

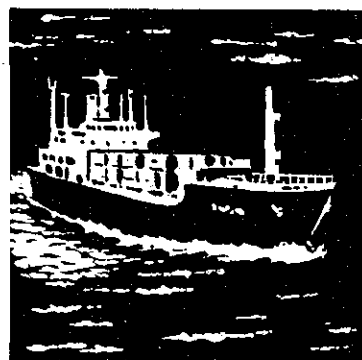
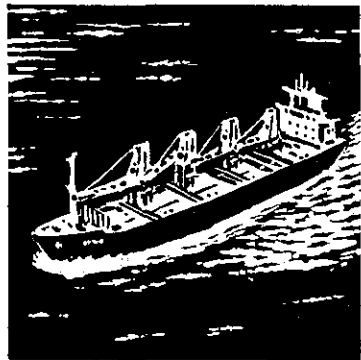
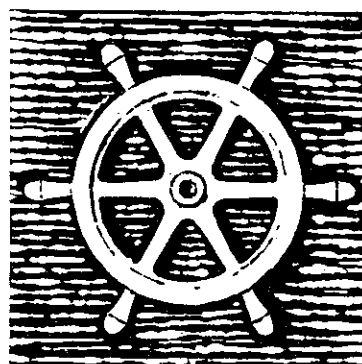
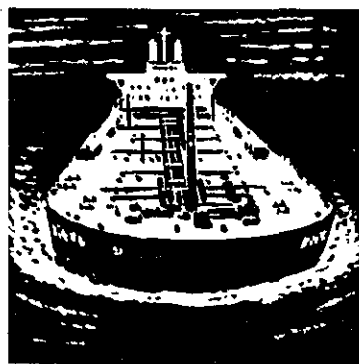
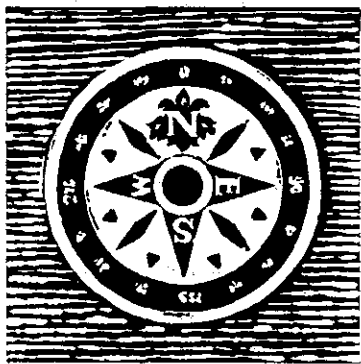
船協月報

10

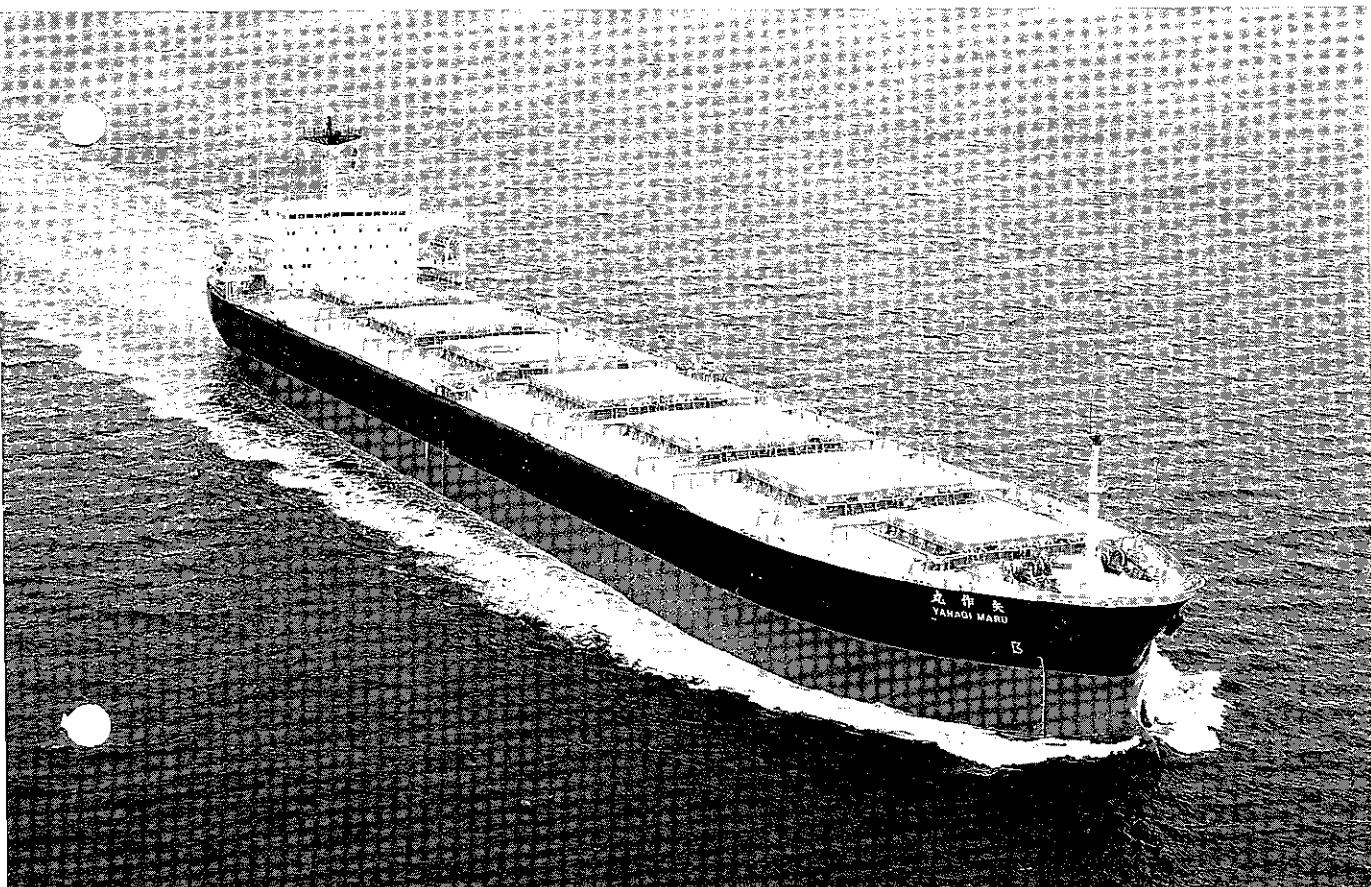
1992

平成4年10月20日発行 毎月1回20日発行 No.387 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



石炭専用船「矢作丸」

55,553^噸、88,835^噸

平成4年4月に竣工した本船は中央制御方式、GMDSSなど最新鋭の設備を採用し、豪州炭輸送に従事している。

「円建て運賃」を再度、訴える —できあがりつつある素地の証し—	日本船主協会副会長 大阪商船三井船舶取締役社長	轉法輪 奏	3
------------------------------------	----------------------------	-------	---

巻頭言

1. 当面する海運対策について	4
2. 平成5年度海運関係税制改正に関する当協会要望	9
3. 平成4年度外航船舶の整備に関する要望	13
4. 船舶解撤問題共同検討委員会による中国への船舶解撤ミッション	13

海運界の動き

千石船(弁財型和船)の復元計画	海洋ジャーナリスト 小島 敦夫	18
-----------------	-----------------	----

随 想

1. IMOにおける大気汚染防止問題に関する審議動向	21
2. 第102回船員制度近代化委員会の審議模様	24
3. 平成3年のわが国外航定期航路配船状況	25

内外情報

海運雑学ゼミナール 第31回	30
----------------	----

海運日誌(9月)	33
船協だより(理事会の模様・会議日誌・その他)	34
海運統計	37
編集後記	50

「円建て運賃」を再度、訴える

—できあがりつつある素地の証し—

日本船主協会副会長
大阪商船三井船舶取締役社長

轉法輪 奏



9月なかば、欧州金融市場が大激震となった。もとはといえばドイツで、東独吸収の資金需要によるインフレ懸念は分かるが、自らが議長国となって謳いあげたミュンヘン・サミットでの「雇用と成長を産みだす政策」の盟約を8日後に平然と捨てて、公定歩合を8.75%へと大幅に引き上げたことに始まった。

ひとり日本のみが10兆円を超す「総合経済対策」を打って盟約を果たしたが、米国は3,500億ドルの財政赤字を垂れ流し、自助努力を顧みずもっぱら他国に対して「米国のための協調」を押し付け、日本の経済運営にも内政干渉まがいの口を出し続ける存在と今やなっている。

こうして、今日では政治のみならず経済の世界も各国の国家エゴむき出しで、自己抑制の効かぬ場と化している。日本も「世界の小切手切り屋」のお人よしの役割ばかりでなく本気に自己防衛を考える時にきている。

海運もまたしかりである。通貨エクステンジが各国経済のファンダメンタルズを軸に動いた10年前までと違って、今や政治的圧力で動く不安定な時代に、海運の「ドル建て運賃」は無作為に過ぎる。何とか「円建て運賃」を実現せねば、この先、日本海運という産業を防衛することは難しくなったと考える。

できる素地は育ってきている。わが国企業の多くがNIES、ASEANの地に生産の場を移し、その製品の逆輸入も拡大してきて現実に

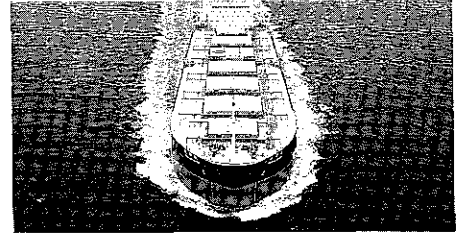
円建て貿易比率は徐々に上昇してきている。その場合、為替手数料がかかり、コストも高いドル決済より、円を決済手段とするほうがプラスとの状況が確実に現前してきている。

問題は海外非居住者にとって円保有が今まで魅力に乏しかったことだ。日本では一般消費物資も土地も不自然または人為的に価格が形成され、結果、円の購買力平価は極めて低いことを、われわれ日本人自身がよく知っている。円貨の実感は1ドル=150円以上、いや土地・住居を考えると200円以上じゃないかというのが実感である。また、非居住者が円をそのまま保有することも規制づくめで不自由な現在のわが国金融市場のもとでは魅力に乏しい。

だから、わが国は市場開放で国内物価を国際価格並みにするとともに、非居住者にとって円の保有を魅力あるものにする改革を迫られている。国際的にみて市場性・流動性にかけるわが国金融/資本市場を改め、金利の自由化、短期金融市場(なかんずくTB)の育成などの「金融改革」は今から2年以内に実行されることになっている。

地合いは整いつつある。海運は「円建て運賃」の実現に向かって腰をあげる時にきている。その最初に、上述のようにその素地のできつつあるアジア水域定航海運から動きを起こそうではないか。

海運界の動き



▲航行中の石炭専用船

1. 当面する海運対策について

当協会は、例年どおり、海運界の当面する諸問題について検討を行い、日本商船隊の国際競争力強化のための諸施策の確立をはじめとした10項目にわたる要望事項を「当面する海運対策について」としてとりまとめ、平成4年9月24日開催の定例理事会においてこれを正式決定した。(資料参照)

今後、政府をはじめとする関係各方面に働きかけ、これら項目の実現を期することとしている。

対策の骨子は以下のとおりである。

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努力を続けているが、今後とも公正な競争条件を維持しつつ、一層のトレードの安定化を推進し、適正な運賃の確保を図り、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。

当協会としては、このような状況下、国際競争力ある日本商船隊の整備を図るとともに、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が必要であることから、次の諸対策を中心に要望を行っていくこととしている。

1. 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) 日本船整備のための長期低利資金の確保
 - (3) 船員費負担軽減のための税制等の確立
- ### 2. 日本船整備等のための税制措置の充実
- (1) 船舶の特別償却制度の延長・改善
 - (2) 環境保護に資する設備を取得した場合等の特別償却または税額控除制度の創設
 - (3) 内航タンカーの省力化設備（液面監視装置）に対する特別償却または税額控除制度の創設
 - (4) 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活
 - (5) とん税・特別とん税の税率引き上げ反対
- ### 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、船舶航行の安全に関する対策の推進
- ### 6. 国際海運問題への適切な対応
- ### 7. 客船事業振興のための諸対策の推進
- ### 8. 近海海運対策の推進
- ### 9. 内航海運対策の推進
- ### 10. 国民の祝日「海の日」の制定推進

【資料】

当面する海運対策について

わが国海運は、国民経済に必要な物資の輸送

1. 当面する海運対策について
2. 平成5年度海運関係税制改正に関する当協会要望
3. 平成4年度外航船舶の整備に関する要望
4. 船舶解撤問題共同検討委員会による中国への船舶解撤ミッション

を安定的に行うという使命を全うするため努力を続けているが、今後とも公正な競争条件を維持しつつ、一層のトレードの安定化を推進し、適正な運賃の確保を図り、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、国際競争力ある日本商船隊の整備が不可欠であり、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が必要である。

一方、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、海洋環境の保護を図るため、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、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。

さらに、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。

については、わが国海運が当面している問題について、次の諸対策の実現を要望する。

1. 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

日本船への混乗は、国際競争力を回復するための有効な手段であるが、これを真に効果的にするためには、配乗日本人船員の層の少数化を図るとともに、既存船への拡大を併せ推進していく必要がある。

これらについては、十分労使協議を行う所存であるが、必要な施策について特段の配慮をお願いしたい。

(2) 日本船整備のための長期低利資金の確保 超省力化船・LNG船をはじめとする日本船整備のための長期低利資金の確保を要望する。

また、貸出金利の軽減および融資比率の引き上げについて特段の配慮をお願いしたい。

(3) 船員費負担軽減のための税制等の確立

欧州先進海運国では、自国船員の確保、自国船の国際競争力の強化を図るため外航船員の所得税・社会保険料を減免する等の船員費負担軽減策を講じている。

これら諸国海運と伍していくためには、船員費負担軽減のための税制等を確立することが是非とも必要であるので、この実現について特段の配慮をお願いしたい。

2. 日本船整備等のための税制措置の充実

平成5年度税制改正にあたり、次の措置を

講じられたい。

(1) 船舶の特別償却制度の延長・改善

国際総トン数5,000トン以上の外航近代化船、ならびに、特定設備等を備えた総トン数300トン以上の船舶については、それぞれ取得価額の100分の18、100分の12に相当する額の特別償却が認められているが、この適用期限が平成5年3月末に到来する。

また、今般、国際海事機関（IMO）において、平成5年7月以降建造契約されるタンカーに二重構造化が義務付けられており、海洋汚染防止の観点から、二重構造化タンカーの建造を促進する必要がある。

については、適用期限が到来する本措置を存続させるとともに、二重構造化タンカーについては取得価額の100分の20に相当する額の特別償却ができるよう改善すること。

(2) 環境保護に資する設備を取得した場合等の特別償却または税額控除制度の創設

世界的に地球環境の保護が検討されている中で、大気汚染、特にオゾン層の破壊が大きな問題となっている。

冷凍・冷蔵コンテナおよび船舶用冷蔵・冷房設備の冷媒として使用されているフロン12、および船舶内の消防設備の鎮火性ガスとして使用されているハロン1301はオゾン層破壊物質であり、環境保護のためには代替物質を使用した設備を取得し、または代替物質を使用した設備に改造することが必要である。

については、冷凍・冷蔵コンテナおよび船舶用冷蔵・冷房設備・消防設備に代替物質

を冷媒等として使用する設備を取得した場合等に特別償却または税額控除を行うことのできる制度を創設すること。

(3) 内航タンカーの省力化設備（液面監視装置）に対する特別償却または税額控除制度の創設

内航タンカーの労働環境を改善するとともに荷役作業における労働時間の短縮・省力化を図るためにはタンク内への液面監視装置の設置が有効である。

については、内航タンカーに液面監視装置を設置した場合に特別償却または税額控除を行うことのできる制度を創設すること。

(4) 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活

約8年間におよぶイラン・イラク戦争、その後のイラクのクウェート侵攻により、わが国外航海運は船舶に係る戦争保険の割増保険料の高騰をはじめ多大な影響を被った。

近年の世界の政治情勢は、依然として不安定であり、日本商船隊が突然紛争に巻き込まれる危険性は常に存在していると言っても過言ではない。

加えて、マラッカ海峡等において海賊による被害が多発しており、船舶の安全航行が憂慮される状況にある。

については、かかる異常危険に対処するため、平成元年度をもって廃止された同制度を、平時から一定額を準備金として積み立てが可能となるような戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度として復活する

こと。

- (5) とん税・特別とん税の税率引き上げ反対
外航海運企業は、とん税・特別とん税のほか、船舶固定資産税・入港料等を負担しており、これ以上の税負担には到底耐えられない。

とん税・特別とん税の税率引き上げには絶対反対である。

◎ 船舶減価償却制度の改善

船舶減価償却制度については、昭和49年に法定耐用年数が全面改正されて以来、本格的な見直しが行われていないため、その後の船舶の技術革新等による経済的陳腐化の実態を十分反映したものとは言えなくなっている。

また、現行制度では償却可能限度額も取得価額の95%に制限されている。さらに、船舶の大改造を行った場合、現行の償却制度では十分な償却ができず処分時に多額の除却損を生じることとなる。

このため、減価償却制度全般の見直しの際には、船舶減価償却制度に係る次の項目について改善を図ること。

- (イ) 船舶の耐用年数の短縮
- (ロ) 船舶の減価償却可能限度額の引き上げ
- (ハ) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善

3. 船舶解撤促進のための環境整備の推進

1990年代後半には、大型タンカーを中心に、世界的に大量の解撤対象船が発生するが、現状の世界の船舶解撤能力は、これら解撤対象船を

処理するには質量ともに不十分な状況にあり、海洋環境保護、安全運航の確保を通じた人命財産の保全という観点からも世界的規模での船舶解撤促進体制を確立することが焦眉の急となっている。

このため、わが国海運としては、国際貢献の一環として、造船業界と協力して国際的に船舶解撤促進の機運を盛り上げる運動を展開するとともに、必要な諸施策の検討を行っているが、本問題はこの両業界だけでは到底対応できるものではなく、関係国政府、関係業界等の協力が不可欠であるので、この円滑な推進のため強力な支援をお願いしたい。

4. 船員の確保・育成のための施策の推進

- (1) 環境問題が重視され、物流における海運の役割が一層高まる中で、運航の安全とニーズに対応したサービスの提供が求められる。

これらの使命に応えるため、業界として船員職業の魅力を高め、優秀な船員の確保に努力しているところであるが、総合的視点に立った船員の確保および育成を図るための対策を充実されたい。

- (2) 日本船への混乗の拡大に対応し、アジアをはじめとする諸外国と協調しつつ、外国人船員の技能向上のために、より一層の支援策を講じられたい。

5. 地球環境の保護、船舶航行の安全に関する対策の推進

- (1) 世界的に地球環境保護対策が推進される

なかにあつて、国際海事機関（IMO）では、船舶からの海洋および大気の汚染防止に関し各種規制が検討されている。

特に排ガス（窒素酸化物・硫黄酸化物）、フロンガス、ハロンガス規制は、海運業界に過度の影響を及ぼすことのないように、技術的・経済的に実現可能な規制とすべく対応をお願いしたい。

- (2) わが国周辺海域は、海上架橋、空港建設、廃棄物処分場等の臨海大型工事が実施されており、また瀬戸内海においては一般商船と漁業操業との競合、さらには湾内においては漁業操業およびプレジャーボートの遊走が活発化している。このため航路付近の輻輳度は極端に高くなっているため、船舶航行の安全を確保するための措置を充実強化するよう要望する。
- (3) 東南アジア水域における海賊事件は、昨年からの件数が激増するとともに、火器を携帯する等凶悪化の傾向にある。特に、船舶交通が輻輳するマラッカ・シンガポール海峡で発生した場合、乗組員の安全はもとより、衝突・乗り揚げ・大規模な海洋汚染につながることを懸念される。ついては海賊事件を防止するため、関係各国と協調し、船舶航行の安全を確保するための措置がとられるよう要望する。

6. 国際海運問題への適切な対応

(1) 過当競争抑制のための施策の推進

外航海運は世界単一市場での競争を余儀なくされているため、発展途上国や社会主

義国海運等の低運賃攻勢あるいは各国の法制の相違等から、ともすれば過当競争に陥りやすい体質にある。ついては、国際的に公正な競争環境の整備のために、国内立法措置の検討を含み関係方面のご支援をお願いしたい。

(2) アジアをはじめとする諸外国海運との協調維持

海運をとりまく環境の改善は一国の努力でなしうるものではなく、関係各国海運が協調し対処していかなくてはならない。現在、世界の船社間で航路安定化、また、運賃・用船料水準回復のための自助努力が払われている。殊に、アジア経済・海運の重要性の高まりに鑑み、これら海運との交流を一層活発化する必要があるため、関係方面の側面的協力をお願いしたい。

7. 客船事業振興のための諸対策の推進

わが国では、外航クルーズ船の就航により本格的に客船旅行が普及しつつあり、今後はより日常化・大衆化していくことが見込まれる。

ついては、国内における客船ターミナルの整備、専用・優先バースの増強、入出港手続きの迅速化など、客船事業の振興方策について特段の配慮をお願いしたい。

8. 近海海運対策の推進

わが国海上貿易量に占める近海区域の貿易量は約3割に当たり、これら貨物の安定輸送は国民経済にとって極めて重要である。

しかしながら、近海海運業は、近隣諸国の商

船隊の増強、慢性的な船腹過剰および日本船の国際競争力の低下ならびに大宗貨物である南洋材の輸入量の低迷等依然として厳しい環境にあり、深刻な経営危機に直面している。

このような状況に対応し、今後とも近海貨物の安定輸送を図って行くためには、マルシップ混乗の一層の推進を図り、日本人乗組定員を4名に軽減する施策の実現を図るなど、中・長期的観点に立った近海海運対策が必要であるのでこれを強く要望する。

9. 内航海運対策の推進

内航海運の輸送需要は、景気の減速により、先行き不透明感が一段と強まっており、樂觀を許さない状況にある。

このような状況の下、船腹需要と輸送需要の多様化に対応した船腹調整の推進、適正運賃の確保、用船料の適正化を図り、引き続き内航海運事業の長期的経営安定方策の確立に努めていかなければならない。

このため船舶整備公団による代替建造の推進

と船舶の近代化を図る必要があり、所要の財政資金の確保と負担金利の大幅な低減とともに同公団業務の円滑な運営を確保するために必要な補助金の交付と出資金の増額を強く要望する。

さらに、内航海運における最近の深刻化する船員不足の現状を踏まえ、内航海運における船員の労働条件、労働環境の改善・向上を図る必要があり、関係方面の理解ならびに協力をお願いしたい。

10. 国民の祝日「海の日」の制定推進

わが国は、四面を海に囲まれた海洋国家であり、物資の輸送、人々の交通、文化の交流、食生活やレジャーまで生活のあらゆる面で海と深い関わりをもっている。

国民がこぞって海の恩恵に感謝し、海に対する認識を深め、海を大切にすることを育てていくために、7月20日を国民の祝日「海の日」として制定すべく、現在、広く国民的運動を展開中であるが、その実現のため関係各方面の協力と支援をお願いしたい。

2. 平成5年度海運関係税制改正に関する当協会要望

平成5年度海運関係税制改正要望については、当協会財務委員会を中心に、過去における要望項目を再度見直すとともに、同委員会会社等から提出された項目を含む21項目をベースに検討を行いつつ運輸省とも調整を行い、9月16日開催の財務委員会において、平成5年3月末に期限が到来する船舶の特別償却制度の延長・改善をはじめとする以下の5項目を平成5年度海運

関係税制改正要望重点事項として運輸省はじめ経団連等に要望することを定例理事会に提案する旨、決定した。

1. 船舶の特別償却制度の延長・改善
2. 環境保護に資する設備を取得した場合等の特別償却または税額控除制度の創設
3. 内航タンカーの省力化設備(液面監視装置)に対する特別償却または税額控除制度の創設

4. 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活

5. とん税・特別とん税の税率引き上げ反対

また、船舶の減価償却制度の改善に関し、減価償却制度全般の見直しの際には、以下の3項目の改善を図る旨、付言することとした。

- (1) 船舶の耐用年数の短縮
- (2) 船舶の減価償却可能限度額の引き上げ
- (3) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善

一般税制に関する要望については、他業界の動向も勘案し、以下の7項目を経団連を通じて要望することとした。

1. タックスヘイブン税制の改善

特定外国子会社の課税対象留保金額の合算に当たって子会社の欠損金の合算または子会社間の損益の通算を認める。少なくとも合算利益の出た後の事業年度で損失が出た場合には合算利益の範囲内で損金算入を認める。

2. 外国税額控除制度の改善

(イ) 間接税額控除の対象を拡大する

- ① 曾孫会社を対象に加える
- ② 出資比率を25%から10%に引き下げる

(ロ) 外国税額控除の控除余裕額/限度超過額の繰越期間の延長

3. 交際費課税の見直し

4. 退職給与引当金の繰り入れ限度額計算の改善(累積基準のみとする)

5. 欠損金の繰越期限の延長

6. 役員退職引当金制度の創設

7. 受取配当金益金不算入についての制限の廃

止

以上について、9月24日開催の定例理事会において承認が得られ、正式に、平成5年度海運関係税制改正要望重点事項として、要望書(資料1)を作成し、自民党政務調査会、税制調査会をはじめ関係方面に要望することとなった。

さらに、現在、指定法人(四埠頭公社)の有する大規模外貿コンテナ埠頭に対しては固定資産税および都市計画税の特例措置(課税標準を2分の1に軽減)が認められているが、同様の公共性を有するものでありながら港湾法第55条の7第1項に基づく法人が整備する大規模外貿コンテナ埠頭については、本特例措置が認められていない。このため埠頭借受者である海運企業の負担軽減を図る観点から、その適用範囲の拡大についても、要望書(資料2)を作成し、自民党政務調査会、税制調査会をはじめ関係方面に別途要望することとなった。

【資料1】

平成5年度

海運関係税制改正要望重点事項

貿易物資の安定輸送は、日本商船隊に課された使命であります。これを達成するためには、船隊の整備をはじめ広範にわたる国際競争力の強化を図るとともに、強固な企業基盤を構築する必要があります。

欧州先進海運諸国では、このような観点から、内部留保の充実が可能な税制とともに、船員費負担軽減のための諸施策が実施されております。

一方、国際情勢を見るとロシアを中心とする

CISの今後の動向、中東諸国の緊張等不安定な状況が続いており、加えて、海賊による被害が増加する等外航海運にとっては、船舶に係る安全航行が憂慮されるところであります。

また、地球環境の保護が国際的に検討されている中で、海運業においても大気汚染・海洋汚染防止の観点から効果的な施策を講じる必要性が生じております。

海運業界と致しましては、貿易物資の安定輸送に努め、一層の高品質なサービスの提供を行うため、海運独自の準備金制度および船員費負担軽減のための税制措置等の創設を念願するところであります。

しかしながら、平成5年度につきましては、諸般の状況を勘案し、次の項目に絞って要望致しますので、その実現につき、特段のご高配をお願い申し上げます。

1. 船舶の特別償却制度の延長・改善

国際総トン数5,000トン以上の外航近代化船、ならびに、特定設備等を備えた総トン数300トン以上の船舶については、それぞれ取得価額の100分の18、100分の12に相当する額の特別償却が認められているが、この適用期限が平成5年3月末に到来する。

また、今般、国際海事機関（IMO）において、平成5年7月以降建造契約されるタンカーに二重構造化が義務付けられており、海洋汚染防止の観点から、二重構造化タンカーの建造を促進する必要がある。

については、適用期限が到来する本措置を存続させるとともに、二重構造化タンカーについては取得価額の100分の20に相当する額の特別償却

ができるよう改善すること。

2. 環境保護に資する設備を取得した場合等の特別償却または税額控除制度の創設

世界的に地球環境の保護が検討されている中で、大気汚染、特にオゾン層の破壊が大きな問題となっている。

冷凍・冷蔵コンテナおよび船舶用冷蔵・冷房設備の冷媒として使用されているフロン12、および船舶内の消防設備の鎮火性ガスとして使用されているハロン1301はオゾン層破壊物質であり、環境保護のためには代替物質を使用した設備を取得し、または代替物質を使用した設備に改造することが必要である。

については、冷凍・冷蔵コンテナおよび船舶用冷蔵・冷房設備・消防設備に代替物質を冷媒等として使用する設備を取得した場合等に特別償却または税額控除を行うことのできる制度を創設すること。

3. 内航タンカーの省力化設備(液面監視装置)

に対する特別償却または税額控除制度の創設
内航タンカーの労働環境を改善するとともに荷役作業における労働時間の短縮・省力化を図るためにはタンク内への液面監視装置の設置が有効である。

については、内航タンカーに液面監視装置を設置した場合に特別償却または税額控除を行うことのできる制度を創設すること。

4. 戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度の復活

約8年間におよぶイラン・イラク戦争、その後のイラクのクウェート侵攻により、わが国外航海運は船舶に係る戦争保険の割増保険料の高

騰をはじめ多大な影響を被った。

近年の世界の政治情勢は、依然として不安定であり、日本商船隊が突然紛争に巻き込まれる危険性は常に存在していると言っても過言ではない。

加えて、マラッカ海峡等において海賊による被害が多発しており、船舶の安全航行が憂慮される状況にある。

ついで、かかる異常危険に対処するため、平成元年度をもって廃止された同制度を、平時から一定額を準備金として積み立てが可能となるような戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度として復活すること。

5. とん税・特別とん税の税率引き上げ反対

外航海運企業は、とん税・特別とん税のほか、船舶固定資産税・入港料等を負担しており、これ以上の税負担には到底耐えられない。

とん税・特別とん税の税率引き上げには絶対反対である。

◎ 船舶減価償却制度の改善

船舶減価償却制度については、昭和49年に法定耐用年数が全面改正されて以来、本格的な見直しが行われていないため、その後の船舶の技術革新等による経済的陳腐化の実態を十分反映したものとは言えなくなっている。

また、現行制度では償却可能限度額も取得価額の95%に制限されている。さらに、船舶の大改造を行った場合、現行の償却制度では十分な償却ができず処分時に多額の除却損を生じることとなる。

このため、減価償却制度全般の見直しの際には、船舶減価償却制度に係る次の項目について

改善を図ること。

- (1) 船舶の耐用年数の短縮
- (2) 船舶の減価償却可能限度額の引き上げ
- (3) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善

【資料2】

大規模外貿コンテナ埠頭に対する 固定資産税および都市計画税の特 例措置の適用範囲の拡大について

現行地方税法では、指定法人(四埠頭公社)が平成3年4月1日より平成8年3月31日までの間に取得する大規模外貿コンテナ埠頭については、固定資産税および都市計画税の課税標準を2分の1に軽減する特例措置が認められている。

しかし、同様の公共性を有するものでありながら港湾法第55条の7第1項に基づく法人が整備する大規模外貿コンテナ埠頭については、本特例措置が認められていない。

外貿コンテナ埠頭の貸付料は各埠頭ごとに建設・整備に係るコストを積算して決定される。大規模外貿コンテナ埠頭の整備には高額の建設費が必要であり、貸付料に建設費に加え、固定資産税および都市計画税がそのまま転嫁されることとなれば埠頭借受者である海運企業にとって大きな負担となり、経営を著しく圧迫することとなる。

ついで、本特例措置を、港湾法第55条の7第1項に基づく法人が整備する大規模外貿コンテナ埠頭(平成5年度において名古屋港)に拡大適用されたい。

3. 平成4年度外航船舶の整備に関する要望

当協会は、海運界が抱える諸問題について検討を行い、前掲の「当面する海運対策について」をとりまとめ、関係方面に対し、その実現を積極的に要望することとしているところであるが、このうち、特に平成5年度外航船舶の整備に関して別途要望書を取りまとめ、政府をはじめとする関係方面に対し、その実現について精力的に働きかけを行うこととした。

その内容は、外航船舶の整備に必要な日本開発銀行資金712億円を確保すること、LNG船および超省力化船に対する融資比率を70パーセント（現行60パーセント）に引き上げることなどからなっている。（資料参照）

【資料】

平成5年度外航船舶の整備に関する要望

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努力を続けておりますが、今後とも公正な競争条件を維持しつつ、一層のトレードの安定化を推進し、適正な運賃の確保を図り、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りません。

そのためには、国際競争力ある日本商船隊の整備を図るとともに、企業基盤の強化を図っていくことが是非とも必要であります。

さらに、エネルギー源の多様化の要請に加え地球環境問題への関心の高まりから、今後LNGの輸送需要の増大が見込まれるため、これに対応し、LNG船の建造を推進する必要があります。

つきましては、平成5年度外航船舶の整備に関する下記事項の実現につき特段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 資金の確保について

外航船舶の整備に必要な日本開発銀行資金712億円を確保すること

2. 融資比率の引き上げについて

LNG船および超省力化船に対する融資比率を70パーセント（現行60パーセント）に引き上げること

3. その他

外航船舶建造融資利子猶予特別交付金37億8,500万円を確保すること

4. 船舶解撤問題共同検討委員会による中国への船舶解撤ミッション

当協会・日本造船工業会で構成する船舶解撤問題共同検討委員会は、9月9日から14日まで

の日程で中国を訪問し、北京で中華人民共和国物資部、中国拆船協会、中国拆船総公司等の船

船舶解撤関係者と懇談したほか、舟山島（寧波東方の島）の舟山市普陀拆船会社の解撤場視察等を行った。

この調査団は、佐藤同検討委員会幹事長を団長とする総勢9名で構成しており、全行程に、中国側から中国拆船協会の副会長兼秘書長である呉修文氏他2名の関係者が同行した。

中国の船舶解撤業の現状等、調査概要は次のとおりである。

概 要

1989年天安門事件で一時停滞した改革・開放路線も、今年に入って鄧小平の改革促進の号令を受けて再度加速の度を強め、五つの経済特区・十四の沿岸開放都市は手厚い外資優遇策の下、目覚ましい発展を続けている。

この優遇策はいずれ内陸部へも拡大実施される方向で、中国の経済的発展が沿海州の一部地域から全国的規模に広がりをもせる展開が期待される。

こうした状況にあって、中国における船舶解撤業は、昨年12月に結成された全国的組織である中国拆船協会の会員だけでも100を超えるごとく、沿海州沿いおよび揚子江流域の各地に広く散在しているが、地方の各省・区・市に所属する事業体がこぞって解撤ヤードの整備・拡充を図ろうとしており、解撤船の仕入れおよび資金の調達も今後の課題となっており、解撤船の提供、資金の融資等解撤業を安定的に発展させるために外国企業との合弁、外資の導入を強く希望している。

既報のとおり（本誌8月号P.6 海運界の動き2参照）、一部台湾事業者による進出計画も進行

中で、日本に対する期待も大きい。今回の調査団は、第1回の公式訪問でもあり個々の事業体の訪問という形はとらず、前述の中国拆船協会（北京）を訪問し、意見交換を行うとともにその案内で一部の解撤現場を視察するという形をとった。

中国拆船協会は中国における船舶解撤業界の順調かつ健全な発展を図る目的で、政府と各会員事業体との架け橋の役を努めるとともに、情報・資料の収集、会員に対する教育・指導・コンサルタント的役割を果たし、併せて海外民間関係者との友好交流活動を促進することを旨としているようであるが、設立後間もないこともあり、各会員との連係は必ずしもうまくできているとは言い難いとの印象をもった。

しかしながら、同協会および中央政府関係者との一連の打ち合わせ、意見交換、地方の関係者・事業者などとの交流を通じ、

- (1) 沿岸地域を中心とする経済発展に伴う建設ラッシュにより建設資材としての鋼材需要はおう盛で、今後とも拡大基調にあること。
- (2) その供給源として船舶解撤を一つの柱に据えていること。
- (3) 船舶解撤適地および現有施設は沿海州・揚子江流域の広範な地域に散在し、機器のグレードアップを含むヤードの整備・拡充等のための資金的援助および技術的支援があればVLCC、ケーブサイズ・バルカー等の大型船を含む船舶解撤能力は飛躍的に拡大すること。
- (4) 政府・関係者とも船舶解撤に非常に積極

的・意欲的に取り組んでいること。
等により、中国が近い将来、船舶解撤の一大基地となること、特に大型船の取り扱いについては最重要基地候補であるとの確信をもった。

1. 中国解撤業の系統図と解撤のフロー

(1) 解撤業の系統図

- ① 中国における船舶解撤は鉄鋼資源（特に建設用丸棒）の確保が根底にあり、国内物流を管理している物資部が管掌している。

物資部は職員120万人を擁し、国内各所に拠点をもっている。解撤発生材に関する限り、開放経済に移行する前は国内物流の100%を管理していたが、最近では20%が自由流通となっている。

- ② 物資部は、1985年その傘下に船舶解撤を促進するための中央組織として折船総公司を設立し、国内各地に散在する折船会社の指導・奨励を図ってきた。

- ③ 近年、政府の開放政策と相まって、各地方折船会社の独立色がますます強まる一方、従来から船舶解撤業に近いところに位置する海運・造船・船舶修理業（交通部傘下の遠洋運輸総公司、船舶工業総公司）の解撤分野への進出が目立ってきた。

- ④ このため91年12月、中国国内の折船に關係する政府機関・地方の公司を横断的に網羅した団体として折船協会が設立された。（登記済み団体、116会員）

⑤ 組織

会 長： 康 広 智
（中国折船総公司總經理）

副会長(常駐)： 吳 修 文
（中国折船総公司主任）

副 会 長： 許 俊 功
（交通部折船主任）

副 会 長： 于 振 远
（中国五金磁産進出口総公司
五磁貿易有限公司副總經理）

副 会 長： 張 定 貴
（広東省折船加工公司經理）

副 会 長： 周 俊
（江蘇省物資再生利用折船公司經理）

秘書長(兼任)： 吳 修 文
（中国折船総公司主任）

副 秘 書 長： 張 文 远
（中国折船総公司經理）

⑥ 運 営

会員の会費で運営、設立時に折船総公司在10万元（230万円）提供、広告・印刷・理事会開催費用として使用。

- ⑦ 同協会は組織化されて間もないことから、全会員の動向を把握しきれていない面もあり、実務的には大手会社が独自に事業を推進する実態にあるようだが、政府機関の支援の下、中国唯一の解撤關係の協会として今後力を発揮するものと期待されている。

(2) 解撤のフロー（購入、販売）

① 購 入

・折船協会の説明では、以前は折船総公司の依頼により、物資部が対外貿易部を通じて購入していたが、今では公司独自での手当が可能である。（外資の利

用可)

- ・輸入税はないが対外貿易部経由での購入にあつては若干の手数料(監費)が必要である。

- ・元レートが低下しており、元ベースでの購入船価が高騰している。

85年：船価安(\$120/LDT)

為替(\$1=3.2~3.5元)

92年：船価高(\$130/LDT)

為替(\$1=5.5元)

- ・\$120/LDT以下であれば採算にのる。

② 販 売

- ・スクラップは宝山製鉄所などの製鉄所、伸鉄材は各地の伸鉄工場に売却する。
- ・伸鉄工場は全国で60カ所、大規模拆船工場には伸鉄工場が隣接している。
- ・経済発展に伴い伸鉄需要は依然おう盛(伸鉄丸棒は3階建て以下の家屋に用いられる)
- ・解撤船の購入を物資部が仲介した場合は納入先を物資部が指示し、具体的契約は当事者がおこなう。

2. 解撤業の現状(主として拆船協会より聴取)

- (1) 現在折船協会に加入している会員は116であるが、開放政策、おう盛な伸鉄需要等を考慮すればかなりの新規加入が予想される。

※新規加入の場合は協会に届け出る。(許可ではない)

(2) 解撤能力

① 解撤実績

- ・91年：26万 LDT

- ・92年：45万 LDT (前半期)、通年：80万 LDT

② 解撤能力

現有能力は200万 LDT/年、機器のグレードアップ等による効率化を図れば300万 LDT までは可能(約900万 GT 相当)

③ 大型船(3万 LDT 以上)解撤可能ヤード

- ・10余のヤードで可能
- ・現在8ヤードで手懸けている。

(3) 解撤に際しての環境汚染対策

- ① 国務院制定の環境保護基準がある。
- ② 廃油処理設備を備えている。(拆船協会)
- ③ 解撤ヤードの近くに養殖場(山東省煙台)があるところもあるが海洋汚染は発生していない。(拆船協会談)

(4) 舟山地区解撤業の概況

- ① 面積：2.2万km²(うち陸地1,371km²)
1,339の島で構成、居住している島は98
- ② 舟山市船舶解撤・造船工業公司
118社の管理・技術指導(ほとんどが小規模造船所)

③ 舟山市における船舶解撤事業

83年スタート、企業数：6社、能力：20万トン/年(広東省、江蘇省に次いで第3位)

④ VLCC 解撤ヤードは4カ所(定海、大巨、普陀、岱西)

VLCCの解撤実績…4万2,000LDT、3万5,000LDT

⑤ 87年4月、舟山港が対外開放され、88年4月、舟山市街区が経済開放区に指定

された。

(2) 舟山市普陀拆船公司馬峙拆船工場の概況
(現地視察)

- ① 面積：84万㎡、うち陸地面積13万4,000㎡、建物4,500㎡
- ② 海岸線：1,400m
- ③ 国際錨地に近接
- ④ 水深：平均14m
- ⑤ 干満差：4.5m
- ⑥ 設備関係 (工場側説明)
 - ・素堀ドック5 (沈下式、渠底部パイプ
・コンクリート等で強化済み)
 - ※パナマックスバルカー1隻が入渠中
(4カ月で解撤予定/60~70人)
300m×60m×5基 (同時5隻解撤可能)
 - VLCC、ULCCも可能
 - ・クレーン：35Tモービルクレーン
5Tトラッククレーン
 - ※リースでの増強可能
 - ・酸素製造設備：50㎡/H、150㎡/Hまで増強可能
 - ・エチレン製造設備：10㎡/H×3基
 - ・電力：1,500KVAの変電所、200KWの発電所
 - ・水：3,000㎡の貯水池
 - ・汚水処理設備：200T/日
- ⑦ 解撤能力：10万~15万LDT/年
 - ・過去15万DWTの船舶を解撤した経験あり
 - ※84/4 OSWEGO PRIMA O/O
13万9,401DWT

・人員：技能工 150人

技師 15人

管理者 50人

※下請工は無制限 (解撤船が入渠すれば近隣から自然に集まってくる)

- ⑧ 積み出し港：300t/日
- ⑨ 発生材の処理
 - ・スクラップ→宝山製鉄所 (20%)
 - ・伸鉄材→小規模の伸鉄工場に売却 (80%)
 - ・近隣に伸鉄工場あり

(3) 舟山島定海地区解撤ヤード候補地視察

- ① 老塘山の北西部
 - 海岸線：600m
 - 干潟長：600m×150m (砂地)
 - 面積：9万㎡
 - 水深：8.2m (沖合150m)
 - 航路：幅350m、水深26m
 - 電力・水道・通信施設あり
 - 近隣に採石場あり (老鼠山)
 - 2万5,000DWT級の輸出用埠頭あり
- ② 老塘山の東南部
 - 海岸線：1,000m
 - 水深：26m

3. 寧波プロジェクトについて

- (1) 拆船総公司 / (寧波関係者) / 台湾関係者で協議中…拆船協会談
- (2) 場所：寧波市北倫港付近…今回は視察不能
- (3) 建設に着手していない模様

千石船(弁財型和船)の復元計画

海洋ジャーナリスト 小島敦夫

悲願のエースに光を—復元の意義

最近、海事関係で社会的なニュースとして一般的な関心を持たれたものの中では、歴史的な船の復元関係のものが多いのお気づきだろう。オランダで建造されて回航して来た咸臨丸や、スペインで建造されて現在日本各地を回航中のサンタ・マリア号などがその代表例である。石巻市の月の浦では支倉常長の遣欧船サンファン・パプチスタ号の復元建造が進んでいるし、古代船や遣唐使船といった規模の小さいものを含めると、1980年代以降、ちょっとした「復元船ブーム」ともいえる現象を呈していた。

しかし、これらの復元船ブームも、冷静に観察してみると、著しい特徴はイベント・ショーアップ的な性格を持っていることである。従って、海事史的な意味では「復元船」というよりも、想定船あるいは模造船というべきものであって、海洋文化への一般の関心を盛り上げる意義は大きいとはいえ、海事史・造船史的には多くを望むべきものではなかった。

そうした傾向の中で、日本の心ある海事関係者の間で、長年にわたって復元が切望され、悲

願とされてきた大型和船の復元建造が、ほとんど見落とされてきたことは、全く不可解というほかはない。

原因を推察すれば、イベント・ショーアップを企画する人々の間で、和船への理解不足とか、船型が地味で洋式船に比べて古くさい印象があるため、といったことが考えられる。

しかし、それは全くの偏見である。千石積み級の弁財船(約150総トン)ともなれば、威風あたりを払う堂々たる威容であり、真に日本的な海洋文化の担い手の姿として、美しい雄姿が想定される。そればかりでなく、和式帆船の復元は、学術的にも現代日本の海事史学界の金字塔として、重要文化財的な文化価値の高い事業になり得るのである。

つまり、千石船こそは、イベント主流の復元潮流から忘れられていた「悲運のエース」なのである。実力、容姿ともに正統にして秀抜。これをおいて他に比べるものなし、といった文化遺産に光を当てたい、という考えが生まれるのも当然の成り行きといえるだろう。



菱垣廻船の帆風—江戸文化を育てた船

私は1976年から行ってきた外洋ヨット・リップ号（小林則子艇長）の「日本の歴史航路をたどる航海」に企画・調査担当として参画し、中国や北朝鮮を含む28航路で歴史的な航路・寄港地を検証する航海を続けてきた。その過程で、和式帆船を完全復元して、日本人の生活文化を支えた「海上交易の主役」を、私たちの社会にきちんと再認識することこそ、海の文化を学ぶ者の責任である、といった感慨をもつようになった。

「歴史航海」に関して折にふれてアドバイスをいただいていた海事史学会・石井謙治会長に復元の可能性について何うと、技術的な研究面では、近世以降の主な船型のものに関しては、ほぼ完全な復元が可能との示唆をいただいた。石井先生は、各地の海事博物館などに弁財船の縮小模型の建造指導をされている。実物大の復元も、いくつかの計画があったが主に予算面で実現しなかった経緯も聞いた。

歴史的・文化的な意味で復元を考えるわけで、もしイベント的な性格が、経済的理由で付加さ

れるにしても、それはあくまでも付随的に考えるというスタンスをもって、私は可能性を探る活動を行いたい、と先生のご教示を仰ぐことにした。

まず、数多い和式帆船の船型のうち、どんな船を選ぶか。一応、東京で保存することを想定し、江戸時代から東京の消費物資を上方から運び続けた弁財船のうち、代表的な船である千石積みの「菱垣廻船」を復元するという計画で、準備行動を進めることにした。

菱垣廻船は、寛永年間（1620年代）に始まる上方～江戸間の定期船類似の輸送形態もあらわす言葉だが、使われた船も、一般の弁財船と違う特徴を持つ。基本船型は同じだが、船体の垣^{かき}立^{だつ}（現代船風にいえばブルワーク）下部に菱形に組んだ格子を用いて一般の廻船と区別していた。その菱垣をもつ形姿はきわ立って美しく、和船を代表する一典型として象徴的だし、江戸文化を支えて物資輸送の中樞機能を果たした功績からも「復元第一号」にふさわしい船として選んだのである。

永遠の文化財に—生活を支えた船の象徴

数年前に、高田屋嘉兵衛の船の復元と称して弁財船型の船が造られて、NHKの後援で日本国内を回り反響を呼んだことがある。この船は船体を鋼で造り木材を張って和船風に装飾したもので「復元」とはほど遠い模造船であった。今年の東北「海の博覧会」に気仙沼市で造られた三百五十石積み型（約60総トン）弁財船式の和

船が建造されたが、これも往時の船の復元というには、物足りない面がある。

菱垣廻船の復元は、国会図書館にある「千石積菱垣廻船二十分一図」（19世紀初期）にもとづいて、可能な限り当時の材料、技術に忠実に復元建造したい計画である。もちろん、一切の指導を石井先生に頼らなければ不可能であるが、その前提として、資金をはじめどのような構想と進め方をするかの道すじを拓いていくことが、志を同じくする者の責務だ。

まず、計画に賛同される人たちに呼びかけて「千石船を復元する会」を組織し、次のような日程で活動をすすめることにした。

第1期—建造実現。1996年の東京フロンティア博をめぐりに復元建造を実現させる。

第2期—デモ・セーリング。建造地から東京湾への回航と東京湾でのフロンティア博行事でのデモ・セール。もし、世界の帆船パレードが行われるなら、この菱垣廻船が先導する。ついで、全国主要港湾を回航し、物産交流・文化交流のあとをたどり海事PRを行う。

第3期—永久展示保存。日本の海事文化を代表する文化財として、しかるべき場所に展示し、永久保存する。

これらの過程は、すべての期間を通じて映像・文献的な資料として記録・保存する。建造過程や各部材質なども、往時の技術を伝える時間的限界が迫っており、その意義は大きい。帆走性や操作性、船上生活、積荷や荷役関係など、実船による実証研究も期待される。

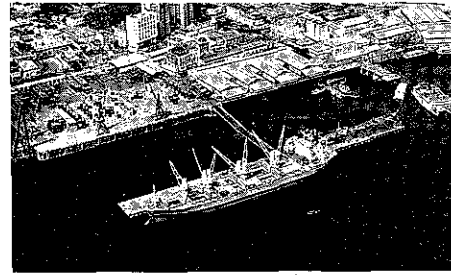
デモ・セールは、付加的なイベント的性格であるが、資金調達面との関連で、帆走時（実際は曳船による随伴）のセール・マークの使用など、宣伝効果は初めからイベント的性格をもって生まれた船とは比較にならない価値を持つだろう。

こうした概要を描きながら「復元する会」の中に実行委員会を設けて、船体部材の調達調査、釘に用いる軟鉄、ロープ類の復元の可能性、帆の復元織物の調査など、基礎的な調査・研究を始めている。

この計画が、石井先生の構想に添って実現できれば、誇大ではなく、真に世界に誇り得る日本の海事文化の象徴となろう、という夢を抱いて犬馬の労を取ろうと思っている。

文化的な関心に結ばれ、賛同いただける人士、団体、企業にご協力をお願いしているところである。総費用は約20億円と見積もられている。

内外情報



▲マナウス港に停泊中の貨物船

1. IMOにおける大気汚染防止問題に関する審議動向
2. 第102回船員制度近代化委員会の審議模様
3. 平成3年のわが国外航定期航路配船状況

1. IMOにおける大気汚染防止問題に関する審議動向

地球環境問題は、近年国際的な世論の高まりをみせ、1989年のアルシュ・サミットにおける宣言を契機として、国際海事機関（IMO）でも具体的な検討が進められている。

1. IMOにおける検討経緯

- (1) 1991年7月、IMO第31回海洋環境保護委員会（MEPC）において、MARPOL73/78条約のなかに同問題に関する附属書を新たに設けることが合意された。
- (2) 同年11月、IMO第17回総会において、「各国政府は、船舶からの大気汚染防止に努力する」旨の総会決議が採択された。
- (3) 現在、MARPOL73/78条約の新附属書制定のための下記行動計画に基づき成案作業が進められている。
 - (a) 新附属書の制定スケジュール
 - ① 技術等の調査・新附属書案の作成 ……1992
 - ② 新附属書案の検討 ……1992～1993
 - ③ 新附属書の採択 ……1994
 - ④ 新附属書の発効 ……1995
 - (b) 船舶からの排出物質の削減目標年および削減レベル

- ① NO_x（窒素酸化物） ……2000年までに、技術的・経済的に可能な範囲内で30%削減
- ② SO_x（硫黄酸化物） ……2000年までに50%削減
- ③ VOCs（揮発性有機物質） ……2000年までに30%削減（原油、ケミカル等）
- ④ 特定フロン・ハロン ……モントリオール議定書に合わせた削減（特定フロン・1992年11月6日以降、ハロン・同年7月1日以降の新設禁止）
- ⑤ 船内発生廃棄物の焼却 ……2000年以降、基準に適合した焼却設備により焼却

2. 第22回バルク・ケミカル小委員会（BCH）における審議模様

上記の作業を進めるため、ノルウェーを幹事国としたコレスポнденス・グループ（主に文書の交換を行うことにより検討するグループ、以下C.G.）を結成し新附属書のドラフト案が作成され、9月7日から11日までロンドンにおいて開催された第22回BCHにおいて、同案をたたき台として審議が行われた。その概要については以下のとおり。

- (1) 出席国および出席者

(a) 出席：35カ国、1準加盟国、12オブザーバ

(b) 日本代表团：運輸省運輸政策局（環境・海洋課）、通産省（石油精製課）、奥村吉男（当協会大気汚染防止小委員会委員長／日本郵船工務部）、村澤周平（当協会海務部）、保坂均（当協会ロンドン駐在員）他、日本より14名、現地7名の総勢21名が出席した。

(2) 主要審議事項

(a) 船舶からの大気汚染防止の必要性の有無

(b) 規制を行う場合、グローバル（地球規模）規制か、あるいはリージョナル・エリア（地域）規制か

(c) 対策措置（装置等）の現状および将来性について討議され、日本は、

① グローバルに見た場合、船舶からの排出量は少ない。

② 基本的には世界統一の規制が望ましいが、スペシャル・エリアの設定は特定の被害が生じている地域の環境問題を改善する有効な方策である。

③ SO_x に関しては、船用燃料油の硫黄含有率を全世界的に1.5%まで低減することは不可能である等を表明した。

(3) 船舶からの SO_x 排出の削減について

(a) 船舶からの SO_x 排出規制の必要性

(必要と考える国)

ノルウェー、スウェーデン、ドイツ、デンマーク、フィンランド

主な意見……既に、第30回 MEPC において、必要性は確認済みであり、酸性雨という明確な証拠もある。

船舶に起因する大気汚染は増加傾向にあり、進行を抑制

する必要がある。

(不必要と考える国)

リベリア、バハマ

主な意見……船舶からの SO_x 排出は世界全体の5%程度であり、95%を占める陸上からの排出を軽減しないと解決にならない。

高いコストをかけて船舶からの SO_x 排出を低減しても、酸性雨問題が解決されるわけではない。

(中間派)

日本、米国、英国、韓国、中国、オランダ、メキシコ、スペイン、パナマ、カナダ、ギリシャ、エクアドル、ICS、OCIMF 等

主な意見……規制の必要性を判断するためには、一層の調査・検討が必要である。

(b) グローバル規制かあるいはリージョナル規制か

(グローバル派)

ノルウェー、スウェーデン、ドイツ、フランス

主な意見……SO_x は長距離越境移動物質であり、10~20年以内に必ずグローバルなアプローチが必要となる。

(リージョナル派)

米国、英国、ICS、OCIMF

主な意見……グローバルな問題であるとするならば、明確な証拠を示すべきである。越境したとしても、排出源から50km離れれば影響はなくなる。

(中間派)

- 日本、韓国、オランダ
- (c) 対策措置の現状および将来性
- (海水スクラバー)
- ノルウェー、スウェーデン……海水洗浄で、SOx の削減は可能、ただし、海洋汚染の心配がある。
- (船用燃料油の低硫黄化)
- オランダ……1.5%は厳しすぎ、実施不可能である。

(d) まとめ

早期規制を目指すノルウェー、ドイツ、デンマーク、フィンランドを除く各国は、規制の必要性を判断するため、またリージョナル規制のコンセプトを固めるためにも、引き続き更なるスタディーの必要性を異口同音に発言し、「十分検討すべし」との意見が大勢を占めた。

リージョナル規制の可能性に関するフレームワークが作成され、今後さらに C.G を結成し検討する旨合意された。ただし、この地域規制は、全世界規模の規制を妨げるものではなく、船用燃料油に全世界規模で、例えば硫黄分 [3.5%] の上限を設けることも可能である。

(4) 船舶からの NOx 排出の削減について

(a) 船舶からの NOx 排出規制の必要性

(必要と考える国)

ノルウェー、スウェーデン、ドイツ、フィンランド、オランダ

主な意見……酸性雨対策の観点から規制の必要性は明確であり、船舶も NOx 排出の削減に応分の負担をすべきである。

(不必要と考える国)

リベリア

主な意見……ローカルな問題であり、規制の必要性に疑義がある。

(中間派)

日本、米国、英国、韓国、中国、メキシコ、スペイン、パナマ、カナダ、ギリシャ、エクアドル、OCIMF 等

主な意見……船舶からの NOx 排出量は少ないことから、その影響度、対応の内容、規制の必要性につき、さらに一層の調査・検討が必要である。

(b) グローバル規制かあるいはリージョナル規制か

(グローバル派)

ノルウェー、ドイツ

主な意見……地域的に規制することは困難であり、もし各国が独自に行った場合、海運に悪影響を及ぼす可能性が考えられる。

(リージョナル派)

バハマ

主な意見……地域的な問題で解決できる。

(c) NOx 排出量の計測方法について

国際標準化機構 (ISO) で現在作成中の ISO/8178 試験方法を準用する。また、定期的な試験方法については、NOx 濃度と O₂ 濃度を計測し、新造時の熱効率をベースに NOx 排出量を推定する等の簡易な試験とする等が合意された。

(d) 新造機関の分類と規制値

検討の容易な新造機関の技術要件について検討を進めることとなった。

① 回転数、サイクル等に関係なく全機種一律規制値とする。

② 回転数で分類し、規制値を二種類とする。

(例えば、回転数450、あるいは回転数550で分ける)

③ 現行の実測値をベースとした曲線値規制等の意見が出されたが、結論は出なかった。

(e) まとめ

上記のように、SOx 同様結論は出ず、必要性、規制地域については MEPC での審議に委ねることとされた。しかしながら、技術面等の検討を行うために、C.G を結成し作業を進めることが合意された。

(5) 船舶へのハロン、フロン等の搭載禁止について

(a) 新規搭載の禁止については、MARPOL 条約へ取り込むことで合意された。

(b) 現存ハロン、フロン等の撤去について

①2000年までに撤去 ②2005年までに撤去
③撤去の必要なし、の3案が出され、合意に至らず、本件は、第38回防火小委員会 (FP) および第33回 MEPC 等での議論を待ち、次回会合でさらに審議する。

(6) 燃料油の品質基準

新附属書とは分離し、総会決議とすることが合意されたが、最終決定は、ISO の基準の制定を待つて行うこととした。

(7) 船舶からの VOCs 排出の削減について

VOCs 排出については、その規制の必要性、規制地域等について、まだ検討が不十分であると

し、第33回 MEPC に審議を要請することとなった。

(8) 船内発生廃棄物の焼却について

日本は、「規制の必要性につき十分検討すべき」と提案したが、必要性については、既に合意済みとされ、既設の焼却炉の扱いについて、次回 BCH において検討することとなった。

(9) 新附属書制定のスケジュール

採択時期を1年延ばし、1995年とする作業計画の改正案を、MEPC に勧告することとなった。

また、作業の進展を図るため、以下の二つの C.G を設置することとなった。

(a) NOx、SOx のリージョナル規制に関する C.G (幹事国・オランダ)

(b) NOx に係る新造機関の技術要件に関する C.G (幹事国・ドイツ)

今次会合では、早急な規制を望む北欧諸国を除き、各国とも大気汚染防止のため、何らかの規制は必要との共通認識は持っていることから、規制地域の規模、対策措置等につき十分調査検討の上対応すべきとの現実的な審議が行われた。

大気汚染防止問題は、地球の環境保全のため、海運業界も対処すべき大きなテーマであり、適切な方策を見出すべく努力することが肝要と考える。

2. 第102回船員制度近代化委員会の審議模様

題記委員会は、平成4年9月9日に開催され、以下について審議・報告が行われた。

1. 第三次総合実験船による P 実験 (GMDSS) の実験実施方案について

GMDSS 導入に伴い、通信関係業務の内容が大幅に変化することから、船内就労体制の見直しを目的とした P 実験 (GMDSS) が進められているが、今回「松浦丸」(日本郵船)「紀伊丸」(第一中央汽船)2

隻の実験実施方案が承認された。

この承認に基づき、松浦丸は9月下旬、紀伊丸は11月上旬、それぞれ実験が開始される。なお、本実験については、本年度中にGMDSSを取り入れる第三次総合実験船5隻の参加が予定されており、そのうち2隻（せんちゅりーはいうえい5、平隆丸）は、本年7月以降既に実験を開始しているので、今回の2隻の実験実施方案の承認により4隻が実験を実施することになる。残る1隻（ありげーたーりぼてい）については、現在その準備作業が進められている。

2. その他

- ① P実験を実施中の下記の第三次総合実験船2隻が実験実施方案に記載されていない航路に一時的に就航することについて、事務局より報告がなされた。

・とらいとんはいうえい…P.G.、中南米

・みしがんはいうえい……南米西岸

- ② 第三次総合実験船における新卒者の乗船実習について、前回の委員会（6月開催）以降5隻5名の実績があったことが事務局より報告がなされた。
- ③ 第三次総合実験報告書が提示された。

【参考資料】

近代化船の現状(平成4年8月末現在)

表1 近代化船の種類別一覧

種 別	社 数	隻 数	千総トン
1. 第三次総合実験船	11	32	2,114
2. C 実 用 船	9	17	1,494
3. B 実 用 船	22	49	3,933
4. A 実 用 船	11	15	1,003
計	—	113	8,544

表2 近代化船の船種別一覧

	第三次総合実験船		C 実 験 船		B 実 用 船		A 実 用 船		合 計	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
1. コ ン テ ナ 船	12	507	3	114	2	65	1	37	18	723
2. 撒 積 船	13	1,301	3	223	25	1,999	2	201	43	3,724
3. 自 動 車 専 用 船	7	306	2	98	5	158	2	39	16	601
4. タ ン カ ー	0	0	7	986	14	1,602	7	602	28	3,190
5. L P G タ ン カ ー	0	0	2	73	2	92	3	124	7	289
6. 重 量 物 船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7. 貨 物 船	0	0	0	0	1	17	0	0	1	17
計	32	2,114	17	1,494	49	3,933	15	1,003	113	8,544

3. 平成3年のわが国外航定期航路配船状況

当協会では、昭和35年以来運輸省の協力の下、船舶運航事業者が海上運送法第19条の4および第19条の5の規定に基づいて運輸大臣に届け出た貨物定期航路事業の現状を取りまとめ発表しているが、このほど平成4年版を発行したので、以下にその概要を

紹介する。

1. 航路全般

本年4月1日現在における外航定期航路は62航路、配船社数は33社で、前年より2航路増、2社

減少となった。また、平成3年（暦年）における航海実績は5,604航海で、前年に対して585航海（11.7%）増となった。（表1参照）

なお、コンテナ船と在来定期船の比率は、航路数で53：47、航海数で41：59となっている。

2. コンテナ航路

三国間をふくむコンテナ船の配船社数は7社で、前年より1社減となった（日本郵船と日本ライナーシステムの合併による）。このうち、5社は三国間航路にも配船を行っている。

平成3年（暦年）の航海実績は2,314航海で、前年に対して181航海（8.5%）増となった。このうち、わが国向・発のコンテナ船は1,641航海で、前年より12航海（0.7%）増であるのに対して、三国間コンテナは169航海（33.5%）増と著しい伸びをしめた。（表1、2参照）

これを、当協会で作分けした航路の区分（Ⅰ～Ⅴ）ごとにみると、三国間航路の極東／オセアニア

（Ⅲ）、極東・南アジア域内（Ⅳ）、その他（Ⅴ）の伸びが著しいが、日本／欧州（Ⅰ）は横ばい、日本・極東／北米（Ⅱ）は減少となっている。（表4参照）

3. 在来定期船航路

三国間をふくむ在来定期船の配船社数は前年より2社減少の33社である。このうち、5社は三国間航路への配船も行っている。

平成3年（暦年）の航海実績は3,290航海で、前年に対して375航海（12.9%）増となった。このうち、わが国向・発の在来定期船は3,219航海で、前年より404航海（14.0%）と大幅増となった。（表1、3参照）

これを、当協会で作分けした航路の区分（Ⅰ～Ⅴ）についてみると、日本／極東航路（Ⅳ）は平成3年実績で在来定期船の航海数全体の89%を占めており、前年実績に対しても443航海（17.7%）増加となっている。（表4参照）

表1 わが国外航定期船航路総括表

区 分		配船航路数および配船社数				航 海 数			
		平成3年4月1日現在		平成4年4月1日現在		平成2年	平成3年	増 減	比 率
		航路数	社 数	航路数	社 数				
コンテナ船 航 路	日本向・発航路	18	8	19	7	航海 1,629	航海 1,641	航海 12	% 0.7
	三 国 間 航 路	11	5	14	5	504	673	169	33.5
	小 計	29	8	33	7	2,133	2,314	181	8.5
在来定期船 航 路	日本向・発航路	26	34	24	33	2,811	3,219	408	14.5
	三 国 間 航 路	5	2	5	2	75	71	▲4	▲0.5
	小 計	31	34	29	33	2,886	3,290	404	14.0
合 計		60	35	62	33	5,019	5,604	585	11.7

（注）航海数は平成2年、同3年の各暦年による実績。

表2 コンテナ船の航路別配船社数および航海実績

航路の区分	航路名	配船社数		航海実績		
		3年4月 1日現在	4年4月 1日現在	平成2年	平成3年	増減
日本向・発 コンテナ船航路	I 欧州・コンテナ 地中海・コンテナ 紅海・コンテナ	社 3	社 3	航海 156	航海 156	航海 —
		2	2	50	50	—
		2	2	52	52	—
	II ニューヨーク・コンテナ 北米北西岸・コンテナ 北米カリフォルニア・コンテナ ホノルル・コンテナ	4	2	86	88	2
		4	3	208	208	—
		4	3	210	209	▲ 1
		1	1	24	20	▲ 4
	III 東豪州・コンテナ 西豪州・コンテナ ニュージーランド・コンテナ	4	3	67	63	▲ 4
		3	3	26	26	—
		2	2	24	24	—
	IV 台湾・コンテナ 香港・台湾・コンテナ 香港・海峡地・コンテナ 台湾・海峡地・コンテナ 台湾・香港・海峡地・コンテナ 台湾・フィリピン・海峡地・コンテナ インドネシア・コンテナ バンコク・コンテナ S L B ・コンテナ (J N L ・コンテナ)	—	2	—	—	—
		3	—	115	—	▲ 115
		—	2	52	50	▲ 2
		4	—	128	151	23
		—	3	—	—	—
		1	2	52	52	—
		3	3	52	65	13
		4	3	159	260	101
		2	2	110	110	—
		(3)	(3)	(110)	(110)	—
V ベルシャ湾・コンテナ 南アフリカ・コンテナ	4	3	28	27	▲ 1	
	3	3	30	30	—	
	計	8 (18航路)	7 (19航路)	1,629	1,641	12
三國間 コンテナ船航路	I 極東 / 欧州・コンテナ	—	1	—	—	—
		2	1	102	3	▲ 99
	II 極東 / 北米東岸・コンテナ 極東 / 北米太平洋岸・コンテナ	—	1	33	102	69
		—	1	—	22	22
	III オーストラリア / 東南アジア・コンテナ 香港 / ニュージーランド・コンテナ 極東 / 東南豪州・コンテナ	—	1	—	24	24
		3	—	—	17	17
		1	—	—	—	—
	IV 台湾 / 香港 / 海峡地・コンテナ 台湾 / 香港 / フィリピン・コンテナ フィリピン / 台湾・コンテナ マラッカ海峡・コンテナ シンガポール / スラバヤ・コンテナ シンガポール / インド・パキスタン・コンテナ シンガポール / インド / パキスタン / スリランカ・コンテナ	2	—	38	—	▲ 38
		2	3	69	79	10
		1	2	101	157	56
		—	1	—	13	13
		1	—	44	—	▲ 44
		1	3	33	111	78
	V 東地中海フィーダー・コンテナ ポルトガルフィーダー・コンテナ イギリス / スカンディナヴィア沿岸・コンテナ 豪州 / ベルシャ湾・コンテナ	2	2	52	50	▲ 2
		1	1	4	13	9
—		1	—	52	52	
1		1	28	30	2	
	計	5 (11航路)	5 (13航路)	504	673	169

(注)航路の区分(I~V)は当協会でも便宜的に仕分けしたものである。

表3 在来定期船の航路別配船社数および航海実績

航路の区分	航路名	配船社数		航海実績			
		3年4月1日現在	4年4月1日現在	平成2年	平成3年	増減	
日本向・発在来定期船航路	I	中近東・地中海・北アフリカ	2	2	39	51	12
		南西アフリカ	2	2	31	36	5
		東アフリカ	2	2	24	24	—
		アフリカ離島三島	1	1	12	12	—
		インド・パキスタン・ペルシャ湾	3	1	14	13	▲ 1
	ベングアル湾	2	2	23	24	1	
	II	カリブ海岸	3	4	16	14	▲ 2
		南米東岸	2	2	37	37	—
		南米西岸	3	3	40	41	1
	III	中米西岸	4	3	24	24	—
		北西豪州	3	3	12	7	▲ 5
	IV	ニュージーランド	2	2	39	27	▲ 12
		台湾	11	10	576	478	▲ 98
		韓国	5	5	858	1,391	533
		中国	8	8	130	147	17
		台湾・香港	1	—	73	—	▲ 73
		香港・海峽	6	7	425	498	73
		インドネシア	3	2	216	145	▲ 71
		フィリピン	1	1	70	80	10
		サバ・サラワク	3	3	18	27	9
ナホトカム		1	1	27	27	—	
ベトナム		3	3	20	20	—	
プア・ニューギニア		1	—	3	—	▲ 3	
西南太平洋		2	2	12	12	—	
南太平洋		3	3	48	60	12	
南太平洋		3	3	24	24	—	
	計	34 (26航路)	33 (24航路)	2,811	3,219	408	
三国間 在来定期船	IV	香港 / ニューギニア	1	1	19	19	—
		極東 / 西太平洋	1	1	14	14	—
		韓国 / 西太平洋	1	1	18	12	▲ 6
		シンガポール / ミクロネシア	1	1	12	12	—
	V	南米 / オセアニア	1	1	12	14	2
	計	2 (5航路)	2 (5航路)	75	71	4	

(注)航路の区分(I~V)は当協会で便宜的に仕分けしたものを。

表4 航路区分からみた配船社数および航海実績

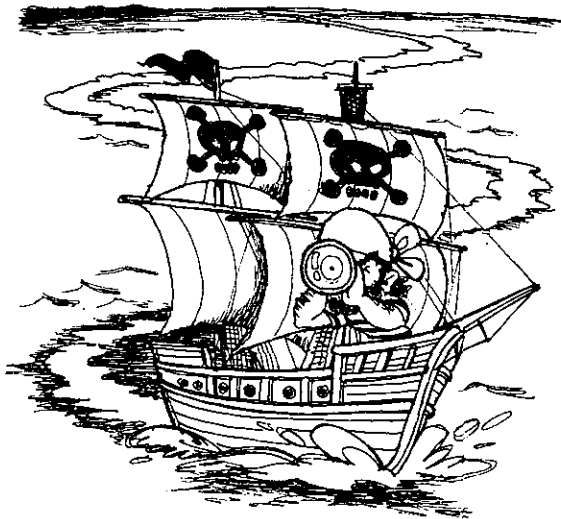
航路の区分		配船航路および配船社数				航海数実績			
		平3・4・1		平4・4・1		平成2年	平成3年	増減	増減比
		航路数	社数	航路数	社数				
コンテナ航路	I 日本/欧州 極東/欧州(三国間)	3 —	3 —	3 1	3 1	258 —	258 —	— —	— —
	II 日本/北米 極東/北米(三国間)	4 1	4 2	4 2	3 1	528 135	525 105	▲ 3 ▲ 30	▲ 0.6 ▲ 22.2
	III 日本/オセアニア 極東/オセアニア(三国間)	3 1	4 —	3 2	3 2	117 —	113 63	▲ 4 63	▲ 3.4 —
	IV 日本/極東 極東・南アジア域内(三国間)	6 6	8 3	7 4	7 5	668 285	688 360	▲ 20 75	▲ 3.0 26.3
	V その他(日本向・発) 〃 (三国間)	2 3	3 2	2 4	3 2	58 84	57 145	▲ 1 61	▲ 1.7 72.6
	小計 (日本向・発コンテナ航路)	18	8	19	7	1,629	1,641	12	0.7
	小計 (三国間コンテナ航路)	11	5	13	5	504	673	169	33.5
	小計 (計)	29	8	32	7	2,133	2,314	181	8.5
在来定期船航路	I 日本/インド洋・地中海・アフリカ	6	3	6	3	143	160	17	11.9
	II 日本/カリブ海・中南米	4	4	4	4	117	116	▲ 1	▲ 0.9
	III 日本/オセアニア	2	4	2	3	51	34	▲ 17	▲ 33.3
	IV 日本/極東 極東域内(三国間)	14 4	34 2	12 4	32 2	2,500 63	2,943 57	443 ▲ 6	17.7 ▲ 9.5
	V その他(日本向・発) 〃 (三国向)	— 1	— 1	— 1	— 1	— 12	— 14	— 2	— 16.7
	小計 (日本向・発在来船航路)	26	34	24	33	2,811	3,219	408	14.5
	小計 (三国間在来船航路)	5	2	5	2	75	71	▲ 4	5.3
小計 (計)	31	34	29	33	2,886	3,290	404	14.0	
合計	日本向・発航路	44	35	43	33	4,440	4,860	420	9.5
	三国間航路	16	6	18	6	579	744	165	28.5
	計	60	35	61	33	5,019	5,604	585	11.7

(注) 1. 上記の「航路の区分」(I～V)は当協会にて便宜的に設定したもので、表2、表3における「航路の区分」と対応する。
 2. 本区分で「極東」とはおおむね94°E、11°S、175°Eおよびアジア大陸で囲まれる範囲と定めた。

「クルーズ」の語源は、 海賊船の「ジグザグ航行」。

最近「クルーズ」という言葉が、日本人の間でも身近かなものになってきた。この場合、「観光を目的とする客船による航海」といった意味で使われているわけだが、そのもともとの意味となると、だいぶニュアンスが異なる。

語源は、ラテン語のcrux（十字架）にあるというのが定説で、これには「横切る」という意味もある。そこから派生したkruisenという言葉が、16世紀頃のオランダの海賊たちの間で使われた。その意味は「獲物を求めて海上を行ったり来たりするジグザグ航海」というもので、これが17世紀になって英国でも使われるようになり、cruiseという言葉に変化した。



しかし、現代でも海軍用語でcruiserといえば巡洋艦を意味しているように、最初のうちは、主に敵船をさがして軍艦が海洋をジグザグ航海する意味に使われていた。

やがて蒸気船が登場し、船による旅が、一般大衆にもポピュラーなものになり始めると、「特に航海日程を定めないレジャー目的の気ままな船旅」といった意味にも使われだし、やがて、定期船以外の客船による航海一般をクルーズと呼ぶようになった。

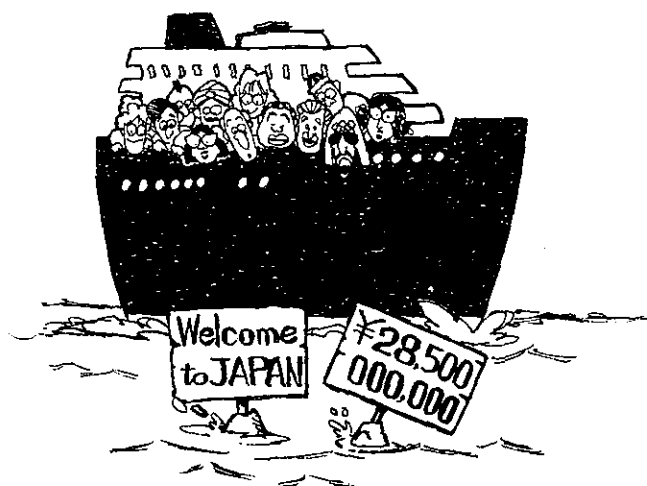
現代のクルーズは、ある目的地へ行くための交通手段というより、快適で自由な船上生活そのものを楽しむ新しいレジャーとしての側面が強い。一応日程も組まれているし、目的地もあらかじめ定まっている点が、昔の海賊船の略奪航海とはだいぶ違うが、クルーズという言葉は、そんな現代の船旅の特徴を表現するには最適な言葉だ。

畳6枚分で285億円、 太平洋上に浮ぶ 日本一高価な「島」。

沖ノ島は、硫黄島の南西約700キロにある太平洋上の小環礁で、東京都小笠原支庁小笠原村に属するわが国最南端の島。島といっても、満潮時に海上に露出するのは北露岩と東露岩の二つの小岩だけで、それ以外の珊瑚礁の部分は絶えず波に洗われている。

だが、この島の付近は有数の台風の通り道。最後に残った露岩も、長年の波による浸食で水没の危機を迎えた。

そこで日本政府は、昭和62年から約2年をかけて、露岩の周囲50メートルに消波ブロックを積み



補強作業を行ったが、この費用がしめて285億円。露岩の面積は二つ合わせてわずか畳6枚分だから、沖ノ鳥島は、畳1枚47億5,000万円の日本一高価な土地ということになってしまった。

しかし、もしこの島がなくなれば、わが国は約40万平方キロメートルの排他的経済水域を失うことになる。日本の国土面積を上回るこの広大な経済水域の漁業資源や海底の鉱物資源を考えれば、この補強工事は、資源小国日本にとって、決して高い買物とはいえないだろう。

輸入木材の検才法は、 国や地域で方式いろいろ。

私たち日本人は、木の家に住み、木で作られた道具を用い、木のある暮らしの中で、さまざまな生活文化を作りだしてきた。その重要な資源である木材の国内需要量の55% (1990年) を、私たちは海外に依存し、そのほとんどが木材専用船で運ばれている。

ところで、こうした木材の輸入には、他の輸入

物資ではみられない面白い (言い替えればやっかいな) 特徴がある。丸太の積み高を算出するための検才法 (木材の体積の算出法) が、積地によってすべて異なることである。

まず米材 (米国西岸およびカナダからの輸入木材) の場合は、スクリブナー法という方式が用いられる。これは、その丸太から製材して12インチ×12インチ×1インチの板が何枚とれるかを求めるもので、実績に基づく材積表によって求められる。

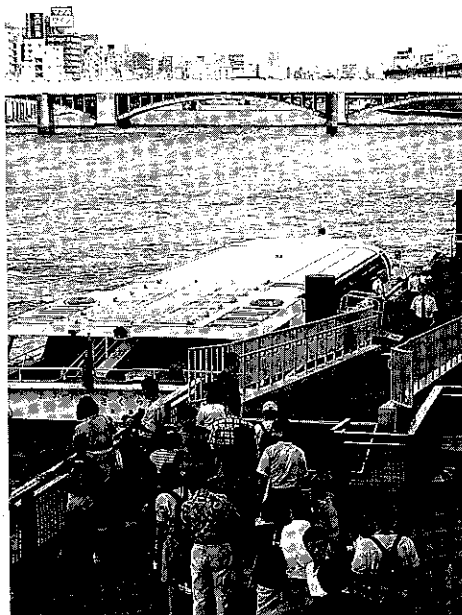
南洋材 (マレーシア、インドネシアなど東南アジアからのもの) では、地域によってブレントン・スケールとホップス糸回し法という二つの方式のいずれかが用いられる。前者は、木材両断面の平均直径と全体の長さをもとに算出する方式。一方、後者は、樹皮を除く木材中央部の周囲の実測値と全体の長さをもとに算出するものだ。

北洋材 (旧ソ連からのもの) で用いられるのは、ゴズダルスツベンヌイ・スタンダルドという旧ソ連邦の国家規格で、末口 (細い方の切断面) の直径をもとに2センチごとに径級分けし、径級と長さを、定められた材積表に当てはめて材積を割り出す。

ニュージーランド材では、ジャパニーズ・ハーコンダールと呼ばれる方法が用いられる。これは末口の断面の直径に、長さによって定められたある係数を加えて丸太の中央の周囲を算出し、これをもとに材積を算出するものだ。

こうした異なる検才方式は、輸入相手国 (地域) のそれぞれの商習慣や国の規則によるもので、実際に算出される材積も、それぞれ相当の差が生まれる。つまり丸太材の材積に関しては、世界共通のものさしが存在しないというわけである。

9. 12サタデープラン参加事業 「東京港・船の見学会」の開催



▲出航前風景

当協会では、2学期からスタートした学校週5日制実施にともない、文部省より運輸省を通じて要請のあった9.12サタデープランへの参加事業として、「東京港・船の見学会」を最初の休日土曜となった去る9月12日開催した。

当日は、435組の応募者の中から抽選により小学生の親子55組110名を東京都水辺公社の観覧船「さくら」に招待し、両国（隅田川）を出航後、約2時間にわたり東京港内のクルーズを行い、航行する船舶や荷役をする船舶を間近に見ながら、船、港およびそこで働く人々について理解と認識を深めた。



▲航行中の船内風景

海運日誌（9月）

1日 船舶整備公団は長期プライムレートが0.4%引き下げられたことに伴い、金利を改定した。改定後の利率は、旅客船の建改造が5.65%、貨物船の建造、係留船への改造、貨物船の改造資金貸付、係留船への改造資金貸付等が5.7%、海洋汚染防止工事、海洋汚染防止設備資金貸付が5.6%となった。

◎ 船舶輸出組合は、92年上半期（1～6月）の世界新造船受注状況を発表した。それによると、前年同期実績を5.1%下回る667隻、813万%となった。

◎ 物流EDI研究会作業部会のEDIFACT作業部会が本格的な作業を開始した。船社などが扱う輸出入物流手続きや付随業務のEDI化を検討したほか、コンテナ船の貨物積載位置情報（ベイプラン）を港湾ターミナル間で交換するための標準メッセージづくりをはじめた。

7日 通産省エネルギー庁は91年度エネルギー需給実績（速報）を発表した。それによると、1次エネルギー総供給量は原油換算で5億3,100万キロリットルで、前年度に比べ1.0%の低い伸びにとどまった。エネルギー源別の構成比をみると、石油が低下、石炭や天然ガス、水力、原子力などが伸びた。

9日 TSA（太平洋航路安定化協定）は、9～11月期（TSA第3四半期）の船腹凍結率を現行のまま8%に据え置くと発表した。

10日 運輸省は、平成5年度の運輸関係税制改正の要望事項を決定した。それによると、全体では59項目（うち新規26項目）と前年より項目数を絞り込んだ半面、新規項目が増え、省力化・環境・身体障害者の各対策に重点を置いている。

◎ 日本港運協会は理事会を開催し、船社が協調配船などにより埠頭の共同使用を行っていることに対して自粛するよう強く申し入れを行うことを決めた。

11日 大蔵省は8月の貿易統計（通関ベース、速報）

を発表した。それによると、輸出総額は265億2,726万ドル（前年同月比6.9%増）、輸入総額は190億2,322万ドル（同比0.4%減）、輸出額から輸入額を差し引いた輸出超過額75億403万ドル（同比31.6%増）となった。

17日 運輸省は、エネルギー資源の安定輸送確保に関する調査研究を行うため、学識経験者、事業者、民間研究機関、行政による委員会を設置した。

18日 外航労使で構成する新たなマルシップ混乗管理委員会は第13回委員会を開催し、12隻（新造船3隻、既存船9隻）の審査申請を承認した。

22日 国民の祝日「海の日」制定推進会議は、宮澤喜一内閣総理大臣に国民の祝日「海の日」制定に関する要望書を提出した。

24日 当協会は定例理事会を開催し、当面する海運対策および平成5年度税制改正の要望事項を取りまとめた。（P.4海運界の動き1、2参照）

◎ 日本郵船は、ドイツ船社ハバクロイドとシンガポール船社ネプチューンオリエンタライズとの3社で日本・極東／北米西岸・東岸／欧州航路を新規に開設することで合意したと発表した。3社で合計12隻の2,700TEU型コンテナ船を投入、ウィークリー・サービスを提供するもので、来年春の開設をめどとしている。

30日 日韓海運当局間協議が東京で開催された。定期旅客船航路問題に加え、日本船社の日韓貨物航路参入については、韓国側が95年の市場開放に向け早期実現を表明、また来年6月末までに日本の貨物運送取扱事業者の参入自由化を約束した。

9月の対米ドル円相場の推移

高 値	119.20円(30日)
安 値	124.95円(14日)
平均(月間)	122.72円

(注) 銀行間取り引きによる

船協だより

9 月定例理事会の様様

(9月24日、日本船主協会役員会議室において開催)

広報委員会関係報告事項

1. 平成5年度の広報活動方針について

当協会の広報活動は、“船が支える日本の暮らし”をキャッチフレーズにして、四面海に囲まれた資源の乏しい加工貿易立国日本の経済や国民生活の維持発展に果たす海運の役割や重要性について、広く国民各層に理解を深めるとともに、海運業を明るく、身近なものと感じられるようテレビ、新聞などの媒体を通じてパブリシティを実施してきた。

当委員会では、平成5年度の広報活動方針について検討した結果、原則的には従前同様、わが国海運業のステイタス向上とイメージアップを図るべく広報事業を推進することとし、併せて国民の祝日「海の日」制定推進会議が中心に展開している一般国民との接点となる祝日“海の日”の制定実現に向け、広く世論の盛り上げに努め、地方議会における意見書の採択促進、および100万人以上を目標とする署名運動についても積極的に支援することとなった。

以上のような考え方にに基づき、平成5年度においては、①テレビ、ラジオ、ファミリーコンサート、活字パブリシティ、船の見学会等による一般国民への広報、②経済誌による有識者等への広報、③ビデオ、学生新聞・学年誌等による学校・学生向け広報、および④PRパンフレットの作成・配布による広報等を行う計画である。

海務委員会関係報告事項

1. アセアン海域の流出油防除体制確立のための協力要請について

(1) 現在、油流出事故の多国間の処理対応に関する国際的な枠組みは次のとおりである。

① IMOとUNEP（国際環境計画）の連携により、地域別の緊急防除体制の確立。
(北欧地域等では既に協定が成立しているが、東南アジア地域ではアセアン諸国が準備を進めている。)

② エクソン・バルディース号を契機に、1990年にIMOで採択された「油汚染に対する準備・対応および国際協力条約」（現在未発効、日本は近く批准予定）

(2) 運輸省および海上保安庁は、アセアン諸国が構築予定の地域体制を支援・協力するため、昨年来協議を重ねている。

同構想では、地域体制の早期確立を促進させるために

- ① 各国が保有する油防除資機材の増強
- ② 油防除関連情報システムの整備
- ③ 要請があれば専門家の教育・訓練

について協力する方針とし、さらに各国と調整することとしている。

(3) これに要する費用はODAおよび民間資金（10億円相当）をあてる計画であり、運輸省当局より当協会に対し、明年度以降2億円規模の協力要請があり、さらに詳細な内容を確認することとしている。

労務委員会関係報告事項

1. 20条問題小委員会について
(本誌1992年8月号P.40内外情報2参照)

宛先 : 自由民主党政務調査会、税制調査会他
件名 : 大規模外貿コンテナ埠頭に対する固定資産税および都市計画税の特例措置の適用範囲の拡大について
要旨 : P.9 海運界の動き2参照

外航船舶解撤促進特別委員会関係報告事項

1. 船舶解撤問題共同検討委員会の海外調査について(中間報告)
(本誌1992年8月号P.6 海運界の動き2および本号P.13海運界の動き4参照)

宛先 : 内閣総理大臣・自由民主党総裁
件名 : 国民の祝日「海の日」制定推進に関する要望について
要旨 : 本誌1992年3月号P.34参照

会員異動

○入会

平成4年9月1日付
大三海運株式会社(京浜地区所属)

○退会

平成4年9月30日付
南北産業株式会社(京浜地区所属)
平成4年10月1日現在の会員数164社
(京浜106社、阪神44社、九州14社)

海運関係の公布法会(9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26号、平成4年9月1日公布、即日施行)
- ㊦ 船員法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第28号、平成4年9月25日公布、10月1日施行)
- ㊦ 海難審判法施行令の一部を改正する政令
(政令第312号、平成4年9月28日公布、10月1日施行)

陳情書・要望書等(9月)

宛先 : 自由民主党政務調査会、税制調査会他
件名 : 平成5年度海運関係税制改正要望重点事項
要旨 : P.9 海運界の動き2参照

国際会議の開催予定(11月)

UNCTADサービス委員会海運部会
11月2日～6日 ジュネーブ
IMO第69回理事会

船協だより

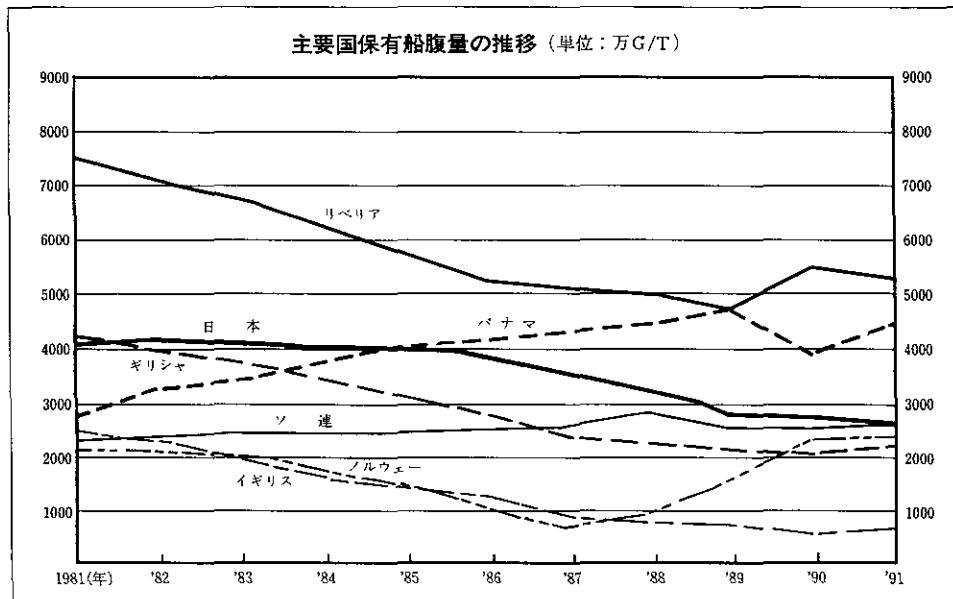
11月16日～20日 ロンドン	啓水会
BIAC海運委員会	電波研究会
11月16日 パリ	14日 海務幹事会
ICC海運委員会	港湾協議会一般幹事会
11月18日 パリ	16日 財務委員会／同幹事会合同会議
OECD海運委員会	17日 オペレーター部会
11月23日～27日 パリ	港湾委員会
油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約(69CLC) および油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約(71FC) 改正外交会議	海務委員会／同専門委員会合同会議
11月23日～27日 ロンドン	総務幹事会
第2回OSPAR協力会議	新造船幹事会
11月30日～12月4日 ジャカルタ	国際幹事会
	港湾協議会委員会
	21日 労務委員会／同専門委員会合同会議
	船員対策特別委員会
	広報委員会
	保船幹事会
	特殊貨物小委員会
	22日 近海内航部会
	工務委員会／同専門委員会合同会議
	船協月報編集会議
	24日 定例理事会
	常任理事会／政策委員会合同会議
	総務委員会
	25日 京浜地区船主会
	啓水会
	資材研究会
	28日 労務懇話会
	船内食料研究会
	29日 海務研究会

会議日誌(9月)

1日 船員対策特別委員会幹事会
2日 政策幹事会
3日 財務幹事会
8日 オーナー部会
一土会
11日 船積手続専門委員会
港湾幹事会
危険物小委員会

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	38
	2・日本商船船腹量の推移……………	38
	3・わが国外航船腹量の推移……………	38
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	39
	5・わが国造船所の工事状況……………	39
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	40
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	40
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	40
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)……………	41
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	42
	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) ……	43
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	44
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	45
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	46
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	47
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……………	48
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	48
内航海運	18・内航船の船腹量……………	49
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	49
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	49



＝ 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未満のものは客船に含む。

3・わが国外航船腹量の推移

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

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

＝ 造 船 ＝

4・世界造船状況（進水・建造中・未着工）

区分	期間・時点	合 計			タンカー		バルクキャリア		一般貨物船		漁船・その他		
		隻数	千G/T	伸び率	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	
進水船舶	1987	1,438	9,621	▲ 34.7	144	3,083	101	2,546	146	2,548	1,088	1,444	
	1988	1,535	11,802	22.7	162	4,542	65	2,784	178	2,819	1,130	1,657	
	1989	1,450	12,721	7.8	159	5,362	92	3,624	189	1,986	1,010	1,749	
	1990	1,472	14,680	15.4	134	4,583	114	5,160	282	2,967	942	1,970	
	1991	1,521	16,678	13.6	187	7,653	78	3,152	326	3,774	930	2,099	
	1991	I	376	4,038	18.1	31	1,272	29	1,305	83	891	233	570
		II	423	4,863	20.4	53	2,494	14	545	86	1,166	270	658
		III	350	4,138	▲ 14.9	44	2,139	16	708	86	922	204	369
		IV	372	3,639	▲ 12.1	59	1,748	19	594	71	795	223	502
	建造中船舶	1987	1,210	9,694	▲ 12.3	123	3,493	62	2,204	147	2,469	878	1,528
1988		1,288	11,622	19.9	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409	
1989		1,275	12,452	7.1	133	4,338	84	3,552	207	2,026	851	2,536	
1990		1,291	13,569	9.0	148	5,617	78	3,081	231	2,133	834	2,738	
1991		1,355	15,896	17.1	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,763	
1991		I	1,268	13,657	0.6	149	5,775	65	2,422	252	2,665	802	2,795
		II	1,222	14,191	3.9	162	6,623	59	2,090	228	2,730	773	2,748
		III	1,264	15,247	7.4	184	7,404	57	2,059	274	3,124	749	2,660
		IV	1,355	15,896	4.3	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,763
未着工船舶		1987	827	12,848	24.6	120	6,236	58	2,229	174	2,345	475	2,038
	1988	940	12,931	0.6	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526	1,678	
	1989	1,177	18,603	43.9	160	7,495	123	4,841	342	4,213	552	2,054	
	1990	1,342	26,221	41.0	234	15,039	90	3,454	417	5,331	601	2,397	
	1991	1,175	27,267	4.0	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140	
	1991	I	1,247	24,139	▲ 7.9	218	13,413	77	3,079	378	4,869	574	2,778
		II	1,202	25,380	5.1	227	14,077	77	3,523	367	4,574	531	3,306
		III	1,169	25,301	▲ 0.3	214	13,284	103	4,536	303	4,043	549	3,438
		IV	1,175	27,267	7.8	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140

- (注) ①ロイド造船統計による100G/T以上の鋼船（進水船舶の年別は年報 その他は四半期報による）。
 ②進水船舶は年間 建造中および未着工の年別は12月末 期別は四半期末すなわち3 6 9 12月末。
 ③バルクキャリアには兼用船を含む。一般貨物船は2,000G/T以上の船舶。
 ④四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

5・わが国造船所の工事状況

年度	進 水 量				工 事 中 船 舶				未 着 工 船 舶				手 持 ち 工 事 量			
	計		うち国内船		計		うち国内船		計		うち国内船		計		うち国内船	
	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
1981	230	7,548	64	2,475	132	4,578	33	1,323	190	6,102	11	473	322	10,680	44	1,796
1982	236	6,944	54	2,270	130	4,775	37	2,082	210	5,573	10	331	340	10,348	47	2,413
1983	254	6,134	54	1,408	141	4,134	27	1,317	136	3,606	12	321	277	7,740	39	1,638
1984	278	7,305	57	2,026	178	5,079	38	1,679	322	7,555	26	554	500	12,635	64	2,233
1985	216	7,558	54	2,618	166	5,307	32	1,679	169	5,231	12	493	335	10,268	44	2,171
1986	145	5,869	52	2,820	150	5,836	42	2,487	94	2,836	10	330	244	8,671	52	2,817
1987	96	4,047	30	1,700	112	4,930	31	2,171	40	1,705	5	405	152	6,635	36	2,577
1988	130	4,186	23	773	58	2,488	14	768	41	2,138	2	111	99	4,625	16	879
1989	156	5,759	24	955	73	2,829	13	613	66	2,385	3	187	139	5,214	16	800
1990	149	5,930	18	788	83	3,493	13	521	103	4,412	0	0	186	7,905	13	521

- (注) ①運輸省海上技術安全局発表の主要工場における2,500G/T以上の船舶。
 ②進水量は年度間の実績。
 ③工事中・未着工船舶は年度末の状況で 建造許可船舶を対象とする。
 ④手持ち工事量は工事中・未着工船舶の合計。

＝ 海上荷動き量 ＝

6・世界の主要品目別海上荷動き量

年	1985		1986		1987		1988		1989		1990		1991	
	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率	100万 トン	対前年 伸び率
石油	原油	871 ▲ 6.3	958 10.0	970 1.3	1,042 7.4	1,120 7.5	1,190 6.3	1,200 0.8						
	石油製品	288 ▲ 3.0	305 5.9	313 2.6	325 3.8	340 4.6	336 ▲ 1.2	323 ▲ 3.9						
	計	1,159 ▲ 5.5	1,263 9.0	1,283 1.6	1,367 6.5	1,460 6.8	1,526 4.5	1,523 ▲ 0.2						
乾貨物	鉄鉱石	321 4.9	311 ▲ 3.1	319 2.6	348 9.1	362 4.0	347 ▲ 4.1	352 1.4						
	炭物	272 17.2	276 1.5	283 2.5	304 7.4	321 5.6	342 6.5	360 5.3						
	穀物	181 ▲ 12.6	165 ▲ 8.8	186 12.7	196 5.4	192 ▲ 2.0	192 0.0	180 ▲ 6.3						
	その他	1,360 3.0	1,370 0.7	1,390 1.5	1,460 5.0	1,525 4.5	1,570 3.0	1,610 2.5						
	計	2,134 3.3	2,122 ▲ 0.6	2,178 2.6	2,308 6.0	2,400 4.0	2,451 2.1	2,502 2.1						
合計	3,293 0.0	3,385 2.8	3,461 2.2	3,675 6.2	3,860 5.0	3,977 3.0	4,025 1.2							

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1991」による。②1991年の値は推計値である。

7・わが国の主要品目別海上荷動き量

年	1987年			1988年			1989年			1990年		
	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%
石油	原油	160.5 ▲ 2.1	16.7	166.9 4.0	16.0	178.0 6.6	15.7	195.5 9.8	16.6			
	石油製品	41.8 28.2	13.4	45.8 9.6	14.1	49.2 7.2	14.7	47.5 ▲ 3.5	13.6			
	計	202.3 2.9	15.8	212.8 5.1	15.6	227.2 6.8	15.5	243.1 7.0	15.9			
乾貨物	鉄鉱石	112.0 ▲ 2.8	36.2	123.4 10.2	35.5	127.6 3.4	35.7	124.8 ▲ 2.2	35.7			
	炭物	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。

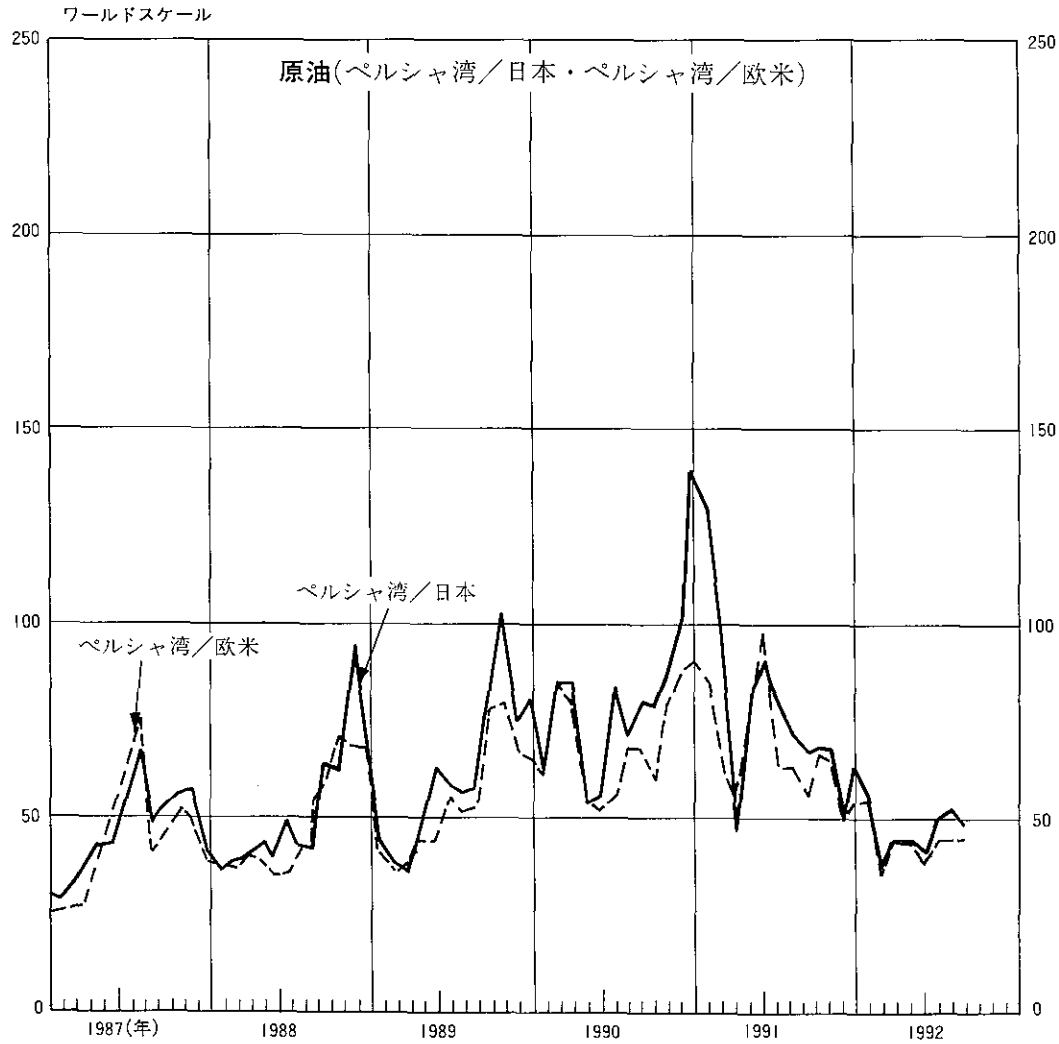
8・不定期船自由市場の成約状況

(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 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
8	11,229	274	11,503	5,704	2,768	2,367	0	163	234	267	2,953	1,583

(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。

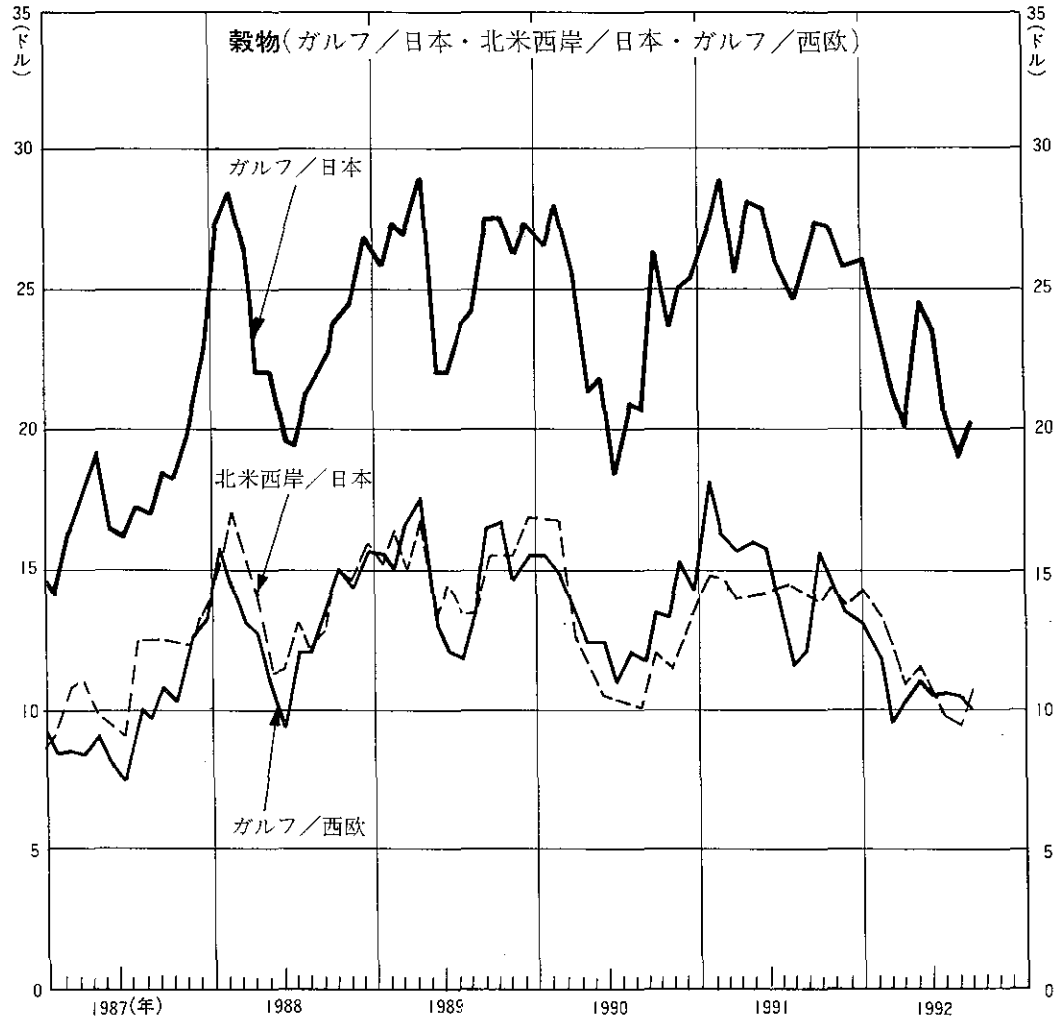
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	49.00	41.60	67.50	52.50	55.00	45.00	46.25	38.00
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			

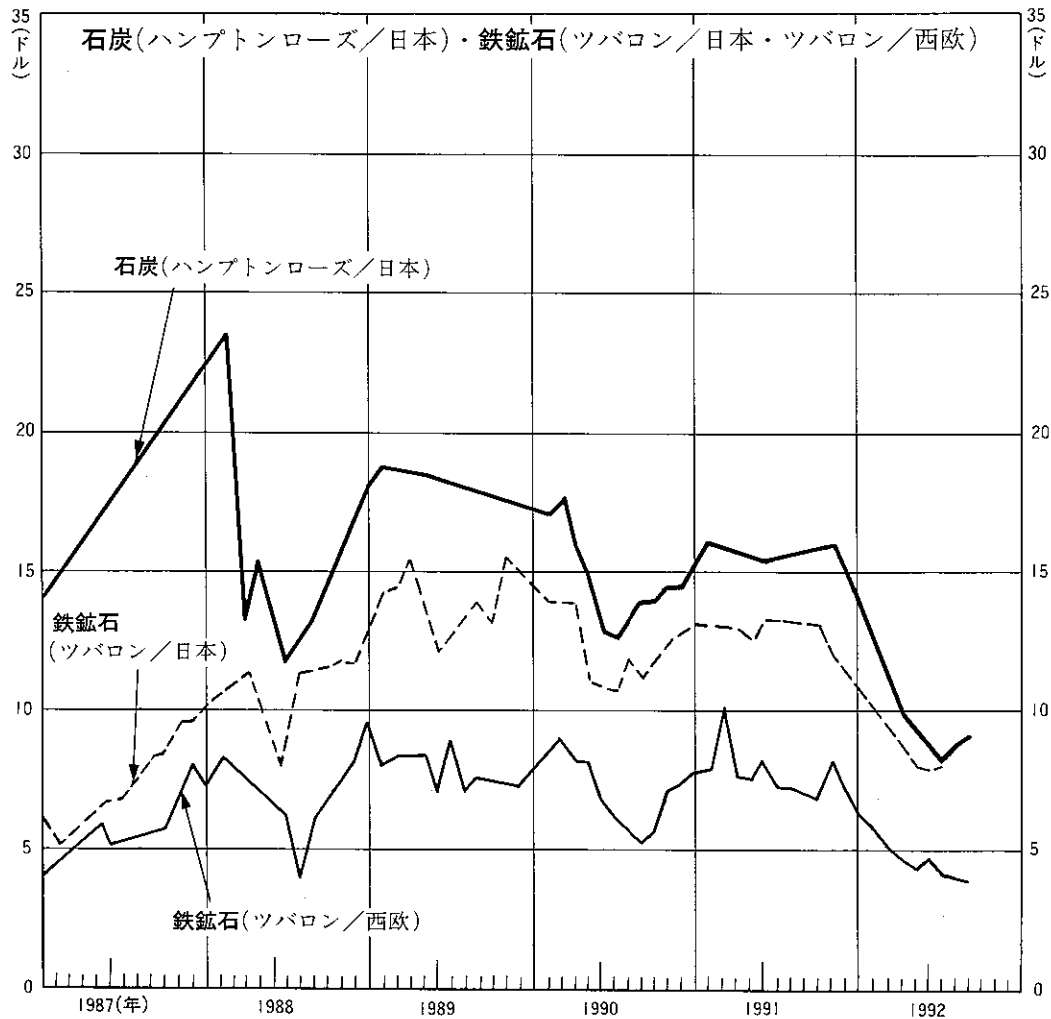
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。



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	20.10	17.90	—		10.75	9.75	12.00	10.00	10.00	8.52
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		

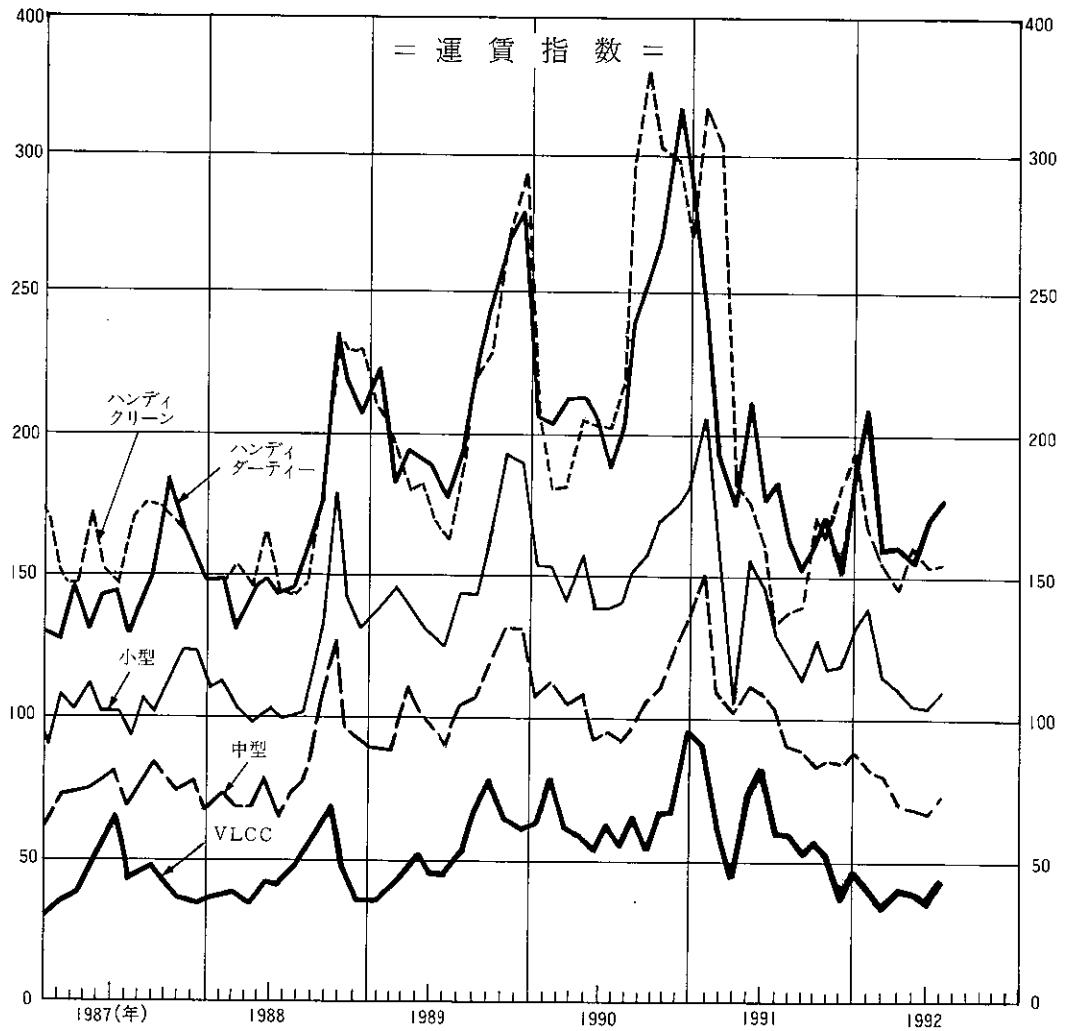
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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	—	—	9.20	—	—	—	—	—	—	—	4.00	3.75
10	—	—	—	—	13.15	—	—	—	—	—	—	—
11	15.95	13.50	—	—	13.10	—	—	—	6.85	—	—	—
12	—	—	—	—	12.00	—	—	—	8.15	6.75	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	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。

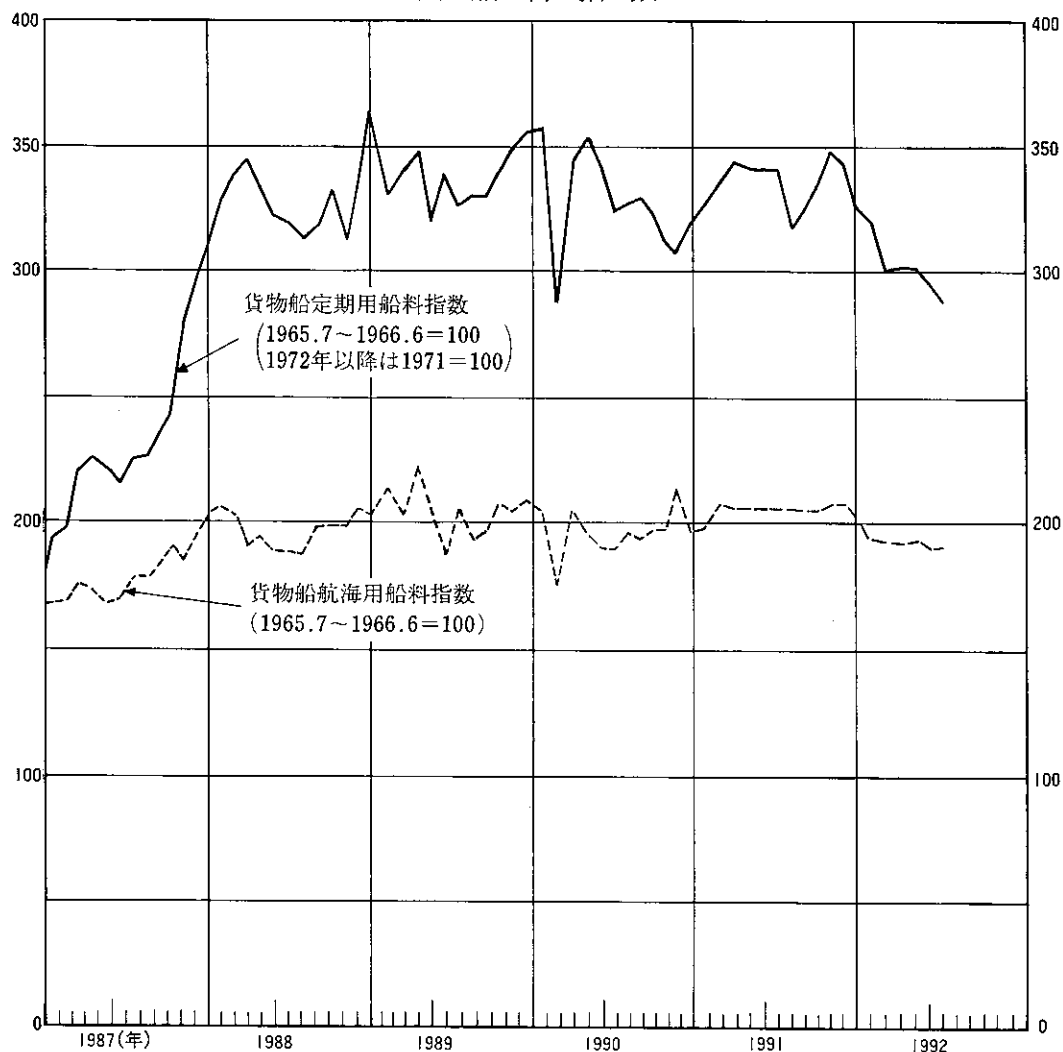


12・タンカー運賃指数

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	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	43.5	74.6	110.4	178.1	154.7
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)未滿 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン(3万トン)未滿。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

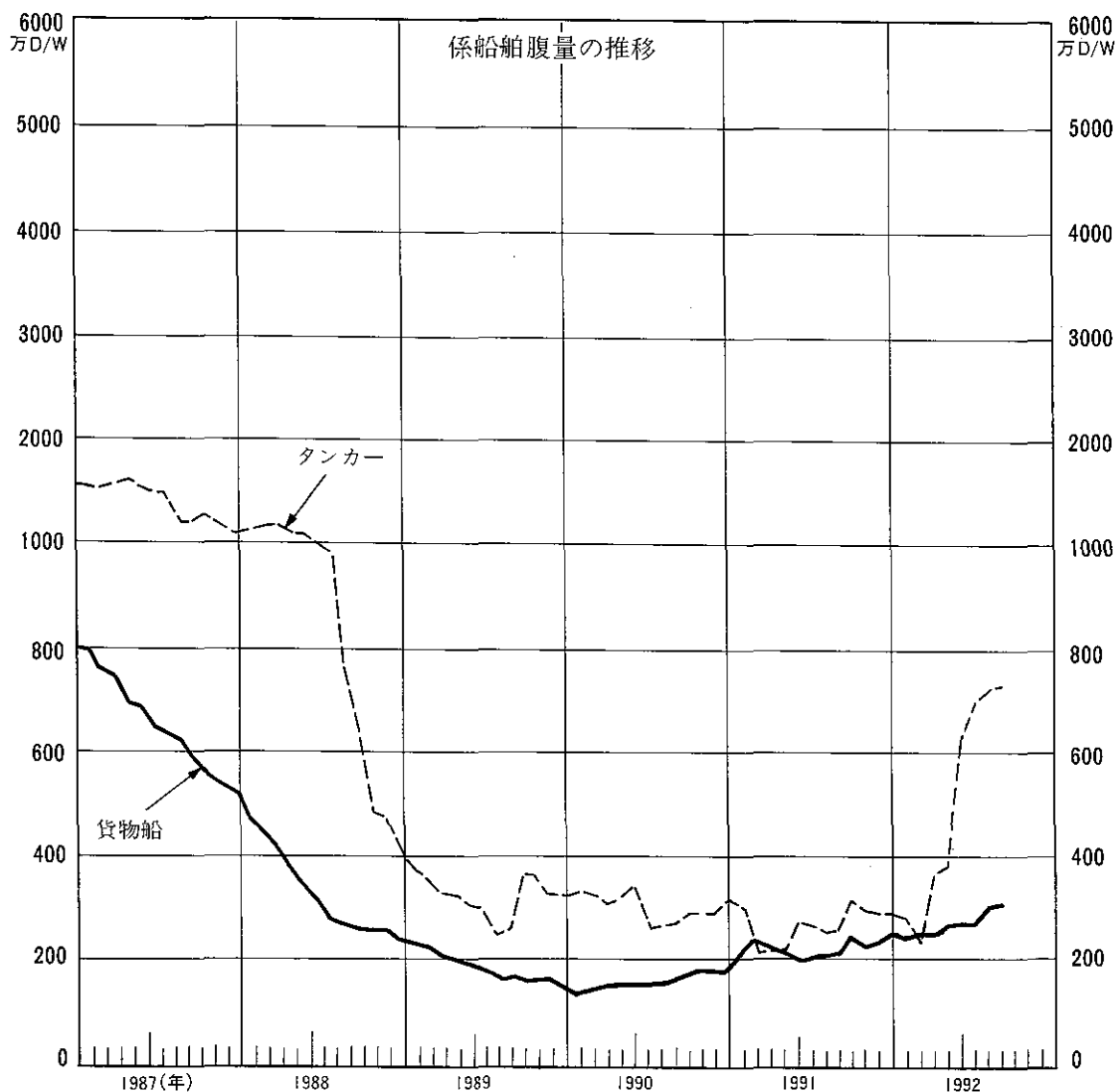


13・貨物船用船料指数

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	191.0	213.7	320.6	336.8	325.0	342.0	288.0
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 ＝

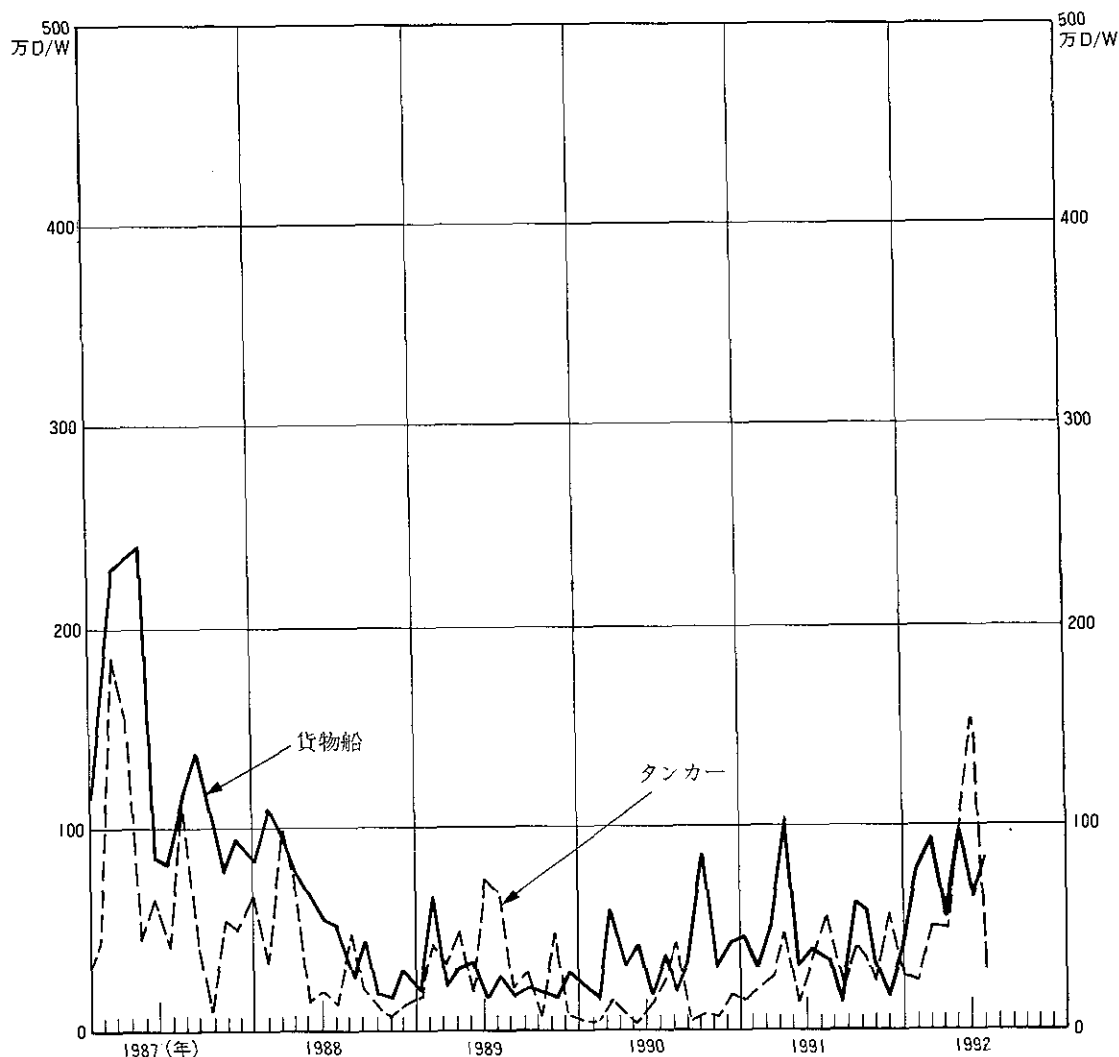


14・係船舶腹量の推移

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	335	2,180	2,993	75	3,621	7,203
10	243	1,202	1,627	57	1,560	2,718	283	1,733	2,395	52	1,717	3,079						
11	262	1,341	1,771	56	1,584	2,803	276	1,618	2,215	52	1,631	2,889						
12	257	1,322	1,710	53	1,563	2,764	288	1,706	2,264	47	1,522	2,807						

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

＝ スクラップ船腹 ＝



15・スクラップ船腹量の推移

月次	1990						1991						1992					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	35	132	192	6	23	34	23	270	446	2	63	118	44	289	406	9	140	258
2	20	167	125	2	4	2	20	183	278	—	—	—	53	489	786	6	114	238
3	69	362	568	9	65	117	38	291	479	8	129	233	62	578	944	18	280	508
4	39	205	284	10	36	55	53	614	1,006	6	228	447	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	38	375	637	23	755	1,530
7	23	198	347	7	122	232	22	216	341	5	275	536	29	491	859	8	167	298
8	30	120	152	7	186	395	21	72	99	4	113	209						
9	28	192	342	2	4	7	53	259	610	8	336	401						
10	63	504	850	4	27	51	35	342	551	4	149	301						
11	24	179	271	6	29	43	26	213	321	8	138	236						
12	24	243	393	4	74	151	20	101	150	10	294	560						
計	415	2,662	4,064	64	640	1,198	380	3,005	4,961	71	1,958	3,492						

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

＝ 日本海運の輸送状況 ＝

16・わが国貿易の主要貨物別輸送状況

(単位：千K/T %)

区 分	1985	1986	1987	1988	1989	1990	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				
	日本船輸送量	14,973	11,948	9,856	7,407	5,958	4,849	17,133			
	外国用船輸送量	25,477	25,096	24,677	27,006	27,140	28,114	1,036			
	日本船積取比率	18.3	15.8	13.8	10.5	8.4	6.9	7,044			
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	232,347	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 鉄 ち	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 石 ち	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 木 ち	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 ち	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	1991				
							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	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	鋼船の占める割合(%)
1980	貨物	送計	船	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	船	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	船	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	船	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	船	4,515	1,554	▲ 38.0	1,060	45	▲ 10.0	5,575	1,599	▲ 37.5	97.2			
				2,308	1,146	1.0	31	2	▲ 33.3	2,339	1,148	0.9	99.8			
				6,823	2,700	▲ 25.9	1,091	47	▲ 11.3	7,914	2,747	▲ 25.7	98.3			

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

19・国内輸送機関別輸送状況

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

(注) 運輸省「運輸白書」による。

20・内航海運の主要品目別輸送実績

品 目 別	輸 送 量				輸 送 ト ン キ ロ			
	1989年度		1990年度		1989年度		1990年度	
	千 ト ン	構成比	千 ト ン	構成比	百万ト ンキ ロ	構成比	百万ト ンキ ロ	構成比
石 炭	15,127	3.4	12,414	2.6	7,978	4.4	7,149	3.7
金 属 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
機 械	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

土曜日の午前、久しぶりの朝寝坊を楽しんでいたところ、いつもはもういないはずの息子たちの賑やかな声が聞こえる。尋ねると毎月第2土曜日は学校も休みだとうれしそうに答え、早速一緒に何かして遊ぼうとの催促を受ける羽目となった。サラリーマンにとって土曜日の午前は、週休2日制が始まって以来、日頃の睡眠不足を補うため朝寝坊をしたり、またときには早起きして運動に出掛けたり、今や掛け替えのない貴重な自由時間となった。だが最近、周囲の環境に変化が現れた。

それはこの9月から新しく導入された学校週5日制度である。この制度はこれまで行って来た学校

教育の枠組みの変更にとどまらず、学校教育と家庭および地域社会の教育のそれぞれの在り方とそこのかかわりを根本的に見直すことを狙いとしている。またこれまでの知識や技術を共通的に身に付けることを重視した教育から子供が自主的に考え、主体的に判断し行動できる能力育成をも目指しているという。しかし、実施に当たってはカリキュラムの問題に加え、共働き家庭において子供との触れ合い時間をいかに確保するか、また学校に代わって教育する家庭・地域の在り方など問題は山積みしており、その効果には疑問視する意見も多い。

だが現実問題として、この新制度によりいくらでも親子の触れ合う機会が増え、またその時間も長くなれば、日頃とかく疎遠がち

であった親子の対話にもおのずからなんらかの改善を期待できるのではなかろうか。そのためには父親族も週末はプライベートタイムやごろ寝を決め込むのではなく、積極的に子供の世界へ飛び込み世代間の異文化交流に努め、また自らも会社人間からソフト化人間への脱皮を図ることが必要なことは言うまでもない。

この新制度は社会的課題も含め諸問題が内在しており、即時的な効果を期待することは難しいかと思われるが、日頃子供の教育や親子の対話に無関心を装っていた父親族に改めてこれらの問題を考える絶好の機会を与えてくれたことに意義があるといえる。

日本郵船
調査部調査一課長
西沢 彰

船協月報10月号 No. 387 (Vol. 33 No. 10)

発行：平成4年10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)
