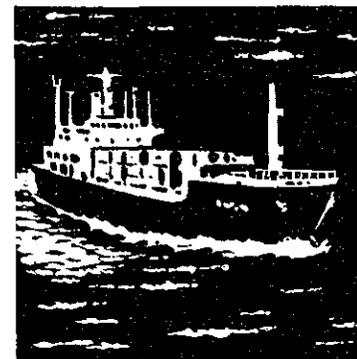
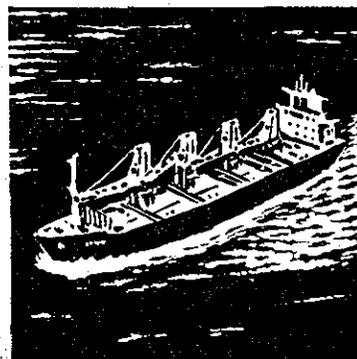
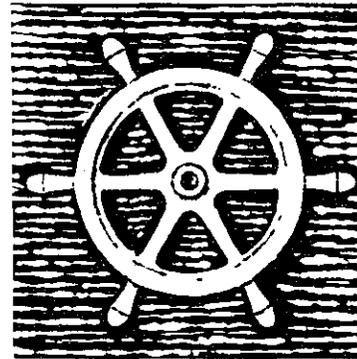
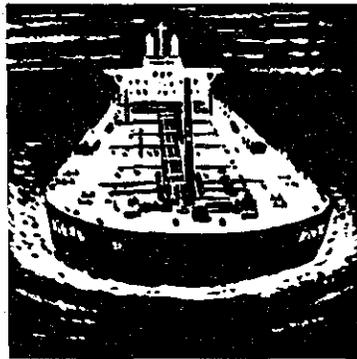


船協月報

3

1992

平成4年3月20日発行 毎月1回20日発行 No.380 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「アリゲーターあめりか」

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。

大規模輸送事故の完全防止のために……………日本船主協会副会長 松成 博茂……………3
川崎汽船取締役社長

巻頭言

平成4年度労働協約改定交渉……………4
 —— 労使の改定要求事項 ——

海運界の動き

いい加減主義……………日本造船工業会常務理事 村井 和一……………14

随 想

海運業の現状と課題……………17

出席者 運 輸 大 臣 奥田 敬和
 日本船主協会会長 根本 二郎
 (司会) 経 済 評 論 家 田中洋之助

座談会 (自民党機関誌“自由民主”3月号より転載)

天然ガスの輸入動向……………日本ガス協会広報室長 里美健一郎……………23

寄 稿

1. 商標法の一部改正 (サービスマーク登録制度の導入)……………27
 2. 中国海運の現状……………30

内外情報

海運雑学ゼミナール 第24回……………32

海運日誌 (2月)……………36

船協だより (会議日誌・その他)……………37

海運統計……………39

編集後記……………52

大規模輸送事故の完全防止のために

日本船主協会副会長 松 成 博 茂
川崎汽船取締役社長



すべての輸送産業において、経営の基本は安全運航の確保にある。したがって、輸送を主業とする各企業の安全対策の努力は並たいものではない。にもかかわらず、輸送機器・貨物・人命のみならず地球環境保全にとっても取り返しのつかない損失を招くおそれのある大規模な輸送事故が、近年、無視しえない頻度で発生している。海運界においても、関係者全員が総力をあげて大規模輸送事故の完全防止という課題と取り組んでいる。

この重要な課題に対処するひとつの方法として、輸送サービスにおける総合的品質管理概念の導入を考えてみてはいかがであろうか。現在輸送の経済性を極限まで追求する技術革新は、船舶・航空機等の輸送用機器の大型化とその運航条件の高度化・複雑化を推進しているが、これは、かつて製造業が流れ作業による大量生産方式を採用した時の事情と似ているところがある。製造業の場合、大量生産方式の採用によって製品のコストダウンと高品質の確保を両立させ顧客の安定的満足を確認することができたのであるが、それには品質管理技術の裏付けが必要不可欠であった。第二次大戦後の日本の工場では、本家の米国よりももっと徹底した形で総合的品質管理

(TQC)運動が導入され、しかも、これが上からの押しつけではなく従業員の自発性を尊重した職場の小集団活動として定着して、日本製品が広く世界市場で受け入れられる原動力となった。われわれが大規模輸送事故完全防止の具体案を立案するとき、この総合的品質管理運動の歴史が参考となる。

ただし、われわれが顧客に提供しているのは工業製品ではなく、輸送という無形のサービスであり、輸送サービスの品質の基本はまさに安全運航の確保から始まる。具体的には、船舶等輸送用機器の設計・制作、材料の購入、完成後の運航と保守、これらのすべてに関与する要員の教育訓練などについて、共通の品質管理概念によって統合された安全確保の基本的考え方を、造船・海運・港湾・倉庫・陸上輸送などのそれぞれの企業の枠をこえた協力のもとで確立することが必要と思われる。

現在、各業界でさかんに行われている顧客満足度の高水準維持をねらったサービスの質の向上運動も、総合的品質管理運動のサービス分野における新しい展開とみて、われわれ輸送産業における安全運航確保への貢献を期待したい。

海運界の動き



▲航行中のフルコンテナ船

平成4年度労働協約改定交渉

— 労使の改定要求事項 —

外航労務協会および内航二船主団体（内航労務協会・内航一洋会）と全日本海員組合は、平成4年2月28日、下記事項を骨子とする協約改定申し入れ書（資料参照）をそれぞれ提出し、平成4年度労働協約改定交渉が開始された。

本年度の組合側賃上げ要求は、連合（日本労働組合総連合）の設定した目標8%（2万円以上）を念頭に置いた内容となっており、景気の先行きに不透明感の漂う状況下、船主側にとって、厳しい要求となっている。

なお、本年1月31日に解散した外航中小船主労務協会の元加盟会社については、各社ごとの個別交渉により労働協約の改定交渉が行われることとなる。

1. 外航関係

組合側は、

- ① ベースアップ標準船員（標令35歳の部員）基本給について、1万5,590円（7.33%）、定昇込み2万240円（9.73%）の実施。
- ② 連続乗船期間の限度を9カ月から7カ月に改定。
- ③ 航海日当額を各区分単純平均で31.4%アップとなるよう改定。

- ④ 混乗船慰労金の改定等を内容とする要求を行い、また、平成4年4月1日施行の育児休業等に関する法律の趣旨を踏まえ、育児休業制度を設けることを新たに要求している。

これに対し船主側は、

- ① 荷役当直をする者の1日の労働時間は、00時～24時の間の8時間とする。
- ② 乗船中の休日の付与は、指定された日とその前後各2日のうち、いずれかの日に与える。
なお、やむを得ない場合は、下船までの指定された日以外の日に付与することとする。
- ③ 無線通信士の定員を1名とする。
- ④ 近代化実用船の通信長の年間休日の運用に関し、付加休暇の適用を除外する。
- ⑤ 近代化実用船における手当相当分の一部を減額する。

等その他、育児休業等に関する法律の施行にともない、必要な措置について協議することを申し入れた。

2. 内航関係

組合側は、

- ① ベースアップ標準船員（経歴17年の部員）基本給について、1万8,150円（8.58%）、定

昇込み2万3,150円(10.94%)の実施。

② 本人の兄弟姉妹が死亡した場合の特別休暇制度の新設。

③ 航海日当を単純平均31.1%増額。

④ 内航環境改善協議会の設置。

⑤ 育児休業制度の創設。

等を内容とする要求を行い、年間臨時手当を55割とする要求を、例年どおり協約改定と同時に提出した。

これに対し船主側は、

① 母船、事業船等汽船に準ずる船舶以外の漁船における経験加給年数については、実情に応じて算入する。

② 育児休業法の施行にともない、必要な措置について協議する。
等の2項目に絞った内容の申し入れを行った。

【資料】

〔外航船主団体組合側要求〕

要 求 書

労働協約第2条および近代化実用船労働協約書3に基づき、下記の通り改定および追加することを要求します。

記

[1] 第1章 総 則

第1条(有効期間および基準労働期間)

第1項を次の通り改定する。

この協約の有効期間は、平成4年4月1

日から平成5年3月31日までとする。

[2] 第8章 休日・休暇

第91条(連続乗船期間の制限)第1項および確認事項を次の通り改定する。

乗船期間(乗下船報告書による乗船期間、転船に要した旅行期間、外国における艀装に従事した期間、および修繕に従事した期間)は連続7カ月を限度とする。

ただし、会社は配乗の都合上やむを得ない場合、本人の同意を得て乗船期間を連続12カ月まで延長することができる。

この場合、7カ月をこえる乗船期間1カ月につき2日、9カ月をこえる乗船期間1

カ月につき3日の特別陸上休暇を付与する。

7カ月をこえる連続乗船期間に1カ月未満の端数がある場合の扱いは、次による。

	端 数	特別陸上休暇
1カ月につき 2日の場合	15日未満	1日
	15日以上	2日
1カ月につき 3日の場合	10日未満	1日
	10日以上20日未満	2日
	20日以上	3日

[3] 第10章 給料その他の報酬ならびに旅費規定

第112条(最低基本給)を次の通り改定する。(基本給表省略)

1~3 現行通り

4. 初任額および経歴加給額は、次の通りとする。

職 別	初任標令	初 任 額	経歴加給額 ()内は標令 50歳以上
職 員 (事務部を除く)	18 歳	173,360円	6,240円 (6,110円)
事務部職員	18 歳	158,070円	6,240円 (6,110円)
部 員	15 歳	141,800円	4,750円 (4,650円) (標令18歳以上)

(注) 1. 標令40歳をこえる3級海技士(航・機)以下、2級海技士(通信)以下の免状を保有する職員(事務部を除く)および事務員の経歴加給額は5,480円とする。
2. 部員の標令18歳までの経歴加給額は1,000円とする。

5. 標令加算額は次の通りとする。

職 別	標 令	額
職員(事務部を除く)	28 歳	3,870 円
事務部職員	28 歳	4,000 円
部 員	28 歳	2,810 円

6. 職務加算額は、それぞれの職について次の通りとする。

職 務 区 分	職 務 加 算 額	適 用 区 分
船・機長	51,360円	
通 信 長	36,650円	通信長経歴11年以上の1級海技士(通信)免状受有者
	29,290円	その他の者
一航・機	36,650円	一航機経歴11年以上の1級海技士(航・機)免状受有者
	29,290円	その他の者
事 務 長	35,310円	事務長経歴11年以上の者
	28,130円	その他の者
職 長	22,650円	

(注) 事務長の職務加算(その他の者)の適用標令については、各社の実情に応じて、会社と組合が協議して決める。

[4] 第115条(本人基本給)に関する確認書を次の通り改定する。

本人基本給は、職部それぞれ最低基本給の同一職・同一標令との同率アップ積算額の前資をもって、最低基本給の同一職・同一標令アップ相当額を最低保障とし、体系整備を行う。

海陸調整あるいはその会社固有の事由により生ずる必要とする調整は、別枠の前資にて会社と組合が海・陸基準内賃金(時間外算定基準となる賃金)を考慮の上、協議決定する。

[5] 第118条(船長・機関長手当)を従来方式により改定する。

[6] 第148条(国内旅行の支給基準)[第1表]を次の通り改定し、関連項目の整備を図る。

[第1表]

等級	区 分 資 格	鉄道賃	船 賃	日 当	宿泊料	車 中 宿泊料
1号	職員および 職長	グリーン	グリーン	2,700円	9,400円	4,700円
2号	その他の 部員	グリーン	グリーン	2,500円	8,800円	4,400円
(1)~(4)現行通り						

[7] 第159条(航海日当)[第3表]航海日当額表をP.7の通り改定する。

[8] (32)確認書(4)第5項マルシップ混乗船慰労金

新たなマルシップ混乗船乗船中の乗組員に対し、支給する混乗船慰労金を次の通り改定する。

職 別	混乗船慰労金(月額)
船長、機関長	76,200円
通信長、一航機士	65,400円

〔第3表〕

航海日当額表

区分	職務の等級						
	特1等級 1等級	2等級	3等級	4等級	5等級	6等級	—
職員	—	特1等級	1等級	2等級	3等級	4等級	5等級
第1区	1,140円	1,015円	890円	755円	645円	595円	520円
第2区	1,755円	1,565円	1,375円	1,165円	1,000円	900円	785円
第3区	2,140円	1,910円	1,680円	1,425円	1,215円	1,100円	960円
第4区	3,010円	2,690円	2,370円	2,005円	1,710円	1,555円	1,360円

二・三航機士、
職員A・Bおよび職長
その他の者

54,500円

43,600円

(1) 乗船期間（乗下船報告書による乗船期間および転船に要した旅行期間）は、連続7カ月を限度とする。ただし、会社は、配乗の都合上やむを得ない場合、本人の同意を得て、乗船期間を連続12カ月まで延長することができる。この場合、7カ月をこえる乗船期間1カ月につき2日、9カ月をこえる乗船期間1カ月につき3日の特別陸上休暇を付与する。

(2) 現行通り

(3) 7カ月をこえる連続乗船期間に1カ月未満の端数がある場合の扱いは、次による。

以下現行通り

〔9〕 新設（育児休業制度）

- 平成4年4月1日施行の育児休業法の趣旨を踏まえ、育児休業制度を設ける。
- 育児休業期間中の社会保険料の本人負担分も含め会社が負担する。
- 法律の規定に基づく運輸省令および指針により、講じなければならない必要な措置については、協議のうえ定める。
- 実施期日は、平成4年4月1日とする。

〔10〕 その他

以上により関連条文、協定書、確認書、覚書などの整理明確化を行う。

近代化実用船

〔1〕 第1章 総則

- 有効期間および基準労働期間(1)を次の通り改定する。
この協約の有効期間は、平成4年4月1日から平成5年3月31日までとする。

〔2〕 第8章 休日・休暇

- 連続乗船期間の制限を次の通り改定する。

〔3〕 第12章 給料その他の報酬

- 近代化実用船乗船最低基本給制度を次の通り改定する。
 - (2) 現行通り
 - 初任額、標令加算額、経歴加給額および職務加算額はP.8の通りとする。
- 近代化実用船乗船最低基本給制度の適用を受けない者の扱いを次の通り改定する。
 - (2) 現行通り

項目	標 令	額	
船舶技士初任額	18歳	169,360円	
標 令 加 算 額	20歳	10,380円	
	28歳	7,520円	
	38歳	8,620円	
経 歴 加 給 額	18歳以上50歳未満 50歳以上	5,190円 3,460円	
職 務 加 算 額	運航士(3号職務) 通信士資格を有する 運航士	28歳未満 28歳以上	31,970円 57,270円
	運航士(1号または 2号職務)・ 特定運航士(1号 または2号職務)	28歳未満 28歳以上	14,090円 19,090円

- (注) 1. 船舶技士については、定員として乗船する場合は、
標令20歳未満であっても、その時点で10,380円の
標令加算を行う。
2. 運航士(3号職務)については、新規卒業業者が定
員外として乗船する場合の職務加算額は、21,590
円とする。

〔別表〕 近代化実用船乗船基本給表(船舶技士)

標令18歳	169,360円	標令31歳	254,730円	標令44歳	330,820円
19	174,550円	32	259,920円	45	336,010円
20	190,120円	33	265,110円	46	341,200円
21	195,310円	34	270,300円	47	346,390円
22	200,500円	35	275,490円	48	351,580円
23	205,690円	36	280,680円	49	356,770円
24	210,880円	37	285,870円	50	361,960円
25	216,070円	38	299,680円	51	365,420円
26	221,260円	39	304,870円	52	368,880円
27	226,450円	40	310,060円	53	372,340円
28	239,160円	41	315,250円	54	375,800円
29	244,350円	42	320,440円	55	379,260円
30	249,540円	43	325,630円		

〔第1表〕

航海日当額表

	職 務 の 等 級						
	1等級	2等級	3等級	4等級	5等級	6等級	7等級
第1区	1,140円	1,015円	890円	755円	645円	595円	520円
第2区	1,755円	1,565円	1,375円	1,165円	1,000円	900円	785円
第3区	2,140円	1,910円	1,680円	1,425円	1,215円	1,100円	960円
第4区	3,010円	2,690円	2,370円	2,005円	1,710円	1,555円	1,360円

(3) 実用船手当を次の通り改定する。

(イ) A実用船手当

職 務 区 分	手 当 額
船長・機関長	77,400円
通信長・一航機士	59,200円
二航機士	同一標令の運航士(3号職務)の 近代化実用船乗船最低基本給から 職員最低基本給を差し引いた額

(ロ) B実用船手当

職 務 区 分	手 当 額
船長・機関長	79,600円
通信長・一航機士	59,800円

(ハ) C実用船手当

職 務 区 分	手 当 額
船長・機関長	82,100円
通信長・一航機士	61,100円

31. 通信長特別手当

従来方式で改定する。

[4] 第13章 旅費規定

40. 国内旅行の支給基準〔第1表〕を次の通り改定する。

〔第1表〕

区分 等級	鉄道賃	船 賃	日 当	宿泊料	車 中 宿泊料
1号	グリーン	グリーン	2,700円	9,400円	4,700円
2号	グリーン	グリーン	2,500円	8,800円	4,400円
適用区分および(1)~(4)現行通り					

41. 航海日当〔第1表〕航海日当額表をP. 8の通り改定する。

[5] 以上により関連条文を整理する。

〔外航船主団体船主側申し入れ〕

労働協約改定についての申し入れ
労働協約第2条および近代化実用船労働協約3の規定にもとづき、下記の通り改定することを申し入れます。

記

I. 現行労働協約

[1] 第1条（有効期間および基準労働期間）

の第1項を次の通り改める。

「この協約の有効期間は、平成4年4月1日から平成5年3月31日までとする。」

[2] 第67条（労働時間）の第1項第(2)号(イ)を次の通り改める。

「(イ) 舷門当直・機関室当直および荷役当直をする者 00～24時」

[3] 第82条（年間休日の運用）の昭和57年11月1日付「乗船期間中の月間6日の休日の運用に関して」の確認書第1項を次の通り改める。

「1 すべての乗組員に対し、月間3日の休日を付与する。

(1) 現行通り

(2) 指定された日に労働に従事する者について、船長は、指定された日の前後各2日のうち、いずれかの日に振り替えて休日を付与する。

なお、船務の都合等やむを得ない事由

により休日を付与できない場合下船までの指定された日以外の日に振り替えて付与する。

(3)、(4)、(5) 削除

(6) 現行通り」

上記にともない、昭和57年11月1日付第82条（年間休日の運用）についての確認事項第1項第(2)号を削除する。

[4] 昭和48年12月7日付「無線通信士の定員について」の(54)協定書を次の通り改める。

「1 船舶における無線通信士の定員を1名とする。

2、3 削除

4 現行通り」

II. 近代化実用船労働協約

[1] 「1. 有効期間および基準労働期間」の第(1)号を次の通り改める。

「(1) この協約の有効期間は、平成4年4月1日から平成5年3月31日までとする。」

[2] 「15. 年間休日の運用」に関連する昭和63年7月1日付「通信長特別手当が支給されている通信長の月間6日の休日の運用について」の確認事項に、次の通り追加する。

「第4項（付加休暇の付与）については、適用を除外する。」

[3] 第12章 給料その他の報酬

実用化が定着し、就労体制も整った現在、従来より支給してきた手当相当分の一部を減額する。

具体的内容については、追って提示する。

III. その他

[1] 平成4年4月1日より施行される育児休業等に関する法律にともない、育児休業をすることができないこととする船員の範囲、その他法律の規定にもとづく運輸省令および指針により、講じなければならない必要な措置については協議のうえ定める。
以上により、関連条文を整理する。

〔内航二船主団体組合側要求〕

要 求 書

労働協約第2条にもとづき、下記の通り改定することを要求します。

なお、外航就航船乗組員の労働条件については、これらの改定が終わった後、会社と組合で別途交渉し決定することにします。

記

【1】 第1章 総則

第1条（有効期間）を次の通り改定する。

この協約の有効期間は、平成4年4月1日から平成5年3月31日までとする。

【2】 第8章 休日・休暇

第81条（特別休暇）第1項に次の項目を追加する。

- (1)～(2) 現行どおり。
- (3) 本人の兄弟姉妹が死亡した場合……
7日以内とする。
ただし、同居して本人が扶養している時に限り15日以内とする。
- (4) 現行第(3)号のとおり。
- (5) 現行第(4)号のとおり。
- (6) 本人の妻の兄弟姉妹が死亡した場合

……5日以内とする。

ただし、同居して本人が扶養している時に限り10日以内とする。

(7) 現行第(5)号のとおり。

(8) 現行第(6)号のとおり。

【3】 第10章 給料その他の報酬ならびに旅費規定

[1] 第97条（基本給）を（基本給および乗船本給）に改め次のとおり改定する。

1～2 現行どおり。

3. 3,000総トン以上の船舶に乗船した場合は、（第92条の別表－2）のトン数加算額を、また、職長については（第97条の別表－3）の職務加算額を加えてその船舶の乗船本給とする。

4. 現行どおり。

職別基本給表（第97条の別表－1）

職名	区分	①職別初任額	②経験加給額	最高額
船・機長		305,740円	5,700円 (2,850)	382,690円
一航・機士 通信長		262,950円	5,450円 (2,725)	358,325円
航・機・通士		204,500円	5,370円 (2,685)	352,175円
部員		151,000円	5,000円 4,590円 (2,500)	322,270円
部員(未経験)		148,000円	1,000円	—

(注) 1. 経験加給額下段()内は、船・機長にあっては経験11年、一航・機士・通信長は経験15年、航・機・通士は経験25年、部員は経験32年を超える者に適用する。
2. 部員の経験加給額上段は、経験3年を超える者に適用し、下段は経験3年以下の者に適用する。

トン数加算額表（第97条の別表－2）

職名	区分	内航3,000総トン以上
船・機長		20,250円
通信長(経験11年以上の者)		15,730円
一航・機・通士		13,040円
二航・機・通士		5,670円
職長		11,100円

職務加算額表（第97条の別表一3）

区 分	金 額
トン数加算が適用される職長	5,000円
トン数加算が適用されない職長	10,000円

[2] 基本給の引き直し

- 各人について、平成4年3月31日現在の基本給制度上の職位に対し、平成3年4月1日時点で基本給の算出に用いられた経歴によって、改正された基本給を算出する。
- 平成3年4月1日の職位と平成4年3月31日の職位に変更があった者については、昇進の時点で換算された現職歴を平成3年4月1日時点の経歴として引き直しを行う。
- 航・機・通士初任額の設定変更にとともに、平成4年3月31日現在、航・機・通士の職にある者は、前記第1項または第2項によって引き直す平成3年4月1日現在の経歴に2年加算し、改定基本給を算出する。
- 一航・機士・通信長基本給の新設にとともに、平成4年3月31日現在、一航・機士・通信長の辞令を有する航・機・通士については、一航・機士・通信長の基本給を適用する。航・機・通士経歴10年以下の者については初任額を適用し、航・機・通士経歴が10年を超える者については、その経歴から10年を差し引いた経歴をその者の賃金経歴として引き直す。

また、経験加給の取り扱いについては、基本給および乗船本給の実施に関する覚

書（昭和52年4月1日付）による。

5. その他の引き直しについては、従来の考え方により行う。

3] 第106条（時間外手当等および船長・機関長割増手当）

第2項 船長・機関長割増手当を従来方法により改定する。

[4] 第126条（旅費の支給基準）の次の各項を改定する。

1. 現行どおり。

(第1表)

等級	資格・区分	鉄道運賃	船賃	日当	宿泊料	車中宿泊料
1号	職員および職長	グリーン	1等	2,700円	9,400円	4,700円
2号	その他の者	普通	2等	2,500円	8,800円	4,400円

(1) 夜間を通じて旅行する場合、実際に利用したときに限り1号適用者にはA寝台上段料金を、2号適用者にはB寝台下段料金を支給する。これらの場合の車中宿泊料金は半額とする。船舶の場合は車中宿泊料金を支給する。
 (2) 新幹線を使用するときは普通とする。
 (3) 削除する。

2～3 現行どおり。

4. 手荷物運搬料として一律3,000円を支給する。ただし、手荷物運搬のみに利用した場合の車賃は、この金額に含まれる。

5. 車賃は実費を支給する。

6～8 現行どおり。

9. 現行第9項を削除し、第10項を繰り上げる。

[5] 第136条（航海日当）

1. 航海日当額表を次のとおり改定する。

航 海 日 当 額 表

職務の等級	1等級	2等級	3等級	4等級	5等級	6等級
金 額	900円	775円	700円	655円	590円	525円

2. 第20条（職務区分と協約の適用）により、職長と位置付けられる者が1,600総ト

ン以上の船舶に乗船した場合、3等級を支給することに改める。

【4】 第14章 退職手当および退職年金

平成3年4月1日付確認書に基づき、『退職手当・年金制度協議会』を開催し、平成5年3月31日までに次の事項を協議し、決定する。

- (1) 退職手当の支給限度額を改定する。
- (2) 賃金改定にともなう退職手当支給限度額の改定基準を定める。

【5】 その他

[1] 内航環境改善協議会を設置する。

- 1. 船主団体内航労務協会および内航一洋会ならびに全内航と全日本海員組合は、『内航環境改善協議会』を設置し、内航の職場環境と船員を取り巻く諸環境の改善について協議する。
- 2. 必要に応じ、前記協議会に船種別の部会を設置し、専門的な改善に取り組むものとする。

[2] 育児休業制度の創設

- 1. 平成4年4月1日施行の育児休業法の趣旨を踏まえ、育児休業制度を設ける。
- 2. 育児休業期間の社会保険料は、本人負担分を含め会社が負担する。
- 3. 法律の規定に基づく運輸省令および指針により、講じなければならない必要な措置については、協議のうえ定める。
- 4. 実施期日は、平成4年4月1日とする。

【6】 関連事項

以上の要求事項に関連して、基本給改定にともなう第20条（職務区分と協約の適

用）、第98条（基本給および乗船本給の適用）の修正などを含め、必要とする条文、協定書、確認書等の整理明確化を行う。

【7】 年間臨時手当

- 1. 平成4年度の年間臨時手当は、今次労働協約改定交渉と同時に決定する。
- 2. 全社に対し、算定基準額の55割を要求する。
- 3. ただし、平成3年度決定した『年間臨時手当支給率一覧表』を別表のとおり改定し、これを交渉のベースとする。
- 4. さらに必要とするランク移動については、従来どおり、中央集団交渉が開始する前に会社と組合（担当支部）が別表を基準に協議する。

(別表) 平成3年度年間臨時手当改定支給率一覧表

ランク	支給率	内 労 協	一 洋 会
1	49.0	栗林商船 上野運輸商会 鶴見輸送 昭和油槽船 島津海運	
2	48.0	平和汽船 日産船舶 宗像海運	関星海運
3	47.0	日本マリン 宝洋海運産業	
4	46.0	三井室町海運 北星海運 太平洋汽船 泉汽船	関西テック 浪速タンカー
5	45.0	京北海運 芙蓉海運 川崎近海汽船 新和内航海運	英雄海運 新大函汽船 辰巳商会 田淵海運
6	44.0	三洋海運 邦洋海運 永井海運 東京近海油送 第一タンカー ジャパン近海 三井近海汽船 新船ケミカルタンカー 協和汽船	堀江船舶 原海運 富士運油 大塚汽船 第一船舶 日産フリス海運 朽木汽船 松島海運 神戸船舶 国華産業 共和産業海運

- 5. 要求細目は、次の通りとする。

(1) 支給対象者

夏期手当 平成4年6月1日

現在在籍組合員

越年手当 平成4年12月1日

- 現在在籍組合員
- (2) 支給額
基準額の55割相当額
- (3) 基準額
基準額は次の各号の合計額とする。
- ① 基本給の1.2倍相当額
夏期手当 平成4年6月1日
現在の基本給
越年手当 平成4年12月1日
現在の基本給
- ② 船長・機関長基本手当
- ③ 家族手当
- ④ 附加乗船手当(該当会社のみ)
- (4) 支給方法
- ① 夏期手当については、平成3年12月1日より平成4年5月31日まで、越年手当については、平成4年6月1日より平成4年11月30日までの全期間会社に勤務した者に対し、全額支給する。
- ② 前①の期間において、会社に勤務しない期間のある者および中途採用者に対しては、日割計算により支給する。
ただし、傷病員の期間は勤務期間に算入し、療養休暇員の期間はその2分の1を勤務期間に通算する。
- ③ (1)支給対象者にかかわらず、定年ならびに職務傷病により退職した者

には、退職日までの勤務期間に対して日割計算により支給する。

- ④ 以上の規定にかかわらず、これを上回るものについては従来通りとする。

- (5) 配分
夏期手当 27.5割相当額
越年手当 27.5割相当額

- (6) 支給期日
夏期手当 平成4年6月15日
越年手当 平成4年12月4日

〔内航二船主団体船主側申し入れ〕

平成4年度労働協約改定船主申し入れ
労働協約第2条の規定に基づき、下記の通り改定することを申し入れます。

記

- 〔1〕 第99条(5)号を次の通り改定する。
(5) 前(4)号以外の漁船については、実情に応じて算入する。
- 〔2〕 育児休業法施行にともなう取り扱いについて。

平成4年4月1日より施行される育児休業等に関する法律にともない、育児休業をすることができないこととする船員の範囲、その他法律の規定に基づく運輸省令および指針により、講じなければならない必要な措置については協議のうえ決定する。

いい加減主義

日本造船工業会常務理事 村井和一

還暦を迎えて、そろそろ先が見えてきたような気がしている。造船業界の団体に身を置いて35年を超えた。昭和40年代後半から厳しい環境が続き、不況も長かったが、私としては、懸命に、ガムシャラに、仕事をしてきた覚えはない。

仕事をしながらも、たえず何か違うことを考え続けてきたような気がする。私はこれを「いい加減主義」と称している。イイカゲンは発音次第では「無責任な」という含意に傾くが、適度という意味の良い加減であれば、団体の仕事なんて加減がよくなくてはいかぬ。塩加減・さじ加減も大切なのである。

35年の団体生活で、「一生懸命やります」と言った記憶がない。懸命になりすぎると周囲が見えなくなる。仕事は、うまく運べば気持ちがいいし、うまくいかないと落ち込む。それは誰しもそうだろうが、うまく運んで仕事が面白いとき、すぐ先に危険な陥し穴が待っていると考えて、用心することになっている。

私は、日本橋の花柳界のどまん中（芳町）で生まれた。子供のころ、枕元に新内流しが聞こ

えてきた。また、当時東京に3つしかなかったというダンスホールの1つ、ユニオン・ダンスホールというのが近くにあって、夏になると、（冷房のないせいで）窓をあけ放ってバンド演奏するので、妙なるダンス音楽が、私の枕元まで聞こえてきた。

私が生まれたとき、母は私の将来について易者に占ってもらった。易者は、この子は、将来水商売で成功するだろう、と予言したそうだ。

そこで私は、子供のころ、将来は落語家になりたいと思っていた。近くに寄席があつて、よく落語を聞きに行った。落語家志望は、戦時中の小学生の志としては、かなり異例だったかもしれない。

運動が大の苦手な、跳び箱はとべない、懸垂はできない、競走すればビリ、という有様だったから、体操の時間が雨になるのを、いつも期待していた。雨が降ると自習。お話をやると称して、教壇に上がって一席伺ったりした。

中学に入るとき、母に^{はなしか}噺家になりたいと告げたら、人に笑われるような職は絶対に許せないと泣かれてしまった。私は、簡単に落語家をあ



きらめた。

中学では、運動はダメ勉強もダメだったから、級友に尊敬されるわけがない。私の席のうしろに粗暴なクラスメートがいて、自分の機嫌が悪いと、授業中であるとなにかかわらず、定規で私の頭を叩くのである。これが今日のイジメに相当するかどうかは分からないが、この事態は何かしなくては、と思い続けていた。

あるときクラスが全校の体育大会で優勝した。私は、それに何も寄与するものはなかったが、担任の先生が祝賀会をやると言ったとき、率先して教壇に出て一席伺った。それが十分にうけたかどうかは覚えていないが、粗暴な級友は、以来私を尊敬して、2度と定規でなぐられることはなかった。これは芸が身を助けた例。しかし、それ以来今日まで、母の遺志に従って、人前で落語をやったことはない。

落語が好きだったことは、シリアスな事柄を少し違った角度から見る見方を身につけさせてくれたように思う。「落語は無のイメージ化だ」と鶴見俊輔は言う(『時代を読む』)。落語的視点は、シリアスな場面に「無」の一瞬を現出させ

る効果があるのかもしれない。

本誌91年10月号に、外航客船協会の永井理事(日本空港ビルディング社長)が、「ふるさと考」という随想を書いておられる。「昔の官吏であった父に従って、その任地を転々と移動していた」から、どこが「ふるさと」とも言いがたい。しかし「60歳をいくつか超えると、いずれ帰るべき故郷が欲しいと思うようになってきた」というお気持ちから書かれた文章である。

私にとって「ふるさと」とは何だろう。東京はふるさとたり得るか、という疑問がまず第一にある。近代の東京は、西へ西へとその範囲を広げているから、隅田川周辺、つまり下町をふるさとだと言うことはできる。

永井氏は、「懐かしさがこみあげてくるような土地」「語り合う友がいるところ」をふるさとの条件としてあげられている。私は、下町へ行くと、とにかく元気になる。職場の懇親会などで幹事をつとめることになると、すぐに東京の東側(下町)へ会場を求め、ケツバシ(馬肉料理)だとかドジョウ鍋だとかを食いにいく発想になってしまう。あるとき、この私の指向に上司がクレームをつけた。たまには西側でやろうや。結局、渋谷で私の部の懇親会が開かれたが、何だかりラックスできなかつた覚えがある。下町へいくと土地柄に対する共感があるのだ。下町は私の「ふるさと」かもしれない。

大学生になりたてのころ、クラスでコンパが

開かれた。ソバ屋の2階だったので、義士の討入りのようだと言ったが、級友たちは誰も笑ってくれなかった。

昭和20年代のことだから、酒が回ってくると級友たちは順番に、あるいは何人かが一緒になって、ロシヤ民謡やコーラスの曲を歌った。私の順番になったが、そのテの歌は私のレパートリーに全くなかった^{とどいつ}ので、仕方なく都々逸をうたった。口三味線付きで。これは級友の失笑をかっただけだった。芸が自己疎外を招いた例である。

東京が肥大化してしまったので、下町への共感^{共感}は特殊化している。下町育ちの人間からすれば、なげかわしいことだが、そんな意識は前近代的だといわれればそれまでである。以来私は、芸によって自己疎外を起こさないよう気をつけ

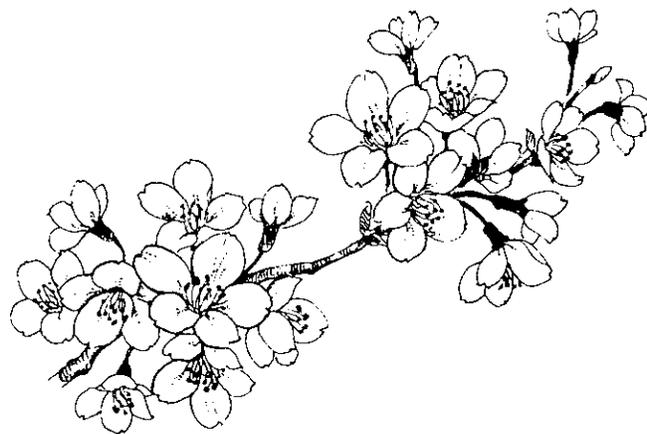
ることにした。

就職して、職員の皆さんにどう融和していくかは、当時の私の大きな課題だった。そこでクラブ活動の一つとして選んだのが、俳句だった。文学部出身だったから、俳句ぐらい出来るだろうと思ったわけだ。

その俳句が今日まで続いている。つまり、職歴と俳歴とが同じなのである。

仕事は、昭和40年代の後半から、大変だ大変だと言い続けてきたような気がする。あまり声高に大変を叫んだために、造船業界は「狼少年」ではないか、と批判されたこともある。

この不況続きの業界団体に、よくつき合ってきた、と思わないではない。団体の仕事が性に合っていたのだろう。ある人に「造船業も水商売ですからね」と言ったら笑ってくれた。



海 運 業 の 現 状 と 課 題

● 出席者(敬称略・順不同) ●

運 輸 大 臣 奥 田 敬 和

日 本 船 主 協 会 会 長 根 本 二 郎

(司 会) 経 済 評 論 家 田 中 洋 之 助

(自 民 党 機 関 誌 “自 由 民 主” 3 月 号 より 転 載)

田 中 奥 田 大 臣 と 根 本 日 本 船 主 協 会 会 長 の お 話 を こ れ か ら お 伺 い し た い と 思 い ま す。

最 初 に 根 本 さ ん の ほ う か ら 日 本 の 外 航 海 運 の 現 状、そ れ か ら 問 題 点 み た い な も の を 要 約 し て お 話 し 願 い た い と 思 う ん で す。海 運 の 持 つ 経 済 的 な 重 要 性 の あ た り を 特 に 強 調 さ れ ま し て ね。

根 本 大 臣、大 変 お 忙 し い と ころ を あ り が と う ご ざ い ま す。い ま 司 会 の 田 中 さ ん か ら ご 指 摘 の あ り ま し た 点 に つ い て お 答 え い た し ま す が、甘 口 と 辛 口 と い い ま す か、外 航 海 運 に つ い て の 二 つ の 面 が ご ざ い ま す。辛 口 の ほ う は 貨 物 船、甘 口 の ほ う は 客 船 と い う こ と な ん で す が、と り あ え ず 辛 口 の ほ う か ら お 話 し し た い と 思 い ま す。

現 在、世 界 の 海 上 荷 動 き が 年 間 で 40 億 ト ン 弱 ご ざ い ま す。日 本 関 連 の 荷 物 が そ の 約 2 割 の 約 8 億 ト ン で、そ の 内 訳 は 7 億 ト ン を 輸 入 い た し ま し て、7,000 万 ト ン を 輸 出 し て い る と い う の が

現 状 で す が、そ の 3 分 の 2 を 日 本 商 船 隊 が 運 ん で い ま す。

日 本 の 商 船 隊 は 日 本 籍 船 の ほ か に 用 船 を 含 め ま し て 約 2,000 隻 あ り ま し て、9,500 万 重 量 ト ン。こ れ は 世 界 の 総 船 腹 量 の 約 14% で ご ざ い ま す か ら、大 体 日 本 の GNP 対 世 界 比 と い う の に ほ ぼ 匹 敵 す る わ け で す。

奥 田 年 間 約 8 億 ト ン と 言 っ て も す ぐ に は ピ ン と 来 な い が ……。

根 本 え え、こ の 荷 物 を 例 に 取 り ま す と、1 日 約 210 万 ト ン の 荷 物 を 運 ん で い る。210 万 ト ン の 荷 物 と い う の は 10 ト ン 積 み ト ラ ッ ク で 大 体 21 万 台 に な る わ け で し て、函 館 か ら 鹿 児 島 ま で J R の 線 路 に 並 べ た 量 に 匹 敵 し ま す。こ れ だ け の も の を 運 ん で 日 本 の 国 民 経 済 を 支 え て い る と い う の が 現 状 で ご ざ い ま す。

奥 田 ほ う、そ れ は 大 変 な 量 で す ね。



根本 そういう意味では日本の商船隊も規模においては世界の第1位になりましたけれども、残念ながら質的にはまだまだ十分ではございません。その最大の原因は、やはり1985年9月のプラザ合意による円高で相当な打撃を受けました。海運は構造的に収入はドル、コストのほうは円ということでしたので、為替の激変で手取り収入が激減して非常な影響を受けまして、まだその後遺症から抜け出していないというのが業界としての実情でございます。

したがって、配当しているところも日本船主協会加盟の167社のうち25社ぐらいという状況ですので、まだまだこれを改善しなくてはならない。

田中 そうすると、まだまだ課題が多いというところですね。これからどんな対策が必要だとお考えですか。

根本 いろんな対策の中で何が一番大事なことになるのかといいますと、一つは何といたしましても業界としての自助努力です。まず自分でやるこ

と、そしてどうしてもできないことは政府、および自民党にお願いするという段取りになるわけでして、自分でやらなければならないことは何かといいますと、まずサービス、これの質的な改善をなお一層努力すること。

つまり、安全で確実な新鋭船隊の投入、内陸網や内外のコンピューター網の整備など、いわゆる付加価値の高いサービスを提供していくことです。

それからコスト競争力。私どもの業界は国際場裡で全く裸の競争をやっているわけでして、コストの面におきます国際競争力をとにかく自助努力で強いものにしていくこと。

それから企業体質を強固なものにするために、どうしても運賃を適正な水準に戻す努力をしなければならないということでございます。

こういった三つのことをまず自分の自助努力でやった上で政府、および自民党にお願いしたいと思っております。

田中 自助努力の面で、特に力を入れて来られ

たのはどんなことですか。

根本 たとえば、北米定期航路では長く非常に熾烈な競争状態が続いておりましたが、3年前、私が呼びかけて日・アジア・米・欧の関係船主と航路安定化の話し合いを始めました。これが最近ようやく実を結びつつあり、さらに他の航路にいい影響を与えてくれるのを期待しています。

また、急激な円高で落ち込んだ円ベースの運賃の実情を申し上げますと、6年前のプラザ合意前の積荷1トン当たりの運賃に比べて現在まだ6割強にしか回復しておらず、これは他産業メーカーの回復度合いに比べると2～3割下回ったままです。為替のほうもドルは6割ぐらいに下がりましたが、この運賃レベルを何とか適正基準まで引き上げませんと業界の基盤の強化ができません。

田中 そういった自助努力の上で、さらに問題点として政府なり自民党に要望したい点はどんな点になりますか。例えば税制の面で何か要望はありませんか。

根本 既にこれだけの規模になるにあたりましては政府自民党の大変なご尽力を得てきたわけですが、何よりもお願いしたいことは、一つは国際競争力を強化する上で、例えば税制の面で現在特別償却制度というのが来年の3月の末までですが、これが期限切れになる。18%ほどの特償をいただいておりますが、例えば西ドイツの場合などは40%ぐらいの特償を認めているというようなこともございまして、こういった税制面におけるご配慮をなお延長していただきたいということが第1点。



(奥田 敬和氏)

第2点は、新造船建造について日本開発銀行の融資をぜひとも継続して、応分の枠をそろえていただきたいということでございます。

第3点は、これは私どもの自助努力になりますけれども、日本籍船における外国人乗組員との混乗の問題がありまして、現在、400隻余の日本籍船のうち混乗が実現しておりますのが50隻程度でございます。これをさらに隻数を増やして行って、かつ日本人の乗組員が現在9名ですが、これを5名ぐらいに減らしていくような努力を組合とやりますけれども、ぜひとも政府のご理解とご支援をお願いしたい。

こういったことをお願いしながら競争力を高めていきたいと、辛口の貨物船のほうでは思っております。

田中 大臣、いま根本さんのほうから特別償却の継続や外国人乗組員混乗の促進などのお話がありました。大臣のお考えをお聞かせ下さい。

奥田 私はどちらかというに俗に言う運輸族と縁が遠かった立場ですけれども…… (笑)。

田中 そうですね。これを機会にひとつ認識していただいて…… (笑)。



(田中 洋之助氏)

奥田 いろいろお話を聞くと、陸・海・空の分野、それぞれの問題を抱えているわけです。しかし、実に新しい驚きと同時に何かこれから生きていく物流関係、モノの流れ、ヒトの流れを含めて考えるときに、日本という国はやっぱり誇るべき海洋国家なんだなあ。海というものを忘れて何もできない国ということを改めてお話を聞きながら実感しているんです。

さっきのお話にもありましたが、船で年間8億トンに近い1日200万トン以上のものが海を通じて運ばれている。自動車にすると函館から鹿児島まで20万台か21万台つなぐぐぐのものが動いているという話をおうかがいして、それは本当に大したことだと思います。しかも、結構なことだなあと思うのは、世界の商船隊の実効支配というか、シェアでは14%ということを知っていますが、これは大変なことで、やっぱり素晴らしい話だなあ、と本当に驚くことばかりなんです。また、造船なんかも技術を生かして立ち直って来た。これが海運にも影響してくるでしょうし、本当は海運のほうも造船のほうもクルマの両輪になって行けば一番いいんです

が、海運のほうは価格競争の面でまだ、かなり各国差があって、厳しい。

根本 ええ、そうですね。おっしゃるとおり造船の回復で船価も相当に上がって来ました。OECD の場などで船価問題が国際的に協議されていますが、船価が高くなり過ぎて硬直的にならないような配慮をぜひお願いしたいですね。

また、老齢船のスクラップ問題も大きな問題です。1970年代に造られた大型タンカーがあと4、5年もするとスクラップされる齢になるのですが、今は世界的に見て、こんな大型船をスクラップするヤードもない。環境問題もありますので、この辺の問題をどう解決するか、日本造船工業会とも共同で検討を始めましたが、政府のご理解ご支援をお願いしたいと思います。

田中 スクラップ問題は大きな問題です。これは中国などアジアの船主の理解が大切だと思いますが、

根本 ええ、そのとおりです。21世紀に向けてアジアは成長センターと言われてますし、海運の面でもこれからはますますアジア中心になっていくでしょう。船員供給のメインソースもアジアですすね。

そこで今年の4月、私どもの呼び掛けで、初めてのアジア船主フォーラムを東京で開くことになりました。韓国、ASEAN 諸国、それに香港・台湾・中国のいわゆる「三つの中国」も顔をそろえることになりましたが、これだけそろえるのは初めてのことだと思います。

奥田 そういった努力は結構なことですね。今のアジアの船主フォーラムなどはぜひお互いの協調体制の中で何とか足腰を強くするためにやってほしいと思います。いずれにしても、

海運の果たしている役割は非常に大きいとの認識を持っています。現実には船員の賃金格差があるものだから、どうしてもフィリピンや韓国・台湾などの外国船員の雇用がこれからも多くなっていかざるを得ないでしょうけれども、やはりある程度は日本籍船を確保していきたいですね。外国人との混乗の割合も海員組合とよく相談してやっていってほしいですね。

やはり価格競争に打ち勝たないといけませんし、飛行機でいえば、ああいう大きなジャンボでも何やかや言っても2人で十分やれるんだから。

根本 ええ、船のほうでも日本人船員だけで11名の船が走っておりますし、こういう少数定員船もいずれは混乗といったことも考えることになると思います。

奥田 私はやはりモノの流通が改革されていけば、総理が言っている本当に豊かな国民の生活が享受できるようになると思う。

内航ではテクノスーパーライナーのような高速船も出て来るだろうし、外航・内航がそうやって良くなっていくと思っています。日本人は海を大切にしてきた民族ですが、今後も海のいわゆる流通というものを本当に重視していく政策をとっていくことによって、さらに国民生活は豊かになっていくでしょう。

田中 根本さん「豊かな国民生活」ということが大臣のお話に出てきたところで、もう一つの甘口、客船のほうはいかがですか。クルーザー事業の現状と将来について展望していただきたい。

根本 大臣がおっしゃったとおり、日本の社会



(根本 二郎氏)

も成熟した社会の仲間入りをしつつあり、余暇の過ごし方についての考え方も以前とは随分変わってきております。そこで私どもでも3年ほど前から、本格的に客船クルージングに進出して、国民の皆さんにいわば洋上文化の場を提供してまいりました。昨年の「飛鳥」就航で、日本関係の客船は9隻になりましたが、収容客数では、まだ5,000弱、世界全体の5%にもなりません。

奥田 これだけ四面を海に囲まれた国なのだから、貨物はもちろんだが、本当の旅の楽しさの味わえる、一番最高のクルーズ船もこれからどんどんやってもらって、そういったことからまず豊かな国づくりのベースをつくっていただきたいですね。

根本 ええ、日本では、まだこれからで、クルーズ人口も米国の400万人に対し今はまだ6万人ぐらいですが、今でも海外に出る人が年間で1,000万人ぐらいあって、これが今世紀には2,000万人に増えるという予測もありますから、今後国民のライフスタイルの変化とともに、2000年までには日本のクルーズ人口も4、50万人の規模に

なるだろうと思います。国内各地の客船ターミナルなどのインフラ整備の問題もございまして、お力添えをお願いいたします。

田中 さて、お二人のお話が進むほどに、わが国の国民生活と海は切っても切れない関係だという思いですね。そこで根本会長が中心となって現在推進しようとしている「海の記念日」を国民の祝日にする構想についてお話し下さい。

根本 ええ、今日私がぜひ大臣にお願いしたいことは、7月20日の「海の記念日」を国民の祝日「海の日」として、国民こぞって海に感謝し、海を大切にする日にしていただきたいということです。

この7月20日という日は、明治9年のこの日、若き明治天皇が軍艦ではなく当時最新鋭のロイヤルヨット「明治丸」に乗って東北行幸から横浜にお帰りの日ですが、これを記念して昭和16年「海の記念日」が閣議で制定されましたが、残念ながら国民の祝日には入っておりません。しかし、この50年余の間、毎年「海の記念日」の行事をやってきましたし、特に一昨年の50周年のときは、天皇・皇后両陛下にもご来臨いただきました。

奥田 こんなに海に頼っている海洋国家・日本に「海の日」の祝日がないのがおかしいぐらい

ですね。これは単に海運業界、造船業界といわず、みんなが、陸であれ空の人たちであっても、海の大切さというのはみんなが分かっているのだから、「海の日」の祝日を求める一大国民運動を、この座談会を機にやりましょう。

根本 ありがとうございます。

奥田 今後あっちこっちのPR、マスコミ、テレビ、あらゆる媒体を通じて国民の皆さんに、これだけ海の恩恵を被っているんだということをよく知ってもらわなきゃ。

田中 海を大切に、というのは、大変いい言葉で、これでほとんど全部を言い尽くしたような気がしますね。

奥田 いま、米国西海岸サンディエゴで行われているアメリカズカップでも、「日本号」が頑張っている。これがチャレンジャー船になればすごいと思うんだなあ。

根本 そうですね。この「日本号」は私どものコンテナ船で米国まで運びましたし、私どももサプライヤーになっています。

奥田 こんなイベントも含め、今後はすべての海事思想普及活動を「海の日」制定の方向へ集約してキャンペーンしていきたいですね。

根本 よろしく願います。

田中 本日はありがとうございました。

天然ガスの輸入動向

日本ガス協会広報室長 里美 健一郎

はじめに

いまエネルギーの問題は、地球環境問題を抜きにしては語れないと言っても過言ではない。地球環境問題の中には多くのものがあるが、エネルギー消費との関連の強いものは酸性雨と地球温暖化であろう。酸性雨は、燃料を燃やすことによって空気中に放散される硫黄酸化物やチッ素酸化物によってもたらされる。この点についてのわが国の対策は世界でも最も進んでいるが、世界全体でみた場合は、今後多額の投資を必要とする大きな課題である。一方、地球温暖化については、石油や石炭やガスなどの化石燃料消費によって大気中に放散される炭酸ガスによる温室効果が主要因と考えられている。この問題については、その対策についていろいろと議論されている段階にあり、技術的な対応についてもまだ決め手となるものは考え出されていないのが現状である。

このような中であって、クリーンなエネルギー源として注目が高まってきているのが天然ガスである。天然ガスはその中に硫黄分やチッ素分をほとんど含んでいないが、特にわが国に輸入される液化天然ガス (LNG) については、低温液化の段階で完全に除去される。また、燃焼

時のチッ素酸化物の発生も少ないが、それ以上に天然ガスが注目されている理由は、すべての化石燃料の中で、熱量当たりの炭酸ガス発生量が最も少ないという点である。その値は、石炭を1とすると、石油は0.8となるのに対し、天然ガスは0.6である。

ここでは、この天然ガスについて、わが国の輸入動向、消費状況などについて、都市ガスを中心にご紹介したい。

1. 天然ガスとは

エネルギーのことを考える場合、一次エネルギーと二次エネルギーに分けて考えるのが一般的である。簡単に言えば、一次エネルギーとはエネルギーの原料であり、二次エネルギーは最終消費向けに加工されたものである。原油や原子力は一次エネルギーであり、ガソリンや電気は二次エネルギーである。われわれが一般にエネルギーとして日常生活で用いるのは二次エネルギーであるが、その場合のガスとは都市ガスやプロパンガス (LPG) ということになる。しかし、資源面でエネルギーを考える場合は一次エネルギーに着目しなければならない。都市ガスの原料は、現在76%が天然ガスであり、残りは主としてLPG (プロパン、ブタン) である。

表1 世界の天然ガス埋蔵量と生産量 (単位: 兆m³)

地 域	91年1月末 埋蔵量 (R)	90 年 生産量 (P)	可採年数 M/P (年)
北 米	7.47	0.6409	11.7
米 国	4.71	0.5201	9.1
カ ナ ダ	2.76	0.1209	22.8
西 欧	4.97	0.1933	25.7
オ ラ ン ダ	1.73	0.0742	23.3
ノ ル ウ ェ ー	1.72	0.0254	67.7
中 東	37.51	0.1200	312.6
イ ラ ン	17.01	0.0242	702.9
サウジアラビア	5.11	0.0397	128.7
アジア・太平洋	7.46	0.1290	57.8
インドネシア	2.59	0.0392	66.1
マレーシア	1.61	0.0161	100.0
アフリカ	8.08	0.0624	129.5
アルジェリア	3.25	0.0500	65.0
ナイジェリア	2.48	0.0038	652.6
リビア	1.22	0.0057	214.0
共 産 圏	46.86	0.8932	52.5
ソ 連	45.33	0.8159	55.6
世 界 計	119.216	2.1419	55.7

(出所) 埋蔵量: Oil & Gas Journal (December 31, 1990)
生産量: Oil & Gas Journal (March 11, 1991)

LPGは原油を生産、精製する段階で生産され、日本で消費するものは、LPGという製品の形で輸入されるものと、国内の製油所で生産されるものがある。

一次エネルギーとしての天然ガスは、大手都市ガス会社を中心に都市ガスの原料として使用されているが、それ以上の量が火力発電所の燃料として使用されている。平成2年度においては、液化天然ガス(LNG)としてわが国に輸入されたもののうち、都市ガス原料として消費された量は806万トンであったのに対し、火力発電に用いられた量は2,762万トンとなっている。(それ以外に、鉄鋼産業でも若干消費している)。LNGは、平成2年度のわが国の一次エネルギーのうち9.7%を占めている。また、天然ガスは新潟を

中心にわが国でも生産され、都市ガス、電力、産業用などに広く使われているが、量的には、平成2年度一次エネルギーの0.4%となっている。

天然ガスはメタンを主成分とする気体のエネルギー源であり、天然ガス単独で埋蔵されている場合(構造性ガス)と、原油と一緒に埋蔵されている場合(随伴性ガス)がある。

資源分布としては、ロシア(旧ソ連)の埋蔵量が多いが、石油のように中東に偏在することもなく、広く世界に埋蔵されている。また、あと何年利用できるかを表す可採年数は55.7年となっているが、これは、今後、天然ガス利用の気運が高まれば探鉱が活発化し、さらに伸びる可能性が強いと言われている。(表1参照)

表2 LNG輸入プロジェクト(長期契約分)

(平成3年3月現在)

供給源	導入開始 時 期	平年度供給量 (契約ベース)	輸 入 者
アラスカ	1969年11月	99万t	東京ガス(25万t)、東京電力(74万t)
ブルネイ	1972年12月	514	東京ガス(106万t)、大阪ガス(63万t)、東京電力(345万t)
アブダビ	1977年5月	206	東京電力(206万t)
インドネシアI	1977年8月	818	大阪ガス(130万t)、東邦ガス(5万t)、関西電力(257万t)、中部電力(215万t)、九州電力(156万t)、新日本製鐵(55万t)
マレーシア	1983年1月	600	東京ガス(200万t)、東京電力(400万t)
インドネシアII	1983年9月	320	大阪ガス(40万t)、東邦ガス(50万t)、中部電力(150万t)、関西電力(80万t)
インドネシアIII	1984年1月	330	東北電力(290万t)、東京電力(40万t)
オーストラリア	1989年8月	584	東京ガス(58万t)、大阪ガス(58万t)、東邦ガス(18万t)、東京電力(90万t)、中部電力(90万t)、関西電力(90万t)、中国電力(90万t)、九州電力(90万t)
合 計	—	3,471	ガス 253万t 電力 2,663万t 鉄鋼 55万t

2. LNGとは

わが国の天然ガスの埋蔵量、生産量はそれほど多くはないため、天然ガス利用の拡大は輸入の形をとることになる。欧米では国境を越えたパイプラインによる輸入が主流であるが、わが国は船舶による海上輸送に頼らざるを得ない。そのための方策として考えられたのがマイナス160°という超低温で液化することによって600分の1に体積を縮小して専用のタンカーで輸送する方法である。わが国の天然ガス利用の拡大は、科学技術の発展によって初めて可能になったと言ってもよいだろう。この液化天然ガス(LNG)の輸入は、1969年(昭和44年)に開始されたが、LNGに対する公害対策としてのクリーンなエネ

ルギーとしての評価の高まりや、2度のオイルショックを通じての非石油エネルギー利用拡大への努力およびエネルギーの効率的な利用推進、さらには地球にやさしいエネルギーとしての期待などを背景として、LNGの輸入量は年々拡大してきており、現在では、平成2年度末現在で8プロジェクトの契約量3,471万トン、平成2年度輸入量3,608万トンとなっている。

(表2、表3参照)

LNGの供給国は米国(アラスカ)、ブルネイ、アラブ首長国連邦(アブダビ)、インドネシア、マレーシア、オーストラリアと、環太平洋地域に分散しており、長期契約に基づく安定した供給が行われている。専用タンカーは、超低温の品物の輸送のために多くの工夫がなされて

表3 LNG輸入実績

(単位:万t)

プロジェクト \ 年度	昭和56	57	58	59	60	61	62	63	平成元	2
アラスカ	100 (25)	101 (25)	104 (26)	99 (35)	99 (25)	96 (24)	96 (24)	96 (24)	101 (25)	98 (25)
ブルネイ	516 (169)	520 (175)	534 (173)	521 (172)	519 (169)	520 (170)	523 (168)	545 (190)	527 (171)	526 (176)
アブダビ ダス島	202 (33)	216 (26)	181	212	226	211	226	229	241	227
インドネシア	882 (161)	921 (173)	1,066 (161)	1,459 (199)	1,482 (207)	1,503 (228)	1,540 (251)	1,643 (257)	1,642 (246)	1,761 (315)
マレーシア		11 (5)	179 (92)	380 (127)	457 (153)	547 (183)	583 (190)	623 (206)	631 (194)	678 (221)
オーストラリア									134 (59)	318 (79)
アルジェリア									28 (28)	
計	1,700 (388)	1,769 (404)	2,064 (452)	2,670 (523)	2,783 (554)	2,877 (605)	2,968 (633)	3,136 (677)	3,304 (723)	3,608 (816)

(注) ()内は都市ガス分で内数。

いるが、大別して、船に構造的にタンクを組み込んだメンブレン方式と、船に球形タンクを載せた形のもス方式に分けられる。一般的な容量は5万トンレベルであり、40隻以上が運航している。最近では、地方の中規模都市ガス事業者向けの専用タンカーとして小型船の建造、運航も計画されている。

3. LNG・天然ガスの将来

平成2年度に策定されたわが国のエネルギー需給見通し(表4)によれば、天然ガスの需給量は2000年まで年率2.4%、その後2010年まで年率2.1%で伸びて行くことが予想されている。天然ガスのうち、LNGの量を、仮に平成2年度と同じ割合である96%と想定すれば、わが国のLNG輸入量は2000年4,400万トン程度、2010年5,500万トン程度となる。これは、現在よりも2000年で1,000万トン程度、2010年で2,000万トン程度の増加となる。

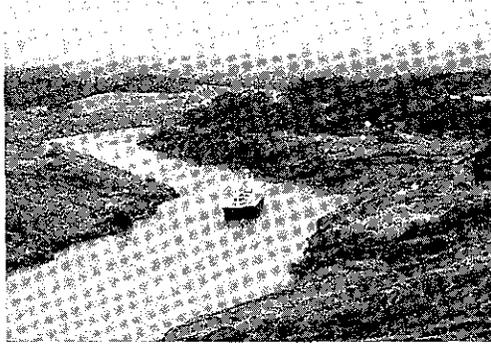
表4 エネルギー需給見通し(1990年10月)

項目	1989年度(実績)		2000年度		2010年度	
	実績	構成比(%)	実績	構成比(%)	実績	構成比(%)
一次エネルギー総供給	4.99億kℓ		5.94億kℓ		6.57億kℓ	
エネルギー別	実績	構成比(%)	実績	構成比(%)	実績	構成比(%)
新エネルギー	650万kℓ	1.3	1,740万kℓ	3.0	3,460万kℓ	5.3
水力	880億kwh (2,050万kw)	4.6	910億kwh (2,270万kw)	3.7	1,050億kwh (2,620万kw)	3.7
地熱	40万kℓ	0.1	180万kℓ	0.3	600万kℓ	0.9
原子力	1,830億kwh (2,940万kw)	8.9	3,300億kwh (5,050万kw)	13.3	4,740億kwh (7,250万kw)	16.9
天然ガス	4,990万kℓ	10.0	6,500万kℓ	10.9	8,000万kℓ	12.2
石油	11,360万t	17.2	14,200万t	17.5	14,200万t	15.7
石炭	2.89億kℓ	57.9	3.05億kℓ	51.3	2.98億kℓ	45.3
合計	4.99億kℓ	100.0	5.94億kℓ	100.0	6.57億kℓ	100.0

将来のLNG需要の増加に対するLNGソースとしては、2000年までは現在稼働中および契約済みのプロジェクトの供給量の増加、設備の拡大を中心に考えられている。それ以降は新規のプロジェクトが必要であると予想されるが、現時点で日本向けLNGのソースとして候補に挙げられているものは、ロシア、アラスカ、オーストラリア、中東諸国など多数あり、供給力は十分に存在すると言えよう。

また、都市ガスの形で供給される天然ガス・LNGを考えた場合、地球環境の保全性に優れているという特性のほかに、電気と熱を同時に供給するコージェネレーションの燃料として評価が高まっているのに加え、小型ガス冷房や天然ガス自動車など新しい用途への拡大が予想されている。これらの新用途の拡大と都市ガス原料のLNG化の進展とによって、都市ガス産業におけるLNGの利用量は順調に増加していくものと期待されている。

内外情報



▲パナマ運河を航行中のチップ専用船

1. 商標法の一部改正（サービスマーク登録制度の導入）
2. 中国海運の現状

1. 商標法の一部改正（サービスマーク登録制度の導入）

特許庁は、輸送、金融、建設など近年におけるサービス取引の量的拡大、質的变化ならびに国際的な制度の動向に対応するため、サービスマーク（サービス事業者が使用する“自他サービスの識別標識”）登録制度の導入について、かねてより検討を行ってきた。このような状況を踏まえ通産大臣の諮問機関である工業所有権審議会は、サービスマーク登録制度の導入等にもなる商標制度のあり方について、平成3年2月5日通産大臣に答申した。

通産省はこれを受けて、「商標法の一部を改正する法律案」を第120回通常国会に提出、平成3年4月25日成立し、同年5月2日に付付（平成3年法律第65号）され、平成4年4月1日より施行されることとなった。

〔サービスマーク登録制度の概要〕

1. 定義の改正等

商標の定義を「商品または役務について使用する標章」に改めるなど、商標法の規定がサービスマークについても適用される。

2. 先願・登録主義に基づく登録制度の採用

先願・登録主義を採用することによって、最先の出願人に権利を付与し、権利の発生を公示する

ため権利関係が明確となる。

3. 登録要件・不登録事由

識別機能を果たさないサービスマークや他人の権利等に抵触するサービスマーク等は、登録を拒絶される。

4. 審査主義の採用

登録への信頼度や権利の安定度が高く、権利の有効、無効をめぐる争いも少ない審査主義（方式審査、実体審査）が採用される。

5. 権利の効力

サービスマーク登録にかかわる権利については、登録サービスマークばかりでなく、取引の経験則上一般的に出所の混同が生ずるおそれがあると認められる関係（「類似」の関係）にあるサービスマークの他人による使用を権利侵害とみなして侵害行為に対し差止等の請求権が認められる。

6. 商標の保護との調整

サービスマークを商標と同様に保護するに当たって、商標とサービスマークは識別の対象が商品とサービスという点において異なるため、両者間の競合関係をいかに調整すべきかが問題となるが、取引の経験則上一般的に出所の混同を生ずるおそれのある商品とサービスの関係を商品間の「類

似」、サービス間の「類似」と同様に取り扱うことにより商標・サービスマーク間の調整が行われる。

7. 商標権の存続期間の更新登録出願手続期間の延長

商標権の存続期間の更新登録の出願の期間について「存続期間の満了前6月から3月まで」から「存続期間の満了前6月から満了の日まで」に改正される。

8. 国際分類の採用

現行商標法においては、商品の区分を政令別表（商標法施行令第1条の別表）で定め、それぞれの区分に属すべき具体的な商品が省令別表（商標法施行規則第3条の別表）で補足的に例示として掲げられる。

国際分類を主たる体系として使用するに当たっては、この政省令別表が国際分類に基づいたものに置き換えられる。

政令別表は、商標法上の商品および役務を国際分類に従って42の区分（第1類から第34類までが商品、第35類から第42類までが役務に関するもの）に分類され、各区分に、国際分類の類別表を踏まえた商品または役務に関する表示による区分の名称付けをする形で規定されている。

9. 経過措置

サービスマーク登録制度導入時から前記原則を適用した場合、既に営業上の信用を蓄積しているサービスマークが使用できなくなるといった事態を引き起こし、既存のサービス取引秩序の不安定化を招いたり、事業者の信用、需要者の利益を損なうといった問題が生ずることのないよう改正法施行の日から6カ月間に次の措置が講じられる。

(1) 継続的使用権

施行の日から6月を経過する前から日本国内において役務にかかわる商標を不正競争の目的でなく使用していた者が、継続してその役務に

かかわる商標を使用する場合は、その役務にかかわる商標を使用して役務の提供を行っている範囲内（地域的範囲を含む）で引き続き使用することができる「継続的使用権」が認められる。

(2) 先願主義の例外

商標法の下では同一または類似の関係にある複数の商標登録出願が競合した場合には、最先の出願を登録する先願主義の原則が採用されているが、施行当初からこの先願主義の原則を採用した場合には、だれしもが先に出願しておこうと出願が施行当初に多数集中することとなり、事務処理上大きな混乱が生ずることが予想される。

そこで、今回の改正においては、施行の日から6月間にした役務にかかわる商標登録出願については、先願主義の例外を設けている。これは、施行の日から6月間にした役務にかかわる商標登録出願については、出願の先後を問わず同日に出願したものとみなして審査が行われる。

(3) 使用に基づく特例の適用

① 使用に基づく特例の適用による優先・重複登録

自己の業務にかかわる役務について日本国内で不正競争の目的でなく商標の使用をしている者が施行の日から6月間にその役務にかかわる商標を商標登録出願するときは、使用に基づく特例の適用を主張することにより、優先・重複登録が受けられる。

② 使用に基づく特例の適用の主張の手続き

使用に基づく特例の適用を主張するためには、使用に基づく特例の適用を主張する旨の書面を商標登録出願と同時に、使用を証明するために必要な書類を商標登録出願の日から30日以内に特許庁へ提出しなければならない。使用を証明するために必要な書類は、

a. 商標登録出願にかかわる商標が出願前から日本国内において自己の業務にかかわる役務（自己が提供している役務）について使用しているものであること

b. 商標登録出願にかかわる指定役務が a. の役務に含まれるものであること

具体的には、取引書類、広告、取引上の使用を示す写真、所管官庁・商工会議所・同業者団体等の証明書等となっている。

当協会では、これを受けて「商標の使用証明書」および「営業証明書」を発行することとしている。

また、当協会では本登録制度が導入されるに当たり、総務幹事会の下部機構としてサービスマーク登録制度導入問題 WG を設置して、海運業界独自の問題等について検討を行い、特許庁に要望ならびに確認事項について文書を提出するとともに特許庁担当官を講師として招いて、平成4年2月24日説明会を開催した。

当日は、サービスマーク登録制度の概要について説明を受けるとともに、海運業界における独自の問題点について特許庁としての見解が示された。

その概要は次のとおりである。

1. サービスマークの登録関係事項（登録の可否）

⑦ ファンネルマークはどのようなものが登録可能か

○サービスマークは役務（サービス）にかかる商標として、「文字、図形もしくは記号もしくはこれらの結合またはこれらとの色彩との結合」であって、登録には平面式が採用されている。

○このため、ファンネル自体は立体となっているため、立体としての登録は不可能であるが、

平面としての登録は可能である。

○さらに、ファンネルマークを登録出願する上で、海運業界の特徴として、一般的に、一色もしくはアルファベット一文字の船社があるが、これは改正法第26条（商標権の効力が及ばない範囲）の規定によれば登録は不可能である。ただし、ファンネルマークの側面としては、需要者（サービスを受ける側）の識別と、同業者間の識別等、独自性があるとともに、第3条第2項（商標登録の要件）により、使用による識別性（業界周知）での登録の可能性がある。

以上のような特殊な事情が海運業に存在する以上、特許庁としても、前向きに検討の余地があるので相談したい。

○相似形でサイズが違うのであれば、一つの登録でよいが、マークが変わるのであれば、専用して主張する権利が受けられる訳ではないので、各社において登録の効果という観点から全部かそれとも代表的なものを登録するかを決めていただくこととなる。

⑧ グループ（関連会社）として、同一または一部修正したファンネルマーク（類似マーク）を使用する場合の登録方法

○保有株式51%以上の親子関係にある場合、子会社の使用しているマークについて親会社がすべて管理できるような運用をとっている。また株式保有50%以下の場合には、営業上、実質的な支配関係があることを証明することが必要である。

⑨ コンテナバンに付された絵柄等のマーク

○具体的には、何のサービスに使用されるのが問題となる。輸送、コンテナ貸与等の使用が考えられるが、そういったものについて区別標識として使用されれば、絵柄等であって

も登録可能である。

㊦ シンボルマーク

○シンボルマークは会社の営業全体を表わすので会社名、会社の略称とともにサービスマークとしては基本的なマークといえるため、当然登録可能である。

㊧ 社章、社旗等の会社のマーク

○社章、社旗等については、パッチとしては、立体であるため登録できないが、会社案内、カタログ、パンフレット等に付して使用する場合は、サービスの使用とみられ、平面で表して登録可能である。

社旗の場合、具体的なサービスを区別するために使用しているのかどうかの問題で、基本的には、社旗自体の登録性はないものと思われる。ただし、通常（未使用）の出願で社旗を平面に表して書面で出願すれば登録可能。

II. 分類関係事項

㊨ 異なった種類のマークを海運業（第39類）として、一括登録は可能か。

○一括登録とは一つの出願で異なった種類のマークを海運業として登録可能かという意味でとらえれば、これは一括登録は不可能。マーク自体（商標見本）に表された異なった種類のマークは個別に出願する。

㊩ 分類上、多岐にわたる場合には、それぞれ分類ごとに登録する必要があるのか。

○一区分一出願であるため分類が変わる場合に

は、それぞれの分類区分ごとに出願することになる。

III. 一つのマークでサービスマークとトレードマークに関する取り扱い

㊪ 客船で食器等に付されたマークを船内で使用する場合と船内で販売する場合の取り扱い。

○客船で食器等に付されたマークを船内で使用する場合と船内で販売する場合は、個別扱いとなる。

一方、客船による輸送（第39類）によるサービスについて船内のレストランで使用する食器に付したマークは客船による輸送の範囲としてとらえられるかということについては、次のとおりの解釈となる。

・客船の中のレストラン等は、輸送とは切り離された別のサービスの提供に当たるかどうかの問題がある。例えば客船、クルージング等、一定なパッカ的なサービス（パッカ料金に食事の提供が含まれる）については、独立して飲食物を提供している取引が成り立っているとは見れないため、一つの輸送の中に含まれる。

・定期便等の船内で別にレストランを営業しているような場合には、飲食物の提供というサービスを行っているとみる。この場合船内であっても食器等に付されたマークは、飲食物の提供（第42類）についてのサービスでの登録となる。

2. 中国海運の現状

「中国外航海運の中心である中国遠洋運輸総公司（COSCO）は、1991年度、輸出入合わせ、9,223万トンの貨物を輸送した。これは前年度比11%の増加

である。COSCOは着実に業績を拡大している」と同社のゼネラル・マネージャー劉松金氏は語っている。同社の総輸送量は、1989年度7,970万トン、1990年度

は8,300万トンであった。1961年に合計4隻、3万%にも満たない船舶で事業を開始したCOSCOは、現在600隻、1,500万%に及ぶ船隊を擁し、トランプサービスに加え国際的なライナーサービス会社に成長した。今年度はそのライナーサービスルートを47から49へと拡大させ、また月間航海数も141から160へ増加した。

副氏が明らかにしたところによると、最近2,000TEU積みコンテナ船2隻を追加し、コンテナ船腹量は87隻となった。また今後4年間に第4世代のコンテナ船を何隻か取得することを考えていると語っている。

中国運輸省の報告書によると、1991年度における主要港での荷役量は、前年度比9.1%増の5億493万トンであった。このうち、外国との貿易貨物は、同16.3%増の1億8,683万トンに達している。

1991年度中に、主要沿岸港の取り扱ったコンテナ個数は、輸出入合わせて、同34%増の214万TEUとなり、中国のコンテナ取り扱い量の新記録を樹立している。

なお、これら諸港における1990年度のコンテナ取り扱い量は156万TEUであり、これは前年度比25.5%の増加であった。

特に、近代的なコンテナ荷役施設を備えた上海、天津などの大きな港は、着実にその取り扱い量を増やしており、1991年度、上海港は前年度比26%増の57万6,000TEUという取り扱い量を記録。一方、天津港は同18.6%増の33万9,000TEUであった。

中国の四つの経済特別区、深圳、厦門、珠海、汕頭の諸港も、1991年度におけるコンテナ取り扱い量は40%増から300%増とそれぞれ大幅に増加した。

しかし、現在中国にある24カ所のコンテナ専用バースの年間取り扱い能力は207万TEUであり、その他のコンテナは多目的埠頭で取り扱われているのが現状となっている。

また、黄振東運輸大臣は最近の北京での記者会見で、中国の主要港におけるコンテナ取り扱い量は、1995年に310万TEU、2000年には500万TEUに達し、今世紀の終わりまでに現在の年間コンテナ取り扱い量を倍増させる。

中国がコンテナサービスに乗り出したのは1978年であり、そのため中国は、今後4年間にわたって、大型コンテナ船をさらに追加し、いくつかの近代化されたコンテナポートを建設し、コンテナ輸送量をさらに伸ばす予定であると大臣は語っている。

また、ドア・トゥー・ドア・サービスを促進するため、沿岸のコンテナ輸送センターと内陸の鉄道およびハイウェイとの接続をより良くするための努力がなされ、この期間内に陸上および海上に新たに九つの国際ルートを開くことになるだろうと語った。

向こう4年間に、新規コンテナの製造および輸送ネットワークの拡張のため、中国が投資しようとしている予算は、3億元(5,587万ドル)に達する見込みである。

(Shipping and Trade News 1992年2月6日号)

タイタニック号遭難が残した 海の国際安全条約 「SOLAS」。

1912年、当時の最新鋭客船タイタニック号（総トン数46,328トン）が処女航海中の北大西洋で冰山と衝突、沈没して1,490名の尊い人命が失われた。この事件を契機に、海上での人命の安全を図



るための技術基準を定める必要性が叫ばれ、生まれたのが「SOLAS条約（海上における人命の安全のための国際条約）」。

最初の条約がロンドンで採択されたのが1914年で、その後、1929年、1948年、1960年の改正を経て、現在の1974年SOLAS条約は1980年に発効した。この条約も、航行の安全性強化に対応して1978年、1981年、1983年、1990年に改正されている。

その内容は、国が船舶の安全性について検査を行うことの義務づけに始まり、船舶の構造や、機関、救命艇などの諸設備、危険物の輸送に関する規定など、海上での安全にかかわるほとんどの事項が盛り込まれており、まさに船の安全運航に関するバイブル。

タイタニック号の短い生涯が残した歴史的な遺産は、今も船舶の安全に欠くことのできない重要な役割を果たし続けている。

時代とともに変遷する 「七つの海」の数え方。

「七つの海」とは、現在は、北太平洋、南太平洋、北大西洋、南大西洋、インド洋、北極海、南極海のことをさすのが一般的だが、こうした数え方に落ち着いたのは19世紀末以降のこと。それ以前には、北海やバルト海、地中海、紅海などが入った、時代や国によって異なる七つの海のバリエーション

ンがあったようだ。

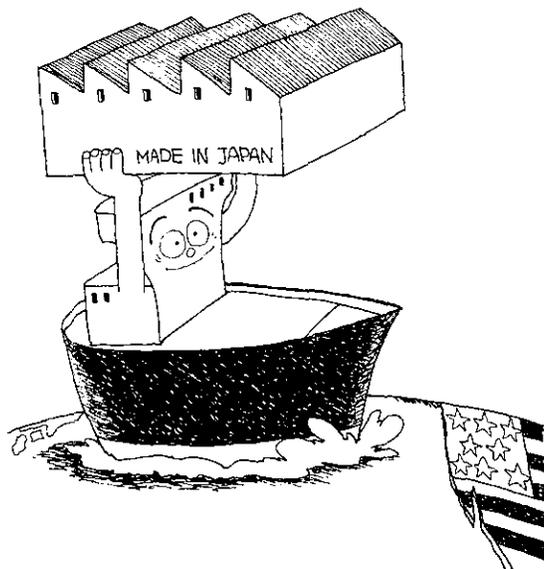
そもそも「七」は古くから神聖な数と考えられていて、「すべて」をさす意味に使われることが多かった。つまり「七つの海」とは「世界中のすべての海」という意味で、さまざまな「七つの海」は、それぞれの時代や国の人々にとっての「すべての海」だったわけだ。

現在の数え方にも、太平洋と大西洋を、わざわざ南北に分けるなど、数字をなんとか「七」に合わせるための無理を感じる部分もある。たしかに「五つの海」では、どこか様にならない。あくまで「七」にこだわる船乗りのロマンチズムは、いつの時代も変わらないようだ。

海を越えて自動車工場を運ぶ スーパー引っ越しプロジェクト。

日本の自動車メーカーのほとんどが、今、海外で現地生産を行っている。それに伴って、自動車を部品の状態で輸出するKD貨物の増大や、現地生産された自動車の逆輸入など、自動車関連の輸送ニーズにも大きな変化が起こっている。そんな動きの中で生まれたもうひとつの輸送ニーズがある。現地生産のための工場設備一式を、日本からそっくり海外へ運ぶという壮大な海上輸送プロジェクトだ。

自動車工場の生産設備といえば、ほとんどがコンテナのサイズに収まらない長尺の重量貨物、し



かもロボットなど精密機器が大きな比重を占める。破損しても代替品はすぐには調達できず、一つの輸送事故もプロジェクト全体に大きく影響する。

各貨物のスペックを計算に入れた慎重な積み付け計画に始まり、輸送終了まで2年あまり。しかもトラックやトレーラーによる陸上輸送から海上輸送へ、さらに現地での陸上輸送へとつないでいく海陸複合輸送だ。海上輸送には在来型の貨物船や重量物船が用いられるが、米国東部へ運ぶ場合、陸と海と合わせた総輸送距離は地球を十数周するのに匹敵するという。

船だから可能な、このスーパー引っ越しプロジェクトは国際分業の進展とともにさらに重要度を増していく海上輸送分野のひとつといえよう。

国民の祝日「海の日」制定推進会議の要望活動

当協会は、国民の祝日「海の日」制定を推進することとし、日本海事広報協会、全日本海員組合、大日本水産会、日本海洋少年団連盟、日本船舶振興会、日本造船工業会の6団体に呼びかけ国民の祝日「海の日」制定推進会議を発足させた。同推進会議では7月20日の「海の記念日」を国民の祝日として制定するよう要望することとし、永井推進会議議長、根本当協会会長、中西全日本海員組合組合長、内村大日本水産会会長などが運輸大臣はじめ関係大臣や各政党の党首を往訪し、要望書を手渡して実現方をお願いした。3月5日現在の要望先は、次のとおりである。(カッコ内は代理者)

- 2月13日 加藤紘一内閣官房長官
奥田敬和運輸大臣
- 2月19日 原田憲海事振興連盟会長
- 2月25日 森喜朗自由民主党政務調査会長
- 2月28日 山下徳夫厚生大臣(秘書官)
- 3月2日 石田幸四郎公明党中央執行委員長
綿貫民輔自由民主党幹事長
佐藤孝行自由民主党総務会長
- 3月3日 田名部匡省農林水産大臣
- 3月4日 大内啓伍民社党中央執行委員長
江田五月社会民主連合代表
- 3月5日 田邊誠日本社会党中央執行委員長
宮本顕治日本共産党中央執行委員長
(佐藤祐弘衆議院運輸委員)
近藤鉄雄労働大臣

また、2月24日開催の推進会議幹事会において、後掲の推進会議要綱や今後の活動方針を決定し、これに基づき海事関係諸団体に参加を呼びかけるとともに、海に理解の深い有識者や知名人などによるバックアップグループを組織し、全国的規模で世論づくりを行いその実現をめざすこととしている。

国民の祝日「海の日」制定に関する要望書

わが国は、四面を海に囲まれた海洋国家であり、われわれ日本人の食生活の多くを占める水産品の調達はもちろん、日常生活に欠くことのできない物資の大半を海上輸送によって確保してきました。また、海は海水浴や潮干狩など国民の憩いの場であり、釣やクルージングなどマリレジャーによる余暇活動の場ともなっております。

さらに、海は世界に開かれ、わが国は、古代より海を架け橋として外国の文化と交流し、人々の生活を豊かにしてきました。戦後は特に、海を利用して長距離・大量輸送に適した船舶により、世界中から原材料を輸入し、加工貿易立国として経済成長を果たしてきましたが、それを支える海上輸送は、遠く離れた海上で行われているため、人々に見過ごされがちです。

一方、海は海象・気象の変化が著しく、これらに懸命に対応している商船・漁船に乗り組む船員の労苦にも思いをいたすとともに、こうした海のもつ性質を日ごろから十分に認識する必要があります。

このように、海は日本人の日常生活にいろいろな面で深くかかわりを持っており、国民一人一人が海の恩恵に感謝すると同時に、海に対する認識を常に深め、海洋環境の保全と利用の安全を心掛ける必要があります。

地球上の7割を占める海は、人類にとってかけがえのない重要な環境・資源であり、海洋国家日本が世界に先がけて、国民の祝日「海の日」を制定し、国民全員が海への理解を深めることは、国際社会の一員としても大切なことであり、きわめて意義深いことと考えま

す。

どうか、この趣旨にご賛同いただきまして、これが実現につき、多大のご支援とご尽力を賜わりますようお願い申し上げます。

なお、祝日「海の日」を制定する場合の日といたしましては、昭和16年に閣議決定で「海の記念日」として制定されました「7月20日」が最も適当であると考えます。この日は、以来50余年にわたり官民により慶祝され、海に関するさまざまな行事が行われてきておりますこと、また6月、7月、8月には祝日がないこと、「海の日」と夏の連想などから、「海の日」とするのにふさわしい日と考えております。

つきましては、「国民の祝日に関する法律」を改正して、新たに「海の日」（7月20日）を祝日として加えていただくよう要望申し上げます。

国民の祝日「海の日」制定推進 会議要綱

1. 目的

本会議は、四面海に囲まれた海洋国家日本が、経済・産業・文化・レジャーならびに気候・風土など国民生活のあらゆる面で海の恩恵を受けていることにかんがみ、国民が海の恩恵に感謝するとともに、海に関する認識を深め、海の利用と環境保全について十分配慮できるようにするため、7月20日の海の記念日を国民の祝日「海の日」として制定するよう推進する。



奥田運輸大臣に要望中の永井推進会議議長、根本当協会会長、中西全日本海員組合組合長

2. 事業

本会議は、上記目的を達成するため、次の事業を行う。

- (1) 政府・各政党ならびに国会議員に対する法律改正の要望
- (2) 海に関係する諸団体ならびに本会議に賛同する個人の組織化
- (3) 世論を形成するための各種の広報活動
- (4) 活動に必要な情報の収集ならびに提供
- (5) その他本会議の目的を達成するために必要な事項

3. 会員

本会議は、団体会員と個人会員で構成する。

団体会員は、一般会員と協賛会員とし、一般会員は会費を納入する。

個人会員は、原則として協賛会員とする。

4. 組織

- (1) 本会議に代表者として議長を置く。
- (2) 本会議は必要とき副議長若干名を置くことができる。
- (3) 本会議に幹事会を置く。幹事会は本会議の運営に関する基本的事項を審議する。

5. 経費

- (1) 本会議運営のための経費は、一般会員の会費によりまかなう。会費は1口年額5万円とする。
- (2) 本会議が行うイベントなどの事業費は、別途その額と分担方法を幹事会で決定する。

6. 事務局

事務局は、社団法人日本船主協会に置く。

海運日誌 (2月)

1日 GMDSS (全世界的な海上遭難安全システム) 導入のための改正 SOLAS 条約発効にともない、船舶安全法等の関係法令が施行され、段階的な GMDSS がスタートした。

(本誌1992年2月号P.16内外情報1参照)

3日 船舶整備公団は、公団金利を0.6%引き下げ、年6.0%に改定した。

7日 運輸省海上技術安全局が1月分の新造船建造許可実績を発表。それによると、18隻、43万7,000% (前月比46.8%減)、契約船価は664億6,600万円となった。

12日 日本エネルギー経済研究所は、「景気調整局面におけるエネルギー需給とその短期見通し」と題するレポートをまとめた。それによると、最終エネルギー需要は92年度1.0%、93年度2.4%の増加が見込まれる。

◎ OECD 造船部会専門家会議が12、13日の両日、パリで開催され、議長案に対するわが国および韓国の憲法上の問題等が議論された。

13日 国民の祝日「海の日」制定推進会議は、運輸省に奥田運輸大臣を、首相官邸に加藤内閣官房長官をそれぞれ往訪し、要望書を提出した。(P.34参照)

◎ 大蔵省発表による1月分の貿易統計 (通関速報ベース) は、輸出が239億3,700万ドル (前年同月比9.7%増)、輸入が201億100万ドル (同3.8%減) で、貿易黒字は前年同月比の約4.2倍にあたる38億3,600万ドルとなった。

19日 日中政府間海運協議が19~21日の間、東京で開催され、懸案だった上海/日本貨客航路への

第二船投入問題について、日中折半出資の船舶保有会社を中国に、また運航会社を日本に設立することで合意した。

21日 船員制度近代化のビジョン検討委員会は第21回委員会を開催し、近代化船の国際競争力回復など、船員制度近代化の今後のあり方について、取りまとめの審議に入った。

◎ 奥田運輸大臣は、船員労働中央委員会に平成4年度の船員災害防止実施計画案を諮問した。

25日 運輸省海上技術安全局は海外5カ国の関係者を招へいし、「船舶の解撤に関する国際シンポジウム」を開催した。わが国からは当協会のほか日本造船工業会などが参加し、海外の5カ国とともに船舶解撤問題への取り組み方、解撤業の現状と将来展望等について講演を行った。

28日 外航、内航の海運労使は、平成4年度の労働協約改定の要求・申し入れ書を交換し、海員春闘がスタートした。外航部門では、外航中小船主労務協会の解散により新たな枠組みでの春闘となる。(P.4海運界の動き参照)

2月の対米ドル円相場の推移

高 値	125.25円(10日)
安 値	129.80円(26日)
平 均(月間)	127.50円

(注) 銀行間取り引きによる

船協だより

陳情書・要望書等（2月）

宛先：運輸大臣、内閣官房長官、海事振興連盟会長、自民党政調会長、厚生大臣
件名：国民の祝日「海の日」制定に関する要望について
要旨：P.34参照

宛先：郵政省通信政策局長
件名：国際海上無線通信料金に係わる計算担当機関の自由化に関するお願いについて
要旨：わが国においては、電気通信事業法の定めるところにより、国際海上無線通信料金の清算は、KDDが一元的に実施する体制となっているが、諸外国では、複数の民間計算担当機関を起用して清算事務の合理化が図られている。このため、わが国でもすでに外国籍船の通信料金清算事務を担当し実績をあげている計算担当機関があるので、これを自由化し適正なサービスが受けられるよう措置することを要望した。

宛先：ASEAN船主協会連合会事務局長
件名：東南アジア水域における海賊行為の防止について
要旨：南シナ海およびシンガポール海域における海賊行為は、凶悪化の傾向を示しており、人命損失はもとより、重大海

難の発生する危険性を含んでいる。当協会は、同連合会加盟協会に対し、各国政府が海賊問題に関し、早急に効果的な防止対策を講じることを働きかけるよう要望した。

国際会議の開催予定（4月）

IMO第60回海上安全委員会
4月6日～10日 ロンドン
BIAC海運委員会
4月8日 パリ
ISF年次総会
4月28日 ロンドン
ICS年次総会
4月29日 ロンドン

会議日誌（2月）

4日 保船幹事会
6日 港湾幹事会
船員対策特別委員会幹事会
7日 啓水会
船員保険研究会
10日 水先問題対策委員会／水先業務専門委員会合同会議
一土会

船協だより

- | | | | |
|-----|-------------------|-----|-----------------------------|
| 12日 | 情報システム専門委員会 | 24日 | 海務研究会 |
| 13日 | 新造船幹事会
船員経理研究会 | 25日 | 船協月報編集会議
労務懇話会 |
| 14日 | 啓水会
工務研究会 | 26日 | 近海内航部会
労務幹事会 |
| 18日 | 海務幹事会 | 27日 | 工務委員会／同専門委員会合同会議 |
| 20日 | 港湾委員会
資材研究会 | 28日 | 港湾対策幹事会
海務委員会／同専門委員会合同会議 |
| 21日 | 労務委員会／同専門委員会合同会議 | | 啓水会 |

「海運統計要覧 1992」の刊行

当協会では、1970年以来毎年、海運に関する内外の諸統計をはじめ、一般経済・関連産業の諸統計を収録した『海運統計要覧』を作成し、海運関係者をはじめ各位のご参考に供しておりますが、このたび、下記内容による1992年版を刊行いたしました。

本統計要覧は1冊1,500円（消費税を含む）で実費頒布いたしておりますので、ご利用の向きは、下記までご連絡ください。

〈問い合わせ先〉 日本船主協会 調査広報部

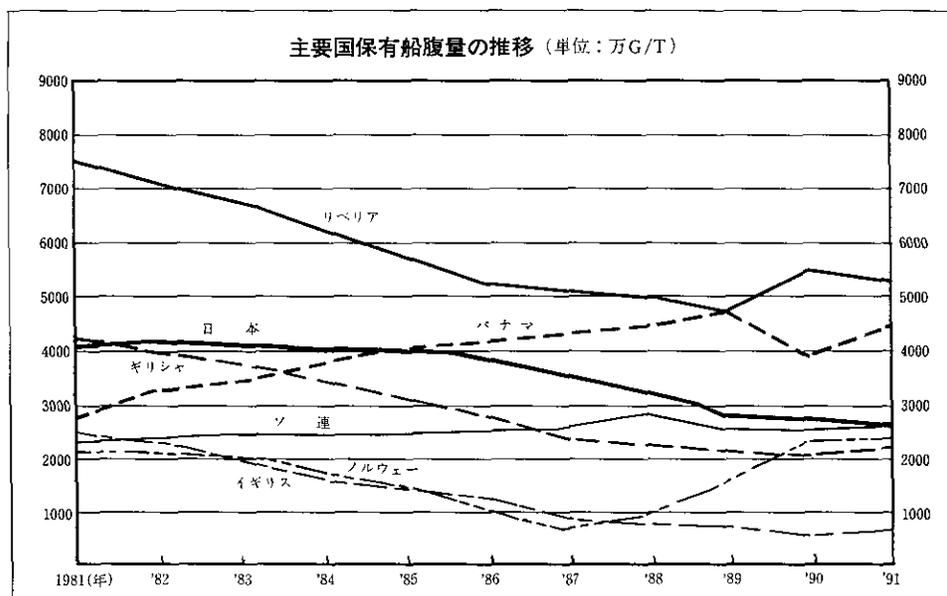
〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル) TEL (03) 3264-7181

『海運統計要覧1992』の内容

(項目)	(表数)	(頁数)	(項目)	(表数)	(頁数)
海運関係総括表	24	24	VIII 内航海運	24	26
I 船 腹	44	64	IX 港湾関係	18	24
II 造 船	37	44	X 船員関係	16	20
III 海上荷動と海運市況	28	42	XI 一般経済	14	28
IV 輸送活動	25	32	XII 関連産業の動向	43	54
V コンテナ輸送	14	28	付・資料 海運関係略語		12
VI 企業財務	6	14	用語解説		8
VII 海運対策と船舶整備計画	13	44	海運年表他		18

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	40
	2・日本商船船腹量の推移……………	40
	3・わが国外航船腹量の推移……………	40
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	41
	5・わが国造船所の工事状況……………	41
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	42
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	42
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	42
主要航路の成約運賃	9・原油(ベルシャ湾/日本・ベルシャ湾/欧米)……………	43
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	44
	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) ……	45
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	46
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	47
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	48
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	49
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……………	50
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	50
内航海運	18・内航船の船腹量……………	51
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	51
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	51



＝ 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	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	
	1991	1,521	16,678	13.6	187	7,653	78	3,152	326	3,774	930	2,099	
	1991	I	376	4,038	18.1	31	1,272	29	1,305	83	891	233	570
		II	423	4,863	20.4	53	2,494	14	545	86	1,166	270	658
		III	350	4,138	▲14.9	44	2,139	16	708	86	922	204	369
		IV	372	3,639	▲12.1	59	1,748	19	594	71	795	223	502
	建造中船舶	1987	1,210	9,694	▲12.3	123	3,493	62	2,204	147	2,469	878	1,528
1988		1,288	11,622	19.9	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409	
1989		1,275	12,452	7.1	133	4,338	84	3,552	207	2,026	851	2,536	
1990		1,291	13,569	9.0	148	5,617	78	3,081	231	2,133	834	2,738	
1991		1,355	15,896	17.1	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,763	
1991		I	1,268	13,657	0.6	149	5,775	65	2,422	252	2,665	802	2,795
		II	1,222	14,191	3.9	162	6,623	59	2,090	228	2,730	773	2,748
		III	1,264	15,247	7.4	184	7,404	57	2,059	274	3,124	749	2,660
		IV	1,355	15,896	4.3	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,763
未着工船舶		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	
	1991	1,175	27,267	4.0	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140	
	1991	I	1,247	24,139	▲7.9	218	13,413	77	3,079	378	4,869	574	2,778
		II	1,202	25,380	5.1	227	14,077	77	3,523	367	4,574	531	3,306
		III	1,169	25,301	▲0.3	214	13,284	103	4,536	303	4,043	549	3,438
		IV	1,175	27,267	7.8	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140

(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%										
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。

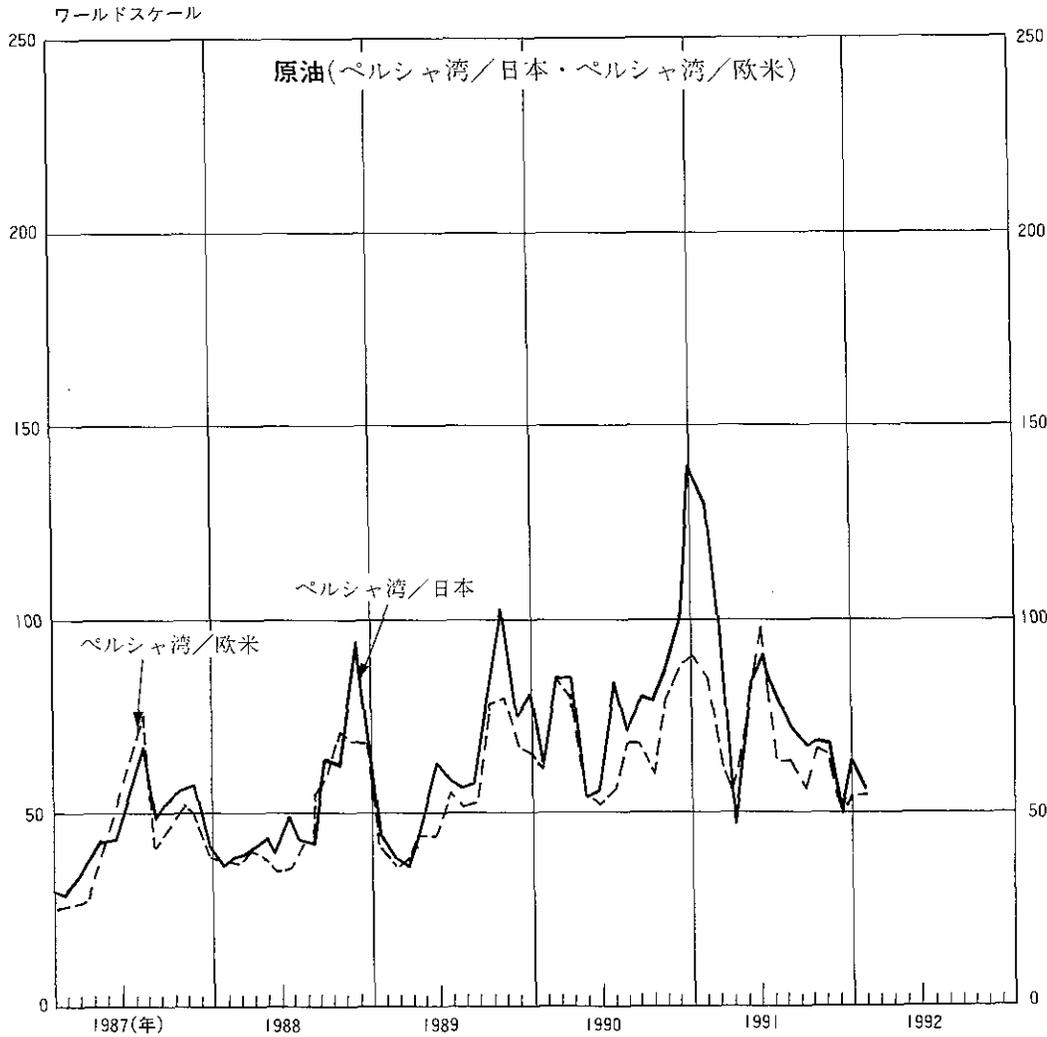
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	鉄石	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	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
	1992	1	12,888	420	13,308	4,108	4,842	3,850	74	365	32	7,274	1,089

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

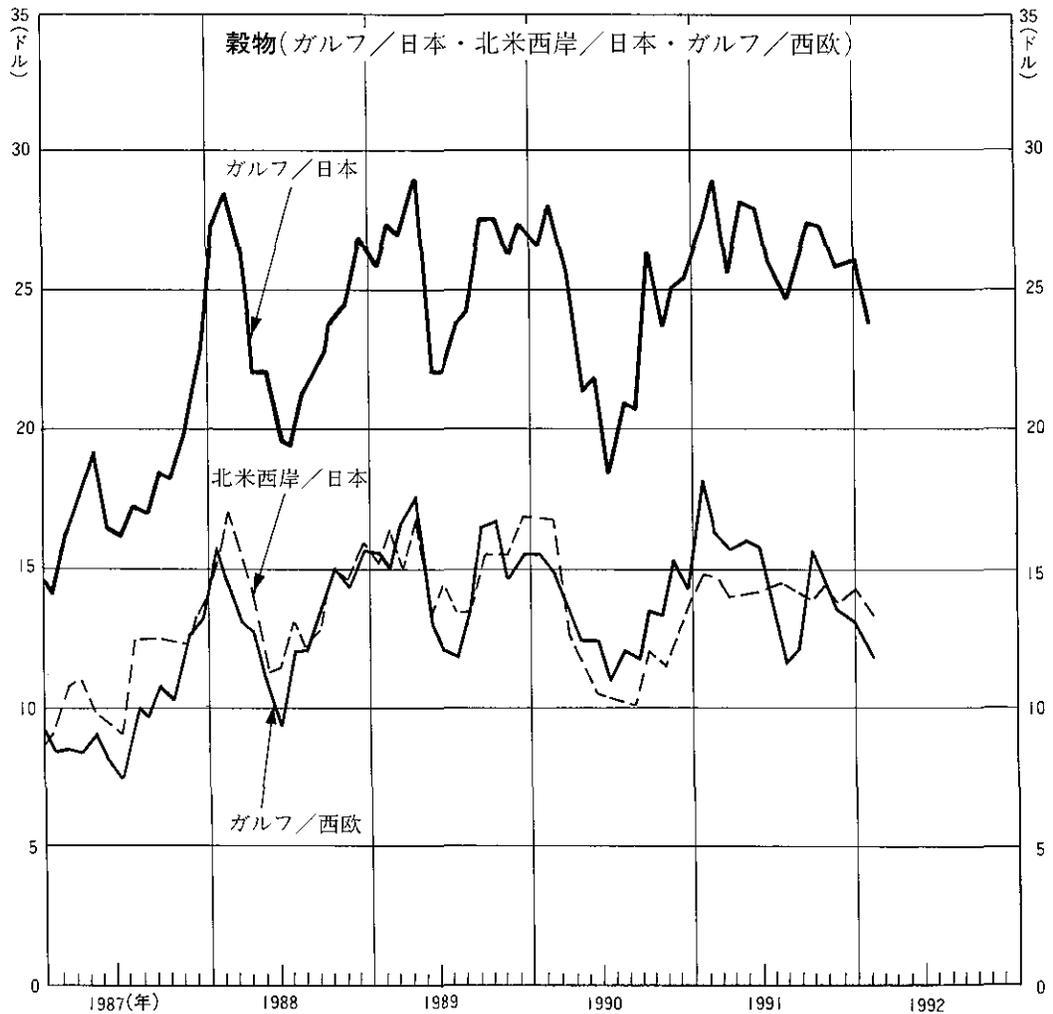
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・原油(ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	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	56.50	35.00	60.00	46.00	87.50	61.00	55.00	32.50
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。

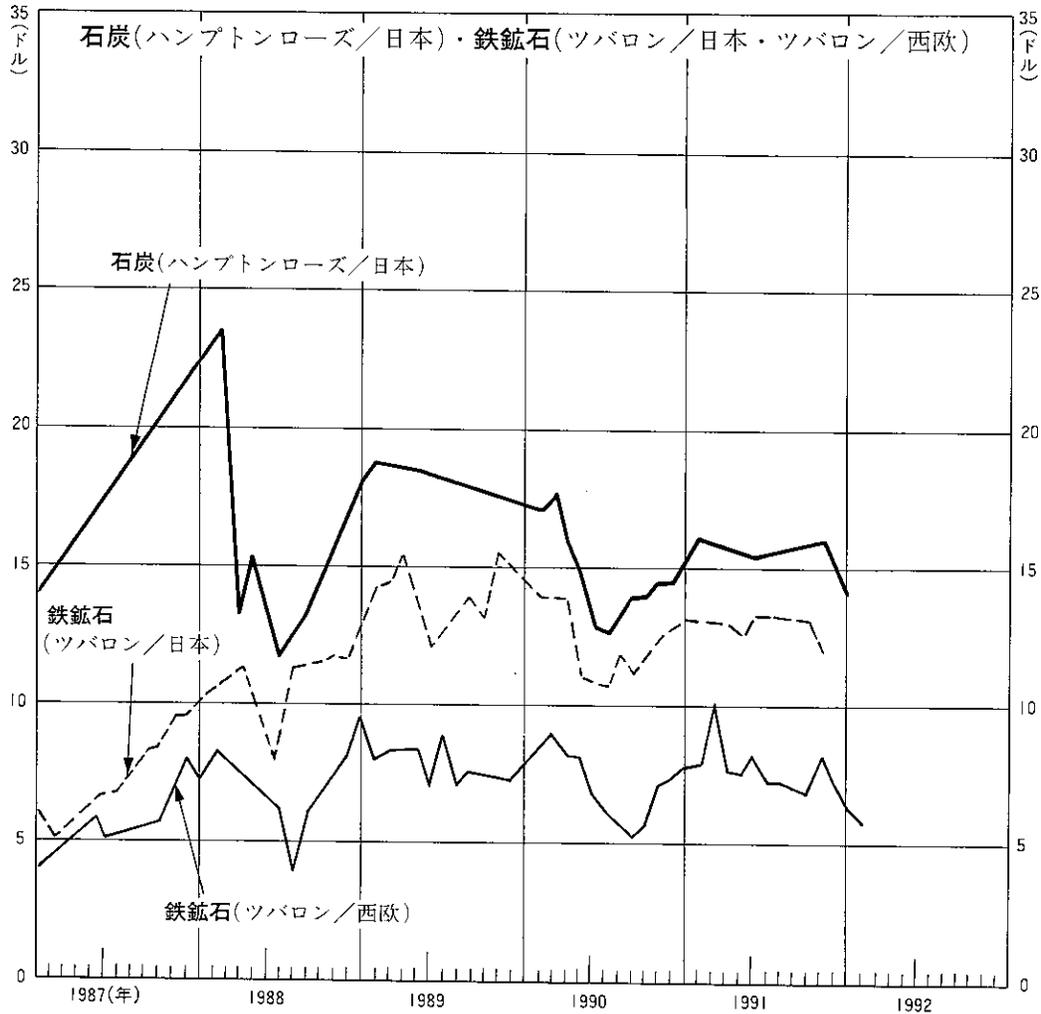


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	23.50	20.50	14.80	14.40	13.25	12.25	18.25	14.00	11.75	9.00
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		

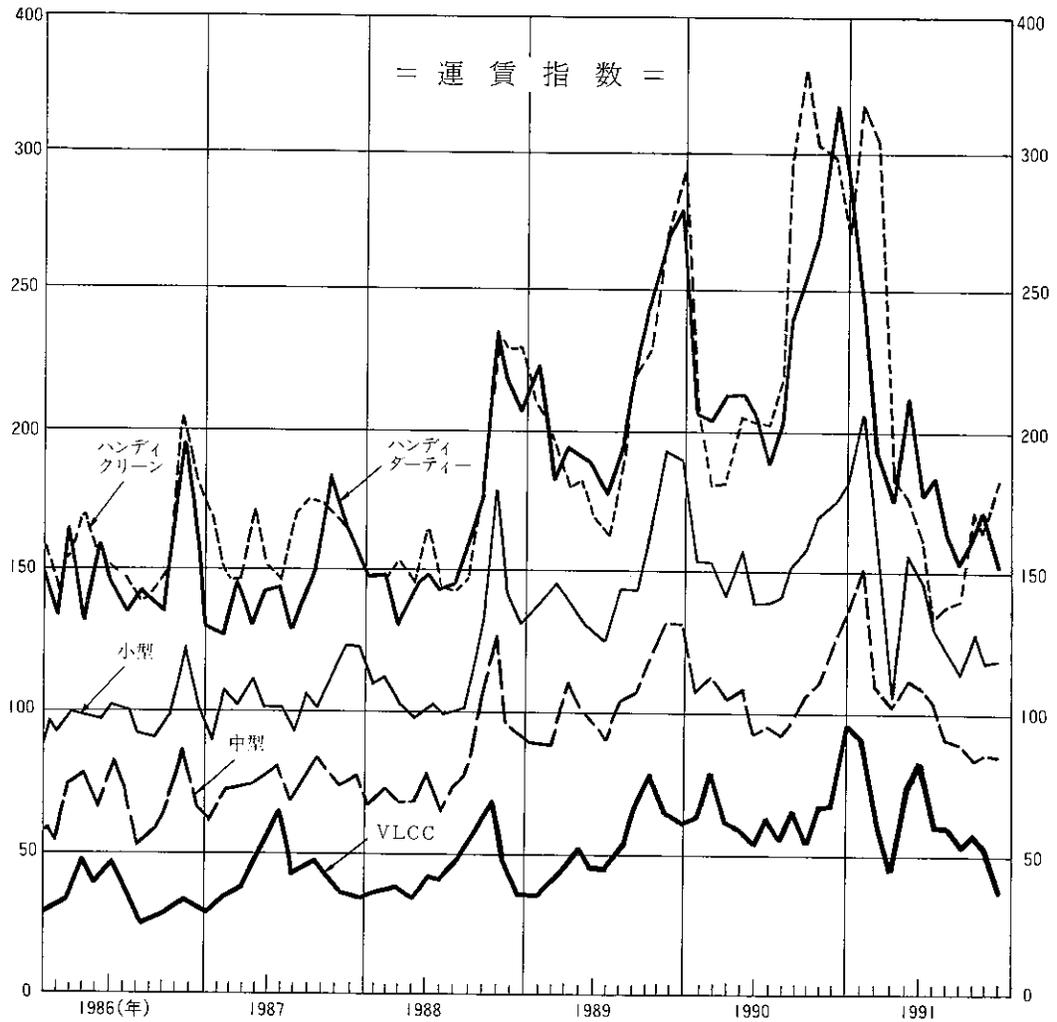
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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	5.75	4.45
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。

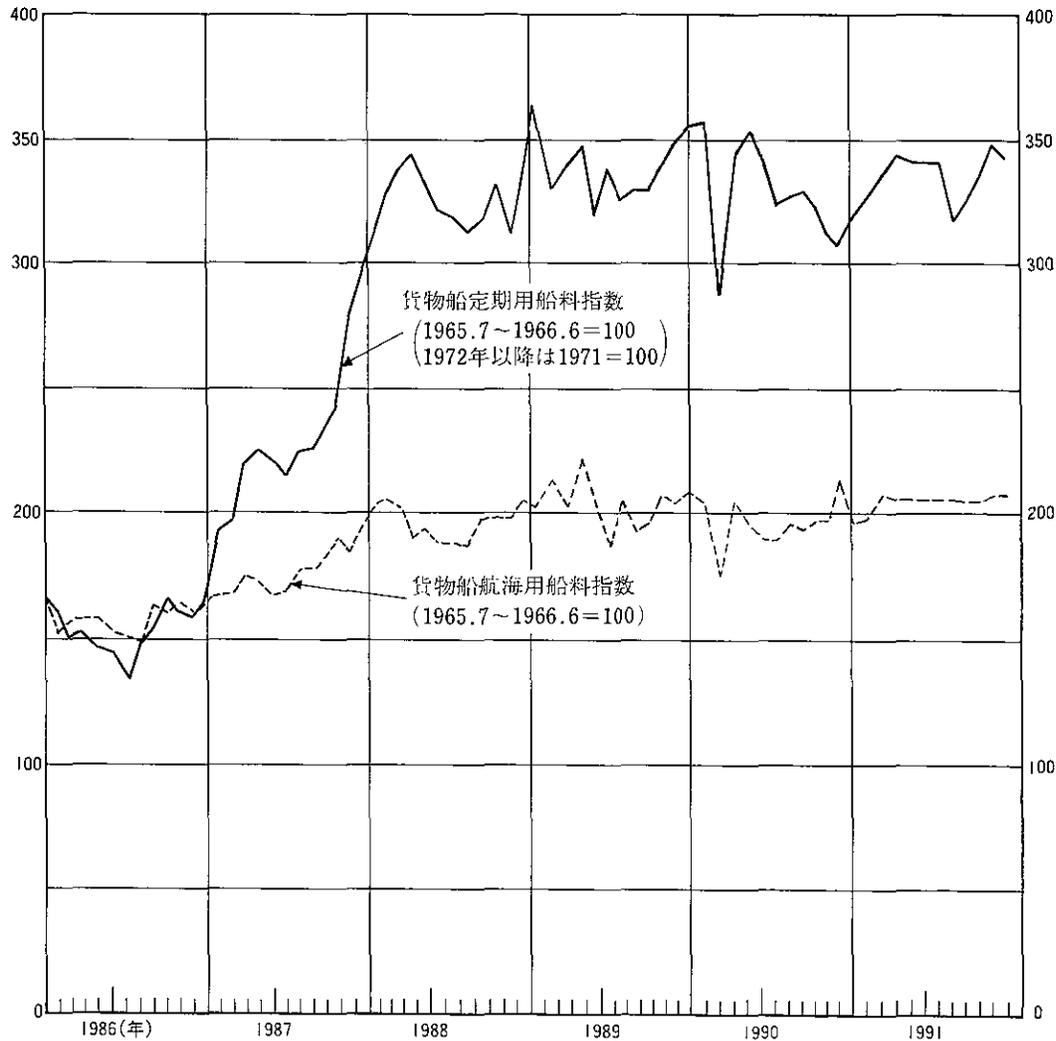


12・タンカー運賃指数

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	37.9	86.6	120.6	152.1	183.7
平均	50.8	102.4	143.8	209.8	205.3	63.2	108.2	156.4	234.5	246.1	65.3	105.8	141.9	191.0	193.6

(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 ＝

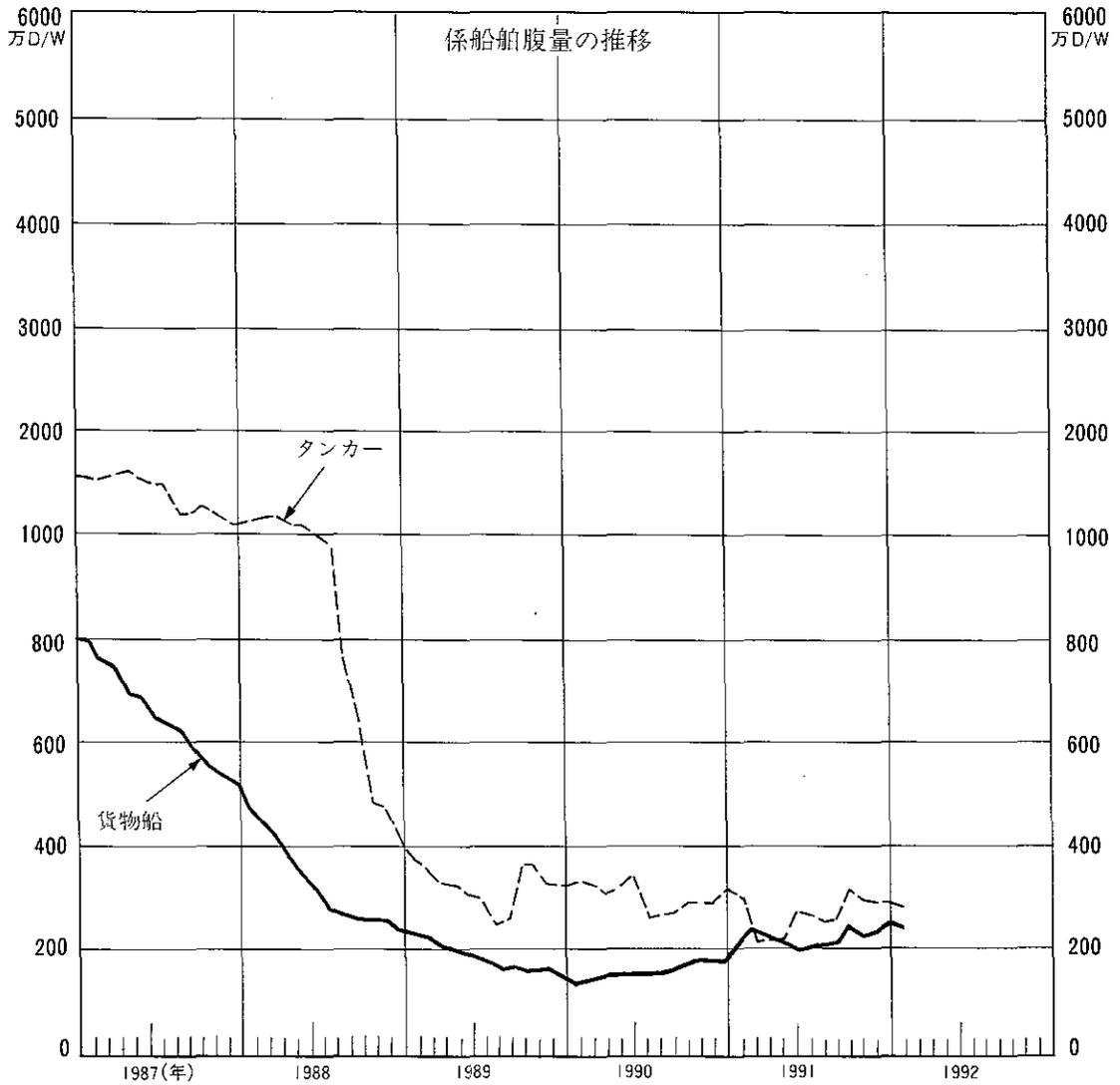


13・貨物船用船料指数

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	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	208.0	156.9	277.0	312.0	349.1	306.4	343.0
平均	157.7	174.3	194.9	203.5	197.8	204.8	152.2	218.8	322.0	336.1	330.6	334.8

(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 ＝

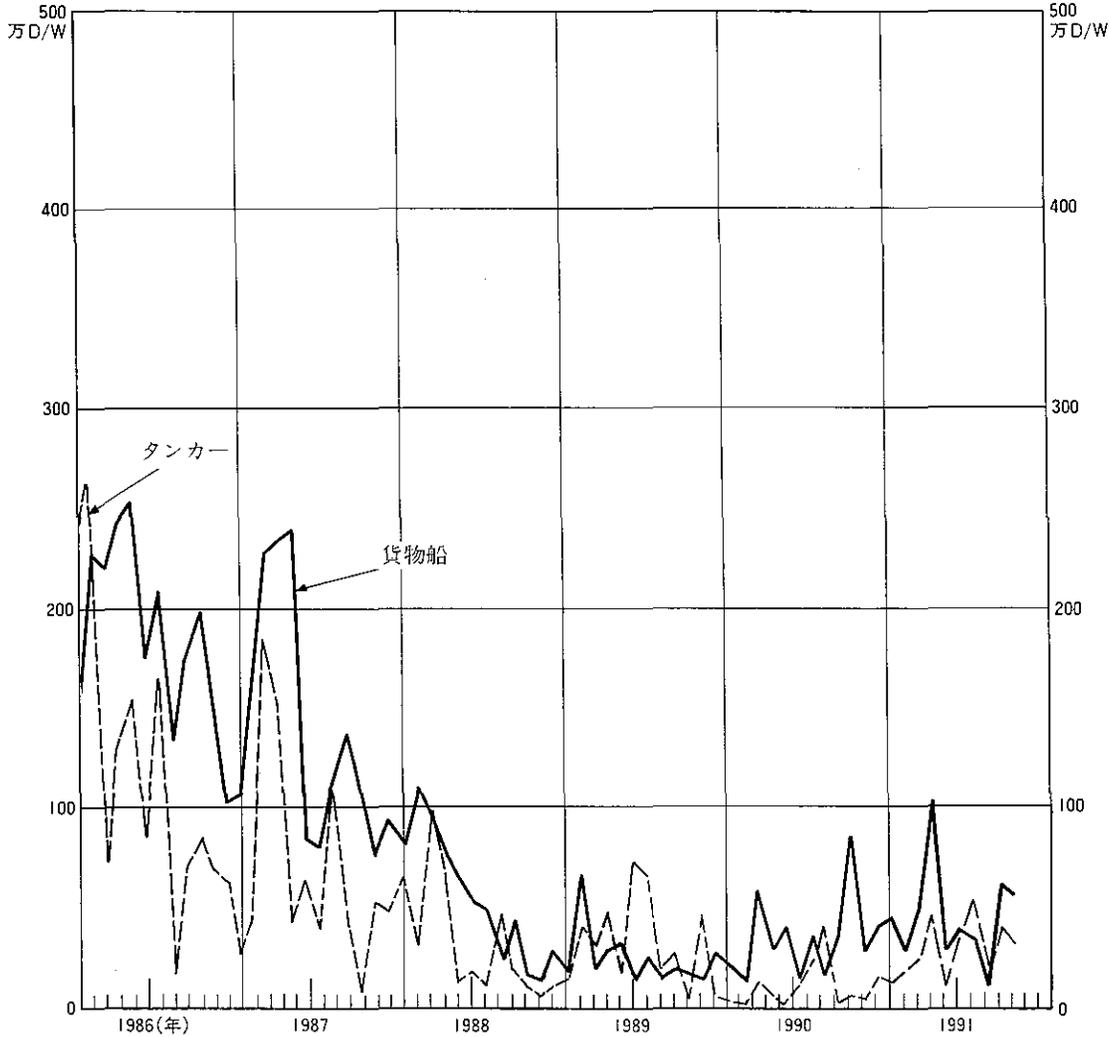


14・係船舶腹量の推移

月次	1990						1991						1992					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	238	1,093	1,453	57	1,798	3,127	250	1,291	1,708	50	1,654	3,078	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807
2	226	973	1,264	57	1,800	3,130	258	1,471	2,038	51	1,557	2,867	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729
3	225	1,023	1,325	55	1,768	3,058	288	1,705	2,290	50	1,178	2,110						
4	228	1,062	1,361	56	1,740	2,994	288	1,665	2,155	47	1,193	2,135						
5	212	994	1,368	56	1,776	3,072	283	1,603	2,041	46	1,191	2,130						
6	224	1,014	1,335	60	1,896	3,263	264	1,485	1,946	47	1,445	2,685						
7	231	1,064	1,433	56	1,461	2,498	258	1,451	1,970	46	1,405	2,613						
8	232	1,070	1,475	53	1,466	2,505	262	1,477	2,021	45	1,340	2,478						
9	239	1,112	1,532	58	1,485	2,539	265	1,467	2,025	47	1,358	2,517						
10	243	1,202	1,627	57	1,560	2,718	283	1,733	2,395	52	1,717	3,079						
11	262	1,341	1,771	56	1,584	2,803	276	1,618	2,215	52	1,631	2,889						
12	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	492	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	116,881	108,184	26,586	27,460	26,412	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
うち 鉄 石	貿易量	124,513	115,231	112,035	123,377	127,607	124,840	30,501	29,781	31,768	32,791
	日本船輸送量	62,502	64,632	58,679	57,136	56,359	52,258	12,775	13,566	14,364	11,553
	外国用船輸送量	23,446	18,414	19,768	31,981	34,949	37,368	9,009	8,704	8,974	10,681
	日本船積取比率	50.2	56.1	52.4	46.3	44.2	41.9	41.9	45.6	45.2	35.2
うち 石 炭	貿易量	92,990	91,346	92,554	104,181	104,939	107,492	27,183	26,120	26,571	27,618
	日本船輸送量	50,067	52,922	49,313	46,487	44,262	43,839	10,564	10,685	10,170	12,420
	外国用船輸送量	26,283	22,958	26,558	42,664	44,461	45,988	11,225	11,131	11,543	12,089
	日本船積取比率	53.8	57.9	53.3	44.6	42.2	40.8	38.9	40.9	38.3	45.0
うち 木 材	貿易量	31,750	32,360	36,951	42,040	41,295	39,515	9,795	10,310	9,746	9,663
	日本船輸送量	10,372	8,988	8,040	6,893	6,026	5,033	1,179	1,386	1,284	1,183
	外国用船輸送量	14,402	15,842	20,409	21,017	25,378	27,807	6,393	7,083	7,117	7,215
	日本船積取比率	32.7	27.8	21.8	16.4	14.6	12.7	12.0	13.4	13.2	12.2
油 送 船 積	貿易量	236,647	236,514	242,995	256,285	271,699	289,614	74,837	66,348	69,508	78,921
	日本船輸送量	102,015	108,457	103,203	111,723	106,590	91,759	27,649	21,409	19,994	22,707
	外国用船輸送量	60,320	59,216	55,787	64,844	79,965	104,332	25,794	22,454	27,289	28,794
	日本船積取比率	43.1	45.9	42.5	43.6	39.2	31.7	36.9	32.3	28.8	28.8
うち 原 油	貿易量	170,217	164,044	160,460	166,936	178,009	195,517	50,273	43,891	45,217	56,136
	日本船輸送量	86,220	93,685	86,830	94,370	90,576	75,547	23,521	17,766	15,428	18,831
	外国用船輸送量	52,803	51,944	47,884	52,998	64,867	89,240	21,650	18,378	23,461	25,750
	日本船積取比率	39.5	57.1	54.1	56.5	50.9	38.6	46.8	40.5	34.1	33.5

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③石油製品にはLPG LNGを含む。

17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(単位：百万円)

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

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

＝ 内 航 海 運 ＝

18・内航船の船腹量

年	船種別	鋼 船			木 船			合 計				
		隻数	千ト	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	貨物送計	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9	
		2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2	
		8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7	
1985	貨物送計	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6	
		2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5	
		8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5	
1989	貨物送計	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲ 12.3	7,067	2,526	0.6	97.7	
		2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7	
		8,250	3,610	0.1	1,218	60	▲ 13.0	9,468	3,670	▲ 0.2	98.4	
1990	貨物送計	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0	
		2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7	
		8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲ 11.7	9,842	3,696	0.7	98.5	
1991	貨物送計	4,515	1,554	▲ 38.0	1,060	45	▲ 10.0	5,575	1,599	▲ 37.5	97.2	
		2,308	1,146	1.0	31	2	▲ 33.3	2,339	1,148	0.9	99.8	
		6,823	2,700	▲ 25.9	1,091	47	▲ 11.3	7,914	2,747	▲ 25.7	98.3	

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

19・国内輸送機関別輸送状況

年月	輸 送 量 (百万トン)					輸送トンキロ (億万トンキロ)				
	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	構成比	百万トンキ	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

日ごろ慣れ親しんでいる「情報」という言葉が英語の Information の翻訳と聞き、いささか意外に感じた次第である。これを「情報」と翻訳したのは森鷗外といわれている。

「情報」とは「報せ」「生活主体」と外部の客体との間の状況関係に関する報せ、端的にいえば「判断のための材料」ということができる。

情報社会といわれる現在、いかに情報を収集するか、情報通になるかが、われわれの仕事を進めていく上で重要となっている。情報収集のコツとは、「目的意識を持つことは情報収集・より良い仕事をするための基本である。目的意識を持たなければ情報は頭の上を通り過ぎていく。発想の井戸（泉）

は目的意識を持たなければ知識の泉もわいてこないし、くむこともできない。先入観を捨ててあらゆる情報に接触することが情報通になる第一歩である。先入観を捨てればいろいろな情報が入ってくるようになる。その道の専門家と親しくなる、そして自分も専門家になることが情報通の早道である。重要な情報でも情報センスがないと通り過ぎてしまう。情報の付加価値はその人の情報センスと情報の読みによって決まる。読みを深めるには常に自分で考えることが必要である」といえようか。

NHK大河ドラマで放映中であるからか、今、信長ブームである。彼はきわめて優れた情報センスの持ち主であったという。彼は、今でいう自由主義経済とでもいうか楽市楽座を実行し、金をその手に集中させただけでなく、そこに集まってくるさまざまな人々から情

報を入手していた。彼は情報を戦国乱世を平定するのに不可欠の武器と位置付け、彼独自の情報網を構築していたといわれる。今川義元を破った桶狭間の合戦でも、戦い直前に部下として引き入れた地元の郷士梁田政綱の情報により勝利を得たものであり、情報戦の勝利といえるものだった。

現代は情報社会といわれている。情報がもはやエネルギー以上に有力な資源となり、情報の価値の生産を中心として、人々の生活をより豊かにする有効な手段となりうるが、対応を誤れば個人社会にマイナスの影響を与える危険性もある。あふれる情報を取捨選択していかに効率よく利用するかがこれからの時代の重要な課題であろう。

第一中央汽船
総務部次長

宇津野好男

船協月報 3月号 No. 380 (Vol. 33 No. 3)

発行：平成4年3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)