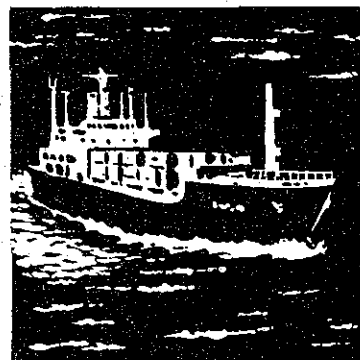
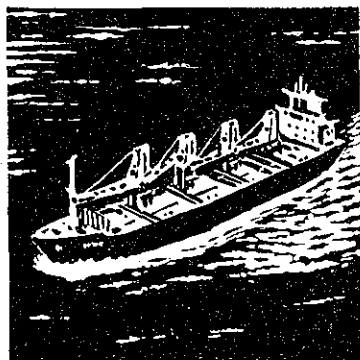
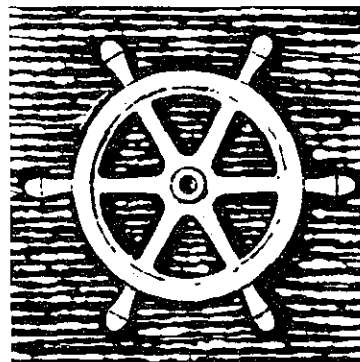
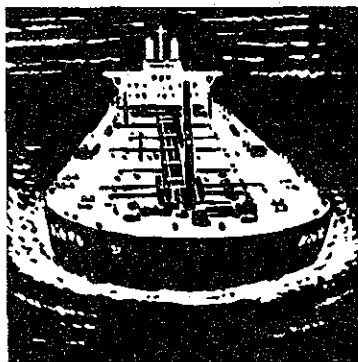
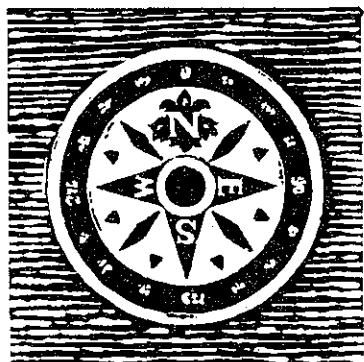


船協月報

1

1992

平成4年1月20日発行 毎月1回20日発行 No.378 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



フルコンテナ船「ありげーたーあめりか」

4万1,495 $\frac{1}{2}$ 、4万330 $\frac{1}{2}$ 2,852TEU

平成3年8月に竣工した本船は、アリゲーターシリーズの第10船。日本籍の高速フルコンテナ船で北米航路に就航中である。

平成4年新春を迎えて	日本船主協会会長 根本 二郎	3
------------------	----------------------	---

巻頭言

1. 平成4年度海運関係税制改正	4
2. 平成4年度海運関係予算	6
3. 海運造船合理化審議会造船対策部会答申	9
—21世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について—	

海運界の動き

激動する世界と日本海運の課題	17
----------------------	----

日本経済新聞社論説委員 栗原 宣彦

日本船主協会会長 根本 二郎

対 談

私の趣味	運輸省海上交通局長 大金 瑞穂	30
------------	-----------------------	----

随 想

ロイド統計における世界船腹量(1991年年央)	33
—— 8万30隻 4億3,603万% 6億8,431万% ——	
3年連続でトン数が増加	

調査・統計資料

1. 内航海運の平成3年度以降5年間の適正船腹量	42
2. アセアン船主協会連合会との交流	44
3. 日本人船員の確保・育成推進会議の設置	44

内外情報

海運雑学ゼミナール 第22回	46
----------------------	----

海運日誌 (12月)	49	船協だより(理事会の模様・会議日誌・その他)	50
海運統計	55	編集後記	68

付・平成3年海運日誌	69
------------------	----

平成4年新春を迎えて

日本船主協会会長 根本二郎



わが国外航商船隊は、今や実質的に世界第1位の座にあり、わが国関係輸出入貨物約7億7,000万トンの3分の2を輸送するなど極めて重要な役割を果たしていることを、私たちは十分誇りにすべきだと思います。

しかし、量においてはこのように発展を遂げたわが国商船隊も、果たして質的には十分と言えるでしょうか。

1985年秋のプラザ合意以降、わが国外航海運各社はまさに血のにじむような合理化努力を続けて参りましたが、残念ながら他産業と比較した場合、円高以前との比較において現在の収益力の回復度合いは大きく立ち遅れております。すなわち、適正運賃の確保ということが昨年同様、今年の第1の課題であろうと思います。その実現のためには、自助努力を大前提とした上で、そのコストと適正利潤をカバーし得る運賃を受受できるよう、誠意をもって荷主の皆さんの理解を得るよう努力する必要があります。また、船社側においても、公正な競争の範囲を逸脱した過当競争を排除するため、決意をもって自らの行動を律する必要があります。

質の改善のための第2の課題は、国際競争力の一層の強化です。具体的には、これには二つの面があり、その一つはハイクオリティサービスの提供、すなわち荷主のニーズの変化に対応し得る安全で確実かつ多様なサービスを提供することですが、そのことは外国人クルーの教育研修の重要性とともに、新造船投資をはじめとする巨額の投資を適正に回

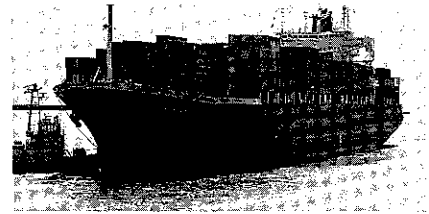
収する必要性、すなわち上述した適正運賃收受の重要性に回帰していくものといえましょう。

他の一つはコスト競争力の強化ですが、これには一層のドルコスト化の推進が含まれます。特に今年は、内外の政治・経済状況から再び円高が進む可能性があり、油断はできません。また日本籍混乗外航船については、早急に既存船への普及と一船当たりの日本人定員9名の4～5名への縮小が実現されるよう、海員組合との間で誠意をもって話し合いを進める必要があります。

次に国際面に目を転じますと、今年は米国海事法の見直し、ソ連邦の解体、ECの市場統合とその影響など問題が目白押しですが、私はここでは、アジアとの連帯について申し上げたいと思います。

私は昨年12月12、13の両日、マレーシアの首都クアラルンプールで開かれた ASEAN 船主協会の年次総会に招かれた席上、今後21世紀に向けて世界経済の成長センターとなるアジアにおいて、各国の船主が直面する共通の問題を率直に話し合う場を設けるために、アジア船主フォーラムを結成することを提唱し、満場の賛同を得ました。第1回のフォーラムは、本年4月初に東京で開くこととなりますが、これには ASEAN をはじめ、韓国、台湾、香港および日本の各船主協会が出席する予定です。また中国に対しても、何らかの形でこのフォーラムに参加するよう呼び掛けていく方針です。

海運界の動き



▲航行中のフルコンテナ船

1. 平成4年度海運関係税制改正

平成4年度海運関係税制改正については、平成3年9月に開催した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・改善をはじめとする8項目を重点事項として要望することを決定し、これを小冊子にとりまとめ自由民主党税制調査会をはじめ関係方面に要望をした。

さらに、四埠頭公社が旧外貿埠頭公社から承継した固定資産に対する固定資産税および都市計画税に係る課税特例（課税標準を簿価の2分の1に軽減）が、本年度分をもって適用期限が到来するため、埠頭借受者の立場から四埠頭公社に対する本課税特例措置の延長についても要望するとともに、指定都市および全国市長会から、特別とん税の税率引き上げ要望が自民党税制調査会に提出されたことに対応し、これに強く反対するため、それぞれ別途要望書を作成し、併せ関係方面に要望を行った。（本誌1991年10月号P.9および11月号P.4参照）

一方、大蔵省、自治省からは、折衝の過程でいわゆる企業優遇税制の見直しの観点から、それぞれ船舶の特別償却制度の廃止、および船舶の固定資産税の課税特例措置の縮減を整理案として提示された。

このような中で、当協会は会長を中心に自民

党はじめ関係方面に強力に要望を行った結果、12月19日に発表された自民党税制改正大綱において、登録免許税の軽減措置についてはLNG船の軽減率引き上げは認められなかったものの、特定の外航船舶についての特例措置については、現行どおりで2年間の延長が認められるなど、税収の大幅減少が予想されている中であるにもかかわらず、当協会の要望がほぼ実現した内容となった。

また、大蔵、自治両省から出されていた整理案についても、現行どおり存続されることで決着を見た。

これらの概要は以下のとおりである。

（資料参照）

〈当協会要望事項関係〉

- (1) 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

前述のとおり、LNG船の軽減率引き上げは認められなかったが、特定の外航船舶についての特例措置については現行どおりで2年間の延長が認められた。

- (2) 外国船の裸用船料に係る所得税の源泉徴収の不適用措置の延長

現行どおりで2年間延長となった。

- (3) 外航用コンテナに係る固定資産税の課税特

1. 平成4年度海運関係税制改正
2. 平成4年度海運関係予算
3. 海運造船合理化審議会造船対策部会答申

【資料】平成4年度主要税制改正事項

1. 要望事項

要 望 項 目	最 終 結 果
(1) 登録免許税の軽減措置の延長・改善 ① 特定の外航船舶についての特例措置の延長 (本則4/1000→特例措置3/1000) ② LNG船について軽減率を引き上げる (本則4/1000→特例措置2/1000)	① 現行どおりで2年間延長 ② 認められなかった
(2) 外国船の裸用船料に係る所得税の源泉徴収の不適用措置の延長	現行どおりで2年間延長
(3) 外航用コンテナに係る固定資産税の課税標準の特例措置(1/2)の延長	現行どおりで2年間延長
(4) 船舶戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活(創設)	長期検討項目となった
(5) エネルギー需給構造改革投資促進税制の創設 対象設備：廃熱利用ボイラー 船舶用ディーゼル機関 船舶推進軸動力利用発電装置	現行どおりで2年間延長
(6) 中小企業新技術体投資促進税制(電子機器利用設備等の特別償却または税額控除措置)の延長	現行どおりで2年間延長
(7) とん税・特別とん税の税率引き上げ反対	長期検討項目となった
(8) 外航船員に対する給与所得控除の特例制度(長期航海控除30万円)の創設	認められなかった
(9) 四埠頭公社が旧外貿埠頭公団から承継した固定資産に対する固定資産税・都市計画税に係る課税特例措置(課税標準を簿価の1/2に軽減)の延長	現行どおりで2年間延長

2. 整理案関係

整 理 項 目	最 終 結 果
(1) 船舶の特別償却制度→廃止	現行どおり存続
(2) 船舶の固定資産税の課税の特例に関し、 ① 外国貿易船の課税標準の軽減措置……現行1/2を1/3に縮減 ② 外航船の課税標準の軽減措置……現行1/3を1/4に縮減 ③ 内航船の課税標準の軽減措置……現行1/2を1/4に縮減	現行どおり存続 現行どおり存続 現行どおり存続

例の延長

現行どおりで2年間延長となった。

- (4) 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活

昨年に引き続き自民党税制調査会における長期検討項目となり、復活は認められなかった。

- (5) エネルギー需給構造改革投資促進税制の創設

従来のエネルギー環境変化対応投資促進税制の延長・改善を内容とした税制であり、船舶関係では船舶用ディーゼル機関（主機換装）、廃熱利用ボイラー、船舶推進軸動力利用発電装置について現行どおりで2年間延長となった。

- (6) 中小企業新技術体化投資促進税制（電子機

器利用設備等の特別償却または税額控除措置）の延長

現行どおりで2年間延長となった。

- (7) とん税・特別とん税の税率引き上げ絶対反対

自民党税制調査会における長期検討項目となり、引き上げは見送られた。

- (8) 外航船員に対する給与所得控除の特例制度の創設

優秀な船員を確保するための税制として本制度を要求したが、認められなかった。

- (9) 四埠頭公社が旧外貿埠頭公社から承継した固定資産に対する固定資産税および都市計画税に係る課税特例（課税標準を簿価の2分の1に軽減）の延長

現行どおりで2年間延長となった。

2. 平成4年度海運関係予算

運輸省は、平成4年度海運関係予算に関し、平成3年8月末、大蔵省に概算要求したが（本誌1991年9月号P.4参照）、その後12月22日、大蔵省原案が内示され、復活折衝をへて12月28日の臨時閣議で政府予算案が決定された。

政府予算案における海運関係予算の概要は次のとおりである。

1. 外航海運関係

(1) 歳出予算

既に締結した利子補給契約について、日本開発銀行の猶予対象利子に対する交付金36億9,000万円（猶予対象利子本体分29億3,400万円、猶予対象利子運用金利分7億5,600万円）を要求

した。これに対し、政府予算案においては満額の合計36億8,700万円（金利の変更によって要求額より小さくなっている）が認められた。

(2) 財政投融资（日本開発銀行融資）

超省力化船およびLNG船をはじめとする外航船舶の整備を促進することとし、これらに必要な財政投融资692億円を要求した。

融資条件は超省力化船およびLNG船の融資比率を70%（現行60%）として要求した他は、金利、融資比率とも現行どおり（表1参照）として要求した。

これに対し、政府予算案においては、融資規模450億円（融資条件は現行どおり）が財政投融

資として決定された。

2. 船舶整備公団関係

船舶整備公団は、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進することとし、代替建造 8 万 8,000 総トン、所要資金 275 億円、これに前年度継続分 109 億円を加え 384 億円、また改造等融資として 12 億円を要求した。

さらに、余剰船舶等の係留船への改造を促進するため 10 億円、国内旅客船の整備のために 283 億円、総額 689 億円を要求した。

これに対し、政府予算案では、代替建造 8 万 8,000 総トン、所要資金 259 億円、継続分 132 億円（うち 3 年度追加分 23 億円）の 391 億円（うち 3 年度追加分 23 億円）が決定した。（表 2 参照）

また、改造等融資 12 億円、特定係留船活用事

【表 1】平成 4 年度外航海運関係予算案

（単位：億円）

区 分	3 年度 予算	4 年度 要求	4 年度 予算案
1. 歳出予算	32.82	36.90	36.87
(1) 利子補給金	0.43	—	—
(2) 利子猶予特別交付金	32.39	36.90	36.87
猶予対象利子本体分	23.32	29.34	29.34
猶予対象利子運用金利分	9.08	7.56	7.53
2. 財政投融资	430	692	450
(1) 外航貨物船の整備	375	692	450
① 融資条件 (ア) 金 利	特利 5	特利 5	特利 5
(イ) 融資比率・超省力化船および LNG 船	60 %	70 %	60 %
・その他船舶	50 %	50 %	50 %
・改 造	30 %	30 %	30 %
(2) 外航客船の整備	55	—	—
① 融資条件 (ア) 金 利	特利 4	—	—
(イ) 融資比率	50 %	—	—

【表 2】平成 4 年度船舶整備公団関係予算案

区 分	平成 3 年度 予算額		平成 4 年度 要求額		平成 4 年度 予算案	
	建 造 量	金 額	建 造 量	金 額	建 造 量	金 額
	総トン	億円	総トン	億円	総トン	億円
1. 国内旅客船の整備	58,900	249	58,900	283	58,900	353(88)
2. 内航海運の体質改善						
(1) 代替建造	87,250	359	88,000	384	88,000	391(23)
・内航貨物船の建造	87,250	255	88,000	275	88,000	259
・前年度継続分		104		109		132(23)
(2) 改造等融資		12		12		12
3. 特定係留船活用事業の推進		20		10		10
合 計		640		689		766(111)

(注) 1. 平成 4 年度予算案の()内数値は、平成 3 年度追加予算分である。

2. 内航船 融資比率 60～80 %

3. 船舶整備公団業務の円滑な運営に資するため、一般会計より補給金 2 億 5,600 万円（要求：3 億 5,400 万円）が決定した。

業の推進に10億円、国内旅客船の整備に353億円（うち3年度追加分88億円）、総額766億円（うち3年度追加分111億円）が決定した。

なお、同公団業務の円滑な運営に資するため、一般会計より補給金2億5,600万円が決定した。

3. 船員対策関係

(1) 一般会計

船員雇用対策については、新規事業として国際的な漁業規制に伴う離職船員の内航転換奨励助成4,300万円を含む13億2,100万円が決定した。

このうち、日本船員福利雇用センター（SECOJ）

補助金は4億5,500万円（3年度：3億7,700万円）で、上記の他、外国船配乗促進事業助成、外国船への就航奨励金等を内容としている。

このほか、開発途上国船員養成への協力として、ODA（政府開発援助）の一環として実施している「開発途上国船員研修生受入事業費補助」は、3年度に受け入れた75名の研修生に加え、4年度も同数を受け入れることとし、6,200万円（3年度：6,100万円）が計上されている。

(2) 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち、船員雇用対策関係

【表3】平成4年度船員対策関係予算案（運輸省海上技術安全局船員部、社会保険庁）

区 分		平成3年度	平成4年度予算案		
		予 算 額	概 算 要 求	政 府 案	
一 般 会 計（運輸省）	I 船員雇用対策	1. 日本船員福利雇用促進センター補助金	377	446	455
		(1) 外航船員雇用対策			
		(イ) 外国船配乗促進事業助成	(272)	(345)	(354)
		(ロ) 外国船への就職奨励金(離職船員)	(45)	(18)	(18)
		(ハ) 内航転換奨励助成(新規)	(一)	(43)	(43)
		(ニ) 再就職あっせん受入助成	(31)	(11)	(11)
		(ホ) 技能訓練、職域拡大訓練 (離職船員)	(29)	(29)	(29)
		2. 船員離職者職業転換等給付金(海→海)	765	946	866
	(1) 外航船員離職者	(28)	(2)	(2)	
	(2) 漁業等船員離職者等	(737)	(944)	(864)	
小 計		1,142	1,392	1,321	
II 開発途上国船員養成への協力		61	62	62	
船員保険特別会計（厚生省）	(1) 日本船員福利雇用促進センターへの助成	(イ) 外国船派遣助成金(雇用船員)	(218)	(287)	(287)
		(ロ) 技能訓練事業費(雇用船員)	(115)	(119)	(114)
		(ハ) 技能訓練派遣助成金(雇用船員)	(343)	(323)	(288)
		(ニ) その他 (管理費等)	(79)	(82)	(82)
		(2) 漁船船員雇用確保助成事業(新規)		21	20
		(3) 船員雇用確保助成特別事業	103	-	
		(イ) 中高齢船員雇用調整出向給付金	(46)	-	
		(ロ) 雇用調整出向給付金	(57)	-	
		未払賃金の立替払に要する経費	59	50	50
		小 計		908	881

は、外国船派遣助成金、技能訓練および技能訓練派遣助成金等 SECOJ への補助として 7 億 7,100 万円(3 年度: 7 億 5,500 万円)、新規事業

である漁業船員確保助成事業 2,000 万円、未払賃金の立替払に要する経費 5,000 万円、合計 8 億 4,100 万円となっている。(表 3 参照)

3. 海運造船合理化審議会造船対策部会答申

——21世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について——

平成 3 年 9 月 26 日、村岡運輸大臣は、海運造船合理化審議会(斎藤裕委員長)に対し、「21 世紀を展望したこれからの造船対策のあり方」について諮問を行った。(資料 1 参照)

これを受け、海造審は、同日、第 65 回総会に引き続き第 31 回造船対策部会を開催し、長期的な需給の安定化、産業基盤の整備等の検討課題について、小委員会を設置して検討していくこととした。(造船対策部会・小委員会名簿: 資料 2 参照)

小委員会は、1 カ月間に 3 回にわたって精力的に検討を行い、11 月 26 日開催の第 32 回造船対策部会に小委員会報告書案を提出、若干の字句修正の上、12 月 10 日開催の第 33 回造船対策部会において答申書として承認され、同日、運輸大臣に答申された。(検討経緯: 資料 3、答申書: 資料 4 参照)

答申は、特定船舶製造業経営安定臨時措置法に基づく不況対策の効果と海運市況の好転が相まって、需給不均衡の解消と過当競争の回避に一応のめどがたち、これまで実施してきた不況対策についてはその所期の目的を達成したと判断し、建造需要については、2000 年前後にピークを迎えた後は下降期に入ると予想されること

から、1990 年代の一時的な需要増のみを対象とした設備の新増設、労働力の増強は構造的需給不均衡を招くおそれがあるため、今後は、原則として現状の設備能力をベースとしつつ、機械化、省力化による生産性の向上等により対応すること等を基本的考え方として、これまでの不況対策の成果と今後あるべき造船対策についてまとめている。

当協会からは造船対策部会および同小委員会に根本会長が委員として参画し、特に、小委員会では、唯一の船主側委員として、ユーザーとしての海運事業者の立場から、造船業界は、設備能力の見直しを行って供給責任を果たすべきであるとの基本的考え方に基づき積極的に意見反映に努めた。

その結果、設備能力については、供給能力の調整を図り適切に対応していくこととしたこと、船舶建造需要見通しについては適宜見直しを図ることが付言されたこと、海運/造船両業界の協力的取り組みによる船舶解撤の推進の重要性が取り上げられたこと等当協会の考え方が答申に盛り込まれることとなった。

運輸省では、この答申を受け、平成 4 年 3 月までの時限立法である「特定船舶製造業経営安

定臨時措置法」を来たる通常国会において、廃止する予定である。

【資料 1】

21世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について (平 3.9.26)

諮問第109号

諮問理由

我が国造船業は、二度にわたる石油危機による世界的な新造船需要の減退等により深刻な不況に直面したが、昭和62年に制定された特定船舶製造業経営安定臨時措置法に基づく構造対策の成果、海運市況の改善等により、一応需給不均衡の解消と過当競争体質からの脱却が図られるまでになった。

しかしながら、我が国造船業の今後を展望すると、社会経済の変化や国際化の進展の中で適切な対応を迫られる新たな課題が山積している。

すなわち、短期的には、1970年代に建造された大量の船舶の代替需要の集中化への対応、長期不況により疲弊した設備や就労環境の改善等の課題があり、中長期的には、今後の需要構造の変化への対応、創造的技術ポテンシャルの保持等が重要な課題として掲げられる。

また国際的には、需給の安定化と公正な競争条件の確立、船舶技術の高度化を通じた地球環境保全への貢献、老朽船対策等の共通的な課題に対する協調的な取り組みの必要性が一層強まる中で、我が国造船業の国際的地位にふさわしい対応が期待されているところである。

したがって、今後は、不況克服を主目的としてきたこれまでの造船対策に区切りをつけ、社

会経済や国際環境の変化に適切な対応と必要な貢献を果たし得る新たな造船業の確立を目指す総合的な造船対策の推進が必要である。

以上の観点から、今後の造船事業者の自主的な対応と政府における造船対策の企画及び実施に資するため、21世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について諮問する。

【資料 2】

海運造船合理化審議会造船対策部会

委員名簿 (平 3.12.10現在)

部 会 長	犬井 圭介	◎ 全 日 本 空 輸 代表取締役副社長
部会長代理	小山 健夫	◎ 東 京 大 学 教 授
委 員	飯田庸太郎	○ 日本造船工業会会長
〃	伊藤 祐禎	○ 全国造船重機械労働 組合連合会委員長
〃	内田 守	○ 日本海事協会会長
〃	江尻宏一郎	日本貿易会副会長
〃	亀高 素吉	日本鉄鋼連盟理事
〃	栗原 宣彦	日 本 経 済 新 聞 社 論 説 委 員
〃	合田 辰郎	日本興業銀行副頭取
〃	酒井 守	日本長期信用銀行 取 締 役 相 談 役
〃	住吉 弘人	石油連盟常任理事
〃	高橋 元	日本開発銀行総裁
〃	高橋 文利	朝日新聞社論説委員
〃	田付茉莉子	帝 京 大 学 助 教 授
〃	巽 外夫	全国銀行協会連合会 副 会 長
〃	玉置 和宏	毎日新聞社論説委員
〃	根本 二郎	○ 日本船主協会会長
〃	檜垣 文昌	○ 日本中型造船工業会 会 長
〃	眞島 健	日本エアシステム 代表取締役社長
〃	増井 義己	日本内航海運組合 総 連 合 会 会 長
〃	松井 和治	新東京国際空港公団 総 裁

委 員	山口 光秀	日本輸出入銀行総裁	専門委員	佐伯 謙	日本船用工業会 大形機関部会長
〃	鷺尾 秀夫	○ 日本船用工業会会長	〃	酒井 宏	東京大学教授
専門委員	石原 康世	● 日本造船工業会 政策専門委員長	〃	中川 幹雄	全国造船重機械労働 組合連合会書記次長
〃	伊藤 侑徳	日本輸出入銀行理事	〃	名本 公洲	全国地方銀行協会 副会長
〃	岩崎 隆	第二地方銀行協会 副会長	〃	檜垣 正司	日本造船工業会 副会長
〃	大野木克信	日本長期信用銀行 常務取締役	〃	真砂 忠夫	日本小型船舶工業会 会長
〃	加野 英資	● 日本興業銀行 常務取締役	〃	真砂 幸男	商工組合中央金庫 理事
〃	神田 博	日本中型造船工業会 副会長	〃	山田 澤三	日本船用工業会 副会長
〃	木谷 正	全日本造船機械 労働組合書記長	〃	米澤 義衛	○ 青山学院大学教授
〃	金 秀太郎	○ 日本開発銀行理事	(注) ◎小委員長◎小委員長代理○小委員会委員 ●小委員会専門委員		
〃	斉藤 成雄	日本貿易会専務理事			

【資料3】検討経緯

開催日	会 議 名	内 容
3. 9.26	第65回海造審総会	運輸大臣より、「21世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について」諮問（諮問第109号）
3. 9.26	第31回造船対策部会	1) 運輸大臣諮問について 2) わが国造船業の現状と問題点 3) 小委員会設置
3.10.16	第1回造船対策小委員会	新造船建造需要見通しについて
3.11. 5	第2回造船対策小委員会	1) 新造船建造需要見通しについて 2) 長期的需給安定化／産業基盤の整備／国際協調の推進について 論議
3.11.13	第3回造船対策小委員会	1) 新造船建造需要見通しについて 2) 小委員会報告案の検討
3.11.26	第32回造船対策部会	小委員会報告書案の検討／承認
3.12.10	第33回造船対策部会	答申書案の検討／承認

【資料4】

海 造 審 答 申 書

21世紀を展望したこれからの造船対策
のあり方について（平3.12.10）

はじめに

我が国造船業は、二度にわたる石油危機によ

る世界的な新造船需要の減退等により深刻な不

況に直面したが、これまでの構造対策の成果、海

運市況の改善等により、一応需給不均衡の解消
と過当競争からの脱却が図られるまでになった。

我が国造船業の今後を展望すると、当面は安

定した建造需要の増加が見込まれる状況にある

が、一方では社会経済の変化や国際化の進展の中で次のような新たな課題が提起されており、適切な対応が求められている。

- ① 1970年代に建造された大量の船舶の代替建造需要の集中化への対応を果たしつつ長期的な需給の安定を図ること。
- ② 長期不況により疲弊した生産設備や就労環境の改善を図るとともに、今後の需要構造や就業構造の変化に対応できる創造的な技術ポテンシャルを保持した魅力ある造船業への脱皮を目指す基盤の整備を進めること
- ③ 国際的な造船市場における公正な競争条件の確立と需給の安定化、地球環境保全の要請の高まりに応えた船舶技術の高度化等の国際的な共通課題への対応を図ること

こうした状況に鑑み、当審議会はこれまで講じられた不況対策の内容と成果を踏まえつつ、21世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について検討を行い、以下のような結論を得た。

I. 不況対策とその成果

1. 第二次石油危機以降の産業構造の変化等による海上荷動量の伸び悩み、大量の過剰船腹の存在等による世界的な新造船需要の減退による深刻な不況を克服するため、運輸大臣諮問第92号に対する本審議会の答申（昭和61年6月25日）等を踏まえ、特定船舶製造業経営安定臨時措置法（昭和62年4月1日法律第25号）の制定及びこれに基づく過剰設備の処理、事業提携の推進等総合的な不況対策を次のとおり実施した。

- ① 特定船舶製造業(5,000総トン以上の船舶

製造業)の用に供する設備能力を603万 CGT から460万 CGT に削減

- ② 特定船舶製造事業者数及びグループ数を44社21グループから26社 8 グループに集約
- ③ 造船業基盤整備事業協会による 5 造船所の設備及び土地の買収 (107億円) 並びに 7 社に対する債務保証 (95億円) の実施
- ④ 独占禁止法に基づく不況カルテル等による操業調整
- ⑤ その他雇用対策、活性化対策等の実施

2. 上記対策の効果と海運市況の好転が相俟って、我が国造船業をめぐる状況は需給不均衡の解消と過当競争の回避に次のとおり一応の目途がたつまでに改善されている。

- ① 受注量は昭和60年度以降最低の水準となった昭和62年度の439万総トン（2,500総トン以上の船舶。以下同じ）から平成2年度は7年ぶりに1千万総トンを超える1,071万総トンまで回復した。
- ② 工事量(竣工ベース)は昭和60年度以降最低の水準となった昭和63年度の432万総トンから平成2年度は648万総トンまで回復した。
- ③ 手持ち工事量は昭和60年以降最低の水準となった昭和63年3月末現在の477万総トンから平成3年8月末現在で概ね2年分の工事量に相当する1,323万総トンまで回復した。
- ④ 昭和61年度以降厳しい状況が続いた各社の経営状況も、平成元年度から2年度にかけて概ね各社とも経常ベースで黒字に転換している。

また、今後を展望しても1990年代においては安定した建造需要の増加等が見込まれており、当面現在の設備について計画的な処理を施すような事態を招くことはないと思料されることから、これまで実施してきた不況対策については一応その所期の目的を達成したと判断される。

II. これからの造船対策

1. 基本的認識

我が国造船業が不況を脱し経営の安定化についての見通しが立ってきた状況に鑑み、これまでの不況克服を主目的としてきた造船対策に区切りをつけ、以下のような基本的認識の下に、今後の社会経済情勢の変化や国際化の進展の中で適切な役割を果たしていける魅力ある産業作りに向けた造船対策に重点を移していく必要がある。

- (1) 我が国造船業は長年にわたり世界の船舶の約半分を供給し広く世界の経済・貿易の発展に寄与してきている。この間築き上げてきた高度の技術力、優秀な労働力、裾野の広い船用工業等は、他国にはない貴重な財産として我が国造船業の総合的な造船能力を支えている。我が国造船業としては、こうした総合的な造船能力について、とりわけ生産システム面における一層の高度化を志向しつつ、引き続き時代の要請に応えた良質な船舶の安定供給を通じて世界の社会経済の発展に貢献していく必要がある。
- (2) 一方、国際的な単一市場を分けあっている世界の造船業にとって、その調和ある発展を図るためには国際的な協調が不可欠な

ものとなっており、世界の船舶の約半分の建造している我が国造船業の適切な対応が問われているところである。

こうした状況の中で、世界の造船業は政府助成削減等による公正な競争条件の確立と需給の安定化、船舶に係る地球環境問題及び老朽船対策問題等の共通の課題を抱えており、我が国造船業としては、こうした課題の克服に向けて積極的な取り組みを行うことにより、我が国造船業に対する各国の理解の醸成と世界のリーディングカントリとしての責務の遂行に努めていく必要がある。

- (3) これら我が国造船業に求められる役割を果たしていくためには、何よりも我が国造船業の安定的な事業運営の確保が不可欠である。そのためには、先ず、これまでの二回の造船不況を教訓として造船事業者自らが造船業の需給の安定に対し責任をもって対応していく必要がある。また、造船事業者の自助努力を原則としつつ、長期不況で疲弊した産業基盤を整備し、製造業本来の創造性・発展性を支える技術ポテンシャルを保持した高度な生産体制と、これからの社会経済情勢のもとで受け入れられる適切な就労環境等を備えた新たな造船業への脱皮を図っていく必要がある。

2. 我が国造船業の課題と対応

(1) 長期的な需給の安定化

① 建造需要見通し

今後の我が国造船業の外航船建造需要は、世界経済の安定的な成長による海上

荷動量の緩やかな増加、1970年代半ばに大量に建造された大型タンカーを中心とした代替建造需要に支えられ、順調に増加していくものと予想される。

しかしながら、2000年前後に需要のピークを迎えた後は、大型タンカーを中心とした代替需要が一巡することから、建造需要は下降期を迎えるものと予想される。(別表参照)

② 需給安定化方策

2000年以降建造需要が下降期に入ると予想されることから、1990年代の一時的な需要増のみを対象とした設備の新增設、労働力の増強は再び構造的需給不均衡を招くおそれがある。従って、今後は、原則として現状の設備能力をベースとしつつ、機械化、省力化による生産性の向上

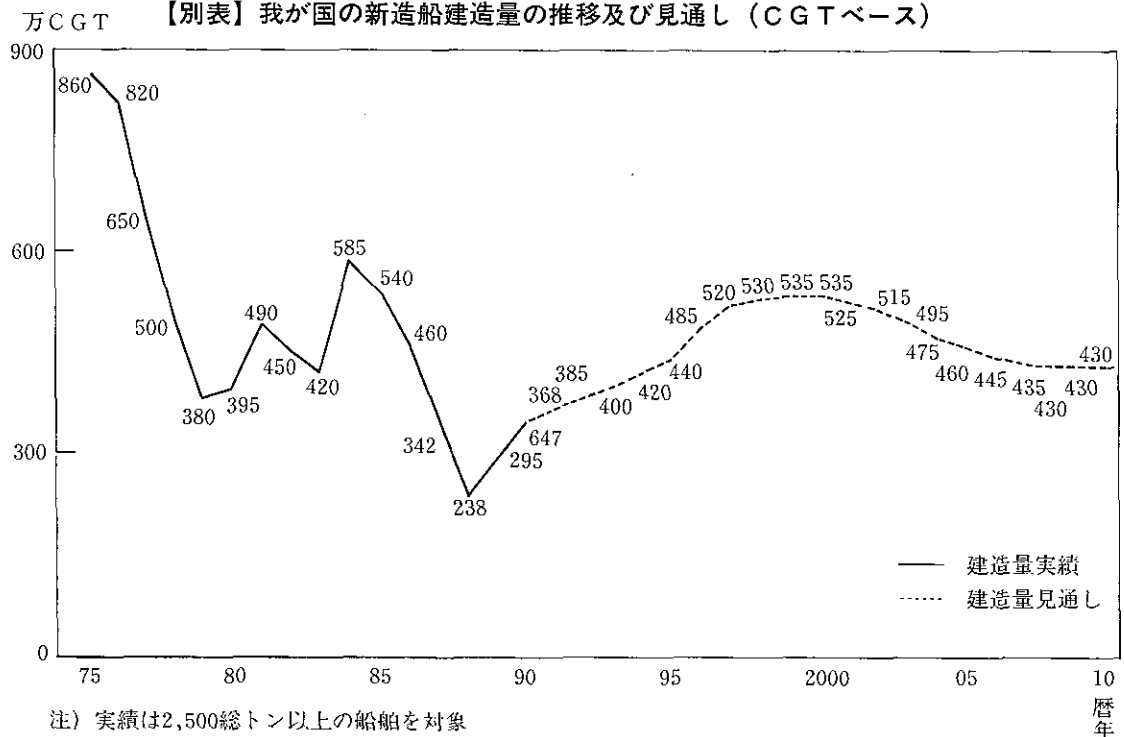
等により対応することとし、国際的な環境規制の強化、輸送構造の変化等を反映した船型変化等に対しては、設備の効率的な再配置、個々の設備能力の調整等を図ることにより適切に対応していく必要がある。

一方、2000年以降の需要減に対しては、技術革新による新たな船舶の開発及び造船技術を活用した周辺分野への事業展開並びに生産システムの高度化による対需要弾力性の向上等により対応すべきと考えられる。

(2) 産業基盤の整備

長期不況からようやく脱却した現時点において、短期的には不況により疲弊した生産設備や就労環境の改善を図るとともに、21世紀に向けて中長期的には今後の需要構

【別表】我が国の新造船建造量の推移及び見通し（CGTベース）



造及び就業構造の変化への対応、創造的技術ポテンシャルの保持等を可能とする基盤の整備を図っていく必要がある。

また、内航船等を対象とする事業者においては、とりわけ深刻化する労働力不足問題に適切に対処し、今後の内航海運業における輸送構造の変化に円滑に対応していくことができるよう、生産技術面、就労環境面等において所要の改善策を講じていく必要がある。

① 需要構造の変化への対応

多様化、高度化する市場ニーズへの対応と新たな需要の創出を図る観点から、研究開発体制等の強化に努め、事業の創造性、発展性を支える高度な技術ポテンシャルを育成する等企業体力の確保を図っていく必要がある。

② 就業構造の変化への対応

労働力人口の減少、高齢化の進展に対応していくため、機械化、省力化の観点から CIM (Computer Integrated Manufacturing) 化等生産技術の高度化を促進し、より柔軟な事業展開を図っていくとともに、労働条件、就労環境の一層の整備を進める必要がある。また、人材育成制度の充実等を図るとともに、夢のある製品開発や事業分野の拡大等による魅力ある産業作りを行うことが若年労働者を確保していくうえでも重要である。

③ 新たな事業提携の推進

需要変動に対応し得る体制の整備、経営資源の有効活用による経営基盤の一層

の強化の観点から、これまでの事業提携の経過と結果を踏まえて、各企業の自主性と適度な競争原理を尊重しつつ、既存の事業提携の強化や新たな事業提携関係の形成を図っていく必要がある。

④ 修繕業の活性化

修繕業は、特に労働集約性の高い産業であることから労働時間の短縮、所定休日の確保等労働条件の改善を図るとともに、就労環境の改善を図り所要の人員の確保に努める必要がある。また、修繕技術の高度化等についてもこれを積極的に進めていく必要がある。

⑤ 船用工業の基盤整備

我が国船用工業が21世紀に向けて魅力ある産業へ脱皮し、造船業の基盤を支えるためには、現在抱えている人材不足、資材調達難等の問題を克服し、経営基盤の整備、安定供給体制の確立、技術開発体制の整備等への対応を図っていく必要がある。

(3) 国際協調の推進

世界の造船業共通の課題克服に向けて、我が国がこれまで以上に積極的なイニシアティブを発揮し、以下のとおり適切な国際協調の推進を図る必要がある。

① 国際的な造船市場における公正な競争条件の確立と需給の安定化の促進

OECD で進められている多国間協議、主要造船国との2国間協議等を通じ、国際的な造船市場において市場原理が適正に機能するような公正な競争条件の確立

等に向けて積極的な役割を果たしていく必要がある。また、各国が造船市場の現状、将来動向等について正確で共通な認識を持てるようこれらに関する積極的な情報の提供に努め、国際的な造船市場における需給安定化の促進に貢献していく必要がある。

② 地球環境保全問題への対応

地球環境保全に対する国際的要請に応え、船舶に関する環境保全技術の開発を促進するとともに、成果の普及に努める必要がある。

また、環境、安全、海運市況の安定化等の観点から老朽船の解撤を促進する必要がある。解撤問題については、海運、造船等関係者の協力的な取り組みが必要と考えるが、特に造船業としては技術的側面で貢献していく必要がある。

③ 技術協力の推進

我が国造船業及び舶用工業の有する高い技術力を活用して積極的な技術協力を推進することにより、各国造船業のレベルアップに貢献していく必要がある。

3. 国の果たす役割

我が国造船業が不況を脱し経営の安定化についての見通しが立つこと、国際的な場において我が国をはじめとする主要造船国間で政府助成の削減等公正な競争条件の確立に努めていること等の現状に鑑み、今後の国の果たすべき役割は、市場原理が適正に機能するような健全な造船市場の形成に向けての環境整備を図っていくとともに、国民経済的観点や

国際貢献的観点から我が国造船業が積極的に果たしていかなければならない役割について必要な支援策を講じていくことと考えられる。

以上の観点から、当面の具体的施策を掲げると次のとおりである。

① 世界の造船市場に関する各国共通の市場動向認識の醸成と公正な競争条件の確立等国際的な政策協調に努めていくこと

② 世界の造船業にとって課題となっている地球環境保全技術の開発促進等を図っていくこと

③ 我が国の経済の発展や国民生活の向上に資する創造的造船技術の研究開発について適切な支援策を講じていくこと

なお、今後、国が施策を実施する場合において、民間の能力の活用を図ることが適当なものについては、これまで造船業の基盤整備のために国の補完的な役割を果たしてきた造船業基盤整備事業協会の有効な活用方策を検討することも必要と考えられる。

(おわりに)

諮問第109号に関して検討した結果は以上のとおりであり、当審議会は今後本答申で示した方向に沿って、造船事業者、政府等の関係者が最善の努力を尽くしていくことを期待する。なお、その際海運事業者関係者との協調的な取組みに努めていく必要がある。

また、当審議会としても、今後の情勢の変化等をみながら本答申において掲げた対策について必要に応じ意見を述べていくとともに、対策のベースとなった船舶建造需要見通しについても適宜見直しを行っていくこととする。

激動する世界と日本海運の課題

● 出席者（敬称略・順不同） ●

日本経済新聞社論説委員 栗原 宣彦

日本船主協会会長 根本 二郎

（平成3年12月4日開催）

新しい世界秩序を模索

栗原 まず最初に、1992年（平成4年）はどんな年かということについて国際情勢と海運への影響からお話を進めていただきたいと思います。

91年（平成3年）という年には、いろいろな歴史に残る事件がありましたね。湾岸戦争、ソ連のクーデターがあり、その後、ソ連邦は解体に向かっていますし、国内ではバブルが崩壊して、企業倫理が強く問われた年でした。92年（平成4年）もなんとなく大変な年になりそうな感じがしますが。

根本 やや過去の話になりますが、今世紀になってから世界の大きな事象は3つあると思うのです。一つは第1次世界大戦、次が第2次世界大戦、三つめがソ連・東欧の共産主義の崩壊です。このうち歴史的、経済的、さらに文化的にみますと、3番目が、一番大きな事象ではないかと思っています。

これは200年前のフランス革命に匹敵する衝撃を全世界に与えている。湾岸戦争ひとつ採っても、やはりそういう衝撃波の中から起こってきたし、40年にわたる東西の冷戦体制も崩壊した。

東側のシステムが崩れてしまったのが一体どういう影響を与えてきているのか、これが一番の問題ではないでしょうか。

一昨年（1990年）のパリ宣言の全欧安保協力会議で35カ国が参加して、これからのヨーロッパの秩序をどうすべきかという論議をした時に、「基本的人権の尊重」「複数政党による民主主義の確立」「法による支配」——この3つの普遍的な価値観というものの上に、新しい秩序づくりをヨーロッパを中心にしてやっていこう——こういうことになっているわけです。

中東やアジアにおける価値観は、イスラムの価値観とか、儒教の価値観とか、西欧とは異質のものがありますが、ベースになる普遍的な価値観は、やはりいま挙げたようなものになると思います。例えば、フランス革命で言われた「自由、平等、博愛」という考え方を採り上げて、結局、自由と平等はかなり相克、摩擦するものですが、この点を調整するのが博愛だと私は思いますね。

いま博愛というのが、やや甘く理解されていますが、むしろ公正さとか社会正義としての意味が強調されなければいけないと思います。そういう風潮の中で日本のバブル問題も採り上げ

られたような気がします。結局いま触れた衝撃波が、いろいろな形で中東、アジアそして日本の経済社会にも影響していると理解しております。

そうすると92年は一体どうなっていくのか。新しい世界秩序を模索しているわけですが、これはまだ見えない状態ですね。ただ欧州から始まった世界的な変革の波は、じわじわとアジア、中東、中南米とか地域的に各方面に押し寄せ、より良き人類社会の形に向かって模索が続く。こういうことは言えると思います。

もちろん民族、宗教あるいは文化の相違もあり、いまの普遍的な人権尊重、民主的な価値観というものとの折り合いが、各地において簡単にはつかないケースも考えられます。

しかし、海運サイドから見れば、より良き平和な時代がじわじわとやってくるのではないかと見ています。われわれが期待するのは安定した平和社会の実現です。人間が貧困から脱却してより幸福な社会をつくるという方向に向かって、いま地球が動きつつあるという感じをもっています。

栗原 例えば、日米摩擦が激化している。そして構造協議が行われ、そのフォローアップもしていますね。構造協議は単なる経済摩擦ではなく、日本という非常に特異な文化とか習慣、伝統をもった国が、世界の秩序の中にどういう形で組み入れられていくかという問題になっていると思います。

世界のルールの中でどうやって調整していくか、このことがまさに日米摩擦であり、欧州との摩擦だと思います。調整には痛みも伴うし、^{こめ}米、流通、中小企業の問題にしろ、あるいは海運にも当然いろいろな問題もある。

根本 今のお話に関連しますが、要するに日本的資本主義の特質と日本人の特性をどう考え

るか。そしてわれわれの特性が一体、国際的な社会のルールの中でどう調和していくのか、こういう大問題に直面していると思います。

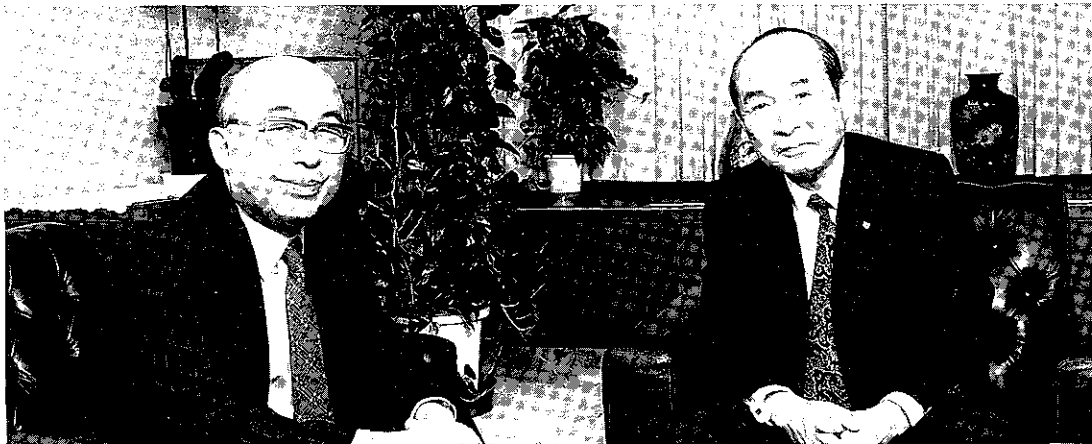
日本的資本主義の特性の一つは、明治維新以来、日本がいわゆるキャッチアップ・キャピタリズムをやってきた。財界と官・民の複合型の経済で今日まできた。戦後の産業政策もかなりしっかりしたものをやってきた。しかし、90年に入ると官と民の癒着の問題が出てきた。この辺は今後はっきりと透明さを持たせないと、国際的に通用しないという反省がありますね。

それから日本人の特性は何か。中根千枝さんとかルース・ベネディクトさんが言っていますが、“彼らは罪の文化、われわれは恥の文化だ”と。恥は自己抑制につながってくるが、向こうはいいこと悪いことがはっきりしている。彼らは個人主義で、日本人は集団主義である。そして彼らはキリスト教にしろ、ユダヤ教にしろ、超越的である。われわれはむしろ、そういうものは非超越的です。別の表現だと、彼らが理想主義、われわれのほうが現実的という違いがあると思いますね。

日本はみんなが助け合って今日まできた。集団主義も決して悪くないのですが、日本人だけの集団主義であるから問題になってくるわけなので、これをもう少し例えばアジアにも広げ、世界的な隣人愛をもって相互に助け合っていく見解が今後なされていくべきでしょう。また、今では、その“恥の文化”すらなくなってきたところの問題です。

従って日本的な資本主義のマイナス面を修正し、日本文化の良い面を強調することにより、われわれは世界的にも、普遍的なものに参画していけると思います。

例えば明治時代を回顧すれば、日本の近代化が始まる時に、社会的な墮落とか拝金思想も起



きてきましたが、識者・先達たちは、経済的な利益の追求だけでなく、何が人間生活にとって必要かという議論を活発にやっている。沢村栄一さんをはじめ、バランスのとれた経済人もいた。

ところが、第2次大戦後は、とにかく一生懸命金もうけをやる。そのうち東京も一極集中になってきて、巨大な都市空間の中で皆が何かアイデンティティーを失ってきた。今の若い人も非常に優秀だとは思いますが、例えば村上春樹さんの「ノルウェーの森」ではないが、非常にニヒリスティックな方向に出口を求めているのではないか。

この小説は、最後のところで主人公が電話ボックスから自分の愛人に対して、「自分が今どこにいるのか、分からない」という言葉で終わっていますが、何かそういう社会的な一つの風潮の中にあるわけですね。さらに突きつめていけば、結局欲望が正義であるというような基調があるわけです。

これは、大きな問題だと思います。やはり日本人が長年歴史的に持っていた良さをじっくりと考え直すべき時期で、1992年はある意味でいい日本人としての再出発点ではないかと思っています。

91年よりは環境は好転へ

栗原 今のお話、同感ですね。そこで世界の秩序の話が出ましたが、実は私は91年10月と11月に米国に出掛けました。11月初旬のペンシルベニア州の選挙で共和党が民主党に負けて、ブッシュ大統領が問題なく再選されるという雰囲気ではなくなり、10月とすっかり様子が変わってきた。大統領選挙がらみで今後日本に対する米国の圧力というか要求は厳しくなると思います。東欧に対する協力なども含めて日本の資金面での協力要請が強まると思います。

そこで日本の国内景気ですが、政府の比較的楽観的見通しに比べて私どもが経営者にお会いすると、非常に悪いという悲観的な見方をする人が増えています。景気停滞感が強く、92年の前半は明るくないという感じがするのですが、どんな見通しをお持ちですか。

根本 いろいろな不協和音がありますが、例えば、IMFの数字などを見ますと、91年は0.9%ぐらいの成長があつて、92年は2.8%ぐらいの伸びが予想されている。私は大勢としては、IMFの数字の線に乗かって、良い年になるだろうというのが結論です。



(栗原 宣彦氏)

まず日本ですが、日本は潜在的に相当の成長力を持っています。いろいろと不協和音が起きていますが、まあ全体としてはうまくいっていると思うんですよ。92年の半ばごろからかなり正常に戻っていくと考えられますし、私自身、日銀の三重野総裁のご意見と同じです。

米国は、ブッシュ大統領の支持率が落ちたといいますが、日本の宮沢さんも37～38%ということで、ブッシュさんはそれよりもまだいい。また経済の回復スピードは、従来のような不況期からの回復に比べると弱まっていますが、少なくとも92年が91年より悪くなることはまず考えられない。ですから、2%台ぐらいの成長に向かって米国は回復、戻っていくのではないかと思います。

次に欧州ですが、われわれは大変期待をしております。私も91年はドイツに出掛けましたが、東のほうはマイナス成長だが、西のほうは東ドイツ救済で、かなりブームになっていました。今ドイツは東西統合の産みの苦しみを受けている、一時的に……。

ところで、92年は東側も年率10%ぐらいのスピードで経済が回復していくのではないかと言われており、93年にはドイツも東西併せて年率3%台の成長に戻ってくるのではないでしょう

か。EC問題も含めて、これからの欧州の政治・経済の核はドイツだと思います。

ECは92年の末に一応経済統合を言っておりますが、統合には、いわゆる政治統合と通貨の統合、そして市場統合の三つがあります。最後の市場統合は、いま300ぐらいある障壁をかなりクリアしてきている。交通や関税の問題とかいろいろありますが、これはある程度進むでしょうね。

しかし通貨の統合は、今世紀の末までにできるかどうか。それから政治統合は、来世紀の問題だと思っています。

ともかく今回のソ連・東欧の崩壊によって、いわゆる東欧圏の、特にポーランド、チェコスロバキア、ハンガリーといった3つの東欧先進国は、いずれもECへ準加盟してくるでしょう。またEFTAも一緒になる方針を決めています。ですから欧州地域に5億人の極めて巨大なマーケットができるわけです。

92年は英国、フランスもかなり景気は回復基調になってきておりますし、欧州全体について言えば、ソ連問題を棚上げして考えれば、91年より良くなるといえるでしょう。問題はソ連邦解体の行方ですが、これはもう少し事態を見守る必要があります。

最後はアジアですが、91年より92年は良い方向へ向かっているといえますね。外交面でも中国とインドネシア、中国とシンガポールが国交を樹立した。またソ連と韓国が国交を樹立し、南北両朝鮮が同時に国連に加盟し、相互不可侵を合意した。そしてカンボジア問題が、平和に向かって一歩動きだした。

中国は、民主化の問題はありますが、やはり開放の方向に進まざるをえないのではないかと、思いますので、日本を含めた巨大なアジアマーケットの大勢は、よほどのことがない限り91

年よりは92年のほうが、より良い環境になっていくのではないかと思います。“船主協会会長として楽観すぎるぞ”と言われるかもしれませんが。

一層の円高対策が必要

栗原 今ソ連と中国の経済を比べると、圧倒的に中国の経済のほうがいいですね。例えばソ連は、市場をいかに造るかに苦慮していますが、中国は本音と建前をうまく使い分けている。

そういう意味で、中国の経済はうまくやっているし、国民も理屈はあるかもしれないが、権力構造は別としてとにかく飯を^{めし}食べさせてくれる政権を支持する国ですから、ある意味では非常に活力を持ってきた。

私はアジアをよく回っていますが、日本は、どここのアジア地域に対しても貿易出超。だから“日本はもう少し物を買え”と言われる。この問題さえなければ、アジアと日本との関係は、非常にいい具合にいくのではないかと思いますね。

問題は、むしろ国内です。91年11月ごろから自動車の月間登録台数が、前年同月の水準を下回ってしまったし、住宅も新規着工件数が減少してきている。また産業界の設備投資の水準も高いところから、少し落ちてきた。

そして非常に皮肉な現象は、内需振興とって一生懸命に公共事業を実施し、輸入を広げてきたのに、一向に貿易収支は黒字が減らない。そこで貿易収支が黒字になり過ぎているという問題と、設備投資に対して経営者がやや憶病になっているという、この二つが、92年の日本にとっては懸念材料だと思います。貿易収支の改善には、単なる小手先で外国に行って、ミッション派遣などで何か買うものを探すというので

は解決できない。もっと思い切って、例えば外国に進出した企業が、現地のものは現地で調達するような形に、産業構造そのものを変えるぐらいにしないと、いけないのではないかとというような気がします。

現在、大蔵省は税収不足を唱え、予算が組みにくいと言っていますが、本来は、財政で景気を刺激するというのが本当かなと思いますが……。それに対し、日本には財政再建論者がいますね。会長は、貿易黒字の問題と設備投資の問題などについて、どのようなお考えでしょうか。

根本 景気のほうは、おっしゃるとおりで、財政と金融とを発動すべき時期にきているのではないかと思います。

国の税収が減ったと言いますが、地方のほうは随分潤沢なわけですね。ですから地方が例えば建設国債を引き受けるとか地方と国と総合した対策を考えれば、増税ということは避けられるのではないですか。そんな感じがします。

次に貿易黒字の問題ですが、わたしは、つねづね痛感している点なんですが、もう少し“連結”で考えなければいけないのではないかと。例えばIBM やコカコーラをはじめ大きな米国企業が日本に来ているわけです。もちろん日本でも、米国に企業が進出している。英国は英国で、相当なものをアメリカ大陸に投資している。つまり、その国の海外での企業展開も含めて議論すべきではないでしょうか。そうでないとおかしいですよ。

ただ、この問題に関連して、それに対する一つの対策として“円高指向”ということが出てきやすい。そうして輸入をもっと増やしていく。われわれ海運産業にとって、円高は痛手です。けれども、傾向としてそうなることを考えておかねばならない。

栗原 そうだと思いますね。ある程度円高になっていかないと、根本的な解決にならないのではないのでしょうか。対ドルとのレートを考えてみますと、例の85年秋の「プラザ合意」の時には円が相当に高くなったなという感じがしました。けれども、ここ数年の間に、その感じが打ち消されているような気が相当しますね。ですから、私としては今後、円はもう少し高くなってドルが安くなるべきだと思いますね。

根本 海運業界としては、やはり円高対策を今後とも続けていかざるを得ないと思っております。

定期船は“世界的に安定化の方向”へ

栗原 “円高”の話が出ましたので、海運業界の話に入らせていただきます。先程、世界情勢のお話をさせていただきましたが、当然、日本の景気と荷動きに関係があります。特に米国の景気も、荷動きに非常に大きな関係をもっています。そういった点で、92年の海運業界について、定期船、不定期船、タンカーに分けて、お話をいたしたいと思います。

根本 全般的に申し上げますと、92年は91年より良くなるだろうというのが結論です。定期船については、北米航路が91年に入って荷動きも好転し、例の“太平洋安定化協定”というものがかなり機能し、インディペンデント・アクション（IA）を乱発することも皆無になりました。

それから91年5月と8月に、運賃値上げを実施しました。92年1～2月の端境期を乗り切れれば、IAの乱発はないと思っております。

91年12月に台北で会議をしましたが、92年1月20日に東京でトップが集まり、もう一度固めの会議をやり、できれば5月にもう一度会議を

……こういう考えでおります。そういう流れの中で、赤字体質から92年は徐々に脱却していく、というように期待しております。

米国についての荷動きですが、日本・アジアから北米大陸向けの東航は、恐らく年率4%ぐらい伸び、その帰りの西航は5～6%は伸びるという感触でして、荷動きもまあまあと捕らえています。

それから欧州のほうは、91年度は相当に荷動きが増加しましたが、92年度もさらに10%近い伸びが予測される。そこで、いま盟外船を入れた会議で安定化に取り組んでいます。

既に同盟と盟外船との話し合いで、諸チャージについて同じチャージを荷主さんから頂こうということになっています。ですから、欧州の定期船運賃も、今後かなり安定化の方向に向かうのではないかと考えています。

それから特にお話しておきたいのは、アジアの域内の問題です。アジアは現在、域内で8,500万トンぐらいの荷物が動いておりますが、遠からず1億トンになると思います。将来、大変なマーケットになっていくわけで、秩序づくりには、日本がリーダーシップをとっていかなければいけないというのが私の長年の考え方です。

91年11月に、香港で28社の域内の船社が集まりまして、今後、安定化のためにディスカッション・アグリーメントを結成しようということが合意されました。つまり、安定化に向けた一つの動きが出てきているということです。

また他の定期航路、例えば中東は、これから復興していくわけで、サウジアラビアなど、かなり景気も良くなってきていますし、湾岸戦争の終息に伴って、この地域の市況と荷動きの両面において、好ましい傾向が出てきています。

もう一つお話しておきたいのは、いわゆる欧州と北米において集約化の動きが91年から出て

きて、ほぼ定着した点です。それぞれの航路において5つぐらいの大きなグループにまとまった。これは非常に好ましい状況ではないかと思っています。

ともかく、北米航路ではアジアの船主の意見を十分に斟酌^{しんしやく}しながら、西側の意見・意向も入れて日本が仲介して太平洋安定化協定が出来上がったわけです。3年間にわたる日本船主の努力、イニシアチブがものをいったと自負しています。

この太平洋における実験が、いま欧州航路においても採用されるようになり、そしてまたアジアの中でも採用されるようになった。このようなやり方は、国際化時代における産業界の在り方について、非常に大事なスタンスではないかと思っています。

栗原 昔の人たちの知恵でつくったのが同盟ですね。しかし、今日、同盟というのは正直に言って役に立たなくなった面がある。それに代わる新しい枠組み、秩序というようなものをつくられた。この点は、他の業界でも非常に参考になると思いますね。

根本 どちらかという、過去の実験は西側の人が多い。ところが新規登場はアジアの人が中心で、舞台は様変わりになってきているわけです。

既に台湾船主協会との対話が91年7月にありましたし、韓国とは4回もやっていますが、先日、91年12月中旬にASEANの船主協会から招待がありまして、年次総会(クアラルンプール)に私は出席してきました。その場で、同じアジアの船主として直面する共通の問題を率直に話し合うために、“アジア船主フォーラム”を’92年4月に東京で開いてはどうかと提案し、満場の賛同を得ました。このフォーラムには韓国、台湾、香港も参加します。さらに、その話し合い

の場の中に開かれた中国を加えたいというのが、私の念願です。

91年7月に中国を訪問した時に、COSCOの社長や交通部長(運輸大臣)にもお会いし、長時間にわたって懇談し、中国も民間の国際会議に出るべきだということを強く申し上げました。特に中国が世界の海運から孤立し、自分たちの運賃で思うままにやっていけば、結局いつかはあなたのほうにブーメラン現象がくるわけですからと説明しました。

彼らも全くそうだとおっしゃっていました。COSCOも独立採算でやっており、社会福祉も船員の増員もやらなくては行けない。だから運賃も上げなくては行けないのです。しかし、物価局というところがあって、そこで価格統制をしている。そのため、運賃は市場メカニズムがなかなか効かない。つまり、どうしてもすぐに国際レベルまで上げるというわけにいかないのだということをおっしゃっていましたね。

栗原 市場メカニズムが働かないというのは困ったものですね。計画経済を採っているからということでしょうか……。

根本 だから、それは分かった。しかし少なくとも開放体制になっているのだから、国際会議にも出なさいという話をしました。彼らはぜひ検討したいという返事でしたね。

その時、太平洋安定化協定にもゴルバチョフがサミットに出たようにオブザーバーで出てはどうか、それから、海運サミットをやる場合にはあなたたちも参加して下さいといった。

中国にも小さい船主を含めると130社にも上る船社があり、92年の前半に船主協会ができるそうです。その中国船主協会と日本船主協会との対話を始めましょうと申し上げました。先方も原則賛成とっています。

ともかく、中国側が国際会議にも出てくるこ

とによって、アジアで一つの秩序というものが出来上がってきます。世界の盟外船の大部分がアジアですから、彼らと私たちが、お互いに融和していけば、今度は世界の主要航路において、アジアが一つの発信基地になってくるのではないか。ちょっと大ぶろ敷ですが、私はそう思っています。

栗原 会長はアジアということを非常に重要に考えておられて、私もそのとおりだと思います。特に中国というのは、面白い国ですね。

根本 ええ。スクラップをやりたいという話も出ました。ですから、もっと彼らとの間に、海運だけでなく、スクラップの問題とか、船員の供給源をどうするか、というような全般にわたる問題について、トップ間で共通の認識を持つことが、必要なのではないのでしょうか。

“船価問題”が大きく浮上

栗原 非常にいいお話でぜひ92年もやっていただきたいと思います。あとタンカーと不定期について、一言見通しをお伺いしたいと思います。

根本 IMFは年率3%近い世界経済の伸びを言っていますね。いろいろデコボコはあるかもしれませんが、92年は91年より良い年になるのではないかなと思います。

例えば日本の粗鋼生産は92年は減少すると言いますが、1億800万トンぐらいの水準が1億300～400万トンとの予測ですから、大きな落ち込みはないでしょう。一方、例えば電力炭の買い付けはもっと増えてくる。LNGも伸びる状況にありますね。油のほうもソ連が減産となれば、また中東への依存度が高まるでしょう。そういうことで、油の荷動きも増えてくるのではないかなと思います。

ですから荷動きの観点からすれば、不定期専

用船はよい年になるのではないのでしょうか。バラ色になるとは思いませんが。ただ良くなると、用船料が上がってくるから、船価も上がってきます。そうすると結局、荷動きが少し増えてもコスト面で打撃を受ける。

この点が一つ問題が残りますね。

栗原 船価が高くなってきているということは、日本の労賃が高くなっているという問題もありますが、あまり高くなるのは好ましくないわけですね。

91年に運輸省の海運造船合理化審議会の造船部会が、造船業の設備投資のあり方を諮問しましたね。結論は設備の新增設はやらない。しかし見直しは絶えずやるという方向で。根本会長は審議会の中でも、積極的に発言されましたね。

根本 そうですね。海造審ではユーザーとしては私だけだったので、私の思っていることを力説したんですよ。

船価問題は国際競争力の問題とも関係してきますし、企業の体質改善という意味では大問題なわけですね。私は異常な船価にならないメカニズムをキープしてほしいと要望した。つまり船価というものは、程々の線でいくべきではないか。要するに安ければ安いほどいいと言っているわけではない。海運も造船も共存共栄でいかななくてはならない。私が強調したのは、市場原理が常識の範囲内で作動するようなメカニズムをつくるべきだということです。今までの不況カルテルは、一つの法律によって生産調整をやってきた。それがなくなって今度、行政指導ということで取り組む、それなら、今までとは質的に変わった観点でやらないとおかしいのではないですかという問題がまず一つあるわけです。

そこで設備を増やさないということについて、それはそれでよろしいでしょう。しかし現存の

設備の中で、一つの船台についての造船能力について規制などの制限があるわけですね。そのあたりを、2～3年ごとに見直しながら実情に合わせて弾力的に運用していくことが大事なのでは、と申し上げた。

2000年から2010年にわたる見通しといっても、これはかなり不確定要素がありますが、全体として船の建造需要は、かなりの上り坂になっていくのではなからうか。だから今の数字でいけば1995～96年に、今の設備の年間建造能力460万CGT（Compensated Gross Tonnage：標準貨物船換算トン数）という線と、建造需要がクロスするのではないかと。

それから2000年に向かって私の計算でいけば、100万CGTぐらい建造需要が増えていく。そういった時に460万CGTでクロスしてしまっているのに、コンピューターやロボットの活用等の合理化で対応できると言い切れるだろうか。そしてこの問題は船価と大きなかわり合いがあります。

1987年の円ベースVLCC船価を100とすると、91年は指数的にもう160になっている。これに比べ、運賃のほうの回復ははるかに低い。だからそういったことにも十分配慮して、海運と造船が協調していくことが必要なのではないかと思えますね。

それともう一つ大きな問題は、OECDの造船部会の論議です。米国が自国の造船業の国際競争力を強化するため、ほかの国の船価をダンピングだということで国際場裡で議論し、欧州もこれに追随し今欧米が連合して日本と韓国の造船を叩く、こういう図式になっているわけです。

ところで、この船価というものは、基本的に造船業者とわれわれユーザーとが契約自由の原則に従ってネゴシ決めるものです。造船国それぞれによって人件費も材料費も生産性も異なる



（根本 二郎氏）

わけですから、その結果について、国とか第三者が高い、安いということ自体がおかしい。そういうことは、市場原理に任せるべきだというのが私の基本的な考え方です。

こうしたOECDの動きと世界の50%の建造シェアをもつ日本造船界の動きが今後の船価動向のカギになるのでは、と見ています。

国際競争力をつけるには

栗原 日本海運企業の業績ですが、実際に91年は残念ながらあまり良くありませんが、どうやって収益を向上させていくか。

適正運賃が確保できれば、相当の部分が解決するわけですが、まだ企業基盤の強化という問題が残っていますね。船員の確保あるいは東南アジアの船員をどういうふうに教育しつつ乗せ（混乗）、そして日本の海運としての競争力をどうやってつけていくか。“せっかくトンネルを出て明るくなったと思ったら、またトンネルに入った”と海運界をコメントした人もいましたが、業績は定期船の赤字の部分が減っていけば、相当良くなるわけですが、それと同時に当然、競争力を強めていくことが必要ですね。

その際、外部で海運を見ている者としては、

もう少し企業ごとに特色というか強味があって
もいいのではないかと思っているのですよ。海
運企業の方は海運というのは、国際競争を裸で
やっていて非常に苦しいといえますね。けれど
も、私が思うのに日本企業はすべて国際競争を
やっている。海運だけが特別なんだというのは、
ちょっと寂しい気もするわけです。

92年はどうやって海運企業の基盤を強化して
いくのか、船主協会長としてのご意見をお聞か
せ願いたいのですが。

根本 これは外航海運の問題になりますが、他
の産業だと半分ぐらいは国内需要（円収入）が
ありますが、外航海運の場合はほとんど収入は
ドルでこの点ははっきり違います。

私はいつも申し上げているのですが、85年の
「プラザ合意」の前を100として、積荷トン当
たりの円ベースの運賃を定期、不定期を含めて試
算しますと、91年が64にしかになっていない。こ
れに対して例えば他産業の製品の輸出入価格は、
日銀統計で81ということで17ポイントぐらい上
なわけですね。

一方、この間、為替はどうだったかと言えば、
100が59ぐらいにドルが落ちているという状況で
す。

そうすると、仮定の話ですが、もしわれわれ
の産業が荷主さんの産業と同じ17ポイント上げ
ていたとすると外航オペレーター35社の水揚げ
が約2兆円ですから、その20%、4,000億円これ
が経常利益でそのまま出る。そこまで言わなく
て、仮に10%にしても2,000億円です。

なぜ他の産業並みの価格形成ができないのか。
ここがポイントです。一つは競争が激しい。事
実、定期船を中心に運賃安定化の努力を続けて
いるし、今後も強化していかなくては行けない。

それから国内の荷主さんにも、従来よりも運
賃面においての配慮をぜひいただきたいと思っ

ています。われわれのほうも行き過ぎた競争を
しないよう努力することが必要です。ともかく
海運産業として、自己責任においてやるべきこ
とは、運賃の底上げにつきると思います。これ
が一つです。

それから国際競争力の問題については、視点
が二つあります。一つはクオリティー・サービ
ス、これは栗原さんが言われたように特色のあ
るすぐれたサービスの提供です。もう一つは、
コスト合理化の努力です。

クオリティー・サービスの中には、サービスの
多様性と安全性の問題、さらには確実性の問
題があり、この3点に配慮しながら取り組んで
いかねばなりませんね。といって、だれもが同
じことをやる必要はないわけです。

それに業界としては寡占化の動き、これは国
内ばかりではなくて、国際的な局面を巻き込ん
で進んでいくと思いますね。これはマーケット
が求めた一つの自然の動きととらえています。

91年9月の中間決算では、14円ぐらいの“円
高”の問題や、期末にきた台風の影響なども響
いています。91年10月から92年3月までの下期
と総合しなければ91年度はまだなんとも言え
ないと思いますが、おしなべて92年度は91年度
より業績面でも良くなっていくだろうとみていま
す。

他産業並みの売上高経常利益率の水準に、ど
うやって持っていくか。荷主さんのご理解を得
て、運賃を適正な水準に上げていくことができ
れば、現在2~3%のところを他産業並みに5
%ぐらいに引き上げることができましょう。

いま当協会メンバー168社のうちで、配当して
いるのはわずか25社程度ですし、外航オペレ
ーター35社のうちでは4社しか配当をしていない。
皆が配当できるような体制に持っていくために
は、経営のトップ陣がいま申し上げたような点

に配慮しながら、協調するところはしっかりと協調していかなければ。

栗原 国際的に見ると日本の海運業は、企業の数がまだ多いと思うのですが。

根本 そうでしょうか。

栗原 荷主さんのニーズに応じて、サービスの方法でも、質を重視した特色あるサービスの仕方を考えなければいけないし、そのレベルに達しない企業は別に何かを考えなければいけませんね。

最近のようにコンテナ化が行われた後、特色が出しにくくなっている中で、どういう行き方を求めていくか、当然、ある程度の規模に裏付けられた力、あるいはサービスの提供というのがなければ荷主を満足させていけないでしょうね。そういう意味で、今の海運界の構造には若干、問題、疑問がありますね。

根本 いま日本の商船隊は、2,000隻、9,200万重量トンの規模になっています。この数字には外国用船も含まれていますが。ともかくこの規模は、全世界の14%に達しており、大体、日本のGNPの比率に見合っているわけです。そして、この商船隊が日本の輸出入貨物計7億7,000万トンのうち、約3分の2を輸送しているんです。そういう意味で国民経済上、大きな役割を演じている点は、国民の皆さんに十分認識していただかないといけない。

ただ、その実働部隊たる企業の段階で過当競争というか、価格形成力が弱い。ここに問題があるわけで、特に現在、海運と一般大衆の方々との接点がありません。戦前は客船があって、飛行機の代わりに乗っていくということもあり、海運に対する認識が随分あったと思いますね。

今は、海運は見えない所でただ物を運ぶだけという状況、認識で、これはいけないし、海への関心、業界への理解をより一層深くしてもら

うため、今度、「海の記念日」(7月20日)を祝日にしていただきたいということで、われわれ海運関係7団体が推進することを決めました。

ただ自分たちだけで、声を大にしてもしょうがないので、公正な第三者のご参加もいただいて、推進会議をやりながら実現に向かって取り組んでいきたいと思っています。

海運業の地位を高めるアプローチ

栗原 それが業界の地位向上につながる、そのところですね。

根本 貨物ばかりでなくて、クルージングとか、日本の青少年たちの海洋レジャーの問題とか、国民の生活に貢献していくような分野にアプローチをしていけば、来世紀に向かって海運産業が見直されてくるのではないのでしょうか。

要するに、われわれは海についての技術を持っている。この技術というものは、環境汚染の防止とか海洋レジャー、クルージングなどの分野に生かされるものがたくさんあるんですよ。

栗原 海運業に対する一般の人の関心が薄くなれば、当然、いい人材も集まってこないし、企業の存亡にもかかわってきますね。だから、一般の人に対し、海運に関心を持たせるための工夫・仕掛けが大切だと思いますよ。

日本経済における海運の地位なんて、そんな難しいことは分からなくても、大量の必要な物資が海を通して船によって運ばれてくる。それに海は非常に危険もある。そんな中で、船を安全に運航し、いつでも好きな量だけ日本に運んでいるという事情だけでも分かってもらえればいいわけです。

今、ウオーターフロントだとかマリン・レジャーとか言って、海に対する関心が強くなってきて、特に港というものが、生活と関連づけて

みられる気運が高まりましたね。

港といえば、これまでは産業の港であり、物流の接点でした。が最近では市民が、ある時間を過ごす生活の場所に変わりつつある。港のイメージが変質してきているのです。また、港の設計者や港の管理者が、港景観などについて非常な関心を持ってきている。

だから、その延長で海運を考えていけばいいと思います。例えば客船ターミナルができてくると、そこで時間を過ごすようなことがあれば、海運への関心が増すと思います。ウオーターフロントの延長としての海、あるいは海運というものに対して、私は希望はないわけではないと思っています。

それから、今レジャーとしてのマリン・レジャーの地位が高くなってきていますね。恐らく欧州へ行っても、最終的なレジャーは海で遊ぶことではないか、という感じですので、もう一工夫すれば、海運なり海技に対する関心を持つ人を増やすことにつながるのではないかと思います。

最近では、その産業に働くか働かないか、それを決めているのは女性ではないですか。特にお母さんとか、恋人の影響が強いですね。ですから、女性に海運に対する関心がないと駄目ではないかと思います。

女性が商船大学にも、あるいは商船高専や海員学校にも入りましたし、今度就航した客船「飛鳥」の乗組員にも、女性がおられる。だから、女の人の職場として一つ確立していないと、これからは男の人でも来ないのではないかと思います。

とにかく、女性も働けるのだということは、一つの産業としての絶対条件なのではないでしょうか。例えば新聞社なんかでも、「女性は何名入ってますか」ということで調査されている。そ

して入社した女性は、どの地位までなっているかが、求人雑誌にみな出ているわけです。

だから、そういう意味で女性の関心がつながる産業に海運がなっていないと、いけないのではないかな。そんな感じをもっています。では、最後に、スクラップ問題についてお話しいただきたいと思います。

根本 スクラップ問題については、こう考えているんですよ。よく言うのですが、“ゆりかごから墓場まで”ということで船には一つのノーマルなライフサイクルがあると思います。

生まれてきて、生きている間はビューティサロンに行きたいでしょうし、具合の悪いところがあれば病院に入れる。そしてある一つのライフタイムが終われば、墓場にお送りする。

ところが、そのライフサイクルが異常な状態になってくると、いろいろな事件が起きて、たとえば沈没船が続発するという問題になる。それから、年を取ってもなかなか墓場に行かないことになれば、船腹過剰をひき起こす状況となってきた、マーケットにとっても、好ましいことにはならない。

また造船業者の立場からみれば、そういう船が多くなれば、新造船に対する需要も低迷してくる。やはり、海運・造船、それから第三者に対する影響その他を考えると、船のライフサイクルがノーマルに変遷していく——そうしたシステム、仕組みができれば、一番いいわけです。

ところが、いわゆる市場原理から見たときに、その新陳代謝がノーマルにいかない要因がある。例えば、“おれのところは償却を一生懸命やって、もうただの船。しかも病院にも十分入れてあるから、年を取ってもまだ使える”というようなケースもあり、年を取った船が市場から消えていかないんですね。こうした点をどう解決するかという問題はありますが、今の状況を見ると、

まずタンカーの中でVL／ULCCは、船齢16年以上の船が60％ぐらいになっており、70年代にできた船が、全体の85％ぐらいに達している。

例のIMOの会議で、タンカーについては既存船のライフタイムを何年にするかという議論が行われている。92年春には結論・方向付けが出てくると思います。そして、ある日突然に、“これはスクラップしなくては”と言っても、船を処理するインフラも整備されていなければ、大きな問題となってくるわけですね。

世界でスクラップされた数量は、1985年当時は4,000万重量トンぐらいあった。それが漸次減少してきて、91年は250万重量トンぐらいしかスクラップしていませんよ。しかし、いま触れたようにライフタイムが延びているので、今度は逆にうなぎ上りで増えてきて、2000年ころには3,000万重量トンぐらいやらねばと言われている。われわれは、まさにその谷間にいるわけです。

ですから、この谷間を平準化して、3,000万重量トンレベルのスクラップ需要が出てくる時代に向かって、徐々にではあるがソフトランディングができるように準備していかなければいけない。こういう問題意識をもっているわけです。

これは、マーケットを安定化させるためにも必要なことなんですよ。

マーケットというのは、「荷動き」「輸送効率」「新造とスクラップ」のこの三つの要素からなっているんです。この要素がどうなっていくかによって、マーケットの状況が変わることになる。そういう意味では、スクラップ問題というものも、海運市況の安定や環境保全のためにも、われわれとしては、大きな課題として取り組んで行かなくてはならない。

そういう意味で、日本造船工業会も、今度の海造審の答申の中で、われわれと協力してやっていこうということになっています。それに日本だけで研究しても、しょうがない。これは国際的な場で話し合い、かつ特にアジア諸国とも、中国を含めて話し合っていく必要があります。

私としては、できれば政府のODAの構想あたりに、このようなスクラップ問題を乗せていくような道づくりを、私の任期期間中にやっておきたいと思っているわけです。

栗原 それは大変結構なお話ですし、今後ぜひやっていただきたいと、期待しております。本日は長時間、ありがとうございました。

私の趣味

運輸省海上交通局長 大金 瑞穂

世の中には各種の人名録が出回っているが、これらには、大抵、「趣味」という欄があり、記述の中には、まさに、趣味というにふさわしいものもたくさんある。私など、とりたてて言うほどの趣味もないので、いつも「旅行」と書いているけれど、これは「読書」と同様、「特に趣味というほどのものはありません」と言っているに等しい。それはそれとして、私の「旅行」とはどういうものなのか、若干、解説させていただきたい。

私の旅行の特徴は、まず、鉄道による旅行であること。週末とか連休とかの機会に他に予定がないと、鉄道に乗るために家を出る。なぜ鉄道なのかと考えると、子供のころからおよそ乗物に乗ることが好きだったが、鉄道は全国どこへでも行ける最も身近な乗物だし、時刻表のとおりに分秒刻みに正確に走るのが好ましい。また、窓外の風景を眺めるのに最適な乗物で、地下鉄やトンネルばかりの近ごろの新幹線は別として、乗って動いているだけで結構楽しめる。それならば何線でも良いわけだが、どうせ乗るなら山手線をぐるぐる回るよりは未乗の線区の

ほうが未知の楽しみがあるし、窓外の景色を眺めるにはロングシートの車両では首筋が痛くなるからクロスシートのほうが良い。そんなわけで関東甲信越一円の鉄道は、JR、第3セクター、私鉄を問わず、ほとんど全線乗ってしまった。十数年前ころからか、国鉄のキャンペーンもあって、国鉄全線2万キロ完乗が一種のブームになったけれど、私はあれは嫌いである。乗らねばならないという義務感は旅行の楽しさとは相容れないものだと思う。中央線、小海線、大糸線等は何度でも乗りたい線だし、他方、一度でたくさんという線もある。

世の中には鉄道マニアという人種があるが、私はこれとは違う。友人の中にも何人かの鉄道マニアがおり、彼らはまさにマニアであって趣味のレベルを遙かに超えている。鉄道マニアの中にもいくつかの派があるようだ。第1は「乗車券派」で、JRの旅客営業規則を知悉し、新駅が開業すれば0001番の切符を入手するために徹夜をする。次は「時刻表派」で、市販の時刻表を毎号購読し、下り特急瀬戸が上り急行銀河といつどこですれ違うかを計算して実証する。



時には時刻表からトリックのたねを見つけて鉄道ミステリーを著したりする（例えば、「新宿駅のホームで成田エクスプレスを見送った人がその列車の乗客を車内で殺すことができる」など）。第3は「車両派」で、営団地下鉄銀座線の2000型の改造車が日立電鉄で使用される等車両の戸籍調べが好きである。列車の写真を撮りまくるのも多くはこの派に属する。私も、乗車券にも車両にもそこそこの興味はあるし、時刻表にも愛着を感じるほうではあるが、これらマニアの域には遠く及ばない。ローカル線の各駅停車に乗って列車のリズミカルな動きに身を任せ、駅弁を食べ、車窓の風景を眺めているのが好きなだけのことである。

次に、私は旅行に出掛ける時は、通過する地域をカバーする国土地理院発行の20万分の1の地図を携行することになっている。車窓の景色を楽しむことは前に触れたとおりで、伊豆の海岸も渡良瀬川の溪谷もそれなりに美しいが、私は山岳に一番興味を引かれる。中央線勝沼駅からの甲府盆地を取り囲む山々の眺めは絶品である。私は、これも子供の時からのことだが、地図が

大好きだった。地形図を眺めると、特徴的な地形は等高線の流れからすぐに目に入るが、それが車窓から実際にどのように見えるかを想像するのは大変興味があり、また、現実の姿が想像のとおりだったり、全く違っていたりするのはそれぞれに楽しいことである。20万分の1の地図では山岳の細かい姿、形までは読み取れないが、車窓に見える山々を地図の上で特定し、確認するのも楽しみの一つである。したがって、私の旅行の楽しみは天候によって大きく左右されるし、夜行列車は——特に未乗の線区の場合は——極力避けることにしている。

数年前、近所の書店で「車窓の山旅・中央線から見える山」という本を偶然見つけた。中央線に39年間乗務した車掌さんが書いた本で、中央線の車窓から見える130の山々を写真と解説図入りで紹介している。鉄道のほうは本業とはいえ、鉄道の車窓からの山岳展望ということで、同じような趣味の人にもいるものだと感心した。早速、通読して気が付いた点を2、3返信用の読者カードに記入して投函したら、著者から直接返事が来た。そこで調子に乗って、同書を携えて中央線に実際に乗りに出掛け、その結果疑問に思った点を全部列挙した手紙を出したら、今度はちょっと、うるさ過ぎたようで返事が来なかった。

私は、車窓からに限らず、山を眺めるのが好きで、20年ほど前に出版された「東京から見える山見えた山」という本は愛読書の一つである。また、冬の朝とか、台風の通過直後とかの空が

澄んでいそうな時には、東京タワーとかサンシャイン60の展望台に山を眺めに行く。若いころは登山も嫌いではなかったが、体力の衰えとともに眺めるだけで満足せざるを得なくなったということかもしれない。最近では山岳展望（マウンテン・ウォッチング）の愛好者も増えてきたようで、「展望の山旅——山から見る山・町から見る山（正・続）」といった楽しい本も出回るようになったのはうれしいことである。

以上が私の「旅行」のすべてであり、旅行のスケジュールは最も効率的にたくさんの線区に乗ることを目的として作成されている（時刻表のページを繰りながらスケジュールを作ること自体が旅行の楽しみの何割かを占めている）。したがって、旅先での見物とかグルメの楽しみとかは、それがスケジュールの合間にたまたまうまく入った時に限られてくる。実例でいえば、

夕方5時ころ高山に着いてから日が暮れるまでの間に陣屋跡、上三之町あたりを大急ぎで歩き回ったとか、喜多方で乗り換えの小1時間の間に蔵造りのお寺を見てラーメンを食べたとかいったところがせいぜいであり、あとは朝から晩まで列車に乗っている。同じ理由から食事は駅弁か駅そばということになるし、朝は早発ちが多いので宿泊は駅前のビジネスホテルとなる。こんな旅行では同行しようという物好きはいないから、大体いつも一人旅。気楽で良いけれど夕食の時だけは一人ではごちそうを食べる気にもならずわびしい限りである。こんな旅行をしていると、いくら好きとはいっても3日が限度でくたびれて家に帰りたくなる。しかし、1カ月も出掛けずにいると無性に列車に乗りたくなる。これまで長年この繰り返しをしているわけで、これが私の趣味である。



ロイド統計における世界船腹量(1991年年央)

— 8万30隻 4億3,603万% 6億8,431万% —

3年連続でトン数が増加

このほど発表されたロイド船腹統計(100%以上の鋼船で漁船、雑船を含む)によると、1991年6月末日現在における世界船腹量は、8万30隻、4億3,603万%、6億8,431万%で、前年同期に比して1,694隻、1,240万%(2.9%)、1,748万%(2.6%)増加した。1982年を境に減少し始めた世界船腹量は、1989年から増加に転じ、本年も底固い世界経済による輸送量の増大を背景に増加し、これで3年連続増加となり、過去最高を記録することとなった。

なお、前記数字には漁船や各種調査船などの雑船も含まれているため、これらを除く商船だけをみると4万1,213隻、4億1,044万%(全体の94.1%)で昨年と比べて907隻、1,167万%(2.9%)の増加であった。

その状況を概括すると、次のとおりである。

国別保有船腹量

国別保有船腹量(漁船、雑船を含む%ベース)の上位10カ国をみると、昨年と国の変動はないものの若干順位が変わっている。米国が6位から8位に後退し、その分ギリシャが7位から6位、キプロスが8位から7位へと上がり、パナマ、中国が順位を入れ換えてそれぞれ9位、10位と

なった他は、上位5カ国は前年同様であった。

国別に船腹量の増減状況を見ると、減少した国はリベリアを筆頭に米国、日本、ソ連の4カ国で、増加した国はパナマを始めとした6カ国であった。最も減少が著しいのはリベリアで227万%(12.0%)減少した。同国は昨年、政変トラブルに揺れたパナマの減少分をほとんど埋める681万%もの大幅な増加をみたが、本年はその転籍された一部がもとにもどる格好となって減少したものとみられる。

そのパナマは、1990年米国のパナマ籍船入港禁止措置の発表により大幅に減少したが、1991年はフラッキング・バック船に対する新規登録費用の免除およびリベリアからの復帰船に対しては登録そのものを据え置くということ等各種措置が効を奏して、449万%(10.3%)もの増加となり、首位リベリアに再び肉薄する形となっている。日本は、1985年のプラザ合意による円高の影響で1986年以降15%~20%と大幅な割合で減少を続けてきたが、1989年末に合意されたフラッキング・アウト防止対策として導入された海外貸渡方式による日本籍船での外国人船員との混乗制度が進展し、昨年同様67万%(2.5%)の小幅な減少となった。

1980年代末に急激な上昇をみせたノルウェーは、本年は16万% (0.7%) 増とほぼ前年並みとなっている。国際競争力を付与するため1987年7月に創設されたNIS (第二船舶登録制度) と寛大な税制およびこれにともなうKISシステムによる膨大な海運投資吸引により、船腹量は1987年のわずか636万%から1990年に2,343万%へと急成長した。しかし、1990年の中古船市況低迷や、年末に登場した労働党政権が実際は若干後退させただけであったが、政策として打ち出した海運への優遇税制撤廃問題が影響したものと思われる。

ギリシャは、ここ10年ほど年々船隊を縮小させていたが、昨年は10月に税制面で優遇措置を導入するなど船舶登録誘致を促進した結果、本年は223万% (10.9%) 増加し、約10年ぶりに同国籍船減少に歯止めをかけることとなった。同国はさらに、税制面を中心とする優遇措置を本年度も検討しており、これからも着実に船腹量を回復していくものと考えられる。

この他、キプロスが196万% (10.7%)、バハマが392万% (28.7%)、中国が40万% (2.9%) 増加したが、米国は104万% (4.9%) 減少し、順位も6位から8位と2ランク下がっている。

ベスト10以外で減少の目立っている国は、香港(69万% △10.5% 16位→21位)、ユーゴスラビア(52万% △13.7% 27位→30位)、バーミューダ(122万% △28.7% 24位→32位)、ジブラルタル(60万% △29.8% 37位→41位)であり、逆に増加の目立っている国は、シンガポール(56万% 7.1% 13位→12位)、マルタ(240万% 53.1% 22位→15位)、デンマーク(68万% 13.2% 20位→22位)、ルクセンブル

グ(170万% ランク外→40位) などである。

なお、100万%以上の保有国は昨年より1カ国減少して48カ国となったが、このうち1,000万%以上の保有国は昨年と同じ10カ国である。また、上位10カ国の総船腹量は昨年より1,786万%(7.1%)増加し、2億6,896万%となり世界合計の61.7%(昨年は61.1%)を占めている。(第1表参照)

船種別船腹量

オイルタンカーは、昨年より142隻、376万%(2.9%)増加して6,153隻、1億3,244万%となり、3年連続でトン数が増加しているが、総船腹量に占める割合は%ベースで30.4%と昨年と同じであった。タンカーの最大の保有国はリベリアであるが、昨年より213万%(7.8%)減少して2,536万%となったものの、世界の19.2%を占めて、依然2位以下を大きく引き離して首位を保っている。次いで昨年4位に転落したパナマが、392万%(43.1%)と大幅に増加して1,302万%となり、2位に復帰している。ノルウェーは大幅な増加を示したパナマに抜かれて昨年の2位から3位になったものの、船腹量そのものは若干の増加を示している。米国・日本はそれぞれ46万%(5.5%)、38万%(5.0%)減少し、バハマに抜かれて6位、7位に下がっている。

オア・バルクキャリアは、昨年より289万%(2.5%)増加し1億1,631万%となったが、総船腹に占める割合は、昨年の26.8%から26.7%とほぼ変化はなかった。最大の保有国は、昨年と比較して35万%(3.1%)増加して1,187万%となったパナマで、リベリアを抜き1位となり、世界の10.2%を占めている。リベリア、ギリシャが2位、3位で続いているが、昨年4位の日本が

第1表 国別保有船腹量と前年比較

国 別	合 計					対 前 年 比 増 減					う ち 油 送 船			
	隻 数	千 %	千 %	国別保有割合		隻 数	千 %	千 %	伸 び 率		隻 数	千 %	千 %	油送船 の割合
				% _T	% _W				%	%				
世 界 合 計	80,030	436,027	684,311	100.0	100.0	1,694	12,400	17,484	2.9	2.6	6,768	138,897	264,217	38.6
リ ベ リ ア	1,605	52,427	93,640	12.0	13.7	83	△ 2,273	△ 5,586	△ 4.2	△ 5.6	486	26,699	52,594	56.2
パ ナ マ	4,953	44,949	72,170	10.3	10.5	205	5,651	9,986	14.4	16.1	599	13,976	26,737	37.0
日 本	10,063	26,407	39,692	6.1	5.8	63	△ 671	△ 1,136	△ 2.5	△ 2.8	1,121	7,204	13,124	33.1
ソ 連	7,377	26,405	28,743	6.1	4.2	△ 6	△ 332	△ 617	△ 1.2	△ 2.1	462	4,068	6,219	21.6
ノ ル ウ ェ ー	2,577	23,586	40,950	5.4	6.0	20	157	△ 257	0.7	△ 0.6	229	10,904	21,777	53.2
ギ リ シ ャ	1,863	22,753	41,692	5.2	6.1	49	2,231	4,487	10.9	12.1	307	9,095	18,180	43.6
キ プ ロ ス	1,359	20,298	36,527	4.7	5.3	89	1,962	3,542	10.7	10.7	131	5,996	11,908	32.6
米 国	6,222	20,291	30,064	4.7	4.4	△ 126	△ 1,038	704	△ 4.9	2.4	235	8,069	16,352	54.4
バ ハ マ	973	17,541	28,798	4.0	4.2	166	3,915	6,433	28.7	28.8	195	8,738	16,629	57.7
中 国	2,382	14,299	21,110	3.3	3.1	434	399	360	2.9	1.7	267	1,840	2,876	13.6
フ ィ リ ピ ン	1,465	8,626	14,258	2.0	2.1	45	111	99	1.3	0.7	91	376	726	5.1
シ ン ガ ポ ー ル	854	8,488	13,720	2.0	2.0	80	560	755	7.1	5.8	244	3,543	6,471	47.2
イ タ リ ア	1,652	8,122	11,720	1.9	1.7	36	130	△ 121	1.6	△ 1.0	210	2,685	4,759	40.6
韓 国	2,136	7,821	12,227	1.8	1.8	26	37	△ 235	0.5	△ 1.9	91	543	1,045	8.5
マ ル タ	702	6,916	11,853	1.6	1.7	178	2,398	4,097	53.1	52.8	127	2,412	4,480	37.8
英 国	1,949	6,611	8,300	1.5	1.2	△ 49	△ 106	△ 294	△ 1.6	△ 3.4	151	2,316	4,141	49.9
イ ン ド	890	6,517	10,529	1.5	1.5	45	41	32	0.6	0.3	64	1,805	3,131	29.7
ド イ ツ	1,522	5,971	7,324	1.4	1.1	△ 29	233	224	4.1	3.2	48	249	441	6.0
台 湾	644	5,888	9,013	1.4	1.3	△ 16	122	299	2.1	3.4	18	662	1,168	13.0
ブ ラ ジ ル	669	5,883	9,855	1.4	1.4	△ 22	△ 133	150	△ 2.2	△ 1.5	65	1,947	3,524	35.8
香 港	355	5,876	10,024	1.4	1.5	△ 20	△ 689	△ 1,152	△ 10.5	△ 10.3	30	756	1,465	14.6
デ ン マ ー ク	1,290	5,871	8,221	1.4	1.2	30	682	1,048	13.2	14.6	54	2,061	3,908	47.5
イ ラ ン	401	4,583	8,383	1.0	1.2	8	△ 155	△ 309	△ 3.3	△ 3.3	48	2,944	5,877	70.1
ト ル コ	880	4,107	7,044	0.9	1.0	11	388	684	10.4	10.8	81	772	1,410	20.0
フ ラ ン ス	910	3,988	5,678	0.9	0.8	10	156	104	4.1	1.9	47	1,674	3,285	57.9

国 別	合 計					対 前 年 比 増 減					う ち 油 送 船			
	隻 数	千 %	千 %	国別保有割合		隻 数	千 %	千 %	伸 び 率		隻 数	千 %	千 %	油送船 の割合
				%	%				%	%				
オ ラ ン ダ	1,249	3,872	4,848	0.9	0.7	22	88	123	2.3	2.6	31	618	985	20.3
ル ー マ ニ ア	469	3,828	5,772	0.9	0.8	△ 14	△ 177	△ 317	△ 4.4	△ 5.2	19	679	1,183	20.5
ス ペ イ ン	2,305	3,617	5,832	0.8	0.9	△ 33	△ 190	353	△ 5.0	△ 5.7	52	1,488	3,073	52.7
ポ ー ラ ン ド	673	3,348	4,432	0.8	0.6	△ 25	△ 21	△ 10	△ 0.6	△ 0.2	18	136	226	5.1
ユーゴスラビア	462	3,293	5,173	0.8	0.8	△ 39	△ 523	△ 854	△ 13.7	△ 14.2	17	264	446	8.6
ス ウ ェ ー デ ン	684	3,174	3,578	0.7	0.5	5	399	636	14.4	21.6	64	862	1,480	41.4
バ ー ミ ュ ー ダ	100	3,037	5,194	0.7	0.8	△ 5	△ 1,221	△ 2,606	△ 28.7	△ 33.4	25	1,987	3,915	75.4
セントビンセント	698	2,710	4,221	0.6	0.6	177	773	1,226	39.9	40.9	28	378	701	16.6
カ ナ ダ	1,204	2,685	2,929	0.6	0.4	△ 20	△ 60	△ 81	△ 2.2	△ 2.7	38	233	356	12.2
オーストラリア	714	2,572	3,645	0.6	0.5	△ 7	60	△ 85	2.4	△ 2.3	18	708	1,180	32.4
イ ン ド ネ シ ア	1,991	2,337	3,131	0.5	0.5	107	158	221	7.3	7.6	187	595	995	31.8
バ ヌ ア ツ	287	2,173	3,329	0.5	0.5	14	9	13	0.4	0.4	6	233	470	14.1
マ レ ー シ ア	508	1,755	2,542	0.4	0.4	10	38	82	2.2	3.3	68	249	424	16.7
アルゼンチン	490	1,709	2,541	0.4	0.4	11	△ 181	△ 331	△ 9.6	△ 11.5	48	542	900	35.4
ルクセンブルグ	51	1,703	2,854	0.4	0.4	49	1,700	2,848	56,666.7	47,466.7	10	265	478	16.7
ジ ブ ラ ル タ ル	44	1,410	2,695	0.3	0.4	△ 13	△ 598	△ 1,154	△ 29.8	△ 30.0	14	1,123	2,226	82.6
ク ウ ェ ー ト	197	1,373	2,293	0.3	0.3	△ 28	△ 482	△ 651	△ 26.0	△ 22.1	21	1,044	1,932	84.3
ブ ル ガ リ ア	226	1,367	1,962	0.3	0.3	26	6	8	0.5	0.4	21	293	472	24.1
サウジアラビア	309	1,321	1,999	0.3	0.3	△ 2	△ 361	△ 717	△ 21.5	△ 26.4	52	561	1,018	50.9
エ ジ プ ト	444	1,257	1,852	0.3	0.3	9	0.0	27	0.0	1.5	39	262	508	27.4

(注) 1. 保有船腹量上位45カ国のみ。 2. 油送船にはオイル/ケミカルを含む。 3. 油送船の割合は重量トンによる。

9万% (1.2%) 減少し、キプロスの838万%と入れ換わって5位となった。しかし、その減少幅は、一昨年の151万% (15.3%)、昨年の45万% (5.3%) からみると、緩やかになっている。この他、昨年10位以下であったバハマが、112万% (38.7%) の大幅な増加で香港を抜きベストテン入りしたのが注目される。

一般貨物船は7,465万%で、昨年に比し114万% (1.5%) 増加したものの、総船腹に占める比率は、昨年の17.4%から17.1%と若干低下している。国別にみると、ベストテンの中で、パナマ、ノルウェー、バハマを除くすべての国が減少しており、船腹量の増加と考え合わせると、船籍国の分散化がうかがえる。そのパナマは、前年に比して78万% (7.1%) 増加の1,173万%となり首位を保ち、以下ソ連、中国と上位国に変動はないが、ここでもバハマが36万% (28.2%) 増加して9位に上っている。

フルコンテナ船は、他の船種と異なりここ数年増加を続けているが、本年も定期航路同盟の再編にともなう各船社が船隊増強計画などにより、前年比208万% (8.7%) と近年にない大幅な増加となった。その結果、船腹量も2,598万%となり、総船腹に占める割合も6.0% (昨年は5.6%) となっている。国別では、パナマが31万% (12.0%) 増加して290万%となり、5万% (1.8%) 減少して282万%となった米国を抜いて1位となっている。また日本は、23万% (17.1%) 減と小幅にとどまり、大幅に減少した英国と入れ換わり、昨年の8位から7位となっている。そのほか東西ドイツの統合により3位となったドイツは、元西ドイツ船主によって大量に発注されていた新造船が竣工したため、前年比37万%

(18.8%) 増の234万%となっているのが注目される。(第2表、第3表参照)

船型別船腹量

船型別の船腹量は第4表のとおりであるが、世界船腹を隻数でみると、半数以上が500%以下の船舶であり、船型でみると、4,000%～5万%未満の船舶が全体の57.2% (昨年は57.8%) を占めている。これに対して日本船の船型は、3万%～14万%未満の船舶が64.4%を占めており、長距離・大量輸送という任務を負っているのが国海運の特色が現れている。大型船の動向をみると、10万% (約20万%) 以上の船舶が引き続き増加しており、本年も19隻増加して498隻 (1989年は455隻、1990年は479隻) となった。このうち151隻は14万%以上 (約27万5,000%) で、6隻のOBO 船を含んでいる。

10万%以上の船舶を最も多く保有している国は、リベリアで130隻、次いでパナマの72隻、日本の60隻となっている。主要海運国の商船隊に占める10万%以上の船舶の比率を見ると、日本が28.5%、リベリアが25.2%、パナマが20.9%、ギリシャが19.4%となっている。

なお、%による世界最大船は、ノルウェー籍のオイルタンカー Jahre Viking の26万851%、56万4,739%である。(第4表参照)

船齢別船腹量

世界船腹の船齢0～4年船は、昨年と比較して隻数は208隻増加したものの、トン数は74万% (1.2%) 減少し、8,718隻、6,282万%となっている。これら船舶の全船舶に占める割合も、隻数では10.9%と昨年と変化はないものの、%で

第2表 世界および日本の船種別船腹構成

(1) 世界船腹

船 種	1991年			1990年			対前年比増減			備 考
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	伸び率	
オイルタンカー	6,153	132,438	30.4	6,011	128,678	30.4	142	3,760	2.9	含オア／オイル 含貨客船、冷凍・特殊カーゴ ライター・キャリアを含む
オイル／ケミカル	615	6,459	1.5	598	6,158	1.5	17	301	4.9	
オア・バルク	4,843	116,306	26.7	4,796	113,421	26.8	47	2,885	2.5	
O B O 船	358	19,579	4.5	360	19,769	4.7	△ 2	△ 190	△ 1.0	
一般貨物船	20,476	74,652	17.1	20,192	73,515	17.4	284	1,137	1.5	
コンテナ船	1,249	25,980	6.0	1,169	23,900	5.6	80	2,080	8.7	
客船・フェリー	4,284	11,819	2.7	4,087	11,091	2.6	197	728	6.6	
液化ガス船	877	11,466	2.6	814	10,656	2.5	63	810	7.6	
化学薬品船	1,045	3,663	0.8	990	3,504	0.8	55	159	4.5	
その他商船	1,313	8,079	1.9	1,289	8,080	1.9	24	△ 1	△ 0.0	
(以上計…商船)	(41,213)	(410,441)	(94.1)	(40,306)	(398,772)	(94.1)	(907)	(11,669)	(2.9)	その他タンカー、RORO カーゴ
漁 船	23,769	12,853	3.0	23,318	12,573	3.0	451	280	2.2	タンク・一般貨物バージ、OFFSHORE SUPPLY 他
調 査 船	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
雑 船	15,048	12,733	2.9	14,712	12,282	2.9	336	451	3.7	
合 計	80,030	436,027	100.0	78,336	423,627	100.0	1,694	12,400	2.9	

(2) 日本船腹

船 種	1991年			1990年			対前年比増減			世界比		備 考
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	伸び率	1991	1990	
オイルタンカー	1,077	7,136	27.0	1,115	7,514	27.8	△ 38	△ 378	△ 5.0	5.4	5.8	(1)に同じ
オイル／ケミカル	44	67	0.3	44	69	0.3	-	△ 2	△ 2.9	1.0	1.1	
オア・バルク	117	7,818	29.6	124	7,909	29.2	△ 7	△ 91	△ 1.2	6.7	7.0	
O B O 船	8	834	3.2	9	879	3.2	△ 1	△ 45	△ 5.1	4.3	4.5	
一般貨物船	3,253	4,516	17.1	3,232	4,680	17.3	21	△ 164	△ 3.5	6.0	6.4	
コンテナ船	41	1,244	4.7	40	1,250	4.6	1	△ 6	△ 0.5	4.8	5.2	
客船・フェリー	679	1,406	5.3	681	1,327	4.9	△ 2	79	6.0	11.9	12.0	
液化ガス船	217	1,706	6.5	205	1,698	6.3	12	8	0.5	14.9	15.9	
化学薬品船	464	177	0.7	445	192	0.7	19	△ 15	△ 7.8	4.8	5.5	
その他商船	116	159	0.6	115	155	0.6	1	4	2.6	2.0	1.9	
(以上計…商船)	(6,016)	(25,064)	(94.9)	(6,010)	(25,673)	(94.8)	(6)	(△ 609)	(△ 2.4)	(6.1)	(6.4)	(1)に同じ
漁 船	2,762	888	3.4	2,737	950	3.5	25	△ 62	△ 6.5	6.9	7.6	(1)に同じ
調 査 船	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
雑 船	1,285	454	1.7	1,253	455	1.7	32	△ 1	△ 0.2	3.6	3.7	
合 計	10,063	26,407	100.0	10,000	27,078	100.0	63	△ 671	△ 2.5	6.1	6.4	

(注) 1. 構成比、伸び率、世界比は%による。

第3表 船種別船腹の国別保有ベストテン

(1) 総船腹

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	1,605	52,427	12.0	△ 2,273	△ 4.2
パナマ	4,953	44,949	10.3	5,651	14.4
日本	10,063	26,407	6.1	△ 671	△ 2.5
ソ連	7,377	26,405	6.1	△ 332	△ 1.2
ノルウェー	2,577	23,586	5.4	157	0.7
ギリシャ	1,863	22,753	5.2	2,231	10.9
キプロス	1,359	20,298	4.7	1,962	10.7
米 国	6,222	20,291	4.7	△ 1,038	△ 4.9
バハマ	973	17,541	4.0	3,915	28.7
中 国	2,382	14,299	3.3	399	2.9
10カ国計	39,374	268,955	61.7	10,001	3.9
その他の	40,656	167,072	38.8	2,398	1.5
合 計	80,030	436,027	100.0	12,400	2.9

(2) オイルタンカー

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	421	25,364	19.2	△ 2,131	△ 7.8
パナマ	438	13,024	9.8	3,920	43.1
ノルウェー	174	10,085	7.6	130	1.3
ギリシャ	285	8,819	6.7	1,191	15.6
バハマ	161	8,481	6.4	1,879	28.5
米 国	221	7,813	5.9	△ 458	△ 5.5
日本	1,077	7,136	5.4	△ 378	△ 5.0
キプロス	116	5,828	4.4	598	11.4
ソ連	453	3,925	3.0	△ 116	△ 2.9
シンガポール	236	3,397	2.6	328	10.7
10カ国計	3,582	93,872	70.9	4,963	5.6
その他の	2,571	38,566	29.1	△ 1,203	△ 3.0
合 計	6,153	132,438	100.0	3,760	2.9

(3) オア・パルクキャリア

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
パナマ	603	11,865	10.2	352	3.1
リベリア	458	11,724	10.1	△ 223	△ 1.9
ギリシャ	385	8,748	7.5	303	3.6
キプロス	425	8,384	7.2	877	11.7
日本	117	7,818	6.7	△ 91	△ 1.2
フィリピン	252	6,262	5.4	△ 29	△ 0.5
ノルウェー	215	5,679	4.9	199	3.6
中 国	272	5,206	4.5	299	6.1
韓 国	128	4,174	3.6	△ 38	0.9
バハマ	157	4,000	3.4	1,177	38.7
10カ国計	3,012	73,860	63.5	2,766	3.9
その他の	1,831	42,446	36.5	119	0.3
合 計	4,843	116,306	100.0	2,885	2.5

(注) 1. 世界比および伸び率は%による。

(4) 一般貨物 (含貨客船)

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
パナマ	2,015	11,734	15.7	777	7.1
ソ連	1,836	7,874	10.5	△ 250	△ 3.1
中国	1,071	5,363	7.2	△ 133	△ 2.4
日本	3,253	4,516	6.0	△ 164	△ 3.5
リベリア	315	4,470	6.0	△ 173	△ 3.7
キプロス	617	3,238	4.3	173	5.6
米 国	336	2,801	3.8	△ 93	△ 3.2
ノルウェー	665	1,712	2.3	245	16.7
バハマ	296	1,633	2.2	359	28.2
ドイツ	621	1,550	2.1	△ 116	△ 7.0
10カ国計	11,025	44,891	60.1	625	1.4
その他の	9,451	29,761	39.9	512	1.8
合 計	20,476	74,652	100.0	1,137	1.5

(5) コンテナ船

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
パナマ	153	2,879	11.1	309	12.0
米 国	87	2,818	10.8	△ 51	△ 1.8
ドイツ	131	2,341	9.0	371	18.8
台湾	74	2,021	7.8	△ 39	△ 1.9
リベリア	72	1,950	7.5	57	3.0
デンマーク	40	1,612	6.2	291	22.0
日本	41	1,244	4.8	△ 6	△ 0.5
英 国	32	1,091	4.2	△ 225	△ 17.1
シンガポール	62	1,066	4.1	115	12.1
韓 国	61	908	3.5	240	35.9
10カ国計	753	17,930	69.0	1,082	6.3
その他の	496	8,050	31.0	1,018	14.5
合 計	1,249	25,980	100.0	2,080	8.7

(6) 商船計 (除漁船・雑船)

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	1,534	51,799	12.6	△ 2,432	△ 4.5
パナマ	3,770	44,064	10.7	5,654	14.7
日本	6,016	25,063	6.1	△ 610	△ 2.4
ノルウェー	1,674	22,952	5.6	266	1.2
ギリシャ	1,545	22,612	5.5	2,228	10.9
キプロス	1,312	20,264	4.9	1,961	10.7
ソ連	3,025	18,828	4.6	△ 555	△ 2.9
米 国	899	18,592	4.5	△ 978	△ 5.0
バハマ	847	17,359	4.2	3,895	28.9
中 国	1,775	13,565	3.3	262	2.0
10カ国計	22,397	255,098	62.2	9,691	3.9
その他の	18,816	155,343	37.8	1,978	1.3
合 計	41,213	410,441	100.0	11,669	2.9

は15.0%から14.4%に下がっている。しかも10年未満船全体でみると、隻数が昨年の27.3%から26.3%に、%で35.9%から34.9%に落ちており、トン数でみて全体の3分の1程度となっている。ちなみに過去10年間の世界船隊の10年未

満船%ベースでみると、10年前の1981年には57.6%、5年前の1986年には41.6%となっていることから、世界商船隊の老齢化が相当進んでいることがうかがえる。

これに対して日本の船齢0～4年船は、昨年

第4表 船型別世界および日本船腹の比較

(1) 世界船腹

船型区分 (総トン)	総 船 腹			オイルタンカー			オア・バルクキャリア(含OBO船)		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
100～ 999	49,834	16,432	3.8	2,343	1,247	0.9	14	8	0.0
1,000～ 3,999	12,300	27,348	6.3	1,270	2,952	2.1	94	273	0.2
4,000～ 9,999	6,552	43,981	10.1	483	2,850	2.1	361	2,898	2.1
10,000～ 19,999	5,704	81,634	18.7	865	13,376	9.6	2,192	33,148	24.4
20,000～ 29,999	2,021	48,694	11.2	422	10,289	7.4	1,149	27,480	20.2
30,000～ 49,999	1,988	75,122	17.2	465	18,528	13.3	866	31,324	23.1
50,000～ 69,999	696	40,602	9.3	363	21,090	15.2	205	12,405	9.1
70,000～ 99,999	437	35,537	8.1	132	10,501	7.6	262	21,370	15.7
100,000～119,999	160	17,698	4.0	111	12,388	8.9	37	4,058	3.0
120,000～139,999	187	24,252	5.6	170	22,089	15.9	14	1,784	1.3
140,000 以上	151	24,725	5.7	144	23,589	17.0	7	1,136	0.9
合 計	80,030	436,027	100.0	6,768	138,897	100.0	5,201	135,884	100.0

(2) 日本船腹

船型区分 (総トン)	総 船 腹			オイルタンカー			オア・バルクキャリア(含OBO船)		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
100～ 999	8,802	2,925	11.1	884	404	5.6	-	-	-
1,000～ 3,999	670	1,588	6.0	162	361	5.0	-	-	-
4,000～ 9,999	238	1,402	5.3	4	25	0.4	2	14	0.2
10,000～ 19,999	73	1,035	3.9	1	15	0.2	12	174	2.0
20,000～ 29,999	19	468	1.8	3	67	0.9	4	92	1.1
30,000～ 49,999	105	4,338	16.4	17	721	10.0	22	886	10.2
50,000～ 69,999	35	1,945	7.4	14	806	11.2	10	577	6.7
70,000～ 99,999	61	5,191	19.7	2	143	2.0	56	4,781	55.3
100,000～119,999	28	3,014	11.4	5	556	7.7	16	1,732	20.0
120,000～139,999	19	2,515	9.5	17	2,263	31.4	2	252	2.9
140,000 以上	13	1,985	7.5	12	1,842	25.6	1	143	1.6
合 計	10,083	26,407	100.0	1,121	7,204	100.0	125	8,652	100.0

(注) 1. オイルタンカーにはオイル/ケミカルを含む。

2. 構成比は%による。

と比較して隻数で5隻、トン数で208万% (23.7%) 減少し、全船腹に占める割合は%ベースで昨年の32.4%から25.3%と大幅に下がっている。また10年未満船でみても、昨年の66.5%から64.1%に下がっており、ピーク時の1973年の86.0%と比較すると、年々その比率が下がっている。それでも10年未満船の占める割合は、世界第1位であり、日本がもっとも近代的な船隊を保有しているといえる。以下第2位がフィリピン(63%)、3位がデンマーク(62%)、4位がドイツ(60%)の順となっている。ちなみに、昨年第1位

だった旧西ドイツは、旧東独との統合が影響したと思われる。なお、世界船腹における船齢20年以上の老朽船は隻数で35.9%、トン数で15.7%であるが、この種船舶の保有が多い国は、シンガポール(保有船腹量の54%)、マルタ(同45%)、トルコ(同33%)、米国およびソ連(同31%)となっている。また、世界タンカー船隊(オイル/ケミカルを含む)6,768隻のうち3,549隻(52.4%)が船齢15年以上であり、船齢20年以上のものについては、隻数で全体の29.3%を占めている。(第5表参照)

第5表 船齢別世界および日本船腹の比較

(1) 世界船腹

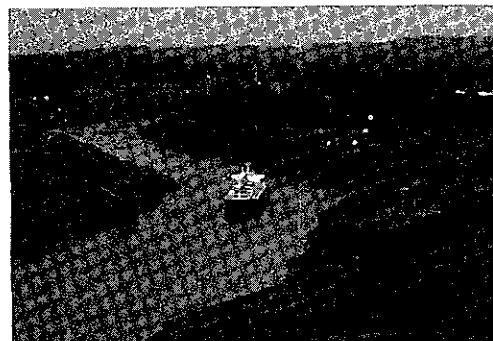
船 齢	総 船 腹			オイルタンカー			オア・バルクキャリア(含OBO船)		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
0 ~ 4 年	8,718	62,817	14.4	774	21,062	15.2	407	16,847	12.4
5 ~ 9	12,409	89,215	20.5	1,045	16,366	11.8	1,465	40,641	29.9
10 ~ 14	15,292	89,666	20.6	1,400	26,178	18.8	1,207	27,365	20.1
15 ~ 19	14,863	125,768	28.8	1,564	61,174	44.1	1,280	34,468	25.4
20 ~ 24	12,023	42,487	9.7	911	8,810	6.3	639	13,496	9.9
25 ~ 29	6,774	13,740	3.2	478	2,895	2.1	116	2,060	1.5
30年 以上	9,951	12,333	2.8	596	2,413	1.7	87	1,008	0.8
合 計	80,030	436,027	100.0	6,768	138,897	100.0	5,201	135,884	100.0

(2) 日本船腹

船 齢	総 船 腹			オイルタンカー			オア・バルクキャリア(含OBO船)		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
0 ~ 4 年	2,439	6,697	25.3	218	1,796	24.9	24	1,949	22.5
5 ~ 9	2,597	10,241	38.8	277	1,885	26.2	61	4,214	48.7
10 ~ 14	2,662	4,660	17.6	448	1,517	21.1	28	1,545	17.9
15 ~ 19	1,325	4,180	16.0	123	1,981	27.5	11	920	10.6
20 ~ 24	771	438	1.6	37	15	0.2	1	23	0.3
25 ~ 29	185	127	0.5	7	6	0.1	0	0	0
30年 以上	84	64	0.2	11	3	0.0	0	0	0
合 計	10,063	26,407	100.0	1,121	7,204	100.0	125	8,652	100.0

- (注) 1. 世界船腹、日本船腹ともオイルタンカーにはオイル/ケミカルを含む。
2. 構成比は%による。

内外情報



▲パナマ運河を航行中のチップ専用船

1. 内航海運の平成3年度以降5年間の適正船腹量
2. アセアン船主協会連合会との交流
3. 日本人船員の確保・育成推進会議の設置

1. 内航海運の平成3年度以降5年間の適正船腹量

海運造船合理化審議会（齋藤裕委員長）は、平成3年12月16日、内航部会（眞島健部会長）を開催し、運輸大臣より12月3日付（諮問第110号）で諮問のあった「内航海運業の用に供する船舶の平成3年度以降5年間の各年度の適正な船腹量について」を審議した結果、同日付で資料1のとおり答申した。

本適正船腹量の設定は、運輸大臣が内航海運業の健全な発展を図る上での長期的指針とするため、内航海運業法第2条の2の規定に基づき実施されているものであり、内航海運業者に船舶建造の中長期的指針を与えるとともに、運輸大臣が船腹量の最高限度を設定するか否かを判断する基準となるものである。

また、適正船腹量は、主要内航輸送貨物の需給事情およびその他の経済事情を勘案し、海造審の意見を聞いた上で貨物船、セメント専用船、油送船等6船種ごとに設定、告示することとなっている。

（資料2参照）

具体的には、日本内航海運組合総連合会が実施するスクラップアンドビルド事業の重要な基礎資料となっている。

今回答申された平成3年度以降5年間の適正船腹量は、内需景気の減速により中長期的には楽観を許さない状況にあるものの、モーダルシフト等を勘案し、前年度答申に比べ一部の船種を除き全体的に上方修正されている。

4年度の適正船腹量は6船種合計で374万2,000%となっており、3年6月末日現在の現有船腹量366万6,000%に比して、7万6,000%の船舶が逼迫^{ひつぱく}すると見込まれているが、船舶の稼働率の調整、外航船の臨時投入等により対処できるため、直ちに逼迫するものではない。

なお、本答申に関連し、運輸省当局より零細企業の多い内航海運の基盤強化を図るため、平成元年12月に策定した「内航海運業の構造改善等のための指針」に基づく安定化対策を積極的に推進する必要がある旨強調された。

【資料1】

内航海運業の用に供する船舶の適正な船腹量について

海運造船合理化審議会は、運輸大臣諮問第110号を

もって本審議会に諮問された「内航海運業の用に供 船腹量」について表1のとおり答申する。
 する船舶の平成3年度以降5年間の各年度の適正な

【表1】 平成3年度～7年度内航適正船腹量

(単位：千%)

船 種	現 有 船 腹 量 (3.6.30 現 在)	適 正 船 腹 量				
		3 年 度	4 年 度	5 年 度	6 年 度	7 年 度
貨 物 船	1,594	1,612 (△18)	1,601 (△7)	1,591 (△3)	1,581 (△13)	1,571 (△23)
自動車専用船	130	131 (△1)	133 (△3)	137 (△7)	139 (△9)	142 (△12)
土・砂利・石材 専 用 船	424	395 (△29)	374 (△50)	378 (△46)	382 (△42)	382 (△42)
油 送 船	855	894 (△39)	909 (△54)	892 (△37)	895 (△40)	901 (△46)
セメント専用船	387	425 (△38)	432 (△45)	440 (△53)	448 (△61)	452 (△65)
特殊タンク船	276	285 (△9)	293 (△17)	301 (△25)	308 (△32)	315 (△39)

(注) () 内は、3年6月30日現在の現有船腹量に対する過剰船腹量である。

【資料2】 主要品目別輸送量の見通し

船 種	品 目	単 位	実 績					推 計				
			6 1	6 2	6 3	元	2	3	4	5	6	7
貨 物 船	石 炭	百万トン	12.2	12.0	12.0	11.6	11.2	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5
	鉄 鋼	百万トン	45.4	50.7	57.0	60.5	61.3	62.3	60.8	59.3	57.9	56.4
	石 灰 石	百万トン	42.9	46.8	50.9	53.1	56.0	55.5	54.4	53.3	52.2	51.0
	そ の 他	百万トン	77.0	88.3	80.1	84.0	99.1	96.2	97.3	98.5	99.6	100.8
	小 計	百万トン	177.5	197.8	200.0	209.2	227.6	224.5	223.0	221.6	220.2	218.7
自動車専用船	自 動 車	百万台	2.9	2.9	3.0	3.4	3.8	3.7	3.7	3.8	3.9	4.0
土・砂利・石材 専 用 船	土・砂利・石材	百万トン	106.8	142.6	149.3	158.1	166.4	152.1	141.3	142.7	144.2	144.2
油 送 船	黒 油	百万キロ リットル	82.9	83.0	87.8	89.3	95.1	96.5	97.7	94.7	93.1	92.6
	白 油	百万キロ リットル	88.0	92.3	95.5	96.0	102.7	105.2	106.9	104.9	106.6	107.8
	油 脂	百万キロ リットル	1.1	1.1	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
	ケ ミ カ ル	百万キロ リットル	13.8	16.2	17.1	17.7	18.4	19.2	19.9	20.7	21.4	22.2
	小 計	百万キロ リットル	185.8	192.6	201.6	204.2	217.3	222.0	225.7	221.4	222.2	223.7
セメント専用船	セ メ ン ト	百万トン	37.3	39.4	43.1	44.3	49.3	50.9	51.8	52.8	53.7	54.2
特殊タンク船	高 圧 ガ ス 等	百万トン	25.6	26.0	26.0	27.9	28.4	29.1	29.8	30.6	31.3	32.1

2. アセアン船主協会連合会との交流

当協会はアジア諸国との交流・対話強化の一環として、かねてよりアセアン船主協会連合会(Federation of ASEAN Shipowners' Associations)との接触を図ってきたが、このほど12月11日から13日までマレーシアのクアラルンプールで開催された同連合会の本年度年次総会に、当協会にオブザーバーとしての参加招請があり、根本会長が出席した。(当協会より森崎常務理事および宮原会長秘書が随行)

根本会長は総会の前日に開かれた各国団長会議(Heads of Delegates Meeting)にも出席を要請され、世界海運の当面の諸問題、当協会の活動状況等についての説明を行い、さらにアセアン諸国のみならず、韓国、台湾、香港の船主協会も含めた、言うなればアジア船主協会代表者会議(Asian Shipowners' Forum)の開催が望ましい旨提唱したところ、各国とも異議なく翌日の総会に付議され、了承された。この結果、来年4月初旬に東京で開催する方向で具体的な検討が取り進められることとなった。なお、中国に対しても何らかの形で同フォーラムへの参加を呼び掛けることとなった。

【資料】

(1) メンバー

正式メンバー ブルネイ船主協会

インドネシア船主協会

マレーシア船主協会

フィリピン船主協会

シンガポール海運協会

タイ船主協会

準メンバー 豪州海運協会

アセアン海事教育・訓練協会

オブザーバー アセアン運輸・通信委員会

アセアン港湾協会

アセアン荷主協会

香港船主協会

日本船主協会

ESCAP(UN Economic & Social
Commission for Asia &
the Pacific)

(2) 現議長

Mr. Ariffin Alias

(Managing Director, MISC)

次期議長(1992.1月以降2年間)

Mr. Miguel A. Magsaysay (President, Magsaysay Lines, Inc)

3. 日本人船員の確保・育成推進会議の設置

平成2年9月に運輸省船員部長の諮問機関として設置された「海技の伝承問題検討委員会」は、平成3年5月にわが国の海運を担う日本人船員を将来にわたり確保・育成していくことについ

て、海運企業、船主団体、その他海事団体、教育機関等が海技の伝承問題について継続的に取り組む体制を整備することが望ましいとする提言を取りまとめている。

これを受けて、運輸省は、関係者が行う諸施策について、情報の交換と連絡調整を行い、その効果的な実施の推進を図ることを目的として、日本人船員の確保・育成推進会議を設置した。(資料参照)

11月12日に開催された第1回委員会は、谷 初蔵日本海技協会会長を委員長に選出するとともに、今後の進め方等について決定した。

【資料】

日本人船員の確保・育成推進会議委員名簿

(順不同・敬称略)

吉田 耕三 日本船主協会 副会長
永井 浩 日本外航客船協会 理事長
山崎 東夫 日本海事広報協会 理事長

宮岡 公夫 日本船員奨学会 会長
谷 初蔵 日本海技協会 会長
内海 博 東京商船大学 学長
樽美 幸雄 弓削商船高等専門学校 校長
佐野 修 海技大学校 校長
田邊 穰 航海訓練所 所長
中西昭士郎 全日本海員組合 組合長
金子 史生 運輸省海上技術安全局 船員部長
三澤 明 運輸省海上技術安全局船員部 労政課長
千代 幹也 運輸省海上技術安全局船員部 外国人船員対策官
仁藤 直嗣 運輸省海上技術安全局船員部 教育課長
鈴木 朗 運輸省海上技術安全局船員部 労働基準課長
星野 茂夫 運輸省海上技術安全局船員部 船舶職員課長
井上 善雄 運輸省海上技術安全局船員部 教育課海技企画官
中澤 宣道 日本海技協会 専務理事

国民の祝日『海の日』制定推進会議の発足

当協会は、海運広報強化の一環として、国民の祝日「海の日」を制定するよう働きかけることとし、当面する海運対策の要望事項として採り上げた。

その後、海の記念日祝賀会の主催団体である日本海事広報協会、日本船舶振興会および日本造船工業会と協議を進め、昭和34年に同じ目的で結成された「海の日協会」のメンバーであった全日本海員組合と大日本水産会のほか日本海洋少年団連盟にも参加願い、これら7団体が11月14日に会議を開き、代表者である議長には日本海事広報協会の永井典彦会長に就任願い、国民の祝日「海の日」制定推進会議として発足した。

海洋国家日本は、物資の輸送をはじめ交通や文化の交流、食生活やレジャーなどあらゆる面

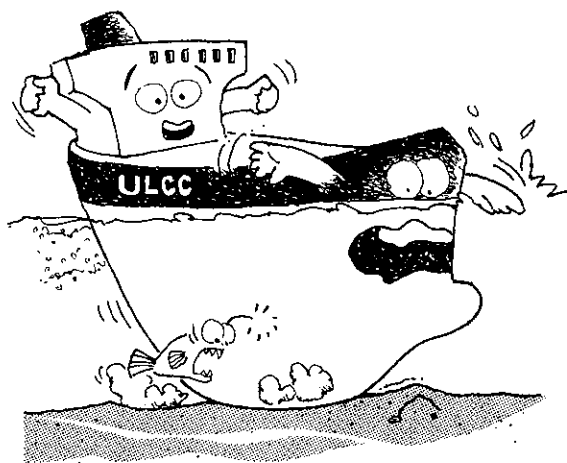
で広く海の恩恵を受けており、国民の一人一人が海の恩恵に感謝するとともに、海に対する認識を深め、海洋の環境保全と利用の安全に心掛ける必要があるので、国民の祝日「海の日」を制定することはきわめて意義深いことであり、50有余年にわたって海の記念日として官民に慶祝されてきた7月20日を「海の日」として制定するよう働きかけることになった。

今後は、時期をみながら、運輸大臣をはじめ関係大臣ならびに自由民主党をはじめとする各政党に要望するとともに、海に関係する諸団体に参加を呼び掛け、さらに有識者や知名人などにも働きかけてバックアップ・グループとして世論づくりに協力してもらうように努力し、その実現を目指すことになった。

水深の浅いマ・シ海峡は ULCC通航禁止。

世界最大クラスとなると50万重量トンを超え、巨大船の代名詞ともなっているオイルタンカー。現代の造船技術からいえば、記録更新はまだまだ可能だが、現在、主流となっているのは25万重量トンクラスのVLCC (Very Large Crude Carrier)で、30万重量トンを超すULCC (Ultra Large Crude Carrier)の建造は、最近ほとんど行われなくなった。

これにはもちろんタンカー市場の動向などさまざまな要因があるが、その理由の一つに、港湾や水路の水深の問題がある。30万重量トン以上の巨大船が入港できる港湾や水路は世界でも限られているからだ。



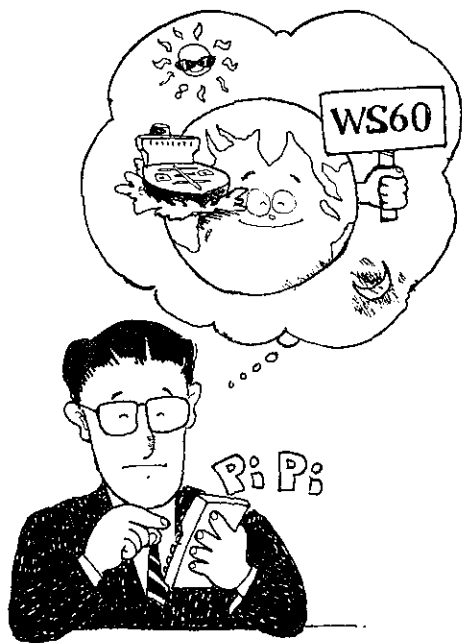
とくにわが国にとって問題となるのが、ペルシャ湾と日本を結ぶオイルロードの要衝、“マラッカ・シンガポール海峡”。その重要度から、わが国も安全航行を確保するためのさまざまな援助を行っている水域だが、水深が浅く、原油を満載した30万重量トン以上のタンカーは通れない。そこでULCCクラスのタンカーは、2日以上余分の日数をかけてインドネシア領ジャワ島の東にあるロンボク海峡を通ってくることになる。こうしたことから25万重量トンクラスのVLCCが、輸送効率と運航効率の両面からみて、現在、もっともバランスのいい船型ということになる。

技術的にはまだまだ大型化が可能だとしても、それによって通航できる水路がより限定されてしまつては、あまり意味がない。輸送の効率化を求めて大型化の一途をたどってきた船の世界だが、ある限度を超えると、必ずしも「大は小を兼ねる」というわけにはいかなくなるようだ。

WSフラットレートは タンカー運賃決定の 魔法の物差し。

時々刻々変化する市場動向をにらみながら行われる原油取引では、タンカーが航海中に積地や揚地が決まるといったケースがきわめて多い。では最終的にどこへいくかわからないような状態でなぜ運賃が決定できるのだろうか。その秘密がワールドスケール (WS/Worldwide Tanker Nominal Freight Scale) と呼ばれる国際的なタンカー運賃指標だ。

そこには想定可能なあらゆる積地・揚地間の標準船 (7万5,000重量トンに設定され、平均速力、航海中の燃料消費、燃料油のグレードとその価格、



停泊時間、港費などの条件がすべて定められたモデル船)による往復1航海の基準運賃が記載されている。

これがWSフラットレート(WSレート100%の意味)と呼ばれる数値で、例えばラスタヌラ(サウジアラビア)~千葉間のWSフラットレートが10.64ドルだとすると、運賃率をWS60で成約した場合、実際の運賃(貨物1トンあたり)は、その60%で6.384ドルということになる。その後、積地がアマディ(クウェート)に変更になった場合は、アマディ~千葉間のWSフラットレート10.92ドルを適用し、その60%の6.552ドルが運賃となる。

つまり船主と荷主は、契約時に、本船の運航コストやタンカー市況などの要素を考慮して運賃率をWSフラットレートの何%にするかだけ決めればよく、一定の地域内なら、その後に積地・揚地の変更があっても、1日あたりの運航損益がほぼ同一になる。WSフラットレートは、オイルタンカーの臨機応変のオペレーションを可能にする世界共通の魔法の物差しというわけである。

乗組員わずか14名で動く 日本の外航貨物船。

ブリッジからのエンジン遠隔コントロール、人工衛星を利用した衛星航法システム、船が自分で最適な航路を保持する自動操舵装置、貨物の積み込み、積み下しがブリッジから監視できるモニター装置…。コンピュータをはじめとする新しいテクノロジーを生かした最近の海運の技術革新には目をみはるものがある。

こうした成果をフルに活用し、人数や職務の分担を見直すなど乗組員体制の少数精鋭化を目指してきたのがわが国の近代化船プロジェクト。その結果、通常22~23名で運航されている外航貨物船が、今ではわずか14名前後で運航できるまでになった。

1991年8月末現在、乗組員18名で運航される近代化船は22隻就航し、同じく16名の船が72隻、14名の船が19隻、さらに13名以下の少数化(最終的には世界最少レベルの11名体制)をめざす実験船が32隻就航している。

こうしたことはもちろんハード面での技術進歩があつてはじめて可能になったことだが、忘れてならないのはそれを活用するソフト面、つまり世界に誇る日本人船員の高度な技術だ。

ハードウェアが進歩すればするほど、それを扱う人の能力も、より高度で広範囲なものが求められるようになる。技術進歩のさまざまな成果と、それを生かす人の知恵をより高度に結びつけることによって生まれた日本海運の優れた伝統は、国際化の進む物流最前線で、今後、さらに効率的で付加価値の高い輸送を実現していくはずだ。

平成 3 年度海運関係叙勲・ 褒章受章者祝賀会の開催

当協会は、平成 3 年度において、海運関係で叙勲・褒章を受章された方々に対し、海運業界として祝意を表するため、平成 3 年 12 月 19 日午後 4 時から日本海運倶楽部の 2 階ホールにおいて祝賀パーティーを開催した。

当日は、関係官庁、関係団体、報道関係、当協会顧問、先輩ならびに会員会社から多数の参加を得て、盛会のうちに終了した。

叙勲・褒章の榮譽に浴された方々は、以下のとおりである。

叙勲・褒章受章者氏名

(順不同・敬称略、会社名・役職名は受章時)

叙勲者 (7 名)

(春 季)

勲二等旭日重光章

堀 武 夫

元・山下新日本汽船 社長

勲三等瑞宝章

樺 澤 正 雄

第一中央汽船 会長

勲四等瑞宝章

中 尾 吉 二

元・山下新日本汽船 専務取締役

元・山下新日本近海汽船 社長

(秋 季)

勲二等瑞宝章

佐 藤 國 吉

佐藤国汽船 社長

勲三等瑞宝章

岡 田 京四郎

第一中央汽船 顧問

勲四等瑞宝章

若 松 第 一

元・川崎汽船 専務取締役

勲四等瑞宝章

小 川 武

元・第一中央汽船 副社長

褒章受章者 (2 名)

(春 季)

藍 綬

梅 園 貞 夫

第一中央汽船 副社長

(秋 季)

藍 綬

松 成 博 茂

川崎汽船 社長

海運日誌 (12 月)

9日 運輸省海上技術安全局が11月分の新造船建造許可実績を発表。それによると、21隻、86万9,000%（前月比48.7%増）、契約船価は1,008億500万円となった。

10日 海運造船合理化審議会造船対策部会が開催され、これまでの不況対策を打ち切り、今後は原則として現在の設備能力をベースとしつつ、2000年前後に訪れる造船需要のピークを乗り切るため、機械化、省力化による生産性向上等により対処することなどを骨子とした答申をまとめた。（P. 9 海運界の動き 3 参照）

11日 大蔵省が発表した11月の貿易統計（通関速報ベース）によると、輸出は270億6,200万ドル（前年同月比5.1%増）、輸入は205億600万ドル（同12.7%減）で、貿易黒字は65億5,600万ドル（同290%増）となった。

12日 政府は、84年米国海運法見直しについて、米政府に対して同法の現状維持が望ましいとの申し入れを行った。

◎ 当協会根本会長はASEAN 船主協会第17回年次総会にオブザーバーとして参加し、アジア船主フォーラムの開催を提唱し満場の賛同を得た。（P. 44内外情報 2 参照）

16日 海運造船合理化審議会は内航部会を開催し、平成3年度から7年度までの内航船の適正船腹量を運輸大臣に答申した。（P. 42内外情報 1 参照）

19日 自民党税制調査会は平成4年度税制改正大綱を発表した。外航海運関係税制では、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

にかかわる登録免許税の軽減措置などについて現行どおり2年間の延長が認められた。

（P. 4 海運界の動き 1 参照）

20日 OECD の造船部会がパリで開催され、国内造船業に対する公的助成を段階的に撤廃することで各国が基本合意した。

21日 ソ連の11共和国は、ソ連に代わる独立国家共同体 (CIS) の創設に合意した。その結果、ソビエト社会主義共和国連邦は本年12月31日付をもって正式に消滅することとなった。

24日 外航中小船主労務協会が平成4年1月末をもって解散することを決定し、全日本海員組合に通告した。

28日 平成4年度政府予算案が決定。海運関係では外航貨物船整備に450億円の財政投融資が決定した。（P. 6 海運界の動き 2 参照）

30日 日本銀行は民間設備投資を下支えするねらいから、公定歩合を0.5%引き下げて年4.5%とすることを決め、即日実施した。

12月の対米ドル円相場の推移

高 値	125.20円 (31日)
安 値	129.85円 (2日)
平 均 (月間)	128.06円

(注) 銀行間取り引きによる

船協だより

12月定例理事会の模様

(12月19日、日本船主協会役員会議室において開催)

当面する海運問題について

1. 平成4年度海運関係税制改正について
(P.4 海運界の動き1 参照)
2. 海造審・造船対策部会における「21世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について」の審議結果について
(P.6 海運界の動き2 参照)

総務委員会関係報告事項

1. 平成3年度マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設維持管理費用の拠出について
マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設の維持管理事業については、昭和56年度よりマラッカ海峡協議会において行われているが、その事業費は日本海事財団の他、当協会をはじめ石油連盟・日本造船工業会・日本船舶保険連盟の4団体で分担拠出している。

上記事業費に関する当協会の分担金の拠出に当たっては、当該費用のうち、 $\frac{1}{2}$ は日本海運振興会からの補助金を充当し、残額については、会員会社が所有・運航する7万 $\%$ 以上の船舶を対象にトン数割で各社に拠出願っている。

今般、同協議会より当協会に対し、平成3年度事業費分担金として20,750千円(昨年度22,150千

円)の拠出依頼があった。

本件について当委員会で検討の結果、去る11月28日開催の海務委員会における検討結果のとおり、要請額20,750千円のうち10,375千円については日本海運振興会からの本年度の補助金を充当し、残る10,375千円については、関係会員会社で分担拠出願うこととした。

なお、従来は会社更生法適用会社を分担から除いていたが、本年度より分担拠出願うこととした。

広報委員会関係報告事項

1. 国民の祝日『海の日』制定推進会議の発足について(P.45カコミ記事参照)

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
(本誌1991年12月号P.4 海運界の動き参照)

労務委員会関係報告事項

1. 20条問題小委員会について
(本誌1991年12月号P.36 内外情報4 参照)

国際委員会関係報告事項

1. アセアン(ASEAN)船主協会連合会との交流について
(P.44内外情報2 参照)

船協だより

近海内航部会関係報告事項

1. 平成3年度以降の内航海運の適正船腹量について
(P.42内外情報1参照)

船員対策特別委員会関係報告事項

1. 日本人船員確保・育成推進会議について
(P.44内外情報3参照)

会員異動

○ 退 会

平成3年10月31日付
三和船舶株式会社(京浜地区所属)
平成3年11月30日付
共同汽船株式会社(阪神地区所属)
平成3年12月31日付
鹿島汽船株式会社

○ 合 併

平成3年12月1日付
株式会社シーライン(京浜地区所属)
旧社名 ニューエースマリン株式会社
〃 日廣汽船株式会社
平成4年1月1日現在の会員数 167社
(京浜108社、阪神45社、九州14社)

陳情書・要望書(12月)

- 9日 宛先:運輸省第二港湾建設局長
件名:仙台港沖防波堤/新北防波堤の早期完成に関するお願いについて
要旨:仙台港は外洋に直接面しているため、入港/荷役が不可能になる日が多発し、船舶の運航効率に多大の影響を及ぼしている。このため、題記の要望を日本タンカー協会、日本パイロット協会、日本船主協会と連名で要望。
- 12日 宛先:運輸省港湾局長
件名:同上
要旨:同上

海運関係の公布法令

- ㊦ 電波法施行規則の一部を改正する省令
(郵政省令第56号、平成3年12月2日公布、4年2月1日施行)
- ㊦ 無線設備規則の一部を改正する省令
(郵政省令第57号、平成3年12月2日公布、4年2月1日施行)
- ㊦ 無線従事者規則の一部を改正する省令
(郵政省令第58号、平成3年12月2日公布、4年2月1日施行)
- ㊦ 無線局運用規則の一部を改正する省令
(郵政省令第59号、平成3年12月2日公布、4年2月1日施行)
- ㊦ 無線局定期検査規則の一部を改正する省令

船協だより

(郵政省令第60号、平成3年12月2日公布、4年2月1日施行)

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令
(政令第365号、平成3年12月10日公布、4年3月17日施行)
- ㊦ 船員法第60条第2項及び第62条第1項の労働時間に係る暫定措置に関する政令の一部を改正する政令
(政令第368号、平成3年12月10日公布、4年4月1日施行)
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則及び海洋汚染防止設備等に関する技術上の基準を定める省令の一部を改正する省令
(運輸省令40号、平成3年12月10日公布、4年4月1日施行)
- ㊦ 船員法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令41号、平成3年12月10日公布、4年4月1日施行)

国際会議の開催予定(2月)

IMO第36回復原性・満載喫水線・漁船の安全小委員会 (SLF)

2月3日～7日 ロンドン

1992年無線通信主管庁会議 (WARC-92)

2月3日～3月2日 マラガ(スペイン)

IMO第23回訓練当直基準小委員会

2月24日～28日 ロンドン

会議日誌

- 3日 オーナー部会
- 4日 海洋汚染防止小委員会／タンカー部会幹事会
合同会議
保険幹事会
- 6日 新造船幹事会
一土会
船員保険研究会
- 9日 海務幹事会
新造船幹事会
- 11日 工務委員会／同専門委員会合同会議
- 12日 総務幹事会
法規専門委員会／同小委員会合同会議
海務研究会
- 13日 啓水会
- 18日 近海内航部会
外航船舶解撤促進特別委員会幹事会
労務幹事会
広報幹事会
危険物小委員会
- 19日 定例理事会
常任理事会／政策委員会合同会議
総務委員会
資材研究会
- 20日 京浜地区船主会
保険幹事会
海洋汚染防止小委員会
啓水会
船員保険研究会

24日 船協月報編集会議

労務懇話会

25日 外航船舶解撤促進特別委員会／同専門委員

会／同幹事会合同会議

26日 船員対策特別委員会幹事会

当協会の選んだ平成3年における海運界の

10大ニュース (平成3年12月19日発表)

1. 運輸政策審議会および海運造船合理化審議会が21世紀に向けた海運、造船のあり方について答申

運輸審国際部会が「21世紀に向けた外航海運の在り方について」また、海造審造船対策部会が「21世紀を展望したこれからの造船対策について」をそれぞれ運輸大臣に答申した。

2. 船員教育のあり方や日本人船員の確保・育成策など検討が活発化

海上安全船員教育審議会教育部会が船員教育機関の今後のあり方について運輸大臣に答申する一方、運輸省船員部長の諮問機関である海技の伝承問題検討委員会の報告にもとづき、日本人船員の確保・育成推進会議が設置された。

3. 湾岸戦争の下で船舶航行の安全を図りながら輸送を継続

わが国海運界は、湾岸戦争下の危険にもかかわらず、労使協調して就航船舶の安全対策を講じつつ石油やLPGの輸送を続行し、わが国エネルギー資源の安定確保に努めた。

4. 北米定期航路の邦船社によるサービス体制が一層強化

北米定期航路で、日本郵船が日本ライナーシ

ステムと10月1日に合併することを発表し、次いで大阪商船三井船舶と川崎汽船がスペース・チャーター方式による共同配船を6月1日から実施することを発表、それぞれ実施に移され、邦船社によるサービス体制が一層強化された。

5. 船舶スクラップ問題に対する関心高まる

90年代後半にVLC Cを中心として大量の解撤対象船が発生することが確実視されるため、当協会は関係方面とともに対応策の検討を開始した。

6. 内航海運が船腹調整制度の見直しに着手

内航海運業界は、船腹調整制度に対する関係方面からの規制緩和の要請について具体的対応策の検討を開始した。

7. アジア諸国の船主団体と当協会との関係が緊密化

当協会はアジア地域内の船主団体との連繋と協調を強化すべく従来の韓国船主協会との年次会議に加え台湾船主協会との首脳会談を開催。また根本会長がASEAN船主協会連盟総会に参加するなど積極的な活動を展開した。

8. 運輸省の組織改正により海運関係を一本化し、海上交通局となる

運輸省は、運輸政策推進体制の一層の充実強化と運輸行政の一層の拡充を図る見地から、今までの横割り組織を縦割り部局に再編し、海運

船協だより

関係を海上交通局に一本化した。

9. 社団法人「日本物流団体連合会」の設立

海、陸、空の物流事業者は、物流業における横断的課題に係る施策を確立、推進するため社団法人「日本物流団体連合会」(物流連)を設立した。

10. 国民の祝日「海の日」制定推進会議が発足

7月20日の海の記念日を国民の祝日「海の日」にするため、当協会など7団体が、国民の祝日「海の日」制定推進会議を設け、海事関係諸団体をはじめ広く一般に呼びかけ実現を図ることになった。

“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、1990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 Organisational Chart List of JSA Member

Operators Serving Foreign Trade

APPENDIX

Organisation of Ministry of Transport

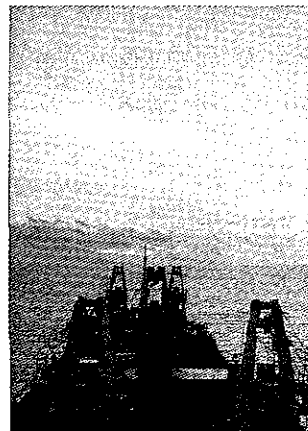
入手ご希望の方は、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部

TEL (03) 3264-7181

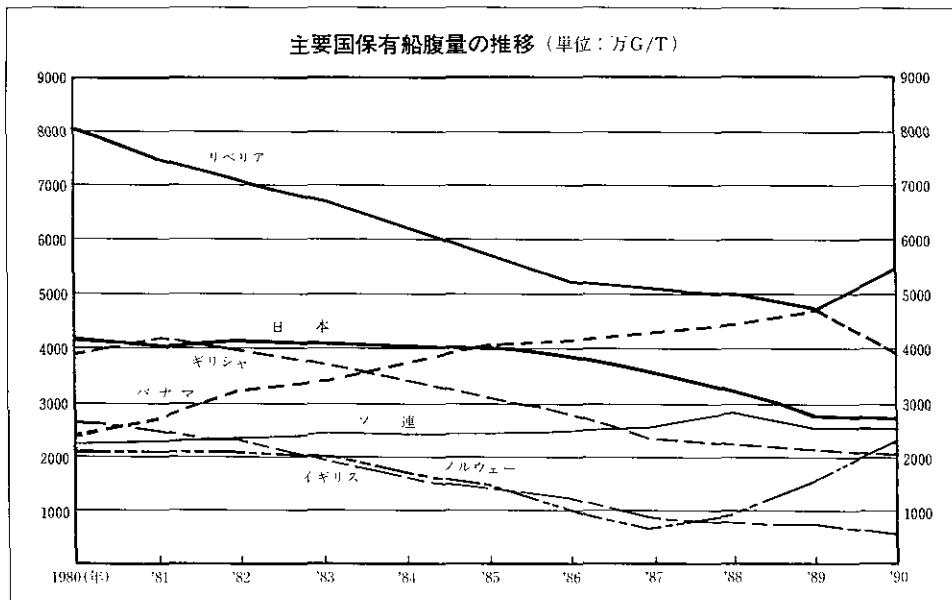
〒102 東京都千代田区

平河町2-6-4(海運ビル)



海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	56
	2・日本商船船腹量の推移……………	56
	3・わが国外航船腹量の推移……………	56
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	57
	5・わが国造船所の工事状況……………	57
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	58
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	58
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	58
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)……………	59
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	60
	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) ……	61
運 賃 指 数	12・タンカー運賃指数……………	62
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	63
係 船 船 腹	14・係船船腹量の推移……………	64
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	65
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……………	66
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	66
内 航 海 運	18・内航船の船腹量……………	67
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	67
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	67



＝ 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
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
1991	7,568	24,740	▲ 1.8	1,164	7,244	▲ 4.5	5,694	16,046	▲ 1.2	710	1,450	6.6

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

3・わが国外航船腹量の推移

年	合 計				日 本 船				外 国 用 船			
	隻 数	千 G/T	千 D/W	対前年 伸び率	隻 数	千 G/T	千 D/W	対前年 伸び率	隻 数	千 G/T	千 D/W	対前年 伸び率
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	1,724
	1987	1,210	9,694	▲ 12.3	123	3,493	62	2,204	147	2,469	878	1,528
	1988	1,288	11,622	19.9	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409
	1989	1,275	12,452	7.1	133	4,338	84	3,552	207	2,026	851	2,536
	1990	1,291	13,569	9.1	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	1,427
	1987	827	12,848	24.6	120	6,236	58	2,229	174	2,345	475	2,038
	1988	940	12,931	0.6	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526	1,678
	1989	1,177	18,603	43.9	160	7,495	123	4,841	342	4,213	552	2,054
	1990	1,342	26,221	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 品 目	1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990	
	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率
石油	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	306	19.1	321	4.9	311 ▲	3.1	319	2.6	348	9.1	362	4.0	350 ▲	3.3
鉄鉱石	232	17.8	272	17.2	276	1.5	283	2.5	304	7.4	321	5.6	335	4.4
穀物	207	4.0	181 ▲	12.6	165 ▲	8.8	186	12.7	196	5.4	192 ▲	2.0	195	1.6
その他	1,320	7.8	1,360	3.0	1,370	0.7	1,390	1.5	1,460	5.0	1,525	4.5	1,570	3.0
計	2,065	10.0	2,134	3.3	2,122 ▲	0.6	2,178	2.6	2,308	6.0	2,400	4.0	2,450	2.1
合 計	3,292	6.5	3,293	0.0	3,385	2.8	3,461	2.2	3,675	6.2	3,860	5.0	3,975	3.0

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

7・わが国の主要品目別海上荷動き量

年 品 目	1986年			1987年			1988年			1989年		
	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%
石油	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	115.2	▲ 7.5	37.0	112.0	▲ 2.8	36.2	123.4	10.2	35.5	127.6	3.4	35.7
鉄鉱石	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。

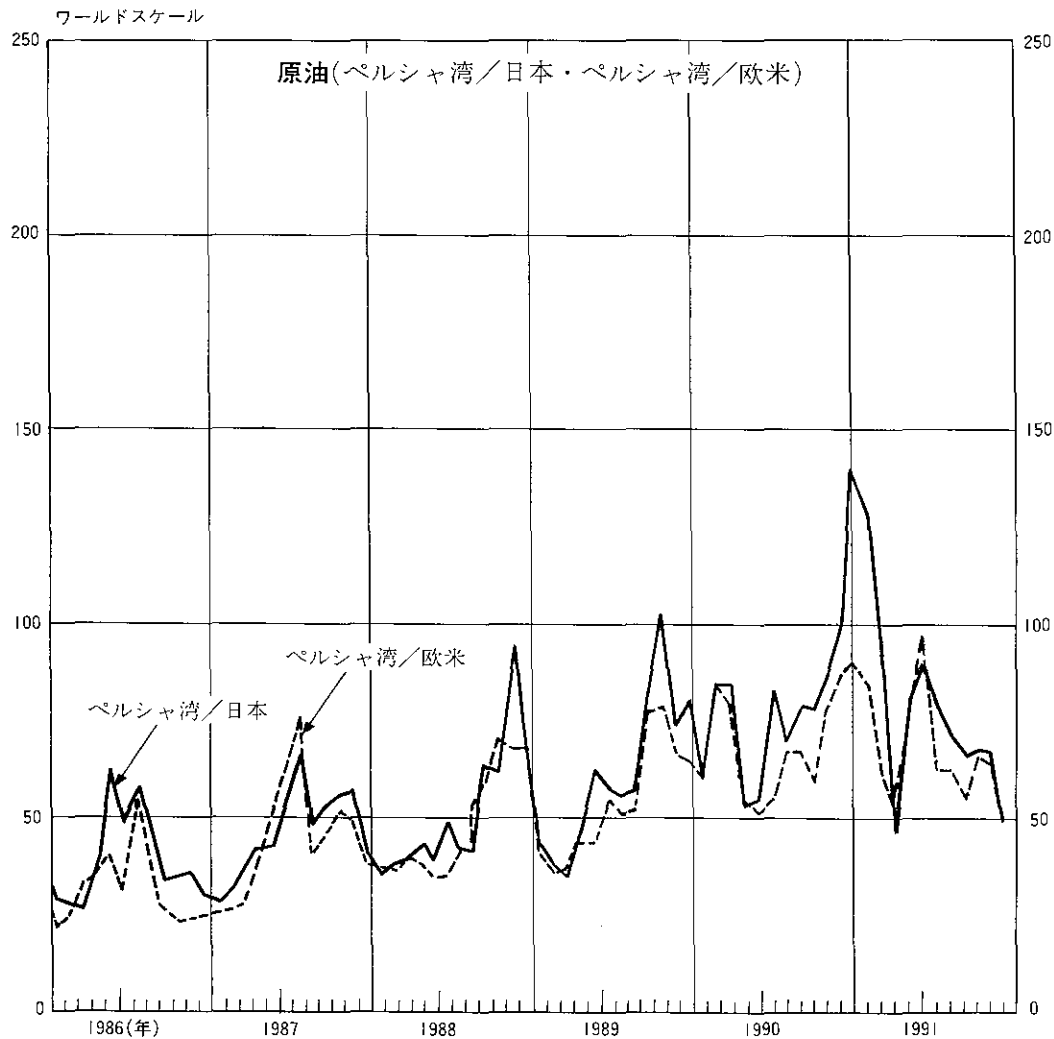
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分 年次		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								
					穀 物	石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period
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	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
	10	11,387	5	11,392	3,435	2,757	3,999	69	431	545	156	11,088	2,258
	11	12,043	0	12,043	3,608	3,339	4,386	104	385	203	18	8,126	1,615

(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。

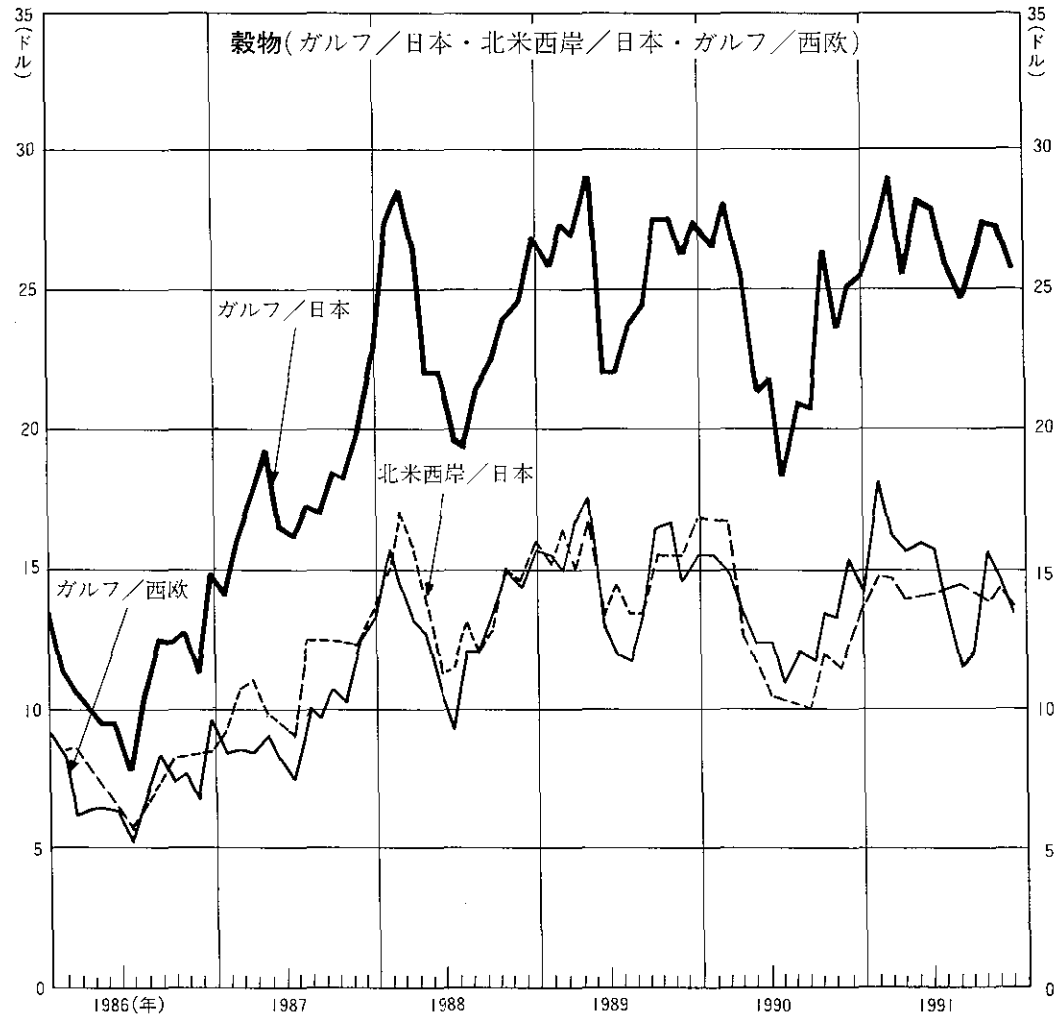
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	67.50	52.50	79.00	57.50	77.50	48.00	64.00	49.50
12	75.00	58.00	100.00	87.50	49.50	39.00	66.00	49.50	87.50	70.00	50.00	38.00

(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。

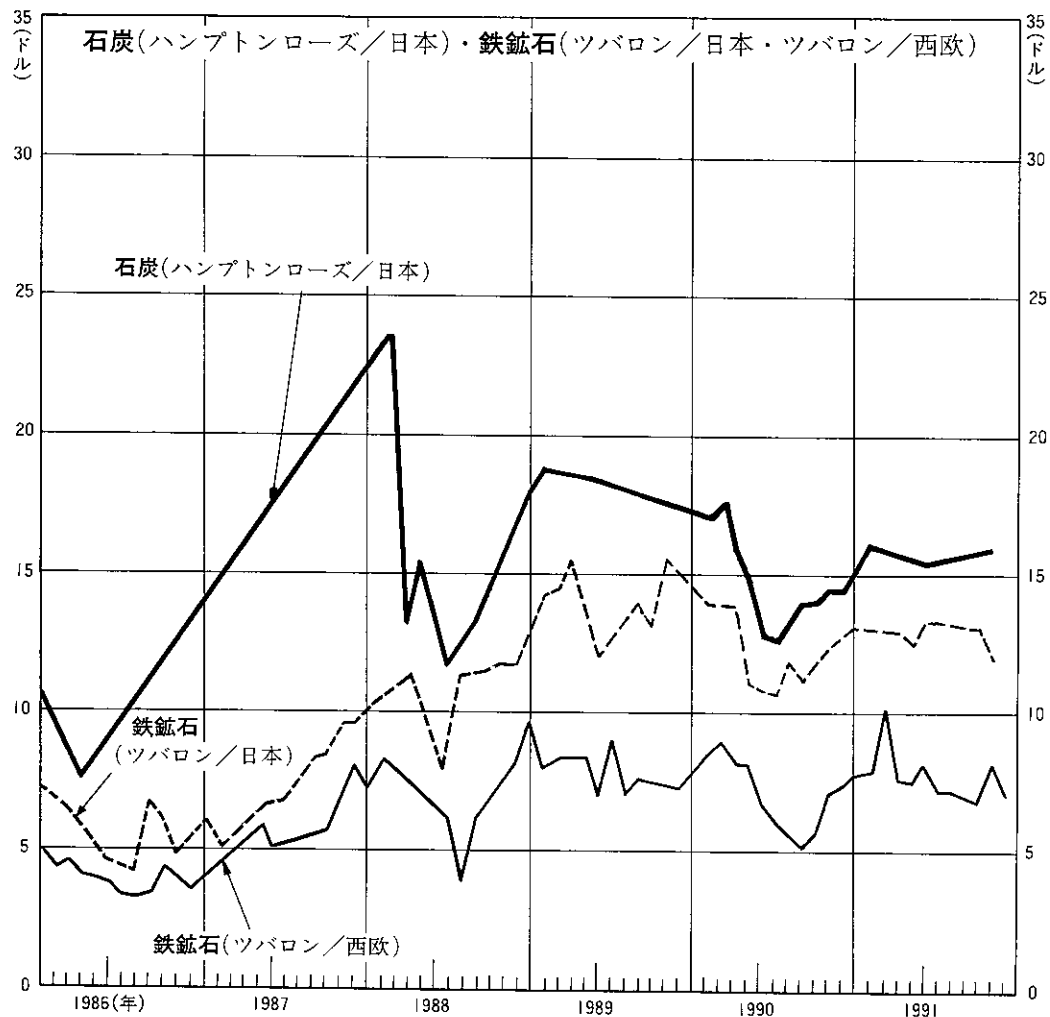


10・穀物(ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧)

(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	27.25	24.00	11.50	—	14.35	14.25	13.30	11.00	14.76	13.50
12	25.00	23.50	25.75	24.25	—	—	13.75	—	15.04	12.40	13.50	11.34

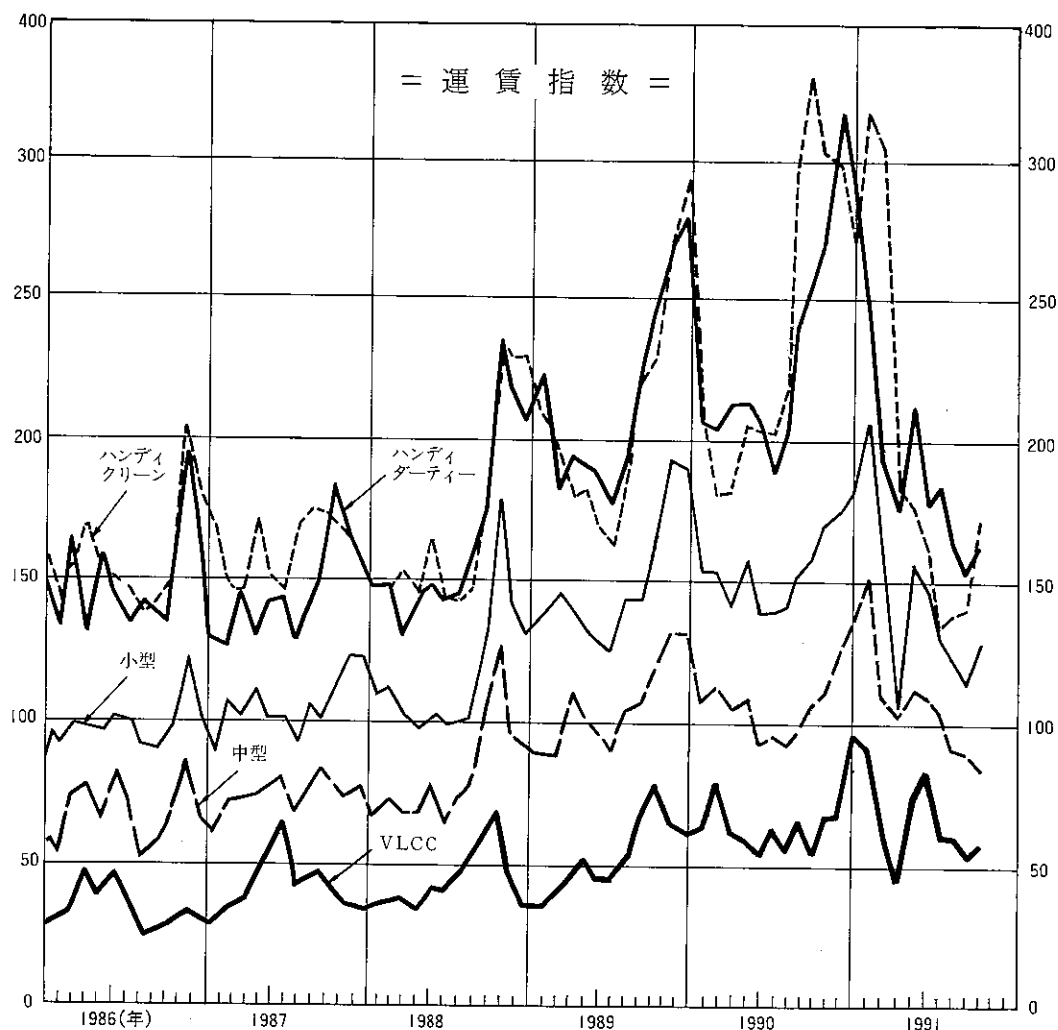
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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	15.95	13.50	12.40	11.25	12.00	—	7.15	6.50	8.15	6.75
12	14.50	—	—	—	—	—	—	—	7.40	7.05	7.00	—

(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。

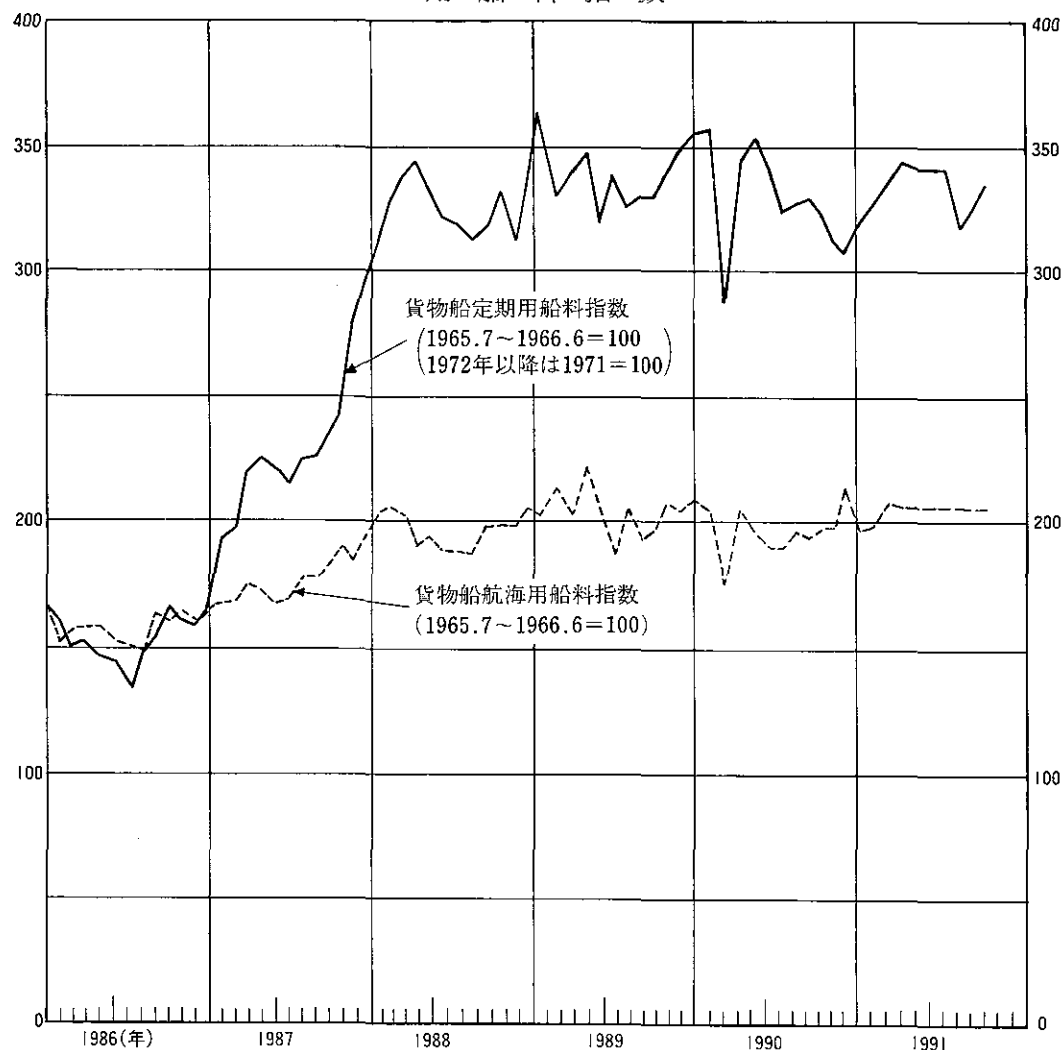


12・タンカー運賃指数

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	53.0	91.7	114.7	152.0	141.7
10	67.6	107.3	143.4	224.8	221.0	53.8	105.6	158.0	251.6	358.2	58.6	85.4	129.6	162.6	172.1
11	76.6	119.0	158.9	247.7	228.4	69.2	110.7	170.2	268.5	302.7					
12	64.7	132.5	193.9	267.2	269.3	72.3	125.2	176.5	337.5	298.7					
平均	50.8	102.4	143.8	209.8	205.3	63.2	108.2	156.4	234.5	246.1					

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

＝ 用 船 料 指 数 ＝

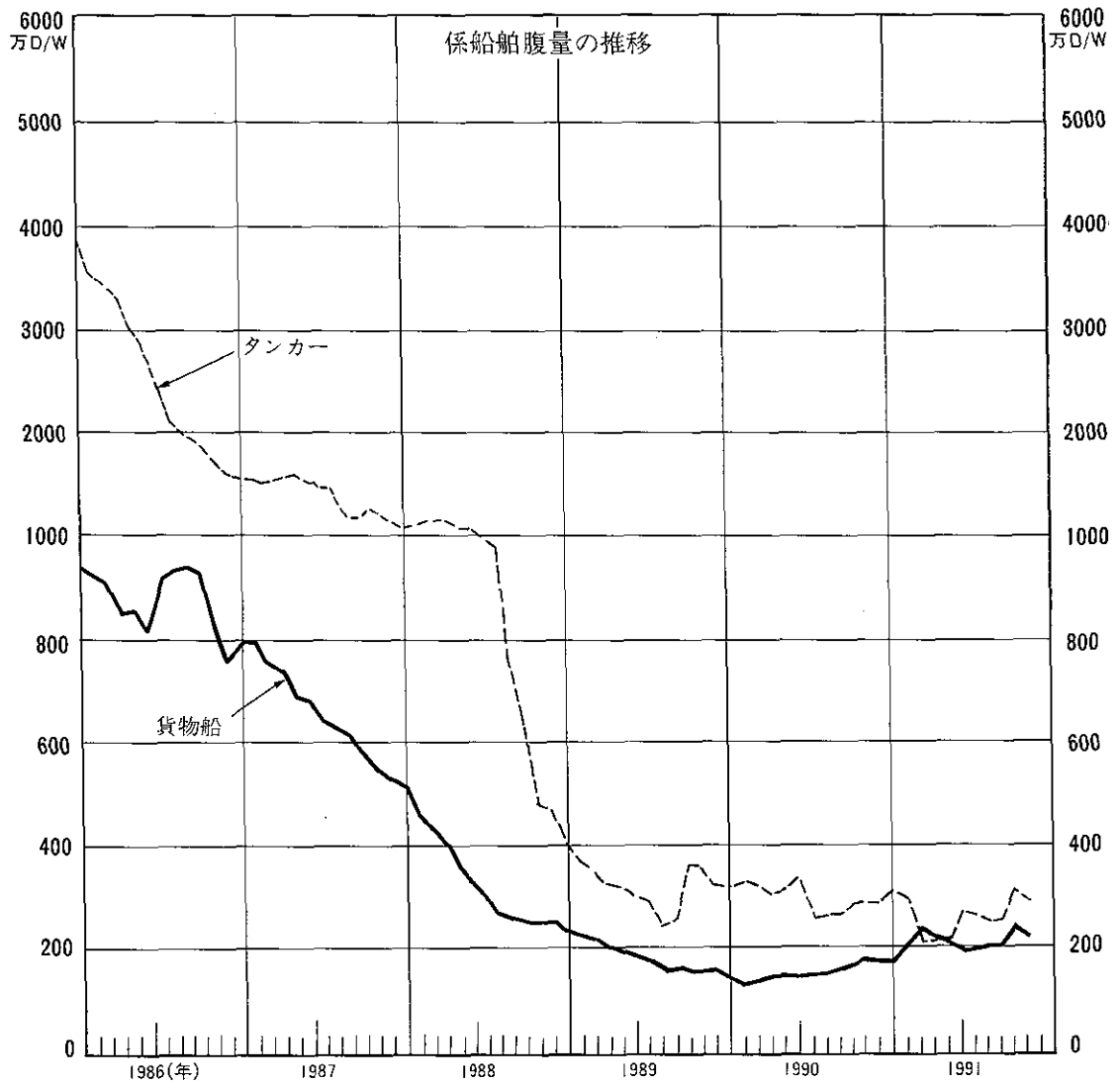


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1986	1987	1988	1989	1990	1991
1	166.1	164.3	193.4	204.9	208.3	198.0	166.2	162.5	292.8	334.0	356.5	318.0
2	152.0	166.3	203.5	202.4	203.3	199.0	159.4	191.4	312.0	363.7	357.6	325.0
3	156.7	167.2	207.1	212.1	176.4	207.0	146.2	195.4	328.0	329.8	288.7	335.0
4	158.2	174.9	203.0	202.7	202.9	205.0	151.4	219.8	338.6	336.9	343.3	344.0
5	158.4	172.1	189.3	221.5	197.9	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	205.0	152.8	223.0	314.0	327.5	329.5	325.0
10	160.7	182.1	196.3	197.8	197.0	206.0	166.4	232.4	317.2	327.6	322.8	335.0
11	164.3	189.2	199.0	208.4	199.0		159.3	242.9	333.0	338.0	311.4	
12	160.8	184.2	197.8	204.3	215.0		156.9	277.0	312.0	349.1	306.4	
平均	157.7	174.3	194.9	203.5	197.8		152.2	218.8	322.0	336.1	330.6	

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

＝ 係 船 船 腹 ＝

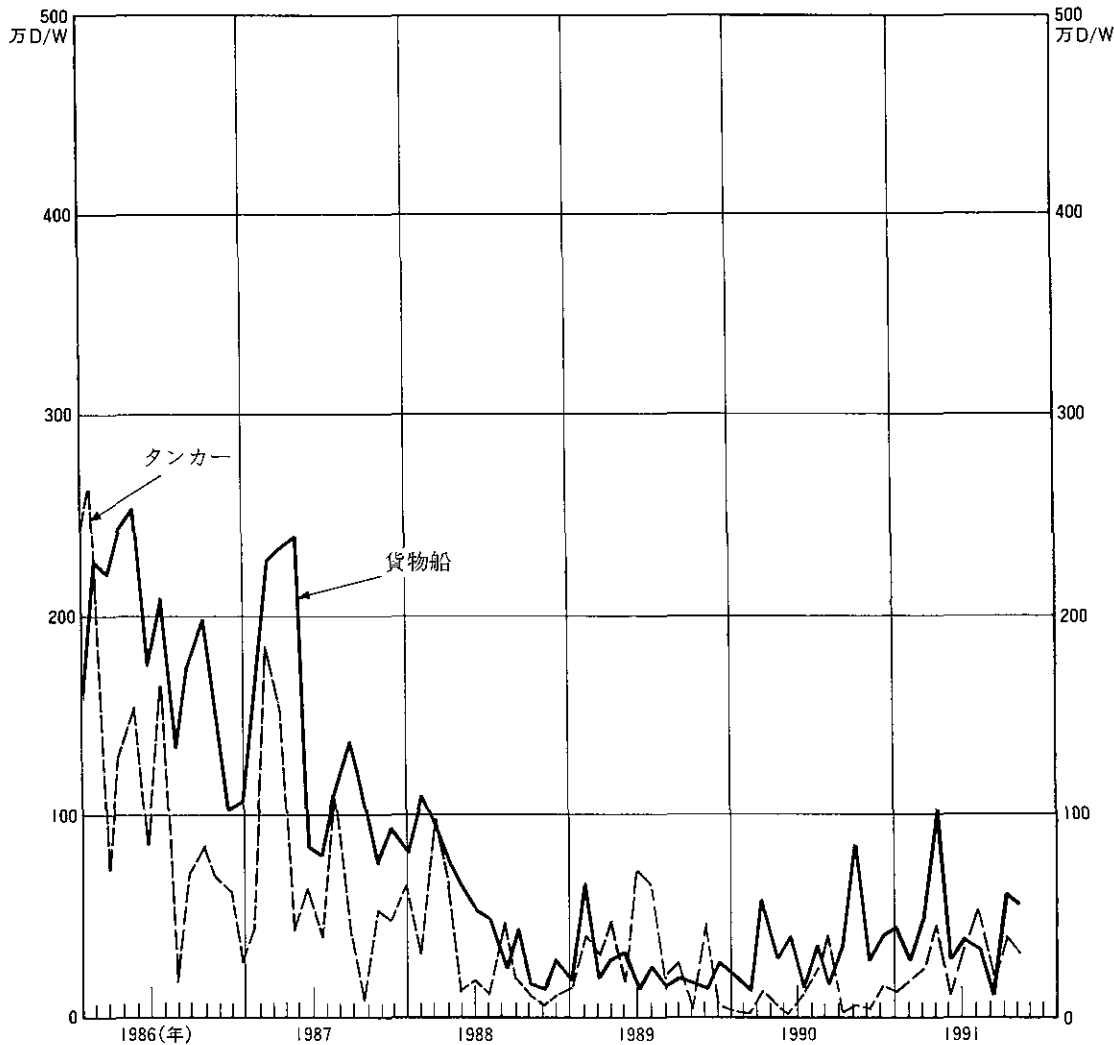


14・係船舶腹量の推移

月次	1989						1990						1991					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	341	1,734	2,277	83	2,408	3,966	238	1,093	1,453	57	1,798	3,127	250	1,291	1,708	50	1,654	3,078
2	331	1,692	2,221	79	2,249	3,649	226	973	1,264	57	1,800	3,130	258	1,471	2,038	51	1,557	2,867
3	337	1,629	2,094	82	2,194	3,529	225	1,023	1,325	55	1,768	3,058	288	1,705	2,290	50	1,178	2,110
4	314	1,497	1,991	76	1,943	3,092	228	1,062	1,361	56	1,740	2,994	288	1,665	2,155	47	1,193	2,135
5	285	1,387	1,865	72	1,930	3,059	212	994	1,368	56	1,776	3,072	283	1,603	2,041	46	1,191	2,130
6	268	1,340	1,854	66	1,884	2,954	224	1,014	1,335	60	1,896	3,263	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	276	1,618	2,215	52	1,631	2,889
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	21	72	99	4	113	209
9	20	135	174	2	119	256	28	192	342	2	4	7	53	259	610	8	336	401
10	20	96	149	3	10	15	63	504	850	4	27	51	35	342	551	4	149	301
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 ち 鉱 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 ち 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 ち 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 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 ち 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	総 ン	対前年伸 び率(%)	隻 数	千 ト	総 ン	対前年伸 び率(%)	隻 数	千 ト	総 ン	対前年伸 び率(%)	鋼船の占め る割合(%)
1980	貨油	物送計	船舶	6,013	2,400		2.0	2,241	157		▲ 8.7	8,254	2,557		1.3	93.9
				2,787	1,338		2.4	120	11		—	2,907	1,349		2.4	99.2
				8,800	3,738		2.2	2,361	168		▲ 8.2	11,161	3,906		1.7	95.7
1985	貨油	物送計	船舶	6,074	2,485		1.3	1,476	88		▲ 6.4	7,550	2,573		1.0	96.6
				2,447	1,225	▲ 0.3		65	6		20.0	2,512	1,231	▲ 0.2		99.5
				8,521	3,710		0.7	1,541	94		▲ 5.1	10,062	3,804		0.6	97.5
1989	貨油	物送計	船舶	5,891	2,469		1.0	1,176	57		▲ 12.3	7,067	2,526		0.6	97.7
				2,359	1,141	▲ 1.9		42	3		▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9		99.7
				8,250	3,610		0.1	1,218	60		▲ 13.0	9,468	3,670	▲ 0.2		98.4
1990	貨油	物送計	船舶	5,881	2,507		1.5	1,627	50		▲ 12.3	7,508	2,558		1.3	98.0
				2,298	1,135	▲ 0.5		36	3		—	2,334	1,138	▲ 0.5		99.7
				8,179	3,642		0.9	1,663	53		▲ 11.7	9,842	3,696		0.7	98.5
1991	貨油	物送計	船舶	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 (億万吨キロ)				
	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
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	5,579	0.80	6,155	2,126	235	2,461	7	4,829
1989年度	538	83	5,888	0.80	6,510	2,247	251	2,629	8	5,135

(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 金 属 鉱 物	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

1992年、平成4年の年が明けた。それにしても昨年は、69年間続いたソ連共産党体制のあっけない崩壊で象徴されるごとく国際情勢が激動に揺れ動いた年であった。また国内に目を転じると、バブル崩壊後の後始末と湾岸戦争から派生した国際貢献問題に苦慮するうち、『いざなぎ』を抜いた大型景気が減速傾向を見せはじめるという波乱に富む1年であった。

ところで、その年がどんな年であったか別な視点から見るのに、“ヒット商品番付”という面白い調査報告がある。これによると昨年の国内ヒット商品ベスト10は次のとおりである。

- 1 カルピスウォーター（カルピス食品）
- 2 画王（松下電器）
- 3 篠山紀信写真集『Santa Fe/宮沢りえ』（朝日出版）
- 4 101回目のプロポーズ（フジテ

レビ）

- 5 『ウォーリーをさがせ！』（フレーベル館）
- 6 スーパーファミコン（任天堂）
- 7 ビート（本田技研）
- 8 ジャック（ハウス食品）
- 9 ひとめぼれ（宮城県）
- 10 キリンビール秋味（キリンビール）

なるほどとうなずく商品が多いと思うが、概してヒット商品不作の年であり、成熟社会の特徴からハードよりソフト商品が目立っている。不作の原因としては、景気の陰りから消費者の財布のヒモが固くなったのに加え、消費者の感性に磨きがかかり、その鑑賞眼が厳しくなったことにあるという。従ってこのような消費者の成長に対応するには、開発担当者も自ら生活者となり己の日常生活から消費者のニーズを見付け出すこと、また彼らの感性に負けないため日ごろからアンテナを磨いておく必要があるとしている。不確実性の時代にあっては、ヒット商品の予

測はなかなか難しいが、企業の将来は消費者のニーズをいち早くキャッチする収集能力に大きく左右されるといえる。

92年も先行き不透明感が増すなか、さまざまなトレンド予測が生まれている。国際社会にあっては、引き続き新世界秩序体制の構築に向けて模索が進むと予測されるが、一方生活面では、カネや物よりも精神的な充実感を求める傾向が強まるとする『美意識革命』の予測も生まれている。いずれにせよ、さまざまなトレンド予測があふれる不確実性の時代にあっては、絶えずアンテナを磨き、さまざまな情報の収集に努めることが不可欠である。そしてこれら情報をそしゃくし、日常生活、企業活動それぞれにおいて重要な潮流を見極め、適確に対応していくことが、海図なき未知の航海を乗り切るのに必要とされるのではなかろうか。

日本郵船
調査部調査一課長

西沢 彰

船協月報 1月号 No. 378 (Vol. 33 No. 1)

発行：平成4年1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）

付・平成3年海運日誌

【1月】

- 8日 船員中央労働委員会は、船員の労働時間等の規定の適用範囲の拡大と定員規定の見直しを内容とした船員法一部改正について運輸大臣に答申した。(2月号P.20内外情報2参照)
- 11日 通産省は、乗用車の対米自主規制措置を1991年度も現行枠(年間230万台)のまま継続すると発表した。
- 17日 米国を中心とする多国籍軍は、イラク、クウェートへの空爆を開始、戦闘状態に入った。外航労使はペルシャ湾内の日本関係船舶に対し東経52度以西に移動するよう指示するとともに、入湾予定船舶は湾外で入湾を見合わせることを決めた。なお、当協会は湾岸戦争勃発にともない、「ペルシャ湾岸危機対策連絡本部」を設置した。(2月号P.19内外情報1参照)
- ◎ 日本船舶輸出組合が1990年(1月～12月)の輸出船契約実績を発表。それによると、182隻、865万% (前年比9.6%増)で83年以来、7年ぶりに800万%を超えた。
- 18日 外航二船主団体と全日本海員組合は協議会(安全)を開催し、ペルシャ湾の入湾見合わせを解除し、東経52度以東の海域は航行水域とすることを決めた。(2月号P.19内外情報1参照)
- ◎ 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第6回外航コンテナ輸送WGと同小委員会の第14回外航海運中長期ビジョンWGが開催された。
- ◎ 船員中央労働委員会は総会を開催し、会長に谷川久成蹊大学教授を選任した。
- 23日 外航二船主団体と全日本海員組合は、協議会(安全)を開催し、航行を見合わせていたペルシャ湾の東経52度以西の海域のうちカタール東岸のドーハ、ウムサイドへの寄港を再開することで合意した。(2月号P.19内外情報1参照)
- 24日 政府・自民党は湾岸支援策として、米国を中心とする多国籍軍に対し90億ドル(約1兆2,000億円)の新たな資金協力を今年度中に行うことを柱とする3点を決定した。
- 25日 イラクはクウェート沖の原油積み出し施設を破壊、大量の原油をペルシャ湾に流出させ始めた。
- ◎ 太平洋航路安定化協定(TSA)は東京で首脳会議を開催し、91年5月の一括運賃引き上げ、3月以降の船腹量凍結問題、コモン・スペース・チャーターの導入などについて協議を行った。
- 31日 外航二船主団体と全日本海員組合は、協議会(安全)を開催し、カタール東岸のドーハ、ウムサイド両港を除き就航を見合わせていたペルシャ湾内の東経52度以西についてラストヌラ港など北緯27度30分以南の就航を昼間にかぎって再開することで合意した。(2月号P.19内外情報1参照)

【2月】

- 4日 海上安全船員教育審議会・船舶職員部会は、「全世界的な海上遭難安全システム (GMDSS) の導入にともなう無線部の船舶職員制度のあり方について」をまとめ、運輸大臣に答申した。(2月号P.23内外情報3参照)
- 5日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第15回外航海運中長期ビジョンWGと同小委員会の第7回国際コンテナ輸送WGが開催された。
- 7日 6日から東京で開催されていた日ソ海運協議会が閉幕。ワニノ、ノコルサコフ両港開港にともなう定期航路問題および日ソ間フェリー問題について、両国の海運会社と海運公社によるWGを設置して協議していくことで合意した。
- 19日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第16回外航海運中長期ビジョンWGが開催された。
- 22日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第8回国際コンテナ輸送WGが開催された。
- 24日 湾岸駐留の多国籍軍は現地時間24日午前4時、一斉にイラク、クウェートに進攻、イラク軍排除・クウェート奪回を目指して海空支援による大規模な地上戦を開始した。

【3月】

- 1日 外航二船主団体(外航労務協会、外航中小船主労務協会)と全日本海員組合は、協議会(安

全)を開催し、湾岸戦争の事実上の終結にともない、2日午前0時(日本時間)から北緯27度30分以北への航行制限とこれまでの労使確認事項すべてを廃止することを決めた。

- 8日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第17回外航海運中長期ビジョンWGが開催された。

- 10日 太平洋航路安定化協定(TSA)はホノルルで船主会議を開催し、5月1日に実施する一括運賃引き上げ(GRI)の引き上げ幅を40フィート型当たり200ドルとする方針を決めた。

- 11日 運輸政策審議会総合部会・外航客船小委員会の第8回会合が開催された。

◎ 海上安全船員教育審議会水先部会は、平成3年度に11水先区35人の水先人を採用することを決めた。(4月号P.30内外情報3参照)

- 15日 日本郵船とナビックスラインは、ナビックスラインの定期航路部門の子会社である日本ライナーシステムを郵船が10月1日をめどに吸収合併することで基本合意し、合併覚書に調印した。

◎ 船員中央労働委員会は、平成3年度船員災害防止実施計画について運輸大臣に答申した。(4月号P.25内外情報2参照)

- 19日 大阪商船三井船舶と川崎汽船の両社は、日本・アジア/北米西岸(PSW、PNW)航路で提携し、今年6月1日から週4便の共同配船を開始すると発表した。これにより太平洋航路の邦船社体制は2グループ化された。

- 22日 海上安全船員教育審議会教育部会は、平成2

年10月29日に運輸大臣から諮問のあった“船員教育機関の今後のあり方”のうち、海員学校と海技大学校の見直しに係る審議成果について中間報告を行った。

(4月号P.23内外情報1参照)

28日 当協会と日本船舶保険連盟は、平成3年度船舶保険料率・条件の改定について3回目の交渉を行い、合意に達した。

(4月号P.4海運界の動き参照)

29日 運輸政策審議会国際部会・国際物流小委員会の第18回外航海運中長期ビジョンWGが開催された。

【4月】

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

(5月号P.43船協だより参照)

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

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

(5月号P.4海運界の動き参照)

11日 外航二船主団体（外航労務協会、外航中小船主労務協会）と全日本海員組合との平成3年度労働協約改定交渉は、標準船員の基本給を定昇込みベースアップ1万2,100円（6.03%）で妥結した。（5月号P.4海運界の動き参照）

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

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

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

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

【5月】

16日 海技の伝承問題検討委員会は「日本人船員の確保、育成のために」と題する報告書を取りまとめた。（6月号P.11海運界の動き2参照）

23日 船主港湾協議会、外国船舶協会は、平成3年度の港湾運営基金に関し、①平成3年度1年間限りとする②空コンおよびコンテナの荷繰りな

らびに積み換えを拠出金の対象から除外する③
今年度の拠出金を港湾労働力の確保対策に対す
る助成として使用する等の内容でそれぞれ確認
書および覚書に調印した。

24日 外航海運大手5社は、91年3月期決算発表を
行った。それによるとナビックスライン、昭和
海運の売上高が横ばいとなったものの、定航3
社は日本向けの原材料輸送や欧州向け輸出の好
調などで増収となった。しかし、湾岸戦争の影
響による燃料費の高騰や定航3社における北米
定期航路の赤字拡大で経常利益は各社とも大幅
な減益となった。

31日 運輸政策審議会国際部会は、国際物流小委員
会をはじめとする四つの小委員会報告をとりま
とめ、村岡運輸相に答申した。
(6月号P.4 海運界の動き1 参照)

【6月】

3日 運輸政策審議会総合部会が開催され、共通課
題・幹線旅客交通・国内観光・外航客船の四小
委員会が審議した内容を取りまとめ同部会答申
として運輸相に提出した。

19日 当協会は第44回通常総会を開催し、新会長に
根本二郎・日本郵船社長を選出した。
(7月号P.3 特別欄参照)

27日 海上安全船員教育審議会教育部会は運輸相に
船員教育機関の今後のあり方について答申を行
った。(7月号P.17海運界の動き参照)

◎ 大手海運会社5社の平成3年3月期株主総会

が開催され、ナビックスラインは小島敬夫常務
が新社長に就任した。

【7月】

1日 運輸省の組織が改正され、海運関係は海上交
通局に一本化された新体制がスタートした。

(8月号P.29寄稿参照)

◎ 国際海事機関(IMO)の海洋環境保護委員会
(MEPC)が、5日までの間ロンドンで開催さ
れ、油流出防止対策、大気汚染防止対策等の審
議が行われた。

(8月号P.6 海運界の動き2 参照)

◎ 日本銀行は現行年6.0%の公定歩合を0.5%引
き下げ、5.5%とし、即日実施した。公定歩合の
引き下げは、87年2月以来ほぼ4年5ヵ月ぶり。

8日 主要物流企業・団体が構成する日本物流団体
連合会が発足し、会長に長岡毅日本通運会長(全
国通運連盟会長)が就任した。また、当協会の
根本二郎会長が副会長に就任した。(9月9日に
社団法人として認可)

18日 運輸省海上交通局は、「外航海運白書(外航海
運の現況―外航海運のグローバルな展開―)」を
発表した。それによると、国際化時代における
日本商船隊と外航海運経営のあり方、海上コン
テナ輸送のあり方、外航客船旅行の振興などに
言及している。(8月号P.10特別欄参照)

19日 村岡運輸大臣は第51回海の記念日にあたり、
さきの湾岸戦争時に石油輸送などで貢献した船
員へ感謝のメッセージを贈った。

(8月号P.45参照)

- ◎ 日本内航海運組合総連合会は、平成3年度版「内航海運の現況」を発表した。それによると、平成2年度の内航輸送は好景気に支えられた産業基礎資材の活発な荷動きを反映し好調に推移したとしている。(8月号P.28参照)

29日 独占禁止法適用除外制度の見直しを行ってきた「政府規制等と競争政策に関する研究会」は、内航海運業界の船腹調整および協定運賃カルテル等について、廃止を含めた制度の限定的な運用ならびに制度、および運用のあり方について検討を行う必要があるとする報告書をまとめた。

30日 日本／台湾の船主団体首脳会議が東京で開催され、主要コンテナ航路の再建等の協議を行った。(8月号P.39内外情報1参照)

【8月】

21日 ゴルバチョフ大統領を失脚させた19日のソ連保守派によるクーデターは、わずか3日間で失敗に終わった。

【9月】

5日 海事振興連盟は平成3年度の通常総会を開催し、原田憲衆議院議員(自民党)を新会長に選出するとともに日本商船隊の国際競争力回復のための税制措置の充実、混乗の既存船への拡大等の9項目の総会決議を採択した。

25日 第4回日韓船主協会首脳会談が25～26日の両日、滋賀県大津市で開催され、両国船主協会首

脳が航路安定化などについて広く意見を交換した。(10月号P.25内外情報1参照)

【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。

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。

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。

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。

【11月】

5日 第122臨時国会が召集され、衆参両院は本会議で自民党の宮沢喜一総裁を第78代首相に選出した。

◎ 宮沢新内閣の運輸大臣に奥田敬和氏が就任した。

8日 外航海運各社は、1991年9月中間決算発表を行った。それによると不定期船市況、タンカー市況ともおおむね好調に推移したが、前年同期に比べ9%強の円高や定航3社における北米航路の赤字99億円が収益を圧迫した。

12日 「日本人船員の確保・育成推進会議」の初会合が開催され、議長に谷初藏・日本海技協会会長を選任した。

15日 船員中央労働委員会は、船員の法定労働時間を現在の週平均48時間から同44時間に短縮することを運輸大臣に答申した。
(12月号P.29内外情報2参照)

【12月】

10日 海運造船合理化審議会造船対策部会が開催され、これまでの不況対策を打ち切り、今後は原則として現在の設備能力をベースとしつつ、2000年前後に訪れる造船需要のピークを乗り切るため、機械化、省力化による生産性向上等により対処することなどを骨子とした答申をまとめた。
(P.9海運界の動き3参照)

12日 当協会根本会長はASEAN船主協会連合会

第17回年次総会にオブザーバーとして参加し、アジア船主フォーラムの開催を提唱し満場の賛同を得た。(P.44内外情報2参照)

16日 海運造船合理化審議会は内航部会を開催し、平成3年度から7年度までの内航船の適正船腹量を運輸大臣に答申した。
(P.42内外情報1参照)

20日 OECDの造船部会がパリで開催され、国内造船業に対する公的助成を段階的に撤廃することで各国が基本合意した。

21日 ソ連の11共和国は、ソ連に代わる独立国家共同体(CIS)の創設に合意した。その結果、ソビエト社会主義共和国連邦は本年12月31日付をもって正式に消滅することとなった。

24日 外航中小船主労務協会が平成4年1月末をもって解散することを決定し、全日本海員組合に通告した。