海運同盟入門

——国際海運におけるカルテルの実態——

塚本揆一著

成山堂書店

海運同盟入門

—— 国際海運におけるカルテルの実態 ——

塚 本 揆 一 著

株式会社
成 山 堂 書 店

<著者略歴>

1947年　早稲田大学政治経済科卒
同　年　運輸省海運総局勤務
　　　　同省海運局総務課補佐官
現　在　大島運輸(株)総務課長
現住所　東京都板橋区下赤塚町2594

海運同盟入門　　¥2200

昭和47年8月25日　改訂初版印刷　©1972
昭和47年8月28日　改訂初版発行

著者　塚　本　揆　一
発行者　㈱　成　山　堂　書　店
代表者　小　川　實
印刷者　株式会社　上野印刷所
発行所　株式会社　成　山　堂　書　店
東京都渋谷区富ヶ谷1－13－6
（郵便番号151）
電話　営業・編集（467）7474（代）～5
　　　総務・企画（467）7476（代）～8
振替口座東京78174番

（分）3056（製）21232（出）3819

序

近年における国際海運情勢のなかでは，南北問題が大きくクローズ・アップしてきている。国際経済活動と同様，国際海運活動も歴史的に戦前，戦後を通じて先進海運国が支配的地位を占めてきた。これに対し，発展途上国においても，これまでに自国商船隊育成のための努力が払われてきたが，定期航路事業は，大きな固定資本と国際的経営組織を必要とするため，これに進出することは困難な状態であった。ちなみに，発展途上諸国の保有船腹量をみても，1969年年央においては，1,520万総トンで世界全体の7.6%にとどまり，いぜんとして発展途上国は自国貿易の大部分を先進海運国商船隊に依存している。

これらの発展途上国は，自国海運の保護を図るため，国旗差別政策を推進しておりＯＥＣＤ等の場において，先進海運諸国と協議が重ねられているものの，意見の一致をみるに至っていない。

一方，海運同盟をめぐる問題もまた目まぐるしい動きをみせ，米国においては，海運同盟活動に対する政府規制の問題を惹起しており，今や先進海運国によって伝統的に守られてきた海運自由の原則は危機に瀕しているといえる。さらには海上コンテナ輸送に関連した複合一貫輸送，ランドブリッジ等における海運同盟との問題も生じつつある。

このようなとき，海運局にあって長年にわたり海運同盟関係業務にたずさわってきた塚本君が，この部門で数少ない企画である「海運同盟入門」を成山堂から出版することになったことは，誠に時宜を得たものといえる。本書はとくに，海運に関する国際協議機構，海運における南北問題，荷主協議会，コンテナ輸送と海運同盟等新しい分野をまとめた労作であり，海運，貿易関係実務者の参考書あるいは指針とされることをお薦めする。

1970年12月

運輸省海運局長　鈴 木 珊 吉

ま　え　が　き

世界の定期航路は，海運同盟の調整機能によって，はじめてその秩序が保たれており，定期航路事業の経営にとって海運同盟は不可欠な組織となっています。しかしながら，この組織はときとして独占に伴う弊害を生じ，国際的な紛争を引き起すことがあり，従来からこのための対策が関係者によって検討されてきたのでありますが，今日なお幾多の問題を残しております。

このような事態を改善するには，まず海運同盟の実態を正しく把握することが必要なのでありますが，海運同盟は国際カルテルとして広汎な活動を行なっているとともに，その内部規制はことがらの性質上機密に属する事項が多いため，一概にこれを理解することは極めて困難な状態であります。

著者の浅い知識からその全貌を適確にご紹介することは不可能でありますが，幸い著者は運輸省において海運同盟に関連する業務にたずさわる機会を得ましたので，その間の経験に基づいて，初めて同盟に関係する仕事に従事される方々を対象とした入門書を目標として筆をとってみました。取りあげた問題が広範囲に及んだため，内容が比較的広く浅い傾向を生じましたが，本書が海運同盟のアウトラインを認識する一助となることができれば，これに過ぎる喜びはありません。

終りに，本書を執筆するにあたって，有益な資料を提供して下さった運輸省海運局，公正取引委員会事務局，関係海運同盟事務局，海運会社の方々に厚く御礼を申し述べます。

1972年8月

著　者　識

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

目　　次

1.　海運の経済的意義……………………………………………………………… 1
1　貿易と海運……………………………………………………………… 1
（1）　世界の貿易……………………………………………………………… 1
（2）　世界の海運……………………………………………………………… 2
（3）　日本の貿易……………………………………………………………… 3
（4）　日本の海運……………………………………………………………… 4
2　海運業の発達……………………………………………………………… 5
（1）　輸送の公共性……………………………………………………………… 5
（2）　定期船と不定期船……………………………………………………… 6
（3）　定期航路……………………………………………………………… 7
（4）　コンテナ輸送……………………………………………………………… 8
3　海運国際収支……………………………………………………………… 9
（1）　わが国の海運国際収支……………………………………………… 9
（2）　IMF統計……………………………………………………………10
4　海運に対する国家助成……………………………………………………11
（1）　主要海運国の助成策……………………………………………………11
（2）　OECD自由化コードとの関係……………………………………11
（3）　海運助成の非経済的意義……………………………………………12
（4）　わが国の新海運政策……………………………………………………12

2.　海運同盟の起源および機能……………………………………………………19
1　海運同盟の定義……………………………………………………………19
2　海運同盟の種類……………………………………………………………20
（1）　クローズド・コンファレンス……………………………………………20
（2）　オープン・コンファレンス……………………………………………21
3　海運同盟の成立……………………………………………………………21
（1）　成立の必然性……………………………………………………………21
（2）　海運同盟の誕生……………………………………………………………22
4　海運同盟の機能……………………………………………………………23
（1）　内部規制……………………………………………………………23

（2） 対外手段……24
5 海運同盟の経済的利点……25

3. 英国，米国等の海運同盟に対する態度……33
1 英国の態度……33
（1） 王立海運同盟調査委員会……33
（2） 帝国海運委員会……34
2 米国の態度……35
（1） アレキサンダー委員会……35
（2） シッピング・アクトの制定……35
（3） イスブランセン事件……36
（4） ボナー法の成立……37
（5） 運賃格差問題……39
（6） シップ・アメリカン政策……40
3 豪州独占禁止法の海運条項……40

4. わが国の海運同盟に対する態度……42
1 独占禁止法と海運同盟……42
（1） 独占禁止法の制定……42
（2） 不当な取引制限および不公正な取引方法の範囲……43
（3） 不公正な取引方法の指定……44
（4） 海運業における特殊指定……44
2 極東運賃同盟事件……48
（1） 審判の開始……48
（2） 海上運送法の成立……49
（3） 審判の中止……49
3 海上運送法の制定および改正の経緯……49
（1） 立法の背景……49
（2） 海運同盟に関する規定の概要……50
（3） 改正の背景……51
（4） 1951年6月の改正……52
（5） 1959年1月の改正……53
4 三重運賃制問題……54
（1） 三重運賃制の実施……54
（2） 三重運賃制に対する運輸省の見解……54

（3） 審判の開始……56
（4） 妥協案の成立……57

5. **海運同盟の運営および海上運賃**……91
1 海運同盟規約……91
2 海上運賃……93
（1） 運賃決定の要因……93
（2） 運賃の構成……96
（3） 運賃の支払時期……98
（4） 海運同盟のタリフ……99

6. **わが国を中心とする海運同盟の現状**……119
1 北米関係同盟……119
2 中・南米関係同盟……126
3 アフリカ関係同盟……131
4 大洋州関係同盟……135
5 欧州・中近東関係同盟……138
6 アジア関係同盟……144

7. **海運に関する国際協議機構**……159
1 ＯＥＣＤ……159
2 ＵＮＣＴＡＤ……159
（1） 海運に関する共通了解事項の採択……160
（2） 海運委員会の設置……160
3 ＥＣＡＦＥ……161
4 ＩＭＣＯ……161
5 欧州海運閣僚会議……162
6 ＣＥＮＳＡ……162
（1） 欧州船主覚書……162
（2） 欧州船主と欧州荷主との了解事項……163
（3） 不正慣行の除去に関する勧告……164

8. **海運における南北問題**……184
1 発展途上国海運の進出……184

2 発展途上国海運の同盟加入 185
3 国旗差別政策 185
4 ＬＡＦＴＡ水上輸送協定 187

9. 荷主協議会 188
1 欧州の荷主協議会 188
2 豪州の海外輸送協会 189
3 わが国の荷主団体 189
4 海運造船合理化審議会の報告 190

10. コンテナ輸送と海運同盟 198
1 海運秩序の変革 198
2 海運同盟のコンテナ・ルール 199
3 複合一貫輸送 200
4 ランドブリッジ 200
5 大西洋における新海運同盟の誕生 201

11. 海運同盟の問題点 216
1 クローズド・コンファレンスの問題点 216
（1） 内部規制 216
（2） 加入拒否 216
2 オープン・コンファレンスの問題点 221
（1） 運賃競争 221
（2） 海運同盟に対する国の管轄権 223
3 共通の問題点 223
（1） 盟外船 223
（2） 海運の自由 224
（3） 二重運賃制の問題点 225
（4） 不正慣行 228

12. 転機に立つ海運同盟 229
1 海運同盟の独占性 229
2 同盟領域と同盟貨物 230
3 シニアとジュニア 230

4　海運同盟に対する国家規制…… 230
5　発展途上国問題…… 231
6　コンテナ船の出現…… 232
7　海運同盟のゆくえ…… 232

附　　録 …… 235
外航定期航路一覧表…… 235
1916年米国海運法…… 282
主要海運同盟領域図……巻頭

1. 海運の経済的意義

1 貿易と海運

世界は，その面積の3分の2以上が海洋によって占められている。国際海運は，海洋を越えて大陸と大陸とを結ぶ輸送手段として，世界の貿易とともに発展を続けてきた。

古くから「海洋を制する者は世界を制す。」といわれている。英国が長年にわたり世界経済の指導的立場を維持し得たのは，歴史と伝統により築かれた英国海運によるところが極めて大きかったといえる。今日，航空機による貨物輸送が増加しつつあるとはいえ，世界の経済が発展するにつれて，海上輸送に課せられた使命はますます重要の度を加えており，貿易の伸長と海運の振興とが関係業界に強く要請されている。

由来，貿易と海運は表裏一体の関係に立っており，貿易の発展は必然的に海運の発達を促がしているが，反面海運の発達がさらに貿易の発展をも誘導している。新しい航路の開設に伴って，新しい貿易が発生した例は，しばしば見受けられるのである。

(1) 世界の貿易

産業の分業化が促進されるにつれて，世界の貿易額は年々増加の一途をたどっている。国連統計により，まず，輸出についてみると，1963年の金額は，1,360億ドルであったのに対し，5年後の1968年には2,125億ドルと56.3%の伸びを示している。

1968年の輸出額を国別にみると，米国が347億ドルで16.3%を占め，次いで西ドイツが250億ドルで11.8%，英国が153億ドルで7.2%，カナダが131億ドルで6.2%，日本が130億ドルで6.1%などの順となっている。

次に輸入については，1963年が1,435億ドルであったのに対し，1968年は2,248億ドルで56.7%の増加をみている。1968年の輸入を国別にみると，輸出の場合と同様米国が360億ドルで16.0%を占め，次いで西ドイツが203億ドルで9.0%，英国が190億ドルで8.5%，フランスが139億ドルで6.2%，日本が130億ドルで5.8%となっている。

世界の貿易は，表面的にはこのように順調な伸びを示しているものの，その内容を検討してみると，わが国をはじめとする米国，西ドイツ，英国，カナダ

此为试读,需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

等の先進国と，東南アジア，アフリカ，南アメリカ等の発展途上国との間には，貿易のアンバランスという大きな問題があるのである。

1964年から1968年までの5年間における世界の輸出額は，毎年平均して9.4%増加しているが，そのなかで先進国の増加率が10.3%と平均を上廻っているのに対し，発展途上国のそれは6.7%と低調である。また，1965年の先進国の輸出のうち74.9%は先進国向けのものであり，発展途上国の輸出も72.6%は先進国に向けられたものであった。

さらに世界の輸入額についてみると，1964年から1968年までにおける毎年の平均増加率は9.5%であるが，そのなかで先進国の増加率は10.3%であるのに対し，発展途上国の比率は7.1%と平均に達していない。また，1965年における先進国の輸入のうち先進国からのものは75.5%に及んでおり，発展途上国の輸入もその72.0%を先進国に依存している。

発展途上国は，主として原材料を先進国に輸出し，これによって得た外貨により先進国から工業製品を輸入して，自国の経済開発を推進しており，先進国の良き市場となっている。しかし，前述のように発展途上国の輸出が伸び悩んでいることから，その購買力が低下し，先進国の輸出にも支障をきたすという悪順環が生じている。

近年，発展途上国の主要生産物である農産物および軽工業製品の価格が低落しているため，貿易のアンバランスはますます激しくなる傾向にあり，発展途上国と先進国との経済格差を象徴するいわゆる南北問題は，世界の亀裂として，今世紀における大きな課題となっている。今後先進国は，経済協力，技術援助等を通じ，一層強力に発展途上国の経済開発をおし進めてゆく必要があろう。

(2) 世界の海運

世界貿易の拡大に伴って，世界の商船々腹量もしだいに増加している。ロイド統計によれば，世界における100総トン以上の商船は，1963年6月末で貨物船9,880万総トン，油送船4,710万総トンであったのが，5年後の1968年6月末には，貨物船1億2,500万総トン，油送船6,920万総トンとそれぞれ26.5%，46.9%の増加となっており，1968年の起工量からみて，同年末の総船腹量は，2億総トンを越えたことは確実である。

1968年6月末の商船保有量を国別にみると，リベリアが2,572万総トンで13.2%を占め，以下英国が2,192万総トンで11.3%，米国が1,967万総トンで10.1%，ノルウェーも1,967万総トンで同率の10.1%，日本が1,959万総トンでこれも同率の10.1%となっており，この5か国で全世界商船保有量の54.9%を占めている。また，米国，ノルウェー，日本の3国は，ほぼ同量となっている

が，1968年後半以降建造された船舶を加えると，現在わが国の船腹量は，ノルウェー，米国のみならず英国をも抜いて，世界第2位に達している。

一方，多くの発展途上国は，自国商船隊の整備拡充に意をそそいでおり，今後これら諸国との競争は一層激しさを増すものと考えられる。国際連合の調査によれば，便宜置籍国であるリベリア，パナマおよびホンジュラスを除く発展途上国の商船保有量は，1968年6月末で1,360万総トンとなっており，世界全体の7.4%を占めている。

このような船腹量の増加に伴って，輸送量も逐年増大している。国連統計によれば，1963年の輸送量は貨物船によるもの6億7,000万トン，油送船によるもの7億1,000万トンであったが，1967年には貨物船によるもの8億4,000万トン，油送船によるもの10億5,000万トンと，それぞれ25.4%，47.9%の増加をみており，1968年には20億トンの大台を越え，ほぼ21億4,000万トンに達したものと推定されている。

(3) 日本の貿易

わが国は，国土が狭小で資源が乏しい上に人口が稠密であり，衣，食，住に必要な資材はもちろん，近代工業の原材料などを，ほとんど海外からの輸入に仰いでいる実情である。一方，輸出についても加工貿易国として，その振興は国民経済と密接な関係をもっているのである。

第二次世界大戦後の日本経済は，驚異的な高度成長をとげたのであるが，これに伴って貿易もまた急激に発達している。まず，輸出についてみると，次のとおり，量，質ともにめざましい発展を記録した。通関統計によれば，量の面では1963年に54億5,200万ドルであった輸出金額が，1968年には129億7,200万ドルと，実に2.4倍の激増ぶりを示している。

また，質の面では生糸，人絹織物，綿製品のような軽工業製品の輸出割合は，低下の一途をたどっているが，これに反して運搬用機械をふくむ機械機器類等重工業製品の輸出が増加している。わが国の産業構造がこのように変化した結果，1968年の輸出額中に占める船舶，自動車，繊維機械等の金額は，56億5,600万ドルで43.6%に達し，他の重工業製品である鉄鋼，金属製品の23億4,700万ドルと合せると，優に全輸出額の2分の1以上を占めている。

1968年のわが国の輸出先を地域別にみると，北米が44億3,300万ドルで34.2%を占め，次いで東南アジアが36億1,300万ドルで27.9%，西ヨーロッパが16億5,300万ドルで12.7%，アフリカが9億4,000万ドルで7.2%，ラテンアメリカが7億4,200万ドルで5.7%などの順となっている。

次に，輸入についてみると，通関統計によれば1963年に67億3,600万ドルで

あったのが，1968年には129億8,700万ドルと92.8%の増加を示している。

輸入においても，輸出と同様日本経済の重工業化の影響を受け，毛織物，綿織物などの原料である羊毛，綿花の輸入割合は減少し，これに反し重工業，化学工業等の原料または燃料である鉄鉱石および原油の輸入が増加する傾向にある。1968年の輸入額中に占める石炭，原油等の鉱物性燃料は，26億7,500万ドルで20.6%を占め，鉄鉱石，鉄鋼くず，非鉄金属鉱等の金属原料は，16億4,900万ドルで12.7%となっている。

1968年のわが国の輸入先を地域別にみると，輸出と同様北米がトップを占め，41億8,800万ドルで32.2%，次いで東南アジアが19億8,400万ドルで15.3%，西アジアが17億8,300万ドルで13.7%，西ヨーロッパが12億7,800万ドルで9.8%，大洋州が11億1,500万ドルで8.6%などの順となっている。

以上の結果，日本銀行のIMF（International Monetary Fund＝国際通貨基金）方式による国際収支統計によれば，貿易収支は1963年の1億6,600万ドルの赤字を最後に，1964年以降は黒字基調に転じ，1968年には25億3,000万ドルの黒字を計上している。

（4）日本の海運

わが国のごとく貿易依存度の高い国においては，海上輸送の役割が極めて大きく，かりにこれを外国船に頼るとすれば，運賃としての外貨を流出するのみならず，場合によっては，輸入原料および輸出製品の価格を割高に導くこととなるのである。

今やわが国海運は，貿易の拡大に伴って産業の大動脈として，国民生活と密着した存在となっている。戦前，わが国は610万総トンの商船隊を保有し，英国，米国に次ぐ世界第3位の海運国を誇っていたのであるが，第二次世界大戦の結果，終戦時においては，わずか130万総トンの劣悪または老令な不経済船を残すのみとなった。

このような日本海運も，1947年から始まった計画造船を中心として，しだいに船腹量を回復し，1960年には戦前の最盛期における保有量に達した。その後，1964年からのいわゆる海運再建整備2法による整備計画が実施され，企業の合併再編成と政府の助成策とにより，急速な立ち直りをみせ，経済の高度成長とあいまって，国民経済の要請する外航船舶の大量建造を達成したのである。

1968年6月末のわが国商船々腹量は，1,959万総トンとなっているが，さらに，同年11月25日海運造船合理化審議会が運輸大臣に答申した「海運業の再建整備期間の終了を控えて今後の海運対策は如何にあるべきか」のなかでは，

1969年から1974年までの6年間に2,050万総トンの外航船舶建造の必要性を謳っているのである。

このような船腹量の増加ならびに船型の大型化に伴って，輸送量も年々増加しており，海運白書によれば，1963年の輸出の邦船輸送量は791万トンであったのが，5年後の1968年には1,109万トンと40.2%の増加を示している。しかし，わが国の輸出量の増加が，邦船の輸送量を上廻ったため，1968年の邦船輸出の積取比率は，36.4%とここ数年来最低のものとなっている。戦後輸出の積取比率が最も高かったのは，1958年の60.5%であったが，以後年々低下を続けており，今後の船腹整備の必要性を物語っている。なお，1968年の外国用船による輸送量は541万トンで，これを加えた輸出の積取比率は，54.2%である。

一方，輸入の邦船輸送量は，1963年が6,787万トンであったのに対し，1968年は1億5,745万トンと実に2.3倍の増加をみせている。輸入における邦船の積取比率は，大型専用船の出現などによって，数年来，年ごとに上昇しており，1968年には47.7%に達しているものの，戦後最高を記録した1958年の57.4%には及んでいない。なお，1968年の外国用船による輸送量は3,881万トンで，これを含めた積取比率は59.4%となっている。

以上のような輸送量の増加と運賃の値上げなどによって，邦船の運賃収入も逐年増収をみている。海運白書によれば，輸出の邦船運賃収入は，1963年が654億5,500万円であったのに対し，1968年には1,207億2,400万円と84.4%の大幅な増収を示している。

次に，輸入の邦船運賃収入も，1963年は1,653億8,800万円であったが，1968年には3,052億円とこれも84.5%の著増となっている。なお，外国用船による1968年の運賃収入は，輸出が389億4,800万円で，わが国全輸出運賃収入の24.4%を占め，輸入は783億100万円で全輸入運賃収入の20.4%に達している。このように外国用船による運賃収入の比率が高いのは，わが国貿易の拡大に商船隊の整備が追いつけなかったことの証左である。

2 海運業の発達

(1) 輸送の公共性

物の移動は，一般に輸送によって行なわれており，輸送は物的流通のなかで重要な地位を占めている。輸送は産業を高度化し，生産と市場を拡大し，消費を充実させる役割をはたしており，今日の国民経済にとって欠くべからざる公共性を有しているのである。今後，その能率をさらに高め，コストを切り下げ，より低廉，迅速，確実なサービスを提供して，国民経済に貢献することが関係

者に要請されている。

輸送の需要はおおむね不特定で，時期的に波動が大きいのみならず，供給は物の生産と異なり，貯蔵が不可能で弾力性に乏しい特徴をもっているので，この両者の均衡を維持させるのは，他の産業に比べ困難な問題が多い。しかしながら，輸送の公共的性格から，これが解決への努力が一層強く望まれているのであり，関係業界を一体とした協力体制の下に，輸送秩序の確立，輸送技術の革新等の方策を推進してゆく必要がある。

輸送秩序の確立に関しては，業界自ら過当競争を自粛しなければならないのであるが，このための調整機関として，海運同盟の存在がある。

次に，技術革新の面では，最近注目をあびているコンテナ輸送がある。このコンテナ輸送は，包装，保管等についても極めて合理化されており，物的流通の全過程を通じ，コストを切り下げ得ることが期待されている。

（2）　定期船と不定期船

19世紀の始めまでは，海運業は独立した企業でなく，商人が自ら船舶を所有して貿易を営む，いわゆる自家輸送の形態をとっていたが，その後，貿易量が増加するにつれて，海上輸送を専業とする者が現れ，運賃を得て商人の貨物を輸送するようになった。さらに，船舶用蒸気タービンおよびディーゼル機関の改善が行なわれるに及んで，商船の高速化，大型化が推進された結果，世界の貿易は，ますます盛んとなった。

海運業発生の初期においては，船舶の性能が低劣であったことと，特定の港で満船になるまで集貨するというような運航方法をとっていたため，貨物の海上輸送に必要な日数は，おおむね不確定で，商人は，輸入地の季節的な需要に適合した輸出を計画することが，極めて困難な状態であった。

その後，商船の性能が向上したのに伴って，特定の航路に，一定の日程に従って就航する定期船が現れ，商人は，従来のような投機的な輸出から解放され，海外の需要に応じた商品の輸出が可能となった。

しかし，貨物のなかには，迅速で定期的な輸送よりも，低運賃による大量輸送を必要とする石炭，鉄鉱石，石油等の撒積貨物があり，これらの貨物輸送に適した構造を有する大型船が出現したことによって，定期船と不定期船との区別がさらに明確となったのである。

そして，今日わが国の貿易では，主として，定期船は輸出貨物の輸送に，不定期船は輸入貨物の輸送にその基盤を置いている。海運白書によれば，1968年1月現在のわが国商船隊の配船状況は，定期船が409隻，407万重量トンで16.8％を占めており，不定期船は590隻，819万重量トンで33.7％，油送船は172

第1表 計画造船における平均船型および平均速力

年次＼船種等	定期船 隻数	定期船 平均重量トン	定期船 平均速力	不定期船 隻数	不定期船 平均重量トン	不定期船 平均速力	専用船 隻数	専用船 平均重量トン	専用船 平均速力	油送船 隻数	油送船 平均重量トン	油送船 平均速力
1959年（15次）	10	10,804	17.28	5	9,976	13.73	3	18,667	13.57	1	40,300	15.50
60年（16次）	14	11,643	17.77	1	9,500	14.80	2	19,575	13.90	2	47,850	15.85
61年（17次）	10	11,470	17.48	5	14,200	13.94	4	37,575	14.53	8	56,535	15.71
62年（18次）	1	12,000	19.50	2	16,600	13.50	4	51,716	14.55	6	65,177	15.58
63年（19次）	1	12,800	19.50	6	13,425	14.12	2	43,945	14.95	8	83,363	15.68
64年（20次）	7	11,650	17.17	8	14,467	14.14	11	50,307	14.92	14	83,576	15.54
65年（21次）	13	11,817	18.85	12	14,853	14.36	23	52,888	14.87	14	85,816	15.54
66年（22次）	20	11,683	16.07	18	18,950	14.33	26	53,002	14.89	9	107,352	15.75
67年（23次）	5	12,600	17.36	23	21,665	14.39	13	87,579	15.04	10	152,869	16.06
68年（24次）	11	11,600	16.07	13	26,516	14.41	21	74,466	14.74	11	171,808	15.74

（注） コンテナ船およびＬＰＧ船を除く。　（運輸省資料）

隻，1,202万重量トンで49.5%となっている。

また，最近10年間におけるわが国計画造船の平均船型および平均速力は，第1表のとおりで，定期船は船型がほぼ横這いなのに対し，不定期船，専用船，油送船は大型化が目立っている。

（3） 定期航路

海上運送法によれば，定期航路事業とは「一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業をいい」と定義されている。

世界の主要定期航路は，欧州／北米間の北大西洋航路，欧州・北米／南米間の南大西洋航路，欧州／豪州間の欧豪航路，極東／欧州間の欧州航路，極東／北米間の北太平洋航路等であるが，これらはいずれも幹線航路であり，これからさらに多くの支線航路が派生している。

一方，わが国を中心とする主な定期航路は，北米太平洋岸航路，北米大西洋岸航路，欧州・中近東航路，豪州航路等である。海運白書によれば，1964年3月末における，わが国を中心とする遠洋定期航路の月間航海数は，邦船87.9航海，外船106.0航海であったが，5年後の1969年3月末には，邦船は104.3航海で18.7%の増加，外船は152.5航海で43.9%の増加を示しており，外船の増加率が邦船を大幅に上廻っている。ちなみに，戦前の1937年12月末における月間航海数は，邦船が58.3航海であったのに対し，外船は63.0航海とその差は僅少であったが，戦後はこれが増大する傾向を示している。

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com