

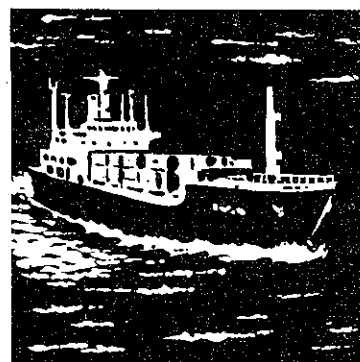
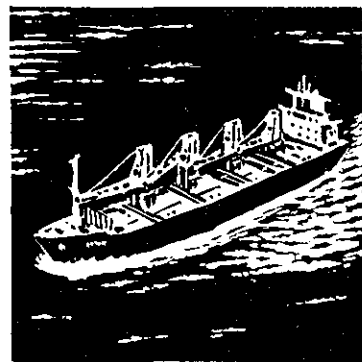
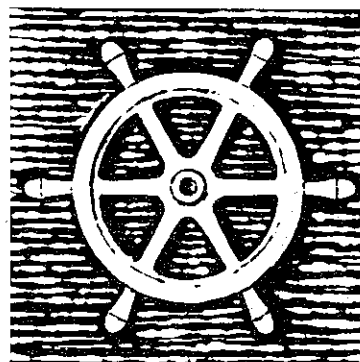
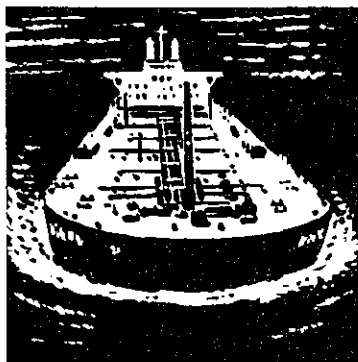
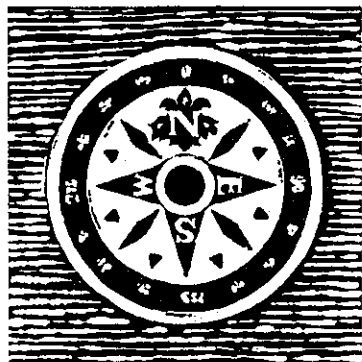
船協月報

9

1992

平成4年9月20日発行 毎月1回20日発行 No.386 昭和47年3月8日第3種郵便物認可

7月20日を国民の祝日「海の日」に



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。

船舶保険料の急騰に思う 日本船主協会常任理事 八角 道夫 3
新和海運取締役社長

巻頭言

平成 5 年度海運関係予算概算要求 4

海運界の動き

内航海運の現状と今後の課題 9

出席者 運輸省海上交通局長 浅見 喜紀
 全国海運組合連合会会長 増井 義己
 内航大型船輸送海運組合会長 加々美益次
 (司 会) 日本船主協会近海内航部会長 佐藤 國吉
日本内航海運組合総連合会会長
 (誌上参加) 全国内航輸送海運組合会長 松本 泰徳
 () 全国内航タンカー海運組合会長 上野 豊

座談会 (平成 4 年 8 月 5 日開催)

石垣の海の思い出 日本テレビアナウンサー 木村 優子 23

随 想

海運雑学ゼミナール 第30回 26

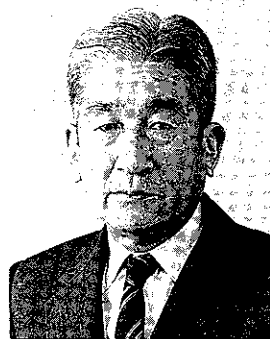
パナマ運河通航料の値上げ 28

内外情報

海運日誌 (8 月) 31
 船協だより (会議日誌・その他) 32
 海運統計 33
 編集後記 46

船舶保険料の急騰に思う

日本船主協会常任理事
新和海運取締役社長 八角道夫



海運業界が1992年度に負担することになる日本籍船の船舶保険料は総額380億円強、前年に比べて10%強増となる見込みである。

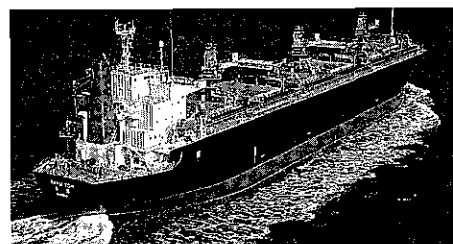
最近における損害率の動向からみて来年度以降もしばらく不安定な状態がつづくものと思われる。このほかP.I.保険料についてもほぼ同様な傾向を見せており、船主経済における保険料の負担は急速に増大している。

保険料高騰の背景としては修繕費の値上がり等やむを得ないものもあるが、近年衝突、沈没等の重大事故が多発しており、これが保険料を引き上げる大きな要因となっている。海運会社にとって船舶の安全確実な運航こそ経営の基盤である。事故の増加は保険料、修繕費の増大を招くとともに、稼働率を低下させ企業収益に大きな影響を与えることになる。また、荷主の貴重な財産の保安に不安が生じ、その信頼をそこなうことになり、営業上も大きなマイナスである。

海難事故の原因には船舶の構造上の欠陥や気象条件によるものなど、乗組員に関係のないものもあるが、事故の80%はヒューマンエラーであるといわれている。昔から優秀な技術、技能を持つ船員が運航する日本船は、そ

の安全性についても高い評価を得てきた。しかしながらコスト競争力の上から外国人船員との混乗がほぼ常態となり、今後さらに外国人船員の割合が増加するものとみられている。従来から外国人船員の雇用はマンニング会社との一括雇用契約であるため、個々の乗組員の管理についてはマンニング会社にまかせきりというのが一般的であった。しかしながら船舶の運航効率を高め、かつ事故率を低く抑さえるためには、乗組員個々の能力の向上をはかるとともに、チームプレーが円滑に行われるような有機的な組織でなければならない。このためには外国人船員についても採用、教育訓練、業績の評価、処遇から昇進、昇格にいたるモラルアップのための諸方策等人事管理のノウハウの蓄積、整備を早急に行う必要がある。また、少数精鋭の日本人幹部船員の育成についても、混乗時代に対応した新しい体系が必要である。最近における事故率の増加と混乗の導入との直接的な因果関係は明確ではない。しかしながら混乗化という新しい状況に即した管理システムの整備が、事故の減少につながる最も有効な対策ではなかろうか。

海運界の動き



▲航行中の木材チップ船

平成5年度海運関係予算概算要求

運輸省および厚生省は、平成4年8月末に平成5年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に要求を行い折衝を開始した。

概算要求事項のうち、海運関係事項の概要は次のとおりである。

1. 外航海運対策（資料1参照）

(1) 歳出予算

既に締結した利子補給契約について、日本開発銀行の猶予対象利子に対する交付金37億8,500万円（猶予対象利子本体分32億1,300万円、猶予対象利子運用金利分5億7,200万円）を要求した。

(2) 財政投融資

超省力化船およびLNG船をはじめとする外航船舶の整備を促進することとし、これらに必要な資金712億円（5年度新規分531億円、4年度継続分181億円）を要求した。これは前年度予算に比し262億円の増額となっている。

融資条件については、融資比率が超省力化船およびLNG船が70%（現行60%）、その他船舶50%（現行どおり）とし、金利についてはいずれも開銀特別金利5（現行どおり）となっている。

2. 船舶整備公団（資料2参照）

船舶整備公団の5年度事業規模を876億円とし、このうち自己資金264億円を除いた612億円を財政投融資として要求した。

事業内容は、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進することとし、代替建造11万4,000%、所要資金358億円、これに前年度継続分112億円を加え470億円、また改造等融資として15億円、合わせて485億円としている。

このほか、国内旅客船の整備のために381億円、さらに余剰船舶等の係留船への改造を促進するため10億円となっている。

3. 船員雇用対策

(1) 運輸省関係（一般会計）（資料3参照）

国際的な漁業規制の強化による減船に伴う漁業離職船員対策、混乗の実施に対応し日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）が行う労務供給事業による外国船への計画的な配乗、漁船員の内航船への転換等を講ずるため、船員雇用対策を推進することとしている。

そのうち、SECOJが行う船員雇用対策事業への補助金としては、外国船配乗促進事業助成、外国船就職奨励助成、内航転換奨励助成、技能向上・職域拡大訓練等合わせて2億8,200万円（前年度比1億7,300万円減）が計上され

ている。また主として漁業離職船員対策として船員離職者職業転換等給付金16億2,400万円(同7億5,800万円増)が計上されている。

(2) 厚生省関係(船員保険特別会計)

(資料4参照)

船員の雇用安定対策として、漁船船員雇用確保助成および未払賃金の立替払経費、計7,500万円(前年度比500万円増)、および船員雇用促進対策として、雇用船員を対象としてSECOJが行う外国船派遣助成事業、技能訓練

【資料1】

外航海運対策等の推進

区 分	前年度予算額	5年度要求額	比較増△減額	備 考
歳出予算	3,687百万円	3,785百万円	98百万円	
財政投融资	45,000	71,200	26,200	日本開発銀行

説 明	<p>1. 外航海運の経営基盤の強化と国際競争力のある日本商船隊を確保するため、外航海運対策として以下の措置を講ずる。</p> <p>(1) 海運業の経営安定に資するため、既に締結した利子補給契約について、日本開発銀行による利子補給金相当額の利子猶予措置を引き続き講ずることとし、外航船舶建造融資利子猶予特別交付金を日本開発銀行に交付する。</p> <p>(2) 超省力化船およびLNG船をはじめとする外航船舶の整備を促進することとし、これらに必要な資金について日本開発銀行から融資を行う。</p>																												
経 費 積 算 基 礎	<p>1. 外航海運対策の推進</p> <p>(1) 歳出予算 (前年度予算)</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">利子猶予特別交付金</td> <td style="text-align: right;">3,785百万円</td> <td style="text-align: right;">(3,687)百万円</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">猶予対象利子本体分</td> <td style="text-align: right;">3,213</td> <td style="text-align: right;">(2,934)</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">猶予対象利子運用金利分</td> <td style="text-align: right;">572</td> <td style="text-align: right;">(753)</td> </tr> </table> <p>(2) 財政投融资</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">外航船舶の整備</td> <td style="text-align: right;">712億円</td> <td style="text-align: right;">(450)億円</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">平成5年度新規建造分</td> <td style="text-align: right;">531</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">平成4年度建造継続分</td> <td style="text-align: right;">181</td> <td></td> </tr> </table> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>平成5年度新規建造分融資条件</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">(イ) 金 利:</td> <td style="text-align: right;">特利5 (現行どおり)</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">(ロ) 融資比率: 超省力化船およびLNG船</td> <td style="text-align: right;">70 % (現行60%)</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">その他船舶</td> <td style="text-align: right;">50 % (現行どおり)</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">改 造</td> <td style="text-align: right;">30 % (現行どおり)</td> </tr> </table> </div>			利子猶予特別交付金	3,785百万円	(3,687)百万円	猶予対象利子本体分	3,213	(2,934)	猶予対象利子運用金利分	572	(753)	外航船舶の整備	712億円	(450)億円	平成5年度新規建造分	531		平成4年度建造継続分	181		(イ) 金 利:	特利5 (現行どおり)	(ロ) 融資比率: 超省力化船およびLNG船	70 % (現行60%)	その他船舶	50 % (現行どおり)	改 造	30 % (現行どおり)
利子猶予特別交付金	3,785百万円	(3,687)百万円																											
猶予対象利子本体分	3,213	(2,934)																											
猶予対象利子運用金利分	572	(753)																											
外航船舶の整備	712億円	(450)億円																											
平成5年度新規建造分	531																												
平成4年度建造継続分	181																												
(イ) 金 利:	特利5 (現行どおり)																												
(ロ) 融資比率: 超省力化船およびLNG船	70 % (現行60%)																												
その他船舶	50 % (現行どおり)																												
改 造	30 % (現行どおり)																												

【資料 2】

船舶整備公団に対する財政措置

区 分	前年度予算額	5年度要求額	比較増△減額	備 考
財 政 投 融 資	53,600百万円	61,200百万円	7,600百万円	
	300	400	100	産業投資特別会計 資金運用部資金 簡 保 資 金
	50,800	60,800	10,000	
	2,500	0	△2,500	

説 明	<p>1. 船舶整備公団の経営基盤の強化を図るため、産業投資特別会計からの出資を行う。</p> <p>2. 船舶整備公団の下記事業を推進するため、所要の財政投融資を確保する。</p> <p>(1) 国内旅客船の整備 離島航路をはじめとする国内旅客航路に就航する船舶の近代化および輸送力の増強を図るため、国内旅客船の建造および改造を促進する。</p> <p>(2) 内航海運の体質改善 内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進する。</p> <p>(3) 特定係留船活用事業の推進 海運事業者の経営改善等を図るため、余剰船舶等の係留船への改造を促進する。</p>																																																	
	<p>資金計画</p> <p style="text-align: right;">(単位：億円)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th colspan="2">収 入</th> <th colspan="2">支 出</th> <th>備 考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>財政投融資</td> <td>612(536)</td> <td></td> <td></td> <td>建造量 [総トン]</td> </tr> <tr> <td>産投特会出資金</td> <td>4(3)</td> <td>国内旅客船</td> <td>381(353)</td> <td>63,400(59,700)</td> </tr> <tr> <td>資金運用部</td> <td>608(508)</td> <td>内航貨物船</td> <td>470(391)</td> <td>114,000(88,000)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>うち前年度継続分</td> <td>112(132)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>借入金</td> <td>302(265)</td> <td>融 資</td> <td>15(12)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>引受債</td> <td>306(243)</td> <td>係 留 船</td> <td>10(10)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>簡保引受債</td> <td>0(25)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>自己資金</td> <td>264(230)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td>876(766)</td> <td>合 計</td> <td>876(766)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">()内は前年度予算</p>	収 入		支 出		備 考	財政投融資	612(536)			建造量 [総トン]	産投特会出資金	4(3)	国内旅客船	381(353)	63,400(59,700)	資金運用部	608(508)	内航貨物船	470(391)	114,000(88,000)			うち前年度継続分	112(132)		借入金	302(265)	融 資	15(12)		引受債	306(243)	係 留 船	10(10)		簡保引受債	0(25)				自己資金	264(230)				合 計	876(766)	合 計	876(766)
収 入		支 出		備 考																																														
財政投融資	612(536)			建造量 [総トン]																																														
産投特会出資金	4(3)	国内旅客船	381(353)	63,400(59,700)																																														
資金運用部	608(508)	内航貨物船	470(391)	114,000(88,000)																																														
		うち前年度継続分	112(132)																																															
借入金	302(265)	融 資	15(12)																																															
引受債	306(243)	係 留 船	10(10)																																															
簡保引受債	0(25)																																																	
自己資金	264(230)																																																	
合 計	876(766)	合 計	876(766)																																															
参 考 事 項	<p>共有建造比率の引き上げ</p> <p>1. 国内旅客船 (離島航路のフェリー化、高速化等) 80% → 90%</p> <p>2. 内航貨物船</p> <p>(1) 自動車専用船 近代化船 70% → 80%</p> <p style="padding-left: 20px;">その他 60% → 70%</p> <p>(2) 二重構造タンカー 近代化船 70% → 80%</p> <p style="padding-left: 20px;">その他 60% → 70%</p>																																																	

事業、技能訓練派遣助成事業等の補助金、計8億1,300万円（同4,200万円増）が計上されている。

4. 開発途上国船員養成への協力(資料5参照)
政府開発援助 (ODA) の一環として、外航

船社の協力を得て海事国際協力センター (MICC)が行う開発途上国船員研修受け入れ事業への補助金として6,800万円(前年度比600万円増)を要求し、平成4年度に引き続き75人を新たに受け入れることとしている。

【資料3】

船員雇用対策

区 分	前年度予算額	5年度要求額	比較増△減額	備 考
歳 出 予 算	1,321百万円	1,906百万円	585百万円	

説 明	国際的な漁業規制の強化による減船に伴う漁業離職船員対策等を講ずるとともに、混乗の実施により離職した船員の外国船への計画的な配乗、漁船員の内航船への転換を促進する等、船員雇用対策を推進する。										
経 費 積 算 基 礎	(前年度予算)										
	1. 船員離職者職業転換等給付金	1,624百万円	(866)百万円								
	2. 船員雇用促進対策事業費補助金 (日本船員福利雇用促進センター)	282百万円	(455)百万円								
	(1) 外国船配乗促進事業助成	212	(354)								
	(2) 外国船就職奨励助成	18	(18)								
	(3) 内航転換奨励助成	21	(43)								
	(4) 技能向上・職域拡大訓練	31	(29)								
	(5) 再就職あっせん受け入れ助成	0	(11)								
	計	1,906	(1,321)								
参 考 事 項	船員離職者職業転換等給付金の概要 (単位：百万円)										
	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>事 項</th> <th>所要給付金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>漁業関係 (国際規制等)</td> <td>1,609</td> </tr> <tr> <td>海運業関係 (近海、本四等)</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td>1,624</td> </tr> </tbody> </table>		事 項	所要給付金額	漁業関係 (国際規制等)	1,609	海運業関係 (近海、本四等)	15	合 計	1,624	
事 項	所要給付金額										
漁業関係 (国際規制等)	1,609										
海運業関係 (近海、本四等)	15										
合 計	1,624										

【資料4】

平成5年度予算概算要求事項別表（船員保険特別会計）

（単位：千円）

事 項	平成4年度予算	平成5年度要求額
雇用安定対策事業に要する経費	70,307	75,164
未払賃金の立替払	49,700	54,019
漁船船員雇用確保助成事業	20,607	21,145
船員雇用促進対策事業費補助に要する経費	770,625	812,985
センター管理費	82,008	84,245
技能訓練事業費	113,574	114,666
雇用安定事業費	575,043	614,074
合 計	840,932	888,149

【資料5】

開発途上国船員養成への協力

区 分	前年度予算額	5年度要求額	比較増△減額	備 考
歳 出 予 算	62百万円	68百万円	6百万円	

説 明	開発途上国の船員養成に協力・貢献するため、開発途上国船員を対象とする研修を推進することとし、当該事業を行う財団法人海事国際協力センターに対し、事業の実施に要する経費の一部を補助する。		
経 算 費 基 積 礎	開発途上国船員養成事業費補助金	68百万円	(前年度予算) (62)百万円
参 考 事 項	事業の内容 (1) 対 象 者 フィリピン、インドネシア、タイ等の船員 (2) 研 修 人 数 75人 (3) 研 修 課 程 導入訓練（2ヵ月） 乗船訓練（12ヵ月） (4) 補 助 内 容 旅費、支度金、研修手当、研修費、傷害保険料、研修生移動費、ビザ更新料に対する補助		

内航海運の現状と今後の課題

●出席者(敬称略・順不同) ●

	運輸省海上交通局長	浅見 喜紀
	全国海運組合連合会会長	増井 義己
	内航大型船輸送海運組合会長	加々美益次
(司 会)	日本船主協会近海内航部会長 日本内航海運組合総連合会会長	佐藤 國吉
(誌上参加)	全国内航輸送海運組合会長	松本 泰徳
()	全国内航タンカー海運組合会長	上野 豊

(平成4年8月5日開催)

輸送実績にあらわれた 景気後退の影響

佐藤 本日は「内航海運の現状と今後の課題」というテーマで、お話をうかがっていきたいと思います。最初に、わが国内航海運の輸送活動と船腹需給について、内航大型船輸送海運組合の加々美会長からご説明をお願いします。

加々美 まず輸送量ですが、先日、日本内航海運組合総連合会(以下総連合会)でまとめた平成3年度の内航貨物輸送実績によりますと、貨物船が3億1,200万トン、油送船が2億4,300万トン、合計5億5,500万トンで、過去最高の平成2年度に比べて約700万トン減(1.2%減)となっています。

これを船種別にみると、油送船は増減がほとんどない(20万トン増)のに対し、貨物船は約700万トン減(2.2%減)となっています。昨年

秋口からの景気後退の影響が輸送実績からも明らかです。

平成4年度については、日通総合研究所が最近発表した見通しによりますと、国内貨物輸送需要は、総需要量で前年度比0.2%の微減であるのに対し、内航だけを見ますと、約600万トン減(1.1%減)となっています。しかし、今年度粗鋼生産が1億トンを切るという前提に立ちますと、この数字は甘いと思います。

油送船は比較的安定しているとしても、貨物船はもっと大きなマイナスになるのではないかと、いずれにしましても、内航輸送量は2年連続してマイナスになるわけで、昭和62年度から続いた長期大型景気によってあらゆる分野で拡大を続けてきた国内物流は、昨年の後半から大きな屈折点を迎えたと言えます。

一方、内航海運の国内貨物輸送全体に占めるシェアは、輸送トン数で見た場合は8.5%に過ぎ



ませんが、輸送活動量（輸送トン数に輸送距離を乗じた数字でトン・キロで表わす）では約2,400億トン・キロで、国内全体の輸送活動量の45%に達しています。これは内航海運が他の輸送機関（トラックや鉄道）に比べて長距離大量輸送に適した輸送機関であることを示しています。

鉄鋼業の不振で、今年度は 大幅な船腹過剰に

佐藤 次に、内航海運の船腹需給について、全国海運組合連合会の増井会長からお話をうかがいたいと思います。

増井 内航海運の船腹量は、終戦このかた常に過剰状態にあり、「内航二法」ができて以来、船腹調整を続けて今日に至っています。今回の大型景気では一時期、船腹が逼迫したこともありましたが、昨年末から、景気が先行き不透明になったことで、内航海運にも不況感が出てきました。特に内航貨物で大きな比重を占める鉄鋼は、平成4年度には、粗鋼生産が1億トンを切ると予想されています。

そういう中で、私ども内航海運を担うものとしては、つねに船腹をバランスよく調整して、今後も輸送責任を十分果たしていきたいと思いますが、今年度については、大幅な船腹過剰になることは確かなようです。

佐藤 油送船部門の状況について、全国内航タンカー海運組合の上野会長にうかがいたいと思います。

上野 油送船の平成3年度の輸送数量については、加々美会長からご説明いただきましたとおりです。

バブルの崩壊以後、景気は産業全般でかげりを見せはじめ、夏場以降は、明らかに減速しはじめたわけですが、その中で、石油業界は、冬季の需要期に入ったこと、さらに出荷後の在庫補充の輸送需要があったことから、輸送実績でみれば前年度対比でほとんど変化がありませんでした。

平成4年度についても、本年3月に通産省より発表された石油供給計画によれば、国内景気動向を反映して伸びの鈍化が見込まれていると

はいえ、対前年度比2.8%増加する見通しとなっています。毎年、この石油供給計画と、業界で毎月実施している輸送調査実績が長期的な必要船腹量算定の目安とされています。

また、短期的な船腹需要については、大手需要家等から発生する天候や気温による需要変動に対応する体制を整えることに努力しています。最近の情報によれば、本年下期の石油需要予想については下方修正が施される模様ですが、下げ幅はそれほど大きなものではなさそうです。

また繁忙期には船腹不足も生じるかもしれませんが、これについても、荷主のみなさんご協力のもとに、例年のように安定輸送を確保してまいります。

佐藤 昨今の内航海運の厳しい現状についてうかがってまいりましたが、ここで運輸省海上交通局の浅見局長に、お話をまとめていただきたいと思います。

浅見 私も国内輸送活動の現状は、お話にあったとおりだと思います。昭和45年度から平成2年度までの国内輸送量の推移を対前年度比で見ますと、4～5年間、対前年度比プラスが続き、そのあと1～2年間、対前年度比マイナスが続くというのが大体のパターンようです。わが国の景気がそういう波動を描いているということにも原因があると思いますが……。

最近の動きを見ますと、昭和62年度、63年度、平成元年度、2年度とも国内輸送量は輸送トン数、輸送活動量（輸送トン・キロ）ともに、対前年度比で伸びを示しています。平成3年度は、確定した数字がまだ出ていないのですが、加々美会長、上野会長のお話にもありましたように、

内航海運全体で、輸送トン数ではマイナスという感じを受けています。

運輸省では、毎月『運輸経済月例報告』を出しています。速報値ですから正確な数字ではないのですが、たまたま今日の省議で今年5月のデータの説明がありました。それによると、内航海運の輸送量は、貨物船で前年同月比11%ぐらい減っています。4月もそのくらい減っていますので、平成4年度に入って、4、5月と2カ月続いて前年同月比で2桁台の落ち込みをみせていることとなります。

そもそも貨物輸送というのは、自ら需要創出ができていく分野なんです。最近のようにわが国の景気全体が減速傾向に向かう状況のもとでは、内航海運はそういう景況を他の輸送機関よりも敏感に反映するのかなとも思っています。

内航船の船腹需給については、増井会長からお話があったとおりだと思いますが、運輸省の立場としては、海造審の内航部会にお諮りして、船種を6種類に分けて適正船腹量を決めています。

昨年12月に決めたものでは、砂利・石材専用船以外は、平成3、4年度とも現有船腹量が適正船腹量を下回っていました。ただ、これは昨年の12月に決めた数字ですので、今年度の適正船腹量の決定に当たっては、この数字を修正せざるを得ないだろうと考えています。

いまだ回復の兆しが 見えてこない国内景気

佐藤 次に、加々美会長から、一般の国内景気の見通しについてお話を願いたいと思います。



(浅見 喜紀氏)

加々美 今年年初でのエコノミストの景況予測を総合しますと「上期は小雨程度。下期は回復に向かって薄日もさしてくる」というものでした。ところがそろそろ下期に向かうというのに、いっこうに回復の兆しが見えてこない。景気の回復がだんだん遠のいていく感じさえ受けます。

最近の新聞を見ますと「景気の底入れは、今年の10月から12月」というのはまだ良いほうで、「底入れは来年に延びる」とか「底入れ後も底離れがしないU字型の回復になる可能性が強い」という悲観的観測がだんだん強まってきているように思います。バブル経済崩壊の後遺症が重くのしかかっている感じがしますね。

佐藤 全く同感です。次に内航海運から見た景況の見通しについて増井会長からお話をいただきたいと思います。

増井 平成4年度の適正船腹量を決めた今年のはじめまでは、まさかこのような景気の落ち込みがあるとは思っていませんでした。

当時、日本鉄鋼連盟の運輸委員長と対談をいたしまして、その時、平成4年度の粗鋼年産は「どんなことがあっても1億トンを下回ること

はない」と言われました。1億トンちょっとであるかもしれないが、来年からまた登り坂になって、すぐ1億1,000万トン近くになる、とおっしゃった。こういうご意見をいただきながら、船腹調整を含め平成4年度要綱に取り組んだのです。ところが、海造審の答申が出たころから、内航海運の景況悪化が急速に肌身に感じるようになりました。

昨日も、長崎で内航関係の会議がありましたが、中央の貨物を取り扱う大手オペレーターはなんとかやっているといる状況ですが、地方の貨物を取り扱う船主は、オペレーターの要請で、それまでのチャーター契約から委託契約に切り替えられています。これだと運賃の手取りが半分ぐらいになるようで、非常に厳しい環境になりました。

不況対策をやってもらいたいという声をあちこちで聞きます。特に零細船主が一番困っています。全海運は零細企業を多数抱えていますので、何とか対策を考えなければならないと思っています。

佐藤 今、一般の景気と内航海運の景況をうかがいましたが、政府の立場からの景況見通しを、浅見局長からお話聞きたいと思います。

浅見 景気の減速感、景気後退が深刻になっていけば、いろいろな面で悪影響が出てきます。一方で、対米関係からも、わが国の経済成長を実現させなければなりません。

ですから、政府としては、一日も早く景気が立ち直ってほしいというのが本音です。そこで日銀は既に公定歩合も下げました。また新聞等でも報道されているように、秋にはかなり大型

の補正予算を組んで、景気のコ入れをすることが検討されています。

ただ、そういった対策が今後どの程度、効果を発揮するかということになると、正確には分かりません。しかし政府としては、景気立ち直しへの期待を非常に強く持っています。

一方、長いタームで見れば、陸上輸送にも制約要因が非常に顕在化してきているわけです。環境問題、道路の混雑問題、それにトラック運転手の深刻な不足です。そういうことを考えますと、長期的な輸送構造の面では、内航海運にとって追い風となる部分もあるのではないかと考えています。

もちろん、内航海運が主に運んでいるのは、鉄鋼製品とか石油製品、セメントなどですから、内航海運全体にモーダルシフトがどんどん効いてくるというわけではありませんが、しかし、陸上輸送機関との関係を考えれば、マイナス材料ばかりではないという気がしています。

加々美 オペレーターの立場から、内航の景況について申し上げますと、元請け貨物の比率が高い企業はまだいいのですが、元請け比率が低く、スポット貨物に頼る割合が多いところは、かなり苦しくなっています。

貨物船に限ってではありますが、今年に入って船腹の余剰感が一段と高まってきました。しかもスポット貨物の運賃が一番高いところに比べたら、半分近くに下がっていると思います。

私どものところでは、まだ用船から委託運航に切り替えることはしていませんが、委託運航に切り替えたいというオペレーターの気持ちはよく分かります。



(増井 義己氏)

系列取引としての元請け制度の問題点

佐藤 元請け制度というのは、日米構造協議でアメリカ側から指摘されている系列取引なんです。私は「系列取引は日米構造協議の完全な違反事項である。内航海運を正常にするなら元請け制度を止めよう」と言っているんです。

ところがおかしな話で、内航の新造船を造らせろと言うのは、元請けオペレーターなんです。しかし本当の内航海運オペレーターというのは、加々美さんのところとか、海運六中核体を中心にしたオペレーターなんです。ところがそれらの企業には、今、取り扱う貨物が少なく、あつたとしても運賃は下がっている。大変な状態で、繋船も考えなければならないというのはおかしな話です。

増井 確かに系列の害はあります。今、スクラップ&ビルドが絶対正しいと言えないところはありますけれど、例えば、先般、鉄連のほうから申し込まれた「自由建造」という問題にしても、結局は現有船腹量が多いか少ないかということに帰結する。

ちょうどいいという船腹量があるならば、それを維持する必要がある、多少船腹が不足したとしても、現行ルールで造り替える場合に、合理化ができるのだから、それに対応できると思う。いずれにしても船腹調整は必要と考えます。

ただ、1回つぶしたら、それによって新造された船に代替引当資格が生ずるので、2度とスクラップを手当する必要がない。また、スクラップする船を持っていないオペレーターが建造する場合はスクラップ船を手当する必要があるが、スクラップ船を持っている船主が建造するならば、いずれもコストに入れなくてもよい。そんな船主が大勢いるわけです。

佐藤 確かに、元請けの専用船は、新造船を造らせろ、造らせろと規制緩和を言っている。これは本当の意味から出た規制緩和論ではなくて、自己の欲求を満足させるための規制緩和論です。

製造業はすぐにでも生産調整ができますが、海運業は生産調整ができません。もし同じような取り扱いをすれば、船腹調整を認めていただくこととなります。

第二次産業だけが生産調整をやっている、物流を担当している内航海運が船腹調整をしなさいいけないというのは、片手落ちではないかと思えます。

プラスとマイナスの両面がある船腹調整制度

佐藤 次に船腹調整制度の運用につきまして、浅見局長におうかがいしたいと思います。この制度につきましては、私どもは大変立派なものを作っていただいたと感謝しております。

浅見 ご承知のように、今年の春、海運造船合理化審議会から答申が出ました。内航海運サイド、荷主サイド、学識経験者のみなさんの、さまざまなご意見を反映してまとめたものだと思います。

船腹調整制度にはプラスの面もありますし、見方を変えればマイナスの面もあります。これをどうするかというのは難しい問題です。

もともと船腹調整というのは、不況期にやるもの。そのための制度がずっと恒常的にあるのは、考えなおさなければいけないのではないかと考えています。また、船はいつぱん造ればある程度の期間は使うわけですから、景気のいいときは船腹が少し足りなくてもしょうがないし、景気が悪いときは船腹が過剰気味でも仕方がない。

内航海運に限らず、運送業というのは本来そういうものなのですが、内航海運の場合には非常に長いタームで景気の波の影響を受けますから、そういうことを前提にしてやっていけるようにしなければならないと思います。それが海造審で言われている構造改善とか体質強化だろうと思います。

したがって、この答申にも書かれているように、運用面でいろいろ工夫しつつも、当面は船腹調整制度は維持することとするが、ただ、景気が悪いときは、どの業界も苦しくなるわけですから、内航海運業界も多少の苦しさは乗り越えられるような体質にし、将来、船腹調整制度に頼らなくてもいいような業界になるべきであるということになるかと思っています。

上野 貨物船業界と違い、油送船に対する輸送

需要は季節の変動が激しく、最高月と最低月の差が40%程度あった年もあります。昨年度は22%程度でしたが、冬の繁忙期には一時期船腹不足といわれたこともあり、荷主のご理解を頂いて、輸送計画の調整をお願いし、輸送責任を果たしている状況です。

この船腹調整制度があることにより、適正船腹量を維持して経済性を高め、その結果として船舶の安全性の向上やコスト競争力のある船の提供が可能となり、また業界の協調体制が保たれているといえます。

昨年発表された適正船腹量では、油送船も特殊タンク船も、向こう5カ年間船腹不足という数字が告示されました。しかし、油送船については、石油供給計画と輸送実績に基づく必要船腹量を目安として、船腹が増加する方向で平成4年度内航海運対策要綱を作成。2年間で船腹不足を解消する対策を立て、適切な運用により輸送需要にお応えいたしました。

今後についても、引き続き慎重に検討したいと思っております。

船も日曜日くらいは休ませるべき

増井 船腹調整制度は、われわれの立場からはありがたいものですが、その前に、まず経営の基本になる運賃の決め方にも問題があると思います。

現在の船の運賃は、365日（1年）のうち355日をフル稼働した場合でコストが決められています。つまり船の整備期間をたった10日間しかみていない。私はこれは間違っていると思います。



（加々美益次氏）

まともに船を整備しようとすれば10日間では絶対にできません。少なくとも1カ月は必要です。それに、船も、船員法に合わせて、日曜日くらいは休ませるべきです。日曜日が休みになれば、年間にして50数日くらいに増加する。さらに時代の動きに合わせて週休2日制にすれば100日余り。最低、それぐらいの線でソロバンが弾けるような用船料にならないといけない。

そうなれば、その50日ないし100日の期間のなかで好不況時への対応もできるでしょうし、耐用年数も伸びますから、現在14年のものを、15年、16年にしたり、あるいは12年にしたりという弾力的な運用もできる。突飛な考えのようですが、ぜひご検討いただきたい問題です。

加々美 船腹調整制度を維持するためには、弾力的運用が絶対に必要です。そうしないと、船腹調整制度の廃止を求める外部圧力をかわすことはできないと思います。

また、船腹調整制度だけでは、内航海運の好不況への対応は難しい。船腹調整制度を補完するもう一つの方策が必要で、その点、今、増井さんがおっしゃった船の稼働日数を抑えて船腹



(佐藤 國吉氏)

の稼働量を調整するのは一つのアイデアだと思います。

佐藤 増井会長のお考えは非常に斬新で、私も同感です。

私から、もう一つ付け加えさせていただきたいのは、船にも自動車の車庫制度と同じように船庫制度があってもいいのではないかと、ということ。船庫がないと船が持てない、というような制度です。不況になっても繋船場所すらないという現状は、わが国の海運の足を引っ張っていることになるのではないかと、思うんです。浅見 自動車の場合の車庫の義務付けは、違法駐車対策です。ただでさえ道路が混雑しているところへ違法駐車が増えてきて、交通渋滞が激しくなってきた。そこで、自動車を持つ人が自前で車庫を用意することを義務付けて、違法駐車を少なくしているわけです。

船の場合も、係留場所の義務付けがないために、公共的な意味での弊害が出ています。今、問題になっているのは、プレジャーボートがやたらと係留して港湾をふさいでいることです。

しかし、もし船庫制度を義務付けるとすれば、

船会社が自前で係留場所をつくらなければならない。それには膨大な金がかかるし、港湾管理上の問題もある。難しいのではないかと思います。

総力を上げて取り組みたい 船員確保対策

佐藤 よく分かりました。では、船員確保対策に話を移させていただきます。

衆参両議院で、衆議院は平成4年4月21日、参議員は5月14日に、船員法一部改正の付帯決議として、運賃・用船料の適正化の問題と労働時間短縮の厳守を決議しています。われわれとしては、これは、必ず守っていかなければならないと考えています。

船員確保対策が叫ばれるようになってから3～4年経っていますが、さきほど日曜日を休みにしたらどうか、というような革新的なご意見も出ました。そこで、船員確保の現状と問題について、お話をお願いします。

まず、全国内航輸送海運組合の松本会長から。松本 ご承知のとおり、内航船員数は、その数約4万5,000～5万人と言われていますが、実態で見てそのうちのどのくらいの人が内航船員として働いているのか、各機関で調査していますが把握は難しいところです。ただ言えることは、将来的に見て、内航船員の数は、総体として不足の状況にあるということです。

若者の海上生活志向の低下、わが国人口構成における若年者の減少などが、既に現実の問題として現れてきています。特に内航の場合、「離家庭性」の問題が大きく、このことは避けて通

れないでしょう。内航海運事業者のうち圧倒的多数を占める中小企業者では、若手船員の確保や家族船員の跡継ぎの問題も深刻です。

こうした現在および将来にわたる船員不足の問題については、総連合会で検討して、それを政策面に反映していく必要があることは、言うまでもありません。

企業の自主努力は、もちろん重要ですが、総連合会としても船員確保対策には力を注いでおり、その主なものとして以下の対策を実施しています。

- ① 内航船員居住環境設備改善奨励金
- ② 若年者雇用奨励金
- ③ 各海運組合等に対する船員対策のための助成
- ④ 海員学校生徒募集活動に対する資金協力
- ⑤ 内航船員募集のための広報活動
- ⑥ 内航船員確保対策協議会の事業活動に対する資金協力
- ⑦ 内航船員雇用確保対策のための調査研究
- ⑧ 船員確保対策のための海員学校関係者との就職懇談会の開催
- ⑨ 内航海運業界の近代化方策等の検討
- ⑩ 荷主との定期的懇談会
- ⑪ 船員不足問題を考える懇談会

以上のような各種対策とともに、外航船員の離職者や、最近では漁船船員の離職者の内航転換等も実施するなど、船員問題を業界の重要政策としてとらえ、積極的に活動してきましたが、こうしたことは、今後も引き続き実施していく必要があるでしょう。

また運輸省においては、運輸大臣の私的諮問



(松本 泰徳氏)

機関として懇談会を設置し、荷主、学識経験者、内航関連企業、官庁関係者を含む懇談会が既に数回にわたり開催され、内航業界の船員不足問題が精力的に検討されており、誠に時宜を得たものご期待申し上げるところです。

このほか内航海運では、海上労働の時間短縮、休日、休暇の問題等を含む船員の労働環境の改善、内航船員の質的向上など、内航海運業界全般にかかわる将来的問題として、考えていかなければならないと思っております。

増井 今、松本会長がおっしゃったように、船員確保対策については、内航海運業界でもいろいろ行ってきました。

現状としては、数年前から、毎年、船員が次々に退職していくなかで、補充が難しくなりましたが、総連合会も3億8,000万円の予算を組んで、労働環境を整備したり、若年者への奨励金を出したり、テレビやラジオで広告を流したりといった対策が効を奏して、最近、海員学校への若い人の応募が増えてきたという報告があります。船員は増えすぎても困るし、足りないのはなお困る。バランスがとれるような船員

確保対策は、海運業界全般を通じて一番重要な問題だと思えます。

将来的な船員確保に 不可欠な労働環境の整備

佐藤 政府の立場から、浅見局長、いかがでしょうか。

浅見 長期的にみれば、わが国の人口構成は若年層がどんどん減っていき、中高年齢層がどんどん増えてくるのですから、全産業的に人手不足になるのは明らかです。ですから労働者の奪い合いになってくる。そのときには、労働条件のよいところに人が集まります。

産業界は週当たりの労働時間を、できるだけ早い時期に40時間にするということを目標にしていますので、それに向けての対策を、今のうちにきちっと計画的にやっておかなければ人は集まらなくなるでしょう。

しかし、1人当たりの労働時間を短くしつつ、船もフルに動かそうとすれば、人を余計に雇わなければなりません。先程のお話のように、船の稼働日数を減らすことになれば、これもコスト高になる。つまり労働条件を改善していこうと思えば、コストは高くならざるを得ないわけです。

これからは皆が、休む時は休んで、余暇を楽しむような生活をする時代ですから、内航船員だけが休みが少ないというのでは、決して好ましいことではありません。これからの内航輸送サービスというものは、コストがかかるものであるということを、荷主さんなり、一般国民なりに、よく理解してもらう必要がありますね。

佐藤 加々美さんはいかがですか。

加々美 私も、浅見局長、松本・増井両会長のお話に同感です。先日、海員学校の就職懇談会で皆さんのお話をうかがって少し希望が湧いてきたという感じはします。海運を志望してきた人を繋ぎ止めるには、どうしても給与とか、休暇日数とか、労働環境とか、船内の生活環境などの改善が必要だと思います。これらは、すべて輸送コストにつながるものですから、浅見局長がおっしゃるように、荷主、関係者の理解、協力を仰がなければならないと思います。もう一つ大事なことは、生き甲斐、やり甲斐を与えることだと思います。そのためには、内航海運の国民生活における重要性、役割を常日ごろからPRしていかなければならないと感じています。

浅見 今おっしゃった生き甲斐ということと関連しますが、タクシーの運転手さんの場合、いつまでやってもタクシーの運転手だということで、若い人にはなり手が少ないのですが、内航船員の場合は、そのへんどうなのでしょうか。そこにずっと勤めていると、将来に何か希望はあるのでしょうか。

加々美 免状を取って昇進していく人がいますね。昔は部員はいつまでも部員のままというのが多かった。甲板員ですとボースンが最高位でしたが、今は、途中からでも免状を取れば航海士、船長にもなれます。

増井 この前の海員学校の就職懇談会に、女性船員の乗船実態報告があり注目されました。まだ女性船員の数は少ないですが、女性が乗るようになると、職場のムードが良くなるようです。

浅見 先日、タクシー事業に女性がもっと入ってきてほしいという趣旨で、女性のタクシードライバー6、7人に集まってもらって、いろいろ話を聞きました。

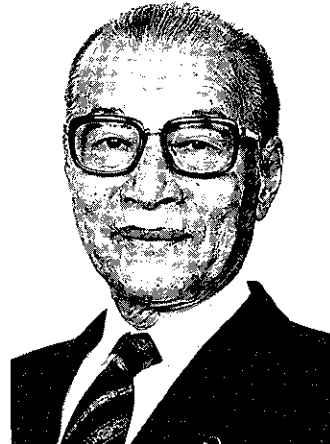
女性ドライバーだと、酔っぱらいにからまれたり、脅かされたりするのではないかと思っていましたが、そんな経験はほとんどないそうです。運転手になる前は、いやなイメージを持っていたようですが、なってみると非常に女性に向けた職業だそうです。だからやめる人はほとんどいないということです。

今いる女性の船員さんにも、いろいろな経験を就職懇談会等の場で話してもらうことをお考えになられたらいかがですか。海の好きな女性はたくさんいらっしゃるでしょうから……。

増井 PRをうまくやって、そのうちに総連合会で女性船員を全部集めて、大会をやってもいいですね。とにかく海運はPRが足りません。

上野 松本会長のお話にもありましたように、船員確保対策の一環として、総連合会は、船員居住環境設備改善奨励金を交付しており、組合員に大変喜ばれています。

それに関連して昨年11月タンカーに対する二重船殻問題がIMOで論議され、日本提案を各国に理解してもらう必要があるということで運輸省のご了解を得てヨーロッパ視察団を派遣しました。視察団の報告によれば、ライン河を航行している船舶の居住区の素晴らしさに感心したそうです。船内とはいえ、生活の場としての「快適な生活環境」を優先的に考えているとのこと、船員不足に悩むわが国の内航海運も、大いに見習うべきでしょう。



(上野 豊氏)

内航タンカー業界は、乗組員不足と若年船員の雇用難による高齢化現象打開のため、総連合会とともにやっている海員学校の支援等のほか、独自に海員学校の訪問、先生方の体験乗船などを実施しています。

さらに新しい方向として、思い切った船舶の近代化を推進し、若い世代が魅力を感じ、誇りと自信を持って働くことのできる「夢のある近代化船」の実現に向けて研究を進めることになり、関係官庁、学識経験者、造船技術者、荷主、全日海の方々も含めた研究会を発足いたしました。

できるだけ早く良い成果が出せるよう、皆様方のご指導、ご支援をお願いする次第です。

運賃適正化は荷主との 正常な関係づくりから

佐藤 では最後に、運賃の適正化とモーダルシフトの問題に移らせていただきます。加々美会長から、まず運賃の適正化についてお話をお願いします。

加々美 運賃の適正化については、今年3月の

海造審の答申の中で、構造改善対策の4番目に、輸送にかかわるコスト負担の適正化として盛り込まれています。

この項の挿入については、ある荷主側委員から強い抵抗があったということですが、運賃の適正化については、依然、荷主側に強い抵抗感があることがうかがえます。

この項の前段部分で『内航海運事業者は、そのほとんどが中小企業者であり、特定の荷主との取引によって経営が成立しているケースが多いことから、取引先荷主との関係を重視することとなり、内航海運事業者が荷主に対して、輸送に係る適正なコスト負担を要請することは、必ずしも容易ではない』と指摘されていますが、まずこのへんから改めていく必要があると思います。

それに関連して、昨年の大型船組合の若手研修会で運輸省の補佐官が、内航オペレーターに、荷主との正常な関係作りをぜひやってほしい、と訴えていましたが、荷主と対等とまではいかないまでも、それに近い公正な取引関係を確立することが必要だと思います。

私は外航を長くやっていましたが、外航については、ほぼ荷主と対等にものが言えるところまでオペレーターの地位は向上し、契約関係も確立しています。しかし内航についてはいまだしの感がありますね……。

これも補佐官からうかがったことですが、国内の輸送機関の中で、運賃水準に対する規制がないのは、内航だけだということですね。

かつて昭和41年の海造審で、「運賃の許可制が望ましい」という答申が出たことがあるのです

が、荷主の抵抗にあって実現しなかった。内航では、標準運賃の算出が難しく、許可制になじまないとのことでしたが、適正な運賃の実現には、オペレーターやオーナーの格段の努力が必要だと思えますね。

適正な運賃とは、コストプラス適正利潤です。これが抑えられると、そのしわ寄せは船員にいきます。そうしますと、船員のなり手がいなくなり、内航輸送に支障をきたすという事態に進むのではないかと憂慮されるわけです。

浅見 運賃の法規制の話が出ましたが、以前はトラックもタクシーも貸し切りバスも運賃は認可制でした。ところが認可制になっていても、個人客が対象のタクシーや宅配便では認可料金が守られていますが、そうでないものは、よく言えば割引、悪く言えばダンピングが、なかなかなくなるというのが実情です。

つまり不特定多数の一般の人を相手にして、その場限りの現金取引をやるようなものは、認可制をとればそれなりの効果があります。ただ、これは、利用者を保護するための認可制であって、運ぶ人、つまり運輸業者を保護するためのものではないわけです。だからこそタクシーでは認可運賃が守られています。

ところがトラック事業者と荷主との契約は、極めて経済的な行為です。そこでトラックでは2年前に認可制を改め届け出制にしたわけです。

そう考えると、内航もトラックと同じように、不特定多数の一般の人を相手に商売しているわけではないですから、運賃の法規制は難しいと思いますね。地道に荷主なり、関係者に適正な運賃について理解を求めていくことが重要だと

思います。

増井 一番理想的な形は自由運賃だろうと思います。ただ、今のように不況に突入すると、日本社会という風土は、弱いところにしわ寄せがくる機構になっています。ですから私は、海運組合が強くならなければいけないと言っているんです。荷主に対して弱い業者に対しては、組合が代行して運賃の交渉をしてやるくらいにならなければいけないと、しょっちゅう言っているんです。

いろいろ苦しい中から、標準運賃にしてもらいたいとか、認可運賃にしてもらいたいという要求が出てくるのですが、どれにしてもベターだという方法は今のところないですね。ただ、労働条件の厳しい小型船の運賃が一番安いというのは考えさせられます。

在来船とモーダルシフト船の適切な棲み分けを

佐藤 最後にモーダルシフトについて、浅見局長からお話をお願いします。

浅見 国内貨物輸送のシェアを見ますと、トラックが輸送トン数で90%以上、輸送活動量（輸送トン・キロ）でも50%を占めています。これに対して内航海運はトン数では8.5%ですが、輸送活動量では45%を占めています。

トラックは、輸送ロットが非常に小さく、しかもトラック1台に運転手が1人以上必要ですから、労働力不足は非常に深刻です。それだけでなく、最近は環境問題も厳しいものがあり、NOx対策新法も成立して、東京など特定の地域では、ディーゼル自動車については、一定期間

経過すると古い車は使えなくなります。また道路混雑などの問題もあって、自動車による長距離輸送はかなり行き詰まっています。

そこで登場してきたのがモーダルシフトという考え方です。これは地域間輸送における自動車輸送を鉄道・内航海運に移転させようとするものです。鉄道の輸送能力を増やすには難しい面がありますので、内航海運への期待が大きいわけです。

これまで力を入れてきたのは船舶の整備という面で、船腹調整も弾力化してもらいましたし、船舶公団の共有比率についてもモーダルシフトの適合船については、その引き上げを要求することも考えています。

それから運輸省港湾局では、各地の港湾でモーダルシフトに向けた整備をしています。ただ、やはり両端末における輸送は自動車に頼らざるを得ませんから、海陸一貫輸送を円滑に進めるために、ハード面だけでなく、ソフト面についても、もっと研究する余地があるのではないかという気がします。

それから陸上の交通機関との競争では、最後は経済性が問題になります。コストがどのくらいになるか、何時に出港して何時に入港するか、貨物の運賃負担力はどれくらいになるかなどの点です。そういういろいろなことが総合的に判断された上で、輸送モードの選択が行われるのではないのでしょうか。

加々美 浅見局長さんのお話をうかがっていると、どうしても陸上の輸送機関との競争になりますね。経済的にも時間的にも。そのためにはかなりのスピードを必要としますし、大型船

でないと経済的に成り立たない。高速大型船だと、投資も高額となりますから、私どもの組合の会員である既存の内航事業者1社ではとてもできません。何社も集まってやっとならざるかどうかがです。

そこをお願いですが、既存の事業者にてできるだけチャンスを与えるような当局のご指導をお願いしたいわけです。

それから在来船で運んでいる貨物を、モーダルシフト船が奪わないようにお願いしたい。在来船貨物をベース・カーゴとするのは、スタート時の一番イージーな方法ですが、これをやられると私ども在来船のオペレーターは非常に苦しくなり、また中小船主に与える影響も大きいと思います。

貨物による輸送分野の棲み分けをぜひお願いしたいと思います。

浅見 モーダルシフトというのは、別に新しい事業体を作るという話でなくて、内航事業者な

りフェリー事業者なりが今やっているようなところへ、陸から貨物を持ってこようということですから……。

加々美 ただ、既存の事業者が受け皿となる船を作ればそれで済むという簡単なものではないと思います。海陸一貫輸送の問題もありますし、それを担う新しい事業体が必要になってくるのではないのでしょうか。

増井 モーダルシフトについては、環境問題、労働問題などあらゆる面で、運輸省にも相当力を入れてやっていただいています。総連合会としましても、昨年度の要綱におきましては、大幅に緩和いたしました。

国内貨物の物流は年々増えていきますので、今後、内航船が担うところも大きくなるのではないかと期待しています。

佐藤 本日は活発なご意見、有益なしかも非常に面白いお話を聞かせていただきました。どうも長時間ありがとうございました。

内航大型船輸送海運組合	会員数 31社 船腹量 234隻 431,075総トン 745,186重量トン
主として1,000総トン以上の鋼船により内航運送業または内航運送取扱業を営むものを会員とし運賃・運送条件等および配船保有の調整を主たる目的とする。	
全国内航輸送海運組合	会員数 122社 船腹量 763隻 603,533総トン 1,167,284重量トン
主として鋼船により内航運送業を営むものを会員とし、運賃・運送条件等および配船・保有の調整を主たる目的とする。	
全国海運組合連合会	直接組合数/地方海運組合連合会 3 地方海運組合 17 計20 間接組合数 30 会員数 3,903社 船腹量 3,651隻 1,423,316総トン 3,126,790重量トン
海運組合法に基づく海運組合または海運組合連合会を会員とし、調整および共同事業を主目的とする。	
全日本内航船主海運組合	会員数 847社 船腹量 1,138隻 839,812総トン 1,704,713重量トン
主として鋼船により船舶貸渡業を営むもの（運送業者であって貸渡業の資格を有するものを含む）を会員とし、貸渡料金の調整および保有船舶の調整、その他共同事業を主目的とする。	
全国内航タンカー海運組合	会員数 1,166社 船腹量 1,855隻 1,066,112総トン 2,264,970重量トン
タンカーにより内航運送業・運送取扱業・貸渡業を営むものを会員とし、船腹ならびに配船の調整、その他共同事業を主目的とする。 (平成4年7月20日現在)	

石垣の海の思い出

日本テレビアナウンサー 木村優子



「ただ今、石垣地方は前線通過の影響で大荒れになっております。場合によっては引き返すこともありますのでご了承下さい」

那覇空港で乗り継ぎを待つこと2時間。いよいよ搭乗という時に、なんとも非情なアナウンスだ。空港の大きな窓から、やけにまぶしい初夏の日差しが差し込んでいる。

「こっちはこんなに晴れているのに……」

乗客達のつぶやきが聞こえてくる。

念願かない、ダイビングのライセンスをとって初めて参加したツアー。憧れの石垣島はもうすぐそこだというのに……。私は、きまぐれな空を恨んだ。

ライセンスをとろうと思ったのは入社3年目のこと。当時、朝6時から始まる情報番組を担当していた。その夏休み企画で、式根島を訪れたのがそもそもの始まりだ。

中学時代、3年間水泳部だった私は、泳ぐことは得意中の得意。式根島の透き通るような海をリポートしようと意気込んでいた。ところが、海に飛び込む瞬間まで忘れていたことが一つあった。実は、潜水が苦手だったのだ。

スキューバダイビング用のフィンをつけ、マスクにシュノーケルと、格好だけは一人前だったが、ちっとも水の中にとどまってはられない。もうちょっとで魚が群がる岩まで手が届くというのに……。

そんな情けないリポートを撮り終えた後、私は「絶対にスキューバダイビングのライセンスをとるぞ」と、固く心に誓ったのだった。

スクールに通いはじめたのは、それから半年後、春の訪れのころだった。

都内でプール実習をこなし、つづいて伊豆の海洋公園で2泊3日の海洋実習。ほころび始めた桜の花が、ダイビング初心者を暖かく迎えて

くれた。「やっぱり、なにかを始めるのは春よね」なんていう気分だった。

ところが海はというと、めっきり冷たかった。海水の温度は外気よりも随分と遅れて変化するという。つまり、陸上がようやく春になろうとしていたその時期、海の中はまだ冬だったのだ。

「こんなに厳しい季節にライセンスをとった人達は、どんな条件でも潜れるようになるよ」というインストラクターの言葉を支えに、冷たい海を我慢した。

でも、冷たいものは冷たい。しかも、本来なら透明度はかなり高い時期なのだが、たまたま雨の後だったので、海はかなり濁っていた。海は初心者には甘くはなかった。

あれから3年。

久しぶりに休暇をとって参加した初めてのダイビングツアーだというのに。「ダイビングと相性が悪いのかしら」、そんな不安とともに私達は小さな飛行機に乗り込んだ。

石垣に近づくと、ポツポツと雨が窓に当たりはじめた。でも、空はそれほど暗くない。「これなら大丈夫」、そう自分を励ました。

飛行機の手輪が滑走路をとらえた。激しい水しぶきが上がる。だが、雨はいつのまにか止んでいた。タラップを下りると、ムッとするような空気に包まれた。ホッとため息をひとつ。ホテルへと向かった。

翌日は、うって変わって朝からまぶしすぎるほどの陽の光が照りつける。砂浜に出ると海も

凪いでいる。絶好のダイビング日和。

名蔵湾から舟を出すこと40分。第1のポイントは鳩間島の東だ。既に潜っているダイバーの姿がどこまでも確認できる澄んだ海。

装備を点検してエントリー。生暖かい海水がウェットスーツに入ってくる。静かに空気を抜き、ゆっくりと海に身を沈める。明るく透明な海が身体を包んでいく。伊豆の海とは、なにかもかが違う、そんな予感がした。

鮮やかなブルーのルリスズメ。イエローのチヨウチヨウ魚がのんびり泳いでいる。なだらかに広がるテーブルサンゴ。まるで色のショールームだ。小さな魚が指の間をすり抜けていく。岩陰からモンガラカワハギが飛び出してきた。尾びれを扇子のように振りながら、チラッとマスクの中の私を覗き込む。目が合った瞬間、身を翻して消えていった。そんなに慌てなくてもいいのに……。

あっという間の30分。舟に戻ろうと浮上を開始した。見上げると、自分の吐く息が小さな泡となってキラキラと輝いている。無数のダイヤモンドが光を放っている。その光の帯に手を差し伸べながら、ゆっくりと上がっていった。

午後からは、西表島の北、バラス島の西にある、通称「カスミの根」に場所を移す。

持っていった生卵を、海の中で割ってみる。まん丸の黄身と白身がクラゲのように漂うと、魚が大挙してやってくる。そして、ポール遊びをするように卵を突ついて、消えていった。

親指と人差し指をつけたり離したりするだけ

で、エサをくれると思うのか、魚達が集まってくる。水族館のマリンガールになった気分だ。

心地よい疲労感とともに舟に上がると、スコールのような雨。これ幸いにと、天然シャワーで水浴びだ。

翌日、西表島と小浜島の間を走るヨナラ水道に向かう。マンタに逢える海。通称“マンタウェイ”と呼ばれるところだ。マンタは、胸びれが3メートル以上もある巨大なエイ。ダイバーが憧れる魚の一種だ。とはいってもいつもいつもマンタに逢えるわけではない。いや、逢えないほうが多いと聞く。

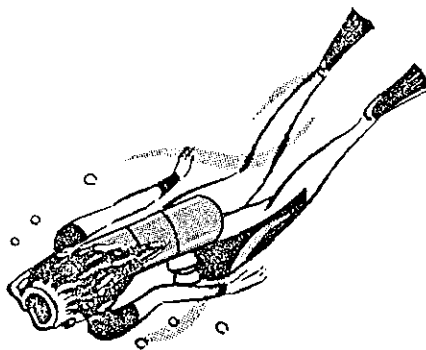
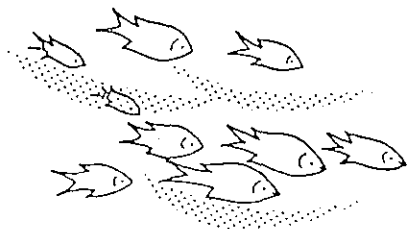
しばらく海底で小魚と戯れていた。「カンカン」とタンクをたたく音。仲間の指差すほうを見た。そこに、蝶が舞うように優雅に泳ぐマンタがいた。よく見ると、その羽ばたきの影に小さなマンタがいた。親子だろうか。私は呆然と見惚れていた。気が付くとマンタの親子は、深い海の

向こうに吸いこまれるようにして姿を消した。あっという間の出来事だった。

魚と友達になりたくてはじめたダイビング。潮の流れを感じ、自然と直に向き合うひととき。そこには、日常とは全く違うゆるやかな時間が流れている。私をやさしく抱いてくれ、心のすき間を満たしてくれる。海は、なくてはならない私の心の栄養源だ。

東京に帰って現像した写真には、残念ながらマンタは写っていなかった。その代わりに、そこにはまるで子供のようにはしゃいでいる笑顔の私がいた。そしてその背景には、マリンプールの海がどこまでも広がっていた。

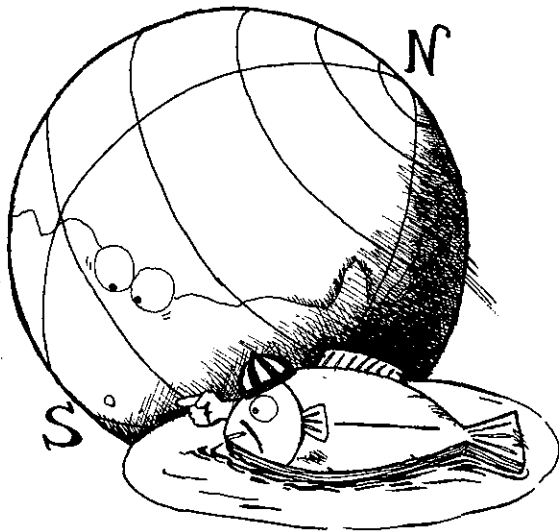
いつまでも、今のままの海でいてほしい。私はそう思った。



磁気コンパスのルーツは「魚」だった?

磁石の指極性によって方向を知る磁気コンパスの原理を発見したのは、約2000年前の中国人。しかし最初の頃は、現在のような軸針で磁針を支持するピボット式のものとは出現せず、磁針を糸でぶら下げたり、指の上に乗せたりと、さまざまなやり方で使用されていた。その中で代表的だったのが、木片の中に磁針を埋め込んで水に浮かべる方式だった。

しかし当時の人々は、ただの木片では面白くないと思ったのか、これを魚の形に仕上げ、その腹



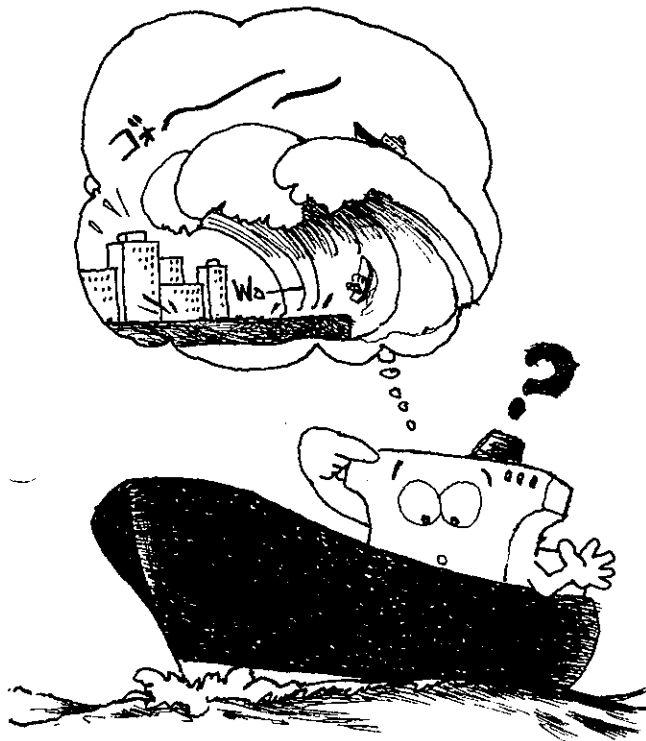
に磁石をはめ込み、「指南魚」と呼んでいた。文字通り「南を指す魚」で、これは「人を教え導く」という意味の「指南」という言葉の語源でもある。

この磁気コンパスが、イスラム商人たちによって欧州に伝わったのは、14世紀の初頭。この頃にはピボット式のコンパスも開発され、やがて15世紀末から始まった大航海時代を支える重要技術となる。しかし19世紀に入ると鉄船が出現し、磁気コンパスは、そのままでは役に立たなくなってしまった。鉄で囲まれた船内では、誤差修正を行わなければ、コンパスは正確に南北を指してくれないからだ。

そこで登場したのが、ジャイロコンパス。高速で回転するコマの回転軸の傾きから方位を知るもので、フランスの物理学者フーコーが発見し、現在、世界中の船や飛行機に使われている。ただし船の場合、磁気コンパスは現在でも法定備品として必ず備え付けられている。

大洋を航海中の船が津波の被害を受けない理由。

つい最近、ニカラグアで、津波による大きな被害があり、高さ十数メートルの巨大な津波が、海辺の街々を一挙に破壊するすさまじい脅威が、テレビのニュースなどで報道された。1960年に、太平洋を一気に越えてわが国を襲い、三陸地方や北海道東部に大きな被害をもたらしたチリ地震津波を思い起こした人も多いことだろう。



海底や沿岸部での地震や海底火山の爆発によって生まれた巨大なうねりが、時速数百キロのスピードで海を渡り、沿岸部を襲う現象が津波。当然、その途中の海洋を航行している船舶もいるはずだ。しかし、陸地での津波の被害はよく聞かすが、大洋上での船舶の被害は聞いたことがない。

なぜかという、津波の波高は、海岸に近づく急に大きくなり、猛烈な勢いで陸地に押し寄せますが、水深の深い大洋上では、津波の波長は160キロメートル以上、波高は1メートル程度に過ぎない。このため津波が通過した海上に船舶がいても、陸地から十分に遠ざかっているかぎり、ほとんど何も感じることはないというわけだ。

石油35年、天然ガス135年、 石炭200年?——化石エネルギー 資源の静的耐用年数

石油、石炭、天然ガスなどの化石エネルギーの

確認埋蔵量を、年間消費量で割った数値が「静的耐用年数」。これによると石油が35年、天然ガスが135年、石炭が200年といわれる。

ただしこれは、確認埋蔵量が増えず、消費量も現状維持という前提での話。実際には、新たな油田やガス田の開発による確認埋蔵量の増大が年間消費量を上回れば、静的耐用年数は延びるし、年間消費量が確認埋蔵量の増加を上回れば、静的耐用年数も短くなる。

これにはさらに市場原理も働く。例えば石油の消費量が増えて確認埋蔵量が減少すれば、価格が上昇。これによって、それまでコストの点で開発が難しかった油田が新たに開発の対象となり、確認埋蔵量が増える。あるいはユーザーが高い石油を嫌い、他のエネルギーにシフトすることで、消費量がダウンする。いずれの場合も静的耐用年数は再び増加し、価格も下がる。

こうしたことを繰り返すうちに、より効率的なエネルギー源が開発されれば、石油や天然ガスの価格競争力は失われ、その時点で採掘はほとんどストップ。残りの資源は、そのまま地中に眠ることになる。つまり「化石エネルギーは永遠に枯渇しない」という仮説も可能なわけだ。

もちろん、これは遠い将来の話。現在、わが国のエネルギー供給量の80%以上は化石エネルギーに依存しており、そのほぼ100%が海外から輸入されている。その輸入を支えるのが、タンカーやLNG船、LPG船、石炭専用船。日本のエネルギー需給の安定を支えるその活躍は、まだまだ当分続くはずだ。

内外情報



▲オークランド港に停泊中のコンテナ船

パナマ運河通航料の値上げ

8月14日米大統領は、パナマ運河委員会が上申し、9.9%の運河通航料値上げ案を承認し、10月1日よりこれが実施されることとなった。

値上げの内容は、パナマ運河純トン数(PCNT)当たりの通航料を積載時2.21ドル(現行:2.01ドル)、空船時については1.76ドル(現行:1.60ドル)に引き上げるとするものである。

今回の値上げ案は、4月9日パナマ運河委員会理事会で決定され、7月16日の同理事会で米大統領への上申が決まったものである。

同委員会は、改定の理由として、運営に必要な諸費用がインフレ等により増大しているのに比し通航量が伸び悩んでいることを挙げて各方面への説明、働きかけを行った。当協会へも4月27日、同案の説明のために来訪、当協会は9.9%の引き上げは、船社

に対する影響が大きく、節度ある水準にすべき意見を述べた。さらに当協会は5月20日に同委員会にあてて、現在の不況下で船社はこのような大幅な値上げは受容し難く、コストセーブのための代替ルートへの移行による通航回数の減少を考えると直ちに運河の増収にはつながらないこと等を理由として、値上げ幅は5%程度に修正すべしとする意見書を提出するなど翻意を促した。

しかしながら、同委員会はこれまでの損失を埋め合わせ、現在、あるいは今後の予算計画を達成するためには、9.9%の値上げはどうしても必要であるとの理由から、上記のとおり、原案どおりで米大統領への上申を行ったものである。なお、パナマ運河通航料の値上げは前回1989年10月1日以来3年ぶりとなる。

〔参考〕当協会会員会社のパナマ運河通航船実態調査(1990年4月~1991年3月)

船種	社数	延隻数	延千%	延千%	延千PCNT	通航料千USD
タンカー	2	3	113	175	93	169
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリア	12	586	14,967	25,069	12,388	27,174
自動車専用船	5	544	18,101	7,811	22,452	42,927
コンテナ船	3	69	2,864	2,682	2,483	5,474
在来定期船	3	41	566	827	456	1,019
その他	6	245	2,585	2,788	2,719	5,232
合計	20	1,488	39,196	39,352	40,591	81,995

「船協海運年報1992」の刊行

当協会では、1957年以来、当協会の業務活動を通じて、世界およびわが国海運の動向を記録することを基本方針とした「船協海運年報」を作成しているが、今年、1992年版を刊行した。

本年報の構成は、総論および各論からなり、総論において、世界および日本の経済・海運の概況を記述し、各論において、下記の諸活動について詳述し、巻末には資料として海運関係の諸統計、海運日誌、会員名簿を付している。

総論

1. 世界海運の概況
2. 日本海運の概況

各論

1. 政策関係
2. 国際海運関係
3. 業務関係
4. 近海・内航関係
5. 港湾関係
6. 財務関係
7. 船舶保険関係
8. 海務・工務関係
9. 船員労働関係
10. 調査広報関係
11. 輸入貨物輸送協議会関係

日本船主協会の現状

付・資料

海運一般統計

日本船主協会調査統計

船協海運日誌

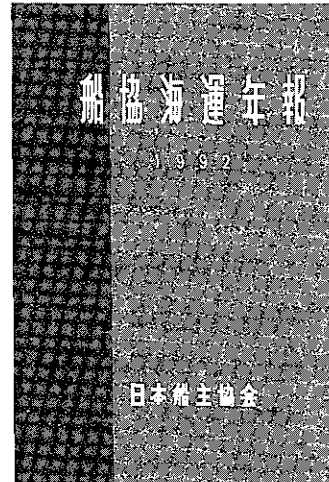
日本船主協会会員名簿

なお、本年報は1冊3,500円で実費頒布いたしておりますので、ご利用の向きは、ご連絡ください。

〈連絡先〉 日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL(03)3264-7181



「SHIPPING NOW 1992—日本の海運—」の刊行

当協会では、パンフレット「SHIPPING NOW—日本の海運—」を毎年改訂し、海運関係者をはじめ広く一般に配布しておりますが、その1992年版を刊行いたしました。

このパンフレットでは、最新の資料に基づきグラフやカラー写真を豊富に使用し、日本海運がわが国経済や国民生活に果たす役割を、衣、食、住、工業原料、エネルギー製品に分けてわかりやすく解説するとともに、日本海

運の現状やいろいろな種類の船をひと目で理解できるような簡単な説明とイラストなども付しております。

入手ご希望の方には無料で送付いたしますので、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉

日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL(03)3264-7181

「SHIPPING NOW 1992—日本の海運—」の内容

【暮らしを運ぶ】

船が運ぶ1億2,000万人分の豊かさ

【エネルギーを運ぶ】

経済と暮らしの「血液」を運ぶ

【工業原料を運ぶ】

小さな経済大国の旺盛な食欲

【製品を運ぶ】

21世紀をめざす国際物流最前線

日本海運の現在とその課題

—世界の国々にとの協調のなかで

世界をつなぐ物流ネットワーク

日本列島の大動脈 —内航海運

21世紀をめざす未来技術への挑戦

日本商船隊の「安全と信頼」を支えて

—高度な海技で活躍する日本の船員たち

豪華客船からレジャー開発まで

—進む海運企業の事業多角化

船のいろいろ



海運日誌 (8 月)

6日 ANERA (極東・東南アジア/北米東航協定)メンバー 8社の今年上半年期(1~6月)の輸送量は1,709万4,000トンで前年同期比32.9%の大幅な増加となった。

7日 運輸省海上技術安全局は7月分の新造船建造許可実績を発表した。それによると、12隻、24万2,003%, 31万3,910%であった。

◎ 日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会(JIFFA)は、平成3年度下半期の国際複合一貫輸送実績をまとめた。それによると、輸出入合計で700万トンを超え、前年水準に比べ、約55万トン、8.6%上回った。

12日 物流 EDI 研究会港湾貨物情報ネットワーク作業部会は第1回会合を開き、今後の検討作業の進め方などについて討議した。

13日 大蔵省は7月の貿易統計(通関ベース、速報)を発表した。それによると、輸出額から輸入額を差し引いた輸出超過額は92億4,222万ドルと、前年同月に比べ40.0%拡大し、7月月間としては過去最高を記録した。

14日 パナマ運河の通航料が10月1日より9.9%値上げされることが確定した。
(P.28内外情報参照)

17日 運輸省は船舶からの大気汚染に関する世界的な規制問題に対する基本的な取り組み方針を固めた。それによると、①フロン、ハロンなどオゾン層破壊物質の削減問題は、MARPOL 条約新附属書とモントリオール議定書をマッチングさせる ② SOx (硫黄酸化物) 対策は、脱硫装置での対応は難しく、基本的には燃料のほうで対

応する、などとしている。

◎ 運輸省は平成3年度の内航船舶輸送統計を取りまとめた。それによると、3年度の輸送実績は5億7,310万トン、前年度に比べて0.4%減少した。

19日 日本鉄鋼連盟によると、7月の粗鋼生産は817万トンで前年同月比11.5%減少、12カ月連続して前年実績を下回った。

25日 運輸省は平成5年度海運関係予算概算要求の概要を発表した。それによると、外航船舶整備の日本開発銀行融資は、昨年度要求を20億円上回る712億円を要求した。
(P.4 海運界の動き参照)

26日 通産省は石油統計速報を発表した。それによると、7月の原油輸入量は2,050万キロリットルで、前年同月比8.4%の増加となった。

31日 大西洋航路でのスペース凍結と運賃設定機能を骨子とする、同盟・盟外12社による大西洋航路協定(TAA)が、連邦海事委員会(FMC)への4月15日の届け出後、4カ月半を経てようやく認可され、発効した。

8月の対米ドル円相場の推移

高 値	122.90円(31日)
安 値	128.00円(10日)
平 均(月間)	126.31円

(注) 銀行間取り引きによる

船協だより

陳情書・要望書等（8月）

宛先：海上保安庁長官
件名：日本語ナビテックスの整備について
要旨：GMDSSの導入に伴い、沿岸海域航行船舶に対する海上安全情報は、国際ナビテックス（英文）により提供されているが、内航船・漁船等に対しては日本語（漢字・カナ）による提供が望まれているので、日本内航海運組合総連合会および日本旅客船協会と連名で設備の整備を要望した。

宛先：法務省入国管理局長
件名：能代港の出入国港指定に関するお願いについて
要旨：能代港は平成5年より石炭火力発電所の運転開始が予想され、石炭輸送にかかわる外航船の入港が増加するため、同港が出入国港に指定され、出入国手続業務のための人員が配置されるよう要望した。

宛先：厚生省生活衛生局長
件名：能代港の検疫港指定に関するお願いについて
要旨：能代港は平成5年より石炭火力発電所の運転開始が予想され、石炭輸送にかかわる外航船の入港が増加するため、同港が検疫港に指定され、検疫業務のための人員が配置されるよう要望した。

国際会議の開催予定（10月）

国際油濁補償基金第15回総会／第32回理事会
10月5日～9日 ロンドン

IMO第44回危険物輸送小委員会（CDG）
10月19日～23日 ロンドン

IMO第33回海洋環境保護委員会（MEPC）
10月26日～30日 ロンドン

会議日誌（8月）

7日 啓水会

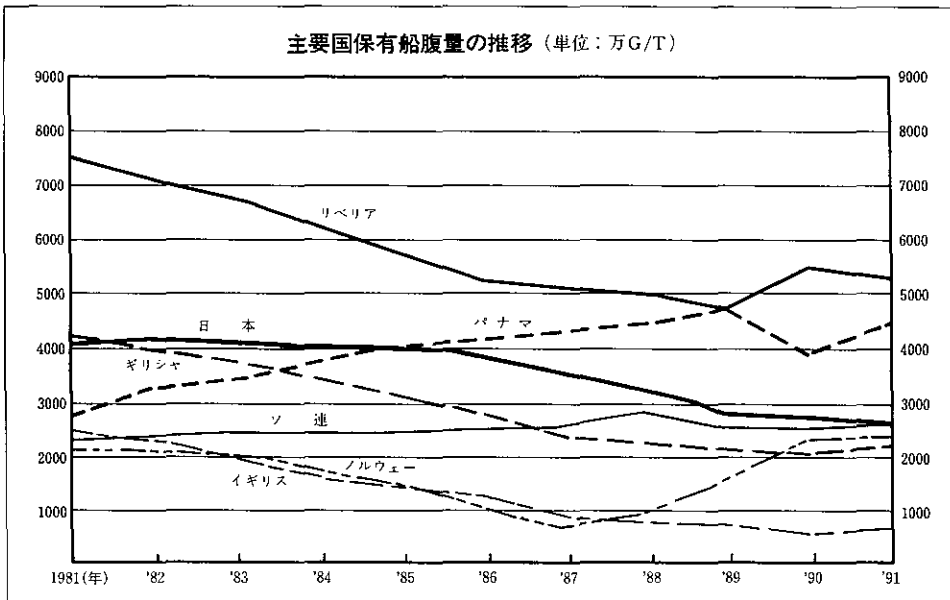
20日 一土会

25日 政策専門委員会／同幹事会合同会議
船員対策特別委員会幹事会

28日 啓水会

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	34
	2・日本商船船腹量の推移……………	34
	3・わが国外航船腹量の推移……………	34
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	35
	5・わが国造船所の工事状況……………	35
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	36
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	36
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	36
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)……………	37
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	38
	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) ……	39
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	40
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	41
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	42
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	43
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……………	44
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	44
内 航 海 運	18・内航船の船腹量……………	45
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	45
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	45



＝ 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	16,221	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

品目	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	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

品目	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。

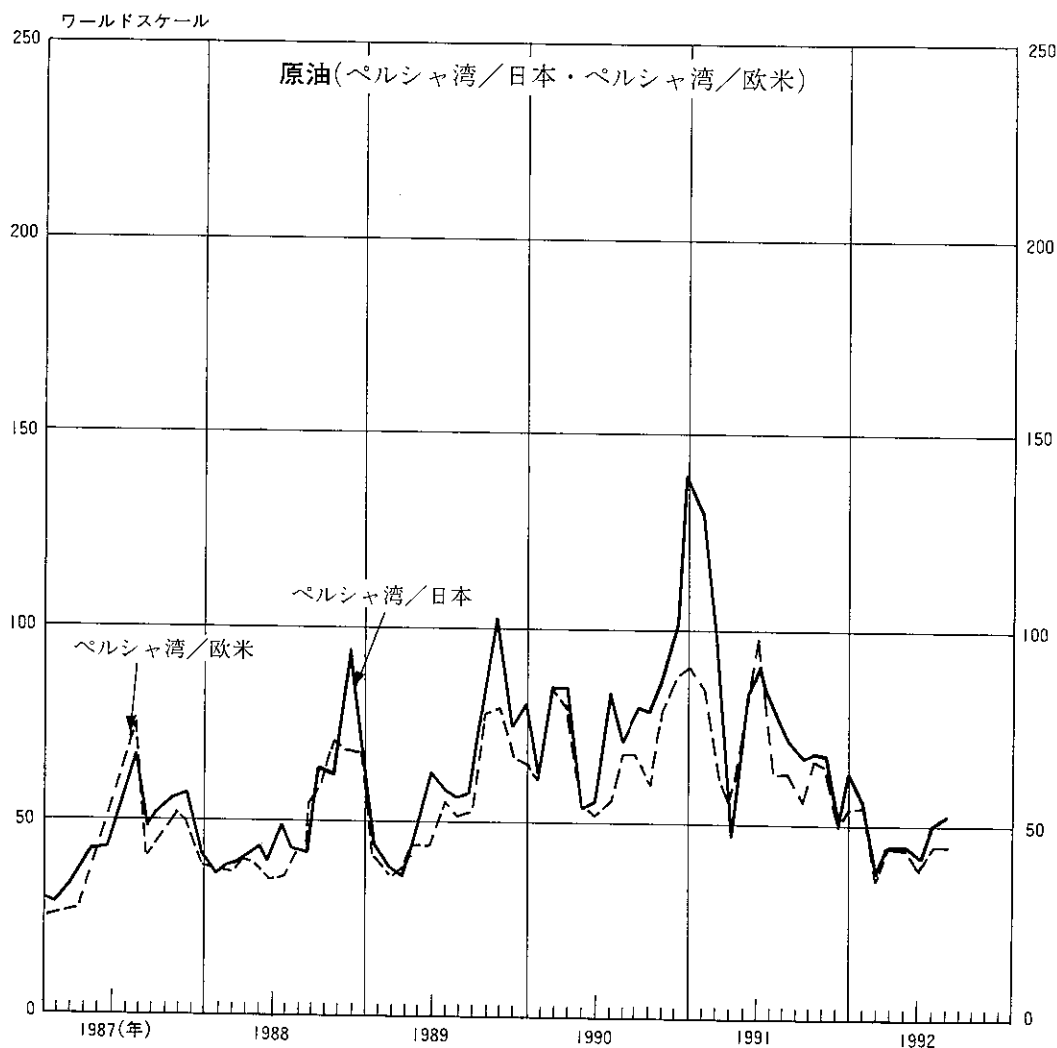
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	鉄石	屑鉄	砂糖	肥料	その他			
1987	148,954	10,515	159,469	60,398	34,011	43,844	1,091	4,463	5,040	107	99,710	23,321	
1988	133,652	4,559	138,211	53,027	26,794	43,909	529	3,694	5,369	330	93,307	25,258	
1989	116,335	3,373	119,708	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161	
1990	129,174	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	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	20,979	1,255	22,234	5,863	6,975	8,585	32	296	342	141	8,813	1,696
	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
	6	15,719	0	15,719	5,415	2,721	6,641	48	338	502	54	8,733	1,404
	7	11,794	390	12,184	4,425	3,267	4,135	22	198	106	31	5,924	720

(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。

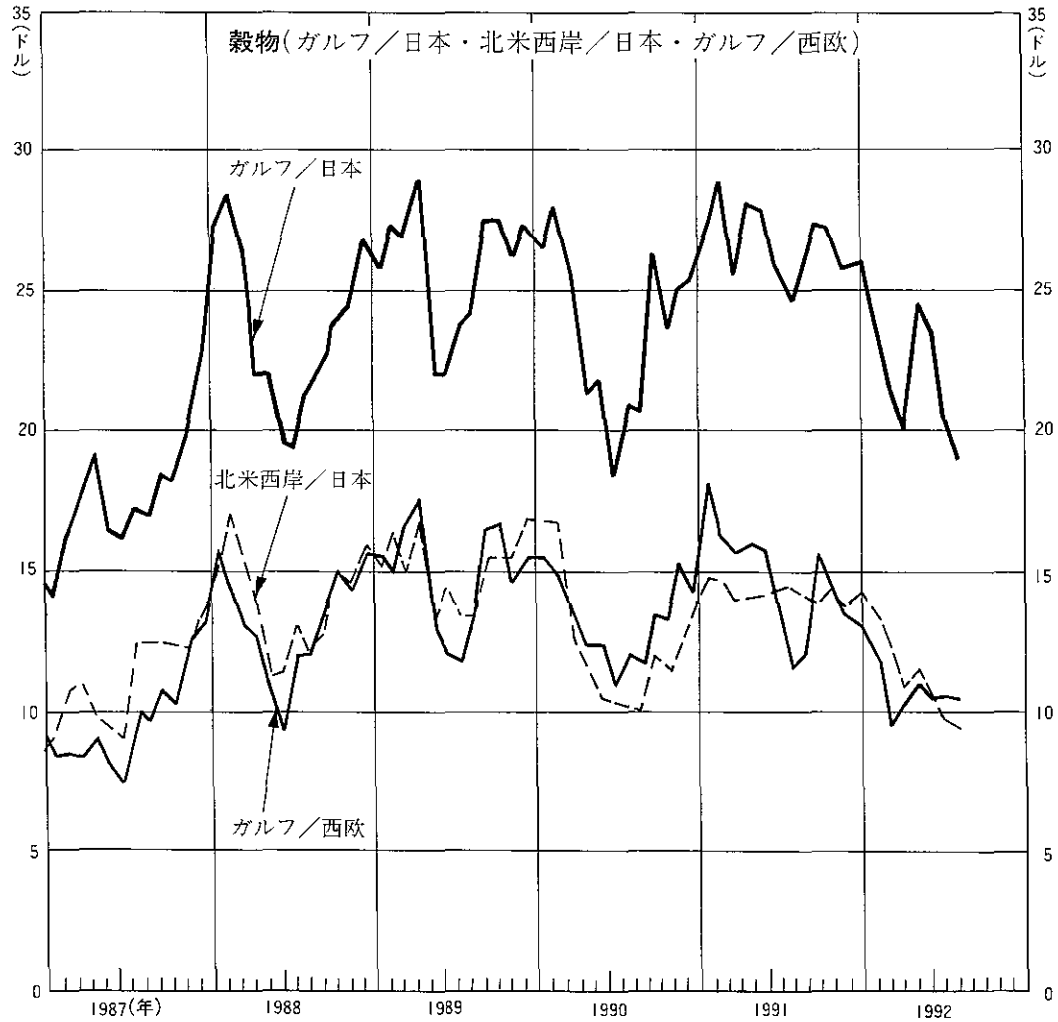
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	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	50.00	39.50	55.00	50.00	62.50	49.00	45.00	37.50
8	70.50	47.50	71.00	62.75	52.00	45.50	67.50	50.00	62.50	52.00	45.00	42.50
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。

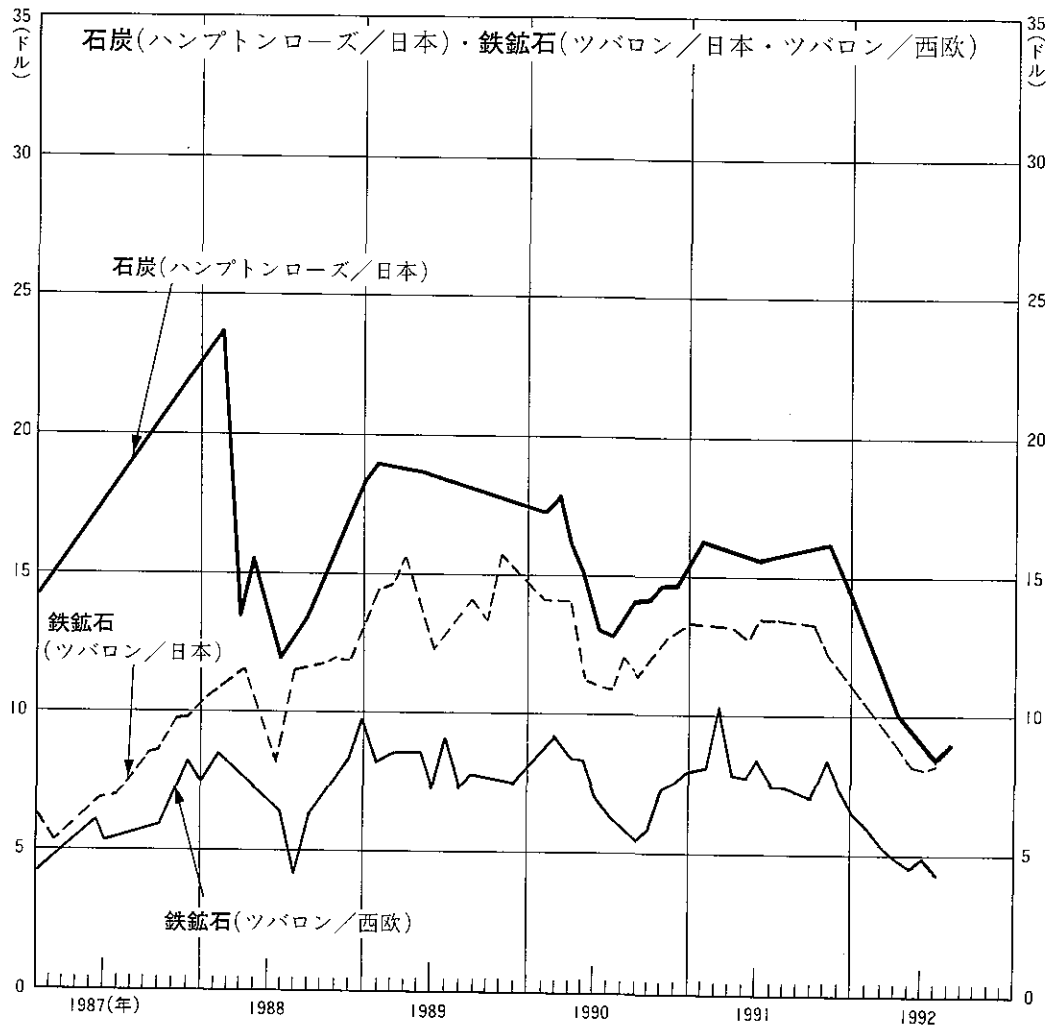


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	20.50	17.00	—	—	—	9.75	13.82	11.15	10.59	9.24
8	24.75	23.50	19.00	17.50	14.50	12.00	—	9.40	11.51	10.25	10.50	8.39
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	—	—

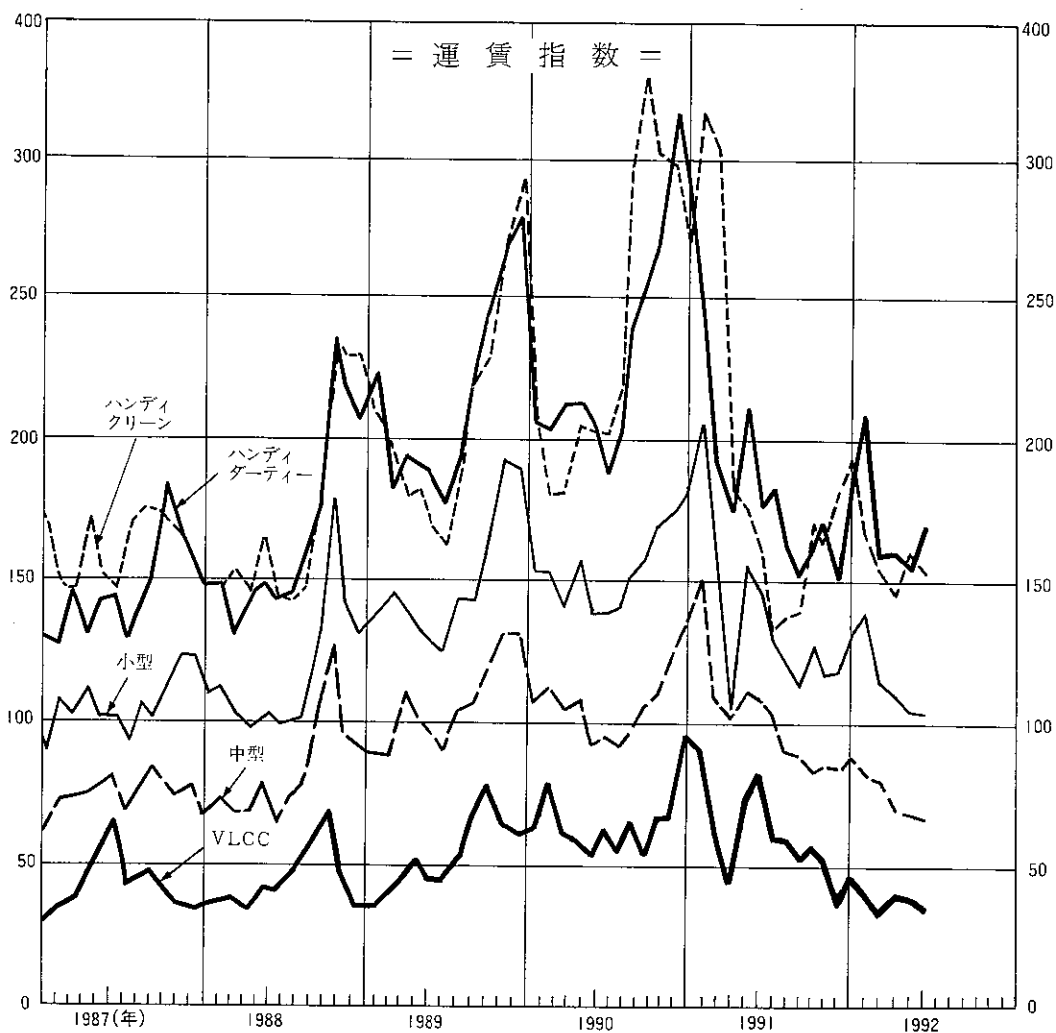
（注）①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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			8.25		13.25	12.00	8.00	7.25	7.25	7.10	4.20	4.00
8			8.80						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。

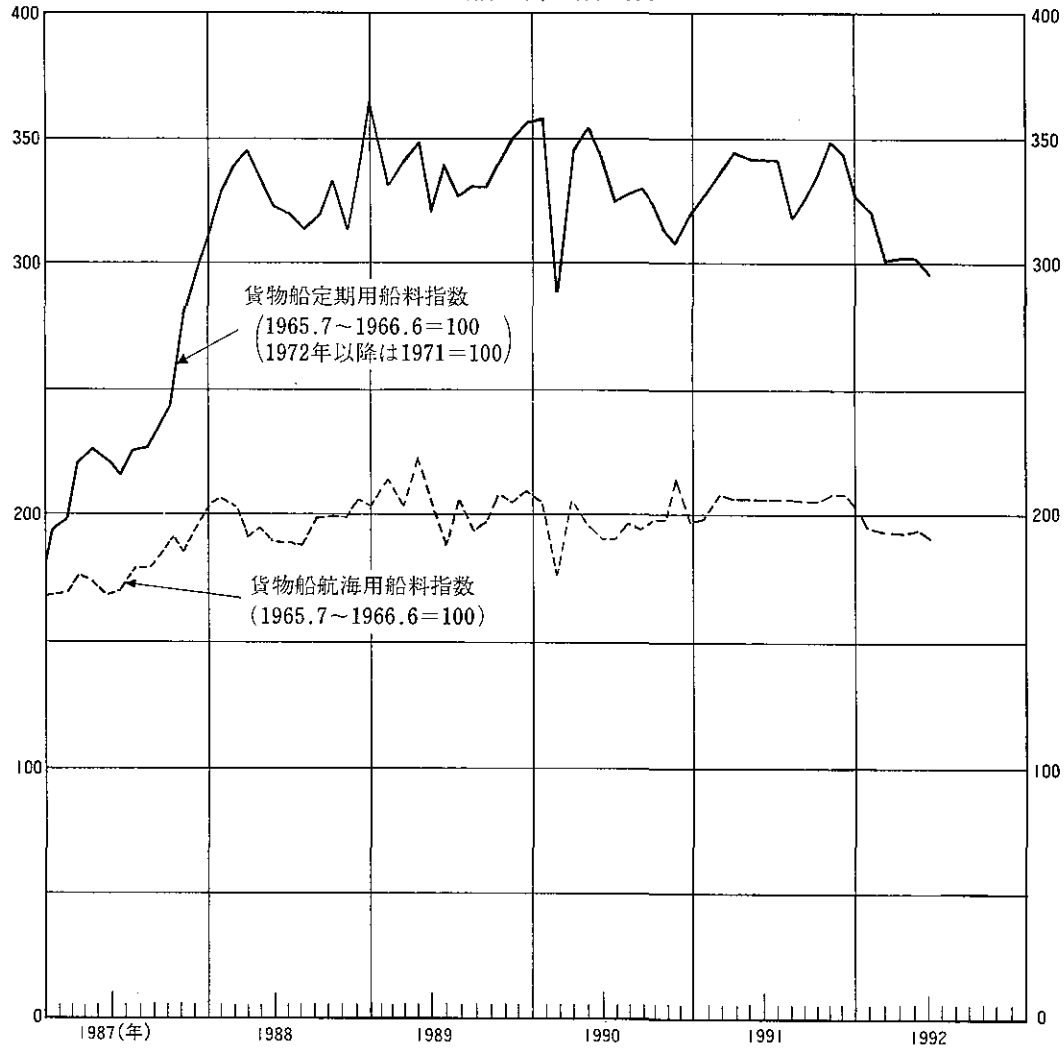


12・タンカー運賃指数

タンカー運賃指数															
月次	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	39.4	70.1	104.7	155.4	160.0
6	53.1	95.2	139.4	205.6	203.5	85.9	108.9	149.1	178.6	161.5	36.0	68.9	103.9	171.8	153.6
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・ターティ: 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 ＝

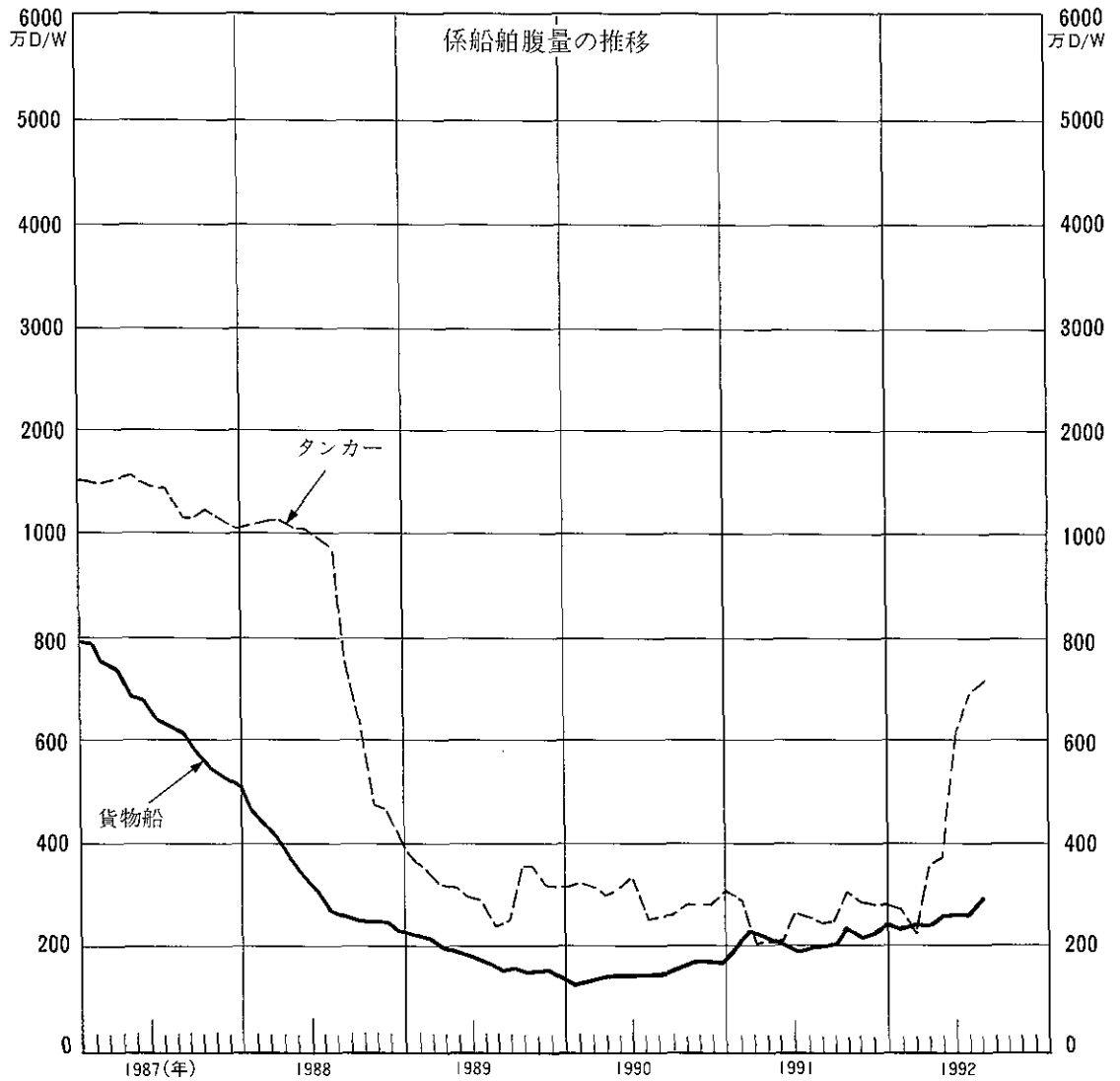


13・貨物船用船料指数

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	195.0	224.6	344.3	346.2	353.5	342.0	301.0
6	166.4	193.6	201.8	191.4	205.0	190.0	219.7	333.8	318.7	343.7	342.0	295.0
7	169.2	184.1	189.3	190.0	206.0		213.7	320.6	336.8	325.0	342.0	
8	177.4	186.6	204.1	197.0	206.0		223.6	318.2	324.3	328.3	318.0	
9	177.7	185.1	193.0	195.0	205.0		223.0	314.0	327.5	329.5	325.0	
10	182.1	196.3	197.8	197.0	206.0		232.4	317.2	327.6	322.8	335.0	
11	189.2	199.0	208.4	199.0	208.0		242.9	333.0	338.0	311.4	349.0	
12	184.2	197.8	204.3	215.0	208.0		277.0	312.0	349.1	306.4	343.0	
平均	174.3	194.9	203.5	197.8	204.8		218.8	322.0	336.1	330.6	334.8	

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併)②航海用船料指数は1965.7～1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

＝ 係 船 船 腹 ＝

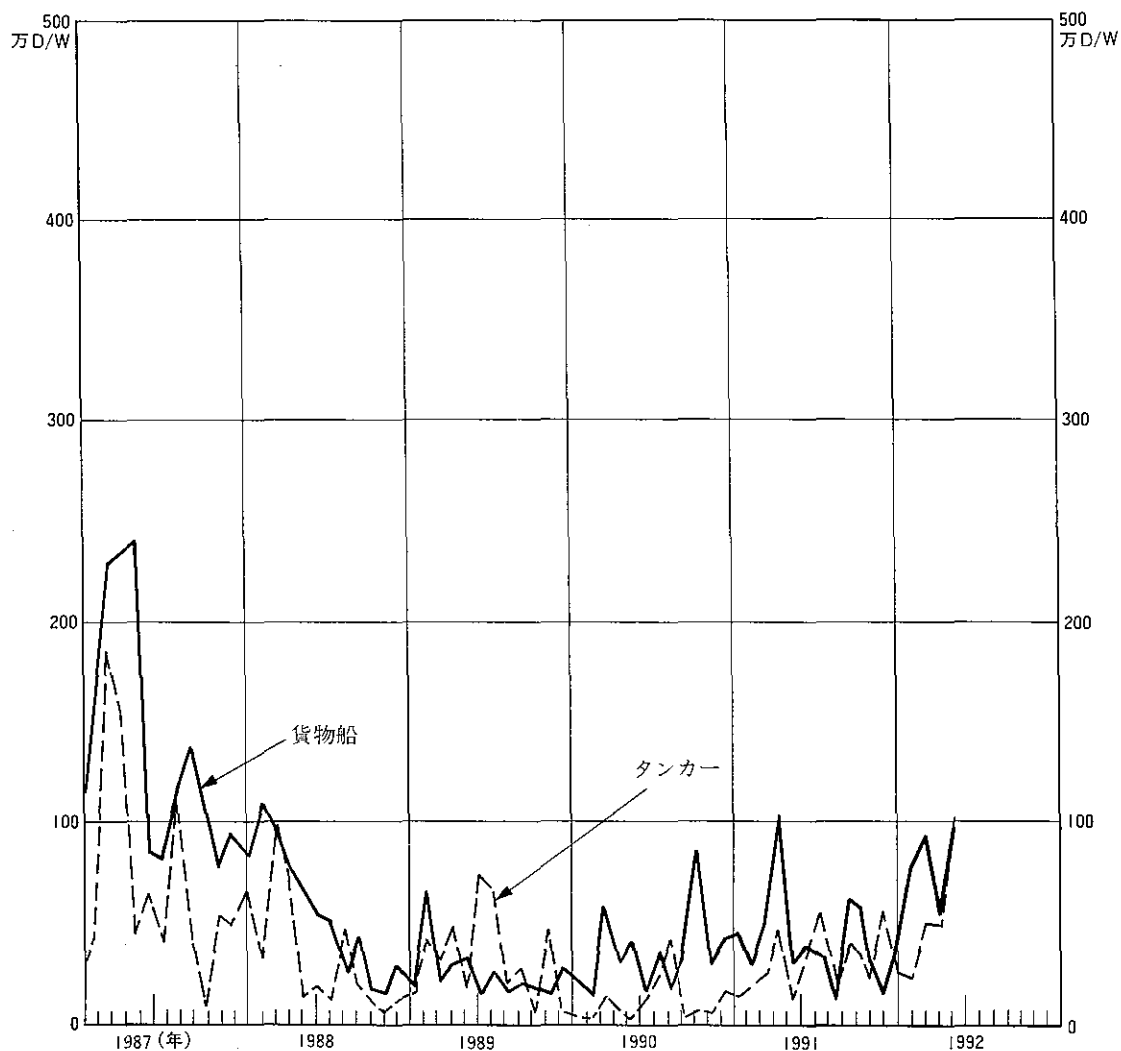


14・係船舶腹量の推移

月次	1990						1991						1992					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	238	1,093	1,453	57	1,798	3,127	250	1,291	1,708	50	1,654	3,078	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807
2	226	973	1,264	57	1,800	3,130	258	1,471	2,038	51	1,557	2,867	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729
3	225	1,023	1,325	55	1,768	3,058	288	1,705	2,290	50	1,178	2,110	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280
4	228	1,062	1,361	56	1,740	2,994	288	1,665	2,155	47	1,193	2,135	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	305	1,926	2,613	74	3,524	6,932
8	232	1,070	1,475	53	1,466	2,505	262	1,477	2,021	45	1,340	2,478	322	2,144	2,971	74	3,590	7,132
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 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	44	587	980	18	503	1,010
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。⑤四捨五入の誤差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	1991				
							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	17,133			
	日本船輸送量	14,973	11,948	9,856	7,407	5,958	4,849	1,036			
	外国用船輸送量	25,477	25,096	24,677	27,006	27,140	28,114	7,044			
	日本船積取比率	18.3	15.8	13.8	10.5	8.4	6.9	6.0			
輸 入	貿易量	592,999	590,606	617,144	660,656	683,167	699,099	189,529			
	日本船輸送量	242,944	250,679	232,347	59,977	223,481	199,944	50,331			
	外国用船輸送量	157,687	152,671	162,113	55,433	236,388	269,668	78,868			
	日本船積取比率	41.0	42.4	37.6	35.6	32.7	28.6	26.6			
貨物船積	貿易量	356,351	354,092	374,149	404,371	411,468	409,485	103,785			
	日本船輸送量	140,928	142,221	129,144	122,407	116,891	108,184	25,899			
	外国用船輸送量	97,367	93,455	106,326	142,284	156,423	165,337	47,762			
	日本船積取比率	39.5	40.2	34.5	30.3	28.4	26.4	25.0			
うち 鉄 石	貿易量	124,513	115,231	112,035	123,377	127,607	124,840	31,094			
	日本船輸送量	62,502	64,632	58,679	57,136	56,359	52,258	12,719			
	外国用船輸送量	23,446	18,414	19,768	31,981	34,949	37,368	12,826			
	日本船積取比率	50.2	56.1	52.4	46.3	44.2	41.9	40.9			
うち 石 炭	貿易量	92,990	91,346	92,554	104,181	104,939	107,492	27,277			
	日本船輸送量	50,067	52,922	49,313	46,487	44,262	43,839	10,471			
	外国用船輸送量	26,283	22,958	26,558	42,664	44,461	45,988	13,535			
	日本船積取比率	53.8	57.9	53.3	44.6	42.2	40.8	38.4			
うち 木 材	貿易量	31,750	32,360	36,951	42,040	41,295	39,515	9,708			
	日本船輸送量	10,372	8,988	8,040	6,893	6,026	5,033	1,059			
	外国用船輸送量	14,402	15,842	20,409	21,017	25,378	27,807	7,064			
	日本船積取比率	32.7	27.8	21.8	16.4	14.6	12.7	10.9			
油 送 船 積	貿易量	236,647	236,514	242,995	256,285	271,699	289,614	85,744			
	日本船輸送量	102,015	108,457	103,203	111,723	106,590	91,759	24,432			
	外国用船輸送量	60,320	59,216	55,787	64,844	79,965	104,332	31,106			
	日本船積取比率	43.1	45.9	42.5	43.6	39.2	31.7	28.5			
う 原 油	貿易量	170,217	164,044	160,460	166,936	178,009	195,517	63,189			
	日本船輸送量	86,220	93,685	86,830	94,370	90,576	75,547	20,621			
	外国用船輸送量	52,803	51,944	47,884	52,998	64,867	89,240	27,378			
	日本船積取比率	39.5	57.1	54.1	56.5	50.9	38.6	32.6			

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

17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(単位：百万円)

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

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

= 内航海運 =

18・内航船の船腹量

年	船種別	鋼 船			木 船			合 計				
		隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン
1980	貨物送計	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9	
		2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2	
		8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7	
1985	貨物送計	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6	
		2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5	
		8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5	
1989	貨物送計	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲ 12.3	7,067	2,526	0.6	97.7	
		2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7	
		8,250	3,610	0.1	1,218	60	▲ 13.0	9,468	3,670	▲ 0.2	98.4	
1990	貨物送計	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0	
		2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7	
		8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲ 11.7	9,842	3,696	0.7	98.5	
1991	貨物送計	4,515	1,554	▲ 38.0	1,060	45	▲ 10.0	5,575	1,599	▲ 37.5	97.2	
		2,308	1,146	1.0	31	2	▲ 33.3	2,339	1,148	0.9	99.8	
		6,823	2,700	▲ 25.9	1,091	47	▲ 11.3	7,914	2,747	▲ 25.7	98.3	

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

19・国内輸送機関別輸送状況

年月	輸 送 量 (百万トン)					輸送トンキロ (億万トンキロ)				
	内航海運	鉄 道	自 動 車	国内航空	計	内航海運	鉄 道	自 動 車	国内航空	計
1983年度	438	121	5,123	0.44	5,683	2,007	276	1,935	4	4,223
1984年度	439	109	5,140	0.49	5,690	2,069	234	1,998	4	4,306
1985年度	452	99	5,048	0.54	5,600	2,058	221	2,059	5	4,344
1986年度	441	90	4,969	0.60	5,500	1,980	206	2,161	6	4,352
1987年度	463	83	5,046	0.70	5,593	2,014	206	2,241	6	4,466
1988年度	493	82	5,579	0.80	6,155	2,126	235	2,461	7	4,829
1989年度	538	83	5,888	0.80	6,510	2,247	251	2,629	8	5,135
1990年度	575	87	6,114	0.87	6,777	2,446	272	2,742	8	5,468

(注) 運輸省「運輸白書」による。

20・内航海運の主要品目別輸送実績

品 目 別	輸 送 量				輸 送 ト ン キ ロ			
	1989年度		1990年度		1989年度		1990年度	
	千 ト ン	構 成 比	千 ト ン	構 成 比	百 万 ト ン キ	構 成 比	百 万 ト ン キ	構 成 比
石 炭	15,127	3.4	12,414	2.6	7,978	4.4	7,149	3.7
金 属 鉱 物	65,912	14.6	64,284	13.7	36,188	20.2	35,205	18.3
非 鉄 金 属	82,074	18.2	90,560	19.3	39,533	22.0	47,121	24.6
砂 利・砂・石 材	85,333	18.9	90,965	19.4	10,921	6.1	11,205	5.8
セ メ ン ト	52,923	11.7	53,916	11.5	27,351	15.3	28,078	14.7
石 油 製 品	136,870	30.4	143,773	30.6	49,631	27.7	54,284	28.3
機 械	12,575	2.8	13,761	2.9	7,706	4.3	8,859	4.6
合 計	450,814	100.0	469,673	100.0	179,308	100.0	191,901	100.0

(注) 運輸省運輸政策局情報管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

編集後記

今年の全国高校野球選手権「夏の甲子園」は、星稜高校の松井選手に対する明德義塾高校の5打席連続敬遠が賛否両論を巻き起こし、明德義塾の次の試合に特別な警戒体制がとられたり、明德義塾の選手が「甲子園に来なければよかった」と言ったり、果ては監督の辞任問題がうんぬんされたりと高校野球ファンのみならず、多くの人々に話題を提供した。

同じアマチュア・スポーツの祭典でも今年は4年に1度のオリンピックがスペインのバルセロナで開催され、いかにもラテン的な盛り上がりを見せたが、マスコミによって伝えられる日本選手の活躍

や競技後の態度などが気になったのは私ばかりではないだろう。

ある新聞の投書欄で、ある外国人武道家がバルセロナ・オリンピックでの日本柔道陣が礼儀に欠けていたという意見を述べていた。彼はその中で負けた選手の試合後の態度に加えて、勝った選手が試合後にガッツポーズをとったりすることにも批判的であった。私もたしかに決勝戦で敗れた小川選手の試合後の態度にはこの外国人武道家と同じようにスポーツマンシップに欠けるものを感じたが、他の選手ほどには期待されていなかったメダルを獲得した坂上選手、金メダル確実といわれた古賀選手がけがをした時の稽古相手で重圧を感じていたであろう吉田選手、そのけがを克服した古賀選手の試

合後のガッツポーズには爽やかさを感じた。

また、男子マラソンで8位に終わった谷口選手のレース後の談話「こけちゃいました。運ですね。精一杯やりました」という言葉が多くのマスコミで爽やかだという評価を得ていた。

こうしてみると、大衆はアマチュア・スポーツに「爽やかさ」を求め、冒頭に述べた高校野球での出来事が「爽やかさ」と異質のものだったことが論議を呼んだのではないだろうか。

ナビックスライン

総務部文書・広報

グループリーダー補佐

松本 満

船協月報 9月号 No. 386 (Vol. 33 No. 9)

発行：平成4年9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：鈴木昭洋

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)