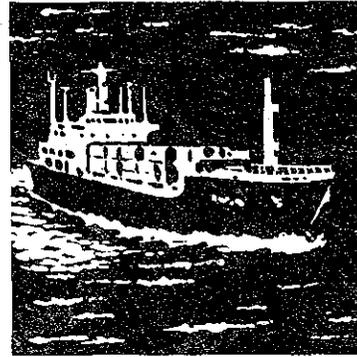
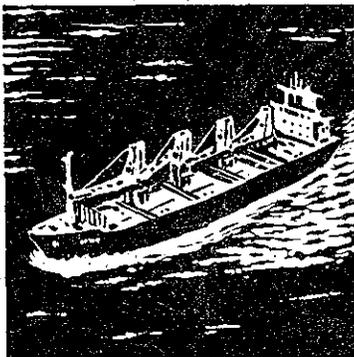
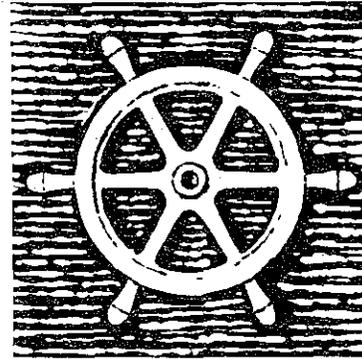
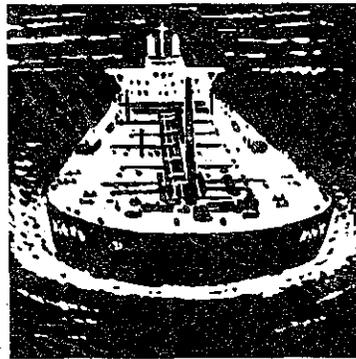
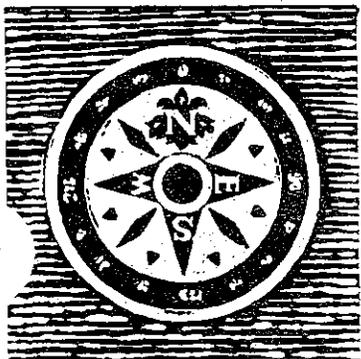


# 船協月報

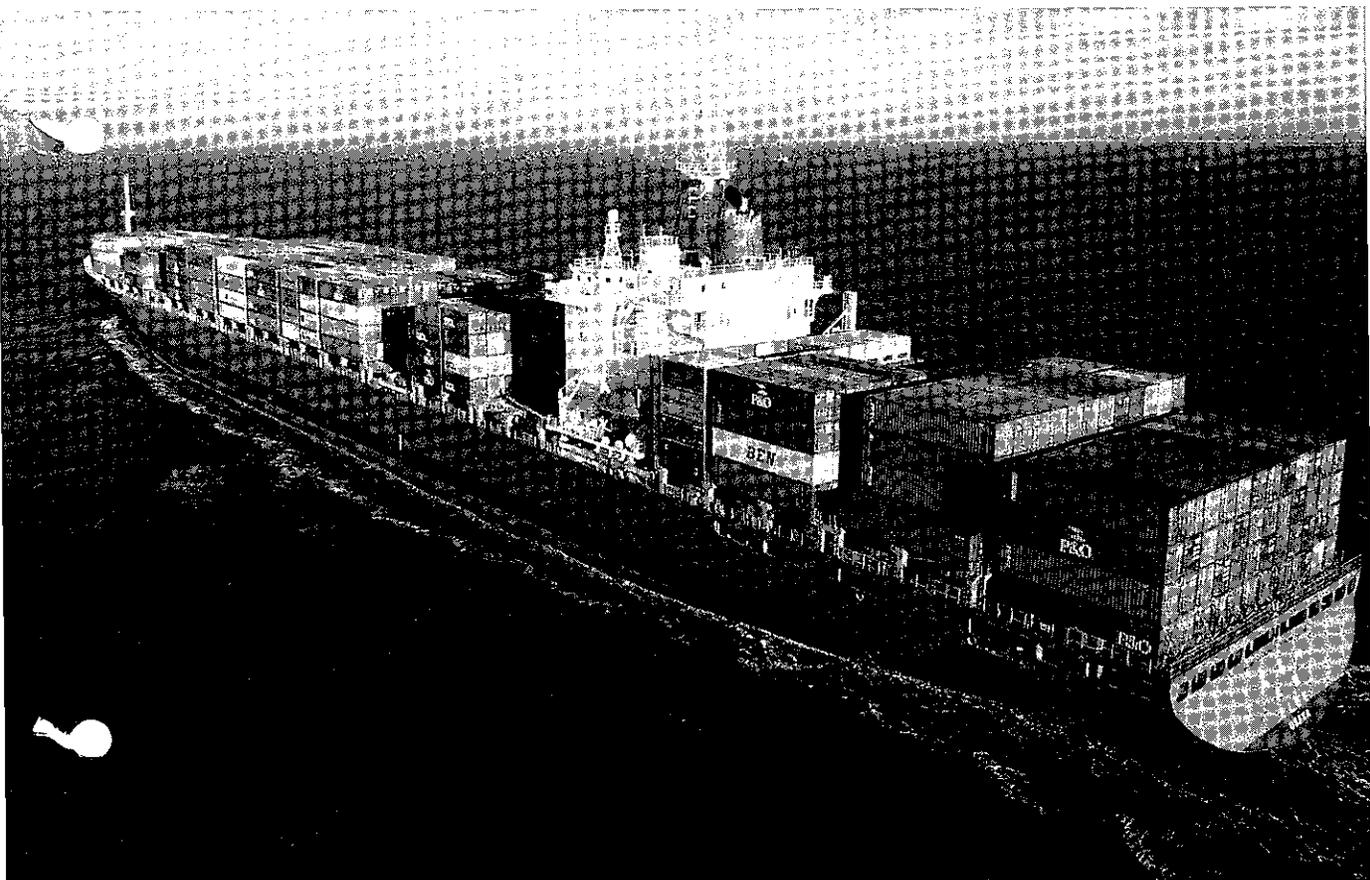
# 3

1991

平成3年3月20日発行 毎月1回20日発行 No.368 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。

“理念と経営”	日本船主協会副会長 日本郵船取締役社長	根本 二郎	3
<b>巻頭言</b>			
1. 平成3年度労働協約改定交渉			4
—— 労使の改定要求事項 ——			
2. 平成3年度船舶保険料率・条件の改定要望			15
<b>海運界の動き</b>			
穀物需給現況と見通し	伊藤忠商事食料開発室 農業データバンクチーム 主席アナリスト	江藤 隆司	19
<b>寄稿</b>			
偉大なるワイン	成蹊大学法学部教授	谷川 久	31
<b>随想</b>			
1. 船員保険料率等の改定問題			34
2. マルシップ混乗に係る20条問題小委員会の審議模様			36
3. 第96回船員制度近代化委員会の審議模様			37
<b>内外情報</b>			
海運雑学ゼミナール 第12回			38
海運日誌 (2月)			41
船協だより (理事会の模様・会議日誌・その他)			42
海運統計			45
編集後記			58

## “理 念 と 経 営”

日本船主協会副会長  
日本郵船取締役社長

根 本 二 郎



昨年11月、欧米34カ国の首脳がパリに集まり、全欧安保協力会議で採択したパリ憲章は、冷戦終結後の全欧新秩序の基盤として人権、民主主義、法の支配の三つの普遍的価値を高らかに謳い上げた。そしてこの三つの理念を実現するには、個人的自由を基本とする財産の私有、市場経済が不可欠であるとして、ソ連、東欧に思い切った民主化の促進を迫っている。

一方、冷戦時代に抑制されていた民族、宗教、文化、地域の独自性と価値観の主張を擁護する相対主義が台頭し、より普遍性を求める西歐的価値観と地域の非西歐的価値観とが共生しなければならない複雑な時代に入りつつある。中近東の紛争も、この価値観の対立という局面を持っているとも言えよう。

日本の進路を考える時、私としては、結局のところ、伝統的な日本の文化の独自性を保持しつつも、戦後の民主化の資産を大事にし、今後は、より普遍的で分かりやすい価値に向けての理念構築が、重要になってくると思う。

企業においても、このような理念に基づいた経営が求められるが、企業は市民社会の中で企業市民として、利益追求を通じ、顧客への奉仕、株主の利益、従業員の福祉、社会へ

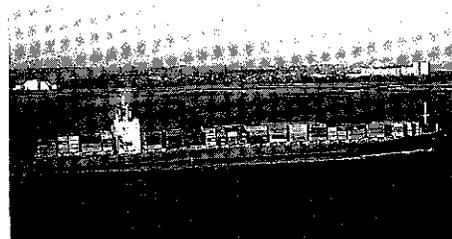
の貢献を調和させたものにしなければならない。今日、企業社会では、社会的責任の重要性が高まりつつあり、地球環境問題にしても、その社会的コストの企業負担が当然のものとなってきた。

しかしながら他方、自由経済における私企業にとっては、企業の自立存続が大前提であり、コスト競争力とサービス内容の高品質化により生存基盤を確立することなしには、何を語る資格もないことは明白である。

かつて日本海運が急激な円高に遭遇し、緊急雇用対策という血を流す苦難と犠牲を払い、今日に至っていることを、日本海運界に働く人は、重い歴史として、決して忘れてはならない。その後ようやく市況の回復にも恵まれ、企業体力も元に復そうとしていた矢先、湾岸戦争の勃発と、それにともなう経済変動で、日本海運の90年下期の業績は低下せざるをえない状況となっており、停戦による環境の改善には今しばらく時間を要しよう。

今年の春闘では、もう一度、われわれの企業体力と国際競争力について、労使は真剣かつ徹底的な話し合いを行わなければならないと思う。

# 海運界の動き



▲航行中のフルコンテナ船

## 1. 平成3年度労働協約改定交渉

### —— 労使の改定要求事項 ——

外航二船主団体（外航労務協会・外航中小船主労務協会）および内航二船主団体（内航労務協会・内航一洋会）と全日本海員組合は、平成3年2月28日、下記事項を骨子とする要求書・申し入れ書（資料参照）をそれぞれ提出し、平成3年度労働協約改定交渉が始まることとなった。

本年度の組合側賃上げ要求は、連合（日本労働組合総連合会）の設定した目標ゾーン8～9%を念頭に置いた内容となっており、景気に先行き不透明感のある船主側にとって厳しい要求となっている。

#### 〔外航二船主団体関係〕

組合側は、

- ① 標準船員（標令35歳の部員）のベースアップ1万5,150円（7.38%）、定昇込み1万9,800円（9.87%）の実施。
- ② 家族手当の20%引き上げ（配偶者3,600円、18歳未満の子1,800円）および在学中で職業を有しない満23歳未満の子に対する家族手当の新たな適用。
- ③ 航海日当額を各区分単純平均で31.4%アッ

プとなるよう全区分について改定。

等を内容とする要求を行い、また新たなマルシップ混乗船に乗船中の乗組員に対し、支給する混乗船慰労金の改定を新たに要求している。

これに対し船主側は、

第67条（労働時間）、第82条（年間休日の運用）の改定、および近代化実用船の労働条件について、通信長の年間休日の運用に関し、付加休暇の適用を除外、また実用化が定着したことから、手当相当分、一部減額の4項目に絞った内容の申し入れを行っている。

#### 〔内航二船主団体関係〕

組合側は、

- ① 標準船員（経歴17年の部員）基本給について、ベア1万5,450円（7.63%）、定昇込み2万290円（10.02%）の実施。
- ② 家族手当のアップ。（外航と同一内容）
- ③ 休日、休暇の抜本的改定。
- ④ 航海日当の増額。

等を内容とする要求を行い、例年どおり年間臨時手当についても同時に要求を提出した。

これに対し船主側は、

1. 平成3年度労働協約改定交渉
2. 平成3年度船舶保険料率・条件の改定要望

職別基本給表における職員就任年齢等を改定すること、および休日、休暇の改定については、2年の経過措置をつけて平成5年度より週所定労働時間40時間、年間休日119日を骨格とした労働時間、休日、休暇制度を実施し、経過措置期間中の運用については現行どおりとする旨、申し入れを行った。

【資料】

〔外航二船主団体組合側要求〕

要 求 書

労働協約第2条および近代化実用船労働協約書3に基づき、下記の通り改定および追加することを要求します。

記

[1] 第1章 総則関係

第1条 (有効期間および基準労働期間)

第1項を次の通り改定する。

この協約の有効期間は、平成3年4月1日から平成4年3月31日までとする。

[2] 第10章 給料その他の報酬ならびに旅費

規定

第112条(最低基本給)を次の通り改定する。(基本給表省略)

1～3 現行通り

4. 初任額および経歴加給額は、次の通りとする。

職 別	初任標令	初 任 額	経歴加給額
職 員 (事務部を除く)	18歳	163,450円	6,240円
事務部職員	18歳	148,690円	6,240円
部 員	15歳	133,830円	4,750円 (標令18歳以上)

- (注) 1. 標令40歳をこえる3級海技士(航・機)以下、2級海技士(通信)以下の免状を受有する職員(事務部を除く)および事務員の経歴加給額は、5,480円とする。
2. 部員の標令18歳までの経歴加給額は、1,000円とする。

5. 標令加算額は、次の通りとする。

職 別	標 令	額
職員(事務部を除く)	28歳	3,980円
事務部職員	28歳	4,110円
部 員	28歳	2,890円

6. 職務加算額は、それぞれの職についての通りとする。

職 務 区 分	職 務 加 算 額	適 用 区 分
船・機長	49,580円	
通 信 長	35,380円	通信長経歴11年以上の1級海技士(通信)免状受有者
	28,270円	その他の者
一航・機	35,380円	一航・機経歴11年以上の1級海技士(航・機)免状受有者
	28,270円	その他の者
事 務 長	34,090円	事務長経歴11年以上の者
	27,160円	その他の者
職 長	21,860円	

- (注) 事務長の職務加算(その他の者)の適用標令については、各社の実情に応じて、会社と組合が協議して決める。

[3] 第115条(本人基本給)に関する確認書を次の通り改定する。

本人基本給は、職部それぞれ最低基本給の同一職・同一標令との同率アップ積算額の前資をもって、最低基本給の同一職・同一標令アップ相当額を最低保障とし、体系整備を行う。

海陸調整あるいはその会社固有の事由により生ずる必要とする調整は、別枠の前資にて会社と組合が海・陸基準内賃金(時間外算定基準となる賃金)を考慮の上、協議決定する。

[4] 第117条(家族手当)第1項を次の通り改定する。

組合員の収入で生活する次の扶養家族一人につきそれぞれ次の家族手当を支給する。

- (1) 配偶者(内縁関係を含む) 月額3,600円
- (2) 18歳未満の子および在学中で職業を有しない満23歳未満の子 月額1,800円

[5] 第118条(船長・機関長手当)を従来方式により改定する。

[6] 第159条(航海日当)[第3表]航海日当額表を次の通り改定する。

[7] (32)確認書(4)第5項マルシップ混乗船慰労金

新たなマルシップ混乗船乗船中の乗組員に対し、支給する混乗船慰労金を最低基本給改定に準じて改める。

[8] その他

以上により、関連条文、協定書、確認書、覚書などの整理、明確化を行う。

### 近代化実用船

[1] 第1章 総 則

1. 有効期間および基準労働期間第1項を次の通り改定する。

この協約の有効期間は、平成3年4月1日から平成4年3月31日までとする。

[2] 第12章 給料その他の報酬

26. 近代化実用船乗船最低基本給制度を次の通り改定する。(別表省略)

(1)(2) 現行通り

(3) 初任額、標令加算額、経歴加給額および職務加算額は次の通りとする。

[第3表] 航海日当額表

区 分	職 務 の 等 級						
	特1等級 1 等級	2 等級	3 等級	4 等級	5 等級	6 等級	
部 員		特1等級	1 等級	2 等級	3 等級	4 等級	5 等級
第 1 区	1,140円	1,015円	890円	755円	645円	595円	520円
第 2 区	1,755円	1,565円	1,375円	1,165円	1,000円	900円	785円
第 3 区	2,140円	1,910円	1,680円	1,425円	1,215円	1,100円	960円
第 4 区	3,010円	2,690円	2,370円	2,005円	1,710円	1,555円	1,360円

項 目	標 令	額	
船舶技士初任額	18歳	161,390円	
標 令 加 算 額	20歳	10,380円	
	28歳	7,600円	
	38歳	8,620円	
経 歴 加 給 額	18歳以上50歳未満	5,190円	
	50歳以上	3,460円	
職 務 加 算 額	運航士(3号職務)	28歳未満	30,050円
	通信士資格を有する運航士	28歳以上	55,360円
	運航士(1号または2号職務)・特定	28歳未満	13,450円
	運航士(1号または2号職務)	28歳以上	18,450円

- (注) ① 船舶技士については、定員として乗船する場合は、標令20歳未満であっても、その時点で10,380円の標令加算を行う。  
 ② 運航士(3号職務)については、新規卒業者が定員外として乗船する場合の職務加算額は、19,670円とする。

28. 近代化実用船乗船最低基本給制度の適用を受けない者の扱いを次の通り改定する。

(1)(2) 現行通り

(3) 実用船手当を、次の通り改定する。

(イ) A実用船手当

職 務 区 分	手 当 額
船 長 ・ 機 関 長	76,300円
通 信 長 ・ 一 航 機 士	58,300円
二 航 機 士	同一標令の運航士(3号職務)の近代化実用船乗船最低基本給から職員最低基本給を差し引いた額

(ロ) B実用船手当

職 務 区 分	手 当 額
船 長 ・ 機 関 長	78,450円
通 信 長 ・ 一 航 機 士	58,850円

(ハ) C実用船手当

職 務 区 分	手 当 額
船 長 ・ 機 関 長	80,900円
通 信 長 ・ 一 航 機 士	60,200円

31. 通信長特別手当

従来方式で改める。

[3] 第13章 旅費規定

41. 航海日当 [第1表] 航海日当額表を次の通り改定する。

[第1表] 航海日当額表

	職 務 の 等 級			
	1 等 級	2 等 級	3 等 級	4 等 級
第 1 区	1,140円	1,015円	890円	755円
第 2 区	1,755円	1,565円	1,375円	1,165円
第 3 区	2,140円	1,910円	1,680円	1,425円
第 4 区	3,010円	2,690円	2,370円	2,005円
	5 等 級	6 等 級	7 等 級	
第 1 区	645円	595円	520円	
第 2 区	1,000円	900円	785円	
第 3 区	1,215円	1,100円	960円	
第 4 区	1,710円	1,555円	1,360円	

[4] 以上により関連条文を整理する。

[外航二船主団体船主側申し入れ]

労働協約改定についての申し入れ

労働協約第2条および近代化実用船労働協約3の規定にもとづき、下記の通り改定することを申し入れます。

記

I. 現行労働協約

[1] 第1条（有効期間および基準労働期間）の第1項を次の通り改める。

「この協約の有効期間は、平成3年4月1日から平成4年3月31日までとする。」

[2] 第67条（労働時間）の第1項第(2)号(イ)を次の通り改める。

「(イ) 舷門当直・機関室当直および荷役当直をする者 00時～24時」

[3] 第82条（年間休日の運用）の昭和57年11月1日付「乗船期間中の月間6日の休日の運用に関して」の確認書第1項を次の通り改める。

「1 すべての乗組員に対し、月間3日の休日を付与する。

(1) 現行通り

(2) 指定された日に労働に従事する者について、船長は、指定された日の前後各2日のうち、いずれかの日に振り替えて休日を付与する。

なお、船務の都合等やむを得ない事由により休日を付与できない場合下船までの指定された日以外の日に振り替えて付与する。

(3)、(4)、(5) 削除

(6) 現行通り」

上記に伴い、昭和57年11月1日付第82条（年間休日の運用）についての確認事項第1項第(2)号を削除する。

## II. 近代化実用船労働協約

[1] 「1. 有効期間および基準労働期間」の第(1)号を次の通り改める。

「(1) この協約の有効期間は、平成3年

4月1日から平成4年3月31日までとする。」

[2] 「15. 年間休日の運用」に関連する昭和63年7月1日付「通信長特別手当が支給されている通信長の月間6日の休日の運用について」の確認事項に、次の通り追加する。  
「第4項（付加休暇の付与）については、適用を除外する。」

[3] 第12章 給料その他の報酬

実用化が定着し、就労体制も整った現在、従来より支給してきた手当相当分の一部減額を図りたい。

具体的内容については、追って提示する。

## III. その他

以上により、関連条文を整理する。

### 〔内航二船主団体組合側要求〕

#### 要 求 書

労働協約第2条にもとづき、下記の通り改定することを要求します。

なお、外航就航船乗組員の労働条件については、これらの改定が終わった後、会社と組合で別途交渉し決定することにします。

#### 記

【1】 第1章 総則

第1条（有効期間）を次の通り改定する。

この協約の有効期間は、平成3年4月1日から平成4年3月31日までとする。

【2】 第7章 労働時間

第65条（時間外労働）第1項を次の通り改定する。

船長の職務上の命令により、第62条に定める労働時間を超えて労働に従事した時間、および第75条（停泊中の休日）第1項に定める休日が付与されない場合の1日につき8時間の時間を時間外労働という。

### 【3】 第8章 休日・休暇

第1節 休日および第2節 陸上休暇を第1節 休日・休暇に改め、以下の通りとし、第3節 特別休暇・請暇を第2節 特別休暇・請暇とする。

#### [1] 第73条（年間休日・休暇）

組合員の年間勤務期間における休日・休暇を144日とし、特定休日は設定しない。

2 船員法第60条に定める基準労働期間は、毎年4月1日より翌年の3月31日までの1年間とする。

3 陸上勤務員の休日・休暇については、会社と組合が協議して決める。

[2] 平成元年4月1日付、年間休日についての確認事項を次の通り改定する。

#### 確認事項

第73条（年間休日・休暇）について

年間休日・休暇日数144日の基礎は次による。

- (1) 日曜日、土曜日、1月1日、1月2日、1月3日、成人の日（1月15日）、建国記念の日（2月11日）、春分の日、みどりの日（4月29日）、メーデー（5月1日）、憲法記念日（5月3日）、子供の日（5月5日）、海の記念日（7月20日）、敬老の日（9月15日）、秋分の日、体育の日（10月10日）、文化の日（11月3日）、勤労感謝の日

（11月23日）、天皇誕生日（12月23日）および12月31日。

- (2) その前日および翌日が「国民の祝日」である日は休日とする。

ただし、この日が日曜日または祝日の振替休日である時は適用しない。

- (3) 有給休暇日数24日。

#### [3] 第74条（年間休日・休暇の運用）

年間休日・休暇は、乗船期間中に付与する停泊中の休日、休日割増時間外手当等の支給によってかえることができる休日労働および陸上で付与する陸上休暇によって運用する。

#### [4] 第75条（停泊中の休日）

すべての乗組員に対し、停泊中月間3日の休日を付与する。

ただし、付与できなかつた場合は、本人の選択により休日1日につき第106条（時間外手当等および船長・機関長割増手当）に定める休日割増時間外手当の8時間分を支給するか、または陸上休暇に付加して付与することができる。

なお、船長および労働時間の適用を受けない機関長は除く。

2 前項の休日付与の条件は次による。

- (1) 会社は、組合員に休日を付与するときは、付与の時期および場所を原則として、少なくともその時期の7日前までに組合員に通知しなければならない。

- (2) 1日の休日は、20時より翌日の6時までの10時間を含んだ連続24時間とする。

この休日付与は、付与される両日の労働時間の合計が、8時間以内で終わるよう就労上の配慮を行うが、やむを得ず8時間を超えた場合は、超えた労働時間に対して平日の時間外手当を支給する。

### 3 艀装員に対する適用

艀装員については、月間6日を休日として付与し、付与の条件および付与できなかった場合の扱いは、前各項の定めによる。

#### [5] 第76条（休日労働）

すべての乗組員に対し、第106条（時間外手当等および船長・機関長割増手当）に定める休日就労手当を支給することによって、月間3日の休日にかえることができる。

ただし、船長および労働時間の適用を受けない機関長を除く。

2 本人が希望した場合は、第77条（陸上休暇）の日数のうち15日を限度として、第119条（休暇員の賃金）に定める陸上休暇員の賃金の3割増を支給することによって、陸上休暇にかえることができる。

#### [6] 第77条（陸上休暇）

陸上休暇は、年間勤務期間に対し90暦日を基準付与期間に基づき、年度内に与える。

#### [7] 第78条（年間勤務期間の定義）

次の各号にかかげる期間は勤務期間とする。

- (1) 船舶に乗船していた期間
- (2) 艀装、修理または係船当番に従事した期間
- (3) 転船に要した期間

- (4) 特別休暇である期間
  - (5) 陸上休暇である期間
  - (6) 研修員である期間
  - (7) 職務傷病員である期間（129日を限度とする）
  - (8) 普通傷病員である期間（本人の故意または重大な過失による場合は除く）
  - (9) 待機員である期間（本人の故意または重大な過失による場合は除く）
  - (10) 前第(8)号および第(9)号については、その合計の日数が通算42日を超えない下船期間
  - (11) 以上の各号以外の下船期間については、勤務期間には通算しない
- 2 第1項による勤務期間の合計数が1年に満たない場合の陸上休暇日数は、90暦日を365日と勤務期間の按分比率に応じて算出する。

その場合の端数については、0.5日未満は切り捨て、0.5日以上は1日とする。

#### [8] 第79条（陸上休暇の付与）

陸上休暇の基準付与期間は、4カ月とする。

2 会社は、陸上休暇日数のおおむね3分の1に相当する日数を、基準付与期間内に付与する。

#### [9] 第80条（陸上休暇の起算と乗・下船）

乗船中の者が陸上休暇をとるときの日数は、下船した日の翌日から起算する。

2 陸上休暇員が乗船（他の勤務につく場合を含む）する場合は、自宅を出発する前日をもって、陸上休暇の終了とする。

[10] 第81条（退職または解雇者等に対する陸上休暇の保障）

定年退職をする場合は、原則として退職するまでに陸上休暇を付与する。

2 退職または解雇者で、第75条（停泊中の休日）、第77条（陸上休暇）に定める休暇が付与されていない場合は、その付与されていない日数に応じた陸上休暇中の賃金を支給する。

ただし、第78条（年間勤務期間の定義）に定める勤務期間が、6カ月に達しない懲戒解雇された者については、その者の取り得る陸上休暇日数の3分の2に相当する日数に応じた陸上休暇中の賃金を支給する。

この場合、すべての日数は割増の対象とし、食料金は支給しない。

3 死亡退職の場合は、前項の陸上休暇中の報酬をその遺族に支給する。

[11] 協定書・確認事項の扱い

以上により、現行年間休日の運用についての確認事項（昭和50年4月1日）を整理するとともに、現行陸上休暇の付与に関する協定書（昭和52年4月1日）、確認事項（昭和52年4月1日）は原則として廃止し、運用上残しておかなければならない事項についてのみ確認事項として整理する。

[12] 休日・休暇関係の経過措置

休日・休暇関係については、上記の要求にかかわらず、次の計画年度をもって実施する。

1 第73条（年間休日・休暇）

(1) 確認事項の中の『土曜日』は次の通りとする。

(イ) 平成3年4月1日以降

『土曜日（1日の8分の6.5）』

(ロ) 平成4年4月1日以降

『土曜日（1日の8分の7）』

(ハ) 平成5年4月1日以降

『土曜日』

(2) 年間勤務期間における休日・休暇日数は次の通りとする。

(イ) 平成3年4月1日以降 135日

(ロ) 平成4年4月1日以降 138日

(ハ) 平成5年4月1日以降 144日

2 第77条（陸上休暇）

陸上休暇日数は次の通りとする。

(イ) 平成3年4月1日以降 78暦日

(ロ) 平成4年4月1日以降 82暦日

(ハ) 平成5年4月1日以降 90暦日

3 以上の経過措置に伴い、関連する条項についても必要な経過措置を設ける。

【4】 第10章 給料その他の報酬ならびに旅費規定

[1] 第97条（基本給）の職別基本給およびトン数加算額表を次の通り改定する。

職別基本給表（第97条の別表一）

職名	区分	①職別初任額	②経験加給額	最高額
船・機長		285,950円	5,520円 (2,760)	360,470円
航・機・通士		203,310円	5,190円 (2,595)	335,655円
部員		140,420円	4,840円 (2,420)	307,400円
部員(未経験)		137,420円	1,000円	—

(注) 経験加給額下段( )内は、船・機長にあつては経験11年、航・機・通士は23年、部員は32年を超える経験を有する者に適用する。

トン数加算額表（第97条の別表一）

職名	区分	内航 1,000	内航 3,000
		総トン以上	総トン以上
船・機長		9,600円	19,200円
通信長(経験11年以上の者)		7,460円	14,920円
一航・機・通士		6,190円	12,370円
二航・機・通士		2,690円	5,380円
職長		5,270円	10,530円

[2] 基本給の引き直し

- 1 各人について、平成3年3月31日現在の基本給制度上の職位に対し、平成2年4月1日時点で基本給の算出に用いられた経歴によって改正された基本給を算出する。
- 2 平成2年4月1日の職位と平成3年3月31日の職位に変更があった者については、昇進の時点で換算された現職歴を平成2年4月1日時点の経歴として引き直しを行う。
- 3 その他の引き直しについては、従来の考え方により行う。

[3] 第100条（家族手当）第1項を次の通り改定する。

家族手当は、組合員の収入で生活する次の扶養家族1人につき、それぞれ次の金額とする。

- (1) 配偶者（内縁関係を含む）  
月額3,600円
- (2) 18歳未満の子および在学中で職業を有しない満23歳未満の子  
月額1,800円

[4] 第102条（執職手当）(5)号を次の通り改定する。

- (5) 執職期間は連続3カ月を限度とする。

[5] 第106条（時間外手当等および船長・機関長割増手当）

- 1 第1項(2)～(5)号を次の通り改定する。
  - (2) 時間外手当は、1時間につき時間外算定基準額の163分の1.3とする。
  - (3) 休日割増時間外手当は、1時間につき時間外算定基準額の163分の1.5とする。
  - (4) 休日就労手当は、1時間につき時間外算定基準額の163分の1.5とし、月間24時間相当額を支給する。
  - (5) 夜間割増手当は、1時間につき時間外算定基準額の163分の0.5とする。
- 2 船長・機関長割増手当を従来方法により改定する。

[6] 第109条（作業手当）第1項(1)号を次の通り改定する。

乗組員に次の作業をやむを得ず行わせたときは、次の通り作業手当を支給する。

(1) 艙内掃除作業

- (イ) 掃き掃除、ラッシング資材およびダンネージ片付、水洗いなど艙内掃除をした場合

1時間につき1人当たり3,000円

- (ロ) 油槽内にコーティングをほどこしてあるタンカーで、槽内でぬぐいとりなどを必要としない簡単な作業をした場合、および油槽内の簡単な掃除（片手で持てるバケツで2～3杯程度のスラッジ揚げ）をした場合

1時間につき1人当たり 3,000円

- (ハ) 前(ロ)以外のタンカーの油槽の掃除

をした場合

1時間につき1人当り4,500円

(ニ) 艙内掃除作業の時間計算は、1回毎に15分単位で集計し、15分未満は切り上げる。

- ※1 以上の要求にかかわるこの種作業については、船務のあり方など、これからの内航船員対策と深い関係にあることから、船員政策協議会で協議する。
- ※2 上記作業手当に関連し、各社で別途の手当や慰労金等を支給している場合または現行協約の運用により支給している金額が、本件の改定により減額または不支給にならないよう、必要に応じ会社と組合が協議し対処する。

[7] 第119条(休暇員の賃金)(1)号を次の通り改定する。

(1) 陸上休暇員

(イ) 乗船本給、船長・機関長基本手当、執職手当の合計額の5割増相当額。ただし、有給休暇の日数については割増としない。

(ロ) 家族手当

(イ) タンカー手当(休暇直前の状態に応じて定める)

(ニ) 食料金 日額1,160円

ただし、食料金については、第78条に定める勤務期間1カ年について、1,160円×24日相当分を支給する。

勤務期間の合計日数が1年に満たない場合は、24日を365日と勤務期間の按分比率に応じて算出し、その日

数に1,160円を乗じた額とする。

[8] 第136条(航海日当)

1 航海日当額表を次の通り改定する。

航海日当額表

職務の等級	1等級	2等級	3等級	4等級	5等級	6等級
金額	900円	775円	700円	655円	590円	525円

2 第20条(職務区分と協約の適用)により、職長と位置付けられる者が1,600総トン以上の船舶に乗船した場合、3等級を支給することに改める。

【5】 第14章 退職手当および退職年金

退職手当並びに退職年金に関する確認書(昭和60年4月1日)の第2項を次の通り改定する。

2 前項の協議会における合意ができるまでの間、第174条(退職手当の算定)、第175条(退職手当の支給額)第1項により計算した退職手当は、次の金額を限度とし支給する。

船・機長	1,630万円
航・機・通士	1,520万円
部員	1,390万円

ただし、昭和55年4月1日現在、この金額を超えている者についてのみ、昭和55年4月1日現在の金額を定年に達した場合、または定年前に退職した場合に支給する。

【6】 関連事項

以上の要求事項に関連して、基本給改定に伴う第20条(職務区分と協約の適用)、第98条(基本給および乗船本給の適用)、第116条(機装員の賃金)の修文などを含め、必

要とする条文、協定書、確認書などの明確化を行う。

#### 【7】 年間臨時手当

平成3年度の年間臨時手当については、本協約改定交渉と同時に決定することとし、具体的要求は下記の通りとする。

##### 1 支給対象者

夏期手当 平成3年6月1日現在在籍組合員

越年手当 平成3年12月1日現在在籍組合員

##### 2 支給額

第3項の基準額の55割相当額

##### 3 基準額

基準額は次の各号の合計額とする。

##### (1) 基本給の1.2倍相当額

夏期手当 平成3年6月1日現在の基本給

越年手当 平成3年12月1日現在の基本給

##### (2) 船長・機関長基本手当

##### (3) 家族手当

##### (4) 附加乗船手当（該当会社のみ）

##### 4 支給方法

(1) 夏期手当については平成2年12月1日より平成3年5月31日まで、越年手当については平成3年6月1日より平成3年11月30日までの全期間会社に勤務した者に対し、全額支給する。

(2) 前(1)号の期間において、会社に勤務しない期間のある者および中途採用者に対しては、日割計算により支給する。

ただし、傷病員の期間は勤務期間に算入し、療養休暇員の期間は、その2分の1を勤務期間に通算する。

(3) 第1項（支給対象者）にかかわらず、定年ならびに職務傷病により退職した者には退職日までの勤務期間に対し、日割計算により支給する。

(4) 以上の規定にかかわらず、これを上回るものについては従来通りとする。

##### 5 配 分

夏期手当 27.5割相当額

越年手当 27.5割相当額

##### 6 支給期日

(1) 夏期手当 平成3年6月15日

(2) 越年手当 平成3年12月5日

#### 〔内航二船主団体船主側申し入れ〕

平成3年度労働協約改定船主申し入れ  
労働協約第2条の規定に基づき、下記の通り改定することを申し入れます。

記

#### 【1】 労働時間・休日・休暇制度について。

現行陸上休暇制度を骨格として維持し、平成5年度より、下記の通り実施する。なお、平成3年度および平成4年度を経過措置期間とし、その内容については今次交渉期間中に協議する。

また、経過措置期間中、休日・休暇の付与方法など、運用に関する規定は現行通りとする。

記

1. 年間休日	119日
2. 有給休暇	15日
3. 賃率	164日
4. 現行土曜就労手当に相当する手当 (仮称 休日手当)	31時間
5. 陸上休暇日数	77日

【2】 第97条（基本給）について

職別基本給表における、航・機・通士に初めて就任する年齢は、現行27歳と想定されているが、これを20歳に変更し、関連して航・機・通士初任額を、現行187,780円から、152,920円とあらためる。(55歳と想定されている最高額、314,770円は現行通り)

## 2. 平成3年度船舶保険料率・条件の改定要望

当協会は例年、日本船舶保険連盟（船連）との船舶保険料率・条件の改定交渉に資するため、会員会社を対象に前暦年（1月1日～12月31日）における船舶普通保険期間保険成績の調査を行っている。（表1～4参照）

平成2年12月末現在の調査においては、当協会会員会社167社のうち129社から回答があり、調査対象船を保有もしくは運航しているのは108社であった。

この調査による付保船舶の合計は873隻、3,001万6,000総トン、保険料総額は93億5,100万円（対前年比約14.9%減） 填補金総額は111億5,000万円（同約26.3%増）となり、平成2年単年における損害率は119.24%となった。また同年を最終年とする過去5カ年間の平均損害率は67.31%となった。

これらの損害率を平成元年の調査結果と比較すると、単年で37.04ポイント増、また5カ年の平均でも11.26ポイント増と大幅に悪化した。これを船種別にみても、貨物船類は平成元年に比し、17ポイント、一方、油送船類は同67.5

ポイントそれぞれ悪化した。

これは、沈没、火災、エンジントラブル等によるいわゆるヘビークレーム（5,000万円以上の保険事故）が相当程度発生したこと、収入保険料の減少に加え、修繕費の上昇も損害率悪化の要因として挙げる事ができる。

船社／損保間の事前協議の場である船舶保険問題検討会の席上において損保側は、平成3年度3月末における同2年単年度の予測損害率が75%を上回る事、また来年度以降も上記悪績傾向が続く事、さらには付保隻数、付保金額の減少により保険料の増収が望めないと予想されることから、損保としては来年度以降、保険料率の引き上げを行わざるを得ない状況にある旨の強い意向を示した。

当協会では、3年度の船舶保険料率・条件交渉に関する対応について種々検討した結果、来年度の損害率が90%を超える可能性も否定し切れず、今後大幅な料率の引き上げが実施される恐れもあることから、3年度は現在の損害率のレベルを見極め、将来の長期的展望に立った料

率設定に資するため、また長期的観点から低廉かつ安定した料率の保証を求めため、従来の75%予定損害率および5カ年通算損害率に基づく保険料の引き下げ要望は見合わせ、推移を見守るとともに、船連に対し、料率引き上げを行うことなく、長期的観点から低廉かつ安定した料率を保証するよう求めていくこととした。

一方、船舶保険の合理化・効率化のためには

一層の「保険商品の多様化」が緊要との認識にたち、昨年度交渉以来実施されている「I.T.C.-Hulls 1983」(Institute Time Clauses: 英国協会期間建て約款—船舶—)による主要引き受け条件のうち、DEDUCTIBLE(基礎控除額)については、その設定枠の多様化と割引率の設定・拡大、4分の3 R.D.C.条件付き引き受け(Running Down Clause: 衝突損害賠償金填

### 当協会会員会社の平成2年船舶保険成績表

【表1】平成2年(2.1.1~2.12.31)の成績

平成3年2月15日現在

船種別	会社数	対象船舶		保険料総額 (百万円)	填補金総額 (百万円)	損害率 (%)	構成比(%)		
		隻数	千総トン				総トン数	保険料	填補金
貨物船類	85 (91)	597 (650)	15,702 (17,007)	5,605 (6,506)	6,444 (6,369)	114.98 (98.00)	52.3 (52.8)	59.9 (60.5)	57.8 (72.1)
油送船類	44 (56)	276 (353)	14,314 (15,222)	3,746 (4,240)	4,706 (2,464)	125.62 (58.12)	47.7 (47.2)	40.1 (39.5)	42.2 (27.9)
合計	108 (119)	873 (1,003)	30,016 (32,229)	9,351 (10,746)	11,150 (8,833)	119.24 (82.20)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)

- (注) 1. 本調査は、平成2年暦年中の付保船舶の保険成績につき、同年末現在の会員会社167社のうち該当のあった108社分(該当なし21社)を集計したものである。  
 2. 集計船舶は期中移動(竣工・買船等による途中付保、売船・スクラップ等による途中解約、会社相互間の売買等)があるため、隻数・総トン数は実数とは合致していない。  
 3. 填補金総額には見積額を含む。  
 4. ( )内の数字は平成元年暦年分のものである。  
 5. 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

【表2】過去5年間(昭和61年~平成2年)の成績

暦年	会社数	対象船舶		保険料総額 (百万円)	填補金総額 (百万円)	損害率 (%)	過去5年間の損害率	対前年比増減率(%)		
		隻数	千総トン					総トン数	保険料	填補金
昭和61年	134	1,207	37,268	16,797	7,432	44.25	51.28	-1.7	-10.3	-19.3
62年	136	1,141	36,624	14,493	8,587	59.25	49.32	-1.7	-13.7	15.5
63年	130	1,060	34,531	12,524	7,014	56.00	49.92	-5.7	-13.6	-18.3
平成元年	119	995	32,307	10,743	8,833	82.22	56.05	-6.4	-14.2	25.9
2年	108	873	30,016	9,351	11,150	119.24	—	-7.1	-13.0	26.2
5カ年計 (年平均)	627 125	5,276 1,055	170,746 34,149	63,908 12,782	43,016 8,603	67.31 —	— —	— —	— —	— —

- (注) 1. 過去5年間の損害率は、当該年を最終年とした過去5カ年の損害率である。  
 2. 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

【表3】船種別内訳

船種	会社数	対象船舶		保険料総額 (百万円)	填補金総額 (百万円)	損害率 (%)	構成比(%)			
		隻数	千総トン				総トン数	保険料	填補金	
貨物船類	コンテナ船	12 (13)	66 (74)	2,310 (2,689)	650 (838)	664 (880)	102.20 (104.97)	7.7 (8.3)	7.0 (7.8)	6.0 (10.0)
	自動車専用船	27 (29)	100 (122)	2,089 (2,403)	860 (1,314)	1,061 (1,525)	123.28 (116.96)	7.0 (7.5)	9.2 (12.2)	9.5 (17.3)
	一般貨物船	42 (48)	125 (154)	920 (1,137)	782 (9,162)	542 (605)	69.40 (66.32)	3.1 (3.5)	8.4 (8.5)	4.9 (6.8)
	その他専用船	55 (56)	306 (300)	10,383 (10,778)	3,313 (3,442)	4,178 (3,360)	126.08 (97.60)	34.6 (33.4)	35.4 (32.0)	37.5 (38.0)
	小計	85 (91)	597 (650)	15,702 (17,007)	5,605 (6,506)	6,444 (6,369)	114.98 (98.00)	52.3 (52.8)	59.9 (60.5)	57.8 (72.1)
油送船類	油送船	39 (50)	212 (275)	12,553 (13,566)	2,567 (2,890)	2,742 (2,103)	106.81 (72.76)	41.8 (42.1)	27.5 (26.9)	24.6 (23.8)
	特殊タンカー	27 (26)	64 (78)	1,762 (1,656)	1,179 (1,351)	1,964 (362)	166.58 (26.78)	5.9 (5.1)	12.6 (12.6)	17.6 (4.1)
	小計	44 (56)	276 (353)	14,314 (15,222)	3,746 (4,240)	4,706 (2,464)	125.62 (58.12)	47.7 (47.2)	40.1 (39.5)	42.2 (27.9)
合計	108 (119)	873 (1,003)	30,016 (32,229)	9,351 (10,746)	11,150 (8,833)	119.24 (82.20)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	

- (注) 1. 損害率は保険料総額と填補金総額を千円単位で算出したものである。  
2. ( )内の数字は平成元年暦年分のものである。  
3. 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

【表4】大型船の成績

区分		対象船舶		保険料総額 (百万円)	填補金総額 (百万円)	損害率 (%)	構成比(%)		
		隻数	千総トン				総トン数	保険料	填補金
2万%以上	貨物船類	261 (288)	13,366 (14,735)	3,598 (4,287)	3,969 (2,632)	110.29 (61.38)	48.6 (49.6)	51.6 (54.2)	47.0 (61.6)
	油送船類	162 (171)	14,113 (14,949)	3,375 (3,622)	4,476 (1,643)	132.60 (45.36)	51.4 (50.4)	48.4 (45.8)	53.0 (38.4)
	計	423 (459)	27,479 (29,684)	6,974 (7,909)	8,445 (4,275)	121.09 (54.05)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)
5.5万%以上	貨物船類	81 (105)	7,104 (8,594)	1,534 (2,147)	1,011 (819)	65.89 (38.13)	38.6 (39.6)	37.2 (41.5)	35.0 (42.0)
	油送船類	96 (124)	11,306 (13,124)	2,592 (3,024)	1,874 (1,133)	72.30 (37.46)	61.4 (60.4)	62.8 (58.5)	65.0 (58.0)
	計	177 (229)	18,410 (21,718)	4,126 (5,171)	2,885 (1,951)	69.92 (37.74)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)

- (注) 1. 損害率は保険料総額と填補金総額を千円単位で算出したものである。  
2. ( )内の数字は平成元年暦年分のものである。  
3. 四捨五入の関係で末尾の合わない場合がある。

補条項)と割引率の設定、ならびに海外貨渡方式日本籍船の第2フリート入りのオプション化などを内容とした要望書(資料参照)を作成し、去る2月21日、八角保険委員長より船連山本会長に対して提出した。

#### 【資料】

##### 平成3年度船舶保険料率・条件の改定について

平成3年2月21日

昨年8月以降の湾岸危機・戦争は、回復基調にあった海運経済に多大な影響を及ぼしており、また、最近のインフレ懸念もその圧迫要因となっております。

このように、わが国海運業界を取り巻く経営環境は楽観視できないものがあり、船舶保険の分野においても一層の合理化・効率化が必要となっております。

かかる状況を念頭に置き、平成3年度船舶保険料率・条件に関し以下のとおり提案・要望申し上げます。

まず、船舶保険料率に関しましては、5カ年通算損害率は69.48%と依然として良績を示しておりますが、ここ一両年の単年度損害率は予想を超えて悪化しております。これは、昨年度までの4年間における120億円強の料率引き下げおよび付保隻数・付保金額の減少に加え、クレーム額の増加によるものと考えます。

ここ数年の損害率の動向に鑑み、本年度は、現在の損害率のレベルを見極め、将来の長期的展望にたった料率設定に資するため、従来の予

定損害率75%と5カ年通算損害率に基づく理論値による引き下げ要望は見合わせ、推移を見守ることと致したく存じます。

この提案は、今後たとえロス・レシオの悪化という事態に立ち至った場合でも、長期的観点から低廉かつ安定した料率を保証していただけるとの前提に立ったものであります。

次に船舶保険条件につきましては、昨年度に引き続き、主として「商品の多様化」の観点にたった条件の新設もしくは改定を下記のとおり要望致します。

上述のとおり全体として損害率の悪化が顕在化するなか、船舶保険の合理化・効率化のためには「商品の多様化」が緊要であると認識しておりますので、貴連盟のご英断を期待しております。

貴我両業界の永年にわたる協調関係に照らし、是非とも格別のご高配を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

さらに、別途要望致します各種要望事項につきましても同様のご配慮をお願い致します。

#### 記

##### 1. 船舶保険条件の新設・改定

- (1) DEDUCTIBLE 設定枠の多様化と割引率の設定・拡大
- (2) 3/4 R.D.C.付き引き受けと割引率の設定
- (3) 海外貨渡方式日本籍船の第2フリート入りのオプション化
- (4) 混乗割増料率の引き下げ

# 穀物需給現況と見通し

伊藤忠商事食料開発室  
農業データバンクチーム  
主席アナリスト

江藤隆司

ガットのウルグアイラウンドはまだ合意に達していない。その過程で1990年11月末に米国では、今後5年間の農業政策を方向付けることになる90年農業法が成立した。ガットをにらんで「1990年食糧・農業・保全及び貿易法」と名付けられている。ウルグアイラウンドの最終決着によっても今後の方向付けが決定されることになり、柔軟的な性格を有している。交渉決裂の場合、輸出補助金の増額や作付制限の廃止などを盛り込んだガット条項を有している。

世界的に小麦需給は大幅に緩和して、EC対米国の穀物輸出競争はますます激化している昨今である。

## 1. 穀物需給現況

穀物の需給は市況に反映される。市況の動きからその需給関係および輸出需要（世界貿易の荷動き）も基本的に推察できる。各国経済事情によってもその動きは変化する。しかし、究極的にはこれらの政治・経済の変化は、市況に集約されてくる。1983年および88年の米国での干ばつ年度を除いて、世界的に1980年代は余剰農産物の時代であった。両干ばつ年度では価格は

高値に押し上げられたが、それは短期間で終えている。穀物を買いたい途上国は外貨不足で積極的に買えず、戻り売りに支援された形となっている。昨今のソ連は、穀物を欲しいが外貨不足で買えない状況にあり、輸出国からの信用供与の範囲で買付しているのが現状。

世界の穀物価格は、米国のシカゴ定期価格を規準に取り引きされている。米国が世界一の農産物生産国であり、輸出国であるからである。表1.2.3は主要商品のシカゴ定期およびその期末在庫量の推移である。

次に主要商品についてその需給現況を述べていくこととする。

### 小麦

世界生産高は消費量を下回って在庫を食いつぶしてきたが、89/90年度でほぼ均衡となり、90/91年度は生産が大幅に消費を上回って在庫積み増しへと歩みは始めている。

表4はその生産（実線で表示）と消費（破線）の推移を折れ線グラフで示したものである。

前年度対比の数字は下記のとおり。

	89/90年	90/91年	伸長率
生産	536.84	589.04	109.7%

（単位：百万トン）

消費 534.67 562.90 105.3%

内輸出 107.13 104.76 97.8%

注目すべき点は、消費量である。世界人口が急激に増加してかつ外貨不足の途上国が小麦を急に買付できるようになったわけではない。供給過剰から価格は大幅に下落、コーンなど飼料穀物の飼料需要を犠牲にして小麦の飼料用途が増加したためである。前年度比約2,200万トンの小麦がエサ用として消費されると予測されてい

る。この現象は米国ばかりでなく、輸入国においても発生している。韓国ではコーンの買付量を減らして飼料用小麦の買付が増えている。

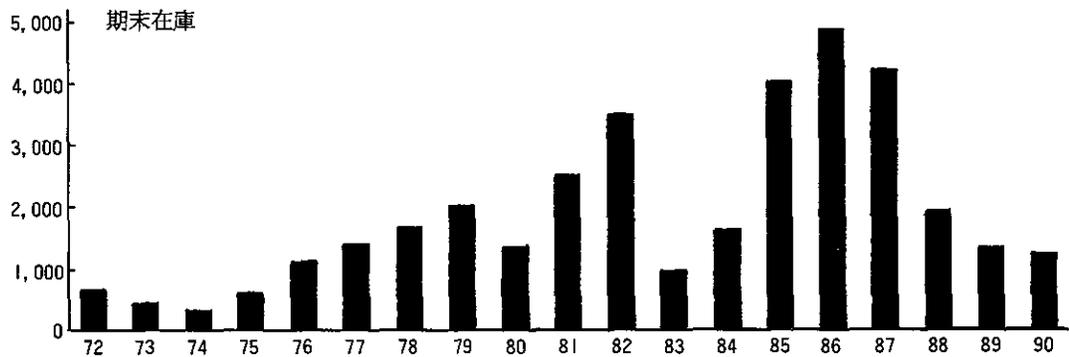
表5は主要国の世界小麦需給一覧表である。

生産：各国とも伸びている。特に輸入国である中国・ソ連の伸びが大きいことに注目。

消費：飼料用が急増。(前年比124%)

貿易：前年比2～3%減。(輸入国の増産によ

【表1】コーン



る)

主要国別に90/91年度を前年度と比較してみると、

A) 米国

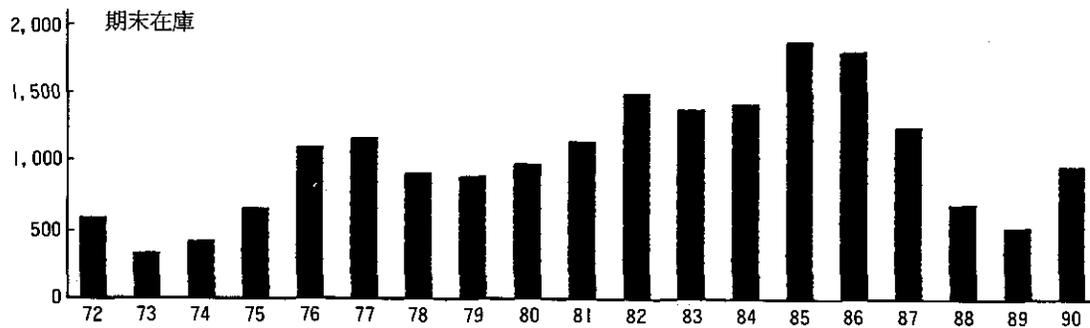
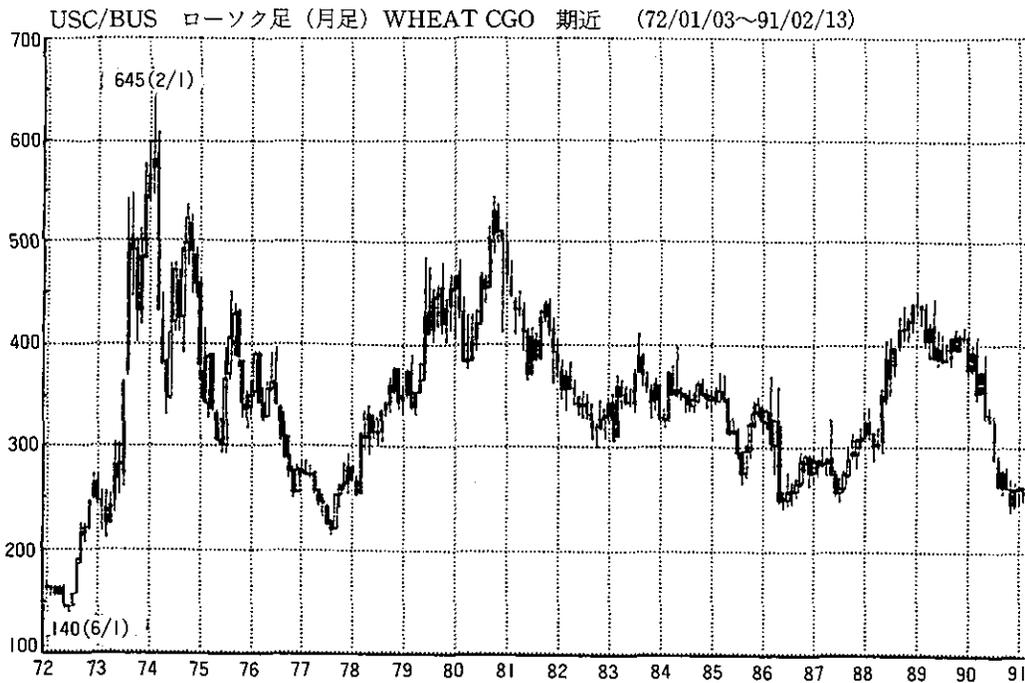
作付制限率を10%から5%に緩和したことおよび天候順調から、生産高は前年比134%。需要面ではエサ用で281%の伸長率が予想されているも、輸出面は83%に下落。これは世界的な増産にともなう需給緩和の中で、輸出競争激化のためと考えられる。また予算上の輸

出補助金枠上限も目前となり、競争力維持のためにその枠の撤廃を求めて議会で議論を呼んでいる。この輸出は現在の見通しよりさらに下方修正されようとの見方もあり、期末在庫はさらに増加するかもしれない。かかる状況下で91年産の作付制限率は15%と発表されている。

B) EC

生産高は前年比103%、需要面でのエサ用は109%。米国と違って輸出はほとんど変わら

【表2】小麦



ず。これは輸出補助金をいかに積極的に活用して輸出量を維持しているかがえる。同じ補助金付輸出競争国の米国輸出は前年比減少するのと対照的。

C) 中国

生産高は前年比119%。輸入は前年の1,300万トンから1,050万トンに減少予測。期末在庫は109%に増加。

D) ソ連

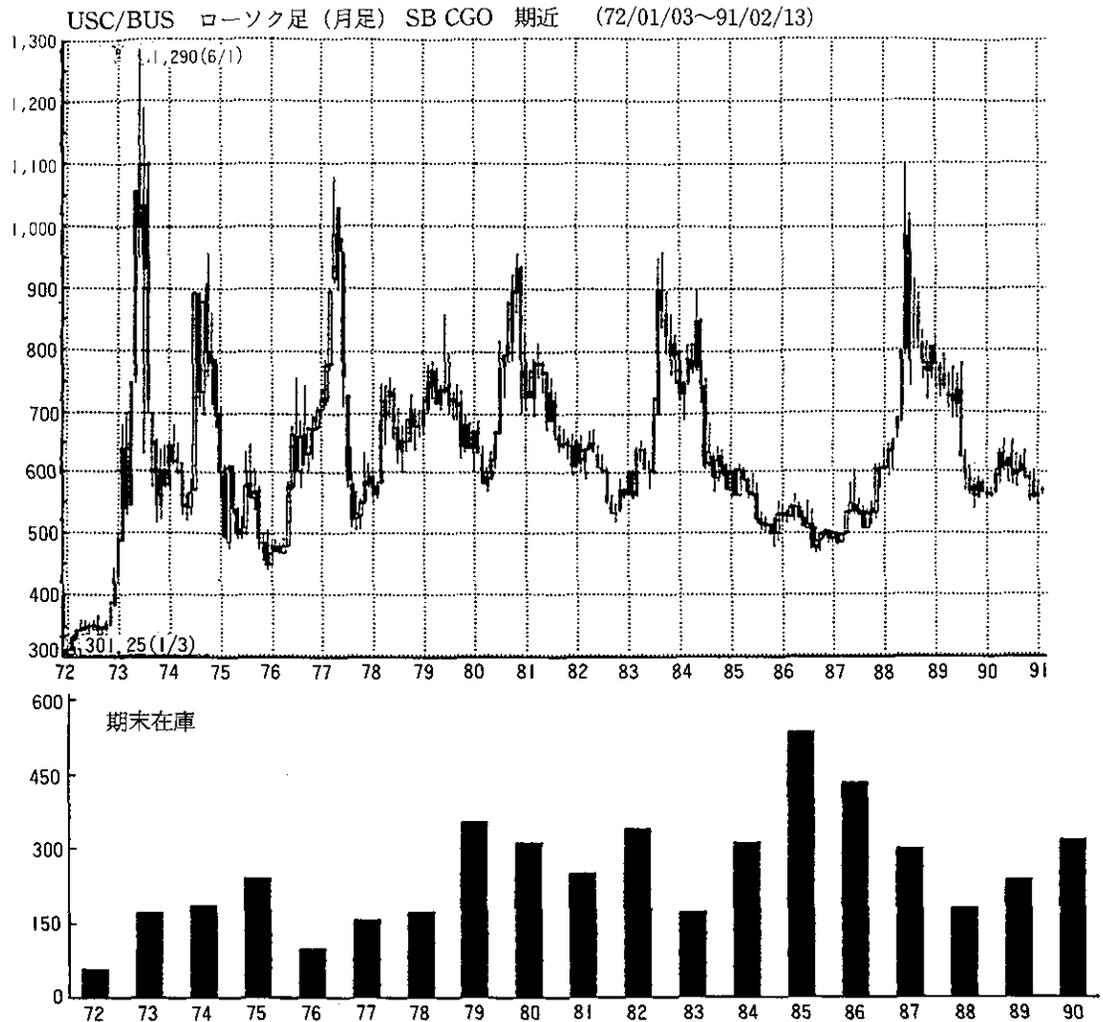
大豊作となり生産高は前年比117%。しか

し、輸入は前年の1,400万トンから100万トン減の1,300万トンと予測されている。世界的に小麦価格が安いために小麦の買付をある程度維持して、コーンの輸入を大幅に減らしている。国内需要ではエサ用が970万トン増えているのに注目したい。

コーン

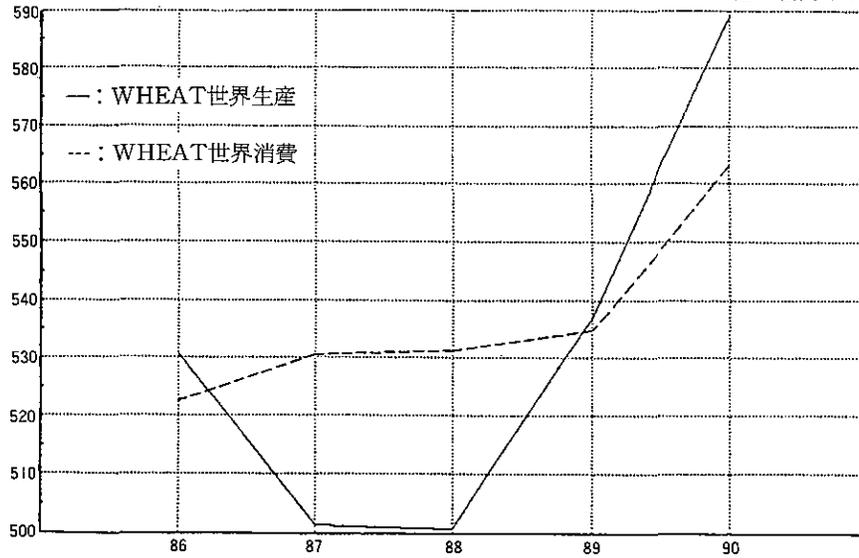
世界生産高はまだ消費量を下回って推移、在庫を食いつぶしているが、やや均衡点に達しようとしている。これは前年比生産が伸びるなか、

【表3】大豆



【表4】小麦世界生産・消費推移 86～90年別

単位：百万トン



【表5】世界小麦需給見通し

90/91年度

単位：百万トン

	期首在庫	生産	輸入	飼料	内需	輸出	期末在庫
世界合計	119.1	589.0	104.2	118.8	562.9	104.8	145.2
米 国	14.6	74.5	1.0	12.3	35.5	27.9	26.7
米国以外計	104.5	514.5	103.5	106.6	527.4	76.9	118.6
アルゼンチン	0.1	11.2	0.0	0.1	4.7	6.2	0.4
豪 州	2.9	15.7	0.0	1.0	3.8	11.0	3.8
カナダ	6.5	31.8	0.0	2.5	5.9	17.5	14.9
E E C	12.9	80.7	14.5	23.5	60.6	31.8	15.7
中 国	21.6	96.0	10.5	2.7	105.1	0.0	23.5
ソ 連	NA	108.0	13.0	52.0	118.0	1.0	NA

89/90年度

	期首在庫	生産	輸入	飼料	内需	輸出	期末在庫
世界合計	117.0	536.8	105.3	96.1	534.7	107.1	119.1
米 国	19.1	55.4	0.6	4.4	27.0	33.6	14.6
米国以外計	97.8	481.4	104.7	91.7	507.7	73.6	104.5
アルゼンチン	0.5	10.2	0.0	0.1	4.6	5.9	0.1
豪 州	2.6	14.1	0.0	1.0	3.1	10.8	2.9
カナダ	5.0	24.6	0.0	2.3	5.7	17.4	6.5
E E C	12.1	78.3	12.5	21.5	58.2	31.8	12.9
中 国	22.3	90.8	13.0	2.6	104.5	0.0	21.6
ソ 連	NA	92.3	14.0	42.3	103.3	0.5	0.0

出所：米国農務省

消費が落ち込むためによるもの。飼料用小麦の価格低迷がコーンのエサ用需要を減少させている。需給が比較的タイトなコーン市況は、小麦価格の低迷に引きずられた形となっている。表6は世界生産（実線）と消費（破線）の推移を折れ線グラフで示したものである。88年の生産下落は米国の干ばつによる。

前年度対比の数字は下記のとおり。

	89/90年	90/91年	伸長率 (単位:百万トン)
生産	462.90	470.64	101.7%
消費	478.94	472.75	98.7%
内輸出	78.50	63.79	81.3%

畜産のエサ用需要が減ったために消費が落ち込んだわけではない。前述のとおり、その需要が小麦に食い込まれたためである。大口輸入国のソ連での小麦増産にともなって国内でエサ用需要がコーンから小麦に転換されたのが主因。ただし畜種によってはコーンを必要とするも外貨不足から満足する量を買付できないのが現状。

一方、米国では畜産市況が好調なことから増産意欲おう盛にて飼料需要は前年比109%と好調。ただし、輸出は前年度の6,000万トンから4,700万トンへと78%に下落。飼料需要が世界的規模で小麦に一部代替されるなかで、その輸出は減少。また、ソ連向けは前年度1,650万トンであったが、今年度は米政府の対ソ輸出信用枠を使い果たした現在で610万トンの成約となっている。表7は主要国の世界コーン需給一覧表である。

#### A) 米国

生産増（105%）、輸出減（78%）のなかで期末在庫はまだ積み増しへとはなれず。ただ

し、輸出は大口需要のソ連動向次第。

#### B) アルゼンチン

生産増で輸出増見込み。

#### C) 中国

前年比生産は約900万トン増加。輸出は前年の約2倍で600万トンとの予想。韓国・日本向けなどアジアの輸入国は、米国産コーン輸入減となり、その分中国産コーンの輸入増となる見込み。

#### D) 南アフリカ

干ばつにより前年の944万トンから600万トンに減産。輸出減少・輸入増加。日本も南アフリカからのコーン輸入期待できず。アルゼンチンから南アフリカへの輸出増加が期待される。

#### E) EC

干ばつにより減産。輸出減となるも輸入はほぼ変わらず。域内農産物保護の立場からの輸入関税によるため。

#### F) ソ連

生産減となるも輸入は前年度の1,800万トンから850万トンに下落。これは飼料用減で、小麦がその需要を代替しているためである。

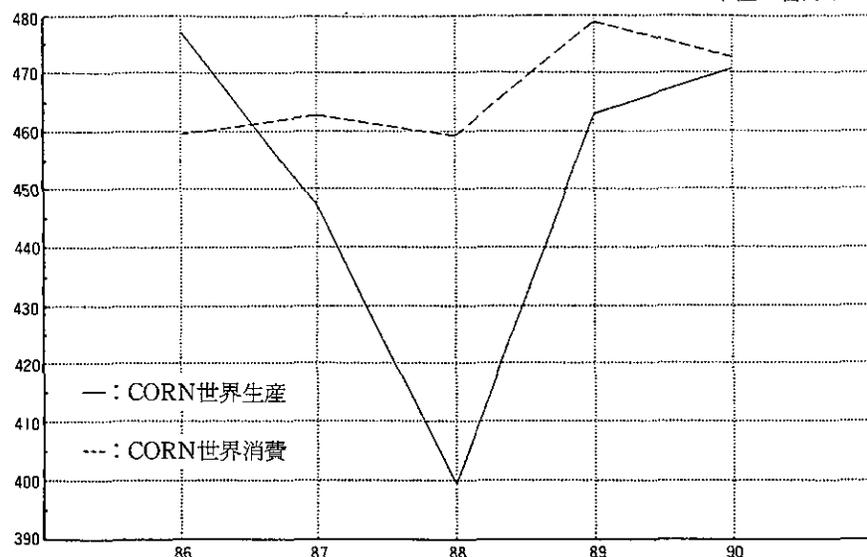
#### 大豆

世界生産高は消費量を上回って需給は緩和していたが、90/91年度で前年度より生産減・消費増からほぼ均衡。ただし南半球のブラジル・アルゼンチンでは重要な開花・着さや時期を迎えており、天候次第で作柄には予断を許さない状況。

表8はその生産（実線）と消費（破線）の推移を折れ線グラフで示したものである。

【表6】 コーン世界生産・消費推移 86～90年別

単位：百万トン



【表7】 世界コーン需給見通し

90/91年度

単位：百万トン

	期首在庫	生産	輸入	飼料	内需	輸出	期末在庫
世界合計	71.47	470.64	65.42	326.15	472.75	63.79	69.36
米 国	34.15	201.51	0.05	123.20	156.73	46.99	31.99
米国以外計	37.32	269.13	65.37	202.95	316.02	16.80	37.37
アルゼンチン	0.19	6.80	0.00	2.60	3.00	3.50	0.49
中 国	15.43	88.00	0.00	52.50	78.45	6.00	18.98
南アフリカ	1.50	6.00	1.50	4.73	7.90	0.10	1.00
タ イ	0.25	3.70	0.00	2.95	3.00	0.80	0.15
E E C	3.44	21.54	9.15	18.90	26.53	5.51	3.08
日 本	1.14	0.00	16.50	12.95	16.50	0.00	1.14
ソ 連	NA	14.00	8.50	17.30	22.50	0.00	NA

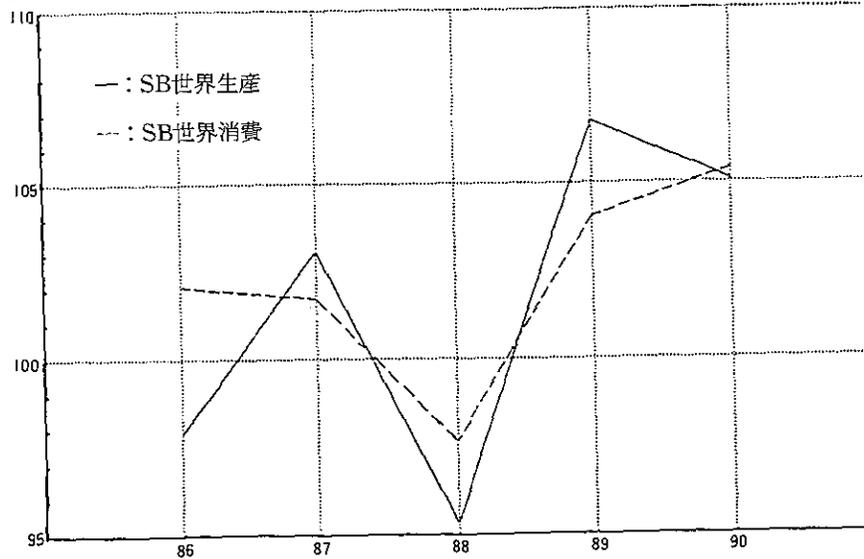
89/90年度

世界合計	87.51	462.90	79.76	329.28	478.94	78.50	71.47
米 国	49.04	191.16	0.05	113.19	145.96	60.13	34.15
米国以外計	38.47	271.75	79.71	216.08	332.98	18.37	37.32
アルゼンチン	0.59	5.20	0.00	2.00	3.00	2.60	0.19
中 国	15.40	78.93	0.45	50.10	76.20	3.15	15.43
南アフリカ	1.10	9.44	0.50	4.60	8.54	1.00	1.50
タ イ	0.20	4.00	0.00	2.70	2.75	1.20	0.25
E E C	5.07	26.86	9.73	21.30	29.32	8.90	3.44
日 本	1.29	0.00	16.10	12.60	16.25	0.00	1.14
ソ 連	NA	15.31	18.10	28.41	33.41	0.00	NA

出所：米国農務省

【表 8】大豆世界生産・消費推移 86～90年別

単位：百万トン



【表 9】世界大豆需給見通し

単位：百万トン

90/91年度

	期首在庫	生産	輸入	搾油	内需	輸出	期末在庫
世界合計	20.06	105.07	26.08	88.27	105.40	25.98	19.84
米 国	6.51	52.30	0.00	32.11	34.78	15.38	8.71
米国以外計	13.55	52.77	26.03	56.15	70.62	10.60	11.13
アルゼンチン	4.51	10.30	0.00	7.20	8.24	3.40	3.17
ブラジル	6.33	17.50	0.00	13.80	14.95	3.70	5.18
E E C	0.72	1.85	12.88	12.67	14.42	0.32	0.72
日 本	0.82	0.27	4.30	3.55	4.80	0.00	0.59

89/90年度

	期首在庫	生産	輸入	搾油	内需	輸出	期末在庫
世界合計	17.85	106.79	26.55	87.31	104.04	27.10	20.06
米 国	4.95	52.35	0.10	31.16	33.95	16.95	6.51
米国以外計	12.90	54.44	26.45	56.15	70.09	10.15	13.55
アルゼンチン	3.44	10.75	0.00	6.23	6.71	2.97	4.51
ブラジル	7.02	20.00	0.00	15.60	16.81	3.88	6.33
E E C	0.65	1.95	13.19	13.06	14.80	0.27	0.72
日 本	0.82	0.27	4.55	3.55	4.82	0.00	0.82

出所：米国農務省

前年度比の数字は下記のとおり。

	89/90年	90/91年	伸長率 (単位:百万トン)
生産	106.79	105.07	98.4%
消費	104.04	105.40	101.3%
内輸出	27.10	25.98	95.9%

世界全体の搾油量は前年度比101%の伸びを示している。大豆油の輸出量は前年度より若干落ち込み、大豆粕は若干増。

表9は主要国の世界大豆需給一覧表である。

A) 米国

生産高はほぼ変わらず。搾油量が約100万トン増加、輸出は157万トン減少。

B) アルゼンチン

作付面積減少から生産高は前年度より45万トン減産見通し。ただし輸出関税引き下げなどもあって輸出は43万トン増加見込み。

C) ブラジル

生産高は、作付面積減少と南部の干ばつで前年より250万トン減産見通し。国内での搾油減もあるが、輸出でも前年より18万トン減少見込み。

【表10】 世界粗粒穀物需給見通し

90/91年度

単位：百万トン

	期首在庫	生産	輸入	飼料	内需	輸出	期末在庫
世界合計	122.96	825.84	94.88	548.48	827.81	94.32	120.99
米国	45.66	230.59	1.18	144.63	184.53	54.05	38.84
米国以外計	77.31	595.25	93.70	403.85	643.28	40.26	82.15
アルゼンチン	0.51	9.84	0.00	3.84	4.64	4.90	0.81
カナダ	4.28	25.99	0.30	17.80	19.85	4.85	5.87
タイ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
E E C	12.41	76.80	15.39	54.50	74.62	17.01	12.96
東欧	6.23	61.36	4.35	52.48	64.00	1.75	6.19
日本	2.37	0.38	20.90	17.43	21.29	0.00	2.36
ソ連	NA	114.00	12.00	84.00	125.00	0.00	NA

89/90年度

世界合計	147.66	803.52	112.06	547.42	828.22	111.22	122.96
米国	66.16	221.36	1.42	134.43	173.38	69.90	45.66
米国以外計	81.50	582.16	110.65	412.99	654.84	41.32	77.31
アルゼンチン	1.04	8.31	0.00	3.19	4.71	4.14	0.51
カナダ	4.70	23.46	0.57	16.97	19.16	5.29	4.28
タイ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
E E C	15.09	82.06	14.35	57.46	78.66	20.43	12.41
東欧	4.19	68.07	5.16	56.87	70.49	0.70	6.23
日本	2.50	0.38	21.65	18.17	22.16	0.00	2.37
ソ連	NA	104.81	23.00	88.81	127.81	0.00	NA

出所：米国農務省

D) EC

輸入が31万トン減少見込み。ただし大豆油の輸入は若干増

なお、粗粒穀物（コーンを含む）の世界生産高は前年度の8億352万トンから今年度は8億2,584万トンへと103%の増加であるが、輸出は1億1,122万トンから9,432万トンへと落ち込む見通しにある。表10の世界粗粒穀物需給表を参照願いたい、ソ連の輸入減（約52%）が大きい。

米国主要商品の需給推移およびソ連穀物輸入推移を表11・12に示したので参考になれば幸いです。ソ連は大豊作にもかかわらず、食糧不足に陥って輸入せざるを得ない状況にある。国家調達力の低下にともない連邦政府の配分必要性から従来買付公団が輸入してきた。今後は各共和国からの依頼に基づきその輸入代行機関として買付することになりそうだ。ソ連の民主化支援として各農産物輸出国は対ソ信用を供与してきたが、バルト諸国への武力介入以来消極的になりつつある。今後の成り行きが注目される。

2. 今後の見通し

世界の穀物は小麦を中心に増産となるが、貿易量は減少見込みとなっている。これは大口の輸入国でかつ不安定な輸入国であるソ連・中国での増産が、その主因と考えられる。さらには買付したくても外貨不足で買えないという輸入国の経済事情もある。下記は穀類のカテゴリー別にその全世界の生産と輸出を前年度対比の増減で示したものである。

	生産	輸出 (単位:百万トン)
小麦	+52.20	- 2.37
粗粒穀物(コーンを含む)	+22.32	-16.90
コメ	+ 5.45	+ 0.33
油糧種子(大豆を含む)	+ 4.75	- 0.21

マクロ的に見れば、90/91年度で世界貿易量は約1,900万トンの減少と予測されているが、世界での穀類荷動きには変化が生じている。前述どおり、輸出・入が商品/国によっても変化している。

次に日本の輸入をベースにした航路別変化の予測を試みたい。

コーン

飼料・スターチ・グリッツ用の総需要には大きな変化はあるまい。若干増が予想されるが米国および南アフリカからの輸入は減少、中国・アルゼンチンからの輸入が増加しよう。

アルゼンチンからの日本向け輸出(コーン/ソルガム)

昨年度 60万~ 70万トン

今年度 150万~230万トン

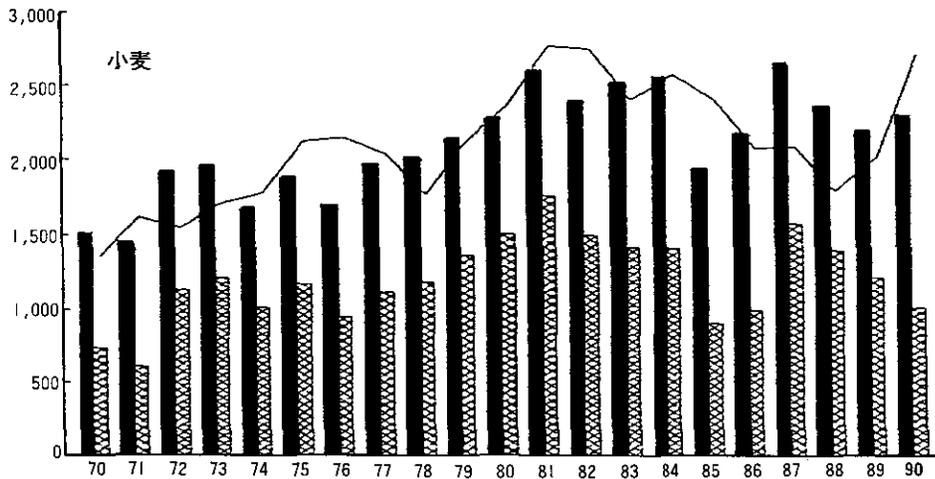
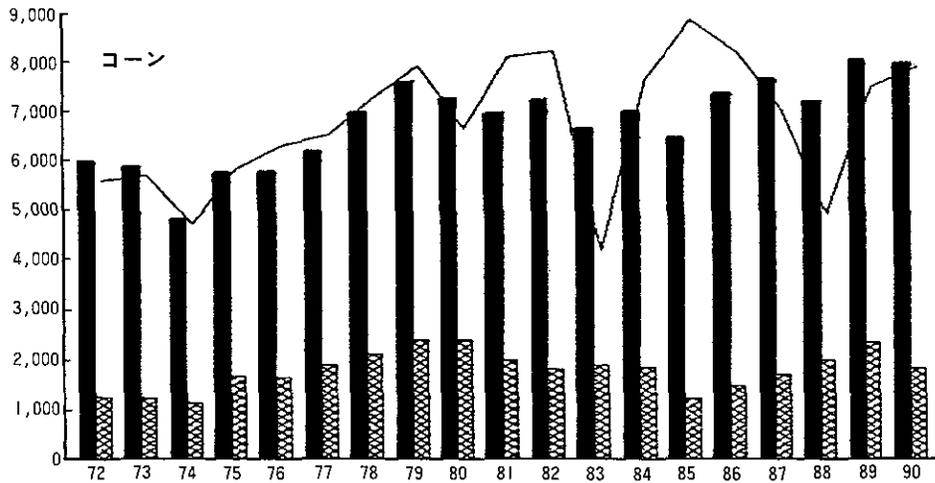
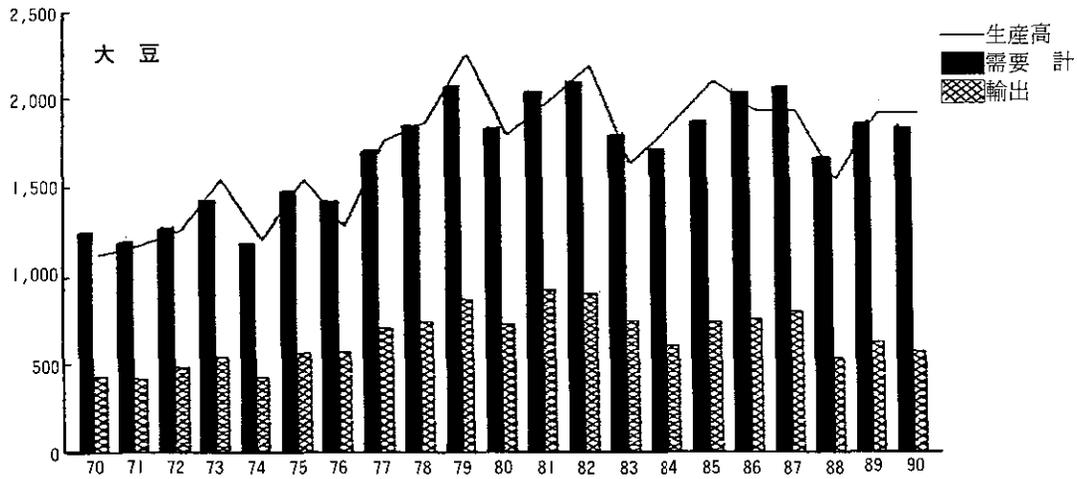
中国からの日本向けなどの輸出

日本向け 昨年度120万トンから今年度200万トンへ

韓国向け 昨年度50万トンから200~250万トンへ

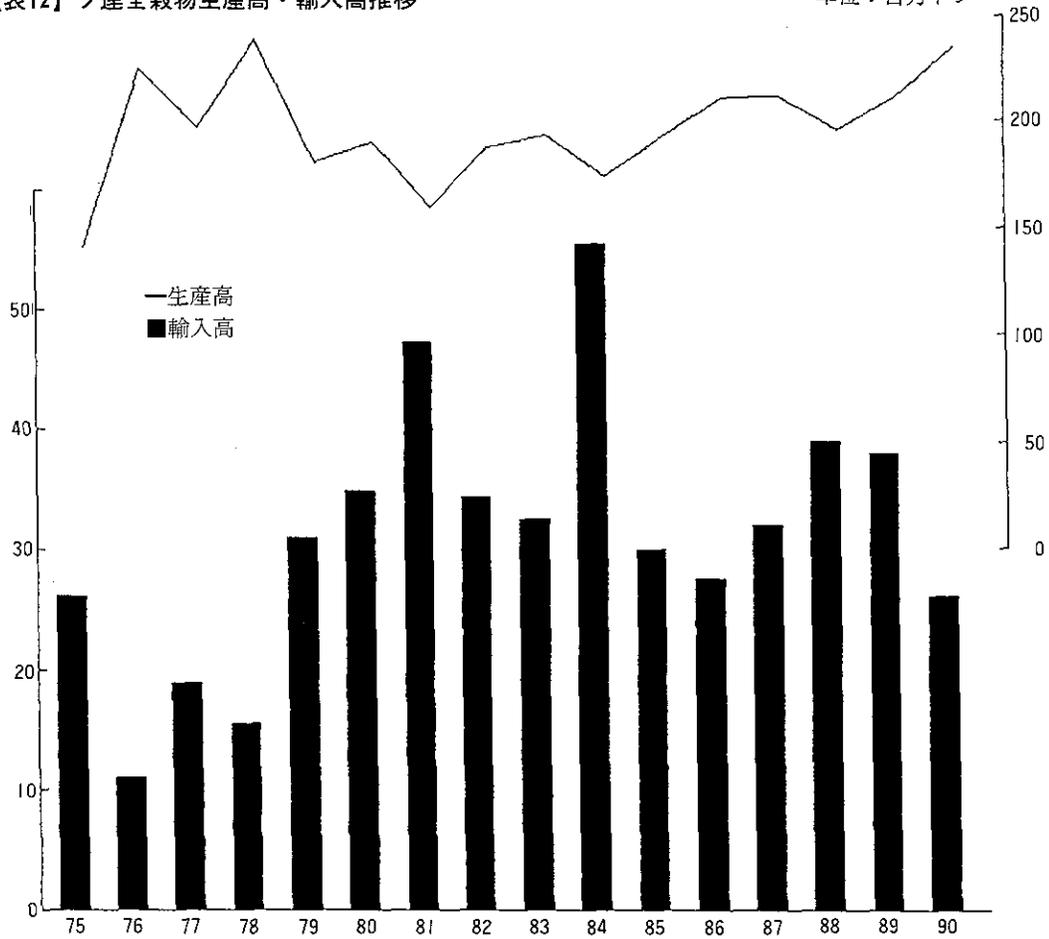
なお、米国産のガルフ積または北太平洋岸積の比率は海運市況次第。全米で105%の増産であるが、北太平洋岸積のオリジネーション地域であるネブラスカ/アイオワ/ミネソタ3州合計での増産は108%であり、それほどの北太平洋岸

【表11】 米国主要穀物生産高および総需要推移



【表12】ソ連全穀物生産高・輸入高推移

単位：百万トン



積のインセンティブはない。ただし農家ローンの満期を迎える夏場には、現物市場に西部コーンベルトで活発に現物が流れることから、夏場の海運市況低迷と重なり、例年夏場に北太平洋岸積は増えている。今年もこの傾向は出るものと思われる。

**小麦**

大きな変化はあるまい。

**大豆**

絶対量が若干落ち込む中でブラジルからの輸入が減少するか？

なお、アルゼンチンからの輸出は、次のように予想される。

- ・イラン・日本向けコーン／ソルガムの輸出増

- ・南アフリカ向けコーン・小麦の輸出増

また、湾岸戦争終結・経済復興となれば、イラクを中心とした中東諸国への農産物輸出は増加することになる。ただしソ連同様、欲しくても外貨が不足して買えない状況にあるので、各国の経済援助の出方次第とも考えられ、急激な増加は期待し難いのではなかろうか。

# 偉大なるワイン

成蹊大学法学部教授 谷川 久



1989年6月、海運造船合理化審議会の海運対策部会の主要メンバーを中心とする欧州海運事情調査団は、当時ようやく気運の盛り上がりの兆しを見せてきた外航客船クルーズの調査の一環として、ヘルシンキからレニングラードまでの往復のクルーズ・サービスを提供するサリー・ラインのアルバトロス号の船上にあった。この調査旅行の楽しみの一つは、エルミタージュ美術館を訪れることにもあったが、それはここでの本題ではない。

夕食のテーブルでワインをオーダーすることになり、ワイン・リストを眺めていて驚いた。何と、1983年のロマネ・コンティが掲げられているのではないかと。しかも、安い。国際航海をする船上であるから、免税品扱いとなり、酒類が一般的に安価であるので、その点に着目して国際フェリーに乗る船客が多数あるのがスキャンジ

ナビアの一般的傾向であるとは聞いていたが、それにしても安いのである。邦貨に換算して5万円余であろうか。私が、その年の4月にパリで比較的リーズナブルな価格で出ているからというので押さえてもらった一本が約10万円、この旅の終わりに持ち帰る予定であるが、それが2カ月後の現在倍近い値がついているとの情報も得ていた。しかも私が購入するのはカーブ(酒屋)の店頭であり、ここに存在するのは、船上とはいえレストランでの提供価格である(通常、カーブの価格とレストラン価格とでは50%ないし100%の差がある)。いかにも安い。しかし、安いといっても、相当高価なワインである。調査団の予算の中では手の出ないものであることに変わりはない。事実のみをテーブルの一同に告げて、現実に飲むべきワインの選定に入ったときである。小宮和彦氏(日本開発銀行理事)から声あり、「私が持つから、そのロマネ・コンティを飲もうヨ」と。えっと思ったが、一同否やはない。この偉大なワインに加えて飲むべきワインもあまり格落ちさせるわけにもいかず、その選択に苦悩したが、何を選んだか定かには思い起こせない。

---

ロマネ・コンティ83年が全員のグラスに均等に注がれる。収穫年も悪くない。その色、ブーケ（香り）、そして味、いずれをとっても文句はないグラン・ヴァン（偉大なるワイン）である。あえていえば、今飲むのは尚早か。正しく保存して、あと数年置けば、より美味になるはずであろうが、この時点でも超一級のワインの貫録は十分である。そして、何と、われわれがこの一杯を賞味し終わるまで、注文した料理は一切サーブされなかった。この偉大なるワインの味を純粋に味わえというソムリエの心遣いか、はたまた、この偉大なるワインにはいかなる料理もかなわないというシェフの遠慮か。とにかく、一同、ロマネ・コンティの一杯に、十分に満足し、やがて食事にとりかかった。

翌日の夕食は、昨夜のロマネ・コンティが効いて、最良のテーブルで摂ることになった。さて、ワインを選ぶ段に至って、ソムリエとの間に若干の掛け引きがあつて、結局、一本は、82年のグラン・エショーゾを飲むこととなった。このワインは、ロマネ村の北隣の村の産で、同属の偉大なワインである。安くはないワインであるが、それでも、ロマネ・コンティの4分の1以下の価格である。そして、もちろん十分、ブルゴーニュの赤の最高の味を満喫するに耐えるものであつた。

さて、われわれが杯を挙げて最初の一口を含んだとき、離れたテーブルから外人の一団が立ち上がってわれわれのテーブルに近づいてきた。スウェーデン人の女性が、流暢な英語で、「あなたたちは、昨日は、ロマネ・コンティを賞味し

ておられた。今日もまた、グラン・ヴァンを味わっておられる。あなたたちは、いかなる人たちなのか」と問いつつ、「私たちの仲間の一人を紹介したい」といって、「この紳士は、クロ・ド・ブジョーの畑の所有者の一人である」と、瘦身の眼鏡を掛けた老紳士を引き合わせた。私が、「光荣です。ところで、私の記憶に間違いなければ、このレストランのワイン・リストにはクロ・ド・ブジョーは存在しなかったと思うが」と問いかけると、その紳士は「それが問題なのだ」といい、「ブルゴーニュ地方に訪ねて下さい。クロ・ド・ブジョーのシャトーで再会を」との言葉を残して自分たちのテーブルに戻っていった。

われわれは、彼らは何の目的でこのテーブルに表敬しに来たのであろうか、彼らの乗船の目的は、本船への、クロ・ド・ブジョーの売り込みならんか、などと語り合いつつ、偉大なワインの残りを賞味した。

旅の帰路パリに着いたわれわれを待っていたのは、パリの最高級三ツ星レストランであるタイユヴァンでの食事であつた。法学部に学んだというオーナーのジャン・クロード・ブリナ氏すすめで、ワイン・リストにはない、73年のラ・タッシュを開けることになる。このワインもまた、グラン・ヴァンである。村はロマネ村、ロマネ・コンティの南隣の畑の産で、ロマネ・コンティの畑の西上のラ・ロマネ、東下のコマネ・サンヴィヴァン、隣村のグラン・エショーゾ、エショーゾ、そしてリッシュブルグ、これらが、ロマネ・コンティの畑の所有者が支配し

---

ている、ブルゴーニュ・ワイン中の最も偉大なるワイン群を形成している。タイユヴァンでは、最高の料理に最高のワインで、これぞフランス食文化の粋と言われるにふさわしいものに接して、納得して、帰路に着いた。

帰国後、パリから私の持ち帰ったロマネ・コンティは、調査団報告書の最終作業の終了と同時に軽井沢の私の山小屋で、調査団一同の胃袋の中に飲み込まれた。家内は、合わせる料理は、とてもとてもと困惑の態であったが。

さて、この年は、私にとって、グラン・ヴァンに恵まれた年であった。保存に自信を失って、ストックしてあった、残りのロマネ・コンティ1本も空けたし、ロマネ・サンヴィヴァンにもリッシュブルグにもありついた。ロマネ・コンティの一属は、何と偉大なワイン群であったとか。

ロマネ・コンティは、開高健が幻のワインとして作品に登場させて以来、わが国では異常にもてはやされ、遂に手に入らぬワインになって

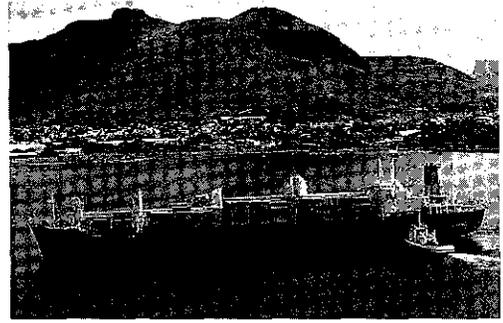
しまった感がある。15年ぐらい前までは、シャルル・ド・ゴール空港の売店に、69年のロマネ・コンティが山と積まれていて、簡単に、かつ、合理的価格で入手できたのだが、その直後から、価格は高くなるし、なかなか手に入らないものとなった。ロマネ・コンティの会社では、上に挙げたロマネ・コンティと同属のワイン11本とロマネ・コンティ1本をセットにしなければ売らなくなった。そんな中でも、ジュネーブ中のロマネ・コンティ計3本を持ち帰る等の機会に恵まれたりしたが、今はとても無理であるし、たまに見付けても、手の届かない高価な宝物と化してしまっている。

このような状況では、1989年は、結局、私の一生におけるロマネ・コンティの飲み納めの年になるのではあるまいか。こう考えると一抹の淋しさを感じるこの頃である。

それにしても、ロマネ・コンティは偉大なるワインであり、同属もまた、グラン・ヴァンである。



# 内外情報



▲ ポートルイス港に入港中のセミコンテナ船

1. 船員保険料率等の改定問題
2. マルシブ混乗に係る20条問題小委員会の審議模様
2. 第96回船員制度近代化委員会の審議模様

## 1. 船員保険料率等の改定問題

社会保険審議会は、平成3年2月5日、船員保険部会を開催し、厚生大臣および社会保険庁長官より1月30日付で諮問のあった、船員保険の保険料率の変更および技能習得手当、寄宿手当および移転費支給細則の一部改正について審議し、同日付で答申した。

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) 保険料率の改定

今回の改定は、平成2年度船員保険特別会計収支推計等に基づき、当面の健全な財政運営を確保するため、疾病部門および年金部門の保険料率を改定したものである。改定幅は、職務外疾病部門においては、一般分・任意継続分とも $\frac{3}{1000}$ それぞれ引き上げ、また保険料の全額が事業主負担となっている職務上疾病および年金部門については、疾病について $\frac{10}{1000}$ 引き下げの一方、年金について $\frac{10}{1000}$ 引き上げることにより、保険料と給付のバランスを図ることとなった。

上記の保険料率改定にあたっては、将来の財政状

況を展望し、今後も引き続き船員保険制度の在り方を検討していくことが必要であること、また職務外疾病部門に対する国庫補助については、引き続きその充実を図るべきであることが答申書に盛り込まれている。(資料1参照)

### (2) 技能習得手当等支給細則の一部改正

技能習得手当、寄宿手当および移転料等が資料2のとおりそれぞれ引き上げられることとなった。

なお、以上の改定による平成3年度船員保険の改正事項の概要は、資料3のとおりである。

### 【資料1】

#### 答 申 書

平成3年2月5日

船員保険制度の在り方については、昨年6月に当審議会船員保険部会懇談会の中間報告が出されたところであるが、この問題については、将来の財政状況等を展望して、今後も引き続き検討していくことが必要である。

しかしながら、本年1月30日厚生省発保第8号を

もって諮問のあった船員保険の保険料率の変更については、当面の健全な財政運営を確保するため必要なものと認められるので、これを了承する。

なお、職務外疾病部門に対する国庫補助については、引き続きその充実を図るべきである。

【資料2】

答 申 書

平成3年2月5日

平成3年1月30日庁発第2号をもって諮問のあった船員保険技能習得手当、寄宿手当及び移転費支給細則の一部改正については、これを了承する。

【資料3】 平成3年度船員保険の改正事項の概要

事 項	改 正 内 容	施 行 期 日
1. 疾病部門		
○保険料率の改定	職務外 (一般分) 85/1000 → 88/1000 (任継分) 99/1000 → 102/1000 職務上 46/1000 → 36/1000	平成3年3月1日 平成3年4月1日 平成3年3月1日
○高額療養費自己負担 限度額の引き上げ	一 般 57,000円 → 60,000円 低所得者 31,800円 → 33,600円	平成3年5月1日
○国庫補助等の増額	46億円 → 55億円 (国庫補助 30億円 → 30億円) (特別保健福祉事業 16億円 → 25億円)	—
2. 失業部門		
○失業保険日額の改定	日額表の改定	平成3年6月1日 (予定)
○技能習得手当の改定	通所手当最高月額額の改定(23,500円 → 32,500円)	平成3年4月1日
○寄宿手当の改定	月額9,700円 → 9,900円	〃
3. 年金部門		
○保険料率の改定	26/1000 → 36/1000	平成3年3月1日
○職務上年金等の自動 賃金スライドの実施	平成元年度以前の災害による職務上年金等の額を3.6% (予定) 引き上げ [昭和56年度・58年度・60年度・61年度・63年度中の災害による職務上年金等の額については6.7% (予定) 引き上げ]	平成3年8月1日
4. 福祉施設部門		
○移転費の改定	移転料の改定 着後手当 29,200円 → 38,000円	平成3年4月1日 〃

## 2. マルシッピ混乗に係る20条問題小委員会の審議模様

海上安全船員教育審議会・船舶職員部会は、平成3年2月4日、20条問題小委員会を開催し、外航のマルシッピ混乗船4隻について配乗基準の特例措置を承認した。

今回認められた外航船4隻の配乗形態等は次のとおり。

これにより、20条特例を受けたマルシッピ混乗船は、外航11隻(新造船8隻、既存船3隻)、近海船26隻となった。(資料参照)

船名	会社名	船種	配乗船員	その他
泰邦丸	飯野海運	原油タンカー	日本人 9名 フィリピン人 15名	3月20日 就航予定
ルビンエンブレム	ナビックスライン	撒積船	日本人 9名 フィリピン人 13名	3月29日 就航予定
コスモマーキュリー	共榮タンカー	原油タンカー	日本人 9名 フィリピン人 15名	既存船
信濃川丸	神戸汽船	原油タンカー	日本人 9名 韓国人 15名	既存船

【資料】 新たなマルシッピ混乗船一覧表

平成3年2月4日現在

20条特例承認日	外航近海	船舶所有者	船名	船種	20条特例承認日	外航近海	船舶所有者	船名	船種
H2. 2. 19	外航	日本郵船	北野丸	コンテナ船	H2. 3. 22	近海	芸州海運	新州丸	貨物船
"	"	"	神成丸	自動車運搬船	"	"	伸幸海運	公益丸	"
H2. 5. 9	"	大阪商船三井船舶	筑波山丸	原油タンカー	"	"	丸高汽船	鶴豊丸	"
* "	"	太平洋海運	くろ-ぼる(はい)うえい	自動車運搬船	"	"	佐藤国汽船	吉兆丸	"
H2. 8. 27	"	大阪商船三井船舶	えるべ	コンテナ船	"	"	東日マリン	東照丸	"
H2. 11. 20	"	"	コスモディオオーネ	原油タンカー	"	"	"	安芸津丸	"
"	"	川崎汽船	みかさ	撒積船	"	"	"	幸輝丸	"
H3. 2. 4	"	飯野海運	泰邦丸	原油タンカー	H2. 5. 9	"	山本汽船	山興丸	"
"	"	ナビックスライン	ルビンエンブレム	撒積船	"	"	"	山洋丸	"
* "	"	共榮タンカー	コスモマーキュリー	原油タンカー	"	"	大阪造船所	福崎丸	"
* "	"	神戸汽船	信濃川丸	"	"	"	"	江戸丸	"
<b>外航船小計 11隻 (*印既存船)</b>					"	"	大洋海運	大洋丸	"
H2. 3. 22	近海	津島海運	吉海丸	貨物船	"	"	友和船舶	友和華丸	"
"	"	井村汽船	豊井丸	"	"	"	"	友和喜丸	"
"	"	神原汽船	天和丸	"	H2. 8. 27	"	邦和海運	山邦丸	"
"	"	細川海運	公海丸	"	H2. 11. 20	"	山本商船	晴山丸	"
"	"	白井海運	宮城丸	"	"	"	"	幸和丸	"
"	"	小西海運	雄昌丸	"	"	"	愛知汽船	サンライズ	"
"	"	奥地汽船	第八義宗丸	"	<b>近海船小計 26隻</b>				
"	"	桑名海運	クルタウ	"	<b>合計 37隻</b>				

### 3. 第96回船員制度近代化委員会の審議模様

第96回船員制度近代化委員会は、平成3年2月14日に開催され、第三次総合実験船（2次募集船）1隻のパイオニアシップ実験実施方を承認した。

#### 〈審議概要〉

1. 第三次総合実験船（2次募集船）のうち、パイオニアシップ実験船と同じ船種、航路で、主として日本一豪州に就航するの撒積船「松浦丸」の暫定パイオニアシップ実験実施方を承認した。本船は竣工時より第三次総合実験に参加し、D実験を実施してきた実験船で、2月中旬より11名体制を目指した実験を開始する予定。なお、今回の「松浦丸」の方案承認で、第三次総合実験船24隻のうち、自動車専用船等を除き16隻がパイオニアシップ実験を実施することとなった。

#### 【参考資料】

近代化船の現状(平成3年1月31日現在)

表1 近代化船の種類別一覧

種別	社数	隻数	千総トン
1. 第三次総合実験船	10	24	1,515
2. C 実験船	9	19	1,625
3. B 実用船	28	80	5,173
4. A 実用船	18	28	1,765
5. パイオニアシップ	7	7	557
計	—	158	10,635

表2 近代化船の船種別一覧

	第三次総合実験船		C 実験船		B 実用船		A 実用船		パイオニアシップ		合計	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
1. コンテナ船	8	345	4	156	3	95	3	118	3	119	21	833
2. 撒積船	9	864	4	312	42	3,073	7	551	4	438	66	5,238
3. 自動車専用船	7	306	2	98	16	378	2	39	0	0	27	821
4. タンカー	0	0	7	986	13	1,438	12	890	0	0	32	3,314
5. LPGタンカー	0	0	2	73	3	140	4	167	0	0	9	380
6. 重量物船	0	0	0	0	1	15	0	0	0	0	1	15
7. 貨物船	0	0	0	0	2	34	0	0	0	0	2	34
計	24	1,515	19	1,625	80	5,173	28	1,765	7	557	158	10,635

2. 新規に採用された船舶職員の乗船実習は、これまで原則として実験実施中の近代化船を対象外として実施されてきたが、採用者数の増加により対象船舶が不足してきたため、パイオニアシップ実験船および11名体制が確認された第三次総合実験船においても、都度事情を審議のうえ認めることとし、今回は「知多丸」および「健隆丸」での実施を承認した。

3. 船員法の一部改正について、本年1月8日船員中央労働委員会が、運輸大臣に答申したが(本誌1991年2月号P.20参照)、そのうち、第70条(航海直営をすべき部員の員数を6名以上と定めた条項)の取り扱いは、船員制度近代化関連政省令にも影響を及ぼすことから、運輸省海上技術安全局船員部労働基準課より、「改正の概要および今後も引き続き近代化を積極的に推進していくとの当局方針」について説明がなされた。

4. 近代化委員会の委員による乗船調査につき、委員長より報告があった。この調査は、昨年11月谷川委員長他3名で、第三次総合実験船「じょーじわしんとん ぶりっじ」(コンテナ船)で実施された。

5. 第三次総合実験船4隻の乗船調査報告書が提示された。また、前回提示された1隻の報告書については、特に意見なく承認した。

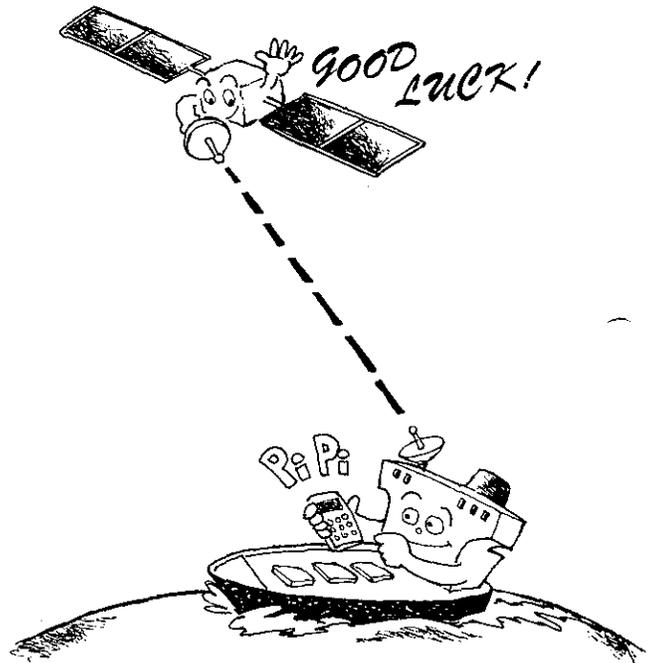
スターボード(右舷)と  
ポート(左舷)の由来。

船の右舷を英語では「スターボード (star-board)」と呼ぶ。現在の船は、船尾に舵がついているが、昔の船、特にバイキング船では、舵は必ず右側の舷についていた。そこで右舷のことを「操舵する舷——ステアボード (steer-board)」と呼んでいたのが、次第になまってスターボードになったというのがその定説。操舵の最高責任者である船長の居室が伝統的に右舷に設けられているのもこのためだといわれる。

これに対し左舷は「ポート」と呼ばれる。舵が右舷にあれば、当然港への接岸は舵のない左舷から行われるわけで、つまり港(port)側の舷だからポートというわけである。

ただしこのポートという呼び方が一般的になったのは19世紀半ばになってからのこと。それ以前は「ラーボード (lar-board)」と呼ばれていた。これは「積荷をする舷——ラドボード (lad-board)」がなまったものとされているが、これをポートに変えたのは英国と米国の海軍。理由は、スターボードとラーボードが発音上まぎらわしく、取り違えてしばしば事故の原因になったためだ。

左舷=港側というこの伝統的な考え方は、そのまま現代の航空機にも引き継がれ、旅客機などの出入口は、現在も機体の左側に付けられている。



「木片」から始まった  
船のスピードメーター。

船の速力や航程を計測する装置のことを「ログ (測程儀)」という。ログとは「木片」の意味で、昔、海面に木片を投入し、それが船側を通過する時間を計って速力や航程を計算したときの名残りだ。

ログにはさまざまな種類があり、原始的なものでは、上記の方式そのものであるダッチマンズログや木片に紐をつけて海面に流し、一定時間に流れ出た紐の長さで計測するハンドログがある。

時代を追って現れたより洗練された方式には、水流で回わる回転子を曳航し、その回転数で速力を知るパテントログ、船底から突き出した管の開閉口に加わる水圧で速力を計るサルログ、電磁石

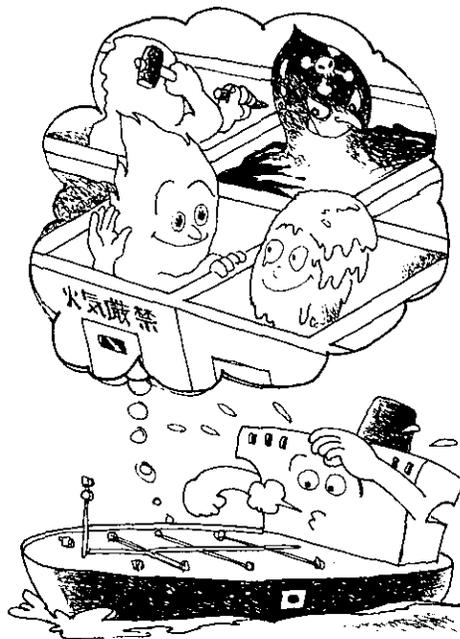
で磁界を作り、そこを通る水流の速さに比例して起こる誘起電圧から速力を知る電磁ログがある。

しかしいずれも計測するのは対水速力。相手が海流のある海では「時速いくらで何時間走ったから今どのあたり」といった計算には当然狂いが生じる。最新式のドップラーログは、海底に向けて発射した超音波の反射波の周波数変化から速力を割り出すため正確な対地速力が計れるが、こちらも水深百数十メートルまでが限界。となると船は大洋上では速力をもとに厳密な航行距離や現在位置を知ることは不可能。通常はロランやデッカなどの地上局や人工衛星から電波をもとに位置や航行距離を計算している。

とはいえエレクトロニクスを使った最新式の測程儀まで、いまだに「ログ」と呼ぶあたり、いかにも伝統を重んじる海運らしいところだ。

### 膨大なノウハウに裏付けられた ケミカルタンカーの 多品種・少量輸送。

タンカーといえば、一般には巨大な船体に大量の原油を一挙に飲み込んで、遠い産油国と日本の間を行き来する長距離大量輸送の代表選手というイメージがある。しかしケミカルタンカーは、同じタンカーでも、まさに原油タンカーとは好対照といえるデリケートな存在だ。多いもので数十におよぶコーティングされたタンクをもち、それぞれが独立した荷役用のパイプラインやポンプを備え、付加価値の高い液状化学製品の多品種・少量



輸送に本領を発揮する。

ケミカルタンカーによって輸送される貨物は、数百種類にのぼる石油化学製品を中心に、動植物油、魚油、糖蜜、無機酸からコールタールなどの炭化水素誘導体まできわめて広範囲。しかもその多くが可燃性、毒性、反応性等をもつ危険物質だ。その安全輸送には、化学品のそれぞれの特性に関する膨大なノウハウが必要となる。

たとえば貨物とタンクのコーティング材の不適合は貨物の汚染やコーティング自体の腐食の原因になる。混ざり合ったとき激しい反応を引き起こす貨物同士を隣り合わせに積むことも危険だ。前回の貨物と新しく積む貨物との相性も、万一の貨物の汚染を考えれば重要なチェックポイントとなる。

繊維製品やプラスチック、塗料、洗剤、接着剤など、現代の暮らしに今やなくてはならないものとなった化学製品。ケミカルタンカーはその中間原料から最終製品までを、細心の心配りで安全に確実に運びながら、私たちの快適な暮らしを今日も支え続けている。

## “Japanese Shipping 1990”の刊行

当協会では毎年わが国海運の現状および当協会の活動状況などを、諸外国の海運関係者や在日外国公館、在外日本公館、各国の海運関係団体・機関等に広く周知するため題記英文パンフレットを作成・配布しており、今般その1990年版を刊行いたしました。

このパンフレットは当協会の発行する唯一の海外向け広報誌であり、当協会の組織・沿革、活動概況をはじめとし、日本海運の現状・問題点等を各種統計と平易な英文で説明・紹介しており、1990年版の内容は以下のとおりです。

### PREFACE

#### JAPANESE SHIPPING TODAY

Size of Merchant Fleet Ocean-going Shipping Coastal Shipping

#### OUTLINE AND CURRENT ACTIVITIES OF JSA

Outline of the Japanese Shipowners' Association Current Activities of JSA

JSA Organisational Chart List of JSA Member Operators Serving Foreign Trade

#### APPENDIX

Organisation of Ministry of Transport

入手ご希望の方は、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部 TEL (03) 3264-7181

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

## 「海運統計要覧 1991」の刊行

当協会では、1970年以来毎年、海運に関する内外の諸統計をはじめ、一般経済・関連産業の諸統計を収録した『海運統計要覧』を作成し、海運関係者をはじめ各位のご参考に供しておりますが、このたび、下記内容による1991年版を刊行いたしました。

本統計要覧は1冊1,500円(消費税を含む)で実費頒布いたしておりますので、ご利用の向きは、下記までご連絡ください。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル) TEL (03) 3264-7181

### 「海運統計要覧1991」の内容

(項目)	(表数)	(頁数)	(項目)	(表数)	(頁数)
海運関係総括表	24	24	VII 内航海運	24	26
I 船 腹	44	64	IX 港湾関係	18	24
II 造 船	37	44	X 船員関係	16	20
III 海上荷動と海運市況	28	42	XI 一般経済	14	28
IV 輸送活動	26	34	XII 関連産業の動向	43	54
V コンテナ輸送	14	28	付・資料 海運関係略語		12
VI 企業財務	6	14	用語解説		8
VII 海運対策と船舶整備計画	13	44	海運年表他		18

# 海運日誌 (2月)

4日 海上安全船員教育審議会・船舶職員部会は、「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」をまとめ、村岡運輸大臣に答申した。(本誌1991年2月号P.23参照)

◎ 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、新たなマルシップ混乗船である、外航の新造船2隻と既存船2隻の計4隻に船舶職員法第20条の特例を承認した。(P.36内外情報2参照)

5日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第15回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、日本商船隊構成のあり方および船員問題について意見交換が行われた。

また、同小委員会の第7回国際コンテナ輸送WGが開催され、前回(1月8日開催)の邦船定航2社に次いで、残りの2社からコンテナ定期航路の現状と将来見通しについてヒアリングが行われた。

7日 6日から東京で開催されていた日ソ海運協議会が閉幕。ワニノ、ノコルサコフ両港開港にともなう定期航路問題および日ソ間フェリー問題について、両国の海運会社と海運会社によるWGを設置して協議していくことで合意した。

◎ 運輸省海上技術安全局が1月分の新造船建造許可実績を発表。それによると、19隻、64万8,570%(対前月比17%増)で、契約船価は1,197億6,000万円となった。

13日 大蔵省が発表した1月分の貿易統計(通関速報)によると、輸出額から輸入額を差し引いた黒字幅は9億8,700万ドルで、90年1月以来1年ぶりに10億ドルを下回った。

15日 村岡運輸大臣は、船員中央労働委員会に対して平成3年度船員災害防止実施計画について諮問した。

19日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第16回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、前回(2月5日開催)に次いで日本商船隊構成のあり方、船員問題で論議を行ったほか、企業経営のあり方について意見交換を行った。

21日 当協会は日本船舶保険連盟に対して、平成3年度船舶保険料率・条件の改定について要望を行った。(P.15海運界の動き2参照)

22日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第8回国際コンテナ輸送WGが開催され、これまでの論議を整理し、とりまとめに向けての審議が行われた。

24日 湾岸駐留の多国籍軍は現地時間24日午前4時、一斉にイラク、クウェートに進攻、イラク軍排除・クウェート奪回を目指して海空支援による大規模な地上戦を開始した。

28日 全日本海員組合と外航二船主団体(外航労務協会、外航中小船主労務協会)および内航二船主団体(内航労務協会、内航一洋会)は、それぞれ平成3年度労働協約改定に関する「要求書」と「申し入れ書」を交換し、3年度の労働協約改定交渉がスタートした。

(P.4海運界の動き1参照)

## 2月の対米ドル円相場の推移

高 値	127.60円(2日)
安 値	132.75円(26・27日)
平 均(月間)	130.48円
(注) 銀行間取り引きによる	

## 2 月定例理事会の様様

(2月27日、日本船主協会役員会議室において開催)

## 当面する海運問題について

1. 運政審・外航海運中長期ビジョンWGの審議状況について

## 広報委員会関係報告事項

1. 平成3年度海運講習会の開催について

当協会では、会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人としての門出を祝すとともに海運人として必要な心構えを育成する目的で、昭和32年から海運講習会を実施してきた。本年度は42社から444名と多数の受講希望があったため、会場の都合により昨年同様、総合職(男性203名、女性6名、合計209名)と一般職(女性のみ235名)に分けて各一日ずつ実施することとし、来る3月28日(木)と29日(金)にそれぞれ海運ビル2階大ホールで開催する。

講師ならびに講演内容は、以下のとおりである。

(敬称略)

3月28日(木) (総合職対象)

会長挨拶 日本船主協会会長

松成博茂

最近の海運行政

運輸省国際運輸・観光局  
海運事業課長

和田敬司

日本海運の現状と将来

日本船主協会副会長

轉法輪 奏

世界経済と日本の役割 日本経済新聞社論説委員

栗原宣彦

船長雑感 日本郵船船長

豊田耕治

海事資料センター利用案内 海事産業研究所  
海事資料センター部長

菊川秀男

映画「日本の海運」

3月29日(金) (一般職対象)

会長挨拶 日本船主協会会長

松成博茂

日本海運の役割

日本船主協会  
常務理事・調査広報部長

大西章敬

からだと心の健康管理

マネジメント・サービス・  
センターコンサルタント部長

三木尚子

世界の中の日本・日本人

ニュースキャスター

小池ユリ子

船長雑感

大阪商船三井船舶船長

田上和昭

映画「日本の海運」

## 保険委員会関係報告事項

1. 平成3年度船舶保険料率・条件の改定要望について (P.15海運界の動き2参照)

## 海務委員会関係報告事項

1. ペルシャ湾就航船の安全対策について (本誌1991年2月号P.19参照)

# 船協だより

---

## 労務委員会関係報告事項

1. 20条問題小委員会について  
(P.36内外情報2参照)

件名：平成3年度船舶保険料率・条件の  
改正について

要旨：P.15海運界の動き2参照

## 調査統計委員会関係報告事項

1. 日本商船船腹統計1990の発行について  
(本誌1991年2月号P.7参照)

## 海運関係の公布法令(2月)

- ⑥ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令  
(厚生省令第5号、平成3年2月20日公布、3月  
1日施行)

## 陳情書・要望書

- 5・6日 宛先：香川県知事  
件名：備讃瀬戸における船舶航行の安全  
確保について  
要旨：こませ網漁業の盛漁期における通  
過船舶の安全確保について陳情し  
た。
- 12日 宛先：富山県知事  
件名：伏木富山港における安全錨地の整  
備とポートラジオの開設に関する  
お願いについて  
要旨：伏木富山港はパナマックス型船舶  
を受け入れる規模になっているが、  
それに見合う安全な錨地が整備さ  
れておらず、またポートラジオの  
開設が必要とされているため早期  
に適切な措置が講じられるよう陳  
情した。
- 21日 宛先：日本船舶保険連盟会長

## 国際会議の開催予定(4月)

- 国際商取り引きにおける運送ターミナル  
オペレーターに関する条約採択外交会議  
4月2日～19日 ウィーン  
ジョイント・ラポーターズ・ミーティング  
91年4月会合  
4月15日～19日 サンフランシスコ

## 会議日誌(2月)

- 1日 ペルシャ湾在湾船社連絡会  
啓水会
- 5日 海務幹事会／ペルシャ湾在湾船社連絡会  
合同会議  
労務幹事会
- 6日 工務研究会
- 7日 水先業務専門委員会
- 8日 啓水会
- 12日 オーナー部会

# 船協だより

保険幹事会	25日 労務委員会／同専門委員会合同会議
情報システム専門委員会	港湾対策幹事会
13日 バンカー漏油対策小委員会	26日 船協月報編集会議
スクラップ問題WG	特殊貨物小委員会
14日 一土会	船内食料研究会
15日 新造船幹事会	27日 定例理事会
ペルシャ湾在湾船社連絡会	常任理事会／政策委員会合同会議
18日 海務幹事会	労務懇話会
19日 保険委員会／同幹事会合同会議	28日 京浜地区船主会
海務委員会／同専門委員会合同会議	ペルシャ湾在湾船社連絡会
20日 危険物小委員会	タンカー部会幹事会
21日 工務委員会／同専門委員会合同会議	海務研究会
総務幹事会	資料研究会
22日 港湾幹事会	
船員保険研究会	
啓水会	

## 「第50回海の記念日」作文コンクール入賞作品集の刊行

当協会では平成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、運輸省の後援を得て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」を実施しました。

その際の入賞作品は、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、船で働く人々の苦労など幅広い内容を題材にし、豊かな感性で想像を含めてまとめた力作揃いでした。

このため当協会では、多くの方々に一読願うため、佳作を含む小・中学生各部門14作品、計28作品を収録した入賞作品集を刊行いたしました。

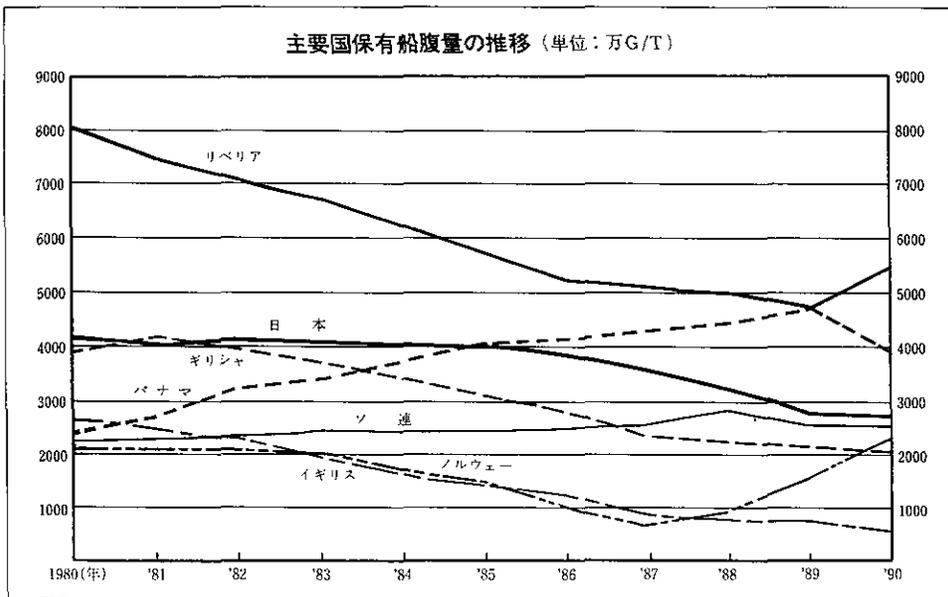
入手ご希望の方には、無料でご送付いたしますので、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部 TEL (03) 3264-7181

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

# 海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	46
	2・日本商船船腹量の推移……………	46
	3・わが国国外航船腹量の推移……………	46
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	47
	5・わが国造船所の工事状況……………	47
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	48
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	48
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	48
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)……………	49
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	50
	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) ……	51
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	52
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	53
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	54
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	55
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……………	56
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	56
内航海運	18・内航船の船腹量……………	57
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	57
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	57



＝ 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
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	—	1,392	13,610	—	6,123	23,360	—	710	1,171	—
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
1990	7,668	25,186	▲4.5	1,209	7,586	▲4.6	5,745	16,240	▲5.2	714	1,360	6.0

(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 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
	III	375	4,102	8.2	37	1,341	24	1,310	74	834	240	617
	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 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
III		1,338	12,723	▲ 3.8	148	4,581	79	3,105	255	2,459	856	2,578
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 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
	III	1,424	28,872	8.2	247	16,151	113	4,444	426	5,404	638	2,873

- (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	1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990		
	100万 トン	対前年 伸び率													
石油	原油	930	0.0	871	▲ 6.3	958	10.0	970	1.3	1,042	7.4	1,120	7.5	1,175	4.9
	石油製品	297	5.3	288	▲ 3.0	305	5.9	313	2.6	325	3.8	340	4.6	350	2.9
	計	1,227	1.2	1,159	▲ 5.5	1,263	9.0	1,283	1.6	1,367	6.5	1,460	6.8	1,525	4.5
乾貨物	鉄鉱石	306	19.1	321	4.9	311	▲ 3.1	319	2.6	348	9.1	362	4.0	350	▲ 3.3
	石炭	232	17.8	272	17.2	276	1.5	283	2.5	304	7.4	321	5.6	335	4.4
	穀物	207	4.0	181	▲ 12.6	165	▲ 8.8	186	12.7	196	5.4	192	▲ 2.0	195	1.6
	その他	1,320	7.8	1,360	3.0	1,370	0.7	1,390	1.5	1,460	5.0	1,525	4.5	1,570	3.0
	計	2,065	10.0	2,134	3.3	2,122	▲ 0.6	2,178	2.6	2,308	6.0	2,400	4.0	2,450	2.1
合計	3,292	6.5	3,293	0.0	3,385	2.8	3,461	2.2	3,675	6.2	3,860	5.0	3,975	3.0	

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1990」による。②1990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%										
石油	原油	164.0	▲ 3.6	17.1	160.5	▲ 2.1	16.7	166.9	4.0	16.0	178.0	6.6	15.7
	石油製品	32.6	20.6	10.7	41.8	28.2	13.4	45.8	9.6	14.1	49.2	7.2	14.7
	計	196.6	▲ 0.3	15.6	202.3	2.9	15.8	212.8	5.1	15.6	227.2	6.8	15.5
乾貨物	鉄鉱石	115.2	▲ 7.5	37.0	112.0	▲ 2.8	36.2	123.4	10.2	35.5	127.6	3.4	35.7
	石炭	91.3	▲ 1.8	33.1	92.6	1.4	34.0	104.2	12.5	34.3	104.9	0.7	33.3
	穀物	31.9	1.0	19.3	32.6	2.2	17.9	32.7	0.3	16.7	31.7	▲ 3.0	16.3
	その他	224.8	▲ 0.6	16.4	235.7	4.8	17.0	258.3	9.6	17.7	262.4	1.6	17.0
	計	463.2	▲ 2.5	21.8	472.9	2.1	21.7	518.6	9.7	22.5	526.7	1.6	21.9
合計	659.8	▲ 1.9	19.5	675.1	2.3	19.5	731.4	8.3	19.9	753.8	3.1	19.4	

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

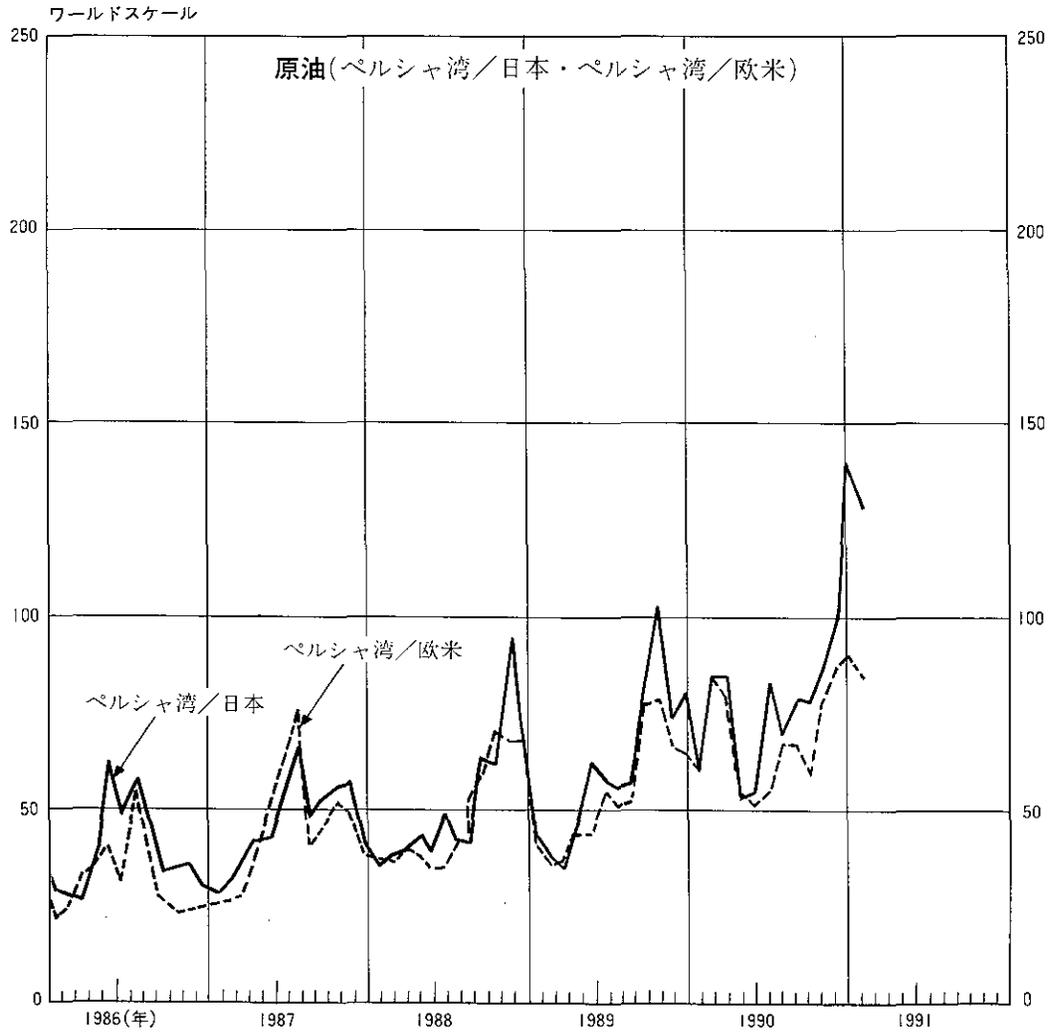
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	シングル 航海	連続航海	合計	品目別内訳							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	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
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
1991	9,314	0	9,314	2,816	2,547	3,652	56	173	70	0	10,186	1,378

(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。

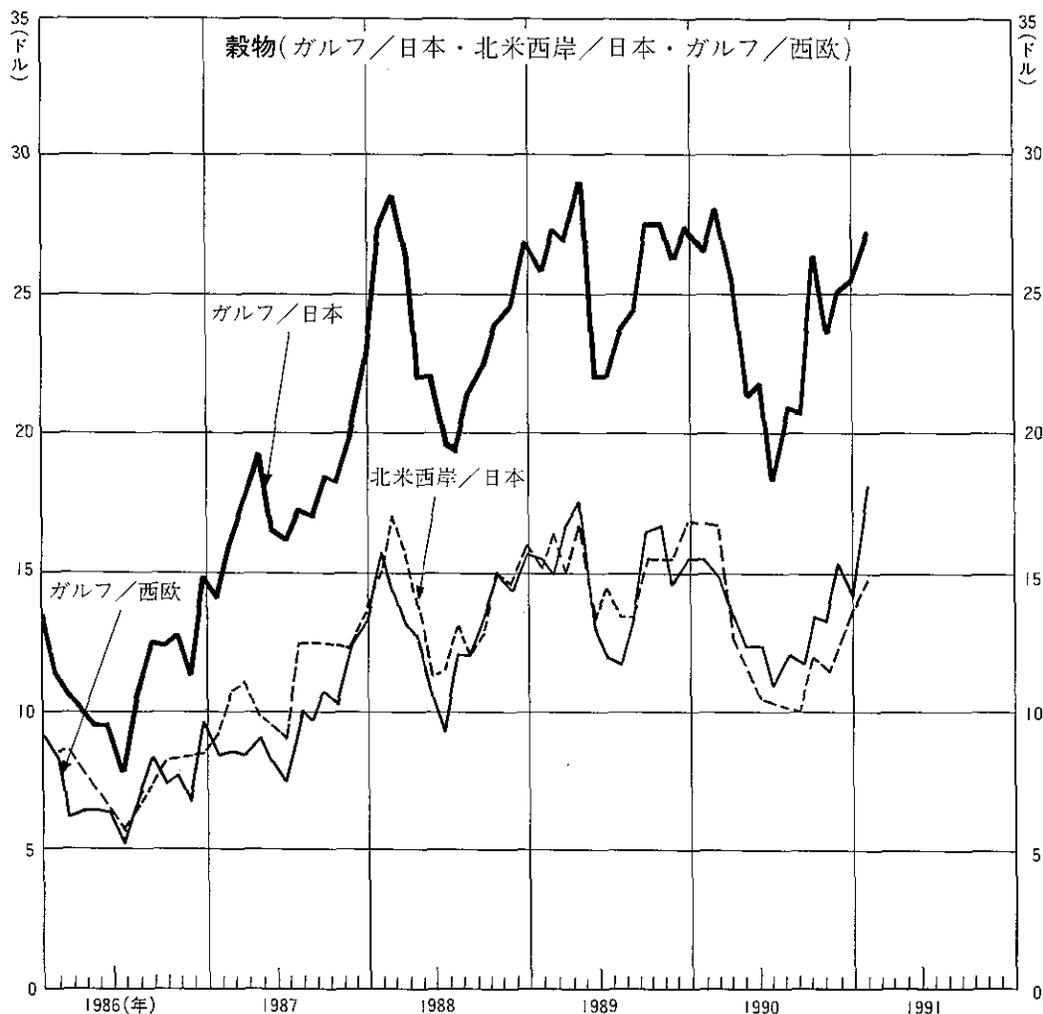
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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					
	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	129.00	85.00	41.00	34.00	60.00	46.00	87.50	61.00
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。

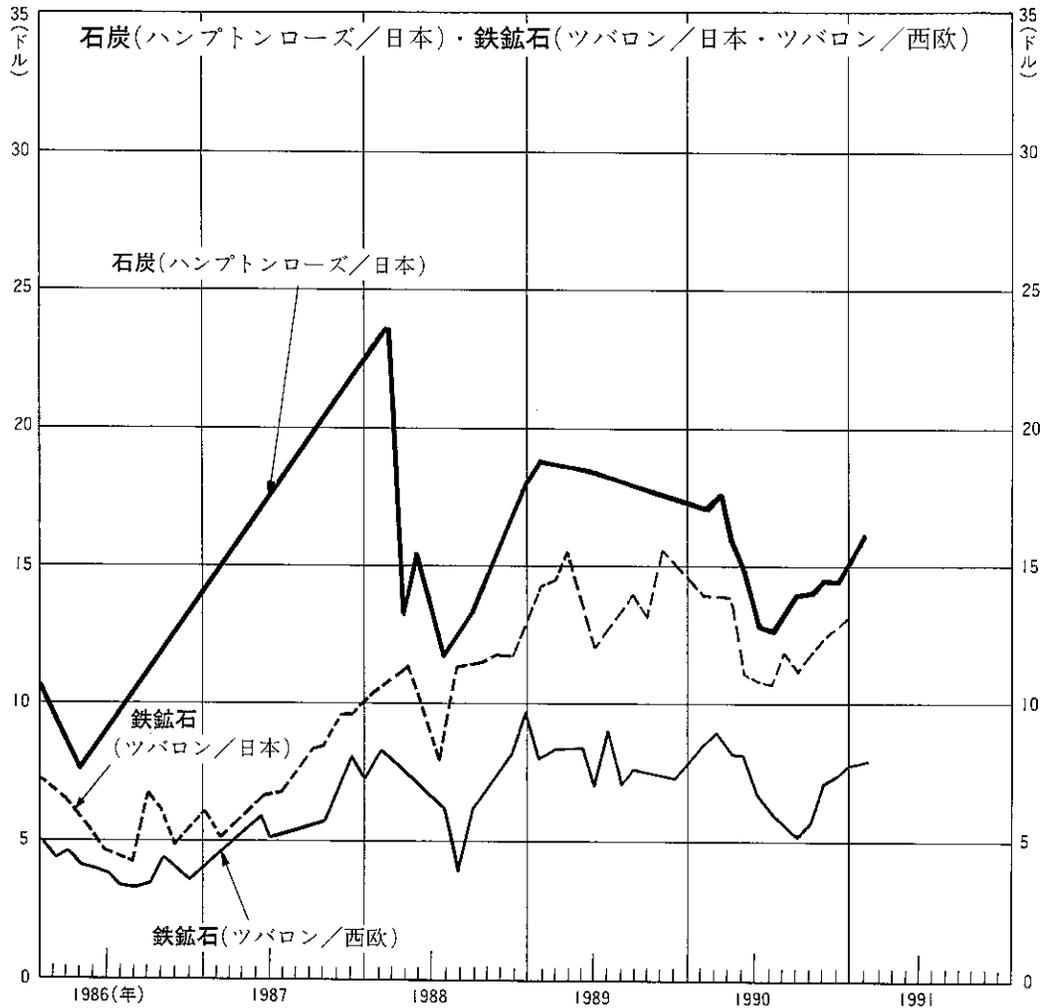


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	27.25	25.00	—	—	14.80	14.40	15.50	14.00	18.25	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	—	—

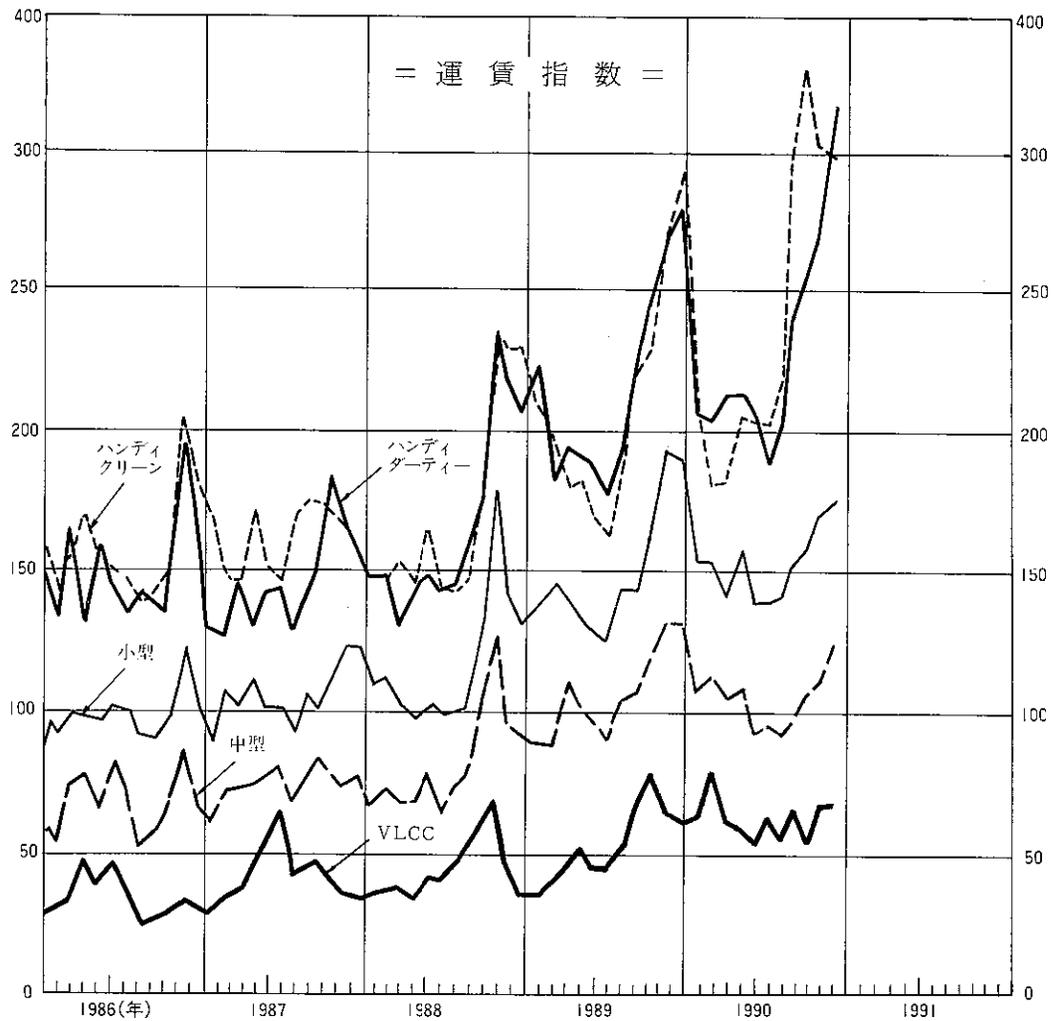
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。  
③グラフの値はいずれも最高値。



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	7.90	7.60
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。

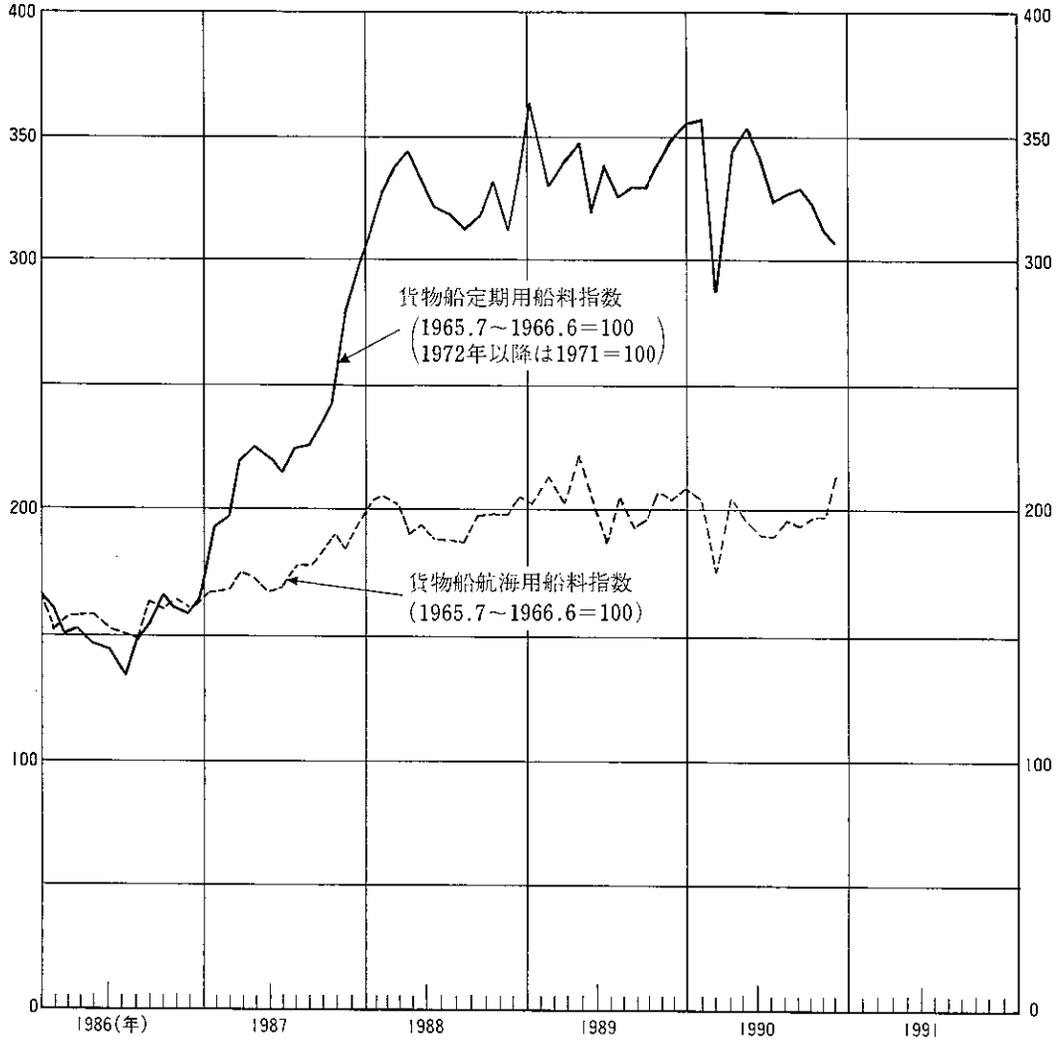


12・タンカー運賃指数

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	72.3	125.2	176.5	337.5	298.7
平均	43.8	80.1	115.7	158.1	159.7	50.8	102.4	143.8	209.8	205.3	63.2	108.2	156.4	234.5	246.1

(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 ＝

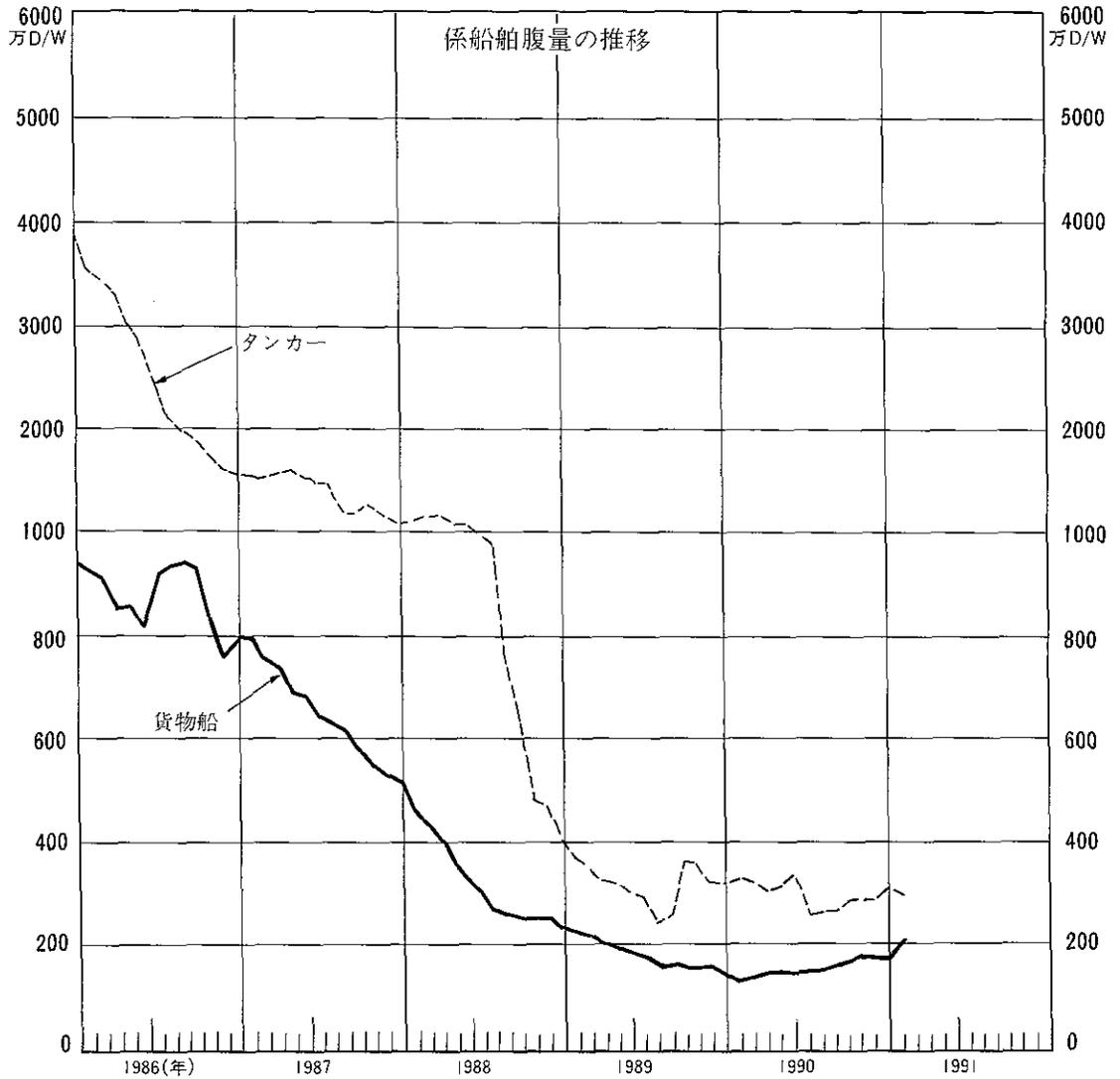


13・貨物船用船料指数

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	215.0	176.6	156.9	277.0	312.0	349.1	306.4
平均	167.0	157.7	174.3	194.9	203.5	197.8	178.0	152.2	218.8	322.0	336.1	330.6

(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 ＝

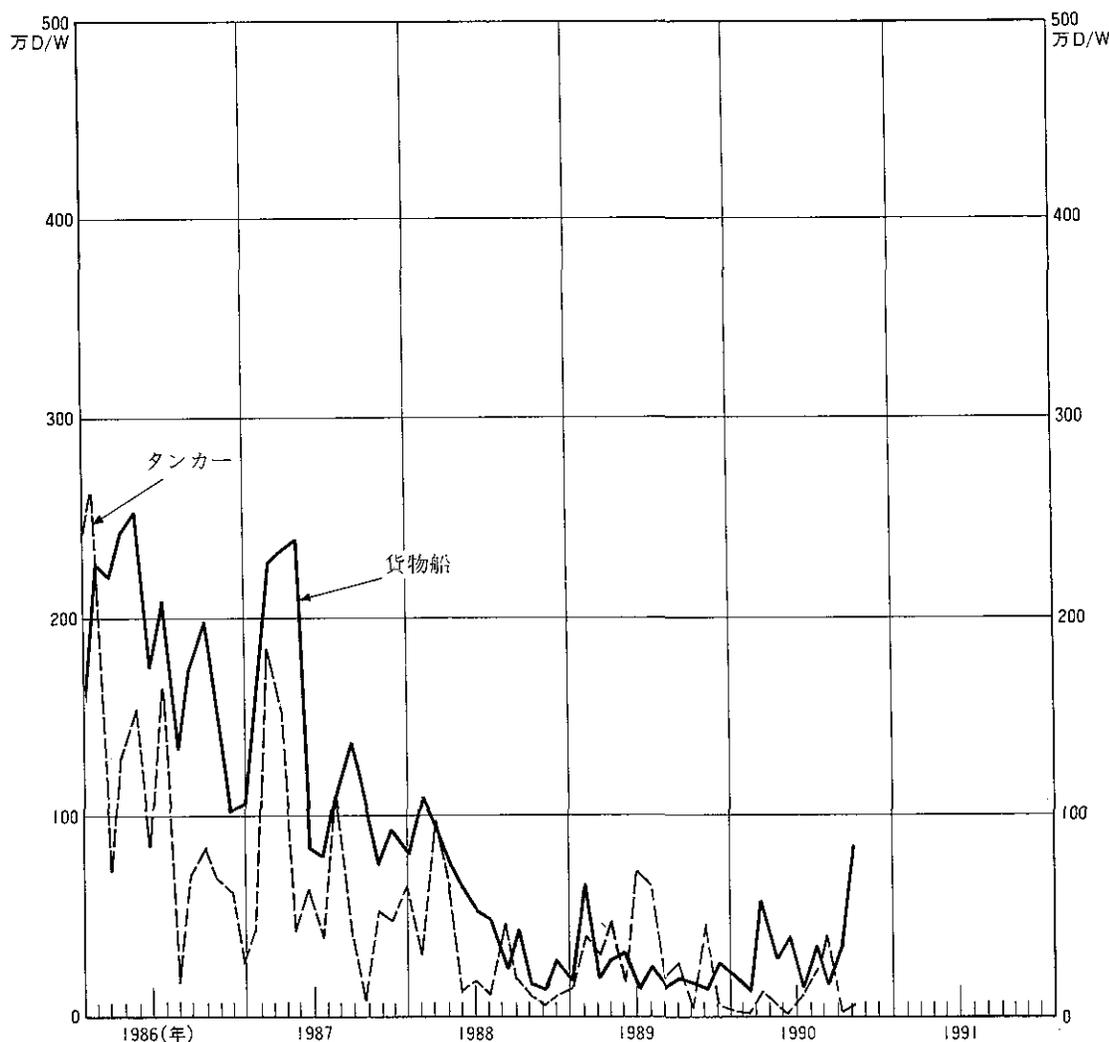


14・係船舶腹量の推移

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															
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	258	1,471	2,038	51	1,557	2,867
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。

ニ スクラップ船腹 ニ



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	391	698	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	1,947	3,693	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			1990	
							4～6	7～9	10～12	1～3	
輸 出	貿易量	83,965	81,803	75,746	71,191	70,711	70,675	17,762	18,061	17,919	16,798
	日本船輸送量	16,431	14,973	11,948	9,856	7,407	5,958	1,532	1,516	1,401	1,180
	外国用船輸送量	28,397	25,477	25,096	24,677	27,006	27,140	6,948	6,805	7,106	6,594
	日本船積取比率	19.6	18.3	15.8	13.8	10.5	8.4	8.6	8.4	7.8	7.0
輸 入	貿易量	599,113	592,999	590,606	617,144	660,656	683,167	163,748	166,442	179,037	175,837
	日本船輸送量	247,657	242,944	250,679	232,347	59,977	223,481	55,028	56,420	53,824	54,235
	外国用船輸送量	152,161	157,687	152,671	162,113	55,433	236,388	56,960	58,057	62,719	65,210
	日本船積取比率	41.3	41.0	42.4	37.6	35.6	32.7	33.6	33.9	30.1	30.8
貨物船積	貿易量	350,303	356,351	354,092	374,149	404,371	411,468	101,586	102,559	105,858	100,638
	日本船輸送量	138,228	140,928	142,221	129,144	122,407	116,891	29,443	30,023	28,406	26,586
	外国用船輸送量	90,552	97,367	93,455	106,326	142,284	156,423	39,718	38,145	41,771	39,416
	日本船積取比率	39.5	39.5	40.2	34.5	30.3	28.4	29.0	29.3	26.8	26.4
うち 鉄 石	貿易量	125,349	124,513	115,231	112,035	123,377	127,607	30,576	31,191	33,666	30,501
	日本船輸送量	63,622	62,502	64,632	58,679	57,136	56,359	14,487	13,933	13,539	12,775
	外国用船輸送量	24,311	23,446	18,414	19,768	31,981	34,949	7,922	8,166	10,152	9,009
	日本船積取比率	50.8	50.2	56.1	52.4	46.3	44.2	47.4	44.7	40.2	41.9
うち 石 炭	貿易量	87,818	92,990	91,346	92,554	104,181	104,939	26,265	25,925	26,677	27,183
	日本船輸送量	45,248	50,067	52,922	49,313	46,487	44,262	10,708	12,224	11,108	10,564
	外国用船輸送量	24,295	26,283	22,958	26,558	42,664	44,461	11,091	10,378	12,206	11,225
	日本船積取比率	51.5	53.8	57.9	53.3	44.6	42.2	40.8	47.2	41.6	38.9
うち 木 材	貿易量	31,102	31,750	32,360	36,951	42,040	41,295	10,180	10,880	9,946	9,795
	日本船輸送量	10,298	10,372	8,988	8,040	6,893	6,026	1,604	1,678	1,231	1,179
	外国用船輸送量	13,385	14,402	15,842	20,409	21,017	25,378	7,242	6,261	6,066	6,393
	日本船積取比率	33.1	32.7	27.8	21.8	16.4	14.6	15.8	15.4	12.4	12.0
油 送 船 積	貿易量	248,810	236,647	236,514	242,995	256,285	271,699	62,162	63,883	73,179	74,837
	日本船輸送量	109,429	102,015	108,457	103,203	111,723	106,590	25,585	26,397	25,419	27,649
	外国用船輸送量	61,609	60,320	59,216	55,787	64,844	79,965	17,242	19,912	20,948	25,794
	日本船積取比率	44.0	43.1	45.9	42.5	43.6	39.2	41.2	41.3	34.7	36.9
うち 原 油	貿易量	185,208	170,217	164,044	160,460	166,936	178,009	40,273	41,210	48,591	50,273
	日本船輸送量	92,640	86,220	93,685	86,830	94,370	90,576	21,732	22,525	21,449	23,521
	外国用船輸送量	54,023	52,803	51,944	47,884	52,998	64,867	13,150	16,335	16,919	21,650
	日本船積取比率	50.0	39.5	57.1	54.1	56.5	50.9	54.0	54.7	44.1	46.8

(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			1990	
							4～6	7～9	10～12	1～3	
輸 出	定期船	225,660	195,500	103,633	69,299	51,456	45,326	10,826	11,662	11,597	9,836
	不定期船	246,775	219,224	158,080	126,594	89,277	76,576	19,035	20,205	17,814	16,055
	油 送 船	5,519	6,848	4,002	3,374	2,599	2,520	652	569	607	606
	計	477,954	421,573	265,714	199,267	143,332	124,421	30,512	32,435	30,018	26,497
輸 入	定期船	102,215	90,852	58,720	50,942	50,299	49,353	13,523	12,972	11,423	11,865
	不定期船	337,179	342,784	258,497	219,301	198,690	200,600	51,598	52,226	47,870	47,914
	油 送 船	250,713	235,966	201,577	177,088	171,758	164,807	37,610	41,960	41,378	46,459
	計	690,107	669,603	518,794	447,331	420,748	414,760	102,731	107,159	100,670	106,238
三 国 間	定期船	49,115	46,683	43,601	61,480	53,139	49,008	11,804	14,259	12,747	11,798
	不定期船	65,845	74,441	53,040	43,982	31,879	29,304	7,431	7,644	6,798	5,198
	油 送 船	38,302	37,482	29,842	19,413	13,035	8,747	2,656	2,033	1,928	1,837
	計	153,262	158,607	126,485	124,875	98,053	87,059	21,890	23,936	21,473	18,832
合 計	定期船	379,990	333,036	205,954	181,721	154,894	143,687	36,152	38,893	35,767	33,499
	不定期船	649,799	636,450	469,617	389,878	319,848	306,480	78,064	80,074	72,482	69,166
	油 送 船	294,534	280,297	235,420	199,875	187,392	176,074	40,918	44,562	43,912	48,902
	計	1,321,323	1,249,783	910,993	771,473	662,132	626,240	155,133	163,530	152,161	151,568

(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
1980	貨物	送計	船舶	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	船舶	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	船舶	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	船舶	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	船舶	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 鉱 物	59,160	16.0	62,515	15.1	30,134	18.9	32,454	18.8
非 鉄 金 属 物 材	70,698	19.1	78,610	19.0	38,678	24.3	36,068	20.8
砂 利 ・ 砂 ・ 石 材	47,194	12.7	52,377	12.6	6,578	4.1	7,591	4.4
セメント	43,769	11.8	57,980	14.0	22,770	14.3	29,678	17.2
石油製品	125,051	33.8	133,831	32.3	47,043	29.6	49,550	28.6
石 機	9,733	2.6	13,171	3.2	6,372	4.0	9,198	5.3
合 計	370,394	100.0	414,157	100.0	159,241	100.0	173,089	100.0

(注) 運輸省運輸政策局管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

## 編集後記

法定労働時間週40時間へのタイムスケジュールのうえで、この4月からいよいよ第2段階に入り、法定労働時間週44時間制が施行される。もっとも、特定業種として運輸交通業においては週46時間（現在は週48時間）の優遇措置がとられることになってはいるが。

都市生活者にとっては持家を持ってないという現実を除けば、暮らし向きはかなり向上しており金銭的なゆとりだけでなく、時間的なゆとりを求める声を反映してか、はたまた諸外国から日本人は働きすぎるとの批判の声に対応してか、その両方にこたえるものであるのか本当のところは分からないが、着実に労働時間年1,800時間に向かって進んでいることだけは確かなようである。

こうして時間的なゆとりがますます増えていくことになるが、これを心のゆとりや精神的な豊かさにつなげるには、これを享受するわれわれの側に意識の変革が必要となってくるであろう。確かにマージャン、カラオケ、ゴルフといったこれまでのごく平均的なサラリーマンとは違った自分の趣味を持つ人が増えてはいるが、大勢はまだまだのようである。

心理学者 A.H.マズローはその「欲求階層説」で、人間の欲求は最も低次元な生理的欲求から、安全の欲求、社会的欲求（所属・帰属の欲求）、自我欲求（尊敬されたい、認められたいという欲求）、自己実現の欲求（何かをやり遂げたい、こういう人間に成りたいといった欲求）へとそれが満たされるごとに順次段階的に高次元な欲求に上昇していくと説いている。彼の説に当てはめると、衣食住

（持家の問題は別として）が満たされ、会社という社会集団への帰属も満たされたわれわれにとって、多分第4段階、すなわち自我欲求の段階に達しているといえよう。人によっては第5段階を求める段階の自己実現欲求を求めるところまで来ていることもあろう。

「自分はそれで楽しいんだからごちゃごちゃ言うな！」という声も聞こえてきそうであるので、本当にマージャンやカラオケ、ゴルフの好きな人に強制するつもりはない。ただ、自分の本当にやりたいことを、ある目的をもってやり遂げる喜び、何かを創造する喜びを見付けることが心の豊かさにつながっていくような気がしてならない。

三洋海運 総務部総務課  
課長代理 山田 啓一

船協月報 3月号 No. 368 (Vol. 32 No. 3)

発行：平成3年3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)