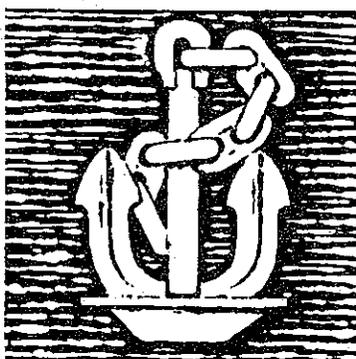
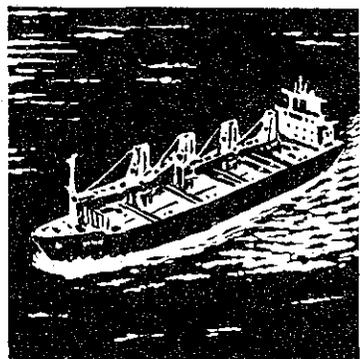
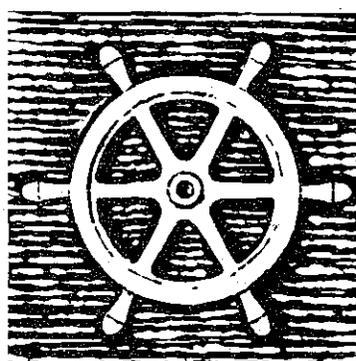
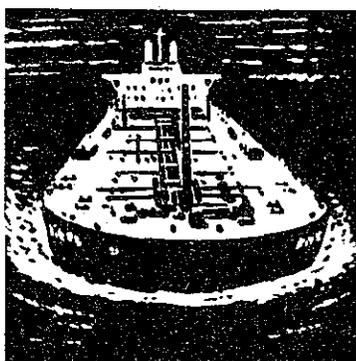
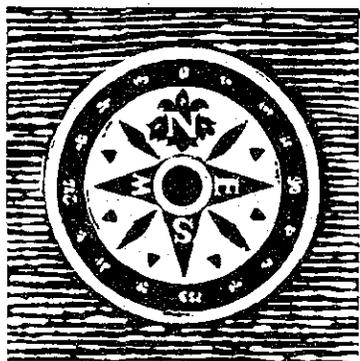


# 船協月報

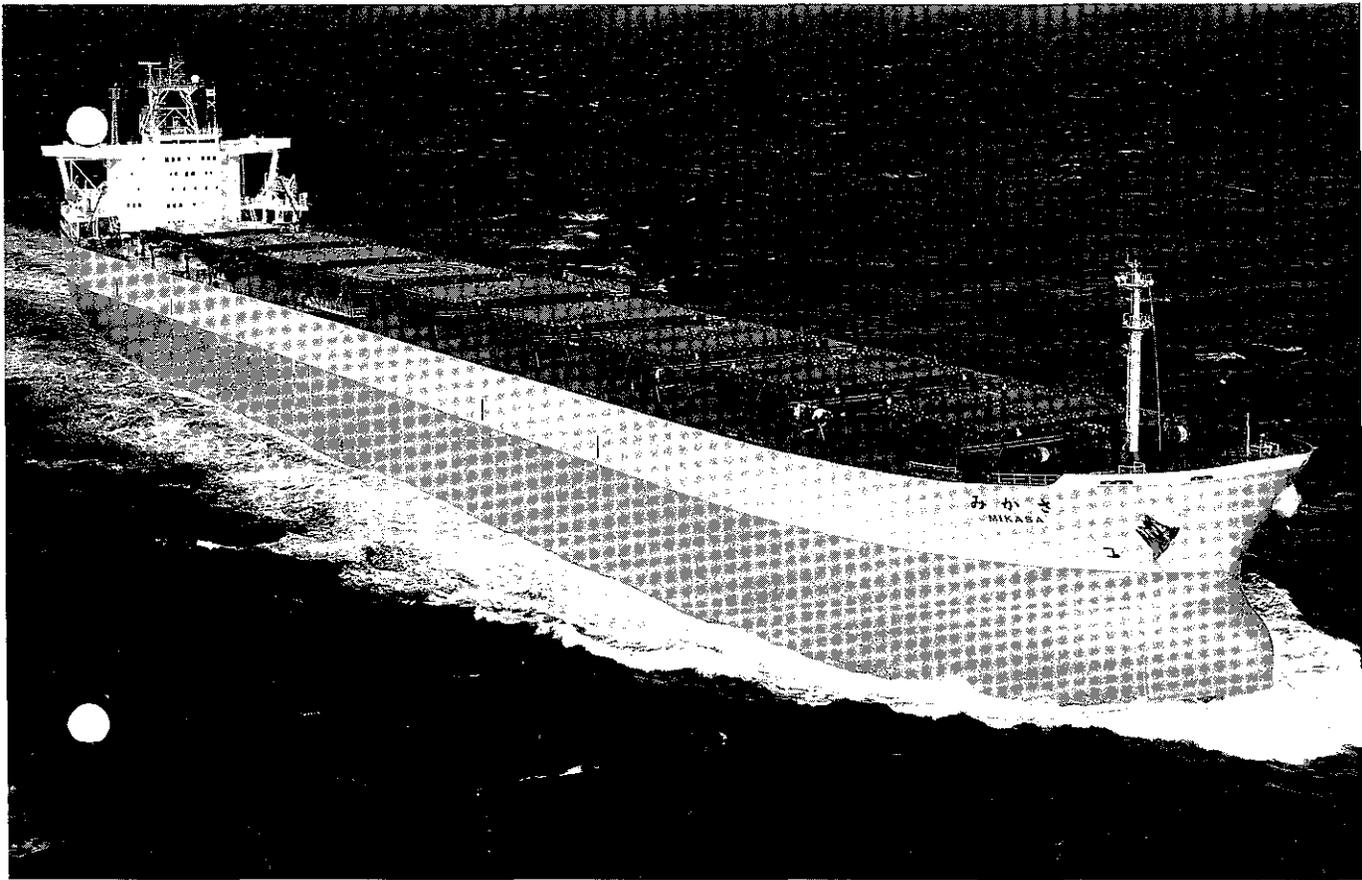
# 5

1991

平成3年5月20日発行 毎月1回20日発行 No.370 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%、18万4,403%

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。

1990年米国油濁法と配船	日本船主協会常任理事 昭和海運取締役社長 吉田 耕三	3
---------------	-------------------------------	---

巻頭言

平成3年度労働協約改定交渉		4
——外航二船団および内航二船団の交渉妥結——		

海運界の動き

主要外航定期航路の現状と今後の展望		12
-------------------	--	----

出席者 川崎汽船常務取締役 新谷 功  
 日本郵船専務取締役 高橋 宏  
 大阪商船三井船舶常務取締役 生田 正治  
 (司 会) 日本船主協会常務理事・国際部長 森崎末寿雄

座談会 (平成3年3月19日開催)

宇宙人は存在する	日本海事広報協会理事長 山崎 東夫	27
----------	-------------------	----

随 想

1. マルシップ混乗に係わる20条問題小委員会の審議模様 .....30
2. ノルウェー王国議会海運漁業委員会一行の当協会訪問 .....31  
 ならびに最近のノルウェー海運事情
3. 便宜置籍国の概要 .....34

内外情報

海運雑学ゼミナール 第14回		40
----------------	--	----

海運日誌 (4月)		42
船協だより (理事会の様様・会議日誌・その他)		43
海運統計		45
編集後記		58

## 1990年米国油濁法と配船

日本船主協会常任理事  
昭和海運取締役社長 吉田耕三



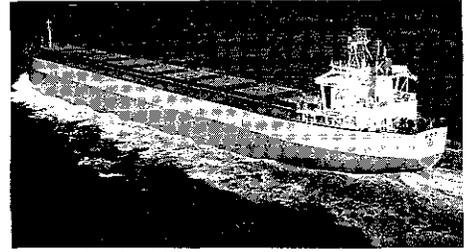
1990年米国油濁法によって提起された最大の問題点は、識者によって指摘されているとおり、船主などの責任主体に実質上無限責任を課すものとなっていることである。すなわち本法は、一応責任限度額を設定してはいるものの、責任阻却事由を大幅に拡大・曖昧化し単なる安全規則や船舶建造・運航に関する規則の違反や事故の不通知、清掃作業の非協力等も制限阻却事由とする一方で、免責事由を狭め、責任主体と何らかの契約関係にある者例えば、社員、乗組員はもとより、水先案内人、曳船その他港湾業者、補油業者や代理店などの作為・不作為も免責されないとする。さらに、州法との併存も認めたことによって無限責任を課す州法の適用も受けるので、本船は、本法と州法の両者から無限責任を追求される恐れがある。

油濁事故の恐ろしさは、89年3月アラスカで起きたエクソン・バルデス号事故に如実に示されている。エクソンは、2年がかりで清掃に推定22億ドルを費し、さらに損害賠償として今般、10年間11億ドルの支払い協定が成立したと報じられている。かかる巨額の負担

には年間売り上げ1,000億ドル超のエクソンであれば耐えられようが、並の私企業では到底無理である。そこで保険に頼ることになるが、PI保険の提供し得る最大限の補償は7億ドルまでである。しかも保険料は、5万総トンタンカーで昨年約5,500ドルに対し、今年は約25万ドルと50倍に達する値上がりとなっているが、かかる高額な保険料を支払っても、エクソン・バルデス号のような事故が起きた場合、7億ドルでは焼け石に水である。

そこで、かかるリスクは商業リスクをはるかに超えると判断して米国向け自社配船を取り止めるシェルのような船社が出てきたり、また本船建造融資に抵当権を設定する銀行が、責任主体の一人として油濁事故について連帯責任を負わされることを恐れて融資をしぶる傾向が出てきていると言われている。自衛手段として、最大の輸入国である米国への配船を見合わせることは、タンカーのトレーディング・ゾーンの減少を招来し、マーケットへの影響も深刻となろうが、本法のもたらす当然の帰結としてやむを得ざることと言わざるを得ない。

# 海運界の動き



▲航行中の撤積船

## 平成3年度労働協約改定交渉

—外航二船団および内航二船団の交渉妥結—

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）と全日本海員組合との平成3年度労働協約改定交渉は、平成3年2月末にそれぞれ協約改定に関する「要求書」・「申し入れ書」を取り交わし（本誌1991年3月号P.4参照）、その後数回にわたり続けられてきたが、4月9日に内航二船団が妥結し、次いで4月11日外航二船団も妥結した。

### 1. 外航二船主団体の交渉

平成3年度の第1回交渉は3月11日に開催され、労使双方の代表者あいさつに続き、組合側から協約改定要求、船主側から協約改定申し入れ事項について、それぞれの趣旨説明が行われた。

その後3月27日開催の第3回交渉まで双方提案項目を、労働時間・休日休暇関係、航海日当、基本給関係および関連手当の三つのブロックに分け、順次論議が交わされた。

協約有効期限内最終交渉となった3月30日の第4回交渉において、船主側は賃金については、次回交渉で有額回答をすることができるよう努力する。また船主側申し入れ事項の一部（労働

時間、年間休日の運用）を撤回する旨回答、組合側はこれを了承し、双方で自主平和解決を目指して交渉の継続と、3月31日で協約が失効することを確認した。

協約失効後、最初の交渉となった4月8日の第5回交渉において船主側は、残る申し入れ事項を撤回、賃金について最低基本給標準船員で定昇込み、1万円を回答、その他の組合側要求については、今後小委員会において論議したい旨提案した。これに対し、組合側は、賃金回答額については再考を要求したが、小委員会に移行することを了承した。以後、交渉は、小委員会の場に移され、船主側が、これまでの交渉で申し入れ事項をすべて取り下げたため、交渉の焦点は、ベアの上積みと手当の改定に絞られ、自主解決を目指して労使双方が、精力的に協議した結果、4月11日未明大筋合意に達し、同日開催された第6回外航交渉において、それぞれの交渉委員長が双方合意に基づく内容の確認書に調印、今次労働協約改定交渉は正式に妥結した。

妥結内容の概要は以下のとおりである。

#### —現行労働協約—

1. 最低基本給改定（標準船員：標令35歳の部員）

ベースアップ	7,450円 (3.63%)	(D P C 35歳アップ率の1/2)
定昇込み	12,100円 (6.03%)	(イ) A実用船手当
2. 117条：家族手当の改定		船長・機関長
支給額が、20%引き上げられ新たに「在学中で職業を有しない満23歳未満の子」も対象に加えた。		7万1,950円→7万3,050円
(1) 配偶者（内縁関係を含む）		通信長・一航機士
月額3,000円→3,600円		5万5,000円→5万5,850円
(2) 子(18歳未満および在学中で満23歳未満)		(2) B実用船手当
月額1,500円→1,800円		船長・機関長
3. 118条：船長、機関長手当の改定		7万4,000円→7万5,100円
船長および労働時間の適用を受けない機関長の支給額を7,000円引き上げ、労働時間の適用を受ける機関長については、据え置き。		通信長・一航機士
4. マルシップ混乗船慰労金の改定		5万5,500円→5万6,350円
(D P C 35歳アップ率の1/2)		(イ) C実用船手当
船長・機関長	7万円→7万1,000円	船長・機関長
通信長・一航機士	6万円→6万900円	7万6,300円→7万7,450円
二・三航機士、職員A・Bおよび職長	5万円→5万700円	通信長・一航機士
その他の者	4万円→4万600円	5万6,750円→5万7,600円
—近代化実用船労働協約—		3. 通信長特別手当の改定
1. 近代化実用船乗船最低基本給の改定		(イ) 標令35歳未満
(D P C 35歳)		17万3,900円→17万9,100円
ベースアップ	7,450円 (2.95%)	(ロ) 標令35歳以上41歳未満
定昇込み	1万2,490円 (5.05%)	19万8,600円→20万4,600円
2. 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実用船手当の改定		(ハ) 標令41歳以上
		23万2,200円→23万9,200円
		2. 内航二船主団体の交渉
		平成3年度の第1回内航交渉は、3月5日に開催された。
		交渉開始に当たり組合側は、船員不足が深刻

化する内航海運にとって賃金の改善はもとより、休日・休暇の抜本的改善が必要であると、協約改定要求趣旨を説明、一方船主側は、用船料問題など船社のおかれている厳しい状況を説明した上で、内航海運をめぐる船員事情、労使関係安定への配慮をした結果である旨、協約改定申し入れ趣旨を説明した。

その後3月22日の第3回交渉まで逐条審議を中心に論議が行われ、協約有効期限内最終交渉である3月29日の第4回交渉において船主側から組合側要求事項のうち、①労働時間・休日・休暇については、さらに時間をかけて協議する、②基本給等の改定については、さらに内部で検討する、③作業手当については、作業手当表の改定で対処したい、④退職手当の限度額については、後日回答する等の回答を行い、併せて今後の交渉形式について小委員会形式に移行することを提案、組合側もこれを了承し期限内交渉を打ち切った。

その後交渉は、小委員会の場に移され、精力的に続けられた結果、4月8日、大筋合意に達し、その後、年間臨時手当交渉が開始され、各社別支給率を決定した。

翌4月9日開催された第5回交渉において、双方合意に基づく内容の確認書に調印、正式に妥結した。

妥結内容の概要は以下のとおりである。

#### 1. 基本給改定（標準船員ベース）

ベースアップ9,210円（4.55%）、定昇4,770円（2.36%）、定昇込み13,980円（6.91%）

#### 2. 労働時間・休日・休暇の改定

(1) 年間休日 107日→119日

(2) 陸上休暇 70暦日→90暦日

(3) 陸上休暇の付与 3回付与を明確化

(4) 時間外手当等の賃率分母 171→164

等、なお、改定にあたっては、平成6年度までの経過措置がとられる。

#### 3. 家族手当の改定（外航と同一内容）

#### 4. 作業手当の改定

各表の金額を50%引き上げる。

#### 5. 退職手当の改定

支給限度額を50万円引き上げる。

#### 6. 船主申し入れの職員初任額の見直し、組合要求のトン数加算額1,000総トン以上新設等の趣旨を踏まえ、船員賃金体系を検討するための協議会を設置する。

### 【資料1】

#### 確認書

（平成3年4月11日）

外航労務協会および外航中小船主労務協会と全日本海員組合は、今次労働協約改定に関し、次の通り確認する。

#### 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）

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112条（最低基本給）

第4項、第5項および〔別表〕基本給表（省略）を次の通り改める。

「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	160,090円	6,110円
事務部職員	18歳	145,970円	6,110円
部 員	15歳	130,720円	4,650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、5,360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 職務加算額は、それぞれの職について次の通りとする。

職 務 区 分	職 務 加 算 額	適 用 区 分
船・機長	47,850円	
通 信 長	34,150円	通信長経歴11年以上の1級海技士(通信)免状受有者
	27,290円	その他の者
一航・機	34,150円	一航・機経歴11年以上の1級海技士(航・機)免状受有者
	27,290円	その他の者
事 務 長	32,900円	事務長経歴11年以上の者
	26,210円	その他の者
職 長	21,100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)

本人基本給の引き上げについての確認書を次の通り改める。

「平成3年3月31日現在の各人の本人基本給を、その者の標令により、最低基本給の同一職・同一標令の引き上げ額相当額を増額する。

この増額後の本人基本給体系の整備と必要とする調整については、会社と組合

が協議する」

[4] 第117条(家族手当)

第1項を次の通り改める。

「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)

従来方式により、作業委員会で決める。

[6] (32)確認書(4) 第5項 マルシップ混乗船慰労金

第5項を次の通り改める。

「新たなマルシップ混乗船乗船中の乗組員に対し、次の通り混乗船慰労金(月額)を支給する。なお、各社個別協定に定めるMゼロ船手当は適用を除外する。

船長、機関長	71,000円
通信長、一航機士	60,900円
二・三航機士、職員A・Bおよび職長	50,700円
その他の者	40,600円」

[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

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] 26. 近代化実用船乗船最低基本給制度

第(3)号および[別表](省略)を次の通り

改める。

「(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。

項 目	標 令	額	
船舶技士初任額	18歳	158,280円	
標 令 加 算 額	20歳	10,080円	
	28歳	5,860円	
	38歳	8,620円	
経 歴 加 給 額	18歳以上50歳未満	5,040円	
	50歳以上	3,360円	
職 務 加 算 額	運航士(3号職務)	28歳未満	29,880円
	通信士資格を有する運航士	28歳以上	54,030円
	運航士(1号または2号職務)・特定	28歳未満	13,010円
	運航士(1号または2号職務)	28歳以上	18,010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10,080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、19,800円とする。

[3] 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第(3)号を次の  
通り改める。

「(3) 実用船手当は、次の通りとする。

(イ) A実用船手当

職 務 区 分	手 当 額
船 長 ・ 機 関 長	73,050円
通 信 長 ・ 一 航 機 士	55,850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	75,100円
通 信 長 ・ 一 航 機 士	56,350円

(ハ) C実用船手当

職 務 区 分	手 当 額
船 長 ・ 機 関 長	77,450円
通 信 長 ・ 一 航 機 士	57,600円

[4] 31. 通信長特別手当

従来方式により、作業委員会で決める。

以上により、現行労働協約および近代化  
実用船労働協約の関連条文を整理する。

【資料2】

確 認 書

(平成3年4月9日)

船主団体内航労務協会および内航一洋会と全  
日本海員組合は、今次労働協約改定に関し次の  
通り確認する。

記

[1] 第1条(有効期間)

現行条文を次の通り改める。

この協約の有効期間は、平成3年4月  
1日より平成4年3月31日までとする。

[2] 第73条(年間休日)

1. 第1項を次の通り改定する。

組合員の年間勤務期間における休日を  
119日とし、特定休日は設定しない。

2. 確認事項の内容を一部次の通り改定す  
る。

(1) 第1項の年間休日日数107日を119日  
に改める。

(2) 第1項(1)号の土曜日(1日の8分の  
6)を土曜日に改める。

[3] 第74条(年間休日の運用)

1. 第1項(3)号を次の通り改定する。

(3) すべての乗組員に対し、休日労働相当分として第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。

ただし、船長および労働時間の適用をうけない機関長は除く。

2. 第1項(4)号を次の通り改定する。

(4) 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)に定める代休手当を支給する。

3. 第2項 艀装員に対する適用を削除する。

[4] 第75条(陸上休暇)

現行条文を次の通り改定する。

陸上休暇は、1年間の乗船期間に対し90暦日の休暇を年度内に与える。

[5] 第76条(乗船期間の定義)

第1項(7)号を次の通り改定する。

(7) 職務傷病員である期間(150日を限度とする)

[6] 第77条(陸上休暇の付与)

現行条文を次の通り改定する。

陸上休暇の付与は、船主団体と組合で協議した基準にもとづき、会社を作成した陸上休暇付与の計画表により3回に分けて付与する。

2. 陸上休暇は、年度内に完全に付与することとするが、本人が希望した場合は25日を限度として、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。

[7] 第97条(基本給)

職別基本給表を次の通り改定する。

職別基本給表 (第97条の別紙—1)

職名	区分	①職別初任額	②経験加給額	最高額
船・機長		278,190円	5,440円 (2,720)	351,630円
航・機・通士		196,940円	5,120円 (2,560)	327,500円
部員		135,300円	4,770円 (2,385)	299,865円
部員(未経験)		132,300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条の別紙—2)

職名	区分	内航3,000総トン以上
船・機長		18,660円
通信長(経験11年以上の者)		14,500円
一航・機・通士		12,020円
二航・機・通士		5,230円
職長		10,230円

[8] 基本給の引き直し

- 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定による基本給を算出する。
- 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つた者については、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。
- 最高額を上まわっている者の引き直しは、その職の改定前と改定後の最高額の差を改定前の基本給に加算してその者の基本給とする。
- 平成3年3月31日現在、57歳以上58歳

未満の者については、平成2年4月1日の基本給体系上の経歴を用いて、平成3年度の基本給制度で算出したものをその者の基本給とする。

5. 平成3年3月31日現在、58歳に達している者については、平成3年3月31日時点の基本給を適用する。

[9] 第100条 (家族手当)

現行条文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

[10] 第106条 (時間外手当等および船長・機関長割増手当)

現行条文を次の通り改定する。

- (1) 時間外算定基準額は、乗船本給、執職手当、機関長基本手当の合計額とする。
- (2) 時間外手当は、1時間につき時間外算定基準額の164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164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164分の1.5とし、月間20時間相当額を支給する。
- (5) 代休手当は、1時間につき時間外算定基準額の164分の0.5とし、月間35時

間相当額を支給する。

- (6) 夜間割増手当は、1時間につき時間外算定基準額の164分の0.5とする。

2. 乗船中の船長および労働時間の適用を受けない機関長に対し、次の船長・機関長割増手当を支給する。

乗船本給区分	船長	機関長
332,590円以上	236,900円	234,300円
305,390円以上	227,400円	224,800円
305,390円未満	207,000円	205,400円

[11] 第109条 (作業手当)

1. 現行条文を次の通り改定する。

乗組員に次の作業を行わせたときは、各表による手当を支給する。

- (1) 艙内掃除作業

(イ) 第1表

- ① 次回に積載する貨物の汚染防止または保全のため、サイドビーム裏から掃きおろす程度以上のでない艙内掃除をした場合。

- ② 相当量のダグネージ類、ラッシング資材等の片付けをした場合。

(ロ) 第2表

汚損、汚臭またはその他の理由で水洗いを必要とするような困難な艙内の掃除をした場合。

(ハ) 第3表

- ① タンカーの貨物油槽洗滌後、槽内に入って掃除した場合。

- ② タンカーの油槽内で拭き取りなどを必要としない簡単な作業をした場合、および油槽内に入って簡

単な掃除（片手で持てるバケツで2、3杯程度の残油等の揚げ）をした場合は、第3表の3分の1相当額とする。

- ③ タンカーが貨物油槽に清水、異種の油などを積み込むため、または入渠修理のため必要とする程度のでいいいな掃除を行った場合は、第3表の50%増しとする。

2. 手当額表の金額を一律に50%引き上げる。

[12] 第116条（艀装員の賃金）

第1項(4)号を次の通り改定する。

- (4) 時間外手当として、基本給および艀装員手当合計額の164分の1.3に相当する金額を時間外労働1時間に対する手当額とする。

また、第74条（年間休日の運用）に定める月間の休日就労手当は、基本給および艀装員手当合計額の164分の1.5×20時間相当額を支給し、月間の代休手当として基本給および艀装員手当合計額の164分の0.5×35時間相当額を支給する。

[13] 第119条（休暇員の賃金）

第1項(1)号(㊦)を次の通り改定する。

- (㊦) 食料金 日額 1,160円

ただし、食料金については、第76条に定める乗船期間1カ年について、1,160円×25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、25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。

- [14] 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日付）の第2項、支給限度額表の金額を次の通り改定する。

船 ・ 機 長	1,680万円
航 ・ 機 ・ 通 士	1,570万円
部 員	1,440万円

- [15] 陸上休暇の付与に関する協定書（昭和52年4月1日付）、確認事項（昭和52年4月1日付）および休日・休暇制度の協議に関する確認書（平成2年4月1日付）を削除し、新しい陸上休暇の付与方法について別途確認する。

- [16] 休日就労手当並びに土曜就労手当に関する確認書（昭和54年4月1日付および昭和63年4月1日付）を削除する。

- [17] 船長・機関長割増手当に関する確認書（平成2年4月1日付）を削除する。

以上により関連条文を整理する。

## 主要外航定期航路の現状と今後の展望

● 出席者(敬称略・順不同) ●

川崎汽船常務取締役 新谷 功

日本郵船専務取締役 高橋 宏

大阪商船三井船舶常務取締役 生田 正治

(司 会) 日本船主協会常務理事・国際部長 森崎末寿雄

(平成3年3月19日開催)

### 新しい秩序とルールを模索して

森崎 本日は、ご多忙中のところ、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。昨年半ばごろに船協月報にもう少し営業関係の記事も載せよう…ということになりまして、第1回目はドライ・タンカー部門の市況関係が採り上げられました。

(本誌1990年9月号P.9参照)

次いで定期航路関係もなるべく早い時点で掲載したいと考えておりましたところ、本日お三方の座談会の形で実現できまして本当にうれしく存じております。先週金曜日(3月15日)に日本郵船(NYK)と日本ライナーシステム(NLS)の合併が発表されましたし、また川崎汽船(KL)と大阪商船三井船舶(MOL)の提携のニュース

が本日の朝日新聞にスクープ的に載りました。その意味では本日のお三方による座談会はまことに時宜を得たわけで、あまりのタイミングの良さに司会者側としてはむしろ戸惑っている次第です。

さて本座談会を開催するに当たり、事前の勉強のためにご出席のお三方が、本年の年頭にどのような年頭教書を出されたか、関係新聞記事を読み返してみましたところ、一様に“今年は世界の定期船海運はまさに生き残りをかけた正念場を迎える”あるいは“今や一大転期の真最中にある”と言ったまことに厳しい発言をされております。予想はまさに早くも的中したわけで、前述の合併や提携の発表を目の当たりにして、われわれ門外漢としても本当に大きな地殻変動が起きつつあるなということをひしひしと痛感しております。



なお、本日は当協会国際委員の中で、定航部門をご担当の方々にお集まりいただいたわけですが、残念ながらNLSさんはご都合がつかないためにご欠席で、お三方で話し合っていたことになりました。それではまず国際委員会副委員長の新谷さんから、ライナー全般について概括的にお話をお願いします。

新谷 現在主要外航定期航路は、新聞にも報じられているとおり、大変厳しい状況にあることは、明白な事実です。なぜ、そうなったのか？ 私なりに考えてみますと、19世紀後半以降、その地歩を確立して来た海運同盟が1世紀を経た今日、理由はいろいろありますが、とにかくそのカルテルとしての機能が弱体化してしまった。しかも、それに代わる定期航路をコントロールするルールなり制度がいまだに見いだされていないということです。

なぜ、海運同盟が、その機能を失ったのか、これには1984年に改正された米国海事法の問題がありますが、その伏線としては、いわゆる途

上匡海運、特に極東、アジア諸国の新興海運会社の急速な拡大があります。

定期船のコンテナ化は1968年から69年ごろにかけて始まったが、当初はこのコンテナリゼーションには相当の資本が必要であり、したがって中小船社はそう容易には参入し得ないと予想されていたが、蓋を開けてみれば、さにあらずで、リース業の発達、公共コンテナバースの建設等の客観事情の変化により、新興海運会社でも比較的簡単にコンテナ・サービスを提供し得ることになり、その結果伝統ある船会社と新興船社のサービスの質にそれほど大きな差が認められなくなった。つまり、サービスの画一化が進み、その当然の帰結として運賃の安い盟外船が急成長を達成してトレードに大きな混乱をもたらしたわけです。

現在北米航路では前述の84年海事法に基づいてIA（インディペンデント・アクション）あるいはSC（サービス・コントラクト）の行使や締結が頻発して話題になっていますが、その



(新谷 功氏)

背景には、先程申したように二重運賃制の無力化も含めて、運賃同盟が航路安定のためのカルテル機能を喪失してしまったためであると考えられるわけです。

森崎 では続いて、生田さん、北米関係について、全般的なお話をお願いいたします。

生田 同じ定航海運といっても、今日の姿は20～30年前の定航とは随分異なったものになっています。その原因背景についてはいま新谷さんからご説明していただいたとおりだと思います。

その中の北米部門については、先般、Shipping and Trade News 紙に「太平洋航路の安定化を求めて」と題して提言を寄稿したところですが、現在の北米航路の現状は、欧州同盟が1879年に結成されたのですが、ちょうどその前夜の状態で全く似ていると考えています。

1980年に、欧州同盟の100周年を記念してエリック・ジェニングスという人が欧州同盟史を書いています。要するに、同盟結成の前は、各船社、先を争って新造船の建造に走り、その結果、大きな過剰船腹を生じ、他方荷動きは季節的な変動や往復航のインバランスもあり、これ

らが相乗効果となって非常に安い運賃を生み出すことになったわけです。

さらに注目を要することは、このような運賃値下げ競争による荷物の奪い合い状況が続くと、海運も駄目になるが、そればかりではなく貿易自体が阻害されたということです。

したがって荷主側からも船社側に対し何とかしろとの要請もあったほどでして、こうした背景の下に欧州同盟が結成されたと書かれています。

さらに欧州同盟を初めて組織したジョン・スワイヤー (John Swire) が、運賃同盟の合法性が裁判で争われた時に「もし違法だと言う判決になるのであれば、それは取りも直さず、各船社は互いに喉を切り合い、自ら滅亡すべしと宣告するのに等しく、それなら船社はみんな商売をやめて、船は売ってしまったほうがいい」…と法廷で申し述べていたとのこと。それ以降この100年有余の間には同盟が機能して安定した時期も相当期間ありましたが、今またまさに100年前と似たような混乱状態に入ってしまった、ということだろうと思います。

1984年の新海事法の導入で、まさに、極めて資本主義的なギラギラした競争原理が導入された。当時、本航路で営業していた船社は35あったが、今日では18社にまで減少した状態です。

これを三つのフェーズで分けてみたい。まず新海事法ができた第1期の前史からみると、日本船は自前でウィークリーサービスが組めない、2社体制や4社体制でスペース・チャーター方式を採り、やっと一つの商品としてのサービスを作ることができた。このため、貿易の

比重は大きく南に移っているにもかかわらず、邦船社のサービスは日本中心に偏重していた。こうした鎖国状態の中で、幻想の安眠をむさぼっている状況から脱出して、何とか面としてのアジアにおいて米船等の大手外船社に追いつこうとしたのが第1期だったと思う。

つまり、コンソーシアム体制を解いて、単独サービス体制への模索…ということで、このため必然的に採算も悪化し、本当に苦しい時期であった。86年度などは邦船5社で690億円というすさまじい大赤字になった。

このような血みどろの値下げ合戦で、なにかやらねばいけない…という具体的な動きが出てきたのが第2期で、その中で、ジャパンラインさんと山下新日本汽船さんが一緒になって日本ライナーシステムをつくる。昭和海運さんが撤退するといった動きが出た。さらに同盟船だ盟外船だ等と言っている時代ではなく、すべての主要船社が率直に話し合うべきだと言うことが認識されて、同盟船と盟外船が一堂に会するTSA (Trans Pacific Stabilization Agreement) が生まれた。

これは古い秩序から脱しながら、新しい秩序を形成して行く…一つの大きな歴史的な試みです。これが第2期だと思います。ただこの試みが、すんなり機能してくれるのかとの期待もあったが、現実はなかなかそうは行かず、特にこの半年間約束ごとが守られないケースが続出し、このため随分がたがたした。結局は、各社トップが数次にわたり会談し、再び各社とも危機意識を再認識し、こういう歴史的な大きな試みをつぶしてはいかんということになり、その再構

築の方向付けが行われた。

そして91年からは、まさに第3期の幕開けだと思います。TSAは絶対に育てていかねばならない。そして将来これが定着して行けば、ひょっとすると同盟というものは、その中に溶け込んでいくこともあり得る。

他方第3期には船社のより一層の合理化努力がダイナミックに実行されることとなる。

それは何かといえば、やはり1社でやり得ることには限界があるわけで、過去のインテグレーションとは全く異質の次元で、今度は既に各社各々完成したサービス同士をコンバインして、さらに高い付加価値をつけスケールメリットも求めたサービスの提供です。すなわち新しい意味でのグループ形成です。

日本郵船、ネプチュン・オリエント、NLSそれから現代さんの提携も一つの新しいグループ形成の一つであろうし、それからシーランド、メルクスの提携も同様だし、さらに本日にたまたまぶつかったが、KLさんと、MOLと一緒にやろうというのも、そうです。

太平洋に残った18社のうち、13社がTSAに入っていますが、それをグループ化していくと、多分この1~2年のうちに、グループはまたその半分ぐらいになって、良質な寡占状態が実現する可能性があり、そこでいよいよ新しい航路秩序が達成される、そういうような気がしています。

## 北米の荷動きと注目点

森崎 今のお話を伺っておりますと、これまで

各社随分と苦勞されてきましたが、ようやく前途に光明が見えてきた、後はこの明かりをいかに大きく確実なものに育てていくかが重要であるということなんだと痛感したわけですが、生田さんから欧州同盟ができた100年前の話を伺いました。これに関連して邦船社としては、もう少し期近なところで同様の悲惨な経験をしていることを思い出しました。すなわち1953年ごろ北米航路の在来船時代に米国のイスブランセン社と北米同盟との間に起こった激烈な競争の歴史です。同盟側は運賃をすべて完全にオープンにしてまさに血を血で洗うカット・スロート（Cut throat）の競争を演じた結果、運賃は北米サイドのステベ賃にも満たないレベルに下落して実に悲惨なことになりました。

その後、先程の生田さんのお話のように荷主協会（当時 CAJEA）からの要請もあり、1956年ごろからまず邦船間の運賃協定が成立、次いで同盟ベースの運賃クローズ化が行われ、徐々にレベルアップが図られましたが、競争前の水準に戻すのに10年近くの歳月を要したと言われています。この例も示すとおり、いったん下げた運賃レベルを修復するには、本当に長い時間と多大の労力を要するわけで、TSA が現在いかに大事な時期に差しかかっているのかが、よく分かります。

さて、そうした航路安定化協定という北米における壮大な実験については、今までのお話で十二分に理解できましたが、トレード全体の荷動きを中心とした見通しは、いかがですか。

**生田** 正確な数字は持っていませんが、海事法ができた1984年ごろからみると、アジア全体か

ら北米向けの荷動きは、ドラマティックな伸びを示していました。しかし89年には一応、頭を打って、伸び率はせいぜい2%程度となり、90年はほとんど横ばいで、むしろ後半から91年にかけては2~3%落ちてきていますね。

ただし今後、どうなるか。湾岸戦争が起きる前の米国の財界人やエコノミストの観測でも、後半良くなる…というのが大方の見方でした。ところで、今度の湾岸戦争で使った金が480億ドルとか600億ドルとか言っているが、本当は400億ドルにも満たないのではないかと、それに各国からの支援が530億ドルになるわけでしょう。使った金のうち大半は在庫武器弾薬の一扫に充当されたようなものです。しかも過去に実際は経費負担済みのものですよ。だから私は米国の財政状態は、この戦争でむしろ多少改善するのではないかと、また同時に、軍需産業が在庫補充のために活発化するし、関連産業も刺激される、雇用も増加、自動車生産もいずれ刺激されるでしょう。戦争がなくても、後半、好転といわれていたわけですから、さらにインセンティブがつき、この点は、かなりの楽観材料とみています。

そういう中で、北米航路の業績は、86年3月期が690億円の赤字。それが確か90年3月期には邦船全部で110~120億円の赤字に減少していた。だが残念ながら、この91年3月期は再び赤字がふえる。しかし、先程触れたフェーズ3がうまく回転すれば、再び92年3月期以降は、ゼロへの挑戦へ…と期待したいのですが……。

**森崎** 各方面の論調を見ておいても、湾岸戦争が短期に終わったことにより、米国景気は早期に回復するというのが大方の意見であり、

これは間違いなく明るい材料でしょう。あと供給サイドすなわちスペースのほうは、どうでしょうか。さらに投入船腹が増えるという要因は出尽くしたのでしょうか。

生田 まだまだ出てきますね。

高橋 スペースは、まだまだしっかり出てきますよ。

森崎 日本郵船調査部の1990年分の調査結果を見ても、ことに89年末発注済みコンテナ船船腹量は33万 TEU 以上あるとのことで、全部が全部北米航路に投入されるわけではないにしても、やはり楽観は許されないということでしょうか。

それでは高橋さん、欧州関係の概観をお願いできればと思いますが。

高橋 一挙に欧州に行く前に、もう少し北米に触れておいたほうが良いと思います。基本的な認識としては、いま、新谷さんや生田さんが言われたことと、全く同感です。それから、今非常に大きな歴史の転換期にあるということについても同感です。

ただ、残念に思うのは、われわれ関係船社としてこの混乱を避けることは必ずしも不可能ではなかったと言えることです。

この大きな誤りと言える混乱の引き金を引いた元凶は、やはり1984年の米国海事法の導入だと思います。

私自身、海事法導入の2～3年前から、米国は、おかしな方向に走っていると察知して、10数編の論文を書いて、「米国の海事法は間違っている」と警鐘を鳴らし続けてきました。ところが賛成してくれる意見が少なかった。また日本海運も、米国の海事法を絶対に阻止するという



(高橋 宏氏)

気迫が不足していたと思います。

それから、この海事法を導入したA級戦犯は、シーランドの前の会長ヒルツハイマーだと思う。彼自身も、これを認めているが、実は先日、TSAの会議に出掛けて、TWRAのゴットシャル議長に、このヒルツハイマーとのやり取りのことを話したら、ヒルツハイマーの下請けの仕事をしたのはおれだ、だから“A級とまではいかなくともB級戦犯はおれだ”と言って笑っていましたがね。

ともかく、同法導入のときに、 SHIPPING アクトは船会社にとっても好ましいのだといって、この改正法成立を全面的に支持した、その他の米国船社首脳も倒産した USL も含めて、少なくともB級戦犯に値すると思う。あの時に身体を張ってでも、海事法の導入を阻止しようとして立ち上がらなかった自由圏の海運界も、みな腰抜けでC級戦犯だと思いますよ。(笑)

それから、いま生田さんが言われたように、TSAはまさに崩壊の寸前というところまで追い込まれたわけですが、われわれ、日本海運の中にも、このTSAをつくることに賛成しておきな

がら、その後実質的に崩壊に加担していると思  
なされる行動に出た船社もいましたが、いずれ  
にせよ、TSA を壊そうとした船社も内外を問わ  
ず、やはり B 級戦犯だろうと思います。

当然われわれは、先程から話があったように、  
歴史の教訓からいろいろ学ばなければいけない。  
欧州同盟結成前の関係船社の愚行や、イスブラ  
ンセン事件の前例があるわけですが、ところが、  
実際は歴史的事実を知っているだけで、そこか  
ら少しも学んでいないと言えましょう。それか  
ら87年に USL が倒産した時に、皆が同じ危険を  
察知して自衛のためのアクションをとらなかつ  
たことも失敗だったと思う。

いま本当に健全な方向に流れを変えようと思  
うのであれば、米国海事法の弊害を声を大にし  
て周知徹底させ、それが改善を達成すべく敢然  
と立ち向かっていくべき時がきている。

いま米国側で、この目的のために集まったコ  
ンテナ船社の団体である OCCC (Ocean Com  
mon Carriers Coalition) がある。海事法改正  
に向けて、自由圏の海運界の力を結集してやっ  
ていこう…という集まりだが、米船をはじめ  
みんなこれに立ち向かっていこうという気迫に欠  
け、無関心、無気力の風潮が見えるのは残念で  
す。

それから TSA の件ですが、一般に気やすく、  
同盟崩壊と言われるけれども、その話を聞くと  
不愉快になります。あと10年足らずで21世紀に  
入ろうとしている今日、“同盟制度、是か否か”  
という議論は、既にとっくに通り過ぎ、定期船  
会社が今後生き延びていくためには、何らかの  
形で安定した秩序あるプライシングを可能とす

るフォーラムが必要だと確信していますが、TSA  
がその場である、あるいはその場になるように  
育てていかねばならないと信じています。

われわれが、これから生き延びていくために  
は、従来型の単純なコンテナ輸送方式に安住し  
ないで、もっと深く内陸に入って展開すること  
や、新しいビジネスをつくり出すことにも努力  
するという大きなビジョンを持たないとやって  
いけない。

このたび商船三井さんと KL さんの北米航路  
における全面的な提携や、日本郵船と NLS の合  
併が発表されたわけですが、これら一連の動き  
もやはり一つの歴史の流れに沿ったものではな  
いかなと考えています。

新谷 本日(3月19日)発表する商船三井さん  
とのスペース・チャーター方式による提携、グ  
ループ化によって、従来よりも、よりベターな  
サービスを提供する。つまり、高級品として売  
れるようなサービスにすることが絶対必要です。

そのためには、いずれも覇権を求めず、平等  
互惠の精神に基づいて2社が協調していこう、  
それが不可欠であるということで、両社の意見  
が一致したわけで、これからこの新しい提携サ  
ービスの育成に向けて、前向きに取り組んでい  
きたいと決意しています。

高橋 大変結構なことだと考えています。どう  
か仲良くやって下さい。(笑い)

森崎 これまで北米航路の安定化には長年にわ  
たり大変ご苦労なさってきたわけですが、今回  
この決定で、今後の邦船の北米サービスはま  
ことに力強い指導力のある存在となるものと展  
望され、トレードの中核として、航路の安定達

成にますます尽力されていかれると観測します。

したがって北米航路の将来は非常に明るい。

**高橋** ぜひそうなってほしいとは思いますが、現実  
は厳しく、まだまだ関係者の努力が必要でしょう。  
すなわち基本的には、TSA であれ、これから話そう  
としている欧州の ESA (European Stabilization Agreement)  
であれ、これは一種の停戦協定であって、恒久的な  
平和条約ではないということです。

要するに、仕組みの体裁をそろえたというだけで、  
事が成るわけではなく、いかに本当の中身を持つかが  
問題だが、それは当時者の志操次第ということになる。  
一緒にスペース・チャーターで提携するといっても、  
実際は、運賃をプールしているわけでもないし、集荷は  
それぞれ各社が独自にやるということに留意しなければ  
ならない。

この間 TSA は、まさに壊れる寸前までいって、  
皆が一瞬、地獄の底をのぞいたような気になって引き返  
したわけだが、喉元すぎると熱さ忘れるということでは  
何にもならず、その点またエゴイズムが頭をもたげてく  
ると、これは極めて危険なことになるということを申し  
上げたいですね。

**生田** TSA は、それがあるから大丈夫と言うもの  
ではなくて、一つの道具です。それで皆でしっかりと、  
よく機能するように保守点検していかなければいけない。  
これは、この2年間の体験で嫌というほど痛感します。

始めは、皆、真剣でした。これがないと、自分は  
絶対死ぬほかないのではないかというぐらい真剣  
でした。ところが出来上がったなと思っ



(生田 正治氏)

たら、早くも手抜きやズルが少し始まった。今回の  
ホノルルのミーティングで結束を確認したわけだが、  
要は各社のトップが見識とモラルを高く持って各々  
しっかりと自らの軍団をリードしていくことが不可  
欠です。

さきに触れたフェイズ3に沿って展望すると、TSA  
が13社だけけれども、いずれ志をほぼ同じにした者  
同志のグループ化ということで、TSAの下、かなり良  
質の寡占状態が生まれてくると思う。

かつ、そういう大きなグルーピング化を通じて出  
てくる商品価値というのは、スーパークラスになっ  
ていくわけですね。私はフェイズ3を境として、先行  
きそんなに悲観していない。むしろ、やっていけるし  
、やっていくのが、われわれの責任だと思っている。

**高橋** そうしなければ、いけないですね。

### 欧州も合従連衡の時代へ

**森崎** 北米については、まだまだお話ししたいところ  
ですが、この辺りで欧州のほうへ話題を移

したいと思いますので、よろしくをお願いします。

**高橋** 1991年2月に、欧州で開かれたシンポジウムで行ったりレポートに触れますが、日本の運輸省発行の「外航海運の現況」(海運白書)の統計によって、欧州航路の状況を見ましたが、ここ数年間で飛躍的なスペースの増加が行われています。

86年末、87年初頭の欧州航路における、日本・極東～欧州に投入された船は、同盟と盟外船を含めて167隻、29万8,000TEUだった。それをベースにすると、88年末は226隻、44万6,000TEU、すなわち49.6%のスペース増加となる。それから89年末は255隻、52万5,000TEUで、結局、3年前に比べると76%のスペース増加となっています。

一方、日本・極東から欧州への荷動き量も飛躍的に増大しています。日本郵船欧州事業部の予測によれば、91年の日本から欧州向け往航で、供給は年間173万9,000TEU、荷動きは大体157万5,000TEUでオーバー・キャパシティはわずか9%程度です。

これに季節的な要因がありますから、貨物の最盛期には、まさに日本および極東地区から欧州向けトレードは、超満船ということになります。ところが、ところがです、この欧州航路の運賃が下がりにより下がりまくっているのです。

一方、欧州から日本・極東への復航ですが、オーバー・キャパシティは、91年は18%、92年は22%と予想されているとおり、復航の需給バランスはあまり良くありません。それから地中海地域ですが、日本・極東からの往航は超満船で、91年は7%、92年は4%のオーバー・キャ

パシティと予測されます。ですが復航については、91年が21%、92年31%の供給過剰となる予測です。

**新谷** 高橋さんの今のご説明のとおり、1990年初めから今日まで、日本・極東から欧州へのトレードは、荷動き増で、非常に好調ですね。就航船も、大型船にリブレースされていますが、全船ともほぼ満船の状況です。

復航については、いくら空いている。しかし、これもそれほど心配に値しないような形です。私自身、考えるのですが、運賃が下がるのは、船復とスペースの需給関係、貨物の動き等によるわけで、ギャップがなくなれば、おのずから運賃は上がると考えています。

欧州の場合、そのギャップが季節的要因を考えればほとんどない。にもかかわらず運賃が上がらない。むしろ下がっている。それはなぜか？経営者がもう少ししっかりしないと、どうにもならない。ともかく健全な状態にもっていく努力をしなければ…と反省しています。

**高橋** 世界の過剰船腹傾向については、日本郵船の調査部でまとめた資料をみると、如実に出ています。1989年末現在、世界の3,000トン以上のコンテナ船は918隻、148万TEUですが、91～92年に新造船が全部で200隻、33万2,000TEU増える。北米、太平洋はかなり飽和状態になっているから、恐らく、これから出てくる船の半分ぐらいは欧州航路に行くのではないかと思う。これからは日本・極東～欧州の航路が、最大の激戦地になってくるということですよ。

**生田** これだけ満船なのに、なぜ運賃が上げられなくて赤字なのか……が問題ですね。

高橋 なぜ運賃が上がらないか…ということは、要するに欧州航路の先行きについて関係者はみんな相当の不安感をもっているためではないか、各社大型船を投入して、良質・高度のサービスをしようとしている。商船三井と日本郵船、それに Hapag Lloyd でつくった新しいニュートリオ (TRIO) サービスなども、これから一挙に、いままでのトリオ時代に比べてスペースが40%もふえる。

これで多分、ニュートリオは、現存するスペース・チャーター体制の中で、世界最強のものとなるだろう。しかし、これに負けじと、P&Oとマースク・ベンラインその他の船社は、新しいコンソーシアムを組む。欧州も新しい合従連衡の時代に入っているわけです。

それから、東欧圏に激変が起こった。そして、そこに大きな需要、荷動きが生まれてくるだろうと、皆、思っているけれども、実はそんなに大きなビジネスではない…ということですね。

現在までのところ1989年の統計しか出ていないが、ECと東欧圏グループとの間の年間貿易額は、全体で500億ドルぐらいなんです。そうすると、これは微々たる数字です。仮に今後、これが倍増して1,000億ドルの規模になったとしても、たいした貿易の額ではない。しかも、それが全部海上貨物となるわけではないから、われわれ船社としてはあまり過大の期待を持つわけにはいきません。

### 欧州における競争ルール見直しの 必要性

新谷 同じ質問ですが(笑い)、たまたま TSA と

ESA の会議が、同じ日の午前と午後で開催されたケースがありました。

そのとき、TSA では凍結パーセンテージを拡大しないとトレードが安定しないよ、という議論をし、一方で ESA においてスペースと貨物のバランスがとれているのに運賃が上がらないというような議論を同じ日に経験したことがありました。

そのとき、船腹過剰を解消するためにスペースをさらに凍結しても本当に運賃が上がるのか、という疑問を感じたことがあります。

旧 TRIO のメンバーと比較的新しいわれわれ ACE グループとの違いも考えてみる必要がある。ACE グループは1990年から既存船のリプレイスの結果、運航スペースが大幅に増加し、確かに積み高も増やしているのですが、そのために旧 TRIO としてもやはりスペースを増やし、積み高増とマーケットシェアを維持しなければいけない、ということもあったのだろうと思います。

と同時に同盟対非同盟といいますが、独立船社が大きく勢力を伸ばしてきた。この背景には、いろいろな理由がありますが、特に私が申し上げたいのは、同盟内におけるお互いの拘束によって逆に独立船社に活躍の場を与えてきた。彼らはそれをエンジョイして強力になったということです。

結論からというと運賃が下がっているのは、同盟船社内における競争のみならず、同盟と非同盟の競争が大きく影響していると思われます。独立船社は、いま日本を除くアジア諸国と欧州とのトレードの中でシェアを大幅に増やしてき

ています。

それから東欧については、極東から欧州への貨物の動きが活発であることは既に述べましたが、この好調はあと2～3年ぐらいは持続すると、楽観的に考えています。西欧の生活水準に追いつこうとする大きな努力、具体的には一般消費物資の購買需要というものは、根強くあると思いますから。

生田 この間社内で“東欧経済”の説明会を開いたのですが、例えば経済成長が1990年はほとんどの国でマイナス十何%になっているとか悲観的な説明が多かったですね。私としてはこの1～2年は政治改革の時だから経済も崩壊して、過渡期的にドンと落ちるといえるのは理解できる。しかし、だからといって将来も中長期に、マイナスということは、まずないだろうと思う。東欧圏は、今までは物々交換の世界ですね。だから、非常に効率の悪いもの同士が物々交換されているけれども、今後は金銭決済で情勢が変わり効率の高いものを世界に求めることとなる。いまは全部マイナスかもしれないが、3～5年のスパンで考えたらやがて相当の成長がでてくる可能性もあるのではないかと思います。

高橋 ESAの中で、今後2カ年間ぐらいにどれぐらいのTrade Growth(積高伸張)になるだろうかと、推計をしたわけです。1990年は、全部の荷動きが往航が18%、復航が12%の伸びで、91年が同じく8%と4%と予測しており、92年がどうなるかという、同じく10%と5%という具合に、みんな強気に見ています。

それから、なぜこんなにスペースタイトなのに、運賃を上げられないのか。要するに、船社

がだらしない。また、先程申し上げたとおり、みんなが漠たる不安感をもっているということです。こういう時こそ結束して、ESAとしては何%伸びると予測するのか試算するようなこともトライして、不安心理に駆られての暴走をチェックする必要があります。

そこで一つ、ESAをこれから展開していこうという観点に立ってみて、私は、この際、欧州における競争ルール、EC Competition Ruleに重大な欠陥があることを、強くアピールしたいと思う。つまり、ECの海運政策は“共通海運政策”と通称され、皆さんにご存じのとおり、ローマ条約のEC競争規則(コンペティション・ルール)に対する特例法的な形で1986年に制定されたレギュレーションNo4056に規定されています。実は、この4056を徹底的に検討しなければいけない時にきている。この点ECの海運企業はもちろん、CENSA(日本・欧州船主協会協議会)やCSG(先進国海運担当官会議)のメンバーである日本も大きな責任と役割を持っていると思うのです。すなわち、4056の精神というのは船社間の海運同盟は、クローズドコンファレンスであれ、何であれ、すべて良いもの、是とすべきだという認識に立っている。86年といえば米国の新海事法ができた2年後ですよ。その時点で、欧州のEC政策当事者は、近い将来に同盟、盟外の枠を超えた同盟船と盟外船が現在のような話し合いの場(フォーラム)を持つことになろうとは全然予想していなかった。ところが、米国の旧海事法でも同盟船と盟外船のトーキングアグリーメントは、一定の基準をつけて認めています。それから新法では、45日

の事前届出による自動認可で、同盟と盟外船のフォーラムを持つことも認めている。日本の海上運送法は、1949年に制定されているが、同盟船と盟外船の区別はなく、船社間協定は全部運輸省に届け出て受理されれば、自動的に認可されることになっている。ところが、今これだけ世の中が変わってきているにもかかわらず、ECの4056は引き続き同盟協定に対しては包括的に独禁法（競争規則）の適用除外を認めているものの、同盟と独立船社間の話し合いのための協定や船社間の提携であるいわゆるコンソーシアムに対しては、包括的な適用除外を認めることに難色を示しています。これは大変な時代遅れです。

実は、われわれ TRIO も KL さんの ACE も、全部コンソーシアムであるが、レギュレーション No.4056 ができてから一度もその合法性すなわち、個別に適用除外を取得すべくチャレンジしたことはないし、それはそれでお目こぼして通っている。それはそれとして ESA についてはこの際、ぜひとも包括的適用除外を獲得しないと ESA の将来はないと思う。

### 航路安定化の対策

生田 米国には海事法や米国連邦海事委員会 (FMC) があって、すべて規則に縛られきわめてやりにくい、という感じがあったのですが、EC になってから欧州が逆に、すべての面で非常に硬直的になっている。

EC が成熟するにつれ、いずれは柔軟性を取り戻すのですが、この際筋は筋として強く

要求してきちんとした合意を取り付けておくべきだろうと思いますね。

その意味では、今の米国の海事法あるいは FMC と言っても良いけれど、かなり現実的になっているわけで、この点 EC もぜひ見習ってほしいものです。また、米国の法制・法思想からみて海事法はそれなりにやむをえないのでしょうが、もう少し IA は制約的にしてほしい。また、自由な競争原理を基本とするのならアンチダンピングの規制をきちんと入れて裏打ちしてほしい。弁護士に相談したら海上輸送は「商品」ではないから難しいといていたが、そんな変な理窟はないと思う。

高橋 海事法の下に生のギラギラした競争原理を入れるのなら、アンチダンピングの思想をきちんと裏打ちしてくれないとね。

ともかく、小さい限られたマーケットだったら、競争原理でだれかつぶれたら、だれかが残り、ここで均衡が保てる。しかし、主要航路は区切りのない土俵のようなものだから、世界中の船社が常に出入りしている。だから需給の均衡がなかなか取れない。私はアンチダンピングの思想でルールをつくって土俵づくりをする。そして、その枠内でやらせるという考えが抜けているのではないかと思う。

この点、EC は逆にあるんですね。ある韓国船社がオーストラリア向けの件で、EC 政府にやられたでしょう。これを米国にもやってほしい。米国の弁護士に聞くと“米国のアンチダンピング法の下では、商品については強く適用されるが、海上輸送というのは商品ではなく、サービスだから適用にならない”という。



(森崎 末寿雄氏)

けれども、私はそれは片手落ちだと思う。サービスも立派な商品だ。米国については、この辺をよく理解してもらってなんとかアンチダンピング法を導入してもらおう方向で、関係者、皆さんのお力を得たいと思います。

私はこの間、ボックスクラブ（仮称：世界主要コンテナ船社協議会）で発言して、だいぶ反響を呼んだのですが、No4056の狙いをよく読んでみると、“ECの海運の利益と発展を指向する。そのため、他国との調和ある均衡を図っていく”と書いてあります。

それから米国海事法——1984年の狙いも、世界の自由圏海運との調和ある発展を……と言いながら、実は彼らの頭の中を支配しているのは、米国海運の保護育成と、米国通商の利益擁護なんです。私は日本海運としても、もう少し堂々と言うべきことを発言してチャレンジしていかなければいけないと思います。

森崎 ECの独禁法関係の動向については当協会国際部としても、最重要事項の一つとして十分に監視の上情報の収集に努め、関係各社にもなるべく、今後とも十分心してできる限りお役

に立てるように努めたいと考えています。それでは若干話題を変えまして、コスコ（COSCO）とかフェスコ（FESCO）の動きについてどう見ておられるか伺いたいと思います。

新谷 豪州航路としては、日本、韓国から東南豪州と西豪州をカバーする二つのトレードがあります。これは、いわゆる南北航路であり、北米航路あるいは欧州航路のような大波にはさらわれていません。

しかし、豪州という一国経済に依存していますから、豪州の景気変動によって貨物の量は上下します。そういう意味では、脆弱な航路基盤ではないかと思っています。

さらに COSCO とか FESCO など、どちらかというところと商業マインドの希薄な盟外船が問題です。同盟船社は、これらの船社と協調の道を探っているのですが、それでも、日本／韓国トレードにおいても、東南アジア地域でも相当侵食されています。

### われわれの使命は重い

高橋 中国とか韓国などのいうなれば中進国、あるいは社会主義国とわれわれ自由圏先進海運国の海運政策のすり合わせをトライすることも、これから大切なことだと思います。COSCO については TSA として、ぜひ入ってほしいという積極的な勧誘もしています。それから ESA の場でもどうですか、入りませんかと接触を始めています。

COSCO が現在北米トレードで提示している運賃は、少なくとも COSCO 以外の盟外船の一番

安い運賃に比べても、さらにそこから20~30%も安いのです。電気製品の運賃でいうと、同盟の運賃がついこの間まで40フッター当たり2,890ドルぐらいであった。それが、いま2,500ドルに下がったが、盟外船は1,800ドル、COSCOの一番安いのが1,200ドルというのがありましたね。

だから同盟船の運賃を100とすると、TSAの盟外船運賃が70ぐらい、COSCOの運賃は50なんです。大幅に安い。

私はCOSCOの首脳陣に“これほど安い運賃を出すということは、中国のナショナル・インタレストに反していませんか”と言ったことがあります。

これに対しCOSCO社長の反応は“それぞれの対外貿易省主管の荷主団体から、運賃は安いほどいいといわれている”とのことだったので、さらに当方から“しかし、そんなに運賃を安くしなくても、中国の輸出はできると思う。したがって、加入してはどうですか”と言ったら、“それは一理あるけれども、中国としてはそういう国際的なカルテル協定には加入しないとの原則があるので入りません”という返事でした。

しかし、中国がこれから世界の大きなパワーとして伸びていくためには、われわれと同じような枠組み土俵に上がって話し合いを進めてくれる国になってほしいし、そういう呼び掛けをしなければ、いけないと思います。

それからCENSAの中では、同協議会の自由主義体制を大前提とした活動の趣旨をよく説明した上で、シンガポール、台湾、韓国、オーストラリア等の国々も加入してもらう方向でアプローチを始めています。

森崎 CENSAに加入してもらうには、ご指摘のとおり自由市場主義が大前提となり、したがって、保護主義政策を取っている国の船社の加盟は問題なしとはしませんが、そうしたわれわれの趣旨を理解した上での加盟は大歓迎ですし、また加盟を認めた上で仲間として話し合って政策変更をしてもらうということも考えられなくはないと思います。

高橋 COSCOの加入は、まだだいぶ先の話と思いますが、台湾、韓国、シンガポールあたりは積極的に誘致すべきと思う。

新谷 いま韓国の話が出ましたが、日韓の例のフィーダー船問題についても、どういうわけか日本船だけが、不利な取り扱いを受けている。

韓国船は日本に大きな船を、自由にドンドン増やしてこられる。それに対し、われわれは手足をもぎとられたような形でやっていかざるを得ない、というのは納得のいかないところです。韓国政府は、自国海運の開放政策は実施しながら、あるいは日本以外の各国には相当開放政策を採りながら、日韓の問題だけを疎外して、いまだに日本船社の参入を認めないというのは非常に問題があると思います。

生田 韓国政府は原則的には認めるとのスタンスを取っているが、具体的にはもっと現場というか民間で話を詰めさせましようと言う。ところが船社ベースの話になると、少しも進歩しないということですね。

森崎 毎年行われる日韓船主協会首脳会議においても、必ず議題に乗せて、韓国側の善処を強く要請してきているのですが、先方も内部事情もなかなか複雑なこともあって、いまだに実現

していないのは、まことに遺憾なことです。当協会としても今後とも機会のあるごとにプッシュしていきたいと思います。

**生田** やはり、韓国船社の首脳部が韓国ほどのOECDにも加盟しようかというほど国力を有した国が、一つの航路を同国の船社だけで独占するというようなことは、世界的にも認められないということをはっきり認識して善処してもらいたいと思いますね。われわれとしても引き続きあらゆる機会を使って呼び掛けていきたいと思っています。

**森崎** 定航関係の業績は長らく低迷しており、これを改善のため、お三方には文字どおり日夜、大変なご苦勞をされており、と同時に口さがない門外漢の勝手な批判に時として非常に大変悔しい思いもされているのではないかと、推察もいたしていますが、とにかく引き続き大いに頑張ってくださいたいと思います。

**高橋** 締めくりとしては、膨大な資金を投じて、日本の貿易振興に貢献している海運界が、もうからない産業であり続けるということはまことに不本意です。正当な対価を得て、海運業

は夢があり、伸びる業界であることを実証して、若い人がどんどん希望をもって入って来るような産業にしなければならないと決意していると申し上げたい。

**生田** 合理化には引き続き努力していかねばならないが、同時にかかった経費は堂々とちよūdaiできるような体制や環境をつくり上げて荷主産業の理解をえるのが、われわれの使命だと考えています。

**高橋** そういう方向に向かって、日本海運は仲良く手を取り合ってやっていこうと思います、こういうことだね。(笑い)

**新谷** おっしゃるとおりです。私は競争と協調という問題をうまくハーモニーをもって具現していかなければならないと考えています。競争なくしてサービスの向上もなければ、競争力の強化もない。そういう意味では、競争しながら協調する、うまい具合にわれわれ3社が協調しながら、一日も早く健全なる外航定期海運を再建したいと強く望んでいます。

**森崎** 本日は長時間にわたり、いろいろとありがとうございました。

# 宇宙人は存在する

日本海事広報協会理事長 山崎 東夫



突飛な標題で、読者の皆様驚かれたと思いますが、毎号船協月報を読ましていただいている一人として、真面目な論文だけよりは、たまには息抜きの話もどうかと思って書かさせていただきます。

私が、宇宙人（UFO）の存在を確信するようになったのは、私なりの裏付けがあつてのことです。皆様方の中にも UFO をごらんになった方がおられると思いますが、私も20年ほど前に千葉県の上空（千葉市）の上空で、オレンジ色、グリーン・イエローと変色しながら高く低く、また垂直上昇等を続ける飛行物体を目撃し、航空関係におつた者としては、飛行機では絶対飛べない航法であると思ひました。それを見て山の向こうに降りたようで駆けて行った中学生が、赤い光線を浴びて負傷したと翌朝の新聞で見たことがあり、それ以来興味を持ち世界中のその

ような記事を集めたのです。

その結果、流れ星や空中発光のような自然現象で消しきれない報告が数千件もあるということを知つたのです。

それで、UFO が来ていれば、世界中また日本でもその記録があるはずで、まず日本の各地の古文書や伝説を集めたのです。一例を挙げれば東海海運局長時代に、名古屋で徳川実記を読み、能登代官所の聞き書に何度も出ていることを知り入手しましたら、その中に十数回も釜状の光る物体とか煙管状の光る物体が、何の年、何の月、何の日、何の刻に、どの方角からどちらへどのように空を横切つたと書いてありますが、どうも同じ場所が多かつたのです。

私の趣味は考古学であります。世界中の遺跡遺物で、現在の科学では解けない謎も多くあり、宇宙人飛來說を採ることによって解釈のつくことが多くあつたのです。

これについて二、三例示してみます。

まず、トルコ提督の地図と言われる地図がベルリンの国立図書館にあります。この地図を、防衛庁勤務中に、西ドイツの練習艦が来日した時にいただいたのですが、約1万1,000年以上前

---

の製作だとのことで、奇妙な絵（地図）でした。しかし米国海軍水路部で新しい方法で書き直したら、北アメリカ、南アメリカ、南極大陸の輪郭およびその内陸部に及び、山脈、山頂、島、川、高原が実に正確に書かれていたのです。特に1952年に初めて人類が発見した南極の山脈がきちんと書かれてあり、驚くべきことにグリーンランドが三つの島に書かれていて、米国の調査団が人工地震法で調査したところ、これまた極めて正確であることが判明しました。地図のゆがみまで、カイロ上空（クフ王のといわれるピラミッド上）から人工衛星で撮った地球の写真とほとんどピッタリ重なり合ったのです。伝説では、神が大昔、祭司長に贈ったと言われているそうです。西ドイツ艦の副長は、地球人類以外の生物が地球に来たんだ、地球人類は、お互いが争っていたら、聖書のソドムとゴモラのように絶滅させられると平和をとなえていました。

ナスカ高原の絵・ペルーの地下道・ビスコ湾の岸壁の絵・デリーのさびない鉄柱・アフガニスタンの1万年前の星座の図（これは、現在の星座とは、大分違っていたが、ソ連の天文学者が時代をさかのぼってみたら約1万年前の極めて正しい星座の図であることを確信した）、アフリカ・タツシリ溪谷の白い巨人等々、世界の各地に、どうやって、その時代に作られたり、描かれたか説明のつかない事象があまりにも多過ぎるのです。

紙面に限りがありますので、これらの説明は避けて、皆様がよくお知りになっている聖書を

一つの裏付けにしてみましょう。

「ひと、地のおもてにふえはじまりて、娘たち生まるるに及び、神の子たち、人の娘の美しきを見て、その好むところの者をとりて妻となせり」（創生記第6章）、この神の子は、地球人でしょうか。

出エジプト記（モーゼ第2書）第25章の10で、モーゼは約櫃を造るために、神が授けた正確な指示のことを語っております。方向・棒を、環を、どこにどんな具合に、どんな金属をどう溶かし合わせるか。また、これを運ぶ時の服や靴、持ち物まで規定されており、ある米国の大学が試しに製作したら数百ボルトの帯電櫃ができました。サムエル後書第6章にこの約櫃に触れたウザが雷に打たれたように即死したこと、また約櫃は始終火花に囲まれており、モーゼが困った時は、この約櫃に話し掛けて方針を定めたと書いてあります。これは通信機ではないかと思いますが、当時の人類には製作できなかった物ではないでしょうか。

空飛ぶ車については、聖書にも、アッシリアのギルガメッシュ叙事詩にも、マヤの伝説にも出て来ます。全地球人が一つの物語を共有すると考えるのは、そのころの人類の智・行動力等々から無理だと思われまますから、宇宙人が、多処に飛来したと考えるべきではないでしょうか。

私たちがピタゴラスの定理等と数学で習った3・4・5の長さで三角を作ると4の接点は直角になることを、ピラミッド製作者は知り、使用したことは、パピルス文書にも、壁画にも、出土した「こぶ」を作って3・4・5を分かり

---

やすくしたひもからも分かっています。これがギリシャ数学になぜ伝えられなかったのか、あるいは伝えられてピタゴラスの定理になったのか。マヤの天文学では、地球の1年が365.2420日だとしておりますが、現在、われわれは365.2422で計算しております。

また、6,400万年に及ぶ計算が絵文字の解読で表れてきたし、望遠鏡のない時代に火星や木星の惑星（肉眼では見ることの不可能な）を知っていたのだろうか。

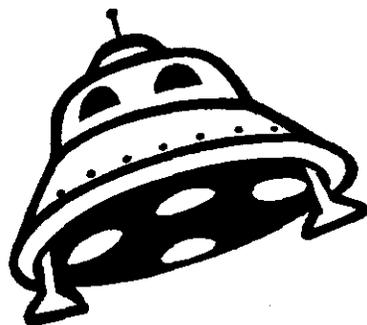
等々、紙面の都合で例示はこのぐらいにして、私は、これらのことが宇宙人が地球に来て、原始的な人類に知恵と知識を与えた証拠であり、確実にあったことだと思っています。

ただし、これらのことに関して伝説や古書は、二番せんじや自分たちの都合でメーキングして

あることが多く、聖書の大洪水は、バビロニアの伝説とエジプトのナイルの増水から作り上げたものであるし、日本の古事記も韓半島の壇君神話（その源は蒙古の天下り神話）を模して、初期民族の海洋渡来族の舟で来たことと結びつけたものであります。考古学的・科学的な証拠と併せて、その真疑を判定していかなければならないことは当然であります。宇宙の知的生命体が、われわれ地球人類だけだといううぬぼれから脱却して、地球上で争っていれば、他の天体の生物から、前記ドイツ艦の副長が言ったように、破滅させられるかもしれないのです。

それゆえ、われわれは、総力を挙げて世界中の古文化を学び、人類が続いていくようにしたいと思います。

ご意見・ご異論をお待ちしております。



# 内外情報



▲ロサンゼルス港に入港中のコンテナ船

1. マルシップ混乗に係わる20条問題小委員会の審議模様
2. ノルウェー王国議会海運漁業委員会一行の当協会訪問  
ならびに最近のノルウェー海運事情
3. 便宜置籍国の概要

## 1. マルシップ混乗に係わる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4月2日、20条問題小委員会を開催し、新造船1隻および既存船6隻のマルシップ混乗外航船について配乗基準の特例措置を承認した。(別表参照)

なお、タンダマリンの信濃丸は、外航二船団(外航労務協会・外航中小船主労務協会)以外で特例措

置が承認された第一船となる。

これにより、20条問題小委員会が20条特例を承認した新たなマルシップ混乗船は、外航船18隻(新造船9隻、既存船9隻)、近海船26隻となった。(資料参照)

### 【別表】

船名	会社名	船種、%	配乗船員	その他
三州丸	日本郵船	貨物船 約56,000トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	6月5日 就航予定
らいらつくえーす	板谷商船	自動車運搬船 12,742トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船
天榮丸	共栄タンカー	原油タンカー 39,256.54トン	日本人 9名 フィリピン人 15名	既存船 (近代化B船)
竹生丸	オリオン SHIPPING	貨物船 65,798.88トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船
白鷺丸	〃	撒積船 77,458トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
あるこっず	国際エネルギー輸送	原油タンカー 72,368.33トン	日本人 9名 フィリピン人 15名	既存船 (近代化A船)
信濃丸	タンダマリン	貨物船 77,052.82トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化A船)

【資料】 新たなマルシップ混乗船一覧表

平成3年4月2日現在

20条特例承認日	外航近海	船舶所有者	船名 (*印 既存船)	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	コンテナ船	H2.3.22	近海	津島海運	吉海	貨物船
〃	〃	〃	神成丸	自動車運搬船	〃	〃	井村汽船	豊井丸	〃
H2.5.9	〃	大阪船三井船	筑波山丸	原油タンカー	〃	〃	神原汽船	天和丸	〃
〃	〃	太平洋海運	*くろ-ばるはいうい	自動車運搬船	〃	〃	細川海運	公海丸	〃
H2.8.27	〃	大阪船三井船	えるべ	コンテナ船	〃	〃	白井海運	宮城丸	〃
H2.11.20	〃	〃	コスモディオ-ネ	原油タンカー	〃	〃	小西海運	雄昌丸	〃
〃	〃	川崎汽船	みかさ	撒積船	〃	〃	奥地汽船	第八義宗丸	〃
H3.2.4	〃	飯野海運	泰邦丸	原油タンカー	〃	〃	桑名海運	クルタウ	〃
〃	〃	ナビックスライン	ルビンエンプレム	撒積船	〃	〃	芸州海運	新州丸	〃
〃	〃	共榮タンカー	*コスモマ-キュリー	原油タンカー	〃	〃	伸幸海運	公益丸	〃
〃	〃	神戸汽船	*信濃川丸	〃	〃	〃	丸高汽船	鶴豊丸	〃
H3.4.2	〃	日本郵船	三州丸	貨物船	〃	〃	佐藤国汽船	吉兆丸	〃
〃	〃	板谷商船	*らいらつくえす	自動車運搬船	〃	〃	東日マリン	東照丸	〃
〃	〃	共榮タンカー	*天榮丸	原油タンカー	〃	〃	〃	安芸津丸	〃
〃	〃	オリオン SHIPPING	*竹生丸	貨物船	H2.5.9	〃	山本汽船	山興丸	〃
〃	〃	〃	*白鷺丸	撒積船	〃	〃	〃	山洋丸	〃
〃	〃	国際エポック輸送	*あるこっず	原油タンカー	〃	〃	大阪造船所	福崎丸	〃
〃	〃	タンダマリン	*信濃丸	貨物船	〃	〃	〃	江戸丸	〃
					〃	〃	大洋海運	大洋丸	〃
					〃	〃	友和船舶	友和華丸	〃
					〃	〃	〃	友和喜丸	〃
					H2.8.27	〃	邦和海運	山邦丸	〃
					H2.11.20	〃	山本商船	晴山丸	〃
					〃	〃	〃	幸和丸	〃
					〃	〃	愛知汽船	サンライズ	〃
							近海船小計		26隻
外航船小計 18隻							合計		44隻

## 2. ノルウェー王国議会海運漁業委員会一行の当協会訪問 ならびに最近のノルウェー海運事情

1991年4月10日ノルウェー王国議会海運漁業委員会の委員13名(団長:進歩党マルクーセン委員長)が当協会を訪問、松成会長以下16名で対応した。この委員会はノルウェーの基幹産業が海運と漁業であることから同国で最も重要な委員会とされている。

議員団の今回の訪日は日本の海運・漁業関係者と二国間ならびに国際問題に関する意見交換を通じ相互理解を深めるとともに親睦を図ることを目的とし、

当協会以外に、衆議院運輸委員会/農林漁業委員会、運輸省、水産庁、全日本海員組合、築地魚市場等を訪問した。

当協会との会談は懇親を主体とした昼食会の形式をとり、当面の共通問題を中心に意見交換が行われた。

なお、団長である進歩党のマルクーセン委員長は松成会長による歓迎の辞にこたえたスピーチの中で

ノルウェーの最近の海運事情を次のように紹介した。

## ノルウェーの海運と海運政策

ノルウェーの国際船舶登録制度(Norwegian International Ship Register-NIS)は1987年に設立された。この制度設立の意図は今でもそうであるが、ノルウェー籍の下で競争力のある海上輸送を可能とする高品質の船舶のための登録制度を提供することであった。

NIS 設立の決定はノルウェーが一流海運国としての地位を保持するためとの政府の明確な目的に基づくものである。理由はもちろん、海運はノルウェーの広範囲の海事産業(船級協会— Det norske Veritas 一、海上保険、法務サービス、船舶ブローカー、調査活動、船舶金融等)の中核をなすからである。さらに、ノルウェーは造船および船舶設備の生産も積極的に行っている。

NIS 設立以降国際航行を行うノルウェー籍船は486隻(約8,900万%)から1,162隻(約4,200万%)に増加した。リベリア、パナマのような便宜置籍国を除き、ノルウェーと日本は伝統的海運国のうちで最大の船腹保有国である。

ノルウェー船隊の平均船齢は12.3歳で、世界の平均より若干若い。ノルウェーの船主は現在160隻(880万%)の船舶を造船所に発注している。このうち103隻はノルウェー籍に登録される予定。

1980年代においてノルウェーの船員数は極端に減少したが、NIS 設立後は減少率がダウンした。1989年においてノルウェー船隊が雇用した船員数は1万7,000人。

近い将来、熟練船員が大幅に不足すると専門家は予測している。これらの問題に対応するためノルウェーの海事教育制度の変更が行われ、新しい教育が施されるようになり人気を呼んでいる。ノルウェー船主協会も海運界を魅力ある就職先とするための方

策を提言している。

ごく近い将来、外務省は国会に白書を提出する予定。この白書における主要問題の一つは海上安全問題である。

過去15年間でノルウェーおよび世界の船隊はかなり高齢化してきている。高齢化した船隊は海上安全性の減少をもたらした。海上安全は国際協力と約束によってのみ満足に得られる。したがって、国際海事機関(IMO)が海上安全の改善のためのイニシアチブをとり、多国間で措置を実施しなければならない。

### (1) 国際海運

ノルウェーとしては、国際海運は、政府の介入や規制を排除した自由かつ公正な競争および市場への参入自由の原則に基づくべきものとする。海運産業は政府の介入からは長期的にみて決して利するところがない。政府不介入が最も運送人、荷主双方の利益になるものである。この意味において高品質で信頼性のあるサービスおよび合理的かつ競争力のある運賃が重要な要素である。

これら原則の強化・擁護、ならびに諸問題の解決策の追求には多国間ベースに基づく共同努力が最も効果的な手段である。

### (2) OECD

ノルウェーは、OECD 海運委員会が海運政策を討議するための重要なフォーラムと考える。EC 非加盟国であるノルウェーにとって、OECD 海運委員会が世界の海運政策に関する主要な政策立案機関としてのイニシアチブをとり続けることが重要である。世界の変化(東欧における政治的变化、Dynamic Asian Economies 等)にかんがみ、海運分野におけるイニシアチブおよび調整活動がOECD 海上運送委員会を中心に行われることが非常に重要である。

### (3) GATT

GATT ウルグアイ・ラウンド交渉に関して、北  
欧諸国はその成功に大いに関心を持っており、近  
くジュネーブで開催される会合において必要な結  
果が出ることを期待している。貿易に頼らざるを  
得ないノルウェーのような小国にとって、よく機  
能する開放的な多国間貿易制度を持つことが非常  
に重要である。この関連においてウルグアイ・ラ  
ウンド交渉の挫折は重大な脅威である。それゆえ  
ノルウェーは交渉の再開を歓迎するものである。

これは、サービス貿易に関する協定において海  
運部門に対するノルウェーの考え方の基礎となる  
ものである。バランスのとれた協定を作るにはす  
べての部門を対象に含めなければならない。協定  
には国際海運と内航海運 (cabotage) を含めるべ  
きである。ただし、内航は将来的に自由化の対象  
となる公算が大きい場合である。交渉の現段階に  
おいて重要な部門を除外するのは時期尚早であ  
ろう。

ノルウェー政府は、ほとんどの国が外国船の自  
国内航海運への参入を制限しているという事実を  
よく知っている。自由化の手続きに関しては長期  
的な見方が必要である。それゆえ、現段階におい  
て、締約国は特別の義務を引き受けたり、または

将来の自由化の日程を約束したりすることは期待  
しないし、要求もしない。しかしながら、近く再  
開されるラウンド中に、将来のある時期にある自  
由化が可能となるためにもこの初期のラウンドで  
交渉メカニズムについて合意する必要がある。

この手続きは即座のあるいは直接的な利点は生  
まれないが、長期的に見て内航海運を初めから GATS  
(General Agreement on Trade in Services) の  
対象とすることが重要であり必要である。

しかしながら、国際海運においてはあまり制限  
は存在しない。ノルウェーとしては、カーゴ・  
シェアリング協定や一方的な制限は排除すべきと  
の立場をとっており、それゆえ、これらの制限を  
完全に、かつ早急に排除するための協定をしな  
ければならない。

将来の海上輸送の自由化は MFN (Most  
Favoured Nation) = (最恵国待遇) 原則に基  
づかなければならない。海運についての MFN に対  
する米国の立場は面倒なものである。非常に自由  
化された産業が主要規則として制限を設けるのは  
適当ではないだろう。

#### (4) UNCTAD 定期船同盟コード再検討会議

ノルウェーは定期船同盟コード条約の締約国で



▲懇談中のマルクーセン委員長と松成会長

ある。

ノルウェーは、91年の1月 OECD 海運委員会で合意された再検討会議の再開のための原則を支持するものである。これらの原則を確保するため B グループ (先進国グループ) は結束することが重要である。

ノルウェーは、再検討会議再会期においては、コード条約の現行の適用範囲ならびに基本的な目的および原則は変更せずに、諸規定の実施に関する見直しに専念すべきと考える。

#### (5) EC

海運問題は欧州経済地域内交渉事項 (European Economic Area negotiations) の一つである。ノルウェー政府は、これらの交渉が海運部門におい

てもノルウェーと EC 間の協力関係を強化・拡大するための基礎を提供するものとする。しかしながら、EEA 協定は決して海運問題において欧州の要塞 (Fortress Europe) のようなものを規定するものではないことを強調したい。反対に、このような協定にノルウェー海運業が参加する主な利益の一つは自由な欧州政策 (a maintained liberal European policy) に寄与することが可能となることである。

EC 海運政策の第 2 段階はまだ加盟国間で検討中である。それゆえ立場を表明するのは時期尚早である。二国間レベルおよび国際機関における EC 委員会と加盟国との協力は重要と考える。ノルウェーは EC 委員会と 2 年に 1 回協議を持っている。

### 3. 便宜置籍国の概要

外航船舶をどこに登録すべきかは、長年にわたって、意見を異にする人々の間で論争の絶えない問題である。一方で、船籍は合理的に可能なかぎり、その船の母国つまり船主たちが営業を遂行する拠点におくべきだと信じている人たちがいる。これに反対の意見は、その見解はあまりにも単純すぎるという。この問題は主として、ほかに考慮すべきファクターのない場合、コストと税金そしてそうした費用の負担を受け入れるかあるいは回避しようとするかの船主の態度いかに帰着するものようである。一般に“FOC”と呼ばれる各国のレジスターに登録することによって、船主は多くの場合、利益への直接課税を回避し、低賃金の船員雇用を通じて運航コストを下げ、伝統的な海運国が要求するより厳しい安全基準の適用などを避けて通ることもできる。

今日世界中で、海運の歴史や伝統のない多くの新興国が、いっそうの収入を得るための手段として船

舶登録制度を開発しようとしている。その数はますます増えつつあり、そうした国の多くが自国に登録船を誘致すべく、より長い歴史をもつ FOC 諸国と活発な競争を繰りひろげている。(もともと、パナマ、リベリア、ホンジュラス、コスタリカの 4 国が、PanLib-HonCo ブロックといわれていたが、これにバハマ諸島を加える場合もある)

#### FOC 船：悪いのはだれか？

海運に関係のない人はこう質問するであろう。「それでは、それらの非海運国はどのようにしてレジスターを始めたのか？ なにが刺激となり、そしてだれがそれを唆したのか？」遺憾ながら、その大半の責めを負わねばならないのは、米国、そしてより具体的にいえばオイルメジャーなのである。

第 2 次世界大戦前、あるいはごく最近までといえるかもしれないが、カリブ海にある多くの国は、米

国の経済富国と考えられていた。米国の影響は、これら諸国の政権の座にまで及び、特にリベリアの場合は、米国がその送還奴隷たちのための新たな母国として首尾よく建国した国という歴史的経緯もあって、米国は同国に対して一種の家父長的な権威を行使していた。その当時、一種の独裁者として認知されていた石油王たちにとり、米国の息のかかったこれらの国の一つに船舶登録制度を設立することによって、新しいフラッグで石油を輸入する彼らの船舶に米国連邦議会が反対しないよう説得できさえすれば、極めて大きなコストの節約が達成できると考えつくのはいとも簡単なことだった。

このたくらみが合法的に日の目を見て、多くの場合、米国民が、誕生した新レジスターの経営者に任命された。ただし、それには、「波風だけは立てないように」という暗黙の忠告を伴っていた。実はこの意味するところは、これらの FOC 船は堪航性に問題のある船が多かったということなのである。適切な検査や修繕のなされた船は少なかったのだ。船長を含むあらゆるランクの資格証明も、その筋とのコネさえあれば購入することができた。船員組合なども、船内の就労条件の改善になんの役割も果たせなかった。多国籍船員の混乗のケースが多かったからである。全体として見て、FOC 船の評判は決して芳しいものではなかった。

今日の FOC の水準はどうであろうか。これに関しては意見が分かれている。「<sup>ひょう</sup>豹が簡単<sup>まじだろ</sup>にその斑駁を変え得ようか？」と冷やかに問う人もいれば、一方で、FOC 船と非 FOC 船の安全性基準——検査、修繕、船員資格などに関する——にほとんど大差はないと主張する人もいる。船舶の事故件数と FOC ならびに非 FOC 諸国間の複合サンプリングによる船腹数を対比した表によって、その結果に意味があるかどうか調べてみるのも面白いかもしれない。それでも、フリートのレジスター構成、ある種事故の頻発度とい

った可変的な要素の違いなどをすべて考慮に入れないう表面的な観察だけでは誤解を招くことになるおそれがある。

FOC 諸国が以前から批難され続けているひとつの点は、異なるグレードの船員およびシップオフィサーに対する試験のやり方、もしくはそうしたランク別の資格証明書が発行されるその他の方法に関するものである。これらの試験には、複数の選択肢から正しい答えを選ばせるという方式が多く用いられているが、三つないし四つの選択肢の中から誤った解答を選ぶのはかなり頭の悪い受験生だということになる。つまり、その種のテストはやさしすぎるのだ。船長、機関長には BSC (Bachelor of Science : 理工学士) のレベルを上回る程度の高い試験制度を設けている先進海運国とは大変な違いである。

かくして、非 FOC 船が少なくとも乗組員の資格という点でそれなりの有利性をもつことは明らかである。資質の高い船員の配乗している船舶が保険会社ならびに P.I. クラブから割り戻し保険料という形で相応の評価を受けることはある意味で当然ともいえよう。このようなリベートは、無事故記録をもつドライバーに与えられるノー・クレイム・ボーナスに似ている。

船籍についてのひとつの重大なポイントは、戦時あるいは国の非常事態の際における“政府のコントロール権”の行使と呼ばれるものである。いかなる国の政府も、いったん戦争がぼつ発すれば、自国の防衛はもとより攻撃上の必要を満たすに足る十分な船舶をそのコントロール下におく必要があることをよく知っている。戦争の行われているときに、自国籍の下にない船舶が、船主の属する国の政府の出した命令に従うという保証はない。とりわけ、その船舶の登録国が中立国の立場をとるか、あるいは交戦の相手国に組した場合、それがいえよう。

そのようなわけで、経済的な問題を別にして、健

全な商船隊の保持は、一国の安全保証にとり死活の問題なのである。

世界の伝統的海運国の登録隻数を調査することがこの論文の目的ではない。それはあまりにも複雑な作業にすぎず。しかし、FOC サービスの提供国、あるいはそのレジスターの水準が世界の妥当な水準に比べ劣ると思われる国が発表しているいくつかのデータを比較してみることによって、良いものと悪いものを見分けることはできるかもしれない。

## パナマ

登録船腹量5,000万%見当を擁し、世界第2位にランクされるパナマは、米国の属国と見られていた。長年にわたって、パナマレジスターは、とりわけ米国フラッグによる運航は非経済的かつ利益につながらないと考える米国の海運会社に安全な場所を提供した。船舶登録で挙げる年間推定4,000万ドルの収入は、国家予算の重要な財源であった。あらゆるレベルでそして政府のすべての部内に贈賄と腐敗が横行し、その果て大統領の麻薬密輸とのかかわりが命取りとなった1989年12月、米国海兵隊がパナマに侵攻、ノリエガ政権を打倒したのである。

この危機の間に、船主の多くがその登録船舶を移籍、相当数の船舶がリベリアに移された。これによって、パナマは1,000万%の船舶を失った。新政権の誕生以降、フラッキングバック船に対する新登録費用の免除およびリベリアからの復帰船には登録を据え置くという政府の措置が効を奏して、いったん失われた船舶は着実に当レジスターに復帰してきている。

パナマ海運庁(Marad)の新長官 Luis Fabrega 博士は、海事法律家でもあり、90年11月に現職に就任した。

最新の報告書によると、パナマは1989年、846隻約990万%の新しい登録を勝ち得たが、一方で、897隻

1,301万%を失った。しかし、報告書も指摘しているように、この喪失数には、稼働しなくなったか5年以上にもわたり所定料金を支払わなかったため追放処分になった685隻が含まれている。報告書は言を継いで、1991年の最初の45日間に、130万%からなる93隻が新たにこのレジスターに追加されたと述べている。

新規加入のオーナーにとって登録手続きが簡単なことと、リーガルフィー(法律手数料)が比較的安いことが、ナショナルフラッグへの高課税から逃れようとする他国の船主たちにとり、パナマレジスターを魅力あるものになっている。

## リベリア

西アフリカのこの大国は、長年にわたり打ち続く内乱に苦しんでいるが、そのオープンレジスターには大きな影響は出ていない。船舶登録の実際は、ニューヨークに本社のあるIMSグループによって行われている。バージニア州アーリントンの会社、26億ドルの資産を有するUSLICO コーポレーションの関連会社である。

リベリアの会社は、1日ぐらいの短時間に設立が可能であり、企業の役員が国籍を問われることもなく、世界中どこでも営業できる。役員の名前、監査証明付きの決算書類や納税書も求められることもない。登録の申し込みは、まずニューヨーク在の海事代理コミッショナーを通じて行わなければならないが、こまごまとしたことはロンドン、香港、東京、ピレウスといった世界の主要都市にある支部の手で取り決められる。

登録要件としては、船舶は1,600ネットトン(nrt)以上、船齢25年以下でなければならない。また申し込み船舶は、Lloyds, ABS あるいは Bureau Veritas といった認められた船級協会所属のものであることを要する。

登録料関係は nrt に基づいて次のように決められている。

	(単位米ドル)
A) 登録料(サービスチャージ)	2,500
B) 年間トン税	0.40 per nrt
C) International participation & Marine investigations	1,000
D) 同追加払い	0.05 per nrt
E) Marine inspection	725
F) Provisional certificate of registry	200
G) Permanent certificate of registry	200
H) Temporary ship radio station licence	100
I) Combined publication holder	50
J) Oil record book	5
K) Articles of Agreement	2

上記B、C、D、Eの費目は年間ベースの支払いであり、ほかに本船の売り渡し証書もしくは建造証明書の特別記録フィー50ドルと、本船抵当権の記録フィー475ドルがある。

リベリアフラッグ船配乗の船員はすべてリベリアの船員手帳 (ID ブック) を所有していなければならない、そのためのチャージが35ドルかかる。シニアオフィサーにはリベリアの資格証明書が必要であるが、これは他国の同等資格をベースとするか一定の試験を経て発行される。日本、韓国、台湾、香港 (ただし英領としての)、シンガポール、フィリピン、インドネシア、インド、パキスタンを含む26カ国の発行した有効なライセンスがあれば、5年間有効な同等のリベリア・ライセンスの受給を受けられる。

リベリア・レジスターでもうひとつ興味のある点は、リベリア船主協議会 (Liberian Shipowners Council) の名で知られている組織を作っていることである。これは一種の非営利団体であって、オープンレジストリーの維持を確実なものとして、IMO と ILO の定めた国際基準がそのメンバーによって完全

に実行されることを期すこと、などをその目的としてうたっている。リベリア・レジスターは、関係するいくつかの船級協会に対して法の定める安全検査を実施する責任を徐々に強化しており、当局の任命した海事サーベイヤーのネットワークを通じて年に一度の安全検査を行っている。これらのサーベイヤーは、所定のあらゆる証明書類、オフィサーの資格証明、マンニングの要件、航海計器類、海図ほかの図書、消防および人命救助の装備など一切の検査責任を負う。

オープンレジスター・システムの反対論者は、この検査責任の不履行が現在非難を受けている問題であると主張しており、消息筋によると、正当な資格のないオフィサーが任について船舶の運航を行うケースが多かったといわれる。これが本当なら、由々しい事態といわざるを得ない。資格のないオフィサーの操船する25万トンタンカーは、いつ災害を引き起こしてもおかしくはないからである。

## キプロス

キプロスの独立船籍は1962年に創設され、英国の海運、銀行、法律上の慣行をおおむね踏襲している。海運活動に関する課税は二通りに分かれていて、キプロス登録船のオーナー、チャーターないしオペレーターには非課税であるが、仲介業、海上保険、海損の調停といったその他の海運関連サービスに対する課税は、通常の課税額の10分の1に限られている。

1990年、キプロスは登録船腹量で世界第7位にランクされ、約1,800万%をその支配下に擁していた。船齢17年未満の船舶は無審査で登録を受理されるが、船齢18年以上の船は、堪航性および船員配乗関係の一定の規定に従わなければならない。外交ミッションないしは名誉領事の常駐する世界中のどの事務所を通じてでもキプロスフラッグへの移籍が可能であ

る。当初の登録期間は6カ月間とされているが、登録手続きは簡単なものの、新たに登録された船舶は、法律で定められた新船籍証明書の交付前に船籍から離脱することはできない。

費用の点だけが船主にとっての唯一の関心事であるとするなら、キプロスは世界のどのレジスターよりもはるかに安いといえよう。暫定登録料は、1万%未満の船舶につきグロストン当たり5セント、それを超える船舶については2.5セントである。6カ月の暫定登録期間内に、船舶の永久登録が認められると追加フィーの支払いは不要となる。その他チャージとして、船舶抵当の移転/解除費、船舶の移転/除去費、ラジオステーションのライセンス費用などがあり、年間登録税は、以下の表に示すように計算される。

A) 5,000%まで	12.5セント
B) 5,001~10,000%	追加 10.0 //
C) 10,001~20,000%	// 6.0 //
D) 20,001~50,000%	// 3.5 //
E) 50,001%以上	// 2.5 //

上記計算の結果に次の係数（船齢ファクター）を乗ずる。

A) 5年未満	0.75
B) 6~10年	0.90
C) 11~15年	1.10
D) 16~20年	1.20
E) 21~25年	1.30
F) 25年以上	1.70

法の定めるところにより、キプロス登録船には15%のキプロス船員を配乗しなければならない。しかしながら、現在この15%を補足するだけの十分な数のキプロス船員がおらず、キプロス海運局は、同等の資格を有する41カ国の船員の受け入れを認めている。

ついでながら、世界最大の船舶管理会社で現在130

隻からの引き受け船舶をもつモナコのV Ships社が、90年11月、キプロスに事務所を開設し、直ちに20隻をこの国のレジスターに移籍したことは注目に値する。

また、90年11月、キプロスの公式代表団と協定を結んでニコシアに事務所を開設し多数の船舶のキプロス籍への移籍を始めた中国のユニークな動きも興味を引くところである。

### その他のレジスター

現在、レジスター数は増え続けているが、その多くは、最近独立を勝ち取ったか、独自の海事法制を敷くある程度の自由を得た国を拠点とするものである。海運の伝統あるいは海事問題の経験を有する国はほとんどない。それでいてどの国も、レジスターを一国の富を増やす手取り早い手段と考えているようだ。

良いレジスターの運営には、自国に登録された船舶の堪航性ならびに配乗船員が適正な訓練を受け正当な資格を有することを確実にしめる責任を伴うものであることを、こうした国々がよく認識していないのはまことに嘆かわしいことである。

### 香 港

英国の領土占有と密接なかかわりをもつ香港船籍は、1850年に創設された。1997年に香港は中国に返還され、特別行政区域となる。中英協定によって、香港は「中国・香港」として独自の SHIPPING・レジスターをもち、独自の船籍証明書を発行することを認められる。

ごく最近まで、香港レジスターは英国の海運法と慣行に大きく依拠し、いわば英国レジスターの延長として運営されていた。

しかし、1990年12月3日に、英国のレジスターから独立の新レジスターが設立された。準備に5年の

歳月をかけたといわれるが、これにはいささか疑問がある。実際的には新旧レジスター間にほとんど大きな違いはないように見える。ただ、検査、安全性そして正当な検査証明書の発行に関するあらゆる国際条約を遵守し、香港はIMOの諸活動にも一員として参加することになった。

新レジスターは、政府の海運局の管理下におかれ、海運局次長がその長に任じられている。新レジスターで注目される一つの大きな変化は、マンニング要件である。英本国あるいは英連邦の資格証明は、もはや必須条件ではなくなった。香港のそれに匹敵すると見なされる資格証明書をもつかなる国の船員であれ、船長職も含め香港籍船のあらゆるポストにつくことができるようになった。ただし、このステップがやがては配乗船員の質の低下につながることを懸念する向きもある。

新香港レジスターは、香港内に居住し一定のビジネス上の規制に従う個人、会社ともに利用可能である。経済サービス相のAnson Chan女史は、「このレジスターに利益を挙げることは期待していないが、少なくとも取支だけは償ってもらわないと困る」と述べている。政府発行のパンフレットが一部例示する以下の検査ならびにサービスフィーのリストが全体の料金体系のお手本になるなら、この目標は十分に達成できるにちがいない。

#### 最初の検査

1. 公認の船級協会が当初のすべての検査を引き受けている場合でも、政府のサーベイヤーによる検査を要する。

#### サービス

#### 料金

政府のサーベイヤーによる船体検査

(単位香港ドル)

- |                      |         |
|----------------------|---------|
| (a) 500トン以上1,600トン未満 | 2万5,000 |
| (b) 1,600トン～1万トン     | 3万5,000 |

- |                |    |
|----------------|----|
| (c) 1万トン以上     | 5万 |
| プラス旅費、交通費、日当など |    |

このほかにも、1万5,000%の標準的な船舶について最初の安全設備検査の実施料金が例示されている。16万5,520ドルになっているが、それは法外に高すぎるように思われる。同様の繰り返し検査の料金は20,740ドル、これは2度にわたるサーベイヤーの訪船検査をカバーしている。時間外の仕事にはオーバータイムも要求される。午前7～9時と午後5～7時は1時間あたり580ドル、午前7時前と午後7時以降は、時間あたり1,160ドル、土曜の午後と日曜日の場合には1時間1,730ドルときわめて高いオーバータイム料金が課せられる。

海運局のスポークスマン Peter Choy氏によると、「12月に773隻の船舶が、旧レジスターから新レジスターに自動的にシフトされた。新規の登録船も10隻あったが、うち2隻はヨット。また、22隻が香港籍から離脱し、うち10隻はヨットであった」

香港新船籍は、関係者からあまり歓迎はされていないように見える。船主の好むパナマやリベリア籍からフラッグイングバックするよう香港船主たちを説得することにもあまり成功していないようだ。海運界に影響力をもつ香港船主協会が、独立の香港船籍は望ましくかつ必要なものだとして政府を説得するのに主導的な役割を果たしたといわれているのだが、

より慎重な香港船主の中には、政府のサーベイヤーが日曜日の検査を終えて、船長とゆっくりお茶を飲んでいるのにも1時間当たり1,730ドルのオーバータイムを払わされると考えるだけで、がっくりくる人も多いのではないだろうか。まだスタートしたばかりではっきりしたことはいえないが、成り行きを見守る必要のあることは確かだ。

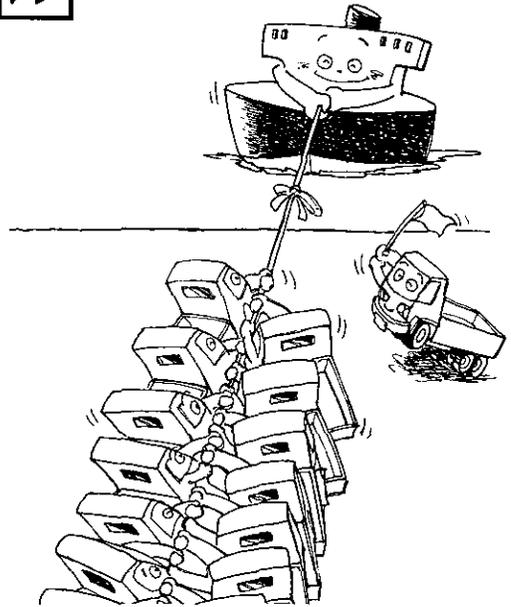
(Asian Shipping 1991年4月8日号)

## 帆船を飾った華麗なファッション ——船首像。

帆船から汽船の時代に移って消滅してしまったものの一つに船首像がある。航海の安全を願って舳（へさき）に取り付けた彫刻で、蛇の頭など信仰の対象や魔力をもつものの姿をかたどったものだ。その歴史は古く、古代ギリシャ・ローマの商船やバイキング船にまで遡ることができる。しかし迷信から出発した船首像も、16世紀に入ると、富や威信のシンボルへとその意味も変わり、次第に豪華で手の込んだものになり、18世紀の中頃には、女優や皇太子、政治家など実在の人物まで登場するようになる。

やがて19世紀半ば、大型で快速のクリッパー型帆船の全盛期になると、こうした「船首像芸術」は最も華麗で洗練された時代を迎える。スマートなクリッパー型帆船には船首像がじつによく似合った。そこで各船主は、船首像の豪華さや美しさを競い合い、著名な彫刻家による作品も登場する。題材も、カティ・サークに代表される女神像から、男神、騎士、鷲などと幅広い。しかしその後汽船の時代を迎え、舳に突起部をもたない直立型船首が一世を風靡するようになると、船首像は急速に歴史の舞台から消えてゆく。

スピードや大量輸送能力、経済性を最重視する現代の船には、船首像のような「ファッション」を楽しむ余裕はもはやない。しかし伝統を重んじる練習帆船などには、今も船首像をみることができる。例えば運輸省航海訓練所の練習帆船・日本丸の船首には、「藍青」と題された西田由・東京芸大教授制作の女神像が取り付けられている。時代は変わっても、流麗な帆船の姿と船首像は、切っても切れない関係にあるようだ。



## V L C Cのエンジンの馬力は、 10トントラック約100台分。

現代の船の推進機関は、タービン機関、ディーゼル機関、電気推進の3種類に大別される。タービン機関は、ボイラーで燃料を燃やして高温高压の蒸気を発生させ、これを金属製の羽根に吹きつけて回転させる方式。高速が出せ、振動が少ないのが特徴だが、一方で燃料消費量が多いという難点がある。

ディーゼル機関は、バスやトラックに使われるものと同じで、タービン機関より歴史は新しい。馬力の点でタービン機関にやや劣り、振動、騒音が大きいという弱点もあるが、燃料効率が高く、経済性に優れている。第2次大戦後、高馬力のディーゼル機関が開発されてからは、タービンに代わり船舶用エンジンの主力の位置を占めるようになった。

電気推進は、ディーゼル機関やタービン機関で

発電機を回し、その電力でモーターを回す方式。タービン同様高速船に向くが、燃料効率はやはりディーゼルに劣る。

ところで、こうした船のエンジンの馬力はどのくらいだろうか。例えば25万重量トンのVLCCなら3~4万馬力。相当大きな数字に聞こえるが、これは10トントラックで比較すると約100台分にすぎない。つまりトラックならトン当たり約35馬力必要なところを、VLCCは、わずか0.14馬力で済んでしまう。全長300メートルを優に越え、日本の原油消費量の約半日分を一度に運んでしまう巨大なVLCCが、時速26キロメートル程度とスピードこそ違いますが、この程度の馬力で走ることを考えれば、輸送機関としての船の経済性の高さが納得させられる。

### モジュール船の荷役を支える、 コンピュータ制御の スーパー・ムカデ。

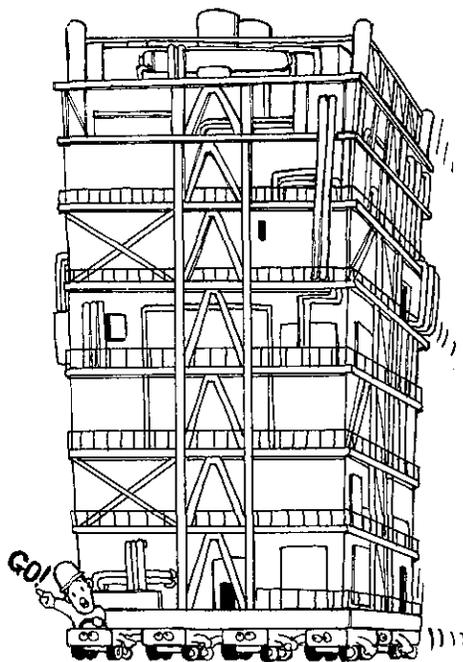
海面からわずか3メートルほどの広く平坦な上甲板に、ブリッジの数倍もの高さでそりたつ巨大な積載物。ほとんど工場そのものにみえるこの貨物は、「モジュール」と呼ばれる発電プラントや海水淡水化プラントの分割された一部。モジュール船は、このモジュールを運ぶための専用船だ。

自前の荷役装置を持たないRO/RO（ロールオン・ロールオフ）方式のため、荷役はユニットドーリーと呼ばれる自走式の荷役装置で行われる。自走可能な台車を、貨物の大きさや重量、重心位置に合わせて縦横に複数連結して用いるもので、連結と同時に全車両が連動し、何十両連結しても運転手は一人で済む。まるでコンピュータ制御のムカデといったところ。まず陸上で、モジュールの下にこのユニットドーリーが滑り込み、ジャッキアップして貨物を支えながら甲板上に自走し、

所定の位置で貨物を降ろして、陸上に戻るという方法で行われる。

このスーパー・ムカデの苦手は傾斜だ。このためモジュール船は船底から喫水線まで4~6メートルの高さしかない超浅喫水幅広型（USDV）という特殊な形状をもち、荷役時には、バラストを注入して岸壁と上甲板が同じ高さになるまで船体を沈め、ユニットドーリーの水平移動を可能にしている。

外地でのプラント建設は、天候等の条件によって工程が左右されやすい。しかしプラントを国内で完成させ、あとは据え付けるだけにすれば、確実な工程と、プラントの精度が保証される。こうしてモジュール船によって運ばれたさまざまなプラントは、開発途上地域の人々に水や電力を供給し、暮らしや経済の発展を支える原動力として、今日も世界のさまざまな国で活躍している。



## 海運日誌（4月）

2日 海上安全船員教育審議会・船舶職員部会の20条問題小委員会が開催され、新たなマルシップ混乗船として、外航の新造船1隻と既存船6隻計7隻について船舶職員法第20条の特例を承認した。これにより新たなマルシップ混乗船は18隻（新造船9隻、既存船9隻）となった。

（P.30内外情報1参照）

6日 イラク国民議会は、国連安全保障理事会が3日採択した湾岸戦争の恒久停戦決議を受け入れることを決定した。

8日 当協会は海部総理、村岡運輸相に対し、ペルシャ湾における航路の安全確保について要望を行うとともに、経済団体連合会に対しても、10日同趣旨の要望を行った。

（P.43船協だより参照）

◎ 運輸省海上技術安全局が平成2年度の新造船建造許可実績を発表。それによると、279隻、1,070万1,578%（前年度比24%増）で、昭和58年度以来7年ぶりに1,000万%の大台を突破した。また契約船価は、1兆4,298億3,100万円となった。

9日 内航二船主団体（内航労務協会、内航一洋会）と全日本海員組合との平成3年度労働協約改定交渉は、標準船員の基本給を定昇込みベースアップ1万3,580円（6.91%）で妥結した。

（P.4海運界の動き参照）

11日 外航二船主団体（外航労務協会、外航中小船主労務協会）と全日本海員組合との平成3年度労働協約改定交渉は、標準船員の基本給を定昇込みベースアップ1万2,100円（6.03%）で妥結した。

（P.4海運界の動き参照）

◎ 国連安全保障理事会は、イラク政府による安保理決議第687号（恒久停戦決議）受諾を承認した。これにより湾岸戦争は1月16日の開戦以来約3カ月ぶりに名実ともに終結した。

◎ 大蔵省が発表した90年度の貿易統計（通関速報ベース）によると、輸出額から輸入額を差し引いた輸出超過額（貿易黒字）は545億8,300万ドルとなり、前年度に比べ約50億ドルの減少となった。

◎ 平成3年度の国家予算が成立した。

15日 日本鉄鋼連盟が発表した鉄鋼生産（速報）によると、90年度の粗鋼生産量は、1億1,170万トン（前年度比3.3%増）で、過去4番目の高水準となった。粗鋼生産が1億1,000万トン台に乗るのは11年ぶり。

17日 制度要求をめぐる交渉が難航していた91年度港灣春闘は、日本港運協会と全国港灣が中央団体交渉で了解点に達し、先月31日以来続けられていた港灣ストがようやく収拾した。

24日 政府は安全保障会議、臨時閣議を開催し、ペルシャ湾の機雷除去のため海上自衛隊の掃海艇を派遣することを正式に決定した。

### 4月の対米ドル円相場の推移

高 値	134.40円(16日)
安 値	140.33円(1日)
平 均(月間)	137.11円

（注）銀行間取り引きによる

## 4 月定例理事会の様様

(4月24日、日本船主協会役員会議室において開催)

## 業務委員会関係報告事項

1. 国際油濁補償基金作業部会の様様について  
(本誌1991年4月号P.32内外情報4参照)
2. IMO第64回法律委員会の様様について  
(本誌1991年4月号P.34内外情報5参照)

## 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.30内外情報1参照)

## 陳情書・要望書

- 8日 宛先：内閣総理大臣、運輸大臣  
件名：ペルシャ湾における航路安全対策について  
のお願い  
要旨：湾岸戦争の終結にともない、湾奥部への就航再開が期待されているが、湾奥部には機雷の存在も伝えられていることから、就航船舶の航路の安全確保を要望した。
- 10日 宛先：経済団体連合会会長  
件名：8日の件と同じ  
要旨：8日の件と同じ
- 18日 宛先：海上保安庁長官

件名：備讃瀬戸における船舶航行の安全について

要旨：備讃瀬戸におけるこませ網漁業により、航路が閉塞され、船舶航行が阻害されることからその改善を求める陳情を行った。

- 24日 宛先：水産庁長官  
件名：18日の件と同じ  
要旨：18日の件と同じ

## 海運関係の公布法令(4月)

- ㊦ 港湾法施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第9号、平成3年4月12日公布、即日施行)
- ㊧ 運輸省設置法の一部を改正する法律  
(法律第29号、平成3年4月17日公布、7月1日施行)

## 国際会議の開催予定(6月)

- ILO総会  
6月5日～28日 ジュネーブ
- IMO第66回理事会  
6月10日～14日 ロンドン
- IMO第36回防火小委員会  
6月24日～28日 ロンドン

# 船協だより

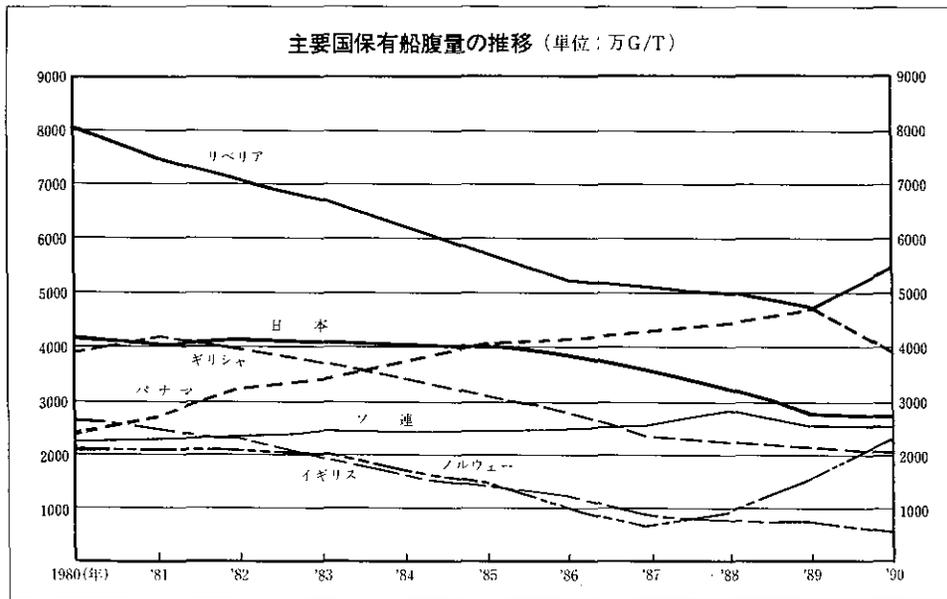
---

## 会議日誌(4月)

- |     |                  |     |                   |
|-----|------------------|-----|-------------------|
| 3日  | 保険幹事会            | 19日 | 業務委員会／法規専門委員会合同会議 |
| 5日  | 労務幹事会            | 23日 | 港湾委員会             |
|     | 啓水会              |     | 保険幹事会             |
|     | 電波研究会            |     | 船協月報編集会議          |
| 9日  | オーナー部会           |     | 船員保険研究会           |
|     | 保船幹事会            | 24日 | 定例理事会             |
| 10日 | 新造船幹事会           |     | 常任理事会／政策委員会合同会議   |
|     | 一土会              |     | 総務委員会             |
|     | 機関管理研究会          |     | 危険物小委員会           |
| 11日 | 船員経理研究会          |     | 労務懇話会             |
| 12日 | 広報幹事会            | 25日 | 京浜地区船主会           |
| 15日 | 海務幹事会            |     | 情報システム専門委員会       |
| 18日 | 労務委員会／同専門委員会合同会議 |     | 海務研究会             |
|     | 総務幹事会            |     | 資材研究会             |
|     | 政策幹事会            |     | 工務研究会             |
|     | 船内食料研究会          | 26日 | 調査統計委員会／同幹事会合同会議  |
|     |                  |     | 啓水会               |
|     |                  |     | 電波研究会             |

# 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

品目	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
	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

品目	1986年			1987年			1988年			1989年			
	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%										
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。

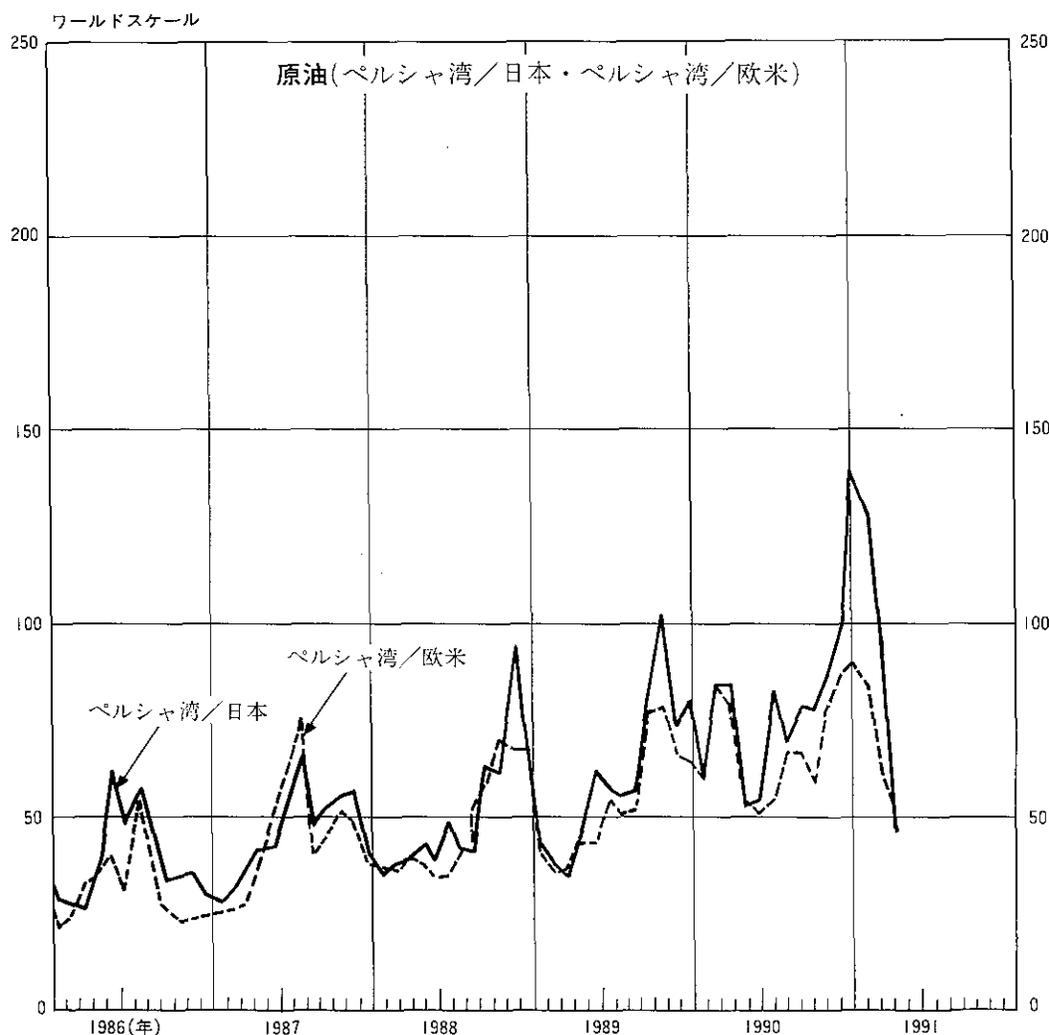
8・不定期船自由市場の成約状況

(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
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
3	10,462	531	10,993	2,459	2,525	4,840	0	201	437	0	10,301	2,396

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

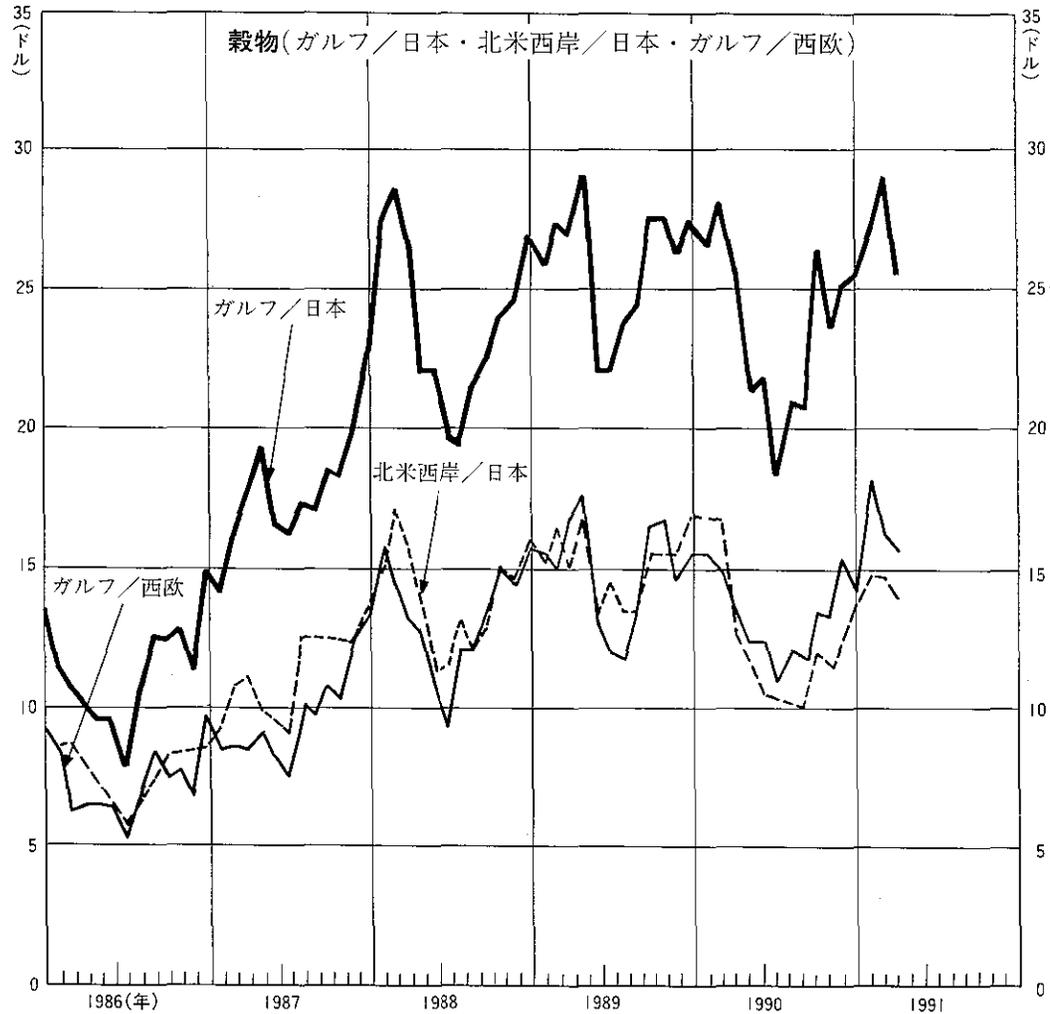
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・原油(ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/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	47.50	37.75	38.00	35.00	82.50	49.50	52.50	35.00
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。

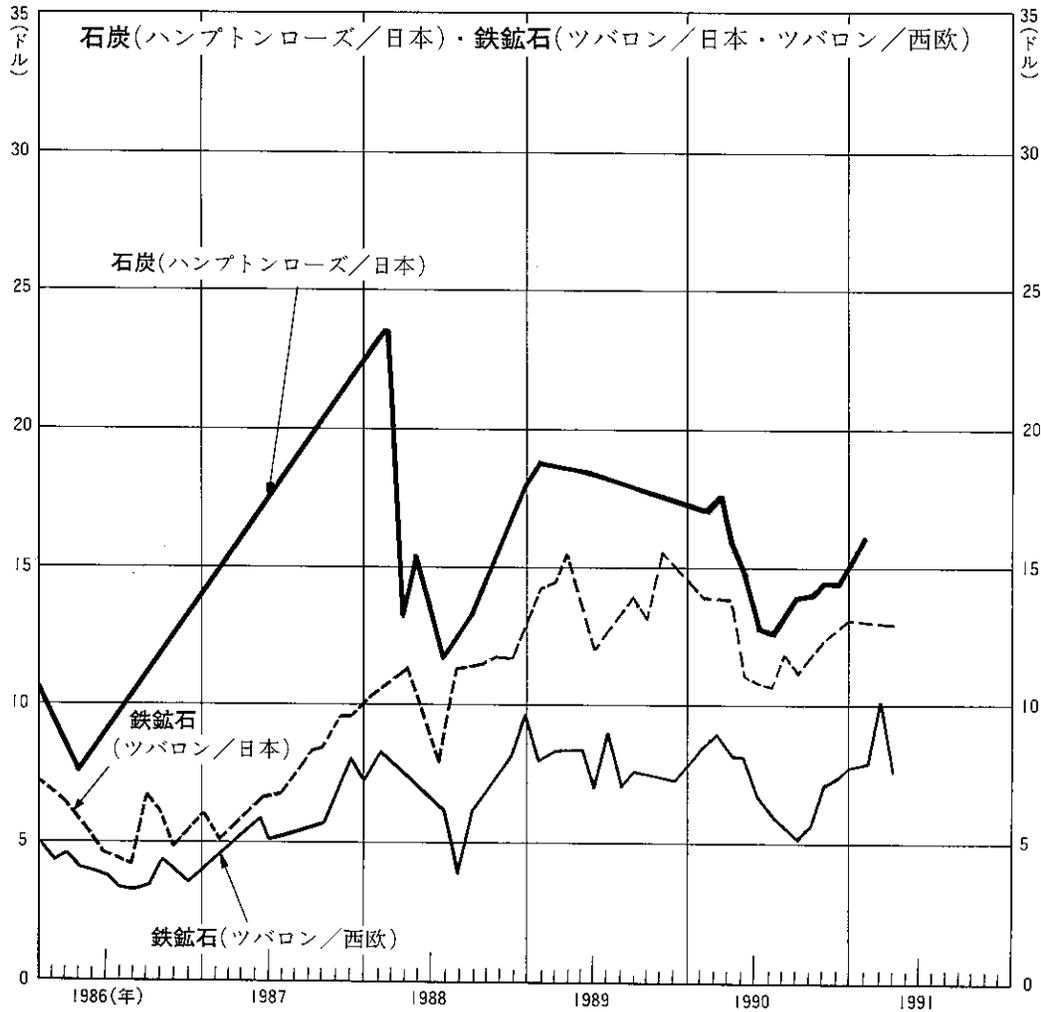


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	25.50	22.00	12.65	11.50	14.00	12.75	13.50	12.58	15.76	13.00
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	—	—

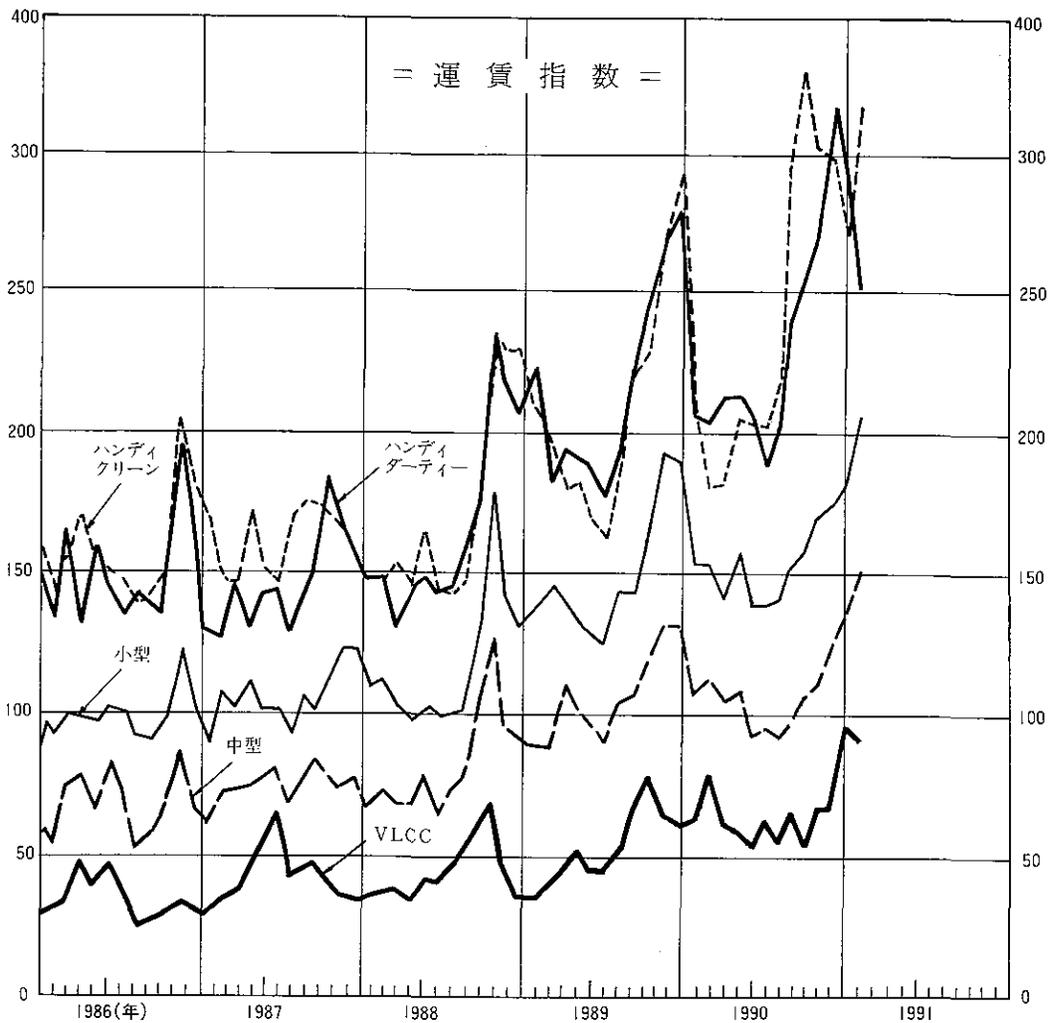
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。  
③グラフの値はいずれも最高値。



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	—	12.90	12.30	8.25	7.00	7.65	7.50
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。

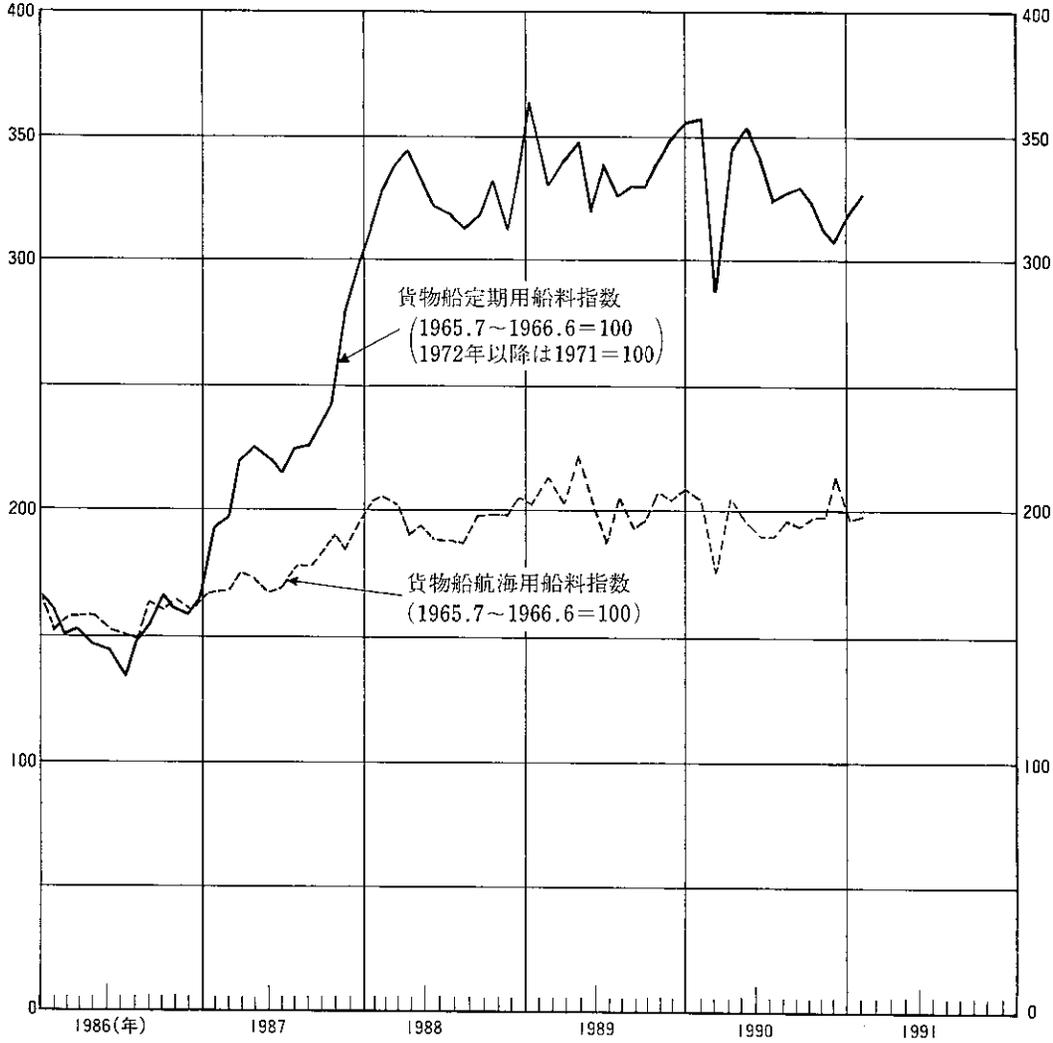


12・タンカー運賃指数

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	93.3	151.0	205.8	250.2	337.3
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(15万トン)以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン(6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン(3万~6万トン) ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン(3万トン)未満。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

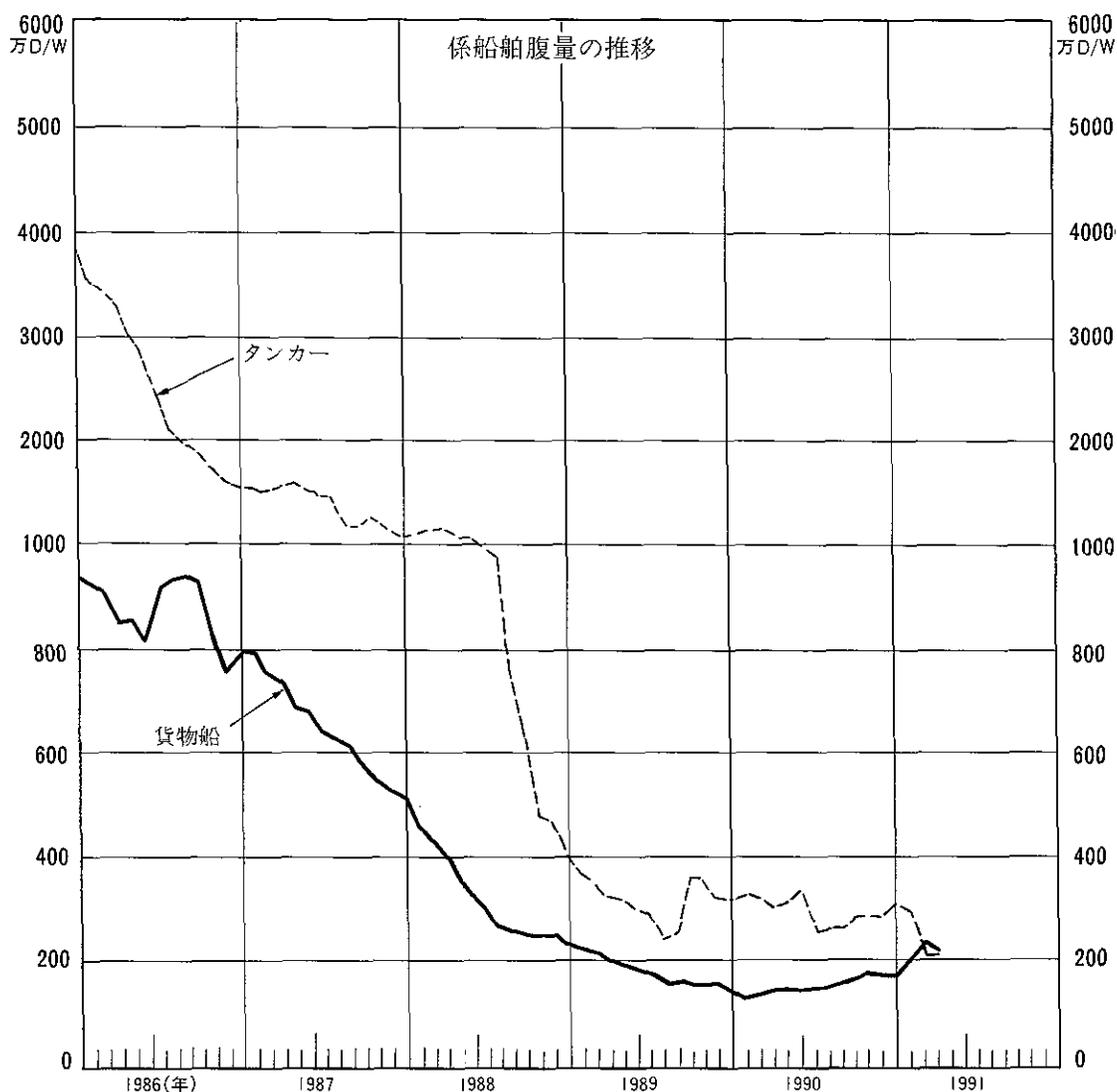


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1986	1987	1988	1989	1990	1991
1	166.1	164.3	193.4	204.9	208.3	198.0	166.2	162.5	292.8	334.0	356.5	318.0
2	152.0	166.3	203.5	202.4	203.3	199.0	159.4	191.4	312.0	363.7	357.6	325.0
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 ＝

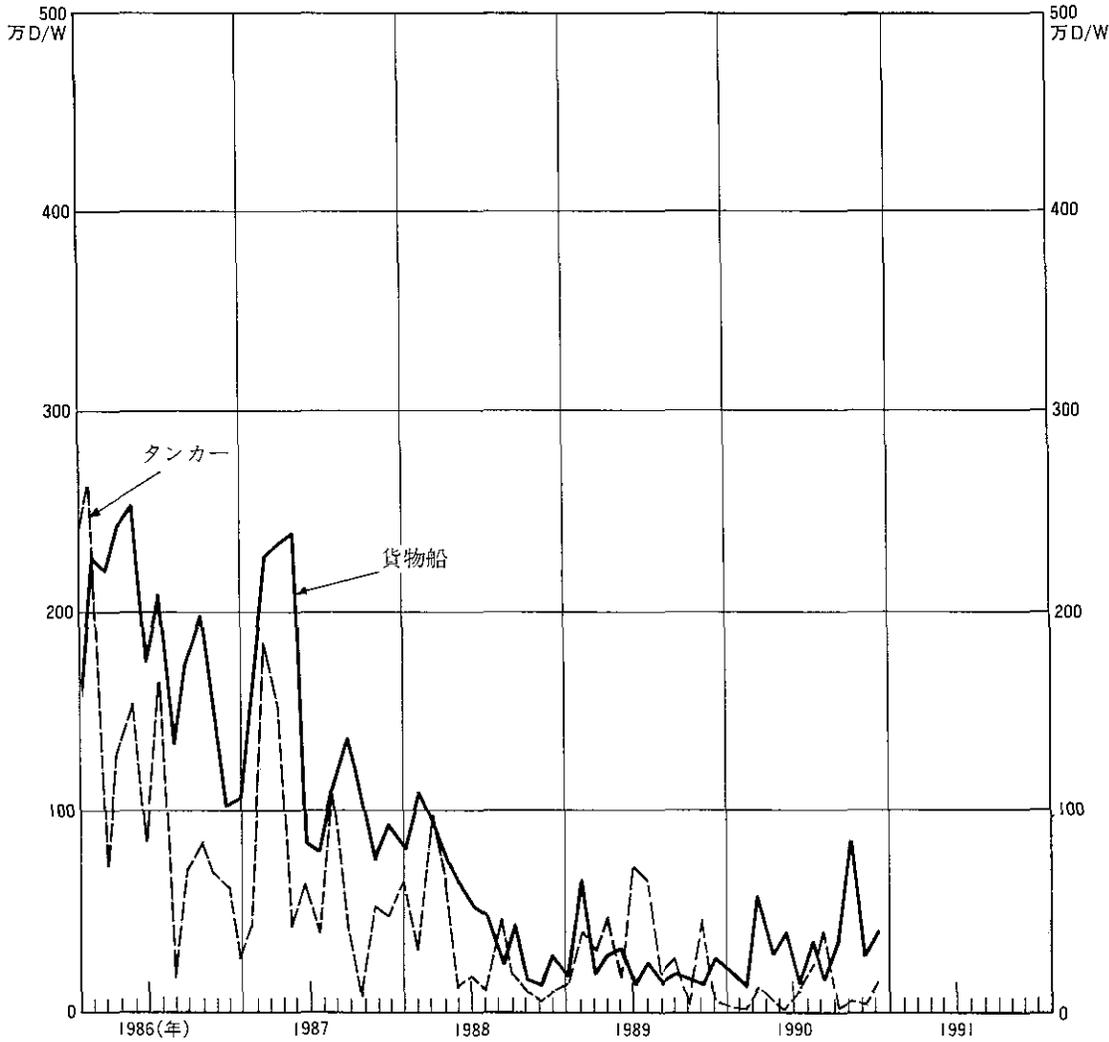


14・係船舶腹量の推移

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	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	288	1,665	2,155	47	1,193	2,135
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 vessels 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												
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 給 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 給 計	5,519	6,848	4,002	3,374	2,599	2,520	652	569	607	606
		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 給 計	250,713	235,966	201,577	177,088	171,758	164,807	37,610	41,960	41,378	46,459
		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 給 計	38,302	37,482	29,842	19,413	13,035	8,747	2,656	2,033	1,928	1,837
		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 給 計	294,534	280,297	235,420	199,875	187,392	176,074	40,918	44,562	43,912	48,902
		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	総伸 び率(%)	隻数	千ト	総伸 び率(%)	隻数	千ト	総伸 び率(%)	鋼船の占め る割合(%)	
1980	貨物 油 送計	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9	
		2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2	
		8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7	
1985	貨物 油 送計	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6	
		2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5	
		8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5	
1988	貨物 油 送計	5,976	2,444	▲ 0.7	1,237	65	▲ 8.5	7,213	2,511	▲ 0.8	97.3	
		2,379	1,163	▲ 1.0	49	4	▲ 20.0	2,428	1,166	▲ 1.2	99.7	
		8,355	3,607	▲ 0.8	1,286	69	▲ 9.2	9,641	3,677	▲ 0.9	98.1	
1989	貨物 油 送計	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲ 12.3	7,067	2,526	0.6	97.7	
		2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7	
		8,250	3,610	0.1	1,218	60	▲ 13.0	9,468	3,670	▲ 0.2	98.4	
1990	貨物 油 送計	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0	
		2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7	
		8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲ 11.7	9,842	3,696	0.7	98.5	

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

19・国内輸送機関別輸送状況

年月	輸 送 量 (百万トン)					輸送トンキロ (億トンキロ)				
	内航海運	鉄 道	自 動 車	国内航空	計	内航海運	鉄 道	自 動 車	国内航空	計
1981年度	479	152	5,231	0.37	5,862	2,118	341	1,813	3	4,275
1982年度	438	136	5,172	0.40	5,746	1,981	309	1,877	4	4,170
1983年度	438	121	5,123	0.44	5,683	2,007	276	1,935	4	4,223
1984年度	439	109	5,140	0.49	5,690	2,069	234	1,998	4	4,306
1985年度	452	99	5,048	0.54	5,600	2,058	221	2,059	5	4,344
1986年度	441	90	4,969	0.60	5,500	1,980	206	2,161	6	4,352
1987年度	463	83	5,046	0.70	5,593	2,014	206	2,241	6	4,466
1988年度	493	82	5,434	0.80	6,010	2,126	235	2,439	7	4,807

(注) 運輸省「運輸白書」による。

20・内航海運の主要品目別輸送実績

品 目 別	輸 送 量				輸 送 ト ン キ ロ			
	1987年度		1988年度		1987年度		1988年度	
	千 ト ン	構 成 比	千 ト ン	構 成 比	百 万 ト ン キ ロ	構 成 比	百 万 ト ン キ ロ	構 成 比
石 炭	14,789	4.0	15,673	3.8	7,666	4.8	8,550	4.9
金 属 鉱 物	59,160	16.0	62,515	15.1	30,134	18.9	32,454	18.8
非 金 属 鉱 物	70,698	19.1	78,610	19.0	38,678	24.3	36,068	20.8
砂 利・砂・石材	47,194	12.7	52,377	12.6	6,578	4.1	7,591	4.4
セメント	43,769	11.8	57,980	14.0	22,770	14.3	29,678	17.2
石油製品	125,051	33.8	133,831	32.3	47,043	29.6	49,550	28.6
機 械	9,733	2.6	13,171	3.2	6,372	4.0	9,198	5.3
合 計	370,394	100.0	414,157	100.0	159,241	100.0	173,089	100.0

(注) 運輸省運輸政策局管理部「内航海運輸送統計年報」による。

## 編集後記

世界の富める国の中で、そのほとんどの労働力を自国民だけに頼っている国は日本だけではないかと、日本に長く滞在したある欧州人はそんな見方をしている。頼っているというよりも、自国労働者を完ぺきに種々の面で守っているというのである。歴史的にも労働力という点については、神武以来自給自足の体制を崩したことがなく、これは日本と外国との間に海洋が存在したことと、長い鎖国政策がもたらした結果であるといっている。

つまりは、この四方を海によって守られている島国という地理的好条件に加え、外国から流入しようとする労働力には入国査証や就労許可条件を厳しくするなどの法的手段を講じて阻むとともに、一

言語、一民族、一国家という世界でも稀な特殊性によって、日本の労働者は手厚く保護されているというのである。

こうした見方は、欧州においては陸続きという地理的条件が労働力の移動を容易にし、これは安い労働力が常に国境の向こう側に存在するという点でもあり、そこが日本の労働環境との大きな差異として受け止められているのではないかと考えると理解できる。

だが日本も、いつまでその優位性による自国労働力に頼っていいのかということである。確かに先進工業国の中で日本だけが最盛期にも自国労働力のみで生産性を維持し高度成長を遂げてきたともいえるが、今やこうした経済的繁栄が一方では職域の多様化と職業選択の格差を拡大して、人手不足の職種の増加や都市集中傾向による過疎地域の労働力不足といった

事態をもたらし、加えて出生率低下による労働力不足などが深刻な問題としてクローズアップされてきているからである。したがって、これまでの生産性を維持し、さらなる経済成長を計っていくためには、自国労働力には限界があり、必然的に多くの外国の労働力に頼らざるを得なくなることはいうまでもない。しかしながら、このことは海、法律、言語といった、厚い壁の中で支えられてきた日本の労働環境を大きく転換させることもとなり、また、労働者自身の意識改革も必要とされることから、今がこの問題にどう取り組んでいくべきかをじっくり考えねばならない時ではないかと思う。

ナビックスライン

総務部文書・広報

グループリーダー

山口健太郎

船協月報 5月号 No. 370 (Vol. 32 No. 5)

発行：平成3年5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)