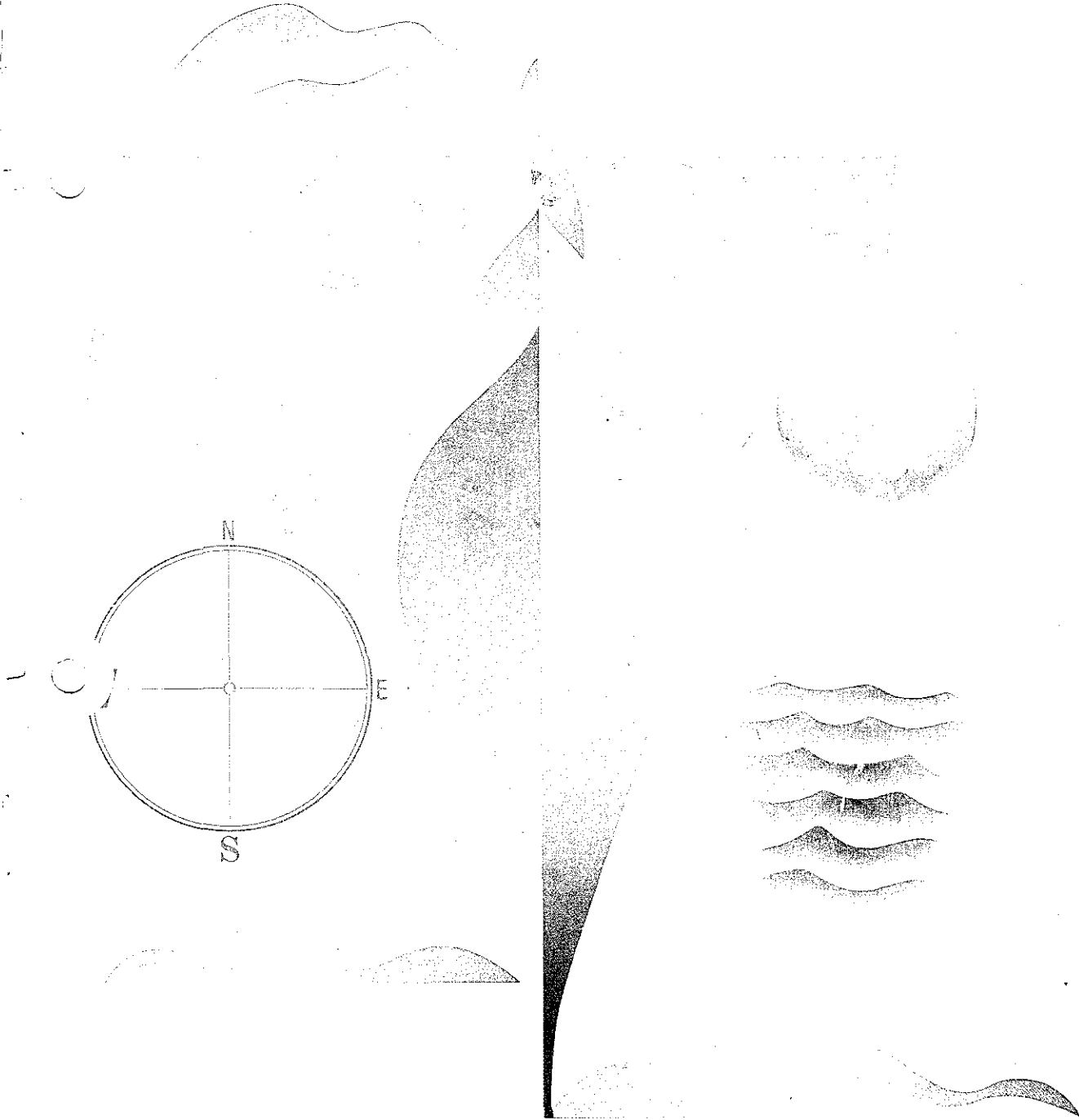


せんきょう



船協月報/1994年5月号 目次

◎巻頭言

混乗船の新たなステージ★日本船主協会副会長・吉田耕三——1
昭和海运取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

1. EC海運コンソーシャ規則案への日本の対応——2
2. 豪州取引慣行法 (TPA) 再検討パネルの答申——3
に対するアジア船主フォーラムの対応
3. 平成6年度労働協約改定交渉——4
—外航労務協会および内航二船団の交渉妥結—
4. 輸入貨物輸送協議会におけるコメの緊急輸入に関する検討——6

◎特別欄

商船高等専門学校——8

◎寄稿

日本自動車産業の国際協調について★(社)日本自動車工業会 国際部長・沢田邦美——10

◎随想

ゴルフ さまざま★日本船舶保険連盟会長・山本 勇——16

◎海運ニュース

1. IMO第70回法律委員会の模様——18
2. 女子船員に係る指針の一部改正——20
3. 1994年度港湾春闘——21
4. 米国の水上輸送の現状(米国商務省1993年次報告)——24

◎業界団体を訪ねて— (社)日本造船工業会——28

◎海運雑学ゼミナール★第50回——30

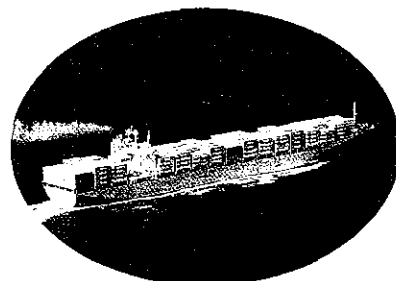
◎Tokyo 便り——32

❖海運日誌★4月——33

❖船協だより★国際会議の開催予定——34

❖海運統計——35

❖編集後記——40



(コンテナ船「せと ぶりっじ」)

混乗船の新たなステージ

日本船主協会副会長
昭和海运取締役社長

吉田耕三



わが国に混乗船が導入されて約20年が経過し、今では、日本人船員が乗り組む外航商船隊の約87%、約920隻が混乗船となった。新マルシップ、混乗近代化船といった新しい形態の混乗船が実現し、パイオニアシップにもオンボードメンテナンス要員として外国人が乗船した。今や、混乗船は途上段階から定着段階へ完全に移行したと言える。

そして今、平成の大不況下、海運各社がその存立を賭けてリストラに取り組む中で、混乗船についても、配乗体制の見直しなど新たなステージへステップアップすべき時期にきているものとする。

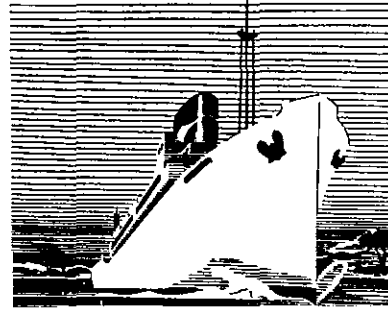
ふり返ってみると、混乗船導入初期の混乱期とも言える時期には、海上でも陸上でも、いろいろな試行錯誤を重ねた。特に、生活、習慣、宗教、文化に対する相互理解の不足から、現場のキーマンとして乗船する方々にはご苦労が多かったことと思う。また、混乗相手の経験不足や、系統だった教育訓練の必要性が痛感され、そのため、技能レベルアップとロイヤリティの向上を求めて、多岐に亘るアクションプランが実行された。一方、日本人海技従事者にも、近代化船と混乗船の両用

に適用する教育訓練が必要であり、多くの関係者が汗を流したのである。

今では、日本式のOJT(船上教育)やKYT(危険予知訓練)も導入され、相互の信頼関係を保つうえで大切な異文化交流(クロス・カルチャー)も良好に推移しており、お互いの評価が、年々上がってきていることは誠に喜ばしい限りである。

思うに、海上における技術移転の成功とは安全運航の担保にほかならない。混乗化の推進がわが国海運の評価を下げるのがあってはならないのであって、新たなステージの構築に当たっては、運航管理体制の強化と陸上支援、そしてさらなる乗組員教育に意を注がねばならない。そして、新たなステージの核となるのは、日本人海技従事者の海陸におけるノウハウと活力であることを忘れてはなるまい。

われわれのこうした努力には時間とコストのかかることであるが、安全・確実な海上輸送の成果をもたらし、必ずや荷主・関係産業界にもご理解・ご支援をいただけるはずである。



1. EC海運コンソーシャ規則案への日本の対応

1994年3月1日、EC委員会はコンソーシャに対する規則案を正式に発表した。本件は、1986年末のEC共通海運政策採択の際にEC委員会がコンソーシャをEC競争政策上どのように扱うのか検討することを約束したことに始まるが、それから数えると実に約7年の時間が経過したことになる。ここでは規則案発表に至る過程、およびそれに対する日本（当協会、政府）の対応について記すこととする。

定期船社が配船の合理化を図り高品質のサービスを提供する目的で、船腹の共同運航・ターミナルの共同使用等を行うために組むコンソーシャについては、それが荷主に対する利益が大きいことから、関係船社、同盟からコンソーシャに関する情報を収集していたECは、1991年12月開催の運輸閣僚理事会にてEC競争法適用除

外を認める方針を打ち出した。

1992年2月にはEC閣僚理事会規則No479/92が採択され、コンソーシャに競争法からの一括適用除外を認め、EC委員会に施行規則作成の権限が与えられた。EC委員会による施行規則作成期間中、当協会はCENSA、ECSAより同委員会がコンソーシャメンバー数やそのマーケットシェアの制限、またメンバーに対するコンソーシャへの当初の拘束期間や脱退通告期間の規定化を意図しているとの情報を得た。このため、当協会はCENSAを通じてEC委員会にかかる制限をコンソーシャに課さないよう意見を表明するとともに、コンソーシャの定義付けに関し、現行コンソーシャがEC規則4056/86第2条ですでに適用除外となっている技術協定の範囲にあるものと明確化するよう繰り返し主張し

た。さらに、1994年1月、当協会は3社定航部会を開き、コンソーシャ規則の正式発表に備えて対策を検討した。

その後、1994年3月1日に至り、規則案はEC官報に公示され1カ月の期限で関係者からのコメント提出期間が与えられた。公表された規則案には船社が懸念していた上述の問題点（メンバー数、シェアの上限設定、当初拘束期間／脱退通知期間の設定およびコンソーシャの定義付け）がそのまま含まれており、当協会は規則案の見直しを求め、先の3社定航部会での議論を基に作成した意見書を3月24日付でEC委員会競争総局(DG 4)に送付するとともに、運輸省

にもEC委員会への働きかけを要請、同省は3月31日付でEC委員会競争総局に意見書を提出した。また、運輸省は1994年4月21日に行われたEC委員会運輸総局(DG 7)とのハイレベル協議においてもコンソーシャ規則案に対する懸念を表明した。

今後、規則案が最終的に採択されるまでどのような手続きを踏むのかは現段階では明らかではないが、当協会は関係船社、政府との連携の下、事態の成り行きを厳重に注視し、規則がコンソーシャの実態に即したものに改正されるべく対処していきたい。

2. 豪州取引慣行法(TPA)再検討パネルの答申 に対するアジア船主フォーラムの対応

1994年3月、アジア船主フォーラム(ASF)は、第3回ASF議長(中国船主協会 陳 忠表会長)、およびトレード安定化委員会議長(日本郵船 根本二郎社長)より、それぞれブレルトン豪州運輸大臣に対し、1994年1月31日に同運輸大臣が発表した豪州TPA第10部(海運同盟に独占禁止法適用除外措置を与えている法制)再検討パネルによるTPA第10部の存続を勧告した答申の早期採択を要望する書簡を送付した。

これまでASFは、1993年5月の第2回ソウル会議および11月に東京で開催された第1回トレード安定化委員会において、豪州代表からの問題提起もあり、同盟に対する適用除外措置の存

続なしではトレードの安定化は図れないとの観点から、重大な関心をもって再検討作業を見守ることを申し合わせるとともに、同年11月23日、豪州メルボルンにおいて開催されたマリタイムテクノロジー会議に代表団を派遣し、適用除外措置の存続を強く訴えた経緯がある。今回の答申は輸入トレードへの規制、輸入業者との協議の義務付け等、船社側として再考を要望しなければならない問題点もあるものの、海運同盟に対する適用除外措置の存続を勧告している点でおおむね歓迎できるものであるため、また、豪州関係同盟からの要請もあり、この答申の早期採択を豪州政府に働きかける運びとなった。当

協会は、ASF トレード安定化委員会議長国であることから、関係船社と連絡を図りつつ、運輸大臣に対する要望書の作成に協力した。

豪州政府は、現在最終採択に向けた検討を行

っているが、それは今後の豪州トレードの安定のみならず、世界の海運秩序の維持にも多大な影響を与えるものであるため、答申の早期採択が望まれる。

3. 平成6年度労働協約改定交渉

—外航労務協会および内航二船団の交渉妥結—

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）と全日本海員組合との平成6年度労働協約改定交渉は、平成6年2月末にそれぞれ協約改定に関する「申し入れ書」および「要求書」を取り交わした後（本誌1994年3月号P.6～8参照）、交渉を重ねた結果、内航二船主団体は3月30日に、外航労務協会は4月12日に妥結した。

1. 外航部門の交渉

平成6年度の第1回交渉は、3月4日に開催され、労使双方の代表者あいさつに続き、組合側から協約改定要求についての趣旨説明および船主側から協約改定申し入れ事項についての背景説明が行われた。

3月10日開催の第2回交渉において「休日・休暇制度に関連する項目」と「これ以外の賃金を含むその他の項目」の二つのブロックに分けて論議し、双方の理解を深めたのち実質審議に入り、船主側から外航海運の置かれている現況説明がなされ組合側の理解を求めた。これに対し組合側は、日本人船員の確保・育成、船員職業の魅力回復のために賃上げの必要性を主張、

それぞれの背景をもとに、3月25日の第5回交渉まで提案に沿ってブロックごとに全項目にわたって論議が交わされたが、合意に至らず、小委員会を設け協議することとなった。その後、協約有効期限内最終交渉となった3月31日に開催された第6回交渉において、小委員会では、休日・休暇、船長・機関長手当、マルシッブ混乗船慰労金、近代化実用船乗船最低基本給制度等8項目について、一部条件付きながらも合意に至ったものの、最低基本給については標準船員（34歳→35歳）で定昇込み7,300円のベースアップおよび家族呼び寄せ費については合意に至らなかったことが確認され、今後の交渉については引き続き小委員会で行うこととし、交渉を終えた。

その後、交渉は中断されていたが、4月7日小委員会が再開され、断続的に交渉が行われた結果、4月12日未明、未解決であった基本給については定昇込み（標準船員）8,000円で、また家族呼び寄せ費については現行通りで大筋合意に達し、同日開催された第7回交渉において、それぞれの交渉委員長が合意に基づく内容の確

認書に調印、今次労働協約改定交渉は正式に妥結した。

妥結内容の概要は次の通りである。

(1) 労働協約

① 休日・休暇の改定

別途協議会を設け協議する。

② 最低基本給の改定（標準船員：標令35歳の部員）

ベースアップ：3,350円（前年比1.49%増）

定昇込み（34歳→35歳）：

8,000円（同 3.63%増）

③ 本人基本給の改定

平成5年度の確認書と同様の内容により改定する。

④ 船長・機関長手当の改定

従来方式により作業委員会で決める。

⑤ マルシップ混乗船慰労金の改定

船長・機関長： 72,600円→73,100円

通信長・一航機士： 62,300円→62,700円

二・三航機士、職員A・Bおよび職長：

51,800円→52,100円

その他の者： 41,500円→41,800円

(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
船船技士35歳の近代化実用船乗船最低基本給を3,350円アップし、その他については昨年度方式により改定する。

ただし、運航士（4号または5号職務）・通信長（運航士）の職務加算額については、組合要求方式により改定する。

② 近代化実用船最低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： 74,800円→75,300円

通信長・一航機士： 57,150円→57,550円

(ロ) B実用船手当

船長・機関長： 76,850円→77,350円

通信長・一航機士： 57,650円→58,050円

(ハ) C実用船手当

船長・機関長： 79,300円→79,800円

通信長・一航機士： 59,000円→59,400円

(ニ) P実用船手当

船長・機関長： 88,950円→89,550円

近代化資格を持たない一航機士：

60,300円→60,700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。

2. 内航二船主団体の交渉

平成6年度の第1回交渉は、3月1日に開催された。交渉開始に当たり船主側は、組合側の要求書に対し、戦後最長と言われる不況下では組合側の要求は過大なもので受け入れられないとの説明を行った。これに対し組合側は、状況は理解しているとしながらも、船員労働力の安定した確保は、好・不況にかかわらず必要であり、そのための改善である旨、協約改定要求の趣旨を説明した。

その後、3月16日の第3回交渉まで逐条審議を中心に論議が行われ、小委員会に移行した後

も精力的な交渉を重ねた結果、3月30日、大筋合意に達した。

これを受けて、3月31日に開催された第4回交渉において、双方合意に基づく内容の確認書に調印、労働協約有効期限内に妥結した。

妥結内容の概要は次の通りである。

① 基本給改定（標準船員ベース）

ベースアップ：4,770円（前年比2.05%増）

定昇込み：9,670円（前年比4.25%増）

② タンカー手当の改定

定率部分：5.5%→6.0%

（定額部分は現行のまま）

③ 旅費支給に関する適用除外の改定

特別休暇については、一部旅費を支給する。

④ 旅費の支給基準の改定

新幹線「のぞみ」の使用については、必要

があって使用した場合について認める。

⑤ 船内文化の改定

金額の表示を削除し、福利厚生を精神を生かした文言に改める。

⑥ 休日・休暇の改定

休日・休暇協議会を設置し、休日・休暇問題について協議する。

⑦ その他労働協約関連事項

賃金制度協議会において、「執職問題」、「職員初任標令の引き下げ」、「タンカー手当、Mゼロ関連手当など諸手当のあり方」について引き続き協議する。

⑧ 年間臨手

平成5年度支給率から一律0.5割を引き下げる。

4. 輸入貨物輸送協議会におけるコメの緊急輸入に関する検討

当協会では、昨年末からのコメの緊急輸入に係る輸送に関し、先般、食糧庁および運輸省に対し、緊急輸入に係るコメの輸送については、その重要性にかんがみ、信頼あるわが国商船隊がその任に当たりたいことを表明するとともに、円滑な輸送を確保するため輸入計画の策定・実行に関し十分な配慮を要望している。（本誌1993年11月号参照）

一方、わが国海運の不定期船関係オペレーターで構成している輸入貨物輸送協議会（1994年

4月1日現在の会員数52社）では、このコメの緊急輸入に係る輸送問題に対応すべく、昨年末より、穀物部会（他に鉄鋼原料部会、木材部会等がある）の下部機構である麦類分科会において検討を行っていた。しかし、先のガット・ウルグアイラウンドでの農業合意を受け、今後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、本年初めより、コメ分科会を設立すべく麦類分科会の中にコメ分科会設立準備会を設けて検討を進め、94年4月1日付で、

穀物部会の下部機構として「コメ分科会」を設置した（設立時の会員数36社、資料参照）。また、去る4月14日に設立総会を開催し、本年度の幹事長会社に川崎汽船、副幹事長会社に日本郵船をそれぞれ選任した。コメ分科会では、今後、コメの安定輸送に関する諸問題等の検討を行っていく予定とのことであるが、具体的な検討内容等については現在検討中である。

また、食糧庁が発表した緊急輸入のコメ（主食用170万トン）の輸送量は、次の通りである。

生産国	輸送量（トン）
タイ	45万8,200
中国	29万8,300
米 国	16万7,900
豪 州	4万8,000
合 計	97万2,400

(注)これは4月12日現在の本邦到着（入港）ベースであり、また、別途、加工用のコメが輸入されている。

【資料1】

輸入貨物輸送協議会 穀物部会コメ分科会設立時(1994年4月1日)加入会社一覧

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1. 第一中央汽船 | 20. ニ チ ロ |
| 2. イースタン・カーライナー | 21. 日本マリン |
| 3. 双葉海運 | 22. 日本郵船 |
| 4. 日之出汽船 | 23. 日正汽船 |
| 5. 飯野海運 | 24. ニッスイ SHIPPING |
| 6. インターパシフィック・ラインズ | 25. 日鉄海運 |
| 7. 乾 汽 船 | 26. オリックスマリタイム |
| 8. ジャパン近海 | 27. 大阪商船三井船舶 |
| 9. 神原汽船 | 28. 三光汽船 |
| 10. 関汽外航 | 29. 新和海運 |
| 11. 川崎近海汽船 | 30. 昭和海運 |
| 12. 川崎汽船 | 31. 太平洋海運 |
| 13. 京北海運 | 32. 東朋海運 |
| 14. 近海郵船 | 33. 東海商船 |
| 15. 極 洋 | 34. 東興海運 |
| 16. 協成ライン | 35. 東京船舶 |
| 17. マ ル ハ | 36. 山下新日本近海汽船 |
| 18. エム・オー・シーウェイズ | |
| 19. ナビックスライン | 以上 (36社) |

特別欄



現在、「商船高等専門学校」の校名が付く学校は、全国に5校、いずれも文部省所管の国立の教育機関である。

昭和37年に、新たに高等専門学校教育制度が導入されたのを契機に、高専昇格運動を展開し、海運界の強力な後押しも得て、昭和42年には5校そろって高等専門学校に昇格した。

各校の学校としての歴史はかなり古い。5校の中でも最も古い歴史を誇る鳥羽商船高等専門学校（三重県）は、幕末から明治初期にかけての著名な教育家であり蘭学・航海学の権威でもあった近藤真琴先生が「近代日本の発展の方策は海運振興・貿易立国にあり」とされ、その使命を担う船員養成のための「鳥羽商船費」が明治14年に設立された。以来、百十数年にわたり多くの船員を世に送り出している。次いで明治30年に大島商船高等専門学校（山口県）、明治31年に広島商船高等専門学校、明治34年には弓削商船高等専門学校（愛媛県）、最後に明治39年に富山商船高等専門学校がそれぞれ地元の後援を得て、現在の学校の卵として産声をあげている。

各校とも誕生以来、時代の流れとともに、ある時は多くの俊英達が「世界を股に」の希望を胸に学校の狭き門を叩き、ある時は廃校寸前の

苦境を乗り越えて生き残りながら、約1世紀近い時代を歩み続けている。

高専昇格時、各校の定員は航海科40名、機関科40名の2学級、合計80名でスタートした。

2年後には各校1学級増となり、順風満帆の船出と思っただのも束の間、昭和49年末のオイルショックを機に、志願者数が激減し、それに伴い定員割れが続く中、学力不足の学生を抱えて、授業に、生活指導に、志願者の募集に、あるいは就職開拓にともがき苦しんだ時代がしばらく続くことになる。

昭和60年、63年の2度にわたって商船系学科から工業系の学科に相次いで改組し、現在では各校商船学科として定員40名（航海コース20名、機関コース20名）、5校全体で200名の船舶職員を育てているのが今日の商船高等専門学校の姿である。

学校への入学資格は、中学校を卒業した者、又は中学校卒業者と同等以上の学力があると認められた者となっている。以前は高校を卒業後に入学してくる者もたまにはいたが、最近ではそのようなケースも見られなくなった。修業年限は5.5年、9月に卒業式が行われると言う意味では珍しい学校と言える。

さて、現在商船高等専門学校が行っている教育課程は文部省が定める「高等専門学校設置基準」に準拠している。一般教育科目については、後期中等教育の役目も担っているため高等学校の教育課程と大きく変わることはない。しいてあげれば英語、数学の比重は重く、一般教育科目の約半分はこの2科目で占められている。

専門科目は各校とも第1種の船舶職員養成施設の認可校でもあるため、その教育課程の中味は船舶職員法の施行規則に定める必要履修科目に沿ったものとなっている。

平成3年に航海訓練所とのカリキュラムの整合を図り、18単位相当が訓練所所属の練習船における実習訓練により肩代わりされたが、それでもなお他の工業系の学科と比較したとき商船学科の学生の負担は多いと言わざるを得ない。また、卒業時には3級海技士の資格が与えられるため、教育課程で定められた必修科目を総て修得することが卒業のための要件であることも商船学科の学生にとっては厳しい条件と言える。

4年半の学校での座学を終えた後、学生は全員航海訓練所の練習船で1年間の長期実習に出かける。この1年間の実習訓練は学生達にとっては学校で勉強した知識の集大成の時期でもあり、目で耳で身体全体で実際の船での生活を体験し、人間的にも一回り成長して学校へ戻ってくる。航海訓練所の皆様のご苦勞が忍ばれる思いである。

ここ数年の商船学科の卒業生の進路状況は、なかなか健闘しているように思える。特に昨年度は周囲の陸上企業がこぞって就職難が伝えられる中、海上からの求人数も多く、卒業生全員が海上への就職を希望しない事情があるとはい

え、船会社の採用計画を満たしきれない状況であった。

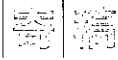
また、卒業後東京、神戸の両商船大学をはじめ、長岡、豊橋の科学技術大学の3年次へ編入する学生も多くなってきている。

工業系の学科に改組する前は、各校とも全寮制度を敷き、寮生活の体験が船員になるための必要条件とされてきた。加えて、女子には入学が認められず、殺伐とした男子だけの学生生活であり、一時は、なりふり構わず、長髪や、身だしなみを全く気にしない学生の姿も散見されたものである。

今では、通学が認められ、家から通学する学生も多い。また、女子学生の数も年々増加し、各校事情は多少異なるものの、富山商船高専の最近の航海コースでは、半数近くが女子学生で占められ、クラスの成績も女子学生が上位に名を連ねている。

学生生活を送る男子学生にも活気が見られ、身だしなみも見違えるようになってきた。女子学生の効用と言えようか。女子学生も将来は船舶職員として働きたいという希望が強い。ぜひ海運界でも、女子学生に対して門戸を広げていただくようお願いしたい。

近年、中学校を卒業して商船学科を志願する学生の数は必ずしも多いとは言えない。各校とも志願者の募集対策には特に頭を痛めているのが現状である。それぞれの学校が対策を立て、PRに躍起となっているが努力の割には成果となって現れないのは残念なことである。海運界が若者にとって魅力あふれる職場となってくれることを願わずにはいられない。



日本自動車産業の国際協調について

(社)日本自動車工業会
国際部長

沢田邦美

はじめに

米国の調査会社 GREENWALD & ASSOCIATES が1994年2月に実施した調査が非常に興味深い結果を出している。この調査は、日本車の米国への参入によってもたらされた日米自動車産業の競争が、米国自動車メーカーにどのような影響を与えたかを、米国消費者にインタビューしたものである。そのいくつかを紹介してみると、

回答者の87%が日本車との競争により米国車の品質が向上したとしている。また米国メーカーはより消費者のニーズや要求に注意を払うようになったと答えたのは91%である。さらに、65%の人が、米国自動車メーカーは独自の力で日本車と競争すべきであり、政府の支援は必要でないとしている。

この調査結果は、世界の自動車産業の国際化の流れの中で、日本車メーカーが1980年代以降進めてきた路線を、米国の消費者が正当に評価してくれたものだと考えられる。そのような日本自動車メーカーの海外での活動について、概括することとしたい。

海外での自動車生産

欧米での日本メーカーの自動車生産はホンダ

が米国のオハイオ工場で1982年に米国で乗用車の生産を開始したことに始まる。ホンダは1983年に5万5,335台を生産したが、1992年には45万8,254台と日系米国メーカーとしては最大の生産規模に成長している。ホンダに続いて1980年代末までに日産、トヨタ(単独/GMとの合弁)、マツダ(フォードとの合弁)、三菱、富士重工/いすゞの各社が陸続と生産を開始し、米国での日系メーカーの生産台数の合計は1992年に169万台に達した。

カナダにおいてはホンダ、トヨタ、スズキ(GMとの合弁)が1993年に34万台を生産したが、その約90%は米国へ輸出されており、カナダの輸出に大きく貢献している。

欧州における日系メーカーの1992年の生産についていうと、合弁、資本参加等形態が違うため単純に合計することは出来ないが、何らかの形で日本メーカーが参画している会社の生産は英国で23万台、スペインで20万台、ポルトガルで2万台、ドイツで1万台となっている。英国には日産、ホンダ、トヨタ、いすゞ(GMと合弁)が進出し、ポルトガルではトヨタ(Salvador Caetanoとの合弁)、三菱(Mitsubishi Motors de portugalに資本参加)が、スペインではスズキ(Santana-Motorに資本参加)、日産(Nissan

Motor Iberia に資本参加) が、ドイツではトヨタがVW と共同生産をしている。これらの生産台数は1993年には50万台を超えていると思われる。

これらのメーカーによる現地生産の増加によってもたらされる部品調達、雇用創出など現地への貢献は後ほど触れることとする。

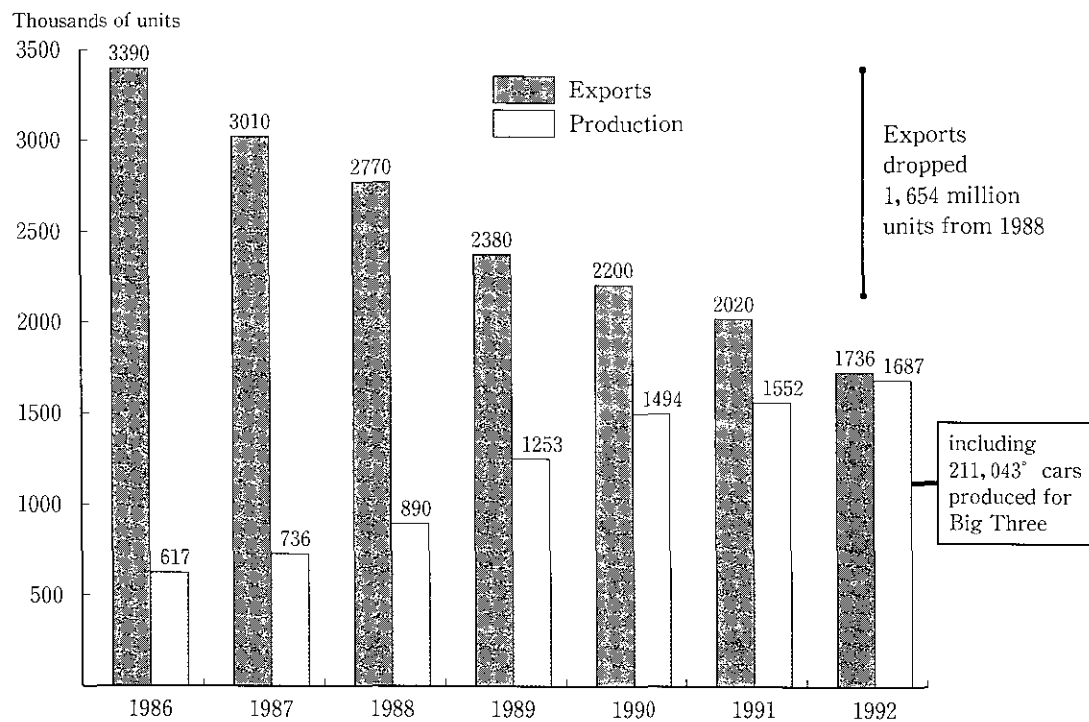
自動車輸出の現状

1993年の日本の輸出台数は総計で502万台となっており、仕向地別に見ると米国向けが162万台、EU向けが97万台、アジア向けが74万台となっており、前年と比べると全体で11.5%の減少である。

地域別では米国が市場の回復にも拘らず日系メーカーの現地生産の拡大により8.8%の減少となっている。米国では1981年に日米両国政府の合意による乗用車の輸出自主規制が実施され、当初3年間で終了する予定だったが、規制台数に増減はあったものの1993年まで継続された。1987年度以降は規制枠の未達の状態にあったが、この自主規制も本年度から撤廃されている。米国においては今後も現地生産の拡大による輸出代替が進み、輸出は減少を続けるものと見られる。

EUには乗用車輸出については1986年から日本自動車メーカーがモデレートな輸出に努める、いわゆる輸出モニタリングが実施されている。

【図1】 日本の対米自動車輸出台数と米国内生産台数の推移



(※日本自動車工業会調べ)

1991年に日本政府と EC 委員会は、市場統合が実現する1993年以降について1999年までを移行期間として、日本政府が欧州向け日本車の輸出台数をモニタリングすることで合意している。

この日/EC 自動車合意には日本メーカーの現地生産車をモニタリングの対象にしないこと、モニタリング措置は1999年末で終了し、以降は完全に自由化されることが確認されている。

日本車メーカーの現地貢献

日本車メーカーは先に述べたように、欧米での現地生産を拡大しているが、これによる現地経済への貢献について述べたい。米国での生産が他の地域を大きく上回っているため米国での例について述べることにする。

米国での生産台数は1993年に輸出を上回っている。しかもこの日本メーカーの生産台数の中には米国 BIG 3 が自社ブランドで販売するキャ

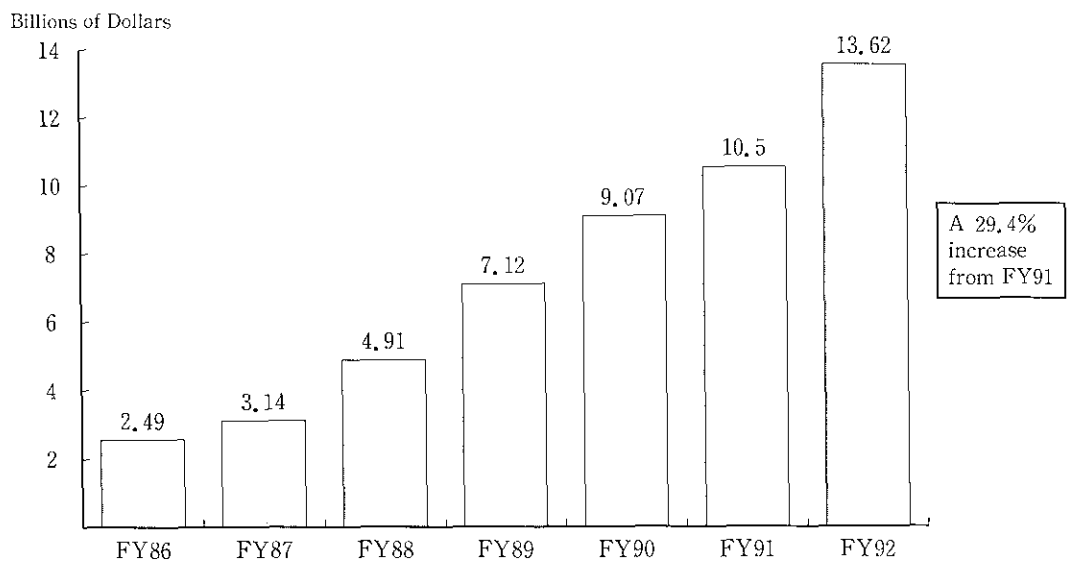
プティブ分を20万台以上（1992年は21万台）含んでいる。いわゆる生産協力である。

日本メーカーは米国内に7カ所の製造工場を設立したが、その投資総額は97億7,000万ドルにのぼる。

また、日本車メーカーは米国内に R & D (research and development) 子会社を6社設立し、全米25カ所の開発拠点を擁している。この R & D 拠点は米国製部品の現地調達と日本への輸出のための評価活動を迅速化するとともに、米国サプライヤーとのデザイン・イン開発を容易にしている。

雇用への寄与について言うと、製造工場での直接雇用は3万3,310人、R & D 施設では1,700人となっているが、販売店での雇用を入れるとこの数字はさらに大きくなる。日本車を扱っている販売店は全米で6,400店あり、そこでの雇用は28万1,000人に達している。

【図2】 日本の自動車メーカーによる米国製部品購入推移



(注)日本自動車工業会調べ

米国製部品の調達については、日米包括協議の個別分野での協議の対象となっているが、民間のビジネスではすでに大きな成果を出している。

日本車メーカーによる米国製部品の購入は1986年度の25億ドルから92年度には136億ドルへと5倍に増加している。また年間の取引件数は86年度の807件から2,387件へとこれも大幅な増加である。年間の取引サプライヤーの数は1,179社にのぼる。

このような日本メーカーの企業レベルでの努力をサポートし、ビジネス関係の一層の拡大と円滑化のために、自工会は業界レベルでの様々な活動を展開しているが、米国自動車部品工業会と共催する日米自動車部品個別商談会はその代表的なものである。

本年2月にサンフランシスコで開催した個別商談会には、日本側から11社209名の購買担当者が参加し、米国サプライヤー93社400名と延べ550回に及ぶ集中商談を行った。この成果については今後フォローアップされることになっているが、日本メーカーと米国サプライヤーの関係はさらに大きく進展するものと期待される。

日本市場の閉鎖性批判について

1993年度の日本での輸入車の販売台数は21.7万台となっており、国内市場が7.1%の減少であるにもかかわらず、前年度と比較して13.9%の伸びを示している。ただし、市場シェアで見ると5%に満たず、先進自動車生産国の中では外国車の販売が少ないことは否めない。このことが短絡的に、輸入制限的措置が取られている他

の商品分野と混同されて市場閉鎖性批判につながっていることは残念なことである。日本には自動車の輸入に関する関税、輸入数量規制、販売台数規制、投資規制などの外国車の輸入・販売を阻害する法的規制・制度は何等存在しない。輸入も販売も完全に自由である。

1993年に発表された日本公正取引委員会の消費者調査によると、回答者の33%が輸入車の購入を希望している。にもかかわらず、外国車の販売が4.5%のシェアに留まっているのは、何らかの理由があるはずである。ただし、日本市場の閉鎖性を最も強く批判している米国の車を購入したいとしているのは、外国車の購入を希望する人の6.5%に過ぎない。

米国BIG 3車の販売が少ないことの理由と思われる例の一つだけ示しておきたい。日本の乗用車市場の80%は300万円以下、2,000cc以下のセグメントである。米国BIG 3はこのセグメントに1モデルも投入していない。欧州車は400万円以上の高級車セグメントに重点的にモデルを投入し、そのセグメントで大きなシェアを獲得している。米国BIG 3にとって、市場の閉鎖性を批判するより、日本市場に合った魅力ある商品を投入することがより重要なことではないかと思う。

海外の自動車業界との交流

自工会は3月24日に発表した「国際協調のための自工会アクション・プラン」において、世界の自動車産業は環境・安全問題、市場開放あるいは保護主義的な動きなど一國のみでは解決出来ない数多くの問題について協力を実現する

【表1】 日本の消費者のBIG3に対するパーセプション

1. 将来の輸入車購入希望

(回答者数977)



購入したい理由

(複数回答)

輸入車を購入したい	場合によっては 輸入車を購入したい	安全性が 高い	耐久性が 高い	あきが こない	高速走行 性がよい
6.9%	26.3%	66.7%	50.0%	34.9%	31.8%

2. 購入したい輸入車 (回答者数321)

1位 ドイツ車	75.7%
2位 ドイツ以外の欧州車	11.5%
3位 米国車	6.5%
4位 その他	6.2%

3. 「場合によっては購入したい」消費者の条件

(複数回答)

	価格が安くなる	サービス体制整備	燃費がよくなる
回答者数 (255)	80.0%	47.1%	31.0%
ドイツ車購入希望者 (193)	81.9%	45.1%	29.0%
米国車購入希望者 (17)	70.6%	41.2%	41.8%

4. 「輸入車を購入したくない」消費者の理由

(複数回答：回答者数596)

価格が高い	道路事情に不適合	燃費が悪い	修理費が高い
63.9%	45.0%	40.6%	36.9%

ための会合の開催を、諸外国の業界団体に積極的に呼びかけた。

各国自工会とのこれまでの交流については、その代表的な例として英国自動車工業会(SMMT)との業界会談を挙げることができる。SMMTとは1975年に第1回の会長会談を開催して以来、年1回の会長会談とスタッフレベル会談を英国と日本とで交互に開催して、双方が抱える問題点や市場動向等について情報・意見交換をしてきた。1991年に日/EC政府間協議で対日モニタリングのレベルについて合意がされたために、1992年4月で終了することとなったが、スタッフレベルでの交流は引き続き行われている。モーターショーなどの国際的イベントの折には、各国業界とのトップレベルでの交流は盛んである。

米国自動車工業会(AAMA)とは、1992年1月のブッシュ大統領訪日の折に日米業界首脳会談が開催された。さらに同年5月にも首脳会談がシカゴで開催され、日米業界が協力できる分野での合間の作業部会の設置が合意されたが、まだ実現していない。今回自工会が発表したアクションプランでも、AAMAに対して、双方に関連する問題点の洗い出しと業界間協力による解決方法を見いだすための業界会談の早急な再開を呼びかけている。

欧州の自動車メーカーで構成されるACEAとは発足以来は頻繁な交流が続いており、両工業会の首脳も極めて親しい関係にある。1993年10月に東京で開催された首脳会談では定期的な会

談を呼びかけており、今回発表した自工会アクションプランの中でもACEAとの首脳会談を提案している。

世界の自動車工業会で構成されている国際自動車会議所(OICA:本部パリ)は、国際的なモーターショーを公認する機関として知られているが、その事業には国際的自動車統計の標準化や環境・安全問題に関する提言なども含まれている。1991年から93年まで自工会の富永副会長・専務理事がその会長を務め、重要な役割を果たしてきた。

むすび

日本車メーカーの海外での活動は今後さらに拡大し、自動車産業の国際化はさらに進展するものと思われる。自動車という製品が国際商品である以上、日本車メーカーは世界各国の自動車メーカーと競争関係にあることは当然である。また同時に自動車産業が世界の先進国にとって、きわめて重要な産業であることから、自動車という本来民間の問題が容易に政治問題化しやすいことも事実である。

日米包括経済協議においても、本来マクロで解決されるべき貿易不均衡の問題が、自動車およびその部品という個別産業分野において議論されているが、民間のビジネスの問題はビジネス上で解決されるべきであり、民間の問題に政府が過度に介入することは、自由で活発な民間の経済活動を阻害する恐れがあると考えている。

随想



ゴルフさまざま

日本船舶保険連盟会長 ◆ 山本 勇

昭和25年、会社に入って直ぐ大阪支店勤務となったが、2、3年経った頃、親しい先輩にすすめられて、ゴルフを始めた。当時はまだサマータイムが実施されていたので、会社が退けると度々阪急神崎川の練習場に通り9ホールのコースをアイアンクラブを担いで走り廻ったものだ。

練習コースの側を流れる神崎川には、近隣の化学工場からの排水が流れこんでいたためか、ひどく鼻をつくような悪臭に悩まされながらのゴルフ練習だった。確かコーヒーが100円位の時代で、ハーフラウンドが80円位でプレー出来たように思う。いわば小学生ゴルフに励んでいた頃、仁川の阪神競馬場の周囲と場内に9ホールのゴルフクラブが出来たので、早速このクラブに入会、住居が甲東園近くにあったので電車で1駅と手軽に出掛けられたので足繁く通い、練習に熱中した。

当時はまだゴルフ人口も少なく、私のような若僧のゴルファーは余り見掛けなかった。大先輩の中に入ってプレーを楽しんだお陰でラウンド中、ルール、エチケットについて厳しく鍛えられたのは貴重な経験であり、大変に有難かつ

た。

昨今のゴルフの盛況は、誠に喜ばしいが、技倆の程はともかく、ルール、エチケットをもっと身につけて欲しいものだと思う。プロの寺本さんにも良く一緒にラウンドして貰い、時にショートゲームを徹底して教えられた。この頃よく一緒にプレーした方に坂野さんという方がおられて、若輩者の私を親切に指導して頂いたものだが、この方が、小生と同姓同名の山本勇という人をもう2人知っている。あと1人何とか見付けてくるからは是非4人の山本勇でプレーして見なさいと盛んにけしかけられた。もう1人の山本勇さんを探し当てる前に、東京に転勤が決まったため、とうとう実現出来なかった。何処にもある、ありふれた姓名なので一度実現してみたいものと思う。

ゴルフに出掛ける時は、前夜自分で準備するが、以前女房がやってくれていた当時のこと、某日、箱根C.C.に出掛けたのだが、時間を間違えてしまい大慌て、幸いどうにか間に合ったのだが、着換えをしたところ、どうも靴下が長く踵も無いのに気がついた。スタートの呼び出し

を受けたため、買い換えも出来ずに、そのままティグランドにすっこんで行った。良く考えて見たら、それは靴下ではなくて、便座のカバー（2本になっていた）であったのだ。相当使い古したものだったので、色合いもスポーツ靴下そっくり。多分洗濯物を取り入れた時に間違っ
て靴下と一緒に仕舞ったものであろうが、何時もより少し厚手でハイソックスのように長く、何となく違和感一杯でプレーした。が何とその日に初めて39というスコアが出てびっくり。ハーフ終了後に靴下を買い求めたが後半はさっぱり。

たまたま友人と飲んだ際に、ついこのことをしゃべってしまったため、その後、幾度か酒の肴にされたり、ティグランド上で靴下を点検されたり、散々大恥をかいた。以後必ず自分ですべて支度をする習慣となった。

昭和57年、広野 C.C.の50周年の開場記念杯に参加した折のこと、当日はめずらしく出だしから好調で、この調子なら上位入賞かと心中ひそかに期待したのだが、終盤近く17番で池ポチャのダボ、18番もボギーで夢破れた。当日は約束があったため、終了後直ぐに帰宅してしまった。

2～3週間後であったらうか、広野に出掛けたところ、50等賞になっていますよと聞かされてびっくり。クラブハウスを画いた小柳良平画伯の画（コピー）を頂いた。今でも我が家の食堂の壁を飾っており、懐かしく思い出される。17番がパーかボギーなら50等には入らなかった

訳で、池ポチャのお陰で50等賞になった。

40年余りのゴルフ人生の中で、クラブコンペの優勝は何度か経験したが、50周年に50等賞というのは一度だけ。当時仲間達から、優勝するより難しいこと、運の強い奴だと、随分冷やかされたものだ。自分のゴルフで懐かしいひとこまである。

年齢をとると飛距離の落ちていくのは、止むを得ないことかと、あきらめているが、それでも以前は、あの木の近くまでいつも飛んでいたのにとの思いが強く、情ない思いにかられることもしばしばであるが、それ以上に最近は何ショットゲームで下手になって来て、スコアがまとまらない日が多くなってしまった。どうも家族ゴルフが多くなってからの現象だろうと勝手な解説をしているが、何とか、アプローチだけは昔？ の技術を取り戻したいものと思うこの頃である。

どんなに下手になっても、週末になるとグリーンが恋しくなって来て、性懲りもなく出掛けたくなるから不思議だ。年寄りも年寄りらしく、スコアに拘らずに、楽しみたいものと自らに言いかせているのだが、古稀を迎えてもついつい若気の至りで、負けまいとの意識が出て来てしまって、墓穴を掘るのくり返しである。

某ゴルフ場に教訓として“力抜き、頭そのまま、空振りの気持ちで打てよ、心静かに。”と掲げられているような。今後の指針にしていこう。!

海運 ニュース

1. IMO 第70回法律委員会の模様
2. 女子船員に係る指針の一部改正
3. 1994年度港湾春闘
4. 米国の水上輸送の現状(米国商務省1993年次報告)

1. IMO第70回法律委員会の模様

題記会議は、1994年3月21日から25日まで、ロンドンのIMO本部で開催され、51カ国およびオブザーバー25団体が参加した。

わが国代表団は、以下の出席者を含む計12名であった。

在英大使館参事官	小野 芳清
運輸省海上交通局 外航課第一国際係長	林 泰三
成蹊大学法学部教授	谷川 久
日本郵船法務保険部長	新谷 顕一
当協会常務理事業務部長	茅田 俊一

会議の主要議題はHNS条約案(有害危険物の海上輸送についての責任及び補償に関する条約案)審議と76LLMC条約(1976年の海事債権の責任制限に関する条約)改訂問題の2項目で、就中、前者HNS条約案については、1996年春に条約採択外交会議で条約を成立させるためには、今回、内容の大筋、いわゆる条約の枠組みについて、合意を得ることが必須とされていた。

1. HNS条約案の審議

会議は議長A.H.E.Popp氏の下に行われた。

最大のポイントは、荷主基金による補償を規定するいわゆる第2層部分(2nd tier)を、単一会計制度とするか、主要品目別の独立会計制度とするかにあり、かねてより単一会計制を主張する欧州勢と独立会計制を主張する日本との間で意見が対立していた。欧州サイドには、今回何としても条約成立を確実にしたいという意向が強く、従って今回の会議に先立つ94年2月に日本も含めた主要8カ国間で非公式会合を行い、同会合出席国の間では独立会計制を認めて条約を成立させる方針が確認されていた。しかしながら、これはあくまでも一部の国の間での非公式合意であり、今回の正式な法律委員会の場での討議の行方には予断を許さぬものがあった。幸い会議では初日から大多数が独立会計を認める旨の発言を行い、たちまちこれが正式に確認される運びとなった。2月の非公式会合以後も、欧州サイドで精力的に根回しが行われていたことがうかがえる。

独立会計制を含めて、今回の会議で確認された主要合意事項は下記の通り。

- ① 第1層(船主責任部分)と第2層(荷主基金部分)を併せ持つ単一の条約とするこ

と

- ② 第2層部分で独立会計制を認めること
- ③ 荷主拠出金の徴収は事故発生後徴収方式 (Post-event) とすること
- ④ 拠出者は貨物受取り側 (Receiver/importer) とすること

以上の通り、条約案の主内容・枠組みについて合意を見たものの、関連する細かい諸問題点については、小作業グループないし専門家グループ (GTE = Group of Technical Experts) での検討がほとんど結論を見るには至らず、次回に持ち越されることとなった。この種諸問題の主なものは次の通り。

① 独立会計対象品目の選定

第2層の独立会計対象品目を予め決定して(例えば、「LNG」「石油」のように) 具体的に条約に明記するか、あるいは一定の基準を定めて、それに基づいて事後に対象品目を選定するかについて議論が分かれた。小作業グループの検討を経て、議長案として極力品目を限定して、条約に明記する案が提案され、大勢はそれを受け入れたものの、例えば一つの品目でクレームに応じ切れなくなった場合は、どうするかなど、細かい点については、後日の問題として先送りされた。

② 条約対象品目リスト

かねてより、条約の対象品目を既存諸条約で扱う有害危険品に求めるか、別途新しい品目リストを整理・同意するかで議論が分かれており、豪州が新リスト案を提出していた。今回同国を議長とする小作業グループで検討の結果、既存条約を挙げ、その後に全対象品目のリストを添

付することとなった。

③ 拠出金支払者 (拠出者)

先述の通り条約案第2層での拠出金支払者 (拠出者) は荷受け側とする旨、合意を見たが、荷受け側とは Receiver か、Importer か、Receiving Party か、小作業グループで検討され、基本的には大きい問題点はなく、例えば Receiver による確認をどうするかなど実務上の問題点がある旨が報告された。なお、LNG に関しては、Cargo title holder が拠出者となる旨合意されている。

④ 放射性物質の取扱い

米国は放射性物質については条約の対象外とするよう主張しており、日本もこれを支持していた。しかし、本件も意見が分かれており、今回米国を議長とする小作業グループで検討されたが結論には達しえなかったとの報告があった。

⑤ 内航貨物の拠出金

現条約案は、内航貨物を条約の対象とすることを想定しているが、内航貨物から拠出金を徴集するかどうかについては、その具体的手法の問題も含めて、議論が分かれていた。本件も英国を議長とする小作業グループで詰められ、考え方は拠出の方向で固まった。ただし、細かい技術論については先送りされた。

この他 GTE では、課徴金計算の方法など第2層の技術的問題を検討したが、委員会が受け入れる結論には達していない。

2月の非公式打合わせの席で確認されたように、今回予め用意されていたペーパーは英国・リベリア提案 (単一会計案)、OCIMF 提案

(LNG、石油について独立会計案)、豪州・カナダ・ノルウェー三国提案（一定基準下に独立会計容認案）の3種で、議長は今回の議論の結果、豪州・カナダ・ノルウェー三国提案を今後の基幹ペーパーとすることを確認し、次回諸問題点がクリアになれば、それを折り込んで具体的条約案が draft されることとなる。

従って、今後の問題は、まず記述の諸問題点について、就中、拠出金徴集の具体的方法についてどう解決するか、次いで、条約案文がどう記述されるか、それをどう解釈評価するかということになる。

第1の点については、次回94年秋第71回委員会で解決し、95年第72、73回委員会で条約案文の作成と審議が行われ、96年春に条約採択会議が開催される予定である。

2. 女子船員に係る指針の一部改正

船員中央労働委員会は、平成6年3月18日、男女雇用機会均等法に基づく、事業主が講ずるよう努めるべき措置についての指針の一部改正を答申した。

今回の改正は、最近の厳しい雇用情勢を背景として、特に女子学生の就職に関し問題のある事例が見受けられることから、労働省が同指針の改正を行うことに伴い、船員についても同内容の改正をすることとなったものである。

新指針は、3月25日付で告示され、4月1日より施行された。その骨子は次の通りである（下線部は今回追加された部分）。

2. 76LLMC 条約改訂問題

前回76LLMC 条約の一部を改訂する議定書案が提示され、今回は、改訂すべき点は、責任限度額の引き上げと将来の再引き上げの場合の改訂手続きの2点に絞る旨が確認された。

日本は、前回同様「船客」の死亡、傷害に関しては条約を上回る責任限度額を国内法で制定しよう留保を求めたい旨を主張した。日本は、この点が認められない限り新議定書の批准は出来ないと言明したが、大勢は、国際的な統一制度の下で、好ましくなくという受け止め方であった。

なお、76LLMC の改訂の新議定書採択外交会議は、先述、HNS 条約案と同じ時期、96年春が予定されている。

1. 募集及び採用について

- (1) 募集又は採用に当たって、募集・採用区分（船員を募集し、又は採用するに当たっての職種、資格、雇用形態、就業形態等の区分をいう。以下1において同じ）ごとに、女子であることを理由として募集又は採用の対象から女子を排除しないこと。
- (2) 募集又は採用に当たって、男女を対象とする募集・採用区分において、女子についての募集又は採用する人数の限度を設けないこと。
- (3) 募集又は採用に当たって、年齢、婚姻の有無、通勤の状況その他の条件を付す場合

においては、同一の募集・採用区分の男子と比較して女子に不利なものとしな

- (4) 求人の内容の説明等募集又は採用に係る情報の提供について、同一の募集・採用区分の男子と比較して女子に不利な取扱いをしないこと。
- (5) 採用試験の実施について、同一の募集・採用区分の男子と比較して女子に不利な取扱いをしないこと。

2. 配置について

- (1) 一定の職務への配置に当たって、女子であることを理由として、その対象から女子船員を排除しないこと。
- (2) 一定の職務への配置に当たって、婚姻したこと、一定の年齢に達したこと、子を有していること等を理由として、女子船員についてのみ、その対象から排除しないこと。
- (3) 婚姻したこと、一定の年齢に達したこと、

子を有していること等を理由として、女子船員についてのみ、不利益な配置転換をしないこと。

3. 昇進について

- (1) 昇進に当たって、女子であることを理由として、その対象から女子船員を排除しないこと。
- (2) 昇進に当たって、婚姻したこと、一定の年齢に達したこと、子を有していること等を理由として、女子船員についてのみ、その対象から排除しないこと。
- (3) 昇進に当たって、出勤率、勤続年数等一定の客観的条件を付す場合においては、男子船員と比較して女子船員に不利なものとしな
- (4) 昇進のための試験を実施する場合には、男子船員と比較して女子船員に不利な取扱いをしないこと。

3. 1994年度港湾春闘

1. 春闘の争点

全国港湾・港運同盟は、1994年2月4日の第1回団体交渉で賃上げ3万5,000円以上、及び「5.9協定」の履行を日港協に要求し、港湾春闘はスタートした。

この春闘要求（制度問題）のポイントは、

- ① 全港・全職種での「5.9協定」の履行（段階的实施を含む）
- ② 内陸のインランド・デポ作業は港湾労働の業域・職域との確認

③ 認可料金の完全収受、産別協定遵守への強化・実効活動

④ 協業化・共同作業等による港湾近代化であり、1991年度春闘で協定し、継続的に3年越しで協議してきた「5.9協定」の着実な実施を主体にして、認可料金の完全収受並びに職域問題を絡めたものであった。

また同日は、フェリーターミナルにおける業域・職域問題で昨年来交渉していた、日本旅客船協会・日本長距離フェリー協会/日港協/全

国港湾の3者協議が決裂した日でもあった。

(その後、3月1日より一部でピケによる車両積み下ろし阻止行動に突入、3月3日にカーフェリー問題は決着)

2. 交渉経過概要

日港協/全国港湾・港運同盟の制度問題中央団体交渉は、2月4日に組合の要求主旨説明が行われ、3月16日の第3回中央団交において、例年に比べ異例のスピードで妥結し、関心は個別賃金問題に移った。

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、港湾の賃金春闘相場を作っているといわれる、全国港湾系日本港湾労働組合連合会(日港労連)の主要港船内職種と港運同盟の船内職種とで組織している、港湾荷役事業関係労働組合協議会(港荷労協)は2月25日付にて、日本港運協会船内内部会経営者協議会(船経協)に対し中央基準に沿った(3万5,000円UP)要求書を提出し、3月7日に第1回交渉が行われた。

3月30日の第3回交渉で、初めて4,000円の有額回答がなされたが、組合はそれを不満として4月8日より72時間のストライキを船経協に通告した。ストライキ突入を控えた5日からの3日間連続交渉の結果、7日午後に至り5,500円(定昇込み)に加え、来年3月までの1年間、月額500円相当額を支給することで妥結し、8日よりの72時間ストは未然に回避されることとなった。

3. 妥結内容

(1) 制度問題(3月16日妥結)

- ① 6大港の船内・船側沿岸について、4年間で完全週休2日制に移行、但し、夏期休暇は削減する(現行協定では、週に国民の祝日がある場合、土曜日は労働日とすることになっているが、この12日の土曜労働日を4年間で是正する)。
- ② 時短については5年を目途に実現の努力をする。
- ③ 時間外等算定基準を初年度172時間とする(現行175時間)。
- ④ その他の項目(職域等)については、努力・検討・引き続き協議することで合意。一部の段階的实施以外は具体的解決を先送りした内容であった。

(2) 賃上げ(主要労組)

① 港荷労協(4月7日妥結)

5,500円(基準内定昇込み)+500円
(基準外月額)=6,000円
(昨年9,900円(基準内)+2,600円
(基準外月額)=12,500円)

② 大港労組(4月8日妥結)

5,000円(定昇込み)+一時金18,000円
(昨年9,500円+ α (2,600円)=
12,100円)

③ 検数労連(4月11日妥結)

5,500円(定昇込み)+一時金6,000円
(昨年9,900円+一時金20,000円)

④ 検定労連（4月11日妥結）

6,000円(定昇込み) + α

(昨年10,400円 + α)

⑤ 全港湾（4月中旬、約2割強で妥結）

妥結加重平均 8,122円

(昨年妥結加重平均10,221円)

4. 総括

今春闘は不況を反映し、比較的景気影響の少ない私鉄でさえ昨年より3,000円引き下げた要求を行い、春闘相場を形成するといわれる鉄鋼にいたっては、7,000円引き下げた要求で春闘に望むことを余儀なくされた。

(私鉄は昨年比2,000円マイナスの11,400円、鉄鋼は同3,000円マイナスの4,500円で妥結)。

他産業の景気の影響を受ける港湾についても

例外ではなく、1988年まで指定業種となっていた「雇用調整助成金」の受給を再度申請する等、雇用情勢が深刻化している中での厳しい春闘となった。

今春闘の妥結内容は、労組にとっては、制度問題についてその大部分が先送りされたものの、完全週休2日制移行への筋道がついたことに加え、時間外等算定基準に改善がみられ、5.9協定完全履行に向けた将来への展望が開けたといえよう。しかしながら、賃金問題については、ストを背景にしたぎりぎりの交渉にもかかわらず、上記の通りの厳しい妥結結果で収拾された。

一方、経営側にとっては、制度問題の妥結は月額4,000円程度のコストアップにつながるといわれており、厳しい経営を強いられることになったといえよう。

5. 交渉経過

	制度問題中央団交(日港協/全国港湾・港運同盟)	賃金問題中央団交(集団交渉・個別交渉)
2. 4	第1回団体交渉(制度問題要求書提出)	
2. 9	全国港湾幹部が船協「港湾協議会」を訪問(申入書提出)	
2.25		港荷労協は船経協に要求書提出
3. 4	第2回団体交渉 日港協は回答を保留	船経協/港荷労協 第1回団体交渉(組合要求書趣旨説明)
3. 7		(組合は船経協・港荷協の業側一本化を要請)
3.16	第3回団体交渉 妥結、仮協定	船経協/港荷労協 第2回団体交渉
3.23		船経協/港荷労協 第3回団体交渉 賃上4,000円(定昇込み)を回答、
3.30		労組反発、スト通告(4/8 08時~4/11 08時まで、72時間スト)
4. 5		船経協/港荷労協 第4回団体交渉
4. 7		(3口連続交渉)妥結
4. 8		基準内5,500円(定昇込み)+基準外に月額500円
		(ストは未然に解除)
		大港労組 未明に妥結、スト指令解除 5,000円(定昇込)+一時金18,000円
		検数労連 平和交渉に移行スト指令解除5,500円(定昇込)+一時金6,000円(4.11妥結)
		検定労連 平和交渉に移行スト指令解除6,000円(定昇込)+ α (4.11妥結)

4. 米国の水上輸送の現状(米国商務省1993年次報告)

米国水上輸送業界(SIC44)は、海上、内陸水路、および五大湖における貨物・旅客輸送に従事する船社およびバージ輸送、タグ業、運河経営等に從事している企業群で構成される。

年間資料としては一番新しい1990年統計によると、総雇用者数は約17万7,700人で国内総生産(GDP)に100億ドルの貢献を果たしている。事業者数は1,100社を超え、運航船隻数はタンカー、バージ、貨物船、曳船を含め約3万9,233隻である。

外航海運、内航海運には一般雑貨輸送、ドライバルク輸送、液体貨物輸送の三大部門が含まれる。一般雑貨輸送は定期船による完成品、半完成品の輸送が中心であり、穀物、石炭、鉱石、一部木材等のバラ荷は用船又は自己所有の特殊船によって運ばれ、原油や石油精製品を主力とする液体貨物はタンカーやタンク・バージで輸送される。

外航海運

1. 1993年の回顧

外航海運業界(SIC441)は、世界各国の商船隊との激しい競争の下、米国と外国諸港間の国際海上貨物輸送に従事している。中間的統計によると、対米総荷動量のうち米国籍船の占めるシェアはわずか4%であるが、金額ベースの貨物価格で見ると約15%を輸送していることになる。これは外航海運に携わる米国籍船のほとんどが定期船サービスを行っており、比較的高価

な貨物を運んでいることによる。米船輸送量および輸送貨物バリューともに対1991年比をわずかに上回っているが、それは総荷動量、総バリューの増加によるものであり、米籍船のシェア自体は前年レベルとほとんど変わっていない。米国籍外航船隊の輸送実績は当然米国の経常収支に影響するが、1992年の国際海運収支は、米国寄港の外国船の港湾使用料等が増加したことが主因ではあるが、1960年以来初めて3億8,300万ドルの黒字を計上した。

米国籍外航船隊は、一般貨物船と複合輸送用の船舶によって構成されている。一般貨物船には、バルカー船、セミコンテナ船、その他非コンテナ貨(ブレイク・バルク)用船舶を含み、複合輸送フリートは主にコンテナ船、RORO船、コンテナ用バージからなる。1993年3月1日現在、外航海運の米籍定期船(三国間航路を含む)は98隻で合計300万%である。この中には80隻のインターモーダル船(270万%)と18隻の一般貨物船(28万2,000%)が含まれる。

1992年度米籍外航定期船社の純益は1億1,900万ドルであった。諸外国同様、米船社も利益向上のためコスト削減に努めており、新技術の導入その他の方法で生産性の向上を図っている。しかし、これらの努力にも拘わらず、世界的不況と依然として改善されない過剰船腹によって定期船マーケットは相当悪化している。コストが上昇しているにも拘わらず、実質的に運賃は下がっているのである。

運航コストの上昇を埋め合わせるため、他船社と船舶およびターミナルの共同使用契約を結ぶ定期船社が増えている。高コストの資産を共有することによって、船社は資本の効率的運用が図れるし、航海数や寄港地の増加でセールス活動の機会も拡大可能となる訳である。加えて、大西洋航路に配船する船社は、太平洋線やヨーロッパ/アジア航路における協定と同様の Trans-Atlantic Agreement (TAA) を結成して加盟船社のこれ以上の損失に歯止めを掛けるべく努力している。

1993年3月現在13隻の米国籍バルカー船(計71万3,000%)が外航海運に投入されている。なお、米国のバルカー・オペレーターは、農務省の対ロシア向援助農産物などの政府物資輸送に対する依存度が高い。

同じく1993年3月現在で44隻のタンカー(360万%)が外航に従事しているが、タンカー・オペレーターの経營業績は、石油需要の世界的落ち込みや1990年油濁防止法や排ガス/廃棄物処分を規制する環境保護法遵守を原因とする運航コストの上昇、さらには油濁除去作業費を保障するための保険料大幅値上げ、運賃の低落などに影響されている。

2. 1994年予測

国際海運市場は、今後も世界の経済状況に直接影響されるだろう。先進工業国G7とりわけ米国、イギリス、日本、ドイツの工業生産および消費が、国際貿易の荷動量と船腹需要量に最も大きな影響を与える。

DRI/Mcgraw-Hill は、米国経済の回復は引き

続き軌道に乗っているとして、1994年度の米国輸入増加は約9%、輸出もヨーロッパ、アジアの経済回復を反映して約4.5%の成長を予測している。

貿易量の拡大や貨物運賃の改善により、アジア域内航路に配船している米定期船社は業績向上が期待できよう。東南アジア経済は、大型インフラストラクチャー建設計画や都市部中産階級の増大で健全な成長が維持でき、これによって消費財等、米国製完成品に対する需要増加も見込めよう。

不定期船市場は世界経済の回復と老朽船の引退で1994年は改善が期待できる。老朽船のスクラップ化は船舶供給量を減じ、運賃上昇のきっかけとなるかも知れない。

3. 長期展望

米国製造業者が要求する「ジャスト・イン・タイム・インベントリー」配送に応えるため、定期船社は引き続き航海数の一層の増加と輸送時間の一層の短縮を提供して行かろう。特に、製造基地が日本から人件費の安い韓国、台湾、その他東南アジア諸国に移動しているため、船社としては米国/東南アジア間の航海日数短縮を重視することとなる。

DRI は、1994年～1997年の輸入成長率は平均4.0%から4.3%に下降しようが、一方同期間の輸出増加率は平均6.4%に上ると予測している。この高い輸出増加予測は、米国の電気、工作機械、オーディオ・ビデオ、事務機器業界の競争力回復を見越しての数字である。

国内水運

1. 1993年の回顧

一般にジョーンズ・アクトと呼ばれる1920年商船法27条の定めにより、米国内（領地や属領を含む）の2地点間の水上輸送活動は、米国建造で同国籍として登録され、また米国市民により運航、配乗されている船舶によって行わなければならない。

国内水運とは米国本土とアラスカ、ハワイ、プエルトリコ、グアムおよびウェイク諸島、ミッドウェー諸島との貨物輸送、五大湖と大西洋・メキシコ湾・太平洋沿岸との貨物輸送、さらにパナマ運河を利用した上記3沿岸同士の貨物輸送を指す。また五大湖諸港と連絡水路間の輸送、内陸水路輸送、沖合石油供給ポートも国内貨物輸送に含まれる。

米工兵隊収集のデータによると、1990年米国内水運業界の総輸送貨物は9億9,400万ロングトン（以下トン）であったが、1991年予測では、9億1,100万ロングトンに減少の模様である。

(1) 内航海運

1991年の内航輸送貨物は、1990年の2億7,200万トンから2億5,400万トンへと減少した。

国内48州向けのアラスカ ノース・スロープからの原油積出しおよび精製石油の沿岸輸送用船舶が、内航船隊の大部分を占めており、1993年3月現在では110隻のタンカー、内航タンクバージ（全体で720万%）が国内輸送に従事している。

(2) 五大湖輸送

五大湖輸送業界(SIC443)、特にパラ荷輸送は鉄鋼業界への依存度が高い。五大湖輸送協会によると、1992年の米籍船による五大湖輸送貨物は合計9,440万トンであり、その内92%が鉄鉱石、石灰石、石炭、コークス等直接鉄鋼生産に結びついたものであった。

1993年3月1日現在の五大湖輸送船舶は合計77隻、210万%で、内訳はバルカー船69隻、タンカー2隻、フェリー6隻である。これらの船舶による1992年五大湖輸送貨物量は鉄鉱石5,050万トン、石灰石・石こう1,960万トン、石炭・コークスが1,680万トンであった。

(3) 内陸水路輸送

内陸水路輸送(SIC444)は、全長26,000マイルの水路(その内1万1,000マイルが商業上重要と見做されている)を運航する曳船、バージからなる。米工兵隊によると、1991年の内陸用隻数はバルク用バージ約2万7,000隻(輸送量は340万トン以上)、タンクバージ4,000隻(輸送能力は900万トン)、そして曳船5,000隻となっている。1990年度輸送量は6億2,900万トンで、国内水運全体の63%を占めた。

ミシシッピ川上流およびその支流の貨物輸送は、いまだ記憶に新しいミシシッピ大洪水で2カ月間不通となった。業界筋によると、7月、8月中約2,000隻のバージが川に放置されたままで、流域での被害は5,000隻にも及んだ。ミシシッピ川の輸送停止による損失は、1日300万ドル以上に達していると予測されている。

2. 1994年予測

アラスカのカス処理施設の追加建設工事によりノース・スロープ原油生産は一時的に減り、タンカー用船も減るものと思われる。またガス処理能力の増加により原油生産量が本来のレベルに戻ったとしても、1993年から1994年の原油生産は日量1万バレルの減産が見込まれる。ちなみに1992年から1993年の1日当りの減産量は11万バレルであった。

アラスカ沖油田の開発とアンカレッジ、フェアバンクス、キーナイ半島における関連施設建設で同船腹の需要は拡大するだろう。他の48州からアラスカへの定期船輸送量は、1994年度は3%から4%の成長を続けるだろう。

五大湖輸送の短期見通しは、セント・ローレンス水路の運航可能期間、ジョーンズ・アクトの存続、さらにはソルト・セント・マリー（ミシガン州）の第二水門工事に対する連邦援助、鉄鋼輸入に対する輸入規制法の存続次第と言えよう。

農務省の対ロシア援助は内陸水運バージ業者に利益をもたらすだろう。推定5億ドルのこの援助計画の半分以上がコーン輸出であるが、これらのとうもろこしはバージでミシシッピ下流へ移送され、外航バルカーに積み替えられる。業界予測では、米国のコーン輸出の約85%がバージで運ばれているという。同援助計画によりバージ輸送需要が増大するのは間違いない。

石炭の内陸輸送は、ボイラー用石炭の市場（有名などころでは南アフリカ）喪失により短期的

には落ち込みが予測される。ミシシッピ水系では石炭、石油、石油製品等エネルギー物資の輸送が約60%を占めているが、油濁防止法（OPA90）の手続き上・設備上の規制により、内陸水路による石油製品輸送は減少するだろう。

3. 長期展望

国内水運の長期展望は、当然のことながら米国内経済の動向に密接に結びついている。加えて、企業がOPA90や大気汚染防止法遵守に乗り出すと、原油・石油製品の輸送コストは上昇が予想される。これら2法の定めるところでは、オペレーターは一層式タンクバージをダブル・ハルと代替し、積み込みの際に発生する石油および石油化学性の蒸気を減らすため vapor recovery piping system（蒸気回収パイプシステム）を設置しなければならない。五大湖輸送の荷動量長期見通しは、貿易論争の解決や鉄鋼業界が操業コスト削減に成功して世界市場における競争力を回復すれば上向きが期待できる。内陸水運に関する長期見通しは、米国が貿易相手国と農業補助金問題を解決できるか否か、そして石炭輸出の動向如何に掛かっている。穀物、石油、鉄鋼の南北輸送はミシシッピ川を使用するであろうから、NAFTAが承認されたことで内陸水運にプラスの影響がでよう。しかし、国内石油生産の落ち込みと石油製品のパイプラインによる移送の拡大というマイナス要因もあり、内陸水運全体の成長は年率1%から2%に留まろう。

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本造船工業会

設 立 昭和22年9月25日(1947年)
沿 革 大正10年に「造船懇話会」が設立され、これが日本造船業における業界組織化の先駆と位置付けられている。その後、事業内容、名称などの変遷があり、昭和22年、本会の前身となった「造船倶楽部」が任意団体として設立された。造船各社が戦後の混乱期を脱し、徐々に大型外航船の建造体制を整備するにつれて、造船業における全国組織として名実ともにその内容を充実させ、名称も「造船工業会」「日本造船工業会」と改称し、昭和26年8月には、社団法人として運輸省認可の法人格を取得し今日に至っている。

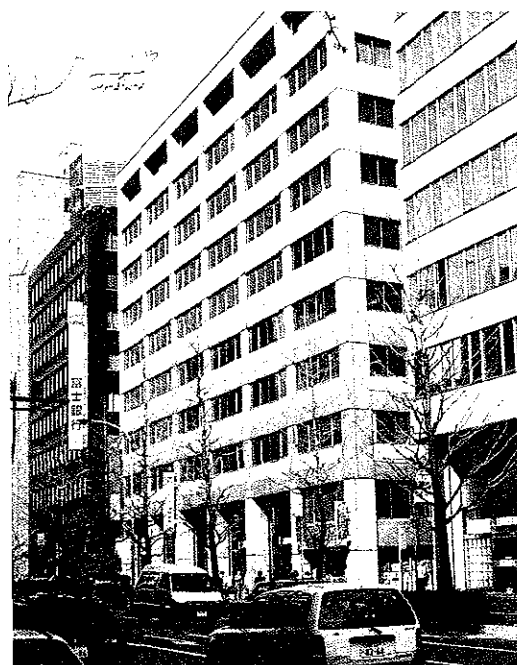
会 長 合田 茂
(住友重機械工業株式会社 会長)

会 員 鋼製船舶製造修理事業者 18社
団体会員 1 団体、準会員 2 社

事 務 所 東京都港区虎ノ門1-15-16

船舶振興ビル

- 事業活動 (1) 会員相互の親睦並びに意思の疎通を図ること、
(2) 造船業に関する資料及び情報の蒐集並びに整理をすること、
(3) 造船業に関する諸般の調査及び研究をすること、
(4) 造船業に関し政府、国会、その他に対し意見を開陳すること、
(5) その他、本会の目的を達成するために必要な事項。



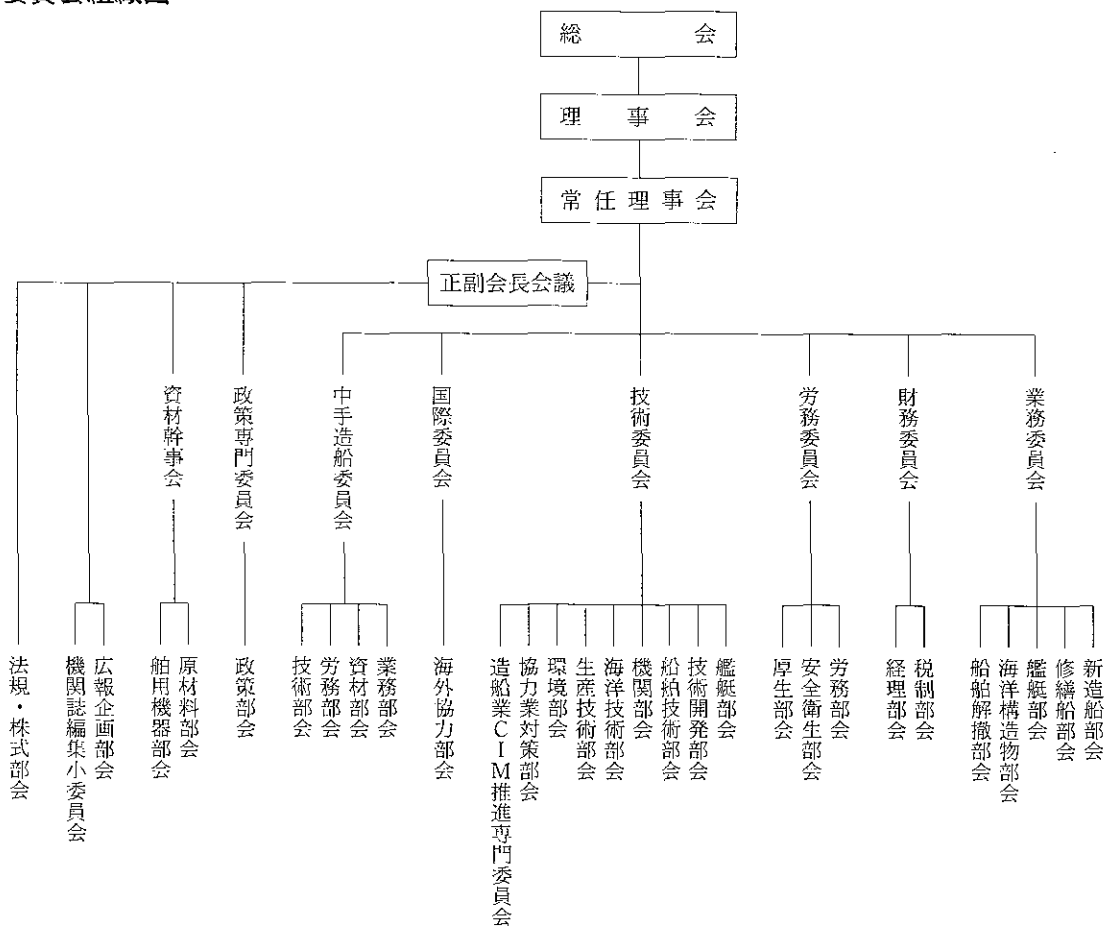
業界規模 日本の造船業は、1956年、進水量において英国を抜いて世界一の造船国に浮上した。爾来37年間その位置を維持し、世界の約半分近くの量を建造するようになって既に25年以上が経過している。この間、世界経済の好・不況を反映した海上荷動量の変化や船腹の需給バランスなど海運市況の影響を受けて、世界の新造船建造量は山谷を繰り返して来たが、日本造船業のシェアは、一時30%台に低下したこともあったが、今日でも、

おおむね40%を維持し続けている。

日本造船工業会加盟の18社の新造船建造量は、日本全体の建造量の約80%以上を占めており、日本でも比較的大きな規模の造船会社が会員となっている。

なお、会員18社の造船部門の従業員数は、協力会社の従業員も含めると合計約3万1,000人、18社の造船部門の売上高は約1兆1,000億円になっている。

委員会組織図



海運雑学ゼミナール 第50回

人類と船の出会いは水に 浮かんだ一本の流木から？

船は人類が最初に作った乗物だが、その起源となるとさだかではない。遺物を追っていけば紀元前8000年程度までは遡れるが、それ以前のこととなると、もはや考古学的想像の次元で考えるしかなくなる。学者たちのイマジネーションによれば、人類と船の出会いはこんなものようだ。

有史以前の狩猟時代、男たちは集落を遠く離れ、幾日も獲物を追って旅を続けた。川や湖は、そんな原始時代の狩人たちが喉の渴きをいやしに立ち寄る安息の場所だった。

そんな時、水辺で休んでいる彼らの前を1本の流木が漂っていく。彼らの一人がこの流木に

乗ってみようと考えたとしても不思議ではない。もちろん水に浮かぶ丸太に乗るのは容易ではなく、最初はただしがみついただけだったろう。しかし緩やかな流れの中を漂う流木は、確かに彼をある地点から別の地点へ楽々と移動させてくれたのである。

こうした太古の人々の体験が、丸木舟や筏のような原始の舟に結びつくには、なお数千年の時間を要しただろう。船と人間の出会いは、羅針盤や火薬の発明のようなドラマチックな出来事ではなかったが、そこから始まった現代の巨大タンカーや豪華客船に至る船の発展の歴史は、有史以前から現代まで連続と続いた人類の知恵の見事な集積とすることができるといえる。

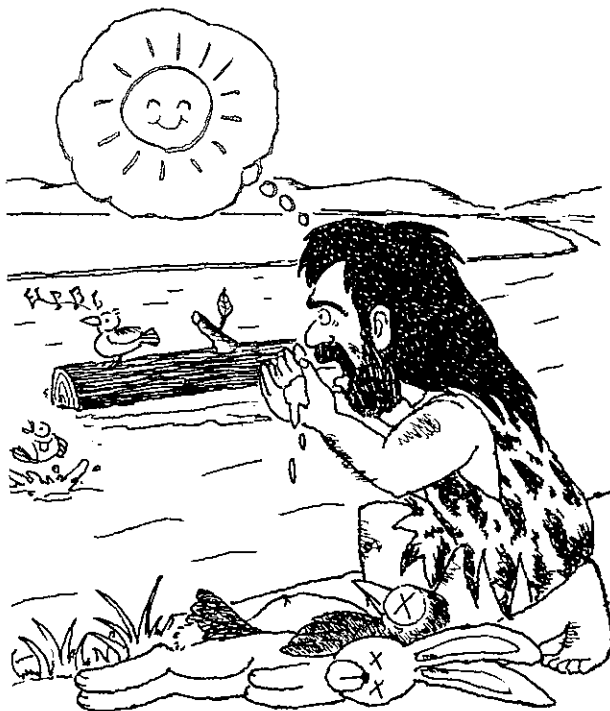
100年以上前にマンガン団塊を 発見した英国の海洋調査船 「チャレンジャー号」。

深海底に眠る謎の鉱物資源として、最近とみに注目を集めるようになったマンガン団塊。世界中の海の底に無尽蔵とあっていいほど転がっているこの黒い団子のような塊には、多量のマンガンと鉄、さらにニッケル、コバルト、銅などの金属が含まれており、その採取法や権利をめぐる科学者や国家や企業がしのぎを削っている。

ところでこのマンガン団塊、じつはもう100年以上も前に発見されていた。これを最初に深海から引き上げたのは、調査船チャレンジャー号で世界の海の調査を行ったトムソンをはじめとするイギリスの科学者たちだ。

1872年から1876年にかけて、英国の機帆船チャレンジャー号は、さまざまな科学調査を行なうために世界一周の探検航海に出発した。

チャレンジャー号は世界中の海域で海底の石や泥を採取したが、あるときドレッジ(採泥器)を引き揚げると、なかに数十個の黒褐色の



日本の造船業を世界一にした 革新技術——溶接ブロック 建造法。

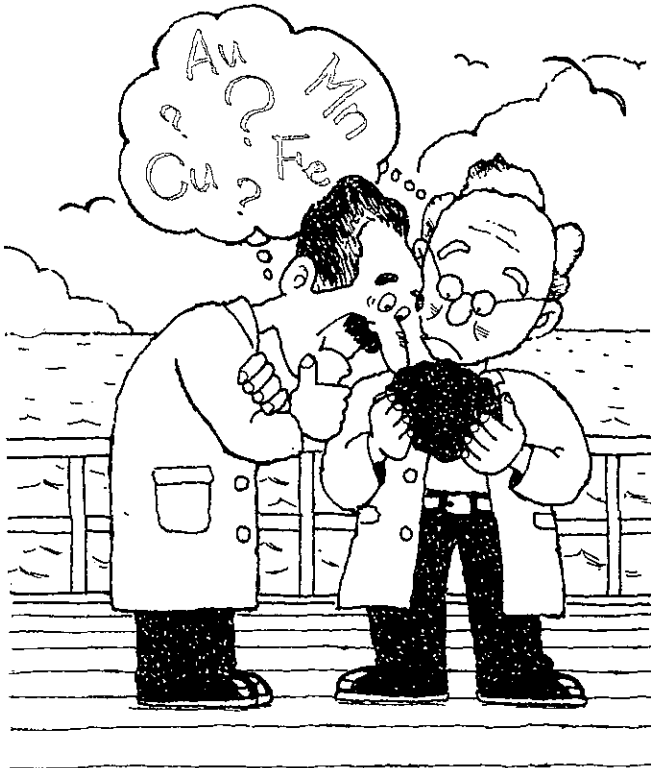
溶接ブロック建造法は、戦後の日本の造船業の飛躍的な発展を支えた重要な革新技術だ。船体をいくつものブロックに分け、それぞれのブロックを工場内で組立て、大型のクレーンで船台上に運んで接合し一隻の船を完成するこの工法は、従来の方法に比べ、工程数を大幅に削減し工期を短縮する上で大きな役割を果たした。

名前の示すとおりこの建造法は、戦後の造船業界で急速に普及し始めた溶接技術と強い関連を持って生れたものだ。従来のリベット打ちに比べ、作業の効率化や鋼材使用量の削減といった大きなメリットをもつ溶接工法にも弱点があった。その一つが、下向きの作業と比べ上向きの作業の効率が著しく悪くなる点だった。

船台の上ですべてを組立てる従来の方法では、船が大きくなればそれだけ上に向かっての作業が増える。そうなれば高い足場を増やさざるをえず、作業の準備にも時間がかかる。しかしブロック建造法なら、この弱点を克服することができた。工場内で作業するため、ブロックの向きを必要に応じて変えることで下向きの溶接作業を増やすことができたのだ。

その他のメリットも大きかった。ほとんどの作業が屋根のある工場内で行われるため、天候による工期の遅れを最小限にすることができた。また船台がふさがっている状態でも、次につくられる船のためのブロックを組立てておくことができた。

こうして早く、安く、しかも高性能の船を世界に送り出した日本の造船業は、1950年代半ばに世界のトップシェアを確立。その後も、コンピュータ設計をはじめとする最新技術の導入に力を注ぎ、世界有数の座を保ちつつけている。



もろい石のような塊が入っていた。本国に帰ってこの小さな塊を分析してみると、そこには極めて多量のマンガンや鉄などが含まれていることがわかった。

しかしこの発見を重要視する者は当時ほとんどいなかった。マンガンの鉱物資源としての重要度が現在のように高くはなかったため、わざわざ深海の底から引き揚げて商売にしようとは誰も考えなかったのだ。

チャレンジャー号の航海は、本格的な海洋調査としては世界初の試みで、宇宙塵の発見から未知の海洋生物の採取まで数々の輝かしい成果をおさめたが、マンガン団塊の発見はそのなかでもっとも目立たない発見の一つ。それが、21世紀も間近な今日にいたって、ようやく日の目をみたわけである。

Tokyo 便り

経済協力開発機構(OECD)とアジア諸国との海運政策に関する対話会合が、双方から70名を超える代表が集まり、去る4月14日(木)~15日(金)の2日間、横浜で開かれました。

近年の激動する世界情勢の中で、アジア地域は低迷する先進国経済を横目に著しい成長を続け、21世紀に向かって世界経済を引っ張る dynamo としての期待を集めています。

昨年11月にシアトルで開かれた APEC 会議でもそうでしたが、米国を初めとする OECD 諸国のアジア市場への関心は深まるばかりです。

海運分野においても、これまた然りです。近年のアジア経済の成長を背景にこの地域の海上荷動き量は全世界の年間約40億トンのうち30~40%を占めているものと思われます。アジア船主がコントロールする商船隊も世界全船腹6億3,000万%の約30%の規模にあります。

こうしたことを背景に、OECD としても、今後の国際海運の秩序ある発展を図るには、アジア諸国との協調が不可欠であるとの認識に立ち、アジア諸国に呼びかける形でこの会合は始まりました。1992年パリにおいて第1回目の会合を開き、今回の横浜会議が第2回目となった訳です。

会議では、定期船/不定期船海運の現状と将来、航行の安全、船員の訓練、海洋環境の保全、海運政策の透明性等、幅広い問題が検討されました。

当協会も日本政府の要請でこれに出席し、アジア船主フォーラムの活動を紹介し、“開かれた海運”を運営の方針にしていると説明しました。各代表からは深い関心と将来の発展に大きな期

待が寄せられました。

OECD 側からは概してアジア市場の開放性の度合い/運営についての質問が多かったのですが、タイ、マレーシアあたりから外国船社が参入可能な環境となって来ている等応答があり、一段と開放が進んでいる印象を受けました。

また、航行の安全に関しては、海洋環境の保全の観点からも安全についての国際的な基準を設け、旗国による厳正な実施が必要であるという点でも双方認識が一致しました。また安全確保上、質の高い船員が必要です。これについても当協会より、日本の船員の訓練の現状について紹介しておきました。

さらに、議論はガット海運問題や競争政策にも及びました。特に最近公表された EC のコンソーシャ規則案に対しては、OECD 諸国のみならずアジア各代表からもこれまで続いてきた海運慣行を尊重する内容となるよう要望が相次ぎました。

会議は、こうして互いの主張を率直に述べ合い、これからもこのような会合を続けていくことを申し合わせ、終了しました。双方の海運の現状には違いはあるものの、目指している海運政策には大きな隔たりは感じられませんでした。

考えてみれば、UNCTAD 海運委員会が崩壊し、各地域間の秩序の維持を話し合う新しい場が必要です。OECD 海運委員会は既に旧ソ連/東欧諸国とも政策会合を持ち、無差別の原則等の了解事項を確認しています。今回のこうしたアジア諸国との協調への取り組みも、安定した効率的な海運サービスを提供できる環境の構築には、大いに意義のあることであると思います。

海運日誌

4月

5日 運輸省は、93年の内航船舶輸送統計（速報ベース）を発表した。それによると貨物船の年間輸送量は、トンキロベースで約1,241億1,430万トンキロ（前年比6%減）、油送船は約1,066億9,499万トンキロ（同4%増）となり、内航船全体の輸送量は前年を2%下回った。

6日 日本内航海運組合総連合会は臨時総会を開催し、94年度の内航海運対策要綱を決定した。それによると対策要綱の根幹となる船腹調整については93年度を踏襲し、引当比率（船腹の建造に必要なスクラップ量の割合）は貨物船が1対1.1、油送船が1対1となった。

7日 運輸省は、93年度新造船建造許可実績をまとめた。それによると242隻、838万%と前年度に比べ83隻、61.8%の増加となったが、船価は円高と市況の低迷から前年度に比べ10%低いものとなった。

◎ 港灣春闘の賃金相場に重要な影響を持つ船内労使賃上げ交渉が妥結し、ストライキは事前に回避された。

（P.21 海運ニュース3参照）

12日 日本で初めての開催となるOECD海運委員会が行われ、13日までの2日間にわたり、海運助成策、海洋安全・環境保護、各国海運政策の動向など海運政策全般について協議した。引き続き14、15日の両日、横浜に

おいて第2回目のOECD加盟国とアジア諸国（韓国、香港、台湾、シンガポール、タイ、マレーシア）の海運政策対話会合が行われた。（P.32 Tokyo 便り参照）

◎ 外航労務協会と全日本海員組合との94年度外航労働協約改定交渉は、最低基本給をベースアップ3,350円（1.49%）、定昇込み8,000円（3.63%）とすることで妥結した。（P.4 シッピングフラッシュ3参照）

14日 輸入貨物輸送協議会は、穀物部会コメ分科会の設立総会を開催し加盟36社で発足した。（P.6 シッピングフラッシュ4参照）

18日 大蔵省は、93年度の貿易統計速報（通関ベース）を発表した。それによると、93年度の輸出額は3,661億8,200万ドル（前年度比6.4%増）、一方、輸入額は2,441億8,900万ドルで、輸出超過額（貿易黒字）は1,219億9,300万ドルとなり過去最高を記録した。また、地域別輸出超過額では対アジア向けが対米を上回りトップとなった。

19日 経済団体連合会は、輸送事業者が利用者ニーズに即応し、多様なサービスの提供が可能となるよう、輸送分野の一層の規制緩和を要望する旨の提言を取りまとめた。

20日 日本船舶輸出組合は93年度輸出船契約実績を発表した。それによると197隻、747万%と92年度の約2.8倍となり、過去10年間では89年度に次ぐ2番目の高水準となった。

船協だより



国際会議の開催予定（6月）

IMO第72回理事会

6月13日～17日 ロンドン

IMO第39回防火小委員会（FP）

6月27日～7月1日 ロンドン

アジアEDIFACTボード会議

6月6日～7日 クアラルンプール

協会来訪

OECD海運委員会ならびにOECD/DAEs
（ダイナミックアジア経済地域）海運政策
対話会合のため来日した海運委員会議長の
Russel Sunderland英運輸次官が4月13日、
当協会を表敬訪問された。

サブスタンダード船対策に関する決議

去る4月26日(火)に開催された当協会、日本造船工業会合同の船舶解撤問題共同検討委員会
は、サブスタンダード船対策に関し概略以下の決議を行った。

1. 老齢船の中には相当量のサブスタンダード船が含まれていることが指摘されており、海難事故への危険性が高まっていることから、老齢船の解撤促進とサブスタンダード船に地球規模で取り組むことの重要性を強く認識する。
2. 安全航行上欠陥のあるサブスタンダード船対策は、船体構造や船員の資質、設備問題など多岐にわたるが、特に船体構造上の欠陥は海難事故に直結するだけに、海上における人命の安全、財産の保全および海洋汚染の防止の見地からより緊急かつ深刻な問題となっている。
3. このため船体構造上の安全を確保するため、船舶の適切な保守、検査の強化、老齢船の解撤などを通じ、海運市場から同船が排除されることを強力に支持する。ただし、旗国政府・船級協会・寄港国政府による同船排除のための検査は、各国が共通の基準に基づき実施されなければならない。
4. 現在、海事関係諸機関で検討されている同船対策については検討結果が早急に得られ、またその成果が早期に実効ある形で公平に適用されるよう強く希望する。検討を促進すべき事項としては、①IMO（国際海事機関）による検査強化に関する統一基準の実施、旗国の安全義務ガイドラインの早期強制化。②IACS（国際船級協会連合）による検査強化に関する統一判定基準の確立—IMOへの移行、サブスタンダード船の入級拒否・除籍の推進。③寄港国政府による適切なPSC（ポート・ステート・コントロール）の推進、PSCに関する地域協力の推進・情報ネットワークの構築の3項目である。

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
1990	286,948	234,799	52,149	4.3	11.4
1991	314,525	236,737	77,789	9.6	0.8
1992	339,650	233,021	106,628	8.0	▲1.6
1993	360,872	240,551	120,318	6.2	3.2
1993年4月	30,714	20,430	10,284	12.9	1.7
5	26,848	19,124	7,723	5.6	8.2
6	30,487	20,567	9,920	8.4	7.3
7	32,227	20,390	11,836	9.2	0.5
8	27,865	20,373	7,492	6.6	6.5
9	33,342	20,807	12,534	5.4	6.4
10	31,377	20,446	10,932	1.0	1.1
11	28,420	21,002	7,418	4.2	6.5
12	32,737	19,805	12,932	6.1	0.7
1994年1月	25,968	19,899	6,069	7.6	5.2
2	29,563	18,652	10,910	5.7	7.2
3	36,546	22,578	13,967	5.4	6.1

(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)

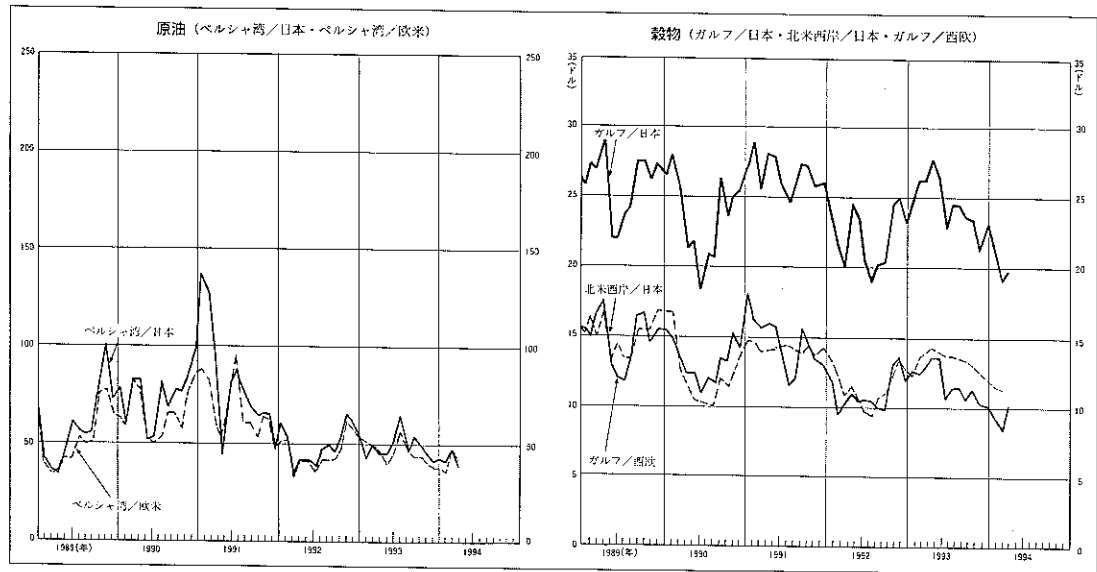
年月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1988	128.15	120.80	136.70
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1993年5月	110.23	107.35	112.15
6	107.34	105.00	111.25
7	107.73	105.90	109.75
8	103.70	100.50	105.15
9	105.29	104.30	106.25
10	106.97	105.10	108.63
11	107.80	105.85	109.00
12	109.70	107.70	111.85
1994年1月	111.51	108.70	113.20
2	106.33	102.20	109.00
3	105.17	103.15	106.50
4	103.53	105.05	102.50

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)								
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
1988	138,211	4,559	133,652	53,027	26,794	43,909	529	3,694	5,369	330	93,307	25,258
1989	119,708	3,373	116,335	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161
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
1993 7	11,142	0	11,142	3,205	3,050	4,324	0	242	311	10	6,649	1,889
8	14,285	6	14,279	4,568	3,184	5,720	0	265	502	40	8,724	1,823
9	15,842	425	15,417	7,162	2,939	4,685	0	219	302	110	8,097	1,872
10	21,548	400	21,148	8,205	4,696	7,492	30	271	428	26	12,874	3,349
11	21,232	6,471	14,761	4,840	3,961	5,253	85	229	293	100	9,794	2,193
12	14,234	890	13,344	3,758	4,701	5,211	121	124	282	37	8,932	839
1994 1	14,145	1,243	12,902	3,853	3,846	4,588	23	168	222	202	11,383	2,893
2	17,414	1,516	15,898	4,295	4,556	6,478	17	174	128	150	11,217	1,762
3	18,777	858	17,919	5,157	5,711	5,839	178	428	199	407	16,779	3,911

(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。



4. 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					
	1992		1993		1994		1992		1993		1994	
	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	62.50	37.50	58.00	49.00	42.50	32.00	54.00	33.00	57.50	46.50	37.50	30.00
2	56.50	35.00	53.00	47.50	39.05	31.25	55.00	32.50	45.00	42.50	35.00	30.00
3	37.50	31.00	50.00	41.50	46.00	37.50	36.00	32.00	50.00	37.50	46.00	32.50
4	45.00	33.50	46.00	44.00	38.50	31.80	45.00	31.00	47.50	40.00	41.00	32.00
5	45.00	42.00	46.00	38.00			44.50	35.00	42.50	37.50		
6	41.50	33.00	53.00	38.00			38.00	32.00	48.50	36.00		
7	50.00	39.50	64.00	59.50			45.00	37.50	56.25	45.00		
8	52.00	45.50	47.50	40.50			45.00	42.50	47.50	39.00		
9	49.00	41.60	55.00	42.00			46.25	38.00	45.00	38.50		
10	54.50	47.00	50.00	42.05			50.00	40.00	45.00	39.05		
11	65.00	51.75	46.05	40.00			62.50	50.00	42.05	37.05		
12	62.50	49.00	43.05	34.00			60.00	46.50	40.00	34.00		

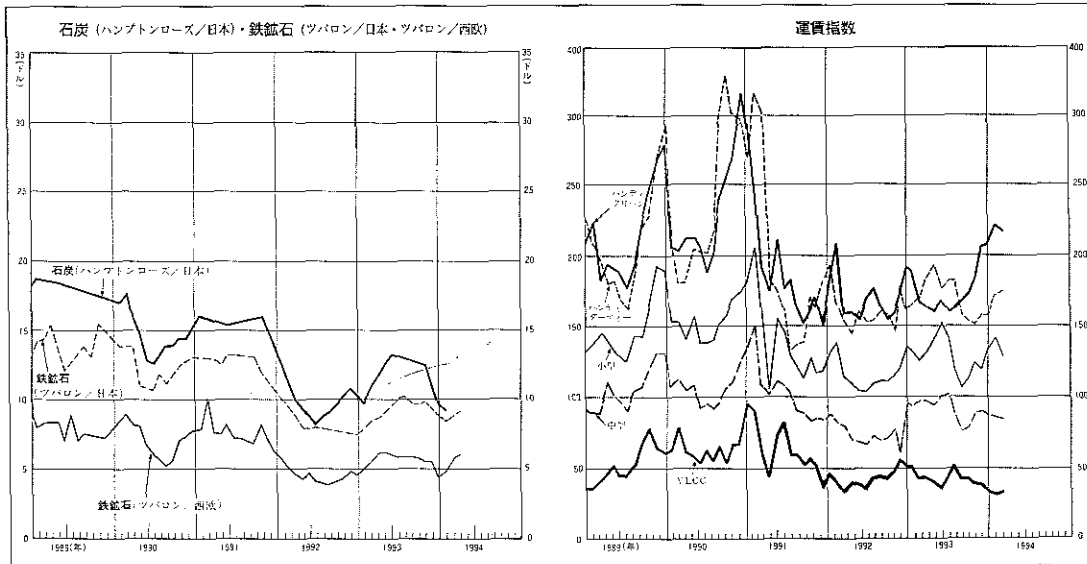
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降 新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 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					
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	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	23.50	22.00	23.50	20.65	12.85	12.25	—	—	12.05	11.50	10.25	9.10
2	24.75	22.35	21.50	19.50	12.25	12.15	—	—	12.78	9.80	9.30	8.60
3	26.25	24.00	19.30	18.25	13.70	—	11.75	11.70	12.25	11.40	8.45	8.00
4	26.25	25.25	19.80	19.25	—	—	—	—	13.00	12.31	10.25	—
5	28.00	25.75	—	—	14.45	—	—	—	13.75	13.25	—	—
6	26.25	23.00	—	—	—	—	—	—	13.75	11.00	—	—
7	23.00	20.50	—	—	13.80	12.75	—	—	10.67	10.50	—	—
8	24.85	21.00	—	—	13.80	—	—	—	11.42	9.93	—	—
9	24.50	22.25	—	—	—	—	—	—	11.75	10.70	—	—
10	23.80	21.75	—	—	13.10	13.00	—	—	10.65	9.50	—	—
11	23.25	21.45	—	—	—	—	—	—	11.50	10.30	—	—
12	21.90	20.50	—	—	—	—	—	—	10.60	10.00	—	—

(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。



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)

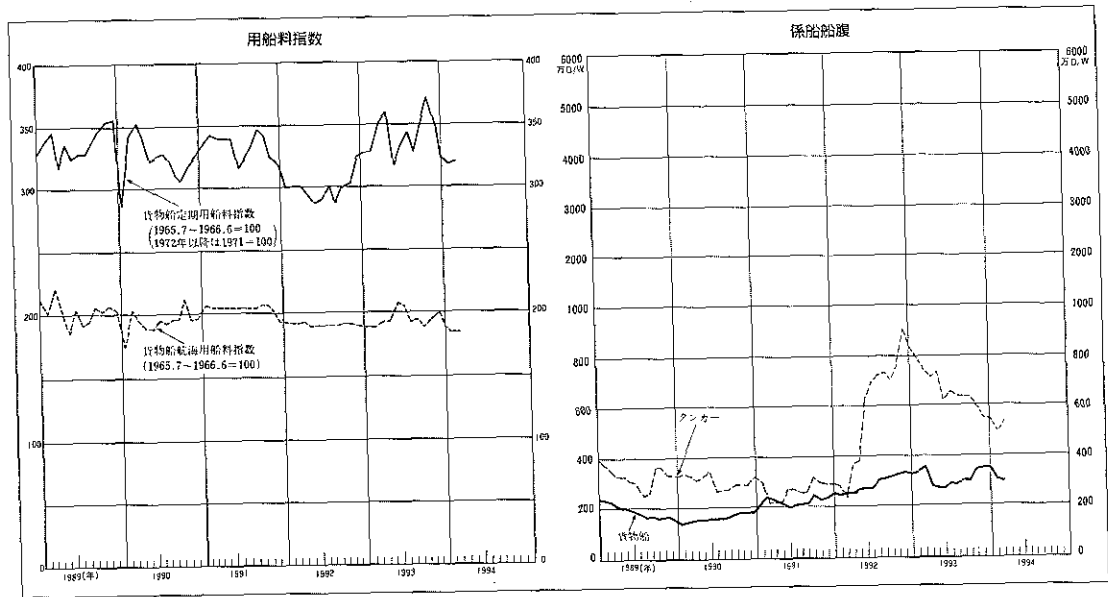
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1993		1994		1993		1994		1993		1994	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	10.50	—	9.45	—	7.50	—	8.80	—	4.50	—	—	4.35
2	9.95	—	9.25	—	—	—	7.70	—	—	—	—	4.96
3	10.90	—	—	—	8.25	7.80	—	—	5.45	—	5.60	4.50
4	—	—	—	—	8.35	—	9.25	7.90	6.50	—	6.25	5.55
5	—	—	—	—	—	—	—	—	6.70	6.50	—	—
6	13.40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	—	—	—	—	10.00	—	—	—	5.85	5.80	—	—
8	—	—	—	—	10.50	—	—	—	—	—	—	—
9	—	—	—	—	9.60	—	—	—	5.75	—	—	—
10	—	—	—	—	9.50	—	—	—	5.65	5.20	—	—
11	12.75	—	—	—	9.85	—	—	—	5.35	5.15	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	5.30	4.95	—	—

(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														
	1992					1993					1994				
	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	37.9	86.6	120.6	152.1	183.7	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7
2	48.9	91.2	133.9	184.7	194.7	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3
3	41.1	83.8	140.7	208.5	168.1	44.9	98.1	126.5	171.7	169.2	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2
4	33.9	81.3	115.5	158.3	153.6	45.2	98.2	132.2	187.6	167.8	—	—	—	—	—
5	40.6	71.6	110.2	160.8	147.4	42.5	93.1	141.2	192.8	153.7	—	—	—	—	—
6	39.4	70.7	104.7	155.4	160.0	39.7	101.3	153.8	177.3	170.1	—	—	—	—	—
7	36.0	68.9	103.9	171.8	153.6	45.9	101.9	140.7	184.2	161.9	—	—	—	—	—
8	43.5	74.6	110.4	178.1	154.7	52.1	89.4	122.9	184.1	167.2	—	—	—	—	—
9	44.6	71.7	113.6	165.0	162.3	41.5	78.4	110.8	160.9	171.9	—	—	—	—	—
10	43.4	72.9	113.2	156.4	161.7	42.3	81.4	118.9	154.0	175.7	—	—	—	—	—
11	49.5	79.3	115.9	164.7	148.6	42.5	92.0	125.8	152.7	186.3	—	—	—	—	—
12	56.8	64.5	117.3	174.2	176.6	41.2	93.2	120.4	159.3	210.2	—	—	—	—	—
平均	43.0	76.4	116.7	169.2	158.2	45.1	93.4	130.2	171.2	175.7	—	—	—	—	—

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



8. 貨物船用船料指数

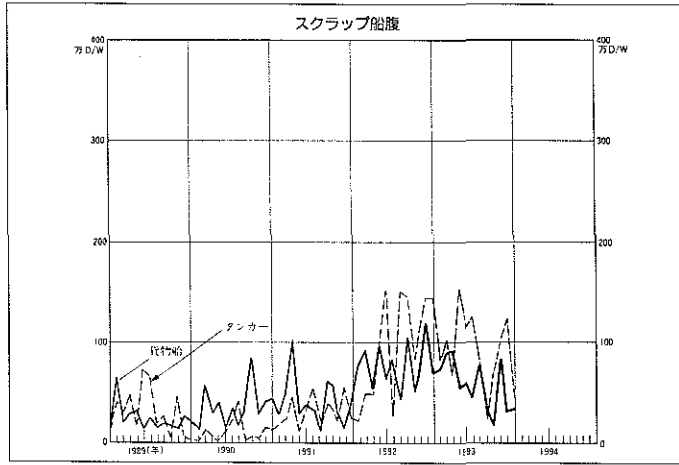
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1	197.8	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	312.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0
2	204.9	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	334.0	356.5	318.0	326.0	325.0	320.0
3	202.4	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	363.7	357.6	325.0	320.0	327.0	324.0
4	212.1	176.4	207.0	192.0	194.0		329.8	288.7	335.0	300.0	356.0	
5	202.7	202.9	205.0	191.0	195.0		336.9	343.3	344.0	302.0	366.0	
6	221.5	197.9	205.0	195.0	209.0		346.2	353.5	342.0	301.0	319.0	
7	201.8	191.4	208.0	190.0	206.0		318.7	343.7	349.0	295.0	335.0	
8	189.3	190.0	206.0	191.0	194.0		336.8	325.0	342.0	288.0	346.0	
9	204.1	197.0	206.0	191.0	196.0		324.3	328.3	318.0	293.0	328.0	
10	193.0	195.0	205.0	191.0	188.0		327.5	329.5	325.0	301.0	351.0	
11	197.8	197.0	206.0	193.0	196.0		327.6	322.8	335.0	289.0	372.0	
12	208.4	199.0	208.0	196.0	200.0		338.0	311.4	349.0	300.0	349.0	
平均	203.0	196.9	205.7	194.6	196.3		333.0	334.1	332.4	304.8	341.5	

(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航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1992						1993						1994					
	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	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807	345	2,328	3,048	90	4,282	8,395	329	2,476	3,203	91	2,975	5,556
2	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729	348	2,429	3,154	94	4,083	7,981	310	2,333	3,017	80	2,656	5,021
3	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280	350	2,481	3,204	97	3,872	7,565	312	2,304	3,000	84	2,813	5,326
4	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538	331	2,317	2,988	92	3,737	7,285						
5	292	1,868	2,569	57	1,981	3,763	324	2,252	2,982	96	3,356	6,408						
6	302	1,937	2,652	68	3,111	6,180	317	2,232	2,954	93	3,179	6,054						
7	305	1,926	2,613	74	3,524	6,932	313	2,217	2,997	100	3,456	6,589						
8	322	2,144	2,971	74	3,590	7,132	315	2,174	2,906	98	3,327	6,308						
9	335	2,180	2,993	75	3,621	7,203	315	2,248	3,069	106	3,316	6,279						
10	336	2,216	3,011	74	3,540	6,989	313	2,250	3,041	103	3,287	6,218						
11	332	2,241	3,039	85	3,947	7,789	320	2,293	2,975	98	3,219	6,052						
12	350	2,457	3,280	95	4,598	9,056	333	2,514	3,273	94	3,050	5,642						

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルスによる。



10. スクラップ船腹量の推移

月次	1992						1993						1994					
	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	44	289	406	9	140	258	34	392	710	15	699	1,412	20	185	342	8	226	439
2	53	489	786	6	114	238	45	423	744	15	430	843						
3	62	578	944	18	280	508	47	499	897	20	541	1,043						
4	34	299	542	10	240	487	31	504	901	9	382	747						
5	44	587	980	18	503	1,010	39	310	529	18	774	1,602						
6	38	375	637	23	755	1,530	27	360	609	15	641	1,218						
7	29	491	859	8	167	298	19	227	438	12	649	1,274						
8	19	256	419	14	728	1,511	41	441	774	13	420	832						
9	40	634	1,055	15	678	1,435	20	170	262	8	101	169						
10	21	286	532	10	427	841	13	107	138	9	354	673						
11	32	401	691	11	578	1,196	60	505	854	13	512	1,040						
12	32	670	1,206	13	696	1,406	14	169	292	10	600	1,259						
計	448	5,355	9,057	155	5,306	10,718	390	4,107	7,148	157	6,103	11,572						

(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。

11. 内航燃料油価格

(単位：円/kℓ)

年次	区分	A重油	B重油	C重油
1987		30,400	26,400	22,525
1988		26,875	23,750	20,500
1989		28,050	25,200	21,250
1990		34,675	32,250	26,275
1991		35,075	33,000	26,350
1992		32,300	—	22,150
1993	1～3	31,700	—	20,700
	4～6	30,500	—	19,800
	7～9	29,300	—	16,500
	10～12	27,700	—	16,200

(注) 1. 内航海運会社からの聞き取りによる。
2. 関東地区における精算実績平均値。

「大きいことはいいことだ」、「オーモーレツ」、こうしたテレビコマーシャルが大ヒットしたのは昭和40年代半ば頃だった。この時期は昭和40年11月から45年7月まで57カ月間続いた戦後最長のいざなぎ景気のまっただなかにあった。

特訓とかシゴキという言葉が流行語になり、この種の企業研修もさかんに行われていた。当時のサラリーマンは口先ではイヤだと言いつつも、モーレツ研修に参加出来ることを勲章のように考えてある種の自己満足に浸っていた。明日は今日より確実によくなる、世の中が大きく発展していく、とだれもが信じて疑わなかった時代

編集後記

だった。

今年も海運界には300人あまりの新入社員が入社して来た。彼等が生まれたのはこのコマーシャルが大ヒットした頃であり、当時の粗鋼の生産量は年間1.2億トン、原油の輸入量は2.4億トンであった。この当時の高度成長がそのまま続くとして民間の調査機関のシミュレーションによると昭和50年代の後半には、粗鋼生産3億トン、原油輸入量は5億トンにも達するとされていた。文字通り規模の拡大、

高度成長を前提としていた時代だった。現在の粗鋼生産が1億トンを割り、原油の輸入量が2億トンにも達していない現実を当時のだれが予測し得たであろうか。

生まれた時には戦後最長の好景気で「大きいことはいいこと」であるという洗礼を受けて育った世代が世の中に出る時には戦後最悪の不況期でさまざまなistraの嵐が世の中に吹き荒れている。

社会人としてスタートをきったばかりの彼等は今後何を指標として生きていくのであろうか。

川崎汽船

総務部情報広報室長 川西宏司

せんきょう 5月号 No. 406 (Vol. 35 No. 5)

発行◆平成6年5月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (調査広報部)

編集・発行人◆植松英明

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)

会 員 紹 介

当協会会員は160社。
(平成6年5月現在)

会社名：英雄海運㈱ (英文名) EIYU KAIUN CO., Ltd.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 森茂太郎

本社所在地：東京都中央区入船3-1-13

資本金：495百万円

創立年月日：1955年3月1日

従業員数：海上86名 陸上65名 合計151名



所有船状況	遠洋・ 近海 ・沿海	3隻	9.886%	14.944%
運航船状況	遠洋 ・ 近海 ・沿海	33隻	58.580%	108.324%

主たる配船先：韓国、カナダ、台湾、中国、シンガポール、国内
事業概要：当社は荷主の出光興産、出光石油化学とは創立以来取引を行っており、内貨海上輸送量の約35%を輸送している。1974年沖縄返還に伴い外航業界に進出、シンガポールに事務所を開設し内外航一貫輸送を行っている。

会社名：富士汽船㈱ (英文名) Fuji Kisen Kaisha, LTD.

代表者 (役職・氏名)：取締役社長 網 輝雄

本社所在地：東京都中央区日本橋室町3-1-20

資本金：4,280百万円

創立年月日：1946年7月30日

従業員数：海上0名 陸上19名 合計19名

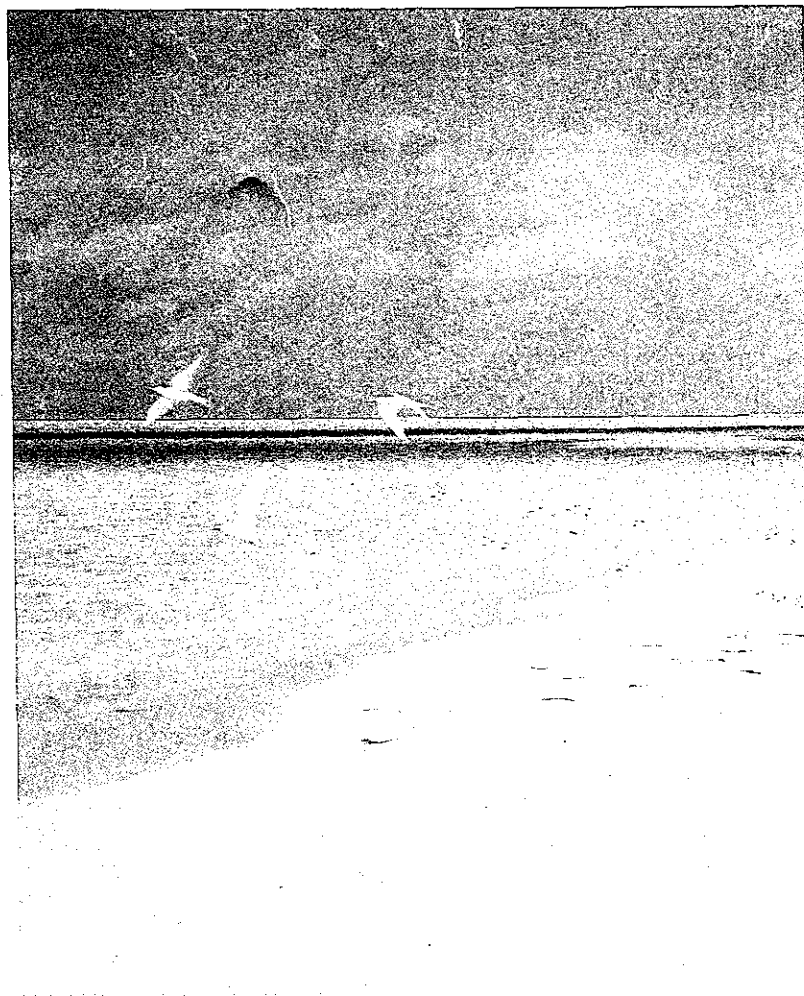


所有船状況	遠洋 ・近海・沿海	4隻	78.996%	126.122%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	-隻	-%	-%

主たる配船先：三国間

事業概要：当社は海運部門においては、所有船全船を大阪商船三井船舶に貸船している。また事業の多角化を図るため、本年3月と4月に飲食店を開業した。

海への感謝をこめて、7月20日を国民の祝日「海の日」に。



JSA
The Japanese Shipowners' Association