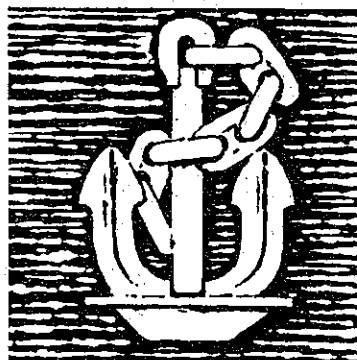
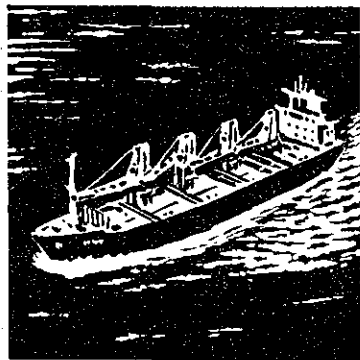
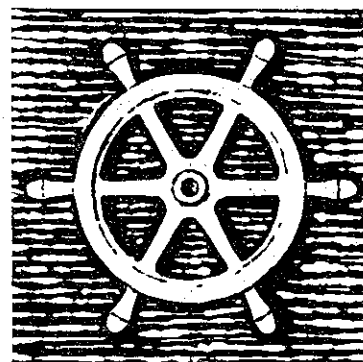
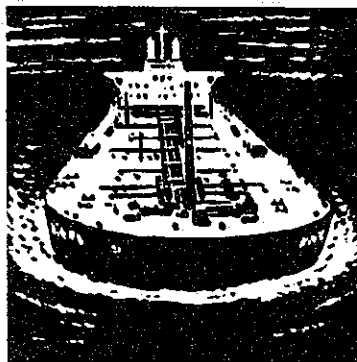
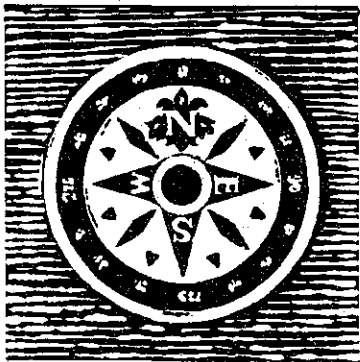


船協月報

2

1992

平成4年2月20日発行 毎月1回20日発行 No.379 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^{sq}、4万330^{sq} 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。

2 月 号 目 次

海運広報への理解と協力を	日本船主協会 副会長 ナビックスライン 取締役社長	石井 和夫	3
--------------	------------------------------	-------	---

巻頭言

日本籍商船船腹の概要	4
------------	---

—1991年年央現在で7,568隻、2,474万%、3,943万%—

6年連続でトン数が減少

調査・統計資料

「珍獣奇獣」の5つの言葉	週刊東洋経済 編集長 大西 良雄	13
--------------	------------------	----

随 想

1. GMDSS 導入管理委員会の審議模様	16
2. 20条問題小委員会の審議模様	17
3. 平成4年度船員保険特別会計予算案	18
4. ワールドスケール・レートの改訂	20
5. 再度外国籍に目を向けるドイツ船主	20
6. 世界バルク輸送の現状	21

内外情報

海運雑学ゼミナール 第23回	28
----------------	----

海運日誌 (1月)	30
-----------	----

船協だより (理事会の模様・会議日誌・その他)	31
-------------------------	----

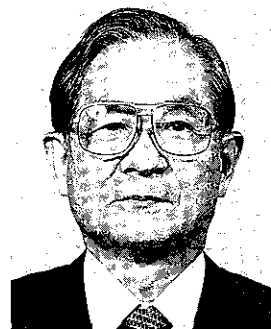
海運統計	35
------	----

編集後記	48
------	----

海運広報への理解と協力を

日本船主協会 副会長
ナビックスライン取締役社長

石井和夫



数年前に鉄鋼各社が企業広報を行い話題になったが、時代と共に企業活動の内容が変わるため、一般消費者と直結していない企業でも、新たなイメージの定着を図るため広報を行うところが多くなった。優れた企業の要件として、社会的に信頼され、尊敬される企業というイメージが求められており、優秀な人材を確保するためのリクルート面からも企業のイメージアップのための広報が盛んで、広報の重要性は今や社会的常識となってきた。

海運企業の場合は、顧客が特定化していることもあり企業広報は低調であるが、反面、業界としては昭和31年に日本船主協会に広報委員会を設置して海運広報に取り組んでいる。企業においても宣伝が主体だった時代における当時の海運界の人々の慧眼^{けいがん}に敬服している。

船主協会の広報活動は、昭和55年に事業規模を拡大し、“船が支える日本の暮らし”をキャッチフレーズとして、四面海に囲まれた資源の乏しい貿易立国日本の経済や国民生活を維持発展させるために果たす日本海運の役割や重要性について、広く国民各層に理解を求め、海運業の社会的位置付けを明確にするように努めてきた。

この間、日本海運は円高を克服するため企

業体質の改善と業界の再構築を行い、新生日本海運としてスタートし、輸送サービスの高度化と経営の多角化に取り組み、将来を展望しつつ新たな展開を図っている。このため広報活動においても、日本海運の役割や重要性の広報に加え、リクルートをも意識しつつ、海運業を明るく身近なものと感じられるようイメージアップに努めている。

昨年、船主協会では、海の記念日である7月20日を国民の祝日「海の日」として制定するよう推進することを決めた。そして、推進母体として海事7団体で構成する「国民の祝日『海の日』制定推進会議」がスタートした。

今後は、関係大臣および各政党への要望、海に関係する諸団体への参加呼びかけ、オピニオンリーダーや知名人によるバックアップ組織づくりを行いながら、世論の形成を図っていくことにしている。

このため、今年の船主協会の広報活動は各種事業を通じて祝日「海の日」制定を訴えていくことにしているが、世論形成のためには業界内部の盛り上がりが不可欠であり、それがまた非常に大きな力となる。海運業界はもとより、広く関係者の海運広報に対するご理解とご協力をお願いする次第である。

日本籍商船船腹の概要

— 1991年年央現在で7,568隻、2,474万%、3,943万% —

6年連続でトン数が減少

当協会では、毎年7月1日現在における日本国籍を有する100%以上の鋼船(漁船、雑船を除く)の船腹量を取りまとめた「日本商船船腹統計」を作成し、発表しているが、このほどその1991年版を発行した。本統計は、わが国唯一の日本籍商船の船腹統計であり、関係各方面に広く利用されている。

当協会が本統計を作成し、発表したのは、1972年(昭和47年)からであり、それ以前は運

輸省が行っていたものを同省から依頼を受けて日本海運集会所に委託し、同集会所が毎年発行している「日本船舶明細書」の作成に当たり、運輸省の船舶原簿と照合して日本籍船を完全に収録するという条件で、同明細書の内容をデータとしてコンピュータに入れ、集計して作成している。

今回取りまとめた1991年7月1日現在の日本籍商船船腹量は、7,568隻、2,474万%、3,943万%

第1表 船種別構成

船種別	1991年				1990年				対前年比増減	
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	千%	%
油送船①	1,164	7,245	13,152	33.4	1,209	7,586	13,912	34.5	△ 760	△ 5.5
油/乾貨物兼用船②~③	5	488	913	2.3	7	624	1,159	2.9	△ 246	△ 21.2
オア・バルクキャリア④~⑪	123	8,164	15,352	38.8	132	8,098	15,221	37.7	131	0.9
木材専用船⑫~⑬	10	341	426	1.1	12	356	452	1.1	△ 26	△ 5.8
カー・バルクキャリア⑭~⑮	108	1,114	805	2.0	113	1,223	867	2.1	△ 62	△ 7.2
その他の専用船⑯~㉑	1,241	1,319	2,280	5.8	1,273	1,340	2,281	5.7	△ 1	△ 0.0
化学薬品船㉒	591	256	523	1.3	578	251	505	1.2	18	3.6
液化ガス船㉓~㉔	214	1,711	1,452	3.7	205	1,665	1,393	3.5	59	4.2
フルコンテナ船㉕	44	1,248	1,209	3.1	41	1,254	1,206	3.0	3	0.2
一般貨物船㉖	2,362	1,198	2,746	7.0	2,408	1,228	2,796	6.9	△ 50	△ 1.8
旅客船㉗~㉘	710	1,451	543	1.4	714	1,360	509	1.3	34	6.7
その他特殊船㉙	996	206	28	0.1	976	203	29	0.1	△ 1	△ 3.4
合計	7,568	24,741	39,431	100.0	7,668	25,186	40,331	100.0	△ 900	△ 2.2

(注) ①船種別欄の数字は次表「基礎分類船種」の集合を示すもので、以下各表いずれも同じ。②構成比は%ベースによる。③四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

【参考】 基礎分類による船種別船腹構成

船種別	1991年				1990年				対前年比増減	
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	千%	%
① 油送船	1,164	7,245	13,152	33.4	1,209	7,586	13,912	34.5	△ 760	△ 5.5
② 鉦/油兼用船	5	488	913	2.3	7	624	1,159	2.9	△ 246	△ 21.2
③ 鉦/撒/油兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
④ 鉦石専用船	17	1,715	3,305	8.4	19	1,626	3,140	7.8	165	5.3
⑤ 鉦/炭兼用船	24	2,017	3,866	9.8	23	1,924	3,682	9.1	184	5.0
⑥ 鉦/撒兼用船	32	2,322	4,343	11.0	33	2,429	4,552	11.3	△ 209	△ 4.6
⑦ 石炭専用船	10	332	557	1.4	11	254	427	1.1	130	30.5
⑧ ニッケル専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑨ ボーキサイト専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑩ 撒積船	40	1,778	3,281	8.3	46	1,865	3,420	8.5	△ 140	△ 4.1
⑪ 穀物専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑫ 木材専用船	2	16	28	0.1	4	31	54	0.1	△ 26	△ 48.9
⑬ チップ専用船	8	325	398	1.0	8	325	398	1.0	—	—
⑭ 自動車/撒兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑮ 自動車専用船	108	1,114	805	2.0	113	1,223	867	2.1	△ 62	△ 7.2
⑯ 鋼材専用船	3	1	1	0.0	3	1	1	0.0	—	—
⑰ セメント専用船	194	437	732	1.9	186	412	692	1.7	40	5.8
⑱ コークス専用船	—	—	—	—	1	0	0	0.0	0	△ 100.0
⑲ 石灰石専用船	23	127	204	0.5	22	109	177	0.4	28	15.7
⑳ 土砂運搬船	853	340	750	1.9	882	346	754	1.9	△ 3	△ 0.4
㉑ 冷凍・冷蔵運搬船	168	414	592	1.5	179	472	657	1.6	△ 65	△ 9.9
㉒ 化学薬品船	591	256	523	1.3	578	251	505	1.3	18	3.5
㉓ L P G 船	204	708	785	2.0	195	662	727	1.8	58	8.0
㉔ L N G 船	10	1,003	667	1.7	10	1,003	667	1.7	—	—
㉕ フルコンテナ船	44	1,248	1,269	3.1	41	1,254	1,206	3.0	3	0.3
㉖ 一般貨物船	2,362	1,198	2,746	7.0	2,408	1,228	2,796	6.9	△ 49	△ 1.8
㉗ 旅客船	214	243	56	0.1	209	211	48	0.1	8	15.7
㉘ フェリー	496	1,208	487	1.2	505	1,149	461	1.1	26	5.7
㉙ その他特殊船	996	206	28	0.1	976	203	29	0.1	△ 0	△ 1.0
不明	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	7,568	24,741	39,431	100.0	7,668	25,186	40,331	100.0	△ 900	△ 2.2

(注) ①撒積船には銅専用船、燐鉦石専用船、塩専用船を含む。②化学薬品船はケミカルタンカー、諸薬品船、糖密船等。③一般貨物船には重量物船を含む。④フェリーには鉄道連絡船を含む。⑤その他特殊船は押船、曳船。⑥構成比は%ベースによる。⑦四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

で前年と比較して隻数で100隻、トン数で45万% (1.8%)、90万% (2.2%) の減少となった。

これは、過去1年間の減少船舶が昨年の船腹量の6.8%に当たる283万% (うち海外売船が273万%) であったのに対して、新造船が前年より

微増したものの192万%にとどまったためである。その結果、トン数で1986年以来6年連続の減少となったが、この6年間10%前後の減少が続いたことを考えると、今回の減少率は相当小幅になった。

第2表 船型別構成

(1) 総トン区分

船型別(%)	1991年			1990年			対前年比増減	
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	%
100以上～ 500未満	5,578	1,579	3,292	5,669	1,591	3,313	△ 91	△ 1.6
500〃～ 1,000〃	892	663	1,299	882	657	1,291	10	1.1
1,000〃～ 5,000〃	624	1,667	2,233	625	1,666	2,240	△ 1	△ 0.1
5,000〃～ 10,000〃	123	865	711	133	944	781	△ 10	△ 7.5
10,000〃～ 50,000〃	196	5,292	6,179	204	5,593	6,686	△ 8	△ 3.9
50,000〃～ 100,000〃	94	7,034	12,613	91	6,781	12,168	3	3.3
100,000〃～ 150,000〃	60	7,401	12,619	63	7,714	13,367	△ 3	△ 4.8
150,000以上	1	239	484	1	239	484	—	—
合計	7,568	24,741	39,431	7,668	25,186	40,331	△ 100	△ 1.3

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

(2) 重量トン区分

船型別(%)	1991年			1990年			対前年比増減	
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	%
500未満	1,746	428	547	1,849	450	581	△ 103	△ 5.6
500以上～ 2,000未満	3,534	1,761	3,694	3,527	1,760	3,663	7	0.2
2,000〃～ 10,000〃	836	2,733	3,250	839	2,676	3,275	△ 3	△ 0.4
10,000〃～ 25,000〃	88	1,429	1,425	97	1,585	1,565	△ 9	△ 9.3
25,000〃～ 100,000〃	123	5,630	7,155	131	5,903	7,616	△ 8	△ 6.1
100,000〃～ 200,000〃	76	6,335	11,816	72	5,970	11,158	4	5.6
200,000〃～ 300,000〃	46	5,941	11,060	50	6,363	11,988	△ 4	△ 8.0
300,000以上	1	239	484	1	239	484	—	—
不明	1,118	245	—	1,102	240	—	16	1.5
合計	7,568	24,741	39,431	7,668	25,186	40,331	△ 100	△ 1.3

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

なお、100%以上の日本商船船腹のうち旅客船、フェリー、その他特殊船を除く2,000%以上の外航船(近海・遠洋資格船)は、419隻、1,981万%、3,219万%で、前年と比べて30隻、59万%、98万%(2.9%)の減少であった。

100%以上の商船船腹

〔船種別内訳〕

船種別構成は、オア・バルクキャリアが1,535万%で38.8%を占めており、次いで油送船が1,315

万%で33.4%となっている。これらで全船腹量の72.2%を占めているのが特徴となっている。

他は、第1表および参考表のとおりである。

また、参考表で%による増減をみると、基礎分類29船種のうち該当船のない5船種を除く24船種のうち、10船種が増加、11船種が減少した。

増加船のうち主なものは、鉱/炭兼用船の18万%(5.0%)、鉱石専用船の17万%(5.3%)、石炭専用船の13万%(30.5%)、LPG船の6万%(8.0%)などであり、一方、減少船のうち主な

第3表 船齢別構成（竣工ベース）

船 齢	1991年			1990年			対前年比増減	
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	%
0～4年	2,026	8,395	13,239	2,058	9,221	14,743	△ 32	△ 1.6
5～9年	1,788	8,223	12,963	1,840	8,340	13,081	△ 52	△ 2.8
10～11年	806	2,549	4,140	771	1,500	2,431	35	4.5
12～13年	582	848	1,488	569	1,246	2,319	13	2.3
14～15年	476	1,683	3,045	454	2,494	4,371	22	4.8
16～17年	426	1,596	2,601	454	1,574	2,505	△ 28	△ 6.2
18～19年	354	1,034	1,482	493	421	416	△ 139	△ 28.2
20年以上	1,106	411	471	1,028	389	467	78	7.6
不 明	4	1	0	1	0	—	3	300.0
合 計	7,568	24,741	39,431	7,668	25,186	40,331	△ 100	△ 1.3

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第4表 航行区域別構成

航 行 区 域	1991年			1990年			対前年比増減	
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	千 %	%
平 水	1,296	411	397	1,303	406	395	2	0.5
沿 海	5,360	3,601	5,911	5,408	3,462	5,784	127	2.2
近 海	426	868	977	436	901	1,011	△ 34	△ 3.4
遠 洋	482	19,858	32,140	513	20,412	33,132	△ 992	△ 3.0
不 明	4	2	6	8	4	10	△ 4	△ 40.0
合 計	7,568	24,741	39,431	7,668	25,186	40,331	△ 900	△ 2.2

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

ものは、油送船の76万% (5.5%)、鉾/油兼用船の25万% (21.2%)、鉾/撒兼用船の21万% (4.6%)、撒積船の14万% (4.1%)、冷凍・冷蔵運搬船の7万% (9.9%)、自動車専用船の6万% (7.2%) などがあげられる。

〔船型別構成〕

船型別構成は第2表のとおりであるが、%区分では500%～1,000%、5万%～10万%型が若干増加した他は残りの全船型が減少し、%区分においても500%～2,000%、10万%～20万%型を除く船型全部が減少した。この中で特に減少が目立つのは、%区分では5,000%～5万%型で

あり、%区分では1万%～10万%型である。

なお、全船舶の平均船型は、3,269% (前年比0.5%減)、5,210% (同1.0%減) となっている。

〔船齢別構成〕

船齢別構成は第3表のとおり、%ベースで船齢5年未満船は33.6% (前年は36.6%)、同5年以上10年未満船は32.9% (同32.4%) となり、10年未満船の合計は3,814隻、1,662万%、2,620万%で、全体の66.5%と前年の69.0%から2.5ポイント減少している。また、ピークであった10年前の1981年の4,354隻、5,213万%、78.6%に

第5表 速力別構成

速 力	隻 数	千 %	千 %	対前年比増減	
				隻 数	%
6ノット未満	23	4	7	2	9.5
6 // 以上	172	28	44	△ 14	△ 7.5
8 //	1,283	291	545	△ 116	△ 8.3
10 //	3,670	1,751	3,906	1	0.0
12 //	1,616	6,861	12,556	17	1.1
14 //	396	9,999	17,365	14	3.7
16 //	147	1,547	2,048	△ 2	△ 1.3
18 //	131	2,213	1,515	△ 6	△ 4.4
20 //	123	1,913	1,367	4	3.4
25 //	6	134	78	△ 1	△ 14.3
不 明	1	1	—	1	100.0
合 計	7,568	24,741	39,431	△ 100	△ 1.3

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第6表 全長区分別構成

全 長	隻 数	千 %	千 %	対前年比増減	
				隻 数	%
30m未満	534	83	24	△ 13	△ 2.4
30m以上	2,668	586	795	△ 112	△ 4.0
50m //	3,625	2,266	4,737	34	0.9
100m //	373	1,694	1,911	3	0.8
150m //	136	2,355	2,002	△ 7	△ 4.9
200m //	99	4,338	6,228	△ 5	△ 4.8
250m //	79	6,563	10,972	3	3.9
300m //	54	6,856	12,762	△ 3	△ 5.3
合 計	7,568	24,741	39,431	△ 100	△ 1.3

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第7表 喫水(夏季満載)区分別構成

喫 水	隻 数	千 %	千 %	対前年比増減	
				隻 数	%
5m未満	6,506	2,487	4,531	△ 75	△ 1.1
5m以上	807	3,997	4,221	△ 18	△ 2.2
10m //	71	3,065	3,159	△ 1	△ 1.4
12m //	60	2,743	4,268	△ 6	△ 9.1
15m //	32	2,420	4,284	0	—
17m //	49	4,504	8,714	2	4.3
19m //	41	5,523	10,253	△ 2	△ 4.7
不 明	2	1	0	0	—
合 計	7,568	24,741	39,431	△ 100	△ 1.3

(注) ①対前年比増減は隻数ベースによる。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

比べるとかなり減少している。

一方、10年以上15年以下船は1,864隻、508万%、867万%で全体の22.0% (前年は22.6%) となって前年より0.6ポイント減少したが、一昨年が3.9ポイント、昨年が1.4ポイント減少したことを考えると、その減少率は縮小している。また、1981年の同齢船は3,365隻、1,333万%、20.1%であった。

なお、18~19年船が大幅に減少している反面、20年以上船の増加が目立っている。

〔航行区域別構成〕

航行区域別構成は第4表のとおりであり、内航(平水、沿海)は増加、外航(近海、遠洋)は減少となっている。内航は内需による輸送需要の高まりから、前年と比較して隻数は55隻減少したものの、トン数においては14万%(3.7%)13万%(2.1%)増加し、6,656隻、401万%、631万%となり船隊を増大させた。内航海運では従来船腹調整が実施されてきたが、現在、同制度の見直しが行われており、今後の動向が注目される。

一方、外航は前年比41隻(4.3%)、59万%(2.8%)、103万%(3.0%)減少し、908隻、2,073万%、3,312万%となり、%による全体に占めるシェアも昨年の84.7%から84.0%に落ちている。

〔新造船〕

1990年7月から1991年6月までの新造船は、第8表のとおり342隻、128万%、192万%で、前年同期の408隻、125万%、182万%に比べて隻数は66隻減少したものの、トン数は3万%(2.2%)、10万%(5.7%)の増加となった。

しかし、新造船の内訳をみると、大型油送船

第8表 新造船(竣工ベース)

船種	1990.7~1991.6			1989.7~1990.6			対前年比増減		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船①	28	455	799	49	332	599	△21	123	200
油/乾貨物兼用船②~③	—	—	—	—	—	—	—	—	—
オア・バルクキャリア④~⑪	4	311	566	4	287	570	—	24	△4
木材専用船⑫~⑬	—	—	—	—	—	—	—	—	—
カー・バルクキャリア⑭~⑮	7	30	30	7	47	32	—	△17	△2
その他専用船⑯~⑳	56	68	122	89	85	154	△33	△17	△32
化学薬品船㉑	51	21	47	50	18	42	1	3	5
液化ガス船㉒~㉓	16	96	115	11	264	191	5	△168	△76
フルコンテナ船㉔	5	56	65	3	55	64	2	1	1
一般貨物船㉕	97	45	106	113	54	119	△16	△9	△13
旅客船㉖~㉗	35	186	70	44	98	44	△9	88	26
その他特殊船㉘	43	8	0	38	7	0	5	1	0
合計	342	1,275	1,920	408	1,248	1,817	△66	27	103

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第9表 減少船腹(1990年7月~1991年6月)

船種	海外売船			解体船舶			喪失船舶			合計		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船①	51	793	1,520	24	4	8	—	—	—	75	797	1,528
油/乾貨物兼用船②~③	1	46	76	—	—	—	—	—	—	1	46	76
オア・バルクキャリア④~⑪	9	326	585	—	—	—	—	—	—	9	326	585
木材専用船⑫~⑬	2	15	26	—	—	—	—	—	—	2	15	26
カー・バルクキャリア⑭~⑮	12	114	95	—	—	—	—	—	—	12	114	95
その他専用船⑯~⑳	39	89	115	49	22	40	—	—	—	88	111	155
化学薬品船㉑	17	12	23	21	4	7	—	—	—	38	16	30
液化ガス船㉒~㉓	6	49	56	1	0	1	—	—	—	7	49	57
フルコンテナ船㉔	2	61	62	—	—	—	—	—	—	2	61	62
一般貨物船㉕	80	64	136	76	23	40	7	2	6	163	89	182
旅客船㉖~㉗	31	94	34	5	2	0	—	—	—	36	96	34
その他特殊船㉘	21	6	2	4	1	0	1	0	0	26	7	2
合計	271	1,669	2,730	180	56	96	8	2	6	459	1,727	2,832

(注) ①海外売船は引渡しベースによる。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

の増加が全体を底上げしている形となっており、その他の船種は、ほとんどが前年より減少している。

〔減少船〕

1990年7月から1991年6月までの1年間に減少した船舶の内訳をみると、まず海外売船は271

隻、167万%、273万%で、前年と比較して49隻、89万%、131万%減少している。この海外売船の水準が総船腹の減少の大きな要因となっているが、海外売船の減少にともない、総船腹量の減少を小幅なものにさせる結果となっている。また解体船舶は180隻、6万%、10万%で、前年

と比較して48隻、1万%、2万%の減少となっている。この他、海難などの喪失船舶が8隻あったもののトン数はわずかであり、この結果、減少船舶の合計は、459隻、173万%、283万%となった。(第9表参照)

2,000%以上の外航船

前述した100%以上の日本商船船腹のうち旅客船、フェリー、その他特殊船を除く2,000%以上の外航船(近海・遠洋資格船)は、419隻、1,982

第10表 日本籍外航船腹の推移(2,000%以上)

年次	隻数			%			‰		
	隻	対前年比増減率	80年=100	千%	対前年比増減率	80年=100	千‰	対前年比増減率	80年=100
1980	1,176	—%	100.0	34,240	—%	100.0	59,073	—%	100.0
81	1,173	△ 0.3	99.7	34,455	△ 0.6	100.6	59,133	0.1	100.1
82	1,175	0.2	99.9	35,058	1.8	102.4	59,796	1.1	101.2
83	1,140	△ 3.0	96.9	34,100	△ 3.7	99.6	57,718	△ 3.5	97.7
84	1,055	△ 7.5	89.7	33,249	△ 2.5	97.1	55,350	△ 4.1	93.7
85	1,028	△ 2.6	87.4	33,470	0.7	97.8	55,512	0.3	94.0
86	957	△ 6.1	81.4	30,809	△ 8.0	90.0	50,377	△ 9.3	85.3
87	816	△ 14.7	69.3	28,200	△ 8.5	82.4	45,528	△ 9.6	77.1
88	640	△ 21.6	54.4	24,582	△ 12.8	71.8	39,768	△ 12.7	67.3
89	532	△ 16.9	45.2	21,691	△ 11.8	63.3	35,260	△ 11.3	59.7
90	449	△ 15.6	38.2	20,406	△ 5.9	59.6	33,163	△ 5.9	56.1
91	419	△ 6.7	35.6	19,815	△ 2.9	57.9	32,188	△ 2.9	54.5

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第11表 船種別構成

船種	1991年			1990年			対前年比増減				
	隻数	千%	千‰	隻数	千%	千‰	隻数	千%	千‰	増減率(‰)	
タンカー	油送船	74	6,498	11,565	80	6,827	12,266	△ 6	△ 329	△ 701	△ 5.7
	液化ガス船	24	1,564	1,279	23	1,524	1,231	1	39	48	3.9
	化学薬品船	4	25	39	6	31	50	△ 2	△ 6	△ 10	△ 20.9
	小計	102	8,087	12,883	109	8,383	13,547	△ 7	△ 296	△ 664	△ 4.9
鉦 / 油兼用船	5	488	913	7	624	1,159	△ 2	△ 137	△ 246	△ 21.2	
乾貨物船	オア・バルクキャリア	115	8,146	15,320	118	8,069	15,169	△ 3	77	151	1.0
	木材専用船	10	341	426	12	356	452	△ 2	△ 15	△ 26	△ 5.8
	自動車専用船	48	936	645	54	1,059	726	△ 6	△ 123	△ 81	△ 11.1
	冷凍・冷蔵運搬船	65	327	394	70	378	445	△ 5	△ 51	△ 51	△ 11.4
	フルコンテナ船	32	1,217	1,177	33	1,228	1,180	△ 1	△ 11	△ 3	△ 0.2
	一般貨物船	42	272	430	46	308	486	△ 4	△ 36	△ 56	△ 11.5
小計	312	11,239	18,392	333	11,399	18,458	△ 21	△ 160	△ 66	△ 0.4	
合計	419	19,815	32,188	449	20,406	33,163	△ 30	△ 591	△ 975	△ 2.9	

(注) ①2,000%以上の外航船(近海・遠洋資格船)。②液化ガス船はLPG船、LNG船。オア・バルクキャリアは鉦石専用船、鉦 / 炭兼用船、鉦 / 撒兼用船、石炭専用船、撒積船。木材専用船はチップ専用船を含む。③四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第12表 減少船腹 (2,000%以上の外航船)

(1) 海外売船

	1990.7~1991.6			1990年総船腹量に 対する減少率(%)			〔参考〕 1989.7~1990.6		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船	9	763	1,456	11.3	11.2	11.9	12	783	1,408
油/乾貨物兼用船	1	46	76	14.3	7.4	6.6	—	—	—
オア・バルクキャリア	8	326	584	6.8	4.0	3.8	22	792	1,437
木材専用船	2	15	26	16.7	4.2	5.8	5	122	157
カー・バルクキャリア	7	107	91	13.0	10.1	12.5	10	187	149
その他専用船	9	68	73	12.9	18.0	16.4	19	95	124
化学薬品船	2	6	10	33.3	19.4	20.0	7	44	71
液化ガス船	1	46	52	4.3	3.0	4.2	3	55	59
フルコンテナ船	2	61	62	6.1	5.0	5.3	9	212	211
一般貨物船	3	33	50	6.5	10.7	10.3	10	68	113
合計	44	1,471	2,480	9.8	7.2	7.5	97	2,359	3,731

(注) ①海外売船は引渡しベース。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

(2) 解体船舶・喪失船舶

	1990.7~1991.6			1989.7~1990.6		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船	—	—	—	—	—	—
油/乾貨物兼用船	—	—	—	—	—	—
オア・バルクキャリア	—	—	—	—	—	—
木材専用船	—	—	—	—	—	—
カー・バルクキャリア	—	—	—	—	—	—
その他専用船	—	—	—	—	—	—
化学薬品船	—	—	—	—	—	—
液化ガス船	—	—	—	—	—	—
フルコンテナ船	—	—	—	—	—	—
一般貨物船	1	5	2	—	—	—
旅客船	—	—	—	—	—	—
その他特殊船	—	—	—	—	—	—
合計	1	5	2	—	—	—

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

万%, 3,219万%で前年に比べ30隻、59万%(2.9%)、98万%(2.9%)減少した。

これをピークであった1982年と比べると、この9年間で隻数は64.4%、千%は42.1%、万%は45.5%それぞれ減少している。(第10表参照)

しかし、1986年から10%前後で推移した大幅な減少率も、本年は万%ベースで2.9%と小幅にとどまる結果となった。

〔船種別構成〕

船種別の構成は、第11表および参考表のとおりであるが、前年との比較で見ると油送船関係が7隻、30万%、66万%(4.9%)、鉦/油兼用船が2隻、14万%、25万%(21.2%)、乾貨物船が21隻、16万%、7万%(0.4%)と、それぞれ減少している。船種として目立っているのは、油送船、鉦/油兼用船、鉦/撒兼用船で、それぞれ6隻、33万%、70万%(5.7%)、2隻、14万%、25万%(21.2%)、1隻、11万%、21万%(4.6%)の減少となっているが、前々年および前年と比較すると総体的に変化が少ないのが本年の特徴となっている。

〔減少船〕

1990年7月から1991年6月までの1年間に減少した船舶は、45隻、148万%、248万%であったが、このうち海外売船は44隻、147万%、248万%となっている。このうちどれだけスクラップされたかは判然としないが、ほとんどが便宜

【参考】 基礎分類による船種別船腹構成

船種別	1991年				1990年				対前年比増減	
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	千%	%
① 油送船	74	6,498	11,564	35.9	80	6,827	12,266	37.0	△ 701	△ 5.7
② 鉍／油兼用船	5	488	913	2.8	7	624	1,159	3.5	△ 246	△ 21.2
③ 鉍／撒／油兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
④ 鉍石専用船	17	1,715	3,305	10.3	16	1,624	3,136	9.5	169	5.4
⑤ 鉍／炭兼用船	24	2,017	3,866	12.1	23	1,924	3,682	11.1	184	5.0
⑥ 鉍／撒兼用船	32	2,322	4,343	13.5	33	2,429	4,552	13.7	△ 209	△ 4.6
⑦ 石炭専用船	6	321	539	1.7	5	236	396	1.2	142	35.9
⑧ ニッケル専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑨ ボーキサイト専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑩ 撒積船	36	1,771	3,267	10.1	41	1,856	3,403	10.3	△ 136	△ 4.0
⑪ 穀物専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑫ 木材専用船	2	16	28	0.1	4	31	54	0.1	△ 26	△ 48.9
⑬ チップ専用船	8	325	398	1.2	8	325	398	1.2	—	—
⑭ 自動車／撒兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑮ 自動車専用船	48	936	645	2.0	54	1,059	726	2.2	△ 81	△ 11.1
⑯ 鋼材専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑰ セメント専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑱ コークス専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑲ 石灰石専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑳ 土砂運搬船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
㉑ 冷凍・冷蔵運搬船	65	327	394	1.2	70	378	445	1.3	△ 51	△ 11.4
㉒ 化学薬品船	4	25	39	0.1	6	31	50	0.1	△ 10	△ 20.9
㉓ L P G 船	14	561	612	1.9	13	522	564	1.7	48	8.4
㉔ L N G 船	10	1,003	667	2.1	10	1,003	667	2.0	—	—
㉕ フルコンテナ船	32	1,217	1,177	3.7	33	1,228	1,180	3.6	△ 3	△ 0.2
㉖ 一般貨物船	42	272	430	1.3	46	308	486	1.5	△ 56	△ 11.5
合計	419	19,815	32,188	100.0	449	20,406	33,163	100.0	△ 975	△ 2.9

(注) ①2,000%以上の外航船。②撒積船には銅専用船、磷鉍石専用船、塩専用船を含む。③化学薬品船はケミカルタンカー、諸薬品船、糖蜜船等。④一般貨物船には重量物船を含む。⑤構成比は%ベースによる。⑥四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

置籍船化されたものと考えられる。しかし、海外売船は前年の97隻、236万%、373万%と比べて大幅に減少しており、フラッキング・アウト

防止策として1990年3月にスタートした丸シップ混乗の効果が出てきたものと考えられる。

「珍獣奇獣」の5つの言葉

週刊東洋経済編集長 大西良雄



私は今、軽い後悔に見舞われている。日ごろお世話になっている日本船主協会のご依頼だからと気軽にこの随想欄への寄稿を引き受けてしまったことへの後悔である。

「船協月報」の依頼状には、
「テーマは、ご自由にお選び願います」
と書かれてあった。

私は経済雑誌の編集長という仕事柄、昼も夜も特集企画のテーマのことを考え続けている。朝起きて新聞を広げた時、通勤電車にのって他誌の中吊り広告を見る時、書店に立ち寄って新刊本を見る時、編集部員や記者と話をする時、帰宅してテレビニュースを見る時、いつもそうだ。「うちの雑誌のテーマになる情報はないか」

と考えるのが習い性になっている。女房殿に言わせると「寝言でもわけのわからない言葉を発している」というから、この習い性は編集長商売の業病とあきらめざるを得ない。

雑誌のテーマには、必ず「日銀は今週中に公定歩合を引き下げようだ」とか「船価が急ピッチで上昇している」とかいう第1次情報が最初にある。この第1次情報を知って、「金融界に何が起きているのか、どうなるのか」「荷動きが活発しているためか、戦争準備をどこかの国がしているためか」——なぜだ、どうなる、と考える企画が出来上がる。雑誌のテーマには、連想ゲームのように、最初の情報にヒントの糸口があるから助かる。

ところが「テーマはご自由に」とする随想には、ヒントの糸口がない。自分の身の回りにヒントの糸口を一生懸命さがそうとするのだが、いっこうに焦点が定まらない。私が1日に8～9時間ほど滞在する家庭は、たしかに女房1人と子供2人、黒猫（名前はクロ）1匹が実在し、それは暖かいものだと思う。しかし、雑誌企画のように変化に富んでダイナミックなものでは

ない。同じようなことが同じように起こる。気がつけば、子供は背が高くなり、猫の動きが少し鈍くなったかなと思う程度の平凡な空間でしかない。いまの私にとってこの空間は、実在するがほとんど虚ろなものに映る。虚ろな空間だから、ヒントの糸口が得られない——。そう思い至って初めて、私はようやく安どした。

その安ども束の間だった。私には、随想を書くテーマがいま必要なのだ。安どは焦りにかわった。酒でも飲もうか。飲めば思い切りがよくなって、身内の恥でも平気で書ける。そう思っていたら、大学受験にしゃかりきの長男がそばに寄ってきて、書き掛けの私の原稿を読んで、こう言い放った。

「お父さんが、家において発する言葉は、フロ、メシ、カネ、灰皿、コーヒーの5つ。たまにまともに話していると思ったら、相手はテレビ。テレビのコメンテーターに向かって“それは違うよ”とひとりで怒っている」。

私は、たしかに長男からみれば、5つの言葉しか発しないわが家の珍獣である。女房と2人の息子は、私のことを「黒猫にも劣る珍獣奇獣」と言い交わし、そばに寄りつかない。そればかりか、女房と息子たちは親父の無意識の一挙手一投足をあげつらって、クスクス笑い合っているというではないか。女房がそう耳打ちしてくれた。

だからといって、私には「私が5つの言葉しか発しないのは、疲れているからだ。私はおまえたちを養うために疲れているのだ」などと反

撃する気はサラサラない。私が5つの言葉しか発しないのは、いつも楽しい考えごとをしているからである。ちょっと気障だが、私と私の編集部員が練りに練った企画が、「週刊東洋経済」の誌面を飾り、それが多くの読者の共感、驚き、怒り、その他さまざまな理性と感性を揺さぶり、少しは影響力を与えることができれば、これにすぐる楽しみはない。私は私のために5つの言葉しか発しないのである。どうだマイッタか。女房殿、息子ども。

こう力み返った後、少し時間を置いて、冷静になった私は、再び暗たんたる気持ちに襲われた。

「週刊東洋経済」は個人雑誌ではない。1人の個人に依存して発行される「1代雑誌」だったら、ロンドン・エコノミストやネイチャーに次ぐ世界3位の古い雑誌(5,000号を記録)になることはできなかつただろう。スターが牛耳らない「組織雑誌」だから、100年近くも発行し続けられたのだ。「組織」は先輩から後輩に受け継がれる。私の編集長職も、この「組織」原則から無縁ではない。当然のごとく、時が来れば直ちに編集長職は「組織」のだれかに引き継がれる。それに私は何の異議も未練もない。

だが困るのは、編集長が終わったら私は何をすればいいのかということだ。記者に戻って黙々と記事を書き続ければいい。中間管理職になって静かにハンコを押していればいい。その他にもいろんな選択肢はある。その与えられる選

択肢について私は不安も不満も全くない。

本当に困るのは、私が楽しんでやっている家庭での「珍獣奇獣」をやり続けられるかという点である。第一、私が「珍獣奇獣」たり得た前提が音をたてて崩れてしまう。私は、編集長という「個の楽しみ」に支えられて家庭では珍獣奇獣たりえた。その楽しみは昼夜、寝言の中まで企画を考え続けているという営為の中にこそあった。その営為が必要なくなるのである。

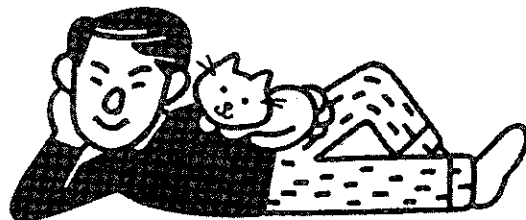
家族も、私が「営為なき珍獣奇獣」に変わったら、私のことを本物の珍獣奇獣、平たく言えばウスノロのウツケ者としか見ないに違いない。世のご婦人方は、この珍獣奇獣を女房や子供に貼りついて離れない「濡れ落ち葉」亭主というそうな。

皆さん、ひとごとだと笑いごとでは済まされないのですぞ。「仕事」という自分の楽しみに深く浸り切っているうちに、「仕事」がなくなってしまうのだから。「仕事」しかない人が、「仕事」がなくなって帰るところは当面は「家族」しかない。日本にもエイズがはやり始めている現在、赤や青のネオン街をほっつき歩いても、恐ろし

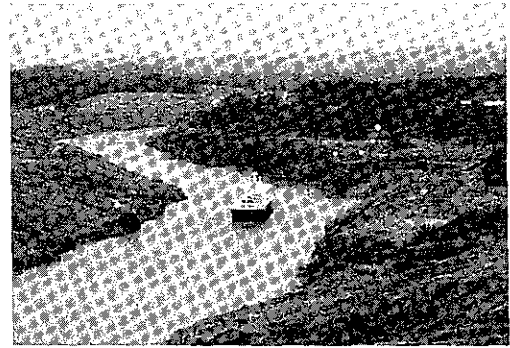
くて何もできない。マフィア資本主義がバッコしている時でもあります。バブルがはじけ、軍資金にも事を欠くこと昨今ですし……。『珍獣奇獣』をとりあえず保護預りしてくれるのは、「家族」だけなのだと理解する他ない。

私の友人にキャッチフレーズの名人がいた。われわれ中高年サラリーマンは、家庭に帰ったら「濡れ落ち葉」、偉くなっても、カネなし力なし車なしの「哀愁の取締役」。それなら元気なうちに「人生二毛作」、もっと元気な奴は70歳までの「カートリッジ人生」と。

ちょっと説明すると「人生二毛作」は、一生を前半と後半に分け2度生きる。サラリーマン人生を早めに切り上げ、坊主になる、画家になる、農民になる。「カートリッジ人生」とは、カートリッジのインクが切れたら次のカートリッジに取り替えるごとく、人生と職業を5年ごとに替えて楽しむ。そんなこともできる時代が来たのだから、「フロ、メシ、灰皿」の「珍獣奇獣」人生を早々に切り上げなさいと、その友人は言っていたのだが……。



内外情報



▲パナマ運河を航行中のチップ専用船

1. GMDSS 導入管理委員会の審議模様
2. 20条問題小委員会の審議模様
3. 平成4年度船員保険特別会計予算案
4. ワールドスケール・レートの改訂
5. 再度外国籍に目を向けるドイツ船主
6. 世界バルク輸送の現状

1. GMDSS 導入管理委員会の審議模様

手動によるモールス電信を用いた船間通信を中心とする現行の遭難安全システムを大幅に変え、自動化機器により船陸間の通信を行う GMDSS（全世界的な海上遭難安全制度）は、1992年2月1日より段

階的に導入され、1999年2月1日から全面实施となる。

海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、GMDSS 導入に伴う無線部船舶職員制度のあり方等

【資料】 GMDSS 導入管理委員会委員名簿

(平成3年12月18日現在)

部門別	外航部門	旅客船部門	漁船部門
官	海上技術安全局 安全基準課長 工藤栄介	海上技術安全局 安全基準課長 工藤栄介	海上技術安全局 安全基準課長 工藤栄介
	海上技術安全局船員部 船舶職員課長 星野茂夫	海上技術安全局船員部 船舶職員課長 星野茂夫	海上技術安全局船員部 船舶職員課長 星野茂夫
	海上技術安全局船員部 海技資格制度対策室長 谷口克巳	海上技術安全局船員部 海技資格制度対策室長 谷口克巳	海上技術安全局船員部 海技資格制度対策室長 谷口克巳
労	全日本海員組合 政策局長 佐々木 靖	全日本海員組合 沿海部部長 下玉利正金	全日本海員組合 漁船部部長 鈴木武志
	全日本海員組合 外航部執行部員 小池田 章	全日本海員組合 沿海部副部長 井波 稔	全日本海員組合 漁船同盟事務局次長 加賀清美
	全日本海員組合 無線部協議会議長 二神裕寿	全日本海員組合 安全福祉部執行部員 渡辺謙三	全日本海員組合 安全福祉部執行部員 渡辺謙三
使	日本船主協会 常務理事 白居 勲	大型カーフェリー労務協会 常務理事 杉野忠夫	全国漁業無線協会 常務理事 稲葉賢之助
	外航労務協会 事務局次長 中山一也	日本長距離フェリー協会 海務委員長 林 作治	日本鯉鮪漁業協同組合連合会 指導部長 壁矢恵行
	日本船主協会 通信幹事会・幹事長 松本正孜	日本旅客船協会 労海務部長 久野昇一	大日本水産会 理事・漁政部長 高橋幹治

について審議した際、同システムの運用等が円滑に行われることを確認するため「慣熟期間」を設けることとする結論を取りまとめた。これを受け、新システムに対応した機器を搭載する船舶を対象とし、各機器の作動状況等を調査する GMDSS 導入管理委員会が設置された。

同管理委員会は、官労使の三者で構成され、外航、旅客船、漁船の各部門ごとの管理委員会(資料参照)と全部門の共通事項等について検討する合同管理委員会が設置されたが、平成3年12月18日および平成

4年1月29日にそれぞれ開催された合同管理委員会において、今後の審議の進め方、調査対象船舶/調査期間、および GMDSS 通信機器搭載船就航報告書ならびに運用状況等報告書の様式等について審議、決定した。

今後は、就航船舶からの報告に基づき、部門別管理委員会で機器の信頼性等について確認が進められることとなる。

なお、第1船の就航は、2月下旬に予定されている。

2. 20条問題小委員会の審議模様

海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、1月17日、20条問題小委員会を開催し、別表のとおり新造

船1隻、既存船5隻、計6隻のマルシップ混乗船について配乗基準の特例措置を承認した。

【資料】 20条特例による新たなマルシップ混乗船一覧表(外航)

平成4年1月17日現在

承認日	船舶所有者	船名 (*印既存船)	船種	承認日	船舶所有者	船名 (*印既存船)	船種
H2.2.19	日本郵船	北野丸	コンテナ	H3.6.11	日本郵船	*時津丸	タンカー
〃	〃	神成丸	自動車	〃	新昭マリンサービス	*熱田丸	鉾石
H2.5.9	大阪商船三井船	筑波山丸	タンカー	〃	太洋海運	*かりふるにあんはいえい	自動車
〃	太洋海運	*ぐろーばるはいえい	自動車	H3.8.30	日本汽船	しんがぼーるふりっじ	コンテナ
H2.8.27	大阪商船三井船	えるべ	コンテナ	〃	日本郵船	エヌワイケイスターライト	〃
H2.11.20	川崎汽船	みかさ	撒積	〃	新晴海運	*新洋丸	撒積
〃	大阪商船三井船	コスモディオーネ	タンカー	〃	〃	*新晴丸	〃
H3.2.4	飯野海運	泰邦丸	〃	H3.11.11	第一中央汽船	*ファーストスター	〃
〃	神戸汽船	*信濃川丸	〃	〃	第一船船	*西浦丸	〃
〃	共栄タンカー	*コスモマキユリー	〃	〃	第八汽船	*センチュリーリーダー3	自動車
〃	ナビックスライン	ルビンエンブレム	撒積	〃	日鉄海運	*海燕丸	撒積
H3.4.2	板谷商船	*ライラックエース	自動車	〃	〃	*邦成丸	〃
〃	国際エネルギー輸送	*あるこっず	タンカー	〃	〃	*五葉丸	〃
〃	共栄タンカー	*天榮丸	〃	〃	〃	*ブンガアングレ	タンカー
〃	日本郵船	三州丸	貨物	〃	オリオン SHIPPING	*遠賀丸	撒積
〃	オリオン SHIPPING	*白鷺丸	撒積	〃	〃	*常磐丸	タンカー
〃	〃	*竹生丸	貨物	〃	新和海运	*ちりべつ丸	鉾石
〃	タンダマリン	*信濃丸	〃	〃	太洋海運	ばんこっくふりっじ	コンテナ
H3.6.11	八馬汽船	*新扇島丸	撒積	〃	東京船	*神悠丸	自動車
〃	乾汽船	*柴陽丸	チップ	H4.1.17	ナビックスライン	コスモプレアデイス	タンカー
〃	川崎汽船	とうきょうふりっじ	コンテナ	〃	三菱鉾石輸送	*センチュリーリーダー3	自動車
〃	国際マリントランスポート	*もんぶらん丸	〃	〃	昭和海運	*扇和丸	撒積
〃	国際マリントランスポート	*らいん丸	〃	〃	乾汽船	*摩耶山丸	〃
〃	日本汽船	*せんちゆりーはいえい	自動車	〃	シーライン	*ジャパンオーク	貨物
〃	日本郵船	エヌワイケイサンライズ	コンテナ	〃	〃	*ジャパンキャリオール	〃
				遠洋船 計 50 隻			
				近海船 計 26 隻			
				合 計 76 隻			

これにより、同小委員会が承認した特例による新たなマルシップ混乗船の合計は、外航船50隻（新造

船15隻、既存船35隻）、近海船26隻となった。
(資料参照)

【別表】

船名	会社名	船種、%	配乗船員	その他
コスモプレアディス	ナビックスライン	油槽船 13万7,200トン	日本人 9名 フィリピン人 15名	3月下旬 就航予定
センチュリーリーダー5	三菱鉱石輸送	自動車船 2万2,890トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
扇和丸	昭和海運	撒積船 9万8,460トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化A船)
摩耶山丸	乾汽船	撒積船 5万8,690トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
ジャパンオーク	シーライン	一般貨物船 4万9,160トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
ジャパンキャリオール	シーライン	一般貨物船 1万8,775トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)

3. 平成4年度船員保険特別会計予算案

船員保険は、平成2年度の収支決算が80億円の黒字を計上したものの、構造的問題を改善する必要があることから、収支状況の推移を見つつ、制度のあり方について検討することとしている。平成4年度予算案においては、保険料率などは現状のまま据え置き、標準報酬月額の上、下限の引き上げなど制度の一部改正を予定する政府案がとりまとめられた。

それによると、歳入は、保険料収入を前年度比31億円増の985億円とし、国庫補助等と合わせ1,138億円とする一方、歳出は、保険給付費を26億円増の681億円とし、他制度拠出金と合わせ1,127億円を見込み、収支11億円の黒字を計上している。(資料参照)

制度の改正については、厚生大臣から社会保険審議会に対し、概略以下のとおり諮問された。

① 標準報酬月額の下限の引き上げ

下限：現行 6万8千円→8万円

上限：現行 71万円→98万円 4月以降諮問予定

実施時期：平成4年10月1日

② 出産関係給付の改善

分娩費の最低保障額：現行 20万円→24万円

実施時期：平成4年4月1日

③ 医療保険審議会の創設

健康保険事業および船員保険事業を審議している社会保険審議会を改組し、新たに国民健康保険事業を審議対象に加えて、医療保険制度の一元化問題を検討するため、医療保険審議会を創設する。

同審議会は、1月30日、①および②については諮問どおり、③については審議会の構成等について、関係者の意見が十分反映されるよう、現状を踏まえ慎重な配慮を要請する旨厚生大臣あて答申した。

【資料】

平成4年度 船員保険特別会計部門別収支予定

(単位：億円)

区分	歳入			歳出		
	項目	平成3年度 (補正)	平成4年度 (予定)	項目	平成3年度 (補正)	平成4年度 (予定)
疾病部門	保険料収入	626	648	保険給付費	517	532
	一般会計より受入	30	30	老人保健拠出金	139	138
	厚生保険特別会計 業務勘定より受入	25	25	退職者給付拠出金	18	25
				福祉施設費	0	0
	計	681	703	予備費	7	8
			計	681	703	
失業部門	保険料収入	87	91	保険給付費	107	116
	一般会計より受入	16	27			
	前年度剰余金受入	9	-	予備費	2	1
	計	112	118	計	109	117
年金部門	保険料収入	169	171	保険給付費	31	33
	一般会計より受入	0	0	諸支出金	146	158
	運用収入	24	31	福祉施設費	0	0
	雑収入	0	0	予備費	1	1
	計	193	202	計	178	192
福祉部門	保険料収入	63	65	福祉施設費	71	85
	雑収入	8	20			
	計	71	85	計	71	85
業取部門	保険料収入	9	10	業務取扱費	28	30
	一般会計より受入	14	15			
	雑収入	6	5	予備費	0	0
	計	29	30	計	28	30
児手部門	児童手当拠出金収入	0	0	児童手当拠出金厚生 保険特別会計へ繰入	0	0
	厚生保険特別会計児童 手当勘定より受入	0	0	諸支出金	0	0
		0	0	計	0	0
	計	0	0			
合計	保険料収入	954	985	保険給付費	655	681
	一般会計より受入	60	72	老人保健拠出金	139	138
	運用収入	24	31	退職者給付拠出金	18	25
	児童手当拠出金収入	0	0	業務取扱費	28	30
	厚生保険特別会計児童 手当勘定より受入	0	0	諸支出金	146	158
	厚生保険特別会計 業務勘定より受入	25	25	福祉施設費	71	85
	雑収入	14	25	児童手当拠出金厚生 保険特別会計へ繰入	0	0
	前年度剰余金受入	9	-	予備費	10	10
	合計	1,086	1,138	合計	1,067	1,127

4. ワールドスケール・レートの改訂

1992年のワールドスケール・レートが発表され、既に1カ月ほどが過ぎた。欧米用船者のスポット用船は、1992年の基準運賃レートを使用して成約されているものが多いが、なかには依然として1991年の基準運賃を適用したのものもある。本稿では、1991年と1992年のワールドスケール・レートの変更点あるいは注意すべき点について述べていく。

今回の1992年のワールドスケール・レートの発表に際しては、例年通り各港湾事情等の現状が検討された上で幾つかの点が改正されているが、最も注目されるのは燃料油価格の大幅な減額であろう。ワールドスケール・レートの燃料油価格はロンドンのCROCKETT MARINE OIL Ltd. の査定する前年9月の全世界の平均価格を使用しているが、1991年の価格決定の場合は、イラクのクウェート侵攻直後で世界的に燃料油市況が高騰したため、米ドル138/トンが採用されることになった。それに対して1992年の場合は、湾岸戦争終了後、燃料油市況が安定していたことから米ドル81.5/トンとなった。

1992年の基準運賃の算出にあたっては、標準船型および算出前提（平均速力/燃料消費量等）が1991年から変わっておらず、今回の燃料油価格の大幅減額が基準運賃変更の大きな要因となった。港費（新ワールドスケール協会査定）がやや増えたことを加味した上で、基準運賃は軒並み12%から15%強の減少となった。主要航路の1991年と1992年の基準運賃

の比較は下記の通りである。

航 路	1991年	1992年	DOWN %
Ras Taura/横浜	11.80	10.14	14.1
Ras Taura/Singapore	6.86	5.89	14.1
Ras Taura/Rotterdam (Via Cape/Cape Crude)	18.67	15.82	15.3
Ras Taura/Philadelphia (Via Cape/Cape Crude)	19.76	16.86	14.8
Ras Taura/Ain Sukhna	5.67	4.85	14.5
Durnai/横浜	6.44	5.67	12.0

また燃料油価格の変更に伴いDEMURRAGE RATES も下がることになった。蛇足になるが、今回の基準運賃の大幅減により船主はスポットマーケットの底上げを求めているが、現状としては基準運賃の下げ率に比べてさほど伸びておらず、船主の実質運賃収入はやや減っている。

最後に、その他で注意すべき点としては、油濁問題関連の米国配船についてであろう。昨今の米国の油濁についての規制・政策は、船主にとりコスト的あるいは精神的にも厳しいものとなっている。INTERTANKO（国際独立タンカー船主協会）などが中心となり米国配船航路の基準運賃に急騰した船主負担保険料を考慮して、若干の割り増しを加えるよう新ワールドスケール協会に働きかけてきたが、結局、1992年のワールドスケール・レートではこの提案は見送られることになった。

（飯野海運 油槽船部）

5. 再度外国籍に目を向けるドイツ船主

ドイツ統一の手痛い代償の一つとして、ドイツ海

運の競争力が著しく低下し、3年間の中休みのあと、

再び船主間に海外置籍を考える気運が高まりつつある。昨年12月5日発表されたドイツ船主協会(VDR)の年次報告書は、このように述べている。

旧東ドイツの再建に取り組む必要上、財政資金の再配分を迫られた政府は、国際競争力のマイナス補填を目的とした三本柱からなる海運助成措置のうち、既に二つを実質上廃止した。

今ドイツ船主は、とりわけ、高い船員費と競争相手である外国船主にはない各種税金とに苦しんでいる。

これらのコストは、国際海運マーケットにおける彼らの競争力を奪いつつある。

手つかずに残された柱は、1989年5月にスタートしたドイツ第2船籍ただ一つ。しかしこれのみでは、ドイツ海運は国際競争場裡で到底太刀打ちできない、と今またドイツ船主たちは声を大にしている。

ほかの二つの優遇措置——補助金支給と免税——は、いずれも大きく減額ないし無期延期されてしまった。旧東ドイツ再建の財源を賄うための犠牲であるが、この再建プロセスとて、今や当初予想した以上に困難かつ巨額の資金を要することがはっきりしてきている。

この再建資金に振り当てるべく補助金の廃止方針が打ち出され、1992年度の旧西ドイツ船主に対する直接補助金の予算は、わずか5,000万マルクにまで削

減された。また、大幅な税制救済策の約束は近い将来に実施されることは、今や期待すべくもない。

このような情勢の下、ドイツ船主たちは、海運政策の見直しを強く政府に訴えている。このままでは、ここ2、3年の間にせつかく勢力をもり返したドイツ船隊が、またまた海外に流出することになるのを、おそれての要求である。

彼らはまた、第2船籍が今後競争力を失うことのないよう、その再検討も求めている。

ドイツ船主筋が指摘するのは、スカンディナヴィア諸国のEC接近に伴い、その国際レジスター(NISなどの)がドイツ船主にとってより魅力的なものになる可能性が高い、という点である。

VDRによると、昨年10月1日現在、ドイツ籍船は402隻、468万%であった。ちなみに、一昨年は421隻である。19隻の減は、主として旧東ドイツ船隊の再編成に伴うもの。ドイツフラッグの船隊(228隻)の半数以上は、第2船籍にもなった。

これに加えて、286隻('90年度には291隻)、330万%のドイツ船舶が、いろいろな外国のフラッグの下で運航されている。

従って、1991年10月1日現在のドイツ商船隊(外国用船を含む)の総数は、688隻、798万%ということになる。ちなみに、1990年は、712隻、787万%であった。(Lloyd's List 1991年12月6日号)

6. 世界バルク輸送の現状

オスロに本拠を置く不定期船とタンカーのブローカーであるファンレイズ(Fearnleys)社は、毎年年末に前年の世界バルク輸送の現状をとりまとめているが、今般、1990年の現状を内容とする“World Bulk Trades 1990”が発表されたので、以下にその一部を抜粋して紹介する。

1. 世界のバルク輸送量の推移

1990年の原油の荷動き量は、11億9,000万トン、6兆2,610億トン・マイルとなった。これを10年前の1980年と比較すると1億3,000万トン(9.8%)、1兆9,580億トン・マイル(23.8%)の減少となっている。こ

【表1】原油および5大バルク貨物の海上荷動き量の推移

(1) 荷動き量

単位：100万トン

品目	年	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	
原	油	1,320	1,170	993	930	930	871	958	970	1,042	1,120	1,190	
鉄	鉱	石	314	303	273	257	306	321	311	319	348	362	347
石		炭	188	210	208	197	232	272	276	283	304	321	342
穀		物	198	206	200	199	207	181	165	186	196	192	192
ボーキサイト		・アルミナ	48	45	38	36	44	40	41	45	48	49	52
燐	鉱	石	48	42	40	43	44	43	41	42	44	41	35
5大バルク貨物計			796	806	759	732	833	857	834	875	940	965	968

(2) トン・マイル

単位：10億トン・マイル

品目	年	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	
原	油	8,219	7,193	5,212	4,478	4,508	4,007	4,640	4,618	5,065	5,736	6,261	
鉄	鉱	石	1,613	1,508	1,443	1,320	1,631	1,675	1,671	1,728	1,919	2,012	1,978
石		炭	952	1,120	1,094	1,057	1,270	1,479	1,586	1,653	1,719	1,752	1,849
穀		物	1,087	1,131	1,120	1,135	1,157	1,004	914	1,061	1,117	1,095	1,073
ボーキサイト		・アルミナ	188	172	153	145	172	166	167	180	189	190	205
燐	鉱	石	171	139	142	159	162	156	155	165	176	173	154
5大バルク貨物計			4,011	4,070	3,952	3,816	4,392	4,480	4,493	4,787	5,120	5,222	5,259

の10年間の年平均伸び率をみると、トン数は1.0%、トン・マイルでは2.7%の減少となっているが、実際に減少を続けたのは80年から85年までで、86年からは比較的力強い荷動きの増加となっている。

また、同期間の主要ドライバルク貨物5品目（鉄鉱石、石炭、穀物、ボーキサイト／アルミナ、燐鉱石）の荷動き量の年平均伸び率は2.0%増となったが、90年の合計荷動き量は9億6,800万トンであった。この間の年間増減率を各年ごとにみると、84年の前年比14%増を上限とし、82年の同6%減を下限とする一様でない動きを示している。一方、同期間のトン・マイルによる荷動き量は、年平均2.6%増加

し、90年は5兆2,590億トン・マイルとなった。

過去10年間の推移をトン数ベースで貨物別にみると、極めてさまざまな動きを示している。まず原油の荷動きは、80～85年には年平均8%減と大幅な減少を続けたものの、86年には前年比10%増加し、翌87年は1%増にとどまったが、88年には再び増勢を強めて7%増、89年も引き続き7%増、90年は6%増を記録している。

また、90年の荷動きを輸出・入別にみても、輸出はペルシャ湾が前年比14%増加し5億7,460万トンに、カリブ海は同11%増の1億4,520万トンとなっている。北アフリカ、西アフリカ、およびその他地

【表2】原油および主要バルク貨物の輸出・入別海上荷動き量(1990年)

(1) 原油

単位：100万トン

輸入地域 輸出地域	北・西欧州	地中海	北米	南米	日本	その他	輸出計 1990年	輸出計 1989年
ペルシャ湾	80.2	44.4	93.1	34.9	134.2	187.8	574.6	503.8
Near East	16.8	16.2	14.0	1.1	-	1.1	49.2	88.2
北アフリカ	26.2	62.4	6.6	2.0	0.2	10.0	107.4	94.2
西アフリカ	22.3	24.1	62.6	5.0	0.7	4.4	119.1	118.2
カリブ海	13.2	11.0	94.5	15.9	7.6	3.0	145.2	130.7
東南アジア	0.3	0.7	12.3	1.0	43.6	15.0	72.9	75.8
その他	21.0	34.0	41.0	11.4	3.4	10.5	121.3	108.7
輸入計1990年	180.0	192.8	324.1	71.3	189.7	231.8	1,189.7	
輸入計1989年	164.7	175.0	315.3	67.9	175.5	221.2		1,119.6

(2) 鉄鉱石

単位：1,000トン

輸入地域 輸出地域	英・欧州大陸	地中海	その他欧州	米国	日本	その他極東	その他	輸出計 1990年	輸出計 1989年
スカンジナビア	13,277	-	599	54	599	1,186	971	16,686	17,838
その他欧州	1,734	822	379	-	-	-	44	2,979	3,881
西アフリカ	10,072	3,568	1,058	666	219	-	218	15,801	23,275
その他アフリカ	5,271	2,657	3,328	-	4,805	573	-	16,634	14,794
北米	12,430	1,292	1,261	5,800	1,923	1,102	-	23,808	24,304
南米東岸	43,041	8,718	8,768	7,779	31,997	16,401	9,552	126,256	126,319
南米西岸	1,657	351	-	197	4,814	2,438	299	9,756	9,727
アジア	1,051	1,227	2,787	-	25,807	4,651	1,302	36,825	37,558
オーストラリア	17,176	1,697	801	14	55,127	23,270	483	98,568	104,201
輸入計1990年	105,709	20,332	18,981	14,510	125,291	49,621	12,869	347,313	
輸入計1989年	110,769	20,999	21,266	16,359	127,708	49,332	15,464		361,897

域も増加を記録し、それぞれ1億740万トン、1億1,910万トン、1億2,130万トンとなった。一方、Near Eastは、湾岸紛争の影響により同44%減の4,920万トンと大幅な減少を記録した。

輸入側からみると、ほとんどの地域で増加を示しており、北/西欧が前年比9%、地中海同10%、北米同3%、南米同5%、日本同8%とそれぞれ増加を記録した。その他地域も同5%増となっているが、これはNIES諸国の継続的な輸入増大によるものである。

一方、ドライバルク貨物の対前年増減率は81年にわずかに1%増加した後、82~83年は平均5%減少と

なり、84年は14%増、85年も3%増であったが、86年は3%減となり、その後は87年に5%、88年に7%、89年に2.7%、90年には0.3%の増加を記録している。90年の主要バルク貨物の荷動きを輸出・入別にみても、鉄鉱石の輸入ではその他極東以外のすべての地域で減少を記録しており、特にその他欧州、米国の減少が著しい。輸出側からみると、その他アフリカ、南米西岸が増加を示した他は、すべての地域で減少を記録しており、西アフリカ、その他欧州、オーストラリアが大幅に減少した。石炭の輸出についてみると、オーストラリア、北米が大幅に増し、西欧が減少した。輸入についてみると、英・

(3) 石 炭

単位：1,000トン

輸入地域 輸出地域	英・欧州大陸	地中海	その他欧州	南 米	日 本	その他極東	その他	輸出計 1990年	輸出計 1989年
北 米	29,299	14,031	12,743	8,175	31,651	14,512	2,663	113,074	10,771
オーストラリア	13,904	2,620	4,298	1,772	55,348	20,836	7,426	106,204	98,139
南アフリカ	11,503	6,500	7,121	1,300	5,041	14,635	3,300	49,400	46,818
南米カリブ	5,440	535	4,630	2,190	120	200	2,175	15,290	14,651
中 国	2,206	365	576	100	5,206	8,851	-	17,304	14,487
ソ 連	1,895	3,823	4,533	-	8,702	-	-	18,953	18,788
その他東欧	5,522	636	5,405	2,350	-	-	404	14,317	12,965
西 欧	1,288	897	1,957	10	-	-	352	4,504	4,684
そ の 他	280	72	81	-	1,572	1,428	-	3,433	3,194
輸入計1990年	71,337	29,479	41,344	15,897	107,640	60,462	16,320	342,479	
輸入計1989年	55,693	27,614	41,664	13,772	106,055	60,389	16,250		321,437

(4) 穀 物

単位：1,000トン

輸出地域 輸入地域	米 国	カナダ	南 米	オーストラリア	その他	輸入計 1990年	輸入計 1989年
英・欧州大陸	4,525	573	5,517	-	148	10,763	9,552
地 中 海	5,925	356	2,320	-	2,004	10,605	8,548
東 欧	16,259	5,333	1,108	46	8,898	31,644	38,145
その他欧州	1,609	124	730	80	425	2,968	3,188
アフリカ	9,093	1,640	259	1,844	6,956	19,792	17,621
アメリカ大陸	13,989	2,304	3,632	133	1,362	21,420	18,545
Near East	3,070	6	131	12	1,334	4,553	3,926
インド洋	5,291	3,440	2,284	5,399	3,100	19,514	22,766
日 本	23,845	2,606	1,727	1,427	1,960	31,565	31,127
その他極東	21,069	5,608	1,876	4,275	5,240	38,068	37,871
不 明	246	14	2	266	113	641	903
輸出計1990年	104,921	22,004	19,586	13,482	31,540	191,533	
輸出計1989年	119,234	13,919	13,502	13,013	32,524		192,192

欧州大陸が28%増となったのをはじめ、その他欧州地域以外すべての地域が増加を示した。穀物の輸出についてはカナダ、南米、オーストラリアが増加を示したが、米国が大幅に減少したのをはじめその他地域が減少を示した。輸入については、英・欧州大陸、地中海地域が大幅に増加した一方で、東欧（特にソ連）の減少が著しかった。（表1. 2参照）

また、タンカー、兼用船、バルクキャリアの船種別輸送量は、表3のとおりである。

ここで品目別の平均輸送距離についてみると、原

油は69年から76年まで継続的な増加を示し、76年には7,230マイルとピークに達した。しかし、その後連続で減少を記録し、特に80年から85年にかけて6,230マイルから4,600マイルへと極端に減少した。それ以降は安定し、90年は5,260マイルとなっている。

一方、主要ドライバルク貨物5品目の平均輸送距離は、80年の5,090マイルから90年の5,430マイルへ7%増加しており、この間、数年のわずかな減少を除きほとんど全期間にわたって増加を示している。各品目の輸送距離については、鉄鉱石が80年の5,260

【表3】タンカー、兼用船およびバルクキャリアによる海上輸送量推移

(1) 石油

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	1989	1990
船 型	←————— 6万%以上 —————→								5万%以上			
①輸送量(100万トン)												
合 計	1,375	1,203	1,003	981	984	897	994	1,039	1,080	1,150	1,280	1,348
うち { タンカー	1,296	1,135	916	901	911	822	871	945	981	1,078	1,218	1,255
兼用船	79	68	87	80	73	75	123	94	99	72	62	93
②トン・マイル(10億トン・マイル)												
合 計	7,800	6,410	4,582	4,393	4,260	3,659	4,155	4,390	4,856	5,481	6,147	6,611
うち { タンカー	7,396	6,042	4,193	4,065	3,975	3,355	3,676	3,999	4,376	5,126	5,831	6,166
兼用船	404	368	389	328	285	304	479	391	480	355	316	445

(2) ドライバルク貨物

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	1989	1990
船 型	←————— 4万%以上 —————→								5万%以上			
①輸送量(100万トン)												
鉄 鉱 石	286	281	246	235	285	295	287	298	290	324	337	324
石 炭	133	143	147	144	175	210	218	229	215	237	248	264
穀 物	88	103	112	115	119	117	93	108	84	87	98	99
ボーキサイト・アルミナ	19	18	16	18	21	21	20	23	18	21	22	24
燐 鉱 石	8	7	7	9	11	11	10	12	8	7	6	5
その他ドライバルク貨物	65	63	72	85	96	93	107	124	64	76	78	61
合 計	599	615	600	606	707	746	735	794	679	752	788	777
うち { バルクキャリア	396	421	455	490	566	620	663	693	579	610	639	667
兼用船	203	194	145	116	141	126	72	101	100	142	149	110
②トン・マイル(10億トン・マイル)												
鉄 鉱 石	1,506	1,492	1,382	1,244	1,571	1,583	1,585	1,667	1,628	1,840	1,899	1,859
石 炭	746	817	842	860	1,043	1,232	1,341	1,437	1,361	1,465	1,494	1,572
穀 物	502	604	665	698	721	690	589	686	549	569	649	650
ボーキサイト・アルミナ	88	80	71	80	94	90	88	96	78	83	89	105
燐 鉱 石	35	30	34	52	61	58	54	69	46	35	31	32
その他ドライバルク貨物	334	340	384	433	491	469	544	608	313	395	389	305
合 計	3,211	3,363	3,378	3,367	3,981	4,122	4,201	4,563	3,975	4,387	4,551	4,523
うち { バルクキャリア	2,016	2,180	2,435	2,665	3,056	3,210	3,728	3,924	3,339	3,471	3,613	3,804
兼用船	1,195	1,183	943	702	925	912	473	630	636	916	938	719

【表4】タンカー、バルクキャリア船腹量および平均輸送距離の推移

(1) 原油

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	1989	1990
船型	←————— 6万%以上 —————→								5万%以上			
①船腹量(100万%・年央値)												
タンカー	283	279	267	247	232	212	194	192	198	197	201	209
兼用船	46.6	45.6	43.6	41.8	39.6	35.1	32.0	32.1	33.0	33.0	32.0	30.8
②1%当たりの輸送量(t/%)												
タンカー	4.6	4.1	3.4	3.6	3.9	4.1	4.5	4.9	5.0	5.5	6.1	6.0
兼用船	1.7	1.5	2.0	1.9	1.8	2.1	3.9	2.9	3.0	2.2	1.9	3.0
③平均輸送距離(マイル)												
タンカー	5,700	5,300	4,600	4,500	4,350	4,080	4,200	4,250	4,450	4,750	4,800	4,900
兼用船	5,100	5,400	4,450	4,100	3,900	4,050	3,900	4,200	4,850	4,950	5,100	4,750

(注) 1%当たりの輸送量は、原油の総輸送量をタンカー、兼用船の総船腹量で除したものの。

(2) ドライバルク

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	1989	1990
船型	←————— 4万%以上 —————→								5万%以上			
①船腹量(100万%・年央値)												
バルクキャリア	62.8	69.1	80.5	90.1	95.7	104.4	110.3	109.4	90.7	92.3	97.1	103.8
兼用船	48.1	47.1	44.8	43.0	41.0	36.6	33.4	33.6	33.0	33.0	32.0	30.8
②1%当たりの輸送量(t/%)												
バルクキャリア	6.2	6.1	5.7	5.4	5.9	5.9	6.0	6.3	6.4	6.6	6.6	6.4
兼用船	4.2	4.1	3.2	2.7	3.4	3.4	2.2	3.0	3.0	4.3	4.7	3.6
③平均輸送距離(マイル)												
バルクキャリア	5,100	5,200	5,350	5,450	5,400	5,200	5,600	5,650	5,750	5,700	5,650	5,700
兼用船	5,900	6,100	6,500	6,050	6,550	7,250	6,550	6,300	6,350	6,450	6,300	6,500

(注) 1%当たりの輸送量は、乾貨物の総輸送量をバルクキャリア、兼用船の総船腹量で除したものの。

マイルから90年の5,690マイル(8%増)、石炭が5,090マイルから5,400マイル(6%増)、穀物は5,490マイルから5,600マイル(2%増)、ボーキサイト/アルミナは3,900マイルから3,910マイル(0%増)、燐鉱石は3,560マイルから4,350マイル(22%増)へとそれぞれ増大している。(表4参照)

2. 1991年の現状(中間値)

1991年の主要バルク貨物の生産量(または産出量)およびその荷動きに関する動向は、さまざまな様相

を呈している。主要品目の生産状況について91年1月～10月期をみると、原油は26億700万トン(前年同期比1%減)、鉄鋼3億9,870万トン(同2%減)、アルミニウムは1,234万トン(同5%増)となっている。

同時期の地域別原油生産状況は、中東 OPEC 諸国 6億2,100万トン(同4%減)、その他 OPEC 諸国が 3億8,300万トン(同9%増)、米国 3億5,000万トン(同1%増)、ソ連 4億3,500万トン(同9%減)、北海 1億5,300万トン(同3%増)となっている。

【表5】主要バルク貨物の生産量および荷動き量

(1) 生産量 単位：100万トン

品目	地 域	期 間	1990	1991	対前年 同期比
原	中東OPEC諸国	1～10月	651	621	- 4%
	その他OPEC諸国	〃	351	383	+ 9%
	O P E C 計	〃	1,001	1,005	+ 0%
	メ キ シ コ	〃	120	127	+ 6%
	米 国	〃	348	350	+ 1%
油	北 海 運	〃	149	153	+ 3%
	ソ 連 国	〃	479	435	- 9%
	中 国	〃	116	118	+ 1%
	そ の 他 計	〃	410	419	+ 2%
	合 計	〃	2,622	2,607	- 1%
鉄	E C 諸 国	1～10月	120.0	114.7	- 4%
	米 国	〃	74.7	65.7	- 2%
	日 本	〃	91.3	92.9	+ 2%
	韓 国	〃	19.1	21.5	+13%
	その他 I I S I	〃	100.7	104.0	+ 3%
鋼	I I S I 合計	〃	405.7	398.7	- 2%
	アルミニウム	〃	〃	〃	〃
アルミニウム	欧 州	1～10月	2.97	2.94	- 1%
	北 米	〃	4.67	4.93	+ 6%
	ラテンアメリカ	〃	1.46	1.66	+14%
	ア フ リ カ	〃	0.50	0.51	+ 2%
	ア ジ ア	〃	0.93	1.02	+10%
	オセアニア	〃	1.25	1.25	- 0%
合 計	〃	11.77	12.34	+ 5%	

(注) 1. 1991年の一部は推計値。
2. IISI：国際鉄鋼協会

鉄鋼生産の地域別では、EC諸国が1億1,470万トン（同4%減）、米国6,570万トン（同2%減）に減少し、日本が9,290万トン（同2%増）、韓国2,150万トン（同13%）へと増加している。

アルミニウム生産量は合計1,234万トン（同5%増）で、地域的にはラテンアメリカ、アジアで大幅な伸びを示した。

一方、荷動き量については、米国、日本の10月および西欧の8月までの原油輸入量が7億4,100万トン（前年同期比1%増）となったが、地域別にみると、米国2億4,500万トン（同3%減）、日本1億6,200万トン（同7%増）、西欧3億3,400万トン（同2%増）と地域差がみられる。

鉄鉱石主要生産国の輸出量は合計2億1,360万トン（同4%増）で、オーストラリアが9月までで9,450

(2) 荷動き量 単位：100万トン

品目	地 域	期 間	1990	1991	対前年 同期比
原油輸入	米 国	1～10月	254	245	- 3%
	日 本	〃	151	162	+ 7%
	西 欧	1～8月	327	334	+ 2%
	計	〃	732	741	+ 1%
鉄鉱石輸出	ブ ラ ジ ル	1～10月	96.2	94.5	- 2%
	オーストラリア	1～9月	72.4	80.8	+12%
	カ ナ ダ	1～8月	15.1	17.8	+18%
	スウェーデン	1～9月	12.5	11.7	- 7%
	ゴ ー ア	1～10月	8.5	8.8	+ 3%
計	〃	204.7	213.6	+ 4%	
石炭輸出	オーストラリア	1～9月	80.5	91.0	+13%
	米 国	1～8月	54.2	58.2	+ 7%
	南アフリカ	〃	28.3	28.9	+ 2%
	カ ナ ダ	〃	20.9	22.0	+ 5%
計	〃	183.9	200.1	+ 9%	
穀物輸出	米 国	1～9月	70.4	61.0	-13%
	カ ナ ダ	〃	16.7	21.8	+31%
	アルゼンチン	〃	9.6	9.7	+ 1%
	オーストラリア	〃	10.9	12.1	+10%
	E C 諸 国 (第三国向け)	〃	23.4	18.1	-23%
計	〃	131.0	122.7	- 6%	

(注)1991年の一部は推計値。

万トン（同12%増）、カナダが8月までで1,780万トン（同18%増）と大幅に増産している。しかしながら、この増産傾向も年末には世界的な経済停滞を反映して勢いを弱めるものと見込まれている。

主要国の石炭輸出量合計は2億10万トン（同9%増）となり、オーストラリアが9,100万トン（同13%増）と最高の増加を示している。また、一般炭は原料炭に比べて大幅な伸びを示している。

穀物の輸出量は地域的に大きな違いを示しており、最も増加したのがカナダの2,180万トン（同31%増）で、逆に減少の著しかったのがEC諸国（第三国向け）1,810万トン（同23%減）となっている。

なお、鉄鉱石、石炭、穀物のいわゆる3大バルク貨物の合計輸出量は5億3,640万トンで、前年同期に比べ3%の増加となっている。（表5参照）

GMDSSの導入で
使命を終える
モールス信号「SOS」。

これまでの国際的な海上遭難安全制度では、主として500キロヘルツの周波数を利用したモールス通信が使われていた。しかしこの方式には、特殊技能をもつ専門の通信士が必要であることや、昼間200マイル程度の範囲しか交信できないという欠点があった。

この二つの欠点を克服した全世界的な海上遭難安全制度が、GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System)。従来、モールス通信で行われていた遭難・安全通信の自動化を図るもので、1992年2月からスタートした。

この制度を支えるのは、衛星通信装置、中波・短波・超短波の電話やテレックス送・受信機、遭難警報や遭難通報を自動送信する非常用位置指示無線標識(EPIRB)、ナブテックス受信装置などを組み合わせた複合的なシステム。

これにより遭難信号の送・受信の自動化や無線電話による情報交換が簡単にできるようになるうえ、短波通信や衛星通信の利用で交信範囲が大幅に広がることもあって、万一の際には、陸上主導の広範囲な救助体制がとれるようになった。

1992年4月、客船タイタニック号によって初めて使用された「SOS」のモールス信号も、この制度が完成実施される1999年2月でついにその使命を終える、と思えば一沫のさびしさは残る。しかし、これによって今後の海上安全・人命救助のシステムが飛躍的に改善されることを考えれば、



この新制度の導入、海運界にとってまさにエポックメイキングな出来事といえるだろう。

鉄鉱石も石炭も積む
特技の秘密は
ジャンピングロード。

わが国の鉄鉱石輸入では、鉄鉱石専用船のほか、鉄鉱石と原料炭のいずれも積める鉱/炭兼用船が用いられることが多い。鉱/炭兼用船は構造面からみれば、比重の大きい鉄鉱石を積むために、船倉の一部が強化されている以外は、荷崩れを防ぐためのトップサイドタンクをもつ点など一般ばら積み船(バルクキャリア)と何ら変わるところがない。

しかし船倉容積が、船倉中央部のスペースだけを使っている鉄鉱石専用船よりも大きいため、石炭なら船倉に満載できても、比重が大きい鉄鉱石では、全船倉に満載すると満載喫水線をはるかにオーバーしてしまう。それを避けるためにすべて

の船倉に少しずつ積み付けると、今度は重い鉄鉱石がすべて船体下部に集まって、ボトムヘビーと呼ばれる不安定な状態になり、横揺れが激しくなる。

そこでとられるのがジャンピング・ロード (jumping load) またはオルタネートロード (alternate load) と呼ばれる方法だ。一つおきの船倉に、鉄鉱石を強度上許される限度内でなるべく上まで積み付け、残りの船倉は空にしておく。これによってボトムヘビーの問題を解消することができるわけだ。もちろん鉄鉱石を積み付ける船倉は設計段階であらかじめ決まっており、この部分は部材や構造面で他の船倉より強化されている。

こうした工夫によって遠い外国からの効率的な原材料輸入を可能にした鉱/炭兼用船は、鉄鉱石専用船とともに、世界有数の鉄鋼生産国日本の、旺盛な食欲を今日も支え続けている。

「ギャング」の意味は 海と陸とでこんなに違う。

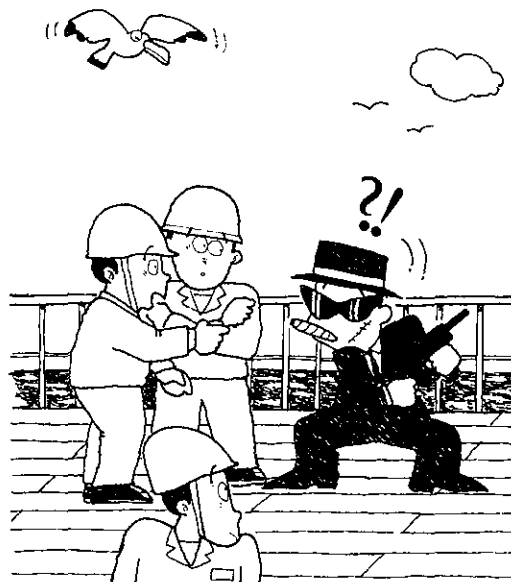
陸の世界で「ギャング」といえば、黒いサングラスにマシンガンの悪者として解されるのが普通。しかし海事用語の世界では、ギャング (gang) は「船内荷役作業員のグループ」、「港湾労働者の一団」を意味し「悪党」というような意味はまったく持っていない。現在では、主に「荷役作業員の1ユニット」を意味する用語として使われている。

もともとの語源はドイツ語やオランダ語で「行進」、「行列」を意味する言葉。これから派生して、行進や行列をする集団をギャングと呼ぶようにな

った。オランダ語では、現在でも gang は「行進」、「歩調」、「通路」の意に用いられるが、こうしたオランダ語が、船員の交流を通じてイギリスに渡り、海事用語としての「船内荷役作業員のグループ」を意味するようになったようだ。

このほかにも gangboard (船と陸または埠頭の間を渡された踏み板)、gangway (舷門) など、本来の「通路」を意味する海事用語としても使われている。

悪者の方のギャングも同じ語源だが、どうしてこういう使われ方になったかは定かではない。たぶん gang of thieves (盗賊団) といった表現から、gang の部分だけが独立して悪者の意味をもつようになったのだろう。ともあれ、海と陸とで、これほど意味が違ってしまふ言葉もめずらしい。



海運日誌 (1月)

9日 来日中のブッシュ米大統領と宮沢首相は首脳会談を行ったあと、日米協力の促進をうたった「東京宣言」と市場開放措置を具体的に明記した「行動計画(アクションプラン)」を発表した。

◎ 運輸省海上技術安全局が平成3年(1月~12月)の新造船建造許可実績を発表。それによると、179隻、720万4,000% (前年比35.6%減)となった。また、同時に発表された平成3年12月分の新造船建造許可実績によると、22隻、82万2,000% (前月比5.5%減)、契約船価は1,163億円となった。

17日 大阪商船三井船舶と川崎汽船は、日本/シンガポール・マレーシア航路での協調(スペースの相互融通)を2月から開始すると発表した。

20日 国民の祝日「海の日」制定推進会議(議長・永井典彦日本海事広報協会会長)は幹事会を開催し、要望書の内容と要望先(関係大臣ならびに政党代表者など)を決定した。

◎ 日本船舶輸出組合が1991年(1月~12月)の輸出船契約実績を発表。それによると、109隻、587万9,000% (前年比11.2%減)となった。

21日 太平洋航路安定化協定(TSA)は東京で総会を開催し、①北米東航の同盟の運賃修復案に対する支持を確認、②3月~5月期の船腹凍結率は現在の平均14%を維持することで合意した。

◎ 大蔵省が発表した1991年の貿易統計(通関速報ベース)によると、輸出は3,145億9,900万ドル(前年比9.6%増)、輸入は2,363億6,600万ドル(同0.7%増)で、貿易黒字は782億3,200万ドル(同50.0%増)となった。また、同時に発表

された91年12月の貿易統計によると、貿易黒字は100億743万ドル(前年同月比84.1%増)で、1カ月の貿易黒字額としては過去最高となった。

◎ 通産省が平成3年(1月~12月)の輸出確認・輸入報告統計を発表。それによると、輸出額は39兆7,945億円(前年比2.6%増)、輸入額は27兆1,474億円(同7.9%増)となった。

24日 当協会と日本造船工業会は、トップ会談を行い、両業界が協力して船舶解撤の推進策を検討していくことを確認し、共同の検討委員会を設置することを申し合わせた。

28日 海上安全船員教育審議会船舶職員部会は20条問題小委員会を開催し、外航船6隻の20条特例措置を承認した。これにより、外航の新マルシップ混乗船の合計は50隻(新造船15隻、既存船35隻)となった。(P.17内外情報2参照)

30日 日本自動車工業会が1991年(1月~12月)の自動車輸出概況を発表。それによると、四輪車の輸出台数は575万3,387台(前年比1.3%減)となった。

31日 奥田運輸大臣は、海運造船合理化審議会・内航部会に対し「今後の内航海運対策のあり方」を諮問した。諮問は中長期的な内航海運政策の基本的考え方を問うもので、特に船腹調整制度見直しを強調している。

1月の対米ドル円相場の推移

高 値 123.30円(21,23日)

安 値 128.20円(16日)

平 均(月間) 125.03円

(注) 銀行間取り引きによる

1 月定例理事会の様相

(1月22日、日本船主協会役員会議室において開催)

当面する海運問題について

1. 平成4年度海運関係予算について

(本誌1992年1月号P.6 海運界の動き2参照)

広報委員会関係報告事項

1. 平成4年度海運講習会の開催について

当協会では、会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人としての門出を祝すとともに海運人として必要な心構えを育成する目的で、昭和32年から海運講習会を実施してきた。本年度は47社から427名と多数の受講希望があったため、会場の都合により昨年同様、総合職(男性192名、女性2名、合計194名)と一般職(女性のみ233名)に分けて各一日ずつ実施することとし、来る3月26日(木)と27日(金)にそれぞれ海運ビル2階大ホールで開催する。

講師ならびに講演内容は、以下のとおりである。

(敬称略)

3月26日(木)(総合職)

会長 挨拶

日本船主協会 会長 根本 二郎

最近の海運行政

運輸省海上交通局 和田 敬司
海運産業課長

日本海運の現状と将来

日本船主協会 副会長 轉法輪 奏

世界経済と日本の役割

日本経済新聞社 栗原 宣彦
論説委員

船長 雑感

日本郵船 船長 未定

海事資料センター利用案内

海事産業研究所 菊川 秀夫
海事資料センター部長

映画「日本の海運」

3月27日(金)(一般職)

会長 挨拶

日本船主協会 会長 根本 二郎

日本海運の役割と現状

日本船主協会 大西 章敬
常務理事・調査広報部長

からだと心の健康管理

マネージメント・サービス 三木 尚子
センター取締役部長
コンサルタント

世界の中の日本・日本人

T V キ ャ ス タ ー 小池ユリ子

船長 雑感

大阪商船三井船舶船長 未定

映画「日本の海運」

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

タンカーの事故時の油流出を抑制するため、IMOは海洋汚染防止条約の附属規則を改正すべく、MEPC(海洋環境保護委員会)を中心に審議を進めている。

船協だより

新造タンカーについては、二重船殻化を図る方向が固まりつつあるが、現存船については、各国意見が大きく分かれているため、その調整努力が重ねられている。昨年11月にジェノアで開催されたMEPC中間会合では、①個々のタンカーの仮想油流出係数を算出して、これを改善する措置 ②船舶検査の強化により対応する措置 ③一定船齢以降は構造上または運航上の改善を図る措置の3グループにより、規則改正案のたたき台が一応成案された。

その後、各グループは3月2日より開催予定の次回MEPCへ提出すべく、さらに非公式に調整を進め、改正案作りを行った。

わが国が参加する第3グループは、1月10日に非公式会合を持ち、共同提案の最終案をまとめるべく調整を図った。その結果、従来よりわが国が主張する「船齢24年以降改造」の考え方に、賛同が得られ、デンマーク、ドイツ、日本、オランダ、英国の5カ国による共同提案文書が固まり、正式に提出されることとなった。当協会は、この会合に参加し、上記結論の誘導に積極的な役割を果たした。

その要旨は、二重船殻要件の適用をPRE-MARPOL船（EE/EN船）は24歳、POST-MARPOL船（NN船）は26歳まで猶予するものである。さらに、二重底または船側におけるバラストタンク等の防油的配置比率により、最長30歳まで二重船殻要件の適用猶予を可能とするものである。

現在、共同提案の支持を得るべく働きかけが進

められているが、共同提案国以外にイタリア、フランス、スペイン等の協力が得られそうな感触である。

なお、当委員会は、わが国等の共同提案に対する反応、第1、第2グループ等の動向などを確認しつつ、次回MEPCに向けて、対応することとしている。

労務委員会関係報告事項

1. 平成4年度船員保険特別会計予算案について
(P.18内外情報3参照)

調査統計委員会関係報告事項

1. 日本商船船腹統計1991の発行について
(P.4調査・統計資料参照)

外航船舶解撤促進特別委員会 関係報告事項

1. 船舶解撤促進に向けての今後の対応について
当委員会は昨年9月の第1回会合以降、幹事会を中心に、船舶解撤促進の問題点、進め方等について検討を行い、「今後のスケジュール」を作成した。

その内容は、当協会および日本造船工業会の両業界共同による検討機関（SC：Steering Committee 仮称）を設け本格的な検討を進め、本年6月ごろにはSCメンバーを中心とした船舶解撤調

船協だより

査団を派遣し、船舶解撤ヤード候補地選定のための情報収集を行うとともに、船舶供出スキームについても併せ検討し、関係各国、関係業界への働きかけに資する船舶解撤事業化の青写真作りを行っていくというものである。

また、このスケジュールに直接関係はないが、2月25日に運輸省海上技術安全局が主催する近隣関係諸国との意見交換会である「船舶の解撤に関する国際シンポジウム」に参加し、世論喚起を図っていきたいと考えている。

今後は、まず早急に造船工業界との間でこの「今後のスケジュール」について確認をした上で、SCが中心となって検討を進め、関係業界や日本政府、さらに国際機関等への積極的な働きかけを行っていくこととしている。

海運関係の公布法令

- ㊦ 船舶設備規定等の一部を改正する省令
(運輸省令第3号、平成4年1月18日公布、2月1日施行)
- ㊦ 危険物船舶運送及び貯蔵規則等の一部を改正する省令
(運輸省令第5号、平成4年1月27日公布、2月1日施行)
- ㊦ 電波法第50条第1項の第3種局甲に係る船舶の範囲を定める政令を廃止する政令
(政令第16号、平成4年1月29日公布、2月1日施行)
- ㊦ 無線従事者の操作の範囲等を定める政令の一部

を改正する政令

(政令第17号、平成4年1月29日公布、2月1日施行)

- ㊦ 電波法関係手数料令の一部を改正する政令
(政令第18号、平成4年1月29日公布、2月1日施行)

陳情書・要望書等 (1月)

宛先：法務大臣

件名：ヘグ・ウィスビー・ルールの国内法制化に関する要望について

要旨：ヘグ・ルール成立後40余年の経過に伴う経済情勢の変化等を勘案したヘグ・ウィスビー・ルールは、先進海運国等でも、既に実施されており、わが国貿易業界にとっても同ルールの実施は望ましいことから、その批准、関係国内法の整備を要望した。

国際会議の開催予定 (3月)

I M O第32回海洋環境保護委員会

3月2日～6日 ロンドン

I M O第66回法律委員会

3月16日～20日 ロンドン

国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会第35会期

3月16日～20日 ジュネーブ

I M O第35回設計設備小委員会

3月23日～27日 ロンドン

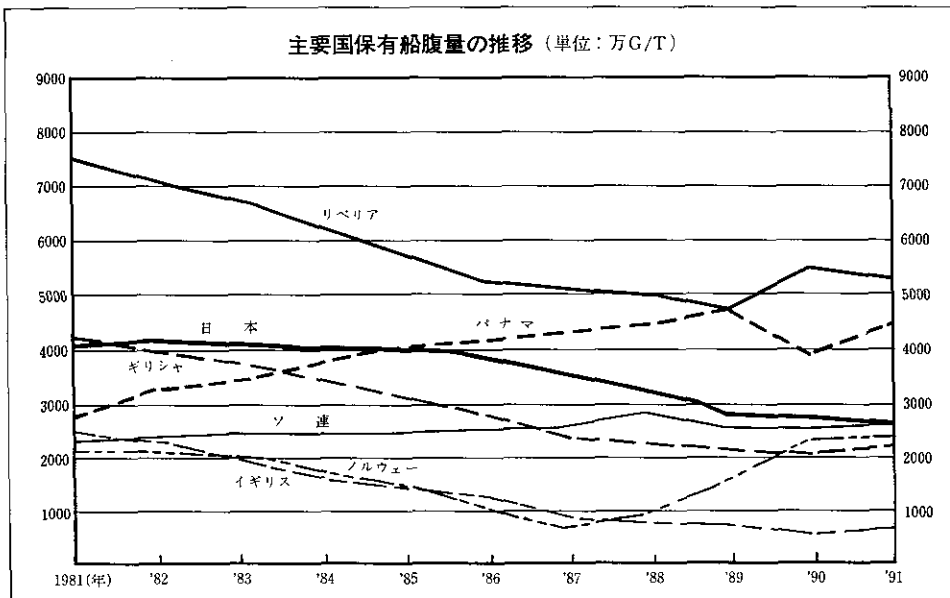
船協だより

会議日誌 (1月)

- | | | | |
|-----|--|-----|--------------------------------------|
| 7日 | 船内食料研究会 | 20日 | 工務委員会／同専門委員会合同会議
労務委員会／同専門委員会合同会議 |
| 9日 | 法規小委員会 | 21日 | 海務委員会／同専門委員会合同会議 |
| 10日 | 保船幹事会
啓水会 | 22日 | 定例理事会
常任理事会／政策委員会合同会議
総務委員会 |
| 13日 | 船員対策特別委員会
新造船幹事会 | 23日 | 京浜地区船主会
電波研究会 |
| 14日 | 保険幹事会 | 24日 | 船協月報編集会議
啓水会 |
| 16日 | 総務幹事会 | | 労務懇話会 |
| 17日 | 海務幹事会
船員保険制度専門委員会
啓水会
船員経理研究会 | 27日 | 保険幹事会
危険物小委員会 |
| | | 28日 | 保険委員会／同幹事会合同会議 |
| | | 31日 | 船員対策特別委員会幹事会 |

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移	36
	2・日本商船船腹量の推移	36
	3・わが国国外航船腹量の推移	36
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)	37
	5・わが国造船所の工事状況	37
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量	38
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量	38
	8・不定期船自由市場の成約状況	38
主要航路の成約運賃	9・原油(ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)	39
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)	40
	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)	41
運賃指数	12・タンカー運賃指数	42
用船料指数	13・貨物船用船料指数	43
係船船腹	14・係船船腹量の推移	44
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移	45
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	46
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入	46
内 航 海 運	18・内航船の船腹量	47
	19・国内輸送機関別輸送状況	47
	20・内航海運の主要品目別輸送実績	47



= 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
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
1991	80,030	436,027	2.9	6,768	138,897	3.0	5,201	135,885	2.0	68,061	161,245	3.6

(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未満のものは客船を含む。

3・わが国外航船腹量の推移

年	合計				日本船				外国用船			
	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率
1975	2,469	59,489	105,100	—	1,317	33,486	58,040	—	1,152	26,003	47,060	—
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
1984	2,135	57,015	97,756	▲1.7	1,055	33,249	55,350	▲4.1	1,080	23,766	42,409	1.7
1985	2,435	62,161	105,652	8.1	1,028	33,470	55,512	0.3	1,407	28,691	50,140	18.2
1986	2,249	55,474	91,690	▲13.2	957	30,809	50,377	▲9.3	1,292	24,665	41,314	▲17.6
1987	2,082	54,514	88,736	▲3.2	816	28,200	45,528	▲9.6	1,266	26,314	43,208	4.6
1988	2,127	55,369	89,054	0.4	640	24,582	39,768	▲12.7	1,487	30,787	49,286	14.1
1989	2,002	55,168	87,937	▲1.3	532	21,691	35,260	▲11.3	1,470	33,477	52,677	6.9
1990	1,992	57,316	91,200	3.7	449	20,406	33,163	▲5.9	1,543	36,910	58,036	10.2

(注) ①運輸省海上交通局による2000G/T以上の外航船。
②対前年伸び率はD/Wによる。

= 造 船 =

4・世界造船状況（進水・建造中・未着工）

区分	期間・時点	合計			タンカー		バルクキャリア		一般貨物船		漁船・その他	
		隻数	千G/T	伸び率	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
進水船舶	1986	1,487	14,727	14.6	119	3,512	167	6,091	244	3,242	957	1,881
	1987	1,438	9,621	▲ 34.7	144	3,083	101	2,546	146	2,548	1,088	1,444
	1988	1,535	11,802	22.7	162	4,542	65	2,784	178	2,819	1,130	1,657
	1989	1,450	12,721	7.8	159	5,362	92	3,624	189	1,986	1,010	9,358
	1990	1,472	14,680	15.4	134	4,583	114	5,160	282	2,967	942	1,970
	1990 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
	1991 II	423	4,863	20.4	53	2,494	14	545	86	1,166	270	658
	1991 III	350	4,138	▲ 14.9	44	2,139	16	708	86	922	204	369
	建造中船舶	1986	1,292	11,051	▲ 25.0	99	2,630	125	4,333	157	2,220	911
1987		1,210	9,694	▲ 12.3	123	3,493	62	2,204	147	2,469	878	1,528
1988		1,288	11,622	19.9	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409
1989		1,275	12,452	7.1	133	4,338	84	3,552	207	2,026	851	2,536
1990		1,291	13,569	6.6	148	5,617	78	3,081	231	2,133	834	2,738
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
1991 II		1,222	14,191	3.9	162	6,623	59	2,090	228	2,730	773	2,748
1991 III		1,264	15,247	7.4	184	7,404	57	2,059	274	3,124	749	2,660
未着工船舶		1986	876	10,313	▲ 7.4	89	3,968	69	2,814	135	2,104	583
	1987	827	12,848	24.6	120	6,236	58	2,229	174	2,345	475	2,038
	1988	940	12,931	0.6	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526	1,678
	1989	1,177	18,603	43.9	160	7,495	123	4,841	342	4,213	552	2,054
	1990	1,342	26,221	▲ 9.2	234	15,039	90	3,454	417	5,331	601	2,397
	1990 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
	1991 II	1,202	25,380	5.1	227	14,077	77	3,523	367	4,574	531	3,306
	1991 III	1,169	25,301	▲ 0.3	214	13,284	103	4,536	303	4,043	549	3,438

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

5・わが国造船所の工事状況

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

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

＝ 海上荷動き量 ＝

6・世界の主要品目別海上荷動き量

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

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

7・わが国の主要品目別海上荷動き量

年	1986年			1987年			1988年			1989年			
	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	
石油	原油	164.0	▲ 3.6	17.1	160.5	▲ 2.1	16.7	166.9	4.0	16.0	178.0	6.6	15.7
	石油製品	32.6	20.6	10.7	41.8	28.2	13.4	45.8	9.6	14.1	49.2	7.2	14.7
	計	196.6	▲ 0.3	15.6	202.3	2.9	15.8	212.8	5.1	15.6	227.2	6.8	15.5
乾貨物	鉄 鉱 石	115.2	▲ 7.5	37.0	112.0	▲ 2.8	36.2	123.4	10.2	35.5	127.6	3.4	35.7
	石 炭	91.3	▲ 1.8	33.1	92.6	1.4	34.0	104.2	12.5	34.3	104.9	0.7	33.3
	穀 物	31.9	1.0	19.3	32.6	2.2	17.9	32.7	0.3	16.7	31.7	▲ 3.0	16.3
	その他	224.8	▲ 0.6	16.4	235.7	4.8	17.0	258.3	9.6	17.7	262.4	1.6	17.0
計	463.2	▲ 2.5	21.8	472.9	2.1	21.7	518.6	9.7	22.5	526.7	1.6	21.9	
合計	659.8	▲ 1.9	19.5	675.1	2.3	19.5	731.4	8.3	19.9	753.8	3.1	19.4	

(注) ①運輸省海上交通局調べによる。②各品目とも輸出入の合計である。③LPG LNGはその他に含まれる。

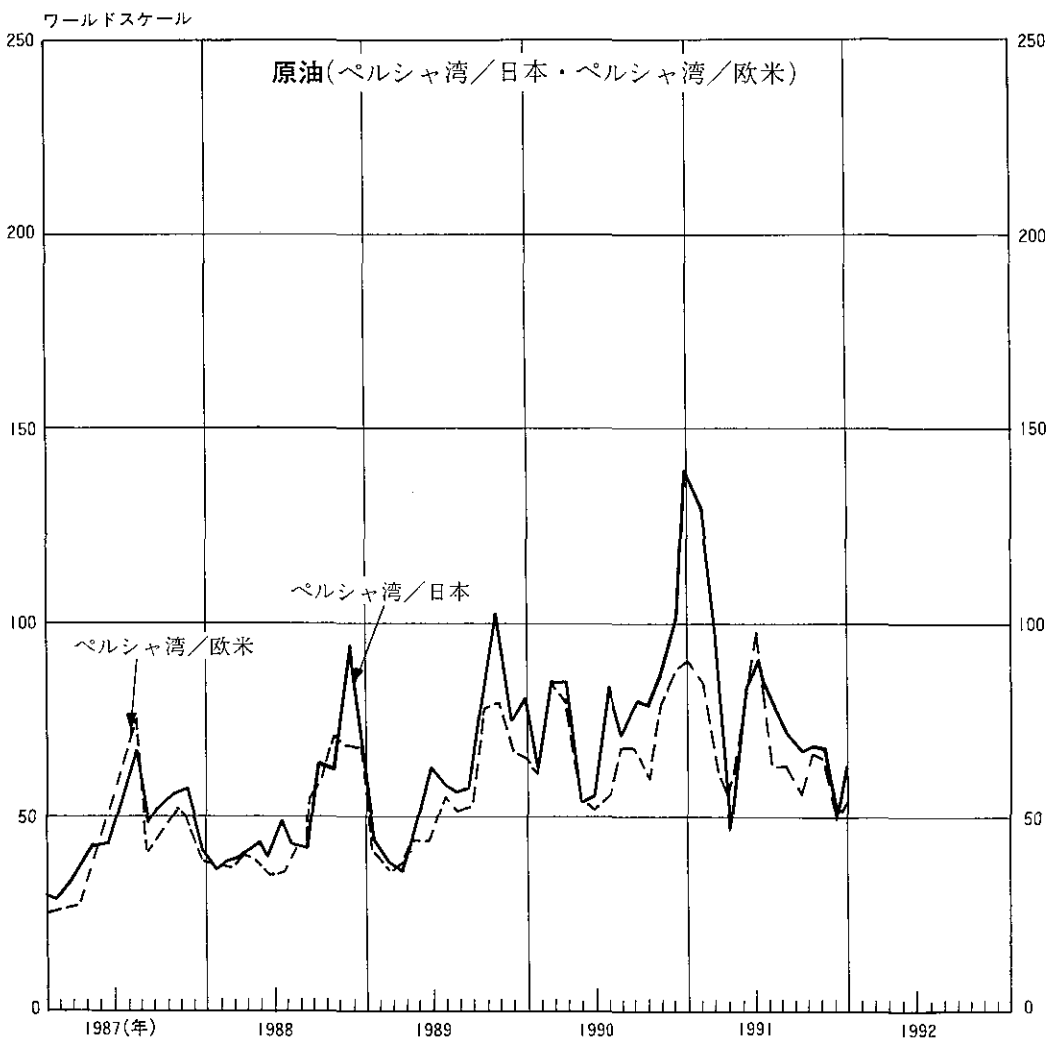
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	シングル 航 海	連続航海	合 計	品 目 別 内 訳							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
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	125,502	2,462	123,040	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1991 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
12	9,658	244	9,902	2,694	3,070	3,709	24	240	144	21	5,794	1,002

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

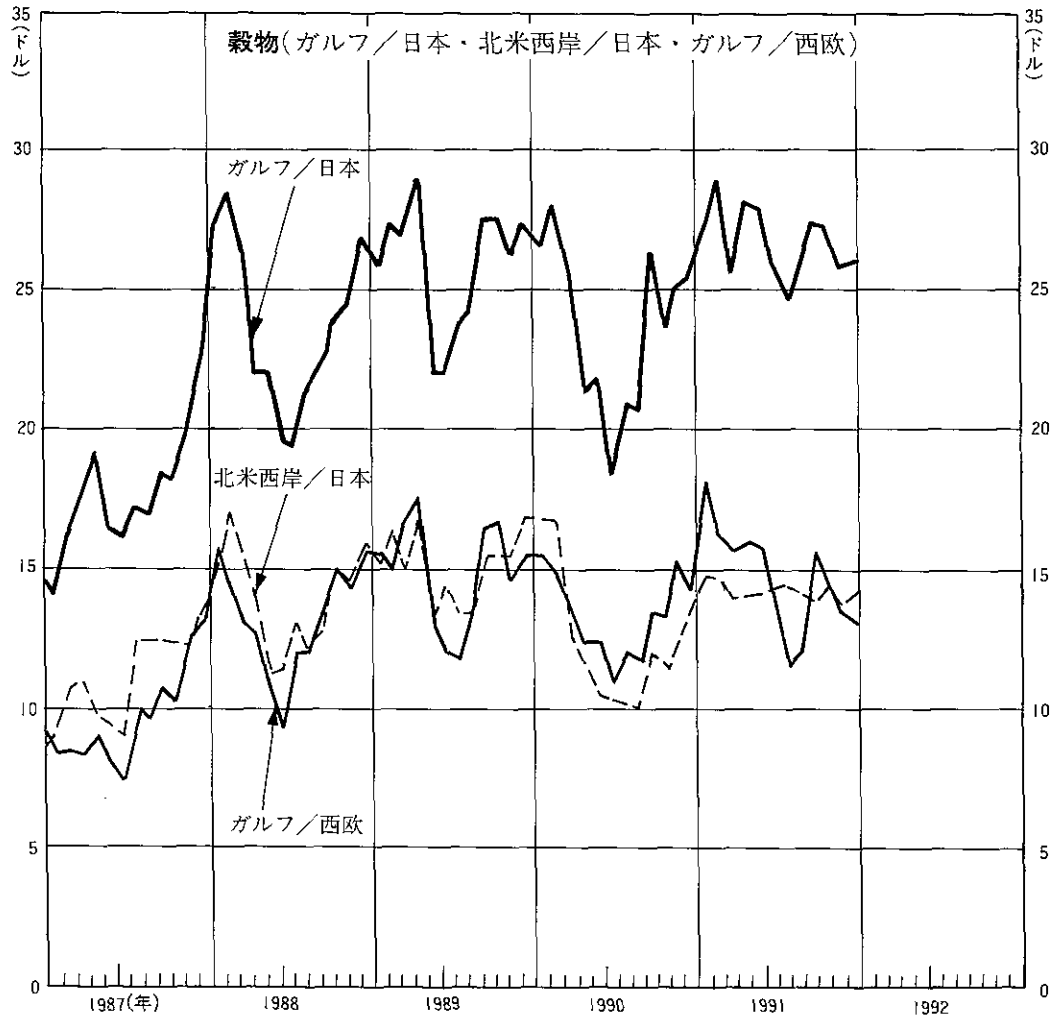
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・原油(ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	1990		1991		1992		1990		1991		1992	
	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	80.00	46.50	140.00	80.00	62.50	37.50	65.00	47.25	90.00	59.50	54.00	33.00
2	60.50	55.00	129.00	85.00			60.00	46.00	87.50	61.00		
3	85.00	75.00	95.00	62.50			85.00	70.00	61.00	52.50		
4	85.00	57.50	47.50	37.75			82.50	49.50	52.50	35.00		
5	52.50	48.50	87.50	35.00			56.00	45.00	73.75	45.00		
6	55.00	51.00	90.00	82.50			52.50	47.50	90.00	69.50		
7	82.50	52.50	80.00	52.50			55.00	50.00	62.50	49.00		
8	70.50	47.50	71.00	62.75			67.50	50.00	62.50	52.00		
9	79.00	54.50	66.00	46.50			67.50	52.50	55.00	45.00		
10	78.00	51.00	68.00	57.50			60.00	46.50	66.25	49.00		
11	88.00	65.00	67.50	52.50			77.50	48.00	64.00	49.50		
12	100.00	87.50	49.50	39.00			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。

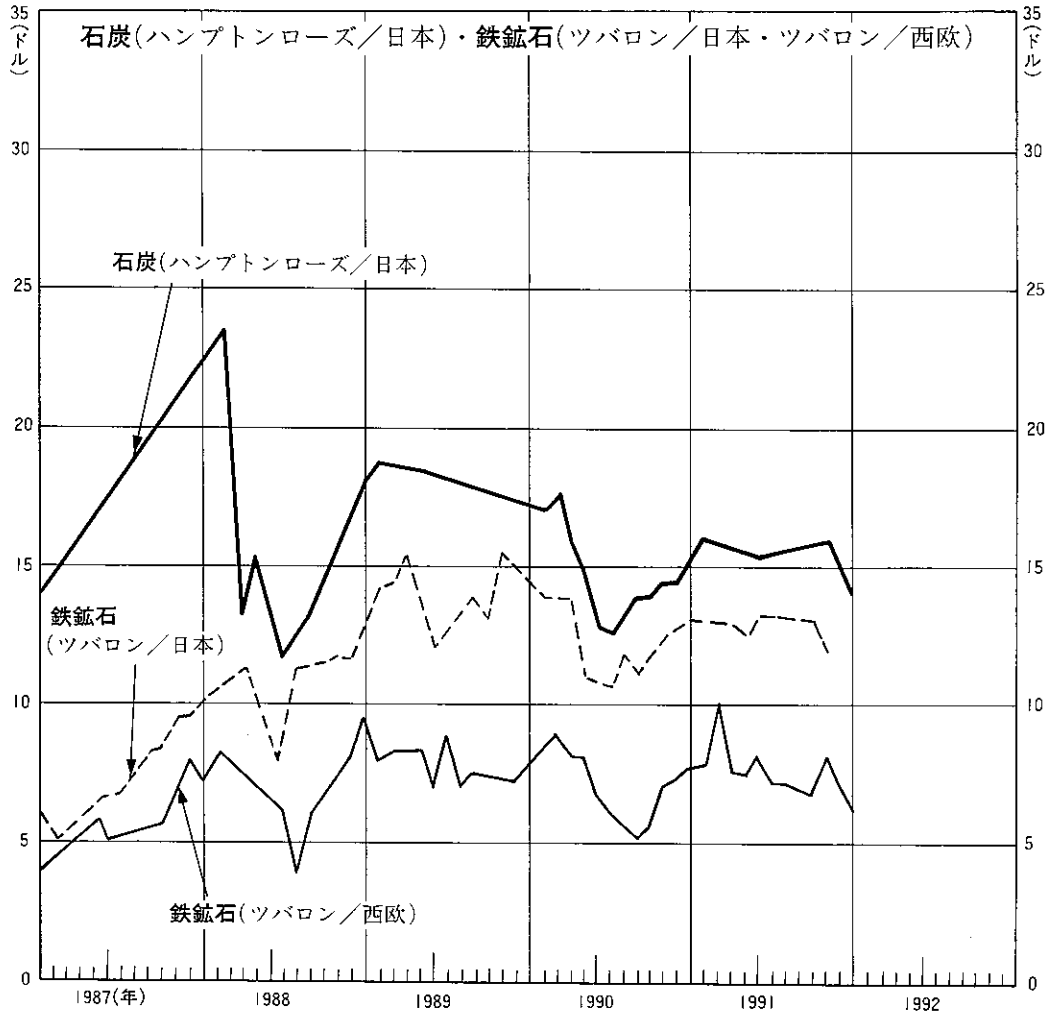


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（単位：ドル）

月次	ガルフ／日本				北米西岸／日本				ガルフ／西欧			
	1991		1992		1991		1992		1991		1992	
	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	25.50	25.00	26.00	23.00	13.65	12.90	14.25	13.75	14.20	13.00	13.00	11.89
2	27.25	25.00			14.80	14.40			18.25	14.00		
3	29.00	23.25			14.60				16.32	15.92		
4	25.50	22.00			14.00	12.75			15.76	13.00		
5	28.25	23.00			—				16.00	13.53		
6	28.00	24.00			14.25				15.79	13.99		
7	26.00	23.00			—				13.82	11.15		
8	24.75	23.50			14.50	12.00			11.51	10.25		
9	26.25	25.00			—				12.00	10.00		
10	27.50	25.75			14.00				15.61	11.74		
11	27.25	24.00			14.35	14.25			14.76	13.50		
12	25.75	24.25			13.75				13.50	11.34		

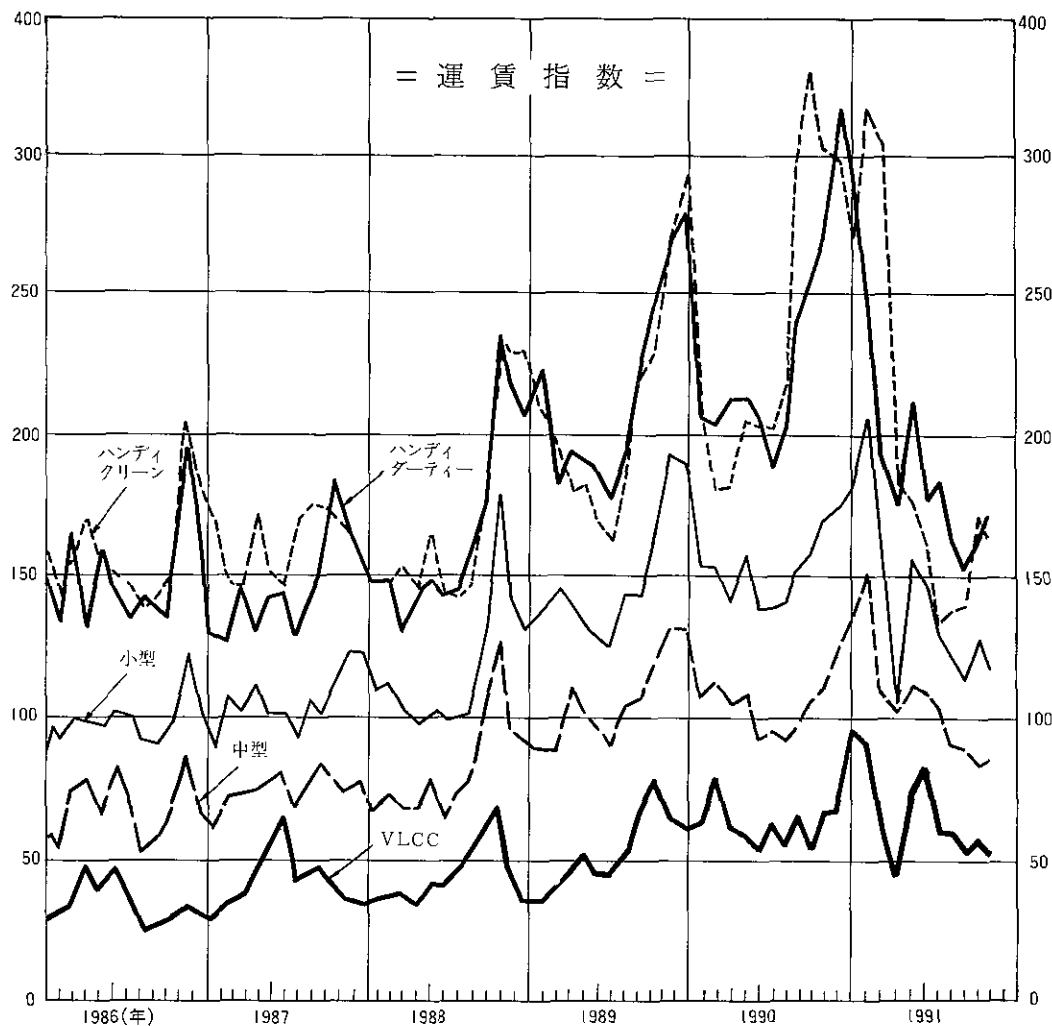
（注）①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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)			
	1991		1992		1991		1992		1991		1992	
	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	14.00		13.00	12.50			7.75	7.50	6.35	5.60
2		16.25							7.90	7.60		
3									10.25	7.50		
4					12.90	12.30			7.65	7.50		
5						12.50				7.55		
6		15.50			13.25	12.00			8.20	7.25		
7					13.25	12.00			7.25	7.10		
8									7.25	6.25		
9						13.15						
10						13.10				6.85		
11	15.95	13.50				12.00			8.15	6.75		
12										7.00		

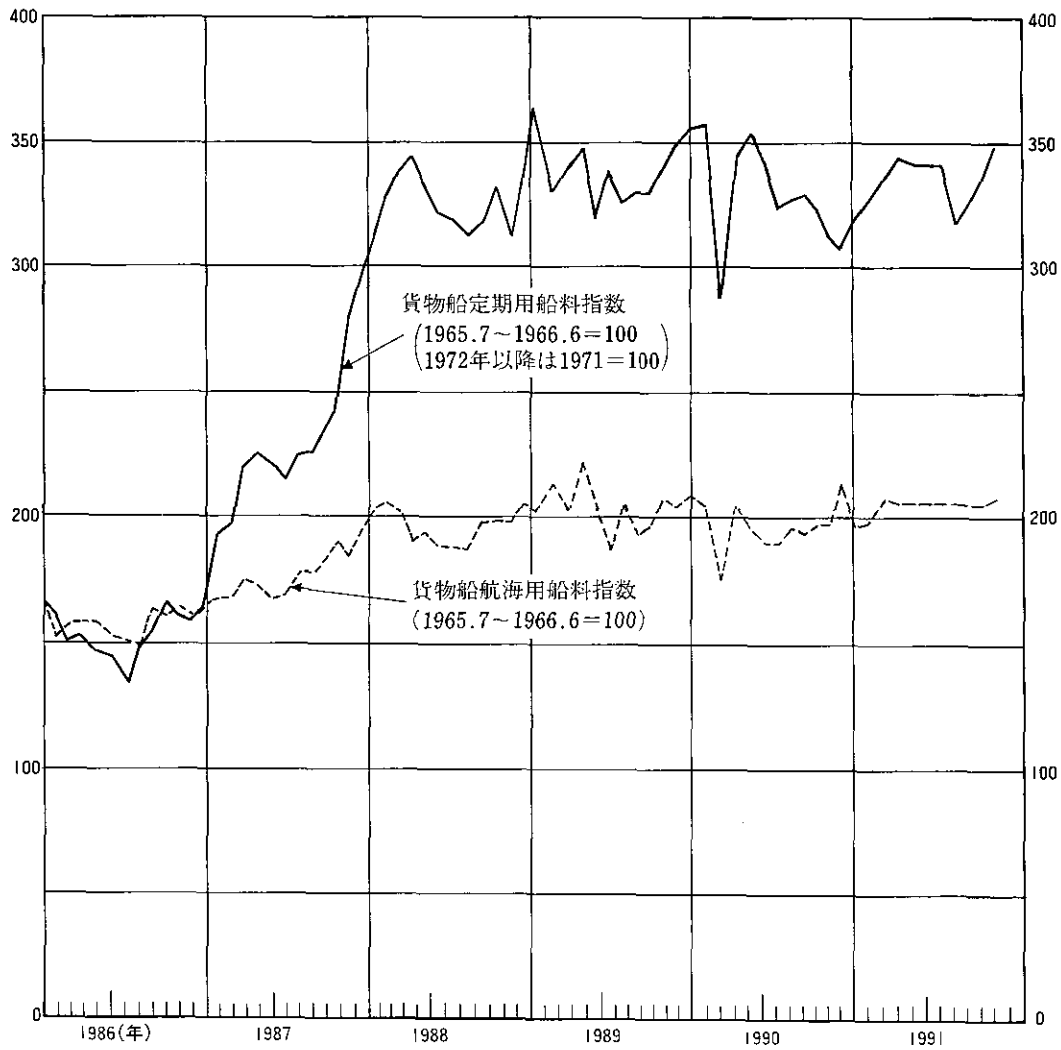
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも10万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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	53.0	87.2	119.1	173.1	165.1
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。

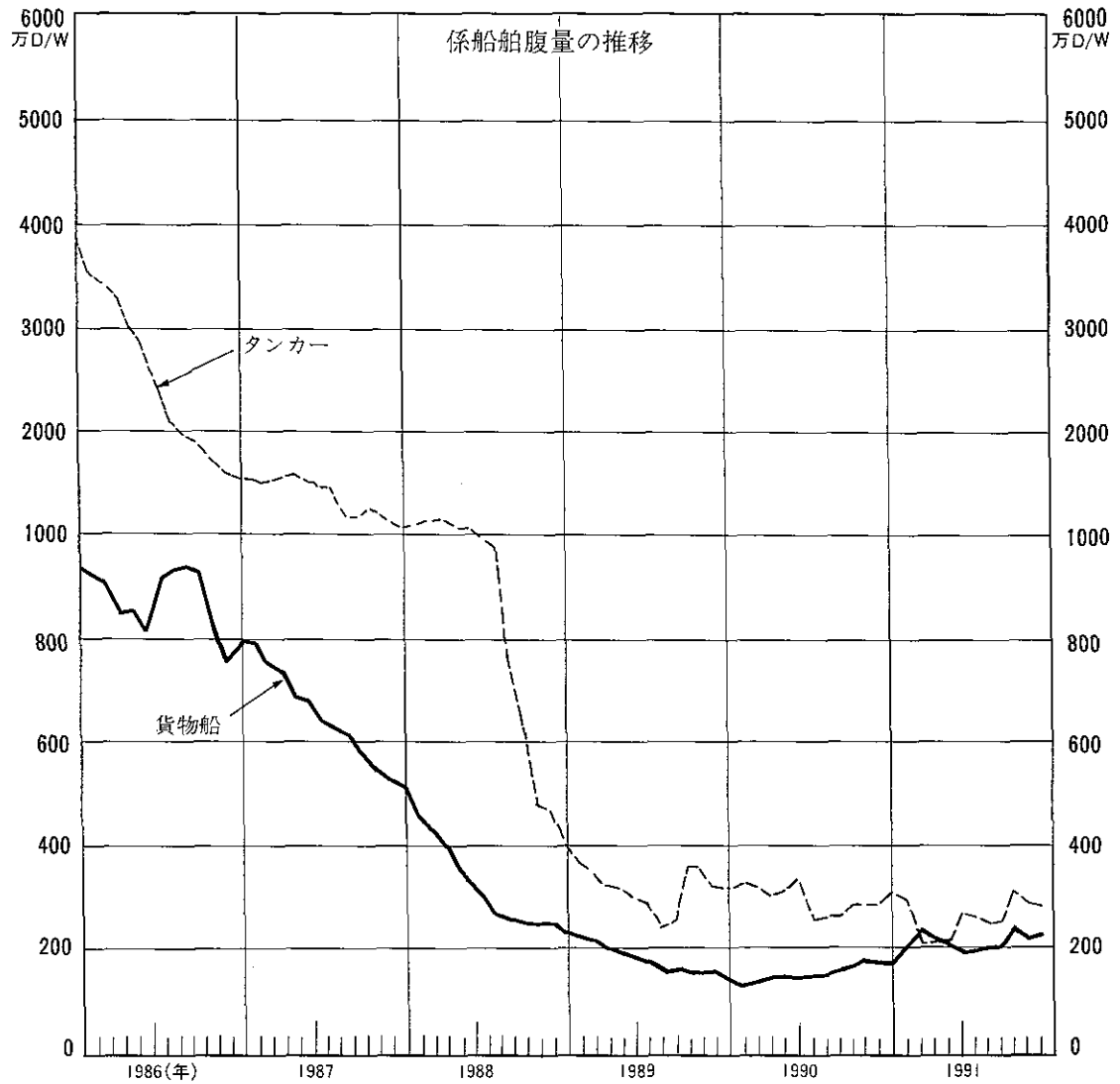


13・貨物船用船料指数

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	208.0	159.3	242.9	333.0	338.0	311.4	349.0
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ipp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 ＝

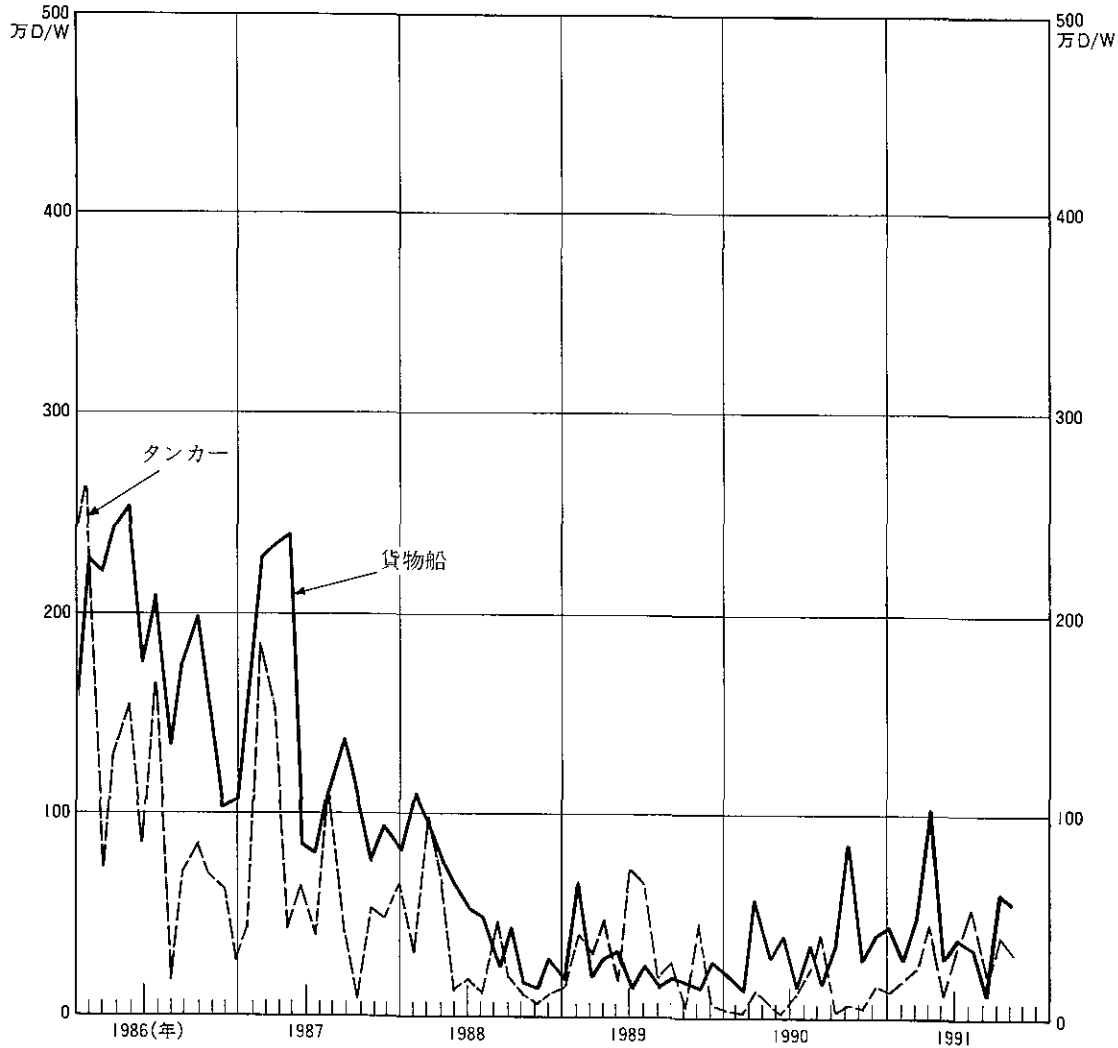


14・係船舶腹量の推移

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	288	1,706	2,264	47	1,522	2,807

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

＝ スクラップ船腹 ＝



15・スクラップ船腹量の推移

月次	1989						1990						1991					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	40	223	172	9	253	145	35	132	192	6	23	34	23	270	446	2	63	118
2	100	437	660	17	216	402	20	167	125	2	4	2	20	183	278	—	—	—
3	20	134	174	9	174	303	69	362	568	9	65	117	38	291	479	8	129	233
4	18	189	276	3	229	461	39	205	284	10	36	55	53	614	1,006	6	228	447
5	79	226	299	16	85	150	37	255	391	3	9	14	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	232,347	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 鋁 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 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	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン
1980	貨物	物送	船	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9	
				2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2	
				8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7	
1985	貨物	物送	船	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6	
				2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5	
				8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5	
1989	貨物	物送	船	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲ 12.3	7,067	2,526	0.6	97.7	
				2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7	
				8,250	3,610	0.1	1,218	60	▲ 13.0	9,468	3,670	▲ 0.2	98.4	
1990	貨物	物送	船	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0	
				2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7	
				8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲ 11.7	9,842	3,696	0.7	98.5	
1991	貨物	物送	船	4,515	1,554	▲ 38.0	1,060	45	▲ 10.0	5,575	1,599	▲ 37.5	97.2	
				2,308	1,146	1.0	31	2	▲ 33.3	2,339	1,148	0.9	99.8	
				6,823	2,700	▲ 25.9	1,091	47	▲ 11.3	7,914	2,747	▲ 25.7	98.3	

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

19・国内輸送機関別輸送状況

年 月	輸 送 量 (百万トン)					輸送トンキロ (億万トンキロ)				
	内航海運	鉄 道	自 動 車	国内航空	計	内航海運	鉄 道	自 動 車	国内航空	計
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
1990年度	575	87	6,114	0.87	6,777	2,446	272	2,742	8	5,468

(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	65,912	14.6	64,284	13.7	36,188	20.2	35,205	18.3
非 鉄 金 属	82,074	18.2	90,560	19.3	39,533	22.0	47,121	24.6
砂 利	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	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

プロの意識とは何か。「常に最高のコンディションで最高の技術を提供する義務がある」と意識することである。セ、パ両リーグにまたがる日本一、西武ライオンズ監督4年の任期中リーグ優勝3回、連続日本一を達成した智将広岡達朗氏はその著作『意識革命のすすめ』で、西武の監督に就任してから、西鉄ライオンズ以来の大まかな野球、ムラのあるプレーを続けている選手たちの意識をどうやって改革したかを中心に書いている。

それまでスポーツの世界で主流であった根性や精神主義ではなく、合理的、科学的でかつ自主的な本人の意識革命を通じて、闘う組織集団が結成されていく過程がみとめられる。

「常に」ということが私たちに大切に見える。ムラ気や例外が

あってはならない。

投手にはローテーションをはっきり申し渡して、たとえその日調子が悪くても必ず投げさせる。負けてもいいから必ず使う。そうすることで最高のコンディションを守らねばならないことを自他ともに認識させる。プロはとにかくムラがあってはならない。エースといえども手抜きをした時は容赦なくはずす。

野手にも投げたゴロを拾わせるという基本練習から初めて実戦同様の訓練をくり返す。しかし、それは決してかつての「オレについてこい」式ではない。むしろ、ひとりひとりの個性や生活態度まで調べた上で1対1の指導をする。

なぜそうしなければならないのか、そうすることによって「対話しながら基本をくり返す」ことだという。「管理野球」ともいささか異なる。管理というのは上意下達、命令のひびきがあるが、広岡氏の

場合はきびしくても必ずその奥に対話があり、理論による納得がある。

こうした過程をへて、プロ意識にめざめた選手たちが奮起する。「タブチクン」と太った体を揶揄されていた、現ダイエー・ホークス監督の田淵が猛然とランニングに励むようになる。

その後の西武の活躍ぶりはだれもが認めるところである。森監督に引き継がれた後も、広岡氏が敷いた土台は生き続け、過去10年間にリーグ優勝8回、日本一7回の快挙をなしとげている。

常に最高のコンディションで最高の技術を提供しようとする集団。プロ野球に限らず、どんな業界においても、そうした集団が出現すれば、間違いなく自力で発展を続けていくことであろう。

川崎汽船

情報センター室長

川西 宏司

船協月報 2月号 No. 379 (Vol. 33 No. 2)

発行 行：平成4年2月20日
創刊 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)
