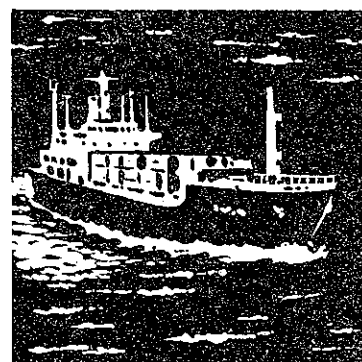
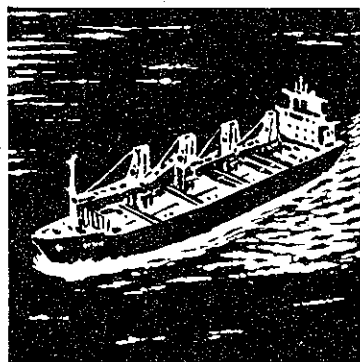
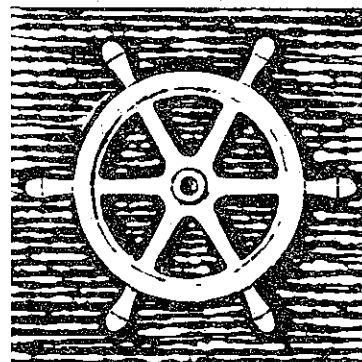
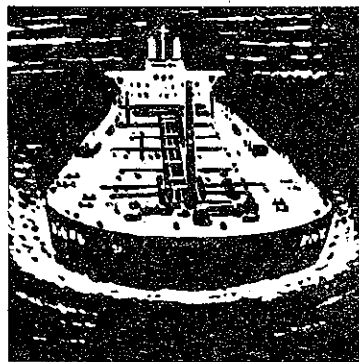
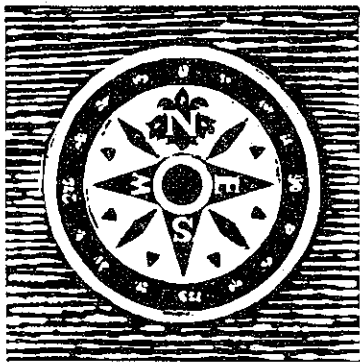


船協月報

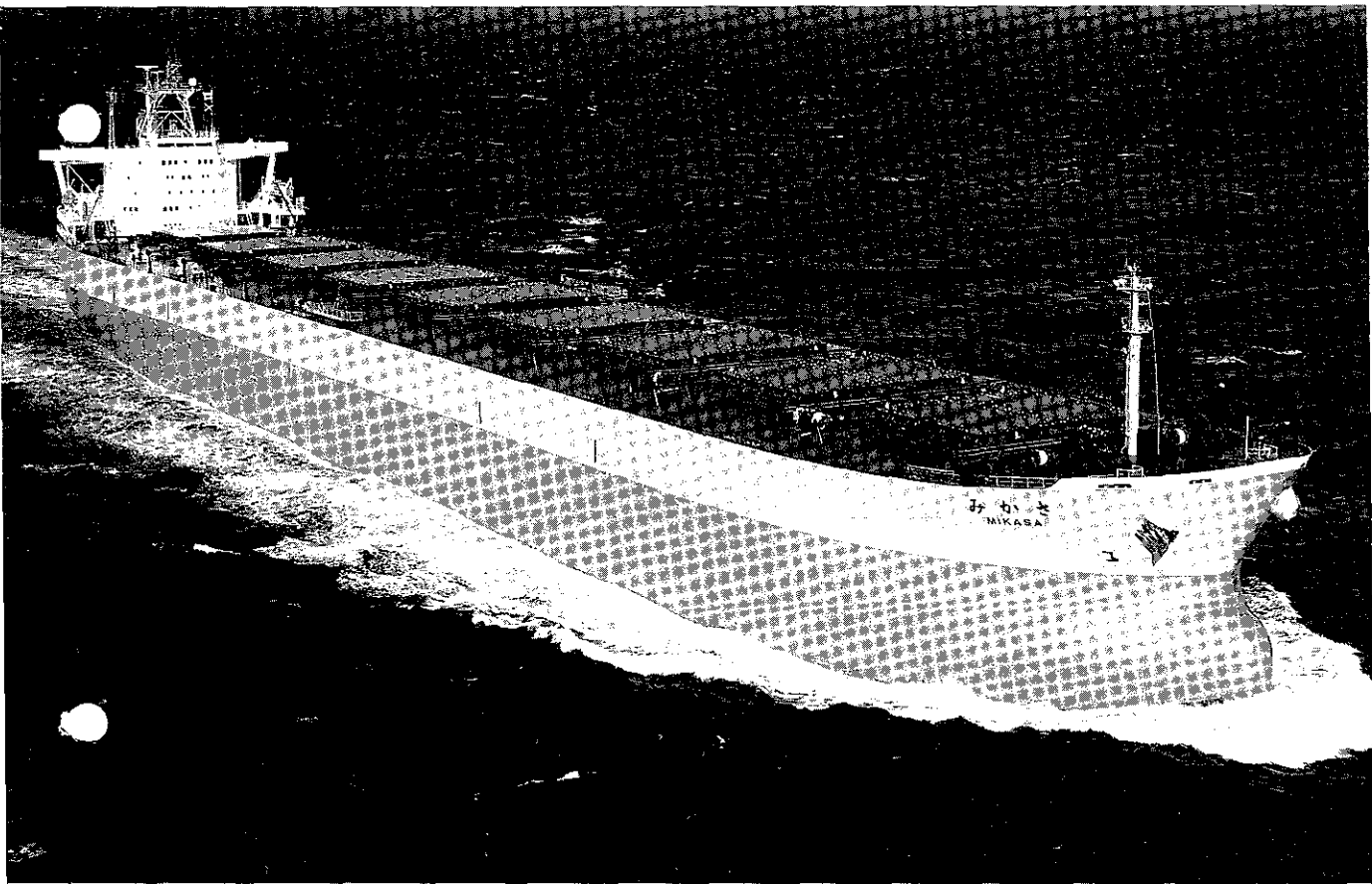
6

1991

平成3年6月20日発行 毎月1回20日発行 No.371 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。

湾岸戦争の後始末

日本船主協会副会長 石川 公通……………3
東京タンカー取締役社長

巻頭言

1. 運輸政策審議会国際部会国際物流小委員会報告……………4
—国際化時代における外航海運のあり方について—
2. 海技の伝承問題検討委員会報告……………11
3. 国際商取り引きにおける運送ターミナルオペレーターの……………17
責任に関する条約採択会議

海運界の動き

- 1991年の木材需給動向……………21
—変動期の木材輸入—

日本木材輸入協会 松木 金美
専務理事

寄稿

- 「広報」について……………28

経済広報センター 建部 英一
参与・常任審議役

随想

1. GMDSS 関連国内法の改正……………31
2. 平成3年度港湾春闘の概要……………32
3. 中古船市場に復帰しつつあるギリシャ船主……………33

内外情報

- 海運雑学ゼミナール 第15回……………36

- 海運日誌 (5月)……………38
船協だより (理事会の模様・会議日誌・その他)……………39
海運統計……………43
編集後記……………56

湾岸戦争の後始末

日本船主協会副会長
東京タンカー取締役社長

石川 公通



2月28日、事実上湾岸戦争は終わったが、金と時間と手間のかかる後始末が残った。私たちに関係の深いものとしては、炎上する油田の消火、機雷の除去、湾内の流出原油の回収等がある。

油田の消火には米国を中心とする油田消火専門会社が活躍していて、クウェートの大臣は7カ月もあれば消火に成功すると楽観的な見通しをのべている。一方機雷の除去については、多国籍軍の掃海作業に日本の海上自衛隊も参加することになった。英国軍司令官の話では、残りは約500個、2～3カ月で終わらしい。1カ月の大航海で現地に到着する自衛隊には、その実力を十分に発揮して「貢献する日本」の姿を世界に示してほしいと思う。

さて、残るは湾内流出原油の回収状況であるが、先日、日本石油連盟からサウジアラビアに派遣された専門家チームの話聞く機会があった。派遣の本来の目的は、わが国から送ったオイルスキマー等資機材の使用法の指導やこれら資機材を用いた回収作業計画の立案等であったが、現地作業員（フィリピン人）に対する言葉での説明だけでは不十分で、結局一緒に回収作業をやりながらの教育になったとのこと。

当初、流出量は1,000万バレルを超えるとも言われたが、3月中旬のサウジアラムコの推定によれば300～400万バレルらしい。それにしても VLCC 2隻分の膨大な量である。4月

末現在、ムース状の原油の塊は、アブアリ島が天然の防油堤となりダフィ湾にかたまっており、それ以南は油膜が散見される程度らしい。

オイルスキマーで回収した原油混じりの海水は、陸上に掘られた50m×100mのピットにポンプアップされ、それをローリーで吸い上げて製油所へ運び、油水分離している。

ちなみに、油を分解する細菌の使用は、それが繁殖して油田まで破壊されることを恐れたサウジアラビア側により厳禁された由。

ホンダワラ等の藻が油にからみオイルスキマーが動かなくなった時は、手や棒で藻を除去しながらの回収作業となった。こんな苦勞をしながら回収した量は、オイルスキマー16台で1日当たり20～30トン、約1カ月滞在して500トン程度にしかならなかった。

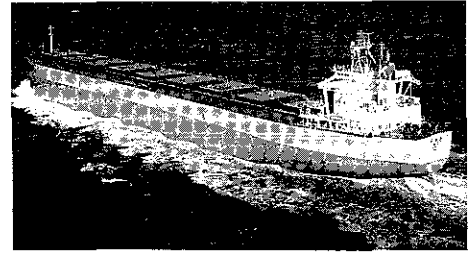
風が強くなるとまた北から新たな原油が漂着する。「賽の河原で石を積む」感じと彼は言う。結局は海の自浄作用に期待するほかないが、その間の環境汚染を思うと胸が痛む。

石油は、現在の人類の生存にとって必要欠くべからざるエネルギー源ではあるが、いったん取り扱いを誤ると、人類の生存を危うくする可能性をもっている。

タンカーの安全運航と安全荷役の重要性を改めて痛感する次第である。

(1991. 5 記)

海運界の動き



▲航行中の撒積船

1. 運輸政策審議会国際部会国際物流小委員会報告

— 国際化時代における外航海運のあり方について —

運輸政策審議会国際部会の国際物流小委員会（資料2参照）は、外航海運中長期ビジョンWGおよび国際コンテナ輸送WGを設置し（本誌1990年2月号 P.4 海運界の動き参照）、精力的に検討を進めてきた（資料3参照）が、平成3年5月10日開催の上記小委員会としての第2回会合において、「国際化時代における外航海運のあり方について」と題する報告を取りまとめた。

同報告は、5月31日開催の国際部会において、他の三つの小委員会の報告とともに承認され、同日、村岡運輸大臣に答申された。

この間、外航海運中長期ビジョンWGは、主要荷主、日本造船工業会、全日本海員組合、海運事業者等業界関係者からのヒアリングを10回にわたり行うなど、計19回に及ぶ審議を重ねた（ヒアリングの概要については、本誌1990年4～8月各号参照）。当協会は、平成2年2月28日開催の第2回WGにおいて「外航海運業界の現状と問題点～リストラ段階を通して～」と題し、外航海運の現状と問題点を説明したほか、同年12月7日開催の第13回WGにおいて「船籍・配乗形態別の競争力比較」の試算結果を披露した。さらに、当協会から参加の委員より、商船隊の国際競争力確保のためには、混乗日本船におけ

る配乗日本人船員の一層の少数化、既存船への拡大が不可欠であること、併せて、欧州海運国で既に実施されている船員の所得税・社会保険料の減免措置の導入がわが国においても必要であること等を機会あるごとに訴えた。

一方、国際コンテナ輸送WGは、関係船社および関連業界からのヒアリングをもとに計10回の審議を行った。当協会は、平成2年7月17日開催の第3回WGにおいて「海運業界における情報化の動向」について、さらに同年9月18日開催の第4回WGにおいて「21世紀を展望した1990年代の日本海運の戦略（欧州コンテナ輸送）」について説明を行った。その他、当協会から参加の委員を通じ、不公正価格競争を防止するため、海上運送法の外国船への適用についても検討すべきであるとの意見を機会あるごとに訴えた結果、報告書にも反映されることとなった。

小委員会報告は二部構成となっている。第I部「国際化時代における我が国商船隊及び外航海運企業のあり方について」が主として外航海運中長期ビジョンWGの検討結果であり、同様第II部「国際化時代における海上コンテナ輸送体制のあり方について」が国際コンテナ輸送WGのものである。

1. 運輸政策審議会国際部会国際物流小委員会報告
2. 海技の伝承問題検討委員会報告
3. 国際商取り引きにおける運送ターミナルオペレーターの責任に関する条約採択会議

報告の概要は資料1のとおりである。

【資料1】

国際化時代における外航海運のあり方について（要旨）

第I部 国際化時代における我が国商船隊及び外航海運企業のあり方について

1. 我が国外航海運の現状と課題

(1) 厳しい状況下にある我が国外航海運

我が国外航海運は、昭和54年の第2次石油危機以来の三部門同時不況、さらに昭和60年秋以降の円高不況により厳しい経営を余儀なくされ、昭和61年度には海運集約以来最悪の経常赤字を計上。これに対処すべく海運企業は大幅な経営の減量・合理化を実施し、その努力の効果の浸透と海運市況の回復により63年度、元年度には不況は底離れ。しかし、2年度は、北米定航の不振、湾岸戦争の影響等により経営環境は悪化し、今後も、為替レート、海運市況等不透明感があり、経営環境は厳しい。

(2) 我が国商船隊の構造変化

フラッキング・アウトの進行により、日本船（2,000総トン以上）は昭和60年央の1,028隻から平成2年央の449隻に半減、日本人船員も昭和60年の約3万人から平成元

年の約1万1,000人に3分の1に減少し、我が国商船隊は大きく構造変化。このため、日本船の国際競争力強化のため、昭和63年12月の海運造船合理化審議会ワーキング・グループ報告を受け、平成2年3月、海外貸渡方式により、日本籍一般外航船に混乗を導入したが、平成2年度末で11隻にとどまっており、フラッキング・アウトに歯止めをかけるには至っていない状況にある。

(3) 国際化への対応を迫られる外航海運経営

現地生産の拡大、極東地域の経済発展等により、我が国経済の国際化と国際物流構造の多極化・複雑化が進展する中で、外航海運の輸送需要における構造変化に対応した船隊整備、コンテナ輸送における荷主ニーズの高度化に対応した国際的な総合物流業への展開、三国間輸送の体制整備、余暇時間の増大に対応した外航クルーズ需要への対応等が必要になっている。

2. 我が国外航海運の中長期的な展望

(1) 我が国商船隊の構成のあり方

貿易立国としての安定的な経済発展の維持のために、健全な商船隊を擁する海運業の保持が不可欠。我が国商船隊については、全体として国際競争力あるものとして維持していくことが必要。その中で、日本船は、安定輸送力、船舶の運航ノウハウの維持、

企業の償却資産、日本人船員の安定した職域、環境・安全確保、緊急時の信頼性と国による対応の可能性等の観点から意義を有しており、我が国商船隊の中核として位置づけられる。

日本船のうち、近代化船については、日本人フル配乗の現在の近代化船では競争力の点で日本船の中核とすることは困難であり、配乗の見直し等による新しい近代化船のあり方について検討を開始することが必要。近代化船は、さらに、技術革新に対応した船内就労体制の整備と最先端技術の習得の場としても意義がある。

混乗船については、既存船への混乗の一層の推進、競争力強化のための配乗構成の見直し等について関係者間でさらに検討を進めることが必要。なお、日本人船員の確保及び海技の伝承に配慮が必要。

こうした、日本船の整備について、財投、税制等政府の支援も必要。

支配外国用船については、日本船を補完する日本商船隊の構成要素として位置づけられる。日本人船員乗組みのための制度的な環境整備も検討が必要。

(2) 我が国商船隊の規模の見通しと整備の方向

我が国商船隊の輸送量予測によると、平成12年（西暦2000年）の所要船腹量は9,384万重量トン（平成2年央9,120万重量トン）と見込まれる。したがって、今後大幅な船腹拡大は必要ではなく、着実なりプレースが重要。ただし、LNG船は輸送量の増加が

見込まれ、安定輸送のため所要の日本船の整備が必要。

なお、1990年代半ばにリプレース時期が集中するVLCCについては、円滑なりプレースの実施が課題。

(3) 船員問題

優秀な海技力を有し陸上でも重要な役割を期待されている日本人船員は、外国人船員の指導、監督を含め、より高度な技術力、管理能力を必要とする労働にその主力を移していくことが予想され、今後、職員を中心とした定期的な採用とともに、部員の職員化が必要。また、混乗に対応した語学教育等の充実化も必要。

日本人船員について優秀な人材を将来にわたって確保するため、諸外国の例も参考にしつつ、所要の施策を講じる必要がある。外国人船員についても、今後優秀な人材の確保が困難になることも予想され、対策が必要。

さらに、混乗の進展に対応して、船員制度のあり方等について検討が必要。また、外国人に日本船の船舶職員となる途を開くための制度の検討も必要。

(4) 外航海運企業のあり方

① 適正運賃の収受及び経営安定化への努力

我が国海運企業の経営の安定を図るためには、特に北米定航等十分採算の取れていない部門について、適正な運賃の収受に向けた荷主への働きかけ等自助努力を図ることが必要。

② 事業展開及び経営基盤確立

企業の特徴に応じ、複合一貫輸送体制の整備等総合物流業への展開、大宗貨物についての輸送サービスの質的向上等を図っていくことが必要。そのためには、経営基盤の確立が不可欠であり、自ら経営の効率化、合理化を図るとともに、政府による税制等の支援も必要。

③ 客船事業の展開

客船事業は、事業の多角化、企業のイメージアップ、活性化に有意義。十分な採算性の検討、特色ある事業運営が必要。

④ 企業グループ

これまで通り、企業の自主性と責任に基づいてグループ内の企業関係を形成していくことが必要。オーナーについては、グループ内の各企業との関連にも留意しつつ、きめ細かい船舶管理能力、小回りのきく経営といった利点を生かして、特色ある経営を行っていくことが期待される。

第II部 国際化時代における海上コンテナ輸送のあり方について

1. 国際コンテナ輸送の動向

国際海上コンテナ輸送は、飛躍的に発展したが、その事業をめぐる環境は厳しい。我が国をめぐる国際コンテナ輸送は、輸送量の増加とともに、定時・定曜日サービスの確立、コンテナ船の大型化等、質的にも変化。我が国の産業構造の変化、市場のグローバル化等

に伴い、我が国の輸送構造も変化。また、ポート・ツー・ポートを越えた輸送ニーズに対応するための複合一貫輸送が大きく進展。さらに、荷主の国際物流ニーズは、さらにトータルな物流管理、情報サービス等広範なサービスの付加を要請。

(1) 北米定期航路の動向

昭和63年（1988年）6月の海造審北米定航問題ワーキング・グループ（以下63年6月報告という）報告以来、邦船社の6社体制から4社体制への移行、太平洋航路秩序安定協定（TSA）の実施等により、邦船社の赤字幅は縮小しつつあったが、平成2年度（1990年度）は赤字幅が拡大。各邦船社とも、航路秩序の安定と運賃水準の回復が不可欠との認識。

日本郵船、日本ライナーシステム、ネプチューン・オリエント・ラインズの3社の提携、日本郵船と日本ライナーシステムの合併、シーランドとマースクの提携、大阪商船三井船舶と川崎汽船の提携等、新たなグループ化等の動き。これらのグループ化は、トータルの輸送力を増加させることなくネットワークの充実やサービスの向上を図るもの。

(2) 欧州定期航路の動向

同盟船社がお互いを拘束するような動きをしている間に盟外船社が大きく伸長。同盟内のグループの離脱、再編成の動き。各社とも船隊の拡充を進めており、同盟の弱体化と相俟って、運賃競争激化が懸念され、TSAと同様のESA（欧州航路秩序安定協

定)の締結を目指す動きもある。

シベリアランドブリッジに関しては、日ソ合弁企業の新規参入が認められるなど、新しい動きが見られ、シベリア鉄道の運行の信頼性の問題、ソ連国内の政治経済情勢を見極める必要等があるが、その活用について十分留意する必要がある。

2. 国際化の進展への対応

(1) 外航海運における競争政策の基本的方向

自由かつ公正な外航海運活動の確保、またそれらを基調とした安定的な国際物流の維持が必要。国際物流の重要な担い手である邦船社においては、引き続き安定的、健全かつ信頼できる輸送サービスの提供が必要。行政は、邦船社の係る国際海運活動が確保できるように環境整備すべき。

(2) 国際化の進展への対応策

各社が自主的に判断し、各社の経営方針に照らして最も適切な対応策を講じていくことが必要。

① 邦船社の経営基盤の強化

63年6月報告は、北米定期航路において2～3グループ以下の運営体制が望ましいとの考え方を示したが、日本郵船と日本ライナーシステムの合併、大阪商船三井船舶と川崎汽船の提携により、同航路においては邦船社は2グループに集約されることとなっており、同報告に沿ったものと評価できる。

また、63年6月報告は、邦船社は北米西岸航路において1運航ユニット(年間

50万TEU)以上の規模を目指すべきと指摘したが、邦船の2グループはこの1運航ユニットを実現。しかし、シーランドとマースクの連合体はこの1運航ユニットを上回るものであり、スケールメリットによるコスト低減、競争力確保という観点から、今後はメガキャリア間の生き残りをかけた競争に耐えていくことが必要。

② 高品質のサービスの提供

ターミナル、鉄道、トラック事業への進出、フォワーダー機能の充実等総合物流業としての体制整備が必要。また、貨物位置情報システム等の対顧客情報システムの確立、シップネット、SCネット等の情報システムのより有効かつ合理的な活用を図るための共同利用システムの推進等、情報化の推進が必要。なお、邦船社の総合物流業化、情報化を推進するにあたっては、コスト意識が必要。

③ 航路秩序の安定化努力

第一に、対コストとの関係で正当な運賃を収受するよう、各船社はコスト意識の向上を図るべき。運賃体系のあり方の見直しも必要。

第二に、海運同盟が運賃水準形成の核として機能を果たしうよう努力すべき。特にインディペンデント・アクション行使のルール作りやコスト割れ貨物の回避のための対応策を早急に講じるべき。

第三に、同盟と盟外が協調し、輸送力を相互に調整するTSAの手法は有効。

TSAの強化、今後の荷動きを踏まえた
ESAの締結が必要。

④ 行政による環境整備

GATT、UNCTAD、OECD等の多
国の国際会議の場において、「海運自由の
原則」の推進が図られるよう引き続き努
力。1984年海運法の見直し作業を進めて
いる米国、共通海運政策の第2弾を検討
しているECとの政策調整、中国、韓国、
その他発展途上国等に対し、公平な海運
活動が確保されるよう働きかけること、
NIEs 諸国に対し健全な国際海運活動の
確保を目指す観点からの協力を呼びかけ
ること、一部の国営船社に関し、これら
の企業の活動を十分注視しつつ、不公正
価格競争を防止するための対策について
検討すること等が必要。また、必要に応
じ、運賃水準の現状についてモニタリン
グを実施する。

おわりに

外航海運をめぐる困難な状況の克服のため、
関係者が英知を結集し、真摯な努力を続ける
とともに、荷主や金融機関の理解と協力を得
ることが必要。

外航海運政策の円滑な実施のため、外航海
運の役割に対する国民の幅広い理解を得るよ
う、広報の充実化に努めることが必要。

【資料2】

国際物流小委員会委員名簿

(平成3年6月1日現在)

小委員長	谷川 久	成蹊大学教授
委員	川岸 近衛	読売新聞社論説委員
	栗原 宣彦	日本経済新聞社論説委員
	高橋 文利	朝日新聞東京本社論説副主幹
専門委員	織田 政夫	東京商船大学教授
	河村健太郎	日本船主協会政策専門委員 (日本郵船常務取締役)
	小林 實	日本興業銀行常務取締役
	小宮 和彦	全日本空輸常勤顧問
	斉藤 成雄	日本貿易会専務理事
	竹下 勅三	日本鉄鋼連盟常務理事
	中西昭士郎	全日本海員組合組合長
	松井 孝	日本船主協会政策専門委員 (大阪商船三井船舶専務取締役)
	山田 隆英	船舶整備公団理事長

【資料3】

国際物流小委員会の審議内容

〈国際物流小委員会〉

- 第1回 90.1.12 外航海運および国際コンテナ
輸送の現状について
- 第2回 91.5.10 国際化時代における外航海運
のあり方についての報告の決
定

〈外航海運中長期ビジョンワーキング・グループ〉

- 第1回 90.1.30 外航海運の現状と問題点(事
務局)

- 第2回 90.2.28 外航海運業界の現状と問題点
～リストラ段階を通して～
(日本船主協会)
- 第3回 90.3.23 荷主ヒアリング (日本瓦斯協
会、石油連盟)
- 第4回 90.4.10 荷主ヒアリング (日本鉄鋼連
盟、セメント協会)
- 第5回 90.4.23 荷主ヒアリング (電気事業連
合会、日本製紙連合会、全農)
- 第6回 90.5.22 荷主ヒアリング (日本貿易会、
日本自動車工業会)(コンテナ
WG と合同)
- 第7回 90.6.7 造船問題 (日本造船工業会)
- 第8回 90.6.13 1～7回のまとめ (事務局)
- 第9回 90.7.9 船員問題 (全日本海員組合)
- 第10回 90.10.15 商船隊の規模等 (事務局)
- 第11回 90.10.26 船社ヒアリング (日本郵船、
大阪商船三井船舶)
- 第12回 90.11.21 船社ヒアリング (川崎汽船、
第一中央汽船)
- 第13回 90.12.7 船社等ヒアリング (飯野海運、
日本船主協会、外航中小船主
協会)
- 第14回 91.1.18 これまでの審議の整理と議論
のポイント
- 第15回 91.2.5 商船隊のあり方および船員問
題
- 第16回 91.2.19 商船隊のあり方および船員問
題 (続き)、外航海運企業の経
営のあり方
- 第17回 91.3.8 第15・16回の審議の整理、報告
骨子案の検討
- 第18回 91.3.29 報告書案の検討
- 第19回 91.4.24 報告書案の検討 (決定)(コン
テナ WG と合同)
- 〈国際コンテナ輸送ワーキング・グループ〉
- 第1回 90.4.10 国際コンテナ輸送を巡る現状
(事務局)
- 第2回 90.5.22 荷主ヒアリング (日本貿易会、
日本自動車工業会)(ビジョン
WG と合同)
- 第3回 90.7.17 海運業界における情報化の動
向 (日本船主協会)
- 第4回 90.9.18 わが国企業の欧州内陸輸送へ
の進出 (日本船主協会、日本
通運等)
- 第5回 90.11.7 諸外国の海運政策の動向等
(事務局)
- 第6回 91.1.18 コンテナ定期航路の現状と見
通し〈船社ヒアリング〉 (大
阪商船三井船舶、川崎汽船)
- 第7回 91.2.5 コンテナ定期航路の現状と見
通し〈船社ヒアリング〉 (日
本郵船、日本ライナーシステ
ム)
- 第8回 91.2.22 報告骨子(案)
- 第9回 91.3.29 報告書案の検討
- 第10回 91.4.24 報告書案の検討 (決定)(ビジ
ョン WG と合同)

2. 海技の伝承問題検討委員会報告

運輸省海上技術安全局船員部長の私的諮問機関として、平成2年9月に設置された海技の伝承問題検討委員会は、若年船員の計画的な確保と海技の伝承問題について、船員行政における所要の施策策定に資することを目的として、関係者からのヒアリング、外国調査等を実施しつつ論議を重ねてきたが、3年5月14日、第8回委員会において、「日本人船員の確保・育成のために」と題する報告書を取りまとめた。

報告書は、優秀な日本人船員の確保が重要であるとしたうえで、その対応策として、船員教育機関への若者の誘致、奨学金制度・カリキュラムの見直し、海運企業における安定した採用計画、船員の待遇改善および海技向上のための場の確保等をすみやかに取り組むべき事項とする一方、制度的変更に関する検討課題として、甲機両用教育・両用資格のあり方、船舶職員養成期間の短縮、教育機関における編入制度、その他船員の教育訓練内容の見直し、陸上と海上の資格制度の互換性の確保等を挙げている。

これらの対応策については、海運企業、船主団体、その他の海事団体、教育機関等が積極的に取り組み、また政府においては、関係者への啓蒙をはじめその他の環境整備に努め、公的制度に関するものについては、積極的に検討を行うよう期待するとしている。(資料1参照)

【資料1】

日本人船員の確保・育成のために 海技の伝承問題検討委員会報告

平成3年5月16日

1. はじめに

わが国の海運を取りまく環境の変化や、若者の職業選択に関する志向の変化に伴い、近年船員の需給は変化してきており、若者の船員志望者が減少し、船員の年齢構成は高齢化が進みつつある。更に、日本船の近代化に伴う配乗船員の少数精鋭化や混乗（一隻の船舶に日本人船員と外国人船員とが併せ配乗されること）の進展により、船舶一隻当たりの日本人船員数は減少してきており、伝統的な船上教育を行うことが困難になっている。このような事態を放置すれば、わが国の海運を担う優秀な日本人船員を将来にわたって確保していくことが困難になるおそれがある。

こうした問題意識を踏まえ、平成2年9月に、資料2の委員により構成される海技の伝承問題検討委員会が設置され、わが国の海技の伝承方策に関する検討が行われてきた。本報告は、その検討結果を取りまとめたものである。

2. 日本人船員の海技……（省略）
3. 問題の所在とその背景……（省略）
4. 海技の伝承問題の意味

貿易立国であるわが国においては、充実した商船隊を将来にわたって保有することが必要である。今後のわが国海運は、近代化船、混乗日本船、外国用船の組み合わせにより、国際競争力を維持しつつその活動を行っていくことと考えられるが、いずれにしても、わが国の海運企業が長期的に安定した経営を維持していくためには、自らの船舶、船員、運航技術を備えていくことは必要不可欠である。

わが国の商船隊は、日本人船員の優れた海技を通じて、事故の少ない安定した運航を行い、高い評価を得てきた。地球環境保全の重要性に関する認識が高まってきているが、わが国海運はこの点でも高い信頼を得ている。わが国の商船隊においては、既に多くの外国人船員が配乗されているが、そのような場合においても日本人船員が船舶の基幹船員として活躍していることが多く、その役割は、船舶運航及び外国人船員の指導等で重要なものとなっている。欧州諸国においても若手船員の確保が困難になってきているなど、今後国際的に船員需要が厳しさを増してくるとの見方もあることに鑑みれば、優れた海技を保有する日本人船員の維持確保は重要である。

日本人船員に期待されるのは、海上経験を通じて習得した船舶の運航や貨物の管理に関する技術を活用して、海陸にわたる活動分野でその職責を果たすことである。すなわち、海上にあっては、その海技により船舶の安全で効率的な運航を維持するための中核的な要員としてその職務に当たり、また、外国人船員の指導、監督等を行うことにより、日本商船隊全体の技術水

準を引き上げることが期待される。また、陸上においては、海上での経験を活用しつつ船舶運航に関連する業務や営業活動、総合物流業務など広範な分野で活躍することが期待される。

更に、優秀な海技を次代に伝える者としての役割や、近代化船等の場を活用してより高度な海技を開発する者としての役割も重要である。その他、海難審判、船員教育、海技試験、水先案内などの分野においても、また、造船業など関連産業の技術の向上という面においても優れた海技を備えた者の役割は大きい。

仮に、日本人船員の技量が低下したり、必要な数の船員を確保することができなくなれば、船舶運航の安全性、効率性に問題が出るおそれがあり、そうなれば、これまで培ってきた、日本商船隊の信用が下がることにもなりかねない。更に、次代を担う船員を育てることに問題が生ずるであろうし、高度な海技を要する職にあたる要員の確保も難しくなろう。

このような観点に立つと、上記3（省略）のような状況は、憂うべき事態であり、また、船員の養成に相当の時間を要することに鑑みれば、速やかに所要の対策を講ずる必要がある。

5. 対応策

(1) 対応策の考え方

海技の伝承を図るためには、まず、若年後継者の確保、育成が重要であり、そのため、船員教育機関への入学者の確保、更に海運企業への就職と定着が必要である。また、今後5ないし10年の間に見込まれる相当数の船長・機関長の退職に対応すること、および、海技伝承のため

の場の確保を図ることが重要である。

この場合、求職者側の職業選択の自由、雇用者側の雇用の自由という原則があるだけに、その前提の中で、関係者がそれぞれの立場と役割に応じて船員という職の魅力化に努力することが肝要である。

また、優れた海技を備えた船員を必要数確保することは、海運企業の経営を左右する重要問題であること、安定的な雇用計画、雇用条件の改善など船員をひきつけるために海運企業が大きな役割を果たし得ることから、特に海運企業における真剣な対応を期待したい。

既に述べた通り、船員の高齢化が進んできていること、船員の養成には長期間かかることに鑑みれば、残されている時間は少ないというべきであり、できることから逐次実施していく必要がある。このような観点から、当委員会は、以下の通り、当面実施することが適当であると考えられる対策を取りまとめた。更に、制度的な変更を伴う対策については、一つの方向を提起した。後者の問題については、既存の審議会を活用するなどして検討を進めることが適当であると考えられるため、政府その他の関係者が可及的速やかにその検討に着手することを期待する。

(2) 速やかに取り組むべき対応策

(ア) 若年者の船員教育機関への誘致と定着

① 商船大学、商船高等専門学校等の教育機関への入学年齢層にある若者に対し、教育機関、船主団体その他の関係機関が協力して積極的な広報活動を行うこと。この活動としては、ポスターの掲示、パンフレットの配布、

新聞、雑誌等への投稿などのほか、夏休みなどを利用して、船主団体が中心になって若者を対象にした乗船体験制度を創設したり、船舶の一般公開を行うことなども、船員への関心を高める方策として効果的であろう。最近相次いで建造されているクルーズ客船を広報上活用することも船員のイメージ向上に役立つものと考えられる。更に、中学校や高等学校における進路指導に利用できる資料を用意し、提供することも意味があると考えられる。

② 奨学金制度を活用すること。既存の奨学金制度について、その効果を高める観点から、額の充実や、制度の見直しを行うことが適当であり、例えば、奨学生が船員として就職した場合は、その者の奨学金返還義務を軽減することも、一つの方策として検討の余地がある。

③ 教育機関におけるカリキュラムの見直しを行い、学生の負担軽減について検討すること。昭和58年に船員制度近代化が導入されたが、これに伴い、教育機関における履修科目が増加しており、学生にとって負担が大きいとの指摘がある。海技の伝承の観点からは、伝承される海技の低下を招くような見直しは避けなければならないが、船員養成の過程で、例えば商船大学と航海訓練所間の履修科目の整合を図ることなどにより、一部軽減できるものがあると考えられるため、このようなものについて精査の上可能なものは整理することが適当であろう。この点については、既に、海上安全船員教育審議会において検討が開始されているのでその成果に期待したい。

(i) 新卒者の採用と定着

① 海運企業において中長期的な観点に立った安定した採用を実施すること。海運企業が、今後、優秀な人材を確保して行くためには、海運企業のイメージの回復とその雇用政策に関する信頼の回復が重要である。そのためには、安定した採用を行うことが不可欠であり、各海運企業において、少なくとも一定数以上を毎年採用するような努力が必要である。また、採用計画は、学生が職業選択を行う時期を勘案し、極力早めに明らかにする必要がある。

② 海運および船員のイメージアップのための努力と新卒者に対する求人活動の強化に努めること。船員はわが国の経済活動や国民生活に不可欠な物資の輸送という意義の大きな業務に携わること、先進海運国たるわが国の最も近代化された船舶に乗務するなど、世界の船員界をリードする船員として業務に従事すること、船員の職場は、機械化自動化の進んだ現代的な職場であること、長期間の休暇をまとめてとれるという陸上では得られない特色ある勤務形態であること、などに着目しつつ海運・船員のイメージアップに努める必要がある。また、人手不足感の強まる中で、海運企業にあっては、一段と求人活動に努力を傾注する必要がある。

③ 船員の待遇の改善に努めること。給与、労働時間、船内の生活環境、福利厚生施設など船員の待遇の改善に一層努力する必要がある。例えば、外航船では、6～9カ月乗船した後2～3カ月休暇を取ることが多いといわ

れているが、連続して乗船している期間が長いという指摘があるため、乗船・休暇のパターンの見直しをするのも意味があると考えられる。また海陸間の人事異動について、結婚、子弟の教育、親の扶養等人生の節目において必要がある時に陸上勤務につけるような配慮や、適性に応じ船員経験者を企業幹部へ登用することによる船員の魅力化など、企業ごとに人事制度面の改善について検討すべき点があると考えられる。

(v) 船長・機関長クラスの確保

中高年の船員が多いという年齢構成により、数年後から相当数の船長・機関長クラスの退職が見込まれるため、その職を引き継ぐ者を確保すること。このため、当面海運企業内で有資格船員の昇進の早期化などについて検討する必要がある。なお、早期昇進の実現は、船員の職の魅力化に通じる面があることに留意すべきである。

また同時に、これのみによっては上級職員の確保ができない場合には、海運企業の定年制の弾力的運用が必要であろう。

(vi) 海技伝承のための場の確保

① 船隊構成や船員配乗体制に関し、三等航海士や三等機関士など若手の船員が乗務できる職場を確保するような配慮をすること。

② シミュレーション設備による陸上での教育体制を整備すること。船上での若手船員の職が限られてきているので、これを補完するため、陸上のシミュレーション設備により訓練を行うことを検討すべきである。このため、船員の再教育機関である海技大学校のシミュ

レーション設備の活用や設備の充実を図ること、また、海運企業におけるシミュレーション設備の導入に関し、所要の環境整備を図ること等について検討する必要がある。

(オ) 海事思想の普及と船員の社会的評価の向上のための努力

国民の船員に対する理解や評価を高めるよう努力すること。従来にも増して海事思想の普及に努めるほか、上記(イ)において述べた海運、船員のイメージアップのための努力が必要である。ともすれば、船員の職場の厳しい面が喧伝される傾向があるが、船内は機械化、自動化が進み、船員は高度な技術者として働いていることを明らかにすることが必要であろう。更に、日本人船員の優秀性やその役割の重要性についての認識を深めるための表彰制度の創設、義務教育課程の社会科教育の副教材として、海運に関するテキストを作成し配付することなどを検討することが適当である。

(3) 制度的変更に関する検討課題

(ア) 両用教育、両用資格の在り方

昭和58年より、船員制度近代化の一環として、部分的な甲機両用教育が開始され、それに応じた資格が付与されることになった。すなわち、商船大学及び商船高等専門学校において、航海士の教育の一環として一部機関士に関する教育を、機関士教育の一環として一部航海士に関する教育を施し、これらを履修した者に対しては三級海技士（航海）と当直限定三級海技士（機関）の資格を、あるいは、三級海技士（機関）と当直限定三級海技士（航海）の資格を付与できることとなった。この

ような両用教育により、船員の海技は一段と充実し、近代化船においてもまた混乗船においてもその技能が役立っている。ところで、当委員会において今後のわが国の船員に期待される海技に関し、更に両用教育を徹底し、限定無しの両用の資格を取得させることが適当かどうかという議論があった。この問題については、今後混乗船が増加するとの見通しを前提とした場合、外国人船員を指導・監督する立場に立つ者として、両用の技能を有する者が必要か、むしろ航海、機関それぞれの深い専門知識を持つ者が必要かという点、また、仮に両用の技能が望ましいとして、そのような完全な両用教育を四年制の大学あるいは五年制の高等専門学校でこなせるのか、学生の負担はどうかという点について検討を深める必要がある。なお、この場合、両用資格を導入すれば、最近特に不足気味の機関士の職につく者の確保が容易になるという点、機関士の船長への道を開くことになり職の魅力を増すことができるという点にも留意する必要がある。

(イ) 職員養成期間の短縮

今後、船長・機関長クラスの職員の相当数の退職に伴い、これらの職に対応した資格を有する者が不足していくことが見込まれるため、これらの上級職員の養成期間の短縮について検討する必要がある。近年、船員の職場が船上のみでなく陸上勤務となる機会が増えており、上級試験の受験資格として必要な乗船履歴をつけるために必要な期間が長期化する傾向がある。このため、陸上においてシミ

ュレーション設備を活用して行う訓練について、その評価を行い、有効性が確認される場合には、これを乗船履歴に代わるものとして取り扱うことについて検討することが適当である。また、シミュレーション設備では、短期間に多様な海象・気象状況を設定し、各種の訓練を行うことが可能であるという特性に着目し、養成期間の短縮の可能性について検討することも重要である。

(ウ) 教育機関の編入制度

船員の教育機関である商船大学及び商船高等専門学校について、他の一般の大学や高校からの学生の編入制度が導入されれば、船員教育への門戸が拡大され、若者の確保の面で効果が期待される。このような観点から、その可能性について関係機関と検討を行うことが望ましい。

(エ) その他

今後の船員養成のための教育・訓練内容については、新たな海技の開発、向上に応じて継続的に見直しを行っていく必要がある。この場合、教育機関と海運企業との間の連続性及び相互の役割分担、教育機関側の体制等に配慮しつつ、新規履修科目の追加や既存科目の重要性を失ったものの削減の可能性について検討していく必要がある。

また、海上資格と陸上資格との互換性を確保することも、船員の職の魅力化を図る観点から一つの検討課題となり得るものと考えられる。

これまでに述べたもののほか、政府、海事関係団体等において、諸外国の例も参考にし

つつ、船員の魅力を増加する観点に立った支援策について、更に検討が行われることが望まれる。

(4) 推進体制

本報告書において提起した個々の対策は、既に述べた通り、関係者に対し、実施を強制する性格のものではなく、その自主的な努力に待つことが基本である。このような観点から、当委員会としては、海運企業、船主団体、その他の海事団体、教育機関等に対し、この報告書を通じて本問題の重要性と緊急性について目を開くよう呼び掛け、指摘された問題の解決に積極的に取り組むよう期待するものである。

また、この問題は、短期間で解決できるものではなく、中長期的に対処していく必要がある。このため、海技の伝承問題に継続的に取り組むことができるような体制の整備が望ましい。この体制を通じて、この問題の重要性について絶えず関係者の啓蒙を行うとともに、それぞれが講じようとする各施策についての情報交換を行い、相互の協調を図ることが、各種の施策の効果的な実施に必要であり、かつ望ましいからである。このような推進体制のあり方について、関係者間の速やかな検討を期待する。

また、政府においては、関係者による具体的な対策の推進が容易になるよう、関係者に対する啓蒙、注意喚起その他の環境の整備に努めるとともに、提起した問題のうち公的制度に関するものについて、積極的に検討を行うよう期待する。

6. その他の課題……（省略）

【資料2】

海技の伝承問題検討委員会 名簿

委員長 谷 初藏 日本海技協会 会長
 委員 川島 裕 日本船長協会 会長
 〃 谷川 久 成蹊大学 教授
 〃 土井全二郎 朝日新聞社 編集委員
 〃 中西昭士郎 全日本海員組合 組合長
 〃 野村 秀夫 〃 中央執行委員
 〃 増田 信雄 日本船主協会 理事長
 〃 増田 禮二 日本船舶機関士協会 会長

委員 松成 博茂 日本船主協会 会長

運輸省 小和田 統 船員部長
 〃 木村 泰彦 船員部 労政課長
 〃 松本 修 〃 労働基準課長
 〃 丸山 博 〃 船舶職員課長
 〃 仁藤 直嗣 (日下 治夫) 〃 教育課長
 〃 池田 俊介 (石澤 靖彦) 〃 首席海技試験官
 () は前任者

3. 国際商取引における運送ターミナルオペレーターの責任に関する条約採択会議

題記条約採択会議が、1991年4月2日～19日の間、ウィーンのアーストリア・センターで行われた。

会議には、48カ国が参加、さらに19団体がオブザーバーとして出席した。日本代表団は下記4名であり、岡部邦男大阪商船三井船舶法務保険部長、茅田俊一当協会業務部長が、国際海運会議所 (International Chamber of Shipping-ICS) 代表の資格で出席した。

在ウィーン政府代表部大使 遠藤 哲也
 東京大学教授 落合 誠一
 法務省民事局第二課長 房村 精一
 法務省民事局付検事 藤下 健

1. 条約採択会議に至る経緯

これまで、国際的な物品輸送を行う際の運送人の責任問題に関しては、海上、航空などでは、ある程度国際的な法統一が行われているが、貨

物が保管される倉庫、ターミナルでの責任問題については各国の国内法、規制に任されていた。

1960年、国際私法統一協会 (International Institute for the Unification of Private Law-UNIDROIT) がこの点に着目、倉庫保管業務契約に関する国際的な統一規則作りの検討に着手した。

1982年、国連国際商取引法委員会 (United Nations Commission of International Trade Law-UNCITRAL) が、UNIDROIT の検討を受け継ぎ、以来、範囲を倉庫業務から、ターミナル作業にまで広げながら、統一規則を責任に関する条約の形にまとめることで検討が続けられた。

UNCITRAL では、1984年以来、作業部会を設置して、条約の草案を作成、1989年の委員会 (UNCITRAL 第22会期) の審議を経て、今回の条約採択会議の開催に至った。

2. 条約の基本理念

UNCITRAL では、これまで各国国内法の法規制に任されていた倉庫、ターミナルでの責任問題について、これは国際的な物流責任体制における「空白部分」であるという考え方が採られている。

したがって今回の条約の基本理念は、この「空白部分」を埋めることにあるとされ、会議の中でも、この基本理念がしばしば強調された。

3. 会議前の船社の立場

船社は、(単に邦船社のみならず、自由圏の海外船社も) 基本的には、船社と倉庫、ターミナル会社間の商業ベースの契約問題に、条約という形で政府の強制的な力が介入することは好ましくない。ターミナル会社に高い責任が生ずれば、料金アップという形で利用者に跳ね返ってくることも懸念されるとして、条約よりもモデル法が好ましいという考え方を持っていた。しかし、この考え方は既に1989年の UNCITRAL 委員会の前の時点から受け入れられないことがはっきりしており、最近では、船社は契約成立によって細かい点で不利益を被らないよう注視するという姿勢に転じざるを得なくなっていた。

一方、当の倉庫ないしターミナル会社も(間接的な情報によってではあるが) 現状の商慣習にさしたる問題があるわけではなく、条約によって新しい責任が生ずることを、必ずしも歓迎していないようであった。

4. 審議の概要

会議は、総会 (Plenary) 議長にメキシコ代表

のホセ・マリア・アバスカル教授を選出し、第1週が主に第一委員会による条約案前半条項の逐条審議、第2週がそれと並行して、第二委員会による条約案後半—最終条項 (final clauses) の逐条審議、第3週が総会による委員会報告の検討と各条項の追加審議という組み立てで行われた。

総会最終日には、条約案全体についての採択が行われ、賛成31カ国、反対なし、棄権7カ国で、これが採択された。なお、会議の最終日は、採択された最終文書 (Final Act) への署名式に当てられた。

5. 条約の概要

今回採択された条約は、「運送ターミナル・オペレーター (Operator of a transport terminal) が、国際運送 (international carriage) に関わる運送関連作業 (transport-related service) を行う際に、物品の滅失、毀損または引き渡しの遅延が生じた場合の責任」を規定するもので、責任の原則は「推定過失の原則」 (Principle of presumed failure) に基づいている。すなわち、オペレーターは事故の回避のためしかるべき措置を講じたことを証明しない限り、過失があったものと推定され、責任を逃れることはできない。この責任の原則は、ハンブルグ・ルールと同じであるが、責任限度の算定については、航空運送の場合には高く、海上運送の場合には低く、と二重の基準を設けており、その方式は重量制一本に統一されている。

具体的な責任限度額は滅失、毀損の際は、当該物品の総重量 1 kg 当たり非海上運送の場合

[8.33] 計算単位、海上運送の場合 [2.75] 計算単位とされた。(ちなみに、この数値は複合運送条約と同一である。なお、ハンブルグ・ルールでは1包当たり [8.35] 計算単位、または1kg当たり [2.5] 計算単位のいずれか高い方の額とされている。)

引き渡し遅延の際の責任限度額は料金の2.5倍相当額とされ、これはハンブルグ・ルールと変わらない。

また、本条約は5カ国の批准、受諾、承認、加入、1年後に発効する。この発効要件はハンブルグ・ルール(20カ国)に比べて大きく緩められている。なお、留保は認められない。

6. 船社として注目すべき諸点

倉庫会社やターミナル会社に対する船社の立場は、まずはその利用者であるが、同時に自らも倉庫やターミナルを経営するという、いわば当事者の立場にもなり得る。したがって、今回の条約を船社としてどう見るかは必ずしも簡単ではないが、とりあえず、次の諸点には注目しておきたい。

① 適用範囲(条約の前文)

本条約が貨物の「船積み前 (before loading)」、「荷揚げ後」(after discharge)に生じる責任体系の「空白部分」を埋めようとするものであることは、既に述べたが、この考えを忠実に表現しようとするあまり、条約の前文に次の文言が挿入された。すなわち本条約は「貨物が運送人の管理下にはなく (when the goods are not in the charge of carriers)、また貨物の保有者の管理下にもなく、ターミナル・オペレー

ターの管理下にある場合」を考慮したものである旨がうたわれている。

理念としては、まさにそのとおりであるが、実際の業務では(例えば貨物は、ターミナルに搬入された時点で運送人の Received B/L が発行され、運送人の管理下に入ると考えられるので)、ここに描かれたような場面は非常に少ないとみられる。

この文言は前文の部分に当たり、条約の解釈上、どこまでの効果を持つかはあきらかではないが、物流業務の実態からやや乖離した表現ではある。

② 適用対象(第1条、第2条、第13条(1))

本条約が、当初の倉庫業務契約を対象とした検討に端を発し、海、陸、空のターミナル業務全般の責任問題を扱うものに拡大してきたことは、既に述べたとおりであるが、それゆえに条約が適用される当事者「ターミナル・オペレーター」とは何かという点について、常に曖昧さがつきまどってきた。

今回条約の第1条で各用語の定義が行われているが、「ターミナル」や「運送人」の定義が無いままに「ターミナル・オペレーター」とは、「貨物を管理下に置く者」と定義されている。したがって、ここでは「運送人」もいったんは「ターミナル・オペレーター」に含まれ、その上で、次の文章で「運送人」は「ターミナル・オペレーター」から除く旨が規定されている。

いわゆるステベ会社 (Stevedore's) もここでは「ターミナル・オペレーター」である。現在、ステベ会社は、B/L上の「ヒマラヤ条項」(Himalaya Clause)によって、その責任につ

いては、運送人なみに制限できるという特権を享受している。しかし、本条約によれば、ステベ会社は「ターミナル・オペレーター」ではあっても「運送人」ではない。かつ、本条約の規定に反する責任軽減条項は無効とされており、ステベ会社には「ヒマラヤ条項」による責任制限の特権はもはや適用されないと解釈される。すなわち、ステベ会社も「ターミナル・オペレーター」として本条約に従って責任を負わねばならないことになる。

③ 責任の原則（第5条）

本条約の核ともいえるべき責任の原則規定は、これも既に述べたとおり、ハンブルグ・ルールと同じ「推定過失の原則」に基づいている。

本条約はこのように基本的な考え方として、同じUNCITRALの場で作られたハンブルグ・ルールを下敷きにしており、事務局も会議の中で、この旨を明言していた。その見方をすれば、ハンブルグ・ルールを受け入れる国ならば、本条約を受け入れる可能性は大きく、そうではない国は、やはり本条約にも否定的な態度を採るであろうことが予想される。

④ 発効要件（第22条）

これも既述のとおり、5カ国の批准、受諾、承認、加入という緩やかなものであり、比較的早い発効が予想できる。

UNCITRALでは、一般に条約は発効を望む国の間では早く発効させるべきで、望まない国は入らなければ良いという考え方が強まり、以前に比べて条約の発効要件は緩やかになる傾向があるという。今回の条約もその一例といえよう。

海運主要国の間では、イタリア、フランスは批准に積極的、英国、オランダ、ベルギーは消極的と見られる。とりわけ、後者3カ国では、特に関係業界の反対が強かったものと推測される。

なお、日本は代表団の非公式発言から推察する限り、極めて消極的と思われる。しかし当然のことながらたとえ日本が批准をしない場合でも、いったん条約が発効すれば、邦船社も批准国でターミナルを利用したり、また倉庫、ターミナルを経営する場合には、相応の影響を受けることは避けられない。

7. 結 論

本条約が対象とする当事者は、ターミナル・オペレーターであり、船社としての本条約との関わり方は、今のところ間接的である。

しかし、より長期的にみれば本条約の成立は、ターミナル会社に法的なステイタスを与え、その立場を相対的に高めることになるとと思われる。

1991年の木材需給動向

—変動期の木材輸入—

日本木材輸入協会 松木金美
専務理事

I 木材需給の概要

ここ数年間順調に拡大してきたわが国木材需要も、今年から下降局面にはいることが懸念されている。林野庁が最近発表した「木材の需給の実績と見通し」表1によれば、今年の木材需要は前年比2.9%減の約1億900万m³と策定している。

わが国の木材需要は、その約70%が住宅用に使用されることから、新設住宅着工数に大きく影響される。図1は1978年から1990年までの新設住宅着工数と木材総需要の関係をグラフにし

たものだが、おおむね住宅着工の増減にともなうて木材の需要も変化していることが分かる。

さて、昨年の新設住宅着工数は、170万7,000戸と史上第3位の高水準であったが、木材総需要は1億1,200万m³と1989年に比し、1.5%の減少となった。この理由は1989年の木材輸入量が前年比11.3%も大幅に増加したため、在庫が急増し、市況低迷が続いたため、市況回復のために輸入を抑えた結果である。

今年の新設住宅着工数の一般的な見通しとしては、昨年より9%ないし12%少ない、150万戸から155万戸程度という意見が多い。この住宅着

【表1】 木材の需給の実績と見通し (1987年～1991年)

(単位：1,000m³)

年次	需 要					総 数	供 給									輸入 材率 (%)
	総 数	製材用	合板用	パルプ チップ用	その他		輸 入 材									
							国産林 総 数	総 数	丸 太	製 材	合単板	チ ッ プ	パルプ	その他		
1987	103,136	47,937	13,463	34,671	7,065	103,136	30,984	72,152	34,345	6,112	2,337	14,026	9,174	6,158	70.0	
1988	106,282	53,681	13,020	38,265	1,316	106,282	30,998	75,284	34,542	11,361	2,548	16,122	10,327	384	70.8	
1989	113,850	55,481	14,703	42,313	1,353	113,850	30,586	83,264	35,192	12,882	4,312	19,043	11,303	532	73.1	
1990	112,088	54,637	14,538	41,481	1,432	112,088	30,238	81,850	33,946	12,575	4,704	20,252	9,721	652	73.0	
1991 見通し	108,832 (97.1)	51,630 (94.5)	13,859 (95.3)	41,866 (100.9)	1,477 (103.1)	108,832 (97.1)	29,621 (98.0)	79,211 (96.8)	31,699 (93.4)	11,706 (93.1)	4,487 (95.4)	20,860 (103.0)	9,720 (100.0)	739 (113.3)	72.8	

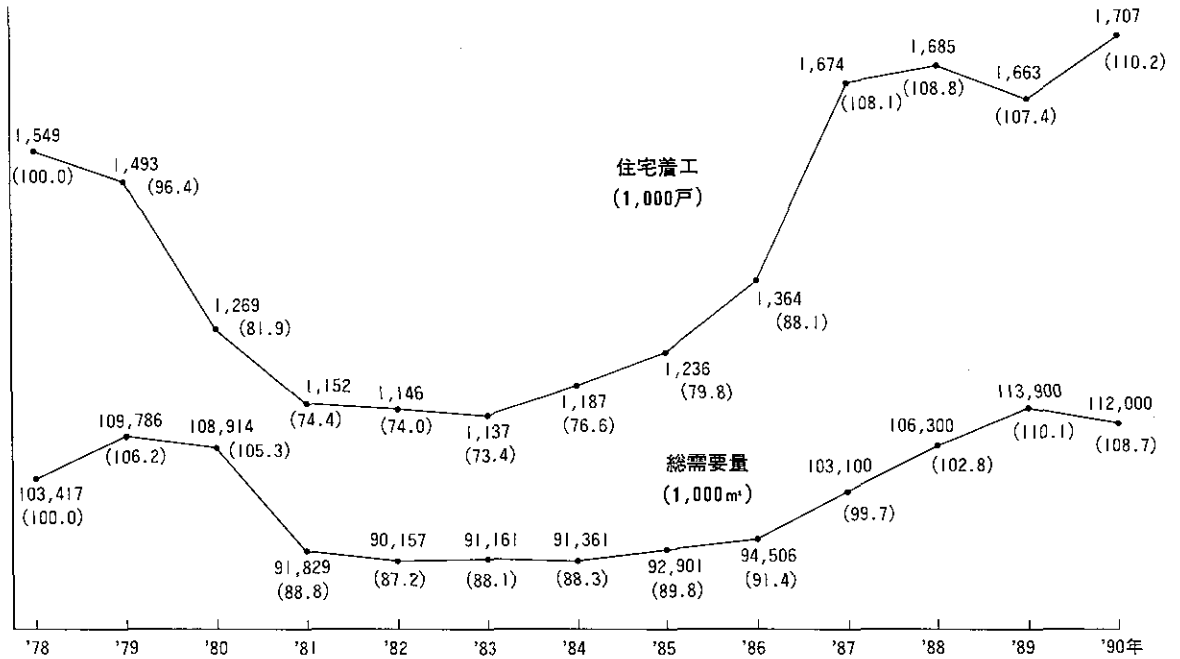
出所 林野庁 木材需給表・木材需給対策中央協議会

注：1. 輸入材のうち、製材、合単板、パルプ・チップおよびその他は丸太換算材積である。

2. 本表には新炭材およびしいたけ原木を含まない。

3. ()内は前年比(%)である。

【図1】 木材総需要量と住宅着工



工数の減少は、住宅購入用借入金金利が高いこと、昨年大きく伸びた貸家や分譲住宅が今年は大幅に減る見込みのためである。このような情勢下、木材需要も当然減少するという策定がなされたわけである。

表1によって、今年の木材需給の内容をみると、国産材の供給は、これまで維持してきた年間3,000万㎡を下まわり、2,900万㎡にとどまることになっている。一方輸入材は、若干比率は落ちるものの、依然として約73%を保っている。換言すれば、わが国の木材需要は外材の輸入なくしては考えられない状況にあり、国産材産地の現状からみて、長期にわたって上記の輸入材比率は変わらないものと思われる。

ご参考までに、表2で世界および主要各国の人口1人当たりの木材消費量を列記した。わが国は、丸太と製材の合計で、1人当たり0.96㎡

とカナダ8.25㎡、スウェーデン7.73㎡、米国2.62㎡、ソ連1.6㎡に次いで木材消費量の多い国である。総理府のアンケート調査によっても、国民の80%は木造住宅に住みたいという希望があり、

【表2】 人口一人当たりの木材消費量 (1987年)

	人口	丸 太			主な製品	
		用材	薪炭材	計	製材品	紙、板紙
世 界	千人	㎡/人	㎡/人	㎡/人	㎡/人	kg/人
先 進 地 域	5,026,278	0.33	0.34	0.67	0.10	42
開 発 途 上 地 域	1,226,717	1.04	0.23	1.26	0.32	142
カ ナ ダ	3,799,562	0.10	0.38	0.48	0.03	10
米 国	25,652	7.14	0.26	7.40	0.85	211
ソ 連	243,773	1.61	0.47	2.07	0.55	307
スウェーデン	283,100	0.96	0.31	1.27	0.33	33
フ ラ ン ス	8,398	6.69	0.55	7.23	0.50	234
西 ド イ ツ	55,627	0.48	0.19	0.67	0.19	134
英 国	61,170	0.47	0.06	0.54	0.21	191
日 本	57,088	0.08	0.01	0.09	0.19	153
韓 国	122,091	0.64	0.01	0.65	0.31	186
	42,126	0.21	0.10	0.32	0.10	69

資料：FAO「林業生産年鑑」

注：1. 消費量=(生産量-輸入量-輸出量)÷人口
2. 製材品には枕木を含む。

【表3】輸 入 の 内 訳

(単位：1,000m³)

		平 均 1971-1980	1986	1987	1988	1989	1990
南 洋 材	丸 製 合	21,627	12,131	13,688	11,655	12,560	11,102
	太 材 板	309	851	1,254	1,518	1,736	1,274
	計	284	572	1,481	1,906	3,098	2,868
	計	22,220	13,554	16,423	15,079	17,394	15,244 (38.4)
米 ・ 加 材	丸 製	9,943	9,632	11,466	10,246	11,827	10,548
	太 材	2,716	3,331	4,441	4,949	5,874	5,722
	計	12,659	12,963	15,907	15,195	17,701	16,270 (40.9)
ソ 連 材	丸 製	7,538	6,432	6,114	5,820	5,242	4,841
	太 材	113	151	177	228	262	264
	計	7,651	6,583	6,291	6,048	5,504	5,105 (12.8)
ニ ュ ー ジ ー 材	丸 製	1,168	534	662	664	815	1,412
	太 材	170	269	342	430	418	614
	計	1,338	803	1,004	1,094	1,233	2,026 (5.1)
そ の 他 材	丸 製	520	170	402	497	469	664
	太 材	382	389	477	553	521	431
	計	902	559	879	1,050	990	1,095 (2.8)
合 計		44,770	34,462	40,504	38,466	42,822	39,740 (100.0)

丸	太	40,796	28,899	32,332	28,882	30,913	28,567
製	材	3,690	4,991	6,691	7,678	8,811	8,305
合	板	284	572	1,481	1,906	3,098	2,868
合	計	44,770	34,462	40,504	38,466	42,822	39,740
製材(合板)の全体に 占めるシェア		3,974	3,563	8,172	9,584	11,909	11,173
		(8.9%)	(13.1%)	(20.2%)	(24.9%)	(27.8%)	(28.1%)

- * 1. 南洋材、米・加材、ソ連材、ニュージ・チリ材は業界調査統計資料使用のため通関統計とは一致しない。
 2. 南洋材製材、その他材は大蔵省通関統計資料による。
 3. 合板(日合連換算)は通関統計による。
 4. 1990年の()内は構成比。

木材に対する愛着は強く、将来にわたってわが国の木材需要量は1億m³前後で推移するものと思われる。

日本木材輸入協会が取り扱っている輸入材は、パルプ・チップを除いた、丸太・製材・合板であるが、これらの素材の今年の輸入見通しと各

樹種を取り巻く種々の問題点について以下説明申し上げる。

II 今年の4大外材供給量と問題点

昨年までの数年間は、旺盛なわが国の木材需要に対応するため、需要に見合う供給の確保に

重点を置いた輸入がなされてきた。産地の供給力も十分にあったので、ややもすれば供給が需要を上まわり、大量入荷と在庫増で苦い経験をしたこともあった。しかしながら、1989年からの世界環境保全への意識の高まりと、環境保護論者の活発な活動もあり、わが国への主要な木材供給国である米国、マレーシア・サラワク州の丸太の伐採制限の問題が起った。さらに東南アジア木材生産国の新しい木材輸出政策、すなわち、丸太の輸出を徐々に減らし、付加価値を付けた木材製品の輸出の促進、以上の2点から今年以降わが国への丸太の輸入は減少する。丸太の輸入量の減少とともに、品質面でも良材の確保が難しくなってきた。これまでのように「需要に見合う供給」から「供給に見合う需要」の策定へと転換することとなる。

表4は、今年のわが国の木材需要や産地の事情も勘案して予想を行った木材入荷量であり、この表に基づき各産地毎の分析を行ってみたい。

1. 南洋材

(1) 入荷量

南洋材が入荷量トップの座から転落して4年目となるが、丸太の輸入環境は特にきびしくなってきた。わが国が南洋材丸太の90%を輸入しているマレーシア・サバ州・サラワク州も環境問題と自国の木材工業化促進のため、丸太の輸出を削減する方針であり、南洋材丸太を主原料としているわが国木材業界、特に合板業界にとって重大な影響を及ぼすことになる。このような状況下、今年の南洋材丸太の輸入量は前年比約10%減の1,000万 m^3 と策定した。

【表4】 1991年1～12月木材供給量予想

(単位：1,000 m^3)

		1990	1991	1990/1991 対比%
南洋材	丸製材	11,102	10,000	- 9.9
	合板	1,274	1,200	- 5.8
	計	2,868	2,600	- 9.3
米材	丸製材	10,548	9,500	- 9.9
	計	5,722	5,450	- 4.8
ソ連材	丸製材	4,841	4,800	- 0.1
	計	264	260	- 1.5
ニチユーリ シ ・材	丸製材	1,412	1,200	-15.0
	計	614	610	- 1.0
その他	計	2,026	1,810	-10.7
合計	丸製材	1,095	1,000	- 8.7
	合板	27,903	25,500	- 8.6
	その他材	7,874	7,520	- 4.5
	計	2,868	2,600	- 9.3
	計	1,095	1,000	- 8.7
合計	計	39,740	36,620	- 7.9

注：1～9月分は木材需給対策中央協議会資料10～12月は推定による。

製材品の輸入も木材生産国の政策変更で、わが国業界の希望する粗挽材は入手が難しくなってきた。すなわち、インドネシアは現在製材の輸出に対し高率の関税を適用し、しかも高度加工材以外は輸出できなくなっているし、フィリピンは製材の輸出は全面的に禁止、頼みのマレーシアも今年3月以降は、輸出税を大幅に上げて輸出抑制の方向にある。以上のことから製材の輸入量は月平均10万 m^3 、年間で120万 m^3 程度とみられている。

輸入合板については、インドネシア物が全体の輸入量の96%を占めており、同国の合板輸出政策が直接的にわが国合板業界に影響を与える

ようになっている。しかしインドネシアでも環境保全の問題があり、大量の丸太を伐採し合板に加工して輸出する状況ではなくなっている。したがって今年のがが国の合板輸入量は、前年比9.3%減の260万 m^3 と策定した。この数量でも、わが国合板の総需要量、約850万 m^3 に対し30%のシェアとなり、相変らず大きな影響力を持っている。一方湾岸戦争の終結によって、インドネシア合板が中東へ大量に輸出される可能性があり、その場合わが国への輸出量は、減少するかも知れない。

南洋材全体としては、前年比9.5%減の1,380万 m^3 と策定している。

(2) 問題点

われわれの最大の関心事は、マレーシアからの丸太の輸入が将来どのように削減されるかということである。最近公表されたサバ州・サラワク州の今年の丸太輸出量は、それぞれ400万 m^3 、1,250万 m^3 である。サバ州からの丸太輸出予定量は前年とほぼ横這いであるが、サラワク州については、前年比21%もの大幅な数量削減となる。さらに、昨年11月横浜で開催された ITTO（国際熱帯木材機関）の勧告にしたがって、マレーシア連邦政府とサラワク州政府は、丸太伐採量削減に関し、早急に具体案を作成、実施せねばならない立場にあり、現在官民合同でその策定に当たっている。年間南洋材輸入丸太の84%を使用しているわが国合板業者は、現在の合板生産規模を維持して行くためには、針葉樹丸太の使用を考えねばならない時期にきている。輸入合板の新しい動きとしては、インドネシアに加えてサラワク州でも合板工場の新設が活発

で、今年中に約53ラインが稼働し、約50~60万 m^3 の合板が輸出される見込みである。わが国合板業界は、合板需要の減退の予想される中、国内製合板、インドネシア合板およびサラワク合板の三つどもえの激しい市場競争にさらされようとしている。

2. 米材

(1) 入荷量

米材丸太も南洋材同様約10%の大幅な減少が見込まれている。米材丸太は昨年末大量在庫3カ月で越年した。このため米材丸太市況は年間を通して低迷を続け、輸入業者も入荷を抑えて市況の浮上を計ることが急務となっている。今年1月以降の米国の州有林からの丸太の輸出規制もあり、わが国への米材丸太の輸入量は本年半ばから減少することが懸念されている。減量に加えて、供給される丸太の質の低下もあり、これまで高級材志向の強かったわが国製材業者も、中級材以下の丸太使用に転換して行かねばならない状況になっているので、製材品の用途にも制約が出てくる。以上のことから、今年の米材丸太（米国・カナダ）の入荷量は950万 m^3 と策定した。

製材に関しては、わが国市場で根強い需要があることから、入荷減も小幅と見られるが、新設住宅着工数の減少も勘案して、年間の入荷量は545万 m^3 、前年比4.8%減と策定した。米材製品は年々わが国需要に合致した最終製品もしくはそれに近い形で輸入されているので、製品輸入の比率は年毎に高くなることが予想される。米材丸太・製品合計の今年の入荷量は1,495万

m³、前年比8.1%減と見込まれている。

(2) 問題点

わが国米材関係者が一番関心を持っているのは、昨年10月20日に米国ブッシュ大統領が署名した、「1990年森林資源保護ならびに丸太供給不足の救済法」の実施である。この法案の施行によって、今年からわが国への米材丸太の供給が減少することは間違いのないところである。この法案は大別して三つに分かれており、①米国連邦林よりの丸太輸出の恒久的な禁止、②従来連邦林丸太を購入し自家工場消費する反面、自分の森林からの丸太を輸出できたいわゆる代替輸出の禁止、③絶滅の危機に瀕しているマダラフクロウの保護のため連邦林の伐採の制限ともなっており、丸太供給減を補うため、本年1月1日より州有林丸太の輸出禁止（ただし、ワシントン州のみ今年伐採量の25%のみ輸出可能、他州は全面的輸出禁止）である。

この法案によって、①②はわが国への製材の輸出に影響が出そうだし、③は直接的に丸太の輸入に影響を及ぼす。州有林の丸太輸出禁止でわが国の丸太輸入は計算上約15%減ることになるが、わが国の木材需要の減少や州有林の減少分は私有林丸太の輸出増で補える等の意見もあるが、長期的には影響が出ることは否定できない。

3. ソ連材

(1) 入荷量

わが国が最も必要としている製材用針葉樹丸太は、毎年10%づつ減少しており、三大外材の中で最も安定供給の望まれる樹種である。入荷

の推移を見ると、1987年554万m³、1988年500万m³、1989年440万m³、1990年400万m³と毎年減少している。このような減少の主な理由としては、①伐採搬出距離が年々長くなっていること。②伐採機材の老朽化、③国内販売量と日本以外の国への輸出量の増加、④労働力の不足、⑤天候による出材減等々であるが、いずれの問題も直ちに解決できる問題ではなく、急速な改善は望めない。しかしソ連側の説明によれば、年間対日針葉樹丸太の輸出は最低400万m³は維持することなので、輸出量は400万m³を最低として、今年も横這い、将来は増量できるものと考えている。しかし、このような長年にわたる低水準の出荷は、わが国ソ連材需要家に供給面での不安感を抱かしめ、安定供給の見込める米材丸太に転換したところも出てきた。針葉樹丸太以外に広葉樹丸太と製材も輸入されるが、それらは数量的にはいまだ少量である。ソ連材全体としての今年の入荷量は、針葉樹丸太400万m³、広葉樹丸太80万m³、製材26万m³、計506万m³と策定している。

(2) 問題点

ソ連材取り引きも大きな変動期に直面している。第1の問題は材質の問題である。最近の入荷材は低質材の混入が多く、取り引き上大きな問題となっている。これまで開催された日ソ木材会議でも、この問題は討議されてきた結果、等級別にマークをつけ、別々の価格で契約することになっているにもかかわらず、マーキングが一向に実行されていない。通常対ソ交渉は大変な時間と労力を要するが、あらためてソ連側の対応の遅さ、合意事項遵守の考え方の欠如を

認識させられた。これら基本的な問題が解決されない以上、他材との競争に負けてしまい、ソ連材市場の地盤沈下は加速されるので、関係者は目下全力をあげて交渉している。また最近の傾向として、あらゆる面で地方の力が強くなり、木材取り引きでもハバロスクのアソシエーション、ダリエクスポートレス(極東木材輸出協会)の発言力が強くなり、逆に契約の当事者であるエクスポートレス(全ソ木材輸出公団)の力が弱くなってきている。明年のソ連材の契約当事者は、前者に変わることも予想される。このように、ソ連材も供給量の不安定、低質材の混入および契約当事者の問題と難問山積の状態である。

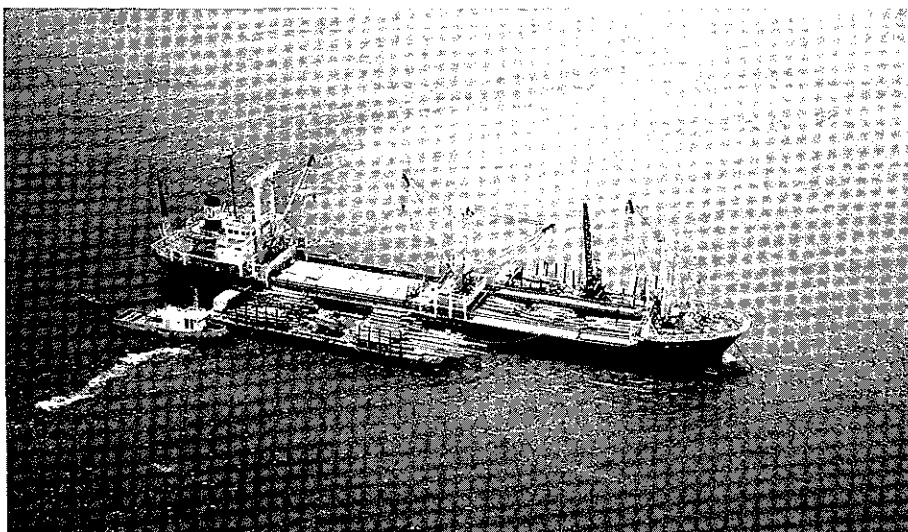
4. ニュージーランド・チリ材

最後にニュージーランド・チリ材の輸入見通しについて述べる。昨年は前年対比64%もの驚異的伸び率であったが、この理由は他材が環境問題や産地の政策で入荷減少が懸念される中で、

両国の生産するラジエータ松は植林材であるので、環境問題とは関係なく伐採が可能であり、また用途についても、これまでの梱包用以外に合板用や一般用材としても使用され始めたためである。昨年については、あまりに入荷が急増したため、在庫も膨らみ商売上苦労したこともあったので、今年はその調整も含めて、約11%減の181万 m^3 と策定している。

以上四大外材とその他材を含め、今年の総木材輸入量は3,662万 m^3 となり、前年比約8%減と策定されている。丸太と製品の比率をみると、製品の輸入量が着実に増えており、昨年は全体の輸入量の28.1%と一昨年比3ポイント増加したが、本年は28.7%とさらに0.6ポイント増加、数量も1,000万 m^3 を超えるものと考えられる。

わが国の輸入材も、年毎に高まる環境問題への意識と木材生産国の工業化により、その構図が大きく変る変動期に直面している。



▲南洋材の荷役風景

「広報」について

経済広報センター 建部 英一
参与・常任審議役

— この頃、こう考える —

広報活動が大切だ、今は広報の時代だ、とマスコミは書いてくれている。また、PRが足りない、もっとPRしろ、PRが下手だ、と企業のトップがよく叫んでおられる。この場合のPRは、ご本人は「広報」という意味で発言しておられるようだ。しかし「広報」とは何だろうか。広報に定義なしと言われているほど、「広報とは……」については多くの定義付けがされている。私は、広報とはコミュニケーションによって相手と信頼関係を作り出す行動である、と近ごろになって定義するようになった。従来は、広報とはコミュニケーションである、企業広報とは企業経営そのものである、あるいは、企業理念の具現化である、などとしていたが、いまひとつ納得いかない点があるので、相手がこちらを信用してくれて、こちらのニーズに行為で対応してくれるところまでを含めたコミュニケーション活動であると考えるときであると思うようになった。しかし、これは至難なことだ。広報が大切だ、もっと広報しろと言うならば、このことをふまえた上で、具体的にどうするかを示して命

令すべきだと思う。広報は行動をとまなうものだ。

— 稲山さんの思い出 —

経済広報センター設立のため、各方面のご意見を拝聴していた時、当時経団連の副会長で日本鉄鋼連盟の会長もしておられた稲山さんは、「広報というのは思想を変えさせるものですよ。そのようなことは経済界ができるものではありません。しかし、鉄の関係者が皆、経済界全体としての広報活動に賛成しているのですね。うまく広報したものです」と言われた。稲山さんのいわゆるカルテル論などの主張がなかなか浸透しないのでイライラされていたことからの発言としても、「広報」の本質をよく理解されておられるなと思った。

— ある時、思い出した —

ある地方銀行の常務取締役の話（当時は広報課長）。金融界のこれからのこと、地方銀行が都市銀行になる時がくることを考えて広報の組織と役割を考えよ、と頭取から言われた。その時、私は二つの条件を出した。一つは当時の広報課



は、銀行の中でどうしてもよい者、絵や文章書きが好きだから広報へ行けという人事の発想だった。それを各入社年次の最優秀者を必ず広報に送る人事システムを作ってほしい。二つ目には、銀行にとって大事なことは必ず広報に教えてほしい、たとえば、頭取がお辞めになるという時は、新聞にもれない前に私に話してほしい、とお願いした。頭取は約束してくれた。そして何年か後、「私、辞めます。まだ家の者にも役員にも話していない。マスコミの発表の段取りを考えて下さい」と言われた。その後の頭取も皆、事前に広報に知らせる約束を守ってくれた。「広報をやって本当によかったと思っている」と語ってくれた。

これには後日談があります。この常務さんが退任し、頭取も何人か代わった後のこと、バブル経済の中での金融事件にまきこまれて、頭取が辞任しなければならない事件を起こしてしまった。想像するに、社会的批判を意識する気持ちが薄れてきたことからトップと広報との間に従来のような信頼関係がなくなり、かつトップグループの中からも正論を吐く人がいない経営スタッフになっていたのであろう。広報の機能

の中に、社内オンブズマン的役割をもたせることは、大切なことなのです。そして広報機能は、長期的なものでなくてはならないのです。広報活動は、頭取の趣味でやれる社会貢献活動とは違うことを認識すべきでしょう。

— こんな社長が多い —

企業広報はトップ自らがやるものであり、広報担当者はトップの分身であるべきであると思う。しかし本当にそうなっている企業は、ごく僅かではないかと思う。

広報は社会と企業との接点に立つものなので、マスコミ対応は大きな比重を占めている。マスコミは企業の代表者から直接に話を聞きたがる。それは当然のことで、一番責任あることが聞けるからである。企業トップの中には、記者の取材が入っても何かと理由をつけて会わないとか、企業の批判記事が出た場合など「広報がついてなぜあのような記事を書かせたのだ」と怒る人がいる。広報はマスコミをうまく料理して、企業に都合のよいことを書かせるための機能だと思いこんでいる人も案外多い。

ある銀行の支店で、支店次長が法律にふれる不祥事を起こした。NHKのニュースのトップや朝日新聞の一面トップでたたかれた。その日から2日目か3日目に広報部を設置し、業務部から新部長をもってきた。マスコミ対応がまずかったから大きくたたかれたので、今後はうまくやろうということだ。しかし、不祥事がなぜ起こったか。社会の信用を回復するために、2度と起こさない企業にするために、それを内外に

宣言するために広報部を作るということでなければならぬ。より大切なことは、事件が起きる前にそれを防止するための措置として広報部を作ることが、企業の姿勢であってほしいのです。

マスコミにたたかれて、あるいは事件にまきこまれてから広報部を作った企業の多いこと、また、同業他社がそのような目にあつたので、わが社もということで、横並び意識で広報部を作ったという企業の多いこと。

— ホントの広報活動 —

真の広報活動は、国家の場合は、各界各層あらゆる部門の人たちが、それぞれ自分の発言を信頼してくれる相手国の人と話し合いをもつことだと思ふ。その時、真摯な態度と誠意を披歴して問題を語り合うことだ。信頼関係を作りあげることが対話だと思ふ。そしてこのことを総理大臣が各界の人をお願いすることが内的広報だと思ふ。次善の策は、手紙を出すこと。時間と距離が相互の間に邪魔をしている時は、手紙による意思の開陳が有効な手段とならう。その次は、TVをはじめ、できるだけ多くのマスメディアに登場することだ。現在のような情報機能が発達した社会では、小さな温泉場の一隅での講演が、たちまち全世界に伝わってしまうことがある。このことを意識して、広報担当者はトップの発言のTPOを演出していくことが大切な役割と言えよう。

日米間に横たわっている不信感、国民と政治との間、企業と消費者・生活者との間にある関

係も信頼の薄さが目につく。いずれもコミュニケーションの不足。言葉では言っている、行動には現わさない。行動をとらぬ広報活動は意味をなさない。広報は難しい。

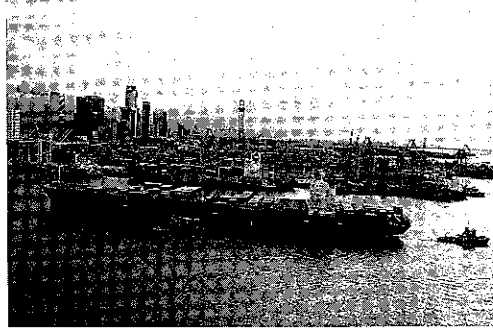
— メセナ、フィランソロピーに思う —

昨今、企業のメセナ活動やフィランソロピー活動についてのマスコミの取りあげ方には著しいものがある。まるで企業の免罪符のような書き方である。新しい考え方、新しい言葉にマスコミが興味をもって記事にすることは当然のことと思うが、企業がそれに何となく横並び意識でひきずられていくのは情けないものだ。企業イメージの改革としてのCI活動や文化活動支援としての冠興業、冠スポーツ等は、一時、賑わいをきわめたが、近ごろはかなりの批判を受ける事業が出てきている。

フィランソロピーは人類愛に基づく社会貢献を意味し、文化支援をも含めた社会全般に対する民間による公益、慈善活動である。わが国の儒教精神とはなじみにくい面もあるが、寄付をとらぬ行為として、新しいカタカナ社会貢献活動としてモード的に受け入れられようとしている。メセナも同じような問題を含んでいる。

企業が社会に対して果たすべき役割として、本来果たすべき、従業員や株主などに対する責任以上に取り組まねばならない問題ではないと思ふ。理念をとらぬ広報活動は、社会をあざむく企業行動となることを十分に認識してほしい。広報の難しさを痛感している今日このごろです。

内外情報



▲ロサンゼルス港に入港中のコンテナ船

1. GMDSS 関連国内法の改正
2. 平成3年度港湾春闘の概要
3. 中古船市場に復帰しつつあるギリシャ船主

1. G M D S S 関連国内法の改正

全世界的な海上遭難安全制度（Global Maritime Distress & Safety System = GMDSS）の導入のため、1974年海上人命安全条約（74SOLAS）の改正が行われ、1992年（平成4年）2月1日より同条約が発効することにともない、運輸・郵政両省は、「電波法の一部を改正する法律案」および「船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正する法律案」を、第120通常国会に上程していたが、両法案とも可決成立し、それぞれ5月2日および5月15日に公布された。

これらの概要は次のとおりである。

(1) 改正法の施行時期

船舶安全法および電波法の改正規定は、平成4年2月1日、船舶職員法は公布の日（5月15日）から起算して6カ月以内の政令で定める日。

(2) 船舶への適用

平成7年1月31日以前に建造に着手された船舶に対しては、経過措置として平成11年1月31日までGMDSS設備の搭載義務が猶予されることにともない、実質的には、施行日以後で同設備を搭載したときから改正法が適用される。

また、平成7年2月1日以降に建造されるすべて

の船舶に対しては、改正法が適用されGMDSS設備の搭載が義務づけられる。

これにより、平成11年2月1日以降は、全船舶に対し、GMDSS設備の搭載が義務づけられ、改正法の下でGMDSSが完全実施となる。

(3) 船舶安全法関係

(イ) 船舶は、その航行する水域（A1海域～A4海域）に応じ、陸上との無線通信を行い得る無線電信（直接印刷電信）または、無線電話を装備すること。

(ロ) 沿岸区域を航行区域とする小型船舶、平水区域を航行区域とする船舶（旅客船を除く）等政令で定める船舶については、当分の間無線電信または、無線電話の設置義務を免除する。

(4) 船舶職員法関係

(イ) 従来の海技士（通信）に加え、1級海技士（電子通信）から4級海技士（電子通信）までの4資格を新設すること。

(ロ) 船種および航行区域別の通信士の配乗要件および海技免状にかかわる規則等については、政令で定めること。

(5) 電波法関係

(イ) 義務船舶局等の無線設備を陸上保守とする場合は、予備設備を搭載し、設備を二重化すること。

(ロ) 国際航海に従事する船舶の義務船舶局には、従来の通信長制度に代えて新たに制定された「遭難通信責任者」を配置すること。

上記関連国内法の改正にあたり、衆参両院では、下記趣旨の付帯決議が採択された。

① GMDSSの導入にあたり、円滑な運用が確認

されるよう、十分なる慣熟期間を設けること。

② 当分の間、船上保守の可能な通信士が配乗されるよう努めること。

③ 陸上保守に関する資格制度の整備について検討すること。

これら改正法の規定は、政省令にゆだねられる事項が多いため、当協会は、関係委員会連携のもと成案作業に対応し、船主意見の反映に努めることとしている。

2. 平成3年度港湾春闘の概要

(1) 平成3年度港湾春闘の概観

平成3年度春闘の特徴は、賃金面のみならず、制度問題が大きく取り上げられたことで、港湾労組は要求獲得のため、平成元年度以来のストライキを実施し、海運会社をはじめとする関係各方面に著しく大きな影響を及ぼした。

特に、定期船については、4月8日からのコンテナターミナルのゲート封鎖により、コンテナの搬出・入がストップしたため、コンテナ船の運航に支障が生じたのみならず、ターミナル機能のみならず、生鮮食料品等の損害等により、社会問題化した。

さらに、17日のストライキ解除後も、ドライバー、ジャシー不足により、輸入コンテナを中心として搬出が円滑に行えず、港によっては正常化に長期を要するターミナルも出た。

(2) 要求および交渉概要

港湾労組の春闘要求には、全日本港湾労働組合(全港湾)、日本港湾労働組合連合会(日港労連)、全国検数労働組合連合(検数労連)、全国検定労働組合連合(検定労連)、全日本倉庫運輸労働組合同盟(全倉運)等各単組が行う賃金問題と、これら単組で構成する全国港湾労働組合協議会(全国港湾)と同盟組織で

ある全日本港湾運輸労働組合同盟(港運同盟)が、使用者側である港運業者で組織する日本港運協会(日港協)と交渉する制度問題がある。

今春闘においては、各単組いずれも12%を上回る賃上げを要求するとともに、制度問題については、全国港湾および港運同盟が日港協に対し次の6項目からなる要望書を提出した。

- ① 「あるべき賃金」水準の引き上げ、産業別賃金の改定
- ② 労働時間短縮のための労働3点セット(労働時間の拘束8時・実働7時間制、週休二日制、月給制)の実施
- ③ 雇用の安定
- ④ 港湾労働安定基金、港湾労働者年金の引き上げ
- ⑤ 交渉体制の強化
- ⑥ 港湾の秩序維持のため、事業法令の遵守と料金の完全収受体制の確立

制度問題および賃金問題に関する交渉概要については次の通りである。

制度問題交渉

全国港湾・港運同盟/日港協の中央団体交渉は、

2月15日、3月4日にそれぞれ開催されたが、具体的に進展がなかったため労働が態度を硬化、3月4日の第2回中央団交において早々と交渉決裂を宣言した。

このため、組合側は、3月20日および27日、港湾労働条件の抜本的な改善と新港湾労働対策の実現に向けて、運輸・労働・大蔵3省をはじめ、船主港湾協議会（船港協）、通産・農林団体輸送協議会等関係方面に対し、「港湾労働条件改善に関する申し入れ書」を提出し協力を求めた。

その後、全国港湾より、日港協に対し、3月26日付で「争議通告」が提出された。争議行為は、31日以降の日曜荷役拒否を皮切りに、4月1日以降の無期限時間外就労拒否、6日からの48時間全国ストライキ、8日以降の無期限コンテナターミナルゲート封鎖、13日からの72時間全面ストライキは48時間ストライキに変更されたものの実施されたため、ターミナル内コンテナの滞留、コンテナ船の運航スケジュールの混乱等が生じ、深刻な事態となった。

このため、関係荷主および船港協は、それぞれ運輸省に対し、行政の指導／介入方陳情を行ったが、ゲート封鎖は依然として継続された。

その間、4月12日に第3回中央団交が開催された

が進展が見られず、17日開催の第4回中央団交でようやく合意に達し、ストライキは收拾された。

なお、後述のとおり船内賃金交渉は4月13日に妥結したが作業再開はコンテナターミナル内作業に留まり、ゲート封鎖解除は4月17日の制度問題妥結までもちこされた。

合意概要は、5年4月1日より、労働時間を拘束8時間・実働7時間とする、週休2日制を3年6月より実施する等である。

賃金問題交渉（船内）

従来、船内賃金交渉は、日港労連を主体とする港湾荷役事業関係労働組合協議会（港荷労協）と4港船内使用者代表（港荷経協）との交渉が賃金相場を主導していたが、今年度から使用者側は、日本港運協会作業総合部会・船内部会経営者協議会（船経協）が新たな交渉母体となり、港荷労協と団交を行った。

3月11日より船内賃金交渉が行われ、25日開催の第2回団交において、交渉は決裂し、「争議通告」が提出されたが（争議については、前述の通りである）、その後、4月12日に第3回団交が行われ、翌13日に1万5,500円（5.63%）プラス1万8,000円（解決一時金）で妥結した。

3. 中古船市場に復帰しつつあるギリシャ船主

ロンドン——ここ数年間、鳴りをひそめていたギリシャ船主が、低船価と堅調な運賃市況に誘われて、中古船市場に復帰しつつある。

ギリシャ人たちは、すっかり慎重になってしまっており、警戒心は緩めていないが、最近、彼らの買船への関心はとみに高まって来ていると伝えられている。

「ギリシャ船主は、この3年来見られなかったよう

な勢いでマーケットに復帰して来ている」とロンドンのシップブローカー Galbraith 社の売買船成約レポートは書いている。

このギリシャの買船活動の復活は、マーケットの天井で買船したノルウェーの投資家たちが財政上のピンチにある時期に訪れた。

SS & Y Research Serevies 社は、その年次海運調査報告のなかで、近年、過大な船舶投資に走り過

きたノルウェーの%会社のいくつかを苦境に追い込んでいる1990年における中古船舶について詳しく述べている。

1989年に2,350万ドル見当で買船された“Mega Brook”は、'90年12月にたったの600万ドルで売船された。

「1988年と89年に高い金をかけて取得した中古の撒積船やタンカーの運航上の問題が、これらの船舶保有会社のいくつかにきびしい流動性の問題を生じさせたのだ」と同社はいう。これらの%パートナーシップへの投資家たちは、老朽船の運航について苦い教訓を得たようである。

しかし、いくつかのノルウェーの船舶投資会社が資産の減価によって大きな損を出す一方で、「いよいよこれから船舶の投資に乗り出そうとしている資金に恵まれた船主も多い」、1990年におけるドライバルカーの大幅な値下りを見て、「これらの船主たちは、ドライバルカーの建造受注がほとんどない折から、需要が少しでも上向けばたちまち運賃は上昇すると極めて的確に認識している」とSS & Yレポートは述べている。

ロンドンの船舶管理サービスグループのWescol社によると、中古船マーケットにおける成約数は、過去2、3週間、ほとんどの船型の船について急増しているという。

貨物船の全カテゴリーで、その売買成約件数は、1991年の第1四半期に前年下期の平均に比し40%も増えた。

今年の1～2月の間に売船された中古バルカー59隻中、29隻はギリシャ船主によって購入された。しかし、この59隻のうち、船価が1,000万ドルを上回っ

たのはわずか9隻、そのうちギリシャの船主が買ったのは2隻に過ぎなかった。このようにギリシャの買船者たちは、船齢5年といった新しい船よりも、リスクは大きいかもしれないが、船主、用船者の双方にとってあまり資金の負担にならない安く、古い船を選んでいる、ともWescolはいつている。

これまでのところ、大手の船主筋はあまり目立った動きをみせていないが、船の視察や問い合わせの件数はかなりあったようである。

超優良クラスのギリシャ船主もやがてマーケットに復帰して来るものと期待されているが、このことはさしあたって、これ以上の船価下落に歯止めをかける影響しかないのではないかと。

「現在の不確実なマーケットの状況と中古船市場においては、船価を再び高水準につり上げるほどの動きはまずみられないであろう」

新しい船の船価は夏ぐらいまで現状のまま、一方古い船も現在の不安定含みのまま推移するというのが、よりあり得るシナリオだ、とWescolはいう。

International Association of Dry Cargo Shipownersによると、船価の顕著なアップを阻止しそうなもう一つの要因は、銀行の姿勢である。

大方の銀行は、一般的にはこの時点で、海運をサポートし、海運会社になお一層の融資を行うことは望んでいない、とIntercargoもその最新号の月報のなかで述べている。

「考えられるこのローンの枯渇が、多くの買船契約の締結にストップをかけ、さまざまな波及効果を及ぼしかねない」

(Journal of Commerce 1991年4月8日号)

当協会、海の記念日前夜祭としてファミリーコンサートを開催

当協会では、毎年7月20日の「海の記念日」という絶好のタイミングをとらえて集中的に種々の海運広報活動を展開していますが、その中心として定着してきたイベントを、本年は7月19日(金)夜に第51回海の記念日前夜祭として東京渋谷のNHKホールで『海のシンフォニー・ファミリーコンサート』を開催します。

約70名編成の東京メモリアル・オーケストラの演奏により第1部ではライト・クラシックから選出し、ミルトン・クロッツ氏の指揮で、バイオリン・ソロプレイヤーには加藤知子さんを配します。第2部では、服部克久氏の指揮とお話で、コーラスグループのサーカスをゲストに世界の海にちなんだポピュラー音楽や童謡でお楽しみいただきます。また、会場のロビーにはコンテナ船をはじめとする貨物船や豪華客船のモデルシップ8隻と、いろいろな船の写真パネルを展示し入場者にごらんいただくこととしております。

入場無料ですので、ご家族そろって大勢の皆様のご来場をお待ちしています。下記要領によりハガキで当協会までお申し込み下さい。

なお、このイベントと並行して銀座SONYビルの壁面に7月15日(月)～21日(日)の7日間、大型懸垂幕を掲示し、7月19日(金)正午からは全日本海員組合と当協会が共催している街頭イベント(海上保安庁音楽隊などによる海の歌コンサートと船の写真パネル展)をJR新橋駅前の汽関車広場で開催します。こちらのほうにも、ぜひご来場下さい。

〔日 時〕 7月19日(金) 開場17:00 開演18:00

〔会 場〕 NHKホール (渋谷)

〔出演者〕 指揮・お話/服部克久 指揮/ミルトン・クロッツ 管弦楽/東京メモリアル・



▲服部克久氏

オーケストラ ゲスト/加藤知子 (ヴァイオリン) サーカス (コーラス)

〔プログラム・曲目〕

ヘンデル/「水上の音楽」より ● リムスキー=コルサコフ/「シェヘラザード」より “海とシンドバッドの船” ● サラサテ/カルメン幻想曲 ● ドーヴァーの白い思い出 ● ル・ローヌ ● 海のメドレー他

■お申し込み・お問い合わせ先:

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

社団法人 日本船主協会

「海のシンフォニー・ファミリーコンサート」事務局 TEL03-3264-7181

■お申し込み方法:

●ハガキに郵便番号・住所・氏名・会社名・電話番号・ご希望家族人数とそれぞれの年齢を明記の上、お申し込みください。(入場無料) ●6歳未満のお子様のご同伴ならびにご入場はご遠慮願います。●一般の方と申し込み方法が異なりますので、ご注意ください。

主催/社団法人日本船主協会

後援/運輸省 日本放送協会

「デリック」の由来は
死刑執行人の名前から。

貨物船の荷役装置の代表的なものにデリックがある。ポスト（支柱）とブーム（ポストの下部に支点を持ち、自由に動かせる腕状の部分）によって構成され、本体自体はクレーンのように動力装置を持たず、ブームの上下や旋回、貨物のつり上げは、甲板上のウインチと結ばれたロープの伸縮によって行われるのが特徴で、その発明は17世紀ごろにまでさかのぼる。

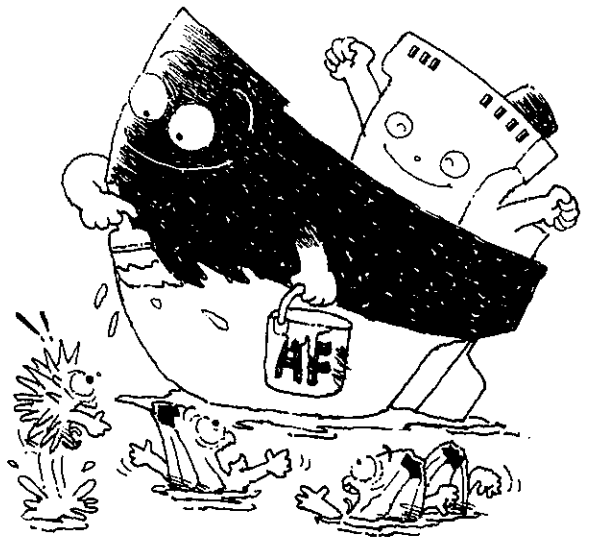
そのシンプルな構造による応用の柔軟性がデリックの持ち味で、ブーム先端から左右に伸びたロープ（ガイ）を交互に伸縮させてブームを旋回させるガイ巻き、2基のデリックを用いて、固定した2本のブームの間で貨物を移動するケンカ巻き、やはり2基のデリックを用い、固定した一方のブームに分銅を取り付け、その重さでもう一方のブームを旋回させる分銅巻きなど、デリック荷役ならではの数々の妙技がある。

ところで縁起の悪い話で申しわけないが、この「デリック」という呼び名、じつは17世紀の英国の死刑執行人、ゴドフリー・デリック（Godfrey Derrick）氏の名前からきているといわれる。エセックス伯をはじめ数々の大物の死刑を執行した彼の名はきわめて著名で、当時の人々は絞首台のこもまでデリックと呼ぶようになった。そして、彼の死後まもなく発明された新型の揚貨装置の形が当時の絞首台にそっくりだったので、それもそのままデリックと呼ばれるようになったというわけだ。

船底部に塗られた
赤い塗料の秘密。

鋼鉄でできた船を、そのまま海水中に浮かべておけば、海水の塩分でわずか2、3日のうちに表面に赤錆が生じてしまう。このため船の主要部分はすべて錆止め塗料を下地に塗り、その上に仕上げの色彩塗料という二重塗装によって、ガードされている。

しかし船体が海水に直接接触する喫水線付近から下の船底部分に関しては、これだけではまだ不十分。この部分は、船が港などに停泊している間に、カキやフジツボなどの貝類や海藻類が付着しやすく、こうした付着物は、船体の水中抵抗を増加させ、スピードや燃料効率を低下させる船の天敵となっている。



そこで、これを防ぐために1930年代に開発されたのが、AF (Anti-Fouling) 塗料と呼ばれる貝類や海藻の付着を防ぐ特殊な有機化合物を混ぜた塗料。貨物船などの喫水線付近から下の部分に塗られている赤い塗料がそれで、現在では世界中のすべての鋼船に使われている。

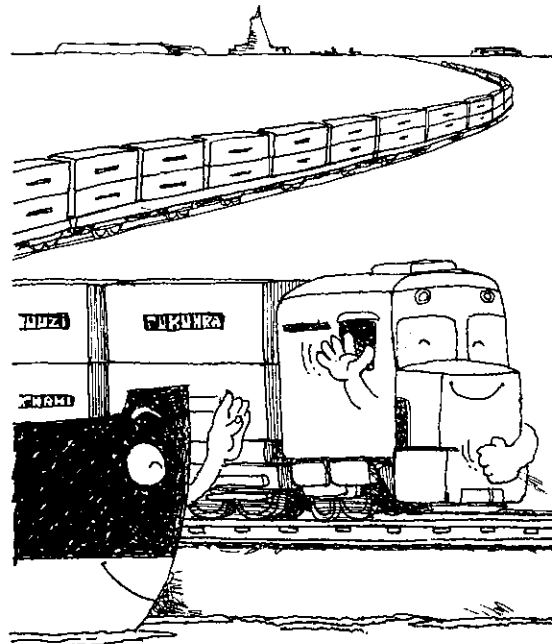
船体の上と下を塗り分けたあのハデなボディー・ペインティングは、別におしゃれのためではなく、親しげに近づいてくるカキやフジツボたちにわざと嫌われるための苦肉の策だったわけである。

海運会社が運行する 大陸横断鉄道。

1両が約85メートルという超ロングサイズの車両に、40フィートコンテナを縦に5個ずつ上下2段積みし、それをさらに15両から25両連結、1列車の総延長は1.5キロから2.5キロにおよぶという長大な大陸横断列車が、ダブルスタックトレインだ。

一度コンテナに貨物を詰め込んでしまえば、あとは船、自動車、鉄道、飛行機と、さまざまな輸送手段の間を自在に接続できる点が、コンテナ輸送の最大の特徴。これを生かし、従来個別に提供されていた海、陸、空の輸送手段を、船会社が一貫して提供することを可能にした「国際複合一貫輸送」の実現は、コンテナリゼーションの最大の成果だ。

その花形選手の一つがこのダブルスタックトレイン。コンテナ船によって日本からシアトルやロサンゼルスなど米国西海岸の都市まで運ばれたコ



ンテナを、1列車に150~250個積み込んで、シカゴ、ニューヨークなど内陸部や大西洋岸の都市まで、運転手の交替以外は、ほぼノンストップ。約6日間で運んでしまう。

現在、日本の定期船会社が、米国内で、このダブルスタックトレインの直接運行を手掛けており、従来のパナマ運河経由のルートと比べ、輸送時間を大幅に短縮。さらに専用ダイヤによる直接運行のため、運行スケジュールもきわめて正確なものとなり、国際化時代の物流の合理化に大きく貢献している。

「ポート・ツー・ポート」から「ドア・ツー・ドア」へ。より効率的で、きめ細かな、21世紀の物流への夢を乗せ、ダブルスタックトレインは、今日も北米大陸の原野を、全速で駆け抜けて行く。

海運日誌（5月）

- 8日 非課税枠の拡大や簡易課税制度の見直しを目的とした消費税の改正法が成立し、10月1日より施行される。
- ◎ 運輸省海上技術安全局が4月分の新造船建造許可実績を発表。それによると、13隻、23万3,000%（前月比14.5%増）、契約船価は401億円となった。
- 9日 ナビックスラインは、臨時取締役会を開催し、1日に死去した馬越省三社長の後任に小島敬夫常務の昇格を内定した。6月27日の株主総会後の取締役会で正式決定する。
- 10日 海、陸、空の物流業界による横断的な全国組織、日本物流団体連合会（物流連）の設立発起人会が開かれ、社団法人としての発足に向け具体的な組織構成や活動方針などについて検討した。（P. 39船協だより参照）
- ◎ 運輸政策審議会国際物流小委員会が開催され、国際部会に提出する同小委員会報告案を審議、了承した。（P. 4海運界の動き1参照）
- 13日 海上安全船員教育審議会教育部会は小委員会を開催し、商船大学、商船高等専門学校における船舶職員養成カリキュラムと、航海訓練所における乗船実習カリキュラムの整合について審議した。
- 16日 海技の伝承問題検討委員会は「日本人船員の確保、育成のために」と題する報告書を取りまとめた。（P. 11海運界の動き2参照）
- ◎ 大蔵省が発表した4月の貿易統計（通関速報ベース）によると、輸出額は240億6,600万ドル（前年同月比9.8%増）、輸入額は177億5,900万ドル（同3.5%減）で、貿易黒字は63億700万ドル（同79.3%増）となった。貿易黒字が急増したのは、原油輸入を中心に輸入額が減少に転じたのが主因。
- 23日 船主港湾協議会、外国船舶協会は、平成3年度の港湾運営基金に関し、①平成3年度1年間限りとする②空コンおよびコンテナの荷繰りならびに積み換えを拠出金の対象から除外する③今年度の拠出金を港湾労働力の確保対策に対する助成として使用する等の内容でそれぞれ確認書および覚書に調印した。
- 24日 外航海運大手5社は、91年3月期決算発表を行った。それによるとナビックスライン、昭和海運の売上高が横ばいとなったものの、定航3社は日本向けの原材料輸送や欧州向け輸出の好調などで増収となった。しかし、湾岸戦争の影響による燃料費の高騰や定航3社における北米定期航路の赤字拡大で経常利益は各社とも大幅な減益となった。
- 31日 船員制度近代化委員会は、第三次総合実験船によるD実験（13人体制）のとりまとめを行った。これにより、今後は同実験とパイオニアシップ実験（11人体制）の結果を整合し、D実験を、さらにパイオニアシップ実験へ進展させることが検討される。
- ◎ 運輸政策審議会国際部会は、国際物流小委員会をはじめとする四つの小委員会報告を取りまとめ、村岡運輸相に答申した。（P. 4海運界の動き1参照）

5月の対米ドル円相場の推移	
高 値	136.45円（1日）
安 値	139.20円（13日）
平 均（月間）	138.06円
（注）銀行間取り引きによる	

5 月定例理事会の様様

(5月22日、日本船主協会役員会議室において開催)

当面する海運問題について

1. 運政審・国際物流小委員会について
(P. 4 海運界の動き 1 参照)

総務委員会関係報告事項

日本物流団体連合会（物流連）の設立にもなう参加要請について
運輸省より物流連設立の概要について次のとおり説明があり、当協会に対し、会員として参加方要請があった。

1. 設立趣旨

物流に関する社会的関心が高まるなか、主要物流企業、物流団体が結束し、(1)物流に関する重要課題を協議し、方策を確立する、(2)方策実現への対外的取り組みを強化する、(3)内部の連携の強化により方策を推進する、(4)物流に関する課題、方策についての国民の理解を求めることにより、物流業としての社会的責任を果たすとともに物流業の社会的地位の向上を図る。

2. 事業概要

- (1) 主要物流企業、物流団体が結束し、物流に関する重要課題について討議し、経済的、社会的視点をふまえた整理を行ったうえ、方策を確立する。

- (2) 物流連のカサの下で、一致協力して対外的取り組みを強化し、方策の実現を図る。

- ① 税制その他の物流関係政策の要望実現についての関係者への働きかけ
② 運賃問題、時短問題等についての荷主団体、経済団体との協議
③ 物流業務用地確保についての、国・地方公共団体等関係者への働きかけ
④ 物流業界の現状、方策について幅広く国民に訴え、物流業に対する世論の理解を求める。

3. 会員の資格、数

(1) 会員たる者の基準

法人会員：次のいずれの項目にも適合する企業として設立発起人が推薦したものの

- ① 主として物流業を営んでいること。
② 物流業の健全な発達の促進に積極的に寄与する意思を有していること。

団体会員：主として物流業にかかわる団体であること。

(2) 会員数

法人会員：80～100社
団体会員：20団体程度

4. 会費

- (1) 年会費 1口50万円 原則2口以上
(会長(30口) 副会長(6口) 理事(3口))
(2) 入会金 25万円
(3) 協力金 以上の他協力金がある。

船協だより

物流連の概要は以上のとおりであり、5月10日設立発起人会（当協会松成会長を含む10名）が開催され、松成会長を含む9名の方が副会長に就任が予定されている。また、5月28日には準備委員会開催が予定されており、8月設立をめどに諸般の準備が進められることになっている。

当協会としては、これに協力する意味で加入することとしている。

業務委員会関係報告事項

1. 「国際商取引における運送ターミナル・オペレーターの責任に関する条約」の採択について（P.17海運界の動き3参照）

港湾委員会関係報告事項

1. 水先料金改定問題について
先にご報告のとおり、平成元年12月14日、日本パイロット協会は運輸大臣に対し10.3%アップの水先料金改定陳情書を提出した。当委員会では現行水先料金体系を国際的視野から見直す必要があるとの観点から、まず夜間割増制度の是正を行うこととし、水先問題対策小委員会を中心に運輸省当局とも打ち合わせながらパ協と協議を行ってきた。
夜間割増制度の是正について、2年11月9日、パ協より民間協定である「乗船前の一定時間」を全廃することとし、これにともなう水先料の減収

分+ α として8.3% [=4.4% (減収額)+3.4% (水先区間の不均衡調整原資)+0.5% (α)]の料金改定率の提案があった。当協会は、①2～3年後をめどに日出没前後1時間の廃止およびいわゆる「内海方式」の導入・実施について協議することを前提に、その第1段階として「乗船前の一定時間」を全廃することとする。②これにともない生じる水先料の減収額相当分については改定原資として確保する。③しかし、最近における著しい水先業務量の伸びにより収入は大幅に増加していると判断されるため、水先区間の不均衡調整原資および+ α 原資は用意できない。④また、減収額の確定は、今後当局を含む関係3者で協議することとしたいとの回答を行った。

さらに12月10日、パ協は「乗船前の一定時間」の全廃以上の夜間割増制度の是正には応じられない。また、制度改正には調整原資を要し、+ α も認めないということでは受け入れられないとの意見を表明、同14日、文書をもって「船協回答は容認できず、乗船前の一定時間の全廃提案は撤回する」旨の理事会決定の申し入れがあった。このため当協会も常任理事会の承認を得て、同27日、パ協に対し「申し入れについては、遺憾ながら受容する。なお、今後とも水先料金の改定と水先制度の見直しは表裏一体をなすものとして対処していく」旨文書で通知するとともに、当局にも報告を行った。

本年1月に至り、当局はパ協に対し、水先料金の改定交渉再開を希望するのであれば、パ協がイニシアチブを取って妥協点を見出すべきであるとの指示を行った。

船協だより

その後、パ協より現状打開の糸口を探るための双方人数を絞った非公式な会談の開催について申し入れがあったため、3月7日および5月2日に開催した。

第1回目の会談では、交渉決裂時における双方意見を主張し合ったが、第2回目は、当協会より交渉を再開し、協議を進展させるためには、経緯からみてまずパ協が何らかの修正提案を行うことが筋である旨強く主張した。その結果、パ協より6.4% [4.4% (減収額) + 2% (+α)] の料金改定率で「乗船前の一定時間」を全廃するとの案が示された。

当委員会としては、本案が非公式会談における提案であり、また当協会が主張している夜間割増制度の是正に関する今後の具体的スケジュールも明らかにしていないため、本提案を含め継続審議とし、双方の新体制が発足次第速やかに協議を再開したい旨提案し、パ協もこれを了承した。

海務委員会・工務委員会・労務委員会 関係報告事項

1. GMDSS関連国内法の改正について
(P.31内外情報1参照)

労務委員会関係報告事項

1. 海技の伝承問題検討委員会報告書について
(P.11海運界の動き2参照)

会員異動

- 入会
平成3年5月1日付
大東通商株式会社 (京浜地区所属)
平成3年6月1日現在の会員数 167社
(京浜110社、阪神44社、九州13社)

海運関係の公布法令 (5月)

- ㊦ 電波法の一部を改正する法律
(法律第67号、平成3年5月2日公布、平成4年2月1日施行)
- ㊧ 船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正する法律
(法律第75号、平成3年5月15日公布、平成4年2月1日施行)
- ㊨ 運輸省組織令の一部を改正する政令
(政令第176号、平成3年5月24日公布、7月1日施行)
- ㊩ 運輸省組織規程等の一部を改正する省令
(運輸省令第15号、平成3年5月24日公布、7月1日施行)

国際会議の開催予定 (7月)

- IMO第31回海洋環境保護委員会
7月1日～5日 ロンドン
- IMO第37回無線通信小委員会
7月15日～19日 ロンドン

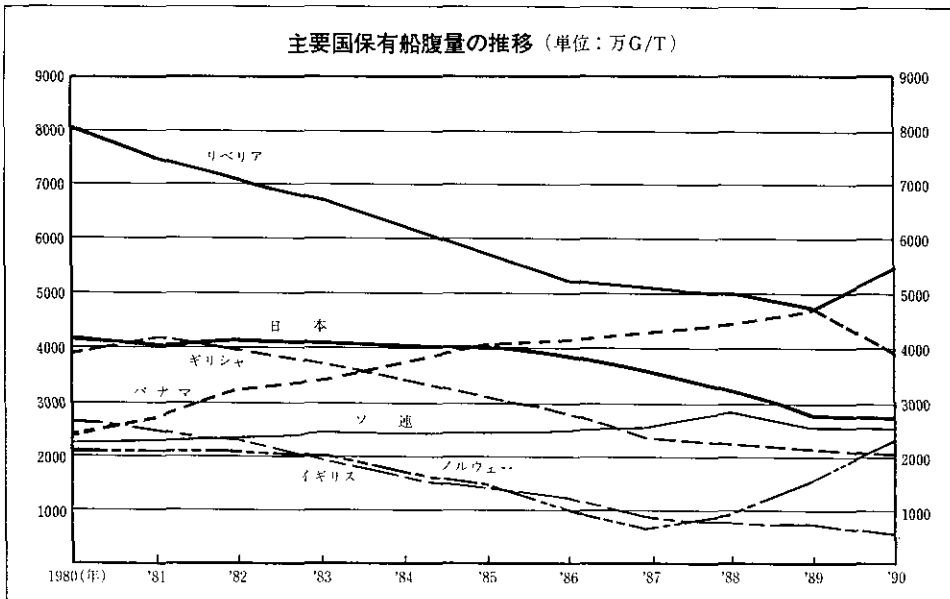
船協だより

会議日誌（5月）

7日	オーナー部会	保険幹事会
8日	港湾幹事会 新造船幹事会	20日 港湾対策幹事会
9日	国際幹事会 船員経理研究会	21日 通信幹事会 船協月報編集会議
10日	財務幹事会 保船幹事会 啓水会	22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 労務懇話会
13日	海務幹事会 ペルシャ湾在湾船社連絡会	23日 広報幹事会 一土会 資材研究会
14日	海務委員会／同専門委員会合同会議	24日 啓水会 船員保険研究会
15日	政策幹事会 通信業務研究会	27日 バンカー漏油対策協議会
16日	工務委員会／同専門委員会合同会議 総務幹事会 海洋汚染防止小委員会／タンカー部会幹事会 合同会議 労務懇話会	28日 新造船幹事会
17日	業務委員会／法規専門委員会合同会議 労務委員会／同専門委員会合同会議 オペレーター部会幹事会	29日 広報幹事会 バンカー漏油対策小委員会 危険物小委員会 ペルシャ湾在湾船社連絡会幹事会
		30日 情報システム専門委員会
		31日 港湾幹事会 海務研究会 電波研究会

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	44
	2・日本商船船腹量の推移……………	44
	3・わが国外航船腹量の推移……………	44
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	45
	5・わが国造船所の工事状況……………	45
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	46
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	46
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	46
主要航路の成約運賃	9・原油(バルシヤ湾/日本・バルシヤ湾/欧米)……………	47
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	48
	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) ……	49
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	50
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	51
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	52
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	53
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……………	54
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	54
内 航 海 運	18・内航船の船腹量……………	55
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	55
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	55



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

年	世界合計			タンカー			オア・バルクキャリア			その他		
	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率
1960	36,311	129,770	—	4,543	41,465	—	—	—	—	31,768	88,305	—
1965	41,865	160,392	—	5,307	55,046	—	1,403	18,757	—	35,155	86,589	—
1970	52,444	227,490	—	6,103	86,140	—	2,528	46,651	—	43,813	94,699	—
1975	63,724	342,162	—	7,024	150,057	—	3,711	85,548	—	52,989	106,557	—
1980	73,832	419,911	1.7	7,112	175,004	0.5	4,706	109,596	1.2	62,014	135,311	3.7
1985	76,395	416,269	▲ 0.6	6,590	138,448	▲ 4.1	5,391	133,983	4.4	64,414	143,837	0.7
1986	75,266	404,910	▲ 2.7	6,490	128,426	▲ 7.2	5,274	132,908	▲ 0.8	63,502	143,576	▲ 0.2
1987	75,240	403,498	▲ 0.3	6,490	127,660	▲ 0.6	5,099	131,028	▲ 1.4	63,651	144,810	0.9
1988	75,680	403,406	▲ 0.0	6,565	127,843	0.1	4,980	129,635	▲ 1.1	64,135	145,928	0.8
1989	76,100	410,481	1.8	6,383	129,578	1.4	5,061	129,482	▲ 0.1	64,656	151,421	3.8
1990	78,336	423,627	3.2	6,609	134,836	4.1	5,156	133,190	2.9	66,571	155,601	2.8

(注) ①ロイド船腹統計による100G/T以上の鋼船で 漁船および雑船を含む。②毎年7月1日現在。③オア・バルクキャリアには兼用船を含む。

2・日本商船船腹量の推移

年	合計			タンカー			貨物船			その他		
	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率	隻数	千G/T	対前年 伸び率
1965	5,074	10,302	—	1,566	3,642	—	3,251	6,453	—	—	—	—
1970	7,867	23,715	—	2,113	8,883	—	5,282	14,563	—	—	—	—
1975	8,832	38,198	—	1,893	17,414	—	6,223	19,752	—	—	—	—
1980	8,825	39,015	—	1,728	17,099	—	6,386	20,819	—	—	—	—
1985	8,225	38,141	—	1,392	13,610	—	6,123	23,360	—	710	1,171	—
1986	8,024	35,619	▲ 6.6	1,333	11,611	▲ 14.7	5,983	22,832	▲ 2.3	708	1,176	0.4
1987	8,250	32,831	▲ 7.8	1,288	10,416	▲ 10.3	6,249	21,156	▲ 7.7	713	1,259	7.1
1988	7,939	29,193	▲ 11.1	1,277	9,275	▲ 11.0	5,961	18,682	▲ 11.7	701	1,236	▲ 1.8
1989	7,777	26,367	▲ 9.7	1,244	7,951	▲ 14.3	5,845	17,134	▲ 8.3	688	1,283	3.8
1990	7,668	25,186	▲ 4.5	1,209	7,586	▲ 4.6	5,745	16,240	▲ 5.2	714	1,360	6.0

(注) ①1970年まで運輸省発表 1975年以降は日本船主協会発表のそれぞれ100G/T以上の鋼船で 官庁船 その他の特殊船は含まない。
②1960～1970年は毎年3月末 1975年以降は7月1日現在。
③1970年以降貨客船は3,000G/T以上のものは貨物船に 3,000G/T未満のものは客船を含む。

3・わが国外航船腹量の推移

年	合計				日本船				外国用船			
	隻数	千G/T	千D/W	対前年 伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年 伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年 伸び率
1970	1,970	28,215	47,007	—	1,508	21,185	34,635	—	462	7,030	12,372	—
1975	2,469	59,489	105,100	—	1,317	33,486	58,040	—	1,152	26,003	47,060	—
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
1984	2,135	57,015	97,756	▲ 1.7	1,055	33,249	55,350	▲ 4.1	1,080	23,766	42,409	1.7
1985	2,435	62,161	105,652	8.1	1,028	33,470	55,512	0.3	1,407	28,691	50,140	18.2
1986	2,249	55,474	91,690	▲ 13.2	957	30,809	50,377	▲ 9.3	1,292	24,665	41,314	▲ 17.6
1987	2,082	54,514	88,736	▲ 3.2	816	28,200	45,528	▲ 9.6	1,266	26,314	43,208	4.6
1988	2,127	55,369	89,054	0.4	640	24,582	39,768	▲ 12.7	1,487	30,787	49,286	14.1
1989	2,002	55,168	87,937	▲ 1.3	532	21,691	35,260	▲ 11.3	1,470	33,477	52,677	6.9

(注) ①運輸省国際運輸・観光局による2000G/T以上の外航船。
②対前年伸び率はD/Wによる。

= 造 船 =

4・世界造船状況（進水・建造中・未着工）

区分	期間・時点	合 計			タンカー		バルクキャリア		一般貨物船		漁船・その他	
		隻数	千G/T	伸び率	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
進水船舶	1985	1,817	17,247	▲ 2.7	151	2,928	280	9,543	256	1,907	1,130	4,376
	1986	1,487	14,727	▲ 14.6	119	3,512	167	6,091	244	3,242	957	1,881
	1987	1,438	9,621	▲ 34.7	144	3,083	101	2,546	146	2,548	1,088	1,444
	1988	1,535	11,802	22.7	162	4,542	65	2,784	178	2,819	1,130	1,657
	1989	1,450	12,721	7.8	159	5,362	92	3,624	189	1,986	1,010	9,358
	1989 IV	346	3,430	▲ 7.8	42	1,387	29	1,195	59	475	216	373
	1990 I	340	3,367	▲ 1.8	36	1,015	28	1,307	64	673	212	372
	II	411	3,792	12.6	24	1,056	34	1,506	76	851	277	379
	III	375	4,102	8.2	37	1,341	24	1,310	74	834	240	617
	建造中船舶	1985	1,357	14,729	▲ 6.4	108	3,070	208	6,844	200	2,428	841
1986		1,292	11,051	▲ 25.0	99	2,630	125	4,333	157	2,220	911	1,724
1987		1,210	9,694	▲ 12.3	123	3,493	62	2,204	147	2,469	878	1,528
1988		1,288	11,622	19.9	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409
1989		1,275	12,452	7.1	133	4,338	84	3,552	207	2,026	851	2,536
1989 IV		1,275	12,452	▲ 0.6	133	4,338	84	3,552	207	2,026	851	2,536
1990 I		1,252	11,818	▲ 5.1	117	3,652	85	3,486	219	2,163	831	2,517
II		1,295	13,221	11.9	126	4,511	83	3,573	238	2,535	848	2,602
III		1,338	12,723	▲ 3.8	148	4,581	79	3,105	255	2,459	856	2,578
未着工船舶		1985	853	11,133	▲ 25.6	92	2,529	159	5,466	145	1,982	457
	1986	876	10,313	▲ 7.4	89	3,968	69	2,814	135	2,104	583	1,427
	1987	827	12,848	24.6	120	6,236	58	2,229	174	2,345	475	2,038
	1988	940	12,931	0.6	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526	1,678
	1989	1,177	18,603	43.9	160	7,495	123	4,841	342	4,213	552	2,054
	1989 IV	1,177	18,603	8.9	160	7,495	123	4,841	342	4,213	552	2,054
	1990 I	1,294	22,830	22.7	189	10,842	130	5,165	389	4,731	586	2,092
	II	1,370	26,682	16.9	227	13,996	129	5,239	382	4,801	632	2,646
	III	1,424	28,872	8.2	247	16,151	113	4,444	426	5,404	638	2,873

(注) ①ロイド造船統計による100G/T以上の鋼船（進水船舶の年別は年報 その他は四半期報による）。
 ②進水船舶は年間 建造中および未着工の年別は12月末 期別は四半期末すなわち3 6 9 12月末。
 ③バルクキャリアには兼用船を含む。一般貨物船は2,000G/T以上の船舶。
 ④四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

5・わが国造船所の工事状況

年 度	進 水 量				工 事 中 船 舶				未 着 工 船 舶				手 持 ち 工 事 量			
	計		うち国内船		計		うち国内船		計		うち国内船		計		うち国内船	
	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
1980	196	6,080	50	2,153	76	2,674	20	905	119	3,819	3	160	195	6,493	23	1,064
1981	230	7,548	64	2,475	132	4,578	33	1,323	190	6,102	11	473	322	10,680	44	1,796
1982	236	6,944	54	2,270	130	4,775	37	2,082	210	5,573	10	331	340	10,348	47	2,413
1983	254	6,134	54	1,408	141	4,134	27	1,317	136	3,606	12	321	277	7,740	39	1,638
1984	278	7,305	57	2,026	178	5,079	38	1,679	322	7,555	26	554	500	12,635	64	2,233
1985	216	7,558	54	2,618	166	5,307	32	1,679	169	5,231	12	493	355	10,268	44	2,171
1986	145	5,869	52	2,820	150	5,836	42	2,487	94	2,836	10	330	244	8,671	52	2,817
1987	96	4,047	30	1,700	112	4,930	31	2,171	40	1,705	5	405	152	6,635	36	2,577
1988	130	4,186	23	773	58	2,488	14	768	41	2,138	2	111	99	4,625	16	879
1989	156	5,759	24	955	73	2,829	13	613	66	2,385	3	187	139	5,214	16	800

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

＝ 海上荷動き量 ＝

6・世界の主要品目別海上荷動き量

年	1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990		
	100万 トン	対前年 伸び率	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
	石炭	232	17.8	272	17.2	276	1.5	283	2.5	304	7.4	321	5.6	335	4.4
	穀物	207	4.0	181	▲ 12.6	165	▲ 8.8	186	12.7	196	5.4	192	▲ 2.0	195	1.6
	その他	1,320	7.8	1,360	3.0	1,370	0.7	1,390	1.5	1,460	5.0	1,525	4.5	1,570	3.0
	計	2,065	10.0	2,134	3.3	2,122	▲ 0.6	2,178	2.6	2,308	6.0	2,400	4.0	2,450	2.1
合計	3,292	6.5	3,293	0.0	3,385	2.8	3,461	2.2	3,675	6.2	3,860	5.0	3,975	3.0	

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1990」による。②1990年の値は推計値である。

7・わが国の主要品目別海上荷動き量

年	1986年			1987年			1988年			1989年			
	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	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
	石炭	91.3	▲ 1.8	33.1	92.6	1.4	34.0	104.2	12.5	34.3	104.9	0.7	33.3
	穀物	31.9	1.0	19.3	32.6	2.2	17.9	32.7	0.3	16.7	31.7	▲ 3.0	16.3
	その他	224.8	▲ 0.6	16.4	235.7	4.8	17.0	258.3	9.6	17.7	262.4	1.6	17.0
	計	463.2	▲ 2.5	21.8	472.9	2.1	21.7	518.6	9.7	22.5	526.7	1.6	21.9
合計	659.8	▲ 1.9	19.5	675.1	2.3	19.5	731.4	8.3	19.9	753.8	3.1	19.4	

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

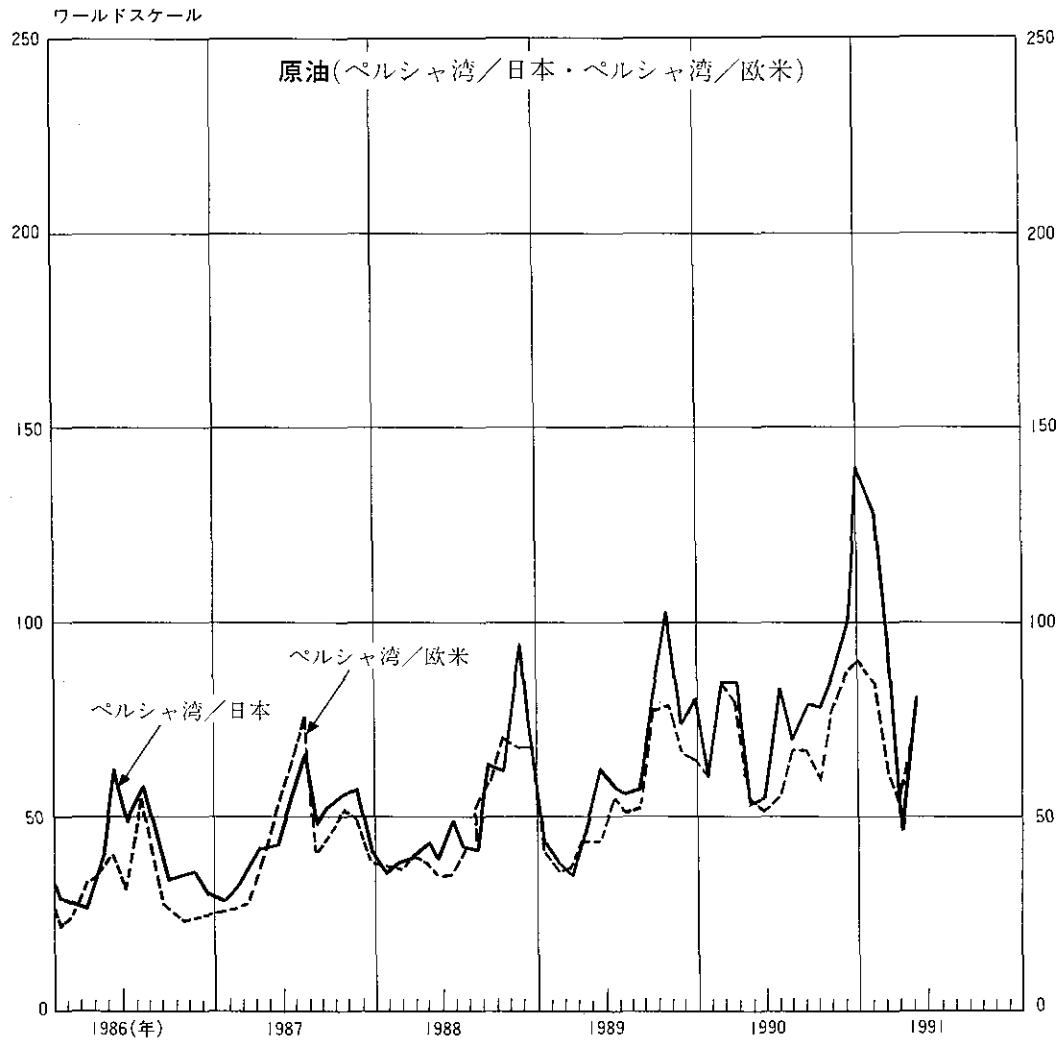
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定期用船	
	シングル 航 海	連続航海	合 計	品 目 別 内 訳							Trip	Period
				穀物	石炭	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
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
4	8,587	244	8,831	2,633	1,803	3,483	58	118	352	140	8,854	1,881

(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。

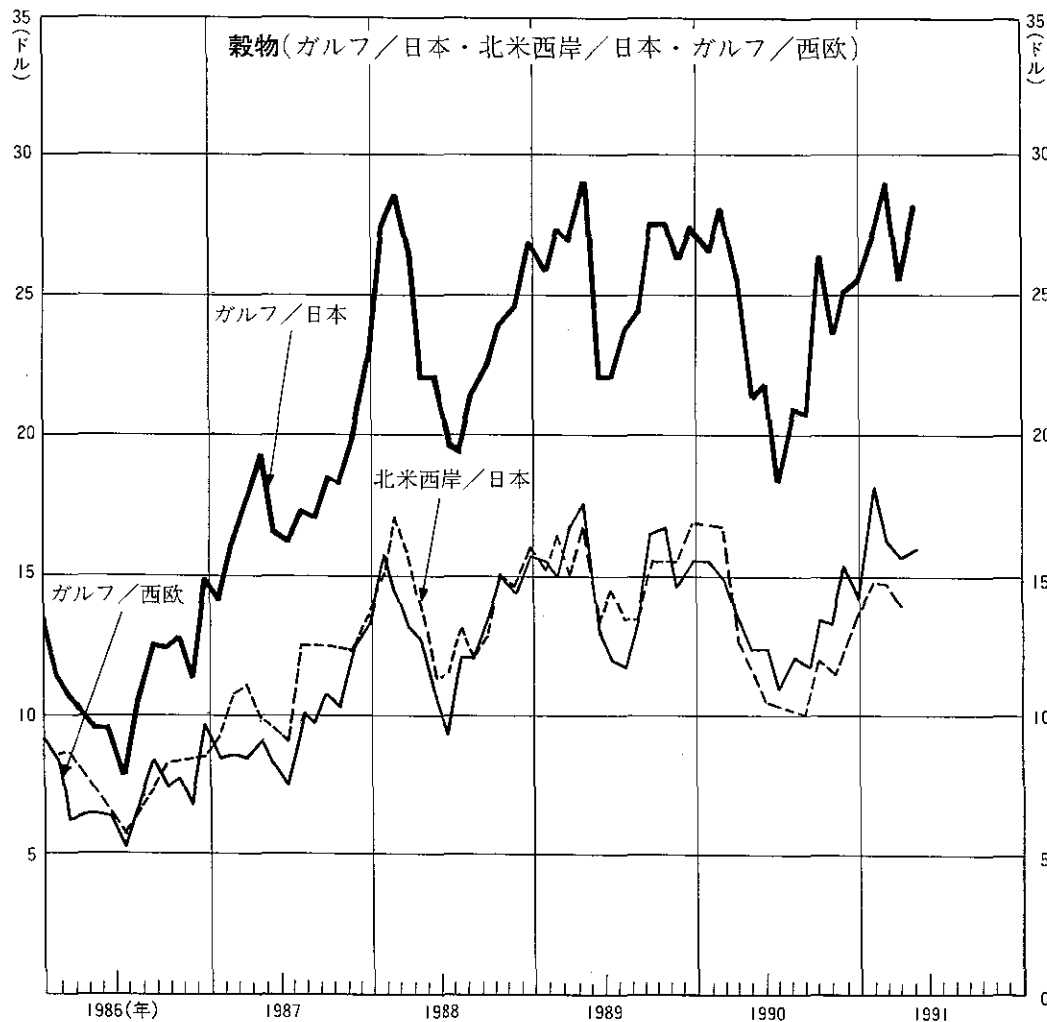
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	80.70	35.00	47.00	37.50	56.00	45.00	73.75	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。

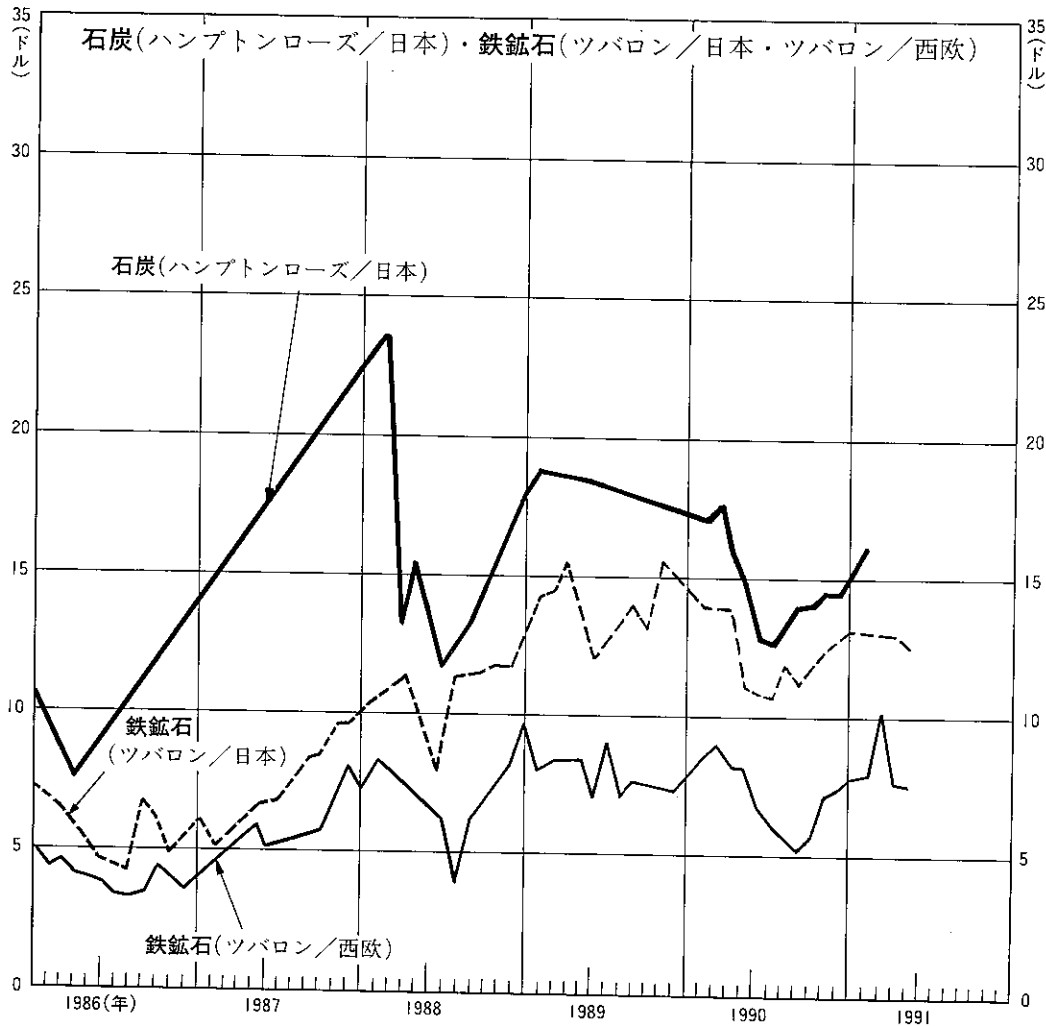


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	28.25	23.00	11.60	10.80	—	—	12.34	11.48	16.00	13.53
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	—	—

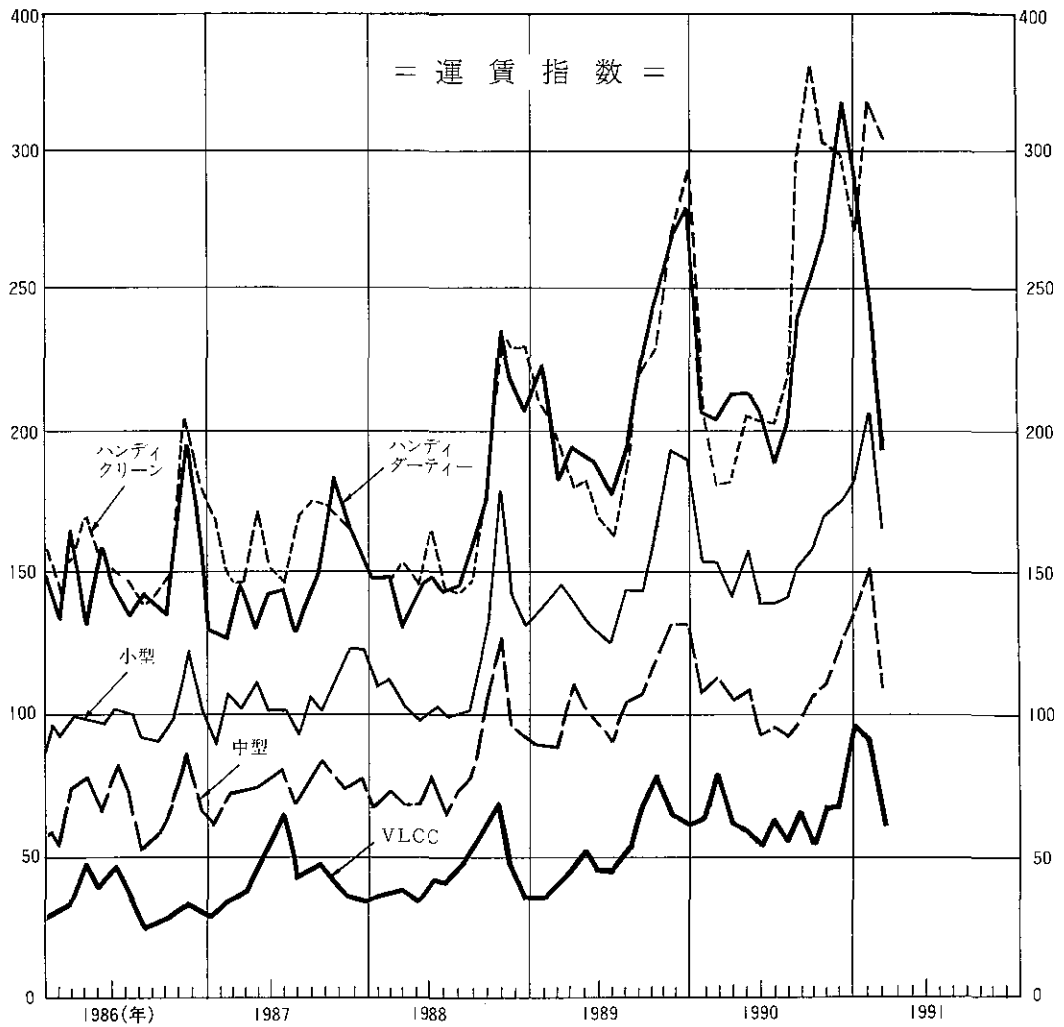
（注）①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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	—	—	12.50	8.10	7.05	—	—
6	12.75	—	—	—	10.80	—	—	—	6.65	5.85	7.55	—
7	12.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	10.55	—	—	—	5.90	5.25	—	—
9	—	—	—	—	11.75	11.25	—	—	—	—	—	—
10	14.00	13.80	—	—	—	—	11.20	—	—	5.25	—	—
11	14.25	13.50	—	—	—	—	11.75	—	—	5.70	—	—
12	14.50	13.70	—	—	12.40	11.25	—	—	7.15	6.50	—	—
	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。

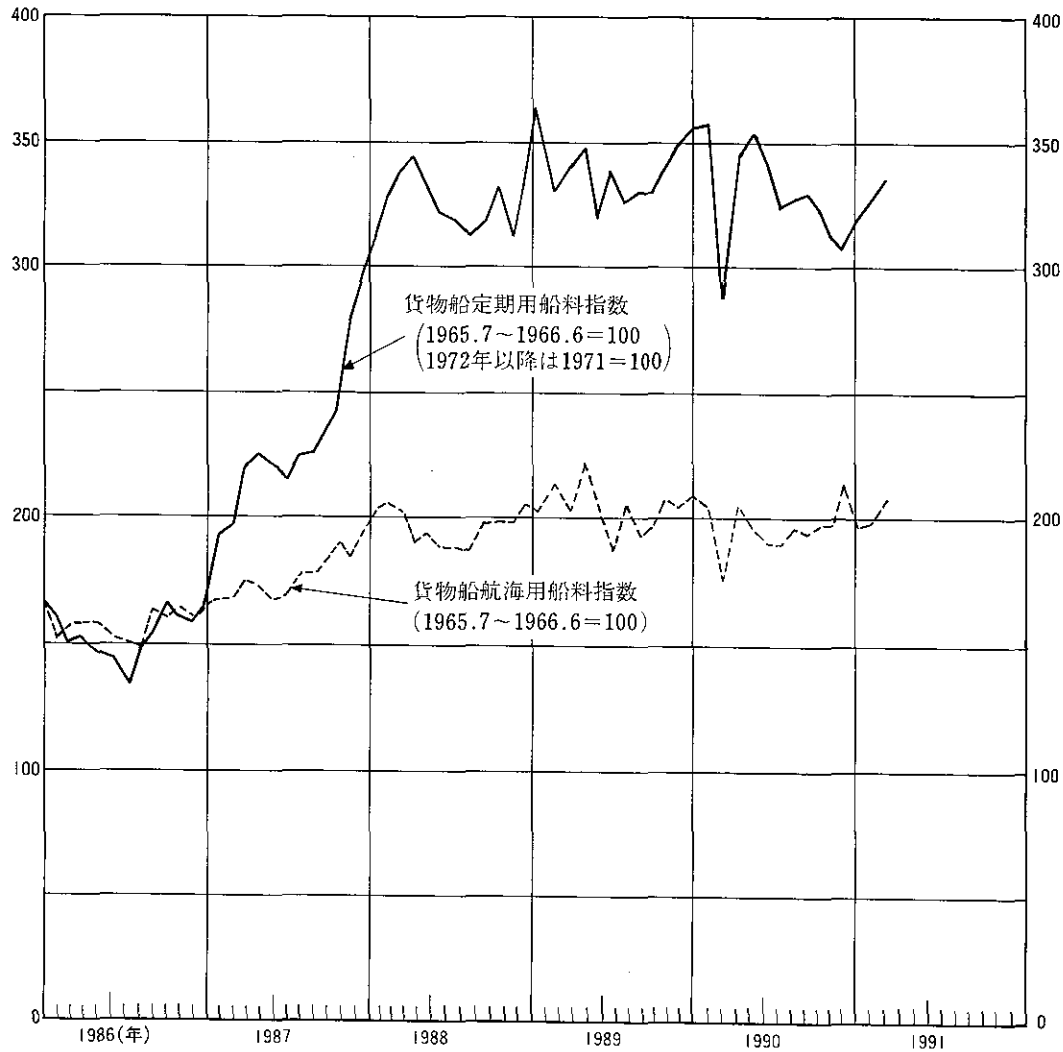


12・タンカー運賃指数

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	61.4	110.1	165.5	194.6	254.0
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 ＝

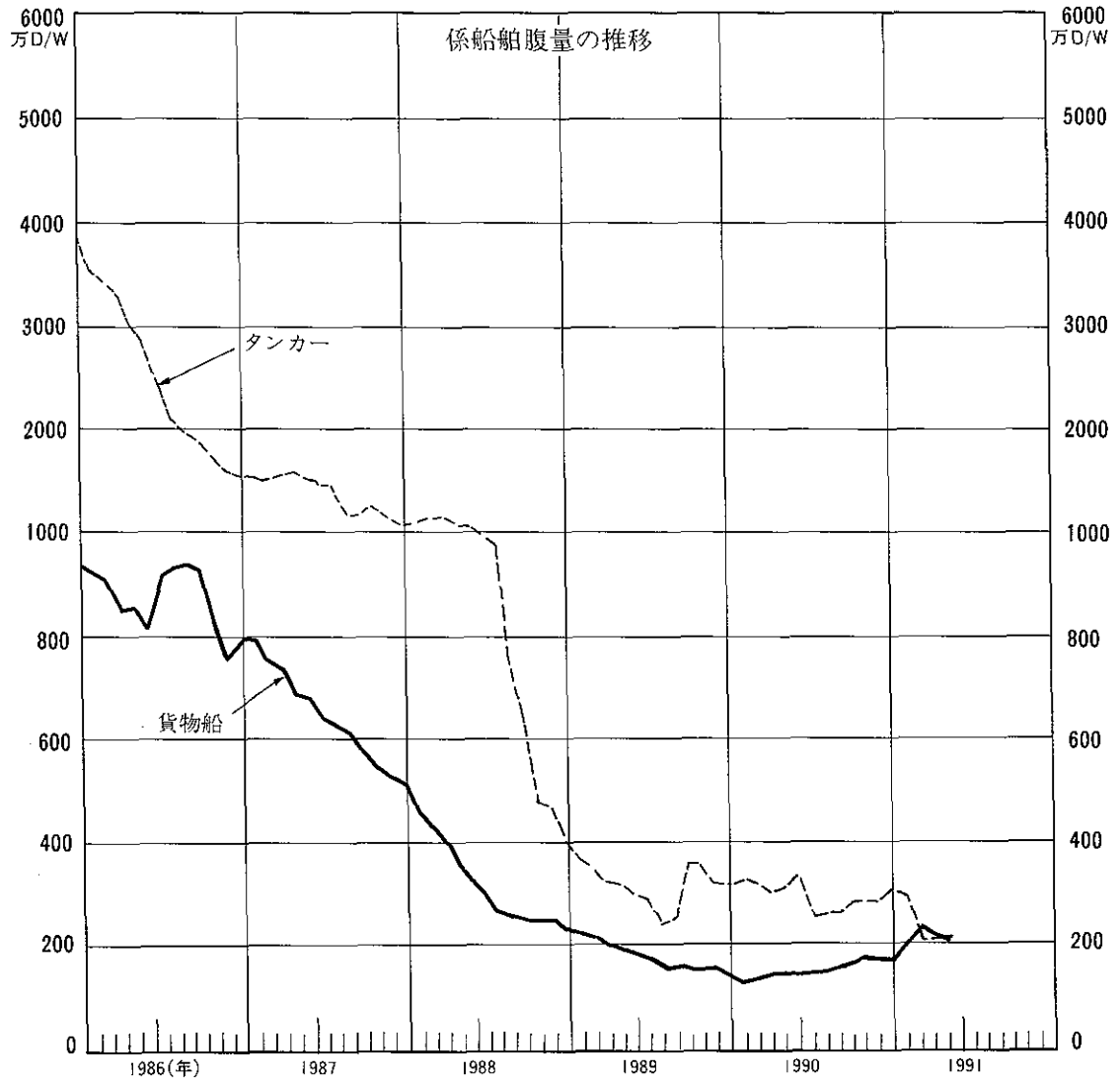


13・貨物船用船料指数

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	207.0	146.2	195.4	328.0	329.8	288.7	335.0
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 ＝

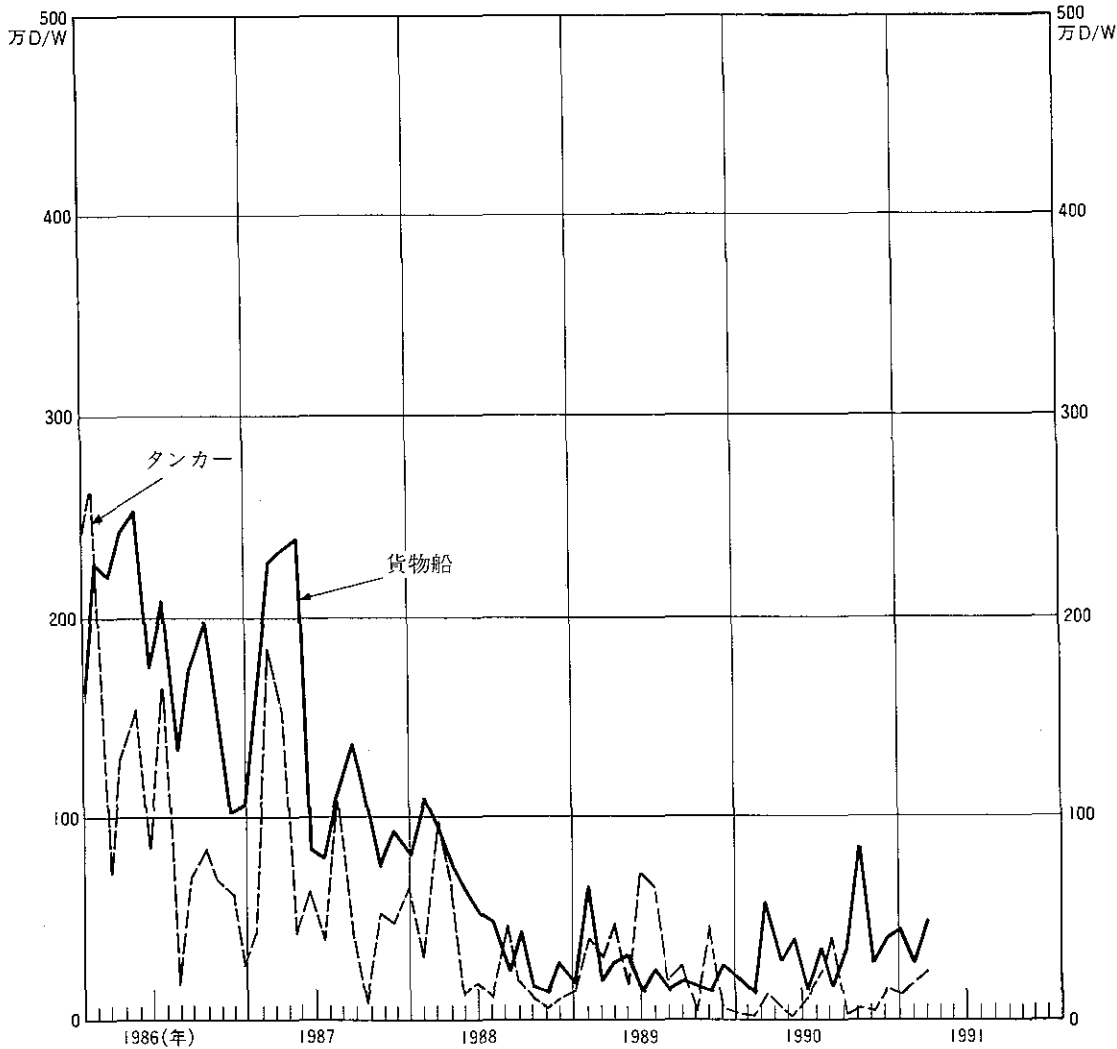


14・係船舶腹量の推移

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	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	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	283	1,603	2,041	46	1,191	2,130
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	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	40	223	172	9	253	145	35	132	192	6	23	34	23	270	446	2	63	118
2	100	437	660	17	216	402	20	167	125	2	4	2	20	183	278	—	—	—
3	20	134	174	9	174	303	69	362	568	9	65	117	38	291	479	8	129	233
4	18	189	276	3	229	461	39	205	284	10	36	55						
5	79	226	299	16	85	150	37	255	391	3	9	14						
6	11	85	126	5	326	738	23	105	149	4	61	97						
7	21	125	227	8	310	636	23	198	347	7	122	232						
8	28	90	136	10	40	60	30	120	152	7	186	395						
9	20	135	174	2	119	256	28	192	342	2	4	7						
10	20	96	149	3	10	15	63	504	850	4	27	51						
11	27	94	129	11	237	432	24	179	271	6	29	43						
12	29	155	247	6	38	62	24	243	393	4	74	151						
計	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。

= 内航海運 =

18・内航船の船腹量

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

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

19・国内輸送機関別輸送状況

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

(注) 運輸省「運輸白書」による。

20・内航海運の主要品目別輸送実績

品目別	輸 送 量				輸 送 ト ン キ ロ			
	1987年度		1988年度		1987年度		1988年度	
	千トン	構成比	千トン	構成比	百万トンキ	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	59,160	16.0	62,515	15.1	30,134	18.9	32,454	18.8
非金属	70,698	19.1	78,610	19.0	38,678	24.3	36,068	20.8
砂利・砂	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

私事ではあるが最近家の引っ越しにともない、通勤ルートが従来の私鉄、地下鉄から JR 一本に変更となった。これまでと違う車窓の風景が何となく新鮮に映り、おかげでラッシュの車内もさほど気にならずに済んでいる。

元来鉄道好きのせいもあり、何気なく見ている車外の景色でやはり気を引いたのは、至る所で見られるカラフルなぞん新モデルの特急電車と大型編成の貨物列車であった。なかでも最新鋭の電気機関車 (EF66型) にけん引された大型編成のコンテナ列車、そしてピギーバック方式 (荷物を積んだトラックを貨車で運ぶ輸送方法) の貨

物列車によく遭遇するようになったことが、物流の面から特に興味を覚えた。

この現象の背景には、トラック輸送の運転手不足、道路混雑、排気ガス公害の観点から、幹線貨物輸送の効率化のため従来のトラック輸送に代えて鉄道、海運への輸送転換が進められている動きがある。これは Mode (輸送形態) の Shift (転換) を意味するモーダルシフトといわれており、鉄道、海運という大量輸送機関と端末輸送のトラック輸送とをうまく組み合わせながら協同一貫輸送を推進していこうとする目的をもっている。

わが国経済の根幹をなす物流業は現在、労働力不足、環境問題といった制約を受け、先行き健全な発展に不安材料を抱える事態と

なっている。そこでこのモーダルシフトを推進することにより、物流システムが効率的なものに変革することが期待されているゆえんである。

海運界にあっても海上輸送の一役を担うとともにトラック、鉄道との連携を図りながら物流全体の効率化を進め、ひいては海上輸送量の増強を図る機会を迎えたといえる。

モーダルシフトの発展にはいまだ幾多の紆余曲折が予想されるが、日本の経済成長、環境問題にとって重要課題であり、われわれは物流の面からも今後の新たな展開に注目していきたい。

日本郵船

調査部調査一課長

西沢 彰

船協月報 6月号 No. 371 (Vol. 32 No. 6)

発行：平成3年6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)