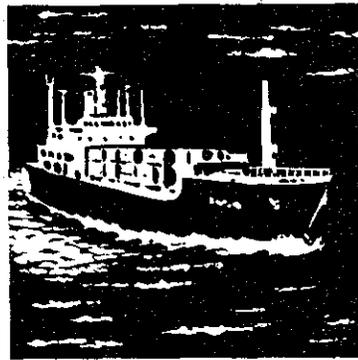
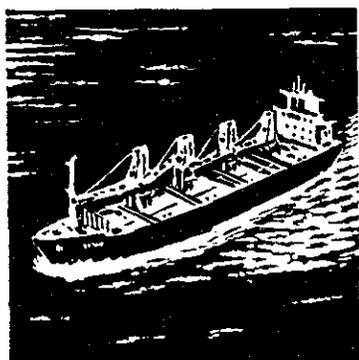
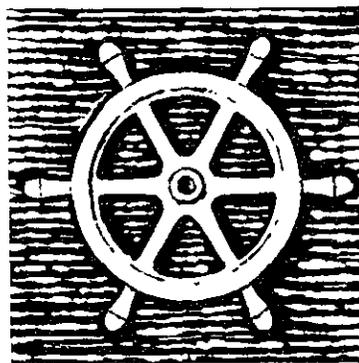
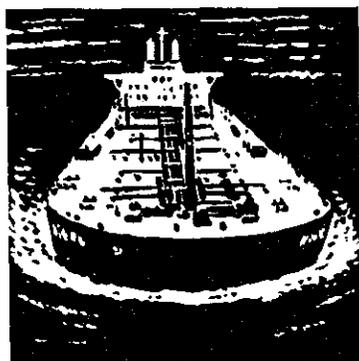
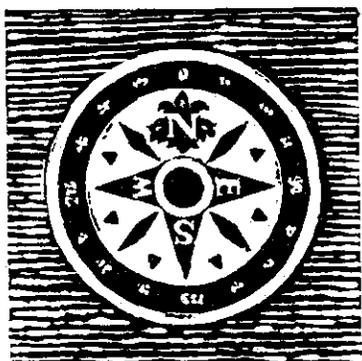


船協月報

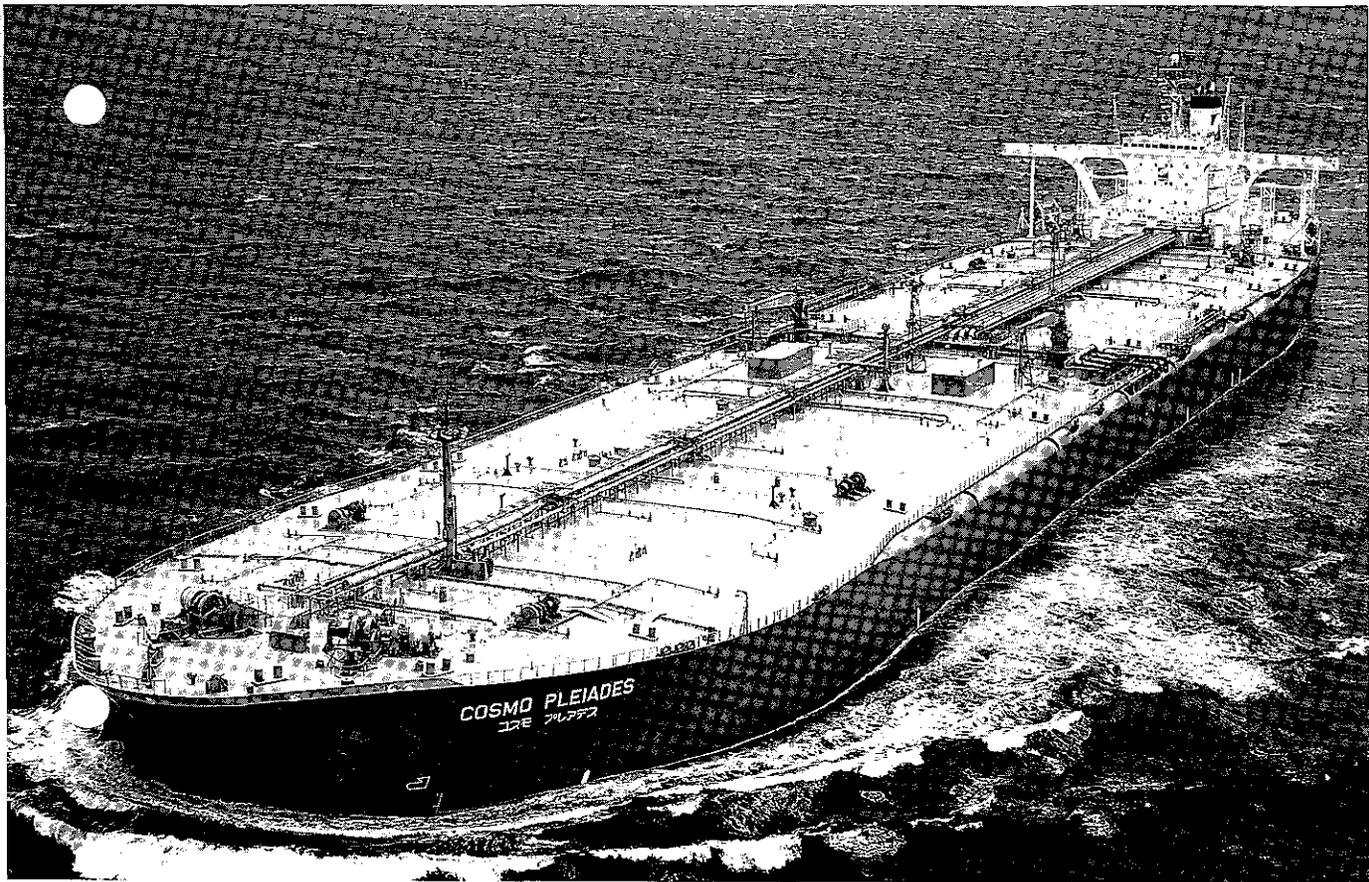
6

1992

平成4年6月20日発行 毎月1回20日発行 No.383 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。

環境保全と安全運航	日本船主協会常任理事 東京タンカー取締役社長	石川 公通	3
巻頭言			
世界の定期航路をめぐる環境	大阪商船三井船舶調査部長	山下 秀明	4
寄稿			
ミクロネシア雑感	東京商船大学前学長	内海 博	11
随想			
米 国 の 海 運 事 情	日本船主協会常務理事 北米地区事務局長	森崎末壽雄	14
—海運関係の米国議会／政府の公的機関について—			
特別欄			
1. 麻薬密輸防止問題			18
2. 米国およびカナダにおけるアジア・マイマイガ規制問題			19
3. 船員法の一部改正			20
4. 第100回船員制度近代化委員会の審議模様			21
5. 海上安全船員教育審議会水先部会の水先料金改訂等に関する答申			25
6. 物流EDI研究会の設立			26
内外情報			
海運雑学ゼミナール 第27回			30
<hr/>			
海運日誌 (5月)			32
船協だより (理事会の模様・会議日誌・その他)			33
海運統計			39
編集後記			52

環境保全と安全運航

日本船主協会常任理事 石川 公通
東京タンカー取締役社長



ブラジルで6月に開催される国連環境開発会議（地球サミット）の最大の焦点であった二酸化炭素（CO₂）抑制については、政府間交渉で「排出量を1990年代末までに90年の水準に戻す」こととし、拘束力のない努力目標とすることで合意した。

国連環境計画（UNEP）の環境状況報告書によれば、この20年間で地球環境は改善されず、かえって深刻な事態を招いていると警告している。

例えば、地球温暖化による海面上昇は、2030年までに約20cm、21世紀末までには65cmに達する。また、日本国土面積の約半分（1,680万ヘクタール）に相当する熱帯林が毎年破壊されている、と述べている。さらに、オゾン層の破壊について、北半球では1969年から88年までに、オゾンの量が3.0～5.5%減少しているが、その量が10%減少すると皮膚ガンの発生率が26%増加するという。

このような状況下にあって、われわれ海運業界としては、船舶の冷凍・冷蔵・冷房装置、消火設備から放出されるフロン、ハロン等の全廃、船舶運航により発生するNO_x、SO_xの削減目標の設定、船底部に使用していたTBT

の規制などへの対応に積極的に取り組んでいる。

また、本年3月には、IMO（国際海事機関）のMEPC（海洋環境保護委員会）において、海洋汚染防止対策として新造タンカーの二重船殻化を義務づけ、既存船にも使用年限を付すとともに、船舶の検査強化について検討することで合意に達している。

このように環境保全のための諸々の法規制は順次整備されつつあり、これに伴う技術革新、設備の改善も進んでいるが、これらはほんの一手段にすぎず、これによって環境が守られるとは到底言い難い。

原油の大量流出で環境に重大な影響を与えた「エクソン・バルディス」事故に例をとるまでもなく、ソフト面の充実こそが、環境保全のために不可欠であると思う。

船主にとって、安全は永遠の課題である。時代のニーズにかなったハード面の改善も重要であるが、船舶の運航はあくまでも人に委ねられているのである。地球環境保全のためにも、乗組員の教育などソフト面のより一層の充実を図り、もって安全運航に万全を期さなければならない。

世界の定期航路をめぐる環境

大阪商船三井船舶調査部長 山下 秀明

はじめに

世界の定期航路における荷動き量あるいはそれらの航路に就航している船腹量を総合的に把握することはきわめて困難である。

なんとといっても、包括的にまとめた資料が存在しないためであり、以下、いろいろなソースから断片的な資料をかき集め、主要な定期航路の荷動き、あるいは船腹量を求め、さらに、世界の政治、経済の大きな流れから見て、定期航路をめぐる環境はどのようになっており、また、今後どのように推移すると考えられるかについて述べてみたい。

1. 世界の定期船貨物

英国のコンテナ関連の年鑑である Containerisation International Yearbook の1992年版によると、1990年の世界のコンテナ荷動きは約8,422万 TEU、対前年比5.5%の増加を示しているが、定期航路の多くはコンテナ化されているものの、発展途上国を結ぶ定期航路の多くはまだコンテナ化されていないことから、コンテナ貨物、すなわち定期船貨物と見ることはできない。

ノルウェーのコンサルタント会社ファンレイズ社は、1991年の世界の荷動き量の合計は40億2,500万トンと推定しているが、そのうち37.8%が石油(原油および石油製品)、22.2%が三大バルク・カーゴと呼ばれる鉄鉱石、石炭および穀物で、残りの40.0%、16億1,000万トンのうちに定期船貨物は含まれるわけであるが、実際に定期船に積まれた貨物量が何トンに当たるかは不明である。

したがって、残念ながら、世界の定期船貨物量を把握することは実際問題として不可能であると言わざるをえない。

一方、運輸省の数字により日本商船隊の輸送量に限って言うと、1990年の定期船積み貨物量は、コンテナ船、在来定期船合わせて3,434万トンで、全輸送量5億9,781万トンの5.7%に該当している。

上記のファンレイズ社および運輸省の数字は重量をベースにしているが、工業製品の比重が高い定期船積み貨物に対しては、重量に対するより容積に対して運賃率が適用されることがはるかに多いことから、運賃トン(Revenue Ton—R/T)、あるいは金額から見るならば、定期船貨物の比率が大きくなることは言うまでも

ない。

1991年における日本の主要港におけるコンテナ貨物量を日本海上コンテナ協会の数字で見ると、輸出が6,461万 R/T、332万 TEU、輸入が5,798万 R/T、343万 TEU、合計1億2,259万 R/T、675万 TEUとなっている。

2. 世界の基幹航路

前項で、Containerisation International の統計によると、1990年の世界のコンテナ貨物の動きは約8,422万 TEU となっていることを述べたが、この荷動きを航路別に見て、荷動きの多い航路はどこであるかという議論になると、従来一般的に言われているのは、アジアと北米とを結ぶ太平洋航路、アジアと欧州とを結ぶ欧州航路、そして北米と欧州とを結ぶ大西洋航路の3航路である。

しかしながら、このことを検証する具体的な数字は一般的には容易に入手することはできない。というのは、個々の船社の積高は通常、公表される性質のものではないので、これらの数字はデータ提供を専門とする会社あるいはコンサルタント会社といったところが推定した数字を使用するしかない。

ということで、以下では、米国の経済紙 Journal of Commerce の子会社であるデータ提供会社 PIERS および同じく米国のコンサルタント会社である Temple, Barker & Sloane, Inc. (TBS) の資料をベースに、前記の3航路の荷動きを見てみたい。

1990年の3航路の荷動きは第1表のとおりである。

【第1表】

航路名	東航 (万TEU)	西航 (万TEU)	合計 (万TEU)
太平洋航路	314	249	563
欧州航路	114	154	267
大西洋航路	129	142	271

この3航路の荷動きは合計1,101万 TEU で、世界のコンテナ荷動きの約13.5%を占めていることになる。

この3航路の東航、西航別の荷動きを見ると、太平洋航路においては北米向けが、欧州航路においては欧州向けが、そして大西洋航路においては北米向けの荷動きのほうが大きいのが分かるのである。

地域別の荷動きを把握するための参考として、Containerisation International Yearbook の1992年版による世界コンテナ荷動き上位10カ国および20港を見ると第2表および第3表のとおりである。

【第2表】

国名	1990年 (万TEU)	1989年 (万TEU)	増加率 (%)
米 国	1,528	1,463	4.4
日 本	785	754	4.1
台 湾	543	528	2.9
シンガポール	522	436	19.7
香 港	510	446	14.3
英 国	402	379	6.1
オランダ	376	373	1.0
ドイ ツ	327	309	5.6
韓 国	235	216	8.8
ベルギー	190	177	7.5

【第3表】

港名	1990年 (万TEU)	1989年 (万TEU)	増加率 (%)
シンガポール	522	436	19.7
香港	510	446	14.3
ロッテルダム	367	362	1.3
高雄	349	338	3.3
神戸	260	246	5.6
釜山	235	216	8.8
ロサンゼルス	212	206	2.9
ハンブルク	197	173	14.0
ニューヨーク/ ニュージャージー	190	199	△ 4.5
基隆	181	179	1.1
横浜	165	151	9.4
ロングビーチ	160	158	1.5
東京	156	144	8.1
アントワープ	155	147	5.1
フェリクストウ	142	136	4.3
サンファン	138	129	7.2
シアトル	117	104	12.5
ブレーメン/ブ メルハーフェン	116	120	△ 3.4
オークランド	112	109	3.1
バンコク	102	92	10.2

これを見ると、10カ国およびサンファン（ブエルトリコ）を除く19港は、すべて今まで述べた三つの基幹航路の中に位置することが分かる。

3. アジア域内航路の荷動き

世界でもっとも荷動きの多い定期航路である太平洋航路および欧州航路の二つがアジアと北米、欧州を結んでおり、1990年の荷動きを見るとアジアからの輸出のほうが多いということは、アジアがいまや世界においてもっとも工業生産高の大きい地域になっていることを示している。

これは今更言うまでもなく、日本/NIESの工業生産の拡大の過程でこれらの国のコスト高を招くことになったため、比較的生産コストの安いASEAN諸国への投資がなされた結果、ASEANの生産拡大が実現し、最近ではさらに低廉なコストを求めて、生産地としての中国への進出が見られ、さらにベトナム、南アジア（インド、パキスタン、バングラデシュ）の可能性を探っているといった動きの反映でもある。

したがって、アジア域内においても工業製品あるいは部品、材料等の荷動きの増大傾向が見られるのは当然の流れであり、いまや域内の荷動きが7,000万R/Tとも8,000万R/Tとも言われているが、1990年のアジア域内のコンテナ荷動きを見ると253万TEUに達しており、先に述べた世界の基幹航路たる欧州航路、大西洋航路とほとんど変わらない規模になっている。

最新の数字である1991年の基幹3航路とアジア域内航路の荷動きを見ると第4表のようになり、アジア域内航路がいまや大西洋航路より大きな規模に達し、ほぼ欧州航路と同じ規模となったことが分かるのである。

特に、1991年の対米航路においては、1990年秋以来の米国の景気後退を反映して欧州からの荷動きは対前年比10%以上の減少を見せている

【第4表】

航路名	東航 (万TEU)	西航 (万TEU)	合計 (万TEU)
太平洋航路	332	270	602
欧州航路	118	174	292
大西洋航路	137	127	264
アジア域内航路	—	—	289

のに対し、アジアからの荷動きが増加しているのが注目される。

このことは、アジア産の工業製品がすでに米国民の生活において基礎的な必需品としての位置を占めるにいたり、景気の動向によって消費が大きく左右されるということがなくなってきているのではないかというふうに理解される。同様のことが欧州航路についても言えると考えられる。

4. 各航路における船腹量

各航路における荷動きの把握が困難であることは先に述べたが、荷動きに対応する船腹量の把握は荷動きに比較すればより困難性は小さなものの、決して容易ではない。

なぜならば、各航路に就航するコンテナ船腹の更新は常にあるし、現在の定期航路の運営では一般的に船社が提携したスペースチャーターという形態をとっており、提携する船社間の話し合いで就航する船腹の変更がなされたり、また船社の新規参入あるいは撤退といった動きも見られるからである。また、一定の定期航路に提供されるスペースが固定されない、世界一周航路が存在することも忘れてはならない。

このような問題点を前提にして、三つの基幹航路の東航／西航別の船腹量を、TBSおよび英国のコンサルタント会社ドルーリー社の推定をベースに求めると第5表のようになる。

これらの提供された船腹量は現在の荷動きと比較して明らかに過剰な状態になっており、この過剰船腹に基づく過当競争が基幹航路における運賃低下を招き、さらに船社そのものの業績

【第5表】

航路名	東航 (万TEU)	西航 (万TEU)
太平洋航路	342	330
欧州航路	216	247
大西洋航路	191	193

に大きく影響してきた。

このような事態に対する反省から、太平洋航路において日本船社のリーダーシップの下に、1989年以来同盟船社と盟外船社双方の同航路の主要船社間で航路安定化の話し合いが太平洋航路安定化協定 (TSA) の名の下で続けられ、その結果、一部船腹量の凍結により過剰船腹を調整し、運賃の安定を図ろうとする努力がある程度成果を収めている。

同様の同盟船社、盟外船社双方の航路安定化のための話し合いが、欧州航路においては欧州航路安定化協定 (ESA)、大西洋航路においては大西洋航路協定 (TAA) という形で最近の動きとして見られる。

さらに、同様の動きは最近アジア域内の定期船社の間にも見られ、同盟、盟外の30社で構成される Inter Asia Discussion Agreement (IADA) が航路安定化の話し合いを行っていることは、従来、激しい競争のため低運賃を強いられてきた同地域定期航路における注目すべき進展と考えられる。

5. 定期航路をめぐる環境

(1) コンテナ船腹量の動向と船社の寡占化

現在、コンテナ船は著しく大型化を指向しており、日本に限って言えば、日本船社が運航し

ているフルコンテナ船の平均船型は約2,100TEU積みに達している。

ポスト・パナマックス型と呼ばれる、パナマ運河を通航することを想定しない大型のコンテナ船もすでに外国船社の建造により出現しており、一例として、本年1月に世界最大のコンテナ船として竣工した、フランスの船社であるCGM (Compagnie General Maritime) のCGM NORMANDIE は4,419TEUの積載量を持ち、アジア/欧州間の定期航路に就航した。

このような大型化の傾向を背景に、コンテナ船腹量の最近の動きを見ると、Containerisation International Yearbook の1992年版では、1991年10月末の全世界のコンテナ積載可能船腹量は約5,000隻、340万TEUであり、1990年11月からの1年間の増加は約20万TEU、6.5%である。

1990年11月からの1年間に発注されたコンテナ船船腹は、その前の1年間に比較すると減少を見せ、1989年11月～1990年10月の発注量が309隻、39万TEUであったのに対し、1990年11月～1991年10月の発注量は258隻、35万TEUである。

このように世界のコンテナ船腹量は確実に増加し続けているものの、増加率は緩やかになっている。

また、コンテナ船を運航している船社の数は増加よりむしろ減少傾向を示し、たとえば、世界でもっとも荷動きの多い定期航路である太平洋航路では、現在、対米定期航路運営に大きな影響を及ぼしている米国の1984年海運法が施行された1984年6月当時には、34の船社が定期船を運航していたのが、その後船社の数は減少を

示し、現在は20社にまで減少している。

船腹過剰という状況下、激しい競争に敗れて撤退する船社が出る一方で、新規参入する船社の数が減少しているのは、コンテナリゼーションの進展に伴い、多額の投資を必要とする高度の技術を備えた情報システムに裏打ちされた複合一貫輸送の時代となり、主要定期航路への新規参入は非常に費用が掛かるものになっているうえ、新造船価の上昇がこれに拍車をかけていることに理由があると考えられる。

(2) 地域的な動き

今後の世界の貿易を予測すると、量的にますます増大するとともに多様化するものと考えられる。

多様化の一環として、今後、地域的な動きとしてどんなことが考えられるかについてまず述べてみたい。

先にアジアの荷動きの増加について述べたが、アジアほどではないが、今後、荷動きの増加が期待できる地域として、まず中南米を挙げたい。

今まで中南米諸国はいずれも経済的に脆弱であり、膨大な累積債務を抱え、また、毎年はげしいインフレ率を記録してきた。しかしながら、近年中南米各国の経済は著しく立ち直りの兆しを見せつつあり、それに伴って貿易量にも増加傾向が見られる。

中南米経済に関しては、1991年に世界一の輸出国となった米国の輸出を支えているのは、強い回復の兆しを見せている中南米経済であると分析するエコノミストがいるほどである。

その典型がメキシコである。同国の経済安定

化と構造調整を2本柱とする経済政策の成果により、近年同国経済の回復は著しく、現在、世界的に注目を浴びている。

中南米各国の経済回復による貿易量の増大に加えて、定期船海運に影響を及ぼす要因として、この地域の国々が、現在、経済改革の一環として国営企業の民営化を行っているが、この民営化の対象として海運も含まれており、現にブラジル、アルゼンチン等で国営船社の民営化の動きがあり、さらには、コロンビア、アルゼンチン、エクアドル等に、従来の自国船社に貨物を留保する政策を改めて、自由競争に委ねる動きが見られることを挙げたい。

地域的に注目したいのは、中南米とならんで東欧諸国の動きである。

1991年のソ連邦の崩壊に端的に示された、東欧諸国の共産主義からの離脱と市場経済の導入とは、今後、世界の定期航路の荷動きにも影響を及ぼすことが予想される。

たとえば、1990年10月の東西ドイツの統合を契機に、1991年には日本をはじめとするアジアからドイツ、特に旧東ドイツ向けの輸出が著しい増加を見せ、これが周辺各国向けの輸出にも影響を及ぼした事実から判断して、今後、東欧諸国への市場経済の浸透により、消費物資の輸入が増大することになれば、アジアから欧州向けの定期船の荷動きが一層増加することが期待できるのではないかと考える。

もっとも、アジアから欧州向けの輸送に関しては、定期船社同士の競争のみではなく、輸送経路の多様化により、複合一貫輸送業者との競争も激しくなることが予想されることを指摘し

ておきたい。

すなわち、アジア地域から欧州向けの貨物の輸送に関しては、スエズ運河経由の海上輸送が主体であることは事実であるが、従来、日本からロシア極東までの海上輸送とシベリア鉄道を使ったランドブリッジによる、いわゆるシベリア・ランドブリッジの輸送が行われてきたが、このシベリア・ランドブリッジに、最近、米国船社シーランド社が参入することとなったし、また、ロシア極東ではなく、中国までの海上輸送と中国とロシアの鉄道を經由するランドブリッジの開発も計画されている。また、欧州向けには、運賃負担力のある貨物を対象にした、海上輸送と航空輸送とのコンビネーションによるシー・アンド・エア輸送も行われているのである。

東欧の市場経済への移行に伴い、定期船経営についても変化が生じるものと考えられる。

すなわち、従来、旧ソ連の船社に典型的に見られたことであるが、東欧船社はしばしば採算性を無視して定期航路に参入し、盟外船活動によって航路の安定を乱した事例があるが、今後は従来のような採算性を無視した定期船活動はできなくなるのではないかと予想される。

(3) 経済圏の形成

1992年末の EC の市場統合、さらには EFTA (欧州自由貿易連合) と一体となった合計19カ国の市場 EEA (欧州経済地域) を形成しようとする動きに加えて、北米では1991年に米国、カナダ、メキシコの3カ国の間で NAFTA (北米自由貿易協定) 締結の合意ができたほか、アジ

アにおける EAEC (東アジア経済協議体)、中南米におけるカリブ共同体、アンデス共同市場、南米共同市場等、数多くの地域経済圏を作ろうとする動きが見られる。

これらの経済圏の形成により、経済力が強化される結果、市場が拡大され、世界貿易もそれに伴って増大すると考えられる一方では、閉鎖経済圏が形成されることとなり、経済圏の外部からの輸入は制約を受け、荷動きは減少するのではないかとの見方も成り立つ。

IMF (国際通貨基金) は NAFTA をはじめとする地域貿易取り決めに関する報告書を発表し、最近の地域主義の動きは多国間主義を補うよりも、多国間主義に代わる恐れがあることを警告

している。

もし、現実に閉鎖的な地域主義が多国間主義に代わったならば、自由貿易主義に基づいて貿易量を拡大してきた日本にとっては由々しき問題であり、このような地域経済の要塞化が起こらないことを強く希望する次第である。

このような地域経済の閉鎖主義を排除するためにも、現在、交渉が進められている GATT のウルグアイ・ラウンドの進展が期待される。特に、ウルグアイ・ラウンドにおいてはサービスの自由化の一環として外航海運も取り上げられており、貿易と合わせこの分野での自由化の進展を注目したいと考える。

「お父さん、お母さん“動く船”を見に行こうよ！」

最新鋭外航客船「飛鳥」による東京湾シップウォッチング

——小中学生の親子150組 (300名) ご招待——

当協会は日本外航客船協会と共催で、海の旬間行事の一環として、最新鋭外航客船「飛鳥」による『小・中学生親子東京湾シップウォッチング』を行います。これは、横浜港大棧橋から最新鋭外航客船「飛鳥」に乗って洋上から“動く船”の姿を真近にご覧いただき、船に関する理解を深めていただくというものです。この『東京湾シップウォッチング』に小・中学生の親子150組 (300名) をご招待いたします。

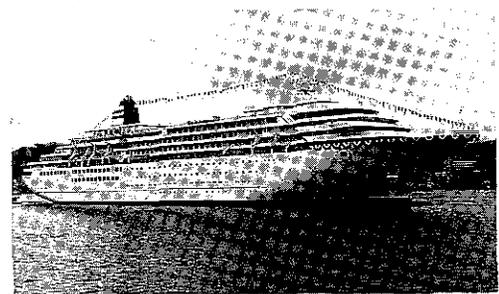
- 〔日 時〕 7月22日(水) 13:00~17:30
〔場 所〕 東京湾 (横浜港大棧橋から飛鳥で出航)
〔応募資格〕 小・中学生とその親 (妊娠6カ月以上の女性、乳幼児はご遠慮下さい)
〔応募方法〕 官製ハガキに郵便番号、住所、親と子の氏名、性別、年齢 (学年)、電話番号を明記の上、お申し込み下さい。当選者の方には、直接ご

連絡致します。

〔応募先〕 〒104 東京都中央区銀座2-16-7
『東京湾シップウォッチング』事務局
TEL 03-5565-8448

〔締 切 り〕 7月10日(金)必着

主催/ (社)日本船主協会、(社)日本外航客船協会
後援/ 運輸省
協力/ 横浜市、日本郵船株式会社、郵船クルーズ株式会社



外航客船「飛鳥」

ミクロネシア雑感

東京商船大学前学長 内海 博



トランジットの時間つぶしにグアム島一周。米空軍基地の南の山間に「太平洋戦没者慰霊公苑」がある。広大な芝生の中にヤシの木と色鮮やかな南国の花に囲まれてアメリカ・日本両国国旗の下に多くの霊が眠っている。訪れる人もまばらなのは、時の流れなのだろうか。しばし祈りを捧げてグアム空港に戻ってきた時には夕日が西に傾いていた。

ここから先はローカル線で国際線と雰囲気が異なる。チェックイン・カウンターもメイン・ロビーの外にあり、現地人が大きな荷物を抱えて何やらわめいている。後で分かったのだが、問答の内容は空港側の「超過手荷物に対する超過金の請求」と「アイスボックス包装荷物の水

漏れに対する注意」がその主なもので、ミクロネシアの住民はグアムへ生活品の買い出しに来るようで、一人で数個の大きな荷物を持ち込んでいる。アイスボックス内は冷凍食品(牛肉?)と推測してみた。空港側も慣れたもので厚手の大きなビニール袋とガムテープが用意しており、その場で再包装をさせている。これを互いにブツブツ言いながら対応している模様。聞くところによると、これら買い出し客のために夜の便には割引制度があるとか。約1時間半でトラック着。

ここトラックには「禁酒法」があると聞かされていた。案の定税関では「酒類を持っているか」と必ず聞かれる。ホテルは島の南端の海に面したコテージ風のコンチネンタル・ホテル。ホテルにやっと着いたと思ったらチェックインを21時まで待ってくれと言う。飛行機の都合でまだ部屋が空かないと言う。ロビーを見渡したら缶ビールを売っているではないか。これで時間つぶしができたのでヤレヤレ。禁酒法は「公衆の場で……」ということでホテル、レストラン、自宅等ではこの限りではないそうで、時代

とともに制限が緩和されてきているようだ。

トラックの朝が明けた。サンゴ礁の海の美しさは本当に目が覚めるようだ。夜半に風が強かったので芝生の庭のあちこちにヤシの実が落ちている。上を向いて歩かないといつ直撃に遭うか分からない。海上を見渡すと美しい海とは対照に沈船の残骸が異様である。第二次世界大戦で撃沈された日本の艦船が海面下のものも含むと60隻も横たわっているそうだ。ホテルの芝生の上に零戦のプロペラがおいてあったり、海岸線に面してざんごうや砲台の跡が生々しい。

トラック島をはじめポナペ、ヤップ、コスラエの諸島はスペインの支配下から1899年にドイツの支配するところとなり、第一次世界大戦後日本の委任統治地となって当時旧南洋庁が行政権を持っていた。第二次大戦後はアメリカの委任統治地となり、1979年にミクロネシア連邦として独立した所である。われわれがトラック島と言っている島はモエン島（旧春島）で、日本統治時代は隣のデュブロン島（旧夏島）に南洋庁のトラック支庁がおかれていたが、現在はその中心がモエン島に移っている。トーケン山の中腹には今でも旧日本軍の砲台が洞窟の中に残され、巨大な大砲がサンゴ礁間の水路をにらんでいる。また島の東端の小高い丘の上の旧日本軍通信司令部のコンクリートの分厚い建物は、そのままザビエル・ハイスクールとして使用されている。街の中で学校帰りの生徒の一群に出会った。皆きちんと制服を着ており、なんとなく日本調を感じた。

島のいたるところにヤシの木、パンの木、タロイモが繁り、パパイヤ、ココナッツと食糧には事欠かない。魚は捕るつもりならいくらでも捕れそうだ。5ないし20トン程度の日本からの無償供与漁船が、1カ月約150ドルで政府からリースされていると聞いた。食べ物に困らないためか、赤道直下の気候のせい、あまり活躍していないようだ。高速艇でサンゴ礁の上を滑走すること小一時間。これまた日本からの協力というデュブロン島の冷凍庫を見て来た。立派な岸壁に漁船の姿もなく、冷凍庫ではただ空気だけが冷やされていた。ちなみに現地技術者の年俸は約4,000ドル、韓国から来ている冷凍機技術指導者の年俸は約25,000ドルと聞いた。モエン島の港にある水産局の建物は目下改築中で、現在プレハブの仮事務所のためか、トイレどころか手を洗う水もない。昼食のレストラン入りは、こちらの目的もある。現地人は暑さにも慣れているのか帽子もかぶらず真っ黒に日焼けしている。グアムで縁の広い麦藁帽子を買ってきたのは正解だった。

トラック島に別れを告げ、飛行機で約1時間半、ポナペ島に着いた時には既に日が暮れていた。1日40ドルでレンタカーを借りてホテルへ。日本製の新車。島の北部にコロニア市があり、ここに政治、経済等の機関が集中しているが、建物は古く簡素なものが多い。ただミクロネシア連邦政府の建物だけはコロニア市の南西の郊外の小高い丘の上にその威容を誇っている。日本の旧南洋庁もここポナペにあったとか。街の

中に「旧南洋庁国民学校跡」と書かれた石門が目映った。この島はスコールが多く水に不自由がないそうで全島緑に覆われている。川が多いにもかかわらず、火力発電によって島の電力がまかなわれ、山奥のひっそりした所でディーゼル発電機がのんびりと運転されていた。コロニアの街の中のCCM（ミクロネシア・コミュニティ・カレッジ）を訪ねた。連邦唯一の図書館をもつ短期大学だそうだ。建物はプレハブで立派とはいえないが、日本の委任統治地時代の貴重な文献等が所狭しと保管されている。学校といえば島の南端に近い東海岸に面してPATS（ポナペ・アグリカルチャー・アンド・トレード・スクール）がある。コロニアから高速艇でサンゴ礁の美しさに見とれながら約1時間、小高い丘の上に十字架の塔が見える。キリスト教系の全寮4年制のハイスクールである。産業機械、自動車等、日本からの援助教材もたくさ

んあり皆が真剣に学んでいた。

この学校の船着き場のすぐ脇の入り江に船を進めると、間もなくマングローブ生い茂る狭い水路に入る。浅瀬に注意しながらしばらくの間鬱蒼としたマングローブの景観を楽しむ。青い海が見えたと同時に眼前に広がる壮大な光景。これがかの有名なナン・マドール遺跡なのだ。ポナペに行ったら何を見なくともこの遺跡だけは忘れずにと観光案内にもでている。

ポナペを発つ日がきた。朝早起きをしてホテルの近辺を散歩中、現地人に声を掛けられた。「おはようございます。どこからいらっしゃいましたか」と日本語で。70歳くらいの男性2人。懐かしそうに日本のことを尋ねていた。

グアム経由の復路。グアム発が夜明け前で、機中から眺める雲の上のご来光がまぶしく、いろいろと考えさせられることの多い旅であった。



米国の海運事情

—海運関係の米国議会／政府の公的機関について—

日本船主協会常務理事
北米地区事務局長 森崎末壽雄

今後折に触れて米国を中心に当地区内の海運関係の動きについてご報告することになったが、手始めに米国議会ならびに政府機関の中、われわれ邦船社にとっても関係のある海運を担当する諸機関について取りまとめてみたい。本件に関しては先刻ご承知の向きも多いが、他方84年 SHIPPING・アクト見直し問題は一応の決着はついたものの、造船補助金削減問題を取り扱ったシップビルディングリフォーム・アクト法案（ギボンズ法案）や米国海運助成策の可否を始めとする抜本的海運政策見直しの動向等、ひきつづき注視を要する問題が後を絶たない現在、米国議会と政府機関の組織や重要人物を概観しておくのも無駄ではないと考える次第である。

1. 上院

米国議会が上院（議員数100名）と下院（議員数435名）に分かれ、上院のほうが上位とされていることは周知のとおりであるが、上院の常設委員会（Standing Committees）は現在16あり、その中の通商・科学・運輸委員会（Committee on Commerce, Science and Transportation）が海運を担当している。委員長は E. F. ホリング

ズ議員が務め、委員数は委員長を含め合計20名となっている。また委員会の中に小委員会が下記のとおりに八つ設けられており、われわれと関係のある海運問題のほとんどは商船小委員会（Merchant Marine Subcommittee）で審議される。

- 航空（民間）小委員会（Aviation）
- 通信小委員会（Communication）
- 利用者小委員会（Consumer）
- 外国貿易・観光小委員会（Foreign Commerce and Tourism）
- 商船小委員会（Merchant Marine）
- 海洋政策研究小委員会（National Ocean Policy Study）
- 科学・技術・宇宙小委員会（Science, Technology and Space）
- 海陸輸送小委員会（Surface Transportation）

商船小委員会委員長は J. B. ブロー議員（民主党）、委員は次の4名となっている。

- D. K. イノウエ（民主党）
- L. ベンツェン（民主党）
- T. ロット（共和党）

T. スティーヴンス (共和党)

ブロー委員長は、先の84年法見直しの際にも船社側の主張に理解を示してくれ、海運にとっては大事な上院議員の1人とされている。イノウエ議員は名前のおりハワイ選出の日系人。ただし、むしろ反日的言動が多く、また海運に必ずしも理解を示しておらず、目下のところ要警戒の1人と目されている。なお商船小委員会のメンバーではないが、委員会メンバーのパックウッド議員は邦船社首脳とも交際のある海運に興味を有する議員の1人で注目を要する。

2. 下院

下院の常設委員会は現在22あるが、海運諸問題は周知の商船漁業委員会、さらにその中の商船小委員会で審議される。委員会委員長は W.B. ジョーンズ議員 (民主党)、委員数は45名となっている。小委員会は下記の五つが設けられている。

- 沿岸警備／航行小委員会 (Coast Guard and Navigation)
- 漁業／野生動物／環境保全小委員会 (Fisheries and Wildlife Conservation and the Environment)
- 商船小委員会 (Merchant Marine)
- 海洋／五大湖／大陸棚小委員会 (Oceanography, Great Lakes, and the Outer Continental Shelf)
- 監視・調査小委員会 (Oversight and Investigations)

商船小委員会委員長はジョーンズ委員会委員長の兼任、委員数は22名 (1名空席、なお委員名は多数なので省略)。ジョーンズ委員長は上院ブロー委員長以上に海運に理解ありとされており、最重要議員の1人であるが残念ながら高齢のため本年で退陣が決定している。後任は同じく民主党所属の G. E. スタッツ議員に内定していると聞かすが、同氏は海運の知識は浅く、小委員会委員長としての力量は未知数と言われている。

上院下院の関係委員会／小委員会は上記のとおりであるが、前述のギボンズ法案にみられるとおり (この法案は下院歳入委員会—Ways and Means Committee—の貿易小委員会から提出された) 法案は必ずしも直轄の委員会から提議されるとは限らない。ただし、必ず所轄の委員会に送付されて、その審議を受けることにはなっている。また上下院それぞれにおいて同様の法案が提出審議されることが多いが、その場合は、最終段階で両院の合同委員会 (Conference) が設置されて調整が図られる。

3. 運輸省 (Department of Transportation—DOT)

米政府機関としては大統領および副大統領の補佐・執行機関 (Executive Office) が、それぞれ設けられている他に14の省があり (農務、商務、国防、教育、エネルギー、保健、住宅、内務、法務、労働、国務、運輸、財務、復員軍人、この他に閣僚級ポストとしては副大統領、USTR 代表、行政管理、予算局長、首席大統領

補佐官)、加えて73に及ぶ独立の政府機関が存在するが、海運に直接関係する省は当然のことながら運輸省—DOT である。

運輸長官以下の上位ポスト名は次のとおりである。

- 運輸長官 (Secretary—A. H.カード)
- 次官 (Deputy Secretary) 1名
- 次官補 (Assistant Secretary) 5名
 - 総括 (Administration)
 - 予算・企画 (Budget/Programme)
 - 政府・議会関係 (Governmental Affairs)
 - 政策・国際関係 (Policy & International Affairs)
 - 広報 (Public Affairs)
- 庁／局長 (Administrator) 8名
 - 連邦航空庁 (Federal Aviation Administration)
 - 連邦高速道路庁 (Federal Highway Administration)
 - 連邦鉄道庁 (Federal Railroad Administration)
 - 連邦地域交通庁 (Federal Transit Administration)
 - 海事庁 (Maritime Administration)
 - 高速道路安全庁 (National Highway Traffic Safety Administration)
 - 調査・開発庁 (Research and Special Programme Administration)
 - セントローレンス運河開発公社 (ST. Lawrence Seaway Development Corp.)

- 首席弁護士 (General Counsel) 1名
- 首席検査官 (Inspector General) 1名
- 沿岸警備隊司令官 (Commandant, US Coast Guard)

上記の中、次官を除く各ポストが日本の各省の庁長または局長に近い上級職と一般的に理解されており、その下にそれぞれ局次長、部長、副部長、課長に相当するポストが必要に応じて設置されている。その中、邦船社に関係のあるものは次のとおりである。

- 政策・国際関係担当次官補 (J.N.シェーン)
次官補代理 (Deputy Assistant Secretary) 3名
- 航空分析課 (Office of Aviation Analysis)
- 経済課 (Office of Economics)
- 国際運輸課 (Office of International Transportation and Trade)
- 企画・複合輸送課 (Office of Planning and Intermodal Policy)
- 運輸規制課 (Office of Transportation Regulatory Affairs)

例えば先般の84年 SHIPPING・アクト見直しの大統領諮問委員会の副委員長は後半このシェーン次官補が務めたし、先の日・欧・米海運会談の司会は上記国際運輸課が担当したことに示されるように DOT 内部ではこの局が邦船社にとってももっとも関係が深いと言える。ただしシェーン次官補はブッシュ大統領の規制緩和策 (Deregulation) の大号令を受けて運輸面の規制撤廃または緩和推進の旗頭であり、また船社側

より大手荷主筋に近いと言われており、米船社も警戒している存在である。

○海事庁（通称 MARAD）

本来補助金をはじめとし米船社助成を担当する機関で、かつてはむしろ商務長官の管轄下、独立の政府機関であったが、その後 DOT 内部に吸収、縮小された。しかし現在も米ソ間あるいは米中間等の二国間海運協定締結を担当したり、庁長が各国で講演したりで、対外的活動も行っている。

○沿岸警備隊（通称 Coast Guard）

90年油濁防止法（OPA 90）の実施面その他船舶・海技関係で邦船社とも関係が深いことは言うまでもない。

DOT 関係は以上のとおりであるが、この他の省の中、関係のあるものを省名のみ挙げてみると次のとおり意外と多い。

農務、商務、国防、法務、労働、国務、財務

4. 独立政府機関

前述のとおり、73の独立機関があるが、海運に直接的に関係があるものは次のとおりである。

○連邦海事委員会（Federal Maritime Commission）

FMC については今更説明を要しないところであるが、簡単に組織面のみ挙げておき

たい。

委員長（Chairman） 1名

委員（Commissioner） 4名

この下に審理局（Office of Administrative Law Judge）、法律顧問局（Office of the General Counsel）等6局が設けられている。

○州際通商委員会（Interstate Commerce Commission）

主として全米のトラック運送業、鉄道業の規制機関であるが、規制緩和がもっとも要請されている機関の一つで、FMC との合併が噂されることもある。

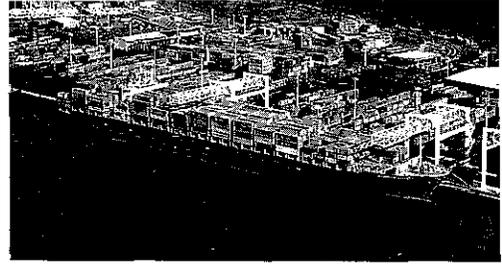
○労働関係調整委員会（National Labor Relations Board）

港湾その他の労働組合問題で関係あり。

○パナマ運河委員会（Panama Canal Commission）

以上頁数に限度もあるのでかけ足で海運関係の米国機関を並べてみたが、財政赤字圧縮のためにブッシュ大統領としては、一層の経費節減—規制撤廃、緩和を推進せざるを得ないが、他方周知のとおり選挙の年でもあるので、殊に政府機関の組織について今後大きく変わるのか、あるいは現状が維持されるのかなかなか読み難いとされている。

内外情報



▲シアトル港に停泊中のコンテナ船

1. 麻薬密輸防止問題
2. 米国およびカナダにおけるアジア・マイマイガ規制問題
3. 船員法の一部改正
4. 第100回船員制度近代化委員会の審議模様
5. 海上安全船員教育審議会水先部会の水先料金改訂等に関する答申
6. 物流EDI研究会の設立

1. 麻 薬 密 輸 防 止 問 題

「麻薬および向精神薬の不正取り引きの防止に関する国際連合条約（麻薬新条約）」は、昭和63年に採択され、平成2年11月に発効している。同条約によれば、商業輸送が不法な麻薬の運送に利用されることを防止するため、締約国政府と事業者間において取り決め（覚書の締結）を行ってもよいと規定されている。

一方、平成3年7月にロンドンで開催された先進国首脳会議（サミット）において、麻薬新条約の発効を評価するとともに、関税協力理事会（CCC）に対し、国際貿易・輸送業者団体との協力を強化することについて、次回サミット（本年7月ミュンヘンで開催）までに報告書の提出を要請する旨の経済宣言が採択されている。

このような状況の下、日本政府は、近く麻薬新条約を批准し、「麻薬及び向精神薬取締法等の一部を改正する法律」および「国際的な協力の下に規制薬物に係る不正行為を助長する行為等の防止を図るための麻薬及び向精神薬取締法等の特例等に関する法律」（平成3年10月5日公布）に基づき関係政省令（平成4年5月13日公布）を整備し、7月1日から施行することとしている。また、大蔵省関税局は、サミッ

トの経済宣言および麻薬新条約を実施するためには、関係業界との覚書の締結が不可欠であるとの判断にたち、1985年にCCCと国際海運会議所（ICS）との間で締結された「麻薬密輸防止のための覚書」を基に、関税局と事業者が締結すべき覚書の策定について、運輸省を通じ、関係業界の協力を要請してきた。

これを受けて、当協会では海務委員会を中心に昨年9月以来、大蔵省当局と覚書等の案文について、下記の方針のもとに検討を進めてきた。

- ① 本覚書の締結は任意であり、法的拘束力はないものとし、出来るだけ多くの船社が協力可能な内容とする。
- ② 国際的な麻薬密輸防止の観点から、外航船のみを対象とする。
- ③ 貨物、顧客、コンテナ・貨物追跡システムに関する海運会社の情報は、企業秘密事項もあり、提供には限度がある。
- ④ 乗組員や陸上職員に対する調査は、人権問題を生じさせないようにする。また、麻薬防止に関する研修は、経済的・時間的負担とならないようにする。
- ⑤ 船舶、ターミナル、保税地域への人、車両等

の立入制限は、船社のみで実行できないのみならず、物流を阻害する恐れがあり、他の関係産業との協調が必要である。

これらの考え方について、関係当局の理解が得られ、その結果、資料のとおり、大蔵省関税局長と当協会会長との間で締結する覚書案（付録―麻薬密輸防止のための協力に関するガイドライン……添付省略）が成案された。

本覚書への署名は、6月10日、大蔵大臣をはじめ、運輸省、通産省、外務省関係者列席の下、日本船主協会、定期航空協会、航空貨物運送協会および日本通関業会連合会の各代表者と大蔵省関税局長との間で行われる予定である。

覚書の締結を待つて外航会員各社に通知することとなるが、協力体制に賛同される会社が、連絡担当者等を示す必要な書類を提出することにより、本制度が正式にスタートすることとなる。

【資料】

覚 書 (案)

(平成4年6月)

- 麻薬密輸は、我が国の経済、社会、財政及び国民の安全並びに合法的な国際貿易に関係する全ての当事者の利益にとって有害であること、そして、一般商船やその積荷を利用して行われる可能性があること

- 麻薬密輸の増加に対処するため、税関が監視取締りの強化を必要としていること

そのような取締りの強化は、合法的貿易に従事している外航海運会社及びその関係者に対し、影響を及ぼす可能性があること

- 外航海運会社と税関との協力関係の強化が、麻薬密輸に対する取締りにおいて、税関にとって有意義なものであること

また、そのような協力関係は外航海運会社、その代理店及び顧客等合法的貿易に従事する全ての当事者にとっても有益なものであること

を認識のうえ、麻薬密輸防止のために大蔵省関税局と社団法人日本船主協会は次のとおり合意した。

- (1) 大蔵省関税局と社団法人日本船主協会との協力関係をさらに強化すること。
- (2) 税関と社団法人日本船主協会加盟の外航海運会社との協力関係の強化方法について共同して検討していくこと。
- (3) 税関及び外航海運会社が抱える課題と問題点の相互理解に努め、両者の有意義な情報交換を促進すること。
- (4) 外航海運会社と税関との協力に関するガイドラインを税関及び外航海運会社に対し周知徹底するよう努めること。

なお、この覚書及びガイドラインは法令に基づく義務を免除するものでないことを確認する。

2. 米国およびカナダにおけるアジア・マイマイガ規制問題

米国およびカナダ政府当局は、ロシアで大量発生し、特に針葉樹林に被害を与えているアジア・マイマイガ (Asian Gypsy Moth: AGM) が船舶により運び込まれるのを防止するため、去る2月25日規制措置を通達した。

その内容は、ロシア東方地域諸港に7月1日から

9月30日の期間入港した船舶 (ハイ・リスク船) を、本年4月1日から7月31日までの間、入港することを禁止するというものである。

当協会は、本通達入手後、海務委員会に AGM ワーキング・グループを設置し、直ちに関係船舶への影響を最小限に止めるため、関係情報の周知に努め

るとともに、該当船の調査を行った。その結果、ハイ・リスク船は59隻、このうち本年4～5月の配船予定船舶13隻を確認したが、いずれも転配等の対策が可能とされている。

これまで、北米地区事務局および各社代理店を通じて得た情報によれば、米国では6隻のロー・リスク船（10月1日から6月30日の間にロシア東方地域諸港に入港した船舶）が入港時に立入検査を受けたものの、支障なく入港している。

しかしながら、カナダでは、8隻のロシア船籍の穀物運搬船がハイ・リスク船として入港拒否されたほか、ロー・リスク船についても、穀物運搬船に重点を置いた検査が実施されている。その方法は、居住区周辺の清掃状況をチェックのうえ不適格の場合は船倉の検査が実施されている。また、現地では空中薬剤散布による防除作業も実施されている模様で

ある。

当協会は、両国の規制措置によりハイ・リスク船の入港が一律に禁止されれば、輸送サービスの円滑化が損なわれること、また、日本の運航者は本規制の実施に伴い、AGMに対する自主検査を実施していることを理由として、ハイ・リスク船であってもまず検査を実施し、その結果により入港を認める等の緩和措置が講じられるべきであるとの見解をまとめた。これを運輸省を通じ、米国およびカナダ両国政府当局の確認を要請している。

一方、本規制の動向について、日本貿易会および日本荷主協会に対し、情報を提供するとともに、理解と協力を要請している。

当協会としては、今後の両国政府の方針を踏まえ、マイマイガ対策マニュアルの作成等の方策を講ずることとしている。

3. 船 員 法 の 一 部 改 正

船員法の定員に関する規定を改めるとともに、労働時間等の規定の適用範囲を拡大することを内容とする改正法律案が衆参両院において、それぞれ4月24日および5月18日に可決され、成立した。

その概要は以下のとおりである。

- (1) 総トン数700トン以上の船舶の甲板部員の定員を一律に6名以上とする規定（第70条）を廃止する。
- (2) 船員の労働時間等の規定を総トン数700トン未満の小型内航船にも適用する。
- (3) 従来、小型船に乗り組む海員の労働時間および休日に関する省令（小労則）で規定していた、旅客船を対象とした労使協定による時間外労働を船員法で新たに規定する。
- (4) 船舶所有者が就業規則を作成するときは、定員を定めることとする。

今回の船員法の改正案は、船員の労働時間の短縮を目的として昭和63年に抜本的な改正が行われた際、労働時間等の適用範囲を総トン数700トン未満の小型内航船に拡大すること、および定員規定の見直しについては、内航船の運航実態等に及ぼす影響が大きいため、改めて平成元年10月に船員中央労働委員会に対し審議を求め、平成3年1月に答申を得て上程されたものである。

これにより、乗組員の定員は就業規則等により船舶ごとに定められるとともに、総トン数700トン未満の小型内航船にも労働時間等に関し、船員法の規定が適用されることとなり、平成5年4月1日より施行されることとなった。

なお、関係省令については、船員中央労働委員会で審議されることとなっている。

4. 第100回船員制度近代化委員会の審議模様

第100回船員制度近代化委員会は、平成4年5月28日に開催され、「第三次総合実験船によるP実験のまとめ」を承認した。また、第三次総合実験船のうちGMDSS制度を取り入れる実験船について、実験の内容の一部を変更することとし、これに伴う2隻の実験船の新たな実験実施方を承認した。

〈審議概要〉

1. 第三次総合実験船によるP実験は、32隻の実験船により平成3年7月から実施されてきたが、今般、その成果たる就労体制を各種船舶に適用することの妥当性が十分な隻数、船種、航路等において確認されたとの結論に達し、検証、確認された事項を「第三次総合実験船によるP実験のまとめ」として取りまとめ、これを承認した。(資料1参照)

なお、このまとめに基づく制度面の整備は、平成5年春の関係法令の改正により措置される予定であり、それまでの間、第三次総合実験船によるP実験の形態はそのまま継続されることになる。

2. 平成5年春までP実験の形態を継続する第三次総合実験船のうち、平成4年度中にGMDSSを取り入れる実験船について、実験の内容の一部を変更することを承認した。これは、新たな船舶通信制度においては通信関係業務の内容が大幅に変化することから、これに基づく運航士(通信長)および関連職員のより適切な就労体制について、平成4年度の実験として検討しようとするものである。

なお、平成4年度中におけるGMDSSの導入船として、下記5隻が予定されている。

せんちゅりーはいうえい5	自動車船
平 隆 丸	撒積船
紀 伊 丸	撒積船
松 浦 丸	撒積船

ありげーたーりばてい コンテナ船

3. GMDSSを取り入れて実験内容を変更しようとする第三次総合実験船は、新たに実験実施方を作成し、近代化委員会の承認を受けることとなるが、その第一陣として平成4年6～8月に実験を開始する「せんちゅりーはいうえい5」「平隆丸」の2隻の実験実施方が提出され、これを承認した。

方案に盛り込まれている基本的内容のうち運航士(通信長)の就労については、1航海目は従来以上の他職業務は行わず通信業務に従事し、2航海日、3航海日から船長判断によりそれぞれ2時間、4時間の範囲で航海当直等の業務にも従事するとされている。

4. 昭和58年6月策定の教育訓練実施方の一部を改訂し、第三次総合実験船についても教育訓練船として指定できるとすることとした。

これは、主として教育訓練対象船舶の減少に対応するためのものである。(資料2参照)

5. その他

① 平成5年春までの1年間P実験の体制を継続する第三次総合実験船の管理について、従来の実用船とほぼ同様の扱いとし、平成4年4月1日以降本船報告書の内容も簡略化のうえ半年ごとの提出とすることが事務局より報告され、これを承認した。

② これまで1名に限り承認していた第三次総合実験船における新卒者の乗船実習について、平成4年度から2名まで認めることとし、平成4年度には20隻の実績があったことが事務局より報告された。

③ 第三次総合実験船10隻のP実験乗船調査報告書が提示された。

【資料1】

第三次総合実験船によるP実験のまとめ

平成4年5月28日

船員制度近代化委員会

船員制度近代化委員会は、平成3年5月に「船員制度近代化計画（第三次）」に基づく第三次総合実験船によるD実験の結果をまとめたのを機会に、第三次総合実験船による実験とパイオニアシップ実験との整合を図り、「総合実験基本方案（その2）」を策定し、同方案に基づき総合実験（P実験）を実施することとした。

総合実験（P実験）については、昭和62年10月から開始されたパイオニアシップ実験及び平成2年6月からの第三次総合実験船による暫定的に実施されたパイオニアシップ実験の結果を踏まえ、平成3年7月より実験を開始して以来、十分な規模で実施されてきた。

P実験の成果たる就労体制を各種船舶に適用することの妥当性について確認できる段階に達したと判断されるので、当実験で検証、確認された事項を整理し、以下のとおりまとめを行った。

1. 実験の概要

(1) 船種、主たる航路

- コンテナ船12隻（北米西岸、北米東岸、豪州、欧州）、撒積船13隻（北米西岸、豪州、インド、南アフリカ、南アメリカ）、自動車船7隻（北米西岸、北米東岸、豪州、欧州・地中海、PG、西アフリカ）の計32隻にて行われた。

(2) 実験要員

① 運航部門

- コンテナ船（北米西岸、豪州）、撒積船船長・機関長、W/O資格を有した一航士・一機士・通信長、二・三航機級W/O2名又は1名、KW/O3名又は4名、の計10名体制がとられた。

- コンテナ船（北米東岸、欧州）、自動車船作業要員の観点よりバックアップ要員として二・三航機級W/O又はKW/O1名を加え10+1名体制がとられた。

② 生活部門

- 新たな航路・船種をも含め、全船においてKS1名体制がとられた。

(3) 設備

- 第三種近代化船の設備を有し、かつ、以下の設備要件を満たしている。
 - ・船橋ウイングにおける機関の遠隔操縦装置及び操舵装置
 - ・省力化された廃油処理設備
 - ・厨房作業効率化のための設備
 - ・セントラルストア
 - ・機関冷却水系への腐食防止対策

(4) B-1体制

- 日出～日没に拡大された。

2. 実験の結果及び評価

一航士・一機士・通信長のW/O資格の活用、船橋当直一元化設備、船橋ウイングにおける機関の遠隔操縦装置及び操舵装置、省力化された廃油処理設備、船内事務作業及び厨房設備の見直し等により、就労体制及び業務の効率化が図られ、実験全体として特に問題となる点はなかった。

① 要員構成

- コンテナ船10隻、撒積船6隻、自動車船5隻の計21隻の実験船において二・三航機級W/O2名、KW/O3名体制がとられ、また、コンテナ船2隻、撒積船7隻、自動車船2隻の計11隻の実験船において二・三航機級W/O1名、KW/O4名体制がとられたが、いずれの体制においても運航上支障となる点はなかった。
- 欧州・北米東岸航路に就航したコンテナ船4隻及び自動車船7隻の計11隻において、

二・三航機級 W/O 又は KW/O 1名をバックアップ要員とした体制がとられたが、バックアップ要員は運河通峡及び特殊作業等への作業要員の係わりであり、通常の入出港 S/B 作業及び航海当直への係わりはなく、運航上において運航要員10名体制の他の実験船と変わるところはなかった。

② 船内就労体制

- B-1 体制時における就労
 - ・ 時間帯を日出～日没の間に拡大し、大洋航海中は状況の許す限り B-1 体制がとられたが、運航上及び安全面において何ら問題なく定着していた。
 - ・ 4/8、16/20直の当直補助者も定常作業又は保守整備作業等へ部分的に係わることができ、より有効に活用された。
- 船長・機関長の実務への係わり
 - ・ 船長の航海当直等への係わりは休日付与時の代直（約4日/月）及びその他（約16時間/月）であった。
 - ・ 機関長の M ゼロチェック、機関運転維持作業及び保守整備作業等への係わりは休日付与時（約12時間/月）及びその他（約43時間/月）であった。
 - ・ いずれの係わりも船機長の自主的判断によるものであり、本来の職務に影響を与えるものではなかった。
- W/O (C/O)・W/O (1/E)・W/O (C/R) の W/O 資格の活用
 - ・ W/O (C/O) については、M ゼロアラームの初期対応のほか、船橋オペレーションセンター内の M ゼロチェック、船長又は W/O (1/E) の入直により機関室の M ゼロチェック、機関運転維持作業及び保守整備作業等にも係わった。
 - ・ W/O (1/E) については、荷役当直・

停泊当直への係わりはなかったが、ほぼ全船において主として休日付与時の航海当直（約4日/月）に係わった。

- ・ W/O (C/R) については、入出港 S/B 時の係わりのほか、荷役当直、停泊当直等にも係わった。
- ・ いずれも当直限定資格の範ちゅうにおける十分な係わりであった。
- E系 W/O の機関関係業務への係わり
 - ・ 航海当直が主体となっているが、B-1 体制時における当直補助者としてのほか、船長の航海当直へのバックアップ等により積極的に係わった。
また、一部の船ではバックアップ要員として係わった。
- 廃油処理作業
 - ・ 主として機関運転維持作業が行い、各船における処理システムは異なるものの十分な処理能力を有するとともに、省力化されており、問題なく処理されていた。
- 補給業務
 - ・ 食料積み込み、船用品積み込み及び補油作業等については、内地では支援員及び業者の活用、外地では運航要員の協力により行われ、停泊中の荷役当直業務、保守整備作業等に影響を及ぼすことなく実施されていた。
- 入出港 S/B 作業
 - ・ 入出港離着岸作業のピーク時において、オペレーションセンターより船尾/船首への要員の移動はあったが、船橋ウイングにおける機関の遠隔操縦装置及び操舵装置の活用により、船尾/船首の要員がそれぞれ3名ずつ確保された。
 - ・ コンテナ船及び撒積船におけるタグライン専用ウインチ、自動車船におけるサン

クンビットの使用頻度は港により差はあったが、S/B作業の省力化に役立っていた。

● KS 1名体制

- ・労働密度は高くなっているものの、船内業務及び事務作業の合理化・簡素化の結果、作業内容は厨房・調理給食業務が主体となるとともに、新食材の計画的活用や運航要員の協力等により、KS 1名体制が定着していた。
- ・特に欧州・北米東岸航路等においては、陸上支援員の活用等により生鮮食料品の保存対策について有効な措置が講じられた。

③ 船内職務分掌

● W/O、KW/Oの職務分担

- ・二・三航機級 W/O 2名、KW/O 3名体制及び二・三航機級 W/O 1名、KW/O 4名体制のいずれの体制においても、実験実施方案上の職務分担のほか、船内において各職ごとに詳細に文書化され職務分担が明確となっていた。

④ 陸上支援体制

● 労務支援

- ・労務支援は船種、航路により異なるが全船平均では8名が主要2港において約5日間派遣され、荷役当直、停泊当直、在船当番、Mゼロ当番・チェック、機関運転維持作業、外来者応接業務、厨房給食業務、船内事務作業、官庁関係手続業務等に従事し、効果的に行われた。

● 整備支援

- ・整備支援は作業内容等により異なるが全船平均では6名が主要2港において約5日間派遣され、効果的に行われた。
- ・一部の船においては一括公認の範ちゅう

で、内地各港間を支援員が乗船することにより、労務・整備支援（航海当直を除く）が行われ、より効果的であった。

⑤ その他

● 特殊作業

・ コンテナ船

内外地最終港出港時におけるラッシングチェックは全員で実施し、また、レフコンに関してはオペレーションセンター内のモニターも有効に活用されており、特に問題となる点はなかった。

・ 撒積船

ドラフトチェック、タンクサーベイ時には適宜要員を増員し、また、出港後の甲板洗浄作業時には適宜船長のバックアップにより航海当直者も作業に従事できる体制であり、特に問題となる点はなかった。

・ 自動車船

荷役資材の片付け作業、ホールド掃除作業時等については、バックアップ要員の活用、B-1体制時の当直補助者の活用、船機長のバックアップにより作業効率がアップされており、要員的にも運航上特に支障となる点はなかった。

● 欧州・北米東岸航路

- ・ パナマ・スエズ運河通峡及び欧州諸港間の就労については、一時的に労働密度が高まるが、バックアップ要員の活用、W/O (C/R)の資格活用により効率的な要員配置を行い、就労時間を偏ることなく、要員的にも運航上特に支障となる点はなかった。

3. 制度面の措置

実験の結果及び評価のとおり、P実験については順調な結果が得られており、当実験により検証された

事項に基づき、実行の可能性が確認された就労体制の導入を可能とするため制度面での措置について検討する必要がある。

なお、制度面での措置が講じられるまでは、当分の間、P 実験を継続するものとする。

【資料 2】教育訓練実施方案

新	現
1-2) 教育訓練船の要件 i) 機関区域無人化船であってMゼロ運転を行っている船舶 ii) 教育訓練を実施している期間中日本寄港間隔が4カ月程度以内であることが予定されている船舶 iii) 本船上における教育訓練に支障のない船舶(削除) 2. 教育訓練実施要領 1) 教育訓練対象者の規模 ① 近代化船以外：1隻当りの船舶 6名以内 ② 実 用 船： " 4名以内 ③ 第三次総合： " 2名以内 実験船	1-2) 教育訓練船の要件 i) 同 左 ii) 同 左 iii) 同 左 (実証船については実証実験開始後の船舶とする) 2. 教育訓練実施要領 1) 教育訓練対象者の規模 教育訓練船1隻当り、6名以内(実証船については4名以内)とする

(注) 変更部分のみ抜粋

5. 海上安全船員教育審議会水先部会の水先料金改訂等に関する答申

本年5月25日運輸省において第44回海上安全船員教育審議会水先部会(部会長 高橋全吉)が開催され、かねて運輸大臣より出されていた「水先料金の体系の見直し」および「水先料金の改訂」に関する諮問に対する答申(資料1参照)が出された。

本答申により、水先料金の改訂は、夜間割増料金適用にかかわる乗船前一定時間制度の廃止に伴う減収の補填分(2.3%)と実質増収分(2%)を含め、水先料収入が現行に比し4.3%増となるよう改訂されることとなった。改訂の方式は、基本額を引き上げる形で行われ、加算額の改訂はない。

運輸省は本答申を受けて本年7月1日実施のため水先施行規則の改正を行うこととなった。

なお当日は根本当協会会長の代理として金子水先

問題検討委員会委員長に出席願った。

【資料 1】

水先料金体系の見直し(中間答申)および水先料金の改定(答申)について

昭和62年3月31日付け運技第39号による諮問第25号のうち「水先料金体系の見直しについて」および平成4年3月26日付け運技第43号による諮問第30号の「水先料金の改定について」に関し慎重に審議した結果、下記のとおり結論を得たので答申する。

記

1. 「水先料金体系の見直し」の一部として、夜間割増料金適用にかかわる乗船前一定時間制度を廃止

- することが適当である。
2. 最近における諸経費の上昇を償い、かつ、上記1に基づき夜間割増料金適用にかかわる乗船前一定時間制度を廃止することに伴う減収を補てんするため、水先料収入が現行の水先料金による場合に比し約4.3%増となるよう基本額を引き上げることが適当である。
3. 上記制度改正および料金改定の実施時期は、平成4年7月1日とすることが適当である。

○ 乗船前一定時間制度について

夜間割増料金の適用方法の一つ。

水先人の事務所出発が夜間割増料金の適用される時間帯に行われた場合には、実際の乗船・きょう導が昼間料金の時間帯に行われる場合であっても、夜間割増料金を適用するという料金適用方法。

具体的には、この事務所出発時間の特定について、乗船時刻から一定時間(30分ないし100分程度)前の時点により特定し、この時点が夜間割増料金の適用される時間帯であれば、夜間割増料金を適用している。

【資料2】

今般の改定による水先料の具体的計算例

総トン数6万トン、喫水11メートルの船舶が浦賀水道を通過し、横浜大黒埠頭に接岸した場合の水先料は、次のとおり改定される。

1. 現行水先料

- イ. 横須賀水先区における水先料=177,046円
ロ. 東京湾水先区 // =130,840円

合計 =307,886円

2. 今般の改定後の水先料

- イ. 横須賀水先区における水先料=181,746円
ロ. 東京湾水先区 // =134,340円
合計 =316,086円

3. 水先料のアップ額および率

$316,086 - 307,886 = 8,200$ 円……アップ額
 $8,200 \div 307,886 \times 100 = 2.66\%$ ……アップ率

【資料3】

最近の水先料金改定実績

- 昭和56年7月10日 改定前水先料収入に比し、7.2%増となるよう改定した。
○昭和59年7月7日 改定前水先料収入に比し、5.3%増となるよう改定した。
○昭和63年7月1日 改定前水先料収入に比し、2.0%増となるよう改定した。
○平成元年4月1日 消費税導入に伴い、税相当額を付加するよう改定した。

【資料4】

海上安全船員教育審議会水先部会委員名簿

- ◎高橋 全吉 海上災害防止センター理事長
根本 二郎 日本船主協会会長
松本 信人 日本パイロット協会会長
碓井 康正 日本船長協会専務理事
小野寺駿一 日本港湾協会理事
吉野 穆彦 東京湾海難防止協会理事長

(注)◎印は、部会長

6. 物流 EDI 研究会 の 設 立

平成4年6月3日、物流業界としての電子データ交換規約の制定とネットワーク整備の具体化を目的

とする、物流 EDI 研究会の設立発起人会(資料1参照)が開催され、同研究会が設立された。

同研究会の設立に至る背景は次のとおりである。
 国連欧州経済委員会 (UN/ECE) では、1960年代より現在に至るまで、EDI(電子データ交換：複数の異業種企業間で情報を電子データとしてコンピュータ間で交換すること) のための調査・研究・開発活動が行われている。同委員会の貿易手続簡易化作業部会 (WP. 4) では、従来書類や電話で行われていた貨物・通関情報の交換をコンピュータ間で伝達処理するため (図1参照)、UN/EDIFACT (United Nations/Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport：行政、商業および運輸のための電子データ交換規則) と呼ばれる統一規則による、書式や記載内容の標準化作業が進められており、この開発、保守、普及等を国際的に推進するため、ラポーター (Rapporteur) と呼ばれる専門家を地域ごとに任命している。(現在は西欧、東欧、汎米、豪州/ニュージーランド、アジアの5地域/5名)

平成2年9月に開催されたUN/ECE第32回作業部会では、当協会情報システム専門委員会委員でもある伊東健治氏(日本貿易関係手続簡易化協会理事)が、わが国の所属するアジア地域担当のラポーターとして任命されており、現在その支援組織として、

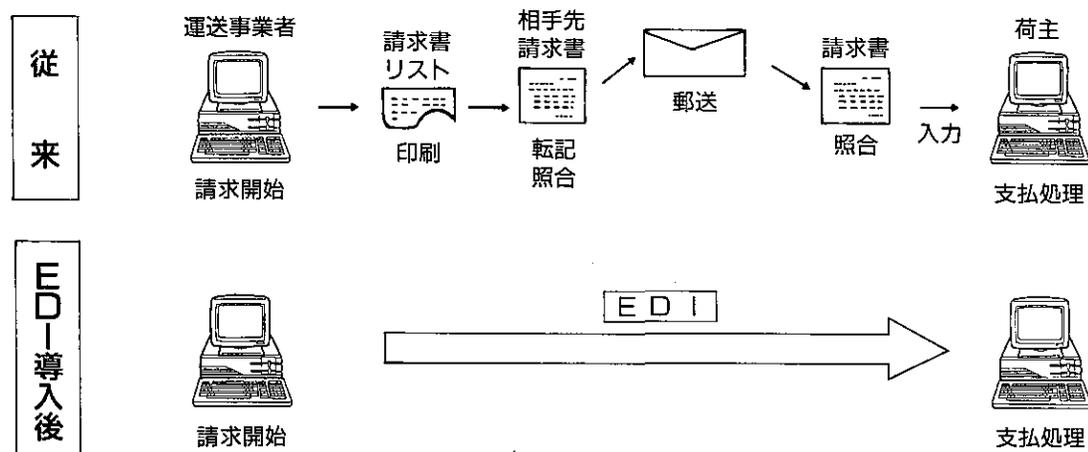
日本、シンガポール、韓国、台湾、中国による ASIA EDIFACT BOARD が設けられた。さらに同 BOARD の検討事項について各国国内レベルでの合意を形成するため、それぞれの国に国内委員会が組織され、わが国では EDIFACT 日本委員会が設立されている。

EDIFACT 日本委員会は、貿易、製造、流通、金融、運輸等の各分野から約50の団体および有識者で構成され、その審議を円滑に行うための組織として、同委員会の下に運営委員会および作業部会が設置されており、当協会は、EDIFACT 日本委員会を構成する分野別組織のうち、運輸業界の代表幹事として積極的にその活動に協力するとともに、当協会業務委員会、情報システム専門委員会ならびに同船積手続専門委員会、さらにその下部機構となる EDIFACT 研究会により本問題に対応してきた。

一方 EC では、すでに一部企業間で EDIFACT を使用した取引が開始されており、1993年の EC 統合後は EDIFACT が欧州の標準となることが確定している。また、米国についても、1995年ころから EDIFACT へ移行する方針が打ち出されており、今後 EDIFACT が世界的に急速に浸透することが予想されている。

こうしたことから、今後わが国においても、海運

【図1】 運賃請求書送付の例



業界をはじめとする国際物流業界が海外取引を続けていく上で、国際標準である EDIFACT を使用した物流 EDI が不可欠になることは将来確実な状況にあり、国連における標準化活動への積極的な参加を増大させていく必要があるとの意識が高まりつつある。

しかしながら、EDIFACT は特定の業種にかかわらない標準を指向しているため、輸送モード別の情報交換に対応した内容の整理・修正などが必要であり、こうした作業は国際機関・組織等と連携を保ちつつ、わが国政府・税関ならびに物流・荷主・金融業界が全体として取り組むことが望まれ、今般、行政・物流の実務関係者および EDI の専門知識を有する者による官民合同の体制を確立する必要がある、海運・港運・倉庫・海貨・陸運・航空貨物・荷主・金融などの関係業界ならびに省庁が参加する物流 EDI 研究会が、設立されることとなったものである。(図 2 参照)

6 月 3 日の設立発起人会では、役員を資料 2 のとおり選出し、設立発起人会のメンバーによって構成

される幹事会が設置された。さらに、幹事会の下に、EDIFACT 作業部会、港湾貨物情報ネットワーク作業部会、国内物流 EDI 作業部会の 3 種の作業部会が設置され、平成 4 年度の事業計画(資料 3)が決定された。また、事務局は、財団法人物流技術情報センターに置かれることとなった。

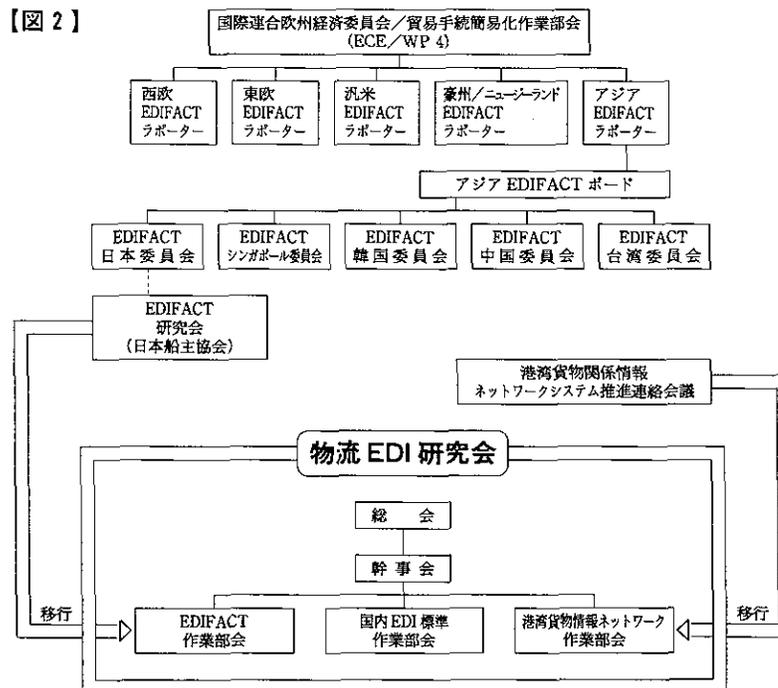
当協会では、前述のとおり、これまで EDIFACT 研究会を設置して本問題に対応してきていたが、これを発展的に解消して物流 EDI 研究会に引き継ぐとともに、その活動に積極的に協力し、会員会社の参加を推進していく方針である。

【資料 1】

物流 EDI 研究会発起人(順不同)

- 社団法人 日本船主協会
- 日本郵船株式会社
- 日本内航海運組合総連合会
- 株式会社 ブルーハイウェイライン
- 日本海運貨物取扱業会

【図 2】



株式会社 石川組
社団法人 日本倉庫協会
三菱倉庫株式会社
日本通運株式会社
社団法人 日本港運協会
株式会社 住友倉庫
三井倉庫株式会社
社団法人 日本冷蔵倉庫協会
株式会社 ニチレイ
五十嵐冷蔵株式会社
SHIPNETS センター
社団法人 全日本航空事業連合会
日本航空株式会社
社団法人 日本インターナショナルフレイト
フォワーダーズ協会
株式会社 大森廻漕店
社団法人 全国通運連盟
株式会社 丸運
全国通運株式会社
日本貨物鉄道株式会社
社団法人 全日本トラック協会
株式会社 日立物流
ヤマト運輸株式会社
社団法人 航空貨物運送協会
株式会社 郵船航空サービス
社団法人 日本海事検定協会
財団法人 物流技術情報センター

【資料2】

物流EDI研究会役員

会長

齋藤 忠夫 東京大学工学部教授

幹事長

芳野 幸男 物流技術情報センター理事長

EDIFACT 作業部会座長

近藤 尚武 日本郵船業務企画部長
港湾ネットワーク作業部会座長
圓川 隆夫 東京工業大学工学部教授
国内 EDI 作業部会座長
相田 仁 東京大学工学部助教授
港湾ネットワーク・国内 EDI 作業部会副座長
大塚 英作 横浜国立大学経営学部助教授

【資料3】

平成4年度「物流EDI研究会事業計画」

物流分野における電子データ交換(EDI)の調査研究および普及促進を図るため、研究会幹事会の下に下記作業部会を設置し、調査研究を行うとともに、その普及活動を実施する。

(1) EDIFACT 作業部会

国際貨物輸送における EDIFACT の活用推進を図るため、EDIFACT 日本委員会の運輸メッセージ開発ワーキンググループとして、所用の活動を実施する。

本年度は、国際海上貨物輸送の手続きと標準メッセージ等の分析を中心に活動する。

(2) 港湾貨物情報ネットワーク作業部会

港湾貨物情報の EDI 化を進めるため、共同利月型 EDI ネットワークの整備と取引手続きの改善等について検討する。なお、本作業部会は、日本貿易関係手続簡易化協会の EDI 制度手続簡易化特別委員会の作業部会としても機能する。

本年度は、港湾貨物情報にかかわる手続きと既存ネットワークの今後の課題等について整理する。

(3) 国内物流 EDI 標準作業部会

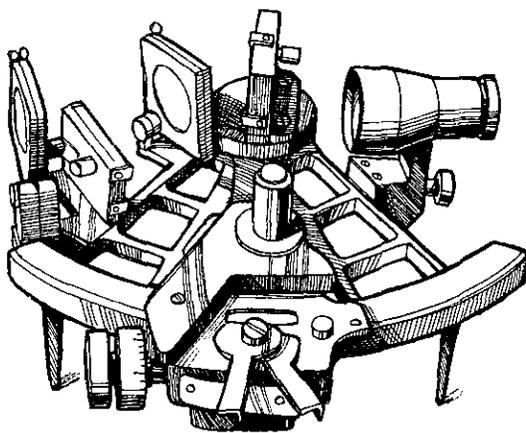
国内物流情報の EDI 化を進めるため、国内物流業界のための標準的な EDI 規約を策定する。

本年度は、国内物流の手続きの分析等を中心に活動する。

コンピューター技術が進んでも、 六分儀は海の男の心のシンボル。

周囲は見渡す限りの大海原。目印も何もない海の上で、船の位置を知るには、現在ではレーダーや人工衛星の電波をコンピューターで処理する最新の技術が使われている。

しかしこうした装置がなかった時代は、まさに「天に頼る」しかなかったわけで、太陽や星を見て船の位置を知る「天測」が、現在位置を知るための唯一の技術だった。そこで活躍したのが「六分儀」で、紀元前150年ころに、ギリシャの天文学者ヒッパルコスが発明したアストロレイブという



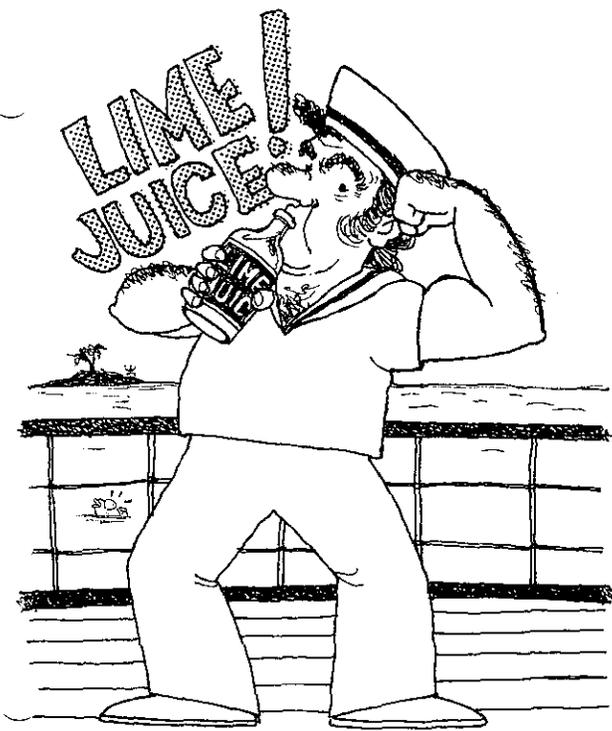
ものがその起源。長い間、天文用と航海用の測定器として使用されてきた。特に航海専用として数多くのものが工夫され、素材や精度の改良が進んだが、原理的には、最初のものともまったく変わっていない。誕生したとき、すでに完成された道具だったのである。

六分儀は、現在も法定備品として必ず船に設置されているが、電子技術が発達した現在では実際に使用する道具というより、むしろ海運の伝統を示すシンボルとして船乗りの心の中に生きているといえよう。

船乗りを壊血病から救った 英国海軍特製ライムジュース。

大航海時代の帆船による長期航海では、多くの乗組員が壊血病で倒れた。しかし、当時の医学知識では、これは防ぎようのない船乗りの宿命とあきらめるしかなかった。壊血病の原因が、単なる食糧不足によるものではなく、ビタミンCの欠乏によるものであることを発見したのは、スコットランドの医師ジェームズ・リンド。1747年になってからのことである。

この発見を最初に生かしたのはキャプテン・クックだった。2度目の世界一周航海に出帆するとき、ライム果や塩漬け野菜などを十分に積み込ませ、その結果、壊血病による死者はたった1名に



過ぎないという好成績を残した。

このため英国海軍では、1795年以降、それまでのラム酒やワインに代え、乗組員にライムジュースを強制的に飲ませるようにしたところ、壊血病の悩みはほとんど解消されたという。それ以後、英国の軍艦や商船、またはその乗組員のことを「ライム・ジュースラー」または「ライミー」と呼び習わすようになり、このニックネームは現在も使われている。

シェアは90%以上、 チップ輸送は日本海運の独壇場。

新聞、雑誌、書籍、ポスターなど文化の分野から、包装紙や段ボール、ティッシュペーパーなど暮らしの分野まで、紙は私たちにとってなくてはならない重要物資だ。

その原料となる木材チップは、マッチ箱の半分くらいのサイズに切り刻まれた木片で、現地の工場では原木を大型のシュレッターでカットしたもの。木材の状態では運ぶよりも、この方がはるかに輸送効率が高いため、わが国に輸入される製紙用木材のほとんどが、チップとして輸入されている。

ところでこのチップを運ぶチップ専用船、世界で活躍している約100隻のうち90%以上が日本の海運会社によって運航されている。現在、外国の会社が運航しているものも、ほとんどが、かつては日本の会社に所属していたもので、チップ輸送は、まさに日本海運の独壇場といったところ。これは世界のチップの海上輸送の90%以上が日本向けのためだ。

米国に次いで世界第2位の紙類生産高を誇る日本は、その原料の多くは海外に依存せざるをえない。紙のない生活などもはや考えられない現代社会に生きる私たち。その暮らしを支えて、チップ専用船は、今日も世界の海で活躍している。

海運日誌 (5月)

8日 運輸省海上技術安全局が発表した4月分の新造船建造許可実績によると、21隻、50万4,750%で、大型コンテナ船、フェリー、冷凍船のまとまった受注があり、契約船価は約1,200億円と高水準となった。

11日 11日から3日間にわたり開催された第15回日本カナダ経済人会議の石炭小分科会の席上、日本船社代表はカナダ側に同国政府が4月より実施したマイマイガ検査規則を緩和するよう要請した。

13日 日本製紙連合会輸送小委員会はチップ輸送の現状と中期見通しをまとめた。それによると、92年のチップ輸送量は紙パ業界の不況を反映し、前年比2.5%マイナスの見込みとなった。一方、96年のチップ専用船必要量は92年の60隻から94隻に増えるとの試算を明らかにした。

18日 大蔵省は4月の貿易統計(通関ベース)を発表した。それによると、輸出総額から輸入総額を差し引いた貿易黒字額は71億6,300万ドル(前年同月比13.4%増)となった。

◎ 船員法の定員に関する規定を改めるとともに労働時間等の規定の適用範囲を拡大することを内容とする船員法改正法案が参議院において可決、成立した。(P.20内外情報3参照)

◎ 日本タンカー協会は92年4月1日現在における1万%以上の日本籍外航タンカー(LNG船、LPG船、兼用船含む)保有状況を発表した。それによると、100隻、1,313万4,000%で、昨年同期に比べ2隻、44万9,000%減少した。

22日 外航海運大手5社は92年3月期決算発表を行

った。それによると、日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船の3社は円高による運賃収入の目減りを吸収、定期船部門の好調な荷動きに支えられ増収を確保した。一方、ナビックスライン、昭和海運の2社は不定期船、タンカー市況の軟化に伴い減収となった。5社全体では前期を上回る収益を確保した。

◎ 運輸省は「船舶からの大気汚染問題検討会」を開催し、船舶からのNO_x(窒素酸化物)、SO_x(硫黄酸化物)排出の影響などの検討を行った。

26日 運輸省・海運団体等を中心とする「日本人船員の確保・育成推進会議」は優秀な日本人船員の確保と育成を目指した当面の活動計画をまとめた。それによると、広報活動を中心に、船員教育機関や海事団体が行う行事・事業を推進会議が支援する態勢を整えるとしている。

27日 当協会はアジア船主フォーラムでの合意に従い、最近のマラッカ・シンガポール海峡での海賊行為の激増に対しASEAN 6カ国政府が緊急に適切な対策を講ずるよう要望する内容の声明を発表した。

28日 「国際海上物品運送法の一部を改正する法律」(ハーグ・ウィスビールール批准のための国内法)が成立した。

5月の対米ドル円相場の推移

高 値	128.25円(29日)
安 値	133.20円(1,11日)
平 均(月間)	130.57円

(注) 銀行間取り引きによる

5月定例理事会の様様

(5月27日、日本船主協会役員会議室において開催)

広報委員会関係報告事項

1. 平成4年度の広報事業計画について

平成4年度の広報活動方針については、昨年10月理事会の了承を得たとおり、日本海運の役割や重要性について広く国民各層の理解を深め、わが国海運業の社会的位置付けを明確にするとともに、リクルートを意識しながら海運業を明るく身近なものと感じられるようイメージアップを図ることとしている。

特にその一環として、海運業のステイタス向上を図るため、国民との接点となる国民の祝日「海の日」の制定を推進することとし、当協会の広報活動はもとより、推進会議を通じて広く世論の盛り上げに努めることとしている。

このような方針に基づき、平成4年度においては、次のような事業を中心に活動を行うこととしている。

- (1) テレビ広報では、世界の港を紹介しながら、貿易上の日本とのかかわりから日本海運の役割を説明する。
- (2) 海の記念日関連広報
 - ① 7月19日夜東京渋谷のNHKホールで、海の記念日前夜祭「海のシンフォニー・ファミリーコンサート」を開催する。
 - ② 海の記念日を中心に、東京JR新宿駅東口に大写真パネルを掲示し、日本海運の役割と海

の日祝日化の広報を行う。

- ③ 7月22日に客船「飛鳥」に親子150組300人を招待し、横浜港から4時間の東京湾内クルーズを行い、航行する船を見せる。
- ④ 全国主要都市で、文庫本用ブック・カバーを配布し、日本海運の役割と、海の日祝日化のPRを行う。

(3) 国民の祝日「海の日」制定の推進

推進会議の幹事団体および事務局として、本活動を積極的に進めていくとともに、各社の社内報7月号で本活動を紹介してもらうこと、各社の広報活動(広告など)で“7月20日海の記念日を国民の祝日「海の日」に”という文言を入れてもらうようにする。

(4) その他の事業

従来同様、経済誌による広報、学校・学生向け広報、PRパンフレットによる広報、海運講習会などを行うとともに、海運広報に関するアドバイザー組織として、専門家や文化人による「海運広報懇談会」を設けて広く意見を聴き参考に資する。

2. 国民の祝日「海の日」制定推進会議の活動状況について

3月の理事会で報告した後、連合参議院星川代表、鈴木東京都知事、鳩山文部大臣、塩川自治大臣に要望した。また海事振興連盟が本問題に積極的に取り組んでおり、5月13日に正副会長会議が開催されたので、それに先だち副会長や事務総長を往訪し本件に関する決議の採択を要望したところ、6月3日に臨時総会を開き決議の採択が行われることとなった。

船協だより

推進会議では、発起人7団体の他、日本内航海運組合総連合会など5団体を幹事団体に加え組織を強化し、海事振興連盟の決議を契機に、全国の主要な商工会議所、港湾管理者に要望するとともに、地方議会で意見書を採択してもらうよう働きかけるなど、活動を全国的に拡大することになっている。

現在参加団体は74団体であり、さらに対象を広げて呼びかけを行う一方、バックアップグループとしては、文化人で組織されている「海洋人の会」を母体にしてその拡大強化を図っている。

本年度の活動としては、7月19日に明治丸のある東京商船大学で午前中推進会議の総会、海洋人の会の総会、チビッコ写生会を開き、正午より全体で国民の祝日「海の日」推進大会を開き、推進会議や海洋人の会が採択した決議をマスコミに発表して、広く国民にアピールすることになっている。

また全国各地の海の旬間行事において、横断幕または立看板、ポスター、パンフレットでPRするべく準備を進めている。

なお、推進会議参加団体の機関誌7月号で本活動を紹介してもらうよう働きかける。

国民の祝日「海の日」制定要望先

1. 要望書提出先（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20日 坂本 幸一 総理府内閣審議官
2月25日 森 喜朗 自由民主党政務調査会会長

- 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
4月1日 星川 保松 連合参議院代表
4月3日 鈴木 俊一 東京都知事（全国知事会会長）
5月15日 鳩山 邦夫 文部大臣
5月20日 塩川正十郎 自治大臣
（予定）宮澤 喜一 内閣総理大臣、自由民主党総裁
中村正三郎 環境庁長官
渡部 恒三 通産大臣

2. 海事振興連盟関係要望書提出先

- 5月8日 加藤 六月 副会長（自由民主党）
増岡 博之 副会長（ ）
原田昇左右 事務総長（ ）
和田 一仁 常任理事（民社党）
5月12日 浅井 美幸 副会長（公明党）
井上 普方 副会長（日本社会党）

平成4年第52回海の記念日を中心とする活動計画

7月13日（月）～20日（月）

船協だより

○日本船主協会主催
大写真パネル等によるPR
於、JR新宿駅東口

7月17日(金)

12:00~

○日本船主協会・全日本海員組合共催
「海の歌コンサート」
於、JR新橋駅前広場

7月19日(日)

10:00~14:00(予定)

○海の日制定推進会議主催
推進会議総会ならびに明治丸写生会
於、東京商船大学 明治丸広場

18:00~20:00

○日本船主協会主催
海の記念日前夜祭・ファミリーコンサート
於、東京渋谷NHKホール

7月20日(月)

10:30~12:50

○海の祭典実行委員会主催
第7回海の祭典記念式典および祝賀会
於、仙台市

17:00~(予定)

○日本船主協会など4団体共催
第52回海の記念日祝賀会
於、東京パレスホテル

7月20日(月)~31日(金)

○海の旬間推進委員会主催
第20回海の旬間行事
於、全国各地

7月22日(水) 14:00~17:30

○日本船主協会・日本外航客船協会共催
親子の東京湾クルーズ
於、外航客船「飛鳥」(横浜港発着)

◎ブック・カバーによる広報

7月10日~7月末

全国八大都市の主な書店

業務委員会関係報告事項

1. 「物流EDI研究会」の設立について
(P.26内外情報6参照)

港湾委員会関係報告事項

1. 第44回海上安全船員教育審議会水先部会の模様について
(P.25内外情報5参照)

海務委員会関係報告事項

1. 麻薬密輸の防止に関する覚書の締結について
(P.18内外情報1参照)
2. 米国・カナダにおけるアジアマイマイガの規制問題について
(P.19内外情報2参照)

労務委員会関係報告事項

1. 船員法の一部を改正する法律の成立について
(P.20内外情報3参照)
2. 20条問題小委員会について

船協だより

(本誌1992年4月号P.33内外情報4参照)

望について

要旨：本誌1992年3月号P.34参照

国際委員会関係報告事項

1. 第1回アジア船主フォーラムの様式について
(本誌1992年5月号P.4海運界の動き1参照)

外航船舶解撤促進特別委員会関係報告事項

1. 船舶解撤問題共同検討委員会について
(本誌1992年5月号P.7海運界の動き2参照)

会員異動

○入会

平成4年3月1日付
英雄海運株式会社(京浜地区所属)

○合併

平成4年4月1日付
エヌケーケー物流株式会社(京浜地区所属)
旧社名 芙蓉海運株式会社
旧社名 日本鋼管鉄鋼倉庫株式会社(非会員)
平成4年6月1日現在の会員数166社
(京浜107社、阪神45社、九州14社)

陳情書・要望書等(5月)

宛先：文部大臣、自治大臣
小樽商工会議所会頭、札幌商工会議所
会頭
件名：国民の祝日「海の日」制定に関する要

海運関係の公布法令(5月)

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律(法律第38号、平成4年5月6日公布、国際海事機関が平成3年7月4日に採択した1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約附属書Iの改正が日本国について効力を生ずる日から施行)

- ㊦ 船員法の一部を改正する法律
(法律第59号、平成4年5月22日公布、平成5年4月1日施行)

- ㊦ 郵政官署において取り扱う厚生年金、船員保険年金等、国民年金及び労働者災害補償保険金等の支払いに関する省令等の一部を改正する省令(郵政省令第27号、平成4年5月29日公布、即日施行)

国際会議の開催予定(7月)

第38回航行安全小委員会
6月29日～7月3日 ロンドン

日・台船主協会会談
7月4日 台北

船協だより

会議日誌（5月）

- | | | | |
|-----|----------------------------|-------|--|
| 8日 | 特殊貨物小委員会
啓水会
船員経理研究会 | 保船幹事会 | |
| 11日 | 政策幹事会 | 20日 | オペレーター部会 |
| 12日 | オーナー部会
財務幹事会
海務研究会 | 21日 | 港湾委員会
総務幹事会
港湾協議会委員会
危険物小委員会 |
| 13日 | 広報幹事会
電波研究会 | 22日 | 港湾対策幹事会 |
| 14日 | 調査統計委員会
新造船幹事会 | 25日 | 広報幹事会
月報編集会議 |
| 15日 | 啓水会 | 26日 | 労務委員会／同専門委員会合同会議 |
| 18日 | 海務幹事会 | 27日 | 定例理事会
常任理事会／政策委員会合同会議
総務委員会
労務懇話会 |
| 19日 | 海務委員会／同専門委員会合同会議 | 29日 | 大気汚染防止委員会
啓水会 |

「神戸まつり」への参加

去る5月17日(日)「第22回神戸まつり」のおまつりパレードに「若人よ海に・海の記念日を国民の祝日に」などをキャッチフレーズとして海事産業の重要性を市民にアピールすべく海運界として初めて参加した。

これは、全日本海員組合が主唱、当協会、日本内航海運組合総連合会、神戸海事広報協会、神戸旅客船協会が協賛し、玉津中学校のブラスバンドを先頭に、日本海洋少年団員が手旗信号旗を携えて続いた。さらに神戸商船大学生が制服に身を固め帆船型のみこしをかつぎ、最後にコンテナ船をイメージしたフロートにミス・マルレイナ3名とシー・クイーン5名、現役船員も制服姿で乗車、総勢241名

がパレードした。

その模様は地元 UHF サンテレビで終日放映された。



海の記念日前夜祭「海のシンフォニー ファミリーコンサート」を開催

7月20日が海の記念日と制定されて今年で52回目を迎えますが、当協会では昨年にひきつづきこの前夜祭としてNHKホールにおいて第2回「海のシンフォニーファミリーコンサート」を開催します。

コンサートは2部構成で第1部クラシック、第2部をポピュラー音楽や童謡とし、スメタナの交響詩「モルダウ」、「われは海の子」、「海のメドレー」など『海』をテーマにした曲を中心にお届けします。

今回は、テレビや映画音楽、CMと幅広いジャンルで活躍中のピアニスト羽田健太郎さん、さわやかな歌声の森みゆきさん、そして東京放送児童合唱団等をむかえ、昨年同様、家族そろって楽しんでいただける内容となっております。また会場のロビーには貨物船や豪華客船のモデルシップとさまざまな船の写真パネルを展示して入場者にご覧いただくことにしております。

このコンサートに3,000名様をご招待致します。ご希望の方は、下記要領にてお申し込み下さい。応募者多数の場合は抽選とさせていただきます。

〔日 時〕 7月19日(日) 開場17:00 開演18:00

〔会 場〕 NHKホール (東京・渋谷)

〔出演者〕 お話・ピアノ／羽田健太郎
指揮／ミルトン・クロツツ
歌・司会／森みゆき
管弦楽／東京シティ・フィルハ

ーモニック管弦楽団

合唱／東京放送児童合唱団

〔締切り〕 7月1日(水)必着

■お申し込み・お問い合わせ先

〒102 東京都千代田区平河町2-6
-4 (海運ビル)

社団法人 日本船主協会

「海のシンフォニーファミリーコンサート」係

TEL 03-3264-7181

■お申し込み方法 (会員会社、海事関係機関、船協月報講読者用)

官製はがきに郵便番号・住所・氏名・会社名など所属機関名・電話番号・ご希望の家族人数とそれぞれの年齢を明記の上、お申し込み下さい。なお、6歳未満のお子様のご同伴ならびにご入場はご遠慮願います。

主催／(株)日本船主協会

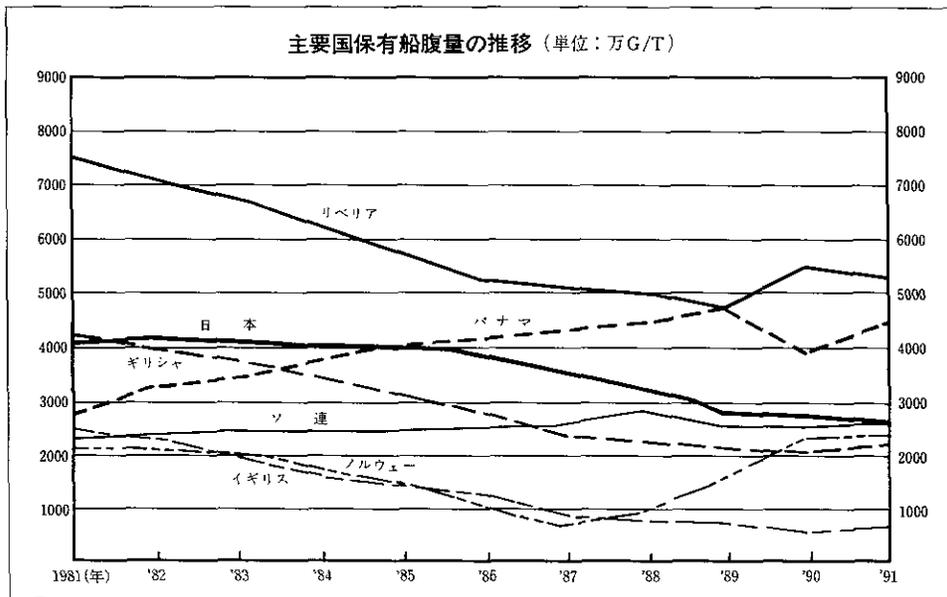
後援／運輸省 日本放送協会



▲羽田健太郎氏

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(ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/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(ツパロン/日本・ツパロン/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	1,749	
	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
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	335	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
1990	149	5,930	18	788	83	3,493	13	521	103	4,412	0	0	186	7,905	13	521

(注) ①運輸省海上技術安全局発表の主要工場における2,500G/T以上の船舶。
 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	1985		1986		1987		1988		1989		1990		1991	
	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	871 ▲ 6.3	958 10.0	970 1.3	1,042 7.4	1,120 7.5	1,190 6.3	1,200 0.8						
	石油製品	288 ▲ 3.0	305 5.9	313 2.6	325 3.8	340 4.6	336 ▲ 1.2	323 ▲ 3.9						
	計	1,159 ▲ 5.5	1,263 9.0	1,283 1.6	1,367 6.5	1,460 6.8	1,526 4.5	1,523 ▲ 0.2						
乾貨物	鉄鉱石	321 4.9	311 ▲ 3.1	319 2.6	348 9.1	362 4.0	347 ▲ 4.1	352 1.4						
	石炭	272 17.2	276 1.5	283 2.5	304 7.4	321 5.6	342 6.5	360 5.3						
	穀物	181 ▲ 12.6	165 ▲ 8.8	186 12.7	196 5.4	192 ▲ 2.0	192 0.0	180 ▲ 6.3						
	その他	1,360 3.0	1,370 0.7	1,390 1.5	1,460 5.0	1,525 4.5	1,570 3.0	1,610 2.5						
計	2,134 3.3	2,122 ▲ 0.6	2,178 2.6	2,308 6.0	2,400 4.0	2,451 2.1	2,502 2.1							
合計	3,293 0.0	3,385 2.8	3,461 2.2	3,675 6.2	3,860 5.0	3,977 3.0	4,025 1.2							

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1991」による。②1991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	1987年			1988年			1989年			1990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	160.5 ▲ 2.1	16.7	166.9 4.0	16.0	178.0 6.6	15.7	195.5 9.8	16.6			
	石油製品	41.8 28.2	13.4	45.8 9.6	14.1	49.2 7.2	14.7	47.5 ▲ 3.5	13.6			
	計	202.3 2.9	15.8	212.8 5.1	15.6	227.2 6.8	15.5	243.1 7.0	15.9			
乾貨物	鉄鉱石	112.0 ▲ 2.8	36.2	123.4 10.2	35.5	127.6 3.4	35.7	124.8 ▲ 2.2	35.7			
	石炭	92.6 1.4	34.0	104.2 12.5	34.3	104.9 0.7	33.3	107.5 2.5	32.1			
	穀物	32.6 2.2	17.9	32.7 0.3	16.7	31.7 ▲ 3.0	16.3	31.7 0.0	16.3			
	その他	235.7 4.8	17.0	258.3 9.6	17.7	262.4 1.6	17.0	262.4 0.0	16.7			
計	472.9 2.1	21.7	518.6 9.7	22.5	526.7 1.6	21.9	526.5 ▲ 0.0	21.5				
合計	675.1 2.3	19.5	731.4 8.3	19.9	753.8 3.1	19.5	769.5 2.1	19.4				

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

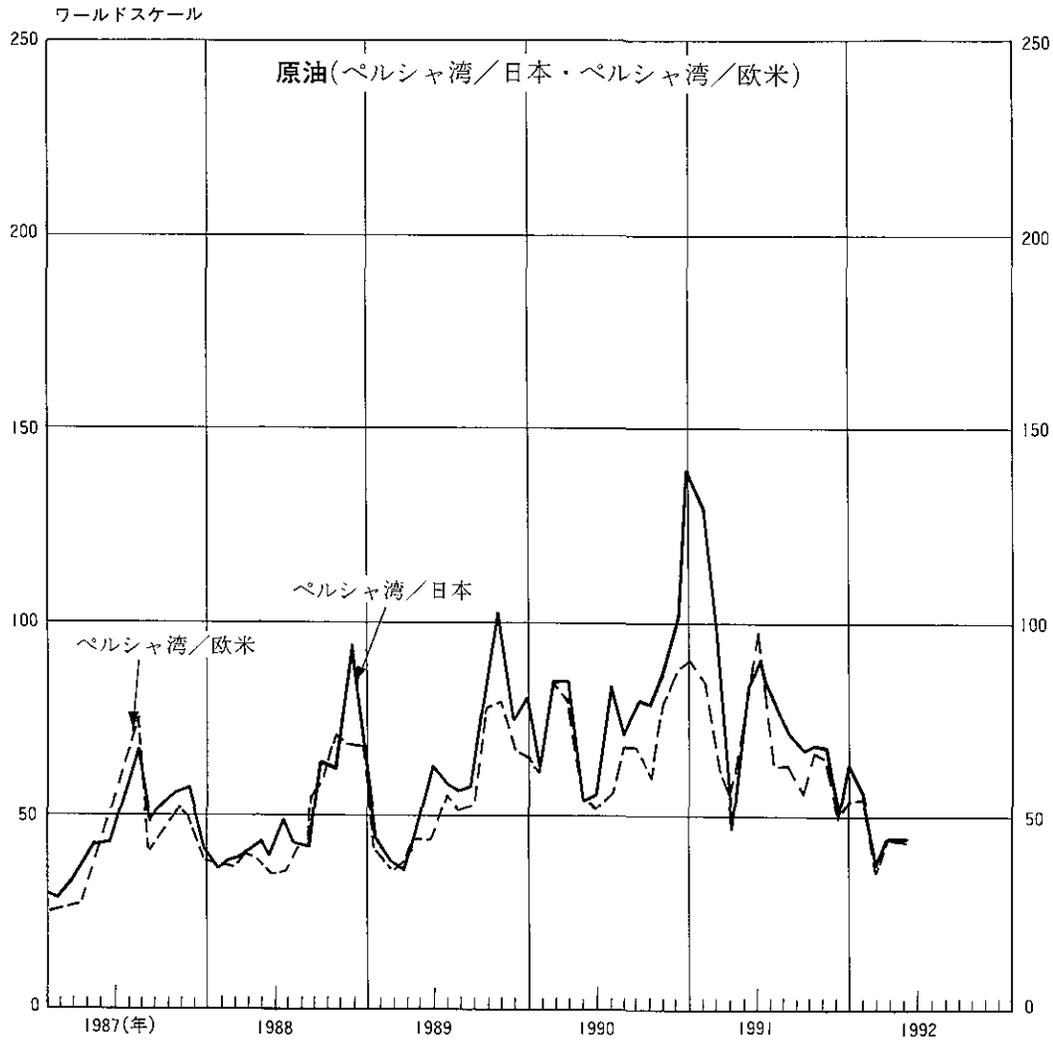
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船		
	シングル 航 海	連続航海	合 計	品 目 別 内 訳							Trip	Period	
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他			
1987	148,954	10,515	159,469	60,398	34,011	43,844	1,091	4,463	5,040	107	99,710	23,321	
1988	133,652	4,559	138,211	53,027	26,794	43,909	529	3,694	5,369	330	93,307	25,258	
1989	116,335	3,373	119,708	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161	
1990	129,177	3,091	132,268	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326	
1991	125,502	2,462	123,040	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131	
1991	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
1992	12	9,658	244	9,902	2,694	3,070	3,709	24	240	144	21	5,794	1,002
	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
	3	16,222	955	17,177	4,487	5,934	6,206	26	171	244	109	6,798	1,513
4	11,342	214	11,556	3,299	3,881	3,825	81	219	241	10	6,992	1,380	

(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。

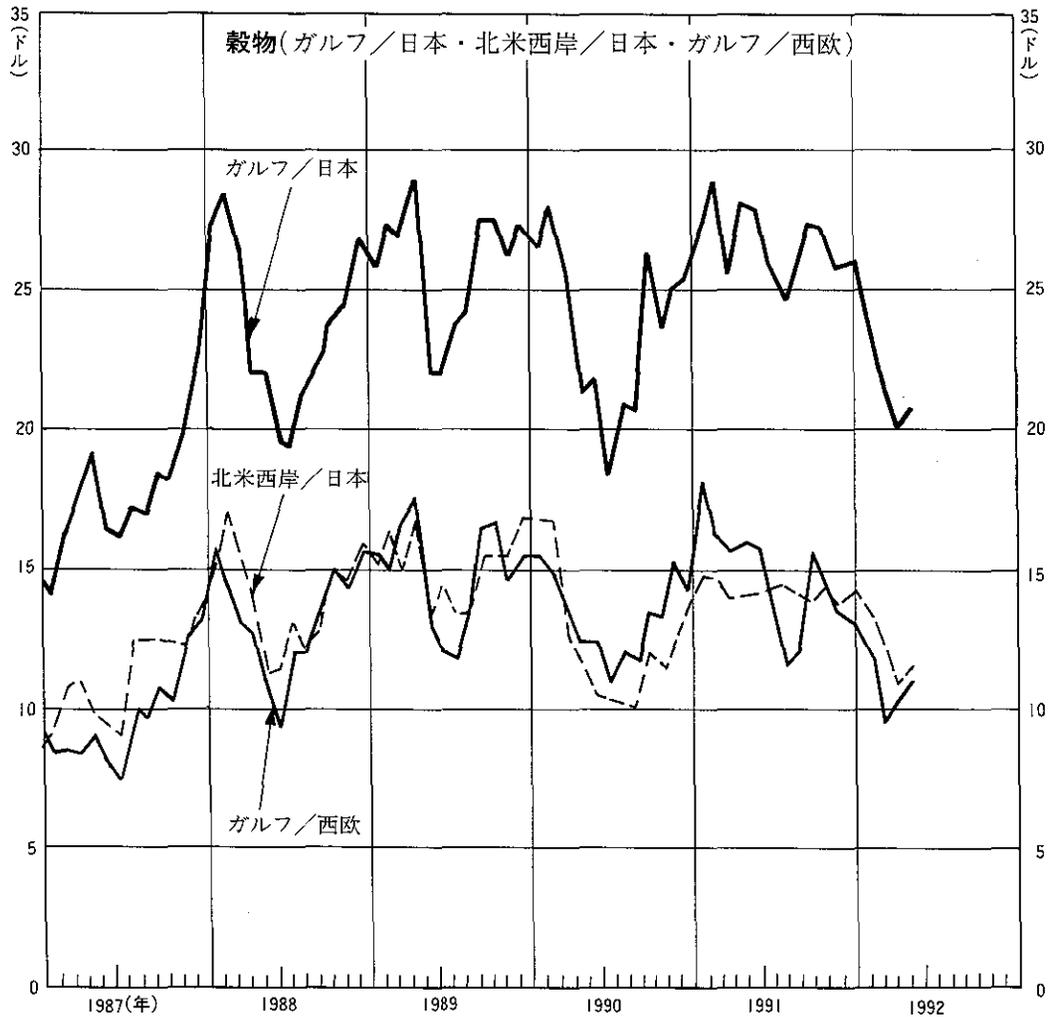
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	45.00	33.50	82.50	49.50	52.50	35.00	45.00	31.00
5	52.50	48.50	87.50	35.00	45.00	42.00	56.00	45.00	73.75	45.00	44.50	35.00
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。

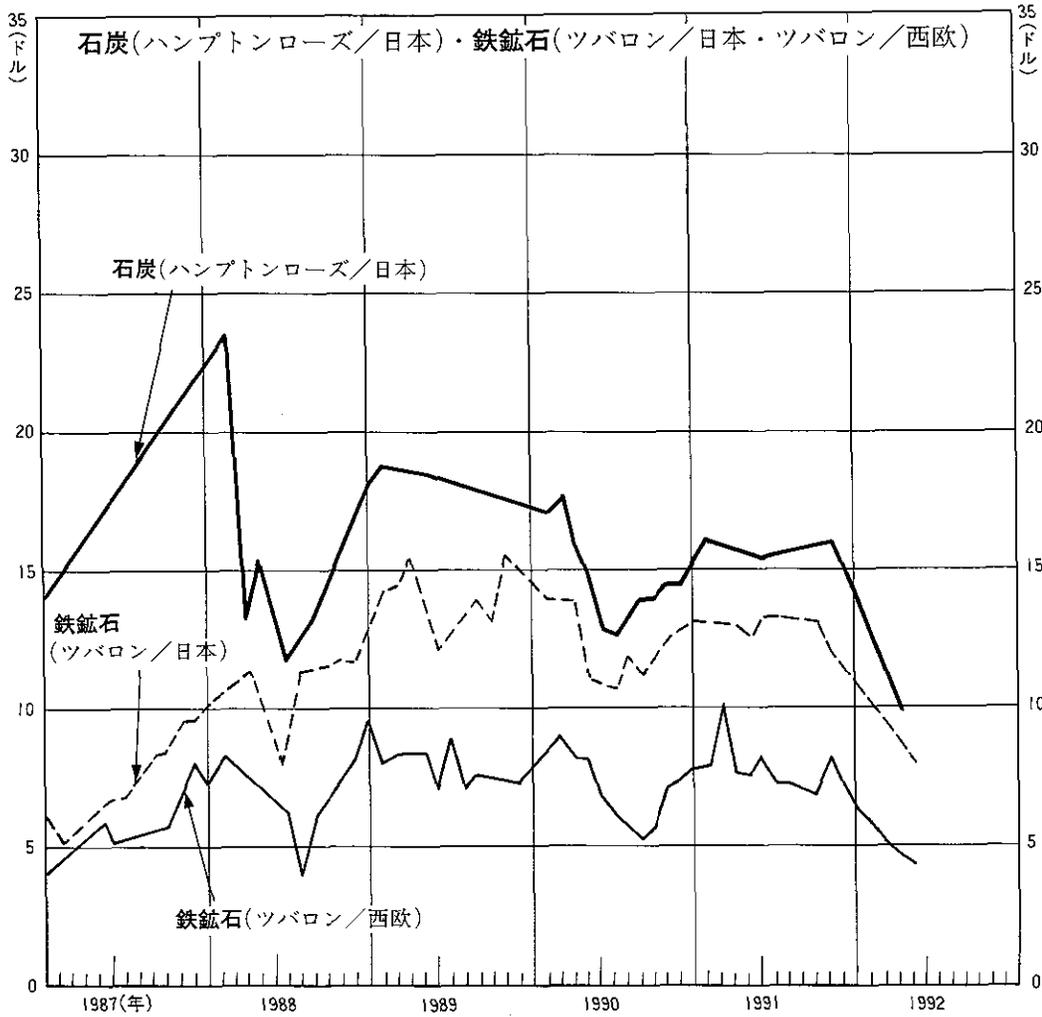


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	20.00	18.90	14.00	12.75	10.90		15.76	13.00	10.25	9.00
5	28.25	23.00	20.75	20.50			11.50		16.00	13.53	11.01	10.50
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		

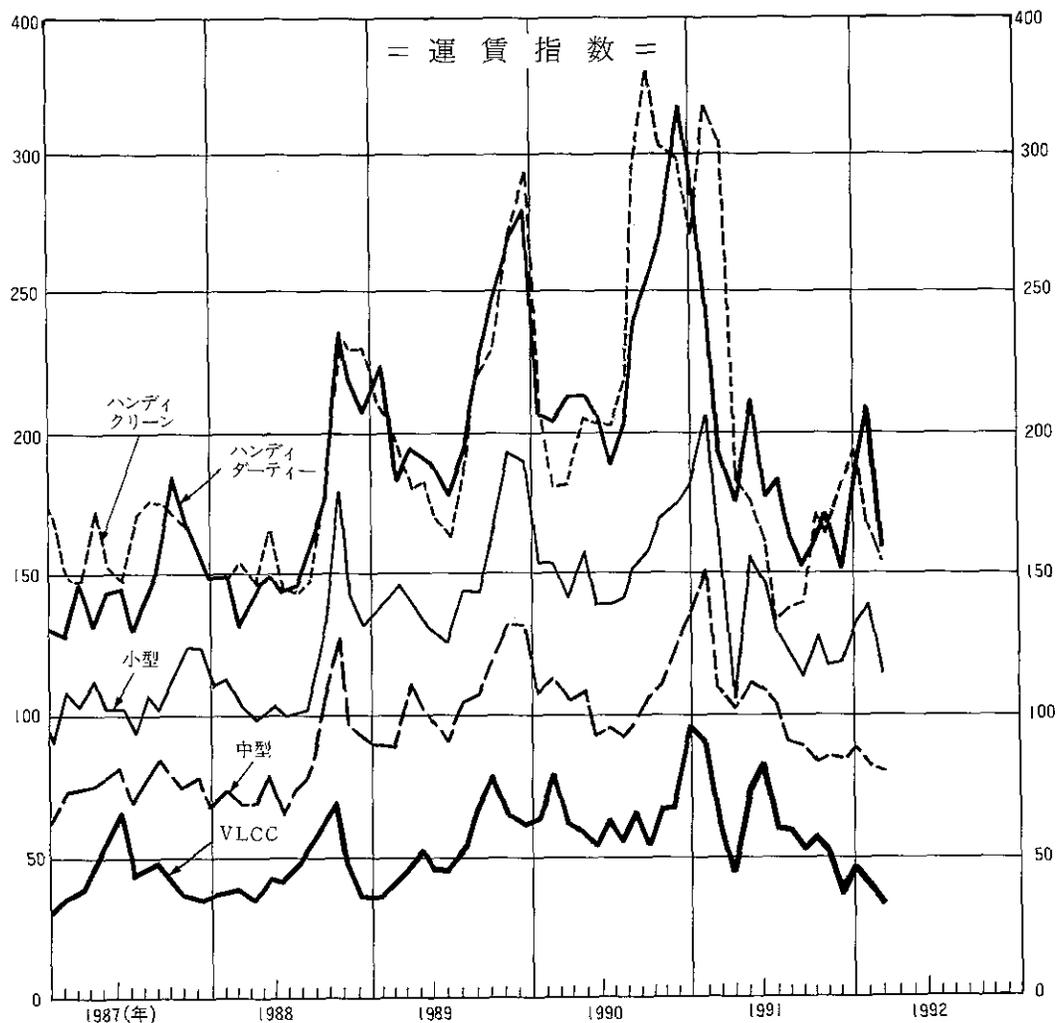
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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			9.90	9.85	12.90	12.30	8.75		7.65	7.50	4.75	4.00
5						12.50	8.00			7.55		4.30
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。

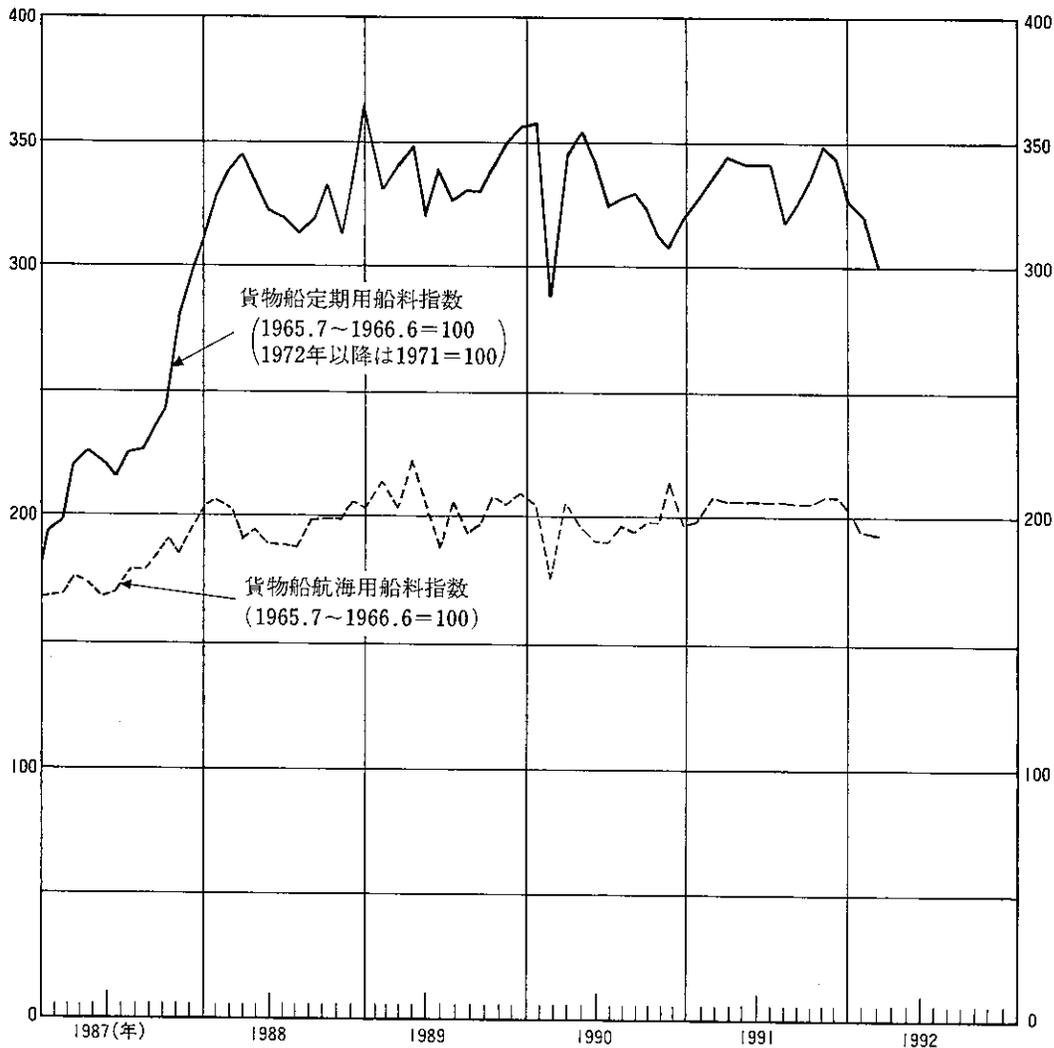


12・タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	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	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1
3	79.3	113.4	152.0	203.6	182.3	61.4	110.1	165.5	194.6	254.0	33.9	81.3	115.5	158.3	153.6
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・シブマネジャーによる。(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 ＝

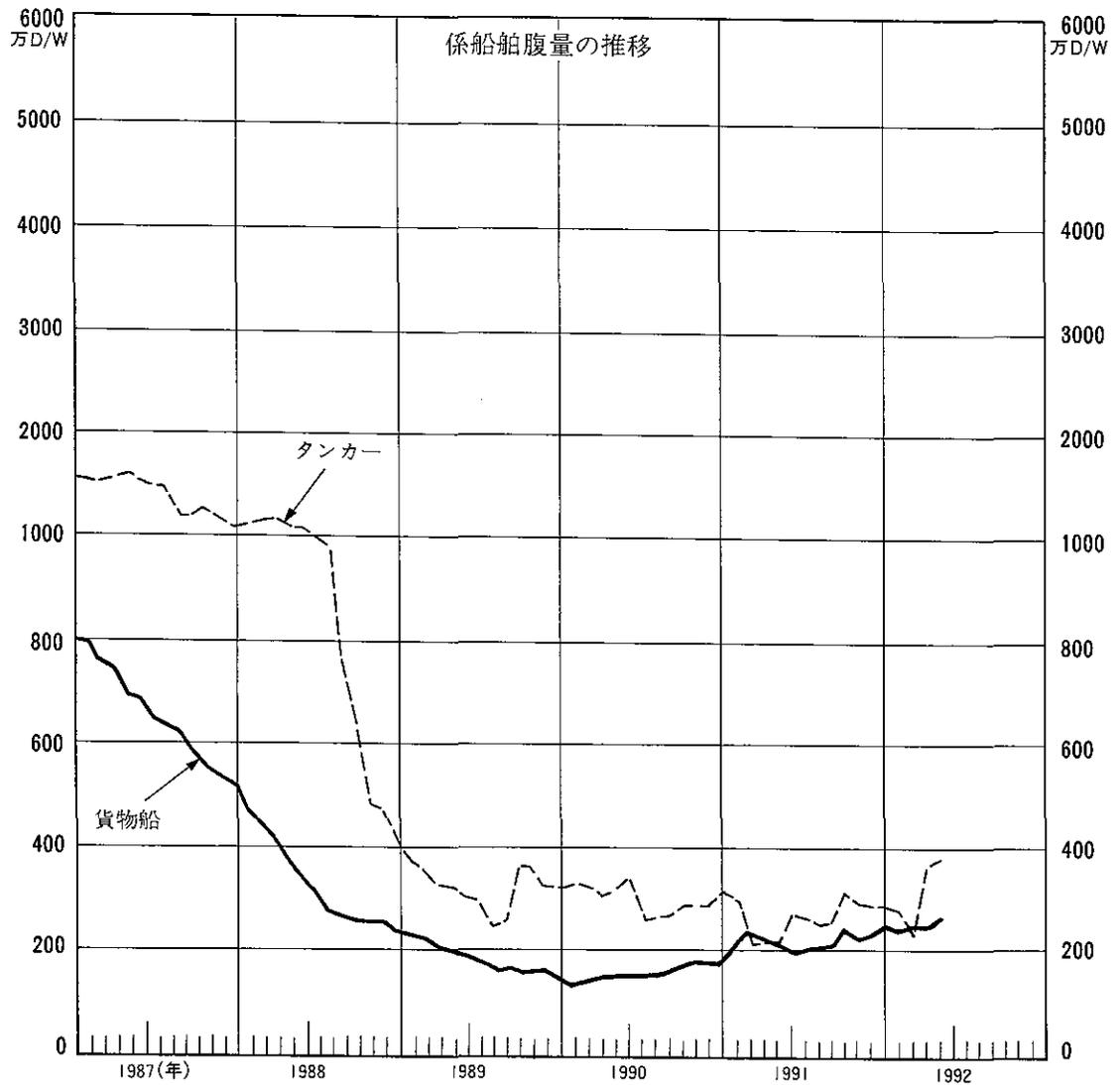


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	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	195.0	191.4	312.0	363.7	357.6	325.0	320.0
3	167.2	207.1	212.1	176.4	207.0	192.0	195.4	328.0	329.8	288.7	335.0	300.0
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 ＝

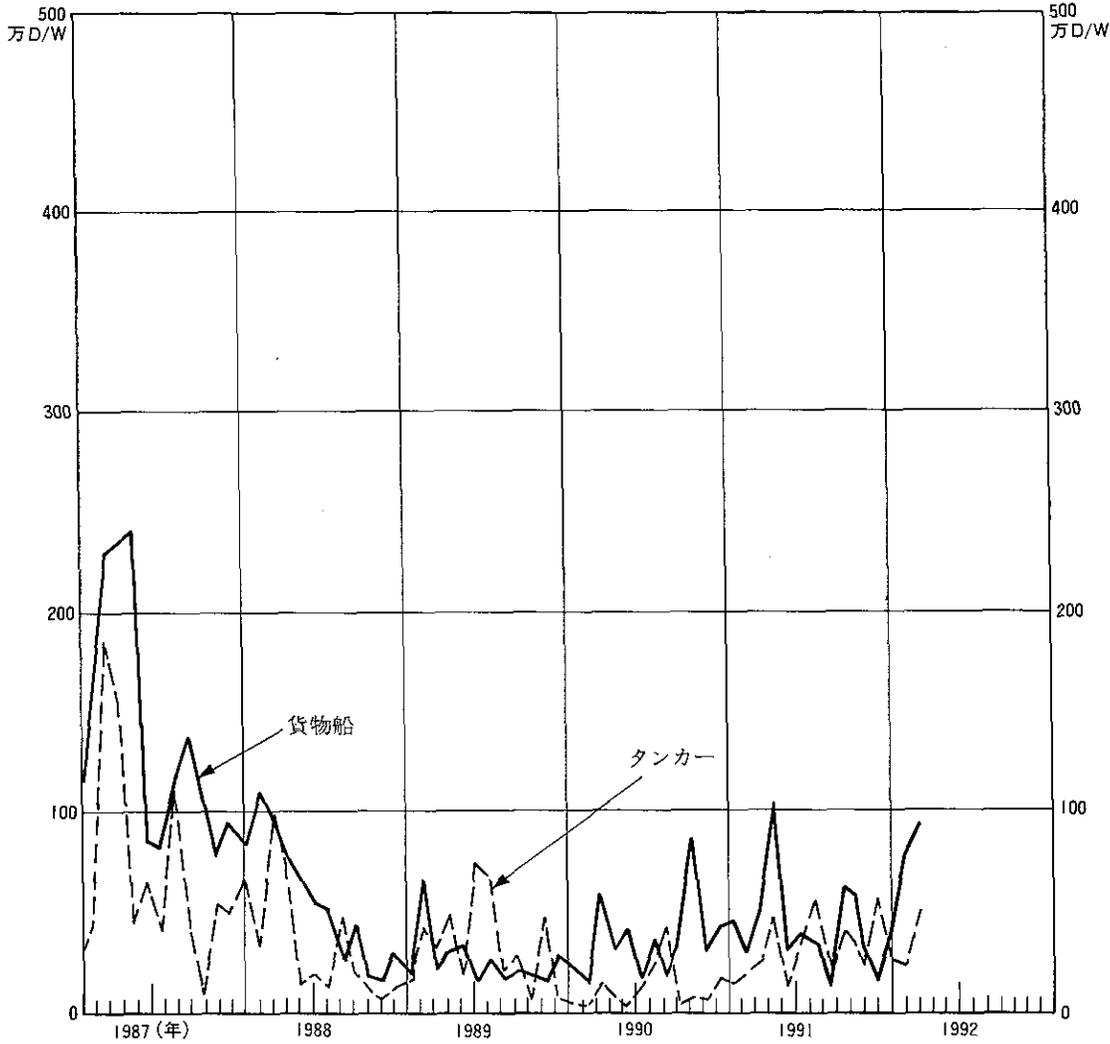


14・係船舶腹量の推移

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															
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	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538
5	212	994	1,368	56	1,776	3,072	283	1,603	2,041	46	1,191	2,130	292	1,868	2,569	57	1,981	3,763
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・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

＝ スクラップ船腹 ＝



15・スクラップ船腹量の推移

月次	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	—	—	—	53	489	786	6	114	238
3	69	362	568	9	65	117	38	291	479	8	129	233	62	578	944	18	280	508
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
うち鉄鉱石	貿易量	124,513	115,231	112,035	123,377	127,607	124,840	30,501	29,781	31,768	32,791
	日本船輸送量	62,502	64,632	58,679	57,136	56,359	52,258	12,775	13,566	14,364	11,553
	外国用船輸送量	23,446	18,414	19,768	31,981	34,949	37,368	9,009	8,704	8,974	10,681
	日本船積取比率	50.2	56.1	52.4	46.3	44.2	41.9	41.9	45.6	45.2	35.2
うち炭	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	対前年伸び率(%)
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油送船には沖繩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 資	65,912	14.6	64,284	13.7	36,188	20.2	35,205	18.3
非 金 属 物 資	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「内航海運輸送統計年報」による。

編集後記

休みには近所や団地周辺をよく散歩するが、公園など遊べそうな所に子供の姿をあまり見かけないのはなぜかと考えることがある。

今と違ってわれわれの子供のころはテレビもなく、室内で遊ぶ手段が少なかったせいも、もっぱら屋外がその場所であった。今昔を一概に比較できないが、昔に比べて子供の姿が少なくなってきたことは事実のようである。

総務庁の発表によると、今年4月1日現在の子供（14歳以下）の人口は2,164万人で総人口に占める割合は17%で戦後最低を記録し、このままだと2000年（平成12年）には15%まで低下すると推計されている。

この傾向が続けば今世紀中に子供と老人（65歳以上）の人口比率

が逆転するであろうと危惧されており、また、この結果、子供と老人を除く生産労働人口が減少し、その穴埋めとして現在以上に諸外国からの労働力の流入が必要になってくるであろう。

総理府では出生率低下に歯止めをと対策を検討しているそうで、その一策として若い女性向けに「赤ちゃんは素晴らしい」というような歌を作り出産を奨励するとか。かつてわれわれがその結果であったかもしれない昭和10年代の産めよ増やせよ策の意図とは違った深刻さがある。

90年になってから、日本女性の生涯出産の平均数は戦後最低の1.5人にまで落ち込んでいるがその原因はどこにあるのか。育児・教育の経済的負担、女性の社会進出に対応した出産、育児等の環境が整っていないこと、特に都会地の住宅事情などが考えられる。こ

れらの点について国、企業ともに真剣に考えなくてはならないと思う。

これまで企業は設備投資をして生産量をあげるために雇用を増やし、それが経済成長へとつながったが、現在のような人口動態が続くとすれば、雇用を増やさず、しかも生産性をあげるための企業努力が必要になってくるであろう。

日本株式会社として、今後、設備あるいはシステムを駆使した少数精鋭主義経営を貫くのも一つの方法と考えられるが、それにしても、このままではそれら人材の確保ですら困難になると思われるので、抜本的な対策が必要ではと考える。

昭和海運

総務部副部長

和田 邦夫

船協月報 6月号 No. 383 (Vol. 33 No. 6)

発行：平成4年6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を含めて購読料を徴収している)