

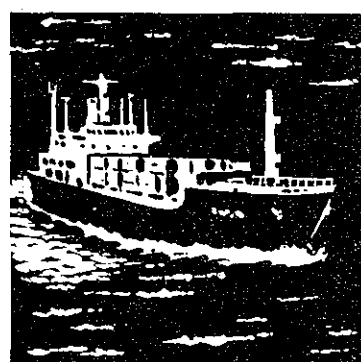
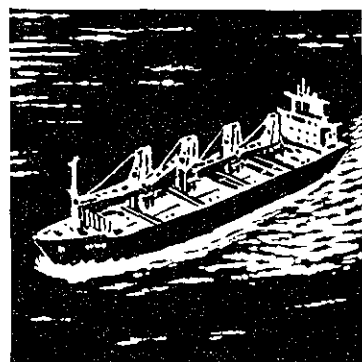
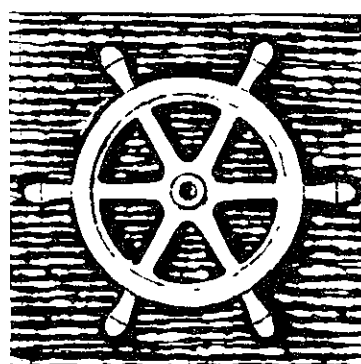
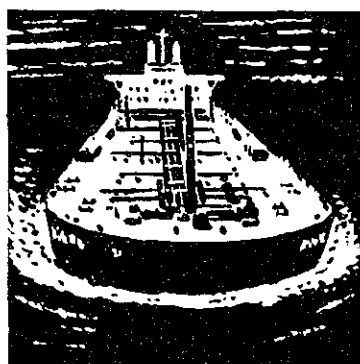
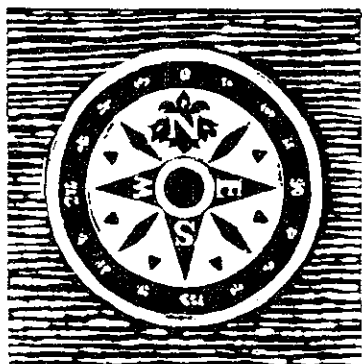
船協月報 3

平成5年3月20日発行 毎月1回20日発行 No.392 昭和47年3月8日第3種郵便物認可

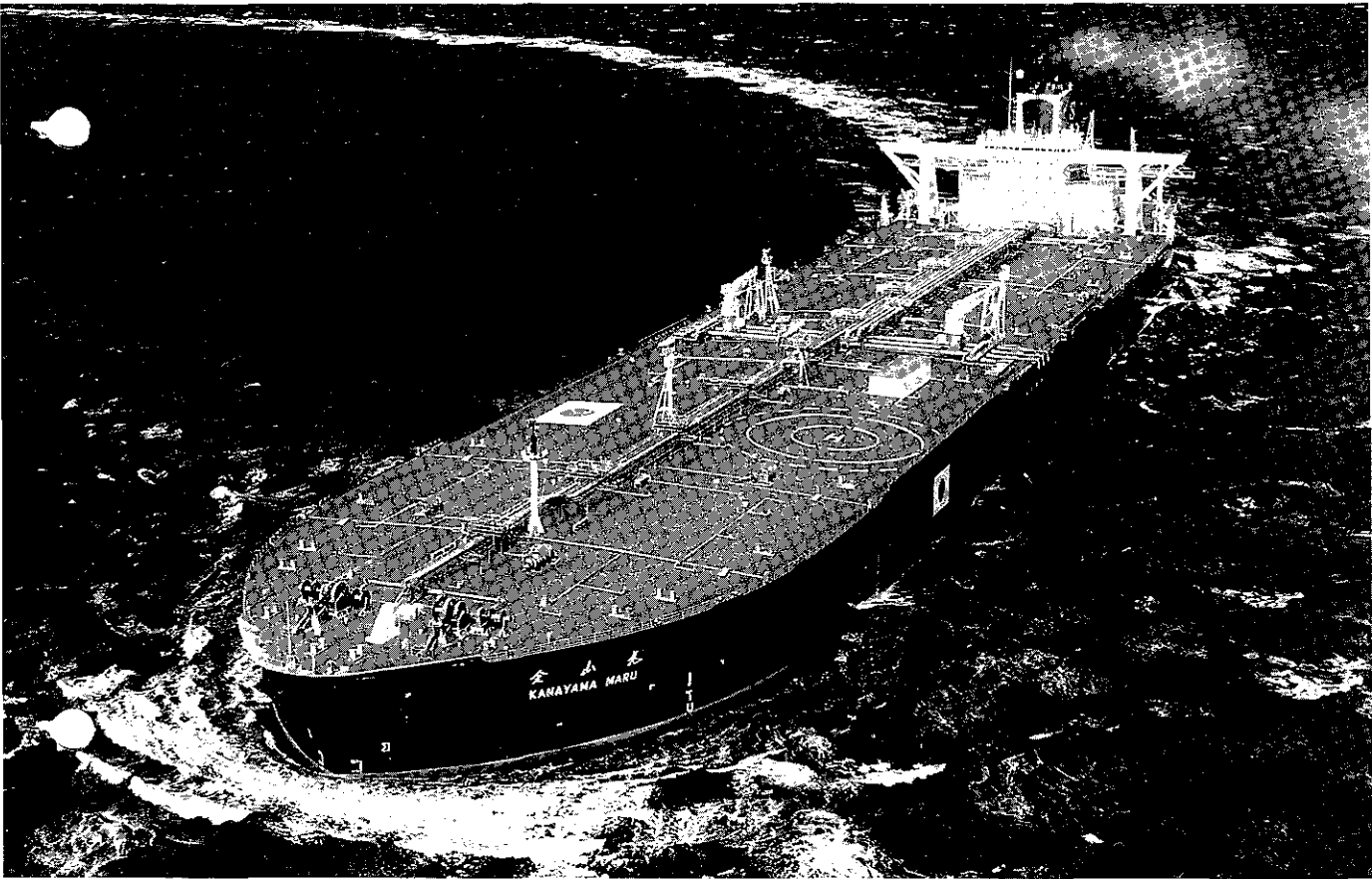
1993

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^t、25万8,094^t

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。

日本船の配乗—安全性と経済性……日本船主協会 副会長 南雲 四郎……3

巻頭言

平成5年度労働協約改定交渉……4
 ——労使の改定要求事項——

海運界の動き

外航海運の「情報化」をめぐる……16

出席者 運輸省運輸政策局情報管理部長 岩田 貞男
 国連アジアEDIFACTラポーター
 (日本貿易関係手続簡易化協会理事) 伊東 健治
 日本郵船株式会社専務取締役 石川 有一
 大阪商船三井船舶株式会社常務取締役 西牧 博徳
 川崎汽船株式会社常務取締役 齊藤 友護
 (司 会) 日本船主協会常務理事・業務部長 茅田 俊一

座談会 (平成5年1月28日開催)

造船業の現状……日本造船工業会常務理事 村井 和一……27
 ——わが国造船業の現状と将来——

寄稿

木曾路から海を望む……東京理科大学教授 加藤 俊平……36

随想

1. 20条問題小委員会の審議模様……39
 2. 第6次船員災害防止基本計画……40

内外情報

海運雑学ゼミナール 第36回……46

海運日誌 (2月)……48

船協だより (会議日誌・その他)……49

海運統計……51

編集後記……64

日本船の配乗—安全性と経済性

日本船主協会副会長 南、雲 四 郎
川崎汽船取締役社長



1979年に「近代化船」の名のもとにA船が18人定員でスタート、その後少数定員化が自動化設備の導入とともに進捗し、現在では11人定員のP船が、日本人船員フル配乗の極限の形態として稼働中である。他方、1990年から日本籍船にも混乗が導入され、現在では近近予定の船も入れると、その隻数は既に90隻にのぼる。かような日本船の配乗の現状を安全性と経済性の点から考えてみたい。

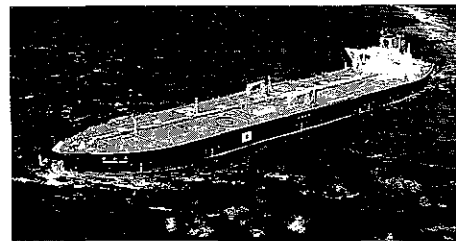
まず、経済性の観点だが、船主にとっては船員費のみならず保船費用も含めた全体的な経費で評価することになるが、P船であろうと、混乗船であろうと船舶のコスト競争力において残念ながら劣ると言わざるを得ない。特にP船のみならず近代化船の場合、船上における保船作業が事実上できないことより、劣化の進みが早いと同時に入渠時の費用が大幅にかさみ、資産保全の点でもコスト高になってしまう。近代化船は円高が進行していった世界経済の中で、少数定員化により日本船に競争力をつけるべく実行されたもので、その歴史的意義は十分に評価できるものの、現状では行き着くところまで行ってしまった。結局、その打開策として生まれた混乗船は、資産保全の観点からは船主にとり評価すべき

形態であるものの、全体的なコスト競争力の点では十分とは言い難い。

他方、安全性についてだが、日本人のフル配乗、あるいは極力日本人が多いほうが安全管理を徹底しやすいとはいえよう。しかし、現状でも、将来では一層のこと、海技者の人的資源はいよいよ限られ、その限られた中で海上、陸上の要員を確保しなければならない。本船に配乗できるのは、日本損保第一フリートに見合うせいぜい4人程度となるのではなからうか。21世紀になると日本人海技者は陸上における監督、指導業務に専念し、本船のほとんどが外国人船員により操船されているということになっているかもしれない。われわれとしては、かように日本人船員の配乗数がいかに減少しようと、安全運航を保つために責任を果たしていかなければならない。

かような現状を踏まえ、日本船に少しでもコスト競争力を回復するために既存近代化船の混乗化ができないものか、これは資産保全の点からもできるだけ早急に関係先のご配慮を得たいところであり、さらには、日本人定員のより少数化が実現されることを願いたいものである。これは、人的資源漸減という長期的傾向の中で不可避のものと考えている。

海運界の動き



▲航行中のタンカー

平成5年度労働協約改定交渉

— 労使の改定要求事項 —

外航労務協会および内航二船主団体（内航労務協会・内航一洋会）と全日本海員組合は、平成5年2月26日、下記事項を骨子とする協約改定申し入れ書（資料参照）をそれぞれ提出し、平成5年度労働協約改定交渉が開始された。

本年度の組合側賃上げ要求は、連合（日本労働組合総連合）の設定した目標「7%中心、2万円以上」を念頭に置いた内容となっており、景気低迷の長期化が予想される状況下、船主側にとって、厳しい要求となっている。

1. 外航関係

組合側は、

- ① ベースアップ、標準船員（標令35歳の部員）の基本給について1万5,980円（7.29%）、定昇込み2万630円（9.61%）の実施。
- ② 連続乗船期間の限度を7カ月に改定し、7カ月をこえ、9カ月までの乗船期間1カ月につき特別陸上休暇2日、9カ月を超える場合は現行どおり3日を付与する。
- ③ 災害補償の改定
死亡給付額を職務上25%、職務外33.3%、障害手当額（職務上）を25%、それぞれ引き上げる。

- ④ 混乗船慰労金の改定（アップ率：7.29%）等を内容とする要求をしている。

一方、船主側は、

- ① 労働時間帯を廃止し、乗組員の労働時間を平日1日につき8時間とする。
- ② 乗船中月間3日の指定休日をやむを得ない理由で付与できない場合、下船までに振り替えて付与する。
- ③ 近代化実用船の通信長の年間休日の運用に関し、付加休暇の適用を除外する。
等を申し入れた。

2. 内航関係

組合側は、

- ① ベースアップ、標準船員（経歴17年の部員）の基本給について1万8,950円（8.58%）、定昇込み2万4,060円（10.89%）の実施。
- ② 陸上休暇の買い上げ日数限度を現行の2分の1に改定。
- ③ 新造船の定員協議の早期化。
- ④ タンカー手当の定率部分および危険物積載時の定額手当を改定。
- ⑤ 航海日当の改定。
- ⑥ 災害補償の死亡給付および障害手当の改定。

⑦ 船員設備基準に衛星放送受信可能な設備を設置することを追加する。

等を内容とする要求を行い、併せて年間臨時手当を最高ランク55割とする要求を例年どおり提出した。

これに対し船主側は、

- ① 乗組定員基準について協議する新たな協議会を設置する。
- ② 職員の初任年齢を26歳から25歳に変更する。
- ③ 新賃金制度を協議する新たな協議会を設置する。

の3項目に絞った内容の申し入れを行った。

【資料】

〔外航関係組合側要求〕

要 求 書

労働協約第2条および近代化実用船労働協約書3に基づき、下記の通り改定および追加することを要求します。

記

[1] 第1章 総 則

第1条(有効期間および基準労働期間)

第1項を次の通り改定する。

この協約の有効期間は、平成5年4月1日から平成6年3月31日までとする。

[2] 第8章 休日・休暇

第91条(連続乗船期間の制限)第1項

および確認事項を次の通り改定する。

乗船期間(乗下船報告書による乗船期間、転船に要した旅行期間、外国における艀装に従事した期間、および修繕に従事した期間)は連続7カ月を限度とする。

ただし、会社は配乗の都合上やむを得ない場合、本人の同意を得て乗船期間を連続12カ月まで延長することができる。

この場合、7カ月をこえる乗船期間1カ月につき2日、9カ月をこえる乗船期間1カ月につき3日の特別陸上休暇を付与する。

7カ月をこえる連続乗船期間に1カ月未満の端数がある場合の扱いは、次による。

	端 数	特別陸上休暇
1カ月につき 2日の場合	15日未満	1日
	15日以上	2日
1カ月につき 3日の場合	10日未満	1日
	10日以上20日未満	2日
	20日以上	3日

[3] 第10章 給料その他の報酬ならびに旅費規定

第112条(最低基本給)を次の通り改定する。

1～3 現行通り

4 初任額および経歴加給額は、次の通りとする。

職 別	初任標令	初 任 額	経歴加給額 ()内は標令 50歳以上
職 員 (事務部を除く)	18 歳	181,920円	6,240円 (6,110円)
事務部職員	18 歳	166,180円	6,240円 (6,110円)
部 員	15 歳	148,700円	4,750円 (4,650円) (標令18歳以上)

(注) 1. 標令40歳をこえる3級海技士(航・機)以下、2級海技士(通信)以下の免状を有する職員(事務部を除く)および事務員の経歴加給額は5,480円とする。
2. 部員の標令18歳までの経歴加給額は1,000円とする。

5 標令加算額は次の通りとする。

職 別	標 令	額
職員(事務部を除く)	28 歳	3,790 円
事務部職員	28 歳	3,920 円
部 員	28 歳	2,750 円

6 職務加算額は、それぞれの職について次の通りとする。

職 務 区 分	職 務 加算額	適 用 区 分
船・機長	52,890円	
通信長	37,740円	通信長経歴11年以上の1級海技士(通信)免状受有者
	30,170円	その他の者
一航・機	37,740円	一航機経歴11年以上の1級海技士(航・機)免状受有者
	30,170円	その他の者
事務長	36,370円	事務長経歴11年以上の者
	28,970円	その他の者
職 長	23,320円	

(注) 事務長の職務加算(その他の者)の適用標令については、各社の実情に応じて、会社と組合が協議して決める。

[4] 第115条(本人基本給)に関する確認書を次の通り改定する。

本人基本給は、職部それぞれ最低基本給の同一職・同一標令との同率アップ積算額の原資をもって、最低基本給の同一職・同一標令アップ相当額を最低保障とし、体系整備を行う。

海陸調整あるいはその会社固有の事由により生ずる必要とする調整は、別枠の原資にて会社と組合が海・陸基準内賃金(時間外算定基準となる賃金)を考慮の上、協議決定する。

[5] 第118条(船長・機関長手当)を従来方式により改定する。

[6] 第170条(災害補償)を次の通り改定する。

1. 現行通り

2. 前項第(1)号の死亡給付は次の通りとする。

(1) 職務上の事由による死亡の場合は、次の金額を支給する。

(イ) 船員保険法に定める遺族年金の受給対象となる遺族のある者

35,000,000円

(ロ) 前(イ)以外の者

28,000,000円

(2) 職務外の事由による死亡の場合で、船舶の雇い入れ期間中、船内(岸壁などを含む)において死亡した場合または船務旅行中および社命による乗下船旅行中(陸上休暇下船旅行中を含む)死亡した場合(旅行の途中発病または

[別表]

基本給表

標 令	職員（事務部を除く）		事務部職員		部 員	標 令
15歳					148,700円	15歳
16					149,700	16
17					150,700	17
18	181,920円		166,180円		151,700	18
19	188,160		172,420		156,450	19
20	194,400		178,660		161,200	20
21	200,640		184,900		165,950	21
22	206,880		191,140		170,700	22
23	213,120		197,380		175,450	23
24	219,360		203,620		180,200	24
25	225,600		209,860		184,950	25
26	231,840		216,100		189,700	26
27	238,080		222,340		194,450	27
28	248,110		232,500		201,950	28
29	254,350		238,740		206,700	29
30	260,590		244,980		211,450	30
31	266,830		251,220		216,200	31
32	273,070		257,460		220,950	32
33	279,310	3級海技士	263,700		225,700	33
34	285,550	（航・機）	269,940		230,450	34
35	291,790	以下、2級	276,180		235,200	35
36	298,030	海技士（通	282,420		239,950	36
37	304,270	信）以下の	288,660	標令40歳	244,700	37
38	310,510	免状を受有	294,900	以上の	249,450	38
39	316,750	する者	301,140	事務員	254,200	39
40	322,990	322,990円	307,380	307,380円	258,950	40
41	329,230	328,470	313,620	312,860	263,700	41
42	335,470	333,950	319,860	318,340	268,450	42
43	341,710	339,430	326,100	323,820	273,200	43
44	347,950	344,910	332,340	329,300	277,950	44
45	354,190	350,390	338,580	334,780	282,700	45
46	360,430	355,870	344,820	340,260	287,450	46
47	366,670	361,350	351,060	345,740	292,200	47
48	372,910	366,830	357,300	351,220	296,950	48
49	379,150	372,310	363,540	356,700	301,700	49
50	385,390	377,790	369,780	362,180	306,450	50
51	391,500	383,150	375,890	367,540	311,100	51
52	397,610	388,510	382,000	372,900	315,750	52
53	403,720	393,870	388,110	378,260	320,400	53
54	409,830	399,230	394,220	383,620	325,050	54
55	415,940	404,590	400,330	388,980	329,700	55

傷害を受け、最寄りの病院で死亡した
場合を含む）について、次の金額を支
給する。

(イ) 前第(1)号(イ)に相当する者

28,000,000円

(ロ) 前(イ)以外の者 22,400,000円

ただし、本人の重大な過失による
場合は減額または支給しないことが
ある。

3. 第1項第(4)号の障害手当は、職務上の

事由による場合について船員保険法の規定による障害の程度に応じ、次表の金額を支給する。

(1)船員保険法施行令別表第一該当者

障害の限度	補償額
1 級	35,000,000円
2 級	32,090,000円
3 級	29,160,000円
4 級	26,250,000円
5 級	23,340,000円
6 級	20,410,000円
7 級	17,500,000円

(2)船員保険法施行令別表第二該当者

障害の制度	補償額
1 級	3,500,000円
2 級	2,910,000円
3 級	2,340,000円
4 級	1,750,000円
5 級	1,400,000円
6 級	1,050,000円
7 級	700,000円

4. 5. 6. 現行通り

[7] 確認書関係

(1) (32) 確認事項

新たなマルシップ混乗実施に関する部員の職員化の扱い(31) 確認書3) 第1項の運用についての(32) 確認事項を廃止する。

(2) 新たなマルシップ混乗船慰労金(33) 確認書(4) 第5項

新たなマルシップ混乗船乗船中の乗組員に対し、支給する混乗船慰労金を次の通り改定する。

職別	混乗船慰労金(月額)
船長、機関長	77,150円
通信長、一航機士	66,200円
二・三航機士、職員A・Bおよび職長	55,050円
その他の者	44,100円

[8] その他

以上により関連条文、協定書、確認書、覚書などの整理明確化を行う。

近代化実用船

[1] 第1章 総則

1. 有効期間および基準労働期間(1)を次の通り改定する。

この協約の有効期間は、平成5年4月1日から平成6年3月31日までとする。

[2] 第8章 休日・休暇

16. 連続乗船期間の制限を次の通り改定する。

(1) 乗船期間(乗下船報告書による乗船期間および転船に要した旅行期間)は、連続7カ月を限度とする。ただし、会社は、配乗の都合上やむを得ない場合、本人の同意を得て、乗船期間を連続12カ月まで延長することができる。この場合、7カ月をこえる乗船期間1カ月につき2日、9カ月をこえる乗船期間1カ月につき3日の特別陸上休暇を付与する。

(2) 現行通り

(3) 7カ月をこえる連続乗船期間に1カ月未満の端数がある場合の扱いは、次による。

以下現行通り

[3] 第12章 給料その他の報酬

26. 近代化実用船乗船最低基本給制度を次の通り改定する。

(1) (2) 現行通り

(3) 初任額、標令加算額、経歴加給額および職務加算額は次の通りとする。

項目	標令	額	
船舶技士初任額	18歳	176,260円	
標令加算額	20歳	10,380円	
	28歳	7,460円	
	38歳	8,620円	
経歴加給額	18歳以上50歳未満	5,190円	
	50歳以上	3,460円	
職務加算額	運航士(3号職務) 通信士資格を有する運航士	28歳未満	33,630円
		28歳以上	58,910円
	運航士(1号または2号職務)・ 特定運航士(1号または2号職務)	28歳未満	14,640円
		28歳以上	19,640円

- (注) 1. 船舶技士については、定員として乗船する場合は、標令20歳未満であっても、その時点で10,380円の標令加算を行う。
2. 運航士(3号職務)については、新規卒業者が定員外として乗船する場合の職務加算額は、23,250円とする。

[別表] 近代化実用船乗船基本給表(船舶技士)

標令18歳	176,260円	標令31歳	261,570円	標令44歳	337,660円
19	181,450円	32	266,760円	45	342,850円
20	197,020円	33	271,950円	46	348,040円
21	202,210円	34	277,140円	47	353,230円
22	207,400円	35	282,330円	48	358,420円
23	212,590円	36	287,520円	49	363,610円
24	217,780円	37	292,710円	50	368,800円
25	222,970円	38	306,520円	51	372,260円
26	228,160円	39	311,710円	52	375,720円
27	233,350円	40	316,900円	53	379,180円
28	246,000円	41	322,090円	54	382,640円
29	251,190円	42	327,280円	55	386,100円
30	256,380円	43	332,470円		

28. 近代化実用船乗船最低基本給制度の適用を受けない者の扱いを次の通り改定する。

(1) (2) 現行通り

(3) 実用船手当を次の通り改定する。

(イ) A実用船手当

職務区分	手当額
船長・機関長	78,450円
通信長・一航機士	59,950円
二航機士	同一標令の運航士(3号職務)の近代化実用船乗船最低基本給から職員最低基本給を差し引いた額

(ロ) B実用船手当

職務区分	手当額
船長・機関長	80,650円
通信長・一航機士	60,500円

(ハ) C実用船手当

職務区分	手当額
船長・機関長	83,200円
通信長・一航機士	61,900円

31. 通信長特別手当

従来方式で改定する。

[4] 以上およびP実用化に伴う確認により関連条文を整理する。

〔外航関係船主側申し入れ〕

労働協約改定についての申し入れ

労働協約第2条および近代化実用船労働協約3の規定にもとづき、下記の通り改定することを申し入れます。

記

I. 現行労働協約

[1] 第1条(有効期間および基準労働期間)

の第1項を次の通り改める。

「この協約の有効期間は、平成5年4月1日から平成6年3月31日までとする。」

[2] 第67条(労働時間)を次の通り改める。

「乗組員の労働時間は、平日1日につき8時間とする。

2 会社は、この協約にもとづき当直時間割ならびに作業時間割を合理的に制定する。

ただし、これにより難しい場合、船長は、停泊中(入出港日を除く)については前日の18時までに、入出港日については少なくとも当日の始業時までに当直時間割および作業時間割を決めなければならない。

3 船長は、乗組員の労働時間を作業時間割から当直時間割へあるいは当直時間割から作業時間割へ移す必要がある場合は、前日までにその者の労働時間を明確にするものとする。

4 船長は、前第2項の労働時間内に作業の遂行に努め、できる限り時間外労働をさける。

5 当直業務に従事しない者の労働は昼間労働を建て前とする。

ただし、船務の都合により、船長がやむを得ず夜間(18時—06時)に労働につかせる場合は、次により過重労働

にならないように努める。

(1) 1日につき8時間労働を守るため、昼間に休息を与える。

(2) 少なくとも連続した8時間以上の休息を与える。

(3) 特定の者が断続労働により過重労働とならないよう、労務配置を適正にする。

6、7、8、9 現行通り」

[3] 第82条(年間休日の運用)の平成4年2月1日付(昭和57年11月1日)「乗船期間中の月間6日の休日の運用に関して」の確認書第1項を次の通り改める。

「1 すべての乗組員に対し、月間3日の休日を付与する。

(1) 現行通り

(2) 指定された日に労働に従事する者について、船長は、指定された日の前後各2日のうち、いずれかの日に振り替えて休日を付与する。

なお、船務の都合等やむを得ない事由により休日を付与できない場合下船までの指定された日以外の日に振り替えて付与する。

(3)、(4)、(5) 削除

(6) 現行通り」

上記に伴い、平成4年2月1日付(昭和57年11月1日)第82条(年間休日の運用)についての確認事項第1項第(2)号を削除する。

II. 近代化実用船労働協約

[1] 「1. 有効期間および基準労働期間」

の第(1)号を次の通り改める。

「(1) この協約の有効期間は、平成5年4月1日から平成6年3月31日までとする。」

[2] 「15. 年間休日の運用」に関連する平成4年2月1日付(昭和63年7月1日)

「通信長特別手当が支給されている通信長の月間6日の休日の運用について」の確認事項に、次の通り追加する。

「第4項(付加休暇の付与)については、適用を除外する。」

以上により、関連条文を整理する。

〔内航関係組合側要求〕

要 求 書

労働協約第2条にもとづき、下記の通り改定することを要求します。

なお、外航就航船乗組員の労働条件については、これらの改定が終わった後、会社と組合で別途交渉し決定することにします。

記

【1】 第1章 総 則

第1条(有効期間)を次の通り改定する。

この協約の有効期間は、平成5年4月1日から平成6年3月31日までとする。

【2】 第8章 休日・休暇

[1] 第77条(陸上休暇の付与)を次の通り改定する。

- 1 現行通り
- 2 陸上休暇は、年度内に完全に付与することとするが、本人が希望した場合は12

日を限度として、陸上休暇員の賃金の3割増を支給することによって、陸上休暇にかえることができる。

[2] 休日・休暇関係の経過措置に関する確認書第3項の買い上げ日数表を次の通り改定する。

	本人が希望した場合の日数	会社と組合員が協議できる日数	合計
平成5年 4月1日以降	9日	6日	15日
平成6年 4月1日以降	7日	8日	15日

【3】 第9章 定員

第86条(新造船の定員決定)を次の通り改定する。

- 1 現行通り
- 2 定員に関する協議を円滑にするため、会社は具体的な定員に関する計画を作成した時点で組合に通知する。

【4】 第10章 給料その他の報酬ならびに旅費規定

[1] 第97条(基本給および乗船本給)次の通り改定する。

- 1~4 現行通り
- 5 社命で臨時に上位職をとる者の乗船本給は、その者の基本給に執職職務の船長・機関長基本手当または職務加算額を加えたものとする。ただし、職長が航・機士の職をとる場合と、役付が三航・機士の職を執る場合は、その者の職務加算額の10%増しを加えたものとする。

なお、執職期間は連続3カ月を限度とする。

職別基本給表 (第97条の別表-1)

職名	区分	①職別初任額	②経験加給額	最高額
船・機長		314,680円	5,830円 (2,915)	393,385円
航・機・通士		218,240円	5,550円 (2,775)	365,315円
部員		163,880円	5,110円 4,380円 (2,555)	334,335円
部員(未経験)		160,880円	1,000円	

(注) 1. 経験加給額下段()内は、船・機長にあっては経験11年、航・機・通士は経験24年、部員は経験32年を超える経歴に適用する。
2. 部員の経験加給額上段は、経験8年を超える経歴に適用し、下段は8年以下の経歴に適用する。

船長・機関長基本手当額表 (第97条の別表-2)

職名	区分	3,000総トン未満	3,000総トン以上
船長		14,840円	26,590円
機関長		10,840	22,590

職務加算額表 (第97条の別表-3)

職名	区分	3,000総トン未満	3,000総トン以上
通信長(経験11年以上の者)		6,930円	17,330円
一航・機士、通長		5,890	14,720
二航・機・通士		2,200	5,490
職長		5,140	12,840
役付		1,760	4,390

(注) 役付とする者は、第20条(職務区分と協約の適用)による。

[2] 基本給の引き直し

従来方法により行う

[3] 第98条(基本給および乗船本給の適用)

を次の通り改定する。

基本給および乗船本給の適用は次による。

(1) 部員基本給初任額(163,880円)は勤務年数3年以上の者に適用する。

この場合、各種学校卒業者については、次の通りとする。

(イ) 海員学校専修科(修業年限2年)は4年、専修科(修業年限1年)は3年、

本科(乗船実習課程を終えた者)は3.5年、本科(乗船実習課程を終えていない者)および司ちゅう・事務科は3年、その他は在学期間をそれぞれの勤務年数とみなす。

(ロ) 水産高校漁業科、機関科卒業者およびこれに準ずる者については、2年を勤務年数とみなす。

(ハ) その他の高等学校卒業者については1年を勤務年数とみなす。

(2)~(5) 現行通り

[4] 第104条(タンカー手当)を次の通り改定する。

タンカー手当を次の通り定める。

(1) タンカー乗組員に対しては、月額乗船本給の10%を支給する。

なお、ガソリン、原油(ただし、ガソリン分を含まないものは除く)、軽油、灯油、LPG、ベンジン、ベンゾールなどで危険物荷役許可証が発給される積荷を積載した時は、積み込みの日から、次回その他の積荷積み込みの日または油槽を清掃する当日まで、さらに月額次表の金額を支給する。

(2) 現行通り

タンカー手当月額表

乗船本給区分	手当額	乗船本給区分	手当額
413,530円以上	32,220円	260,230円以上	19,060円
387,980 "	30,030 "	234,680 "	16,860 "
362,430 "	27,840 "	209,130 "	14,670 "
336,880 "	25,640 "	185,770 "	12,470 "
311,330 "	23,450 "	163,870 "	10,280 "
285,780 "	21,250 "	部員(未経験)	8,470 "

[5] 第106条（時間外手当および船長・機関長割増手当）

船長・機関長割増手当を従来方法により改定する。

[6] 第116条（艀装員の賃金）を次の通り改定する。

艀装員の賃金を次の通り定める。

- (1) 乗船本給
- (2) 艀装員手当は、月額乗船本給の20%とする。
- (3) 家族手当
- (4) 第106条（時間外手当および船長・機関長割増手当）に定める内容については、乗組員と同じ扱いとする。

[7] 第136条（航海日当）を次の通り改定する。

乗組員に対し、次の航海日当を支給する。

航海日当額表

等級	1等級	2等級	3等級	4等級	5等級	6等級
職名	船長 機関長	一航・機士 通信長	航・機・通士 職長	役付	員級A以上	員級未経験
金額	900円	775円	700円	655円	590円	525円

(注)職名は、第20条（職務区分と協約の適用）による。

[5] 第12章 安全衛生および災害補償

[1] 第154条（災害補償）を次の通り改定する。

- 1 現行通り
- 2 前項(1)号の死亡給付は、次の通りとする。
 - (1) 職務上の事由による死亡の場合は、次の金額を支給する。
 - (イ) 船員保険法に定める遺族年金の受給対象となる遺族のある者

35,000,000円

(ロ) 前(イ)以外の者 28,000,000円

(2) 職務外の事由による死亡の場合で、船舶に雇入れ期間中に船内（岸壁などを含む）において死亡した場合、または船務旅行中、および社命による乗下船旅行中（陸上休暇下船旅行中を含む）死亡した場合（旅行の途中発病または傷病を受け最寄りの病院で死亡した場合を含む）について、次の金額を支給する。

(イ) 前第(1)号(イ)に相当する者 28,000,000円

(ロ) 前第(2)号(ロ)に相当する者

22,400,000円

ただし、死因が自殺および本人の重大な過失による場合は、会社と組合が協議し補償額の範囲内で給付することができる。

3 第1項第(4)号の障害手当は、職務上の事由による場合について船員保険法の規定による障害の程度に応じ、次の金額を支給する。

(1)船員保険法施行令別表第一該当者

障害の限度	補償額
1 級	35,000,000円
2 級	32,090,000円
3 級	29,160,000円
4 級	26,250,000円
5 級	23,340,000円
6 級	20,410,000円
7 級	17,500,000円

(2)船員保険法施行令別表第二該当者

障害の制度	補償額
1 級	3,500,000円
2 級	2,910,000円
3 級	2,340,000円
4 級	1,750,000円
5 級	1,400,000円
6 級	1,050,000円
7 級	700,000円

4～6 現行通り

【6】 第13章 船員設備および福利厚生

[1] 第163条(船員設備基準)に関する平成2年6月22日付協定書を次の通り改定する。

(居室)

第14号 衛星放送も受信できるテレビを設置し、テレビアンテナは無指向性高感度アンテナおよび衛星放送受信アンテナを設置する。

なお、ビデオデッキの設置に努力する。

[2] 第163条(船員設備の改善)の船員設備基準の適用に関する確認書第6項娯楽室の第(2)号を削除する。

【7】 関連事項

以上の要求事項に関連して、基本給改定に伴う第20条(職務区分と協約の適用)の修正を含め、必要とする条文、協定書、確認書等の整理明確化を行う。

【8】 年間臨時手当

- 1 平成5年度の年間臨時手当は、今次労働協約改定交渉と同時に決定する。
- 2 要求細目は、次の通りとする。

(1) 支給対象者

夏期手当

平成5年6月1日現在在籍組合員

越年手当

平成5年12月1日現在在籍組合員

(2) 支給額

基準額に別表支給率を乗じた金額

(3) 基準額

基準額は次の各号の合計額とする。

① 基本給の1.2倍相当額

夏期手当

平成5年6月1日現在の基本給

越年手当

平成5年12月1日現在の基本給

② 船長・機関長基本手当

③ 家族手当

④ 附加乗船手当(該当会社のみ)

(4) 支給方法

① 夏期手当については、平成4年12月1日より平成5年5月31日まで、越年手当については、平成5年6月1日より平成5年11月30日までの全期間会社に勤務した者に対し、全額支給する。

② 前①の期間において、会社に勤務しない期間のある者および中途採用者に対しては、日割計算により支給する。

ただし、傷病員の期間は勤務期間に算入し、療養休暇員の期間はその2分の1を勤務期間に通算する。

③ (1)支給対象者の定めにかかわらず、定年ならびに職務傷病により退職した者には、退職日までの勤務期間に対し

て日割計算により支給する。

- ④ 以上の規定にかかわらず、これを上回るものについては従来通りとする。

- (5) 配 分
夏期手当

年間支給額の2分の1相当額

越年手当

年間支給額の2分の1相当額

- (6) 支給期日

夏期手当 平成5年6月15日

越年手当 平成5年12月3日

- 3 さらに必要とするランク移動については、従来どおり会社と組合（担当支部）が、別表を基準に協議する。

[別表] 平成5年度年間臨時手当支給率一覧表

ランク	支給率	内 労 協	一 洋 会
8	55.0割	栗林商船 上野運輸商会 鶴見輸送 昭和油槽船 島津海運	
7	54.0割	平和汽船 日産船舶 宗像海運	関星海運
6	52.5割	日本マリン 宝洋海運産業	
5	52.0割	太平洋海汽船 泉 汽 船 川崎近海汽船	関西テック
4	51.5割	三井室町海運 北星海運	浪速タンカー
3	51.0割	エヌケー物流 新和内航海運	
2	50.5割	京北海運	英雄海運 新大岡汽船 辰巳商会 田淵海運
基 準 会 社	50.0割	三洋海運 邦洋海運 永井海運 東京近海油送 第一タンカー ジャパン近海 三井近海汽船 新和ケミカルタンカー 協和汽船	堀江船舶 原海運 富士運油 大鷲汽船 第一船舶 日産プリンス海運 朽木汽船 松島海運 神戸船舶 国華産業 共和産業海運 千代田内航汽船

〔内航関係船主側申し入れ〕

平成5年度労働協約改定船主申し入れ
労働協約第2条の規定に基づき、下記の通り申し入れます。

記

- 第85条（定員）について
第85条（定員）の乗組定員の決定に関し、船主団体と組合で新たに協議会を設置し、定員基準について協議する。
- 第97条（基本給）について
職別基本給の航・機・通士に初めて就任する年齢は、現行26歳と想定されているが、これを平成5年度は25歳に変更し、関連して航・機・通士初任額を、現行201,140円から、195,910円と改める。（55歳と想定されている最高額339,735円は現行通り）。
- 賃金制度について
内航船員の賃金制度について、本人の能力・資格等を基礎に、辞令・雇い入れ職名等の問題も含め、船主団体と組合で新たに協議会を設置し協議する。

外航海運の「情報化」をめぐる

● 出席者(敬称略・順不同) ●

運輸省運輸政策局情報管理部長	岩田 貞男
国連アジアEDIFACTラポーター (日本貿易関係手続簡易化協会理事)	伊東 健治
日本郵船株式会社専務取締役	石川 有一
大阪商船三井船舶株式会社常務取締役	西牧 博徳
川崎汽船株式会社常務取締役	齊藤 友護
(司会) 日本船主協会常務理事・業務部長	茅田 俊一

(平成5年1月28日開催)

外航海運各社の情報化

司会(茅田) 今日のテーマは「外航海運の『情報化』をめぐる」というものですが、情報化というのはいわば「目に見えない」裏方の仕事です。しかし私たちの身体でも、あるいは社会でも、目に見えない部分が十分に機能しないと大変なことになる。そこで情報化という通常目に見えない部分がどのように機能すべきか、またそれがいかに重要なことであるかといったことについて、考えてみたいと思います。

まず初めに外航海運各社にとって、情報化とは何かについてお話いただければと思います。

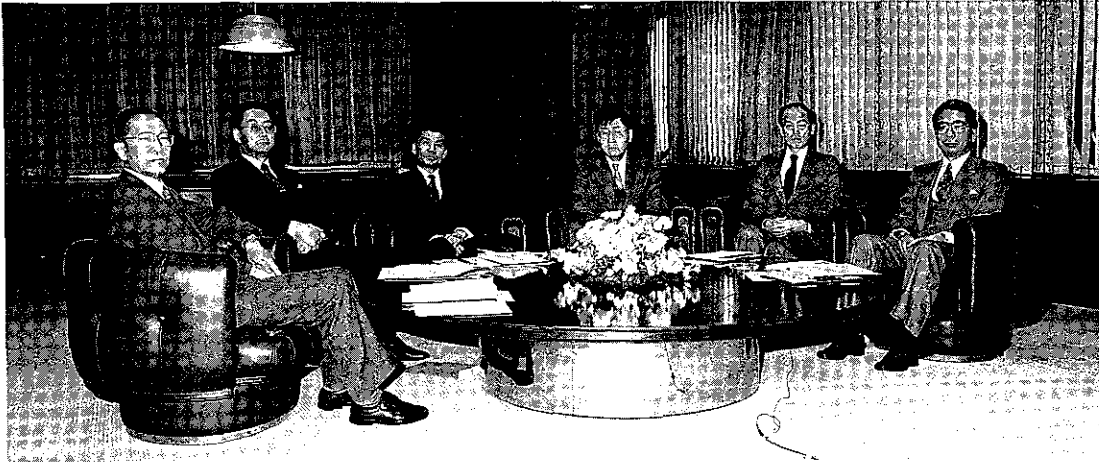
平成3年の運政審(運輸政策審議会)の答申では、貨物の追跡情報システムなど顧客に情報を的確に提供するというシステムや港湾サイドにおけるさまざまな情報の共通利用システムで

あるシップネッツなどの情報化の推進がうたわれていますが、外航各社では、現在、具体的にどのような形で、情報化に取り組まれているのでしょうか。

齊藤 現在、私どもは、北米と日本・極東を結ぶ「グローバルリンク」という名称の社内情報システムを構築中で、1993年3月半ばから使えるのではないかと考えております。

機能としては、お客さまからお預りした貨物が、いまどこにあるか、いつどこに着くか、といったことから始まって、コンテナ関連情報・ブッキング情報等をできるだけ早く、正確に流し、関係者がどこからでもアプローチし、これらの情報を同じタイミングで知ることができるものを目指しています。

西牧 私どものところでやろうとしている方向も、齊藤さんからお話があったようなことです。輸送という仕事には、必ず情報というものが裏



打ちされていないければなりません。物が動けば常に情報がついて回ります。近年は情報の質が上がり、その伝達もアップ・ツー・デートであることが要請されていますから、コンピュータ化、システム化は時代の趨勢といえますね。

今後の情報化の大きな課題は、EDIによるネットワークの質の向上であろうと思います。運政審の答申の中でSISのことが出ていますが、私どもの会社に限って言えば、そういう考えはだいぶ前から導入していました。

ただ、当時はどちらかという情報系に重点が置かれていましたが、最近は業務系に改めて焦点を当ててみようと考えています。つまり業務をどんな形でコンピュータ化するかという原点に戻って、その上でもう一度業務系と情報系をどう組み立て直すか。そこが、現在一つの問題かなと思っています。

平成3年に描かれた「貨物追跡情報システム」の構想が従来と変わってきている点は、恐らくそんなところにあるのではないのでしょうか。

石川 私どもが荷主さんに提供している代表的なシステムは「ウインズ」と呼ばれる戦略情報

システムで、ワールド・インフォメーション・ネットワーク・フォー・ロジスティックスの頭文字をとったものです。

これには輸送貨物管理システム、スケジュール管理システム、それから荷主データ交換システムという3つのサブシステムがあります。

それぞれ業務系のB/Lシステムとか、コンテナのバンの追跡システムとか、船の動静をチェックするシステムといったようなものをベースにし、それを一つのスーパーストラクチャーとして構築したウインズというネットを張り巡らせることで、荷主さんの貨物についての完全なカバーリングが可能になりました。2年前に導入しまして、主として日本、東南アジア、北米を中心に稼働しているのが現状です。

ウインズ・システムをベースにして、荷主さんとのEDIによる情報交換が行われていますが、このことは、われわれのサービスの付加価値を高める意味で必要不可欠なものであろうと認識しています。

茅田 そうした情報システムの運営には随分コストがかかるでしょうね。



(石川 有一氏)

石川 企業としては、こうした情報化によって、荷主さんにより質の高いサービスを提供すると同時に、高まっていくコストを運用の効率化でできる限り吸収することを追求していかないと生き残れないということです。コスト・パフォーマンスをいかに見極めていくかが、企業における情報システム戦略の根幹の一つになっていくだろうと思います。

茅田 情報システム業務の分社化というのも、その辺に理由があるようですね。

石川 私どもが、数年前に「NYK システム総研」という情報関係の子会社を分社化したのも、合理的なシステム作りを目指すと同時に、情報システムのコスト・パフォーマンスを追求しようとしたからです。ここで大切なのは、業務とシステムを互いに連係させながら、いかに合理的な、しかもコストのかからないシステムが構築できるかということです。

各船社が差異化を図り、対顧客サービスの質を向上させることも不可欠なことと思いますが、業界としての共通業務については共同でシステム開発することも検討している時期にきている

のではないかと思います。

情報化の焦点になってきた「EDI」

茅田 各社のお話を伺って、情報化というのは、単に情報システムを導入すればいいというものではなく、コスト面とともに、業務の内容までチェックしながら進めていく必要があることが分かりました。ところで外航海運各社の情報化は、現在は、定期船部門を中心に推進されていると考えていいのでしょうか。

齊藤 私どもの現在の情報システムからすれば、メインはもちろんライナーの分野です。ただトランパーとかタンカーといった分野でもアカウントティングなどベーシックな部分はコンピュータ化しています。

西牧 私どもの場合も、どうしてもライナー部門が中心になりますね。ターミナルのシステム化をはじめ、システムの相当大きなものを必要としますから。

茅田 船主協会の会員には、定期船会社だけでなく不定期船やタンカーの会社も非常に多いですから、こうした情報化が、将来定期船以外の分野でどう進展していくか、関心のあるところだと思います。

ところで、今お話にもあった EDI についてですが、EDI とはそもそもどういうことなのか、伊東さんから伺いたいと思います。

伊東 「EDI」というのは「ELECTRONIC DATA INTERCHANGE」の頭文字をとったもので、「異なる企業間で、商取引のための構造化されたデータを、広く合意された規格に基づ

き、コンピュータ間で交換すること」を意味します。要するにコンピュータ間で取引データを直接にやり取りできるシステムを作るといことなんです。

従来、コンピュータの導入は、コストセーブとか人員削減といったことを主な動機にしていたと思います。それが企業経営にも取り入れられ、現在、一番新しい考え方である「SIS (戦略的情報システム)」として定着しています。

もともと情報システムというのは、大容量・高速のコンピュータと蓄積された大量の情報をベースにして、新しいビジネスチャンスを創造するとか、企業間競争で優位に立とうとすることを目的に、主に大企業が中心になって昭和40年代の前半から進められてきたものです。

当時はコンピュータ自体が高価な上に、冷房の効いた専用のコンピュータ室を作り、専門要員を教育して張り付けておかなければならないなど、導入に際してのコストも相当かかる。このため中小企業がコンピュータを導入するのはなかなか困難でした。

しかし、その後の技術革新でハードウェアのコストが非常に安くなり、中小企業でもコンピュータを導入できるようになってきた。さらに昭和60年には通信回線が完全自由化され、こうした動きを背景に、異なる企業のコンピュータ間で、直接取引データのやりとりをしようというEDI化の動きが活発になってきたわけです。

しかしコンピュータ同士をEDI化すれば、一度入力したデータをさまざまなコンピュータで再利用できる。特に米国や欧州ではこうしたやり方が進んでおり、最近ではこのコンピュータ

の相互接続をできることが、商取引をする際の重要な条件になることもあと聞いています。

茅田 それがいわゆるEDIですね。いま情報化というと、世界的にみてもEDI化の方向に向かっていると理解していいですか。

伊東 そういう傾向が強いですね。

茅田 そうしたEDI化によってもたらされるメリットはどういうものですか。

伊東 もともと国際取引である海運の場合、海運会社は海外の代理店や荷主さんとの間で頻りにデータをやり取りしているわけですが、従来は、一度コンピュータに入れたデータを紙にアウトプットしてそれを相手に届けていた。もらった相手はその紙を見て、また自分のコンピュータにインプットする。これでは手間もかかるし間違いも多くなるわけです。

最初の段階でせっかくコンピュータにデータを入れたのだから、これが相手のコンピュータで直接使えればこんな便利なことはありません。足りないデータは追加インプットすればいいわけですから、業務が効率化できるし、スピードアップできるということになります。

茅田 それを円滑にするためにはこのような「標準化」がぜひとも必要なんですね。

伊東 そうです。いくらEDIだとはいっても、取引先ごとにそれぞれやり方が違っていたら手間が大変です。システムで一番お金がかかるのは、開発よりも保守のほうなんです。一度作ったソフトは、変更が必要になったり、環境が変わったりしたら手直ししなければいけません。取引先ごとにソフトを用意することになると、取引先が増えれば増えるほど、保守のコストも



(伊東 健治氏)

大きくなる。したがって EDI の標準も少ないほど効率が良いということになります。

現在、国内で EDI が一番活発に行われている分野は、「受発注」「通関」ではないかと思いますが、既に米国には、EDI でないと取引しない小売店があるそうですし、ACS という自動通関システムも出てきている。米国には ANSIX.12 という EDI のための国内標準があり広く使用されていますが、1997年にはこの ANSIX.12 の開発を止め、EDIFACT 一本で行くことを決定しました。

そういうことから企業としても、EDI の標準化というものに無関心でいられなくなっているのではないかと思います。

「EDIFACT」は EDI の世界標準

茅田 その EDI の世界標準が「EDIFACT」ですね。日本語では「行政と商業と運輸のための EDI 国連規則集 (規約)」といわれています。要するに EDI のための各種ビジネスプロトコル (コンピュータ間でデータをやりとりするためのル

ール) の国際的な標準規約です。

この EDIFACT が、実はいま皆さんが進めておられる社内での EDI 化の作業と当然ながら結びついてこななければならないということになるのでしょうか、EDIFACT のアジア地区代表であり専門家である伊東さんから、その概要についてご説明いただきたいと思います。

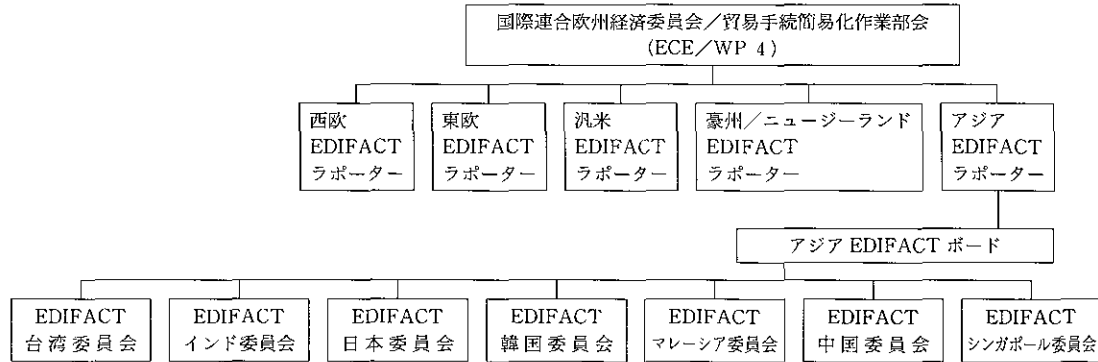
伊東 現在主流となっている SIS は、いわば取引相手先を囲い込むような、差異化の手段として出てきたわけで、もちろんこれも EDI の一種といえるでしょう。

ところが EDI が普及するにつれ、取引先はどんどん増えるわけで、どうしても問題が出てくるんです。ほとんどの企業はそれぞれシステムの社内規則とか標準を持っています。そこで、他社とデータのやり取りをしようという場合、それぞれが自分のやり方でやりたい。つまりエゴがぶつかり合うことになります。それを何とか調整して、共通の言語をつくりあげる必要が出てきた。EDIFACT のスタートの原点は、その辺にあるわけです。

それともう一つ、この活動がスタートした場は ECE (欧州経済委員会) で、1960年代後半から、まず貿易手続きの簡素化の検討から始まりました。

EC (欧州共同体) を例にとると、ご承知のように EC 域内には12カ国があり、その中で公用語が8カ国語もあります。貿易をするにも、ある目的地に着くまでにいくつかの言語圏を通りますから、その都度、その国の言語に合わせて書類を書き直さなければならないといった非常にやっかいな問題がある。そういった問題が物流

【図】 EDIFACT 標準化作業組織図



の円滑化を疎外していた。これを何とか解決できないだろうかというのが、そもそもの始まりだと聞いています。

その後、この問題は、ECE の貿易手続簡易化作業部会で取り上げられ、問題解決に向けた作業が始まりました。参加国は欧州が主流ですが、米国、カナダも ECE の正式メンバーになっていますので当然参加しています。

日本も世界有数の貿易立国として、この貿易手続きの簡素化には非常に興味を持っておりましたので、昭和49年ごろからオブザーバーとして出席し、その動向をウォッチしてきました。代表団の構成は、団長は運輸省の運輸政策局から、メンバーは日本船主協会と船社の代表に JAS-TPRO が加わるといった形です。

茅田 ECE では、1964年から標準化作業が進んでいるということですが、富士山で言えば、現在はどの辺までできているんでしょうか。

伊東 標準化づくりという点から言えば、7合目ぐらいですね。

茅田 国内で海運各社が進めている EDI 化と、国際レベルでの EDIFACT 標準化作業とは、現

在どのような接点をもっているんですか。

伊東 接点としては、図のように各地域ごとに「EDIFACT ボード」があります。EDIFACT の国際的活動は、世界を5つの地域（汎米、西欧、東欧、豪州/ニュージーランド、アジア）に分け、それぞれに「ラポーター（国際会議などで、特定の作業を行うときに、そのとりまとめのための中心的な役割や調整役をする人）」を配置しています。その下に、各地域ごとの「EDIFACT ボード」があるわけです。

アジアの場合、「アジア EDIFACT ボード」があり、それぞれアジア各国の EDIFACT 委員会が参加しています。

わが国では「日本 EDIFACT 委員会」が、国レベルの組織になっており、貿易、金融、流通、運輸、製造、建設等を代表する業界団体が参加しています。

現在、一番活発に動いているのは、日本船主協会を中心とした運輸業界ですが、日本電子機械工業会や日本荷主協会も積極的に活動しています。



(岩田 貞男氏)

物流 EDI 研究会

茅田 海運業界は、いわば必要に迫られて EDIFACT の推進にかかわっているんですが、海運以外の物流業界との接触では、足並みがそろわないということでジレンマを感じていました。

そのようなことから、昨年6月、運輸省のご指導で、物流業界全体をカバーする「物流 EDI 研究会」が発足したわけです。

そこで運輸省の岩田部長に、物流 EDI 研究会の、創設の狙いについてお話いただければと思います。

岩田 わが国は明治以来、鎖国をやめて外国と貿易をするようになった。その時に入ってきたのは恐らく複式簿記とか、あるいは近代的な船荷証券とか、損害保険の証券とかいったものだと思います。それを船会社や総合商社が一生懸命勉強した結果、時代とともに普及して、今では中小企業でも当たり前のことになってきた。

私は、物流における情報化とか EDI 化でも同

じような動きが起こると思います。ですから、そういう流れが現実にあるという前提に立って、むしろそれに積極的に参画し、わが国の立場なりアジアの実態なりに即したものを反映させることが必要であろうと考えています。

さらに、海運会社が国の内外の荷主から荷物を預ると、港湾運送業や倉庫業、トラックなどの陸上運送業にもかかわりが出てきます。もちろん行政官庁にもかかわりが出てきます。そういうことになると、その間の手続きをきちんとするためには、やはり標準化をしなければならぬ。ところが、わが国の場合、そうした動きには「大きな企業から小さな企業へ」という傾向がありまして、関係業界という横方向以外に、企業規模の大きいところから小さいところへと縦方向に普及させる必要がある。

そこで、役所は実務は分からないわけですから、「物流 EDI 研究会」を設けて皆さんの意見交換の場として役立てていただき、EDI を普及していただくこう考えた。これが、物流 EDI 研究会創設の狙いです。

茅田 この「物流 EDI 研究会」ができて、海運会社としてのジレンマがかなり解消される形になりまして、既にいろいろな作業部会が相当活発に活動しています。研究会というと、いかにも机の上の研究だけのように思われがちですが、ここでは実際の業務で使用する書式、様式などを設定していくわけですから、私の目から見ると相当進んでいるんじゃないかと思っています。

EDIFACT の目的は、全業種をカバーする共通書式、共通言語を開発することですから、当

然のことながら、運輸業界だけでなくほかの業界でも同じような会ができて、そことの関係プレーがいずれ必要になるとは思います、いかがでしょうか。

岩田 当然、他の省庁や他の業界との関係がなければいけない。そういう関係を作る場合には、担当官庁に働きかけて、各業界の意見を反映する組織を作ってもらわなければいけないと思っています。

ベイプラン（コンテナ積付プラン） の分野で EDI 化に明るい見通し

西牧 私どものコンテナ船のベイプラン・システムは、現状では手作業と機械的なものとのつぎはぎみたいな形になっていまして、今、物流 EDI 研究会のタイミングに合わせて作り直すとしていまして。もし EDI によるベイプラン・システムが国際的に出来上がっていけば、われわれ海運会社のほうも、ターミナルのほうも非常に業務が効率化できる。標準化のメリットは大きいと思います。

伊東 現在、ベイプランのデータは、各ターミナルごとに必要なものを全部インプットしているんです。しかし、それぞれのターミナルのコンピュータには既にデータが入っているわけですから、これを EDI 化して、相互に、直接利用し合えば、あとは自分の所で揚げ積みするものだけを追加インプットするだけになる。それが最終的には、船の重心計算などに使われるわけで、これはターミナルのオペレーションの効率化にかなりつながっていくのではないかと思います。



(西牧 博徳氏)

います。

アジア EDIFACT ボードのもとで、昨年の12月に運輸ワーキンググループができて、今年の5月に第1回の合同会議が北京で開催されます。その際には、これを一つの目玉にして、アジアの中でベイプランの標準フォーマットを作り、それを船社やターミナル間で自由に交換できる形にできればと思っています。

茅田 先程、国連 EDIFACT の作業は7合目まで登っていると伊東さんはおっしゃった。しかし、日本の各業界はまだそこまで追いついていないのが現実です。しかし、まずベイプランという一つの分野でキャッチアップしていこうという動きがあるということは、今後の可能性を示す大きなサインだとみていいでしょうね。

伊東 そうですね。研究段階を脱して実施に向かって動いているというのは、非常に明るい材料だと思います。

西牧 ベイプランに関しては、シンガポール港湾庁が、今年から EDIFACT による提出を強制化しようとする動きもあり、今後は加速度的に進みそうですね。



(齊藤 友護氏)

齊藤 実務上それに迫られているわけですから対応せざるを得ない。コスト・パフォーマンスの改善とか業務の効率化を図るという点では、ベイプランなど非常にいい例だと思いますね。

茅田 もっとも分かりやすい対象ですね。

EDI は社会インフラ

西牧 情報化の初期のころは、囲い込みとか差異化ということで、各社ごとに独自のシステムを作り上げていました。その当時は各社のアイデンティティこそが重要な問題だったんです。しかし現在は、そうしたシステム作りへの反省期に入ってきましたね。

茅田 EDI 化は競争の手段ではない、他を排除する手段ではない、ということですね。

伊東 差異化と標準化というのは、どうしても相反する部分があると思いますが、皆が無駄な投資をするよりは、共通化できるところはなるべく共通化して、それぞれの情報化投資をミニマムにしようという考え方が、欧米にはありますね。また、システムによる合理化を社内から

社外へ展開するためにも、まず社会インフラの整備が必要ということになると思います。

茅田 物流 EDI 研究会など、わが国での EDI 化の活動には、本日まで出席の外航 3 社に代表される専門家の皆さんにボランタリーベースで参加していただいています。欧米の先進国など他の国ではどんな形で企業が研究に参加しているのでしょうか。

伊東 欧米の EDIFACT ボードには各分野ごとのグループがあって専門家が参加をしています。これはまさに各企業から出ている実務者で、あくまでボランタリーベースでの活動です。

私后感心するのは、欧米も、今まで、景気がそんなに良かったわけではないのに、こういう息の長い仕事に、これだけの人間がよく出てくるなあという点です。日本では、バブルが弾けたとたんに、そういうものへの参加がぐっと減りましたね。

こうした標準化が、企業にどういうメリットをもたらすかということは簡単にいえない。しかし欧米の場合、それでも企業が積極的にサポートしてくれるんですね。非常にうらやましいという気がします。

茅田 日本の場合、こういった活動がしにくい面がありますね。

伊東 しかし世界共通の標準化作りという観点からしますと、まさにボランタリーベースでの参加が要請されるんです。

求められる企業トップの理解

茅田 岩田部長にお聞きしたいんですが、横断

的な共通言語をわれわれは目指している。すると、いずれは単に船会社だけでなく、港湾、物流業務全般に EDI 化を拡大していくことになる。

そうなると、社会的な環境整備等もいろいろ必要になってくる。そういうことを運輸省でも考えておられるでしょうか。

岩田 もちろん、現在の作業と並行して必要であれば現行の行政なり法令なりを固めて、システムを確たるものにしなければいけないと思っています。

最近の国際取引を見ていきますと、発展途上国の追い上げもあって、国際間の競争は激烈です。わが国の海運も、新しいものを積極的に取り入れて業務を効率化する必要がある。

海運の場合、船価も運航に必要なエネルギーも国際的に同じですから、人件費だけが勝負のポイントになります。そうすると、積極的に EDI を取り入れて、国際競争力をつけないとやっていけない。お金はかかるでしょうが、むしろ打って出るような面も必要ですね。

ところが企業のトップや株主には、非常に分かりづらい言葉がでてきて、こうした本質的な問題を理解しにくい面がある。「EDI」とか「EDIFACT」とか「シップネッツ」とか、関係している人でもなかなか分かりにくいものがたくさんありますね。これをどうしたらご理解いただけるか、この辺を考えることも役所の役目と思っています。

茅田 私も「EDI とはどういうことですか」とよく聞かれます。その時は「リバイアサン（海の中に眠っている怪獣）のようなものです」とお話しているんです。今は何も見えません。



(茅田 俊一)

だからだれも危機感を持っていません。しかし、ある日突然海の底から出てきますよ。その時に大慌てしても仕方がない。

例えば、シンガポールがペイプランを突然 EDI 化するんだと言ってきたとき、ハッと気がついて慌てても遅いんです。アメリカから急に注文がきて、品物を送ったら「これは EDI でしか受けません」といわれることもある。こんな時に、慌てないように、今から準備しておかないと駄目なんです。

グローバルな視点に立った EDI 化推進を

茅田 最後に、海運会社としての EDI への期待はどのようなものでしょうか。お三方方にそれぞれ感想なりお話をいただきたいと思います。

齊藤 確かに、情報化を進める上で、EDI とか EDIFACT といった言葉は難しいですね。われわれでもその都度「EDI って何だったかな」とか「EDIFACT は何の略だったかな」としょっちゅう反復している始末です。そういう意味からも、もっと PR しなくてはいけないと思います。

EDI について言えば、標準化によって個々の会社の事務効率を上げ、情報化の投資をいくらかでも減らしていくという方向に向かうのでしょうか。それに追いついていかななくてはいけないと思っています。

西牧 どのくらい効果があるのか、量的な推測はできませんが、外航定期船を取り巻くシステム化の中でテコになるのは、輸出の場合はシップネッツでしょうし、輸入については自動通関というようなものが中心になってくれば、EDI 化が飛躍的に進んでいく契機になると思いますね。

シップネッツなどでも、私どもの場合 B/L の 12% ぐらい。思ったより進んでいます。普及度がさらに進めば、EDI 化というのも非常に楽になると思います。

昨年 12 月に、アメリカのウエストコーストで ACS を見る機会がありましたが、自動通関で DST だとかいろいろな形のもものがどんどん動きますし、ほとんどの場合、ディスプレイ上での確認だけでできるんですね。可能性は大きいと思いました。

茅田 石川さんはいかがでしょう。

石川 EDI 化というものは時代の流れで、避けて通れないものですから、関係業界が一丸となって取り組んでいかなければいけないし、またそれにうまく乗って業務を効率化していかないと、企業は生き残れないのではないかと思います。

そういう意味で、会社の中に、いかに EDI、あるいは EDIFACT をうまく取り入れ、自分たちのシステムに対応させるか、ということを考える時期に来た。それによって、世界の関係業界全体の効率化が推進されることになるわけです。

また、システムだけでなく、制度の変革とか業務の効率化とかも期待できますね。歴史の長い B/L などでも、取引実態が変化してきたにもかかわらず、いまだに紙のまま残っている。これを SEA WAYBILL で代替し、さらには電子データのみにしていくというようなことも、EDI 化の一環として考えておかなければいけないわけです。個別のシステムだけにとらわれずに、ワールドワイドベースでの効率化をいかにして実現するか、という視点で取り組んでいくべき問題ではないかと思います。

茅田 SEA WAYBILL の普及促進問題については、物流 EDI 研究会の中で検討されておりますが、先程の岩田部長からのお話に関連し、制度上の見直しということも EDI 化の前提というか、場合によってはそれ以上に大事なこととなってきます。

本日はいろいろお話しいただきましたが、今や EDI 化というのは、郵便・電話・テレックス・ファックスに並ぶ「第 5 の情報交換インフラ」として皆に共通の道具として当たり前のことだというような段階にあると思いますので、岩田部長からご指摘がありましたように、読者の皆さん、あるいは各会社の上層部の皆さんのご認識が深まるよう、ご出席の皆さんにはぜひとも啓蒙の労をとっていただきたいと思います。

幸い、物流 EDI 研究会の活動も順調に推移しておりますので、運輸省にはこの上ともよろしくご指導いただきまして、今の流れをさらに助けていただきたいと思います。

本日は貴重なお話をいただきありがとうございます。ありがとうございました。

造船業の現状

— わが国造船業の現状と将来 —

日本造船工業会 村井和一
常務理事

1. 世界の造船業とわが国造船業の位置

タンカーの船腹過剰感の増大と世界的な景気の停滞による海上荷動量の鈍化から、1992年の世界の新造船受注量は1991年に引き続いて対前年比マイナスとなった。一方、竣工量は、船型の大型化と生産性の向上などにより、4年連続の対前年比プラスとなった。従って、年末の手持工事量は4年ぶりに減少し、3,733万総トンと2年分をわずかに下回った状態である。(図1参照)

(1) 工事量

① 受注量

表1は、世界の新造船受注量の推移である。1988年を底に1989、1990年と増加し、1990年は第1次石油危機以降初の2,000万総トンの大台に乗ったが、1991、1992年と2年連続の減少となり、1992年は対前年比35%減少の1,300万総トンとなった。四半期別に前年同期と比較して見ると、第1四半期は49%増、第2四半期44%減、第3四半期38%減、第4四半期62%減となっている。特に韓国の落ち込みが著しく、1992年の

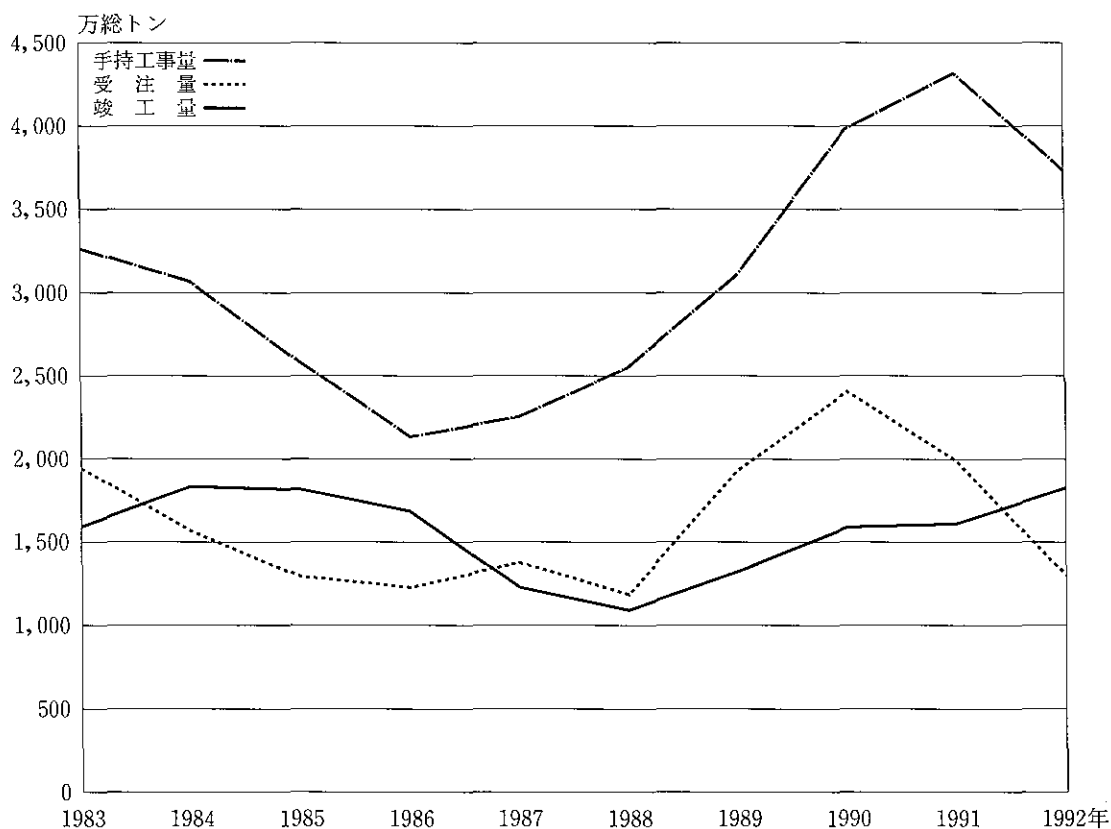
受注量は対前年比57%減の221万総トンとなっている(韓国造船工業協会の統計によれば、受注量は対前年比70%減の164万総トン)。日本も対前年比35%減の525万総トンとかなり減少しているが、西欧は対前年比17%減の252万総トン、その他国は対前年比18%減の302万総トンと、それぞれ小幅な減少にとどまっている。

国別の受注量ランキングでは、日本(シェア40%)、韓国(17%)に次いで中国(8%)がドイツを抜いて第3位に浮上してきたことが特徴的である。中国は第3四半期に国内船を中心に大量の受注を獲得し、対前年比64%増の99万総トンとなっている。また、ポーランドも輸出船を中心に対前年比92%増の55万総トンを受注しているのが注目される。

図2は、船種別の受注量の推移であるが、1990年をピークにタンカーの比率が減少し、1992年では50パーセントを割っており、VLCCの受注減少が大きな原因と思われる。参考までに過去数年間のVLCCの受注実績は次のとおりである。

1992年 日本4隻、韓国6隻、

【図1】世界新造船工事量推移



	1983年	1984年	1985年	1986年	1987年	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年
受注量	1942万総トン	1558	1291	1226	1377	1184	1931	2407	1991	1300
竣工量	1591	1833	1816	1685	1226	1091	1324	1589	1610	1826
手持工事量	3262	3069	2586	2136	2254	2455	3106	3979	4316	3733

(注) 1. ロイド統計から作成。
2. 竣工量は四半期報の合計。

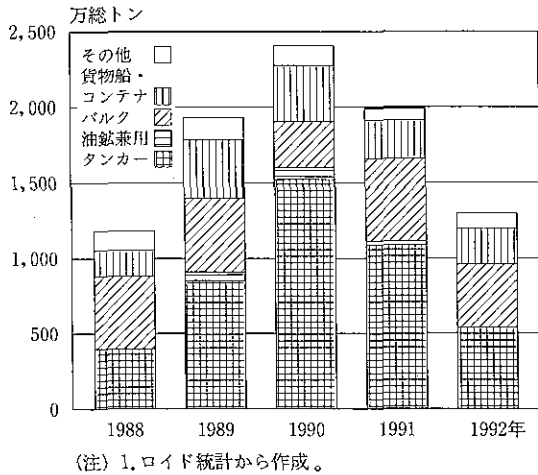
【表1】世界新造船地域別受注量推移

単位：万総トン

年	1983	'84	'85	'86	'87	'88	'89	'90	'91	'92
日 本	1,098	884	636	552	477	463	970	1,114	807	525
西 欧	207	210	204	167	257	200	320	423	305	252
韓 国	373	229	134	306	416	276	322	574	511	221
そ の 他	264	235	317	242	226	246	319	296	368	302
世界計	1,942	1,558	1,291	1,226	1,377	1,184	1,931	2,407	1,991	1,300

(注) ロイド統計から作成。

【図2】世界新造船種別受注量推移



(注) 1.ロイド統計から作成。

(万総トン)

	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年
タンカー	401	854	1521	1089	540
油鉱兼用	0	58	82	9	0
バルクキャリア	482	485	302	546	422
貨物・コンテナ	170	386	370	255	235
その他	131	147	133	92	103
合計	1184	1931	2407	1991	1300

(注) 四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

デンマーク 3隻、台湾 1隻 計14隻

1991年 日本23隻、韓国11隻、

デンマーク 2隻 計36隻

1990年 日本28隻、韓国17隻、

デンマーク 5隻 計50隻

1989年 日本12隻、韓国 5隻 計17隻

② 竣工量

表2は、世界の新造船竣工量の推移である。

1988年を底に1989、1990、1991、1992年と順調に増加している。1992年は前年比13%増加の1,826万総トンとなった。特に韓国の増加が著しく、対前年比35%増の472万総トンとなっている(韓国造船工業協会の統計によれば、竣工量は対前年比3%増の457万総トン、過去最高)。日本は対前年比4%増の756万総トンと微増であるが、西欧は対前年比16%増の335万総トン、その他国は対前年比8%増の263万総トンとなっている。

図3は船種別の竣工量の推移であるが、1991、1992年とタンカーの割合が増加し、1992年では50%を占めている。また、平均船型も年々大型化し、1988年と比較して1992年ではほぼ2倍となっている。ちなみに1992年12月現在の海事産業研究所の調査によれば、最近話題となっている二重船殻のタンカーは、1992年に65隻、1993年に70隻、1994年に46隻、1995年に6隻、合計187隻が竣工する予定となっている。このうち、VLCCは29隻である。

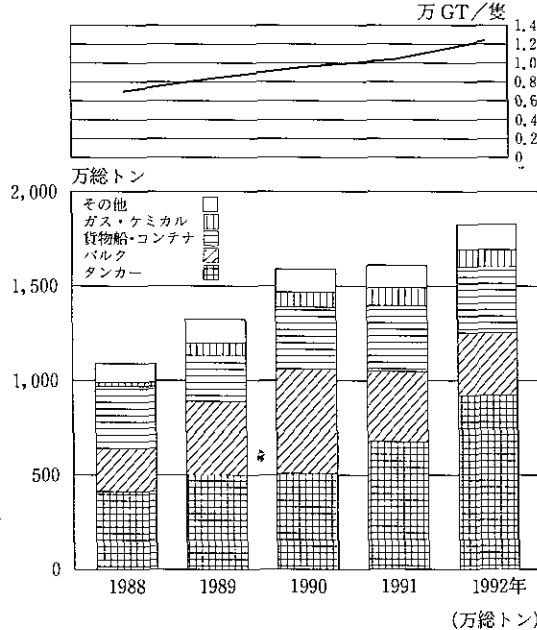
【表2】世界新造船地域別竣工量推移

単位：万総トン

年	1983	'84	'85	'86	'87	'88	'89	'90	'91	'92
日本	667	971	950	818	571	404	537	682	728	756
西欧	446	350	296	206	199	171	196	285	289	335
韓国	154	147	262	364	209	317	310	346	350	472
その他	325	365	308	296	248	198	281	276	243	263
世界計	1,591	1,833	1,816	1,685	1,226	1,091	1,324	1,589	1,610	1,826

(注) ロイド統計から作成。

【図3】世界新造船船種・船型別竣工量推移



	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年
タンカー	413	501	508	678	921
バルクキャリア	230	389	554	370	331
貨物・コンテナ	327	243	326	347	350
ガス・ケミカル	15	65	79	96	90
その他	96	126	122	119	132
合計	1091	1324	1589	1610	1826

(注) 四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

③ 手持工事量

表3は、世界の新造船手持工事量の推移である。1986年を底に1987年以降1991年まで順調に増加してきたが、1992年になって減少に転じた。1992年は対前年比14%減少の3,733万総トンとなった。特に韓国の減少が著しく、対前年比25%減の703万総トンとなっている(韓国造船工業協会の統計によれば、手持工事量は対前年比36%減の491万総トン)。日本は対前年比16%減の1,325万総トンであるが、西欧は対前年比12%減の755万総トン、その他国は対前年比1%増の950万総トンとなっている。国別の状況では1991年末に第6位であった中国が、1992年末ではデンマーク、ドイツ、台湾を抜いて世界第3位の位置を占めている。

図4は船種別の手持工事量の推移であるが、1991年末には51%に達していたタンカーの割合がタンカーの受注減少と竣工増加によって減少し、1992年末では45%になっている。また、図5は、工事中と未着工の船舶の割合であるが、1990年末では34%であった工事中の船舶の割合が1992年末では50%となって、未着工の船舶の量は1989年並みであるが、手持工事量の半分が

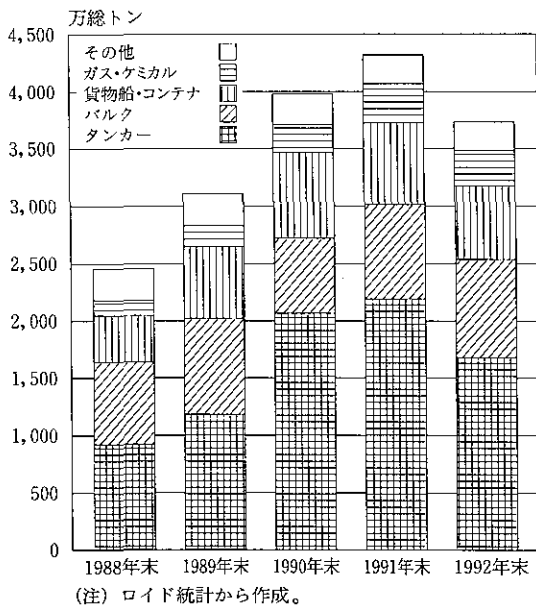
【表3】世界新造船地域別手持工事量推移

単位：万総トン

年	1983	'84	'85	'86	'87	'88	'89	'90	'91	'92
日本	1,403	1,307	973	656	503	595	1,027	1,465	1,572	1,325
西欧	581	464	398	360	451	516	649	856	861	755
韓国	462	580	467	422	602	586	602	852	943	703
その他	817	718	748	697	697	756	825	806	940	950
世界計	3,262	3,069	2,586	2,136	2,254	2,455	3,106	3,979	4,316	3,733

(注) ロイド統計から作成。

【図4】世界新造船船種別手持工事量推移



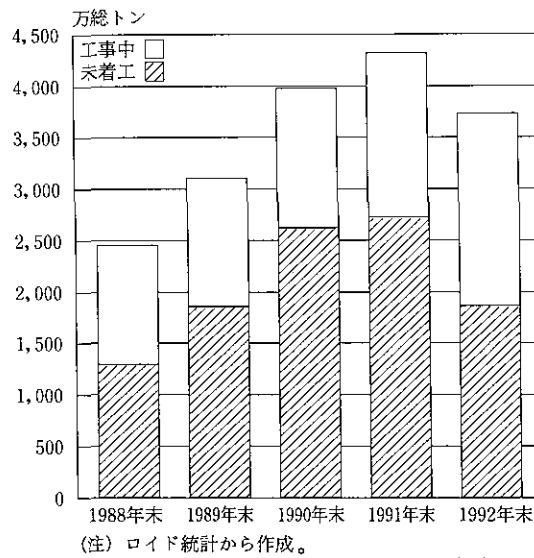
(注) ロイド統計から作成。

(万総トン)

	1988年末	1989年末	1990年末	1991年末	1992年末
タンカー	924	1183	2066	2193	1678
バルクキャリア	713	839	653	820	859
貨物・コンテナ	410	624	746	713	638
ガス・ケミカル	138	182	245	344	307
その他	274	277	269	247	251
合計	2455	3106	3979	4316	3733

(注) 四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

【図5】世界新造船手持工事量推移 (工事中・未着工)



(注) ロイド統計から作成。

(万総トン)

	1988年末	1989年末	1990年末	1991年末	1992年末
工事中	1162 (47%)	1245 (40%)	1357 (34%)	1590 (37%)	1867 (50%)
未着工	1293 (53%)	1860 (60%)	2622 (66%)	2727 (63%)	1866 (50%)
手持工事量	2455 (100%)	3106 (100%)	3979 (100%)	4316 (100%)	3733 (100%)

(注) 四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

未着工という近年にない低い割合になっている。

なお、1991年末に80隻あった20万%以上の船舶は1992年末には62隻に減少している。また、1992年末現在の10万総トン以上の船舶の手持工事量は、日本41隻、韓国23隻、デンマーク8隻、フランス5隻、台湾1隻、世界合計は78隻と前年末より18隻減少している。

(2) 雇用

表4は、日本、韓国、西欧の造船部門の従業員数の推移である。全世界を網羅した労働人員統計がないので、主要な造船地域の動きを見てみた。韓国は、1992年の統計集で1990年以降の

造船部門の人員を発表したが、人員の割合で見ると造船部門の比率は70%程度となっている。

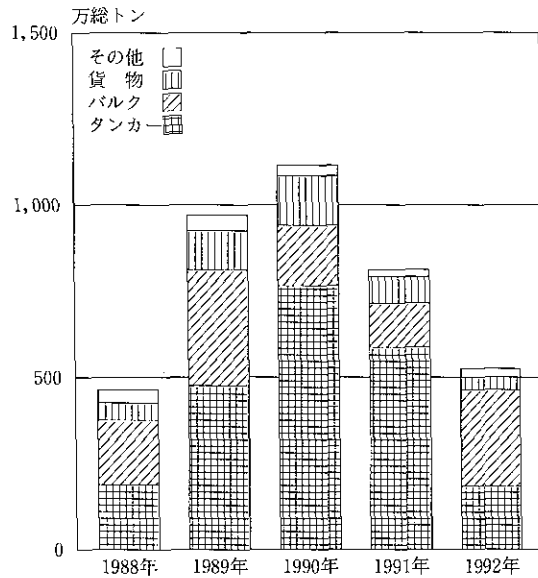
日本の場合は、対象会社の規模・数によって造船部門人員の比率に大きな差が出てくるので造

【表4】主要造船国・地域従業員数推移 (人)

	1987年	1988年	1989年	1990年	1991年
日本	86,136	83,323	86,579	88,987	92,000
韓国	57,148	49,204	50,903	38,859	36,637
西欧	90,647	94,264	N. A.	108,822	102,211

(注) 1. 日本は運輸省資料、造船部門。
2. 韓国は韓国造船工業協会資料、1989年までは全従業員、1990年からは造船部門。
3. 西欧はAWBS年報、造船部門。

【図6】日本新造船船種別受注量推移



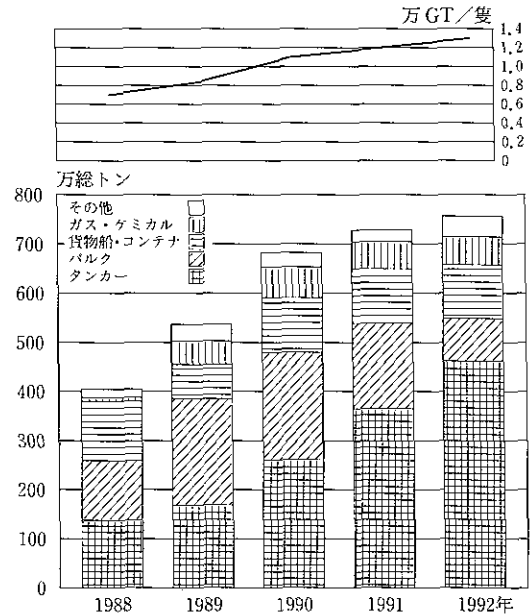
(注) ロイド統計から作成。

(万総トン)

	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年
タンカー	188	475	765	585	184
バルクキャリア	188	337	176	125	279
一般貨物船	50	113	143	71	37
その他	35	44	30	26	26
合計	463	970	1114	807	525

(注) 四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

【図7】日本新造船船種・船型別竣工量推移



(注) ロイド統計から作成。

(万総トン)

	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年
タンカー	138	169	261	365	462
バルクキャリア	121	216	219	174	87
貨物・コンテナ	121	70	111	110	108
ガス・ケミカル	7	48	62	55	57
その他	17	34	29	24	42
合計	404	537	682	728	756

(注) 四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

船比率を一概に断定することができないが、運輸省の調査による全国ベースの数字では40%台前半というところである。

2. わが国造船業の現状と将来

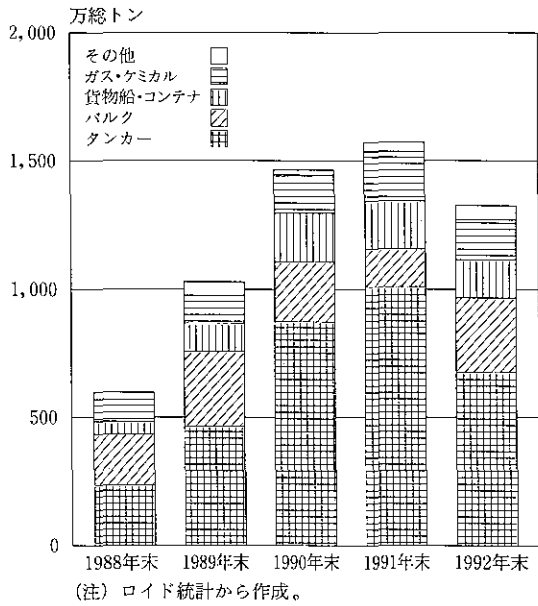
(1) 工事量

図6は、わが国造船業の船種別受注量の推移である。1990年には70%近くに達していたタンカーの比率が受注量の減少とともに比率を下げ、1992年は35%となっている。それに代わってバルクキャリアの割合と量が増加して、1992年には53%、279万総トンを受注している。その

背景にはタンカー船腹の過剰傾向の拡大と運賃の低迷とがあるものと思われる。

図7は、わが国造船業の船種・船型別竣工量の推移である。タンカーの竣工比率は年々増加して、1992年には462万総トン、61%を占めている。また、バルクキャリアの割合は1989年をピークに年々減少し1992年は87万総トン、12%にすぎないが、上記の受注量から見て、今後はバルクキャリアの割合が増加してくるものと思われる。世界的な傾向と同様にわが国における建造船の平均船型は4年前のほぼ2倍近くとなっている。

【図8】日本新造船船種別手持工事量



	1988年末	1989年末	1990年末	1991年末	1992年末
タンカー	235	465	875	1010	675
バルクキャリア	198	291	230	146	292
貨物・コンテナ	51	128	191	187	147
ガス・ケミカル	85	107	148	193	156
その他	26	37	20	36	55
合計	596	1027	1465	1572	1325

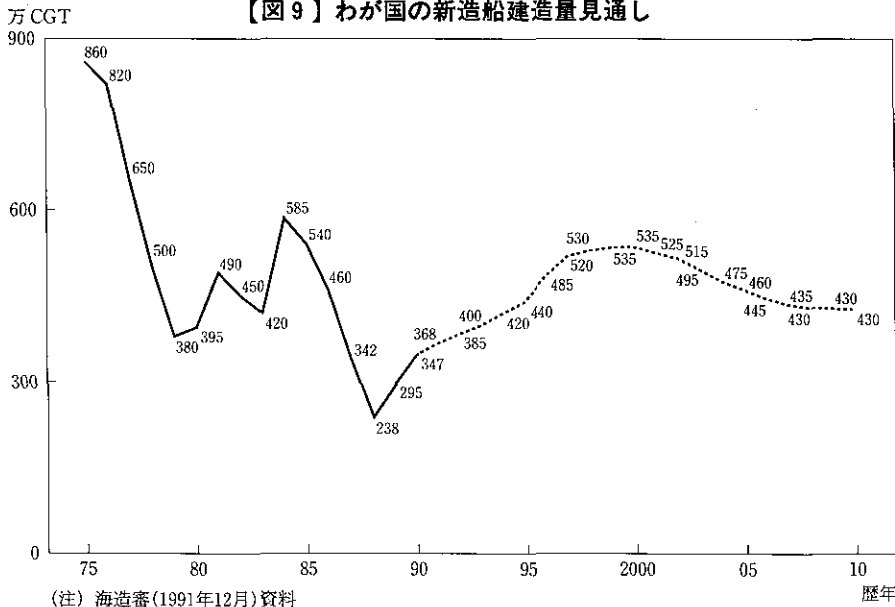
(注) 四捨五入の関係で末尾の数字が合わないことがある。

図8は、わが国造船業の船種・船型別手持工事量の推移である。タンカーの比率が1991年まで年々増加して、1991年では1,010万総トン、64%を占めていた。1992年末ではタンカーの受注減と竣工増とにより比率が減少し、51%、675万総トンとなり、逆にバルクキャリアの比率が相対的に増加し22%を占めている。

図9は、1991年12月に運輸大臣の諮問機関である海運造船合理化審議会の「21世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について」の答申書にある新造船建造量の見通しである。1995年から2000年にかけて1970年代の半ばに建造した大量のタンカーの代替受注を中心に建造需要が増加するものと見られている。

なお、本会でも需要見通しの作業を行っており、関係諸機関の見通し作業もあるが、90年代の後半から2000年にかけて需要が増大するという基本的なトレンドには大きな変わりがないも

【図9】わが国の新造船建造量見通し



のと思われる。

(2) 雇 用

表5は、本会会員会社の竣工量と造船部門従業員数の推移である。昭和50年のピーク時には約11万6千人であった造船部門従業員は1989年には約2万3千人に減少した。最近わずかながら増加してきているが、1992年10月現在で約2万5千人である。

また、平均年齢は組員ベースで40歳前後になっており、往時より高齢化が進んでいるが、ここ1、2年の新卒採用、中途採用の増加によって若干若くなると思われるが、一方では、かつての長期間にわたる不況で採用を手控えたことから、年齢構成がいびつになって、働き盛りの30歳台、40歳台の比率が2000年ごろには先細りするのではないかと心配されている。

【表5】造船工業会会員会社建造量・人員推移
(万総トン、人)

	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年
建 造 量	357	475	558	620	657
造船部門人員	23,609	22,731	22,859	24,006	25,021

(3) 技術開発

造船業界が特に力を入れている技術開発には、製品としての超高速船（TSL：テクノスーパーライナー）と製造技術としての造船CIMがある。

超高速船の研究開発は、TSL 技術研究組合が作られて平成元年から官民挙げての研究が行われており、平成6年度には、基礎的技術の確立

を目指して実海域模型船による試験が行われることになっている。目標としては1990年代後半には実用化を図りたい意向である。TSL が完成の暁には、時速50ノットで1,000トンの貨物を積んで、例えば、東京と北海道の苫小牧を現在の半以下の時間である11時間で結ぶことになる。港からの積み揚げと陸路の輸送システムの整備が図られれば、モーダルシフトにも拍車がかかり、物流の新時代が訪れるものと期待されている。

また、受注から引き渡しまでコンピュータで統合する CIM については、1989～1991年度の3年間にわたってシップ・アンド・オーシャン財団が研究開発委員会をつくって研究開発が行われ、第1ステップとしての造船 CIMS のパイロットモデルが完成した。1992年度からは造船各社において現実的な造船 CIMS の構築のため、そのソフトの検証が行なわれている。

(4) わが国造船業の将来課題

わが国造船業にとっての将来課題は、1991年12月の海造審答申書に集約されている。本答申の審議の間、造船業界として何回かにわたって意見を述べ、業界の意見が十分斟酌^{しんしゃく}されていると考えている。業界としては、今後も本答申を業界自らの課題として受け止め、その具体化に向けて地道な努力を重ねていく覚悟であることを表明している。これからの造船対策として挙げられていることについて第6表にまとめてみた。

【表6】海造審答申の骨格（これからの造船対策）

1. 基本認識	2. わが国造船業の課題と対応		
<p>●造船業は、不況を脱し、経営安定の見通しがたってきた。 ●これまでの不況克服を主目的とした造船対策に区切りをつける。</p> <p>↓</p> <p>●社会情勢の変化、国際化の中で適切な役割を果たせる「魅力ある造船業」へ向けての造船対策に重点を移す。</p> <p>1. 生産システムの高度化による船舶の安定供給。</p> <p>2. 世界のリーダーとしての取り組み。 ・公正な競争条件の確立と安定供給 ・船舶に係わる環境問題 ・老朽船対策問題</p> <p>3. 造船事業者の自助努力 ・需給の安定（造船事業者の責任） ・高度な生産体制作り ・適切な就労環境整備</p>	(1) 長期的な需給の安定	①建造需要見通し	<ul style="list-style-type: none"> ●需要は順調に増加していくが、2000年前後のピークの後、大型タンカーを中心とした代替需要の一巡により、需要は下降期を迎える。 ●今後、情勢の変化等を見ながら見直しを行っていく。
	(2) 産業基盤の整備	②需給安定化方策	<ul style="list-style-type: none"> ●原則として、現状の設備能力をベースとしつつ、機械化、省力化による生産性の向上により対応することが必要。 ●国際的な環境規制の強化、輸送機構等の変化を反映した船型変化に対しては、設備の効率的な再配置、個々の設備能力の調整等を図ることによって対応することが必要。 ●2000年以降、新たな船舶の開発、造船技術を活用した周辺分野への事業展開、生産システムの高度化による対需要弾力性の向上により対応する必要。
	(3) 国際協調の推進	①需要構造の変化への対応	●研究開発体制等の強化、高度な技術ポテンシャルの育成する企業体力の確保が必要。
	●短期的には不況により疲弊した生産設備や就労環境の改善が必要。	②就業構造変化への対応	<ul style="list-style-type: none"> ●機械化、省力化のためのSIM化等生産技術の高度化による柔軟な事業展開により労働人口の減少、高齢化への対応が必要。 ●労働条件、就労環境の整備と共に人材育成を行い、夢のある製品開発、事業分野の拡大等により、魅力ある産業作りを行い、若年労働者を確保していくことが必要。
	●中長期的には需要構造の変化への対応、創造的技術ポテンシャルの保持等を可能とする基盤の整備が必要。	③新たな事業提携の推進	●需要変動に対応し得る体制整備、経営資源の有効活用による経営基盤の強化のため、各企業の自主性と適度な競争原理を尊重した既存事業提携の強化、新たな事業提携の推進が必要。
	●内航事業者は、労働力不足に対抗し、生産技術、就労環境の改善が必要。	④修繕業の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ●労働条件、就労環境の改善による人員の確保必要。 ●修繕技術の高度化必要。
	●造船業共通の課題克服に向けてこれまで以上に積極的なイニシアティブを発揮した国際協調の推進が必要。	⑤船用工業の基盤整備	●人材不足、資材調達難等を克服し、経営基盤の整備・安定供給体制の確立、技術開発体制の整備が必要。
		①国際的な造船市場における公正な競争条件の確立と需給安定化の促進	<ul style="list-style-type: none"> ●公正な競争条件の確立に向けて積極的な役割を果たす必要。 ●現状、将来動向等の情報を提供し、国際造船市場の需給安定化に貢献する必要。
		②地球環境保全問題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ●船舶に関する環境保全技術の開発と成果の普及が必要。 ●解撤促進については、海運、造船等関係者の協調的取り組みが必要。 ●造船業は技術的側面で貢献する必要。
	③技術協力の推進	●積極的な技術協力必要、各国の造船レベルアップに貢献が必要。	
海運との共通認識の醸成			●海運事業者等関係者との協調的な取り組み必要。

木曾路から海を望む

東京理科大学教授 加藤俊平

「木曾路はすべて山の中である」。藤村の「夜明け前」の出だしである。私が生まれ育った町は、木曾路の岐阜県側の入口に位置している。尾張名古屋から遠くに見る恵那山が東濃の北端であり、旧苗木藩である。この地は、東西に木曾路（中仙道）が、南北に富山から飯田（長野県）に抜ける中山道が通るクロジングである。このようなロケーションが、この地方に2つの気風を育ててきたといえる。一つは、目新しいものへの興味、何でも見てやろうというヤジ馬気質である。他は、山また山の彼方へのあこがれである。木曾川が海につながっていることは、木曾五木をイカダであやつる仲乗りさん（イカダ師）によって間々伝えられることがあっても、海は山また山の遠い彼方の存在でしかない。ライン川のような平水海運が発達するには、木曾川はあまりにも激流である。木曾川には河川海運の歴史はない。海はまだ見ぬものへのあこがれである。

木曾路（中仙道）は、京・江戸からの旅人の往来とともに、京や江戸からの情報の往来でもあった。土地の人間は、大名、武士、商人ら旅

人からの刻々と変わる多種の情報によって京の都や人々、江戸の街並みや風情を想像し、リアルタイムとは常にタイムラグをもった「現実」を構築していたといえる。「夜明け前」の主人公青山半蔵はこのようなタイムラグに振りまわされ、自分が構築した「現実」をリアルタイムと錯覚して悲劇の生涯を終えた一人であるが、リアルタイムを確かめるすべのない多くの人々には、刻々と変化し過ぎ去っていく新しい情報によって、まだ見えない新しいものに常に興味をそそがれ、見てみたいというヤジ馬気質が養われてきたともいえる

私はそんな気質、いいかえれば「山だし」船員のメンタリティーをもって「海」と出会うことになった。

海との出会いは、今はなき石井照久先生と谷川久先生（船員中央労働委員会会長）に負うことが大である。

昭和46年北海船員地方労働委員会委員に任命されたが、これは石井先生からの突然の電話であった。当時、陸の中労委会長であった石井先生から、「労働法を学ぶ者にとって生きた労使関



係から学ぶことが大事であること」「労委は裁判所ではないから、労使関係に白黒をつけるような態度をとってはいけません。「現実の労使関係にいずれが正義というものはありませんが、あるべき労使関係の形成には心を砕きなさい。「公益たるもの労働法が負いきれない分を背負えばよいのです」と説教された。現在、関東船員地労委の末席をけがしているが、あっせん事件や不当労働行為事件においては何時も石井先生の話を中心に銘じて事に当たっているつもりである。しかし事に当たるとき何時も石井先生のスタンスははるか彼方に思われてならない。

全身に海の潮風をうけるようになったのは、谷川先生に負うところが大きい。現職に赴任して間もなく、谷川先生から「潮っ気が抜けないうちに海運問題、特に船員問題を勉強するように」との話があり、日本海運振興会の国際海運問題研究会第四作業部会に加わることになった。当時は、船員制度近代化問題が議論の緒についた頃であり、先進海運国の船員制度、海技資格制度、教育制度、船員需給問題などを大いに勉強させてもらった。海への知識が皆無に等しか

った私にとって、この研究会での若手官僚や船社、船協の皆さんとの作業が今日までいささかでも船員問題に携わってきた土台となっている。当時新しい船員制度を構築し、その法的な枠組（職員法）の抜本的な手直しに情熱を注いでおられた谷川先生の基本姿勢は、日本の外航海運が如何なる状況におかれようと、日本の海運が日本経済の展開にとって不可欠というのであれば、日本人船員問題を看過するが如き主張は是認すべきでないということにあった。高い質の日本人船員の養成にはかなりの時間を必要とするから、船員問題を考えるときには少なくとも10年先を見据えることが必要であると常に強調されていたことが、今でも記憶に新しい。先生の日本海運への限りない情熱は衰えることを知らず、その見識と卓見はわれわれ海運問題に携わっている者にとっての大きな支えである。

石井先生から労働委員会のあり方を、谷川先生からは海運問題、船員問題への基本的なスタンスを教えられ、今日ようやく「海」への理解と思い入れを得られたように思われる。山深い木曾路で長い間にわたって人々が培ってきた「山だし」とヤジ馬の気質が、「海」との出会いによってようやく脈打ちはじめたのであろうか。そんな思いがする。

今日、日本海運なかんづく船員問題は、内外ともに大きな分岐点にあるといえよう。どのようなスタンスとアプローチでこの問題に対応するのか。

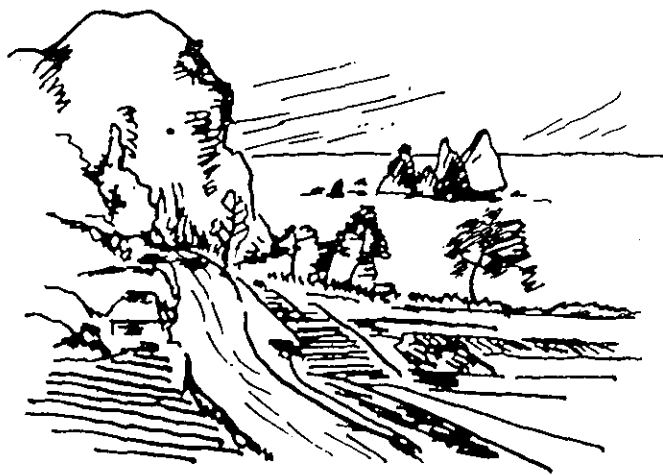
私は、木曾路から海を望んだ「山だし」のメ

ンタリティーをもって取り組んでいきたい。それは、今後10年先、20年先の日本海運を担っていくべき日本人船員をどのように発掘していくかという思い入れでもある。

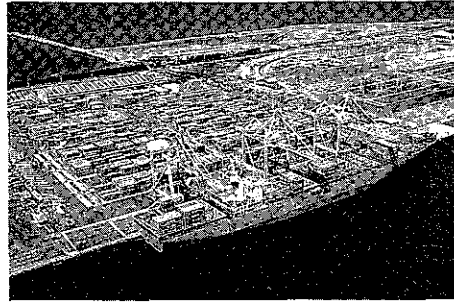
これまで日本海運の一翼を担ってきた「山だし」船員は、彼の地にその後継者を望むべくもない。木曾路で育っている若者にとっても、もはや海や船はまだ見ぬ遠い存在ではありえない。日本各地の「山だし」の状況もほぼこれに近い状況であろう。代々船員の家生まれ育ってきた若者も、船を生活の場と考えなくなっている。これはひとり日本だけの状況ではなく、英国や北欧のような伝統的な海運国でも同じ傾向にあることがつとに指摘されている。

さすれば、日本に独特な「山だし」船員を望むことはもはや無理であろうか。空から海を眺めることに慣れてしまった多くの若者にとって、

自己の生活の地から海を望むことはもはやなくなってしまったのであろうか。思うに、「山だし」船員の気質は、大都市の真只中に生活する若者に潜んでいるのではなかろうか。私にとっての山々は、現代の若者にとっては連なる高層ビルに当るのではないかと思われる。彼らの内には、ビルの彼方やビルの上に垣間見る海とのつながりを空間的な感覚をもって望む感性が培われているような気がする。このような感性こそ、すぐれて現代的な「山だし」船員の気風、気質ではなかろうか。山の彼方から一途に海を望んだ船員像ではない。多様な感覚と感性をもった若者たちが、いずれ内外でテクノスーパーライナーをあたかもパワーボートの如く操っていく新しい次代の船員像を確立していくのではなかろうか。そう願いたいものである。



内外情報



▲高雄港に停泊中のコンテナ船

1. 20条問題小委員会の審議模様
2. 第6次船員災害防止基本計画

1. 20条問題小委員会の審議模様

海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、2月23日、20条問題小委員会を開催し、別表のとおり外航船12隻（新造船6隻、既存船6隻）のマルシップ混乗船について、配乗基準の特例措置を承認した。

これにより、同小委員会が承認した新たなマルシ

ップ混乗船の合計は、外航船94隻（新造船28隻、既存船66隻）となった。

なお、これらの船舶のうち、配乗替、売船等のため6隻が許可を返上しており、就航中のものは88隻となっている。

【別表】 外航船（12隻）

船名	会社名	船種(%)	配乗(外国人職員)	その他
甲斐丸	日本郵船	コンテナ (5万650)	日本人 9名 フィリピン人 1名	4月竣工予定
能代丸	〃	石炭 (5万4,300)	日本人 9名 フィリピン人 13名(1)	4月竣工予定
高嶋丸	〃	タンカー (13万8,300)	日本人 9名 フィリピン人 15名(1)	3月竣工予定
コスモデルフィナス	新和海運	タンカー (14万7,000)	日本人 9名 フィリピン人 15名(1)	3月竣工予定
あかしぶりっじ	川崎汽船	コンテナ (4万8,240)	日本人 9名 フィリピン人 13名(1)	4月竣工予定
武蔵グローリア	ナビックスライン	L P G (4万3,000)	日本人 10名 フィリピン人 14名(1)	3月竣工予定
うえりんとん丸	大阪商船三井船舶	コンテナ (3万2,160)	日本人 9名 インドネシア人 13名(1)	近代化B船
コスモジュピター	新和海運	タンカー (13万5,500)	日本人 9名 フィリピン人 15名(1)	近代化C船
早川丸	マリテックマネージメント	コンテナ (3万1,500)	日本人 9名 フィリピン人 13名(3)	近代化B船
香取山丸	国際エネルギー輸送	タンカー (12万1,000)	日本人 9名 フィリピン人 15名(2)	近代化A船
ぐろーりあえーす	国際マリントランスポート	自動車運搬船 (1万6,880)	日本人 9名 フィリピン人 13名(2)	近代化B船
北浦丸	〃	撒積船 (7万4,600)	日本人 9名 フィリピン人 13名(3)	近代化B船

④外国人船員の混乗化にかかわる安全衛生対策の推進等を掲げ、船員災害の発生防止のための活動を強力に推進することとしている。

なお、同計画の初年度の達成目標等を定める平成5年度船員災害防止実施計画は、現在、船員中央労働委員会で審議されており、3月19日に答申される予定である。

【資料】

第6次船員災害防止基本計画の諮問について

第6次船員災害防止基本計画を別紙(案)のとおり作成することについて、船員災害防止活動の促進に関する法律第6条第1項の規定により、貴委員会の御意見を承りたく諮問いたします。

【別紙】

第6次船員災害防止基本計画(案)

I 計画の趣旨

船員の安全と健康の確保については、昭和43年度から第5次にわたって船員災害防止基本計画を策定し、船員災害防止のための各種施策を推進してきたところである。

その結果、船員災害は、四半世紀にわたる関係者のたゆまざる努力により、船員災害防止基本計画策定前の昭和42年度に比べ、発生件数が1/3以下に、また、発生率が1/2以下にそれぞれ大幅に減少している。

しかしながら、最近における船員災害については、減少傾向の鈍化や船員の高齢化等の労働環境の急激な変化等の問題がみられるので、このような状況を踏まえ、今日まで引き続いている問題と今後迎える新しい局面に関する課題と船員災害防止対策の方向を明らかにして、関係者が一体となって船員災害の絶滅のための活動を強力に推進することとする。

II 計画の期間

本計画は、平成5年度を初年度とし、平成9年度を目標年度とする5カ年間とする。

III 計画の目標

本計画における船員災害の減少目標を死傷及び疾病に区分して、次のとおり設定する。

1 死 傷

船員災害としての死傷(以下「死傷災害」という。)の発生率を、船員千人当たり年間の発生件数の率において、5年間に約17%減少させる。この場合における船種別の減少目標は、次のとおりとする。

汽 船 約15%減

漁 船 約18%減

合 計 約17%減

なお、死傷災害の発生率が全国平均値を上回っている地域においては、平均値を下回るため関係者が一丸となって、より一層努力するものとする。

2 疾 病

船員災害としての疾病(以下「疾病」という。)の発生率を、船員千人当たり年間の発生件数の率において、5年間に約10%減少させる。この場合における船種別の減少目標は、次のとおりとする。

汽 船 約10%減

漁 船 約10%減

合 計 約10%減

IV 船員災害の現状とその課題

船員災害は、先に述べたとおり、船員災害防止基本計画策定前の昭和42年度に比べ大幅に減少しているが、陸上の全産業の労働災害と比べると、死傷災害の発生率で約5倍、死亡災害の発生率に至っては約13倍と依然高く、しかも最近の船員災害発生率の推移をみると、その減少傾向に鈍化がみられ、船種によっては、増加傾向すらうかがえる状況となっている。また、このような状況に加

え、近年、船員の高齢化、乗組員の少数化、外国人船員の混乗化等の労働環境の変化が急速に進展し、職場における安全衛生面に影響を及ぼすことが懸念されている。さらに、最近の若者の海離れは、船員労働の場が厳しい作業環境、居住環境下にあることも一因であるといわれており、安心して働ける魅力ある職場作りを行うためにも、船員災害を防止することが極めて重要となっている。

このため、本計画では次の課題に重点を置き、その対策を講じて船員災害の大幅な減少を図る。

1 依然として多い漁船の死傷災害

漁船における船員災害は、関係者のためまざる努力により船員災害防止基本計画策定前の昭和42年度に比べ発生件数で約70%減、発生率で約48%減と大幅に減少しているが、近年、その減少傾向が鈍化しているうえに、漁船における死傷災害については、発生件数が2,301人で死傷災害の全発生件数3,562人の約65%を占めている。

また、これを作業別についてみると、漁ろう作業による発生件数が1,064人で漁船の発生件数の約46%、死傷災害全体でも約30%を占めている。

死亡災害についてみると、漁船によるものが78人と全死亡災害134人の約58%を占めているなど依然高い状況にあるが、このうち、海中転落によるものが41人と際立っている。

要因としては、自然の影響を受け易い環境での作業が多いことや、小型船が多いため、作業遂行上十分な安全対策がとり難いことなどの漁船の特殊性があげられる。また、漁船の場合、船舶所有者のほとんどが零細であるため、安全衛生を担当する人材が不足していることや経営者自身の安全衛生に対する意識が必ずしも十分でないことが考えられる。このため、船舶所有者による自主的な安全衛生管理体制の整備、機

械設備面の本質安全化の徹底等安全衛生対策の実施及び安全衛生教育の徹底等の基本的な対策をより一層強力で推進する必要がある。

2 減少傾向の鈍化のみられる汽船の死傷災害

汽船における最近の船員災害の発生率の推移をみると、ここ数年来、その減少傾向が鈍化している。

特に内航船のうち雇用船員数が100人未満の内航海運業に係る死傷災害については、発生率の減少傾向が横這いとなっているうえに、発生件数が615人で、汽船における全発生件数の約49%を占めている。また、その他の船舶（曳船、はしけ、起重機船等をいう。）においては、発生率が増加傾向に転ずる兆しがうかがえるほか、発生件数が368人と汽船における全発生件数の約29%を占めている。

要因としては、これらの船舶所有者のほとんどが零細であることから、漁船と同様に安全衛生に対する意識が必ずしも十分でないこと等が考えられる。このため、船舶所有者による自主的な安全衛生管理体制の整備、機械設備面の安全衛生対策の実施及び安全衛生教育の徹底等の基本的な対策をより強力で推進する必要がある。

この他、汽船の死傷災害をみてみると、転倒256人、はさまれ182人、転落・墜落169人の順で発生しており、これらの死傷災害が汽船の死傷災害の半数近くを占めているので、本質安全化の徹底等その防止対策を推進する必要がある。

3 高年齢船員の災害の増加

船員の高齢化に伴って、50歳以上の年齢層の死傷災害発生件数が、全発生件数の34%を超え、更にその割合が増加の傾向にあるので、高年齢船員に配慮した作業環境及び居住環境の整備や安全衛生に関する教育訓練の充実強化等死傷災害防止対策を推進する必要がある。

4 依然多い中高年齢船員の疾病

船員の疾病は、関係者のためまぎる努力により、船員災害防止基本計画策定前の昭和42年度に比べ発生件数で約75%減、発生率で約59%減と大幅に減少しているが、近年、本格的な高齢化社会の到来に加え、若者の海離れ等により船員の高齢化が進んでおり、これに伴い、35歳以上の年齢階層いわゆる中高年齢船員の疾病の割合が、全体の85%を超え、更にその割合は増える傾向にある。

また、疾病の発生件数の順にみると消化器の潰瘍が602人で最も多く、以下、脊柱疾患536人、腰痛129人、糖尿病127人、胃・腸炎110人と続いており、これらによる疾病が全体の約36%を占めている。次に疾病による死亡を人数順にみると、虚血性心疾患等の心疾患によるものが26人で最も多く、次いで脳出血等の脳血管の疾患20人、胃の悪性新生物等の新生物疾患18人と続いており、これらの疾病によるものが全体の約70%を占めている。

以上のことから、船員の疾病については、中高年齢船員の健康管理と成人病対策を促進する必要がある。

5 ストレスの増加と心身の疲労の蓄積

近年、運航機器や漁ろう機器等設備機器の技術革新及び船員の高齢化、乗組員の少数化、外国人船員との混乗化等の進展により労働環境、作業態様が変化しており、これに伴いストレスの増加や心身の疲労の蓄積が問題となっており、加えて過労死問題が社会的に注目を浴びていることもあって、心身両面にわたる健康の保持増進や安全衛生対策の強化を図る必要がある。

6 外国人船員の混乗化に係る安全衛生対策

外国人船員との混乗化の進展に伴い、意思伝達や指示の行き違い、あるいは習慣の相違等により災害、疾病の発生するおそれが増大しているため、これらに関する安全衛生対策を推進す

る必要がある。

V 船員災害防止のための主要な対策

本計画における主要な対策は、次のとおりとする。

なお、本計画の実施に当たっては、船員災害防止活動の促進に関する法律の精神にのっとり、船舶所有者、船員及び国は、三者一体となって船員災害防止対策の積極的な推進を図るものとする。

1 基本的事項に関する対策

(1) 自主的な船員災害防止対策の推進

船員災害の防止は、ただ単に船内における安全の確保及び健康の保持に係る個別的、具体的な対応を図れば足りるというのではなく、作業、居住環境の整備、労働条件の改善等総合的、計画的な対策を講ずる必要があるため、船舶所有者による自主的な安全衛生管理活動の積極的な展開が不可欠である。

そのため、次により事業活動と一体となった安全衛生管理活動を推進する。

- ① 経営首脳部による安全衛生管理活動への積極的な取り組み
- ② 安全衛生管理に関する年間計画の作成及びその実施
- ③ 安全衛生委員会の活性化
- ④ 総括安全衛生担当者等の安全又は衛生の管理を担当する者が、その機能を発揮するのに必要十分な権限の付与及び責任の明確化並びに職務の遂行の促進

(2) 機械設備の安全の確保

機械設備による死傷災害は、全死傷災害の約29%を占めており、依然として多発している。機械設備による災害の防止は、不安全な状態の要因となる物の面と不安全な行動の要因となる人の面からの対策が必要であるため、機械設備の本質安全化と作業方法の見直し、作業手順の標準化等、物と人の両面からの安

全確保を推進する。

(3) 安全衛生教育訓練の充実

安全衛生教育訓練は、船員の採用時、転船時あるいは作業指揮者又は管理監督者に就任する際など職業生活における各段階毎に時期を逸することなく、作業の種類や内容、更には、その職務の責任の程度等に応じて実施する必要があるため、安全衛生教育訓練の計画的な実施、教育施設の充実及び教育訓練担当者の育成、教材の整備等の充実を促進する。

また、船員災害防止協会等の行う安全衛生に関する各種講習会等の充実強化を図るとともに、船員の安全衛生教育訓練への参加の促進を図る。

(4) 労働時間等労働条件の改善

労働時間等の労働条件のあり方によっては、長時間労働による疲労等が船員災害発生の要因となる場合もあるため、船員災害を防止する観点から、改正船員法の施行と相まって労働時間の短縮等労働条件の改善を着実に推進する。

2 重点対策

(1) 漁船の死傷災害防止対策の推進

① 安全衛生管理活動の活性化

安全衛生管理活動の活性化を図るため、安全衛生管理体制の整備とその活動を促進する。

特に、中小船舶所有者については、団体安全衛生委員会あるいはこれと同様な組織の設置を促進し、地域又は業種単位で安全衛生教育、安全衛生基準の作成、災害事例等に関する情報交換、災害防止に関する研究及び相互安全衛生パトロール等の共同実施を推進する。

② 個別死傷災害防止対策

ア 漁船の死傷災害をみると、漁ろう作業

によるものが1,064人で最も多く、漁船の死傷災害発生件数の半数近くを占め、更にこれを態様別にみると、激突され219人、巻き込まれ188人、転倒185人の順で発生しており、これらによる死傷災害が漁ろう作業における死傷災害の半数以上を占めているので、漁ろう作業における激突され、巻き込まれ、転倒の防止を徹底する。

イ 漁船の死亡災害のうち海中転落によるものが、41人と多く、全体の約53%を占めているので、海中転落の防止及び作業用救命衣等の保護具の使用を徹底する。また、海中転落者の早期発見のための対策の樹立を図る。

ウ 荒天時における漁ろう作業の取りやめ等について、自主的な安全基準の作成を促進する。

(2) 汽船の死傷災害防止対策の推進

汽船の死傷災害をみると、転倒、はさまれ、転落・墜落の順で発生しており、これらの死傷災害が汽船の死傷災害の半数近くを占めているので、その防止を徹底する。

特に、中小船舶所有者については、団体安全衛生委員会の設置及びその活動を促進するほか、船舶所有者の集団で荷主、元請オペレーター等を含む船員災害防止のための協議会等の設置を促進し、緊密な連携の下で、安全衛生教育、安全衛生基準の作成、災害事例等の災害防止に関する情報交換、災害防止に係る研究及び相互安全衛生パトロール等の共同実施を推進する。

(3) 高年齢船員の死傷災害防止対策の推進

高年齢船員については、個人差はあるものの一般的に筋力、敏しょう性、平衡性等の運動機能や視覚、聴覚、触覚等の知覚機能及び

ストレスに対する抵抗力等が低下するので、このような心身機能の変化に配慮した作業環境、機械設備、作業方法等の改善及び適正配置等の総合的な死傷災害防止対策を促進する。

(4) 中高年齢船員の疾病予防対策及び健康増進対策等の推進

成人病は、静かにしかも一つだけでなく複数の病気が同時に入りこみ、放置しておくこと確実に進行し悪化するといわれているので、成人病に関する教育の徹底、定期的、継続的な成人病予防検査の実施を促進し、疾病の予防と早期発見を図るとともに、検査を通じて船員の健康状態を継続的に把握し、健康相談、作業環境の改善、適正配置を行うなどの総合的な健康管理対策を推進する。

また、船員の高齢化及び労働環境等の変化に対応するため、健康教育の実施、ヘルスチェックに基づく健康相談、保健指導、運動指導等の心身両面にわたる総合的な健康づくりを促進するとともに、後天性免疫不全症候群（エイズ）の今後の増加が懸念されることに鑑み、エイズに関する知識の周知徹底等その予防対策を推進する。

なお、国においては、これらの対策を効果的に推進するため、健康証明書の検査項目及び衛生管理者制度の改善等船員健康管理体制の見直しを行い、その一層の充実を図る。

(5) 外国人船員の混乗に係る安全衛生対策の推進

混乗外国人船員に対する船員法等関係法令の周知、安全衛生教育の徹底を図るとともに、外国語による安全作業マニュアルの作成、作業基準の見直し、外国語による危険等に関す

る標示、リクリエーション設備や相談体制の整備等の安全衛生対策を推進する。

(6) 総合的な船員災害防止対策を推進するための体制の整備

① 行政における体制の整備

ア 必要な応じて船員法等関係法令の整備充実を図るとともに、その遵守を徹底するため、監督指導を強化する。

イ 船員災害の多い業種、地域及び作業における災害の要因等について調査分析を行い、地域の実情に応じたきめ細かな防止対策を策定し、その実施を図る。

ウ 広報活動の充実強化を図る。

② 船員災害防止協会等の充実強化

船員災害防止協会への加入の促進を図るとともに、同協会の組織及び安全衛生に関する講習会、広報等その事業の充実を図る。また、地方における船員災害防止団体等の自主的な活動を促進するとともに、船員の積極的な参加による企業レベル、船舶レベルでの船員災害防止活動の活性化を図る。

注. 本基本計画において使用されている数値は、平成2年度のものである。

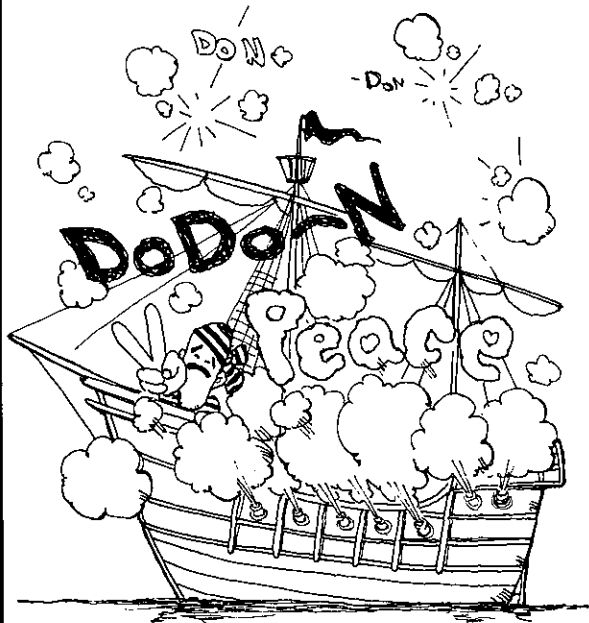
第6次船員災害防止基本計画に関する答申について

平成4年12月10日付け海基第234号により諮問を受けた第6次船員災害防止基本計画に関する件については、慎重審議の結果、原案のとおり作成することが適当であるとの結論を得たので答申する。

なお、本基本計画の実施のため毎年作成される船員災害防止実施計画においては、更に重点項目をしばり、計画的、効果的に実施するよう要望する。

空砲発射は「敵意なし」のサイン。

軍艦が外国の港を訪れたり、国の元首や首相、将官などの公式訪問を受ける場合、空砲を発射して敬意を表すのが帆船時代からの国際儀礼として現在も行われている。しかしたとえ空砲でも、やはり大砲は大砲。これを発射することが、なぜ敬意の表現になるのだろうか。これには理由がある。



昔の大砲は、一度発射すると次の発射までに相当時間がかかった。発射の反動で大砲はずり下がる。もう一度発射するためには、砲身の内部を掃除し、筒先から砲弾と火薬を押し込んで、さらにずり下がった大砲を元の位置に戻し、導火線に火をつける、という手間のかかる作業が必要だった。

つまり船に積んである大砲を一度に全部発射してしまえば次の発射は当分の間できない。これは攻撃の意志がないことを意味し、このことによって間接的に相手に対する敬意を表現したわけである。

無数のハイテク兵器がひきもきらず夜空を飛び交ったあの湾岸戦争のイメージからは想像もつかない、のどかな時代ならではの話である。

少ない数で広範囲をカバー、光を出さない電波の灯台。

灯台の歴史は古い。紀元前280年頃、エジプトのナイル川の河口に塔を建て、その上で火をたいて船の道しるべにしたのが世界で最初の灯台だといわれている。日本でも、1200~1300年ほど前、遣隋使船や遣唐使船の中国からの帰途にあたる九州地方の沿岸に「のろし台」が造られていたが、これが日本での灯台の始まりといえよう。

日本最初の近代的灯台は1869年に建てられた観音崎灯台だが、それ以前にも灯明台（とうみょうだい）と呼ばれる火をたいて目印とする「日本式

灯台」が、各地の港に造られていた。また水面に竹や棒を立て船に通り道を教える「みおじるし」も、さかんに用いられており、これは現在の大阪市の市章にもなっている。

灯台は、正式には航路標識と呼ばれ、光を出すもの、音を出すもの、電波を発射するものと大きく3種類に分けられる。現在、日本には約5,300基の灯台があり、数の上では光を出すタイプが最も多いが、最近では、少ない数で広い範囲がカバーできる「電波の灯台」が増えてきている。

デッカ、ロランなどもその類であるが、なかでも、オメガと呼ばれる電波標識は、精度は若干低いものの、地球上のわずか8カ所に配置された局によって全世界をカバーしてしまう能力がある。長崎県の対馬にそのうちの一つがあり、東京タワーをはるかに上回る455メートルの高さのアンテナから電波を発射している。

急速に進むテクノロジーの進歩の中で、岬の先端に立つ白い灯台といったロマンチックなイメージは、次第に変わりつつあるようだ。

釣り道具は積んであっても 釣った魚は食べられない？

船に積まれる救命艇や救命いかだの機装品は「船舶救命設備規則」によって定められているが、この中には釣り糸、錘、ルアーなど「釣り道具一式」も含まれている。



漂流中は、これらの道具を使って食糧を補給することも可能なようにという配慮からだが、ここで問題がある。

人間は、普通の生活なら、新陳代謝によって体の組織を絶えず更新していくために、たんぱく質の摂取が必要だ。ところが新陳代謝を円滑に行うには水分が不可欠。飲料水の乏しい救命艇や救命いかだの中では、タンパク質の多量摂取は、かえって体に悪影響が出るとされている。このため、救難食糧は糖を中心になられ、飲み水なしに摂取しても問題がないように工夫されている。

そういうわけで、漂流中は、予期せぬ釣果が上がっても、むやみに食わず、雨降りの後など飲み水が十分あるときに優先して食用にし、それ以外は、救難食で飢えをしのぐよう指導が行われている。

海運日誌（2月）

- 1日 輸入貨物輸送協議会は、加盟54社が扱った92年度上半期（4～9月）の輸入貨物輸送実績をまとめた。それによると、ドライ貨物は1億2,873万トン（前年同月比4.5%減）、タンカー貨物は6,989万トン（同11.2%増）となった。
- ◎ 運輸省は、IMO（国際海事機関）に対し、タンカーの二重船体化や老朽船の排除等で早急にタンカーの安全対策を強化するよう提案した。
- 4日 全日本海員組合と全日本海運労働組合連合会は、初めての公式会合を開き、93年度労働協約改定交渉等について意見交換を行った。
- 8日 当協会は、広範かつ中長期的観点からタンカー輸送の安全対策を検討する「タンカー安全対策特別会議（議長：根本二郎会長）」を設置した。（本誌2月号P.11参照）
- 12日 運輸省海上技術安全局船員部は、91年度船員災害発生状況をまとめた。それによると、3日以上休業した船員の数は7,292人（前年度比446人減）、船員1,000人当たりの発生率は53.4（同0.7ポイント減）となった。
- 15日 運輸省海上交通局と通産省・資源エネルギー庁は、タンカー輸送問題に関する合同懇談会を設置すると発表した。
- ◎ 外航労務協会と全日本海員組合は、日本籍混乗船に乗り組む外国人船員の労働条件等を協議することを目的として、第1回外国人船員問題協議会を開催した。
- 16日 大蔵省は1月の貿易統計（通関速報ベース）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、52億8,900万ドル（前年同月比39.4%増）となった。1月としては過去最高。
- 19日 OECD造船部会が18日、19日の両日、パリで開催され、各国の造船政策について意見交換が行われたほか、船舶解撤問題を同部会として正式に取り上げることが承認された。
- 23日 海上安全船員教育審議会船舶職員部会は、20条問題小委員会を開催し、12隻の外航新マルシップの配乗基準の特例措置を承認した。（P.39内外情報1参照）
- 24日 日本開発銀行は、海運向けの特別金利を0.2%引き下げ、年4.8～5.15%とした。
- 26日 外航労務協会および内航二船主団体（内航労務協会・内航一洋会）と全日本海員組合は、協約改定申し入れ書をそれぞれ交換し、平成5年度労働協約改定交渉を開始した。

2月の対米ドル円相場の推移

高 値	116.55円(23日)
安 値	125.05円(2日)
平 均(月間)	120.96円

(注) 銀行間取り引きによる

海運関係の公布法令（2月）

- ④ 船舶職員法施行規則及び船舶自動化設備特殊規則の一部を改正する省令
（運輸省令第2号、平成5年2月1日公布、4月1日施行）
- ⑤ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令
（政令第22号、平成5年2月24日公布、7月6日施行）

国際会議の開催予定（4月）

- ジョイント・ラポーターズ・ミーティング 93年
4月会合
4月5日～8日 サンフランシスコ
- 日韓経済協議会
4月15日～16日 韓国・京州
- 旗国小委員会（FSC）
4月19日～23日 ロンドン
- 海事先取特権ならびに抵当権条約(案)に関する国連/IMO外交会議
4月19日～5月7日 ジュネーブ
- ISF年次総会・理事会
4月29日～30日 ロンドン
- ICS年次総会
4月29日～30日 ロンドン

会議日誌（2月）

- 1日 三社定航部会
- 2日 タンカー部会幹事会
法規専門委員会小委員会
港湾協議会特別幹事会
- 3日 船員制度近代化対策委員会
- 4日 電波研究会
- 5日 水先業務専門委員会
船員対策特別委員会幹事会
啓水会
一土会
- 9日 港湾幹事会
港湾協議会
- 10日 法規専門委員会/同小委員会合同会議
- 12日 啓水会
- 16日 情報システム専門委員会
水先業務専門委員会
海務幹事会
保船幹事会
港湾協議会一般幹事会
- 18日 総務幹事会
- 23日 海務委員会/同専門委員会合同会議
新造船幹事会
船協月報編集会議
危険物小委員会
- 24日 三社定航部会
労務懇話会
- 25日 港湾対策幹事会
労務幹事会
資材研究会

第1回タンカー安全対策 特別会議専門部会の開催

当協会は3月3日、第1回タンカー安全対策特別会議専門部会／同幹事会合同会議を開催した。

同会議においては、タンカー安全問題に関する基本的考え方および検討項目（本紙2月号P.11参照）について確認するとともに、

専門部会長に宇田川日本郵船常務取締役を選任した。

また、本件に関する運輸省、資源エネルギー庁等関係方面検討についても本特別会議にて対応することとした。なお、特別会議・同専門部会のメンバーは下記の通り。

タンカー安全対策特別会議

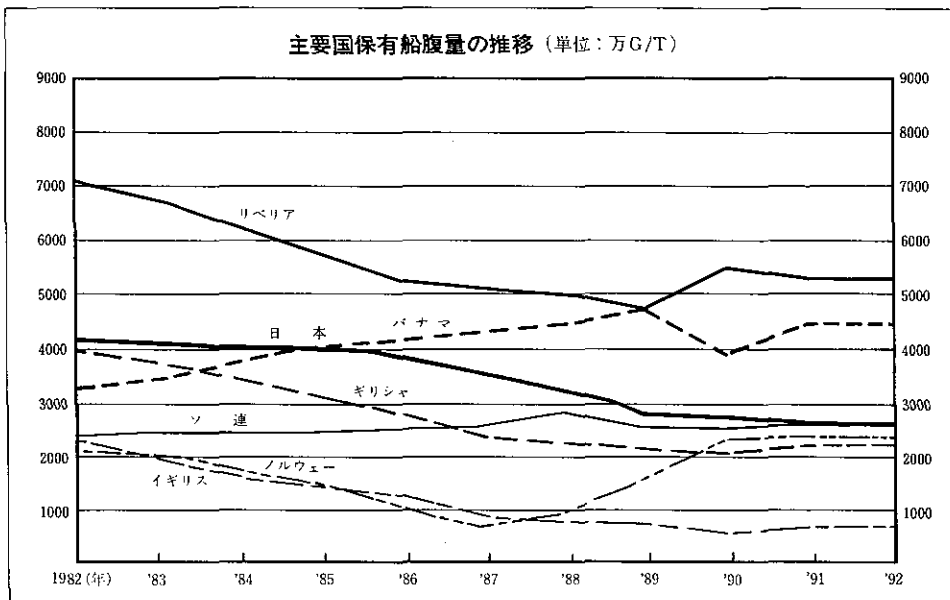
議長	日本郵船	取締役社長	根本二郎
副議長	ナビックスライン	取締役社長	石井和夫
〃	日本船主協会	理事長	増田信雄
	第一中央汽船	取締役社長	木下一哉
	飯野海運	取締役社長	苅野照
	川崎汽船	取締役社長	南雲四郎
	国際エネルギー輸送	取締役会長	松岡通夫
	大阪商船三井船舶	取締役社長	轉法輪奏
	佐藤国汽船	取締役社長	佐藤國吉
	新和海運	取締役社長	八角道夫
	昭和海運	取締役社長	吉田耕三
	東京タンカー	取締役社長	野田進一郎
	外航労務協会	会長	三本力

タンカー安全対策特別会議専門部会

川崎汽船	常務取締役	岩佐光夫
ナビックスライン	常務取締役	平賀健二郎
日本郵船	常務取締役	宇田川達
日本郵船	常務取締役	嶋田武夫
大阪商船三井船舶	専務取締役	高宮信夫
大阪商船三井船舶	常務取締役	星野尚三
昭和海運	油槽船部長	秦幸三
東京タンカー	常務取締役	岡本誠一郎

海 運 統 計

船 腹	1・世界船腹量の推移……………	52
	2・日本商船船腹量の推移……………	52
	3・わが国外航船腹量の推移……………	52
造 船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)……………	53
	5・わが国造船所の工事状況……………	53
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量……………	54
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量……………	54
	8・不定期船自由市場の成約状況……………	54
主要航路の成約運賃	9・原油(ベルシャ湾/日本・ベルシャ湾/欧米)……………	55
	10・穀物(ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)……………	56
	11・石炭(ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石(ツパロン/日本・ツパロン/西欧) ……	57
運賃指数	12・タンカー運賃指数……………	58
用船料指数	13・貨物船用船料指数……………	59
係船船腹	14・係船船腹量の推移……………	60
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移……………	61
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……………	62
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入……………	62
内航海運	18・内航船の船腹量……………	63
	19・国内輸送機関別輸送状況……………	63
	20・内航海運の主要品目別輸送実績……………	63



＝ 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
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
1992	79,845	444,305	1.9	6,833	142,918	2.9	5,190	136,827	0.7	67,822	164,560	2.1

(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
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
1992	7,411	23,736	▲4.1	1,135	7,022	▲3.1	5,572	15,193	▲5.3	704	1,521	4.8

(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	—
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
1991	2,060	59,914	95,470	4.7	419	19,815	32,188	▲2.9	1,641	40,100	63,282	9.0

(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 III	350	4,138	▲ 14.9	44	2,139	16	708	86	922	204	370
	1991 IV	372	3,639	▲ 12.1	59	1,748	19	594	71	795	223	502
	1992 I	359	5,539	52.2	68	3,029	19	1,075	67	842	205	592
	1992 II	367	4,790	▲ 13.5	53	2,095	21	996	65	824	228	874
	建造中船舶	1987	1,210	9,694	▲ 12.3	123	3,493	62	2,204	147	2,469	878
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 III		1,264	15,247	7.4	184	7,404	57	2,059	247	3,124	749	2,661
1991 IV		1,355	15,897	4.3	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,764
1992 I		1,355	16,992	6.9	208	7,967	74	2,679	299	3,146	774	3,200
1992 II		1,349	17,726	4.3	205	8,323	78	2,847	290	3,246	776	3,311
未着工船舶		1987	827	12,848	24.6	120	6,236	58	2,229	174	2,345	475
	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 III	1,169	25,301	▲ 0.3	214	13,284	103	4,536	303	4,043	549	3,438
	1991 IV	1,175	27,267	7.8	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140
	1992 I	1,092	26,106	▲ 4.3	210	13,090	140	6,381	236	3,372	506	3,263
	1992 II	1,061	23,683	▲ 9.3	195	11,750	135	6,178	235	2,846	496	2,910

(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
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
1991	160	7,171	21	651	92	4,291	15	360	139	7,664	3	263	231	11,955	18	623

(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	1986		1987		1988		1989		1990		1991		1992		
	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	958	10.0	970	1.3	1,042	7.4	1,120	7.5	1,190	6.3	1,247	4.8	1,305	4.7
	石油製品	305	5.9	313	2.6	325	3.8	340	4.6	336	▲ 1.2	326	▲ 3.0	330	1.2
	計	1,263	9.0	1,283	1.6	1,367	6.5	1,460	6.8	1,526	4.5	1,573	3.1	1,635	3.9
乾貨物	鉄鉱石	311	▲ 3.1	319	2.6	348	9.1	362	4.0	347	▲ 4.1	358	3.2	337	▲ 5.9
	錳炭物	276	1.5	283	2.5	304	7.4	321	5.6	342	6.5	369	7.9	370	0.3
	穀物	165	▲ 8.8	186	12.7	196	5.4	192	▲ 2.0	192	0.0	200	4.2	205	2.5
	その他	1,370	0.7	1,390	1.5	1,460	5.0	1,525	4.5	1,570	3.0	1,610	2.5	1,660	3.1
	計	2,122	▲ 0.6	2,178	2.6	2,308	6.0	2,400	4.0	2,451	2.1	2,537	3.5	2,572	1.4
合計	3,385	2.8	3,461	2.2	3,675	6.2	3,860	5.0	3,977	3.0	4,110	3.3	4,207	2.4	

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1992」による。②1992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	1988年			1989年			1990年			1991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	166.9	4.0	16.0	178.0	6.6	15.7	195.7	9.9	16.7	204.7	4.6	17.1
	石油製品	45.8	9.6	14.1	49.2	7.2	14.7	47.6	▲ 3.3	13.6	39.4	▲ 17.2	12.2
	計	212.8	5.1	15.6	227.2	6.8	15.5	243.3	7.1	16.0	244.1	0.3	16.0
乾貨物	鉄鉱石	123.4	10.2	35.5	127.6	3.4	35.7	124.8	▲ 2.2	35.7	126.9	1.7	36.1
	錳炭物	104.2	12.5	34.3	104.9	0.7	33.3	107.5	2.5	32.1	111.6	3.8	31.0
	穀物	32.7	0.3	16.7	31.7	▲ 3.0	16.3	31.7	0.0	16.3	32.2	1.7	17.9
	その他	258.3	9.6	17.7	262.4	1.6	17.0	262.4	0.0	16.7	274.4	4.6	17.0
	計	518.6	9.7	22.5	526.7	1.6	21.9	526.5	▲ 0.0	21.5	545.2	3.6	21.8
合計	731.4	8.3	19.9	753.8	3.1	19.5	769.7	2.1	19.4	789.3	2.5	19.6	

(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。

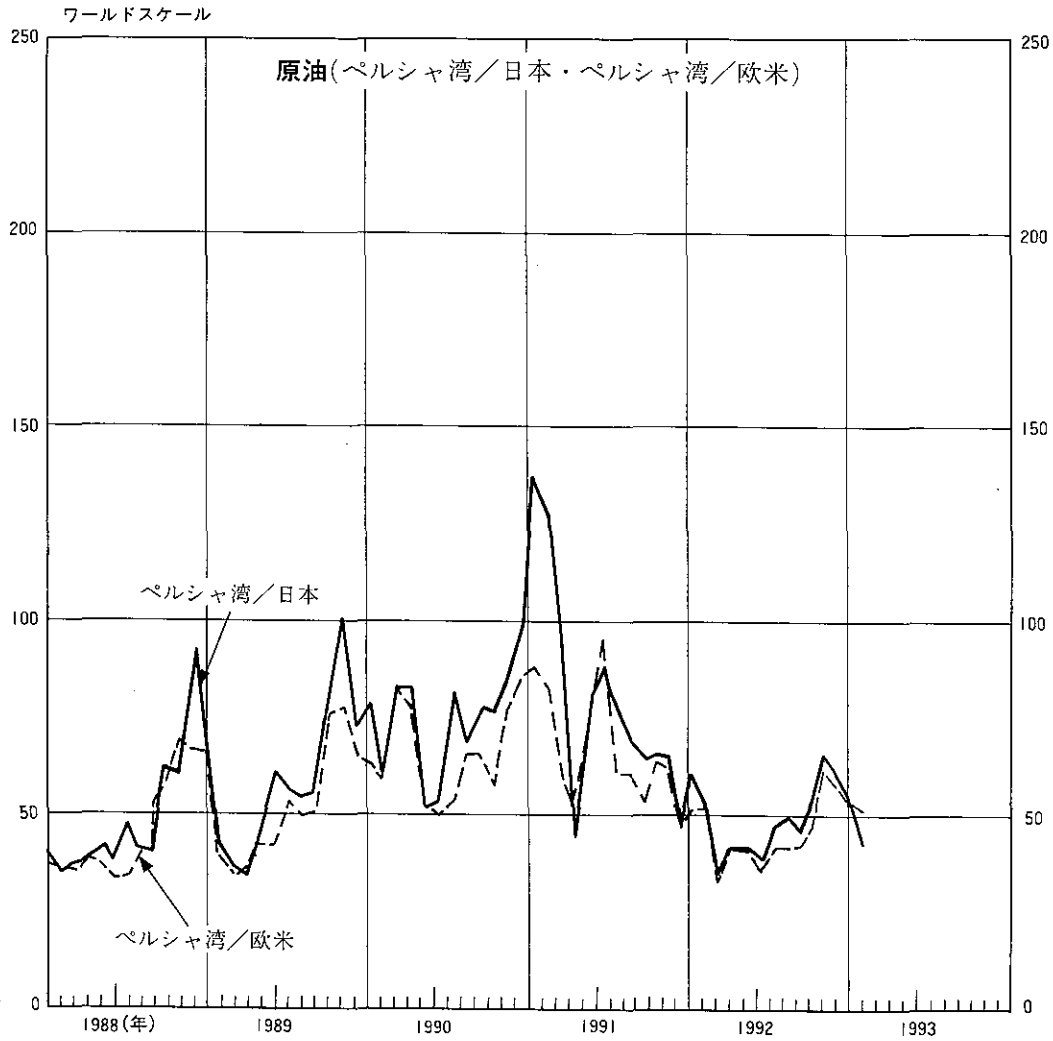
8・不定期船自由市場の成約状況

(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	錳石	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	160,690	16,996	177,686	54,719	51,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1992 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
1993 1	12,601	0	12,601	4,634	3,454	4,167	55	163	45	83	7,610	1,473

(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。

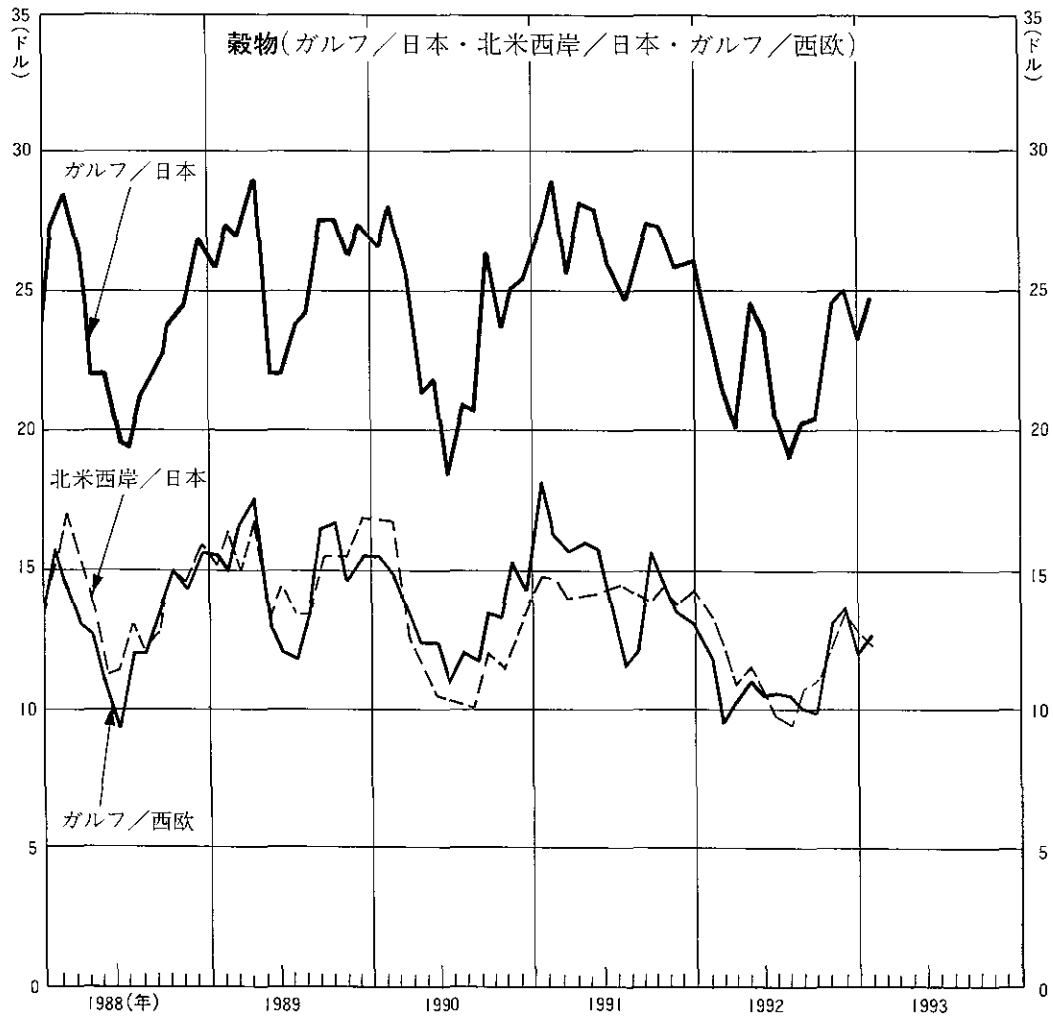
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



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	53.00	47.50	87.50	61.00	55.00	32.50	45.00	42.50
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。

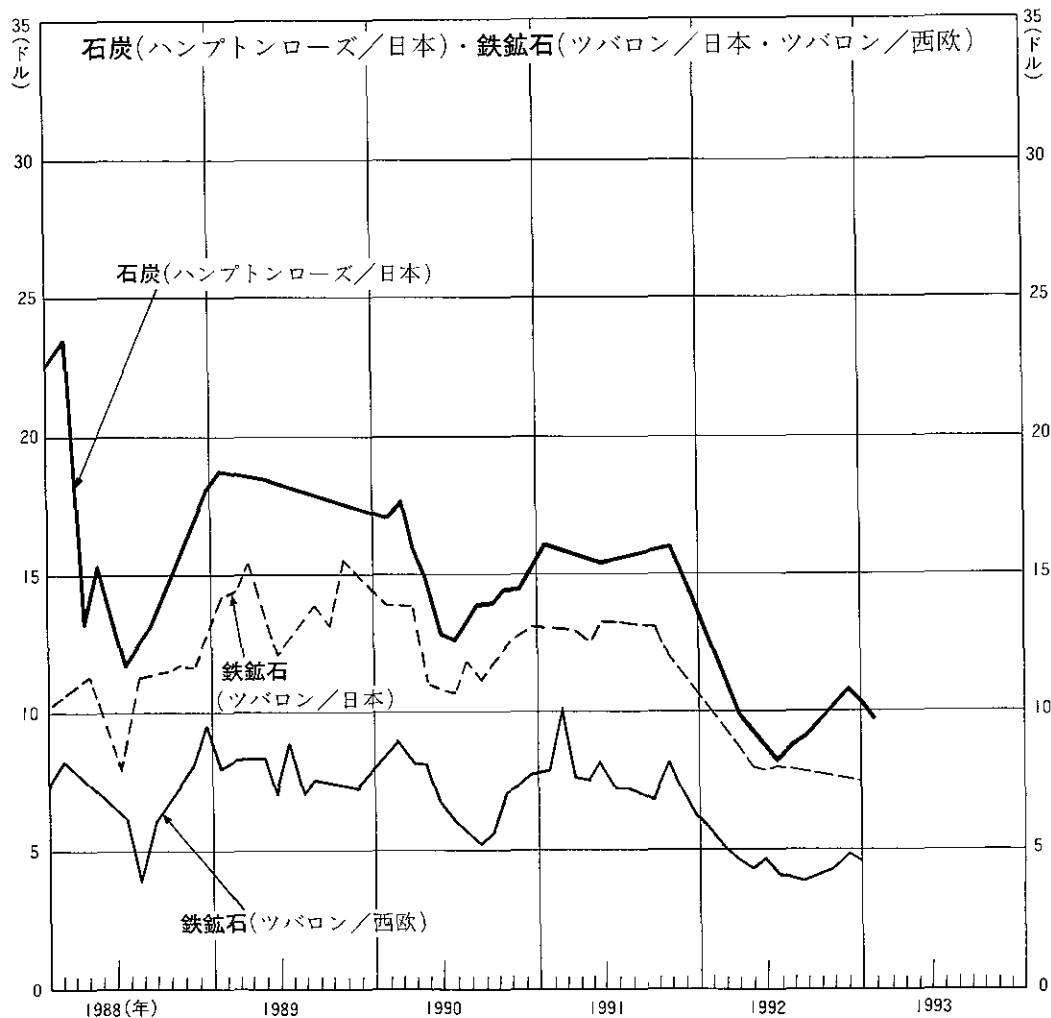


10・穀物（ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧）

（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	24.75	22.35	13.25	12.25	12.25	12.15	11.75	9.00	12.78	9.80
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		

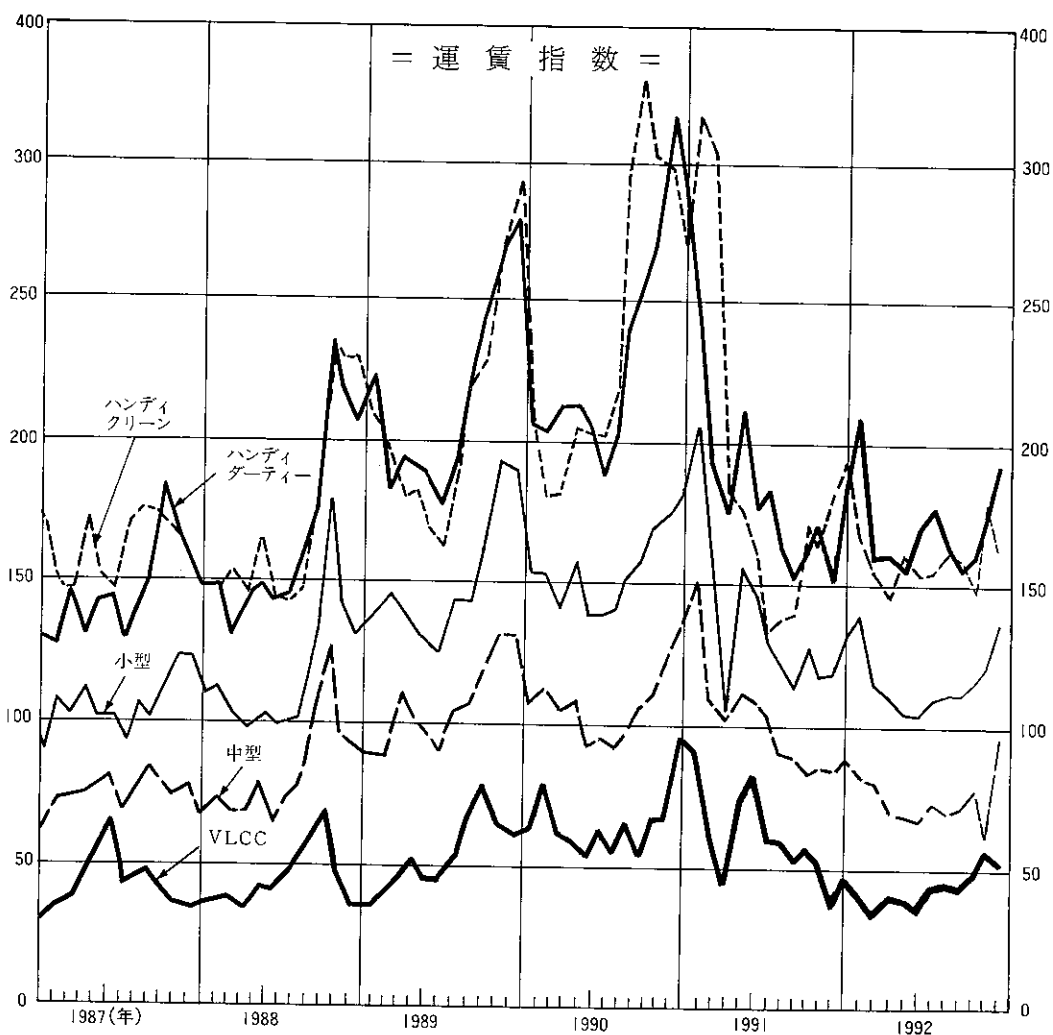
(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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			9.95		—				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。

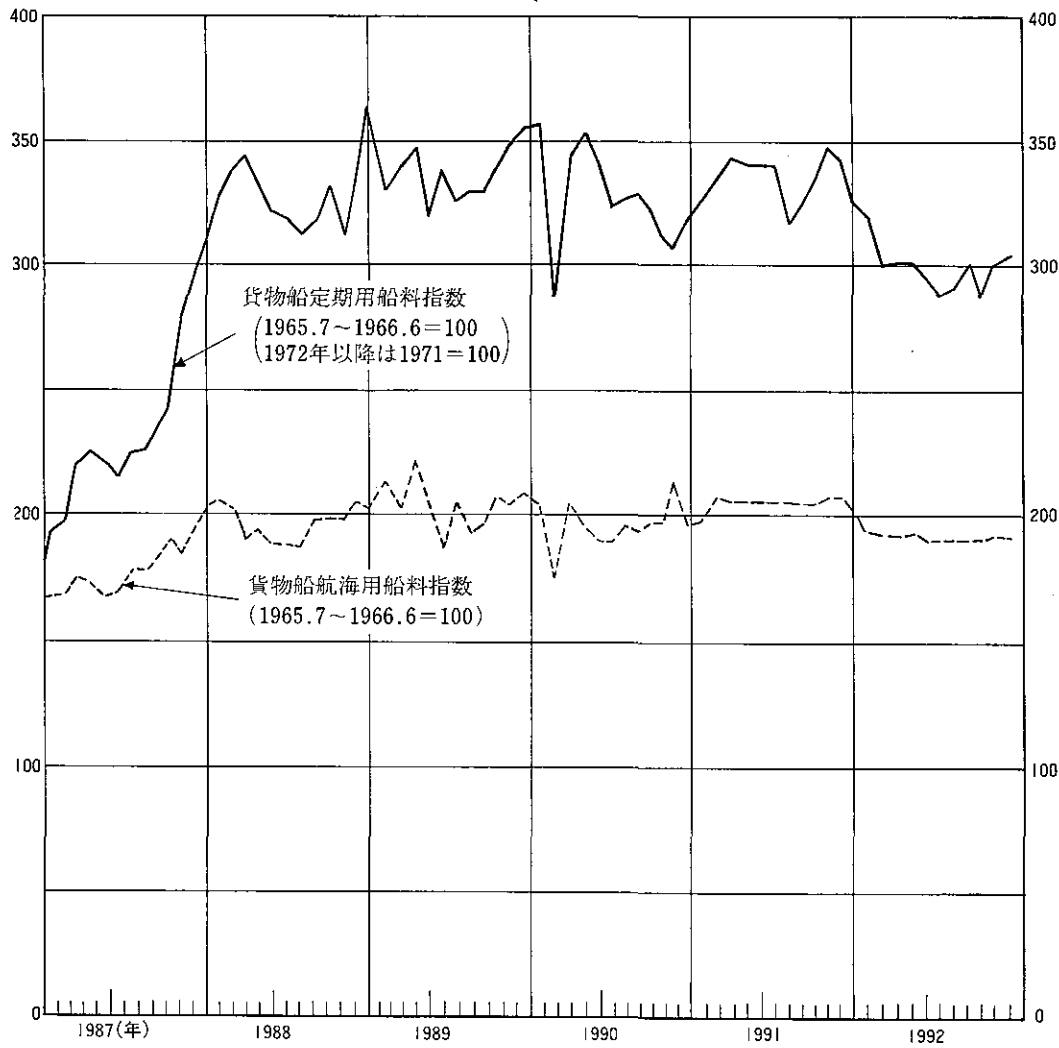


12・タンカー運賃指数

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	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2
平均	63.2	108.2	156.4	234.5	246.1	65.3	105.8	141.9	191.0	193.6	44.2	77.4	118.2	170.0	164.5

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン(6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン(3万~6万トン) ⑦H・D=ハンディ・ターティ: 3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン(3万トン)未満。

＝ 用 船 料 指 数 ＝

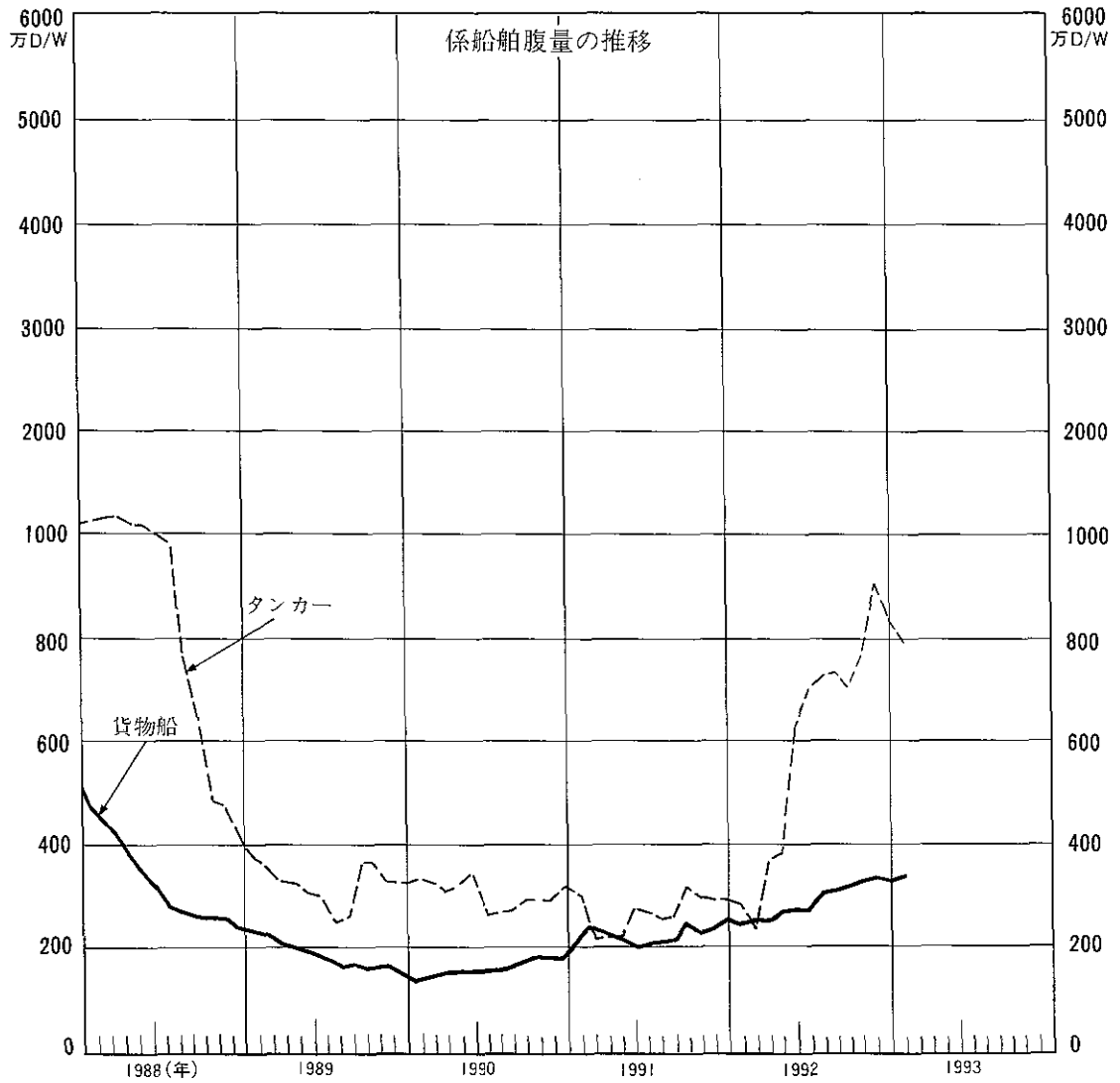


13・貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1	164.3	193.4	204.9	208.3	198.0	202.0	162.5	292.8	334.0	356.5	318.0	326.0
2	166.3	203.5	202.4	203.3	199.0	195.0	191.4	312.0	363.7	357.6	325.0	320.0
3	167.2	207.1	212.1	176.4	207.0	192.0	195.4	328.0	329.8	288.7	335.0	300.0
4	174.9	203.0	202.7	202.9	205.0	191.0	219.8	338.6	336.9	343.3	344.0	302.0
5	172.1	189.3	221.5	197.9	205.0	195.0	224.6	344.3	346.2	353.5	342.0	301.0
6	166.4	193.6	201.8	191.4	205.0	190.0	219.7	333.8	318.7	343.7	342.0	295.0
7	169.2	184.1	189.3	190.0	206.0	191.0	213.7	320.6	336.8	325.0	342.0	288.0
8	177.4	186.6	204.1	197.0	206.0	191.0	223.6	318.2	324.3	328.3	318.0	293.0
9	177.7	185.1	193.0	195.0	205.0	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	194.0	277.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0
平均	174.3	194.9	203.5	197.8	204.8	193.4	218.8	322.0	336.1	330.6	334.8	303.2

(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 ＝

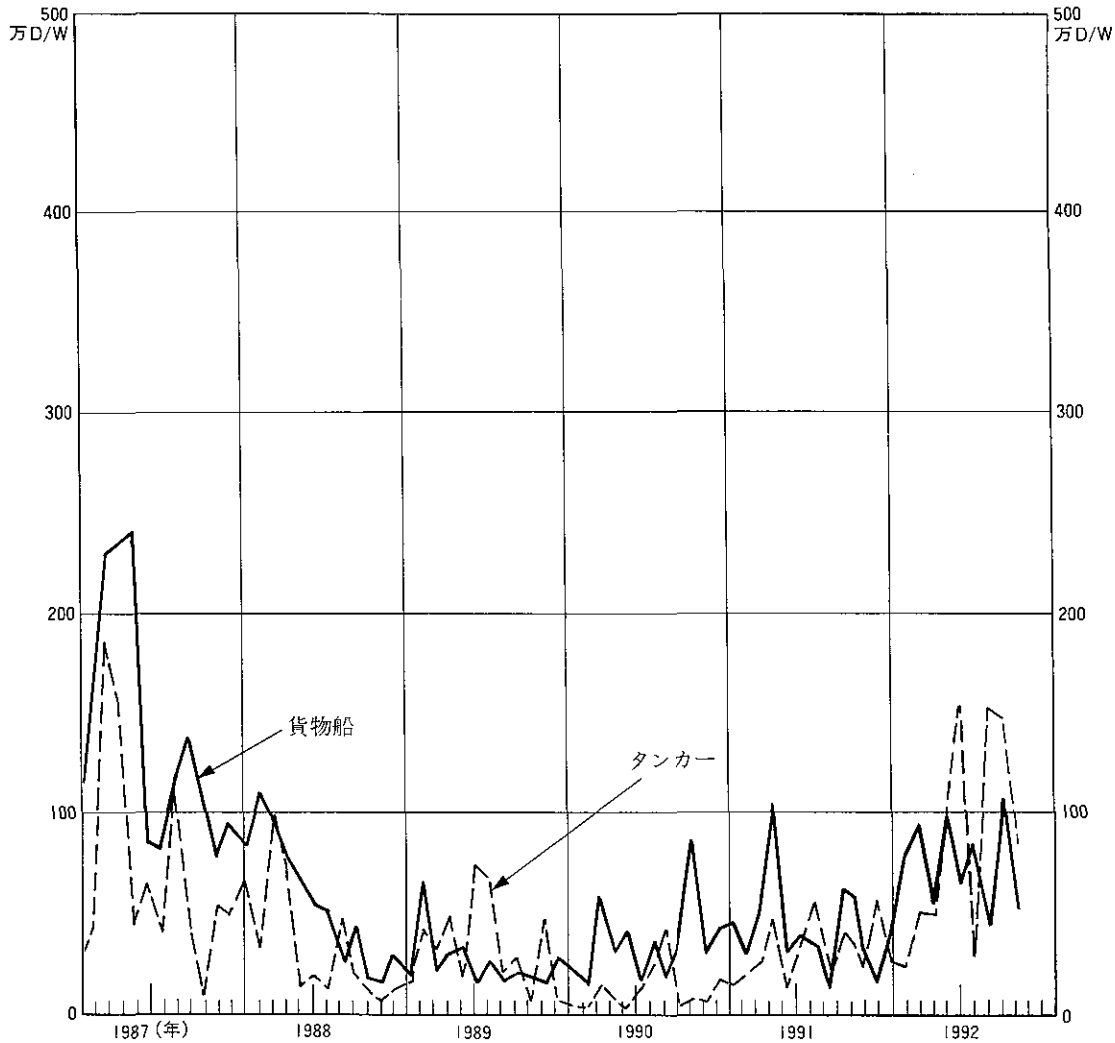


14・係船舶腹量の推移

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	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	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	348	2,429	3,154	94	4,083	7,981
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	6,989						
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・マンスリーリスト・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	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1991			1992	
							4～6	7～9	10～12	1～3	
輸 出	貿易量	75,746	71,191	70,711	70,675	70,404	74,802	18,182	18,870	20,629	20,321
	日本船輸送量	11,948	9,856	7,407	5,958	4,849	4,883	1,179	1,296	1,372	1,425
	外国用船輸送量	25,096	24,677	27,006	27,140	28,114	29,714	7,210	7,296	8,164	8,039
	日本船積取比率	15.8	13.8	10.5	8.4	6.9	6.5	6.5	6.9	6.7	7.0
輸 入	貿易量	590,606	617,144	660,656	683,167	699,099	714,467	166,897	175,580	182,671	175,275
	日本船輸送量	250,679	232,347	59,977	223,481	199,944	196,583	49,322	51,295	45,635	46,116
	外国用船輸送量	152,671	162,113	55,433	236,388	269,668	308,090	72,871	71,611	84,740	80,018
	日本船積取比率	42.4	37.6	35.6	32.7	28.6	27.5	29.6	29.2	24.9	26.3
貨物船積	貿易量	354,092	374,149	404,371	411,468	409,485	421,801	107,247	104,255	106,514	100,071
	日本船輸送量	142,221	129,144	122,407	116,891	108,184	105,764	26,739	28,110	25,016	23,964
	外国用船輸送量	93,455	106,326	142,284	156,423	165,337	190,128	47,123	43,954	51,289	46,420
	日本船積取比率	40.2	34.5	30.3	28.4	26.4	25.1	24.9	27.0	23.5	23.9
う 鉄 ち	貿易量	115,231	112,035	123,377	127,607	124,840	126,950	32,081	31,101	32,674	28,290
	日本船輸送量	64,632	58,679	57,136	56,359	52,258	52,900	12,945	15,447	11,789	11,782
	外国用船輸送量	18,414	19,768	31,981	34,949	37,368	45,080	11,072	9,152	12,030	9,087
	日本船積取比率	56.1	52.4	46.3	44.2	41.9	41.7	40.4	49.7	36.1	41.6
う 石 ち	貿易量	91,346	92,554	104,181	104,939	107,492	111,618	27,292	27,973	29,076	28,434
	日本船輸送量	52,922	49,313	46,487	44,262	43,839	41,985	10,903	9,776	10,835	9,581
	外国用船輸送量	22,958	26,558	42,664	44,461	45,988	56,359	13,166	13,795	15,863	15,080
	日本船積取比率	57.9	53.3	44.6	42.2	40.8	37.6	39.9	34.9	37.3	33.7
う 木 ち	貿易量	32,360	36,951	42,040	41,295	39,515	39,730	10,441	9,953	9,629	9,949
	日本船輸送量	8,988	8,040	6,893	6,026	5,033	4,313	1,149	1,163	942	928
	外国用船輸送量	15,842	20,409	21,017	25,378	27,807	30,061	7,698	7,504	7,795	7,242
	日本船積取比率	27.8	21.8	16.4	14.6	12.7	10.9	11.0	11.7	9.8	9.3
油 送 船 積	貿易量	236,514	242,995	256,285	271,699	289,614	292,666	59,650	71,325	76,157	75,204
	日本船輸送量	108,457	103,203	111,723	106,590	91,759	90,819	22,583	23,185	20,619	22,152
	外国用船輸送量	59,216	55,787	64,844	79,965	104,332	117,962	25,748	27,657	33,451	33,598
	日本船積取比率	45.9	42.5	43.6	39.2	31.7	31.0	37.9	32.5	27.1	29.5
う 原 ち	貿易量	164,044	160,460	166,936	178,009	195,517	204,654	37,857	48,091	55,518	52,364
	日本船輸送量	93,685	86,830	94,370	90,576	75,547	74,734	18,254	18,979	16,880	18,265
	外国用船輸送量	51,944	47,884	52,998	64,867	89,240	100,876	21,031	23,073	29,394	29,548
	日本船積取比率	57.1	54.1	56.5	50.9	38.6	36.5	48.2	39.5	30.3	34.8

(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	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1991			1992	
							4～6	7～9	10～12	1～3	
輸 出	定期船	103,633	69,299	51,456	45,326	38,998	38,587	8,910	9,881	10,048	14,464
	不定期船	158,080	126,594	89,277	76,576	69,318	62,295	15,594	18,007	13,467	14,372
	油 送 船	4,002	3,374	2,599	2,520	2,433	2,551	659	688	686	777
	計	265,714	199,267	143,332	124,421	110,749	103,433	25,163	28,576	24,201	29,614
輸 入	定期船	58,720	50,942	50,299	49,353	46,598	46,711	11,207	12,408	12,258	14,162
	不定期船	258,497	219,301	198,690	200,600	183,899	170,031	43,269	45,441	37,737	37,786
	油 送 船	201,577	177,088	171,758	164,807	162,382	162,525	37,971	42,922	35,921	40,385
	計	518,794	447,331	420,748	414,760	392,879	379,266	92,447	100,772	85,916	92,333
三 国 間	定期船	43,601	61,480	53,139	49,008	49,830	56,600	13,102	15,483	15,545	16,586
	不定期船	53,040	43,982	31,879	29,304	23,801	26,955	6,610	6,400	7,330	5,500
	油 送 船	29,842	19,413	13,035	8,747	8,504	9,052	2,656	1,640	2,022	936
	計	126,485	124,875	98,053	87,059	82,135	92,606	22,367	23,523	24,897	23,023
合 計	定期船	205,954	181,721	154,894	143,687	135,426	141,897	33,219	37,773	37,850	45,213
	不定期船	469,617	389,878	319,848	306,480	277,018	259,281	65,473	69,848	58,534	57,658
	油 送 船	235,420	199,875	187,392	176,074	173,319	174,128	41,285	50,163	38,630	42,099
	計	910,993	771,473	662,132	626,240	585,763	575,306	139,977	152,871	135,013	144,970

(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 油 送計	船 船 船	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9		
			2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2		
			8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7		
1985	貨物 油 送計	船 船 船	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6		
			2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5		
			8,521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5		
1990	貨物 油 送計	船 船 船	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲ 12.3	7,508	2,558	1.3	98.0		
			2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7		
			8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲ 11.7	9,842	3,696	0.7	98.5		
1991	貨物 油 送計	船 船 船	4,515	1,554	▲ 38.0	1,060	45	▲ 10.0	5,575	1,599	▲ 37.5	97.2		
			2,308	1,146	1.0	31	2	▲ 33.3	2,339	1,148	0.9	99.8		
			6,823	2,700	▲ 25.9	1,091	47	▲ 11.3	7,914	2,747	▲ 25.7	98.3		
1992	貨物 油 送計	船 船 船	4,518	1,587	2.1	1,021	42	▲ 6.7	5,539	1,629	1.9	97.4		
			2,305	1,160	1.2	29	2	0.0	2,334	1,162	1.2	99.8		
			6,823	2,747	1.7	1,050	44	▲ 6.4	7,873	2,791	1.6	98.4		

(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 (億万吨キロ)				
	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
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	0.76	6,155	2,126	235	2,461	7	4,829
1989年度	538	83	5,888	0.83	6,510	2,247	251	2,629	8	5,135
1990年度	575	87	6,114	0.87	6,776	2,445	272	2,742	8	5,468
1991年度	572	86	6,261	0.87	6,919	2,482	272	2,838	8	5,600

(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

ある新年会の宴席で、定年後の過ごし方が話題の一つになった。会のメンバーは40代初めから定年近い人と年齢差のある構成でしたが、各年代の人からいろいろな話が飛び出した。

その中で、皆さんが共通して話していたのは、やはり妻と共通の話題が持てること。そのための趣味、スポーツを考えたい。それと現役時代に個人的にできなかったことをやり遂げたいと言う人もいた。既に日ごろ、奥さんと同じ趣味・スポーツを楽しんでいる人もいたが、おおかたの人は別行動で夫婦それぞれの趣味の世界を作っているの、ここで改めて共通の

ものとなると考えてしまう由。定年まで時間のある人はまだしも、近い人は今更と思ったり、あるいは自分の趣味に合わせてもらおうと言う人もいた。

定年後の過ごし方について、夫が現役を離れば妻と生活を楽しむことを第一に考えていても、妻は夫と行動を共にしたいとは一概に言えないようである。首都圏に住む熟年夫婦（主人が60歳以上）を対象としたある新聞の生活実態調査によると、子供が独立したあとは、あるいは夫が定年を迎えたら「自分の好きなことを楽しみたい」とか「社会志向」の妻が多いという結果が出ている。

一方、40代から70代の熟年層を対象とした意識調査によると、「夫婦の時間の持ち方」については、

40代、50代は「個性尊重型」、60代は「自己充実型」、70代になると「夫婦一緒」が占めるという結果になっている。

女性の地位向上、社会志向につれて従来の夫唱婦随型から夫婦マイペース型へ移行しているとも言われている。

定年から平均寿命まで二十数年あることを考えれば、「趣味や旅行などを夫婦一緒に楽しむこと」と併せて「お互い好きなことを楽しむこと」も必要。これからの高齢化社会へ向けて、余暇の過ごし方の指導、習熟、諸施設の充実がますます必要になってくるであろう。

昭和海運

総務部広報チーム

チームリーダー 副部長

和田 邦夫

船協月報 3月号 No. 392 (Vol. 34 No. 3)

発行 行：平成5年3月20日

創刊 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)