

# 船協月報

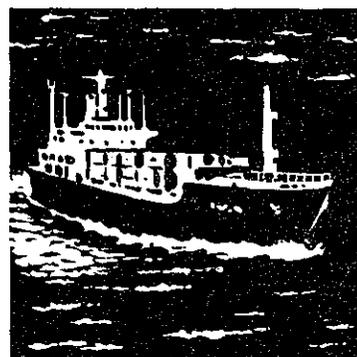
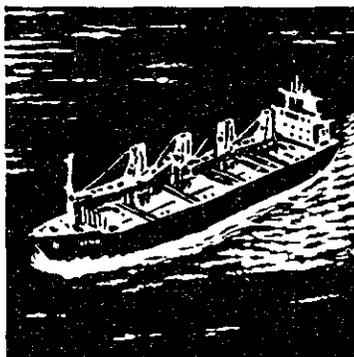
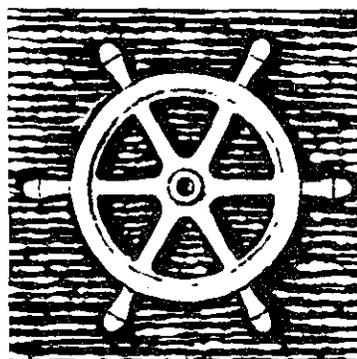
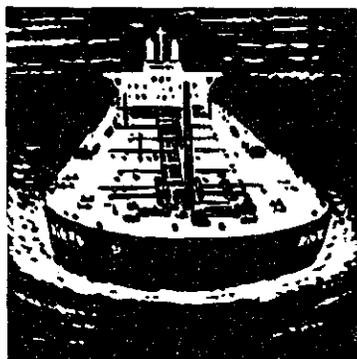
# 1

1993

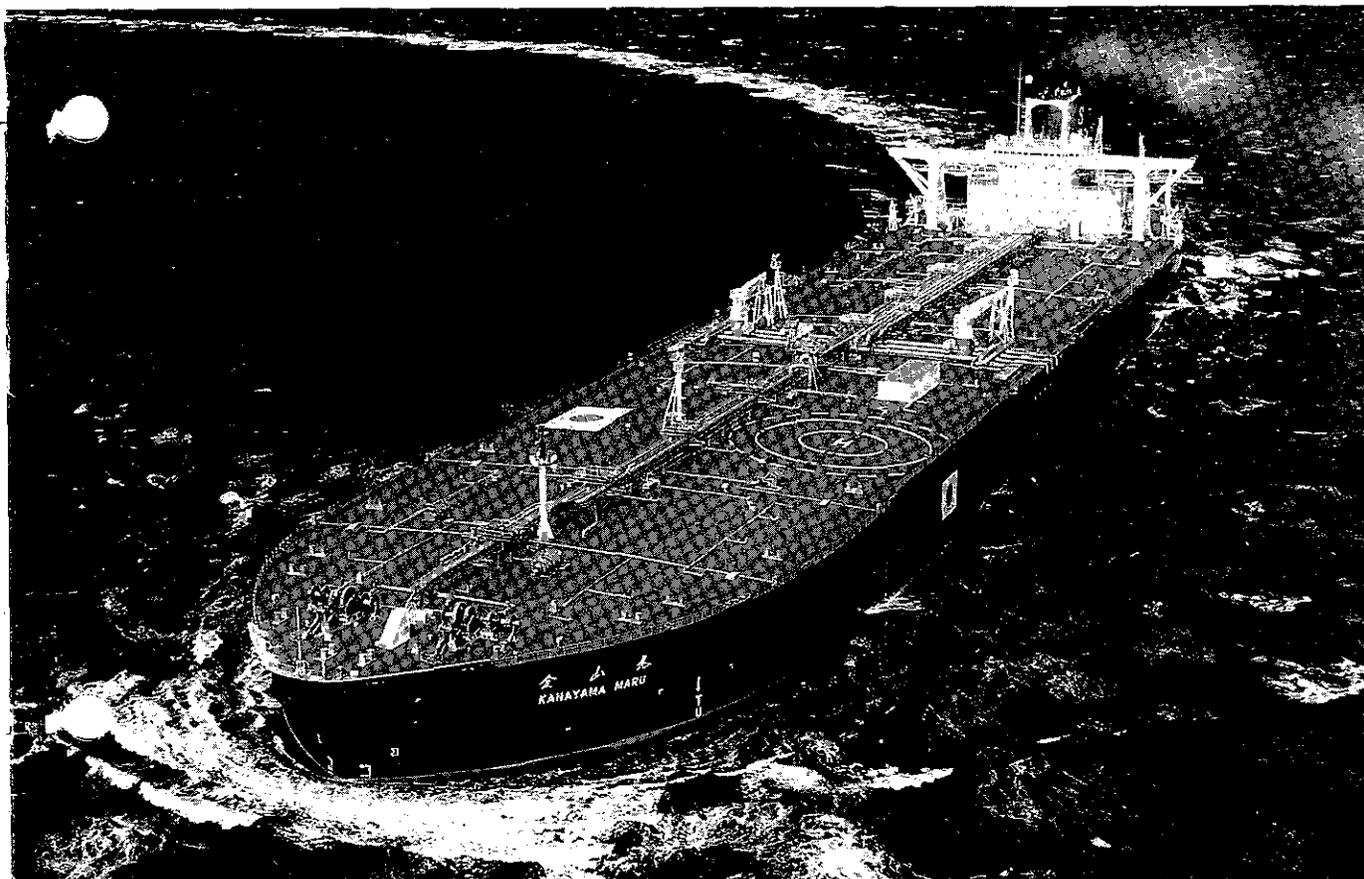
平成5年1月20日発行 毎月1回20日発行 No.390 昭和47年3月8日第3種郵便物認可

7月20日を国民の祝日「海の日」に。

1,000万人の署名運動にご協力下さい。



社団法人日本船主協会



タンカー「金山丸」

14万9,513<sup>sq</sup>m、25万8,094<sup>dw</sup>

平成4年11月に竣工した本船は、日本・フィリピン混乗のマルシップであり、アラビア湾/日本間の原油輸送に従事している。

1 月 号 目 次

---

平成5年新春を迎えて .....	日本船主協会会長 根本 二郎.....	3
<b>巻頭言</b>		
<hr/>		
1. 平成5年度海運関係税制改正 .....		4
2. 平成4年度補正予算ならびに平成5年度海運関係予算.....		6
3. 船舶解撤問題共同検討委員会による .....		9
ベトナムへの船舶解撤ミッション		
<b>海運界の動き</b>		
<hr/>		
1993年の経済展望 .....	日本経済新聞社論説委員 栗原 宣彦.....	12
——高すぎる政府の成長見通しと景気——		
<b>寄稿</b>		
<hr/>		
小説の中の「大阪商船」 .....	ダイビル株式会社取締役社長 松井 孝.....	17
<b>随想</b>		
<hr/>		
米国の海運事情 .....	日本船主協会常務理事 北米地区事務局長 森崎末壽雄.....	20
——一連の重要法案が廃案となるまで——		
<b>特別欄</b>		
<hr/>		
ロイド統計における世界船腹量(1992年央) .....		26
——7万9,845隻 4億4,430万% 6億9,455万%——		
4年連続のトン数増加		
<b>調査・統計資料</b>		
<hr/>		
油濁2条約(69 CLC/71 FC)を改正する新議定書.....		34
(92 PROTOCOLS)採択外交会議の様様		
<b>内外情報</b>		
<hr/>		
海運雑学ゼミナール 第34回 .....		36
<hr/>		
海運日誌 (12月) .....	38	船協だより(会議日誌・その他).....39
海運統計.....	41	編集後記.....54
<hr/>		
付・平成4年海運日誌.....		55

---

# 平成5年新春を迎えて

日本船主協会会長 根本二郎



新しい年1993年は、厳しい環境の中でスタートしました。わが国経済は、昨年第3四半期、実質的には7年前の円高不況以来というマイナス成長を記録しました。今回の不況は、在来型のフローのリセッションに加え、より根底の部分に世界的規模でのストック調整・金融システム再構築の難問を抱えているだけに、かなり長期化することを覚悟する必要があるように思います。また、欧州においても例えばドイツ経済は、同じく昨年第3四半期にマイナス成長を記録し、本年年間を通じてせいぜい1%程度の成長との厳しい見方も出てきております。一方、長い不況から漸く脱したかに見える米国経済が、クリントン新政権による景気刺激策の下で、順調に回復することが期待されますが、同時に新政権による海運・造船政策の動向も十分注目したいと考えます。

わが国の海運は、量的には、世界最大規模に達しており、日本経済のみならず、世界経済をも支える大動脈としての重要な役割を担っておりますが、同時に世界経済の安定的成長実現のための海運秩序構築にも大きな責任を負っております。このような時にこそ、無用の過当競争を排し、トレードの安定化に努めることが強く望まれます。北米・欧州・アジア・豪州等の定航各航路における安定化努力に加え、不定期専用船・タンカー等の分野においても公正なる競争と協調による安定化をさらに進めていく必要があると考えます。

このような状況下、アジア諸国海運との対話と協調はますます重要となってきております。開放政策をさらに進めようとしている中国を始

め、ASEAN および NIES 諸国は、21世紀に向けて世界の経済成長センターとなりつつあります。わが国は、過去の不幸な歴史を正しく踏まえた上で、先進海運国として、これら諸国と欧米諸国との仲介役も果たしつつ、胸襟を開いて話し合い、友好を深めることが重要であります。本年5月には、第2回アジア船主フォーラムを韓国ソウルで開催し、さらに来年の第3回フォーラムは中国北京で開催することが内定しております。

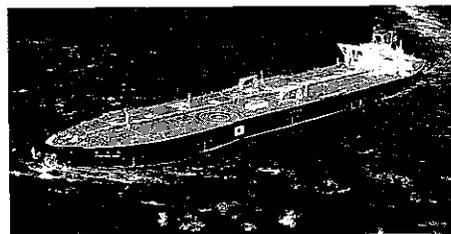
アジア諸国は、日本商船隊の運航要員の多くを占める外国人船員のメインソースであるばかりでなく、今後進められる老朽船スクラップの事業当事国となる可能性の高い地域であります。地球環境の保全が強く叫ばれている今、老朽タンカーを中心とする大量スクラップ時代到来の前に、国際的な枠組作りをさらに進めていきたいと考えます。

次に、1年半前に開始した「海の日」祝日化運動は、本年正念場を迎えることとなります。

当初7団体で発足した推進会議には、現在113団体が加盟しています。また、超党派国会議員で構成される海事振興連盟（原田 憲会長）の強力なご支援により、県・市など全国地方自治体議会での決議・意見書採択も470に達しております。

海の恩恵の深さは改めて申し上げるまでもなく、本年はさらに多くの地方議会の議決と1,000万人目標の署名によって、ぜひとも国民が揃って海に感謝し、祝う国民の祝日「海の日」が実現されるよう努力したいと考えます。

# 海運界の動き



▲航行中のタンカー

## 1. 平成5年度海運関係税制改正

平成5年度海運関係税制改正については、平成4年9月に開催した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・改善をはじめとする5項目を平成5年度海運関係税制改正要望重点事項として要望することを決定し、これを小冊子にとりまとめ、自由民主党政務調査会税制調査会(自民党税調)をはじめ関係方面に要望を行った。

また、現行地方税法では、指定法人(四埠頭公社)が平成3年4月1日より平成8年3月31日までの間に取得する大規模外貿コンテナ埠頭に対しては固定資産税および都市計画税の特例措置(課税標準を2分の1に軽減)が認められているが、同様の公共性を有するものでありながら、四埠頭公社以外が取得する大規模外貿コンテナ埠頭(港湾法第55条の7第1項に基づく法人が整備するもの)については、本特例措置が認められていないため、埠頭借受者である海運企業の負担軽減を図る観点から、その適用範囲の拡大について別途要望書を作成し、併せ関係方面に要望を行った。さらに、指定都市および全国市長会から、特別とん税の税率引き上げ要望が自民党税調に提出されたことに対応し、これに強く反対するため、別途要望書を作成し関係方面に要望を行った。(本誌1992年10月号P.9および11月号P.4参照)

一方、大蔵省、自治省からは、折衝の過程でいわゆる企業優遇税制の見直しの観点から、それぞれ船舶の特別償却制度の廃止、および船舶の固定資産税の課税特例措置の縮減等が整理案として提示された。

このような中で、当協会は会長および財務委員長を中心に自民党はじめ関係方面に強力に要望を行った結果、12月17日に発表された自民党税制改正大綱において、船舶の特別償却制度については、合理化船および近代化船それぞれの設備要件が強化されたものの、現行償却率のままその適用期限の2年間の延長が認められたほか、二重構造化タンカーに対して償却率の拡大(20%)がさらに認められた。また、フロン12の代替物質を冷媒として使用する冷凍・冷蔵コンテナを取得した場合、その冷凍・冷蔵設備(取得価額200万円以上)について特別償却制度(償却率21%)の創設が認められるなど当協会の要望がほぼ実現した内容となった。税収の大幅減少が予測されているなかで税制改正における大蔵当局が対応が厳しいものであったにもかかわらず、海運業界にとっては現行制度の存続だけでなく新規制度の創設が認められるなど大きな成果を得た。

一方、大蔵、自治両省から出されていた整理案についても、ほぼ現行どおり存続されること

1. 平成5年度海運関係税制改正
2. 平成4年度補正予算ならびに平成5年度海運関係予算
3. 船舶解撤問題共同検討委員会によるベトナムへの船舶解撤ミッション

【資料】平成5年度海運関係税制改正事項

項目	現行制度	要望内容	整理案	最終結果
◎船舶の特別償却制度	○合理化船 (300%以上) 償却率12% ○近代化船 (5,000%以上) 償却率18% ○新規	○適用期限の延長  ○二重構造化タンカーの償却率を20%にするよう現行制度を改善する	○廃止(大蔵省)	○合理化船、近代化船それぞれの設備要件を強化した上でその適用期限の延長(2年間)が認められた  (注) ○要望どおり二重構造化タンカーに対し20%の特別償却が認められた
◎脱特定物質(フロン等)対応型設備について7%の税額控除または30%の特別償却制度	○新規	○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(冷凍・冷蔵コンテナおよび船舶用冷蔵・冷房設備・消防設備の冷媒等として使用されているフロン12、およびハロン1301の代替物質を使用する設備を取得した場合等に特別償却または税額控除を行うことのできる制度)の創設		○フロン12の代替物質を使用した冷凍・冷蔵コンテナを取得した場合その冷凍・冷蔵設備(取得価額200万円以上)について特別償却制度(償却率21%)の創設が認められた
◎特定省力化設備について7%の税額控除または30%の特別償却制度	○新規	○内航タンカーの省力化(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		○長期検討項目となり平成5年度の制度化は見送られた
◎船舶戦争保険に係る異常危険準備金制度	○復活	○平成元年度をもって廃止された戦争保険料の支払いに係る異常危険準備金制度を平時から一定額を準備金として積立が可能となるよう復活		○復活は認められなかった
◎とん税・特別とん税	○とん税 1 純とん当たり16円 ○特別とん税 1 純とん当たり20円	○税率引き上げ反対		○長期検討項目となり平成5年度の税率引き上げは見送られた
◎エネルギー需給構造改革推進設備等を取得した場合の特別償却または税額控除	○法に定める新造の省エネルギー対象設備を取得した場合 30/100の特別償却または7/100の税額控除		○対象設備の縮減 ○税額控除廃止 ○償却率30%→24%に縮減 (大蔵省)	○現行どおりの存続が認められた
◎船舶の固定資産税の課税標準の軽減措置	課税標準を ○外国貿易船 1/12 ○外航船 1/6 ○内航船 1/2 に軽減		課税標準の縮減 ○外国貿易船 1/6 ○外航船 1/3 ○内航船 3/4 (自治省)	○現行どおりの存続 ○現行どおりの存続 ○現行どおりの存続が認められた
◎外貿埠頭会社が運営する大規模コンテナ埠頭等に対する固定資産税および都市計画税の軽減措置	○外貿埠頭会社が承継した業務用資産に対する軽減措置 ……1/2 ○外貿埠頭会社の大規模コンテナ埠頭に対する軽減措置 (H.3.4.1からH.8.3.31までに取得したもの) ……1/2 ○新規	○大規模コンテナ埠頭に対する固定資産税および都市計画税の特例措置の適用範囲の拡大	○廃止(自治省)	○福利厚生のための固定資産が対象から除外された他は現行どおりの存続が認められた  ○要望どおり適用範囲の拡大が認められた

(注) 追加された設備要件は以下のとおり。  
 合理化船(2,000%以上10,000%未満)…①主機関の燃料油、潤滑油および冷却水ならびに発電機の潤滑油および冷却水の自動温度制御装置  
 ②ジーゼル機関の燃料噴射ポンプ吐出管の防火装置  
 近代化船…自動衝突予防援助装置  
 以上

で決着を見た。

これらの概要は以下のとおりである（資料参照）。

〈当協会要望事項関係〉

(1) 船舶の特別償却制度の延長・改善

合理化船および近代化船それぞれの設備要件を2,000%以上10,000%以下の合理化船について主機関の燃料油・潤滑油および冷却水ならびに発電機の潤滑油および冷却水の自動温度制御装置、およびディーゼル機関の燃料噴射ポンプ吐出管の防火装置、近代化船について自動衝突予防援助装置を追加した上でその適用期限の2年間の延長が認められたほか、二重構造化タンカーの償却率を20%に拡大することがさらに認められた。

(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

フロン12の代替物質を冷媒として使用する冷凍・冷蔵コンテナを取得した場合（取得価額200万円以上）の特別償却制度（償却率21%）の創設が認められた。

(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

長期検討項目となり平成5年度の制度化は見送られた。

(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

復活は認められなかった。

(5) とん税・特別とん税の税率引き上げ反対

長期検討項目となり平成5年度の税率引き上げは見送られた。

(6) 大規模外貿コンテナ埠頭に対する固定資産税および都市計画税の特例措置の拡大

要望どおり適用範囲の拡大が認められた。

## 2. 平成4年度補正予算ならびに 平成5年度海運関係予算

### 平成4年度補正予算

平成4年度海運関係予算については、第123回通常国会において外航船舶の整備に係る日本開発銀行融資450億円が決定されていたが、平成4年度における海運各社の建造希望は融資規模を上回るものとなった。このため、運輸省は大蔵省とその不足分（約200億円）の融資についての協議を行い、平成4年度補正予算において、海運関係の財政投融资分を含む日本開発銀行融資7,000億円が決定された。

### 平成5年度海運関係予算

運輸省は、平成5年度海運関係予算に関し、平成4年8月末、大蔵省に概算要求をしたが（本誌1992年9月号P.4参照）、その後12月21日、大蔵省原案が内示され、12月26日の臨時閣議で政府予算案が決定された。

政府予算案における海運関係予算の概要は次のとおりである。

#### 1. 外航海運関係

##### (1) 歳出予算

既に締結した利子補給契約について、日本開発銀行の猶予対象利子に対する特別交付金

37億8,500万円（猶予対象利子本体分32億1,300万円、猶予対象利子運用金利分5億7,200万円）を要求し、政府予算案において満額回答を得た。

(2) 財政投融资（日本開発銀行融資）

超省力化船およびLNG船をはじめとする外航船舶の整備を促進することとし、これらに必要な財政投融资712億円（平成4年度建造継続分181億円、平成5年度新規建造分531億円）を要求した。

融資条件は超省力化船およびLNG船の融

資比率を70%（現行60%）として要求した以外は、金利、融資比率とも現行どおり（表1参照）として要求した。

これに対し、政府予算案においては、融資規模480億円（融資条件は現行どおり）が財政投融资として決定された。

融資規模の480億円は、要求額712億円と232億円もの差があるが、これは建造工程のずれ込みや建造の先送り等から減少したことによるものであり、現時点での建造希望分は賄えるものとされている。

【表1】平成5年度外航海運関係予算案

（単位：億円）

区 分	4年度予算	5年度要求	5年度予算案
1. 歳出予算			
利子猶予特別交付金	36.87	37.85	37.85
(1) 猶予対象利子本体分	29.34	32.13	32.13
(2) 猶予対象利子運用金利分	7.53	5.72	5.72
2. 財政投融资			
外航船舶の整備	450	712	480
(1) 金利	特利5	特利5	特利5
(2) 融資比率			
・超省力化船およびLNG船	60%	70%	60%
・その他船舶	50%	50%	50%
・改造	30%	30%	30%

【表2】平成5年度船舶整備公団関係予算案（支出ベース）

区 分	平成4年度予算額		平成5年度要求額		平成5年度予算案	
	建造量	金額	建造量	金額	建造量	金額
	総トン	億円	総トン	億円	総トン	億円
1. 国内旅客船の整備	59,700	353	63,400	381	63,400	470(173)
2. 内航海運の体質改善						
(1) 代替建造	88,000	391	114,000	470	114,000	514(44)
・内航貨物船の建造	88,000	259	114,000	358	114,000	358
・前年度継続分		132		112		156(44)
(2) 改造等融資		12		15		12
3. 特定係留船活用事業の推進		10		10		5
合 計		766		876		1,001(217)

（注）平成5年度予算案の（ ）内数値は、平成4年度追加予算分である。

## 2. 船舶整備公団関係

船舶整備公団は、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造等を促進することとし、代替建造11万4,000総トン、所要資金358億円、これに前年度継続分112億円を加え470億円、また改造等融資として15億円を要求した。

さらに、余剰船舶等の係留船への改造を促進するため10億円、国内旅客船の整備のために381億円、総額876億円を要求した。

これに対し、政府予算案では代替建造11万4,000総トン、所要資金358億円、継続分156億円(うち4年度追加分44億円)の514億円(うち4

年度追加分44億円)が決定した。(表2参照)

また、改造等融資12億円、特定係留船事業の推進に10億円、国内旅客船の整備に470億円(うち4年度追加分173億円)、総額1,001億円(うち4年度追加分217億円)が決定した。

なお、5年度予算案に伴う制度改正としては共有比率が次のように引き上げられた。

- ①自動車専用船 60%→70%  
(近代船70%→80%)
- ②二重構造タンカー 60%→70%  
(近代船70%→80%)

## 3. 船員対策関係

- (1) 一般会計

【表3】平成5年度船員対策関係予算案(運輸省船員部、社会保険庁)

	区 分	平成4年度	平成5年度予算案	
		予 算 額	概 算 要 求	政 府 原 案
		百万円	百万円	百万円
一 般 会 計 (運 輸 省)	1. 財団法人船員福利雇用促進センター補助金	444	282	267
	(1) 外航船員雇用対策			
	(イ) 外国船配乗促進事業助成	( 354)	( 212)	( 197)
	(ロ) 外国船への就職奨励金(離職船員)	( 18)	( 18)	( 18)
	(ハ) 内航転換奨励金	( 43)	( 21)	( 21)
	(ニ) 技能訓練、職域拡大訓練(離職船員)	( 29)	( 31)	( 31)
2. 船員離職者職業転換等給付金(海→海)	866	1,624	1,440	
(1) 外航船員離職者	( 2)	( 2)	( 2)	
(2) 漁業等船員離職者等	( 864)	(1,622)	(1,438)	
	小 計	1,310	1,906	1,707
	II 開発途上国船員養成への協力	62	68	68
船員 保 険 特 別 会 計 (厚 生 省)	(1) 財団法人船員福利雇用促進センターへの助成	771	813	812
	(イ) 外国船派遣助成金(雇用船員)	( 287)	( 292)	( 292)
	(ロ) 技能訓練事業費(雇用船員)	( 114)	( 115)	( 115)
	(ハ) 技能訓練派遣助成金(雇用船員)	( 288)	( 322)	( 321)
	(ニ) その他(管理費等)	( 82)	( 84)	( 84)
	(2) 漁船船員雇用確保助成事業	20	21	21
未払賃金の立替払に要する経費	50	54	50	
	小 計	841	888	883

船員雇用対策については、日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）補助金 2 億 6,700 万円、国際的な漁業規制に伴う船員離職者職業転換等給付金 14 億 3,800 万円等、前年度比 3 億 9,700 万円増の 17 億 700 万円が決定した。

このほか、ODA（政府開発援助）の一環として実施している「開発途上国船員研修生受入事業費補助」は、4 年度に受け入れた研修生に加え、5 年度も同様に 75 名を受け入れることとし、6,800 万円（4 年度：6,200 万円）

が計上されている。

## (2) 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち、船員雇用対策関係は、外国船派遣助成金、技能訓練事業費および技能訓練派遣助成金等 SECOJ への補助として 8 億 1,200 万円（4 年度：7 億 7,100 万円）、漁船船員雇用確保助成事業 2,100 万円、未払賃金の立替払に要する経費 5,000 万円、合計 8 億 8,300 万円となっている。（表 3 参照）

## 3. 船舶解撤問題共同検討委員会による ベトナム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、11月27日から12月5日までの日程で、ベトナムに佐藤同検討委員会幹事長を団長とする調査団を派遣し、カイラン港、ハイフォン港の視察、ベトナム重工業省との懇談等を行った。

調査概要は以下のとおりである。

### 概要

#### 1. 経済事情

ベトナムは共産党の一党支配による社会主義体制下で「対外開放」「市場経済化」「行政民主化」を内容としたドイ・モイを推進している。この流れの中で、産業の活性化が図られ、国営企業への補助金の削減・廃止、企業の経営の自主権拡大、農産物の自由市場での販売等が実施された。すでに、農業、商業（小売業）がほぼ

民営化され、国民経済の50～80%の活動が市場経済化されており、市場経済化自体の後戻りはなさそうである。

一方、国営企業への補助金の廃止等により経営に行き詰まる企業が大量に発生しており、これから放出された失業者が約700万人と推定されている。

外国企業の進出は、88年の新外資法が施行されて以後増加基調にあり、現在台湾、香港、オーストラリア、フランスからの投資が上位を占めている。

また、私企業の設立が自由になったことから、利益を求めて多くの企業が一つの事業に群がるなどの混乱も生じている模様である。

日本の対ベトナム ODA 再開も始まったばかりで、残るは米国との関係修復を待つばかりとなっているが、これも近い将来実現するとの見通しで、そうなれば日本を始め諸外国の対ベトナム

ム投資に対して拍車がかかると予想され、東南アジア水域最後の魅力ある市場といわれるベトナムは、これから大きく変容していくものと思われる（当調査団帰国後に米国の対ベトナム関係修復が決定された）。

## 2. ベトナム訪問の趣旨

ベトナムでは、今後の経済復興、インフラの整備のため、産業基礎資材である鉄鋼の生産が急務となっている。このため重工業省では電炉による鉄鋼生産を基本に1995年に年間50万トン、2000年には年間100万トンを至上命題として計画している。この原料であるスクラップを船舶の解撤に求め、折から開発中であったカイラン港の一部を利用した船舶の解撤について重工業省・運輸省と共同で検討が行われる体制が確立されたばかりで、このたびこのプロジェクトについてわれわれ共同検討委員会との意見交換を行いたい旨の重工業省よりの要請を受け、訪問することとしたものである。

## 3. 解撤を取り巻く諸事情

ベトナムでは秋から冬にかけて乾期であることもあり、いたるところで住宅の建設が行われていた。戦後の復興需要および市場経済化が進展する中であって、個人の所得水準は確実に向上してきており、また東欧圏、米国、カナダ等に移住していた同胞からの送金や、財産を伴った帰国の動きも活発化しているとのことで購買力は著しい伸びを見つつあり、インフラの整備、住宅の建設等、今後の鉄鋼需要は確実な増加が見込まれる。この鉄鋼需要を賄うための鉄鋼原料の供給策として、ベトナム重工業省が船舶の解撤を自国の雇用確保と絡めて促進しよう

としている事情はこの建設ラッシュからもうかがわれた。しかし、船舶の解撤を行うためには、水際を利用しなければならず、これは運輸省が許認可権を持っており、運輸省としても自らが管轄している既存の造船所、小規模ながらも既存の解撤場を利用すること等を考えており、この両省の調整が難航することが予想される。また、近年とみに環境問題の重要性もクローズアップされてきたとのことにて、新たに設置されたばかりの環境庁も海洋汚染防止の観点から、今後種々の形で関与してくると予想される。特に観光開発が計画されている可能性のある地域などでは、現在の行政側の混乱状況から慎重な検討が必要と思われる。

## 4. カイラン港の視察

今回の調査の中心であるハイフンの東方にあるカイラン港の建設現場を視察したが、ここでは港の建設に日本のODAが期待されているほか、このバースの一部を利用して船舶の解撤にも日本の支援が期待されている。現場は計画岸壁1,435メートルで、このうち第一期工事166メートルのコンクリート躯体工事までが完了している。沖合の水深は、9メートル岸壁接岸部分で7.5メートルあり大型船の解撤も可能である。

また、隣接した海岸線でも、海岸への乗り揚げ方式での解撤が可能と思われる。港湾施設建設にODAがらみで参画を計画している日本サイドグループの中には（解撤関係者も参加しているが）、できれば伸鉄工場の建設も日本・台湾などの遊休施設を持ち込むことを前提に検討したいとしている。

発生材の輸送にはカイラン港から小型船によ

る海上輸送が容易なほか、鉄道の敷設も計画されており、将来的には問題ないと思われる。

一方、観光地としてのハロン湾の中にあるので、廃油による海洋汚染には十分に注意を要する。

## 5. 重工業省との懇談

ベトナム重工業省第一副大臣以下のスタッフとの懇談では、前述のとおり今後のベトナムにおける鉄鋼需要の増大に対応するため、鉄鋼業の育成を図る必要があること、政府としては資金不足から外国の援助を必要としていること、船舶の解撤に前向きに取り組みたいこと等が述べられ、本調査団の見解が問われた。これに対し、団長より解撤問題共同検討委員会の活動の趣旨、それまでに調査した各国の状況等を説明するとともに、ベトナムでの解撤事業の可能性については、外資導入、外国の技術導入等の問題がうまく解決されれば十分可能である旨を述べ、政府、関係者の積極的対応を要請するとともに、関係者間で十分調整を行いつつ計画を推進していくことが肝要であるとの所感を表明した。また、日本からの財政的・技術的援助について今後も共同検討委員会が協力することがあれば、その労は惜しまない旨答えおいた。カイルンでの解撤事業化については、今後とも運輸省当局と調整する旨が再度第一副大臣から述べられた。

## 6. まとめ

ベトナムでの船舶解撤事業は現在のところ小型船が少数行われているに過ぎず、解撤業といえる段階にも至っていないのが実情である。一方、鉄鋼需要は前述のごとく都市部周辺での住宅建設ラッシュ、インフラ整備を中心とした復興需要がおう盛であること、ハイフォン港に鋼材が陸揚げされている様子からも、ますます高まるものと思われ、勤勉な国民性、豊富な労働力と相まって潜在的可能性は十分にあると思われる。しかし、現状からは外国からの資金協力、技術協力は不可欠である。なお、地理的には長い海岸線を有しており、解撤候補地も多数あると思われ、ダナン、カムラン湾も一部解撤に利用することができるとの情報もある。

ただし、解撤業に限らず、ベトナムにおいては新しい事業に取り組むにあたって、複数の省庁・企業が競合的に事業化をもくろむ傾向が強く、そのため種々の混乱があることも事実であり、関係当局を始め関係者間で十分なる調整が行われることが重要なポイントと思われる。

結論的にはベトナムが解撤業を産業として確立するには、まだ相当の期間を要すると言わざるをえず、当解撤問題共同検討委員会の目的とする大型船舶の大量解撤促進という観点からすると、ベトナムはここしばらくは補完的役割を果たすにとどまると判断する。

---

# 1993年の経済展望

## ——高すぎる政府の成長見通しと景気——

日本経済新聞社論説委員 栗原宣彦

---

### 制度の疲労が表面化

エリザベス英国女王のいう「ひどい年（アニュス・ホリビス）」が去って、新しい年がやってきた。今年こそ明るい年になってほしいと、だれもが望んでいるが、93年にV字形に景気が回復するのは無理というのがエコノミストの一般的予想である。景況感が好転するのは夏となろう。今年、景気の回復とならんで問題となるのは、日本の経済社会システムである。「国際的に見てもすぐれた戦後の経済的パフォーマンスを達成してきた日本の経済社会システムが、環境条件の変化に伴って、必ずしも適切なものではなくなってきた」ということである。この文章のカッコ内の表現は、政府の国民生活審議会の答申の文章なので穏やかなものになっているが、事態はそんなものではすまされない。日本を支えてきた古い制度が、合理的なものでなくなり、社会の流動化の障害になりだした。これまでの企業や個人にとってインセンティブだったものが、インセンティブでなくなり、制度疲労を起こしている。利益誘導型政治システム、量産型企業経営、官僚主導の資源配分、“私”のいない日本の経営——。こういったシステムの疲労を解決する前に不況が来たのである。

政府は公共事業主導で景気回復を図ろうとしているが、このシナリオが破綻するのは、確実である。内需拡大→輸入増加→黒字縮少という筋道を日本経済はたどらず、貿易黒字は今年も拡大する。誕生したばかりのクリントン米国政権との摩擦が問題になるのは目に見えている。こういう筋道がはっきりしていながら、それに代わるシナリオが描けないのは、政府に総合調整機能がないからである。族議員と各省庁は部分益のために全体を考えないのはまさに日本のシステムが作用しなくなった証拠である。

こうした事実をだれもが知っていながら、それを直せないところが深刻である。解決のためには確保した権利を放棄することもあるから解決はきわめて難しい。93年は、すこしでも制度疲労が改善される年になってほしい。

### 強気姿勢を崩せない政府

昨年12月20日、93年度の「政府経済見通し」がまとまった。これによると「景気は年度上半期が堅調な公共事業と住宅着工に支えられて緩やかな回復過程に入り、生産と出荷の回復から後半には、個人消費と設備投資も上昇に転ずる」ため、国民総生産(GNP)の伸び率を名目で4.9%、物価上昇分を差し引いた実質で3.3%に設定

されている。

その内訳は別表1のとおりだが、個人消費(民間最終消費支出)は所得が上昇するのに加えて、株、土地の値下りによる逆資産効果もなくなるので、92年度実績見込み(1.5%)をかなり上回って3.8%伸びる。設備投資は様変わりになり、92年度のマイナスからプラスの2.4%になる見込み。貿易収支は、輸出は11.3%も伸びるが、輸入も6.5%伸びるため、92年度の1,360億ドルの黒字が10億ドルほど減ると見ている。

なぜ、こう楽観的になれるのかと思うほど明るい見通しである。実質経済成長率(国民総生産の伸び率)の3.3%の見通しは、民間調査研究機関の予測が軒並み2%台であるのに比べて、高さの段で突出している。有効求人倍率が昨年10月から1を割り、雇用不安があり、春闘も勝負はすでに決まっているというなかで、個人消

費が3%近くまで伸びるとするのはあまりにも希望的である。

景気のかかれ目となる在庫調整についても、確かに建設財などでは進んでいるが、自動車、家電などは時期のメドさえ立っていない。したがって、設備投資については、92年度にプラスに転じるとみる民間調査機関はほとんどなく、政府見通しは際立っている。

それではなぜ政府はこう楽観的なのだろうか。若干の裏話を書こう。92年度に高い見通しを掲げて失敗したうえに、景気対策の遅れの「元凶」とされた経済企画庁は慎重だったが、それでも3%の経済成長を主張したのだという。民間の調査機関よりなお高い見通しは、役所が簡単に行動を修正できないという見本である。

一方、通産、大蔵両省は珍しく意見が一致し、「3%は困る」と3.5%の成長を主張した。通産省の意見は、「生活大国5カ年計画の3.5%成長は国際公約となっている。史上最高の貿易黒字を抱え、対外関係を考えれば3.5%の看板は下ろせない」というものであった。大蔵省は、93年度の予算編成の収支の伸びを名目5%の経済成長を前提にたてていた。物価上昇を1.5%とすれば3.5%の実質成長がなければ辻つまが合わなくなってしまう。こうしたお家の事情があった。

この3%と3.5%という成長率をそれぞれの立場を考えて、足して2で割った結果、出てきたのが3.3%という成長率の見通しである。科学的でも客観的でも何でもない代物である。こう書いてくると、記憶のいい読者は、「そうだ、92年度の経済見通し3.5%を決めたとき足して2で割ったのと同じだ」ということに気付かれるであろう。

【別表1】 93年度政府経済見通し

	93年度 見通し	92年度 実績見込み
国民総生産(兆円)	495.3(4.9) (3.3)	472.3(3.0) (1.6)
民間最終消費(兆円)	280.6(4.9) (2.8)	267.4(3.5) (1.5)
民間住宅(兆円)	26.4(9.7) (7.1)	24.1(4.2) (2.5)
民間設備投資(兆円)	87.6(2.9) (2.4)	85.1(△3.7) (△3.8)
労働力人口(万人)	6,640(1.0)	6,575(0.7)
就業者総数(万人)	6,495(1.0)	6,430(0.5)
完全失業率(%)	2.2	2.2
1人当たり雇用人所得増加率(%)	2.7	2.4
鉱工業生産増加率(%)	3.3	△5.3
卸売物価上昇率(%)	0.3	△1.3
消費者物価上昇率(%)	2.1	1.8
経常収支黒字幅(億ドル)	1,155	1,165
貿易収支黒字幅(億ドル)	1,350	1,360
輸出(億ドル)	3,575(6.5)	3,355(7.5)
輸入(億ドル)	2,225(11.3)	1,995(0.7)

(注)国民総生産の各項目は名目表示、カッコ内は前年度比伸び率%、国民総生産の上段のカッコは名目、下段は実質、△はマイナス。93年度の為替は1ドル=122円80銭、原油は1バレル=20ドル強を前提

違っているのは、「92年度は宮沢内閣誕生後、最初の予算を史上最低の成長率とするわけにいかない」という点が「クリントン政権が発足するに際し、日本の対外公約を下ろすわけにはいかない」と変わっただけである。

過去を振り返ると、92年度の3.5%の実質成長見通しはみじめだった。現実の経済は、92年4-6月期がゼロ成長、7-9月期が年率換算マイナス1.6%というものになった。今回の93年度見通しをつくるようになって、政府は92年度の実績見直しを1.6%と大幅に下方修正したのだが、不面目きわまりないものである。

### 企業のリストラが不況を深める

政府が高めの経済成長を設定したことについて、自民党から当然のことだが懸念の声があった。経済対策閣僚会議で三塚政調会長は「本当に大丈夫なのか。どこかよその国の話を聞いているような感じ」と発言、亀井政調副会長も「政府の見通しは91年から景気の実態より後手に回っている」と楽観的見通しを批判した。

民間エコノミストの間でも、目標達成を疑問視する人ばかりだ。主要調査機関の成長見通しは別表2のとおりだが、追加的な景気対策を織り込んだ予測でも実質成長率は2%台後半がほとんどである。政府のように追加措置なしで3

【別表2】 主な機関の経済見通し

(実質成長率%)

	93年度	92年度
政府	3.3	1.6
日本経済研究センター	3.0	1.4
三菱銀行	2.8	1.5
野村総合研究所	2.1	1.5
日本総合研究所	1.7	1.7

(注)92年度は実績見込み

%を超すとの見方は少ない。「政府見通しは努力目標」であるとしても、政府の無理な目標設定が政治不信を招き、かえって正常軌道を狂わせることが心配される。

93年度の政府予算案で一般会計の伸びは0.2%と1987年度以来の低い伸びとなった。経済を立て直しのために財政の役割をどう生かすかが最大の課題だったのに、大蔵省の赤字国債発行だけは防ぎたいという論理が優先され、所得減税に見送られた。例年、経済成長率を抑えるように求める大蔵省が成長率を高く設定するよう主張したのは、赤字国債を出さないために、税収をできるだけ大きく見積りたかったためである。甘い成長見通しと税収見積り、そして当座の帳じり合わせまで、レーガン、ブッシュ時代の米国の予算づくりによく似てきた。

国際官僚の作文に過ぎないという批判はあるが、OECD(経済協力開発機構)の93年の日本の実質成長率は2.3%で、半年前の予測値に比べ1%近く下方修正されている。米国が2.4%と日本より高いのだから、世界経済のリード役に日本はなれないと国際官僚から宣言されたようなものである。

こういう状況だから企業はリストラクチャリング(事業の再構築)に動くのも止むを得まい。しかし、企業が経費を削減し、ホワイトカラーの異動を行い、ストックとバランスシートの調整を行えば行うほど、マクロではかえって不況は深まる。自分の企業が資材の調達を中止し、出張を止め、雇用を調整しながら、自社製品だけは売れてほしいと希望するのは矛盾以外の何物でもない。

これに日本企業の横ならび意識が加わる。新

聞記者の筆者は、製造業の不況はいわれているほど深刻なものではないと見ている。しかし、今なら製造業は赤字を出しても、人手を削減しても、あるいはこれまで削れなかった部門を縮小しても文句は出ない。日本ではみんなが赤字なら経営者の責任は追求されないのである。この風潮を利用して、一部の製造業は体質改善をしている。これまで経済の成長率が4%程度が経営の大前提にあったのを、1~2%成長でも生きていける企業体質へのリストラである。この最も徹底したのが、売上高伸び率ゼロでも利益が出る企業宣言をした、いくつかの企業である。こうした企業行動は自由であるが、マクロ経済が縮小均衡に向かわないよう、企業を後押しすることこそ政府の経済運営であろう。

### 目標が示せない経営者

しかし、政府の経済政策は早期に改正せざるを得ないだろう。まことに奇妙なことに93年度予算編成作業中に早くも補正予算の話が、だれいとうとなく出ていた。頼りない予算案ということはみんなが知っていることの証明のようなものだ。92年度内にも公定歩合の再利下げも実施されるのではないか。そして7月が東京サミットである。そこで日本に対してリリパット（小人国）症候群から脱却できない、グロテスクな経済大国という批判が生じるのは火を見るより明らかである。景気回復策は外圧がらみで修正せざるを得なくなるだろう。

景気対策ひとつとっても、日本の経済システムは有効に作用しなくなっているのである。92年の10兆7,000億円の総合経済対策も、自民党の異常な熱意で積み上げられたものだが、佐川

急便事件で国会審議が遅れ、有効に作用するかどうか疑問である。93年度予算案の編成でも、大蔵省の赤字国債発行の問題点と所得税減税は景気対策に効果がないという根回しが目立った。そして、この主張は所得減税をしても景気刺激にはつながらないとする経団連の主張とも一致するものであった。

戦後日本の経済成長を支えたものとして政官財からなる3つのトライアングルの役目を否定する人はいまい。しかし、これらが頼りにならなくなっている。このことは、かつてない政治不信と財界の地位の低下をあげれば十分であろう。最も有効に作用しているように見える官界についても、現実の動きは既得権益の擁護であり、利益誘導型社会の一セクションにしか過ぎなくなっているという疑問が出るようになった。新しい税を導入するのが善で減税は悪という風潮が大蔵省には確かにある。もし大蔵省が責任ある行動がとれる官庁なら、毎年毎年、公共事業の優先順位を決めず、各省庁へ、各事業間に一律主義で予算をつけるような無責任な態度をとるはずはない。ところが、公共事業の比率はいつも変わっていないのである。調整能力がとくに失われているのだ。

企業の経営システムもたいへんだ。終身雇用、年功序列賃金、企業内組合を三本柱に、含み益、安定貸しで支えられてきた日本的経営にいたるところで行き詰まってきた。株主には低配当、従業員には長時間労働、顧客には高価格商品という政策はバブルの崩壊で完全にシッペ返しを食った。前年比、予算比、他社比でモノを考えるのは止めにしなければならぬことはわかったのだが、それにかわるどの物差しで経営を考

えていいのかが、わからない経営者ばかりだから、今年も企業内では議論だけが続くのではあるまいか。

日本の経営者のほとんどは企業以外の生活の存在しない人である。「ゆとり、安心、多様性のある国民生活を実現するために、現在の企業中心社会を個人生活を重視する社会システムに転換していく必要がある」といわれても、何をしたいかわからないのである。混乱は当分の間続くことであろう。

### 景気回復はV字型ではない

ずいぶん悲観的なことと、読者に気にさわることを書いてきた。そろそろ、まとめを書かなければならないのだが、私はそれでも、日本の経済はよくなっていくだろうということを結論にしたい。

昨年暮れ、富山市へ行った。お会いした人がこう言っていた。「世の中不況だ、景気が悪いというが、富山で見る限り、あんまりそうとは思えない。富山は景気が良いといわれたときも、景気がそれほど良いわけではなかった。そのせいか不況感もそれほど感じない」。

この感想は大切だと思う。今回の景気後退は、鉄鋼、機械、自動車という三大製造工業が中心となって生じたものだ。この3つの業種が立地していないところでは不況感は薄いのは当然である。こうした不況感の薄い地域がなくなる前に景気が回復するのが望ましい。

もう一人別の人の発言を紹介しよう。11月にお会いした日立製作所国分工場長（電力、鉄道の変送電機器を製造）のお話である。「日立は大相撲と同じになった。これまでのかせぎ頭の横

綱、大関であるコンピュータ、半導体、家電がそろって不振もしくは引退してしまった。これまで前頭だった国分工場のようなものが景気に関係ないと、もっとかせげと発破をかけられています」。

何が良くて何が悪いか。これほど端的に語ってくれた言葉はない。そして、すべてが悪いのではないのである。

過去の経験からすると、2年続けて設備投資がマイナスになったことはない。政府の経済見通しほどではないかもしれないが、今年、設備投資はやはり動き出すと思う。5次にわたる金利の引き下げ効果もあり、景気は1—3月期には底入れするのではないか。

問題はその後である。過去の景気回復は、底入れと同時にV字型に回復することが多かった。しかし、今回は異なるのではないだろうか。景気の急回復を妨げるいろいろな原因がある。まず第1がこれまでに述べたシステムの疲労である。政治不信はこれまでもなく強いし、官僚システムも有効に働かなくなっている。

第2は地価がまだ下がる可能性があることである。それに金融機関の不良資産処理はまだ終わったわけではない。銀行の貸し出し態度も「あつものに懲りてなますを吹く」ところがまだ残っている。第3は企業内失業者の存在である。この数は多い人は100万人にも達すると見ているが、この首が切れない限り、企業は動けない。労働力に関する限り、まだバブルは続いている。

しかし、景気の好転を物語る傾向はいくつか出てきた。海運業界を見ても不定期運賃市況がこのところ堅調なものもそのひとつであると信じたい。

## 小説の中の「大阪商船」

ダイビル株式会社取締役社長 松井 孝



かつて船はわが国の人々の足であり、翼であった。人々は船に乗って島々をめぐり、また海外にはばたいていった。明治以来小説の舞台や点景に船はしばしば登場した。わが国の文学作品に載った「大阪商船」とその船を拾ってみよう。

もっとも有名なのは1935年、第1回芥川賞を獲得した石川達三の出世作『蒼氓』であろう。ここでは1930年全国から集まって来た約1,000名のブラジル移民たちの「ら・ぶらた丸」(7,267総トン)における45日間の生活が描かれている。

3月15日神戸出帆の情景。『第三突堤は風である。飄々<sup>ひょうひょう</sup>と吹く浅春の風である。この冷たい海風の中に黄色いマストを立てて、マストからマ

ストへ万国旗のはためく上に、大阪商船の「大」の字の旗と黄と緑のブラジル共和国旗と、もう一つ青い色の出帆旗とが真横に吹かれている。白い帯線を巻いた黒い船腹をがっしりと水の上に浮かべたこの大汽船の船首には、日字と英字とでこう書いてある。[ら・ぶらた丸]“La Plata Maru”。船は神戸を出帆し、香港、サイゴンへと進む。『印度支那の港サイゴンにつく朝は、烈々と燃え上がるような太陽をもって始まった。マストにO・S・Kの旗が上がった。うしろのマストには日章旗があった。すると船というのが一人の淋しい旅人のように見えた。』淋しい旅人である船の中の生活はひたすら貧しく猥雑<sup>わいざつ</sup>で、私が生まれたころ移民農民がこのような姿でブラジルへ渡りそしていまその人々の孫の世代が職を求めて来日していることを思うと胸が痛む。

『蒼氓』よりもっと古く志賀直哉の『暗夜行路』にも大阪商船の船が顔を出す。時任謙作が東京での乱れた生活に区切りをつけるべく尾道でしばらく生活する。着いた翌日<sup>せんこうじ</sup>千光寺へ出かける。山の上の寺から全市を見渡して住むべき

---

位置を決めようとする。『前の島を越して遠く薄雪を頂いた四国の山々が見られた。それから瀬戸海の未だ名を知らぬ大小の島々、そういう広い景色が、彼には如何にも物珍しく愉快だった。煙突に白く大阪商船の印をつけた汽船が、前の島の静かな岸を背景にして、時々湯気を吐き一寸間を措いて、ほーっといやに底力のある気笛を響かしながら静かに入って来た。』さすがに小説の神様の情景描写は美しくのどかである。謙作は隣の婆さんと『「金比羅さんへ行くには連絡の方がいいのかしら？」「へえ、今日らは大方御本山さんへ参られる者が仰山出やんしよでの、商船会社の船はこんでいりやすまい』と会話を交したりもしている。直哉が尾道に滞在したのは1912年ころだから、これらの船は当時大阪山陽線で使用されていた「大井川丸」(651総トン) クラスの船であったろう。

井上靖の自伝三部作の一つ『北の海』は、1926年作者自身でもある洪作が浪人中に四高の柔道部員に勧誘されて金沢へ出かけ、四高の柔道生活に憧れ入学を決意する間実に面白い小説である。洪作が沼津での浪人生活に別れをつけ、台北の両親の許で受験勉強をするため大阪商船の船で台湾へ渡る。洪作は沼津から夜行列車で三宮駅に着き徒歩で大阪商船の事務所向かう。『路傍にアイスクリーム屋が店を張っていて、そこに人が群がっていた。洪作もその客となった。沼津で食べるアイスクリームよりうまいと思った。洪作は二、三回道を訊いて大阪商船の事務所には行って行った。名前を言うと若い

事務員が乗船券をくれた。一等の切符であった。』

『洪作はまた鞆を持ってそこを出るとさっきのアイスクリーム屋までかなりの距離の道を歩き、そしてアイスクリームを頬張った。何とも云えずうまかった。それからまた大阪商船の事務所に引き返した。』洪作は出帆まで時間があるので六甲の中腹へ登る。『神戸の町は山の斜面に作られてあり、傾斜地から海際まで、ぎっしり人家で埋められていた。そしてその向うに神戸港が九月の陽に光って置かれてあった。港湾にはたくさんの玩具のような汽船が浮かんでいる。汽船というのは、どれも同じような色をしているものと、洪作は思っていたが、いま港湾に浮かんでいる汽船は、それぞれ思い思いの色彩を持っていた。そしてその形もまたそれぞれに異っていた。洪作の乗る船も、その中の一艘であったが、どれがその船か見当はつかなかった。』

1927年に大阪商船は「蓬来丸」(9,206総トン)「高千穂丸」(8,154総トン)「瑞穂丸」(8,511総トン)の優秀船をこの航路に投入するのだが、残念ながら洪作の渡台には間に合わなかった。洪作の乗ったのは「亜米利加丸」(6,313総トン)「香港丸」(6,186総トン)「笠戸丸」(6,209総トン)のいずれかであったろう。船は夕暮れに神戸を出て瀬戸内海を西へ進む。翌朝船は別府の港に着き、午前中停泊して午後3時ごろ大洋に乗り出して行った、と書かれているが、これは井上靖の思い違いだ。台湾航路の船は別府には寄らない。門司の誤りであろう。あるいは当時大阪商船の別府航路が大変有名だったので、大

---

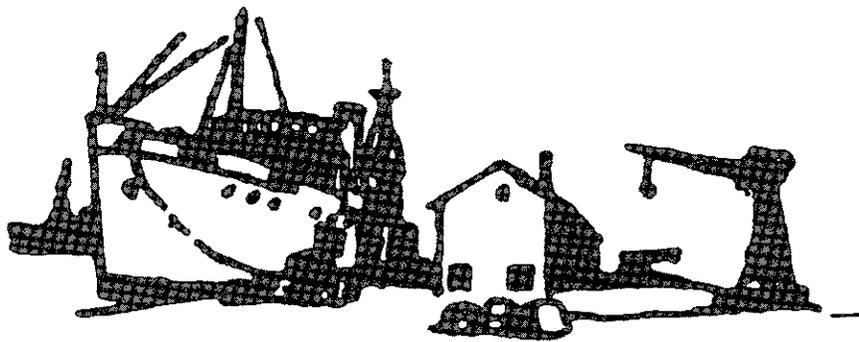
阪商船＝別府のイメージが強く、つい間違えたのかもしれない。

この辺りまでは戦前の平和な時代の作品だが、第二次大戦突入後の小説にはO・S・Kの船も軍艦として登場する。阿川弘之の『暗い波濤』冒頭の特設巡洋艦「愛国丸」(10万400総トン)である。『愛国丸は、もと大阪商船の南米航路船であった。開戦の年海軍に徴用され武装をほどこされて、南太平洋や印度洋方面での通商破壊戦に従事して来たが、この度予備学生隊輸送の任を受け、台湾の高雄から呉までの航海中、彼らの臨時の練習艦のようなかたちになっていた。』

『此の愛国丸には同じ南米航路の報国丸という姉妹船があって、戦争が始まる直前、同型の二隻の特設巡洋艦になった。開戦当初、愛国・報国の二隻は九四式三座の水上偵察機を一機と補

用機を一機搭載し、魚雷の聯装発射管も持ち、艦首一門艦尾一門左右両舷三門ずつ計八門の十四センチ砲を備えて、いつ何処の国のどんな型の駆逐艦と出会っても一対一ならこちらが優位に立てるだけの威力を持っていた。』その愛国丸も1944年2月トラックで南米移民船「りおで志やねろ丸」やその他多数の船と共に空爆で沈没する。『相川兵曹は、愛国丸が沈む時、「ヒュウ、ヒュウ、ヒュウ」と別れを告げるような音を立てたのを思い出した。それを言うと「自分も聞きました。かもめが鳴くような声でした」と富山が答えた。』

船の最期は常に悲しい。航空機や汽車や車と異なり、船にのみ生命を感じ人生を投影してみってしまうのは船会社に働いた者の感傷であろうか。



# 米国の海運事情

——一連の重要法案が廃案となるまで——

日本船主協会常務理事 森崎 末壽雄  
北米地区事務局長

当地に着任してから早くも1年が経ちましたが、その間いくつかの大きな動きを身近に眺めることができました。その最大のものは何といってもクリントン新政権の誕生ですが、それはそれとして海運関係では APL/シーランドを中心とする米国外航船社に対する新海運助成策の実現を目指したいわゆるマリタイム・リフォーム法案と諸外国の造船助成廃止の進捗を目的としたシップビルディング・トレード・リフォーム法案をめぐるブッシュ政権と第102議会の動きでした。

これら2法案は昨年<sup>たいざんめい</sup>は結局廃案となり泰山鳴<sup>どうねずみいつびき</sup>動鼠一匹の印象を与えていますが、クリントン新政権となっても再び採り上げられ、第103議会でまた擦った揉んだはあるでしょうが、今年は可決成立する公算が強いと予測されています。その場合邦船社にもいろいろな面でかなりの影響が出る恐れもあります。

ついては、昨年これら一連の法案が上提され結局廃案となるまでどんな経緯をたどったか、日付順に簡単に整理して置きたいと思います。

何かの参考になれば幸いです。

## 1. 1992年2月6日

### APL/シーランド米船2社共同声明発表

最初に米船在りきではないが、マリタイム・リフォーム法案（以下カード法案と略称）のきっかけとなったのは APC (APLの親会社) リリー会長/CSX (シーランドの親会社) スノー会長がワシントンのウィラード・ホテルで共同声明を発表。ブッシュ行政府と議会に対し抜本的な海運対策の実施を要請、実現してもらえない時は米国籍船の保持を断念して、おそくとも1995年にはフラッグ・アウトを実行すると警告した。

これまで米船社の船主団体としては CASO (Council of American Ship Operators)、USA (United Shipowners of America) 等が組織されたが、いずれもいくなれば仲間割れして解散、現在のところ米船社の統一的な政策団体は存在しないが、この度この2社がとにかく何かやらなくてはならないとの危機感を共有して、大げさに言えば史上初めて腹を割っての共同戦線を

張ったといっても過言ではない。この点、カード運輸長官、上下院関係議員、クック FMC 委員長等も後でそのように言っているが、この 2 社の一致団結が少なくともカード法案上提の原動力となったのは明白であった。

なお 2 月 7 日はカード運輸長官任命の上院公聴会が行われ、正式に就任が決定した日でもあった。他方各国の造船助成廃止を狙った HR2056 ギボンズ法案（ギボンズ下院議員の提案によるためこのように通称された）はこの時点では既に下院に正式上提されていた。

## 2. 4 月 20 日

### 新海運政策策定のための閣僚レベル・ワーキング・グループ設置

ブッシュ大統領は上記米船 2 社の要請を支持して各関係省庁の閣僚レベルによるワーキング・グループ設置を発表、船籍問題、新助成策、税制等を網羅した新海運政策についての答申を 5 月 22 日までに提出することを要請した。

なお、ワーキング・グループはカード運輸長官が議長となり、次の省庁等のトップがメンバーとなった。

運輸長官、国務長官、財務長官、国防長官、司法長官、農務長官、商務長官、労働長官、通商代表、行政管理予算局長官、国際開発庁長官、大統領首席補佐官、国家安全保障会議首席補佐官、経済国内政策補佐官、経済諮問委員会委員長、統合参謀本部議長、FMC 委員長。

## 3. 6 月 17 日

### 第 1 回上院商船小委員会公聴会——カード長官 新海運政策行政府案発表

先に設定された 5 月 22 日の期限には間に合わなかったが、上院小委員会公聴会での報告という形で政府原案が公表された。

16 項目にわたるかなり広範囲は内容となっているが、特に注目されたのは下記諸点であった。

#### (1) コンテインジェンシー・リティナー・プログラム (CRP)

国家緊急時には徴用に応ずることを条件に 74 隻におよぶ米国籍外航船に対し 7 年間の時限措置ながら、1 隻当たり最初の 2 年 250 万ドル/年、第 3 年以降漸減して最後の第 7 年目は 160 万ドル/年の補助金を支給（総額約 11 億ドル）。

#### (2) キャピタル・コンストラクション・ファンド/対象枠拡大 (CCF)

現行規定では米国建造船に制限されているため、あまり利用されていないが、外国建造船への充当を認める。

#### (3) 外国資本の米国籍船保有に対する制限の緩和

外国資本の米国籍船保有についての現行制限を緩和して、例えば外国資本とのジョイント・ベンチャーによる米国籍船の保有を容易にすることにより米国籍船の維持を図る。

#### (4) 外国建造船に対する米政府貨物積取制限

の緩和

- (5) 諸外国との造船助成削減交渉の継続確認  
(ここで造船問題が提起されたが、前述のとおり全般的には外国建造をむしろ優遇しており、従って造船への言及はお座なりとの印象を与えたことは否定できず、米造船工業会 (SCA) はこの後直ちにロビー活動を強化して巻返しを図った。)

上記政府原案作成には当然のことながら APL、シーランドが密着して参画した模様にて、この日の公聴会が終了するや、政府原案を全面的に支持する旨の 2 社共同のプレスリリースがその場で配布された。

#### 4. 6月25日

##### 第2回上院商船小委員会公聴会

カード長官提案に対し、外航内航を含め米ライナー船社 (APL、シーランド、マトソン、クローリーマリタイム、トーテム)、不定期船社 (オーバーシーズ SHIPPING グループ、OMI、リバティマリタイム) および SCA ストッカー会長の証言が行われた。

APL、シーランドは当然のことながら全面的に賛成、ただし CRP 7 年間は短かすぎるとして最低10年の適用を要請、マトソン等の内航船社は新規補助金を受けた外航船の国内航路就航は禁止すべしと主張 (この問題は後刻外航/内航船社間で話がつき制限することに合意された)、不定期船社は税制面の優遇策ならびに政府援助

物資の米船積実施策が不十分としてやや批判的、SCA は造船業に対する配慮が不足していると大声をあげて異議を申し立てた。

#### 5. 7月8日

##### 第1回下院商船漁業委員会公聴会

##### ——カード長官証言

上院だけで済ますわけには行かないものらしく、というよりは SCA の策動によるものと憶測されるが、下院においても同様の公聴会が重複して開催された。

第1日目はやはりカード長官のみの証言であったが、内容的には上院における証言と同様であった。ただし質疑応答では造船問題だけが採り上げられ、ベントレー議員を始めとして各委員から米造船業への支援とその従業員の職域確保への配慮がなされていないとの批判発言が相次いだ。

#### 6. 7月20日

##### カード法案公表

カード長官より下院商船小委員会に対し、具体的な法案が提出された。

#### 7. 7月22日

##### カード法案下院上提

上記カード法案は、同小委員会ジョーンズ委員長の下、正式に下院に上提され、HR5627 “マリタイム・リフォーム・アクト” と

タイトルされ、商船漁業委員会および歳入委員会に付議された。

## 8. 7月23日

### 第2回商船漁業委員会公聴会

関係米船社がそれぞれ上院と同様内容の証言を行った。

## 9. 7月24日

### 第3回商船漁業委員会公聴会

下院の場合は第3回目が行われ、SCA、造船・海員・港湾の関係労組がそれぞれ証言を行った。

海員組合、ILA/ILWUは全般的に新海運政策を支持して穏当な発言であったが、SCA/造船労組は挙って諸外国の造船助成を止めさせろと迫り、ますます氣勢をあげた。このため海運の影が薄れ、造船色が一層濃くなったとの感じとなった。すなわち、ベントレー議員あたりからHR5627カード法案とHR2056ギボンズ法案（5月に下院本会議を通過後上院で止まっていた）を一本化すべしとの発言がとび出し、それまで一応順調に動いていたカード法案の前途に暗雲が出始めた。（参考までにブッシュ大統領はかねてよりギボンズ法案には拒否権を発動すると言明していた）

## 10. 8月12日

### S3192 “シップビルディング・トレード・リ

### フォーム法案上院上提

商船小委委員長のブロー上院議員が突如上記S3192（通称ブロー法案）を提出、周囲を驚かせた。

同法案の要旨は、1920年商船法第19条を改正してFMCに対し諸外国、造船助成への対抗、報復措置の権限を付与するというもので、ギボンズ法案の商務省起用の案と異なり、FMCを持ち出して来た。いずれにせよ、ブロー議員としては選挙のこともあり、下院におけるSCA、造船派議員の動きから上院としても造船問題にも配慮していることを示しておく必要があると判断したものと推測されたが、それだけ上院にも圧力が加かったということであろう。

## 11. 8月12日—9月8日

### 議会夏期休会

なお、米船筋はカード法案が正式上提されたことにより、一気呵成に審議が進むことを切望していたが、造船問題に加えてCRPの財源確保が簡単ではないとのニュースがこのころから流れ出し、現に休会前の具体的進展は見られなかった。

## 12. 9月17日

### 下院商船小委員会 “ディスカッション・ドラフト” 入手

その後、上記商船小委員会が中心となって、かかる素案が作成されていることが判明した。

内容的には海運助成関係はカード法案を生かし、造船助成関係はギボンズ法案とブロー法案を合体して、すべてを一本の法案にまとめたものであるが、造船関係は外国船社および造船会社にとり相当の改悪となっている。

この法案は結局公のものとはならなかったが、水面下で最後まで相当の検討が行われたことを示すものであった。

### 13. 9月20日—10月初旬

新聞その他に連日のごとく関連記事、特にCRPの財源確保に関する情報が報道された。

例えばブロー委員長が国防省と11億ドルの一部負担の交渉を行った模様であるが、結局いずれも成功しなかった。

### 14. 10月5日

#### 造船関係でブロー委員長修正提案

第102議会の閉会期日は選挙の年でもあり、当初10月2日と定められていたが、その後若干の延長が行われ、10月10日の閉会となった。これを利用した形でブロー委員長が造船関係で最後の努力を払った。

すなわち、ブロー法案原案のFMCに代えてギボンズ法案同様商務長官に造船助成に対する制裁措置実行の義務を課すことを骨子とした修正案を上院に提出した。しかしながら時間不足はいかんともし難く、とどのつまりは両法案とも廃案で幕となった。(去年は選挙の年のため継続

審議はなく、すべての未成立の法案は廃案となった)

### 15. その後の動き

以上のとおり APL、シーランドが2月に行動を起こしてから8カ月余りにわたり、ホワイトハウスとキャピトルヒルで海運と造船を巡り、虚々実々の駆け引きが繰り広げられたわけである。冒頭にも記したとおり去年は廃案となったが、今年再び採り上げられることは間違いないところで、現に既に種々の動きが出ているので、主なところを摘記して置きたい。

- (1) APL/シーランドは早々とクリントン新政権へのロビー活動を始めている模様であるが、またマスコミを使つての陽動作戦も既に行っている。例えば、ジャーナルオブコマース紙が10月8日に早々と社説で今年に成立させるべしと論評、11月初めにCSXスノー会長が記者会見で本年成立しない場合、シーランド、APLとしては本当にフラッグアウトを実行すると言明、等々である。

なお直接関係ないかも知れないが、昨年12月7日付ジャーナルオブコマース紙にAPLが混乗を検討しているとの記事が掲載されたのは注目される。

- (2) 米船社が殊に頼りにしているのはジョーンズ下院議員亡き今ブロー上院議員のようである。ブロー氏は楽々と再選を果たし、引き続き上院商船小委員会の委員長を続投

する予定であるが、他方クリントン新大統領の FOB (Friends of Bill) の一人で、新大統領は海運関係はすべてブロー議員に相談していると言われている。昨年の議会における同議員の動きは前述のとおりで、米船社としても大いに頼りにしたいところと推察される。ただし邦船社にとっては造船問題との関連で要警戒と思われる。

- (3) その造船問題については、その後もっとドラスティックな動きが出ている。SCA の ストッカー会長が、FMC にイタリア政府および同国国営造船会社を提訴したのである。米国のカーニバル・クルーズ・ラインズ社の客船建造受注のためイタリア政府が同国造船グループ・フィンカンティエリ社に巨額の建造補助金支払いを行っているが、これは米国商船法（1920年）第19条に違反するので、イタリア政府が補助金の中止および既支給分相当額の対米補償を行わない限り、同国建造船／同国籍船の米国諸港への寄港禁止を実行すべしとの訴えで、まだ立法化されてもいないギボンズ法案の施行を迫る無茶苦茶なものであるが、敗訴しても今年の議会でギボンズ法案の立法化促進の

効果が狙えるとのしたたかな計算に基づく行動といえよう。

なお、この SCA 提訴に対し、FMC は、まず広く関係者の意見を聴いた上で FMC の司法権の有無も見極め、対処していきたいとの意向で（ただし、本音はこのところ地盤沈下気味の FMC の存在を示すためにも是非やりたいと考えているのは明らかであり要警戒）、関係者の意見書が出揃ったところであるが、わが船主協会も CENSA の意見書に参加して SCA の提訴は、いわれのない言いがかりである、すなわち 1920 年商船法第 19 条は造船はカバーしていないし、従って FMC には管轄権もなく、本件は却下すべきであると主張している。

以上のとおりですが、こうした昨年の動きを受けて今年はどうなるか目の離せないところです。当面の焦点はやはりクリントン政権の新人事で、運輸長官、次官、次官補、FMC 委員長、海事局局長等のポストがどういう顔触れになるのか、議会関係ではバックウッド上院議員が大分セクハラ問題で苦境に立っているが、大きな異動が出てくるのか注目したいと思います。

## ロイド統計における世界船腹量(1992年央)

— 7万9,845隻 4億4,430万% 6億9,455万% —

## 4年連続のトン数増加

このほど発表されたロイド船腹統計(100%以上の鋼船で漁船、雑船を含む)によると、1992年6月末日現在における世界船腹量は、7万9,845隻、4億4,430万%、6億9,455万%で、前年同期に対して隻数は185隻減少したが、トン数では827万% (1.9%)、1,024万% (1.5%) 増加した。このうち、漁船や雑船を除いた商船だけの集計では、4万1,266隻、4億1,044万%で、前年同期に対して53隻減少したが、829万% (2.0%) の増加となった。世界の船腹量は1982年から1988年までは減少していたが、1989年から4年連続の増加となっている。

同統計の概要は以下のとおりである。

## 1. 国別の船腹量の状況

国別の船腹量の状況は第1表および第2表のとおりである。

(注) 同統計による旧ソ連の船腹は、USSR、ロシア、ラトビア、エストニアの4カ国に区分されて表示されているが、1991年以前すべてUSSR籍で、各国への区分が不可能なことから、現「USSR」籍は今後ロシア等旧連邦構成国籍への帰属が進むものと思われること等から、ここでは従前との比較の便宜を考慮し、一括「旧ソ連」として取り扱った。

これによると、昨年に比べて船腹量が増加した国は、リベリア、パナマ、ギリシャ、バハマ、マルタ、シンガポール、香港等で、減少した国は、日本、「旧ソ連」、ノルウェー、米国、英国等である。また、増・減幅が小さい国はキプロス、中国、台湾、フィリピン等である。

船腹量が増加した国のうち、リベリアは1990年における米国のパナマ籍船入港禁止措置の発表により同年はパナマからの転籍船もあり大幅に増加したが、1991年はパナマへの再転籍により減少し、1992年に再び増加したものである。同国置籍船は油送船の比率が高く(56.2%)、大型船が多いことが注目される。他方、パナマは1990年には大幅に減少したが、同国の政権交替とフラッグイング・バック船に対する優遇措置の実施等により、1991年、92年と増加をみている。

また、ギリシャはここ10年ほど連続して船隊を縮小していたが、1990年10月より税制面の優遇措置など船舶登録誘致を促進したことから、1991年、92年と船腹量が増加した。

なお、近年、船腹量増加の著しい国として、キプロス(1982年に対して%で8.4倍)、バハマ(同46倍)、マルタ(同23倍)等は注目を要する。

第1表 国別保有船腹量と前年比較

国 別	合 計					対 前 年 比 増 減					う ち 油 送 船			
	隻 数	千 %	千 %	国別保有割合		隻 数	千 %	千 %	伸 び 率		隻 数	千 %	千 %	油送船 の割合
				%	%				%	%				
世 界 合 計	79,845	444,305	694,560	100.0	100.0	△ 185	8,278	10,248	1.9	1.5	6,833	142,918	270,615	39.0
1 リベリア	1,672	55,167	97,374	12.4	14.0	67	2,740	3,734	5.2	4.0	505	28,161	54,916	56.4
2 パナマ	5,217	49,630	79,256	11.2	11.4	264	4,681	7,086	10.4	9.8	667	16,537	31,206	39.4
3 「旧ソ連」	(7,310)	(25,619)	(27,647)	(5.8)	(0.4)	(△67)	(△786)	(1,096)	(△3.0)	(△3.8)	(447)	(3,889)	(5,982)	(21.6)
(U S S R)	2,272	8,110	9,038	1.8	1.3						154	828	1,178	13.0
ロシア	4,543	15,633	16,592	3.5	2.4						246	2,465	3,903	23.5
ラトビア	261	1,236	1,437	0.3	0.2						44	591	893	62.2
エストニア	234	641	580	0.1	0.1						3	5	8	1.4
4 日本	10,091	25,403	37,816	5.7	5.4	28	△ 1,004	△ 1,876	△ 3.8	△ 4.7	1,117	7,026	12,732	33.7
5 ギリシャ	1,872	24,542	45,277	5.5	6.5	9	1,789	3,585	7.9	8.6	318	10,164	20,300	44.8
6 ノルウェー	2,499	22,583	38,299	5.1	5.5	△ 78	1,003	△ 2,651	△ 4.3	△ 6.5	221	10,503	20,852	54.4
7 キプロス	1,416	20,386	36,198	4.6	5.2	57	88	△ 329	0.4	△ 0.9	120	5,238	10,320	28.5
8 バハマ	1,061	20,054	33,082	4.5	4.8	88	2,513	4,283	14.3	14.9	213	9,972	19,094	57.7
9 米 国	5,737	18,228	25,648	4.1	3.7	△ 485	△ 2,062	△ 4,416	△ 10.2	△ 14.7	219	6,701	13,310	51.9
10 中 国	2,390	13,946	20,658	3.1	3.0	8	△ 353	△ 452	△ 2.5	△ 2.1	254	1,709	2,694	13.0
11 マルタ	889	10,127	17,073	2.3	2.5	187	3,211	5,220	46.4	44.0	141	2,696	4,936	28.9
12 シンガポール	946	9,247	14,929	2.1	2.1	92	759	1,210	8.9	8.8	281	3,858	7,015	47.0
13 フィリピン	1,499	8,449	13,807	1.9	2.0	34	△ 177	△ 451	△ 2.1	△ 3.2	95	378	728	5.3
14 イタリア	1,636	7,730	10,940	1.7	1.6	△ 16	△ 392	△ 780	△ 4.8	△ 6.7	198	2,264	3,912	35.8
15 韓 国	2,138	7,518	11,725	1.7	1.7	2	△ 302	△ 502	△ 3.9	△ 4.1	97	549	1,061	9.1
16 香 港	387	6,926	11,689	1.6	1.7	32	1,050	1,665	17.9	16.6	33	839	1,561	13.4
17 イ ン ド	888	6,457	10,366	1.5	1.5	△ 2	△ 60	△ 163	△ 0.9	△ 1.5	69	1,937	3,366	32.5
18 台 湾	649	6,104	9,241	1.4	1.3	5	215	228	3.7	2.5	20	874	1,517	16.4
19 英 国	1,747	6,017	7,525	1.4	1.1	△ 202	△ 594	△ 774	△ 9.0	△ 9.3	118	2,195	3,981	52.9
20 デ ン マ ー ク	1,276	5,781	8,015	1.3	1.2	△ 14	△ 90	△ 206	△ 1.5	△ 2.5	46	1,710	3,363	42.0

国 別	合 計						対 前 年 比 増 減					う ち 油 送 船			
	隻 数	千 %	千 %	国別保有割合		隻 数	千 %	千 %	伸 び 率		隻 数	千 %	千 %	油送船 の割合	
				%	%				%	%					
21	ブラジル	635	5,573	9,348	1.3	1.3	△ 34	△ 309	△ 507	△ 5.3	△ 5.1	64	1,980	3,599	38.5
22	ドイツ	1,375	5,552	6,832	1.2	1.0	△ 147	△ 419	△ 491	△ 7.0	△ 6.7	42	245	441	6.5
23	イラン	403	4,558	8,345	1.0	1.2	2	△ 25	△ 38	△ 0.5	△ 0.4	48	2,945	5,877	70.4
24	セントビンセント	881	4,381	7,044	1.0	1.0	183	1,671	2,823	61.7	66.9	47	675	1,243	17.6
25	オランダ	1,230	4,250	5,245	1.0	0.8	△ 19	378	397	9.8	8.2	31	611	980	18.7
26	フランス	890	4,205	6,030	0.9	0.9	△ 20	217	353	5.4	6.2	50	1,801	3,521	58.4
27	トルコ	880	4,186	7,114	0.9	1.0	0	79	71	1.9	1.0	85	833	1,540	21.6
28	ルーマニア	439	3,266	4,846	0.7	0.7	△ 30	△ 562	△ 927	△ 14.7	△ 16.1	17	576	1,011	20.9
29	スペイン	2,190	3,225	5,077	0.7	0.7	△ 115	△ 392	△ 755	△ 10.8	△ 12.9	45	1,346	2,732	53.8
30	ポーランド	644	3,162	4,314	0.7	0.6	△ 29	△ 186	△ 118	△ 5.6	△ 2.7	17	117	195	4.5
31	バーミューダ	94	3,139	5,207	0.7	0.7	△ 6	102	13	3.4	0.2	21	1,956	3,865	74.2
32	スウェーデン	664	3,081	3,328	0.7	0.5	△ 20	△ 93	△ 251	△ 2.9	△ 7.0	63	872	1,499	45.0
33	オーストラリア	695	2,676	3,857	0.6	0.6	△ 19	104	212	4.1	5.8	19	790	1,305	33.8
34	カナダ	1,185	2,643	2,897	0.6	0.4	△ 19	△ 42	△ 32	△ 1.6	△ 1.1	35	186	280	9.7
35	インドネシア	2,014	2,339	3,130	0.5	0.5	23	2	△ 1	0.1	0.0	187	585	984	31.4
36	バヌアツ	280	2,155	3,260	0.5	0.5	△ 7	△ 18	△ 69	△ 0.8	△ 2.1	7	241	460	14.1
37	マーシャル諸島	35	2,099	4,182	0.5	0.6	35	2,099	4,182			10	1,465	3,052	73.0
38	マレーシア	552	2,016	2,916	0.5	0.4	44	260	374	14.8	14.7	68	259	436	15.0
39	クウェート	209	1,910	3,198	0.4	0.5	12	537	895	39.1	39.0	25	1,407	2,597	81.4
40	ルクセンブルグ	54	1,581	2,604	0.4	0.4	3	△ 123	△ 251	△ 7.2	△ 8.8	10	265	456	17.5
41	ブルガリア	222	1,346	1,938	0.3	0.3	△ 4	△ 21	△ 24	△ 1.5	△ 1.2	20	284	459	23.7
42	エジプト	444	1,200	1,685	0.3	0.2	0	△ 57	△ 167	△ 4.5	△ 9.0	39	194	340	20.2
43	フィンランド	263	1,187	989	0.3	0.1	△ 3	143	113	12.7	12.9	19	290	473	47.8
44	メキシコ	635	1,110	1,495	0.2	0.2	△ 14	△ 86	△ 117	△ 7.2	△ 7.3	32	475	797	53.3
45	サウジアラビア	301	1,016	1,382	0.2	0.2	△ 8	△ 305	△ 618	△ 23.1	△ 30.9	47	255	422	30.6

(注) 1. 保有船腹量上位45か国のみ。 2. 油送船にはオイル/ケミカルを含む。 3. 油送船の割合は重量トンによる。

第2表 主要20カ国の保有船腹量の推移

	1982年			1987年			1992年			増加率(%)	
	順位	隻数	千%	順位	隻数	千%	順位	隻数	千%	対1982年	対1987年
世界合計		75,151	424,742		75,240	403,498		79,845	44,305	4.6	10.1
リベリア	1	2,189	70,718	1	1,574	51,412	1	1,672	55,167	△ 22.0	7.3
パナマ	4	5,032	32,600	2	5,136	43,255	2	5,217	49,630	52.2	14.7
ソ連	5	7,713	23,789	4	6,705	25,232	3	7,310	25,619	7.7	1.5
日本	2	10,652	41,594	3	9,822	35,932	4	10,091	25,403	△ 38.9	△ 29.3
ギリシャ	3	3,501	40,035	5	1,948	23,560	5	1,872	24,542	△ 38.7	4.2
ノルウェー	7	2,409	21,860	17	1,979	6,359	6	2,499	22,583	3.3	255.1
キプロス	32	557	2,150	7	1,341	15,650	7	1,416	20,386	848.2	30.3
バハマ	…	96	433	9	469	9,105	8	1,061	20,054	4,531.4	120.3
米国	8	6,133	1,911	6	6,427	20,178	9	5,737	18,228	853.8	△ 9.7
中国	12	1,108	8,056	8	1,773	12,341	10	2,390	13,946	73.2	13.0
マルタ	…	93	426	40	271	1,726	11	889	10,127	2,277.2	486.7
シンガポール	14	849	7,183	15	700	7,098	12	946	9,247	28.7	30.3
フィリピン	24	882	2,774	10	1,394	8,681	13	1,499	8,449	204.6	△ 2.7
イタリア	10	1,663	10,375	13	1,571	7,817	14	1,636	7,730	△ 25.5	△ 1.1
韓国	17	1,652	5,529	14	1,899	7,214	15	2,138	7,518	36.0	4.2
香港	22	255	3,499	12	409	8,035	16	387	6,926	97.9	△ 13.8
インド	15	644	6,213	16	803	6,726	17	888	6,457	3.9	△ 4.0
英国	6	2,826	22,505	11	2,165	8,505	19	1,747	6,017	△ 73.3	△ 29.3
ドイツ	11	2,201	9,146	19	1,791	5,812	22	1,375	5,552	△ 39.3	△ 4.5
フランス	9	1,171	10,771	20	954	5,371	26	890	4,205	△ 61.0	△ 21.7

(注) 1 各年の順位は%による  
 2 1982年、1987年のドイツは東西ドイツの合計値である。  
 3 1992年のソ連は旧ソ連各国の合計である。  
 4 本表はLloyd's Statistical Tables各年版をもとに、当協会にて作成したものである。

船腹量が減少した国のうち、「旧ソ連」は1990年までは船腹量が増加していたが、昨今の政治・経済的混乱により1991年、92年と減少している。1991年末の連邦解体に伴い、現在「USSR 籍」とされている船舶の今後の帰属先が注目される。

日本、ノルウェー、米国、英国等は船腹の減少が続いており、それぞれ順位を下げている。その傾向は、1982年と比較すると顕著に示されている。(第2表参照)

また、同統計によるとわが国の船腹量は1982年央の1万652隻、4,075万%をピークに以降減

少を続け、特にプラザ合意(1985年)による円高の影響で1988年、89年にはそれぞれ10%を超える大幅な減少率を示したが、1989年末に合意された「海外貸し渡し方式による日本籍船での外国人船員との混乗制度」の進展に伴い、その後の船腹量減少は小幅なものになってきている。

## 2. 船種別船腹量

世界および日本の船種別の船腹量構成は第3表および第4表のとおりである。

このうち、オイルタンカーは6,199隻、1億3,632

第3表 世界および日本の船種別船腹構成

## (1) 世界船腹

船種	1991年			1992年			対前年比増減			備考
	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	伸び率	
オイルタンカー	6,153	132,438	30.4	6,199	136,326	30.7	46	3,888	2.9	含オア/オイル 含貨客船、冷凍・特殊カーゴ
オイル/ケミカル	615	6,459	1.5	634	6,592	1.5	19	133	2.1	
オア・バルク	4,843	116,306	26.7	4,829	117,115	26.4	△ 14	809	0.7	
O B O 船	358	19,579	4.5	361	19,712	4.4	3	133	0.7	
一般貨物船	20,476	74,652	17.1	20,193	73,920	16.6	△ 283	△ 732	△ 1.0	
コンテナ船	1,249	25,980	6.0	1,322	28,037	6.3	73	2,057	7.9	
客船・フェリー	4,284	11,819	2.7	4,378	12,702	2.9	94	883	7.5	
液化ガス船	877	11,466	2.6	912	12,042	2.7	35	576	5.0	
化学薬品船	1,045	3,663	0.8	1,118	3,964	0.9	73	301	8.2	
その他商船	1,313	8,079	1.9	1,320	8,319	1.9	7	240	3.0	
(以上計…商船)	(41,213)	(410,441)	(94.1)	(41,266)	(418,729)	(94.2)	(53)	(8,288)	(2.0)	その他タンカー、RORO カーゴ
漁船	23,769	12,856	2.9	23,532	12,813	2.9	△ 237	△ 43	△ 0.3	
雑船	15,048	12,733	2.9	15,047	12,763	2.9	△ 1	30	0.2	
合計	80,030	436,027	100.0	79,845	444,305	100.0	△ 185	8,278	1.9	

## (2) 日本船腹

船種	1991年			1992年			対前年比増減			世界比		備考
	隻数	千%	構成比	隻数	千%	構成比	隻数	千%	伸び率	1991年	1992年	
オイルタンカー	1,077	7,136	27.0	1,072	6,968	27.4	△ 5	△ 168	△ 2.4	5.4	5.1	(1)に同じ
オイル/ケミカル	44	47	0.2	45	58	0.2	1	11	24.3	0.7	0.9	
オア・バルク	117	7,818	29.6	104	7,158	28.2	△ 13	△ 660	△ 8.4	6.7	6.1	
O B O 船	8	834	3.2	7	744	2.9	△ 1	△ 90	△ 10.8	4.3	3.8	
一般貨物船	3,253	4,516	17.1	3,222	4,179	16.5	△ 31	△ 337	△ 7.5	6.0	5.7	
コンテナ船	41	1,244	4.7	46	1,428	5.6	5	184	14.8	4.8	5.1	
客船・フェリー	679	1,406	5.3	684	1,469	5.8	5	63	4.5	11.9	11.6	
液化ガス船	217	1,706	6.5	221	1,669	6.6	4	△ 37	△ 2.2	14.9	13.9	
化学薬品船	464	177	0.7	485	185	0.7	21	8	4.5	4.8	4.7	
その他商船	116	159	0.6	123	214	0.8	7	55	34.4	2.0	2.6	
(以上計…商船)	(6,016)	(25,064)	(94.9)	(6,009)	(24,072)	(94.8)	(△ 7)	(△ 992)	(△ 4.0)	(6.1)	(5.7)	(1)に同じ
漁船	2,762	888	3.4	2,680	821	3.2	△ 82	△ 67	△ 7.5	6.9	6.4	
雑船	1,285	454	1.7	1,402	511	2.0	117	57	12.4	3.6	4.0	
合計	10,063	26,407	100.0	10,091	25,403	100.0	28	△ 1,004	△ 3.8	6.1	5.7	

(注) 1. 構成比、伸び率、世界比は総トンによる。

第4表 船種別船腹の国別保有ベストテン

(1) 総船腹

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	1,672	55,167	12.4	2,744	5.2
パナマ	5,217	49,630	11.2	4,681	10.4
「旧ソ連」	7,310	25,619	5.8	△ 786	△ 3.0
日 本	10,091	25,403	5.7	△ 1,004	△ 3.8
ギリシャ	1,872	24,542	5.5	1,789	7.9
ノルウェー	2,499	22,583	5.1	△ 1,003	△ 4.3
キプロス	1,416	20,386	4.6	88	0.4
バハマ	1,061	20,054	4.5	2,513	14.3
米 国	5,737	18,228	4.1	△ 2,063	△ 10.2
中 国	2,390	13,946	3.1	△ 353	△ 2.5
10カ国計	39,265	275,559	62.0	6,604	2.5
そ の 他	40,580	168,746	38.0	1,674	1.0
合 計	79,845	444,305	100.0	8,278	1.9

(2) オイルタンカー

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	441	26,873	19.7	1,509	5.9
パナマ	507	15,575	11.4	2,551	19.6
ギリシャ	291	9,772	7.2	953	10.8
バハマ	178	9,731	7.1	1,250	14.7
ノルウェー	163	9,679	7.1	△ 406	△ 4.0
日 本	1,072	6,968	5.1	△ 168	△ 2.4
米 国	207	6,482	4.8	△ 1,331	△ 17.0
キプロス	103	5,019	3.7	△ 809	△ 13.9
「旧ソ連」	439	3,759	2.8	△ 166	△ 4.2
シンガポール	273	3,712	2.7	315	9.3
10カ国計	3,674	97,569	71.6	3,697	3.9
そ の 他	2,525	38,758	28.4	192	0.5
合 計	6,199	136,326	100.0	3,888	2.9

(3) オア・バルクキャリア

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
パナマ	589	12,485	10.7	620	5.2
リベリア	444	11,756	10.0	32	0.3
ギリシャ	398	9,140	7.8	392	4.5
キプロス	450	9,072	7.7	688	8.2
日 本	104	7,158	6.1	△ 660	△ 8.4
フィリピン	245	6,007	5.1	△ 255	△ 4.1
中 国	282	5,369	4.6	163	3.1
ノルウェー	202	5,284	4.5	△ 395	△ 7.0
バハマ	167	4,371	3.7	371	9.3
香 港	96	4,283	3.7	799	22.9
10カ国計	2,977	74,925	64.0	1,755	2.4
そ の 他	1,852	42,189	36.0	△ 947	△ 2.2
合 計	4,829	117,115	100.0	809	0.7

(4) 一般貨物(含貨客船)

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
パナマ	2,087	12,521	16.9	787	6.7
「旧ソ連」	1,774	7,588	10.3	△ 286	△ 3.6
中 国	1,019	4,934	6.7	△ 429	△ 8.0
リベリア	320	4,585	6.2	115	2.6
日 本	3,222	4,179	5.7	△ 337	△ 7.5
キプロス	640	3,412	4.6	174	5.4
米 国	275	2,648	3.6	△ 153	△ 5.5
マルタ	352	1,976	2.7	△ 1,508	△ 43.3
バハマ	321	1,920	2.6	287	17.6
ノルウェー	640	1,602	2.2	△ 110	△ 6.4
10カ国計	10,650	45,364	61.4	△ 1,461	△ 3.1
そ の 他	9,543	28,556	38.6	729	2.6
合 計	20,193	73,920	100.0	△ 732	△ 1.0

(注) 1. 世界比、伸び率は%による。

(5) コンテナ船

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
パナマ	159	3,088	11.0	209	7.3
米 国	86	2,778	9.9	△ 40	△ 1.4
リベリア	87	2,359	8.4	409	21.0
ドイツ	122	2,275	8.1	△ 66	△ 2.8
台湾	79	2,166	7.7	145	7.2
デンマーク	47	1,724	6.1	112	7.0
日 本	46	1,428	5.1	184	14.8
シンガポール	70	1,187	4.2	121	11.3
韓 国	51	1,023	3.6	115	12.7
英 国	28	968	3.5	△ 123	△ 11.2
10カ国計	775	18,995	67.7	1,065	5.9
そ の 他	547	9,042	32.3	992	12.3
合 計	1,322	28,037	100.0	2,057	7.9

(6) 商船計(除漁船・雑船)

国 別	船 腹 量			対前年比増減	
	隻 数	千 %	世界比	千 %	伸び率
リベリア	1,588	54,691	13.1	2,892	5.6
パナマ	3,941	48,674	11.6	4,610	10.5
ギリシャ	1,560	24,439	5.8	1,827	8.1
日 本	6,009	24,072	5.7	△ 991	△ 4.0
ノルウェー	1,619	21,947	5.2	△ 1,005	△ 4.4
キプロス	1,367	20,352	4.9	88	0.4
バハマ	926	19,777	4.7	2,418	13.9
「旧ソ連」	2,917	17,975	4.3	△ 853	△ 4.5
米 国	797	16,525	3.9	△ 2,067	△ 11.1
中 国	1,737	13,190	3.2	△ 375	△ 2.8
10カ国計	22,461	261,642	62.5	6,544	2.6
そ の 他	18,805	157,087	37.5	1,744	1.1
合 計	41,266	418,729	100.0	8,288	2.0

万%で、前年より46隻、388万%増加した。総船腹に占める比率も30.4%から30.7%に上昇している。タンカーの最大の保有国はリベリアで441隻、2,687万%を有し、世界の19.9%を占め、次いでパナマ、ノルウェー、バハマ等となっている。また、主要国の船腹構成でタンカーの比率が高い国は、リベリア、ノルウェー、米国、バハマ、シンガポール、英国等である。

オア・バルクキャリアは4,829隻、1億1,711万%で、前年より14隻減少、80万%増加した。総船腹量に占める比率は26.4%である。国別構成では、パナマの589隻、1,252万%（10.7%）で、次いでリベリア、ギリシャ等が上位にランクされている。

一般貨物船は2万193隻、7,392万%で、前年より283隻、73万%減少し、総船腹量に占める比率は、17.1%から16.6%へ減少している。国別構成は、パナマが2,087隻、1,252万%、次いで「旧ソ連」、中国、リベリア等となっている。

フルコンテナ船は1,322隻、2,803万%で、昨年より73隻、205万%増加した。他の船種と異なり、定期航路同盟の再編に伴う各船社の船隊増強計画の実施などによりここ数年増加を続けている。国別構成をみると、パナマが159隻、308万%（シェア11.0%）で、次いで、米国、ドイツ、日本等となっている。

なお、わが国の保有船腹量の船種別構成は第3表(2)のとおりで、船種では、オア・バルク、オイルタンカー、一般貨物船が大きな比重を占めているが、これらの船腹量はいずれも前年より減少し、コンテナ船、客船・フェリーが増加していることが注目される。

### 3. 船型別船腹量

船型別の船腹量は第5表のとおりである。

これによると、1,000%未満の船舶の構成比は隻数で62.0%（日本では87.8%）を占めているが、%ベースで見ると3.7%（同11.7%）にとど

第5表 船型別世界および日本船腹の比較

船型区分 %	世 界			う ち 日 本		
	隻 数	千 %	構成比	隻 数	千 %	構成比
100 ~ 999	49,554	16,444	3.7	8,869	2,966	11.7
1,000 ~ 3,999	12,333	27,453	6.2	651	1,540	6.1
4,000 ~ 9,999	6,497	43,332	9.8	231	1,357	5.3
10,000 ~ 19,999	5,667	81,314	18.3	76	1,081	4.3
20,000 ~ 29,999	2,061	49,633	11.2	16	405	1.6
30,000 ~ 49,999	2,020	76,557	17.2	100	4,167	16.4
50,000 ~ 69,999	728	42,292	9.5	35	1,939	7.6
70,000 ~ 99,999	474	38,522	8.7	55	4,691	18.5
100,000 ~ 119,999	154	17,039	3.8	28	3,014	11.9
120,000 ~ 139,999	192	24,983	5.6	17	2,258	8.9
140,000 以上	165	26,737	6.0	13	1,985	7.8
合 計	79,845	444,305	100.0	10,091	25,403	100.0

(注) 構成比は%による。

まっている。また、1万%以上5万%未満の船舶は、%ベースで46.7%（同22.3%）5万%以上の船舶は、同33.7%（同54.6%）となっている。

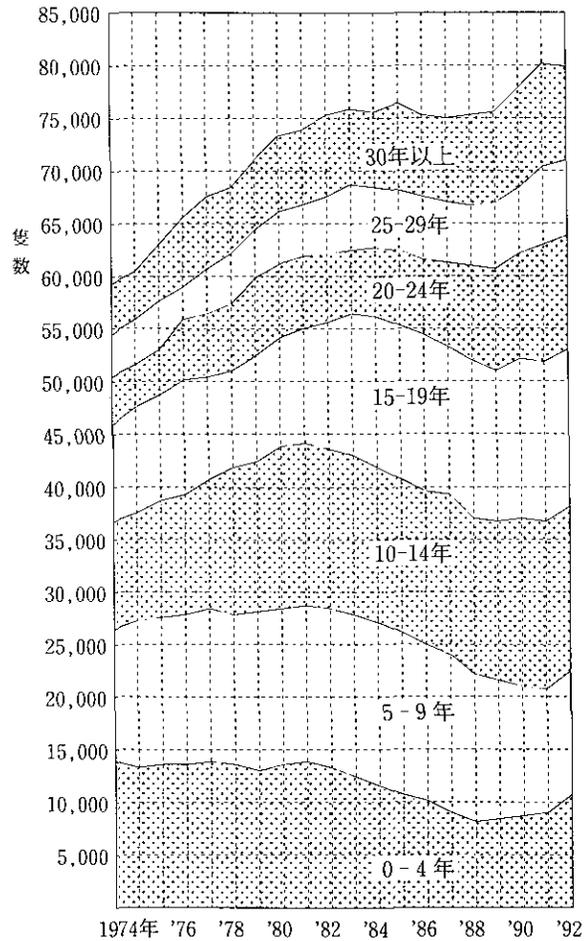
わが国の船舶は1,000%未満の小型船および5万%以上の大型船の比重が高いことを示している。

#### 4. 船齢別船腹量

船齢別船腹量は第6表および別図のとおりである。

世界船腹を船齢別にみると、船齢0～10年未満の船舶は22,959隻、1億7,010万%（38%）で、前年に対して1,832隻、1,806万%増加している。過去10年ほど全般的に船腹の老齢化が進んでいたが、1992年は前年に比べ若干若返ることとなった。

別図 世界船腹の船齢別構成の推移  
(1973-1992年)

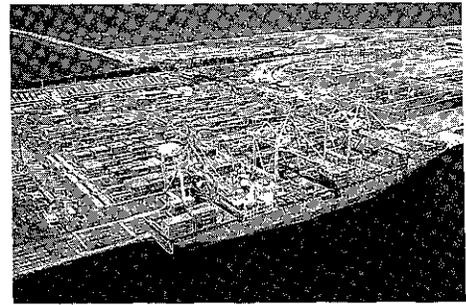


第6表 船齢別世界および日本船腹の比較

船 齢 区 分	世 界			う ち 日 本		
	隻 数	千 %	構 成 比	隻 数	千 %	構 成 比
0 ～ 4年	10,587	80,818	18.2	2,894	7,745	30.5
5 ～ 9	12,372	89,287	20.1	2,509	9,457	37.2
10 ～ 14	15,159	89,429	20.1	2,510	4,039	15.9
15 ～ 19	14,771	123,316	27.8	1,239	3,637	14.3
20 ～ 24	11,720	39,219	8.8	688	384	1.5
25 ～ 29	6,504	11,885	2.7	174	102	0.4
30年以上	8,732	10,352	2.3	77	40	0.2
合 計	79,845	444,302	100.0	10,091	25,403	100.0

(注) 構成比は%による。

# 内外情報



▲高雄港に停泊中のコンテナ船

## 油濁2条約(69 CLC/71 FC)を改正する新議定書 (92 PROTOCOLS)採択外交会議の様相

題記外交会議は、1992年11月23日から11月27日まで、ロンドンIMO本部で、油濁2条約(69 CLC = 1969年油濁損害についての民事責任に関する国際条約、71 FC = 1971年油濁損害補償のための国際基金の設立に関する国際条約)を改正する新議定書(92 PROTOCOLS)を採択するために開催された。

会議には55カ国が参加し、さらにオブザーバー国として香港、発言権のあるオブザーバーとして、政府、民間の12団体が参加した。

わが国からは、以下の出席者他9名が出席した。

在英特命全権公使	杉野 明
運輸省大臣官房審議官	寺島 紘士
成蹊大学法学部教授	谷川 久
川崎汽船業務部長	高柴 英樹
当協会常務理事業務部長	茅田 俊一
当協会欧州地区事務局長	赤塚 宏一

### 1. 会議の論点

今回の外交会議の論点は、未発効のままとなっている1984年議定書(84 PROTOCOLS)を発効させるため、どの程度発効要件を緩和させるかという点と、かねてより日本が提案していた、FC部分へのキャッピング制度導入の可否に絞られていた。

日本が提案しているFC部分のキャッピング制度と

は、「69 CLC/71 FCの廃棄に至るまでの暫定期間に限って、一国の拠出金合計が全拠出金の25%を超えないこと」とする案で、25%という数字については日本は、これまでは非公式な形で表明してきた。

### 2. 会議の進行

会議は、会期5日間のうち、最初の3日間に“Committee as the Whole”と称する全体委員会を審議の場として設定し(議長はカナダのA.H.E.Popp氏)、第4日目にDrafting Committeeで条文案の最終とりまとめを行い(議長は英国のF.Wall氏)、最終日に全体会議(議長はインドのL.M.Singhvi氏)で新議定書の採択を行った。しかし、キャッピング制度受け入れの是非とその条件の詰めに関しては、非公式な形での折衝が重ねられた。

### 3. 会議の結果

CLC部分の発効要件緩和については、コンセンサスの形で後述のとおり決着した。

FC部分の発効要件緩和は、キャッピング制度とともに扱うこととなり、日本からの同制度導入提案に対しては、各国が、拠出国間の負担の不公平化と発展途上国の負担増を理由に原則反対した。しかし、特に欧州主要国には、こうした原則論とは別に、新議定書を成立させねばならないとする空気が強く、非公式折衝が重ねられた結果、以下の議長提案がコ

ンセンサスの形です承された。

- ・FC部分の発効要件は4億5,000万トンとする。
- ・キャッピング制度を導入し、その数値は27.5%とする。
- ・キャッピング制度適用の期間は、締約国の拠出油量が7億5,000万トンに達するまでか、新議定書発効後5年か、いずれか早い時までとする。
- ・キャッピング制度は、これを他の条約の先例としない。

今回の会議の結果、CLC部分の発効要件については、「10カ国の批准、加入、うち100万%以上のタンカー保有国4カ国（従来は6カ国）」に、FC部分の発効要件については、「8カ国の批准、加入、うち締約国の拠出油量の合計が4億5,000万トン（従来は6億トン）」にそれぞれ緩和された。

また、CLCによる船主責任限度額とFCによる石油輸入業者の補償限度額は、それぞれ以下のとおりとなった。（ISDR＝180円）

#### ・92 PROTOCOL TO CLC

最高5,970万 SDR (107.5億円)

（従来は1,400万 SDR）

#### ・92 PROTOCOL TO FC

##### 第1段階

最高1億3,500万 SDR (243億円)

（従来は拠出油量にかかわらず6,000万 SDR）

##### 第2段階

最高2億 SDR (360億円)

（第2段階：3締約国の拠出油量総計が6億トンを超える場合、その翌年から限度額が引き上げられる。）

#### 4. 会議の評価と今後の見通し

今回の会議によって油濁損害補償にさいして船社と石油会社が責任を分担し合う体制が世界的に改めて確認されたこととなり、その意義は小さくないと思われる。

新議定書のCLC部分については、英、仏、ノルウェー、デンマークが発効に積極的と見られ、FC部分では、現在（1991年数値）の拠出油量から見て、英・仏・日が入れば発効要件の「4億5,000万トン」に限りなく近づくこととなる。これから推して、新議定書の発効は、今後3年後から5年後であろうと観測されている。

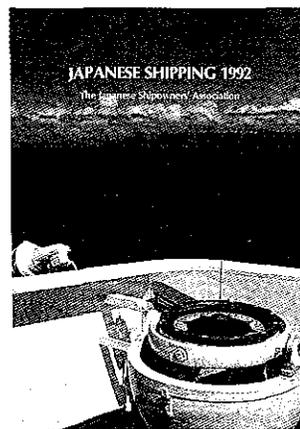
## “Japanese Shipping 1992” の刊行

当協会では毎年わが国海運の現状および当協会の活動状況などを、諸外国の海運関係者や在日外国公館、在外日本公館、各国の海運関係団体・機関等に広く周知するため題記英文パンフレットを作成・配布しており、今般その1992年版を刊行いたしました。

このパンフレットは当協会の発行する唯一の海外向け広報誌であり、当協会の組織・沿革、活動概況をはじめとし、日本海運の現状・問題点等を各種統計と平易な英文で説明・紹介しております。

入手ご希望の方は、下記までお問い合わせ下さい。

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



## 外航客船にはキャプテンが2人?

ホテル並みの設備と最高のサービスが自慢の外航客船。食事からイベント、レジャーまで、さまざまな接客サービスを担当するホテル部門と、本来の仕事である船の運航の両方に責任を持つ船長の職務はじつに多忙だ。

そこで考えられたのが船長を2人乗船させると



いう方式。本来、船長は、もちろん船全体の責任者だが、船内パーティのホスト役やホテル部門の指揮・監督など、実際の運航業務以外での仕事が多めに多い。このため、船の運航を専門に行うもう一人の船長（スタッフキャプテン）を乗船させ、業務分担によって、それぞれの負担を軽減しようというものだ。

どんな楽しい船旅も、航海そのものが安全であって初めて価値をもつ。しかし、船長が船の運航で忙しくて、十分な接客ができなければ、客船としての魅力も半減する。安全運航とサービスの充実の両立を図ろうとするこの客船ならではの知恵。「船頭多くして船、山に登る」の例えも、ここだけは例外といえよう。

## 英国海軍の起床の合図は「足を見せろ!」。

かつて英国海軍では、「足を見せろ(Show a leg)」という号令が、起床の合図として使われたことがあった。これは、帆船時代のある時期、水兵に夫人同伴を認めたことと関係がある。

たとえ夫人同伴でも、勤務は平常どおり。水兵は決められた起床時間には起きなければならない。ただし、女性は別だったため、女性のふりをしてしらばくれて寝ている水兵もいた。そこで上官は、寝ているのが男か女か確かめるために「足を見せろ」と怒鳴って回ったわけだ。

公認されて乗船している夫人は、支給されたストッキングをはくことに決められていた。だから、ハンモックから突きだされた足がむくつけき毛脛

Show  
a leg!



なら男、ストッキングをはいたふくよかな足なら女と簡単に判別できたわけである。

海軍の軍艦と言えば、女人禁制、男の世界といったイメージが強いが、こんなオツな計らいが通用した時代もあったのである。ただし、それが水兵たちの戦意にどのように影響したかは定かではない。

### パイロットは安全運航を支える 特定水域の超エキスパート。

世界には、さまざまな港があり、海峡があり、運河がある。そのそれぞれについて、どこに浅瀬があり、暗礁があり、潮流がどうなっているかといった事情を熟知することは、どんなベテランの船長といえども不可能だ。このため、特定の港や海域では、その場所についての十分な知識を持ち、

かつ優れた操船技術をもつ者が乗船し、船長の委任を受けて操船をするほうが安全で、能率も高い。こうした仕事に従事するのがパイロット(水先人)だ。

パイロットには、港の出入りや離着岸を行うハーバー・パイロット、河川の航行を行うリバー・パイロット、運河での航行を行うキャナル・パイロットなど多くの種類がある。わが国では、主要港や水域を39の水先区に分け、各水先区ごとにその港域や水域を専門とするパイロットが活動している。

このうち東京湾区、関門区、備讃瀬戸区などの港域や水域は、一定の大きさ以上の船舶はパイロットを乗船させなければ航行することができない強制水先区となっている。

船長に代わって操船指揮を委任される以上、パイロットには、極めて高度な技術や知識が要求される。このため、パイロットの資格は水先法によって厳しく定められている。

まず船長として総トン数3,000トン以上の船舶に3年以上乗船した経験が必要だ。次に一般的法規や操船技術に関する国家試験(1次)に合格した後、一定期間パイロットになろうとする水先区で実習。さらにその水先区に関する具体的な知識を問う2次試験に合格しなければならない。

つまり船長と同等以上の経験知識に加え、各水先区特有の条件についての専門的な知識を有するものだけが、パイロットの業務に従事できるのだ。船長といえば船舶運航のエキスパート。パイロットは、そのエキスパートの仕事を船長の監督のもとに代行することができる特定水域の超エキスパートというわけである。

## 海運日誌 (12月)

- 2日 第2回オスパー (OSPAR) 協力会議 (運輸省・海上保安庁、インドネシア政府、IMO 共催) が11月30日からインドネシアのジャカルタで開催された。同会議では、わが国の主要タンカールートである ASEAN 地域の国際的な油防除体制の構築について93年度から事業を開始することで合意し、93年6月ごろ最終合意文書を作成することが決まった。
- 7日 運輸省海上技術安全局は11月の建造許可実績をまとめた。それによると、10隻、18万9,385%と今年度最低の実績となり、これにより、92年(1-12月)のわが国新造船受注量(建造許可ベース)は、昨年実績の720万%を大幅に下回る500万%台にとどまる見込み。
- 8日 運輸省港湾局は、港湾と海洋における環境政策のあり方を検討する有識者懇談会を開催した。
- 10日 景気刺激を目的とした92年度補正予算が成立した。運輸省関係は一般会計、特別会計、財政投融资あわせて総額3,294億円となっている。
- 11日 奥田運輸大臣は、第6次船員災害防止基本計画の策定について船員中央労働委員会に諮問した。
- 14日 大蔵省は11月の貿易統計(通関速報)を発表した。それによると、輸出額から輸入額を差し引いた貿易黒字額は、76億100万ドル(前年同月比18.5%増)と、11月としては最高となった。この結果、今年1-11月の累計黒字額は史上最

高の959億2,100万ドルに達し、年間で1,000億ドルの大台を突破するのは確実となった。

- 15日 外航労務協会と全日本海員組合は船員政策協議会・常任委員会を開催し、新たに「外国人船員問題協議会」を設置することで合意した。同協議会では、外労協加盟会社所属船員が乗り組む日本籍混乗船の外国人船員の労働条件等が協議される。

- 17日 93年度の自民党税制改正大綱が発表された。海運関係では、船舶の特別償却制度が現行の償却率のまま2年間延長が決まるとともに、新たに二重構造化タンカーの償却率を20%に拡大すること等が決定した。

(P. 4 海運界の動き 1 参照)

- 18日 運輸省海上交通局は「92年央の日本商船隊(外航船)船腹量の推移」を発表した。それによると、全体の船腹量は2,013隻(前年比47隻減)、このうち日本籍船は376隻(同43隻減)、外国用船は1,637隻(同4隻減)となった。

### 12月の対米ドル円相場の推移

高 値	123.00円(18日)
安 値	125.00円(7日)
平 均(月間)	124.02円

(注) 銀行間取り引きによる

# 船協だより

## 陳情書・要望書等（12月）

宛先：運輸省第2港湾建設局長、港湾局長  
件名：仙台港沖防波堤／新北防波堤の早期完成に関するお願いについて  
要旨：仙台港は外洋に面しているため、春から秋にかけ波とうねりが港内に進入し、静穏度が十分確保されず、沖待ちが数日から1週間に及ぶこともあり、運航計画や桟橋繰り等、運航効率に多大な影響が生じている。第8次港湾整備5ヵ年計画で、沖防波堤／新北防波堤が早期に完工され、静穏度が保たれるよう日本タンカー協会、日本パイロット協会、日本船長協会との連名にて陳情した。

- ㊦ 港則法施行規則及び水先法施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第35号、平成4年12月9日公布、12月15日施行ただし第2条の改正規定は平成5年2月1日施行)
- ㊦ 港湾労働法施行令の一部を改正する政令  
(政令第376号、平成4年12月11日公布、平成5年1月1日施行)
- ㊦ 船員法施行規則の一部を改正する等の省令  
(運輸省令第36号、平成4年12月21日公布、船員法の一部を改正する法律の施行の日から施行)
- ㊦ 船員法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392号、平成4年12月24日公布、改正法の施行の日から施行する)

## 海運関係の公布法令（12月）

- ㊦ 船員となろうとする者に関する国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第34号、平成4年12月2日公布、即日施行)
- ㊦ 港則法施行令の一部を改正する政令  
(政令第372号、平成4年12月9日公布、12月15日施行)

## 国際会議の開催予定（2月）

- 第32回コンテナ貨物小委員会（BC）  
2月8日～12日 ロンドン
- 第24回救命・捜索小委員会（LSR）  
2月15日～19日 ロンドン
- 第36回設計設備小委員会（DE）  
2月22日～26日 ロンドン

# 船協だより

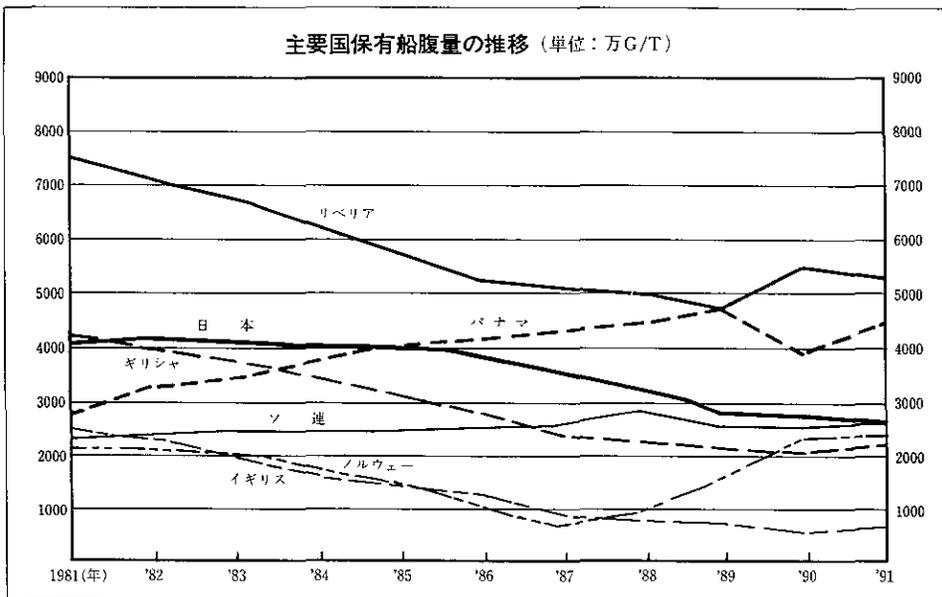
---

## 会議日誌（12月）

- 3日 新造船幹事会  
船員制度近代化対策委員会
- 10日 総務幹事会
- 11日 啓水会  
電波研究会
- 14日 労務委員会／同専門委員会合同会議
- 15日 保険幹事会  
港湾協議会一般幹事会
- 16日 海務委員会／同専門委員会合同会議  
工務委員会／同専門委員会合同会議
- 17日 危険物小委員会  
大気汚染防止小委員会
- 18日 業務委員会／法規専門委員会合同会議  
情報システム専門委員会  
船舶解撤問題共同検討委員会幹事会
- 21日 船内食料研究会
- 22日 海務幹事会  
国際幹事会  
船協月報編集会議
- 24日 資材研究会  
労務懇話会
- 25日 法規専門委員会小委員会  
啓水会  
海務研究会

# 海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	42
	2・日本商船船腹量の推移……………	42
	3・わが国外航船腹量の推移……………	42
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	43
	5・わが国造船所の工事状況……………	43
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	44
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	44
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	44
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)……………	45
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	46
	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) ……	47
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	48
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	49
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	50
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	51
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……………	52
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	52
内 航 海 運	18・内航船の船腹量……………	53
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	53
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	53



＝ 船 腹 ＝

1・世界船腹量の推移

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

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

2・日本商船船腹量の推移

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

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

3・わが国外航船腹量の推移

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

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

＝ 造 船 ＝

4・世界造船状況（進水・建造中・未着工）

区分	期間・時点	合 計			タンカー		バルクキャリア		一般貨物船		漁船・その他		
		隻数	千G/T	伸び率	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	
進水船舶	1987	1,438	9,621	▲ 34.7	144	3,083	101	2,546	146	2,548	1,088	1,444	
	1988	1,535	11,802	22.7	162	4,542	65	2,784	178	2,819	1,130	1,637	
	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	288 ▲ 3.0	305 5.9	313 2.6	325 3.8	340 4.6	336 ▲ 1.2	323 ▲ 3.9
	石油製品														
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	272 17.2	276 1.5	283 2.5	304 7.4	321 5.6	342 6.5	360 5.3
	炭物	181 ▲ 12.6	165 ▲ 8.8	186 12.7	196 5.4	192 ▲ 2.0	192 0.0	180 ▲ 6.3	181 ▲ 12.6	165 ▲ 8.8	186 12.7	196 5.4	192 ▲ 2.0	192 0.0	180 ▲ 6.3
	穀物	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							
	その他														
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	41.8 28.2	13.4	45.8 9.6	14.1	49.2 7.2	14.7	47.5 ▲ 3.5	13.6
	石油製品																
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	92.6 1.4	34.0	104.2 12.5	34.3	104.9 0.7	33.3	107.5 ▲ 2.5	32.1
	炭物	32.6 2.2	17.9	32.7 0.3	16.7	31.7 ▲ 3.0	16.3	31.7 0.0	16.3	235.7 4.8	17.0	258.3 9.6	17.7	262.4 1.6	17.0	262.4 0.0	16.7
	穀物																
	その他																
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。

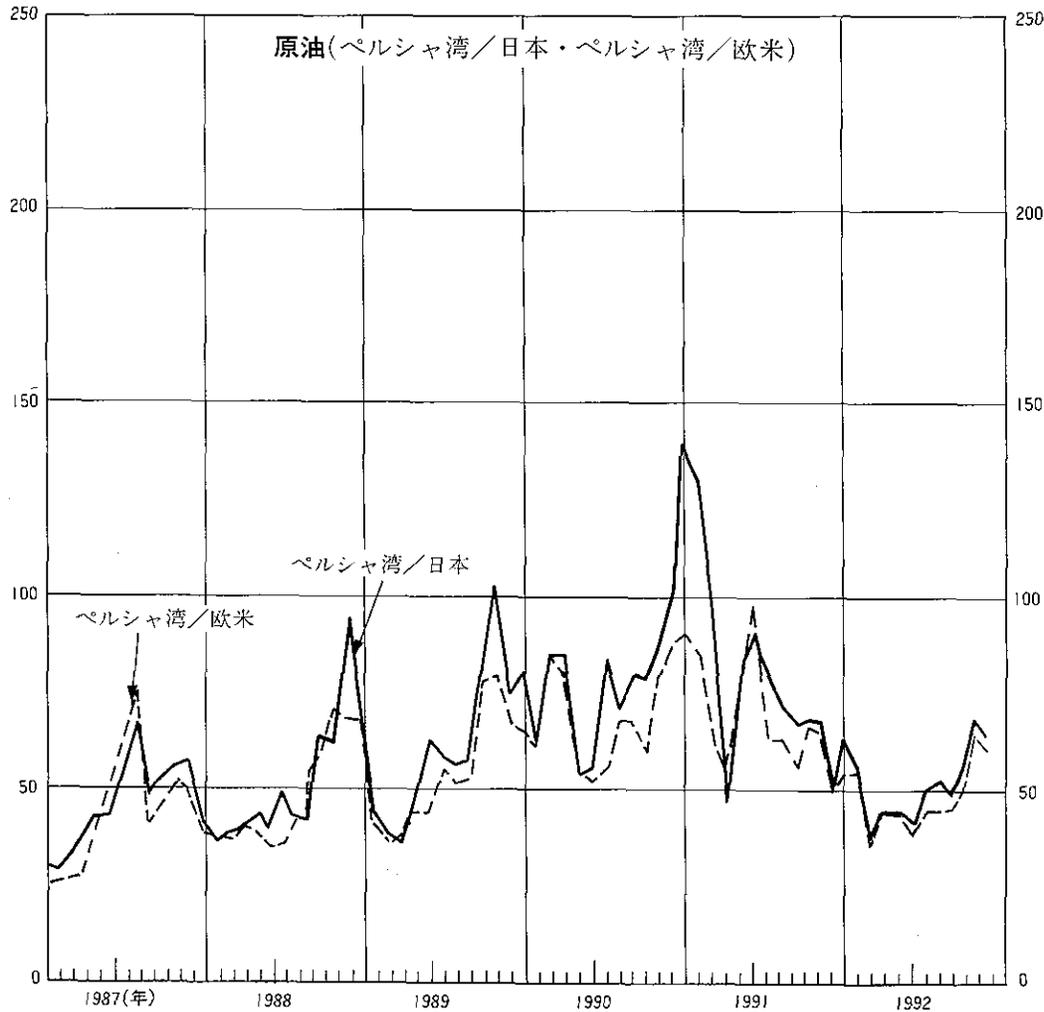
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	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	
11	11,802	1,207	13,009	4,503	3,409	4,660	65	204	141	27	10,270	1,855	

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

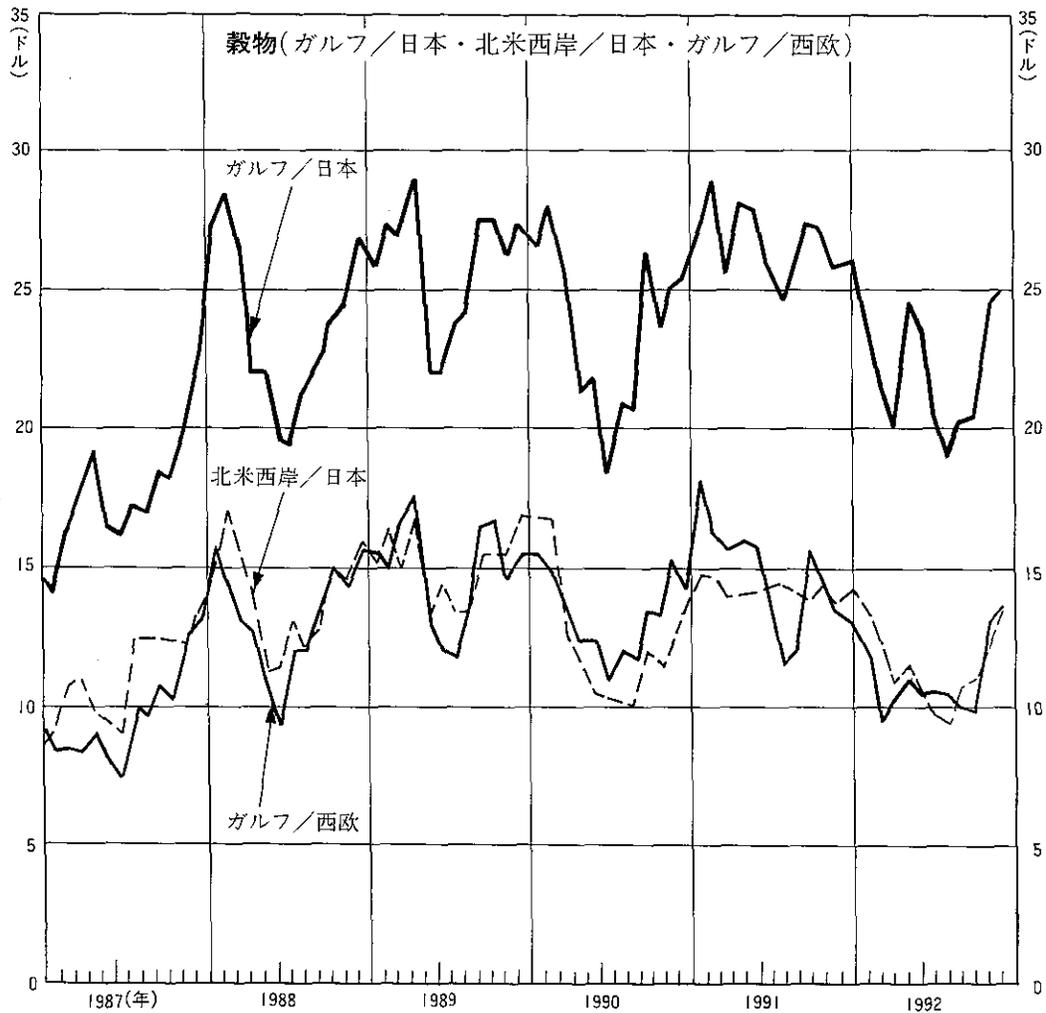
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・原油（ペルシャ湾／日本・ペルシャ湾／欧米）

月次	ペルシャ湾／日本						ペルシャ湾／欧米					
	1990		1991		1992		1990		1991		1992	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	80.00	46.50	140.00	80.00	62.50	37.50	65.00	47.25	90.00	59.50	54.00	33.00
2	60.50	55.00	129.00	85.00	56.50	35.00	60.00	46.00	87.50	61.00	55.00	32.50
3	85.00	75.00	95.00	62.50	37.50	31.00	85.00	70.00	61.00	52.50	36.00	32.00
4	85.00	57.50	47.50	37.75	45.00	33.50	82.50	49.50	52.50	35.00	45.00	31.00
5	52.50	48.50	87.50	35.00	45.00	42.00	56.00	45.00	73.75	45.00	44.50	35.00
6	55.00	51.00	90.00	82.50	41.50	33.00	52.50	47.50	90.00	69.50	38.00	32.00
7	82.50	52.50	80.00	52.50	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	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	62.50	49.00	87.50	70.00	50.00	38.00	60.00	46.50

(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。

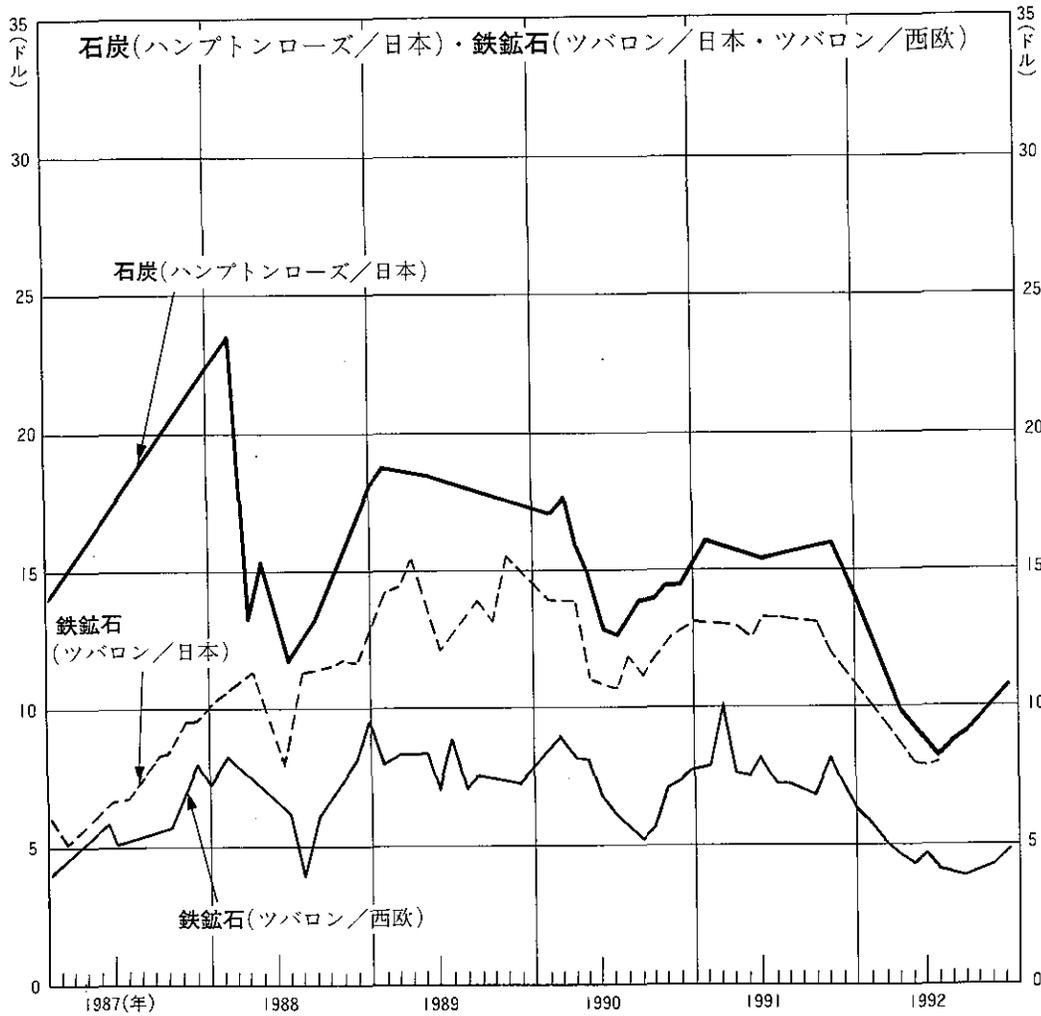


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	24.50	20.25	14.35	14.25			14.76	13.50	13.00	9.30
12	25.75	24.25	25.00	23.00		13.75		13.50	13.50	11.34	13.70	12.50

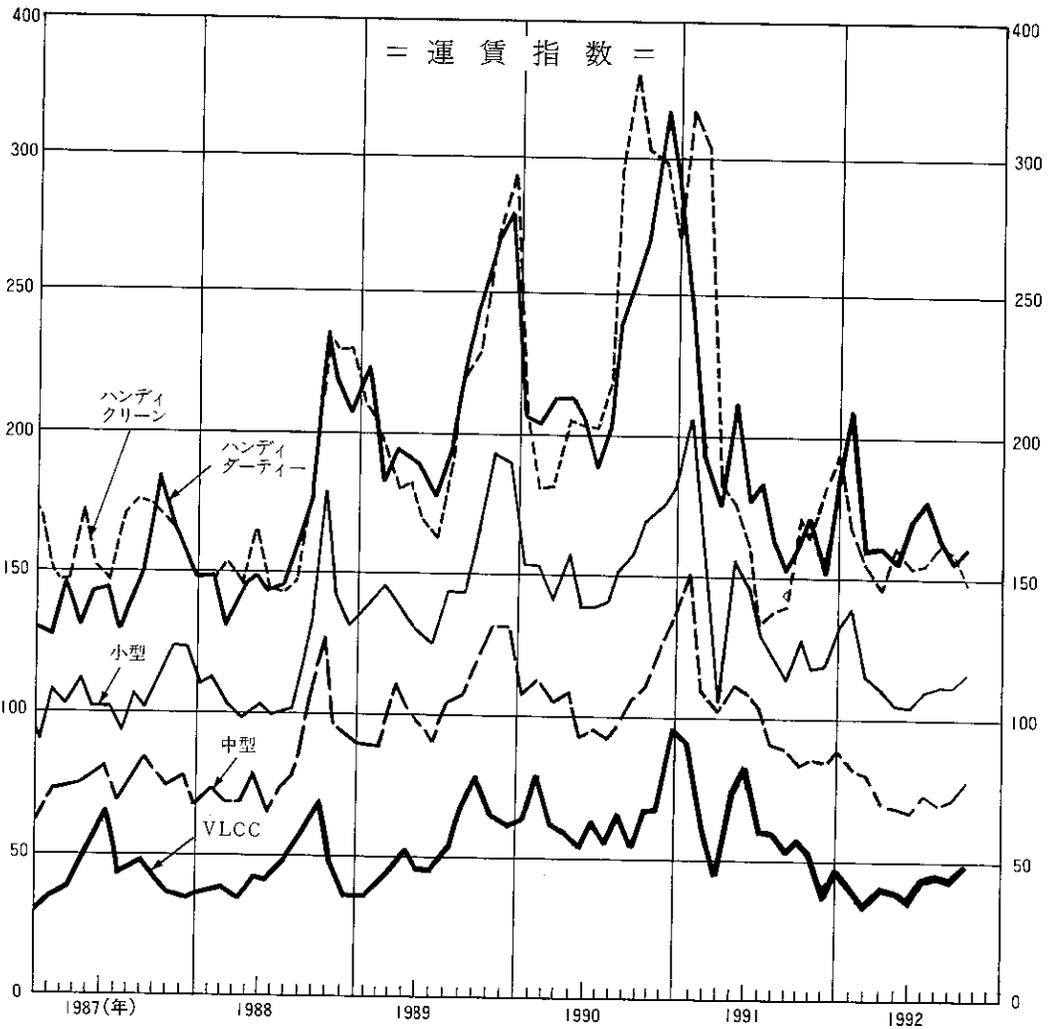
（注）①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。  
③グラフの値はいずれも最高値。



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	—	—	11.50	—	—	—	—	—	—	7.00	4.90	—

(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。

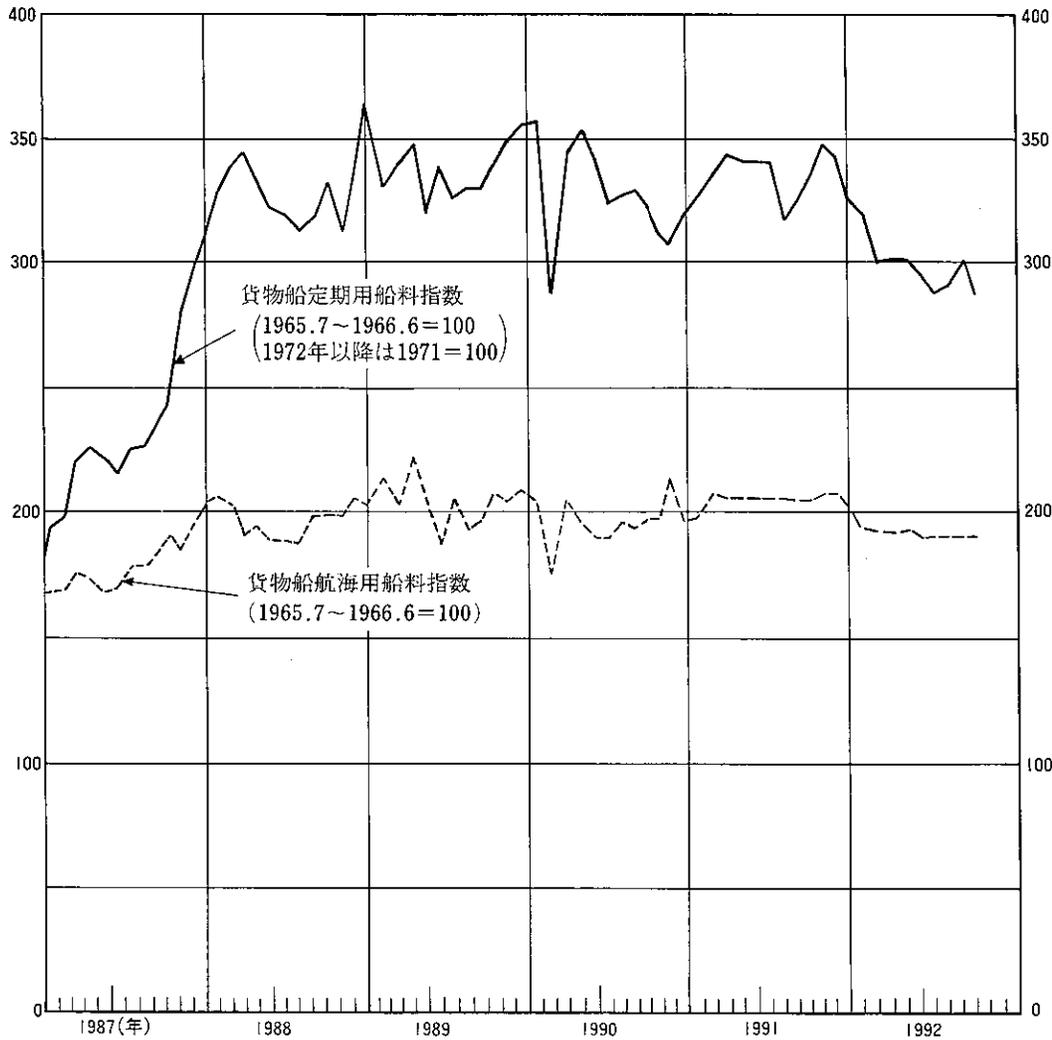


12・タンカー運賃指数

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	220.6	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	49.5	79.3	115.9	164.7	148.6
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タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン(6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン(3万~6万トン) ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン(3万トン)未満。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

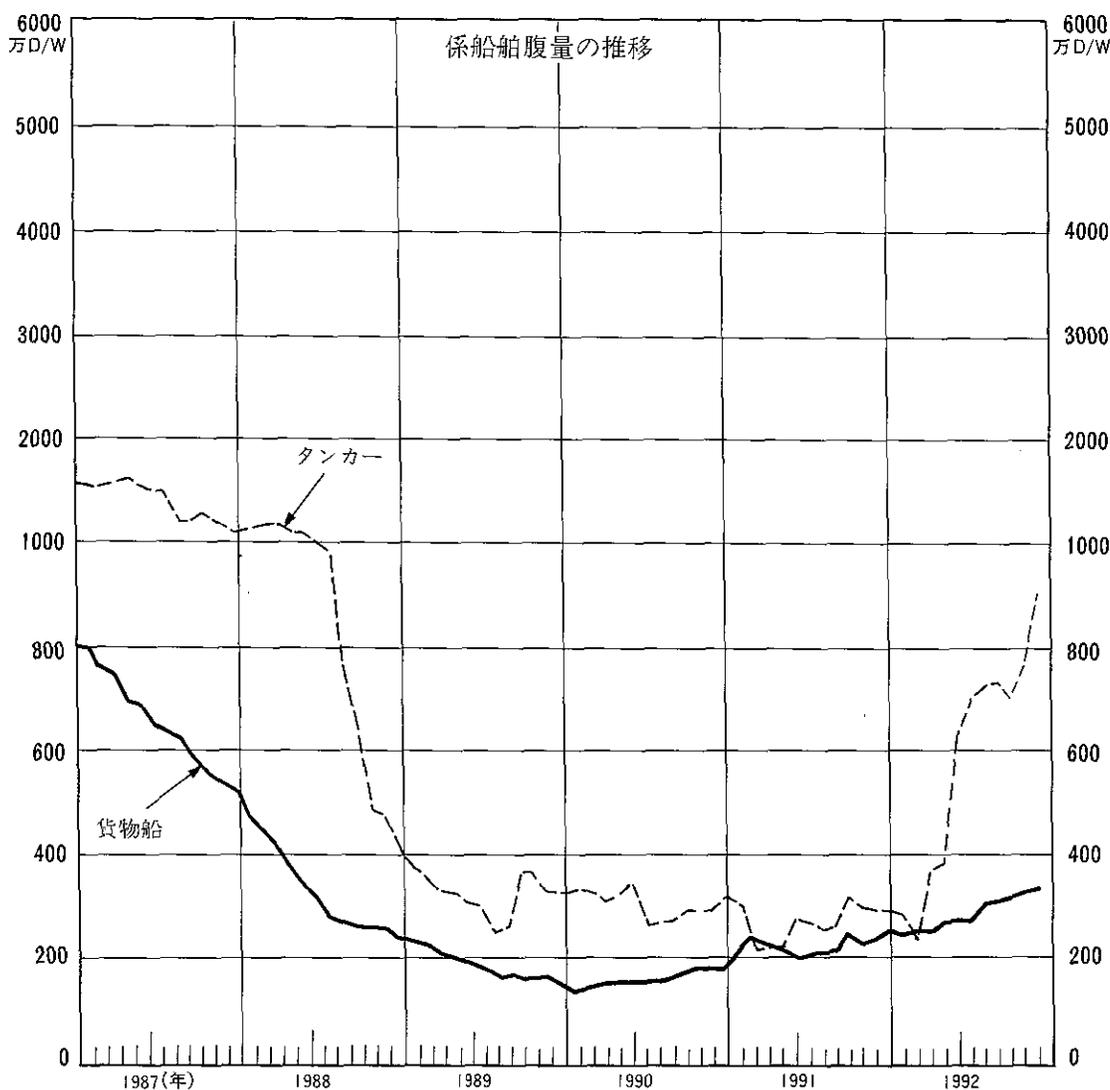


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1	164.3	193.4	204.9	208.3	198.0	202.0	162.5	292.8	334.0	356.5	318.0	326.0
2	166.3	203.5	202.4	203.3	199.0	195.0	191.4	312.0	363.7	357.6	325.0	320.0
3	167.2	207.1	212.1	176.4	207.0	192.0	195.4	328.0	329.8	288.7	335.0	300.0
4	174.9	203.0	202.7	202.9	205.0	191.0	219.8	338.6	336.9	343.3	344.0	302.0
5	172.1	189.3	221.5	197.9	205.0	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	193.0	232.4	317.2	327.6	322.8	335.0	289.0
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	6,969
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	350	2,457	3,280	95	4,598	9,056

(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。

= 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			
貨物積	貿易量	356,351	354,092	374,149	404,371	411,468	409,485	103,785			
	日本船輸送量	140,928	142,221	129,144	122,407	116,891	108,184	25,899			
	外国用船輸送量	97,367	93,455	106,326	142,284	156,423	165,337	47,762			
	日本船積取比率	39.5	40.2	34.5	30.3	28.4	26.4	25.0			
う鉄 ち 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			
う石 ち 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			
う木 ち 材	貿易量	31,750	32,360	36,951	42,040	41,295	39,515	9,708			
	日本船輸送量	10,372	8,988	8,040	6,893	6,026	5,033	1,059			
	外国用船輸送量	14,402	15,842	20,409	21,017	25,378	27,807	7,064			
	日本船積取比率	32.7	27.8	21.8	16.4	14.6	12.7	10.9			
油送 船積	貿易量	236,647	236,514	242,995	256,285	271,699	289,614	85,744			
	日本船輸送量	102,015	108,457	103,203	111,723	106,590	91,759	24,432			
	外国用船輸送量	60,320	59,216	55,787	64,844	79,965	104,332	31,106			
	日本船積取比率	43.1	45.9	42.5	43.6	39.2	31.7	28.5			
う原 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。

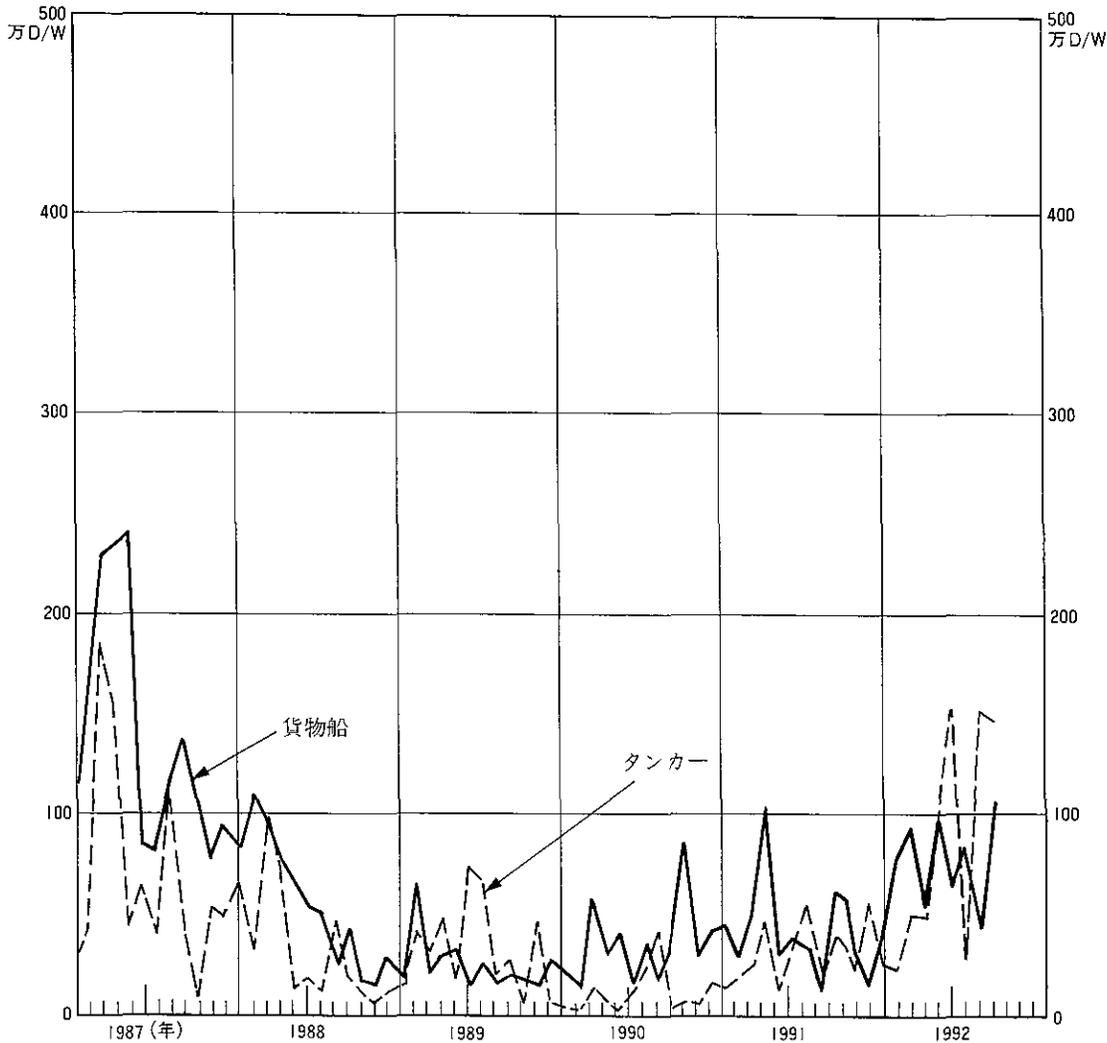
17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(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。

＝ 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	19	256	419	14	728	1,511
9	28	192	342	2	4	7	53	259	610	8	336	401	40	634	1,055	15	678	1,435
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。

＝ 内 航 海 運 ＝

18・内航船の船腹量

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

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

19・国内輸送機関別輸送状況

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

(注) 運輸省「運輸白書」による。

20・内航海運の主要品目別輸送実績

品 目 別	輸 送 量				輸 送 ト ン キ ロ			
	1989年度		1990年度		1989年度		1990年度	
	千トン	構成比	千トン	構成比	百万トンキロ	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 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	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

顧みると昨年はバブル経済崩壊で明け暮れた印象が強い。景気停滞は困ったことだが、必ずしも悪いことばかりではないような気がする。

先日、地下鉄丸の内線の池袋駅で、電話を掛けようと電話待ちの列に並んでみた。電話機は4台あるが皆は電話機から少し離れたところに一列に並んでおとなしく待っている。どれかの電話機が空くとその列から一人ずつ空いた電話機のところへ行く。したがって、待っている人は必ず並んだ列の順に電話が掛けられる。

そのうち、中年のおばさんが来て、電話機の前に並んだことがあったが、列の前の若い女性が軽く声をかけると、そのおばさんも列のうしろに並び直した。

これを見ていて、筆者は思わず感嘆してしまった。たしかに筆者も欧州ではこのような並び方を経験したことがあったが、日本では寡聞にして初めてであった。「日本人もまんざらではないではないか」というのが率直な感想であった。

列の並び方などは一見き細なことだが、一步翻ってみるとそうでもないと思う。人々の考え方・行動が実は奥深いところで少しずつではあるが変化しているような気がする。

かつて、良識的で品の良い行動をとる子供は仲間に「ブリッコ」と呼ばれ、排斥されてきた。日本では人間の「品」という言葉がもはや死語になったと慨嘆している一文を読んだことがあるが、こういう光景をみていると「望なきにあらず」という気がしてくる。

本年はバブル経済崩壊をひとつの契機にして金銭、土地のような「目に見えるもの」よりも心のあり方のような「目に見えぬもの」が尊重される世の中になってほしいものである。

飯野海運

総務部副部長

貞莉 紳

---

船協月報 1月号 No. 390 (Vol. 34 No. 1)

発行：平成5年1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)

---

## 付・平成4年海運日誌

### 【1月】

24日 当協会と日本造船工業会は、トップ会談を行い、両業界が協力して船舶解撤の推進策を検討していくことを確認し、共同の検討委員会を設置することを申し合わせた。

31日 奥田運輸大臣は、海運造船合理化審議会・内航部会に対し「今後の内航海運対策のあり方」を諮問した。

### 【2月】

1日 GMDSS（全世界的な海上遭難安全システム）導入のための改正 SOLAS 条約発効にともない、船舶安全法等の関係法令が施行され、段階的な GMDSS がスタートした。

（2月号P.16内外情報1参照）

13日 国民の祝日「海の日」制定推進会議は、運輸省に奥田運輸大臣を、首相官邸に加藤内閣官房長官をそれぞれ往訪し、要望書を提出した。

（3月号P.34参照）

21日 奥田運輸大臣は、船員労働中央委員会に平成4年度の船員災害防止実施計画案を諮問した。

28日 外航、内航の海運労使は、平成4年度の労働

協約改定の要求・申し入れ書を交換し、海員春闘がスタートした。

（3月号P.4海運界の動き参照）

### 【3月】

6日 国際海事機関（IMO）・海洋環境保護委員会（MEPC）が2日～6日の間ロンドンで開催され、タンカーの構造規制に関する国際条約（MARPOL 条約）の改正を採択した。

（4月号P.4海運界の動き1参照）

9日 海運造船合理化審議会は、今後の内航海運対策のあり方を奥田運輸大臣に答申した。それによると、焦点となっていた船腹調整制度は当面維持存続することとなった。

（4月号P.9寄稿参照）

12日 船員中央労働委員会は平成4年度船員災害防止実施計画について奥田運輸大臣に答申した。

（4月号P.27内外情報3参照）

25日 当協会と日本船舶保険連盟は、1992年の船舶保険料を総額で28億円強、約8%引き上げることで合意した。

（4月号P.6海運界の動き2参照）

26日 第43回海上安全船員教育審議会水先部会が開

催され、平成4年度水先人適正員数が討議され、水先料金の改定について諮問された。

(4月号P.34内外情報5参照)

31日 港湾運営基金(HMF)が協定期満了となり廃止された。

#### 【4月】

1日 日本銀行は、公定歩合を0.75%引き下げて年3.75%とすることを決め、即日実施した。

6日 第1回アジア船主フォーラムが開催され、アジア諸国に共通する海運問題について話し合い、その結果、航路安定化、船舶スクラップ、船員、航行安全に関し個別に四つの常設委員会を設け、具体的な対応を継続していくこととなった。

(5月号P.4海運界の動き1参照)

◎ 外航労務協会と全日本海員組合の平成4年度労働協約改定は、標準船員の定昇込みベースアップ1万1,100円(5.33%)とすることで妥結した。(5月号P.9海運界の動き3参照)

10日 国際海事機関(IMO)海上安全委員会(MSC)が6~10日の5日間ロンドンで開催され、現存旅客船へのスプリンクラーの設置および現存RORO旅客船の損傷時復原性の向上に関するSOLAS条約の改正を採択した。

(5月号P.40内外情報2参照)

16日 当協会と日本造船工業会は船舶解撤問題共同

検討委員会の第1回会議を開催し、同委員会を正式に発足させるとともに、船舶解撤促進のための環境整備等、具体的検討項目を決めた。

(5月号P.7海運界の動き2参照)

17日 奥田運輸大臣は、船員中央労働委員会に対し、船員の労働時間および休日に関する規定を改正した昭和63年の改正船員法の規定および関連政省令について、施行後3年が経過したことから、これらの見直しについて諮問した。

#### 【5月】

18日 船員法の定員に関する規定を改めるとともに労働時間等の規定の適用範囲を拡大することを内容とする船員法改正法案が成立した。

(6月号P.20内外情報3参照)

22日 外航海運大手5社は92年3月期決算発表を行った。それによると、日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船の3社は円高による運賃収入の目減りを吸収、定期船部門の好調な荷動きに支えられ増収を確保した。一方、ナビックスライン、昭和海運の2社は不定期船、タンカー市況の軟化に伴い減収となった。5社全体では前期を上回る収益を確保した。

26日 運輸省・海運団体等を中心とする「日本人船員の確保・育成推進会議」は優秀な日本人船員の確保と育成を目指した当面の活動計画をまと

めた。

- 28日 「国際海上物品運送法の一部を改正する法律」  
(ヘーグ・ウィスビールール批准のための国内  
法) が成立した。

## 【6月】

- 3日 物流関係団体・企業を主体とする物流EDI研  
究会が設立発起人会を開催し正式に発足した。  
(6月号P.26内外情報6参照)
- ◎ 海事振興連盟(原田憲会長)は、臨時総会を開  
催し、7月20日の海の記念日を国民の祝日「海  
の日」に制定することを目指した決議を満場一  
致で採択した。
- 8日 船員制度近代化委員会のビジョン検討委員会  
は、今後の近代化のあり方について報告書をま  
とめた。それによると、近代化制度を維持し、  
甲機両用資格者の育成・活用を図るとの観点か  
ら、実用近代化船については新マルシップ混乗  
方式の中での同制度の活用を提言している。
- 9日 欧州/アジア航路の同盟、盟外の主要船社19  
社は、ロンドンで首脳会議を開き、同航路の東  
航を対象とした安定化協定 EATA の最終案を全  
会一致で決めた。
- 12日 全日本自由船主会は、第27回通常総会を開き、  
同日付けで解散することを決定した。
- 17日 当協会は、第45回通常総会を開催した。

(7月号P.3特別欄参照)

- 19日 船員制度近代化委員会は、第101回委員会で  
「今後の船員制度近代化のあり方」と題する第  
4次提言をまとめた。

(7月号P.14海運界の動き参照)

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

- 24日 日本内航海運組合総連合会は、第27回通常総  
会を開催し、増井義己会長の任期満了に伴い新  
会長に佐藤國吉副会長(佐藤国汽船社長)の就  
任を決めた。(7月号P.30内外情報参照)

## 【7月】

- 4日 当協会と台湾船主協会は台北市で第2回日台  
船主協会会談を開き、国際海運問題で両国の利  
害が一致する問題については共同歩調をとって  
いくことで同意した。  
(8月号P.38内外情報1参照)
- 10日 運輸省は船員需給総合調査結果報告書を公表  
した。それによると、平成3年10月1日現在の  
船員数は外航1万185人、内航5万6,202人でそ  
れぞれ前年同期を上回った。特に外航は去る昭  
和46年の5万6,945人をピークに49年以降減少を  
続けていたが、ここ2～3年の採用増加と退職  
者の減少で対前年比プラスに転じた。
- 15日 船舶解撤問題共同検討委員会は台湾(15～16

日) および韓国(23~25日)に船舶解撤ミッションを派遣した。

(8月号P.6海運界の動き2参照)

17日 運輸省海上交通局は、平成4年度「日本海運の現況(海運白書)」を発表した。

(8月号P.11特別欄参照)

19日 国民の祝日「海の日」制定推進会議は、東京商船大学において第1回総会および同会議推進大会を開催し、祝日化に向け機運を盛り上げた。

(8月号P.29特別欄参照)

27日 日本銀行は臨時政策委員会を開き、公定歩合を0.5%引き下げ年3.25%にすることを決定、即日実施した。

## 【8月】

14日 パナマ運河の通航料が9.9%値上げされることが確定した。(9月号P.28内外情報参照)

## 【9月】

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

## 【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。

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。

(11月号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。

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。

(11月号P.30内外情報4参照)

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。

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。

## 【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。

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。（12月号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。（12月号P.4海運界の動き1参照）

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。

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。（12月号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。（P.34内外情報参照）

## 【12月】

2日 第2回オスパー（OSPAR）協力会議（運輸省・海上保安庁、インドネシア政府、IMO共催）

が11月30日からインドネシアのジャカルタで開催された。同会議では、わが国の主要タンカールートである ASEAN 地域の国際的な油防除体制の構築について93年度から事業を開始することで合意し、93年6月ごろ最終合意文書を作成することが決まった。

**10日** 景気刺激を目的とした92年度補正予算が成立した。運輸省関係は一般会計、特別会計、財政投融资あわせて総額3,294億円となっている。

**15日** 外航労務協会と全日本海員組合は船員政策協議会・常任委員会を開催し、新たに「外国人船員問題協議会」を設置することで合意した。同協議会では、外労協加盟会社所属船員が乗り組

む日本籍混乗船の外国人船員の労働条件等が協議される。

**17日** 93年度の自民党税制改正大綱が発表された。海運関係では、船舶の特別償却制度が現行の償却率のまま2年間延長が決まるとともに、新たに二重構造化タンカーの償却率を20%に拡大すること等が決定した。

(P.4 海運界の動き1参照)

**18日** 運輸省海上交通局は「92年央の日本商船隊(外航船) 船腹量の推移」を発表した。それによると、全体の船腹量は2,013隻(前年比47隻減)、このうち日本籍船は376隻(同43隻減)、外国用船は1,637隻(同4隻減)となった。