〃	1.26	1.30	+3%
	アフリカ	〃	0.45	0.45	+0%
	アジア	〃	0.81	0.83	+2%
	オセアニア	〃	1.12	1.12	+0%
	合計	〃	10.52	10.56	+0%

(注)1990年の一部は推計値。

3億4,300万トン(同5%減)、ソ連/東欧が4億9,900万トン(同5%減)へとそれぞれ減少している。

鉄鋼生産の地域別では、日本が9,130万トン(同2%増)、韓国・台湾が1,910万トン(同6%)に増加し、EECが1億1,480万トン(同3%減)、米国の7,460万トン(同1%減)へと減少している。

アルミニウム生産量は合計1,056万トン(同0.4%増)で、地域的にはラテンアメリカ、アジアで大幅な伸びを示した。

一方、荷動き量については、米国、日本、西欧の90年8月、9月および10月までの原油輸入量が7億7,900万トン(前年同期比8%増)となったが、地域別にみると、米国2億5,800万トン(同6%増)、日本1億7,900万トン(同8%増)、西欧3億4,200万トン(同9%増)と地域差がみられる。

鉄鉱石主要生産国の輸出量は合計1億9,170万ト

(2)荷動き量

単位：100万トン

品目	地域	期間	1989	1990	対前年同期比
原油輸入	米	1~10月	243	258	+6%
	日本	〃	165	179	+8%
	西欧	1~8月	314	342	+9%
	計	〃	722	779	+8%
鉄鉱石輸出	ブラジル	1~9月	86.8	85.1	-1%
	オーストラリア	1~9月	74.3	72.4	-3%
	カナダ	1~8月	20.1	15.1	-25%
	スウェーデン	1~7月	10.1	9.7	-4%
	ゴ	1~10月	9.8	9.4	-4%
計	〃	200.6	191.7	-4%	
石炭輸出	オーストラリア	1~9月	73.5	83.2	+13%
	米	1~8月	57.8	62.5	+8%
	南アフリカ	〃	28.7	28.3	-1%
	カナダ	〃	21.8	21.1	-3%
計	〃	181.8	195.1	+7%	
穀物輸出	米	1~9月	77.1	71.0	-8%
	カナダ	〃	10.3	16.6	+61%
	アルゼンチン	〃	6.0	9.6	+60%
	オーストラリア	〃	11.2	11.0	-2%
	EEC諸国	〃	23.7	23.0	-3%
	(第三国向け)計	〃	128.9	131.2	+2%

(注)1990年の一部は推計値。

(同4%減)で、カナダが90年8月までで1,510万トンとなり、同25%減と最も減少を示している。しかしながら、90年後半には増産が見込まれている。

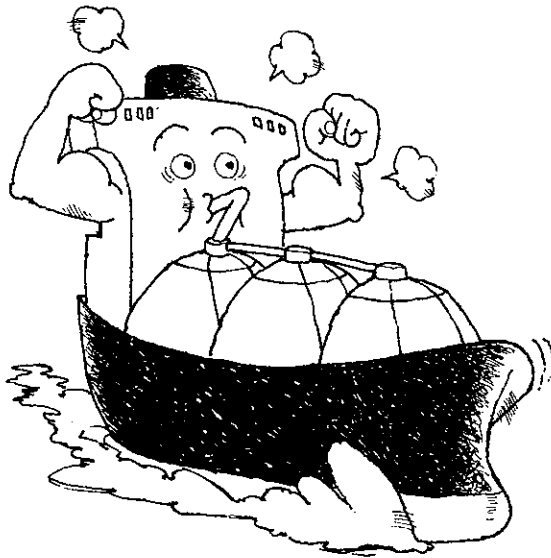
主要国の石炭輸出量合計は1億9,510万トン(同7%増)となり、オーストラリアが8,320万トン(同13%増)と最高の増加を示している。また、一般炭は原料炭に比べて大幅な伸びを示している。

穀物の輸出量は地域的に大きな違いを示しており、最も増加したのがカナダの1,660万トン(同61%増)、アルゼンチンの600万トン(同60%増)で、逆に減少の著しかったのが米国の7,100万トン(同8%減)となっている。また、穀物の船積み状況は年末にかけて増加している。

なお、鉄鉱石、石炭、穀物のいわゆる3大バルク貨物の合計輸出量は5億1,800万トンで、前年同期に比べ1%の増加となっている。(表5参照)

LNG船の燃料は 気化した積荷のLNG。

最近、電力用や都市ガス用などの分野でクリーンエネルギーとして注目されているのがLNG（液化天然ガス）。LNGタンカーはこのLNGを専門に輸送する船だ。優れた断熱構造をもつ巨大なタンクを4～5個持ち、その中にマイナス162℃という超低温で液化された天然ガスを積み、インドネシア、マレーシア、オーストラリア、ブルネイなどの遠い産地からはるばる海を越えて運んでくる。



しかしその断熱構造がいかに優れているとはいえ、長い航海中の温度上昇によって貨物の一部が気化してしまうのは防げない。こうして気化したガスのことをボイルオフガスというが、可燃性のこのガスを大気中に放出するのはもったいないし、再液化はコスト的に合わない。

そこで考えられたのが、これを燃料として使う方法だ。このためLNGタンカーのエンジンはタービンエンジンとなっており、ボイルオフガスと燃料油の両方をボイラーで混焼できるよう設計されている。

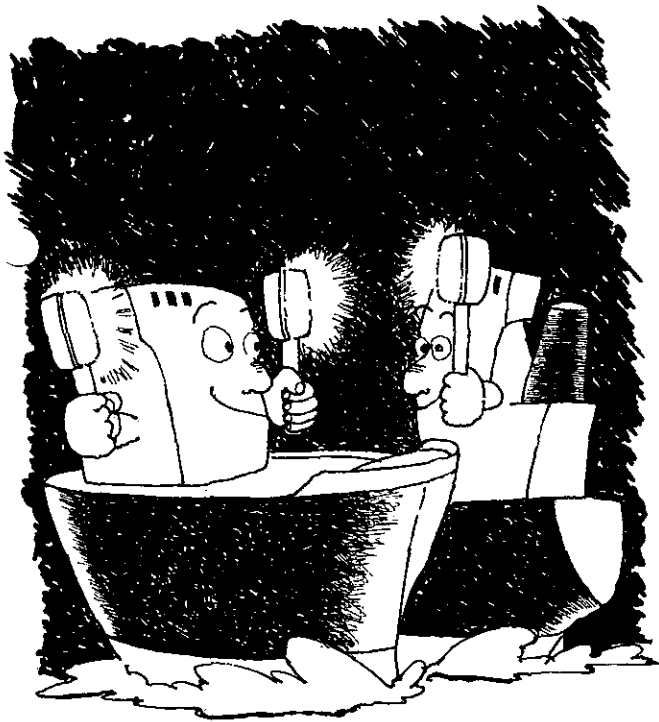
LNGは、いまや原油に次ぐ重要なエネルギー資源の一つ。それを一滴のムダなく活用しながら運ぶLNGタンカーは、まさに資源の有効利用のお手本のような存在といえよう。

両舷にともる赤と緑のランプで 夜間航行の安全確認。

飛行機は、夜になると翼の左右の端に赤と緑のランプを点灯させて飛ぶ。夜空を飛ぶ飛行機を見上げたことのある人ならご存じのはずだ。

飛行機の交通ルールは、交通機関としての先輩である船からとられており、どちらも右側通行が原則だ。したがって船も夜間の航行では同じように、左舷に赤ランプ、右舷に緑ランプを点灯する。

これらのランプを舷灯といい、前方と斜め後方（正横後22度30分）の間しか見えなくなっている。だから夜間に船がすれ違うとき、相手の船体がまったく見えなくても、赤のランプだけが見えれば、お互いに右側通行のルールを守ってい



日本列島の物流を支える 海の大動脈、内航海運。

国内輸送といえばまず思い浮かぶのがトラックや鉄道。しかし本州を中心とする列島で構成された日本では、国内輸送の分野でも船が果たす役割はきわめて大きい。大量の貨物を一度に、遠くまで、経済的に運ぶ能力で、いちばん優れている輸送機関が船。その特長を生かして工業原料や製品の国内輸送になくてはならない役割を果たしているのが内航海運だ。

わが国の国内輸送状況を、輸送量に距離をかけたトンキロ・ベースで見れば、全体の40%以上が内航海運によって運ばれており、これを石油製品や鉄鋼、セメント、石炭、非金属鉱物といった産業用基礎物資に限ってみると、その比率はさらに90%近くまで高まる。とくに最近では、内需拡大の影響で輸送量も大きく伸びており、その重要性がいっそうクローズアップされてきている。

一般貨物船をはじめタンカー、自動車専用船、LPG船、セメント専用船など、外航商船隊に劣らない豊富な船種をもつ点も、日本の内航海運の大きな特徴だ。産業の基盤を支え、今日も膨大な物資を運び続ける内航海運は、まさに日本列島を結ぶ海の大動脈。

自動車や鉄道と比べ静かで公害が少なく、そのうえ線路や道路を必要としない長距離大量輸送機関として、内航海運の果たす役割は今後さらに重要なものになっていくはずだ。

ることが確認できるというわけだ。

もし赤と緑の両方がみえれば、お互いがほぼ真向かいに航行していることになり、衝突の危険がある。こういう場合は、お互いが右に進路を変えて衝突を避けるのがルールだ。

このほか前部と後部のマストや船尾に船の大きさや、前後方向を示す白灯をつけることも夜間の安全航行には不可欠なルールだ。

レーダーや自動航法装置など最近の船に満載されたさまざまなハイテク設備と比べれば原始的ともいえる方式だが、最終的に安全を守るのはやはり人間。こうしたシンプルな昔ながらの方法が安全航海に果たす役割は計りしれない。

海運日誌（1月）

- 8日 船員中央労働委員会は、船員の労働時間等の規定の適用範囲の拡大と定員規定の見直しを内容とした船員法一部改正について村岡運輸大臣に答申した。（P.20内外情報2参照）
- 10日 運輸省海上技術安全局が、1990年（1月～12月）の新造船建造許可実績を発表。それによると、295隻、1,119万385%（前年比35.5%増）で、契約船価は1兆4,182億円となった。これは1983年以来の高い数値。
- ◎ 国連欧州経済委員会が1990年の世界粗鋼生産量を発表。それによると、7億6,940万トンで、前年比1.8%の減少となった。
- 11日 通産省は、乗用車の対米自主規制措置を1991年度も現行枠（年間230万台）のまま継続すると発表した。
- 16日 海技の伝承問題検討委員会は第4回会合を開催し、①海技の伝承問題とは何か、②現状認識その背景等について討議を行った。
- 17日 米国を中心とする多国籍軍は、イラク、クウェートへの空爆を開始、戦闘状態に入った。外航労使はペルシャ湾内の日本関係船舶に対し東経52度以西に移動するよう指示するとともに、入湾予定船舶は湾外で入湾を見合わせることを決めた。なお、当協会は湾岸戦争勃発にともない、「ペルシャ湾岸危機対策連絡本部」を設置した。（P.19内外情報1参照）
- ◎ 日本船舶輸出組合が1990年（1月～12月）の輸出船契約実績を発表。それによると、182隻、865万%（前年比9.6%増）で83年以来、7年ぶりに800万%を超えた。
- 18日 外航二船主団体と全日本海員組合は協議会（安全）を開催し、ペルシャ湾の入湾見合わせを解除し、東経52度以東の海域は航行水域とすることを決めた。（P.19内外情報1参照）
- ◎ 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第6回外航コンテナ輸送WGが開催され、邦船定航会社のうち2社からコンテナ定期航路の現状と見直しについてヒアリングが行われた。また、同小委員会の第14回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、これまでの論点を整理した。
- ◎ 船員中央労働委員会は総会を開催し、会長に谷川久成蹊大学教授を選任した。
- 23日 外航二船主団体と全日本海員組合は、協議会（安全）を開催し、航行を見合わせていたペルシャ湾の東経52度以西の海域のうちカタル東岸のドーハ、ウムサイドへの寄港を再開することで合意した。（P.19内外情報1参照）
- 24日 政府・自民党は湾岸支援策として、①米国を中心とする多国籍軍に対し90億ドル（約1兆2,000億円）の新たな資金協力を今年度中に行う、②自衛隊法施行令を改正して自衛隊輸送機を派遣、③アジア系被災民の帰国のために政府チャーターの民間機をカイロに派遣する、の3点を決定した。
- 25日 イラクはクウェート沖の原油積み出し施設を破壊、大量の原油をペルシャ湾に流出させ始めた。
- ◎ 太平洋航路安定化協定（TSA）は東京で首脳会議を開催し、91年5月の一括運賃引き上げ、3月以降の船腹量凍結問題、コモン・スペース・チャーターの導入などについて協議を行った。
- 31日 外航二船主団体と全日本海員組合は、協議会（安全）を開催し、カタル東岸のドーハ、ウムサイド両港を除き就航を見合わせていたペルシャ湾内の東経52度以西についてラストヌラ港など北緯27度30分以南の就航を昼間にかぎって再開することで合意した。（P.19内外情報1参照）

1月の対米ドル円相場の推移

高 値	131.20円(31日)
安 値	137.40円(17日)
平 均(月間)	133.91円

(注) 銀行間取り引きによる

1 月定例理事会の様様

(1月23日、日本船主協会役員会議室において開催)

当面する海運問題について

1. 平成3年度海運関係予算について
(P.4 海運界の動き参照)

総務委員会関係報告事項

1. 平成2年度マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設維持管理費用の拠出について

政策委員会関係報告事項

1. 欧州海運政策調査報告について
欧州海運政策の実態調査については、政策委員会および財務委員会の幹事を中心に調査団を結成し、去る平成2年6月30日より約2週間にわたり欧州7カ国の船主協会、船社等を訪問、海運政策、税制面を重点に実情を調査した。
本報告書は、その訪問調査を中心に、関連する資料を加えて作成したものである。
報告書の構成は、「総論」、「各論」、「参考」、「資料」から成っており、まず「総論」で欧州海運の概観、欧州海運の施策をわが国に準用した場合の試算、第二船籍制度の現状とその評価について概括的に取りまとめ、次いで「各論」で具体的に各国別に記した。また、今回の調査で得られた関連情報を「参考」として加えるとともに、調査に関するデータを「資料」として巻末に一覧表にまとめて掲載している。

海務委員会関係報告事項

1. ペルシャ湾就航船の安全対策について
(P.19内外情報1参照)

労務委員会関係報告事項

1. 船員法の改正に関する答申について
(P.20内外情報2参照)
2. 平成3年度船員保険特別会計の予算について
標記予算は、社会保険審議会船員保険部会での審議もふまえ、下記方針のもとに編成された。

- (1) 船員保険制度の見直しに関する上記部会の検討経緯、平成元年度決算の状況および老人保健制度の改革などを勘案し、現行法令の枠内でできる限り制度改善を図る。

このため、将来的にも赤字傾向が予想される職務上年金部門のたて直しを行う。

- (2) 保険料率の引き上げを極力抑制し、国庫負担の増加を要請する。この結果、次の制度改正を前提に政府予算案が別紙(省略)の通り決定された。

- ① 保険料率の改訂
職務外疾病 85/1000→88/1000
職務上疾病 46/1000→36/1000
職務上年金 26/1000→36/1000
- ② 国庫補助 46億円→55億円
- ③ 老人保健拠出金 147億円→137億円
- ④ 給付の改訂 職務上年金の自動スライドの実施等

これら制度改正事項は、1月30日に予定の社会保険審議会において厚生大臣より諮問され、審議されることとなっている。

当委員会としては、予算編成作業の過程で船主意見が反映されたこともあり、上記改正事項は当面の

船協だより

措置として止むを得ないものとして対応することとしたい。

3. GMDSSの導入にともなう船舶職員法の改正に関する答申について
(P.23内外情報3参照)

3月13日～15日 ロンドン

IMO第64回法律委員会

3月18日～22日 ロンドン

会議日誌(1月)

- 8日 保船幹事会
10日 保険幹事会
船内食料研究会
11日 船員経理研究会
啓水会
14日 新造船幹事会
工務研究会
16日 資材研究会
17日 総務幹事会
21日 労務委員会／同専門委員会合同会議
港湾幹事会
危険物小委員会
ペルシャ湾在湾船社連絡会幹事会
22日 近海内航部会
船協月報編集会議
機関管理研究会
23日 定例理事会
常任理事会／政策委員会合同会議
総務委員会
24日 京浜地区船主会
外航客船幹事会
25日 保険幹事会
ペルシャ湾在湾船社連絡会幹事会
啓水会
29日 労務懇話会
30日 情報システム専門委員会
31日 保船幹事会
電波研究会

会員異動

○ 退会

平成2年11月30日付

長鋪汽船株式会社(阪神地区所属)

平成3年2月1日現在の会員数 167社

(京浜109社、阪神45社、九州13社)

陳情書・要望書(1月)

- 17日 宛先:東京都知事(写:海上保安庁長官他)
件名:東京都新海面処分場整備計画に関する要望について
要旨:東京都で計画している東京港沖合埋立ての廃棄物処分場計画に対して、海事7団体連名にて、船舶交通の安全に関する諸問題の解決策が講じられないかぎり、計画は推進すべきではないと要望した。

国際会議の開催予定(3月)

IMO第35回設計設備小委員会

3月4日～8日 ロンドン

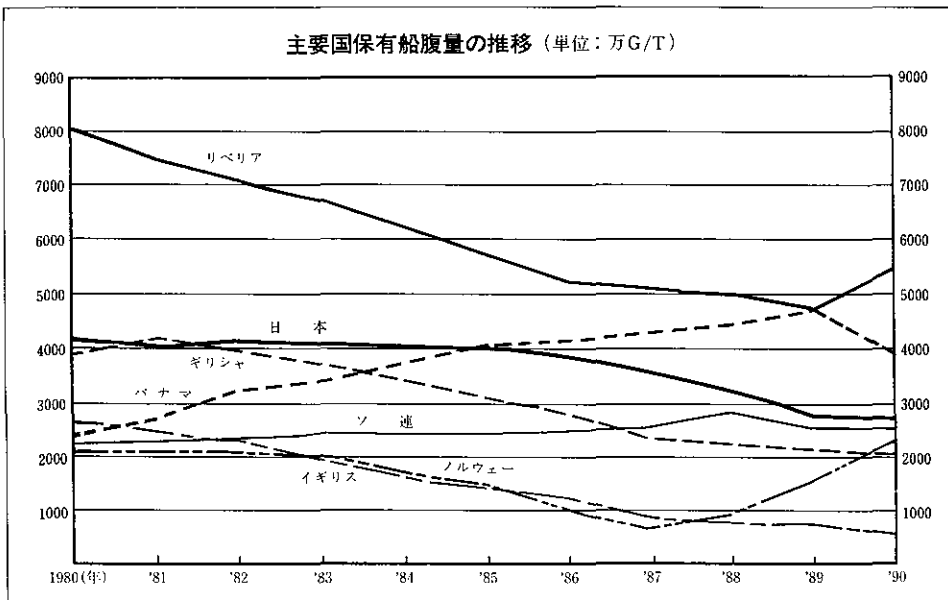
国連欧州経済委員会貿易関係手続簡易化作業部会
第33回会合

3月11日～15日 ジュネーブ

IOPCF作業部会

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	40
	2・日本商船船腹量の推移……………	40
	3・わが国国外航船腹量の推移……………	40
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	41
	5・わが国造船所の工事状況……………	41
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	42
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	42
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	42
主要航路の成約運賃	9・原油(ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)……………	43
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	44
	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) ……	45
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	46
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	47
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	48
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	49
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……………	50
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	50
内航海運	18・内航船の船腹量……………	51
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	51
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	51



＝ 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
		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
		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	2,388
1986		1,292	11,051	▲ 25.0	99	2,630	125	4,333	157	2,220	911	1,724	
1987		1,210	9,694	▲ 12.3	123	3,493	62	2,204	147	2,469	878	1,528	
1988		1,288	11,622	19.9	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409	
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
		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
		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	1,156
	1986	876	10,313	▲ 7.4	89	3,968	69	2,814	135	2,104	583	1,427	
	1987	827	12,848	24.6	120	6,236	58	2,229	174	2,345	475	2,038	
	1988	940	12,931	0.6	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526	1,678	
	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
		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
		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	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	257 ▲ 5.9	306	19.1	321	4.9	311 ▲ 3.1	319	2.6	348	9.1	357	2.6	
	錳	197 ▲ 5.3	232	17.8	272	17.2	276	1.5	283	2.5	304	7.4	315	3.6
	石炭	199 ▲ 0.5	207	4.0	181 ▲ 12.6	165 ▲ 8.8	186	12.7	196	5.4	195 ▲ 0.5	195 ▲ 0.5	195 ▲ 0.5	
	穀物	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
	その他	1,225 ▲ 1.2	1,320	7.8	1,360	3.0	1,370	0.7	1,390	1.5	1,460	5.0	1,540	5.5
計	1,878 ▲ 2.2	2,065	10.0	2,134	3.3	2,122 ▲ 0.6	2,178	2.6	2,308	6.0	2,407	4.3		
合計	3,090 ▲ 3.4	3,292	6.5	3,293	0.0	3,385	2.8	3,461	2.2	3,675	6.2	3,877	5.5	

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

7・わが国の主要品目別海上荷動き量

年	1986年			1987年			1988年			1989年		
	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%
石油	原油	164.0 ▲ 3.6	17.1	160.5 ▲ 2.1	16.7	166.9	4.0	16.0	178.0	6.6	15.7	
	石油製品	32.6	20.6	41.8	28.2	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	115.2 ▲ 7.5	37.0	112.0 ▲ 2.8	36.2	123.4	10.2	35.5	127.6	3.4	35.7	
	錳	91.3 ▲ 1.8	33.1	92.6	1.4	104.2	12.5	34.3	104.9	0.7	33.3	
	石炭	31.9	1.0	19.3	32.6	2.2	17.9	32.7	0.3	16.7	31.7 ▲ 3.0	16.3
	穀物	224.8 ▲ 0.6	16.4	235.7	4.8	17.0	258.3	9.6	17.7	262.4	1.6	17.0
	その他	224.8 ▲ 0.6	16.4	235.7	4.8	17.0	258.3	9.6	17.7	262.4	1.6	17.0
計	463.2 ▲ 2.5	21.8	472.9	2.1	21.7	518.6	9.7	22.5	526.7	1.6	21.9	
合計	659.8 ▲ 1.9	19.5	675.1	2.3	19.5	731.4	8.3	19.9	753.8	3.1	19.4	

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

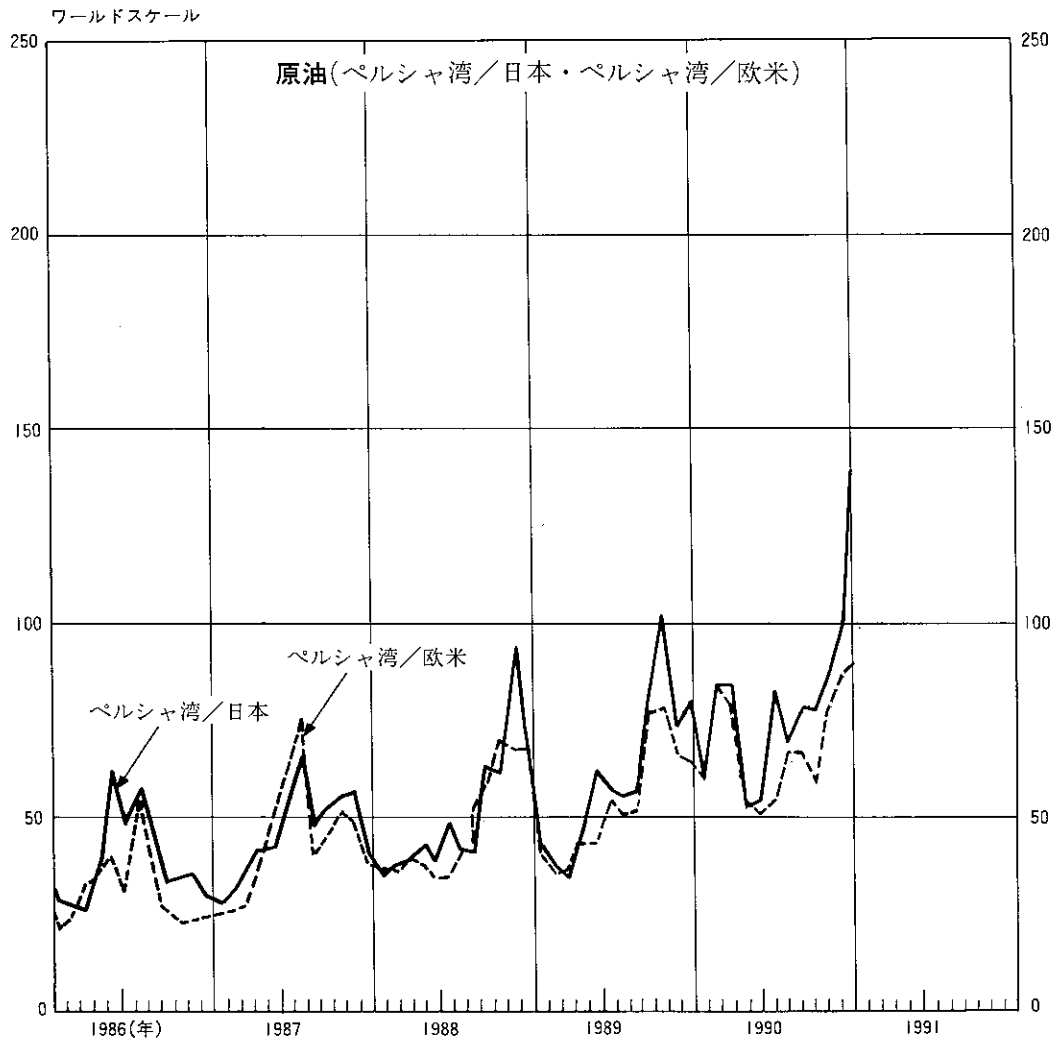
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	シングル 航 海	連続航海	合 計	品 目 別 内 訳							Trip	Period
				穀物	石炭	錳石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
年次												
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	129,177	3,091	132,268	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
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
11	10,760	120	10,880	3,202	3,263	3,690	36	362	187	20	7,703	1,035
12	7,268	0	7,268	2,548	1,321	2,998	69	213	104	15	7,081	851

(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。

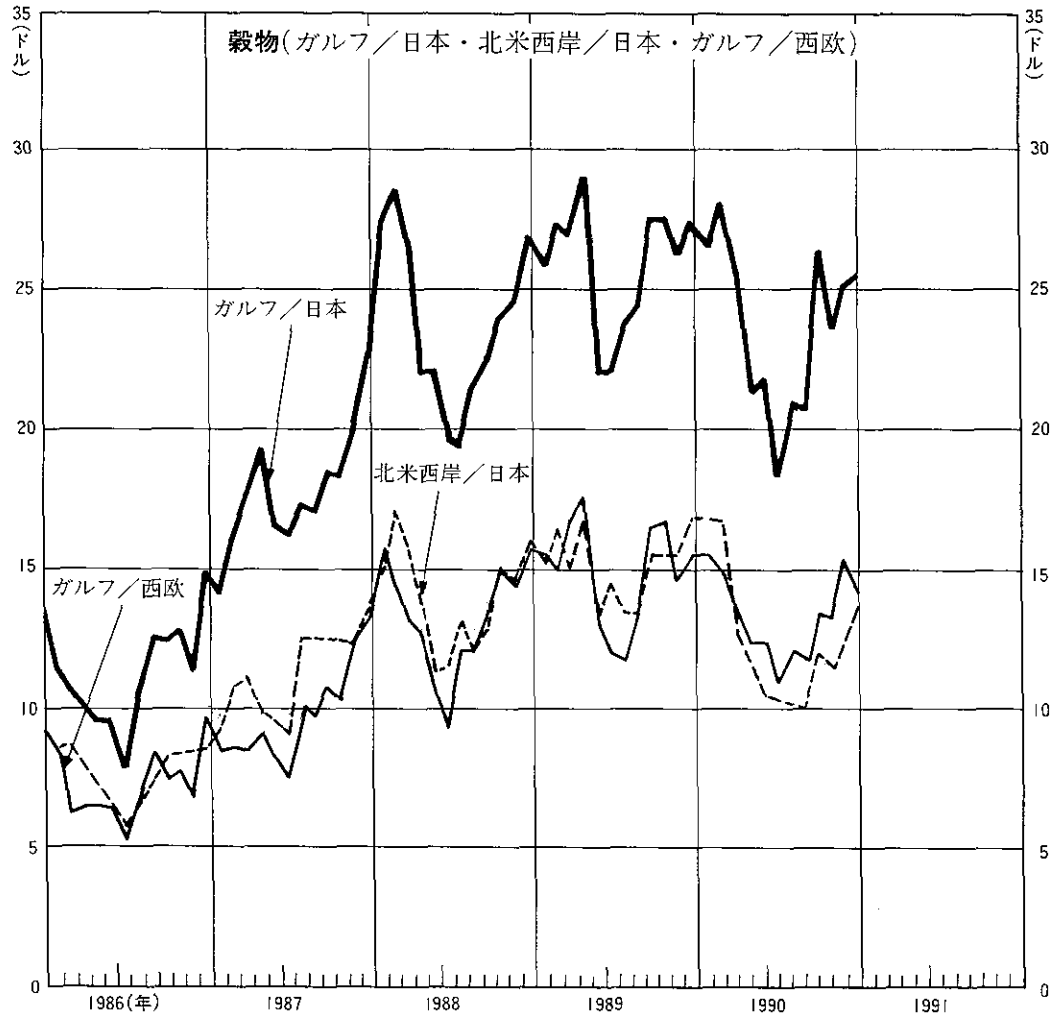
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・原油(ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1989		1990		1991		1989		1990		1991	
	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	71.00	42.50	80.00	46.50	140.00	80.00	67.75	35.00	65.00	47.25	90.00	59.50
2	43.00	34.00	60.50	55.00			41.00	34.00	60.00	46.00		
3	37.50	33.50	85.00	75.00			36.50	27.00	85.00	70.00		
4	36.00	35.00	85.00	57.50			38.00	35.00	82.50	49.50		
5	47.50	42.50	52.50	48.50			47.00	37.50	56.00	45.00		
6	62.50	45.00	55.00	51.00			47.50	42.50	52.50	47.50		
7	57.50	49.50	82.50	52.50			55.00	42.00	55.00	50.00		
8	56.00	40.00	70.50	47.50			51.00	38.00	67.50	50.00		
9	57.50	47.50	79.00	54.50			52.50	46.00	67.50	52.50		
10	77.50	55.25	78.00	51.00			75.00	48.00	60.00	46.50		
11	102.50	66.00	88.00	65.00			79.00	57.50	77.50	48.00		
12	75.00	58.00	100.00	87.50			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。

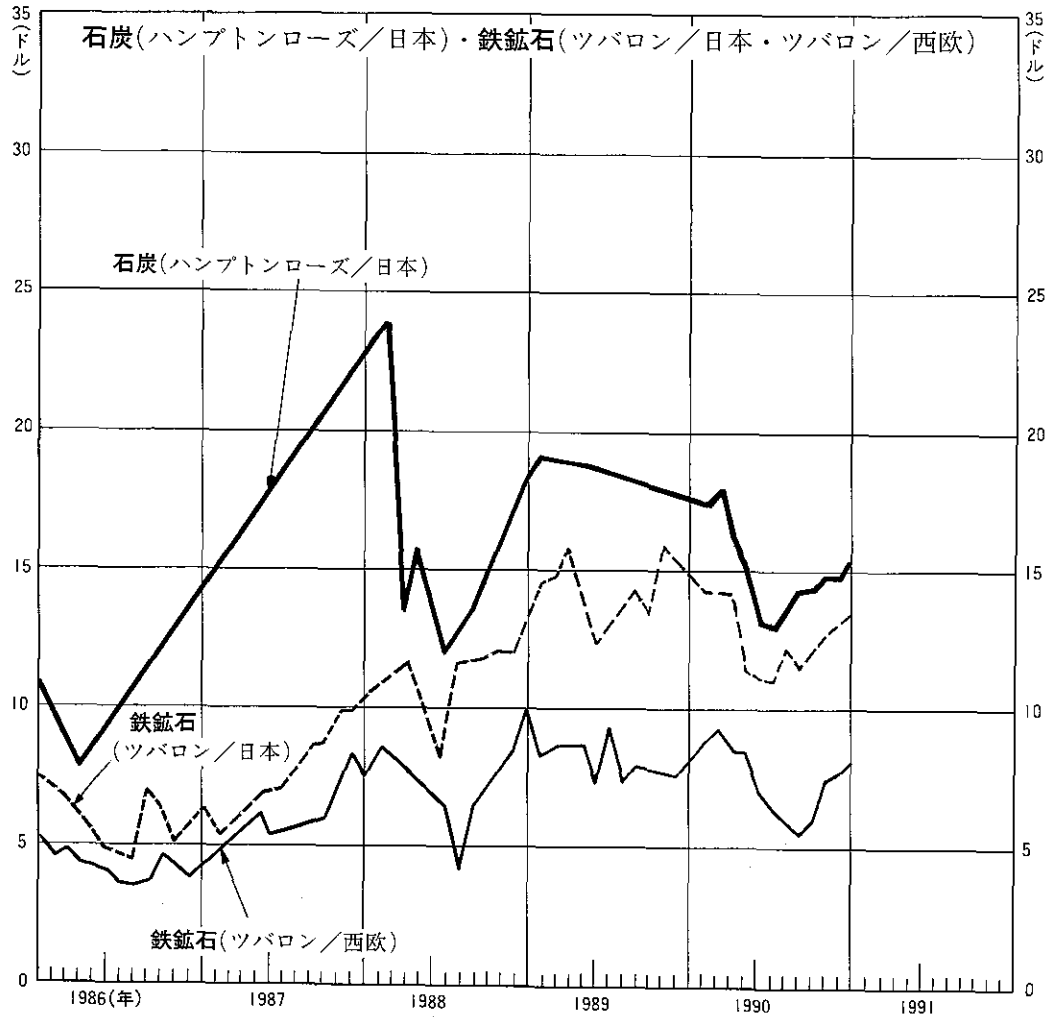


10・穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1990		1991		1990		1991		1990		1991	
	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	27.50	26.00	25.50	25.00	17.00	—	13.65	12.90	15.50	14.00	14.20	13.00
2	26.50	24.75	—	—	—	—	—	—	15.50	14.00	—	—
3	28.00	25.50	—	—	16.75	15.00	—	—	14.85	13.50	—	—
4	25.50	22.25	—	—	12.65	11.50	—	—	13.50	12.58	—	—
5	21.30	20.00	—	—	11.60	10.80	—	—	12.34	11.48	—	—
6	21.75	16.50	—	—	10.50	—	—	—	12.40	9.00	—	—
7	18.50	16.00	—	—	—	—	—	—	11.05	6.69	—	—
8	21.00	18.25	—	—	—	—	—	—	12.00	9.75	—	—
9	20.75	19.15	—	—	10.00	—	—	—	11.72	10.25	—	—
10	26.25	19.15	—	—	12.00	—	—	—	13.50	10.25	—	—
11	23.50	21.00	—	—	11.50	—	—	—	13.30	11.00	—	—
12	25.00	23.50	—	—	—	—	—	—	15.04	12.40	—	—

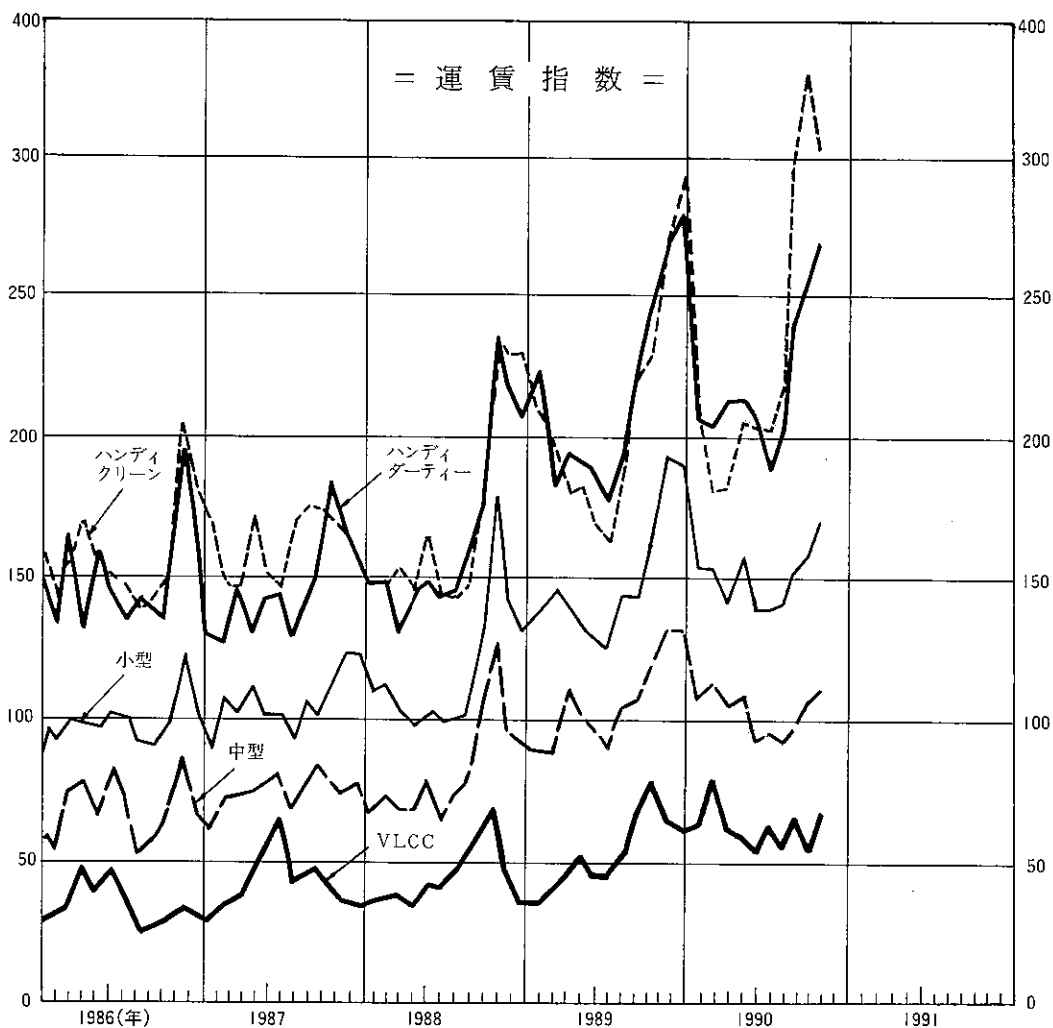
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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)			
	1990		1991		1990		1991		1990		1991	
	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	—	—	15.00	14.25	—	—	13.00	12.50	—	—	7.75	7.50
2	17.10	—	—	—	13.90	—	—	—	8.50	8.20	—	—
3	17.50	—	—	—	—	—	—	—	9.00	—	—	—
4	16.00	15.60	—	—	13.80	—	—	—	8.25	7.00	—	—
5	14.75	—	—	—	11.00	—	—	—	8.10	7.05	—	—
6	12.75	—	—	—	10.80	—	—	—	6.65	5.85	—	—
7	12.50	—	—	—	10.55	—	—	—	5.90	5.25	—	—
8	—	—	—	—	11.75	11.25	—	—	—	—	—	—
9	14.00	13.80	—	—	11.20	—	—	—	5.25	—	—	—
10	14.25	13.50	—	—	11.75	—	—	—	5.70	—	—	—
11	14.50	13.70	—	—	12.40	11.25	—	—	7.15	6.50	—	—
12	14.50	—	—	—	—	—	—	—	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。

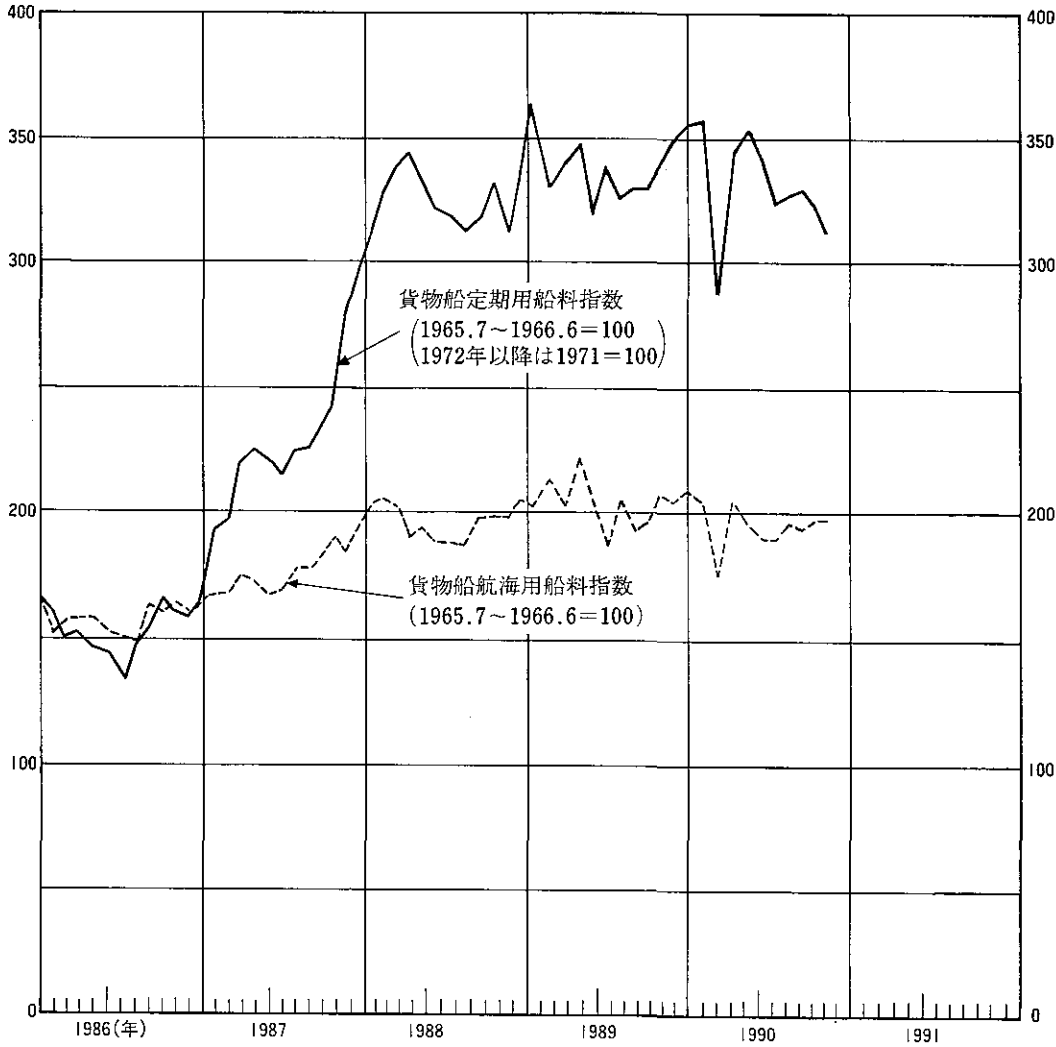


12・タンカー運賃指数

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	69.2	110.7	170.2	268.5	302.7
12	71.3	128.0	181.1	236.1	233.9	64.7	132.5	193.9	267.2	269.3					
平均	43.8	80.1	115.7	158.1	159.7	50.8	102.4	143.8	209.8	205.3					

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

＝ 用 船 料 指 数 ＝

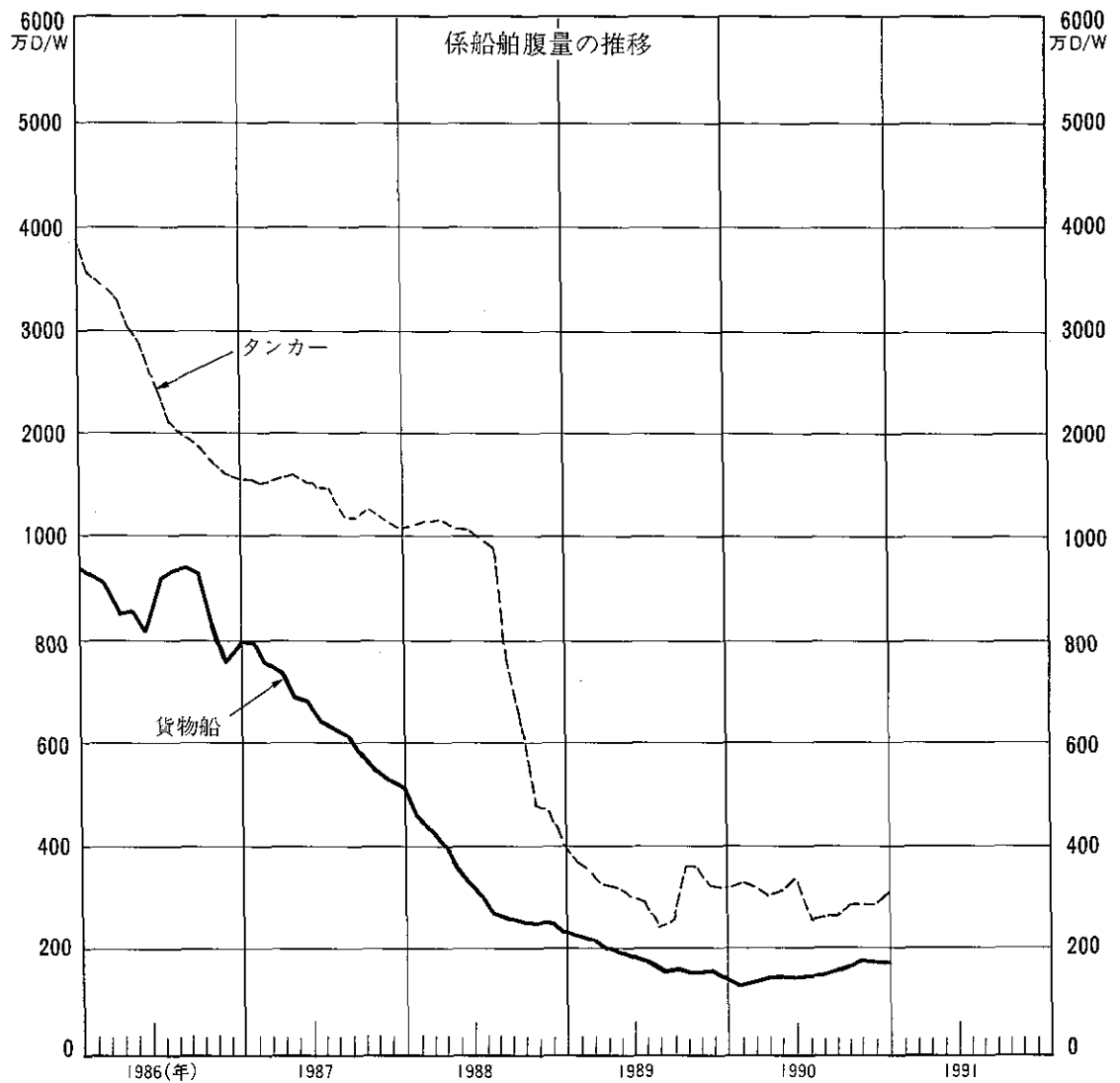


13・貨物船用船料指数

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	199.0	174.2	159.3	242.9	333.0	338.0	311.4
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 ＝

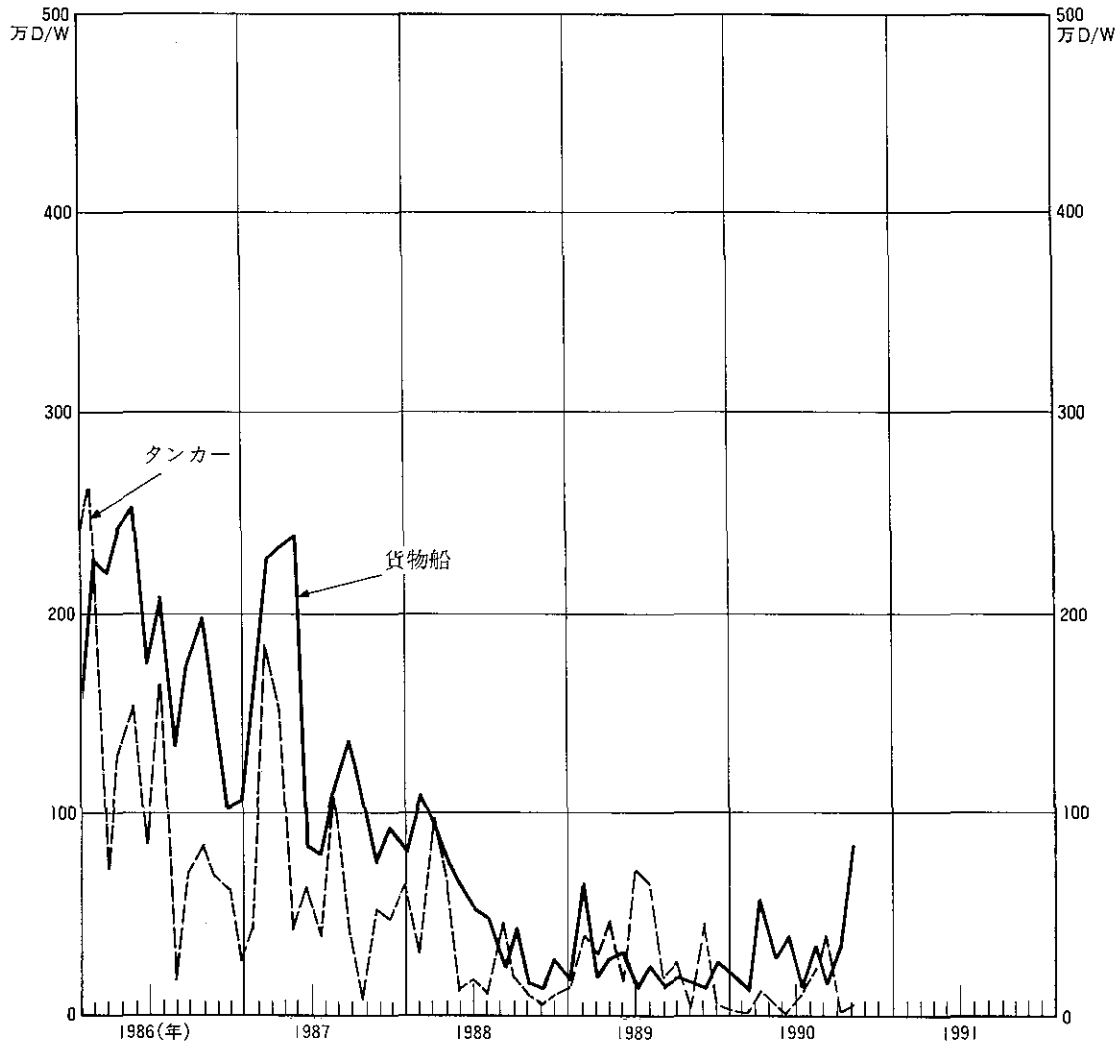


14・係船舶腹量の推移

月次	1989						1990						1991					
	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	341	1,734	2,277	83	2,408	3,966	238	1,093	1,453	57	1,798	3,127	250	1,291	1,708	50	1,654	3,078
2	331	1,692	2,221	79	2,249	3,649	226	973	1,264	57	1,800	3,130						
3	337	1,629	2,094	82	2,194	3,529	225	1,023	1,325	55	1,768	3,058						
4	314	1,497	1,991	76	1,943	3,092	228	1,062	1,361	56	1,740	2,994						
5	285	1,387	1,865	72	1,930	3,059	212	994	1,368	56	1,776	3,072						
6	268	1,340	1,854	66	1,884	2,954	224	1,014	1,335	60	1,896	3,263						
7	257	1,270	1,809	65	1,839	2,867	231	1,064	1,433	56	1,461	2,498						
8	249	1,155	1,699	64	1,631	2,443	232	1,070	1,475	53	1,466	2,505						
9	243	1,180	1,723	62	1,665	2,480	239	1,112	1,532	58	1,485	2,539						
10	237	1,076	1,566	65	2,200	3,631	243	1,202	1,627	57	1,560	2,718						
11	237	1,079	1,507	62	2,076	3,622	262	1,341	1,771	56	1,584	2,803						
12	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・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

＝ スクラップ船腹 ＝



15・スクラップ船腹量の推移

月次	1988						1989						1990					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	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
うち石炭	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	55,787	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 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	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	鋼船の占める割合(%)
1980	貨物送計	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9			
		2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2			
		8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7			
1985	貨物送計	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6			
		2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5			
		8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5			
1988	貨物送計	5,976	2,444	▲ 0.7	1,237	65	▲ 8.5	7,213	2,511	▲ 0.8	97.3			
		2,379	1,163	▲ 1.0	49	4	▲ 20.0	2,428	1,166	▲ 1.2	99.7			
		8,355	3,607	▲ 0.8	1,286	69	▲ 9.2	9,641	3,677	▲ 0.9	98.1			
1989	貨物送計	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲ 12.3	7,067	2,526	0.6	97.7			
		2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7			
		8,250	3,610	0.1	1,218	60	▲ 13.0	9,468	3,670	▲ 0.2	98.4			
1990	貨物送計	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0			
		2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7			
		8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲ 11.7	9,842	3,696	0.7	98.5			

(注) ①各年とも3月末現在。②貨物船には外航および港運併用分を含む。なお1975年3月末より台船を含む。③油送船には沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。④塩および原油の二次輸送船は含まない。⑤比率は総トン数による。

19・国内輸送機関別輸送状況

年月	輸 送 量 (百万トン)					輸送トンキロ (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 物 資	59,160	16.0	62,515	15.1	30,134	18.9	32,454	18.8
非 金 属 物 資	70,698	19.1	78,610	19.0	38,678	24.3	36,068	20.8
砂 利 ・ 砂 ・ 石 材	47,194	12.7	52,377	12.6	6,578	4.1	7,591	4.4
セメント	43,769	11.8	57,980	14.0	22,770	14.3	29,678	17.2
石油製品	125,051	33.8	133,831	32.3	47,043	29.6	49,550	28.6
機械	9,733	2.6	13,171	3.2	6,372	4.0	9,198	5.3
合 計	370,394	100.0	414,157	100.0	159,241	100.0	173,089	100.0

(注) 運輸省運輸政策局管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

編集後記

最後の調停役、国連デクエアル事務総長が「神のみぞ知る」と語り、バグダットを去った3日後、米軍を中心とする多国籍軍の空爆により、ついに戦争が始まってしまった。8年という長期にわたったイラン・イラクの砲声が止んでつかの間、またも戦火である。宗教、民族その他多くの問題を抱える中東地域は、常に“世界の火薬庫”といわれるが、それにしても平穏である期間はあまりにも短い。

戦況を伝える連日のテレビ放送は、史上初の戦場生中継であり、先端技術を駆使したハイテク兵器とともに、直接茶の間に飛び込んでくるだけに大変なショックであ

った。新聞、雑誌も同様毎日近代戦の様相を伝えるが、先の戦争時もそうであったが、戦争地域に働く人についての報道は少なく、たとえあっても駐在する企業戦士の様子であり、石油という現代社会に不可欠な物資を運ぶオイルロードとそれに従事する船員の姿を記したものはほとんどない。モノが潤沢にあり、しかも平和に慣れきってしまった日本人には、最後の一滴に直面しないといかなる手段で得ているのかという思考はできないらしい。

“のど元過ぎれば……”ではないが、日本の省エネ対策は、何か事が起こらないと表面化されず、2度にわたるオイルショックを経験した割には、全く手ぬるいといわざるを得ない。

横浜ではベイブリッジが、東京でも既にかというか再び施設のイルミネーション中止措置がとられ、近く、東京タワーのライトアップも中止される由、暗やみの街灯を消すわけではなし、誠に結構な話である。さらに指摘したいのは、各テレビ局によるかなりの深夜に及ぶ、あるいは終夜放映である。しかも内容たるや絶対不可欠というものではさらさらしない。これは全く無駄なモノといえよう。

長期化必至と変わってきたこの戦争が、少なくともこの稿が活字になるころまでには、既に戦火が終息に向かっていることを切望している。

昭和海運

総務部総務・広報チーム

副部長 中村 哲也

船協月報 2月号 No. 367 (Vol. 32 No. 2)

発行：平成3年2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)