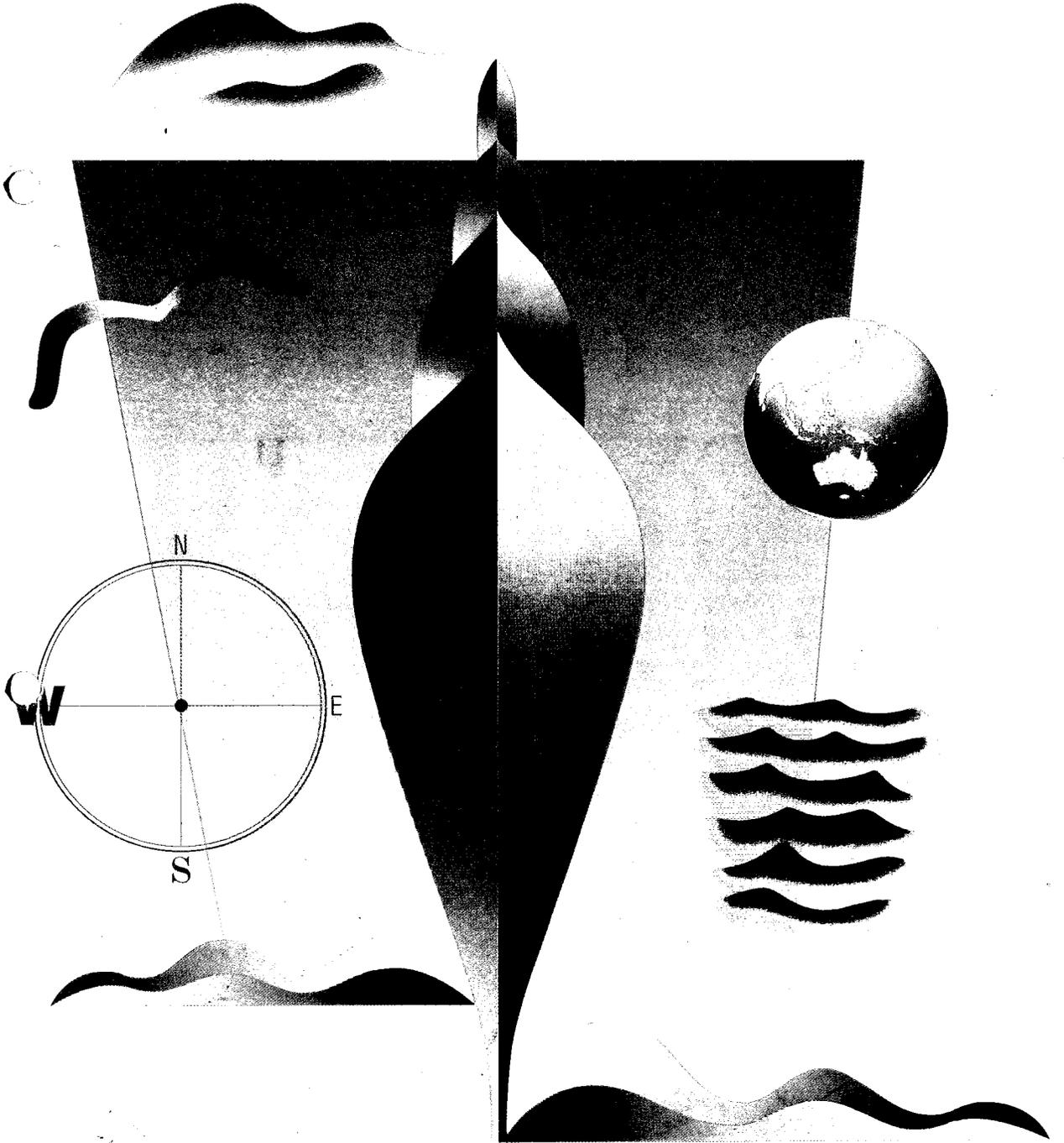


せんきょう



海難事故と信頼性解析

日本船主協会副会長 ■ 伏見清喜
昭和海運取締役社長



1990年、1991年と大型ばら積船の沈没を含む海難事故が続発した。その後減少したものの、1994年には再度増加し、多数の人命が失われた。これらの海難事故は老齢船が多く、最近15年では148隻の海難事故の内、75%が船齢15年以上であった。

昨年5月に開催されたIMOの第65回海上安全委員会(MSC)でばら積船の強度に関して論議された結果、20,000%以上の老齢船は要件に適合しない限り、高比重固体貨物を運搬してはならないことが議決された。またIMOの要請を受けて国際船級協会連合(IACS)は、今年6月に開催予定のIMO第66回MSCに、ばら積船の安全に関する規則を答申する。

1998年7月1日からISMコードが発効し、ばら積船、タンカー、客船等がその適用を受ける。IMOではSOLASやMARPOLの国際条約の締結により、ハード要件基準を設け船籍国である旗国政府による規制を強めてきた。これからは船舶管理者の安全管理システム(SMS)というソフト要件基準にも焦点が当てられる。また旗国とは関係のない船舶の寄港国が外国籍船舶に立ち入り、検査を実施するPSCの強化により、サブスタンダード船を排除しようとする動きが高まっている。IMOを中心としたこれらの動きが、海難事

故の減少を促すことが期待される。

日本の船主はこれまで船舶の安全運航に努めてきており事故率も小さい。しかし、日本船主がかつて日本の造船所で建造した大型ばら積船が外国へ売船され、全損事故を起こす例が報告されている。売船後は外国船主の責任とはいえ、海運造船国である日本は事故防止に対し、果たすべき役割も考えるべきだと思われる。特に大型ばら積船については、その開発と発展に関与してきた日本としては、積極的な関心を示すべきであろう。

大型ばら積船はその構造上航海中の点検が困難である。また、船体構造の大修理には高額のコスト負担が必要となるが、就航船の構造物に対する信頼性解析技術が確立されていない。そのため的確な修理方法の選定が困難であり、修理に必要なコストの推定が難しいのが現状である。今後は日本の船主と造船所が協力し、その信頼性解析技術を確立することが望まれる。

また海難事故の原因究明が徹底的になされていないことが、IMOでの構造強化対策の議論を難しくしている。各国政府、船級協会および保険会社の協力を得て、海難事故の原因が正確に把握できれば、信頼性設計が前進し、船体構造の強度低下による海難事故は減少するものと期待できる。

に大筋合意され、第7回交渉の場で正式妥結、調印された。

その概要は以下のとおりである。

(1) 労働協約

① 最低基本給の改定

(標準船員基点：標令35才の部員)

ベースアップ：1,850円

(前年比：0.81%増)

定昇込み(標令34才→35才)：6,500円

(前年比：2.89%増)

② 本人基本給の改定

平成7年度の確認書と同様の内容により改定する。

③ 船長・機関長手当の改定

従来方式を踏まえ、改定したものに、2,400円を加算し、作業委員会で決める。

④ 機装員手当の改定(船長、機関長定額部分)

職名： 月額(加算額の改定)

船長(予定者を含む)

12,000円→14,400円

機関長(予定者を含む)

6,500円→8,900円

⑤ 休暇員の賃金の改定

(イ) 陸上休暇員

船長： 12,200円→14,400円

機関長： 6,500円→8,900円

(ロ) 特別休暇員

(船舶の遭難または沈没のための特別休暇員の賃金の船長、機関長手当)

船長： 12,200円→14,400円

機関長： 6,500円→8,900円

⑥ マルシッブ混乗慰労金の改定

新たなマルシッブ混乗船に乗船中の乗組員に対する混乗船慰労金(月額)の改定

船長、機関長： 73,300円→73,500円

通信長、一航機士：62,900円→63,100円

二・三航機士、職員A・Bおよび職長：

52,300円→52,500円

その他の者： 41,900円→42,000円

⑦ 新賃金体系ならびに労働協約の整備に関する協議機関を設置する。

⑧ 労働時間に関する船主側申し入れ事項および船長・機関長手当の適正化については、新賃金体系ならびに労働協約の整備に関する協議機関の検討課題とする。

(2) 近代化実用船労働協約

① 近代化実用船乗船最低基本給制度の改定

近代化実用船乗船最低基本給表(船舶技士)中の標令35才に該当する者の基本給を1,850円引き上げ、その他のものについては、昨年度方式により改定する。

② 近代化実用船乗船基本給制度の適用を受けない者の実用船手当の改定

(イ) A実用船手当

・船長、機関長： 75,500円→75,850円

・通信長、一航機士：

57,750円→57,950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

・船長、機関長： 77,600円→77,900円

・通信長、一航機士：

58,250円→58,450円

(ハ) C実用船手当

・船長、機関長： 80,050円→80,350円

・通信長、一航機士：

59,600円→59,850円

(ニ) P実用船手当

・船長、機関長： 89,850円→90,200円

・近代化資格を持たない一航機士：

60,900円→61,150円

③ 通信長特別手当の改定

従来方式により、作業委員会で決める。

④ 混乗近代化実用船手当の改定

・船長、機関長： 80,050円→80,350円

・通信長、一航機士、運航士(4号または5号職務)： 59,600円→59,850円

1 新しい海洋法と領土紛争

早稲田大学 法学部教授 島田征夫

本年2月20日、わが国は閣議了解として、1982年の国連海洋法条約に基づいて200カイリ排他的経済水域をわが国周辺海域に設定する方針を決めた。このことは、わが国周辺の領土について、特に帰属が不明確な島々をめぐる隣国との紛争の発生を意味する。果たして、韓国政府も直ちに排他的経済水域を全面的に設定する方針を発表、両国間に竹島（韓国名独島）をめぐる紛争の再燃が懸念されている。

新しい海洋法とは。排他的経済水域とはどのような水域なのか。この水域の設定はどのような方法なのか。この水域の設定によって、なぜ領土紛争が発生するのか等々。これらの問題を考察する前に、まず現在の海洋法を成立させてきた歴史をザッと振り返ってみよう。

1. 海洋法の歴史

領海概念の形成

歴史を遡ってみると、古くローマ時代には、海洋を万民の共有物であるとする考えが支配的であった。海洋領有の主張がなされるのは、中世北イタリアの諸都市によってである。周知のとおりスペイン・ポルトガルによる全世界の海洋の分割は、15世紀末のローマ法王の教書とトルデシラス条約によって行われた。

海洋法の発展は、スペイン・ポルトガルによ

る海洋の独占に対して、イギリスとオランダが抗議することに端を発した。グロティウスは、『海洋自由論』（1609年刊）の中で、当時ポルトガル船としばしば衝突し掠奪しあっていたオランダ船の海上捕獲を正当化し、通商の自由の論拠として海洋自由の理論を展開した。これに対し、イギリスは、同国周辺のニシン漁場から外国人、特にオランダ漁船を締め出す政策をとるようになり、セルデンは、『海洋閉鎖論』（1635年刊）を著し、同国周辺海域に対する同国の支配と領有を正当化した。こうして海洋の領有をめぐる、2つの考え方が対立することになった。

ほどなくプーフENDORF（1672年刊行の『自然法と万民法論』の著者）がこの2つの考え方を調整して、海洋を沿岸海と外洋とに区別し、沿岸海のみについて領有が認められると主張した。ここに、争いは沿岸海とその外側の海との境界をどこにおくかに移された。

領海の幅は3カイリか

18世紀に入ると、バインケルスフークは、『海洋主権論』（1702年刊）を著しその中で「陸地の支配は、武力の尽きるところに尽きる」と論じて、有名な着弾距離説を唱えた。領海3カイリを初めて唱えたのは、イタリアのガリアニである（1782年）。彼は、当時その距離をめぐる

することを内外に言明したが、急いだためか見事に誤訳、3 nautical miles を3里と訳した。これは1872年に3海里に訂正されたが、以来わが国は最近まで領海3カイリを墨守することになる。

領海法の制定

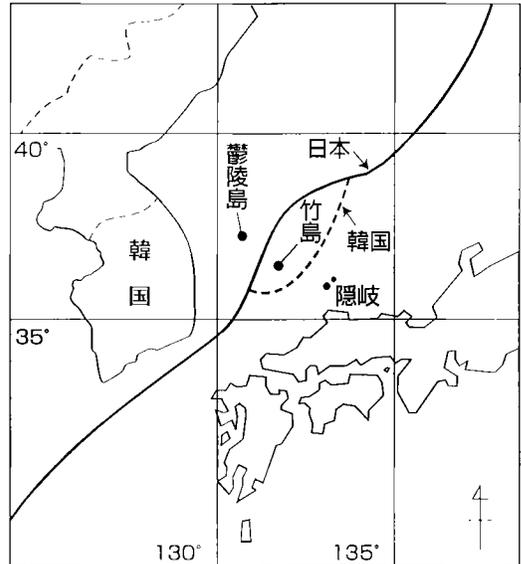
わが国が領海3カイリを放棄するのは、第3次海洋法会議が始まって、領海12カイリが大勢となり、「エクセプトワン」との悪評が立つてからのことである。1977年5月、わが国は突如領海法と200カイリ漁業水域暫定措置法を制定し、海洋法の新しい動きに対応しようとした。それが不完全だったのは、津軽海峡、宗谷海峡を始め5つの海峡は依然として3カイリ領海を維持し自由航行を認めたことと、200カイリ漁業水域を設定していない韓国や中国との関係を考慮して東経135度以西には200カイリ漁業水域を設定しなかったことで知れる。

領土問題の再燃

前述のとおり、わが国の新海洋法条約批准の方針決定は、今まで領土問題を棚上げにしたまま問題を先送りしてきたツケがまわってきたものである。同条約を全面適用すれば、従来問題にならなかった西日本の周辺水域、とくに竹島と尖閣列島周辺の海域での漁業問題が生ずる。これらの水域については、とくに韓国との間では1965年に、中国との間でも1975年に漁業協定を締結し、わが国の領海近くまで自由操業を認めてきた。そのため1977年の200カイリ法制定に際しても、前述のとおり200カイリ漁業水域を設定しなかっただけでなく、韓国・中国の漁民に対しては同法を実質的に適用しないこととされたのである。

わが国の1982年国連海洋法条約の批准は、設

【図】 日韓両国間の排他的経済水域



— 日本が設定すると予想される線
 --- 韓国が設定すると予想される線

定を除外していた水域に線を引き、適用を除外していた韓国・中国の漁民を同水域から締め出すことになるのであるから、影響は甚大である。200カイリ排他的経済水域を設定しようとするのは、韓国も同様であって、水域が重なることは避けられそうもない。200カイリ排他的経済水域の設定については、相対する国の場合、中間線方式がとられる場合が多いので、竹島の帰属いかんによっては、200カイリ水域が大きく移動することも考えられ、現行漁業協定の改訂を含めてその解決は、漁業を始めとする資源問題に大きな影を落とさざるをえない。また中国の間には石油や天然ガス資源が有望な海域が存在しており、尖閣列島をめぐる大陸棚の境界画定問題は、わが国の21世紀のエネルギー確保の観点からも漁業問題と並んで無視できないものとなっている。

以上が、わが国の新海洋法条約の批准が領土問題を再燃させる要因となる所以である。

ジョーゼフ・ターナー

『インヴェラレイ城の見えるファイン湾』

- ・海面は穏やかだが、船の帆は大きく横に揺らぎ強い風が吹いていることから、嵐の後のようだ。非常に速い速度で動く雲の様子をうまく画面にとらえている。
- ・山々が間近まで迫った海岸線と、太陽の輝きが雲を照らし出す風景は、ダイナミックで大変美しい。この光の効果はターナーの特徴である。
- ・緑は前方左の樹木しか目立ったものではなく、それも荒い岩肌にしがみつくなかのように生えており、自然の厳しさを連想させる。

アルベール・マルケ『ヴェニス朝』

- ・初夏の情景らしく、明るく解放感に満ちており、ターナーの作品と対照的。
- ・海面はなぎ、波はまったくと言っていいほどなく、穏やかな風情である。
- ・建物の様子から遠景が本島だということがわかる。賑いだ本島にくらべ、手前の波止場ののんびりとした雰囲気、地元の人々の憩いの場となっている。
- ・画面は大きく4色（空のブルー、雲のローズ、海のエメラルドグリーン、波止場のクリームイエロー）に分割され、それぞれの色の対比、微妙な色のグラデーションが大変美しい。それを船と人物の黒色が、画面を効果的に引き締めている。

ポール・デルヴォー『女神』

- ・眼の大きな裸婦はデルヴォーの専売特許ともいえる特徴。
- ・ふたりの女性が古代の建築物らしき所にいるが、何をしているか不明である。このシチュエーションの不可思議さに、この作家の独特の詩情がある。
- ・主題の不可思議さは、理性の光の入り込めない領域を表現することを可能にしている。
- ・鏡はヨーロッパの伝統ではヴァニタス、つまり「虚飾」「移ろいやすさ」の象徴。鏡を持っている女性の若さや美しさは束の間のものであることを意味している。
- ・裸の女性はネオ・プラトニズムから言えば、「聖愛」ということになる。

青木 繁『漁夫晩帰』

- ・海景画ではなく、海を生活の場とする人々を主体として描く。日本人と海との関わりりの深さを読みとることのできる作品。
- ・現実的な漁夫の姿を描きながら、月明かりでほの明るい空と海の背景がどこが幻想的な雰囲気醸し出している。
- ・描かれた人物は、あたかもカメラに向かって一瞬静止したかのようにこちら（鑑賞者）を見据えている。
- ・女性の顔はおしろいを塗ったように白い。現実モデルとなった漁婦が化粧をしているとは考えにくいので、作者がハイライト効果をねらって意図的にそうしたとも考えられる。

II. 重大災害発生時の対策本部の設置

災害対策会議の議長は、大規模地震が発生し被害が甚大な場合には同会議の議を経ることなく、「地震対策本部」を設置することができる。

また、その他重大災害発生時にも、その災害の性質・状況に応じた対策本部を設置することができ、「地震対策本部」に準じた対応をとるものとする。

1. (地震対策本部の構成等)

- 1) 同本部は常任理事ならびに常設委員会・部会の委員長・部会長をもって構成し、本部長には会長、副本部長には理事長が就く。
- 2) 同本部の事務局業務は当協会事務局緊急対策本部が行う。
- 3) 同本部は原則として当協会本部事務局内に置く。

ただし、大規模地震が関東地方に発生し、当協会本部事務所ビル倒壊・損傷、通信機能麻痺等により、同事務所が使用不能と判断される場合には、会員会社の協力を得て、可能となる下記の順序により同本部を置く。

- ① 会長会社、副会長会社のうちのいずれかの東京本社／本部内
- ② 上記会社のいずれかの横浜支店内
- ③ 当協会阪神地区事務局内

2. (会長・副会長、委員長・部会長との連絡体制の確保)

被災地域に本社／本部を置く会長、副会長および常設委員会・部会の委員長・部会長は震災発生後速やかに安否とともに連絡方法等について当協会事務局各部長または総務部長(事務所／自宅／携帯電話)に通知する。連絡を受けた部長は直ちに理事長に報告する。

3. (地震対策本部の活動1—会員・政府等に対する情報提供等)

会員・政府等に対する情報提供等のため地震対策本部設置後直ちに次の活動に着手する。

- 1) 会員各社被害状況(人的被害、船舶・社屋等物的被害)の把握および各社要望

の取りまとめ。

- 2) 運輸省をはじめ関係省庁、被災地方自治体等への上記被害状況等についての情報提供および要望活動。
- 3) 会員各社、運輸省、被災地方自治体、海運関係団体等より被災状況一般および港湾の被災状況等海運関係情報の収集。
- 4) 必要に応じ各会員への上記1)～3)に関する情報提供／報告等。

4. (地震対策本部の活動2—被災地域住民に対する救援活動)

地震対策本部設置後直ちに食料等救援物資の緊急海上輸送および客船等による宿泊施設としての船舶の提供等に関して次の活動を行う。

- 1) 運輸省および被災地方自治体等より被災地域住民のニーズ、使用可能港湾等に関する情報収集。
- 2) 当協会会員をはじめとする船社・フェリー会社・客船会社および内航総連合・旅客船協会・外航客船協会など海運関係団体からの利用可能な船舶に関する情報収集。これに関する運輸省、被災地方自治体等への情報提供。またこのための専用電話の設置。
- 3) 被災住民に対するフェリー・旅客船の提供、仮設住宅用ドライコンテナの提供、救援物資の倉庫としてのドライコンテナおよびリーファーコンテナの提供等の支援策の検討および会員への協力の呼びかけ。協力が得られた場合の被災地方自治体への提案。

5. (地震対策本部の活動3—復旧／復興に向けての活動)

- 1) 海運業界としての政府等への要望事項の取りまとめ。
- 2) 港湾・都市復興資材等の輸送協力。
- 3) 航行関係各種港湾施設の安全点検等への協力。
- 4) 海上物流システム再構築等に係わる調査・計画策定への協力・参加。
- 5) 義援金、寄付、見舞い金等への対応。

6. (地震対策本部の活動4—報道機関対応)

必要に応じ報道機関への情報提供を行う。

らである。

これら状況をふまえ、現在、日本籍船保有の必要性や日本人船員による海事技術の伝承という観点から日本船の国際競争力確保のための国際船舶制度の在り方について議論が進められているが、ようやく調査費が認められ本格的議論は今後海運造船合理化審議会で検討されることになっている。実効ある施策が創設されることを期待したい。

一方内航海運についても船員確保の問題、経営基盤の脆弱性が指摘されているが、わが国産業のトランスプラント、規制緩和の進展により需給ギャップの変動を受けやすい体質にあり、構造改善策が望まれる。

3. 海事産業に求められる調査はどうあるべきか

これまでわが国大学の研究者や船主協会をはじめとする関係者の中で各国海運政策や船員制度、海運税制等について多数のレポートがまとめられているが、残念ながら海運、造船、港湾、水産、海洋資源を含めた広い意味での海事産業はもちろん、狭い範囲での海運業ですら、その持つ経済波及効果という観点からの本格的な議論がなされていない。

経済波及効果の測定を短期的に行うことは難しい問題としても、例えば海運の国際競争力を比較しつつ海運政策を樹立するための原点となる次のような基礎的な調査から始めなければならない。

- ① 広い意味におけるわが国海事産業（海運、水先業、曳船業、検量・検定、税関、港湾、港湾運送業、造船、船用機器や水産業も含めた海に係わる産業を念頭において）がGDPに占める比率はどのくらいなのか。
- ② 6カ月以上海外にいる英国船員は所得税が免除され本人に還付されているが、イギ

リスにおける租税負担の考え方にある根本思想は何なのか。

－税負担公平性の観点から－

- ③ SLSやAPLが米国籍船を運航する際、一隻当たりの年間船員費総額はいくらなのか。

－米国のMaritime Security Act（定期船運航差額補助法案）は何故出ているのかという観点から－

- ④ 米国内航船の財政状態や競争力の実態と内航輸送が米国経済に果たす役割。

－米議会ではJones Actの廃止を巡り議論されているがJones Actが及ぼす米国経済の得失という観点から－

更に、イギリスやオランダに見られるような海事産業全般の現状と将来に言及した報告書はなく、わが国にもそろそろ本格的な調査報告書が作成されてもよいのではなかろうか。

そこで1967年から3年間をかけて調査完成した英国ロッチデール・レポートと昨年発表されたオランダ版報告書がどう構成されているか改めて紹介したい（別表参照）。

両レポートとも幅広い見地に立ちながら、報告されていることに注目したい。わが国海事産業の国際競争力を高めどのように活性化していくか、調査のヒントが数多くあるからである。本論および資料編から構成されているオランダ版ロッチデール・レポートは、オランダ語でまとめられていることもあって筆者も現時点で全容の紹介はできないが、オランダ海事産業研究所のVeldman教授とのヒヤリングや目次から推察するに、雇用、安全・環境問題や国際収支を念頭におきながら分析モデルを駆使して、海事産業の及ぼす経済的効果を算出し、新しい海運政策を提言しているものと考えられる。

国内では合理化投資とリストラにより、従業員は、大幅に削減される。一方、サービス産業の雇用は増大しても製造業や政府機関のリストラから創出された労働力の吸収が容易にできず、雇用問題が最大の問題となる。

⑤ 情報化が進み、従業員は在宅勤務をしながら、電子機器とテレビ電話で経営者の指示を仰ぎ、週2回位の出社で、Work Sharingが進む。従って事務所の広さは現在の1/3～1/4となる。

⑥ 首都は東京から地方に遷都されており、地方分権化が進む。物流インフラ面では日本中に高速道路網がはりめぐらされ、全国の港湾における通関業務はEDI化され、税関に報告をする形式的なものに変わり、本船が入港してからスーパーマーケットや工場までの輸送時間は現在の1/2から1/3に短縮される。

⑦ 加工組立産業を中心にわが国企業のグローバル化と日本人の国際化が進み、社員は海外子会社に10年単位の長さで勤務している。

海運はグローバルな競争という面では最もパオニア的な産業であるが、その将来はわが国産業の動向と世界の情勢次第で変わってこよう。しかし外航定期船海運の分野を仮想すると日本に勤務する従業員が現在の1/2から1/3に削減され、セールス部門は複合一貫輸送業務に従事するLogistic adviserとなっている。海外で働く日本人は現地の給与レベルでしかも、その国のTop Managerの下で働いていることは十分に想像できよう。仮に、定期船部門がそうになっていくとしても、これまでわが国貿易を支えてきた海上輸送のノウハウを保持し、海技の伝承を何等かの形で継続する方策を「わが国の輸送を守る」という観点から考えなければならない。

4. 日本版ロッチデール・レポート 作成に向けて

海事産業活性化のためのマスタープラン作成に向けて21世紀におけるわが国の状況を仮想してみたが、その際海運業がどうなっているのか、また、その移行期にどう対処していくか、仮に先進国海運が衰退していくとしても、この時期をいかに遅らすのか、本格的に英知を集めて議論する必要がある。

しかし、何を具体的なテーマとするのか真剣に検討しなければならないが、筆者なりに日本版ロッチデール・レポートの研究対象を整理してみた。

- (1) 期間 2000年と2010年の2通りを想定
- (2) 前提 わが国産業の将来を踏まえて海事産業の国際競争力を図る
- (3) 研究対象

・研究機関の支援と拡充

……………海事産業研究所や日本海運集会所
・日本コンテナ協会を始めとする
“物流に関する研究機関や機構”
の充実、産学協同の展開

・人材の採用と教育

……………海事産業に求められる人材、先進国に求められる海事産業の技術

・情報の構築

……………情報をいかに活かし、Riskに対応するか

・規制緩和と雇用

……………自由競争から生じる雇用問題と企業の在り方

・海事産業の機構と経営

……………国際競争力が求められているわが国港湾の在り方も含めて

・海事関連インフラの整備と財政

……………効率的な財政支出の観点から



第1回 国民の祝日「海の日」制定記念 各種イベントのご案内

当協会は、毎年「海の記念日」を中心として各種イベントを主催して参りました。

今年は永年の念願であった「海の記念日」の祝日化が実現し、記念すべき第1回の「海の日」を迎えます。そこで、これを盛り上げ、かつ国民各層に日本海運の役割と重要性について認識を深めていただくとともに海のイメージアップを図るため、下記のとおり各種イベントを主催することとなりました。従来は東京のみで開催しておりましたが、より多くの方々にご来場いただけるよう阪神・淡路大震災の復興を祈念して神戸を加えた2カ所といたしました。今般、その概要がまとまりましたのでお知らせいたします。

1. 国民の祝日「海の日」制定記念 海のシンフォニーファミリーコンサート

抽選により広く一般の方々（東京・神戸 各3,000名）をご招待いたします。

音楽は船が運んだ文化の一つであるという視点から、「船がもたらしたもの」をテーマに船の歴史を追いつながら世界の「海」にちなんだクラシックやポピュラー音楽を紹介し、「船」と「海」の大切さを感じていただく内容となっております。

東京：7月19日（金） NHKホール 18：30 開演

神戸：7月20日（土・祝日） 神戸文化ホール 18：00 開演

2. 国民の祝日「海の日」制定記念 展覧会「海」

～モノ・ターナー・ルノワール…巨匠たちが描いた海への讃歌～

音楽と同様に絵画の世界においても、海は一つの表現の舞台として多くの芸術家によって描かれてきました。太古の昔から続いてきた人間と海との関係の移り変わりを、海を観照した時代から、海に光の詩情を見るようになり、海に感情を託していく時代へという流れに沿ってご覧いただけます。また、日本人がどのように海を見て、感じてきたのかを日本人画家の作品でご紹介します。

会 期：6月29日（土）～8月18日（日）月曜休館 会 場：安田火災東郷青児美術館

3. 国民の祝日「海の日」制定記念 歴史・民俗資料展「海の讃歌」

海に囲まれて生活してきた日本人がどのように海と関わってきたのかをテーマに、歴史・民俗資料を中心に構成しております。「古代人の海」として装飾古墳に描かれた海や船の絵などを展示し、「船乗りの海」を船霊信仰や海路図を通してご紹介します。また、子供の夢を託した各地の玩具の展示や、VTRによる民話の紹介、折り紙など親子で楽しめる体験コーナーなどもあり、幅広い内容となっております。

会 期：7月13日（土）～8月31日（土）月曜休館 会 場：神戸海洋博物館

4. 国民の祝日「海の日」制定記念 夏休み東京湾親子シップウオッチング

外航客船「飛鳥」に抽選で150組（300名）の小学3年生～中学生親子をご招待します。東京湾内をクルーズし外航客船の雰囲気味わいながら、行き交う船や港の見学を通して、海と船とくらしについての関心を深め、海運の役割を考える機会を提供するものです。

日 時：7月20日（土・祝）12：00～15：00 行 程：晴海客船ターミナル→東京湾→横浜新港埠頭

- ④ 必要に応じて、随時上乘せの戦術強化を行う。

とのストライキ通告を日港協側に行い、交渉局面に何等の進展もみられないまま、平成5年以来3年ぶりの全港・全職種を対象とした港湾ストライキに4月7日より突入した。

翌4月8日、日港協側は諸情勢を踏まえ、事態修復を目指して、組合側に対し交渉再開を申し入れ、4月10日 11:00より第4回中央団交が行われた。この大詰めの中断を挟み難航したが、制度問題について21:30過ぎに双方合意に達し、同時にストライキも解除された。

(2) 個別賃金交渉

個別賃金交渉については各単組あるいはその連合体が中央・地区で行うなどさまざまであるが、港湾の賃金相場を作るといわれる船内統一交渉は組合側（港湾荷役事業関係労働協議会－港荷労協）が2月26日付で使用者側（日本港運協会船内部会経営者協議会－船経協）に対し基準内賃金21,000円アップ（昨年と同額要求）の要求書を提出し、3月5日に第1回交渉が行われた。4月2日の第3回交渉では使用者側から有額回答が行われず交渉は決裂し、組合側は使用者側に対し、中央の労使が通告した内容と同じストライキ行動をその場で通告した。4月8日には、使用者側は中央団交と同様に交渉の再開を組合側に申し入れ、第4回交渉は中央団交と同日の4月10日 15:30より行われた。この第4回交渉では、中央団交の進展を見つつ、初めて4,600円（基準内定昇込み）の有額回答が提示され、

中断を挟み、同日21:30過ぎ使用者側より5,300円の提示があり、組合側はこれを受け、交渉は妥結、ストライキ解除通告がその場で行われた。平成3年春闘以来5年ぶりに前年実績を上回る金額での妥結であった。

3. 妥結内容

(1) 制度問題（4月10日妥結）

- ① 労働時間短縮に伴う割増賃金の算定基礎分母については、今年度も2時間短縮されて168時間（現行170時間）に変更することになった。
- ② 最大の焦点のコンソーシアム再編に対する雇用と就労保障については、引き続き労使政策委員会で協議していくことで労使とも歩み寄った。
- ③ 港湾労働運営基金の確立については詳細をこれから調整・協議することになるが、3年間トン当たり1円を拠出することになった。
- ④ その他要求項目も引き続き労使政策委員会などで継続協議することになった。

(2) 賃上げ（主要労組）

- ① 港荷労協（4月10日妥結）
5,300円（基準内定昇込み）
（昨年5,000円）
- ② 大港労組（4月11日妥結）
5,300円（定昇込み）
（昨年5,000円）
- ③ 検数労連（4月18日妥結）
全検5,303円、日検5,270円
（いずれも定昇込み、日検含基準外）

年実績を上回る結果で妥結を見たが、今年の港湾春闘は船社のコンソーシアム再編や内外の規制緩和要求を要因として、制度問題に大きなウエイトが掛かり、賃上げがこれに並行して進められ、交渉途中で日港協働の制度問題回答に不満を持つ組合側は3年ぶりに全国規模でのストライキに突入、4月7日には日曜荷役の拒否が行われ、4月8日から10日の3日間には夜間荷役の拒否が行われるなど、船社・ユーザー側にとって厳しい春闘であった。

今年の春闘の妥結内容は、組合側にとっては検定労連を除き賃上げが前年実績を超え、また、港湾労働運営基金も創設まで漕ぎつけられ、一応の成果があったものといえよう。一方、経営側にとっては、船内関係を例にとっても、賃上げ分5,300円に1,200円（割増賃金の算定基礎分母の変更によるコスト・アップ相当分）をプラスしたものが実質的な今年の賃上げとなり、今まで以上に厳しい経営を強いられることになったといえよう。

2. 平成8年度船員災害防止実施計画

運輸省は「船員災害防止活動の促進に関する法律」に基づいて平成8年度標記実施計画を策定し、関係先へ通知した。

船員災害防止実施計画は、5年ごとに作成される「船員災害防止基本計画」に沿って、運輸大臣が船員中央労働委員会に諮り毎年作成するもので、平成8年度は第6次船員災害防止基本計画の4年目に当たる。

平成8年度の実施計画では、平成6年度の死傷、疾病発生状況をベースとして、約12万人の船員（漁船／汽船）について、その災害の減少目標を次のように設定している。

・平成6年度の死傷件数約2,400件ならびに同6年度の疾病件数約3,000件をそれぞれ約100件減ずること。

上記の目標を達成するために、次の事項に重点を置いている。

1. 漁船の死傷災害防止対策の推進

(1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活

性化

(2) 魚ろう作業における死傷災害の「転倒」の防止

(3) 「海中転落」の防止

2. 汽船の死傷災害防止対策の推進

(1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化

(2) 死傷災害の「転落・墜落」の防止

3. 高齢船員の死傷災害防止対策の推進

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

5. 外国人船員の混乗に係る安全衛生対策の推進

6. 労働時間等労働条件の改善

以上の重点項目のうち、汽船関係の災害防止対策の要旨は次のとおりである。

1. 汽船の死傷災害防止対策の推進

(1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活

学識経験者、船社、海員組合等により構成する調査委員会を設置する。

委員長 谷川 久 成蹊大学 教授

委員 栗田 房穂 朝日新聞社 論説委員

井出本 榮 全日本海員組合 国際汽船局長

五十畑 隆 産業経済新聞社 客員論説委員

井川 元雄 当協会政策幹事会幹事

飯塚 孜 当協会政策幹事会幹事長

石井 敏 日本開発銀行 基幹交通部副長

奥井 敏夫 全日本海員組合 政策局企画調査部長

川岸 近衛 読売新聞社 論説委員会副委員長

川戸 満夫 当協会政策幹事会幹事

北山 等 全日本海員組合 国際汽船局外航部長

栗原 宣彦 日本経済新聞社 社友

鈴木 昭洋 当協会企画調整部長

玉置 和宏 毎日新聞社 論説委員

宮田 一平 日本興業銀行 産業調査部主任部長

山下 学 日本大学法学部 法学研究所 講師

寺前 秀一 海上交通局海事産業課長

園田 良一 海上交通局外航課長

床井 健 海上技術安全局 船員部副長

鈴木 実 海上技術安全局 船員部労働基準課長

松原 昭一 海上技術安全局 船員部教育課長

伊藤 隆 海上技術安全局 船員部船舶職員課長

今後の主な「海の日」記念行事一覧（その2）

（国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会後援による）

件名	主催者	内容
全国主要都市における「海の日」制定記念式典等	全国各地の国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会 （後援） 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会等（予定）	全国12地区の地区実行委員会による式典等の開催 平成8年7月19日（金）または20日（祝）
「海の日」ビッグコンサート	世界・炎の博覧会実行委員会 （後援） 各省庁、政府関係機関、国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会等（予定）	ジャパンエキスポ佐賀'96世界・炎の博覧会〔平成8年7月19日（金）～10月13日（日）〕の行事の一環として、有田地区会場で加山雄三、ワイルドワンズ等によるコンサートを開催 （佐賀）平成8年7月20日（祝）
第1回ヨコハマ国際水中映像祭	パシフィックジャパン水中映像協会 （特別後援） 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会等	水中映像芸術作品展 アンチーフフェスティバル（仏）の日本版 （横浜）横浜ランドマークタワー 平成8年7月14日（日）～21日（日）
海のシンフォニーファミリーコンサート	日本船主協会 （後援） 運輸省、国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会等（予定）	「海の日」制定を記念したコンサート （東京）NHKホール 平成8年7月19日（金） （神戸）神戸文化ホール 平成8年7月20日（祝）
世界テーマパーク&リゾート・フェア'96	世界テーマパーク&リゾートフェア'96実行委員会 （共催） 国際観光振興会等 （後援） 運輸省、国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会等（予定）	「地球の夢／夢の創造／夢の旅テーマパーク&リゾート」をテーマ（海岸リゾートやクルーズなども対象）にしたフェア （横浜）パシフィコ横浜、みなとみらい21地区 平成8年7月18日（木）～21日（日）

「シリーズ・博物館探訪」がスタートします

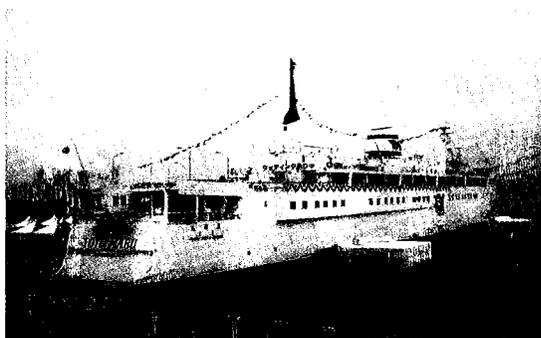
5月5日は立夏。夏の訪れとともに、記念すべき第1回・国民の祝日「海の日」がやってきます。

本誌では、これを機に、海が取り巻く日本の国ならではの資料を集めた全国の海事・海洋関連の博物館をご紹介しますシリーズを企画いたしました。皆様の近郊で、また旅先で、博物館へ足を延ばし生きた資料に触れることにより、海や船についての知識を深めていただく一助になれば幸いです。

初回は、去る3月にオープンしたばかりの「船の科学館 フローティングパビリオン羊蹄丸」についてご紹介いたします。

青函航路の名船「羊蹄丸」、フローティングパビリオンとして新たな船出

昨年11月に開通したばかりの新交通「ゆりかもめ」に乗って15分、「船の科学館」駅で下車すると、元南極観測船「宗谷」の向こうに真新しい「羊蹄丸」の姿が見える。



明治41年から北海道と本州を結ぶ唯一の足としての役割を果たしてきた鉄道連絡船は、青函トンネルの開通に伴い、80年に及ぶ歴史に終止符を打った。「羊蹄丸」は昭和63年3月13日、青函航路最後の上り旅客便をもってその任務を終えたが、このたび装いも新たに「フローティングパビリオン羊蹄丸」として再生したものである。

船内には往時の面影と最先端の技術で魅せる夢の世界が混在し、懐かしさと海洋ロマンをかきたてられる。真っ赤なリングの並ぶ朝市や、青函連絡船が貨車を満載して出港する光景を再現し昭和30年代初頭の青森へといざなう「青函ワールド」は、鉄道連絡船特有の車両甲板を上手く利用しているのが興味深い。一方、「マジカルビジョン・シアター」は、イルカと少年の冒険旅行が、最新技術により生身の人間を思わせる等身大のホロビジョンで上映される。「シー&シップ・ワールド」は、イルカの背中に乗って海を冒険したり、水中スクーターで海底を探検したりできる参加型の体験ゾーンとなっている。

ブリッジとエンジンルームは往時のままに保存され、オープンデッキは東京湾の隠れたシップウォッチング・ポイントとして働く船の姿が観察できる。

MEMO 交通：東京臨海新交通「ゆりかもめ」 新橋～船の科学館（15分）
有楽町線豊洲駅より都営バス（15分）、日の出桟橋より海上バス（40分）

主な部会・委員会の最近の活動状況は以下のとおりである。

1. 鉄鋼原料部会／一般炭部会

鉄鋼原料部会には、ロシア、インド、北米・カナダ、南米、アフリカ、豪州の航路別分科会があり、それぞれの配船会社を中心として種々の問題の解決を図っており、特に鉄鉱石・石炭積出し港の船型大型化に伴う調査や改良工事計画への意見反映に努めている。また、石炭積出し港における滞船状況が悪化していることから、原料炭および一般炭輸送船の入港から出港までの日数を調査し、滞船解消努力を喚起している。

2. 木材部会

南洋材、北洋材、遠洋木材、チップ、南洋材製品の各分科会があり、遠洋木材については、主として遠洋木材についての安定輸送のための検討や、遠洋木材輸送船の航海日数の調査などを行っている。チップは海上輸送に伴う国際条約の動向に対処している。

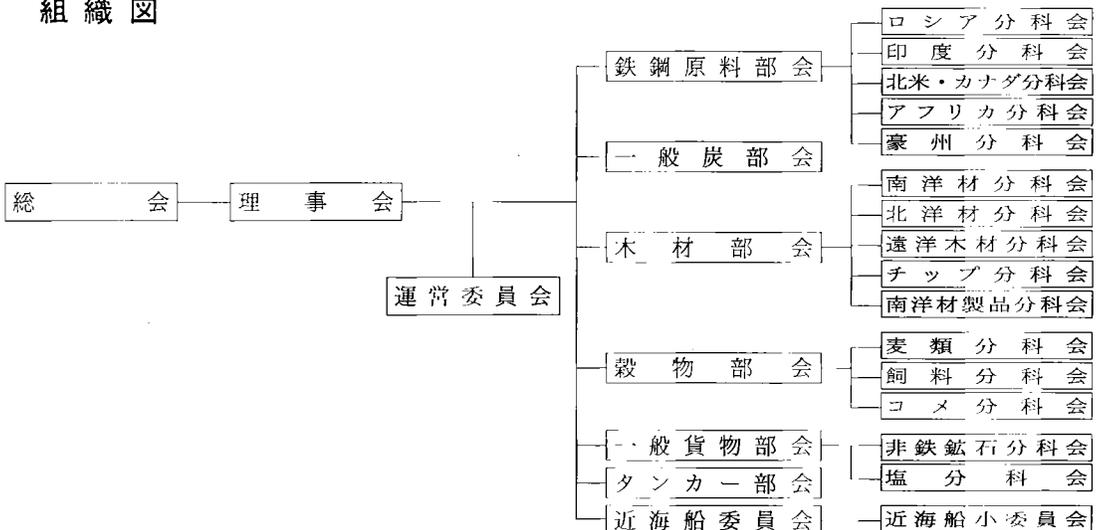
3. 穀物部会

品目別に麦類、飼料、コメの各分科会があり、港湾ストや諸事情による滞船状況などにつき情報交換を行い安定輸送に努めている。特にコメ分科会は、ガットウルグアイラウンドの農業合意を受け、平成7年度以降コメ輸入が恒常化し、輸送量も増大していくことが見込まれるため、平成6年4月に設置した。コメ分科会ではコメ輸送に係る積荷役、航海中の品質管理、揚荷役に伴う諸問題につき、安定輸送のための検討を行っている。

4. 近海船委員会

近海船委員会では、「近海船用船申し合せ」を運輸大臣に届け出ている。この申し合わせは、船腹過剰にある近海海運においてオペレーターの自主規制により12,000%以下の近海船を近海区域において運航する場合、近海船委員会に登録することを内容としている。この「申し合せ」の期限は、平成9年3月末までとなっている。

組織図



海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：百万ドル)

年 月	輸 出 (FOB)	輸 入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸 出	輸 入
1980	129,807	140,528	▲ 10,721	26.0	27.0
1985	175,638	129,539	46,099	3.2	▲ 5.1
1992	339,650	233,021	106,628	8.0	▲ 1.6
1993	360,872	240,551	120,318	6.2	3.2
1994	395,537	274,368	121,161	9.6	14.1
1995	443,041	335,956	107,081	12.0	22.4
1995年 4月	40,059	29,170	10,889	21.7	33.6
5	35,537	28,549	6,988	26.4	32.2
6	40,155	28,502	11,653	19.1	27.3
7	38,070	28,635	9,434	10.4	28.8
8	35,241	29,306	5,935	12.6	16.1
9	38,703	27,397	11,306	7.0	13.2
10	35,289	29,930	5,359	1.9	17.9
11	35,478	28,863	6,614	3.0	11.5
12	39,490	28,558	10,932	4.6	15.6
1996年 1月	28,978	28,504	474	6.8	16.9
2	34,084	27,983	6,101	▲ 3.3	16.9
3	39,021	28,396	10,625	▲ 8.4	▲ 1.2

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

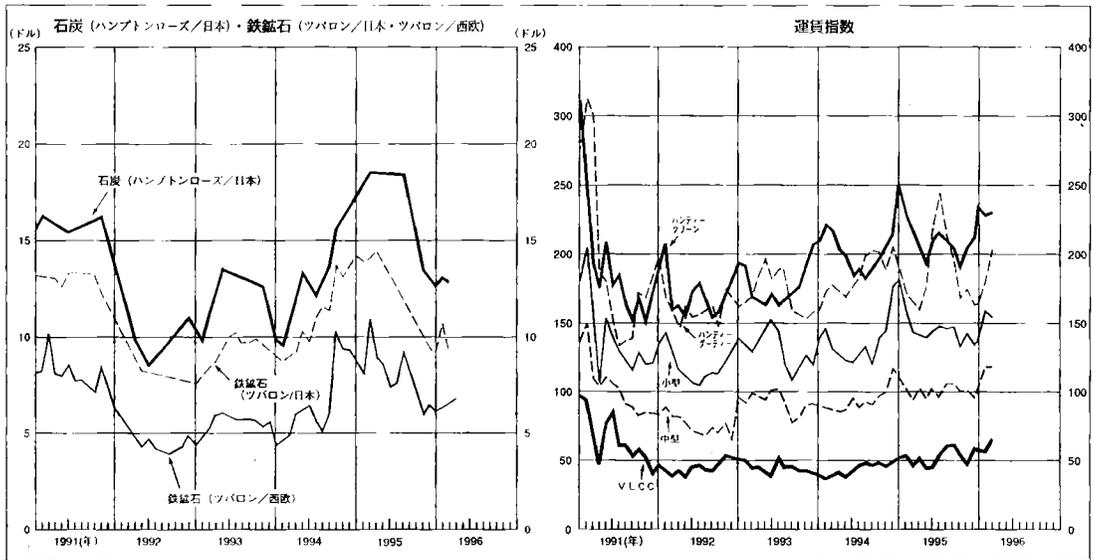
年 月	年間 月間	平均	最高値	最低値
1985		238.54	200.50	263.40
1990		144.81	124.30	160.10
1991		134.55	126.35	141.80
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1995		94.06	80.30	104.25
1995年 5月		85.10	82.25	87.35
6		84.53	83.80	85.40
7		87.22	84.60	88.75
8		94.55	88.05	99.10
9		100.49	97.20	104.25
10		100.65	99.70	101.80
11		101.92	100.70	103.85
12		101.85	101.07	102.85
1996年 1月		105.84	104.40	107.40
2		105.73	104.40	107.25
3		105.86	105.25	107.15
4		107.46	104.80	108.70

3. 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	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
1990	132,265	3,091	129,174	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1995 8	14,569	440	14,129	4,239	4,214	4,764	164	236	339	173	10,810	5,047
9	15,590	255	15,335	5,052	4,290	5,280	30	152	450	81	11,817	5,067
10	15,974	902	15,072	5,450	5,265	3,019	127	204	947	60	8,228	2,259
11	14,764	245	14,519	4,421	5,228	3,927	122	293	513	15	10,942	1,694
12	17,071	172	16,899	5,047	5,840	5,333	192	86	300	101	13,512	1,520
1996 1	21,164	572	20,592	7,289	7,101	5,410	190	90	392	120	12,610	2,975
2	15,175	145	15,030	4,756	4,260	5,131	117	403	310	53	11,194	1,691
3	16,115	280	15,835	4,044	6,689	4,548	55	305	188	6	15,983	2,566
4	15,038	0	15,038	3,543	5,130	5,939	55	224	125	22	12,815	1,807

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



6. 石炭 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

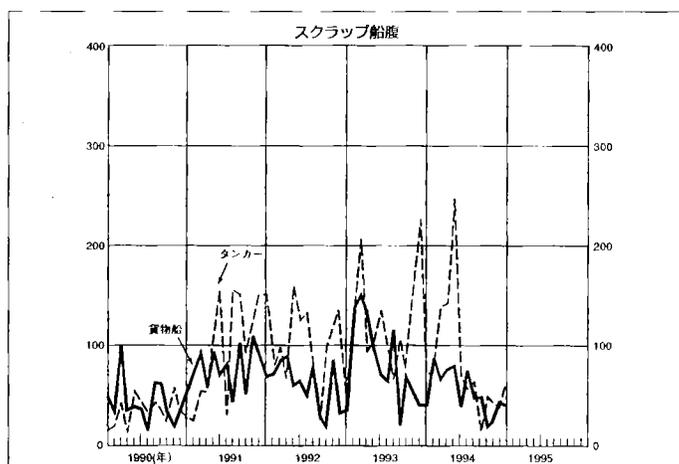
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	12.50	—	14.20	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15
2	—	—	13.00	12.95	13.75	—	11.00	—	8.00	—	6.50	5.65
3	18.50	—	12.75	—	13.50	—	9.00	—	11.25	9.80	—	—
4	—	—	—	—	13.90	—	—	—	8.70	—	6.80	6.25
5	—	—	—	—	—	—	—	—	8.25	7.75	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	7.45	7.10	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	—	—	—
8	18.25	—	—	—	—	—	—	—	8.50	7.50	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	13.45	—	—	—	—	—	—	—	6.20	—	—	—
12	—	—	—	—	9.25	—	—	—	6.45	—	—	—

(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。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1994					1995					1996				
	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	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6
2	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4
3	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6
4	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9	—	—	—	—	—
5	36.6	93.6	124.5	169.1	199.4	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4	—	—	—	—	—
6	34.2	88.6	125.9	175.6	183.1	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9	—	—	—	—	—
7	37.8	91.5	129.7	185.4	188.5	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6	—	—	—	—	—
8	45.7	88.7	123.9	199.1	181.9	63.2	107.8	144.6	214.3	212.8	—	—	—	—	—
9	47.8	93.1	133.8	201.7	186.4	63.7	106.5	147.6	191.7	203.7	—	—	—	—	—
10	44.6	96.6	142.2	200.2	196.4	53.7	100.0	134.6	166.3	189.1	—	—	—	—	—
11	48.2	102.1	153.4	188.6	199.3	48.9	100.6	142.9	174.7	207.2	—	—	—	—	—
12	47.5	117.6	173.1	209.4	214.9	61.4	96.5	131.8	162.7	214.9	—	—	—	—	—
平均	40.8	94.0	136.7	184.1	200.5	53.4	101.9	146.0	185.1	212.6	—	—	—	—	—

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



10. スクラップ船腹量の推移

月次	1994						1995						1996					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			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	20	185	342	8	226	439	28	329	459	10	390	769	34	240	353	12	328	631
2	40	813	1,464	11	468	941	40	594	968	7	382	798						
3	60	843	1,562	24	1,079	2,122	51	426	602	11	643	1,313						
4	49	715	1,284	18	469	912	27	433	751	11	700	1,392						
5	36	530	927	14	534	1,057	42	458	792	18	1,232	2,473						
6	40	422	768	12	661	1,351	21	219	352	8	362	694						
7	34	383	675	8	524	1,016	31	498	730	13	290	532						
8	59	751	1,245	7	339	702	36	318	408	12	331	651						
9	24	141	210	10	595	1,166	21	274	410	4	66	124						
10	32	475	795	10	413	798	22	131	143	8	244	491						
11	33	371	617	14	700	1,418	27	165	200	6	223	420						
12	25	286	464	15	1,138	2,345	28	223	364	9	202	340						
計	452	5,915	10,353	151	7,146	14,267	374	4,068	6,179	117	5,065	9,997						

(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乾貨物船は兼用船、撤積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。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。

「海運統計」欄の各種資料の掲載は下記のとおりとなっています。

統 計 資 料 名	
1. 世界船腹量の推移	○12. 主要航路の成約運賃（穀物）
2. 日本商船船腹量の推移	○13. 主要航路の成約運賃（石炭・鉄鉱石）
3. わが国外航船腹量の推移	○14. タンカー運賃指数
4. 世界の商用船建造状況	○15. 貨物船用船料指数
5. わが国の建造許可船舶の竣工量と造船所手持工事船舶量推移	○16. 係船船腹量の推移
6. 世界の主要品目別海上荷動き量	○17. スクラップ船腹量の推移
7. わが国の主要品目別海上荷動き量	18. わが国貿易の主要貨物別輸送状況
○8. わが国貿易額の推移	19. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入
○9. 対米ドル円相場推移	20. 内航船の船腹量
○10. 不定期船自由市場の成約状況	21. 国内輸送機関別輸送状況
○11. 主要航路の成約運賃（原油）	22. 内航海運の主要品目別輸送実績

・○印の10項目については毎月掲載、その他の項目は適宜掲載している。

会 員 紹 介

当協会会員は148社。
(平成8年5月現在)

会社名：中野海運㈱ (英文名) NAKANO LINES, LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 中野義博

本社所在地：東京都中央区日本橋浜町2-45-1

資本金：200百万円

創立年月日：1948年6月16日

従業員数：海上0名 陸上45名 計45名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	1隻	5.930%	4.947%
管理船状況	遠洋・近海・ 沿海	4隻	18.213%	15.735%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、東京港を起点として、博多港、新門司港へRORO船2船による配船を、また、宮古港、八戸港、苫小牧港へCGO船2船による配船運航をしており、車輛を中心とした海陸一貫輸送を行っている。



会社名：浪速タンカー㈱ (英文名) NANIWA TANKER CO., LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 福岡孝一

本社所在地：東京都港区東新橋1-2-17 下島ビル

資本金：100百万円

創立年月日：1943年7月8日

従業員数：海上115名 陸上38名 計153名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	6隻	15.036%	26.700%
管理船状況	遠洋・ 近海 ・沿海	46隻	26.273%	58.140%

主たる配船先：国内、東南アジア

事業概要：当社は、内航運送業、内航船舶貸渡業および貨物運送取扱業の許可を得て、荷主各位の専属業者として内航を中心に外航を含め、石油製品ならびにその他液体類の海上輸送を行っている。