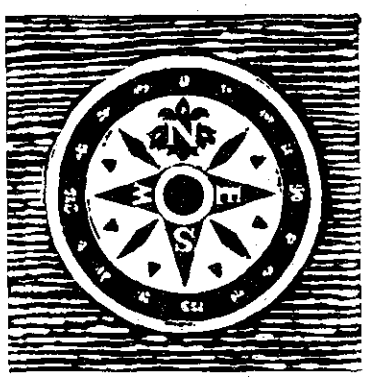
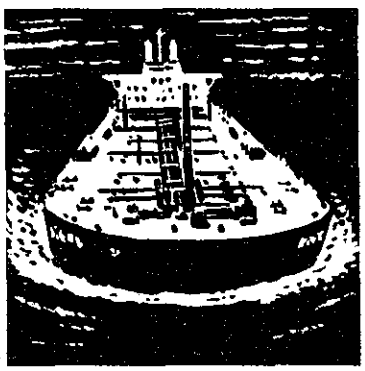
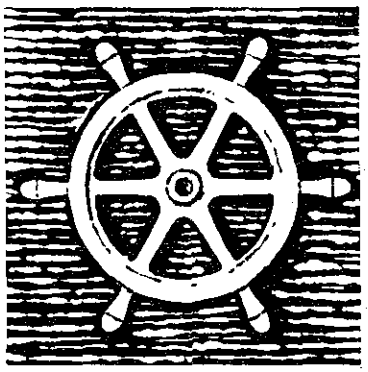
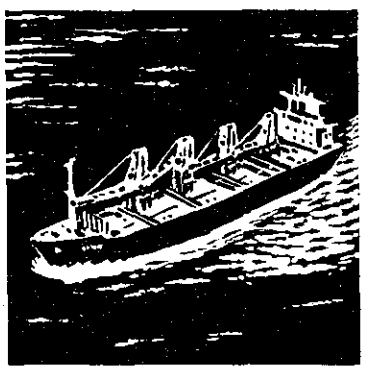
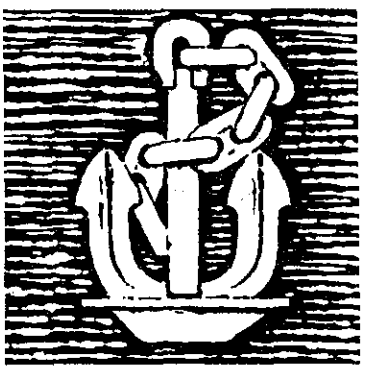
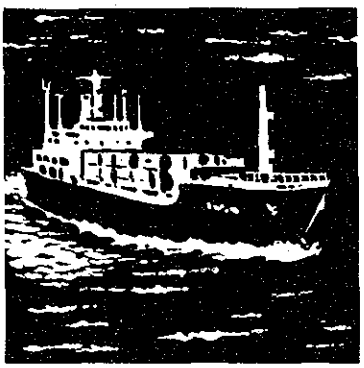
船協月報 5

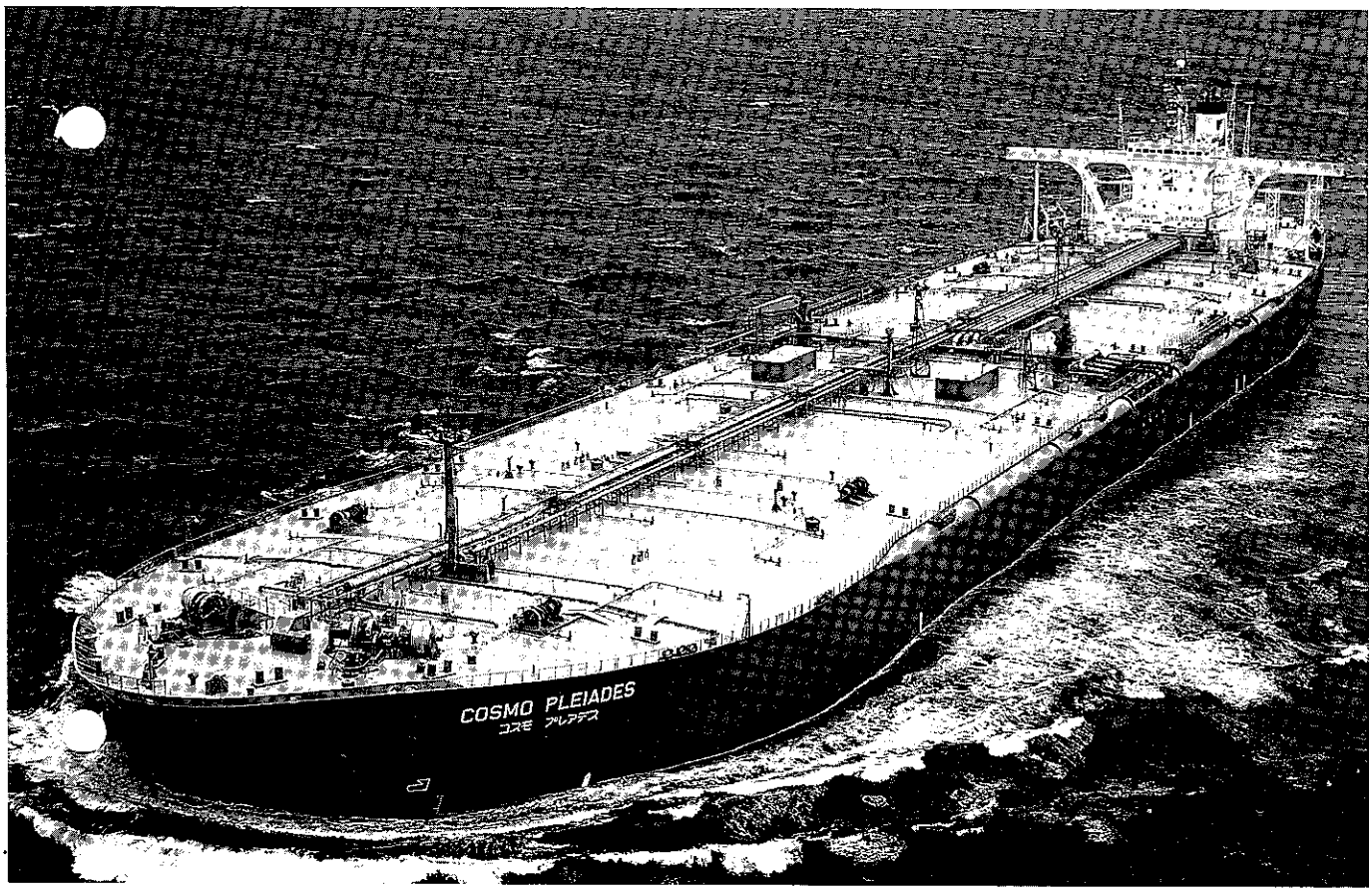
1992

平成4年5月20日発行　毎月1回20日発行 No.382 昭和47年3月8日第3種郵便物認可

社団法人 日本船主協会

船協月報 5 1992



タンカー「コスモ　プレアデス」

13万7,501㌧、23万8,770㌧

平成４年３月に竣工した本船は、日本・フィリピン混乗の新マルシップであり、中東から日本向けの原油輸送に従事している。

5 月 号 目 次

優秀な日本人船員の確保・育成のために何をなすべきか ……日本船主協会副会長 昭和海運社長 吉田 耕三……3

巻頭言

1．第1回アジア船主フォーラムの模様 ……4
2．船舶解撤問題共同検討委員会の設置 ……7
3．平成4年度労働協約改定交渉 ……9
—外航労務協会および内航二船団の交渉妥結—

海運界の動き

神戸港の現状と将来の展望 ……18

出席者 神戸市港湾局長 脇 茂行
神戸貿易協会会長 石光 輝男
日本郵船神戸支店長 安中 琢平
川崎汽船神戸支店長 川上 洋志
（司 会）大阪商船三井船舶神戸支店長 黒川 賢吉

座談会（平成4年4月14日開催）

英国ドライブ行 ……日本海運振興会会長 吉田 俊朗……35

随 想

1．IMO第66回法律委員会の模様……38
2．旅客船の防火構造に関するIMOの審議模様……40

内外情報

海運雑学ゼミナール 第26回 ……42

海運日誌（4月）……44
船協だより（会議日誌・その他）……45
海運統計……47
編集後記……60

優秀な日本人船員の確保・育成のために何をなすべきか

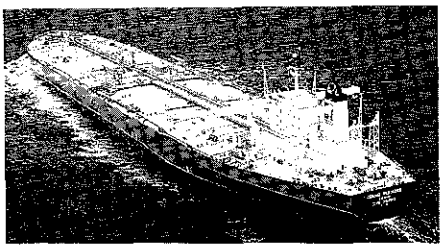
日本船主協会副会長
昭和海運社長　吉田耕三

わが国の海運は、実質世界一の商船隊を支配し、日本人船員の優れた海技力を通じて、事故の少ない安全運航を維持し、高い評価を得て来た。しかし現状にあっては日本人船員の高齢化が進み、今後5～10年後には、多くの経験豊かな海技者が第一線を退いていくことが予測される。他方若者の船員志望者が減少し、将来にわたって優秀な日本人船員を確保していく困難性が出て来ている。わが国海運界の関係者はすべてこの問題を認識しており、運輸省船員部長の私的諮問機関である海技の伝承問題検討委員会の提言を受けて昨年11月、『日本人船員の確保・育成推進会議』が結成され、具体的行動計画を策定し、手始めに青少年の目を海に向けるPRの強化から開始した。

船員の確保・育成について重要なことは、若者が船員になりたいと思える環境を創出することであると思う。そのための施策を三点ほどに絞ってみると、第一点として先述した広報PR活動である。これにより、若者が船員教育機関への志向を強め、わが国での海技者の重要性、意義等正しい知識を持つように努めねばならない。第二点として実質的な学生への支援体制の確立を考える。すなわち奨学制度の拡充強化、教育カリキュラムの時代に即応した見直し等である。また海運界の安定した新卒者の採用計画も海上志向者への強力な精神的支援となる。第三点として新規採用者の定着策を考えること。近年の若者の価値観は日ごとに変化している。従来どおりの思考にとらわれず、現在の若者の意識・価値観の変化を把握しつつ、将来にわたるライフサイクルを示さねばならない。過去の時代での生涯を通じて海上勤務一本で終わるというような船員（海技者）は今後出て来ないであろう。また従来からの伝統的OJTと異なる養成方法についても意を払うべきと考える。以上三点ほど述べた事柄の達成には、船社・教育機関それに監督指導の立場にある運輸省の三者の連携は不可欠であるが、同様にあるいはそれ以上に荷主（産業界）の理解と協力が必要である。

厳しい国際競争の下で、質的に高いサービスを提供しながら、安定した経営を維持し続けるためには、優秀な日本人船員の確保は不可欠なことである。そのためにも、海運界を支えていただいている荷主各位の一層のご理解とご協力を得て、海運業界の安定的発展を期し得る適正なる運賃修復を図り、収益性の向上による海運界のステータス向上を急ぐ必要がある。

海運界の動き



▲航行中のタンカー

1．第1回アジア船主フォーラムの模様

第1回アジア船主フォーラムが平成4年4月6日・7日の両日にわたり東京・平河町の海運ビルにおいて開催された。

当協会はかねてより韓国および台湾の船主協会と首脳会談を行い、直面する共通の海運問題について議論するとともに相互の交流を深めてきたが、今後21世紀に向けてアジアが世界経済の中心になっていくことが予想され、またアジア域内の荷動き量が極東／北米をしのぐ勢いである状況にかんがみ、アジア各国の船主が一堂に会し、直面する共通の問題について自由かつ率直に意見を交換し、相互理解を深める機会を持つべく、昨年来模索してきた。

去る12月にマレーシアのクアラルンプールで開催されたアセアン船主協会連合会(Federation of ASEAN Shipowners' Associations) の91年度年次総会に、当協会より根本会長が初めて、オブザーバーとして招かれ出席した。

この席上、根本会長はアセアンのみならずアジアの船主代表が一堂に会し、共通の問題につ

いて、広く自由に意見を交換し、友好を深めるアジア船主協会代表者会議の開催を提案し、満場の賛同を得るところとなった。その後中国・香港・オーストラリアの船主協会代表にも参加を呼びかけ開催のはこびとなった。

出席者は（資料参照）7地域から総勢32名というアジア共通の海運問題を議論するのにふさわしい規模となった。

当日は午前10時に開会し、奥田敬和運輸大臣の来賓あいさつの後、根本会長がアジア経済・海運の豊かな将来と高まる重要性、対話と強調の必要性を訴える基調演説を行った。続いて「四つのS」の議題につき、ホスト国として当協会の各副会長によるプレゼンテーションの後、意見交換を行った。その内容は次のとおりであったが、会議は友好的雰囲気の中、すべての参加者が胸襟を開き議論した結果、何でも話し合える「ホットラインの関係」を築くことができ、極めて有意義なものとなった。

1．トレードの安定化(Stabilization of trade)

（プレゼンテーター：松成副会長）

航路運営の安定化と投資回収のためには適正運賃の収受と過当競争の防止が必要であり、定航部門ではTSA、ESA、IADA等航路安定化の動きを支持し、また不定期部門でも安定化への努力が必要なことで一致した。

2．スクラップ（Scrapping）

（プレゼンテーター：轉法輪副会長）

老朽船、特にVLCCのスクラップ促進は海運市況の下落防止のみならず環境問題上も重要であり、国際的な枠組み作りのための共同研究を進めることで合意した。特に中国より積極的な関心が寄せられた。

3．船員（Seamen）

（プレゼンテーター：吉田副会長）

アジアは今や世界における船員供給のメーンソース地域であるが、今後世界的に船員不足が予測され、優秀な船員の教育訓練は急務である。船員の訓練設備と船員供給源のミスマッチの解消が課題であることが認識された。

4．航行安全（Safe navigation）

（プレゼンテーター：石井副会長）

最近のマラッカ・シンガポール海峡での海賊行為の激増・凶悪化は放置できず、関係各国にアピールするため決議を出すことで合意した。

最後に、このフォーラムは毎年開催していくこととし、次回は来年5月、韓国にて開催されることが決定された。またフォーラムの成果を今後の活動につなげていくため、以下のテーマ別に委員会を設置し随時活動することで合意した。

委員会	委員長	副委員長
トレードの安定化	日本	韓国
スクラップ	台湾	日本
船員	中国	香港
航行の安全	ASEAN	オーストラリア

【資料】

第1回アジア船主フォーラム出席者

日本
根本　二郎　日本郵船　社長
轉法輪　奏　大阪商船三井船舶　社長
松成　博茂　川崎汽船　社長
石井　和夫　ナビックスライン　社長
吉田　耕三　昭和海運　社長
増田　信雄　日本船主協会　理事長

韓国
趙　商郁　斗洋商船　社長
李　孟基　大韓海運　会長
金　光泰　汎洋商船　社長
朴　昌広　韓国船主協会　専務理事

中国
方　強功　中国遠洋運輸総公司
駐東京弁事処総代表
許　徳毅　中国遠洋運輸総公司
駐東京弁事処機務代表
樂　天祥　中国対外貿易運輸総公司
副総裁
梁　匡林　中国対外貿易運輸総公司
班輪部長

台湾
楊　璟璇　南泰海運　董事長
林　省三　長榮海運　副董事長
陳　庭輝　陽明海運　總經理
陣　光華　國立交通大學教授

香港
Peter Cowling
Chairman, Wallem & Co. Ltd
Michael Farlie
Director, Hong Kong Shipowners Association
Robert A. Ho Jr.
Vice-President, Fairmont Shipping (HK) Ltd.
Steve Hsu
Chairman, Oak Steamship Co. Ltd.
Timothy Liu
President, Heiwa (Tokyo)
(representing World-Wide, HK)
F. S. Shih
President, Orient Overseas Container Line (Japan)

ASEAN
Miguel A. Magsaysay
Magsaysay Line, Philippines
Lua Cheng Eng
CEO, Neptune Orient Lines, Singapore
Carlos C Salinas
President, Philippines Transmarine Carriers
Ong Kok Siew
Honorary Secretary, Malaysian Shipowners' Association
Capt. Dumrong Chuntaropascharoen
Assistant General Manager, Thorensen & Co. (Bangkok) Ltd.
Soonthorn Chamaphorn
Agency Manager
United Thai Shipping Corporation Ltd.

Cristina A. Villongco
Secretary General, Federation of ASEAN Shipowners' Associations (FASA)

オーストラリア

W. Bolitho
Chairman, Australian National Line

2．船舶解撤問題共同検討委員会の設置

当協会と日本造船工業会（以下、造工）は、去る4月16日に船舶解撤問題共同検討委員会の第1回会議を開催し、同委員会を正式に発足させるとともに委員長および副委員長に、それぞれ轉法輪当協会副会長、合田造工副会長を選出した。(**資料**参照)

本委員会の設立に至るまでの経緯は以下のとおりである。

設立の経緯

1970年代半ばに大量建造された大型タンカーが近く代替期を迎えることから、1990年代後半に、これら船舶を中心とした大量の解撤対象船の発生が見込まれており、一方、世界の船舶解撤能力は、予想される解撤対象船に比しかなり下回る状況にある。また、近年、老朽大型バルカー等の重大海難事故が多発しており、さらに、国際海事機関（IMO）の海洋環境保護委員会（MEPC）において、今後建造されるタンカーについては、船体の二重構造化等が義務付けられ、既存のタンカーについても使用年限を付すことが決議されたことなどから、今後、船舶解撤問題が顕在化してくることが必至の状況となっている。

加えて、地球的規模で環境問題が検討されている状況をかんがみれば、世界の海運および造船のリーディングカントリーの一つである日本として、船舶解撤を促進させることにより船舶の安全運航能力を高め、海難事故を防止し、海洋環境保全を図るという国際貢献の一翼を担うことは重要な使命である。

こうした認識の下、当協会は、平成3年度の総会において「長期的視点に立ったスクラップ問題への対応」を決議するとともに、外航船舶解撤促進特別委員会において検討を進めてきており、一方、造工側も本問題の重要性を認識し、当協会と意見交換を行うなど検討を進めてきた。

その後、本問題は両業界が核となって検討を進めていくことが必要であるとの認識に至り、本年1月24日、根本当協会会長、轉法輪当協会副会長、飯田造工会長、合田造工副会長の出席の下、船舶解撤促進に向けての船協・造工トップ会談を開催し、両業界協力して船舶解撤の推進策を検討していくことを確認するとともに、両業界共同委員会を設置することを決定し、本共同委員会の発足となったものである。

本委員会は当日、その基本方針を海運・造船両業界が船舶解撤を促進することによって共に恩恵を受ける立場から、船舶解撤の重要性につき、引き続き内外の関係業界および関係官庁に訴えるとともに、船舶解撤スキームの立案等、

その促進のための環境作りを具体的に検討することに置くことを決定し、今後、船舶解撤促進の環境作りのための検討事項として以下の6項目をあげた。そして具体的検討に当たっては委員会の下に常設の幹事会を設け、必要に応じ内外の関係先に調査団を派遣するなどして機動的運営を図ることとしている。

解撤促進の環境作りのための検討事項

① 解撤対象船腹量、必要船舶解撤ヤードの数および規模の調査・検討

② 必要な船舶解撤ヤードの確保策（既存施設の利用／新設）

③ 船舶解撤技術および船舶解撤における環境保全技術の調査・研究・開発ならびに技術協力の方策

④ 解撤対象船の供出スキーム

⑤ 財政・資金援助策

⑥ 関連業界への参加呼びかけと国際協力の推進

【資料】

船舶解撤問題共同検討委員会名簿

委員長	大阪商船三井船舶	取締役社長	轉法輪 奏	東京タンカー	常務取締役 太田 彰
副委員長	住友重機械工業	取締役会長	合田 茂	住友重機械工業	専務取締役 大野伊左男
委員	大阪商船三井船舶	常務取締役	浜本 敏孝	石川島播磨重工業	常務取締役 築 毅
	第一中央汽船	常務取締役	吉川 清	大島造船	常務取締役 加藤 茂俊
	飯野海運	専務取締役	大和田郁夫	川崎重工業	取締役 小野 靖彦
	川崎汽船	専務取締役	田邉 継彦	常石造船	常務取締役 三須 千純
	日本郵船	専務取締役	河村健太郎	名村造船社	取締役社長 名村 建彦
	ナビックスライン	常務取締役	山縣 元彦	NK	常務取締役 宮崎平一郎
	新和海運	専務取締役	荻谷 耕一	日立造船	常務取締役 三輪 善雄
	昭和海運	取締役経営企画部長	横堀 昭典	三井造船	常務取締役 竹内 哲夫
	国際エネルギー輸送	専務取締役	山中 啓吾	三菱重工業	常務取締役 宮崎 晃

船舶解撤問題共同検討委員会幹事会名簿

幹事長	大阪商船三井船舶	企画部副部長	佐藤 博之	川崎汽船	企画部審議役 岩東 詔彦
副幹事長	川崎重工業	取締役	小野 靖彦	ナビックスライン	企画部次長 日野乾太郎
幹事	第一中央汽船	営業企画部次長	桑原 信二	日本郵船	企画部企画一課長 杉浦 哲
	飯野海運	企画部課長	星野 憲一	新和海運	企画部次長 一来 毅

昭和海運 経営企画部副部長	神馬	昌志
石川島播磨重工業 船舶海洋営業グループ課長	石崎	青次
大島造船 船舶海洋営業部船長	羽室	英一
川崎重工業 船舶事業本部技術担当部長	河合	敏雄
住友重機械工業 船舶海洋鉄構事業部 営業室部長	堀内	敬輔
常石造船 企画部長	青山	抱民
名村造船 船舶営業部部長	秋山	徳昭
NKK 船舶・海洋営業部部長	北口	武徳
日立造船 船舶・防衛事業本部付 船舶部長	藤重	秀尚
三井造船 船舶鉄構総括部 事業開発部長	角谷	雅弘
三菱重工業 船舶・海洋業務部次長	根橋	輝一

3．平成4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4年度労働協約改定交渉は、平成4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1992年3月号P．4参照）交渉を重ねた結果、3月31日に内航二船主団体が妥結し、次いで4月6日外航労務協会も妥結した。

1．外航労務協会の交渉

平成4年度の第1回交渉は、3月9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、船主側から協約改定申し入れ事項について、それぞれの趣旨説明が行われた。

3月12日開催の第2回交渉において双方提案項目を「労働時間・休日休暇および定員」、「旅費日当」、「基本給および関連手当」の3つのブロックに分けて順次論議し、その後「育児休業等に関する法律、施行規則、指針に基づく処置」についても理解を深めたい旨の提案があり了承された。その後、実質審議に入り3月24日の第3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。

協約有効期限内最終交渉となった3月31日の第4回交渉において、船主側は、最低基本給（標準船員）の定昇込みベースアップを9,500円と回答、その他の組合側要求については船主申し入れと併せて小委員会において論議したい旨提案した。これに対し組合側は、船主申し入れについての整理と航海日当の改定に対する考え方を示すよう求めたため交渉は一時中断したが、船主側が申し入れ事項の一部を撤回したことにより交渉は小委員会へ移行し、3月31日をもって現行協約の失効を確認した。その後、労使双方が小委員会において精力的に協議した結果、4月4日未明、ベースアップ11,100円で大筋合意に達し、4月6日開催された第5回外航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、以下のとおりである。

――労働協約――

1．基本給改定(標準船員：標齢35歳の部員)

ベースアップ： 6,450円(3.03%)

定 昇 込 み：11,100円(5.33%)

2．82条：休日手当の改定

休日手当(月間)を時間外手当算定基準額の164分の1.0×28→164分の1.0×24に改定。

3．148条：国内旅行の支給基準の改定

	日 当	宿泊料
職員および職長	2,000円→2,700円	6,900円→9,400円
その他の者	1,800円→2,500円	6,500円→8,800円

4．159条：航海日当の改定

航海日当額を1区、2区については、各区とも31%アップ、3区、4区は、2区のアップ額をもって改定した。

5．118条：船長、機関長手当の改定

休日手当算定基準の改定に伴う調整を行い、従来方式により以下のとおり改定した。

船長	248,600円
労働時間の適用を受けない機関長	242,600円

6．マルシップ混乗船慰労金の改定

船長・機関長	71,000円→71,900円
通信長・一航機士	60,900円→61,700円
二・三航機士、職員A・Bおよび職長	50,700円→51,300円
その他の者	40,600円→41,100円

――近代化実用船労働協約――

1．近代化実用船乗船最低基本給の改定

近代化実用船乗船基本給（船舶技士）を現行労働協約と同額の6,450円で一律にアップする。

2．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実用船手当の改定

(イ) A実用船手当

船長・機関長	73,050円→74,000円
通信長・一航機士	55,850円→56,550円

(ロ) B実用船手当

船長・機関長	75,100円→76,050円
通信長・一航機士	56,350円→57,050円

(ハ) C実用船手当

船長・機関長	77,450円→78,450円
通信長・一航機士	57,600円→58,350円

3．通信長特別手当の改定

従来方式により以下のとおり改定した。

(イ) 標齢35歳未満	177,100円
(ロ) 標齢35歳以上41歳未満	202,400円
(ハ) 標齢41歳以上	236,600円

――そ の 他――

1．育児休業等に関する法律について

「育児休業等に関する法律」については、確認書（資料1．Ⅲ参照）によるほか、作業委員会において、育児休業制度全般に関して整理明文化を行う。

2．内航二船主団体の交渉

平成4年度の第1回内航交渉は、3月5日に開催された。

交渉開始に当たり組合側は、船員労働力不足が深刻化する内航海運にとって賃金をはじめとする労働条件の改善はもとより、船員を取り巻く諸環境の改善にも総合的かつ計画的に取り組

む必要があると協約改定要求の趣旨を説明した。

その後、3月19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29日夕刻、大筋合意に達した。

労働協約有効期限内である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、正式に妥結した。

妥結内容の概要は、以下のとおりである。

1．基本給改定（標準船員ベース）

ベースアップ　9,230円(4.36%)

定昇込み　14,100円(6.66%)

2．航海日当の改定

航海日当額を各区分単純平均で32.7%アップとなるよう改定。

3．特別陸上休暇制度の新設

本人の兄弟姉妹が死亡した場合

7日以内（同居15日以内）

妻の兄弟姉妹が死亡した場合

5日以内（同居10日以内）

4．旅費の支給基準の改定

	日当	宿泊料
職員および職長	2,000円→2,700円	6,900円→9,400円
その他の者	1,800円→2,500円	6,500円→8,800円

5．賃金体系の変更

① 現行トン数加算制度を5年の経過措置をもって廃止し、職務加算制度に変更する。

② 船機長については、現行トン数加算を廃止し、船長機関長基本手当に統一する。

③ その他

6．育児休業制度の創設

7．内航環境改善協議会の設置

8．退職手当／年金制度協議会を開催し、次の事項を協議する。

① 退職手当の支給限度額の改定

② 賃金改定に伴う退職手当支給限度額の基準の改定

9．年間臨手

現行基準会社の支給率を一律0.5割アップし、支給率を41.0割とする。

【資料1】

確　認　書

（平成4年4月6日）

外航労務協会と全日本海員組合は、今次労働協約改定に関し、次のとおり確認する。

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）

第1項を次のとおり改める。

「この協約の有効期間は、平成4年4月1日から平成5年3月31日までとする」

〔2〕 第82条（年間休日の運用）

第1項第(2)号を次のとおり改める。

「(2)乗船中の者に対し、休日手当として月間、時間外手当算定基準額の164分の1.0×24相当額を支給する」

〔3〕 第112条（最低基本給）

第4項、第5項および［別表］基本給表（省略）を次のとおり改める。

「4　初任額および経歴加給額は、次のとおりとする。

職　別	初任標齢	初任額	経歴加給額
職　員 (事務部を除く)	18歳	168,090円	6,110円
事務部職員	18歳	153,540円	6,110円
部　員	15歳	137,170円	4,650円 (標齢18歳以上)

(注) 1. 標齢40歳を超える3級海技士(航・機)以下、2級海技士(通信)以下の免状を受有する職員(事務部を除く)および事務員の経歴加給額は5,360円とする。
2. 部員の標齢18歳までの経歴加給額は1,000円とする。

5　職務加算額は、それぞれの職について次のとおりとする

職務区分	職務加算額	適用区分
船・機長	49,300円	
通信長	35,180円	通信長経歴11年以上の1級海技士(通信)免状受有者
	28,120円	その他の者
一航・機	35,180円	一航・機経歴11年以上の1級海技士(航・機)免状受有者
	28,120円	その他の者
事務長	33,900円	事務長経歴11年以上の者
	27,000円	その他の者
職　長	21,740円	

(注) 事務長の職務加算(その他の者)の適用標齢については、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)

本人基本給の引き上げについての確認書を次のとおり改める。

「平成4年3月31日現在の各人の本人基本給を、その者の標齢により、最低基本給の同一職・同一標齢の引き上げ額相当額を増額する。

この増額後の本人基本給体系の整備と必要とする調整については、会社と組合が協議する」

〔5〕　第118条(船長・機関長手当)

従来方式により、休日手当の算定基準の改正に伴う調整を行い、作業委員会で決める。

〔6〕　第148条(国内旅行の支給基準)

第1項[第1表]を次のとおり改める。

「

〔第1表〕

等級	区分／資格	鉄道賃	船賃	日当	宿泊料	車中宿泊料
1号	職員および職長	グリーン	グリーン	2,700円	9,400円	4,700円
2号	その他の部員	グリーン	グリーン	2,500円	8,800円	4,400円
(1)～(4)現行通り						

(備考) 本表は、会社の実情に応じ、会社と組合が協議の上別に定めることができる。

」

〔7〕　第151条(艤装員日当および宿泊料)

現行条文を次のとおり改める。

「艤装員に対しては、通勤実費、艤装員日当1,250円および次の宿泊料を支給する。

(1) 一般旅館に宿泊した場合　この規定に定める金額

(2) 自宅から通勤する場合　支給しない

(3) 船員寮または造船所の宿泊施設を利用する場合　宿泊実費

ただし、造船所の宿泊施設を利用する場合、会社は、あらかじめ造船所と打ち合わせ、船員寮と同等以上の供食その他の待遇を確保する」

〔8〕　第159条(航海日当)

[第3表]航海日当額表を次のとおり改める。

「

〔第3表〕　　航　海　日　当　額　表

区　分	職　務　の　等　級						
職　員	特1等級 1　等　級	2等級	3等級	4等級	5等級	6等級	—
部　員	—	特1等級	1等級	2等級	3等級	4等級	5等級
第　1　区	1,120円	1,010円	900円	775円	700円	655円	590円
第　2　区	1,795円	1,615円	1,440円	1,250円	1,125円	990円	890円
第　3　区	2,035円	1,835円	1,635円	1,420円	1,280円	1,130円	1,015円
第　4　区	2,425円	2,195円	1,970円	1,710円	1,545円	1,375円	1,245円

」

〔9〕　第176条(看護のための旅費)

現行条文を次のとおり改める。

「組合員が職務上重傷を負って入院し、家族が面会に来た場合（外国を含む）は、1名に限り往復の交通費実費、日当2,500円（5日を限度とする）および宿泊補助費として1日につき4,400円（3日を限度とする）を支給する。

ただし、自社船員寮を提供した場合は、その実費を支給する」

〔10〕　(32)確認書(4)

第4項および第5項を次のとおり改める。

「4　マルシップ混乗船雑手当

新たなマルシップ混乗船乗船中の乗組員に対し、労働協約第82条第1項第(2)号（休日手当）、同確認書第5項（月間3日の休日就労の対価）、第127条（時間外手当）および第128条（夜間割増手当）に代えて、基本給の53%を混乗船雑手当（月間）として支給する。

会社固有の事由、船種および職種等による必要とする調整は、会社と組合で別途定めることができる。

5　マルシップ混乗船慰労金

新たなマルシップ混乗船乗船中の乗組員に対し、次のとおり混乗船慰労金（月額）を支給する。

なお、各社個別交渉に定めるMゼロ船手当は適用を除外する。

船長・機関長	71,900円
通信長・一航機士	61,700円
二・三航機士、職員A・Bおよび職長	51,300円
その他の者	41,100円

」

【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

第(1)号を次のとおり改める。

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

〔2〕　26. 近代化実用船乗船最低基本給制度

第(3)号および［別表］(省略) を次のとおり改める。

「(3)　初任額、標齢加算額、経歴加給額および職務加算額は次のとおりとする

項目		標齢	額
船舶技士初任額		18歳	164,730円
標齢加算額		20歳 28歳 38歳	10,080円 5,860円 8,620円
経歴加給額		18歳以上50歳未満 50歳以上	5,040円 3,360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 28歳以上	31,430円 55,580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 28歳以上	13,530円 18,530円

(注) 1. 船舶技士については、定員として乗船する場合は、標齢20歳未満であっても、その時点で10,080円の標齢加算を行う。
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、21,350円とする。

」

〔3〕　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

第(3)号を次のとおり改める。

「(3)　実用船手当は、次のとおりとする

(イ)　A実用船手当

職務区分	手当額
船長・機関長	74,000円
通信長・一航機士	56,550円
二航機士	同一標齢の運航士（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	76,050円
通信長・一航機士	57,050円

(ハ)　C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	58,350円

」

〔4〕　31. 通信長特別手当

従来方式により、休日手当の算定基準の改正に伴う調整を行い、作業委員会で決める。

〔5〕　40. 国内旅行の支給基準

［第1表］を次のとおり改める。

「〔第1表〕

区分／等級	鉄道賃	船賃	日当	宿泊料	車中宿泊料
1号	グリーン	グリーン	2,700円	9,400円	4,700円
2号	グリーン	グリーン	2,500円	8,800円	4,400円

1号：船長、機関長、通信士、一等航海士、一等機関士、二等航海士、二等機関士、運航士(3号職務)、通信士資格を有する運航士、運航士(1号または2号職務)・特定および運航士(1号または2号職務)に適用する。
2号：上記以外の者に適用する。
(1)～(4)　現行どおり

(備考) 本表は、会社の実情に応じ、会社と組合が協議の上別に定めることができる。

」

〔6〕　41. 航海日当

［第1表］航海日当額表を次のとおり改める。

「〔第1表〕　　航　海　日　当　額　表

	職務の等級						
	1等級	2等級	3等級	4等級	5等級	6等級	7等級
第1区	1,120円	1,010円	900円	775円	700円	655円	590円
第2区	1,795円	1,615円	1,440円	1,250円	1,125円	990円	890円
第3区	2,035円	1,835円	1,635円	1,420円	1,280円	1,130円	1,015円
第4区	2,425円	2,195円	1,970円	1,710円	1,545円	1,375円	1,245円

」

【Ⅲ】その他

〔1〕　育児休業等に関する法律について

「育児休業等に関する法律」について、確認書によるほか、作業委員会において、育児休業制度全般に関して整理明文化を行う。

〔2〕　(54)協定書（無線通信士の定員について）

無線通信士の定員問題については、船員政策協議会において協議する。

以上により、現行労働協約および近代化実用船労働協約の関連条文を整理する。

〈別紙―1〉

確　認　書

外航労務協会と全日本海員組合（以下組合という）は、「育児休業等に関する法律（平成3年法律第76号）」に基づく育児休業制度に関し、次のとおり確認する。

記

1．育児休業期間中の勤務年数の取り扱い

育児休業期間は、勤務年数に通算しない。

ただし、育児休業終了後引き続き会社に2年以上勤務した者の休業期間は、通算した勤務期間として復元する。

2．下船旅費の扱い

育児休業で国内下船する場合、規定の旅費を支給する。

3．陸上休暇

育児休業を取得した年度の陸上休暇は、連続する育児休業期間4日につき1日を減ずる。

4．社会保険料の扱い

(1)　会社は、育児休業員の社会保険料を一時立て替え払いする。

(2)　前項の立て替え払い金は育児休業終了後、返済するものとし、返済方法については、会社と組合が協議してきめる。

ただし、育児休業終了後、引き続き会社に2年以上在籍する場合は立て替え払い金の返済を免除する。

5．「育児休業等に関する法律」（平成3年法律第76号）の運用に関し、疑義が生じた場合、会社は組合と協議し、適正な運用を図るため必要とする措置を講ずるものとする。

6．その他

作業委員会において、育児休業制度全般に関して整理明文化を行う。

【資料２】

確　認　書

（平成４年３月31日）

船主団体内航労務協会および内航一洋会と全日本海員組合は、今次労働協約改定に関し、次のとおり確認する。

記

〔１〕　第１条（有効期間）を次のとおり改定する。

この協約の有効期間は、平成４年４月１日より平成５年３月31日までとする。

〔２〕　第81条（特別休暇）第１項を次のとおり改定する。

組合員が次のいずれかにあてはまる理由で休暇を申請したときは、それぞれ下記の日数の特別休暇を与える。ただし、陸上勤務員の扱いについては、会社と組合が協議する。

(1)～(2)　現行どおり。

(3)　本人の兄弟姉妹が死亡した場合

……７日以内

ただし、同居して本人が扶養しているときに限り15日以内とする。

(4)　現行(3)項どおり。

(5)　現行(4)項どおり。

(6)　本人の妻の兄弟姉妹が死亡した場合

……５日以内

ただし、同居して本人が扶養しているときに限り10日以内とする。

(7)　現行(5)項どおり。

(8)　現行(6)項どおり。

〔３〕　第97条（基本給）を（基本給および乗船本給）に改め次のとおり改定する。

１．現行どおり。

２．基本給は**別表―１**（職別基本給表）の①職別初任額、②経験加給額とし、初めてその職に就任したときは初任額、以後経歴期間１年を超える毎に経験加給を行い、最高額をもってとどめる。

３．基本給に基本給**別表―２**の（船長・機関長基本手当）と基本給**別表―３**の（職務加算額）を加えて乗船本給とする。

４．現行どおり。

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	290,030円	5,550円 (2,775)	364,955円
航・機・通士	201,140円	5,230円 (2,615)	339,735円
部員	151,010円	4,870円 3,860円 (2,435)	310,945円
部員(未経験)	148,010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年を超える者に適用する。
２．部員の経験加給額上段は、経験８年を超える者に適用し、下段は経験８年以下の者に適用する。

船長・機関長基本手当額表　　**（第97条の別表―２）**

職名／区分	3,000総トン以上	3,000総トン未満
船長	25,660円	10,730円
機関長	21,660円	6,730円

職務加算額表　　**（第97条の別表―３）**

職名＼区分	金額	
	3,000総トン以上	3,000総トン未満
通信長(経験11年以上の者)	16,500円	3,300円
一航・機・通士	14,020円	2,800円
二航・機・通士	5,230円	1,050円
職長	12,230円	2,450円

〔4〕　基本給の引き直し

1．各人について平成4年3月31日現在の基本給制度上の職位に対し、平成3年4月1日時点で基本給の算出に用いられた経歴によって、改定する基本給を算出する。

2．前1項の引き直しの中で、平成3年4月1日の職位と平成4年3月31日の職位に変更があった者については、昇進の時点で換算された現職歴を平成3年4月1日時点の経歴として引き直しを行う。

3．前1項または2項によって引き直した基本給に、平成3年4月1日より平成4年3月31日までの経歴にもとづいて、さらに経験加給額を加算し、平成4年4月1日の基本給とする。ただし最高額をもってとどめる。

4．平成4年3月31日現在、航・機士の職にある者は、前1項または2項によって引き直す平成3年4月1日現在の経歴に1年加算し、改定基本給を算出する。

〔5〕　第99条（経験加給年数算出の基準）　第1項(5)号を次のとおり改定する。

(5)　前(4)号以外の漁船については、経歴の50%を最低とし、会社が実情に応じて算入する。

〔6〕　第101条（船長・機関長基本手当）を削除する。

〔7〕　第106条（時間外手当等および船長・機関長割増手当）　第2項を次のとおり改定する。

2．乗船中の船長および労働時間の適用を受けない機関長に対し、次の船長・機関長割増手当を支給する。

乗船本給区分	船　長	機関長
345,530円以上	249,200円	246,600円
317,780円以上	239,500円	236,900円
317,780円未満	219,100円	217,500円

〔8〕　第126条（旅費の支給基準）を次のとおり改定する。

1．現行どおり。

（第1表）

等級	資格・区分	鉄道運賃	船賃	日当	宿泊料	車中宿泊料
1号	職員および職長	グリーン	1等	2,700円	9,400円	4,700円
2号	その他の者	普　通	2等	2,500円	8,800円	4,400円

(1)　夜間を通じて旅行する場合、実際に利用したときに限り1号適用者にはA寝台上段料金を、2号適用者にはB寝台下段料金を支給する。これらの場合の車中宿泊料金は半額とする。船舶での場合は車中宿泊料金の半額のみを支給する。
(2)　新幹線を使用するときは普通とする。
(3)　削除する。

2～3．現行どおり。

4．手荷物運搬料として一律3,000円を支給する。ただし、手荷物運搬のみに利用した場合の車賃は、この金額に含まれる。

5．車賃は実費を支給する。

6～8．現行どおり。

9．現行第9項を削除し、第10項を繰り上げる。

〔8〕　第136条（航海日当）を次のとおり改定する。

1．乗組員に対し、次の航海日当を支給する。

航　海　日　当　額　表

職務の等級	1等級	2等級	3等級	4等級	5等級	6等級
金　額	900円	775円	700円	655円	590円	525円

2．第20条（職務区分と協約の適用）により、職長と位置付けられる者が1,600総トン以上の船舶に乗船した場合、3等級を支給する。

〔9〕　以上により関連条文を整理する。

座　談　会

神戸港の現状と将来の展望

●出席者(敬称略・順不同)

神戸市港湾局長　脇　茂行
神戸貿易協会会長　石光　輝男
日本郵船神戸支店長　安中　琢平
川崎汽船神戸支店長　川上　洋志
(司　会) 大阪商船三井船舶神戸支店長　黒川　賢吉

(平成4年4月14日開催)

黒川（司会）　皆さん、大変お忙しいところをありがとうございます。

本日は、取扱コンテナ数では日本最大の港である神戸港の現状と将来の展望についてお話いただきたいという趣旨で、お集まり願ったわけですが、まず、最初に脇局長から、現状についてご説明いただきたいと思います。

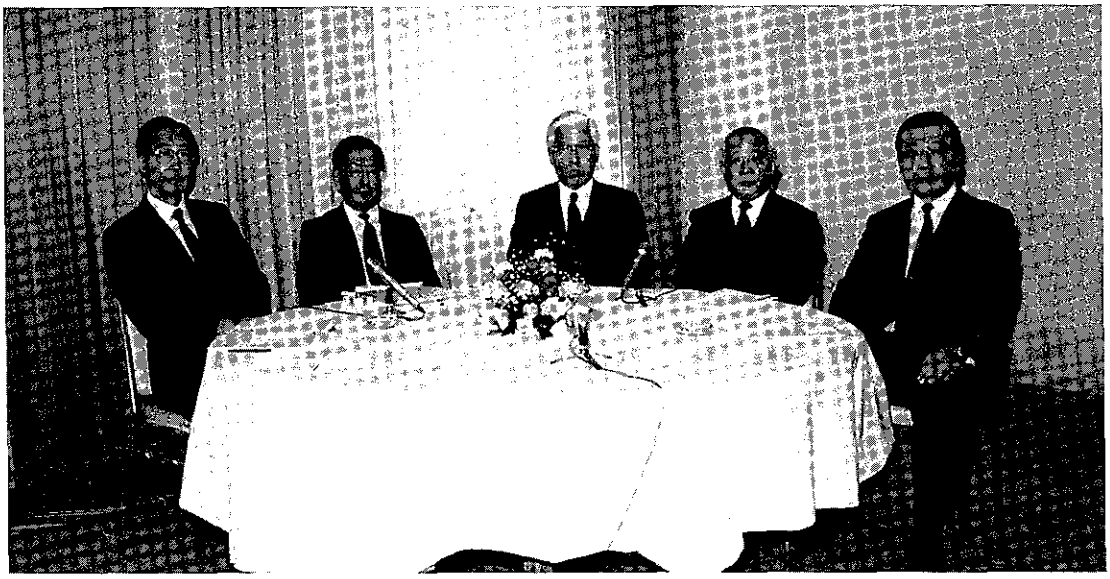
神戸港の現状と将来計画

脇　神戸港は1868年に開港以来、時代の変化とともに取扱貨物量が増加してきましたが、1991年は1億7,400万トンとなっています。これは日本で一番大きな貨物量でして、2番目が千葉、3番目が名古屋、4番目が横浜、5番目が川崎というような順番です。

特にコンテナ貨物量は神戸は非常に多くて、3,900万トンで日本で一番、次いで横浜、東京、名古屋、大阪といった順番になっておりますが、神戸と横浜の間にはかなり差が出てきております。そのほか、総入港船舶の総トン数も神戸が一番多いわけです。

こういった数字の最近の顕著な傾向としましては、従来、最大の貿易国である米国関係貨物の伸びが停滞、あるいは逆にマイナスになっているというようなことに加えまして、アジアや欧州関係が非常に伸びております。

実は91年と81年と比較してみたのですが、総取扱貨物量でこの10年間は12%の増加というような程度の安定型にとどまっております。これを地域別に見ますと、アジアは輸出が68%増、輸入が44%増となっていますが、北米は輸出が3%減と、やや減少になっており、それに反して輸入は28%増加しています。これは、いわゆる貿易摩擦で輸出が押さえられて、輸入が増えているというような状況がこの数字に現れていると思います。



黒川　日本は特に明治以来、近代化とともに貿易の拡大を図ってきて、その結果、国民生活が豊かになってきた。その陸と海との接点として港は非常に重要な役割を果たしているわけですが、特に神戸港は世界的にも有名な港であり、船会社や貿易業界が多大の恩恵を受けているわけです。その神戸港が現在、港のさらなる充実を目指していろいろ計画を進めておられますが、それについて局長からご説明いただけますか。

脇　ご存じのように、ポートアイランドが完成しまして、次の新しい需要に対応するために、第2の人工島として六甲アイランドを建設しているわけですが、それも本年の秋にはすべて完成するというような状況に至っております。現在はポートアイランドが神戸港のコンテナの46％を取り扱っておりまして、六甲アイランドでは35％なんですが、今、ここに新しいコンテナバースを建設しておりますので、需要に合った新鋭埠頭ということで、六甲アイランドのウエートが増えてくると思います。この六甲アイランドはポートアイランドと同じように、いろいろ都市機能や商業機能を備えた複合的な都市を目指していますが、新しい計画としては、ここに関西国際空港への海上アクセス貨物ターミナルを建設することになっております。

関西国際空港と並行して神戸空港の事業化が控えておりまして、神戸へ貨物を持ってくれば海、陸、空のどのような手段にでも利用できるというような総合ターミナルを目指しているわけです。それ以外に今、民間の兵庫県港運協会がここに輸入貨物に対応した総合物流センター構想についても検討されています。

六甲アイランドはそういった形で順調に建設が進んでいますが、ポートアイランドのほうは第2期事業、これは水深15mという日本の国内でも一番最先端のコンテナバースの建設にかかっています。これと同時にポートアイランドでは関西国際空港への神戸航空旅客ターミナル（K・CAT）を建設しまして、神戸航空貨物ターミナル（K・ACT）と共に関西国際空港のオ

（脇　茂行氏）

ーブンに合わせて供用を開始するため、既に会社を設立しておりまして、本年中には工事に着工するという段階に至っております。

それ以外に道路関係で申しますと、現在、湾岸道路が関西国際空港から本四架橋までの間の計画で事業化されておりまして神戸の六甲アイランドから関西国際空港までについては、平成5年度の完成予定で事業が進んでおります。神戸港の中でも東神戸フェリー埠頭の前に大きな橋梁の工事をいたしております。その橋梁自身、横浜のベイブリッジより支間長の長い、これからの神戸港の一つのモニュメントになるようなものが建設されつつあります。恐らく夜間のライトアップ等で、神戸港の新しい名所になるのではないか、と期待されております。

それから、神戸港の中で道路といたしまして港湾幹線道路を建設中です。これはポートアイランドと六甲アイランドを結びます高架道路ですけど、現在、摩耶埠頭周辺で最終の工事が行われておりまして、今年度末までに完成するように鋭意工事を急いでおります。その中にも、いろいろ変化のある橋梁等もございまして、それ自身も景観的にさまざまな配慮をした内容になっております。

さらに道路関係でポートアイランドの第2期事業が進ちょくしますと、ポートアイランドから市街地に向かっての現在の神戸大橋、8車線あるわけですが、これだけでは間に合わないということで、港島トンネルを計画しています。これは既に昨年から予算がついておりまして、1992年度には現地工事を着工するというような段取りになっております。ポートアイランド2期の進行に合わせて、当然、港湾幹線道路も完成しますので、トンネルのほうに重点が移ってくることになろうかと思います。

それともう一つ道路関係では、明石海峡大橋ですが、いわゆるメーンタワーの工事にいよいよかかっています。1997年度末に完成予定ですが、これも世界の最高の技術の橋梁でして、世界で一番長い橋梁ということで、それ自身がある意味では観光資源になるだろうと思います。

それから、神戸空港ですが、昨年11月に第6次空港整備5カ年計画で予定事業として組み入れられました。これからいろいろ解決すべき問題点、例えば環境対策とか、海上交通との調整とか、そういった課題を現在検討中でして、それらを解決することによって事業化されることになっています。海上交通を担当される船社の皆さん方にも、いろいろな面で協力をいただいております。

そのほか、これからの計画としては、新しい海上交通の方法、現在いろいろと研究されておりますような例えばテクノスーパーライナー等が実用化されたときに、それに対応する埠頭を

どういうふうにするか、あるいはこれからいろいろ港湾工事をやる際のしゅん渫土砂や、市街地から出る廃棄物の最終処分場などに対応するため六甲アイランドの南の計画についてもいろいろと検討を進めております。また、在来埠頭の再開発等についても、それぞれの場所、あるいは港湾機能ごとに課題として今後、出てくるわけです。

黒川　どうもありがとうございました。

船としての港だけではなくて、総合的な港の発展と言いますか、改善をいろいろ実施されているというご説明をいただきました。そういう背景の中でわれわれ船会社の場合は、いろいろの施設を利用させていただいているわけですが、安中さん、いかがですか。

ユーザーから見た神戸港

安中　ご承知だと思いますが、日本の船社は、1968年からコンテナ船によるサービスを始めましたが、これが一つの大きな輸送改革のきっかけになったわけです。さらに約5年前から定航船社は、海上部門だけでは顧客の満足を得られないので、貨物の輸送を一貫して引き受けサービス、私どもの場合はメガロジィスティックキャリアと称しておりますけど、船を中心にして陸でも、空でもお客さんの要望に応じて一貫して荷物を引き受ける体制をつくろうということで、努力しています。神戸市さんがお考えのK・ACTとか関西空港アクセスのコンセプトは同じような発想だと思います。

この意味で神戸港は、非常に時代を先取りした運営方針をお持ちと理解するのですが、一つ船会社のほうから注文みたいなことを言わせていただきますと、若干コストが高い。もう少し海運会社の実態にあった値段で港湾施設を使わせていただけたら、これに越したことはないと

入港船舶数　（単位：隻、千総トン）

	平成2年		平成3年		対前年比	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
総入港船舶数	92,639	288,352	91,676	302,510	99.0	104.9
外航船	11,073	162,043	11,392	167,435	102.9	103.3
内フルコンテナ船	4,382	105,152	4,497	109,803	102.6	104.4
内航船	81,566	126,309	80,284	135,076	98.4	106.9
内フェリーボート	35,061	102,693	35,089	109,103	100.1	106.2

取扱貨物量　（単位：千トン、%）

	平成2年			平成3年			対前年比		
総取扱貨物量	171,465			174,101			101.5		
	輸・移出	輸・移入	計	輸・移出	輸・移入	計	出	入	計
外貨	27,501	25,953	53,454	26,884	26,843	53,727	97.8	103.4	100.5
内コンテナ貨物	21,493	17,283	38,776	20,866	18,147	39,013	97.1	105.0	100.6
内貿	55,470	62,541	118,011	56,371	64,003	120,374	101.6	102.3	102.0
内フェリーボート貨物	48,391	50,482	98,873	49,571	51,805	101,376	102.4	102.6	102.5

いうのが実感だと思うんです。

私どもの場合は、ほとんどの定期船が神戸港に寄っておりまして、一月で約90隻ぐらい、コンテナの取り扱いで月に3万TEU前後になっております。

神戸港は日本で一番の港ですし、この状況が長く続いてほしいと思っているのですが、将来の一層の発展のためにはやはり、コストとの関係が重要になってきます。

施設の料金そのものもそうですが、365日24時間稼働していないという体制にも問題があるんですね。

一例をあげますと、他港から来るフィーダー貨物が減少しつつある傾向が気にかかります。将来的に神戸港が発展するためには、やはり、もう少しフィーダー貨物が増えるような対策も考えていただけたら非常にありがたいと思っております。

脇　その問題は、われわれポートセールスに行ったとき外国の船会社からいつも言われるんですね。できるだけ努力しなければいけないという気持ちはあるのですが、港湾労働との関係もありまして、船社や港運会社・管理者を含めて皆で努力すべきテーマです。

安中　それは、私にも良く理解できるのですが、世界各地の動向を考えると、神戸でも早くこのような体制ができあがるよう、関係者のご尽力に期待したいと思います。

脇　ファシリティの方のコストの問題は、日本全体の港が同じコスト主義になっているから、新しい施設は高くなりますよね。それが、前との落差を激しくしているので運輸省でも貸付金の比率、税制等で対応していただいたのですが、さらに援助を願うことも必要なんですね。

安中　お客様がコストの高くなった分、すんなり運賃を上げてくれればいいのですが、現実には、なかなかそういうわけにはいかないもので。

黒川　ユーザーの立場としては、いろいろご注文もあるようでございますが、脇さんのおっしゃったような総合的な交通体系をつくっていただいて、これから完成していくということについて、同じく船社としての川上さん、いかがですか。

川上　重複するかも知れませんけれど、コンテナ船が始まって以来、神戸市としては摩耶埠頭に始まり、ポートアイランド、六甲、それからポートアイランドの2期事業、六甲南構想など、非常に業界のニーズを先取りされて、あるいは、われわれの希望も非常にうまく把握していただいて、港湾施設、港湾機能としては非常に良いものをどんどんつくっていただいたというのは、ユーザー側としては当然喜ばしいことですし、それがために日本一の港になった、というのが現状だろうと思うのです。

最近は、それに加えて、主要コンテナ航路の船型の大型化に伴って当然のことながらスーパーガントリークレーンの設置だとか、大深水の大型コンテナバースとかあるいは背後地のスペースの拡大だとかいうものがどんどん要求されておりますが、それについても現在、非常なスピードでもって対応していただいているというところは、大いにわれわれ評価できるのではないかと思っております。

ただ、取り扱い貨物量の伸びがそれほど大き

くなっていないという話が局長からありましたが、これは皆さんご承知のとおり、神戸について言えば、造船、鉄鋼、あるいはわれわれ海運、この辺の産業構造が徐々にではなく急速に変わりまして、ここに、石光さんもおられますが、神戸プロパーの荷主さんからの貨物、あるいは神戸でできたプロパーの貨物というのが、最近、少し減ってきているのが寂しいという感じを私は持っています。

しかしながら、それでは早晩、このまま神戸の地位が低下するのかというと、そうはならないと思いますけれども、これから何等かの変化、先ほどお話にでたような総合的な交通体系でもって、神戸がますます発展していってほしいと思っております。

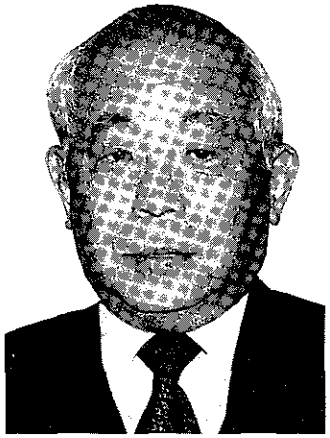
黒川　ありがとうございました。

それでは、実際に外国との商売をなさっている貿易協会の石光会長から、そういう神戸港の姿を眺めていただいて、ご注文なりご意見を伺いたいと思います。

石光　神戸の貿易協会の責任者という立場からお話しますと、ご承知のように歴史は非常に古いんですね。

開港125年ですから、当初はその外人商館の居留地との貿易ということであったわけですが、われわれの貿易協会も既に大正末期から同好者の団体が二つありまして、それが1942年に統合されて現在に至っておりまして、ちょうど今年は50年目にあたります。

この大変古い歴史を私は誇るべきであると思っているのですが、この間に来た道を振り返ってみますと、やはり構成メンバーが中小企業と


（石光　輝男氏）

言いますか、資本金3,000万円以下の企業と、個人営業が多かった。たまたま、その中から大企業に成長すると、やはり日本の経済の中心である東京、大阪に本拠を移されていくというようなことで、神戸に本社を有する貿易業者というのは、今でも数は大変多いんですね。実質的には600～700社はあると思います。

いずれもどちらかというと小粒だと、しかもその扱いの商品が、戦前は繊維製品や雑貨の輸出中心だったわけですが、戦後は食料品や、繊維製品の輸入中心に変わってきているわけです。

非常に幸いなことに、現在、NIES、アセアン、中国が世界の生産基地と言いますか、そういうように変わってきている。昔から、神戸港あるいは関西の貿易業者というのは、特にその方面の貿易の中心であったという面では、大変心強いのですが、15年くらい前から神戸の業者の間で輸入への転換ということが言われてきました。

ただ、これは言うのは大変やさしいのですが、輸入するには国内に販路をつくらなければならないので、実際には非常に難しいことだったの

です。

それでも一生懸命努力をして、今申し上げたように実態は食料品と繊維製品の輸入というふうに移ってきているわけです。

今後ともこの努力は続けていかなければいけないのですけれども、大変ありがたいことに、中国の今の政策は、天安門事件で一時停滞しましたけれど、非常に開放に向かってきている。これは、われわれ貿易業者にとっては非常な励みになっております。

そういう面から見ますと、日本の数ある港の中でも歴史と実績のある神戸の港、そこにいるわれわれ業者がそういうふうに、より一層努力していけば共に栄え得るだろう、と考えているわけです。

黒川　神戸港と中国との輸出入貨物が急激に伸びており、北米や欧州を抜いて、大変な盛況であると聞いています。われわれ、運ぶ側としても、中国やその他アジアとの貿易がやはり柱になっていくのではないかという気がしています。

実は私も、13年ほど前にイタリアに駐在していたのですが、欧州の人たちは歴史的に地中海の時代があって、米国の発展によって大西洋の時代になったが、これからは中国を中心にした環太平洋と言いますか、パシフィックリーグと言いますか、そういう時代だということを、当時から話していました。まさにそれが現実化してきているというような気がいたします。

総合交通体系の完成を目指して

黒川　それでは、既に先ほど脇さんから、神戸港の将来について総合的な計画になっています、という話をいただきましたが、それはいつごろ完成するか、そのスケジュールを改めてお話いただけますか。

脇　六甲アイランドは、先程お話したように今年の９月に埋め立てがすべて完成いたします。その中のコンテナバースは1994年頭初に完成するというようなことで、それと関連して周囲のフィーダーバースとかトランパーバース、東側のライナーバースはそれより少し遅れるかもしれませんけれども、今まで残っていた分の事業化が順調に進んでおります。航空貨物ターミナルのほうも、1994年の夏に関西国際空港のオープンと合わせて、供用開始するというような予定でいます。

それからポートアイランド２期事業ですけれども、その中のシティエアターミナル、人のほうの海上アクセスですが、これも同じように関西国際空港の開港に合わせて、供用開始をするということで、準備しております。

それから、２期全体の埋め立ては、1996年度が完成予定となっており、その中のコンテナバースにつきましては、六甲（1993年度中）から１～２年遅れになり、PC14～15が1995年度中に完成しますが、PC13という公共バースもほぼ同時に完成します。

そのコンテナバースを守るための南側の防波堤については、コンテナバースの進ちょく状況と合わせてできるだけ事業を進めてもらうように、これは運輸省の直轄工事になっておりますので、それを十分お願いしております。

それから湾岸道路ですけれども、それにつきましては六甲アイランドから関西国際空港まで

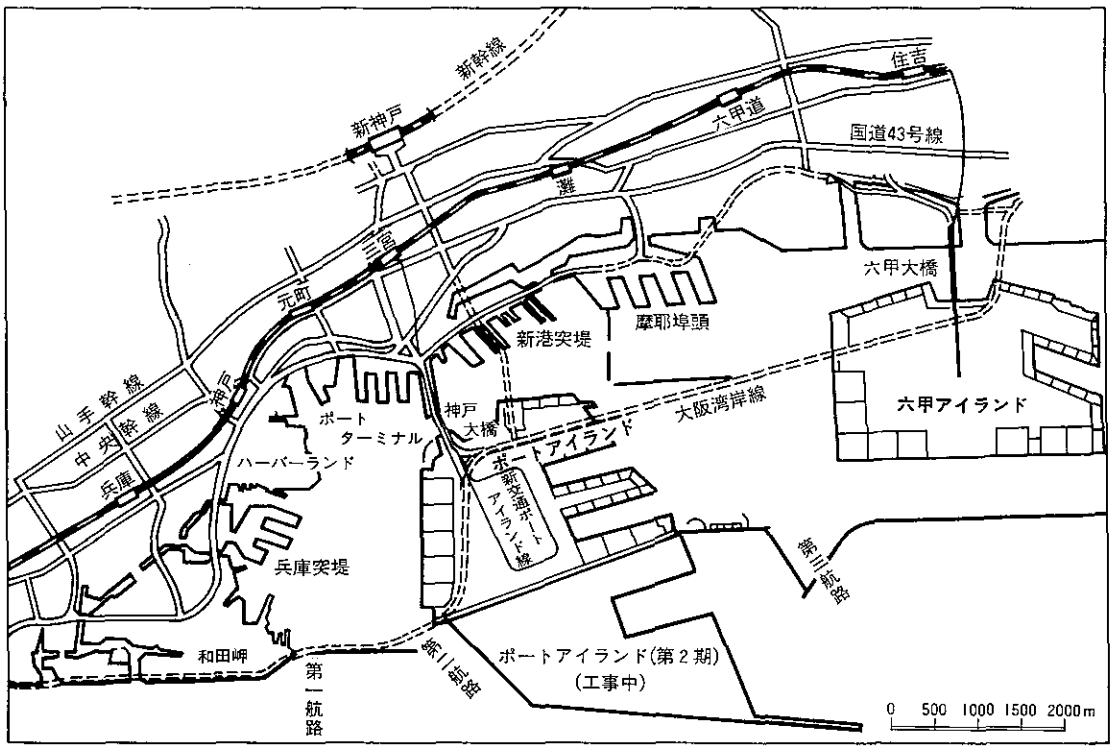
は、1993年度というふうに聞いております。最初は、1992年度中ということだったのですが、空港の完成が伸びたのでちょっと緩んだ形になってしまいました。

それと神戸空港は、今回の５カ年計画によりますと、大体10年近くかかり、20世紀末ぐらいになるのではないかと思います。その辺は条件の整理や環境問題などで、スピードアップされたり、あるいは遅れたりということはありえます。それから明石架橋は先程ちょっとお話しましたが1997年度末、完成予定で現在工事を進めております。一応主だった事業は、そういうスケジュールでやっております。

黒川　そうしますと1998年と言いますか、あと６年ぐらいたちますと、予定の総合交通体系がほぼ完成しているということで、神戸市のみならず近畿地区が、非常に経済的にも活性化のきっかけになるのではないかと期待されるわけです。

そういう計画の中で、船会社の立場から、意見がいろいろあるわけですが、その辺、安中さんからお話いただきたいのですが。

安中　船会社として今、一番問題になっておりますのが、神戸空港の建設が決まってその工事が始まった時に、船の航行にどういう影響が出て来るか。また、空港が完成した後、飛行機と船とがあるところでクロスするわけですから、お互いの安全のためにはそのクロスする点をできるだけ遠くへ離さないといけない。そうなると、神戸港に出入りする船の航路がどのように変わるのか、この辺を慎重に考えさせていただきたいと思っています。



船会社としては、やはり万一に備えて事故が起きないように、空港とクロスする所はできるだけ遠い所が良いと思いますが、かといって船が出入港してくるのに、大変な遠回りをさせられるのは困るという問題がございます。神戸空港の位置はポートアイランド沖だけではなくて、他にも然るべき適地があるのではないだろうかと、いうような話もしています。

船会社として神戸空港に反対しているわけではなくて、事故を未然に防ぐという観点から、できるだけ安全かつ皆が納得できるとこへ空港をつくっていただきたいというお願いです。

港と陸のアクセスの整備については、道路、橋、トンネルなど種々の計画をお考えいただいており、港のユーザーの立場からは非常にありがたいと思っております。

外航客船ターミナルですけれど、これははっきり申し上げて、東京、横浜、大阪との対比で神戸がお客様の目から見て一番場所的に問題があると思っています。大阪の場合は、天保山の客船ターミナルの周りが非常に整備されている。海遊館やショッピングセンター、さらには北側に桜を千本植えて公園にするとか、非常にお客様の目を楽しませるものにしたいとの意欲が強く出ています。神戸の客船ターミナルのある第4突堤は橋の影になっており、せっかくの客船が市民の目にふれにくいこと、また、乗客からも街並が見えにくいので、他の港に比べて周りの環境が、観光の観点からは問題があるのではないかと思います。

私どもも客船サービスを始めてから、さまざまな港からいろいろなセールスを受けるのですが、大阪と神戸とどちらがいいかとお客様に対するアンケートを取ってみますと、大阪とおっしゃる方が出てきているというのが現状です。

黒川　そうですね。脇さんのほうから何か今の問題につきまして、お話がございますか。

脇　航路筋の安全ということについては、当然、必要なことですし、実は今年から神戸空港の所管が港湾局になりました。今までは企画局が担当ということで実際に利用されている方々は不安を感じておられたのではないかと思いますが、これからは、われわれが責任を持ってやっていきます。やはり港があっての神戸であるし、港の中の空港として機能していくように考えているわけです。基本的には、ポートアイランドと六甲アイランドの航路、いわゆる第3航路なんですけども、この航路に影響を与えないようにするため、その西側に計画を持っています。ですから影響が出てくるのは第1～第2航路、特に第2航路のほうが影響が出ますので、その両航路を統合して第1航路寄りにつくる形になるのではなかろうかと考えています。

神戸港のこれからの玄関というのはむしろ第3航路、第4航路東のほうになるだろうと考えています。西側の方は恐らく客船関係、ただ内航客船はやはり中突堤周囲に残りますが、十分安全を第一に考えて行く必要があると思います。

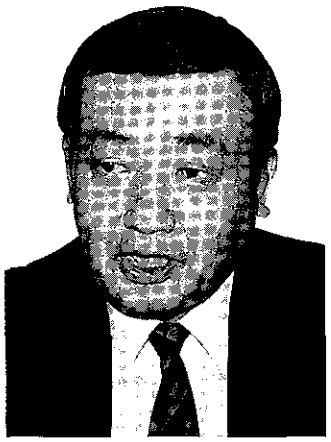
それと港と陸側のアクセスの整備ですが、これについては、神戸港は伝統的に港と道路ということを中心にやってきた。原口市長の時代に、東京から神戸に向かって名神高速道路が高速道路としてまず第1番目にできたというようなことが、最も神戸港を利用しやすい港にしたと考

えておりますし、その後も一番重要なポートセールスは道路整備だろうということで、それに力を入れながらやってきたというのが現状でございます。

それから外航客船ターミナルですけれども、いろいろな見方があって、お気持ちはよくわかるのですが、東京が新しい客船ターミナルをつくられて、名所にもなっておりますし、横浜も今建設中で、大阪もつくった。ただまあ、いずれにしてもアクセスから言うと車を考えるか、人の特に見送り客をどのように考えるか、といった場合、神戸はポートターミナルのすぐ前に新交通システムの駅がございます。便利の点では他の港に負けないと考えていますが、あれだけの投資をして駅をつくったというのが逆に、他の場所に変えにくいという形になっている。そうは言っても、まだこれからの問題ですから、さらに客船なりクルーズ船が増えるのであれば、今、神戸港の長期計画を見直しておりますから、新港の第1突堤をその利用に供することもできるのではないかと思います。ただ、新港の第1～第4突堤は上屋が不足しておりまして、新港の第1～第4突堤は、非常に有効に使われていますし、現在利用している人の立場も大事でございますので、なかなかそういった形に急激に転換するというのはむずかしいと考えております。いずれにしても今、検討中の段階です。

安中　客船は港のプレステージは上がるけど、採算面には大きく寄与しないとお考えですか。

脇　客船は多数の市民を喜ばすという意味で非常に重要です。しかし、客船バースというかターミナルというのは採算性から言うと、どうでしょうか。


（安中　琢平氏）

安中　ただ、採算を除いて考えると、客船がたくさん入る港にするということが港の格を上げるには非常に役立つと思いますけどね。

脇　現在の第4突堤の客船ターミナルは大阪万博の時につくったわけです。あの時に神戸港にホテル代わりで客船がかなり入ってくるというので、あそこにターミナルをつくって受け入れることにした。それまでは、今でも客船バースがありますが、東側の第5突堤を利用していた。例えばブラジルの移民船も皆あそこから出てます。石川達三の「蒼氓」という小説の舞台もあそこですし、それから捕鯨船の図南丸もあそこから出ていったんですけれども、そういった歴史を神戸は持っていますし、背後に緑があるというのは国際的には非常に評価されているんですけどね。

安中　ただ、緑が見えにくいということが問題でして。

脇　いや、それは、船の大きさによるんです。ただ、市民にできるだけ見てもらうようにする、というのは大事だろうと思いますね。

黒川　いま局長から、いろいろな問題についてお話いただきましたが、川上さん、安全の問題、アクセスの問題、あるいは客船のターミナルなどについてはなにかご意見ございませんか。

川上　先ほども出ましたように、やはり神戸空港の位置によっては相当影響を受けそうだ、という考えを船会社としては皆持っていると思います。特に船型が大型化し、しかも最近は、配船形態がウィークリーサービスの定曜日配船、定曜日寄港ということになっていますので、スケジュール維持というのが、非常に大きなファクターですので、その辺でちょっと問題が生じるかなという懸念がありますが、これからの検討課題ということなんでしょうが、われわれ船会社の希望として申し上げておきます。もちろん空港の位置によっては検疫錨地などの問題も出てこようかと思います。

それから、道路関係について船会社側の勝手な発言になるかも知れませんが、われわれのターミナルは約4年前にポートアイランドから六甲アイランドへ移りました。結局、それまではポートアイランドが貨物の中心であったので、新しくできた六甲アイランドでは陸上との道路の接続が遅れており、湾岸道路もまだ完成していないために在来道路が非常に混んでいるという点では、若干残念な気持ちを持っております。

あと、神戸の全体的な感じとしまして、これは局長の守備範囲かどうか存じませんが、東西の幹線道路は比較的いいのですが、現在、住宅を中心に開発を進められている西神団地や北六甲などから南北のアクセスが若干神戸の場合は不自由かな、というような面があります。

それからあと、客船ターミナルについては安中さんと私の個人的な意見は若干違うのですが、大阪は確かに天保山周辺が非常にきれいに開発されました。あそこは大阪の都心部へ若干不便ですよね。それと一般道路の問題もありまして、周りがゴミゴミしている。神戸は都心に比較的近いし、第4突堤も再開発されますと、むしろ大阪よりいいのではないかなと受けとっております。

黒川　特に神戸は地形的に海と山がすぐ近くにありまして、たまに船にいって船長さんなどと話をしていて、パッと陸側を見ると町や山が見えてとってもきれいなんですね。ですからよく船乗りさんから神戸が一番いい港だと、これは昔から言われてますし現在ますます町がきれいになっている。そういうことで仕事だけではなく住民としても、非常に皆喜んでいるのではないかと思いますが、貿易協会の石光さんのほうから、そういう神戸の港、あるいは港関連でご意見をいただきたいと思いますが。

石光　今まで出たお話と重複している点も多々あると思いますが、やはり港と背後地のアクセスの整備に関しては、現時点ではまだネックになっているところもあるでしょうけれども、着々と整備していただいており、大変ありがたいことだと思います。

ただ問題は一番初めに安中さんがおっしゃいましたように、料金問題を含めて運営にやはりまだ問題は残っていますね。これはソフトの面ですから今後改善の余地は大いにあると思いますしね。ぜひお願いしたい点ですね。それから、ここにいらっしゃる方には、直接お話の対象に

はならないのですが、例えば、動物、植物の検査、それから許認可の問題があります。これは現在、神戸ではあっちに行ったりこっちに行ったりというので、非常に非効率的なんです。ですからそういう面は、どこかのいわゆる合同庁舎で一括処理可能というような体制にもっていってほしいなと、これはその省の方がいらっしゃいましたら、またその時に申し上げたいと思っているのですが、日々の業務運営に関して、その点がやはり一つの時間のロスと言いますかね、そういうのがあると思います。

黒川　それと、先ほどから話題になってますように、神戸港の場合は特に中国それからアジアとの関連ですね。これが急激に伸びておりまして、これは歴史的な流れで当然だと思っているのですが、これから貿易の拡大によって順調に扱いが増えて、さらに発展していくのかどうかですね。その辺は、石光さんどういうふうにご覧になっておられますか。

石光　私が前にお話した協会のメンバーの中で大きくなった企業でも、営業のほうは中央に移っても、やはりその貨物は神戸で扱っている。実際の営業拠点と物流の拠点とはまた違いますから、そういう面では神戸港というものはやはり発展もすると思いますし、発展してもらわなければ困ると思いますね。

脇　日本とアジアとの関係というのは、製品をいろいろ輸出・入しますので増えていますが、神戸へ持ってきてトランシップするという形が減ってきています。減ってきていると言い切るとちょっと問題なのですが、実際に例えば1986年から1991年までの、神戸港でのトランシップというのは25%台なんです。86年が25.9%で91年の1月から12月までですが26%なんです。数字的にはほとんど変わってないのですが、これは例えば香港、台湾からきていた貨物が減りましてね、中国が増えているわけです。韓国も減ってますしね。かつては韓国がものすごく多かったのですが、しかし今、中国と韓国とほぼ同じぐらいじゃないでしょうか。

そういったトランシップ比率の示すところは、あくまで船会社の営業政策で、特に、1991年というのは、外船社がトランシップをほとんど減らしました。その影響は非常に大きいのですが、逆に言うと日本のローカルの貨物が逆に増えたのではないかと思うのです。ですから、神戸でトランシップしなくても十分貨物があるということなのか、とにかく船会社自身が合理化しますと、いろいろわれわれの統計には影響してくるわけです。統計だけで喜んだり悲しんだりする必要はないのですが、皆さんいろいろと研究されていますので、できるだけ使いやすい港、安全な港にして利用を増やしてもらおうと考えています。

黒川　そうですね。川上さんいかがですか。

川上　今、局長がおっしゃったように、結構神戸港というのはトランシップカーゴが多いですよね。そういう意味で中継機能としては、年間490～500万トンぐらいあるのでしょうか。

脇　そうですね。全体の約25%ですが、1990年では大阪が7%、横浜が12%程度だと思いますよ。

川上　そういう意味では、トランシップの中継基地としての扱い量のパーセンテージが非常に大きい。私が調べた資料では1990年に493万トン

（川上　洋志氏）

あるわけです。輸出全体の23%位、輸入全体の29%位で、平均して局長の言われたように25%位かなと。やはり輸出では韓国、シンガポール、台湾あたりが増え、輸入の中継では米国、中国、台湾あたりが増えていますね。

ただ、これについての増減は、船会社のポリシーの変更でコーリングポートが変わってくる。あるいは航路の統廃合があるということになってくると、それに左右されることが非常に多いのではないでしょうか。ここで当初安中さんからも発言がありました一番大きなファクターになるのが、やはり24時間、365日オープン、あるいはコストの問題だと私は思います。神戸に来てトランシップをやるか、神戸を避けるかについては将来にかかってくる問題ではないか、と思います。

もちろん、われわれ邦船だけではなくて外船の方がその辺をもっとシビアに考えながらやっていくんではないかと思います。

黒川　そうですね、ただ外船の場合日本は三国間輸送になりますので、もちろん効率を追求されるわけですが、われわれ日本船社の場合は、効率性の問題はもちろんありますけれども、まず第一に日本の荷主のために輸送するということが根本です。その点、神戸港の場合は物量が大きいですから、大体、近畿から九州までの西日本の貨物は神戸中心に出入りしているというのが現実ですので、外航定期船の配船繰りがいろいろな理由で変わろうと、瀬戸内、九州の貨物は効率性の観点から基本的にフィーダーで神戸に来るというようにもっていかなければいけないわけです。

そういう瀬戸内フィーダーについても、また空を含めた総合輸送体制についても、神戸の場合は時代を先取りされて、非常によくやっておられるというように見ているわけです。

あと一つ、港湾の情報化について、税関さんがナックスをやっていらっしゃる。

また、船会社は船会社で、できるだけ国際競争力をつけなければいけないということでシップネッツを始めています。港湾の情報化というのは非常に大事だと思いますが、なかなか順調にいかない面があります。石光さんのほうから何かご意見ございますか。

石光　一言で言いますと、大変努力していただいていると思います。特に、不足はありませんが。

黒川　そうですか。ただ港湾の場合はいろいろな会社がお互い連絡を取り合って、物流をやっているために、なかなか〝それいけ〟と言ってもうまくいかない面がありますね。特に、規模の小さい企業になりますと何千万円もかけて新しい機器を買うと負担が大きいというような問題もございまして、一気に進まないということで、シップネッツについては時間をかけないと

だめだなと、いうような気がしています。

ポートセールスミッションの意義

黒川　神戸市が日本の港の中で一番最初にやられて、かつ非常に熱心にやっておられるポートセールスですが、昨年11月にも局長が団長で東欧にわれわれも一緒に団体で行きましたが、港としてのセールス活動という、意義を一番よく理解されている。

その活動の一環でいろいろな海外の港と姉妹港をつくってこられた。かつまた港だけでは神戸市の活性化にもう一つ不十分な点もあるので、市内の陸上側の活性化も今、市長さんが一生懸命唱えておられますね。アーバンリゾートシティといいまして、市民が住んで、学んで、仕事をして、遊べる、という町づくりを計画されているというように理解しているわけです。その辺、局長からお話いただきたいと思います。

脇　神戸と姉妹都市というと、まず港があってということで始まりますので、シアトルが一番最初で、実は今年で35周年になるんです。このシアトルとは、それから10年後に姉妹港にもなりましたので、姉妹港としては25周年を迎えています。

もう一つの姉妹港がロッテルダムでございます。ロッテルデムの港というのは、ユーロポートとしてヨーロッパの玄関であると同時に世界最大の港です。

―昨年の姉妹港セミナーでロッテルダムなりあるいはブレーメルハーヘンの港に行きましたが、ターミナル自身の無人化というかコンピューター化しておりまして、そこまでやる必要あるんだろうかというような感じを受けました。ただ、これからは、港湾労働の３Ｋ職場とか労働力問題というようなことを考えると、そういったことが一つの行き方を示唆しているのかな、というようなことを感じたわけです。

それから、中国の場合は天津が友好港になっています。現在、環太平洋友好港セミナーというのをやってまして、それは神戸とシアトルと天津、それからシアトルの友好港の上海と釜山、その五つの港でセミナーをやっております。昨年は、このセミナーを上海で開きましたが、いろいろな情報を交換しながら、あるいは実際にその港を見せてもらいながら、勉強ができるというふうな形でずっと継続してやっていて、それなりの意義があるのではないかと思っております。

それと、ポートセールスでございますけれども、昨年は地中海・東欧ミッションを派遣しましたが、その意義というのは、いつもポートセールスは漢方薬というような表現をしていますけれども、効果が即出てくるということではなく、そういったことが長い間の何か実績となって出てくるというようなことだと思います。まず神戸港のＰＲをするということが、大きな目的になっておりまして、それと実際にその現地へ行きまして、ポートオーソリティーなり港湾を視察して、その事情というか空気を感じとるというようなことも、非常にいいことではないかと思います。

それから、セミナーをやりますのでパーティの中で、現地のそれぞれ集まっていただいたお客さんとの懇談で、いろいろと新しい情報を収

（黒川　賢吉氏）

集したり、あるいはこちらの情報を提供したり、そういった意味で非常に有効ではなかろうか、というふうに感じております。

それとアーバンリゾートフェアですが、これは六甲アイランドがちょうど完成ということを記念にいたしまして、何か行事をやったらどうかということからスタートしているわけです。神戸に住んでいる方がずっと神戸で住み続けたいとか、あるいは神戸にこられたお客さんが、もう１日延ばして神戸をもっと見たいというような気持ちになる。そういったアーバンリゾートシティを目標として、それの何か節目にフェアをやることによって都市を整備していこうということで、1993年にその第一回をやるわけですが、それから４年後にまたフェアをやって、都市を美しくしていこうという計画でして、従来の博覧会とちょっと違ったやり方なんです。

黒川　港のポートセールスは漢方薬である、というわかりやすいご説明をいただきまして、またその外国の港との情報交換ですね。特にロッテルダムが大部進んでいるわけですが、そういうのを研究してこられたということで、神戸の港づくりにずいぶん役立ってきているのではないかと思っています。

このポートセールスに昨年も安中さん、川上さんが一緒に参加されましたが、安中さんから何かご感想なりございましたらお願いしたいのですが。

安中　団員相互が知り合うということでは、ものすごく効果があると思いますね。やはり２週間ぐらいずっと一緒の行動するわけですから、仕事の関係ある人ない人、皆さん毎日毎日接してますと、いろいろ親しい関係ができてきて、非常にその後役立ちました。それから、プラハとマルセイユでお会いしたお客さんに日本へきたらぜひいらっしゃいといって、名刺を渡しただけだったのに、たまたま来られた際、私どもを尋ねてこられるというようなこともございまして、名刺１枚の効果というのは意外なところに出てくるんだな、というように思ってます。そういうことがそれぞれ皆さんにあると思いますので、積み重なった効果というのは非常に大きいと思います。何の効果があるんだろうとか、費用が高すぎるとか社内では批判もありますが、私としては、有意義と考えますので、ポートミッションは継続していただきたいと思っています。

黒川　同じく昨年、東欧ミッションに参加されました川上さんのほうから、ご感想なり何かございますか。

川上　全く安中さんと同感でして、また局長もおっしゃった速効性がないけれどもじわじわ効果が出てくる。当然、われわれも神戸港のＰＲのための一員として参加させていただいたこと

は、大いに意義があると思いますし、まして私みたいに赴任して間がない人間は、関係業界のご一緒させていただいた皆さんと、本当にあっというまに親しくならしていただいたというのは、非常にありがたいことだと思いますし、役立つ事だと思っております。

神戸市民と神戸港

黒川　さて、町の再開発の一環としてハーバーランドをつくられていますが、そういう町づくりの観点と、あとまた、たまたま4月28日にサンタ・マリア号が神戸に入ってくるので、いろいろ行事を計画されていると聞いておりますが、局長からご説明いただきたいと思います。

脇　ハーバーランドは、いわゆる国鉄が解体されてＪＲになった時に、ＪＲの神戸駅前にあります貨物ヤードが廃止されることになりましたので、やはり神戸らしい再開発をやるべきだということで、ＪＲからそのヤード基地を10.1ヘクタール買い取りまして、私有地と合わせて23ヘクタールを神戸市と住都公団と民間が区画整理の方式で、再開発を始めたわけです。この再開発の効果は非常に大きかったというように感じているのですが、今年の秋に全てが完成ではないのですが、町開きをする予定になっています。その中に三菱倉庫が使っていた煉瓦倉庫、これをレストランに改造して現在既にオープンしていますし、ハーバーランド広場という公園の入り口にはオランダのはね橋を勉強してきて、つくっています。実はそれとサンタ・マリア号とまた関係があるのですが、サンタ・マリア号はご存じのようにコロンブスの500年祭ということで国際的でもありますし、国のほうからもいろいろ構想の段階で協力依頼がありまして、最終的に神戸に持っていこうというようなことで、昔のままのサンタ・マリア号を復元したわけです。このためにサンタ・マリア号協会というのを東京につくりまして、大阪商船三井船舶におられた山本さんが船長で、去年の7月にスペインを出発して、今、グアム島を出た段階です。非常に順調に航行してまして、4月の28日に入港する予定です。

到着のセレモニーとしては、神戸市民から歓迎行事を受けるわけですが、皇族の方やコロンブスの子孫の方とか、あるいはスペインの関係者なども見える予定になっています。

その他、歓迎行事としては、入港時のヨット等による伴走、市民1万人を招待したサンタ・マリア号の船上見学会、メリケンフェスタというお祭り、それと海洋博物館では、特別展を実施いたします。また、このサンタ・マリア号が契機となりまして、バルセロナと神戸が姉妹都市として提携の約束をしております。そういった意味で、これからも何らかの形でサンタ・マリア号を利用して、青少年等に海事思想の普及なり、あるいは健全な育成を図っていきたいと考えておりますし、ある意味では、サンタ・マリア号自身が一つの生きた博物館というような形に利用できればと、そういうように考えております。

黒川　セレモニーが終わってから日本一周した後、最終的に神戸に帰港して公開されるわけですね。

そういうことで、近々行事が行われるという

ことですが、この他、市民の楽しみといいますか、遊びといいますか、街の活性化のために神戸の場合は、夏祭りとか花火大会とかいろいろやっておられる。こちらのほうは年中行事として非常に市民の楽しみになっているわけですが、大阪とか京都などからもお客が集まってきて非常ににぎわうわけです。

これと関連しているのですが、日本船主協会の根本会長が、日本は海洋国家なんだから海事思想の普及をもう少し真剣にやるべきだ、という考え方で「海の記念日」を何とか国民の祝日にするようにいろいろと運動されておられます。神戸も港町ですので神戸祭りや海の記念日に何か行事をやったら盛り上がるのではないかと思いますが、安中さんからお話いただけますか。

安中　実は、去年の10月に神戸の経済同友会で「神戸の未来について」という小論文を発表したのですが、その討議の過程で、どうも神戸には大阪や京都のように日本中に知れ渡ったお祭りがないではないか、という話が出ました。同友会の代表幹事さんが関西経済同友会、京都経済同友会と会合の時に、神戸の祭りが話題となり、大阪の天神祭り(川の祭り)は7月25日、京都の祇園祭りは山の祭りで7月17日が宵山、だからこの間に神戸で海の祭りを入れて3つの都でお祭りが1週間続くようにしたらどうだろう、という提言がなされました。7月20日が海の記念日なので、神戸の祭りをここに持ってくると三都祭りが連続して行われることになる。これは「海の記念日」を国民の祝日にしようという海運界の運動と合致するではないか、ということになりまして、神戸同友会では将来、7月20日を神戸の祭りの中心にできないだろうかというアイデアを検討することになりました。私も委員として参加することになりましたので、今後、皆様のお知恵を拝借したい、と思っています。

脇　実は7月20日を中心にして10日間、「海の旬間」という名称で、いろいろな行事をやっているわけです。その中で、1週間をポートウイークということでメリケンパークで夏祭りとしていろいろなイベントを実施していますが、中央区を中心として人が集まるような形になっていまして、一般市民の認識が少ない、とよく言われるんです。

このポートウイークの最後の土曜日に花火大会をやるのですが、これは良く知られています。やはり民間主導の認識が必要です。

黒川　話題は尽きないのですが、時間がまいりました。神戸市は港づくり、町づくり、あるいは貿易のための総合交通体系づくり、かつまた海外の港との交流とか、いろいろな面で多面的に時代を先取りしつつやってこられた。われわれ海上輸送を担当する船会社も、神戸港にできるだけ船を寄せるように努力したいと思いますし、それが神戸市や近畿から九州までの西日本地区の貿易業界の方に対して、一つの義務だと思っています。

それでは、この辺で終わらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

随想

英国ドライブ行

日本海運振興会会長　吉田俊朗

私のカー狂は、いい年になっても治りそうにない。平成元年（1989）は、芭蕉の「奥の細道」の旅から300年の年であるが、私も思い立って、5月に芭蕉の歩いた道を車で回った。残された日本の美しさに感動したが、これが契機となって外国へと希望が膨らんだようだ。……この秋から英国ドライブ行が始まる。

1．インバネス…平成元年9月中旬

ロンドンから空路スコットランド北部の怪獣ネッシーで有名なネス湖の河口にあるハイランドの首都インバネスに着く。駅でレンタカーを捜したがオートマチック車がなく困っていると、親切な女子店員が他業者などに電話し、ようやく捜し出してくれた。

紅葉の始まったネス湖々畔の道を進んだが、もうシーズンオフか、行き交う車も少なくゆっくり景色を眺めることができた。

ネス湖は水深300mあるが、土質のため水が濁っており、水面下は真っ暗らしくネッシーが見付からぬのも無理はない。湖畔にある17世紀末イングランド軍に破壊されたウルクハート城の廃墟も、神秘に満ち夢のようなネス湖にふさわしい。

さらに西部のスカイ島に渡るべく東に進むと、山は木のない岩山で、頂上近くからたくさんの小川や滝が波を立てて麓へと走っている。氷河の残した岩山だが、色とりどりの高山植物らしい草花が、美しい色合いを見せている。

カーフェリーでスカイ島に渡ったが、寒村だけの寂しい島で、雨の中、丘に群れをなしている羊たちだけが生きもののようだ。

この島の中心地で漁港のポートリーに1泊したが、豪雨による停電で風呂にも入れず、楽しみにしていた魚料理も駄目だった。雨と霧の島らしく、翌日も雨で釣りにならず、インバネスへの帰途に就く。

途中、13世紀の古城フィリードナン城を見学してから、小雨となったのでネス湖付近の川で試し釣りをしようと車を進めていると、ひとりの釣り人に会い車を停めると、一緒にと誘われる。結局、激流のため釣りにならなかった。釣りは駄目でも、夢のような景色を楽しむことができた。

2．湖水地方…平成元年9月下旬

イングランドの北西部、多くの湖が散在し、夏の

保養地として有名な「湖水地方」の中心地ウインダミアでレンタカーを借りて北上、グラスミア湖の近くの美しい豪華なホテル、ミカエル・ノックに着く。この日は北のケズウイック湖までドライブしたが、水鳥の遊ぶ水際でかわいい子供たちが遊んでいた。

翌日は高速道路M６を走り湖水地方を一周すべく、まず南東へ40km走り湖水地方の入口のケンドルに着く。毛織物や靴の生産で有名な所だが、日曜日で閉店。近くの釣れそうな川や丘の上の城址などに目をやったりしただけで、さらに西進、M６に入る。

高速は広く車も少なく、滑走路を飛ばしているようだ。湖水地方の北東、ペリンスで降り、道を聞き聞きしながら市街を通り山と丘の道を行く。途中のウルス・ウォーター湖では、ボート、水上スキーを楽しむ老若男女が多かったが、街に近いのと日曜日だったからだろう。

山道は、羊の群れを守るため両側は石垣となっている。垣というより、羊の天国の中に人間のための牢があるようだ。この道も国立公園のため、拡幅できないそうで、行き交う車のため道を譲るのに苦心する。

ウインダミアに着き街を歩いたが、古い建物が多く、英国らしい落ち着いた街だ。走る距離も長く、見る所も多く、用意していった釣り、絵の道具は使えず…ホテルの窓から記念にもとスケッチする。

３．ウエールズ地方…平成３年８月

(Cardiff)

フィンランドでの釣り行を終えて空路ロンドン着、レンタカーで西方への高速道路M４を走る。道も広く流れも良く、ゆっくり（…といっても、流れに従うのは時速100km以上）景色を眺めながら250kmくらいでウエールズの首都カーディフに着く。

郊外のホテルへの道が分からず、市内に入ってしまい、庭で休んでいた老人に聞くと早速車を出して先導案内してくれた。５kmも離れたホテルに着き、お礼を言おうとしたら手を振りながらすぐ帰ってしまった。

人口28万の落ち着いたいい街で、カーディフ城、ウエールズ国立博物館など回って、歴史を学ぶ。

(Brecon Beacons 国立公園)

翌朝カーディフから北ウエールズへの幹線道路 A470 を北上し、釣り場・ブレコンビーコン国立公園に向かう。途中ケルフェリー城に向かったが、廃城となった山の上の城が分からず、引き返してロンダ渓谷に行く。リチャード・ルエリンの小説「我が谷は緑なりき」の舞台になった炭鉱の町で、石造りの坑夫たちの長屋が多いが、今は炭鉱の大部分が閉鎖され失業者が多く、失業手当で生活していると聞く。渓谷の景色を楽しもうと道行く人に聞いても答えてくれない。車を走らせたが、見えるのは小川とボタ山だけだ。

幹線に戻り北上したが、山や丘の景色がよく、車を止めて眺める。湖で釣りをしている人に聞くと、有料だが釣れぬと言う。200kmくらい走ったか、公園の中心の町ブレコンを過ぎ郊外の釣り宿に着く。

翌朝、宿の息子の案内で川釣りをしたが魚信なく、息子も申し訳なさそうに持参のウィスキーを勧める。もう釣りは諦め、これからは景色を楽しみ、古城など見学し歴史を学ぶことにしよう。

(Aberdvey)

翌日は北西の海岸の町アバードベイに向かう。途中、古い橋を渡るとき料金を取られたが、私有の橋か？（英国の高速道路はすべて無料）

海水浴場で水泳と思ったが、海が荒く岸辺でゴロゴロ、ゆっくり静養する。

(Caernarfon)

ゆっくり休んで元気回復、海岸線を北上し途中から山岳地帯のA470に入り、静かな山や湖を見ながら走った。

英国皇太子の叙任式の行われる城として有名なカーナホン城に着き、一巡したが見事な城だ。私は景色のいい郊外の、部屋の少ない宿を希望するが、この日の宿も古風で豪華な別荘風で気持ちがいい。

(Snowdonia 国立公園)

地図を見ながらスノードニア国立公園へと走ったが、ここでも予約していた釣り宿を捜すのに苦労し、渓谷を上下してようやく寂しい一軒宿に着く。

釣れそうだが、二つの許可証と入漁料が必要とのことで、宿の人に「試し釣りは？」と聞くと、釣れないようだとの答え、ここでも景色を楽しむだけとする。

(Llandudno)

A470を北上、海沿いのリゾート地…スランドゥドノに着く。町にはいいホテルが多いが、今夜の宿も郊外の静かなホテルで17世紀の館を改造したBodysgallen Hallという、この旅最高の宿。一休みしてから、10kmくらい戻りヨットの浮かぶ河口にある北ウエールズの中心地コンウエイに行く。ここにあるコンウエイ城は八つの円塔を持つ立派な城で、塔からの眺めはいい。

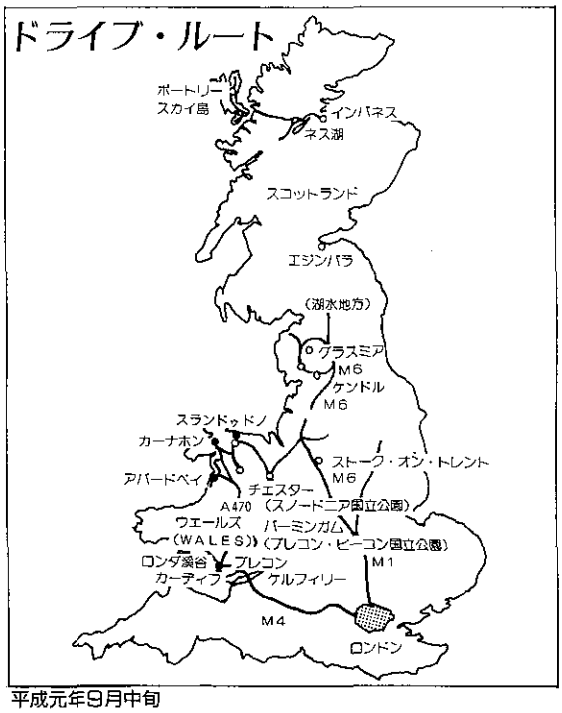
(Stoke-on-Trent)

陶器の町ストーク・オン・トレントに向かうべく東行、途中、城壁で守られた古風な家が多い有名な古都チェスターを通ったが、見物する暇もなく市内を通り、M56経由M6で南下する。200kmも走ったか、古い陶器の街に着く。Gladstone窯とWedgwood窯を訪れ、持参の本を見ながら名品を見たり記念にもと小品を買う。

(終着　ロンドン)

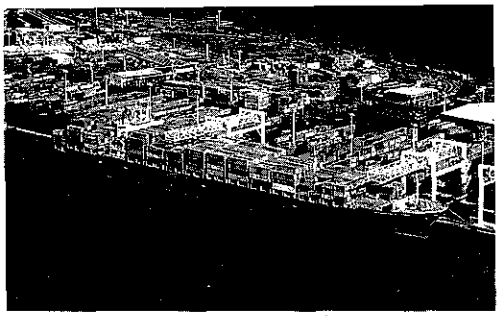
陶器の町から高速M6経由M1で南下、約300kmで終着ロンドン空港に着く。快適にして安全なドライブ行は、10日間で970マイル（1,550km）だった。

このおじいさん、いままた「ドナウ川下り」を考えている。



平成元年9月中旬
ロンドン～インバネス～ネス湖～ポートリー(スカイ島)
～インバネス
平成元年9月下旬
ウィンダミア～グラスミア湖(ミカエルノック)
～ケンドル～(ウルス・ウォーター湖)～ウィンドミア
ウィンダミア～グラスミア湖(ミカエルノック)
平成3年8月
ロンドン～カーディフ～ロンダ渓谷～ブレコンビーコン
～アバードベイ～カーナホン～スノードニア
～スランドゥドノ～コンウェイ～ストーク・オン・トレント
～ロンドン

内外情報



▲シアトル港に停泊中のコンテナ船

1．ＩＭＯ第66回法律委員会の模様
2．旅客船の防火構造に関するＩＭＯの審議模様

1．ＩＭＯ第66回法律委員会の模様

平成４年３月16日から20日までの間、ロンドンIMO本部においてIMO第66回法律委員会が開催された。会議には47カ国が参加、他に準加盟国として香港、発言権のあるオブザーバーとしてICS(国際海運会議所)、CMI（万国海法会）などが出席し、さらに今回より新たにグリーンピースがオブザーバーとして参加した。

わが国代表および出席者は、金沢悟在英大使館参事官、谷川久成蹊大学法学部教授以下15名、当協会からは、新谷顕一日本郵船法務保険室長と茅田俊一当協会業務部長が出席した。

1．主要議題等

今回の委員会の主要議題は以下の２点であった。

(1) いわゆる油濁２条約（69CLC／71FC）の改訂新議定書（Protocols）草案の審議

(2) HNS条約（「有害危険物の海上輸送についての責任および損害補償に関する条約」）案の審議

2．会議の進行

会議はオランダのR.Cleton教授が議長となり、（一時的にドイツのN.Trotz教授も議長をつとめた）５日間の討議が行われた。第１日目に、油濁２条約問題の審議を終え、２日目以降はHNS条約案について逐条再読をし、同時並行的に作業部会（Working Group of Technical Experts）でHNS cargoの範囲、ランク付け（HNSポイントの設定）等の検討が行われた。作業部会では、日本代表団の篠村義夫氏が議長をつとめた。

3．会議の内容

(1) 69CLC／71FC改訂新議定書案の審議

① 「1969年油濁損害についての民事責任に関する国際条約」（69CLC）ならびに「1971年油濁損害補償のための国際基金の設立に関する国際条約」（71FC）を改訂する議定書として、いわゆる84年議定書が存在してはいるが、米国・日本が加入しないため、いわば「死に体」の状況にある。欧州諸国はこの事態を憂慮し、平成２年の国際油濁補償基金（IOPC Fund）作業部会の場で、84年議定書の発効要件を緩和した新議定書案を作成した。平成２年秋のIOPC Fund総会は同案の審議をIMO法律委員会に委ねる旨を決定しており、したがって今次会議でこれが採り上げられたものである。

② 新議定書案の内容は以下のとおりである。

○ 69CLC新議定書案

84議定書の発効要件は10カ国が批准ないし加入し、そのうち100万㌧以上のタンカー保有国が６カ国となることを求めているのに対し、これが［４カ国または５カ国］と緩和されている。

○ 71FC新議定書案

a）84議定書の発効要件は8カ国が批准ないし加入し、かつ、これらの国の年間拠出油量が6億トンを上回ることを求めているのに対し、これが[5億または4.5億または4億トン]以上と緩和されている。

b）71FC新議定書案をめぐっては、この他に、日本が特定の国の拠出率が一定限度を超えないよう頭打ちの枠を設定すること（いわゆる“capping system”の導入）を強く求めている。各国はこれに反対し、本件は保留のままとなっている。

③ 会議では、上記発効要件の緩和については特に議論はなく、そのまま承認され、“capping system”をめぐって各国が意見を述べあった。日本（谷川教授）は、従来どおり、本システムを導入しなければ日本が早い時期に批准することは考えられない旨を発言したが、諸外国で同システムの導入を認めようという国はなかった。しかしながら、各国の表現はいずれも「日本の立場は理解できるが、基本的考え方としては受け入れがたい。本件はすぐれて政治的問題ゆえ、外交会議に委ねるべきである」というもので、外交会議への含みを残して審議を終えた。

上記のとおり、新議定書案は、69CLC・71FCのそれぞれに対し別個のものが用意されており、FCに関しては“capping system”導入の可否という問題を残しているだけに、各議定書が別々に成立するおそれもなしとしない。ギリシャ代表はこの点をついて、CLC議定書が先行成立するのは好ましくなく、両者を統一した議定書とするように求めた。しかし、外交会議を秋に控え、タイミング的にも本件の処理は技術的に困難であるとして、大方の支持を得るには至らなかった。

(2) HNS条約案の審議

① 本会議での逐条再読

本会議では逐条再読が行われたが、その前に主要国が総論的な意見を述べた。わが国は、条約の対象となる貨物をしぼって実行可能な条約とすべきこと、バンカーオイルは対象貨物から外すべきことなど、かねての主張をくり返した。

各国意見のうち目新しいものとしては、インドネシアがLNGの危険度が高くない点をアピールして、条約の中で相応の扱いがされるよう求めたことが挙げられる。

逐条再読の中で、船主として今後とも注目を要すると思われる点は、以下のとおりである。

〈第3条　第1項〉

フィンランドの提案。HNS cargoを積載している船の乗客も条約の対象として、補償額を高めようというもの。今次会議では、乗客はアテネ条約でカバーされるべきものとして本提案は支持されなかったが、次回会議で継続して審議されることとなった。

〈第4条　第2項(d)〉

船主の免責事由の一つとして、荷主が危険品であることを知らせなかった場合を挙げているが、団体“Friend of Earth”がこの削除を求めた。これには賛否意見が分かれ、[　]のまま外交会議に持ち込まれることになった。

〈第6条　第1項〉

船主の責任限度額は空白になっており、未定であるが、英国が本件の検討を始めるよう提案した。次回会議あたりから議論が始まるものと思われる。

〈第7条〉

前条の船主の有限責任規定とは別に、船主は「76年の海事債権についての責任の制限に関する条約

(76LLMC)」等による責任制限を援用できるとした規定である。

フランスが、このように本条約を76LLMCとリンクさせると、HNS被害者への賠償額が減少するおそれがあり、HNS条約だけの独自のシステムを作るべきだと主張した。本条項は［　］に入れて次回以降の検討に残されることとなった。

② 作業部会（Working Group of Technical Experts）での検討

本会議とは別に設けられた作業部会でまとめられた内容のうち、特に船社に関係が深いと思われる点は以下のとおりである。

○ バンカーオイルの扱い

バンカーオイルについては、環境破壊への影響が軽視できないとの意見が大勢を占め、本条約ないしは他の機構でカバーされるべき旨が指摘された。しかし、これを2nd Tier cargoとして、拠出金を徴収するかどうか（すなわち「拠出貨物」として扱うかどうか）については、今後の検討に委ねられることとなった。

○ 前航海の残留可燃物の扱い

前航海の残留可燃物は、いわゆる「拠出貨物」から外すべきだとの考え方が支持された。

○ 「HNSポイント」の計算方法

2nd Tier cargoとして拠出金算定の基準となる「HNSポイント」の計算方法について、HF（Hazardous Factor＝有害要素）、QF（Quantity Factor＝量的要素）、SF（Sector Factor＝物質的要素）の三つの因子を設定し、この組み合わせ、すなわち、HF×QFまたはSF×QFまたはHF×QF×SFによってポイントを算出すべしとの提案が行われた。なお、HFは3段階、QFも3段階、SFは六つのカテゴリーに分けられている。

上記作業部会の提案は本会議に報告され、各国ともこれを持ち帰り、次回会議に意見を持ち寄ることとなった。

4．会議の評価と今後の見通し

今回の会議の意味は、油濁2条約の新議定書案が承認されたことにあったと思われる。もちろん“capping system”導入問題の議論は1992年秋の外交会議に持ち越され、その帰すういかんによって、新議定書が日本を含めて広く国際的なものになるか、あるいは主に欧州域内だけの地域性の高いものにとどまるか予断を許さないが、今回の会議によって、新議定書が成立する見通しがさらにはっきりしたといえよう。

HNS条約案については、作業部会でHNS cargoの範囲・ランク付け等について、相当程度整理が行われはしたが、これはあくまでも「たたき台」であり、今後かなりの議論の対象となるはずで、条約の骨子が固まるにはまだ時間がかかると思われる。内容的には、特にLNG業界の動向が条約の今後の方向を決める大きな要素となるであろう。

2．旅客船の防火構造に関するＩＭＯの審議模様

現存外航客船に対するスプリンクラーシステムの設置等の防火基準の改正は、IMO（国際海事機関）第60回MSC（海上安全委員会）において採択され、74SOLAS（海上人命安全条約）の追加および修正規

定として、1994年10月1日より発効、項目ごとに1994年より2010年の10月1日までに順次適用されることとなった。

第60回MSCは、4月6日から4月10日までロンドンのIMO本部において開催された。まず全体会議が開催され、日本などの6カ国提案の代表として、わが国は新造船、既存船をパッケージとして、次回MSC（本年12月開催予定）において採択すべしとその趣旨を説明した。一方、ノルウェー、デンマーク、米国の3カ国提案の代表としてノルウェーは、特に4月6日が本問題の発端となったスカンジナビアン・スター号事件のちょうど2周年になることを強調、生存者1名から直接当時の生々しい現状説明をさせたうえで、本会議において採択すべしと提案し、大勢の支持を得るところとなった。

これを受けて、21カ国からなるAd hoc group（議長：イタリアのパトフォト氏）が組織され、適用時期の問題については、属具増備は1994年、スプリンクラー以外の煙探知器追加設備等、改装項目は1994年から1997年というイタリア案に落ち着いた。また、スプリンクラーシステムの設置時期は、フィンランドが2005年または船齢15年の遅いほうという3カ国案と6カ国案との妥協案を提出。ノルウェーをはじめとしてほとんどの参加国が賛成し、わが国も当初の2000年または船齢10年の遅いほうという3カ国案から見ると理解できるとし、Ad hoc group全会一致の合意となった。

また、わが国は適用月日についても全項目につき統一すべしとの提案を行い、すべての改造および設置時期は各年10月1日ということが決定された。

なお、非常警報装置の用件に関するガイドライン等については、次回防火小委員会（FP）において別途検討されることとなった。

【資料】 74SOLAS追加および修正条項の実施時期

概　　要	Pre SOLAS 74船	Post SOLAS 74船
Regulation 17, amended and 41-2 paragraph 1 水噴霧放射器や泡消火器などの安全属具の増備	1994年10月1日	1994年10月1日
41-2 paragraph 2 居住区等への煙探知器および警報装置の設置	1997年10月1日	1997年10月1日
41-2, paragraph 3 天井への煙探知器および警報装置の設置	1997年10月1日	—
41-2, paragraph 4 防火戸の監視装置の設置等の小改装	1997年10月1日	1997年10月1日
41-2, paragraph 5 スプリンクラーシステムの設置	1997年10月1日	2005年10月1日か 船齢15年の遅い方
41-2, paragraph 6 サービススペースに仕切りを設ける等の大改装	2000年10月1日	2000年10月1日
41-1 paragraph 2.4 不燃性材の使用	2010年10月1日	—

（船齢の起算はキール据え付け時）

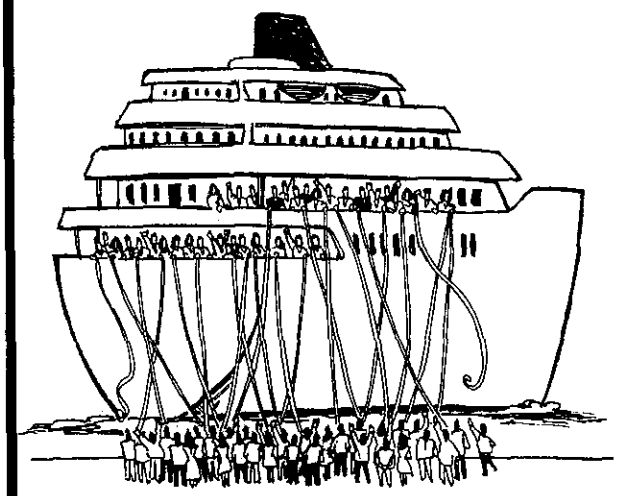
海運雑学ゼミナール 第26回

売れ残り分で始まった五色の紙テープ。

「蛍の光」の演奏とドラの響き。そして送る人と送られる人を結ぶ五色の紙テープ。客船の出港時には欠かせない風物詩だ。

しかし、この紙テープで送迎する習慣が始まったのは比較的最近のこと。英国で、古くから捕鯨船の出帆時にマストや旗竿から赤や青の長いリボンを吹き流して豊漁を祈る習慣があった程度で、客船出港時のセレモニーとして紙テープが使われることはなかった。

これが普及したきっかけは、1915年のサンフランシスコ万国博覧会。日本のある商社が、そこに商品包装用として五色の紙テープを出品した。ところが布のリボンで商品を飾る習慣のある西洋人には、結局受け入れられなかった。



そこで、ある日本人の移民商人が一計を案じ、売れ残った紙テープを安く大量に買い取り、「客船出港時に、最後まで別れを惜しむ握手の代わりに」と宣伝したところ、大いに当たり、それから世界中に広まったというのである。

まさに「ひょうたんから駒」といったアイデア商品だったわけが、これも日本が世界に果たした貴重な文化貢献の一つといえるかもしれない。

船のエンジンは丈夫で長持ち。

船の心臓ともいえるエンジンの寿命はどれくらいだろうか。

大型外航船舶のエンジンは、原子力を利用するものなど特殊なものを除けば、蒸気でエンジンを動かす蒸気タービンと、重油を燃料とする一般的なディーゼルエンジンの2種類。これらのエンジンの運転時間は、稼働率の高い船舶の場合、年間約8000時間にもなる。このように運転時間が長いのは、船が一日24時間休まずに世界を駆け回っているからだ。　船の寿命は一般的にみて15年から20年。とすると一生の間にエンジンも10万時間以上動きつづけていることになる。自動車の場合、10万キロメートルの走行がエンジン取り替え時期の一つの目安となっているが、これだと平均時速40キロメートルで走ったとして2500時間にしかならず、船のエンジンの1年分のさらに3分の1で

無断転載を禁じます。社団法人　日本船主協会©

しかない。

船のエンジンをこのように長持ちさせることができるのは、ドックに入っての定期的な検査や整備のほか機関士による日常的な保守点検があるからだ。

最近は人間も健康管理のために「人間ドック」に入るようになったが、「ドック入り」はもともと船の専売特許。人間も船のように健康管理すれば、大いに長生きできるというわけである。

石炭は、
見かけによらず手ごわい貨物。

見かけはただの石ころのようにみえる石炭も、海上輸送中の自然発熱や発火、メタンガスの発生など、貨物としては意外に危険な要素が多い。このため輸送には、常に万全の注意が払われている。

まず石炭が自然発火したかどうかの目安になるのが、温度と一酸化炭素濃度。温度については、55℃になると自然発火の危険があり、要注意となる。さらに一酸化炭素濃度が0.01%を超えれば自然発火の可能性があり、0.02%を超えると発火は確実だと判断できる。

メタンの発生しやすい品種では、輸送中の十分な換気が安全対策上重要になる。また石炭に含まれている硫黄分が、船倉のビルジ（貨物等から浸み出すなどして船倉底部にたまった水）のなかに溶けだすと、ホールドの内壁や骨材を腐蝕させる原因になるため、ペーハー測定も安全対策上重要だ。

石炭は、ＬＮＧ、原子力といった石油代替エネルギーの花形と比べ地味な存在だが、日本のエネルギー供給の20%近くを支える重要なエネルギー源。

確認埋蔵量によると、石油が、現在の需要のままでいけば、あと40～50年で枯渇するとみられるのに対し、石炭は300～400年は利用可能で、石油代替エネルギーとしての魅力は大きく、輸入量は増加の一途をたどっている。また鉄鋼生産に欠かせない重要な工業原料でもある。

わが国にとって貴重な資源である石炭を、広大な海を越え、万全の注意を払って、安全確実に、しかも低コストで運ぶ日本海運。今後、ますます増大するとみられる輸送ニーズを支え、その活躍はこれからもさらに続いていくはずだ。

海運日誌（4月）

1日　日本銀行は、政府が緊急経済対策で公共事業の前倒し執行などを決めたのを受け、財政と金融の両輪で景気を下支えする狙いから、公定歩合を0.75%引き下げて年3.75%とすることを決め、即日実施した。

6日　第1回アジア船主フォーラムが開催され、アジア諸国に共通する海運問題について話し合い、その結果、航路安定化、船舶スクラップ、船員、航行安全に関し個別に四つの常設委員会を設け、具体的な対応を継続していくこととなった。
（P.4海運界の動き1参照）

◎　外航労務協会と全日本海員組合の平成4年度労働協約改定は、標準船員の定昇込みベースアップ1万1,100円（5.33%）とすることで妥結した。（P.9海運界の動き3参照）

9日　運輸省海上技術安全局が平成3年度の新造船建造許可実績を発表。それによると、200隻—815万123㌧となり前年度に比べ23.8%の減少となったものの、800万㌧を堅持した。また、契約船価は1兆1,752億1,700万円となった。

10日　国際海事機関（IMO）海上安全委員会（MSC）が6～10日の5日間ロンドンで開催され、現存旅客船へのスプリンクラーの設置および現存RORO旅客船の損傷時復原性の向上に関するSOLAS条約の改正を採択した。
（P.40内外情報2参照）

13日　運輸省海上技術安全局船員部は、内航貨物船に乗り組む船員数をはじめて推計し、公表した。それによると、平成2年の船員数は4万4,620人で、10年前と比べ14.3%減少していることが明らかとなった。

16日　当協会と日本造船工業会は船舶解撤問題共同検討委員会の第1回会議を開催し、同委員会を正式に発足させるとともに、船舶解撤促進のための環境整備等、具体的検討項目を決めた。
（P.7海運界の動き2参照）

17日　日本鉄鋼連盟は、91年度の鉄鋼生産高概況をまとめた。それによると、粗鋼生産は1億585万トン（前年比5.2%減）となり、5年連続の1億トン台をキープしたものの、5年ぶりに減少、過去9番目の水準にとどまった。

◎　奥田運輸大臣は、船員中央労働委員会に対し、船員の労働時間および休日に関する規定を改正した昭和63年の改正船員法の規定および関連政省令について、施行後3年が経過したことから、これらの見直しについて諮問した。

20日　船舶解撤事業促進協会がまとめた平成3年度の解撤助成実績は5隻、2万2,400㌧と、前年に比べ、約2,500㌧の減少となった。

27　通産省は石油統計速報を発表した。それによると、平成3年度の原油輸入量は2億3,865万キロリットルで、前年度比0.1%の微増となり、石油製品の輸入量は3,468万キロリットルで、同2.0%の増加となった。

4月の対米ドル円相場の推移

高　値	132.15円	(10日)
安　値	134.75円	(2日)
平　均	(月間) 133.57円	

（注）銀行間取り引きによる

陳情書・要望書等（4月）

宛　先　：　日本貿易会、日本荷主協会
件　名　：　カナダ、米国におけるASIAN GYPSY MOTH（AGM：マイマイガ）に関する規制措置等について
要　旨　：　当規制措置に関し、荷主業界の理解と協力を要請した。

宛　先　：　東京都知事、連合参議院代表
件　名　：　国民の祝日「海の日」制定に関する要望について
要　旨　：　本誌1992年3月号P.34参照

海運関係の公布法令（4月）

㊊ 運輸省組織令の一部を改正する政令
（政令第115号、平成4年4月10日公布、即日施行）

㊐ 運輸省組織規程等の一部を改正する省令
（運輸省令第13号、平成4年4月10日公布、即日施行）

㊐ 運輸省定員規則の一部を改正する省令
（運輸省令第14号、平成4年4月10日公布、即日施行）

㊐ 航海訓練所規則の一部を改正する省令
（運輸省令第15号、平成4年4月10日公布、即日施行）

㊐ 船舶整備公団法施行規則の一部を改正する省令
（運輸省令第16号、平成4年4月10日公布、即日施行）

国際会議の開催予定（6月）

IMO第68回理事会
6月15日～19日　ロンドン

IMO第38回航行安全委員会
6月29日～7月3日　ロンドン

会議日誌（4月）

1日　海務研究会
2日　港湾幹事会
3日　啓水会
7日　保船幹事会
8日　港湾協議会委員会
10日　新造船幹事会
啓水会
船員経理研究会
13日　海務幹事会
14日　京浜地区船主会
海務委員会／同専門委員会合同会議
情報システム専門委員会
15日　広報幹事会
16日　総務幹事会
港湾協議会一般幹事会
船舶解撤問題共同検討委員会
啓水会
17日　業務委員会／法規専門委員会合同会議

船協だより

政策幹事会
20日　労務幹事会
21日　工務専門委員会
新造船幹事会
船員保険研究会
22日　工務研究会
24日　危険物小委員会
啓水会
電波研究会
労務懇話会
27日　法規専門委員会
通信業務研究会
28日　月報編集会議

外航船舶職員のリクルート用ビデオおよびパンフレットが完成

当協会は、外航船舶職員の仕事・生活・休暇などを描いたPRビデオ「一枚の記念写真」を制作した。

このビデオは、近代化船や混乗船などに乗り組み、また、海外で活躍する今日の若い海上社員の姿を描くことにより、一般の人々には知られていない外航船員という職業の特質と魅力を紹介することを目的としている。

物語のあらすじは、10年前に学校を卒業した“仲良し5人組”を通じて、優雅な長期休暇、コンテナ船での仕事ぶりと生活、混乗船での外国人船員とのチームワーク、外地勤務の様子などを盛り込んだ上映時間25分のものである。

また、ビデオの鑑賞だけでは理解が困難と思われる外航船員についての知識を補うため、船員の教育・資格制度、勤務形態などを平易に解説した「フィールドはコバルトブルーの地球」と題するリクルート用パンフレットを併せて作成した。

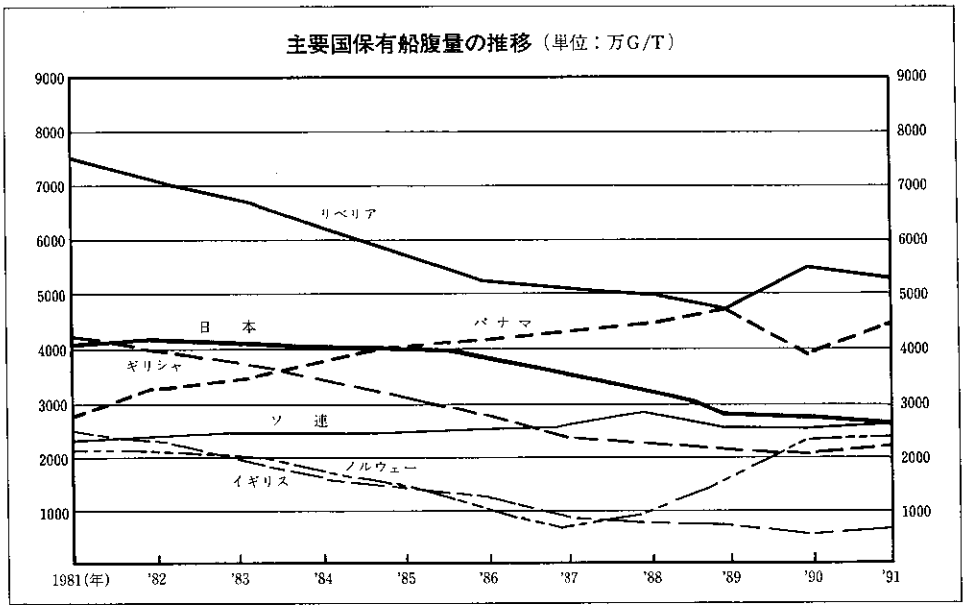
これらのビデオおよびパンフレットは、各船員教育機関において優秀な学生を募集することに役立てるほか、一般の人々にも外航船員の職業を理解してもらえるよう、幅広く関係先に配布し、有効に活用することとしている。

ビデオの貸し出しおよびパンフレットをご希望の方は、下記までお問い合わせ下さい。

（問い合わせ先）
日本船主協会　海務部労務課
TEL 03—3264—7178
〒102　東京都千代田区平河町2－6－4
（海運ビル）

海 運 統 計

船　　腹	1・世界船腹量の推移	48
	2・日本商船船腹量の推移	48
	3・わが国外航船腹量の推移	48
造　　船	4・世界造船状況(進水・建造中・未着工)	49
	5・わが国造船所の工事状況	49
海上荷動き量	6・世界の主要品目別海上荷動き量	50
	7・わが国の主要品目別海上荷動き量	50
	8・不定期船自由市場の成約状況	50
主要航路の成約運賃	9・原油(ペルシャ湾／日本・ペルシャ湾／欧米)	51
	10・穀物(ガルフ／日本・北米西岸／日本・ガルフ／西欧)	52
	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)	53
運賃指数	12・タンカー運賃指数	54
用船料指数	13・貨物船用船料指数	55
係船船腹	14・係船船腹量の推移	56
スクラップ船腹	15・スクラップ船腹量の推移	57
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	58
	17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入	58
内航海運	18・内航船の船腹量	59
	19・国内輸送機関別輸送状況	59
	20・内航海運の主要品目別輸送実績	59



＝船　　腹＝

1・世界船腹量の推移

年	世界合計			タンカー			オア・バルクキャリア			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1965	41,865	160,392	—	5,307	55,046	—	1,403	18,757	—	35,155	86,589	—
1970	52,444	227,490	—	6,103	86,140	—	2,528	46,651	—	43,813	94,699	—
1975	63,724	342,162	—	7,024	150,057	—	3,711	85,548	—	52,989	106,557	—
1980	73,832	419,911	1.7	7,112	175,004	0.5	4,706	109,596	1.2	62,014	135,311	3.7
1985	76,395	416,269	▲0.6	6,590	138,448	▲4.1	5,391	133,983	4.4	64,414	143,837	0.7
1986	75,266	404,910	▲2.7	6,490	128,426	▲7.2	5,274	132,908	▲0.8	63,502	143,576	▲0.2
1987	75,240	403,498	▲0.3	6,490	127,660	▲0.6	5,099	131,028	▲1.4	63,651	144,810	0.9
1988	75,680	403,406	▲0.0	6,565	127,843	0.1	4,980	129,635	▲1.1	64,135	145,928	0.8
1989	76,100	410,481	1.8	6,383	129,578	1.4	5,061	129,482	▲0.1	64,656	151,421	3.8
1990	78,336	423,627	3.2	6,609	134,836	4.1	5,156	133,190	2.9	66,571	155,601	2.8
1991	80,030	436,027	2.9	6,768	138,897	3.0	5,201	135,885	2.0	68,061	161,245	3.6

（注）①ロイド船腹統計による100G/T以上の鋼船で　漁船および雑船を含む。②毎年7月1日現在。③オア・バルクキャリアには兼用船を含む。

2・日本商船船腹量の推移

年	合計			タンカー			貨物船			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1970	7,867	23,715	—	2,113	8,883	—	5,282	14,563	—			—
1975	8,832	38,198	—	1,893	17,414	—	6,223	19,752	—			—
1980	8,825	39,015	—	1,728	17,099	—	6,386	20,819	—			—
1985	8,225	38,141	—	1,392	13,610	—	6,123	23,360	—	710	1,171	—
1986	8,024	35,619	▲ 6.6	1,333	11,611	▲14.7	5,983	22,832	▲ 2.3	708	1,176	0.4
1987	8,250	32,831	▲ 7.8	1,288	10,416	▲10.3	6,249	21,156	▲ 7.7	713	1,259	7.1
1988	7,939	29,193	▲11.1	1,277	9,275	▲11.0	5,961	18,682	▲11.7	701	1,236	▲ 1.8
1989	7,777	26,367	▲ 9.7	1,244	7,951	▲14.3	5,845	17,134	▲ 8.3	688	1,283	3.8
1990	7,668	25,186	▲ 4.5	1,209	7,586	▲ 4.6	5,745	16,240	▲ 5.2	714	1,360	6.0
1991	7,568	24,740	▲ 1.8	1,164	7,244	▲ 4.5	5,694	16,046	▲ 1.2	710	1,450	6.6

（注）①1970年まで運輸省発表　1975年以降は日本船主協会発表のそれぞれ100G/T以上の鋼船で　官庁船　その他の特殊船は含まない。
②1960～1970年は毎年3月末　1975年以降は7月1日現在。
③1970年以降貨客船は3,000G/T以上のものは貨物船に　3,000G/T未満のものは客船に含む。

3・わが国外航船腹量の推移

年	合計				日本船				外国用船			
	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率
1975	2,469	59,489	105,100	—	1,317	33,486	58,040	—	1,152	26,003	47,060	—
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
1984	2,135	57,015	97,756	▲ 1.7	1,055	33,249	55,350	▲ 4.1	1,080	23,766	42,409	1.7
1985	2,435	62,161	105,652	8.1	1,028	33,470	55,512	0.3	1,407	28,691	50,140	18.2
1986	2,249	55,474	91,690	▲13.2	957	30,809	50,377	▲ 9.3	1,292	24,665	41,314	▲17.6
1987	2,082	54,514	88,736	▲ 3.2	816	28,200	45,528	▲ 9.6	1,266	26,314	43,208	4.6
1988	2,127	55,369	89,054	0.4	640	24,582	39,768	▲12.7	1,487	30,787	49,286	14.1
1989	2,002	55,168	87,937	▲ 1.3	532	21,691	35,260	▲11.3	1,470	33,477	52,677	6.9
1990	1,992	57,316	91,200	3.7	449	20,406	33,163	▲ 5.9	1,543	36,910	58,036	10.2

（注）①運輸省海上交通局による2000G/T以上の外航船。
②対前年伸び率はD/Wによる。

4・世界造船状況（進水・建造中・未着工）

区分	期間・時点	合計 隻数	合計 千G/T	合計 伸び率	タンカー 隻数	タンカー 千G/T	バルクキャリア 隻数	バルクキャリア 千G/T	一般貨物船 隻数	一般貨物船 千G/T	漁船・その他 隻数	漁船・その他 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	9,358
	1990	1,472	14,680	15.4	134	4,583	114	5,160	282	2,967	942	1,970
	1991	1,521	16,678	13.6	187	7,653	78	3,152	326	3,774	930	2,099
	1991 I	376	4,038	18.1	31	1,272	29	1,305	83	891	233	570
	II	423	4,863	20.4	53	2,494	14	545	86	1,166	270	658
	III	350	4,138	▲14.9	44	2,139	16	708	86	922	204	369
	IV	372	3,639	▲12.1	59	1,748	19	594	71	795	223	502
建造中船舶	1987	1,210	9,694	▲12.3	123	3,493	62	2,204	147	2,469	878	1,528
	1988	1,288	11,622	19.9	125	4,461	83	2,887	161	1,865	919	2,409
	1989	1,275	12,452	7.1	133	4,338	84	3,552	207	2,026	851	2,536
	1990	1,291	13,569	9.0	148	5,617	78	3,081	231	2,133	834	2,738
	1991	1,355	15,896	17.1	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,763
	1991 I	1,268	13,657	0.6	149	5,775	65	2,422	252	2,665	802	2,795
	II	1,222	14,191	3.9	162	6,623	59	2,090	228	2,730	773	2,748
	III	1,264	15,247	7.4	184	7,404	57	2,059	274	3,124	749	2,660
	IV	1,355	15,896	4.3	206	7,596	67	2,341	305	3,196	777	2,763
未着工船舶	1987	827	12,848	24.6	120	6,236	58	2,229	174	2,345	475	2,038
	1988	940	12,931	0.6	123	4,778	88	4,241	203	2,234	526	1,678
	1989	1,177	18,603	43.9	160	7,495	123	4,841	342	4,213	552	2,054
	1990	1,342	26,221	41.0	234	15,039	90	3,454	417	5,331	601	2,397
	1991	1,175	27,267	4.0	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140
	1991 I	1,247	24,139	▲7.9	218	13,413	77	3,079	378	4,869	574	2,778
	II	1,202	25,380	5.1	227	14,077	77	3,523	367	4,574	531	3,306
	III	1,169	25,301	▲0.3	214	13,284	103	4,536	303	4,043	549	3,438
	IV	1,175	27,267	7.8	230	14,331	129	5,862	260	3,934	556	3,140

（注）①ロイド造船統計による100G/T以上の鋼船（進水船舶の年別は年報　その他は四半期報による）。
②進水船舶は年間　建造中および未着工の年別は12月末　期別は四半期末すなわち3　6　9　12月末。
③バルクキャリアには兼用船を含む。一般貨物船は2,000G/T以上の船舶。
④四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

5・わが国造船所の工事状況

年度	進水量 計 隻数	進水量 計 千G/T	進水量 うち国内船 隻数	進水量 うち国内船 千G/T	工事中船舶 計 隻数	工事中船舶 計 千G/T	工事中船舶 うち国内船 隻数	工事中船舶 うち国内船 千G/T	未着工船舶 計 隻数	未着工船舶 計 千G/T	未着工船舶 うち国内船 隻数	未着工船舶 うち国内船 千G/T	手持ち工事量 計 隻数	手持ち工事量 計 千G/T	手持ち工事量 うち国内船 隻数	手持ち工事量 うち国内船 千G/T
1980	196	6,080	50	2,153	76	2,674	20	905	119	3,819	3	160	195	6,493	23	1,064
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	355	10,268	44	2,171
1986	145	5,869	52	2,820	150	5,836	42	2,487	94	2,836	10	330	244	8,671	52	2,817
1987	96	4,047	30	1,700	112	4,930	31	2,171	40	1,705	5	405	152	6,635	36	2,577
1988	130	4,186	23	773	58	2,488	14	768	41	2,138	2	111	99	4,625	16	879
1989	156	5,759	24	955	73	2,829	13	613	66	2,385	3	187	139	5,214	16	800

（注）①運輸省海上技術安全局発表の主要工場における500G/T以上の船舶。1973年度からは2,500G/T以上。
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

品目＼年		1985		1986		1987		1988		1989		1990		1991	
		100万トン	対前年伸び率	100万トン	対前年伸び率	100万トン	対前年伸び率	100万トン	対前年伸び率	100万トン	対前年伸び率	100万トン	対前年伸び率	100万トン	対前年伸び率
石油	原油	871	▲ 6.3	958	10.0	970	1.3	1,042	7.4	1,120	7.5	1,190	6.3	1,200	0.8
	石油製品	288	▲ 3.0	305	5.9	313	2.6	325	3.8	340	4.6	336	▲ 1.2	323	▲ 3.9
	計	1,159	▲ 5.5	1,263	9.0	1,283	1.6	1,367	6.5	1,460	6.8	1,526	4.5	1,523	▲ 0.2
乾貨物	鉄鉱石	321	4.9	311	▲ 3.1	319	2.6	348	9.1	362	4.0	347	▲ 4.1	352	1.4
	石炭	272	17.2	276	1.5	283	2.5	304	7.4	321	5.6	342	6.5	360	5.3
	穀物	181	▲12.6	165	▲ 8.8	186	12.7	196	5.4	192	▲ 2.0	192	0.0	180	▲ 6.3
	その他	1,360	3.0	1,370	0.7	1,390	1.5	1,460	5.0	1,525	4.5	1,570	3.0	1,610	2.5
	計	2,134	3.3	2,122	▲ 0.6	2,178	2.6	2,308	6.0	2,400	4.0	2,451	2.1	2,502	2.1
合計		3,293	0.0	3,385	2.8	3,461	2.2	3,675	6.2	3,860	5.0	3,977	3.0	4,025	1.2

(注) ①Fearnleys「REVIEW 1990」による。②1990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

品目＼年		1986年			1987年			1988年			1989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	164.0	▲ 3.6	17.1	160.5	▲ 2.1	16.7	166.9	4.0	16.0	178.0	6.6	15.7
	石油製品	32.6	20.6	10.7	41.8	28.2	13.4	45.8	9.6	14.1	49.2	7.2	14.7
	計	196.6	▲ 0.3	15.6	202.3	2.9	15.8	212.8	5.1	15.6	227.2	6.8	15.5
乾貨物	鉄鉱石	115.2	▲ 7.5	37.0	112.0	▲ 2.8	36.2	123.4	10.2	35.5	127.6	3.4	35.7
	石炭	91.3	▲ 1.8	33.1	92.6	1.4	34.0	104.2	12.5	34.3	104.9	0.7	33.3
	穀物	31.9	1.0	19.3	32.6	2.2	17.9	32.7	0.3	16.7	31.7	▲ 3.0	16.3
	その他	224.8	▲ 0.6	16.4	235.7	4.8	17.0	258.3	9.6	17.7	262.4	1.6	17.0
	計	463.2	▲ 2.5	21.8	472.9	2.1	21.7	518.6	9.7	22.5	526.7	1.6	21.9
合計		659.8	▲ 1.9	19.5	675.1	2.3	19.5	731.4	8.3	19.9	753.8	3.1	19.4

(注) ①運輸省海上交通局調べによる。②各品目とも輸出入の合計である。③LPG　LNGはその他に含まれる。

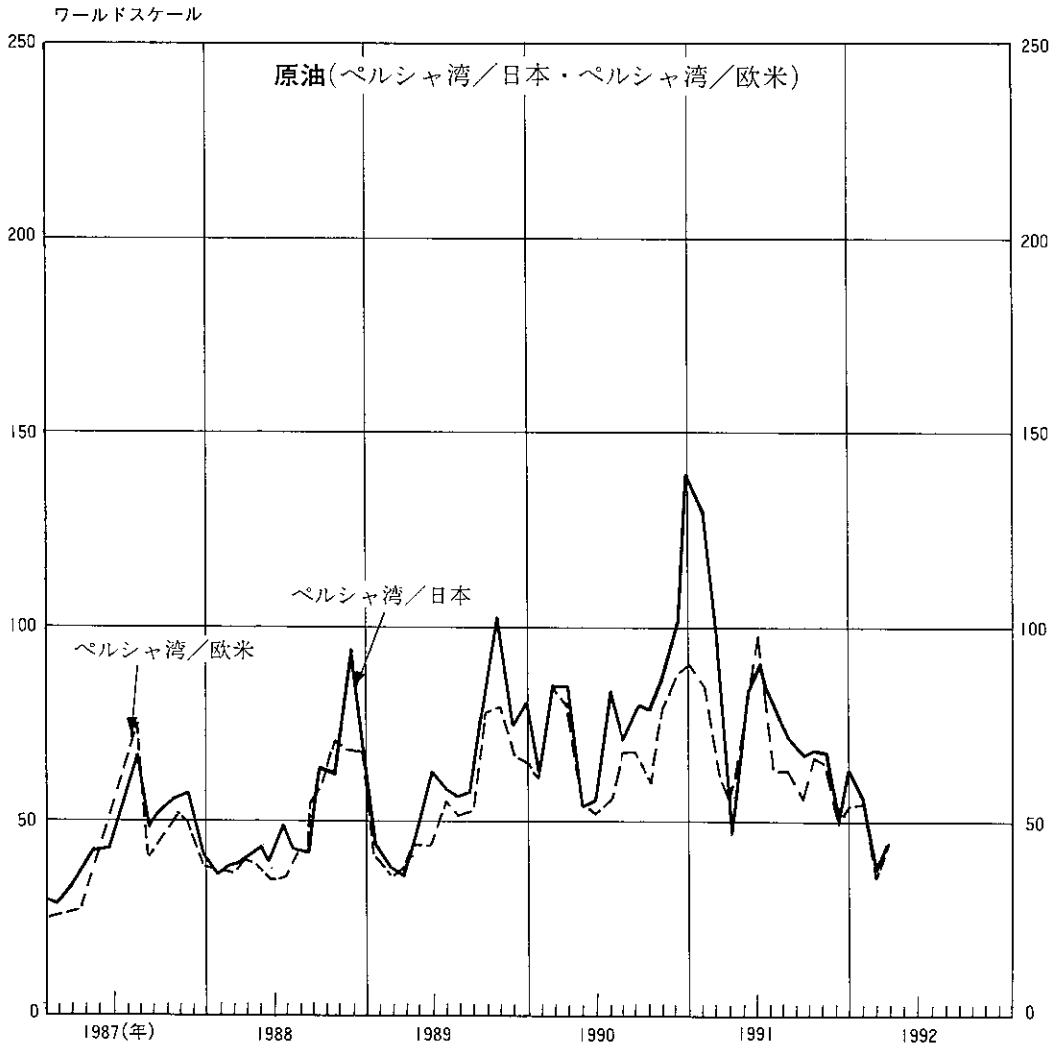
8・不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分＼年次		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								
					穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
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		129,177	3,091	132,268	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
1991	6	12,528	50	12,578	3,464	2,810	4,688	124	373	727	342	9,345	3,542
	7	10,590	0	10,590	3,364	2,790	2,785	294	547	601	209	6,639	2,073
	8	10,381	40	10,421	2,913	2,795	3,560	0	320	619	214	7,149	2,041
	9	12,103	1,304	13,407	3,571	4,270	4,389	4	195	870	108	7,213	1,863
	10	11,387	5	11,392	3,435	2,757	3,999	69	431	545	156	11,088	2,258
	11	12,043	0	12,043	3,608	3,339	4,386	104	385	203	18	8,126	1,615
	12	9,658	244	9,902	2,694	3,070	3,709	24	240	144	21	5,794	1,002
1992	1	12,888	420	13,308	4,108	4,842	3,850	74	365	32	37	7,274	1,089
	2	14,075	1,502	15,577	3,348	5,518	4,668	48	496	1,387	112	6,514	1,373
	3	16,222	955	17,177	4,487	5,934	6,206	26	171	244	109	6,798	1,513

(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。

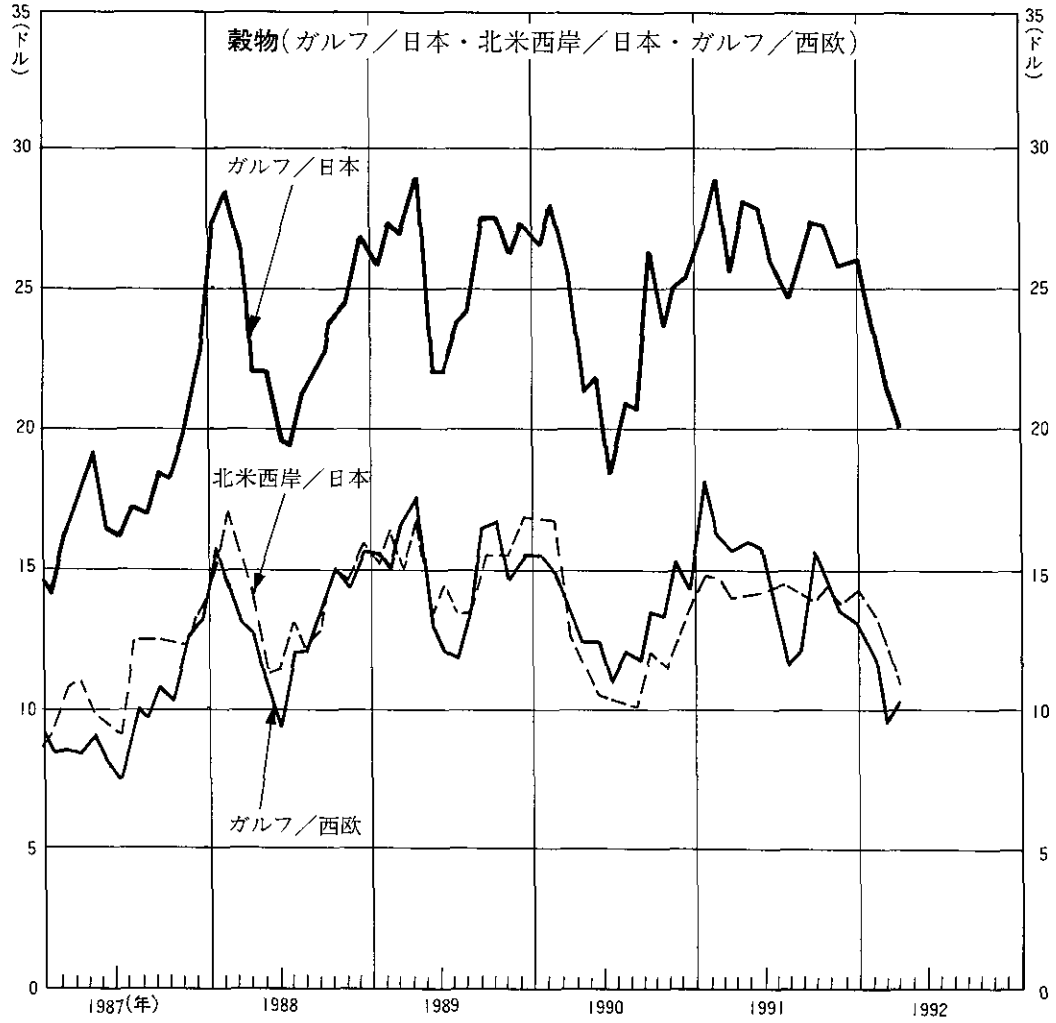
＝ 主要航路の成約運賃 ＝



9・原油（ペルシャ湾／日本・ペルシャ湾／欧米）

月次	ペルシャ湾／日本						ペルシャ湾／欧米					
	1990		1991		1992		1990		1991		1992	
	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	80.00	46.50	140.00	80.00	62.50	37.50	65.00	47.25	90.00	59.50	54.00	33.00
2	60.50	55.00	129.00	85.00	56.50	35.00	60.00	46.00	87.50	61.00	55.00	32.50
3	85.00	75.00	95.00	62.50	37.50	31.00	85.00	70.00	61.00	52.50	36.00	32.00
4	85.00	57.50	47.50	37.75	45.00	33.50	82.50	49.50	52.50	35.00	45.00	31.00
5	52.50	48.50	87.50	35.00			56.00	45.00	73.75	45.00		
6	55.00	51.00	90.00	82.50			52.50	47.50	90.00	69.50		
7	82.50	52.50	80.00	52.50			55.00	50.00	62.50	49.00		
8	70.50	47.50	71.00	62.75			67.50	50.00	62.50	52.00		
9	79.00	54.50	66.00	46.50			67.50	52.50	55.00	45.00		
10	78.00	51.00	68.00	57.50			60.00	46.50	66.25	49.00		
11	88.00	65.00	67.50	52.50			77.50	48.00	64.00	49.50		
12	100.00	87.50	49.50	39.00			87.50	70.00	50.00	38.00		

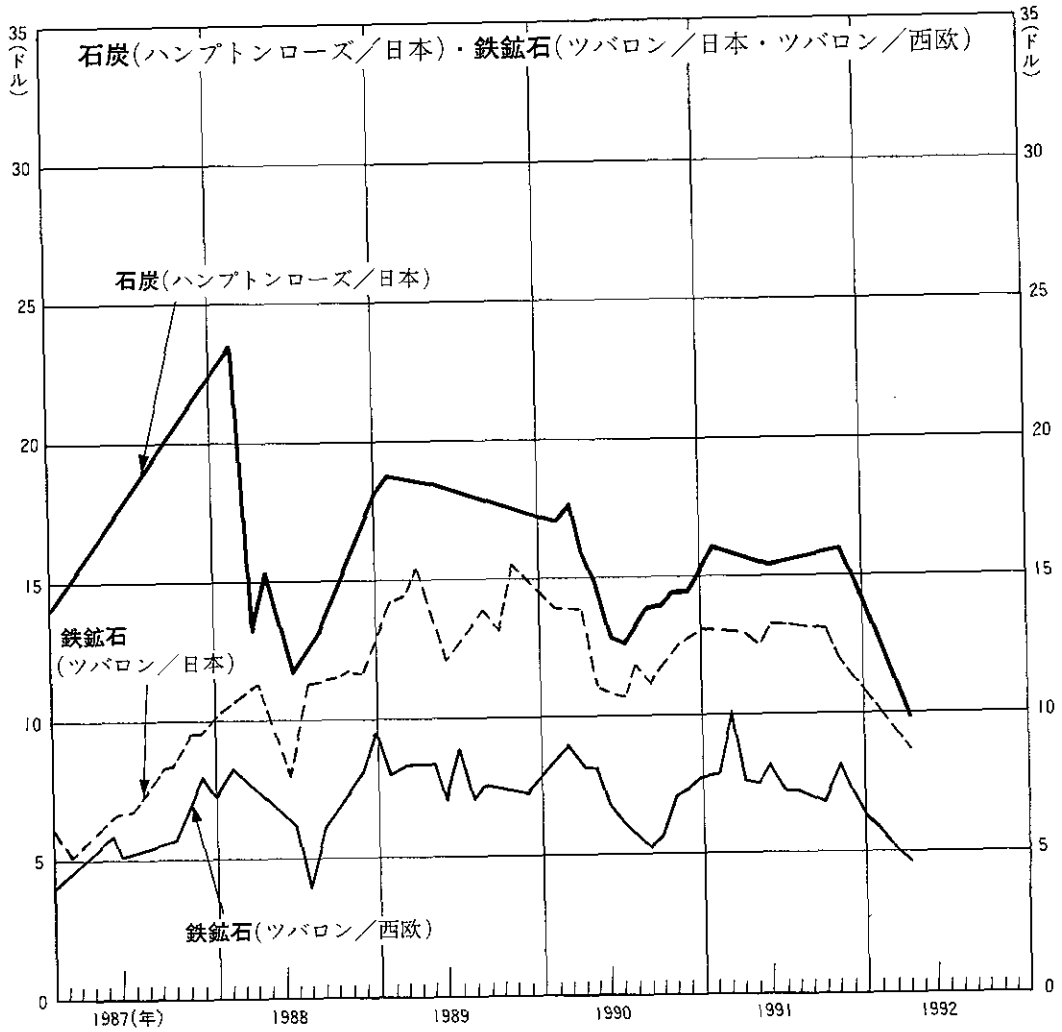
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。1989年1月以降　新ワールドスケールレート。
③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。



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			
	1991		1992		1991		1992		1991		1992	
	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	25.50	25.00	26.00	23.00	13.65	12.90	14.25	13.75	14.20	13.00	13.00	11.89
2	27.25	25.00	23.50	20.50	14.80	14.40	13.25	12.25	18.25	14.00	11.75	9.00
3	29.00	23.25	21.50	19.00	14.60		12.25	11.75	16.32	15.92	9.50	8.00
4	25.50	22.00	20.00	18.90	14.00	12.75	10.90		15.76	13.00	10.25	9.00
5	28.25	23.00			—				16.00	13.53		
6	28.00	24.00			14.25				15.79	13.99		
7	26.00	23.00			—				13.82	11.15		
8	24.75	23.50			14.50	12.00			11.51	10.25		
9	26.25	25.00			—				12.00	10.00		
10	27.50	25.75			14.00				15.61	11.74		
11	27.25	24.00			14.35	14.25			14.76	13.50		
12	25.75	24.25			13.75				13.50	11.34		

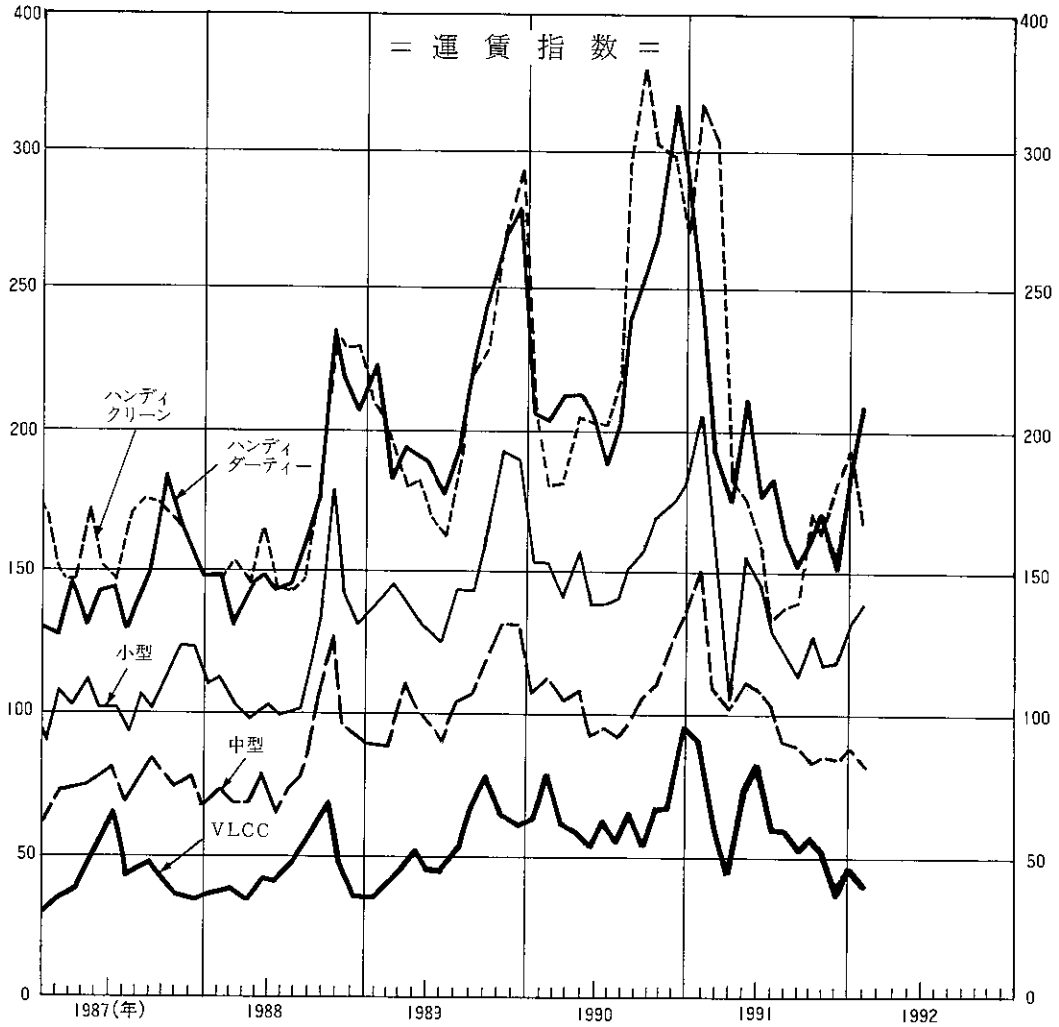
(注)　①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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)			
	1991		1992		1991		1992		1991		1992	
	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	15.00	14.25	14.00		13.00	12.50	—		7.75	7.50	6.35	5.60
2	16.25		—		—		—		7.90	7.60	5.75	4.45
3	—		—		—		—		10.25	7.50	5.00	4.85
4	—		9.90	9.85	12.90	12.30	8.75		7.65	7.50	4.75	4.00
5	—				12.50				7.55			
6	15.50				13.25	12.00			8.20	7.25		
7	—				13.25	12.00			7.25	7.10		
8	—				—				7.25	6.25		
9	—				13.15				—			
10	—				13.10				6.85			
11	15.95	13.50			12.00				8.15	6.75		
12	—				—				7.00			

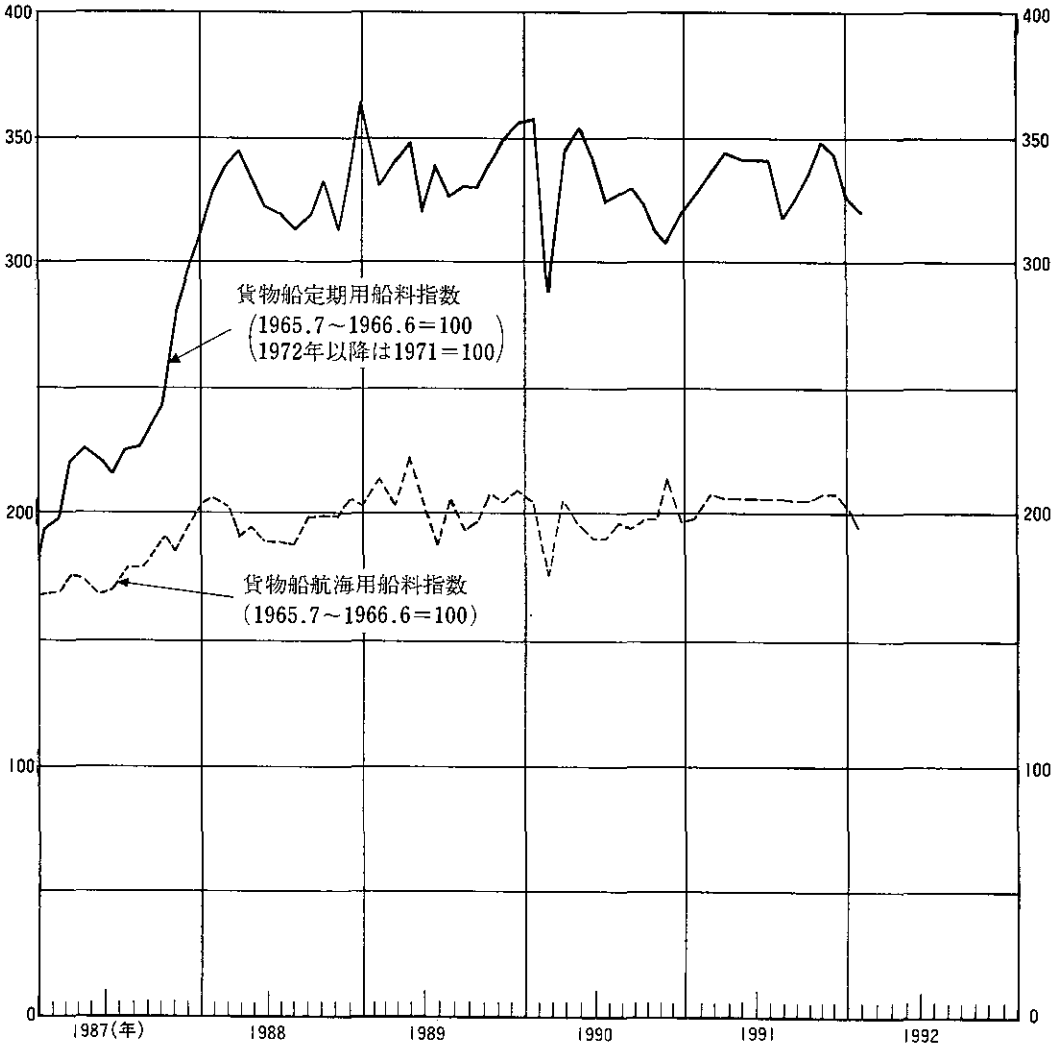
(注)　①日本郵船調査部資料による。②いずれも10万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



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					
4	62.1	106.5	143.0	213.4	183.0	45.9	102.2	104.4	176.3	183.9					
5	57.3	108.5	159.4	214.1	204.5	75.3	112.2	156.2	212.5	177.8					
6	53.1	95.2	139.4	205.6	203.5	85.9	108.9	149.1	178.6	161.5					
7	64.2	98.6	139.9	188.8	202.0	60.8	103.8	131.3	184.5	134.8					
8	57.2	95.5	144.2	204.3	220.5	60.3	93.6	124.2	164.5	140.0					
9	66.3	99.2	150.8	240.3	296.5	53.0	91.7	114.7	152.0	141.7					
10	53.8	105.6	158.0	251.6	358.2	58.6	85.4	129.6	162.6	172.1					
11	69.2	110.7	170.2	268.5	302.7	53.0	87.2	119.1	173.1	165.1					
12	72.3	125.2	176.5	337.5	298.7	37.9	86.6	120.6	152.1	183.7					
平均	63.2	108.2	156.4	234.5	246.1	65.3	105.8	141.9	191.0	193.6					

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(シッピング・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 ㋑VLCC：15万1000トン(15万トン)以上 ㋺中型：7万1000～15万トン（6万～15万トン） ㋩小型：3万6000～7万トン（3万～6万トン） ㋥H・D＝ハンディ・ダーティ：3万5000トン（3万トン）未満 ㋭H・C＝ハンディ・クリーン：5万トン（3万トン）未満。

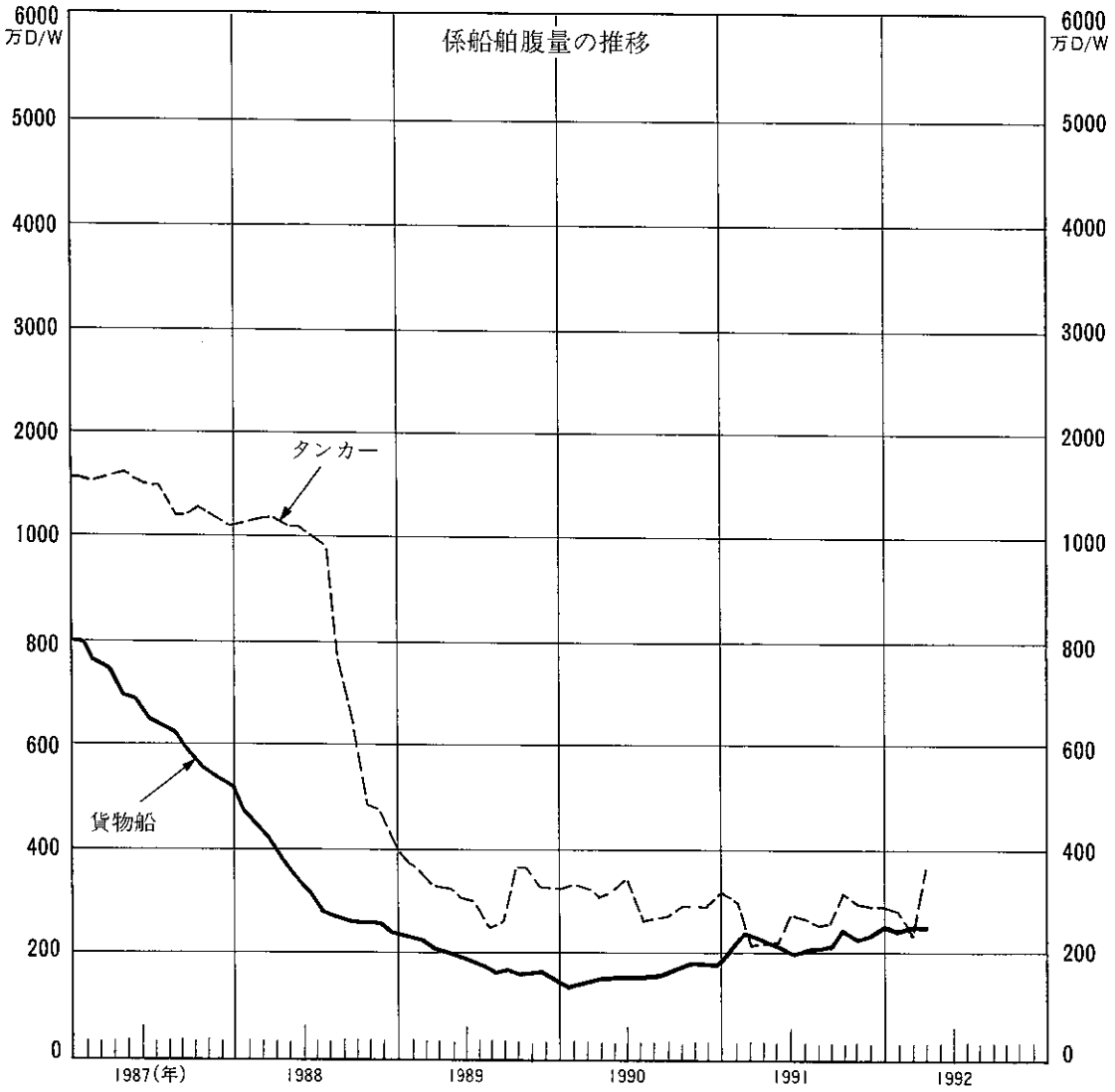


13・貨物船用船料指数

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		195.4	328.0	329.8	288.7	335.0	
4	174.9	203.0	202.7	202.9	205.0		219.8	338.6	336.9	343.3	344.0	
5	172.1	189.3	221.5	197.9	205.0		224.6	344.3	346.2	353.5	342.0	
6	166.4	193.6	201.8	191.4	205.0		219.7	333.8	318.7	343.7	342.0	
7	169.2	184.1	189.3	190.0	206.0		213.7	320.6	336.8	325.0	342.0	
8	177.4	186.6	204.1	197.0	206.0		223.6	318.2	324.3	328.3	318.0	
9	177.7	185.1	193.0	195.0	205.0		223.0	314.0	327.5	329.5	325.0	
10	182.1	196.3	197.8	197.0	206.0		232.4	317.2	327.6	322.8	335.0	
11	189.2	199.0	208.4	199.0	208.0		242.9	333.0	338.0	311.4	349.0	
12	184.2	197.8	204.3	215.0	208.0		277.0	312.0	349.1	306.4	343.0	
平均	174.3	194.9	203.5	197.8	204.8		218.8	322.0	336.1	330.6	334.8	

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(シッピング・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 ＝

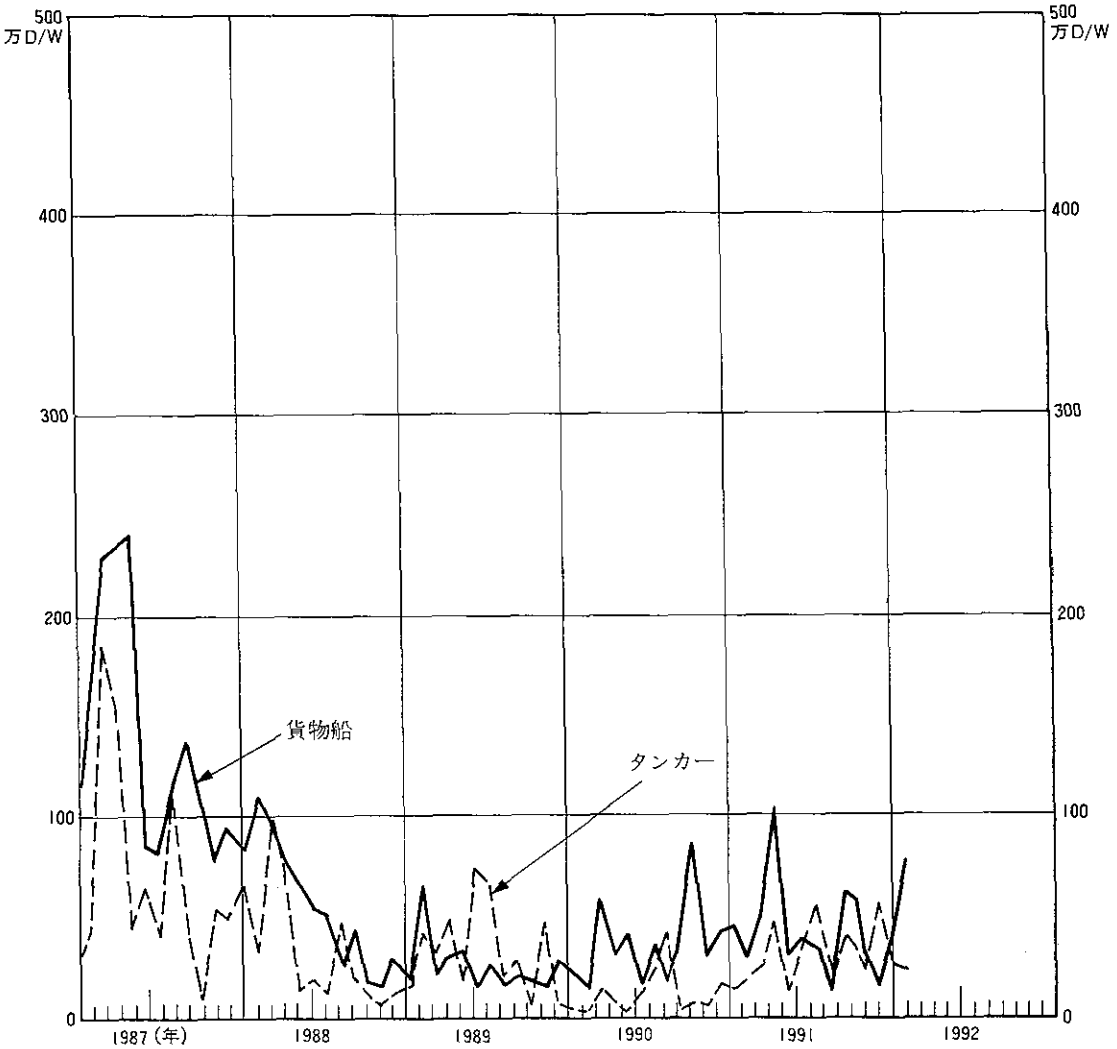


14・係船舶腹量の推移

月次	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	238	1,093	1,453	57	1,798	3,127	250	1,291	1,708	50	1,654	3,078	292	1,852	2,423	46	1,531	2,807
2	226	973	1,264	57	1,800	3,130	258	1,471	2,038	51	1,557	2,867	284	1,750	2,332	46	1,490	2,729
3	225	1,023	1,325	55	1,768	3,058	288	1,705	2,290	50	1,178	2,110	288	1,823	2,427	48	1,536	2,280
4	228	1,062	1,361	56	1,740	2,994	288	1,665	2,155	47	1,193	2,135	297	1,825	2,432	55	1,903	3,538
5	212	994	1,368	56	1,776	3,072	283	1,603	2,041	46	1,191	2,130						
6	224	1,014	1,335	60	1,896	3,263	264	1,485	1,946	47	1,445	2,685						
7	231	1,064	1,433	56	1,461	2,498	258	1,451	1,970	46	1,405	2,613						
8	232	1,070	1,475	53	1,466	2,505	262	1,477	2,021	45	1,340	2,478						
9	239	1,112	1,532	58	1,485	2,539	265	1,467	2,025	47	1,358	2,517						
10	243	1,202	1,627	57	1,560	2,718	283	1,733	2,395	52	1,717	3,079						
11	262	1,341	1,771	56	1,584	2,803	276	1,618	2,215	52	1,631	2,889						
12	257	1,322	1,710	53	1,563	2,764	288	1,706	2,264	47	1,522	2,807						

(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						
4	39	205	284	10	36	55	53	614	1,006	6	228	447						
5	37	255	391	3	9	14	39	187	276	11	62	103						
6	23	105	149	4	61	97	30	257	404	5	171	348						
7	23	198	347	7	122	232	22	216	341	5	275	536						
8	30	120	152	7	186	395	21	72	99	4	113	209						
9	28	192	342	2	4	7	53	259	610	8	336	401						
10	63	504	850	4	27	51	35	342	551	4	149	301						
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。

16・わが国貿易の主要貨物別輸送状況

（単位：千K/T　%）

区分		1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990 1～3	1990 4～6	1990 7～9	1990 10～12
輸出	貿易量	81,803	75,746	71,191	70,711	70,675	70,404	16,798	17,058	17,560	18,988
	日本船輸送量	14,973	11,948	9,856	7,407	5,958	4,848	1,180	1,124	1,217	1,328
	外国用船輸送量	25,477	25,096	24,677	27,006	27,140	28,114	6,594	6,593	7,124	7,803
	日本船積取比率	18.3	15.8	13.8	10.5	8.4	6.9	7.0	6.6	6.9	7.0
輸入	貿易量	592,999	590,606	617,144	660,656	683,167	699,099	175,475	167,654	170,904	185,066
	日本船輸送量	242,944	250,679	232,347	59,977	223,481	199,944	54,235	48,869	47,406	49,433
	外国用船輸送量	157,687	152,671	162,113	55,433	236,388	269,668	65,210	64,052	68,661	71,745
	日本船積取比率	41.0	42.4	37.6	35.6	32.7	28.6	30.9	29.1	27.7	26.7
貨物船積	貿易量	356,351	354,092	374,149	404,371	411,468	409,485	100,638	101,306	101,396	106,144
	日本船輸送量	140,928	142,221	129,144	122,407	116,891	108,184	26,586	27,460	27,412	26,727
	外国用船輸送量	97,367	93,455	106,326	142,284	156,423	165,337	39,416	41,598	41,372	42,951
	日本船積取比率	39.5	40.2	34.5	30.3	28.4	26.4	26.4	27.1	27.0	25.2
うち鉄鉱石	貿易量	124,513	115,231	112,035	123,377	127,607	124,840	30,501	29,781	31,768	32,791
	日本船輸送量	62,502	64,632	58,679	57,136	56,359	52,258	12,775	13,566	14,364	11,553
	外国用船輸送量	23,446	18,414	19,768	31,981	34,949	37,368	9,009	8,704	8,974	10,681
	日本船積取比率	50.2	56.1	52.4	46.3	44.2	41.9	41.9	45.6	45.2	35.2
うち石炭	貿易量	92,990	91,346	92,554	104,181	104,939	107,492	27,183	26,120	26,571	27,618
	日本船輸送量	50,067	52,922	49,313	46,487	44,262	43,839	10,564	10,685	10,170	12,420
	外国用船輸送量	26,283	22,958	26,558	42,664	44,461	45,988	11,225	11,131	11,543	12,089
	日本船積取比率	53.8	57.9	53.3	44.6	42.2	40.8	38.9	40.9	38.3	45.0
うち木材	貿易量	31,750	32,360	36,951	42,040	41,295	39,515	9,795	10,310	9,746	9,663
	日本船輸送量	10,372	8,988	8,040	6,893	6,026	5,033	1,179	1,386	1,284	1,183
	外国用船輸送量	14,402	15,842	20,409	21,017	25,378	27,807	6,393	7,083	7,117	7,215
	日本船積取比率	32.7	27.8	21.8	16.4	14.6	12.7	12.0	13.4	13.2	12.2
油送船積	貿易量	236,647	236,514	242,995	256,285	271,699	289,614	74,837	66,348	69,508	78,921
	日本船輸送量	102,015	108,457	103,203	111,723	106,590	91,759	27,649	21,409	19,994	22,707
	外国用船輸送量	60,320	59,216	55,787	64,844	79,965	104,332	25,794	22,454	27,289	28,794
	日本船積取比率	43.1	45.9	42.5	43.6	39.2	31,7	36,9	32,3	28,8	28,8
うち原油	貿易量	170,217	164,044	160,460	166,936	178,009	195,517	50,273	43,891	45,217	56,136
	日本船輸送量	86,220	93,685	86,830	94,370	90,576	75,547	23,521	17,766	15,428	18,831
	外国用船輸送量	52,803	51,944	47,884	52,998	64,867	89,240	21,650	18,378	23,461	25,750
	日本船積取比率	39.5	57.1	54.1	56.5	50.9	38.6	46.8	40.5	34.1	33.5

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

17・日本船の輸出入別・船種別運賃収入

（単位：百万円）

区分		1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990 1～3	1990 4～6	1990 7～9	1990 10～12
輸出	定期船	195,500	103,633	69,299	51,456	45,326	38,998	9,836	10,219	10,205	8,738
	不定期船	219,224	158,080	126,594	89,277	76,576	69,318	16,055	16,730	16,981	19,552
	油送船	6,848	4,002	3,374	2,599	2,520	2,433	606	564	586	678
	計	421,573	265,714	199,267	143,332	124,421	110,749	26,497	27,513	27,771	28,968
輸入	定期船	90,852	58,720	50,942	50,299	49,353	46,598	11,865	13,685	10,745	10,303
	不定期船	342,784	258,497	219,301	198,690	200,600	183,899	47,914	45,552	46,225	44,208
	油送船	235,966	201,577	177,088	171,758	164,807	162,382	46,459	36,930	38,234	40,758
	計	669,603	518,794	447,331	420,748	414,760	392,879	106,238	96,168	95,205	95,268
三国間	定期船	46,683	43,601	61,480	53,139	49,008	49,830	11,798	13,044	12,761	12,227
	不定期船	74,441	53,040	43,982	31,879	29,304	23,801	5,198	7,782	5,717	5,105
	油送船	37,482	29,842	19,413	13,035	8,747	8,504	1,837	2,425	2,104	2,139
	計	158,607	126,485	124,875	98,053	87,059	82,135	18,832	23,251	20,581	19,470
合計	定期船	333,036	205,954	181,721	154,894	143,687	135,426	33,499	36,948	33,711	31,268
	不定期船	636,450	469,617	389,878	319,848	306,480	277,018	69,166	70,064	68,923	68,865
	油送船	280,297	235,420	199,875	187,392	176,074	173,319	48,902	39,919	40,924	43,574
	計	1,249,783	910,993	771,473	662,132	626,240	585,763	151,568	146,931	143,557	143,707

（注）　①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

＝内航海運＝

18・内航船の船腹量

年	船種別	鋼船 隻数	鋼船 千総トン	鋼船 対前年伸び率(%)	木船 隻数	木船 千総トン	木船 対前年伸び率(%)	合計 隻数	合計 千総トン	合計 対前年伸び率(%)	合計 鋼船の占める割合(%)
1980	貨物船	6,013	2,400	2.0	2,241	157	▲ 8.7	8,254	2,557	1.3	93.9
	油送船	2,787	1,338	2.4	120	11	—	2,907	1,349	2.4	99.2
	計	8,800	3,738	2.2	2,361	168	▲ 8.2	11,161	3,906	1.7	95.7
1985	貨物船	6,074	2,485	1.3	1,476	88	▲ 6.4	7,550	2,573	1.0	96.6
	油送船	2,447	1,225	▲ 0.3	65	6	20.0	2,512	1,231	▲ 0.2	99.5
	計	8.521	3,710	0.7	1,541	94	▲ 5.1	10,062	3,804	0.6	97.5
1989	貨物船	5,891	2,469	1.0	1,176	57	▲12.3	7,067	2,526	0.6	97.7
	油送船	2,359	1,141	▲ 1.9	42	3	▲25.0	2,401	1,144	▲ 1.9	99.7
	計	8,250	3,610	0.1	1,218	60	▲13.0	9,468	3,670	▲ 0.2	98.4
1990	貨物船	5,881	2,507	1.5	1,627	50	▲12.3	7,508	2,558	1.3	98.0
	油送船	2,298	1,135	▲ 0.5	36	3	—	2,334	1,138	▲ 0.5	99.7
	計	8,179	3,642	0.9	1,663	53	▲11.7	9,842	3,696	0.7	98.5
1991	貨物船	4,515	1,554	▲38.0	1,060	45	▲10.0	5,575	1,599	▲37.5	97.2
	油送船	2,308	1,146	1.0	31	2	▲33.3	2,339	1,148	0.9	99.8
	計	6,823	2,700	▲25.9	1,091	47	▲11.3	7,914	2,747	▲25.7	98.3

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

19・国内輸送機関別輸送状況

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

（注） 運輸省「運輸白書」による。

20・内航海運の主要品目別輸送実績

品目別	輸送量 1989年度 千トン	構成比	1990年度 千トン	構成比	輸送トンキロ 1989年度 百万トンキロ	構成比	1990年度 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	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

朝起きると小学校５年の娘が珍しく私より先に起きていた。人の顔を見るなり、「パパ聞いて、昨日嫌なことがあったんだ」と言う。「どうしたの？」と言うと、「クラスの投票で学級委員に選ばれてしまったの」。「へえ、それは良かったね」と言うと、娘が頬をプウとふくらませ、「ちっとも良くない」と怒る。「学級委員になると放課後委員の打ち合わせなどがあって、遊ぶ時間がなくなってしまう。他の人は皆と遊ぶ約束ができていいな。学級委員なんてちっとも得なことがないんだから」とクレームするのでした。「でも学級委員に投票で選ばれたのは皆に人気があるのだから、いいことじゃない」と言うと、しばらく考え、「でも、得なことちっともない。あ、もう学校に行かなければ。いってきます」。もう少しゆっくり時間をかけて娘と会話をしなければと思い、その日は珍しく家へ直行帰宅した。

夕食をとりながら朝の話をしようとした矢先、妻が「本当に嫌になっちゃう」と言うものですから、「何があったのか？」と聞くと、「今日町内会の集まりがあってね、役員人事を打ち合わせたのだけど、なかなか会長、副会長が決まらなくて３時間もかかって、もう疲れた。おまけにそれでも決まらず、また明日も打ち合わせするのだから」と言う。どうも各々が会長、副会長をやりたくないので、できない理由をああだこうだと主張し合っているためのようである。これから娘に「学級委員になるということは名誉なことで、皆のためになり、とってもすてきなことなのだから、ぜひ一生懸命やりなさい」と言おうと思っていた矢先にこうである。娘は「ちっとも得でない」と言ったが、きっと町内会の母親たちも詰まるところ同じ理由に違いないと思い、すごく寂しい感じがした。

私たちが少年時代には人の上にたつリーダーになることは皆から尊敬され、己の誇りでもあり、何事よりも素晴らしいと思う気持ちがあったのにと思う。最近政界をはじめ各界にリーダー不足が叫ばれて久しいが、どうも学校、家庭をはじめとする社会全般での教育に問題があるような気持ちを強く持った。と同時にわれわれの業界も同じであり、自分だけが良ければという意向が強すぎるような気がする。その病根の奥行きは深い。

新和海運
総務部次長兼法規保険課長
秋山　謙治

船協月報５月号　No. 382　　(Vol. 33　No. 5)

発　　行：平成４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：大　西　章　敬
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)