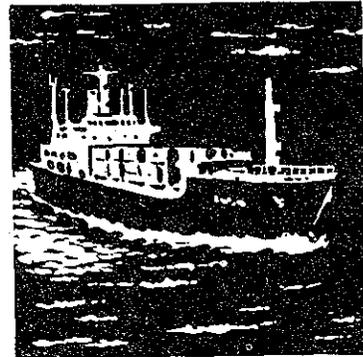
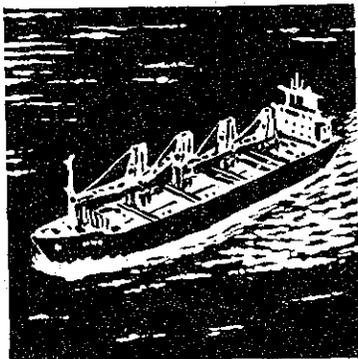
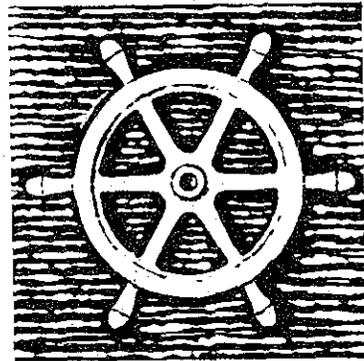
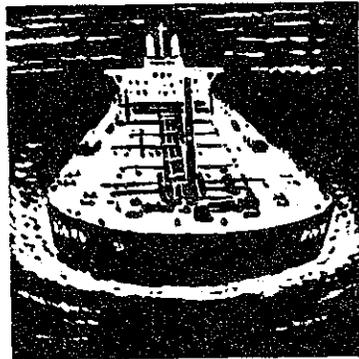
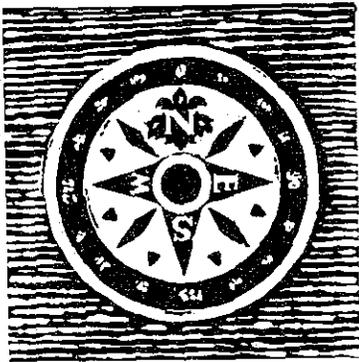


船協月報

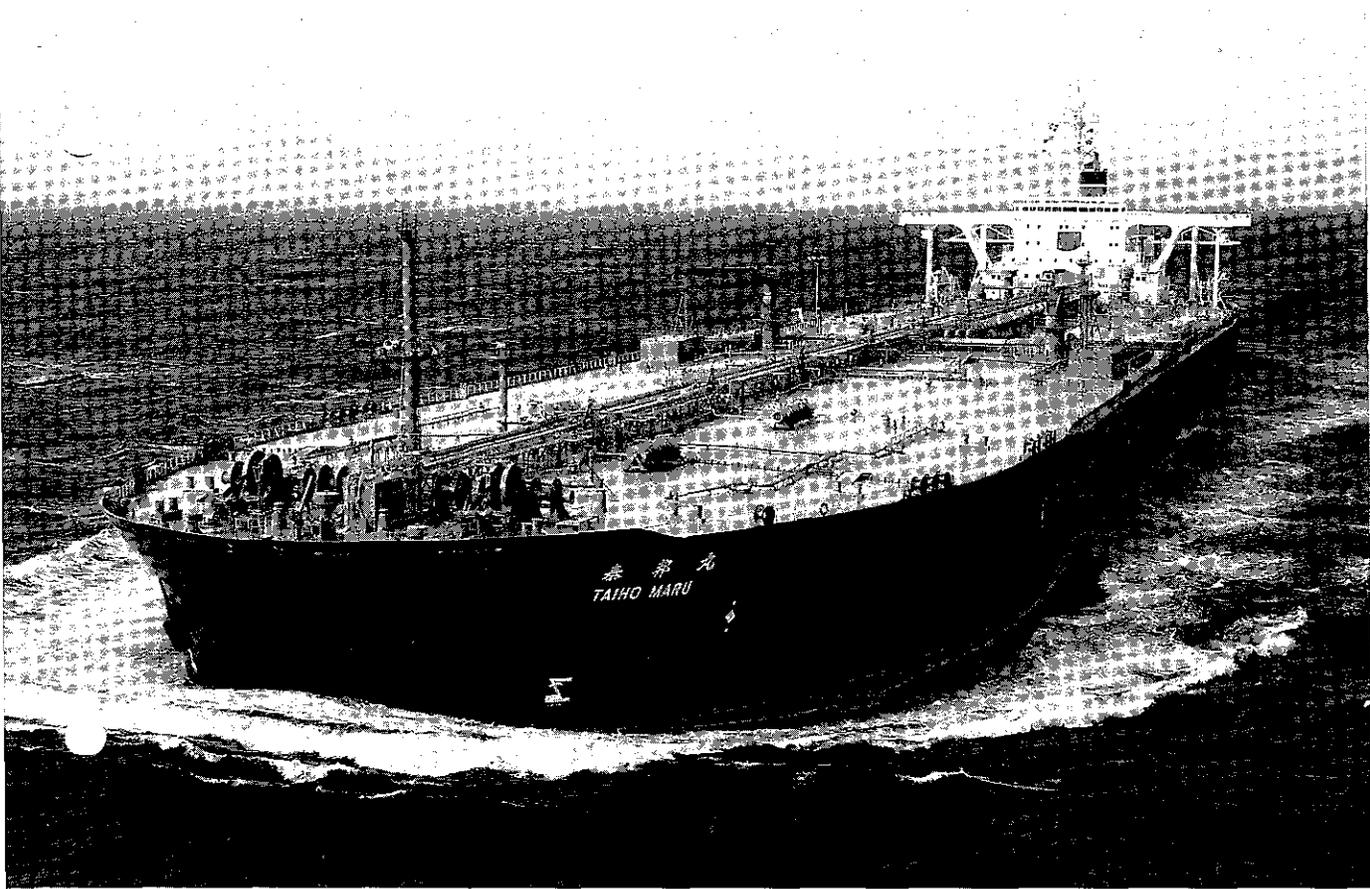
7

1991

平成3年7月20日発行 毎月1回20日発行 No.372 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



タンカー「泰邦丸」

14万9,033%、25万4,009%

平成3年3月に竣工した本船は標準的なVLCCで、主としてペルシャ湾から日本への原油輸送に従事している日・比混乗の新マルシップである。

日本船主協会第44回通常総会	3
----------------------	---

 特別欄

海上安全船員教育審議会教育部会の答申	17
--------------------------	----

 海運界の動き

エジプト中東貢献策の旅	経済キャスター 小池ユリ子	22
-------------------	---------------------	----

 随 想

1. 海運関係諸団体の新年度事業計画	25
2. 20条問題小委員会の審議模様	27
3. 第4回客船(マルシップ)混乗問題検討会の審議模様	28
4. 国際油濁補償基金第2回作業部会の模様	30
5. 国連定期船同盟行動規範条約(通称同盟コード条約)再検討会議の模様	32
6. 日本マレーシア経済協議会(JAMECA)/マレーシア日本経済 協議会(MAJECA)第14回合同会議の模様	33
7. 第97回船員制度近代化委員会の審議模様	33
—第三次総合実験はD実験よりP実験へ移行—	
8. スクラッピング——果たして能力不足か?	35

 内外情報

第51回海の記念日	38
-----------------	----

 特別欄

海運雑学ゼミナール 第16回	44
----------------------	----

海運日誌 (6月)	46	船協だより(理事会の模様・会議日誌・その他)	47
海運統計	49	編集後記	62

日本船主協会第44回通常総会

当協会は、平成3年6月19日、日本海運倶楽部において第44回通常総会を開催し、下記の議案を原案どおり採択した。

第1号議案 平成2年度事業報告書および収支決算書承認について

第2号議案 平成3年度事業計画、収支予算および会費徴収方法承認について

第3号議案 平成2年7月開催の臨時総会以

降における役員異動の承認について

第4号議案 平成3・4年度役員選任について

第5号議案 決議について

なお、平成3年4月1日現在の当協会加盟の会員数は166社であり、会員所有船舶数は604隻、1,547万810%、2,480万5,167%である。



決 議

わが国海運は、これまで幾多の試練を乗り越え、新たな発展に向かってさらに努力を傾注すべき局面を迎えている。

今後は、必要物資を安定的に輸送するとともに、高度化、多様化する荷主ニーズに的確に対応した効率的な輸送サービスを提供していかねばならない。

このためには、国際競争力ある日本商船隊の整備が急務であり、効果的な税制措置、混乗の一層の促進等の適切なる施策および経営基盤強化のための方策の推進が不可欠である。

また、内航海運においては堅調な国内経済のもと、輸送需要は順調に推移しているが、なお企業の経営基盤が不安定なため、引き続き構造改善等を推進していかねばならない。

一方、地球規模で環境問題がクローズ・アップされるなかで、海洋環境の保全、船舶航行の安全問題に積極的に取り組んでいく必要がある。

さらに、国民のライフ・スタイルの変化に対応して、客船事業の振興についても適切な対策をとらねばならない。

われわれは、広く国民の理解を得つつ、従来にも増した政府ならびに関係方面の絶大な支援のもと、下記項目の実現を期するものである。

記

1. 輸送の高度化、多様化に対応したサービスの提供と適正な運賃の確保
2. 日本商船隊の国際競争力回復のための諸施策の確立
 - (1) 混乗の既存船への拡大と日本人乗組員の少数化
 - (2) 日本船整備のための長期低利資金の確保
 - (3) 日本船整備のための税制措置の充実
 - (4) 船員費負担軽減のための税制等の確立
3. 長期的視点に立ったスクラップ問題への対応
4. 優秀な船員の確保のための施策の推進
5. 地球環境の保全、船舶航行の安全に関する対策の推進
6. 国際海運諸問題への適切な対応および外航定期航路安定化のための諸対策の推進
7. 外航中小船主の経営の活性化のための諸対策の推進
8. 内航海運事業の経営安定方策の確立
9. 客船事業の振興のための諸対策の推進

以上決議する。

平成 3 ・ 4 年 度 役 員

【会 長】

日 本 郵 船 取締役社長 根本 二郎

【副会長】

大阪商船三井船舶 取締役社長 轉法輪 奏

川 崎 汽 船 取締役社長 松成 博茂

ナビックスライン 取締役社長

昭 和 海 運 取締役社長 吉田 耕三

国際エネルギー輸送 取締役会長 松岡 通夫

外航労務協会 会 長 友國 八郎

【理事 (35名)】

日 本 郵 船 取締役社長 根本 二郎

新 和 海 運 取締役社長 八角 道夫

共 榮 タ ン カ ー 取締役社長 柴田 榮一

太 平 洋 海 運 取締役社長 千葉 博

八 馬 汽 船 取締役社長 藪内 宏

近 海 郵 船 取締役社長 渡辺 義博

東 京 船 舶 取締役社長 三浦 節

反 田 産 業 汽 船 取締役社長 反田 邦彦

大阪商船三井船舶 取締役社長 轉法輪 奏

第 一 中 央 汽 船 取締役社長 木下 一哉

国際エネルギー輸送 取締役会長 松岡 通夫

商 船 三 井 客 船 取締役社長 相崎 幸二

乾 汽 船 取締役社長 乾 英文

大 阪 船 舶 取締役社長 三浦 立巳

日 本 海 汽 船 取締役社長 武谷 洵

川 崎 汽 船 取締役社長 松成 博茂

飯 野 海 運 取締役社長 千葉 達郎

太 洋 海 運 取締役社長 今田 東行

神 戸 汽 船 取締役社長 大川 健郎

ナビックスライン 取締役社長

日 正 汽 船 取締役社長 池田 實

雄 洋 海 運 取締役社長 金子 健忠

玉 井 商 船 取締役社長 玉井 新吉

ジャパン近海 取締役社長 杉浦 全

昭 和 海 運 取締役社長 吉田 耕三

日 鉄 海 運 取締役社長 三木 乙彦

佐 藤 国 汽 船 取締役社長 佐藤 國吉

大 窯 汽 船 代表取締役 松本 泰徳

田 淵 海 運 取締役社長 田淵雄一郎

東 京 タ ン カ ー 取締役社長 石川 公通

出 光 タ ン カ ー 取締役社長 白岩 正豊

セ ン コ ー 取締役社長 島村 寧

ニッスイ SHIPPING 取締役社長 浅野 一雄

鶴 丸 海 運 取締役社長 鶴丸 大輔

国 際 マ リ ン ト 取締役社長 佐藤 満久

トランスポート

【監事 (4名)】

明 治 海 運 取締役社長 高井 研次

日本汽船 取締役社長 岡 稔
 日鐵物流 取締役社長 坂元 節夫
 昭和シェル船舶 取締役会長 高橋 清
 (注)ナビックスラインの理事候補者については、
 同社の株主総会後の取締役会で社長が正式
 に決定し次第、当協会の理事会で選任する。

【評議員】

(京浜地区選出33名)

旭海運 取締役社長 中辻 一馬
 東海運 取締役社長 伊藤 公之
 エム・オー・イズ 取締役社長 小牧 幸雄
 富士汽船 取締役社長 網 輝雄
 晴海船舶 取締役社長 水谷 豊
 日之出汽船 取締役社長 細見 耕一
 邦洋海運 取締役社長 内藤 雄一
 宝洋海運産業 取締役社長 小柳 昭
 インターライン 取締役社長 中瀬 操
 泉汽船 取締役社長 三浦 浩
 神原汽船 取締役社長 神原 真人
 川崎近海汽船 取締役社長 松田 和秀
 京北海運 取締役社長 小川 延夫
 北日本大井海運 取締役社長 島 洋三
 栗林商船 取締役社長 栗林 定友
 三菱鋁石輸送 取締役社長 斉藤 健
 三井近海汽船 取締役社長 阿部 昭
 三井室町海運 取締役社長 加藤 曰
 名古屋汽船 取締役社長 石塚 睦夫
 中野海運 取締役社長 中野 義雄
 日本海運 取締役社長 高須 儼明

日産専用船 取締役社長 宮川 博
 オリオン SHIPPING 取締役社長 浦山 一郎
 山和商船 取締役社長 宮川 清
 三洋海運 取締役社長 山田福太郎
 新栄船舶 取締役社長 中尾 太郎
 新和内航海運 取締役社長 乃美 昭
 昭和油槽船 取締役社長 筒井 俊治
 太平洋汽船 取締役社長 小山 健一
 東海商船 取締役社長 三宅 弘
 鶴見輸送 取締役社長 松田 茂
 上野運輸商会 取締役社長 上野 孝
 山下新日本近海汽船 取締役社長 加々美益次

(阪神地区選出13名)

旭汽船 取締役社長 三輪 精一
 大光海運 取締役社長 八谷 平吉
 関星海運 取締役社長 瀬川 多七
 神戸棧橋 取締役社長 斉藤 治
 神戸船舶 取締役社長 原田 弘
 日下部汽船 取締役社長 川端 孝
 共同汽船 取締役社長 川真田常男
 日産プリンス海運 取締役社長 長手 裕
 佐藤汽船 取締役社長 佐藤 忠男
 住金物流 取締役社長 釘宮 肇
 辰巳商会 取締役社長 高森 昭
 東慶海運 取締役社長 長谷部安俊
 東興海運 取締役社長 井高 大介

(九州地区選出4名)

堀江船舶 取締役社長 堀江 隆三

北九州運輸 取締役社長 邑本 義一 宮崎産業海運 取締役社長 宮崎 昭三
松島海運 取締役社長 中島 亮

平成3年度事業計画

1. 海運対策の推進

- (1) 外航海運の国際競争力強化のための諸施策の実現
- (2) 運輸政策審議会における外航海運問題への対応
- (3) 船舶解撤問題への対応
- (4) その他当面する海運対策の推進

2. 海運関係税制等の確立

- (1) 海運関係税制
- (2) 租税条約等外国税問題
- (3) 海運企業の経理・財務問題

3. 船員対策の推進

- (1) 混乗に伴う船員対策の推進
- (2) 船員の確保および教育・資格制度問題
- (3) 国際的な船員問題への対応
- (4) 船員制度の近代化
- (5) 船員関係法規の検討
- (6) 船員の社会保険制度
- (7) 乗組員の安全対策
- (8) 船員の福利厚生問題

4. 国際海運問題への対応

- (1) 定航関連の諸問題
- (2) UNCTAD 海運問題

- (3) GATT 海運問題

- (4) 日韓海運問題

- (5) ESCAP 海運問題

- (6) 二国間海運問題

- (7) 国際海運関係機関との連携・協調の維持

5. 海上運送業務の円滑化

- (1) 危険物質の海上輸送についての責任および補償に関する条約(HNS条約)案への対応

- (2) 米国油濁法1990への対応

- (3) 船荷証券規則統一条約(ヘーグ・ルール)改正問題

- (4) 運送ターミナルオペレーターに関する統一契約案への対応

- (5) 海事先取特権・抵当権問題

- (6) 1969年油濁民事責任条約1984年改正議定書(1984年CLC)及び1971年油濁基金条約1984年改正議定書(1984年FC)改正問題の検討

- (7) 国際油濁補償基金

- (8) 共同海損問題

- (9) 漁場油濁被害救済制度問題

- (10) 情報システム化の推進と貿易手続きの簡

- 易化問題
6. 港湾関係諸料金の適正化と業務の改善
 - (1) 八大港けい留施設使用料金体系の見直し
 - (2) 入港料改定問題
 - (3) その他港湾諸料金の適正化
 - (4) 水先料金体系の適正化
 - (5) 水先業務の改善
 - (6) 国際港湾問題
 - (7) 港運問題への対応
 7. 船舶保険に関する諸条件の改善
 - (1) 船舶保険料率・条件の改定
 - (2) 船舶戦争保険問題への対応
 8. 船舶の安全確保と運航の効率化
 - (1) 荷役・積付けに関する諸問題
 - (2) 船舶の建造および保船業務
 - (3) 海上人命安全条約の改正
 - (4) 粗悪燃料油対策
 - (5) 船舶通信の改善
 - (6) 検疫業務の改善
 - (7) ポートステート・コントロール
 - (8) 船舶修繕費・船用品費の調査
 9. 海上交通ならびに港湾水路の安全対策の推進
 - (1) 海上交通安全対策
 - (2) 港湾における安全対策
 - (3) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策
 - (4) 船舶の安全に関する情報の周知
 10. 環境保護対策の推進
 - (1) 海洋汚染防止条約に関する諸問題
 - (2) 環境保護に係る諸対策
 - (3) 海上災害防止対策
 - (4) バンカー漏油防止対策
 11. 調査・広報活動の推進
 - (1) 調査活動
 - (2) 広報活動

根 本 新 会 長 挨 拶

今般、皆様のご推挙により、会長職を務めることになりましたが、微力ではありますが、一生懸命やって行きたいと思っておりますので、何卒、暖かいご支援、ご協力をお願いいたします。

さて、最近の国際情勢を見ますと、幸い、湾岸戦争は短期に終息し、「冷戦の構造」に代わる

新たな世界秩序の構築が模索されておりますが、現在の混沌とした状況を脱し、何らかの形を整えるまでには、今後とも紆余曲折があり、時間を要するものと思われまますので、私どもは危機管理体制のたがを緩めることはできません。しかしながら、この激しい振幅も中・長期的な歴史的視野に立てば来世紀に向かっての新たな成

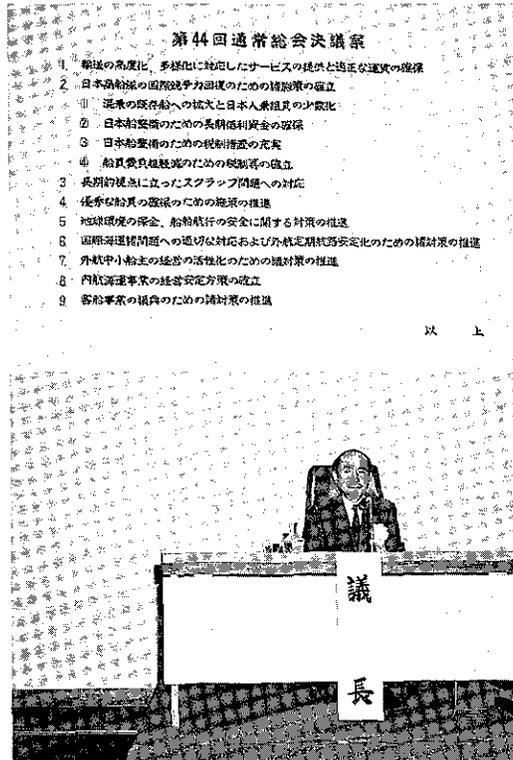
長の胎動であると思われます。

一方、内外の経済動向であります。国内経済は、景気調整過程が終了したとはいえませんが、湾岸戦争の早期解決もあり戦後最長の「いざなぎ景気」を超える大勢は見えてきたように思われます。

また、世界経済については、米国の景気後退も底を打ちつつあり、ソ連・東欧の経済再建、統一ドイツの経済運営等に懸念が残るものの、全体としては、緩やかな回復基調に入りつつあるものと思われます。IMF（国際通貨基金）の世界経済見通しでも、今年の実質GDP成長率1.2%に対し、来年は2.9%とほぼ80年代後半の成長テンポに回復することを予測しており、荷動き面での回復も期待されましよう。

ひるがえって、わが国外航海運の現状を見ますと、ここ数年間の緊急雇用対策をはじめとする各種合理化の実施、ドルコスト化対策の思い切った実現、そしてたゆまぬ営業努力の積み重ねによって、その構造改革を進めてきた結果、商船隊の運航船腹量も9,000万%を超え、全世界の14%を占める世界最大規模になり、内外の経済運営に大きく寄与する基幹産業となっております。

しかしながら、その国際競争力については、なお十分なものとはいえずわが国経済における産業としての位置づけについても必ずしも満足のいけるものではありません。私どもは、英知を結集して、なお一層の体質改善を図り、産業としての地位向上を図らなければならないと思



う次第であります。そのための業界として必要な各種インフラの整備が、今や世界的にも最大規模となった船主団体としての日本船主協会に課せられた重要な責務であります。

さて、皆様ご案内のとおり、去る5月31日、運輸政策審議会は、「国際化時代における外航海運のあり方」についての、国際物流小委員会による報告を公表いたしました。今回の報告は、構造改革を進めてきたわが国外航海運が、現在急速に進行しつつある国際的物流構造の多様化ならびに輸送ニーズの高度化にどのように対処すべきかについて、まことに時宜を得た指針を示したものとして高く評価されます。

今後は、この報告に沿って、さらにわが国商

船隊の国際競争力の強化を図るとともに、海運各企業が経営安定化のためのあらゆる努力を行うことが、関係各界の期待にこたえる途であると考えます。もちろん、まず自助努力をもって難局を切り開き、その経営責任を全うすべきことは当然であります。それと同時に、本日の総会決議にもありますような政策的なご支援もまた必要でありますので、新造船建造のための長期低利資金の確保や、海運企業の経営基盤強化のための税制上の措置の拡充などを引き続き要望してまいりたいと存じます。

次に当面の重要課題については、今回の総会決議がありますが、これを補完する形で私と考えます次の五点について申し上げたいと思いません。

第一は、産業存立の第一義である適正利潤の確保についての積極的な工夫であります。そのためには公正な競争と協調の理念を再認識し、非常識な過当競争を避けて、営業の各部門にわたり適正運賃の収受に努め、トップ自ら安定秩序の構築に励むべきときであると思いません。

第二は、日本籍混乗外航船の一層の推進と競争力強化であります。昭和63年12月の海運造船合理化審議会ワーキング・グループの報告書で提言された後、労使の真摯な協議の未合意され成立した日本籍混乗船を育て、拡充していくことは、われわれ日本海運に携わるものに課せられた大きな責務であると考えます。この新しい制度の成り行きに大きな関心をもっておられる荷主各位の信頼にこたえるためにも、先述の運

輸政策審議会の報告が示唆するごとく、既存船への一層の導入の拡大と日本人船員数の少数化に労使で真剣に取り組んでいきたいと考えます。

第三は、近海および内航経営の一層の活性化であります。特に内航においては、これまでのわが国の内需重視の経済運営に加え、今後10年間にわたる430兆円の内需関連投資の影響と陸上トラック輸送の過密化や環境問題への対応から内航、鉄道へのモーダルシフトは避けることができないものと思われまので、この潮流をしっかりと見据えて、積極的に取り組む必要があります。

第四は、オーナー各社の経営安定化の問題であります。わが国商船隊の構造改革が進む中で、オーナー各社は、今後の進むべき道を模索されつつありますが、今後の一層の国際化に対処していくためには、それぞれ独自の特色を持ちつつ、国際的にも通用する船舶管理機能を強化していくことが必要と考えます。

第五は、アジア船主との連帯の問題であります。アジア地域は、歴史的、地政学的にもわが国と密接な関係にあり、来世紀に向けて最も成長が期待される地域で、マーケットとしての存在も巨大であります。また、わが国商船隊の主要マンニングソースとしての重要性は、ご案内のとおりであります。価格差競争力を持つこれら地域の主要海運企業との対話は、すでに北米、欧州等、わが国海運企業が深く関与する主要定期航路において、実績を重ねつつありますが、今後、日韓船主団体による定期会談のごときも

のの輪をさらに他のアジア地域にも広げ、共通の海運問題について、話し合っていく努力がアジア地域のみならず、来世紀に向けての新たな世界海運秩序の構築のためにも必要であると思えます。

次に海運を取り巻く国際問題について申し上げます。今後 UNCTAD の定期船同盟行動規範条約再検討会議や GATT ウルグアイラウンドの場において、外航海運を巡る議論が行われることが予想されますが、いずれの場合においてもわが国海外航海運の自由かつ公正な活動の機会が確保される必要があると考えます。

また、1984年海運法の見直し作業を進めている米国、1992年末統合を控える EC との間での対話の場を確保し、必要であれば積極的に政策調整を図っていくこともまた重要であると思えます。さらには、中国・ソ連等社会主義諸国との海運問題も重要性を増しつつあります。また、制度の上では、欧米諸国の例にならい、わが国海上運送法の外国船社への適用についても検討を進めていただきたいと考える次第であります。

さらに、今日地球規模での環境問題がクローズアップされるなかで、海洋環境の保全と船舶航行の安全問題に積極的に取り組んでいく必要があることは言うまでもありません。

この他、「長期的視点に立ったスクラップ問題への対応」、「優秀な船員の確保のための施策の推進」、「客船事業の振興のための諸対策の推進」などの諸問題がございます。いずれも重要な懸案事項であります。その解決は容易ではありませんが、総会決議の方針に沿って、その実現に努力して行きたいと思えます。

以上、申し述べました諸問題の解決のためには、関係各方面のご理解とご支援を仰がなければなりません。また、広く国民一般の方々にわが国海運に対する理解を深めていただくため、あらゆる機会をとらえて努力することが大切であると思えます。

私は、皆様とともに決意を新たにして努力いたす覚悟でございますので、何卒よろしくご指導ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます、ご挨拶いたします。

村 岡 運 輸 大 臣 挨 拶

本日ここに、日本船主協会の第44回通常総会が開催されるに当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

わが国海運は、わが国にとって不可欠な資源、

製品等の安定輸送を確保することを通じて、国の経済と国民生活の維持、発展を図る上で極めて重要な役割を果たしております。

日本船主協会は、この重要産業である海運業



(村岡運輸大臣)

界の要として、これまで事業の発展に対して指導的役割を果たしてこられました。

また、昨年8月のイラクのクウェート侵攻に端を発した湾岸危機の際には、貴協会のご協力を得て、わが国の中東貢献策の一環として日本籍船2隻による輸送協力を行うことができ、また、わが国関係船舶の安全を確保することができました。貴協会のこのようなご努力、ご功績に対しまして、心から敬意を表する次第であります。

政府としても掃海艇を派遣し、さらに船舶の航行安全確保に努めることとしております。

さて、わが国外航海運の経営は、昭和63年度、平成元年度と収支の改善をみたものの、平成2年度は燃料油価格の上昇等により、厳しいものとなっております。

今後につきましても、海運市況の先行きなどに依然として不透明感があることから楽観できない状況が続くものと考えられ、引き続き経営改善の努力を重ねていく必要があります。

また、内航海運につきましては、昭和56年から昭和62年までの長期にわたる低迷状態からようやく脱し、ここ数年は好調期を迎えておりますが、内航海運業界の経営基盤はその大半が零細な中小企業である等、依然として脆弱であり、また、使用船舶も老朽船が多く、さらに、船員の高齢化や労働力不足問題も深刻化しております。

このような状況を踏まえ、運輸省といたしましては、外航海運対策として外航貨物船等の整備に対する所要の資金の確保を図るとともに、船員の海上職域の確保のためさらに船員雇用対策の充実強化を図りつつ、海技の保全のための施策を講じているところであります。

また、今般の運輸政策審議会の答申でも述べられておりますように、わが国外航海運にとりまして、日本船の国際競争力の回復が重要な課題であり、このため昨年3月に導入された日本籍一般外航船への混乗につきまして、外国人船員の円滑な受け入れのための施策を含め、今後さらに推進していくことが必要であります。

国際コンテナ輸送の分野では、今後一層の競争の激化が予想されるなか日本海運がこの分野で生き残っていくためには、航路秩序の安定化を図るとともに高度なサービスを提供していく必要があります。

一方、内航海運につきましては、毎年度適正船腹量を設定し、内航海運事業者に対し船舶建造の中長期的な指針を示すとともに、これとあわせて零細事業者の多い業界体質を改善するた

めの対策や船員の確保および船舶の一層の近代化のための対策を進めていく所存であります。

皆様方におかれましては、海運をめぐる諸問題に対応すべく日夜懸命の努力をされていることと存じますが、今後とも、日本船主協会の活

動を通じて、わが国海運の発展のために、特段のご尽力をお願い申し上げる次第であります。

終わりに、貴協会ならびに会員の皆様方の今後のますますのご発展を祈念いたしまして、私のご挨拶といたします。

平成 2 年 度 事 業 報 告

事 業 概 要

平成2年度におけるわが国海運は、年度前半までは雇用対策の実施、不経済船の処分など徹底したスリム化等の体質改善の効果と市況の回復により将来の展望に明るさを取り戻すまでに至ったが、8月のイラクのクウェート侵攻による湾岸危機を契機として燃料油価格の高騰をはじめとする経済変動、北米航路の不振、国内金利の上昇、円高傾向などにより、経営環境は再び悪化の様相を呈してきた。

このような情勢の中で、当協会は平成2年度事業計画に基づき活動を展開したが、その主なものは次のとおりである。

まず、海運対策の推進については、ここ数年来の懸案事項であった日本籍外航船への混乗が実現し、本年度末までに11隻が就航することとなった。しかしながら、これらの船舶は、まだ国際競争力を十分に確保できる水準に至っていないことから、一層の配乗日本人船員の少数化

と、対象船の拡大に関し、所要の環境整備について関係各方面に理解と協力を求めた。一方、運輸政策審議会は、平成元年末より、国際化時代における外航海運のあり方・国際コンテナ輸送ネットワーク整備のあり方・外航客船の振興方策等について検討を行っており、当協会は船主委員を通じ意見の反映に努めた。また、わが国海運が国際競争力のある商船隊を整備していくためには、日本船への混乗の一層の促進に加え、船隊整備の推進に資する企業基盤強化策など総合的、かつ抜本的な日本海運再構築のための対策の確立を図る必要があり、このため、欧州海運諸国に調査団を派遣し、各国の第二船籍制度をはじめとする海運諸対策・税制等の実態を調査し、その結果を「欧州海運政策調査報告書」として取りまとめ、会員をはじめ関係方面に配布するとともに、今後本報告書を参考に海運対策の検討を行うこととした。

平成3年度海運関係予算については、外航貨物船の整備として融資規模375億円、また外航客

船の整備に55億円が決定した。内航海運対策については、内航海運の体質改善を図るための新造・改造に要する資金として、前年度継続分を含め359億円が決定した。また船員雇用対策については、一般会計において外国船配乗促進事業助成など11億4,200万円が決定するとともに、船員保険特別会計においても9億800万円が決定した。

次に平成3年度海運関係税制改正については、土地税制改正の一環から長期保有土地等から減価償却資産（含船舶）への買い換えの場合の課税の特例措置は廃止となったが、特定の内航船舶から他の減価償却資産への買い換えの場合の課税の特例措置が5年間延長されたほか、船舶の特別償却制度が現行どおりの内容で2年間延長されるなど、当協会の要望がほぼ実現した内容となった。

船員対策の推進については、日本籍船の混乗の進展に対応し、日本人船員の外国船への配乗を促進する事業が本年度より実施されたことにもない、関係団体と協議を行うとともに事業の円滑な推進に努めた。また外航部員の海技資格取得の促進、および混乗の進展に対応するための能力開発等の教育訓練に協力するとともに、船員制度近代化におけるパイオニアシップ実験、C実証実験およびD実験の進展に対処した。さらに船員の社会保険制度における各種保険料引き上げ問題、船員教育問題、乗組員の安全対策等にも適切に対処した。一方、全世界的な海上遭難・安全システム（GMDSS）の導入にとまな

い、新たなシステムに対応する船舶職員の資格および配乗要件等を定める船舶職員法の改正、定員に関する規定の見直しおよび船員の労働時間等の規定範囲を総トン数700トン未満の小型船舶に拡大すること等の船員法改正について、船主意見の反映に努めるとともに運輸省船員部長の私的諮問機関として設置された「海技の伝承問題検討委員会」等に対応し、船主の意見を開陳した。

国際海運問題については、EC海運政策問題、1984年米国海運法の見直し問題、発展途上国の貨物留保政策問題、国連定期船同盟行動規範条約再検討問題をはじめ、UNCTAD海運問題、GATT海運問題等について船主意見の反映に努めるとともに、国際海運関係機関との連携・協調の維持に努めた。

また、危険物の海上輸送についての責任および補償に関する条約案の検討など国際的な海事法の検討を通じ、海上輸送業務の円滑化に努めるとともに、水先料など港湾関係諸料金の適正化と業務の改善、船舶保険に関する諸条件の改善、船舶の安全確保と運航の効率化に努めた。

また、イラクによるクウェート侵攻にとまな、湾岸地域の緊張が高まったことから「ペルシャ湾就航船緊急情報連絡網」ならびに「在湾船社連絡会」を設置して、就航船舶の動静を把握するとともに、緊急時の安全対策を策定し、流出原油、浮遊機雷等関係情報の入手に努め、関係先に周知するとともに「湾岸危機対策連絡本部」を設置して関係方面との連携を行うなど、

海上交通ならびに港湾水路の安全対策の推進に努めた。

一方、アラスカで発生したタンカー座礁による大量原油流出事故を契機として、米国では新造タンカーに二重船殻構造を義務付け、現存タンカーにおいても経過措置を設けた上で、二重船殻構造を義務付けること等を骨子とする法律が公布されるに際し、当協会は関係各団体と協調し、関係方面に意見を開陳するなど、海洋汚染防止対策の推進に努めた。

また、日本海運の役割とその重要性について、広く国民各層の認識を深めるため、テレビ、経済誌などを通じて広報活動を行うとともに、海の記念日が第50回を迎えたため、運輸省後援の下に関係団体共催による作文コンクールを実施したほか、街頭でのPR活動、教材用VTRの制作等積極的に広報活動を展開した。

このほか、外航中小船主対策と外航中堅オペレーター対策の積極的推進、あるいは内航海運対策の検討など広範多岐にわたる活動を行った。

第 197 回 臨 時 理 事 会

第44回通常総会終了後、引き続き、日本船主協会役員会議室において第197回臨時理事会を開催し、常任理事の互選等について以下のように決定した。

1. 平成3・4年度常任理事の互選について

下記の各位を選任した。

日本郵船	取締役社長	根本 二郎
大阪商船三井船舶	取締役社長	轉法輪 奏
川崎汽船	取締役社長	松成 博茂
ナビックスライン	取締役社長	
昭和海運	取締役社長	吉田 耕三
国際エネルギー輸送	取締役会長	松岡 通夫
東京タンカー	取締役社長	石川 公通
新和海運	取締役社長	八角 道夫

第一中央汽船	取締役社長	木下 一哉
飯野海運	取締役社長	千葉 達郎
佐藤国汽船	取締役社長	佐藤 國吉
国際マリン トランスポート	取締役社長	佐藤 満久

(友國副会長および増田理事長は常任理事の資格を有する)

2. 常設委員会委員長・部会部会長の委嘱および特別委員会委員長の委嘱替えについて

下記の各位にそれぞれ委嘱した。

【常設委員会委員長】

総務委員会

大阪商船三井船舶 取締役社長 轉法輪 奏

政策委員会

日本郵船 取締役社長 根本 二郎

広報委員会

ナビックスライン 取締役社長

財務委員会

川崎汽船 取締役社長 松成 博茂

保険委員会

新和海運 取締役社長 八角 道夫

業務委員会

昭和海運 取締役社長 吉田 耕三

港湾委員会

大阪商船三井船舶 取締役社長 轉法輪 奏

海務委員会

第一中央汽船 取締役社長 木下 一哉

工務委員会

飯野海運 取締役社長 千葉 達郎

労務委員会

昭和海運 取締役社長 吉田 耕三

国際委員会

日本郵船 取締役社長 根本 二郎

調査統計委員会

東京タンカー 取締役社長 石川 公通

【常設部会部会長】

タンカー部会

ナビックスライン 取締役社長

オーナー部会

国際エネルギー輸送 取締役会長 松岡 通夫

近海内航部会

佐藤国汽船 取締役社長 佐藤 國吉

オペレーター部会

飯野海運 取締役社長 千葉 達郎

【特別委員会委員長】

外航船舶解撤促進特別委員会

大阪商船三井船舶 取締役社長 轉法輪 奏

船員対策特別委員会

昭和海運 取締役社長 吉田 耕三

3. 地区船主会議長について

下記の各位にそれぞれ委嘱した。

京浜地区船主会議長

ナビックスライン 取締役社長

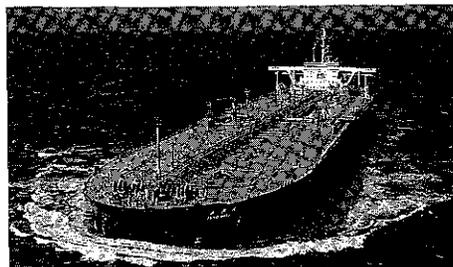
阪神地区船主会議長

国際エネルギー輸送 取締役会長 松岡 通夫

九州地区船主会議長

鶴丸海運 取締役社長 鶴丸 大輔

海運界の動き



▲航行中のタンカー

海上安全船員教育審議会教育部会の答申

海上安全船員教育審議会教育部会は、船舶の技術革新の進展にともなう船員教育の内容の過密化、および全世界的な海上遭難安全システム(GMDSS)導入への対応等社会的ニーズの変化に対応し、かつ船員教育の魅力化を図ることを目的として船員教育機関全体の見直しについて、1990年10月以来審議を重ねてきたが、去る6月27日、海員学校、海技大学校、商船大学、商船高専および航海訓練所における今後の船員教育のあり方について取りまとめ、運輸大臣へ答申した。(資料1参照)

答申の概要は以下のとおりである。

1. 海員学校

- ① 内航海運における今後の船員需要に対応するため、内航船舶職員の養成に重点を置くこととする。
- ② 卒業生を対象に6カ月程度の乗船実習を行い(専修科校では修業年限を1年から2年に変更)、修了時に四級海技士(航海および機関)の受験資格を取得できる制度とし、海員学校の魅力化を図る。
- ③ 上級の資格取得を希望する者については、卒業後、海技大学校への入学ができることとし、教育機関の連携を図るとともに教育の魅力化を推進する。

2. 海技大学校

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

3. 商船大学および商船高等専門学校

商船大学および商船高専における教育内容の一部について、航海訓練所の練習船教育で効果的かつ十分な成果が得られるものは練習船教育に移し、カリキュラム編成に余裕を持たせるとともに、今後の日本人外航船員に期待される役割に対応できる基礎学力の充実に資するよう改善する。

4. その他

- ① 海員学校、商船高専および商船大学の卒業生が、船舶職員として必要とする小型船舶操縦士の資格を取得できる方策について

検討する。

- ② 船員教育機関において実施すべき、GMDSSにかかわる資格教育の内容について検討を行う。
- ③ 優秀な青少年を海上に志向させるために、船員教育機関の名称の変更等、イメージアップを図るための有効な方策を推進する。

以上の答申の一部は、海技の伝承問題検討委員会が本年5月に発表した報告で指摘している問題点に対応したものとなっている。

なお、新しい制度への移行時期は、海員学校・海技大学校については平成4年度から、商船大学・商船高専については、諸準備が整い次第とするとともに、在学中の者もできるだけ新しい制度に移れるよう必要な措置を講じることとしている。

【資料1】

諮問第29号（船員教育機関の今後のあり方について）答申

平成3年6月27日

本審議会は、平成2年10月29日付け運技第197号による諮問第29号について審議の結果、以下のとおり結論を得たので答申する。

船員教育機関の今後のあり方について

四面を海に囲まれた我が国にとって海運及び水産は、国民経済、国民生活において不可欠であり、我が国海運及び水産を担う優秀な資質を備えた船員を一定数確保することが必要であるが、最近の船員の年齢構成は高齢化が進んでおり、若手船員を養成することがますます重要になってきている。

特に、近年の海運界の動向、若年層の生活意

識の変化等を併せ考えた場合、現行の船員の教育体制、教育内容が現在の社会的要請に必ずしも合致しない部分が生じていること、また、海技の伝承を図り船員の地位の向上を目指して将来の船員社会の展望を開く必要があるとの観点から、早急に船員教育全般にわたって改善することが必要であるとの結論を得た。

改善に当たっての考え方は、外航海運、内航海運の双方における今後の要請に対応すること、各教育機関の連携を強化すること、特に航海訓練所における練習船教育を一層活用することで船員教育をより効果的に行うこと、再教育の効率化を図ること、船員教育の魅力化を図ること等を基本に置いた。

各教育機関改善の具体的方策については、以下のとおりである。

1. 海員学校

海員学校については、現在の船員状況が外・内航とも高齢化が著しく、若年船員の確保と育成が極めて重要な課題になっていること等に鑑み、今後とも我が国海運を担う船員を養成する機関として、現行の本科校6校及び専修科校2校（内、1校は司ちゅう・事務科併設）の体制を維持していく必要がある。

一方、近年の船員需要構造の変化、船舶の技術革新の進展等船員を取り巻く諸状況は大きく変化してきており、これに対応するためには、その教育内容を改めるとともに、教育の完結性を図り、他の船員教育機関との連携を行う等、若者の海上志向を高めることにより、海運界の要請に応える必要がある。

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

ある。

(1) 本科

- ① 教育内容を現行の外航部員養成の教育から、主として内航職員養成の教育に重点を置くこととする。
- ② 乗船実習を現行1月から3月程度に拡大し、さらに卒業者を対象に6月程度の乗船実習を行い、修了時に四級海技士(航海及び機関)の受験資格を取得できるようにする。
- ③ 上級海技資格取得を希望する者に対し、卒業後引き続き海技大学校への入学ができることとする。

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

(2) 専修科

- ① 現行の外航課程、内航課程の区分を廃止し、教育内容を主として内航職員養成の教育に変更する。
- ② 現行の航海又は機関の四級海技士養成の教育から、航海及び機関双方の四級海技士養成の教育に変更する。
- ③ 乗船実習を現行1月から9月程度に拡大し、卒業時に四級海技士(航海及び機関)の受験資格を取得できるようにする。
- ④ 修業年限を現行1年から2年に変更する。(座学1年3月程度+乗船実習9月程度)

(3) 司ちゅう・事務科

司ちゅう・事務科の生徒に対し、船員としての基礎的な技術を修得させるため、短期間の乗船実習を行うことが適当である。

2. 海技大学校

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

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

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

(1) 本科

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

(2) 特修科

- ① 船舶職員法に定める免許の資格に応じて、今後も海技資格に必要な教育を施すこととするが、既成船員の状況を勘案し、開講回数及び養成定員の見直しをする。
- ② 今後の船舶職員の需要構造の変化に柔軟に対応するとともに、海員学校の魅力化の一環として、海員学校本科(修業年限3年)卒業者を対象とした職員養成課程(仮称)を新設する。

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

(3) 講習科（本校）

- ① 当直課程については、引き続き必要な教育を施すこととするが、既成船員の状況を勘案し、開講回数及び養成定員の見直しをする。
- ② 開発途上国を対象とした技術協力を資するため、海技者等を対象とする専門教育を施す技術協力課程（仮称）を新設する。
- ③ 本科の変更に伴い、必要に応じて社会的ニーズに対応した専門教育の講座を開講する。

(4) 通信教育部

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

(5) 分校

- ① 現行課程の海技講習課程及び技能講習課程については、引き続き必要な教育を施すこととするが、分校の養成状況、施設の状況、立地条件を勘案し、整理・再編について検討する。
- ② 船員教育機関卒業生以外の者を対象とした船舶基礎講習課程（仮称）を必要に応じて開講する。
- ③ 内航職員の需要に対応するため、五級海技士課程（仮称）を必要に応じて開講する。

(6) その他

- ① 海上における遭難及び安全の世界的な制度(GMDSS)の導入に伴い、海技士（通信）の資格を有している者について海技士（航海又は機関）の資格取得のための課程を開講する。
- ② 教育課程（科等）の名称については、教育内容を踏まえ適切なものに改める。
- ③ 船員の技能の一層の向上を図るため、シミュレーション設備の充実等につき検討する。

3. 商船高等専門学校及び商船大学

商船高等専門学校及び商船大学において行われている船舶職員養成のための教育内容の一部に、航海訓練所における練習船教育においても実施しているものがある。このため、船舶職員の資質のレベルダウンを招かないことを前提に、練習船教育において効果的かつ十分に行うことが可能なものについては、これらの教育機関における教育内容を整理するとともに所要の措置を講じることが適当である。

4. 航海訓練所

航海訓練所における練習船教育は、実習生に対し船舶職員として不可欠な資質をかん養するとともに、船舶運航技術を総合的に体得させることにおいて極めて重要な役割を果たしてきているが、今後の船員教育機関の改善を進めるうえでも、練習船教育のより効果的な活用を図ることが必要である。

5. その他

- (1) 海員学校、商船高等専門学校及び商船大学においては、航海及び機関両方の教育を行っていることに鑑み、小型船舶操縦士養

成施設に関する基準等、並びにこれらの教育機関及び同養成施設において行っている教育の実際の内容を踏まえて、これらの教育機関卒業者に対する小型船舶操縦士の資格取得の方策について検討する必要がある。

- (2) GMDSS の導入に伴い、将来同制度に係る資格教育を船員教育機関においても行うべきであると考えられるので、同制度への移行状況を勘案しつつその教育内容等について所要の検討を行う必要がある。
- (3) 優秀な青少年をさらに海上に志向させるために、入学者層である中学生・高校生等に対する船員及び船員教育機関のイメージアップを図る等、有効かつ適切な方策を推進する必要がある。

6. 改善に当たっての留意事項

- (1) 海員学校、海技大学校、商船高等専門学校及び商船大学に在学中の生徒及び学生については、可能な限り新しい制度に移行できるような措置を講ずる必要がある。
- (2) 新しい制度に対応するため、海員学校、海技大学校及び航海訓練所の施設及び教材の整備並びに教職員の確保等の諸準備を行い、移行が円滑に行われるよう留意するとともに、有効な教育が行われるよう配慮する必要がある。

【資料2】

海上安全船員教育審議会教育部会委員名簿

(平成3年6月27日)

部会長	高橋 英雄	日本海員救済会会長
委員	阿部 京子	東邦大学教授
〃	有馬 正芳	日本船舶機関士協会会長
〃	内海 博	東京商船大学学長
〃	大久保 孟	日本たばこ産業顧問
〃	加藤 喜教	読売新聞社調査研究本部 主任研究員
〃	岸 ユキ	女優
〃	中澤 宣道	日本海技協会専務理事
〃	中澤 次男	全日本船舶職員協会専務理事
〃	野村 秀夫	全日本海員組合中央執行委員
〃	松成 博茂	日本船主協会副会長
〃	松本 泰徳	日本内航海運組合総連合 会副会長
〃	向井 清	日本船舶職員養成協会会長

海上安全船員教育審議会

教育部会小委員会委員名簿

(平成3年6月27日)

	荒 稻蔵	海上労働科学研究所専務理事
	宇田川 達	日本船主協会労務委員会副委員長
	北原 睦彦	日本海事財団常務理事
	久々宮 久	東京商船大学教授
	佐々木 靖	全日本海員組合中央執行委員
※	中澤 宣道	日本海技協会専務理事
	道嶋 正美	大島商船高等専門学校校長
	山岡 靖治	内航労務協会専務理事

※は委員、その他は専門委員

エジプト中東貢献策の旅

経済キャスター 小池 ユリ子

最近、自然の猛威による災害が相次いでいる。バングラデシュで大型のサイクロン禍が20万人の命を奪ったかと思うと、国内では島原・雲仙岳が200年ぶりに動いた。フィリピンでもピナトゥッポ山が噴火し、多くの犠牲者を出しただけでなく、同じルソン島の他の火山が火を吹きそうな気配。

こういうのを世紀末現象というのだろうか。人間による自然破壊や勝手な行いに神が怒っているのだろうか、つい勘ぐりたくなる。

世界を揺るがした湾岸戦争だが、しょせん愚かな人間の仕業。いつ停戦を迎えるか、おおよその計算は成り立つ。軍事力の分析や自然条件など、未知数はあっても、それでも限度がある。しかし、自然が相手となると、これは全く予定が立たないし、手も出ない。

日本においては、避難生活が果てしなく続く島原の住民の方々は言うまでもなく、近隣の地域の、たとえば観光地・雲仙温泉の方々なども不安な毎日を送っている。山向こうの雲仙温泉さえも「島原大変」のあおりをモロに受け、閑古鳥が鳴いているとか。客集めにあの手、この

手の作戦を展開しているが、同じ雲仙と名がつくばかりに、功を奏してはいないようだ。

雲仙温泉の悲鳴はエジプトの悲鳴に似ている。ただし、こちらは人災、湾岸戦争が原因。湾岸戦争のあおりを受けたエジプトは、停戦後も観光客が戻らず、観光業界は青息吐息が続いているのだ。ピラミッドの周りにたむろするラクダも、ナイル河に浮かぶクルージングボートも、かんじんのお客が来ないので、手持ちぶさただと聞いた。

イラクのクウェート侵攻で始まった湾岸危機、そして湾岸戦争。米ソの対決の時代から、冷戦終結後の雪解けの時代を夢見たのもつかの間だった。二度のオイルショックを経験していても、日本人にとって物理的にも、精神的にも遠い中東、アラブの地での戦いに、日本が、世界が震えた。

しかし、ひと口にアラブといっても、広い。アジアが広いのと同じである。アラブの一角であるイラク、クウェートで火の手が上がっても、エジプトやモロッコまで十把一からげで論じるのは無理がある。たとえ、アラブ各国がアラブ



合同軍に兵を送っていたとしてもだ。

そのあたりの距離感がピンとこないのはしかたがないとしても、ベトナム戦争の最中、日本にも物理的に火の粉が及ぶことを心配するようなもの。日本と中国の区別がつかないような欧米人が、「ベトナムで戦争をしているから、同じアジアの日本へ行くのは止めましょう」と考えるのと同じである。つまるところ、イメージの問題なのだ。

そこで私は留学中にお世話になったエジプトの友人たちのことを考え、「エジプト」イコール「戦争・危険」というマイナスのイメージ払拭に少しでも役に立てる方法はないものかと思いを巡らせてみた。

湾岸危機、そして戦争中も、「日本は何をすべきか」が国を揺るがす大問題となったことは記憶に新しい。貢献策という言葉がしばしば使われた。貢献と言っても、国単位でしかできないものから、個人としてできるものに分かれる。

戦争でエジプトが受けた影響は大きかった。外貨収入の三本柱は総崩れ。優秀な人材が多いわりに、国内では仕事に恵まれないエジプトは

一種の人材派遣国家である。湾岸産油国などで働くいわゆる出稼ぎ労働者からの本国送金はエジプトにとって最大の外貨収入源であった。今回はその出稼ぎ先が火を吹いたのだから送金が激減。おまけに失業、休業して国に戻ったはいいが、エジプト国内でも失業者扱いだ。住宅問題も深刻である。

第二の柱のスエズ運河通行料も戦艦以外の船が激減して、これまたアウト。第三の柱である観光もキャンセル続出でさっぱりとくれば、泣きたくもなる。

これらの問題のうち、個人レベルで協力できるのは第三の観光分野である。そこで湾岸戦争のほとぼりが覚めやらぬ4月、エジプトへのツアーを企画した。題して『あなたにもできる中東貢献策エジプト8日間の旅』。

この企画が新聞に扱われたおかげで、70人もの一般参加者が集まった。多くの人は自分にも何らかの中東貢献ができるという点に共感を抱いたようだ。上は77歳から、下は19歳まで。それぞれが実際にアラブの地に足を踏み入れ、自分の目で肌でアラブを感じとりたいという人がほとんどだった。

ふつうに考えれば、エジプトに十分な観光客が戻り、安全を確認してからツアーを出すのだろう。しかし、だれもがそう考えるならばいつまでたっても、エジプトは浮かばれない。だいいち、もともと安全なところなのである。「日本は何もしない」という悪評が立ち始めていたために、何とか早めに手を打つ必要も感じ、早々

のツアー出発となった。

大軍団とともにエジプトに向かうと、大歓迎を受けた。ホテルのボーイや土産物店の子供まで、「久々のツアー客だ。戻ってきてくれてうれしい」「部屋に花を届けたい」「何でも好きなものを持っていってくれ」と皆が小躍りせんばかり。

エジプト観光省ももろ手を上げての歓迎ぶり、ツアー最終日にはナイル河のクルージングに全員がご招待を受けた。300人は乗れる大型の船で、途中、食事と地元のワイン、それにベリーダンスが楽しめる。私が留学していたころにはこんな立派なボートはなかった。

およそ2時間半にわたる船旅。すずしいナイルの風に吹かれながら、カイロの町を南から北まで、眺めることができる。

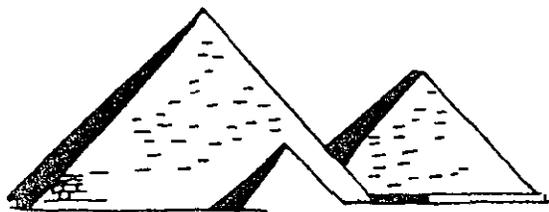
カイロの人口は現在1,500万人。東京をはるかに上回る大都市である。毎年100万人ずつ増える勢いだ。町は人で人で大混雑だが、ナイル河から眺めるカイロの町は風情があってなかなかの

もの。東京ではゆっくり船遊びをする心の余裕がないから、中東貢献策というよりは、自分貢献策になった。

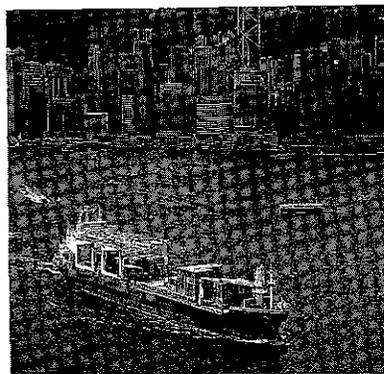
結局、身をもって、エジプト観光の安全性を証明したかったのだが、実際にはまだまだ客足は遠い。海外旅行そのものの回復も遅れているようだ。しかし、一生に一度はピラミッドを見たいという人はぜひ、今、行ってみてほしい。

「貢献」の言葉の響きは妙に重々しいものがある。しかし、観光を楽しむことが、相手国への貢献につながれば、こんなにかんたんなことではない。年間渡航者数が1,000万人を越える現在では、海外旅行もごく当たり前に行われるようになった。その経済規模は2兆円とも言われる。とくに気前のいい日本人観光客は、各国にとって打ち出の小槌。観光客自身には自覚がなくとも、海外旅行は立派な海外直接投資なのだ。

エジプトだけでなく、島原も、フィリピンも、そんな心ある観光客を待ち望んでいる。



内外情報



▲シンガポール港に入港中のセミコンテナ船

1. 海運関係諸団体の新年度事業計画
2. 20条問題小委員会の審議模様
3. 第4回客船（マルシップ）混乗問題検討会の審議模様
4. 国際油濁補償基金第2回作業部会の模様
5. 国連定期船同盟行動規範条約（通称同盟コード条約）再検討会議の模様
6. 日本マレーシア経済協議会(JAMECA)/マレーシア日本経済協議会(MAJECA)第14回合同会議の模様
7. 第97回船員制度近代化委員会の審議模様
8. スクラッピング——果たして能力不足か？

香
港

1. 海運関係諸団体の新年度事業計画

海運関係諸団体の平成3年度総会において採択された事業計画、決議、もしくは総会宣言は次のとおりである。

1. 外航中小船主協会

外航中小船主協会は平成3年6月20日に、日本海運倶楽部において、第33回定時総会を開催し他の議案とともに下記決議を採択した。

同協会の、平成3年3月31日現在における会員総数は21社、会員保有船舶数および保有トン数は78隻317万3,000%、486万6,000%である。

〔決議〕

われわれ外航中小船主は、これまで企業の集約等徹底した合理化を実施し、構造改革を推進してきた。

今後は、多様化した中小船主の実態を踏まえ、それぞれの持ち味を生かし、きめの細かい管理能力および小回りのきく経営の利点等を武器に、独自の地

歩を築いていきたい。

そのためには、中小船主自らの経営ビジョンに立った企業基盤の確立に努め、特に支配船隊の整備・拡充を図ることが肝要であり、このための諸条件の整備が是非とも必要である。

については、政府をはじめとする関係方面の、従来にも増した理解と協力を得て、下記事項の実現を期するものである。

記

1. 中小船主の特性を生かした経営の展開
 2. 中小船主に適合した船員労働条件の設定
 3. 既存船への混乗の拡大と日本人乗組員の一層の少数化
 4. 長期的視点に立った船員の確保および養成
 5. 中小船主の船隊整備のための諸施策の推進
- 以上決議する。

2. 全日本自由船主会

全日本自由船主会は平成3年6月6日に、日本海運倶楽部において第26回通常総会を開催し、他の議案とともに下記の総会宣言を採択した。

平成3年3月31日現在における同会の会員数は198社、所有船腹量は459隻、510万8,188%、884万1,363%、また運航船腹量は1,441隻、2,813万8,449%である。

〔総会宣言〕

わが国経済は、4年を超える内需主導型の景気拡大が続いているので、海運界も漸く不況脱出の兆しを見せはじめたが、日本海運の根底を支える当会会員の中小船主は、先の深刻な海運不況から未だ脱却できず、依然苦しい財務状態におかれている。しかも、中東情勢の流動化およびソ連・東欧の民主化、経済自由化の後退は世界情勢に不透明度を加えつつある。

かかる悪環境を克服し、将来への展望を開くために、外航海運においては『財務体質の改善と国際競争力の強化』を推進し、また内航海運においては『適正船腹と人材の確保』に努力しなければならない。

そのためにわれわれは、次の項目の実現を期するものである。

1. 海運独自の中小船主経営基盤強化のための金融措置および税制の実施
2. 国際競争力の強化
 - 1) 丸シッピング混乗に関する諸制約の撤廃
 - 2) 第2船籍制度の創設
3. 船員対策
 - 1) 海技資格について
 - イ. 取得の簡素化
 - ロ. 各国との相互承認
 - 2) 内航船員の確保について
 - イ. 漁船船員の活用

ロ. 混乗の推進

- 3) 船員に係る税金の減免

4. 船舶保険

- 1) 船舶保険の完全自由化
- 2) 戦争保険の国家再保険制度の創設

5. 船舶検査制度

各国政府間における検査、証書の相互承認制度の拡充

3. 日本タンカー協会

日本タンカー協会は平成3年6月24日に、日本工業倶楽部において第45回定時総会を開催し、他の議案とともに下記の主要事業を決定した。

〔平成3年度主要事業〕

1. タンカーの安全および海洋汚染防止対策
2. 海運関係法ならびに保険の研究
3. ワールドスケールに関する調査研究
4. タンカーチャーターパーティーの研究
5. タンカー海上交通ならびに港湾安全対策
6. 世界各国の油濁法等規制の解説
7. 外地石油積地（北米、中南米、豪州）港湾事情調査研究
8. OCIMF 出版物 (EFFECTIVE MOORING) の翻訳

4. 日本内航海運組合総連合会

日本内航海運組合総連合会は平成3年6月25日に、日本海運倶楽部において、第26回通常総会を開催し、会長に増井義己・全国海運組合連合会会長を選出し、他の議案とともに下記の平成3年度事業計画を採択した。

〔平成3年度事業計画〕

内航海運の輸送需要は堅調に推移し、好調持続の傾向は期待できるものの、先行き不透明感があり中長期的展望に立てば楽観はできない状況である。

加えて労働力不足が深刻になりつつある現状から、とくに海上労働においては内航船員の確保が困難なものとなっている。

したがって、総連合会としても「平成3年度内航海運対策要綱」を策定し、これを基本として組合員相互の協調と理解のもとに、業界体質改善、船員の確保、経営基盤の強化、安定輸送の確立、内航海運業界の地位向上を図ることを目的として、下記事業を実施するものとする。

記

1. 内航海運事業の経営安定方策の確立
(内航二法の堅持、船腹調整の確立)

2. 輸送秩序の確立と適正運賃の確保
3. 船主経営改善のための用船料安定化
4. 内航海運における構造改善事業の推進
(転廃業助成金、集約・合併給付金の交付)
5. 内航海運組合の事業の活性化
(経営合理化相談員制度の充実等)
6. 船員対策の推進
(船員確保、船員居住設備改善、若年者雇用奨励金の交付等)
7. 適切な税制の確保
8. 合理的調査業務の充実
9. 広報活動の一層の推進

2. 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6月11日、20条問題小委員会を開催し、別表のとおり新造船2隻および既存船8隻のマルシップ混乗外航船について、船舶職員法第20条に基づく配乗基準の特例措置を承認した。

なお、新昭マリンサービスの熱田丸は、外航二船

団(外航労務協会・外航中小労務協会)以外で特例措置を受けた船舶である。

これにより、同小委員会が20条特例を承認した新たなマルシップ混乗船は、外航船28隻(新造船11隻、既存船17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
エヌワイケイサンライズ	日本郵船	コンテナ船 4万300トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	7月中旬 就航予定
時津丸	〃	原油タンカー 12万9,511トン	日本人 11名 フィリピン人 12名	既存船
とうきょうぶりっじ	川崎汽船	コンテナ船 1万7,000トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	8月下旬 就航予定
かりふおるにあんはいうえい	太洋海運	自動車運搬船 4万3,407トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
栄陽丸	乾汽船	チップ船 3万6,182.15トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
新扇島丸	八馬汽船	撒積船 9万3,511.79トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)

船名	会社名	船種、%	配乗船員	その他
せんちゅりーはいうえい1	日本汽船	自動車運搬船 2万2,968トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
らいん丸	国際マリントランスポート	コンテナ船 5万1,040.86トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化A船)
もんぶらん丸	〃	コンテナ船 2万9,955トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化A船)
熱田丸	新昭マリンサービス	鉱石運搬船 11万6,648トン	日本人 10名 フィリピン人 13名	既存船

【資料】 新たなマルシップ混乗船一覧表

平成3年6月11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	井丸	〃
H2.5.9	〃	大阪商船三井船	筑波山丸	原油タンカー	〃	〃	神原汽船	天和丸	〃
〃	〃	大洋海運	*ろーばる(はいうえい)	自動車運搬船	〃	〃	細川海運	公海丸	〃
H2.8.27	〃	大阪商船三井船	えるべ	コンテナ船	〃	〃	白井海運	公宮城丸	〃
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	ルビンエンブレム	撒積船	〃	〃	芸州海運	新州丸	〃
〃	〃	共榮タンカー	*コスモマキユーリー	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	*らいらつくえーす	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	〃	〃	〃	幸輝丸	〃
〃	〃	〃	*白鷺丸	撒積船	H2.5.9	〃	山本汽船	山興丸	〃
〃	〃	国際エネギ輸送	*あるこっず	原油タンカー	〃	〃	〃	山洋丸	〃
〃	〃	タンダマリン	*信濃丸	貨物船	〃	〃	大阪造船所	福崎丸	〃
H3.6.11	〃	日本郵船	*時津丸	原油タンカー	〃	〃	〃	江戸丸	〃
〃	〃	〃	エヌワイケイサンライズ	コンテナ船	〃	〃	大洋海運	江洋丸	〃
〃	〃	川崎汽船	とくきょうぶつじ	〃	〃	〃	友和船舶	友和華丸	〃
〃	〃	八馬汽船	*新扇島丸	撒積船	〃	〃	〃	友和喜丸	〃
〃	〃	日本汽船	*せんちゅりーはいうえい	自動車運搬船	H2.8.27	〃	邦和海運	山邦丸	〃
〃	〃	乾汽船	*栄陽丸	チップ船	H2.11.20	〃	山本商船	晴山丸	〃
〃	〃	太平海運	*なりふちろにあん	自動車運搬船	〃	〃	〃	幸和丸	〃
〃	〃	国際マリンサービス	*らいん丸	コンテナ船	〃	〃	愛知汽船	サンライズ	〃
〃	〃	〃	*もんぶらん丸	〃					
〃	〃	新昭マリンサービス	*熱田丸	鉱石運搬船					
外航船小計 28隻					近海船小計 26隻				
合計 54隻					合計 54隻				

3. 第4回客船（マルシップ）混乗問題検討会の審議模様

客船（マルシップ）混乗問題検討会は、海外貸し

渡し方式（マルシップ方式）により外内航航路を兼

営する客船への外国人船員配乗に関する問題点を検討することを目的として、1990年11月1日に発足した。同検討会は、去る91年6月14日、第4回検討会を開催し、外国人船員が配乗されている客船が内航輸送に従事する条件として、①海外貸し渡し方式により、外国人船員が配乗されていること、②主として外航輸送に従事する船舶で、内航輸送に従事する期間が短期間のものであること、との取り扱い方針を取りまとめた。(資料1参照)

客船における外国人船員問題に関しては、昨年8月に、わが国企業が直接雇用する外国人については、専門的な技術・技能または知識を生かして就職する者で陸上において受け入れられているものについては、海上でも受け入れるものとするの方針が関係者の合意を得てとりまとめられた。これにより、具体的には、クルーズ客船等でソムリエ、ソーシャルオフィサー、エンターテイナー、コックおよび通訳等の職種の外国人船員が受け入れられている。

今回の取りまとめは、マルシップ方式による外航客船が内航輸送に従事する場合、その都度配乗体制を外国人から日本人に変更することは、外国人船員の雇用の安定を欠き、かつ、短期間に限り相当数の日本人船員を雇用することが困難であること等から、これを認めることとしたものである。

なお、外国人船員の具体的な配乗については、関係労使の協議により決定されることとなった。

【資料1】

客船(マルシップ)混乗問題検討会報告

平成3年6月14日

1. 検討会の設置

外航客船(マルシップ)混乗問題検討会は、海外貸し渡し方式(マルシップ方式)による外内航客船への外国人船員の配乗に関する問題点を検討することを目的として、関係者の合意により、平

成2年11月1日に設置された。(検討会の名簿は資料2のとおり)

2. 検討の前提

検討会は、外国人船員に関する現在の以下の政府の取扱方針を検討の前提とした。

① 政府は、陸上の職域に関し、いわゆる単純労働者たる外国人は受け入れないこととしている。

② 運輸省は、海上労働の分野において、上記の考え方を準用し、我が国の船主に対し、原則として外国人を船員として雇用しないよう指導している。

③ この結果、次の場合に限って、外国人船員が、日本船に配乗されている。

a 外国人が、陸上においても受け入れられているような専門的技術、技能を要する職につくとき。

(例) エンターテイナー、コック等

b 外国に貸し渡しされた日本船に外国人が配乗される場合。

3. 検討課題

従来、内航客船への外国人船員の導入は、陸上における外国人労働者の取り扱いとのバランスから、上記2③aの場合に限られている。

ところで、一昨年ごろから、我が国において外航客船の投入が相次ぎ、クルーズ事業が盛んになりつつあるが、外航客船業者から、海外貸し渡し方式によりサービス業務等に従事する外国人船員が配乗された外航客船を利用して、外国人船員を配乗したまま内航輸送を行いたいとする要望がある。このため、検討会においてはこの問題の検討を行った。

なお、本件については、船員雇用への影響、陸上における取り扱いとのバランス、クルーズ事業を行う客船の運航実態などを踏まえつつ検討を行った。

4. 取り扱い方針

検討会は、本件の取り扱いは次のとおりとすることが適当であるとする。

- ① 海外貸し渡し方式により外国人を一部配乗している外航客船が、何らかの事由により内航輸送に従事しようとする場合、その都度当該船舶の配乗体制を変更するよう求めることは、配乗されている外国人船員の雇用の安定、短期間の期間を限って相当数の日本人船員を雇用することの困難さにかんがみ現実的でない。
- ② このため、外航客船を利用して内航輸送を行う場合の、当該船舶の配乗体制については、次のaおよびbに該当する場合に限って、外国人船員の配乗された客船が内航輸送に利用されることを容認する。(注)
 - a 海外貸し渡し方式により、外国人船員が配乗されていること。
 - b 当該船舶が主として外航輸送に従事するものであり、外航輸送と次の外航輸送の間の短期間内航輸送に従事するものであること。(注) 前記2③aの専門的知識、技能を要する職に従事する船員はこの限りではない。

5. 労使協議

外航客船への外国人船員の具体的な配乗については関係労使の協議により決定される必要がある。

【資料2】

外航客船(マルシップ)混乗問題検討会名簿

平成2年11月1日現在

(1) 学界

東京理科大学教授 加藤 俊平

(2) 使用者側

日本船主協会 松井 孝
(大阪商船三井船舶専務取締役)

日本外航客船協会 河村健太郎
(日本郵船常務取締役)

日本旅客船協会 杉野 忠夫
(太平洋フェリー取締役)

(3) 労働側

全日本海員組合 佐々木 靖
(中央執行委員)

野村 秀夫
(中央執行委員)

白石 慎英
(中央執行委員)

(4) 行政側

運輸省 木村 泰彦
(海上技術安全局船員部労政課長)

(オブザーバー)

運輸省国際運輸観光局外航課

同 地域交通局海上交通課

(5) 事務局

労政課外国人船員対策官他

4. 国際油濁補償基金第2回作業部会の模様

題記国際油濁補償基金 (IOPC Fund) 第2回作業部会が1991年6月17日～18日、ロンドンIMO本部で開催された。去る3月13日～14日に行われた第1回作業部会に引き続いて行われたもの。(本誌1991年4

月P.34参照)

議長は、前回同様カナダ法務省のA. H. C. Popp氏が務め、参加国は19カ国、オブザーバーとして4カ国、それにIMOが参加した。

日本代表团は下記のとおり。

成蹊大学教授	谷川 久
在英日本大使館参事官	金沢 悟
石油海事協会専務理事	高橋 清
川崎汽船業務部長	高柴 英樹
日本船主協会業務部長	茅田 俊一

1. 会議の背景

前回の作業部会では、いわゆる84議定書の発効を促すための発効要件の緩和および拠出金負担の改定をめぐる議論が行われ、IOPC Fund 事務局が今回討議のための改訂案をまとめることとなった。

今回、事務局が用意した改訂案は、次のとおりである。

① 発効要件の緩和

84CLC 議定書

現行発効要件「10カ国以上が加入し、内6カ国がタンカー保有量100万%以上であること」を「内[4カ国]または[5カ国]」と改める。

84FC 議定書

現発効要件「8カ国以上が加入しかつ、その年間拠出油量が6億トンを満たすこと」を、「8カ国以上が加入しかつその年間拠出油量が[5億][4億5000万]または[4億]トンを満たすこと」と改める。

② 拠出金負担の改訂

現行基金条約に次の内容を加えること。すなわち、

「全締約国の拠出油量が[7億5000万トン]に達するまでの経過措置として」一締約国の拠出割合をx%に制限する。

そのため、当該国の拠出者の拠出割合を比例的に減少させる。

それに応じて、他の国の拠出者の拠出割合を比例的に増やして全体の拠出量を満たす。

2. 会議の内容

会議では上記のうち、拠出金負担の改訂＝拠出金に限度を設定すること（‘capping’と称する）が主要 subject となった。

この点に関し、冒頭、日本は、次のような趣旨を述べて各国の理解を求めた。すなわち、「日本としては、本来は恒常的な capping を望みたいが、今回はあくまでも拠出油の総量が7億5,000万トンに達して69CLC、71FCが廃棄されるまでの経過措置としての capping を提案する。この経過期間には69CLC、71FC、84CLCと84FCが併存しており、capping は、前三者による補償限度額を上回る84FC部分についてのみ適用されるもので、これが実際に適用されるケースは極めて稀だと考えられる。もし本案が受け入れられなければ、日本の加入のチャンスはなく、もし受け入れられれば日本は加入のための理論的背景 (theoretical background) を得ることになる。」

これに対し、特定の国に capping を認めることは、法的に見て discrimination になるとの意見が出されたが（たとえばフランス、オランダ、フィンランドなど）、一方英国を中心に capping のxの数字を知りたいとの意見が出された。しかし、会議では問題のxの評価については、今回のレベルでの決定は不可能だとして、さらに上の会議に持ち上げられることになった。

一方、発効要件の緩和に関しては84CLC 議定書、84FC 議定書いずれについても大勢は、事務局提案に沿って緩和の方向を支持した。特に84FC 議定書に関しては、年間拠出油量として4億トンをサポートする国が多数を占めた。

なお、84議定書の改訂をどのような方式で行うかについては、事務局は69CLCおよび71FCを修正する新しい議定書として採択するという案を提案している。

3. 今後の予定

今回の議論は今秋の IOPC Fund の総会にはかられた上、IMO に持ち込まれ、最終的には来年後半、外

交会議が開催されることになる。

5. 国連定期船同盟行動規範条約（通称同盟コード条約） 再検討会議の様相

同盟コード条約の見直し会議が去る5月21日から6月7日までジュネーブの国連本部で開催された。この見直し会議は1988年にいったん開催されたものの、日本、米国、オーストラリア等の未批准国の投票権を始めとする手続き問題で、先進国であるBグループと途上国グループであるグループ77との間で、合意が成立せず、実質的に中断されたまま現在にいたっていたが、その間会議議長や UNCTAD 事務局長の斡旋により妥協案が成立し、ようやく再開にこぎつけたものである。

会議は当初から予想されていたとおり、グループBとグループ77、殊にその中のアフリカグループの間で激しく意見が対立した。すなわち、アフリカ勢は盟外船を40/40/20の積み取りシェア取り決めに含めるかどうかの問題を始めとして、基本的な重要事項についても条約の改正を強く主張したのに対し、グループBは現行条約の変更は不必要と主張、一時は会議決裂も懸念された。しかしながら、最終的には議長および事務局長の精力的な裏面工作もあり、双方ギリギリの歩み寄りが行われ、何とか決議の採択にこぎつき得た。

主な合意内容は次のとおり。

- (1) 盟外船の取り扱いを含め、条約そのものの改正は一切行わない。
- (2) ガイドラインとして下記の諸点を決議文に明記する。

- ① 自社船保有はもとより、自らの用船も行わず、他船社船腹のスペース・チャーターのみによる運航業者も海運同盟加盟の場合は、本条約対象の同盟船社とみなし、シェア取り決め参加の資格を与える。
- ② 複合一貫運送サービスの取り扱いについては、海上輸送部分のみ本条約の適用を受けるものとする。
- ③ 海港を有さない内陸国の貨物も含め積み替え貨物も40/40/20のシェア取り決めの対象とする。すなわち、内陸国もシェア取り決め参加の資格を有するものとする。
- ④ 本条約批准諸国は本条約実施のために必要な事項について相手国と政府間協議の開催を求め得ることとし、また、政府間協議のみならず、その他の政府機関、海運同盟、船会社、荷主、荷主団体と協議し、必要な措置を講じ得るものとする。
- ⑤ 荷主あるいは荷主団体との協議 (consultation) は、一国のみに限定することなく、関係国の荷主/荷主団体も協議に参加し得るものとする。

わが国の国内事情としては引き続き本条約を批准することは困難視される現状にあり、したがって、今回の見直し会議は邦船社にとってはまずは穏当な結果をもって終了したと考えられる。

6. 日本マレーシア経済協議会(JAMECA)／マレーシア日本経済協議会(MAJECA)第14回合同会議の様相

題記会議は6月6日／7日の2日間京都で開催され、今回はマレーシア側の意向により、第2分科会「貿易・一次産品・保険・海運・観光」において海運問題が検討された。マレーシア側より数年前に日本に対し協力を要請した事項（バルク・ハンドリング・ターミナルの設置、やし油輸送への参入、クルーズ船の運航参加）がいまだに実現されていないことや全般的にマレーシアの輸出入貨物がもっぱら日本船により輸送されていることを非難するとともに、新たに日本の造船所の建造価格の低廉化、マレーシア人船員との混乗促進について、かなり強い調子で日本側の配慮を求める要請がなされた。

これに対し日本側（当協会）は要旨次のとおり対応した。

- (1) 日本海運の現状を簡単に披露し、同時に世界的に定期航路の再構築が必要であり、そのためには、各国船社間の国際協力が不可欠であるが、ただし、まず個別の具体的な案件について自由市場主義に基づく話し合いを続けて、協調の実を

積み上げて行くことが肝要であることを指摘。

- (2) マレーシア側提起の諸問題については、邦船社に十分伝えて検討を要請する。ただし、バルク・ハンドリング・ターミナル構想のように実現困難な旨既に回答済みの問題もあること、船価問題については船社としてはコメントできない問題もあることを指摘し、同時に相互理解を深めるために、非公式かつ実務者レベルの対話の場を設けることも一案であると示唆した。

一方、日本側要望として下記3点を提示した。

- (1) マレーシア国内のコンテナ陸上輸送能力の改善向上
- (2) ポートケラン等同国諸港のコンテナ・ターミナルの整備・拡張早期実現
- (3) LNG輸送における邦船社の参加拡大

以上の結果、マレーシア側は特に対話の場を設けることに関心を示し、さらに内部にて検討の上、最終意向を日本側に連絡してくることになった。

7. 第97回船員制度近代化委員会の審議模様

——第三次総合実験はD実験よりP実験へ移行——

第97回船員制度近代化委員会は、平成3年5月31日に開催され、「第三次総合実験船によるD実験のまとめ」および、引き続き実施されるP実験の「総合実験基本方案(その2)」についての審議が行われた。

〈審議概要〉

- 1 「船員制度近代化計画(第三次)」に基づき平成

元年2月に開始されたD実験は、その後船種・航路により順次暫定的なパイオニアシップ実験へと深度化が図られてきたが、その中で特に慎重に実施してきた自動車船の実験が本年6月をもって終了した。これにともないD実験全般のまとめが事務局にて検討されていたが、今回“案”として提

出され審議の結果、「第三次総合実験船によるD実験のまとめ」としてこれを承認した。

(まとめの要旨)

- ・ パイオニアシップ実験船と同じ船種・航路の実験船については、既に11名体制の実績もあるところであり、順調に実施された。
 - ・ パイオニアシップ実験船と異なる船種・航路の実験船である自動車船および欧州・北米東岸航路のコンテナ船については、運河通航や欧州サイドにおける出入港時、また荷役資材の片付けやホールド掃除において、一時的に就労の密度は高くなる場合があるものの、運航上特に支障となる点は認められない。
- 2 第三次総合実験船はD実験終了後、引き続き「船員制度近代化計画(第三次)」に基づくP実験へ移行するが、そのP実験に関する「総合実験基本方案(その2)」が事務局より提出され審議の結果、これを承認した。第三次総合実験船はこの基本方案に基づき個々に実験実施方案を作成し、P実験を開始することになる。

本件に関連して、

- ① パイオニアシップ実験と第三次総合実験船による実験との整合を図ることが先の「パイオニアシップ実験に関する報告」(平成2年5月)の中に示されているが、今回のP実験への移行に際し、パイオニアシップ実験船7隻の地位を第三次総合実験船へ変更することを改めて確認した。
- ② 大阪商船三井船舶より申し入れがあった下記船舶の第三次総合実験への新規参入について審議を行い、これを承認した。

船名/船種	ありげーたーあめりか/コンテナ船
竣工年月日	1991年8月1日(予定)
就航航路	日本/北米西岸/極東

なお、P実験への移行に際し改めて実験船の募集は行わないが、今後このような新規参入の申し入れがあれば、その都度本委員会で審査を行うとすることを確認した。

- 3 臨時に航路変更される実験船(撒積船)の実験継続を承認した。

第三次総合実験船「松浦丸」

日本/豪州→日本/南阿 4月30日より

パイオニアシップ実験船「健隆丸」

日本/豪州→日本/南米 6月初旬より

- 4 11名体制の確認を終えたパイオニアシップ実験船および、第三次総合実験船における新卒者の乗船研修の受け入れについて、申請の都度審査を行うことを条件に基本的には認めることが、先の実験に関する専門委員会で確認されている。今回は申請のあった下記2件を審査の結果承認した旨、実験に関する専門委員会委員長より報告があった。

第三次総合実験船「尾上丸」 (撒積船)

— // — 「ごうるでんげいとぶりっじ」

(コンテナ船)

- 5 D実験実施中の自動車船「まあきゅりーえーす」がオートパイロット故障のため、平成2年12月30日より3年1月14日まで実験を中断したことにつき報告があった。
- 6 第三次総合実験船4隻の乗船調査報告書が提示された。

「ありげーたーりばてい」 北米東岸航路コンテナ船

「山隆丸」 北米東岸航路コンテナ船

「とらいとんはいうえい」 自動車船

「みしがんはいうえい」 自動車船

- 7 以上の予定議題審議後、労働側委員より「船員制度近代化をとりまく状況にも変化が見られるので、今後のあり方について検討するための場(たとえばビジョン検討委員会)の早期開催を望む」との意見が出された。

8. スクラッピング——果たして能力不足か？

世界の商船隊の老齢化が進み、特に1970年代に建造された多くの大型タンカーの船齢が引退の年限に近づくにつれて、これらのスクラップを引き受けられる業者は果たしているのか、疑問視する海運関係者が少なくない。

近年、VLCCのスクラップはほとんどなかったが、今後1994年まで毎年10隻以上の大型タンカーのスクラップニーズが生じるとみる業界専門家もいる。

現在建造中および発注済みの多数の船舶が竣工するにつれて、余剰船腹を減らすためのスクラップニーズは、いっそうその緊急度を増すであろう。

ロンドンにある国際海事産業協議会(International Maritime Industries Forum)が、世界のスクラップ業者数の減小に危惧を抱き、今年後半に極東で、この問題についてのミニサミット会議の開催を計画している。

IMIFのセクレタリー Bengt Molin 氏によると、この会議では、船主、造船業者、銀行家、石油会社が一堂に会し、需要に十分こたえられるだけのスクラップ能力をいかにして維持すべきかを話し合うことになっている。

その議題のなかには、スクラップ業者に対する世界銀行あるいはその他の開発援助機関からのファイナンスとインセンティブの問題が含まれる。

ごく最近になって、世界のスクラップ能力の半分を有するといわれるインドのスクラップ業界が大きな関心を集めている。

クウェートとイラクの戦争は、スクラップ業の中心であるインド、パキスタン、バングラデシュの経済にも打撃を与えた。

物価が上昇し、外貨の稼ぎ手である多くの出稼ぎ

労働者が戦場地帯から母国に引き揚げてきた。その結果、インド政府が、より厳しい為替管理をしいたのである。

3月中旬、インド準備銀行(Reserve Bank of India)は、米ドルの信用状を発行するに際して、スクラップ業者たちに、彼らが輸入するスクラップ船舶の100%船価相当額の供託金を積むことを要求したのである。以前では、この供託金は船価の50%であった。その上、スクラップ業者は輸入ライセンスを手に入れなければならない。彼らは、これを輸出業者から買い取ることが多いが、額面の30%増しの対価を支払わされるのが普通である。

この供託金が増額された結果、スクラップ価格が低落、特にモンスーン・シーズンに入る6月以前に、インドがこれ以上スクラップ船を購入するかどうかには、大きな疑問がある。しかしながら、批判をあげたインド政府は、最近、この供託金要求を、再び以前の50%に引き下げた。

船舶のスクラップ価格は、通常、軽荷重量トン(LWT)——船舶に使われている鉄鋼およびその他原材料の重量がベースになる——当たりのドル建てで表示される。昨年、この価格は、トン当たり260~270ドル見当の比較的高い水準でスタートしたが、12月末にはトン当たり180~190ドルにまで下落した。今年はじめには、さらにトン当たり160~170ドルまで下落したが、最近、いくらか回復している。

ニュージャージー州の A. L. Burbank & Co. Ltd. から入手した、最近のいくつかの売船事例がある。

“Combi”：16万4,000%、29.8 lwt。高雄の業者が160ドルで購入。

“Glory”：11万3,000%、1万7,000 lwt バングラデ

シュの業者が195ドルで購入。

“Hydrus”：16万%、3万1,820 lwt パキスタンの業者が、トン当たり171ドルで購入。

“Chamois”：7万3,200%、1万7,900 lwt、中国の業者が、トン当たり165ドルで購入。

どこの国でスクラップにするかの船主の決定は、本船の現在値に大きく依存する。米国西岸にスクラップ対象船をもつオーナーは、台湾のバイヤーになら170万ドル、インドのバイヤーであれば190万ドルの売船オファーを出すかもしれない。その船主は、インドまで本船を回航するのに、バンカー代、船員費、保険費を合わせ、追加費用が20万ドルで済むかどうかの決定を下す必要もある。また、回航の途中で発生するかもしれない不祥事のリスクは冒したくないと考えるかもしれない。

インド、パキスタン、バングラデシュなどで行われているスクラップ作業は、原始的で労働集約型の作業である。

本船を海岸の上に乗上げ、乗組員は吹管（ブロー・トーチ：船体を焼き切るのに使われる）を持って下船する。船体にケーブルを取り付けて、ウインチを使って徐々に岸の上に引き上げる。それと並行して部分的な船体のスクラップ作業が進められるのである。

フォークリフト程度のわずかばかりの機械を備えているスクラップ・ヤードもあるが、大抵の場合、ほとんど手作業によっている。

インドでは、このようなやり方で、スエズマックス型の船舶が解体されており、パキスタンは、海岸でのVLCCの解体にも成功している。台湾は、かつてスクラップ業の大きな市場であったが、高雄にできた新しいコンテナターミナルによって、以前スクラップ業者の使っていた用地のほとんどが奪われてしまった。この台湾のスクラップ・ヤードは、インド亜大陸のそれよりも、はるかに近代的で機械化さ

れたものであった。あるブローカーの推定によると、パキスタンでスクラップするのに6、7カ月かかる3万トンの船が、台湾でなら6～7週間でスクラップできたという。

今後、船舶はどこでスクラップにすれば良いのだろうか？ インド亜大陸のほかにも、スリランカとタイにスクラップ・ヤードを建設する努力がなされている。

「最有力の候補地は、中国だ。港の施設を持っているし、労働力が安く、安い鋼材へのニーズもある」とIMIFのMolin氏は言う。同氏によると、日本の住友重機械工業と香港のWah Kwongが手を組んで、上海に興味深いジョイント・ベンチャーが設立されようとしている。このプロジェクトには台湾の業者も一役買い、技術的なノウハウを提供することになっているといわれる。

米国のスクラップ業界に朗報

米国の零細スクラップ業界が、現在、議会に上程されている法案によって、息を吹き返すことになるかもしれない。Institute of Scrap Recycling IndustriesのHerchel Cutler専務によると、このHR265法案は、米国の海運行政当局に、予備船隊の100隻以上の処分を命じ、しかもそのスクラップを自国のヤード内で行うことを要求するものであるという。

現在のところ、ほとんどすべての米国船のスクラップは国外で行われている。海外に回航するのにかなりのコストがかかるにもかかわらず、その方が国内の業者に売るよりも、4倍以上も高く売れるからだ。

テキサス州BrownsvilleにあるTransforma Marine Corp.の社長Alan Mesh氏は、同社がパーズないしオイル・リグに対して払うのは、大体トン当たり50ドルが相場だという。世界のマーケットがトン当たり260ドルも出していたピーク時においてす

ら、彼のヤードが支払っていたのはトン当たり80ドル程度だった。この数年来、彼のヤードで大型船をスクラップしたことなど一度もない、とも語る。

米国のようなアンチ公害法や労働者保護法がなく、たとえあってもそれを強制しない外国の業者とは、競争しようにもしようがない、と Cutler 氏は言う。

「米国のスクラップ業者たちは、国に補助金や市場の保護は求めている。それに、国の環境保護法に盾つくつもりもない。石油による汚染を許してはならないし、アスベストの使用も制限すべきだ」と同氏は語る。

米国では必須視されている安全や公害関係の規則に、外国の業者は従う必要がないがゆえに、少々高くスクラップ売船できるというだけの理由で、米国政府が外国の業者に売船するのは妥当なこととはいえない、と彼は言う。

米国国内でスクラップにすれば、それだけ雇用を増し、国内経済全体に及ぼす乗数効果もあるわけだから、政府が鋼材1トンについて稼げる単価にだけ目を向けるのは近視眼的にすぎる、と Cutler 氏は確信している。

20年前、米国には常時スクラップ作業に従事する

少なくとも30の、そしてすべての主要港には、一つはスクラップ・ヤードがあった。

Cutler 氏によると、今日、全米でスクラップ・ヤードは、たったの二つか三つしかない。

現在、国内でスクラップにされているおそらく唯一の船舶は、海軍の軍艦か、海外に持ち出すには採算に合わない超小型船くらいのものである。実際に、近年、多くのバージ用スクラップ・ヤードが、ミシシッピー川とオハイオ川沿いにつくられた。

ヴァージニア州 Chesapeake にある Jacobson Metals Co.の総支配人 George Ginsburg 氏によると、同社は現在、1940年代に建造された全長675フィートのクルーザー USS Albany 号を解体中である。13,000 lwt の船で、スクラップに7～8カ月要するという。

米国の業者にとり、この法案のいまひとつ有難い点は、彼らのビジネスの今後の予想がつきやすくなったことである。「MARAD が50万ドルから100万ドルの仕事のビッドをいつやらせてくれるのか自分は全く知らないが、準備期間はたったの1カ月しかない」と Cutler 氏は語った。

(ジャーナルオブシップファイナンス 1991年4月30日号)

主要国のスクラップ量の推移

	1989 合計		1990 1月-6月		1990 7月-12月		% 対前年比 1990/89
	隻数	千 D/W	隻数	千 D/W	隻数	千 D/W	
インド	36	730	37	803	43	1,023	150.10%
バングラデシュ	23	539	9	165	10	252	-22.60%
パキスタン	2	25	1	16	4	293	—
中国	15	323	—	—	2	130	-59.80%
トルコ	4	39	8	54	1	13	71.80%
台湾	4	57	—	—	2	37	-35.10%
タイ	8	451	—	—	1	6	—
スペイン	3	13	—	—	1	6	-53.80%

出所：Wescol International Marine Services

第 51 回 海 の 記 念 日

海の記念日の由来

7月20日は「海の記念日」である。

「海の記念日」は、昭和16年5月、第三次近衛内閣の閣議決定によって制定された。これは時の逓信大臣、故村田省蔵（元大阪商船社長）の発意によるものである。

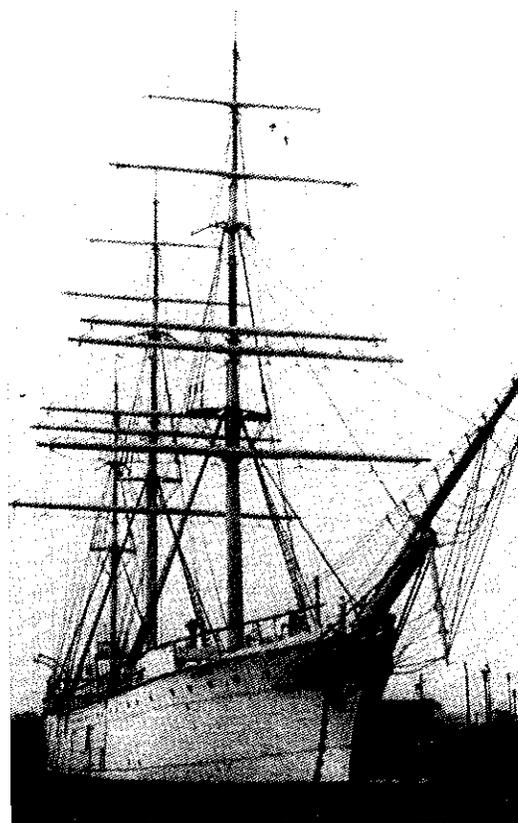
記念日制定の理由やその背景となった当時の情勢について、同氏は概略次のように記している。

『昭和14年ごろの日本海運は、世界第3位の商船隊を擁し、その運賃収益は、当時の金額で2億5,000万円にも達し、「見えざる輸出」として主要輸出品である生糸、および綿織物の輸出額に次ぐ地位を占めていた。このような海運の活躍にもかかわらず、海運の活躍舞台が国民の日常生活と離れた海上であるため、国民の関心は比較的薄く、海運関係者の努力や労苦、特に海上にあって大洋との闘争に身を挺して働いている船員の労苦について、国民がどの程度の理解と同情を持っていたかは、はなはだ寂寥^{せきりょう}を覚えるものがあつた。

このような国民的な関心の欠如は、自然、国家的施策の面にも反映し、海運およびこれに関連する産業の振興策や、船員その他これら事業

に従事する人たちへの報労政策の実施が十分に行われなかった。

そこで、船員その他の海運関係人に対し、国民的感謝を国家的榮譽の形で具現したいと考え、逓信大臣表彰を実施することになった。しかしこれは単に逓信大臣が功績を讃えるというのではなく、国民をあげての感謝の意を含めるべきで



東京商船大学に重要文化財として保存されている明治丸

あるので「海の記念日」を制定し、この日に表彰を行うとともに、この記念日を海運関係の官庁、民間人のみのための記念日ではなく、広く国民全般が海運の重要性を認識し、船員をはじめ海運人に感謝する国民的行事としての記念日にしたいと思ったのであった』

こうして「海の記念日」が制定されたが、7月20日が選ばれた理由は、明治9年7月20日に明治天皇が、汽船「明治丸」で東北巡幸から横浜に到着されたその日を記念したものであり、天皇が、その当時多数存在していた軍艦ではなく商船に乗られたことに意義を見い出していることであった。

以上のように、記念日の制定は、当時、物情騒然たる中にも日本海運の平和的伸展を期し、国民の海運に対する重要性の認識を高揚し、海運関係者に国家的感謝の意を表すためのものであった。

「海の旬間」の行事

運輸省では、昭和48年の第33回海の記念日以来、7月20日から31日までを「海の旬間」と定め、全国で多彩な行事を展開している。

この目的は、四面を海に囲まれたわが国が、古来から、産業、生活、文化等の各分野にわたって海と深くかかわっており、最近においては、海洋レジャー、海洋環境保全等、海洋に対する関心と期待が高まっている。このような海との深いかかわりを再認識するとともに、わが国の将来の発展にとって、海の積極的かつ多面的な

利用と開発を進めること、海洋環境の保全、海上安全の確保を図ること等が必要不可欠であることについて、国民各層の関心と理解を深めるため中央および地方にわたり各種行事を展開し、海洋・海事思想の一層の普及を図り、もって海洋国家日本の発展に資することにある。

「海の旬間」は、運輸省をはじめ海上保安庁や気象庁および当協会など関係海事団体が主催者となり、毎年7月20日（海の記念日）から7月31日までの12日間に実施されており、本年はテーマを「海にひらこう われらの未来」として、次のような行事を全国的に実施している。

〔実施事項〕

(1) 「海の記念日」記念式典

中央および全国の地方運輸局・海運監理部（支局）において、「海の記念日」記念式典（7月20日）を行い、海事功労の顕著なものおよび海をきれいにする一般協力者の奉仕活動に対して表彰・副賞の贈呈を行うとともに祝賀会を行う。

(2) 第6回海の祭典

新潟県において、「にぎわい ニイガタ 日本海」のテーマのもとに、環日本海時代の到来に相応しい海の祭典を開催し、記念式典、祝賀会のほか国際色豊かなシンポジウム「ポータルネッサンス21フォーラムイン新潟」、海と港をテーマにした「ポートオブ 新潟フェスティバル」、「街頭パレード」等多彩な行事を催す。

(3) 海上におけるデモンストレーション

運輸省、海上保安庁および一般の船舶による海上パレード等を実施する。

(4) 街頭におけるデモンストレーション
街頭パレード、街頭におけるデモンストレーション等を実施する。

(5) 海の図画および写真コンクール
小学生対象の「われら海の子展」、中学生対象の「海の図画コンクール」、一般市民を対象とした「海の写真コンクール」、人と海のフォトコンテスト「マリナーズアイ」等を実施する。

(6) 海の相談室、写真展、絵画展等
海の相談室の開設、お天気フェアの開催、海洋関係資料の展示、配布、写真展、絵画展（日本の海洋絵展）等を行う。

(7) 汽笛の一斉吹鳴
7月20日（「海の記念日」）正午を期して、汽笛の一斉吹鳴（10秒～30秒の長音を1回）を実施する。

(8) その他
海の防災ベジエント、体験クルーズ、マリンウィーク、ボート天国、マリンスポーツ大会等、マリンスポーツの安全講習会、B&G「少年の船」、マリンフォーラム、巡回映画会および講習会、一日船長等、マリンコンサート等、海洋関係諸施設の一般公開、海事施設の見学会、海や水辺をきれいにするキャンペーン、一日海上防災教室、体験航海と海難防止のつどい、クルーズシップフェスティバル、訪船指導等、無料健康相談等。

当協会の広報活動

当協会では、7月20日の「海の記念日」が、夏、海、船をイメージするのに最適であることから、この日を中心に海運広報活動を展開している。

本年は、日本海運の現状を踏まえ、広く国民各層に対して日本海運の役割と重要性について理解を深め、わが国海運業の社会的位置付けを明確にするとともに、海運経営の新たな取り組みなどをつうじて海運業を明るい、身近なものと感じられるようイメージアップを図り、ルートにも役立たせることを目的に次のような広報事業を行うことにしている。

1. 海の記念日のイベント

昭和60年度から実施してきた海の記念日を中心とするイベントは今年で7回目となる。これまでは、街頭イベントを実施してきたが、今年は趣を変え、7月19日（金）にNHKホールで、当協会主催、運輸省ならびにNHK後援で、第51回海の記念日前夜祭「海のシンフォニーファミリーコンサート」を開催することになった。内容は、東京メモリアルオーケストラの演奏で、第1部がライトクラシックで、ミルトン・クロッツの指揮にヴァイオリンの加藤知子のソロに添え、第2部が世界の海にちなんだポピュラーな曲や童謡で、服部克久指揮の下にコーラスグループ「サーカス」や東京放送児童合唱団の歌が加わる。また会場のロビーにはモデルシップや船の写真パネルを展示するとともに、入場

者には、根本会長のあいさつ入りのプログラムやPRパンフレット Shipping Now を配布し、船や海運への関心を高めることとしている。

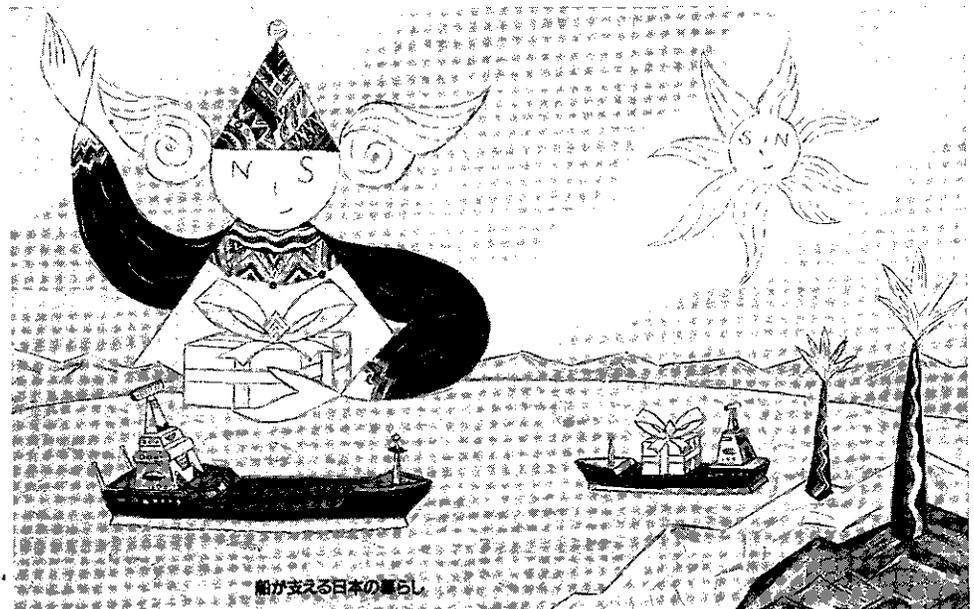
このイベントと並行して東京銀座のソニースクエアの壁面に7月15日(月)~21日(日)の7日間、船の写真を入れた大型懸垂幕を掲示し、第51回海の記念日を祝すとともに海運の役割・重要性をPRする。

なお、例年、全日本海員組合と当協会が共催しているイベントが、本年は7月19日(金)の昼間、東京のJR新橋駅前の機関車広場において、「海のうたコンサート」と題して海上保安庁音楽隊の演奏や多彩なゲストによる海に関するうた、商船大学の学生による手旗信号の実演などが行われる。なお、会場では貨物船や客船などを写真で紹介する「船のパネル展」も同時開催される。

2. ブック・カバーの作成

今年3回目となるブック・カバーによる広報は、イラストレーター伊東宣哉氏作画による船と人形のユニークなデザインの文庫用ブック・カバーを70万部作成し、7月中旬から下旬にかけて全国の主要都市(札幌、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、北九州、福岡)の書店をつうじて配布する。なお、このブック・カバーには裏面に海運に関する簡単な説明とクイズ応募用のシールが付いており、クイズ解答者には先着300名にオリジナルTシャツを、また抽選で1,000名にブック・カバーをアレンジしたデザインの当協会オリジナルのテレホンカードを配布することとしている。

7月20日は海の記念日



社団法人
日本船主協会
〒100 東京都千代田区千代田2-4-4
TEL:03-3264-7181

船が支える日本の暮らし

▲当協会広報用ブック・カバー

3. テレビによる広報

当協会では広報活動の重要な柱として、テレビを媒体とするパブリシティを実施しているが、テレビ広報も海の記念日を中心に行っており、本年はTBSの「ビッグモーニング」(毎週月～金、7:00～8:30、全国26局フルネット)とタイアップして7月中旬～10月中旬までの3か月間(13回予定)、毎週金曜日「朝一元気隊～健康道場らっきゅう体操～」コーナー(たけし軍団の井手らっきよと中国医学研究家の邱淑恵^{きゆう}氏の2人が出演)で、世界の主な港を紹介しながら、その港と日本の交易を通して海運の役割と重要性を国民各層にPRするとともに、海運業を明るく、身近なものと感じられるようイメージアップを図ることとしている。

の2人が出演)で、世界の主な港を紹介しながら、その港と日本の交易を通して海運の役割と重要性を国民各層にPRするとともに、海運業を明るく、身近なものと感じられるようイメージアップを図ることとしている。

4. 学生新聞による広報活動

毎日中学生新聞の7月19日版と朝日小学生新聞の7月17日版に、1頁全面を使用して日本海運の役割と重要性を平易に解説した記事を掲載した。

パンフレット「楽しいシップウォッチング」の発行

今般、当協会では小・中学生を対象としたパンフレット「楽しいシップウォッチング」の一部改訂版を発行いたしました。

このパンフレットは、日頃、貨物船に接することの少ない小・中学生に、実際に活躍する船の姿を見てもらい、日本の経済や暮らしを支える海運への関心の醸成と、その役割や重要性を認識してもらうことを狙いとして制作しており、船の科学館や交通博物館などで大量に配付することとしております。

ご希望の向きには、本パンフレットを無料でお送りいたしますので、下記までお申し込み下さい。

日本船主協会 調査広報部
〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)
TEL 03-3264-7181



当協会の中学社会科教材用ビデオが第29回日本産業映画・ビデオコンクールで部門賞を受賞

当協会が中学校の社会科教材用ビデオとして制作している海運シリーズの第3作「日本とヨーロッパを結ぶ海運～産業と貿易を通じて～」が、平成3年度（第29回）日本産業映画・ビデオコンクールにおいて日本産業映画・ビデオ賞（教育訓練部門）を受賞した。

受賞理由は、「海運国である日本の立場と役割を多くの海外取材から紹介した労作。中学校社会科の地理的分野の視点に立ち、東京港

を出たコンテナ船の航路をたどりつつ、アジアを経由してヨーロッパでの貿易の実際が分かりやすく描かれている」ということで、同部門中、最高作品に選ばれたものである。

受賞式は、6月12日に如水会館（千代田区一ツ橋）で盛大に行われ、賞状と盾が贈呈された。

なお、同作品は7月17日の1991教育映画祭でも優秀作品賞を受賞した。

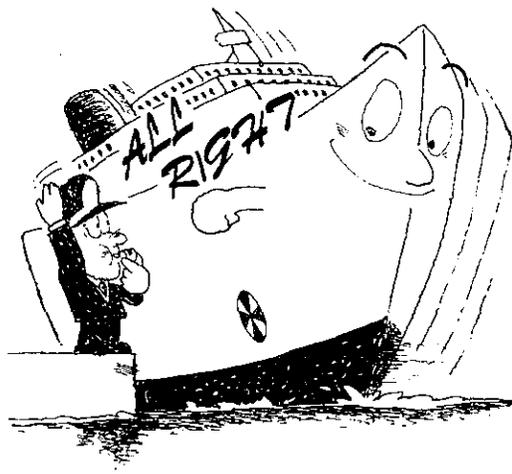


離着岸時の操船をサポートする 水面下の「カニの横ばい」装置。

船首に近い船側の水面に白い気泡を湧き立たせながら、徐々に船体を横移動させ、接岸・離岸する船を見たことがないだろうか。これは最近の大型客船やフェリーなどにほとんど装備されているサイドスラスタと呼ばれる装置の働きによるもの。

船首または船尾近くの水の部分に、進行方向と直角に船体を貫通しているトンネルがあり、そのなかにスクリュープロペラが収められ、離着岸の際、これを回転させることで、船はちょうど「カニの横ばい」のように横方向に移動することができる。タグボートを必要としないか、または数をより少なくして操船することができる。船首近くにあるものをバウスラスタ、船尾近くにあるものをスターンスラスタとも呼んでいる。

普通は、水面下のために見えないが、この装置



をもつ船の船腹には、丸の中に三角形の四つの羽根を配したマークがついており、その直下にサイドスラスタがあることがわかるようになっている。

このほかにも、船の水面下の部分には、船の横揺れを少なくするフィンスタビライザー（横揺れ防止装置）や、造波抵抗を少なくするバルバスバウ（球状船首）など、さまざまな工夫が施されている。離着岸時のデリケートな操船を、より安全に行うことを可能にしたこのサイドスラスタもまた、そんな縁の下の力持ちの一つといえよう。

便宜置籍の本当の狙いは 節税よりも船員費対策。

船にも人間と同じように国籍があり、登録した国の法律によって制約と保護を受ける。しかし、その内容は国によってまちまち。そこで、より有利な条件を持つ国に便宜的に船籍を移す動きが、戦後、世界の海運国で活発になった。これが便宜置籍で、このような登録ができる国を便宜置籍国といい、リベリア、パナマなどはその代表的な例だ。

便宜置籍の狙いは最初は主に税金対策だった。これらの国々がもともと便宜置籍船に対してさまざまな優遇税制を実施していたため、こうした事情は今も変わらないが、最近では、便宜置籍の狙いはむしろ船員費コストの削減へと大きく変化している。

日本を含め、ほとんどの先進海運国では、自国の船には、原則的に自国が承認する海技免状等を持った船員の乗船を義務づけている。しかし先進諸国の船員は賃金も高く、より低賃金の発展途上

国海運との価格競争では不利。一方、便宜置籍国では船員の雇用等に関する規制が緩やかで、賃金の安い外国人船員を乗せることができるわけだ。

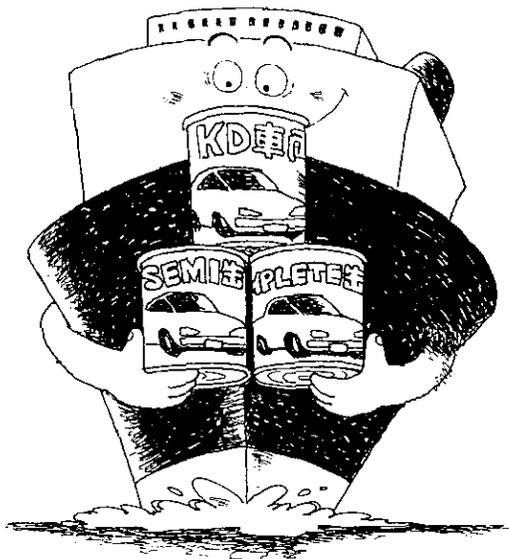
1970年代に入って、こうした狙いによる便宜置籍が活発になり、現在ではわが国をはじめ多くの先進海運国が、自国籍船と便宜置籍船を組み合わせて自国商船隊を構成するようになっている。海運会社にしてみれば、自社船は自国籍で運航したいのはやまやまだが、国際市場の中で厳しい競争を強いられている現状では、便宜置籍はサバイバルのための苦肉の策でもあるわけである。

KD貨物は 凝縮された自動車の缶詰。

海外に輸出される日本車は、かつてはすべてが国内で生産されていた。しかし近年の貿易をめぐる国際環境の変化の中で、日本メーカーによる海外生産が拡大し、それにとまってノックダウン生産のための未完成車輸出が大きな比重を占めるようになってきた。

ノックダウン用の部品パッケージにはKD (Knocked Down) 車両とKDセットの2種類がある。現地での部品調達率の違いによる分類で、KD車両とは出荷される1台分の部品の総額が、完成車1台分の構成部品の総額の60%以上のものをいう。KD車両は、さらにSKD (Semi Knocked Down) とCKD (Complete Knocked Down) の2種類に分けられる。SKDはドライバーやスパナで組立が可能なもの、CKDは溶接が必要なものだ。

一方KDセットは、パッケージに含まれる部品の総額が、完成車1台分の構成部品の総額の60%



に満たないものを指し、最近では現地での部品調達率を向上させる必要からKDセットの比率が増え続けている。

いずれも一台分を1パッケージとし、木枠梱包か、折りたたみ式で再使用可能な金属ケース、もしくはコンテナで運ばれる、高度に凝縮された自動車の缶詰である。

輸出時には、完成車と一緒にPCC (自動車専用船) で運ばれるケースが多いが、完成車両と比較し体積あたりの重量が大きいため、これを運ぶPCCには、ランプやデッキの強度を高めるなどの対応がなされている。さらに最近ではコンテナで運ばれるケースも多く、デッキ上にコンテナを積めるようにした新しいタイプのPCCも現れた。また完成車の輸送とは切り離し、コンテナ貨物として定期貨物航路で運ぶことも多くなっている。

こうした生産拠点の国際化の波は今後ますます大きくなるものとみられ、急激に変化する物流環境の中で、日本海運は国際化時代の自動車輸送の新しいニーズに、さらに柔軟に答えていこうとしている。

海運日誌（6月）

- 3日 運輸政策審議会総合部会が開催され、共通課題・幹線旅客交通・国内観光・外航客船の四小委員会が審議した内容を取りまとめ同部会答申として村岡運輸相に提出した。
- 6日 全日本自由船主会は第26回通常総会を開催した。（P.26内外情報1参照）
- 7日 運輸省海上技術安全局が5月分の新造船建造許可実績を発表。それによると、8隻、47万5,593㏎（前月比95.5%増）、契約船価は403億円となった。
- 11日 海上安全船員教育審議会船舶職員部会は20条問題小委員会を開催し、新たに10隻のマルシップ混乗外航船の20条特例措置を承認した。これにより外航の新たなマルシップ混乗船の合計は、外航船28隻、近海船26隻となった。（P.27内外情報2参照）
- 12日 11日から東京で開催されていた日韓海運当局間協議が閉幕。今回の協議では、日本・韓国間のフェリー航路開設問題およびウェーバー制度（日本船社の日韓航路輸送参加）問題等幅広い意見交換が行われた。
- ◎ 大蔵省が発表した5月の貿易統計（通関速報ベース）によると、輸出は244億1,200万ドル（前年同月比13.3%増）、輸入は202億3,100万ドル（同9.6%増）で、貿易黒字は41億8,100万ドル（同35.3%増）となった。
- 14日 運輸省の客船（マルシップ）混乗問題検討会は第4回会合を開催し、外航客船が内航輸送を行う場合の容認条件として①マルシップ方式によって外国人船員が配乗されていること②主として外航輸送に従事し内航輸送は短期間であること等を決めた。（P.28内外情報3参照）
- 19日 当協会は第44回通常総会を開催し、新会長に根本二郎・日本郵船社長を選出した。（P.3特別欄参照）
- 20日 外航中小船主協会は第33回定時総会を開催した。（P.25内外情報1参照）
- 24日 23日からロンドンで開催されていた主要7カ国蔵相・中央銀行総裁会議（G7）が、当面の金融政策は各国の裁量にまかせること、為替安定のため緊密に協力することなどを内容とする共同声明を発表し閉幕した。
- ◎ 日本タンカー協会は第45回定時総会を開催した。（P.26内外情報1参照）
- 25日 日本内航海運組合総連合会が第26回通常総会を開催し、増井義己・全国海運組合連合会会長を会長に選任した。（P.26内外情報1参照）
- 27日 海上安全船員教育審議会教育部会は村岡運輸相に船員教育機関の今後のあり方について答申を行った。（P.17海運界の動き参照）
- ◎ 大手海運会社5社の平成3年3月期株主総会が開催され、その後の取締役会でナビックスラインは小島敬夫常務が新社長に就任した。

6月の対米ドル円相場の推移

高 値	137.90円(28日)
安 値	141.80円(13日)
平 均(月間)	139.79円

(注) 銀行間取り引きによる

6 月定例理事会の様様

(6月18日、日本船主協会役員会議室において開催)

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.27内外情報2参照)

国際委員会関係報告事項

1. 国連定期船同盟行動規範条約(通称同盟コード条約)再検討会議の様様について
(P.32内外情報5参照)
2. 日本マレイシア経済協議会(JAMECA) / マレイシア日本経済協議会(MAJECA)第14回合同会議の様様について
(P.33内外情報6参照)

広報委員会関係報告事項

1. 平成3年度の広報事業計画について
平成3年度の広報活動方針については、昨年10月理事会に報告して了承を得たとおり、日本海運の現状を踏まえ、広く国民各層に対して日本海運の役割と重要性について理解を深め、わが国海運業の社会的位置付けを明確にして、当協会や会員会社の活動に資するとともに、海運経営の新たな取り組みなどを通じて海運業を明るい、身近なものと感じられるようイメージアップを図り、リクルートにも役立つ

せるよう広報活動に取り組むこととしている。

このような観点に立って、平成3年度の事業計画を決定したが、その要点は次のとおりである。

- ① テレビ広報では、既存の番組のコーナーで世界の港を紹介して、その港と日本の交易ならびに輸送に当たる日本海運の役割を紹介するほか、海の記念日を中心に従来同様のパブリシティを行う。
- ② 海の記念日関連事業としては、7月19日夜NHKホールで、当協会主催、運輸省ならびにNHK後援で、第51回海の記念日前夜祭・海のシンフォニーファミリーコンサートを開催し、PRパンフレットの配布、モデルシップ、船の写真パネルの展示により船や海運への関心を高めること、また全国8大都市で7月10日ごろから文庫本用ブック・カバー70万部を配布すること、東京銀座のソニースクエアの壁面に船の写真を入れた大型懸垂幕を出すこととしている。
- ③ 海運業のイメージ調査を行い、その分析結果を海運広報や各社のリクルートの参考に資する。
- ④ 中学校社会科教材用ビデオ海運シリーズNo.4アジア編ならびにPR映画改訂版を制作する。
なお、教材用ビデオNo.3ヨーロッパ編が第29回日本産業映画ビデオコンクールで、教育訓練部門の部門賞を受賞した。

以上のほか、経済誌による広報、学校・学生向け広報、PRパンフレットの作成、定期刊行物の発行などを前年度同様に実施することとしているが、広報活動は、業界や会社のトップの方々の積極的対応と業界関係者一人一人の働きかけが重要であり、関

船協だより

係者の協力をお願いする次第である。

陳情書・要望書

- 21日 宛先：海上保安庁 警備救難部長
件名：外国船舶の瀬戸内海通過通航に関する
お願いについて
要旨：瀬戸内海は、領海法において内水とし
て位置付けられており、外国船舶の無
害通航を認めていない。しかしながら
日本船社は外国籍船を多数運航してお
り、海運界にとって大きな損失をこう
むることから、所要の手続きをとるこ
とを条件に、特例を設けて通航できる
よう陳情した。

海運関係の公布法令（6月）

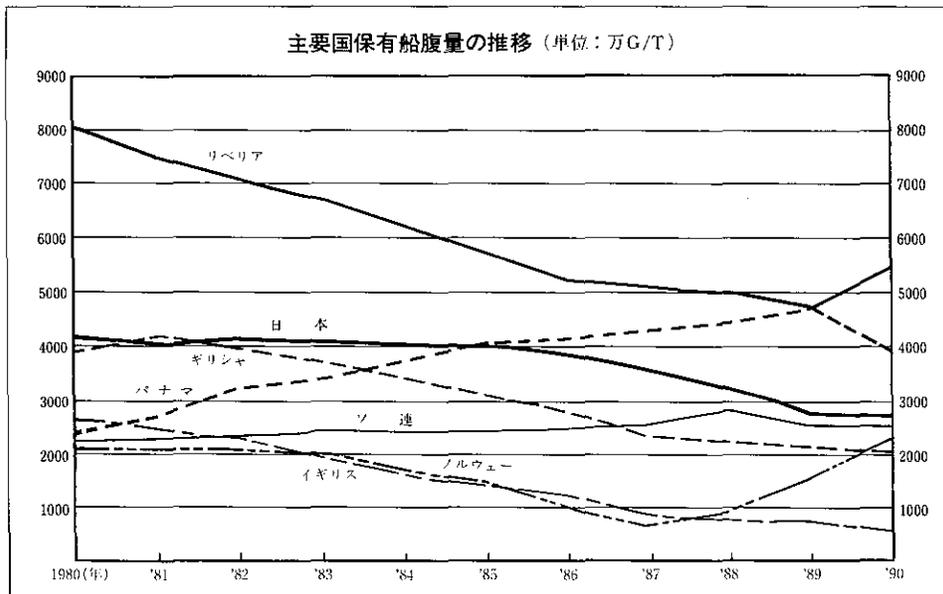
- ㊦ 外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法
律施行令の一部を改正する政令
(政令第199号、平成3年6月4日公布、即日施
行)
㊧ 外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法
律施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第16号、平成3年6月4日公布、即
日施行)
㊨ 海難審判法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第22号、平成3年6月29日公布、7
月1日施行)

会議日誌（6月）

- 3日 京浜地区船主会総会
4日 オーナー一部会
近海内航部会
6日 広報委員会
7日 啓水会
10日 海務幹事会
新造船幹事会
保船幹事会
一土会
13日 総務幹事会
14日 労務委員会／同専門委員会合同会議
啓水会
17日 国際幹事会
18日 定例理事会
総務委員会
海洋汚染防止小委員会／
タンカー部会幹事会合同会議
19日 通常総会
臨時理事会
20日 資材研究会
21日 京浜地区船主会
24日 財務幹事会
ペルシャ湾在湾船社連絡会幹事会
25日 船協月報編集会議
26日 危険物小委員会
労務懇話会
28日 保険幹事会

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………50
	2・日本商船船腹量の推移……………50
	3・わが国外航船腹量の推移……………50
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………51
	5・わが国造船所の工事状況……………51
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………52
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………52
	8・不定期船自由市場の成約状況……………52
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)……………53
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………54
	11・石炭(ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧) ……55
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………56
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………57
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………58
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………59
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……………60
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………60
内航海運	18・内航船の船腹量……………61
	19・国内輸送機関別輸送状況……………61
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………61



＝ 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
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
1990	1,992	57,316	91,200	3.7	449	20,406	33,163	▲5.9	1,543	36,910	58,036	10.2

(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	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
	1990	1,472	14,680	15.4	134	4,583	114	5,160	282	2,967	942	1,970
	1990 II	411	3,792	12.6	24	1,056	34	1,506	76	851	277	379
	1990 III	375	4,102	8.2	37	1,341	24	1,310	74	834	240	617
1990 IV	346	3,419	▲ 16.7	37	1,171	28	1,037	68	609	213	602	
1991 I	376	4,038	18.1	31	1,272	29	1,305	83	891	233	570	
建造中船舶	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
	1990	1,291	13,569	6.6	148	5,617	78	3,081	231	2,133	834	2,738
	1990 II	1,295	13,221	11.9	126	4,511	83	3,573	238	2,535	848	2,602
	1990 III	1,338	12,723	▲ 3.8	148	4,581	79	3,103	255	2,459	856	2,578
1990 IV	1,291	13,569	6.6	148	5,617	78	3,081	231	2,133	834	2,738	
1991 I	1,268	13,657	0.6	149	5,775	65	2,422	252	2,665	802	2,795	
未着工船舶	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
	1990	1,342	26,221	▲ 9.2	234	15,039	90	3,454	417	5,331	601	2,397
	1990 II	1,370	26,682	16.9	227	13,996	129	5,239	382	4,801	632	2,646
	1990 III	1,424	28,872	8.2	247	16,151	113	4,444	426	5,404	638	2,873
1990 IV	1,342	26,221	▲ 9.2	234	15,039	90	3,454	417	5,331	601	2,397	
1991 I	1,247	24,139	▲ 7.9	218	13,413	77	3,079	378	4,869	574	2,778	

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

5・わが国造船所の工事状況

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

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

＝ 海上荷動き量 ＝

6・世界の主要品目別海上荷動き量

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

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

7・わが国の主要品目別海上荷動き量

年	1986年			1987年			1988年			1989年			
	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%										
石油	原油	164.0	▲ 3.6	17.1	160.5	▲ 2.1	16.7	166.9	4.0	16.0	178.0	6.6	15.7
	石油製品	32.6	20.6	10.7	41.8	28.2	13.4	45.8	9.6	14.1	49.2	7.2	14.7
	計	196.6	▲ 0.3	15.6	202.3	2.9	15.8	212.8	5.1	15.6	227.2	6.8	15.5
乾貨物	鉄鉱石	115.2	▲ 7.5	37.0	112.0	▲ 2.8	36.2	123.4	10.2	35.5	127.6	3.4	35.7
	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。

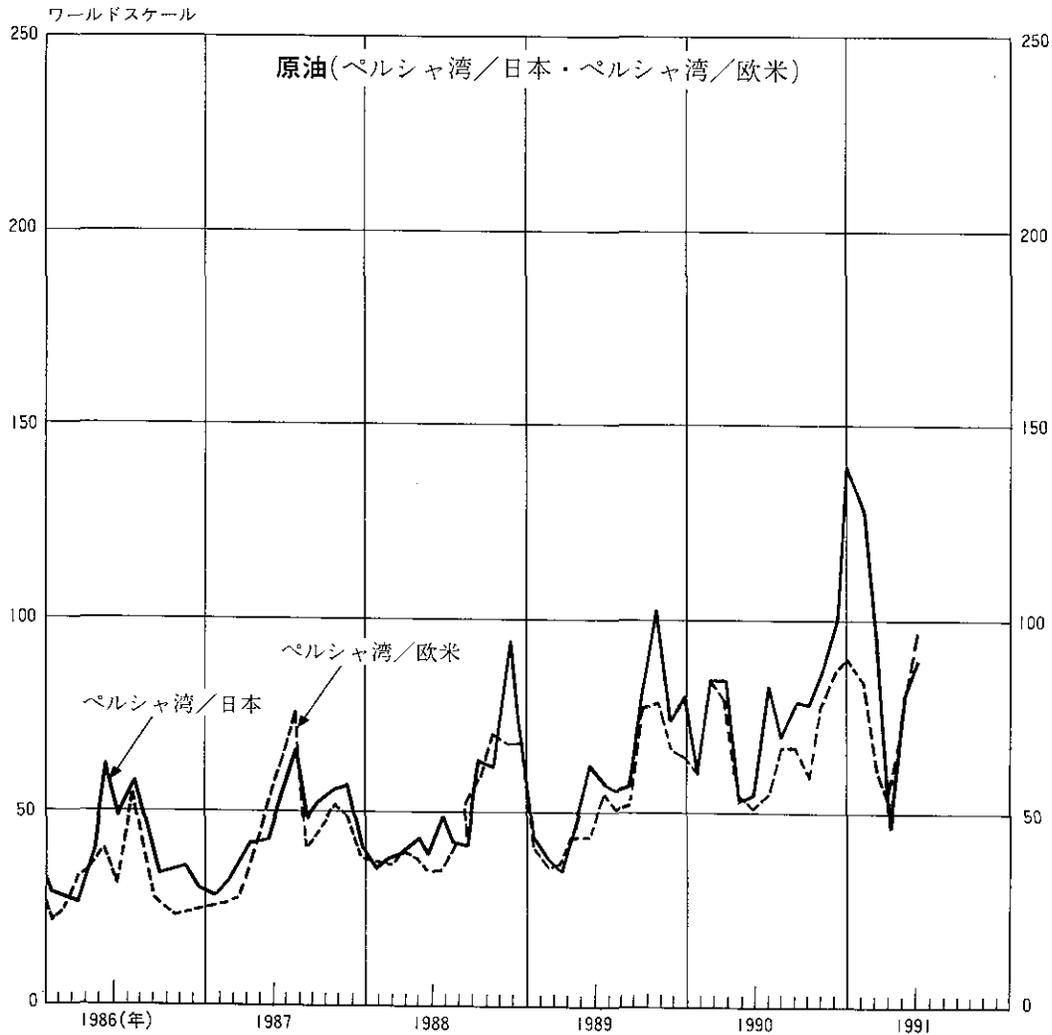
8・不定期船自由市場の成約状況

(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
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	1	9,314	0	9,314	2,816	2,547	3,652	56	173	70	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	384	108	8,854	1,881
5	8,745	44	8,789	2,080	3,179	2,870	0	277	319	20	8,553	2,958
6	12,528	50	12,578	3,464	2,810	4,688	124	373	727	342	9,345	3,542

(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。

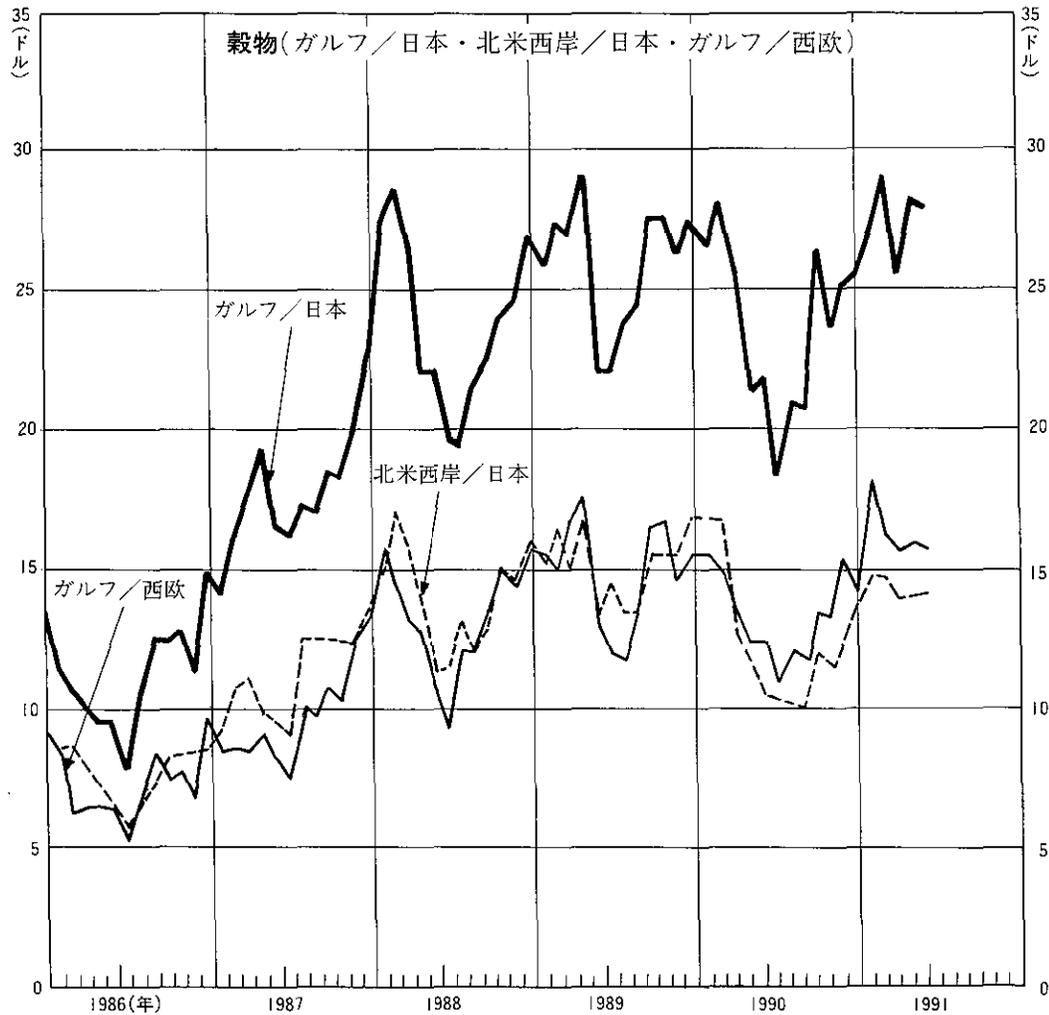
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	87.50	35.00	47.00	37.50	56.00	45.00	73.75	45.00
6	62.50	45.00	55.00	51.00	90.00	82.50	47.50	42.50	52.50	47.50	97.50	69.50
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。

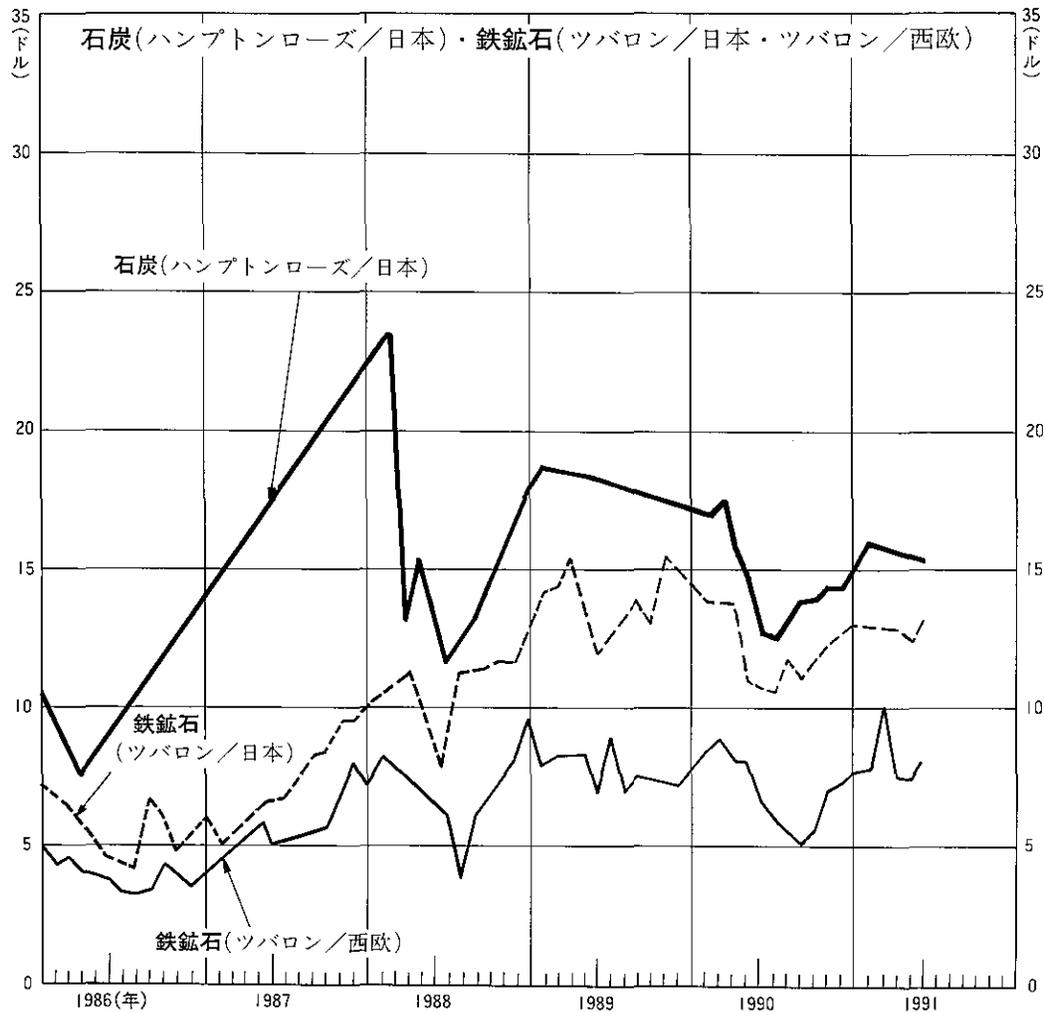


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	28.00	24.00	10.50	—	14.25	—	12.40	9.00	15.79	13.99
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	—	—

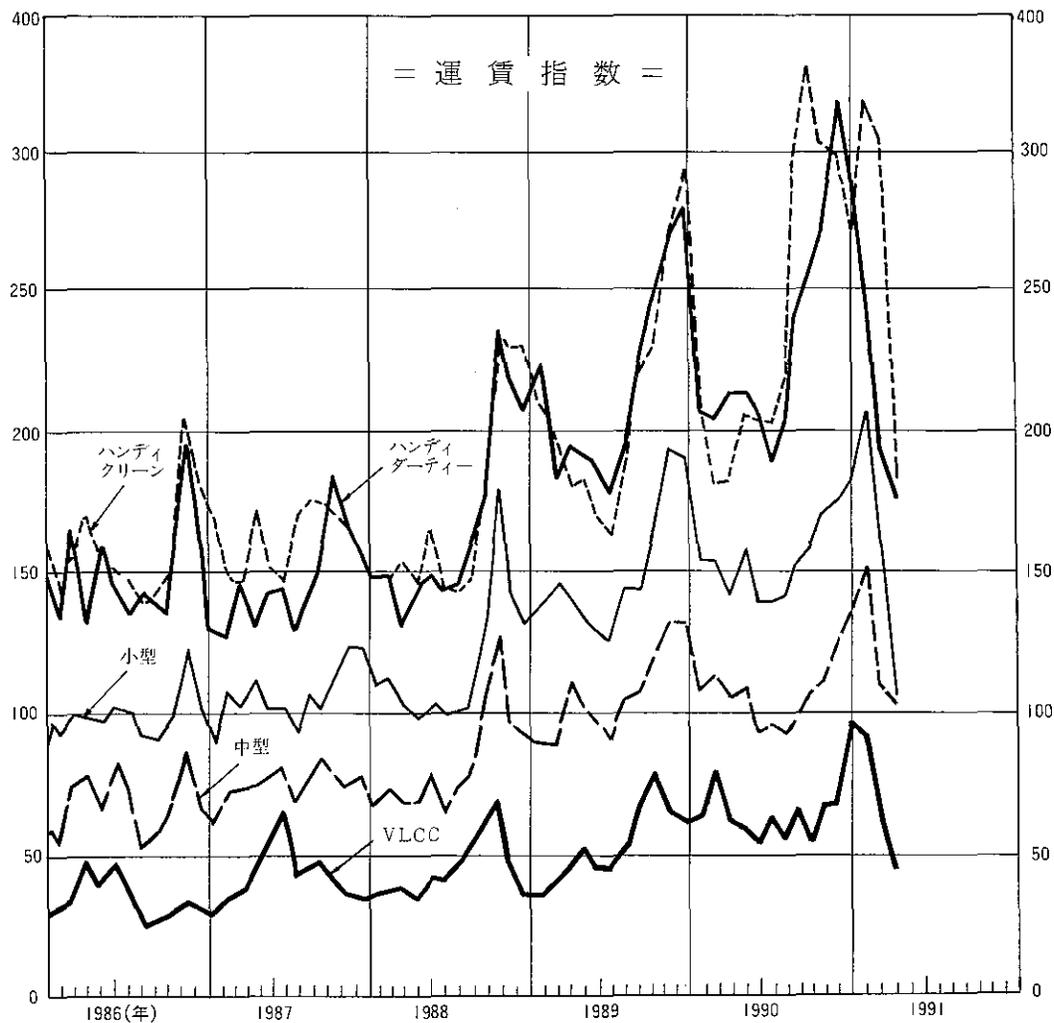
（注）①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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	—	51.00	—	11.00	—	—	12.50	8.10	7.05	—	7.55
6	12.75	—	15.50	—	10.80	—	13.25	12.00	6.65	5.85	8.20	7.25
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。

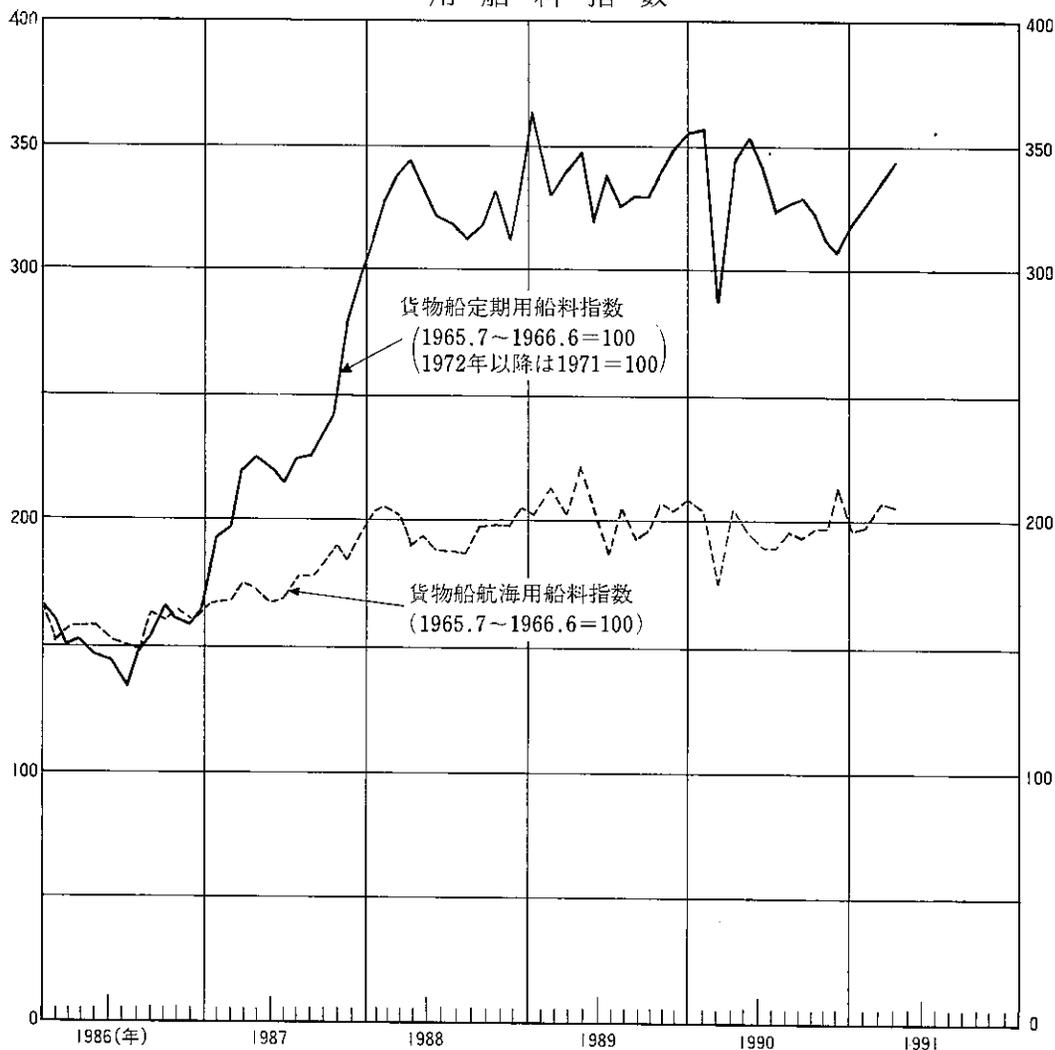


12・タンカー運賃指数

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	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	45.9	102.2	104.4	176.3	183.9
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 ＝

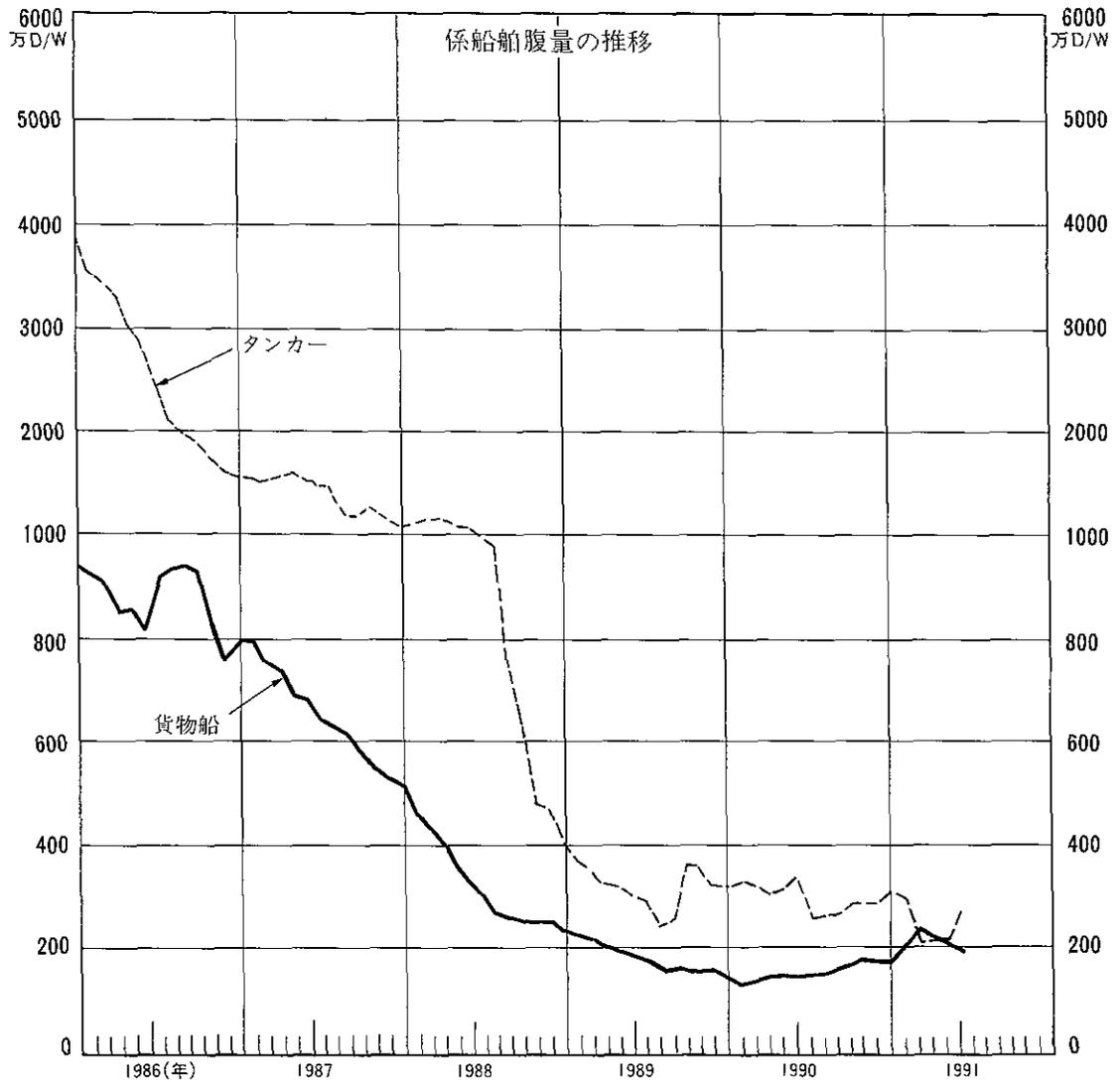


13・貨物船用船料指数

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	205.0	151.4	219.8	338.6	336.9	343.3	344.0
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 ＝

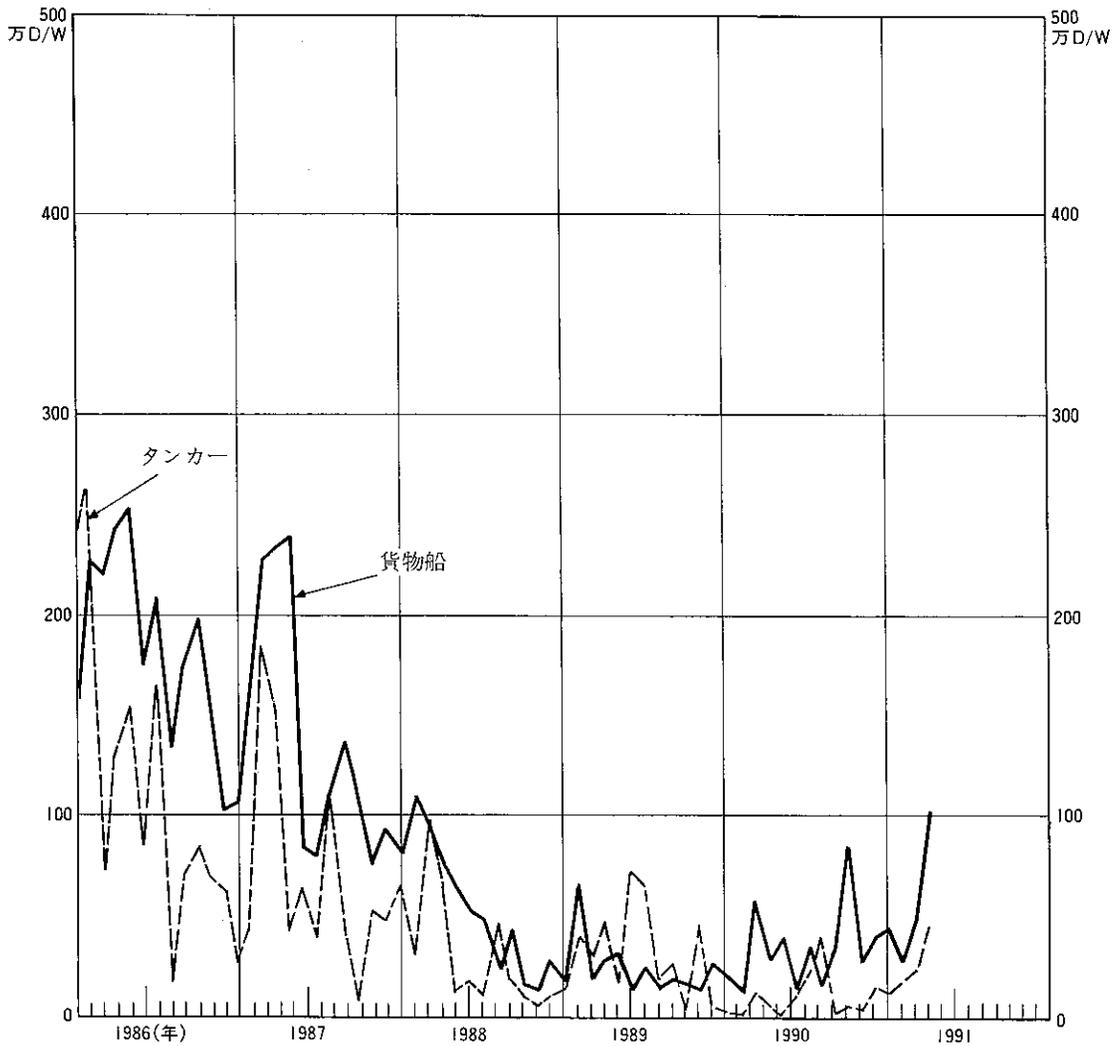


14・係船舶腹量の推移

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	1,854	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	264	1,485	1,946	47	1,445	2,685
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	53	614	1,006	6	228	447
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。

＝ 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	32,380	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 船	5,519	6,848	4,002	3,374	2,599	2,520	652	569	607	606
	計	477,954	421,573	265,714	199,267	143,332	124,421	30,512	32,435	30,018	26,497
輸 入	定期船	102,215	90,852	58,720	50,942	50,299	49,353	13,523	12,972	11,423	11,865
	不定期船	337,179	342,784	258,497	219,301	198,690	200,600	51,598	52,226	47,870	47,914
	油 送 船	250,713	235,966	201,577	177,088	171,758	164,807	37,610	41,960	41,378	46,459
	計	690,107	669,603	518,794	447,331	420,748	414,760	102,731	107,159	100,670	106,238
三 國 間	定期船	49,115	46,683	43,601	61,480	53,139	49,008	11,804	14,259	12,747	11,798
	不定期船	65,845	74,441	53,040	43,982	31,879	29,304	7,431	7,644	6,798	5,198
	油 送 船	38,302	37,482	29,842	19,413	13,035	8,747	2,656	2,033	1,928	1,837
	計	153,262	158,607	126,485	124,875	98,053	87,059	21,890	23,936	21,473	18,832
合 計	定期船	379,990	333,036	205,954	181,721	154,894	143,687	36,152	38,893	35,767	33,499
	不定期船	649,799	636,450	469,617	389,878	319,848	306,480	78,064	80,074	72,482	69,166
	油 送 船	294,534	280,297	235,420	199,875	187,392	176,074	40,918	44,562	43,912	48,902
	計	1,321,323	1,249,783	910,993	771,473	662,132	626,240	155,133	163,530	152,161	151,568

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

＝ 内 航 海 運 ＝

18・内航船の船腹量

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

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

19・国内輸送機関別輸送状況

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

(注) 運輸省「運輸白書」による。

20・内航海運の主要品目別輸送実績

品 目 別	輸 送 量				輸 送 ト ン キ ロ			
	1987年度		1988年度		1987年度		1988年度	
	千 ト ン	構成比	千 ト ン	構成比	百万ト ンキ ロ	構成比	百万ト ンキ ロ	構成比
石 炭	14,789	4.0	15,673	3.8	7,666	4.8	8,550	4.9
金 属 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「内航船舶輸送統計年報」による。

編集後記

近ごろ小さな子供たちが集団で遊んでいる姿を見かけることがめっきり少なくなりました。たまにそうした機会に出会うと「おい頑張れよ」とつい声をかけてしまいたくなる。

厚生省が最近発表した「人口動態統計」によると、100年後の2090年には日本の人口は現在の1億2,300万人から、平均的な統計では1億人を下回る9,400万人までに減少し、出生率が低位で推移した場合は、ほぼ半分の6,700万人にまで減少してしまう可能性があるとしている。

合計特殊出生率、一人の女性が生涯に産む子供の数は1930年の4.71人から、1950年3.65人、1970年2.13人と減り続け、1990年には1.53人にまで減少してしまった。現在の女性一人が産む子供の数は60年前の1/3以下にまで低下してし

まっている。これほど急激な人口の減少は歴史上その例がなく、いささか衝撃的な数字である。

世界の人口は発展途上国を中心に爆発的な増加を続けるなかで、日本の人口だけがなぜ激減するのであろうか。出生率減少の最大の原因は女性の未婚化率の大幅な増加にあるとされている。さらに、超晩婚化社会、子供が全くないか、あっても一人の夫婦が増加することをこの統計は裏付けている。

人口が減少して若者が少なくなる。こうしたさう勢が続けば、国全体の購買力が減るため、成長を続けてきた日本のGNPもマイナスに転じてすべての産業がジリ貧化する。とりわけ、若者向けに急成長してきたファッション産業、サービス産業、学校・教育関連産業、ブライダル産業には軒並み赤信号が灯ることが予想される。

労働人口が極端に少なくなり老人が多い逆三角形型の人口構成は、

かつての「英国病」ならぬ不治の病の「日本病」の到来が近づきつつあることを示唆している。

現在の社会構造は働く人々を中心にした経済社会が中心であり、その中であって働き続ける女性は子供を産まない女性としての立場をとらざるを得なかった。かつて経験したことがない急激な人口激減という大きな問題に直面した今、私たちは経済効率中心の社会から子供を産み育てやすい環境づくりの社会へと変化が求められている。それには、住宅、育児所、休職期間、給与保証、復職などさまざまな負担増加、生産性の低下が考えられる。

企業の立場としても個々の企業の論理を越えた、新しい価値感での対応がいや応なく要求されてくるであろう。

川崎汽船

情報開発部情報センター

室長 川西 宏司

船協月報 7月号 No. 372 (Vol. 32 No. 7)

発行：平成3年7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)