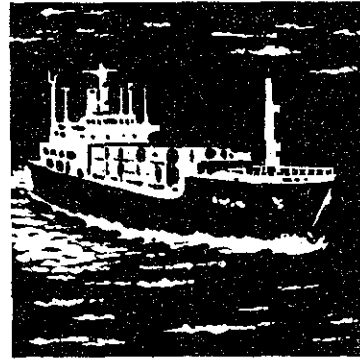
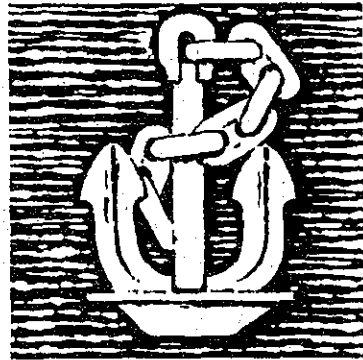
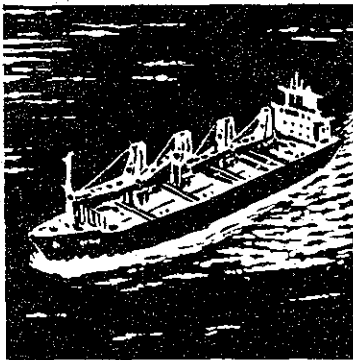
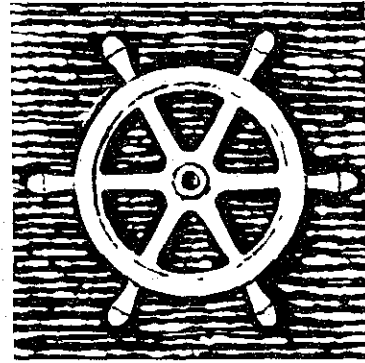
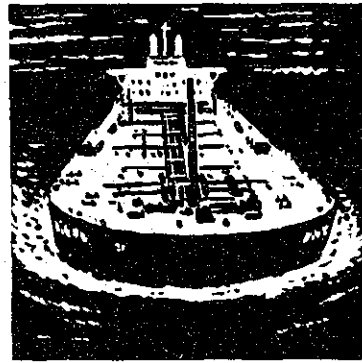
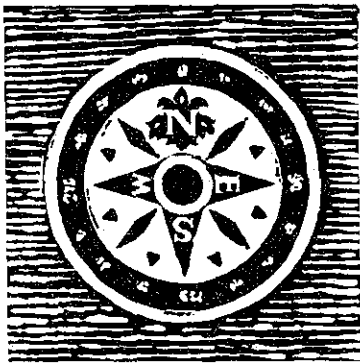


船協月報

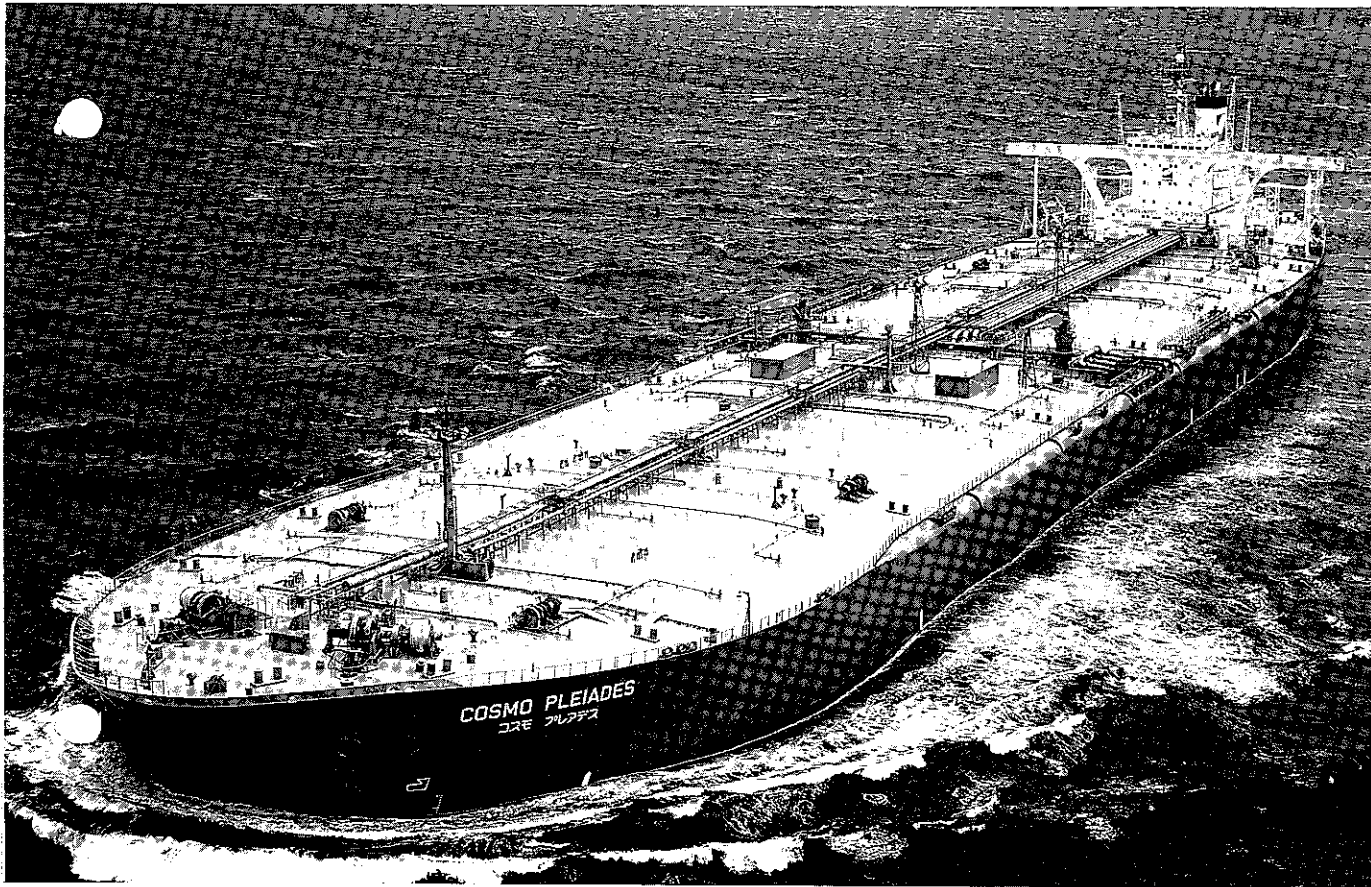
4

1992

平成4年4月20日発行 毎月1回20日発行 No.381 昭和47年3月8日第3種郵便物認可



社団法人日本船主協会



タンカー「コスモ プレアデス」

13万7,501%、23万8,770%

平成4年3月に竣工した本船は、日本・フィリピン混乗の新マルシップであり、中東から日本向けの原油輸送に従事している。

タンカーの構造規制問題の決着に思う日本船主協会常任理事 飯野海運取締役社長 刈野 照..... 3

巻頭言

1. IMO におけるタンカーの構造規制に関する審議模様 4
 2. 平成 4 年度船舶保険料率改定交渉..... 6

海運界の動き

今後の内航海運対策のあり方について運輸省海上交通局長 後藤 洋志..... 9
 —海運造船合理化審議会答申の概要—

寄 稿

セメントの需給動向と今後の見通しセメント協会専務理事 小野 雅文.....17

寄 稿

1. 無線通信士の資格・配乗に関する無線通信規則の改正25
 2. IMO 第23回 STW(訓練および当直基準)小委員会の審議模様26
 3. 平成 4 年度船員災害防止実施計画27
 4. 20条問題小委員会の審議模様.....33
 5. 第43回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様34
 6. 1991年の世界海上荷動き量と92年初の世界船腹量37

内外情報

3 打席 3 球 3 三振の思い出ナビックスライン相談役 加地 孝義.....42

随 想

海運雑学ゼミナール 第25回44

海運日誌 (3月)46
 船協だより (会議日誌・その他)47
 海運統計.....55
 編集後記.....68

タンカーの構造規制問題の決着に思う

日本船主協会常任理事 萩野 照
飯野海運取締役社長



海運・石油・造船関係者が、重大関心を寄せていた、タンカーの構造規制問題に国際的な決着がつけられた。

すなわち、海洋汚染防止条約の関連規則を改正し、1993年7月6日以降契約の5,000重量トン以上の新造船は、二重船殻にすること、既存船は、1995年7月6日以降船舶検査を強化するとともに、シングル構造のものは、船齢25年、一定の措置を講じているものは、船齢30年以降に二重船殻とすることが、その骨子である。

国際的合意までの約1年間、迂余曲折^{うよ}があつて、われわれも、都度その対応に迫られ苦慮したが、この結果については、十分妥当な内容であると評価でき、また、わが国の官民一体となった活動により、われわれの主張してきた方向に到着しえたことに満足していると同時に、関係者の努力に感謝している。

思い起こせば、1989年3月に、エクソン・バルディス号がアラスカ沖で座礁し、大量の油流出事故を起こしたことが、この問題の始まりである。

その直後に開催のアルシュサミットで環境問題として討議され、国際海事機関(IMO)は、油濁防止に関する行動計画を提示するよう要請された。

IMOは、直ちに検討に着手し、次の2件の決議を採択した。

① 大規模油汚染事故時に関係国が協力して油処理を早期、かつ効果的に実施するための国際条約を締結すること。

② 油汚染を防止するために、関係諸条約の批准国を増加させること、事故調査結果を分析して、人的要因、船体構造等について検討すること。

既に、事故時の国際協力条約は締結され、各国の批准待ちであるから、今回の構造規制問題とあわせ、IMOの行動計画は、2大目標の完了に近づきつつある。

ここで、気掛かりなことは、本問題に対する米国政府の反応である。既に制定されたOil Pollution Act 90法を今回の国際合意に沿って改正し、一国独自の規制を排するよう英断を望みたい。

また、忘れてならないことは、

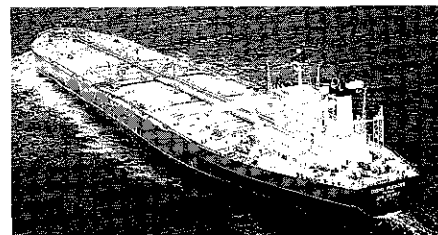
① エクソン・バルディス号の大量油流出事故はもちろんのこと、過去の油流出事故の大半は、ヒューマンエラーに起因していることから、優秀な船員の確保、育成になお一層の努力を払い、船舶の安全性を高めること。

② シングル構造のままでの使用限度が、船齢25年～30年に規制されたが、現在、世界的にスクラップ能力が不足しており、これらの設備を国際協調のもとに充実することである。

以上の2点が達成されてこそ、今回の構造規制が、より効果的なものとなろう。

環境保護の実効を期すのは、われわれの責務であるわけで、まず、経営の基本である安全運航、事故防止の徹底を、改めて図らねばならない。

海運界の動き



▲航行中のタンカー

1. IMOにおけるタンカーの構造規制に関する審議模様

1989年3月、米国アラスカ州バルディス沖で発生したエクソン・バルディス号の油濁事故を契機として、米国は1990年8月 OIL POLLUTION ACT OF 1990を公布し、すべての油タンカーに対し二重船殻要件の適用を義務付けた。

一方、1989年7月に開催されたアルシュサミットでは、世界各国に対し海洋汚染防止に関する国際条約への加盟と完全履行を求めるとともに、IMO（国際海事機関）が、本問題に対する具体案を提示するよう求める旨の宣言を採択した。これを受けてIMOにおいても、同年10月に開催された第16回総会において、船舶による海洋汚染の防止対策を検討することを内容とする総会決議を採択し、MEPC（海洋環境保護委員会）を中心に中間作業部会、非公式会合を含め数次にわたり審議が行われてきた。1992年3月2日から6日までロンドンで開催された第32回MEPCにおいてようやく合意が得られ、タンカーに対する構造基準の強化を図るMARPOL条約（海洋汚染防止条約）の改正が採択された。

同改正は、MARPOL条約の付属書I（油の汚染の防止のための規則）のなかに、新造船関係として13F規則、現存船関係として13G規則をそれぞれ新設するもので、規則の概要は以下のとおりである。

(1) 新造船タンカー（13F規則）関係

① 新造船の定義

- (a) 1993年7月6日以降に建造契約が締結される船舶、または
- (b) 建造契約がない場合には、1994年1月6日以降にキールが据え付けられる船舶、または
- (c) 1996年7月6日以降に引き渡しが行われる船舶、または
- (d) (a)、(b)、(c)の年月日以降に大改造の契約、着工、完工が行われるタンカーは、新造船扱いとする。

② 適用および構造

- (a) 600‰未満の油タンカー
非適用
- (b) 600‰以上、5,000‰未満の油タンカー
二重船底（高さは $\frac{D}{100}$ m以上、ただし0.76m以上）および各タンクの容量制限700m³以下、または二重船側（幅は $0.4 + 2.4 \times \frac{D}{20,000}$ m以上、ただし0.76m以上）
^(注)船の幅
- (c) 5,000‰以上の油タンカー
二重船底（高さは $\frac{D}{100}$ mまたは2mの小さい方の値以上、ただし1m以上）および二重船側（幅は $0.5 + \frac{D}{20,000}$ mまたは2

1. IMOにおけるタンカーの構造規制に関する審議模様
2. 平成4年度船舶保険料率改定交渉

mの小さい方の値以上、ただし1 m以上)

③ 代替構造

中間甲板付二重船側構造タンカーは、二重船殻構造タンカーと同等と認められ規則化された。

(2) 現存油タンカー (13G 規則) 関係

① 適用

2万%以上の原油タンカーおよび3万%以上の精製油タンカーに適用する。

② 適用期日猶予

(a) PRE-MARPOL 船 (EE、EN 船)

建造後25年まで、13F 規則の適用を猶予する。

ただし、30%以上二重船底、または30%以上二重船側が確保されれば (または、改造すれば) 30年まで、適用を猶予する。

(b) POST-MARPOL 船 (NN 船)

無条件で建造後30年まで、13F 規則の適用を猶予する。

③ 検査強化

(a) IMO のガイドラインに基づき検査の内容を強化する。

(b) 船齢5年以上のタンカーは検査レポートを船上に備えつける。

(3) 新規規則の発効

新規規則は、1993年1月6日までに締約国から一定数の反対通告がない限り受諾されたとみなし、1993年7月6日に発効する。ただし現存船に対する規定は、2年の猶予期間が設

定され、1995年7月6日から適用される。

また、新規規則の採択に伴い、スクラップ問題の重要性が認識され、わが国の提案にもとづき、各国が施設の確保、技術協力等に積極的に取り組むことなどを勧告する MEPC 決議が採択された。

今後引き続き、下記のガイドラインの作成のため審議が行われる予定であるが、これらのガイドラインに関しても合理的な内容となるよう検討を進める必要がある。

① 二重船殻構造の代替構造評価

② 現存船の検査強化の方法

③ 現存船の構造および運航上の代替措置 (例えばハイドロ・バランス)

今回のタンカー構造問題について、当協会は、特に現存船の使用年限を24年+ α とする基本方針で運輸省当局に働きかけるとともに、数回にわたる IMO の審議に参加してきたが、わが国を含む5カ国共同提案である PRE-MARPOL 船24年、POST-MARPOL 船26年をベースとなって13G 規則が採択されたものであり、当協会の主張が十分反映された内容となっている。

なお、本会合には、当協会から、山名俊茂工務委員会委員 (大阪商船三井船舶)、田中洋彦タンカー部会幹事会幹事 (ナビックスライオン)、臼居勲常務理事および赤塚宏一欧州地区事務局長がそれぞれ出席した。

2. 平成4年度船舶保険料率改定交渉

当協会は、例年、日本船舶保険連盟（以下、船連）との船舶保険料率・条件の改定交渉に資するため、会員会社を対象に前暦年（1月1日～12月31日）における船舶普通保険期間保険成績の調査を行っている。（表1～4参照）

それによると、平成3年12月31日現在におい

ては、当協会会員会社167社のうち147社から回答があり、調査対象船を保有もしくは運航しているのは123社であった。

この調査による付保船舶の合計は980隻、3,135万2,000総トン、保険料総額は101億4,600万円（対前年比約8.5%増）、填補金総額は119億

当協会会員会社の1991年船舶保険成績表

【表1】1991年（91.1.1～91.12.31）の成績

船種別	会社数	対象船舶		保険料総額 (百万円)	填補金総額 (百万円)	損害率 (%)	構 成 比 (%)		
		隻数	千総トン				総トン数	保険料	填補金
貨物船類	95	660	16,667	6,137	8,636	140.71	53.2	60.5	72.2
	(85)	(597)	(15,702)	(5,605)	(6,444)	(114.98)	(52.3)	(59.9)	(57.8)
油送船類	49	320	14,685	4,009	3,320	82.82	46.8	39.5	27.8
	(44)	(276)	(14,314)	(3,746)	(4,706)	(125.62)	(47.7)	(40.1)	(42.2)
合 計	123	980	31,352	10,146	11,956	117.84	100.0	100.0	100.0
	(108)	(873)	(30,016)	(9,351)	(11,150)	(119.24)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

- (注) 1. 本調査は、1991年暦年中の付保船舶の保険成績につき、同年末現在の会員会社167社のうち、回答のあった会社数：147社（内、該当あり：123社、該当なし：24社）を集計したものである。
 2. 集計船舶は期中移動（竣工・買船等による途中付保、売船・スクラップ等による途中解約、会社相互間の売買等）があるため、隻数・総トン数は実数とは合致していない。
 3. 填補金総額には見積もり額を含む。
 4. ()内の数字は1990年暦年分のものである。
 5. 四捨五入の関係で末尾の合計が合わない場合がある。

【表2】過去5年間（1987～1991）の成績

暦年	会社数	対象船舶		保険料総額 (百万円)	填補金総額 (百万円)	損害率 (%)	過去5年間の 損害率	対前年比増減率 (%)		
		隻数	千総トン					総トン数	保険料	填補金
1987年	136	1,141	36,624	14,493	8,587	59.25	49.32	-1.7	-10.3	-19.3
1988年	130	1,060	34,531	12,524	7,014	56.00	49.92	-5.7	-13.6	-18.3
1989年	119	995	32,307	10,743	8,833	82.22	56.05	-6.4	-14.2	25.9
1990年	108	873	30,016	9,351	11,150	119.24	67.31	-7.1	-13.0	26.2
1991年	123	980	31,352	10,146	11,956	117.84	—	4.5	8.5	7.2
5カ年合計 (年平均)	616	5,049	164,830	57,257	47,540	83.03	—	—	—	—
	123	1,010	32,966	11,451	9,508	—	—	—	—	—

- (注) 1. 過去5年間の損害率は、当該年を最終年とした過去5カ年間の損害率である。
 2. 四捨五入の関係で末尾の合計が合わない場合がある。

【表3】船種別内訳

船種	会社数	対象船舶		保険料総額 (百万円)	填補金総額 (百万円)	損害率 (%)	対前年比増減率			
		隻数	千総トン				総トン数	保険料	填補金	
貨物船類	コンテナ船	16 (12)	83 (66)	2,845 (2,310)	727 (650)	849 (664)	116.80 (102.20)	9.1 (7.7)	7.2 (7.0)	7.1 (6.0)
	自動車専用船	27 (27)	104 (100)	2,213 (2,089)	958 (860)	1,053 (1,061)	109.97 (123.28)	7.1 (7.0)	9.4 (9.2)	8.8 (9.5)
	一般貨物船	45 (42)	140 (125)	889 (920)	806 (782)	520 (542)	64.51 (69.40)	2.8 (3.1)	8.0 (8.4)	4.4 (4.9)
	その他専用船	59 (55)	333 (306)	10,721 (10,383)	3,647 (3,313)	6,214 (4,178)	170.40 (126.08)	34.2 (34.6)	35.9 (35.4)	52.0 (37.5)
小計	95 (85)	660 (597)	16,667 (15,702)	6,137 (5,605)	8,636 (6,444)	140.71 (114.98)	53.2 (52.3)	60.5 (59.9)	72.2 (57.8)	
油送船類	油送船	39 (39)	224 (212)	12,791 (12,553)	2,758 (2,567)	2,360 (2,742)	85.57 (106.81)	40.8 (41.8)	27.2 (27.5)	19.7 (24.6)
	特殊タンカー	31 (27)	96 (64)	1,894 (1,762)	1,251 (1,179)	960 (1,964)	76.75 (166.58)	6.0 (5.9)	27.2 (12.6)	8.0 (17.6)
	小計	49 (44)	320 (276)	14,685 (14,314)	4,009 (3,746)	3,320 (4,706)	82.82 (125.62)	46.8 (47.7)	39.5 (40.1)	27.8 (42.2)
合計	123 (108)	980 (873)	31,352 (30,016)	10,146 (9,351)	11,956 (11,150)	117.84 (119.24)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	

- (注) 1. 損害率は保険料総額と填補金総額を千円単位で算出したものである。
 2. ()内の数字は1990年暦年分のものである。
 3. 四捨五入の関係で末尾の合計が合わない場合がある。

【表4】大型船の成績

区分	対象船舶	保険料総額 (百万円)	填補金総額 (百万円)	損害率 (%)	対前年比増減率				
					隻数	千総トン	総トン数	保険料	填補金
2万%以上	貨物船類	286 (261)	14,147 (13,366)	3,751 (3,598)	5,335 (3,969)	142.23 (110.29)	49.7 (48.6)	52.5 (51.6)	65.3 (47.0)
	油送船類	161 (162)	14,348 (14,113)	3,399 (3,375)	2,834 (4,476)	83.36 (132.60)	50.4 (51.4)	47.5 (48.4)	34.7 (53.0)
	合計	447 (423)	28,496 (27,479)	7,150 (6,974)	8,168 (8,445)	114.24 (121.09)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)
5.5万%以上	貨物船類	84 (81)	7,248 (7,104)	1,530 (1,534)	3,119 (1,011)	203.85 (65.89)	38.4 (38.6)	37.5 (37.2)	76.9 (35.0)
	油送船類	99 (96)	11,626 (11,306)	2,551 (2,592)	938 (1,874)	36.75 (72.30)	61.6 (61.4)	62.5 (62.8)	23.1 (65.0)
	合計	183 (177)	18,874 (18,410)	4,081 (4,126)	4,057 (2,885)	99.40 (69.92)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)	100.0 (100.0)

- (注) 1. 損害率は保険料総額と填補金総額を千円単位で算出したものである。
 2. ()内の数字は1990年暦年分のものである。
 3. 四捨五入の関係で末尾の合計が合わない場合がある。

5,500万円（対前年比約7.2%増）となり、平成3年単年における過去損害率は117.84%となった。また同年を最終年とする過去5カ年間の平均損害率は83.03%となった。

これらの損害率を平成2年の調査結果と比較すると、単年で1.4ポイントの良化となったものの5カ年の平均損害率は15.72ポイントの大幅な悪化となった。これを船種別に見てみると、貨物船類は平成2年に比し、25.73ポイント、一方、油送船類は42.8ポイントの良化となった。

また船連の調査(92年3月末現在)においては、89保険年度は102.39%、90保険年度：105.96%、また91保険年度は1st(91年4月～92年3月末)ベースで既に92%と、3年連続して100%を超える損害率になることが确实視されるに至った。

この原因として、船連は、①87年以降4年間で合計123億円に上る大幅な保険料の引き下げを実施したこと、②衝突、沈没等によるヘビークレーム事故が近年、特に頻発したこと、③インフレ等による修繕費、救助費の値上がりに起因して支払い保険金が増加したことを挙げている。

さらに船連は、これらは構造的なものであり、従って保険料率の是正のためには、大幅な引き上げ以外に改善の方策はないことを強調し、本年1月31日、総額49億1,300万円の保険料引き上げを主な内容とする措置を要請した。

これに対して、当協会は、保険料の大幅な引き上げは船社経営を大きく圧迫するものであり、かつこれまで両業界が志向してきた長期的／安定的な保険制度に逆行するものであり、到底受け入れられないと主張し、交渉は難航した。

その後、数次にわたって交渉を行った結果、さる3月17日、船連より総額28億9,400万円の保

険料の引き上げを主な内容とする修正提案があり、当協会としても、これ以上交渉を継続することによる改善の余地はないと判断し、最終的に妥結することとした。その主な内容は以下のとおりである。

なお、従来、当協会が保険商品の多様化の観点から要望していた ITC（英国協会期間建て約款）条件下における DEDUCTIBLE（基礎控除額）の設定枠の拡大について、船連より既設定の1,000万円に加え、新たに700万円による引き受けの道を開く旨の回答があった。

今回の交渉が難航した大きな理由は保険成績の悪化であり、長期的安定的な保険料率水準を得るには、船主の海難事故の防止努力、すなわち安全運航に対する配慮が強く求められるとともに修繕費等を安易に保険に依存する傾向を是正する必要がある。

船連との主な妥結内容

1. 保険料率の改定

- ① 全般的料率の引き上げ
- ② 第6種、ITC条件等割り増し料率の引き上げ
- ③ 船齢割り増しの引き上げ
- ④ 特定船種の料率引き上げ
- ⑤ 外国籍混乗船の料率引き上げ

2. 引き受け条件の改定

- ① 第6種条件および修繕費追加担保の免責金額の引き上げ
- ② 5カ年通算損害率が一定パーセント以上の契約者に対する引き受け条件の改定
- ③ ITC条件の DEDUCTIBLE700万円の新規設定

今後の内航海運対策のあり方について

—— 海運造船合理化審議会答申の概要 ——

運輸省海上交通局国内貨物課補佐官 後藤洋志

1. 序

平成4年3月9日海運造船合理化審議会は、運輸大臣に対して今後の内航海運対策のあり方について答申を行った。

2. 背景

わが国の内航海運業は、従来より中小事業者が大部分を占め、企業体質がぜい弱であり、また、慢性的に過剰船腹をかかえてきたため、長期間にわたって不況に苦しんできた。このため、昭和39年には内航海運業法、内航海運組合法が制定され、これらに基づき適正船腹量、最高限度量制度、標準運賃制度、昭和42年度以降導入された事業許可制、船腹調整等を手段とする構造改善対策が実施され一定の成果を上げたが、昭和50年代に入り産業構造が素材型産業から加工組立型産業へとその比重を移したことなどにもない、その輸送需要は低迷を続けてきた。

しかしながら、近年の内需拡大等の影響により、最近では景気の減速感があるものの、昭和62年度以降平成2年度まで内航輸送量は引き続き増加してきた。このため、最近では景気の減速感があるものの、最近の内航船腹量はひっ迫状況

を示しており、油送船、自動車専用船といった一部の船舶については当面ひっ迫傾向が続くものと予想される。

また、最近トラック輸送をめぐる労働力不足、道路混雑、環境問題が深刻化していることから、特に幹線貨物輸送の分野においてトラック輸送を海運、鉄道へ転換するモーダルシフトの社会的要請が高まっており、今後国内物流において内航海運の果たすべき役割は一層増大することが予想される。

内航海運をめぐる状況がこのように大きく変化する中で、近年、新行革審、産業界、公正取引委員会等より、内航海運業の構造改善を図るため内航海運組合法に基づき実施されている船腹調整に対する批判が強まってきた。

このように内航海運をめぐる環境が大きく変化する中で、船腹調整に関して早急にその運用面、制度のあり方について、今後の経済情勢を的確に反映し、輸送ニーズに円滑に対応しうるよう全面的な見直しを行う必要が生じてきた。

一方で、内航海運業界はいまだに中小事業者が大部分を占めており、その企業体質はぜい弱であり、昭和59年度、平成元年度に内航海運業の構造改善のための指針を策定し、これらに基

づく施策を推進してきたが、いまだその構造改善が達成されたとは到底いえない状況にあるため、現下の諸状況を踏まえ新たな観点から引き続き構造改善対策等を講じていく必要がある。中でも近年の労働力不足問題は、船員の分野においても極めて深刻であり、特に中小事業者が大部分を占める内航海運業では船員の確保は容易ではなく、このまま放置すれば船員不足が安定輸送の阻害要因となる可能性がある。このため、内航海運事業者においても荷主等の協力を得つつ、労働時間の短縮、内航船舶の近代化等船員確保のための措置を講ずる必要がある。さらに、情報化の推進、1990年代後半に実用化が予定されているテクノスーパーライナーへの対応等内航海運業の中長期的課題についても認識を深めておくことが望ましい。

このような背景を踏まえ平成4年1月31日海運造船合理化審議会に対して、本格的な内航海運対策にかかわるものとしては26年ぶりに諮問が行われ、合計5回の活発な審議をへて、同年3月9日に答申が行われた。

3. 答申の概要

答申の構成、内容を見ると、まず「1. はじめに」において、内航海運の役割、業態、従来の内航海運対策についての評価を行っている。すなわち、わが国の内航海運業は、産業基礎物資輸送の大半を担い、わが国経済の発展のために重要な役割を果たしてきたものの、企業体質がぜい弱であり、また慢性的に過剰船腹をかかえ、不安定な経営状況に置かれてきた。

このような内航海運業の構造改善を図るため、

内航海運業法、内航海運組合法が制定され、また、事業許可制が導入され、これらに基づき適正船腹量、最高限度量制度、標準運賃制度、船腹調整制度等を手段とする構造改善対策が実施され、最近10年間でみると事業者数は約1,700減少、一杯船主比率はパーセントにして20ポイント減少するとともに、平均船型は170トン増加するなど、現在に至るまで事業者数の適正化、経営基盤の強化、過剰船腹の解消、老朽不経済船の解撤促進など一定の成果を上げてきたものと考えられる。しかしながら、同時に近年の輸送需要の増大の中での船腹需給のひっ迫傾向等を受けた船腹調整制度に対する批判を踏まえ、長期にわたる船腹調整制度等への依存が、内航海運業の発展にとってマイナス要因となっている面も否定できないとの認識がある。

次に、「2. 内航海運をめぐる現状と課題」においては、現在、内航海運が置かれている状況を踏まえ、次の三つの課題を整理した。

(1) ぜい弱な企業体質と船員不足問題

最近一部では、コンテナ船、RORO船等大型近代化船の建造も増加しつつあるものの、依然として中小企業者が大部分を占め企業体質がぜい弱であり、また老朽不経済船が多数を占めるなど、いまだに構造改善が達成されたとはいえない状況にある。ちなみに、個人および資本金1,000万円未満の事業者のシェアが63%、一杯船主数のシェアが59%、老朽・不経済船の比率は64%にも達している。

また、船員不足の深刻化は、このまま推移すると産業基礎物資等の安定輸送に支障が生じることが懸念されている。特に、船員の養成は、

船舶航行の安全確保等を図るため、他の従業員と比べ時間がかかる場合が多いことから、長期的な視点にたった対策が必要である。

(2) 輸送需要の動向と船腹不足

近年の内需拡大の影響を受け内航輸送量は昭和62年度以降平成2年度まで連続して増加した。このため、景気は減速しつつあるものの、近年の内航船舶の需給はひっ迫状況を示しており、さらに平成3～7年度適正船腹量によれば、油送船、自動車輸送専用船といった一部の船舶については現有船腹量と比較すると中期的にもひっ迫傾向が続くものと予想されている。

(3) モーダルシフトの推進

近年、トラック輸送をめぐる労働力不足、道路混雑、環境問題が深刻化していることから、特に幹線貨物輸送の分野においてトラック輸送を海運、鉄道へ転換するモーダルシフトの社会的要請が高まっており、今後国内物流において内航海運の果たすべき役割は一層増大することが予想される。

「3. これからの内航海運対策」においては、前述の内航海運をとりまく状況を整理した後、まず、今後の内航海運対策のあり方について、次のような基本的な認識を明らかにしている。

(1) 基本的認識

内航海運をめぐる現状および課題を踏まえると、これまでの過剰船腹、中小零細事業者対策を中心とした内航海運対策から、内航海運が経済社会情勢に的確に対応し基幹的な国内貨物輸送機関として適切な役割を果たすことにより、経済社会の発展に積極的に寄与す

るよう、次の観点からの新たな内航海運対策に重点を移していく必要がある。

- ① 船員確保対策等新たな視点を加えた構造改善対策等の推進
- ② 今後の経済情勢の進展に対応した安定輸送の確保
- ③ トラックから海運へのモーダルシフトの社会的要請への対応

ここで、①については従来の対策の充実拡大という意味合いがあるが、②、③については、従前明確には示されていなかったものであり、内航海運にかかわる広い意味での前進的な対策であると考えている。

このような意味を持つ基本的認識を受けた具体的対策として、まず上記①に対応するものとして、以下の項目を掲げた。

(a) 内航海運業の体質強化

イ. 内航海運業の体質強化については、特に集約・合併促進のための船腹調整上の配慮については、従前その対象が生業的オーナーのみであったものを、一定規模以下の事業者すべてを対象とすることにより、集約・合併の促進が期待できると考えられる。

現在、日本内航海運組合総連合会において実施している転廃業助成金制度、集約・合併給付金制度の拡大、充実を図るとともに、小規模事業者の集約・合併を促進するよう船腹調整上の配慮についても検討することとした。

ロ. 船舶整備公団の共有建造制度について、日本内航海運組合総連合会において事業

の構造改善を推進する視点も踏まえた共有建造制度に対する必要な協調措置を検討するなど、その充実、強化を図る必要がある。現在、日本内航海運組合総連合会は、船舶整備公団の共有建造制度利用者に対し一定の条件の下で利子補給を行っているが、特に集約・合併をとまなうような場合には、さらなる支援措置が考えられよう。

ハ、事業者の共同活動の中心となる内航海運組合について、事業の構造改善推進のための主要な役割を果たすことができるよう速やかにその充実を図る必要があり、特に、日本内航海運組合総連合会については事業の構造改善推進の中心的役割を果たす必要があることから、早急に事務局体制および機能の充実、強化を図る必要がある。

なお、その際運輸省および地方運輸局はその構造改善担当窓口を通じ、適切な指導を行うべきである。

経済、社会情勢がめまぐるしく変化する中で、企業体質がぜい弱な内航海運業の発展を図るためには、このような事業者団体の充実・強化を速やかに行う必要があると考える。

(b) 船員確保対策

近年、内航海運における船員不足が深刻になりつつあり、このままの状況で推移すれば船員不足により安定輸送の確保やトラックから海運へのモーダルシフトの推進に支障を生じるおそれがある。

このため、船員不足問題を内航海運における構造的な問題として認識し、厳しい船員労働の実態を踏まえ、早急に船員の労働条件・労働環境の改善、内航海運・船員職業のイメージアップ等船員確保対策を講ずる必要がある。

船員の労働条件の改善を図るため、内航海運事業者は荷主からの協力を得つつ、労働時間の短縮に合わせた船員の勤務形態の改善等を早急を実施するとともに、行政においても引き続き関係法令等の遵守を徹底する等の方策を講じる必要がある。

また、船員の労働環境を改善するため、内航海運事業者は船舶の大型化・近代化を推進するとともに荷主からの協力を得つつ、船員労働の軽減および必要な陸上支援方策を早急を実施し、また、内航船舶における設備の近代化、自動化による安全性の向上、省力化、船員居住環境の大幅な改善等内航船舶のイメージアップを図る必要がある。

このような対策の推進に当たっては、日本内航海運組合総連合会等の事業者団体を中心となって積極的に取り組む必要があり、また、同時に荷主の協力が必要であることから、荷主、内航海運事業者、船員の代表者等関係者をメンバーとし、運輸省海上技術安全局船員部を事務局とする「内航船員不足問題を考える懇談会」を本年3月に設置したところであり、今後この場における関係者を通じ、内航船員不足問題の解消策の確立等が期待される。

(c) 荷主ニーズ、物流の効率化への対応

荷主ニーズ、モーダルシフトの社会的要請に対応するためには、内航海運事業者自らがマーケットリサーチを行い、これに基づいた積極的な荷主開拓と荷主の要請に応じた航路、便数等のサービスを提供する努力を行う必要がある。内航海運事業者自身のイニシアチブによるこのような積極的な事業展開は、国内物流におけるさらなる役割の増大を通じ、企業体質の強化に結びつくものである。

今後は、内航海運事業者が自ら需要開拓に努めるとともに取扱事業者、トラック事業者と連携するなど、これまで以上に積極的な経営姿勢が強く期待される。

(d) 輸送にかかわるコスト負担の適正化

内航海運事業者は、そのほとんどが中小企業者であり、特定の荷主との取引によって経営が成立しているケースが多いことから、取引先荷主との関係を重視することとなり、内航海運事業者が荷主に対して輸送にかかわる適正なコスト負担を要請することは必ずしも容易ではない。

今後は、安定輸送の前提となる企業体質の強化、船員の安定的な確保を図るためにも事業者、荷主等間の理解をさらに一層深めることにより、適正運賃の収受を通じ内航海運事業者、荷主間の内航輸送にかかわるコスト負担を適正化することが望まれる。

次に、前述のこれからの内航海運対策にかかわる基本的認識の②、③に対応するものとして、今後の船腹調整制度の運用および制度のあり方について、その方向性を示している。

すなわち、船腹調整制度については、従来、過剰船腹の解消、老朽不経済船の解撤促進といった構造改善を推進する有効な手段であった。しかしながら、現状では、同制度への長期にわたる依存がかえって内航海運業の発展にとってマイナス要因となっている面も否定できない。また、一方で、中小零細事業者の経営は依然として同制度の存在を前提として成立している面もある。

このような点を総合的に勘案すると、中長期的には船腹調整制度への依存を解消しうのような事業体質の強化を図る必要がある一方で、現時点においては、内航海運業の健全な発展のため、構造改善の推進、船腹需給、経済情勢等に対応した同制度の機動的、弾力的運用の実施を前提として、当面制度の維持存続を図ることとし、これとともに以上のような認識の下に、近年の船腹需給のひっ迫傾向の中で、船腹調整制度が海運へのモーダルシフトの社会的要請、安定輸送の確保等の障害になることがないように、以下の措置等を講ずる必要がある。

(a) 当面の措置

- イ. 海運へのモーダルシフトを推進するため、モーダルシフトに適合するコンテナ船、RORO 船および自動車輸送専用船について、特にモーダルシフトの効果が発揮できる分野においては引当船なしの新造が可能となるよう全面的な解撤猶予制度を導入するとともに、これに準ずる分野においては解撤猶予制度の拡大を図る。
- ロ. 一般貨物船については、船腹需給の動向、経済情勢等を勘案しつつ、安定輸送

を確保するため引当比率の引き下げ、老齡船割増制度の拡大を図る。

ハ、油送船については、当面船腹需給のひっ迫傾向が予想されるため、一層の引当比率の引き下げ、解撤猶予制度の導入、老齡船割増制度の拡大を図る。中でもケミカル船については、国際的な要請に基づくダブルハル化を速やかに推進する必要があることから、当分の間引当船なしの新造が可能となるよう解撤猶予制度を導入する。

ニ、鉄鋼等輸送について積荷保証を有する船舶を建造する場合、一定の条件のもとで船腹調整制度の運用を緩和することを目的として、荷主、内航海運事業者において協議の場を設け、速やかに結論を得る。

ホ、産業廃棄物等運搬船等公共性が高く、特定の目的に使用される船舶については、引当船なしの新造を可能にする旨船腹調整規程上明確に位置づける。

ヘ、現行実施されている近海船等の内航臨時投入について、船腹調整規程上明確に位置づける。

この趣旨を受け、日本内航海運組合総連合会はモーダルシフトの推進等を踏まえた船腹調整制度の近年にない大幅な弾力化を内容とする平成4年度内航海運対策要綱を定め、速やかに実施に移したところである。

特にモーダルシフトに対応するコンテナ船、RORO船、自動車専用船のうち、

4,000%以上のものについては、ノースクラップで新造が可能となったことは高く評価されよう。

さらに今後とも、経済情勢、船腹需給の動向等を勘案しつつ、次に示す中長期的な方針に向かって、船腹調整制度のさらにも一層の機動的、弾力的運用を図る必要がある。

(b) 中長期的な方針

現行においても、経済情勢、船腹需給等の動向に応じ、毎年船腹調整制度の運用方針の見直しを継続的に実施してきたところであるが、中長期的には船腹調整制度への依存を解消しうよう、輸送秩序の維持、安定輸送の確保を図りつつ、内航海運事業者、荷主、政府が一体となって事業の構造改善の推進による経営基盤の強化、労働力の確保のための施策等を推進する必要がある。

特に、モーダルシフト対象船種については、その社会的要請を踏まえ、また相対的に経営基盤が安定している分野であると考えられることから、今後海運へのモーダルシフトの進捗状況等を勘案し、輸送秩序の維持・安定輸送の確保を図りつつ、船腹調整制度の対象外とする方向で検討することが求められている。

従来より行革審等より船腹調整制度にかかわる公的依存からの脱却を求められてきたところであるが、ここでは一層明確に船腹調整制度からの脱却を目指し必要な施策を講ずることが求められている。

「4. 内航海運のニューフロンティア」においては関係者が、内航海運発展のため中長期的な観点から取り組むべき課題が取りまとめられている。これらの課題は短期的には内航海運業に大きな影響を及ぼすことはないと思われるが、その検討、推進のために多くの時間、コストを要する面もあるため現時点から認識を深めておく必要がある。

(1) 情報化の推進

内航海運業においては物流企業の中で相対的に情報化が遅れていると言われていたが、輸送業務の効率化、荷主に対するサービスの向上を図るため、コンピューター等の導入による情報化をさらに推進する必要がある。特に、今後海運へのモーダルシフトを推進する上で、複数の輸送機関の特性を活かし、小口貨物の積み替えを行いながら輸送する複合一貫輸送に対応するためには、他の輸送機関、荷送人、荷受人、取扱事業者等と貨物に関する情報を効率的に交換することが必要である。このため、運輸省、事業者団体において実施した調査研究等を踏まえ、内航海運業における情報化を一層推進するとともに、関連業界の情報システムと円滑に接続する情報ネットワークシステムの構築について、さらに具体的な検討を行うことが望まれる。

日本内航海運組合総連合会は平成2年～3年度にかけて「内航情報システムに関する調査研究」を実施し、このほど報告書を取りまとめたところである。モーダルシフトの推進に際して情報化は必要不可欠なものであり、また、省人化、職場環境の改善にも資するものであるとこ

ろから、内航事業者は前述の報告書の内容を踏まえ、長期的な視点にたって情報化の必要性を認識しこの検討推進を図ることが望まれる。

(2) テクノスーパーライナーへの対応

現在、技術開発の進められているテクノスーパーライナーが就航した場合には、貨物輸送に大きな変革をもたらすことが予想されるため、あらかじめテクノスーパーライナーの導入による内航貨物輸送の発展方策について検討を行う必要がある。

特に今後は、積荷の種類、量、輸送形態等、輸送ニーズを的確に把握するとともに、必要な港湾整備、陸上輸送とのネットワークのあり方等事業化に必要な調査・検討を本格的に実施する必要がある。

これを受けて運輸省は平成4年度より、テクノスーパーライナーにかかわる陸上輸送システム等に関する調査等を実施することとしている。

「5. 内航海運のさらなる発展を目指して」においては今後の内航海運関係者の果たすべき役割等について取りまとめている。すなわち、上述したこれらの内航海運対策を実施していくためには、第一に内航海運事業者および事業者団体における積極的な努力が不可欠である。しかしながら、前述のごとく内航海運業はいまだに中小企業者がその大部分を占めており、企業体質がぜい弱であることを考慮すると、内航海運事業者に加え、荷主および行政の内航海運関係者が一体となった協力も必要であると考える。

内航海運業においては、企業基盤がぜい弱である一方で国内物流を担う基幹的な輸送機関と

して機能してきたため、従前より制度上船腹調整への依存が認められてきたところであるが、近年このような体質が内航海運業の発展にとってマイナス要因となっている面も否定できない。

今後海運へのモーダルシフトの進展により海上輸送への期待が高まるものと予想される中で、内航海運事業者においては、このような社会的要請、荷主ニーズに対応し新たな事業分野を積極的に開拓するとともに、事業のあり方として自助努力を基本とすべきことを十分に認識することが、わが国経済社会において名誉ある地位を占めるに至る第一歩であると考えます。

次に、荷主においては、内航海運事業者の体質強化、安定的な船員確保は、中長期的に安定輸送を確保するための必要不可欠な前提条件となることを十分に認識する必要があり、特に輸送にかかわるコストの負担について深い理解が望まれる。

最後に、行政においては、船腹調整制度について、トラックから海運へのモーダルシフトの推進および安定輸送の確保等を図るため、船腹需給、経済情勢等に応じ一層機動的、弾力的運用が図られるよう指導を強化するとともに、中長期的には内航海運業が船腹調整制度への依存を解消しうよう構造改善を積極的に支援する

必要がある。

この場合、輸送需給の状況は航路等によって違いがあることから、フェリー、鉄道等他の輸送機関の状況も考慮しつつ、輸送秩序を確保しつつ、需要に応じた適正な供給能力を確保できるようきめ細かな配慮を行う必要がある。

また、モーダルシフトの推進等による海上輸送の増大に対応し、引き続き計画的な港湾の整備を図るとともに、必要に応じモーダルシフトの推進等物流の効率化を推進するための誘導策を積極的に講ずる必要がある。

4. おわりに

今回の海運造船合理化審議会において、内航海運事業者、荷主などの日頃立場の異なる関係者により、今後の内航海運対策のあり方に関して真剣に議論が行われたことは、内航海運の今後の進歩、発展につながる、まさに重要な第一歩であったと考えている。

今後は、内航海運の発展のため、民間および行政の内航海運関係者が本答申の方向に沿って最善の努力をつくしていくことが強く求められているのである。

(上記文章中、意見に当たる部分は筆者の個人的な見解である)

セメントの需給動向と今後の見通し

セメント協会専務理事 小野 雅文

はじめに

1991年度、わが国経済は昨年までの内需拡大による上昇基調からバブル崩壊を境として、一転減速、次第にその傾向を強めながら下降するという過程の1年であったといえよう。

このような経済動向のもと、セメント産業は、民需の落ち込みが厳しくなるなか、日米構造協議に基づく公共投資10カ年計画の初年度にあたり官需が堅調に推移したことから、史上最高であった昨年実績を若干下回る程度でおさまる見

込みである。

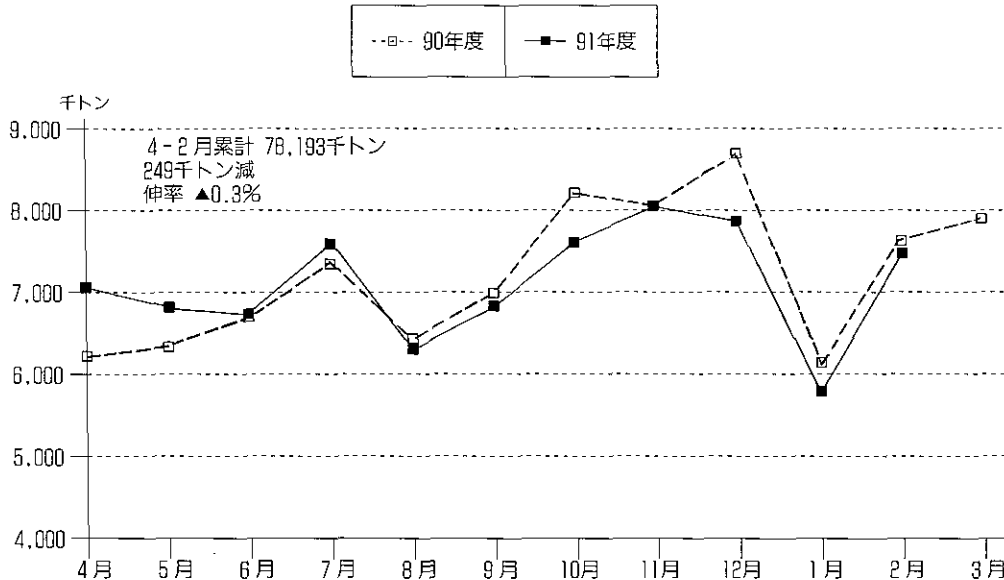
一方、国内メーカーの企業収支は、人件費、金利、物流費、修繕費等のコストアップがあり、大幅な減益となる模様である。

1. 1991年度、需給動向

国内需要

国内需要(含輸入)は、前年比4-6月期107.3%、7-9月期100%、10-12月期95.2%、1-3月期95.3%(実績見込み)で、年度計8,550万トン、前年比99.1%となる見込みである。(図1

【図1】 1991年 国内需要(含輸入)の推移



参照)

地区別にみると、昨年、全地区とも軒並み前年実績を超える状況にあったものが91年度はまだら現象を呈する模様である。(表1参照)

三大都市圏を中心とした地区では、民需のウエイトが比較的高いにもかかわらず、大型プロジェクトがあること、また四国、中国地区では高規格道関連工事が活発であること等から堅調に推移した。

北海道、北陸、沖縄地区は、めぼしい物件がなく振るわなかった。

このようなことから地区によってバラツキが生じたと思われる。

官民別にセメント需要をみると、官需は年度当初から公共投資が堅調に推移したことにより増加した。

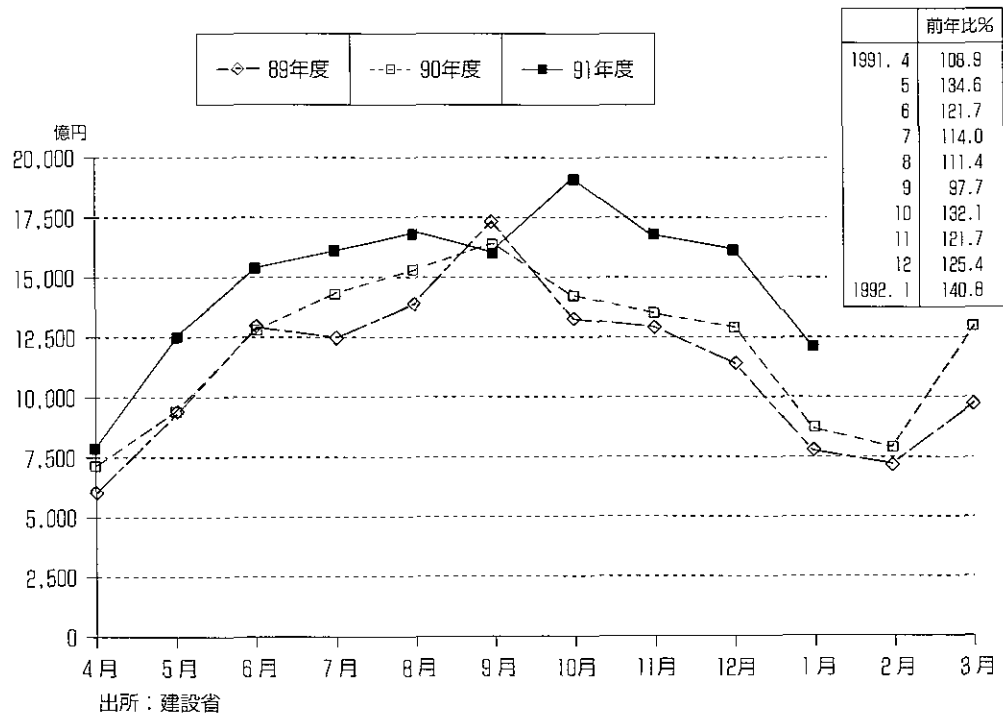
これを公共工事着工(図2)でみると、9月以外は大幅な伸びを示している。

民需は設備投資の伸び率鈍化、および住宅投

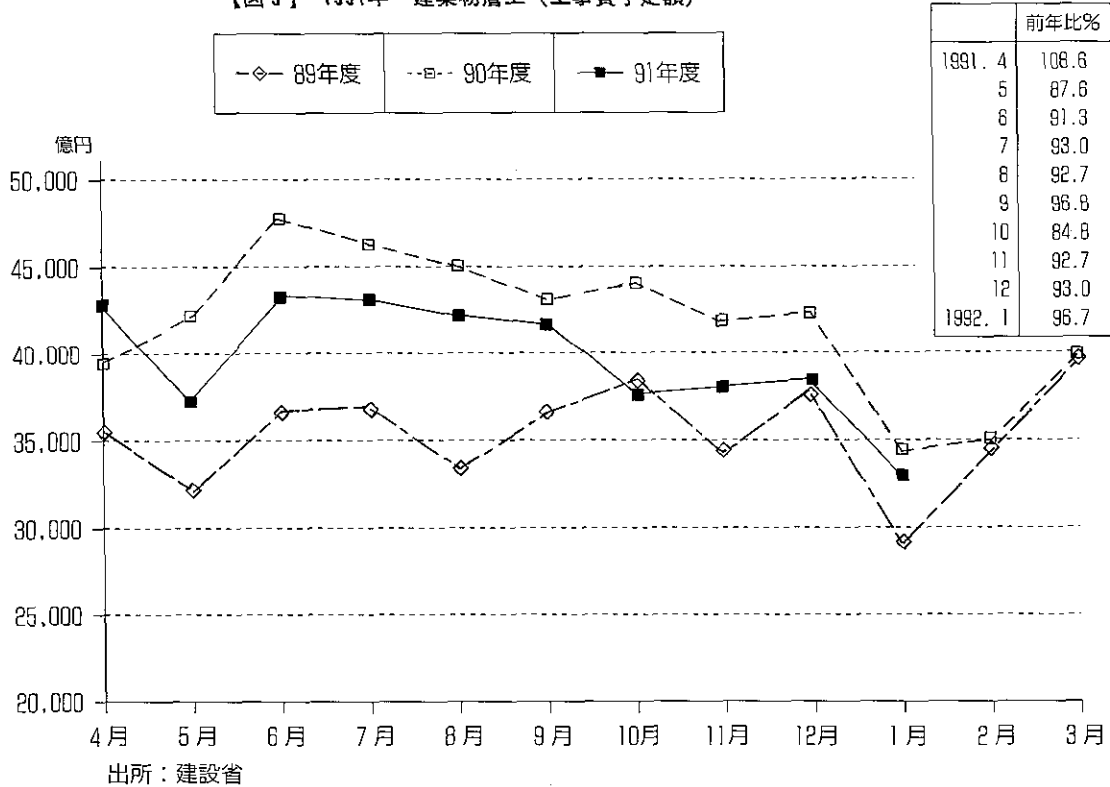
【表1】1991年4月～2月累計 地区別セメント販売実績 (単位:千トン, %)

地区	販売実績			
		構成比	前年比	
北海道	4,035,845	5.3	94.8	
東北	6,400,297	8.3	100.4	
関東	一区	15,592,073	20.3	100.0
	二区	7,316,537	9.5	99.5
	計	22,908,610	29.8	99.8
北陸	4,166,580	5.4	98.2	
東海	8,350,293	10.9	102.0	
近畿	11,436,794	14.9	102.9	
四国	3,649,470	4.8	102.4	
中国	5,515,267	7.2	103.3	
九州	9,209,493	12.0	99.9	
沖縄	1,064,522	1.4	97.1	
合計	76,737,171	100.0	100.5	
輸出	7,238,739	—	126.9	
再合計	83,975,910	—	102.4	

【図2】1991年 公共工事着工(総工事評価額)



【図3】 1991年 建築物着工（工事費予定額）



資の落ち込みにより減少した。

建築物着工(図3)では、5月以降連続の前年割れが続いている。これは居住用が前年比86.9%（4-1月累計）と大幅に減少しているためである。

セメントの仕向け先としては、セメント販売量の70%近くが生コン産業向けである。

生コンクリート展開後の需要部門別販売量(表2)からみると、建築の民需部門31.3%、土木25.3%、セメント、コンクリート製品15%と3部門で需要の大半を占めている。

輸入は、最大の輸入先である韓国、台湾の内需ひっ迫による輸出余力の減退、および東南アジア地区での需要がおう盛であることから大幅に減少した。(図4参照)この結果、前年比72.3%、

国内需要に占める輸入比率は2.1%となった。

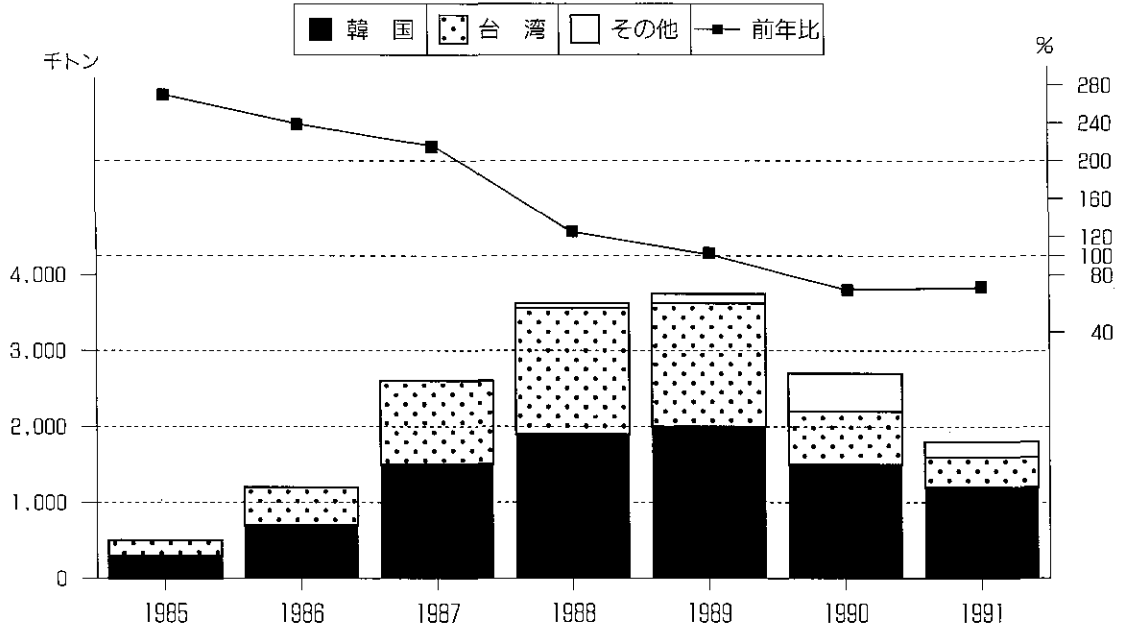
輸出

輸出は1991年度4-2月累計、723万9,000トン、前年比126.9%と増加、このうち需給がひっ迫しているアジア地区向けが全体の91.4%を占

【表2】 1991暦年度 生コン展開後の需要部門別販売量 (単位：千トン、%)

需要部門	販売量			
	構成比	前年比		
鉄道・電力	1,688	2.0	126.4	
セメント製品	12,741	15.0	105.3	
港湾	3,170	3.7	108.6	
道路・橋梁	6,719	7.9	103.6	
土木	21,426	25.3	104.6	
建築	官公需	6,570	7.8	110.3
	民需	26,428	31.3	100.3
自家用	76	0.1	99.8	
その他	5,857	6.9	99.6	
合計	84,674	100.0	103.8	

【図4】 1991年暦年度 国別輸入実績の推移



める。主要仕向先は、シンガポール、香港、タイであるが、韓国、台湾、マレーシアも本年度は、大幅な伸びとなっている。(表3参照)

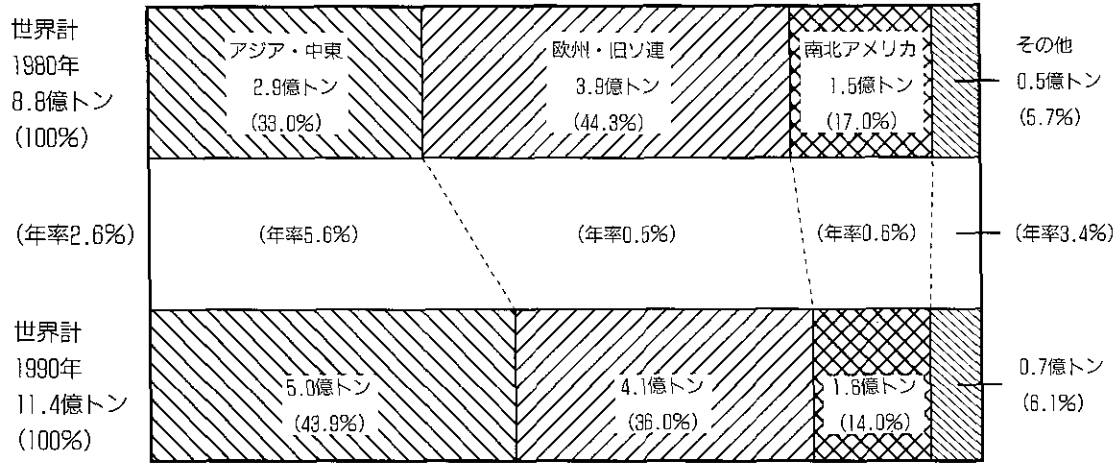
世界のセメント市場を10年前と比較してみると、世界全体の伸びが年率2.6%、アジア(含中東)が5.6%と倍以上の著しい伸びとなっている。

【表3】 1991年4月～92年2月 市場別輸出実績

(単位：千トン)

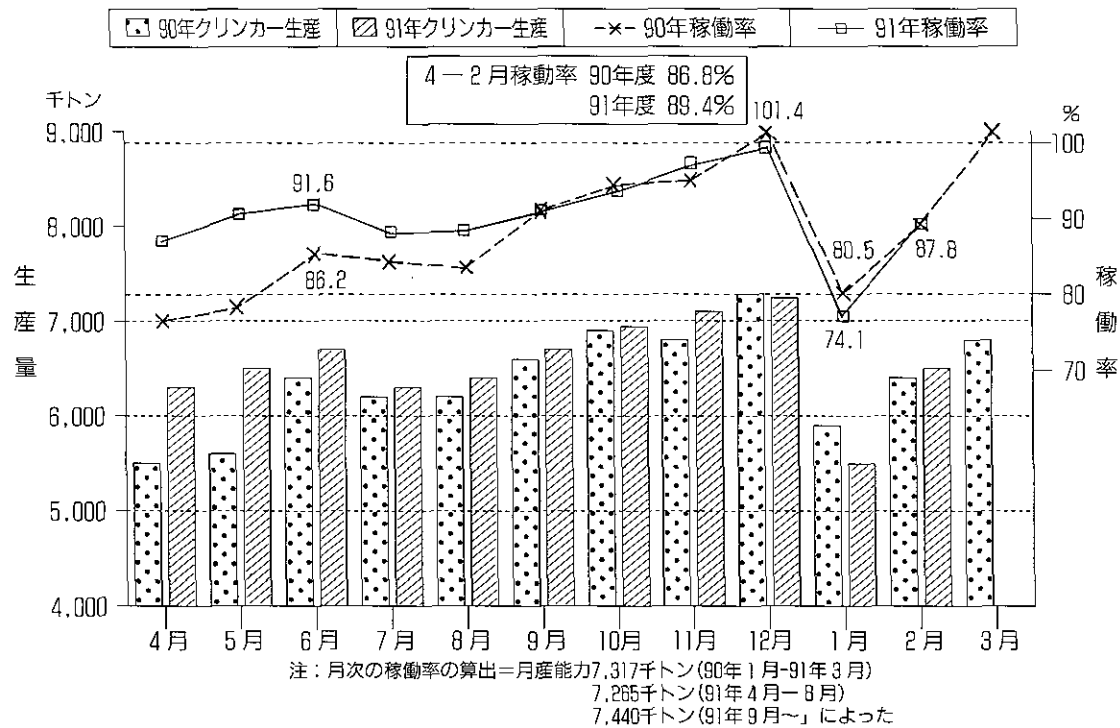
地域	市場	2月	前年比	4～2月	前年比	構成比
アジア	韓国	104	∞	741	596倍	10.2
	台湾	88	382.5	597	601.1	8.3
	香港	59	179.2	1,580	80.7	21.8
	タイ	151	104.3	1,427	218.6	19.7
	シンガポール	153	134.3	1,584	163.0	21.9
	マレーシア	71	650.2	535	756.6	7.4
	フィリピン	39	∞	131	∞	1.8
	ベトナム	—	—	12	∞	0.2
	ブルネイ	—	—	5	∞	0.1
	パキスタン	—	—	1	∞	0.0
	計	665	160.7	6,613	173.1	91.4
北米	計(米国)	21	99.1	230	16.3	3.2
大洋州	オーストラリア	—	—	76	34.4	1.0
	ニューカレドニア	15	99.7	82	126.8	1.1
	マリアナ	17	81.6	238	145.3	3.3
	計	32	48.3	396	88.1	5.4
合計	クリンカ	292	118.2	2,868	121.9	39.6
	バラ	426	167.9	4,370	130.4	60.4
	袋もの	—	—	1	28.0	0.0
	合計	718	143.4	7,239	126.9	100.0

【図5】世界のセメント市場



出所：センビューロー

【図6】1991年 月別クリンカー 生産および稼働率推移



る。(図5参照)

は減少するものの、輸出が増えることから、8,890万トン、前年比102.4%となる見込みである。

生産

セメント生産は前述のとおり、国内向け出荷

したがって、稼働率は90%程度と高稼働率を維持できる模様である。(図6参照)

セメントの種類別生産実績（表4）からみると、伸びでは普通ポルトランドセメントが107.7%、超早強、早強104.7%と他品種に比し伸びた。

【表4】1991暦年度 種類別生産量
(単位：千トン，%)

種 類	項 目	91年		
		91年	構成比	前年比
ク リ ン カ ー		80,134	-----	106.4
ポ ル ト ラ ン ド セ メ ン ト	普通	69,230	77.5	107.7
	超・早強	3,718	4.2	104.7
	中庸熱	217	0.2	19.1
	耐硫酸塩	5	0.0	64.1
	その他	10	0.0	36.7
	小計	73,180	81.9	106.0
混 合 セ メ ン ト	高炉	15,318	17.1	104.8
	シリカ	108	0.2	94.3
	フライアッシュ	609	0.6	115.5
	その他	179	0.2	125.6
	小計	16,214	18.1	105.2
合 計		89,394	100.0	105.9

超早強、早強については、コンクリート製品向けが主体である。

一方、混合セメントでは高炉セメントが大半を占めるが、全体に占める割合では17.1%である。

高炉セメントは、省資源、省エネという観点から年々増え続けてきたが、近年その伸び率が鈍化してきている。

その他の品種は、ウエイトが低いものの、用途により欠かすことのできない商品である。

したがって、特殊な用途に使用されるケースが多いため、年度によって伸びが大きく異なる。

輸送

わが国のセメント物流の特徴は「西から東へ流れる」といわれる。

それは、セメント原料である石灰石が豊富にある中国、九州などの生産地から関東、東海、近畿の大消費地区へ輸送されているからである。

ところが、セメントは重量品であり、かつ長距離輸送のためセメントメーカーにとって輸送費の負担は極めて大きく、総原価の約20%を占めている。

このため、「物流コストの低減は利益の源泉である」といわれている。

したがって、セメントの輸送手段としては運賃が低廉であること、大量輸送に応じうること、の二つが強く要求される。

これらの条件から考えて、海上輸送の優位性は疑いのないところである。

セメントが生産工場からユーザーに届くまでの物流体系（図7）を示す。

臨海工場からは主として撒セメント専用船によって需要地近隣の中継基地（SS）に輸送され、SSからは大部分が撒セメント専用トラックでユーザーへ輸送される。

また内陸工場からは撒セメント専用私有貨車および撒セメント専用トラックによってSSまたは直接ユーザーまで搬送されるのが一般的である。

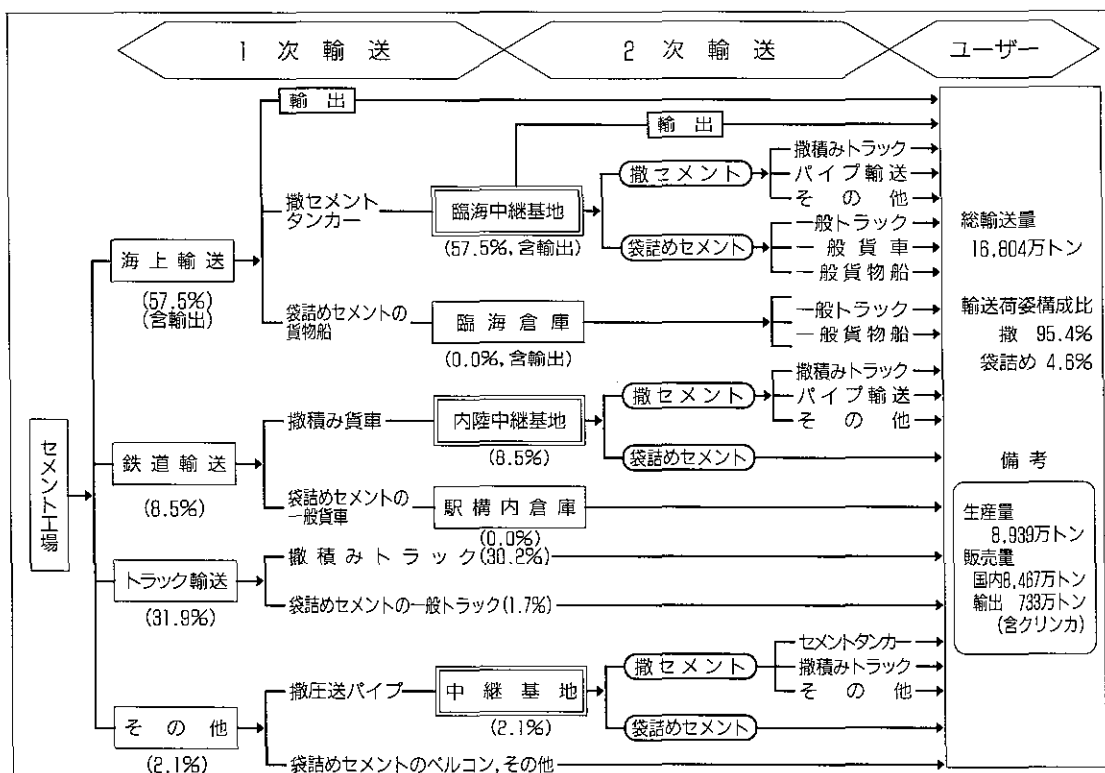
これからみると、一次輸送では、船舶によるものが、輸出も含め全体の57.5%と半分以上を占めている。

2. 今後の見通し

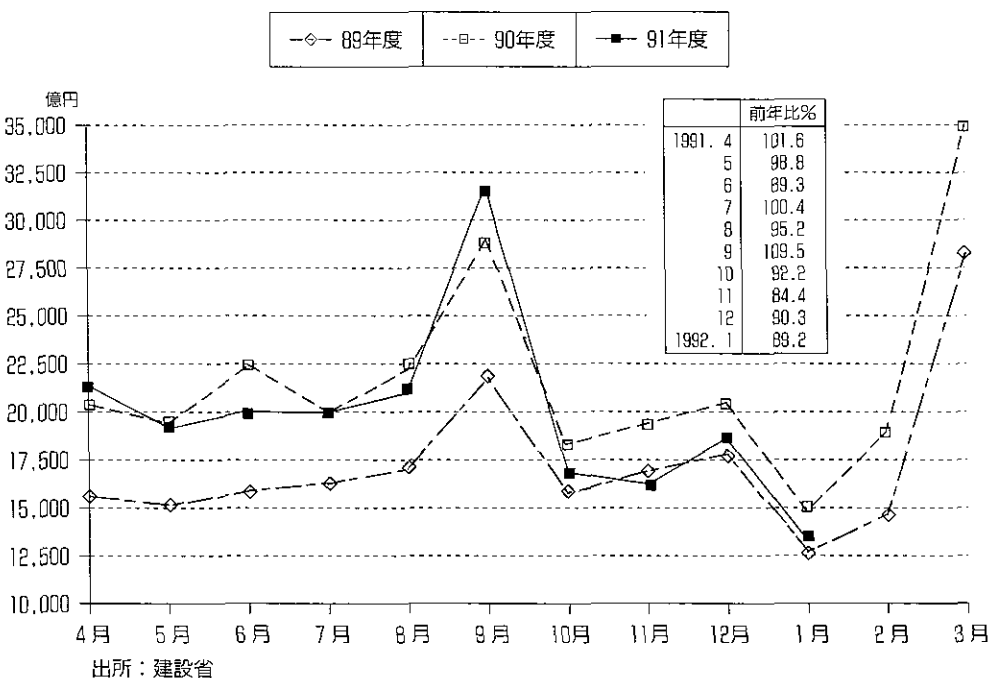
1992年度、国内需要見通し

国内需要(含輸入)は8,400万トン、前年比98.2%と想定している。

【図7】 1991暦年度 セメント物流体系



【図8】 1991年 ゼネコン大手50社国内建設工事受注高



官需は公共投資10カ年計画の2年目で、前年度を上回る公共事業関係予算が計上されており、堅調に推移するものと思われる。

民需は住宅投資、設備投資ともに低調に推移する見通しであることから減少するものと思われる。

これは建設会社大手50社国内建設工事受注高(図8)でもわかるとおり、前年は大きな伸びを示していたが、91年度は10月以降連続して受注が大幅に減ってきている。

輸入については、韓国は設備増強により、多少輸出余力が回復するものと予想されるが、台湾をはじめとするその他対日輸出国からの輸入量は減少するものと思われる。

輸出

輸出は8,000万トン、前年比101.3%と想定した。

アジア地区の需要が依然おう盛であることから、前年度を若干上回るものと思われる。

おわりに

以上、セメントの需給動向と今後の見通しについて述べさせていただいた。

中・長期的には、日米構造協議にもとづく公共投資10カ年計画が着実に実施されることが期待されることから、需要は堅調に推移するものと考えられる。

しかしながら、セメント産業として早急に対処しなければならない問題が多々ある。

そのうちのひとつとして、物流がある。

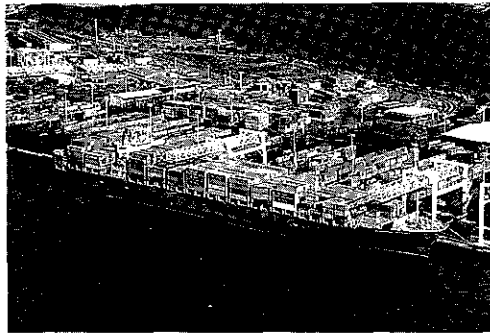
近年、セメント産業は社会のニーズにこたえるべく多品種化を図ってきている。

ここで問題となるのが、数量的に少量のものを、遠くまでどのように低コストで安定供給していくかということである。

今後とも、多品種化という傾向は強まりこそすれ弱まる可能性はすくない。

そのため、セメントの物流体系はどうあるべきか、あらたな視点から検討していきたいと思っている。

内外情報



▲シアトル港に停泊中のコンテナ船

1. 無線通信士の資格・配乗に関する無線通信規則の改正
2. IMO 第23回 STW(訓練および当直基準)小委員会の審議模様
3. 平成4年度船員災害防止実施計画
4. 20条問題小委員会の審議模様
5. 第43回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様
6. 1991年の世界海上荷動き量と92年初の世界船腹量

1. 無線通信士の資格・配乗に関する無線通信規則の改正

世界的な海上遭難・安全制度(GMDSS)が本年2月1日から導入され、1995年からは新造船に、1999年2月1日から全船舶に強制適用されることとなった。

新制度における無線通信士の資格および配乗要件については、1987年ジュネーブで開催された世界無線通信主管庁会議(WARC)において、国際電気通信条約附属無線通信規則(RR)の第55条(船舶局等の職員の証明書)および第56条(船舶局等の局の職員)の関係規定が改正されたが、多数の先進海運国がGMDSS導入のためのSOLAS条約改正方針に反するとして留保した。一方、無線設備の機能を維持するための方法として、1974年SOLAS条約の88年改正規則により定められた要件は、A₃、A₄海域、いわゆる近海区域以遠に就航する船舶は、①無線設備の二重化、②陸上保守、③船上保守のうちから二つを選択することとされたことから、①および②を選択した場合、運用資格である一般無線通信士証明書(GOC)の配乗が可能となり、第2級無線電子証明書(2REC)以上の資格を要求しているRR規定との

間に差異が生じたため、各国の対応に混乱が生じ、再検討が望まれていた。

本問題は、去る2月3日から3月3日の間、スペインのマラガ・トレモリノスで開催された、新しい移動体通信や衛星放送等への周波数の国際的な分配を検討するためのWARCにおいて、緊急を要する議題として取り上げられ審議された。

資格問題については、米国から運用資格(GOC、ROC)のみで十分であり、無線設備の保守については、主管庁の判断にゆだねるべきとする第55条を大幅に改正する案が提出されたが、SOLAS条約の規定との整合を図るための最小の改正にとどめるべきとする日本および欧州諸国の考えが採用され、第55条の規定は改正せず第56条の関係規定のみが改正された。改正規則は、1993年10月12日に発効させることとしたが、GMDSSの導入が開始されていることから、主管庁の判断により、同日以前に改正規則を暫定的に適用することができる旨の決議も併せて採択された。

これにより、国際的にも国内的にもポートステー

ト・コントロール等の問題が解決されることとなった。

なお、同会議には郵政省の大井田清官房審議官を代表に外務省、関係団体も出席し、当協会からは白居勲常務理事、赤塚宏一欧州地区事務局長が前後半に分かれて参加した。

改正第56条の概要

国際協定により無線設備が強制される船舶であつ

て、GMDSSの周波数および技術を使用するものの職員の資格要件は次のとおり。

- (1) VHFの海岸局の通信範囲を越えて航行する船舶：1 REC、2 RECまたはGOC
- (2) VHFの海岸局の通信範囲内を航行する船舶：1 REC、2 REC、GOCまたは制限無線通信士証明書(ROC)

2. IMO 第23回 STW(訓練および当直基準)小委員会の審議模様

IMO 第23回 STW 小委員会は、2月24日から28日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。

今会期では、高速救助艇の乗組員の訓練(議題8)に関する勧告案だけが、小委員会での最終検討となり、その他の議題はいずれも今後継続して審議されることとなった。

主な議題の審議概要は次のとおりである。

1. STCW 条約の改正にかかわる議題

(1) タンカーの乗組員に対する特別の訓練要件(議題10)

タンカーの船長、職員および部員の訓練および能力に関する要件については、STCW 条約附属書第V章に規定されているが、これを改正して、①資格を有する者には証書を発給することとする規則を追加するとともに、②現在は勧告にとどめている資格の取得に必要な講習の内容を、規則に組み込むこととする案が合意された。

この予備草案は、各国政府の意見を聞いた上、次回小委員会で再検討される。

(2) STCW 条約の見直し(議題5、および14)

船員の資格および訓練の基準を最近の船内業務体制に適応したものに見直すとともに、シミュレーターによる訓練を海上履歴として評価す

ることなどを新たに検討することとし、MSC(海上安全委員会)の承認を求めることとなった。

これにより、わが国ですでに実施されている甲機両用制度および甲機いずれかの資格に加えて、他の一方の資格を追加取得する場合などの要件について、国際的な基準が作成される可能性が高まった。

また、現存船の安全基準に関連して、各国政府の裁量に任されている知識レベルなどの問題(議題19)、および甲機両用資格における海上履歴要件をSTCW 条約上明確にする問題(議題20)は、いずれも条約の見直しの一部として、併せて取り扱うこととされた。

(3) 漁船の乗組員の訓練および資格証明(議題5)

STCW 条約は、漁船については対象外としているが、新たに訓練および資格の基準を定めることとし、議定書案が作成された。本案は次回において最終検討を終え、早ければ1994年または1995年の外交会議において採択される見通しである。

2. 決議・勧告等にかかわる主要な議題

(1) 配乗および安全性における疲労要素(議題4)

船内における疲労の要素等については、1990

年に開催された IMO/ILO 合同専門家会議の報告書をもとに昨年の STW 小委員会で決議案が取りまとめられているが、本年はこれを大筋において承認し、第61回 MSC に送付することとした。また、新たに各国における労働時間と休息時間の法制度について調査することとされた。

なお、疲労と海難事故との関係についての調査方法を検討する IMO/ILO 合同専門家会議が開催され、報告書が MSC に提出されることとなっている。

(2) 夜間の単独当直の実験について (議題7)

昨年の第59回 MSC で承認された実験のための暫定ガイドラインに対する修正は見送られ、実験に関する手続き案が承認された。

これによると、①実験を承認する政府は、実験の詳細を6カ月前までに IMO に連絡すること、②実験結果および勧告を必要とする事項があれば報告すること、③通知された実験に反対する政府は、その旨連絡すること、④実験に反対された場合は、その国の沿岸で実験をしないよう指示すること、⑤実験の結果、単独当直の継続を承認する政府は、その旨連絡することなどが定められ、それぞれの通知はすべての加盟国に回章されることとなっている。

(3) 国際視力基準 (議題13)

船員の視力に関する国際基準のガイドライン案が作成されたが、今回では視力の最低基準値を決定するには至らず、引き続き各国政府の意見を求めることとされた。本ガイドライン案で

は、旗国が医学上あるいはその他の状況を判断して異なる基準を許可できることとしている。

(4) ドラッグの使用およびアルコールの乱用 (議題15)

ドラッグおよびアルコールの乱用対策に関する検討の経過報告として、ガイドライン案を作成した。それによると、最も微妙な問題である検査については、二国間で協定のない限り、他国籍船に乗り組む船員の検査は、その船舶が沿岸国の領域内における海難事故または汚染事故に関与しない限り実施してはならず、また事故に直接関与している船員のみが検査の対象となるとされている。

なお、上記小委員会へのわが国からの出席者は、次のとおりである。

金沢 悟	在英日本大使館参事官
谷口克己	運輸省海上技術安全局船員部船舶職員課海技資格制度対策室長
大西正剛	水産庁漁政部企画課補佐官
篠村義夫	日本造船研究会技術顧問
鈴木利栄	日本海技協会第一業務部長
小畑芳郎	日本海難防止協会ロンドン連絡事務所長
金谷 学	国際電信電話
壁谷恵行	大日本水産会海務専門委員会委員
飯嶋雄二	全日本海員組合国際部副部長補
赤塚宏一	日本船主協会欧州地区事務局長
増田 恵	日本船主協会海務部労務課長

3. 平成4年度船員災害防止実施計画

運輸省は、平成4年度船員災害防止実施計画を策定し、関係先へ通知した。(資料参照)

同実施計画は、「船員災害防止活動の促進に関する法律」に基づいて、5年ごとに作成される「船員災

害防止基本計画」にそって毎年運輸大臣が船員中央労働委員会に諮り作成するもので、平成4年度は第5次船員災害防止基本計画の最終年度にあたる。

同実施計画によると、船員災害の減少目標（年間1,000人率の前年度比）を前年度と同様に死傷約4%（汽船約3%、漁船約5%）、疾病約3%（汽船・漁船とも約3%）と設定しているが、平成2年度の減少実績が死傷3.1%、疾病2.0%にとどまったため、第5次基本計画の最終年度であることから減少目標の達成に一層努力をすることとされている。

また新しく計画に加えられた事項は、KYT（危険予知訓練）の活用、すべり止めのついた保護靴・安全ネット・滅菌装置等の使用およびストレッチ体操等健康運動の励行、さらに外国人船員の災害防止についても遺漏のないよう十分留意すること等となっている。

船員災害の防止に関し重点を置くべき船舶および船員災害の種類、ならびに船員災害防止のための主要な対策の骨子は次のとおりである。

1. 船員災害の防止に関し重点を置くべき船舶および船員災害の種類

(1) 死傷

汽船：「転倒」

整備管理作業中…「転落・墜落」

荷役作業中…「はさまれ」

タンカー等危険物積載船…「火災」「爆発」

「酸素欠乏」「中毒」

漁船：「海中転落」「火災」「漁労作業中の海難」

による死亡事故

漁ろう作業中…「激突され」「巻き込まれ」

「転倒」

その他船舶（引き船等）：

出入港作業中…「はさまれ」「転倒」「激突

され」

(2) 疾病

全船種：「循環系疾患」「消化系疾患」

2. 船員災害防止のための主要な対策

(1) 自主的な船員災害防止体制の確立

(2) 船内作業の安全化

① 基本的な対策

② 重点災害に関連した対策

③ 引き続き推進する対策

(3) 海中転落防止対策の徹底

(4) 労働環境の変化に対応した安全衛生対策の強化

① 健康管理対策の充実

② 船内作業環境、居住環境の安全衛生化

③ 安全衛生教育訓練の徹底

④ 労働時間短縮の推進

(5) 災害多発業種等に対する安全対策の充実強化

【資料】

平成4年度船員災害防止実施計画

第5次船員災害防止基本計画に定められた船員災害の減少目標および対策の基本となるべき事項にのっとり、平成4年度船員災害防止実施計画を次のとおり定める。

1. 船員災害の減少目標

平成4年度の船員災害の減少目標を死傷および疾病に区分して、次のとおり設定するが、第5次船員災害防止基本計画の最終年度であることおよび最近の発生状況にかんがみ、減少目標の達成に一層の努力をするものとする。

(1) 死傷

船員災害としての船種別死傷発生率（年間千人率）の減少目標（対前年度比）は次のとおりとする。

汽船	約3%
漁船	約5%
全体	約4%

(2) 疾病

船員災害としての船種別疾病発生率（年間千人率）の減少目標（対前年度比）は次のとおりとする。

汽 船	約 3 %
漁 船	約 3 %
全 体	約 3 %

2. 船員災害防止に関し重点を置くべき船舶および船員災害の種類

(1) 死 傷

汽船：「転倒」ならびに整備管理作業中の「転落・墜落」および荷役作業中の「はさまれ」タンカー等危険物積載船について、「火災」、「爆発」、「酸素欠乏」および「中毒」

漁船：「海中転落」、「火災」および漁ろう作業中の「海難」による死亡事故ならびに漁ろう作業中の「激突され」、「巻き込まれ」および「転倒」

その他船舶（引き船等）：出入港作業中の「はさまれ」、「転倒」および「激突され」

(2) 疾 病

全船種：循環系疾患および消化系疾患

3. 船員災害防止のための主要な対策

本実施計画においては次のような対策を重点的に講ずるものとする。なお、これらの対策の実施に当たっては、船員災害の発生率が全国平均を上回っている地域においては関係者が密接な連携の下に一層の努力を傾注するものとする。

(1) 自主的な船員災害防止体制の確立

ア. 船舶所有者は、総括安全衛生担当者等の責任と権限の明確化を図るとともに、現場の意見を反映した安全衛生管理計画の作成および訪船指導の強化等により安全衛生委員会等の積極的かつ効果的な運営を図り、日常活動の

中で全員参加の船員災害防止活動を積極的に推進する。

イ. 単独では安全衛生委員会の開催等が困難である船舶所有者は、団体安全衛生委員会を設置して船員災害防止活動の積極的な推進を図る。

ウ. 安全衛生委員会の設置が義務付けられていない中小の船舶所有者については、安全衛生委員会と同様の機能を有する自主的な組織の設置や同業種または同地域の船舶所有者と連携して団体安全衛生委員会を設置するように努める。

また、国および船員災害防止協会は、船員災害防止連絡会議の他の構成員等と連携して、船舶所有者の取り組みを積極的に支援する。

エ. 各船舶に船内安全衛生委員会を設置し、安全衛生管理計画の職場に適応した効果的な実施を図る。

オ. 中小の船舶所有者に使用される船員の船員災害発生状況にかんがみ、これら船舶所有者に対する国および関係団体による船員の安全衛生に関する広報活動、訪船指導等の強化および各種講習会、研修会等への参加の促進を図る。

また、船員災害防止協会の未加入者に対して加入の促進を図る。

カ. 過去に発生した災害の記録を整備するとともに、災害の調査・分析を行って災害防止活動への反映を図る。

キ. 災害事例等の安全衛生に関する情報の収集および周知を図る。

また、この関係で「船員の広場」放送の聴取・活用を推進する。

(2) 船内作業の安全化

① 基本的な対策

ア. 作業に当たっては、事前に機械、器具、漁ろう用具等の点検整備を実施し、異常がないことを確認した上で開始する。

なお、動力機器の点検整備は止むを得ない場合を除き、動力を停止して行う。

イ. 作業前打ち合わせを実施し、KYT(危険予知訓練)の活用にも努めつつ、保護具の使用、作業手順および作業に必要な指差呼称等の合図連絡方法の周知および確認を行い、作業中これらの励行を図るとともに、当該作業を指揮する者は、作業場所を巡視して安全を確認する。そのほか、作業の円滑な実施を図るため職場体操の実施、職場の整理整頓の実施を図る。

ウ. 保護具の使用・着用に関する基準を作成するとともに、作業方法および作業手順の標準化を図る。

② 重点災害に関連した対策

ア. 「転倒」による災害を防止するため、作業場所および通路の床面の整理および清掃、マットの敷設または砂入りペイントの塗布、突起物へのトラマークの表示または被覆等必要な措置を講ずるとともに、すべり止めのついた保護靴等の使用の励行を図る。

イ. 「はさまれ」、「巻き込まれ」による災害を防止するため、おおい等を設けることにより、機械または動力伝導装置等の運動部分との接触等から防護するとともに、そのおそれのある場所には、むやみに立ち入ることができないような措置を講ずる。

ウ. 「激突され」による災害を防止するため、漁網・漁具、索具等の点検整備を行うとともに、安全な作業場所の確認を行い、保護具の使用の励行を図る。

エ. 「転落・墜落」による災害を防止するため、

転落・墜落のおそれのある作業場所では、安全な足場を確保するとともに、保護帽および命綱または安全ベルトの使用の励行を図る。

オ. 「火災」、「爆発」による災害を防止するため、各船舶において、各人に火気に対する自覚を促すとともに、船内各所における火気取締責任者の選任および船内見回りを積極的に行うなど、火気管理を徹底し、油漏れ、ガス漏れ等の点検整備の励行を図る。

特に、引火性液体物質の積載船においては、静電気による発火防止のため帯電を防ぎ、帯電した電荷を放散するなどの措置を講ずる。

カ. 「酸素欠乏」および「中毒」による災害を防止するため、検知器具・保護具等の適正な備置管理を図るとともに、作業前・作業中における定期的な検知、保護具の使用、換気装置の使用の励行等十分な措置を講ずる。

③ 引き続き推進する対策

ア. 「動作の反動・無理な動作」(ひねり等)による災害を防止するため、作業における不自然な姿勢および動作を極力避けるようにする。特に重量物の運搬に当たっては、人力運搬の重量を定め、それを超えるものについては、用具もしくは機械を使用し、または複数による協同作業を行うなど無理をしないようにする。

イ. 「激突」による災害を防止するため、突起物へのトラマークの表示または被覆等必要な措置を講ずる。

ウ. 「飛来・落下」による災害を防止するため、漁網・漁具、索具等の点検整備ならびに漁獲物・積荷等の積み付け安全確認および管理の励行を図るとともに、保護具の使用の励行を図る。

エ. 船員災害防止規程の充実整備および周知徹

底を図る。

(3) 海中転落防止対策の徹底

ア. 船外との通行の安全を図るため、げん梯または手すりおよび踏みさんを施した適切な歩み板の使用を厳守するとともに、潮位または吃水の増減、船体の動揺等で歩み板等が不安定な状態にならないよう確実に取り付けるほか、夜間には必要な照明を施す。

また、安全ネットの使用の励行を図る。

イ. 「海中転落」のおそれのたかい場所（スリッパウェイ、魚とりこみげん門等）については、使用していないときは、チェーン、安全ネット、仕切板等で閉鎖する。

また、漁船においては、投網中の網等に巻き込まれないような措置を講ずる。

ウ. 「海中転落」のおそれのある作業においては、当該作業の内容に応じ、命綱、作業用救命衣または安全ベルトを使用させるとともに、監視員の配置を励行する。

特に漁船においては、漁ろう作業等甲板上における作業では、必ず命綱または作業用救命衣を使用させることとし、寒冷海域で操業する漁船においては可能な限り命綱を使用させるとともに、イマージョンスーツの搭載を推進し着用を励行を図る。

エ. 上記ウに基づく対策の徹底を期するため、ふだんから船員に対する教育・訓練に努めるとともに、特に毎月の一一定の日には、積極的に命綱、作業用救命衣または安全ベルトの使用についての相互確認を行うこととすることなどにより、これらの保護具の使用の相互確認を促進する。

オ. 漁船においては、船体の動揺または風速が著しく大きく危険が予想される場合は、甲板上での漁ろう作業等は中止する。

カ. 漁船等における船内便所の整備改善と使用の徹底を図る。

キ. 海中転落者の発見を容易にするための方策の実用化を積極的に推進する。

(4) 労働環境の変化に対応した安全衛生対策の強化

① 健康管理対策の充実

船員の心身両面にわたる健康の維持増進を図るため、次の対策を推進する。

ア. 健康診断、健康相談、保健指導等の実施の促進を図るとともに、健康検査結果を活用し、船員個人、企業等各レベルにおける健康管理対策の推進を図る。

また、訪船診療、巡回検診車等の積極的な利用を図る。

イ. 船員の高齢化の進展にかんがみ、循環系疾患、消化系疾患等については、船員保険成人病予防健診の受診のより一層の促進を図り、これらの疾患の予防および早期発見に努めるとともに、筋骨格系疾患については、ストレッチ体操等健康運動の励行により、腰痛等慢性的な疾患の予防に努める。

ウ. 常時、船員の勤務状況の適正な把握に努めるとともに、船員災害防止協会が実施する「船員の体と心の健康確保による災害防止事業」を積極的に活用し、船員各自の健康管理を促進する。

エ. 体育活動およびレクリエーション活動の実施、船内コミュニケーションの円滑化等快適な船内生活環境の形成のために必要な措置の推進を図る。

オ. 船内食生活の改善を図るとともに、食料の調理および貯蔵の衛生状態を良好に保つための措置を図る。

カ. 船内飲用水の定期的な水質検査および遊離

残留塩素の検査、タンクの洗浄等を励行し、適正な水質管理の徹底を図る。

また、滅菌装置等の利用の促進に努める。

- キ. 船内備付け医薬品の適正な管理を図る。
- ク. 衛生上有害なもの範囲の見直しについて検討するとともに、特殊健康検査の適正な実施、予防措置の徹底等健康管理対策の推進を図る。
- ケ. 外洋を航行する船舶に乗り組む船員のための外地における診療体制の整備を図る。
- コ. 洋上における傷病船員に対する救急体制の充実のために必要な措置の推進を図る。
- サ. 騒音または振動の著しい作業に従事する者に対する耳せん、防振手袋等保護具の使用の励行を図ることなどにより難聴および振動障害の防止対策の推進に努める。

② 船内作業環境、居住環境の安全衛生化

- ア. 訪船指導、船内安全衛生委員会の開催等を通じて船内の作業環境および居住環境の安全衛生化を推進するとともに、安全衛生デーの設定による定期点検の励行を行う。
- イ. 内航タンカーの荷役中における船内生活環境については、内航タンカー業界が荷主に呼びかけて懇談会を開催すること等により、その協力を得つつ、引き続きその改善に努める。

③ 安全衛生教育訓練の徹底

- ア. 新規採用時、転船時および作業内容変更時においては、その業務に関する安全衛生教育を実施する。その際、外国人船員の災害防止についても、遺漏のないよう十分に留意する。
- イ. タンカー等危険物積載船の船員に対しては、貨物の性状等に関する教育を実施するとともに、貨物の取扱方法、保護具の使用方法、緊急時対策等に関する訓練の励行を図る。
- ウ. 遭難時における生存方法および救命設備の

使用方法についての船上教育を励行し知識の向上を図るとともに、船員災害防止協会等が実施するサバイバルトレーニング講習会への積極的な参加を図るなど、ライフラフトの投下展張その他の生存教育を強力に実施する。

また、漁船については、非常配置表の作成および操練の実施の徹底を図る。

- エ. 中小型船の船員に対し、日常生活に用いる液化石油ガスの取り扱いに関する教育を実施する。
- オ. 船員災害防止協会等が実施する講習会への積極的な参加を図る等、安全担当者および衛生管理を担当する者に対し、業務の適正な実施を図るため教育を実施し、これらの者の一層の能力向上を図ることにより、船内の安全衛生水準の向上を図る。
- カ. 酸素欠乏および中毒の危険性、保護具・検知器具の使用方法等に関する教育訓練を実施する。
- キ. 疾病の予防、けが・病気の応急処置に対する衛生教育を実施する。

④ 労働時間短縮の推進

休日、休息时间等の時間的ゆとりを確保することにより、心身両面の疲労の回復を図り、船員の安全と健康を維持増進するため、陸上支援体制のあり方等作業体制の改善方策につき検討するとともに関係方面の理解を求めつつ、労働時間短縮の着実な推進を図る。

- (5) 災害多発業種等に対する安全対策の充実強化
船員災害の多く発生している業種・地域に、関係者の協力連携の下に安全対策を検討する場を設け、地域別・業種別・作業別の災害要因について、災害の記録・実態調査等を基に徹底した分析・検討を行い、その地域・業種の実態に即したきめ細かな防止対策の実施を図る。

4. 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、3月27日、20条問題小委員会を開催し、別表のとおり外航船12隻（新造船2隻、既存船10隻）および近海船1隻（既存船）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。

これにより、同小委員会が承認した新たなマルシップ混乗船の合計は、外航船62隻（新造船17隻、既存船45隻）、近海船27隻となった。（資料参照）

【別表】

外航船（12隻）

船名	会社名	船種、%	配乗船員	その他
瀬田丸	八馬汽船	撒積船 7万7,400トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	6月 竣工予定
矢作丸	大阪商船三井船舶	石炭専用船 5万6,000トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	4月 竣工予定
ばしふいっく丸	〃	貨物船 1万7,140トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
大阪丸	〃	コンテナ船 3万1,400トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
大春丸	ナビックスライン	自動車運搬船 1万1,100トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
日珠丸	〃	原油タンカー 6万7,500トン	日本人 9名 フィリピン人 15名	既存船 (近代化A船)
はりえつと丸	大阪船舶	撒積船 7万2,300トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
黒滝山丸	国際マリントランスポート	撒積船 4万2,200トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
くろーばーえーす	〃	自動車運搬船 1万7,400トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船 (近代化B船)
新黎丸	新和海運	撒積船 7万6,300トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船
鳳丸	〃	撒積船 1万900トン	日本人 9名 フィリピン人 13名	既存船
鳥取丸	太平洋海運	原油タンカー 11万6,100トン	日本人 9名 フィリピン人 16名	既存船

近海船（1隻）

船名	会社名	船種、%	配乗船員	その他
萱嶋丸	志満屋海運	貨物船 4,300トン	日本人 6名 フィリピン人 12名	既存船

【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3月27日現在

承認口	船舶所有者	船名 (*印既存船)	船種	承認口	船舶所有者	船名 (*印既存船)	船種
H2.2.19	日本郵船	神成丸	自動車	H3.11.11	第一中央汽船	*ファーストスター	撒積
〃	〃	北野丸	コンテナ	〃	〃	*西浦丸	〃
H2.5.9	大阪商船三井船	筑波山丸	タンカー	〃	八馬汽船	*センチュリーリーダー3	自動車
〃	〃	*ぐろーばるはいうえい	自動車	〃	〃	*邦成丸	撒積
H2.8.27	大阪商船三井船	えるべ	コンテナ	〃	〃	*五葉丸	〃
H2.11.20	川崎汽船	みかさ	撒積	〃	〃	*ブンガングレ	タンカー
〃	〃	コスモディオネ	タンカー	〃	〃	*海燕丸	撒積
H3.2.4	阪野海運	泰邦丸	〃	〃	オリオン SHIPPING	*遠賀丸	〃
〃	神戸汽船	*信濃川丸	〃	〃	〃	*常磐丸	タンカー
〃	共栄タンカー	*コスモマキユリー	〃	〃	〃	*常磐丸	タンカー
〃	ナビックスライン	ルビンエンプレム	撒積	〃	〃	*常磐丸	タンカー
H3.4.2	〃	*ライラックエース	自動車	〃	〃	*常磐丸	タンカー
〃	国際エネルギー輸送	*あるこっず	タンカー	H4.1.28	乾汽船	*摩耶山丸	撒積
〃	〃	*あるこっず	タンカー	〃	〃	*センチュリーリーダー5	自動車
〃	共栄タンカー	*天栄丸	〃	〃	〃	*コスモプレアディス	タンカー
〃	日本郵船	三州丸	貨物	〃	〃	*シージャパンオー	貨物
〃	オリオン SHIPPING	*白鷺丸	撒積	〃	〃	*シージャパンオー	貨物
〃	〃	*竹生丸	貨物	〃	〃	*シージャパンオー	貨物
〃	〃	*信濃丸	〃	〃	〃	*シージャパンオー	貨物
H3.6.11	八馬汽船	*新扇島丸	撒積	H4.3.27	昭和海運	*扇和丸	撒積
〃	〃	*栄陽丸	チップ	〃	〃	*扇和丸	撒積
〃	〃	*とうきょうぶりっじ	コンテナ	〃	〃	*扇和丸	撒積
〃	国際マリンポート	*もんぶらん丸	〃	〃	〃	*扇和丸	撒積
〃	〃	*らいん丸	〃	〃	〃	*扇和丸	撒積
〃	〃	*らいん丸	〃	〃	〃	*扇和丸	撒積
〃	日本汽船	*せんちゆりーはいうえい	自動車	〃	〃	*扇和丸	撒積
〃	日本郵船	*時津丸	タンカー	〃	〃	*扇和丸	撒積
〃	〃	*エヌワイケイサンライズ	コンテナ	〃	〃	*扇和丸	撒積
〃	新昭マリンサービス	*熱田丸	鈹石	〃	〃	*扇和丸	撒積
〃	〃	*かりふおるにあんはいうえい	自動車	〃	〃	*扇和丸	撒積
H3.8.30	日本汽船	しんがぼーるぶりっじ	コンテナ	〃	〃	*扇和丸	撒積
〃	日本郵船	エヌワイケイスターライト	〃	〃	〃	*扇和丸	撒積
〃	新晴海運	*新洋丸	撒積	〃	〃	*扇和丸	撒積
〃	〃	*新晴丸	〃	〃	〃	*扇和丸	撒積
				外航船 小計 62隻			
				近海船 小計 27隻			
				合計 89隻			

5. 第43回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様

平成4年3月26日、第43回海上船員教育審議会水先部会（部会長：高橋全吉海上災害防止センター理事長）が開催され、平成4年度水先人適正員数について審議し、原案を承認するとともに、同日付で運輸大臣より水先料金の改定について諮問された。

1. 平成4年度水先人適正員数について

水先人適正員数については、昭和38年3月開催の海上安全審議会（現、海上安全船員教育審議会）において水先制度について審議した際、「本審議会において、原則として年1回、各水先区の適正員数を検

討することとし、これによって水先人が不足していると認められた水先区については、運輸省は当該水先区の水先人会对し、必要な数の水先人を増員させるよう指導・監督する」ことを運輸大臣に答申した経緯から、以来毎年審議されるものである。

運輸省当局では、適正員数の算定について、昭和51年以来、水先人1人当たりの月間就業時間を6,000分（5時間/日×5日間/週×4週間/月）として各水先区ごとの月間1人当たりの取り扱い隻数を算出し、これを各水先区の過去5年間の取り扱い隻数

の実績より予測したそれぞれの次年度の取り扱い予想隻数で除して算出する方法を採用している。

これにより、平成4年度適正員数は、取り扱い隻数の微増予測より前年度比27名増の560名、また、年度末員数は廃業予定者7名の補充等を含む42名の新規採用者を加え、合計746名になるとしている(資料参照)。

水先部会では、取り扱い隻数が少なく十分な収益の確保が困難な留萌水先区を除き、各水先区が適正員数以上の態勢となっていることから、平成4年度水先人適正員数および新規増員数については、当局原案どおり承認された。

本件に関連し、船主側委員より最低員数/適正員数/実員数の関連において、算定方法を含めて適正員数のあり方を再検討する必要がある旨の指摘を行った。

これに対し、当局より社会的な時短化の動向、水先人の付帯的業務等も勘案して現行の算定方式について検討したいとの回答があった。

なお、平成4年度新規採用予定員数42名にかかわる水先人試験第一次試験の施行に関しては、4月中旬の官報に告示され、6月初旬に実施されることとなっている。

2. 諮問：水先料金の改定について

日本パイロット協会は、去る平成元年12月14日付で運輸大臣あてに「水先料金の改定等に関する陳情書」を提出するとともに、当協会に対し、その趣旨を説明、協力方要請してきた。

同陳情書によると、昭和63年7月に水先料金が改定されて以来、厳しい海運業界も自らの合理化効果に加え、為替レートの安定、市場の回復等の外的要因にも支えられ、各社の企業収益が大幅に改善されつつある情勢の下、さらに水先業務の安定化を図り、かつ円滑な運営を推進するために現行水先料を10.3%引き上げるとともに水先法施行規則第23条別表第

3にかかわる距離の見直し等懸案5項目の解決を図りたい旨の内容となっていた。

当協会では、港湾委員会水先問題対策委員会において上記陳情書の内容について検討を行い、運輸省海上技術安全局船員部長に対し、①水先料金については、現行水先料金下においても大多数の水先人が高い水準の所得を得ており、さらに引き上げなければならない必要があるとは考えられない。②水先料金改定算式の見直しを行うとともに水先料金体系の見直し(夜間割増、大型船嚮導料金、特殊料金、懸案5項目の解決等)については、水先部会の下に別途小委員会を設置して総合的に検討すべきである旨の陳情書を2年3月12日付で提出した。

その後、当協会では運輸省当局の示唆に従い、従前どおり、日本パイロット協会との間に「水先料金改定問題小委員会」を設置し、国際的に批判を受けない水先制度を確立することを前提条件に協議を開始することとした。

小委員会においては、世界主要港に例を見ないわが国の夜間割増制度の是正を中心に論議を行い、その第一段階として夜間割増適用対象時間に算入する水先人にかかわる「乗船前の一定時間」を全廃することとし、引き続き、当局を含む三者構成の委員会を設置して、懸案となっている諸事項に関して合意に向けて協議を行うことで一応の合意に達した。

運輸省当局は、日本船主協会/日本パイロット協会両者における協議の進展状況を慎重に分析・検討した結果、最近における水先業務を取り巻く諸情勢の変化に対応し、当該水先業務の円滑な運営を確保するため、水先部会に対し、「水先料金の改定について」を諮問した。

なお、本件にかかわる具体的審議は、基礎資料の整備のため、次回に持ち越されたが、当局としては5月中に答申を得、所要の政省令を改正の上、7月1日より実施したいとの意向を示している。

【資料】

平成4年度水先人適正員数

水先区名	平成3年度の水先員数				平成4年度				取り扱い隻数	
	当初	増	減	年度末	適正員数	廃業予定者数	新規採用数	年度末員数	平成3年の実績	平成4年度の予測
釧路	3			3	2			3	879隻	878隻
苫小牧	4	1		5	2			5	1,340	1,451
室蘭	3			3	2		2	5	935	960
函館	2			2	2			2	248	273
小樽	2			2	2			2	388	382
留萌	1			1	2			1	69	81
八戸	3			3	2		1	4	847	873
釜石	2			2	2			2	46	52
仙台湾	4	1		5	3		1	6	1,463	1,513
秋田船川	3			3	2			3	717	765
酒田	2			2	2			2	260	285
小名浜	3			3	3			3	932	983
鹿島	8			8	4			8	2,537	2,690
東京	16			16	11			16	7,238	7,255
東京湾	64			64	48		4	68	41,247	42,169
横須賀	98	5	2	101	87		6	107	23,778	24,455
新潟	6			6	3			6	1,248	1,328
伏木	3			3	2			3	1,009	1,050
七尾	2			2	2			2	155	165
田子の浦	2			2	2			2	617	650
清水	6			6	3			6	2,848	2,930
伊良湖三河湾	73	8	1	80	74		6	86	16,698	17,421
伊勢湾	36	3		39	36	1		38	16,493	16,793
尾鷲	2			2	2			2	142	141
舞鶴	2			2	2			2	237	249
和歌山下津	6			6	2			6	1,505	1,435
大阪湾	88	5	2	91	64		6	97	18,677	19,109
阪神	51	4	5	50	39	3	5	52	28,751	29,290
内海	133	6	5	134	107	3	6	137	18,825	19,102
境	2			2	2			2	389	441
関門	37		2	35	28		4	39	19,463	18,696
小松島	3		1	2	2			2	310	290
博多	5			5	2		1	6	1,806	1,764
佐世保	3	1		4	2			4	921	958
長崎	3			3	2			3	431	407
島原海湾	4	1		5	2			5	1,323	1,333
細島	2			2	2			2	274	274
鹿児島	3			3	2			3	443	402
那覇	4			4	2			4	801	831
計	695	35	18	711	560	7	42	746	216,290	220,124

6. 1991年の世界海上荷動き量と92年初の世界船腹量

(ファンレイズ社「Review 1991」ならびに「World Bulk Fleet January 1992」より一部抜粋)

オスロに本社を置く不定期船とタンカーのプローカーであるファンレイズ (Fearnleys) 社は、毎年2回、世界バルク・フリートの船腹量を、また年初には前年の世界海上荷動き量を取りまとめているが、このほど1991年の状況をまとめた“Review 1991”と1992年1月1日現在の世界バルク・フリートの現状を内容とする、“World Bulk Fleet January 1992”を発表した。以下にその一部を抜粋して掲載する。

(なお、各表については%を千単位で四捨五入した

【表1】世界の主要品目別海上荷動き量 (Review 1991)

(1) トン数

単位：100万トン

年	品目	原油	石油製品	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計	対前年伸び率(%)
1975		1,263	233	292	127	137	995	3,047	—
1980		1,320	276	314	188	198	1,310	3,606	—
1985		871	288	321	272	181	1,360	3,293	0.0
1986		958	305	311	276	165	1,370	3,385	2.8
1987		970	313	319	283	186	1,390	3,461	2.1
1988		1,042	325	348	304	196	1,460	3,675	6.2
1989		1,120	340	362	321	192	1,525	3,860	5.0
1990		1,190	336	347	342	192	1,570	3,977	3.0
1991(推計値)		1,200	323	352	360	180	1,610	4,025	1.2

(2) トン・マイル

単位：10億トン・マイル

年	品目	原油	石油製品	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計	対前年伸び率(%)
1975		8,885	845	1,471	621	734	2,810	15,366	—
1980		8,219	1,020	1,613	952	1,087	3,720	16,611	—
1985		4,007	1,150	1,675	1,479	1,004	3,750	13,065	△2.7
1986		4,640	1,265	1,671	1,586	914	3,780	13,856	6.1
1987		4,671	1,345	1,728	1,653	1,061	3,840	14,298	3.0
1988		5,065	1,445	1,919	1,719	1,117	4,040	15,305	7.0
1989		5,736	1,540	1,983	1,798	1,095	4,250	16,402	7.2
1990		6,261	1,560	1,978	1,849	1,073	4,400	17,121	4.4
1991(推計値)		6,500	1,500	1,965	1,905	1,010	4,510	17,390	1.6

ため、末尾の合わないことがある。)

1. 「Review 1991」

(1) 1991年の世界情勢

1991年の世界情勢は、1990年以上に激動の年であった。米国を中心とする多国籍軍が、サダム・フセインに勝利をおさめ湾岸紛争の幕は閉じた。

旧ソ連邦が崩壊し、新たな独立国には地域紛争や地域間の緊張など多くの問題が残された。また、環

境問題が世界の海運産業に大きな問題となって新たに立ちふさがった。

世界経済が停滞し、株式市場も低迷するもで、いくつかの国家プロジェクトが縮小を余儀なくされた。日本においてさえ景気後退にみまわれるさなか、極東、東南アジア地域は力強い経済成長を遂げた。

米国においては財政収支、貿易収支のいわゆる双子の赤字にもかかわらず、年末にかけて原油安とインフレの縮小に基づいた楽観論が展開され、ダウ平均株価は12月に過去最高を記録し、Morgan StanleyのWorld Indexは年末に対前年比15%増となった。

(2) 1991年の世界海上荷動き量

91年の世界海上荷動き量は、40億2,500万トンで90年の3%増に引き続き、対前年比1.2%増となった。品目別にみると、石油類（原油と石油製品）が15億2,300万トンで同0.2%減となった。この内訳は、原油が12億トン（同0.8%増）、石油製品は3億2,300万トン（同3.9%減）で2年連続の減少となっている。乾貨物は25億200万トンで同2.1%増となっており、その中で石炭が3億6,000万トンで同5.3%増加している一方、穀物が1億8,000万トンで同6.3%減少しているのが目立っている。

また、91年の世界海上荷動き量をトン・マイルベースでみると、17兆3,900億トン・マイルで対前年比1.6%増となり、トンペースを若干ながら上回る伸び率となっている。（表1参照）

2. 「World Bulk Fleet January 1992」

(1) 1992年1月1日現在のバルク・フリート

1992年1月1日現在における1万%以上のタンカー、鉱/油兼用船およびバルクキャリアは、合計で7,798隻、5億200万%で、83年から6年間続いていた減少傾向が89年から微増に転じ、92年は78隻（対前年比1.0%）、1,300万%（同2.7%）の船腹量増加となった。

この内訳は、タンカーが2,689隻、2億5,550万%（対前年比3.7%増）、鉱/油兼用船が263隻、3,070万%（同2.5%減）、バルクキャリアが4,846隻、2億1,590万%となっている。

なお、タンカーのバルク・フリートに占めるシェア（%ベース）は、50.9%で昨年より0.5ポイントアップした。（表2参照）

(2) 国別船腹構成

国別バルク・フリートの上位10カ国は表3のとおりで、このうち船腹量を減少させた国はリベリア、ノルウェー、日本、英国、米国の5カ国である。このうち英国と米国の減少が目立っている。また、減少傾向が続いている日本も対前年比11隻、102万%（3.5%）の減少となっているが、減少が小幅におさまったため、順位は昨年を引き続き6位となった。

一方、残り5カ国が増加しているが、その中でも便宜置籍国であるパナマ、バハマ、マルタが大幅に

【表2】92年年初のバルク・フリート（World Bulk Fleet January 1992）

年次	タンカー			兼用船			バルクキャリア			合計		
	隻数	百万%	対前年伸び率	隻数	百万%	対前年伸び率	隻数	百万%	対前年伸び率	隻数	百万%	対前年伸び率
1991. 1. 1	2,633	246.4	2.9	270	31.5	△ 2.5	4,817	211.1	4.1	7,720	489.0	3.1
1992. 1. 1	2,689	255.5	3.7	263	30.7	△ 2.5	4,846	215.9	2.3	7,798	502.0	2.7
1992 構成比	34.5	50.9	—	3.4	6.1	—	62.1	43.0	—	100.0	100.0	—

(注) ① 1992. 1. 1現在の船腹量は暫定値。（以下表3～7についても同様）

② 1万%以上の船舶を集計。

【表3】 国別船腹量の対前年比較 (World Bulk Fleet January 1992)

国 別	1991. 1. 1			1992. 1. 1			
	隻 数	千 D/W	国別保有割合	隻 数	千 D/W	対前年同期比	国別保有割合
リベリア	1,014	84,491	17.3	979	83,880	△ 0.7	16.7
パナマ	876	48,392	9.9	889	55,524	14.7	11.1
ギリシャ	563	35,701	7.3	608	40,048	12.2	8.0
ノルウェー	430	35,517	7.3	414	34,571	△ 2.7	6.9
(うちNIS)	(416)	(34,236)	(7.0)	(403)	(33,380)	(△ 2.5)	(6.6)
キプロス	540	28,756	5.9	563	29,585	2.9	5.9
日 本	227	28,492	5.8	216	27,473	△ 3.6	5.5
バハマ	262	20,072	4.1	330	26,039	29.7	5.2
英 国	246	23,141	4.7	222	19,561	△15.5	3.9
米 国	182	14,198	2.9	174	13,157	△ 7.3	2.6
マ ル タ	175	6,727	1.4	301	12,064	79.3	2.4
10カ国計	4,515	325,487	66.6	4,696	341,902	5.0	68.1
そ の 他	3,205	163,481	33.4	3,102	160,123	△ 2.1	31.9
合 計	7,720	488,968	100.0	7,798	502,025	2.7	100.0

増加を示した。このほか第二船籍登録制度の成功により増加を続けてきたノルウェーが、減少に転じたのが注目される。

3. 船齢・船型別構成

バルク・フリートの船齢・船型別構成は表4のとおりであるが、船齢構成をみると、15年以上の船が全体の隻数で42.9%と昨年の37.7%より5.2ポイントもアップしており、これを%ベースでも昨年の43.6%から46.2%へと2.6ポイントアップしている。

なお、全体の平均船齢は、昨年の12.4年から12.8年となっており、好調な新造活動とスクラップ市場の低迷により船舶の老齢化傾向が依然として進行していくと思われる。(表5参照)

一方、全体の平均船型は6万4,400% (対前年比1.7%増)となっており、その内訳はタンカーが9万5,000% (同1.5%増)、鉾/油兼用船が11万6,600% (同0.1%増)、バルクキャリアが4万4,600% (同1.8%増)となっている。

4. 1992年1月1日現在の発注済みバルク・フリート

1992年1月1日現在の発注済みバルク・フリートは、479隻、5,307万3,000% (同6.9%増)となっている。この内訳は、タンカーが303隻、3,790万7,000% (構成比71.4%)、鉾/油兼用船が20隻、199万4,000% (同3.8%)、バルクキャリアが156隻、1,317万2,000% (同24.8%)となっている。(表6参照)

一方、今後の竣工予定をみると、92年にタンカーが136隻 (同72.1%)、1,528万3,000% (同40.3%)、鉾/油兼用船が14隻 (同6.9%)、147万3,000% (同73.9%)、バルクキャリアが65隻 (同21.0%)、445万% (同33.8%)、93年にタンカーが117隻 (同71.6%)、1,585万1,000% (同41.8%)、鉾/油兼用船が5隻 (同2.0%)、44万% (同22.1%)、バルクキャリアが60隻 (同26.4%)、585万4,000% (同44.4%)となっている。(表7参照)

【表4】船齢・船型別構成 (World Bulk Fleet January 1992)

船種	船齢 船型(千%)	20年以上		15年～19年		10年～14年		5年～9年		5年未満		合計		
		隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	隻数	百万%	構成比
合計	10-25	446	8.2	452	8.2	464	8.83	294	5.7	74	1.3	1,730	32.33	6.4
	25-50	394	12.65	785	25.2	617	20.5	1,017	37.0	330	12.7	3,143	108.1	21.5
	50-80	142	9.0	249	15.7	280	17.7	351	22.6	170	11.2	1,192	76.4	15.2
	80-100	47	4.2	119	10.5	101	8.7	70	6.2	85	7.8	422	37.3	7.4
	100-150	57	6.6	258	32.3	116	14.6	64	8.5	103	13.5	598	75.6	15.1
	150-200	14	2.2	61	10.0	38	6.4	46	8.1	57	9.3	216	35.9	7.2
	200-300	16	3.8	262	67.5	24	6.3	26	6.3	82	20.5	410	104.4	20.8
	300以上	-	-	45	16.2	33	13.0	4	1.3	5	1.5	87	32.0	6.4
	合計	1,116	47.0	2,231	185.5	1,673	96.1	1,872	95.8	906	77.9	7,798	502.1	100.0
構成比	14.3	9.3	28.6	36.9	21.5	19.1	24.0	19.1	11.6	15.6	100.0	100.0		
タンカー	10-25	172	3.2	111	2.0	72	1.2	70	1.2	26	0.4	451	8.1	3.2
	25-50	103	3.4	246	8.0	118	4.0	173	6.3	135	5.1	775	26.9	10.5
	50-80	64	4.2	30	2.0	101	6.2	89	5.5	33	2.1	317	20.1	7.9
	80-100	29	2.7	107	9.5	89	7.7	57	5.0	77	7.0	359	31.8	12.4
	100-150	23	2.7	134	17.4	37	4.6	16	1.9	69	8.6	279	35.3	13.8
	150-200	4	0.6	21	3.4	31	5.1	2	0.3	15	2.3	73	11.8	4.6
	200-300	15	3.6	240	62.1	22	5.8	14	3.5	62	16.1	353	91.1	35.7
	300以上	-	-	45	16.2	33	13.0	2	0.6	2	0.6	82	30.4	11.9
	計	410	20.5	934	120.6	503	47.6	423	24.5	419	42.3	2,689	255.5	100.0
構成比	15.3	8.0	34.7	47.2	18.7	18.6	15.7	9.6	15.6	16.6	100.0	100.0		
兼用船	10-25	-	-	-	-	2	0.03	-	-	-	-	2	0.03	0.1
	25-50	1	0.05	4	0.2	2	0.1	6	0.3	4	0.2	17	0.8	2.6
	50-80	5	0.3	11	0.9	18	1.3	31	2.1	2	0.1	67	4.7	15.3
	80-100	6	0.5	7	0.6	5	0.4	3	0.3	4	0.4	25	2.2	7.2
	100-150	8	0.8	49	5.7	30	3.7	7	1.0	-	-	94	11.2	36.6
	150-200	2	0.3	24	4.0	1	0.2	1	0.2	6	1.0	34	5.6	18.3
	200-300	1	0.2	16	3.9	2	0.5	1	0.3	-	-	20	4.9	16.0
	300以上	-	-	-	-	-	-	1	0.3	3	0.9	4	1.2	3.9
	計	23	2.3	111	15.2	60	6.3	50	4.4	19	2.6	263	30.7	100.0
構成比	8.8	7.5	42.2	49.3	22.8	20.5	19.0	14.3	7.2	8.4	100.0	100.0		
バルクキャリア	10-25	274	5.0	341	6.2	390	7.6	224	4.5	48	0.9	1,277	24.2	11.2
	25-50	290	9.2	535	17.0	497	16.4	838	30.4	191	7.4	2,351	80.4	37.2
	50-80	73	4.5	208	12.8	161	10.2	231	15.0	135	9.0	808	51.6	23.9
	80-100	12	1.0	5	0.4	7	0.6	10	0.9	4	0.4	38	3.3	1.5
	100-150	26	3.1	75	9.2	49	6.3	41	5.6	34	4.9	225	29.1	13.5
	150-200	8	1.3	16	2.6	6	1.1	43	7.6	36	6.0	109	18.5	8.6
	200-300	-	-	6	1.5	-	-	11	2.5	20	4.4	37	8.4	3.9
	300以上	-	-	-	-	-	-	1	0.4	-	-	1	0.4	0.2
	計	683	24.2	1,186	49.7	1,110	42.2	1,399	66.9	468	33.0	4,846	215.9	100.0
構成比	14.1	11.2	24.5	23.0	22.9	19.5	28.9	31.0	9.6	15.3	100.0	100.0		

【表5】平均船齢 (World Bulk Fleet January 1992)

	84.1.1	88.1.1	89.1.1	90.1.1	91.1.1	92.1.1
合 計	9.7年	10.8年	11.4年	11.9年	12.4年	12.8年
タンカー	9.8	11.8	12.3	12.7	13.2	13.4
兼用船	9.9	11.6	12.4	13.2	14.1	14.3
バルクキャリア	9.4	9.4	10.1	10.7	11.1	11.7

【表6】発注済み船腹量の船型別内訳 (World Bulk Fleet January 1992)

船種 船型(千%)	タンカー		兼用船		バルクキャリア		合 計	
	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%	隻数	千%
10-18	12	162	-	-	6	84	18	246
18-25	1	18	-	-	12	258	13	276
25-40	52	1,829	-	-	29	963	81	2,792
40-50	27	1,112	-	-	21	918	48	2,030
50-60	2	110	-	-	-	-	2	110
60-80	16	1,045	4	300	32	2,252	52	3,597
80-100	74	6,861	11	989	-	-	85	7,850
100-150	32	4,362	2	204	23	3,229	57	7,795
150-200	12	1,829	3	501	29	4,527	44	6,857
200-250	5	1,200	-	-	3	621	8	1,821
250-300	65	17,879	-	-	-	-	65	17,879
300以上	5	1,500	-	-	1	320	6	1,820
合 計	303	37,907	20	1,994	156	13,172	479	53,073
構 成 比	63.2	71.4	4.2	3.8	32.6	24.8	100.0	

【表7】発注済み船腹量の今後の竣工予定 (World Bulk Fleet January 1992)

年	タンカー			兼用船			バルクキャリア			合 計		
	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比
1992	136	15,283	40.3 / 72.1	14	1,473	73.9 / 6.9	65	4,450	33.8 / 21.0	215	21,206	40.0 / 100.0
1993	117	15,851	41.8 / 71.6	5	440	22.1 / 2.0	60	5,854	44.4 / 26.4	182	22,145	41.7 / 100.0
1994以降	50	6,773	17.9 / 69.7	1	81	4.0 / 0.8	31	2,868	21.8 / 29.5	82	9,722	18.3 / 100.0
合 計	303	37,907	100.0 / 71.4	20	1,994	100.0 / 3.8	156	13,172	100.0 / 24.8	479	53,073	100.0 / 100.0

3打席3球3三振の思い出

ナビックス ライン相談役 加地 孝 義

脳出血で倒れてから早いもので、もう4年が過ぎようとしている。

2年前からスコアはともかく、何とか18ホールまわられるようになり、ありがたいことだと思っている。

大病以来いささかしょぼくれた私の姿からは、これでも旧制中学時代（山口県立徳山中学校）野球部の正三塁手として鳴らした(?)といても素直に信用して下さる方は少ないのではないだろうか。

しかしながら、自慢にはならないが、私は3打席3球3三振という大変珍しい不名誉な記録を持っている。

野球好きの私は毎年プロ野球キャンプ便りが聞かれるころになると何となくウキウキしてくるが、それと同時に春の甲子園選抜大会が近づくと、どうしてもこの不名誉な記録を思い出すのである。

それは中学3年の春、上級生から恐喝といってもいい形でむりやり入部させられ、正二塁手として試合に出場したときのことだった。私の母校は県下では有数の進学校で野球に限らずス

ポーツはすべて弱く、部員もギリギリの人数しかいなかったために、上手下手の関係なく、だれでも入部と同時にレギュラーとして試合に出る羽目となった。

したがって私と一緒に入部したT君はチームの正三塁手、私は正二塁手となったのである。

ところが弱いはずのわれわれのチームにも異変が生じ、春の選抜大会の予選に勝ち進み、山口大会の準決勝で当時全盛を誇った下関商業と対戦することになった。私のこの不名誉な記録はこの時に生まれた。試合は下商の一方的リードとなり、7回コールドゲームで敗退することとなったが、そのために私が打席に入ったのは3回。そしてその全打席が3球三振で終わったのだった。その時の下商の投手は名だたる名ピッチャーの高野君で、彼はそのあと巨人・大洋で活躍した。今のスピードガンで計れば恐らく145キロ以上は出ていたと思うが、私はこのスピードに手も足も出ず、せめて1球ぐらい内野ゴロを打ちたいと願ったが空しかった。

この試合のあと間もなく第二次大戦となり、野球は敵性国のスポーツとして試合らしい試合



もできず、やがて甲子園大会も中止され、またわれわれの野球部も解散した。したがってこの私の不名誉な記録は、挽回のチャンスもないまま、部史に残ることとなったのである。

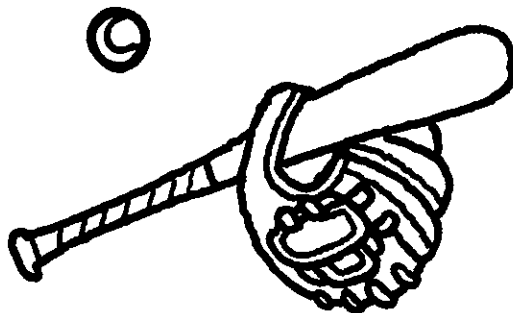
一緒に入部したT君は、終戦後タイガースに入団したが、選手としては大成することなく審判に転じた。しかしT君の縁で“トラキチ”となり、数年前優勝の時には狂喜乱舞し、その後の長い低迷の時にも、夢よもう1度とひたすらトラキチに徹している。

このようにあまり人に語るほどの歴史を持たないわが母校野球部も、1度だけ華々しい記録を残している。すなわち学校創立107年目、創部

87年にして初めて昭和62年夏に甲子園出場の夢のような快挙をやってくれたのである。この試合も珍しい経過となったので、ついでに一言触れさせていただく。初戦で対した相手は東海大学山形高校で、試合は1対0でわが母校優勢のまま9回裏2アウト打者2ストライク3ボールとなった。とどめとなるはずの最後の1球はピッチャーゴロ。ピッチャーがこれを捕った瞬間、だれもがこれで試合終了と信じた。ところがあるろうことか、ピッチャーの一塁送球が一塁手の頭上遙か大暴投となり、打者は塁を1周し同点。さらにこのあと連打されて2対1の逆転敗北となったのである。

しかし、残念ではあったが、甲子園出場という夢を果たし、短い時間ながらわれわれを大いに楽しませてくれた後輩に心からありがとうといいたい。

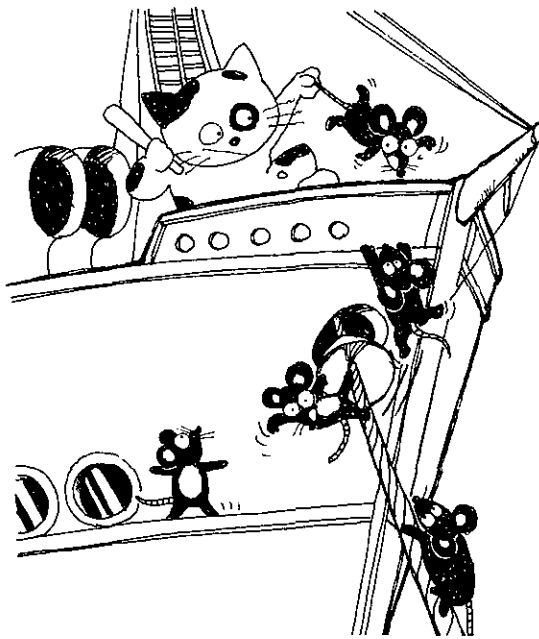
終わりに、心ゆくまで野球を楽しめる平和な時代に感謝し、はたまた取り戻した健康に同時に感謝し、これからもわが母校とタイガースに応援を続けていきたいと思っている。



海運の歴史にみる 船とネズミとネコの関係。

岸壁に停泊した貨物船の係留索（もやい綱）の船側の部分をよくみると、金属でできた漏斗状の円盤のようなものが取り付けられているのがわかる。これはラットガード（ネズミよけ）と呼ばれるもので、ロープを伝って船内にネズミが侵入するのを防ぐためのものだ。

船内の食料ばかりか積荷までも食い荒すネズミは、船にとっては大敵で、ラットガードを取り付けても、なお侵入してくるネズミを退治するため



に、かつては世界のほとんどの国の船がネコを乗船させていたといわれる。

例えば、英国の古い海上保険法では、ネコを乗せていなかった貨物船は、ネズミによる被害を故意に防ごうとしなかったという理由で、貨物の損害への保険金支払いを認められなかった。また遭難船が発見されたとき、船内にネコが一匹でも残っていたら、その船は難破したのではなく遠棄船として扱われることさえあったという。船内でのネズミ退治に活躍するネコの役割は、それほど重要なものと見なされていたわけである。

こうした習慣は、世界中にネコが広まる上でも大きな役割を果たしたようで、遣唐使船などに乗って日本に渡ってきた中国産のネコも多かったらしい。ソファの上で退屈そうにアクビしているあなたの家のネコも、かつて世界の海を股にかけて活躍した勇敢な船乗りネコたちの子孫かもしれないのである。

女子学生のシンボルとなった むくつけき水兵たちの制服

背の部分を覆う四角い襟が特徴の「セーラー服」。どうしても女子学生の制服を思い浮かべがちだが、元来はセーラー（Sailor＝水兵）のための服だった。英国海軍が、このセーラー服を制服と定めたのは19世紀半ばのことで、以来、世界の海軍に広まった。

現在では、各国とも襟の線やスカーフなどのディテールに工夫を凝らし、英国は襟の3本の白い



線、米国は星のマークなど、さまざまなデザインでそれぞれの国をシンボライズしている。

この水兵の服が、一般の服装として世界的に流行するようになったのは19世紀末。1864年に、英国の王子が着て評判になったのが発端で、最初は子供服として、やがて少女や女性のファッションとして広まった。

日本では明治時代から女子学生の通学服として着用されはじめたが、本格的に普及しだしたのは昭和の初期に入ってから。動きにくい和服にかえてセーラー服を制服に指定する学校が急速に増え、ついにセーラー服は女子学生のシンボルともいえるポピュラーな服装となった。

ところで背に垂らす大きな四角い襟は、むくつけき水兵たちが、長い航海の間に伸びた髪の毛を縛って後ろに垂らしたとき、上着が汚れるのを防ぐためのもの。このあたりは、朝シャンに余念のない清潔好きな現代の女子学生のイメージには、ちょっとそぐわないところだろう。

1時間に120台を積み込む 自動車専用船の 驚異の荷役速度。

自動車専用船は、特定の貨物をより効率的に輸送することを目的に開発されたさまざまな専用船の中でも、多くの点で個性的な特徴を持つ船種だが、そのいちばんユニークな点は、「走る貨物」である自動車の特徴を生かした独特の荷役方式だろう。

専門のドライバーが、貨物である車を船内の積み付け位置まで直接運転して積み込むため、クレーンなどの荷役装置を必要とせず、しかもスピーディ。かつて一般貨物船にクレーン積みしていた時代の荷役では、1基のクレーンで1時間に15～6台というペースだったが、これが現在の荷役方式では、20名前後の荷役チームで1時間に約120台という驚異的な荷役速度を実現。まさに革命的ともいえる効率化とスピードアップをもたらした。

わが国の自動車工業の生産額は、全製造業中の1割、機械工業中の3割を占め、日本経済を支える基幹産業として重要な役割を果たしている。自動車専用船は、その海外への輸出活動を支え、日本国内の生産基地と海外の市場を直結する、いわば海のベルトコンベア。

完成車輸送のみならず、近年増加の一途をたどるノックダウン生産用の部品輸送まで柔軟に対応しながら、自動車専用船は、今日も日本の優れた技術の粋を、世界の国々に運び続けている。

海運日誌 (3月)

- 6日 国際海事機関 (IMO)・海洋環境保護委員会 (MEPC) が2日～6日の間ロンドンで開催され、タンカーの構造規制に関する国際条約 (MARPOL 条約) の改正を採択した。
(P. 4 海運界の動き 1 参照)
- 9日 海運造船合理化審議会は、今後の内航海運対策のあり方を奥田運輸大臣に答申した。それによると、焦点となっていた船腹調整制度は当面維持存続することとなった。(P. 9 寄稿参照)
- ◎ 運輸省海上技術安全局が2月分の新造船建造許可実績を発表。それによると、19隻、77万7,000トン(前月比77.7%減)、契約船価は1,066億6,400万円となった。
- 11日 運輸省海上交通局は、平成3年における日本人の外航客船旅行者数を発表した。それによると、旅客定期航路とクルーズ客船を合わせた旅行者数は19万1,800人で前年比21.3%増となった。
- ◎ 大蔵省発表による2月分の貿易統計 (通関速報ベース) は、輸出が280億8,200万ドル (前年同月比12.4%増)、輸入が178億5,500万ドル (同10.3%減) で、貿易黒字は前年同月比の約2倍にあたる102億2,600万ドルと月間の黒字額としては過去最高となった。
- ◎ 日本船舶輸出組合は1991年の世界新造船受注量をまとめた。それによると、総トンベースで前年比17%減の1,423隻、1,999万総トンとなり、日本のシェアは前年の46.3%から40.6%に下がった。
- 12日 船員中央労働委員会は平成4年度船員災害防止実施計画について奥田運輸大臣に答申した。
(P. 27内外情報 3 参照)
- 23日 日本船舶保険連盟はペルシャ湾就航船舶への戦争保険 (船体保険) 料率を一部改定した。そ

れによると、同湾のうちイラク、クウェートなど三区域を除き割増保険 (AP) 料率がゼロとなる一方、4月1日から年間ベースの戦争保険基本料率を従来と比べ40%引き上げた。

- 25日 当協会と日本船舶保険連盟は、1992年の船舶保険料を総額で28億円強、約8%引き上げることで合意した。(P. 6 海運界の動き 2 参照)

◎ 日本開発銀行の平成3年度海運融資は、合計10隻、94万1,000総トンで確定し、10年ぶりに予算枠を上回った。

- 26日 第43回海上安全船員教育審議会水先部会が開催され、平成4年度水先人適正員数が討議され、水先料金の改定について諮問された。
(P. 34内外情報 5 参照)

- 27日 海上安全船員教育審議会船舶職員部会の20条問題小委員会が開催され、近海船1隻を含む合計13隻の外航新マルシップの配乗特例措置を承認した。(P. 33内外情報 4 参照)

- 31日 港湾運営基金 (HMF) が協定期満了となり廃止された。本基金は3年度にわたり徴収され、合計約140億円強の実績となった。

不公正な海運慣行に当たるとして調査していた連邦海事委員会 (FMC) の調査中断に引き続き、3月中旬には EC も違法な商慣行がなくなったとして調査中断を決定し、本件は全面的に終息した。

3月の対米ドル円相場の推移

高 値	129.60円 (2日)
安 値	134.40円 (13日)
平 均 (月間)	132.70円
(注) 銀行間取り引きによる	

3月定例理事会の様相

(3月25日、日本船主協会役員会議室において開催)

総務委員会・港湾委員会関係報告事項

1. 船主港湾協議会の受け入れについて

船主港湾協議会(以下:船港協)は、昭和38年、定航オペレーター12社により当協会の外部組織として設立され、以来現在まで港湾関連諸問題および港湾の整備・運営に関する全般的な調査研究を行うとともに、必要に応じてメンバーを代表して関係団体と交渉を行ってきた。

しかしながら、その後メンバー数は集約合併等によりわずか4社となり、さらに近年、港湾労働問題および港湾運送事業は複雑化し、その取り組みについては、これら4社のみを構成メンバーとする船港協としてはおのずと限界があり、十分に対応し得ない状況になってきた。

このため、先般、船港協より当協会に対し、同協議会の従来果たしてきた役割・機能をさらに充実・発展させるため、できるだけ早い時期に当協会組織への移行につき、平成4年1月21日付文書で要請があった。

当協会では、本要請につき港湾委員会で審議した結果、

- ① 港湾委員会の下部組織とし、新機構を設置して上記現船港協事項を取り扱う。
- ② 新機構「港湾協議会(仮称)」は、新たに自動車関係船社を加えた港湾委員会メンバーをもって構

成し、その任に当たる。

- ③ 新機構の構成メンバーは、現船港協メンバー4社に外航不定期船関係2~3社、近海関係2社、内航関係2~3社、自動車関係1社の合計11~12社とする。
 - ④ 事務局スタッフは、現船港協事務局員全員を当協会に移籍し、引き続き現職務をとり行い、暫時可能な限り船協プロパーに交替していく。
 - ⑤ 運営費については、初年度は年間経費3,000万円強のうち、借室費(約30%)を除いた費用を現船港協4社が負担し、以後段階的に当協会の負担としていくこととする。
 - ⑥ 実施日については、理事会の承認が得られれば、4月1日からとする。
 - ⑦ 受け入れにかかわる諸事項については、早急に両事務局間で調整するとの結論に至った。
- 総務委員会としては、以上のような状況から、今後港湾関係の諸問題については、海運界全体の問題として当協会が取り組んで行く必要があると考えるので、前記港湾委員会の結論について了解する。
- 従って、現在の船港協を当協会組織の中に吸収していくこととなるが、予算、機構上の問題については、次のような方針の基に進めて行くこととしたい。
- (1) 事務局機構について
当協会業務部に業務3課を新設し、同課へ船港協事務局職員を受け入れる。
職員は6名のうち女子1名は当協会職員として雇用するが、男子5名は各社からの出向となる。
 - (2) 委員会組織

船協だより

従来、船港協で取り扱ってきた問題を処理するために、港湾委員会の下部機構として、既存の水先問題対策委員会（4月1日名称変更「水先問題検討委員会」）および港湾問題対策委員会（4月1日名称変更「入港料問題検討委員会」）と並列的な委員会を新設し、その名称を「港湾問題検討委員会」とする。

ただし、対外的な名称は前記のとおり「港湾協議会（仮称）」とする。

(3) 運営費

人件費をはじめその他の経費については、平成4年度は現船港協4社が負担し、以後は段階的に当協会が負担し、平成7年度以降は全額当協会が負担することとする。

これに備えて、平成5年度においてこのための予算を確保しておく必要がある。

広報委員会関係報告事項

1. 国民の祝日「海の日」制定推進会議の要望活動について

（本誌1992年3月号P.34参照）

2. 平成4年度海運講習会について

（P.54参照）

3. PR映画「日本の海運」改訂版等の完成について

(1) PR映画「日本の海運」改訂版

当委員会では、現在使用中のPR映画「日本の海運」（昭和61年度制作）の改訂版を平成2～3年度事業として制作することとし、作業を進めてきたが、今般完成した。この改訂版（16mm、

カラー、30分）は、日本海運の役割と重要性ならびに現状と新たな取り組みを一般の人々に理解してもらうことを目的として制作した。

この映画は、毎日産業映画教室に参加し、一般向けに全国を巡回上映する他、都道府県視聴覚センター・ライブラリー（全国約800カ所）にビデオで寄贈し、幅広く利用されるようにしている。なお、英語版は4月中に完成する予定である。

(2) 中学社会科教材用ビデオ

当委員会では、長期的視点に立って学校・学生向け広報を重視しており、その一環として中学校社会科教材用ビデオをシリーズで制作しているが、今般平成2～3年度事業として第4作「日本とアジアを結ぶ海運 —産業と貿易を通して—」が完成した。

このビデオは、文部省の選定を得て学校へ貸し出せるよう、全国の視聴覚センター・ライブラリーに寄贈することとしている。

保険委員会関係報告事項

1. 平成4年度船舶保険料率・条件の改定について（P.6海運界の動き2参照）

港湾委員会関係報告事項

1. 水先料金改定問題について（P.34内外情報5参照）

海務委員会・工務委員会関係報告事項

1. タンカーの構造規制問題について
(P. 4 海運界の動き 1 参照)

労務委員会関係報告事項

1. 無線通信士の資格・配乗に関する無線通信規則の改正について
(P. 25内外情報 1 参照)

国際委員会関係報告事項

1. 1984年米国海運法の見直しに関する大統領諮問委員会の報告書について
1984年米国海運法の見直しのため昨年4月に発足した大統領諮問委員会(正式呼称は「外航海運における同盟に関する大統領諮問委員会」Presidential Advisory Commission on Conferences in Ocean Shipping)は、今月10日に最終会議を開き、来月10日大統領および議会に提出すべく報告書最終案の検討を行い約1年間にわたる作業を終了した。
諮問委員会の目的は、1984年海運法制定以降の米国の外航海運における定期船同盟に関する総合的な調査を行うとともに、米国にとって最も有益なのは閉鎖型同盟であるのか、または開放型同盟であるのか、あるいは同盟そのものを禁止してしまうことなのかについての検討を行い、さらに(1)タリフ届出・執行は継続すべきか(2)サービス・コントラクトについてインディペンデント・アクションを要求すべき

か、についても検討を行い大統領および議会に勧告を行うこととされていた。

しかしながら、諮問委員会の結論は、現状維持を主張する日・米・欧の船社とindividual service contractおよびその条件のconfidentialityの導入等を要求する法改正派の米国大手荷主との間で意見の対立が際立っているため、また諮問委員会の中でも船社/荷主いずれの主張を取り上げるかについて意見が一致しなかったため、勧告を出すには至らず、報告書は単に調査結果、船社/荷主双方の見解および諮問委員会全委員(17名)の個別意見を列挙するにとどめたinformational reportとし、1984年海運法を改正するか否かの判断は議会に委ねる形となった。しかしながら、これを不服とする米国の一部大手荷主は別途議会に同法改正のための法案を提出すべく画策中と報ぜられている。

またFMC(連邦海事委員会)はこのような一部荷主の動きを牽制するため1984年海運法を改正しないで、現行のFMC規則の改定により諮問委員会に寄せられた問題の一部を解決したいとの意向を表明している。

報告書最終案は3月16日までに諮問委員から寄せられたコメントを勘案しfinalizeされる運びとなっている。なお報告書は1,000ページにのぼる大部のものであり、その約20分の1の要約版も作成されているが、構成は下記のとおり。

- (1) 諮問委員会の背景
- (2) 同盟および米国の海運立法の歴史
- (3) 外航定期船産業の歴史
- (4) 国際定期船海運業における傾向と問題

船協だより

- (5) 独禁法適用免除および同盟制度の分析
- (6) コモン・キャリアーの分析
- (7) タリフの届出および執行
- (8) サービス・コントラクトの分析
(各諮問委員の声明)

付録

- A. 諮問委員履歴、議会スタッフ
- B. 諮問委員会スタッフ
- C. 公聴会、証人、インタビューのリスト
- D. FMC報告の要旨
- E. 諮問委員会に対する加州大David A. Butz教授の報告
- F. 定期船海運における同盟運賃構造の経験的分析

近海内航部会関係報告事項

- 1. 今後の内航海運対策のあり方について
(P. 9 寄稿参照)

外航船舶解撤促進特別委員会関係報告事項

- 1. 船舶解撤問題に関する日本造船工業会との共同検討委員会の設置について
本年1月24日、当協会と日本造船工業会は、それぞれ当協会根本会長、轉法輪本特別委員会委員長、ならびに造工飯田会長、合田業務委員長の出席の下、両業界協力して船舶解撤の推進策を検討して行くことを確認するとともに、共同検討委員会を設置することを決定した。

その後、共同検討委員会（含幹事会）の構成メンバーにつき、両会で調整の結果、下記の方々に参画願うこととなった。当協会側委員・幹事については、轉法輪委員長の他、本特別委員会専門委員ならびに幹事を中心に構成している。

今後当面は、本共同検討委員会において船舶解撤推進策を検討していくこととなるが、将来的には、政府、関連業界、国際機関等にも働きかけ、広範な対応体制を築いていきたい。

記

船舶解撤問題共同検討委員会（仮称）

（当協会側）

委員会	大阪商船三井船舶	取締役社長
		轉法輪 奏
	大阪商船三井船舶	常務取締役
		浜本 敏孝
	第一中央汽船	常務取締役
		吉川 清
	飯野海運	専務取締役
		大和田 郁夫
	川崎汽船	専務取締役
		田邊 継彦
	日本郵船	専務取締役
		河村 健太郎
	ナビックスライン	常務取締役
		山縣 元彦
	新和海運	専務取締役
		荻谷 耕一

船協だより

委員会 昭和海運 取締役
 経営企画部長
 横堀 昭典
 国際エネルギー輸送 専務取締役
 山中 啓吾
 東京タンカー 取締役企画部長
 太田 彰

幹事会 大阪商船三井船舶 企画部副部長
 佐藤 博之
 第一中央汽船 営業企画部次長
 桑原 信二
 飯野海運 企画部課長
 星野 憲一
 川崎汽船 企画部審議役
 岩東 詔彦
 ナビックスライン 企画部次長
 日野 乾太郎
 日本郵船 企画部企画一課長
 杉浦 哲
 新和海運 企画部次長
 一來 毅
 昭和海運 経営企画部副部長
 神馬 昌志

(日本造船工業会側)

委員会 住友重機械工業 会長
 合田 茂
 住友重機械工業 専務取締役
 大野 伊佐男
 石川島播磨重工業 常務取締役
 築 毅

委員会 大島造船 常務取締役
 加藤 茂俊
 川崎重工業 取締役
 小野 靖彦
 常石造船 常務取締役
 三須 千純
 名村造船 取締役社長
 薄田 元司
 N K K 常務取締役
 宮崎 平一郎
 日立造船 常務取締役
 三輪 善雄
 三井造船 常務取締役
 竹内 哲夫
 三菱重工業 常務取締役
 宮崎 晃

幹事会 川崎重工業 取締役
 小野 靖彦
 石川島播磨重工業 船舶海洋営業グループ課長
 石崎 青次
 大島造船 船舶海洋営業部長
 羽室 英一
 川崎重工業 船舶事業本部技術担当部長
 河合 敏雄
 住友重機械工業 船舶海洋鉄構事業部営業室部長
 堀内 敬輔
 常石造船 常務取締役
 三須 千純
 名村造船 船舶営業部部長
 秋山 徳昭

船協だより

幹事会	N	K	K	船舶・海洋 営業部部長 北口 武徳
				日立造船 船舶・防衛事業 本部本部長付 藤 重 秀 尚
				三井造船 船舶鉄構総括部 事業開発部長 角 谷 雅 弘
				三菱重工業 船舶・海洋 業務部次長 根 橋 輝 一

船員対策特別委員会関係報告事項

1. 外航船舶職員の確保・育成のためのPRビデオ等の完成について

(1) PRビデオの制作

当委員会は、外航船舶職員の仕事・生活・休暇などを描いたPRビデオを制作した。このビデオは、近代化船や混乗船などに乗り組み、また、海外で活躍する今日の若い海上社員の姿を描くことにより、一般の人々には知られていない外航船員という職業の特質と魅力を紹介することを目的としている。

制作に当たっては、次の3点を基本としている。

- ① ストーリー性を持たせ、観る者を飽きさせないこと。
- ② できるだけ各種の船を紹介できること。
- ③ 職業的な魅力を描き、若者が興味を持てること。

このPRビデオは、各船員教育機関において優秀な学生を募集することに役立てる他、一般の

人々にも外航船員の職業を理解してもらえるよう、幅広く関係先に配布し、有効に活用することとしている。

(2) パンフレットの作成

外航船舶職員のPRビデオに加え、ビデオ鑑賞だけでは理解が困難と思われる外航船員についての知識を補うため、これらを平易に解説したパンフレットを作成した。

その概要は次のとおりであるが、パンフレットだけでも今日の外航船員の仕事と生活の魅力およびわが国外航海運の役割などが理解できるものとした。

- ① 船員の資格制度と船内職務
- ② 勤務体制および休暇制度の特長
- ③ 船員教育機関の名称と分布
- ④ 陸上分野における海技者の役割
- ⑤ 外航海運の重要性と新たな取り組み

このPRパンフレットは、原則としてPRビデオと併せて活用されるよう関係先に配布することとしている。

会員異動

○ 退 会

平成4年2月29日付

英雄海運株式会社（京浜地区所属）

正福マリン株式会社（京浜地区所属）

平成4年4月1日現在の会員数165社

（京浜106社、阪神45社、九州14社）

船協だより

陳情書・要望書等(3月)

宛先：公明党委員長、自民党幹事長、自民党総務会長、農林水産大臣、民社党委員長、社民連代表、社会党委員長、共産党委員長、労働大臣
件名：国民の祝日「海の日」制定に関する要望について
要旨：本誌1992年3月号P.34参照

宛先：神戸市長
件名：神戸空港計画に係る船舶航行安全の確保について
要旨：神戸港沖の空港島建設位置の決定にあたり、海上交通問題について検討委員会で慎重な検討を行うとともに、関係海運業界の意見・要望について十分配慮するよう海事7団体連盟にて陳情した。(写しを運輸省航空局長、運輸省港湾局長、海上保安庁長官、第五管区海上保安本部長、運輸省第三港湾建設局長へ提出した。)

海運関係の公布・法令

- ㊦ 船舶職員法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第9号、平成4年3月26日公布、4月1日施行)
- ㊦ 海技大学校規則及び海員学校規則の一部を改正する省令
(運輸省令第10号、平成4年3月26日公布、4月1日施行)
- ㊦ 海技大学校組織規則の一部を改正する省令
(運輸省令第11号、平成4年3月30日公布、4月1日施行)

国際会議の開催予定(5月)

ジョイント・ラポーターズ・ミーティング
5月4日～8日 バンクーバー
ICC第9回総会
5月11日～15日 マラケシ
ICC海運委員会
5月10日～11日 マラケシ
IMO第37回防火小委員会
5月18日～22日 ロンドン

会議日誌(3月)

2日 一土会
3日 国際幹事会
4日 機関管理研究会
6日 危険物小委員会
啓水会
10日 オーナー部会
政策幹事会
12日 新造船幹事会
13日 広報委員会
啓水会
16日 海務幹事会
17日 労務委員会/同専門委員会合同会議
保船幹事会

船協だより

18日	海務委員会／同専門委員会合同会議	海務幹事会
19日	海洋汚染防止小委員会／タンカー一部会幹事会 合同会議	船協月報編集会議 電波研究会
	工務委員会／同専門委員会合同会議	25日 定例理事会
	総務幹事会	総務委員会
23日	保険幹事会	労務懇話会
24日	保険委員会／同幹事会合同会議	27日 京浜地区船主会

平成4年度海運講習会の開催

当協会は、平成4年3月26日・27日の両日、海運ビル2階大ホールにおいて会員会社の陸上新入社員を対象とする標記講習会を開催した。

本講習会は、新入社員に対し、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年以来行っているものである。

本年は42社から313名と多数の参加があったため、去年に引き続き総合職(男性133名、女性3名合計136名。他に日程の都合で一般職女性3名が受講)と一般職(女性のみ174名)に分け、26日と27日にそれぞれ1日ずつ実施した。

講師および演題は以下のとおりである。

3月26日(木)(総合職対象)

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
	海事産業課長 和田 敬司
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 論説委員 栗原 宣彦
船長雑感	日本郵船船長 豊田 耕治
海事資料センター利用案内	海事産業研究所
	海事資料センター部長 菊川 秀男
映画「日本の海運」	

3月27日(金)(一般職対象)

挨拶	日本船主協会理事長 増田 信雄
日本海運の役割と現状	日本船主協会
	常務理事・調査広報部長 大西 章敬
からだと心の健康管理	マネジメント・サービス・センター
	取締役部長コンサルタント 三木 尚子
世界の中の日本・日本人	ニュースキャスター 小池ユリ子
船長雑感	大阪商船三井船舶船長 塚脇 義明
映画「日本の海運」	



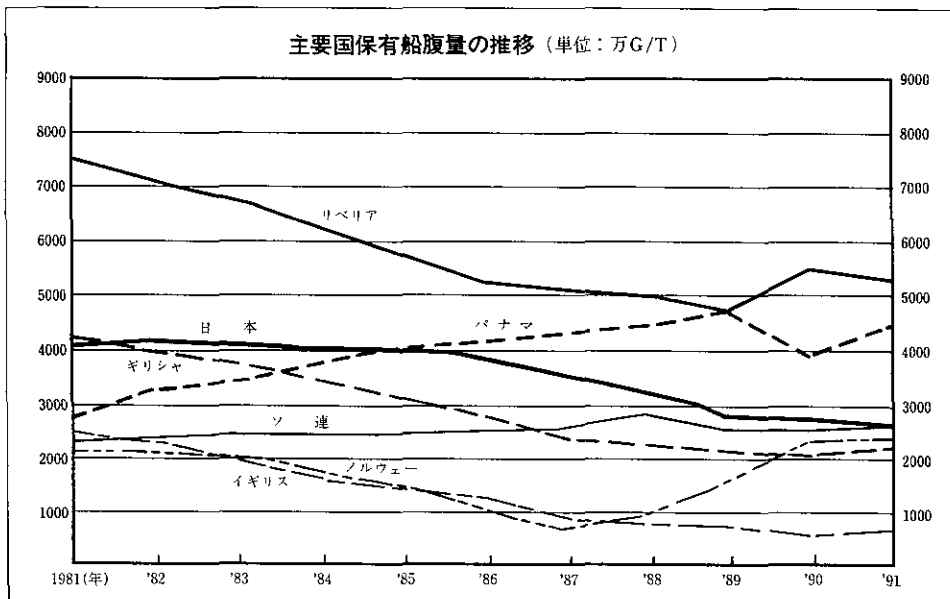
▲根本会長



▲小池ユリ子氏

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………56
	2・日本商船船腹量の推移……………56
	3・わが国外航船腹量の推移……………56
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………57
	5・わが国造船所の工事状況……………57
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………58
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………58
	8・不定期船自由市場の成約状況……………58
主要航路の成約運賃	9・原油(ベルシャ湾/日本・ベルシャ湾/欧米)……………59
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………60
	11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツパロン/日本・ツパロン/西欧) ……61
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………62
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………63
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………64
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………65
日本海運の輸送状況	16・わが国貿易の主要貨物別輸送状況……………66
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………66
内航海運	18・内航船の船腹量……………67
	19・国内輸送機関別輸送状況……………67
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………67



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

年	世界合計			タンカー			オア・バルクキャリア			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
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 品目	1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990		
	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	
石油	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 品目	1986年			1987年			1988年			1989年			
	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	
石油	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。

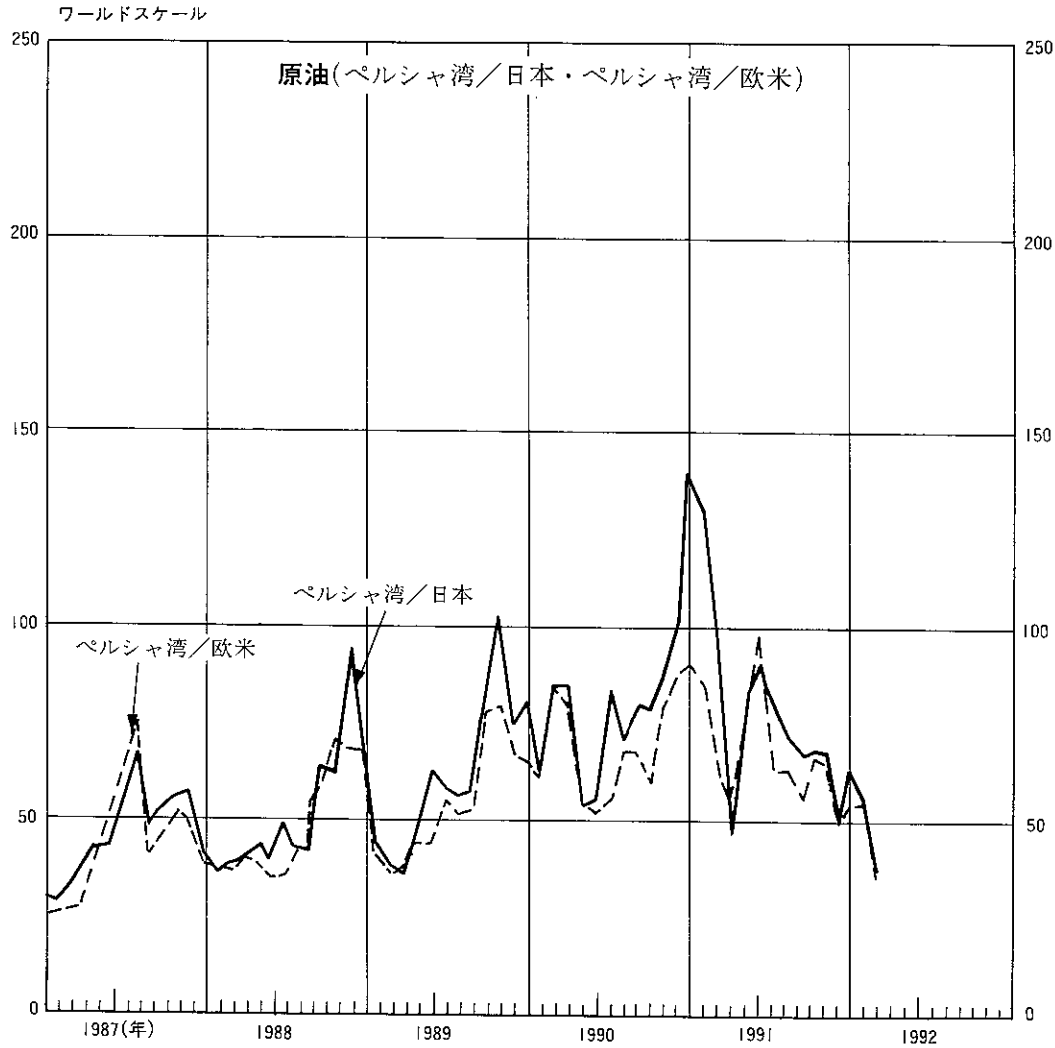
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分 年次	航 海 用 船										定 期 用 船	
	シングル 航 海	連続航海	合 計	品 目 別 内 訳							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 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	37	7,274	1,089
2	14,075	1,502	15,577	3,348	5,518	4,668	48	496	1,387	112	6,514	1,373

(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。

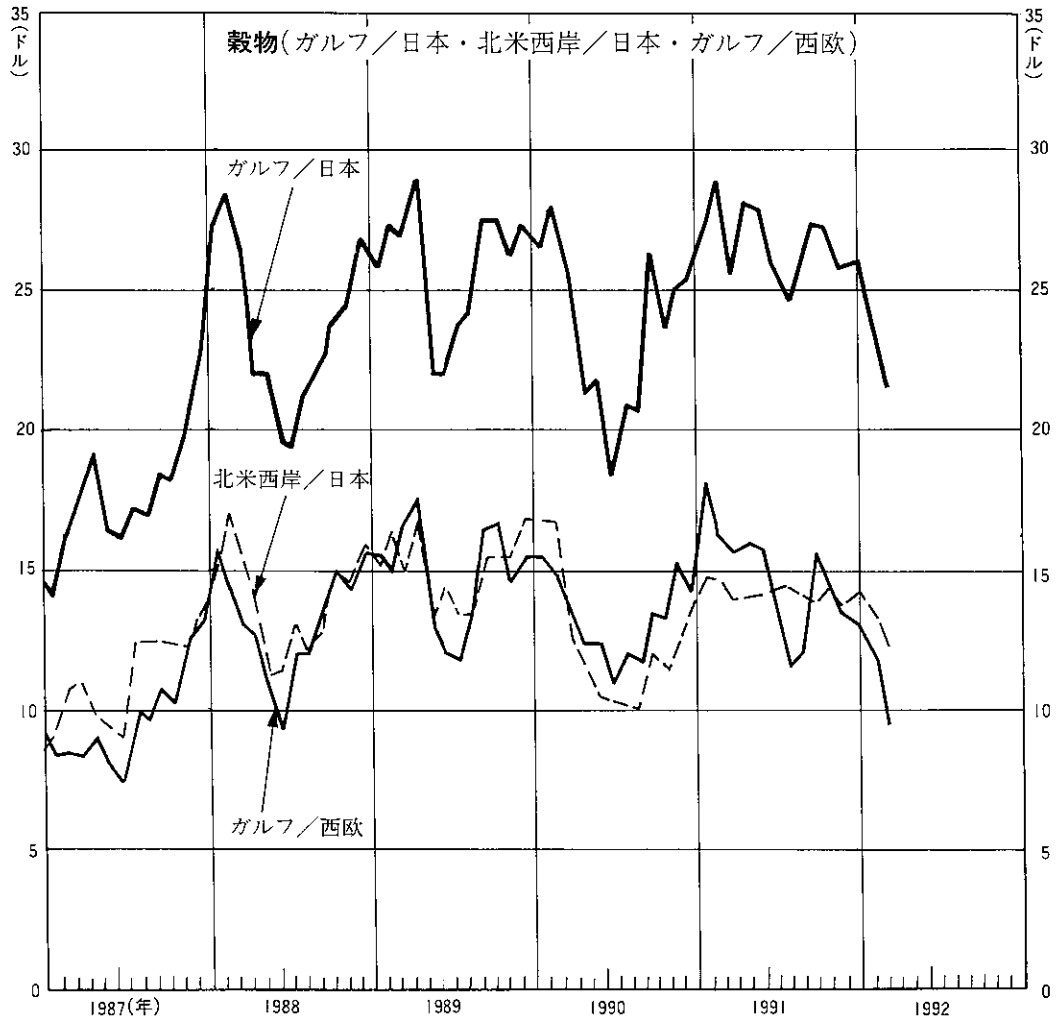
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・原油(ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	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	37.50	31.00	85.00	70.00	61.00	52.50	36.00	32.00
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。

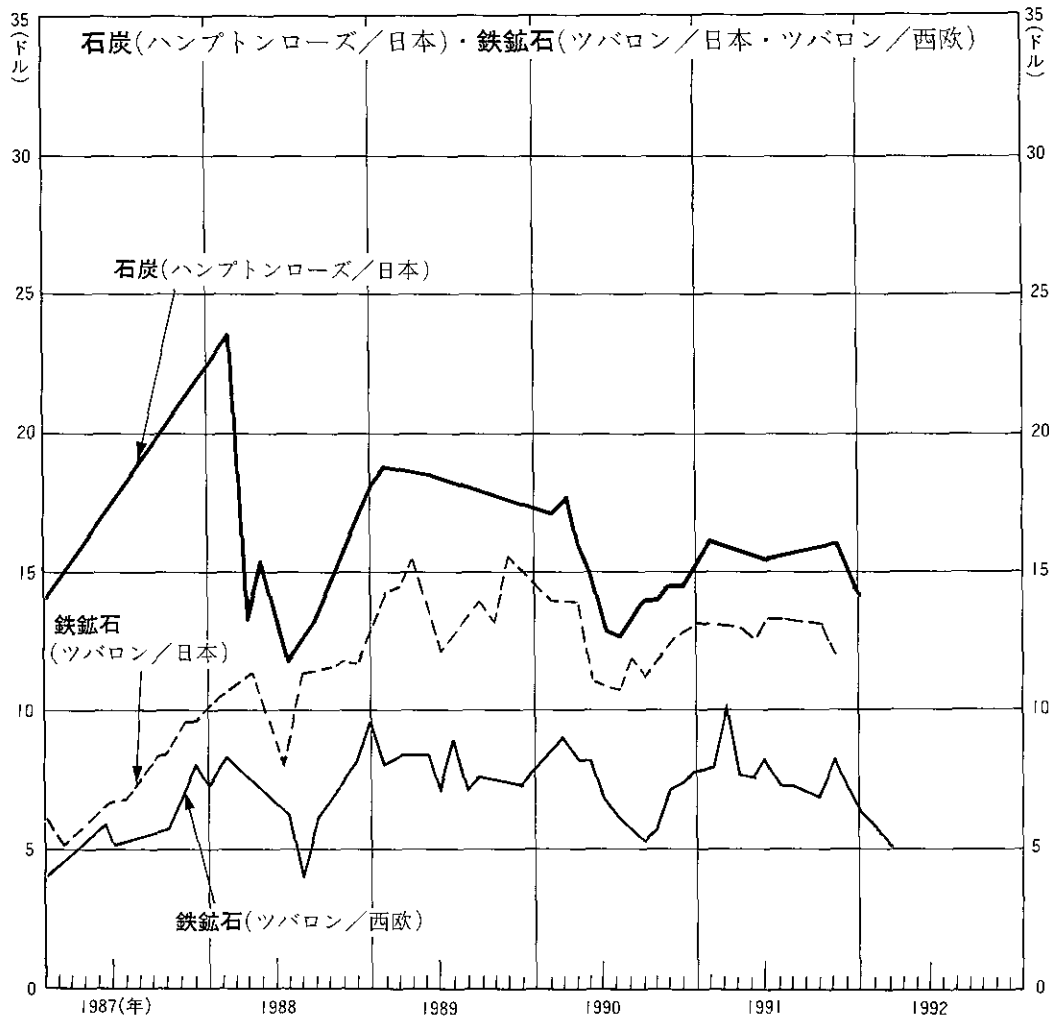


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	21.50	19.00		14.60	12.25	11.75	16.32	15.92	9.50	8.00
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		

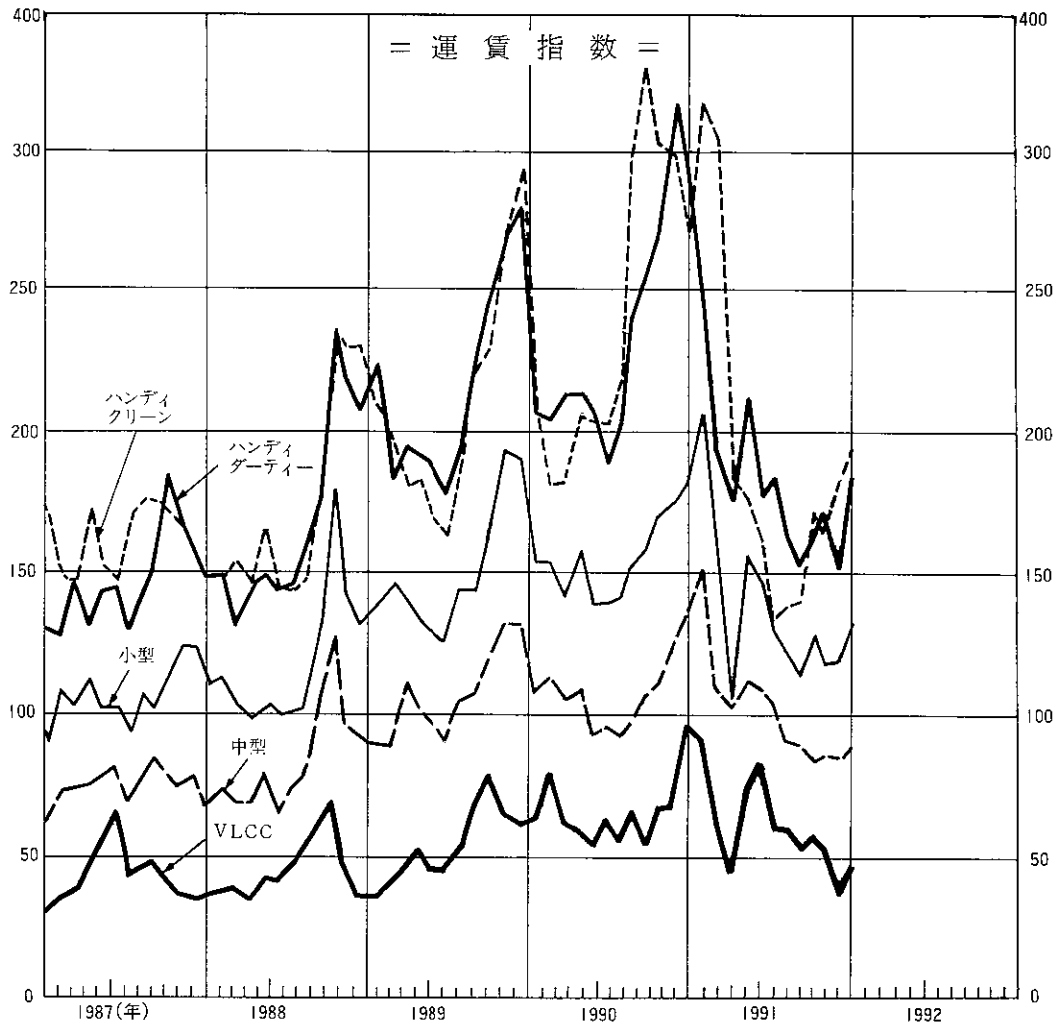
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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	5.00	4.85
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		

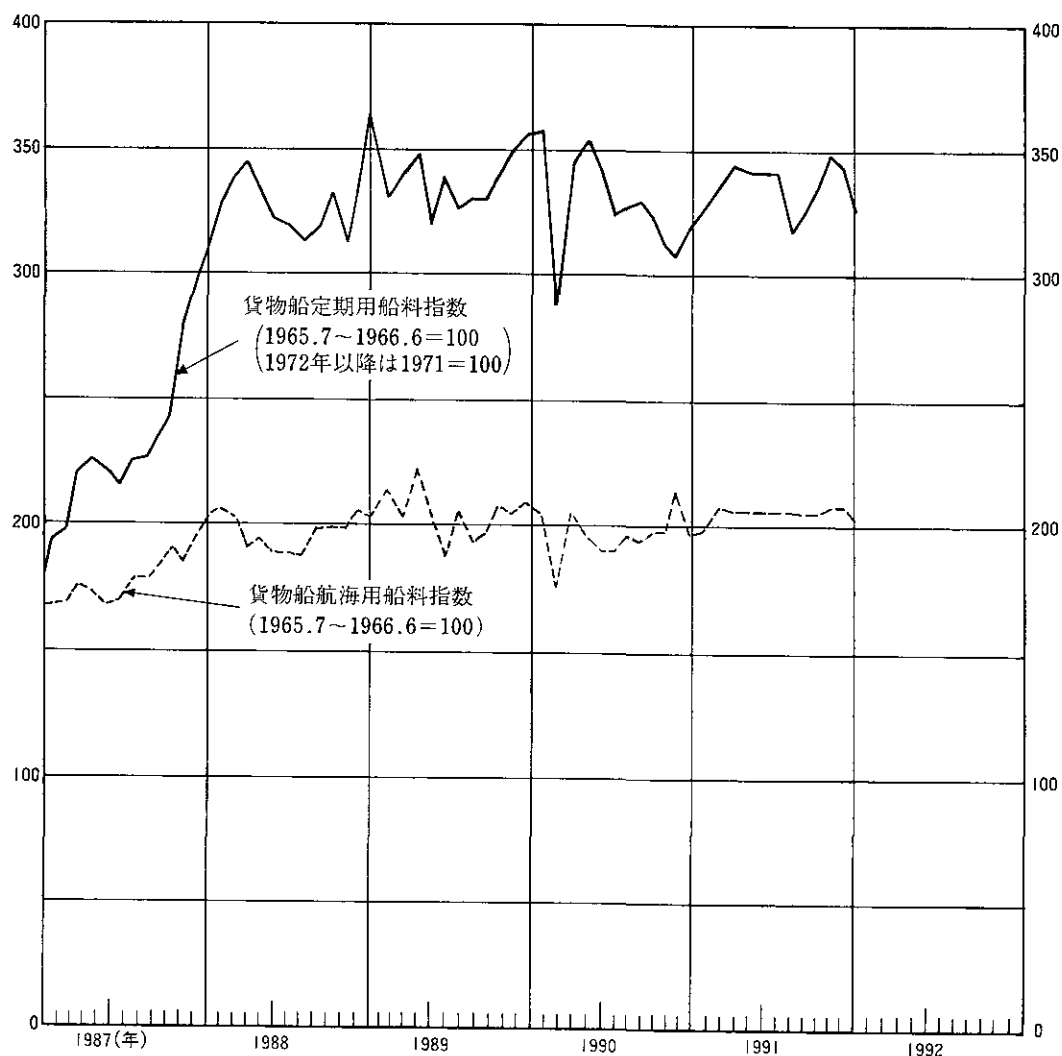
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも10万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



月次	タンカー運賃指数														
	1990					1991					1992				
	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	60.5	132.0	190.3	279.6	292.3	98.2	137.2	182.6	290.8	271.0	48.9	91.2	133.9	184.7	194.7
2	63.2	108.3	153.0	206.5	209.3	93.3	151.0	205.8	250.2	337.3					
3	79.3	113.4	152.0	203.6	182.3	61.4	110.1	165.5	194.6	254.0					
4	62.1	106.5	143.0	213.4	183.0	45.9	102.2	104.4	176.3	183.9					
5	57.3	108.5	159.4	214.1	204.5	75.3	112.2	156.2	212.5	177.8					
6	53.1	95.2	139.4	205.6	203.5	85.9	108.9	149.1	178.6	161.5					
7	64.2	98.6	139.9	188.8	202.0	60.8	103.8	131.3	184.5	134.8					
8	57.2	95.5	144.2	204.3	220.5	60.3	93.6	124.2	164.5	140.0					
9	66.3	99.2	150.8	240.3	296.5	53.0	91.7	114.7	152.0	141.7					
10	53.8	105.6	158.0	251.6	358.2	58.6	85.4	129.6	162.6	172.1					
11	69.2	110.7	170.2	268.5	302.7	53.0	87.2	119.1	173.1	165.1					
12	72.3	125.2	176.5	337.5	298.7	37.9	86.6	120.6	152.1	183.7					
平均	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・ニュース・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC：15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型：7万1000～15万トン(6万～15万トン) ⑥小型：3万6000～7万トン(3万～6万トン) ⑦H・D＝ハンディ・ダーティ：3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C＝ハンディ・クリーン：5万トン(3万トン)未満。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

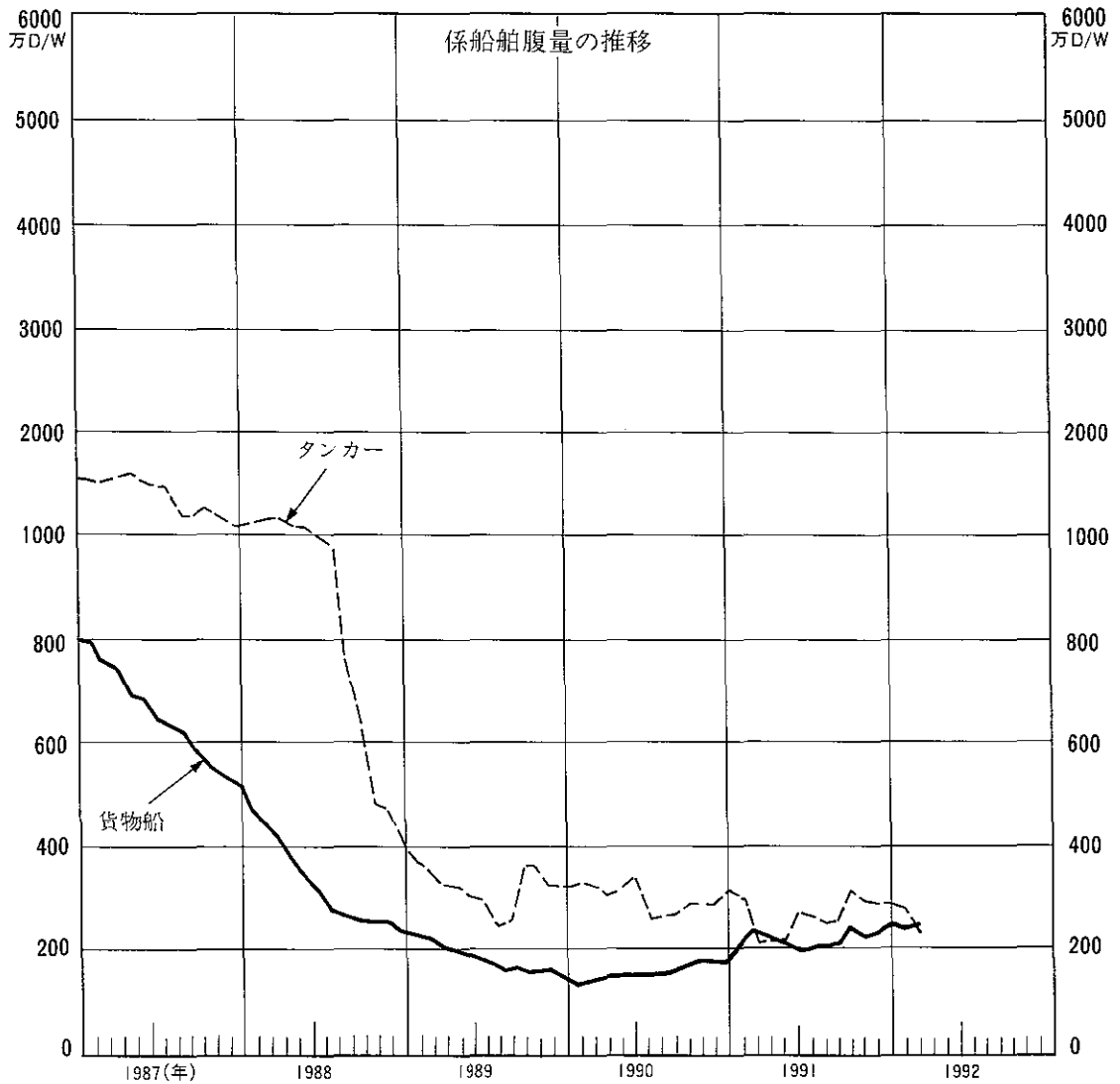


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1	164.3	193.4	204.9	208.3	198.0	202.0	162.5	292.8	334.0	356.5	318.0	326.0
2	166.3	203.5	202.4	203.3	199.0		191.4	312.0	363.7	357.6	325.0	
3	167.2	207.1	212.1	176.4	207.0		195.4	328.0	329.8	288.7	335.0	
4	174.9	203.0	202.7	202.9	205.0		219.8	338.6	336.9	343.3	344.0	
5	172.1	189.3	221.5	197.9	205.0		224.6	344.3	346.2	353.5	342.0	
6	166.4	193.6	201.8	191.4	205.0		219.7	333.8	318.7	343.7	342.0	
7	169.2	184.1	189.3	190.0	206.0		213.7	320.6	336.8	325.0	342.0	
8	177.4	186.6	204.1	197.0	206.0		223.6	318.2	324.3	328.3	318.0	
9	177.7	185.1	193.0	195.0	205.0		223.0	314.0	327.5	329.5	325.0	
10	182.1	196.3	197.8	197.0	206.0		232.4	317.2	327.6	322.8	335.0	
11	189.2	199.0	208.4	199.0	208.0		242.9	333.0	338.0	311.4	349.0	
12	184.2	197.8	204.3	215.0	208.0		277.0	312.0	349.1	306.4	343.0	
平均	174.3	194.9	203.5	197.8	204.8		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 ＝

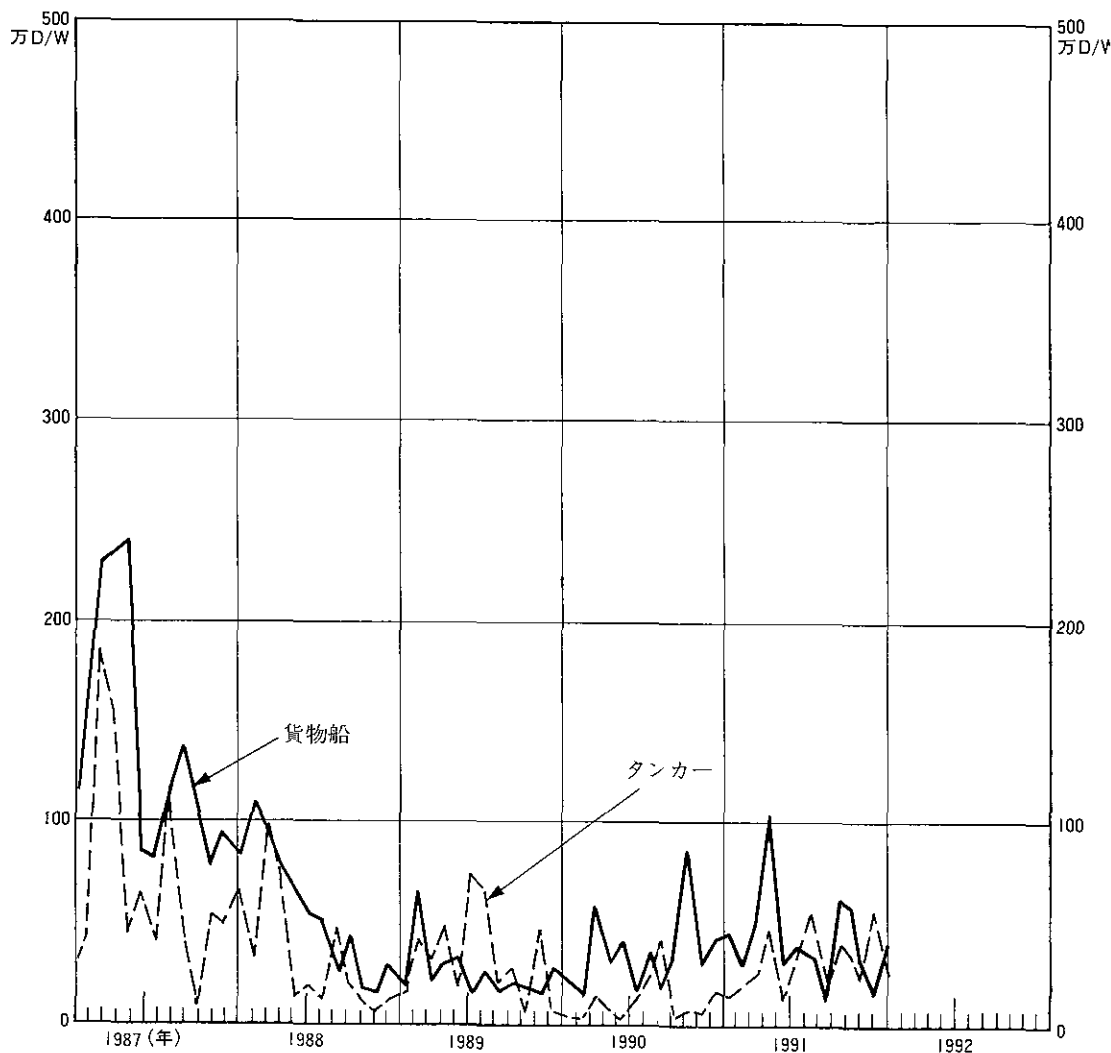


14・係船舶腹量の推移

月次	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	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	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	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280
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	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	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	35	132	192	6	23	34	23	270	446	2	63	118	44	289	406	9	140	258
2	20	167	125	2	4	2	20	183	278	—	—	—						
3	69	362	568	9	65	117	38	291	479	8	129	233						
4	39	205	284	10	36	55	53	614	1,006	6	228	447						
5	37	255	391	3	9	14	39	187	276	11	62	103						
6	23	105	149	4	61	97	30	257	404	5	171	348						
7	23	198	347	7	122	232	22	216	341	5	275	536						
8	30	120	152	7	186	395	21	72	99	4	113	209						
9	28	192	342	2	4	7	53	259	610	8	336	401						
10	63	504	850	4	27	51	35	342	551	4	149	301						
11	24	179	271	6	29	43	26	213	321	8	138	236						
12	24	243	393	4	74	151	20	101	150	10	294	560						
計	415	2,662	4,064	64	640	1,198	380	3,005	4,961	71	1,958	3,492						

(注) ①ブレーメン海運経済研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③貨物船には兼用船 客船を含む。
④タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

＝ 日本海運の輸送状況 ＝

16・わが国貿易の主要貨物別輸送状況

(単位：千K/T %)

区 分	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990				
							1～3	4～6	7～9	10～12	
輸 出	貿易量	81,803	75,746	71,191	70,711	70,675	70,404	16,798	17,058	17,560	18,988
	日本船輸送量	14,973	11,948	9,856	7,407	5,958	4,848	1,180	1,124	1,217	1,328
	外国用船輸送量	25,477	25,096	24,677	27,006	27,140	28,114	6,594	6,593	7,124	7,803
	日本船積取比率	18.3	15.8	13.8	10.5	8.4	6.9	7.0	6.6	6.9	7.0
輸 入	貿易量	592,999	590,606	617,144	660,656	683,167	699,099	175,475	167,654	170,904	185,066
	日本船輸送量	242,944	250,679	232,347	59,977	223,481	199,944	54,235	48,869	47,406	49,433
	外国用船輸送量	157,687	152,671	162,113	55,433	236,388	269,668	65,210	64,052	68,661	71,745
	日本船積取比率	41.0	42.4	37.6	35.6	32.7	28.6	30.9	29.1	27.7	26.7
貨物船積	貿易量	356,351	354,092	374,149	404,371	411,468	409,485	100,638	101,306	101,396	106,144
	日本船輸送量	140,928	142,221	129,144	122,407	116,891	108,184	26,586	27,460	27,412	26,727
	外国用船輸送量	97,367	93,455	106,326	142,284	156,423	165,337	39,416	41,598	41,372	42,951
	日本船積取比率	39.5	40.2	34.5	30.3	28.4	26.4	26.4	27.1	27.0	25.2
う 鉄 ち 鉦 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 計	6,848	4,002	3,374	2,599	2,520	2,433	606	564	586	678
	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 計	235,966	201,577	177,088	171,758	164,807	162,382	46,459	36,930	38,234	40,758
	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 計	37,482	29,842	19,413	13,035	8,747	8,504	1,837	2,425	2,104	2,139
	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 計	280,297	235,420	199,875	187,392	176,074	173,319	48,902	39,919	40,924	43,574
	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	油船	船舶	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9	
				2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2	
				8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7	
1985	貨物送計	油船	船舶	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6	
				2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5	
				8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5	
1989	貨物送計	油船	船舶	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲ 12.3	7,067	2,526	0.6	97.7	
				2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7	
				8,250	3,610	0.1	1,218	60	▲ 13.0	9,468	3,670	▲ 0.2	98.4	
1990	貨物送計	油船	船舶	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0	
				2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7	
				8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲ 11.7	9,842	3,696	0.7	98.5	
1991	貨物送計	油船	船舶	4,515	1,554	▲ 38.0	1,060	45	▲ 10.0	5,575	1,599	▲ 37.5	97.2	
				2,308	1,146	1.0	31	2	▲ 33.3	2,339	1,148	0.9	99.8	
				6,823	2,700	▲ 25.9	1,091	47	▲ 11.3	7,914	2,747	▲ 25.7	98.3	

(注) ①各年とも3月末現在。②貨物船には外航および港運併用分を含む。なお1975年3月末より台船を含む。③油送船には沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。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 物 品	65,912	14.6	64,284	13.7	36,188	20.2	35,205	18.3
非 金 属 物 品	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

やや旧聞に属するが、瀬島龍三氏の講演を聞く機会があった。席上、同氏はあたかも遠い彼方に目を遊ばせているような感じで、軽く宙を見ながら、とつとつと「来るべき21世紀においても、海運・陸運・航空の輸送機能は日本にとって従来にも増して致命的に重要な役割を果たすでしょう」と言われたので、私は軽薄にもいささかうれしくなってしまった。

いわゆる「海運の重要性」については私たちは海運人として日常的に自覚（自賛？）しているが、同氏の場合はそうした物流の観点と同時に国家防衛といった戦略的な観点も含まれているようである。このあたりの感覚は地理学と政治

学・軍事力を結びつけた地政学（ゲオポリティクス）に通ずるものがあるのかもしれない。

地政学はナチスドイツが他国侵略の口実に使ったため、いわゆる「悪の政治学」といわれ、悪名が高い。ときおり週刊誌等の格好のネタになってセンセーショナルに扱われることがある。かつてレーガン前大統領がソ連邦を「悪の帝国」と呼んだのは、ソ連邦の絶え間ない膨張主義がナチスドイツを思い起こさせるような地政学の権化に見えたからであろう。

ところがソ連邦崩壊による冷戦体制終了のため（イラクの野望と云ったハプニングは除き）、世界の軍事的な緊張が緩和しはじめている。このため最近では地政学に加えて地経学（ゲオエコノミックス）がいわれはじめているという。こ

れは地理学＋政治学・軍事力にかえて地理学＋政治学・経済力をいうものようで、米国あたりでは地経学上の仮想敵国として日本を想定しているようである。

このままでは日本が世界経済上の悪役にされ、世界の孤児になりそうで心配である。当たり前のことだが輸送手段は物理的時間・心理的隔たりを短縮する。地球の心理的な大きさ・隔たりは輸送手段の大量化・高速化によって年々縮小している。

わが日本海運も地理学＋輸送力の地輸学（筆者の勝手な造語）で世界の融和に貢献したいものである。

飯野海運
総務部副部長

貞莉 紳

船協月報 4月号 No. 381 (Vol. 33 No. 4)

発行：平成4年4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)