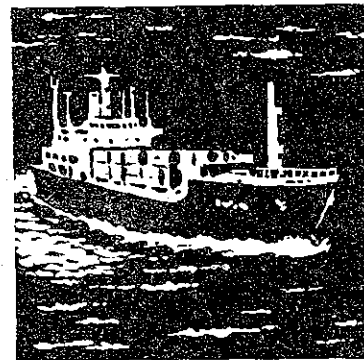
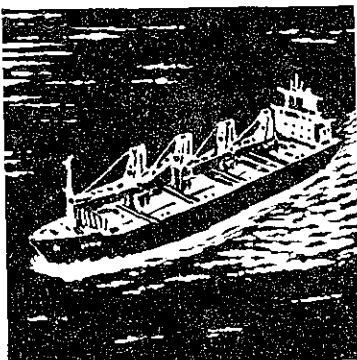
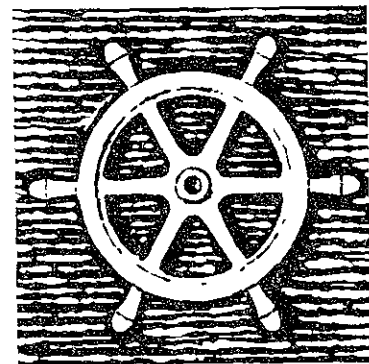
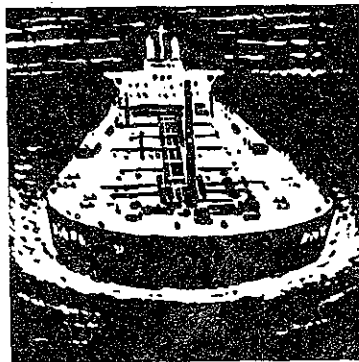
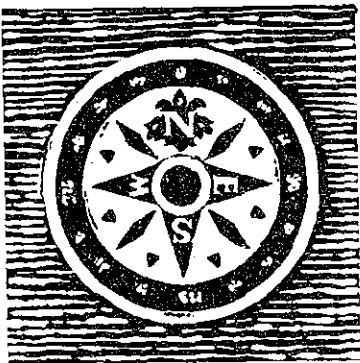


船協月報

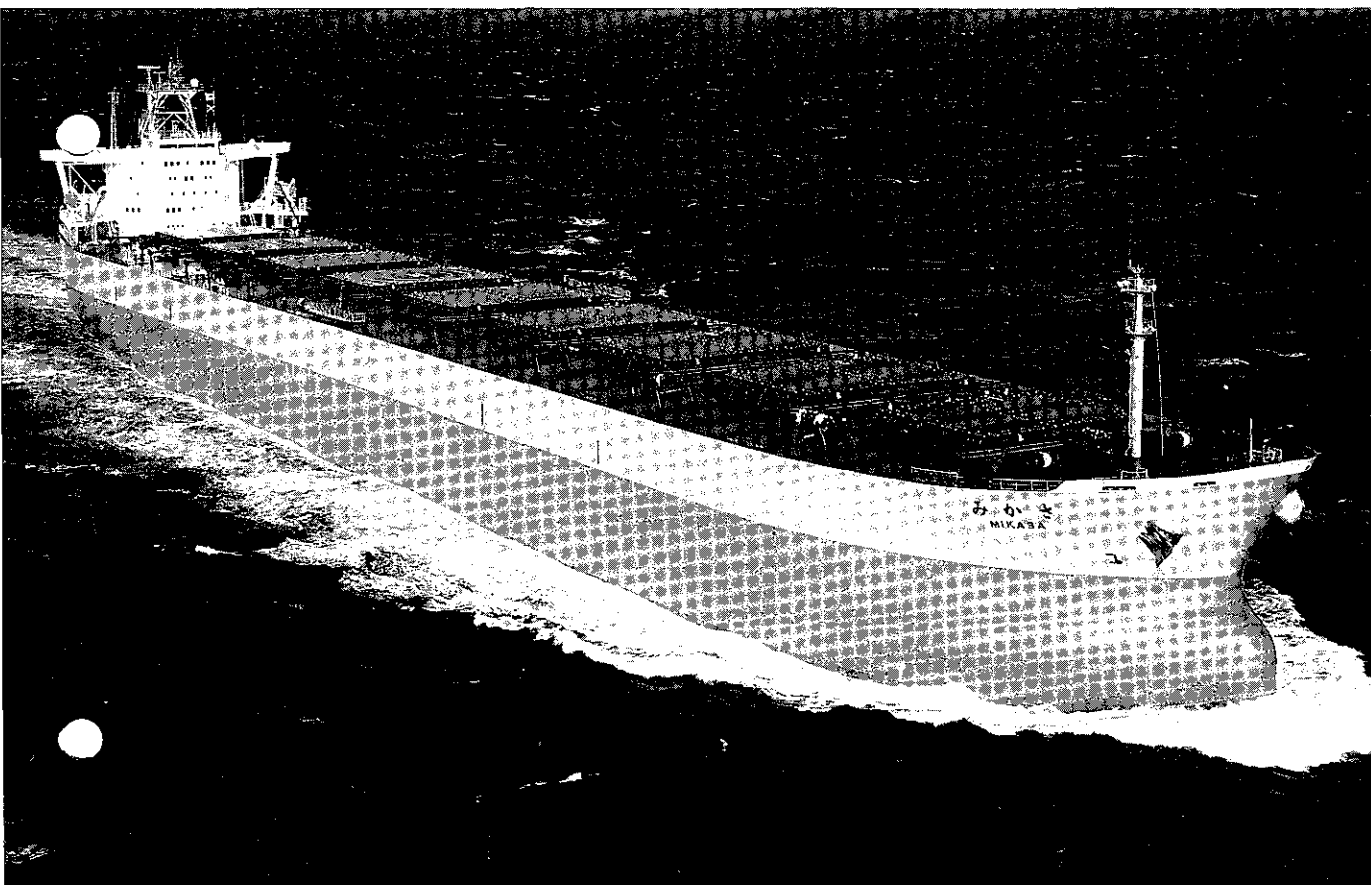
4

1991

平成3年4月20日発行 毎月1回20日発行 No.369 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



撒積船「みかさ」

9万3,788^{sq}、18万4,403^{sq}

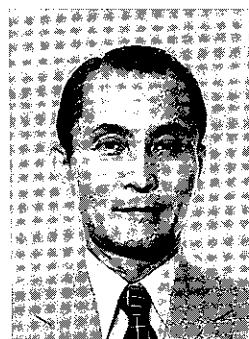
平成3年2月に竣工したケープ・サイズ・バルカー。日本向けだけでなく、オーストラリアから欧州向けの鉄鉱石や石炭輸送に従事している日本籍混乗船である。

地球環境問題を考える	日本船主協会常任理事 飯野海運取締役社長 千葉 達郎	3
巻頭言		
平成3年度船舶保険料率ならびに保険条件の改定		4
海運界の動き		
内航海運の現状と課題		6
	出席者 成城大学経済学部教授 岡田 清 運輸省関東運輸局長 山本 昌彦 (前)運輸省貨物流通局審議官 日本鉄鋼連盟常務理事 竹下 勅三 日本内航海運組合総連合会会長 松本 泰徳 (司 会) 日本船主協会近海内航部会長 佐藤 國吉	
座談会 (平成3年3月1日開催)		
隠し言葉	読売新聞社 論説委員 川岸 近衛	20
随 想		
1. 海上安全船員教育審議会教育部会の中間報告		23
2. 平成3年度船員災害防止実施計画		25
3. 平成3年度水先人適正員数		30
4. 国際油濁補償基金作業部会の模様		32
5. 第64回IMO法律委員会の模様		34
6. 1990年の世界海上荷動き量と91年初の世界船腹量		36
内外情報		
海運雑学ゼミナール 第13回		42
海運日誌 (3月)		44
船協だより (理事会の模様・会議日誌・その他)		45
海運統計		47
編集後記		60

地球環境問題を考える

日本船主協会常任理事
飯野海運取締役社長

千葉達郎



ペルシャ湾岸戦争が、2月28日事実上終結したことは、われわれにとって誠に喜ばしく、誰しもが安堵したことであろう。

しかしながら、湾岸戦争中の、原油の海洋流出にもとづく、ペルシャ湾内の汚染およびクウェート国内の油井の破壊と放火炎上による大気汚染は、世界中の人々に衝撃を与えている。

最近の情報によれば、既にその影響は深刻で推定で2万羽の鳥が油漬けになり、ウミガメやエビの死がいが見付かっている。また、クウェート国内では、油煙の雲のため気温は約10度も低下、子供たちを中心に気管支ぜんそく患者が急増していると伝えられている。

専門家の意見によれば、これら進行中の環境汚染を止めるのに2～3年を要するという。この間の水質系の変化、あるいは気象上の変化などによる間接的な影響は、何年続くのかと考えると、心胆を寒からしめるものがある。

今回の愚かな人為的な破壊行為による汚染を契機に、国際世論は、地球環境保護問題に一層厳しい方向に向かうであろう。

船舶を運航するわれわれも、このような動向を適切に把握し、改めて、海洋および大気汚染の防止問題に真剣に対応しなければならないと痛感する。

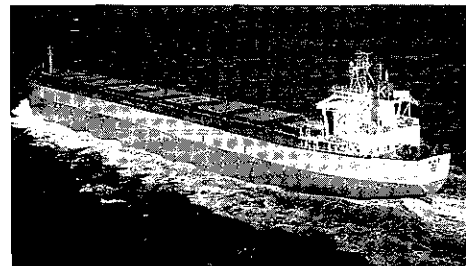
具体的な問題を考えてみると、タンカーからの油流出を防止する諸対策をはじめ、エンジンの燃焼ガスに含まれる、NO_x、SO_xの低減、船底塗料に含有するトリブチル錫(TBT)系化合物の低減、あるいは代替品の開発、消火設備に使用されているフロンの抑制、専用船のバラスト水に特定水域に生息する有毒微生物が混入し、他水域に排出されることによる海洋生態系の変化などの諸問題がある。

これらの問題は、1989年のアルシュ・サミットにおける宣言を契機に、国連の専門機関である国際海事機関(IMO)でも検討に着手されており、対策を実施する目標年次などを策定する動向にある。

われわれも、IMOの討議に向けて種々検討を進めているが、これら問題が国際的に地球レベルでの対応を要するという観点から、一応評価しているところである。しかしながら、IMOの場は、海運、造船関係の各国担当官、専門家による検討が主流であるため、得てして、船舶の構造、設備、運航の面での改善策、規制等のみで止まることを危惧している。

要は、地球環境問題は、海運業界のみならず、関連する業界が国際的に密接に連携して、技術的、経済的に優れた次善策を開発していくことが肝要である。

海運界の動き



▲航行中の撒積船

平成3年度船舶保険料率ならびに保険条件の改定

既報のとおり、当協会は平成3年度船舶保険料率ならびに保険条件の改定について、平成3年2月21日付で日本船舶保険連盟(以下「船連」)に対して、要望書を提出した。(本誌1991年3月号P.15参照)

この中で、保険料については料率の引き下げ要望を見合わせ、推移を見守ることとするともに、条件の改定については商品の多様化の観点にたつて、「I.T.C.-Hulls 1983」(Institute Time Clauses: 英国協会期間建て約款—船舶—)^{#1}による主要引き受け条件のうち、DEDUCTIBLE(基礎控除額)^{#2}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: 衝突損害賠償金填補条項)^{#3}と割引率の設定、ならびに海外貸し渡し方式日本籍船の第2フリート入りのオプション化などを基本的な趣旨としている。

(本誌1991年3月号P.15参照)

その後、船連との2回にわたる交渉を経て、さる3月26日、最終的に来年度料率の据え置きとともに、4分の3 RDC 付き引き受けの途を開く旨の回答があった。(資料参照)

当協会としては、諸般の情勢を勘案した結果、上記保険条件の改定のみを受け入れるとともに、

その他の要望事項については、一部について提示されたものの、船連側の回答が当協会要望に比し十分に満足のいくものではなかったため、来年度交渉に持ち越すこととし、同日付で平成3年度船舶保険料率ならびに保険引き受け条件の改定交渉を終了した。

【資料】

引き受け条件の多様化

I. T. C.条件の契約につき下記の措置を講ずる。

1. 現行1,000万円 Deductible の他に700万円の Deductible を設定し、料率は第5種条件料率の7.5%増の17.5%引とする。

なお、対象契約者・対象船舶・付保条件は1,000万円 Deductible の場合と同様とする。

2. 3/4R.D.C.による引き受け

- (1) I.T.C. 3/4R.D.C.による引き受けを行う。

- (2) 適用約款は

(船舶)

Institute Time Clauses—Hulls (1/10/83)

with Clause 12 Deductible _____

Institute Additional Perils Clauses—Hulls (1/10/83)

(船費)

Institute Time Clauses—Hulls, Disbursements and Increased Value (Total Loss only, including Excess Liabilities) (1/10/83)

とする。

(3) 割引率は1.25%とする。

(注1) I.T.C.—Hulls—: Institute Time Clauses—Hulls— (協会期間建て約款—船舶—)

ロンドン保険業者協会の制定による船舶海上保険の期間建て保険契約に用いられる特別標準約款の一つで、現在一般に使用されているのは、1983年10月1日付け改訂のもの。

注2・3の主要条項を含むその他の点で、本邦の船舶保険普通保険約款に比し、被保険者(船社)の自由裁量に委ねられている部分があり、海外船社の多くが本約款を使用している。

日本籍船については、種々の国内法や日本損保業界独自の特長により、本邦約款のみの引き受けが行われていたが、平成2年度交渉においてI.T.C.による引き受けが加わり、被保険者(船社)にとって約款選択の自由が広がった。

(注2) Deductible: 基礎控除額(免責金額控除特別条項)

被保険船舶に生じた修繕費につき、事前に保険者との間である一定割合の保険者免責金額を取り決めるもの。

I.T.C.および本邦約款では、前者のほうが免責を認める範囲が広い。被保険者(船社)が保険金支払い請求額の一部を被保険者負担とすることにより、相対的に保険成績が良化し、その結果、次回の料率算定の際、保険料支払いの軽減が期待できる。

(注3) R.D.C.: Running Down Clause (衝突損害賠償金填補条項)

船舶同士の衝突により、自船もしくは双方に過失があった場合、相手船または相手船の積み荷に与えた損害に関し、その損害賠償責任を填補するもの。

I.T.C.の下では、制定当初から、被保険者に生じた責任額に対する填補は4分の3に限定され(本邦約款では4分の4)、残る4分の1は被保険者の負担(船主責任相互保険組合など)となっている。また、その填補範囲も本邦約款に比し、広範にカバーされる。

内 航 海 運 の 現 状 と 課 題

● 出席者(敬称略・順不同) ●

成城大学経済学部教授 岡田 清

運輸省関東運輸局長
(前)運輸省貨物流通局審議官 山本 昌彦

日本鉄鋼連盟常務理事 竹下 勅三

日本内航海運組合総連合会会長 松本 泰徳

(司 会) 日本船主協会近海内航部会長 佐藤 國吉

(平成3年3月1日開催)

内航の荷動き一引き続き成長維持か

佐藤 本日は、「内航海運の現状と課題」ということで、それぞれ、ご専門の立場からお話を聞かせていただきたいと思います。まず最初に、岡田先生に“内航輸送の現状と見通し”ということで、国内物流を中心に概略をご説明いただきたいと思います。

岡田 物流について、日ごろ、感じている点を少しお話しさせていただきたいと思います。

日本経済は1986年11月から好況を続けておりまして、1990年5月の段階で「岩戸景気」を超えて1991年8月には、「いざなぎ景気」を超えるのではないかと。実に57カ月という長期の好況を続けています。

経済成長率は大体、4.3%ぐらいのところを維持しておりますが、各産業界にこの好況が浸透

しまして、内航海運関連の鉄鋼をはじめ重厚長大産業が好況です。このため国内の物流面では、内航海運も大変な船腹不足の問題で苦労されている。

また鉄道輸送も高速・直行体制で、コンテナ輸送が2,000万トンという国鉄分割以来想像もできない輸送量を達成している。さらにトラック輸送も超繁忙で、宅配系の貨物から各地の区域トラックに至るまで、好況が続いている。それによって、労働力不足問題がクローズ・アップされています。この点は内航海運も同様ですが。

労働力不足問題については運輸省の運輸政策審議会（以下運政審）でも、一応検討が終わったという状況ですが、この辺を今後どういうふう考えていくかという問題を抱えています。

言い換えれば、いま非常に好況に支えられておりますが湾岸戦争も終わり、春から夏にかけ



て、米国経済が不況の場面が出ないとも限らない。ですから日本にも秋ぐらいには若干、不況色がでてくるのではないかと考えています。

佐藤 それでは山本審議官に内航海運の荷動きについて、全般的なお話ということで補足していただきたいと思います。

山本 長期大型の景気持続によって今、国内物流のあらゆる分野で荷動きが活発になっております。1989年度の実績は、輸送活動量で5,100億トン・キロという過去最高を記録しました。

こうした中で内航の荷動きも活発で、1988年、89年と各々対前年比5.6%、5.7%の伸び率を示し2,200億トン・キロという段階にまで達しています。今後どうなるか、ということですが、世界経済にとって一番懸念されていた要因として“湾岸戦争”がありました。

しかし原油は高騰せず、湾岸戦争が早期に終結し不透明要因が一つ無くなりました。もちろん、自由世界全体を見渡しますと、米国の構造的な財政赤字や金融システムの弱体化の問題が

ありますし、あるいは自由世界全体の長期好況持続の中での“疲労感”というものが懸念されております。

しかし逆に湾岸戦争の終結により、復興投資も出てきますし、急速に世界経済が落ち込むような事態にはならないだろうと思うわけです。日本経済も昨秋来、在庫投資や設備投資の手控え、特に耐久消費財の伸び悩みがやや感じられていましたが、湾岸戦争が終わり不透明感が解消したこともあり、この景気は急速に落ち込むことはないのではないのでしょうか。したがって、内航の荷動きも当面堅調に推移するものと思われます。

なお、長期的には、1990年の日米構造問題協議で約束された向こう10か年の430兆円という公共投資が何らかの形で内航需要の喚起効果を持つでしょうし、もう一つは、トラック輸送の過度の負担を軽減するためのモーダルシフトという政策課題もある。ですから内航海運への期待は、大きいと考えているわけです。

内航は、いまが一番繁忙期

佐藤 それでは竹下さん、荷主の立場から鉄鋼を中心にお話をいただきたいと思います。

竹下 それでは鉄鋼生産と輸送、特に内航の関係がどうなっているのかについて、少し触れてみたいと思います。

鉄鋼業界は1985年の景気が最も悪いときに、中・長期的な合理化計画を立てました。その骨子の一つは事業の多角化、複合経営の推進。次に雇用調整、つまり強力な合理化、それから生産工程の集約です。この三つのポイントを押し進めた。

それに引き続き86年に政府の内需拡大策などが相まって、ここ数年の粗鋼生産をみますと、83年が9,700万トン、それが88年には1億600万トン、89年が1億800万トン、90年は1億1,100万トンというような数字で上向いています。

一方、第一次輸送、つまり鉄鋼の工場の出荷段階の輸送量をみると、合理化計画実施以前の83年が6,000万トン、実施後の88年が7,300万トン、そして90年が8,000万トンですよ。83年と90年を対比すると粗鋼生産の約10%の伸びに対し、鉄鋼の輸送量は34%も伸びている。

これは、輸出が減少する反面内需が増加したこと、また工場集約、工程の集約によって、新たに半製品の輸送が加わってきたことを意味しています。

また、8,000万トンの輸送量の内訳をみると内航の輸送が5,300万トン、トラックが2,700万トン、構成比は66%対34%となりますが、83年と90年との比較では内航の伸び率は29%に対し、

トラックは49%という数字です。

なお、1991年の鉄鋼生産見通しについては、およそ粗鋼で1億700万トン程度と予想されています。今後、430兆円の社会福祉資本の拡充、強化がどういうふうな鉄にはね返ってくるかちょっと読みとれませんが、いずれにしても内需主体の政策を採るだろうということになると、ここ当分は、この程度の水準が続くであろうと考えています。

次に、内航輸送の問題に触れたいのですが、先程、お話ししたように輸送量が5,200~5,300万トン程度でとまっておりますが、その反面トラック輸送が大きく伸びている点ですが、もし、内航が何らかの手を打たなかったら、頭打ちのまま、輸送量は伸びないということです。その意味で、後程お話が出るとは思いますが、船腹調整の問題に絡んでくる問題があるかと思うのです。

佐藤 それでは業界の立場から、松本会長お話をお願いいたします。

松本 業界の中から景況をみた場合、今皆さんが触れられたように、ここ3~4年が戦後の内航海運で一番繁忙期ではないか、これは否めない事実です。船腹的にも、ここ4~5年来絶対数はほとんど変わっていない。これは船腹調整の影響のお陰だと思っています。

貨物量は1986年以前に比べれば、増えている。そして事実、年間6航海する船が7航海も走っているケースもあります。しかし、貨物量が近年増えた要因の一つに、先程竹下常務が話された鉄鋼の製造工程における大きな合理化が寄与している。これは見方によれば、一時的な繁忙

で、工場の転送が一段落すれば後は運ぶ必要がなくなる。だから手放して楽観視して喜んでおられません。

大体、船の能力というのは十分には把握しきたい面があって、輸送量と船腹量の関係をとらえるのは非常に難しいのですが、その辺は運輸省のご指導によって、内航海運の現有船腹量の調整を行っています。今が一番、上手にできている時ではないかと思えます。我田引水的な言い方をしますが、“ちょっと足りない。ちょっと余っている。”という、この“ちょっと”ぐらいがちょうどいい。

過去に内航海運が、船腹過剰で大変だと騒いだ時も、その当時は例えば貨物船だけでも450万%のうち、過剰は50万%以上、単純に10%以上というケースもありましたが、これは大変な船腹過剰感をわれわれに与えるのです。

また、船の能力は天候の状態と乗り組みの勤労意欲の問題というような要因で、予想以上に出る時とそうでない時とあります。今、われわれは船員に対して十分な配慮を払い頑張ってもらっています。ただ、それでも過去に合理化の名の下に乗組員に対処したやり方が今日まで影響し、内航海運には、船員のなり手が少ない。特に若年労働者の定着が十分でないという大きな問題を抱えています。

内航海運の“構造改善”をめぐる

佐藤 いま松本さんから業界の概括についてお話をいただいたのですが、内航海運は長年構造改善に取り組んでいます。この問題につきましては運輸省から種々の示唆、アドバイスなども



(山本 昌彦氏)

頂いていますが、山本審議官から運輸省の構造改善指針について経緯を概略ご説明願えませんか。

山本 日本は四面を海に囲まれており、沿岸部に工業地帯が立地しているの、輸送環境は非常に恵まれています。その中で内航海運は工場の原材料輸送とか、製品の一次輸送などに不可欠な役割を果たしているわけです。

ところで内航海運業の体質となると、9,000事業者（1990年3月末現在）のうち、94%が中小零細事業者で占められています。だから中小企業乱立構造の中でややもすれば過当競争に陥りがちな体質をもっているわけです。

20数年来、内航二法（内航海運業法、内航海運組合法）の運用、あるいは船舶整備公団による共有建造方式というようなことで、その基盤強化あるいは輸送の合理化・船舶の近代化に取り組んできたわけですがけれども、体質は本質的に変わったわけではない。そこで1984年から“内航構造改善指針”というものを作成し取り組んだわけです。

その骨子は、事業者数の適正化と内航海運組



(岡田 清氏)

合の組織活動の強化ということを柱にしたわけですが、具体的には小規模事業者の転廃業助成金の交付とか、あるいは資産の買い替え税制の特例適用とか、生業的オーナーの新規参入の抑制、内航海運組合の再編・統合、また船舶整備公団による共有建造方式の活用というような施策を総合的に押し進めてきました。

5カ年間の結果は、貸し渡し業者数が6,000から5,000社に、また内航海運組合数が131から76となりました。しかし、これによって“構造改善”が達成されたという状況ではない。

折しも新行革審で、船舶調整事業などによる公的規制依存体質からの脱却のためにも、内航の構造改善を進めるべきだ、という答申が出たこともありまして、89年度から二次の内航構造改善対策に取り組むことになりました。

新指針では、5カ年間で貸し渡し事業者20%減を目標にしていますが、小規模事業者の集約合併には給付金を支給する、また生業的オーナーを集約合併した場合は、代替建造の引当比率を緩和するという新たなメニューが加わっています。

一方、内航海運組合に対しては、組合数の削減は概ね達成されたので、今回は、むしろ組合活動の活性化に重点をおいています。構造改善の指導とか資金のあっせんとか、共同事業の拡大などに取り組んでもらうことにして、具体的施策として経営合理化指導員の充実・増強を図っていくことにしています。

こういった構造改善対策の後押しを、行政としてもやろうということで、地方の各運輸局に構造改善担当窓口を設け、組合の事業活性化の指導に当たるほか経営合理化相談員と定期的に会議をもって情報交換と相談員の資質の向上に当たることにしています。今回の新構造改善指針には、そういった業界体質の強化以外に小口貨物輸送の推進と船員対策が加えられ三本柱ということになっています。

佐藤 岡田先生、構造改善指針についてご意見を頂きたいと思います。

岡田 構造改善は中小零細企業を対象とするものが多いから、時代の流れとともに趨勢として構造改善が進む要素と、それを後押しをしてやる政策的に改善される要素の両方が、うまくかみ合うことが非常に大切ですね。

その意味では今後も、しばらく努力を続けるべきでしょうし、できるだけ経営の体質を強くしませんと、不況に非常に弱い体質になってしまう。これが日本の内航海運の安定輸送に支障をきたすということがあってはいけないと思います。

佐藤 竹下さん、荷主さんサイドからみて何かコメントをお願いします。

竹下 いま山本審議官から、政府の構造改善の

指針ということでご紹介がありました、一刻も早くそれを実行していただきたい。荷主側からすれば、物流が質・量とも変革している時代に対応して体質改善の強化を急いでほしいですね。

佐藤 松本さん、業界からもひとつ。

松本 本質的には山本審議官からおっしゃっていただいたとおりだと思います。ただわれわれは業者の立場ですので、業者数の削減はなかなか難しい。その辺は運輸省の行政にお願いする、といえますか、頼らざるをえないのです。

例えば業者数の問題でも9,000社を分析しますと、資本金1億円未満および個人が94%を占めています。業種別では運送事業者のうち使用船腹1,000%未満が39%にのぼり、いわゆるオーナーと呼ばれる貸し渡し事業者のうち保有船舶1隻のみの企業が59%を占めています。この辺はなかなか難しいんですが、ともかくいつまでたっても“経営基盤が弱い”ということを書かれられないような業界にしていくべきである、とは思っております。

適正船腹量の問題

佐藤 業界の立場としても、そういうことだろうとは思いますが、一つそれを置きまして、次に適正船腹量につきまして山本審議官に運輸省の立場からお話を伺いたいと思います。

山本 内航海運業法では、毎年向こう5か年間にわたる適正船腹量を決めることになっております。この適正船腹量は現在では内航船の建造の指針という役割と、もう一つは日本内航海運組合総連合会（以下総連合会）が行う船腹調整

事業の指標、あるいはその量の目安ということに使われているわけです。

1990年度から1994年度までの5か年度にわたる適正船腹量につきましては、90年の12月、海運造船合理化審議会の内航部会において審議いただき、答申を得たものを告示しているわけですが、中味は89年度に策定した適正船腹量よりは、上方修正された形になっております。

それは、スタート台の90年度の輸送量見込みが89年度のそれを上回っていることによるものです。貨物船、油送船については、90年度、91年度の両年度は不足気味、それ以降はやや過剰気味になると予測しています。

それから自動車専用船と、土・砂利・石材専用船については、初年度は不足気味、それ以降は過剰気味、またセメント専用船、特殊タンク船はいずれの年度も不足気味に推移するという数字となっています。

さて具体的には、今後、船腹調整に当たってこうした数値をどうあてはめていくかが問題です。船腹調整というのは船腹需給に対応して、機動的、弾力的に運用していくのが基本です。こういう観点から昨今の内需拡大にともなう、荷動きの活発化に対応して、88年、89年、90年と3年連続して、引き当て比率の引き下げを行ってきました。今回、適正船腹量が上方修正されたことを踏まえて、91年度の船腹調整を具体的にどう設定していくかが大きな問題であろうと思います。

佐藤 その辺が非常に難しい問題になってくると思いますが、岡田先生、いかがでしょうか。

岡田 適正船腹量の策定というのは、これは皆

さんには釈迦に説法の話ですが、貨物輸送というのは非常にフレキシブルに動く。それに対し、船はそんなにフレキシブルに動きません。だからフレキシブルな輸送量の変動と船腹の変動が、かい離するようなことになれば、必ず問題が生じます。この辺の見通しを慎重に出す。これが一つの大きな狙いでもあります。

次に問題なのは、船が足りないという場合、必ず将来の予想の問題が入る。経済の予想の話なんです、昨今のような激動期になればなかなか予測は当たらない。策定される方は、大変なご苦労だと思います。

船が余ると言ったのに実際には足りなかったとか、また足りないと言ったのが余ってしまったとか。その辺りの評価も併せ、あまり細かくやると今度はギャップが拡大していく。そうかと言って大ざっぱにやると細かい部分のことが分からないという矛盾がある。

いずれにしても船腹の持ち方や、船隊をどれぐらいの規模にするかというマクロの把握とミクロの調整を上手にやり、無駄のないようにキメ細かく船腹問題に対処してやるべきでしょうね。

竹下 いま適正船腹の意義その他、いろいろお話を承りましたが、批判はいたしません。ただ言えることは、ここしばらくは船が足りないということが第一点。そのため鉄向け船腹の不足をカバーするため現在外航船を10隻も投入している。ありがたいことですが、コスト、船型の問題があり、なかなか難しいテーマを抱えている。それからもう一点、船腹の拡充・強化というのはやはり近代化船の整備、建造という意味

もあるのではないかとこの面をご理解願いたいということです。

そして私は昨今、どうしても分からないのは、極論すると海運業界の不況の時に作った法律を好況の時に適用するのは不自然ではないかと。というのは、いま皆さんが好況という認識をもっておられるのに、鉄の場合、1対1.2ということで理論的にいけば、船を造れば造るほど減ってくる。これは数字上からいえる。

もう一点は、鉄鋼のスクラップ購入価格はいまトン当たり1万7,000円です。ところが、内航海運業界ではいま引き当て船をトン当たり30万円としている。これだけみても、船価をあげてしまうのではないかと……この点も理解できません。

さらに、90年の12月の運政審の答申に“弾力的な”という言葉が使われていますが、これは一見、非常によい言葉ですが問題も多いと思います……が、つまり、鉄と内航は切っても切れない関係にある訳ですが、特に素材産業と内航海運との関係を十分に認識してもらいたいということです。

実は90年の3月、本誌の座談会で運輸省の寺嶋局長とお話ししましたが、近代化船というのは前向きにやらなければというご意見でした。
(本誌1990年4月)

今度の答申にも、やはり前向きにと書いてある。だから、前向きということは、スクラップなしということにならないでしょうかね。(笑)

いずれにせよ、特殊船は輸送改革の波に乗るには、ある程度、船型も変えなければいけないのではないのでしょうか。船主さんのほうは、船

を造っても不景気になったらどうするか、これは心配の種だと思います。そこであえて言えば、その船が一定期間、例えば積荷を10年間保障してほしいとか、そういう条件を出してもらっても、一歩前進だと思いますよ。

それからあと一点は一般貨物船についてどうするか。たまたま、鉄鋼側と総連合会とで懇談会をつくっていますから、ここで十分検討してもらいたいと思います。430兆円の社会資本投資もあり景気はそんなに落ちないという前提に立って、やはり船の整備を考えないといけない。そういうことで、ひとつ、よろしく願いいたします。(笑い)

松本 ちょっと反論させていただきますが、「いつも不況の時のことしか、お前たちは言わないじゃないか」、「内航二法だって不況の時にできた法律ではないか、それをいま好況だと言っている時に適用するのはおかしいではないか」と。

確かに、そういう論理もあるのですが、内航海運が戦後発足したのは1947～1948年ごろからで、以来44～45年たっている。この間、景気の“山”が11あるんですが、好況感を持ったのは、せいぜい3回ぐらいだったと思いますよ。(笑い)

第一回は、戦後の1950年6月に朝鮮動乱が起きた時です。あの直前には、役所のほうで随分、内航海運に救いの手を出していただいて、当時の主軸だった戦標船(880%)を%当たり1万円で買い上げてもらいました。これには、戦争中に対する多少の救済という意味もあったでしょうね。

その後、昭和30年代はずっと不況の連続で、その結果、昭和40年の初めですか、内航二法を



(竹下 勅三氏)

つくっていただいて救済してもらいました。そしてこの25年余りの船腹調整行為の間に、良かった時は、“岩戸景気”か“いざなぎ景気”があったように思うのですが、識者・先輩に言わせると用船料が上がったようには思えないよと。

(笑い)

われわれもそのために運賃が上がったようにも思えないのです。ですから、“ああ、よくなったなあ”という感じは、この2～3年来ですね。

対応を急げ「船員対策」

佐藤 松本さんは総連合会の船員対策特別委員会の委員長と、労務団体・一洋会の会長もされている。そこで、いま一番問題となってきた人手不足に対する内航の船員対策について、お話をいただきたいと思います。

松本 ついこの間まで、内航船員は余っていましたが、ここ2～3年ほどで180度転換しまして足りなくなってしまいました。すぐには対応できません。現状では運輸省所管による海員学校が全国に8校あり、うち6校が一般の高等学校並みの3年間修了で卒業すると、乗船実歴2カ



(松本 泰徳氏)

年終了後、口述試験に合格すれば4級の免状をもらえる(卒業生は筆記試験のみ免除)。あとの2校は専修学校で1年間で修了、これを全部合わせると440名の卒業生がいます。

従来この学校は、外航海運の部員用ということで創設されましたが、外航の部員はあまり必要でなくなった。そこで今後は内航職員用に切り替えて、充実を図ってもらえばありがたいと思います。

われわれの貨物船については、今後、若干の合理化もあろうかと思いますが、今の段階では総乗組員が4万名ぐらい。25歳から60歳ぐらいまでと計算して、年間に大体1,000人程度採用していくことが可能であれば、このうち440名の学卒を受け入れることができる。理論どおりやっていけば、内航海運はそう心配は要らない。

あとはお願ひして、もう1校でも2校でも内航専用の学校をつくっていただくとか、これは私の夢ですが。

内航海運の船員というのは、将来的には「船員法」の改正も行ってもらわないといけないのですが、部員はあまり必要ないと思うんです。

ほとんどが職員でいい。いま内航船員の部員は、機関員とか甲板員です。そこでグレードを上げて皆に免状を持たせ、職員にする。そして定着性をよくし、学校教育もキチンと受けさせることが緊要だと思います。

将来は端的に言えば、従来7人乗っているものは5人程度にするとか。もちろん、そのためには陸上支援体制も、いろいろ考えなければならぬと思います。

いつも問題になるのは、不況になった時の受け皿です。海運会社が困ると、それがまた学校のほうにも響いてくる。ですから、その辺のところはわれわれの今後の課題だと思います。

佐藤 では、次に運輸省の立場から、山本審議官にお話しいただきたいと思います。

山本 好況が持続する中での人手不足問題は物流業界全体に強いインパクトを与えております。

物流業界の全従業者数は127万人、うち104万人がトラック事業の従業者です。ですから人手不足のトラックに対するインパクトは強烈です。例えば、六大都市の路線トラックの運転手が1台当たり0.86人しかいない。30%のトラックが、遊休化しているという数字です。

内航は数字のベースが違いますが、船員は4万人強です。高齢化が進んでいるという問題と、毎年1,000名ずつ減少してきているという問題があります。そこで90年には「物流業における労働力問題への対応方策」について、運政審の物流部会において1年近くご審議をいただきました。岡田先生、竹下常務や業界の有識者にもご参加いただき、90年12月には60頁に及ぶ大答申をいただいたわけです。

答申でも述べられているように人手不足という問題は、一時的な問題ではなく構造的な問題としてとらえる必要があります。この問題解決には、労働力の確保の方策と労働力不足に対応した物流の効率化の方策という両方向でのアプローチが必要です。

ここでは労働力をどう確保していくか、その方策を内航海運に視点を当てて触れてみたいと思います。

それには、労働者にとって魅力のある職場づくりがまずもって必要であり、そのため、労働条件の改善と労働環境の整備をドシドシやっていかねばいけないと思います。

労働条件の大きな要素である労働時間についていえば、全産業平均の年間総労働時間が2,300時間であるのに対し、内航船員のそれは、トラックの労働者と同様、2,800時間と格段に長い。また所定労働時間も、今年の4月1日から一般産業が44時間制になるのに対し、陸上の物流業では46時間、そして海上労働は48時間がやっという状況です。

最近における若い人の職業選択の志向が、自由時間の増大に向いていることからしますと、総労働時間をいかに切り詰めるかという問題、とりわけ週休2日制の問題は避けては通れないところ です。

現実に週休2日制を採り入れている企業は、物流業全体では非常に少ないわけですし、年間の休日日数も製造業の103日に対し、内航においては68日です。今後は内航船員についても、週休2日制に相当する休暇日数を長期の陸上休暇で確保するような方向で検討を進める必要があ

ります。

次に、職任一致という特殊な労働環境の内航海運にあつては、まずもって個室の整備をはじめとする居住区の改善が不可欠ですし、加えて、船艙クリーニング作業の軽減や船舶運航システムの近代化による快適な職場環境づくりが必要です。船員確保対策の第二の柱としては、いかにして優秀な人材を確保、養成し、定着化を図っていくか、という問題です。海員学校を内航職員の養成を主たる目的にした教育機関に転換すべきだという問題は、いま海上安全船員教育審議会場で審議が進められています。これとあわせ業界においては生徒募集に対する支援、それと卒業生に対する求人活動をさらに強化していただく必要があるのではないかと考えています。

また、外航の離職船員の有効活用ということで、内航への転職船員については、今後とも内航船への適応のため再教育を進め、定着化し易い状況をつくっていただきたいと思うわけです。

キメ細かい配慮が必要

佐藤 竹下さん、内航の船員問題についてどうお考えでしょうか。

竹下 まず私のほうも、高炉7社、17事業所、18流通基地の物流作業員約2万人を対象に実態調査をしました。部門は、内航、原料荷役、構内輸送、製品倉庫、出荷岸壁、一次トラック、流通基地と7部門です。

この結果をみて非常に驚いたのは、年齢構成が平均45.2歳と高いこと。うち内航が47.4歳、これに次ぐのが製品倉庫の45.5歳となっており、

この面でトップです。こうした面からも船員対策は、大変な問題であると思います。

いま山本審議官からお話がありましたように、船員対策は船員確保と効率的な運用の二つだろうと思うのですが、確保の問題は私どもが強いて協力するとすれば、流通基地とかあるいは工場岸壁などでの、厚生施設へのお手伝いといったことがあるのではないのでしょうか。また効率的な運用については、船員問題などとも絡むことですが、省力化するということも推進していきたいと考えています。

佐藤 岡田先生、お願いいたします。

岡田 まず一つの原点は、船員不足の問題が日本の内航海運にどのような影響を与えるかということです。非常に悲観論的に言いますと、壊滅的な影響を与えるような場面が出るかどうか、この辺が一番問題なのではないかと思えます。

この点については、松本さんにとって辛口な発言となりますが、これまで船員対策というものがあったのか。やはり根底から見直していただきたいと思えます。先程審議官からお話がありました、大学もそうですが、受験生が減る時代に入りますし、若手の労働力確保というのは、これから大変な問題になる可能性があります。

そこで問題は、船員が不足してくるとコスト高になる。賃金を上げ、労働時間の短縮も図らねばならない、労働環境も変えなければならない。環境を変えることにより一種の競争が起きてくる。これは早晚、経営を圧迫する材料となる可能性も出てくる。

内航海運で考えれば、賃上げから用船料の問

題にはね返ってくる。すると、これはどうしても運賃にはね返ってくる。いま竹下常務が話されたように、荷主さんが物流調査をしている。これなどいままでもありえなかったことです。

私はちょうどこの機会に物流産業における労働条件のもつ意味を、ハッキリと認識すべき時期にきたのではないか。これから仮に構造的に人手が足りないという状態がくるとすると、この際、思い切った手を打つべきではないかと思っております。

その内容については、職場環境の改善などいろいろな問題がありますが、要はキメ細かい目配りの行き届いた船員対策をやるべきではないかと思っております。

佐藤 ここで山本審議官と岡田先生に簡単に質問させていただきます。ジャスト・イン・タイムということ、荷主さんというか需要家筋が要望され、小口の配送が非常に忙しい。便利になり過ぎて、と言いますか、過剰サービスと言いますか、それがかえって労働力不足を強めてはいないのか……。この辺いかがでしょうか。

山本 この点は答申においても、物流効率化の観点から大きく採りあげられている問題です。

ジャスト・イン・タイム・サービスは労働力の供給が安定していた時期には、在庫コストの縮減を通じて、物流の合理化に大いに寄与してきたのも事実です。しかし、労働力不足基調の下で、円滑な物流の阻害、ひいては生産販売システムへの支障が懸念されるとともに、環境負荷の増大、逆現象としての物流コストの増加などの問題が顕在化してきています。こうしたことから見直し論がもち上がっているわけです。

ですから、産業界全体で総合的な見地から見直しが進められることが望まれますが、一方、政策論としては、価格メカニズムを通じ、誘導することを考えているわけです。

岡田 ジャスト・イン・タイムをどうみるかということですが、輸送業界と荷主業界は以前から主従関係が強くありました。そして荷主に甘えもあり、輸送業界はなにかへりくだった態度もあったと思います。いかに要請にこたえるか、ということやってきた。

今日は現実的にそれができなくなってきたということで、この際、物流部門と荷主サイドがともに意識が変わってきた。ここでジャスト・イン・タイムそのものを否定するよりは、いかに適正な関係に持っていくか……。これがこれからの課題ではないでしょうか。

従来はあまりにも荷主の強さというのが表に出過ぎていた。これをいかに適正な関係にもっていか。それには物流部門にも、もっともっと努力してもらいたい。

適正な契約関係の確保も必要でしょうし、技術的な改良も必要でしょう。経営者の感覚もどんどん高めていかなければいけない。そういう状況をつくることによって“本当の物流”というものはこういうものなのかという点を、荷主さんにも知ってもらえるような場面ができないだろうか…と、そういう意識を持っております。

モーダルシフトと内航海運

佐藤 それでは最後にモーダルシフトと内航海運について、山本審議官に政策的立場から説明いただきたいと思います。



(佐藤 國吉氏)

山本 ここ10年ぐらいの輸送構造の変化を追ってみると、あまりにもトラック輸送に負担がかかり過ぎたのではないかと反省がもたれています。その結果、労働力不足の問題に対しても対応が非常に難しくなっている。

それから道路の混雑が激しくなり、非効率化をもたらしている。加えて、CO₂やNO_xといった環境問題への対応も難しい。こういう物流の制約要因からすると、長期的には幹線輸送のトラックからなるべく海運や鉄道に誘導すべきであると考えているわけです。このモーダルシフトを進めるためには、まず関係事業者が鉄道または海運を利用しやすい環境をつくるのが重要だと考えます。

それとともに、モーダルシフトの受け皿となる鉄道および海運の輸送力の増強を図ることが必要です。

内航海運への政策的な誘導策としては、先にスペース・チャータ方式の導入を図りましたが、今後、1990年12月1日から施行された貨物運送取扱事業法の運用を通じ、取扱事業の活性化、集貨能力の拡大を進めていきたい。

第二に、海運の輸送力の増強策としては、コンテナ貨物や雑貨の小口貨物の輸送に適した、内航ロール・オン・ロール・オフ船、内航コンテナ船の拡充、さらに長距離フェリーの整備を推進していきたいと考えています。そのためには船腹調整制度の弾力的な運用を図るとか、また、長距離フェリーの新規航路開設を円滑にしていくような施策が必要だろうと思います。さらに長期的には、開発中のテクノスーパーライナーを利用した海へのモーダルシフトが考えられます。この大型超高速船の開発は、1,000トン積みで時速50ノット、航続距離が930キロ以上といった性能を目標にしていますが、実用化されると、関東と北海道を10時間程度で結べるようになります。

こうしたイノベーションにも期待をかけてモーダルシフトを進めていきたいと考えています。

内航の活躍場面は多い

佐藤 岡田先生、学識経験者とされまして、その辺はどうお考えですか。

岡田 いま審議官がお話しされましたように、最近、物流全体がトラックに依存する度合いがとにかく高すぎる。これを何とか改めたい。大量輸送の可能なものは、少しでも転換してもらおう…ということでモーダルシフトは、社会的な性格、要請が強いですね。

自由競争でやらせておけば、本当は自然にモーダルシフトが進んで、例えば内航海運が伸びていくといえるかもしれないが、現実と思うようにいっていない。そこで、その辺を少し政策的に出そうということで提案されたものです。

米国あたりでも労働力不足が起きると、コンテナ化が進んでいく。ともかく大量輸送のチャンピオンは複合輸送だろうと思います。米国で起きた現象が必ず5～10年先に日本で起きるのであれば、政策的に一歩でもそれに近付ける方向へ努力すべきです。運輸省がそういう環境に既きていると感じて、新しい物流政策を打ち出された。私はこれに非常に敬意を表したいですね。

それだけに、問題は運送事業者側のほうにあるわけです。飛びつくことにならなければ意味がありませんが、それにはどうするか。もし新しい試みのほうがコストが安くて、利便性が高まるということであれば、おのずから荷主さんのほうもついてきてくれる……という場面をいかに作りだし、推進していくのか。いま、この段階、時期に来ているのではないのでしょうか。佐藤 荷主さんの立場から、竹下さんお願いいたします。

竹下 輸送貨物（鋼材、半製品）は1983年と90年で2,000万トン増えている。その内訳は、1,200万トンが船、800万トンがトラック。本当はトラックを増やしたいのではなく、従来の鉄の輸送からいけば、海運にいきいたいわけです。

増えた分をトラックに移すと、陸上輸送の過密をさらにひどくするということが分かっているからです。しかし、内航船腹不足でどうにもならず、このような結果になっている。だから、今後を考えると、例えば、鉄道ならコイルを輸送する特別な貨物などの開発ができないものかと思います。

しかし基本的には、鉄は海運に依存するとい

うことは変わりありませんよ。この点は鮮明にしておきたいと思います。

松本 ありがとうございます。モーダルシフトという言葉がここ1年ぐらい前から出てきて、そしてすぐに今のテクノスーパーライナーです。これは関連性が強いと思いますが、われわれ流に理解すれば、手っ取り早いということもあり、今後とも陸送が増えてくる。

海のほうは幸か不幸か、物流増加に対応する船型が、なかなか早急に準備ができない。船を発注して、出来上がるまでに1年はかかる。特に新しい船型になってくると、非常にリスクな問題もあり、海運人は割と進取の気性に富んでいるように見えますが、意外と保守的なところがある。新しい船型に取り組むことは、非常に勇気と努力がいる。

ですから、将来の日本海運がそういう方向に進むべきであるのならば、運輸省の行政指導をもっと声高くして、われわれに教えていただき

たい。「お前たち、こんなことをしていたらダメだ。もう少しこういうふうには、目を開け」と。そしてわれわれは、それについていけるようにしたい。

というのは、内航海運業者9,000社のうち3分の1ぐらいは、零細企業ですよ。テクノスーパーライナーまでは無理としても、モーダルシフトのいささかな恩典にあずからしめてあげたい。

われわれも努力しますが、行政指導して下さる運輸省と竹下常務、荷主さんのほうもぜひお力を貸していただいて、業界全体が不公平を生じることなく輸送業務に携われるように、ぜひお願いいたします。

佐藤 本日は皆様、お忙しいところ長時間にわたり、貴重なお話をしていただき、内航海運として非常に参考になりました。改めてお礼申し上げ、本日の座談会をこの辺で終わらせていただきます。

隠し言葉

読売新聞社 論説委員 川岸近衛

新聞記者として約30年、主に経済関係の官庁、業界を担当してきましたが、新しい分野を取材するたびに戸惑うのが、それぞれの業界特有の専門用語、というより極端に言えば“隠語”の類いです。

約3年前、論説委員になって初めて担当した運輸関係でも、最初に聞いたり、見たりした言葉がどんな意味なのか、とっさに理解に苦しむことがしばしばでした。

今でもある種の違和感がつきまとうのが、「混乗」という言葉です。

「混合配乗」「混合乗船」などの略語なのか、「混浴」からヒントを得てどこかの知恵者が発明したのか、その由来はともかく、日本人船員と外国人船員が同じ船に乗り込む状態を指す言葉としては、これはまことに便利な用語ではありません。もしこの言葉を使わないとすれば、「外国人船員の混合乗船」といった長い語句が必要でしょう。

しかし『船協月報』を読む人なら「混乗」の内容は、いわば常識でしょうが、一般の人にはまず意味不明でしょう。一般の新聞記事では、いきなり説明もなしに使うことはまずできない

言葉です。

ある特定の仲間内ではツー、カーで通じても、仲間以外にはチンプンカンプンな言葉を“隠語”と定義すれば、これもまた一種の隠語と言えます。

最近では深刻な人出不足や“国際化”の影響で、レストランやオフィスなど、さまざまな業種で外国人が日本人とともに同じ職場で働くケースも増えています。こういうのはさしずめ「混労」あるいは「混勤」とでも呼ぶようになるのでしょうか。

この「混乗」と関連して、よく出てくる言葉に「マルシップ」という言葉があります。海運会社に勤める友人の説明によると、昭和40年代後半に近海航路の船を海外船主に船員抜きで「ハダカ貸し渡し」(これも面白い言葉です)し、日の丸は掲げているものの、通信長以外はすべて外国人乗組員という船が出現した時に使われはじめたようだ、ということです。

海外船主に貸し渡された日本船を指すこの言葉も、そういう意味と知れば「ヒノマル」あるいは、日本船に多い「××丸」から作られた言葉と類推できますが、さもなければどんな種類



の船を指すのか、さっぱり見当もつきません。

まして「マルシップ混乗」となると、これはもう、お手上げです。

もちろん、こうした特殊な言葉があるのは海運業界に限りません。航空業界、というより航空行政の分野では「概成」という難しい用語があります。「成田空港の第二期工事は予定通り今年末までに概成する」といった具合に使われます。要するに、工事の概要が完了する＝おおむね成る、という意味ですが、「成田空港工事がガイセイする」と聞いてピンとくる人はまずないでしょう。

こうした難しい言葉が何のためらいもなく使われるのを見たり聞いたりすると、いかにも「一般の人々には分かってもらう必要はない」といった、権威主義的な姿勢が見えてくるようです。

ちなみに、マルシップはもちろん、混乗、概成も『広辞苑』第3版には、まだ採用されていません。

鉄道業界ではどうでしょうか。新聞記者が一般記事として取り上げる場合に限れば、使うのに困るような難しい言葉はあまりないようです。海運、航空と比べて一般利用客との関係がより

密接であり、あるいは長い歴史を持っているためかもしれません（とは言っても、今ではほとんど死語となっている「E電」などといった新語を採用したのは、独りよがりの体質を露呈したようで、感心できませんが）。

一般的に言って一般利用者、消費者との関係が狭く、薄いほど、専門用語は別として、仲間内だけで通用する“隠語”的な言葉は多くなる気がします。

ヤクザの世界で、素人には意味不明な言葉が多いこともその証明ではないでしょうか。

もっとも、そう言えば新聞の世界でもかなりの“隠語”があります。その中には「タタキ」（強盗）や「マルコウ」（公定歩合）など、取材対象の警察、日銀で使われている言葉をそのまま使う場合も少なくありません。記者クラブ制度にアグラをかくあまり、一般読者よりも、担当する業界、組織に取材の上だけでなく、意識の上でも密着してしまう傾向があるとすれば、大いに反省しなければなりません。

しかし、ヤクザにしる、新聞記者にしる、あるいは警察官にしる、これらの“隠語”は“隠語”として意識されて使われ、仲間以外の第三者に堂々と使ったり、記事に使うことは滅多にありません。

困るのは、特定の仲間内だけで通用する特殊な言葉なのに、それが世間一般にも立派に通じる言葉として錯覚されることです。それはその特定の集団や社会の独りよがりを助長する恐れがあるからです。

そうした傾向が拡大すると、国内だけで通用

する特別の言葉や意味が、国外でも通用すると
思い込むようになります。

特に誤解を招きやすいのは、言葉そのものは
極めて普通の、ありふれた言葉であっても、そ
の意味が日本独特の内容を持っている、あるい
は持たされている場合です。

例えば、「食糧」も「安全保障」も国際的に通
用する言葉ですが、「食糧の安全保障」となると、
「米を一粒たりとも輸入しない」という意味にな
ることなど、国外ではまず理解できないでしょ
う。

与党、野党を問わず国内の全政党がそうした
“隠語の意味”を押し通す限り、日本がワルグ
アイ・ラウンドでリーダーシップを取ることは
とても期待できそうもありません。

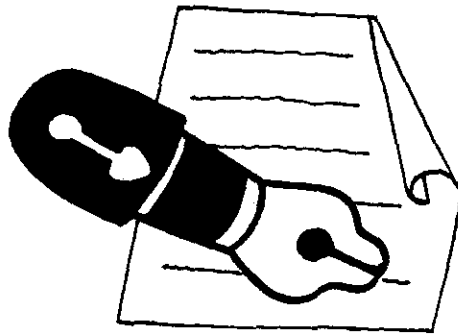
同様に、“湾岸戦争”の際の支援費用90億ドル
が「戦費」か、そうでないかという議論も分か

りにくいものでした。食糧、医療、輸送などの
「後方支援」が戦争遂行に欠かせない以上、こ
れらの支援費用が「戦費」に含まれることは、
いわば国際的常識でしょう。

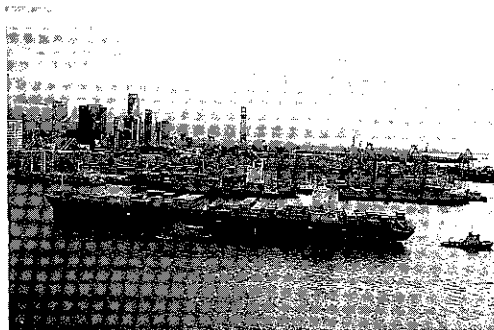
まして「戦費でない」と強弁しなければ、90
億ドル支援策が国会で成立しないという日本の
特殊な事情は、なおさら国外では理解できない
でしょう。

こうした「意味としての隠語」は、外見的に
は普通の言葉を衣装としてまとっているだけに、
隠語そのものよりも相互理解を妨げる危険があ
ります。

よく「日本は分かりにくい国だ」と外国から
言われます。外国人自身の努力不足もあるで
しょうが、そのかなりの部分は、国内だけで通用
する、日本独特の意味を込めた「隠し言葉」を
使う日本にも原因があるのではないのでしょうか。



内外情報



▲ロサンゼルス港に入港中のコンテナ船

1. 海上安全船員教育審議会教育部会の中間報告
2. 平成3年度船員災害防止実施計画
3. 平成3年度水先人適正員数
4. 国際油濁補償基金作業部会の模様
5. 第64回IMO法律委員会の模様
6. 1990年の世界海上荷動き量と91年初の世界船腹量

1. 海上安全船員教育審議会教育部会の中間報告

船舶の技術革新の進展にともなう船員教育の内容の過密化および、全世界的な海上遭難安全システム(GMDSS)導入への対応等社会的ニーズの変化に対応し、かつ船員教育の魅力化を目的として船員教育機関全体の見直しを検討している海上安全船員教育審議会教育部会は、1990年10月以来審議を重ねてきたが、91年3月22日、海員学校および海技大学校の今後のあり方について、中間報告を取りまとめた。

(資料参照)

それによると、海員学校については、

- ① 教育目的を主として内航職員養成の教育に重点を置くこととする。
- ② 卒業生を対象に6カ月程度の乗船実習を行い(専修科校では修業年限を1年から2年に変更)、修了時に四級海技士(航海および機関)の受験資格を取得できるようにする。
- ③ 上級の資格取得を希望する者については、卒業後、海技大学校への入学ができることとする。
- ④ 海員学校のイメージアップを図る観点から、

適切な施策を講ずる。

- ⑤ 海員学校卒業生に対し小型船舶操縦士の資格を取得できるような方策について検討する必要がある。

などとなっている。

また、海技大学校については、

- ① 海員学校本科(修業年限3年)卒業生を対象とした職員養成課程(三級海技士)(仮称)を新設する。
- ② 開発途上国を対象とした技術協力を専門的に行うため、技術協力課程(仮称)を新設する。
- ③ 本科は、教育を効率的に実施するため、分割化、短縮化した課程に変更する。
- ④ 特修科・講習科・通信教育部は、それぞれの課程の養成定員の見直しをする他、課程の整理・再編をする。

などが骨子となっている。

なお、商船高専、商船大学および航海訓練所については、4月以降検討に入る予定である。

【資料】

1. 海員学校教育の今後のあり方について

海員学校については、現在の船員状況が外・内航とも高齢化が著しく、若年船員の確保と育成が極めて重要な課題になっていること等に鑑み、今後とも我が国海運を担う船員を養成する機関として、現行の本科校6校及び専修科校2校の体制を維持していく必要がある。一方、近年の船員需要構造の変化、船舶の技術革新の進展等船員を取り巻く諸状況は大きく変化してきており、これに対応するためには、その教育内容を改めるとともに、教育の完結性を図り、他の船員教育機関との連携を行う等、若者の海上志向を高めることにより、海運界の要請に応える必要がある。

このため、海員学校の学制及び教育内容等を具体的に次のように改善することが適当である。

(1) 学制及び教育内容等

① 本科校

ア. 教育内容を現行の外航部員養成の教育から、主として内航職員養成の教育に重点を置くこととする。

イ. 乗船実習を現行1月から3月程度に拡大し、さらに卒業者を対象に6月程度の乗船実習を行い、修了時に四級海技士（航海及び機関）の受験資格を取得できるようにする。

ウ. 上級海技資格取得を希望する者に対し、卒業後引き続き海技大学校への入学ができることとする。

なお、その他の船員教育機関との連携については今後とも検討していく必要がある。

② 専修科校

ア. 現行の外航課程、内航課程の区分を廃止し、教育内容を主として内航職員養成の教育に変更する。

イ. 現行の航海又は機関の四級海技士養成の教育から、航海及び機関双方の四級海技士養成の教育に変更する。

ウ. 乗船実習を現行1月から9月程度に拡大し、卒業時に四級海技士（航海及び機関）の受験資格を取得できるようにする。

エ. 修業年限を現行1年から2年に変更する。
（座学1年3月程度＋乗船実習9月程度）

(2) 海員学校の魅力化等

上記(1)のほか、海上志向の優秀な青少年を受け入れるために、入学者層である中学生・高校生に対する海員学校のイメージアップを図る観点から、適切な方策を推進する必要がある。

(3) その他

小型船舶操縦士の養成施設に関する基準及び海員学校の教育内容を考慮し、海員学校卒業生に対する資格取得促進対策の一環として小型船舶操縦士の資格を取得できるような方策について検討する必要がある。

2. 海技大学校教育の今後のあり方について

海技大学校については、我が国唯一の船員再教育機関として船員に対する上級海技資格の取得及び専門的な知識技能の向上等のための教育を実施しており、その役割は極めて重要である。

一方、近年の船員需要構造の変化、日本人船員の役割の変化等船員を取り巻く諸状況は大きく変化してきており、さらには、船員教育分野における国際技術協力の促進も重要な課題となっている。これに対応するためには、教育課程の新設及び現行教育課程の一部を再編・改善・整理するとともに、養成定員の見直し等を行うことにより、社会的ニーズに即応できる効率的かつ船舶の実務に役立つ教育内容にする必要がある。

このため、海技大学校の教育課程の内容等を具体的に次のように改善することが適当である。

(1) 本科
効率的な教育とするため、教育内容を精選し、分割化、短縮化した受講し易い講座に変更する。

(2) 特修科

① 船舶職員法に定める免許の資格に応じて、今後も海技資格に必要な教育を施すこととするが、既存船員の状況を勘案し、開講回数及び養成定員の見直しをする。

② 今後の船舶職員の需要構造の変化に柔軟に対応するとともに、海員学校の魅力化の一環として、海員学校本科(修業年限3年)卒業者を対象とした職員養成課程(仮称)を新設する。

本課程は、修了時に三級海技士(航海又は機関)の受験資格を取得させるため、1年3月程度の座学を行うとともに9月程度の乗船実習を行うことを検討する。

(3) 講習科(本校)

① 当直課程については、引き続き必要な教育を施すこととするが、既存船員の状況を勘案し、開講回数及び養成定員の見直しをする。

② 本科の変更に伴い、必要に応じて社会的ニーズに対応した専門教育の講座を開講する。

(4) 通信教育部

教育内容の整備・充実を図るとともに、受講状況及び受講対象者を勘案し、現行の5課程を専門課程(仮称)、高卒資格取得課程(仮称)、基礎課程(仮称)の3課程に再編・改善して養成定員の見直しをする。

(5) 技術協力課程(仮称)

開発途上国を対象とした技術協力を資するため、海技者等を対象とする専門教育を施す技術協力課程(仮称)を新設する。

(6) 分校

① 現行課程の海技講習課程及び技能講習課程については、引き続き必要な教育を施すこととするが、分校の養成状況、施設の状況、立地条件を勘案し、整理・再編について検討する。

② 船員教育機関卒業者以外の者を対象とした船舶基礎講習課程(仮称)を必要に応じて開講する。

③ 内航職員の需要に対応するため、五級海技士課程(仮称)を必要に応じて開講する。

(7) その他

① 全世界的な海上遭難安全システム(GMDSS)の導入に伴い、海技士(通信)の資格を有している者について海技士(航海又は機関)の資格取得のための課程を開講する。

② 教育課程(科等)の名称については、教育内容を踏まえ適切なものに改める。

3. 改善に当たっての留意事項

(1) 海員学校及び海技大学校に在学中の生徒及び学生については、可能な限り新しい制度に移行できるよう措置を講ずる必要がある。

(2) 新しい制度に対応するため、海員学校及び海技大学校の施設及び教材の整備並びに教職員の確保等の諸準備を行い、移行が円滑に行われるよう留意するとともに、有効な教育が行われるよう配慮する必要がある。

2. 平成3年度船員災害防止実施計画

運輸省は、平成3年3月25日、平成3年度船員災害防止実施計画を策定し、関係方面に通知した。

(資料参照)

同実施計画は、「船員災害防止活動の促進に関する

法律」の規定にもとづき、5年ごとに策定する船員災害防止基本計画の実施を図るため、船員中央労働委員会の審議を経て、毎年作成されるものであり、平成3年度は、第5次基本計画の第4年度にあたる。

同計画によると、船員災害の減少目標(年間1,000人率の前年度比)については、前年度と同様に死傷約4%(汽船約3%、漁船約5%)、疾病約3%(汽船・漁船とも約3%)と設定しているが、平成元年度の減少実績においては疾病が6.3%であったものの、死傷は1.5%にとどまったため、減少目標の達成に一層の努力をすることとしている。

また、新しく「船員の広場」の放送の活用、巡回検診車の積極的利用等を掲げ、さらに、船員災害防止協会が実施するサバイバルトレーニング講習会等への積極的な参加等を盛り込んでいる。

船員災害防止に関し重点を置くべき船舶および船員災害の種類、ならびに船員災害防止のための主要な対策の骨子は、次のとおりである。

1. 船員災害の防止に関し重点を置くべき船舶および船員災害の種類

(1) 死 傷

汽船：整備管理作業中…「転倒」「転落・墜落」

荷役作業中…「転倒」「はさまれ」

タンカー等危険物積載船…「火災」「爆発」

「酸素欠乏」「中毒」

漁船：「海中転落、火災、漁ろう作業中の海難による死亡事故」

漁ろう作業中…「転倒」「はさまれ」「巻き込まれ」

その他船舶(引き船等)：出入港作業中…「はさまれ」「転倒」「激突され」

(2) 疾 病

全船種：「循環系疾患」「消化系疾患」

2. 船員災害防止のための主要な対策

(1) 自主的な船員災害防止体制の確立

(2) 船内作業の安全化

① 基本的な対策

② 重点災害に関連した対策

③ 引き続き推進する対策

(3) 海中転落防止対策の徹底

(4) 労働環境の変化に対応した安全衛生対策の強化

① 健康管理対策の充実

② 船内作業環境、居住環境の安全衛生化

③ 安全衛生教育訓練の徹底

④ 労働時間短縮の推進

(5) 災害多発業種等に対する安全対策の充実強化

【資料】

平成3年度船員災害防止実施計画

第5次船員災害防止基本計画に定められた船員災害の減少目標及び対策の基本となるべき事項にのっとり、平成3年度船員災害防止実施計画を次のとおり定める。

1. 船員災害の減少目標

平成3年度の船員災害の減少目標を死傷及び疾病に区分して、次のとおり設定する。

(1) 死 傷

船員災害としての船種別死傷発生率(年間1,000人率)の減少目標(対前年度比)は次のとおりとするが、最近の発生状況にかんがみ、減少目標の達成に一層の努力をするものとする。

汽 船 約3%

漁 船 約5%

全 体 約4%

(2) 疾 病

船員災害としての船種別疾病発生率(年間1,000人率)の減少目標(対前年度比)は次のとおりとし、減少目標の達成に引き続き努力するものとする。

汽 船 約 3 %
漁 船 約 3 %
全 体 約 3 %

2. 船員災害防止に関し重点を置くべき船舶および船員災害の種類

(1) 死 傷

汽船：整備管理作業中の「転倒」および「転落・墜落」ならびに荷役作業中の「転倒」および「はさまれ」

タンカー等危険物積載船について、「火災」、「爆発」、「酸素欠乏」および「中毒」

漁船：「海中転落」、「火災」および漁ろう作業中の「海難」による死亡事故ならびに漁ろう作業中の「転倒」、「はさまれ」および「巻き込まれ」

その他船舶（引き船等）：出入港作業中の「はさまれ」、「転倒」および「激突され」

(2) 疾 病

全船種：循環系疾患および消化系疾患

3. 船員災害防止のための主要な対策

本実施計画においては次のような対策を重点的に講ずるものとする。なお、これらの対策の実施に当たっては、船員災害の発生率が全国平均を上回っている地域においては関係者が密接な連携の下に一層の努力を傾注するものとする。

(1) 自主的な船員災害防止体制の確立

ア 船舶所有者は、総括安全衛生担当者等の責任と権限の明確化を図るとともに、現場の意見を反映した安全衛生管理計画の作成および訪船指導の強化等により安全衛生委員会等の積極的かつ効果的な運営を図り、日常活動の中で全員参加の船員災害防止活動を積極的に推進する。

イ 単独では安全衛生委員会の開催等が困難である船舶所有者は、団体安全衛生委員会を設

置して船員災害防止活動の積極的な推進を図る。

ウ 安全衛生委員会の設置が義務付けられていない中小の船舶所有者については、安全衛生委員会と同様の機能を有する自主的な組織の設置や同業種または同地域の船舶所有者と連携して団体安全衛生委員会を設置するように努める。

エ 各船舶に船内安全衛生委員会を設置し、安全衛生管理計画の職場に適應した効果的な実施を図る。

オ 中小の船舶所有者に使用される船員の船員災害発生状況にかんがみ、これら船舶所有者に対する国および関係団体による船員の安全衛生に関する広報活動、訪船指導等の強化および各種講習会、研修会等への参加の促進を図るとともに、上記ウに基づくこれら船舶所有者の努力の促進を図る。

また、船員災害防止協会の未加入者に対して加入の促進を図る。

カ 過去に発生した災害の記録を整備するとともに、災害の調査・分析を行って災害防止活動への反映を図る。

キ 災害事例等の安全衛生に関する情報の収集および周知を図る。また、この関係で「船員の広場」放送の聴取・活用を推進する。

(2) 船内作業の安全化

① 基本的な対策

ア 作業に当たっては、事前に機械、器具、漁ろう用具等の点検整備を実施し、異常がないことを確認した上で開始する。

なお、動力機器の点検整備は止むを得ない場合を除き、動力を停止して行う。

イ 作業前打ち合わせを実施し、保護具の使用、作業手順および作業に必要な指差呼称

等の合図連絡方法の周知および確認を行い、作業中これらの励行を図るとともに、当該作業を指揮する者は、作業場所を巡視して安全を確認する。そのほか、作業の円滑な実施を図るため職場体操の実施、職場の整理整頓の実施を図る。

ウ 保護具の使用・着用に関する基準を作成するとともに、作業方法および作業手順の標準化を図る。

② 重点災害に関連した対策

ア 「はさまれ」、「巻き込まれ」による災害を防止するため、おおい等を設けることにより、機械または動力伝導装置等の運動部分との接触等から防護するとともに、そのおそれのある場所には、むやみに立ち入らせないようにする。

イ 「転倒」による災害を防止するため、作業場所および通路の床面の整理および清掃、マットの敷設または砂入りペイントの塗布、突起物へのトラマークの表示または被覆等必要な措置を講ずる。

ウ 「転落・墜落」による災害を防止するため、転落・墜落のおそれのある作業場所では、安全な足場を確保するとともに、保護帽および命綱または安全ベルトの使用の励行を図る。

エ 「激突され」による災害を防止するため、漁網・漁具、索具等の点検整備を行うとともに、安全な作業場所の確認を行い、保護具の使用の励行を図る。

オ 「火災」、「爆発」による災害を防止するため、各船舶において、各人に火気に対する自覚を促すとともに、船内各所における火気取締責任者の選任および船内見回りを積極的に行うなど、火気管理を徹底し、油

漏れ、ガス漏れ等の点検整備の励行を図る。

特に、引火性液体物質の積載船においては、静電気による発火防止のため帯電を防ぎ、帯電した電荷を放散する等の措置を講ずる。

カ 「酸素欠乏」および「中毒」による災害を防止するため、検知器具・保護具等の適正な備置管理を図るとともに、作業前・作業中における定期的な検知、保護具の使用、換気装置の使用の励行等十分な措置を講ずる。

③ 引き続き推進する対策

ア 「動作の反動・無理な動作」(ひねり等)による災害を防止するため、作業における不自然な姿勢および動作を極力避けるようにする。特に重量物の運搬に当たっては、人力運搬の重量を定め、それを超えるものについては、用具もしくは機械を使用し、または複数による協同作業を行う等無理をしないようにする。

イ 「飛来・落下」による災害を防止するため、漁網・漁具、索具等の点検整備ならびに漁獲物・積荷等の積付け安全確認および管理の励行を図るとともに、保護具の使用の励行を図る。

ウ 「激突」による災害を防止するため、突起物へのトラマークの表示または被覆等必要な措置を講ずる。

エ 船員災害防止規程の充実整備および周知徹底を図る。

(3) 海中転落防止対策の徹底

ア 船外との通行の安全を図るため、げん梯または手すりおよび踏みさんを施した適切な歩み板の使用を厳守するとともに、潮位または吃水の増減、船体の動揺等で歩み板等が不安

定な状態にならないよう確実に取り付けるほか、夜間には必要な照明を施す。

イ 「海中転落」のおそれのたかい場所（スリッパウェイ、魚とりこみげん門等）については、使用していないときは、チェーン、安全ネット、仕切板等で閉鎖する。

ウ 「海中転落」のおそれのある作業においては、当該作業の内容に応じ、命綱、作業用救命衣または安全ベルトを使用させるとともに看視員の配置を励行する。

特に、漁船においては、漁ろう作業等甲板上における作業では、必ず命綱または作業用救命衣を使用させることとし、寒冷海域で操業する漁船においては可能な限り命綱を使用させるとともに、イマーシヨンスーツの搭載を推進し着用の励行を図る。

エ 上記ウに基づく対策の徹底を期するため、毎月の一一定の日には、特に積極的に命綱、作業用救命衣または安全ベルトの使用についての相互確認を行うこととすること等により、これらの保護具の使用の相互確認を促進する。

オ 漁船においては船体の動揺または風速が著しく大きく危険が予想される場合は、甲板上での漁ろう作業等は中止する。

カ 漁船等における船内便所の整備改善と使用の励行を図る。

キ 海中転落者の発見を容易にするための方策の実用化を積極的に推進する。

(4) 労働環境の変化に対応した安全衛生対策の強化

① 健康管理対策の充実

船員の心身両面にわたる健康の維持増進を図るため、次の対策を推進する。

ア 健康診断、健康相談、保健指導等の実施の促進を図るとともに、健康検査結果を活

用し、船員個人、企業等各レベルにおける健康管理対策の推進を図る。特に、循環系疾患、消化系疾患等については、その発生状況にかんがみ、中高年齢者疾病予防検査等の受診の促進を図り、これらの疾患の予防および早期発見に努める。

また、訪船診療、巡回検診車等の積極的な利用を図る。

イ 船員災害防止協会が実施する「船員の体と心の健康確保による災害防止事業」を積極的に活用し、船員各自の健康管理を促進する。

ウ 体育活動およびレクリエーション活動の実施、船内コミュニケーションの円滑化等快適な船内生活環境の形成のために必要な措置の推進を図る。

エ 船内食生活の改善を図るとともに、食料の調理および貯蔵の衛生状態を良好に保つための措置を図る。

オ 船内飲用水の定期的な水質検査および遊離残留塩素の検査、タンクの洗浄等を励行し、適正な水質管理の徹底を図る。

カ 船内備付け医薬品の適正な管理を図る。

キ 衛生上有害なものの範囲の見直しについて検討するとともに、特殊健康検査の適正な実施、予防措置の徹底等健康管理対策の推進を図る。

ク 外洋を航行する船舶に乗り組む船員のための外地における診療体制の整備を図る。

ケ 洋上における傷病船員に対する救急体制の充実のために必要な措置の推進を図る。

コ 騒音または振動の著しい作業に従事する者に対する耳せん、防振手袋等保護具の使用の励行を図ること等により難聴および振動障害の防止対策の推進に努める。

② 船内作業環境、居住環境の安全衛生化

ア 訪船指導、船内安全衛生委員会の開催等を通じて船内の作業環境および居住環境の安全衛生化を推進するとともに、安全衛生デーの設定による定期点検の励行を行う。

イ 内航タンカーの荷役中における船内生活環境については、内航タンカー業界が荷主に呼びかけて懇談会を開催すること等により、その協力を得つつ、引き続きその改善に努める。

③ 安全衛生教育訓練の徹底

ア 新規採用時、転船時および作業内容変更時においては、その業務に関する安全衛生教育を実施する。

イ タンカー等危険物積載船の船員に対しては、貨物の性状等に関する教育を実施するとともに、貨物の取扱方法、保護具の使用方法、緊急時対策等に関する訓練の励行を図る。

ウ 遭難時における生存方法および救命設備の使用方法についての船上教育を励行し知識の向上を図るとともに、船員災害防止協会等が実施するサバイバルトレーニング講習会への積極的な参加を図る等、ライフボートの投下展張その他の生存教育を強力に実施する。

また、漁船については、非常配置表の作成および操練の実施の徹底を図る。

エ 中小型船の船員に対し、日常生活に用いる液化石油ガスの取り扱いに関する教育を実施する。

オ 船員災害防止協会等が実施する講習会への積極的な参加を図る等、安全担当者および衛生管理を担当する者に対し、業務の適正な実施を図るため教育を実施し、これらの者の一層の能力向上を図ることにより、船内の安全衛生水準の向上を図る。

カ 酸素欠乏および中毒の危険性、保護具・検知器具の使用方法等に関する教育訓練を実施する。

キ 疾病の予防、けが・病気の応急処置に対する衛生教育を実施する。

④ 労働時間短縮の推進

休日、休息时间等の時間的ゆとりを確保することにより、心身両面の疲労の回復を図り、船員の安全と健康を維持増進するため、陸上支援体制のあり方等作業体制の改善方策につき検討するとともに関係方面の理解を求めつつ、労働時間短縮の着実な推進を図る。

(5) 災害多発業種等に対する安全対策の充実強化
船員災害の多く発生している業種・地域に、関係者の協力連携の下に安全対策を検討する場を設け、地域別・業種別・作業別の災害要因について、災害の記録・実態調査等を基に徹底した分析・検討を行い、その地域・業種の実態に即したきめ細かな防止対策の実施を図る。

3. 平成3年度水先人適正員数

平成3年3月11日、第42回海上安全船員教育審議会水先部会が開催され、平成3年度水先人適正員数について運輸省当局案（資料参照）に基づき審議が

行われた。

水先人適正員数については、昭和38年3月開催の海上安全審議会（現、海上安全船員教育審議会）に

【資料】

平成3年度水先人適正員数

水先区名	平成2年度の水先員数				平成3年度				取り扱い隻数	
	当初	増	減	年度末	適正員数	廃業予定者数	新規採用数	年度末員数	平成2年の実績	平成3年度の予測
釧路	3			3	2			3	869隻	944隻
苫小牧	4			4	2		1	5	1,336	1,560
室蘭	4		1	3	2			3	868	898
函館	2			2	2			2	297	313
小樽	2			2	2			2	328	348
留萌	1			1	2			1	72	82
八戸	3			3	2		1	4	727	765
釜石	3		1	2	2			2	28	28
仙台湾	4			4	3		1	5	1,320	1,352
秋田船川	3			3	2			3	693	702
酒田	2			2	2			2	274	285
小名浜	3			3	3			3	909	970
鹿島	7	1		8	4			8	2,423	2,549
東京	16	1	1	16	10			16	6,959	6,966
東京湾	65	4	4	65	47			65	41,133	41,544
横須賀	93	6	1	98	84	1	5	102	23,265	23,701
新潟	5	1		6	2			6	1,053	1,195
伏木	3	1	1	3	2			3	925	969
七尾	2			2	2			2	154	181
田子の浦	2			2	2			2	601	624
清水	6	1	1	6	3			6	2,834	2,708
伊良湖三河湾	70	7	4	73	64		8	81	15,258	15,120
伊勢湾	35	3	2	36	34		3	39	15,947	15,912
尾鷲	2			2	2			2	114	120
舞鶴	2			2	2			2	224	225
和歌山下津	6			6	3			6	1,703	1,675
大阪湾	84	4		88	61		5	93	17,970	18,092
阪神	50	3	2	51	37		3	54	28,254	28,015
内海	128	6	1	133	104	1	6	138	18,442	18,617
境	2			2	2			2	443	496
関門	37			37	26	1		36	18,303	17,267
小松島	3			3	2			3	301	288
博多	5	1	1	5	2			5	1,674	1,664
佐世保	4		1	3	2		1	4	954	901
長崎	3			3	2			3	477	414
島原海湾	4			4	2		1	5	1,366	1,266
細島	2	1	1	2	2			2	241	242
鹿児島	3			3	2			3	410	370
那覇	4			4	2			4	710	740
計	677	40	22	695	533	3	35	727	209,859	210,108

おける水先制度に関する中間答申で「本審議会において、原則として年1回、各水先区の適正員数を検討する」こととなり、本検討によって「水先人の数が不足であると認められた水先区については、運輸省は当該水先区の水先人組合に対し、必要な数の水先人を増員させるよう指導監督する」こととされたことにより、以来毎年審議されるものである。

運輸省当局では適正員数の算定について、昭和51年以来、水先人の月間1人当たりの就業時間を6,000分（5時間/日×5日間/週×4週間/月）として各水先区ごとの月間1人当たりの取り扱い隻数を算出し、これを各水先区の過去5年間の取り扱い隻数の実績から予測したそれぞれの次年度の取り扱い予想隻数で除して算出する方法を採用している。

これにより、平成3年度適正員数は取り扱い隻数の微増予想より前年度比19名増の533名、また、年度末員数は廃業予定者数3名の補充等を含む35名の新規増員を加え合計727名になるとしている。

水先部会では、取り扱い隻数が少なく十分な収益の確保が困難な留萌水先区を除き、各水先区が適正員数以上の態勢となっていることから、3年度水先人適正員数ならびに新規増員数については当局原案どおり承認された。

本件に関連し、船主側委員より水先人の若返り状況、平均年齢等について質問を行うとともに資料の提供を要請した。これに対し、当局より水先人の若返りに関しては、3年3月1日現在における71歳以上の者が占める割合は全体の7.9%となっており、昭和59年の9.6%に比し相当に減少しているため、若返り策の効果が出てきていること、平均年齢については、62.2歳となっているとの説明があり、資料についても提出する旨回答があった。

なお、3年度新規増員数35名に対する水先人試験第一次試験の施行に関しては、4月中旬の官報に告示され、6月初旬に実施されることとなっている。

4. 国際油濁補償基金作業部会の模様

題記作業部会は、1991年3月13日～14日の間、ロンドンIMO本部において行われた。

会議の議長にはA. H. E. Popp氏(カナダ法務省：Senior General Council)が務め、参加国は23カ国、その他オブザーバー5カ国およびIMO(国際海事機関)が参加した。

わが国からの出席者は、以下のとおりである。

成蹊大学教授	谷川 久
在英日本大使館参事官	金沢 悟
運輸省運輸政策局海洋海事課補佐官	西川 健
石油海事協会専務理事	高橋 清
川崎汽船業務部長	高柴 英樹
日本船主協会業務部長	茅田 俊一

1. 作業部会開催の背景

昨年、米国の油濁法(Oil Pollution Act 1990)が成立したことにより、いわゆる油濁2条約の84年議定書(通称1984 Protocols)に米国が加入する可能性がなくなり、同議定書の発効は、ほとんど見込めない状況となった。

このような状況にかんがみ、昨年秋の国際油濁補償基金(IOPC Fund)総会では、この84年議定書を発効させる方途を探るために、IOPC Fundの作業部会を開催したい、という英国提案が合意され、今回の開催となったものである。

2. 84年議定書の現状

84年議定書には2種類があり、それぞれの現状

は以下のとおりである。

① CLC 議定書〔通称1984 Protocol to 1969 CLC：なお1969 CLCとは油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（1969）の略称〕の発効条件は10カ国が批准ないし加入をし、うち6カ国がタンカー保有量100万%以上であることとされている。現在6カ国が批准、その他英国が批准手続きを終えているが、100万%以上保有国は、うち2カ国のみ（仏、英）である。

したがって、発効には、さらに100万%以上保有国4カ国の加入を要する。

② FC 議定書〔通称1984 Protocol to 1971 FC：1971 FCとは、油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約の略称〕の発効要件は、最少8カ国が批准ないし加入をし、かつ、これらの国の年間拠出油(Contributing Oilと称する)が総量で6億トンを満たしていることとされている。現在、2カ国が批准（仏、独）、この他英国が批准手続きを終えている。拠出油の量は、仏、独2カ国で1億8,600万トンとなっている。

したがって、発効には、さらに6カ国が加入し、かつ拠出油量として、4億1,400万トンを要する。米国の不加入が決定的である以上（ちなみに米国の拠出油は、年間4億6,000万トン）、少なくとも日本（2億4,000万トン）、イタリア（1億3,000万トン）の加入が不可欠という状況にある。

③ 日本の立場

日本は1969 CLCと1971 FCには加入しているが、84年議定書〔1984 Protocols to 1969 CLC and to 1971 FC〕には、議定書採択時に棄権—事実上反対し、現在もその立場を変えていない。

日本が重視している問題点は、71年 FC に米国が加入していないため、最大の基金拠出国とし

て、日本の負担が過大（約29%）になっていること、さらに米国が加入しない FC 議定書〔議定書では責任限度額が大きくなるため〕に加入するとなれば、その負担額はさらに大きくなることが懸念される点にある。

3. 作業部会の討議内容

① 作業部会では、検討課題として、

a) 84年議定書発効の見込み b) 発効要件の変更 c) 発効を阻害している要因の検討の三つが掲げられたが、議論は、事実上、次の2点に絞られた。

○ FC 議定書発効要件の緩和

— 拠出輸入原油量の引き下げによって発効を促進させようというもの。

○ FC 議定書における拠出金負担の改訂

— 各国負担率を変更して、未加入国の加入を容易にしようというもの。

② FC 議定書発効要件の緩和をめぐる議論

欧州諸国は、例外なく現在の規定拠出油量の6億トンを4億ないし5億トンに引き下げたい、との意向を表明した。これは、事実上、欧州諸国のみ加入によって条約を発効させることを意図したものと解される。

③ FC 議定書における拠出金負担の改訂をめぐる議論

欧州主要国は、現在の負担率に異論はないとしながらも、特に、日本の意見を求めた。日本は、71年 FC 以来の経緯を説明し、現在いかに日本が過大な負担を強いられているかを強調し、公平な負担方法として、負担率に何等かの上限を設定してしかるべきだと主張した。また本問題点が解決されない限り、日本が加入する機会はない旨を発言した。

④ 今回の実質的な討議はここまでで、具体的な拠出油量の変更や、各国負担率の数字の議論に

までは至らず、今後、事務局を中心に、これら諸点についての方法論(Formuler と称していた)

をとりまとめ、それをもとに6月17～19日、再度上記作業部会が開催されることとなった。

5. 第64回 I M O 法律委員会の模様

1. 会期および出席者

題記会合は、1991年3月18日から22日にかけて、ロンドンIMO本部で開催された。参加国は42カ国で、他に準加盟国として香港が出席し、ICS等が団体オブザーバーとして加わった。

日本代表および出席者は次のとおりである。

在英日本大使館参事官	金沢 悟
運輸省運輸政策局海洋海事課補佐官	西川 健
成蹊大学教授	谷川 久
日本造船研究協会技術顧問	篠村 義夫
日本郵船法務保険室長	新谷 顕一
全国内航タンカー海運組合IMO対策特別委員会委員長	池内 亨
日本内航海運組合総連合会理事長	本橋 大義
日本化学工業協会技術部課長	吉田 千秋
日本船主協会欧州地区事務局長	赤塚 宏一
日本船主協会業務部業務第一課長	植村 保雄

2. 議事内容

今回の法律委員会の主要課題は、HNS条約案(危険物の海上輸送についての責任および補償に関する条約案)であり、条約案そのものを審議する全体委員会のもとに、条約の対象となる危険物の範囲を検討する作業グループが設けられ、併行して審議が行われた。なお、作業グループの議長に日本代表団の一員である篠村氏がつとめた。

全体委員会における条約案の審議内容と作業グループの検討結果の概要は下記のとおりである。

(1) 全体委員会の審議概要

全体委員会は、英国、オランダ11カ国により作成された条約案(6章、50カ条からなる)逐条

審議する形ですすめられ、今回の会合でおおよそながら一とおりの審議を終了した。なお、本草案では、タイトルが Hazardous & Noxious Substances から、Dangerous Goods に変更されているが、どちらにするか結論づけられていない。

① 第一章(一般規定)関係

条約案では、船舶所有者が一定の責任を負う旨規定されているが、この“owner”の定義につき、ポーランド、メキシコ等が Operator も責任の主体にせよと主張したが、オランダ、イタリア等多くの国がこれに反対し、owner に責任を集中すべきとした。

第3条において、貨物、船客に対する契約上の責任が除外されていることに疑問が提起されたが、わが国等が本条約は不法行為を対象とするものである旨主張し、これが確認された。

② 第二章(責任)関係

第4条(所有者の責任)パラグラフ2において、荷主が危険品であることを通知しなかった場合、船主は免責となる旨の規定が提案されており、被害者保護の立場から削除を主張する国と、これを残せとする国が対立したが、結論的には [] を付し、残すこととなった。

また第6条(責任の制限)にいう小型船における責任制限額1,500万 SDR は高すぎるのではないかとの疑問が呈され、結局、数字を

ブランクにし、1,500万 SDR を注記することとした。

③ 第三章（国際危険物スキームによる補償）
関係

欧州化学工業会（CEFIC）から荷主にも責任を負わせる本スキーム案そのものに対し、反対意見が出されたが、それを支持する国はなく、船主/荷主双方が責任をもつ Two-Tier 方式^(*)の考え方が定着したと考えられる。

（注）Two-Tier 方式

昨年 9 月開催の第63回法律委員会で、HNS 損害に対する補償方法に関し、運送人と荷主の双方が責任をもつ Two-Tier（二層）方式の考え方が導入された。

運送人が責任をもつ範囲である第一層部分と一層部分でカバーされない部分を補償する第二層部分で構成される。

第一層部分における責任を担保するため、船主は強制保険が義務づけられ、第二層部分において荷主等は危険物証書を購入し、その売上金をもって国際的な基金を形成し、それによって被害者の補償にあてようとするものである。この危険物証書購入対象となる貨物および船舶をそれぞれ抛出貨物、抛出船舶と称している。

また、第17条（危険物証書の購買）に関連し、船舶所有者もその前の航海にて危険物をばら積みした場合、当該船舶も空船航行中のガス爆発等のリスクを担保するため危険物証書を購入し、スキームに抛出すべきかどうかにつき、議論が行われた。これについては、既に前航の積み荷にて支払済みであるとする ICS 等の意見と、空船であってもその残存ガス

の危険性から抛出すべきであるとする考えが対立し、結論を得るには至らなかった。

(2) 作業グループの検討結果の報告

条約の対象となる危険物の範囲について、作業グループの議長である篠村氏より、21日午後、法律委員会に対し報告があったのち、検討が行われた。

同報告の主要点は次のとおりである。

① 海上輸送中の危険物による損失を補償する。その対象となる危険物の範囲を ANNEX 1 として示したこと。

これには、改正 IMDG コードに含まれる危険品等、危険品に関する各種条約が引用されており、対象を極力絞り込むべきとするわが国の主張と隔りをみせ、かなり広範囲なものとなっている。

② 抛出貨物〔別記^(*)参照〕について、ANNEX 3 としてドラフトに掲げられ、一定のバルク貨物はすべて含めることになり、Packaged Cargo については 2 つの方法が併記された。そのうちの選択肢 1 は IMDG コードに拠る 9 種類にわたる危険品を列挙し、その種類ごとに最少量を定めるものであり、選択肢 2 は、全種類共通で最少量(10~100トン)を定めた。

これについて、わが国をはじめとする数カ国より負担の公平さをはかる観点から、抛出貨物の範囲もできるだけ狭くすべきであるとの意見が表明されたが、有力先進国の間には、ANNEX 1 のリストの物質は広範囲にし、ANNEX 3 のリストの物質は実際的にできるだけ少なくすべきとの意見が根強かった。

上記報告およびこれに関するコメントに関し、次の会期までに、今後各国とも国内で十分検討の上、意見ないし提案を行うよう議長より要請があった。

6. 1990年の世界海上荷動き量と91年初の世界船腹量

(ファンレイズ社「Review 1990」ならびに「World Bulk Fleet January 1991」より一部抜粋)

オスロに本社を置く不定期船とタンカーのブローカーであるファンレイズ (Fearnleys) 社は、毎年2回、世界バルク・フリートの船腹量を、また年初には前年の世界海上荷動き量をとりまとめているが、このほど1990年の状況をまとめた“Review 1990”と1991年1月1日現在の世界バルク・フリートの現状を内容とする、“World Bulk Fleet January 1991”を発表した。以下にその一部を抜粋して掲載する。(なお、各表については%を千単位で四捨五入したため、末尾の合わないことがある)

1. 「Review 1990」

(1) 1990年の世界状況

1990年は、他産業と同様に海運産業にとっても激動の年であった。海運産業では現状維持、また他産業ではほぼ楽観論が予測される中でスタートした1990年は、恐怖と大いなる不安のもとに幕を閉じた。

世界経済は一般的には着実な成長を示しているものの激動する国際政治情勢によって、各産業によってさまざまなパターンをみせている。

8月2日に発生したイラクのクウェート侵攻と、戦争への危険の増大が、最も重要な出来事であった。その上、GATT問題、ソ連の民族紛争の拡大が年の後半に暗い陰を投げかけた。株式市場は悲観的となり、Morgan StanleyのWorld Indexは年初より18%下がった。

(2) 1990年の世界海上荷動き量

90年の世界海上荷動き量は、39億7,500万トンで世界経済が好調であった88年～89年と比較して伸び率が鈍化したものの、対前年比3.0%増となった。品目

別にみると、石油類(原油と石油製品)が15億2,500万トン(対前年比4.5%増)、乾貨物が24億5,000万トン(同2.1%増)と、ともに増加しているが、その中で原油が11億7,500万トンで対前年比4.5%と大幅に増加しているのと、乾貨物の中で鉄鉱石だけが3億5,000万トンで同3.3%減少しているのが目立っている。

また、90年の世界海上荷動き量をトン・マイルベースでみると、17兆350億トン・マイルで前年比3.9%増となり、トンベースを若干ながら上まわる伸び率となっている。

これは石油類が輸送量の伸びとイラク・クウェート紛争で、クウェートから地中海側へ送油していたパイプラインが使用不能となったことなどにより、対前年比6.1%増(乾貨物は同2.1%増)と大幅な伸びを示したことが大きく影響したためである。

(表1参照)

(3) 91年1月1日現在の世界船腹量

91年1月1日現在における世界船腹量(タンカー・兼用船・バルクキャリアについては1万%以上、その他については1,000%以上の船舶を集計)は、2万4,063隻、6億2,560万%で83年から6年間続いていた減少傾向が89年から微増に転じ、90年は429隻(対前年比1.8%)、1,640万% (同2.7%)の船腹量増加となった。総船腹量の内訳をみると、兼用船が減少しているほかは全て増加しており、特にバルクキャリアの対前年比4.1%増が目立っている。

なお、タンカーの全船腹に占めるシェア(%ベース)は、昨年の39.3%から変化はなかった。

(表2参照)

2. 「World Bulk Fleet January 1991」

(91年1月1日現在のバルク・フリート)

91年1月1日現在における1万%以上のタンカー、兼用船およびバルクキャリアを集計したバルク・フリートは表4のとおりであるが、国別、船齢、船型別等の概要は以下のとおりである。

なお、表4および表6のタンカーの値は、表2(世界船腹量の推移)と比べて3隻、約60万%多く、またバルクキャリアの値も表2と比べ5隻、約10万%多い数値となっている。

(1) 国別船腹構成

国別バルク・フリートの上位10カ国は表5のとおり

りで、このうち船腹量を減少させた国はパナマ、日本、英国、米国、フィリピンの5カ国である。このうちパナマと英国の減少が目立っているが、減少傾向が続いている日本も対前年比31隻、187万% (6.2%) の減少となっており、昨年の4位から6位に順位を下げている。

一方、残り5カ国が増加しているが、その中でもノルウェーは第二船籍登録制度の成功により対前年比60隻、563万% (18.8%) の増加を示し、全ノルウェー籍船430隻、3,552万%のうち、NIS関係船は416隻 (96.7%)、3,424万% (96.4%) を占めるに至っている。このほかパナマの著しい増加と、減少を続けていたリベリアの増加が注目される。

【表1】世界の主要品目別海上荷動き量(Review 1990)

(1) トン数

単位：100万トン

年	品目	原油	石油製品	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計	対前年伸び率(%)
1975		1,263	233	292	127	137	995	3,047	—
1980		1,320	276	314	188	198	1,310	3,606	—
1985		871	288	321	272	181	1,360	3,293	0.0
1986		958	305	311	276	165	1,370	3,385	2.8
1987		970	313	319	283	186	1,390	3,461	2.1
1988		1,042	325	348	304	196	1,460	3,675	6.2
1989		1,120	340	362	321	192	1,525	3,860	5.0
1990(推計値)		1,175	350	350	335	195	1,570	3,975	3.0

(2) トン・マイル

単位：10億トン・マイル

年	品目	原油	石油製品	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計	対前年伸び率(%)
1975		8,885	845	1,471	621	734	2,810	15,366	—
1980		8,219	1,020	1,613	952	1,087	3,720	16,611	—
1985		4,007	1,150	1,675	1,479	1,004	3,750	13,065	△2.7
1986		4,640	1,265	1,671	1,586	914	3,780	13,856	6.1
1987		4,671	1,345	1,728	1,653	1,061	3,840	14,298	3.0
1988		5,065	1,445	1,919	1,719	1,117	4,040	15,305	7.0
1989		5,736	1,540	1,983	1,798	1,095	4,250	16,402	7.2
1990(推計値)		6,110	1,610	1,915	1,875	1,125	4,400	17,035	3.9

(注) ① 1991.1.1現在の船腹量は暫定値。(以下表5～9についても同様)
 ② 1万%以上の船舶を集計。
 ③ 本表および表6の1991年タンカーの値は、表2(世界船腹量の推移)と比へ3隻(約60万%)多く、1991年バルクキャリアの値は、表2と比へ5隻(約10万%)多い。

年次	タンカー		兼用船		バルクキャリア		合計	
	隻数	百万% 対前年 伸び率	隻数	百万% 対前年 伸び率	隻数	百万% 対前年 伸び率	隻数	百万% 対前年 伸び率
1990.1.1	2,580	239.4	3.1	278	32.3	△3.0	4,730	202.7
1991.1.1	2,633	246.4	2.9	270	31.5	△2.5	4,817	211.1
1991構成比	34.1	50.4	—	3.5	6.4	—	62.4	43.2

【表4】91年初のバルク・フリート (World Bulk Fleet January 1991)

年	タンカー		兼用船		バルクキャリア		合計	
	隻数	百万% 対前年 伸び率	隻数	百万% 対前年 伸び率	隻数	百万% 対前年 伸び率	隻数	百万% 対前年 伸び率
1989	8.8	0.06	—	6.7	3.3	18.9	4.0	21.7
1990(暫定値)	8.1	—	—	9.6	4.0	1.4	0.4	1.6

【表3】年間竣工量と減少量 (Review 1990) (百万%)

(注) ① 1991.1.1現在の船腹量は暫定値。
 ② タンカー・兼用船・バルクキャリアについては1万%以上、その他については1,000%以上の船舶を集計。

年次	タンカー		兼用船		バルクキャリア		その他		合計		
	隻数	百万% 対前年 伸び率	隻数	百万% 対前年 伸び率	隻数	百万% 対前年 伸び率	隻数	百万% 対前年 伸び率	隻数	百万% 対前年 伸び率	
1975.1.1	3,406	254.3	—	386	42.1	—	2,992	97.8	—	13,579	99.7
1976.1.1	3,439	290.9	14.4	398	44.2	5.0	3,197	105.7	8.1	13,852	102.9
1977.1.1	3,384	320.5	10.2	414	46.8	5.6	3,464	116.6	10.3	14,181	107.4
1978.1.1	3,301	331.9	3.6	419	48.3	3.2	3,826	129.6	11.1	14,495	114.8
1979.1.1	3,129	328.6	△1.0	418	48.7	0.3	3,960	134.9	4.1	14,940	120.5
1980.1.1	3,071	326.8	△0.5	410	48.2	△1.0	4,020	137.7	2.1	15,445	125.2
1981.1.1	3,081	324.7	△0.6	401	47.3	△1.9	4,116	142.1	3.2	15,550	127.2
1982.1.1	3,084	320.2	△1.4	385	45.3	△4.2	4,316	154.7	8.9	15,582	128.5
1983.1.1	2,944	300.9	△6.0	362	43.1	△4.9	4,545	169.2	9.3	15,645	129.8
1984.1.1	2,785	280.3	△6.8	358	42.2	△2.1	4,694	178.1	5.3	15,698	131.8
1985.1.1	2,645	264.5	△5.6	348	41.1	△2.6	4,856	187.8	5.4	15,712	132.8
1986.1.1	2,515	239.3	△9.5	305	35.6	△13.4	4,968	197.5	5.2	15,716	132.9
1987.1.1	2,507	233.0	△2.6	285	33.4	△6.2	4,790	196.0	△0.8	15,697	132.8
1988.1.1	2,488	228.9	△1.8	286	33.7	0.9	4,656	193.2	△1.4	15,692	132.2
1989.1.1	2,529	232.1	1.4	284	33.3	△1.2	4,651	195.5	1.2	15,816	132.9
1990.1.1	2,580	239.4	3.1	278	32.3	△3.0	4,730	202.7	3.7	16,046	134.8
1991.1.1	2,630	245.8	2.7	270	31.5	△2.5	4,812	211.0	4.1	16,351	137.3

【表2】世界船腹量の推移 (Review 1990)

(2) 船齢・船型別構成

バルク・フリートの船齢・船型別構成は表6のとおりであるが、船齢構成をみると、15年以上船が全体の隻数で37.7%と昨年の27.4%より10.3ポイントもアップしており、これを%ベースでも昨年の23.3%から39.3%へと16ポイントもアップしている。これは、タンカーが隻数で34.8%から43.6%へ、また%ベースで31.7%から45.3%に増加しているのが大きく影響しているためである。

なお、全体の平均船齢は、昨年の11.9年から12.4年となっており、タンカーを中心に船舶の老齢化が依然として進行している。(表7参照)

一方、全体の平均船型は6万3,300%_w(対前年比1.3%増)となっており、その内訳はタンカーが9万3,600%_w(同0.9%増)、兼用船が11万6,500%_w(同0.2%増)、バルクキャリアが4万3,800%_w(同2.1%増)となっている。

(3) 91年1月1日現在の発注済みバルク・フリート

91年1月1日現在の発注済みバルク・フリートは、472隻、4,965万8,000%_w(同20.2%増)となっている。この内訳は、タンカーが297隻(構成比62.9%)、3,747万3,000%_w(同75.5%)、兼用船が24隻(同5.1%)、279万6,000%_w(同5.6%)、バルクキャリアが151隻(同32.0%)、938万9,000%_w(同18.9%)となっている。(表8参照)

一方、今後の竣工予定をみると、91年にタンカーが118隻(同54.4%)、1,138万1,000%_w(同65.5%)、兼用船が5隻(同2.3%)、69万1,000%_w(同4.0%)、バルクキャリアが94隻(同43.3%)、530万7,000%_w(同30.5%)、92年にタンカーが116隻(同64.1%)、1,515万4,000%_w(同75.4%)、兼用船が15隻(同8.3%)、164万3,000%_w(同8.2%)、バルクキャリアが50隻(同27.6%)、329万3,000%_wとなっている。

【表5】 国別船腹量の対前年比較 (World Bulk Fleet January 1991)

国 別	1990. 1. 1			1991. 1. 1			
	隻 数	千 % _w	国別保有割合	隻 数	千 % _w	対前年同期比	国別保有割合
リベリア	926	80,173	16.9	1,014	84,491	5.4	17.3
パナマ	1,036	53,217	11.2	876	48,392	△ 9.1	9.9
ギリシャ	555	33,400	7.0	563	35,701	6.9	7.3
ノルウェー	370	29,892	6.3	430	35,517	18.8	7.3
(うちNIS)	(355)	(28,599)	(6.0)	(416)	(34,236)	(19.7)	(7.0)
キプロス	504	26,788	5.6	540	28,756	7.3	5.9
日本	258	30,364	6.4	227	28,492	△ 6.2	5.8
英国	276	27,883	5.9	246	23,141	△17.0	4.7
バハマ	208	16,336	3.4	262	20,072	22.9	4.1
米国	190	14,512	3.1	182	14,198	△ 2.2	2.9
フィリピン	278	12,738	2.7	256	12,018	△ 5.7	2.4
10カ国計	4,601	325,303	68.6	4,596	330,778	1.7	67.6
その他	2,987	149,151	31.4	3,124	158,190	6.1	32.4
合 計	7,588	474,454	100.0	7,720	488,968	3.1	100.0

【表6】船齢・船型別構成 (World Bulk Fleet January 1991)

船種	船齡 船型(千%)	20年以上		15年～19年		10年～14年		5年～9年		5年未満		合計		
		隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	構成比
合計	10-25	413	7.6	409	7.3	514	9.73	327	6.4	101	1.8	1,764	32.83	6.7
	25-50	321	10.6	703	22.2	676	22.5	981	35.24	419	15.6	3,100	106.1	21.7
	50-80	130	8.2	210	13.4	245	15.3	427	27.7	188	12.3	1,200	76.8	15.7
	80-100	47	4.3	93	8.2	102	8.9	70	6.1	79	7.1	391	34.4	7.0
	100-150	38	4.4	229	28.5	145	18.1	81	10.9	93	12.1	586	74.0	15.1
	150-200	10	1.6	51	8.3	56	9.2	31	5.5	51	8.7	199	33.2	6.8
	200-300	4	1.0	229	58.5	69	17.9	16	3.9	75	18.4	393	99.6	20.4
	300以上	-	-	23	8.0	54	20.8	3	1.0	7	2.2	87	32.0	6.6
	合計	963	37.6	1,947	154.4	1,861	122.2	1,936	96.6	1,013	78.1	7,720	489.0	100.0
構成比	12.5	7.7	25.2	31.6	24.1	25.0	25.1	19.7	13.1	16.0	100.0	100.0		
タンカー	10-25	166	3.1	105	1.8	79	1.4	77	1.3	33	0.6	460	8.2	3.3
	25-50	96	3.3	201	6.4	144	4.9	176	6.4	140	5.1	757	26.1	10.6
	50-80	65	4.2	25	1.8	75	4.6	124	7.8	42	2.7	331	21.1	8.6
	80-100	31	2.8	80	7.0	90	7.9	56	4.9	76	6.8	333	29.4	11.9
	100-150	22	2.6	111	14.5	64	8.2	13	1.6	56	6.9	266	33.7	13.7
	150-200	6	1.0	8	1.3	46	7.5	3	0.5	3	0.5	66	10.7	4.4
	200-300	4	1.0	206	52.9	67	17.4	8	2.1	53	13.5	338	86.8	35.2
	300以上	-	-	23	8.0	54	20.8	3	1.0	2	0.6	82	30.4	12.3
	計	390	18.0	759	93.6	619	72.5	460	25.6	405	36.6	2,633	246.4	100.0
構成比	14.8	7.3	28.8	38.0	23.5	29.4	17.5	10.4	15.4	14.9	100.0	100.0		
兼用船	10-25	-	-	-	-	2	0.03	-	-	-	-	2	0.03	0.7
	25-50	-	-	5	0.2	2	0.1	1	0.04	9	0.4	17	0.8	6.3
	50-80	4	0.3	13	1.0	9	0.6	41	2.9	2	0.1	69	4.8	25.6
	80-100	5	0.5	9	0.8	3	0.3	4	0.3	2	0.2	23	2.0	8.5
	100-150	5	0.5	47	5.4	39	4.7	8	1.1	1	0.1	100	12.0	37.0
	150-200	-	-	27	4.4	6	1.0	-	-	2	0.3	35	5.7	13.0
	200-300	-	-	17	4.1	2	0.5	-	-	1	0.3	20	4.9	7.4
	300以上	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1.2	4	1.2	1.5
	計	14	1.3	118	16.0	63	7.2	54	4.3	21	2.7	270	31.5	100.0
構成比	5.2	4.1	43.7	50.8	23.3	22.9	20.0	13.6	7.8	8.6	100.0	100.0		
バルクキャリア	10-25	247	4.5	304	5.5	433	8.3	250	5.1	68	1.2	1,302	24.6	27.0
	25-50	225	7.3	497	15.6	530	17.5	804	28.8	270	10.1	2,326	79.2	48.3
	50-80	61	3.7	172	10.6	161	10.1	262	17.0	144	9.5	800	50.9	16.6
	80-100	11	1.0	4	0.4	9	0.7	10	0.9	1	0.1	35	3.0	0.7
	100-150	11	1.3	71	8.6	42	5.2	60	8.2	36	5.1	220	28.3	4.6
	150-200	4	0.6	16	2.6	4	0.7	28	5.0	46	7.9	98	16.8	2.1
	200-300	-	-	6	1.5	-	-	8	1.8	21	4.6	35	7.9	0.7
	300以上	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0.4	1	0.4	0.0
	計	559	18.3	1,070	44.8	1,179	42.5	1,422	66.7	587	38.8	4,817	211.1	100.0
構成比	11.6	8.7	22.2	21.2	24.5	20.1	29.5	31.6	12.2	18.4	100.0	100.0		

【表7】平均船齢 (World Bulk Fleet January 1991)

	84.1.1	88.1.1	89.1.1	90.1.1	91.1.1
合計	9.7年	10.8年	11.4年	11.9年	12.4年
タンカー	9.8	11.8	12.3	12.7	13.2
兼用船	9.9	11.6	12.4	13.2	14.1
バルクキャリア	9.4	9.4	10.1	10.7	11.1

【表8】発注済み船腹量の船型別内訳 (World Bulk Fleet January 1991)

船種 船型(千%)	タンカー		兼用船		バルクキャリア		合計	
	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%
10-18	10	135	-	-	6	93	16	228
18-25	2	40	-	-	8	169	10	209
25-40	40	1,323	-	-	42	1,429	82	2,752
40-50	33	1,344	-	-	36	1,520	69	2,864
50-60	4	225	-	-	1	52	5	277
60-80	15	971	4	300	34	2,335	53	3,606
80-100	57	5,311	10	950	2	192	69	6,453
100-150	44	5,969	2	210	15	2,116	61	8,295
150-200	25	3,787	8	1,336	4	643	37	5,766
200-250	5	1,200	-	-	-	-	5	1,200
250-300	56	15,368	-	-	2	520	58	15,888
300以上	6	1,800	-	-	1	320	7	2,120
合計	297	37,473	24	2,796	151	9,389	472	49,658
構成比	62.9	75.5	5.1	5.6	32.0	18.9	100.0	100.0

【表9】発注済み船腹量の今後の竣工予定 (World Bulk Fleet January 1991)

年	タンカー			兼用船			バルクキャリア			合計						
	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比				
1991	118	11,381	30.4	65.5	5	691	24.7	4.0	94	5,307	56.5	30.5	217	17,379	35.0	100.0
1992	116	15,154	40.4	75.4	15	1,643	58.8	8.2	50	3,293	35.1	16.4	181	20,090	40.5	100.0
1993以降	63	10,938	29.2	89.7	4	462	16.5	3.8	7	789	8.4	6.5	74	12,189	24.5	100.0
合計	297	37,473	100.0	75.5	24	2,796	100.0	5.6	151	9,389	100.0	18.9	472	49,658	100.0	100.0

だいぶ訛っているけれど 船の上では標準語。

海事用語の多くは英語から来ている。しかし実際に船員や海事関係者の会話を聞いていると、英和辞典ではみつからないような不思議な単語がよく飛び交う。

例えば「チョッサー」。これは一等航海士のこと、チーフオフィサー (chief officer) が訛ったものだ。

このほかにも「ボースン (boatswain=甲板長)」、「ナンバン (No.1 Oiler=操機長)」、「ホコ (hook=吊り金具)」、「テークル (tackle=索具)」、「チェン (chain=鎖)」、「ヒーボイ (heave away=クレーンのワイヤを締める、貨物を吊りあげる)」、「スライキ (slack away=クレーンのワイヤを緩める、貨物を吊り下げる)」など数多い。

どれも長い伝統のなかで自然に訛って使われるようになったもの。一般にも使われる「スタンバイ」も、やはり海事用語の「stand by!=用意!」が訛ったものだ。

こうした現象は、日本に限らず英語圏を始めとする世界の海運界に広くみられ、訛ったまま世界共通語として通用している言葉も多い。「ボースン」や「テークル」、「スタンバイ」などはその例だ。

なぜこうした訛りが生じるのか定説はない。しかし海に生きる男達の匂いを漂わす海運独特の“方言”に、いい知れぬ魅力を感じる船好きも多いはずだ。



1日が24時間にならない 船内標準時のマジック。

日本が朝のときニューヨークは夕方、ロンドンやパリは夜中だ。これを同一の時刻であらわしては不都合なので、それぞれの国や地域ごとに、太陽が南中する時刻が正午となる標準時が用いられるのはご存じのとおり。では世界の海を航行する船の上ではどのような時刻を使うのだろうか。

まず港に停泊しているときや沿岸を航行しているとき。この場合は、その主権国の標準時を用いる。しかし公海上を航行しているときはそうはいかない。そこで一般の商船では、世界各地で標準時を定める方法と同様、現在地で、その日の正午に太陽が真上にくるような標準時を採用する。

ただし、丸い地球の上をつねに移動している船

では、この標準時を毎日進めたり遅らせたりしなければならない。船内では、1日1回ないし2回、こうした時刻の整合が行われるが、これによって実質的な1日は、西に向かうか東に向かうかで長くなったり短くなったりする。

そこで、例えばクルーズ客船の乗客にとっては、西に向かうコースを選んだ方が1日を24時間以上楽しめ、得をする計算になる。逆に船で働く船員にとっては、勤務時間が長くなり損ということになる。ただし、こちらはほとんどの場合、往路と復路で相殺されるので問題はないというわけである。

1週間を1泊2日に短縮した コンテナ船のスピード荷役。

スマートな船体に色とりどりのコンテナを整然と積み上げて、高速で北米や欧州、オーストラリアなどと日本の間を行き来するコンテナ船。いまや国際定期航路の主役となったこのコンテナ船の出現は、近代の海運史における最大の革命の一つといえよう。

海上コンテナ輸送の最大のメリットは、港湾での荷役効率の飛躍的な向上にある。さまざまな雑貨を本船のデリックのみで荷役する在来型定期船では、荷役装置1基の扱量は1時間に約50トン、20フィートコンテナ換算で約2.5個にすぎないが、陸側に設けられたガントリークレーンと呼ばれる水平移動型クレーンによるフルコンテナ船の荷役では、1基が毎時20個～30個を扱う。

このため、在来船の最終港での標準的な在港時

間は天候の影響等もあり、約1週間といわれるのに対し、コンテナ船では、通常1泊2日程度である。

精密機器や電子製品、肉類、果物、ワインなど多様な荷姿の貨物をコンテナという規格化された箱に収めることで達成されたこの効率化には、さらにもう一つの効果も加わる。トラックや鉄道など陸上輸送機関との関係による海を越えたドア・ツー・ドア輸送の実現である。

こうした特徴を生かし、近年は北米大陸を横断するダブルスタックトレイン（コンテナ2段積み大陸横断鉄道）の日本船社による直接運行やシベリアランドブリッジなどの大規模な海陸複合一貫輸送が実現。北米や欧州の内陸部への輸送も一段と効率化され、まさに地球を一つの都市にしたようなきめ細かな物流ネットワークが生まれている。



海運日誌（3月）

- 1日 外航二船主団体（外航労務協会、外航中小船主労務協会）と全日本海員組合は、協議会（安全）を開催し、湾岸戦争の事実上の終結にともない、2日午前0時（日本時間）から北緯27度30分以北への航行制限とこれまでの労使確認事項すべてを廃止することを決めた。
- 8日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第17回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、事務局の示した報告書骨子案について審議した。
- 10日 太平洋航路安定化協定（TSA）はホノルルで船主会議を開催し、5月1日に実施する一括運賃引き上げ（GRI）の引き上げ幅を40フィート型当たり200ドルとする方針を決めた。
- 11日 外航二船主団体と全日本海員組合は、平成3年度労働協約改定の第1回交渉を行い、組合要求、船主申し入れそれぞれの趣旨説明を行った。
- ◎ 運輸政策審議会総合部会・外航客船小委員会の第8回会合が開催され、報告書原案について審議を行った。
- ◎ 海上安全船員教育審議会水先部会は、平成3年度に11水先区35人の水先人を採用することを決めた。（P.30内外情報3参照）
- 12日 ジュネーブで開かれていた石油輸出国機構（OPEC）の閣僚監視委員会は、4-6月期に日量100万バレル自主減産し、2,230万バレルの生産体制とすることで合意し、閉幕した。
- 15日 日本郵船とナビックスラインは、ナビックスラインの定期航路部門の子会社である日本ライナーシステムを郵船が10月1日をめぐりに吸収合併することで基本合意し、合併覚書に調印した。
- ◎ 船員中央労働委員会は、平成3年度船員災害防止実施計画について村岡運輸大臣に答申した。（P.25内外情報2参照）
- 19日 大阪商船三井船舶と川崎汽船の両社は、日本・アジア/北米西岸（PSW、PNW）航路で提携し、今年6月1日から週4便の共同配船を開始すると発表した。これにより太平洋航路の邦船社体制は2グループ化された。
- 22日 海上安全船員教育審議会教育部会は、平成2年10月29日に運輸大臣から諮問のあった“船員教育機関の今後のあり方”のうち、海員学校と海技大学校の見直しに係る審議成果について中間報告を行った。（P.23内外情報1参照）
- 26日 当協会と日本船舶保険連盟は、平成3年度船舶保険料率・条件の改定について3回目の交渉を行い、合意に達した。（P.4海運界の動き参照）
- 29日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第18回外航海運中長期ビジョンWGが開催され、事務局作成の報告書案について審議した。

3月の対米ドル円相場の推移

高 値	133.27円（2日）
安 値	141.00円（29日）
平 均（月間）	137.20円
（注）銀行間取り引きによる	

3 月定例理事会の様様

(3月27日、日本船主協会役員会議室において開催)

保険委員会関係報告事項

1. 平成3年度船舶保険料率・条件の改定について
(P.4 海運界の動き参照)

港湾委員会関係報告事項

1. 平成3年度水先人適性員数について
(P.30内外情報3参照)

陳情書・要望書

- 7日 宛先：日本船舶保険連盟会長
件名：船舶戦争保険割増料率の撤廃について
要旨：湾岸戦争中止以降も、ペルシャ湾地域についてはいまだに割増保険料が課されていること、また戦争期間中でさえ海上被害が全く発生しなかった事実にかんがみ、割増料率の撤廃を要望した。
- 19日 宛先：日本船舶保険連盟 会長
件名：船舶戦争保険料に係る無事故戻しの実施について
要旨：船舶戦争保険料の高騰により、船社／国民経済に与える影響が大きいことから、その負担軽減につき、割増保険の無事故戻し等の実施を要望した。

国際会議の開催予定(5月)

IMO第59回海上安全委員会

5月13日～24日 ロンドン

ISF年次総会

5月27日～29日 パリ

ICS年次総会

5月28日～29日 パリ

会議日誌(3月)

- 1日 電波研究会
- 7日 タンカー部会幹事会
保船幹事会
- 8日 海洋汚染防止小委員会
啓水会
- 12日 オーナー部会
- 13日 港湾幹事会
新造船幹事会
タンカー部会幹事会／海洋汚染防止小委員会
合同会議
- 14日 財務幹事会
- 15日 保険幹事会
- 19日 港湾幹事会
- 20日 海務委員会／同専門委員会合同会議
総務幹事会
海務幹事会
労務幹事会
- 22日 電波研究会
啓水会

船協だより

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| 25日 工務委員会／同専門委員会合同会議
国際幹事会 | 資材研究会
労務懇話会 |
| 26日 オペレーター部会
船協月報編集会議 | 28日 京浜地区船主会
情報システム専門委員会 |
| 27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 | 海務研究会
29日 危険物小委員会 |

平成3年度海運講習会の開催

当協会は、平成3年3月28日・29日の両日、海運ビル2階大ホールにおいて会員会社の陸上新入社員を対象とする標記講習会を開催した。

本講習会は、新入社員に対し、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年以来行っているものである。

本年は42社から412名と多数の参加があったため、去年に引き続き総合職(男性171名、女性1名合計172名。他に日程の都合で一般職女性6名が受講)と一般職(女性のみ234名)に分け、28日と29日にそれぞれ1日ずつ実施した。

講師および演題は以下のとおりである。

3月28日(休)(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)

- | | |
|-------------|--------------------------------------|
| 挨拶 | 日本船主協会理事長 増田 信雄 |
| 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 | マネージメント・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」 | |



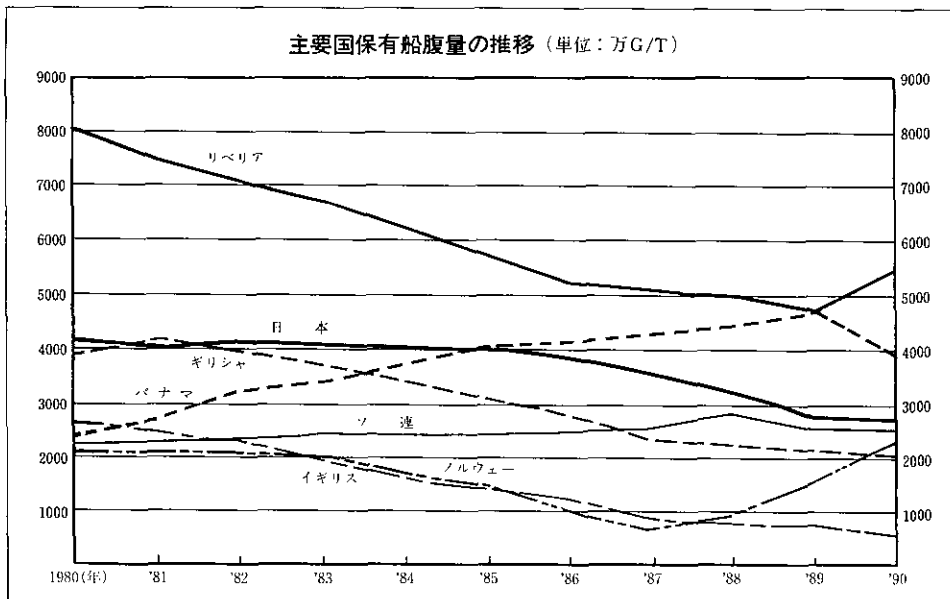
▲松成会長



▲小池ユリ子

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(ツパロン/日本・ツパロン/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未満のものは客船に含む。

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	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	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
	炭物	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%	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	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
	炭物	91.3	▲ 1.8	33.1	92.6	1.4	34.0	104.2	12.5	34.3	104.9	0.7	33.3
	穀物	31.9	1.0	19.3	32.6	2.2	17.9	32.7	0.3	16.7	31.7	▲ 3.0	16.3
	その他	224.8	▲ 0.6	16.4	235.7	4.8	17.0	258.3	9.6	17.7	262.4	1.6	17.0
計	463.2	▲ 2.5	21.8	472.9	2.1	21.7	518.6	9.7	22.5	526.7	1.6	21.9	
合計	659.8	▲ 1.9	19.5	675.1	2.3	19.5	731.4	8.3	19.9	753.8	3.1	19.4	

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

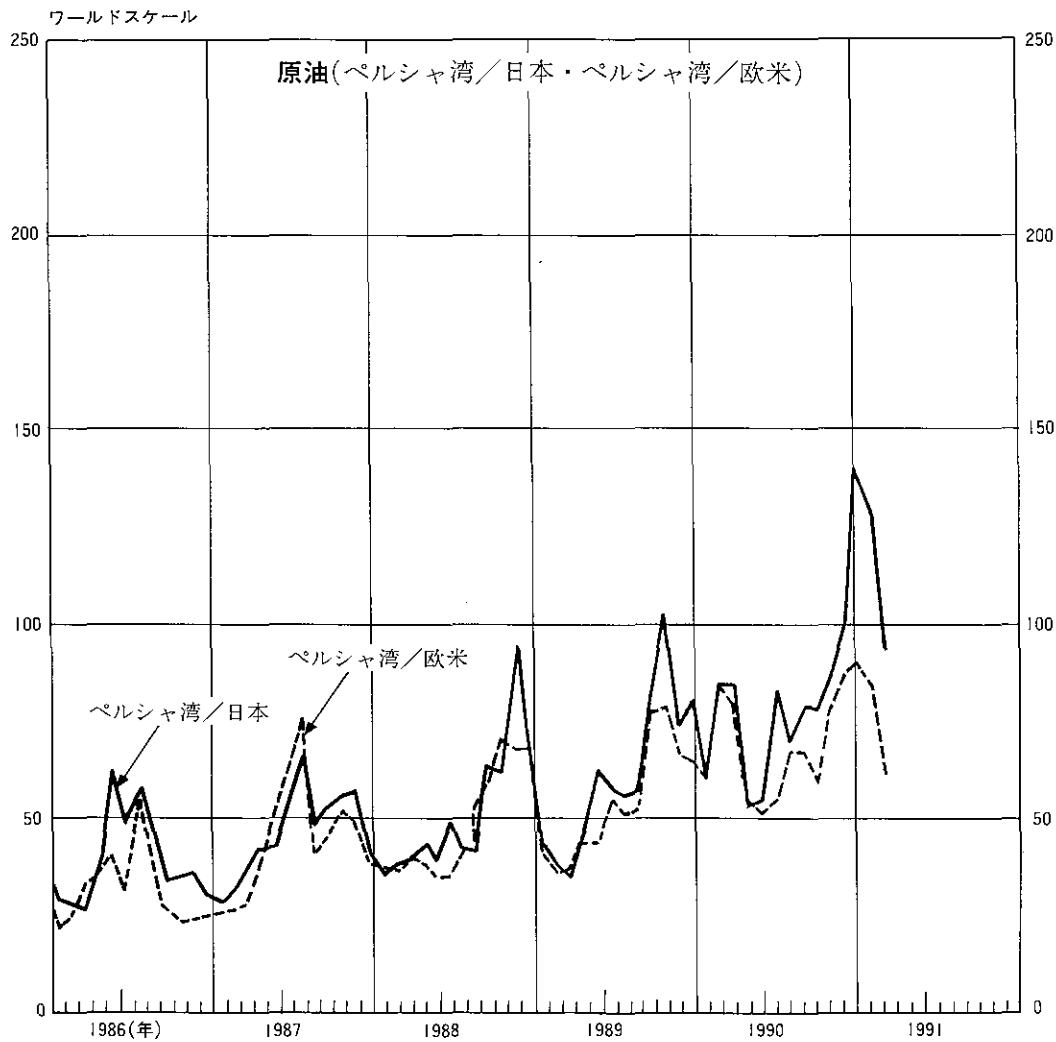
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定期用船	
	シングル 航海	連続航海	合計	品 目 別 内 訳							Trip	Period
				穀物	石炭	鉄石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
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
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
2	7,242	0	7,242	1,985	2,653	2,193	28	259	124	0	9,527	2,124

(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。

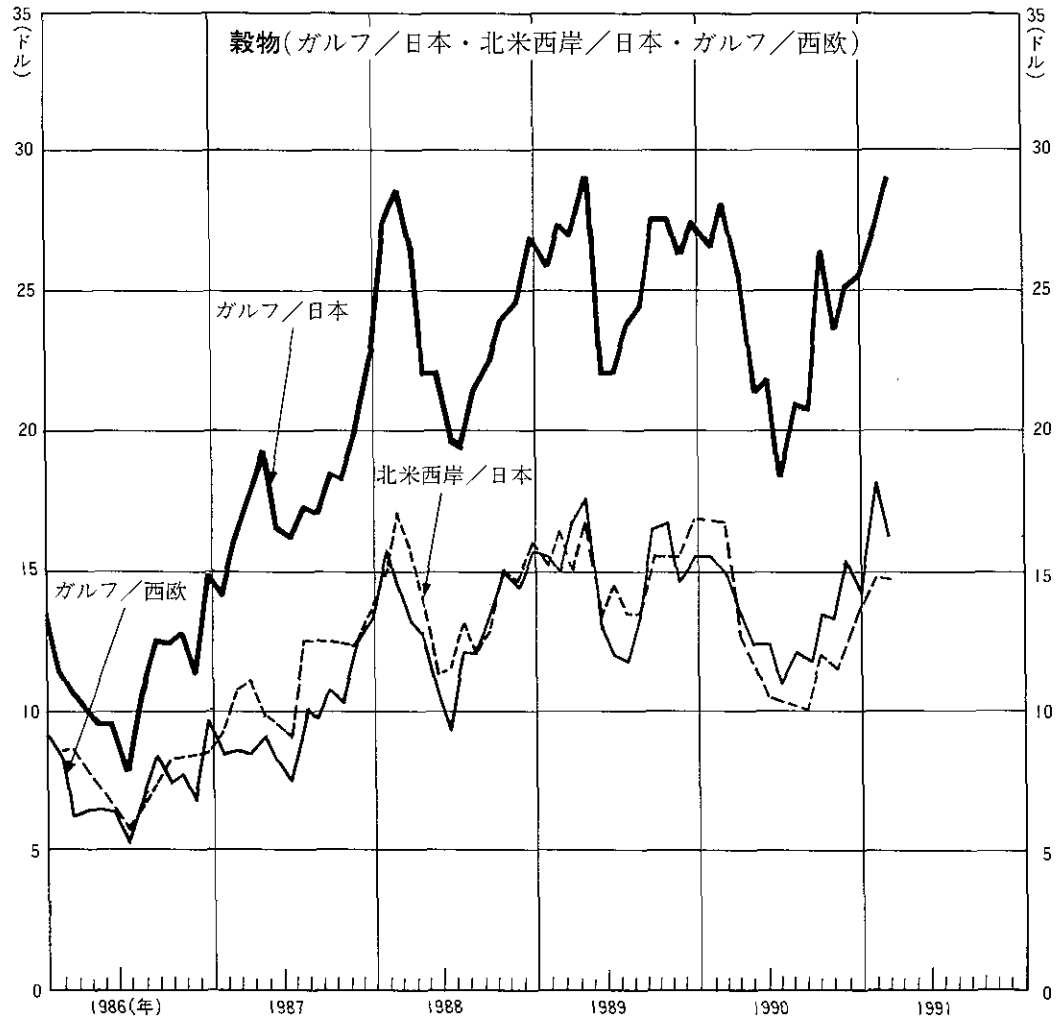
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	95.00	62.50	36.50	27.00	85.00	70.00	61.00	52.50
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。

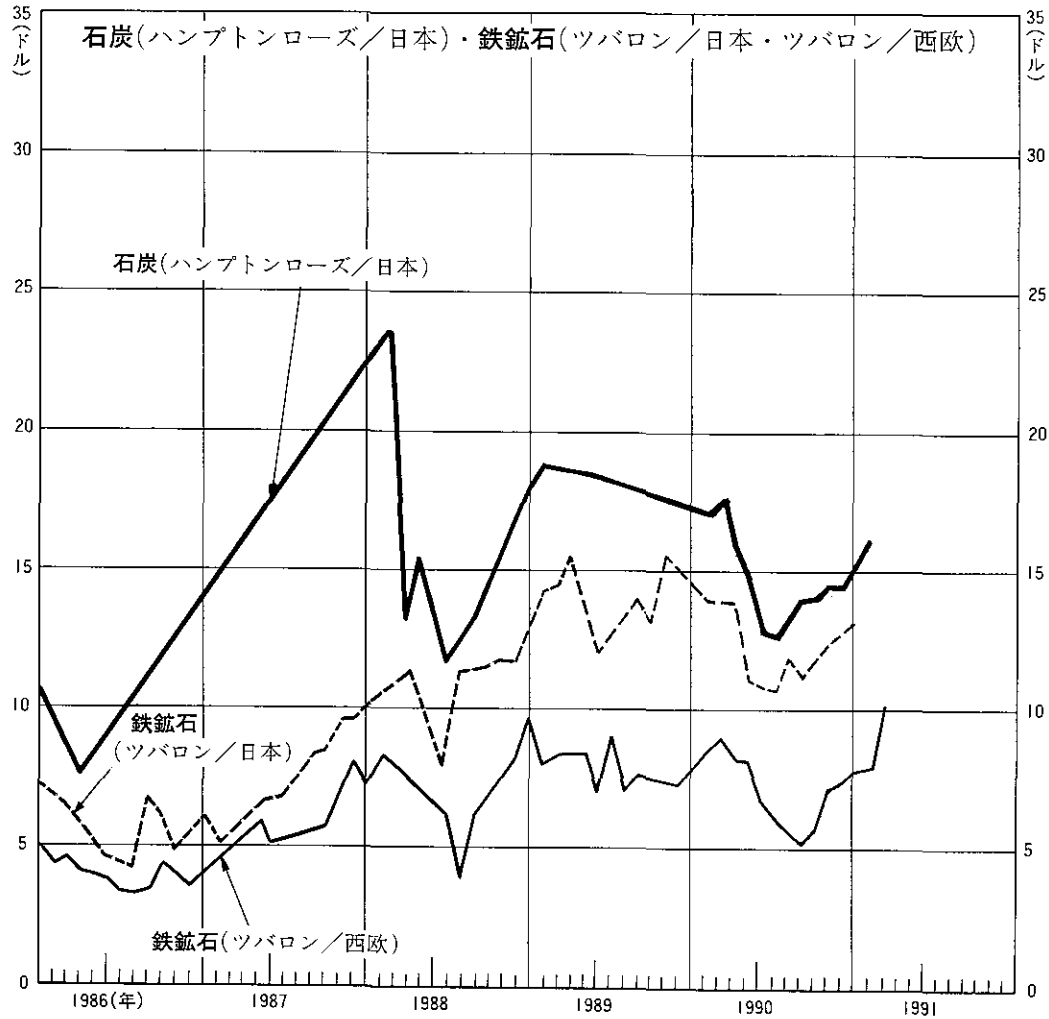


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	29.00	23.25	16.75	15.00	—	14.60	14.85	13.50	16.32	15.92
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	—	—

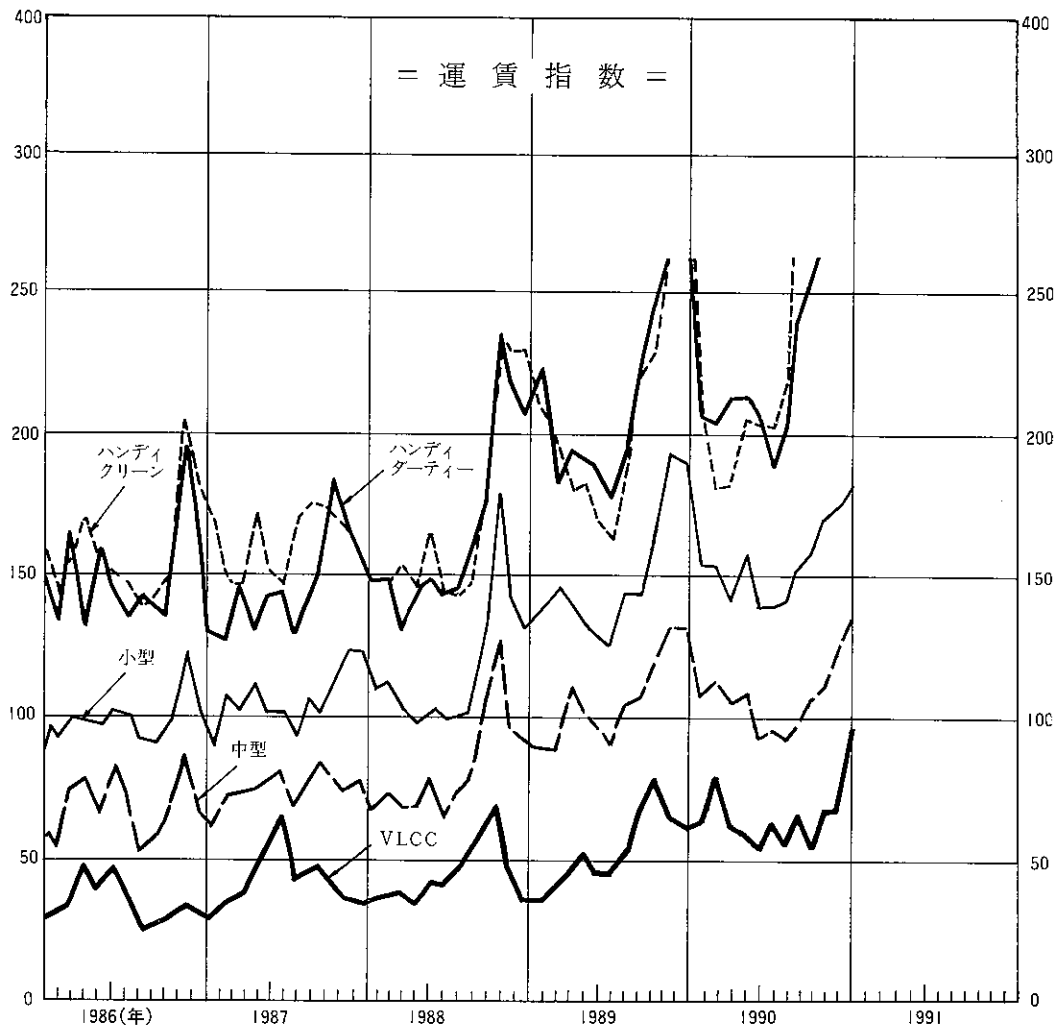
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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	—	16.25	—	13.90	—	—	—	8.50	8.20	7.90	7.60
3	17.50	—	—	—	—	—	—	—	9.00	—	10.25	7.50
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。

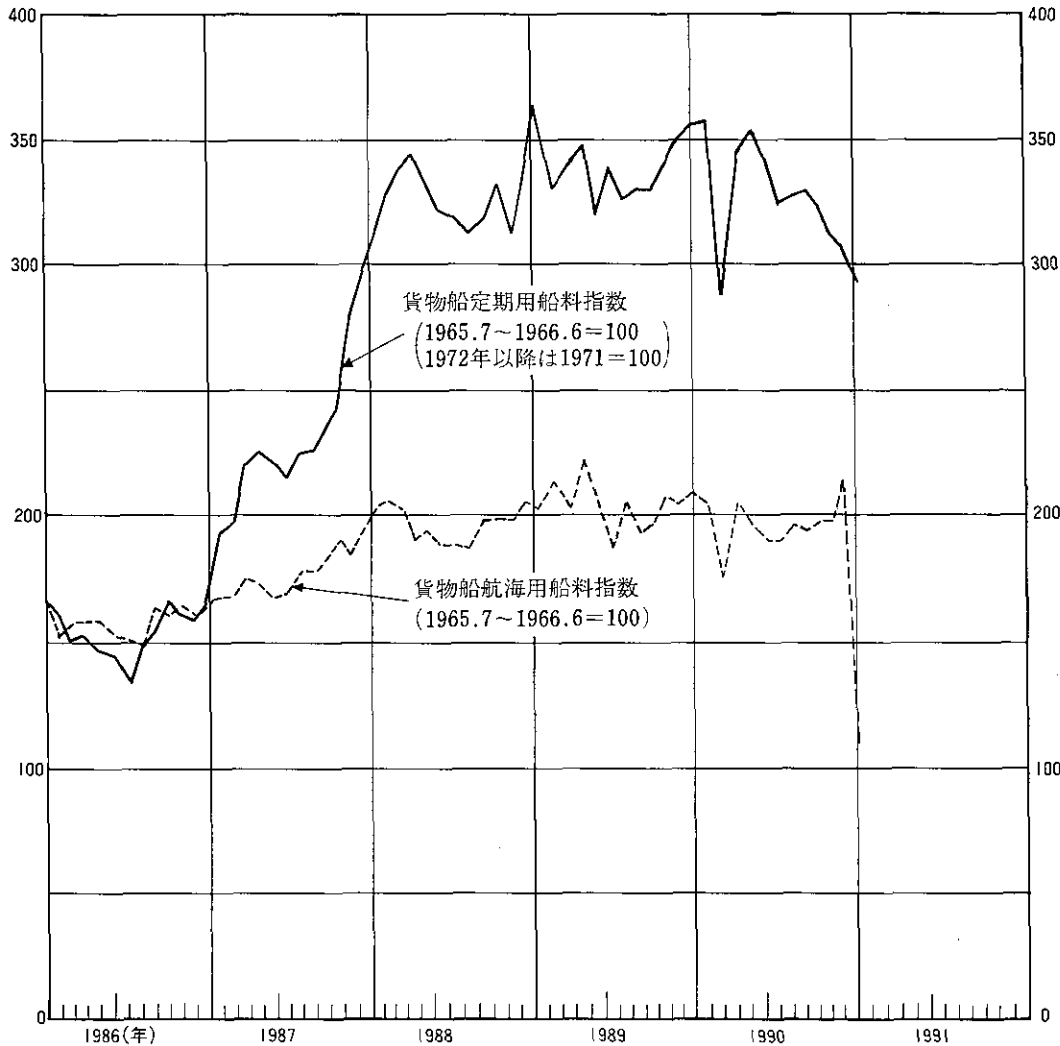


12・タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1989					1990					1991				
	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	48.4	97.5	143.2	221.3	228.6	60.5	132.0	190.3	279.6	292.3	98.2	137.2	182.6	290.8	271.0
2	36.1	92.6	131.9	206.5	229.0	63.2	108.3	153.0	206.5	209.3					
3	35.4	89.4	139.2	223.8	212.6	79.3	113.4	152.0	203.6	182.3					
4	40.0	88.2	146.3	181.2	196.7	62.1	106.5	143.0	213.4	183.0					
5	45.0	110.3	137.1	195.1	178.9	57.3	108.5	159.4	214.1	204.5					
6	52.1	100.9	133.7	190.7	181.1	53.1	95.2	139.4	205.6	203.5					
7	47.0	97.4	129.0	188.4	170.2	64.2	98.6	139.9	188.8	202.0					
8	45.4	90.8	124.2	177.4	162.3	57.2	95.5	144.2	204.3	220.5					
9	51.8	103.2	144.2	193.3	185.6	66.3	99.2	150.8	240.3	296.5					
10	67.6	107.3	143.4	224.8	221.0	53.8	105.6	158.0	251.6	358.2					
11	76.6	119.0	158.9	247.7	228.4	69.2	110.7	170.2	268.5	302.7					
12	64.7	132.5	193.9	267.2	269.3	72.3	125.2	176.5	337.5	298.7					
平均	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(15万吨)以上 ⑤中型: 7万1000~15万吨(6万~15万吨) ⑥小型: 3万6000~7万吨(3万~6万吨) ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン(3万吨)未滿 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万吨(3万吨)未滿。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

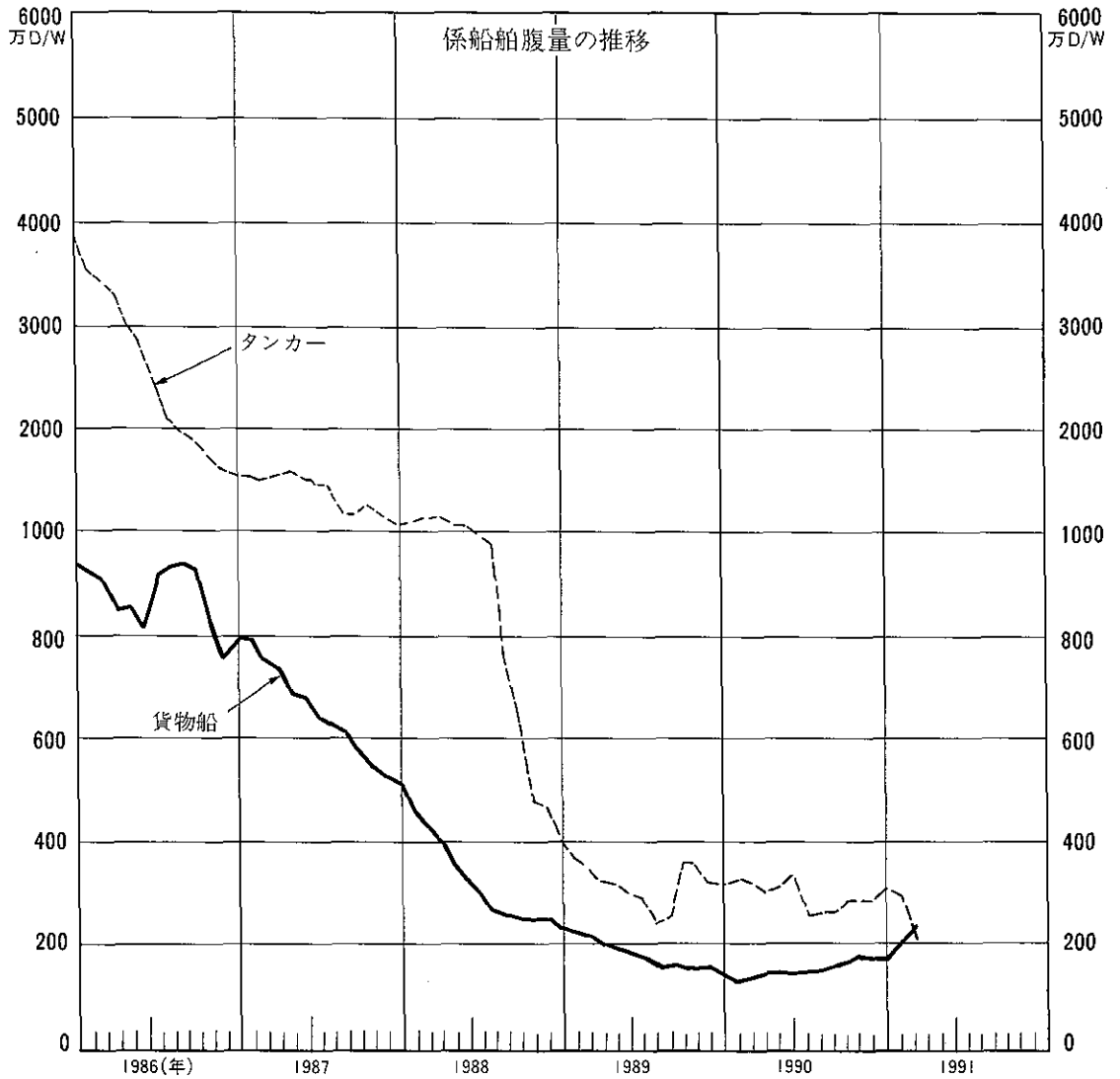


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1986	1987	1988	1989	1990	1991
1	166.1	164.3	193.4	204.9	208.3	110.1	166.2	162.5	292.8	334.0	356.5	293.1
2	152.0	166.3	203.5	202.4	203.3		159.4	191.4	312.0	363.7	357.6	
3	156.7	167.2	207.1	212.1	176.4		146.2	195.4	328.0	329.8	288.7	
4	158.2	174.9	203.0	202.7	202.9		151.4	219.8	338.6	336.9	343.3	
5	158.4	172.1	189.3	221.5	197.9		145.2	224.6	344.3	346.2	353.5	
6	153.3	166.4	193.6	201.8	191.4		144.3	219.7	333.8	318.7	343.7	
7	150.8	169.2	184.1	189.3	190.0		134.4	213.7	320.6	336.8	325.0	
8	148.1	177.4	186.6	204.1	197.0		148.5	223.6	318.2	324.3	328.3	
9	163.4	177.7	185.1	193.0	195.0		152.8	223.0	314.0	327.5	329.5	
10	160.7	182.1	196.3	197.8	197.0		166.4	232.4	317.2	327.6	322.8	
11	164.3	189.2	199.0	208.4	199.0		159.3	242.9	333.0	338.0	311.4	
12	160.8	184.2	197.8	204.3	215.0		156.9	277.0	312.0	349.1	306.4	
平均	157.7	174.3	194.9	203.5	197.8		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・ニュース・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②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 ＝

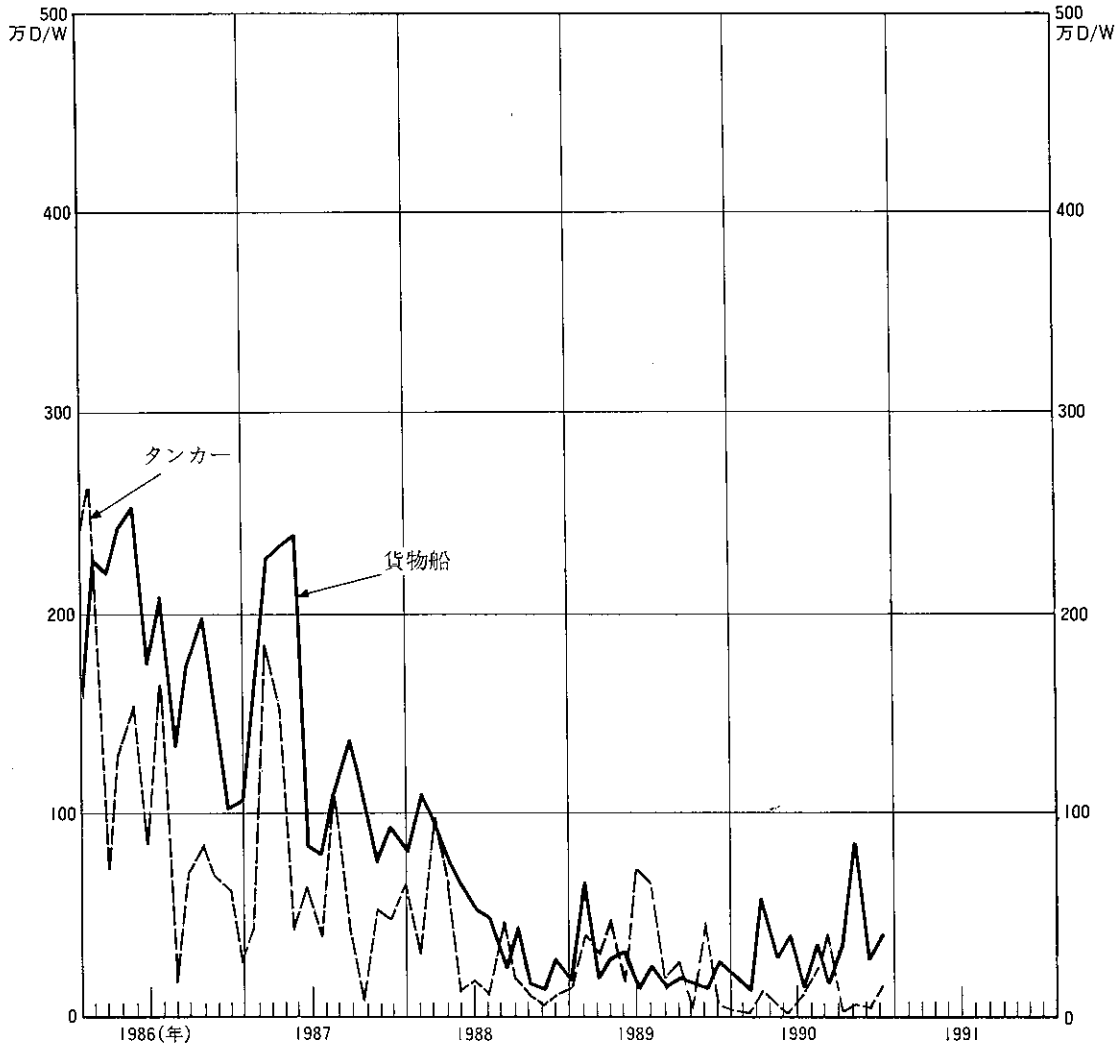


14・係船舶腹量の推移

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	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	288	1,705	2,290	50	1,178	2,110
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	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	24	179	271	6	29	43
12	42	169	245	5	49	73	29	155	247	6	38	62	24	243	393	4	74	151
計	683	4,179	6,215	129	1,947	3,693	413	1,989	2,769	99	2,037	3,660	415	2,662	4,064	64	640	1,198

(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
うち鉄鉱石	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 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	貨油	物送	船	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9
		計		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	貨油	物送	船	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6
		計		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	貨油	物送	船	5,976	2,444	▲ 0.7	1,237	65	▲ 8.5	7,213	2,511	▲ 0.8	97.3
		計		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	貨油	物送	船	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲ 12.3	7,067	2,526	0.6	97.7
		計		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	貨油	物送	船	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0
		計		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	構成比	百万トン キ	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 鉱 物	70,698	19.1	78,610	19.0	38,678	24.3	36,068	20.8
砂 利 ・ 砂 ・ 石 材	47,194	12.7	52,377	12.6	6,578	4.1	7,591	4.4
セ メ ン ト	43,769	11.8	57,980	14.0	22,770	14.3	29,678	17.2
石 油 製 品	125,051	33.8	133,831	32.3	47,043	29.6	49,550	28.6
機 械	9,733	2.6	13,171	3.2	6,372	4.0	9,198	5.3
合 計	370,394	100.0	414,157	100.0	159,241	100.0	173,089	100.0

(注) 運輸省運輸政策局管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

編集後記

湾岸戦争の後遺症は大きく、その後始末にはまだまだ時間がかかると思われるも、一応戦闘は終わった。従来は、戦争は海運にとってプラス要因として働くというのが、常識となっていたが、今回の戦争は、少なくとも日本海運にとっては、益するところはなく、逆に、バンカー代、保険料の高騰等で、非常な痛手となった。

いずれにせよ、マイナス要因となっていた湾岸戦争が終結したのであり、海運界にもこれから明るい春が巡ってくることを期待したいところであるが、現実には厳しきものである。先日、日本郵船がナビックスラインの定期船子会社、日

本ライナーシステムの吸収合併を、大阪商船三井船舶と川崎汽船は、北米定期航路を共同運航する業務提携をそれぞれ発表した。これらの動きは、現在、日本海運の経営がいかに厳しい局面にあるかを物語っていると言えよう。

よく海運は中進国の金持ちの産業であると言われる。途上国では、十分な資本が調達できないし、先進国では、現在の日本海運が直面しているように、船員費、店費が高いため世界的な競争力の維持が阻害されるという面がある。現在の世界の海運を取り巻く状況は、金持ちの荷主国が、貧乏な中進国の海運業から搾取する構図が成り立っていると言う人がいる。先進国の真っただ中に位置する日本海

運は、このままでよいのであろうか。

各国における、海運業への投資に対する回収率を調査した資料によれば、日本のランクは非常に低い。この調査は補助金、税金を中心とした金融面のみであり、この面における対策もさることながら、行政としてやれることは、それだけではないはずである。日本の海運は、現在、非常に難しい局面に立たされている。貿易立国、日本の経済における海運の果たす役割を考えれば、国家レベルのもっと積極的な対応を必要とする時期にきているのではあるまいか。

大阪商船三井船舶
調査部副部長

前田和男

船協月報 4月号 No. 369 (Vol. 32 No. 4)

発行：平成3年4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)