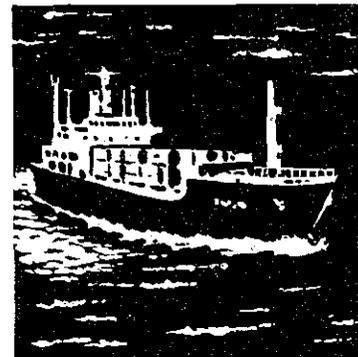
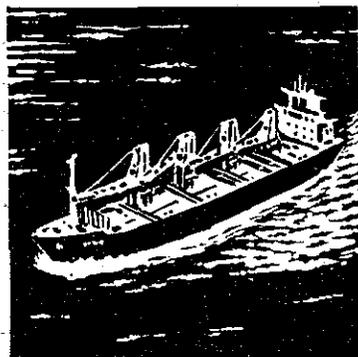
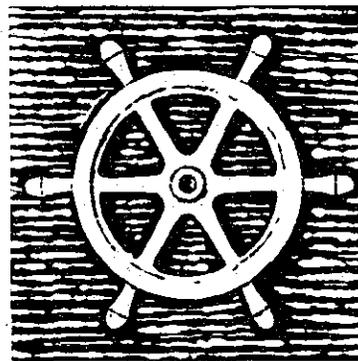
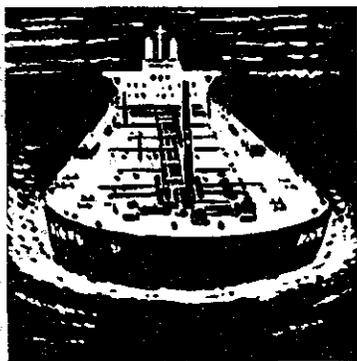
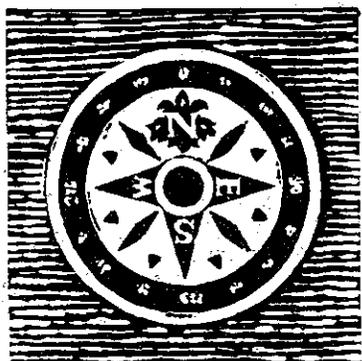


船協月報

7

1992

平成4年7月20日発行 毎月1回20日発行 No.384 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



木材チップ船「洛陽」

3万8,844%、4万5,000%

平成4年1月に竣工した本船は、船倉容積350万立方フィートクラスの大型チップ船で、ガルフ地域のモビールから日本向けのチップ輸送に従事している。

日本船主協会第45回通常総会	3
----------------	---

特別欄

今後の船員制度近代化のあり方	14
—船員制度近代化委員会第四次提言—	

海運界の動き

カレー記念日	ヨットマン 堀江 謙一	20
--------	-------------	----

随 想

第52回海の記念日	23
-----------	----

特別欄

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

海運関係諸団体の新年度事業計画	30
-----------------	----

内外情報

海運日誌（6月）	33
船協だより（会議日誌・その他）	34
海運統計	35
編集後記	48

日本船主協会第45回通常総会

当協会は、平成4年6月17日、日本海運倶楽部において第45回通常総会を開催し、下記の議案を原案どおり採択した。

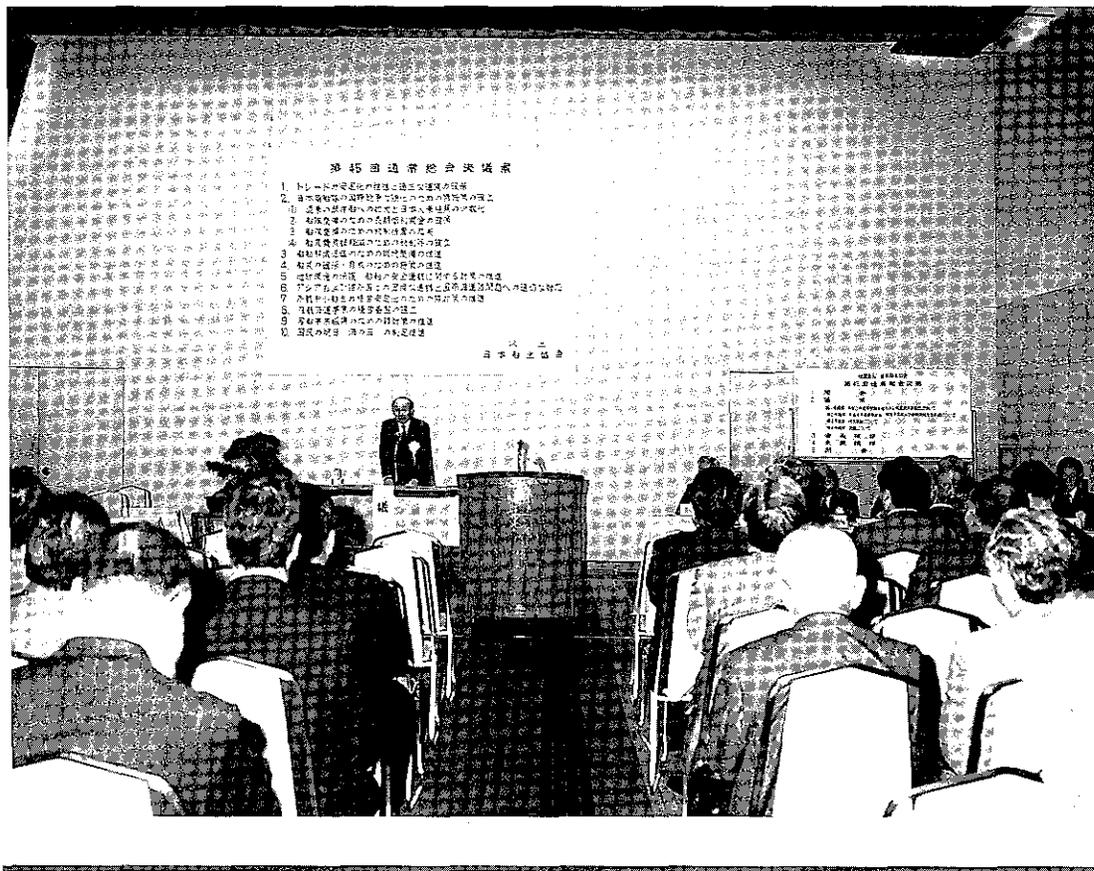
第1号議案 平成3年度事業報告書および収支決算書承認について

第2号議案 平成4年度事業計画、取支予算および会費徴収方法承認について

第3号議案 役員異動について

第4号議案 決議について

なお、平成4年4月1日現在の当協会加盟の会員数は166社、会員登録船舶数633隻、1,545万3,714%、2,462万9,190%である。



決 議

わが国海運は、国民経済に必要な物資の輸送を安定的に行うという使命を全うするため、今後とも魅力ある産業として、確固たる地歩を築いていかなければならない。

そのためには、混乗の一層の促進、長期低利資金の確保、税制措置の充実等効果的な施策を講じることにより国際競争力ある日本商船隊を整備していくとともに、急速に変貌しつつある国際情勢に機敏に対応しつつ、アジアをはじめとする諸外国海運と協調して、公正な競争条件下でのトレードの安定化を図っていく必要がある。

地球規模で環境問題がますます重要視される中で、船舶に係る環境保護、安全運航に関する対策を強化していかなければならない。

また、近い将来大量の老朽船の発生が見込まれることから、船腹過剰を回避し、海洋環境の保全を図るため、世界的規模で船舶解撤問題に真剣に取り組んでいく必要がある。

内航海運においては、国内経済の停滞の影響により輸送需要にかげりが見え始めている状況下、企業基盤の一層の強化を推進するとともに、中長期的には内需重視の政策要請に積極的に対応していかなければならない。

一方、国民のライフスタイルの変化に対応し

て豊かな社会生活の実現に向かって、客船事業やマリレジャーの振興についても適切な対策をとらなければならない。

海洋国家であるわが国は、歴史的にも経済・文化のあらゆる面で広く海の恩恵を受けており、国民がこぞって海に感謝し、これを祝うための国民の祝日「海の日」の制定を推進し、海を大切にすることを育むとともに海運の重要性について広く一般の認識を得ることが重要である。

かかる認識の下、われわれは広く国民の理解を得つつ、政府ならびに関係各方面の従前にも増した絶大な支援のもと、下記項目の実現を期するものである。

記

1. トレードの安定化の推進と適正な運賃の確保
2. 日本商船隊の国際競争力強化のための諸施策の確立
 - (1) 混乗の既存船への拡大と日本人乗組員の少数化
 - (2) 船隊整備のための長期低利資金の確保
 - (3) 船隊整備のための税制措置の充実
 - (4) 船員費負担軽減のための税制等の確立
3. 船舶解撤促進のための環境整備の推進
4. 船員の確保・育成のための施策の推進

5. 地球環境の保護、船舶の安全運航に関する
対策の推進
6. アジアおよび諸外国との密接な連携と国際
海運諸問題への適切な対応
7. 外航中小船主の経営安定化のための諸対策
の推進
8. 内航海運事業の経営基盤の確立
9. 客船事業振興のための諸対策の推進
10. 国民の祝日「海の日」の制定推進
- 以上決議する。

平成4年度事業計画

1. 海運対策の推進

- (1) 外航海運の国際競争力強化のための諸施
策の実現
- ① 日本船への混乗の一層の促進
- ② 平成5年度海運関係予算の確保
- ③ 諸外国海運と競争条件を同一にするた
めの税制等諸施策の導入
- (2) 船舶解撤対策の推進
- (3) OECD造船部会における造船補助削減問
題ならびに米国1991年造船取引改革法案(ギ
ボンズ法案)への対応
- (4) その他当面する海運対策の推進
- ① 外航中小船主に係る諸対策
- ② オペレーター会社に係る諸対策
- ③ タンカーに係る諸対策
- ④ 近海海運に係る諸対策
- ⑤ 内航海運に係る諸対策
- ⑥ 外航客船に係る諸問題の検討

2. 海運関係税制等の確立

(1) 海運関係税制

- ① 平成5年度海運関係税制
- ② 海運関係税制に関する研究
- (2) 租税条約等外国税問題
- (3) 海運企業の経理・財務問題

3. 船員対策の推進

- (1) 混乗の拡大に伴う船員対策の推進
- (2) 船員の確保・育成および教育・資格制度
問題
- (3) 国際的な船員問題への対応
- (4) 船員制度の近代化
- (5) 船員関係法規の検討
- (6) 船員の社会保険制度
- (7) 乗組員の安全対策
- (8) 船員の福利厚生問題

4. 国際海運問題への対応

- (1) 定航関連の諸問題
- ① 航路安定化対策
- ② 米国海運法見直し問題

- ③ EC 海運政策問題
 - ④ 発展途上国の貨物留保政策問題
 - ⑤ 社会主義諸国および旧東欧圏の海運問題
 - (2) GATT 海運問題
 - (3) UNCTAD 海運問題
 - (4) 二国間海運問題
 - (5) アジア海運問題
 - (6) 国際海運関係機関との連係・協調の維持
- 5. 海上運送業務の円滑化**
- (1) 危険物質の海上輸送についての責任および補償に関する条約 (HNS 条約) 案への対応
 - (2) 米国油濁法1990への対応
 - (3) 1924年船荷証券規則統一条約 (ヘーグ・ルール) 改正問題
 - (4) 共同海損問題
 - (5) 海事先取特権・抵当権問題
 - (6) 国際油濁補償基金問題(84年 CLC および同 FC 改正問題) の検討
 - (7) 漁場油濁被害救済制度問題
 - (8) 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題—UN/EDIFACT についての対応
- 6. 内外における港湾諸問題への対応**
- (1) 入港料改定問題
 - (2) 八大港けい留施設使用料金体系の見直し
 - (3) 水先料金改定への対応
 - (4) 水先業務の改善
 - (5) 内地港湾関係諸料金の適正化
 - (6) 外地港湾関係諸料金の適正化
 - (7) 港湾の整備・管理運営への対応
 - (8) 港運問題への対応
- 7. 船舶保険に関する諸条件の改善**
- (1) 船舶保険料率・条件の改定
 - ① 船舶保険料率・条件の改定
 - ② 各種船舶保険引き受け条件の改定
 - (2) 船舶保険の自由化の推進
 - (3) 船舶戦争保険問題への対応
- 8. 船舶の安全確保と運航の効率化**
- (1) 荷役・積付けに関する諸問題
 - (2) 害虫等の船舶による移送規制問題
 - (3) 船舶の建造および保船業務
 - (4) 海上人命安全条約の改正
 - (5) 粗悪燃料油対策
 - (6) 船舶通信の改善
 - (7) 検疫業務の改善
 - (8) ポートステート・コントロールへの対応
 - (9) 船舶修繕費・船用品費の調査
 - (10) 麻薬等の不正輸送防止問題
- 9. 海上交通ならびに港湾水路の安全対策の推進**
- (1) 海上交通安全対策
 - (2) 港湾における安全対策
 - (3) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策
 - (4) 船舶の安全に関する情報の周知
- 10. 環境保護対策の推進**
- (1) 海洋汚染防止条約に関する諸問題
 - (2) 環境保護に係る諸対策
 - (3) 海上災害防止対策

(4) バンカー漏油防止対策

11. 調査・広報活動の推進

(1) 調査活動

- ① 日本商船船腹統計ならびに運航船腹統計の作成
- ② 船協海運年報、海運統計要覧および海運資料の発行
- ③ 海運関係基礎資料の収集
- ④ 調査・研究体制など海運調査に関する諸問題の検討

(2) 広報活動

- ① 国民の祝日「海の日」制定の推進活動
- ② テレビ、イベント、PRパンフレット等による一般向け広報
- ③ 経済誌等による有識者向け広報
- ④ 学生新聞、学年誌、教材用VTR等などによる学生、学校向け広報
- ⑤ 機関誌「船協月報」その他定期刊行物の発行
- ⑥ その他の広報活動

根 本 会 長 挨拶

まず昨今の世界の政治経済情勢を見ますと、東西冷戦構造の終焉の後、世界はこれに代わる新たな秩序を模索し続けておりますが、まだその姿は明確には見えてこず、依然として流動的な状況にあります。

欧州においては、東欧およびソ連をめぐる歴史的な大変動があり、年末には旧ソ連邦そのものが解体し、CIS(独立国家共同体)が誕生しました。また、1年半前に悲願の統一を遂げたドイツにおいては、統一コストの負担に苦悩しながらも経済の復興に向けて懸命の努力が続けられています。

一方、最近アジア各地で見られる民主化の潮流と旧ソ連および東欧圏における市場経済への移行の模索は21世紀に向かって大きくなると

なって世界の新秩序を形成していくものと期待されます。

そうした状況下、世界経済は昨91年をボトムとして、現在全体として緩やかな回復過程にあると考えられます。湾岸戦争後、景気回復が予想外に遅れ昨年マイナス成長を記録した米国経済が本年第一四半期よりいよいよ回復に転じたのをはじめ、世界主要国の経済は本年後半から来年にかけ本格的な回復に向う兆しが現れてきたことは、誠に喜ばしいことであります。

わが国においては、設備投資が一巡したこともあって昨年末から景気は調整局面にあります。幸いにも景気底打ちの指標が現れてきており、本年後半から徐々に回復基調に戻るものと期待されています。



このような中で、わが国海運をめぐる状況は、まず定航部門につきましては、欧米の景気回復の遅れにもかかわらず、昨年1年間主要航路における荷動き量は堅調に推移しました。

また、北米航路でのTSAに引き続き、欧州航路でのEATAやアジア域内でのIADAなど関係船主の間でのトレード安定化の努力がようやく実を結びつつありますが、関係者がさらに心をひとつにして、安定化の努力に打ち込むことが肝要であると思います。

また、不定期専用船部門においては、現在、粗鋼生産の減少等によって調整局面にありますが、世界経済の回復に伴い、本年後半以降の市況回復が待たれます。油槽船部門においても、

現在の調整局面が日・米を中心として主要国の経済回復に伴い、回復して来ることが期待されます。また、これら不専・油槽船部門においても、適正な運賃が収受されるよう過当競争を排し、トレード安定化に向けて努力することが重要です。すなわち、今後1年間のわが国海外航海運の行方を握るキイは、第一に定航・不専等全分野にわたる安定化の効果、第二に世界経済の回復、そして第三が円高およびバンカー価格の動向、以上の三点に集約されるかと思えます。

次に、わが国内航の状況については、景気の後退に伴い、内航輸送量も昨年度後半より減少に転じましたが、本年度も鉄鋼を中心にさらに僅かながら減少する見込みとなっております。

内航業界では約8,000の事業者が存在し、その90%が中小企業規模にありますが、その経営基盤の強化が業界としての課題であります。

さて、私は昨年6月に会長就任以来、今や量的には世界一の規模となった日本商船隊が質的にさらに向上して行くために重要なことは、まず第一に業界自らの自助努力であり、次いで政策的な支援を頂くことであることを機会あるごとにアピールして参りました。

その自助努力の中で、特に重要であると思うのは以下の四点であります。これらはそのまま本年度の重要課題でもあると思います。

その第一は、高品質サービスの提供と適正運賃の収受の問題です。

私たち海運産業がその社会的使命を果たすためには、日々多様化して行く顧客のニーズに合

致した高品質サービスを提供して行くことが基本となりますが、そのためには企業の存続基盤を強化するため、定航・不専部門を問わず、非常識な競争を戒め、公正な競争と協調の理念をもって、トップ自らがトレードの安定化に努めることにより、適正運賃を収受することが重要です。

第二は老朽船スクラップの促進です。本年3月のIMO決議によってタンカーの二重底規制が決定されたこともあり、今後西暦2000年までに大量のタンカー／バルカーが解撤される見込みです。

私たち日本船主協会はいち早くこの問題を提起し、解撤促進特別委員会を設置し活動して参りましたが、今後は日本造船工業会等関係者とも連携し、わが国政府当局やアジア各国および国際諸機関ともよく相談の上、資金手当やODAの活用など国際的な枠組作りを急ぎたいと考えます。

次に第三は、アジア諸国との連帯であります。アジアはこれから21世紀に向けて世界経済の成長センターであるばかりでなく、前述のスクラップの事業候補地域であり、かつ今やわが国をはじめ世界の船員サプライのメインソース地域であります。本年4月、第1回のアジア船主フォーラムを東京で開催し、7地域32名の代表者が胸襟を開いて話し合いました。こうした相互理解と「ホットライン」の関係の確立は大きな意義があり、このフォーラムを今後とも毎年開催することとし、次回は来年5月韓国で開催す

ることとなりました。

最後の第四は国民の祝日「海の日」の制定推進であります。これについてはあとで述べることと致します。

さて、以上のような自助努力を前提として、日本海運の国際競争力強化のために、特に船隊整備のための税制措置の充実、ならびに長期低利資金の確保について、国の政策支援をお願いしたいと考えます。とりわけ税制の中で、「特別償却制度」は一応本年度末で期限切れを迎えることとなりますが、海運企業体力の脆弱化を防止するため、本「特償制度」の存続延長を強く要望したいと思えます。

また、日本開発銀行による低利建造資金の融資制度につきましても、引き続き制度の存続を強く要望致します。

さて、その他の本年度の重要課題としては、本日の総会決議案にもあるとおり、「船員の確保・育成のための施策の推進」「地球環境の保護・船舶の安全運航に関する対策の推進」、「外航中小船主の経営安定化のための諸対策の推進」ならびに「内航海運事業の経営基盤の確立」があり、さらに21世紀に向けて国民のライフスタイルの変化に対応出来るよう「客船事業振興のための諸対策の推進」が挙げられます。いずれも重要な懸案事項でありますので、この一年間しっかりと取り組んでいきたいと考えます。

最後に、国民の祝日「海の日」制定推進についてであります。昨年11月7団体で制定推進会議発足以来、今日まで、関係各方面に陳情を

続け参加を呼びかけて参りました結果、推進会議メンバーも82団体に増え、また、第三者によるバックアップグループも組織化されつつあります。

さらに、去る6月3日、超党派国会議員と業界で構成する海事振興連盟は臨時総会を開き、「海の日」祝日化に関する決議を採択するとともに、全国レベルの運動を展開するため約40名の国会議員を全国八つのブロックに分けた「制定推進委員会」を発足させることを決定しました。

海洋国家であるわが国は、歴史的にも経済・

文化・食生活などのあらゆる面で広く海の恩恵を受けており、国民がこぞって海に感謝し、これを祝うために「海の日」をぜひとも祝日化し、海を大切にする心を育むとともに、海運の重要性について広く国民の認識を得ることは大きな意義があると考えます。

以上述べましたとおり、私は決意を新たにしておいて、皆様とともにわが国海運産業の持続的安定を実現するため叡智を絞り、全力を尽くして努力を致す覚悟でありますので、何とぞよろしくご指導、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます、私のご挨拶と致します。

奥田運輸大臣挨拶

本日ここに、日本船主協会の第45回通常総会が開催されるに当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

四面を海に囲まれたわが国において、海運は、わが国にとって不可欠な資源、製品等の安定輸送を確保することを通じて、国の経済と国民生活の維持、発展を図る上で極めて重要な役割を果たしております。

日本船主協会は、この重要産業である海運業界の要として、これまで事業の発展に対して指導的役割を果たしてこられましたことに深く敬意を表する次第であります。

さて、わが国海外航海運の経営は、昭和60年代

前半の厳しい不況を乗り越え、この2～3年は比較的良好な業績を残してきているものの、海運市況の先行き、為替の動向などに依然として不透明感があることから今後も楽観できない状況が続くものと考えられ、引き続き経営改善の努力を重ねていく必要があります。

このため、運輸省といたしましては、外航船舶の整備に対する所要の資金の確保を図っているところでありますが、日本船の国際競争力の回復が重要な課題であり、混乗の一層の推進等につきまして、積極的に取り組んでいくことが必要であります。

一方、内航海運につきましては、近年、輸送



(奥田運輸大臣)

量が増加し、船腹需給もひっ迫気味に推移してまいりましたが、大半が零細な中小企業であり

ますので、今般の海運造船合理化審議会の答申に沿いまして、業界体質を改善するための対策や船員の確保および船舶の一層の近代化のための対策を進めていく所存であります。

皆様方におかれましては、海運をめぐる諸問題に対応すべく日夜懸命の努力をされていることと存じますが、今後とも、日本船主協会の活動を通じて、わが国海運の発展のために、特段のご尽力をお願い申し上げる次第であります。

終わりに、貴協会ならびに会員の皆様方の今後のますますのご発展を祈念致しまして、私のご挨拶と致します。

平成3年度事業報告

事業概況

平成3年におけるわが国海運は、市況が堅調に推移したことから業績は回復を見せているが、長期にわたる不況によって弱体化した海運各社の企業体力は必ずしも回復しているとは言い難く、外航海運企業経営は依然として厳しい状況下にある。

また、円高、貿易摩擦を契機とした海外現地生産の拡大、極東地域の経済発展、東欧諸国の市場経済の導入等によりわが国経済の国際化が進み、国際物流が多極化、複雑化している状況にあり、わが国外航海運も対応を迫られている。

このような情勢の中で、当協会は平成3年度事業計画に基づき活動を展開したが、その主なものは次のとおりである。

海運対策の推進については、日本籍外航船の混乗が実現してから本年度末までに62隻が就航することになったが、これらの船舶は、まだ国際競争力を十分に確保できる水準に至っていないことから、日本人乗組員の少数化等について、必要な施策を講ずるよう関係方面に要望した。

一方、運輸政策審議会が国際化時代における外航海運のあり方について検討し、報告をとりまとめるに当たり、船主委員を通じて意見の反映に努めた。また、海運造船合理化審議会造船

対策部会においても当協会会長がユーザーとしての海運事業者の立場から、積極的に意見反映に努めた。

他方、OECD 造船部会における造船補助削減問題ならびに米国ギボンズ法案については、政府、CENSA、関係団体と協調して対応した。さらに1970年代に大量建造された大型タンカーが今後代替期を迎えることから、老朽船の解撤を促進することは、過剰船腹を削減し海運市況の下落を防止するばかりでなく、海難防止、海洋環境保護のための有効な方策であるとの基本的考え方から海運・造船両業界は共同検討委員会を設置し、今後、関係業界はじめ日本政府、国際機関等へ積極的に活動していくこととしている。

平成4年度海運関係予算については、外航貨物船の整備として融資規模450億円が決定した。内航海運対策については、内航海運の体質改善をはかるための新造・改造に要する資金として、前年度継続分を含め、391億円が決定した。また船員雇用対策については、一般会計において外国船配乗促進事業助成など13億2,100万円が決定するとともに、船員保険特別会計においても8億4,100万円が決定した。

次に平成4年度海運関係税制改正については、「特定の外航船舶の所有権保存登記および抵当権設定登記に係る登録免許税の軽減措置」が2年間延長されたほか、「外国船の裸用船料に係る所得税の源泉徴収の不適用措置」等が現行どおりの内容で2年間延長されるなど、当協会の要

望がほぼ実現した内容となった。

船員対策の推進については、日本籍船の混乗の拡大に伴い、日本人船員の外国船配乗促進事業の円滑な推進に努めるとともに外航部員の海技資格取得の促進、混乗船の拡大に対応するための能力開発等の教育訓練に協力した。また、海上安全船員教育審議会教育部会における今後の船員教育のあり方についての審議の中で船主意見の反映に努め、運輸省船員部長の諮問機関である「海技の伝承問題検討委員会」の報告に基づいて設置された「日本人船員の確保・育成推進会議」に積極的に協力するとともに、外航職員確保のためのPRビデオ、パンフレットを作成した。このほか船員の労働時間の短縮問題、新しい海上遭難・安全制度(GMDSS)導入に伴う関係法令の改正について船主意見の反映に努め、船員制度近代化における第三次総合実験船によるP実験の実施、船員の社会保険制度問題、乗組員の安全対策等にも適切に対処した。

国際海運問題については、EC海運問題、1984年米国海運法の見直し問題、航路安定化諸対策、発展途上国の貨物留保政策問題、定期船同盟行動規範条約再検討問題をはじめUNCTAD海運問題、GATT海運問題等についての船主意見の反映に努めるとともに、国際海運関係機関との連携・協調の維持に努めた。さらに、アジア地域内の船主団体との連繋と強化を図るため、従来の韓国船主協会との年次会議に加え、台湾船主協会との首脳会談を開催して意見交換を行い、平成3年12月ASEAN船主協会連合会総会で

アジア船主フォーラムの開催を提言し、第1回会合が平成4年4月に東京において開催されることとなった。

有害危険物質の海上輸送についての責任および補償に関する条約案の検討など国際的な海事法の検討を通じ、海上輸送業務の円滑化に努めるとともに、水先料金など港湾関係諸料金の適正化と業務の改善、船舶保険に関する諸条件の改定、船舶の安全確保と運航の効率化に努めた。

ペルシャ湾岸紛争は、平成3年2月に停戦したが、湾奥部に敷設された機雷の危険性、流出原油による影響等について、情報入手・分析を行い関係会社・船舶に周知を行うなど海上交通ならびに港湾水路の安全対策の推進に努めた。

一方、IMO 海洋環境保護委員会におけるタンカー構造規制問題についても国内外関係団体と協調し、船主意見の反映に努めるなど環境保護対策の推進に努めた。

また、日本海運の役割とその重要性について、広く国民各層の認識を深めるため、テレビ、経済誌などを通じて広報活動を行うとともに第51

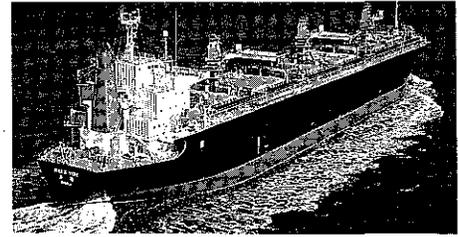
回海の記念日の関連行事として「海のシンフォニー・ファミリーコンサート」を開催したほか、街頭でのPR活動、教材用VTRとPR映画の製作等積極的に広報活動を展開した。

さらに海運広報活動強化の一環として、国民との接点を設けるため国民の祝日「海の日」制定を推進することとし、海事関係7団体で推進会議を発足させ、関係大臣ならびに各政党代表などに要望活動を行った。今後は、海事関係諸団体に参加を呼びかけ組織を強化するとともに知名人によるバックアップグループの組織化、全国的運動の展開などで世論を盛り上げ、その実現に努めることとしている。

さらに、国連平和維持活動(PKO)協力法案を軸として、わが国の国際貢献のあり方が国会において審議されるのと並行して、わが国海運が物資輸送等の分野で協力するにあたっての基本的スタンスについて検討した。

このほか、外航中小船主対策と外航中堅オペレーター対策の積極的推進あるいは内航海運対策の検討など広範多岐にわたる活動を行った。

海運界の動き



▲航行中の木材チップ船

今後の船員制度近代化のあり方

——船員制度近代化委員会第四次提言——

船員制度近代化は、昭和54年に委員会が設立されて以来、船舶の技術革新の進展に対応した新しい船員制度のあり方を探究してきた。

その間、総合実験によりA段階18名、B段階16名およびC段階14名の各乗り組み体制を確立し、また一方で緊急対策的に行われたパイオニアシップ実験により、船種・航路が限定されているものの、世界で最も少数精鋭化された11名乗り組み体制が可能であることを検証した。

またその後、船種・航路を問わない11名体制を目指して実施された第三次総合実験船による総合実験についても十分な実績が得られ、平成4年5月その結果を取りまとめた。

一方、近年における船員制度近代化をとりまく環境は非常に厳しく、急激な円高現象などにより近代化船の国際競争力は著しく低下し、日本商船隊の中核としてこれを維持することは困難な状況となり、また乗り組み体制と船内就労体制の見直しを追求する本来の実験目標についても、現在達成されている11名体制がほぼ限界であると考えられるに至っている。

このような状況変化を踏まえ、船員制度近代化委員会は、今後のあり方について再検討を行うこととし、その下部機構であるビジョン検討

委員会が平成3年7月から検討を始め、約1年間にわたる論議の末、去る6月8日その結果を「今後の近代化船のあり方」としてまとめた。

これを受けて船員制度近代化委員会は、既に承認済みの「第三次総合実験船によるP実験のまとめ」の趣旨も盛り込み、「今後の船員制度近代化のあり方」を取りまとめ、6月19日開催の第101回委員会において審議の後「船員制度近代化委員会第四次提言」(資料参照)として発表した。

同提言の要旨は次のとおりである。

1. P実験の成果

P実験については、実験全体としては特に問題となる点はなく、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制度面の措置を講じる必要がある。

2. 実用近代化船の配乗体制の見直し

国際競争力が回復できるような船員配乗体制の見直しを行うことにより、近代化制度を維持し、甲機両用資格者の育成や資格活用場の確保を図っていくことが緊急の課題と考えられる。そのためにはマルシップ混乗化しようとする実用近代化船のうち、近代化船として甲機両用資格職員配乗を続けようとするものについて、船

船職員法による近代化船としての認定を行う方法が適当と考えられる。また、既存の近代化船に限らず、所要の設備を有する船舶であれば新造船などについても新たなマルシップ混乗方式の近代化制度を適用できるようにすることが適当と考えられる。

3. P船の船員配乗体制

世界で最も少数精鋭化されたP船については、今後ともわが国海運において重要な役割を果たしていくことが期待できるが、その国際競争力は必ずしも十分なものとはいえず、そのためには、随時外国人メンテナンス要員を定員に上乘せ配乗できる制度を導入することにより解決すべきであると考えられる。

4. 今後の近代化実験のあり方

今後の近代化実験のあり方として、船舶設備の技術革新に対応した船員の少数精鋭化とそれに伴う船内就労体制の見直しを追求してきたこれまでの船員制度近代化実験は、現時点で達成可能な目標に達したものとして、実験に一応、区切りをつける。

5. 今後の甲機両用教育のあり方

甲機両用教育については、引き続きその継続を図る必要がある。

【資料】

今後の船員制度近代化のあり方

(船員制度近代化委員会第四次提言)

平成4年6月19日

はじめに

船舶における技術革新の進展に対応した新しい船員制度の探求と乗組員の少数精鋭化による日本船の国際競争力の増強を目的として、昭和54年以来、今日まで、当委員会の下で官公労使の合意と協力により船員制度近代化実験が続けられてきた。

この間、実験に取り組む日本人船員の優秀な海技力、強い責任感、高い信頼性は、我が国独自の高度な先進技術の開発と高度な海技ノウハウの蓄積に大きく寄与し、実験は大きな成果を上げている。

また、各段階での実験成果を踏まえて近代化船の実用化を図るため、海技資格制度に大きな変革をもたらした運航士及び船舶技士の制度が創設されるとともに、各実験段階に応じた第一種から第三種までの近代化船についての設備基準と配乗体制の法制度化も実施されている。新たな海技資格制度に対応するため、教育制度についても改革が実施され、これまで甲機両用教育を受けた船員が多数養成されている。更に、近代化された日本籍船の建造を促進するため、政策金融や税制の面での特別な措置も講じられ、多くの近代化船が建造されてきた。

このように、船員制度近代化は我が国海運の国際競争力の確保にも寄与し、近代化船は我が国商船隊の中核と位置付けられてきた。

しかし、我が国海運をとりまく状況の変化から近代化船のあり方についても見直しが必要と

なっており、当委員会においても、昨年7月以来、ビジョン検討委員会の場で、今後の近代化船のあり方の検討を進めてきた。

このビジョン検討委員会による検討がさる6月8日にとりまとめられた。また、これまで進められてきた世界で最も少数精鋭化された乗組体制を目指したP実験についても、当委員会として一定の評価を行い得るに至っている。当委員会としては、これらを踏まえ、今後の船員制度近代化のあり方について、次のとおり提言する。

1. 船員制度近代化実験の歩みとP実験のまとめ

船員制度近代化実験は、実際に輸送の用に供されている船舶を用い、当初、日本人乗組員18名体制のA段階実験からスタートしたが、その後、16名体制のB段階実験、14名体制のC段階実験と順次深度化され、昭和63年から開始した第三次総合実験では、13名体制のD実験の段階を経て、世界で最も少数精鋭化された乗組員11名体制を目指したP実験の段階にまで進んだ。

P実験は、昭和63年に策定した船員制度近代化計画（第三次）に基づき、平成3年7月に開始したものであるが、当委員会が実験の指針として作成した「仮設的船員像」において、将来の理念的目標に向かう移行段階と位置付けられる船内職務構成を目指したものである。

実験は、昭和62年10月に開始したパイオニアシップ実験と平成2年6月から第三次総合実験船により暫定的に実施したパイオニアシップ実験の結果を踏まえ、これまで32隻の実験船によって進められてきた。

その結果は、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、実験全体としてとくに問題となる点はなかったと評価でき、11名の乗組体制で安全性、確実性、信頼性といった船舶運航の基本に関わる事項を確保できることが検証された。

このような実験の結果を踏まえ、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制度面の措置を講じる必要がある。また、実験の成果の定着を可能とする環境の整備等については、関係者がそれぞれの立場でできる限りの努力を傾注していくことが必要である。

なお、制度面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。

2. 今後の近代化船の役割

近代化船は我が国海運において重要な役割を果たしてきたが、船員制度近代化が推進されてきた過程で生じた急激な円高現象などにより、日本人船員フル配乗の実用近代化船のコスト競争力は大きく損なわれ、近代化の移行過程で実用化された第一種船、第二種船などの海外売船やマルシップ混乗船への移行が進み、昭和62年に222隻に及んでいた近代化船の隻数が、現在では117隻にまで減少している。

また、現在の日本人船員フル配乗の近代化船の重要な運航要員である船舶技士については、部員の新規採用が行われていないこと、その職

員化が進められていることなどの事情から、将来、現在のままの体制で配乗することに次第に困難が増すことも予想されている。

これらの点を考慮すると、日本人船員フル配乗の近代化船を我が国商船隊の中核とする考え方は、維持することが困難な状況にある。

しかし、このような状況の下においても、世界で最も少数精鋭化されたP船については、なお相当程度の国際競争力を有しており、今後とも我が国海運において一定規模を維持しながら、重要な役割を果たしていくことが期待できる。従って、今後の我が国海運は、近代化船、混乗日本船、外国用船の組み合わせにより、全体としての国際競争力を維持しつつその活動を行っていくこととなるものと考えられる。

また、P船については、今後もソフト面での技術革新を追求するうえで実験船としての役割や船舶運航要員の教育・訓練、海技の伝承などの場としての活用も期待できる。

このように、海技資格制度や教育制度などの改革を行うとともに、将来のあるべき船員像を目標に日本人船員の努力によって維持されてきた近代化船は、我が国海運を取りまく状況の大きな変化により、その役割に見直しが迫られている。しかし、船員制度近代化の過程で、日本人船員が大きな努力を払いながら身につけた甲機両用の技能とその技能を活かした船舶運航のノウハウは、今後は海陸にわたる広い分野において能力の発揮が期待されている日本人船員や、日本船を中核とする商船隊による安全で効率的な運航が期待されている我が国海運にとって、貴重な財産として十分に活かされていくことが

必要である。

3. 近代化船における船員配乗体制の見直し

(1) 船員配乗体制見直しの必要性

ア) 実用近代化船の船員配乗体制の見直し

第一種船や第二種船などの実用近代化船が国際競争力の不足から減少を続けているが、このまま近代化船隻数の減少が続くと、海技資格制度や教育制度の改革を行いこれまで築き上げてきた少数精鋭の船員による近代化船の仕組みが崩壊し、今後とも我が国海運で重要な役割を果たすことが期待できるP船の運航ノウハウの維持も困難となることが懸念される。

他方、近年、我が国では、船舶職員の新規採用が難しくなるなど、若手職員の確保が課題になりつつあり、国際的にも、将来、船員、特に船舶職員の需給が世界的に逼迫する虞があることが指摘されている。この点からも、少数精鋭の船員による運航が可能な近代化船の開発努力の継続と運航のためのシステム維持の必要性は高い。

また、教育制度の改革により、甲機両用の教育を受け、育てられてきた多くの船舶職員について、その両用技能を活用することが、船員制度近代化によって得られた貴重な財産を活かすことにつながると考えられる。

これらの点を考慮すると、国際競争力の点から減少を続ける実用近代化船について、国際競争力が回復できるような船員配乗体制の見直しを行うことにより、近代化船制度を維持し、甲機両用資格者の育成や資格

活用の場の確保を図っていくことが緊要な課題と考えられる。

イ) P船の船員配乗体制の見直し

世界で最も少数精鋭化されたP船については、今後とも我が国海運において重要な役割を果たしていくことが期待できるが、その国際競争力は必ずしも十分なものとはいえない。

このため、これまでも日本籍船の確保のために講じられてきた近代的な船舶設備を備えた船舶についての政策金融や税制の面での特別な措置について、その維持、充実を引き続き図るとともに、船員配乗体制の面でも、国際競争力の向上のために可能な見直しを行うことが必要である。

具体的には、メンテナンス業務をほとんど陸上支援に依存していることが、近代化船のコスト競争力を殺ぐ一因となっているとの指摘もあり、これに対応した船員配乗体制の見直しが当面の課題として上げられる。

(2) 船員配乗体制見直しの方向

ア) 実用近代化船の船員配乗体制の見直し

i. 国際競争力の確保に配慮した船員配乗体制の見直しによって、実用近代化船の維持を図るためには、マルシップ方式の混乗船の中で近代化船の制度を活かす方式をとることが現実的と考えられる。

具体的には、マルシップ混乗船化しようとする実用近代化船のうち、引き続き近代化船として甲機両用資格職員配乗を続けようとするものについて、船舶職員

法による近代化船としての認定を行う方法を採ることが考えられる。

なお、このようなマルシップ混乗船方式の近代化船の制度を導入するにあたっては、これまでのマルシップ混乗船との競争力の点で不均衡が生じないように、配乗船舶職員数、陸上支援体制、運航士確保などの要件について、所要の制度上の手当てを行うことが必要である。

ii. 上述の実用近代化船の配乗体制の見直しは、主として既存の近代化船を念頭に置いたものであるが、甲機両用資格者の育成と資格の活用の場の確保のためには、所要の設備を有する船舶であれば新造船などについても、新たなマルシップ混乗船方式の近代化船制度を適用できるようにすることが適当と考えられる。

なお、新造船に対する本方式の適用には、甲機両用資格者の育成と資格の活用の場の拡大という意義に加え、少数精鋭の船舶職員による運航が可能な近代化船の開発努力の継続という意義も認められるので、混乗により従来の近代化船と異なった配乗体制になることを踏まえた設備要件の見直しを行うことによって、新造船への本方式適用の促進を図ることが考えられる。

この設備要件の見直しにあたっては、なんらかの実験を行うことが考えられるが、実際に輸送の用に供されている船舶を実験に用いることには負担が伴うことやこれまでの近代化実験で設備要件の見

直しに必要な多くの調査結果が積み重ねられていることを考慮し、実験はこれまでの近代化実験を補完する必要最小限の期間と規模のものとなるよう配慮することが望まれる。

iii. マルシップ混乗船方式の近代化船における具体的な配乗体制については、雇用問題にも配慮しながら、労使により協議されることとなるものと考えられるが、労使協議に際しては、甲機両用資格者の育成と資格の活用場の確保促進の観点から、本方式導入の円滑化や促進のための方策についても論議されることが期待される。

イ) P船の船員配乗体制の見直し

P船におけるメンテナンスの問題については、日本人船員フル配乗体制(11名体制)をとりつつ、随時、洋上メンテナンスのための外国人船員を定員に上乗せ配乗できる制度を導入することにより解決すべきであると考えられる。このために必要な制度面の整備を図る必要がある。

なお、外国人船員供給国に対する国際協力と洋上メンテナンス制度のP船への導入の円滑化のため、P船を外国人船員の実務研修の場として活用する途を拓くことの検討も望まれる。

4. 今後の近代化実験のあり方

近代化実験は乗組員11名体制のP実験の段階

まで進んだが、11名にまで少数精鋭化された船内の職務体制の現状や船舶設備の信頼性の限界を勘案すると、今後、飛躍的な技術の革新がない限りは、日本人船員だけによるこれ以上の少数精鋭化は難しいと考えられる。

従って、当委員会が作成した「仮設的船員像」にのっとり、船舶設備の技術革新に対応した船員の少数精鋭化とそれに伴う船内職務体制の見直しを追求してきたこれまでの船員制度近代化実験については、現時点で達成可能な目標に達したものとして、実験に一応の区切りをつけるべきであると考えられる。

なお、テクノスーパーライナー等の新しい船舶の研究開発も推進されており、将来はこうした技術面での大幅な革新に対応した船員制度のあり方についても探求の努力を行っていくことが必要となろう。

5. 今後の甲機両用教育と日本人船員の確保・育成

甲機両用教育を受け、育てられた船舶職員は、近代化船の中でその技能を発揮し、我が国海運における海技の発展に大きく寄与してきたのみならず、技術革新に対応しながら海陸にわたる広い分野において、その技能を発揮している。

従って、甲機両用教育については、少数精鋭化された船舶職員による船舶運航のシステムの維持という観点と今後の技術革新に対応した日本人船員の確保・育成という観点から、引き続きその継続を図る必要がある。

カレー記念日

ヨットマン 堀江謙一

ひとりぼっちの旅が多いせいと、マスコミが勝手に“冒険航海”なぞと囃すせいとか、他人様のボクを見る目はかなりの変人と映っているようだ。

航海中も、海水をガブ飲みし、カモメの首をひきちぎり……とまではいかぬまでも、想像絶する食生活を期待するムキもあるにはある。

しかし、実情は、残念ながらと言うか、おあいにくさまで、せいぜい海水とビールを混ぜた“ビールの水割りご飯”や“コクゾー虫入りナポリタン”程度が、陸ではあまり口にせぬ特別食。

だいたいにおいて、キャンプでの料理とそう変わりはない。

ごくたまに、魚を釣ったり、デッキに勝手に飛び込んでくる飛び魚（インド洋で一晩50匹の集団自殺にでくわしたこともある）に舌つづみを打つこともあるにはあるが、だいたいにおいて（飛び魚は別にして）凧の無聊のなぐさめ時においてしか、魚釣りはしたことがない。

別段、殺生が嫌いだからではなく、生まれつき料理に対する情熱が希薄な上、根がズボラの

せい。

せめてスーパーの切り身パックがそのまま釣れるものなら話は別だが、氷も冷蔵庫もないヨットの中、一匹丸ごとのカツオやマグロは独り暮らしに多すぎて、ほとんど腐らせてしまう。

それに昔、マグロの干物で、腹こわし、苦しんだ経験も下敷になっている。

——●——
 実に、ボクのようなモノグサ人間にとってはもちろん、モノグサでない多くの船乗りにとっても「缶詰」の発明ほどありがたいものはない。

おかげで、大航海時代、なかんずく、マゼランの乗組員ごときに、船内のネズミを食べつくし、果てはマストの巻皮までも…ほどの飢餓状態を体験することなく、ここにこうして生きながらえていることは、感謝しきれぬほどである。

——ボクの場合、缶詰の積み込みは“手当たりしだい”方式を採用している。航海日数に合わせ、なるべく多種類を一緒くたにダンボールへ積み込むのがコツ。船の揺れで缶詰が自然と福引の機械の中のボール状になり、毎回、手探りで取ったおかげに一喜一憂できるからであり、



これはこれで単調な航海に色どりを添えることになるからである。

一見これは缶詰への平等思想からくるものと誤解されそうだが、いや、なに、本音のところは、強力な差別感のあらわれで、なんとなれば、好物のカレー缶のみ、特別待遇、別の箱に保管を義務づけている。

他の缶詰諸君への言い訳は、ちゃんと用意され、「家訓において洋上の記念日にはカレーを食すべし」を振りかざすことになっている。

この“記念日”というも“家訓”と同じデッチあげで、日付変更線やら、ランドフォール時のようにだれからも文句のつけようがない記念日だけでなく、

“いい風がきたから…”とか、

“雲の形がステキにいいから…”とか、

ボクが勝手に宣言した日が記念日となっているのはやむをえない事実である。

30年前、初めて太平洋を渡った時、カレー缶は20缶ほどしか積まず、淋しい思いをしたのを反省、以後の航海から増え続け、前回、3年前“太平洋ひとりぼっち完結編”と命名した超小

型ヨット（全長2.8メートル）での復路横断時には、併せて300個の缶詰類のうち、カレーのみ120個（ただしこの時は缶詰でなくレトルト・パック）と、群抜く多さ。

サンフランシスコ～日本、137日の航海日数からみて、かなりの記念日をこなしたことが分かっていうものである。

食べ物に頓着しない代わりとってはなんだが、瑣末なコトにこだわる悪いクセ。“カレーとラッキョー”この絶妙な組み合わせ、一体誰がいつ考案したものか、とても気にかかっている。

ドライカレーと福神漬の仲は有名で、確か日本郵船の外国航路で、初めて登場、好評を博したとか。

時のコックサンがクチ直しに福神漬を添えたのが始まりだとか。

なにはともあれ、ドライとはいえ愛するカレーが船旅と結びついてくれたのはうれしい限り。

しかし、カレーライスとラッキョーの恋の顛末いまだ不明。察するに、明治5年発行の「料理指南書」にカレーの名がでていう話から、江戸末期、長崎の「出島」あたりでオランダ商人達、すでに食していたのは確かだろう。

「出島」には商人の出入りも多く、ラッキョーをピクルスの代用品として添えたものだろうが、あちら様が商人より召しあげたのか、商人が料理方法を盗んだ上でのオリジナルなのかどうもまだよく分からない。

分かっているのは、ラッキョーの哀れを誘う

ちようらく
凋落振り。

昔、食卓にしばしば単独で登場していたラッキョーも、近ごろはトンと姿をみせず、かろうじてしがみついていた酒のツマミの末席さえも危いもよう。

カレーの添え物としての地位確保がなかったら、この先、命ながらえずではなかったか…伝統あるラッキョーからみて、格下げ (!?) の紅ショウガや福神漬が意外と世渡り上手に生き抜くさまを、ラッキョーはどんな気持ちでながめているのか…とついつい思ってみたりする。

この異常な肩入れには訳があり、ボクの性格、即ち小回りの効かぬ愚鈍さのようなモノがラッキョーにもあるようで、どうも他人ごとのように思えない。似た者同志の連帯めいたものさえ感じているからである。

今年の10月、7度目の航海に出発予定でいる。

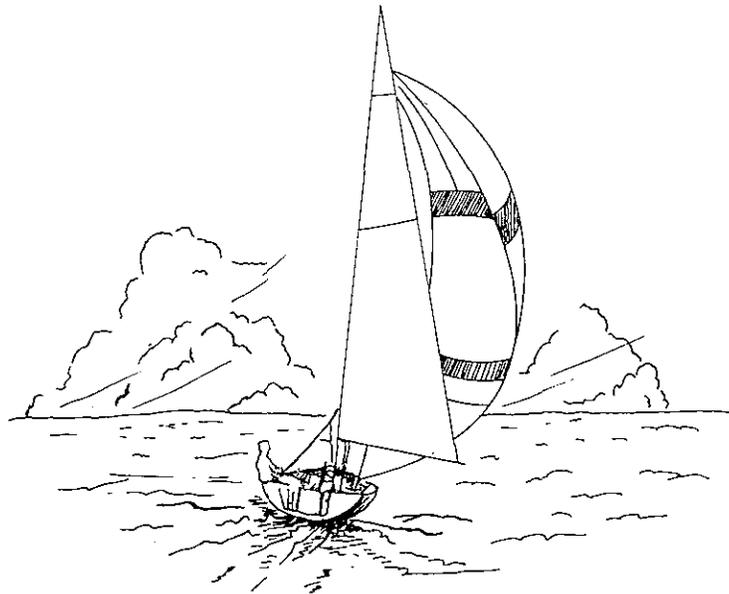
今度の旅は少し趣きを変え、“海を歩いて渡りたい”の至極単純な発想から、ハワイー日本、8,000キロを“足こぎボート”での横断計画。

一応、5カ月の食料搭載を考えているが、なにせ“人力”、いかに積荷を軽くできるかが勝負の分かれ目。

食料はフリーズドライや宇宙食を中心に考えている。

さりとて、わが友カレーとラッキョーを外すことはできず、いくつ積めるか電卓叩いて、重量計算に余念のない毎日。

心は早くも至福の洋上“カレー記念日”に向け飛びたっているのは確かである。



第 52 回 海 の 記 念 日

海の記念日の由来

7月20日は「海の記念日」である。

「海の記念日」は、昭和16年、次官会議により決定され、本年は第52回を迎える。これは時の逓信大臣、故村田省蔵（元大阪商船社長）の発意によるものである。

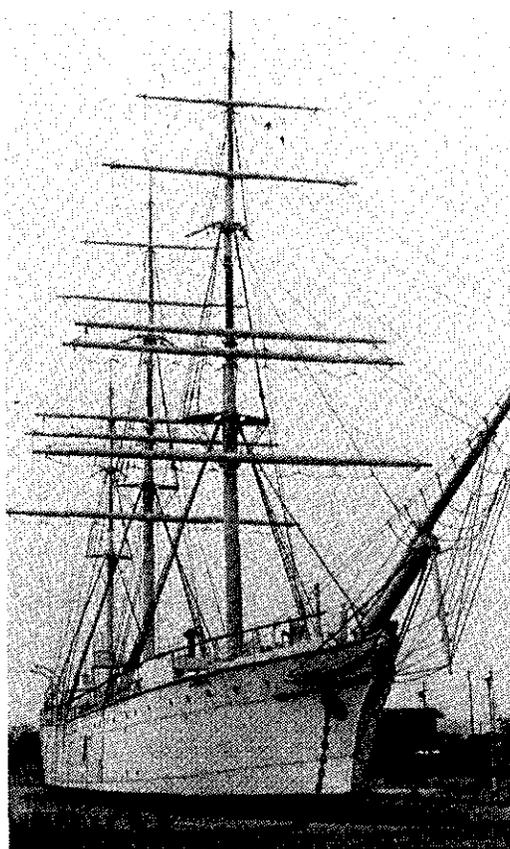
記念日制定の理由やその背景となった当時の情勢について、同氏は概略次のように記している。

『昭和14年ごろの日本海運は、世界第3位の商船隊を擁し、その運賃収益は、当時の金額で2億5,000万円にも達し、「見えざる輸出」として主要輸出品である生糸、および綿織物の輸出額に次ぐ地位を占めていた。このような海運の活躍にもかかわらず、海運の活躍舞台が国民の日常生活と離れた海上であるため、国民の関心は比較的薄く、海運関係者の努力や労苦、特に海上にあって大洋との闘争に身を挺して働いている船員の労苦について、国民がどの程度の理解と同情を持っていたかは、はなはだ寂寥^{せきりょう}を覚えるものがあった。

このような国民的な関心の欠如は、自然、国家的施策の面にも反映し、海運およびこれに関連する産業の振興策や、船員その他これら事業

に従事する人たちへの報労政策の実施が十分に行われなかった。

そこで、船員その他の海運関係人に対し、国民的感謝を国家的榮譽の形で具現したいと考え逓信大臣表彰を実施することになった。しかしこれは単に逓信大臣が功績を讃えるというのではなく、国民をあげての感謝の意を含めるべきで



あるので「海の記念日」を制定し、この日に表彰を行うとともに、この記念日を海運関係の官庁、民間人のみのための記念日ではなく、広く国民全般が海運の重要性を認識し、船員をはじめ海運人に感謝する国民的行事としての記念日にしたいと思ったのであった』

こうして「海の記念日」が制定されたが、7月20日が選ばれた理由は、明治9年7月20日に明治天皇が、汽船「明治丸」で東北巡幸から横浜に到着されたその日を記念したものであり、天皇が、その当時多数存在していた軍艦ではなく商船に乗られたことに意義を見い出していることであった。

以上のように、記念日の制定は、当時、物情騒然たる中にも日本海運の平和的伸展を期し、国民の海運に対する重要性の認識を高揚し、海運関係者に国家的感謝の意を表すためのものであった。

「海の旬間」の行事

運輸省では、昭和48年の第33回海の記念日以来、7月20日から31日までを「海の旬間」と定め、全国で多彩な行事を展開している。

この目的は、四面を海に囲まれたわが国が、古来から、産業、生活、文化等の各分野にわたって海と深くかかわっており、最近においては、海洋レジャー、海洋環境保全等、海洋に対する関心と期待が高まっている。このような海との深いかかわりを再認識するとともに、わが国の将来の発展にとって、海の積極的かつ多面的な

利用と開発を進めること、海洋環境の保全、海上安全の確保を図ること等が必要不可欠であることについて、国民各層の関心と理解を深めるため中央および地方にわたり各種行事を展開し、海洋・海事思想の一層の普及を図り、もって海洋国家日本の発展に資することにある。

「海の旬間」は、運輸省をはじめ海上保安庁や気象庁および当協会など関係海事団体が主催者となり、毎年7月20日（海の記念日）から7月31日までの12日間に実施されており、本年はテーマを「海にひらこう われらの未来」として、次のような行事を全国的に実施している。

〔実施事項〕

(1) 「海の記念日」記念式典

中央および全国の地方運輸局・海運監理部(支局)において、「海の記念日」記念式典(7月20日)を行い、海事功労の顕著なものおよび海をきれいにするための一般協力者の奉仕活動に対して表彰・副賞の贈呈を行うとともに祝賀会を行う。

(2) 第7回海の祭典

「いま、世界へ開く 宮城の海」のテーマのもとに、仙台港をメイン会場として海の祭典(7月20日～8月8日)を開催し、記念式典、祝賀会のほか国際色豊かなシンポジウム「ポートルネッサンス21・フォーラム・イン・宮城」、海と港をテーマにした「ポートフェスティバル」、「街頭パレード」等の行事を行う。

(3) 海洋レジャー安全キャンペーン

海洋レジャー愛好者を対象に安全講習会や実技講習会等を開催する。

(4) 海や水辺をきれいにするキャンペーン

港湾・海浜等の清掃、マリーナ周辺の美化運動を行うとともに、港湾管理者、沿岸市町村、都道府県に対して清掃等の要請をする。

(5) 海洋性レクリエーション等関係イベント

マリンウイーク、ポート天国、マリンフェスティバル、マリンスポーツ大会、「夢の船コンテスト」等

(6) 客船旅行関係イベント

体験クルーズ、マリンフォーラム等

(7) 海上・街頭におけるデモンストレーション等

運輸省、海上保安庁および一般の船舶による海上パレード等および街頭パレード、街頭におけるデモンストレーション等を実施する。

(8) その他

巡回映画および講演会、海の図画および写真コンクール、コンサート、体験乗船、海の相談室・お天気フェア、汽笛の一斉吹鳴等

当協会の広報活動

当協会では、7月20日の「海の記念日」が、夏、海、船を連想するのにふさわしいことからこの日を中心に海運広報活動を展開している。

本年も、日本海運の役割と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。とくにその一環として、海運業のステー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、当協会の活動はもとより、国民の祝日「海の日」制定推進会議を通じて広く世論の盛り上げに努力することとしている。

1. 海の記念日のイベント

昭和60年度から実施してきた海の記念日を中心とするイベントは、今年で8回目となるが、その一環として昨年に引き続き、本年も7月19日(日)夜に東京渋谷のNHKホールで、当協会主催、運輸省ならびにNHK後援の下、第52回海の記念日前夜祭として「第2回海のシンフォニーファミリーコンサート」を開催することとしている。

本コンサートは、第1部をクラシック、第2部をポピュラーとし、テレビや映画音楽、CMと幅広いジャンルで活躍中の羽田健太郎氏とさわやかな歌声の森みゆきさん、東京児童合唱団を迎え、家族そろって楽しめる構成になっている。なお、会場のロビーにはコンテナ船をはじめとする貨物船や豪華客船のモデルシップ10隻と、いろいろな船の写真パネルを展示する。

また、初めての催しとして、運輸省の後援、横浜市、日本郵船および郵船クルーズの協力を得て、日本外航客船協会と共催で、7月22日(水)に豪華外航客船“飛鳥”と帆船“咸臨丸”に親

子450組（飛鳥150組、威臨丸300組）900名を招待して、湾内および港内での貨物船ウォッチングを実施するとともに、大棧橋においてはクルーズシップフェスティバル'92を開催し、海への関心を高め、海運の役割と客船振興について理解を願うこととしている。

これらのイベントと並行して7月17日(金)から20日(月)の4日間、JR 新宿駅東口新宿ステーションスクエアにおいて「フレンドシップ'92」を開催し、海運の役割・重要性をディスプレイ、船の写真パネル等を展示して直接広く一般にPRする。

なお、7月17日(金)正午より全日本海員組合との共催でJR 新橋駅前の機関車広場において、「海のうたコンサート」および「船のパネル展」を開催し、日本海運および水産、そこで働く船員の重要性を広くアピールすることとしている。

さらに、国民が海の恩恵に感謝し、その認識を深め、海の利用と環境保全に十分配慮できるようにするため、7月20日を国民の祝日「海の日」として制定するよう活動を行っている国民の祝日「海の日」制定推進会議では、7月19日(日)、東京商船大学構内において同会議第1回総会および海洋人の会の総会を開き、広く国民によびかける決議を行うとともに小学生を対象とする明治丸ナビッコ写生会を実施し、「海の日」祝日化の機運を盛り上げることとしている。

2. ブック・カバーの作製

今年4回目となるブック・カバーによる広報は、イラストレーター方緒良氏作画による海と船と少年をデザインした文庫本用ブック・カバーを70万部作製し、7月中旬から下旬にかけて全国の主要都市（札幌、仙台、新潟、千葉、東

船が支える日本の暮らし

社団法人
日本船主協会
〒100東京千代田区千代田2-1-4
海運ビル TEL.03-3264-7181

7月20日海の記念日を国民の祝日「海の日」に

京、横浜、名古屋、大阪、神戸、北九州、福岡)の書店を通じて配布する。なお、このブック・カバーの裏面には国民の祝日「海の日」制定推進に関する簡単なクイズの応募券が付いており、クイズ正解者には先着300名にオリジナルTシャツを、また抽選で1,000名にブック・カバーをアレンジしたオリジナルテレホンカードを送付することとしている。

3. テレビによる広報

当協会では広報活動の重要な柱として、テレビを媒体とするパブリシティを実施しているが、テレビ広報も海の記念日を中心に行っており、本年は以下の番組とタイアップして広報を行うこととしている。

① NHK「クイズ百点満点」

毎週日曜日 夜7:20～8:00

放送予定日 7月19日(日)

海と海運に関するクイズを中心に海運の現状、そこで働く人々、国際情勢から受ける影響などを、豊富な映像資料を交えて、詳しく解説する。

② テレビ東京「徳光のTVコロンブス」

毎週土曜日 夜9:00～9:55

放送予定日 7月25日(土)

東京商船大学構内の明治丸および東京港に出入港する外航船をVTR取材し、海上輸送の重要性ならびに日本海運の活躍をクローズアップする。

③ TBS「ビッグモーニング」

毎週月～金 朝7:00～8:15

放送予定日 8月17日(月)～28日(金)

10回シリーズ

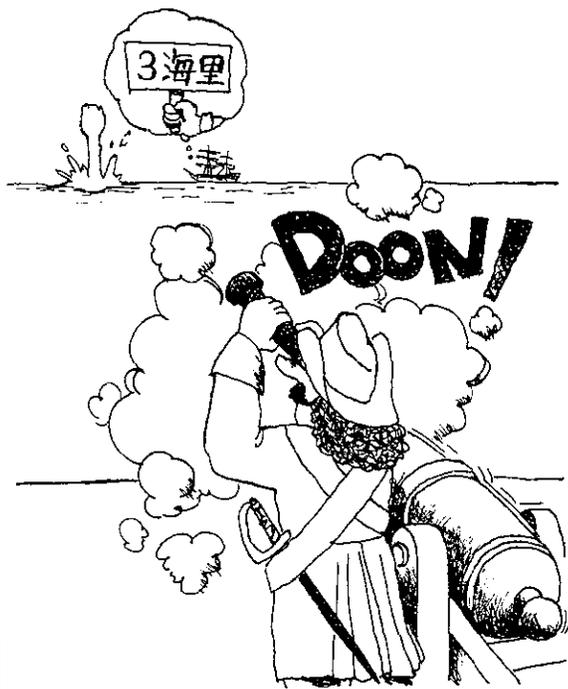
昨年に引き続き、世界の代表的な港を紹介し、またその港にかかわる新発見、新情報も盛り込みながら、その港と日本の交易を通して海運の重要性を広く一般にPRする。

4. 学生新聞による広報活動

毎日中学生新聞の7月20日版と朝日小学生新聞の7月18日版に、1頁全面を使用して日本海運の役割と重要性を平易に解説した記事を掲載することとしている。

大砲の着弾距離で 決められた「領海3海里」。

国家が自国の主権のおよぶ範囲として排他的に支配できる海域が領海だが、こうした概念が生まれたのは18世紀半ば以降のことで比較的新しい。その出発点となったのはオランダのバイケルスフーク(Bynkershoek)とイタリアのアズニ(Azuni)が提案した、当時の大砲の着弾距離の範囲を領海とする「領海3海里」説だった。



この提案は多くの国々に認められ、長い間、一種の国際的慣習として守られてきた。しかし、もともと国際会議で正式に決定されたわけではなく、拘束力は弱い。やがて4海里、6海里、12海里、さらには200海里を主張する国が次々に現れた。さまざまな議論の末、現在では、国連海洋法条約によって最大限12海里と規定されるに至っている。

しかし、その一方で漁業や地下資源開発などの経済活動を排他的に行う権利を認める200海里の排他的経済水域や、さらにその外側にまで延びる大陸棚での海底天然資源の主権的開発権利も同条約のなかでは認められている。

「海洋自由」の思想のもとに人類共通の財産と考えられてきた海も、各国の漁業や天然資源に関する経済的思惑が絡んで、次第に自由の範囲が狭められていくようだ。

外航客船の船内は 完全キャッシュレス社会。

外国航路を走る船の船内では、使用される通貨も日本国内とは異なる場合がある。船籍や営業エリアによっても違うが、外国の客船の場合は、主に米ドル建てで、船内サービスやバーなどでの飲食代の表示も米ドルで表示されているケースがほとんど。一方、日本周辺をベースに運航される日本の外航客船では基本的に円建てとなっており、日本人の乗客にとっては、通貨の換算で頭を悩ませることなく、気軽に船旅が楽しめるメリットがある。



また、乗船中の船内でのショッピングやバーなどの飲食代の支払いは、すべて現金の代わりにサインで済ませ、下船当日にまとめて精算するシステムだ。このため船内生活は、ほとんどキャッシュ不要。これらの料金は下船時に精算するが、その場合、現金やトラベラーズチェックのほかクレジットカードも使える。

ただし、いちいち財布の中をのぞき込まずにするものが裏目に出て、知らない間に使いすぎてしまうこともある。外航客船のバーは免税のためアルコール類の値段が陸上よりだいぶ安いとはいえ、飲み過ぎて精算の時にあわてないようにくれぐれもご用心を。

日本海運の信頼性を支える 外航船舶職員の優秀な海技。

船舶の乗組員は、職員(オフィサー)と部員(クルー)の2種類に分けられる。職員とは、船長や

機関長、航海士、機関士などを指し、部員を指揮して船を運航する人たち。部員は、職員の指揮のもとに甲板部、機関部などでさまざまな仕事をする人たちだ。

日本では「船舶職員法」によって船舶職員の資格が定められており、これにもとづく海技従事者国家試験の合格者だけが職員として船に乗り組むことができる。

例えば、5,000総トン以上、機関出力6,000キロワット以上の貨物船で遠洋区域を航行する在来船の場合、船長と機関長は一級海技士、一等航海士と一等機関士は二級海技士、二等・三等航海士および二等・三等機関士は三級海技士という海技資格が必要だ。

こうした資格取得の最短コースは、各地の商船高等専門学校と商船大学。ここを卒業して、まず三等航海士や三等機関士になり、経験を積んで、さらに上級の資格を取得すれば、船長、機関長といった最上級オフィサーになれる。

最新のテクノロジーを生かした高い安全性と信頼性は、日本海運が世界に誇るべきもののひとつだが、それは単にハード面の進歩だけでできたことではない。それを使うためのソフト、つまり世界でもトップレベルにある日本人船員の優れた海技があったからこそ実現できたもの。

近年、わが国の商船隊にも、多くの外国人船員が配乗されるようになったが、最新技術を駆使した船舶の運航を中心となって行うと同時に、外国人船員の指導をも担当する基幹船員として、優秀な海技をもつ日本人職員の果たす役割は、さらに重要なものになろうとしている。

内外情報



▲オークランド港に停泊中のコンテナ船

海運関係諸団体の新年度事業計画

海運関係諸団体の平成4年度総会において採択された事業計画は次のとおりである。

1. 日本タンカー協会

日本タンカー協会は平成4年6月22日に、日本工業倶楽部において第46回定時総会を開催し、会長に吉田耕三・昭和海運社長を選出し、他の議案とともに下記の平成4年度主要事業を決定した。

〔平成4年度日本タンカー協会主要事業〕

1. タンカーの安全および海洋汚染防止対策
2. 海運関係法ならびに保険の研究
3. ワールドスケールに関する調査研究
4. タンカーチャーターパーティーの研究
5. タンカー海上交通ならびに港湾安全対策
6. 外地石油積地（アフリカ、地中海、黒海、北海）港湾事情調査研究
7. OCIMF 出版物（PREDICTION OF WIND AND CURRENT LOADS ON VLCC）の翻訳編集
8. 荷役装置に関する調査研究
9. 石油と天然ガスの海上輸送

2. 日本内航海運組合総連合会

日本内航海運組合総連合会は平成4年6月24日に、日本海運倶楽部において、第27回通常総会を開催し、会長に佐藤國吉・佐藤国汽船社長を選出し、他の議案とともに下記の平成4年度事業計画を採択した。

〔平成4年度事業計画〕

内航海運の輸送需要は、昨年後半より景気が減速

しており、先行き不透明感が一段と強まって楽観を許さない状況である。

加えて労働力不足が深刻になりつつある現状から、とくに海上労働においては内航船員の確保が困難なものとなっており、労働時間の短縮、労働環境の改善等の推進が急務となっている。

このような状況下、総連合会としては「平成4年度内航海運対策要綱」において組合員相互の協調と理解のもとに、業界の体質改善と活性化、船員の確保、安定輸送の確立、内航海運業界の地位向上を図ることを目的として、下記事業を実施するものとする。

記

1. 内航海運事業の長期的経営安定のための諸施策の実施
（内航二法の遵守と輸送需要の多様化に対応した船腹調整の推進）
2. 輸送秩序の確立と適正運賃の確保
3. 船主経営改善のための用船料安定化
4. 内航海運における構造改善事業の推進
（転廃業、集約・合併の助成）
5. 内航海運組合の事業の活性化と機構の充実
6. 安全輸送の確立
7. 船員対策の推進
（船員確保、船員居住設備改善、若年者雇用の推進）
8. 適切な税制の確保
9. 合理的調査業務の充実
10. 広報活動の一層の推進

パンフレット「楽しいシップウォッチング」の発行

今般、当協会では小・中学生を対象としたパンフレット「楽しいシップウォッチング」の一部改訂版を発行いたしました。

このパンフレットは、日頃、貨物船に接することの少ない小・中学生に、実際に活躍する船の姿を見てもらい、日本の経済や暮らしを支える海運への関心の醸成と、その役割や重要性を認識してもらうことを狙いとして制作しております。

また、単に船の紹介ばかりでなく、シップウォッチング・ポイントとして8大港にある展望施設や意外に知られていない臨海の行楽施設なども紹介しており、船の科学館や交通博物館などで大量に配布することとしています。



ご希望の向きには、本パンフレットを無料でお送りいたしますので、下記までお申し込み下さい。

日本船主協会 調査広報部
〒102 東京都千代田区平河町
2-6-4 (海運ビル)
TEL 03-3264-7181

外航船舶職員の確保・育成のためのPRビデオが 第30回日本産業映画・ビデオコンクールで部門賞を受賞

当協会が優秀な日本人船員の確保・育成を目的として制作した「一枚の記念写真—10年前に船出した男たちは今……」が、平成4年度第30回日本産業映画・ビデオコンクールにおいて日本産業映画・ビデオ賞（教育訓練部門）を受賞した。

受賞理由は、「日本の貿易の大半は海運によって支えられており、その中心となる外国航路の仕事には夢がある。10年前に商船大学を卒業した一等航海士、一等機関士らが同じ環境で再会するという物語を設定し、喜怒哀楽に満ちた船員生活の職業意識をさわやかに描写した」ということで、同部門中、最高作品に選ばれたものである。

受賞式は、6月11日に如水会館（千代田区一ツ橋）で盛大に行われ、賞状と盾が贈呈された。なお、このビデオの貸し出しおよびパンフレットをご希望の方は下記へ。

（問合先） 日本船主協会 海務部労務課

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4（海運ビル） TEL 03-3264-7178

第30回日本産業映画・ビデオコンクール表彰式



海運日誌 (6月)

3日 物流関係団体・企業を主体とする物流 EDI 研究会が設立発起人会を開催し正式に発足した。
(本誌1992年6月号P.26 内外情報6参照)

◎ 海事振興連盟(原田憲会長)は、臨時総会を開催し、7月20日の海の記念日を国民の祝日「海の日」に制定することを目指した決議を満場一致で採択した。祝日化を実現するため、組織内に国民の祝日「海の日」制定推進委員会を結成、国民世論の喚起などの取り組みを強化していく。

◎ 日中海運政府間協議が3、4日の両日、北京で開かれ、上海貨客定期航路の第2船問題をめぐり協議した結果、寄港地は月間4航海のうち関西(大阪)2回、関東(東京または横浜)2回とし、第2船に参加する日中の事業者が10月1日以前の就航をめどに準備作業を進めることで合意した。

8日 船員制度近代化委員会のビジョン検討委員会は、今後の近代化のあり方について報告書をまとめた。それによると、近代化制度を維持し、甲機両用資格者の育成・活用を図るとの観点から、実用近代化船については新マルシップ混乗方式の中での同制度の活用を提言している。

9日 欧州/アジア航路の同盟、盟外の主要船社19社は、ロンドンで首脳会議を開き、同航路の東航を対象とした安定化協定 EATA の最終案を全会一致で決めた。

10日 大蔵省関税局は、当協会など国際貿易・輸送に携わる国内の業界団体との間で麻薬密輸防止のための協力強化を目的とした覚書を締結した。

12日 海事振興連盟は、国民の祝日「海の日」制定推進委員会の初会合を開催、「海の日」の祝日化実現のための実施計画を決定した。祝日化には世論の盛り上がりが最重要課題と判断、中央・地方の関係機関に対し要請活動を展開する。

◎ 全日本自由船主会は、第27回通常総会を開き、

同日付けで解散することを決定した。同会はさる昭和40年3月に「非集約船主会」として発足、独自の活動を展開してきたが、会の目的をほぼ達成したと判断、解散に至った。

17日 当協会は、第45回通常総会を開催した。
(P.3 特別欄参照)

18日 輸入貨物輸送協議会は、平成3年度の輸入貨物輸送実績を発表した。それによると、ドライ貨物、タンカー貨物合わせた総輸送量は、前年度に比べ5.5%増の4億131万トンとなった。ドライ貨物は2億7,111トン(前年度比1,076万トン、2.5%増)、タンカー貨物は1億3,021万トン(同比1,013万トン、8.4%増)となった。

◎ 外航中小船主協会は、第34回定時総会を開催し、会長に松岡通夫・国際エネルギー輸送取締役会長、副会長に玉井新吉・玉井商船取締役社長、瀧口昌孝・神戸汽船取締役社長を選任した。

19日 船員制度近代化委員会は、第101回委員会で「今後の船員制度近代化のあり方」と題する第4次提言をまとめた。(P.14海運界の動き参照)

◎ 奥田運輸大臣は、船員法施行規則の一部改正について船員中央労働委員会に諮問した。

22日 日本タンカー協会は、定時総会後の臨時理事会で、安田直輔会長の任期満了に伴い、新会長に吉田耕三昭和海運社長を選任した。
(P.30内外情報参照)

24日 日本内航海運組合総連合会は、第27回通常総会を開催し、増井義己会長の任期満了に伴い新会長に佐藤國吉副会長(佐藤国汽船社長)の就任を決めた。(P.30内外情報参照)

6月の対米ドル円相場の推移

高 値	125.28円(29日)
安 値	127.85円(10日)
平 均(月間)	126.78円
(注) 銀行間取り引きによる	

船協だより

陳情書・要望書等（6月）

宛先：自由民主党国民運動本部長
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

㊦ 船員の雇用の促進に関する特別措置法第3条第1項の就職促進給付金の臨時特例に関する省令の一部を改正する省令
(運輸省令第22号、平成4年6月29日公布、7月1日施行)

海運関係の公布法令（6月）

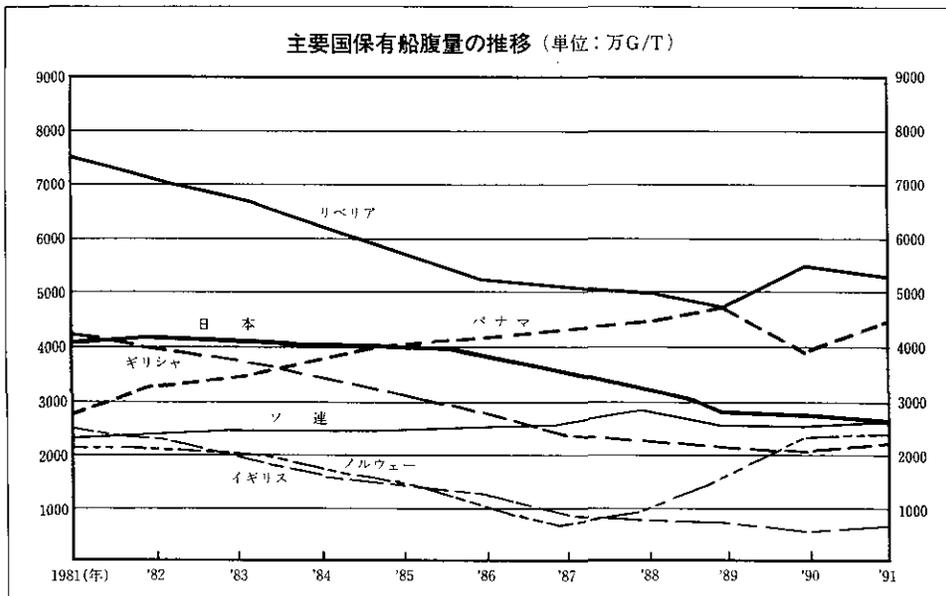
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第19号、平成4年6月2日公布、7月1日施行)
- ㊦ 国際海上物品運送法の一部を改正する法律
(法律第69号、平成4年6月3日公布、1968年2月23日の議定書によって改正された1924年8月25日の船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約を改正する議定書が日本国について効力を生ずる日から施行)
- ㊦ 港湾法施行令の一部を改正する政令
(政令第190号、平成4年6月3日公布、即日施行)
- ㊦ 電波法の一部を改正する法律
(法律第74号、平成4年6月5日、平成5年4月1日施行)
- ㊦ 船員保険法の標準報酬の等級区分の改定に関する政令
(政令第224号、平成4年6月26日、10月1日施行)
- ㊦ 水先法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第20号、平成4年6月26日公布、7月1日施行)
- ㊦ 海難審判法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第21号、平成4年6月29日公布、7月1日施行)

会議日誌（6月）

- 1日 京浜地区船主会
- 2日 資材研究会
- 3日 電波研究会
- 4日 財務幹事会
新造船幹事会
啓水会
- 8日 海務幹事会
- 9日 政策幹事会
情報システム専門委員会
保船幹事会
- 10日 港湾委員会
特殊貨物小委員会
- 11日 総務幹事会
港湾協議会委員会
- 12日 啓水会
- 15日 労務幹事会
- 18日 啓水会
- 19日 政策幹事会
一土会
- 22日 船積手続専門委員会
- 23日 国際幹事会
船協月報編集会議
危険物小委員会
船員保険研究会
- 25日 啓水会
- 29日 船内食料研究会
- 30日 海務研究会

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	36
	2・日本商船船腹量の推移……………	36
	3・わが国外航船腹量の推移……………	36
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	37
	5・わが国造船所の工事状況……………	37
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	38
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	38
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	38
主要航路の成約運賃	9・原油(ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)……………	39
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	40
	11・石炭(ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧) ……	41
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	42
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	43
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	44
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	45
日本海運の輸送状況	16・わが国貿易の主要貨物別輸送状況……………	46
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	46
内航海運	18・内航船の船腹量……………	47
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	47
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	47



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

年	世界合計			タンカー			オア・バルクキャリア			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1965	41,865	160,392	—	5,307	55,046	—	1,403	18,757	—	35,155	86,589	—
1970	52,444	227,490	—	6,103	86,140	—	2,528	46,651	—	43,813	94,699	—
1975	63,724	342,162	—	7,024	150,057	—	3,711	85,548	—	52,989	106,557	—
1980	73,832	419,911	1.7	7,112	175,004	0.5	4,706	109,596	1.2	62,014	135,311	3.7
1985	76,395	416,269	▲0.6	6,590	138,448	▲4.1	5,391	133,983	4.4	64,414	143,837	0.7
1986	75,266	404,910	▲2.7	6,490	128,426	▲7.2	5,274	132,908	▲0.8	63,502	143,576	▲0.2
1987	75,240	403,498	▲0.3	6,490	127,660	▲0.6	5,099	131,028	▲1.4	63,651	144,810	0.9
1988	75,680	403,406	▲0.0	6,565	127,843	0.1	4,980	129,635	▲1.1	64,135	145,928	0.8
1989	76,100	410,481	1.8	6,383	129,578	1.4	5,061	129,482	▲0.1	64,656	151,421	3.8
1990	78,336	423,627	3.2	6,609	134,836	4.1	5,156	133,190	2.9	66,571	155,601	2.8
1991	80,030	436,027	2.9	6,768	138,897	3.0	5,201	135,885	2.0	68,061	161,245	3.6

(注) ①ロイド船腹統計による100G/T以上の鋼船で 漁船および雑船を含む。②毎年7月1日現在。③オア・バルクキャリアには兼用船を含む。

2・日本商船船腹量の推移

年	合計			タンカー			貨物船			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1970	7,867	23,715	—	2,113	8,883	—	5,282	14,563	—	—	—	—
1975	8,832	38,198	—	1,893	17,414	—	6,223	19,752	—	—	—	—
1980	8,825	39,015	—	1,728	17,099	—	6,386	20,819	—	—	—	—
1985	8,225	38,141	—	1,392	13,610	—	6,123	23,360	—	710	1,171	—
1986	8,024	35,619	▲6.6	1,333	11,611	▲14.7	5,983	22,832	▲2.3	708	1,176	0.4
1987	8,250	32,831	▲7.8	1,288	10,416	▲10.3	6,249	21,156	▲7.7	713	1,259	7.1
1988	7,939	29,193	▲11.1	1,277	9,275	▲11.0	5,961	18,682	▲11.7	701	1,236	▲1.8
1989	7,777	26,367	▲9.7	1,244	7,951	▲14.3	5,845	17,134	▲8.3	688	1,283	3.8
1990	7,668	25,186	▲4.5	1,209	7,586	▲4.6	5,745	16,240	▲5.2	714	1,360	6.0
1991	7,568	24,740	▲1.8	1,164	7,244	▲4.5	5,694	16,046	▲1.2	710	1,450	6.6

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

3・わが国外航船腹量の推移

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

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

= 造 船 =

4・世界造船状況（進水・建造中・未着工）

区分	期間・時点	合 計			タンカー		バルクキャリア		一般貨物船		漁船・その他		
		隻数	千G/T	伸び率	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	
進水船舶	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 鋳石	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 鋳石	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。

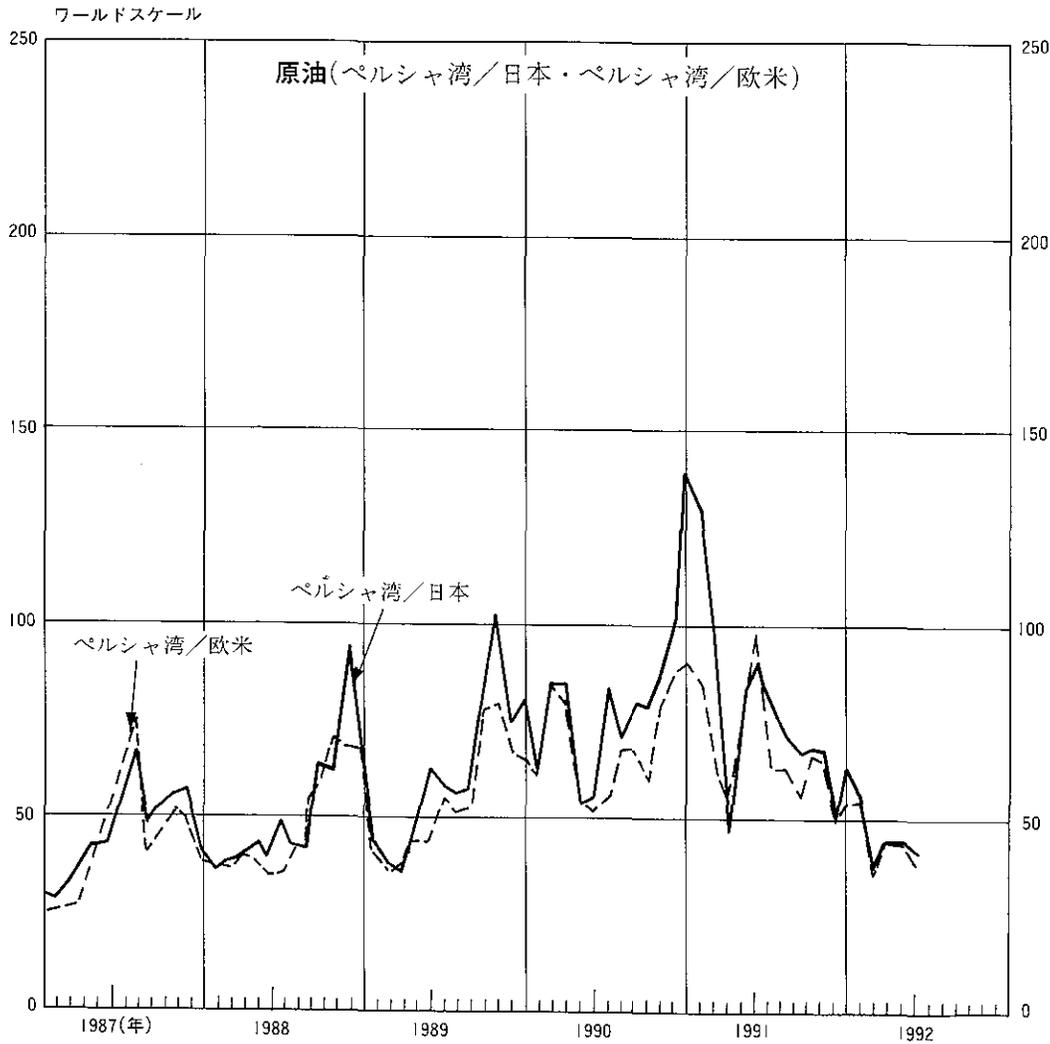
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	鋳石	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	129,174	3,091	132,265	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	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
	3	16,222	955	17,177	4,437	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
	5	11,826	2,940	14,766	3,004	6,686	4,093	59	323	589	12	6,851	1,203

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

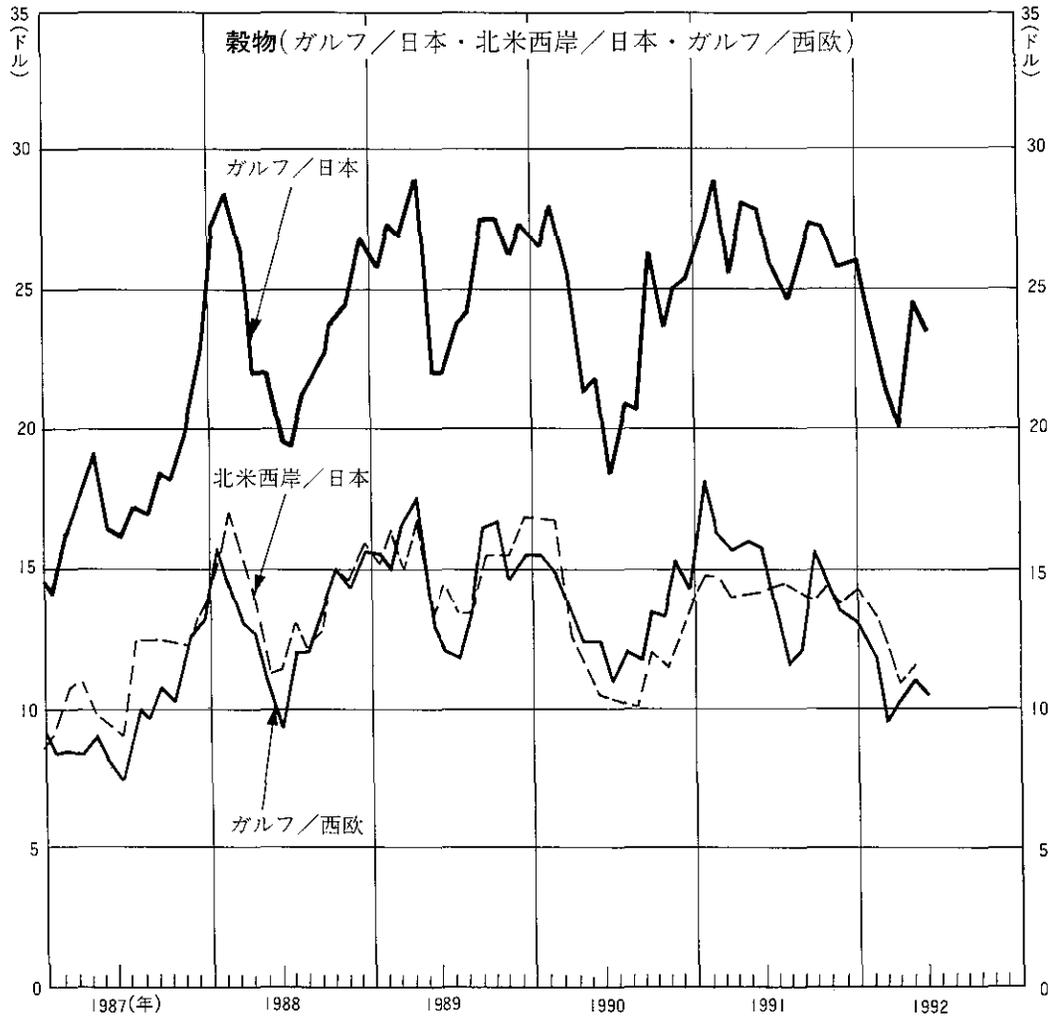
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・原油(ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	1990		1991		1992		1990		1991		1992	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	80.00	46.50	140.00	80.00	62.50	37.50	65.00	47.25	90.00	59.50	54.00	33.00
2	60.50	55.00	129.00	85.00	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	41.50	33.00	52.50	47.50	90.00	69.50	38.00	32.00
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。

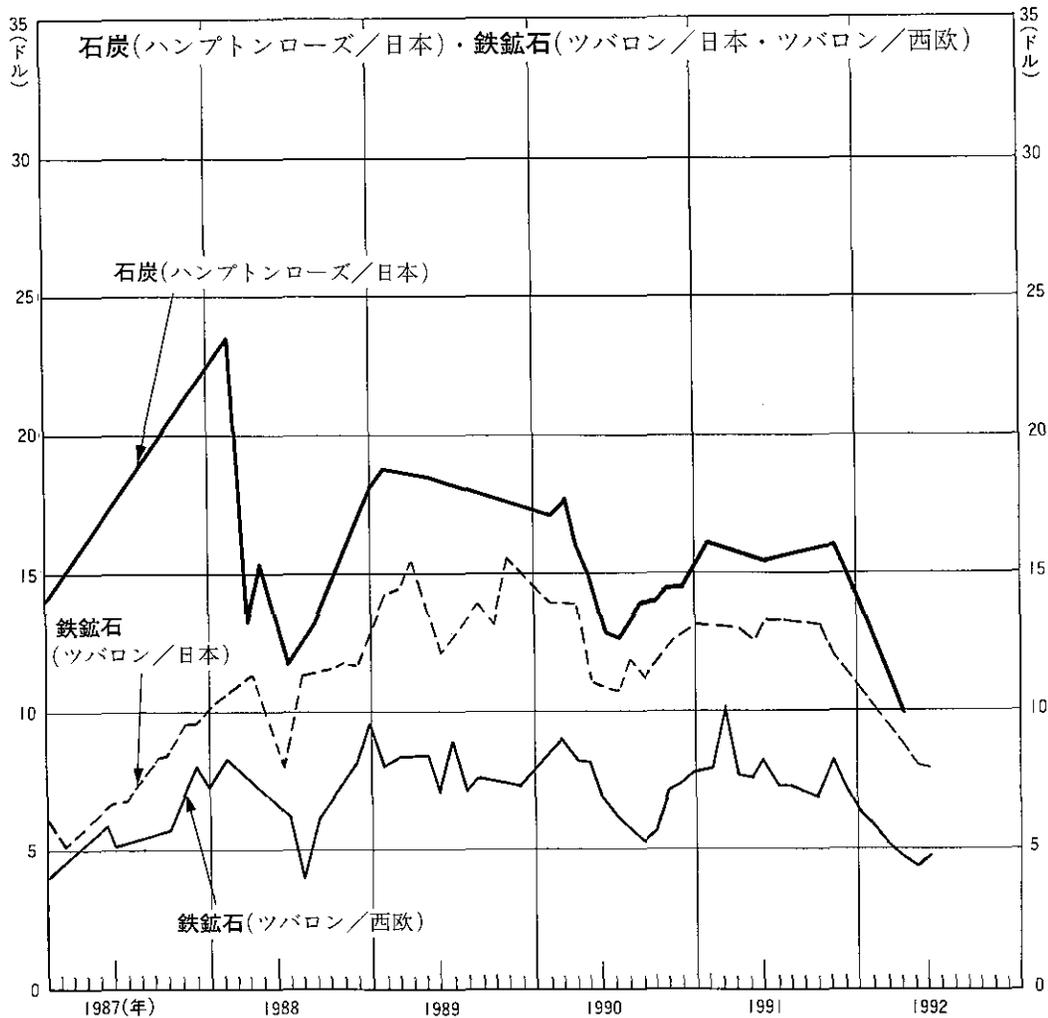


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	24.50	20.75	—	—	—	11.50	16.00	13.53	11.01	10.50
6	28.00	24.00	23.40	18.25	14.25	—	—	—	15.79	13.99	10.48	10.00
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	—	—

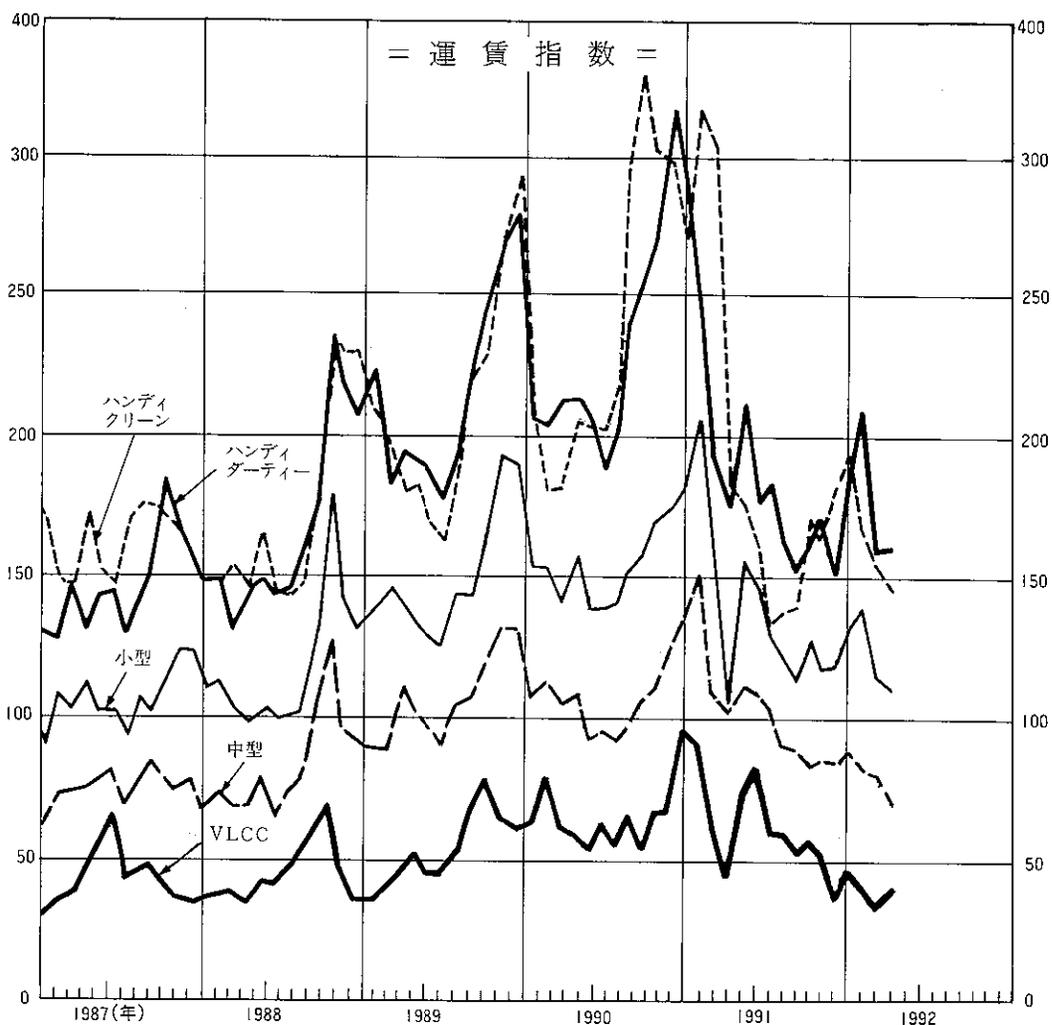
（注）①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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	7.90	—	8.20	7.25	4.75	4.10
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。

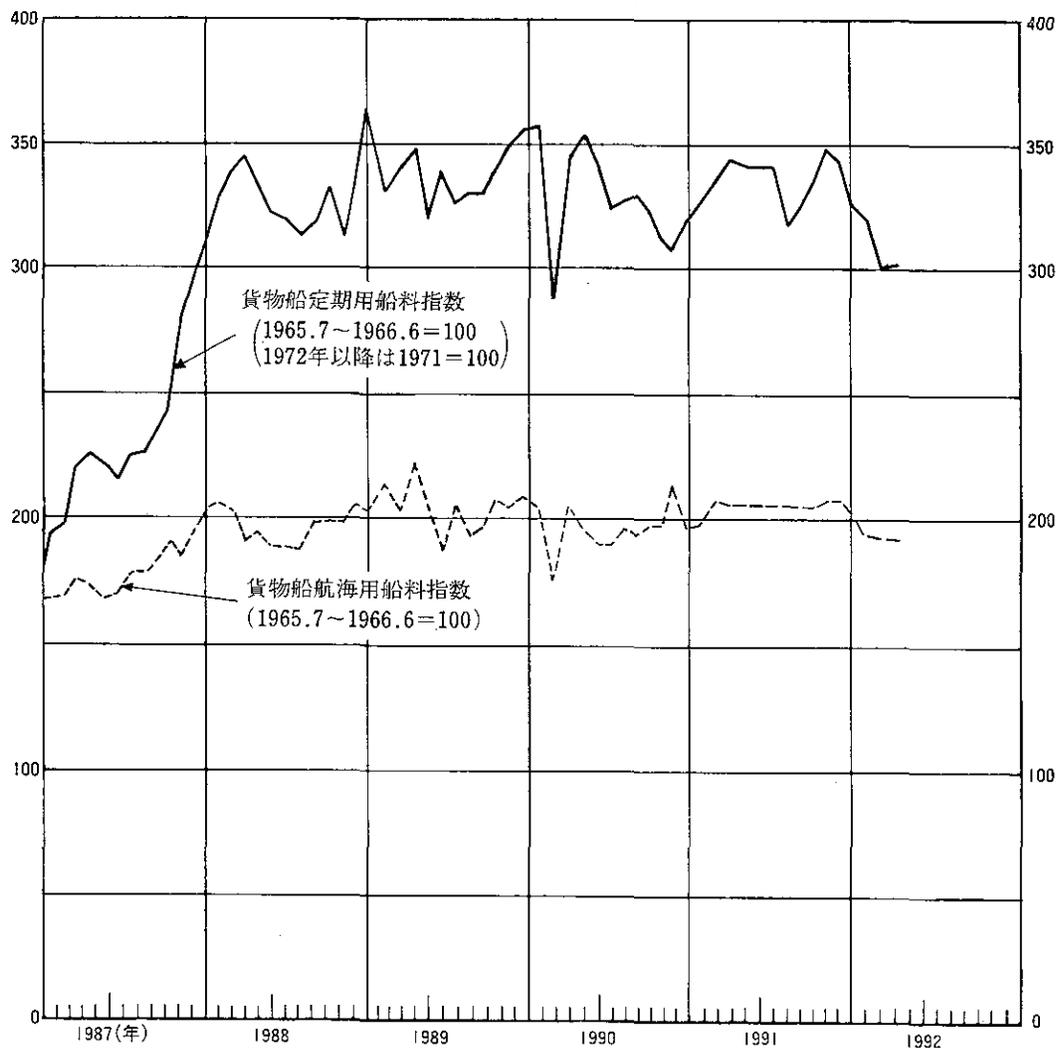


12・タンカー運賃指数

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	40.6	71.6	110.2	160.8	147.4
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 ＝

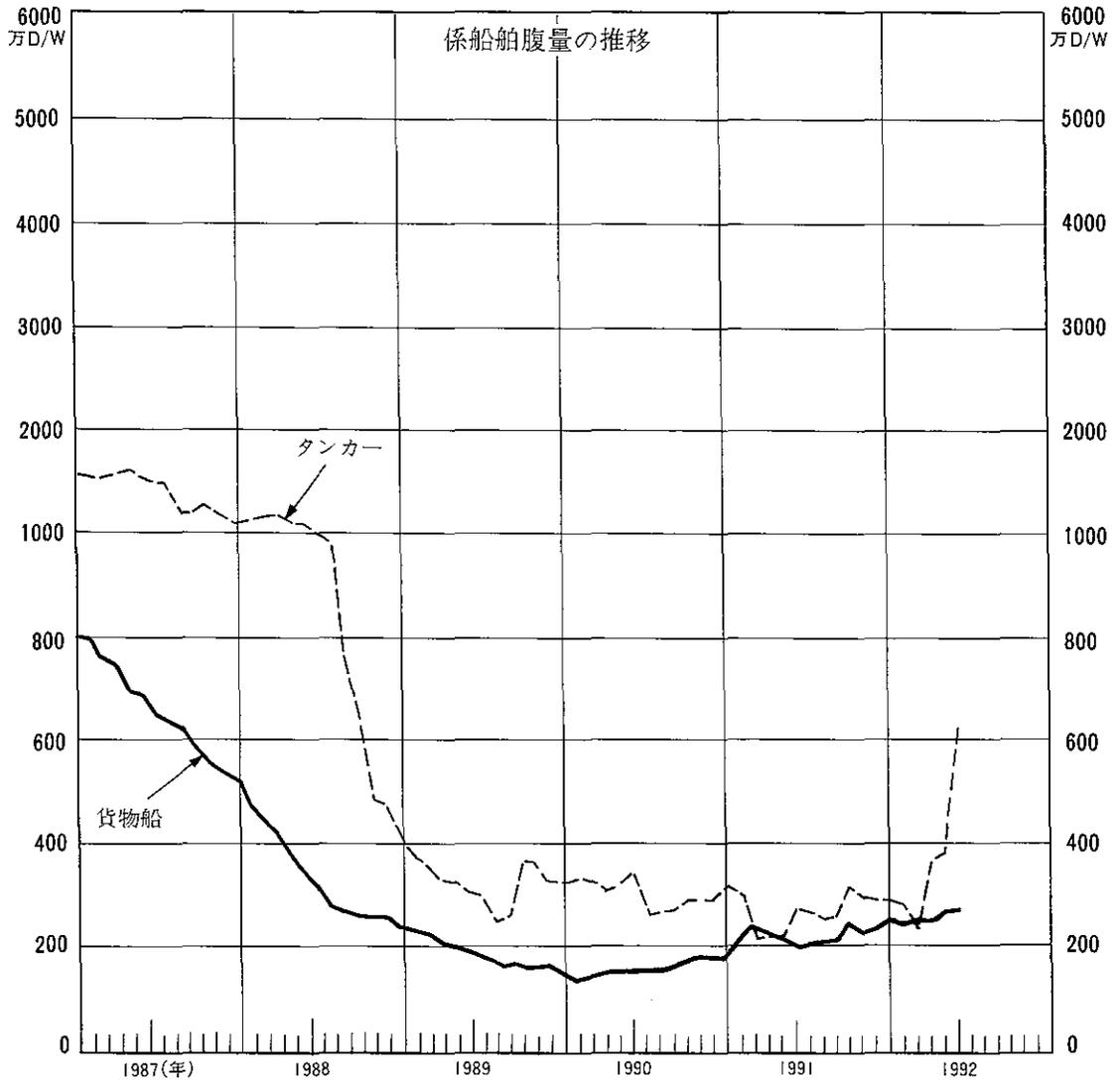


13・貨物船用船料指数

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	191.0	219.8	338.6	336.9	343.3	344.0	302.0
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 ＝

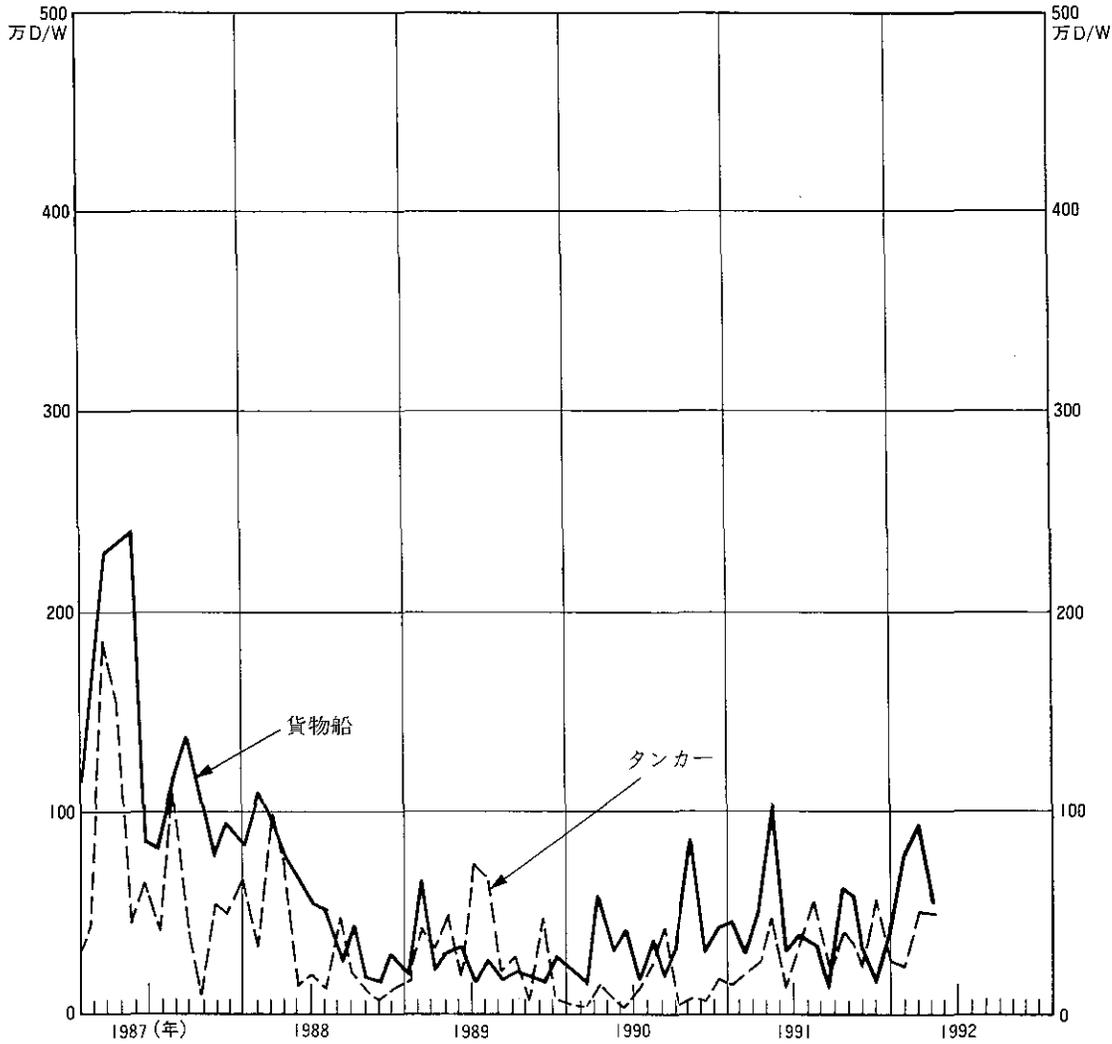


14・係船舶腹量の推移

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	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180
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 vessels 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	34	299	542	10	240	487
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	44	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 船 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 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 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 油	貿易量	170,217	164,044	160,460	166,936	178,009	195,517	50,273	43,891	45,217	56,136
	日本船輸送量	86,220	93,685	86,830	94,370	90,576	75,547	23,521	17,766	15,428	18,831
	外国用船輸送量	52,803	51,944	47,884	52,998	64,867	89,240	21,650	18,378	23,461	25,750
	日本船積取比率	39.5	57.1	54.1	56.5	50.9	38.6	46.8	40.5	34.1	33.5

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

17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(単位：百万円)

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

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

＝ 内 航 海 運 ＝

18・内航船の船腹量

年	船種別	鋼 船			木 船			合 計				
		隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン
1980	貨物船	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9	
	油船	2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2	
	物送計	8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7	
1985	貨物船	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6	
	油船	2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5	
	物送計	8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5	
1989	貨物船	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲ 12.3	7,067	2,526	0.6	97.7	
	油船	2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7	
	物送計	8,250	3,610	0.1	1,218	60	▲ 13.0	9,468	3,670	▲ 0.2	98.4	
1990	貨物船	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0	
	油船	2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7	
	物送計	8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲ 11.7	9,842	3,696	0.7	98.5	
1991	貨物船	4,515	1,554	▲ 38.0	1,060	45	▲ 10.0	5,575	1,599	▲ 37.5	97.2	
	油船	2,308	1,146	1.0	31	2	▲ 33.3	2,339	1,148	0.9	99.8	
	物送計	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 鉱 物	65,912	14.6	64,284	13.7	36,188	20.2	35,205	18.3
砂利・砂・石材	82,074	18.2	90,560	19.3	39,533	22.0	47,121	24.6
セメント	85,333	18.9	90,965	19.4	10,921	6.1	11,205	5.8
石油製品	52,923	11.7	53,916	11.5	27,351	15.3	28,078	14.7
石 機	136,870	30.4	143,773	30.6	49,631	27.7	54,284	28.3
	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

確か2、3カ月ほど前のことだったと思うが、2年間かけてヨットで世界一周した中年の男性の記事が新聞に出ていた。彼は、元会社社長で、40歳からヨットを始めたという。世界一周を思い立った理由は、会社や肩書を取り去った自分に何ができるのか、一人でも生きていけるのかを試したかったからだそうである。

また、先日ある会合で、定年を目前にして会社をやめ、半年間インドに修行にいったという方にお

会いした。超一流企業の関連企業の役員をやっておられたが、もう一度自分の人生を見つめ直してみたいからだそう。その方によれば、人生84年として12年ずつに分けると七つになるという。そして、これを1週間のそれぞれの曜日にあてはめて自分のライフステージを考えてみたという。すなわち、0歳から12歳までを日曜日、次の12年間を月曜日というように。こうしてみると60歳というのは、ちょうど人生の、木曜日から金曜日に当たるのだそうだ。

われわれサラリーマンにとっては、家族の生活や子供の教育、住

宅ローンなどを考えたら到底考えられないことであり、このお二人は、こういったしがらみを絶って自分を見つめ直す機会を得られたことは、うらやましい限りである。

会社のため、家族のために馬車馬のごとく働いてきたわれわれにも、ささやかながら自分の人生を爽りある豊かなものにするためになにかできることはないのであろうか……。

三洋海運

総務部総務課長

山田 啓一

船協月報 7月号 No. 384 (Vol. 33 No. 7)

発行：平成4年7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)
