

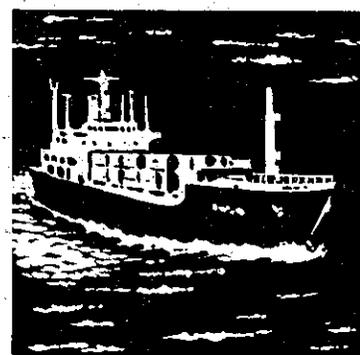
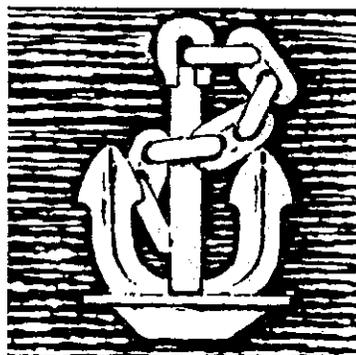
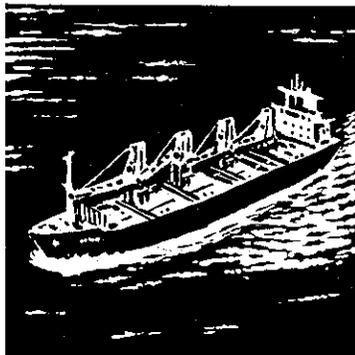
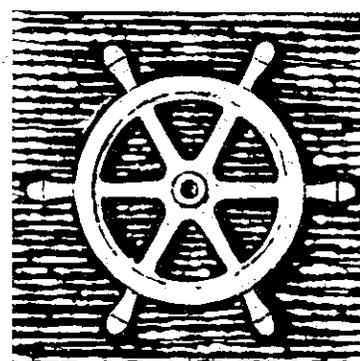
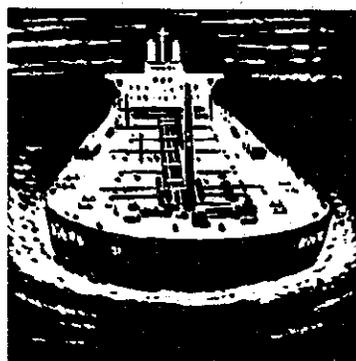
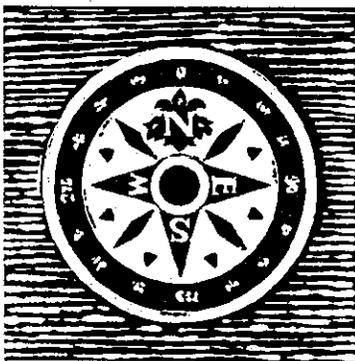
船協月報

12

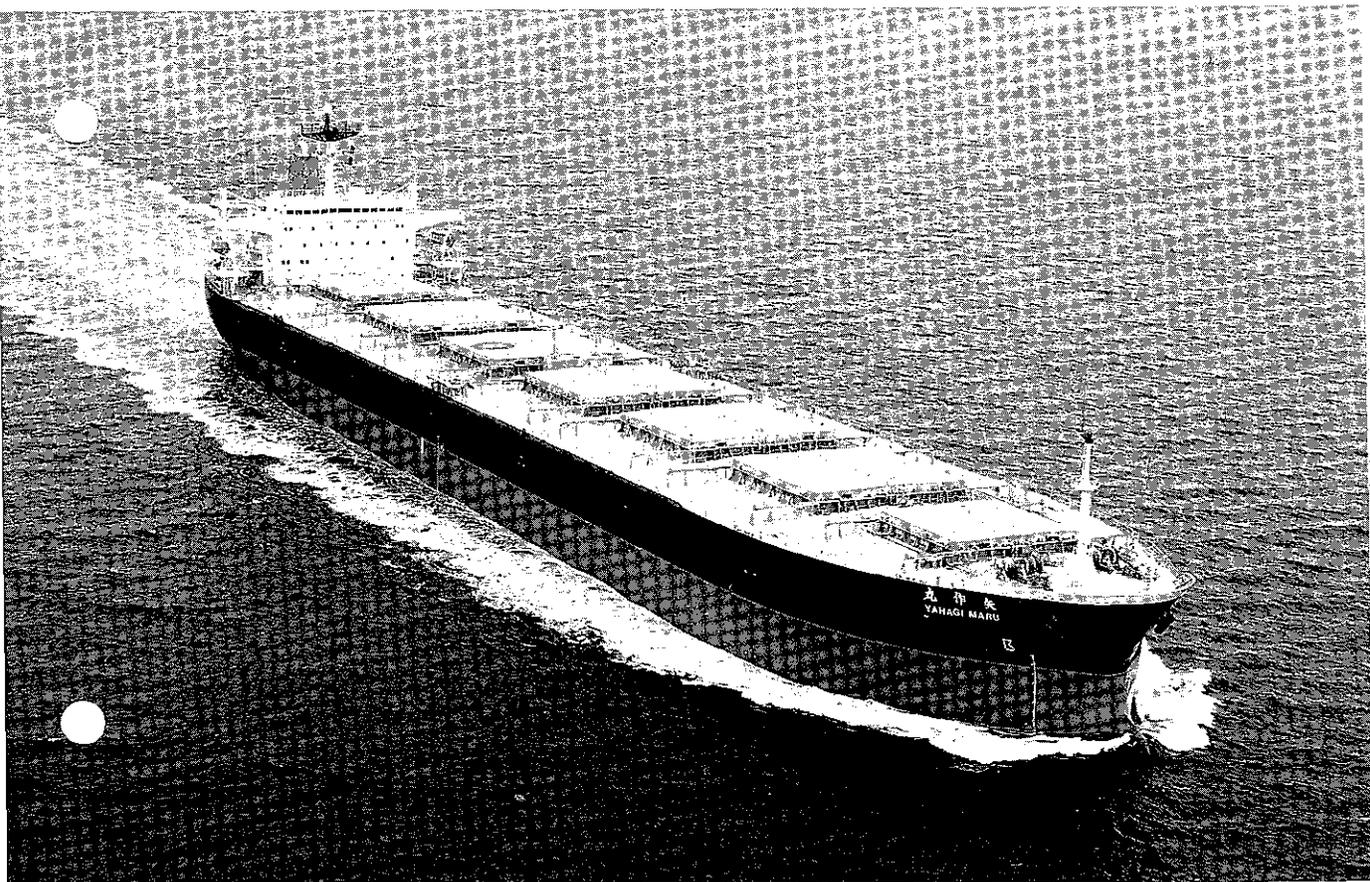
1992

平成4年12月20日発行 毎月1回20日発行 No.389 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^t、88,835^w

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。

船舶解撤対策の推進	日本船主協会副会長 国際エネルギー輸送取締役会長	松岡 通夫.....	3
巻頭言			
<hr/>			
1. 第1回 UNCTAD サービス委員会海運部会の模様			4
2. 船舶解撤問題共同検討委員会による			5
インド、パキスタンへの船舶解撤ミッション			
海運界の動き			
<hr/>			
海運各社の決算状況			7
特別欄			
<hr/>			
アメリカとヨーロッパ	日本倉庫協会理事長	加藤 書久.....	10
随 想			
<hr/>			
「海の日」祝日化運動の経過と署名運動			13
特別欄			
<hr/>			
1. 内航海運の平成4年度以降5年間の適正船腹量			17
2. 第5回アジア EDIFACT ボード会合の模様			19
3. 海上安全船員教育審議会および船員制度近代化委員会の審議模様			20
4. 外国における船舶所得に対する課税状況および配船実績			21
内外情報			
<hr/>			
海運雑学ゼミナール 第33回			28
<hr/>			
海運日誌 (11月)		船協だより(理事会の模様・会議日誌・その他).....	31
海運統計		編集後記	46

船舶解撤対策の推進

日本船主協会副会長
国際エネルギー輸送取締役会長

松岡通夫



本年の日本船主協会通常総会の決議に、近い将来大量の老朽船の発生が見込まれることから、船腹過剰を回避し、海洋環境の保全を図るため、世界的規模で船舶解撤問題に真剣に取り組んでいく必要があるとして、“船舶解撤促進のための環境整備の推進”という項目が取り上げられた。

1989年3月エクソン・バルディス号がアラスカ沖で大量の油流出事故を起こしたことが契機となり、国際海事機関（IMO）は油濁防止に関する行動を提示するよう要請され、本年3月に開催されたIMO・MEPCにおいてタンカー構造規制問題の決着がなされた。すなわち、新造船については1993年7月以降に契約されるもの、既存船については1995年7月以降船舶の検査を強化し船齢25年に達した時、それぞれ二重船殻が義務付けられた。

（一定の措置を講じた船は船齢30年）

海洋環境の保全はもとより、安全運航、事故防止は海運界に課された命題であり、経営の基本課題である。このためには、バルディス号の例を見るまでもなく事故の大半はヒューマンエラーが関与しているといわれており、まず優秀な船員の確保、育成に一層の努力を払い、混乗化の新しい状況に即した船員管理システムを構築し人為的ミスの根絶をめざしていかなければならないことはいうまでもない。

それと同時に船舶構造面よりの規制が世界的に合意決着をみた以上、この点より波及してくる問題点についての対策が必要となってくる。老齢既存タンカーにダブルハル規制が導入される時点では、その膨大な改造費用を勘案するとこれらの船は解撤に回さざるを得ないと思われる。とりわけ1975年前後に大量建造されたVLCCクラスの大型船（現有わが国VLCCの約35%を占める）の解撤需要が2000年前後に発生するものと考えられる。

一方、これに対する世界の解撤量は1985年の約2,600万総トンをピークに近年著しく減少しており、1990年では約330万総トンにとどまっている。これでは今後大量に発生すると予測される解撤需要に対し、あまりにも能力不足であり、早急にスクラップ促進体制の確立が望まれるところである。

解撤問題は、全世界の船舶がかかわってくること、開発途上国等での解撤ヤードの確保などグローバルな問題であるが、近い将来予測される大量の解撤需要を考えると、船腹過剰、老齢船の事故等不測の事態を避けるためにも、今から国際協調のもとに老朽船がスムーズに解撤に回せるような体制の確立をめざし、その対策に取り組んでいかなければならないのではなかろうか。

海運界の動き



▲航行中の石炭専用船

1. 第1回 UNCTAD サービス委員会海運部会の模様

題記会議が11月2日から6日まで、ジュネーブにて開催された。会議には45カ国（先進国18カ国、途上国22カ国、中国および旧社会主義国4カ国）・5国際機関・10民間団体（確認分）が出席した。わが国からは在ジュネーブ代表部藪中参事官、大沢・井手両一等書記官、外務省国連局経済課清水事務官が出席、また当協会から国際部油谷係長がCENSAオブザーバーとして参加した。

UNCTAD（国連貿易開発会議）は本年2月にコロンビアのカルタヘナで開催された第3回総会において、激動する世界情勢を背景に、南北問題を取り巻く環境の変化を考慮して、経済発展のための諸国間の新たな協調を謳った「カルタヘナコミットメント」を採択し、その中で事務局組織の大幅改編ならびに付託事項の見直しが決議された。その結果、UNCTADの中核をなす貿易開発理事会（TDB）に直属する従来の7委員会（含む海運）は、新たに「一次産品」「貧困撲滅」「開発途上国間経済協力」「サービス部門開発：開発途上国における競争力あるサービス部門の育成」の4委員会に再編成された。このうち「サービス部門開発」委員会は「サービス一般」「海運」「保険」の3部会で構成されることとなった。その海運部会の付託事項は、従前の海運委員会のそれを原則として引き継ぐ

ものの、カルタヘナコミットメントに従い「開発途上国のサービス部門への参加度を高めること」「開発途上国が漸進的自由化政策を進めるのを支援すること」を新たに盛り込んでいる。

以上の決定を受け、1996年に予定される次回第9回総会までの4年間にわたるUNCTADサービス委員会海運部会のwork programme（作業計画）を決定すべく、今回の第1回会議が招集された次第である。

会議では、UNCTADの南北問題解決を企図する開発途上国の意見開陳の場としての機能を残しながらも、世界の政治・経済・社会分野における昨今の自由化・民営化の潮流を強く意識して議論が行われた。

先進国側は、事務局原案が全般に不必要に幅を広げ過ぎていると指摘し、事務局の新たな仕事作りと見なされる事項の削除を求めた。一方、途上国側は世界海運がなお一部先進国に牛耳られていると指摘し、後発開発途上国への配慮と海事法制の新たな構築・技術協力・人材開発の重視を求めた。その結果、海事法制面では、現在UNCTADにて審議作成中の条約（共同海損、船舶先取特権・抵当権、傭船契約）を完成させることのみ決定された。最後に、「開発途上国における競争力ある海運サービスの育成」を一応の目標に掲げながら、海運、港湾、複合輸

1. 第1回 UNCTAD サービス委員会海運部会の模様
2. 船舶解撤問題共同検討委員会による
インド、パキスタンへの船舶解撤ミッション

送・技術開発・コンテナ化、海事法制、人材開発、技術協力の各分野について、作業計画を採択し終了した。なお、2年後の94年前半に、作業計画の中間報告・見直しのための第2回会議が開催される予定である。

以上のように、海運委員会は組織改編により

機構縮小を余儀なくされた感が否めないものの、特にアフリカグループを中心とする後発開発途上国がこの場を借りて自由海運を規制しようとする動きは、なお依然として注視する必要がある。

2. 船舶解撤問題共同検討委員会による インド、パキスタン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、幹事会を中心に検討を進め、本年6月より9月までに、台湾、韓国、中国に調査団を派遣し、現地関係者との意見交換、解撤ヤードの視察等を行ってきた(本誌1992年8月号および10月号参照)が、今般11月4日から14日までの日程で、インドおよびパキスタンにも佐藤同検討委員会幹事長を団長とする総勢4名で構成する調査団を派遣し、解撤業の現状等を調査した。

調査概要は以下のとおりである。

1. インド

インドは、1989年より徐々に自由化政策を始め、1991年から本格的に自由化政策を推進している。船舶の解撤は、現在最も活発に行っているグジャラード州においては、1979年ころより開始され、アラン地区は1983年より開始された。当初は小型船中心の解撤であったのが徐々に大

型船も手掛けるようになった。アラン地区の解撤場は、約4キロメートルの海岸で砂浜乗り揚げ方式により行われており、約80隻の解撤船が乗り揚げられていた。もともと中・小型船解撤をターゲットに開発されたため、1プロットの解撤場の広さは最大のもので幅80メートル、奥行き50メートルであり、大型船の解撤には手狭に見える。海岸は海底が平坦かつ岩盤よりなっており、干潮時には沖合1.5~2キロメートルまで陸地となり、干満差は4~6メートルである。解撤船は満潮時に全速で乗り揚げ、一度乗



り揚げると自動的に固定され、干潮時には船側までクレーンが移動できるので自然の地形を利用した解撤の適地といえる。

労働力は豊富で、インドの各地から集まってきており、クレーン、ウインチ、酸素ガスによる切断作業以外はほぼ人力に頼った方法により実施している。解撤スピードは、現状では小型船は4カ月、大型船は1年を要す。約50キロ離れたところにある都市パブナガールには伸鉄工場が多数あり、発生材の処理には問題ないものと思われる。また、国内需要も十分あるとのこと。現状でも隣接同士のプロットが協力すれば大型船も扱えるが、取りあえず今年度は120万LDT/年まではいけそうとのこと、さらに現存のヤードを2倍程度延長し、半年から1年以内に新ヤードを建設する計画もある。この場合、1プロット面積を大きくしVLCC等の大型船も解体可能とする予定。

解撤業の発展の障害となっているものに輸入税負担が重いこと、金利負担が大きいことが挙げられる。

今後の問題点（日本側から支援を得たい）は、解体船購入時の金利負担の軽減、道路の拡充・整備、ガスフリー施設の整備、酸素貯蔵タンクの設置、ジェティ、通船および労働者の宿泊設備等であるとのこと。

インドは、自由化政策の推進と相まって国内の鉄鋼需要の増加傾向、産業の育成の面から船舶解撤を重要な産業と認識し、中央政府、州政府を挙げて船舶解撤業の育成に努力しており、政府サイドの強い熱意と意気込みが感じられた。また、中国と異なり、政府による系統立てた施

策が効果的に行えることもインドの利点と思われる。

2. パキスタン

ミルワラブラザース（ガダニビーチで最初に解撤を手掛けたグループ）の案内で視察を行った。ガダニビーチは125のプロットで解撤でき、現在は10区画程度で実施している。海岸は約13キロメートルあり、そのうちの中央部の20～30区画でVLCCの解撤が可能である。

ガダニビーチがパキスタンで唯一の解撤場である。この理由は、大都市カラチに近いことであり、沿岸地域にはこのほかに大きな都市がないため、解撤が行えても発生材の需要がないので成り立たない。カラチには伸鉄工場が多数あり、発生材の需要には問題ない。

解撤船の購入および解撤実施にはLDT当たり100ドルの税金・手数料がかかる。また、解撤船を購入して海岸に乗り上げてから税関手続き等を行うが、これが完了するまでに15日から1カ月かかる。VLCCの解撤には約1年を要する。

沖合は200メートルで深くなっており、ともの部分は浮いているためアンカーで固定し、海岸にもチェーンで固定している。

解撤船の市場に出てくる予測が欲しいとのこと。

パキスタンでは政府との接触は行わず、現在、解撤船のプロカー業務を行っている企業からの情報を得るにとどまったため、政府の解撤業育成に対する考え方は聞くことができなかったが、潜在的解撤能力（特に大型船の解撤能力）は大きく、条件さえ整えば同国の鉄鋼需要の範囲で船舶の解撤も増大するものと思われる。

海 運 各 社 の 決 算 状 況

海運大手 8 社の92年 9 月中間決算は、世界的な景気低迷に伴う海運市況の悪化と、円高による収入の目減りが加わり、前年同期に比べ、増収増益を達成できたのは日本郵船の 1 社だけで、7 社が営業および経常段階で 2 ケタ台の大幅減益という厳しい決算を余儀なくされた。下期も景気回復が期待できないものとみられ、各社とも93年 3 月期（通期）の見通しを、今年 5 月に設定した期初予想より下方修正している。

中間決算では売上高（営業収益）は、日本郵

船、大阪商船三井船舶、飯野海運の 3 社が増収を確保したのに対し、他の 5 社が減収。8 社合計の売上高は 5 億円の減収と、辛うじて横ばいを維持した。

金融収支前の営業利益は、8 社合計で前年同期の348億円から228億円へと縮小し、34.5%の減益。増益の日本郵船を除き、5 社が40~50%台の、2 社が90%台の減益となった。経常損益の段階でも、金利の低下など営業外収支の改善があったものの、8 社合計で18.5%の減益とな

【1表】 1993年 3 月期の中間決算 海運大手 8 社業績比較

	営業収益		営業利益		経常利益		中間利益	
	金額	増減率	金額	増減率	金額	増減率	金額	増減率
日本郵船	2,991 (238)	(8.7%)	129 (29)	(28.9%)	71 (5)	(6.3%)	31 (Δ11)	(Δ26.3%)
大阪商船三井船舶	2,441 (57)	(2.4%)	43 (Δ 46)	(Δ48.3%)	36 (Δ 6)	(Δ15.7%)	20 (Δ 6)	(Δ23.0%)
川崎汽船	1,876 (Δ 33)	(Δ 1.7%)	20 (Δ 30)	(Δ59.2%)	6 (Δ 9)	(Δ63.9%)	1 (Δ33)	(Δ95.7%)
ナビックスライン	784 (Δ160)	(Δ17.0%)	1 (Δ 37)	(Δ98.2%)	12 (Δ 4)	(Δ24.4%)	1 (Δ 8)	(Δ90.9%)
昭和海運	385 (Δ 38)	(Δ 9.2%)	10 (Δ 8)	(Δ45.5%)	3 (Δ 5)	(Δ58.8%)	1 (Δ 9)	(Δ85.7%)
新和海運	329 (Δ 58)	(Δ15.0%)	11 (Δ 6)	(Δ35.9%)	2 (Δ 3)	(Δ62.0%)	2 (Δ 2)	(Δ147.2%)
第一中央汽船	309 (Δ 25)	(Δ 7.4%)	9 (Δ 9)	(Δ49.7%)	5 (Δ 4)	(Δ46.7%)	5 (3)	(106.6%)
飯野海運	232 (14)	(6.6%)	0 (Δ 13)	(Δ97.6%)	2 (Δ 5)	(Δ72.3%)	0 (Δ 3)	(Δ91.3%)
8 社合計	9,347 (Δ 5)	-	228 (Δ120)	(Δ34.5%)	137 (Δ31)	(Δ18.5%)	61 (Δ69)	(Δ53.1%)

（単位：億円、億円未満は四捨五入。カッコ内は前年同期比増減で、右欄が%、下段が億円。Δはマイナス）

【2表】 1993年3月期の中間決算 海運大手8社の部門別営業収益

	定期船	不定期専用船	油送船	その他	合計
日本郵船	1,452 (252)	1,217 (△34)	270 (17)	51 (4)	2,991 (238)
大阪商船三井船舶	1,265 (19)	838 (6)	296 (34)	43 (△2)	2,441 (57)
川崎汽船	962 (33)	710 (△54)	191 (△13)	13 (1)	1,876 (△33)
ナビックスライン	23 (△21)	491 (△98)	200 (△26)	70 (△15)	784 (△160)
昭和海運		315 (△35)	63 (2)	6 (△5)	385 (△39)
新和海運		293 (△63)	34 (6)	2 (△1)	329 (△58)
第一中央汽船			306 (△24)	3 (△1)	309 (△25)
飯野海運		69 (ー)	163 (14)	ー (ー)	232 (14)

(単位：億円、億円未満は四捨五入。カッコ内は前年同期比増減。△はマイナス)

った。

こうした減益の最大要因は、不定期船・タンカー市況の低迷と、大幅な円高にある。

不定期船市況はわが国鉄鋼業界の不振を反映し、大型バルカーを中心に低調のまま推移。タンカー市況は景気低迷の中、原油荷動きに顕著な伸びがなく、船腹過剰感からVLCC市況は極めて低調のまま推移。

為替レートは前年同期に比べ、月を追うごとに厳しくなる円高(上位5社の期中平均は1ドル=128.63円で、9.17円の円高)が響いた。ドル・コスト化が進んでいる日本郵船の場合でも円高の影響は経常損益ベースで1円につき半期7,500万円。約9円の円高のため計7億円のマイナスに振れた。

一方、定期船部門は北米定期航路が昨年来の新サービス体制のもとで船社間協調に基づく積み高増や運賃修復からおおむね堅調に推移。運輸省の集計によると、北米航路の赤字額は3社

合計で66億円と前年同期の99億円に比べ33億円縮小した。

売上高を営業部門別にみると、定期船部門は日本郵船、商船三井、川崎汽船とも増収で、特

【3表】 海運大手8社の運航船腹量

	隻数	1,000重量トン
日本郵船	365 (△24)	16,533 (△220)
大阪商船三井船舶	308 (△13)	15,164 (△1,061)
川崎汽船	219 (△6)	10,068 (△430)
ナビックスライン	169 (△6)	13,405 (△1,021)
昭和海運	97 (△2)	6,704 (△156)
新和海運	102 (1)	4,695 (90)
第一中央汽船	110 (△2)	4,054 (△346)
飯野海運	91 (△7)	3,781 (△158)

92年9月末現在。

カッコ内は前期(92年3月末)比増減。△はマイナス。

に日本ライナーシステムとの合併効果が加わった日本郵船は最大の伸びとなり、首位のシェアに返り咲いた。

不定期専用船（自動車船含む）部門は若干増収の商船三井、横ばいの飯野海運を除き、6社が減収。とりわけナビックスライン、新和海運の減収が目立った。

タンカー（LNG船含む）部門は日本郵船、商船三井の増収が突出し、商船三井はシェアで首位に立った。

景気の低迷は運航船腹量にも表れている。92年3月期末の時点で、日本郵船、商船三井の運航船腹量は過去最大を記録したが、9月末で両社を含む8社すべてが減少に転じた。

最後に通期（93年3月期）の業績予想をみると、営業損益の段階で増益を確保するのは上期と同様に日本郵船だけで、他の7社は減益を迫

られよう。海運界の業績回復は94年に持ち越されたことになる。

業績見通しの前提となる下期の為替レートは1ドル=120円（郵船、商船三井、川汽、ナビックス、昭和、飯野）から125円（新和、第一中央）で設定、またバンカー価格（内地C重油）はトン当たり100ドル（郵船）、110ドル（商船三井、昭和、第一中央）、115ドル（川汽、ナビックス）、125ドル（新和、飯野）と想定。

通期の業績見通しは、今年5月の予想に比べ、日本郵船は売上高10億円減、営業利益同一、経常利益10億円減。商船三井は売上高10億円減、営業利益70億円減、経常利益30億円減。川崎汽船は売上高23億円減、営業利益80億円減、経常利益25億円減。ナビックスは売上高25億円減、営業利益35億円減、経常利益15億円減。昭和海運は売上高70億円減、営業利益・経常利益同一となっている。

【4表】 1993年3月期 海運大手8社業績予想

	営業収益	営業利益	経常利益	当期利益	配当
日本郵船	5,800 (5,691)	220 (193)	140 (141)	60 (65)	4円
大阪商船三井船舶	4,900 (4,809)	100 (176)	70 (74)	40 (23)	4円
川崎汽船	3,770 (3,843)	80 (87)	25 (17)	10 (36)	—
ナビックスライン	1,600 (1,807)	5 (42)	5 (34)	0 (5)	—
昭和海運	780 (834)	20 (31)	10 (18)	10 (0)	—
新和海運	640 (751)	17 (32)	2 (7)	0 (9)	—
第一中央汽船	640 (645)	17 (30)	12 (20)	8 (5)	4円
飯野海運	450 (451)	— (19)	7 (14)	1 (7)	4円

（単位：億円、億円未満は四捨五入。カッコ内は前年実績）

アメリカとヨーロッパ

日本倉庫協会理事長 加藤書久

「天は高く、地は広く、人は明るく、物は豊か。外国で、住むなら、旅行なら、アメリカだ」(米国派)。「いや、歴史と文化の奥行きが違う。人にも、物にも味がある。外国で、住むなら、旅行なら、ヨーロッパだ」(欧州派)。

だいぶ前になるが、運輸省の航空局で国際関係の仕事をしていたころ、アメリカとヨーロッパと、どちらに行きたいか、ということで、時々、議論したことがある。

米国派がアメリカに在住した者に多く、欧州派がヨーロッパ在住経験者に多いのは、当然である。ただし、居住と旅行で区別する意見もあったし、欧米に在住経験のない人たちも、意見が分かれた。

当時の私は、3年間のニューヨーク勤務から帰国して間もなかったこともあり、居住や旅行に関しては、親米派であった。(仕事—航空交渉—が別であることは言うまでもない。日米航空交渉で燃えない者は、日本男児でない、と某先輩は常々、言っておられた。)

さて、この春、久しぶりにアメリカに行った。ロサンゼルスとサンフランシスコ約2週間の旅

行であった。

再訪したカリフォルニア大学(UCLA)の広大なキャンパスでは若くて大らかなアメリカを思い、ビバリーヒルズの緑したたる豪邸街に豊かなアメリカを見、ディズニーランドで360度の大スクリーンに次々と現われるグランド・キャニオンを始めとする米国の大自然と、America, the Beautifulの合唱に、アメリカの雄大きさに酔った若き日を思い出したのである。

私がアメリカに最初に行ったのは、今から約20年前、昭和45年(1970年)の夏であった。入国したのは、ハワイ州のホノルル。広い高速道路を並走するジープのアメリカ兵を見て、アメリカに来たんだなと実感した。

アメリカでは、その後3年間、ニューヨークに在住した。ニューヨーク州ニューヨーク市クイーンズ区、ケネディ国際空港とラ・ガーディア空港の間にある16階建てマンションの9階。

20年前のことだから、まず、物の豊富さに驚いた。スーパーに行けば、ステーキ用の肉や大柄な野菜、果物が山と積まれている(今の日本と同じ)。とにかく、物が豊富で、かつ安い。生



活が楽ということである。

住居にしても、天井が高くて、広い。冷暖房完備(暖房のない建物は、建築許可が下りない)だし、一言で言えば、快適な住居だ。

家族で旅行に出かける。原則として自動車である。1年目の夏は、ニューヨーク州を北上して、ナイアガラ経由、トロント、オタワ、モントリオール等のカナダまで約1週間の旅をした。

緑の公園の中を走るような高速道路が延々と続く。町を離れると交通量も急に減るので、家内にも安心して高速道路の運転練習をさせることができた。

通り雨も、日本では経験しない激しさだ。ドカッと降り出すと、ワイパーもきかず、前が見えなくなる。橋の下などで豪雨の通過を待つよりない。

やがて、モーテルに泊る。芝生の中に、簡素で、清潔で、快適な宿泊施設が建っている。特に、トイレがきれいだ。アメリカの住居は、快適で清潔。この一言につきると思う。

アメリカの観光になると、大自然だと思う。グランド・キャニオンやナイアガラ等の国立公

園はもちろんだが、道路沿いの山や砂漠や平原も、アメリカならではの大自然を思い知らせてくれる。

ただし、歴史的建造物などになると、残念ながら、ヨーロッパや日本にはかなわない。建国200年の国だから。それでも、スペイン植民地時代の遺物があったり(セント・オーガスチン他)、なかなか面白い、と思う。

来年(1993年)には、クリントン、ゴアのコンビの新政権が発足する。アメリカびいきとしては、新政権に、病めるアメリカ(犯罪等)、老いるアメリカ(国内、国際経済)等の最近の暗いイメージを払拭し、若々しいアメリカ、豊かなアメリカのイメージを再現してほしいと思う。もう一つ、昔と今の日本は違う(日本の経済的成長)。国防の問題はあるが、それを含めて、これからは真にイコール・パートナーとしての両国の関係を進めて行くべきと思うのである。

ところで、ヨーロッパへの初旅行は、今から約20年前、昭和48年(1973年)の春。ニューヨークから家族4人で、ローマとパリに行った。当時のパンナムの世界一周便で、「ローマの次は、テヘラン」とアナウンスされていたのを覚えている。そのパンナムも今はない。

ローマでは、明るい陽光とローマ帝国の遺跡が印象的。カタコンベでは、映画「クオ・ヴァディス」を思う。

パリでは、名所旧跡とナイトライフ。子供たちをベビーシッターに預けて、観光バスでのナイトクラブ巡りだったが、リドで舞台の上を馬

が走るショウにはびっくり。この秋にも、同じものをやっていたという。さすが、伝統の国(?)。

ローマもパリも、歴史的な名所旧跡、文化遺産、多彩な食生活、ナイトライフ等の素晴らしさがあるが、ホテル、トイレ等の快適さ、清潔、衛生という点では、アメリカが上というのが、率直な第一印象であった。

以後20年間、海運、航空、海上保安、物流等の関係で、ヨーロッパ各国へは、何度も旅行させていただいた。

舌足らずを承知で、私の印象を一言で言うならば、霧のロンドン、陽光のブライトン、華のパリ、田園の南仏、湖のジュネーブ、音楽の都ウィーン、白夜のヘルシンキ、ライン川のボン、大学町ハイデルベルグ、運河のアムステルダム、静かなハーグ、王宮のブリュッセル等々、いずれも歴史と風格のある、文化の香り高い、奥の深い、町々であり、国々である。観光には、何度も行きたい所である。わが国との経済的關係も強い大事な国々。では、永住するにはどうか。住めば都、きっとそれを望む方々もいるであろう。しかし、アメリカの、あの明るさ、豊かさに比べるとどうか。

やっぱり、私はまだ、あまり進歩していない

ようである。ご教導を賜らねばなるまい。

この夏、久しぶりに家内と外国へ行った(結婚25周年記念の小旅行)。といっても、お近くのシンガポール(人によっては、この辺りは、もはや外国旅行とは言わないとのことであるが)。

私には、約10年ぶりのシンガポールだったが、その活気には驚かされた。ビル、橋、港湾工事等、わが国の2、3年前、バブル最盛期を思わせる建設ラッシュである。人件費も高騰中で、工場も、お隣のインドネシア、マレーシアへ移りはじめたとのこと。

いずれにしても、アメリカ、ヨーロッパはもちろん、平成景気を謳歌していたわが国までも、経済不振のこの時代に、今成長しようとする国があることは、真に頼もしいことである。しかし、香港、中国、特にその東北地方の活気は、さらに激しいものがあるとのこと。その最近の息吹きに触れてみねば、と思う。

アメリカとヨーロッパは、私たちのある種のあこがれであり、関心の的であったし、これからもそうであるに違いない。しかし、身近なアジアも、より大事にしていかねばと、このごろ思う次第である。

「海の日」祝日化運動の経過と署名運動

1. 「海の日」（7月20日）制定の意義

わが国は四面を海に囲まれた海洋国家であり、古代より現在まで、物資の輸送、人々の交通、外国との文化の交流、食生活における海産物、海水浴や潮干狩り、マリッジャーなど生活の憩いの場として、広く海の恩恵を受けている。また、地球環境を守っていくためにも地球上の7割を占める海を大切にすることが必要である。

したがって、国民が海の恩恵に感謝し海を大切にすることを育むために、国民の祝日「海の日」を制定することはきわめて意義深いことである。

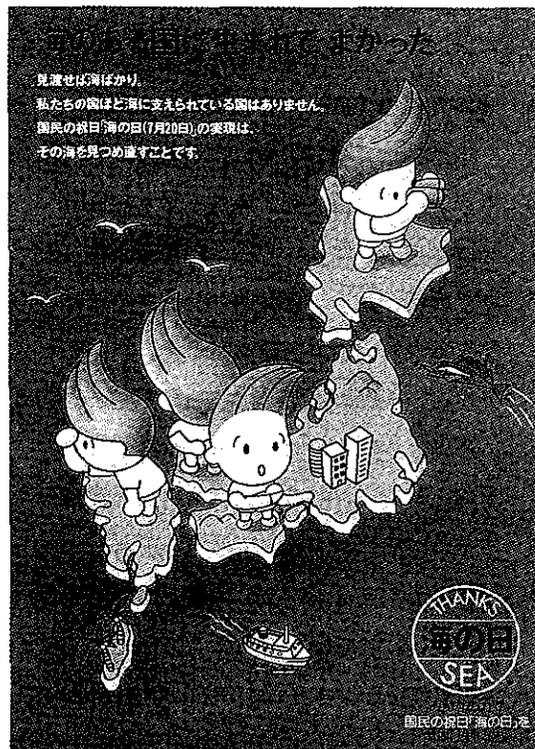
「海の日」としては、昭和16年に「海の記念日」として制定され、50数年にわたって官民こぞって慶祝してきた7月20日が、真夏の始まる時期でもあり、適当であると思われる。幸い6月、7月、8月の3カ月は国民の祝日がないので、その点からも適当といえる。

「国民の祝日に関する法律」は、第1条に「自由と平和を求めてやまない日本国民は、美しい風習を育てつつ、よりよき社会、より豊かな生活を築きあげるために、ここに国民こぞって祝い、感謝し、または記念

する日を定め、これを国民の祝日と名づける」と定義している。「海の日」は、真にこの定義にふさわしい日といえる。

2. 「海の日」祝日化運動の推進母体

7月20日の海の記念日を国民の祝日「海の日」として制定しようという運動は、昭和34年から41年までの間と昭和46年の過去



街頭署名用チラシ

2 回行われており、今回が3 度目になる。しかし、全国的組織の下で、地方自治体の意見書採択や署名運動を行うのは今回が初めてである。

この運動の推進母体である『国民の祝日「海の日」制定推進会議』（議長：日本海事広報協会 永井典彦会長）は、平成3 年11 月に海事7 団体が発起人団体になりスタートしたが、その後、海運・造船・港湾・港運・倉庫・水産・マリンスポーツなど広範な各種団体が参加し、1 年後の平成4 年11 月末には112 団体となった。

また、運動を全国的規模で展開するため北海道、東北、新潟、関東、東京、中部、近畿、神戸、中国、四国、九州、沖縄の12 カ所に地区推進会議を設けて活動している。（資料1 参照）

3. 地方自治体での意見書採択や署名運動

推進会議では、すでに宮沢総理大臣をはじめ、内閣官房長官、運輸、農水、文部、労働、自治、厚生各大臣、自民党三役、社会、公明、民社、社民連、共産各党党首や連合参議院代表に要望を行った。

現在、国民の祝日候補として要望がでていいるのは「海の日」を含め8 つあり（資料2 参照）、官房長官は国会での質問に対し、数多い候補の中から特定の日を選定して祝日にするのは困難で、世論全体の中で比較して、国民の意見の高まり、世論の動向を慎重に検討する必要があると答弁している。

このため推進会議では、全国的に世論を盛り上げるべく地区推進会議を設け、各地域の団体や企業に参加を呼びかけるとともに、地方自治体に「海の日」祝日化の意見書を採用してもらうよう働きかけている。平成4 年11 月末現在、236 の自治体が意見書を採用している。（資料3 参照）

また、1,000 万人の署名を目標に、推進会議傘下112 団体を通じてタテに、12 地区推進会議を通じてヨコに、両面から署名運動を行っており、平成5 年4 月からは一般の人々を対象に、街頭署名も行う計画である。

4. 政治家や文化人の支援

自民、社会、公明、民社各党の国会議員約230 名が超党派で構成する「海事振興連盟」（会長：原田憲氏）は、「海の日」祝日化の決議を行い、その実現を図るため推進委員会を設け、全国を8 ブロックに分けて担当者を決め、地方自治体での意見書採択を働きかけている。

船や海に深い関心を寄せる文化人の集まりである「海洋人の会」（代表世話人：柳原良平氏）でも、7 月20 日の海の記念日を国民の祝日「海の日」とすることを決議され、この運動を支援している。

5. 法律改正など今後の方針

推進会議では、当面、平成5 年7 月20 日の海の記念日を目標に、地方自治体における意見書の採択と署名運動を行い、その進捗具合をみて「国民の祝日に関する法律」

の改正を働きかける方針である。

で実現してこそ、国民の祝日にふさわしい

これまで、国民運動で国民の祝日が制定

といえる。

された例はないが、国民世論の盛り上がり

【資料1】 地区推進会議一覧表

平成4月11月10日

地区推進会議名	設立年月日	会員数	議長	事務局長	TEL FAX	住所
北海道地区推進会議	平成4年10月19日	70	川合 一成	戸塚 文彦	0134-22-2060 0134-22-2060	〒047 小樽市港町5-3 北海道運輸局内
東北地区推進会議	平成4年10月26日	—	加藤 清寿	今村 正雄	022-362-4524 022-362-4524	〒985 塩釜市港町2-13-24 沖宮ビル2F
新潟地区推進会議	平成4年10月13日	50	小林 力三	吉村 武郎	025-247-4799 025-244-9527	〒950 新潟市万代2-2-1 新潟運輸局内
関東地区推進会議	平成4年9月28日	—	笹川 陽平	佐野 正清	045-201-6575 045-201-6575	〒231 横浜市中区海岸通4-20 第2国際ビル4F
関東地区推進会議 (東京)	平成4年11月10日	—	中澤 徳一	桜井 千平	03-3472-8266 03-3458-9212	〒108 港区港南3-9-35 関東運輸局東京海運支局内
中部地区推進会議	平成4年10月5日	110	加藤 隆一	小島 脩一	052-652-4039 052-652-4039	〒455 名古屋市港区入船2-2-14 藤洋ビル3F
近畿地区推進会議	平成4年9月22日	129	宮崎 通	谷田 一成	06-573-6387 06-573-6387	〒552 大阪市港区海岸通1-5-25 商船港運ビル2F
神戸地区推進会議	平成4年9月7日	83	佐藤 國吉	楠田 義文	078-392-3248 078-392-3249	〒650 神戸市中央区海岸通8 神港ビル702号
中国地区推進会議	平成4年10月2日	117	仁田 一也	高田 博介	082-253-1987 082-253-1987	〒734 広島市南区宇品海岸1-12-28 瀬戸内海汽船別館2F
四国地区推進会議	平成4年8月7日	130	横田 昇	丸野 知之	0878-21-5408 0878-51-2006	〒760 高松市錦町1-1-2 開拓ビル3F
九州地区推進会議	平成4年10月7日	250	邑本 義一	仲島 貞徳	093-321-7021 093-332-7358	〒801 北九州市門司区本町1-5 PortMoji 壱番館6階
沖縄地区推進会議	平成4年10月7日	120	有村 喬	照屋 寛祐	098-863-4604 098-863-4604	〒900 那覇市泊3-1-8 沖縄海技専門学院内

【資料2】

祝日化の要望のあった日

- メーデー（5月1日）……野党共同提案で、
継続審議中
- 家庭の日（6月第1土曜日）
- 婦人の日（3月3日）
- 海の日（7月20日）
- 人類総ザングの日（反原爆の日）（8月6日、
9日）
- 健康ハートの日（8月10日）
- 平和の日（8月15日）
- 障害者の日（12月9日）

【資料3】 都道府県所在地および全国主要港湾関連
都市における意見書採択状況

平成4年11月末現在

	議会数 (港湾数)	意見書 採択議会数
都道府県	47	17
県庁所在都市	47	19
特定重要港湾関連都市	39(21)	20
重要港湾関連都市	143(112)	53
合計(1)	249(133)	92

* 県庁所在都市と各港湾関連都市は重複する場合があります。

その他の採択済み市町村合計(2)	144
意見書採択議会数	(1)+(2) 236

平成4年の海運界10大ニュース

(平成4年12月14日発表)

1. アジア船主フォーラムの開催

アジア7地域から32代表が参加、共通の課題として「4つのS」(トレード安定化・スクラップ・船員・航行安全)について討議を続けることとし、今後、毎年メンバー間持ち回り開催を決定(次回は韓国)。

また、従来どおり日韓(第5回)・日台(第2回)船主協会会談も実施され、アジア船主団体との関係がさらに強化された。

2. 海造審が26年ぶりに内航海運対策のあり方について答申

今後の内航海運対策の基本的認識を従前の過剰船腹、中小零細事業者対策から船員確保対策等新たな視点を加えた構造改善対策等の推進、今後の経済情勢に対応した安定輸送の確保およびトラックから海運へのモーダルシフトの社会的要請への対応など、の観点からの新たな内航海運対策へ重点を移行。船腹調整制度は維持するも運用面で弾力化へ。

3. 日本人船員確保育成推進活動の活発化

「推進会議」を中心に官公労使が連携し、外航船員の仕事と生活などを紹介するビデオ・パンフレットを制作し、中高生および船員教育機関学生への広報が展開された。また、「内航船員不足問題懇談会」の議論が進展するとともに、PR活動等が活発に実施された。

4. タンカーのダブルハル化に関する MARPOL 条約改正付属書の採択

国際海事機関(IMO)は、本年3月、海洋環境保護委員会において、1993年7月6日以降契約する新造タンカー(5,000%以上)に対し、二重船殻構造等を義務付ける改正規則を採択した。また、船舶からの大気汚染防止措置に関する審議も開始された。

5. 油濁2条約(69CLC/71FC)を改正する新議定書の採択

新議定書により、油濁に対する船主責任と荷主補償それぞれの限度額が引き上げられるとともに、一国当たりの年間荷主拠出金の合計に上

限を設ける「キャッピング制度」の導入が決定された。

6. ヘーグ・ウィスビールール批准に向けた国際海上物品運送法の一部改正

改正法は、運送人の責任限度額を引き上げるとともに、コンテナ1本を1パッケージとみなすことができるようにするなど、輸送のコンテナ化に対応した内容となり、欧州諸国と同様の法制度となった。

7. スクラップ促進に向け日本造船工業会と共同で活動開始

当協会および日本造船工業会は、船舶解撤問題共同委員会を設立し船舶解撤の重要性を内外の関係業界および関係官庁に訴えるとともに、船舶解撤促進の環境作りのための具体的検討を開始した。

その一環として、中国・インド・パキスタン等を訪問し、解撤能力見極めの実態調査を行った。

8. 小型内航船にも労働時間等の規定を適用する船員法の一部改正および甲板部定員6名の廃止

700%未満の内航船に適用される労働時間等を規定する省令(小労則)が廃止され、船員法に一本化されるとともに、乗組員の定員は船舶ごとに定められることとなった。

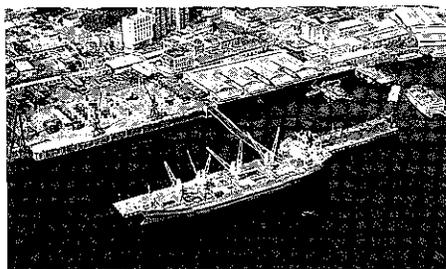
9. 船舶保険料、21年ぶりに値上げ

当協会と日本船舶保険連盟との間で行われた1992年度船舶保険料改定交渉では、近年の船舶保険成績の悪化により、全般的料率の引き上げなどにより総額で約8%の保険料引き上げが1971年以来21年ぶりに合意された。

10. 国民の祝日「海の日」制定のための1千万人目標の署名運動を開始

国民の祝日「海の日」制定推進会議(参加112団体)は、全国規模で国民世論の盛り上げを図るため全国に12の地区推進会議を設け、地方自治体での意見書採択の促進と1千万人を目標とする署名運動を開始した。

内外情報



▲ マナウス港に停泊中の貨物船

1. 内航海運の平成4年度以降5年間の適正船腹量
2. 第5回アジア EDIFACT ボード会合の様様
3. 海上安全船員教育審議会および船員制度近代化委員会の審議様様
4. 外国における船舶所得に対する課税状況および配船実績

1. 内航海運の平成4年度以降5年間の適正船腹量

海運造船合理化審議会（齋藤裕委員長）は、平成4年11月26日、内航部会（眞島健部会長）を開催し、運輸大臣より11月6日付（諮問第113号）で諮問のあった「内航海運業の用に供する船舶の平成4年度以降5年間の各年度の適正な船腹量」を審議した結果、同日付で資料1のとおり答申した。

本適正船腹量の設定は、運輸大臣が内航海運業の健全な発展を図る上での長期的指針とするため、内航海運業法第2条の2の規定に基づき実施されているものであり、内航海運業者に船舶建造の中長期的指針を与えるとともに、運輸大臣が船舶量の最高限度を設定するか否かを判断する基準となるものである。

また、適正船腹量は、主要内航輸送貨物の需給事業およびその他の経済事情を勘案し、海造審の意見を聞いた上で貨物船、セメント専用船、油送船等6船種ごとに設定、告示することとなっている。（資料2参照）

具体的には、日本内航海運組合総連合会が実施するスクラップアンドビルド事業の基礎資料となっている。

今回答申された4年度以降5年間の適正船腹量は景気後退のあおりを受け、前年度答申に比べ、自動車専用船を除くすべての船種で下方修正された。

4年度の適正船腹量は6船種合計で367万7,000%となっており、4年6月末日現在の現有船腹量384万6,000%に比して16万9,000%と、好調な国内景気を背景に船腹量が逼迫^{ひつぱく}していた昨年度と比べ、全体的に船舶量に過剰感が出てきたことを示す内容となっている。しかしながら油送船は適正船腹量が下方修正されながらも、依然として船腹の逼迫感が強く8年度までの5年間、船腹量は不足すると見込まれている。

【資料1】

内航海運業の用に供する船舶の適正な船腹量について

海運造船合理化審議会は、運輸大臣諮問第113号をもって本審議会に諮問された「内航海運業の用に供する船舶の平成4年度以降5年間の各年度の適正な船腹量」について、別表のとおり答申する。

【別表】 平成4年度～8年度内航適正船腹量

(単位：千%)

船種	現有船腹量 (4.6.30現在)	適正船腹量				
		4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
貨物船	1,651	1,564 (87)	1,581 (70)	1,594 (57)	1,607 (44)	1,620 (31)
自動車専用船	163	148 (15)	153 (10)	163 (0)	171 (△ 8)	181 (△18)
土・砂利・石材 専用船	429	356 (73)	366 (63)	376 (53)	376 (53)	376 (53)
油送船	894	898 (△ 4)	907 (△13)	898 (△ 4)	903 (△ 9)	914 (△20)
セメント専用船	426	427 (△ 1)	443 (△17)	462 (△36)	469 (△43)	476 (△50)
特殊タンク船	283	284 (△ 1)	287 (△ 4)	289 (△ 6)	292 (△ 9)	294 (△11)

(注)カッコ内は、4年6月30日現在の現有船腹量に対する過剰船腹量。

【資料2】 船種別輸送量の見通し

船種	品目	単位	実績					推計				
			62	63	元	2	3	4	5	6	7	8
貨物船	石炭	百万トン	12.0	12.0	11.6	11.2	9.9	9.7	9.7	9.7	9.7	9.7
	鉄鋼	百万トン	50.7	57.0	60.5	61.3	61.3	55.6	56.3	57.0	57.6	58.3
	石灰石	百万トン	46.8	50.9	53.1	56.0	59.3	55.4	56.0	56.6	57.3	57.9
	その他	百万トン	88.3	80.1	84.0	99.1	105.3	98.3	99.4	99.8	100.4	100.9
	小計	百万トン	197.8	200.0	209.2	227.6	235.8	219.0	221.4	223.1	225.0	226.8
自動車専用船	自動車	百万台	2.9	3.0	3.4	3.8	3.8	3.9	4.0	4.2	4.5	4.7
		百万トン	3.2	3.3	3.8	4.2	4.2	4.7	4.8	5.1	5.4	5.7
土・砂利・石材 専用船	土・砂利・石材	百万トン	142.6	149.3	158.1	166.4	142.2	126.7	130.3	133.9	133.9	133.9
油送船	黒油	百万キロ リットル	82.9	83.0	87.8	95.1	94.2	91.2	91.1	87.2	86.7	87.3
	白油	百万キロ リットル	92.3	95.5	96.0	102.7	104.5	106.5	108.1	109.6	110.9	112.5
	油脂	百万キロ リットル	1.1	1.2	1.1	1.1	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
	ケミカル	百万キロ リットル	16.2	17.1	17.7	18.4	18.0	17.8	18.3	18.8	19.2	19.7
	小計	百万キロ リットル	192.5	196.8	202.6	217.3	217.6	216.5	218.5	216.6	217.8	220.5
セメント専用船	セメント	百万トン	39.4	43.1	44.3	49.3	52.4	51.8	53.8	56.1	57.0	57.8
特殊タンク船	高圧ガス等	百万トン	26.0	26.0	27.9	28.4	28.2	27.6	27.8	28.1	28.3	28.6

2. 第5回アジア EDIFACT ボード会合の様相

国連欧州経済委員会(注1)では、EDI(注2)のための統一規則として、UN/EDIFACT(注3)の開発を行っている。(詳細は本誌1992年6月号P. 26参照)

(注1)UN/ECE : United Nations/Economic Commission for Europe

(注2)Electronic Data Interchange

(注3)United Nations/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport

こうしたUN/EDIFACT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)と呼ばれる専門家が西欧・東欧・汎米・豪州/NZ・アジアの5地域で各1名ずつ任命されており、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ボードが設置されている。

アジア地域では、当協会情報システム専門委員会委員でもある伊東健治氏(日本貿易関係手続簡易化協会理事)がラポーターに任命されており、アジアEDIFACTボード(ASEB)がその活動を支援している。

1992年10月29・30日、アジアEDIFACTボードの第5回会合がソウルで開催され、正式メンバーの日本、シンガポール、韓国、中国、マレーシア、インドの6カ国ならびに台湾、さらにオブザーバーとして香港、モンゴルが参加し、出席者総数は約60名であった。

わが国からは、当協会からの以下4名を含め11名

が参加した。

大阪商船三井船舶 情報システム室室長代理

岡本 秀徳

NYKシステム総研 主席研究員 細貝 丈明

川崎汽船 情報開発部情報推進室次長

鬼頭 吉雄

当協会 業務部業務第一課長 園田 裕一

会議では、役員の交代、規約の改正、新メンバー国(インド)の紹介などに続き、UN/EDIFACTに関する域内状況一般レポートや92年9月に開催されたJRTとECE/WP 4各会合の様相(詳細は本誌1992年11月号P. 34・36参照)などがラポーターから報告され、各国代表からは自国のUN/EDIFACT普及進捗状況が報告された。また、28日に開催された金融・技術評価・普及啓蒙の各WG議長からは、それぞれのWGの結果報告が行われた。

これに加え、わが国からアジア域内共通メッセージ開発のための運輸WGの設置提案を行い、基本的な支持を得た。これは、当協会/物流EDI研究会で進めてきたBAYPLAN(コンテナ船積み付けプラン)の国内共通メッセージが、93年春までには完成する見通しであることから、完成次第、同WGを通じてASEB各国の関係者(船社・ターミナルオペレーター等)に提示し、アジア共通メッセージとして開発していくことを目指すものである。本提案は、韓国・マレーシアがWG設置支持を即座に表明したほか、議長もすべてのメンバー国の参加を呼び掛けるなど、好意的に受け止められており、次回ボード会議(93年5月)の際に初回WGが開催される見込みである。

3. 海上安全船員教育審議会および船員制度近代化委員会の審議模様

海上安全船員教育審議会は、10月29日船舶職員部会を開催し、P段階近代化船の設備等および乗り組み基準の制定について運輸大臣へ答申した。(資料参照)

今回の答申は、第三次総合実験(P実験)の結果が良好であったことから、新たな基準を制定することの妥当性が確認されたため、本年6月船員制度近代化委員会よりその制度化について提言がなされたことを受けたものである。

これにより、平成5年4月上旬の施行を目的に船舶職員法施行令および同法施行規則の改正作業が進められ、現在運航されている第三種近代化船(C段階)より3人減の11名による就労体制が法制化されることとなった。

その概要は以下のとおりである。

1. 近代化船の基準

- ① 新たに、第四種近代化船の基準を設ける。
- ② 第四種近代化船は、第三種近代化船の基準に、「船橋ウイングにおける機関の遠隔操縦装置および操舵装置」を付加する。

2. 第四種近代化船の乗り組み基準

- ① 一等航海士および一等機関士について運航士化を図り、運航士(四号職務)および運航士(五号職務)とする。
- ② 第三種近代化船の乗り組み基準から運航士(三号職務)1名を減じる。

一方、上記審議会に先立ち、10月28日、第103回船員制度近代化委員会が開催され、第三次総合実験(P実験)の結果を受け、制度面の措置を中心に審議が行われた。

その概要は以下のとおりである。

1. 近代化船の設備等の基準および乗り組み基準について、上記答申のたたき台となる事務局案が提出され、これを承認した。
2. 船員制度近代化委員会第四次提言(今後の船員制度近代化のあり方)への対応として、海外貸し渡しを行った船舶で近代化船と同等の設備を有する船舶について、近代化船として認定できるよう、申請に係る手続きを定める事務局案が提出され、これを承認した。
3. 船員法の定員規定の改正に伴い、P実験に関して必要となる法令の整備については、法改正に伴う省令等の改正により対応する。船舶技士、乗り組み基準外運航士に係る要件については、法第117条の2の規定に基づく省令により規定する。これにより第四次提言にも対応することが可能となる旨事務局より報告された。
4. 第三次総合実験船によるGMDSSを取り入れた実験については、すでに4隻の実験実施方案が承認され実験が開始されているが、今回「ありげーたーりばてい」(大阪商船三井船舶)の実験実施方案が提出され、これを承認した。これにより、当初の予定どおり5隻による実験が行われることになった。

【資料】

諮問第31号「最近の船舶における技術の進歩等に対応した近代化船の乗組み基準等の改正について」(答申)

平成4年10月29日付け運技第204号をもって諮問のあった標記については、審議の結果、別紙のとおり結論を得たので答申する。

【別紙】

1 近代化船の基準

船舶職員法第2条第3項の船舶の設備その他の事項に関し運輸省令で定める基準に適合する船舶（第一種近代化船、第二種近代化船及び第三種近代化船）に、新たに第四種近代化船を加え四種類とし、第四種近代化船の基準を次の各号に掲げる基準とする。

- (1) 機関区域無人化船であること。
- (2) 第三種近代化船の設備に加え、船橋ウイングにおける機関の遠隔操縦装置及び操舵装置を有すること。
- (3) 遠洋区域を航行区域とする総トン数5,000トン以上、出力6,000キロワット以上の船舶であること。
- (4) 陸上支援体制が確保されていることについて、

運輸大臣の認定を受けたものであること。

2 近代化船の乗組み基準

- (1) 第四種近代化船の乗組み基準は、第三種近代化船における乗組み基準のうち一等航海士及び一等機関士を運航士（四号職務）及び運航士（五号職務）に、運航士（三号職務）2名を1名に代えたものとする。
- (2) 運航士（四号職務）については、これに代えて、一等航海士及び運航士（二号職務）を、運航士（五号職務）については、これに代えて、一等機関士及び運航士（一号職務）を、運航士（三号職務）については、これに代えて、運航士（一号職務）及び運航士（二号職務）をそれぞれ乗り組ませることができるとする。

4. 外国における船舶所得に対する課税状況および配船実績

当協会では、毎年、会員会社の外国における船舶所得に対する課税状況および各国への配船実績について調査を行い、外国税に関する諸問題の参考資料に供しているが、1991年度分についても、1992年10月現在の会員会社164社を対象に調査し、回答のあった該当会社（納税会社27社、配船会社47社）につい

て集計を行った（資料1・2参照）。

本資料は、租税条約等の早期締結を図り、国際運輸業所得に対する二重課税を回避するための一助とすべく、大蔵省主税局国際租税課、国税庁長官官房国際業務室、ならびに運輸省海上交通局外航課等に参考資料として提出することとしている。

【資料1】 外国における船舶所得に対する課税状況一覧表（1991年度納付実績）

（単位：千円）

	国名	課税対象貨運	納税額			追徴税額	還付金額	納税額順位	Income Tax等 対運賃比(%)	納税額合計 対運賃比	納税社数
			Income Tax等	その他の税	合計						
ア	北朝鮮	450,684	13,357		13,357			19	2.96	2.96	3
	台湾	3,737,654	117,294		117,294			6	3.13	3.13	5
	香港	10,000	165		165			29	1.65	1.65	1
ジ	フィリピン	11,062,306	165,973	Privilege Tax等 224,728	390,701	117		2	1.50	3.53	14
	タイ	2,016,026	302,796	Business Tax等 2,899	305,695	5,891		3	1.50	1.51	16
	マレーシア	2,809,559	67,600	Development Tax等 5,966	73,566	2,924		8	2.40	2.62	10
ア	バングラデシュ	1,064,689	85,175		85,175			7	8.00	8.00	3
	ミャンマー	23,305	408		408			25	1.75	1.75	1
	パキスタン	1,928,603	154,288		154,288			4	8.00	8.00	4
	インド	29,891,888	718,482		718,482	42,213	25,874	1	2.40	2.40	13
	スリランカ	1,107,948	16,646	Surcharge 4	16,650			18	1.50	1.50	3
	ベトナム	1,415,423	38,895		38,895	1,796		13	2.74	2.74	9
中 近 東	サウジアラビア	536,727	58,778		58,778	1,406		10	10.95	10.95	4
	イエメン	9,760	292		292			27	3.00	3.00	1
	トルコ	970,939	68,059		68,059			9	7.00	7.00	2
	イラン					2,572		32			1
オ セ ア シ ア	パプアニューギニア	2,230,807	51,854		51,854			11	2.32	2.32	11
	ソロモン諸島	40,003	900		900			24	2.24	2.24	1
中 南	グアテマラ	629,248	32,091		32,091			15	5.10	5.10	3
	ホンジュラス	453	17		17			31	3.75	3.75	1
	ニカラグア	157,155	5,916	Sur Tax 433	6,349			20	3.76	4.04	3
	パナマ	1,493,728	35,886		35,886	110		14	2.40	2.40	3
	ベネズエラ	1,005,666	43,688		43,688			12	4.34	4.34	4
	コロンビア	309,116	6,225		6,225			21	2.00	2.00	3
	エクアドル	484,963	3,492		3,492			23	0.72	0.75	3
米	チリ	514,224	25,710		25,710			16	5.00	5.00	2
	コスタリカ	2,655	344		344			26	12.95	12.95	2
	パラグアイ	3,949	118		118			30	2.99	2.99	1
ア フ リ カ	ケニア	167,014	5,845		5,845			22	3.50	3.50	2
	タンザニア	634,517	22,101		22,101	583		17	3.48	3.48	1
	アルジェリア	1,798	179		179			28	9.95	9.95	1
	ナイジェリア	7,131,945	142,638		142,638			5	2.00	2.00	1
	合計	71,842,752	2,185,212		234,030	2,419,242	57,612	25,874	3.90	3.98	

(注) 本表は、日本船主協会会員会社からの調査回答のうち、納税実績のあった27社の集計である。

第44回海運野球大会(東西対抗)の開催

当協会では、会員相互の親睦をはかることを目的として、昭和26年以来毎年、京浜・阪神両地区における海運野球大会優勝チームによる東西対抗野球大会を挙行している。

本年は11月21日、兵庫県の明石第一球場において京浜地区代表の日産専用船チームと阪神地区代表の田淵海運チームとの間で第44回海運野球大会決勝戦が行われた。

前日の雨で開催が危ぶまれたが、何とか雨も止み、宇佐見当協会阪神地区事務局長の始球式により日産専用船の先攻で試合が開始された。

試合は初回から日産専用船が4安打と盗塁で2点を先取するや、その裏、田淵海運は2安打と敵失で4点を返し、その後も緊迫したシーソーゲームが続いたが、8回田淵海運太田選手の逆転2塁打で2点をあげて試合を決定した。

日産専用船チームは12安打と田淵海運の7安打を倍する打棒を振るったが、田淵海

運の積極的な走塁とエラーにより失点を重ねたことが惜しまれる。

この結果、9対8をもって田淵海運の優勝が決定、同チームは初めて本大会10連破の偉業を達成するところとなった。

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	計
日産専用船	2	0	1	0	2	0	3	0	0	8
田淵海運	4	0	0	0	0	3	0	2	×	9



「キャプテン」と「マスター」
——船長を意味する二つの言葉。

「船長」を意味する英語というと、一般の人は、まず「キャプテン」をあげるだろう。ところが、海運の世界では、同じ意味の言葉として「マスター」があり、積み荷関係の書類などには、こちらがよく登場する。

このキャプテンとマスター、現在は、まったく同義に扱われているが、中世から近世にかけては、

使い方に区別があった。

キャプテンのもともとの意味は「軍団長」といったもので、主に軍船または軍に徴用された商船の船長を意味し、一方のマスターは、商船の船長で、多くの場合、その船の持ち分の一部を保有し、自ら船員を指揮して海上貿易に携わるものを言ったようだ。

同じように航海士を指す言葉として「オフィサー」のほかに「メイト」がある。メイトとは master's mate の略で、いわば船長の女房役といったところ。現在でも、一等航海士が発行する積み荷の受領書のことを「メイト・レシート」と呼ぶように、こちらも海運界では、よく使われている言葉だ。

国際物流の信頼性を支える
検数員の鋭い眼差し。

貨物船によって運ばれる大量の輸出入貨物。その貨物の受け渡しにともなって、数量、品名、荷印、損害度合いなどを点検し、受け渡しの確認を行い、その証明書を発行する仕事が検数業務だ。

検数業務は、港湾運送事業法に基づく行為で、運輸大臣の認可を受けた公益法人である検数業者が行う。正確さと、公平さを期するために、船社側（シップ・サイド）と荷主側（ドック・サイド）それぞれの委託を受けた検数人の手で二重にチェックされ、最終的に双方の結果をつき合わせ、問題がなければ受け渡し手続きが行われる仕組みだ。

現場で実際の検数業務を行う人（検数員）は、チェッカーまたはタリーマンと呼ばれる。荷役の



進行中は各ハッチに立って、素早く個数を数え、貨物に損傷があればその状態を記録し、船倉内の積み込まれた位置も記載する。これらを記録した書類がタリーシートだ。

総責任者であるチーフ・チェッカーは、このタリーシートに基づき、本船のどこに何が何個積載され、重量は何トン、積み地、揚げ地はどこということが一目でわかるストウェージ・プラン（積み付け図）をはじめ、様々な船積み書類を作成する。

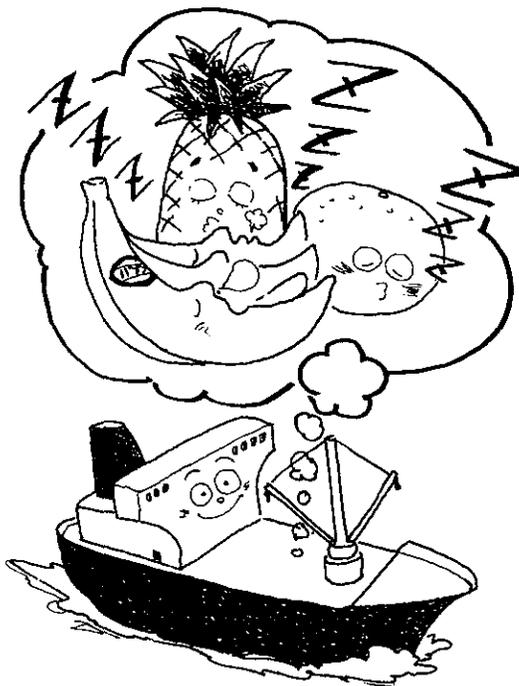
本船の出港は、通常荷役終了後30分～1時間。この短時間の間に、貨物受け渡しに必要なすべての書類の作成を行うという、極めて高度な事務処理能力が要求される仕事だ。

第三者機関による二重チェックという方式は、日本独自のもの。国際物流の最前線で、日々行き交う膨大な量の貨物の一つ一つを確実にチェックする経験豊かな検数員たちの鋭い眼差しは、日本海運による輸送の信頼性を支えるうえで、極めて重要な役割を果たしている。

果物を冬眠させて運ぶ、 冷蔵運搬船のハイテク生鮮輸送。

果物や野菜類、魚介類、牛肉、豚肉などの食肉……。私たち日本人は、こうした数多くの生鮮食品を海外に依存している。これらの輸入生鮮食品を、それぞれ最適な温度で保冷しながら運び、日本の豊かな食生活を支えている船が冷蔵運搬船だ。

近年は、この冷蔵運搬船による輸送にも次々に



最新の技術が取り入れられているが、とくに最近重要度が高まっているのが、CA（コントロールド・アトモスフィア／調整大気）という技術。酸素を窒素など他のガスに置き換え、大気中の10分の1程度の酸素濃度で果物や野菜を冬眠状態にし、成熟を遅らせて運ぶもので、この状態だとリンゴなどは半年以上も長持ちする。

またコールドトリートメントも、最近注目を集めている技術の一つだ。地中海ミバエなど果物の中に潜んでいる害虫を、輸送中の温度の微妙なコントロールによって殺すもので、これには非常に厳密な温度管理が要求される。

強力な冷凍装置や空調装置で、船倉内の温度やガス状態を自在にコントロールしながら、鮮度を損なわずに運ぶそのユニークな機能は、いわば海を走るハイテク冷蔵倉庫。日本の豊かな食生活を支え、冷蔵運搬船は今日も世界の海で活躍している。

海運日誌 (11月)

- 1日 ハンブルグルール(1978年国連海上物品運送条約)が発効した。エジプト等アフリカ諸国やハンガリー等が主な締約国
- 4日 米大統領選で民主党のビル・クリントン氏が勝利を収めた。クリントン氏は来年1月20日、第42代大統領に正式就任する。
- 6日 外航海運各社は1992年9月期中間決算を発表した。それによると景気低迷にともなう荷動きの減少や円高の影響を受け、大手5社のうち増収増益を確保したのは1社のみで、他の4社は前年同期に比べ、二ケタ台の大幅減益となった。(P.7 特別欄参照)
- ◎ 第1回 UNCTAD サービス委員会海運部会が2日からジュネーブで開催され、96年次期総会までの同部会の作業計画を海運・港湾・複合輸送の3分野につき採択した。(P.4 海運界の動き1参照)
- 11日 海事振興連盟は平成4年度通常総会を開催し、日本商船隊の国際競争力回復の推進、造船業の需給安定化、内航労働力の確保対策などを内容とする総会決議を採択した。また、原田憲会長は「海に対する国民の理解が少ない」と指摘、海の重要性に対する国民世論の喚起と「海の日」祝日制定の必要性を強調した。
- 12日 日韓フィーダー貨物輸送への日本船社の参入について、日韓関係船社による協議がソウルで行われた。この結果、これまで日韓航路で母船しか配船できなかった日本船社は、自社運航のフィーダー船の参入も認められることになった。
- ◎ 大蔵省が発表した10月の貿易統計(通関速報ベース)によると、輸出額から輸入額を差し引いた貿易黒字額は108億9,300万ドル(前年同月比51.3%増)となった。今月1月からの累計は883億6,000万ドルとなり、過去最高だった1986年の827億ドルを上回った。
- ◎ 第11回海上および内陸水路における危険物の輸送に関する国際シンポジウム(TDG11)が、IMOのオニール事務総長をはじめ世界18カ国の代表を迎えて、9日から4日間の日程で開催された。
- 17日 運輸省は、運輸経済年次報告(運輸白書)を発表した。それによると、わが国の海上貿易量は輸出、輸入ともに増加し、輸出入合計で5年連続の増加となった。
- 24日 OECD(経済開発協力機構)の海運委員会(MTC)が23、24日の両日、パリで開催され、金融・財政的な措置を除く海運助成について93年から本格的に論議していくこととなった。
- 26日 海運造船合理化審議会内航部会は、奥田運輸大臣に平成4年度以降5年間の内航船の適正船腹量を答申した。(P.17内外情報1参照)
- ◎ 欧州航路の主要船社で構成するEATA(欧州航路安定化協定)は、ロンドンでゼネラル・ポリシー・コミッティを開催し、来年1月から欧州航路の東航で船腹量の一部凍結を実施することを決めた。
- 27日 23日からロンドンのIMO本部で開催されていた油濁2条約(69CLC/71FC)新議定書採択外交会議が閉幕、新議定書が採択された。これにより、油濁に対する船主責任と荷主補償それぞれの限度額が引き上げられるとともに、一国当たりの年間荷主拠出金の合計に上限を設ける「キャッピング制度」の導入が決定された。

11月の対米ドル円相場の推移

高 値	122.80円(5日)
安 値	124.75円(17日)
平 均(月間)	123.87円

(注) 銀行間取り引きによる

11月定例理事会の様様

(11月25日、神戸ポートピアホテルにおいて開催)

労務委員会報告事項

1. 20条問題小委員会について
(本誌1992年11月号P.33内外情報5参照)
2. 船員保険特別会計の平成3年度収支決算について

海運・水産業界の厳しい環境を反映して、構造的な財政問題を抱えている船員保険は、昭和62年度から3年間連続して赤字を計上していたが、平成3年度の収支は133億円の黒字となり、前年に続いて大幅な改善が見られた。

その要因は、①保険料率を3%引き上げたこと、②被保険者数の減少にもかかわらず、標準報酬月額伸びにより保険料収入が増加したこと、③疾病部門における医療費支出が抑制できたこと、④失業部門が引き続き改善できたこと等とされている。

当局では、医療保険制度の一元化問題を考慮しつつ、船員保険制度のあり方について検討することとしており、当委員会としても、引き続き使用者側の意見反映に努めることとしている。

国際委員会報告事項

1. 第5回日韓船主協会首脳会談の様様について
(本誌1992年11月号P.25内外情報1参照)

2. 第1回UNCTADサービス委員会海運部会の様様について

(P.4 海運界の動き1参照)

外航船舶解撤促進特別委員会

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)その2
(P.5 海運界の動き2参照)

会員異動

○退会

平成4年10月31日付

廣海汽船株式会社(阪神地区所属)

平成4年10月31日現在の会員数 163社

(京浜106社、阪神43社、九州14社)

国際会議の開催予定(1月)

IMO第37回復原性・満喫・漁船小委員会(SLF)

1月11日～15日 ロンドン

IMO第38回無線通信小委員会(COM)

1月18日～22日 ロンドン

会議日誌(11月)

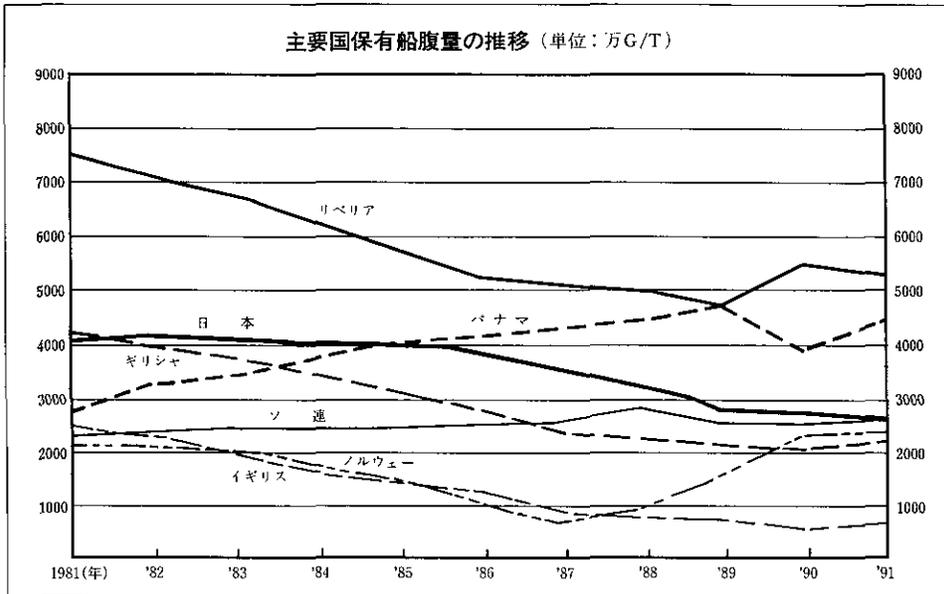
- 2日 港湾対策幹事会
- 5日 調査統計委員会/同幹事会合同会議
- 6日 啓水会

船協だより

- | | | | |
|-----|--|-----|------------------------------|
| 10日 | オーナー部会
保船幹事会 | | 一土会 |
| 12日 | 保険幹事会 | 25日 | 定例理事会
常任理事会／政策委員会合同会議 |
| 13日 | 啓水会 | | 総務委員会 |
| 17日 | 海務委員会／同専門委員会合同委員会
海務幹事会
港湾協議会一般幹事会
八大港係留施設使用料協議会専門委員会 | | 機関管理研究会
労務懇話会 |
| 18日 | 新造船幹事会 | 26日 | 京浜地区船主会
船協月報編集会議
資材研究会 |
| 19日 | 港湾協議会委員会
電波研究会 | | 海務研究会 |
| 20日 | 財務幹事会
情報システム専門委員会 | 27日 | 特殊貨物小委員会
啓水会
一土会 |
| 24日 | 保険幹事会
危険物小委員会 | | 工務研究会
船内食料研究会 |

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	34
	2・日本商船船腹量の推移……………	34
	3・わが国外航船腹量の推移……………	34
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	35
	5・わが国造船所の工事状況……………	35
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	36
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	36
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	36
主要航路の成約運賃	9・原油(ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)……………	37
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	38
	11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツパロン/日本・ツパロン/西欧) ……	39
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	40
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	41
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	42
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	43
日本海運の輸送状況	16・わが国貿易の主要貨物別輸送状況……………	44
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	44
内航海運	18・内航船の船腹量……………	45
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	45
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	45



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

年	世界合計			タンカー			オア・バルクキャリア			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1965	41,865	160,392	—	5,307	55,046	—	1,403	18,757	—	35,155	86,589	—
1970	52,444	227,490	—	6,103	86,140	—	2,528	46,651	—	43,813	94,699	—
1975	63,724	342,162	—	7,024	150,057	—	3,711	85,548	—	52,989	106,557	—
1980	73,832	419,911	1.7	7,112	175,004	0.5	4,706	109,596	1.2	62,014	135,311	3.7
1985	76,395	416,269	▲0.6	6,590	138,448	▲4.1	5,391	133,983	4.4	64,414	143,837	0.7
1986	75,266	404,910	▲2.7	6,490	128,426	▲7.2	5,274	132,908	▲0.8	63,502	143,576	▲0.2
1987	75,240	403,498	▲0.3	6,490	127,660	▲0.6	5,099	131,028	▲1.4	63,651	144,810	0.9
1988	75,680	403,406	▲0.0	6,565	127,843	0.1	4,980	129,635	▲1.1	64,135	145,928	0.8
1989	76,100	410,481	1.8	6,383	129,578	1.4	5,061	129,482	▲0.1	64,656	151,421	3.8
1990	78,336	423,627	3.2	6,609	134,836	4.1	5,156	133,190	2.9	66,571	155,601	2.8
1991	80,030	436,027	2.9	6,763	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						
	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。

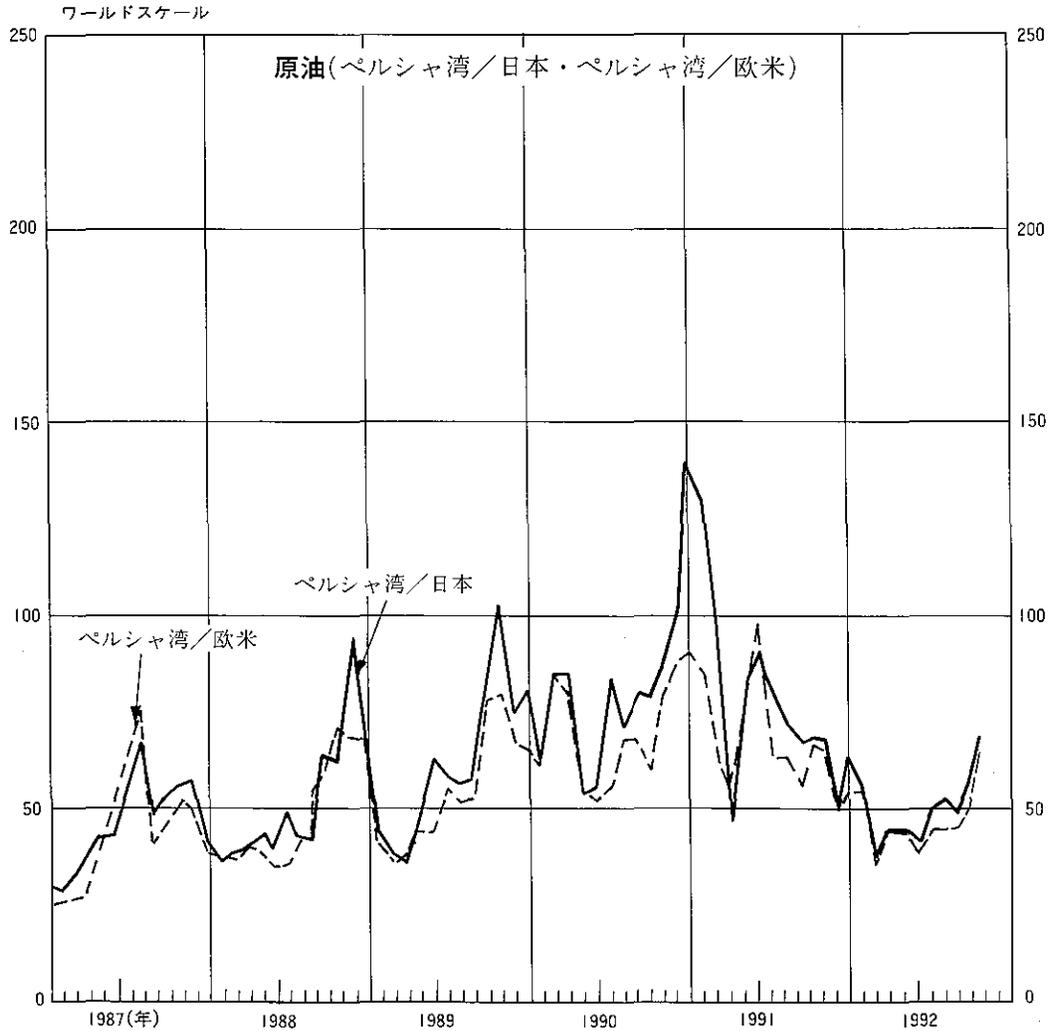
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	
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
	10	12,698	1,370	14,068	4,676	3,188	4,596	0	155	71	12	7,804	1,262

(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。

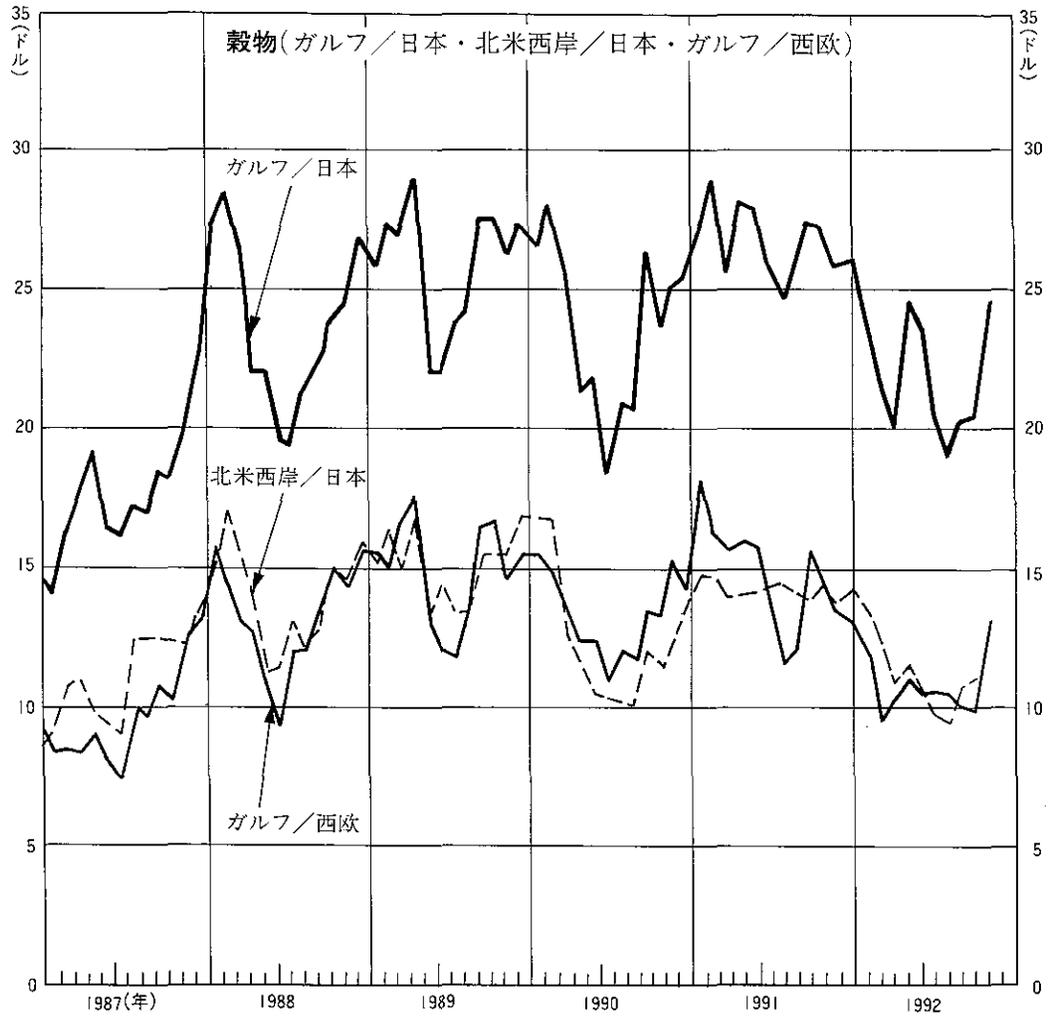
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	50.00	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	65.00	51.75	77.50	48.00	64.00	49.50	62.50	50.00
12	100.00	87.50	49.50	39.00			87.50	70.00	50.00	38.00		

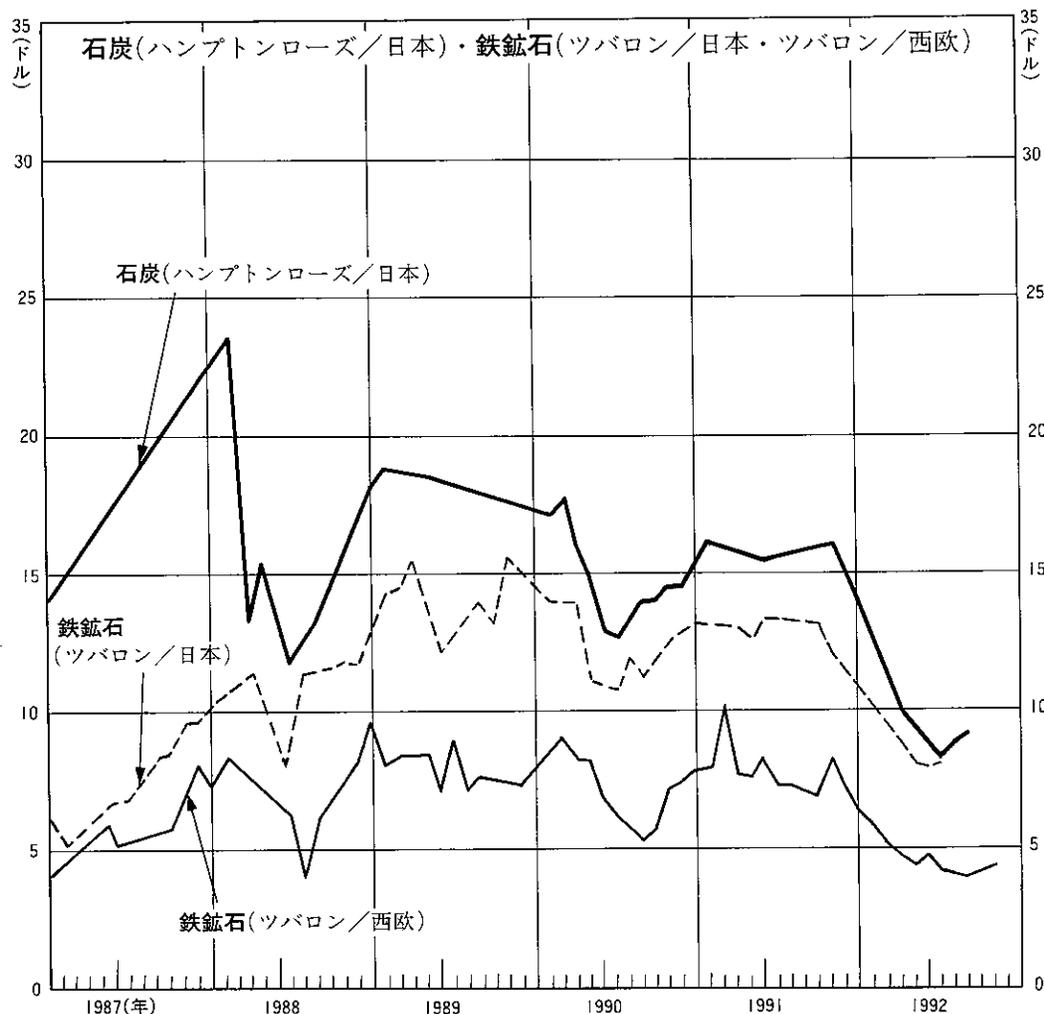
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。



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	18.25	—	14.00	11.10	10.25	15.61	11.74	9.97	8.65
11	27.25	24.00	24.50	20.25	14.35	14.25	—	—	14.76	13.50	13.00	9.30
12	25.75	24.25	—	—	—	13.75	—	—	13.50	11.34	—	—

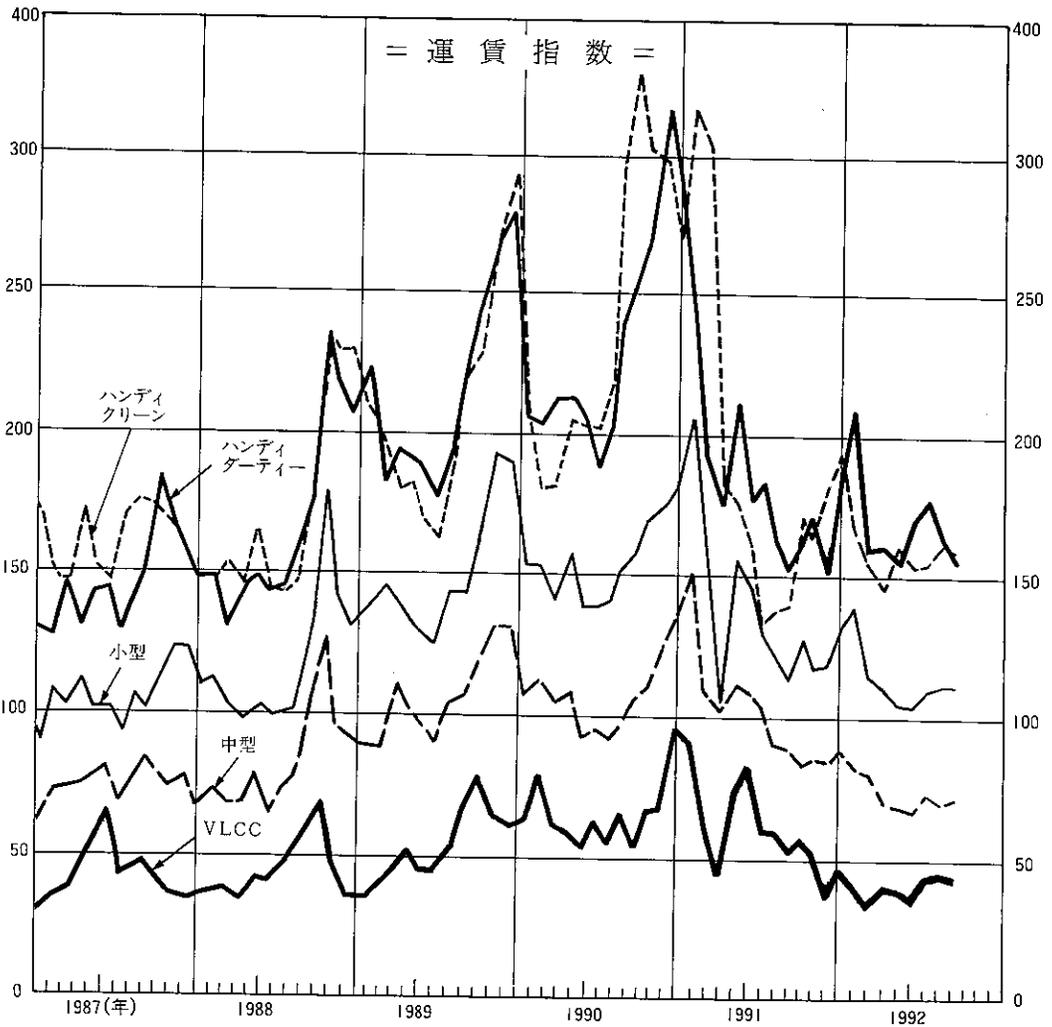
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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		13.15		—		—		4.00	3.75
10	—		—		13.10		—		6.85		—	
11	15.95	13.50	—		12.00		—		8.15	6.75	4.30	
12	—		—		—		—		7.00		—	

(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも10万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

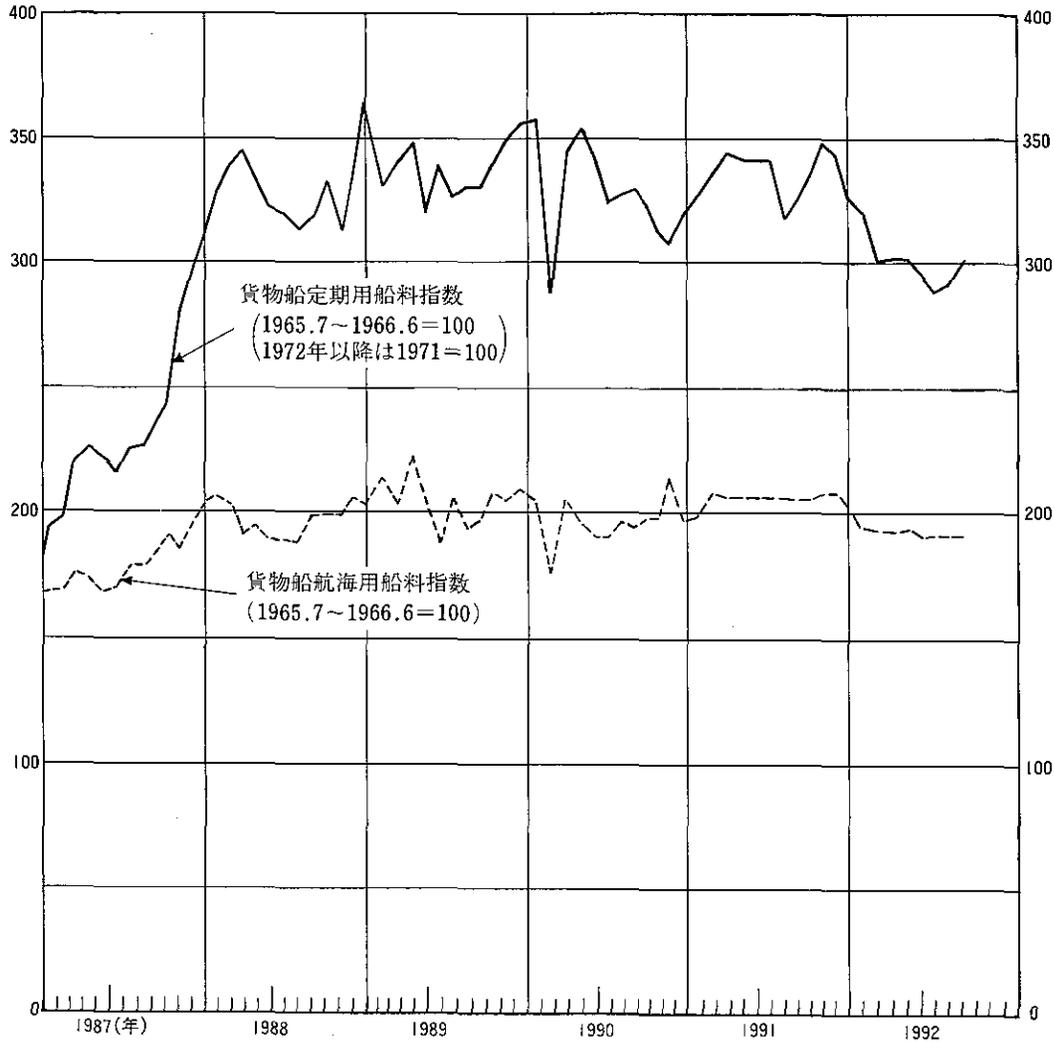


12・タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1990					1991					1992				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	60.5	132.0	190.3	279.6	292.3	98.2	137.2	182.6	290.8	271.0	48.9	91.2	133.9	184.7	194.7
2	63.2	108.3	153.0	206.5	209.3	93.3	151.0	205.8	250.2	337.3	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1
3	79.3	113.4	152.0	203.6	182.3	61.4	110.1	165.5	194.6	254.0	33.9	81.3	115.5	158.3	153.6
4	62.1	106.5	143.0	213.4	183.0	45.9	102.2	104.4	176.3	183.9	40.6	71.6	110.2	160.8	147.4
5	57.3	108.5	159.4	214.1	204.5	75.3	112.2	156.2	212.5	177.8	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	43.4	72.9	113.2	156.4	161.7
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 ＝

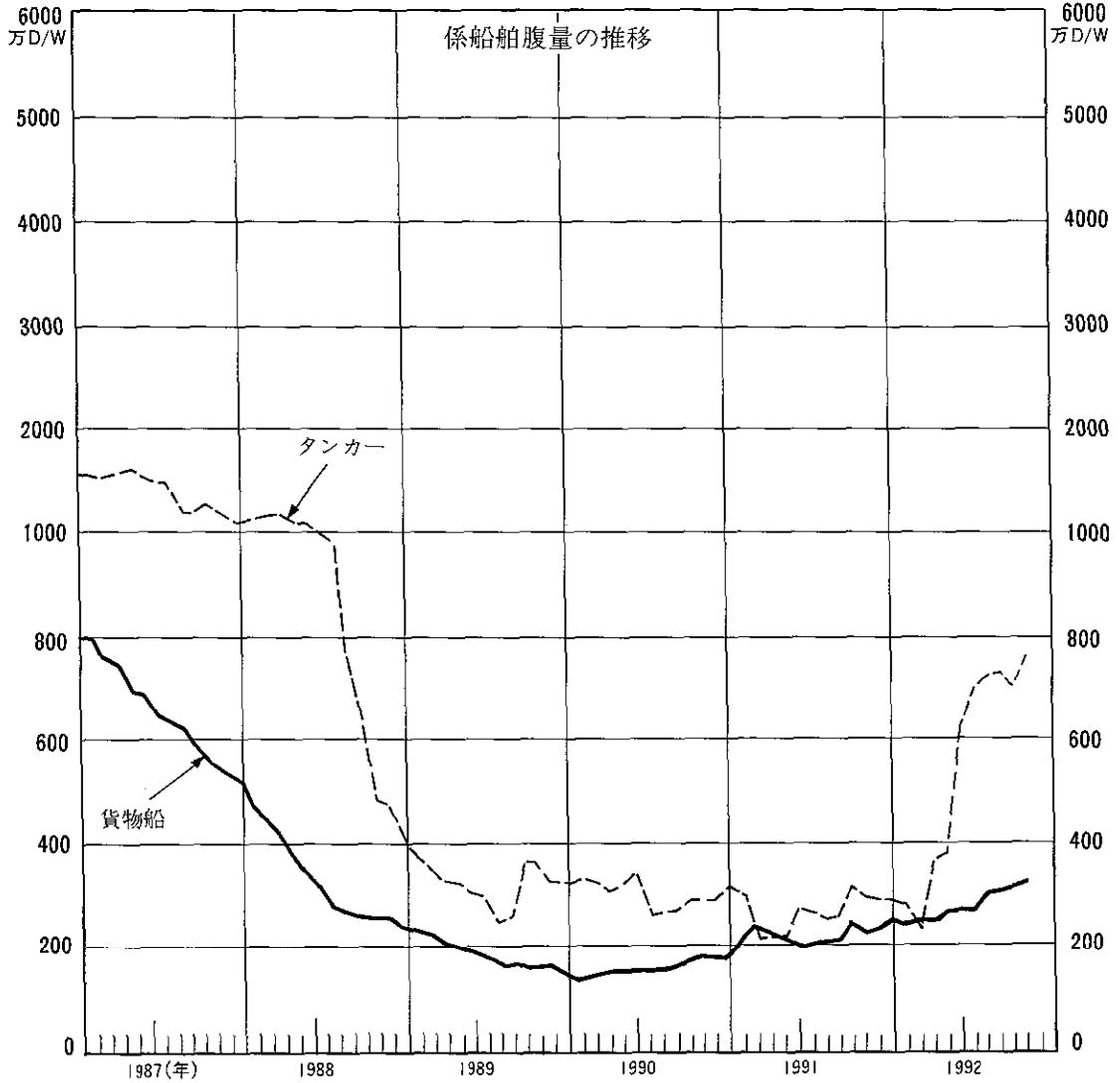


13・貨物船用船料指数

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	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	191.0	223.0	314.0	327.5	329.5	325.0	301.0
10	182.1	196.3	197.8	197.0	206.0		232.4	317.2	327.6	322.8	335.0	
11	189.2	199.0	208.4	199.0	208.0		242.9	333.0	338.0	311.4	349.0	
12	184.2	197.8	204.3	215.0	208.0		277.0	312.0	349.1	306.4	343.0	
平均	174.3	194.9	203.5	197.8	204.8		218.8	322.0	336.1	330.6	334.8	

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

＝ 係 船 船 腹 ＝

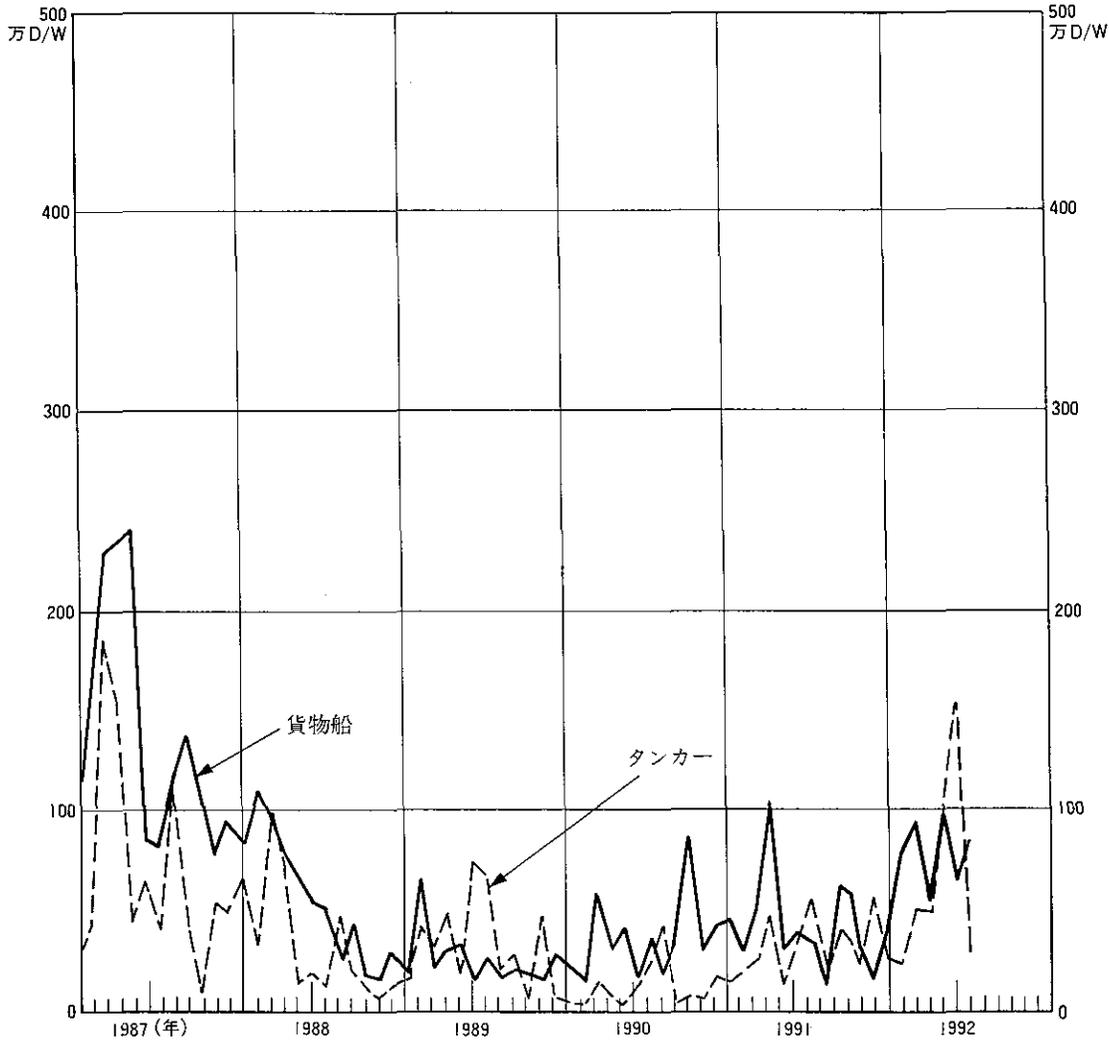


14・係船舶腹量の推移

月次	1990						1991						1992					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	238	1,093	1,453	57	1,798	3,127	250	1,291	1,708	50	1,654	3,078	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807
2	226	973	1,264	57	1,800	3,130	258	1,471	2,038	51	1,557	2,867	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729
3	225	1,023	1,325	55	1,768	3,058	288	1,705	2,290	50	1,178	2,110	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280
4	228	1,062	1,361	56	1,740	2,994	288	1,665	2,155	47	1,193	2,135	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538
5	212	994	1,368	56	1,776	3,072	283	1,603	2,041	46	1,191	2,130	292	1,868	2,569	57	1,981	3,763
6	224	1,014	1,335	60	1,896	3,263	264	1,485	1,946	47	1,445	2,685	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180
7	231	1,064	1,433	56	1,461	2,498	258	1,451	1,970	46	1,405	2,613	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	332	2,241	3,039	85	3,947	7,789
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 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 油	貿易量	170,217	164,044	160,460	166,936	178,009	195,517	63,189			
	日本船輸送量	86,220	93,685	86,830	94,370	90,576	75,547	20,621			
	外国用船輸送量	52,803	51,944	47,884	52,998	64,867	89,240	27,378			
	日本船積取比率	39.5	57.1	54.1	56.5	50.9	38.6	32.6			

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

17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(単位：百万円)

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

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

= 内航海運 =

18・内航船の船腹量

年	船種別			鋼 船			木 船			合 計				
				隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総トン
1980	貨物	物送	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	物送	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	物送	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	物送	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	物送	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	65,912	14.6	64,284	13.7	36,188	20.2	35,205	18.3
非金属	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

最近、企業のさまざまな社会的貢献活動を指す言葉として「フィランソロピー」が使われている。フィランソロピー(Philanthropy)とは「博愛」「慈善」と訳されるが、その語源はギリシャ語の“Philanthropia”(人を愛する)にあり、博愛や慈善より広い意味に使われており、一般に社会の問題解決や生活向上のための公益活動を指している。

先日、ある大手旅行会社主催の観光地の清掃活動に参加した。この催しは社会貢献活動の一環として毎年行われており、今回が8回目で数カ所の観光地を目的地としてそれぞれ400名程度一般から募つ

て開催しているとのことであった。私も小学生の娘と息子にこの催しを通じて何か得ることがあればとこの催しに家族で参加し、われわれは千葉の鴨川海岸へ行ったのだが、そこは事前に清掃されていたのか、極めてきれいな海岸でゴミを捜して取捨するような状況であり、なぜこの海岸をゴミ拾いの対象にするのか疑問に感じた次第であった。またその清掃作業も雨が若干降っていたとの理由で40分ほどで切り上げられ、近くのホテルへ移動して昼食となった。昼食中の参加者の話を聞いていると過去に参加している方が多いようであり、目的はボランティア活動というよりも無料のバス旅行に参加している感じであった。食後、ホテル前の海岸に出てみると先程の海

岸とは比較にならないほど汚れており、こちらをゴミ拾いの対象にすべきと思われ、何か釈然としないものを感じた。

欧米諸国に比して日本の企業の社会貢献活動の歴史の浅さに起因するのであろうが、広報・宣伝活動の域を出ていないように感ぜられた。また、このような活動をより意義のあるものにしていくにはわれわれの意識も高めていかなければならないのではなかろうか。

さて、今年は不況と政治の混迷に終始し、企業環境に暗い影を落とした1年であったが、来る1993年は明るい年であることを祈りたい。

第一中央汽船
総務部次長

宇津野 好男

船協月報12月号 No. 389 (Vol. 33 No. 12)

発行：平成4年12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)
