

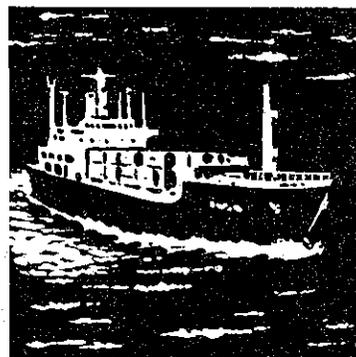
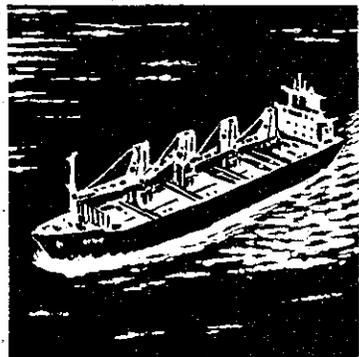
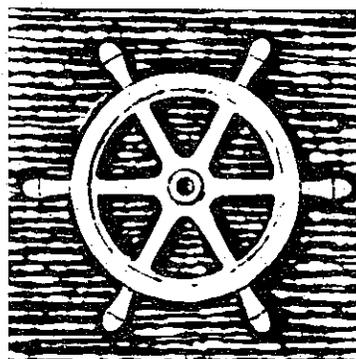
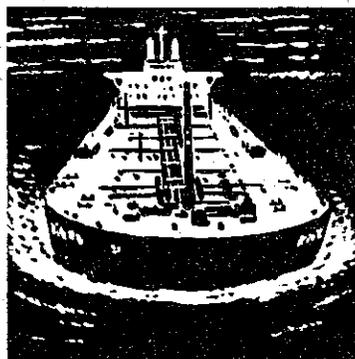
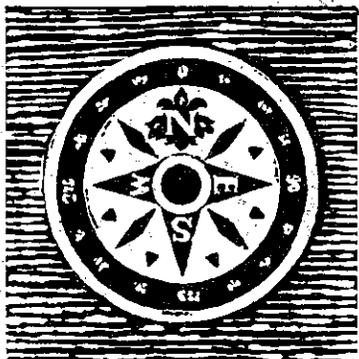
# 船協月報

# 11

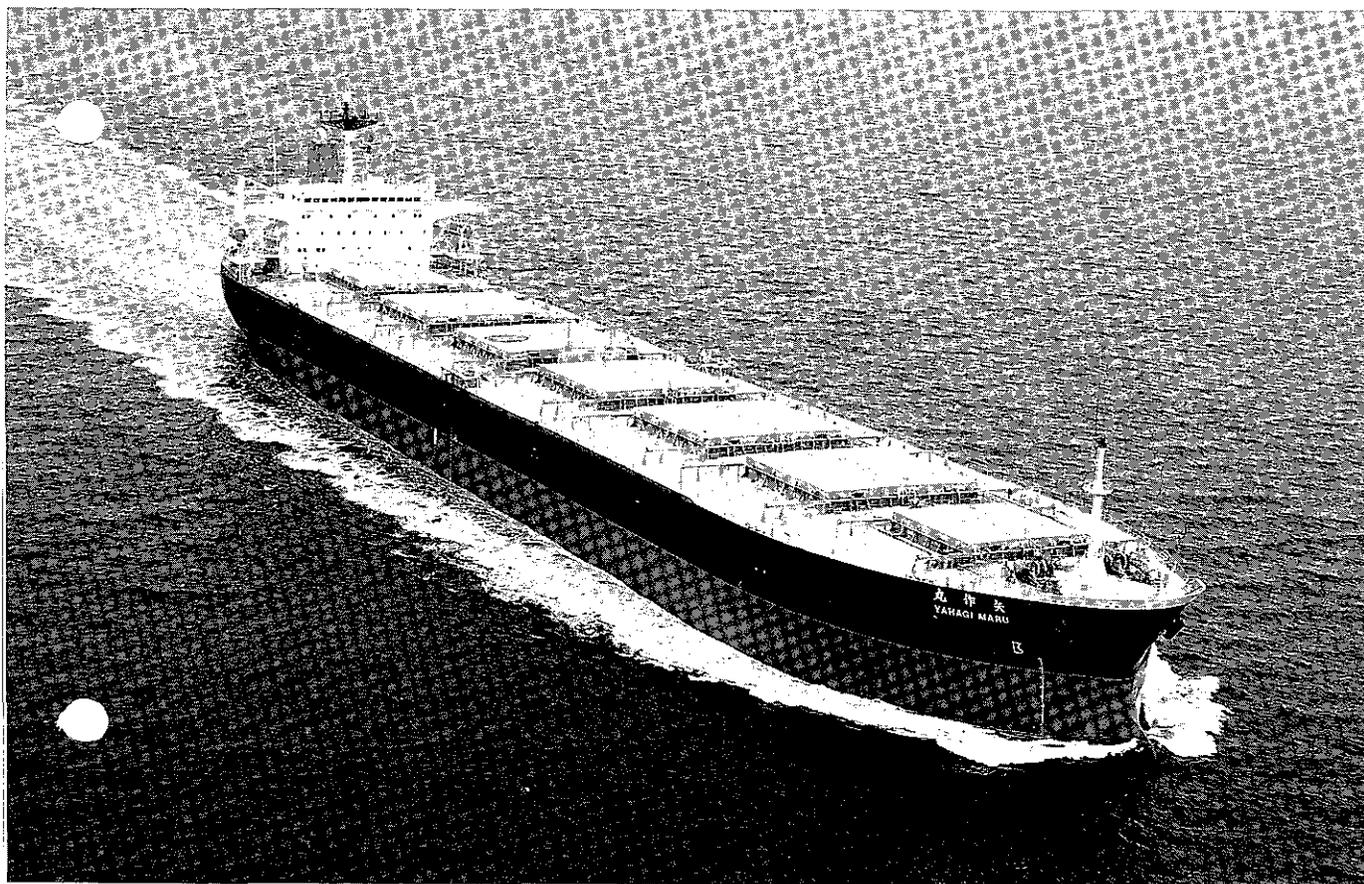
1992

平成4年11月20日発行 毎月1回20日発行 No.388 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<sup>G</sup>T、88,835<sup>W</sup>

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。

バブルの後	日本船主協会副会長 ナビックスライン取締役社長	石井 和夫	3
<b>巻頭言</b>			
とん税・特別とん税の税率引き上げ反対要望			4
<b>海運界の動き</b>			
わが国鉄鋼業の動向と原料輸入	日本鉄鋼連盟 調査統計部長	相良 直哉	6
<b>寄稿</b>			
反省、水泳ぎらいの海ぎらい	工 学 博 士	北野 大	17
<b>随想</b>			
当協会会員会社の運航船腹量			20
—平成4年4月1日現在—			
<b>調査・統計資料</b>			
1. 第5回日韓船主協会首脳会談の様相			25
2. IMO第67回法律委員会の様相			27
3. 国際油濁補償基金 (IOPC Fund) 第15回総会の様相			29
4. 船員法施行規則改正に関する船員中央労働委員会の答申			30
5. 20条問題小委員会の審議様相			33
6. ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合の様相			34
7. 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会 (UN/ECE WP.4) 第36回会期の様相			36
8. 当協会会員会社の平成3年度設備資金 (船舶関係) 借入状況			37
<b>内外情報</b>			
海運雑学ゼミナール 第32回			40
海運日誌 (10月)		船協だより (会議日誌・その他)	42
海運統計		編集後記	45
			58

## バブルの後

日本船主協会副会長  
ナビックスライン取締役社長

石井和夫



日本経済の「バブル」がはじけたと言われるようになって久しい。昨年末、経済企画庁が91年10月の景気動向指数に基づいて景気が後退局面にあることを公式に認め、その後本年1月末、株価が90年10月以来の2万1,000円割れを記録し、さらに、株式市場の低迷・続落が続くようになったところから盛んにバブルの崩壊ということが言われたと記憶する。

政府は10兆8,000億円に達する不況対策を発表、これは経済界に歓迎され、それなりに株価の一時的回復等効果をあげているようであるが、一度冷えてしまった景気のエンジンを暖めて起動させるまでにはまだしばらくかかりそうである。

ところで、この「バブル」とはいったい何だったのだろうか。しばらく前の日本経済新聞に「バブル再考」と題して連載された記事を興味深く読んだ。それによればバブルとは「常識を超えて膨れ上がったストックの価値」であり、より具体的には「土地や株式の部分取引でついた価格を土地/株式の全体に適用できる価格と考え、それを基にして計算した全体の時価総額に関連した概念」と定義できる由である。つまりこの時価総額という価値は理論的には存在しても、それを実現するためには、例えばすべての土地を同時に売りにださねばならないが、そんなことをすれば需給バランスが崩れ、価格が暴落することは必

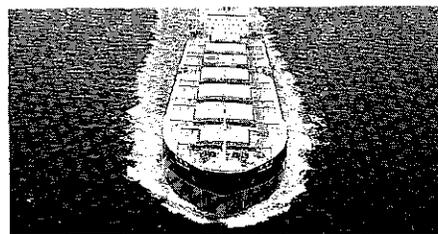
至であり、<sup>しよせん</sup>所詮人間の頭の中にあるだけの架空の概念ということになる。

一時よく言われていた日本の土地の総価格は面積において25倍近い米国のそれを上回るなどという馬鹿げたことはこの「時価総額」という考え方からきていたわけだ。「時価総額」は部分的取引でつく価格を基礎としているから、これが下がればたちまちにして総額もしばむ道理で、バブルと称される<sup>ゆえん</sup>由縁であるが、困ったことにバブルで膨らんだ経済はその頂点で行われた取引の多くが焦げ付いた形で残っているが故に、バブルがはじけた後も、簡単に元の実体経済に戻らないばかりか、適切な政策対応を怠ればこれから先、さらに信用恐慌をひき起こしかねないと警告している。政策当局者には緩急自在の景気刺激策をとっていただき、一刻も早い景気回復への誘導を願いたいものである。と同時に企業経営者としては座して世の中の景気がよくなるのを漫然と待っているだけではなるまい。来るべき景気の上昇時期に備え、会社体力の整備、社員一同の士気の保持、所要船腹の整備等々、知恵を絞ることが要求されるであろう。

季節の上でも冬を迎える時となっているが、ここは一つやがて次に来る春に備えて、力を蓄えておくべきであろう。

If Winter comes, can Spring be far behind? と昔の詩人もうたっている。

# 海運界の動き



▲航行中の石炭専用船

## とん税・特別とん税の税率引き上げ反対要望

平成5年度海運関係税制改正要望については、平成4年9月24日開催の当協会定例理事会において、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」など5項目(注)を重点事項として要望することを決定し、自由民主党政務調査会税制調査会に要望書を提出したほか、関係方面にその実現について要望を行っている。(本誌1992年10月号P.9参照)

ところで、とん税・特別とん税の税率については、自民党税調の「平成4年度税制改正大綱」において長期検討項目の一つに挙げられていたが、指定都市および全国市長会より、特別とん税の税率(純とん数1とんにつき20円)が昭和39年度以降定額のまま据え置かれている現状および関係都市における港湾施設整備等の財政需要の増嵩を理由に、その引き上げ要望を同税調に改めて提出した。特別とん税の税率引き上げが検討される場合には、とん税についても同時に行われる可能性もあり、このため当協会は、これに対する反対運動を強力に展開することとし、資料のとおり別途反対要望書を取りまとめ、関係方面に訴えていくこととした。

なお、平成3年度に納付された税額は、とん税91億円(前年度比2.2%増)、特別とん税114億円(同1.8%増)であった。

### 【資料】

**とん税・特別とん税の税率引き上げ反対要望**  
指定都市、市長会等から関係方面に対し特別とん税について税率引き上げの要望が提出されているが、とん税・特別とん税の税率引き上げには、次の理由により絶対に応じられない。

(理由)

1. わが国貿易物資の輸送を中心とするわが国海運にとって多大の負担増となる。

平成3年度における、とん税・特別とん税の税収は約205億円(とん税91億円、特別とん税114億円)であるが、このうちわが国海運は、その約68パーセントにあたる140億円(外国用船分を含む)を負担している。

わが国商船隊は、わが国の貿易物資の輸送を中心としていることから、本邦の港に必ず入港するため両税の引き上げは外国海運企業よりもわが国海運企業にとって多大の負担増となり、外国海運企業との企業格差を拡大することとなる。

2. 海運は、地方公共団体の財源確保に十分対応してきている。

とん税・特別とん税は28年間にわたり税率が据え置かれているが、昭和39年度にとん税・特別とん税が2倍に引き上げられた際、その見返

りとして船舶固定資産税は非課税とされたにもかかわらず、50年度から再び課税されることとなった。加えて51年度以降は入港料も課徴されており、その料率は漸次増加している。このように海運は、各種の税ならびに料金を負担しており、地方公共団体の財源確保に十分対応してきている。

**3. 貿易物資の安定輸送を担う海運企業の企業基盤を確立するという国の政策に逆行する。**

海運は、わが国の経済活動と国民生活に必要な物資の安定輸送を担う産業として、財政投融資を中心とする国の支援を受けながら国際競争に耐え得る企業基盤の確立に努力を傾注している。

その一方において、このような税負担の増大を強いることは、国の援助効果を著しく減殺し、国の政策としても矛盾していると言わざるを得

ない。

**4. 海運以外に両税の税率引き上げの影響を受ける産業はなく、財源の確保を一産業の負担増に求めるのは公平を欠く。**

**(注) 平成5年度**

**海運関係税制改正要望重点事項**

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

# わが国鉄鋼業の動向と原料輸入

日本鉄鋼連盟 相良直哉  
調査統計部長

## 1. 景気動向と鉄鋼生産

わが国の鉄鋼生産は、90年度粗鋼生産が史上4位、79年度以来11年ぶりの1億1,000万トン台の1億1,171万トンを記録したものの、92年度は1億トン割れが必至の状況となっている。鉄鋼業は、建設業および製造業において幅広く使われる資材産業であることから、鉄鋼需給は景気動向に極めて敏感である。

### ① 日本経済は石油危機なみの不況

円高不況後の日本経済は、いざなぎ景気に匹敵する長期大型の平成景気の到来により、高度成長期以来の高めの経済成長を達成した。

86年9月および翌年5月の2度にわたる総額9兆円の総合経済対策は、本四架橋を始めとす

る数多くの大型プロジェクトによって活発化しつつあった建設活動を刺激し、また企業は円高対策として高級・大型商品の市場投入により内需を喚起するとともに、海外直接投資を推進した。

表1にこの期間の実質経済成長率の推移を示したが、総合経済対策による公共投資の増加により86～87年度の公的固定資本形成が高い伸びを示し、87年度の173万戸を始め、90年度までの4年間に160万戸台の着工戸数を続けた民間住宅は87年度26%の高い伸びとなり、企業の設備投資も88～90年度の3年間2桁増を続け、GNP成長率も高度成長期以来の高い伸びとなった。

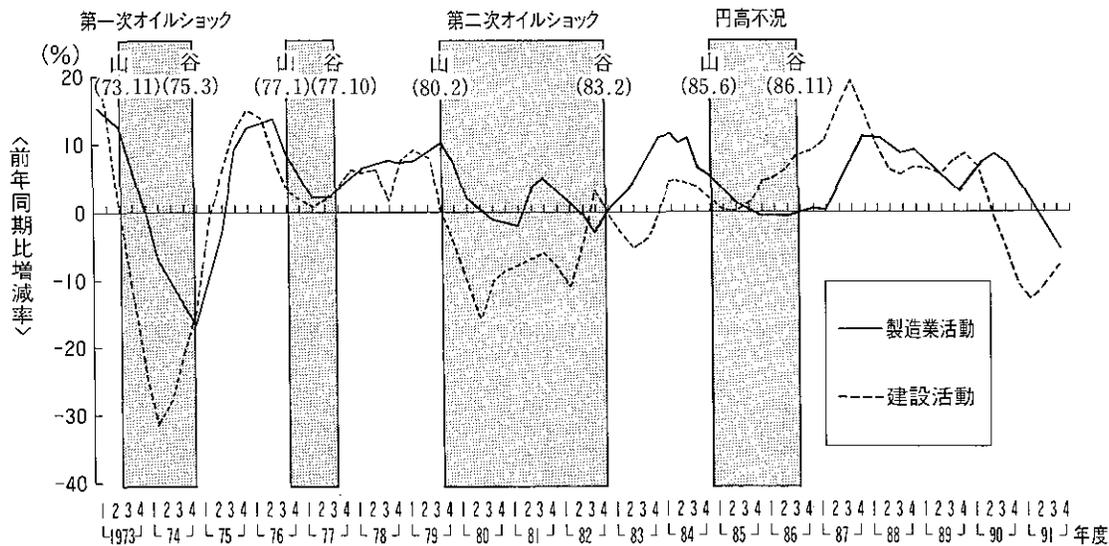
しかし、90年度の下期には、住宅着工、乗用車の国内販売、工作機械受注等が前年割れとな

表1 実質経済成長率の推移（年度別）

（単位：％）

年 度	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
国民総生産(GNP)	4.8	2.9	4.9	6.0	4.6	5.5	3.5
民間最終消費支出	3.6	3.8	4.1	5.5	3.8	4.0	2.8
民間住宅	2.7	1.6	26.3	4.9	1.0	4.9	△ 11.3
民間企業設備	12.2	3.0	8.6	16.8	14.6	12.1	3.0
公的固定資本形成	△ 6.4	6.2	9.3	0.4	△ 0.1	4.4	5.7
輸 出 等	2.9	△ 3.7	6.2	12.3	15.4	7.7	4.7
輸 入 等	△ 3.0	3.1	14.6	22.0	20.3	7.2	△ 2.4

図1. 産業活動の動き



注：製造業活動は、鉱工業生産指数。建設活動は、建築着工床面積。

り、設備投資の停滞に伴って非住宅着工が落ち込んだ。また、製造業においては各業種で予期せざる在庫が積み上がったため在庫調整のための減産が行われ、雇用調整の広がりとともに個人消費も減退している。鉱工業生産指数および建築着工床面積によって製造業および建設分野の活動をみると、両者が揃って前年割れとなったのはオイルショック以来であり、日本経済は現在円高不況を上回る深刻な不況局面にある。

## ② 鉄鋼生産は大幅な減産

円高不況後の高めの経済成長に伴って、鉄鋼生産は87～90年度の4年間増加を続け、90年度の粗鋼生産は1億1,171万トンと史上第4位の高水準を記録した。しかも、連続鑄造比率の上昇に伴う歩留りの向上によって、90年度の熱間圧延鋼材生産9,411万トンは史上最高記録である。

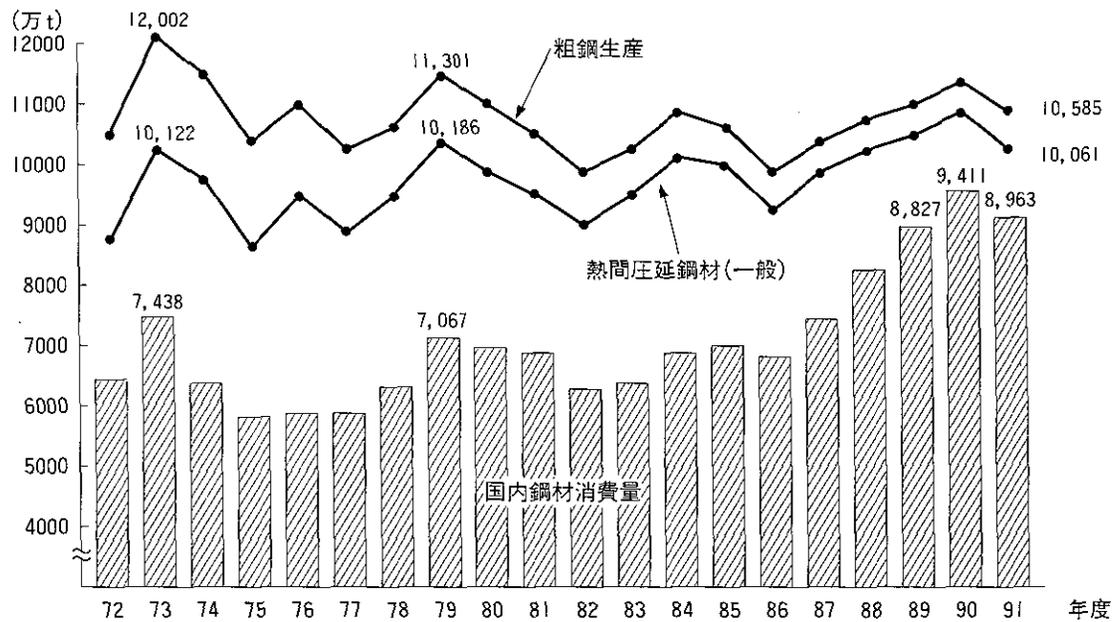
しかし、91年8月以降在庫調整のための減産に入り、加えて実需の落ち込みから本年9月現

在で14カ月連続の減産中であり、91年12月から92年8月までの9カ月間は2桁の減産となった。

円高不況の場合は85年7月～87年6月の連続24カ月の減産で、84年度の1億647万トンが86年度9,638万トンへ1,009万トンの落ち込みであったが、2桁減産は記録していないため、今次不況は円高不況を上回り、石油危機に匹敵する深刻なものである。

第1次石油危機では74年9月～76年2月の連続18カ月減産、うち75年2月～12月の10カ月間が2桁減産であり、73年度の1億2,002万トンの粗鋼生産は75年度1億1,161万トンと2年間の減産量は1,841万トンに達した。第2次石油危機では80年7月～81年10月の間連続16カ月の減産、うち81年1月～6月の連続6カ月間2桁減産であり、79年度1億1,301万トンの粗鋼生産は82年度9,630万トンへ3年間で1,671万トンの減産であった。

図2. 粗鋼生産および熱間圧延鋼材生産の推移



出所：通産省「鉄鋼統計月報」、日本鉄鋼連盟資料

ちなみに、1億トンを下回ったのは82および86の兩年度の9,600万トン台であるが、今年度は上期4,864万トンであり、政府の総合経済対策によって下期に景気の底入れが期待されるものの、年度の粗鋼生産高は9,800万トン台に留まり、3度目の1億トン割れは必至とみられる。なお、90年度1億1,171万トンが91年度1億585万トンと586万トンの減産、今年度上期4,864万トンは昨年同期の5,563万トンを699万トン下回っていることから、2年間の減産規模は1,300万トンに達するとみられる。

## 2. 国内需要の動向

### ① 鉄鋼需要は内需型へ

円高不況後の高めの経済成長を反映して、90年度の国内鋼材消費量は史上最高の9,411万トンに達したが、同年度の粗鋼生産の内外需依存度

は純内需が63.2%と85年度の46.4%から約17%上昇し、内需型の需要構造に転換していることを示している。

普通鋼鋼材の需要部門別消費量は、建築関係の需要増を反映して建設部門がウエイトを高め、90年度で51%と製造業部門を超えた。

粗鋼生産が最高を記録した73年度に比して、建設部門は土木が当時のレベルに復活し、建築の増加により1,000万トンの増加、一方製造業部門では自動車650万トン、電気機械200万トン、産業機械80万トンの増加の一方、造船が400万トン減となっており、製造業全体で450万トンの増加となっている。

91年度は、住宅および非住宅の落ち込みによって建築が264万トン減少し、自動車および産業機械の落ち込みから製造業全体で116万トンの減少となり、建設および製造業それぞれ3,880万ト

図3. 粗鋼生産の内外需依存度

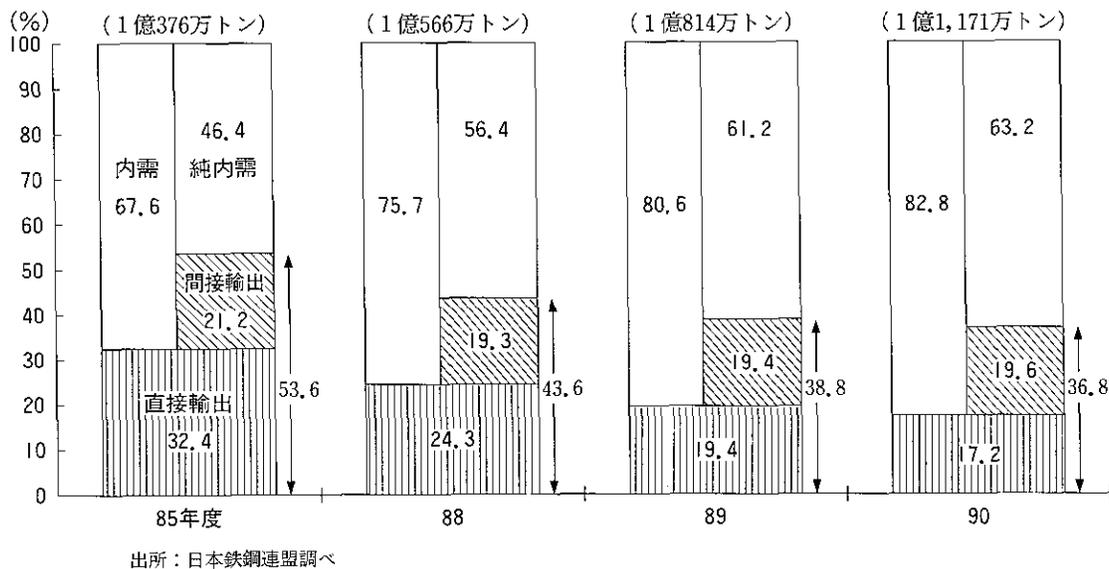


表2 部門別鋼材消費量の推移 (推計)

(単位：万t、%)

年 度		1973	1985	1986	1989	1990	1991
普通鋼	建設	3,166 (47.2)	2,622 (44.1)	2,805 (48.0)	3,843 (50.4)	4,152 (51.0)	3,881 (50.0)
	建築	1,910	1,823	1,954	2,759	2,900	2,636
	土木	1,256	799	851	1,084	1,252	1,245
	製造業	3,547 (52.8)	3,326 (55.9)	3,041 (52.0)	3,784 (49.6)	3,996 (49.0)	3,880 (50.0)
	自動車	747	1,145	1,098	1,324	1,398	1,350
	産業機械	632	536	489	670	712	652
造船	692	352	211	266	292	297	
電気機械	328	418	416	500	534	538	
普通鋼計		6,713 (100.0)	5,947 (100.0)	5,846 (100.0)	7,627 (100.0)	8,147 (100.0)	7,761 (100.0)

出所：日本鉄鋼連盟資料

注：( )は構成比

ンとなっている。

② 在庫調整は進展、需要の減退続く

91年夏以降の鉄鋼業における在庫調整は、国内向けメーカー間在庫が91年9～10月の700万トン台が今年7月には590万トンに削減されており、円高不況を上回る2桁減産によって在庫調整は進展しつつあるものの、普通鋼鋼材の国

内向け出荷は630万トン台から502万トンへ在庫の削減幅を上回る落ち込みとなっていることから在庫率はなお高めに推移している。

鉄鋼メーカーの国内向け鋼材受注は、91年6月から今年8月で15カ月連続で前年割れを続けており、建造能力一杯の受注を持つ造船業を除く全業種で落ち込んだままである。特に、製造

図4. 普通鋼鋼材の在庫推移

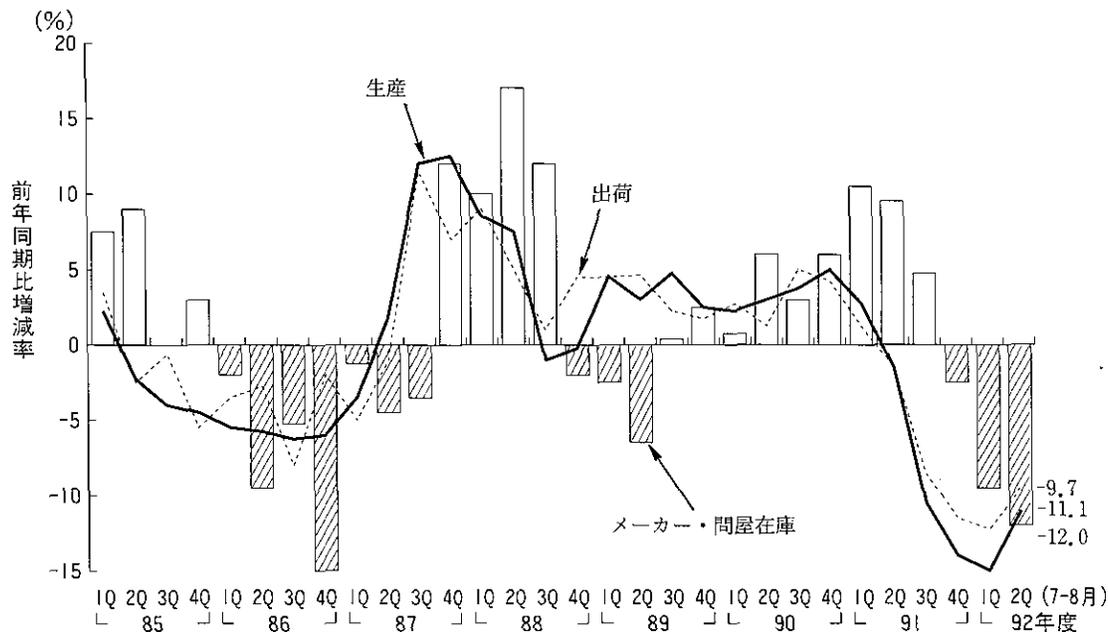


表3 国内向鋼材受注推移（前年同期比）

(単位：%)

	1991年 1-3	1991年 4-6	1991年 7-9	1991年 10-12	1992年 1-3	1992年 4-6	1992年 7-8	備 考
合 計	2.1	0.2	△ 3.0	△ 9.7	△ 14.1	△ 15.9	△ 10.6	15カ月連続マイナス
計	1.6	△ 0.2	△ 2.7	△ 9.7	△ 14.3	△ 16.0	△ 10.6	15カ月連続マイナス
普 通 鋼								
建設業	3.1	1.0	△ 0.4	△ 13.3	△ 19.4	△ 19.7	△ 14.2	13カ月連続マイナス
製造業	2.4	△ 1.5	△ 0.8	△ 4.6	△ 8.6	△ 13.6	△ 13.9	13カ月連続マイナス
うち産業機械	0.8	△ 3.8	△ 4.2	△ 10.2	△ 22.7	△ 26.1	△ 19.2	18カ月連続マイナス
電気機械	7.6	7.6	5.6	△ 4.5	△ 13.8	△ 27.9	△ 26.4	11カ月連続マイナス
船舶	1.6	△ 0.3	△ 2.0	5.3	7.7	2.9	4.9	7月除いて91年10月以降、10カ月プラス
自動車	1.4	△ 5.3	△ 4.2	△ 3.6	△ 6.5	△ 9.1	△ 9.3	18カ月連続マイナス
販売業者	△ 0.3	0.4	△ 6.6	△ 12.5	△ 17.1	△ 15.8	△ 3.6	15カ月連続マイナス
特 殊 鋼								
計	4.8	2.5	△ 5.1	△ 9.3	△ 12.9	△ 15.6	△ 10.6	15カ月連続マイナス
産業機械	1.4	0.0	△ 12.3	△ 18.5	△ 25.6	△ 24.0	△ 17.4	14カ月連続マイナス
自動車	4.4	0.7	1.3	0.8	△ 3.4	△ 6.4	△ 5.5	9カ月連続マイナス

出所：日本鉄鋼連盟「鉄鋼用途別受注統計表」

業において鋼材消費量を拡大してきた自動車および産業機械が8月で18カ月連続の前年割れであり、電気機械を加えた製造業3業種の今年度に入ってからの落ち幅が大きくなっている。

鋳工業生産動向をみると、本年8月の生産指

数は117.4で11カ月連続前年比減、出荷指数は119.5で9カ月連続前年比減となっており、一方在庫指数は124.4と20カ月連続の前年比増となっており、ほぼ全業種で生産および出荷の減少、在庫の増加が続いている。このような状況から

表4 熱間圧延鋼材（一般）の生産推移

(単位：万t、%)

		1991年7-9		1991年10-12		1992年1-3		1992年4-6		1992年7-8(P)	
			対前年同月 増減率(%)		対前年同月 増減率(%)		対前年同月 増減率(%)		対前年同月 増減率(%)		対前年同月 増減率(%)
熱延・ 間鋼一 圧材般	計	2,600	△ 0.7	2,475	△ 9.5	2,299	△ 14.0	2,291	△ 14.7	1,547	△ 11.6
	普通鋼	2,180	△ 1.5	2,081	△ 9.7	1,929	△ 14.0	1,918	△ 14.8	1,306	△ 11.1
	特殊鋼	419	3.5	394	△ 8.5	370	△ 14.2	373	△ 14.5	241	△ 14.0
普通鋼・ 主要品 種	形鋼	259	△ 9.2	248	△ 16.0	234	△ 16.0	244	△ 13.2	165	△ 4.9
	うちH形鋼	165	△ 17.0	152	△ 21.1	144	△ 19.3	149	△ 12.6	103	△ 7.6
	棒鋼	400	△ 1.8	357	△ 22.4	314	△ 29.9	335	△ 28.9	229	△ 15.9
	うち小形棒鋼	359	△ 1.8	319	△ 22.9	281	△ 30.3	303	△ 28.8	232	△ 13.9
	厚板	221	0.9	230	2.0	217	△ 3.7	191	△ 17.5	127	△ 15.2
	広幅帯鋼	1,098	1.0	1,040	△ 4.7	988	△ 8.8	975	△ 8.3	672	△ 9.6
	鋼管	218	0.3	209	△ 8.3	139	△ 12.7	181	△ 14.9	122	△ 15.5
	冷延広幅帯鋼	628	2.3	602	△ 1.7	591	△ 5.1	576	△ 7.7	388	△ 8.0
亜鉛めっき鋼板	343	4.9	337	1.1	315	△ 6.6	314	△ 7.0	217	△ 5.6	

出所：通産省「鉄鋼統計月報」

熱間圧延鋼材の生産は、建設向け需要の落ち込みに伴って形鋼および棒鋼の減産に伴って91年夏以降前年を下回っているが、自動車、電気機械および産業機械の受注減に伴い、91年秋には鋼板類が減産に入っており、今年1～3月以降は全品種で減産を続ける状況である。

本年3月末および8月末の2度にわたる政府の総合経済対策によって、公共投資の前倒し執行が図られ、下期には大幅な公共事業費の上積みも予定されている。8月の建設工事受注は官公需が前年比51%の大幅増、機械受注も官公需が前年比66%増で、公共事業の前倒し執行が現実化しつつある。このような官公需の動きは、若干のタイムラグを伴って鋼材需要に反映するとみられ、93年1～3月期以降総合経済対策の効果が出てくるものと期待される。しかし、不況の深刻化に伴う企業設備投資および個人消費の減退、非住宅建築および分譲住宅が低迷するなど、民間部門については景気回復のシナリオ

を描ける状況になく、年明け後に景気が底入れするとしても回復は極めて緩やかで、しばらくは鍋底をほう状況となろう。

### 3. 鉄鋼貿易の動向

わが国の鉄鋼貿易は、全鉄鋼輸出が76年度の3,651万トンが90年度1,726万トンと半減以上の大幅減となり、一方、全鉄鋼輸入は84～86年度の500万トン前後から90年度1,260万トンと急増している。

#### ① 下げ止まった鉄鋼輸出

鉄鋼輸出を主要仕向け先別に推移をみると、先進国における経済成長鈍化に伴って米国および欧州向けは大幅に減少しており、一方、発展途上国については、工業化の進展に伴う自給率の向上によって中国向けが5分の1に落ち込んでおり、また供給能力を増やした韓国、台湾、ブラジル等の国際市場への参入もあって輸出市場の国際競争は激化している。

図 5. 全鉄鋼輸出・入の動向

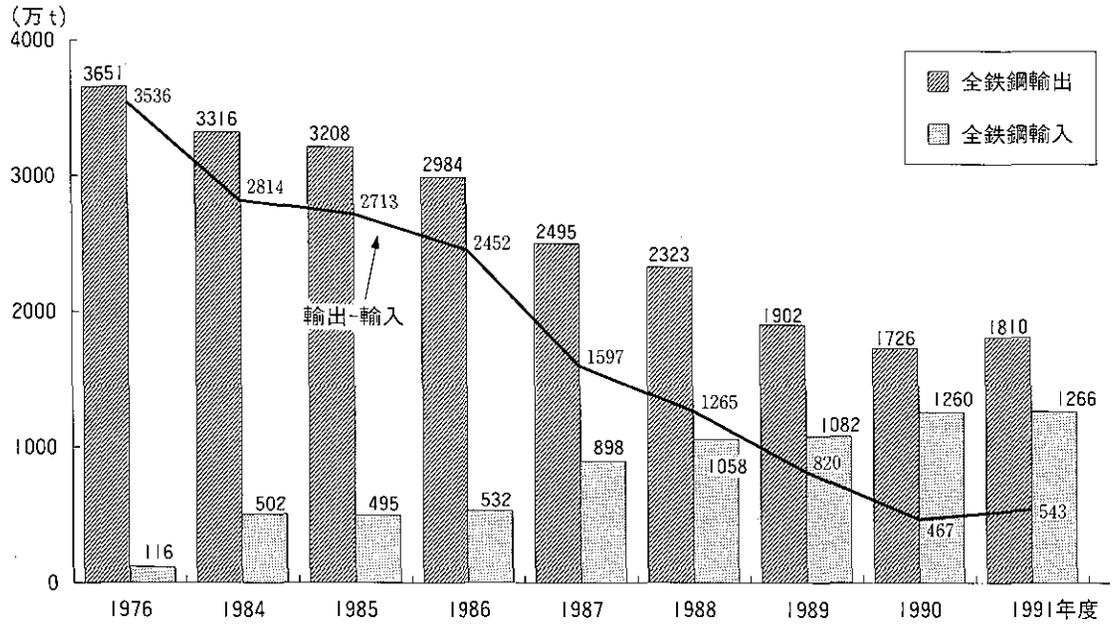


表 5 主要仕向先輸出 (全鉄鋼ベース) の推移

(単位: 万t、%)

	1976年度 (過去最高)	1985年度	1989年度	1990年度	1991年度	前年度 増減率
東南アジア	1,047	1,842	1,189	1,084	1,214	12.0
中国	307	1,013	331	178	211	18.4
韓国	148	200	163	177	194	9.6
台湾	132	113	192	163	241	47.7
ASEAN計	329	302	381	450	456	1.2
中近東	487	332	105	92	119	29.4
欧州	801	281	121	95	85	△ 10.9
EC12カ国	293	43	39	35	31	△ 11.9
旧ソ連	304	217	67	36	33	△ 9.9
北米	881	563	377	367	300	△ 18.2
米	762	488	337	321	264	△ 17.7
その他	436	190	110	88	91	3.7
合計	3,651	3,208	1,902	1,726	1,810	4.8

出所: 日本鉄鋼連盟「鉄鋼輸出入実績」

わが国鉄鋼業は、国内需要の高級化傾向を踏まえて生産体制の高付加価値を図り、生産工程の連続化、省力化等によってコストダウンを推進してきた。日本企業の海外進出に伴って日本

の高級鋼材への需要が強まり、また世界で唯一の高度成長を達成している ASEAN 地域の工業化の進展によって、91年度以降の鉄鋼輸出は下げ止まり、横ばい傾向となっている。

② 不況下で大幅減に転じた鉄鋼輸入

為替レートの円高傾向に加えて87年以降の大型景気によって、鉄鋼輸入は大幅な増加を続けた。90～91年度については、銑鉄および鋼塊・半製品等の輸入も増え、普通鋼鋼材では広幅帯鋼、冷延コイルおよび亜鉛メッキ鋼板等の鋼板類の輸入が増加している。特に、新鋭設備が新規に稼働した韓国等から、冷延コイル、亜鉛メッキ鋼板等の高級鋼材の輸入が増えている点が注目される。

このような鉄鋼輸入も不況が深刻化し、国内鋼材需要の落ち込みが明確になった91年秋以降増加傾向が鈍化し、91年12月以降は前年比減少に転じており、8月で9カ月連続の落ち込み、今年度4～8月の累計輸入量は全鉄鋼で前年同

期比42.7%減、普通鋼鋼材でも37.4%減となっている。

③ 激化する国際競争

以上のような足下の鉄鋼輸出入については、欧米先進国における景気回復の遅れ、旧ソ連および東欧圏における経済体制改革の混乱等による需要の減退によって、輸出市場における国際競争は一層激しくなっており、また EC 市場統合を巡る欧州通貨の不安定による円高の進行等、わが国の鉄鋼輸出入の環境は相変わらず厳しい状況が続くとみられる。

4. 近年の鉄鋼原料輸入

円高不況後の高めの経済成長に伴い、86年度に9,600万トン台に落ち込んだ粗鋼生産量は87年

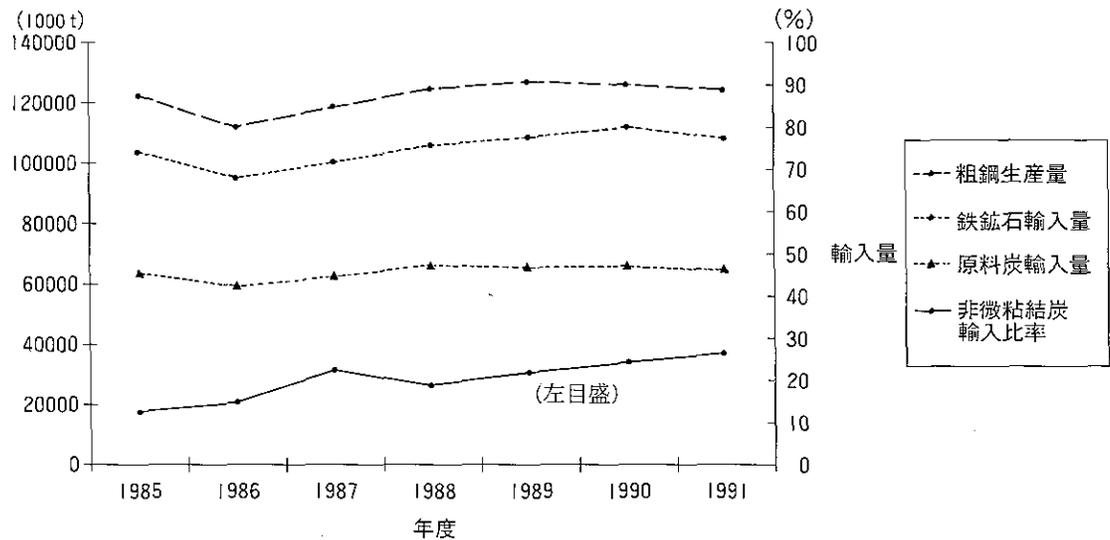
表 6 鉄鋼輸入の推移

(単位：万t、%)

		1985年度	1990年度	1991年度	前年度 増減率	1992年 4～8月	前年同期 比増減率	
全 鉄 鋼		495	1,260	1,266	0.5	361	△ 42.7	
銑 鋼	塊	72	372	287	△ 23.0	49	△ 62.6	
	・ 半 製 品	42	117	113	△ 2.9	26	△ 60.3	
	フ ェ ロ ア ロ イ	88	135	136	0.3	52	△ 19.3	
合 計		287	618	709	14.7	225	△ 37.4	
普 通 鋼	主 要 品 種	条 鋼 類	7	104	83	△ 20.4	33	△ 36.7
		線 材	3	52	60	14.3	27	△ 27.6
		鋼 板 類	275	483	597	23.6	181	△ 38.6
		厚 中 板	102	130	143	9.6	37	△ 44.9
		広 幅 帯 鋼	148	269	342	27.0	98	△ 45.6
		冷 延 コ イ ル	19	53	72	36.2	29	△ 13.2
		亜 鉛 め ッ キ 鋼 板	1	18	30	68.9	16	56.1
鋼 材	主 要 仕 入 先	鋼 管	5	31	29	△ 7.1	11	△ 8.7
		韓 国	160	281	293	4.3	108	△ 18.9
		プ ラ ジ ル	95	50	66	33.7	15	△ 60.1
		台 湾	52	64	63	△ 2.8	27	△ 6.9
	米 国	1	40	58	42.9	7	△ 81.2	

出所：日本鉄鋼連盟「鉄鋼輸出入実績」

図6. 粗鋼生産量と鉄鋼原料輸入量



度に1億トンを上回り、その後鉄鋼生産は順調に推移し、90年度には1億1,170万トンに及んだ。この鉄鋼生産を反映し、鉄鋼原料輸入量も86年度の鉄鉱石1億1,092万トン、原料炭5,931万トンから年々増加した。(図6参照)

この間、鉄鋼原料輸入量のピークは鉄鉱石では89年度の1億2,629万トンと対86年度比14%増となった。同じく原料炭は88年度の6,478万トンがピークで対86年度比は9.2%増となっている。

地域別輸入状況は、表7に示すとおり鉄鉱石はオーストラリア、ブラジル、インドの3大ソースからの輸入が全輸入量の8割以上を占めているが、輸入量の増加とともに3大ソースの占有率も増加し、90年度には84.5%を占めている。この間88年にはブラジル・カラジャス鉱積出港の設備故障による出荷減、オーストラリアでのストによる出荷減と世界的な鉄鋼生産の回復が相まって需給はタイト化した。さらに89年にはオーストラリアのMt.ニューマン鉱で崩落事故が

表7 鉄鉱石地域別輸入推移 (単位: 千wet t, %)

	オーストラリア	ブラジル	インド	その他	合計
1987年度	48,244 (40.9)	28,462 (24.1)	20,480 (17.3)	20,879 (17.7)	118,065 (100.0)
88	52,665 (42.4)	28,562 (23.0)	22,085 (17.8)	20,961 (16.8)	124,273 (100.0)
89	54,849 (43.5)	29,589 (23.4)	20,377 (16.1)	21,474 (17.0)	126,289 (100.0)
90	55,801 (44.4)	28,649 (22.8)	21,746 (17.3)	19,571 (15.5)	125,767 (100.0)
91	56,529 (45.5)	29,317 (23.6)	18,991 (15.3)	19,408 (15.6)	124,245 (100.0)

出所: 大蔵省通関統計

発生するなど需給環境は厳しいものがあった。地域別の占有率の推移を見ると3大ソースのうちオーストラリア鉄が87年度の40.9%から91年度には45.5%と増加しており、わが国鉄鋼増産に伴う鉄鉱石需要増を賄う形となった。

一方、原料炭は表8に示すとおり鉄鉱石と同様にオーストラリア、カナダ、米国の3大ソースからの輸入量が全輸入量の8割以上を占めているが、87年度の82.3%から91年度の86.4%ま

表 8 原料炭地域別輸入推移

(単位：千wet t、%)

	オーストラリア	カナダ	米 国	ソ 連	南アフリカ	中 国	そ の 他	合 計
1987年度	26,371 (42.6)	15,118 (24.4)	9,503 (15.3)	4,924 (8.0)	4,512 (7.3)	1,339 (2.2)	120 (0.2)	61,887 (100.0)
88	25,765 (39.8)	18,024 (27.8)	10,970 (16.9)	4,992 (7.7)	3,791 (5.9)	1,128 (1.7)	111 (0.2)	64,781 (100.0)
89	28,876 (44.9)	16,355 (25.5)	9,388 (14.6)	4,969 (7.7)	3,373 (5.2)	1,076 (1.7)	223 (0.4)	64,260 (100.0)
90	28,659 (44.4)	16,748 (25.9)	9,466 (14.7)	4,592 (7.1)	3,443 (5.3)	1,266 (2.0)	390 (0.6)	64,564 (100.0)
91	29,104 (46.6)	15,977 (25.6)	8,874 (14.2)	3,159 (5.1)	3,395 (5.4)	1,334 (2.1)	653 (1.0)	62,496 (100.0)

出所：日本鉄鋼連盟調べ

表 9 鉄鋼原料輸入と鉄鋼生産

(単位：千wet t、%)

鉄 鉱 石 輸 入 量			原 料 炭 輸 入 量			高炉鉄生産	粗鋼生産
'91/1~7月	'92/1~7月	'92/91	'91/1~7月	'92/1~7月	'92/91	'92/91	'92/91
73,673	65,058	88.3	38,022	34,650	91.1	89.8	86.3

出所：鉄鉱石輸入：大蔵省通関統計

原料炭輸入：日本鉄鋼連盟調べ

高炉鉄生産： } 鉄鋼統計月報

粗鋼生産： } 鉄鋼統計月報

で3大ソースの輸入が増加している。

地域別の占有率の推移をみると、カナダ炭、米炭の占有率が87年度から91年度の間総じて横ばい傾向であるのに対し、オーストラリア炭は87年度の42.6%から91年度の46.6%まで増加しており、鉄鉱石と同様にわが国の原料炭需要増をオーストラリア炭の出荷増によりカバーした形となっている。

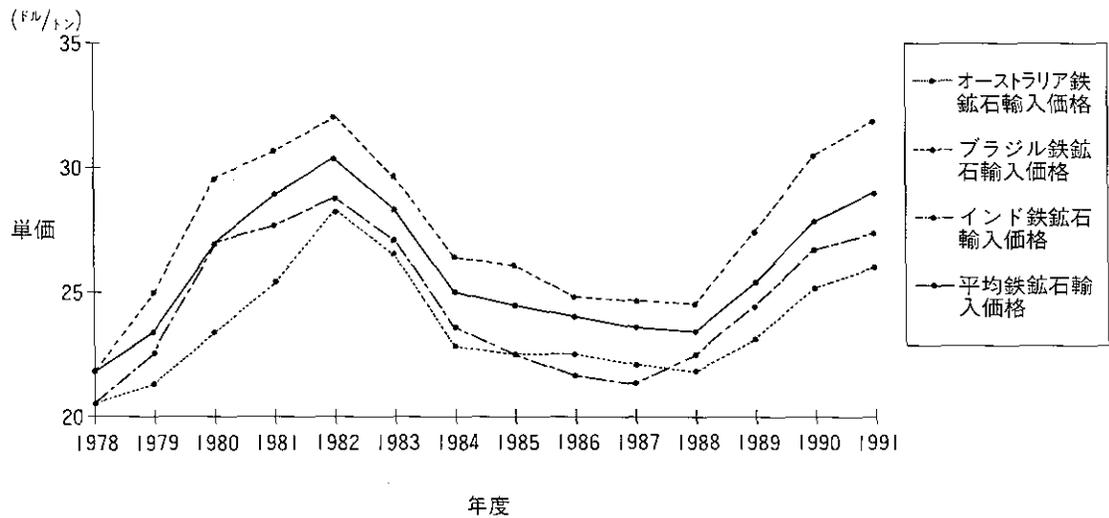
ただ、オーストラリア炭は88年度の上期に山元における長期ストにより、その占有率を39.8%低下させ、この間はわが国鉄鋼業は米炭およびカナダ炭への振り替えを余儀なくされた。その後、オーストラリア炭は労働慣行の改訂に伴い生産・出荷増を果たし、91年度の46.6%の占

有率を占めるに至っている。

また、オーストラリア炭の占有率増加は高炉の微粉炭吹き込みの普及、コークス製造技術の向上により非微粘結炭輸入量が85年度800万トン、全輸入量に占める比率12.7%のものが91年度には1,600万トン、25.8%まで増加したことおよび旧ソ連炭の炭坑ストによる出荷不調による不足分をオーストラリア炭でカバーしたことによるものである。

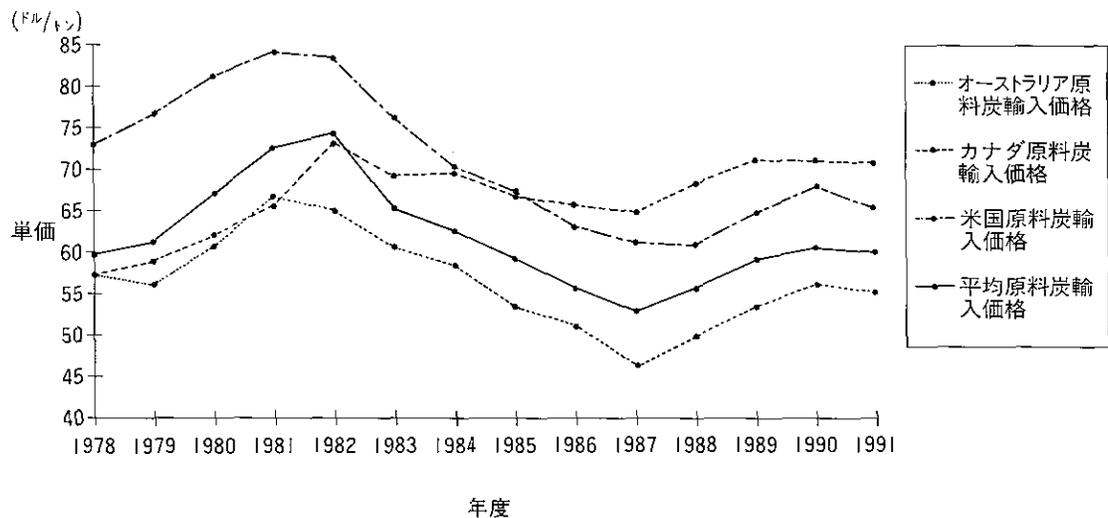
92年度の輸入状況を見ると表9のとおり鉄鉱石、原料炭ともばらつきはあるものの1~7月累計で前年同期比減少している。粗鋼生産量より高炉鉄生産量の減少幅が小さいのは、高炉は大型設備であること等から安定操業の確保が必

図7. 鉄鉱石輸入価格



出所：大蔵省通関統計

図8. 原料炭輸入価格



出所：大蔵省通関統計

要とされることからであり、製鉄原料である鉄鉱石、原料炭もこれに見合った形で輸入が減少している。

価格面についてみると図7および図8のとおり、

過去2度の石油危機により上昇した鉄鋼原料価格が88年度以降上昇に転じており、わが国鉄鋼業の国際競争力維持のうえで今後の懸念材料であるといえる。

## 反省、水泳ぎらいの海ぎらい

工 学 博 士 北 野 大



生来の運動神経の鈍さと、「運動は危険である、危ないことはしてはいけない」という母の強い教えを守ってきた私にとってスポーツとは見るものであり、行うものではなかった。

高校を卒業して30年が過ぎたが、今でも最も嫌いな授業は体育であったことを鮮明に思い出す。体育の授業の中でも特にいやな科目は鉄棒、飛び箱、水泳、球技と挙げればすべての科目になってしまう。

一般的に体育の先生は他の科目の先生とは一見異なる容姿と雰囲気、これは全く私の偏見であり、授業がいやで先生まで嫌いになってしまう、まさに“坊主憎けりや袈裟<sup>けしあ</sup>まで憎い”の典型であるが、これも私の体育嫌いに輪をかけた

と言える。

中でも高校時代の水泳には全く泣かされた。小学校や中学校にはプールがあったが、なんだかんだと理由をつけ、小・中の9年間、全くプールに入ることがなかった。しかし、このような理由の通じなかったのが私の高校であり、水泳と柔道が必須科目であった。当時は偏差値というものが無かったが、東京の第5学区で最もレベルが高いという理由のみで都立上野高校を目指し、首尾よく合格したが、もし体育に水泳が必須などと事前に分かっていたら、決して上野高校など受験しなかったと思う。

当時の上野高校は水泳のレベルで水泳パンツおよび帽子が決められていた。クロールでも平泳ぎでも犬かきでも、時にはそれらのミックスでもいいが、とにかく、25mをプールの底に足をつけることなく泳ぎきると、初めて紺色の水泳パンツの着用が許された。25m泳げない生徒は真っ赤なパンツと帽子である。

体育の先生の言によると水底に沈んでいても発見が容易なように赤パンツと赤の水泳帽とするとのことであったが、今の時代、こんなこと

---

を強制すると、PTAのお母さん方からクレームがつき、校長先生が中に入って苦勞するのではとも思う。

プールが屋外にあり教室から丸見えなのがよけいにつらかった。もちろん、プールに入ったことのない私が泳げるわけがない。当然他の4～5人のクラスメートと一緒に赤パンツであった。この赤パンツを女生徒に見られるのがなんとも恥ずかしかった。

高校1年の夏休みに、代々木の国立競技場の屋内プールに連日通い、なんとか夏休み明けには50mをクロールで泳げるようになり、私の赤パンツは青パンツに代わった。

子供にはこんな苦勞(?)をかけまいと、息子には幼稚園の時からスイミングスクールに通わせた。彼は高1であるが自由型、平泳ぎ、背泳ぎ、バタフライとなんでもこなす。将来、私に感謝してくれると思う。

このように水が怖い私にとって、海も同じように怖いものであり、サーフィンやボードセーリングなど、お金を積まれてもいやである。海には夏に1～2度行くが、泳ぐためというより、海水に漬かるのが目的であり、やむを得ず泳ぐときは海岸線に平行に、常に岸を見ながら泳ぐことにしている。それも、必ず足の立つところであり、私には足の立たない所などでの水泳など全くありえない。

このような私であるので、海での釣りもいやである。やむを得ず、お付き合いでハゼ釣りに行くこともあるが、岸が見えなくなると、とた

んに不安感を催し、釣りどころではない。

ところで、従来の私の船旅は、例えば2(?)3等船客で伊豆の大島へ行くようなものばかりであり、履物を袋に入れて船底の畳の部屋に上がりこみ、ところどころに戻した人のための洗面器を見つつ、もんもんとして着岸を待つようなものばかりであり、決して快適な船旅ではなかった。

情報として、今の時代、船旅が最も優雅であることは知っていたが、頭で知っていることと、実感として感じていることの乖離かいりが大きく、船旅は時間ばかり喰う、決してあこがれの旅ではなかった。

事情は大きく変わった。本年8月に初めて1万トン級の船(新さくら丸)で東京港から熊本まで旅する機会を得た。部屋の中にはベッドがあり、洋服ダンスがあり、机があり、さらにはビールの入った冷蔵庫もあった。またお風呂もついており、一流ホテルと全く変わらない。昔、履物をかかえて畳の部屋で、周囲にゲージ戻している人を見つつ船旅をしたのとは大違いである。

これが本当の船旅なのだ。この船にはプールもあり、講演用のホールもあり、もちろん食堂もついている。船の食堂のすばらしさは料理もさることながら、ウェーターやウェートレスの服装である。“りりしい”という言葉があるがまさに“りりしい”のが彼ら、彼女らであり、この“りりしさ”は一流ホテルのレストランでもない雰囲気である。

---

テレビもあり、電話もあり、陸にいるのと何ら変わらない便利さである。その便利さの中で船旅特有の“悠々たる”気分を味わうことができた。飛行機のファーストクラスでも味わうことのできない雰囲気である。

それにしても、この船旅の良さを加速してくれるのが外洋の海の美しさである。最近の子供は海の色はコーラ色と信じている子もいるようであるが、“紺碧”の海があってこそ船旅が生きてくる。

環境問題は自然の自浄能力を超えた排出を人間が行ったことに起因するが、海の自然を生かすも殺すもわれわれ人間次第である。

IMO（国際海事機関）の専門委員として、化学物質による海洋汚染を防ぐための仕事をしているが、やはり大切なのは、十分な安全性データにもとづく判断である。

従来、企業の方々は安全性を配慮することが負の投資のような理解でしかなかったが、最近ではかなりこの点の改善が見られる。水俣病の例を持ち出すまでもないが、また近くはエクソ

ン社のバルデイス号の例にもあるように、環境を配慮した未然の投資、手段がいかに事後の被害補償に比し有効であるかがわかる。

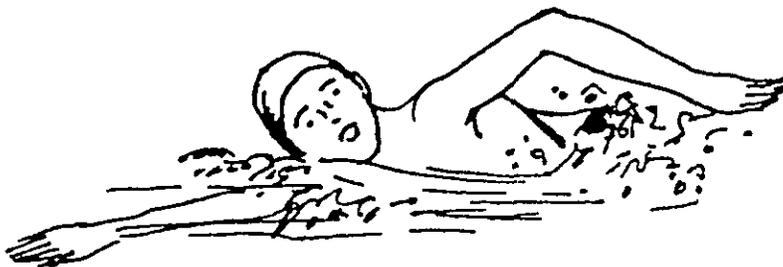
日本人は古来より海を何か無限なもの、なんでも吸収してくれるものと考えてきた。しかし、この考えは誤ちである。われわれが考えねばならないことは、いかにして環境への負荷を減らすかにある。

“母なる海”というように海は人間を含めた生命誕生の場であり、われわれ日本人は特に海の恩恵を受けてきた。

自然をコントロールするなどという大それた考えではなく、海といかに共生するかが海洋国家である日本の使命であろう。

私自身にとって残念ながら海は恐ろしいものである。しかし、今回の船旅で海のすばらしさを満喫した。

今後とも海に“畏敬の念”を持ちつつ、海のすばらしさに浸りたい。そして、できることなら、今度生まれ変わったらサーフィンやボードセーリングをして、海の息吹きを直に感じたい。



## 当協会会員会社の運航船腹量

— 平成4年4月1日現在 —

当協会では、昭和31年以来毎年4月1日現在で会員会社の運航船腹量を運航業者別に運航形態や用途別に集計して発表している。このほど、平成4年4月1日現在の調査結果がまとまったので紹介する。

### 1. 当協会所属会員の運航船

本年4月1日現在の当協会会員数は166社で、その内訳は、外航船のみの運航会社は54社、内航船のみの運航会社55社、外航・内航双方を運航する会社15社、船舶を運航していない会社42社となっている。

また、外・内航合わせた運航船腹は3,388隻、5,384万%、8,457万%で、対前年比較で、66隻の増加となったが、総トン数及び重量トン数では、それぞれ39万%、166万%（1.9%）減少した。

（第1表参照）

### 2. 外航船の運航船腹

外航船の運航船腹量は1,795隻、5,215万%、8,172万%で、前年同期と比較して48隻、58万%、176万%（2.1%）減少している（第1表参照）。また、運航業者は69社で、昨年より7社減少となった。

なお、運輸省資料によると、平成3年央の2,000%以上のわが国の外航運航船腹量は2,060隻、9,547万%であり、当協会会員の同船型の外航運航船腹量は、%ペースでおおよそ90%近くのシェアをしめている。

#### (1) 船種別船腹量

運航船腹量を船種別にみると、油送船が246隻、1,446万%、2,605万%（構成比31.9

第1表 外航および内航 総運航船腹量および対前年比較

区 分	平成4年4月1日				平成3年4月1日				対前年比増減			
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	伸び率
外航	1,795	52,159	81,728	96.6	1,843	52,740	83,491	96.8	△ 48	△ 581	△1,763	△ 2.1
内航	1,593	1,687	2,849	3.4	1,479	1,497	2,747	3.2	114	190	102	3.7
合計	3,388	53,846	84,577	100.0	3,322	54,237	86,238	100.0	66	△ 391	△1,661	△ 1.9
貨物船	2,337	37,858	55,592	65.7	2,228	39,500	59,649	69.2	109	△1,642	△4,057	△ 6.8
油送船	1,051	15,986	28,985	34.3	1,094	14,738	26,588	30.8	△ 43	1,248	2,397	9.0

%)、撒積船が478隻、1,245万%、2,235万%  
(同27.4%)、鉱石専用船91隻、743万%、1,434  
万% (同17.6%)、コンテナ船147隻、402万  
%、411万% (同5.0%) 等となっている。前年  
同期と比較すると、油送船の14.6%増に対し  
て、撒積船が13.2%、一般貨物船が15.1%そ  
れぞれ減少している。(第2表参照)

(2) 用途(定期船/不定期船/油送船)別船腹  
量

上記の船種を定期船/不定期船(含専用  
船)/油送船の用途別にみると第3表のとおり  
となる。

定期船は238隻、499万%、551万%(構成比  
6.8%)で、前年に比べ13隻減、7万%増で、  
不定期船(含専用船)は1,310隻、3,174万%、  
4,834万%(構成比59.2%)で、前年に対して  
34隻、432万%の減少となった。

(3) 運航形態(自社船/用船)別船腹量

第2表 外航運航船腹の船種別構成

区 分	平成4年4月1日				平成3年4月1日				対前年増減			
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	伸び率
油送船	246	14,468	26,056	31.9	232	12,739	22,732	27.2	14	1,729	3,324	14.6
油/貨兼用船	10	945	1,805	2.2	16	1,378	2,639	3.2	△6	△433	△834	△31.6
鉱石専用船	91	7,433	14,347	17.6	92	7,444	14,376	17.2	△1	△11	△29	△0.2
その他専用船	127	3,943	5,236	6.4	136	4,104	5,574	6.7	△9	△161	△338	△6.1
撒積船	478	12,453	22,355	27.4	522	14,257	25,765	30.9	△44	△1,804	△3,410	△13.2
自動車専用船	236	5,647	3,110	3.8	230	5,361	3,068	3.7	6	286	42	1.4
コンテナ船	147	4,024	4,116	5.0	144	3,809	3,947	4.7	3	215	169	4.3
一般貨物船	343	2,677	4,089	5.0	384	3,087	4,814	5.8	△41	△410	△725	△15.1
冷凍・冷蔵船	110	482	584	0.7	82	489	557	0.7	28	△7	27	4.8
旅客船	4	68	14	0.0	4	68	14	0.0	0	0	0	0.0
その他	3	17	15	0.0	1	4	3	0.0	2	13	12	400.0
合 計	1,795	52,159	81,728	100.0	1,843	52,740	83,491	100.0	48	581	1,763	2.1

第3表 外航運航船腹の用途別構成

区 分	平成4年4月1日現在				平成3年4月1日現在				対前年比増減			
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	伸び率
定期船	238	4,996	5,518	6.8	251	4,848	5,446	6.5	△13	148	72	1.3
(うちコンテナ船)	(145)	(4,016)	(4,105)	(5.0)	(143)	(3,803)	(3,936)	(4.7)	(2)	(213)	(169)	(4.3)
不定期船	1,310	31,748	48,348	59.2	1,344	33,775	52,673	63.1	△34	△2,027	△4,325	△8.2
(うち専用船)	(571)	(17,590)	(23,307)	(28.5)	(541)	(17,436)	(23,574)	(28.2)	(30)	(154)	(△267)	(△1.1)
(撒積船)	(477)	(12,423)	(22,294)	(27.3)	(522)	(14,257)	(25,765)	(30.9)	(△45)	(△1,834)	(△3,471)	(△13.5)
貨物船計	1,539	36,745	53,867	65.9	1,595	38,623	58,119	69.6	△56	△1,878	△4,252	△7.3
油/貨兼用船	10	945	1,805	2.2	16	1,378	2,639	3.2	△6	△433	△834	△31.6
油送船	246	14,468	26,056	31.9	232	12,739	22,732	27.2	14	1,729	3,324	14.6
合 計	1,795	52,159	81,728	100.0	1,843	52,740	83,491	100.0	△48	△581	△1,763	△2.1

共有船を含む自社船の運航船腹は、164隻、1,019万%、1,716万%（構成比21.0%）で、前年同期と比較して6隻、70万%、99万%（5.5%）減少している。また、用船による運航船腹（含運航受託船）は1,631隻、4,196万%、6,456万%（構成比79.0%）で、前年比、42隻減、12万%増、76万%（1.2%）減となった。

（第4表参照）

（4）日本船／外国船別船腹量の推移

上記の用船船腹を国内用船と外国用船に区

分し、日本船（共有船を含む自社船＋国内用船）／外国船の別に最近10年の推移をみると、第5表のとおりとなる。本年は、日本船335隻、1,611万%、2,665万%（構成比32.6%）で、外国船は1,460隻、3,604万%、5,507万%（構成比67.4%）となっている。

また、外国船を国籍別にみると第6表のとおりで、パナマ籍船738隻、2,406%（シェア43.7%）、リベリア籍船は236隻、997万%（同18.1%）、フィリピン籍船は150隻、636万%（同

第4表 外航船の運航形態別構成

区 分	平成4年4月1日現在				平成3年4月1日現在				対前年比増減			
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	伸び率
自 社 船	107	6,987	12,159	14.9	111	7,552	12,787	15.3	△ 4	△ 565	△ 628	△ 4.9
共 有 船	57	3,210	5,001	6.1	59	3,349	5,369	6.4	△ 2	△ 139	△ 368	△ 6.9
(小 計)	164	10,197	17,160	21.0	170	10,901	18,156	21.7	△ 6	△ 704	△ 996	△ 5.5
裸 用 船	25	1,739	2,949	3.6	24	1,730	2,996	3.6	1	9	△ 47	△ 1.6
定 期 用 船	1,568	38,948	59,601	72.9	1,609	39,050	60,633	72.6	△ 41	△ 102	△ 1,032	△ 1.7
運 航 受 託 船	38	1,274	2,018	2.5	40	1,060	1,705	2.0	△ 2	214	313	18.4
(小 計)	1,631	41,961	64,568	79.0	1,673	41,840	65,334	78.3	△ 42	121	△ 766	△ 1.2
合 計	1,795	52,159	81,728	100.0	1,843	52,740	83,491	100.0	△ 48	△ 581	△ 1,763	△ 2.1

第5表 外航運航船の日本船/外国用船比率の推移

年	日 本 船				外 国 用 船				合 計		
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%
昭57	851	23,168	38,283	47.8	1,129	23,070	41,868	52.2	1,980	46,238	80,151
58	838	23,226	38,261	50.0	1,047	21,091	38,247	50.0	1,885	44,317	76,508
59	818	24,508	40,341	50.7	1,126	21,895	39,136	49.2	1,944	46,403	79,504
60	737	25,482	42,246	50.1	1,199	23,965	42,015	49.9	1,936	49,447	84,261
61	701	24,780	40,757	52.0	1,146	22,339	37,697	48.0	1,847	47,119	78,454
62	636	23,543	37,930	51.2	1,098	21,874	36,214	48.8	1,734	45,417	74,145
63	518	20,218	32,879	42.5	1,250	27,509	44,564	57.5	1,768	47,727	77,443
平1	426	17,787	29,490	39.2	1,293	29,031	45,745	60.8	1,719	46,818	75,235
2	364	16,556	27,060	34.6	1,392	32,892	51,137	65.4	1,756	49,448	78,197
3	326	17,040	28,104	33.7	1,517	35,700	55,386	66.3	1,843	52,740	83,491
4	335	16,111	26,650	32.6	1,460	36,048	55,078	67.4	1,795	52,159	81,728

第6表 外国用船の船籍国別構成

(平成4年4月1日現在)

船籍国	隻数	千%	千%	構成比
パナマ	738	16,384	24,063	43.7
リベリア	236	6,779	9,973	18.1
フィリピン	150	3,756	6,361	11.5
シンガポール	63	1,825	2,953	5.4
ギリシャ	29	871	1,626	3.0
バヌアツ	39	1,124	1,525	2.8
ノルウェー	22	710	1,250	2.3
香港	14	672	1,250	2.3
バハマ	25	509	825	1.5
台湾	8	409	767	1.4
その他	136	3,009	4,485	8.0
合計	1,460	36,048	55,078	100.0

(注) 集計国は%による上位10カ国とした。

11.5%) となっている。

3. 内航船の運航船腹

内航船の運航船腹は、1,593隻、168万%、284万%で、前年同期と比較して、111隻、19万%、10万%の増加となった(第1表、第7表参照)。

また運航業者は昨年より2社増加し70社となった。

当協会への加入・退会による増減は、165隻、16万%、23万%増であるので、これを捨象すると、54隻減、3万%増、13万%減となる。

運輸省資料によると、わが国の内航運送許可事業者は749社で、運航船腹量(除く客船)は8,340隻、296万%であるので、当協会会員の運航する内航船(除く客船)のシェアは、約51.5%ということになる。(第7表参照)

(1) 船種別構成

船種別にみると、一般貨物船が627隻、48万%、96万% (構成比34.0%) 油送船が674隻、46万%、99万% (同34.9%) 等となっている。前年に比べ、一般貨物船が20.4%増加し、油送船が7.2%減少している。

これを、先の運輸省資料と比較し船種別に当協会のシェアを見ると、一般貨物船29.8%、

第7表 内航運航船腹の船種別構成と対全国比

区分	当協会会員の運航する内航船舶												運輸省資料による内航運航船舶		対全国比率	
	平成4年4月1日現在				平成3年4月1日現在				増減				平成4年4月1日現在			
	(A) 隻数 千G/T 千D/W 構成比				隻数 千G/T 千D/W 構成比				隻数 千G/T 千D/W 伸び率				(B) 隻数 千G/T		(A)/(B)	
一般貨物船	627	486	969	34.0	465	388	805	29.3	162	98	164	20.4	5,539	1,629	29.8	
専用船	セメント	117	315	512	18.0	115	304	511	18.6	2	11	1	0.2	184	382	82.5
	自動車	13	29	30	1.1	13	26	27	1.0	0	3	3	11.1	76	125	23.2
	石灰石	12	108	122	4.3	11	81	129	4.7	1	27	△7		1,049	430	28.1
	石炭	0	0	0	0.0	1	4	7	0.3	△1	△4	△7	△10.4			
	その他	11	13	16	0.6	14	9	18	0.7	△3	4	△2				
小計	153	465	680	23.9	154	424	692	25.2	△1	41	△12	△1.7	1,309	937	49.6	
油送船	674	468	994	34.9	710	503	1,071	39.0	△36	△35	△77	△7.2	2,116	1,021	45.8	
特殊タンク船	121	106	129	4.5	136	118	146	5.3	△15	△12	△17	△11.6	685	313	33.9	
計	1,575	1,525	2,772	97.3	1,465	1,433	2,714	98.8	110	92	58	2.1	8,340	2,963	51.5	
客船	18	163	76	2.7	14	64	34	1.2	4	99	42	123.5	省略	省略	—	
合計	1,593	1,687	2,849	100.0	1,479	1,497	2,747	100.0	114	190	102	3.7	〃	〃	—	

第8表 内航運航船腹の運航形態別構成

区 分	平成4年4月1日現在				平成3年4月1日現在				対前年比増減			
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	伸び率
自 社 船	252	616	900	31.6	234	524	842	30.7	18	92	58	6.9
共 有 船	58	131	165	5.8	54	128	170	6.2	4	3 ▲	.5 ▲	2.9
小 計	310	747	1,065	37.4	288	652	1,012	36.8	22	95	53	5.2
裸 用 船	26	86	99	3.5	25	59	96	3.5	1	27	3	3.1
定 期 用 船	985	732	1,417	49.7	917	676	1,403	51.1	68	56	14	1.0
運 航 受 託 船	272	122	266	9.3	249	111	236	8.6	23	11	30	12.7
小 計	1,283	940	1,782	62.5	1,191	846	1,735	63.2	92	94	47	2.7
合 計	1,593	1,687	2,849	100.0	1,479	1,497	2,747	100.0	114	190	102	3.7

専用船49.6%（うち、セメント専用船82.5%）、油送船45.8%等となる。（第7表参照）

(2) 運航形態（自社船／用船）別構成

共有船を含めた自社船は、310隻、74万%、106万%（構成比37.4%）で、前年比22隻、9万%、5万%の増加で、用船は1,283隻、94万%、178万%（構成比62.5%）で前年比92隻、9万%、4万%の増加となった。（第8表参照）

(注)

① 調査対象は当協会会員会社の運航する

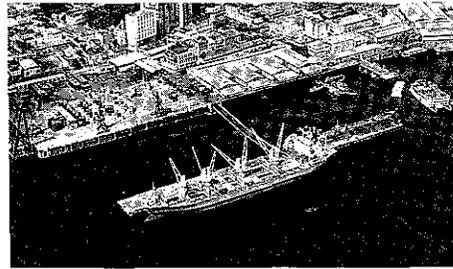
100%以上の船舶（ただし、曳船、プッシャーバージ、鯨、台船を除く）。

② 当協会会員会社の所有船でも、国内の非会員会社や外国のオペレーターに貸し出し、当該会社が運航していない船舶は含まれていない。

③ ① 各表の「構成比」および「伸び率」は%によった。

② 四捨五入の関係で末尾の数字が合わない場合がある。

# 内外情報



▲マナウス港に停泊中の貨物船

1. 第5回日韓船主協会首脳会談の様様
2. IMO第67回法律委員会の様様
3. 国際油濁補償基金 (IOPC Fund) 第15回総会の様様
4. 船員法施行規則改正に関する船員中央労働委員会の答申
5. 20条問題小委員会の審議様様
6. ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合の様様
7. 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会 (UN/ECE WP. 4) 第36回会期の様様
8. 当協会会員会社の平成3年度設備資金 (船舶関係) 借入状況

## 1. 第5回日韓船主協会首脳会談の様様

題記会談は、去る10月13、14日韓国側のアレンジメントにより韓国済州島において開催された。これには日本側より根本会長をはじめ8名、韓国側から趙会長以下12名が出席した。(資料参照)

会談は、次の議題を巡り、率直かつ誠実な意見の交換があり、両国海運界の友好関係を一層緊密なものとした。

1. 両国船協会長のあいさつ
2. 両国の海運の現状と展望
3. アジア船主フォーラムのフォローアップ
  - (1) “4-S”委員会の構成と第2回ソウル会議に向けての今後の活動
  - (2) トレードの安定化
  - (3) スクラップ
  - (4) 船員

- (5) 航行安全
4. 2国間の海運問題
  - (1) 船員問題に関する共同研究会の運営
  - (2) 日・韓航路への日本船社参入問題
5. その他
  - (1) 米国海運政策の進展
  - (2) 両船協間の人事交流・情報交換の活発化
  - (3) 次回会合
  - (4) その他

これらの項目順に沿って、検討の概要を述べると次のとおりである。まず、ソ連の崩壊と東欧圏の解体、また、GATT ウルグアイ・ラウンド交渉の中、世界経済の秩序の先行き不透明感等を背景に、21世紀はアジア/太平洋地域が世界経済の中心になるとの認識に立ち、海運分野においても双方が equal

partnerとして発展の牽引力となるよう努力することを申し合わせた。

次に両国はアジア船主フォーラムの新旧のホスト国であることから、来年5月にソウルにおいて開催予定の第2回会議に向けて、今後の活動計画について討議した。第1回東京会議において、トレード安定化 (STABILIZATION OF TRADE)、船舶解撤 (SCRAPPING)、船員問題 (SEAMEN)、それに航行安全 (SAFE NAVIGATION) のいわゆる“4つのS”委員会を設置することが合意されたが、その後韓国の照会によって各委員会の陣容がほぼ固まった旨報告があり、今後実質的な検討に入ることが確認された。さらに、韓国趙会長より、再来年 (1994年) の第3回会議は、第1回フォーラム時確認された「地理的に北から南に」との原則に沿い、既に中国に開催を要請しているとの報告があった。

続いて、それぞれの「S」について検討に入り、まずトレードの安定化については、両国海運が定期、不定期の分野を問わず、効率的サービスを荷主に提供すると共に過当競争を排除し、適正運賃を受受す

ることに一層積極的に取り組むことが合意された。

スクラップについては、日本の台湾、韓国、中国訪問の労を多としながら、環境保全、市況維持等の観点から、老朽船の早期解撤の促進が重要である旨確認された。これに関連し、サブ・スタンダード船排除のため、韓国より Port State Control の強化を互いの政府に働きかけるべしとの提案がなされ、日本側も持ち帰り検討することとした。

船員問題については、両国海運とも、今後優秀な船員をいかに確保していくかとの問題に直面することが予想されるため、アジアフォーラムの場においても互いに需要国として現状齟齬を生じているマッチングの是正に努力することとした。

最後に航行安全については、4月の第1回フォーラム開催時以来、海賊撲滅のため、フォーラム構成メンバーの運動が奏効し、マラッカ・シンガポール海峡沿岸3カ国 (マレーシア・シンガポール・インドネシア) の共同パトロール体制が確立し、最近はこの種の事件の発生は報告されていない。双方は、この種の問題はあくまでも沿岸国の警備体制強化に



よって未然に防ぐべきとの基本認識を確認し合うと共に、昨今導入が懸念されている同海峡通航料については、国際法上確立された船舶の国際海峡無害通航権を侵害するものとして反対していくことを申し合わせた。

次に両国間の問題に移り、まず韓国より先の第4回大津会議において設置が決まっている船員問題に関する共同研究会について、近い将来予想される船員不足あるいは、船員費の高騰などを背景に早期に実質的検討に入りたいとの要請があり、今後、構成メンバー、検討項目等を詰めることとなった。

また懸案のウェーバー制度の撤廃については、日本の協力要請に対し、韓国側より先の両国政府会談の結果を踏まえ、1995年には本制度は廃止されることとなっているが、フィーダー貨物の積取についてはそれ以前に日本船社の参入が可能となるよう取り計られることとなるとの情報披露があった。

米国の海運政策の動向については、一方的な措置が取られないよう両国が協調して対応していくことが確認され、また人事交流／情報交換についても今後とも継続・活発化を図ることが合意された。

最後に、本会談は今後2年に1回開催されることとなり、次回は1994年に日本で行われる旨確認された。

## 【資料】

### 第5回日韓船主協会会談

#### 日本側出席者リスト

氏名	役職	会社
根本 二郎	会長	日本郵船社長
轉法輪 奏	副会長	大阪商船三井船船社長
南 雲 四郎	副会長	川崎汽船社長
石井 和夫	副会長	ナビックス社長
吉田 耕三	副会長	昭和海運社長
増田 信雄	理事長	
宮原 耕治	会長秘書	
梅本 哲朗	国際課長	

#### 韓国側出席者リスト

氏名	役職	会社
李 孟基	顧問	大韓海運会長
趙 商郁	会長	斗洋商船社長
孫 晋官	副会長	汎洋商船社長
鄭 炳基	副会長代理	現代商船副社長
朴 載益	副会長	朝陽商船社長
朴 鐘圭	副会長	韓国特殊船社長
李 東赫	副会長	高麗海運社長
李 根秀	副会長	韓進海運社長
朴 昌弘	専務	
徐 大男	常務	
丁 海龍	国際部長	
金 泰真	国際課長	

## 2. IMO 第67回法律委員会の模様

題記法律委員会は、1992年9月28日から10月2日までロンドンIMO本部において開催された。

会議にはメンバー国45カ国の他、準加盟国の香港や、ICS・CMIなどのオブザーバーが出席した。わ

が国からの出席者は以下のとおりであった。

在英日本大使館参事官	小野 芳清
運輸省海上交通局外航課第一国際係長	山本 光一
成蹊大学法学部教授	谷川 久

日本造船研究協会技術顧問	篠村 義夫
全国内航タンカー海運組合 IMO 対策 特別委員会委員長	
(上野ケミカル運輸専務取締役)	池内 亨
日本海難防止協会ロンドン連絡事務所長	
	小畑 芳朗
石油連盟外国調査部次長	渋谷 祐
石油連盟ロンドン駐在員	須藤 繁
東京ガス原料部原料調査開発グループ課長	
	並木 淳一
成蹊大学専任講師	藤田 友敬
日本郵船法務保険室長	新谷 顕一
当協会業務部業務第一課長	園田 裕一

今回の委員会の主要議題は、HNS 条約(有害危険物の海上輸送についての責任および損害補償に関する条約)案の検討であった。会議はオランダの R.Cleton 教授が議長となり、副議長はドイツの N.Trotz 教授であった。また、1 日目後半から HNS 条約案に関する WG (Working Group of Technical Experts) の審議が本会議と並行して行われ、同 WG の議長は、前回同様日本の篠村氏が務めた。なお、会議冒頭、IMO 事務局長より、HNS 条約採択のための外交会議を1994年春に設定しているとの説明があった。主な審議概要は以下のとおりである。

#### 1. 11カ国提案

まず米国より、11カ国提案(カナダ、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、オランダ、ノルウェー、ロシア、スウェーデン、英国、米国による11カ国共同提案)について提案趣旨説明があり、WG における技術的問題の検討を打ち切り、2nd Tier(注)の基金徴収方法や HNS 証書発券機関のあり方、抛出貨物の範囲(bulk のみとするか、bulk-plus とするか)など、実務的諸問題の検討を開始すべきである、と

の提案があった。

(注)HNS 損害に対する補償責任の荷主負担部分。

#### 2. 11カ国提案に対する意見と LNG の安全性問題

上記11カ国提案については、オーストラリア、インドネシア、マレーシア、ブルネイなどから、それぞれの文書に基づき、2nd Tier 抛出貨物間の公平な取り扱いと、WG における技術的諸問題の検討続行が要求され、特に豪、インドネシア、マレーシア、ブルネイなどの LNG 輸出国からは、LNG 輸送の安全性が強く指摘され、マレーシア等一部の国からは独自の基金設置が提案された。

この結果、11カ国提案はそのまま受け入れられるところとはならず、WG は、技術的諸問題の検討も含まれた形での新委託事項(New Terms of Reference)により、第1 日目後半から本会議と並行して開催されることとなった。

#### 3. 日本提案

日本からは、2nd Tier 抛出金負担者間の公平感確保のため、LNG 等、物質の性質別に基金を独立会計とする案が提案された。

この日本提案については、今後抛出システム全体を検討する際に改めて検討することとなり、日本やマレーシア等個別会計方式の提案国は、次会期までに具体的な方式を文書で提出するよう求められた。

#### 4. その他

##### ① 燃料としてのバンカー油の取り扱い

バンカー油は HNS 条約の対象とすべきでなく、仮に条約の対象とされた場合でも抛出貨物にはすべきでないとの意見が多く、当面バンカー油は条約案の対象とはしないこととなった。

##### ② 前航海の残留可燃物の取り扱い

残留可燃物は抛出貨物から除外すべきとの意見が出され、抛出貨物の対象とはしないこととなった。

##### ③ 船主の責任限度額について

未定となっている船主の責任限度額については、今回も議論は行われなかった。

④ WGでの検討について

WGでは、拠出金の計算根拠となるHNSポイント制や拠出金徴収方法等について詳細な検討が行われたが、結論を得るには至らなかった。

### 3. 国際油濁補償基金 (IOPC Fund) 第15回総会の模様

国際油濁補償基金 (IOPC Fund: International Oil Pollution Compensation Fund) 第15回総会は、1992年10月5日～9日の間、ロンドンIMO本部で、第32回理事会の後に開催された。

総会には、基金条約締約国29カ国、非締約国13カ国、ICS等のオブザーバー8団体が参加、議長ブレットホルト氏 (J. Bredholt: デンマーク) の下で討議が行われた。なお、日本からの出席者は以下のとおりであった。

在英日本大使館参事官	小野 芳清
運輸省海上交通局総務課専門官	大野 秀敏
運輸省海上技術安全局船員部調整官	大須賀英郎
成蹊大学法学部教授	谷川 久
石油海事協会専務理事	高橋 清
上野運輸商会取締役部長	小島小次郎
当協会常務理事業務部長	茅田 俊一

総会の主要議題は、Fundの活動報告、予算案の承認、拠出金の査定等であったが、今回の会合においては、特にタンカー「ヘーヴン号」(HAVEN)の事故について、大きな関心が集まったので、以下にその概略を説明する。

91年4月、キプロス籍のタンカー「ヘーヴン号」(109,977t)がイタリアのジェノア港外で沈没し、14万トン以上の原油のほとんどが流出し、最大の被害国であるイタリアの補償請求額は、1兆5,400億リラ (@100リラ=9円として1,386億円)に達した。

本年春、ジェノアの第一審裁判所で、71年油濁補償基金条約(71FC)における補償額については、SDRではなく金の市場価格で現地通貨に換算さるべきであるとの中間判決が下され、この結果、補償額はSDR換算額の7.5倍にも当たる7,714億リラ(約690億円)に達することとなった。

(注) SDR: Special Drawing Right。IMFにおける特別引出権のことで、米・日・英・独・仏の5大国通貨の加重平均で価値が決められる。

この判決は、69CLCの責任限度額と71FCの補償限度額を、金フラン表示からSDR表示に変える改正議定書が、CLC議定書は発効しているのに対し、FC議定書は未だ発効していないことが背景となっている。

また、イタリア政府が提出した請求額は、1,000億リラ(約90億円)の環境損害額を含んでおり、油濁条約で扱う油濁損害事故が環境損害などを含むか否かについて、改めて困難な問題を提起することとなった。

本件の補償問題を巡っては、今回の会議において、Fundの補償はSDR換算によるのが国際的に受け入れられている解釈である、との抗弁を行うことが確認された。

本事故補償のための拠出金は、Fundとしての支払可能額をSDR換算額を基に約4,300万ポンド(約94億円)と想定、今年度払込分は、その約1/3の1,500万ポンド(約30億円)と決定していたが、今回の総会で、係争長期化の可能性等を考慮し、1,000万ポンド(約20億円)に減額することが合意された。

本件は、条約の文言解釈、油濁事故における環境損害の扱い方、裁判所の管轄権など、難しい問題を

はらんでおり、わが国海運業界としても今後の進展を関心をもって見守る必要がある。

## 4. 船員法施行規則改正に関する船員中央労働委員会の答申

船員中央労働委員会は、平成4年10月16日の総会において、船員法施行規則の一部改正について運輸大臣へ答申した。(資料参照) 今回の答申は、船員の労働時間等に関する規定の適用範囲の拡大および定員に関する規定の見直し等を内容とする船員法の一部を改正する法律が、平成4年5月22日に公布、平成5年4月1日から施行されることに伴う同規則の改正に関するものである。

その概要は以下のとおりである。

### 1. 労使協定による時間外労働

700トン未満の内航旅客船は、労使協定による時間外労働をさせることができることとする。

### 2. 労働時間の特例

海員の日ごとの業務に著しい繁閑の差が生ずることが多い船舶については、労働時間の特例により、次の変形労働時間制をとることができることとする。

- (1) 変形期間は1週間とする。
- (2) 1日の労働時間は12時間以内とし、1週間の労働時間は、6日については48時間、7日については56時間以内とする。
- (3) 休日は、特例を採用した1週間を含む3カ月以内に1カ月当たり平均5日以上とする。
- (4) 船舶所有者は、特例を採用する1週間の開始する前までに、海員に各日の労働時間を通知しなければならない。ただし、やむを得ない事由がある場合には、その変更が認められる。

### 3. 就業規則について

定員に関する就業規則の記載事項は以下のとおりとする。

- ① 海員の職務および員数
- ② 船舶の名称
- ③ 総トン数
- ④ 主機の出力
- ⑤ 航行区域
- ⑥ 就航航路または操業海域
- ⑦ 用途

### 4. 近代化船について

船舶技士等に係る要件については、船員制度近代化委員会の第4次提言に対応できる内容を規定する。

### 5. 経過措置

- (1) 基準労働期間について(いずれも従来の小労則適用船に限る。)

- ① 平水定期について(現行施行規則第42条の2第5号関係)

平成6年3月31日まで 1年(従来の小労則どおり)

平成7年3月31日まで 6月

平成7年4月1日以降 1月(現行施行規則どおり)

- ② 平水不定期について(現行施行規則第42条の2第4号関係)

平成6年3月31日まで 1年(従来の小労則どおり)

平成7年3月31日まで 6月

平成7年4月1日以降 3月(現行施行規則どおり)

- ③ 沿海定期について(現行施行規則第42条の2第4号関係)

平成6年3月31日まで 1年（従来の小労則どおり）

平成7年3月31日まで 6月

平成7年4月1日以降 3月（現行施行規則どおり）

④ 沿海不定期について（現行施行規則第42条の2第2号関係）

平成6年3月31日まで 1年（従来の小労則どおり）

平成6年4月1日以降 10月（現行施行規則どおり）

(2) 業務繁閑船の休日付与期間について

① 平成6年3月31日まで

基準労働期間内に付与すればよいこととする。すなわち、上記経過措置とあわせれば1年となる。

② 平成7年3月31日まで

平水不定期；基準労働期間内に付与すればよいこととする。すなわち、上記経過措置とあわせれば6月となる。

沿海不定期；6月以内に1月当たり平均5日の休日を与えるべきこととする。

③ 平成7年4月1日以降

原則に戻り、3月以内に1月当たり平均5日の休日を与えるべきこととする。

【資料】

船員法施行規則の一部改正に関する答申

平成4年6月19日付け海基第136号により諮問を受けた船員法施行規則の一部改正に関する件については、慎重審議の結果、諮問された別紙案を一部修正し、別紙のとおり船員法施行規則の一部を改正すべきであるとの結論を得たので答申する。

なお、本答申に係る船員法施行規則の改正及びその施行に当たっては、次の事項について十分考慮す

るよう要望する。

1. 省令改正及びその施行に当たっては、各船種の就業の実態に配慮すること。
2. 船員制度近代化については、従来からの経緯と実情にかんがみ、いわゆる船舶技士及び乗組み基準外運航士の位置付けを含め、制度的枠組みの存置に配慮すること。

【別紙】

船員法施行規則の一部改正について

第1 協定による時間外労働

1 1日の労働時間の制限を超えて海員を作業に従事させる必要があると認められる船舶は、沿海区域又は平水区域を航行区域とする総トン数700トン未満の船舶で国内各港間のみを航海するものうち定期航路に就航する旅客船及び自動車航送船であつて次に掲げる事由に該当するものとする。

(1) 季節的要因等により一時的に輸送量が增大する場合には、増便を行って運航を維持する必要があること。

(2) 増便を行うために必要な海員を臨時に雇用することが困難な状況にあること。

2 船舶所有者は、時間外労働に関する協定を締結したときは、当該協定書及び時間外労働協定届出書を所轄地方運輸局長に提出することとする。

3 船舶所有者は、時間外労働の協定をする場合には、時間外労働が必要となる具体的事由、対象となる海員の職務及び員数、作業の種類並びに時間数の限度及び当該限度を遵守するための措置等について協定しなければならないこととする。

第2 労働時間等の適用除外

労働時間等に関する規定の適用除外の許可を受けようとする船舶所有者は、許可申請書2通に船舶国籍証書及び船舶検査証書の写し並びに海員が断続的作業に従事することを証する書類を添付し

て所轄地方運輸局長に申請しなければならないこととする。

### 第3 労働時間の特例

海員の日ごとの業務に著しい繁閑の差が生ずることが多い船舶のうち運輸大臣の指定するものに乗組む海員に係る労働時間の特例を次のとおりとすること。

- (1) 変形期間を1週間とすること。
- (2) 1日当たりの労働時間は、12時間以内とすること。ただし、1週間の労働時間は、56時間以内（当該1週間のうち6労働日については、48時間以内）とすること。
- (3) 船舶所有者は、1月当たり平均5日以上の日を労働時間の特例を採用した1週間を含む3月以内に海員に与えることとすること。
- (4) 船舶所有者は、1週間の各日の労働時間を少なくとも当該1週間の開始する前までに海員に通知することとすること。

ただし、やむを得ない事由がある場合には、速やかに海員に通知することによりあらかじめ通知した労働時間を変更することができることとすること。

### 第4 就業規則

定員に関する就業規則は、次の事項を含むものとする。

- (1) 海員の職務及び員数
- (2) 船舶の名称

- (3) 総トン数
- (4) 主機の出力
- (5) 航行区域
- (6) 就航航路又は操業海域
- (7) 用途

### 第5 当直部員の要件

総トン数700トン以上の船舶（帆船及び漁船を除く。）に乗組む甲板部の部員で航海当直をすべき職務を有するものの過半数は、年齢18年以上の者で3年以上甲板部の勤務に従事した者その他これと同等の能力のあるものでなければならないこととすること。

### 第6 その他

- 1 その他所要の改正を行うこと。
- 2 小型船に乗組む海員の労働時間及び休日に関する省令（昭和42年運輸省令第31号）を廃止すること。
- 3 この省令は、船員法の一部を改正する法律（平成4年法律第59号）の施行の日（平成5年4月1日）から施行することとすること。
- 4 基準労働期間についての経過措置及び海員の日ごとの業務に著しい繁閑の差が生ずることが多い船舶のうち運輸大臣の指定するものに乗組む海員に対し一定の休日を与えるべき期間についての経過措置その他この省令の施行に関し必要となる経過措置を定めるとともに、関係省令について所要の改正を行うこと。

## 5. 20条問題小委員会の審議模様

海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、10月16日、20条問題小委員会を開催し、別表のとおり外航船12隻(新造船3隻、既存船9隻)、近海船1隻のマルシップ混乗船について、配乗基準の特例措置を承認した。

これにより、同小委員会が承認した新たなマルシップ混乗船の合計は、外航船82隻(新造船22隻、既存船60隻)、近海船28隻となった。(資料参照)

なお、今回承認された外航船12隻のうち3隻の既存船は、配乗替えに伴う船舶所有者等の変更があったため再申請されたものである。

また、昭和58年にSTCW条約の批准に伴い、船舶職員法が改正された際、10年間の経過措置として一部の近海船に対して設けられた乗組基準の特例が、平成5年4月30日をもって期限切れとなるため、船舶職員の省略の内容を変更した。

【別表】 外航船(12隻)

船名	会社名	船種(%)	配乗船員(外国人職員)	その他
神宮丸	日本郵船	自動車運搬船 4万2,000	日本人9名 ミャンマー人13名(1)	10月竣工予定
金山丸	新和海運	タンカー 15万	日本人9名 フィリピン人15名(1)	12月竣工予定
伊豆山丸	大阪商船三井船舶	タンカー 14万6,500	日本人9名 フィリピン人14名(1)	12月竣工予定
ばなま丸	〃	一般貨物船 1万7,000	日本人9名 インドネシア人14名(1)	近代化B船
日雄丸	雄洋海運	L P G 4万4,800	日本人9名 フィリピン人13名(1)	近代化B船
センチュリーリーダー5	八馬汽船	自動車運搬船 2万2,900	日本人9名 フィリピン人13名(1)	配乗替に伴う再申請
くりーんりぼー	川崎汽船	L P G 4万3,400	日本人10名 フィリピン人15名(2)	近代化A船
五十鈴川丸	〃	タンカー 14万1,200	日本人9名 フィリピン人16名(2)	近代化C船
コスモアンドロメダ	共栄タンカー	タンカー 14万300	日本人9名 フィリピン人15名(2)	近代化B船
白鷺丸	三菱鉱石輸送	撒積船 7万7,500	日本人9名 フィリピン人13名(3)	配乗替に伴う再申請
音戸丸	マリテックマネージメント	撒積船 5万9,800	日本人9名 フィリピン人13名(3)	近代化B船
白峰丸	〃	撒積船 5万3,000	日本人9名 フィリピン人13名(3)	配乗替に伴う再申請

近海船(1隻)

新勢丸	大勢汽船	一般貨物船 1,325トン	日本人6名 フィリピン人10名(2)	既存船
-----	------	------------------	-----------------------	-----



おり、この開発、保守、啓蒙普及等を国際的に推進するため、ラポーター (Rapporteur) と呼ばれる専門家を地域ごとに任命している。(現在は西欧、東欧、汎米、豪州/ニュージーランド、アジアの5地域/5名)

一方、実務者クラスによる民間レベルの会合として、ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム (Rapporteur's Team) 会合 (JRT) が、年2回、上記 UN/ECE WP.4 会合に前後して開催されている。

JRT 会合では、UN/ECE における審議内容を再検討し、その結果を次回 WP.4 に報告することやメッセージの変更に係る申請等を行うことをその主な役割としている。

当協会は、わが国運輸業界の代表として、91年4月のサンフランシスコ会合以来、毎年2回開催されている JRT 会合に参加している。

今回の会合は92年9月14日~18日の間、オスロ(ノルウェー)において開催され、アジア地域からは日本(17名)を含め、韓国(4名)、台湾(8名)およびシンガポール(1名)が出席した。

このうち、当協会からの出席者は以下のとおりであり、全員が輸送 WG に出席した。

川崎汽船情報開発部情報推進室次長	鬼頭 吉雄
NYK システム総研主席研究員	細貝 丈明
大阪商船三井船舶情報システム室室長代理	
	岡本 秀徳
当協会業務部業務第一課係長	筒井 健

輸送 WG の議長には、前回同様、Barry Keogh (Australia Tradegate) および Alex de Lijster (Nedlloyd) の両氏が共同議長となった。

同 WG の検討内容は以下のとおりである。

#### 1. 輸送関係標準メッセージの検討

上記ラポーターの活動を円滑に推進するための支

援組織として各担当地域ごとに EDIFACT ボードが設けられており、わが国の所属するアジア地域においては、現在日本、シンガポール、韓国、台湾、中国、インドによる ASIA EDIFACT BOARD (ASEB) が設立されている。

輸送 WG においては、各 EDI ACT ボードから、現在開発が進められている輸送関係標準メッセージ案ならびに change request 案 (EDIFACT の内容に対して、その変更、新規設定を申請する手続) が提出された他、既存のメッセージについての整理統合作業やメッセージ開発に係る基本コンセプトについて議論が行われた。また各国における EDI の進展状況について報告があり、わが国からは92年6月の「物流 EDI 研究会」の設立およびその活動状況等について概略説明を行った。

これに対して両議長からは「(EDI に関する日本の進展状況は) Impressive であり、今後ともわれわれと連携を保ってほしい」旨の要請があった。

#### 2. 法律担当ラポーターズチームとの合同会合

今回、初めて法律担当ラポーターズチームとの合同会合が開催された。現在、同チームは、各国における EDI による貿易手続簡易化を積極的に進めるため、その円滑な導入を阻む法的障害を調査する質問状を作成中であり、そのための基礎固めとして各 WG からヒアリングを行っている。

席上、輸送関係メッセージの内容の一部に商業契約を扱った部分があり、EDI 利用による各国輸出入関係手続き等貿易関係法制度との整合上、問題が発生しているか否かについて活発な意見交換が行われた。

#### 3. 次回会合

次回会合は、93年4月5日~9日、サンフランシスコで開催される。

## 7. 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会 (UN/ECE WP.4)第36回会期の模様

題記会合は、前記ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム会合に引き続き、1992年9月21日～25日の間、ジュネーブにおいて開催された。

今回の会議には、メンバー国28カ国、オブザーバー国7カ国（アジア地域からは日本、韓国）の他、事務局招請による中華台北（台湾）や、ICS（国際海運会議所）、IATA（国際航空運送協会）など、多数の国際機関が参加した。

わが国からの出席者は以下のとおりであった。  
運輸省運輸政策局情報管理部情報企画課専門官

加藤 光一

日本貿易関係手続簡易化協会理事

(UN/EDIFACT アジア地区担当ラポーター)

伊東 健治

大阪商船三井船舶情報システム室室長代理

岡本 秀徳

日本貿易関係手続簡易化協会業務第二部長

久慈 孫六

日本貿易関係手続簡易化協会業務係長 坂本 理枝

当協会業務部業務第一課長

園田 裕一

### 1. WP. 4における主な検討事項

EDI 標準化を促進されるため、国連よりの財政支援の不足を補うための「UN/EDIFACT TRUST FUND (UN/EDIFACT 信託基金)」の設立が決定され、関係者の貢献が要請された。

また、UN/EDIFACT の標準メッセージやコードなどを掲載している Trial Directory の92.1版

(UNTDID) が提案され、正式に承認された。

この Trial Directory 92.1版には、19のステータ

ス2メッセージ（開発完了—36カ月間変更されない）、34のステータス1メッセージ（公的試用可能—12カ月間変更されない）、48のステータス0メッセージ（開発途上）が収録されている。

### 2. GE. 1（データエレメントと自動データ交換に関する専門家会議=Group of Experts）

GE. 1においては、EDIFACT の効率的な開発を関係機関と協力しながら行うための11の勧告が承認され、EDIFACT の開発を包括的に管理するための EDIFACT STEERING GROUP（運営委員会）の設立が決定された。

### 3. GE. 2（手続きと書類に関する専門家会議）の模様

GE. 2においては、危険物輸送に関する貿易手続簡易化作業の進展状況や、貿易書類の名称と機能の統一化に向けての作業状況が報告された。

また、非流通性海上運送状（シーウェイビル）の使用による EDI の一層の普及を目的とする、国連勧告第12号の改訂問題について審議され、次回 GE. 2（93年3月）に改訂案を提出するとの報告があると共に、ICC による「1983年荷為替信用状に関する統一規則及び慣例（UCP 400）」の改訂案（検討状況やシーウェイビルと EDI の普及促進を目的に、92年9月に施行された英国の新しい法律の紹介などがあった。

### 4. 次回会合

次回の会合は、93年3月15日～19日にジュネーブで開催される予定である。

## 8. 当協会会員会社の平成3年度設備資金(船舶関係)借入状況

当協会では、毎年会員会社の設備資金(船舶関係)借入状況を調査しているが、平成3年度の借入状況についても、平成4年8月、会員会社163社を調査対象とし、該当船舶を有する報告会社104社について集計を行い、以下の表1～4のようにとりまとめた。

まず、合計(表1)をみると、平成3年度末借入残高は、前年度末に比べ7.5%減少の6,083億円となっている。このうち政府系金融機関は4,001億円(対前年度比6.9%減)であり、市中金融機関等は2,082億円(同8.6%減)となっている。

借入先の構成は、日本開発銀行への依存度が全体の6割を占め、次いで都市銀行および長期信用銀行3行への依存度がそれぞれ全体の約1割となっている。

る。

次に、海運融資船対象融資(表2)をみると、平成3年度末借入残高は、前年度末に比べ6.6%減少の4,373億円となったが、全体に占める割合は70.2%と依然高いものとなっている。

また、海運融資船以外の新造船融資(表3)をみると、平成3年度末借入残高は、前年度末に比べ7.9%減少の1,411億円となっており、特に長期信用銀行3行(対前年度比27.9%減)などが大幅に減少している。

改装・買船等、その他融資(表4)の平成3年度借入残高は、前年度末に比べ17.5%減少の298億円となっている。

平成3年度設備資金(船舶関係)借入状況調査

【表1】 合計

(単位:千円)

借入先	平成2年度末	平成3年度	平成3年度	平成3年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)		
	借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	伸び率(%)	2年度末	3年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	408,096,116	43,609,500	72,807,420	378,898,195	△ 29,197,921	△ 7.2	62.1	62.3
	北海道東北開発公庫	12,867,900	200,000	736,600	12,331,300	△ 536,600	△ 4.2	2.0	2.0
	中小企業金融公庫	19,050	0	4,380	14,670	△ 4,380	△ 23.0	0.0	0.0
	商工中金	6,718,330	807,000	1,718,480	5,806,850	△ 911,480	△ 13.6	1.0	1.0
	その他の	1,855,413	1,353,810	147,681	3,061,542	1,206,129	△ 65.0	0.3	0.5
	計	429,556,809	45,970,310	75,414,561	400,112,558	△ 29,444,251	△ 6.9	65.3	65.8
市中金融機関等	長期信用銀行	74,127,694	10,660,551	22,118,366	62,669,879	△ 11,457,815	△ 15.5	11.3	10.3
	日本興業銀行	31,598,488	5,302,264	8,654,794	28,226,758	△ 3,371,730	△ 10.7	4.8	4.6
	日本長期信用銀行	33,790,152	5,337,314	8,844,132	30,283,334	△ 3,506,818	△ 10.4	5.1	5.0
	日本債券信用銀行	8,739,054	20,973	4,619,440	4,140,587	△ 4,598,467	△ 52.6	1.3	0.7
	都市銀行	66,490,642	14,871,692	17,324,934	64,037,400	△ 2,453,242	△ 3.7	10.1	10.5
	地方銀行	13,646,777	1,583,500	1,967,268	13,263,009	△ 383,768	△ 2.8	2.1	2.2
	信託銀行	16,032,167	5,216,507	4,320,971	16,423,703	391,536	△ 2.4	2.4	2.7
	生命保険	8,254,632	2,511,000	3,132,110	7,633,522	△ 621,110	△ 7.5	1.3	1.3
	損害保険	5,937,650	1,190,000	1,067,960	6,059,690	122,040	△ 2.1	0.9	1.0
	外国	1,097,633	0	194,387	903,246	△ 194,387	△ 17.7	0.2	0.1
	造船所	2,103,188	517,833	560,557	2,060,464	△ 42,724	△ 2.0	0.3	0.3
	その他の	40,241,038	399,166	5,949,223	34,690,981	△ 5,550,057	△ 13.8	6.1	5.7
	計	227,931,421	36,950,249	56,635,776	208,245,894	△ 19,685,527	△ 8.6	34.7	34.2
合計	657,488,230	82,920,559	132,050,337	608,358,452	△ 49,129,778	△ 7.5	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	—	—	—	—	

(注) 1. 調査対象163社のうち、該当船舶を有する報告会社104社の集計である。  
2. 四捨五入の関係で末尾が若干合わないところがある。

【表2】 海運融資船対象融資

(単位：千円)

借入先	借入金		平成3年度 新規借入額	平成3年度 返済額	平成3年度末 借入残高	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
	平成2年度末 借入残高	平成3年度末 借入残高				増減額	伸び率(%)	2年度末	3年度末
政府金融機関	日本開発銀行	394,102,766	43,209,500	71,300,820	366,011,445	△ 28,091,321	△ 7.1	84.2	83.7
	北海道東北開発公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	商工中金	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	その他	697,245	0	70,227	627,018	△ 70,227	△ 10.1	0.1	0.1
計	394,102,766	43,209,500	71,300,820	366,011,446	△ 28,091,320	△ 7.1	84.2	83.7	
市中金融機関等	長期信用銀行	33,377,714	9,337,551	10,129,045	32,586,220	△ 791,494	△ 2.4	7.1	7.5
	日本興業銀行	17,224,280	4,894,264	5,221,177	16,897,367	△ 326,913	△ 1.9	3.7	3.9
	日本長期信用銀行	16,100,214	4,422,314	4,900,596	15,621,932	△ 478,282	△ 3.0	3.4	3.6
	日本債券信用銀行	53,220	20,973	7,272	66,921	13,701	25.7	0.0	0.0
	都市銀行	28,432,184	7,162,992	8,596,376	26,998,800	△ 1,433,384	△ 5.0	6.1	6.2
	地方銀行	2,126,221	949,525	250,999	2,126,221	△ 250,999	△ 11.8	0.5	0.4
	信託銀行	9,096,602	3,178,507	2,791,710	9,483,399	386,797	4.3	1.9	2.2
	生命保険	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	損害保険	462,470	0	307,080	155,390	△ 307,080	△ 66.4	0.1	0.0
	外国債	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	造船所	135,400	0	57,200	78,200	△ 57,200	△ 42.2	0.0	0.0
	その他	323,050	34,300	171,000	186,350	△ 136,700	△ 42.3	0.1	0.0
	計	73,953,641	19,713,350	22,303,410	71,363,581	△ 2,590,060	△ 3.5	15.8	16.3
	合計	468,056,407	62,922,850	93,604,230	437,375,027	△ 30,681,380	△ 6.6	100.0	100.0
全体に占める割合(%)	73.8	52.3	76.2	70.2	—	—	—	—	

【表3】 海運融資船以外の新造船融資

(単位：千円)

借入先	借入金		平成3年度 新規借入額	平成3年度 返済額	平成3年度末 借入残高	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
	平成2年度末 借入残高	平成3年度末 借入残高				増減額	伸び率(%)	2年度末	3年度末
政府金融機関	日本開発銀行	8,062,350	400,000	187,600	8,274,750	212,400	2.6	5.3	5.9
	北海道東北開発公庫	12,867,900	200,000	736,600	12,331,300	△ 536,600	△ 4.2	8.4	8.7
	中小企業金融公庫	19,050	0	4,380	14,670	△ 4,380	0.0	0.0	0.0
	商工中金	3,056,730	607,000	918,180	2,745,550	△ 311,180	△ 10.2	2.0	1.9
	その他	1,764,069	1,263,810	130,435	2,897,444	1,133,375	64.2	1.2	2.1
計	25,770,099	2,470,810	1,977,195	26,263,714	493,615	1.9	16.8	18.6	
市中金融機関等	長期信用銀行	33,888,447	1,223,000	10,666,884	24,444,563	△ 9,443,884	△ 27.9	22.1	17.3
	日本興業銀行	13,359,586	308,000	3,039,663	10,627,923	△ 2,731,663	△ 20.4	8.7	7.5
	日本長期信用銀行	11,936,777	915,000	3,108,803	9,742,974	△ 2,193,803	△ 18.4	7.8	6.9
	日本債券信用銀行	8,592,084	200,000	4,518,418	4,073,666	△ 4,518,418	△ 52.6	5.6	2.9
	都市銀行	33,559,952	7,458,700	7,364,024	33,654,628	94,676	0.3	21.9	23.8
	地方銀行	8,603,179	1,283,500	1,322,632	8,564,047	△ 39,132	△ 0.5	5.6	6.1
	信託銀行	6,040,108	2,038,000	1,421,109	6,512,999	472,891	7.8	3.9	4.6
	生命保険	8,254,632	2,511,000	3,132,110	7,633,522	△ 621,110	△ 7.5	5.4	4.1
	損害保険	5,475,180	1,140,000	760,880	5,854,300	379,120	6.9	3.6	4.1
	外国債	1,097,633	0	194,387	903,246	△ 194,387	△ 17.7	0.7	0.6
	造船所	1,967,788	517,833	503,357	1,982,264	14,476	0.7	1.3	1.4
	その他	28,602,637	364,866	3,765,613	25,201,890	△ 3,400,747	△ 11.9	18.7	17.9
	計	127,489,556	16,536,899	29,130,996	114,895,459	△ 12,594,097	△ 9.9	83.2	81.4
	合計	153,259,655	19,007,709	31,108,191	141,159,173	△ 12,100,482	△ 7.9	100.0	100.0
全体に占める割合(%)	23.4	31.9	19.2	25.5	—	—	—	—	

【表4】 その他（改装・買船等）融資

（単位：千円）

借入金 借入先	平成2年度末	平成3年度	平成3年度	平成3年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)		
	借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	伸び率(%)	2年度末	3年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	5,931,000	3,461,000	1,319,000	4,612,000	△ 1,319,000	△ 22.2	16.4	15.5
	北海道東北開発公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	121,416	0	33,072	88,344	△ 33,072	△ 27.2	0.3	0.3
	商工中金	3,661,600	200,000	800,300	3,061,300	△ 600,300	△ 16.4	10.1	10.3
	その他	91,344	90,000	17,246	164,098	△ 72,754	△ 79.6	0.3	0.6
計	9,683,944	290,000	2,136,546	7,837,398	△ 1,846,546	△ 19.1	26.8	26.3	
市中金融機関等	長期信用銀行	6,861,533	100,000	1,322,437	5,639,096	△ 1,222,437	△ 17.8	19.0	18.9
	日本興業銀行	1,014,622	100,000	393,954	701,468	△ 313,154	△ 30.9	2.8	2.4
	日本長期信用銀行	5,753,161	5,300,000	834,733	4,918,428	△ 834,733	△ 14.5	15.9	16.5
	日本債券信用銀行	93,750	420,000	93,750	420,000	△ 326,250	△ 348.0	0.3	1.4
	都市銀行	4,498,506	250,000	1,364,534	3,383,972	△ 1,114,534	△ 24.8	12.4	11.3
	地方銀行	2,917,377	300,000	393,637	2,823,740	△ 93,637	△ 3.2	8.1	9.5
	信託銀行	895,457	800,000	108,152	427,305	△ 468,152	△ 52.3	2.5	1.4
	生命保険	1,030,000	300,000	1,030,000	300,000	△ 730,000	△ 70.9	2.8	1.0
	損害保険	0	50,000	0	50,000	△ 50,000	△ 0.0	0.0	0.2
	外国債	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	造船所延	30,300	0	30,300	0	△ 30,300	△ 100.0	0.1	0.0
	その他	11,315,351	15,000	2,012,610	9,302,741	△ 2,012,610	△ 17.8	31.3	31.2
	計	26,488,224	700,000	5,201,370	21,986,854	△ 4,501,370	△ 17.0	73.2	73.7
合計	36,172,168	990,000	7,337,916	29,824,252	△ 6,347,916	△ 17.5	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	2.8	15.8	4.6	4.3	—	—	—	—	

## 「リバプールの敷き瓦」 と呼ばれた 船乗りの主食、ビスケット。

長期の保存に耐える船乗りの主食としてビスケットが登場したのは中世初期の頃といわれる。語源は、ラテン語のbis coctus（2回焼く）にあり、長持ちさせるために2度焼き上げてつくられたことに由来するが、保存性とおいしさの両立は難しかったようで、当時の英国の船員たちは、そのとてつもない堅さから「リバプールの敷き瓦」と呼んでいた。

しかし問題は、堅さだけではなかった。当時のビスケットも、現在と同様、片側の表面に小さな

穴がいくつも空いていたが、この穴にコクゾウムシが住みついてしまうのである。そこで、この穴の空いた方を下にして叩いて、コクゾウムシを外に追いだすのが、当時の新米船員たちの仕事の一つでもあった。

当時の船乗りの食事といえば、このビスケットと塩づけの豚肉くらい。食生活だけみても、まさに命がけの航海だったといえよう。

壊血病の原因となるビタミンC不足を解消するためにライムや塩づけ野菜を積み込むようになったのは、18世紀末、キャプテン・クックが活躍する時代に至ってからのことである。

## 「海難審判庁」は、 海の事故専門の裁判所。

多数の痛ましい犠牲者を出した海上自衛隊の潜水艦「なだしお」と民間の釣り船の衝突事故は、まだ記憶に新しいが、その原因究明の過程で、「海難審判」という一般の人には耳慣れない言葉が、しばしばマスコミに登場した。

陸上での交通事故なら、原因や責任の究明は裁判所で行われるが、海難の場合、海難審判法に基づく海難審判が、その原因究明の場となる。担当するのは運輸省管轄の海難審判庁。全国7カ所におかれた地方海難審判庁と、高等海難審判庁の二審制をとっている。

海難審判は、理事官（通常の裁判の検事に相当）の審判開始の申し立てによって開始され、受審人（海技従事者または水先人）または指定海難関係者（海技従事者または水先人以外の者で海難の原



因に関係あるもの)が審判の当事者(被告人に相当)となる。またその弁護を担当する海事補佐人(弁護士に相当)も選任される。

裁決は、審判長(裁判長に相当)によって言い渡され、原因が海技従者、水先人にある場合は、免許取消、業務停止、戒告等の懲戒、それ以外の者に対しては勧告が行われる。

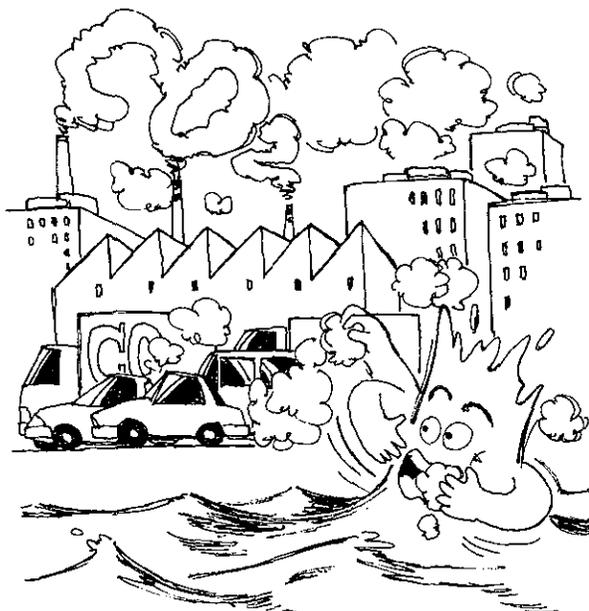
もし第一審の地方海難審判庁の裁決に不服があれば、高等海難審判庁に第二審の請求ができる。さらに不服がある場合は、東京高等裁判所へ提訴でき、高等裁判所の判決に対しては、最高裁判所への上告も可能だ。

ただし刑事責任の追及や損害賠償問題等は、通常の裁判で解決されるのが原則で、海難審判ではこうした問題には関与しない。しかし実際に裁判ないし示談に持ち込む場合、海技について専門的な知識を持つ海難審判庁の裁決内容が、重要な参考材料になることはいうまでもない。

## 二酸化炭素を吸収し 地球温暖化を防ぐ 海の大切な役割。

最近、世界的に注目を集めている二酸化炭素濃度増大による地球温暖化問題。石油をはじめとする化石燃料の大量消費や熱帯雨林の破壊が、その原因に挙げられているが、その一方で、二酸化炭素を吸収し、地球温暖化にブレーキの役割を果たす海の役割にも関心が集まっている。

そもそも地球ができて間もない時代の大気は、二酸化炭素を85%も含んでいた。その後、海ができて、プランクトンやサンゴなど炭酸ガスを吸収す



る生物が誕生し、さらに地上に植物が繁茂するようになって、大気中の二酸化炭素量は減少し、現在の大気が生まれた。

これらの中でも炭酸カルシウムの骨格をつくって成長するサンゴの二酸化炭素吸収力は高く、世界のサンゴ礁が固定している二酸化炭素の量は、大気中の量の2倍の約5兆7,000億トンにのぼる。

地球上の二酸化炭素の90%を固定している石灰岩にしても、その多くはサンゴなど海洋生物の死骸が堆積してできたものだ。さらに海中の植物性プランクトンも、二酸化炭素の吸収という点では大きな役割を果たしている。

こうして、海は、大気中の二酸化炭素量の約60倍の130兆トンもの二酸化炭素を吸収・固定化している。豊かな海の自然を大切に守り育てることは、地球環境を守る上でもきわめて重要なことなのである。

# 海運日誌 (10月)

- 1日 日韓海運当局間会議が9月30日、10月1日の両日、東京で開催された。同会議では日韓の定期旅客船航路問題、日本船社の日韓貨物航路への参入問題、両国の外航海運にかかわる貨物運送取扱事業の相互参入に関して意見交換を行った。この中で韓国側は、1995年には懸案のウェーバー制度が廃止されることとなる、との見通しを明らかにした。
- 7日 運輸省海上技術安全局は、平成4年度上半期(4～9月)の新造船建造許可実績を発表した。それによると、82隻、251万9,000%で、対前年同月比68.8%と低調だった。また、契約船価は4,213億円。
- 8日 米国議会で審議されていた新海運政策関連のマリタイム・リフォーム・アクト・オブ・1992、造船関連のギボンズ法案、同ブロー法案がいずれも審議未了で廃案となった。
- 14日 第5回日韓船主協会首脳会談が、13、14日の両日、韓国済州島で開催され、「アジア船主フォーラム」の発展等に向けて緊密な協調関係を維持して行くことを確認した。  
(P.25内外情報1参照)
- 15日 八大港の港湾管理者で構成する六大港湾協議会は、海運関係4団体(当協会、日本内航海運組合総連合会、全国内航タンカー海運組合、日本旅客船協会)で組織する八大港係留施設使用料協議会に対し、係留施設使用料を平成5年度から3年間の料金について32%の引き上げ改定を申し入れた。係留施設の建設改良工事費や維持管理費の増大が改定の理由。
- 16日 船員中央労働委員会は、船員法施行規則の一部改正について奥田運輸大臣に答申した。  
(P.30内外情報4参照)
- ◎ 海上安全船員教育審議会船舶職員部会は20条

問題小委員会を開催し、外航12隻、近海1隻の計13隻の新たなマルシップ混乗船について配乗基準の特例措置を承認した。これにより、同小委員会が承認した新たなマルシップ混乗船の合計は外航船82隻(配乗替に伴う許可返上3隻を含む)、近海船28隻となった。

(P.33内外情報5参照)

23日 運輸省は、テクノスーパーライナーを活用した輸送システムに関する調査を実施すると発表した。学識経験者、関係団体、および運輸省で構成する検討委員会を設置し、今年度は国内海上輸送分野、来年度に国際海上輸送分野を調査する。

29日 海上安全船員教育審議会は、船員制度近代化のP段階実験船の実用化について奥田運輸大臣に答申した。これを踏まえ、運輸省は、近代化船における最少定員11名の就労体制を法制化する。改正政省令は年内に公布、来年4月1日に施行する予定。

30日 アジア EDIFACT ボードが29、30日の両日、韓国ソウルで開かれ、席上、アジアの各国における UN/EDIFACT の進捗状況、9月に開催された UN/ECE WP.4、ジョイント・ラボーターズ・チームミーティングの様相について報告が行われた。また、運輸関係メッセージを検討する合同ワーキング・グループの設置提案が行われた。

## 10月の対米ドル円相場の推移

高 値	119.15円(5日)
安 値	123.20円(30日)
平均(月間)	121.04円

(注) 銀行間取り引きによる

## 陳情書・要望書等 (10月)

- 宛先 : 政府をはじめとする関係各方面
- 件名 : 1. 当面する海運対策について  
(本誌1992年10月号P.4 海運界の動き  
1 参照)
2. 平成5年度外航船舶の整備に関する要望  
(本誌1992年10月号P.13海運界の動き  
3 参照)
3. とん税・特別とん税の引き上げ反対要望 (P.4 海運界の動き参照)

## 海運関係の公布法令 (10月)

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令  
(政令第346号、平成4年10月28日公布、11月1日施行)
- ㊧ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置を定める政令  
(政令第347号、平成4年10月28日公布、11月1日施行、ただし第1条第2項規定は平成5年4月4日施行)
- ㊨ 運輸省組織令の一部を改正する政令  
(政令第348号、平成4年10月28日公布、平成5

年4月4日施行)

- ㊩ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則等の一部を改正する省令  
(運輸省令第30号、平成4年10月28日公布、平成5年4月4日施行)
- ㊪ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律の一部の施行に伴う経過措置を定める省令  
(運輸省令第31号、平成4年10月28日公布、平成4年11月1日施行)

## 国際会議の開催予定 (12月)

- IMO第61回海上安全委員会 (MSC)  
12月7日～11日 ロンドン
- CENSA理事会  
12月14日 ブリュッセル

## 会議日誌 (10月)

- 5日 工務研究会
- 6日 電波研究会  
機関管理研究会
- 7日 港湾幹事会
- 9日 労務幹事会  
啓水会
- 12日 船舶解撤問題共同検討委員会幹事会
- 13日 港湾協議会一般幹事会

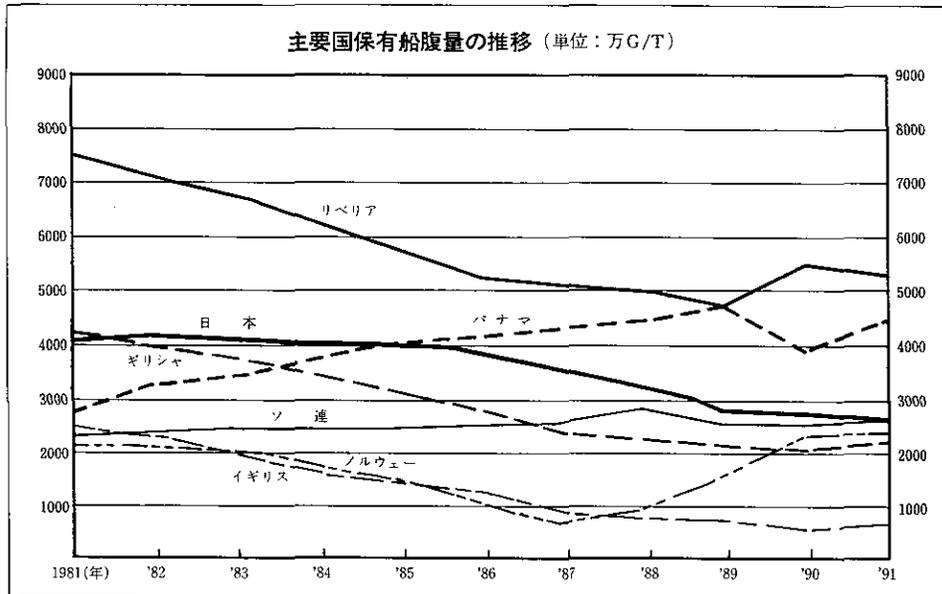
## 船協だより

---

- 14日 保船幹事会  
船員経理研究会
- 15日 総務幹事会  
情報システム専門委員会  
港湾協議会委員会
- 16日 新造船幹事会  
一土会
- 20日 海務幹事会
- 21日 海務委員会／同専門委員会合同会議
- 22日 水先問題検討委員会／水先業務専門委員会  
合同会議  
危険物小委員会  
京浜地区船主会
- 23日 業務委員会／法規専門委員会合同会議  
啓水会  
資材研究会
- 27日 労務委員会／同専門委員会合同会議  
八大港係留施設使用料協議会専門委員会  
船協月報編集会議
- 29日 工務専門委員会  
船員保険研究会
- 30日 啓水会

# 海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	46
	2・日本商船船腹量の推移……………	46
	3・わが国外航船腹量の推移……………	46
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	47
	5・わが国造船所の工事状況……………	47
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	48
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	48
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	48
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)……………	49
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	50
	11・石炭(ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧) ……	51
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	52
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	53
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	54
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	55
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……………	56
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	56
内航海運	18・内航船の船腹量……………	57
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	57
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	57



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

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

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

2・日本商船船腹量の推移

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

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

3・わが国外航船腹量の推移

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

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

＝ 造 船 ＝

4・世界造船状況（進水・建造中・未着工）

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

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

5・わが国造船所の工事状況

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

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

＝ 海上荷動き量 ＝

6・世界の主要品目別海上荷動き量

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

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

7・わが国の主要品目別海上荷動き量

年	1987年			1988年			1989年			1990年			
	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	100万 トン	対前年 伸び率	世界に 占める%	
石油	原油	160.5 ▲ 2.1	16.7	166.9	4.0	16.0	178.0	6.6	15.7	195.5	9.8	16.6	
	石油製品	41.8	28.2	13.4	45.8	9.6	14.1	49.2	7.2	14.7	47.5 ▲ 3.5	13.6	
	計	202.3	2.9	15.8	212.8	5.1	15.6	227.2	6.8	15.5	243.1	7.0	15.9
乾貨物	鉄鉱石	112.0 ▲ 2.8	36.2	123.4	10.2	35.5	127.6	3.4	35.7	124.8 ▲ 2.2	35.7		
	石炭	92.6	1.4	34.0	104.2	12.5	34.3	104.9	0.7	33.3	107.5 ▲ 2.5	32.1	
	穀物	32.6	2.2	17.9	32.7	0.3	16.7	31.7 ▲ 3.0	16.3	31.7	0.0	16.3	
	その他	235.7	4.8	17.0	258.3	9.6	17.7	262.4	1.6	17.0	262.4	0.0	16.7
	計	472.9	2.1	21.7	518.6	9.7	22.5	526.7	1.6	21.9	526.5 ▲ 0.0	21.5	
合計	675.1	2.3	19.5	731.4	8.3	19.9	753.8	3.1	19.5	769.5	2.1	19.4	

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

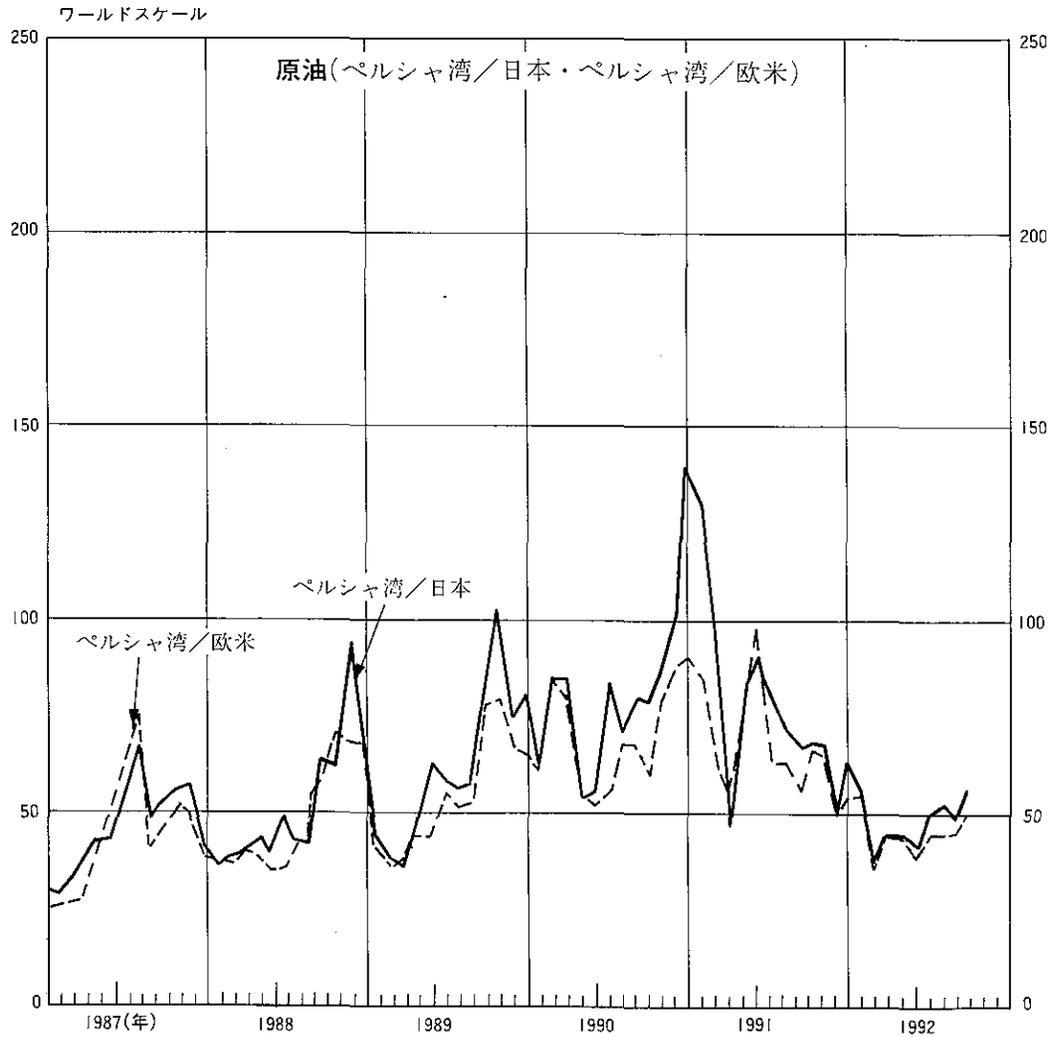
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	シングル 航 海	連続航海	合 計	品 目 別 内 訳							Trip	Period
				穀物	石炭	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 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
9	14,732	6,366	21,098	6,178	3,463	10,822	114	165	303	53	7,454	1,164

(注) ①マリタイム・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。

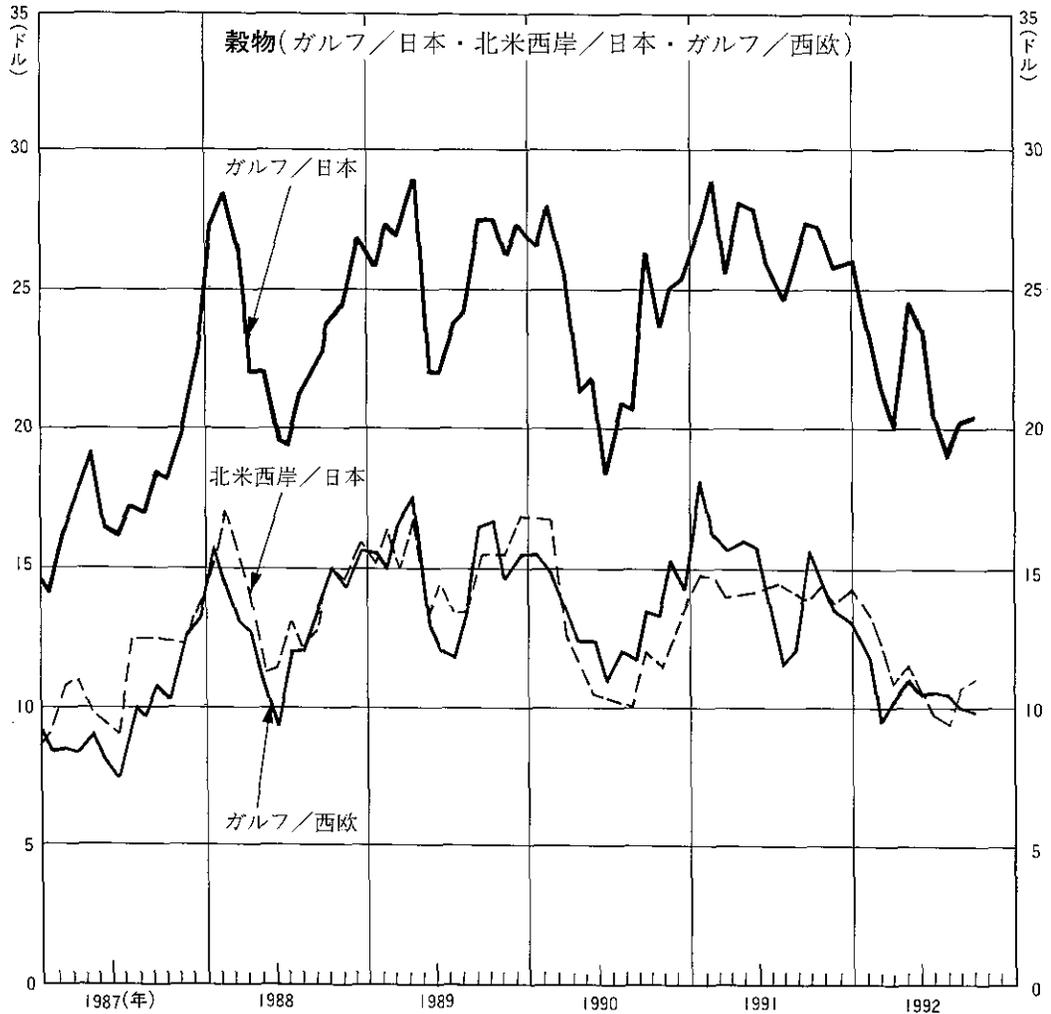
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	54.50	47.00	60.00	46.50	66.25	49.00	50.00	40.00
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。

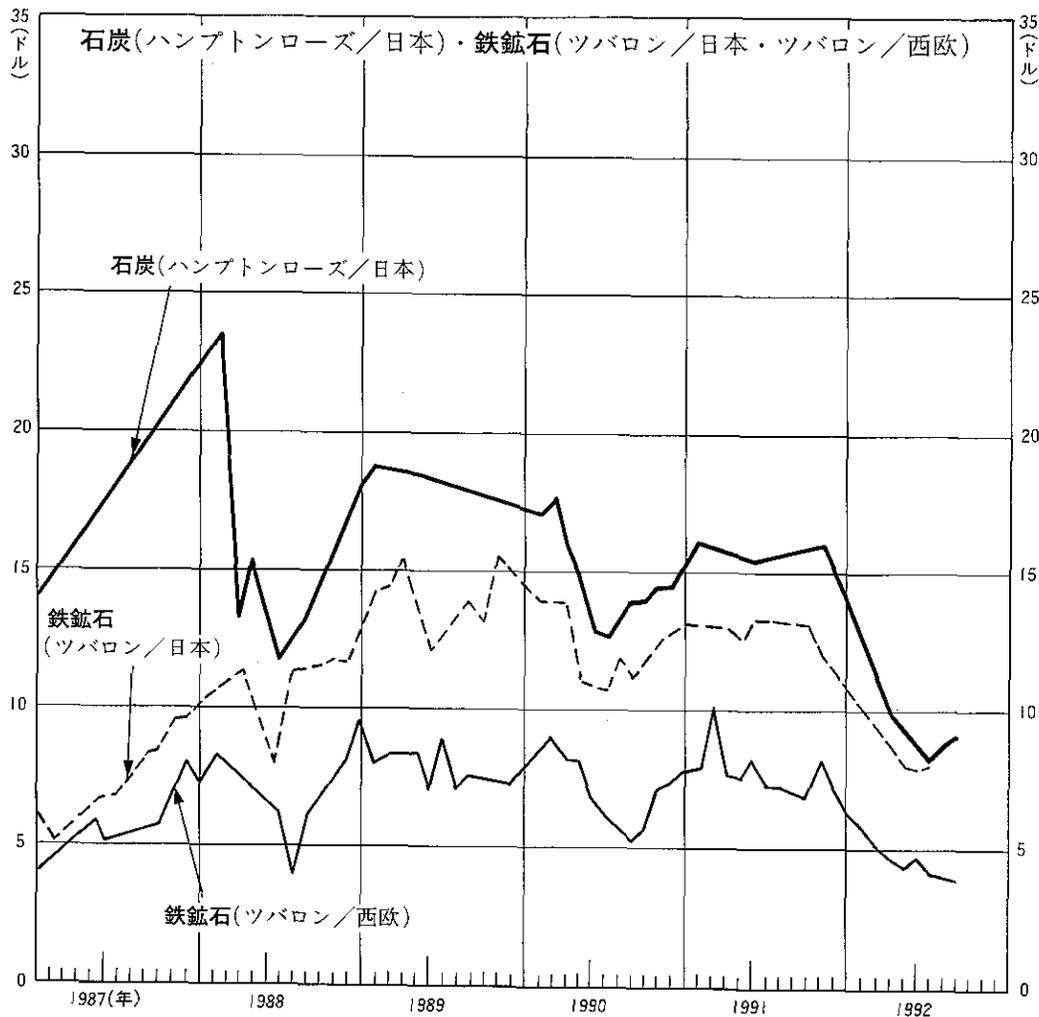


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	20.10	17.90		—	10.75	9.75	12.00	10.00	10.00	8.52
10	27.50	25.75	20.25	18.40		14.00	11.10	10.25	15.61	11.74	9.97	8.65
11	27.25	24.00			14.35	14.25			14.76	13.50		
12	25.75	24.25				13.75			13.50	11.34		

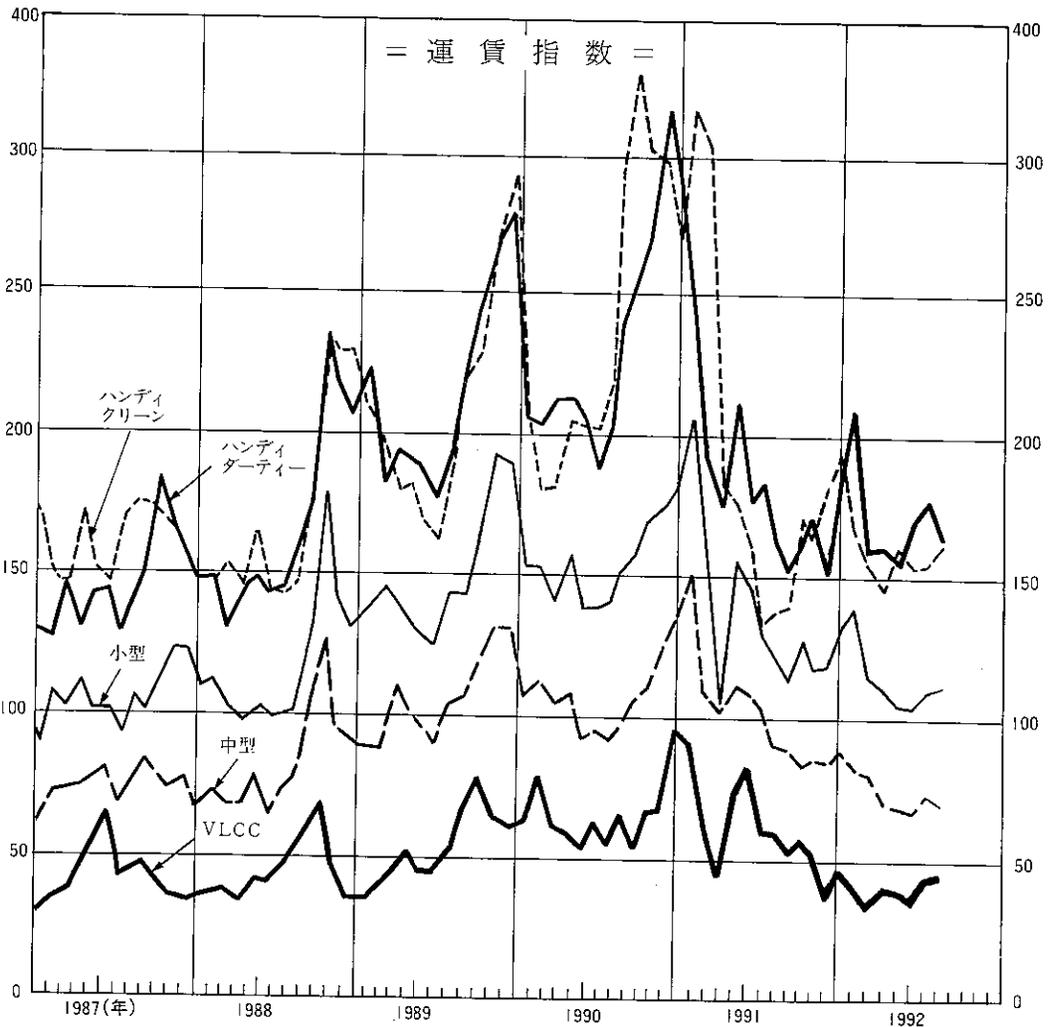
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。  
③グラフの値はいずれも最高値。



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	—	—	—	—	—
6	15.50	—	—	—	13.25	12.00	7.90	—	7.55	—	4.30	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	8.20	7.25	4.75	4.10
8	—	—	8.25	—	13.25	12.00	8.00	7.25	7.25	7.10	4.20	4.00
9	—	—	8.80	—	—	—	—	—	7.25	6.25	—	—
10	—	—	9.20	—	13.15	—	—	—	—	—	4.00	3.75
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。

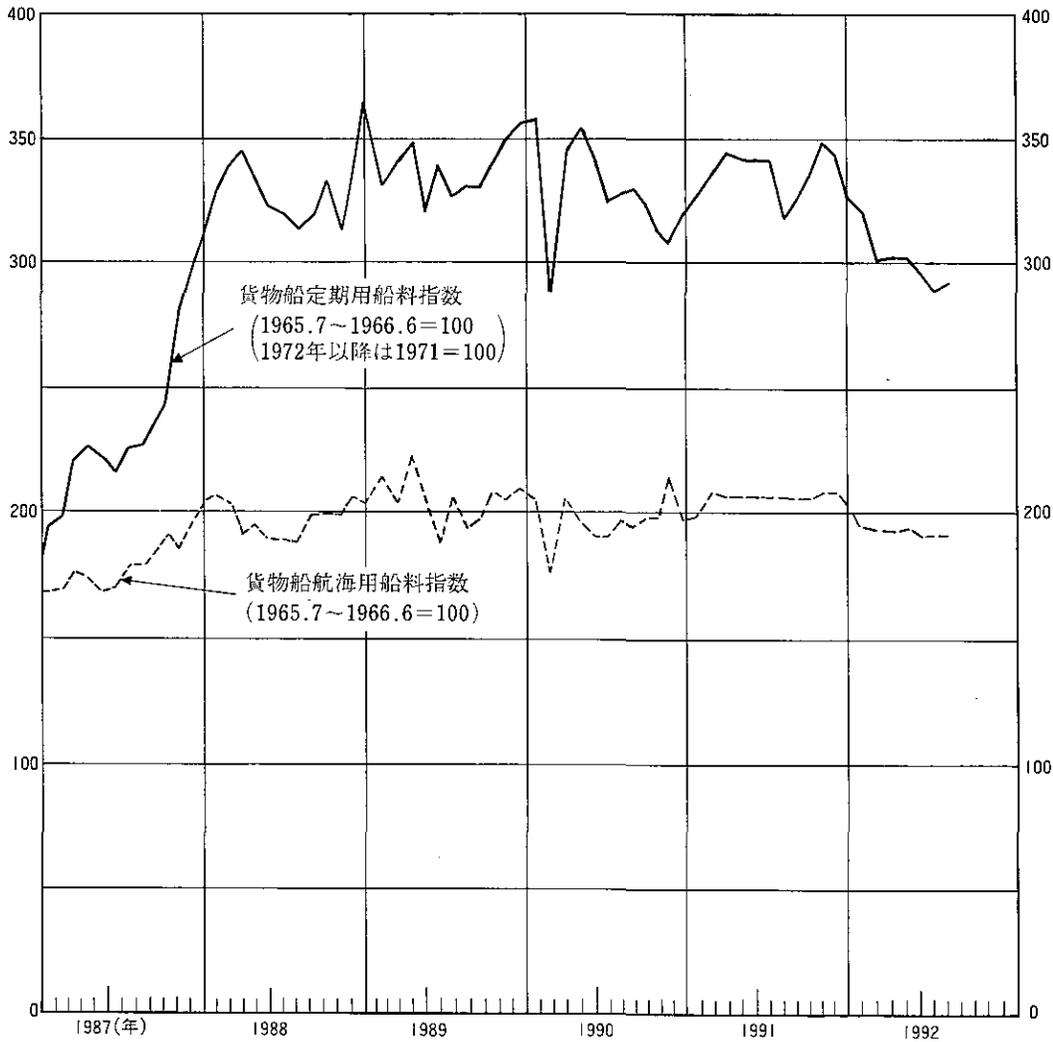


12・タンカー運賃指数

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	44.6	71.7	113.6	165.0	162.3
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 ＝

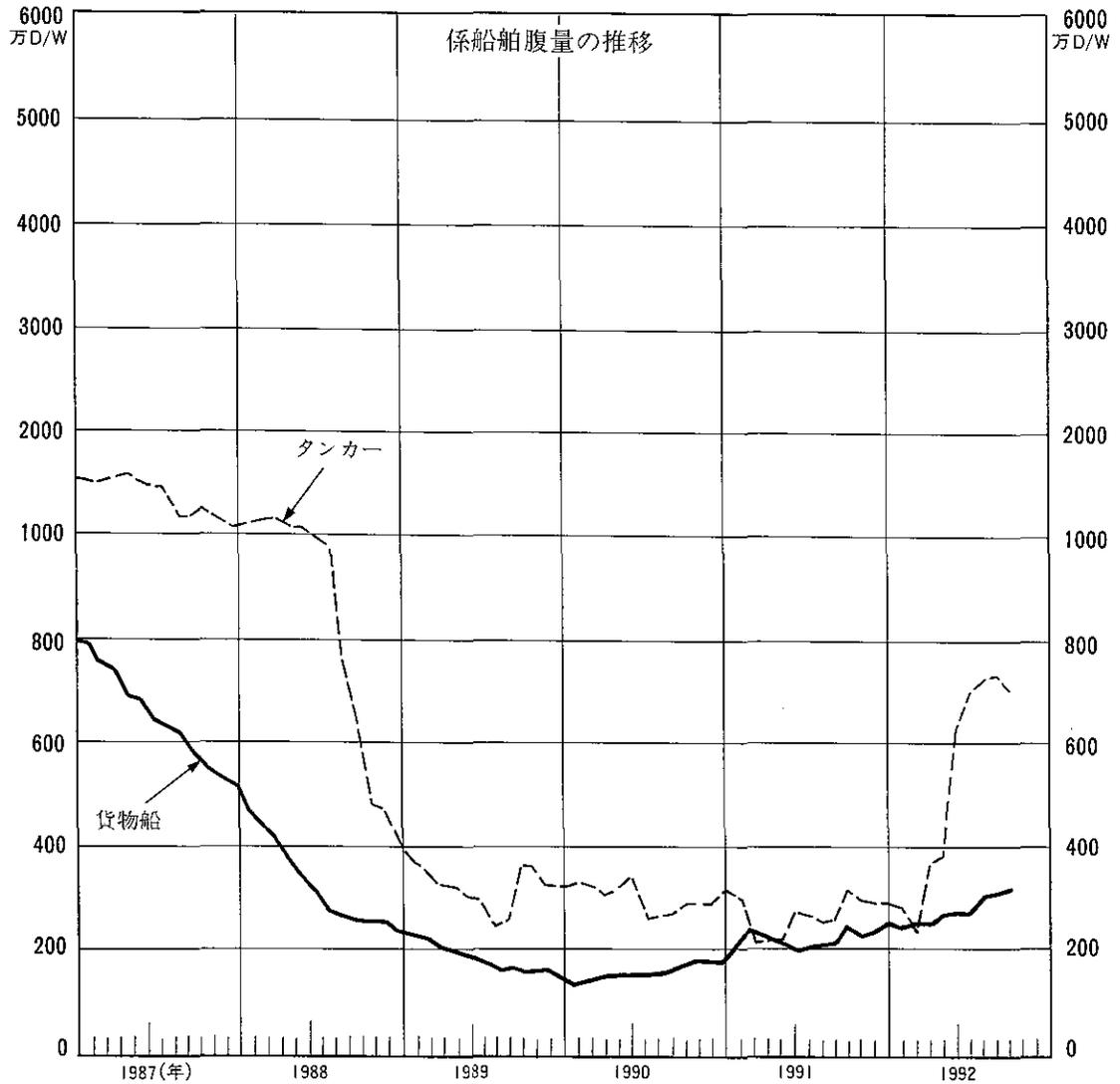


13・貨物船用船料指数

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	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	191.0	223.6	318.2	324.3	328.3	318.0	293.0
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・ニュース・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併)②航海用船料指数は1965.7～1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

＝ 係 船 船 腹 ＝

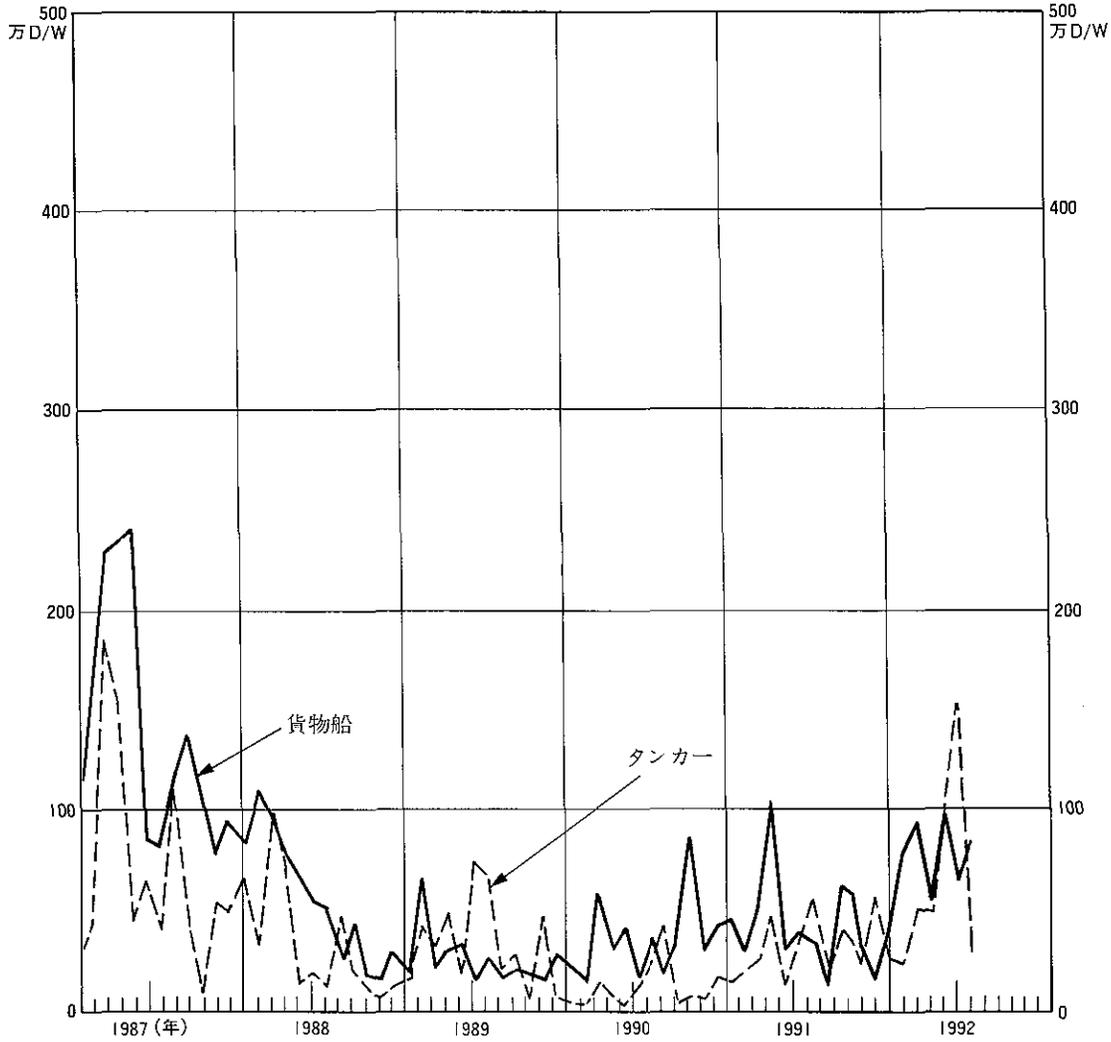


14・係船舶腹量の推移

月次	1990						1991						1992					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	238	1,093	1,453	57	1,798	3,127	250	1,291	1,708	50	1,654	3,078	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807
2	226	973	1,264	57	1,800	3,130	258	1,471	2,038	51	1,557	2,867	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729
3	225	1,023	1,325	55	1,768	3,058	288	1,705	2,290	50	1,178	2,110	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280
4	228	1,062	1,361	56	1,740	2,994	288	1,665	2,155	47	1,193	2,135	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538
5	212	994	1,368	56	1,776	3,072	283	1,603	2,041	46	1,191	2,130	292	1,868	2,569	57	1,981	3,763
6	224	1,014	1,335	60	1,896	3,263	264	1,485	1,946	47	1,445	2,685	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180
7	231	1,064	1,433	56	1,461	2,498	258	1,451	1,970	46	1,405	2,613	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	336	2,216	3,011	74	3,540	6,989
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	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			
うち鉄鉱石	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			
うち原油	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
	油送船計	6,848	4,002	3,374	2,599	2,520	2,433	606	564	586	678
輸 入	定期船	421,573	265,714	199,267	143,332	124,421	110,749	26,497	27,513	27,771	28,968
	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
三 国 間	定期船	235,966	201,577	177,088	171,758	164,807	162,382	46,459	36,930	38,234	40,758
	不定期船	669,603	518,794	447,331	420,748	414,760	392,879	106,238	96,168	95,205	95,268
	油送船計	46,683	43,601	61,480	53,139	49,008	49,830	11,798	13,044	12,761	12,227
合 計	定期船	74,441	53,040	43,982	31,879	29,304	23,801	5,198	7,782	5,717	5,105
	不定期船	37,482	29,842	19,413	13,035	8,747	8,504	1,837	2,425	2,104	2,139
	油送船計	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
	油送船計	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	船舶	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9	
				2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2	
				8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7	
1985	貨物	送計	船舶	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6	
				2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5	
				8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5	
1989	貨物	送計	船舶	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲ 12.3	7,067	2,526	0.6	97.7	
				2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7	
				8,250	3,610	0.1	1,218	60	▲ 13.0	9,468	3,670	▲ 0.2	98.4	
1990	貨物	送計	船舶	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0	
				2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7	
				8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲ 11.7	9,842	3,696	0.7	98.5	
1991	貨物	送計	船舶	4,515	1,554	▲ 38.0	1,060	45	▲ 10.0	5,575	1,599	▲ 37.5	97.2	
				2,308	1,146	1.0	31	2	▲ 33.3	2,339	1,148	0.9	99.8	
				6,823	2,700	▲ 25.9	1,091	47	▲ 11.3	7,914	2,747	▲ 25.7	98.3	

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

19・国内輸送機関別輸送状況

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

(注) 運輸省「運輸白書」による。

20・内航海運の主要品目別輸送実績

品 目 別	輸 送 量				輸 送 ト ン キ ロ			
	1989年度		1990年度		1989年度		1990年度	
	千 ト ン	構成比	千 ト ン	構成比	百万トン キ	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	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

米国のレーガン前大統領は、ごく簡潔な報告書を好むので有名な人だった。何でもひと目でわかるように、紙1枚にタイプし、4項目に分類して報告するよう部下のスタッフに指示していた。

レーガン式報告書の要点は、どんな問題でも次の4項目にまとめ、1項目についての記述は数行にとどめるという点にあった。

それは、まず①問題点、次に②事実関係、そして③分析、最後に④結論あるいは勧告。

簡単なように見えて、いざ実行

してみるとこれは実に難しいことだ。

大統領に提出する報告書は、通常複雑な案件や、前後の事情がこみいった事柄が多く、とかく長くなりがちであるが、それをタイプ用紙1枚にまとめることは、報告する者の問題を理解し、整理する能力が試されることになる。

短くまとめるためには、問題点を徹底的に調べ、考え抜いて、頭の中で大統領との想定問答をやっておかねばならない。その手順を踏まえた上で、相手に情報を与える順序、骨格を整えなければならぬ。

ある問題にふさわしい情報を相

手に伝えるためには、まずそのテーマに対して意識することからはじまる。しかし、急にその気になったところで、それは捕らえ難いものだろう。時には、はっとひらめくことがあっても、再構築する能力がなければ、それは思いつきだけに終わってしまう。

適切な報告書の作成能力や情報の価値の是非、その分析力などは、日常生活の中でそれをどう意識するかという習慣の中で培われるものであろう。

川崎汽船

情報開発部情報センター室長

川西 宏司

船協月報11月号 No. 388 (Vol. 33 No. 11)

発行：平成4年11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)