

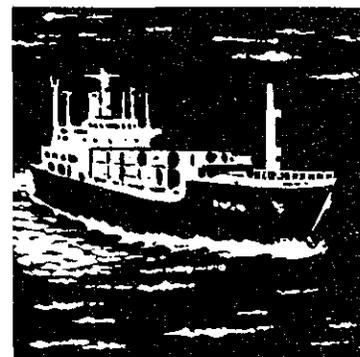
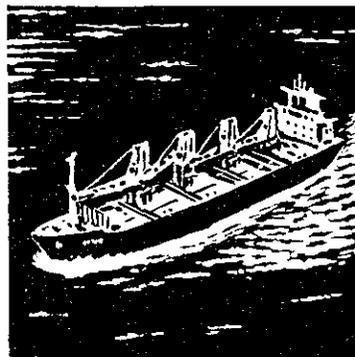
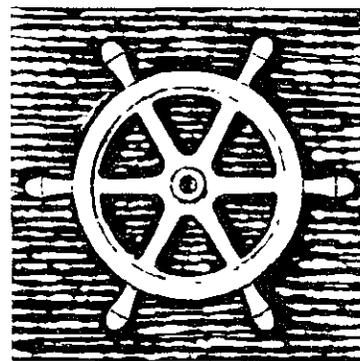
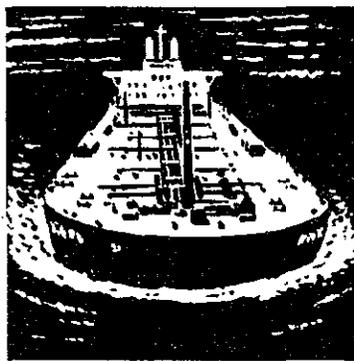
船協月報 2

1993

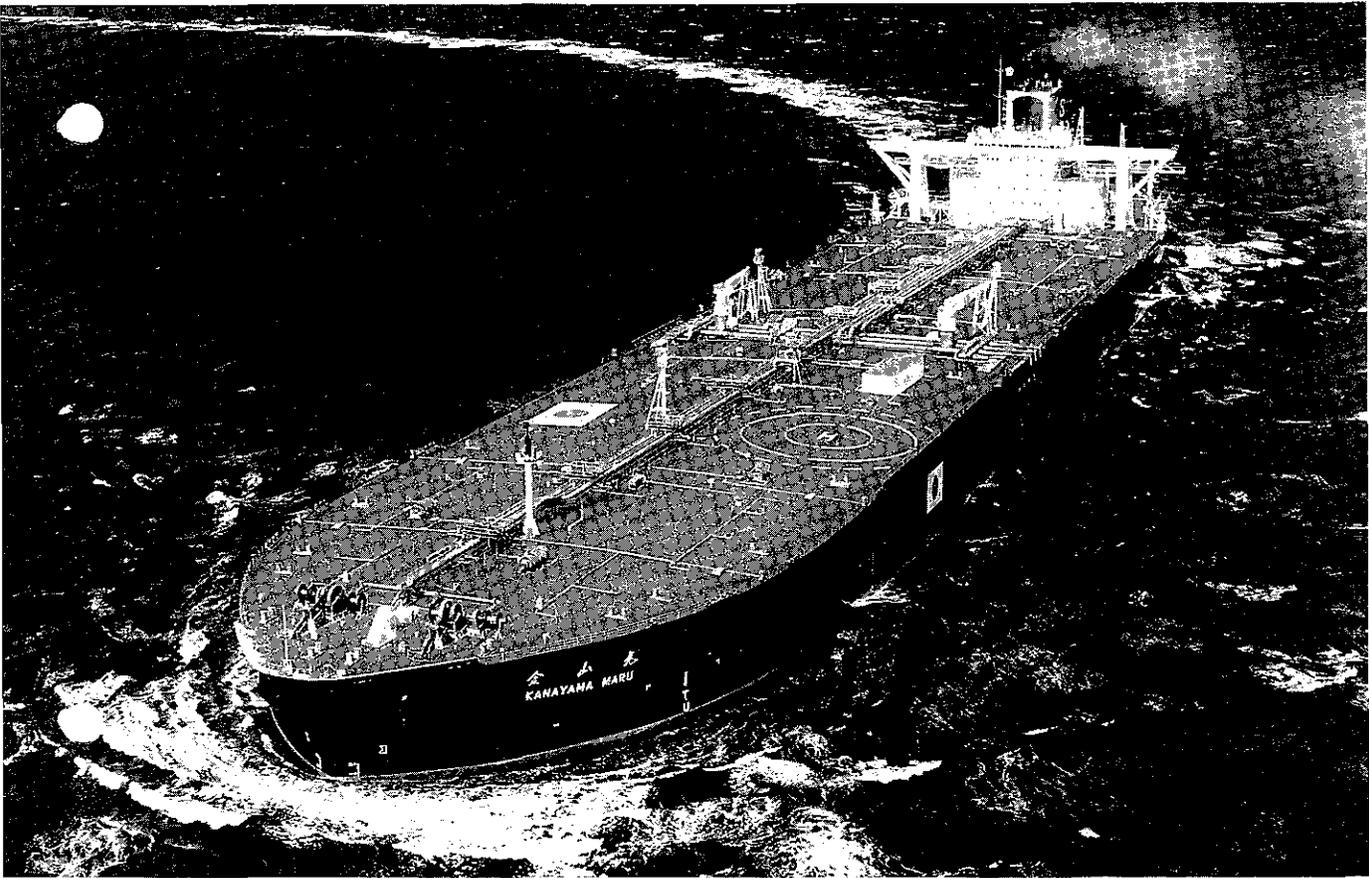
平成5年2月20日発行 毎月1回20日発行 No.391 昭和47年3月8日第3種郵便物認可

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^{sq}m、25万8,094^{sq}m

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。

船舶の安全と環境問題	日本船主協会常任理事 第一中央汽船取締役社長	木下 一哉	3
------------	---------------------------	-------	---

巻頭言

タンカーの石油流出事故	海事産業研究所 部長 研究員	長塚 誠治	4
—ダブル・ハルズ規制と既存船との関連—			

寄稿

船・海・わたし	東京放送アナウンサー	香川恵美子	12
---------	------------	-------	----

随想

日本籍商船船腹の概要			15
—1992年年央現在で7,411隻、2,374万%、3,735万%—			
7年連続でトン数が減少			

調査・統計資料

1. 八大港けい留施設使用料の改定			25
2. 世界バルク輸送の現状			27

内外情報

海運雑学ゼミナール 第35回			34
----------------	--	--	----

海運日誌 (1月)			36
船協だより (定例理事会の様様・会議日誌・その他)			37
海運統計			41
編集後記			54

船舶の安全と環境問題

日本船主協会常任理事
第一中央汽船取締役社長

木 下 一 哉



近年、海運に関して、主として環境問題から起因する諸々の規制が提起されてきており、業界としてそれらの対応策が検討・推進されているところである。

特に最近では、老齢バルカーの損傷、沈没事故やタンカーの爆発・火災、座礁事故等、重大な海難事故が多発しており、とりわけタンカーの事故については環境問題への関心の高まりから、一般市民の関心も強く、われわれ海運業に携わる者にとっては心痛の多い問題でもある。

去る1月5日北海のシェトランド諸島海域で起きたタンカー「ブレイア号」の座礁事故については、1989年アラスカにおける「エクソン・バルディス号」の座礁事故を上回る深刻な油流出事故として報道され、野生動物や地場産業への悪影響が危惧されている。

さらに、1月21日にオイルロードの要衝であるマラッカ海峡の西端に近いスマトラ島沖でマースク・ナビゲーター号とサンコー・オナー号のタンカー同士の衝突事故が発生し、火災の発生と原油の流出を起こした。これを契機としてマ・シ海峡の航行安全問題の見直しが提起されようとしている。

これらの事故の原因究明については今後の

調査を待つこととなるが、直接的原因はもちろん、その遠因をも正確につかみ、類似事故の再発防止のための対策を早急に見出し、具体化していくことが重要である。

過去の重大事故や環境問題を契機に、それらの防止対策として、国際的に種々の規制が制度化され、最近ではタンカーの二重構造規制が制定された。また船舶の安全管理コードも実施に向けて検討されている。これらの諸規制の制定にあたっては、国際的に関係者が十分に検討し、論議を重ねた上での科学的かつ合理的なものであるべきである。

もちろん船社としては法的規制を遵守することは当然であるが、安全・環境対策の重要性に鑑み、船舶の設備および運航技術両面の整備、改善に不断的努力を続けているところである。

問題は、これらの整備、改善にはいずれも相当の時間とコストがかかるが、安全・環境対策コストには、経営努力の範囲を超えるものがあることも事実である。

その負担については荷主関係業界の理解を得ることが必要であり、最終的に広く社会全体の負担を訴えて行くしかないと思われる。

タンカーの石油流出事故

—ダブル・ハルズ規制と既存船との関連—

海事産業研究所 部長 研究員 長塚 誠 治

'92年12月と'93年1月の2カ月間に、続いて3件のタンカーの石油流出事故が発生し、世界の関心が集まり、船舶の安全と石油流出事故の問題が一層顕在化してきた。

船の安全運航や石油流出防止に対してはIMO（国際海事機関）や世界の海事関係者が既に種々の対策を講じているが、改めてこの問題についての現状を整理し、ご参考に供する。

1. 世界のタンカーの大量石油流出事故

'67年のトリー・キャニオンの流出事故以来、35千DWT以上のタンカーの大量石油流出事故は、'93年2月までに35件発生し、そのうちVLCCによるものは9件である。

タンカーによる石油流出事故の発生件数は、年々減少傾向にはあるが、運航船社の慎重な対応や安全運航のための設備の高度化などがその要因であろう。しかし、1件当たり流出量は大規模化し、'83年から'93年の約10年間の事故件数は13件で、そのうち6件が200千DWT以上のVLCCによって占められている。

一般に、船舶の海難事故の80%以上は、人為的ミスによるものとされているが、過去26年間

の実績では、日本籍船は、'74年の第10雄洋丸の1隻のみで、定評ある日本船社の管理と日本人船員の運航技術に起因する所が大きいと考えられる。今回のスマトラ沖の衝突事故(250千DWT型と95千DWT型)は、珍しく両船とも日本への石油輸送に関係している点において、日本とアジア諸国の関心事となった。また、北海の2件の事故(90千DWT型、110千DWT型)に関しては、とくに西欧では予想以上に、現在大きな社会問題となっている。このように、タンカー事故が身近に発生するにしたがって、環境問題がクローズアップされ、海運における船舶の安全運航が、さらに社会的に問題視されてくるだろう。

2. 二重船殻構造規則と既存タンカーとの関連

IMOが決定した二重船殻構造の既存タンカーへの関係について次に述べる。

(1) 二重船殻構造タンカーに関する MARPOL 条約附属書 I の一部改正の概要

石油タンカーの石油流出防止対策として、IMOは、二重船殻構造を新造船と既存船にも採用することを'92年春に決定した。新造船につい

【第1表】

1967年以降の石油の大量流出タンカー（35千DWT以上の船）

NO.	年	船名	DWT (×1,000)	流出量 (×1,000トン)	場所	原因
1	1967	TORREY CANYON	121	124	イギリス南岸	G
2	1968	WORLD GLORY	45	46	南アフリカ	S
3	1969	MANDOIL-II	45	41	アメリカ西岸	C
4	1970	J.ANTONIO LAVALLEIA	132	38	アルジェリア	G
5	1971	WAFRA	69	62	南アフリカ	G
6	1972	SEA STAR	120	123	中東・オマーン湾	C
7	〃	TRADER	35	36	ギリシャ東岸	S
8	1973	NAPIER	39	37	チリ西岸	G
9	1974	第10雄洋丸	53	42	日本	C
10	〃	MELTA	207	45	チリ南岸	G
11	1975	EPIC COLOCOTRONIS	64	58	西インド	G
12	〃	BRITISH AMBASSADOR	45	46	日本・硫黄島	S
13	〃	CORINTHOS	57	36	アメリカ・デラウエア	C
14	〃	JAKOB MAERSK	88	41	ポルトガル	G
15	1976	URQUIOLA	111	91	スペイン北岸	G
16	1977	HAWIAN PATRIOT	101	101	ハワイ島	S
17	1978	ANDROS PATRIA	122	48	スペイン北岸	F
18	〃	AMOCO CADIZ	237	221	フランス大西洋岸	S
19	1979	ATLANTIC EMPRESS	293	257	西インド諸島	C
20	〃	INDEPENDENTA	152	95	トルコ・ポスボラス	C
21	〃	BURMAH AGATE	63	41	アメリカ・ガルフ	C
22	1980	IRENES SERENADE	105	82	ギリシャ南岸	F
23	1983	PERICLES G.C.	59	44	カタール	F
24	〃	ASSIMI	59	50	中東・オマーン	F
25	〃	CASTILLO DE BELLVER	272	239	南アフリカ西岸	F
26	1985	NOVA	239	68	イラン・ペルシャ湾	C
27	1988	ODYSSEY	138	132	カナダ・ニューファンドランド	F
28	1989	EXXON VALDEZ	215	36	アメリカ・アラスカ	G
29	〃	KHARK-5	285	76	モロッコ・地中海	F
30	1990	NAUTILAS	70	1	ニュージーランド	G
31	1991	AGIP ABRVZZO	186	5	イタリア・リボルノ	C
32	〃	HAVEN	232	140	イタリア・ジェノバ	F
33	〃	サマー		50	アンゴラ沖	F
34	〃	KIRKI	97	20	オーストラリア西岸	F
35	1992	AEGGAN SEA	114	90	スペイン	F
36	1993	NAGASAKI SPIRIT	95	5	マラッカ海峡	C
37	〃	BRAER	90	83	イギリス・シエトランド島	G
38	〃	MAERSK NAVIGATOR	255	29	スマトラ北方沖合	C

注： C：衝突，G：座礁，F：火災・爆発，S：船体

資料： Seatrade Busines Review, May/June 1991をベースに93年1月までの対象船を含めて海事産業研究所が作成。

ては、'93年7月以降の契約船に、既存船については、'95年7月6日に規則が発効し、2万DWT以上の原油タンカーと3万DWT以上の石油製品タンカーに、船齢25年以上になる時に、二重

船殻構造(二重船底と二重船側構造、DH：ダブル・ハルズ)に改造することが、義務づけられている(SBT方式によっては船齢30年)。

(第2表、第3表参照)

【第2表】二重船殻構造タンカーに関するMARPOL条約附属書Iの一部改正(新造船についての概要)

区分	項目	規 則 内 容	
新 造 船 「 13 F 規 則 」	1.適用対象 船 舶	(1) 船 種 ・原油あるいは精製油を運ぶ石油タンカー ・新造あるいは大改造する石油タンカー (2) 対象期日 i 1993年7月6日以降に建造契約が締結される船 ii 1994年1月6日以降に起工あるいは改造に着手される船 iii 1996年7月6日以降に竣工引き渡しされる船	
	2.適用構造	対象船型	船 体 構 造
	600DWT未満	非 適 用	
	600以上～ 5,000DWT未満 (i あるいは ii、 容量700 ^m 以上 は i と ii)	i 二重船底…イ.高さは(船幅÷15)m以上あるいは0.76m以上(DB) ロ.タンク容量は700 ^m 以下 ii 二重船側…イ.幅は(0.4+2.4×DWT÷20,000)m以上(ただし0.76m以上) または各タンクの容量700 ^m 以下	
5,000DWT以上 (i あるいは ii あ るいは iii)	i 二重船底および二重船側の二重船殻構造(DH) イ.二重船底の高さは(船幅÷15)mまたは2mの小さい方の値以上 ロ.二重船側の幅は(0.5+DWT÷20,000)mまたは2mの小さい方の値以上(ただしイ、ロとも1.0m以上) ii 中間甲板付二重船側構造(MDT) イ.二重船側の幅はiのロと同一 ロ.中間甲板の高さは最小航海吃水で船底破口が生じて油が流出しない高さ以上、(船幅÷6)mまたは6m以上、0.6D以下 iii その他 i と同等の代替構造		

新規規則の発効：新規規則は1993年1月6日までは締約国から一定数の反対通告がない限り受諾をされたときとみなし、1993年7月6日に発効する。

資料：IMO(国際海事機関)のMEPC(海洋環境保護委員会)、1992年3月2日。

【第3表】二重船殻構造タンカーに関するMARPOL条約附属書Iの一部改正(既存船についての概要)

区分	項目	規 則 内 容	
既 存 船	1.適用対象 船 舶	船積・船型	20,000DWT以上の原油タンカー、30,000DWT以上の精製油タンカー
	2.適 用	PRE-MARPOL船 (EE船・SBTなし、 EN船・SBTを有す る)	i 引き渡し後、25年で13F規則の適用 ii 貨物タンクの船側部または船底部が、貨物タンクの長さの30%以上の長さにわたり油を積載しない区画で防護される場合、竣工引き渡し後30年で13F規則を適用
		POST-MARPOL船 (NN船・SBT配置)	竣工引き渡し後30年で無条件で13F規則の適用

新規規則の発効：1995年7月6日から適用。

資料：IMOのMEPC(92年3月)

その他：検査の強化

イ. IMOのガイドラインに基づき検査の内容を強化する。

ロ. 船齢5年以上のタンカーは検査レポートを船上に備えつける。

(2) 二重船殻構造規則の対象となる既存船

今回の DH 規則の適用対象となる既存船は、'92年末時点で世界で2万 DWT 以上の原油タンカーが約1,755隻、約218百万 DWT、そして3万 DWT 以上の石油製品タンカーが約765隻、約34百万 DWT 存在する。さらに兼用船の半分が石油輸送に従事するとすれば、約140隻、約16百万 DWT を加えた合計2,660隻、約267百万 DWT が対象となる(厳密には、後述する既存の DH タンカー99隻は、上記から差し引いていない)。

(3) 対象船の DH 改造への問題点

本来、船舶の構造や強度の安全に関する判定基準は、単に船齢のみによって決まるものではなく、構造部材の板厚など船体の保守や腐蝕状態によるものである。もちろん、その判定は、船級協会が理論的並びに経験工学的な点から検討した規則に基づいて、船体の状況を検査している。しかし、一船毎に異なる船体状態を区別して査定することが難しいため、IMO の DH 規則は、船齢によって安全の判定基準とし、在来型の一重船殻構造を二重船殻構造に改造することを義務づけた。

では、一応船齢が25年になった時に、DH 構造に改善しなければならぬとしても、現実には、つぎの理由により、今後、対象となる石油タンカーの多くは改造せず、運航できなくなるものと考えられる。

老朽船の DH への改造の問題点

- イ. 物理的腐蝕の増大 (船体、艀装)
- ロ. タービン・タンカーの燃料費の増大
- ハ. 差別化による海上運賃の低下
- ニ. 保険料の上昇 (安全船との差別化)

ホ. 修繕費の増加 (修理/部品交換)

ヘ. 老朽タンカーの用船制限

ト. 船級協会からの非安全船の除籍

チ. ポート・ステーツ・コントロールの安全規制の強化

リ. DH への改造費の高騰

ヌ. 運航採算の低下 (イ〜リを考慮すると改造して、若干延命するだけの経済的メリットが少ない)

(4) 対象船腹量

もし、船齢25年を改造対象とする今回の IMO 規則に準じ、これらの石油タンカーが運航を止め、係船または解体するとすれば、条約の発効する'95年7月時点には、20千 DWT 以上の石油タンカーの約280隻 (約13.4百万 DWT) が、直ちに稼働可能船腹量から消滅することになる。この船腹量は、20千 DWT 以上の石油タンカーの全船腹量、2,331隻 (226百万 DWT) の約12%に相当し、急激な稼働船腹量の減少は、世界の海運市況にかなりの影響を与えるだろう。したがって、これら対象船の現役からの消滅は、現実的には'95年以前から前倒的に緩やかに実施する必要があると考える。

もちろん、これら対象船の代替需要は、二重船殻構造タンカーとしてその一部が建造されるが、今後の船腹需給や海運市場を十分考慮して、実需に対してのみ必要量を平準化して、発注し建造する必要があるだろう。

参考までに、'95年以降年々改造しなければ稼働就航できなくなる船腹量を第4表に示すが、もっとも多くなるのは、2000年を中心とした前後数年間である。とくに2000年~2004年の5年

【第4表】現存石油タンカーのIMO規則に準じた改装/解体対象量

(船齢25年以上は就航不能とした場合)

改造/解体対象年	船型 (千DWT)	通期隻数		通期船腹量 (百万DWT)	年平均隻数	
			計			計
1995～1999	20以上～200未満	551	698	68.9	110	139
	200以上	147			29	
2000～2004	20以上～200未満	533	737	101.2	106	147
	200以上	204			41	
2005～2009	20以上～200未満	367	377	25.0	73	75
	200以上	10			2	
2010～2014	20以上～200未満	311	355	30.8	62	71
	200以上	44			9	
2015～2016	20以上～200未満	132	164	19.4	66	82
	200以上	32			16	
1995～2016 (22年間) 合計	20以上～200未満	1,894	2,331	245.3	86	106
	200以上	437			20	

注：'92年1月時点の保有船腹量のうち、IMOの対象となる20千DWT以上の石油タンカー(原油タンカーと石油製品タンカー)を示し、兼用船とケミカルタンカーは含まず。

資料：Clarkson Research Studies Ltd. “The Tanker Register '92”をベースに海事産業研究所が作成。

間には、合計737隻、そのうちVLCCが204隻も対象となるだろう。

'92年末時点、DH規則が実施されることを見込んで、既に建造された、そして発注済みのDHタンカーは約221隻である。

そして、'93年7月までの今後の発注船は、一重船殻構造でも認められるため、いまだ一部の船主は在来型で発注するだろうが、ほとんどはDHタンカーになると考えられる。

3. 現有石油タンカーの船齢分析

石油タンカーの船齢構成は、船型や船籍国などによって差があり、今後のIMOの船齢25年以上の石油タンカーへのDH規制の義務づけは、とくにVLCCとギリシャやアメリカ籍船に大きな影響を与えるだろう。

(1) 船型別

Fearnleysの統計をベースに、1万DWT以上のタンカーの'92年6月時点の船型別の船齢構成を検討すると次のとおりである。(第5表参照)

【第5表】二重船殻構造タンカー('92年12月末)

(単位：隻数)

区分	5千DWT以上～200千DWT未満	200千DWT以上	合計
既就航	97	2	99
建造予定 '93年	60	10	70
'94年	35	11	46
'95年	—	6	6
合計	192	29	221

すなわち、'77年以前の建造(船齢15年以上で、2000年には25年以上になる)の石油タンカーは合計2,764隻のうち、1,426隻(約53%)が存在し、とくに、VLCCは合計444隻のうち、15年以上が324隻で約73%を占めている。

以上のように、IMOのDH規制の義務づけは、大型原油タンカーと石油製品タンカーの多

【第6表】現存タンカーの船型別船齢構成

(単位：隻数)

船 型 (千DWT)	竣 工 年					計
	～'72	'73～'77	'78～'82	'83～'87	'88～'92	
10以上～ 50未満	289	375	223	195	141	1,223
50 // ～100 //	81	149	205	138	99	672
100 // ～200 //	30	178	39	22	96	365
200以上～	34 (8%)	290 (65%)	28 (6%)	21 (5%)	71 (16%)	444 (100%)
計	434 (16%)	997 (37%)	495 (18%)	376 (14%)	407 (15%)	2,704 (100%)

資料：Fearnley's "World Bulk Fleet" ('92年6月)

注：原油と石油製品タンカーを対象とし、ケミカルタンカーや液化ガスタンカーは含まず。

くが高齢化しているだけに、受ける影響は大きい。

(2) 船 籍 別

Lloyd's Shipping Index の'93年1月26日号によれば、世界における1,000DWT以上のタンカーの'93年1月時点の平均船齢は15.9年である。

(第7表参照)

この平均船齢を国別に見ると、アメリカ船籍

のタンカーがもっとも古く23.6年であり、もっとも若いのが日本の9.9年である。しかし、日本の石油輸入には、リベリア、パナマなどの多くの便宜置籍船が就航しているため、年々船腹量を減少している。日本籍のみをみて、安全性などを判断するのは早計である。

なお、参考までに日本籍船の10千DWT以上の外航石油タンカーの船社別、船齢構成をみると、'71年以前の竣工船は1隻もなく、'77年以前の竣工船(15年以上)は25隻で、合計82隻のうちの約30%である。しかし、VLCCの15年以上は、合計36隻のうちの10隻、約28%にすぎず、一般的に日本船社のタンカーは早目の代替建造が実施されていることを示すものである。

(第8表参照)

【第7表】タンカーの船籍別船齢構成

('93年1月、1,000DWT以上の原油・石油製品・ケミカルタンカー)

船 籍	隻 数	船腹量 (千DWT)	平均船齢
リベリア	600	58,841	12.5
パナマ	698	32,465	13.7
ギリシャ	298	22,575	19.6
ノルウェー	273	21,871	12.7
バハマ	235	19,113	13.5
日 本	488	13,017	9.9
アメリカ	197	12,940	23.6
キプロス	145	10,357	15.8
シンガポール	238	7,753	14.4
イラン	34	5,688	19.1
その他	2,918	79,834	17.8
合 計	6,124	284,453	15.9

資料：Lloyd's Shipping Index '93年1月6日より海事産業研究所が作成。

4. む す び

地球環境問題は、今後ますます重要となり、とくに石油の流出は沿岸諸国に大きな影響を与えるだけに、海事関係者の責任は重く、運航の安全はより重要となるだろう。

高度成長期時代から、日本の産業発展に必要

【第8表】わが国外航石油タンカーの現有船腹の竣工年別内訳（1992年4月1日現在）

(単位：隻数)

区分(千DWT)		竣工年					計	合計
		'72	'73~'77	'78~'82	'83~'87	'88~'92		
日本郵船	10以上~200未満			1			1	8
	VLCC	1	2		4		7	
大阪商船三井船舶	10以上~200未満		1	1			2	7
	VLCC		1		2	2	5	
三光汽船	10以上~200未満	1	8				9	9
	VLCC						-	
川崎汽船	10以上~200未満						-	2
	VLCC		1		1		2	
ナビックスライン	10以上~200未満			3			3	6
	VLCC				1	2	3	
東京タンカー	10以上~200未満		1	3			4	6
	VLCC				1	1	2	
くみあい船舶	10以上~200未満				1	1	2	2
	VLCC						-	
出光タンカー	10以上~200未満						-	4
	VLCC		1	1	2		4	
飯野海運	10以上~200未満				1		1	2
	VLCC					1	1	
日正汽船	10以上~200未満			2	1		3	3
	VLCC						-	
雄洋海運	10以上~200未満			1		1	2	2
	VLCC						-	
その他	10以上~200未満		4	11	1	3	19	31
	VLCC	1	3		7	1	12	
計	10以上~200未満	1	14	22	5	5	47	82
	VLCC	2	8	1	17	7	35	
	合計	3(3%)	22(27%)	23(28%)	22(27%)	12(13%)	82(100%)	

注：日本タンカー協会「本邦油送船資料」'92年4月1日より海事産業研究所が作成。

な資源や製品の海上輸送に従事している日本の海運は、経済合理化と人員削減などによる企業努力によって、比較的安い運賃で、安全な運航を提供し、経済発展や国民生活の向上に大きな

貢献をしてきた。

しかし、'90年代に入って、石油流出防止のための関連装置や保険料の増大、運航技術向上のための教育と船員の確保やDHの船価の上昇な

ど運航コストが大幅に上昇している。本来、海上運賃は、船腹需給によって決まるため、今後は老朽船の排除による過剰船腹の調整が海運自身の自助努力によって行われることが、第一に必要であろう。第二は、自動車道路は国が整備するように、タンカー航路の安全のための設備や石油流出時の拡散防止は、国際的な問題として、関係国が協力して対応する必要があるだろ

う。第三は、石油の安全輸送について対価を石油資源の重要性和同時に、荷主や消費者も考慮する時代になってきたのではなかろうか。

そのためには、海運の重要性をより一層国民にも理解していただき、日本としてのエネルギー資源の安定輸送確立を、関係諸国との協調により促進しなければならないと考える。

タンカー安全対策特別会議の設置

当協会では、かねてよりタンカーをはじめとする船舶の安全運航の重要性を十分認識し、特に海洋汚染防止には最大限の注意と努力を傾注してきた。しかし、昨年来の大型タンカーの相次ぐ事故は重大な海洋汚染を引き起こすこととなり、世界的な地球環境保護の動きと相まって全世界の関心の的となっている。

船舶の安全はもとより海運業の基本にかかわる問題であり、自らがこれに努力するとともに、政府・荷主を始め関係者の理解と協力を得ながら解決しなければならない問題でもある。また、この問題は一国で解決できるものでもないため、IMOなど国際機関を通じて解決を図らなければならない。

このため、広範かつ中長期的な観点からタンカー輸送の安全対策を検討する特別会議を設置することとする。

1. 組織

特別会議は、常任理事をもって構成する（議長は根本二郎当協会会長とし、複数の副議長を置く）。

特別会議の効率的な運営を図るために、専門部会（担当役員クラス）および幹事会（海務・工務・労務・業務・タンカー等の幹事長クラス）を設ける。

2. 検討項目

- (1) 事故原因の調査分析
- (2) 国際的通航方式のルール化
- (3) 国際安全管理コード策定の促進
- (4) 船体・設備の改善・開発
- (5) 乗組員の教育訓練のレベルアップ
- (6) 国際的なサブスタンダード船排除および老朽船スクラップ化促進のための枠組み作り
- (7) 事故処理体制の整備促進
- (8) 油濁損害補償体制の確立
- (9) その他、本問題に関する内外から提起される諸問題への対応

船・海・わたし

東京放送アナウンサー 香川 恵美子

家庭に仕事を持ち込んだことのない父が、初めて“会社人”の片鱗を見せたのは、私が小学生の頃だった。帰宅するなり天文図鑑など引っ張り出すものだから、背中越しに、何が始まるのかをワクワク見ていた覚えがある。太い指は、星座の名前を次々に書き写していた。まるで新米のパパが子どもの命名をするように、それはそれは楽し気で、厳かだった。父は、新しく造られる船の名前を考えていたのだ。耳に響く言葉の感じや、ロゴとして起こした時の見た目を、ああでもない、こうでもないと捻り回していた。母はくすくす笑いながら台所でお茶の用意をし、私は得意になって、それぞれの星にまつわる神話を“伝授”した。蛇足だが、理科の授業が役に立ったのは、後にも先にもそれっきりである。

海外がどんどん近くなる時代、渡航者の数は驚異的に増えている。飛行機は手軽な足となり、今や殆どの人が空の旅を経験済みだろう。しかし海の旅はどうか。余程の特別なケースを除いて、船を利用する人は少ない。旅行に限らず、船に乗ったことのない人は、意外と多いようだ。

まず、島部にお住まいの方、漁をしたり、海

上での仕事をお持ちの方、釣りをする、貿易関係、……挙げればきりが無い。しかし、「ボートや遊覧船」以外の船に乗る機会は、そうめったにあるものではない。

第一、船旅は高級、というイメージがある。白い大きな帽子のマダムが、デッキでシャンパン片手にくつろいでいる光景が目につく。国内クルージングもよく聞くが、おしゃれなイメージこそあれ、そう手軽ではない。

「だったら新幹線とか、車でバーッと高速とばして、食べる方に力を入れたほうが。時間の短縮にもなるし。」となる。現代っ子はそのへんがドライなのである。もっとも、進んでいるかどうかとも分からぬような波間をぼーっと見つめるような、時間も、ロマンも、われわれには欠けているのかもしれないが。

旅、ということに限定して周りの友人に聞いてみたが、以上のような答えが返ってきた。少なくとも私の周りでは、船舶は、憧れつつもあまり日常の存在ではないようだ。

父が船会社に勤めているということ、その昔、白い制服を着て海外を回っていたこと、おかげ



で食べるスピードが人の倍くらい早いこと、小学生の私が持っていたのはその程度の情報だった。重たい天文図鑑が本棚に戻され、そんなこともすっかり忘れていたある朝、父に揺り起こされた。寝ぼけマナコのまま車に乗せられ、日曜日なのにスーツを着ている父をいぶかしく思った。人の気配のない横浜大黒埠頭、そこには高い壁面を持つビルと海、他に何も無い。感慨深そうに佇む父の隣で、その壁が、実は自動車専用船であると気が付くまで、どれだけの時間がかかったことだろう。

見上げてもおなじみ、船という印象からは程遠いかたまりに、しばし私は圧倒されていた。「カシオペアエース」である。あれ以来彼女にはお目に掛かっていない。今頃も巨体を震わせながら、どこかの海上を滑っていることだろう。再会の日が待ち遠しい。

香川県高松市は、瀬戸内海に隣接している。私はそこで生まれ、幼稚園までの時期を過ごした。父にとっては勝手知ったる故郷であるが、江戸っ子の母は、ずいぶんと方言で失敗したら

しい。毎日土地の漁師さんが、捕れたての魚を売りにやってくる。オビどうなーん、独特の節回しは、魚はいかがですか、という呼びかけなのだが、てっきり着物の帯のことだと思った母は、うきうき飛び出して行った。母は着物が大好きなのである。びちびち跳ねる魚を前にして、照れ隠しにやたらたくさん買ってしまったのは言うまでもない。

幼い足でも、しばらく歩けば浜に行くことができた。近付くにつれ、あるいは風の流れによって強まる潮の香りが好きだった。唇を紫色にして、震えながら飲む飴湯、ガラスビンにすくった名前も知らない魚、すべて珍しく、すべて新しく、浜辺は格好の遊び場だった。しかし、沖で重油の流出事故があり、波打ち際もわずかながら鉛色にべたついた。魚は白い腹を見せて浮いた。同じ時期に私も腎臓を悪くして入院し、完全に海から遠ざかってしまった。退院し、東京に移る頃、浜はコンクリで固められていたように思う。

今でこそ憎らしいほどに丈夫だが、小さな頃は身体が弱く、体育も見学しがちだった。そんなこともあって、私はずいぶんと長い間カナヅチであった。周りがすすいと泳ぎ回るのに、水に顔をつけることすらできなかったのだ。しかし、夏の子供の社交場は、もっぱら近所のプールである。おずおず足を運んでは、膝下ほどの幼児用プールでばしゃばしゃ時間を潰したものだ。ある日、あきれ返った父に、背の立たない所に投げ込まれるまでは、私にとって辛い夏

の日々であった。

泳げるようになると、水は突然身近な者になった。やたら遠いと決め込んでいた神奈川や千葉の海岸も、泳げる子供にとってはすぐそこだった。まだ色気も何もない頃だ。ひと夏でどれだけ黒くなれるかが、夏休みの宿題よりも私たちにとっては大切なことだった。

まるでトレーニングしているように、ざくざくとした小石混じりの粗い砂を歩く。やがて砂は色を変え、白く、細かくなる。柔らかい浜に足を取られて、あゆみは遅くなる。ビーチサンダルを脱ぎ捨てたら、あまりの熱さにじっと立ってはいられない。跳ねるように水際へ走り、グレーに湿った冷たい砂を経由して、ようやく私たちは海に入ることができるのだった。

最近では日焼けを気にするようになり、めったに海に行かない。ドライブがてらに、という程度の付属品になってしまった。毎年はやりの水着は買うが、泳ぐ以外の目的のほうが多いという女性がほとんどだ。それでも、人は海を目指してやって来る。どんなに混んでいても、帰りが渋滞しても、海には、どうしても見たくな

るパワーが潜んでいるようだ。

繰り返す波の音や、硝子板のように凧いだ海面に映る月の道、恐ろしく悲惨な事故も、楽しい思いも、みんな飲み込んで海は平然とそこにある。海辺に立つと、いつでも、絶対に服従せざるを得ないような威厳を感じてしまうのである。見栄も虚勢も通用しないから、人間はかえって安心してしまうのだろうか。ああ、自分はなんてちっぽけなんだろう、そんな風に思えるからだろうか。青春ドラマではよく使われ、ふだんは口にするのも恥ずかしい、照れ臭い感覚ではあるけれど、心のどこかにいつも沸き起こる実感なのである。

何時間短縮したと、まるでタイムレースのように乗り物のスピードが上がってゆく。せめて船は、その広い海の上で、時間を感じさせずにいてほしい。慌ただしい世の中、重々しくも力強く波をかき分ける様は、便利などという言葉で割り切れぬぜいたくな存在である。7月20日は海の記念日、国民の祝日にしようという動きもあるという。日々の雑念をシャットアウトして、ふわりと過ごせそうな休日の登場を今から心待ちにしているのだ。

日本籍商船船腹の概要

— 1992年年央現在で7,411隻、2,374万%、3,735万% —

7年連続でトン数が減少

当協会では、1972年（昭和47年）より運輸省の依頼を受けて、毎年7月1日現在における日本国籍を有する100%以上の鋼船（漁船、雑船を除く）の船腹量を取りまとめた「日本商船船腹統計」を作成し、発表しているが、このほどその1992年版を発行した。本統計は、運輸省の船舶原簿と照合して日本籍船を完全に収録した船腹統計である。

今回取りまとめた1992年7月1日現在の日本

籍商船船腹量は、7,411隻、2,374万%、3,735%であり、前年と比較して隻数で157隻、トン数で100万%（4.2%）、208万%（5.6%）の減少となった。

これは、過去1年間の減少船腹が昨年の総船腹量の9.2%に当たる362万%（うち海外売船350万%）であったのに対し、新造船船腹が前年比24%減の146万%にとどまったためであり、その結果、トン数で1986年（昭和61年）以来7年連

第1表 船種別構成

船種別	1991年				1992年				対前年比増減	
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	千%	%
油送船①	1,164	7,245	13,152	33.4	1,135	7,022	12,664	33.9	△ 488	△ 3.7
油/乾貨物兼用船②~③	5	488	913	2.3	4	398	748	2.0	△ 165	△ 18.1
オア・バルクキャリア④~⑪	123	8,164	15,352	38.8	109	7,447	14,017	37.5	△ 1,335	△ 8.7
木材専用船⑫~⑬	10	341	426	1.1	8	292	361	1.0	△ 65	△ 15.3
カー・バルクキャリア⑭~⑮	108	1,114	805	2.0	105	1,037	754	2.0	△ 51	△ 6.3
その他の専用船⑯~⑳	1,241	1,319	2,280	5.8	1,160	1,217	2,147	5.8	△ 133	△ 5.8
化学薬品船㉑	591	256	523	1.3	603	260	535	1.4	12	2.3
液化ガス船㉒~㉓	214	1,711	1,452	3.7	216	1,674	1,414	3.8	△ 38	△ 2.6
フルコンテナ船㉔	44	1,248	1,209	3.1	52	1,475	1,437	3.8	228	18.9
一般貨物船㉕	2,362	1,198	2,746	7.0	2,301	1,186	2,684	7.2	△ 62	△ 2.3
旅客船㉖~㉗	710	1,451	543	1.4	704	1,521	563	1.5	20	3.7
その他特殊船㉘	996	206	28	0.1	1,014	206	27	0.1	△ 1	△ 3.6
合計	7,568	24,741	39,429	100.0	7,411	23,735	37,351	100	△ 2,078	△ 5.3

(注) ①船種別欄の数字は次表「基礎分類船種」の集合を示すもので、以下各表いずれも同じ。②構成比は%ベースによる。③四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

【参考1】 基礎分類による船種別船腹構成

船種別	1991年				1992年				対前年比増減	
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	千%	%
① 油送船	1,164	7,245	13,152	33.4	1,135	7,022	12,664	33.8	△ 488	△ 3.7
② 鉍/油兼用船	5	488	913	2.3	4	398	748	2.0	△ 165	△ 18.1
③ 鉍/撒/油兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
④ 鉍石専用船	17	1,715	3,305	8.4	14	1,507	2,920	7.8	△ 385	△ 11.6
⑤ 鉍/炭兼用船	24	2,017	3,866	9.8	23	1,946	3,736	10.0	△ 130	△ 3.4
⑥ 鉍/撒兼用船	32	2,322	4,343	11.0	29	2,228	4,182	11.2	△ 161	△ 3.7
⑦ 石炭専用船	10	332	557	1.4	11	387	646	1.7	89	16.0
⑧ ニッケル専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑨ ボーキサイト専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑩ 撒積船	40	1,778	3,281	8.3	32	1,379	2,532	6.8	△ 749	△ 22.8
⑪ 穀物専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑫ 木材専用船	2	16	28	0.1	1	4	6	0.0	△ 22	△ 78.6
⑬ チップ専用船	8	325	398	1.0	7	288	355	1.0	△ 43	△ 10.8
⑭ 自動車/撒兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑮ 自動車専用船	108	1,114	805	2.0	105	1,037	754	2.0	△ 51	△ 6.3
⑯ 鋼材専用船	3	1	1	0.0	2	1	1	0.0	—	—
⑰ セメント専用船	194	437	732	1.9	198	453	761	2.0	29	4.0
⑱ コークス専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑲ 石灰石専用船	23	127	204	0.5	23	130	208	0.6	4	2.0
⑳ 土砂運搬船	853	340	750	1.9	812	333	741	2.0	△ 9	△ 1.2
㉑ 冷凍・冷蔵運搬船	168	414	592	1.5	125	300	436	1.2	△ 156	△ 26.4
㉒ 化学薬品船	591	256	523	1.3	603	260	535	1.4	12	2.3
㉓ L P G 船	204	708	785	2.0	206	671	747	2.0	△ 38	△ 4.8
㉔ L N G 船	10	1,003	667	1.7	10	1,003	667	1.8	—	—
㉕ フルコンテナ船	44	1,248	1,269	3.1	52	1,475	1,437	3.8	168	13.2
㉖ 一般貨物船	2,362	1,198	2,746	7.0	2,301	1,186	2,684	7.2	△ 62	△ 2.3
㉗ 旅客船	214	243	56	0.1	213	264	57	0.2	1	1.8
㉘ フェリー	496	1,208	487	1.2	491	1,256	506	1.4	19	3.9
㉙ その他特殊船	996	206	28	0.1	1,014	206	27	0.1	△ 1	△ 3.6
不明	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	7,568	24,741	39,488	100.0	7,411	23,734	37,350	100	△ 2,138	△ 5.4

(注) ①撒積船には銅専用船、燐鉍石専用船、塩専用船を含む。②化学薬品船はケミカルタンカー、諸薬品船、糖蜜船等。③一般貨物船には重量物船を含む。④フェリーには鉄道連絡船を含む。⑤その他特殊船は押船、曳船。⑥構成比は%ベースによる。⑦四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

続の減少となった。

なお、前記日本籍商船船腹量のうち、旅客船、フェリー、その他特殊船等を除く2,000%の外航船腹量は、376隻、1,867万%、3,004%であり、前年と比較して隻数で43隻(10.3%)、トン数で

115万% (5.8%)、215万% (6.6%) の減少であった。

100%以上の商船船腹量

(船種別構成)

第2表 船型別構成

(1) 総トン区分

船型別(%)	1991年			1992年			対前年比増減	
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	%
100以上～ 500未満	5,578	1,579	3,292	5,447	1,552	3,254	△ 131	△ 2.3
500 " ～ 1,000 "	892	663	1,299	886	657	1,288	△ 6	△ 0.7
1,000 " ～ 5,000 "	624	1,667	2,233	621	1,676	2,215	△ 3	△ 0.5
5,000 " ～ 10,000 "	123	865	711	118	823	638	△ 5	△ 4.1
10,000 " ～ 50,000 "	196	5,292	6,179	194	5,260	5,994	△ 2	△ 1.0
50,000 " ～ 100,000 "	94	7,034	12,613	86	6,388	11,390	△ 8	△ 8.5
100,000 " ～ 150,000 "	60	7,401	12,619	58	7,142	12,088	△ 2	△ 3.3
150,000以上	1	239	484	1	239	484	—	—
合計	7,568	24,741	39,431	7,411	23,737	37,351	△ 157	△ 2.1

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

(2) 重量トン区分

船型別(%)	1991年			1992年			対前年比増減	
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	%
500未満	1,746	428	547	1,602	396	502	△ 144	△ 8.2
500以上～ 2,000未満	3,534	1,761	3,694	3,517	1,760	3,689	△ 17	△ 0.5
2,000 " ～ 10,000 "	836	2,733	3,250	835	2,792	3,221	△ 1	△ 0.1
10,000 " ～ 25,000 "	88	1,429	1,425	81	1,325	1,324	△ 7	△ 8.0
25,000 " ～ 100,000 "	123	5,630	7,155	122	5,666	7,104	△ 1	△ 0.8
100,000 " ～ 200,000 "	76	6,335	11,816	67	5,628	10,498	△ 9	△ 11.8
200,000 " ～ 300,000 "	46	5,941	11,060	44	5,681	10,529	△ 2	△ 4.3
300,000以上	1	239	484	1	239	484	—	—
不明	1,118	245	—	1,142	249	—	24	2.1
合計	7,568	24,741	39,431	7,411	23,736	37,351	△ 157	△ 2.1

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

船種別構成は第1表および参考1のとおり、%ベースでオア・バルクキャリアが1,402万%で全体の37.6%、次いで油送船が1,266万%で33.9%、一般貨物船が268万%で7.2%となっており、これら3船種で全船腹量の78.7%を占めている。また、参考1により船種別増減を%で見ると基礎分類29船種中、7船種が増加し、15船種が減少した。増加船の主なものは、フルコンテナ船の23万%(18.8%)、石炭専用船の9万%

(16%)、セメント専用船の3万%(3.9%)などであり、一方、減少船の主なものは、撒積船の75万%(22.8%)、油送船の49万%(3.7%)、鉱石専用船の39万%(11.7%)、鉱/油兼用船の17万%(18.1%)、鉱/撒兼用船の16万%(3.7%)、冷凍・冷蔵運搬船の16万%(26.5%)などがあげられる。

〔船型別構成〕

船型別構成は第2表のとおり、%区分および%

第3表 船齢別構成（竣工ベース）

船 齢	1991年				1992年				対前年比増減	
	隻 数	千 %	千 ‰	構成比	隻 数	千 %	千 ‰	構成比	隻 数	%
0～4年	2,026	8,395	13,239	33.6	2,010	6,330	9,777	26.2	△ 16	△ 0.8
5～9年	1,788	8,223	12,963	32.9	1,803	9,154	14,268	38.2	15	0.8
10～11年	806	2,549	4,140	10.5	705	2,889	4,819	12.9	△ 101	△ 12.5
12～13年	582	848	1,488	3.8	676	1,252	2,012	5.4	94	16.2
14～15年	476	1,683	3,045	7.7	457	789	1,419	3.8	△ 19	△ 4.0
16～17年	426	1,596	2,601	6.6	341	1,704	2,893	7.7	△ 85	△ 20.0
18～19年	354	1,034	1,482	3.7	364	1,052	1,637	4.4	10	2.8
20年以上	1,106	411	471	1.2	1,051	566	527	1.4	△ 55	△ 5.0
不 明	4	1	0	—	4	1	0	—	—	—
合 計	7,568	24,741	39,431	100	7,411	23,737	37,352	100	△ 157	△ 2.1

（注）①四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。②構成比および対前年比増減率は‰ベースによる。

第4表 航行区域別構成

航 行 区 域	1991年			1992年			対前年比増減		
	隻 数	千 %	千 ‰	隻 数	千 %	千 ‰	隻 数	千 %	%
平 水	1,296	411	397	1,245	407	380	△ 51	△ 17	△ 4.3
沿 海	5,360	3,601	5,911	5,304	3,687	5,989	△ 56	78	1.3
近 海	426	868	977	426	893	972	—	△ 5	△ 0.5
遠 洋	482	19,858	32,140	433	18,746	30,007	△ 49	△ 2,133	△ 6.6
不 明	4	2	6	3	2	4	△ 1	△ 2	△ 33.3
合 計	7,568	24,741	39,431	7,411	23,735	37,352	△ 157	△ 2,079	△ 5.3

（注）①四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。②対前年比増減率は‰ベースによる。

区分の両区分において全船型が減少した。この中で特に減少が目立つのは、%区分では5万～15万%型であり、‰区分では500‰未満、1万～2.5万および10万～20万‰型である。なお、全船舶の平均船型は、3,203%（前年比2%減）、5,040‰（同3.3%減）となっている。

〔船齢別構成〕

船齢別構成は第3表のとおり、‰ベースで船齢5年未満船は26.2%（前年は33.6%）、同5年以上10年未満船は38.2%（同32.9%）となり、10年未満船の合計は3,813隻、1,548万%、2,405

万%、構成比は64.4%で、前年の66.5%から2.1ポイント減少している。一方、10年以上15年未満船は1,838隻、493万%、825万%、構成比は22.1%で、前年の22%から0.1ポイント増加し、15年以上船は11.5%から13.5%に2ポイント増加している。全般に高齢化の傾向が顕われている。

〔航行区域別構成〕

航行区域別構成は第4表のとおり、内航の沿海は増加、外航の近海および遠洋は減少している。沿海は、海運造船合理化審議会における「今後の内航海運のあり方」に関する答申に基づく

第5表 新造船（竣工ベース）

船 種	1990. 7～1991. 6			1991. 7～1992. 6			対前年比増減		
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %
油 送 船 ①	28	455	799	65	303	540	37	△ 152	△ 259
油／乾貨物兼用船 ②～③	—	—	—	—	—	—	—	—	—
オア・バルクキャリア ④～⑪	4	311	566	3	133	239	△ 1	△ 178	△ 327
木 材 専 用 船 ⑫～⑬	—	—	—	1	39	47	1	39	47
カー・バルクキャリア ⑭～⑮	7	30	30	6	27	21	△ 1	△ 3	△ 9
そ の 他 専 用 船 ⑯～⑳	56	68	122	46	59	113	△ 10	△ 9	△ 9
化 学 薬 品 船 ㉑	51	21	47	50	23	50	△ 1	2	3
液 化 ガ ス 船 ㉒～㉓	16	96	115	8	8	10	△ 8	△ 88	△ 105
フルコンテナ船 ㉔	5	56	65	9	223	228	4	167	163
一 般 貨 物 船 ㉕	97	45	106	134	95	169	37	50	63
旅 客 船 ㉖～㉗	35	186	70	28	124	40	△ 7	△ 62	△ 30
そ の 他 特 殊 船 ㉘	43	8	0	38	7	0	△ 5	△ 1	0
合 計	342	1,276	1,920	388	1,041	1,457	46	△ 235	△ 463

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第6表 減少船腹（1991年7月～1992年6月）

船 種	海 外 売 船			解 体 船 舶			喪 失 船 舶			合 計		
	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %	隻 数	千 %	千 %
油 送 船 ①	73	522	1,020	22	4	9	—	—	—	95	526	1,029
油／乾貨物兼用船 ②～③	1	90	165	—	—	—	—	—	—	1	90	165
オア・バルクキャリア ④～⑪	16	850	1,575	1	1	1	—	—	—	17	851	1,576
木 材 専 用 船 ⑫～⑬	3	88	111	—	—	—	—	—	—	3	88	111
カー・バルクキャリア ⑭～⑮	9	103	73	—	—	—	—	—	—	9	103	73
そ の 他 専 用 船 ⑯～⑳	65	145	216	51	16	29	5	5	8	121	166	253
化 学 薬 品 船 ㉑	18	16	32	16	5	9	—	—	—	34	21	41
液 化 ガ ス 船 ㉒～㉓	4	44	47	2	1	1	—	—	—	6	45	48
フルコンテナ船 ㉔	2	37	40	—	—	—	—	—	—	2	37	40
一 般 貨 物 船 ㉕	96	96	198	106	25	53	7	6	14	209	127	265
旅 客 船 ㉖～㉗	32	55	21	2	0	0	—	—	—	34	55	21
そ の 他 特 殊 船 ㉘	24	7	1	4	0	0	—	—	—	28	7	1
合 計	343	2,053	3,499	204	52	102	12	11	22	559	2,116	3,623

(注) ①海外売船は引渡しベースによる。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

船腹調整制度の弾力的運用により、隻数は前年比で56隻減少したものの、トン数においては9万%（2.4%）、8万%（1.3%）増加した。一方、近海および遠洋は、隻数・トン数ともに合計で前年比49隻（5.4%）、109万%（5.2%）、214万%（6.5%）減少し、859隻、1,964万%、3,098

万%となり、%ベースによる全体に占める割合も前年の84%から83%に1ポイント減少している。

〔新造船〕

1991年7月から1992年6月までの新造船（竣工ベース）は第5表のとおり、388隻、104万%、

第7表 日本籍外航船腹の推移 (2,000%以上)

年次	隻数			%			‰		
	隻	対前年比増減率	80年=100	千%	対前年比増減率	80年=100	千‰	対前年比増減率	80年=100
1980	1,176	—%	100.0	34,240	—%	100.0	59,073	—%	100.0
81	1,173	△ 0.3	99.7	34,455	△ 0.6	100.6	59,133	0.1	100.1
82	1,175	0.2	99.9	35,058	1.8	102.4	59,796	1.1	101.2
83	1,140	△ 3.0	96.9	34,100	△ 3.7	99.6	57,718	△ 3.5	97.7
84	1,055	△ 7.5	89.7	33,249	△ 2.5	97.1	55,350	△ 4.1	93.7
85	1,028	△ 2.6	87.4	33,470	0.7	97.8	55,512	0.3	94.0
86	957	△ 6.1	81.4	30,809	△ 8.0	90.0	50,377	△ 9.3	85.3
87	816	△ 14.7	69.3	28,200	△ 8.5	82.4	45,528	△ 9.6	77.1
88	640	△ 21.6	54.4	24,582	△ 12.8	71.8	39,768	△ 12.7	67.3
89	532	△ 16.9	45.2	21,691	△ 11.8	63.3	35,260	△ 11.3	59.7
90	449	△ 15.6	38.2	20,406	△ 5.9	59.6	33,163	△ 5.9	56.1
91	419	△ 6.7	35.6	19,815	△ 2.9	57.9	32,188	△ 2.9	54.5
92	376	△ 10.3	32.0	18,669	△ 5.8	54.5	30,039	△ 6.7	50.9

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

第8表 船種別構成 (2,000%以上)

船種	1991年			1992年			対前年比増減				
	隻数	千%	千‰	隻数	千%	千‰	隻数	千%	千‰	増減率(%)	
タンカー	油送船	74	6,498	11,565	74	6,267	11,070	—	△ 231	△ 495	△ 4.3
	液化ガス船	24	1,564	1,279	23	1,521	1,233	△ 1	△ 43	△ 46	△ 3.6
	化学薬品船	4	25	39	3	23	34	△ 1	△ 2	△ 5	△ 12.8
	小計	102	8,087	12,883	100	7,811	12,337	△ 2	△ 276	△ 546	△ 4.2
鉾 / 油兼用船	5	488	913	4	398	748	△ 1	△ 90	△ 165	△ 18.1	
乾貨物船	オア・バルクキャリア	115	8,146	15,320	102	7,433	13,991	△ 13	△ 713	△ 1,329	△ 8.7
	木材専用船	10	341	426	8	292	361	△ 2	△ 49	△ 65	△ 15.3
	自動車専用船	48	936	645	42	835	574	△ 6	△ 101	△ 71	△ 11.0
	冷凍・冷蔵運搬船	65	327	394	46	232	280	△ 19	△ 95	△ 114	△ 28.9
	フルコンテナ船	32	1,217	1,177	38	1,443	1,402	6	226	225	19.1
	一般貨物船	42	272	430	36	225	344	△ 6	△ 47	△ 86	△ 20.0
小計	312	11,239	18,392	272	10,460	16,952	△ 40	△ 779	△ 1,440	△ 7.8	
合計	419	19,814	32,188	376	18,669	30,039	△ 43	△ 1,145	△ 2,151	△ 6.7	

(注) ①2,000%以上の外航船(近海、遠洋資格船)。②液化ガス船はLPG船、LNG船。オア・バルクキャリアは鉾専用船、鉾/炭兼用船、鉾/撒兼用船、石炭専用船、撒積船、石炭石専用船。木材専用船はチップ専用船を含む。③四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

146万‰で前年同期の342隻、125万%、192万‰に比べて隻数は46隻(13.5%)増加したが、トン数は24万% (18.4%)、46万‰ (24.1%)それぞれ減少した。新造船の内訳をみると、木材船、

フルコンテナ船、一般貨物船は隻数・トン数ともに増加したものの、オア・バルクキャリア、油送船などの船種はすべて前年より減少している。

【参考2】 基礎分類による船種別船腹構成（2,000%以上）

船種別	1991年				1992年				対前年比増減	
	隻数	千%	千%	構成比	隻数	千%	千%	構成比	千%	%
① 油送船	74	6,498	11,564	35.9	74	6,267	11,070	36.9	△ 494	△ 4.3
② 鉾／油兼用船	5	488	913	2.8	4	398	748	2.5	△ 165	△ 18.1
③ 鉾／撒／油兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
④ 鉾石専用船	17	1,715	3,305	10.3	14	1,507	2,920	9.7	△ 385	△ 11.6
⑤ 鉾／炭兼用船	24	2,017	3,866	12.1	23	1,946	3,736	12.4	△ 130	△ 3.4
⑥ 鉾／撒兼用船	32	2,322	4,343	13.5	29	2,228	4,182	13.9	△ 161	△ 3.7
⑦ 石炭専用船	6	321	539	1.7	7	377	627	2.1	88	16.3
⑧ ニッケル専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑨ ポーキサイト専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑩ 撒積船	36	1,771	3,267	10.1	28	1,371	2,519	8.4	△ 748	△ 22.9
⑪ 穀物専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑫ 木材専用船	2	16	28	0.1	1	4	6	0.0	△ 22	△ 78.6
⑬ チップ専用船	8	325	398	1.2	7	288	355	1.2	△ 43	△ 10.8
⑭ 自動車／撒兼用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑮ 自動車専用船	48	936	645	2.0	42	835	574	1.9	△ 71	△ 11.0
⑯ 鋼材専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑰ セメント専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑱ コークス専用船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑲ 石灰石専用船	—	—	—	—	1	4	7	0.1	7	100
⑳ 土砂運搬船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
㉑ 冷凍・冷蔵運搬船	65	327	394	1.2	46	232	280	0.9	△ 114	△ 28.9
㉒ 化学薬品船	4	25	39	0.1	3	23	34	0.1	△ 5	△ 12.8
㉓ L P G 船	14	561	612	1.9	13	518	566	1.9	△ 46	△ 7.5
㉔ L N G 船	10	1,003	667	2.1	10	1,003	667	2.2	—	—
㉕ フルコンテナ船	32	1,217	1,177	3.7	38	1,443	1,402	4.7	225	19.1
㉖ 一般貨物船	42	272	430	1.3	36	225	344	1.1	△ 86	△ 20
合計	419	19,814	32,187	100.0	376	18,669	30,037	100	△ 2,150	△ 6.7

(注) ①参考1の対象船舶から旅客船、フェリー、その他特殊船を除く2,000%以上の船腹を抽出し集計したものである。②撒積船には銅専用船、燐鉾石専用船、塩専用船を含む。③化学薬品船はケミカルタンカー、諸薬品船、糖密船等。④一般貨物船には重量物船を含む。⑤構成比は%ベースによる。⑥四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

〔減少船腹〕

1991年7月から1992年6月までの1年間に減少した船舶は第6表のとおり、海外売船が343隻、205万%、350万%で前年同期の271隻、167万%、273万%に比べて72隻、38万%、77万%増加している。この海外売船の水準が総船腹量減

少の大きな要因となっている。また、解体船舶は204隻、5万%、10万%で、前年同期比24隻の増加、0.4万%の減少、0.6万%の増加となっている。この結果、海難などによる喪失船舶の12隻を含む減少船舶の合計は、559隻、212万%、362万%となった。

第9表 減少船腹(2,000%以上)

(1) 海外売船

	1990. 7～1991. 6			1991. 7～1992. 6			1991年総船腹量に対する減少率(%)		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
油送船	9	763	1,456	4	468	906	5.4	7.2	7.8
油/乾貨物兼用船	1	46	76	1	90	165	20.0	18.4	18.1
オア・バルクキャリア	8	326	584	16	850	1,575	13.9	10.4	10.3
木材専用船	2	15	26	3	88	111	30.0	25.8	26.1
カー・バルクキャリア	7	107	91	6	101	71	12.5	10.8	11.0
その他専用船	9	68	73	19	95	114	29.2	29.1	28.9
化学薬品船	2	6	10	2	7	12	50.0	28.0	30.8
液化ガス船	1	46	52	1	43	46	4.2	2.7	3.6
フルコンテナ船	2	61	62	2	37	40	6.3	3.0	3.4
一般貨物船	3	33	50	8	62	99	19.0	22.8	23.0
合計	44	1,471	2,480	62	1,841	3,139	14.8	9.3	9.8

(注) ①海外売船は引渡しベース。②四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

(2) 解体船舶・喪失船舶

	1990. 7～1991. 6			1991. 7～1992. 6		
	隻数	千%	千%	隻数	千%	千%
一般貨物船	1	4	6	1	5	2
その他の船種	-	-	-	-	-	-
合計	1	4	6	1	5	2

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

2,000%以上の外航船舶

100%以上の日本商船船腹のうち、旅客船、フェリー、その他特殊船を除く2,000%以上の外航船腹量は、376隻、1,867万%、3,004万%となった。これは前年の419隻、1,982万%、3,219万%に比べ、43隻、115万%、215万%それぞれ減少しており、1980年の指数を100とすると、12年間で隻数は32、%は54.5、%は50.9に各々減少している。

〔船種別構成〕

船種別構成は、第8表および参考2のとおり、%ベースでオア・バルクキャリアが1,400万%

で全体の46.6%、次いで油送船が1,107万%で36.9%、フルコンテナ船が140万%で4.7%となり、これら3船種で全船腹量の88.1%を占めている。また、参考2により船種別増減を%ベースで見ると基礎分類26船種中、3船種が増加し、13船種が減少した。増加船は、フルコンテナ船の23万% (19.1%)、石炭専用船の9万% (16.3%)、石灰石専用船の0.7万% (100%) であり、一方、減少船の主なものは、撒積船の75万% (22.9%)、油送船の49万% (4.3%)、鉱石専用船の39万% (11.6%)、鉱/油兼用船の17万% (18.1%)、鉱/撒兼用船の16万% (3.7%)、冷凍・冷蔵運搬船の11万% (28.9%)などがあげられる。

〔減少船腹〕

1991年7月から1992年6月までの1年間に減少した船舶は第9表のとおり、63隻、185万%、315万%であり、前年に比べ18隻、37万%、67万%それぞれ増加している。この63隻のうち、海外売船は62隻、184万%、314万%となっている。

本誌1月号掲載内容の一部訂正について

本誌1月号「調査・統計資料」欄に「ロイド統計における世界船腹量（1992年央）」を掲載しておりますが、本誌への掲載の後に、ロイド社より当協会に「先に発表した船腹統計は船齢別船腹構成の集計作業に誤りがあったので、正確なデータと差し替えることとしたい」旨通知があり、新データが送付されました。

ついては、本誌1月号に掲載した内容についても訂正することと致します。〈本誌1月号 33頁8行目以下を下記の通り訂正する〉

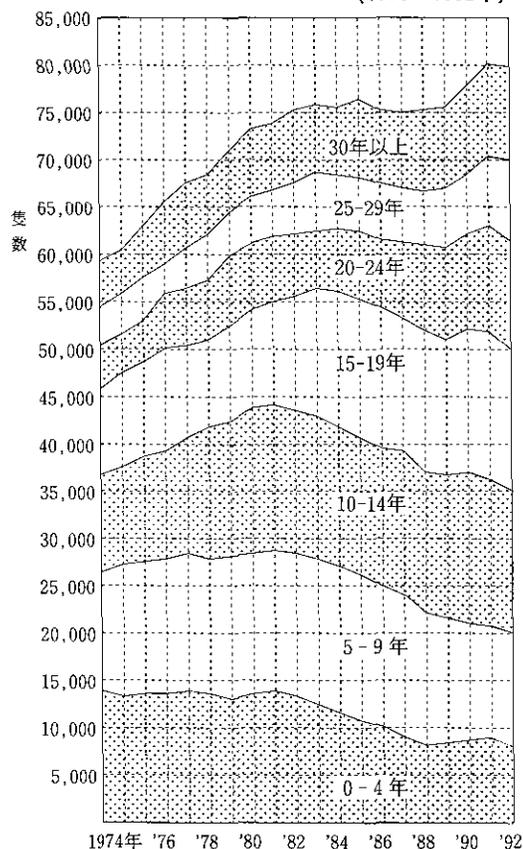
記

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20,246隻、1億5,302万%（34.4%）で、前年に対して881隻、987万%減少している。ここ10年ほど全般的に船腹の老齢化が進んでおり、1992年もこの傾向は変わっていない。

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	8,537	67,753	15.2	2,316	5,306	20.9
5 ~ 9	11,709	85,266	19.2	2,645	10,654	41.9
10 ~ 14	14,643	81,159	18.3	2,631	4,883	19.2
15 ~ 19	15,413	132,260	29.8	1,357	3,429	13.5
20 ~ 24	12,238	50,785	11.4	807	939	3.7
25 ~ 29	7,648	15,250	3.4	236	148	0.6
30年以上	9,657	11,832	2.7	99	44	0.2
合 計	79,845	444,302	100.0	10,091	25,403	100.0

(注) 構成比は%による。

平成4年度海運関係叙勲・ 褒章受章者祝賀会の開催

当協会は、平成4年度において、海運関係で叙勲・褒章を受章された方々に対し、海運業界として祝意を表するため、平成5年1月27日午後4時から日本海運倶楽部の4階レストランにおいて祝賀パーティーを開催した。

当日は、関係官庁、関係団体、報道関係、当協会顧問、先輩ならびに会員会社から多数の参加を得て、盛会のうちに終了した。

叙勲・褒章の荣誉に浴された方々は、以下のとおりである。

叙勲・褒章受章者氏名

(順不同・敬称略、会社名・役職名は受章時)

叙勲者 (1名)

(春季)

勲二等旭日重光章 近藤 鎮雄 (元・大阪商船三井船舶 社長)

褒章受章者 (4名)

(春季)

藍 綬 轉法輪 奏 (大阪商船三井船舶 社長)

藍 綬 石川 浩 (日本郵船 副社長)

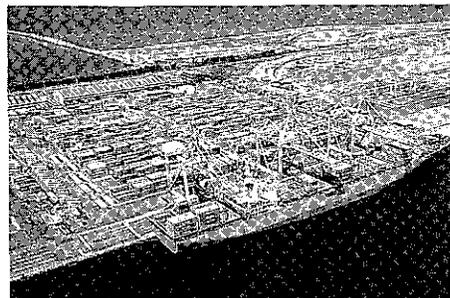
藍 綬 増井 義己 (大分共同海運 社長)

(秋季)

藍 綬 友國 八郎 (大阪商船三井船舶 会長)



内外情報



▲高雄港に停泊中のコンテナ船

1. 八大港けい留施設使用料の改定
2. 世界バルク輸送の現状

1. 八大港けい留施設使用料の改定

平成4年10月15日、八大港（東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州）の港湾管理者で構成する六大港湾協議会より、概略次のとおりけい留施設（岸壁および浮標）の使用料金改定（32.81%引き上げ）の申し入れがあった。（資料1参照）

(1) 岸壁使用料

船舶けい留24時間までごとに、総トン数1トンにつき現行12円80銭を17円に改定する。

(2) 浮標使用料

船舶1隻けい留24時間までごとに総トン数1,000トンにつき現行5,140円を6,830円に、また段階料金についてもそれぞれ32.81%増の金額に改定する。

改定の理由は、港湾管理者が社会経済情勢の変化に対応できるよう整備拡充に努めているけい留施設の建設改良工事費、維持管理費等が年々増加していることにより財政逼迫の度が増しているため、平成5年度から7年度までの料率を改定するものとしている。

本料金は、従前よりほぼ3年ごとに改定が行われており、前回の改定では平成2年5月1日に7.56%の引き上げが行われ現在に至っている。

岸壁使用料：11円90銭→12円80銭

浮標使用料：4,780円→5,140円

今回の申し入れに対し、当協会は従前どおり海運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）で構成する「八大港けい留施設使用料協議会」にて対応することとした。

八大港けい留施設使用料協議会専門委員会は11月19日に六大港湾協議会と第1回目の交渉を行い、船社側としては現在置かれている厳しい状況下では今回の改定には応じられない旨を説明した。しかしながら六大港湾協議会は前述の金額には必ずしもこだわらないとしながらも、据え置きについては否定的な姿勢を崩さなかった。このため改定にかかわる原価積算等に関する船社側の疑問点を解明しつつ、双方の接点を見つけていくことを目的として、実務者レベルによる協議を2回にわたって行った。これも踏まえ5年1月6日、同専門委員会は第2回目の交渉を行った結果、平成5年度から7年度の3年間における岸壁使用料については13円40銭（現行24時間までごとに1%当たり12円80銭を4.69%増）、浮標使用料については5,380円（現行1,000%未満5,140円を4.69%増）に、また段階料金についてもそれぞれ同率増とし、5年5月1日より実施することで合意した。

なお、合意するにあたって船社側は、今回も含め

これまで双方の考え方が食い違い、交渉の障害ともなっていた「けい留施設使用料算定準則」を見直すこと、およびかねて要望していた「12時間制の導入問題」について実効がある制度を検討することの2点を申し入れ、六大港湾協議会は双方で実質的な協議検討を進めていくことを了承した。(資料2参照)

【資料1】

けい留施設使用料の改定について

平成4年10月15日

六大港湾協議会

1. 改定の内容

(1) 岸壁使用料

平成5年度から平成7年度の料率について
船舶けい留24時間までごとに
総トン数1トンにつき12円80銭(消費税含まず)を
総トン数1トンにつき17円(消費税含まず)
に改めます。

(2) 浮標使用料

平成5年度から平成7年度の料率について
船舶1隻けい留24時間までごとに
総トン数1,000トンにつき5,140円(消費税含まず)を
総トン数1,000トンにつき6,830円(消費税含まず)に改めます。

2. 実施の時期

平成5年度当初とします。

3. 改定の理由

私ども港湾管理者は社会経済情勢の変化に対応できるよう係留施設の整備拡充につとめてきましたが、これに要する建設改良工事費、維持管理費

等は、年々増大しており、港湾管理者の財政は逼迫の度を増している現状であります。

つきましては、平成5年度から平成7年度の料率を改定する次第であります。

【資料2】

覚 書

(平5. 1. 29)

八大港けい留施設使用料協議会と六大港湾協議会は、平成5年度から同7年度までの岸壁使用料及び浮標使用料の改定について下記のとおり合意したので、この覚書を締結する。

記

1. 料率

(1) 岸壁使用料

船舶けい留24時間までごとに、総トン数1トンにつき13円40銭(消費税を含まないものとする。以下同じ。)とする。

(2) 浮標使用料

船舶1隻けい留24時間までごとに、総トン数1,000トン未満を5,380円とし、段階料金をそれぞれ4.69パーセント増の金額(10円未満四捨五入)とする。

2. 実施時期

平成5年5月1日

3. 協議事項

次の事項につき、双方で実質的な協議検討を進める。

(1) けい留施設使用料算定準則問題

(2) けい留施設使用料のうち24時間を超えた場合における12時間制の導入問題

【参考】

けい留施設使用料改定経緯

岸壁（けい留24時間までごとに総トン数1トにつき）

浮標（けい留24時間までごとに1隻につき：総トン数1,000ト未満の船舶）

年度	実施料率 円	改定率 %	提示料率 円	備 考
48	4.50			48～50年度料金で合意。 ただし、50年度については、弾力的な取り扱いとした。
49	5.00	—	6.00	
50	*5.50			
	7.00	40.0	9.00	上記に基づき改定。
51	7.00	—	—	交渉中断、据え置き。
52	8.00	14.3	9.50	52～54年度料金で合意。 ただし、54年度については、弾力的な取り扱いとした。
53				
54				
55	8.50	6.3	10.00	
56	9.00	(12.5)		
57	10.15	12.8	12.00	
58				
59	11.20	10.3	13.00	59・60年度段階料金で提示。 59～60年度一律料金で合意。
60			13.50	
61			—	
62	11.20	—	14.00	交渉中断、据え置き。
63	11.90	6.3		
元				
2～4	12.80	7.56	15.00	
5～7	13.40	4.69	17.00	

年度	実施料率 円	改定率 %	提示料率 円	備 考
48	2,000	—	2,000	48～50年度料金で合意。
49				
50				
51	2,000	—	—	
52	3,200	60.0	3,900	
53			—	
54			—	
55	3,500	9.4	4,000	
56				
57	4,000	14.3	4,500	3,500×12/9=4,500
58				
59	4,500	12.5	5,100	4,000×13/10.15 =5,100 4,000×13.50/10.15 =5,300
60			5,300	
61			—	
62	4,500	—	5,600	4,500×14/11.20 =5,000
63	4,780	6.2		
元				
2～4	5,140	7.56	6,030	4,780×15/11.90 =6,030
5～7	5,380	4.69	6,830	5,140×17/12.80 =6,830

2. 世界バルク輸送の現状

オスロに本拠を置く不定期船とタンカーのプローカーであるファンレイズ (Fearnleys) 社は、毎年年末に前年の世界バルク輸送の現状をとりまとめているが、今般、同社の“World Bulk Trades 1991”が発表されたので、以下にその一部を抜粋して紹介する。

1. 世界のバルク輸送量の推移

1991年の原油の荷動き量は、12億4,700万トン、6

兆7,570億トン・マイルとなった。これを10年前の1981年と比較するとトン数は7,700万トン（0.6%）の増加、トン・マイルでは436億トン・マイル（0.6%）の減少となっている。この10年間の年平均伸び率をみると、トン数は7%、トン・マイルでは6%の減少となっているが、実際に減少を続けたのは80年から85年までで、86年からは比較的力強い荷動きの増加となっている。

また、同期間の主要ドライバルク貨物5品目（鉄

【表1】原油および5大バルク貨物の海上荷動き量の推移

(1) 荷動き量

単位：100万トン

品目	年	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
原	油	1,170	993	930	930	871	958	970	1,042	1,120	1,190	1,247
鉄	鉱	303	273	257	306	321	311	319	348	362	347	358
石	炭	210	208	197	232	272	276	283	304	321	342	369
穀	物	206	200	199	207	181	165	186	196	192	192	200
ボーキサイト・アルミナ		45	38	36	44	40	41	45	48	49	52	53
燐	鉱	42	40	43	44	43	41	42	44	41	35	31
5大バルク貨物計		806	759	732	833	857	834	875	940	965	968	1,011

(2) トン・マイル

単位：10億トン・マイル

品目	年	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
原	油	7,193	5,212	4,478	4,508	4,007	4,640	4,618	5,065	5,736	6,261	6,757
鉄	鉱	1,508	1,443	1,320	1,631	1,675	1,671	1,728	1,919	2,012	1,978	2,008
石	炭	1,120	1,094	1,057	1,270	1,479	1,586	1,653	1,719	1,752	1,849	1,999
穀	物	1,131	1,120	1,135	1,157	1,004	914	1,061	1,117	1,095	1,073	1,069
ボーキサイト・アルミナ		172	153	145	172	166	167	180	189	190	205	200
燐	鉱	139	142	159	162	156	155	165	176	173	154	140
5大バルク貨物計		4,070	3,952	3,816	4,392	4,480	4,493	4,787	5,120	5,222	5,259	5,416

鉄鉱石、石炭、穀物、ボーキサイト／アルミナ、燐鉱石)の荷動き量の年平均伸び率は2.3%増となったが、91年の合計荷動き量は10億1,100万トンであった。この間の年間増減率を各年ごとにみると、84年の前年比14%増を上限とし、82年の同6%減を下限とする一様でない動きを示している。一方、同期間のトン・マイルによる荷動き量は、年平均2.8%増加し、91年は5兆4,160億トン・マイルとなった。

過去10年間の原油の荷動き量の推移をトン数ベースで見ると、極めてさまざまな動きを示している。まず、81年～85年には年平均3%減と減少を続けた

ものの、86年には前年比10%増加し、翌87年は1%増にとどまったが、87年から91年の平均伸び率は6%増を記録している。

また、91年の荷動きを輸出・入別にみても、輸出はペルシャ湾が前年比16%増加し6億6,370万トンに、カリブ海は同10%増の1億5,970万トンとなっている。北アフリカおよび西アフリカも増加を記録し、それぞれ1億1,000万トン、1億3,320万トンとなった。一方、Near Eastは、Ceyhanパイプラインの閉鎖により同79%減の1,020万トンと大幅な減少を記録した。

【表2】原油および主要バルク貨物の輸出・入別海上荷動き量(1991年)

(1) 原油

単位：100万トン

輸入地域 輸出地域	北・西欧州	地中海	北米	南米	日本	その他	輸出計 1991年	輸出計 1990年
ベルジャ湾	96.7	71.2	101.2	36.0	145.6	213.0	663.7	574.6
Near East	5.7	4.0	0.1	—	—	0.4	10.2	49.2
北アフリカ	23.4	64.3	4.8	3.5	—	14.0	110.0	107.4
西アフリカ	26.8	28.2	61.1	8.0	1.6	7.5	133.2	119.1
カリブ海	14.1	12.8	102.5	18.0	7.8	4.5	159.7	145.2
東南アジア	—	0.5	11.0	1.2	44.7	19.0	76.4	72.9
その他	21.3	17.0	34.1	7.5	1.5	12.0	93.4	121.3
輸入計1991年	188.0	198.0	314.8	74.2	201.2	270.4	1,246.6	
輸入計1990年	180.0	192.8	324.1	71.3	189.7	231.8		1,189.7

(2) 鉄鉱石

単位：1,000トン

輸入地域 輸出地域	英・欧州大陸	地中海	その他欧州	米国	日本	その他極東	その他	輸出計 1991年	輸出計 1990年
スカンジナビア	13,234	—	231	51	—	950	1,514	15,980	16,686
その他欧州	2,371	1,389	122	90	—	—	—	3,972	2,979
西アフリカ	6,288	3,286	1,304	459	236	—	50	11,623	15,801
その他アフリカ	3,411	2,437	3,330	—	4,993	1,329	—	15,500	16,634
北米	16,743	1,128	1,244	4,736	1,681	927	215	26,674	23,808
南米東岸	41,847	9,702	8,568	5,298	29,878	19,183	10,212	124,688	126,256
南米西岸	1,598	—	—	258	4,669	2,886	156	9,567	9,756
アジア	983	1,205	1,633	—	25,879	5,352	1,340	36,392	36,825
オーストラリア	16,941	2,146	1,056	—	59,850	32,754	619	113,366	98,568
輸入計1991年	103,416	21,293	17,488	10,892	127,186	63,381	14,106	357,762	
輸入計1990年	105,709	20,332	18,981	14,510	125,291	49,621	12,869		347,313

輸入側からみると、3%減少した北米を除くほとんどの地域で増加を示しており、北/西欧が前年比4%、地中海同3%、南米同4%、日本同6%とそれぞれ増加を記録した。その他地域も同17%増となっているが、これはNIES諸国の継続的な輸入増大によるものである。

一方、ドライバルク貨物の荷動き量の対前年増減率は81年から83年にかけて9%減少したが、84年には14%増、85年も3%増であったが、86年は3%減となり、その後は86年から89年にかけて16%の増加を記録した。91年は4%増となっている。91年の主

要バルク貨物の荷動きを輸出・入別にみると、鉄鉱石の輸入ではその他極東地域で大幅に増加したのをはじめ、日本、その他地域で増加を示している。輸出側からみると、オーストラリア、北米、その他欧州が増加を示した他は、すべての地域で減少を記録しており、西アフリカ、南米東岸が大幅に減少した。石炭の輸出についてみると、オーストラリア、北米が大幅に増し、次いで南米カリブ、中国が増加している。輸入についてみると、英・欧州大陸が17%増となったのをはじめ、日本、その他欧州が増加を示した。穀物の輸出についてはカナダ、オースト

(3) 石 炭

単位：1,000トン

輸入地域 輸出地域	英・欧州大陸	地中海	その他欧州	南 米	日 本	その他極東	その他	輸出計 1991年	輸出計 1990年
北 米	33,575	13,675	17,147	8,881	33,989	11,593	3,201	122,043	113,074
オーストラリア	16,333	3,227	4,535	2,826	60,378	24,190	8,694	120,183	106,204
南アフリカ	12,563	5,959	8,537	1,300	5,214	10,844	3,400	47,817	49,400
南米カリブ	6,888	844	6,077	100	376	—	2,892	17,177	15,290
中 国	2,679	295	758	100	5,710	9,202	100	18,844	17,304
旧 ソ 連	2,415	3,693	2,448	—	6,248	304	—	15,108	18,953
その他東欧	6,728	598	4,635	1,970	—	—	500	14,431	14,317
西 欧	1,575	521	1,421	9	12	161	121	3,820	4,504
そ の 他	811	172	1,014	—	3,795	3,898	92	9,782	3,433
輸入計1991年	83,567	28,966	46,572	15,186	115,722	60,192	19,000	369,205	
輸入計1990年	71,337	29,479	41,344	15,897	107,640	60,462	16,320		342,479

(4) 穀 物

単位：1,000トン

輸出地域 輸入地域	米 国	カナダ	南 米	オーストラリア	その他	輸入計 1991年	輸入計 1990年
英・欧州大陸	5,611	576	4,408	—	128	10,723	10,763
地 中 海	4,372	383	1,999	—	738	7,492	10,605
東 欧	18,327	8,731	91	1,013	8,923	37,085	31,644
その他欧州	699	52	592	10	249	1,602	2,968
アフリカ	9,943	1,538	614	1,905	6,038	20,038	19,792
アメリカ大陸	13,128	3,263	5,239	187	2,016	23,833	21,420
Near East	2,754	51	419	—	2,117	5,341	4,553
インド洋	4,552	2,786	1,192	3,523	4,530	16,583	19,514
日 本	22,723	2,679	1,975	1,658	2,781	31,816	31,565
その他極東	19,073	8,065	1,247	5,185	11,409	44,979	38,068
不 明	260	19	—	287	140	706	641
輸出計1991年	101,442	28,143	17,776	13,768	39,069	200,198	
輸出計1990年	104,921	22,004	19,586	13,482	31,540		191,533

ラリアが増加を示したが、米国が昨年に続き減少したのをはじめ南米その他地域が減少を示した。輸入については、その他極東、東欧が大幅に増加した一方で、地中海、インド洋その他欧州地域の減少が目立った。(表1. 2参照)

また、タンカー、兼用船、バルクキャリアの船舶別輸送量は、表3のとおりである。

ここで品目別の平均輸送距離についてみると、原油は69年から76年まで継続的な増加を示し、76年に

は7,230マイルとピークに達した。しかし、その後連続で減少を記録し、特に81年から85年にかけて6,150マイルから4,600マイルへと極端に減少した。それ以降は安定し、91年は5,420マイルとなっている。

一方、主要ドライバルク貨物5品目の平均輸送距離は、81年の5,120マイルから91年の5,360マイルへ5%増加しており、この間、数年のわずかな減少を除きほとんど全期間にわたって増加を示している。各品目の輸送距離については、鉄鉱石が81年の5,140

【表3】タンカー、兼用船およびバルクキャリアによる海上輸送量推移

(1) 石油

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	1989	1990	1991
船 型	←———— 6万%以上 ————→							5万%以上				
①輸送量(100万トン)												
合 計	1,203	1,003	981	984	897	994	1,039	1,080	1,150	1,280	1,348	1,363
うち { タンカー	1,135	916	901	911	822	871	945	981	1,078	1,218	1,255	1,275
兼用船	68	87	80	73	75	123	94	99	72	62	93	88
②トン・マイル(10億トン・マイル)												
合 計	6,410	4,582	4,393	4,260	3,659	4,155	4,390	4,856	5,481	6,147	6,611	6,685
うち { タンカー	6,042	4,193	4,065	3,975	3,355	3,676	3,999	4,376	5,126	5,831	6,166	6,282
兼用船	368	389	328	285	304	479	391	480	355	316	445	403

(2) ドライバルク貨物

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	1989	1990	1991
船 型	←———— 4万%以上 ————→							5万%以上				
①輸送量(100万トン)												
鉄 鉱 石	281	246	235	285	295	287	298	290	324	337	324	331
石 炭	143	147	144	175	210	218	229	215	237	248	264	287
穀 物	103	112	115	119	117	93	108	84	87	98	99	101
ボーキサイト・アルミナ	18	16	18	21	21	20	23	18	21	22	24	22
燐 鉱 石	7	7	9	11	11	10	12	8	7	6	5	6
その他ドライバルク貨物	63	72	85	96	93	107	124	64	76	78	61	65
合 計	615	600	606	707	746	735	794	679	752	788	777	813
うち { バルクキャリア	421	455	490	566	620	663	693	579	610	639	667	707
兼用船	194	145	116	141	126	72	101	100	142	149	110	106
②トン・マイル(10億トン・マイル)												
鉄 鉱 石	1,492	1,382	1,244	1,571	1,583	1,585	1,667	1,628	1,840	1,899	1,859	1,889
石 炭	817	842	860	1,043	1,232	1,341	1,437	1,361	1,465	1,494	1,572	1,701
穀 物	604	665	698	721	690	589	686	549	569	649	650	639
ボーキサイト・アルミナ	80	71	80	94	90	88	96	78	83	89	105	93
燐 鉱 石	30	34	52	61	58	54	69	46	35	31	32	45
その他ドライバルク貨物	340	384	433	491	469	544	608	313	395	389	305	314
合 計	3,363	3,378	3,367	3,981	4,122	4,201	4,563	3,975	4,387	4,551	4,523	4,681
うち { バルクキャリア	2,180	2,435	2,665	3,056	3,210	3,728	3,924	3,339	3,471	3,613	3,804	4,035
兼用船	1,183	943	702	925	912	473	630	636	916	938	719	646

【表4】タンカー、バルクキャリア船腹量および平均輸送距離の推移

(1) 原油

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	1989	1990	1991
船型	←————— 6万%以上 —————→							5万%以上				
①船腹量(100万%・年央値)												
タンカー	279	267	247	232	212	194	192	198	197	201	209	216
兼用船	45.6	43.6	41.8	39.6	35.1	32.0	32.1	33.0	33.0	32.0	30.8	29.9
②1%当たりの輸送量(t/%)												
タンカー	4.1	3.4	3.6	3.9	4.1	4.5	4.9	5.0	5.5	6.1	6.0	5.9
兼用船	1.5	2.0	1.9	1.8	2.1	3.9	2.9	3.0	2.2	1.9	3.0	3.0
③平均輸送距離(マイル)												
タンカー	5,300	4,600	4,500	4,350	4,080	4,200	4,250	4,450	4,750	4,800	4,900	4,950
兼用船	5,400	4,450	4,100	3,900	4,050	3,900	4,200	4,850	4,950	5,100	4,750	4,550

(注)1%当たりの輸送量は、原油の総輸送量をタンカー、兼用船の総船腹量で除したものの。

(2) ドライバルク

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988	1989	1990	1991
船型	←————— 4万%以上 —————→							5万%以上				
①船腹量(100万%・年央値)												
バルクキャリア	69.1	80.5	90.1	95.7	104.4	110.3	109.4	90.7	92.3	97.1	103.8	110.0
兼用船	47.1	44.8	43.0	41.0	36.6	33.4	33.6	33.0	33.0	32.0	30.8	29.9
②1%当たりの輸送量(t/%)												
バルクキャリア	6.1	5.7	5.4	5.9	5.9	6.0	6.3	6.4	6.6	6.6	6.4	6.4
兼用船	4.1	3.2	2.7	3.4	3.4	2.2	3.0	3.0	4.3	4.7	3.6	3.5
③平均輸送距離(マイル)												
バルクキャリア	5,200	5,350	5,450	5,400	5,200	5,600	5,650	5,750	5,700	5,650	5,700	5,700
兼用船	6,100	6,500	6,050	6,550	7,250	6,550	6,300	6,350	6,450	6,300	6,500	6,100

(注)1%当たりの輸送量は、乾貨物の総輸送量をバルクキャリア、兼用船の総船腹量で除したものの。

マイルから91年の5,610マイル(9%増)、石炭が5,350マイルから5,410マイル(1%増)、穀物は5,490マイルから5,300マイル(3%減)、ボーキサイト/アルミナは3,810マイルでほぼ横ばい、燐鉱石は3,310マイルから4,490マイル(36%増)へと大幅に増大している。(表4参照)

2. 1992年の現状(中間値)

1992年の主要バルク貨物の生産量(または産出量)

およびその荷動きに関する動向は、さまざまな様相を呈している。92年の主要品目の生産状況をみると、原油は28億8,900万トン(前年同期比1%増)、銑鉄(CIS/東欧は除く)4億430万トン(同1%増)、アルミニウムは1,220万トン(同1%減)となっている。

同時期の地域別原油生産状況は、中東 OPEC 諸国7億3,900万トン(同8%増)、その他 OPEC 諸国が4億2,000万トン(同0%減)、米国3億7,900万トン

【表5】主要バルク貨物の生産量および荷動き量

(1) 生産量

単位：100万トン

品目	地域	期間	1991	1992	対前年同期比
原油	中東OPEC諸国	1～11月	682	739	+ 8%
	その他OPEC諸国	〃	422	420	- 0%
	O P E C 計	〃	1,104	1,158	+ 5%
	メキシコ	〃	136	137	+ 1%
	米国	〃	390	379	- 3%
	北海	〃	175	190	+ 9%
	ソ連	〃	474	420	-11%
	その他の	〃	128	127	- 1%
	合計	〃	2,870	2,889	+ 1%
	鉄	EC 諸国	1～10月	75.0	73.1
米国		〃	36.2	39.1	+ 8%
日本		〃	67.5	60.8	-10%
韓国		〃	15.4	15.9	+ 3%
中国		〃	55.2	62.0	+12%
C I S / 東欧		〃	95.6	84.0	-12%
その他の		〃	67.8	69.5	+ 3%
合計 (48カ国)	〃	412.6	404.3	- 2%	
アルミニウム	欧州	1～10月	2.94	2.76	- 6%
	北米	〃	4.96	4.95	- 0%
	ラテンアメリカ	〃	1.66	1.62	- 2%
	アフリカ	〃	0.51	0.51	+ 0%
	アジア	〃	1.02	1.12	+10%
	オセアニア	〃	1.25	1.23	- 2%
合計	〃	12.34	12.20	- 1%	

(注) 1. 1992年の一部は推計値。

(同3%減)、CIS 4億2,000万トン(同11%減)、北海1億9,000万トン(同9%増)となっている。

鉄鉄生産の地域別では、EC諸国が7,310万トン(同2%減)、米国3,910万トン(同8%増)に減少し、日本が6,080万トン(同10%減)、韓国1,590万トン(同3%増)、中国6,200万トン(同12%増)へと増加している。

アルミニウム生産量は合計1,220万トン(同1%減)で、地域的にはアジアで大幅な伸びを示した。

一方、荷動き量については、米国、日本の10月および西欧の8月までの原油輸入量が7億7,100万トン(前年同期比4%増)となり、地域別にみると、米国2億5,300万トン(同3%増)、日本1億7,100万トン(同4%増)、西欧3億4,700万トン(同4%増)

(2) 荷動き量

単位：100万トン

品目	地域	期間	1991	1992	対前年同期比
原油輸入	米国	1～10月	245	253	+ 3%
	日本	〃	164	171	+ 4%
	西欧	1～8月	334	347	+ 4%
	計		743	771	+ 4%
鉄鉱石輸出	ブラジル	1～9月	85.6	78.5	- 8%
	オーストラリア	1～8月	71.1	67.4	- 5%
	カナダ	1～9月	20.4	18.2	-11%
	スウェーデン	〃	11.1	11.8	+ 6%
	ゴア	1～10月	10.0	10.2	+ 2%
計		198.2	186.1	- 6%	
石炭輸出	オーストラリア	1～9月	91.0	95.0	+ 4%
	米国	〃	66.8	61.0	- 9%
	南アフリカ	〃	32.5	32.6	+ 0%
	カナダ	1～8月	22.0	20.0	- 8%
計		212.3	208.6	- 2%	
穀物輸出	米国	1～9月	61.1	61.9	+ 1%
	カナダ	〃	21.8	22.9	+ 5%
	アルゼンチン	〃	9.7	11.9	+22%
	オーストラリア	〃	12.0	7.2	-40%
	EC諸国 (第三国向け)	〃	21.6	22.4	+ 4%
計		126.2	126.3	+ 0%	

(注) 1992年の一部は推計値。

となった。

鉄鉱石主要生産国の輸出量は合計1億8,610万トン(同6%減)で、ブラジルが9月までで7,850万トン(同8%減)、オーストラリアが8月までで6,740万トン(同5%減)、カナダが9月までで1,820万トン(同11%減)と大幅に減産している。

主要国の石炭輸出量合計は2億860万トン(同2%減)となり、鉄鋼産業の低迷により、沈滞気味である。

穀物の輸出量は第3四半期までは変化は見られないが、年末には勢いを強めるものと見込まれている。

なお、鉄鉱石、石炭、穀物のいわゆる3大バルク貨物の合計輸出量は5億2,100万トンで、前年同期に比べ3%の減少となっている。(表5参照)

海の上にも国道がある!?

国道は、全国の主要都市、港湾、観光地などを結ぶ幹線道路で、道路法によって路線が決定・管理される。高速自動車国道と一般国道があるが、通常国道といえば後者を指す。ところで海の上にも国道があるのをご存じだろうか。

じつは「国道何号線」というのは、A地点からB地点を経てC地点までというように、定められた路線に対して与えられた名称で、実際の道路そのものを指すわけではない。したがってその路線が海峡などをまたいでいけば、その部分も国道ということになり、道路としては存在しない架空の国道が海の上にてできることになる。

青森県の大間町と北海道の函館市を結ぶ海上にある国道279号線、佐渡海峡を隔て新潟市と両津市を結び、さらに佐渡小木津町を経て上越市に至る国道350号線、兵庫県明石市と淡路島を結ぶ国道28号線などが、その代表例だ。

いずれも実際の人や車の往来は、フェリーなどの海上交通機関によって行われているが、それらの船の通るコースは、あくまで「航路」であり、「国道」とは呼ばない。海の上の国道は、名前だけあって姿も形もない、まったく理論上の道路なのである。



原油流出を未然に防ぐ タンカーの二重船殻化。

1992年3月、IMO（国際海事機関）の「海洋環境保護委員会」で、新たに建造される原油タンカーの二重船殻化の義務づけと既存タンカーの使用年限の制限が決議された。

これは1988年にアラスカ沖で起こった「エクソン・バルディス号」による原油流出事故をきっかけに、まず米国でタンカー二重船殻化の法案が成立。その後世界各国で、タンカーの安全性確保に関する議論が高まったことを受け、IMOで検討が進められていたものだ。

二重船殻とは、船体の側壁と底部を二重構造にし、衝突や座礁で外側の壁が破れても、内側の壁によって積み荷である原油が流出しないようにする構造。より危険性の高い化学製品を運ぶケミカルタンカーなどでは、すでに採用されていたが、

地球環境に重大な影響を及ぼす原油の大量流出事故を防止するためのハード面からの安全対策の徹底には大いに期待が寄せられる。

しかし船を運航するのはあくまで人。乗組員の教育を含めたソフト面の充実があつてはじめてこうしたハード面の強化も生きてくる。

クリーンな地球環境を守り、次世代に伝えるためにも、ソフト・ハード両面での安全運航のより一層の徹底は不可欠な課題といえるだろう。

スパイス欲しさで始まった 大航海時代。

中世の欧州では、家畜の肉が重要なたんばく源。草が枯れて放牧ができなくなる冬には大半の家畜を殺してその肉を塩で漬けて保存食とした。しかしただ塩漬けしただけの肉のにおいはあまりにも強烈。これを何とかごまかすには、香辛料（スパイス）の助けを借りるほかなかった。

ところが東洋特産の香辛料は、当時はきわめて高価だった。欧州へ届けられるまでに何人もの商人の手から手へと渡るため、どんどん値段が上がっていき、欧州の市場に出るころには等量の銀と同じ値段になってしまう。16世紀の英国では、コショウが1粒単位で売買されたほどで、ロンドンの波止場では、倉庫の番人がコショウをくすねることのないように、衣服のポケットはすべて縫いつけさせていたという。



そこで、海路により、産地直送の香辛料を安く大量に入手することが、当時の欧州の人々にとっての悲願となった。その切ない思いが、大航海時代の発端になったといっても過言ではない。コロンブスが、新大陸をインドと誤解したのも、当時のインドが香辛料の宝庫とみなされていたためだ。

しかし間違えて到着したはずの新大陸からもたらされた新しい栽培植物は、欧州の人々の食生活を一変させた。保存性の高いジャガイモやトウモロコシは、当時度々襲ってきた小麦などの不作による飢餓から人々を救い、トウガラシやトマトは単調だった欧州の料理に豊かな彩りを添えたのである。

海運日誌 (1月)

- 5日 英国スコットランド北部シェトランド諸島沖で、タンカー「ブレアー」(リベリア籍、89,730%)が座礁した。
- 6日 八大港の港湾管理者で構成する六大港湾協議会と海運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)で構成する八大港けい留施設使用料協議会は、八大港の93年度から3年間のけい留施設使用料の料率を現行に比し4.69%引き上げることで合意した。(P.25内外情報参照)
- 7日 運輸省海上技術安全局は、92年12月分の新造船建造許可実績を発表した。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172隻、588万%で、昨年と比べトン数ベースで2割弱の減少となった。
- 13日 日本船舶輸出組合は、92年(1-12月)の輸出船契約実績を発表した。それによると、86隻、331万8,190%で、前年に比べ総トンベースで48.8%減となった。
- 14日 TSA(太平洋航路安定化協定)、ANERA(極東・東南アジア/北米東航協定)、北米往航二同盟(TPFC、JAG)など北米航路関係協定・同盟の船主会議が、9日から東京で開かれた。日本積みの運賃値上げ幅は確定せず、結論を持ち越した。
- 21日 海事産業研究所は92年、93年の世界の造船量(推計)を発表した。それによると、92年の世

界の新造船受注量は約1,350万% (前年比32%減)、竣工量は1,800万% (同12%増)と見込まれている。

◎ スマトラ島北方アングマン海で、VLCC「マースク・ナビゲーター」(シンガポール籍、255,312%)とタンカー「サンコー・オーナー」(シンガポール籍、96,550%)が衝突した。

22日 日本内航海運組合総連合会は、経営規模の適正化や内航船員の労働にふさわしい給料と休暇制度の確保などを柱とする船員確保対策を取りまとめ、「内航船員不足問題を考える懇談会」(運輸省海上技術安全局長の私的懇談会)に報告した。

◎ 大蔵省は1992年分貿易統計(通関速報ベース)を発表した。それによると、輸出は3,397億6,241万2,000ドル(前年比8%増)、輸入は2,326億9,823万ドル(同1.7%減)となり、輸出額から輸入額を差し引いた貿易黒字額は1,070億6,418万2,000ドル(同37.6%増)となった。

31日 外航船員雇用促進協会が、協会設立の目的は達成されたとして解散することとなった。

1月の対米ドル円相場の推移

高 値	123.80円(26日)
安 値	125.75円(8日)
平 均(月間)	125.00円

(注) 銀行間取り引きによる

1 月定例理事会の様様

(1月27日、日本船主協会役員会議室において開催)

講 演

講師：科学技術庁 原子力局長 石田寛人他

演題：「プルトニウム輸送の現状と将来」

当面する海運問題について

1. 平成5年度海運関係税制改正について
(本誌1993年1月号P.4 海運界の動き1参照)
2. 平成5年度海運関係予算について
(本誌1993年1月号P.6 海運界の動き2参照)

総務委員会関係報告事項

1. 平成4年度マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設維持管理費用の拠出について
マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設の維持管理事業については、昭和56年度より(財)マラッカ海峡協議会において行われているが、その事業費は(財)日本海事財団の他、当協会をはじめ石油連盟・日本造船工業会・日本船舶保険連盟の4団体で分担拠出している。
上記事業費に関する当協会の分担金の拠出に当

たっては、当該費用のうち、1/2は日本海運振興会からの補助金を充当し、残額については、会員会社が所有・運航する7万%以上の船舶を対象にトン数割で各社に拠出願っている。

今般、同協議会より当協会に対し、平成4年度事業費分担金として22,250千円(昨年度20,750千円)の拠出依頼があった。

本件について当委員会で検討の結果、去る12月16日開催の海務委員会における検討結果のとおり、要請額22,250千円のうち11,125千円については日本海運振興会からの本年度の補助金を充当し、残る11,125千円(昨年度10,375千円)については、関係会員会社で分担拠出願うこととした。

広報委員会関係報告事項

1. 平成5年度海運講習会の開催について
当協会では、会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人としての門出を祝すとともに海運人として必要な心構えを育成する目的で、昭和32年から海運講習会を実施してきた。本年度は43社より403名の受講希望があったため、昨年同様、総合職(男性160名、女性2名、合計162名)と一般職(女性のみ241名)に分けて各一日ずつ実施することとし、来る3月29日(月)と30日(火)にそれぞれ海運ビル2階大ホールにおいて開催する。
講師および講演内容は、次のとおりである。

船協だより

3月29日(月) (総合職)

最近における海運行政

日本海運の現状と将来

日本経済と海運 NHK解説委員 加倉井 弘

船長雑感

映画「日本の海運」

3月30日(火) (一般職)

日本海運の役割と現状

からだと心の健康管理

私の歩んできた道 工学博士 北野 大

船長雑感

映画「日本の海運」

業務委員会関係報告事項

1. 油濁2条約(69CLC/71FC)を改正する新議定書(92PROTOCOLS)採択外交会議の模様について
(本誌1993年1月号P.34内外情報参照)

海務委員会関係報告事項

1. ペルシャ湾における船舶の安全問題について
米、英、仏合同軍は、イラクが、湾岸戦争終結にかかわる国連決議に違反する行動をしているとして、日本時間1月14日午前3時15分に北緯32度以南のミサイル・サイトや関連施設に対し限定的

に攻撃し、1月17日以降も数次にわたり、レーダー基地等を攻撃した。

このような情勢となったため、第一次攻撃の前日の1月13日当協会は、運輸省当局と協議のうえ、当分の間、ペルシャ湾就航船緊急連絡体制を設定することとした。すなわち就航船スケジュールの把握、官民緊急情報連絡名簿の作成を行うとともに、当局および就航船からの情報収集や伝達を行うなど、緊急時に対応することとした。

なお、就航船からの報告によれば、現在のところ、湾内は平穏で、荷役も平常どおり行われており、航行船に対する軍艦等による誰何も行われていない。

当委員会としては、緊急連絡体制を維持しつつ、情報収集に努め、要すれば、在湾船社連絡会等を開催して就航船舶の安全を確保することとしている。

労務委員会関係報告事項

1. 船員制度近代化に関する法令の改正について
(1) P段階の近代化船の制度化を図り、11名乗り組み体制を実用化する船舶職員法施行令および施行規則の一部を改正する政省令がそれぞれ1月5日および2月1日に公布され、いずれも4月1日より施行されることとなった。
その要旨は次のとおりである。

船協だより

- ① 新たに第四種近代化船の基準を設ける。
- ② 一等航海士および一等機関士について運航士化を図り、二・三航機級運航士は1名とし、職員6名の配乗表とする。
- ③ 船員制度近代化委員会の第4次提言への対応として、海外貸渡しを行った船舶も近代化船としての認定を受けることができることとする。

(2) 甲板部定員6名を撤廃する等の船員法の一部改正に伴い、船員制度近代化に関連する規定を整理した船員法施行規則の改正省令が昨年12月21日公布され、4月1日から施行されることとなった。その要旨は次のとおりである。

- ① 近代化船に従来どおり船舶技士(含kW/O)が乗り組む場合の員数については、四種近代化船も含め通達に移され、定員審査の基準が認定される。
- ② 第4次提言への対応として、近代化船に船舶技士(含kW/O)以外の者(含外国人)が乗り組む場合の員数については、近代化船以外の船舶と同様の基準となる。

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3
(本誌1993年1月号P.9 海運界の動き3参照)

会員異動

○社名変更

平成5年1月1日付

山和マリン開発株式会社(京浜地区所属)

旧社名 山和商船株式会社

平成5年1月1日現在の会員数163社

(京浜106社、阪神43社、九州14社)

海運関係の公布法令(1月)

㊦ 船舶職員法施行令の一部を改正する政令

(政令第3号、平成5年1月5日公布、4月1日施行)

㊦ 運輸省組織令の一部を改正する政令

(政令第8号、平成5年1月27日公布、1月29日施行)

国際会議の開催予定(3月)

IMO第24回訓練当直基準(STW)小委員会

3月8日～12日 ロンドン

国際油濁補償基金第33回理事会

3月11日～12日 ロンドン

船協だより

IMO第68回法律委員会

3月15日～19日 ロンドン

国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会

第37回会合

3月15日～19日 ジュネーブ

BIAC総会

3月25日～26日 カナダ

法規専門委員会小委員会

港湾協議会委員会

22日 海務幹事会

25日 労務委員会／同専門委員会合同会議

26日 保険委員会／同幹事会合同会議

船協月報編集会議

27日 定例理事会

常任理事会／政策委員会合同会議

総務委員会

労務懇話会

28日 法規専門委員会小委員会

京浜地区船主会

29日 啓水会

会議日誌（1月）

6日 八大港係留施設使用料協議会専門委員会

船員経理研究会

8日 啓水会

12日 保船幹事会

13日 バンカー漏油対策小委員会

14日 新造船幹事会

18日 工務委員会／同専門委員会合同会議

広報幹事会

19日 オペレーター部会

海務委員会／同専門委員会合同会議

保険幹事会

港湾協議会一般幹事会

危険物小委員会

船員保険研究会

21日 総務幹事会

訂正とお詫び

船協月報1月号に下記の通り誤りがありましたので訂正して、お詫び申し上げます。

P.19 左段 6行目

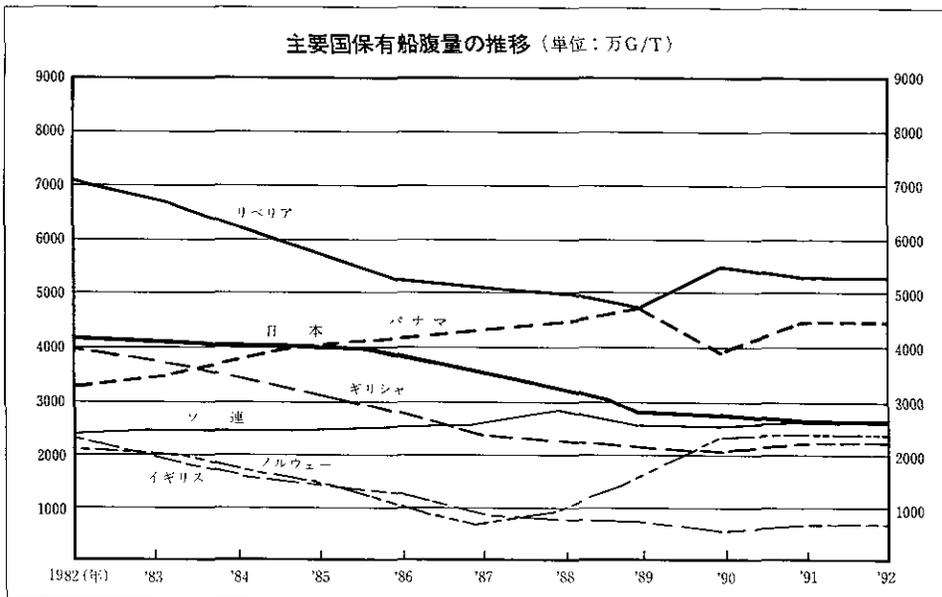
愛国丸

(誤) 10万400総トン

(正) 1万400総トン

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	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	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
	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。

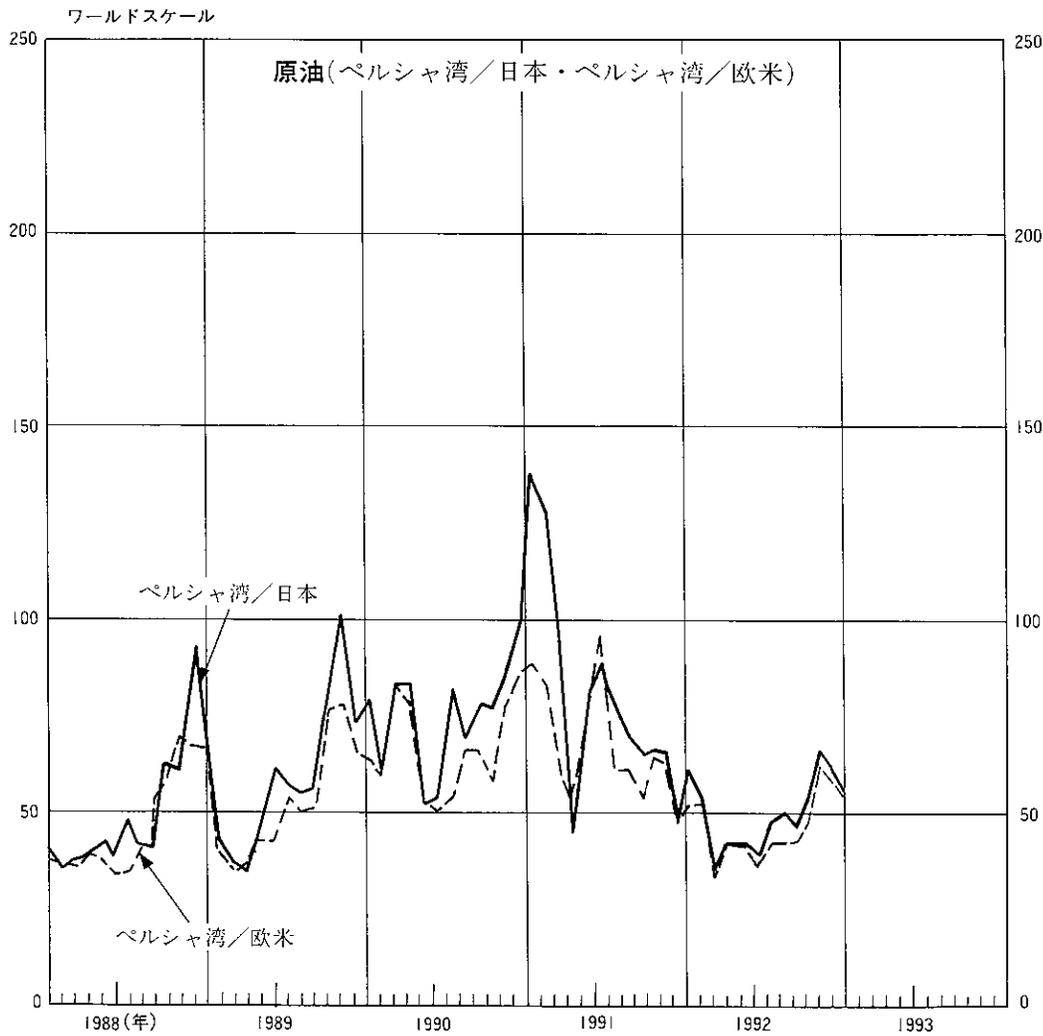
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	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	
12	11,606	1,058	12,664	4,196	5,013	2,955	33	142	75	250	8,153	1,801	

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

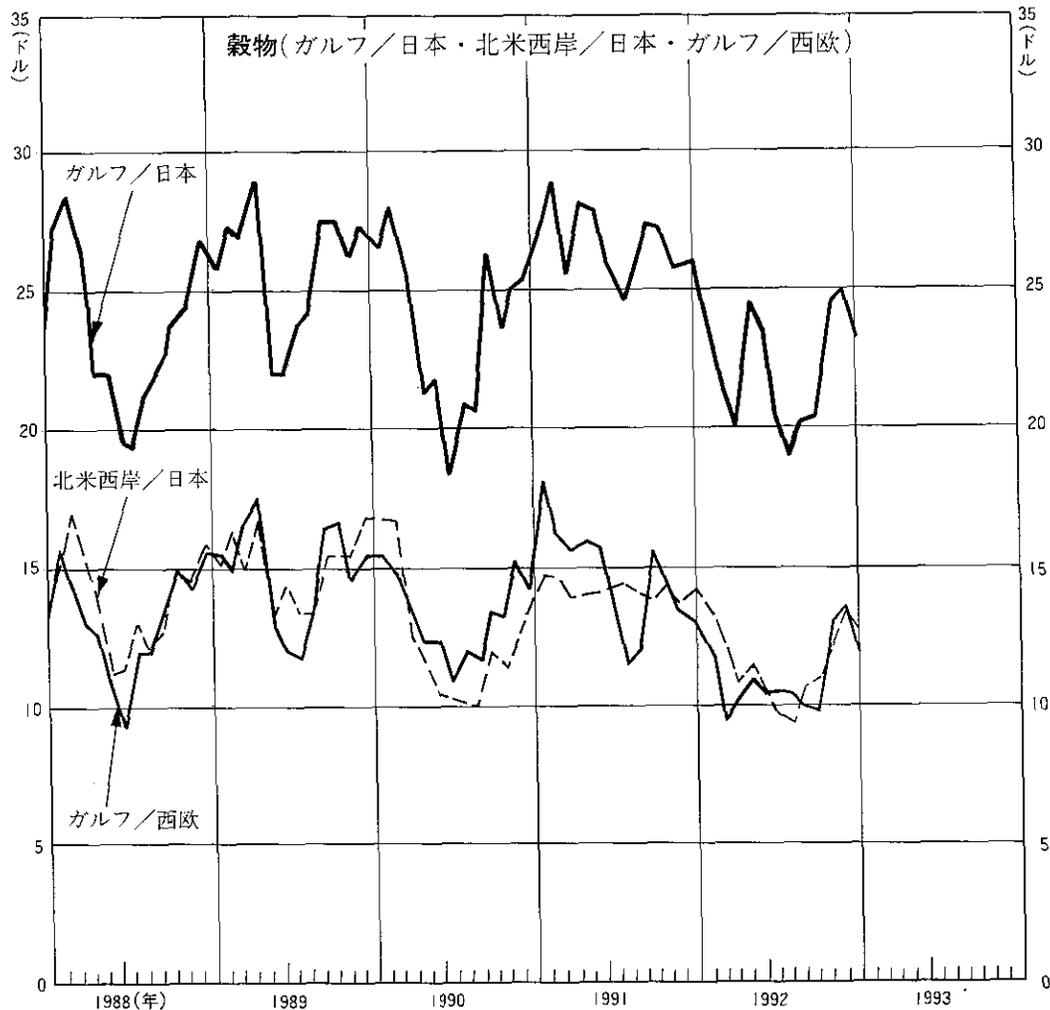
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・原油(ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1991		1992		1993		1991		1992		1993	
	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	140.00	80.00	62.50	37.50	58.00	49.00	90.00	59.50	54.00	33.00	57.50	46.50
2	129.00	85.00	56.50	35.00			87.50	61.00	55.00	32.50		
3	95.00	62.50	37.50	31.00			61.00	52.50	36.00	32.00		
4	47.50	37.75	45.00	33.50			52.50	35.00	45.00	31.00		
5	87.50	35.00	45.00	42.00			73.75	45.00	44.50	35.00		
6	90.00	82.50	41.50	33.00			90.00	69.50	38.00	32.00		
7	80.00	52.50	50.00	39.50			62.50	49.00	45.00	37.50		
8	71.00	62.75	52.00	45.50			62.50	52.00	45.00	42.50		
9	66.00	46.50	49.00	41.60			55.00	45.00	46.25	38.00		
10	68.00	57.50	54.50	47.00			66.25	49.00	50.00	40.00		
11	67.50	52.50	65.00	51.75			64.00	49.50	62.50	50.00		
12	49.50	39.00	62.50	49.00			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。

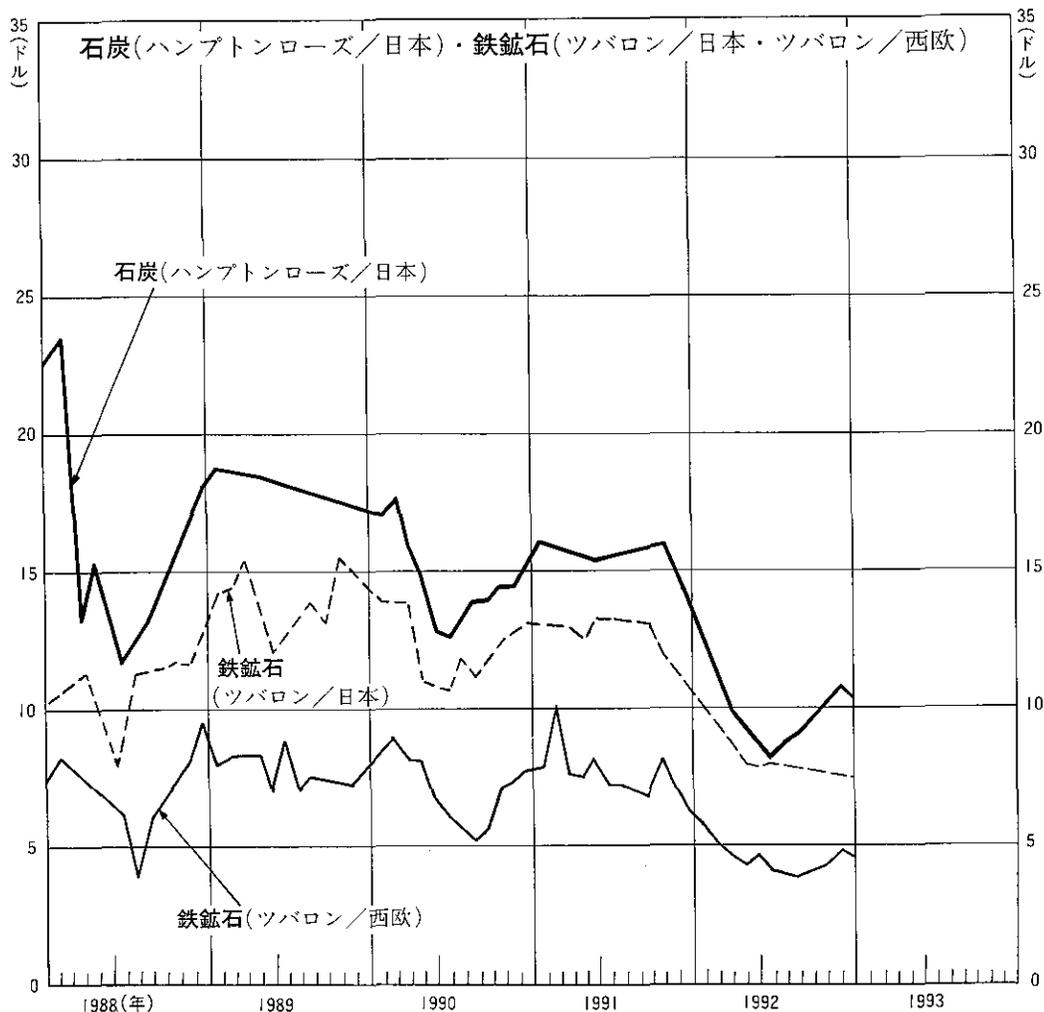


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（単位：ドル）

月次	ガルフ／日本				北米西岸／日本				ガルフ／西欧			
	1992		1993		1992		1993		1992		1993	
	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	26.00	23.00	23.50	22.00	14.25	13.75	12.85	12.25	13.00	11.89	12.05	11.50
2	23.50	20.50			13.25	12.25			11.75	9.00		
3	21.50	19.00			12.25	11.75			9.50	8.00		
4	20.00	18.90			10.90				10.25	9.00		
5	24.50	20.75			11.50				11.01	10.50		
6	23.40	18.25			-				10.48	10.00		
7	20.50	17.00			9.75				10.59	9.24		
8	19.00	17.50			9.40				10.50	8.39		
9	20.10	17.90			10.75	9.75			10.00	8.52		
10	20.25	18.40			11.10	10.25			9.97	8.65		
11	24.50	20.25			-				13.00	9.30		
12	25.00	23.00			13.50				13.70	12.50		

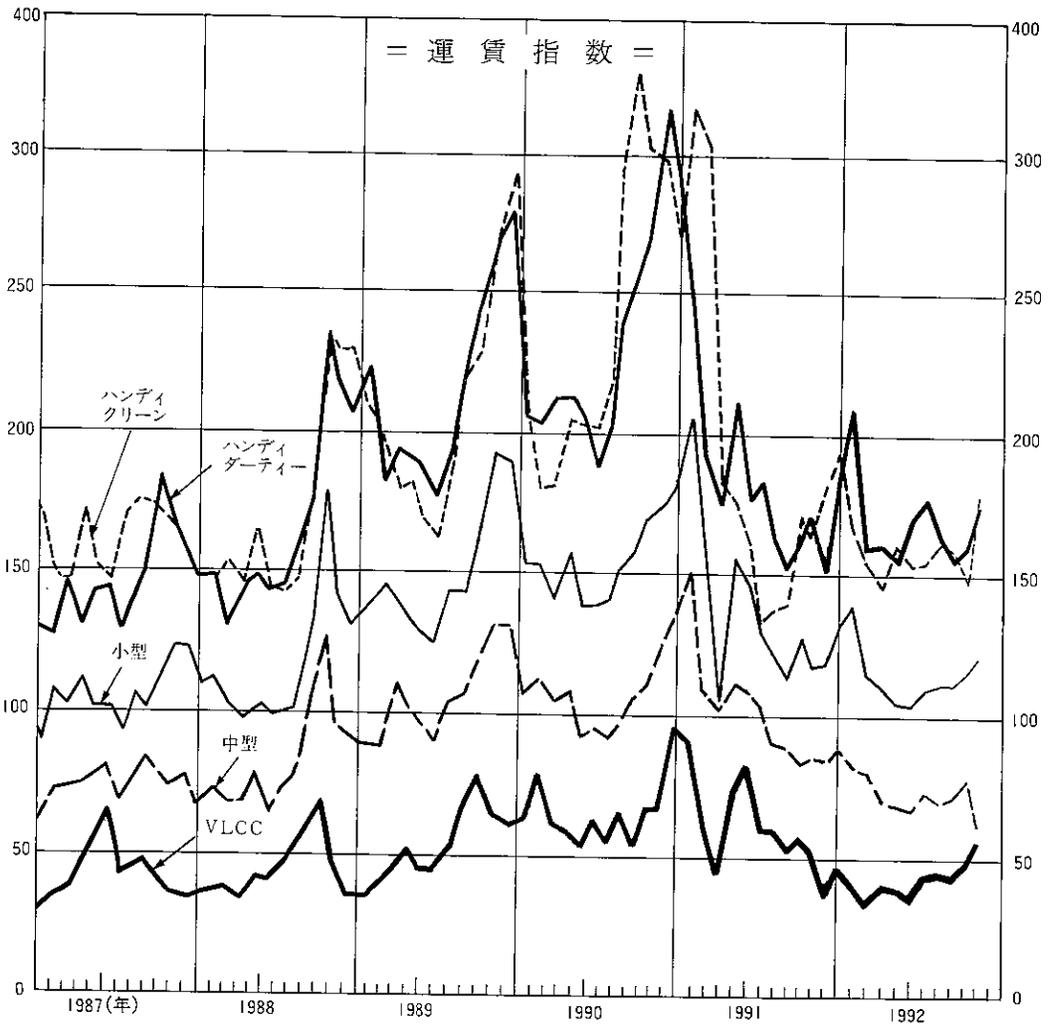
（注） ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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)			
	1992		1993		1992		1993		1992		1993	
	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	14.00		10.50		—		7.50		6.35	5.60	4.50	
2	—				—				5.75	4.45		
3	—				—				5.00	4.85		
4	9.90	9.85			8.75				4.75	4.00		
5	—				8.00				4.30			
6	—				7.90				4.75	4.10		
7	8.25				8.00	7.25			4.20	4.00		
8	8.80				—				—			
9	9.20				—				4.00	3.75		
10	—				—				—			
11	—				—				4.30			
12	11.50				—				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。

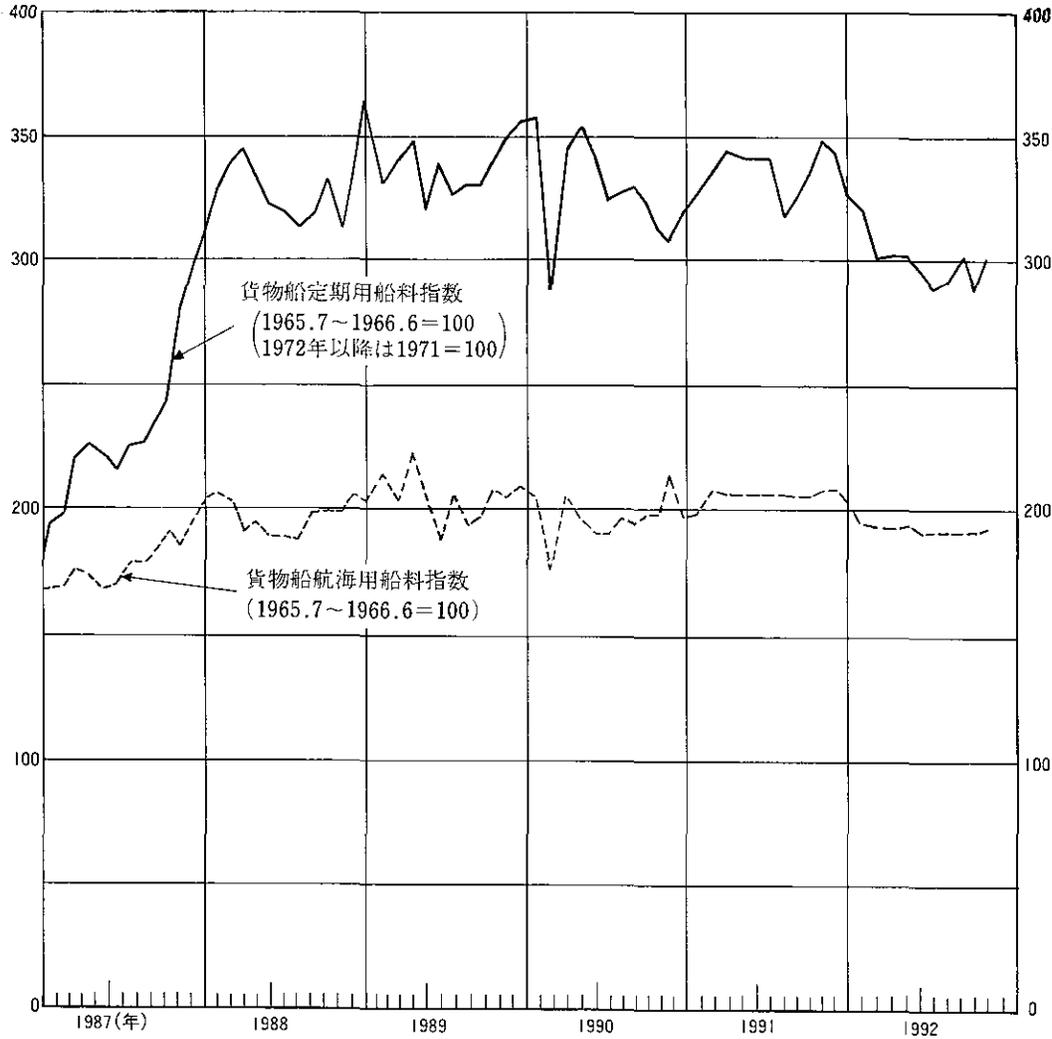


12・タンカー運賃指数

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	220.5	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	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	56.8	64.5	117.3	174.2	176.6
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 ＝

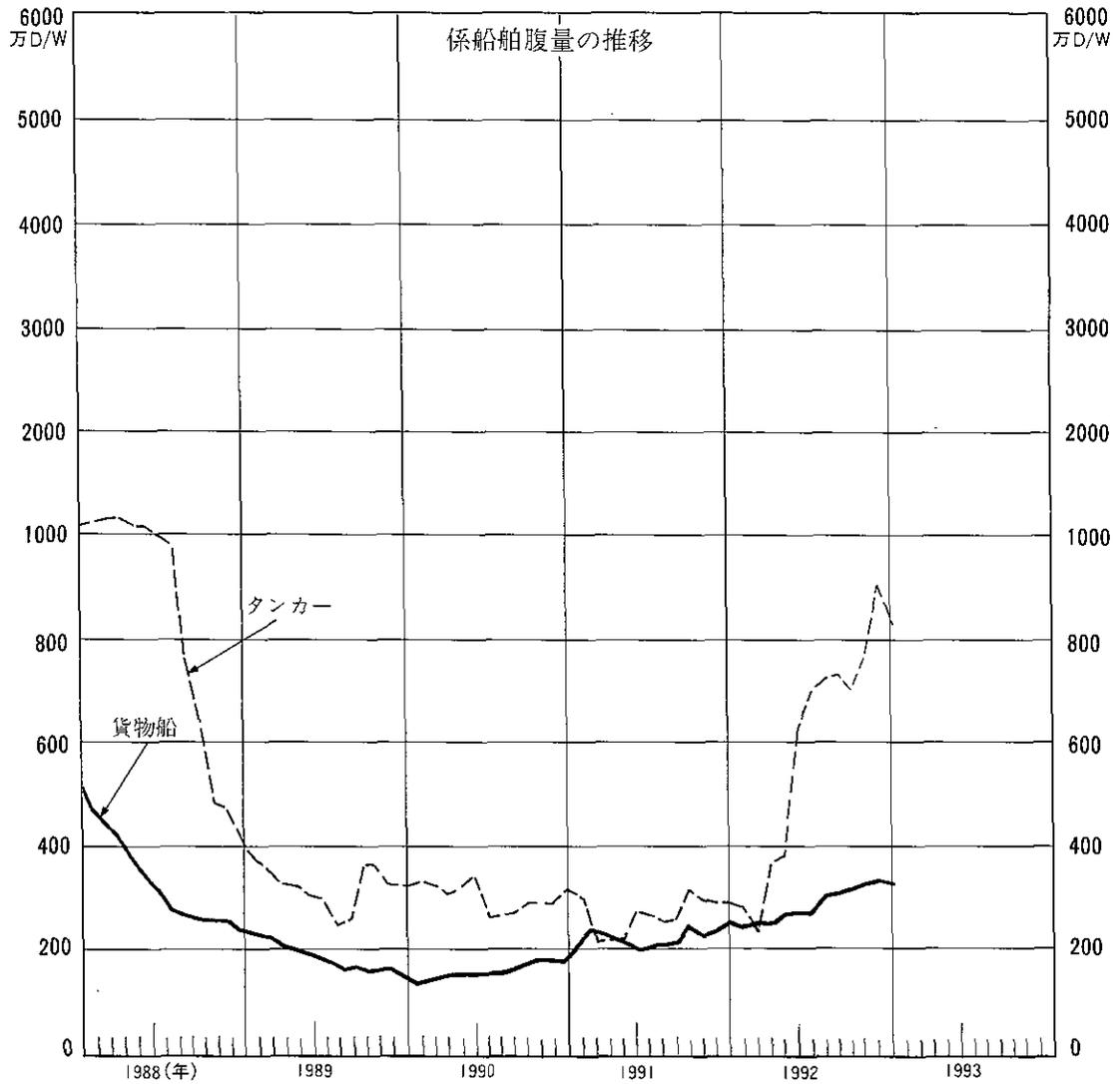


13・貨物船用船料指数

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	196.0	242.9	333.0	338.0	311.4	349.0	300.0
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 ＝

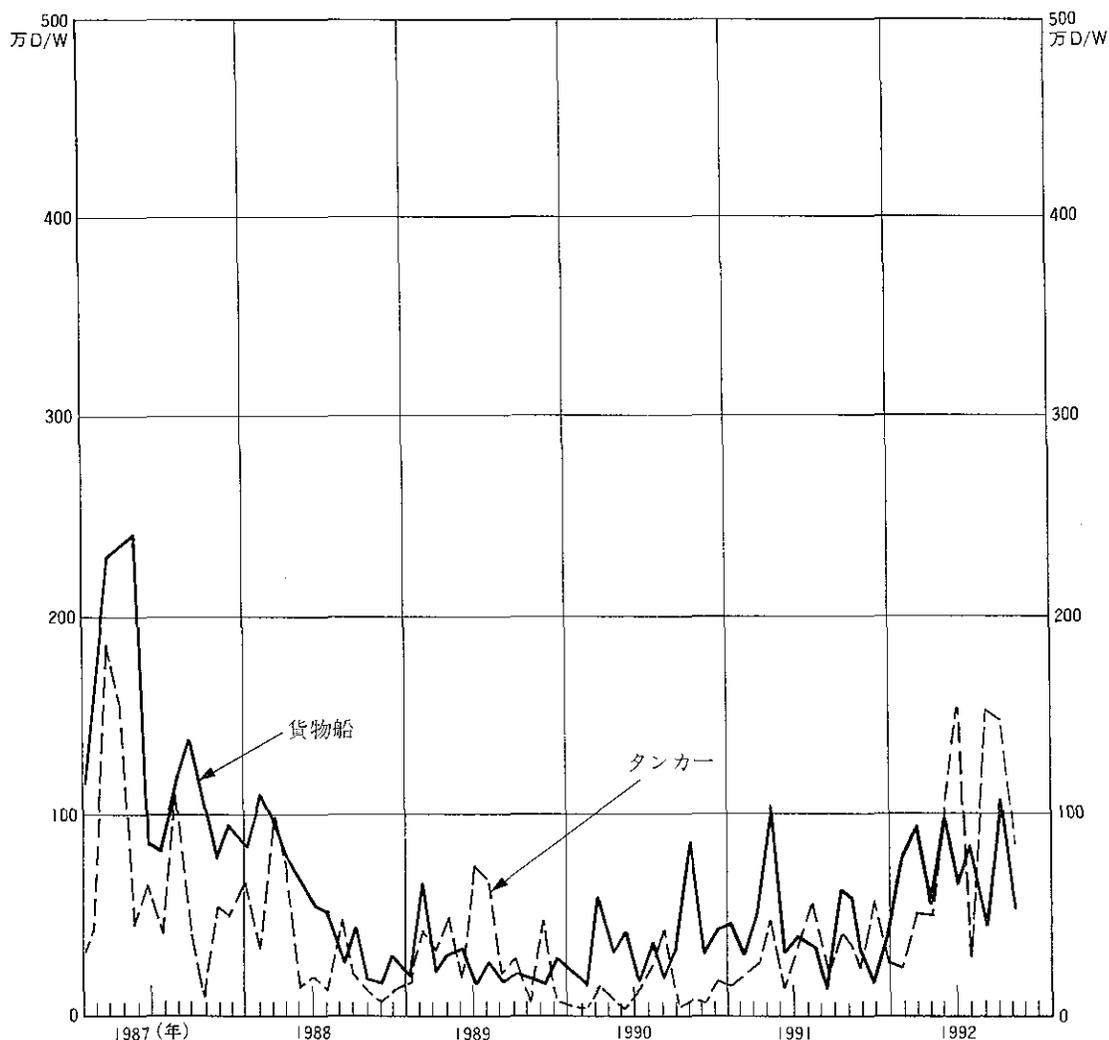


14・係船舶腹量の推移

月次	1991						1992						1993					
	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	250	1,291	1,708	50	1,654	3,078	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807	345	2,328	3,048	90	4,282	8,395
2	258	1,471	2,038	51	1,557	2,867	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729						
3	288	1,705	2,290	50	1,178	2,110	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280						
4	288	1,665	2,155	47	1,193	2,135	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538						
5	283	1,603	2,041	46	1,191	2,130	292	1,868	2,569	57	1,981	3,763						
6	264	1,485	1,946	47	1,445	2,685	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180						
7	258	1,451	1,970	46	1,405	2,613	305	1,926	2,613	74	3,524	6,932						
8	262	1,477	2,021	45	1,340	2,478	322	2,144	2,971	74	3,590	7,132						
9	265	1,467	2,025	47	1,358	2,517	335	2,180	2,993	75	3,621	7,203						
10	283	1,733	2,395	52	1,717	3,079	336	2,216	3,011	74	3,540	6,983						
11	276	1,618	2,215	52	1,631	2,889	332	2,241	3,039	85	3,947	7,789						
12	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。

＝ 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	21	286	532	10	427	841
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 鉄 ち	貿易量	124,513	115,231	112,035	123,377	127,607	124,840	31,094			
	日本船輸送量	62,502	64,632	58,679	57,136	56,359	52,258	12,719			
	外国用船輸送量	23,446	18,414	19,768	31,981	34,949	37,368	12,826			
	日本船積取比率	50.2	56.1	52.4	46.3	44.2	41.9	40.9			
う 石 ち	貿易量	92,990	91,346	92,554	104,181	104,939	107,492	27,277			
	日本船輸送量	50,067	52,922	49,313	46,487	44,262	43,839	10,471			
	外国用船輸送量	26,283	22,958	26,558	42,664	44,461	45,988	13,535			
	日本船積取比率	53.8	57.9	53.3	44.6	42.2	40.8	38.4			
う 木 ち	貿易量	31,750	32,360	36,951	42,040	41,295	39,515	9,708			
	日本船輸送量	10,372	8,988	8,040	6,893	6,026	5,033	1,059			
	外国用船輸送量	14,402	15,842	20,409	21,017	25,378	27,807	7,064			
	日本船積取比率	32.7	27.8	21.8	16.4	14.6	12.7	10.9			
油 送 船 積	貿易量	236,647	236,514	242,955	256,285	271,699	289,614	85,744			
	日本船輸送量	102,015	108,457	103,203	111,723	106,590	91,759	24,432			
	外国用船輸送量	60,320	59,216	55,787	64,844	79,965	104,332	31,106			
	日本船積取比率	43.1	45.9	42.5	43.6	39.2	31.7	28.5			
う 原 ち	貿易量	170,217	164,044	160,460	166,936	178,009	195,517	63,189			
	日本船輸送量	86,220	93,685	86,830	94,370	90,576	75,547	20,621			
	外国用船輸送量	52,803	51,944	47,884	52,998	64,867	89,240	27,378			
	日本船積取比率	39.5	57.1	54.1	56.5	50.9	38.6	32.6			

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

17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(単位：百万円)

区 分	1985	1986	1987	1988	1989	1990	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	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	隻数	千ト	総ト	対前年伸び率(%)	鋼船の占める割合(%)
1980	貨物送計	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9			
		2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2			
		8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7			
1985	貨物送計	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6			
		2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5			
		8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5			
1989	貨物送計	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲ 12.3	7,067	2,526	0.6	97.7			
		2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲ 25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7			
		8,250	3,610	0.1	1,218	60	▲ 13.0	9,468	3,670	▲ 0.2	98.4			
1990	貨物送計	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0			
		2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7			
		8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲ 11.7	9,842	3,696	0.7	98.5			
1991	貨物送計	4,515	1,554	▲ 38.0	1,060	45	▲ 10.0	5,575	1,599	▲ 37.5	97.2			
		2,308	1,146	1.0	31	2	▲ 33.3	2,339	1,148	0.9	99.8			
		6,823	2,700	▲ 25.9	1,091	47	▲ 11.3	7,914	2,747	▲ 25.7	98.3			

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

19・国内輸送機関別輸送状況

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

(注) 運輸省「運輸白書」による。

20・内航海運の主要品目別輸送実績

品 目 別	輸 送 量				輸 送 ト ン キ ロ			
	1989年度		1990年度		1989年度		1990年度	
	千 ト ン	構成比	千 ト ン	構成比	百万ト ンキ ロ	構成比	百万ト ンキ ロ	構成比
石 炭	15,127	3.4	12,414	2.6	7,978	4.4	7,149	3.7
金 属 鉱 物	65,912	14.6	64,284	13.7	36,188	20.2	35,205	18.3
非 金 属 鉱 物	82,074	18.2	90,560	19.3	39,533	22.0	47,121	24.6
砂 利 ・ 砂 ・ 石 材	85,333	18.9	90,965	19.4	10,921	6.1	11,205	5.8
セメン ト	52,923	11.7	53,916	11.5	27,351	15.3	28,078	14.7
石 油 製 品	136,870	30.4	143,773	30.6	49,631	27.7	54,284	28.3
機 械	12,575	2.8	13,761	2.9	7,706	4.3	8,859	4.6
合 計	450,814	100.0	469,673	100.0	179,308	100.0	191,901	100.0

(注) 運輸省運輸政策局情報管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

編集後記

せんだって新聞紙上にて、おもしろい記事を見た。「友達以上・恋人未満」。そんな関係を楽しむ男女が増えているという。

ドライブをしたり、一見恋人風なのだが、それ以上の関係には踏み込まない。恋愛で苦しみたくないう冷めた気持ちとは裏腹に「一人じゃ寂しい」と相手を求める思いも強く、異性とデートをする楽しみも捨てたくないという。「友達以上・恋人未満」の相手なら単なる友達と違い、会う時に胸がときめくし、また、すでに相手に恋人がいても、あるいは他人と結婚してしまってもショックは受けないという。

なんだこれは！ これら友情とも恋愛ともとれない感情は、いちに相手に対する「いとおしい」と

いう気持ちから生まれており、セックスなどのタブーが消えてきている現在、恋愛と友情の境目があいまいになっているためだという。

そんな記事を見て、はたと納得がいくことがあった。最近結婚をしない人が増えてきているのは、きっとこのせいだと。傷つくのも嫌、そのくせ楽しい思いもという楽な生き方を選択するゆえ、結果的にはいつも寂しい思いをする羽目になる。

何事も「一生懸命」であれば、悩みも生じ、それを苦しみながら乗り切って初めて自分のものになるのに。後から振り返れば、とっても楽しい思い出の一つともなるし、また自分の成長につながると教育もされ、かつ信じている者にとってはかわいいそうと思うと同時に、これはなんだと思ってしまう。

そんな時の皇太子妃内定のニュース。皇太子の共同会見時の発言

内容は、ほっとするとともに共感を覚えるものがあった。いわく、「自分と価値観が同じである人が望ましい」、「時間がかかるが、お互いがまず分からなければいけない。そうでなければ、結婚してからお互いに助け合っていくことはできない」等。

なによりも良かったのは挫折しかかかって一途な思いを貫いたことである。今風にはグサイ行動様式の一つと思われがちであるが、「一生懸命」はいつか実を結ぶという素晴らしい出来事であった。そして「一生を通じて全力を持って助ける」という発言は「友達以上・恋愛未満」なんていうファジーな現象を吹き飛ばしてくれた。

新和海運

総務部次長兼法規保険課長

秋山 謙治

船協月報 2月号 No. 391 (Vol. 34 No. 2)

発行：平成5年2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)