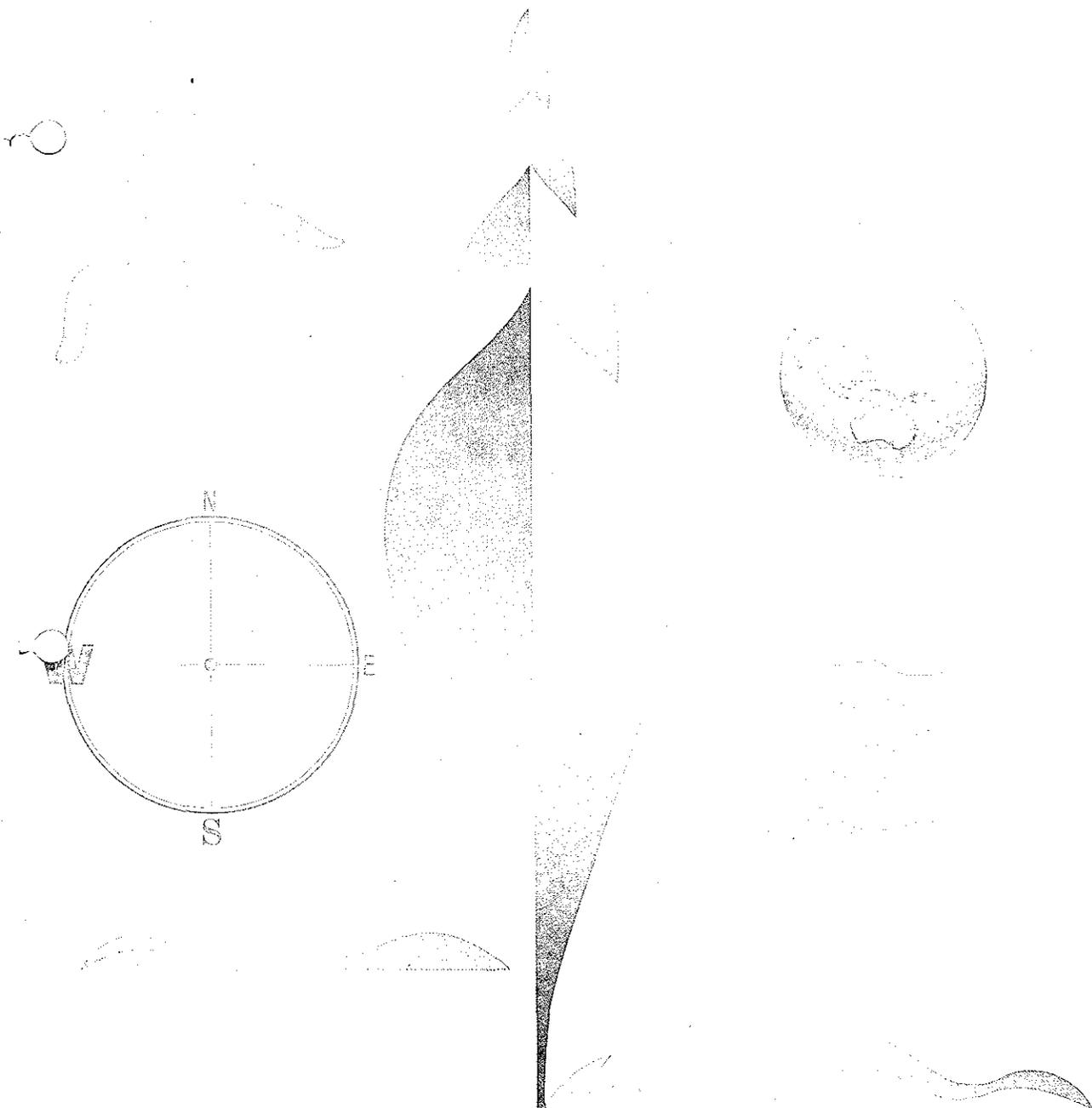


1996
5

せんきょう



船協月報1996年5月号目次
 ◎巻頭言
 海難事故と信頼性解析★日本船主協会副会長・伏見清喜
 ◎ SHIPPING フラッシュ
 平成8年度労働協約改定交渉
 - 外航労務協会および内航二船団との交渉妥結 -
 ◎話題を追って
 1 新しい海洋法と領土紛争★早稲田大学法学部教授・島田征夫
 ◎随想
 展覧会「海」の見どころ★安田火災美術財団常務理事・塩月光彦8
 ◎寄稿
 望まれる日本版ロッチデール・レポートの作成
 - 海事産業にいま求められる調査とは何か - ★日本郵船調査グループ長・田中宣秀
 ◎海運ニュース
 1. 平成8年度港湾春闘
 2. 平成8年度船員災害防止実施計画
 3. 関連文書の配布方法に関する検討チームを設置することに
 - 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会 (UN/ECE/WP.4) 第43回会期の模様 -
 4. 国際船舶制度推進調査委員会の開催について11
 ◎業界団体を訪ねて - 訪問団体 輸入貨物輸送協議会28
 ◎海運雑学ゼミナール7回
 ◎穴0号と便り
 2
 3
 ◆海運日誌月冊
 舟船協だより34
 4海運統計35
 争編集後記知
 日
 2
 徳鎮
 監
 コンテナ船「NYKALTAIR」

協月報/1996年5月号 目次

生解析★日本船主協会副会長・伏見清喜——1
 昭和海运取締役社長

◎SHIPPING フラッシュ

平成8年度労働協約改定交渉——2
 - 外航労務協会および内航二船団との交渉妥結 -

◎話題を追って

1 新しい海洋法と領土紛争★早稲田大学 法学部教授・島田征夫——5

◎随想

展覧会「海」の見どころ★安田火災美術財団常務理事・塩月光彦——8

◎寄稿

望まれる日本版ロッチデール・レポートの作成
 - 海事産業にいま求められる調査とは何か - ★日本郵船調査グループ長・田中宣秀——12

◎海運ニュース

1. 平成8年度港湾春闘——18
2. 平成8年度船員災害防止実施計画——21
3. 関連文書の配布方法に関する検討チームを設置することに——22
 - 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会 (UN/ECE/WP.4) 第43回会期の模様 -
4. 国際船舶制度推進調査委員会の開催について——24

◎業界団体を訪ねて - 訪問団体 輸入貨物輸送協議会——28

◎海運雑学ゼミナール★第74回——30

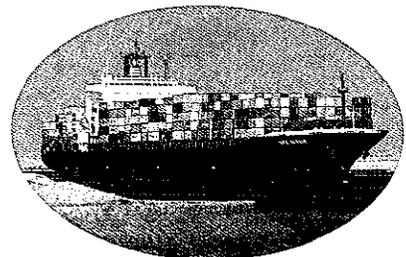
◎KOBE 便り——32

❖海運日誌★4月——33

❖船協だより——34

❖海運統計——35

❖編集後記——40



コンテナ船「NYK ALTAIR」

海難事故と信頼性解析 せんきょう 平成8年5月号
論議を激発し伏見清喜
1990年、1991年と大型ばら積船の沈没を含む海難事故が連続した。その後減少したものの、1994年には再度増加し、多数の人命が失われた。これらの海難事故は老齢船が多く、最近15年では148隻の海難事故の内、75%が船齢15年以上であった。
昨年5月に開催されたIMOの第65回海上安全委員会(MSC)ではばら積船の強度に関して論議された結果、20,000%以上の老齢船は要件に適合しない限り、高比重固体貨物を運搬してはならないことが議決された。またIMOの要請を受けて国際船級協会連合(IACS)は、今年6月に開催予定のIMO第66回MSCに、ばら積船の安全に関する規則を答申する。
1998年7月1日からISMコードが発効し、ばら積船、タンカー、客船等がその適用を受け、IMOではSOLASやMARPOLの国際条約の締結により、ハード要件基準を設け船籍国である旗国政府による規制を強めてきた。これからは船舶管理者の安全管理システム(SMS)というソフト要件基準にも焦点が当てられる。また旗国とは関係のない船舶の寄港国が外国籍船舶に立ち入り、検査を実施するPSCの強化により、サブスタンダード船を排除しようとする動きが高まっている。IMOを中心としたこれらの動きが、海難事故の減少を促すことが期待される。
日本の船主はこれまで船舶の安全運航に努めてきており事故率も小さい。しかし、日本船主がかつて日本の造船所で建造した大型ばら積船が外国へ売船され、全損事故を起こす例が報告されている。売船後は外国船主の責任とはいえ、海運造船国である日本は事故防止に対し、果たすべき役割も考えるべきだと思われる。特に大型ばら積船については、その開発と発展に関与してきた日本としては、積極的な関心を示すべきである。
大型ばら積船はその構造上航海中の点検が困難である。また、船体構造の大修理には高額のコスト負担が必要となるが、就航船の構造物に対する信頼性解析技術が確立されていない。そのため的確な修理方法の選定が困難であり、修理に必要なコストの推定が難しいのが現状である。今後は日本の船主と造船所が協力し、その信頼性解析技術を確立することが望まれる。
また海難事故の原因究明が徹底的になされていないことが、IMOでの構造強化対策の議論を難しくしている。各国政府、船級協会および保険会社の協力を得て、海難事故の原因が正確に把握できれば、信頼性設計が前進し、船体構造の強度低下による海難事故は減少するものと期待できる。
せんきょう 平成8年5月号

巻頭言

事故と信頼性解析

協会副会長 伏見清喜
取締役社長



と大型ばら積船の沈没を含した。その後減少したものの増加し、多数の人命が失毎難事故は老齢船が多く、の海難事故の内、75%が

されたIMOの第65回海上

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

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

故の減少を促すことが期待される。

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

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

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

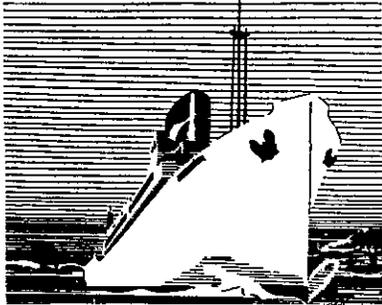
平成8年度労働協約改定交渉
 一外航労務協会および内航二船団との交渉妥結一
 わが国経済は、ここ4年間ゼロ%台の低成長が続いていることや一時1ドル79円台に達するほどの超円高により、わが国産業の空洞化現象が現実化し、そのため完全失業率が3.4%を記録するなど雇用問題が一層深刻となっている。この超円高基調は、その後、1ドル100円前半で推移しているものの、依然日本経済の実力を超えた円高状況であることには変わるところはない。このような状況下、2月下旬に電機、金属等の主要産別組合要求が提出されたのを受けて、経営者団体では、雇用の維持・安定を最優先課題とするべきとの対応方針を固め労使交渉を行った結果、4月25日現在の日経連発表で大手主要企業の9割強が解決、平均8,624円、2.80%の引き上げで妥結している。

海運業界の労働協約改定交渉も、外航労務協会および内航二船団団体(内航労務協会および内航一洋会)と全日本海員組合がそれぞれ「組合申し入れ書」および「船主要求書」を相互に提出、上記のような経済環境の中での交渉を開始することとなった。

1. 外航部門の交渉
 3月7日に平成8年度第1回交渉が開催され、席上、組合側からは協約改定要求についての趣旨説明、船主側からは申し入れの背景とその趣旨の説明があった。船主側からは、業界全体が懸命の合理化努力を続けてきたにもかかわらず、依然として平成7年度の間決算では企業の多くが経常赤字を続けていることに加えて、定航部門/不定期部門/タンカー部門ともそれぞれ先行きに懸念材料のみが存在しているとの厳しい認識の下、賃金改定については、定期昇給のみに止めたい旨の説明が行われた。一方、組合側は、外航海運の状況は、昨年との比較において好転しているとの認識に立ち、外航船員に活力を与えるためにもベースアップは必要であることを強調した。

その後、交渉は、改定要求項目の逐条論議に入り、賃金関連項目を筆頭に労働時間等のその他項目の順に行われたが双方の意見の隔たりは大きく、3月25日の第5回委員会においても決着がつかなかったため、小委員会が設置され、早期自主円満解決に向けて、連日、深夜に及ぶ交渉が断続的に続けられた結果、4月1日未明、せんきょう平成8年5月号

SHIPPING FLASH



平成8年度労働協約改定交渉 一外航労務協会および内航二船団との交渉妥結一

わが国経済は、ここ4年間ゼロ%台の低成長が続いていることや一時1ドル79円台に達するほどの超円高により、わが国産業の空洞化現象が現実化し、そのため完全失業率が3.4%を記録するなど雇用問題が一層深刻となっている。

この超円高基調は、その後、1ドル100円前半で推移しているものの、依然日本経済の実力を超えた円高状況であることには変わるところはない。

このような状況下、2月下旬に電機、金属等の主要産別組合要求が提出されたのを受けて、経営者団体では、雇用の維持・安定を最優先課題とするべきとの対応方針を固め労使交渉を行った結果、4月25日現在の日経連発表で大手主要企業の9割強が解決、平均8,624円、2.80%の引き上げで妥結している。

海運業界の労働協約改定交渉も、外航労務協会および内航二船団団体(内航労務協会および内航一洋会)と全日本海員組合がそれぞれ「組合申し入れ書」および「船主要求書」を相互に提出、上記のような経済環境の中での交渉を開始することとなった。

1. 外航部門の交渉

3月7日に平成8年度第1回交渉が開催され、席上、組合側からは協約改定要求についての趣旨説明、船主側からは申し入れの背景とその趣旨の説明があった。船主側からは、業界全体が懸命の合理化努力を続けてきたにもかかわらず、依然として平成7年度の間決算では企業の多くが経常赤字を続けていることに加えて、定航部門/不定期部門/タンカー部門ともそれぞれ先行きに懸念材料のみが存在しているとの厳しい認識の下、賃金改定については、定期昇給のみに止めたい旨の説明が行われた。一方、組合側は、外航海運の状況は、昨年との比較において好転しているとの認識に立ち、外航船員に活力を与えるためにもベースアップは必要であることを強調した。

その後、交渉は、改定要求項目の逐条論議に入り、賃金関連項目を筆頭に労働時間等のその他項目の順に行われたが双方の意見の隔たりは大きく、3月25日の第5回委員会においても決着がつかなかったため、小委員会が設置され、早期自主円満解決に向けて、連日、深夜に及ぶ交渉が断続的に続けられた結果、4月1日未明

に大筋合意され、第7回交渉の場で正式妥結、
調印された。

その概要は以下のとおりである。

- ①労働協約
- ①最低基本給の改定
(標準船員基本給:標令35才の部員)
ベースアップ:1,850円
(前年比:0.81%増)
- ②昇込み(標令34才→35才):8.5.。円
(前年比:2.89%増)
- ③本人基本給の改定
平成7年度の確認書と同様の内容により改定する。
- ④船長・機関長手当の改定
従来方式を踏まえ、改定したものに、2,40.円を加算し、作業委員会が決める。
- ⑤乗組員手当の改定(船長・機関長定額部分)
職名:月額(加算額の改定)
船長(予定者を含む)
12,000円→14,400円
機関長(予定者を含む)
6,500円→8,900円
- ⑥休職員の賃金の改定
(a)陸上休職員
船長:12.2.。円→14.4.。円
機関長:8.5.。円→8.90円
1ロ)特別休職員
(船舶の遭難または沈没のための特別休職員の賃金の船長・機関長手当)
船長:12,200円→14,400円
機関長:8,500円→8,900円
- ⑦マルシップ混乗慰労金の改定
新たなマルシップ混乗船に乗船中の乗組員に対する混乗船慰労金(月額)の改定
船長・機関長:73.3.。円→73.5.。円
通信長・一航機士:62.9.。円→63.10.。円
二・三航機士・職員A・Bおよび職長:
52,300円→52,500円
その他の者:41,900円→42,000円
- ⑧労働時間に関する船主側申し入れ事項および船長・機関長手当の適正化については、新賃金体系ならびに労働協約の整備に関する協議機関の検討課題とする。
- (2)近代化実用船労働協約
- ①近代化実用船乗船最低基本給制度の改定
近代化実用船乗船最低基本給表(船舶技士)中の標令35才に該当する者の基本給を1,850円引き上げ、その他のものについては、昨年度方式により改定する。
- ②近代化実用船乗船基本給制度の適用を受けない者の実用船手当の改定
(イ) A実用船手当
・船長・機関長: 75,500円→75,850円
・通信長・一航機士:
57,750円→57,950円
・二航機士:同一標令の運航士(3号職務)の近代化実用船乗船最低基本給から職員最低基本給を差し引いた額
(ロ) B実用船手当
・船長・機関長:77,600円→77,900円
・通信長・一航機士:
58,250円→58,450円
(ハ) C実用船手当
・船長・機関長: 80,050円→80,350円
・通信長・一航機士:
59,600円→59,850円
(ニ) P実用船手当
・船長・機関長: 89,850円→90,200円
・近代化資格を持たない一航機士:
60,900円→61,150円
- ③通信長特別手当の改定
従来方式により、作業委員会が決める。
- ④混乗近代化実用船手当の改定
・船長・機関長: 80,050円→80,350円
・通信長・一航機士・運航士(4号または5号職務): 59,600円→59,850円

第7回交渉の場で正式妥結、

のとおりである。

の改定

点:標令35才の部員)

:1,850円

(前年比:0.81%増)

令34才→35才):6,500円

(前年比:2.89%増)

の改定

の確認書と同様の内容により

長手当の改定

踏まえ、改定したものに、

し、作業委員会が決める。

の改定(船長・機関長定額部分)

月額(加算額の改定)

定者を含む)

12,000円→14,400円

定者を含む)

6,500円→8,900円

金の改定

員

12,200円→14,400円

機関長: 6,500円→8,900円

(ロ)特別休職員

(船舶の遭難または沈没のための特別休

暇員の賃金の船長・機関長手当)

船長: 12,200円→14,400円

機関長: 6,500円→8,900円

⑥マルシップ混乗慰労金の改定

新たなマルシップ混乗船に乗船中の乗組

員に対する混乗船慰労金(月額)の改定

船長・機関長: 73,300円→73,500円

通信長・一航機士:62,900円→63,100円

二・三航機士・職員A・Bおよび職長:

52,300円→52,500円

その他の者: 41,900円→42,000円

⑦新賃金体系ならびに労働協約の整備に関
する協議機関を設置する。

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

(2)近代化実用船労働協約

①近代化実用船乗船最低基本給制度の改定

近代化実用船乗船最低基本給表(船舶技

士)中の標令35才に該当する者の基本給を

1,850円引き上げ、その他のものについて

は、昨年度方式により改定する。

②近代化実用船乗船基本給制度の適用を受

けない者の実用船手当の改定

(イ) A実用船手当

・船長・機関長: 75,500円→75,850円

・通信長・一航機士:

57,750円→57,950円

・二航機士:同一標令の運航士(3号職

務)の近代化実用船乗船最低基本給か

ら職員最低基本給を差し引いた額

(ロ) B実用船手当

・船長・機関長: 77,600円→77,900円

・通信長・一航機士:

58,250円→58,450円

(ハ) C実用船手当

・船長・機関長: 80,050円→80,350円

・通信長・一航機士:

59,600円→59,850円

(ニ) P実用船手当

・船長・機関長: 89,850円→90,200円

・近代化資格を持たない一航機士:

60,900円→61,150円

③通信長特別手当の改定

従来方式により、作業委員会が決める。

④混乗近代化実用船手当の改定

・船長・機関長: 80,050円→80,350円

・通信長・一航機士・運航士(4号または

5号職務): 59,600円→59,850円

・船長、機関長：89,850円→90,200円
・運航士資格のない通信長、一航機士：60,900円→61,150円

混乗近代化実用船慰労金の改定
・船長、機関長：18,600円→18,700円
・通信長、一航機士、運航士(4号または5号職務)：6,000円→6,100円

・運航士(3号職務)：13,400円→13,500円
・運航士(1号または2号職務)：10,800円→10,900円
その他の者：m,8。円→m,9。0円

⑦
混乗近代化深度化実用船慰労金の改定
7名配乗体制

・船長、機関長：36,700円→36,800円
・通信長、一航機士、通信長(運航士)、運航士(4号または5号職務)：31,500円→31,600円

・その他の者：26,200円→26,300円
6名配乗体制

・船長、機関長：51,300円→51,500円
・通信長、一航機士、通信長(運航士)、運航士(4号または5号職務)：44,000円→44,200円

・その他の者：36,600円→36,800円

2.内航二船主団体の交渉
内航二船主団体と全日本海員組合との労働協約改定交渉は、外航部門に先立ち、3月4日に開始された。船主側からは、船員の後継者不足あるいは高齢化等、船員問題の重要性は労使共通の認識であるので、組合側からの要求には、その期待に応えるべく努力を続けてきたが、現状の内航業界では現行労働協約を維持するのが最大課題であることなど船主側の厳しい現状に対する理解を求め、ベースアップの要望には応じられないと説明されたが、組合側からは船員問題は本質的に変わっていないことを踏まえ、論議する必要がある旨の主張があった。

その後、3月15日の第3回交渉の場において、も決着がつかなかったため、論議の場を小委員会に移し、賃金関係項目を中心に全要求項目についての詰めの交渉を断続的に行った。その結果、3月28日に大筋で合意に達し、3月29日の第4回交渉で正式に妥結した。妥結に当たって、船主側からは、厳しい経営状況の中での今回の選択は、未然に内航船員不足を防ぐための支えであるとの説明があった。

その概要は以下のとおりである。

11) 乗船本給を2.7%(7,890円)の原資をもって基本給、職務加算、組合要求を踏まえた経験加給などについて作業委員会で作業を行い、賃金表に展開する。

(2) 会社都合による休暇の買い上げ3日分については現行通り。

12) タンカー手当について
① タンカー手当の定率部分を6%から8%にアップする。

② タンカー手当の定額表を一律12%減額する。
③ 陸上休暇中の定額部分の支給を廃止する。(上記①の原資として②、③を使用するということである)

④ 賃率を計画年度を持って改善するとの組合要求は取り下げ
10) 介護休業制度については、組合要求通りとする。

16) 職員初任の引き下げ問題については、船主申し入れは撤回する。

(7) 年間臨手について
① 昨年同率とする。

② 新設介護休業の期間については、現行育児休業と同じ扱いとする。

③ その他については従来通りとする。

(8) 船員福利厚生基金財団についての船主申し入れは撤回する。

13) 家族呼び寄せ費の扱いについての船主申し入れは撤回する。

00) 船主申し入れのMゼロ船慰労金については継続協議事項とする。

せんきょう 平成8年5月号

⑤ 混乗近代化深度化実用船手当の改定

・船長、機関長： 89,850円→90,200円

・運航士資格のない通信長、一航機士：
60,900円→61,150円

⑥ 混乗近代化実用船慰労金の改定

・船長、機関長： 18,600円→18,700円

・通信長、一航機士、運航士(4号または5号職務)：
6,000円→6,100円

・運航士(3号職務)、運航士(1号または2号職務)：
13,400円→13,500円

・その他の者：
10,800円→10,900円

⑦ 混乗近代化深度化実用船慰労金の改定

(イ) 7名配乗体制

・船長、機関長： 36,700円→36,800円

・通信長、一航機士、通信長(運航士)、運航士(4号または5号職務)：
31,500円→31,600円

・その他の者：
26,200円→26,300円

(ロ) 6名配乗体制

・船長、機関長： 51,300円→51,500円

・通信長、一航機士、通信長(運航士)、運航士(4号または5号職務)：
44,000円→44,200円

・その他の者：
36,600円→36,800円

内航二船主団体の交渉

内航二船主団体と全日本海員組合との労働協約改定交渉は、外航部門に先立ち、3月4日に開始された。船主側からは、船員の後継者不足あるいは高齢化等、船員問題の重要性は労使共通の認識であるので、組合側からの要求には、その期待に応えるべく努力を続けてきたが、現状の内航業界では現行労働協約を維持するのが最大課題であることなど船主側の厳しい現状に対する理解を求め、ベースアップの要望には応じられないと説明されたが、組合側からは船員問題は本質的に変わっていないことを踏まえ、論議する必要がある旨の主張があった。

その後、3月15日の第3回交渉の場において

も決着がつかなかったため、論議の場を小委員会に移し、賃金関係項目を中心に全要求項目についての詰めの交渉を断続的に行った。その結果、3月28日に大筋で合意に達し、3月29日の第4回交渉で正式に妥結した。妥結に当たって、船主側からは、厳しい経営状況の中での今回の選択は、未然に内航船員不足を防ぐための支えであるとの説明があった。

その概要は以下のとおりである。

(1) 乗船本給を2.7%(7,890円)の原資をもって基本給、職務加算、組合要求を踏まえた経験加給などについて作業委員会で作業を行い、賃金表に展開する。

(2) 会社都合による休暇の買い上げ3日分については現行通り。

(3) タンカー手当について

① タンカー手当の定率部分を6%から8%にアップする。

② タンカー手当の定額表を一律12%減額する。

③ 陸上休暇中の定額部分の支給を廃止する。(上記①の原資として②、③を使用するということである)

(4) 賃率を計画年度を持って改善するとの組合要求は取り下げ。

(5) 介護休業制度については、組合要求通りとする。

(6) 職員初任の引き下げ問題については、船主申し入れは撤回する。

(7) 年間臨手について

① 昨年同率とする。

② 新設介護休業の期間については、現行育児休業と同じ扱いとする。

③ その他については従来通りとする。

(8) 船員福利厚生基金財団についての船主申し入れは撤回する。

(9) 家族呼び寄せ費の扱いについての船主申し入れは撤回する。

(10) 船主申し入れのMゼロ船慰労金については継続協議事項とする。

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

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

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

海洋法の発展は、スペイン・ポルトガルによる海洋の独占に対して、イギリスとオランダが抗議することに端を発した。グロティウスは、『海洋自由論』(1609年刊)の中で、当時ポルトガル船としばしば衝突し掠奪しあっていたオランダ船の海上捕獲を正当化し、通商の自由の論拠として海洋自由の理論を展開した。これに対し、イギリスは、同国周辺のニシン漁場から外国人、特にオランダ漁船を締め出す政策をとるようになり、セルデンは、『海洋閉鎖論』(1635年刊)を著し、同国周辺海域に対する同国の支配と領有を正当化した。こうして海洋の領有をめぐって、2つの考え方が対立することになった。ほとんどなくプーフエンドルフ(1672年刊行の『自然法と万民法論』の著者)がこの2つの考え方を調整して、海洋を沿岸海と外洋とに区別し、沿岸海のみについて領有が認められると主張した。ここに、争いは沿岸海とその外側の海との境界をどこにおくかに移された。

領海の幅は3カイリか
18世紀に入ると、バインケルスフークは、『海洋主権論』(1702年刊)を著しその中で「陸地の支配は、武力の尽きるところに尽きる」と論じて、有名な着弾距離説を唱えた。領海3カイリを初めて唱えたのは、イタリアのガリアニである(1782年)。彼は、当時その距離をめぐってせんきょう平成5年5月号

1 新しい海洋法と領土紛争

早稲田大学 法学部教授 島田征夫

閣議了解として、1982
に基づいて200カイリ排他
辺海域に設定する方針を
わが国周辺の領土につい
な島々をめぐる隣国と
る。果たして、韓国政府

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

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

領海の幅は3カイリか

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

も直ちに排他的経済水域を全面的に設定する方針を発表、両国間に竹島(韓国名独島)をめぐる紛争の再燃が懸念されている。

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

1. 海洋法の歴史

領海概念の形成

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

海洋法の発展は、スペイン・ポルトガルによ

匠
て意見が分かれていた着弾距離に明確な基準を
与えたのである。18世紀末より19世紀の前半に
かけて、領海3カイリは着弾距離と同価値のも
のとしてこれを支持する国が大幅に増えていっ
た。そして、領海3カイリが慣習国際法である
と主張され、またそう考えることが一般的とな
った。
しかし19世紀も中葉になると、技術の発達に
より大砲は3カイリをはるかにこえて飛ぶよう
になる。かくして領海の幅については、相変わ
らず3カイリを主張し領海の拡張に反対する国
と、3カイリ以上を主張し領海の拡張を主張す
る国とが対立するようになった。これは、海洋
国が海をなるべく自由に使用したため、公海
を広く領海を狭く主張する傾向にあるのに対し、
非海洋国や新興国には、自国の安全を維持する
ため、主権の及ぶ領海をなるべく広く主張する
傾向が見られるためである。
3度の海洋法会議
今世紀になって、1930年（ハーグ国際法典化
会議）、1958年、1982年（第1次・第2次海洋法
会議）と3度、海洋法に関する国際会議が開か
れたが、合意は不成立に終わった。しかし1958
年の海洋法会議では、領海の幅の合意には至ら
なかったものの、ジュネーブ4条約、「領海及び
接続水域に関する条約」「公海に関する条約」
「大陸棚・深海底開発など」に対応できなくな
ったことに対する第3次国連海洋法会議は、
1973年に始まった第3次国連海洋法会議は、
約10年の年月を費し、1982年に新しく国連海洋
法条約を採択した。しかし同条約は、深海底開
発問題をめぐって先進国と途上国の対立を調整
できなかったため、発効が大幅に遅れた。1994
年7月の国連海洋法条約第11部実施協定の採択
によって大きな転機が訪れ、ようやく批准国が
同年11月に発効に必要な60カ国に達し、1995年
11月に発効した（現在85カ国が当事国）。同条
約は、沿岸国に領海12カイリのほか、200カイ
リ排他的経済水域の設定を認めている（57条）。
特に、沿岸国は排他的経済水域において、鉱物
資源と生物資源の双方について、特に漁業につ
いて排他的管轄権をもつことができる（56条）。
2. 日本と海洋法
ところで、わが国と海洋法との出会いは明治
初期に始まる。1870年に普仏戦争が勃発、その
影響はアジアにも及び、領海法をもたない日本
は、周辺海域での両国の戦闘を阻止できなかつ
た。さっそく太政官布告を発し局外中立を維持
せんきょう平成8年5月号

て意見が分かれていた着弾距離に明確な基準を
与えたのである。18世紀末より19世紀の前半に
かけて、領海3カイリは着弾距離と同価値のも
のとしてこれを支持する国が大幅に増えていっ
た。そして、領海3カイリが慣習国際法である
と主張され、またそう考えることが一般的とな
った。
しかし19世紀も中葉になると、技術の発達に
より大砲は3カイリをはるかにこえて飛ぶよう
になる。かくして領海の幅については、相変わ
らず3カイリを主張し領海の拡張に反対する国
と、3カイリ以上を主張し領海の拡張を主張す
る国とが対立するようになった。これは、海洋
国が海をなるべく自由に使用したため、公海
を広く領海を狭く主張する傾向にあるのに対し、
非海洋国や新興国には、自国の安全を維持する
ため、主権の及ぶ領海をなるべく広く主張する
傾向が見られるためである。

3度の海洋法会議

今世紀になって、1930年（ハーグ国際法典化
会議）、1958年、1960年（第1次・第2次海洋法
会議）と3度、海洋法に関する国際会議が開か
れたが、合意は不成立に終わった。しかし1958
年の海洋法会議では、領海の幅の合意には至ら
なかったものの、ジュネーブ4条約、「領海及び
接続水域に関する条約」「公海に関する条約」
「大陸棚に関する条約」「漁業及び公海の生物
資源の保存に関する条約」が採択された。

国連海洋法条約の成立

1960年以降の多数のアジア・アフリカ諸国の
独立と国連加入を経て、国際社会は大きな曲り
角を迎える。数の上で国連で3分の2近くを占
めるに至った途上国は、政治的独立を果たした
ものの、経済的自立の道は険しさが続いたから

である。そして天然資源に対する永久的主権決
議（1962年の1803号、1966年の2158号など）が
資源一般に対する主張へと高まり、次第に途上
国の関心は海洋に向けられるようになる。こう
した状況ではもはや1958年のジュネーブ4条約
維持は困難となり、全面的見直しが不可避とな
る。

その理由は、第1に、4条約が大部分の途上
国の独立前に作成されていたこと、第2に、4
条約ではその後の新しい状況（たとえば、領海
の幅の拡張、排他的経済水域、海洋汚染防止、
大陸棚・深海底開発など）に対応できなくな
ったことに求めることができる。

1973年に始まった第3次国連海洋法会議は、
約10年の年月を費し、1982年に新しく国連海洋
法条約を採択した。しかし同条約は、深海底開
発問題をめぐって先進国と途上国の対立を調整
できなかったため、発効が大幅に遅れた。1994
年7月の国連海洋法条約第11部実施協定の採択
によって大きな転機が訪れ、ようやく批准国が
同年11月に発効に必要な60カ国に達し、1995年
11月に発効した（現在85カ国が当事国）。同条
約は、沿岸国に領海12カイリのほか、200カイ
リ排他的経済水域の設定を認めている（57条）。
特に、沿岸国は排他的経済水域において、鉱物
資源と生物資源の双方について、特に漁業につ
いて排他的管轄権をもつことができる（56条）。

2. 日本と海洋法

ところで、わが国と海洋法との出会いは明治
初期に始まる。1870年に普仏戦争が勃発、その
影響はアジアにも及び、領海法をもたない日本
は、周辺海域での両国の戦闘を阻止できなかつ
た。さっそく太政官布告を発し局外中立を維持

することを内外に言明したが、急いだためか見事に誤訳、3nauticalmilesを3里と訳した。これは1972年に3海里に訂正されたが、以来わが国は最近まで領海3カイリを墨守することになる。

領海法の制定
わが国が領海3カイリを放棄するのは、第3次海洋法会議が始まって、領海12カイリが大勢となり、「エクセプトワン」との悪評が立つてからのことである。1977年5月、わが国は突如領海法と加助イリ漁業水域暫定措置法を制定し、海洋法の新しい動きに対応しようとした。それが不完全だったのは、津軽海峡、宗谷海峡を始め6つの海峡は依然として3カイリ領海を維持し自由航行を認めたことと、200カイリ漁業水域を設定していない韓国や中国との関係を考慮して東経135度以西には200カイリ漁業水域を設定しなかったことと知られる。

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

わが国の1982年国連海洋法条約の批准は、設せんきょう平成8年5月号
[図]日韓両国間の排他的経済水域に縦線と横線
定を除外していた水域に線を引き、適用を除外していた韓国・中国の漁民を同水域から締め出すことになるのであるから、影響は甚大である。2. 助イリ排他的経済水域を設定しようとするのは、韓国も同様であって、水域が重なることは避けられそうもない。2. 助イリ排他的経済水域の設定については、相対する国の場合、中間線方式がとられる場合が多いので、竹島の帰属いかんによっては、200カイリ水域が大きく移動することも考えられ、現行漁業協定の改訂を含めてその解決は、漁業を始めとする資源問題に大きな影を落とさざるをえない。また中国との間には石油や天然ガス資源が有望な海域が存在しており、尖閣列島をめぐる大陸棚の境界面定問題は、わが国の21世紀のエネルギー確保の観点からも漁業問題と並んで無視できないものとなっている。

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

明したが、急いだためか見

al miles を3里と訳した。

里に訂正されたが、以来わ

3カイリを墨守することに

イリを放棄するのは、第3

つて、領海12カイリが大勢

「ワン」との悪評が立つて

1977年5月、わが国は突如

漁業水域暫定措置法を制定

動きに対応しようとした。

のは、津軽海峡、宗谷海峡

依然として3カイリ領海を

維持し自由航行を認めたことと、200カイリ漁

業水域を設定していない韓国や中国との関係を

考慮して東経135度以西には200カイリ漁業水域

を設定しなかったことで知られる。

領土問題の再燃

前述のとおり、わが国の新海洋法条約批准の

方針決定は、今まで領土問題を棚上げにしたま

ま問題を先送りしてきたツケがまわってきたも

のである。同条約を全面適用すれば、従来問題

にならなかった西日本の周辺水域、とくに竹島

と尖閣列島周辺の海域での漁業問題が生ずる。

これらの水域については、とくに韓国との間で

は1965年に、中国との間でも1975年に漁業協定

を締結し、わが国の領海近くまで自由操業を認

めてきた。そのため1977年の200カイリ法制定

に際しても、前述のとおり200カイリ漁業水域

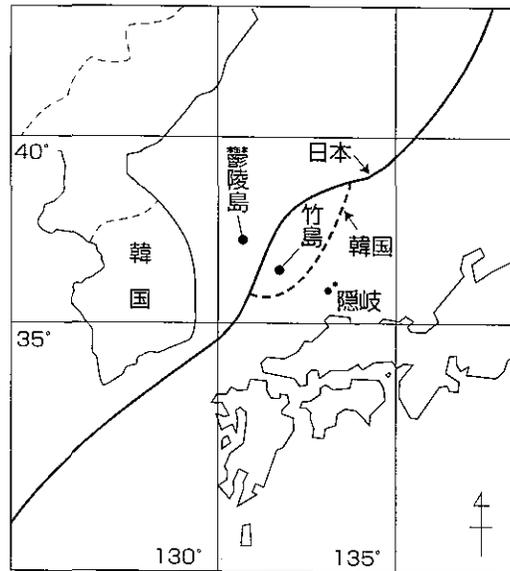
を設定しなかっただけでなく、韓国・中国の漁

民に対しては同法を実質的に適用しないことと

されたのである。

わが国の1982年国連海洋法条約の批准は、設

[図]日韓両国間の排他的経済水域



{ — 日本が設定すると予想される線
{ --- 韓国が設定すると予想される線

定を除外していた水域に線を引き、適用を除外

していた韓国・中国の漁民を同水域から締め出

すことになるのであるから、影響は甚大である。

200カイリ排他的経済水域を設定しようとする

のは、韓国も同様であって、水域が重なること

は避けられそうもない。200カイリ排他的経済

水域の設定については、相対する国の場合、中

間線方式がとられる場合が多いので、竹島の帰

属いかんによっては、200カイリ水域が大きく

移動することも考えられ、現行漁業協定の改訂

を含めてその解決は、漁業を始めとする資源問

題に大きな影を落とさざるをえない。また中国

との間には石油や天然ガス資源が有望な海域が

存在しており、尖閣列島をめぐる大陸棚の境界

面定問題は、わが国の21世紀のエネルギー確保

の観点からも漁業問題と並んで無視できないも

のとなっている。

以上が、わが国の新海洋法条約の批准が領土

問題を再燃させる要因となる所以である。

子どもの安田火災東郷青児美術館は、2年前に新宿の安田火災本社ビルの42階に創設されました。社会公共のため、広く一般の方々に美術鑑賞の場をご提供して、文化向上の一端に貢献したいという安田火災の願いに、同社とゆかりの深い東郷青児画伯が共鳴され、所蔵の自作と同画伯が収集した内外作家の作品約450点が寄贈されてスタートした訳です。その後、所蔵品も徐々に増え、米国で大変人気の高い素朴派の画家グランマ・モーゼス（モーゼスおばあさん）の作品30数点、ゴッホの「ひまわり」の他、ルノワール、セザンヌ、ゴーギャン等の作品を加え、東郷青児作品と共に展示しております。また、この常設展示以外に特別の展覧会を年に数回行っております。3年前からはオランダのゴッホ美術館の所蔵作品による「ゴッホとその時代展」を5年シリーズで行っており、今年は「ゴッホと静物画」をテーマに展覧会を開催します。今回の目玉作品は「アイリス」です。「ひまわり」と並べて展示してみたいと考えております。6月末からは、日本船主協会等3団体主催の展覧会「海」が始まります。安田火災は日頃から日本船主協会を始め、海に関連する多くの方々にお世話になっており、喜んでお役に立つ所存ですが、美術館としても、この度の国民の祝日「海の日」制定記念行事の一環に参加できて光栄に存しております。この展覧会「海」は全国25の公私立美術館、7つの企業、数多くの個人コレクターの所蔵作品70点余りを集めて行うもので、モネ、ターナー、ルノワール、シニャック等のほか、青木繁など日本の巨匠の優れた作品による極めて質の高い展覧会です。どの展覧会も似たような傾向ですが、会期の後半になると会場は混雑します。美術館としては折角の名画をゆっくりと鑑賞していただきたい訳で、是非前半の比較的混雑していない期間にご来館いただくよう希望しております。晴れた日には美術館の回廊から房総半島まで見晴させます。夏の日を内外の巨匠による海的美を鑑賞してお過ごしください。以下に今回の展覧会「海」出品作の見どころのごく一部をご紹介します。

道想



展覧会「海」の見どころ

安田火災美術財団常務理事 ◆ 塩月光彦

子どもの安田火災東郷青児美術館は、20年前新宿の安田火災本社ビルの42階に創設されました。

社会公共のため、広く一般の方々に美術鑑賞の場をご提供して、文化向上の一端に貢献したいという安田火災の願いに、同社とゆかりの深い東郷青児画伯が共鳴され、所蔵の自作と同画伯が収集した内外作家の作品約450点が寄贈されてスタートした訳です。

その後、所蔵品も徐々に増え、米国で大変人気の高い素朴派の画家グランマ・モーゼス（モーゼスおばあさん）の作品30数点、ゴッホの「ひまわり」の他、ルノワール、セザンヌ、ゴーギャン等の作品を加え、東郷青児作品と共に展示しております。

また、この常設展示以外に特別の展覧会を年に数回行っております。

3年前からはオランダのゴッホ美術館の所蔵作品による「ゴッホとその時代展」を5年シリーズで行っており、今年は「ゴッホと静物画」をテーマに展覧会を開催します。今回の目玉作品は「アイリス」です。「ひまわり」と並べて展示してみたいと考えております。

6月末からは、日本船主協会等3団体主催の展覧会「海」が始まります。安田火災は日頃から日本船主協会を始め、海に関連する多くの方々にお世話になっており、喜んでお役に立つ所存ですが、美術館としても、この度の国民の祝日「海の日」制定記念行事の一環に参加できて光栄に存しております。

この展覧会「海」は全国25の公私立美術館、7つの企業、数多くの個人コレクターの所蔵作品70点余りを集めて行うもので、モネ、ターナー、ルノワール、シニャック等のほか、青木繁など日本の巨匠の優れた作品による極めて質の高い展覧会です。

どの展覧会も似たような傾向ですが、会期の後半になると会場は混雑します。美術館としては折角の名画をゆっくりと鑑賞していただきたい訳で、是非前半の比較的混雑していない期間にご来館いただくよう希望しております。

晴れた日には美術館の回廊から房総半島まで見晴させます。夏の日を内外の巨匠による海的美を鑑賞してお過ごしください。

以下に今回の展覧会「海」出品作の見どころのごく一部をご紹介します。

ジョーゼフ・ターナー
『インヴェレイ城の見えるファイン湾』

- 海面は穏やかだが、船の帆は大きく横に揺らき強い風が吹いていることから、嵐の後のようだ。非常に速い速度で動く雲の様子をうまく画面によらえている。
- 山々が間近まで迫った海岸線と、太陽の輝きが雲を照らし出す風景は、ダイナミックで大変美しい。この光の効果はターナーの特徴である。
- 緑は前方左の樹木しか目立ったものではなく、それも荒い岩肌にしがみつつかのように生えており、自然の厳しさを連想させる。
- アルベール・マルケ『ヴェニス朝』
- 初夏の情景らしく、明るく解放感に満ちており、ターナーの作品と対照的。
- 海面はなぎ、波はまったくと言っていいほどなく、穏やかな風情である。
- 建物の様子から遠景が本島だということがわかる。賑いだ本島にくらべ、手前の波止場はのんびりとした雰囲気、地元の人々の憩いの場となっている。
- 画面は大きく4色(空のブルー、雲のローズ、海のエメラルドグリーン、波止場のクリームイエロー)に分割され、それぞれの色の対比、微妙な色のグラデーションが大変美しい。それを船と人物の黒色が、画面を効果的に引き締めている。
- せんきょう 平成 8年 5月号
- ポール・デルヴォー『女神』
- 眼の大きな裸婦はデルヴォーの専売特許ともいえる特徴。
- ふたりの女性が古代の建築物らしき所にいるが、何をしているか不明である。このシチュエーションの不可思議さに、この作家の独特の詩情がある。
- 主題の不可思議さは、理性の光の入り込めない領域を表現することを可能にしている。
- 鏡はヨーロッパの伝統ではヴァニタス、つまり「虚飾」「移ろいやすさ」の象徴。鏡を持っている女性の若さや美しさは東の間のものであることを意味している。
- 裸の女性はネオ・プラトニズムから言えば、「聖愛」ということになる。
- 青木繁『漁夫晩帰』
- 海景画ではなく、海を生活の場とする人々を主体として描く。日本人と海との関わりの深さを読みとることのできる作品。
- 現実的な漁夫の姿を描きながら、月明かりでほの明るい空と海の背景がどこが幻想的な雰囲気醸し出している。
- 描かれた人物は、あたかもカメラに向かって一瞬静止したかのようにこちら(鑑賞者)を見据えている。
- 女性の顔はおしろいを塗ったように白い。現実的にモデルとなった漁婦が化粧をしているとは考えにくいので、作者がハイライト効果をねらって意図的にそうしたとも考えられる。

ナー
城の見えるファイン湾』

が、船の帆は大きく横に揺ら
ていることから、嵐の後のよ
うな速度で動く雲の様子をうま
く表現している。
自った海岸線と、太陽の輝き
出す風景は、ダイナミックで大
変美しい。この光の効果はター
ナーの特徴である。
木しか目立ったものではなく、
こしがみつつかのように生え

ており、自然の厳しさを連想させる。

アルベール・マルケ『ヴェニス朝』

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

ポール・デルヴォー『女神』

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

青木 繁『漁夫晩帰』

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

阪神・淡路大震災への当協会の対応と
今後の災害発生時の対応体制について
当協会は、この3月、「災害対策要綱」を定め、今後の災害発生に備えることとしました。このき
っかけは、もちろん、昨年1月に発生し甚大な被害をもたらした阪神・淡路大震災です。この大震災
は、発生した地域が神戸というわが国海運にとっては最重要拠点の一つであったこともあり、当協会
も迅速な対応が求められました。

ここで簡単に当協会の動きを振り返ってみます。まず、対応体制についてですが、発生直後には、
「地震対策本部」(本部長:増田雄雄理事長)を設置し、被災者の救援や災害復旧のため、神戸市を
はじめ関係方面と連絡を密にしなが、特に海上からの緊急支援に積極的に協力を行いました。その
後3月に、壊滅状態にあった阪神地区事務局の機能がほぼ回復したことに伴い、「阪神・淡路大震災
神戸地区対策本部」(本部長:乾文副会長)を設置し、現地の事情により即した対応をとることと
しました。また本部では、「地震対策本部」を発展的に解消し、新たに「災害対策特別会議」(議長:
当時輸法編集長、現新谷功会長)を発足させ、「神戸地区対策本部」との連携の下、被災地域
・港湾の復興をバックアップすることとしました。

次に、救援・復旧/復興活動についてです。当協会は、地震発生直後には、日本外航客船協会等と
協力し、医療関係者をはじめとする救援者の宿泊施設用に客船を提供する一方、神戸市に1億円の義
援金を拠出、さらに日本赤十字社に1千万円を被災者の救援活動の一助として寄贈しました。また、
被災地区の復旧については、特に港湾の機能回復のため、神戸市港湾局等からなる「神戸港復興対策
連絡会議」に委員を派遣し検討に加わり、現地対策本部は同港の復興に関する提言をとりま
とめ各方面に要望を行いました。夏休みには、日本外航客船協会等と共催で、被災地域の小学生を激
励しようと、親子10組・300名を客船に招待し、「がんばろう!ひょうごっ子大阪湾クルーズ」を実
施しました。また、震災が海運ならびに海上物流に与えた影響を記録した「阪神・淡路大震災の海運
及び海上物流への影響と対応」を取りまとめました。

こうする間、現地では県・市が中心となり、本格的に産業復興を支援・推進する中核的機関として
「阪神・淡路産業復興推進機構」を昨年末設立しましたが、当協会としてはこれに乾副会長が理事と
して参画、また設立基金も分担しました。このため、今後は同機構を通じて復興に協力していくこと
とし、「阪神・淡路大震災神戸地区対策本部」は平成8年3月に解散しました。
このように、阪神・淡路大震災に対してはその復旧・復興にできる限りの協力をしてきましたが、
これと並行して今後災害が発生した場合に備え当協会の対応体制も検討し「災害対策要綱」を策定し
ました。この要綱により、前述の「災害対策特別会議」は「災害対策会議」と改称され、災害が発生
した時はいつでも迅速な対応がとれるように常設機関となりました。さらに、阪神・淡路大震災と同
様の大規模な災害が発生した場合には、「災害対策本部」(本部長:会長)を設け、より強力な対応を
とることとしています。

日本船主協会災害対策要綱
災害の発生時に、被災した会員会社、地域住
民の救援、情報提供等のため、次の通り対策要
綱を策定する。

1. 災害対策会議の設置
発生した災害に迅速に対応するため常設の
「災害対策会議」を設置する。

2. (会議の構成)
本会議は常任理事ならびに常設委員会・
部会の委員長・部会長をもって構成し、議
長には会長、副議長には理事長が就く。

3. (対応の決定)
本会議は発生した災害の規模、海運への
影響の程度等を検討し、当協会の対応を決
定する。

せんきょう平成8年5月号

大震災への当協会の対応と 発生時の対応体制について

要綱」を定め、今後の災害発生に備えることとしました。このき
っかけは、もちろん、昨年1月に発生し甚大な被害をもたらした阪神・淡路大震災です。この大震災
は、発生した地域が神戸というわが国海運にとっては最重要拠点の一つであったこともあり、当協会

も迅速な対応が求められました。ここで簡単に当協会の動きを振り返って
みます。まず、対応体制についてですが、発生直後には、
「地震対策本部」(本部長:増田雄雄理事長)を設置し、被災者の救援や災害復旧のため、神戸市を
はじめ関係方面と連絡を密にしなが、特に海上からの緊急支援に積極的に協力を行いました。その
後3月に、壊滅状態にあった阪神地区事務局の機能がほぼ回復したことに伴い、「阪神・淡路大震災
神戸地区対策本部」(本部長:乾文副会長)を設置し、現地の事情により即した対応をとることと
しました。また本部では、「地震対策本部」を発展的に解消し、新たに「災害対策特別会議」(議長:
当時輸法編集長、現新谷功会長)を発足させ、「神戸地区対策本部」との連携の下、被災地域
・港湾の復興をバックアップすることとしました。

次に、救援・復旧/復興活動についてです。当協会は、地震発生直後には、日本外航客船協会等と
協力し、医療関係者をはじめとする救援者の宿泊施設用に客船を提供する一方、神戸市に1億円の義
援金を拠出、さらに日本赤十字社に1千万円を被災者の救援活動の一助として寄贈しました。また、
被災地区の復旧については、特に港湾の機能回復のため、神戸市港湾局等からなる「神戸港復興対策
連絡会議」に委員を派遣し検討に加わり、現地対策本部は同港の復興に関する提言をとりま
とめ各方面に要望を行いました。夏休みには、日本外航客船協会等と共催で、被災地域の小学生を激
励しようと、親子10組・300名を客船に招待し、「がんばろう!ひょうごっ子大阪湾クルーズ」を実
施しました。また、震災が海運ならびに海上物流に与えた影響を記録した「阪神・淡路大震災の海運
及び海上物流への影響と対応」を取りまとめました。

こうする間、現地では県・市が中心となり、本格的に産業復興を支援・推進する中核的機関として
「阪神・淡路産業復興推進機構」を昨年末設立しましたが、当協会としてはこれに乾副会長が理事と
して参画、また設立基金も分担しました。このため、今後は同機構を通じて復興に協力していくこと
とし、「阪神・淡路大震災神戸地区対策本部」は平成8年3月に解散しました。

このように、阪神・淡路大震災に対してはその復旧・復興にできる限りの協力をしてきましたが、
これと並行して今後災害が発生した場合に備え当協会の対応体制も検討し「災害対策要綱」を策定し
ました。この要綱により、前述の「災害対策特別会議」は「災害対策会議」と改称され、災害が発生
した時はいつでも迅速な対応がとれるように常設機関となりました。さらに、阪神・淡路大震災と同
様の大規模な災害が発生した場合には、「災害対策本部」(本部長:会長)を設け、より強力な対応を
とることとしています。

日本船主協会災害対策要綱

災害の発生時に、被災した会員会社、地域住
民の救援、情報提供等のため、次の通り対策要
綱を策定する。

I. 災害対策会議の設置

発生した災害に迅速に対応するため常設の
「災害対策会議」を設置する。

1. (会議の構成)

本会議は常任理事ならびに常設委員会・
部会の委員長・部会長をもって構成し、議
長には会長、副議長には理事長が就く。

2. (対応の決定)

本会議は発生した災害の規模、海運への
影響の程度等を検討し、当協会の対応を決
定する。

11 重大災害発生時の対策本部の設置
 災害対策会議の議長は、大規模地震が発生し被害が甚大場合には同会議の議を経ることなく、「地震対策本部」を設置することができる。
 また、その重大災害発生時にも、その災害の性質・状況に応じた対策本部を設置することができ、「地震対策本部」に準じた対応をとるものとする。

1. (地震対策本部の構成等)
 1) 同本部は常任理事ならびに常設委員会一部会の委員長・部会長をもって構成し、本部長には会長、副本部長には理事長が就く。
 2) 同本部の事務局業務は当協会事務局緊急対策本部が行う。
 3) 同本部は原則として当協会本部事務局内に置く。
 ただし、大規模地震が関東地方に発生し、当協会本部事務所が倒壊・損傷、通信機能麻痺等により、同事務所が使用不能と判断される場合には、会員会社の協力を得て、可能となる下記の順序により同本部を置く。
 ① 会長会社、副会長会社のうちいずれかの東京本社/本社内
 ② 上記会社のいずれかの横浜支店内
 ③ 当協会阪神地区事務局内

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

2. (地震対策本部の活動1—会員・政府等に対する情報提供等)
 会員・政府等に対する情報提供等のため地震対策本部設置後直ちに次の活動に着手する。
 1) 会員各社被害状況(人的被害、船舶・社屋等物的被害)の把握および各社要望せんきょう平成8年5月号の取りまとめ。
 2) 運輸省をはじめ関係省庁、被災地方自治体等への上記被害状況等についての情報提供および要望活動。
 a) 会員各社、運輸省、被災地方自治体、海運関係団体等より被災状況一般および港湾の被災状況等海運関係情報の収集。
 4) 必要に応じ各会員への上記1)～3)に関する情報提供/報告等。
 4. (地震対策本部の活動2—被災地域住民に対する救援活動)
 地震対策本部設置後直ちに食料等救援物資の緊急海上輸送および客船等による宿泊施設としての船舶の提供等に関して次の活動を行う。
 1) 運輸省および被災地方自治体等より被災地域住民のニーズ、使用可能港湾等に関する情報収集。
 2) 当協会会員をはじめとする船社・フェリー会社・客船会社および内航総連合・旅客船協会・外航客船協会など海運関係団体からの利用可能な船舶に関する情報収集。これに関する運輸省、被災地方自治体等への情報提供。またこのための専用電話の設置。
 a) 被災住民に対するフェリー・旅客船の提供、仮設住宅用ドライコンテナの提供、救援物資の倉庫としてのドライコンテナおよびリーファーコンテナの提供等の支援策の検討および会員への協力の呼びかけ。協力が得られた場合の被災地方自治体への提案。
 5. (地震対策本部の活動3—復旧/復興に向けての活動)
 1) 海運業界としての政府等への要望事項の取りまとめ。
 2) 港湾・都市復興資材等の輸送協力。
 3) 航行関係各種港湾施設の安全点検等への協力。
 4) 海上物流システム再構築等に係わる調査・計画策定への協力・参加。
 5) 義援金、寄付、見舞い金等への対応。
 6. (地震対策本部の活動4—報道機関対応)
 必要に応じ報道機関への情報提供を行う。

時の対策本部の設置

の議長は、大規模地震が発生
 易場合には同会議の議を経ること
 「策本部」を設置することが

重大災害発生時にも、その災
 に応じた対策本部を設置する
 「震対策本部」に準じた対応
 する。

部の構成等)
 常任理事ならびに常設委員会
 員長・部会長をもって構成し、
 会長、副本部長には理事長が

事務局業務は当協会事務局緊
 が行う。

原則として当協会本部事務局

大規模地震が関東地方に発生
 本部事務所ビル倒壊・損傷、
 庫等により、同事務所が使用
 される場合には、会員会社の
 、可能となる下記の順序によ
 置く。

社、副会長会社のうちいずれ
 京本社/本社内
 社のいずれかの横浜支店内
 阪神地区事務局内

長、委員長・部会長との連絡
 本社/本部を置く会長、副会
 委員会・部会の委員長・部会

長は震災発生後速やかに安否とともに連絡
 方法等について当協会事務局各部長または
 総務部長(事務所/自宅/携帯電話)に通
 知する。連絡を受けた部長は直ちに理事長
 に報告する。

3. (地震対策本部の活動1—会員・政府等
 に対する情報提供等)
 会員・政府等に対する情報提供等のため
 地震対策本部設置後直ちに次の活動に着手
 する。
 1) 会員各社被害状況(人的被害、船舶・
 社屋等物的被害)の把握および各社要望

の取りまとめ。

- 2) 運輸省をはじめ関係省庁、被災地方自
 治体等への上記被害状況等についての情
 報提供および要望活動。

- 3) 会員各社、運輸省、被災地方自治体、
 海運関係団体等より被災状況一般および
 港湾の被災状況等海運関係情報の収集。

- 4) 必要に応じ各会員への上記1)～3)に関
 する情報提供/報告等。

4. (地震対策本部の活動2—被災地域住民
 に対する救援活動)

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

- 1) 運輸省および被災地方自治体等より被
 災地域住民のニーズ、使用可能港湾等に
 関する情報収集。

- 2) 当協会会員をはじめとする船社・フェ
 リー会社・客船会社および内航総連合・
 旅客船協会・外航客船協会など海運関係
 団体からの利用可能な船舶に関する情報
 収集。これに関する運輸省、被災地方自
 治体等への情報提供。またこのための専
 用電話の設置。

- 3) 被災住民に対するフェリー・旅客船の
 提供、仮設住宅用ドライコンテナの提供、
 救援物資の倉庫としてのドライコンテナ
 およびリーファーコンテナの提供等の支
 援策の検討および会員への協力の呼びか
 け。協力が得られた場合の被災地方自治
 体への提案。

5. (地震対策本部の活動3—復旧/復興に
 向けての活動)

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

6. (地震対策本部の活動4—報道機関対応)
 必要に応じ報道機関への情報提供を行う。

黄禍
望まれる日本版ロッヂデール
・レポートの作成
— 海事産業にいま求められる調査とは何か —
馬車丸製菓田中宣秀
1はじめに
デルフト大学海事工学部長のWijnolst教授
とアントワープ大学のChris Peeters博士ら4
人の学者によって昨年“The Future of the
Dutch Sea Shipping Sector”というオランダ
版ロッヂデール・レポートが同国海運局に提出
され、本レポートをもとにJorritsma 運輸大臣
は、議会で新海運政策について提案し超党派の
賛成を得て、具体的な法案作成に入ったと
Fairplay紙が報じていた。
同誌によればオランダの海事産業は同国
GDPの2.7%にあたる138億ギルダー（8,916億
円）を産出して12万人を雇用し、外航海運業に
限っても24億ギルダー（1,550億円）を産出、2
万1,000人を雇用しているが、海事産業は量的
にも質的にも、オランダ経済において重要な地
位を占めていると分析されている。
オランダ船主は高い税率、高賃金船員、厳しい
自国籍船要件によって、第二船籍のAntilles
があるにもかかわらずこれを生かせず、他国へ
置籍したり、Scaldis, Dockwise, Seatradeと
いう船社も税制が緩いベルギーに会社の本拠を
移したりしている。こうした状況に象徴される
ように、オランダ海運は瀬戸際に追いつめられ
ておくその抜本策が要望されていたという。
同国政府もこのまま放置し、オランダ船主が
皆無になったとき、ロッテルダム港はどうなる
のか、また海事技術の喪失が避けられないの
ではないかという大きな危惧を抱いていたので、
（今般海事研究者によるレポートを求め、これを
もとに法案の作成に取り組んだものと考えられ
る。
わが国でも海運に関する本格的なレポートが
できないものか、わが国海運の現状を踏まえて、
海事産業の国際競争力を高め、その活性化に資
する「調査とは何か」私見を述べてみたい。
2. わが国海運の現状

寄稿

望まれる日本版ロッヂデール ・レポートの作成

— 海事産業にいま求められる調査とは何か —

日本郵船
調査グループ長 田中宣秀

1. はじめに

デルフト大学海事工学部長の Wijnolst 教授
アントワープ大学の Chris Peeters 博士ら 4
の学者によって昨年 “The Future of the
Dutch Sea Shipping Sector” というオランダ
版ロッヂデール・レポートが同国海運局に提出
れ、本レポートをもとに Jorritsma 運輸大臣
は、議会で新海運政策について提案し超党派の
賛成を得て、具体的な法案作成に入ったと
Fairplay 紙が報じていた。

同誌によればオランダの海事産業は同国
GDP の2.7%にあたる138億ギルダー（8,916億
円）を産出して12万人を雇用し、外航海運業に
限っても24億ギルダー（1,550億円）を産出、2
万1,000人を雇用しているが、海事産業は量的
にも質的にも、オランダ経済において重要な地
位を占めていると分析されている。

オランダ船主は高い税率、高賃金船員、厳し
い自国籍船要件によって、第二船籍の Antilles
があるにもかかわらずこれを生かせず、他国へ
置籍したり、Scaldis, Dockwise, Seatrade と
いう船社も税制が緩いベルギーに会社の本拠を
移したりしている。こうした状況に象徴される
ように、オランダ海運は瀬戸際に追いつめられ
ており、その抜本策が要望されていたという。

同国政府もこのまま放置し、オランダ船主が
皆無になったとき、ロッテルダム港はどうなる

のか、また海事技術の喪失が避けられないの
ではないかという大きな危惧を抱いていたので、
今般海事研究者によるレポートを求め、これを
もとに法案の作成に取り組んだものと考えられ
る。

わが国でも海運に関する本格的なレポートが
できないものか、わが国海運の現状を踏まえて、
海事産業の国際競争力を高め、その活性化に資
する「調査とは何か」私見を述べてみたい。

2. わが国海運の現状

しからばわが国海運業の実情を考察するに、
1994年央で2,000総トン以上の外航商船隊は
1,990隻・6,105万総トンあるが、そのうち日本
船籍は280隻・1,667万総トンと全体の27%（隻
数ベースでは14%）にすぎず、残りの1,710隻
・4,438万総トンは、便宜置籍した日本船社が
実質的に所有する仕組船と外国からの単純備船
から構成されている。

問題はやはり、1985年に1,028隻・3,347万総
トンもあった日本籍船が、激減しており、外航
船雇用船員数も1985年の3万人から1994年には
9,000人を切る水準に減少していることである。
日本籍船減少の事由としてオランダ同様、登録
免許税や固定資産税が高いこと、円高を主因と
する船員の国際競争力の喪失があげられ、日本
籍船の国籍要件（9名乗組のマルシップ式）で
は国際的な自由競争市場で経営できなかつたか

らである。
これら状況をふまえ、現在、日本籍船保有の必要性や日本人船員による海事技術の伝承という観点から日本船の国際競争力確保のための国際船舶制度の在り方について議論が進められているが、ようやく調査費が認められ本格的議論は今後海運造船合理化審議会で検討されることになっている。実効ある施策が創設されることを期待したい。
一方内航海運についても船員確保の問題、経営基盤の脆弱性が指摘されているが、わが国産業のトランスプラント、規制緩和の進展により需給ギャップの変動を受けやすい体質にあり、構造改善策が望まれる。
3. 海事産業に求められる調査はどうあるべきか
これまでわが国大学の研究者や船主協会をはじめとする関係者の中で各国海運政策や船員制度、海運税制等について多数のレポートがまとめられているが、残念ながら海運、造船、港湾、水産、海洋資源を含めた広い意味での海事産業はもちろん、狭い範囲での海運業ですら、その持つ経済波及効果という観点からの本格的な議論がなされていない。
経済波及効果の測定を短期的に行うことは難しい問題としても、例えば海運の国際競争力を比較しつつ海運政策を樹立するための原点となる次のような基礎的な調査から始めなければならない。
①広い意味におけるわが国海事産業（海運、水先業、曳船業、検量・検定、税関、港湾、港湾運送業、造船、船用機器や水産業も含めた海に係わる産業を念頭において）がGDPに占める比率はどのくらいなのか。
②6ヵ月以上海外にいる英国船員は所得税が免除され本人に還付されているが、イギリスにおける租税負担の考え方にある根本思想は何なのか。
一税負担公平性の観点から一
③SLSやAPLが米国籍船を運航する際、一隻当たりの年間船員費総額はいくらなのか。
一米国のMaritime Security Act(定期船運航差額補助法案)は何故出ているのかという観点から一
④米国内航船の財政状態や競争力の実態と内航輸送が米国経済に果たす役割。
一審議会ではJones Actの廃止を巡り議論されているがJones Actが及ぼす米国経済の得失という観点から一
更に、イギリスやオランダに見られるような海事産業全般の現状と将来に言及した報告書はなく、わが国にもそろそろ本格的な調査報告書が作成されてもよいのではなかろうか。
そこで1977年から3年間をかけて調査完成した英国ロッチデール・レポートと昨年発表されたオランダ版報告書がどう構成されているか改めて紹介したい(別表参照)。
両レポートとも幅広い見地に立ちながら、報告されていることに注目したい。わが国海事産業の国際競争力を高めどのように活性化していくか、調査のヒントが数多くあるからである。本論および資料編から構成されているオランダ版ロッチデール・レポートは、オランダ語でまとめられていることもあって筆者も現時点で全容の紹介はできないが、オランダ海事産業研究所のVeldman教授とのヒヤリングや目次から推察するに、雇用、安全・環境問題や国際収支を念頭におきながら分析モデルを駆使して、海事産業の及ぼす経済的効果を算出し、新しい海運政策を提言しているものと考えられる。

水産、海洋資源を含めた広い意味での海事産業はもちろん、狭い範囲での海運業ですら、その持つ経済波及効果という観点からの本格的な議論がなされていない。

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

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

リスにおける租税負担の考え方にある根本思想は何なのか。

一税負担公平性の観点から一

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

一米国のMaritime Security Act(定期船運航差額補助法案)は何故出ているのかという観点から一

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

一米議会ではJones Actの廃止を巡り議論されているがJones Actが及ぼす米国経済の得失という観点から一

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

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

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

① ロッチデール・レポート

序
歴史的考察
現在のイギリス海運業の構造と役割
(イギリス経済における海運業の規模)

4章 外国の競争(沿岸輸送の留保、国旗差別の結論)

5章 沿岸輸送と近海輸送(沿岸海運と内陸輸送間の競争)

6章 遠洋旅客船

7章 遠洋定期貨物船(書類作成と内陸輸送、制限的慣行としての海運同盟)

8章 遠洋不定期貨物船(ボルチック・エクスチェンジの役割)

タンカー(パイプラインの影響)

イギリスの輸出入業者に対する役割

港湾(港湾料金)

技術(R&D活動の検討、船舶の設計と機械工学、船舶の運航)

労働力(船員費、雇用数)

船員の訓練と資格

陸上職員の採用と訓練

海事団体

会社の機構と経営(経営管理の手法と技術、標準会計手続)

海運業の経営成績、財政状態

国際収支(付加価値と外貨収入)

課税と関連財政法の規定(イギリスの課税基準、投資補助金)

国家安全保障

政府の役割—海運政策

政府の役割—船舶の安全性と船員の福利厚生(船員の訓練、船舶と船員の登録)

海運統計(労働力、市場情報)

将来(イギリス海運業の将来)

勸告の要約

章章章章章
立上上立早出早
章章章章章
血早
上早
立早
章章章章章

② オランダ版ロッチデール・レポート

1章 序……研究の目的及び注目点(付加価値、雇用、国際収支、安全、環境)

2章 本書の構成

3章 オランダ商船隊の分析(商船、オランダ商船隊、船主一覽)

4章 オランダ海運政策の分析(分析モデルとその適用……外航海運、乗組員、安全環境問題)

5章 ノルウェー、デンマーク、フィンランド、スウェーデンの海運政策

6章 オランダ海事産業の経済波及効果(直接的、間接的な付加価値、国際収支への貢献)

7章 選択できる政策(現行海運政策を継続した場合、放置した場合)

8章 オランダにおける新海運政策(税金、船員、造船、安全規制、金融、教育、調査)

9章 新海運政策による経済的效果(新海運政策の予算)

10章 結論

補章 インタビューした人々、参考文献

さて、わが国でも、本格的レポートを作成する前に、わが国や世界の産業が21世紀前半にどうなっているのか検討する必要があると思う。そこで恥を顧みず大胆にわが国の社会がどうなっているか予見してみたい。

① 総人口の1/4位は65才以上という高齢化社会が到来する。

② 財政が逼迫し、政府は財政赤字削減対策のため政府機関の合理化に取り組む。

③ 財源としての税制は、間接税の割合が相対的に高まり、消費税は10～15%に上昇する。

④ 製造業を中心にトランスプラントが進み、

① ロッチデール・レポート

1章 序

2章 歴史的考察

3章 現在のイギリス海運業の構造と役割
(イギリス経済における海運業の規模)

4章 外国の競争(沿岸輸送の留保、国旗差別の結論)

5章 沿岸輸送と近海輸送(沿岸海運と内陸輸送間の競争)

6章 遠洋旅客船

7章 遠洋定期貨物船(書類作成と内陸輸送、制限的慣行としての海運同盟)

8章 遠洋不定期貨物船(ボルチック・エクスチェンジの役割)

9章 タンカー(パイプラインの影響)

10章 イギリスの輸出入業者に対する役割

11章 港湾(港湾料金)

12章 技術(R&D活動の検討、船舶の設計と機械工学、船舶の運航)

13章 労働力(船員費、雇用数)

14章 船員の訓練と資格

15章 陸上職員の採用と訓練

16章 海事団体

17章 会社の機構と経営(経営管理の手法と技術、標準会計手続)

18章 海運業の経営成績、財政状態

19章 国際収支(付加価値と外貨収入)

20章 課税と関連財政法の規定(イギリスの課税基準、投資補助金)

21章 国家安全保障

22章 政府の役割—海運政策

23章 政府の役割—船舶の安全性と船員の福利厚生(船員の訓練、船舶と船員の登録)

24章 海運統計(労働力、市場情報)

25章 将来(イギリス海運業の将来)

26章 勸告の要約

② オランダ版ロッチデール・レポート

1章 序……研究の目的及び注目点(付加価値、雇用、国際収支、安全、環境)

2章 本書の構成

3章 オランダ商船隊の分析(商船、オランダ商船隊、船主一覽)

4章 オランダ海運政策の分析(分析モデルとその適用……外航海運、乗組員、安全環境問題)

5章 ノルウェー、デンマーク、フィンランド、スウェーデンの海運政策

6章 オランダ海事産業の経済波及効果(直接的、間接的な付加価値、国際収支への貢献)

7章 選択できる政策(現行海運政策を継続した場合、放置した場合)

8章 オランダにおける新海運政策(税金、船員、造船、安全規制、金融、教育、調査)

9章 新海運政策による経済的效果(新海運政策の予算)

10章 結論

補章 インタビューした人々、参考文献

さて、わが国でも、本格的レポートを作成する前に、わが国や世界の産業が21世紀前半にどうなっているのか検討する必要があると思う。そこで恥を顧みず大胆にわが国の社会がどうなっているか予見してみたい。

① 総人口の1/4位は65才以上という高齢化社会が到来する。

② 財政が逼迫し、政府は財政赤字削減対策のため政府機関の合理化に取り組む。

③ 財源としての税制は、間接税の割合が相対的に高まり、消費税は10～15%に上昇する。

④ 製造業を中心にトランスプラントが進み、

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

⑥情報化が進み、従業員は在宅勤務をしながら、電子機器とテレビ電話で経営者の指示を仰ぎ、週2回位の出社で、Work Sharingが進む。従って事務所の広さは現在の1/3~1/4となる。

⑦首都は東京から地方に遷都されており、地方分権化が進む。物流インフラ面では日本中に高速道路網がはりめぐらされ、全国の港湾における通関業務はEDI化され、税関に報告をする形式的なものに変わり、本船が入港してからスーパーマーケットや工場までの輸送時間は現在の1/2から1/3に短縮される。

⑧加工組立産業を中心にわが国企業のグローバル化と日本人の国際化が進み、社員は海外子会社に年単位の長さで勤務している。

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

せんきょう 平成28年5月号

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

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

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

(3) 研究対象

・研究機関の支援と拡充

・海事産業研究所や日本海運集会所

日本コンテナ協会を始めとする

「物流に関する研究機関や機構

の充実、産学協同の展開

・人材の採用と教育

・海事産業に求められる人材、先進

国に求められる海事産業の技術

情報の構築

・情報をいかに活かし、Riskに

対応するか

・規制緩和と雇用

・自由競争から生じる雇用問題と企

業の在り方

・海事産業の機構と経営

・国際競争力が求められているわが

国港湾の在り方も含めて

・海事関連インフラの整備と財政

・効率的な財政支出の観点から

図

投資とリストラにより、従業員は大幅に削減される。一方、サービス産業の雇用は増大しても製造業や政府機関から創出された労働力の吸収、雇用問題が最大の問題と

従業員は在宅勤務をしながらテレビ電話で経営者の指示を仰ぎ、週2回位の出社で、Work Sharingが進む。従って事務所の広さは現在の

地方に遷都されており、物流インフラ面では日本中に高速道路網がはりめぐらされ、全国の通関業務はEDI化され、税関に報告をする形式的なものに変わり、からスーパーマーケットや工場までの輸送時間は現在の1/2から1/3

を中心にわが国企業のグローバル化が進み、社員は年単位の長さで勤務してい

る。

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

4. 日本版ロッチデール・レポート作成に向けて

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

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

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

・研究機関の支援と拡充

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

・人材の採用と教育

……………海事産業に求められる人材、先進国に求められる海事産業の技術

・情報の構築

……………情報をいかに活かし、Riskに

・規制緩和と雇用

……………自由競争から生じる雇用問題と企業

・海事産業の機構と経営

……………国際競争力が求められているわが国

・海事関連インフラの整備と財政

……………効率的な財政支出の観点から

匠
・海事関連産業に対する国の支援
・先進国と後進国との競争を視点に置いて
・海事産業に関する国際基準
・梱包基準から船籍登録まで各種基準の整合性
・海事産業と安全・環境の問題(Flag State ControlとPSCの活用)
・海洋資源と海洋法
・わが国海洋資源のR&B view
極めて抽象的な指摘をしたにすぎないが、上記を考える際には、やはりグローバルな大競争化時代にわが国産業がどう転換していくか、鉄鋼、非鉄といった素材産業から自動車、電機、機械といった組立加工産業、大型小売店、通信販売といったサービス産業の行方や、エネルギー需給の問題は海事産業に従事する者にとって最大の関心事である。このテーマは一部銀行の調査部やシンクタンクで検討、発表されているが、まず海事産業関係者の目から各業界専門家の意見を聴取しReviewすることから調査作業は始まろう。

数ある研究対象のテーマのうち「人材の採用と教育」というテーマは海運、造船、港湾、会計、保険、民法・会社法から海洋法を含めた幅広い知識を必要とする海事産業社員を育成するためのノルウェー、オランダのような本格的な産学協同も必要になってくるし、海事研究機関の一層の充実が求められよう。国際競争力を問われている船員教育や船員の維持についても日本人にこそできる海技とは何か、船舶管理業務の観点から見直しも検討されなければならない。造船技術、運航技術の面で日本人が生かせるのはField Studyに基づく技術革新と知識を生かした創造でしかないからである。

今一つのテーマである、「規制緩和と雇用」については、リストラによる企業の収益至上主義と失業問題をどう調和させるかという「経済学」の原点に立ち返った研究が学界でも必要になってこよう。21世紀に入れば消費者や企業の利益重点主義よりは雇用や安全、環境思考が強まってくるはずで、既に米国でダウンサイジングと中産階級というテーマが議論されている。これまで海事産業活性化のための調査対象について筆者の夢も取り入れ指摘してきたが、海運がこれまでわが国経済や産業に寄与してきたことは誰も否定していない。海運各社の企業年史は作成されており、また産業史や経済史の観点からも立派なレポートは多数ある。

これをもとにして海運や港湾産業がわが国の高度成長にいかに関与してきたかをReviewし、今後は、Global化した世界経済の中で、海外移転する企業や国際化する日本人とわが国税制のあり方、高齢者が多くなるわが国の財政の問題を踏まえながら、海事産業がわが国経済にもたらす波及効果を大所、高所から検討してみたいものである。

幸い関係者の熱意と尽力により本年から海の記念日が国民の祝日として制定されたわけで、この記念すべき年に海を巡る関係者が21世紀を見通した海洋国家として、わが国海事産業のあり方を考え、これを国民的なレベルに持ちあげて議論し、日本版ロッチデールレポートが作成されるよう提案したい。

せんきょう 平成8年5月号

- ・海事関連産業に対する国の支援
……先進国と後進国との競争を視点に置いて
- ・海事産業に関する国際基準
……梱包基準から船籍登録まで各種基準の整合性
- ・海事産業と安全・環境の問題(Flag State ControlとPSCの活用)
- ・海洋資源と海洋法
……わが国海洋資源のReview

極めて抽象的な指摘をしたにすぎないが、上記を考える際には、やはりグローバルな大競争化時代にわが国産業がどう転換していくか、鉄鋼、非鉄といった素材産業から自動車、電機、機械といった組立加工産業、大型小売店、通信販売といったサービス産業の行方や、エネルギー需給の問題は海事産業に従事する者にとって最大の関心事である。このテーマは一部銀行の調査部やシンクタンクで検討、発表されているが、まず海事産業関係者の目から各業界専門家の意見を聴取しReviewすることから調査作業は始まろう。

数ある研究対象のテーマのうち「人材の採用と教育」というテーマは海運、造船、港湾、会計、保険、民法・会社法から海洋法を含めた幅広い知識を必要とする海事産業社員を育成するためノルウェー、オランダのような本格的な産学協同も必要になってくるし、海事研究機関の一層の充実が求められよう。国際競争力を問われている船員教育や船員の維持についても日本人にこそできる海技とは何か、船舶管理業務の観点から見直しも検討されなければならない。造船技術、運航技術の面で日本人が生かせるのはField Studyに基づく技術革新と知識を生かした創造でしかないからである。

今一つのテーマである、「規制緩和と雇用」

については、リストラによる企業の収益至上主義と失業問題をどう調和させるかという「経済学」の原点に立ち返った研究が学界でも必要になってこよう。21世紀に入れば消費者や企業の利益重点主義よりは雇用や安全、環境思考が強まってくるはずで、既に米国でダウンサイジングと中産階級というテーマが議論されている。これまで海事産業活性化のための調査対象について筆者の夢も取り入れ指摘してきたが、海運がこれまでわが国経済や産業に寄与してきたことは誰も否定していない。海運各社の企業年史は作成されており、また産業史や経済史の観点からも立派なレポートは多数ある。

これをもとにして海運や港湾産業がわが国の高度成長にいかに関与してきたかをReviewし、今後は、Global化した世界経済の中で、海外移転する企業や国際化する日本人とわが国税制のあり方、高齢者が多くなるわが国の財政の問題を踏まえながら、海事産業がわが国経済にもたらす波及効果を大所、高所から検討してみたいものである。

幸い関係者の熱意と尽力により本年から海の記念日が国民の祝日として制定されたわけで、この記念すべき年に海を巡る関係者が21世紀を見通した海洋国家として、わが国海事産業のあり方を考え、これを国民的なレベルに持ちあげて議論し、日本版ロッチデールレポートが作成されるよう提案したい。

第1回国民の祝日「海の日」制定記念各種イベントのご案内
 当協会は、毎年「海の記念日」を中心として各種イベントを主催して参りました。
 今年は永年の念願であった「海の記念日」の祝日化が実現し、記念すべき第1回の「海の日」を迎えま
 す。そこで、これを盛り上げ、かつ国民各層に日本海運の役割と重要性について認識を深めていただく
 とともに海のイメージアップを図るため、下記のとおり各種イベントを主催することとなりました。従来は
 東京のみで開催しておりましたが、より多くの方々にご来場いただけるよう阪神・淡路大震災の復興を祈
 念して神戸を加えた2カ所といたしました。今般、その概要がまとまりましたのでお知らせいたします。
 国民の祝日「海の日」制定記念海のシンフォニーファミリーコンサート
 ～モネ・ターナー・ルノワール…巨匠たちが描いた海への讃歌～
 抽選により広く一般の方々(東京・神戸各3,000名)をご招待いたします。
 音楽は船が運んだ文化の一つであるという視点から、「船がもたらしたもの」をテーマに船の歴史を追
 いながら世界の「海」にちなんだクラシックやポピュラー音楽を紹介し、「船」と「海」の大切さを感じ
 ていただく内容になっております。
 東京:7月19日(金) NHKホール 18:30開演
 神戸:7月20日(土・祝日) 神戸文化ホール18:00開演
 2.国民の祝日「海の日」制定記念展覧会「海」
 ～モネ・ターナー・ルノワール…巨匠たちが描いた海への讃歌～
 音楽と同様に絵画の世界においても、海は一つの表現の舞台として多くの芸術家によって描かれてきま
 した。太古の昔から続いてきた人間と海との関係の移り変わりを、海を観照した時代から、海に光の詩情
 を見るようになり、海に感情を託していく時代へという流れに沿ってご覧いただけます。また、日本人が
 どのように海を見て、感じてきたのかを日本人画家の作品でご紹介します。
 会期:8月29日(土)～9月9日(日) 月曜休館会場:安田火災東郷青児美術館
 3.国民の祝日「海の日」制定記念歴史・民俗資料展「海への讃歌」
 海に囲まれて生活してきた日本人がどのように海と関わってきたのかをテーマに、歴史・民俗資料を中
 心に構成しております。「古代人の海」として装飾古墳に描かれた海や船の絵などを展示し、「船乗りの海」
 を船霊信仰や海路図を通してご紹介します。また、子供の夢を託した各地の玩具の展示や、VTRによる
 民話の紹介、折り紙など親子で楽しめる体験コーナーなどもあり、幅広い内容となっております。
 会期:7月13日(土)～8月31日(土) 月曜休館会場:神戸海洋博物館
 4.国民の祝日「海の日」制定記念夏休み東京湾親子シップウオッチング
 外航客船「飛鳥」に抽選で15組(300名)の小学3年生～中学生親子をご招待します。東京湾内をクル
 ーズし外航客船の雰囲気を感じながら、行き交う船や港の見学を通して、海と船とくらしについての関
 心を深め、海運の役割を考える機会を提供するものです。
 日時:7月20日(土・祝) 12:00～15:00 行程:晴海客船ターミナル→東京湾→横浜新港埠頭
 せんきょう平成8年5月号
 広報

念 各種イベントのご案内

を主催して参りました。
 し、記念すべき第1回の「海の日」を迎えま
 割と重要性について認識を深めていただくと

こに海のイメージアップを図るため、下記のとおり各種イベントを主催することとなりました。従来は
 東京のみで開催しておりましたが、より多くの方々にご来場いただけるよう阪神・淡路大震災の復興を祈
 念して神戸を加えた2カ所といたしました。今般、その概要がまとまりましたのでお知らせいたします。

1. 国民の祝日「海の日」制定記念 海のシンフォニーファミリーコンサート

抽選により広く一般の方々(東京・神戸 各3,000名)をご招待いたします。
 音楽は船が運んだ文化の一つであるという視点から、「船がもたらしたもの」をテーマに船の歴史を追
 いながら世界の「海」にちなんだクラシックやポピュラー音楽を紹介し、「船」と「海」の大切さを感じ
 ていただく内容になっております。

東京:7月19日(金) NHKホール 18:30 開演
 神戸:7月20日(土・祝日) 神戸文化ホール 18:00 開演

2. 国民の祝日「海の日」制定記念 展覧会「海」

～モネ・ターナー・ルノワール…巨匠たちが描いた海への讃歌～

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

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

3. 国民の祝日「海の日」制定記念 歴史・民俗資料展「海への讃歌」

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

会 期: 7月13日(土)～8月31日(土) 月曜休館 会 場: 神戸海洋博物館

4. 国民の祝日「海の日」制定記念 夏休み東京湾親子シップウオッチング

外航客船「飛鳥」に抽選で15組(300名)の小学3年生～中学生親子をご招待します。東京湾内をクル
 ーズし外航客船の雰囲気を感じながら、行き交う船や港の見学を通して、海と船とくらしについての関
 心を深め、海運の役割を考える機会を提供するものです。

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

海運
ニュース
平成8年度港湾春闘
平成8年度船員災害防止実施計画
関連文書の配布方法に関する検討チームを設置することに
一國連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会(UIN/ECE/WP.4)第43回会期の模様一
国際船舶制度推進調査委員会の開催について
1.平成8年度港湾春闘

運 一 ス

1.春闘の争点
今年の春闘は、平成5年以来3年ぶりの全国規模での港湾ストライキを伴う春闘であった。2月16日の第1回団体交渉で、全国港湾労働組合協議会(全国港湾)と全日本港湾運輸労働組合同盟(港運同盟)が、賃金改定(基準内賃金を45才で44,000円の水準保証)と船社のコンソーシアム再編問題も含めた制度問題の改善を日本港運協会(日港協)に要求し、港湾春闘がスタートした。
今年の春闘要求(制度問題)のポイントは、
①労働時間の短縮と週休2日制の実施、交代制就労の導入
②船社のコンソーシアム再編に対する雇用と就労保障
③港湾労働運営基金の確立
④フェリーの無人車航送対策と拠出金の改定であるが、この中でも、昨年末以来港運労使間で最大の懸案となっている船社のコンソーシアム再編に対する雇用と就労保障、およびこれに伴う原資確保が最大のポイントであった。この雇用と就労保障(交代制就労の導入)のための原資確保として、現行の港湾労働安定基金を港湾労働運営基金に改め、現行の料率3.5円/トンを10円/トンに引き上げると共に、現行基金の徴収貨物の他に新たな対象貨物として通過コンテナ貨物も加えることなどを要求するものであった。
2.交渉経過概要
(1)制度問題
日本港運協会(日港協)と全国港湾・港運同盟の制度問題中央団交は、昨年より半月遅れの2月16日に組合側の趣旨説明が行われ、4月10日の第4回中央団交で妥結したが、3月27日の中央団交決裂の翌28日には、日港協側の回答を不満とした組合側は、
①4月7日(日)より解決まで、日曜荷役拒否・阻止
②4月8日(月)より解決まで、夜荷役拒否・阻止
③4月19日(金)始業時から21日(日)始業時までの48時間ストライキ
せんきょう平成8年5月号

1. 平成8年度港湾春闘
2. 平成8年度船員災害防止実施計画
3. 関連文書の配布方法に関する検討チームを設置することに
一國連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会(UIN/ECE/WP.4)第43回会期の模様一
4. 国際船舶制度推進調査委員会の開催について

8年度港湾春闘

年以來3年ぶりの全国規模での港湾ストライキを伴う春闘であった。2月16日の第1回団体交渉で、全国港湾労働組合協議会(全国港湾)と全日本港湾運輸労働組合同盟(港運同盟)が、賃金改定(基準内賃金を45才で440,000円の水準保証)と船社のコンソーシアム再編問題も含めた制度問題の改善を日本港運協会(日港協)に要求し、港湾春闘がスタートした。

今年の春闘要求(制度問題)のポイントは、

- ① 労働時間の短縮と週休2日制の実施、交代制就労の導入
- ② 船社のコンソーシアム再編に対する雇用と就労保障
- ③ 港湾労働運営基金の確立
- ④ フェリーの無人車航送対策と拠出金の改定

であるが、この中でも、昨年末以来港運労使間で最大の懸案となっている船社のコンソーシアム再編に対する雇用と就労保障、およびこれに伴う原資確保が最大のポイントであった。この

雇用と就労保障(交代制就労の導入)のための原資確保として、現行の港湾労働安定基金を港湾労働運営基金に改め、現行の料率3.5円/トンを10円/トンに引き上げると共に、現行基金の徴収貨物の他に新たな対象貨物として通過コンテナ貨物も加えることなどを要求するものであった。

2. 交渉経過概要

(1) 制度問題

日本港運協会(日港協)と全国港湾・港運同盟の制度問題中央団交は、昨年より半月遅れの2月16日に組合側の趣旨説明が行われ、4月10日の第4回中央団交で妥結したが、3月27日の中央団交決裂の翌28日には、日港協側の回答を不満とした組合側は、

- ① 4月7日(日)より解決まで、日曜荷役拒否・阻止
- ② 4月8日(月)より解決まで、夜荷役拒否・阻止
- ③ 4月19日(金)始業時から21日(日)始業時までの48時間ストライキ

④必要に応じて、随時上乗せの戦術強化を行う。
とのストライキ通告を日港協側に行い、交渉局面に何等の進展もみられないまま、平成5年以来3年ぶりの全港・全職種を対象とした港湾ストライキに4月7日より突入した。
翌4月8日、日港協側は諸情勢を踏まえ、事態修復を目指して、組合側に対し交渉再開を申し入れ、4月11日は第4回中央団交が行われた。この大詰めの中継ぎの中央団交は数度の中断を挟み難航したが、制度問題について21:30過ぎに双方合意に達し、同時にストライキも解除された。

②個別賃金交渉
個別賃金交渉については各単組あるいはその連合体が中央・地区で行うなどさまざまであるが、港湾の賃金相場を作るといわれる船内統一交渉は組合側（港湾荷役事業関係労働協議会－港荷労協）が2月26日付で使用者側（日本港運協会船内部会経営者協議会－船経協）に対し基準内賃金21,000円アップ（昨年と同額要求）の要求書を提出し、3月5日に第1回交渉が行われた。4月2日の第3回交渉では使用者側から有額回答が行われず交渉は決裂し、組合側は使用者側に対し、中央の労使が通告した内容と同じストライキ行動をその場で通告した。4月8日には、使用者側は中央団交と同様に交渉の再開を組合側に申し入れ、第4回交渉は中央団交と同日の4月10日15:30より行われた。この第4回交渉では、中央団交の進展を見つつ、初めて4,600円（基準内定昇込み）の有額回答が提示され、せんきょう平成8年5月号
中断を挟み、同日21:30過ぎ使用者側より5,300円の提示があり、組合側はこれを受けて交渉は妥結、ストライキ解除通告がその場で行われた。平成3年春闘以来5年ぶりに前年実績を上回る金額での妥結であった。

3妥結内容

- 1) 制度問題(4月10日妥結)
①労働時間短縮に伴う割増賃金の算定基礎分母については、今年度も2時間短縮されて168時間(現行170時間)に変更することになった。
②最大の焦点のコンソーシアム再編に対する雇用と就労保障については、引き続き労使政策委員会で協議していくことで労使とも歩み寄った。
③港湾労働運営基金の確立については詳細をこれから調整・協議することになるが、3年間トン当たり1円を拠出することになった。
④その他要求項目も引き続き労使政策委員会などで継続協議することになった。
(2) 賃上げ(主要労組)
①港荷労協(4月6日妥結)
5,300円(基準内定昇込み)
(昨年5,000円)
②大港労組(4月6日妥結)
5,300円(定昇込み)
(昨年5,000円)
③検数労連(4月8日妥結)
全検5,303円、日検5,270円
(いずれも定昇込み、日検含基準外)

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

て、随時上乗せの戦術強化

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

協側は諸情勢を踏まえ、事態修復を目指して、組合側に対し交渉再開を申し入れ、4月11日は第4回中央団交が行われた。この大詰めの中継ぎの中央団交は数度の中断を挟み、同時にストライキも解除された。

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

3. 妥結内容

(1) 制度問題（4月10日妥結）

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

(2) 賃上げ（主要労組）

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

(昨年全検5,000円、日検3,475円+α)
 ④検定労連(4月17日現在交渉継続中)
 4,000円(平均回答額)
 (昨年4,800円+α)
 ⑤全港湾(4月17日現在妥結状況未判)
 妥結過重平均6,500円(昨年6,485円)

総括
 今年の春闘は、円高修正やリストラの進展で企業業績が回復しつつあることから、相場形成に影響を持つ金属労協(IMF・JC)加盟の鉄鋼大手が2年ぶりに1,000円ではあるがベアを復活し、また、電機大手も昨年の賃上げ実績を大手17社平均8,827円と、300円上回るなど、バブル崩壊以後の相場低落傾向に歯止めが掛かり、今年の賃上げ率は過去最低の昨年の2.83%(労働者大手企業調査による)を超える見通しが強まった。しかし、ワークシェアリング(仕事の分かち合い)や隔年賃上げ交渉論議が浮上したり、横並びの賃上げにかかわらず新しい賃金・雇用システムを探ろうとする春闘見直し論が出てくるなど、低成長下での春闘のあり方そのものが問われ始めている。

他産業の景気の影響を大きく受ける港湾でも、賃金問題については、コンテナ貨物の船積検査制度の見直しが進められる検定業界を除き、前

日付 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)
 2.16 第1回団体交渉 (制度問題要求書提出・趣旨説明)
 2.26 港荷労協が船経協に要求書提出
 3.5 船経協/港荷労協第1回団体交渉
 3.12 全国港湾幹部が船協「港湾協議会」を訪問し、申入書提出 (組合要求書趣旨説明)
 3.15 第2回団体交渉、日港協が要求項目に対し基本的見解を説明
 3.21 第3回団体交渉、日港協 回答を保留 船経協/港荷労協第2回団体交渉
 3.27 全国港湾・港運同盟 争議通告を行う
 3.28 ・4.7以降の日曜荷役拒否・阻止
 ・4.8以降の夜荷役拒否・阻止
 ・4.19始業時から4.21始業時までの48時間スト
 4.2 船経協/港荷労協第3回団体交渉決裂、港荷労協争議通告を行う(全国港湾・港運同盟争議通告と同じ内容)
 4.7 ストライキ解決まで日曜荷役拒否・阻止
 4.8 ストライキ解決まで夜荷役拒否・阻止
 4.10 日港協、全国港湾・港運同盟に団体交渉再開を申し入れる 船経協、港荷労協に団体交渉再開を申し入れる
 4.11 第4回団体交渉、妥結、仮協定 船経協/港荷労協第4回団体交渉賃上げ4,600円(定昇込み)の有額回答提示後、再交渉の後妥結、基準内5,300円(定昇込み)
 4.18 大港労組妥結5,300円(定昇込み) 検数労連妥結、全検5,303円、日検5,270円(いずれも定昇込み、日検含基準外)

面 せんきょう平成8年3月号

復活し、また、電機大手も昨年の賃上げ実績を

制度の見直しが進められる検定業界を除き、前

18,827円と、300円上回るなど、バブル崩壊以後の相場低落傾向に歯止めが掛かり、今年の賃上げ率は過去最低の昨年の2.83%(労働者調査による)を超える見通しが強くなり、ワークシェアリング(仕事の分かち合い)や隔年賃上げ交渉論議が浮上した。賃上げにかかわらず新しい賃金・雇用システムを探ろうとする春闘見直し論が出てくるなど、低成長下での春闘のあり方そのものが問われ始めている。

他産業の景気の影響を大きく受ける港湾でも、賃金問題については、コンテナ貨物の船積検査

5. 交渉経過

日付	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)
2.16	第1回団体交渉 (制度問題要求書提出・趣旨説明)	
2.26		港荷労協が船経協に要求書提出
3.5		船経協/港荷労協 第1回団体交渉 (組合要求書趣旨説明)
3.12	全国港湾幹部が船協「港湾協議会」を訪問し、申入書提出	
3.15	第2回団体交渉、日港協が要求項目に対し基本的見解を説明	
3.21		船経協/港荷労協 第2回団体交渉
3.27	第3回団体交渉、日港協 回答を保留	
3.28	全国港湾・港運同盟 争議通告を行う ・4.7以降の日曜荷役拒否・阻止 ・4.8以降の夜荷役拒否・阻止 ・4.19始業時から4.21始業時までの48時間スト	
4.2		船経協/港荷労協 第3回団体交渉決裂、港荷労協争議通告を行う(全国港湾・港運同盟争議通告と同じ内容)
4.7		ストライキ解決まで日曜荷役拒否・阻止
4.8		ストライキ解決まで夜荷役拒否・阻止
4.8	日港協、全国港湾・港運同盟に団体交渉再開を申し入れる	船経協、港荷労協に団体交渉再開を申し入れる
4.10	第4回団体交渉、妥結、仮協定	船経協/港荷労協 第4回団体交渉 賃上げ4,600円(定昇込み)の有額回答提示後、再交渉の後妥結、基準内5,300円(定昇込み)
4.11		大港労組妥結5,300円(定昇込み)
4.18		検数労連妥結、全検5,303円、日検5,270円(いずれも定昇込み、日検含基準外)

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

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

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

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

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

- ・平成8年度の死傷件数約4,000件ならびに同6年度の疾病件数約3,000件をそれぞれ約100件減ずること。

上記の目標を達成するために、次の事項に重点を置いている。

1. 漁船の死傷災害防止対策の推進
- ① 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化
- (2) 魚ろう作業における死傷災害の「転倒」の防止
- (3) 「海中転落」の防止
2. 汽船の死傷災害防止対策の推進
- ④ 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化
- ⑤ 死傷災害の「転落・墜落」の防止
3. 高年齢船員の死傷災害防止対策の推進
4. 中高年齢船員の疾病予防対策及び健康増進対策等の推進
5. 外国人船員の混乗に係る安全衛生対策の推進
6. 労働時間等労働条件の改善

以上の重点項目のうち、汽船関係の災害防止対策の要旨は次のとおりである。

汽船の死傷災害防止対策の推進

- (1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活

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

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

平成8年度船員災害防止実施計画

防止活動の促進に関する

性化

- (2) 魚ろう作業における死傷災害の「転倒」の防止
- (3) 「海中転落」の防止

2. 汽船の死傷災害防止対策の推進

- (1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活性化
- (2) 死傷災害の「転落・墜落」の防止
3. 高年齢船員の死傷災害防止対策の推進
4. 中高年齢船員の疾病予防対策及び健康増進対策等の推進
5. 外国人船員の混乗に係る安全衛生対策の推進
6. 労働時間等労働条件の改善

以上の重点項目のうち、汽船関係の災害防止対策の要旨は次のとおりである。

1. 汽船の死傷災害防止対策の推進

- (1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活

平成8年度標記実施計画を策定し、関係先へ通知した。

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

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

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

上記の目標を達成するために、次の事項に重点を置いている。

1. 漁船の死傷災害防止対策の推進

- (1) 中小船舶所有者の安全衛生管理活動の活

船舶所有者の集団による荷主、元請オペレーター等を含む船員災害防止のための協議会等の設置を促進し、安全衛生パトロール、安全衛生教育等の共同実施等の船員災害防止活動を行う。
 (2) 死傷災害の「転落・墜落」の防止
 「転落・墜落」による災害を起因別にみると、階段・椅子の踏み外し等の「甲板」によるものが58人で44.0%を占めている。次いで機関室上段、中段の固定足場、船倉での墜落の「その他の船体構造物」によるものが17人となっている。
 このような状況を踏まえ、船内設備および作業方法等の再検討によって作業環境への安全性を配慮し、また、「作業前ミーティング」を励行する。
 2. 高年齢船員の死傷災害防止対策
 船員の高齢化に伴う心身機能の変化を把握し、甲板、作業床等の船内設備、重量物の取り扱いおよび作業姿勢等の作業方法ならびに照明、騒音、温度等の作業環境の改善を促進する。
 3. 中高年齢船員の疾病予防対策および健康増進対策等の推進
 成人病に関する教育の徹底、船員保険成人病予防検診等の定期的、継続的な受診をより一層促進し、体育活動およびレクリエーション活動の実施等快適な船内生活環境の形成のために必要な措置の推進を図り、衛生管理者制度等の見直し等健康管理体制の一層の充実を図る。
 また、エイズに関する知識の周知徹底等その防止対策を推進する。
 4. 外国人船員の混乗に係る安全衛生対策の推進
 外国人船員に対する船員法等関係法令の周知、安全衛生教育の徹底を図るとともに、外国語による安全作業マニュアルの作成、作業基準の見直し、外国語による危険等に関する標示、レクリエーション設備や相談体制の整備等の安全衛生対策を推進する。
 5. 労働時間等労働条件の改善
 休日、休息時間等の時間的ゆとりを確保することにより、心身両面の疲労の回復を図り、船員の安全と健康を維持増進するため、十分な乗組員数の確保、荷役作業、船倉清掃作業等の軽減等について検討し、労働時間の短縮を図る。
 関連文書の配布方法に関する検討チームを設置すること。
 一 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会(UN/ECE/WP.4) 第43回会期の模様
 一 国連欧州経済委員会(UN/ECE:United Nations/Economic Commission for Europe)では、1980年代より、EDI:Electronic Data Interchange(電子データ交換:企業や行政機関が、せんきょう平成8年5月号



進対策等の推進

成人病に関する教育の徹底、船員保険成人病予防検診等の定期的、継続的な受診をより一層促進し、体育活動およびレクリエーション活動の実施等快適な船内生活環境の形成のために必要な措置の推進を図り、衛生管理者制度等の見直し等健康管理体制の一層の充実を図る。
 また、エイズに関する知識の周知徹底等その防止対策を推進する。

4. 外国人船員の混乗に係る安全衛生対策の推進

外国人船員に対する船員法等関係法令の周知、安全衛生教育の徹底を図るとともに、外国語による安全作業マニュアルの作成、作業基準の見直し、外国語による危険等に関する標示、レクリエーション設備や相談体制の整備等の安全衛生対策を推進する。

5. 労働時間等労働条件の改善

休日、休息時間等の時間的ゆとりを確保することにより、心身両面の疲労の回復を図り、船員の安全と健康を維持増進するため、十分な乗組員数の確保、荷役作業、船倉清掃作業等の軽減等について検討し、労働時間の短縮を図る。

による荷主、元請オペレーター等を含む船員災害防止のための協議会等の設置を促進し、安全衛生パトロール等の共同実施等の船員災害防止の「転落・墜落」の防止による災害を起因別にみると踏み外し等の「甲板」が44.0%を占めている。
 中段の固定足場、船倉の船体構造物による。

このような状況を踏まえ、船内設備および作業方法等の再検討によって作業環境への安全性を配慮し、また、「作業前ミーティング」を励行する。

2. 高年齢船員の死傷災害防止対策

船員の高齢化に伴う心身機能の変化を把握し、甲板、作業床等の船内設備、重量物の取り扱いおよび作業姿勢等の作業方法ならびに照明、騒音、温度等の作業環境の改善を促進する。

3. 中高年齢船員の疾病予防対策および健康増

3. 関連文書の配布方法に関する検討チームを設置することに

一 国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会(UN/ECE/WP.4)第43回会期の模様一

国連欧州経済委員会 (UN/ECE: United Nations/Economic Commission for Europe) で

は、1960年代より、EDI: Electronic Data Interchange (電子データ交換: 企業や行政機関が、



お互いにコンピュータを利用して、広く合意された規則に基づき、情報交換を行うこと)のための調査・研究・開発活動を行っている。同委員会の貿易手続簡易化作業部会(WP.4:WorkingsPartyNo.4)では、貿易手続簡易化の一環として、従来書類や電話で行われていた貨物・通関情報の交換をコンピュータ間で伝達処理するため、UN/EDIFACT(United Nations/Electronic Data Interchange for Administration of Commerce and Transport:行政、商業および運輸のための電子データ交換規則)と呼ばれる統一規則による書式や記載内容の標準化作業が進められている。同作業部会の第43回会期は、1996年2月18日から22日の間ジュネーブで開催され、メンバー国29カ国とEC、オブザーバー7カ国(アジア地域からは日本、韓国)の他、UNCTAD(United Nations Conference on Trade and Development)、IATA(International Air Transport Association)など14の国際関係機関から合計約140名が参加した。わが国からの出席者は、以下4名を含め合計9名であった。運輸省政策企画課補佐官 内田 傑 JASTPRO理事UN/EDIFACTアジア地区担当ラポーター 伊東 健治 川崎汽船 船積情報サービス部長 小野 浩一 当協会常務理事 茅田 俊一

ターを利用して、広く合意し、情報交換を行うこと)の開発活動を行っている。貿易手続簡易化作業部会(WP.4 No.4)では、貿易手続簡易化を従来書類や電話で行われていた交換をコンピュータ間で伝達処理するため、UN/EDIFACT(United Nations/Electronic Data Interchange for Administration of Commerce and Transport:行政、商業および運輸のための電子データ交換規則)と呼ばれる統一規則による書式や記載内容が定められている。同作業部会の第43回会期は、1996年3月18日から22日の間ジュネーブで開催され、メンバー国29カ国とEC、オブザーバー7カ国(アジア地域からは日本、韓国)の他、UNCTAD(United Nations Conference on Trade and Development)、IATA(International Air Transport Association)など14の国際関係機関から合計約140名が参加した。わが国からの出席者は、以下4名を含め合計9名であった。運輸省政策企画課補佐官 内田 傑 JASTPRO理事UN/EDIFACTアジア地区担当ラポーター 伊東 健治 川崎汽船 船積情報サービス部長 小野 浩一 当協会常務理事 茅田 俊一

委員会)の下部となるがECEに対して直接報告できるという形が最終案として提出され、大筋で合意を得られている。本件について、1995年12月に開催されたCDTで報告され、満場一致で承認された旨議長より報告があった。今後は本年6月末開催予定のECE(欧州経済委員会)年次総会に諮られる模様である。

一方、今後、関連文書の配布方法(CD-ROM、インターネット等)に関する検討チームを設置することとなった。

2. GE.1 (Group of Experts No.1=データエレメントと自動データ交換に関する専門家会議)

伊東健治氏(日本)がアジア地域ラポーター(Rapporteur:UN/EDIFACTを世界的に推進するため国連が任命する専門家)として、他地域ラポーターとともに再任命された。

また、今後のディレクトリーの発行頻度について、1995年9月会期における以下検討結果が合意された。

- ・国連は今後も引き続き「UN/EDIFACTディレクトリー」を毎年2回発行する。但し、
- ・各メッセージはDMR(Data Maintenance Request:メッセージの変更追加等要求)が出される毎にリリース番号1つずつ増加する
- ・全てのメッセージに対してリリース履歴が付される
- ・ステータス1と2の区分を廃止する

3. GE.1/GE.2 合同会議

前回同様、譲渡性書類に関するJRT(ジョイ

国29カ国とEC、オブザーバー7カ国(アジア地域からは日本、韓国)の他、UNCTAD(United Nations Conference on Trade and Development)、IATA(International Air Transport Association)など14の国際関係機関から合計約140名が参加した。わが国からの出席者は、以下4名を含め合計9名であった。

運輸省運輸政策局情報管理部 情報企画課補佐官 内田 傑
JASTPRO理事UN/EDIFACTアジア地区担当ラポーター 伊東 健治
川崎汽船 船積情報サービス部長 小野 浩一
当協会常務理事 茅田 俊一

1. WP.4における審議

WP.4のリエンジニアリングについては、1995年9月会期において、現行のWP.4をセンターとし組織的には従来通りCDT(Committee on the Development of Trade:貿易拡大

四 UN/EDIFACTラポーターズチーム)アド
ックグループ第1回会合の様子が報告された。
4-GE.2(Group of Experts No.2=手続
と書類に関する専門家会議)
現行の船名コード(勧告第10号)にある無線
通信呼出符号を改訂して、IMO(国際海事
機関)コード(Lloyd's Register Codes)を使

用するべきとのICS(国際海運会議所)代表より
提出された提案については、次回会合で正式
な承認を求めることとなった。
またICS代表より、SEAWAYBILL(海上
運送状)の普及状況等の調査結果が報告された。
次回会合は、1996年9月17日から21日にジュ
ネーブにて開催される。
国際船舶制度推進調査委員会の開催について
日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)
に設置された「国際船舶制度推進調査委員会」
(委員長:谷川久成(成蹊大学教授)が開催さ
れた。
同委員会は、SECOJの行う船員雇用促進対
策事業の一環として、平成8年度政府予算案に
おいて認められた国際船舶制度を円滑に実施
、拡充していくための調査を目的に設置され、具
体的な課題等に関する問題点等の整理・分析お
よび具体的な解決策を検討することとしている。
また、同委員会は、海造審 海運対策部会
小委員会での国際船舶制度実現等に向けた実質
的な議論に資するための問題点、解決策等の整
理も目的としている。
同委員会には、当協会より政策幹事および企
画調整部長が委員として参画し、船主意見の反
映に努めている。(資料参照)
4月9日に開催された第1回同委員会では、
外航海運の現状における問題点等に関し、官労
使がそれぞれの意見を開陳した。当協会は、国
際競争力の回復が喫緊の課題となっていること
から、日本船の配乗要件の緩和および企業の自
由な事業活動を阻害している諸規制の撤廃およ
び時代にそぐわなくなった諸制度の改善等の必
要性について意見を述べた。

【資料】
日本船員福利雇用促進センター
国際船舶制度推進調査について
1.調査の目的
日本籍船及び日本人船員を確保するための具
体策として提案された国際船舶制度の本格的な
実施に向けて、同制度を円滑に実施し、拡充し
ていくために必要となる方策について検討する。
このため、国際船舶制度の円滑な実施・拡充に
向けての具体的な課題、国際船舶職員に求めら
れる資質、日本人船員の配乗体制及び船内職務
体制の変化等への対応等について、問題点等の
整理・分析を行うとともに、関係者との調整を
図りつつ、具体的な解決策を検討することを目
的とする。
2.調査委員会の設置
せんきょう平成8年5月号

トUN/EDIFACTラポーターズチーム)アド
ックグループ第1回会合の様子が報告された。

GE.2 (Group of Experts No.2 =手続
と書類に関する専門家会議)

現行の船名コード(勧告第10号)にある無線
通信呼出符号を改訂して、IMO(国際海事
機関)コード(Lloyd's Register Codes)を使

用するべきとのICS(国際海運会議所)代表より
提出された提案については、次回会合で正式
な承認を求めることとなった。

またICS代表より、SEA WAYBILL(海上
運送状)の普及状況等の調査結果が報告された。

次回会合は、1996年9月17日から21日にジュ
ネーブにて開催される。

4. 国際船舶制度推進調査委員会の開催について

日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)
設置された「国際船舶制度推進調査委員会」
委員長:谷川 久 成蹊大学教授)が開催さ
れた。

同委員会は、SECOJの行う船員雇用促進対
策事業の一環として、平成8年度政府予算案に
おいて認められた国際船舶制度を円滑に実施、
拡充していくための調査を目的に設置され、具
体的な課題等に関する問題点等の整理・分析お
よび具体的な解決策を検討することとしている。

また、同委員会は、海造審 海運対策部会、
小委員会での国際船舶制度実現等に向けた実質
的な議論に資するための問題点、解決策等の整
理も目的としている。

同委員会には、当協会より政策幹事および企
画調整部長が委員として参画し、船主意見の反
映に努めている。(資料参照)

4月9日に開催された第1回同委員会では、
外航海運の現状における問題点等に関し、官労
使がそれぞれの意見を開陳した。当協会は、国
際競争力の回復が喫緊の課題となっていること

から、日本船の配乗要件の緩和および企業の自
由な事業活動を阻害している諸規制の撤廃およ
び時代にそぐわなくなった諸制度の改善等の必
要性について意見を述べた。

【資料】

日本船員福利雇用促進センター
国際船舶制度推進調査について

1. 調査の目的

日本籍船及び日本人船員を確保するための具
体策として提案された国際船舶制度の本格的な
実施に向けて、同制度を円滑に実施し、拡充し
ていくために必要となる方策について検討する。
このため、国際船舶制度の円滑な実施・拡充に
向けての具体的な課題、国際船舶職員に求めら
れる資質、日本人船員の配乗体制及び船内職務
体制の変化等への対応等について、問題点等の
整理・分析を行うとともに、関係者との調整を
図りつつ、具体的な解決策を検討することを目
的とする。

2. 調査委員会の設置

慶 主催者 内
 件名 「海のプリンセス」による 日本海事広報協会 キャンペーンガール4名が全国各地の「海の日」「海の日」
 広報活動 (後援) 間」等の関連行事に出演
 運輸省、国民の祝日「海の日」を祝う実
 行委員会
 第11回海の祭典 第11回海の祭典実行委員会 三重県において開催
 (後援) (四日市市)式典・祝賀会
 運輸省、海上保安庁、国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会 (津市・松坂市・鳥羽市、尾鷲市各種イベント開催
 平成8年7月21日(日)
 北西太平洋海洋汚染防除新 運輸省、海上保安庁、新潟県 日本海及び黄海における海洋汚染緊急時対応国際協力体制
 潟会議 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会 (新潟ホテルイタリヤ軒
 平成8年7月18日(木)
 クルーズフォーラム横浜 横浜市等 日本人に適したクルーズを模索検討し、より多くの市民に
 (後援) クルーズの手軽さや素晴らしさが認識、理解され、これか
 運輸省、日本外航客船協会、国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会等(予定) らのわが国のクルーズ市場拡大へつながるための方策を
 「海の日」を祝う実行委員会等(予定) 探る第4回クルーズフォーラムを開催
 (横浜) ヨコハマグランドインターコンチネンタルホテル
 パシフィコ横浜等
 平成8年7月19日(金)～20日(祝)
 第19回B品少年の船 ブルーシー・アンド・グリーンランド財団 一般募集による小'中学生たちのふじ丸でのグアム、サイ
 (後援) パンへの体験航海
 運輸省、国民の祝日「海の日」を祝う実 平成8年7月22日(月)～8月5日(月)
 行委員会(予定)
 第37回鳥羽パールレース 日本外洋帆走協会 三重県鳥羽市沖から神奈川三浦市沖に至る海域での国内
 (後援) 最大の外洋ヨットレース
 運輸省、国民の祝日「海の日」を祝う実 平成8年7月26日(金)～7月28日(日)
 行委員会(予定)
 「21世紀への夢航海」(仮称) 日本セイルトレーニング協会 「海とふれあう、人とふれあう、21世紀夢航海」をテーマ
 (後援) に、日本在住の各国の子供たちで結成した「海の親善大使
 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会 が乗り組む帆船「海星」による航海
 等(予定) 神奈川三浦市から三重県四日市市まで
 平成8年7月18日(木)～7月26日(金)
 「海の日」制定記念東京都 東京都等 オープニングコンサート(4月27日)、帆船パレード(5
 イベント(お台場SEA イベント(お台場SEA 月20日)、ドラゴンボート大会(5月26日)、国際トリア
 DREAM) 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会 スロン・キッズトリアスロン大会(7月14日)、ビーチ
 等(予定) パレーボール大会(8月上旬)等
 (東京)臨海副都心
 平成8年4月27日(土)～8月31日(土)
 青い羽根募金活動 日本水難救済会 「海の日」関連行事等の開催時における募金活動の展
 (協力) 開
 国民の祝日「海の日」を祝う実行委員会 12) 企業等が営業の一環として行う「海の日」の記念事業
 日本海事広報協会等 について、その収益の一部の協賛依頼
 (青い羽根カード)を発行し、その利用を通じたクレ
 ジット会社からの寄付制度の新設
 せんきょう平成8年5月号

内	容
<p> ンペーンガール4名が全国各地の「海の日」「海の日」 の関連行事に出演 </p>	<p> において開催 日(日)式典・祝賀会 平成8年7月21日(日) う、松坂市、鳥羽市、尾鷲市)各種イベント開催 平成8年7月20日(祝)～8月4日(日) </p>
<p> 日本海及び黄海における海洋汚染緊急時対応国際協力体制 促進のための北西太平洋沿岸国専門家会議 </p>	<p> 及び黄海における海洋汚染緊急時対応国際協力体制 促進のための北西太平洋沿岸国専門家会議 </p>
<p> 日本人に適したクルーズを模索検討し、より多くの市民に クルーズの手軽さや素晴らしさが認識、理解され、これか らのわが国のクルーズ市場拡大へつながるための方策を 探る第4回クルーズフォーラムを開催 (横浜) ヨコハマグランドインターコンチネンタルホテル、 パシフィコ横浜等 平成8年7月19日(金)～20日(祝) </p>	<p> 平成8年7月23日(火)～25日(木) </p>
<p> 一般募集による小・中学生たちのふじ丸でのグアム、サイ パンへの体験航海 平成8年7月22日(月)～8月5日(月) </p>	<p> 平成8年7月22日(月)～8月5日(月) </p>
<p> 三重県鳥羽市沖から神奈川三浦市沖に至る海域での国内 最大の外洋ヨットレース 平成8年7月26日(金)～7月28日(日) </p>	<p> 三重県鳥羽市沖から神奈川三浦市沖に至る海域での国内 最大の外洋ヨットレース 平成8年7月26日(金)～7月28日(日) </p>
<p> 「海とふれあう、人とふれあう、21世紀夢航海」をテーマ に、日本在住の各国の子供たちで結成した「海の親善大使 が乗り組む帆船「海星」による航海 神奈川三浦市から三重県四日市市まで 平成8年7月18日(木)～7月26日(金) </p>	<p> 「海とふれあう、人とふれあう、21世紀夢航海」をテーマ に、日本在住の各国の子供たちで結成した「海の親善大使 が乗り組む帆船「海星」による航海 神奈川三浦市から三重県四日市市まで 平成8年7月18日(木)～7月26日(金) </p>
<p> オープニングコンサート(4月27日)、帆船パレード(5 月26日)、ドラゴンボート大会(5月26日)、国際トリア スロン・キッズトリアスロン大会(7月14日)、ビーチ パレーボール大会(8月上旬)等 (東京)臨海副都心 平成8年4月27日(土)～8月31日(土) </p>	<p> オープニングコンサート(4月27日)、帆船パレード(5 月26日)、ドラゴンボート大会(5月26日)、国際トリア スロン・キッズトリアスロン大会(7月14日)、ビーチ パレーボール大会(8月上旬)等 (東京)臨海副都心 平成8年4月27日(土)～8月31日(土) </p>
<p> 「海の日」関連行事等の開催時における募金活動の展 開 企業等が営業の一環として行う「海の日」の記念事業 について、その収益の一部の協賛依頼 「青い羽根カード」を発行し、その利用を通じたクレ ジット会社からの寄付制度の新設 </p>	<p> (1) 「海の日」関連行事等の開催時における募金活動の展 開 (2) 企業等が営業の一環として行う「海の日」の記念事業 について、その収益の一部の協賛依頼 (3) 「青い羽根カード」を発行し、その利用を通じたクレ ジット会社からの寄付制度の新設 </p>

「シリーズ・博物館探訪」がスタートします
5月5日は立夏。夏の訪れとともに、記念すべき第1回・国民の祝日「海の日」がやってきま

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

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

青函航路の名船「羊蹄丸」が、一、
パビリオンとして新たな船出
下車すると、元南極観測船「宗谷」の向こう
に真新しい「羊蹄丸」の姿が見える。

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

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

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

MEMO 交通：東京臨海新交通「ゆりかもめ」新橋～船の科学館（15分）
有楽町線豊洲駅より都営バス（15分）、日の出桟橋より海上バス（4分）
せんきょう平成8年5月号

「探訪」がスタートします

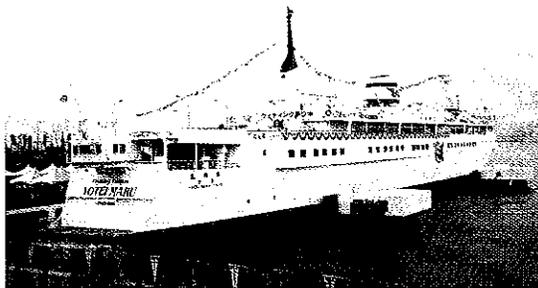
き第1回・国民の祝日「海の日」がやってきま

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

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

青函航路の名船「羊蹄丸」、フローティングパビリオンとして新たな船出

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



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

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

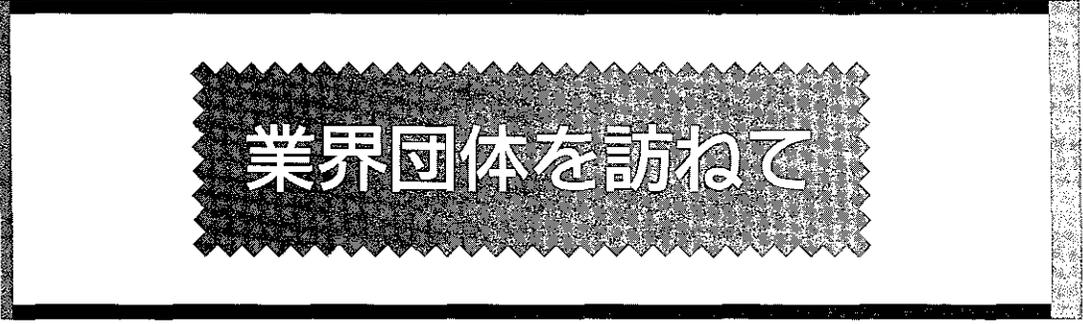
ブリッジとエンジンルームは往時のままに保存され、オープンデッキは東京湾の隠れたシップウォッチング・ポイントとして働く船の姿が観察できる。

MEMO 交通：東京臨海新交通「ゆりかもめ」新橋～船の科学館（15分）

有楽町線豊洲駅より都営バス（15分）、日の出桟橋より海上バス（4分）

業界探訪
 訪問団体
 設立
 所在地
 在
 事務所
 輸入貨物輸送協議会
 昭和36年(1961年)6月
 スエズブーム後の世界経済は景気後退
 がはじまり、昭和33年には深刻な海運
 不況に直面した。この状況に鑑み、海
 運造船合理化審議会は海運企業の経営
 基盤強化方策について答申をまとめ、
 企業間協調と企業合同への強い要請が
 示された。これに基づき既存の協調団
 体を総合的な機構に編成する機運が高
 まり、昭和34年1月、鉄鉱石、石炭、
 木材、塩、穀物の不定期船輸入貨物別
 協議会が設立された。同年4月、総合
 的な協議機関として共同輸送協定が締
 結され、同年6月、協調の円滑化を図
 り、短期的にはスエズ動乱後の不況脱
 却、長期的には海運企業の基盤強化を
 図るため、貨物別協議会等を統合する
 形で「輸入貨物輸送協議会」が設立さ
 れ、現在に至っている。
 轉法輪 奏
 東京都千代田区平河町2-6-4
 海運ビル
 ……理事
 ……理事
 組織役員13名(会長、副会長、理事、監事)
 会員48社 事務局3名
 事業内容
 わが国不定期船部門における輸送秩序維持の
 ため各々の立場を尊重し、互譲協調の精神に基
 づいて、わが国海運企業の健全な発展に寄与す
 るため、目的達成に必要な共同行為をなすこと
 を協定し、活動している。
 当協議会の組織は主として貨物別に部会があり
 、その下に必要に応じ航路別または品目別に
 分科会が設置されている。部会および委員会に
 は部会長・委員長(理事が就任)、分科会には
 幹事長会社を定めている。
 せんきょう平成36年6月号

業界探訪



業界団体を訪ねて

訪問団体 輸入貨物輸送協議会

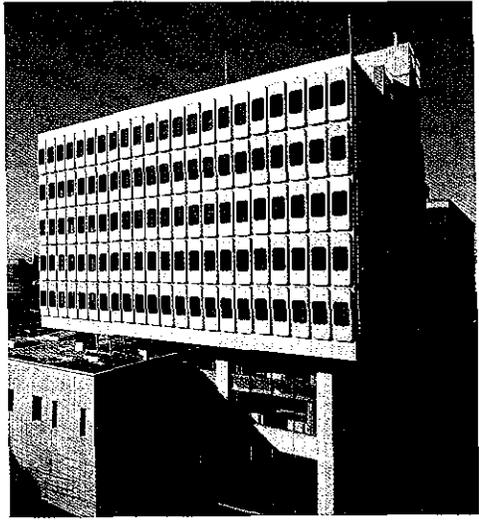
設立 昭和36年(1961年)6月
 沿革 スエズブーム後の世界経済は景気後退
 がはじまり、昭和33年には深刻な海運
 不況に直面した。この状況に鑑み、海
 運造船合理化審議会は海運企業の経営
 基盤強化方策について答申をまとめ、
 企業間協調と企業合同への強い要請が
 示された。これに基づき既存の協調団
 体を総合的な機構に編成する機運が高
 まり、昭和34年1月、鉄鉱石、石炭、
 木材、塩、穀物の不定期船輸入貨物別
 協議会が設立された。同年4月、総合
 的な協議機関として共同輸送協定が締
 結され、同年6月、協調の円滑化を図
 り、短期的にはスエズ動乱後の不況脱
 却、長期的には海運企業の基盤強化を
 図るため、貨物別協議会等を統合する
 形で「輸入貨物輸送協議会」が設立さ
 れ、現在に至っている。

会長 轉法輪 奏
 所在地 東京都千代田区平河町2-6-4

海運ビル

組織 役員13名(会長、副会長、理事、監事)
 会員48社 事務局3名

事業内容
 わが国不定期船部門における輸送秩序維持の
 ため各々の立場を尊重し、互譲協調の精神に基
 づいて、わが国海運企業の健全な発展に寄与す
 るため、目的達成に必要な共同行為をなすこと
 を協定し、活動している。
 当協議会の組織は主として貨物別に部会があ
 り、その下に必要に応じ航路別または品目別に
 分科会が設置されている。部会および委員会に
 は部会長・委員長(理事が就任)、分科会には
 幹事長会社を定めている。



主な部会・委員会の最近の活動状況は以下のとおりである。

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

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

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

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

（注）本誌に掲載の情報は、平成8年5月現在のものです。

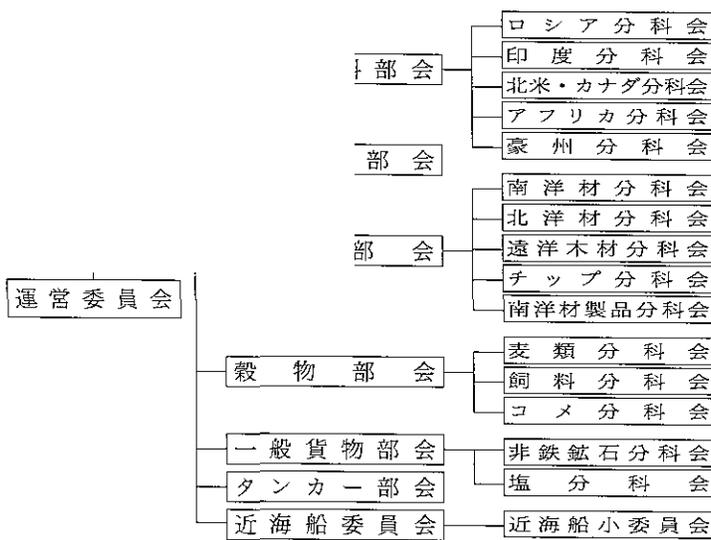
麦類、飼料、コメの各分科会があとや諸事情による滞船状況などに換を行い安定輸送に努めている。科会は、ガットウルグアイラウン意を受け、平成7年度以降コメ輸し、輸送量も増大していくことがため、平成6年4月に設置した。ではコメ輸送に係る積荷役、航海理、揚荷役に伴う諸問題につき、ための検討を行っている。

員会
員会では、「近海船用船申し合せ」に届け出ている。この申し合わせ刺にある近海海運においてオペレ主規制により12,000%以下の近海区域において運航する場合、近海船録することを内容としている。こせ」の期限は、平成9年3月末まいる。

総 務 課 長

鉄鋼原料部ム	ロシア分科会 印度分科会 北米・カナダ分科会 アフリカ分科会
一般炭部会	南洋材分科会
木材部	北洋材分科会 遠洋木材分科会 チップ分科会 南洋材製品分科会
運営委員会	

会科分類委ム科分科飼会部物穀会科分メコ科会分石鉄「ア塩部物背般会員委4船海近・会員委船海近せ西んきよう平成8年5月号



「台風」の語源はアラビア語？
 「台風」は日本人にとって殊のほか馴染み深い言葉の一つ。漢字で表記されるせいもあって、もともと日本語と思っている人も多いはず。しかしこの言葉の本来の語源は「嵐」を意味するアラビア語の「tufan」や「旋風」を意味するギリシャ語の「typhoon」にあるとする説が有力だ。
 かつては、発音的にみて中国語の「大風」から転じたもの、あるいは「台湾の風」という意味からきたという説もあった。中国語が本来の出自で、それがヨーロッパや日本に広まったという考えである。

しかし英語の「typhoon」は、イギリスの作家Conradの名作「Typhoon」(1902)にもみられるようにもともと世界的に使われていた言葉。その原形となる「typhoon」も、16世紀頃のイギリスの文獻に登場している。その語源が、地理的にも文化的にも結び付きの強いアラビア語やギリシャ語にあるという説は信憑性が高い。インド経由の西アジアと中国の交易の歴史は古く、9~10世紀のアラビア語の文獻「シナ・インド物語」には、インドや中国についての広範な知見が記述され、さらに宋や元の時代にはイスラム船が頻りに中国に來航していた。当時のアラブの航海者たちが、しばしば強烈な台風の洗礼を受けたことは想像に難くない。インド洋の季節風として有名な「モンスーン」もアラビア語の「mausim」が語源といわれる。アラブ人は、大航海時代以前にはインド洋から東アジアへの海路に最も精通した民族だったのである。

これらの点を考えても、台風の語源をアラビ

ア語に求めるのは、ごく自然な結論であるといえそう

だ。カリブの海賊が個性を競ったどくろのマークの海賊旗

黒地に白い頭蓋骨と交差した2本の大腿骨を描いた海賊旗の絵柄は、冒険小説などでお馴染み。現在も危険を示すシンボルなどにしばしば使われている。

この特異なデザインを最初に採用したのはフランス人海賊ウィンス。彼の旗は、交差した大腿骨の中心に頭蓋骨を置き、その下に脅迫を意味する砂時計を置いていたといわれる。「ジョリー・ロジャー」と呼ばれるこの海賊旗

基本は同じでもさまざまなバリエーションがあり、地色にしても黒だけではなく血の色を表す赤を用いたものもあった。このシンボルを好んで使ったのは、17~18世紀にかけてカリブ海を中心に活動した「バッカ

断転載を禁じます。社団法人日本船主協会©

せんきょう平成8年5月号

毎運雑学ゼミナール 第74回

「台風」の語源はアラビア語？

「台風」は日本人にとって殊のほか馴染み深い言葉の一つ。漢字で表記されるせいもあって、もともと日本語と思っている人も多いはず。

しかしこの言葉の本来の語源は「嵐」を意味するアラビア語の「tufan」や「旋風」を意味するギリシャ語の「typhoon」にあるとする説が有力だ。

かつては、発音的にみて中国語の「大風」から転じたもの、あるいは「台湾の風」という意味からきたという説もあった。中国語が本来の出自で、それがヨーロッパや日本に広まったという考えである。

しかし英語の「typhoon」は、イギリスの作家Conradの名作「Typhoon」(1902)にもみられるようにもともと世界的に使われていた言葉。その原形となる「typhoon」も、16世紀頃のイギリスの文獻に登場している。その語源が、地理的にも文化的にも結び付きの強いアラビア語やギリシャ語にあるという説は信憑性が高い。

インド経由の西アジアと中国の交易の歴史は古く、9~10世紀のアラビア語の文獻「シナ・インド物語」には、インドや中国についての広範な知見が記述され、さらに宋や元の時代にはイスラム船が頻りに中国に來航していた。

当時のアラブの航海者たちが、しばしば強烈な台風の洗礼を受けたことは想像に難くない。インド洋の季節風として有名な「モンスーン」もアラビア語の「mausim」が語源といわれる。アラブ人は、大航海時代以前にはインド洋から東アジアへの海路に最も精通した民族だったのである。

これらの点を考えても、台風の語源をアラビ



ア語に求めるのは、ごく自然な結論であるといえそう

カリブの海賊が個性を競ったどくろのマークの海賊旗

黒地に白い頭蓋骨と交差した2本の大腿骨を描いた海賊旗の絵柄は、冒険小説などでお馴染み。現在も危険を示すシンボルなどにしばしば使われている。

この特異なデザインを最初に採用したのはフランス人海賊ウィンス。彼の旗は、交差した大腿骨の中心に頭蓋骨を置き、その下に脅迫を意味する砂時計を置いていたといわれる。

「ジョリー・ロジャー」と呼ばれるこの海賊旗、基本は同じでもさまざまなバリエーションがあり、地色にしても黒だけではなく血の色を表す赤を用いたものもあった。

このシンボルを好んで使ったのは、17~18世紀にかけてカリブ海を中心に活動した「バッカ

ニア(buccaneer)と呼ばれる海賊たち。ほとんどがフランス、イギリス、オランダなどから法を犯して逃亡してきた船乗りたちで、西インド諸島の原住民の食料だった日干し肉(bucca ni k)を航海中の食料にしたことからこう呼ばれるようになった。標的は植民地から銀を積んで帰るスペイン船やスペインの植民地。サー・ヘンリー・モーガン、ステッド・ボネット、「黒ひげ」の異名を持つエドワード・ティチ、「キャリコ・ジャック」として知られたジョン・ラッカムなど歴史に残る大物海賊が相次いで登場した。敵前逃亡や仲間の所有物を盗んだ場合は死刑、捕虜にした女性には危害を加えてはならない。戦利品は全員が合意の上で分配するなど、厳格な規律をもって行動し、1701年に起ったスペイン継承戦争では、母国のフランスやイギリスの海軍の一員として戦争に参加するなど、単なる野蛮なアウトローでもなかったようだ。

せんきょう 平成8年5月号
彼らが活躍した海賊黄金時代ともいべき時期は数十年のごく短い間だったが、その貴重な文化遺産(?)としての海賊旗は、現在でも、たぶん世界中で最も有名なシンボルデザインの一つに数えることができるだろう。

ロンドンのコーヒー店で生まれた世界有数の海運取引所

海運取引所 鉱物などの国際商品や為替に市場があるように、海運にも国際的な市場がある。現在その中心は、ロンドン、ニューヨーク、東京だが、最も古い歴史を誇り、現在も世界の海運情報が集中しているのがロンドン。そのロンドン海運市場での海運取引の中心が、200年近い伝統を誇るバルチック取引所(The Baltic Exchange)だ。当初は、主としてロシア貿易に従事していた商人やブローカーが集まって商談を行う場だったが、その後、地中海、インド、中国、豪州などとの貿易に携わる業者たちが設立したロンドン海運取引所(London Shipping Exchange)と合併し、現在に至っている。

海運ブローカーたちは、この海運取引所に会員登録し、膨大な海運情報をもとに、積み荷を求めている世界中の船舶と、輸送のための船舶を求めている世界中の貨物(主としてばら積み貨物)を結び付ける業務を行う。また船主とオペレーターとの間での定期傭船契約や船舶の売買の仲介なども行う。

18世紀初頭のロンドンのコーヒー店 Baltic Coffeehouseを発祥の地とする点で、このバルチック取引所は、やはり17世紀末のロンドンのコーヒー店から生まれたロイズ保険市場とよく似ている。英国といえば紅茶というイメージが強いが、かつてのロンドンの海運関係者には、どうもコーヒー党が多かったらしい。

と呼ばれる海賊たち。
く、イギリス、オランダなどしてきた船乗りたちで、民の食料だった日干し肉中の食料にしたことから
を積んで帰るスペイン船
サー・ヘンリー・モーガット、「黒ひげ」の異名を
イーチ、「キャリコ・ジョン・ラッカムなど歴
目次いで登場した。
所有物を盗んだ場合は死刑、

彼らが活躍した海賊黄金時代ともいべき時期は数十年のごく短い間だったが、その貴重な文化遺産(?)としての海賊旗は、現在でも、たぶん世界中で最も有名なシンボルデザインの一つに数えることができるだろう。

ロンドンのコーヒー店で生まれた世界有数の海運取引所

石油や穀物、鉱物などの国際商品や為替に市場があるように、海運にも国際的な市場がある。現在その中心は、ロンドン、ニューヨーク、東京だが、最も古い歴史を誇り、現在も世界の海運情報が集中しているのがロンドン。そのロンドン海運市場での海運取引の中心が、300年近い伝統を誇るバルチック取引所(The Baltic Exchange)だ。

当初は、主としてロシア貿易に従事していた商人やブローカーが集まって商談を行う場だったが、その後、地中海、インド、中国、豪州などとの貿易に携わる業者たちが設立したロンドン海運取引所(London Shipping Exchange)と合併し、現在に至っている。

海運ブローカーたちは、この海運取引所に会員登録し、膨大な海運情報をもとに、積み荷を求めている世界中の船舶と、輸送のための船舶を求めている世界中の貨物(主としてばら積み貨物)を結び付ける業務を行う。また船主とオペレーターとの間での定期傭船契約や船舶の売買の仲介なども行う。

18世紀初頭のロンドンのコーヒー店 Baltic Coffee Houseを発祥の地とする点で、このバルチック取引所は、やはり17世紀末のロンドンのコーヒー店から生まれたロイズ保険市場とよく似ている。英国といえば紅茶というイメージが強いが、かつてのロンドンの海運関係者には、どうもコーヒー党が多かったらしい。



厚田 035イ 更り
 レンチで進む神戸港の復旧
 神戸港で利用可能なバースは、震災直後の平成7年1月19日にはバースでしたが、平成8年2月現在では89バースが利用可能となっています。神戸港の外国コンテナ貨物の約3割を取り扱っており、神戸港の外国貿易貨物の76%がコンテナ貨物であることから、コンテナ荷役バースの再開が急務となっていました。

震災から約2ヵ月後の3月20日には、摩耶埠頭においてガントリークレーンによる荷役が初めて再開され、続く4月30日には神戸港埠頭公社のコンテナバースが6バース再開されました。以後もコンテナ荷役バースは順次再開され、11月13日には国の阪神淡路復興委員会の提言に基づく仮設橋樑埠頭の一部(S&C)が供用開始されました。

現在、コンテナ荷役が可能なバースは新規バースも含めて15バースに上っており、ガントリークレーンも計24基が稼働しています。現在神戸港では、応急復旧したバースを暫定利用しながら、他のバースの本格復旧工事を進めています。平成8年4月現在の本格復旧バースは、貨物用37バース、旅客用8バースの計45バースとなっています。暫定供用バースと本格復旧バースを合わせた利用可能バース数は貨物用73バース、旅客用10バースの計83バースとなっており、昨年末で震災前と比べて外国貿易船入港隻数で8割、外貿コンテナ貨物取り扱い量で7割の回復を見せています。

4月には新しくポートアイランド第2期にわが国初の水深15mを有する大水深・高規格コンテナバースが完成し、現在15バース・ガントリークレーン34基体制でコンテナ荷役を行っています。また、神戸港埠頭公社のコンテナバースでは4月以降暫定利用バースから順次本格復旧したバースに移転し、その後暫定利用バースの本格復旧工事を進めています。さらに専用のフェリーバースについても、今年夏までにさらに2バースが復旧し、7バース全てが復旧する予定です。

このほか、外航客船バースのポートターミナル(新港第4突堤)も一部を暫定使用しながら復旧工事を進めており、今年夏には完成します。また、神戸と関西国際空港を結ぶ航空貨物の集配拠点である神戸航空貨物ターミナル(K-ACT)と旅客輸送拠点である神戸航空旅客ターミナル(K-CAT)も震災後いち早く業務を再開しています。

市営上屋は、89棟のうち13棟が全壊し、残る上屋についても全て被災したため、復旧工事を進めており、平成8年3月末には62棟が完成し、工事中の10棟についても今年夏頃までに完成する予定です。

アクセス道路について、阪神高速道路神戸線も順次普通区間が開通しており、10月末までに全面開通となる予定です。また、ポートアイランドと六甲アイランドを結ぶハーバーハイウェイも8月末には全面開通となる予定です。

現在、貨物量は震災前の約7割に戻っていますが、近隣外国の諸港へ流れたと考えられる残り2割のいわゆるフィーダー貨物が戻ってこない限り、神戸港が震災前の状況に回復したとは言えず、関係者あがての一層の努力が要請されています。

■外貿定期航路寄港数

航路名	北米航路	欧州航路	中韓航路	東南航路	アフリカ航路	豪州航路	その他	合計
震災前寄港数	25	15	69	19	31	15	7	201
現在寄港数	24	11	58	18	31	14	6	180
寄港率	96%	73%	84%	95%	100%	93%	86%	88%

4月には新しくポートアイランド第2期にわが国初の水深15mを有する大水深・高規格コンテナバースが完成し、現在15バース・ガントリークレーン34基体制でコンテナ荷役を行っています。

なお、神戸港埠頭公社のコンテナバースでは4月以降暫定利用バースから順次本格復旧したバースに移転し、その後暫定利用バースの本格復旧工事を進めています。さらに専用のフェリーバースについても、今年夏までにさらに2バースが復旧し、7バース全てが復旧する予定です。

このほか、外航客船バースのポートターミナル(新港第4突堤)も一部を暫定使用しながら復旧工事を進めており、今年夏には完成します。また、神戸と関西国際空港を結ぶ航空貨物の集配拠点である神戸航空貨物ターミナル(K-ACT)と旅客輸送拠点である神戸航空旅客ターミナル(K-CAT)も震災後いち早く業務を再開しています。

市営上屋は、89棟のうち13棟が全壊し、残る上屋についても全て被災したため、復旧工事を進めており、平成8年3月末には62棟が完成し、工事中の10棟についても今年夏頃までに完成する予定です。

アクセス道路について、阪神高速道路神戸線も順次普通区間が開通しており、10月末までに全面開通となる予定です。また、ポートアイランドと六甲アイランドを結ぶハーバーハイウェイも8月末には全面開通となる予定です。

現在、貨物量は震災前の約7割に戻っていますが、近隣外国の諸港へ流れたと考えられる残り2割のいわゆるフィーダー貨物が戻ってこない限り、神戸港が震災前の状況に回復したとは言えず、関係者あがての一層の努力が要請されています。

も、今年夏までにさらに2バースが復旧し、7バース全てが復旧する予定です。

このほか、外航客船バースのポートターミナル(新港第4突堤)も一部を暫定使用しながら復旧工事を進めており、今年夏には完成します。

また、神戸と関西国際空港を結ぶ航空貨物の集配拠点である神戸航空貨物ターミナル(K-ACT)と旅客輸送拠点である神戸航空旅客ターミナル(K-CAT)も震災後いち早く業務を再開しています。

市営上屋は、89棟のうち13棟が全壊し、残る上屋についても全て被災したため、復旧工事を進めており、平成8年3月末には62棟が完成し、工事中の10棟についても今年夏頃までに完成する予定です。

アクセス道路について、阪神高速道路神戸線は既に全面開通しており、阪神高速道路神戸線も順次普通区間が開通しており、10月末までに全面開通となる予定です。また、ポートアイランドと六甲アイランドを結ぶハーバーハイウェイも8月末には全面開通となる予定です。

現在、貨物量は震災前の約7割に戻っていますが、近隣外国の諸港へ流れたと考えられる残り2割のいわゆるフィーダー貨物が戻ってこない限り、神戸港が震災前の状況に回復したとは言えず、関係者あがての一層の努力が要請されています。

「E」便り

の復旧

バースは、震災直後の平成7年4月現在の本格復旧バースは、貨物用37バース、旅客用8バースの計45バースとなっており、暫定供用バースと本格復旧バースを合わせた利用可能バース数は貨物用73バース、旅客用10バースの計83バースとなっており、昨年末で震災前と比べて外国貿易船入港隻数で8割、外貿コンテナ貨物取り扱い量で7割の回復を見せています。

4月には新しくポートアイランド第2期にわが国初の水深15mを有する大水深・高規格コンテナバースが完成し、現在15バース・ガントリークレーン34基体制でコンテナ荷役を行っています。

また、神戸港埠頭公社のコンテナバースでは4月以降暫定利用バースから順次本格復旧したバースに移転し、その後暫定利用バースの本格復旧工事を進めています。さらに専用のフェリーバースについても、今年夏までにさらに2バースが復旧し、7バース全てが復旧する予定です。

このほか、外航客船バースのポートターミナル(新港第4突堤)も一部を暫定使用しながら復旧工事を進めており、今年夏には完成します。また、神戸と関西国際空港を結ぶ航空貨物の集配拠点である神戸航空貨物ターミナル(K-ACT)と旅客輸送拠点である神戸航空旅客ターミナル(K-CAT)も震災後いち早く業務を再開しています。

市営上屋は、89棟のうち13棟が全壊し、残る上屋についても全て被災したため、復旧工事を進めており、平成8年3月末には62棟が完成し、工事中の10棟についても今年夏頃までに完成する予定です。

アクセス道路について、阪神高速道路神戸線も順次普通区間が開通しており、10月末までに全面開通となる予定です。また、ポートアイランドと六甲アイランドを結ぶハーバーハイウェイも8月末には全面開通となる予定です。

現在、貨物量は震災前の約7割に戻っていますが、近隣外国の諸港へ流れたと考えられる残り2割のいわゆるフィーダー貨物が戻ってこない限り、神戸港が震災前の状況に回復したとは言えず、関係者あがての一層の努力が要請されています。

4月には新しくポートアイランド第2期にわが国初の水深15mを有する大水深・高規格コンテナバースが完成し、現在15バース・ガントリークレーン34基体制でコンテナ荷役を行っています。

なお、神戸港埠頭公社のコンテナバースでは4月以降暫定利用バースから順次本格復旧したバースに移転し、その後暫定利用バースの本格復旧工事を進めています。さらに専用のフェリーバースについても、今年夏までにさらに2バースが復旧し、7バース全てが復旧する予定です。

このほか、外航客船バースのポートターミナル(新港第4突堤)も一部を暫定使用しながら復旧工事を進めており、今年夏には完成します。また、神戸と関西国際空港を結ぶ航空貨物の集配拠点である神戸航空貨物ターミナル(K-ACT)と旅客輸送拠点である神戸航空旅客ターミナル(K-CAT)も震災後いち早く業務を再開しています。

市営上屋は、89棟のうち13棟が全壊し、残る上屋についても全て被災したため、復旧工事を進めており、平成8年3月末には62棟が完成し、工事中の10棟についても今年夏頃までに完成する予定です。

も、今年夏までにさらに2バースが復旧し、7バース全てが復旧する予定です。

このほか、外航客船バースのポートターミナル(新港第4突堤)も一部を暫定使用しながら復旧工事を進めており、今年夏には完成します。

また、神戸と関西国際空港を結ぶ航空貨物の集配拠点である神戸航空貨物ターミナル(K-ACT)と旅客輸送拠点である神戸航空旅客ターミナル(K-CAT)も震災後いち早く業務を再開しています。

市営上屋は、89棟のうち13棟が全壊し、残る上屋についても全て被災したため、復旧工事を進めており、平成8年3月末には62棟が完成し、工事中の10棟についても今年夏頃までに完成する予定です。

アクセス道路について、阪神高速道路神戸線は既に全面開通しており、阪神高速道路神戸線も順次普通区間が開通しており、10月末までに全面開通となる予定です。また、ポートアイランドと六甲アイランドを結ぶハーバーハイウェイも8月末には全面開通となる予定です。

現在、貨物量は震災前の約7割に戻っていますが、近隣外国の諸港へ流れたと考えられる残り2割のいわゆるフィーダー貨物が戻ってこない限り、神戸港が震災前の状況に回復したとは言えず、関係者あがての一層の努力が要請されています。

■外貿定期航路寄港数

航路名	北米航路	欧州航路(地中海含む)	中韓航路	東南航路	アフリカ・中南米航路	豪州航路	その他	合計
震災前寄港数	25	15	69	19	31	15	7	201
現在寄港数	24	11	58	18	31	14	6	180
寄港率	96%	73%	84%	95%	100%	93%	86%	88%

(阪神地区事務局長 宇佐見英雄)

海運 日誌
 1日米通商代表部は、「1996年外国貿易障害報告」を発表した。それによると、わが国の港湾荷役に関し、事前協議制度、全貨検査、日曜荷役など日本の港運慣行による悪影響を指摘している。
 9日日本船員福利雇用促進センター(SE-COJ)に設置された国際船舶制度推進調査委員会の第1回会合が開催された。
 (P.24海運ニュース4参照)
 ◎運輸省は、1995年度の新造船建造許可実績を発表した。それによると、393隻、1,022万%と前年度に比べ54隻増、96万%(8.5%)減となり、船価は低迷が続き前年度よりも下落した。
 15日HNS条約/1996年LLMC議定書採択外交会議がロンドンで開催、5月3日まで審議が行われる。
 ◎神戸港埠頭公社がポートアイランド(第2期)に建設していたわが国初の水深15mバースが完成、供用を開始した。
 ◎日本船舶輸出組合は1995年度の輸出船契約実績を発表した。それによると、265隻、82万3,000%となり、%ベースでは過去20年間の最高を記録した前年に比べ20.7%減少した。
 18日大蔵省は、1995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、輸出額、輸入額ともに過去最高を記録し、輸出額から輸入額を差し引いた輸出超過額(貿易黒字)は、前年比18.4%減の962億300万ドルと激減した。
 21日日本・米国・欧州連合(EU)・カナダの四極通商閣僚会議が20・21日の両日神戸で開催され、世界貿易機関(WTO)の海運サービス自由化交渉について議論した。米国が今回も海運自由化約束案の提出を拒んだため、交渉の期限内決着の重要性を再確認するにとどまった。
 22日運輸省は、1996年4月1日現在の日本籍船数をまとめた。それによると、2,000%以上の外航貨物船は196隻、外航クルーズ船は8隻、外航フェリーは3隻となっている。
 せんきょう平成8年5月号



4月

部は、「1996年外国貿易障害報告」を発表した。それによると、わが国
 関し、事前協議制度、全貨検査
 など日本の港運慣行による悪
 影響を指摘している。

約実績を発表した。それによると、265隻、
 820万3,000%となり、%ベースでは過去20
 年間の最高を記録した前年に比べ20.7%減
 少した。

9日 日本船員福利雇用促進センター (SE-
 COJ) に設置された国際船舶制度推進調査
 委員会の第1回会合が開催された。
 (P.24海運ニュース4参照)

◎ 運輸省は、1995年度の新造船建造許可実
 績を発表した。それによると、393隻、1,022
 万%と前年度に比べ54隻増、96万%(8.5%)
 減となり、船価は低迷が続き前年度よりも
 下落した。

15日 HNS 条約/1996年 LLMC 議定書採択外
 交会議がロンドンで開催、5月3日まで審
 議が行われる。

◎ 神戸港埠頭公社がポートアイランド (第
 2期) に建設していたわが国初の水深15m
 バースが完成、供用を開始した。

◎ 日本船舶輸出組合は1995年度の輸出船契

18日 大蔵省は、1995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、輸
 出額、輸入額ともに過去最高を記録し、輸
 出額から輸入額を差し引いた輸出超過額
 (貿易黒字) は、前年比18.4%減の962億300
 万ドルと激減した。

21日 日本・米国・欧州連合 (EU) ・カナダの
 四極通商閣僚会議が20・21日の両日神戸で
 開催され、世界貿易機関 (WTO) の海運
 サービス自由化交渉について議論した。米
 国が今回も海運自由化約束案の提出を拒ん
 だため、交渉の期限内決着の重要性を再確
 認するにとどまった。

22日 運輸省は、1996年4月1日現在の日本籍
 船数をまとめた。それによると、2,000%
 以上の外航貨物船は196隻、外航クルーズ
 船は8隻、外航フェリーは3隻となってい
 る。

略、ミ、-〔
 府
 の
 海運関係の公布法令(月)
 ⑥無線局免許手続規則の一部を改正する省令
 (郵政省令第33号、平成8年4月4日公布、
 平成8年4月4日施行)
 国際会議の開催予定(日月)
 IMO第66回海上安全委員会(MSC)
 5月28日～6月6日 ロンドン
 第12回アジアEDIFACTボードおよび同第7
 回運輸ワーキンググループ
 6月4日～7日 マニラ
 「海運統計要覧1996」の刊行
 当協会では、1997年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や関連産業の各種
 統計資料を収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者をはじめとより広く一般の方々のご参考
 に供しておりますが、今般、その1996年版を刊行いたしました。
 構成は下記のとおりとなっております。
 項目
 1. 船舶
 2. 造船
 3. 海上荷動と海運市況
 4. 輸送活動
 5. コンテナ輸送
 6. 企業財務
 7. 海運対策
 8. 内航海運
 9. 港湾関係
 10. 数43,6,984
 11. 頁633321122
 12. 船舶関係
 13. XI一般経済
 14. 1. 関連産業の動向
 15. 付・資料海運関係略語
 16. 用語解説
 17. 戦後海運年表
 18. 1995～96海運日誌
 19. 距離表(横浜港起点)2
 20. (全446頁)
 18
 32
 49
 13
 8
 13
 8
 なお、一冊1加、円(消費税を含む)で実費頒布しておりますので、購入ご希望の方は下記ま
 でお問い合わせください。
 (問い合わせ先) ㈱日本船主協会 調査広報部
 〒102東京都千代田区平河町2-6-4海運ビル
 TEL03-2264-7188 FAX03-3262-4757
 座
 せんきょう
 平成8年5月号



国際会議の開催予定 (6月)

IMO 第66回海上安全委員会 (MSC)

5月28日～6月6日 ロンドン

(4月)

を改正する省令

を4月4日公布、

第12回アジア EDIFACT ボードおよび同第7

回運輸ワーキンググループ

6月4日～7日 マニラ

海運統計要覧1996」の刊行

年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や関連産業の各種

統計資料を収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者をはじめとより広く一般の方々のご参考
 に供しておりますが、今般、その1996年版を刊行いたしました。

構成は下記のとおりとなっております。

[項目]	頁数			
I 船 腹	64	X 船員関係		18
II 造 船	33	XI 一般経済		32
III 海上荷動と海運市況	30	XII 関連産業の動向		49
IV 輸送活動	36	付・資料 海運関係略語		13
V コンテナ輸送	20	用語解説		8
VI 企業財務	10	戦後海運年表		13
VII 海運対策	19	1995～96海運日誌		8
VIII 内航海運	28	距離表(横浜港起点) 2		
IX 港湾関係	24			
			(全446頁)	



なお、一冊1,500円(消費税を含む)で実費頒布しておりますので、購入ご希望の方は下記ま
 でお問い合わせください。

<問い合わせ先> ㈱日本船主協会 調査広報部
 〒102東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル
 TEL 03-3264-7188 FAX 03-3262-4757

一、海運統計 1'
わが国貿易額の推移

輸出
年月
(FOB)
1日34
年月
年年
129, 呂07
239, 65.
40, 59
3呂, 07
3呂, 703
茄, 47呂
2呂, 378
39, 21
輸入
(CIF)
入の出超
140, 528▲10, 72エ
57, 089
120, a1呂
28, 535
28, 535
27, 397
29, 93.
2呂, 8肥
2呂, 558
27, 日83
29, 3%
11, 茄3
5, 9茄
5, 350
10, 冊2
(単位:百万ドル)
前年比・前年同期比%)
輸出輸入
6
9
19.1
7.0
5.0
6.8
6
1

2. 対米ドル円相場推移(銀行間直物相場)
年月平均最高値最低値

1991
m95年5月
33.8
2日, 88
工日9
13.21.
15.61996年/月
16.93
23呂, 54
1噸, 田
ユ計, 55
/26.62
1工1.19
胆, 06
茄, m
94.55
工01.92
105.84
m7, 結
200.50
124.30
117.15
100.50
冊, 45
80.50
84.日0
88.05
101.07
104.如
2田, 40
18口, 10
134.75
125.75
109.00
104.25
89.75
107.80
102.85
1口7.25
/07.15
108.70

3. 不定期船自由市場の成約状況
(単位:千MT)

区分	ム計	連続航海	航 シングル	海	用 (品目)	船 別	内訳	肥料	その他	定期用船 Trip	Period
年次	口		航海	穀物	石灰	鉄石	砂糖				
1冊	22,205	B.田	123,174	43,町2	32, 3	弗, 0茄	716	4.1冊	138	90,冊0	14.3茄
1冊1	127,095	2,452	124, 騰2	35,022	胆, 5宛	44, 554	7田	5,胆3	1.1%	1, 2,775	25,131
1992	1冊, 212	16,冊5	/冊, 3風	54,77拍	54,73エ	田, 1肝	575	4,乾3	1,006	87,7茄	76,530
田田	17, 肥	呂, 47.	164, 299	56, 33	42, 169	5日, 187	40呂	2, 35a	3, 357	呂n	108, 546
田虫	1呂0, 田晶	11, 264	1肥, 714	44, 冊3	44, 251	肥, 299	2, 田4	3.47	4.4冊	1, 6ao	176, 407
1995	172, 田2	4, 30	1e7, 721	48, 775	52, 371	57, 2田	1, 526	5.0別	冊2	154, 8.2	4日, 0田
1995呂	14, 509	440	14, 139	4, 239	4, 214	キ, 7	1	255	339	17	10, 8%
9	15, 590	255	75, 335	5, 052	4, 290	5, 238	so	450	田	11, 田7	5, 087
10	15, 974	802	15, 072	5, 450	5, 2茄	2, 019	127	947	5	呂, 22呂	2, 259
n	14, 7田	245	14, 519	4, 421	5, 228	3, 927	122	298	5工a	1	10, 942
12	7, 071	172	16, 8冊	5, 047	5, 8如	5, 詔3	102	呂6	300	10	15, 612
1996/	2/, 1射	572	20, 532	7, 2冊	7, ml	5, 4m	拍0	go	392	12	12, 81.
2	工5, 1石	145	15, 030	4, 7茄	4, 260	5, 工81	n7	402	510	5	11, 194
3	16, /15	280	/=, 田5	4, 胆キ	日, e冊	4, 射8	55	305	1呂呂	12	15, 9田
4	15, o詔	o	15, 0肥	3, 543	5, 130	5, 933	55	22	125	2	12, 呂15

(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。
せんきよう
平成9年5月号
慶

(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。

4. 原油(ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

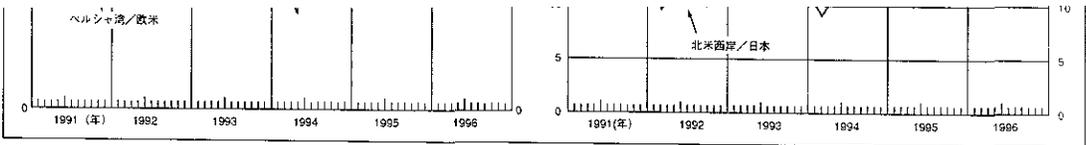
月次	ペルシヤ湾/日本				ペルシヤ湾/欧米			
	1994	1995	1996	1997	1994	1995	1996	1997
1	42.50	32.00	60.00	54.50	67.50	57.50	37.50	30.00
2	39.05	31.25	55.50	49.50	75.00	67.50	35.00	30.00
3	46.00	37.50	56.00	51.00	72.50	67.50	46.00	32.50
4	38.50	31.80	47.50	44.50	55.00	46.00	41.00	32.00
5	37.00	35.00	47.50	42.50			34.50	30.00
6	44.50	32.00	72.50	54.00			42.50	30.00
7	53.50	39.50	73.00	63.50			47.50	38.00
8	60.00	44.00	73.00	63.50			Below 50	38.00
9	51.50	40.00	72.50	60.00			42.50	35.00
10	55.50	48.00	53.75	50.50			47.50	37.50
11	55.00	47.50	73.00	52.50			57.50	45.00
12	58.00	48.50	68.25	60.00			58.00	45.00

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。

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)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1995	1996	1997	1998	1995	1996	1997	1998	1995	1996	1997	1998
1	33.00	29.00	29.20	24.75			15.35	14.85	17.25	16.00	13.25	11.50
2	32.50	31.00	25.15	23.00	17.65		14.90	13.75	15.40	15.25	10.75	10.00
3	37.50	32.00	25.25	23.50	20.50	18.60	13.50	13.20	19.00	15.25	13.50	12.15
4	37.00	33.00	25.50	22.50	18.60	18.40	13.50	13.20	19.00		13.85	
5	38.00	32.00			19.75				18.75	17.50		
6	34.75	31.00			18.75	18.50			15.00	13.60		
7	32.50	31.50			18.50	18.00			15.50	13.50		
8	34.50	32.50			19.50	18.60			16.50			
9	33.50	32.00			18.65	18.50			17.50	15.10		
10	33.00	25.25			18.50	17.75			15.00	11.00		
11	33.00	25.40			14.50				13.00	11.50		
12	29.00	26.25			16.25	15.00			14.75	14.00		



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					
	1994		1995		1996		1994		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	42.50	32.00	60.00	54.50	67.50	57.50	37.50	30.00	50.00	47.50	58.00	52.50
2	39.05	31.25	55.50	49.50	75.00	67.50	35.00	30.00	49.00	41.00	65.00	55.00
3	46.00	37.50	56.00	51.00	72.50	67.50	46.00	32.50	47.50	42.50	57.50	47.50
4	38.50	31.80	47.50	44.50	55.00	46.00	41.00	32.00	45.00	40.00	47.50	39.00
5	37.00	35.00	47.50	42.50			34.50	30.00	45.00	40.00		
6	44.50	32.00	72.50	54.00			42.50	30.00	57.50	45.00		
7	53.50	39.50	73.00	63.50			47.50	38.00	67.50	55.00		
8	60.00	44.00	73.00	63.50			Below 50	38.00	59.00	55.00		
9	51.50	40.00	72.50	60.00			42.50	35.00	58.00	42.50		
10	55.50	48.00	53.75	50.50			47.50	37.50	50.00	42.50		
11	55.00	47.50	73.00	52.50			57.50	45.00	62.25	45.00		
12	58.00	48.50	68.25	60.00			58.00	45.00	60.00			

(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。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			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	33.00	29.00	29.20	24.75			15.35	14.85	17.25	16.00	13.25	11.50
2	32.50	31.00	25.15	23.00	17.65		14.90	13.75	15.40	15.25	10.75	10.00
3	37.50	32.00	25.25	23.50	20.50	18.60	13.50	13.20	19.00	15.25	13.50	12.15
4	37.00	33.00	25.50	22.50	18.60	18.40	13.50	13.20	19.00		13.85	
5	38.00	32.00			19.75				18.75	17.50		
6	34.75	31.00			18.75	18.50			15.00	13.60		
7	32.50	31.50			18.50	18.00			15.50	13.50		
8	34.50	32.50			19.50	18.60			16.50			
9	33.50	32.00			18.65	18.50			17.50	15.10		
10	33.00	25.25			18.50	17.75			15.00	11.00		
11	33.00	25.40			14.50				13.00	11.50		
12	29.00	26.25			16.25	15.00			14.75	14.00		

(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。

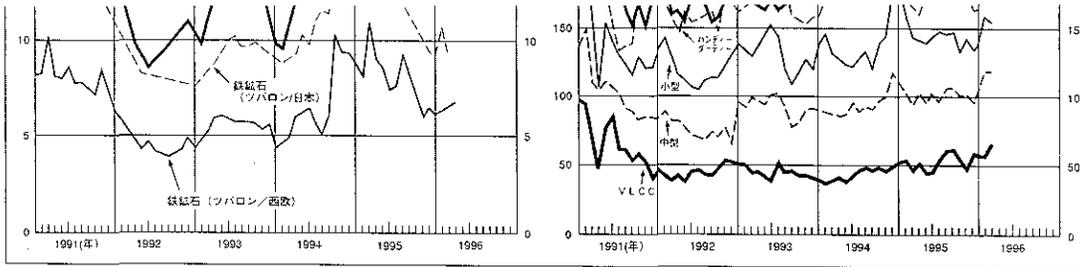
6. 石炭(ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石(ツバロン/日本・ツバロン/西欧)

(単位:ドル)

月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	12.50	10.20	13.00	12.95	14.20	13.75	9.20	11.00	8.00	6.25
2	18.50	12.75	13.50	9.00	13.90	9.00	11.25	9.80	7.50	6.50
3	—	—	—	—	—	—	8.25	7.75	—	5.65
4	—	—	—	—	—	—	7.45	7.10	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	8.70	6.80
6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25
7	—	—	—	—	—	—	7.50	—	—	—
8	18.25	—	—	—	—	—	8.50	7.50	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	13.45	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	—	—	9.25	—	—	—	6.20	—	—	—
平均	—	—	—	—	—	—	6.45	—	—	—

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

12245e7呂910n12一
ヨ.417ヨ.1
4.4215.720.白1呂了.4210.白217.日212.呂20呂.7199.1207.2149
平均1
(托)
せんきょう
平成8年5月号
師



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

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

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

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1994				1995				1996						
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6
2	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4
3	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6
4	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9	—	—	—	—	—
5	36.6	93.6	124.5	169.1	199.4	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4	—	—	—	—	—
6	34.2	88.6	125.9	175.6	183.1	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9	—	—	—	—	—
7	37.8	91.5	129.7	185.4	188.5	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6	—	—	—	—	—
8	45.7	88.7	123.9	199.1	181.9	63.2	107.8	144.6	214.3	212.8	—	—	—	—	—
9	47.8	93.1	133.8	201.7	186.4	63.7	106.5	147.6	191.7	203.7	—	—	—	—	—
10	44.6	96.6	142.2	200.2	196.4	53.7	100.0	134.6	166.3	189.1	—	—	—	—	—
11	48.2	102.1	153.4	188.6	199.3	48.9	100.6	142.9	174.7	207.2	—	—	—	—	—
12	47.5	117.6	173.1	209.4	214.9	61.4	96.5	131.8	162.7	214.9	—	—	—	—	—
平均	40.8	94.0	136.7	184.1	200.5	53.4	101.9	146.0	185.1	212.6	—	—	—	—	—

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

月次	乾貨物船 隻数千G/丁千Dハ	タンカー 呂5弗 4略	乾貨物船 隻数千α丁子Dハ	タンカー 肥2船46 10三明7的	乾貨物船 隻数千α丁千Dノ	タンカー /232呂1	生数千α丁Dハ	隻数千α丁千Dハ	生類千Gノ丁千Dハ
1	201船詞2	呂5弗	肥2船46	10三明7的	54240距	/232呂1			
2	如町31, 船4	4略	406田田	7冊27冊					
3	曲月弗1, 船2	2略	5142日前	H5日1, 呂					
4	響々51, 2時	194曲⇒1	274冊751	H7001, 船2					
5	56田09	1'55 / 伍	42船979	191, 2522, 73					
6	如422田	12日町], 船	21219: [5	日誌2船4					
7	組3曲師5	\$5241, .1	514船冊	1ヨ290532					
8	田751 / 2'5	7船目々	冊31呂40	12ヨ田田ユ					
9	顔1'田0	1.5船1.15	2127441	4船1船					
10	32475796	/0船2四	2212114	B244船1					
11	加計1田7	14m. 1, 1	271船20	己2船300					
12	252田4	151 / 2B2.54	務2務2	0202與0					
計	4023, 015工0, 呂弗	丸海運経済研一所発表	1517, 14日H, 航	ヨπ40船eπ n750田田船[

注
①7レーメン海運経済研究所発表に
物船、コンテナ船、客船が含まれる。
末尾の計が含まない場合がある。
②300G/Tヨ
④タンカーにはLN
D/W以上の船舶、③乾貨物船は兼用船、撒積船、一般貨
G/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で
「海運統計」欄の各種資料の掲載は下記のとおりとなっています。

- 統計
資料名
社界船腹量の推移
日本商船船腹量の推移
わが国外航船腹量の推移
世界の商用船建造状況
わが国の建造許可船舶の竣工量と造船所手持
工事船舶量推移
日世界の主要品目別海上荷動き量
7わが国の主要品目別海上荷動き量
08わが国貿易額の推移
09対米ドル円相場の推移
010不定期船自由市場の成約状況
011主要航路の成約運賃(原油)
012主要航路の成約運賃(穀物)
013主要航路の成約運賃(石炭・鉄鉱石)
014タンカー運賃指数
015貨物船用船料指数
016係船船腹量の推移
017スクラップ船腹量の推移
18わが国貿易の主要貨物別輸送状況
19日本船の輸出入別・船種別運賃収入
20内航船の船腹量
21国内輸送機関別輸送状況
22内航海運の主要品目別輸送実績
・0印の項目については毎月掲載、その他の項目は適宜掲載している。
せんきょう平成8年6月号

1	20	100	392	0	220	439	28	329	439	10	390	769	34	240	353	12	328	631
2	40	813	1,464	11	468	941	40	594	968	7	382	798						
3	60	843	1,562	24	1,079	2,122	51	426	602	11	643	1,313						
4	49	715	1,284	18	469	912	27	433	751	11	700	1,392						
5	36	530	927	14	534	1,057	42	458	792	18	1,232	2,473						
6	40	422	768	12	661	1,351	21	219	352	8	362	694						
7	34	383	675	8	524	1,016	31	498	730	13	290	532						
8	59	751	1,245	7	339	702	36	318	408	12	331	651						
9	24	141	210	10	595	1,166	21	274	410	4	66	124						
10	32	475	795	10	413	798	22	131	143	8	244	491						
11	33	371	617	14	700	1,418	27	165	200	6	223	420						
12	25	286	464	15	1,138	2,345	28	223	364	9	202	340						
計	452	5,915	10,353	151	7,146	14,267	374	4,068	6,179	117	5,065	9,997						

(注) ①ブレメン海運経済研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③乾貨物船は兼用船、撒積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。④タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が含まない場合がある。

「海運統計」欄の各種資料の掲載は下記のとおりとなっています。

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

・0印の10項目については毎月掲載、その他の項目は適宜掲載している。

クリントン米大統領が来日した。主に日米安保条約見直しについて日米政府で話し合いが行われた。昨年からのいろいろと議論の俎上のぼっている国際船舶制度のことがこの話し合いと重なった。ソ連崩壊による雪解け後の安全保障を巡っての議論は極めて興味深い。米ソによる緊張関係が和らいでくると世界のバランスオブパワーの均衡が崩れて地域紛争が生じやすくなる。特に北朝鮮や中台問題を抱えた極東では有事が起きやすい。

安保条約が締結された/御年代と異なると、日本は今や米国に継ぐ世界第2位の経済大国となった。米国の軍事力に頼るのではなく、極東有事を脱した日本独自の防衛力強化が必要な時代に入った。この観点で今回の安保見直しの骨子である。

編集後記
日本の国民生活は外国からの穀物や石炭、石油や天然ガス等によって支えられている。基礎物資の海外依存度は極めて高い。また、日本の経済発展は加工貿易によって支えられてきた。日本のこれらの貨物は大半が船舶によって輸送されてきた。もし大規模な災害や地域紛争によってこれら物資の輸送が必要以上に細ったり途絶した場合、国民生活は大幅に制限される。

円高基調の中で外航邦船社は価格競争力維持強化のため日本籍船や日本人船員の縮小化(空洞化/真空化)に努める。営利企業として経済合理性に基づいた当然の措置である。もしこのような措置を講じなければ邦船社は消えて行くことも有り得る。結果としてこの措置は日本貨物の安定輸送に貢献する。何故なら邦船社が支配する日本商船隊の数は中身はともあれ変化しないからである。

しかし、国としては別の論理がある。外国籍船や外国人船員が多くなれば一旦緩急ある場合、日本籍船や日本人船員に比べ物資を安定的に輸送することは難しいと考えられる。何故、邦船社の空洞化や真空化が避けられなかったのか。それが国民生活にとっていかなる影響をもたらすのか、大所高所から考える時期に政府は入ったのではないだろうか。クリントン大統領来日に当たって改めて考えて欲しい。

大阪商船三井船舶
営業調査室長
篠田 匡史

せんきょう5月号No.430/Vol.37No2]
発行 平成8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。)

面
せんきょう平成8年5月号

来日した。

について
われた。

の俎上に

度のこと

た。ソ連

安全保障を

味深い。

和らいで

オブパ

紛争が生

鮮や中台

事が起き

1960年代

米国に継

となった。

はなく極

の防衛力

た。この

の骨子で

編集後記

日本の国民生活は外国からの穀物や石炭、石油や天然ガス等によって支えられている。基礎物資の海外依存度は極めて高い。また、日本の経済発展は加工貿易によって支えられてきた。日本のこれらの貨物は大半が船舶によって輸送されてきた。もし大規模な災害や地域紛争によってこれら物資の輸送が必要以上に細ったり途絶した場合、国民生活は大幅に制限される。

円高基調の中で外航邦船社は価格競争力維持強化のため日本籍船や日本人船員の縮小化(空洞化/真空化)に努める。営利企業として経済合理性に基づいた当然の措置である。もしこのような措置を

講じなければ邦船社は消えて行くことも有り得る。結果としてこの措置は日本貨物の安定輸送に貢献する。何故なら邦船社が支配する日本商船隊の数は中身はともあれ変化しないからである。

しかし、国としては別の論理がある。外国籍船や外国人船員が多くなれば一旦緩急ある場合、日本籍船や日本人船員に比べ物資を安定的に輸送することは難しいと考えられる。何故、邦船社の空洞化や真空化が避けられなかったのか。それが国民生活にとっていかなる影響をもたらすのか、大所高所から考える時期に政府は入ったのではないだろうか。クリントン大統領来日に当たって改めて考えて欲しい。

大阪商船三井船舶

営業調査室長

篠田 匡史

せんきょう5月号 No. 430 (Vol. 37 No. 2)

発行 ◆平成8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

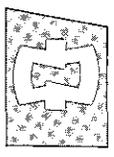
定価 ◆400円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

会
 員
 紹
 介
 社名：中野海運(英文名) NAKANOLINES, LTD
 代表者(役職・氏名) 取締役社長 中野義博
 本社所在地：東京都中央区日本橋浜町2-7-5-1
 資本金：100百万円
 創立年月日：旧旧年8月10日
 従業員数：海上10名陸上145名計155名
 應
 募
 主たる配船先：国内
 事業概要：当社は、東京湾を起点として、博多港、新門司港へR
 ORO船2船による配船を、また、宮古港、八戸港、
 苫小牧港へRO船2船による配船運航をしており、
 車輛を中心とした海陸一貫輸送を行っている。
 当協会会員31個社。
 (平成8年5月現在)

会 員 紹 介

当協会会員は148社。
 (平成8年5月現在)

NAKANO LINES, LTD.
 社長 中野義博
 橋浜町2-45-1
 計45名



内航	5.930%	4.947%
外航	18.213%	15.735%

社名：浪速タンカー(株)(英文名) NANIWATANKERCO., LTD.
 代表者(役職・氏名) 取締役社長 福岡孝一
 本社所在地：東京都港区東新橋1-2-17下島ビル
 資本金：100百万円
 創立年月日：旧旧年7月8日
 従業員数：海上115名陸上138名計253名
 書目録
 主たる配船先：国内、東南アジア
 事業概要：当社は、内航運送業、内航船舶貸渡業および貨物運送
 取扱業の許可を得て、荷主各位の専属業者として内航
 を中心に外航を含め、石油製品ならびにその他液体類
 の海上輸送を行っている。

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



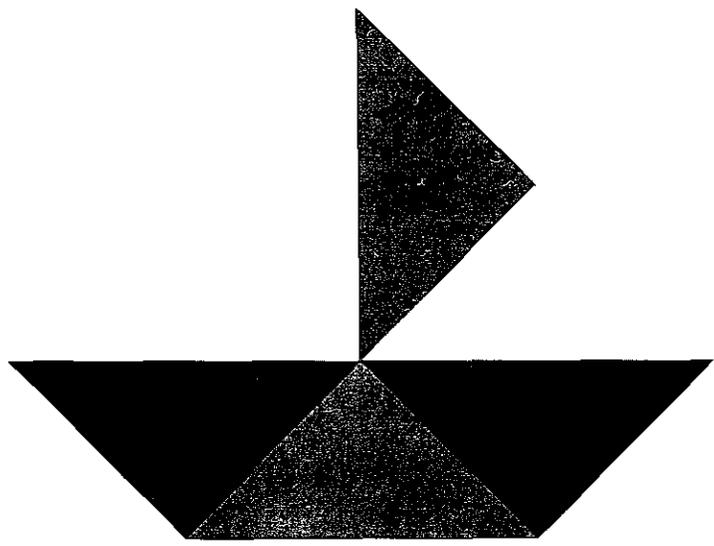
会社名：浪速タンカー(株) (英文名) NANIWA TANKER CO., LTD.
 代表者(役職・氏名)：取締役社長 福岡孝一
 本社所在地：東京都港区東新橋1-2-17 下島ビル
 資本金：100百万円
 創立年月日：1943年7月8日
 従業員数：海上115名 陸上138名 計253名



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

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

今年から、7月20日は国民の祝日「海の日」になります。



海へ帰ろう 7月20日

海の日