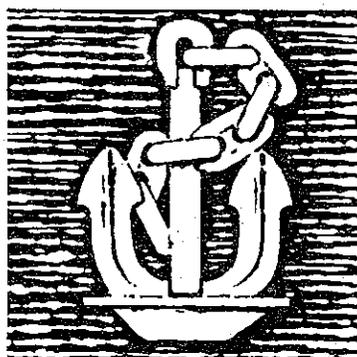
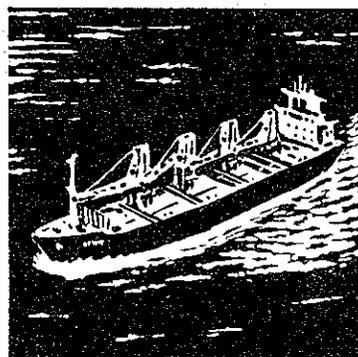
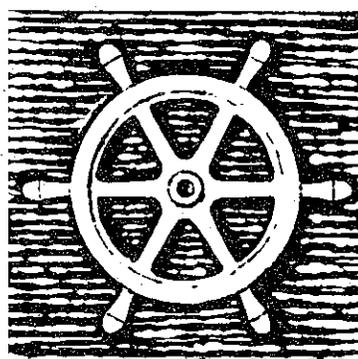
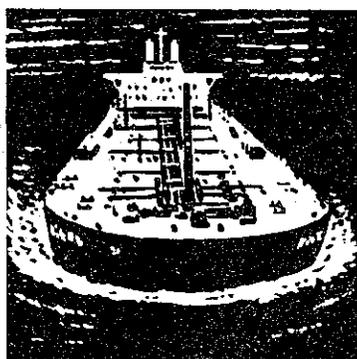
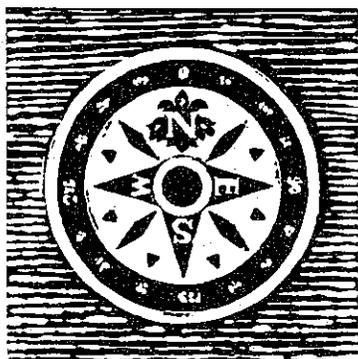


船協月報

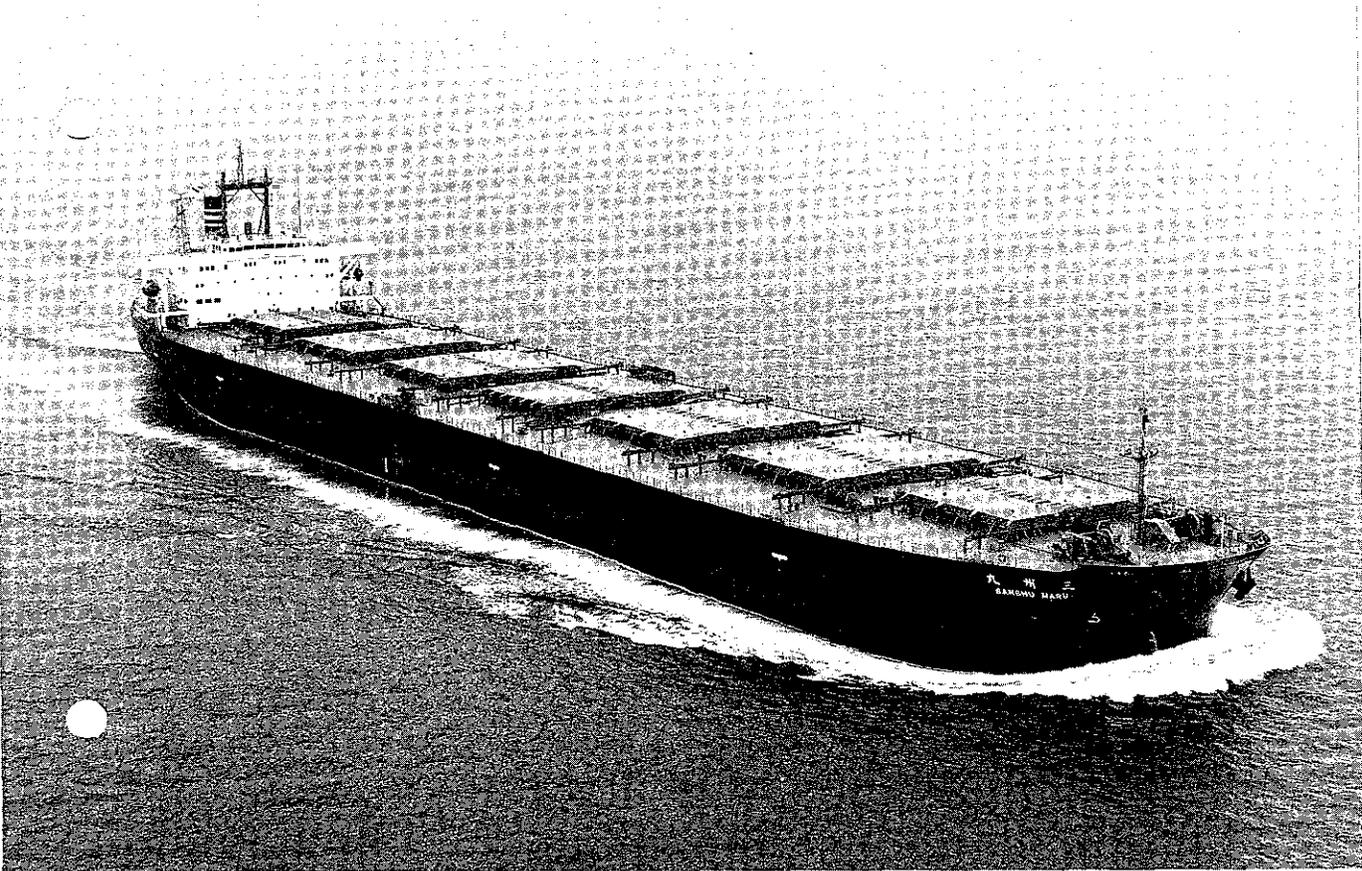
11

1991

平成3年11月20日発行 毎月1回20日発行 No.376 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



石炭専用船「三州丸」

5万5,130%

7万9,463%

平成3年6月に竣工した本船は、幅広浅喫水船型のバルクキャリアーで、火力発電所向けに石炭を運搬する日本籍混乗船である。

| | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|---------|
| 高サービスと適正対価 | 日本船主協会副会長 国際エネルギー輸送取締役会長 松岡 通夫 | 3 |
| 巻頭言 | | |
| とん税・特別とん税の税率引き上げ反対要望 | | 4 |
| 海運界の動き | | |
| 内外の石油需給動向 | 石油連盟内国調査課長 千田 尚孝 | 6 |
| 寄稿 | | |
| 企業行動憲章に思う | 経済団体連合会常務理事 内田 公三 | 15 |
| 随想 | | |
| 当協会会員会社の運航船腹量 | | 18 |
| —平成3年4月1日現在— | | |
| 外航は2年連続増加、内航も増加に転じる | | |
| 外航 | 1,843隻 | 8,349万% |
| 内航 | 1,479隻 | 275万% |
| 調査・統計資料 | | |
| 1. 当協会会員会社の平成2年度設備資金（船舶関係）借入状況 | | 28 |
| 2. IMO第65回法律委員会の模様 | | 30 |
| 3. 国際油濁補償基金第14回総会の模様 | | 32 |
| 4. 平成2年度船員保険収支決算 | | 33 |
| 5. 平成2年のわが国外航定期航路配船状況 | | 34 |
| 内外情報 | | |
| 海運雑学ゼミナール 第20回 | | 38 |
| 海運日誌 | | |
| 海運日誌（10月） | | 40 |
| 船協だより（理事会の模様・会議日誌・その他） | | 41 |
| 海運統計 | | 45 |
| 編集後記 | | 58 |

高サービスと適正対価

日本船主協会副会長 松岡通夫
国際エネルギー輸送取締役会長



本年の日本船主協会通常総会での決議第1項は「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」となっている。昨年の決議第1項は「輸送の高度化、多様化等の要請への機敏な対応と適正な対価を得られるような環境の構築」であった。

わが国外航海運はプラザ合意以来の急激な円高により、国際競争力を著しく喪失し、緊急雇用対策という血を流す苦難と犠牲を払いさらには企業の集約・統合等を行い今日に至っている。またその間、徹底した合理化努力を行うとともに、コストのドル化、労使協議に基づく混乗制度の導入等その国際競争力の回復、維持に懸命の努力を行ってきた。一方高度化、多様化する輸送ニーズに対応するためにより充実した高質のサービスの提供にも取り組んできている。

いうまでもなく、自由経済社会における私企業にとっては、企業の自立存続が大前提である。外航海運は常に厳しい国際競争にさらされており、その存続基盤の確立のためには、国際的にみたコスト競争力とサービスの質的充実、高質化が不可欠な要素となってくる。

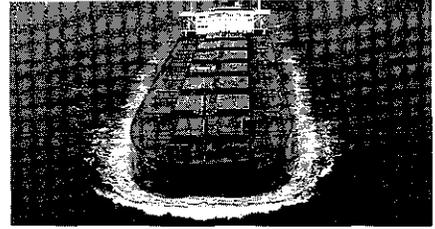
この点からも、一層の創意工夫と努力が求められるのは当然であるが、それと同時に業界全体としての協調、さらには海運政策の差異を乗り越えた国際的な協調体制のもとに、輸送サービスに対する適正な対価についても

留意する時ではなかろうか。北米定期航路に関しても、外船も含めた四大グループに再編され協調配船が開始されたと仄聞する。海運は市況産業であることは間違いないが、定期航路をはじめ不定期、タンカー等それぞれの分野で一層のコスト意識に徹し、サービスの向上を図り、もってその適正対価を収受しよう業界全体として協調して行かねばならない時ではなかろうか。

本年の船主協会決議の前文にもあるとおり、わが国海運は、これまでの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。緊急雇用対策をはじめとするこれまでの労苦を無にしないためにも、一段の合理化に努めるとともに、協調の理念にたち、その適正対価の確保に取り組んで行く時と考える。そのことが企業、業界に活力を生み、より高品質なサービスの提供を可能にし、効率的な安定輸送に資することになると信ずる。

ひるがえって、船舶管理業務を主体とするオーナーにとっても、商船隊の国際化が進んでいる中で、それぞれの企業が独自の特色を発揮し、保船修繕等のメンテナンスを含めた管理機能の一層の強化を図り、そしてその適正対価を収受し得るよう頑張っていかなければならないと痛感している。

海運界の動き



▲航行中の石炭専用船

とん税・特別とん税の税率引き上げ反対要望

平成4年度海運関係税制改正要望については、平成3年9月19日開催の当協会定例理事会において「特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置の延長・改善」など8項目を重点事項として要望することを決定し、自由民主党政務調査会税制調査会に要望書を提出したほか、関係方面にその実現について要望を行っている。

(本誌1991年10月号P.海運界の動き2参照)

このうち「とん税・特別とん税の税率引き上げ」については、自民党税調の「平成3年度税制改正大綱」において引き続き検討項目とされていたが、指定都市および全国市長会より、平成4年度税制改正要望事項として、特別とん税の税率引き上げ要望が同税調に改めて提出されている。その理由として、特別とん税の税率(純とん数1とんにつき20円)が昭和39年度以降定額のまま据え置かれている現状および関係都市における港湾施設設備等の財政需要の増嵩を掲げている。

特別とん税の税率引き上げが検討される場合には、とん税についても同時に行われる可能性があり、当協会ではこれに対する、反対運動を強力に展開することとし、資料の通り別途反対要望書を取りまとめ、関係方面に訴えて行くこ

ととしている。

なお、平成2年度に納付された税額は、とん税89億円(前年度比1.1%増)、特別とん税112億円(同1.8%増)であった。

【資料】

とん税・特別とん税の税率引き上げ 反対要望

指定都市、市長会等から関係方面に対し特別とん税について税率引き上げの要望が提出されているが、とん税・特別とん税の税率引き上げには、次の理由により絶対に応じられない。

(理由)

1. わが国貿易物資の輸送を中心とするわが国海運にとって多大の負担増となる。

平成2年度における、とん税・特別とん税の税収は約201億円(とん税89億円、特別とん税112億円)であるが、このうちわが国海運は、その約65%にあたる131億円(外国用船分を含む)を負担している。

わが国商船隊は、わが国の貿易物資の輸送を中心としていることから、本邦の港に必ず入港するため両税の引き上げは外国海運企業

よりもわが国海運企業にとって多大の負担増となり、外国海運企業との企業格差を拡大することとなる。

2. 海運は、地方公共団体の財源確保に十分対応してきている。

とん税・特別とん税は27年間にわたり税率が据え置かれているが、昭和39年度にとん税・特別とん税が2倍に引き上げられた際、その見返りとして船舶固定資産税は非課税とされたにもかかわらず、50年度から再び課税されることとなった。加えて51年度以降は入港料も課徴されており、その料率は漸次増加している。このように海運は、各種の税ならびに料金を負担しており、地方公共団体の財源確保に十分対応してきている。

3. 貿易物資の安定輸送を担う海運企業の企業基盤を確立するという国の政策に逆行する。

海運は、わが国の経済活動と国民生活に必要な物資の安定輸送を担う産業として、財政投融資を中心とする国の支援を受けながら国際競争に耐え得る企業基盤の確立に努力を傾注している。

その一方において、このような税負担の増大を強いることは、国の援助効果を著しく減殺し、国の政策としても矛盾していると言わざるを得ない。

4. 海運以外に両税の税率引き上げの影響を受ける産業はなく、財源の確保を一産業の負担増に求めるのは公平を欠く。

“Japanese Shipping 1991”の刊行

当協会では毎年わが国海運の現状および当協会の活動状況などを、諸外国の海運関係者や在日外国公館、在外日本公館、各国の海運関係団体・機関等に広く周知するため題記英文パンフレットを作成・配布しており、今般その1991年版を刊行いたしました。このパンフレットは当協会の発行する唯一の海外向け広報誌であり、当協会の組織・沿革、活動概況をはじめとし、日本海運の現状・問題点等を各種統計と平易な英文で説明・紹介しており、1991年版の内容は以下のとおりです。

PREFACE

JAPANESE SHIPPING TODAY

Size of Merchant Fleet Ocean-going Shipping Coastal Shipping

OUTLINE AND CURRENT ACTIVITIES OF JSA

Outline of the Japanese Shipowners' Association Current Activities of JSA

JSA Organizational Chart List of JSA Member Operators Serving Foreign Trade

APPENDIX

Organization of Ministry of Transport

入手ご希望の方は、下記までお問い合わせ下さい。

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

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

内外の石油需給動向

石油連盟内国調査課長 千田尚孝

はじめに

平成2年度のわが国経済は金利の高止まりや8月2日に勃発した湾岸危機の影響等によって、期後半から民間最終消費支出、民間住宅投資は鈍化したものの、民間企業設備投資の高水準な持続、年明けからの貿易収支の大幅黒字等に支えられて実質経済成長率は5.7%と予想を上回る伸びを示した。

しかし、3年度に入り景気拡大基調にかけりが見受けられ、経済成長率は鈍化していると思われる。

他方、2年度の最終エネルギー需要は民生、運輸部門を中心に好調に推移し、前年度3.8%増の3億4,900万kl（原油換算）となった。

一次エネルギー総供給量は前年度比5.3%増の5億2,600万kl（原油換算）、そのうち石油供給比率は58.3%を占めており、昭和61年度以降着実に回復している。

以下に最近の国内石油需給動向、国際石油動向を述べる。

1. 国内石油需給動向

(1) 燃料油内需実績と見通し

① 平成2年度実績

2年度の燃料油国内需要実績は、夏場の猛暑、8月2日の湾岸危機を契機とした石油国際市況の高騰、そして暖冬の影響等があったものの2億1,807万klとなり、前年度比3.0%増と4年連続増加となった。

特に輸送関連油種のガソリン、ジェット燃料油、軽油が高い伸びを示し、A重油・C重油も堅調に推移したのに対し、灯油は暖冬の影響によって減退し、ナフサも微減となった。

主な油種の要因を見ると、ガソリンは前年度比4.8%増、軽油は8.2%増と4年連続8%台の高い伸び率となった。

ガソリン需要の98%、軽油の95%が各々自動車用で占められている。

自動車の動向は、登録車新車販売台数（普通・小型乗用車、普通・小型トラック、バス）は62年、63年度の両年度とも前年度比9.9%増、元年度は物品税の廃止等の税制改正もあり、17.4%増と高い増加率で推移してきたが、2年度は1%増の590万台にとどまった。

そのうち、普通乗用車は大型化・高級化志向を反映して50%増の51万台に達した。しかし、小型乗用車は2年9月以降各月とも前年同月を

下回ったため6.1%減の371万台にとどまった。

トラックはおう盛な物流に支えられて前年度比8%増の166万台となった。

自動車保有台数は新車販売台数と廃車台数の相対関係によるが、2年度（9月末）は、ガソリン車（軽自動車を含み、二輪車を除く）は4%増の4,692万kl、ディーゼル車は10.4%増の973万台であった。

ガソリン、軽油需要の伸び率と燃料別自動車保有台数の伸び率に乖離^{かいり}が生じているのは、主にガソリン車では普通車の急増、好天による車を中心としたレジャーの高まり等によると思われる。

他方、軽油車は渋滞、ドライバー不足等による実稼働台数の低下によると思われる。

ナフサ需要は前年度比0.3%減の3,142万klにとどまった。これは、BTX用ナフサ需要は改質系を中心に増加したが、ナフサ需要の72%を占めるエチレン原料用ナフサは、エチレン生産が5.5%増の597万トンと好調に推移した一方、エチレン原料の多様化テンポが湾岸危機によるナフサ価格の高騰の影響等から加速された結果、NGL消費量は前年度比61%増の538万トンとなり、エチレン用ナフサは5.1%減となったこと等による。

灯油需要は暖冬の影響によって1.1%減の2,670万klとなった。これは暖房用灯油の需要期である2年度下期の平均気温（札幌、仙台、新潟、東京、名古屋、大阪、広島、福岡の8地区の平均）は平年気温比約1.2°C、前年度比0.1°C各々上回る気温で推移したこと等による。

重油需要合計では、A重油、電力用C重油の

好調に支えられて前年度比2.3%増の7,375万klとなった。

油種別にみると、A重油は鉱工業部門の好業況や、他油種からの転換需要も見込まれて前年度比2.7%増の2,707万klとなった。

C重油は、産業用は不振であったが、電力用、民生その他が好調に推移し、前年度比2.6%増の4,593万klとなった。

とりわけ、電力用C重油は、夏場7～9月の平均気温が25.7°Cと平年比1.4°C高い猛暑によって冷房用電力を中心に電力需要が増大したことから、上期9電力発電量は前年同期比13.9%増の1,929億whに達し、電力用C重油需要も12.7%増となった。

下期に電力用C重油は減少したが上期の急増に支えられ2年度では前年度比4.5%増の2,396万klとなった。

② 平成3年度上期速報実績

3年度に入り、経済・産業活動は鈍化傾向で推移していると思われ、これらの影響もあって3年度上期の内需速報実績は、燃料油合計では1億75万klとなり、前年度比0.1%減、供給計画比1%（104万kl）減となった。

油種別にみると、ガソリン、軽油、A重油等は堅調であるが、灯油は昨年8～9月に湾岸危機を背景として発生した仮需の反動、電力用C重油は昨年の猛暑、今年の冷夏を反映して大幅な落ち込みとなっている。

③ 中期見通し

石油供給計画による7年度までの中期需要見通しは、実質経済成長率を年率4%弱の前提で策定されている。

| 油種 | 実 績 | | | 見 通 し | | | | | | | 増 加 率 | | | | | | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2 | | | 3 | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 2 | | | 3 | | | 4 | 5 | 6 | 7 |
| | 上期 | 下期 | 年度 | 上期 | 下期 | 年度 | | | | | 上 | 下 | 年度 | 上 | 下 | 年度 | | | | |
| 自動車用 | 22,726 | 21,861 | 44,587 | | 22,774 | | 47,321 | 48,669 | 50,026 | 51,369 | 106.7 | 102.9 | 104.8 | | 104.2 | | | 102.8 | 102.8 | 102.7 |
| その他 | 106 | 90 | 196 | | 90 | | 182 | 180 | 178 | 176 | 105.0 | 92.8 | 99.0 | | 100.0 | | | 98.9 | 98.9 | 98.9 |
| 揮発油 | 22,832 | 21,951 | 44,783 | 23,401 | 22,864 | 46,265 | 47,503 | 48,849 | 50,204 | 51,545 | 106.6 | 102.9 | 104.8 | 102.5 | 104.2 | 103.3 | 102.7 | 102.8 | 102.8 | 102.7 |
| 石油化学用 | 15,097 | 15,663 | 30,760 | | 16,496 | | 32,327 | 32,538 | 33,040 | 32,342 | 98.7 | 96.0 | 97.3 | | 105.3 | | | | | |
| ガス・肥料用 | 209 | 274 | 483 | | 344 | | 562 | 580 | 597 | 615 | 99.5 | 88.1 | 92.5 | | 125.5 | | | | | |
| 電力用 | 66 | 113 | 179 | | 90 | | 190 | 190 | 190 | 190 | 86.8 | 152.7 | 119.3 | | 79.6 | | | | | |
| ナフサ | 15,372 | 16,050 | 31,423 | 15,517 | 16,930 | 32,447 | 33,079 | 33,308 | 33,827 | 33,147 | 102.5 | 97.1 | 99.7 | 100.9 | 105.5 | 103.3 | 101.9 | 100.7 | 101.6 | 98.0 |
| ジェット燃料油 | 1,736 | 2,002 | 3,739 | 1,749 | 1,959 | 3,708 | 3,900 | 4,031 | 4,193 | 4,343 | 105.0 | 110.3 | 107.8 | 100.7 | 97.9 | 99.2 | 105.2 | 103.4 | 104.0 | 103.6 |
| 灯油 | 7,690 | 19,011 | 26,701 | 7,169 | 21,194 | 28,363 | 29,495 | 30,353 | 31,212 | 32,102 | 108.8 | 95.4 | 98.9 | 93.2 | 111.5 | 106.2 | 104.0 | 102.9 | 102.8 | 102.9 |
| 軽油 | 18,560 | 19,118 | 37,678 | 19,742 | 20,270 | 40,012 | 41,127 | 42,609 | 44,071 | 45,417 | 111.3 | 105.3 | 108.2 | 106.4 | 106.0 | 106.2 | 102.8 | 103.6 | 103.4 | 103.1 |
| A重油 | 11,622 | 15,445 | 27,067 | 11,711 | 16,250 | 27,961 | 28,581 | 29,214 | 29,808 | 30,452 | 105.8 | 100.6 | 102.7 | 100.8 | 105.2 | 103.3 | 102.2 | 102.2 | 102.0 | 102.2 |
| B重油 | 364 | 385 | 749 | 231 | 239 | 470 | 253 | 162 | 97 | 55 | 78.4 | 75.0 | 76.0 | 63.5 | 62.1 | 62.8 | 53.8 | 64.0 | 59.9 | 56.7 |
| 電力用 | 11,858 | 12,099 | 23,957 | 10,830 | 13,234 | 24,064 | 27,130 | 26,609 | 24,732 | 23,687 | 112.7 | 97.5 | 104.5 | 91.3 | 109.4 | 100.4 | 112.7 | 98.1 | 92.9 | 95.8 |
| その他 | 10,805 | 11,170 | 21,975 | 10,399 | 11,000 | 21,399 | 21,163 | 20,981 | 20,791 | 20,576 | 103.1 | 98.2 | 100.6 | 96.2 | 98.5 | 97.4 | 98.9 | 99.1 | 99.1 | 99.0 |
| C重油 | 22,663 | 23,269 | 45,933 | 21,229 | 24,234 | 45,463 | 48,293 | 47,590 | 45,523 | 44,263 | 107.9 | 97.8 | 102.6 | 93.7 | 104.1 | 99.0 | 106.2 | 98.5 | 95.7 | 97.2 |
| 重油計 | 34,649 | 39,099 | 73,749 | 33,173 | 40,723 | 73,896 | 77,127 | 76,966 | 75,428 | 74,770 | 106.8 | 98.6 | 102.3 | 95.7 | 104.2 | 100.2 | 104.3 | 99.8 | 98.0 | 99.1 |
| 燃料油計 | 100,840 | 117,232 | 218,070 | 100,750 | 123,940 | 224,690 | 232,231 | 236,116 | 238,935 | 241,324 | 107.0 | 99.8 | 103.0 | 99.9 | 105.7 | 103.1 | 103.4 | 101.7 | 101.2 | 101.0 |

(注) 1. 実績については、四捨五入の関係で合計値とは一致しないことがある。

2. 3年度上期は速報実績、下期以降は供給計画による。3年度は速報実績と供給計画の合計値。

燃料油合計では、3年度以降年率2%で増加し7年度は2億4,132万klと見込まれている。

これは過去5年間の年率3.8%に比べて増加率は鈍化する、しかし、5年度には2億3,612万klと見込まれており、過去のピークであった53年度の需要水準を上回り、第2次石油需要拡大期がうかがわれる。

油種別にみると、ガソリン、ジェット燃料油、軽油の輸送関連油種は車を中心とした生活様式の進展、人・物の活発な地域間移動によって堅調に推移し、A重油は他油種からの転換等から2%台の増加が見込まれる。

しかし、C重油は、電力用需要にあっては、原子力発電の新規稼働と火力発電燃料のLNG、石炭等の増量等によって電力用C重油需要は5年度以降減退し、その他C重油需要も産業用、民生用の各部門で減少が見込まれている。

(資料1参照)

(2) 石油供給実績と見通し

① 平成2年度上期実績

2年度の燃料油輸入量は上期は順調に推移し、前年同期比3.5%減の2,318万klとなったが、下期に入っては、湾岸危機の影響からクウェートからの全面輸入禁止、サウジアラビアの輸出抑制策に伴って国際石油製品マーケットが窮迫、市況が高騰し、わが国では高値買い輸入の自粛が指導されたため輸入量は前年同期比32%減の1,726万klにとどまった。特にガソリン、灯油・軽油の特定石油製品が極めて大幅な減少となった。

2年度の燃料油国内生産量は、上期は内需の好調に加えて、湾岸危機対策の次善策として、

石油製品輸入の低減に対処すべく国内生産の充実に図るため、8月16日に360万klの原油処理増が指示されたこと等から前年同期比9.9%増の9,255万klとなった。

下期は前述の石油製品の輸入減少に対応するため国内生産主体の供給体制を図ることとし、10月に前年同期比11.1%増の原油処理指導が行われた。このような背景もあって下期原油処理実績は同10.5%増の1億1,162万klとなり、トッパー稼働率は84.8%と昭和48年下期以来の80%台の水準となった。

② 平成3年度上期速報実績

3年度上期の石油製品輸入量合計の実績は前年実績を大幅に下回るものの供給計画並みであった。

しかし、油種別にみると、電力用C重油需要の不振を反映して、C重油輸入は供給計画を53万kl下回っている。

他方、国内生産供給力については、海外からの受託精製分を含めた原油処理量は9,832万klとなり、供給計画比1%増、前年同期比6.2%増となったため、燃料油生産量は8,963万klで供給計画を2.5%、前年同期を6.4%各々上回った。

③ 中期供給見通し

石油供給計画による石油製品輸入見通しはクウェート製油所の再開時期の不透明性、国際石油マーケットの動向を勘案し、3～4年度は各半期とも灯・軽油は2年度下期並みとし、5年度以降は湾岸危機以前の状態に回復すると見込んでいる。

その結果、5年度以降の輸入量はガソリンは内需量の6%、ナフサは5年度70%、6～7年

【資料2】 石油製品供給量

(単位：千kl、得率%)

| 年度 項目 | 実績 | | | | | | | | | 見通し | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---------------------|--------|----------------------|---------|----------------------|---------|---------------------|--------|----------------------|---------|----------------------|---------|----------------------|---------|----------------------|---------|----------------------|---------|----------------------|---------|-------|
| | 2 | | | | | | 3 | | | | | | 4 | | 5 | | 6 | | 7 | | |
| | 上期 | | 下期 | | 年度 | | 上期 | | 下期 | | 年度 | | 数量 | 得率 | 数量 | 得率 | 数量 | 得率 | 数量 | 得率 | |
| | 数量 | 得率 | 数量 | 得率 | 数量 | 得率 | 数量 | 得率 | 数量 | 得率 | 数量 | 得率 | | | | | | | | | |
| 原油処理量 (千バレル/日) | 92,547 (3,180.9) | | 111,616 (3,857.5) | | 204,164 (3,518.3) | | 98,325 (3,379.6) | | 117,840 (4,050.3) | | 216,165 (3,715.0) | | 222,420 (3,832.9) | | 211,176 (3,639.2) | | 213,365 (3,676.9) | | 216,081 (3,713.5) | | |
| 生産量 | 揮発油 | 21,328 | 23.05 | 21,651 | 19.40 | 42,978 | 21.05 | 22,212 | | 22,524 | 19.11 | 44,736 | 20.70 | 46,223 | 20.78 | 46,038 | 21.80 | 47,312 | 22.17 | 48,572 | 22.48 |
| | ナフサ | 4,571 | 4.94 | 7,263 | 6.51 | 11,835 | 5.80 | 5,778 | | 6,125 | 5.20 | 11,903 | 5.51 | 11,578 | 5.21 | 8,327 | 3.94 | 8,457 | 3.96 | 8,287 | 3.84 |
| | ジェット燃料油 | 2,199 | 2.38 | 2,506 | 2.25 | 4,705 | 2.30 | 2,387 | | 2,759 | 2.34 | 5,146 | 2.38 | 5,500 | 2.47 | 4,761 | 2.25 | 4,923 | 2.31 | 5,073 | 2.35 |
| | 灯油 | 8,997 | 9.72 | 14,729 | 13.20 | 23,726 | 11.62 | 9,689 | | 16,194 | 13.74 | 25,883 | 11.97 | 26,695 | 12.00 | 23,839 | 11.29 | 24,514 | 11.49 | 25,213 | 11.67 |
| | 軽油 | 15,873 | 17.15 | 17,628 | 15.79 | 33,501 | 16.41 | 18,554 | | 19,110 | 16.22 | 37,664 | 17.42 | 38,637 | 17.37 | 37,763 | 17.88 | 39,041 | 18.30 | 40,218 | 18.61 |
| | A重油 | 11,412 | 12.33 | 15,127 | 13.55 | 26,539 | 13.00 | 11,543 | | 15,470 | 13.13 | 27,013 | 12.50 | 27,201 | 12.23 | 27,834 | 13.18 | 28,428 | 13.32 | 29,072 | 13.45 |
| | B重油 | 373 | 0.40 | 379 | 0.34 | 751 | 0.37 | 204 | | 229 | 0.19 | 433 | 0.20 | 253 | 0.11 | 162 | 0.08 | 97 | 0.05 | 55 | 0.03 |
| | C重油 | 19,466 | 21.03 | 23,197 | 20.78 | 42,663 | 20.90 | 19,258 | | 23,934 | 20.31 | 43,192 | 19.98 | 45,203 | 20.32 | 42,390 | 20.07 | 40,323 | 18.90 | 39,063 | 18.08 |
| | 重油計 | 31,251 | 33.77 | 38,702 | 34.67 | 69,954 | 34.26 | 31,004 | | 39,633 | 33.63 | 70,637 | 32.68 | 72,657 | 32.67 | 70,386 | 33.33 | 68,848 | 32.27 | 68,190 | 31.56 |
| | 計 | 84,219 | 91.00 | 102,479 | 91.81 | 186,698 | 91.45 | 89,625 | | 106,345 | 90.25 | 195,970 | 90.65 | 201,290 | 90.50 | 191,114 | 90.50 | 193,095 | 90.50 | 195,553 | 90.50 |
| 輸入量 | 揮発油 | 1,444 | | 684 | | 2,127 | | 881 | | 700 | | 1,581 | | 1,400 | | 2,931 | | 3,012 | | 3,093 | |
| | ナフサ | 11,139 | | 9,943 | | 21,083 | | 10,245 | | 11,005 | | 21,250 | | 21,501 | | 24,981 | | 25,370 | | 24,860 | |
| | ジェット燃料油 | — | | — | | — | | — | | — | | — | | — | | — | | — | | — | |
| | 灯油 | 2,451 | | 1,344 | | 3,795 | | 1,387 | | 1,400 | | 2,787 | | 2,800 | | 6,514 | | 6,698 | | 6,889 | |
| | 軽油 | 3,460 | | 1,494 | | 4,954 | | 1,808 | | 1,500 | | 3,308 | | 3,000 | | 5,356 | | 5,540 | | 5,709 | |
| | A重油 | 881 | | 597 | | 1,477 | | 707 | | 1,000 | | 1,707 | | 2,000 | | 2,000 | | 2,000 | | 2,000 | |
| | B重油 | — | | — | | — | | — | | — | | — | | — | | — | | — | | — | |
| | C重油 | 3,806 | | 3,201 | | 7,007 | | 3,466 | | 3,000 | | 6,466 | | 7,000 | | 7,000 | | 7,000 | | 7,000 | |
| 重油計 | 4,687 | | 3,797 | | 8,485 | | 4,173 | | 4,000 | | 8,173 | | 9,000 | | 9,000 | | 9,000 | | 9,000 | | |
| 計 | 23,181 | | 17,262 | | 40,443 | | 18,494 | | 18,605 | | 37,099 | | 37,701 | | 48,782 | | 49,620 | | 49,551 | | |
| 合計 | 107,400 | | 119,741 | | 227,141 | | 108,119 | | 124,950 | | 233,069 | | 236,991 | | 239,896 | | 242,715 | | 245,104 | | |

(注) 1. 実績については、四捨五入の関係で合計値とは一致しないことがある。

2. 3年度上期は速報実績、下期以降は供給計画による。3年度は速報実績と供給計画の合計値。

【資料3】 原油生産量の推移

(単位：千 B/D)

| | 1990年 | | | | | | 1991年 | | | | | | | | |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 |
| サウジアラビア | 5,300 | 5,300 | 5,600 | 7,650 | 8,050 | 8,350 | 8,100 | 8,200 | 8,000 | 7,400 | 7,400 | 8,100 | 8,400 | 8,400 | 8,300 |
| イ ラ ン | 3,100 | 3,050 | 3,300 | 3,000 | 3,200 | 3,300 | 3,200 | 3,300 | 3,400 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | 3,400 | 3,400 | 3,300 |
| イ ラ ク | 3,200 | 3,400 | 1,000 | 450 | 425 | 425 | 250 | 0 | 0 | 200 | 350 | 375 | 375 | 400 | 350 |
| クウェート | 1,600 | 1,700 | 100 | 75 | 75 | 75 | 50 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 | 90 | 130 | 200 |
| U A E | 2,000 | 2,000 | 2,150 | 2,260 | 2,325 | 2,400 | 2,450 | 2,475 | 2,500 | 2,500 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 |
| (アブダビ) | 1,585 | 1,585 | 1,745 | 1,845 | 1,910 | 1,985 | 2,035 | 2,060 | 2,085 | 2,085 | 1,885 | 1,885 | 1,885 | 1,885 | 1,885 |
| (ドバイ) | 410 | 410 | 400 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 |
| カタール | 365 | 370 | 400 | 400 | 400 | 370 | 350 | 390 | 390 | 390 | 390 | 390 | 390 | 390 | 390 |
| 中立地帯 | 310 | 300 | 240 | 160 | 260 | 220 | 40 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 150 | 130 | 180 |
| 中東 OPEC 計 | 15,875 | 16,120 | 14,190 | 13,995 | 14,735 | 15,140 | 14,440 | 14,365 | 14,290 | 13,790 | 13,740 | 14,590 | 15,105 | 15,150 | 15,020 |
| ベネズエラ | 2,000 | 2,000 | 2,250 | 2,235 | 2,280 | 2,300 | 2,350 | 2,350 | 2,350 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 |
| ナイジェリア | 1,700 | 1,700 | 1,850 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,850 | 1,900 | 1,900 |
| インドネシア | 1,200 | 1,230 | 1,320 | 1,325 | 1,350 | 1,400 | 1,450 | 1,450 | 1,450 | 1,450 | 1,450 | 1,450 | 1,500 | 1,450 | 1,450 |
| リビア | 1,250 | 1,250 | 1,400 | 1,550 | 1,500 | 1,500 | 1,500 | 1,450 | 1,450 | 1,450 | 1,450 | 1,450 | 1,450 | 1,450 | 1,500 |
| アルジェリア | 750 | 750 | 780 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 |
| ガボン | 270 | 270 | 280 | 295 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 275 |
| エクアドル | 280 | 280 | 290 | 290 | 290 | 290 | 290 | 295 | 295 | 295 | 275 | 275 | 295 | 295 | 295 |
| OPEC 原油計 | 23,325 | 23,600 | 22,360 | 22,390 | 23,155 | 23,630 | 23,030 | 22,960 | 22,835 | 22,285 | 22,215 | 23,015 | 23,600 | 23,645 | 23,540 |
| OPEC NGL | 1,160 | 1,160 | 1,100 | 1,150 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,150 | 1,150 | 1,150 | 1,180 | 1,180 | 1,180 |
| コンデンサート | 1,010 | 1,010 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 |
| O P E C 計 | 25,495 | 25,770 | 24,440 | 2,452 | 25,335 | 25,810 | 25,210 | 25,140 | 25,015 | 24,415 | 24,345 | 25,145 | 25,760 | 25,805 | 25,700 |
| 米 国 | 7,106 | 7,173 | 7,224 | 7,542 | 7,387 | 7,338 | 7,418 | 7,548 | 7,481 | 7,467 | 7,368 | 7,350 | 7,350 | 7,300 | 7,250 |
| 北 海 | 3,632 | 3,308 | 3,530 | 3,851 | 3,856 | 3,583 | 3,686 | 3,915 | 4,059 | 3,502 | 3,457 | 3,424 | 3,723 | 3,406 | 4,033 |
| (英 国) | 1,829 | 1,700 | 1,710 | 1,813 | 1,768 | 1,620 | 1,604 | 1,835 | 1,994 | 1,448 | 1,318 | 1,455 | 1,730 | 1,760 | 1,925 |
| (ノルウェー) | 1,621 | 1,428 | 1,637 | 1,853 | 1,898 | 1,777 | 1,894 | 1,892 | 1,876 | 1,864 | 1,951 | 1,774 | 1,789 | 1,450 | 1,900 |
| メキシコ | 2,459 | 2,479 | 2,620 | 2,638 | 2,659 | 2,658 | 2,658 | 2,674 | 2,669 | 2,653 | 2,696 | 2,718 | 2,700 | 2,700 | 2,700 |
| オマーン | 640 | 640 | 675 | 700 | 700 | 700 | 700 | 700 | 700 | 700 | 700 | 700 | 700 | 700 | 700 |
| 西 半 球 | 3,683 | 3,717 | 3,766 | 7,803 | 3,842 | 3,872 | 3,874 | 3,912 | 3,702 | 3,619 | 3,718 | 3,712 | 3,722 | 3,768 | 3,518 |
| 極 東 | 2,222 | 2,211 | 2,155 | 2,091 | 2,285 | 2,310 | 2,278 | 2,291 | 2,308 | 2,247 | 2,183 | 2,103 | 2,255 | 2,243 | 2,179 |
| アフリカ/中東 | 2,572 | 2,579 | 2,614 | 2,619 | 2,619 | 2,643 | 2,696 | 2,696 | 2,697 | 2,727 | 2,728 | 2,728 | 2,715 | 2,718 | 2,728 |
| 欧 州 | 321 | 346 | 322 | 343 | 362 | 343 | 373 | 348 | 372 | 387 | 374 | 376 | 376 | 376 | 376 |
| 非 O P E C | 22,635 | 22,453 | 22,906 | 23,587 | 23,719 | 23,447 | 23,683 | 24,084 | 23,988 | 23,302 | 23,224 | 23,167 | 23,541 | 23,211 | 23,484 |
| 非 OPEC NGL | 2,730 | 2,730 | 2,730 | 2,750 | 2,750 | 2,750 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 2,900 |
| 自由世界計 | 50,860 | 50,953 | 50,076 | 50,857 | 51,795 | 52,007 | 51,793 | 52,124 | 51,903 | 50,617 | 50,469 | 51,262 | 52,201 | 51,916 | 52,084 |
| ソ 連 | 11,115 | 11,370 | 11,250 | 11,200 | 11,050 | 10,900 | 10,900 | 10,800 | 10,700 | 10,650 | 10,600 | 10,400 | 10,300 | 10,250 | 10,200 |
| 東 欧 | 333 | 321 | 303 | 298 | 298 | 298 | 291 | 291 | 291 | 286 | 286 | 286 | 286 | 286 | 286 |
| 中 国 | 2,772 | 2,722 | 2,816 | 2,779 | 2,805 | 2,764 | 2,773 | 2,842 | 2,791 | 2,901 | 2,720 | 2,803 | 2,780 | 2,780 | 2,800 |
| 世 界 計 | 65,080 | 65,366 | 64,445 | 65,134 | 65,948 | 66,969 | 65,757 | 66,057 | 65,685 | 64,454 | 63,975 | 64,751 | 65,567 | 65,232 | 65,370 |

(出所：PMI)

度75%、灯油は21.5%、軽油は12.6%相当の数量が計上されている。

なお、重油は3年度以降各年度ともA重油200万kl、C重油700万klが計上されている。

国内石油需要そして輸出に対し、製品輸入と国内生産供給で賄われる。

国内生産に要する原油処理は石油製品実質得率90.50%で算出され、3年度は2億1,524万kl、7年度は2億1,608万klと見込まれている。

(資料2参照)

なお、常圧蒸留装置能力については湾岸危機時の高稼働の実績および原油処理規模の見直し等を踏まえて、石油安定供給の確保を図るため設備能力増強が18年振りに行われ、3年度は7社で212千バレル/日が許可された。

2. 国際石油需給動向

(1) 湾岸危機と国際石油市場

1990年8月2日、イラクは突如クウェートに進攻し、ほぼ半日でクウェート全土を制圧した。この暴挙に、国連を中心とした世界は直ちに反応し、国連安保理は4日後の8月6日、イラクとクウェートからの石油輸入禁止を含む経済制裁措置に合意、両国合わせて日量約400万バレルの石油が国際市場から消滅することとなった。

1990年前半の国際石油市場は、ソ連・東欧の政変が中期的には影響を及ぼす可能性は指摘されていたものの、比較的安定しており、価格も軟化していたが、湾岸危機の勃発により状況は一変することとなった。

当初の予想とは裏腹に、事態が長期化するにつれ、原油スポット価格はじりじりと上昇を開

始し、8月末には30ドル/バレルにまで達した。このためOPECは、急拠8月末にウィーンで石油相協議会を開催、価格高騰を享受しようとする強硬派との論戦の末、7月末に決定した新生産上限の一時棚上げを決定し、直ちに各国が能力に応じた増産を開始することに合意した。

このため、サウジアラビアやベネズエラは直ちに増産を開始し、OPECの原油生産量は11月にはイラクとクウェートの減少分を完全に補てんするまでに至った。(資料3参照)

しかし、OPECのこのような努力にもかかわらず、原油価格はイラクのクウェート駐留が長期化し、武力行使の恐れが強まるに従って上昇の一途をたどり、10月には40ドルを記録した。

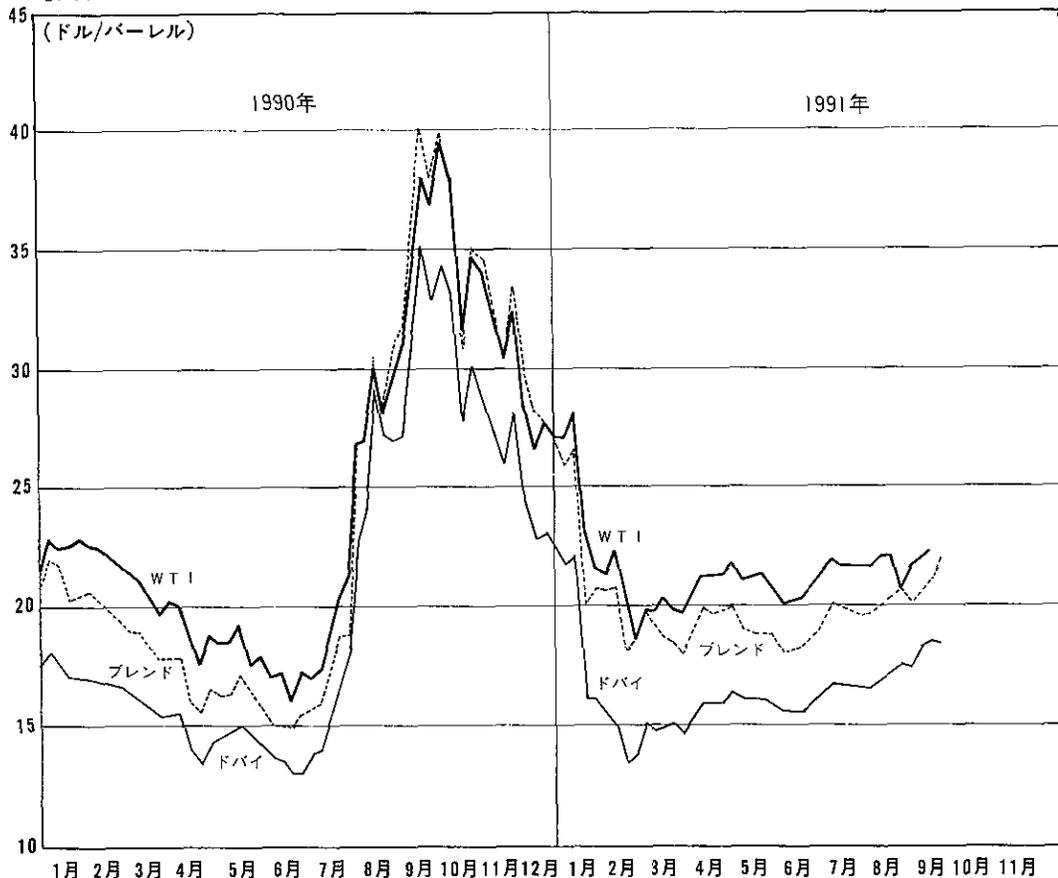
その後、事態がこう着化するに従い、OPECの生産も順調に増加して、石油市場は再び安定をとり戻し始めた。12月には、原油価格は20ドル台半ばまで下落し、湾岸危機以前よりは10ドル/バレル程度高い水準ではあるもののピーク時にくらべて約半分となった。(資料4参照)

(2) 湾岸開戦とその後の石油市場

8月初旬以降、事態の進展を注意深く見守ってきたIEA(国際エネルギー機関)は、1991年1月11日、湾岸危機以降6回目の理事会を開催し、湾岸で戦闘が発生した場合に、直ちに日量250万バレルの供給増加を備蓄取り崩し等を通じて実行するとの、緊急時協調対応計画に合意した。そしてその合意から6日後の1月17日、イラクに対する武力行使が開始され、同計画も直ちに実施された。

このように周到な準備の下による開戦は、石油市場に予想外の展開をもたらした。すなわち、

【資料4】 原油スポット価格の推移



開戦時に取引を開始していたアジア市場では価格が高騰したものの、その後多国籍軍側の圧倒的優位が伝えられ、さらにIEAの対策が実施されたことなどにより、その後開いた欧米市場では価格が急落、10ドル以上も下落してほぼ湾岸危機以前の水準となった。

このように、石油市場はその後2月に地上戦が実施され、多国籍軍が圧倒的勝利に終わるはるか以前に、安定をとり戻した。しかしながら、石油需給環境という観点からは、イラクに対する経済制裁が継続し、またイラク軍が撤退直前にクウェートの油田を炎上させたことからクウ

ェートからの石油輸出も物理的に不可能となったため、イラクとクウェートの石油が欠けたままの状態が当面継続することとなった。

(3) 国際石油需給動向

1990年の世界の石油需要は、日量6,468万バレルで、対前年比0.2%の減少となった。1986年の石油価格暴落以降、需要は世界的に増加基調にあったが、1990年は米国が景気後退等により前年の水準を下回ったことに加え、欧州等の伸びも鈍化した。これに対して、アジア（対前年比5.8%増）、中東（同5.3%増）等は、引き続き比較的高い伸びを続けた。

これに対する供給は、米国、ソ連が減少を続け、またイラク・クウェートも湾岸危機により大幅な減産となったものの、その他の諸国の増産により、世界全体では日量6,488万バレル、対前年比1.4%の増加となった。このうち OPEC の原油生産量は日量2,478万バレル、対前年比38.2%の大幅な増加となり、第二次石油危機時以来の水準を回復した。

OPEC の原油生産量は、アジア／太平洋等発展途上国を中心とした需要の増加に加え、北海での生産上のトラブルの頻発やソ連の政変に伴う生産減退などの影響を受けて順調に増加を続けている。しかしながら、イラクやクウェートからの供給が停止している上に、サウジアラビア等一部の産油国を除いた多くの OPEC 諸国では、原油増産の頭打ち傾向が次第に強まっており、消費国との協力による技術・資金の移転を促し、産油国の生産能力引き上げを共通の課題としようとの機運が高まってきている。

(4) 今後の見通し

国連安保理は、9月19日、人道的理由から限定的ながらイラク原油の輸出を解禁する旨合意し、一方、クウェートの原油輸出も、油田消火活動が順調に進んだことなどから、徐々に再開されはじめている。

このような中で、本年第4四半期の生産水準を決定するために9月末に開催された OPEC 閣僚監視委員会は、サウジアラビア等の主張した水準を下回る日量2,365万バレルを上限とすることで合意した。このような OPEC の対応に加え、ソ連からの石油輸出は、油田地帯での政治的、技術的トラブルから、昨年の日量320万バ

レルから190万バレルに減少すると見込まれ、また昨年日量ましい増加を記録した非 OPEC 諸国の生産も、本年は頭打ち傾向であることなどから、需要期である冬場を控え、価格はジリ高傾向にある。

OPEC は、昨年7月の総会において、目標価格を21ドル／バレルに引き上げたが、10月中旬にこの平均価格は20.3ドル／バレルにまで上昇してきており、目標を達成しそうな形勢にある。さらには、イラクが国連の決議をいまだ受諾せず、従って輸出再開の見通しも当面たないことから、現在のような需給環境がしばらく続く可能性がある。

しかし一方、1992年以降は、イラクやクウェートの国際市場への完全復帰が実現する半面、春先の非需要期に向かって需要は減少することから、供給過剰となる恐れも強まっている。このため、11月末に開催される OPEC 定例総会の行方が注目されるところとなろう。

目を中・長期に転じれば、米国の石油生産が増加に転じる可能性は薄く、西側企業とのジョイント・ベンチャーにより生産の回復を図るソ連も、その実効があがるのは、90年代後半以降となることから、当面 OPEC への依存増大はかなり不可避であると言わざるを得まい。しかしながら、80年代後半以降の石油価格の軟化により、多くの産油国の財政は悪化しており、この需要増加に十分こたえるだけの投資が不可能なケースも少なくない。

このため、既に述べた産消対話による石油供給の安全的確保に対する期待が強まっており、今後の展開に注目していきたい。

企業行動憲章に思う

経済団体連合会常務理事 内田 公三



今度、経団連では最近の一連の証券金融問題その他の事件をきっかけに、いわゆる企業行動憲章というものをつくりました。

このような会員に対して呼び掛けを行うというやり方、これは必ずしも今まで経団連でポピュラーなやり方とは言えないわけで、どちらかといえば会員の利害を集約し、それを代弁して政府なり与党に訴えていくというのが、従来の経団連の行動パターンだったと思います。現在でもそういう役割が無くなったというわけではありませんが、それにしても、今回の企業行動憲章あるいは今年の春発表した地球環境憲章、さらには昨年発表した経団連のいわゆる購買取引行動指針、こういった動きはやはり最近の経

団連の新しい動きと言えるのではないかと思います。もちろん、経団連の会長がリーダーシップを発揮するということはいつの時代でも当然あったわけで、第2代会長の石坂泰三さんが貿易・資本の自由化を積極的に推進したというのは有名な話ですが、それにしても最近の二つの経団連の憲章というものは、何か新しい経団連の役割を示唆する感じがするわけであります。

購買取引行動指針は日米構造協議で出てきたわけでありますが、その内容は極めて当たり前なことだったわけで、こんなことをいまさら指針として発表して、果たしてどれほどのインパクトがあるのかと思っていたところ、日米構造協議の最終報告書の中で言及され、高く評価されました。

地球環境憲章、これは過去に経団連のとってきた一連の態度というものから考えると、率直に言っていえば隔世の感というか、非常に前向きになったという意味では当たり前と言えないのかもしれない。国内外で、これも非常に評判が高かったわけであります。しかし、今回の企業行動憲章になるとその内容はこれまた実に

当たり前のことが書いてあるわけで、こういう当たり前のことを仰々しく憲章として打ち出すということは、果たしてどうかという感じもありました。しかし、当たり前なことでもそれをはっきりと声に出し、それを内外に高らかに宣言する、アナウンスするということが今の時代には求められている。いわゆる国際化の時代にはそれが非常に大事なことになっている、ということだと思ふのであります。というのは、やはり日本は長い間、島国で同じ言葉を話し、同じような考え、同じような感情を持った人達がそういう形で生活してきた。いわゆる同質的な社会で以心伝心で意思が伝わる。かえって言葉に出すのはぶしつけというか、まあ黙っていてもわかるほうが奥ゆかしいというか、そういう社会になったのですが、国際化でいろんな外国の人達が日本にもやって来る、日本人がまた外国に行く、言語も違う物の考え方、感じ方も違う、そういう混沌とした国際社会の中に巻き込まれた時に、やはり当たり前なことでもそれをはっきりと高らかに宣言するということが必要になってきたと思うのです。企業行動憲章にしても、英文にして海外でも配っていますが、これを見た外国人がなるほど日本の企業も日本人もやはり当たり前こういうことでやっているんだな、ということで安心するということだろうと思います。

企業行動憲章をつくるときに私どもはいろんな先例、特に外資系の企業の行動コンダクト、ガイドラインといったものを取り寄せて参考に

したわけであります。なぜ、そういうことになるかということ、結局こういう世界企業、多国籍企業は、いろんな国でいろんな場所でいろんな人達の中で仕事をせざるをえないので、どこに行ってもいつでも通用するようなガイドラインを作らざるをえない。長年の経験の中でそういうものがつくられてきているわけですが、それだけに私どもがこれを見ると、まさに古今東西、万古不易の真理というか普遍妥当性のある原則が羅列してある。これをそのまま真似してみても、それはあまりアピールしない。あまりにもそれは一般的なルールであるために現在、日本の経済界がぶちあたっている問題に対するピタリとした回答にはならない。もちろん、そういう答えもその中に含まれてはいるわけですが、何もかも一緒にしたんでは訴える力がない。それで今回この憲章の案をつくる過程では、やはり今一番日本の経済界に、日本の企業に求められているものは何なのかということを考えて、そして最も必要なこと、最も求められていること、それをなるべく簡潔に力強く訴えることにしよう、ということになったのであります。今求められているもの、それは一つはすでにのべたような海外にも理解されるように国際的に通用するものでなければならぬということ。それからもう一つは日本特殊の問題になってくるわけですが、日本の経済が戦後40数年の間に非常に発展してきたにもかかわらず、足元を振り返ってみるとどうも国民の生活というものがあまり豊かになっていない。住宅問題にしても「う

さぎ小屋」というような言葉もあるくらいで、サラリーマンの大半はいわゆる通勤地獄に苦しんでいる。経済大国になったと言いながら、「真の豊かさ」が感じられない。そういうことでいったいこれからの企業活動、企業人の生き方というものはどうあるべきなのか、そこが今非常に問われているのではないかと、ということで、今度の企業憲章では、企業の社会的な役割を果たす7原則の一つに社員のゆとりと豊かさの実現に努めなくてはならない、社員の人間性を尊重するということを打ち出しているわけであり、また、企業人の意識とか、企業人の生活感覚というものが知らず知らずのうちに、とくに役員になったり社長になったり上のほうにいけばいくほど、庶民の感覚とずれてくるおそれがある。やはり、この社会的な常識とか、庶民の一般的な生活感覚とか、そういうものとあまりずれないように、乖離しないようにしなければいけない。それには常に、やはり消費者生活者とのコミュニケーションということも必要であろうということもうたっております。今回の企業行動憲章は七つの原則の次にルールを守る5原則というのがあって、独占禁止法などをちゃんと守りましょうということも言っています。これをマスコミに発表した時にマスコミの方から、経団連は今の独占禁止法と

いうものを全面的に肯定して、もうその見直しとか改正とかは諦めたのですか、という質問がありました。これは誤解でして、ソクラテスじゃないけれども悪法も法である以上遵守しなくてはならない。しかし、もしそれが悪法であるならば、その悪法を是正するように働きかけ、そしてきちんとした手続きに従って、つまり国会で改正法案を出してそれを可決してもらうということになるわけで、そういう意味では今の独占禁止法についても例えば第9条で持ち株会社が原則禁止になっている点ですとか、その他かねてから経団連で問題にしている点がおおいつつあるわけです。そういった点の見直しということは、今後も当然続けていくわけです。改正されないうちは生きていく法律としてやはり尊重しなくてはならないということでもあります。

企業行動憲章では、最後に経営トップの責務ということで、経営トップ自らがこの憲章の趣旨の実現に取り組んでもらいたい旨を強く訴えています。この経団連の企業行動憲章を参考にして、各個別の業界団体が、その業界における行動憲章といえますか行動指針というものを作ってもらおうと、非常にまた趣旨が徹底していくのではないだろうか。それを期待しているわけでもあります。

当協会会員会社の運航船腹量

—平成3年4月1日現在—

外航は2年連続増加、内航も増加に転じる

外航 1,843隻 8,349万%
内航 1,479隻 275万%

当協会では、昭和31年以来毎年4月1日現在の当協会会員会社の運航船腹を運航業者別に運航形態や用途別に取りまとめて発表しているが、この種の資料は他に例がないため、日本商船隊の構成を知るうえで貴重な資料となっている。その平成3年4月1日現在の調査結果がこのほどまとまったので紹介する。

この調査は、当協会会員会社に調査表を送付し、100%以上の船舶（外国用船を含む）で、曳船、プッシャーバージ、艇、台船を除いた船舶を運航している会社からの回答を、船名および船舶番号によって二重報告のチェックを行ったうえで集計したものである。したがって、この集計には当協会の会員会社の所有船でも、国内の非会員や外国のオペレーターに貸し出した船

舶は、含まれていない。

今回の集計結果によると外航運航業者は75社で、その運航船腹量は1,843隻、5,274万%、8,349万%であり、内航運航業者は68社で、その運航船腹量は1,479隻、150万%、275万%であった。

（第1表参照）

なお、外内航兼業会社は23社である。

外航運航船、外国用船が隻数で82%

平成3年4月1日現在の当協会会員会社の外航運航船腹量は、1,843隻、5,274万%、8,349万%で、前年同期と比較して87隻、329万%、529万%（6.8%）の増加となり、運航会社も6社増加して75社となった。外航船の運航船腹は、内需を主要因とするわが国経済の活性化を背景に昨年

第1表 総運航船腹の対前年比較

| 区分 | 平成3年4月1日 | | | | 平成2年4月1日 | | | | 対前年比増減 | | | |
|-----|----------|--------|--------|-------|----------|--------|--------|-------|--------|-------|-------|-----|
| | 隻数 | 千% | 千% | 構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 伸び率 |
| 外航 | 1,843 | 52,740 | 83,491 | 96.8 | 1,756 | 49,448 | 78,197 | 96.7 | 87 | 3,292 | 5,294 | 6.8 |
| 内航 | 1,479 | 1,497 | 2,747 | 3.2 | 1,431 | 1,438 | 2,657 | 3.3 | 48 | 59 | 90 | 3.4 |
| 総計 | 3,322 | 54,237 | 86,238 | 100.0 | 3,187 | 50,886 | 80,854 | 100.0 | 135 | 3,351 | 5,384 | 6.7 |
| 貨物船 | 2,228 | 39,500 | 59,649 | 69.2 | 2,149 | 36,611 | 54,960 | 68.0 | 79 | 2,889 | 4,689 | 8.5 |
| 油送船 | 1,094 | 14,738 | 26,588 | 30.8 | 1,038 | 14,275 | 25,893 | 32.0 | 56 | 463 | 695 | 2.7 |

（注）①構成比および伸び率はD/Wによる。②▲印は減少を示す。③四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

第2表 外航運航船腹の対前年比較

| 区 分 | 平成3年4月1日現在 | | | | 平成2年4月1日現在 | | | | 対前年比増減 | | | | |
|-------|------------|--------|----------|----------|------------|--------|----------|----------|--------|-------|---------|---------|--------|
| | 隻数 | 千% | 千% | 構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 伸び率 | |
| 用途別 | 定期船 | 251 | 4,848 | 5,446 | 6.5 | 232 | 4,511 | 5,042 | 6.4 | 19 | 337 | 404 | 8.0 |
| | (うちコンテナ船) | (143) | (3,803) | (3,936) | (4.7) | (124) | (3,399) | (3,411) | (4.4) | (19) | (404) | (525) | (15.4) |
| | 不定期船 | 1,344 | 33,775 | 52,673 | 63.1 | 1,296 | 31,270 | 48,422 | 61.9 | 48 | 2,505 | 4,251 | 8.8 |
| | (うち専用船) | (541) | (17,436) | (23,574) | (28.2) | (549) | (16,796) | (22,891) | (29.3) | (▲8) | (640) | (683) | (3.0) |
| | (撒積船) | (522) | (14,257) | (25,765) | (30.9) | (485) | (12,624) | (22,546) | (28.8) | (37) | (1,633) | (3,219) | (14.3) |
| | 貨物船計 | 1,595 | 38,623 | 58,119 | 69.6 | 1,528 | 35,781 | 53,484 | 68.4 | 67 | 2,842 | 4,635 | 8.7 |
| | 油／貨兼用船 | 16 | 1,378 | 2,639 | 3.1 | 20 | 1,648 | 3,143 | 4.0 | ▲4 | ▲270 | ▲504 | ▲16.0 |
| 油送船 | 232 | 12,739 | 22,732 | 27.2 | 208 | 12,020 | 21,570 | 27.6 | 24 | 719 | 1,162 | 5.4 | |
| 合計 | 1,843 | 52,740 | 83,491 | 100.0 | 1,756 | 49,448 | 78,197 | 100.0 | 87 | 3,292 | 5,294 | 6.8 | |
| 用船形態別 | 社船 | 111 | 7,552 | 12,787 | 15.3 | 118 | 7,662 | 12,784 | 16.3 | ▲7 | ▲110 | 3 | 0.0 |
| | 共有船 | 59 | 3,349 | 5,369 | 6.4 | 60 | 3,350 | 5,138 | 6.6 | ▲1 | ▲1 | 231 | 4.5 |
| | 裸用船 | 24 | 1,730 | 2,996 | 3.6 | 12 | 881 | 1,506 | 1.9 | 12 | 849 | 1,490 | 98.9 |
| | 定期用船 | 1,609 | 39,050 | 60,633 | 72.6 | 1,535 | 36,531 | 57,052 | 73.0 | 74 | 2,519 | 3,581 | 6.3 |
| | 運航受託船 | 40 | 1,060 | 1,705 | 2.0 | 31 | 1,025 | 1,716 | 2.2 | 9 | 35 | ▲11 | ▲2.0 |

(注) ①構成比および伸び率はD/Wによる。②▲印は減少を示す。③四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

増加に転じたが、平成3年においても、わが国経済の好調持続を背景とする一般炭や原油などの輸入量が増加したことなどにより、%ベースではほぼ12年前の水準である5,000万%の大台まで回復した。(第2表、第3表参照)

このような状況の中であって、'90年3月に第1船が就航した丸シップ混乗の導入により有力な選択肢を加えた日本船は、社船(共有船を含む)、用船ともに%ベースで増加したものの外国用船の増加がそれを上回り運航船腹全体に占める割合は減少した(第4表参照)。なお、わが国外航商船隊に占める当協会会員会社の商船隊の割合をみるため、運輸省発表の平成2年央における外航船船腹量と本調査による同型以上船を対比してみると、%ベースで91.4%となっており、本調査結果で、わが国海運の運航船腹構成

の傾向を見ることができるといえよう。

(1) 集計会社概況

今回の集計会社数は75社であり、前年比6社増となっている。その内訳は外航船運航業者としての新規参入会社9社、撤退会社3社(新規参入・撤退会社は当協会への入退会ではなく調査時点での運航船腹の有無によるもので、新規参入会社のうち新入会社は2社、撤退会社のうち退会会社は2社)となっている。この75社の構成は、日本船と外国用船の双方運航会社が39社(去年は35社)、日本船だけが6社(同8社)、外国用船だけが30社(同26社)である。

また、75社のうち新規参入会社9社を除く66社について運航船を昨年と比較してみると、船腹量の増加会社28社、減少した会社18社、増減なし20社であった。増減のあった46社の内訳は、

第3表 外航運航船の推移

| 年次 | 会社数 | 合 計 | | | | うち油送船 (含油/貨兼用船) | | |
|-----|-----|-------|--------|--------|------------|-----------------|--------|--------|
| | | 隻数 | 千% | 千% | 対前年 伸び率 | 隻数 | 千% | 千% |
| 昭52 | 87 | 2,207 | 52,664 | 93,207 | ▲ 5.5 | 352 | 24,270 | 47,340 |
| 53 | 77 | 2,071 | 51,141 | 91,194 | ▲ 2.2 | 332 | 24,889 | 48,704 |
| 54 | 73 | 1,969 | 47,676 | 84,614 | ▲ 7.2 | 297 | 21,713 | 42,547 |
| 55 | 78 | 2,074 | 50,191 | 88,325 | 4.4 | 321 | 22,619 | 44,077 |
| 56 | 77 | 2,069 | 48,391 | 83,972 | ▲ 4.9 | 289 | 19,362 | 37,352 |
| 57 | 76 | 1,980 | 46,238 | 80,151 | ▲ 4.6 | 269 | 17,399 | 33,728 |
| 58 | 73 | 1,885 | 44,317 | 76,508 | ▲ 4.6 | 282 | 16,725 | 32,208 |
| 59 | 75 | 1,944 | 46,403 | 79,504 | 3.9 | 261 | 16,369 | 31,263 |
| 60 | 73 | 1,936 | 49,447 | 84,261 | 6.0 | 257 | 16,983 | 32,458 |
| 61 | 74 | 1,847 | 47,119 | 78,454 | ▲ 6.8 | 215 | 13,103 | 24,767 |
| 62 | 73 | 1,734 | 45,417 | 74,145 | ▲ 5.5 | 207 | 13,461 | 25,097 |
| 63 | 69 | 1,768 | 47,727 | 77,443 | 4.4 | 192 | 11,858 | 21,654 |
| 平1 | 69 | 1,719 | 46,818 | 75,235 | ▲ 2.9 | 180 | 10,904 | 20,021 |
| 2 | 69 | 1,756 | 49,448 | 78,197 | 3.9 | 228 | 13,668 | 24,713 |
| 3 | 75 | 1,843 | 52,740 | 83,491 | 6.8 | 248 | 14,117 | 25,371 |

| 年次 | うち社船 (含共有船) | | | うち用船 | | | | | | | | |
|-----|----------------|--------|--------|-------|--------|--------|-----|-------|--------|-------|--------|--------|
| | | | | 計 | | | 日本船 | | | 外国用船 | | |
| | 隻数 | 千% | 千% | 隻数 | 千% | 千% | 隻数 | 千% | 千% | 隻数 | 千% | 千% |
| 昭52 | 605 | 20,795 | 37,548 | 1,603 | 31,868 | 57,659 | 390 | 5,935 | 10,261 | 1,213 | 25,933 | 47,398 |
| 53 | 549 | 20,144 | 34,505 | 1,522 | 30,997 | 56,689 | 371 | 5,362 | 9,212 | 1,151 | 25,635 | 47,477 |
| 54 | 475 | 18,101 | 31,064 | 1,494 | 29,575 | 53,549 | 405 | 5,915 | 10,000 | 1,089 | 23,660 | 43,549 |
| 55 | 449 | 18,040 | 30,561 | 1,625 | 32,151 | 57,764 | 403 | 5,728 | 9,453 | 1,222 | 26,423 | 48,311 |
| 56 | 421 | 16,557 | 27,423 | 1,648 | 31,834 | 56,549 | 454 | 8,277 | 14,504 | 1,194 | 23,557 | 42,045 |
| 57 | 415 | 16,152 | 26,520 | 1,565 | 30,085 | 53,631 | 436 | 7,015 | 11,763 | 1,129 | 23,070 | 41,868 |
| 58 | 407 | 16,857 | 27,831 | 1,478 | 27,460 | 48,677 | 431 | 6,369 | 10,430 | 1,047 | 21,091 | 38,247 |
| 59 | 389 | 17,077 | 28,056 | 1,555 | 29,327 | 51,448 | 429 | 7,432 | 12,312 | 1,126 | 21,895 | 39,136 |
| 60 | 358 | 16,511 | 27,153 | 1,578 | 32,936 | 57,108 | 379 | 8,971 | 15,093 | 1,199 | 23,965 | 42,015 |
| 61 | 345 | 16,498 | 26,935 | 1,502 | 30,620 | 51,519 | 356 | 8,281 | 13,822 | 1,146 | 22,339 | 37,697 |
| 62 | 299 | 15,396 | 24,882 | 1,435 | 30,020 | 49,263 | 337 | 8,146 | 13,049 | 1,098 | 21,874 | 36,214 |
| 63 | 230 | 12,957 | 21,210 | 1,538 | 34,769 | 56,233 | 288 | 7,260 | 11,669 | 1,250 | 27,509 | 44,564 |
| 平1 | 196 | 11,588 | 19,389 | 1,523 | 35,230 | 55,846 | 230 | 6,199 | 10,101 | 1,293 | 29,031 | 45,745 |
| 2 | 178 | 11,012 | 17,922 | 1,578 | 38,437 | 60,274 | 186 | 5,545 | 9,137 | 1,392 | 32,892 | 51,137 |
| 3 | 170 | 10,901 | 18,156 | 1,673 | 41,840 | 65,334 | 156 | 6,140 | 9,948 | 1,517 | 35,700 | 55,386 |

(注) 伸び率は%による。

第4表 外航運航船の日本船/外国用船比率の推移

| 年 | 日 本 船 | | | | 外 国 用 船 | | | | 合 計 | | |
|------|-------|--------|--------|------|---------|--------|--------|------|-------|--------|--------|
| | 隻 数 | 千 % | 千 % | 構成比 | 隻 数 | 千 % | 千 % | 構成比 | 隻 数 | 千 % | 千 % |
| 昭 56 | 875 | 24,834 | 41,927 | 49.9 | 1,194 | 23,557 | 42,045 | 50.1 | 2,069 | 48,391 | 83,972 |
| 57 | 851 | 23,168 | 38,283 | 47.8 | 1,129 | 23,070 | 41,868 | 52.2 | 1,980 | 46,238 | 80,151 |
| 58 | 838 | 23,226 | 38,261 | 50.0 | 1,047 | 21,091 | 38,247 | 50.0 | 1,885 | 44,317 | 76,508 |
| 59 | 818 | 24,508 | 40,341 | 50.7 | 1,126 | 21,895 | 39,136 | 49.2 | 1,944 | 46,403 | 79,504 |
| 60 | 737 | 25,482 | 42,246 | 50.1 | 1,199 | 23,965 | 42,015 | 49.9 | 1,936 | 49,447 | 84,261 |
| 61 | 701 | 24,780 | 40,757 | 52.0 | 1,146 | 22,339 | 37,697 | 48.0 | 1,847 | 47,119 | 78,454 |
| 62 | 636 | 23,543 | 37,930 | 51.2 | 1,098 | 21,874 | 36,214 | 48.8 | 1,734 | 45,417 | 74,145 |
| 63 | 518 | 20,218 | 32,879 | 42.5 | 1,250 | 27,509 | 44,564 | 57.5 | 1,768 | 47,727 | 77,443 |
| 平 1 | 426 | 17,787 | 29,490 | 39.2 | 1,293 | 29,031 | 45,745 | 60.8 | 1,719 | 46,818 | 75,235 |
| 2 | 364 | 16,556 | 27,060 | 34.6 | 1,392 | 32,892 | 51,137 | 65.4 | 1,756 | 49,448 | 78,197 |
| 3 | 326 | 17,040 | 28,104 | 33.7 | 1,517 | 35,700 | 55,386 | 66.3 | 1,843 | 52,740 | 83,481 |

(注) ①構成比は%による。②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

日本船増加会社12社(昨年は6社)、減少会社12社(同21社)、外国用船増加会社27社(同37社)、減少会社17社(同15社)となっている。

(2) 用船形態別船腹量

共有船を含む社船の船腹量は、170隻、1,090万%、1,816万%で、前年と比較して隻数が8隻、%が11万%減少したが、%は24万%(1.3%)増と60年以来7年ぶりの増加となった。しかし、運航船腹に占める社船の割合は、%ベースで前年の22.9%から21.7%と減少傾向は続いている。

社船のこのような状況に対して用船は、1,673隻、4,184万%、6,533万%で、前年比95隻、340万%、506万% (8.4%) 増加した。このうち船だけを借り受けて自社船員を配乗する裸用船は、24隻、173万%、300万%で、前年比12隻、85万%、149万%増とほぼ倍増しているが、%ベースによる用船全体に占める割合は3.8%と依然低い水準にとどまっている。他船の船舶を運航依頼されて引き受ける運航受託船は、日本籍船の減少と歩調を合わせて減少していたが、本年度

においても前年比1万% (2.0%) 減となっている。これに対して定期用船は、前年比74隻、252万%、358万%増加して全用船に占めるシェアも95.5%とますますその割合を高めている。このように用船が増加している中で、日本船の用船は、156隻、614万%、995万%で前年比30隻減少したが、トン数は60万%、81万% (8.9%) 増加した。しかし、外国用船の大幅な伸びに比してその伸びは小さく、その結果、運航船腹全体に占める割合も前年の34.6%から33.7%になっており、外国用船が外航運航船の過半数を占めた昭和63年以降、年々減少を継続している。

一方、外国用船は1,517隻、3,570万%、5,539万%で前年比125隻、281万%、425万% (8.3%) と大幅に増加しており、全運航船腹に占める%ベースによる割合も、前年の65.4%から66.3%と5年連続でそのシェアを高めている。

(第2表、第4表参照)

(3) 用途別船腹量

運航船腹を用途別にみると、定期船は251隻、

第5表 外航運航船の船種別船腹量〔平成3年4月1日現在〕

| 区 分 | 日 本 船 | | | | | 外 国 用 船 | | | | | 総 計 (B) | | | | |
|---------|-------|--------|--------|-------|-------|---------|--------|--------|-------|------|---------|--------|--------|-------|-------|
| | 隻数 | 千% | 千% | 構成比 | | 隻数 | 千% | 千% | 構成比 | | 隻数 | 千% | 千% | 構成比 | |
| | | | | 対(A) | 対(B) | | | | 対(A) | 対(B) | | | | 対(A) | 対(B) |
| 油 送 船 | 65 | 5,705 | 9,809 | 34.9 | 43.2 | 167 | 7,034 | 12,923 | 23.3 | 56.8 | 232 | 12,739 | 22,732 | 27.2 | 100.0 |
| 油/貨兼用船 | 6 | 577 | 1,083 | 3.9 | 41.0 | 10 | 802 | 1,556 | 2.8 | 59.0 | 16 | 1,378 | 2,639 | 3.2 | 100.0 |
| 鉍石専用船 | 66 | 5,795 | 11,103 | 39.5 | 77.2 | 26 | 1,648 | 3,273 | 5.9 | 22.8 | 92 | 7,444 | 14,376 | 17.2 | 100.0 |
| その他専用船 | 29 | 1,052 | 1,625 | 5.8 | 29.2 | 107 | 3,052 | 3,949 | 7.1 | 70.8 | 136 | 4,104 | 5,574 | 6.7 | 100.0 |
| 撒 積 船 | 26 | 1,272 | 2,320 | 8.3 | 9.0 | 496 | 12,984 | 23,445 | 42.3 | 91.0 | 522 | 14,257 | 25,765 | 30.9 | 100.0 |
| 自 動 車 船 | 36 | 1,088 | 521 | 1.9 | 17.0 | 194 | 4,273 | 2,548 | 4.6 | 83.1 | 230 | 5,361 | 3,068 | 3.7 | 100.0 |
| コンテナ船 | 30 | 1,160 | 1,134 | 4.0 | 28.7 | 114 | 2,648 | 2,813 | 5.1 | 71.3 | 144 | 3,809 | 3,947 | 4.7 | 100.0 |
| 一般貨物船 | 35 | 209 | 344 | 1.2 | 7.1 | 349 | 2,878 | 4,470 | 8.1 | 92.9 | 384 | 3,087 | 4,814 | 5.8 | 100.0 |
| 冷凍・冷蔵船 | 28 | 109 | 148 | 0.5 | 26.6 | 54 | 380 | 410 | 0.7 | 73.6 | 82 | 489 | 557 | 0.7 | 100.0 |
| 旅 客 船 | 4 | 68 | 14 | 0.0 | 100.0 | - | - | - | - | - | 4 | 68 | 14 | 0.0 | 100.0 |
| そ の 他 | 1 | 4 | 3 | 0.0 | 100.0 | - | - | - | - | - | 1 | 4 | 3 | 0.0 | 100.0 |
| 合 計 (A) | 326 | 17,040 | 28,104 | 100.0 | 33.7 | 1,517 | 35,700 | 55,386 | 100.0 | 66.3 | 1,843 | 52,740 | 83,491 | 100.0 | 100.0 |

(注) ①構成比は%による。 ②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

485万%、545万%で、前年に比べて大型のコンテナ船が増加したため、19隻、34万%、40万% (8.0%)増加し、運航船腹全体に占める割合も若干ではあるが前年の6.4%から6.5%と増加した。

不定期船 (含専用船) は、おう盛な電力需要を反映した一般炭の需要の増大を主要因とする撒積船の増加が専用船の減少を補う形となり、48隻、251万%、425万% (8.8%)増加して1,344隻、3,378%、5,267%となった。その結果、運航船腹に占める割合も前年の61.9%から63.1%に増加している。

一方、油送船は堅調な荷動きを反映し、24隻、72万%、116万% (5.4%)増加し、232隻、1,274万%、2,273万%となった。しかし、全運航船腹に占める割合は、不定期船の増加が大きかったため前年の27.6%から27.2%に若干ながら減少した。(第2表参照)

(4) 船種別船腹量

運航船腹を船種別にみると、油/貨兼用船が4隻、27万%、50万% (16.0%)減少している他は、ほとんどの船種で増加している。その中でも主なものは撒積船が37隻、163万%、322万% (14.3%)、コンテナ船が19隻、41万%、53万% (15.5%)、油送船が24隻、72万%、116万% (5.4%)などである。

%ベースによる日本船と外国用船の比率を平成2/3年の比較でみると、撒積船が10:90から9:91に、コンテナ船が33:67から29:71に変わっており、特にコンテナ船の外国用船の比率がますます大きくなっているのが注目される。

(第5表参照)

(5) 船齢別、船型別構成

運航船腹を船齢別にみると、0~4年船が%ベースで前年の31.7%から28.0%と2年連続減少しており、また10年以上の船舶も前年の37.3

第6表 外航運航船の船種別船齢別構成 [平成3年4月1日現在]

| 区 分 | 0 ～ 4 年 | | | | 5 ～ 9 年 | | | |
|-------------|---------|--------|--------|------------|---------|--------|--------|------------|
| | 隻 数 | 千 % | 千 % | 対総計 構成比 | 隻 数 | 千 % | 千 % | 対総計 構成比 |
| 油 送 船 | 63 | 4,069 | 6,836 | 30.1 | 64 | 2,060 | 3,255 | 14.3 |
| 油 / 貨 兼 用 船 | 2 | 239 | 443 | 16.8 | - | - | - | - |
| 鉍 石 専 用 船 | 23 | 2,077 | 3,966 | 27.6 | 42 | 3,483 | 6,645 | 46.2 |
| そ の 他 専 用 船 | 59 | 1,912 | 2,472 | 44.3 | 33 | 893 | 1,441 | 25.9 |
| 撒 積 船 | 98 | 3,528 | 6,469 | 25.1 | 291 | 6,893 | 12,194 | 47.3 |
| 自 動 車 船 | 49 | 1,972 | 678 | 22.1 | 97 | 2,414 | 1,320 | 43.0 |
| コ ン テ ナ 船 | 39 | 1,458 | 1,530 | 38.8 | 50 | 1,069 | 1,124 | 28.5 |
| 一 般 貨 物 船 | 63 | 585 | 815 | 16.9 | 200 | 1,420 | 2,227 | 46.3 |
| 冷 凍 ・ 冷 蔵 船 | 25 | 148 | 172 | 30.9 | 44 | 265 | 299 | 53.7 |
| 旅 客 船 | 3 | 50 | 10 | 71.4 | - | - | - | - |
| そ の 他 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 合 計 | 424 | 16,037 | 23,391 | 28.0 | 821 | 18,496 | 28,505 | 34.1 |

(注)①構成比は%による。 ②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

| 10 ～ 14 年 | | | | 15 年 以 上 | | | | 総 計 | | | |
|-----------|-------|--------|------------|----------|-------|--------|------------|-------|--------|--------|------------|
| 隻 数 | 千 % | 千 % | 対総計 構成比 | 隻 数 | 千 % | 千 % | 対総計 構成比 | 隻 数 | 千 % | 千 % | 対総計 構成比 |
| 62 | 2,769 | 4,894 | 21.5 | 43 | 3,842 | 7,748 | 34.1 | 232 | 12,739 | 22,732 | 100.0 |
| 6 | 498 | 956 | 36.2 | 8 | 642 | 1,239 | 46.9 | 16 | 1,378 | 2,639 | 100.0 |
| 13 | 880 | 1,744 | 12.1 | 14 | 1,003 | 2,021 | 14.1 | 92 | 7,444 | 14,376 | 100.0 |
| 17 | 419 | 601 | 10.8 | 27 | 880 | 1,059 | 19.0 | 136 | 4,104 | 5,574 | 100.0 |
| 95 | 2,100 | 3,867 | 15.0 | 38 | 1,736 | 3,235 | 12.6 | 522 | 14,257 | 25,765 | 100.0 |
| 76 | 892 | 973 | 31.7 | 8 | 83 | 98 | 3.2 | 230 | 5,361 | 3,068 | 100.0 |
| 26 | 521 | 586 | 14.8 | 29 | 761 | 707 | 17.9 | 144 | 3,809 | 3,947 | 100.0 |
| 96 | 856 | 1,403 | 29.1 | 25 | 226 | 369 | 7.7 | 384 | 3,087 | 4,814 | 100.0 |
| 10 | 56 | 66 | 11.8 | 3 | 21 | 21 | 3.8 | 82 | 489 | 557 | 100.0 |
| - | - | - | - | 1 | 17 | 4 | 28.6 | 4 | 68 | 14 | 100.0 |
| 1 | 4 | 3 | 100.0 | - | - | - | - | 1 | 4 | 3 | 100.0 |
| 402 | 8,995 | 15,093 | 18.1 | 196 | 9,211 | 16,502 | 19.8 | 1,843 | 52,740 | 83,491 | 100.0 |

%から37.9%と増加しており、船隊の老齢化が進んでいることが窺える。この状況を船種で見ると、0～4年船は油送船、その他専用船、コンテナ船が多くなっており、10年以上船では油/貨兼用船、自動車専用船が目立っている。

(第6表参照)

船型別では、貨物船は2万5,000%～5万%の船型が27.3%と圧倒的に多くなっているが、10

万%～20万%の船型の大きな船も前年の29.9%から32.1%と増加している。一方、油送船においてはVLCC(20万%～30万%)が全体の60.4%を占め、ほぼ前年並み(60.9%)となっているが、その内訳をみると20万%～25万%型が増加し、25万%～30万%型が減少している。なお、ULCC(30万%以上)は、前年同様1隻だけとなっている。(第7表参照)

第7表 外航運航船の船型別構成〔平成3年4月1日現在〕

| 区 分 | 貨 物 船 | | | | 油 送 船 | | | | 総 計 | | | |
|-----------------|-------|--------|--------|------------|-------|--------|--------|------------|-------|--------|--------|------------|
| | 隻数 | 千% | 千% | 対合計 構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 対合計 構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 対合計 構成比 |
| 5,000%未満 | 104 | 379 | 412 | 0.7 | 18 | 47 | 76 | 0.3 | 122 | 426 | 488 | 0.6 |
| 5,000%以上～10,000 | 289 | 1,689 | 2,049 | 3.5 | 29 | 165 | 189 | 0.7 | 318 | 1,854 | 2,238 | 2.7 |
| 10,000 | 464 | 8,333 | 8,136 | 14.0 | 28 | 315 | 500 | 2.0 | 492 | 8,648 | 8,635 | 10.3 |
| 25,000 | 446 | 11,288 | 15,876 | 27.3 | 22 | 698 | 910 | 3.6 | 468 | 11,987 | 16,786 | 20.1 |
| 50,000 | 137 | 5,106 | 8,901 | 15.3 | 42 | 1,659 | 2,511 | 9.9 | 179 | 6,765 | 11,412 | 13.7 |
| 75,000 | 17 | 809 | 1,459 | 2.5 | 20 | 991 | 1,738 | 6.9 | 37 | 1,800 | 3,197 | 3.8 |
| 100,000 | 81 | 5,564 | 10,662 | 18.3 | 14 | 907 | 1,651 | 6.5 | 95 | 6,471 | 12,312 | 14.7 |
| 150,000 | 44 | 3,984 | 7,728 | 13.3 | 12 | 1,085 | 2,007 | 7.9 | 56 | 5,069 | 9,735 | 11.7 |
| 200,000 | 11 | 1,206 | 2,376 | 4.1 | 36 | 4,484 | 8,568 | 33.8 | 47 | 5,691 | 10,944 | 13.1 |
| 250,000 | 2 | 264 | 521 | 0.9 | 26 | 3,527 | 6,738 | 26.6 | 28 | 3,791 | 7,259 | 8.7 |
| 300,000 | - | - | - | - | 1 | 239 | 484 | 1.9 | 1 | 239 | 484 | 0.6 |
| 合 計 | 1,595 | 38,623 | 58,119 | 100.0 | 248 | 14,118 | 25,371 | 100.0 | 1,843 | 52,740 | 83,491 | 100.0 |

(注)①構成比は%による。 ②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

第8表 外国用船の船籍国別構成〔平成3年4月1日現在〕

| 区 分 | 貨 物 船 | | | | | 油 送 船 | | | | | 総 計 (B) | | | | |
|---------|-------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|------|---------|--------|--------|-------|-------|
| | 隻数 | 千% | 千% | 構成比 | | 隻数 | 千% | 千% | 構成比 | | 隻数 | 千% | 千% | 構成比 | |
| | | | | 対(A) | 対(B) | | | | 対(A) | 対(B) | | | | 対(A) | 対(B) |
| パ ナ マ | 636 | 10,035 | 13,091 | 32.0 | 63.2 | 106 | 4,179 | 7,607 | 52.5 | 36.8 | 742 | 14,214 | 20,699 | 37.4 | 100.0 |
| リ ベ リ ア | 236 | 5,782 | 8,110 | 19.8 | 69.0 | 32 | 1,847 | 3,638 | 25.1 | 31.0 | 268 | 7,629 | 11,748 | 21.2 | 100.0 |
| フィリピン | 167 | 4,078 | 7,041 | 17.2 | 100.0 | - | - | - | - | - | 167 | 4,078 | 7,041 | 12.7 | 100.0 |
| シンガポール | 44 | 914 | 1,397 | 3.4 | 60.4 | 16 | 536 | 916 | 6.3 | 39.6 | 60 | 1,450 | 2,313 | 4.2 | 100.0 |
| ノルウェー | 28 | 855 | 1,395 | 3.4 | 62.4 | 6 | 434 | 841 | 5.8 | 37.6 | 34 | 1,289 | 2,236 | 4.0 | 100.0 |
| ギリシャ | 31 | 869 | 1,601 | 3.9 | 96.2 | 1 | 39 | 64 | 0.4 | 3.8 | 32 | 907 | 1,665 | 3.0 | 100.0 |
| 英 国 | 11 | 591 | 1,108 | 2.7 | 68.1 | 4 | 281 | 519 | 3.6 | 31.9 | 15 | 872 | 1,627 | 2.9 | 100.0 |
| 香 港 | 12 | 699 | 1,233 | 3.0 | 100.0 | - | - | - | - | - | 12 | 699 | 1,233 | 2.2 | 100.0 |
| バヌアツ | 31 | 742 | 884 | 2.2 | 85.9 | 3 | 84 | 145 | 1.0 | 14.1 | 34 | 827 | 1,029 | 1.9 | 100.0 |
| バ ハ マ | 20 | 370 | 525 | 1.3 | 67.0 | 4 | 161 | 259 | 1.8 | 33.0 | 24 | 531 | 784 | 1.4 | 100.0 |
| そ の 他 | 124 | 2,929 | 4,522 | 11.1 | 90.2 | 5 | 275 | 490 | 3.4 | 9.8 | 129 | 3,204 | 5,011 | 9.0 | 100.0 |
| 合 計 (A) | 1,340 | 27,864 | 40,907 | 100.0 | 73.9 | 177 | 7,836 | 14,479 | 100.0 | 26.1 | 1,517 | 35,700 | 55,386 | 100.0 | 100.0 |

(注)①集計国は%による上位10カ国とした。 ②構成比は%による。 ③四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

(6) 外国用船の船籍国別構成

外国用船の船籍国別内訳をみると、パナマ籍船が前年に比べて75隻、131万%、184万% (9.7%)増加し、742隻、1,421万%、2,070万%となり、%ベースで全体の37.4%を占めて第1位となっている。このパナマ籍船は前年大幅に減少

したが、本年は積極的な誘置策を行っており、それに伴い船腹量も増えている。船種では貨物船が%ベースで63.2%と依然過半数を占めている。第2位はリベリア籍船であるが、268隻、763万%、1,175万%で全体の21.2%を占めているものの、パナマ籍船とは逆に前年比5隻、30万%、

第9表 内航運航船腹の対前年比較

| 区 分 | | 平成3年4月1日現在 | | | | 平成2年4月1日現在 | | | | 対前年比増減 | | | |
|-------|-------|------------|-------|-------|-------|------------|-------|-------|-------|--------|-----|-----|------|
| | | 隻数 | 千% | 千% | 構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 伸び率 |
| 用途別 | 貨物船 | 465 | 388 | 805 | 29.3 | 455 | 366 | 775 | 29.2 | 10 | 22 | 30 | 3.9 |
| | 専用船 | 154 | 425 | 691 | 25.2 | 154 | 413 | 674 | 25.4 | 0 | 12 | 17 | 2.5 |
| | 客船 | 14 | 64 | 34 | 1.2 | 12 | 52 | 27 | 1.0 | 2 | 12 | 7 | 25.9 |
| | 小計 | 633 | 877 | 1,530 | 55.7 | 621 | 831 | 1,476 | 55.6 | 12 | 46 | 54 | 3.7 |
| | 油送船 | 846 | 621 | 1,217 | 44.3 | 810 | 607 | 1,180 | 44.4 | 36 | 14 | 37 | 3.1 |
| 合計 | | 1,479 | 1,497 | 2,747 | 100.0 | 1,431 | 1,438 | 2,657 | 100.0 | 48 | 59 | 90 | 3.4 |
| 用船形態別 | 社船 | 234 | 524 | 842 | 30.7 | 239 | 540 | 862 | 32.4 | ▲5 | ▲16 | ▲20 | ▲2.3 |
| | 共有船 | 54 | 128 | 170 | 6.2 | 42 | 86 | 122 | 4.6 | 12 | 42 | 48 | 39.3 |
| | 裸用船 | 25 | 59 | 96 | 3.5 | 26 | 56 | 93 | 3.5 | ▲1 | 3 | 3 | 3.2 |
| | 定期用船 | 917 | 676 | 1,403 | 51.1 | 855 | 634 | 1,320 | 49.7 | 62 | 42 | 83 | 6.3 |
| | 運航受託船 | 249 | 111 | 236 | 8.6 | 269 | 122 | 259 | 9.7 | ▲20 | ▲11 | ▲23 | ▲8.8 |

(注) ①構成比および伸び率は%による。 ②▲印は減少を示す。 ③四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

69万% (5.6%) の減少となっている。内訳は%ベースで貨物船が69.0%、油送船が31.0%となっており、わが国外国用船の油送船隊のリベリア離れは、63年に過半数を割って以来急速に進んでいる。第3位はフィリピン籍船で、貨物船のみ167隻、408万%、704万%となっており、全体の12.7%を占めている。以下シンガポール、ノルウェー、ギリシャ、英国などとなっているが、上位3カ国のシェアは前年の73.5%から71.3%に減少している。今回の特徴としては、パナマ、ノルウェーの増加、バハマの初めてのベストテン入り、リベリアの減少など世界船腹量の動向と密接に関連していることがあげられる。

(第8表参照)

内航運航船腹も増加

平成3年4月1日現在の内航運航船腹量は、運航業者が68社、1,479隻、150万%、275万%で、前年同期と比較して運航業者は変わらない

ものの48隻、6万%、9万% (3.4%) の増加となった(第9表参照)。当協会会員の内航運航業者68社は、全運送許可事業者753社の9%に過ぎない。しかし内航の大手オペレーターがほとんどであるため、運航船腹量では%ベースで全体の約41%を占めている。

(1) 用船形態別構成

共有船を含めた自社船は、288隻、65万%、99万%で前年比7隻、3万%、2万% (2.4%) の増加となった。また用船についても、1,191隻、85万%、174万%で前年比41隻、4万%、7万% (3.7%) の増加となっている。この内訳をみると、最近の内需の拡大による輸送量の増大から定期用船が増加しており、運航受託船などの減少を上回っている。また、隻数は少ないものの、船型が大型である裸用船はここ数年減少傾向を示しており、自社船員をはじめ内航海運全体の船員不足問題と関係があるものと思われる。

(第10表参照)

第10表 内航運航船の用船形態別推移

| 年次 | 社 船 | | | 裸 用 船 | | | 定 期 用 船 | | | 運 航 受 託 船 | | | 合 計 | | |
|-----|-----|-----|-------|-------|-----|-----|---------|-------|-------|-----------|-----|-----|-------|-------|-------|
| | 隻 数 | 千 % | 千 % | 隻 数 | 千 % | 千 % | 隻 数 | 千 % | 千 % | 隻 数 | 千 % | 千 % | 隻 数 | 千 % | 千 % |
| 昭52 | 361 | 876 | 1,439 | 33 | 81 | 135 | 950 | 761 | 1,479 | 434 | 182 | 367 | 1,778 | 1,900 | 3,420 |
| 53 | 345 | 851 | 1,392 | 27 | 68 | 114 | 955 | 748 | 1,475 | 404 | 189 | 391 | 1,731 | 1,855 | 3,372 |
| 54 | 360 | 942 | 1,509 | 23 | 63 | 106 | 968 | 790 | 1,544 | 393 | 181 | 379 | 1,744 | 1,976 | 3,538 |
| 55 | 361 | 764 | 1,224 | 20 | 55 | 91 | 1,044 | 868 | 1,705 | 332 | 155 | 323 | 1,757 | 1,842 | 3,342 |
| 56 | 353 | 817 | 1,301 | 21 | 58 | 97 | 1,092 | 1,059 | 2,082 | 307 | 146 | 299 | 1,773 | 2,080 | 3,780 |
| 57 | 361 | 779 | 1,247 | 56 | 68 | 131 | 973 | 695 | 1,410 | 323 | 162 | 338 | 1,713 | 1,704 | 3,126 |
| 58 | 343 | 778 | 1,182 | 18 | 49 | 86 | 975 | 708 | 1,459 | 322 | 158 | 324 | 1,658 | 1,693 | 3,051 |
| 59 | 322 | 759 | 1,126 | 24 | 47 | 84 | 930 | 666 | 1,376 | 317 | 156 | 325 | 1,593 | 1,628 | 2,911 |
| 60 | 327 | 744 | 1,114 | 25 | 44 | 79 | 882 | 637 | 1,314 | 340 | 166 | 349 | 1,574 | 1,591 | 2,856 |
| 61 | 313 | 680 | 1,064 | 27 | 50 | 88 | 858 | 626 | 1,302 | 292 | 147 | 308 | 1,490 | 1,503 | 2,763 |
| 62 | 301 | 663 | 1,032 | 27 | 56 | 92 | 863 | 621 | 1,294 | 296 | 148 | 318 | 1,487 | 1,488 | 2,735 |
| 63 | 294 | 656 | 1,017 | 25 | 50 | 83 | 865 | 632 | 1,307 | 278 | 139 | 299 | 1,462 | 1,478 | 2,706 |
| 平1 | 306 | 693 | 1,073 | 23 | 52 | 85 | 883 | 654 | 1,354 | 289 | 127 | 276 | 1,501 | 1,526 | 2,789 |
| 2 | 281 | 626 | 988 | 26 | 56 | 93 | 855 | 634 | 1,320 | 269 | 122 | 259 | 1,431 | 1,438 | 2,657 |
| 3 | 288 | 652 | 1,012 | 25 | 59 | 96 | 917 | 676 | 1,403 | 249 | 111 | 236 | 1,479 | 1,497 | 2,747 |

(注) 社船には共有船を含む。

第11表 内航運航船の船種別船腹量〔平成3年4月1日現在〕

| 区 分 | 社 船 | | | | 用 船 | | | | 合 計 | | | |
|---------|-----|-----|-------|------------|-------|-----|-------|------------|-------|-------|-------|------------|
| | 隻 数 | 千 % | 千 % | 対合計 構成比 | 隻 数 | 千 % | 千 % | 対合計 構成比 | 隻 数 | 千 % | 千 % | 対合計 構成比 |
| 一般貨物船 | 80 | 162 | 255 | 25.2 | 385 | 226 | 550 | 31.7 | 465 | 388 | 805 | 29.3 |
| セメント専用船 | 41 | 174 | 286 | 28.3 | 74 | 130 | 225 | 13.0 | 115 | 304 | 511 | 18.6 |
| 自動車専用船 | 3 | 11 | 9 | 0.9 | 10 | 15 | 17 | 1.0 | 13 | 26 | 27 | 1.0 |
| 石灰石専用船 | 6 | 54 | 83 | 8.2 | 5 | 27 | 46 | 2.7 | 11 | 81 | 129 | 4.7 |
| 石炭専用船 | 1 | 4 | 7 | 0.7 | - | - | - | - | 1 | 4 | 7 | 0.3 |
| その他専用船 | 6 | 5 | 9 | 0.9 | 8 | 4 | 9 | 0.5 | 14 | 9 | 18 | 0.7 |
| 油 送 船 | 122 | 162 | 311 | 30.7 | 588 | 341 | 760 | 43.8 | 710 | 503 | 1,071 | 39.0 |
| 特殊タンク船 | 16 | 20 | 22 | 2.2 | 120 | 97 | 124 | 7.1 | 136 | 118 | 146 | 5.3 |
| 客 船 | 13 | 59 | 29 | 2.9 | 1 | 5 | 4 | 0.2 | 14 | 64 | 34 | 1.2 |
| 合 計 | 288 | 652 | 1,012 | 100.0 | 1,191 | 846 | 1,735 | 100.0 | 1,479 | 1,497 | 2,747 | 100.0 |

(注)①構成比は%による。 ②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

(2) 船種別構成

船種別に%ベースで前年との増減をみると、その他専用船と石炭専用船が減少しているほかはほとんどの船種で増加しているが、特に一般貨物船が3万% (3.9%)、油送船が3万% (2.5

%)、特殊タンク船が1万% (8.1%) 増加しているのが目立っている。また自動車専用船は、隻数に増減はないもののトン数は増加しており、船型の大型化がみられる。

%による船腹構成は、油送船が減少している

第12表 内航運航船の用途別船齢別構成〔平成3年4月1日現在〕

| 区分 | 0～4年 | | | | 5～9年 | | | | 10～14年 | | | | 15年以上 | | | | 総計 | | | |
|-----|------|-----|-----|--------|------|-----|-----|--------|--------|-----|-----|--------|-------|-----|-----|--------|-------|-------|-------|--------|
| | 隻数 | 千% | 千% | 対合計構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 対合計構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 対合計構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 対合計構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 対合計構成比 |
| 貨物船 | 114 | 139 | 224 | 27.8 | 173 | 109 | 276 | 34.3 | 145 | 106 | 240 | 29.8 | 33 | 35 | 66 | 8.2 | 465 | 388 | 805 | 100.0 |
| 専用船 | 35 | 100 | 157 | 22.7 | 20 | 40 | 68 | 9.8 | 29 | 48 | 77 | 11.1 | 70 | 236 | 390 | 56.4 | 154 | 425 | 691 | 100.0 |
| 客船 | 8 | 37 | 20 | 58.8 | 1 | 5 | 4 | 11.8 | 2 | 6 | 3 | 8.8 | 3 | 16 | 6 | 17.6 | 14 | 64 | 34 | 100.0 |
| 油送船 | 227 | 164 | 348 | 28.6 | 235 | 225 | 434 | 35.7 | 298 | 194 | 366 | 33.1 | 86 | 38 | 69 | 5.7 | 846 | 621 | 147 | 100.0 |
| 合計 | 384 | 439 | 748 | 27.2 | 429 | 379 | 782 | 28.5 | 474 | 354 | 686 | 25.0 | 192 | 325 | 532 | 19.4 | 1,479 | 1,497 | 2,747 | 100.0 |

(注)①構成比は%による。 ②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

第13表 内航運航船の船型別構成〔平成3年4月1日現在〕

| 区分 | 貨物船 | | | | 油送船 | | | | 総計 | | | |
|-------------|-----|-----|-------|--------|-----|-----|-------|--------|-------|-------|-------|--------|
| | 隻数 | 千% | 千% | 対合計構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 対合計構成比 | 隻数 | 千% | 千% | 対合計構成比 |
| 500%未満 | 46 | 9 | 17 | 1.1 | 115 | 22 | 39 | 3.2 | 161 | 31 | 56 | 2.0 |
| 500%以上～800 | 112 | 23 | 73 | 4.8 | 191 | 68 | 121 | 9.9 | 303 | 91 | 194 | 7.1 |
| 800～1,300 | 72 | 34 | 79 | 5.2 | 253 | 143 | 281 | 23.1 | 325 | 177 | 360 | 13.1 |
| 1,300～1,700 | 186 | 109 | 289 | 18.9 | 35 | 31 | 51 | 4.2 | 221 | 140 | 340 | 12.4 |
| 1,700～2,200 | 63 | 46 | 126 | 8.2 | 101 | 74 | 194 | 15.9 | 164 | 121 | 321 | 11.7 |
| 2,200～3,000 | 18 | 35 | 45 | 2.9 | 77 | 88 | 194 | 15.9 | 95 | 123 | 239 | 8.7 |
| 3,000～4,000 | 29 | 78 | 101 | 6.6 | 25 | 43 | 87 | 7.1 | 54 | 121 | 188 | 6.8 |
| 4,000～5,000 | 29 | 102 | 131 | 8.6 | 40 | 119 | 195 | 16.0 | 69 | 221 | 326 | 11.9 |
| 5,000～6,000 | 25 | 97 | 142 | 9.3 | 8 | 26 | 44 | 3.6 | 33 | 123 | 186 | 6.8 |
| 6,000～7,000 | 21 | 99 | 136 | 8.9 | - | - | - | - | 21 | 99 | 136 | 5.0 |
| 7,000～8,000 | 8 | 39 | 60 | 3.9 | - | - | - | - | 8 | 39 | 60 | 2.2 |
| 8,000 | 24 | 205 | 331 | 21.6 | 1 | 6 | 11 | 0.9 | 25 | 211 | 342 | 12.4 |
| 合計 | 633 | 877 | 1,530 | 100.0 | 846 | 621 | 1,217 | 100.0 | 1,479 | 1,497 | 2,747 | 100.0 |

(注)①構成比は%による。 ②四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

ものの全体の39.0%（前年は39.3%）を占めており、以下、一般貨物船が29.3%（同29.2%）、セメント専用船が18.6%（同18.8%）となっているが、この3種類で全体の86.9%を占めている。（第11表参照）

(3) 船齢別、船型別構成

船齢別構成では、5～9年の船舶が全体の28.5%を占めて最も多く、次いで0～4年船、10～14年船、15年以上の順となっている。このうち10年未満船が全体の55.7%を占めているが、前年の58.0%と比較すると2.3%もその比率を落としている。また15年以上船は、前年の18.0%か

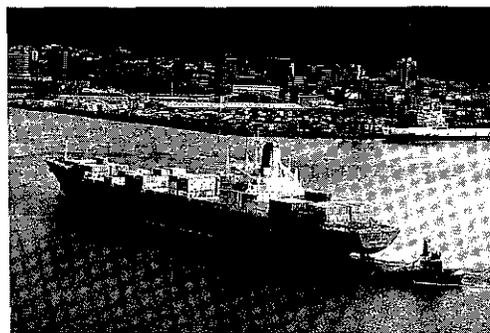
ら19.4%に増えており、運航船の老朽化が進んでいる。

なお、船齢15年以上船の19.4%は外航船の19.8%とほぼ同水準であるが、その内訳をみると専用船が全体の56.4%（前年は54.2%）を占めている。

船型別には、500%から6,000%まで平均的に構成されているが、貨物船においては1,300%～1,700%の船型が多く、油送船では800%～1,300%、1,700%～2,200%、2,200%～3,000%、4,000%～5,000%の船型が多くなっている。

（第12表、第13表参照）

内外情報



▲ウェリントン港に入港中のコンテナ船

1. 当協会会員会社の平成2年度設備資金（船舶関係）借入状況
2. IMO第65回法律委員会の模様
3. 国際油濁補償基金第14回総会の模様
4. 平成2年度船員保険収支決算
5. 平成2年のわが国外航定期航路配船状況

1. 当協会会員会社の平成2年度設備資金（船舶関係）借入状況

当協会では、毎年会員会社の設備資金（船舶関係）についても、平成3年8月、会員会社167社を調査対象とし、該当船舶を有する報告会社110社について集

【表1】 合計 平成2年度設備資金（船舶関係）借入状況調査 (単位：千円)

| 借入金 借入先 | 平成元年度末 | 平成2年度末 | 平成2年度末 | 平成2年度末 | 借入残高対前年比 | | 借入残高構成比(%) | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|------------|-------|------|
| | 借入残高 | 新規借入額 | 返済額 | 借入残高 | 増減額 | 伸び率(%) | 元年度末 | 2年度末 | |
| 政府金融機関 | 日本開発銀行 | 446,049,971 | 40,531,000 | 78,349,357 | 408,231,613 | ▲ 37,818,357 | ▲ 8.5 | 63.1 | 61.0 |
| | 北海道東北開発公庫 | 10,687,900 | 980,000 | 320,000 | 11,347,900 | 660,000 | 6.2 | 1.5 | 1.7 |
| | 中小企業金融公庫 | 121,416 | 0 | 33,072 | 88,344 | ▲ 33,072 | ▲ 27.2 | 0.0 | 0.0 |
| | 商工中金 | 3,672,300 | 1,372,000 | 717,930 | 4,326,370 | 654,070 | 17.8 | 0.5 | 0.6 |
| | その他 | 8,055,934 | 1,156,500 | 408,524 | 8,803,910 | 747,976 | 9.3 | 1.1 | 1.3 |
| | 計 | 468,587,521 | 44,039,500 | 79,828,883 | 432,798,137 | ▲ 35,789,383 | ▲ 7.6 | 66.3 | 64.7 |
| 市中金融機関等 | 長期信用銀行 | 79,201,212 | 20,552,119 | 19,899,927 | 79,853,404 | 652,192 | 0.8 | 11.2 | 11.9 |
| | 日本興業銀行 | 32,879,590 | 8,187,833 | 9,060,865 | 32,006,558 | ▲ 873,032 | ▲ 2.7 | 4.7 | 4.8 |
| | 日本長期信用銀行 | 32,511,413 | 11,723,826 | 8,499,347 | 35,735,892 | 3,224,479 | 9.9 | 4.6 | 5.3 |
| | 日本債券信用銀行 | 13,810,209 | 640,460 | 2,339,715 | 12,110,954 | ▲ 1,699,255 | ▲ 12.3 | 2.0 | 1.8 |
| | 都市銀行 | 69,420,767 | 12,000,729 | 18,701,497 | 62,719,999 | ▲ 6,700,768 | ▲ 9.7 | 9.8 | 9.4 |
| | 地方銀行 | 13,335,356 | 4,236,025 | 1,755,305 | 15,816,076 | 2,480,720 | 18.6 | 1.9 | 2.4 |
| | 信託銀行 | 16,502,549 | 4,157,529 | 4,597,411 | 16,062,667 | ▲ 439,882 | ▲ 2.7 | 2.3 | 2.4 |
| | 生命保険 | 10,185,772 | 300,000 | 1,931,140 | 8,554,632 | ▲ 1,631,140 | ▲ 16.0 | 1.4 | 1.3 |
| | 損害保険 | 7,351,650 | 110,000 | 1,316,960 | 6,144,690 | ▲ 1,206,960 | ▲ 16.4 | 1.0 | 0.9 |
| | 外国債 | 1,303,475 | 0 | 205,842 | 1,097,633 | ▲ 205,842 | ▲ 15.8 | 0.2 | 0.2 |
| | 造船所延他 | 2,611,862 | 198,205 | 642,453 | 2,167,614 | ▲ 444,248 | ▲ 17.0 | 0.4 | 0.3 |
| 計 | 238,445,885 | 51,480,046 | 53,827,640 | 236,098,291 | ▲ 2,347,594 | ▲ 1.0 | 33.7 | 35.3 | |
| 合計 | 707,033,406 | 95,519,546 | 133,656,523 | 668,896,428 | ▲ 38,136,977 | ▲ 5.4 | 100.0 | 100.0 | |
| 全体に占める割合(%) | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | — | — | — | — | |

(注) 1. 調査対象167社のうち、該当船舶を有する報告会社110社の集計である。
2. 四捨五入の関係で末尾が若干合わないところがある。

【表2】 海運融資船対象融資

(単位：千円)

| 借入金 借入先 | 平成元年度末 | 平成2年度末 | 平成2年度末 | 平成2年度末 | 借入残高対前年比 | | 借入残高構成比(%) | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|------------|-------|------|
| | 借入残高 | 新規借入額 | 返済額 | 借入残高 | 増減額 | 伸び率(%) | 元年度末 | 2年度末 | |
| 政府金融機関 | 日本開発銀行 | 435,044,021 | 35,735,000 | 76,540,757 | 394,238,263 | ▲ 40,805,757 | ▲ 10.4 | 83.4 | 83.9 |
| | 北海道東北開発公庫 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 中小企業金融公庫 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 商工中金 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | その他 | 697,245 | 0 | 70,227 | 627,018 | ▲ 70,227 | ▲ 11.2 | 0.1 | 0.1 |
| 計 | 435,741,266 | 35,735,000 | 76,610,984 | 394,865,281 | ▲ 40,875,984 | ▲ 10.4 | 83.5 | 84.1 | |
| 市中金融機関等 | 長期信用銀行 | 38,562,418 | 6,217,190 | 11,396,494 | 33,383,114 | ▲ 5,179,304 | ▲ 15.5 | 7.4 | 7.1 |
| | 日本興業銀行 | 19,927,692 | 3,184,530 | 5,885,242 | 17,226,980 | ▲ 2,700,712 | ▲ 15.7 | 3.8 | 3.7 |
| | 日本長期信用銀行 | 18,597,256 | 3,012,200 | 5,506,542 | 16,102,914 | ▲ 2,494,342 | ▲ 15.5 | 3.6 | 3.4 |
| | 日本債券信用銀行 | 37,470 | 20,460 | 4,710 | 53,220 | 15,750 | 29.6 | 0.0 | 0.0 |
| | 都市銀行 | 32,947,356 | 5,231,235 | 9,593,427 | 28,585,164 | ▲ 4,362,192 | ▲ 15.3 | 6.3 | 6.1 |
| | 地方銀行 | 2,283,960 | 949,525 | 375,684 | 2,857,801 | 573,841 | 20.1 | 0.4 | 0.6 |
| | 信託銀行 | 10,283,299 | 1,869,260 | 3,050,457 | 9,102,102 | ▲ 1,181,197 | ▲ 13.0 | 2.0 | 1.9 |
| | 生命保険 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 損害保険 | 994,550 | 0 | 532,080 | 462,470 | ▲ 532,080 | ▲ 115.1 | 0.2 | 0.1 |
| | 外国債 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 造船所延 | 192,600 | 0 | 57,200 | 135,400 | ▲ 57,200 | ▲ 42.2 | 0.0 | 0.0 |
| | その他 | 539,050 | 0 | 216,000 | 323,050 | ▲ 216,000 | ▲ 66.9 | 0.1 | 0.1 |
| | 計 | 85,803,233 | 14,267,210 | 25,221,342 | 74,849,101 | ▲ 10,954,132 | ▲ 13.8 | 16.5 | 15.9 |
| 合計 | 521,544,499 | 50,002,210 | 101,832,326 | 469,714,382 | ▲ 51,830,116 | ▲ 10.9 | 100.0 | 100.0 | |
| 全体に占める割合(%) | 73.8 | 52.3 | 76.2 | 70.2 | — | — | — | — | |

【表3】 海運融資船以外の新造船融資

(単位：千円)

| 借入金 借入先 | 平成元年度末 | 平成2年度末 | 平成2年度末 | 平成2年度末 | 借入残高対前年比 | | 借入残高構成比(%) | | |
|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------|------|
| | 借入残高 | 新規借入額 | 返済額 | 借入残高 | 増減額 | 伸び率(%) | 元年度末 | 2年度末 | |
| 政府金融機関 | 日本開発銀行 | 7,166,150 | 1,335,000 | 438,800 | 8,062,350 | 896,200 | 12.5 | 4.3 | 4.7 |
| | 北海道東北開発公庫 | 10,687,900 | 980,000 | 320,000 | 11,347,900 | 660,000 | 6.2 | 6.4 | 6.7 |
| | 中小企業金融公庫 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 商工中金 | 2,571,900 | 328,000 | 486,170 | 2,413,730 | ▲ 158,170 | ▲ 6.1 | 1.6 | 1.4 |
| | その他 | 7,336,314 | 1,096,100 | 338,297 | 8,094,117 | 757,803 | 10.3 | 4.4 | 4.7 |
| 計 | 27,762,264 | 3,739,100 | 1,583,267 | 29,918,097 | 2,155,833 | 7.8 | 16.7 | 17.5 | |
| 市中金融機関等 | 長期信用銀行 | 36,448,632 | 8,414,929 | 7,424,574 | 37,438,987 | 990,355 | 2.7 | 22.0 | 22.0 |
| | 日本興業銀行 | 11,698,372 | 4,803,303 | 2,769,219 | 13,732,456 | 2,034,084 | 17.4 | 7.1 | 8.1 |
| | 日本長期信用銀行 | 12,639,521 | 3,411,626 | 2,677,350 | 13,373,797 | 734,276 | 5.8 | 7.6 | 7.8 |
| | 日本債券信用銀行 | 12,110,739 | 200,000 | 1,978,005 | 10,332,734 | ▲ 1,778,005 | ▲ 14.7 | 7.3 | 6.1 |
| | 都市銀行 | 31,008,959 | 6,179,494 | 7,605,934 | 29,582,519 | ▲ 1,426,440 | ▲ 4.6 | 18.7 | 17.3 |
| | 地方銀行 | 9,576,161 | 386,500 | 1,272,361 | 8,690,300 | ▲ 885,861 | ▲ 9.3 | 5.8 | 5.1 |
| | 信託銀行 | 5,736,778 | 1,488,269 | 1,403,159 | 5,821,888 | 85,110 | 1.5 | 3.5 | 3.4 |
| | 生命保険 | 9,155,772 | 0 | 901,140 | 8,254,632 | ▲ 901,140 | ▲ 9.8 | 5.5 | 4.8 |
| | 損害保険 | 6,357,100 | 110,000 | 784,880 | 5,682,220 | ▲ 674,880 | ▲ 10.6 | 3.8 | 3.3 |
| | 外国債 | 1,303,475 | 0 | 205,842 | 1,097,633 | ▲ 205,842 | ▲ 15.8 | 0.8 | 0.6 |
| | 造船所延 | 2,388,962 | 198,205 | 554,953 | 2,032,214 | ▲ 356,748 | ▲ 14.9 | 1.4 | 1.2 |
| | その他 | 36,023,400 | 9,910,439 | 3,895,664 | 42,038,175 | 6,014,775 | 16.7 | 21.7 | 24.6 |
| | 計 | 137,999,239 | 26,687,836 | 24,048,507 | 140,638,568 | 2,639,329 | 1.9 | 83.3 | 82.5 |
| 合計 | 165,761,503 | 30,426,936 | 25,631,774 | 170,556,665 | 4,795,162 | 2.9 | 100.0 | 100.0 | |
| 全体に占める割合(%) | 23.4 | 31.9 | 19.2 | 25.5 | — | — | — | — | |

計を行い、以下の表1～4のようにとりまとめた。

まず、合計(表1)をみると、平成2年度末借入残高は、前年度末に比べ5.9%減少の6,689億円となっている。このうち政府系金融機関は4,328億円(前

年度比8.2%減)であり、市中金融機関等は2,361億円(同0.7%減)となっている。

借入先の構成は、日本開発銀行への依存度が全体の6割を占め、次いで長期信用銀行3行、および都

【表4】 その他（改装・買船等）融資

(単位：千円)

| 借入金 借入先 | 平成元年度末 | 平成2年度末 | 平成2年度末 | 平成2年度末 | 借入残高対前年比 | | 借入残高構成比(%) | | |
|-------------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-----------|------------|-------|------|
| | 借入残高 | 新規借入額 | 返済額 | 借入残高 | 増減額 | 伸び率(%) | 元年度末 | 2年度末 | |
| 政府金融機関 | 日本開発銀行 | 3,839,800 | 3,461,000 | 1,369,800 | 5,931,000 | 2,091,200 | 54.5 | 19.5 | 20.7 |
| | 北海道東北開発公庫 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 中小企業金融公庫 | 121,416 | 0 | 33,072 | 88,344 | ▲ 33,072 | ▲ 27.2 | 0.6 | 0.3 |
| | 商工中金 | 1,100,400 | 1,044,000 | 231,760 | 1,912,640 | 812,240 | 73.8 | 5.6 | 6.7 |
| | その他 | 22,375 | 60,400 | 0 | 82,775 | 60,400 | 269.9 | 0.1 | 0.3 |
| 計 | 5,083,991 | 4,565,400 | 1,634,632 | 8,014,759 | 2,930,768 | 57.6 | 25.8 | 28.0 | |
| 市中金融機関等 | 長期信用銀行 | 4,190,162 | 5,920,000 | 1,078,859 | 9,031,303 | 4,841,141 | 115.5 | 21.2 | 31.5 |
| | 日本興業銀行 | 1,253,526 | 200,000 | 406,404 | 1,047,122 | ▲ 206,404 | ▲ 16.5 | 6.4 | 3.7 |
| | 日本長期信用銀行 | 1,274,636 | 5,300,000 | 315,455 | 6,259,181 | 4,984,545 | 391.1 | 6.5 | 21.9 |
| | 日本債券信用銀行 | 1,662,000 | 420,000 | 357,000 | 1,725,000 | 63,000 | 3.8 | 8.4 | 6.0 |
| | 都市銀行 | 5,464,452 | 590,000 | 1,502,136 | 4,552,316 | ▲ 912,136 | ▲ 16.7 | 27.7 | 15.9 |
| | 地方銀行 | 1,475,235 | 2,900,000 | 107,260 | 4,267,975 | 2,792,740 | 189.3 | 7.5 | 14.9 |
| | 信託銀行 | 482,472 | 800,000 | 143,795 | 1,138,677 | 656,205 | 136.0 | 2.4 | 4.0 |
| | 生命保険 | 1,030,000 | 300,000 | 1,030,000 | 300,000 | ▲ 730,000 | ▲ 70.9 | 5.2 | 1.0 |
| | 損害保険 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 外国債 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 外資 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 造船所 | 30,300 | 0 | 30,300 | 0 | ▲ 30,300 | ▲ 100.0 | 0.2 | 0.0 |
| | 延滞 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | その他 | 1,970,792 | 15,000 | 665,441 | 1,320,351 | ▲ 650,441 | ▲ 33.0 | 10.0 | 4.6 |
| 計 | 14,643,413 | 10,525,000 | 4,557,791 | 20,610,622 | 5,967,209 | 40.8 | 74.2 | 72.0 | |
| 合計 | 19,727,404 | 15,090,400 | 6,192,423 | 28,625,381 | 8,897,977 | 45.1 | 100.0 | 100.0 | |
| 全体に占める割合(%) | 2.8 | 15.8 | 4.6 | 4.3 | — | — | — | — | |

市銀行への依存度がそれぞれ全体の約1割となっている。

次に、海運融資船対象融資（表2）をみると、平成2年度末借入残高は、前年度末に比べ10.9%減少の4,697億円と、昨年度に引き続き2桁台の減少となったが、全体に占める割合は70.2%と、依然高いものとなっている。

また、海運融資船以外の新造船融資（表3）をみ

ると、平成2年度末借入残高は、前年度末に比べ1.7%増加の1,706億円と小幅な伸びを示したが、日本開発銀行（前年度比11.1%）、日本興業銀行（同14.8%）などは大幅に増加している。

改装・買船等、その他融資（表4）の平成2年度借入残高は、前年度末に比べ31.1%増加の286億円となっている。

2. IMO第65回法律委員会の模様

題記委員会は、1991年9月30日～10月4日にかけて、ロンドンIMO本部で開催された。

参加は42カ国で他に準加盟国として、香港およびオブザーバーとしてICSをはじめ19の団体が出席した。わが国からは下記11人が参加した。

運輸省海上交通局長 盛山 正仁

在英日本大使館参事官 金沢 悟
成蹊大学法学部教授 谷川 久
日本造船研究協会技術顧問 篠村 義夫
日本船主協会法規専門委員会委員 新谷 顕一
日本郵船法務保険室長
日本内航海運組合総連合会理事長付 本橋 大義
全国内航タンカー海運組合 池内 享
上野ケミカル運輸専務取締役
成蹊大学専任講師 藤田 友敬

東京ガス企画開発部長 浦野 浩
日本海難防止協会ロンドン事務所長 小畑 芳朗
日本船主協会業務部業務第一課長 植村 保雄

今回の法律委員会の主要議題は、HNS 条約案(海上航行船舶による危険物の輸送中に生じた損害についての民事責任に関する条約(案))の検討であり、前回(91年3月)の法律委員会において、議論を深めるべき事項とされた点を中心に討議が進められた。本条約案についての討議のポイントは下記のとおり。

1. HNS 条約の対象物質

(1) 原油類

わが国は CLC/FC^(注)の対象となっている原油類を HNS 条約の対象からはずすよう主張した。しかし CLC/FC では、原油類の物的・人的損害をカバーしていないため、これを HNS 条約の対象として残すべきであるとする国が多かった。

(注)CLC (1969年の「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」)

FC (油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約)

(2) バンカー(燃料)油

バンカー油を本 HNS に含めるか否かについて、ワーキング・グループが結成され、そこで討議を行った。含めることに反対した国は、日本、メキシコ、ドイツ、ギリシャであり、米国は HNS 貨物を積んでいる場合には含めるとし、その他の国は含めることに賛意を示した。バンカー油を本条約に含めるか否かについては、政策的にもかつ実務的にも大きな問題であるので、今後も法律委員会で大きな争点の一つとなろう。しかし、数の上では含めるとする国のほうが多く、方向としては HNS 条約の対象となる可能性が大きい。

(3) IMDG コードの物質

① IMDG コードによる物質(基本的にはパッケージ貨物を前提としたもの)を危険物の対象にすることについて、日本は削除を主張し、一部の国の支持は得たものの、大勢の意見はこれに反対であった。ただし一部の代表より IMDG コードから品目を選定して対象とすべきとの意見が出され、引き続き検討することとなった。

② 同じく IMDG コードクラス 7 radioactive materials (放射性物質)を条約の対象とすることについては、ウィーンおよびパリ両条約でカバーされない海上輸送についてのみ HNS 条約を適用することとなった。

(4) ばら積危険物質

① SOLAS 条約、MARPOL 条約で引用されている IBC コード^(注)、BC コード^(注)および IGC コード^(注)の物質を条約の対象とすることについては、次回の検討に委ねられた。

(注)IBC コード(危険化学品のバラ積み運送船の構造・設備についての国際規則)

BC コード(固体バラ積み貨物安全実施基準)
IGC コード(液化ガスのバラ積み運送船の構造・設備についての国際規則)

② MARPOL 付属書 II 付録 II の物質中 D 類(有害液体物質)について、日本は強く削除を求めたが、大勢は深刻な環境汚染をもたらす恐れがあるとのことから削除に反対した。

2. 2nd Tier への拠出^(注)

(1) 拠出品目の範囲

拠出品目に関し、上記対象物質のリストの中から具体的にどの品目まで拠出を求めるかについて、前年の事故状況などに応じスキームの決定により変化させられるようにするべきである

との意見が出されたが、品目間の不公平が生じること、抛出対象品目が変化すること等の理由により、この意見には疑問を投げかける国が多かった。

(2) CEFIC (欧州化学工業会) 提案

CEFIC が荷主より抛出金を徴収せず、船主が抛出金を運賃に加算して徴収する方法を提案したが、わが国、英国および ICS 等が本提案に難色を示し、取りあげられるには至らなかった。

(注)90年9月開催の第63回法律委員会で、HNS

損害に対する補償方法に関し、運送人と荷主の双方が責任をもつ Two-Tier (二層) 方式の考え方が導入された。

運送人が責任をもつ範囲である 1st Tier と 1st Tier でカバーされない部分を補償する 2nd Tier で構成される。

1st Tier における責任を担保するため、船主は強制保険が義務づけられ、2nd Tier において荷主等は危険物証書を購入し、その売上金をもって国際的な基金を形成し、それによって被害者の補償にあてようとするものである。この危険物証書購入対象となる貨物および船舶をそれぞれ抛出貨物、抛出船舶 (船主負担—後述—) と称している。(本誌1990年11月号 P.24参照)

(3) 抛出船舶

前航海の残留物がある空船航海を抛出の対象とするか否かについて議論され、わが国をはじめとするいくつかの国および団体がこれを外すよう要求した。わが国の要求についてはエジプトなど一部の反対があったものの、大勢はこれを支持した。

3. 国際油濁補償基金第14回総会の模様

国際油濁補償基金 (IOPC Fund) 第14回総会が1991年10月7日～11日の間、同基金第28回理事会および第29回理事会をはさんで、ロンドンの IMO 本部で開催された。

会議には基金締約国31カ国、非締約国12カ国、IMO、ICS、国際 P&I クラブ等、オブザーバー 8 団体が参加し、議長ブレッドホルト氏 (J. Bredholt : デンマーク) の下で、討議が行われた。なお、日本からは、下記 7 名が出席した。

成蹊大学法学部教授 谷川 久
在英日本大使館参事官 金沢 悟
運輸省海上交通局総務課補佐官 盛山 正仁
石油海事協会専務理事 高橋 清
日本内航海運組合総連合会理事長付 本橋 大義

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

今回の会議の主要議題は、「69年油濁民事責任条約 (69CLC) 及び71年油濁補償基金条約 (71FC) に基づく国際油濁に関する責任と補償の将来展望」と題され、本年3月、6月の2回にわたり作業部会で検討した内容が審議された。

すなわち、過去2回の作業部会では上記2条約を修正する目的で採択されたいわゆる84年議定書 (84 Protocols) が、その後発効のめどがつかない状況にかんがみ、その発効要件を緩和することを主要内容とする案がまとめられたが、今回の総会でその内容が合意された。具体的には① Protocol to 69 CLC については、「10カ国以上の加入、うち100万%以上

のタンカー保有国6カ国の加入をもって発効する」とある現行規定を「うち100万%以上のタンカー保有国を4カ国ないし5カ国」に減らすこと、② Protocol to 71FC については、「8カ国以上の加入、かつその拠出油量合計6億トンをもって発効する」とある現行規定を「拠出油量合計4億トン」に減らすことについて合意を見た。

一方、今回の会議でも、かねてより日本が主張して来た「基金への拠出金に上限を設定すべし」とする論点（いわゆる“Capping”問題）が、最も大きい争点となった。この点について、日本は、日本の過大な負担は、拠出油の算出において国内の2次輸送量が count されていることにもよると指摘、再度、各国の理解を強く求めた。これに対し、各国、特に欧州諸国は日本の立場は分かると前置きしながらも、「個々の石油輸入業者が輸送量に応じて拠出金を負担するのは当然であり、日本に“Capping”を認めると、日本の業者を不当に利することになり不公平で

ある」と強く反発した。しかしながら、今回の会議では本問題はむしろ「政治的な問題」であるとして、最終結論はさらに外交会議に委ねられることとなった。

以上の結果、総会では決議をまとめて、IMO に対し下記諸点について審議するため、可及的速やかに外交会議を開催するよう要請することとなった。

① 84 Protocols にかわる新しい Protocols の採択について

②新しい Protocols 成立にともなう条約法上の問題について

③いわゆる“Capping”の導入について

本件は、これで IOPC Fund の手を離れ、スケジュールとしては、IMO 内部（法律委員会および理事会）での検討、承認を得て、1992年12月までに、外交会議が開催される運びとなるが、今回合意された発効要件の緩和は現状に照らしてもかなり緩やかなものであり、新しい Protocols の成立は確実と見られる。

4. 平成2年度船員保険収支決算

社会保険庁は、10月15日に開催された社会保険審議会船員保険部会において平成2年度の船員保険の収支決算について報告した。

それによると、収支状況は別表のとおりで、収入面では保険料収入が前年度比25億円増の982億円となり、国庫補助等を合わせた合計は1,105億円が確保された。一方、支出面では保険給付費が613億円で、同比36億円減となる等で合計は同比66億円減の1,025億円に抑えられた。この結果、収支決算は元年度に比べ88億円改善され80億円の黒字となった。

船員保険特別会計のここ数年の収支状況は、昭和

62年度42億円、63年度74億円、平成元年度8億円と連続して赤字を計上してきたが、平成2年度の収支は、大幅な改善を示した。その要因は、①保険料率を4%引き上げたこと、②被保険者数の減少にもかかわらず、標準報酬月額伸びにより保険料収入が増加したこと、③疾病部門における医療費支出が抑制できたこと、④失業部門が引き続き改善できたこと等とされている。

当局では、収支状況の推移を見つつ、船員保険制度の構造的問題を改善するため、制度のあり方について引き続き検討することとしている。

【別表】

平成2年度 船員保険特別会計部門別収支決算

(単位：億円)

| 区分 | 収 入 | | | 支 出 | | | 収支差引過▲不足額 | | | | |
|--------|----------------------|-------|-----|--------------|----------------------|-------|-----------|--------------|-----|-----|--------------|
| | 項 目 | 元年度 | 2年度 | 差引増減額 ▲減額 | 項 目 | 元年度 | 2年度 | 差引増減額 ▲減額 | 元年度 | 2年度 | 差引増減額 ▲減額 |
| 疾病給付金 | 保険料収入 | 680 | 691 | 11 | 保険給付費 | 534 | 517 | ▲17 | | | |
| | 一般会計より受入 | 30 | 30 | 0 | 老人保健拠出金 | 155 | 146 | ▲9 | | | |
| | 厚生保険特別会計業務勘定より受入(注1) | - | 16 | 16 | 退職者給付拠出金 | 26 | 21 | ▲5 | | | |
| | | | | | 福祉施設費 | 0 | 0 | 0 | | | |
| | 計 | 710 | 737 | 27 | 計 | 715 | 684 | ▲31 | ▲5 | 53 | 58 |
| 失業給付金 | 保険料収入 | 89 | 90 | 1 | 保険給付費 | 94 | 72 | ▲22 | | | |
| | 一般会計より受入 | 48 | 14 | ▲34 | | | | | | | |
| | 前年度剰余金受入 | 0 | 13 | 13 | 翌年度へ繰越 | 13 | 10 | ▲3 | | | |
| | 計 | 137 | 117 | ▲20 | 計 | 107 | 82 | ▲25 | 30 | 35 | 5 |
| 年金給付金 | 保険料収入 | 113 | 125 | 12 | 保険給付費 | 21 | 24 | 3 | | | |
| | 一般会計より受入 | 1 | 1 | 0 | | | | | | | |
| | 運用収入 | 23 | 25 | 2 | 諸支出金(注2) | 146 | 140 | ▲6 | | | |
| | 積立金より受入 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| | 雑収入 | 0 | 0 | 0 | 福祉施設費 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 計 | 137 | 151 | 14 | 計 | 167 | 164 | ▲3 | ▲30 | ▲13 | 17 | |
| 福祉施設分 | 保険料収入 | 69 | 66 | ▲3 | | | | | | | |
| | 積立金より受入 | 3 | 0 | ▲3 | 福祉施設費 | 75 | 68 | ▲7 | | | |
| | 雑収入 | 3 | 6 | 3 | 計 | 75 | 68 | ▲7 | 0 | 4 | 4 |
| 業務取扱分等 | 保険料収入 | 6 | 10 | 4 | | | | | | | |
| | 一般会計より受入 | 13 | 13 | 0 | 業務取扱費 | 27 | 27 | 0 | | | |
| | 雑収入 | 5 | 5 | 0 | | | | | | | |
| | 計 | 24 | 28 | 4 | 計 | 27 | 27 | 0 | ▲3 | 1 | 4 |
| 合 計 | 保険料収入 | 957 | 982 | 25 | 保険給付費 | 649 | 613 | ▲36 | | | |
| | 一般会計より受入 | 92 | 58 | ▲34 | 老人保健拠出金 | 155 | 146 | ▲9 | | | |
| | 運用収入 | 23 | 25 | 2 | 退職者給付拠出金 | 26 | 21 | ▲5 | | | |
| | 児童手当拠出金収入 | 0 | 0 | 0 | 業務取扱費 | 27 | 27 | 0 | | | |
| | | | | | 諸支出金 | 146 | 140 | ▲6 | | | |
| | 厚生保険特別会計児童手当勘定より受入 | 0 | 0 | 0 | 福祉施設費 | 75 | 68 | ▲7 | | | |
| | | | | | 児童手当拠出金(厚生保険特別会計へ繰入) | 0 | 0 | 0 | | | |
| | 厚生保険特別会計業務勘定より受入 | - | 16 | 16 | 翌年度へ繰越 | 13 | 10 | ▲3 | | | |
| | 積立金より受入 | 3 | 0 | ▲3 | | | | | | | |
| | 雑収入 | 8 | 11 | 3 | | | | | | | |
| | 前年度剰余金受入 | 0 | 13 | 13 | | | | | | | |
| 合 計 | 1,083 | 1,105 | 22 | 合 計 | 1,091 | 1,025 | ▲66 | ▲8 | 80 | 88 | |

注1) 老人保健拠出金負担の緩和措置である特別保健福祉事業による。

注2) 1986年3月以前の職務上年金部分に関する給付(厚生年金保険より支出)を含む。

5. 平成2年のわが国外航定期航路配船状況

当協会では昭和35年以来運輸省の協力を得て、毎年4月1日現在の外航定期航路の現状をとりまとめ

て発表しているが、このほど平成3年版を発表したので、以下にその概要を紹介する。

それによると、平成2年における邦船社による配船総数は5,048航海で、前年に比較して744航海(17.3%)増となっているものの、航路総数は62航路で1航路(1.6%)減となっている。(表1参照)

1. コンテナ船

三国間を含むコンテナ船関係航路全体で航路数は30で前年と比較して1航路増加し、航海数も2,133航海で同186航海(9.6%)増となった。

これについてまずわが国向・発のコンテナ航路についてみると、航路数が前年の21から20へと1航路減少したものの、航海数は1,629航海と前年比53航海(3.4%)増となった。

この状況を航路別にみると、北米北西岸が52航海(前年比33.3%)増加したのをはじめ、香港・海峡地が44航海(同550.0%)、台湾・海峡地が30航海(同30.6%)、バンコクコンテナが11航海(7.4%)とそれぞれ大幅に増加した。一方、スペースチャーターの変更により欧州が52航海(前年比25.0%)減少しており、紅海も50航海(同49.0%)と大幅な減少を示した。また、平成元年において21航海の実績があった東地中海コンテナは、平成2年には配船が行われなかった。

三国間航路は、シンガポール/インド・パキスタ

ン、ポルトガルフィーターの2航路が新たに加わり、16航路となり、航海数も504航海と前年比133航海(35.8%)の増加となった。

航路別ではマラッカストレイツが70航海(前年比225.8%)増と著しい伸びを示す一方で、台湾・香港・フィリピンが14航海(同26.9%)、フィリピン・台湾が12航海(同14.8%)減少した。

なお、コンテナ航路のうち北米関係が32.4%を占めており、東南アジア関係が34.3%、欧州が12.6%となっている。また三国間コンテナでは極東/北米が20.2%を占めており、コンテナ関係航路全体で北米関係が29.5%となっている。(表1・2参照)

2. 在来船

在来船関係航路全体で航路数は前年比2減少の32航路であったが、航海数は2,915航海となり前年比558航海(23.7%)の増加となっている。

このうちわが国向・発の在来船航路は、航路数が前年の28から2減少して26航路となったものの、航海数は546(同24.1%)増加して2,811航海となっている。

これを航路別にみると、韓国が331航海(対前年比62.8%)、香港・海峡地が110航海(同34.9%)、中国が84航海(同182.6%)と大幅に増加する一方で、台

【表1】 定期船関係総括表

| | 平成2年 | | | 平成元年 | | | 増 | | 減 | |
|-----------|------|------|-------|------|------|-------|-----|------|-----|------|
| | 航路数 | 配船社数 | 航海数 | 航路数 | 配船社数 | 航海数 | 航路数 | 配船社数 | 航海数 | % |
| コンテナ航路 | 20 | 54 | 1,629 | 21 | 54 | 1,576 | ▲1 | - | 53 | 3.4 |
| 三国間コンテナ航路 | 10 | 16 | 504 | 8 | 14 | 371 | 2 | 2 | 133 | 38.8 |
| コンテナ船計 | 30 | 70 | 2,133 | 29 | 68 | 1,947 | 1 | 2 | 186 | 9.6 |
| 在来船航路 | 26 | 80 | 2,811 | 28 | 80 | 2,265 | ▲2 | - | 546 | 24.1 |
| 三国間在来船航路 | 6 | 6 | 104 | 6 | 6 | 92 | - | - | 12 | 13.0 |
| 在来船計 | 32 | 86 | 2,915 | 34 | 86 | 2,357 | ▲2 | - | 558 | 23.7 |
| 総計 | 62 | 156 | 5,048 | 63 | 154 | 4,304 | ▲1 | 2 | 744 | 17.3 |

(注)1. 元・2年とも各年に配船実績を有する航路のみを掲載した。

2. 配船社数は重複している。

3. 航海数は同一航路の各船社の航海数を合計したものである。ただし、スペースチャーター等についてはスペースチャーターに参加する各船社ごとに航海数を計上せず、スペースチャーターごとに航海数を計上した。

4. 増減の%は航海数による。

【表2】 コンテナ船関係航路別航海数

| 航 路 名 | 平成 2 年 | | 平成 元 年 | | 増 | | 減 |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|------|------|--------|
| | 配船社数 | 航海数 | 配船社数 | 航海数 | 配船社数 | 航海数 | % |
| 欧 州 コ ン テ ナ | 3 | 156 | 3 | 208 | - | ▲ 52 | ▲ 25.0 |
| 地 中 海 コ ン テ ナ | 2 | 50 | 2 | 44 | - | 6 | 13.6 |
| 東 地 中 海 コ ン テ ナ | - | - | 2 | 21 | ▲ 2 | ▲ 21 | - |
| 紅 海 コ ン テ ナ | 2 | 52 | 2 | 102 | - | ▲ 50 | ▲ 49.0 |
| ニ ュ ー ヨ ー ク コ ン テ ナ | 4 | 86 | 4 | 87 | - | ▲ 1 | ▲ 1.1 |
| 北 米 北 西 岸 コ ン テ ナ | 4 | 208 | 4 | 156 | - | 52 | 33.3 |
| 北 米 カ リ フ ォ ル ニ ア コ ン テ ナ | 4 | 210 | 4 | 210 | - | - | - |
| 東 豪 州 コ ン テ ナ | 4 | 67 | 4 | 60 | - | 7 | 11.7 |
| 西 豪 州 コ ン テ ナ | 3 | 26 | 3 | 25 | - | 1 | 4.0 |
| ニ ュ ー ジ ー ラ ン ド コ ン テ ナ | 2 | 24 | 2 | 24 | - | - | - |
| ペ ル シ ャ 湾 コ ン テ ナ | 4 | 28 | 4 | 31 | - | ▲ 3 | ▲ 9.7 |
| 南 ア フ リ カ コ ン テ ナ | 3 | 30 | 3 | 24 | - | 6 | 25.0 |
| 香 港 ・ 台 湾 コ ン テ ナ | 3 | 115 | 3 | 99 | - | 16 | 16.2 |
| 香 港 ・ 海 峡 地 コ ン テ ナ | 1 | 52 | 1 | 8 | - | 44 | 550.0 |
| 台 湾 ・ 海 峡 地 コ ン テ ナ | 4 | 128 | 3 | 98 | 1 | 30 | 30.6 |
| イ ン ド ネ シ ア コ ン テ ナ | 3 | 52 | 3 | 51 | - | 1 | 2.0 |
| バ ン コ ク コ ン テ ナ | 4 | 159 | 3 | 148 | 1 | 11 | 7.4 |
| 台 湾 ・ 比 島 ・ 海 峡 地 コ ン テ ナ | 1 | 52 | 1 | 52 | - | - | - |
| ホ ノ ル ル | 1 | 24 | 1 | 24 | - | - | - |
| S L B コ ン テ ナ | 2 | 110 | 2 | 104 | - | 6 | 5.8 |
| (J N L コ ン テ ナ) | (3) | (110) | (3) | (104) | - | (6) | (5.8) |
| コ ン テ ナ 航 路 小 計 | 54 | 1,629 | 54 | 1,576 | - | 53 | 3.4 |
| 極 東 / 北 米 太 平 洋 岸 コ ン テ ナ | 2 | 102 | 2 | 102 | - | - | - |
| 極 東 / 東 南 豪 州 ・ コ ン テ ナ | 3 | 33 | 3 | 32 | - | 1 | 3.1 |
| 豪 州 / ペ ル シ ャ 湾 ・ コ ン テ ナ | 1 | 28 | 1 | 13 | - | 15 | 115.4 |
| シ ン ガ ポ ー ル / イ ン ド ・ | 1 | 33 | 1 | 30 | - | 3 | 10.0 |
| パ キ ス タ ン ・ ス リ ラ ン カ | 1 | 33 | 1 | 30 | - | 3 | 10.0 |
| 東 地 中 海 フ ィ ー ダ ー コ ン テ ナ | 2 | 52 | 2 | 30 | - | 22 | 73.3 |
| フ ィ リ ピ ン ・ 台 湾 コ ン テ ナ | 2 | 69 | 2 | 81 | - | ▲ 12 | ▲ 14.8 |
| 台 湾 ・ 香 港 ・ フ ィ リ ピ ン コ ン テ ナ | 2 | 38 | 2 | 52 | - | ▲ 14 | ▲ 26.9 |
| マ ラ ッ カ ス ト レ イ ツ コ ン テ ナ | 1 | 101 | 1 | 31 | - | 70 | 225.8 |
| シ ン ガ ポ ー ル / イ ン ド ・ パ キ ス タ ン | 1 | 44 | - | - | 1 | 44 | - |
| ポ ル ト ガ ル フ ィ ー ダ ー | 1 | 4 | - | - | 1 | 4 | - |
| 三 国 間 コ ン テ ナ 航 路 小 計 | 16 | 504 | 14 | 371 | 2 | 133 | 35.8 |
| 合 計 | 70 | 2,133 | 68 | 1,947 | 2 | 186 | 9.6 |

(注) 1. 元・2年とも各年に配船実績を有する航路のみを掲載した。

2. 配船社数は重複している。

3. 航海数は同一航路の各船社の航海数を合計したものである。ただし、スペースチャーター等についてはスペースチャーターに参加する各船社ごとに航海数を計上せず、スペースチャーターごとに航海数を計上した。

4. 増減の%は航海数による。

湾が45航海(同7.2%)、インド・パキスタン・ペルシヤ湾航路が15航海(同51.7%)と大幅に減少した。また、平成元年に配船実績のあった南アフリカ(前年8航海)、海峡地(同9航海)の両航路は、平成2年には配船が行われなかった。

三国間在来航路は、航路数が前年に引き続き6航

路で変化なかったものの、航海数は104航海で前年比12航海(13.0%)増となっている。

その内訳を航路別にみると、シンガポール/マイクロネシア航路が9航海(前年比300.0%)増となっている他は、前年と大きな増減はなかった。

なお、日本向・発の在来船における東南アジア関

【表3】 在来定期船関係航路別航海数

| 航 路 名 | 平成 2 年 | | 平成 元 年 | | 増 減 | | |
|---------------------|--------|-------|--------|-------|------|------|---------|
| | 配船社数 | 航海数 | 配船社数 | 航海数 | 配船社数 | 航海数 | % |
| 中近東・地中海・北アフリカ | 2 | 39 | 2 | 34 | - | 5 | 14.7 |
| カリブ海 | 3 | 16 | 3 | 18 | - | ▲ 2 | ▲ 11.1 |
| 南米東岸 | 2 | 37 | 2 | 40 | - | ▲ 3 | ▲ 7.5 |
| 南米西岸 | 3 | 40 | 3 | 40 | - | - | - |
| 中米西岸 | 4 | 24 | 4 | 24 | - | - | - |
| 南西アフリカ | 2 | 31 | 2 | 27 | - | 4 | 14.8 |
| 東アフリカ | 2 | 24 | 2 | 23 | - | 1 | 4.3 |
| 南アフリカ | - | - | 3 | 8 | ▲ 3 | ▲ 8 | ▲ 100.0 |
| アフリカ離島 | 1 | 12 | 1 | 12 | - | - | - |
| 北西豪州 | 3 | 12 | 3 | 12 | - | - | - |
| ニュージーランド | 2 | 39 | 2 | 37 | - | 2 | 5.4 |
| パプア・ニューギニア | 2 | 12 | 2 | 12 | - | - | - |
| 西太平洋 | 3 | 48 | 3 | 24 | - | 24 | 100.0 |
| 南太平洋 | 3 | 24 | 3 | 24 | - | - | - |
| インド・パキスタン・ペルシャ湾 | 3 | 14 | 3 | 29 | - | ▲ 15 | ▲ 51.7 |
| ベンガル湾 | 2 | 23 | 2 | 7 | - | 16 | 228.6 |
| 香港・海峽地 | 6 | 425 | 6 | 315 | - | 110 | 34.9 |
| 海峽地 | - | - | 1 | 9 | ▲ 1 | ▲ 9 | ▲ 100.0 |
| バシアン | 3 | 216 | 3 | 197 | - | 19 | 9.6 |
| インドネシア | 1 | 70 | 1 | 62 | - | 8 | 12.9 |
| サバ・サラワク | 1 | 27 | 1 | 16 | - | 11 | 68.8 |
| フィリピン | 3 | 18 | 3 | 7 | - | 11 | 157.1 |
| 台湾・香港 | 1 | 73 | 1 | 63 | - | 10 | 15.9 |
| 台湾 | 11 | 576 | 10 | 621 | 1 | ▲ 45 | ▲ 7.2 |
| 韓国 | 5 | 858 | 3 | 527 | 2 | 331 | 62.8 |
| 中国 | 8 | 130 | 7 | 46 | 1 | 84 | 182.6 |
| ナホトカム | 3 | 20 | 3 | 24 | - | ▲ 4 | 16.7 |
| ベトナム | 1 | 3 | 1 | 7 | - | ▲ 4 | ▲ 57.1 |
| 在 来 船 航 路 小 計 | 80 | 2,811 | 80 | 2,265 | - | 546 | 24.1 |
| 南米 / オセアニア | 1 | 12 | 1 | 11 | - | 1 | 9.1 |
| 香港 / ニュージーランド | 1 | 29 | 1 | 29 | - | - | - |
| 香港 / ニューギニア | 1 | 19 | 1 | 19 | - | - | - |
| 極東 / 西太平洋 | 1 | 14 | 1 | 14 | - | - | - |
| 韓国 / 西太平洋 | 1 | 18 | 1 | 16 | - | 2 | 12.5 |
| シンガポール / ミクロネシア | 1 | 12 | 1 | 3 | - | 9 | 300.0 |
| 三 国 間 在 来 船 航 路 小 計 | 6 | 104 | 6 | 92 | - | 12 | 13.0 |
| 合 計 | 86 | 2,915 | 86 | 2,357 | - | 558 | 23.7 |

(注) 1. 元・2年とも各年に配船実績を有する航路のみを掲載した。

2. 配船社数は重複している。

3. 航海数は同一航路の各船社の航海数を合計したものである。ただし、スペースチャーター等についてはスペースチャーターに参加する各船社ごとに航海数を計上せず、スペースチャーターごとに航海数を計上した。

4. 増減の%は航海数による。

係航路のシェアは80.5%であり、三国間の同関係航路を含めると在来船関係航路全体の80.3%を占めて

いる。(表1・3参照)

船のスクリュープロペラが必ず後につくのはなぜ？

飛行機（プロペラ機）では、プロペラは機体の前につけるのが常識。しかし船の場合、外輪船の時代を除けば、プロペラは船体の後につくのが常識だ。なぜ前につけてはいけないのか。

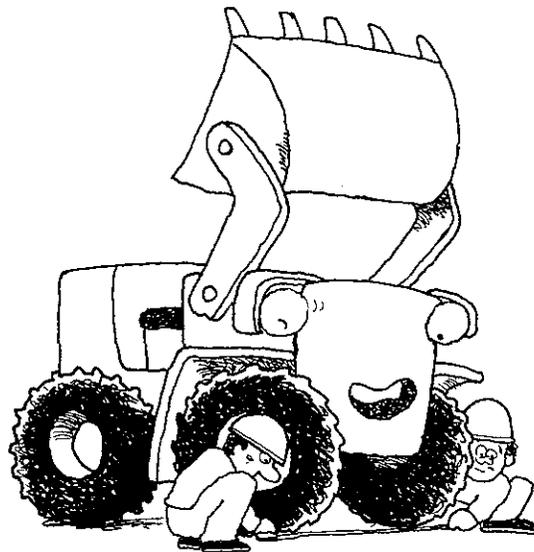
船の推進を妨げる抵抗でいちばん大きいのが波抵抗。ところがプロペラを前につけると、その回転で船の周囲にたくさんの乱流ができ、船全体が波に囲まれたような状態になる。この波のせいでスピードが大きくダウンしてしまうわけだ。

さらにもう一つの理由が、事故などの際の安全への配慮だ。もし暗礁に乗り上げたり、他船と衝突したりした場合、前についていると最初にプロペラが壊れ、操船不能になる。これは船にとって致命的だ。

潜水艦や海底調査船などでは、船体の前部に特殊なプロペラをつけたものもあるが、これはごくまれなケース。技術革新はしばしば常識への挑戦から生まれるが、船の長い歴史の中で、この常識に挑戦した例がほとんどないことをみれば、やはり後部プロペラの方が理にかなっているということなのだろう。

古着から鋼材まで、何でも計る検量業者は積荷の公式記録員。

在来貨物船の場合、運賃は個々の貨物の重量と



容積のどちらかによって決まる。例えば綿のように軽くかさばるものは容積を、鋼材など容積の割に重い貨物は重量を運賃の基準にする。検量はそのため正確なデータを測定する、いわば積み込み前の貨物の身体検査だ。

検量を行うのは、運輸省の認可を受けた公益法人である検量業者で、作業に携わる検量員も、運輸省が発行する検量人手帳の所有者に限られる。つまり検量制度は、船主からも荷主からも独立した第三者が貨物の測定と証明を行うことにより、運賃算定上の公平を期するための制度なのである。

さてその方法だが、まず重量に関しては、小型の貨物なら普通のはかりで計れる。しかし数十トンを超すものになると専用の大型はかりが使用され、さらに100トン近くなれば、クレーンで吊り上げて計る特殊な重量物用はかりが用いられる。

容積の判定はさらにデリケートだ。古着の梱包などサイズが不定な貨物は、抽出されたいくつかの貨物を計測しその平均をとる。また裸積みの中

ラクターなど突出部の多い貨物では、寸法の取りかた一つで容積の算定が大きく変わるため、突出部が取り外しや折りたたみ可能か、他の貨物の積載にどの程度影響するかなどの微妙な判断が要求される。こうした作業用の計測用具も「曲がり尺」「はさみ尺」「メジャーポール」など用途に合わせ多彩だ。

ところでこの検量制度、香港、韓国などで一部行われている以外は、世界にも例をみない日本独自のもの。こんなユニークな制度の存在もまた、日本海運の高い信頼性を支える秘密の一つといえよう。

ミシシッピ川をバージで 1カ月、北米産穀物の 米国縦断川下り。

日本は、小麦、大豆、とうもろこしなど、食生活を支える重要な基礎物資のほとんどを海外に依存しており、その最大の輸入先が米国だ。

これらの穀物が生産されるのはミシシッピ川上流からロッキー山脈の東麓に至る北米中央平原。この世界有数の大穀倉地帯で収穫された穀物は、まず陸路、ミシシッピ川やその支流のイリノイ川沿いのグリーンエレベーター（日本ではサイロと呼ばれる穀物専用倉庫）に約1カ月かかって集荷される。

そこからバージの船隊にばら積みされ、広大な米国の国土を北から南へ縦断するようにミシシッピ川を下り、約1カ月をかけてニューオーリンズに程近いバトンルージュまで運ばれる。

ミシシッピ川下流にあるバトンルージュは、3

万D/Wクラスからパナマックス型(6万D/W)までの貨物船が入港できる北米有数の穀物積出港。ここで穀物を船積みし、パナマ運河を通過し、広大な太平洋を越えて日本に着くまでが約1カ月。陸から川、そして海へと結ばれた約3カ月のこの長大な旅が、北米から日本への穀物輸送のメインルートだ。

朝食のパンにバターを塗りながら、ときには、こうしたドラマチックな穀物の大旅行と、それを支える海運の活躍に思いを馳せてみたいものだ。



海運日誌 (10月)

- 1日 日本郵船と日本ライナーシステムが合併。これに伴い、1988年半ばまで続いた邦船の北米定航6社体制は、今回の合併で3社・2グループ体制に様変わりした。
- ◎ 川崎汽船は、北米の西岸航路拡充のため本年12月で東岸航路を休止する旨、発表した。
- ◎ 船舶整備公団は、公団貸出金利を0.6%引き下げ年6.9%とすると発表した。
- 2日 太平洋航路安定化協定(TSA)は、台北で船主会議を開催し、運賃値上げ問題を検討した。
- 7日 運輸省海上技術安全局が、9月分の新造船建造許可実績を発表。それによると、8隻、32万9,400% (前月比48.6%減)、契約船価は416億3,500万円となった。
- 12日 11日からバンコクで開催されていた主要7カ国蔵相・中央銀行総裁会議(G7)は、再び膨らみ始めた日本の経常黒字に対して懸念を示すとともに、為替相場については、最近の円高ドル安傾向を容認することなどを内容とする共同声明を発表し閉幕した。
- 14日 ナビックスラインは臨時取締役会で、さる2日急死した小島敬夫社長の後任として石井和夫専務の昇格を決定した。
- ◎ 大蔵省が発表した平成3年度上半期分貿易速報によると、輸出総額は21兆811億円(前年同月比0.1%減)、輸入総額は15兆5,899億円(同7%減)と円表示では低迷したものの、ドル表示では輸出は1,530億ドル(同9.8%増)、輸入は1,131億ドル(同2.4%増)と好調となり、輸出超価額は5兆4,911億円となった。

◎ また同日発表された9月の貿易統計(通関速報ベース)によると、輸出は276億4,400万ドル(前年同月比6.9%増)、輸入は178億8,700万ドル(同5.7%減)で、貿易黒字は97億5,700万ドル(同41.7%増)となった。

- 18日 村岡運輸大臣が船員の労働時間の短縮に関する政令および船員法施行規則の一部改正について船員中央労働委員会に諮問した。
- 25日 国際労働機関(ILO)の合同海事委員会(JMC)が17~25日にかけてジュネーブで開催され、船員の職業紹介制度を定めたILO・9号条約について政府の監督を強化したうえで、有料の職業紹介を認める方向で改正すること等を決めた。
- 29日 EDIFACTの開発・普及を目的に活動している日本/韓国/シンガポールEDIFACTボード(JKS/EB)は、28、29の両日、東京で第3回ボード会議を開催し、新たに中国と台湾が参加したのを機に「アジアEDIFACTポート」(AS/EB)に名称を変更するとともに、より一層の効率的な活動を行うため合同作業グループ(JWG)の設置を決めた。

10月の対米ドル円相場の推移

| | |
|---------|--------------|
| 高 値 | 129.00円(14日) |
| 安 値 | 133.20円(2日) |
| 平 均(月間) | 130.72円 |

(注) 銀行間取り引きによる

10月定例理事会の様様

(10月30日、神戸ポートピアホテルにおいて開催)

去る10月2日、ナビックスライン社長 小島敬夫氏のご逝去に伴い、後任理事として所属グループより推薦のあった同社社長 石井和夫氏を選任するとともに、常任理事、広報委員長、タンカー部会長ならびに京浜地区船主会議長の補欠選任について諮った結果、同氏を選任した。

また、同日開催した臨時総会において副会長の補欠選任について諮った結果、同氏を選任した。

当面する海運問題について

1. 当面する海運対策について

(本誌1991年10月号P. 4 海運界の動き 1 参照)

2. 平成4年度海運関係税制改正要望重点事項

(本誌1991年10月号P. 9 海運界の動き 2 参照)

3. 平成4年度外航貨物船の整備に関する要望

(本誌1991年10月号P. 13 海運界の動き 3 参照)

4. とん税・特別とん税の税率引き上げ反対要望

(P. 4 海運界の動き参照)

5. 四埠頭公社の固定資産に関する税制特例措置の延長について

(本誌1991年10月号P. 9 海運界の動き 2 参照)

業務委員会関係報告事項

1. IMO第65回法律委員会の模様について

(P. 30内外情報 2 参照)

2. 国際油濁補償基金第14回総会の模様について

(P. 32内外情報 3 参照)

海務委員会・工務委員会関係報告事項

1. タンカーの構造規制問題について

本年7月1日から5日まで開催されたIMO第31回海洋環境保護委員会 (MEPC) において、新造油タンカーに対する二重船殻要件および現存油タンカーに対する規制強化等について検討が行われた結果、73/78MARPOL条約附属書 I (油による汚染の防止) に新たに13F規則および13G規則として追加する枠組みが決定された。(本誌1991年8月号P. 6 海運界の動き 2 参照) しかしながら、規則内容については未決定の部分が多いため、11月18日から22日までの間ジェノバ (イタリア) で中間会合を開催し、第32回MEPC (1992年3月2日～6日) での採択に備えた検討が行われることとなっている。

本中間会合は、現存油タンカーに対する規制強化策の内容を中心に、実質的な最終審議がなされるものと予想されるため、当協会としては船主意見の取りまとめを行うとともに運輸省当局への意見反映に努めた結果、基本的には前回のMEPC時とほぼ同様の日本提案文書が作成され、IMOあて送付されている。具体的には、現存油タンカーに何ら措置を施さない場合は、船齢24歳まで二重船殻構造適用を猶予することとし、バキューム・システム、ハイドロ・バランスの採用および船側への分離バラストタンクの設置率の増加、あるいはこれらの組み合わせなどにより、二重船殻構造への適用期限をさらに2年か

船協だより

ら10年延長できるよう船腹需給バランスにも配慮した内容となっている。一方、各国の動向については、現在のところ提案内容が回章されていないため不明である。

当委員会としては、各国提案文書が回章され次第、タンカー部会とも連携して、これら内容の技術的・経済的問題点を中心に検討を行うとともに、ジェノバでの中間会合には、前回のMEPCに引き続き山名俊茂工務委員会委員（大阪商船三井船舶）および田中洋彦タンカー部会幹事会幹事（ナビックスライン）に出席願う予定としている。

労務委員会関係報告事項

1. 育児休業法の制定について

育児休業に関する制度を設け、子を養育する労働者の雇用の継続を推進すること等を目的とする育児休業法が平成3年5月15日に公布され、平成4年4月1日から施行されることとなった。これに伴い船員中央労働委員会は、10月18日に開催された総会において、船員の育児休業に関する省令および指針を取りまとめ、運輸大臣あて建議した。

(1) 育児休業法の要点

- イ. 男女労働者は、子が一歳に達するまでの間、育児休業をとることができる。
- ロ. 育児休業は労働者の権利とし、申し出があったときは、事業主はこれを与えなければならない。
- ハ. 育児休業をしたことを理由とする解雇など不利益な取り扱いを禁止する。

(2) 省令および指針

- 省令においては、事業主の義務および船員の申し出等について規定している他、就業しつつ育児を行うことを容易にするための措置を講じることとされている。また、育児休業に関する定めの周知等について事業主が講ずべき措置に関して、指針となるべき事項がとりまとめられた。
2. 船員保険特別会計の平成2年度収支決算について（P.33内外情報4参照）

国際委員会関係報告事項

1. 第4回日韓船主協会首脳会談の様態について
（本誌1991年10月号P.25内外情報1参照）

広報委員会関係報告事項

1. 平成4年度の広報活動方針について

当協会の広報活動は“船が支える日本の暮らし”をキャッチフレーズにして、「四面海に囲まれた資源の乏しい加工貿易立国日本の経済や国民生活の維持発展に果たす海運の役割や重要性について、広く国民各層に理解を深め、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を目的として実施してきた。

本年5月31日の運輸政策審議会の答申においても、海運広報充実化の必要性が指摘されており、また当協会としても当面する海運対策の要望事項として、「国民の祝日“海の日”制定の推進など海運広報の

強化」を採り上げた。

当委員会では、このような状況を踏まえ、平成4年度の広報活動方針について検討した結果、先に述べた基本的考え方に基づき海運業のステイタス向上とイメージアップを図るべく広報事業を強化するとともに、広報活動を通じて一般国民との接点となる祝日「海の日」の制定を訴えていくこととなった。

以上のような考え方に基づき、平成4年度においては、海の記念日を中心にテレビ、ラジオ、ファミリーコンサート、ブック・カバー、活字パブリシティ、船の見学会などで一般国民への広報を行うとともに、経済誌による有識者への広報、ビデオ、学生新聞・学年誌などでの学校・学生向け広報、PRパンフレットの作成・配布による広報などを行う計画である。

調査統計委員会関係報告事項

1. 平成3年度における発行資料の中間報告について

当委員会では海運に関する諸般の調査・統計の作成ならびに情報の収集を行い、資料を作成して広く関係方面の利用に供し、わが国海運の発展の一助としているが、本年度のこれまでの資料の発行状況は次のとおりである。

(1) 船協海運年報1991

昭和32年の創刊以来、当協会の業務活動を通じて、わが国海運の動向を記録することを基本方針に「船協海運年報」を作成しているが、このほど1991年版を刊行した。内容は、総論にお

いて経済・海運の概況を記述し、各論において政策、国際海運、業務、近海・内航、港湾、財務、船舶保険、海務・工務、船員労働、調査広報関係について詳述し、巻末には各種統計を付している。1991年版は344ページで1990年版に比して38ページの増加となっている。

(2) 外航定期航路一覧表

(P.34内外情報5参照)

(3) 外・内航船運航業者別船腹構成表

(P.18調査・統計資料参照)

海運関係の公布法令

㊦ 港則法施行令の一部を改正する政令

(政令第329号、平成3年10月22日公布、11月1日施行)

㊧ 港則法施行規則及び港湾運送事業法施行規則の一部を改正する省令

(運輸省令第27号、平成3年10月22日公布、11月1日施行)

陳情書・要望書等(10月)

宛先：政府をはじめとする関係各方面

件名：1. 当面する海運対策について

(本誌1991年10月号P.4海運界の動き参照)

2. 平成4年度外航貨物船の整備に関する要望

(本誌1991年10月号P.13海運界の動き3)

船協だより

参照)

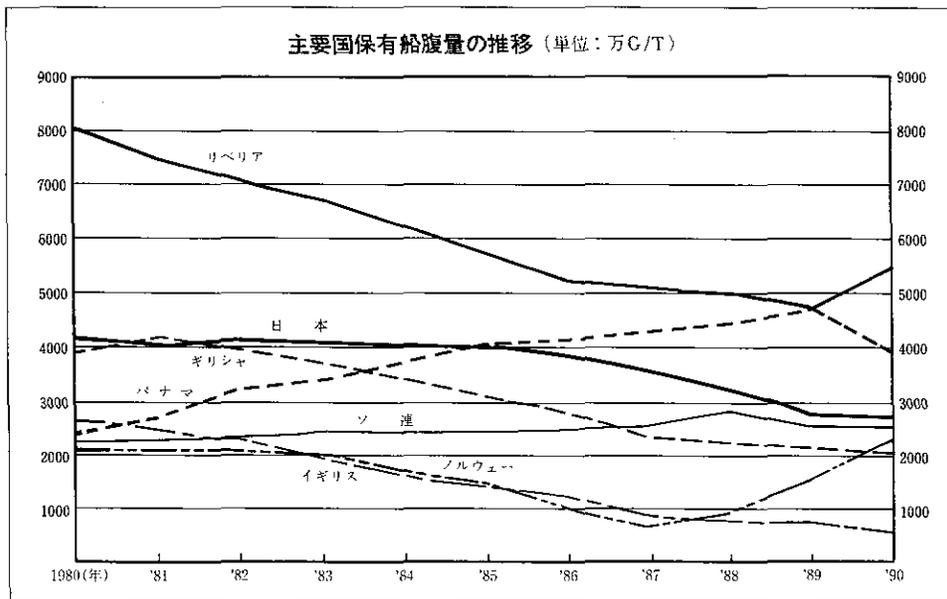
3. とん税・特別とん税の税率引き上げ反
対要望
(P. 4 海運界の動き参照)

会議日誌

- | | | | |
|-----|---|-----|--|
| 2日 | 港湾幹事会 工務研究会 | 21日 | 港湾幹事会 海務幹事会 船員経理研究会 |
| 4日 | 啓水会 | 22日 | 工務委員会／同専門委員会合同会議 労務幹事会 |
| 7日 | 通信幹事会 | 23日 | 海務委員会／同専門委員会合同会議 広報委員会 保険幹事会 船員保険制度専門委員会／厚生・船員保険制 度幹事会合同会議 |
| 8日 | 工務専門委員会／新造船幹事会／保船幹事会 合同会議 船員保険研究会 | 24日 | 調査統計委員会 |
| 10日 | 国際幹事会 | 25日 | 業務委員会／法規専門委員会合同会議 啓水会 資材研究会 |
| 14日 | 保険幹事会 広報幹事会 船員経理研究会 | 28日 | 労務委員会／同専門委員会合同会議 海務研究会 海上労働科学研究会 |
| 15日 | オーナー部会 | 29日 | 船協月報編集会議 |
| 16日 | オペレーター部会 保船幹事会 | 30日 | 臨時総会 定例理事会 常任理事会／政策委員会合同会議 総務委員会 |
| 18日 | 情報システム専門委員会 新造船幹事会 | 31日 | 京浜地区船主会 政策幹事会 |

海 運 統 計

| | | |
|-----------|--|----|
| 船 腹 | 1・世界船腹量の推移…………… | 46 |
| | 2・日本商船船腹量の推移…………… | 46 |
| | 3・わが国国外航船腹量の推移…………… | 46 |
| 造 船 | 4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)…………… | 47 |
| | 5・わが国造船所の工事状況…………… | 47 |
| 海上荷動き量 | 6・世界の主要品目別海上荷動き量…………… | 48 |
| | 7・わが国の主要品目別海上荷動き量…………… | 48 |
| | 8・不定期船自由市場の成約状況…………… | 48 |
| 主要航路の成約運賃 | 9・原油(ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)…………… | 49 |
| | 10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)…………… | 50 |
| | 11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツパロン/日本・ツパロン/西欧) …… | 51 |
| 運賃指数 | 12・タンカー運賃指数…………… | 52 |
| 用船料指数 | 13・貨物船用船料指数…………… | 53 |
| 係船船腹 | 14・係船船腹量の推移…………… | 54 |
| スクラップ船腹 | 15・スクラップ船腹量の推移…………… | 55 |
| 日本海運の輸送状況 | 16・わが国貿易の主要貨物別輸送状況…………… | 56 |
| | 17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入…………… | 56 |
| 内航海運 | 18・内航船の船腹量…………… | 57 |
| | 19・国内輸送機関別輸送状況…………… | 57 |
| | 20・内航海運の主要品目別輸送実績…………… | 57 |



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

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

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

2・日本商船船腹量の推移

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

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

3・わが国外航船腹量の推移

| 年 | 合計 | | | | 日本船 | | | | 外国用船 | | | |
|------|-------|--------|---------|--------|-------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|
| | 隻数 | 千G/T | 千D/W | 対前年伸び率 | 隻数 | 千G/T | 千D/W | 対前年伸び率 | 隻数 | 千G/T | 千D/W | 対前年伸び率 |
| 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運輸省海上交通局による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 |
| 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 | 9.0 | 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 | 3,105 | 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 |
| | 1987 | 877 | 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 | 41.0 | 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 |
| | 炭物 | 232 | 17.8 | 272 | 17.2 | 276 | 1.5 | 283 | 2.5 | 304 | 7.4 | 321 | 5.6 | 335 | 4.4 |
| | 穀物 | 207 | 4.0 | 181 | ▲ 12.6 | 165 | ▲ 8.8 | 186 | 12.7 | 196 | 5.4 | 192 | ▲ 2.0 | 195 | 1.6 |
| | その他 | 1,320 | 7.8 | 1,360 | 3.0 | 1,370 | 0.7 | 1,390 | 1.5 | 1,460 | 5.0 | 1,525 | 4.5 | 1,570 | 3.0 |
| | 計 | 2,065 | 10.0 | 2,134 | 3.3 | 2,122 | ▲ 0.6 | 2,178 | 2.6 | 2,308 | 6.0 | 2,400 | 4.0 | 2,450 | 2.1 |
| 合計 | 3,292 | 6.5 | 3,293 | 0.0 | 3,385 | 2.8 | 3,461 | 2.2 | 3,675 | 6.2 | 3,860 | 5.0 | 3,975 | 3.0 | |

(注) ①Fearnleys「REVIEWS 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 |
| | 炭物 | 91.3 | ▲ 1.8 | 33.1 | 92.6 | 1.4 | 34.0 | 104.2 | 12.5 | 34.3 | 104.9 | 0.7 | 33.3 |
| | 穀物 | 31.9 | 1.0 | 19.3 | 32.6 | 2.2 | 17.9 | 32.7 | 0.3 | 16.7 | 31.7 | ▲ 3.0 | 16.3 |
| | その他 | 224.8 | ▲ 0.6 | 16.4 | 235.7 | 4.8 | 17.0 | 258.3 | 9.6 | 17.7 | 262.4 | 1.6 | 17.0 |
| | 計 | 463.2 | ▲ 2.5 | 21.8 | 472.9 | 2.1 | 21.7 | 518.6 | 9.7 | 22.5 | 526.7 | 1.6 | 21.9 |
| 合計 | 659.8 | ▲ 1.9 | 19.5 | 675.1 | 2.3 | 19.5 | 731.4 | 8.3 | 19.9 | 753.8 | 3.1 | 19.4 | |

(注) ①運輸省海上交通局調べによる。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。

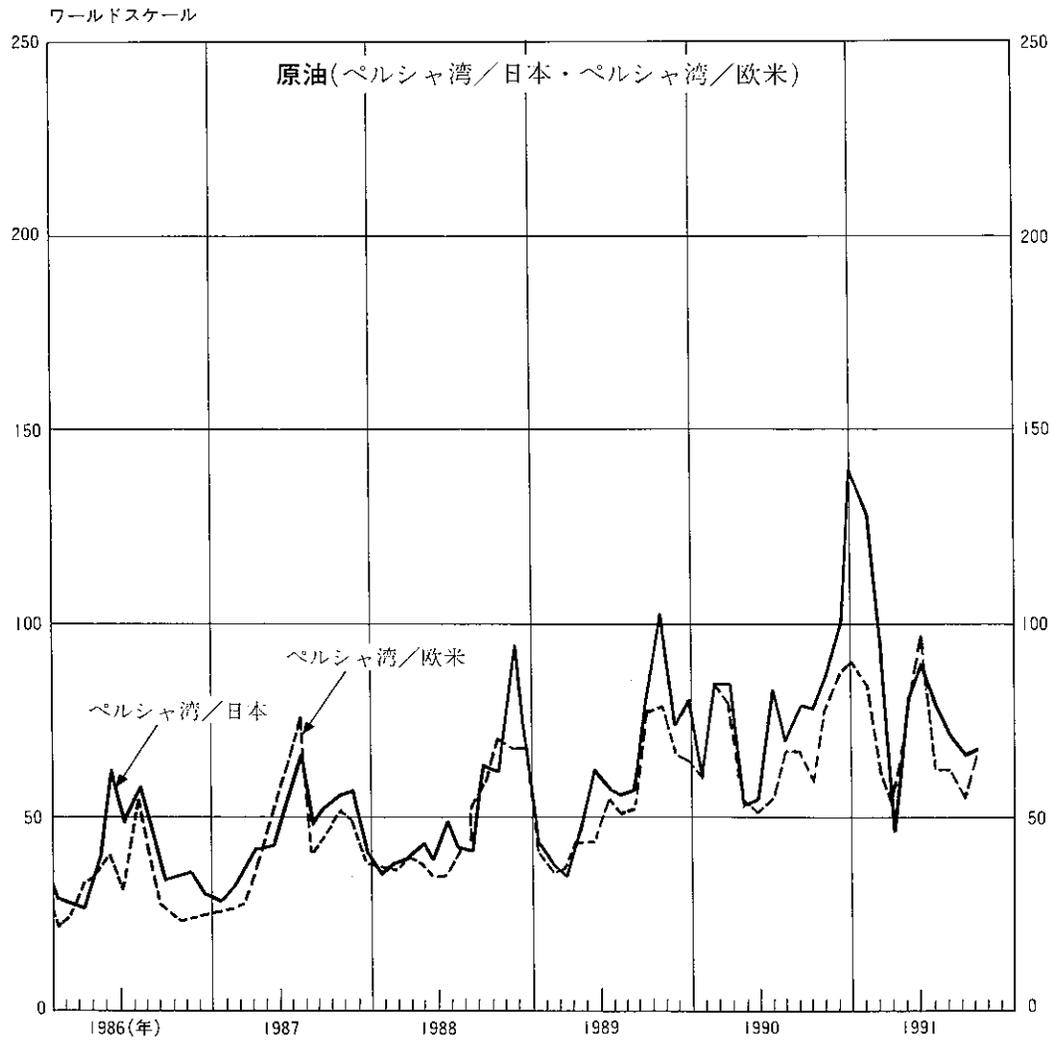
8・不定期船自由市場の成約状況

(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 | |
| 1991 | 12 | 7,268 | 0 | 7,268 | 2,548 | 1,321 | 2,998 | 69 | 213 | 104 | 15 | 7,081 | 851 |
| | 1 | 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 | 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 |
| | 7 | 10,590 | 0 | 10,590 | 3,364 | 2,790 | 2,785 | 294 | 547 | 601 | 209 | 6,639 | 2,073 |
| | 8 | 10,381 | 40 | 10,421 | 2,913 | 2,795 | 3,560 | 0 | 320 | 619 | 214 | 7,149 | 2,041 |
| 9 | 12,103 | 1,304 | 13,407 | 3,571 | 4,270 | 4,389 | 4 | 195 | 870 | 108 | 7,213 | 1,863 | |

(注) ①マライタイム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。

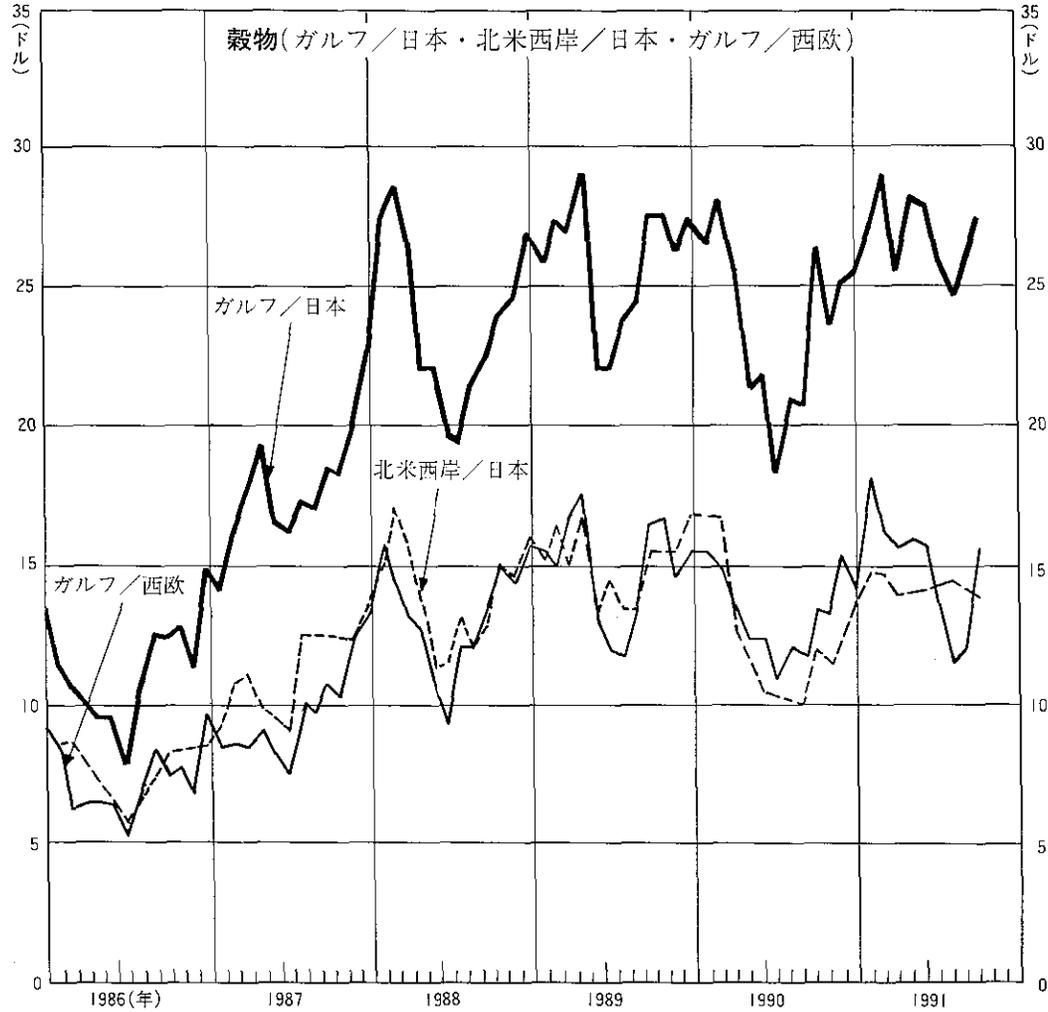
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・原油(ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

| 月次 | ペルシヤ湾/日本 | | | | | | ペルシヤ湾/欧米 | | | | | |
|----|----------|-------|--------|-------|--------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | |
| | 最高 | 最低 | 最高 | 最低 | 最高 | 最低 | 最高 | 最低 | 最高 | 最低 | 最高 | 最低 |
| 1 | 71.00 | 42.50 | 80.00 | 46.50 | 140.00 | 80.00 | 67.75 | 35.00 | 65.00 | 47.25 | 90.00 | 59.50 |
| 2 | 43.00 | 34.00 | 60.50 | 55.00 | 129.00 | 85.00 | 41.00 | 34.00 | 60.00 | 46.00 | 87.50 | 61.00 |
| 3 | 37.50 | 33.50 | 85.00 | 75.00 | 95.00 | 62.50 | 36.50 | 27.00 | 85.00 | 70.00 | 61.00 | 52.50 |
| 4 | 36.00 | 35.00 | 85.00 | 57.50 | 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 | 90.00 | 69.50 |
| 7 | 57.50 | 49.50 | 82.50 | 52.50 | 80.00 | 52.50 | 55.00 | 42.00 | 55.00 | 50.00 | 62.50 | 49.00 |
| 8 | 56.00 | 40.00 | 70.50 | 47.50 | 71.00 | 62.75 | 51.00 | 38.00 | 67.50 | 50.00 | 62.50 | 52.00 |
| 9 | 57.50 | 47.50 | 79.00 | 54.50 | 66.00 | 46.50 | 52.50 | 46.00 | 67.50 | 52.50 | 55.00 | 45.00 |
| 10 | 77.50 | 55.25 | 78.00 | 51.00 | 68.00 | 57.50 | 75.00 | 48.00 | 60.00 | 46.50 | 66.25 | 49.00 |
| 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。

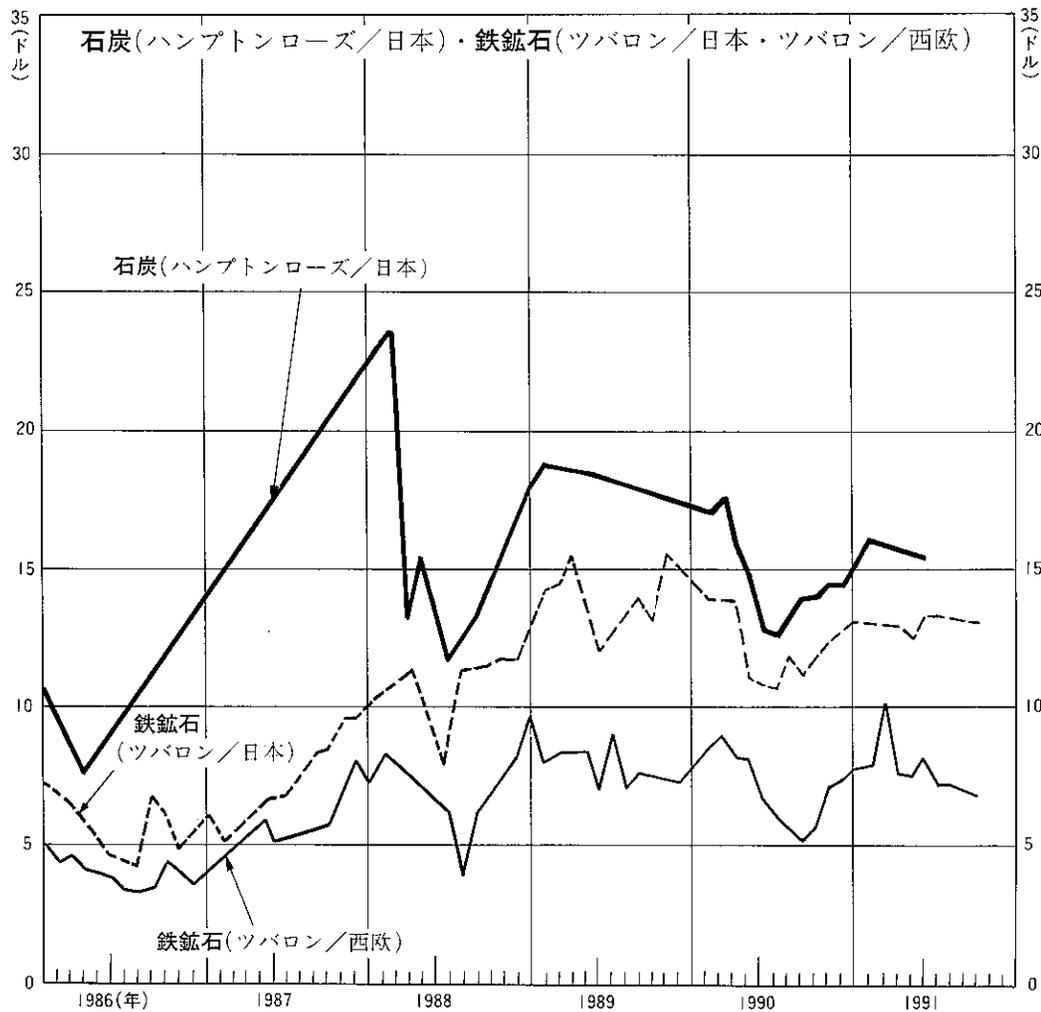


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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 | 26.00 | 23.00 | — | — | — | — | 11.05 | 6.69 | 13.82 | 11.15 |
| 8 | 21.00 | 18.25 | 24.75 | 23.50 | — | — | 14.50 | 12.00 | 12.00 | 9.75 | 11.51 | 10.25 |
| 9 | 20.75 | 19.15 | 26.25 | 25.00 | 10.00 | — | — | — | 11.72 | 10.25 | 12.00 | 10.00 |
| 10 | 26.25 | 19.15 | 27.50 | 25.75 | 12.00 | — | 14.00 | — | 13.50 | 10.25 | 15.61 | 11.74 |
| 11 | 23.50 | 21.00 | — | — | 11.50 | — | — | — | 13.30 | 11.00 | — | — |
| 12 | 25.00 | 23.50 | — | — | — | — | — | — | 15.04 | 12.40 | — | — |

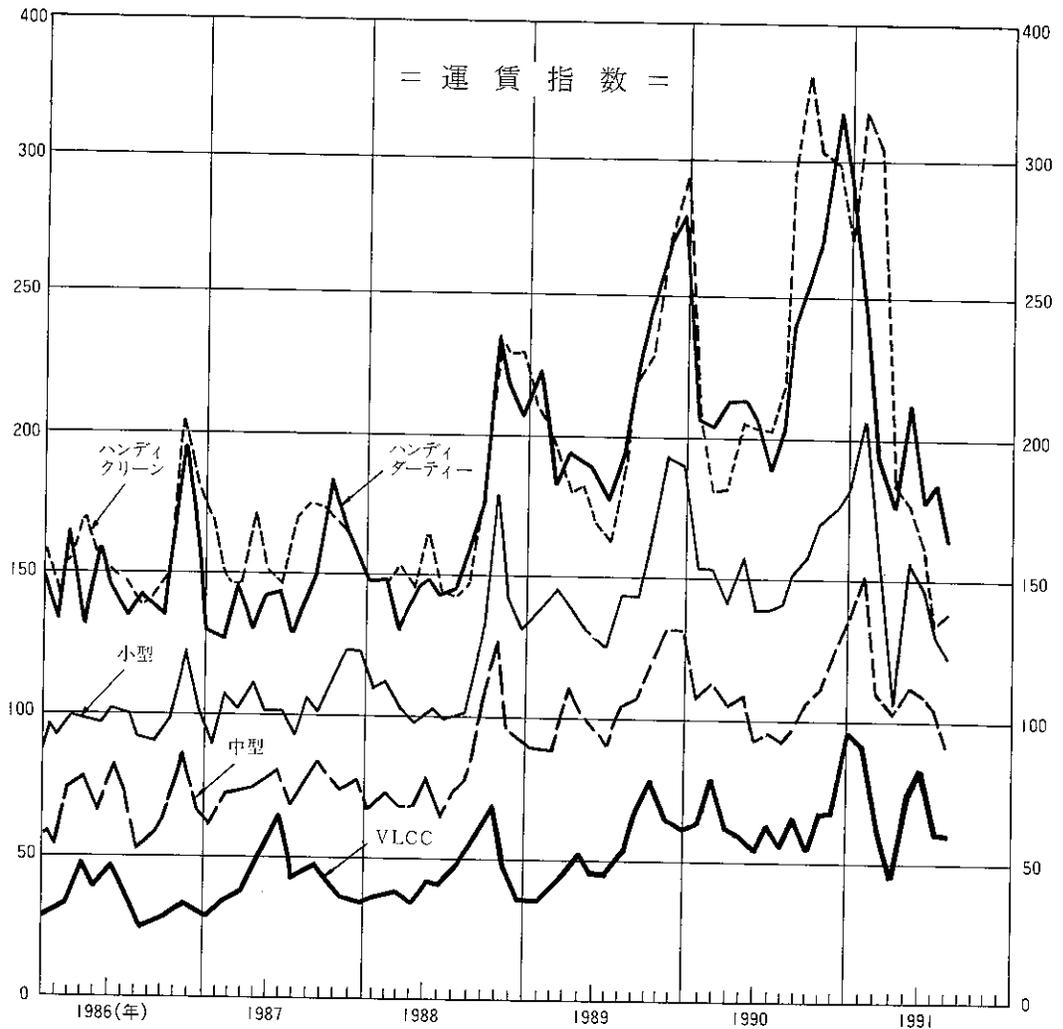
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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 | 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 | 13.25 | 12.00 | 5.90 | 5.25 | 7.25 | 7.10 |
| 8 | — | — | — | — | 11.75 | 11.25 | — | — | — | — | 7.25 | 6.25 |
| 9 | 14.00 | 13.80 | — | — | 11.20 | — | — | 13.15 | 5.25 | — | — | — |
| 10 | 14.25 | 13.50 | — | — | 11.75 | — | 13.10 | — | 5.70 | — | 6.85 | — |
| 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。

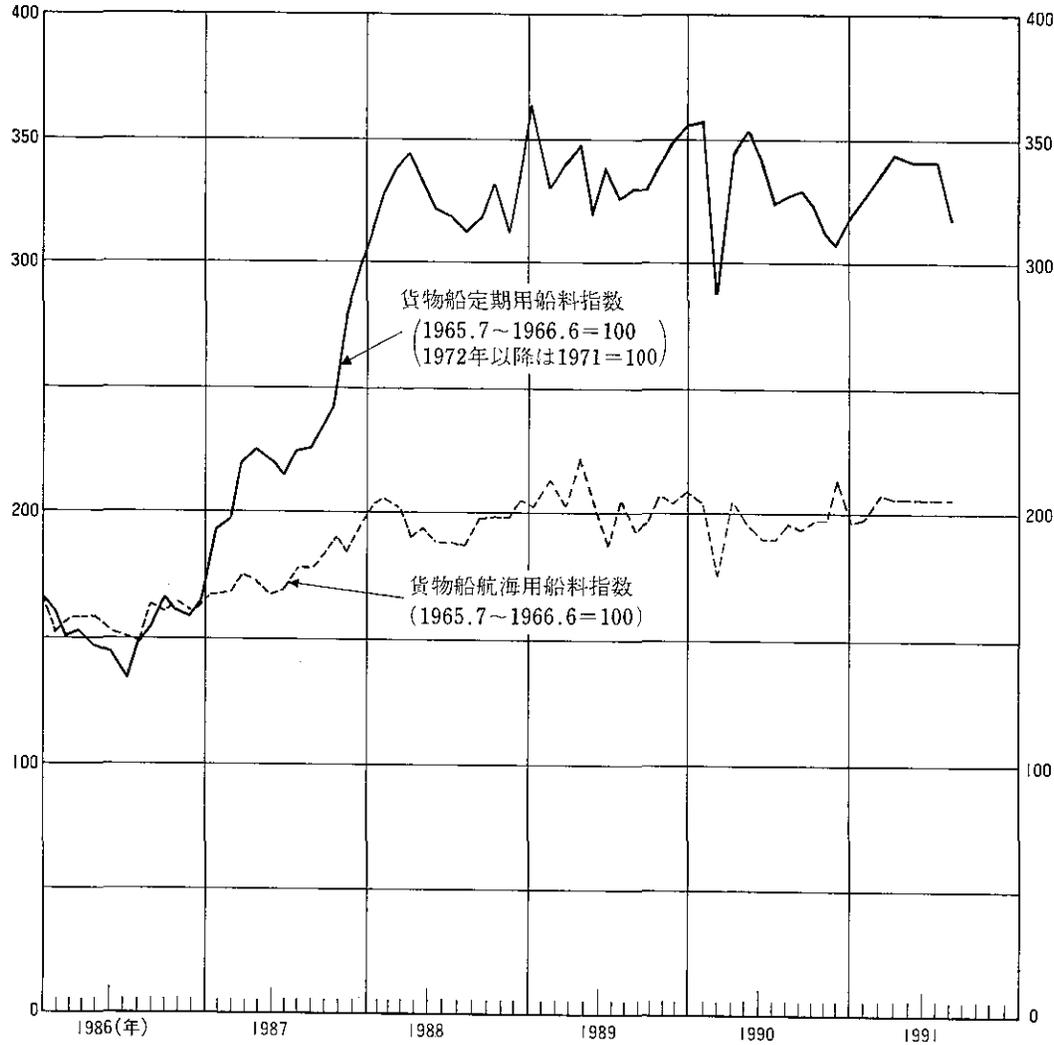


12・タンカー運賃指数

| 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 | 75.3 | 112.2 | 156.2 | 212.5 | 177.8 |
| 6 | 52.1 | 100.9 | 133.7 | 190.7 | 181.1 | 53.1 | 95.2 | 139.4 | 205.6 | 203.5 | 85.9 | 108.9 | 149.1 | 178.6 | 161.5 |
| 7 | 47.0 | 97.4 | 129.0 | 188.4 | 170.2 | 64.2 | 98.6 | 139.9 | 188.8 | 202.0 | 60.8 | 103.8 | 131.3 | 184.5 | 134.8 |
| 8 | 45.4 | 90.8 | 124.2 | 177.4 | 162.3 | 57.2 | 95.5 | 144.2 | 204.3 | 220.5 | 60.3 | 93.6 | 124.2 | 164.5 | 140.0 |
| 9 | 51.8 | 103.2 | 144.2 | 193.3 | 185.6 | 66.3 | 99.2 | 150.8 | 240.3 | 296.5 | | | | | |
| 10 | 67.6 | 107.3 | 143.4 | 224.8 | 221.0 | 53.8 | 105.6 | 158.0 | 251.6 | 358.2 | | | | | |
| 11 | 76.6 | 119.0 | 158.9 | 247.7 | 228.4 | 69.2 | 110.7 | 170.2 | 268.5 | 302.7 | | | | | |
| 12 | 64.7 | 132.5 | 193.9 | 267.2 | 269.3 | 72.3 | 125.2 | 176.5 | 337.5 | 298.7 | | | | | |
| 平均 | 50.8 | 102.4 | 143.8 | 209.8 | 205.3 | 63.2 | 108.2 | 156.4 | 234.5 | 246.1 | | | | | |

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン(6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン(3万~6万トン) ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン(3万トン)未満。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

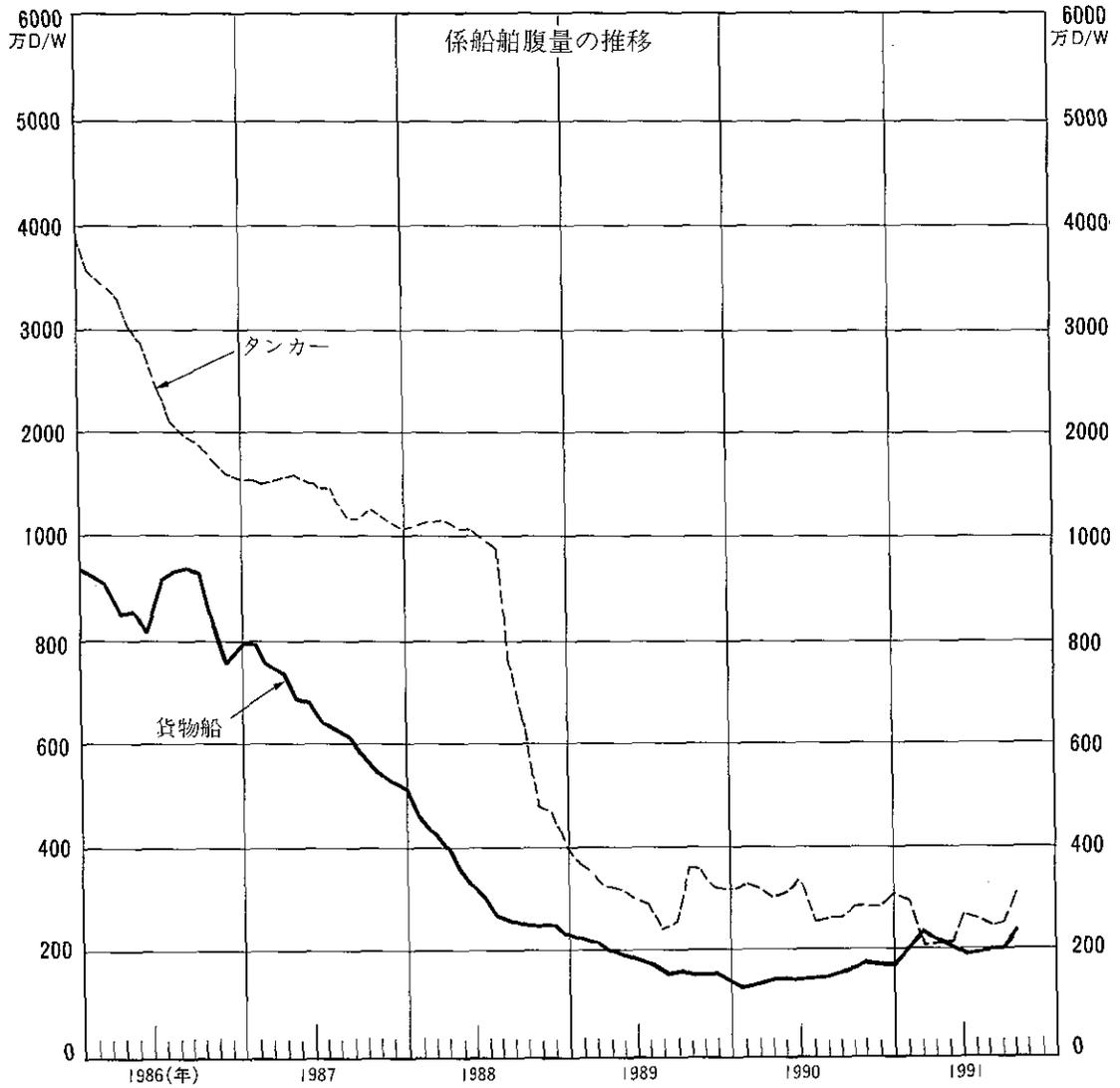


13・貨物船用船料指数

| 月次 | 貨物船航海用船料指数 | | | | | | 貨物船定期用船料指数 | | | | | |
|----|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 |
| 1 | 166.1 | 164.3 | 193.4 | 204.9 | 208.3 | 198.0 | 166.2 | 162.5 | 292.8 | 334.0 | 356.5 | 318.0 |
| 2 | 152.0 | 166.3 | 203.5 | 202.4 | 203.3 | 199.0 | 159.4 | 191.4 | 312.0 | 363.7 | 357.6 | 325.0 |
| 3 | 156.7 | 167.2 | 207.1 | 212.1 | 176.4 | 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 | 205.0 | 145.2 | 224.6 | 344.3 | 346.2 | 353.5 | 342.0 |
| 6 | 153.3 | 166.4 | 193.6 | 201.8 | 191.4 | 205.0 | 144.3 | 219.7 | 333.8 | 318.7 | 343.7 | 342.0 |
| 7 | 150.8 | 169.2 | 184.1 | 189.3 | 190.0 | 206.0 | 134.4 | 213.7 | 320.6 | 336.8 | 325.0 | 342.0 |
| 8 | 148.1 | 177.4 | 186.6 | 204.1 | 197.0 | 206.0 | 148.5 | 223.6 | 318.2 | 324.3 | 328.3 | 318.0 |
| 9 | 163.4 | 177.7 | 185.1 | 193.0 | 195.0 | | 152.8 | 223.0 | 314.0 | 327.5 | 329.5 | |
| 10 | 160.7 | 182.1 | 196.3 | 197.8 | 197.0 | | 166.4 | 232.4 | 317.2 | 327.6 | 322.8 | |
| 11 | 164.3 | 189.2 | 199.0 | 208.4 | 199.0 | | 159.3 | 242.9 | 333.0 | 338.0 | 311.4 | |
| 12 | 160.8 | 184.2 | 197.8 | 204.3 | 215.0 | | 156.9 | 277.0 | 312.0 | 349.1 | 306.4 | |
| 平均 | 157.7 | 174.3 | 194.9 | 203.5 | 197.8 | | 152.2 | 218.8 | 322.0 | 336.1 | 330.6 | |

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併)②航海用船料指数は1965.7～1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

＝ 係 船 船 腹 ＝

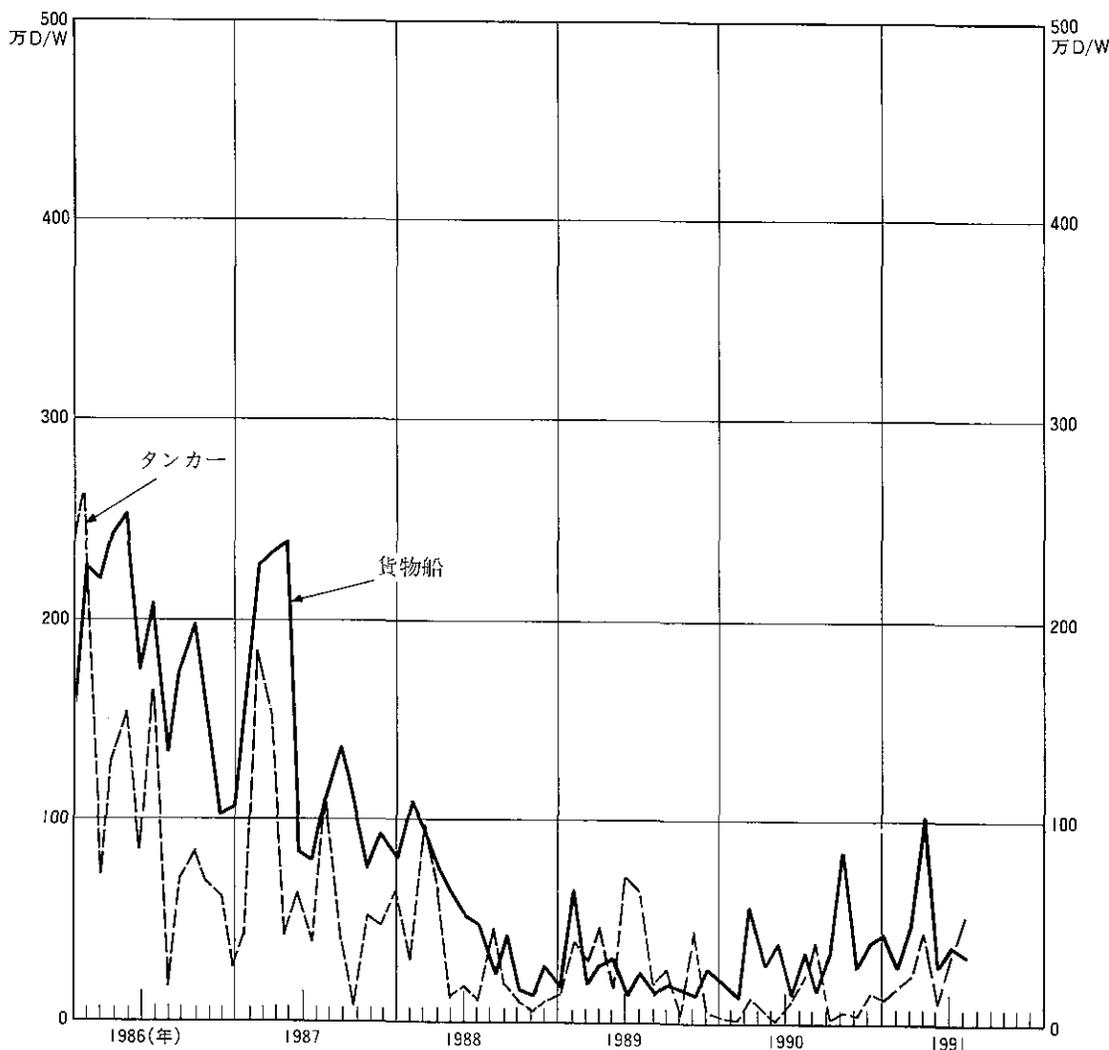


14・係船舶腹量の推移

| 月次 | 1989 | | | | | | 1990 | | | | | | 1991 | | | | | |
|----|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|
| | 貨物船 | | | タンカー | | | 貨物船 | | | タンカー | | | 貨物船 | | | タンカー | | |
| | 隻数 | 千G/T | 千D/W |
| 1 | 341 | 1,734 | 2,277 | 83 | 2,408 | 3,966 | 238 | 1,093 | 1,453 | 57 | 1,798 | 3,127 | 250 | 1,291 | 1,708 | 50 | 1,654 | 3,078 |
| 2 | 331 | 1,692 | 2,221 | 79 | 2,249 | 3,649 | 226 | 973 | 1,264 | 57 | 1,800 | 3,130 | 258 | 1,471 | 2,038 | 51 | 1,557 | 2,867 |
| 3 | 337 | 1,629 | 2,094 | 82 | 2,194 | 3,529 | 225 | 1,023 | 1,325 | 55 | 1,768 | 3,058 | 288 | 1,705 | 2,290 | 50 | 1,178 | 2,110 |
| 4 | 314 | 1,497 | 1,991 | 76 | 1,943 | 3,092 | 228 | 1,062 | 1,361 | 56 | 1,740 | 2,994 | 288 | 1,665 | 2,155 | 47 | 1,193 | 2,135 |
| 5 | 285 | 1,387 | 1,865 | 72 | 1,930 | 3,059 | 212 | 994 | 1,368 | 56 | 1,776 | 3,072 | 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 | 258 | 1,451 | 1,970 | 46 | 1,405 | 2,613 |
| 8 | 249 | 1,155 | 1,699 | 64 | 1,631 | 2,443 | 232 | 1,070 | 1,475 | 53 | 1,466 | 2,505 | 262 | 1,477 | 2,021 | 45 | 1,340 | 2,478 |
| 9 | 243 | 1,180 | 1,723 | 62 | 1,665 | 2,480 | 239 | 1,112 | 1,532 | 58 | 1,485 | 2,539 | 265 | 1,467 | 2,025 | 47 | 1,358 | 2,517 |
| 10 | 237 | 1,076 | 1,566 | 65 | 2,200 | 3,631 | 243 | 1,202 | 1,627 | 57 | 1,560 | 2,718 | 283 | 1,733 | 2,395 | 52 | 1,717 | 3,079 |
| 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・マンスリーリスト・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 | 39 | 187 | 276 | 11 | 62 | 103 |
| 6 | 11 | 85 | 126 | 5 | 326 | 738 | 23 | 105 | 149 | 4 | 61 | 97 | 30 | 257 | 404 | 5 | 171 | 348 |
| 7 | 21 | 125 | 227 | 8 | 310 | 636 | 23 | 198 | 347 | 7 | 122 | 232 | 22 | 216 | 341 | 5 | 275 | 536 |
| 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 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1990 | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | | | | | | 1～3 | 4～6 | 7～9 | 10～12 | |
| 輸 出 | 貿易量 | 81,803 | 75,746 | 71,191 | 70,711 | 70,675 | 70,404 | 16,798 | 17,058 | 17,560 | 18,988 |
| | 日本船輸送量 | 14,973 | 11,948 | 9,856 | 7,407 | 5,958 | 4,848 | 1,180 | 1,124 | 1,217 | 1,328 |
| | 外国用船輸送量 | 25,477 | 25,096 | 24,677 | 27,006 | 27,140 | 28,114 | 6,594 | 6,593 | 7,124 | 7,803 |
| | 日本船積取比率 | 18.3 | 15.8 | 13.8 | 10.5 | 8.4 | 6.9 | 7.0 | 6.6 | 6.9 | 7.0 |
| 輸 入 | 貿易量 | 592,999 | 590,606 | 617,144 | 660,656 | 683,167 | 699,099 | 175,475 | 167,654 | 170,904 | 185,066 |
| | 日本船輸送量 | 242,944 | 250,679 | 232,347 | 59,977 | 223,481 | 199,944 | 54,235 | 48,869 | 47,406 | 49,433 |
| | 外国用船輸送量 | 157,687 | 152,671 | 162,113 | 55,433 | 236,388 | 269,668 | 65,210 | 64,052 | 68,661 | 71,745 |
| | 日本船積取比率 | 41.0 | 42.4 | 37.6 | 35.6 | 32.7 | 28.6 | 30.9 | 29.1 | 27.7 | 26.7 |
| 貨物船積 | 貿易量 | 356,351 | 354,092 | 374,149 | 404,371 | 411,468 | 409,485 | 100,638 | 101,306 | 101,396 | 106,144 |
| | 日本船輸送量 | 140,928 | 142,221 | 129,144 | 122,407 | 116,891 | 108,184 | 26,586 | 27,460 | 27,412 | 26,727 |
| | 外国用船輸送量 | 97,367 | 93,455 | 106,326 | 142,284 | 156,423 | 165,337 | 39,416 | 41,598 | 41,372 | 42,951 |
| | 日本船積取比率 | 39.5 | 40.2 | 34.5 | 30.3 | 28.4 | 26.4 | 26.4 | 27.1 | 27.0 | 25.2 |
| う 鉄 石 | 貿易量 | 124,513 | 115,231 | 112,035 | 123,377 | 127,607 | 124,840 | 30,501 | 29,781 | 31,768 | 32,791 |
| | 日本船輸送量 | 62,502 | 64,632 | 58,679 | 57,136 | 56,359 | 52,258 | 12,775 | 13,566 | 14,364 | 11,553 |
| | 外国用船輸送量 | 23,446 | 18,414 | 19,768 | 31,981 | 34,949 | 37,368 | 9,009 | 8,704 | 8,974 | 10,681 |
| | 日本船積取比率 | 50.2 | 56.1 | 52.4 | 46.3 | 44.2 | 41.9 | 41.9 | 45.6 | 45.2 | 35.2 |
| う 石 炭 | 貿易量 | 92,990 | 91,346 | 92,554 | 104,181 | 104,939 | 107,492 | 27,183 | 26,120 | 26,571 | 27,618 |
| | 日本船輸送量 | 50,067 | 52,922 | 49,313 | 46,487 | 44,262 | 43,839 | 10,564 | 10,685 | 10,170 | 12,420 |
| | 外国用船輸送量 | 26,283 | 22,958 | 26,558 | 42,664 | 44,461 | 45,988 | 11,225 | 11,131 | 11,543 | 12,089 |
| | 日本船積取比率 | 53.8 | 57.9 | 53.3 | 44.6 | 42.2 | 40.8 | 38.9 | 40.9 | 38.3 | 45.0 |
| う 木 材 | 貿易量 | 31,750 | 32,360 | 36,951 | 42,040 | 41,295 | 39,515 | 9,795 | 10,310 | 9,746 | 9,663 |
| | 日本船輸送量 | 10,372 | 8,988 | 8,040 | 6,893 | 6,026 | 5,033 | 1,179 | 1,386 | 1,284 | 1,183 |
| | 外国用船輸送量 | 14,402 | 15,842 | 20,409 | 21,017 | 25,378 | 27,807 | 6,393 | 7,083 | 7,117 | 7,215 |
| | 日本船積取比率 | 32.7 | 27.8 | 21.8 | 16.4 | 14.6 | 12.7 | 12.0 | 13.4 | 13.2 | 12.2 |
| 油 送 船 積 | 貿易量 | 236,647 | 236,514 | 242,995 | 256,285 | 271,699 | 289,614 | 74,837 | 66,348 | 69,508 | 78,921 |
| | 日本船輸送量 | 102,015 | 108,457 | 103,203 | 111,723 | 106,590 | 91,759 | 27,649 | 21,409 | 19,994 | 22,707 |
| | 外国用船輸送量 | 60,320 | 59,216 | 55,787 | 64,844 | 79,965 | 104,332 | 25,794 | 22,454 | 27,289 | 28,794 |
| | 日本船積取比率 | 43.1 | 45.9 | 42.5 | 43.6 | 39.2 | 31.7 | 36.9 | 32.3 | 28.8 | 28.8 |
| う 原 油 | 貿易量 | 170,217 | 164,044 | 160,460 | 166,936 | 178,009 | 195,517 | 50,273 | 43,891 | 45,217 | 56,136 |
| | 日本船輸送量 | 86,220 | 93,685 | 86,830 | 94,370 | 90,576 | 75,547 | 23,521 | 17,766 | 15,428 | 18,831 |
| | 外国用船輸送量 | 52,803 | 51,944 | 47,884 | 52,998 | 64,867 | 89,240 | 21,650 | 18,378 | 23,461 | 25,750 |
| | 日本船積取比率 | 39.5 | 57.1 | 54.1 | 56.5 | 50.9 | 38.6 | 46.8 | 40.5 | 34.1 | 33.5 |

(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 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1990 | | | | |
|-------|-------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | | | | | | 1～3 | 4～6 | 7～9 | 10～12 | |
| 輸 出 | 定期船 | 195,500 | 103,633 | 69,299 | 51,456 | 45,326 | 38,998 | 9,836 | 10,219 | 10,205 | 8,738 |
| | 不定期船 | 219,224 | 158,080 | 126,594 | 89,277 | 76,576 | 69,318 | 16,055 | 16,730 | 16,981 | 19,552 |
| | 油 送 船 | 6,848 | 4,002 | 3,374 | 2,599 | 2,520 | 2,433 | 606 | 564 | 586 | 678 |
| | 計 | 421,573 | 265,714 | 199,267 | 143,332 | 124,421 | 110,749 | 26,497 | 27,513 | 27,771 | 28,968 |
| 輸 入 | 定期船 | 90,852 | 58,720 | 50,942 | 50,299 | 49,353 | 46,598 | 11,865 | 13,685 | 10,745 | 10,303 |
| | 不定期船 | 342,784 | 258,497 | 219,301 | 198,690 | 200,600 | 183,899 | 47,914 | 45,552 | 46,225 | 44,208 |
| | 油 送 船 | 235,966 | 201,577 | 177,088 | 171,758 | 164,807 | 162,382 | 46,459 | 36,930 | 38,234 | 40,758 |
| | 計 | 669,603 | 518,794 | 447,331 | 420,748 | 414,760 | 392,879 | 106,238 | 96,168 | 95,205 | 95,268 |
| 三 国 間 | 定期船 | 46,683 | 43,601 | 61,480 | 53,139 | 49,008 | 49,830 | 11,798 | 13,044 | 12,761 | 12,227 |
| | 不定期船 | 74,441 | 53,040 | 43,982 | 31,879 | 29,304 | 23,801 | 5,198 | 7,782 | 5,717 | 5,105 |
| | 油 送 船 | 37,482 | 29,842 | 19,413 | 13,035 | 8,747 | 8,504 | 1,837 | 2,425 | 2,104 | 2,139 |
| | 計 | 158,607 | 126,485 | 124,875 | 98,053 | 87,059 | 82,135 | 18,832 | 23,251 | 20,581 | 19,470 |
| 合 計 | 定期船 | 333,036 | 205,954 | 181,721 | 154,894 | 143,687 | 135,426 | 33,499 | 36,948 | 33,711 | 31,268 |
| | 不定期船 | 636,450 | 469,617 | 389,878 | 319,848 | 306,480 | 277,018 | 69,166 | 70,064 | 68,923 | 68,865 |
| | 油 送 船 | 280,297 | 235,420 | 199,875 | 187,392 | 176,074 | 173,319 | 48,902 | 39,919 | 40,924 | 43,574 |
| | 計 | 1,249,783 | 910,993 | 771,473 | 662,132 | 626,240 | 585,763 | 151,568 | 146,931 | 143,557 | 143,707 |

(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 | 対前年伸び率(%) | 隻数 | 千ト | 対前年伸び率(%) | 隻数 | 千ト | 対前年伸び率(%) | 鋼船の占める割合(%) |
| 1980 | 貨物船 油 船 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 | 貨物船 油 船 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 |
| 1989 | 貨物船 油 船 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 | 貨物船 油 船 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 |
| 1991 | 貨物船 油 船 計 | 4,515 | 1,554 | ▲ 38.0 | 1,060 | 45 | ▲ 10.0 | 5,575 | 1,599 | ▲ 37.5 | 97.2 |
| | | 2,308 | 1,146 | 1.0 | 31 | 2 | ▲ 33.3 | 2,339 | 1,148 | 0.9 | 99.8 |
| | | 6,823 | 2,700 | ▲ 25.9 | 1,091 | 47 | ▲ 11.3 | 7,914 | 2,747 | ▲ 25.7 | 98.3 |

(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 | | | |
|---------------|---------|-------|---------|-------|-------------|-------|-------------|-------|
| | 1989年度 | | 1990年度 | | 1989年度 | | 1990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 | 15,127 | 3.4 | 12,414 | 2.6 | 7,978 | 4.4 | 7,149 | 3.7 |
| 金 属 鉱 物 | 65,912 | 14.6 | 64,284 | 13.7 | 36,188 | 20.2 | 35,205 | 18.3 |
| 非 鉄 金 属 | 82,074 | 18.2 | 90,560 | 19.3 | 39,533 | 22.0 | 47,121 | 24.6 |
| 砂 利 ・ 砂 ・ 石 材 | 85,333 | 18.9 | 90,965 | 19.4 | 10,921 | 6.1 | 11,205 | 5.8 |
| セメント | 52,923 | 11.7 | 53,916 | 11.5 | 27,351 | 15.3 | 28,078 | 14.7 |
| 石油製品 | 136,870 | 30.4 | 143,773 | 30.6 | 49,631 | 27.7 | 54,284 | 28.3 |
| 機 械 | 12,575 | 2.8 | 13,761 | 2.9 | 7,706 | 4.3 | 8,859 | 4.6 |
| 合 計 | 450,814 | 100.0 | 469,673 | 100.0 | 179,308 | 100.0 | 191,901 | 100.0 |

(注) 運輸省運輸政策局情報管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

編集後記

日本の経済力が巨大になり、海外との取り引きが増え、あるいは海外へ資本進出することが多くなって、国際化の必要性が強調されだしてから久しい。外航海運にとっては目新しいことではなく、世界各国を相手のビジネスであり、昔から国際化の必要性は認識され、その教育にも、努めていたことはいうまでもない。

私はつい最近、東南アジアに出張する機会があった。私がいままでに駐在ないしは出張した国は、ほとんど先進国であり、今回の出張ではあらためていろいろなことを学ばせてもらったが、国際化についての考え方にも、新たな視点が加えられたように感じられた。

われわれが、国際化を考える場合、つい思いをはせるのは、えてしてヨーロッパであり、米国である。単純に国際化とは英語、フランス語を流ちょうに話すことであり、欧米の文化的知識を持ち、キリスト教に理解を示して、欧米流

の社交術を身につけることと理解しがちである。

しかし、世界はヨーロッパや米国だけで成り立っているのではなく、それぞれの国は、それぞれの民族、言語、自然、環境、歴史を持ち、その上で独自の文化、習慣などを形作ってきている。例えばインドネシアでは、個人主義を押さえ、寛容をベースとした相互扶助による集団主義(ゴトンロヤン)が、いまでも根強く残っている。250以上の言語と300以上の民族が独立して一国にまとまるためには、こういった考え方は必要不可欠であったのであろう。日本から赴任している日系企業経営者は現地のこういった考え方をより深く理解して、そこに溶け込んでいこうと日夜努力している。当たり前のことであるが、インドネシアを相手とする場合は、まさにインドネシアをより深く理解することが国際化を進めることとなる。

世界でもっとも国際化が遅れているといわれるのが、米国であるという。彼らは、英語以外の言葉をまず学ぼうとはしない。外国へ

旅行をしても、当然のことのようにドルと英語を使い、ヒルトン・ホテルやシェラトンに泊まり、マクドナルドのハンバーガーを食べ過ぎて。自分たちの文化、自国の生活様式で暮らし、自分たちの価値基準が世界のそれであると信じて疑わない。自分たちが他国の座標に近づくのではなく、相手国が自分たちの座標に合わせるべきであるとの態度は、日米構造協議でも如実に示された。

われわれは、知らず知らずのうちに白人に対するコンプレックスのためか、欧米ばかりに目を向けがちであり、欧米的な教養、マナーを誇示しがちである。確かに英語は国際社会では、ほぼ公用語となっており、欧米についての理解がなにより必要なのも事実である。しかし、開発途上国、とりわけ近くのアジアの国々にもっと目を向け相互に理解を深めることの重要性をも強調したい。

大阪商船三井船舶
調査部副部長

前田 和男

船協月報11月号 No. 376 (Vol. 32 No. 11)

発行：平成3年11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)