



KAIJI PRESS
海事プレス
増刊号

2014年10月31日発行

海運・船員の 最前線で

30th
Anniversary

国際船員労務協会 創立30周年



海運・船員の 最前線で

国際船員労務協会(IMMAJ)は1984年に船員配乗会社11社が集って前身の国際船員協会として産声を上げた。それから今年で30年。2004年に現在のかたちに改組して以降はその会員が多様化。今では96社を擁する組織へと拡大した。

規模だけではない。この30年間で日本の海運界で担う役割の重さは増す一方だ。それは、日本海運を襲った1980年代以降の急激な円高に伴う日本商船隊の外国籍化、外国人船員の増加と密接に関わるものだった。





index 目次

- 02 *Message*
佐々木 真己 会長
「船の現場の経験生かす」
- 03 *Felicitations*
PJMCC E・U・マネッセ会長
- 04 *Interview*
第6代会長
飯塚 孜 氏
「日本海運界で認知される存在に」
- 09 *History*
発足から現在まで
- 10 日本海運、激動の時代に
「国際船員協会」船出
- 13 真の交渉団体へ「IBF」結成
船社加盟で新生「国船協」に
- 21 *Main Activities*
主な活動
- 22 国際団体交渉協議会「IBF」
船主の負担増抑える仕組みに
- 26 基金事業
船員の教育・訓練を底上げ
- 31 *IMMAJ Development*
沿革・歴史
- 36 *Outline*
組織の概要
- 広告索引

船の現場の経験生かす



船員の気持ちをくみ取る

国際船員労務協会（以下、国船協）が創立30周年を迎えた年に会長に就任した。時代とともに国船協の役割は変化してきた。当初は日本人船員への対応が中心だったが、今では日本人船員は少なくなり、外国人船員の国籍は多様化した。協会の歴史や設立に携わった諸先輩方の志を改めて学び、今の時代に求められる役割、取り組み課題を明確にした上で活動していく。

私は川崎汽船で船長や航海士として船の現場を長年経験した。陸上勤務でも船員労務問題や外国人船員の育成確保に携わってきた。船の現場で多くの外国人船員と触れ合い、彼らの状況や要望を肌で感じてきたことで、彼らの気持ちにある程度理解できていると思う。国船協では船主側、船舶管理会社側の立場で動くことが基本になるが、私自身の経験を生かし、船員の気持ちや要望をくみ取りながら活動を進めたい。

他団体と良好な関係維持

国船協では2009年から川崎汽船を代表して理事を務めてきた。理事に就いたころは、IBF（国際団体交渉協議会）において労使交渉の方法論変更に関する協議の真っ最中で、ITF（国際運輸労連）とハードな交渉をしたことを覚えている。

IBFでは、船員雇用者側として国船協、IMEC（欧州を中心とする船員配

乗・船舶管理会社の団体）らが交渉団JNGを結成し、ITFと交渉を行っている。私はJNGの議長も務めることになる。ITFとの交渉ではJNGのスポークスマンであるIMECが前面に出るが、われわれの要望を十分に踏まえた上で交渉をしてくれている。IMECは国船協に敬意を払ってくれており、われわれのことを理解しようという意識を強く感じる。関係は非常に良好だ。

ITFとの関係では、労使なので交渉の過程で衝突することもあるが、陰湿な雰囲気や悪い関係ではないと思っている。

また、IBFでは船員賃金の全体のベースアップについて中央で決め、その後に国船協の場合は全日本海員組合とローカル交渉を行う。ローカル交渉の結果も含めて、船員賃金の負担者である船主側にとって納得できる妥結結果になっていると認識している。IBFの枠組みは改善の余地もあるだろうが、現時点で交渉に当たったの弊害にはなっておらず、よく機能している。

国船協はIBF協約に基づいて全日本海員組合と基金事業を展開している。この基金の用途を会員各社に分かりやすく示すとともに、船員に対しても、どのような基金があって、どのように活用されているのか、よく分かるような管理を行っていく。

基金事業の中で、フィリピンの教育訓練施設を「総合訓練センター」に集約する取り組みを開始したところだ。このセンターが実務的な内容になるように、全日本海員組合、フィリピン側

のパートナーであるPJMMC、現地の船員組合であるAMOSUPなどと協議していきたい。船員とその家族にとって真に役立つセンターを目指す。

会員と交流深める

他団体との関わりは深い。特にフィリピンのPJMMCと引き続きしっかりと連携する。親日家のエドワルド・マネッセ会長をはじめ幹部の皆さんはわれわれのことをよく理解してくれている。

国内では、交渉相手であり基金事業を共に運営する全日本海員組合のほか、日本船主協会や国土交通省海事局などと良好な関係を構築している。

日本船主協会については、国船協会長が副会長を務めていることもあり、意思疎通が円滑に進むだろう。引き続き良好な関係を保ち、進むべき方向をしっかりと見定めたい。もちろん、国船協会員は船主協会加盟会社だけではないので、一方的に船主協会だけの意向で動くことは避け、会員の要望をしっかりと吸い上げるつもりだ。

その意味でも、会員各社との交流を一層深めたい。国船協の活動をより“見える化”し、会員各社にはその活動への理解を深めていただき、また、さまざまな意見や要望を出していただきたい。これは国船協の活性化につながるだろう。会員は関東だけでなく、関西、中国、四国、九州に及ぶ。私自身も各地を訪れ、直接、会員各社と対話する機会を増やしていく。

国際船員労務協会 創立30周年に当たって

PJMCC エドワード・U・マネッセ会長



PJMCC(日比船員配乗代理店協会)の役職員、そして会員を代表して、国際船員労務協会の創立30周年に当たりお祝い申し上げます。

国際船員労務協会はその長年にわたる存立を通じて、確固たる評価と信頼を海運の世界で獲得してきました。海運界におけるさまざまな民間セクターとの関わりの中で具体的な成果を示し、また、海運業界に関連する政府機関を含め、この業界の多方面から高く評価されています。

国際船員労務協会は、われわれPJMCCの信条と同様に、日本海運

の利益を守ることにコミットし続けており、このような優れた協会と共に活動できることを名誉に思っています。そして、われわれはPJMCCの活動を通じて、日本海運が管理、運航する船舶に、資格を持ち、有能なフィリピン人船員を供給することで、その実現に積極的に取り組んでいます。今後も国際船員労務協会と共に、これらのコミットメントを果たすことを望んでいます。

海運界が直面する多くの問題は幾つかの国の経済の不確実性によってもたらされていますが、このような

苦しい状況下においては、あらゆるセクターが団結し、海運界が引き続き世界貿易に貢献し続けることができるよう、解決策を見つけ出さなければならないと考えます。これまでと同様に、われわれが緊密に協力することで、両協会が状況を改善するためのイニシアチブを見出すことができると確信しています。

国際船員労務協会の30周年が素晴らしいものになることを祈るとともに、これからもずっと共に活動できることを楽しみにしています。

改めて、お祝い申し上げます。

Message

We wish to congratulate the
International Mariners Management Association of Japan (IMMAJ)
on the occasion of this very happy milestone event,
marking the 30th anniversary of its foundation.
IMMAJ's successful and fruitful wide ranging activities
throughout these 30 years have brought about improvements to the
maritime sectors not only in Japan but in other countries as well.
Rest assured of our unwavering support and cooperation
for years to come.

MABUHAY!

Philippine-Japan Manning Consultative Council, Inc.

6th Floor JSU-AMOSUP Mariners' Home,
1765 Vasquez corner Nakpil Sts., Malate 1004, Manila, PHILIPPINES
Tel No. +63-2-526-0489 Fax No. +63-2-526-0455



日本海運界で認知される存在に

前身の国際船員協会から数えて6代目の会長を務めた飯塚孜氏に
国際船員労務協会の活動を聞いた。

会員が十倍増

——国際船員労務協会（以下、国船協）は前身の国際船員協会の発足から2014年に30周年を迎えた。国船協の活動は時代とともにその重要性が増してきたように思う。

30年もの間、よく活動を続けてこれたというのが率直な感想だ。30年前に国内の船員配乗会社（船主に船員を派遣するマンニング・エージェント）11社を会員として発足した。そのころ、国際的な労働者の組織であるITF（国際運輸労連）は便宜置籍船（FOC船）を“悪”とみており、一方、日本の船主は基本的にはFOC船への直接的な関わりを公表しなかった。船主団体の日本船主協会（以下、船主協会）がFOC船に乗り組む外国人船員の労働協約に直接関与しない中で、国船協の加盟会社がFOC船の労働協約の交渉などを担うことになった。ただ、そのようなFOC船の運航主体は船主協会の加盟会社。このため、船員費などコストを負担するのも船主なので初めから船主協会が対応することができればよかったが、それができないような状況ではなかった。だからこそ船員配乗会社がその役割を担うことになったわけだ。FOC船の船主がITFが承認する労働協約を締結していることを示す証書「B/C（Blue Certificate）」を取得する際に、国船協の会員が窓口となってITFに加盟

する全日本海員組合（以下、海員組合）を通じて申請するようになった。そして、現在は国船協がFOC船に乗り組む外国人船員の労働条件をITFや海員組合と交渉する当事者として確立され、日本の海運界で認知される存在になった。

——設立当初、会員は船員配乗会社だけだったが、改組を経て04年に船舶オペレーターの邦船社が加入した。

会員は現在96社。設立当初からの会員である船員配乗会社は比較的規模の小さい会社が多い。そのような会社が船員配乗において顧客としているのが船舶管理会社や邦船大手を含む船会社になる。このような会社と一緒に活動するようになったため、当初は何となく自由闊達にものを言うことがはばかれることもあったかもしれない。しかし、これを乗り越え、国船協はこれからも日本海運界の中で負っている任務を果たす。

雇用者の意見を直接反映

——現在の主な活動内容はFOC船に乗り組む外国人船員の労働協約交渉・決定と基金事業。活動状況は。

まず、労働協約交渉については、03年にITFとFOC船に乗り組む外国人船員の労働条件を交渉して決定する国際団体交渉協議会「IBF（The International Bargaining Forum）」が設立され、外国人船員の労働条件

の交渉でITFと直に対峙するかたちになった。国船協はIBFで船員雇用者側の交渉団の主要メンバーとして欧州船主などとタッグを組んでITFと交渉を行っている。日本商船隊は約2800隻（12年時点）あるが、このうちIBF協約を締結している国船協の登録船が約2400隻と多くを占める。また、これらを運航する船員はいまやほとんどが期間雇用の外国人船員になり、日本はフィリピンをはじめとする諸外国にその供給を頼っている状況にある。従って、国船協は日本商船隊に乗り組むほとんどの船員の労働条件をITFなどと交渉して決定していることになる。

——IBFの創設から10年以上が経過した。この間の活動の評価は。

IBFが発足する前はITFの中で決まった労働条件が日本のFOC船に一方的に適用されていた。そのころはわれわれ船員雇用者側は海員組合を通じて意見反映を図っていたが、約10年前にITFと直接交渉をして決定する枠組みとしてIBFが立ち上がった。交渉の場では激しいやり取りを行うわけだが、交渉が終わって酒を酌み交わしたりすることもある。交渉の過程では相手の人柄も反映されると思うので、直接会って話をする事で互いに理解が深まっている。IBFの枠組みは現時点でよく機能していると思う。

——国船協の会員が大きく増えたのは03年のIBF発足後だった。

積極的に会員を増やす活動をしているわけではないが、IBFの枠組みに参加することが有利との判断から船員配乗会社や船会社の加入が増えたのだと理解している。会員からの推薦を条件としているが、加入に当たって壁を設けていない。

——IBFは成熟期にあるが、今後のIBFのあるべき姿は。

ITFとの交渉は現在の延長線上で行っていくのだろう。国によって賃金や労働条件で格差があると歪みが生じるので、基本的な部分はIBFで決めて、後はローカルで必要なところを直接交渉して決めていくのが良いのではないかと思う。

——フィリピン人船員の供給会社が加入するPJMCC(日比船員配乗代理店協会: Philippine-Japan Manning Consultative Council, Inc.)も国船協の重要なパートナーとなっている。

ぜひともPJMCCとの友好関係を保っていきたい。国船協の登録船に乗り組む船員のうちフィリピン人が大多数。フィリピン人船員はAMOSUPやPSUというフィリピンの船員組合に加入しているが、その船員を日本商船隊に派遣しているのがPJMCCに加盟す

る現地の船員供給会社になる。PJMCCは日本にとってフィリピン人船員の重要な窓口であり、PJMCCがなければ国船協は機能不全に陥るといっても過言ではない。PJMCCはフィリピンの国情を十分に把握しており、そのような組織が国船協のパートナーとして存在しているのは非常にありがたい。

質の高い船員を確保

——労働協約交渉と密接に関連するが、2本目の活動の柱が基金事業になる。

FOC船員の労働協約の中で組合側と共同で運営するさまざまな基金を設定している。基金には日本と主要船員供給国のフィリピンで管理しているものがある。リーマン・ショック前までの新造発注の増加で日本商船隊の規模が拡大し、それに伴い外国人船員も増加した。基金は船員1人に対して月間で何ドル、という設定なので、船員が増えれば基金も膨らんでいく。現在は年間十数億円の規模になる。国船協の会員が質の高い船員を確保できるように、それがひいては日本海運のためになるように、基金を有効に活用していくことが大事だ。

——近年は船員の教育・訓練事業を

大規模に展開してきた。船会社などが独自に船員養成を行うことも多いが、業界としてこれに取り組む意義は何か。

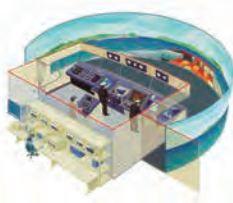
大手船社を中心に自社で教育・訓練を実施できる会社もあるが、その余裕がなくて苦労している会社もある。独自でやる部分もあるだろうが、皆で一緒に取り組んだ方がよい部分もあるだろう。国船協にはそのために活用できる基金があるので、苦労しながら船員の教育訓練に取り組んでいる会員を支援したい。

——フィリピンの商船大学に日本専用の校舎を造るなどハード面を充実させてきたが今後の基金事業は。

フィリピンなどに操船シミュレーター、機関シミュレーターを導入したり、学校施設を造るなどし、3年ほど前にハードの整備を終えた。しかし、訓練機器の設置場所が分散していることから、利便性を高めるためにそれらを物理的に1カ所に集めるような構想で、海員組合と話し合いを進めている。これは大きな取り組み課題だ。新たな教育・訓練体制の構築について特に目標時期は設定しておらず、会員や船員、フィリピン側の意見も吸い上げて需要をよく確認しながらじっくりと検討していきたい。

海の総合コンサルタント

私たちは海の総合コンサルタントとして、海事会社の発展に寄与することをめざします。



JMS 操船シミュレータ

事業内容

- ◆海事コンサルティング 航行安全対策／港湾計画／船舶航行実態調査／海事鑑定・検査サービス
- ◆船舶運航コンサルティング 船舶検船／安全監督／建造監督／保守管理
- ◆海事教育訓練 シミュレータによる操船訓練／BRM講習／PEC講習／ECDISTレーニング
- ◆システム販売 操船シミュレータ／離着桟橋支援システム／DIGITRACE～電子水路通報オンライン提供サービス～ウェザールーティング及び船舶動静システム



株式会社 日本海洋科学
Japan Marine Science Inc.

〒212-0013 川崎市幸区堀川町580番地 ソリッドスクエア西館3F
TEL: 044-548-9130 (代) FAX: 044-548-9134 <http://www.jms-inc.jp>

——外国人船員の教育・訓練に関してはフィリピンが中心となっている。

国船協登録船に乗船している船員はフィリピン人が約4万人と全体の76%を占める。日本商船隊の増加に伴い増えているのは主にフィリピン人船員で、その割合は年々拡大している。日本海運の船員ソースが1カ国に偏り過ぎている気もするが、今後も日本にとってフィリピンの重要性は変わらない。一方、インドやベトナムなど他の国の船員はそれぞれ数千人と小規模だ。中国人船員も以前想定されたほどは増えていない。このことから考えて、基金を活用した教育・訓練事業は今後もフィリピン、しかもマニラが中心になるのではないかな。

——外国人船員の労務問題を担って

いる国船協だが、日本人船員の海技の伝承も活動テーマとなっている。

04年に活動方針に加えた。基金事業として、海員組合と共に09年に外航日本人船員(海技者)の育成・訓練事業を立ち上げ、船舶管理監督(SI)養成講座などを実施してきた。官労使による外航日本人船員(海技者)の確保・育成事業にも継続的に基金から資金提供している。

——その他の活動は。

ソマリア周辺の海賊問題が船員にとって重大な関心事となっている。船主協会が日本の自衛隊がジブチに置く海賊対処活動拠点の訪問活動を行っているが、12年からは国船協も参画している。安全は船員にとって非常に大きな問題。数年前は日本商船



隊でもフィリピン人船員が海賊に拉致され、身代金を要求される事件があった。フィリピンでは危険なところに船員をやるな、という世論も起こった。その時はフィリピン人船員の乗船が滞ることはなかったが、フィリピン人を配乗できない事態に陥ったら日本にとって死活問題。そのようなことが起こらないためにも、各国が引き続き自衛隊や軍隊を危険海域に派遣して警備に当たっていただくことが重要だと思う。

(2014年5月にインタビュー)



株式会社 富洋海運

代表取締役 久保大介

〒530-0003
大阪市北区堂島2-3-8
TEL.06-6341-1144
FAX.06-6341-1778



八馬汽船株式会社

代表取締役社長 松永武士

本社
〒650-0034
兵庫県神戸市中央区京町74番地
TEL.078-334-3910 FAX.078-334-3921
東京事務所
〒100-0005
東京都千代田区丸の内2丁目3番2号(郵船ビル)
TEL.03-3284-6489 FAX.03-3284-6497



美須賀海運株式会社

ISO9001/2008認証取得

【四国】〒799-0422
愛媛県四国中央市中之庄町1692番地2
TEL 0896-28-1710 FAX 0896-28-1715
【東京】〒102-0071
東京都千代田区富士見2-2-5
TEL 03-3261-6725 FAX 03-3261-7194
●海外営業拠点
【マニラ】MAINE-TECH SHIP MANAGEMENT
【香港】美須賀海運(香港)有限公司
【ロッテルダム】MISUGA KAIUN HOLLAND B.V.

<http://www.misuga-kaiun.co.jp/>



太平洋汽船株式会社

取締役社長 檣岡孝武

〒101-0062
東京都千代田区神田駿河台4-2-5
トライエッジ御茶ノ水4階
TEL.03-6381-3000
FAX.03-3257-4321



株式会社トリテック

代表取締役社長 萩原孝之

〒105-0004
東京都港区新橋1丁目16番4号
りそな新橋ビル4階
TEL.03-3595-2895
FAX.03-3595-2896
<http://www.toritec.co.jp>



船舶管理会社

株式会社 ユニバーサル マリン

取締役会長 岡田 實
代表取締役社長 岡田 京一郎

〒103-0012 東京都中央区日本橋堀留町1-7-11
八光ビル

電話 (03) 3667-7444
ファックス (03) 3661-8840

あなたと世界はつながっている、という話。



いろんな方法で、あなたのもとへ。世界のモノ運びをお手伝いしています。

「日本郵船」という名前から、船だけの会社だと思われがちな私たち。

でも本当は船以外にも、飛行機や鉄道やトラックなどを駆使した、さまざまな種類のモノ運びをご提供しています。

その範囲は、まさに地球全体。

あなたの身のまわりにある暮らしの必需品も、大切な宝物も、
モノ運びを通じてつながった、世界とあなたの絆のしるしといえるかもしれません。

Bringing value to life.



日本郵船



地球環境の未来を、 海の上から考えています。

地球の上に広がる青い海。

この星に生きる私たちにとって、海の実在はかけがえのないものであり、

その環境を守り続けることは人類全体の課題でもあります。

私たち商船三井は、海運のリーディングカンパニーとして、海を守り続けていく使命と責任の下、
環境負荷を軽減する輸送に積極的に取り組んでいます。

商船三井が挑む環境負荷低減型の次世代船構想「船舶維新」プロジェクト。

CO₂(二酸化炭素)、NO_x(窒素酸化物)、SO_x(硫黄酸化物)などの

排出量削減を目指し、「ISHIN-I・II・III」を発表しています。

これはいつか実現できたらいいな、というような夢の話ではありません。

私たちがこれまで開発・採用してきた技術を最大限に進化させ活用することで、
近い将来、技術的に可能な、実現性を重視した構想です。

エコロジーは遠い未来の話ではなく、一刻も早く実現してこそ価値がある。

地球環境を守るために出来ること —— 商船三井の挑戦にご期待ください。



ISHIN-I

自然エネルギーを利用し船体形状を
更に進化させたハイブリッド自動車船



ISHIN-II

燃料に環境負荷の低い
LNGを使う次世代フェリー



ISHIN-III

排熱エネルギーを推進力に
利用する大型鉄鉱石専用船

History

発足から現在まで——



日本海運、 激動の時代に

「国際船員協会」船出

国際船員労務協会の前身「国際船員協会」が
船出したのは1984年。
海運界に激震を呼んだ
プラザ合意の1年前、
既に対ドル円レートの上昇が
日本海運を蝕んでいた時期だった。

日本商船隊の 構造が変化

71年のニクソン・ショック、73年の変動相場制への移行はドル収入・円コストという構造の日本海運に深刻な影響を及ぼした。円高進行で日本籍船を中心とする船隊の国際競争力は低下し、経営基盤を足元から揺るがす事態となった。このため、日本海運は日本籍船を海外子会社に売船したり海外子会社が建造した、いわゆる仕組船の活用や、外国籍船の用船などを進めた。外国人船員の活用によるコスト削減とドルコスト化がその目的で、外国籍船と外国人船員は日本商船隊の中で存在感を増していった。

1ドル＝360円の固定相場制の時代に「世界一コストが安い」といわれ、日本海運の国際競争力の源泉となった日本人船員は、高度経済成長を背景としてコストが上昇していたところで急激な円高に直撃され、国際競争力をみるみる失っていった。日本海運は高コストの日本人船員を、フィリピンをはじめとする発展途上国などの外国人船員に切り替えていかざるを得なかった時代である。

「“今度は事が大きい”という雰囲気があった」。国際船員協会（以下、国船協）の発起人の1人となった岡田實氏（第3代会長）は国船協設立前夜の日本海運の状況をこう振り返る。既に日本人の失業船員が増加して社会問題と化していた。官労使による離職船員のセーフティネットが構築されていたものの、日本人船員のリストラの必要性は増すばかり。87年から2年間、外航海運労使の合意の下で進められた日本人船員の大規模な雇用調整「緊急雇用対策」は海運界の最も苦しい選択として今でも語り継がれている。

既に日本の船員制度は「近代化」と称する日本籍船の乗り組み定員の削減、マルシップ方式（日本籍船を海外船主に裸用船に出し、外国の用船主が配乗権を持って外国人船員の配乗を行う方式）による日本籍船への外国人船員配乗が始まっていたが、プラザ合意以降の急激な円高進行に追いつかず、日本商船隊の外国籍化（FOC化）が進むことになる。

国土交通省海事局の「海事レポート」によると、日本籍船は72年の1580隻をピークに減少。72年当時は日本商船隊（国交省の定義は日本の外航海運企業が運航する2000総トン

以上の外航商船群）に占める割合は7割あったが、78年にはついに外国籍船が日本籍船を上回ることになる。その後も日本籍船は減少の一途をたどった。国船協発足からだいぶ後のことになるが、日本人を船長・機関長の2人にまで減らすことができる「国際船舶」が2000年に誕生した後も増加に転じることはなく、04年にはついに100隻を下回る。07年には過去最少の92隻まで減った。その後、08年の外国人全乗の日本籍船の誕生と、09年に導入されたトン数標準税制の効果で、ようやく日本籍船が増加に転じるようになるが、それでも13年時点で日本商船隊2609隻に対して日本籍船は159隻とシェア6%に過ぎない。

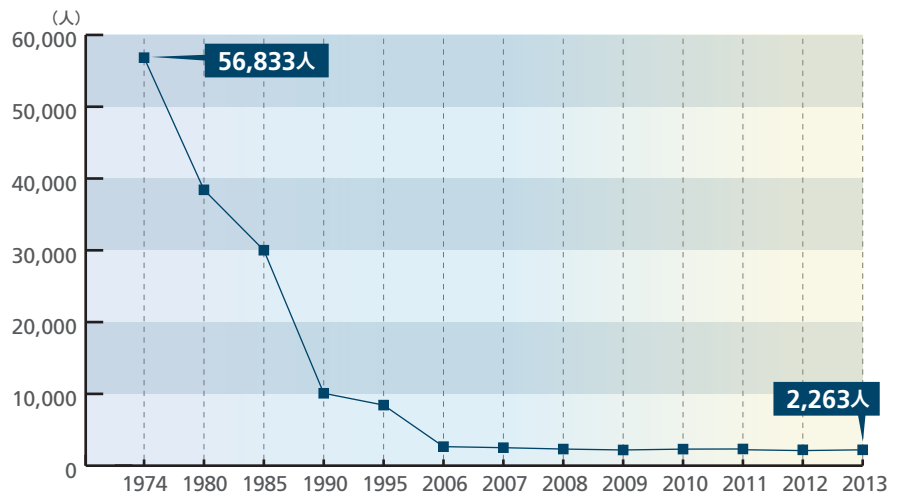
国船協の設立当時に話を戻そう。国船協は、1983年に日本籍船と外国籍船への船員配乗管理を主な業務とする14社の懇談会で団体設立のための準備委員会が設立され、その翌年に11社をメンバーとして発足した。初代会長はユニトラ海運の藤木清氏で、当初は事務局を同社内に置いた。

日本商船隊の構造が大きく変化し、日本人の離職船員が増える中で、そのころ既に緊急避難的に日本人船員を期間雇用として外国人船員とともに海

運会社の仕組船やマルシップに派遣する船員配乗会社が出てきていた。このような船員配乗会社が集まって国船協を設立し、離職船員について情報交換を行うとともに、船員労務供給事業を担う全日本海員組合（以下、海員組合）の船員雇用事業センターと協議をしながら、加盟会社が期間雇用の日本人船員と外国人船員の配乗実務をFOC船とマルシップに対して行う仕組みができていった。日本人船員の外国船への斡旋などを目的とした官労使による日本船員福利雇用促進センター（SECOJ、現・日本船員雇用促進センター）を通じたセーフティネットとは別の離職船員対策となった。

当時、海運会社に正社員として雇用される日本人船員の労働協約は船主団体の外航労務協会（62年創立、2001年に解散し日本船主協会外航労務部会に移行）と海員組合による中央交渉で決められていた。しかし、船員配乗会社が派遣する期間雇用船員はこの範疇にはなく、船員配乗会社と海員組合による個別交渉で決定された。日本人船員全乗時代は、外航労務協会と海員組合の労使関係の中で日本商船隊の外航船員の労働条件を全て決めることができていたが、離職船

■ 外航日本人船員数の推移（国土交通省海事局の資料を基に本誌作成）



員の期間雇用化と外国人船員の増加により、従来の労使関係ではカバーできない船員が増えていった。時代の変化に仕組みが追いついていなかった。

「当時の日本海運界は、経営者も現場の人たちも、理路整然と物事を考えられるような状況ではなかったと思う。終身雇用の日本人が合理化で職がなくなり、一方で日本籍船を海外子会社に売却して用船し、その船に乗せる船員が必要になる。しかしその船員がいつまでも終身雇用ではコスト競争力がないので、従って期間雇用のルールができる。そして、そのような日本人が減ってくると外国人船員に置き換わるようになった」。岡田氏は当時の混

乱ぶりをこのように話す。

その中で離職船員について海員組合のカウンターパートが求められることになり、その役割を国船協が果たすようになった。また、日本人の減少と外国人の増加は表裏一体を成す。国船協は、外国人船員問題についても重要な役割を担うようになっていく。

外国人労働条件の交渉団体に

国船協は発足した年に海員組合との間に意見交換の場として「国際船員問題協議会」を設置し、FOC船やマ

船舶(工務)管理・運航管理・船員配乗管理

コスモシーランド株式会社
COSMO SEALAND CO., LTD

〒105-0004 東京都港区新橋5-20-4 ニッセイエプロビル7F
TEL: 03-5405-2878 Email: Info@cosmosealand.jp
http://www.cosmosealand.co.jp/



ルシップに乗り組む期間雇用の日本人船員、外国人船員に関する雇用、配乗システム、教育・訓練・福祉、仕組船への対応などの協議を開始した。ただし、当時は会則に「労務団体ではない」と明記しており、労働条件の交渉団体ではなかった。

その後、プラザ合意後の急激な円高は日本の海運会社に日本籍船からFOC船への移行、いわゆる「フラグging・アウト」を促し、いよいよFOC船が増える中で、国船協は1992年に外国人船員の労働条件に関する統一的交渉団体として会則を改定。同年、海員組合との間に「外国人船員労働協約交渉委員会」を設置し、海員組合との労使関係を確立した後は、FOC船に乗り組む外国人船員の労働条件交渉を活動の主軸としていった。

FOC船の増加とともに日本を含む世界の海運が避けて通れなくなったのがITF（国際運輸労連）への対応である。英国ロンドンに本部を置くITFは海員や港湾労組を含む運輸交通部門の労働組合の国際的な上部団体で、海員組合など日本の陸海空の労働組合も加盟している。

そもそもFOC船は実質的な所有者がその船が籍を置く国とは別の国にある船のこと。船は人間と同じく必ず“国籍”を持ち、船にその国の旗を立てる。船はその籍を置く「旗国（フラッグ・ステート）」のルールに従う。便宜置籍国はパナマやリベリアなど非海運国であることが多く、登録料を軽減し、また、船員の国籍要件を緩めることで、船主がコストを削減できる制度を提供した。1930年代の米国で禁酒法を逃れるために米国籍船をパナマ籍に変更して領海外に船を浮かべて酒

を飲んだのが始まりといわれる。まずは船員費が高かった米国で普及したが、今では日本商船隊の94%がFOC船であるなど、世界的に広く用いられている。

さて、世界で増え続けるFOC船に対し、ITFは「船舶のFOC船化反対」の方針を掲げ、FOC制度廃絶に向けてFOC船の実質的な所有者（受益船主：Beneficial Owner）に自国籍船へと戻させるための活動を48年以降展開した。その活動は「FOCキャンペーン」と呼ばれ、ITFに加盟する港湾労組と連携してFOC船の寄港地で荷役や出港作業をボイコットするという過激な行動を伴った。しかし、80年代になると多くの国で船主などから損害賠償訴訟が起こる。このような中、ITFはFOC船の廃絶を最終目標としながらも、次善の策として、FOC船に乗り組む船員のためにITFが認める労働条件を盛り込んだ「ITFスタンダード協約」や「ITFユニフォームTCC協約」を作り、船主が少なくともこの水準以上の労働協約を締結すること、FOC船は船員の福利厚生が劣るとの考え方からその補填として「ITF船員福利基金」への拠出金を船主に求める活動に軸足を移していった。

FOC船が世界的に当たり前の形態になり、労働条件が劣悪なサブスタンダード船と必ずしもイコールではないというのが一般常識になっていったが、71年にインスペクター制度を設立し日本を含む世界の主要港湾でFOC船の査察活動を開始したITFは、承認協約の締結を迫る「FOCキャンペーン」を現在も続けている。

ITFが承認する協約を締結した船は「B/C（Blue Certificate）」と呼ば



れる青色の証書がITFから発給され、ITFによる抗議行動の対象から除外される。抗議行動が行われれば船は止まり、船主は不稼働損失を被るとともに荷主に多大な迷惑がかかる。このため、多くの日本の海運会社はFOCキャンペーン対策としてB/Cを取得する方向へと進んでいった。

そこで日本関係FOC船のB/C取得の窓口となったのが国船協メンバーだった。ITFのポリシーに基づき、B/Cは受益船主国の組合を通じて申請する仕組み。日本の場合は全日本海員組合がこれに当たる。ITFによるFOC船対策が日本海運でも顕在化してきた80年代、日本の海運会社は仕組船であるFOC船に乗り組む外国人船員は外国船主の雇用船員でありコントロールする立場にない、というのが基本的なスタンスだった。このため、船を運航する海運会社は労働協約交渉の当事者になり得ず、船主団体の外航労務協会も海員組合との労使交渉の対象は正社員の日本人船員で、FOC船の船員は範疇外。このため、国船協がその間を埋める役割を果たすことになったわけである。

国船協メンバーがB/Cなどの交付窓口として確立すると、国船協に加盟する船員配乗会社が徐々に増えていった。

真の交渉団体へ 「IBF」結成

1992年に会則を改定してFOC船に乗り組む外国人船員の労務団体として労働協約交渉を担うようになった国船協。2003年にITFと労働協約を交渉する国際団体交渉協議会「IBF(The International Bargaining Forum)」の設立に踏み込むことで、真の「交渉団体」となった。

船社加盟で新生「国船協」に

「交渉団体」への道程

FOC船に乗り組む船員の賃金決定システムは03年を境に大きく変わった。現在、国船協などが船員雇用者側の代表としてITFと直接交渉してFOC船員の労働条件の枠組みを決定しているが、この「直接交渉」に至る道筋は平たんではなかった。

ITFはFOC船に乗り組む船員の最低賃金を、船員・港湾労組から成りFOC船対策を担当する公正慣行委員会(FPC: Fair Practices Committee)という組織で決定し、事実上これを一方的に船主に押し付けていた。これを受け入れずB/Cを取得しない船にはボイコット活動を展開していたため、日本海運の多くはB/C取得を選択していたことは先に述べた通りだ。

1992年に労務団体になる前から、国船協はこの最低賃金決定に当たり、円高に苦しむ日本船主の窮状を、海員組合を通じてITFに伝えることを試みてきたが、それは全く間接的なものにほかならなかった。また、労務団体となった後は船員の雇用者側として要求

を行うことになったが、ITFが一方的に決める最低賃金はいわば既決定事項で、交渉で変えさせることができない類いのものではなかった。従って、国船協と海員組合との交渉は実態的には、ITFが決定した労働協約を日本のFOC船に乗り組む外国人船員の労働協約に落とし込む調整の域を出なかった。

日本関係のFOC船に乗り組む外国人船員(以下、FOC船員)に適用される労働協約は、フィリピン最大の船員組合AMOSUPの組合員が対象となる「ITF-JSU/AMOSUP CBA」、同国のもう一つの組合PSUの「ITF-JSU/PSU CA」、フィリピン以外の船員の「ITF-JSU CA」。日本のFOC船員は海員組合の「非居住特別組合員」となって海員組合に組合費を納め、海員組合が彼らを代表して交渉を行う仕組みだ。これは「FOC船員の労働協約締結の第一交渉権は受益船主国の海員組合が持つ」というITFポリシー(「受益船主国主義」)に基づいており、この基本的な仕組みは現在も同じだ。

船員の最低賃金を欧州船員の賃金水準に近付けるとするのがITFの考え方。当時は安価だった東欧や東南アジア諸国の船員の賃金水準を引き上げることで、ITFの中で強い発言力

を持つ欧州船員の競争力を高めてその職域を確保するという意図が垣間見える。ITFの最低賃金はILO(国際労働機関)の最低賃金よりもずっと高く、フィリピンなど途上国の一般的な賃金水準と比べて信じられないほど高い水準だったが、日本船主はボイコットを避けるためにこれを受け入れざるを得なかった。

FOC船員の労働協約についてITFとの直接交渉が実現したのは国船協設立から20年が経とうとしていた2003年のことだ。ターニングポイントは01年。世界最大の船員供給国であるフィリピンで始まった「ITFベンチマーク凍結運動」と呼ばれる出来事だった。

これに先立つ1997年、ITFはFPCで月額1200ドルのAB船員(経験3~4年の部員)の最低賃金(通称「ABベンチマーク」、賃金部分と基金部分で構成)を2001年1月から一気に1400ドルに値上げすることを仮決定。ITFに加盟する日本やフィリピンの海員組合がこれに反対したにもかかわらず、翌年のFPCで正式決定された。フィリピンなどがベンチマーク引き上げに反対したのは、当時増えていた中国などITFに加盟しない船員に対

しコスト競争力を失い、職域が奪われることを懸念したためだ。

その後もアジアの船員組合はITFにベンチマーク引き上げ延期を要請し続けた。これを受け、ITFはABベンチマーク引き上げについて雇用者側との協議を踏まえて決める方針に転換。ITFの中だけで結論を出すのが難しくなったためだが、一方的に決めた最低賃金を船主側に押し付けるといふ、それまでの手法にも限界を感じていたのかもしれない。ITFは国際的な船主団体のISFや船舶管理会社団体のISMAにアプローチするが不調に終わり、交渉を受け入れたのが欧州を中心とする船員配乗・船舶管理会社の団体であるIMEC (International Maritime Employers' Council) だった。ITFとIMECはフォーラムを創設。両者はそれまでもベンチマークの解釈について会合を持っていたが、初めて賃上げ幅についても協議することになった。そして両者は2000年に協議を行い、ABベンチマークを01年から年50ドルずつ増額して04年に1400ドルとする段階的な実施案を決定。同年のFPCでこれが承認された。ITFはその決定通り、01年からABベンチマークを1250ドルに引き上げた。

フィリピンの運動に日本賛同

しかし、この問題はこれで収まらなかった。01年夏にフィリピンの船員労使と政府関係者がフィリピン人船員の国際競争力に関する研究会を開き、当時の賃金レベルを維持することがフィリピン人船員にとっての利益であるとの見解をまとめた。既にITFのベンチマークはフィリピン国内の賃金水準と比べて途方もなく高い上、さらに引き上げられることで中国などに雇用機会が流出することを懸念したのだ。そしてフィリピンの船員労使は、ITFが既に決めている02年からのベンチマーク引き上げの凍結を求める運動を起こす。フィリピン政府もこれをサポートした。この運動はやがてITFだけでなく日本の海運業界を大きく動かすことになる。背景には、フィリピンなど船員供給国の事情や大海運国の日本の意見が十分に反映されず、ITFとIMECという欧州が主導して賃金を決定するやり方に日本を含むアジア側が不満を募らせていたことがあった。その動きの中で国船協が一躍注目を集めることとなった。

国船協はベンチマーク凍結運動が

起こった01年の9月、フィリピン人船員を日本海運に派遣する配乗会社の団体PJMCC (Philippine-Japan Manning Consultative Council, Inc.) に呼応し、この運動に賛同することを表明。これによってフィリピンの運動を日本の海運業界に知らしめる役割を果たした。当時の国船協会長は同年に岡田氏から会長職を引き継いだ栢原信郎氏(第4代会長)だった。

10月にはフィリピン労働雇用省長官をヘッドとする使節団が同国船員の雇用促進をアピールするために来日した。これにAMOSUPのグレゴリオ・オカ組合長(当時)、PJMCCのエドワルド・マネッセ会長も随行。この使節団は、海員組合、国船協のほか、日本船主協会(以下、船主協会)も訪問し、凍結運動への理解を求めた。

当初はITFの決定に従うようAMOSUPを説得していた海員組合も、後に当時の井出本榮組合長がベンチマーク凍結運動の全面支持を表明した。さらに、FOC船員の問題について距離を置いていた船主協会も、この年の11月に船員対策特別委員会(鷺見嘉一委員長)でFOC船員問題に取り組む方針を決定。当時の崎長保英会長がPJMCCのマネッセ会長に凍結

DCMarine

第一中央マリン



弊社 HOME PAGE
QRコード



第一中央マリン株式会社

代表取締役社長 大貫 行雄

〒104-0041

東京都中央区新富二丁目14-4 第一中央汽船ビル3階

TEL: 03-3523-8923 FAX: 03-3523-8944

HP: <http://www.fmarine.co.jp/index.html>

運動を支持する書簡を送るとともに、国船協との間で協議会を発足させる。

国船協などを通じた間接的な意見発信を中心とする船主協会の取り組みは、FOC船員問題への「緩やかな関与」と呼ばれ、その動きはその後の日本海運におけるFOC船員問題への対応や、国船協の組織変更につながっていく。

欧州主導を打破、アジアの声反映

02年からのABベンチマーク引き上げ凍結は成らず、計画通り月額1300ドルに引き上げられることになったが、IBFを通じた賃金決定方式を生み出す方向へと進む。

B/Cの取得率が高く、好むと好まざるとにかかわらず、ITFの枠組みに入っている日本と、世界最大の船員供給国フィリピンのベンチマーク凍結運動は、ITFに危機感を抱かせたようだ。ITFのデビッド・コックロフト書記局長(当時)が02年2月に来日した際に国船協の栢原会長、海員組合の井出本組合長と非公式に三者会談を行った。国船協はこの会談の中で「船員賃金の決定は、供給国の経済状態



フィリピンは世界最大の船員供給国

を勘案していない。ITFの協約は現実から遊離しており、供給国の賃金水準を大きく逸脱している。ITFの意思決定は欧州諸国への偏重が見られ、アジアの意見が反映されていない不満が大きな声となっている現実を知るべきだ」と苦言を呈した。これに対しITF側は「合意したベンチマークは実行しなければならないが、状況が変わり、交渉相手が変われば、現状を変える道を模索する」と述べた。この発言はベンチマーク凍結を検討するのと引き換えに、日本の船主や船員配乗会社にITFとの直接交渉を呼びかけ、IMEC以外の雇用者団体も参加した国際的な労使交渉の枠組みを創設することを示唆したものと思われる。

一方、日本船主協会は海外の船主

協会などとも連携しながらITFの船員賃金決定システムとベンチマークの引き上げに反対する声を発信し続け、ITFに揺さぶりをかけた。こうした動きの中で、ITFは6月のFPCで03年からのベンチマーク引き上げについて11月のFPC運営委員会で検討することと、この問題について雇用者と協議するためのミッションを日本など主要海運国に派遣することを決めた。

10月、国船協はITFミッションと横浜で協議する。その場でITFは国船協が「国際フォーラム」に参加することを条件に、03年からの賃上げ凍結をFPC運営委員会に勧告することを表明。日本の船主・船員配乗会社が参加した国際フォーラムの設置はいわばベンチマーク凍結の交換条件だった

- HEALTH
- SAFETY
- SECURITY
- ENVIRONMENT



IINO MARINE SERVICE CO., LTD.

Leading Provider of **HSE** Ship Management Services



イイノマリサービス株式会社
 〒100-0011
 東京都千代田区幸町二丁目1番1号 飯野ビルディング
 TEL 03-6273-3317 FAX 03-6273-3278
<http://www.iino.co.jp/ims/>

が、国船協はこれへの参加を決断。一部には「ITFに取り込まれたのではないか」との声もあったが、ITFと直接対話することで、ITFが雇用者団体の一つにすぎないIMECと交渉して決めた賃金を世界統一的に使用するというやり方を打破することを意図した。

そして、11月には雇用者側として国船協、IMEC、デンマーク船主協会などが参加する国際フォーラムの初会合が開かれ、ITFと世界の雇用者が直接協議する新たな枠組みを立ち上げることで合意した。この新たな枠組みが後の「国際団体交渉協議会（IBF）」である。国際フォーラムの機能について当初は必ずしも整理されておらず、ITFが「交渉の場」とするのに対して、国船協は「高度な諮問機関」と捉えていた。

このように当初は同床異夢だったが、03年1月の国際フォーラム第2回会合で国船協はそれまでの「ITFとの賃金交渉には一切応じない」という方針を大転換し、船員賃金を含む交渉に応じることを受諾した。それまでである意味敵視していたIMECと共闘関係を結び、ここに雇用者とITFがFOC船員の賃金など労働条件を直接交渉する場の創設が決まる。そしてその年の5月に横浜で国船協、IMEC、ITFらが参加した準備会合でIBF発足が正式決定することになった。

「あえて懷に飛び込む」

欧州を基盤とするIMECはITFと蜜月関係と言われ、当初は国船協とは相容れないと考えられていた。しかし、国船協はIMECと、①船員の賃金は

当該船員の居住国の物価に見合うものであること②労働協約は雇用者と船員の出身国組合の間で交渉されるものであること③ITF・FOCキャンペーンとその他関連政策を容認しないこと——の3原則を確認し、「IMECは図らずもわれわれのポリシーと同一であり、共闘の妨げになる要因はない」（栢原氏）と判断した。

国際フォーラムを賃金を含む交渉の場とすることを否定してきた国船協だが、ITFが、交渉を拒めばベンチマーク凍結を白紙撤回すると発言したことで、苦しい立場に立たされた。こうした中、IMECが国船協に対して共闘を呼びかけ、双方のポリシーを確認し、政策協定を締結した上で、国船協はITFとの交渉のテーブルに着くことになった。栢原会長は当時の記者会見で「ITFと直接交渉をしない限り、事態は前進しない。実利的行動だ。ITFの世界同一賃金のポリシーに対しては、真っ向から反対の立場を堅持する。われわれに船員配乗を委託する船主の経営に大きな影響を及ぼす船員費の高騰を防ぐため、あらゆる手段で取り組む。ITFは『沈黙は（ITFへの）支持だ。外で声を上げて聞かざるはもたない』との姿勢。

ならば、あえて彼らの懷に飛び込み、われわれの意見を無視し得ない立場に追い込むことを試みたい」と語った。

国船協の国際フォーラム参加について、船員賃金の実質的な負担者になる船

主や船社で構成する船主協会は直後の国船協との非公式協議で「IMECと締結した覚書3原則は、われわれの基本的な考え方と一致しており、評価する」との見解を示す一方、船主協会は「ITFの枠組みに入らない」との基本方針を重ねて強調。その上で「今後の方向性に許容できる共通点があれば、立場の違いを越え、ケースバイケースで共闘していく」考えを示した。

IBF設立が決まった03年、ITFは04年からABベンチマークを月額1400ドルに引き上げることを決めたが、IBFメンバーへの適用はIBF交渉に委ねられるという新たな賃金決定方式がスタートする。そしてIBFの場で04～05年にIBFメンバーに適用される労働協約の大枠「IBFフレームワークTCC（Total Crew Cost）協約」が決定され、その後、国船協と海員組合の地域交渉を経て、AMOSUP組合員に適用される協約「IBF JSU/AMOSUP-IMMAJ CBA」、AMOSUP以外に適用される「IBF JSU-IMMAJ CA」という新たな種類の労働協約が決まった。

栢原氏は当時のIBF参加の決断について「やむを得ない苦渋に満ちた選択だった」と振り返る。ITFは狙い通り



救命艇を用いた学生への訓練（オカ号プロジェクト）



日本を含むアジアの雇用者団体を交渉のテーブルに着かせることに成功した。ITFも雇用者側不在の一方的な賃金決定手法に限界を感じていた節があり、労使交渉の枠組みをつくることで雇用者側の「お墨付き」を得る意図があったとみられる。まずはIMECとの交渉へと移行し、それを多くのFOC船を持つ日本などにも拡大することで、国際的な中央の労使交渉の形成を図った。ITFの抗議活動を避けるためにITF承認協約を締結せざるを得な

い現実の中で、国船協はIBFの場を利用して船主の負担増を抑える現実的な選択をしたといえるだろう。また、国船協のIBFへの参加には、それまで欧州主導だった賃金決定方式にアジアの声を直接反映できるという成果もあった。

「国船協のIBF参加の善し悪しの評価は歴史が定めてくれるものと思うが、国船協の活動方針と施策の大きな転換点となったことは事実だろう」(栢原氏)。

IBF協約は従来の協約と比べて雇用に多くの特典を与えるものとなった。この協約の適用を受けるために国船協への加盟申請は急増。IBF協約発足前の03年12月に約40社だった会員数は翌年約80社に倍増した。

船社、FOC船員労務に踏み込む

04年、国船協は組織の変更を行う。日本郵船、商船三井、川崎汽船をはじめとする船社が加盟し、組織名を従来の国際船員協会から「国際船員労務協会」に変更、現在の国船協が誕生し

た。船員配乗・船舶管理会社で構成する従来の国船協になぜ船社が参加することになったのか。その背景を読み解くために邦船社や船主協会のFOC船員との関わりについても触れたい。

日本籍船に乗り組む外国人船員については船主が加盟する労務団体の外航労務協会(以下、外労協)が海員組合と交渉して協約を取り決め、これをガイドラインとして個別船社が海員組合と協約を締結していた。一方、FOC船員の労務問題については、船主団体が「ITFの活動を認めない」方針を取り国船協に事実上任せていたことで、船社や船主協会はFOC船員の賃金決定システムの枠外に置かれた。しかし、日本商船隊の大部分がFOC船になり、それがITF承認協約を締結しB/Cを取得する中で、国船協と海員組合の交渉に賃金の負担者である船主の意向を十分反映することが難しくなっていた。

船主団体によるFOC船員問題への“不関与”の方針を明確にしたのは1993年2月の外労協の代表者会議の場。前年に外労協と海員組合が組

KEYMAX GROUP

<http://www.keymaxmaritime.com>

質の高い「船舶建造監督」、「船員配乗労務管理」、「船舶総合管理」をグループが連携してサービス提供させて頂き、船主殿の財産である船舶を大切にお預かりいたします。良質な船員、経験豊かな技術陣を全社でサポートし、船主殿のあらゆるニーズに対応し信頼にお応えします。



株式会社キーマックスマリタイム

〒108-0022 東京都港区海岸3丁目18番1号 ピアシティ芝浦ビル3階

代表 03-5476-6151 FAX 03-5476-6152



組織した「外国人船員問題協議会」について、日本籍船に乗り組む外国人船員の労働条件のみを協議し、FOC船員は対象外とすることなどが話し合われた。この“不関与”方針は、これを協議した邦船首脳の名前から「根本・転法輪ドクトリン」と呼ばれている。

しかし、ITFが決定したABベンチマークの引き上げの日本船主への影響は年間50億円のコスト増(月額1300ドルから1400ドルに値上げされた場合の年間負担増)と試算された。日本商船隊の船員の大部分がITFに組織化されたFOC船の外国人船員になり、その賃金が船主経営に大きな影響を及ぼすようになる中で、船主が関与しない従来の賃金決定方式を問題視する声が高まっていき、船主協会はこの

不関与の方針に限界を感じ始めた。

2001年。原則論と目の前のコスト増の間でジレンマを抱えていた船主協会が方針を大きく転換する。フィリピン使節団の訪問を受けた船主協会はこれを契機にFOC船員問題に“緩やかな関与”を行う方向へ舵を切る。当時、崎長会長が率いていた船主協会は船員対策特別委員会で凍結運動の支持を表明することや、それまで公式な関係を持っていなかった国船協との間でFOC船員問題に関する協議会を持つことなどを決めた。船主協会は「船員労働条件は船員居住国の経済水準を考慮し当該国の組合と船社が交渉して決めるべき」「ITFの賃金決定は欧州の論理で決定したベンチマークを世界統一的に強制適用するもので、合理性

のない賃金に違反していることを理由とするボイコット行為に正統性はない」とする基本スタンスを決定。ITFの活動を是認するような交渉や協議に応じない一方、凍結運動への支持のほか、アジアの船主協会とのアジア船員雇用者グループ(ASEG)結成、ノルウェー船主協会との協調などの国際運動を通じて、ITFにプレッシャーを与えていった。02年にはFOC船員問題について海員組合との対話も始めた。

IBFの発足など情勢が大きく動く中で、船主協会はさらに“踏み込んだ対応”を模索することになる。03年に草刈隆郎氏が会長に就任し、外国人船員問題に対応する船員対策特別委員会と日本人船員問題に対応する労務委員会を統合して「労政委員会」を発足させ、その下に国際船員問題タスクフォース(崎長座長、以下、TF)を立ち上げた。船主が直接関与できないFOC船員賃金決定システムを問題視し、船主の意見を直接反映させる方策の検討を開始した。

TFはまず、その年に立ち上がったIBFを先入観を持たずに分析することにし、その一環でIBFの初会合にオブザーバーとして参加する方針を決定。

ITFの賃金決定システムに与すること



祝 国際船員労務協会 発足30周年

JXオーシャン株式会社

代表取締役社長 小林道康

〒107-0052 東京都港区赤坂四丁目15番1号
TEL (03) 6441-3700 FAX (03) 6441-3701
<http://www.on.jx-group.co.jp/>

を嫌い、ITFとの接触を徹底して避けてきた船主協会にとって、この決定は極めて踏み込んだものだった。結局、オブザーバーではなく、船主協会の常務理事を務めていた辻本泰久氏が国船協会長秘書の立場でIBFに参加した。その後のFOC船員問題への取り組み方針を決定するに当たっての情報収集が目的だった。なお、辻本氏は04年から国船協の理事長を務めることになる。さらに、IBF交渉の結果を実際の協約に落とし込むために行われる国船協と海員組合の地域交渉にも、TFのメンバーである船社が国船協加盟の関連会社を代表して出席した。

国際船員労務協会に衣替え

そして、TFは船社がITFとの交渉に参画する方法について考えることになる。さまざまな選択肢を検討した結果、邦船大手3社をはじめとする船社が個別船社の立場で国船協に加盟し、直接的に交渉に参加することを決

めた。船主協会としては「ITFの活動は認めない／居住国の組合と交渉すべき／その賃金は居住国の水準に合わせるべき」という原則を変えず、実際の交渉は船社が加盟し、より強化された国船協が実施するという格好。04年3月にTFが任務を終えて解散するに当たり、崎長座長はコメントを発表し、「船社と船舶管理会社、船員配乗会社とが大同団結した新たな『国際船員労務協会』を発足させることにより、ITFと現実的な対応を追求する体制を整える一方、日本船主協会としてはより自由で広い立場から日本海運としての戦略的方針の実現のための環境づくりにまい進していく」と語った。

これにより国船協は04年2月の臨時総会で名称や会則を変更し、「国際船員協会」から「国際船員労務協会」へと衣替えを果たした。船社の加盟を考慮して理事を9人から13人に増員し、邦船大手3社なども理事に就任。その後、06年から国船協会長の栢原氏がキーマックスマリタイム代表取締役の立場で船主協会の常任理事に就くなど、連携強化のため国船協と船主

協会の人事交流も進んだ。後には、国船協会長は船主協会副会長を兼務することになり、現在に至っている。

栢原氏が会長を退任したのち、08年から日本郵船出身の萬治隆生氏、11年から商船三井出身の飯塚孜氏が会長を務め、14年から川崎汽船出身の佐々木真己氏にバトンタッチした。事務局の運営には船社からの出向者や出身者が携わり、11年には事務局をそれまでの東京・西新橋から船主協会が入居する東京・永田町の手元ビルへと移した。

船社出身として初の国船協会長を務めた萬治氏は就任当時をこう振り返る。「もともと国船協は現実的な対応をしながらできるだけ船社のコストセーブを図ってこうという姿勢で一生懸命に取り組んできた。それをアブリシエートしながら新たな体制へいかにソフトランディングを図っていくかということが最も気に留めたことだった」。

10年前の国際船員労務協会への衣替えは、日本の船員配乗・船舶管理会社と船社が一枚岩となった強力な交渉体制を生み、今に至っている。

船長からの提案・・・ 360度視野および下方視野を備えたフルミッション・ブリッジシミュレータを完備しています



- 海技の経験を活かした適切な提案と実務研修
- 操船シミュレータ訓練
- BRM (Bridge Resource Management) 研修
- PEC 国交省認定操船シミュレータ講習
- LNG 船 Cargo Management シミュレータ訓練
- LNG 船タービンプラントシミュレータ訓練

- 教育訓練に関するDNVの認証取得 (ISO 9001-2008)
- 後方視野をウィングから目視で確認できます
- 着離棧操船は、下方視野で確認できます
- 各種シミュレーションを駆使した総合海事コンサルティング
- 船舶交通・係留設備等、海事現場調査

Bridge1、Bridge2の各船舶を同じ海域に置き、互いに関係しあう操船環境をご提供します
船長実経験者を豊富に配置し、操船者の視点から更なる安全と効率を求めて提言を続けています
Bridge2を改裝し、視界再現画面・視野角を拡大した他、自動船位保持装置 (DPS) を実装しました

平成26年10月1日、(株)エム・オー・エル・マリンコンサルティングと(株)MOLケーブルシップは合併し、株式会社MOLマリンとして発足致しました。今後とも倍旧のご支援、ご指導を賜りますようお願い申し上げます。



株式会社MOLマリン

本社 〒108-0022 東京都港区海岸3丁目18番1号 ビアシティ芝浦ビル11F
関西事務所 〒650-0024 神戸市中央区海岸通5番地 商船三井ビル6F
広島事務所 〒732-0824 広島市南区的場町1丁目3番6号 広島場のビル4階
九州事務所 〒801-0834 北九州市門司区本町1番5号 Port Moji 壱番館4F

URL: <http://www.molmc.co.jp>

TEL: 03(5443)1011 FAX: 03(5443)1014
TEL: 078(334)7573 FAX: 078(334)7574
TEL: 082(569)4911 FAX: 082(569)4912
TEL: 093(342)9081 FAX: 093(342)9082



Destination Satisfaction

川崎汽船が運航する船舶は、お客様の満足へと向かっています。

明日の暮らしに欠かせない大切な貨物を、私達の想いをのせて、安全にお客様のもとへ。

総合海運企業 川崎汽船は、世界の海に信頼の軌跡を描きます。



K “K” **LINE**
川崎汽船株式会社

<http://www.kline.co.jp>

Main Activities

主な活動 —



フィリピンで行われるECDIS訓練

国際団体交渉協議会「IBF」 船主の負担増抑える仕組みに

国船協などが参加して実現した国際団体交渉協議会「IBF(The International Bargaining Forum)」の創設は、世界統一の最低賃金をITFが一方的に決めてこれを受け入れることを船主に迫る方式から、国際労使交渉を通じて地域の実情を反映した労働協約を形づくる方式へと道を開いた。2003年の創設から10年以上が経過し、IBFは定着化してきている。

雇用者側を代表

日本海運に携わる人にとって外航船の船員は外国人がほとんどを占めていることは周知の事実。とはいえ、どれほどの外国人船員が船の現場を担っているかを聞くと驚く人もいるかもしれない。国土交通省海事局の「海事レポート」によると、円が変動相場制に移行した直後の1974年に約5万7000人いた外航日本人船員はプラザ合意のあった85年には約3万人に、その5年後の90年には約1万人へと一気に減少。2013年には約2300人と非常に限られた人数にまで減った。その一方で日本商船隊の運航の担い手となったのが外国人船員。国船協が、IBF交渉への参加により労働協約の締結に関わっている外国人船員は約5万人(乗組員定員ベース)にもなる。このうち約75%がフィリピン人だ。日本商船隊のうち、日本籍船に乗り組む外国人船員の労働協約は海運会社が個別に海員組合と交渉して決めるが、FOC船に乗り組む外国人船員(以下、FOC船員)はそのほとんどにIBFの場で決定した協約が適用されている。

IBFは雇用者側の団体合同交渉団JNG(The Joint Negotiating Group)と労働者側のITFとが互いの要求項目(ウィッシュリスト)を交換することから交渉が始まる。2~3年を対象期間とした労働協約の決定に当たり、JNGとITFによる中央交渉でまず労働条件の大枠を決め、この範囲内で地域交渉を通じて賃金タリフなど細部を決定する仕組みだ。現在、JNGには国船協と台湾船社エバーグリーンで構成する国際船員雇用者グループISEG(International Seafarers Employers Group)、欧州の船舶管理会社を主体とする国際組織IMEC(International Maritime Employers' Council)、韓国船主協会が参画。JNGの議長は初代が栢原信郎氏、2代目が萬治隆生氏、3代目が飯塚孜氏、そして14年からは4代目となる佐々木真己氏というように、JNG内の申し合わせにより国船協会長が務めている。日本関係のFOC船員に適用される協約は国船協と、ITFの規定により受益船

主国の海員組合である全日本海員組合が地域交渉を経て決める。

IBF協約を締結した船は従来のITF承認協約にはない特典を与えられる。通常のITF承認協約の締結船は「B/C(Blue Certificate)」が発行されITFのボイコット活動の対象から除外されるが、IBF協約船はこれに代わって「G/C(Green Certificate)」が発給され、ITFによる訪船査察で優遇されるなどさまざまなメリットが用意されている。03年に初のIBF協約が締結されたことを受けて国船協への加入が相次いだのはこのためだ。今では国船協に登録されている日本関係のIBF協約適用船は約2400隻と日本の外航船隊の大多数を占めている。

IBF創設でFOC船員の賃金決定方式は大きく変わった。従来の



学生への投錨訓練(オカ号プロジェクト)

ITF承認協約は、ITFの公正慣行委員会(FPC: Fair Practices Committee)がAB船員(経験3～4年の部員)の最低賃金を決定し、これを基に、決められた職間比率によって各職位の賃金を算出し、23人配乗のモデル船を想定した総船員費(TCC: Total Crew Cost)を定めていた。このように従来の方式は、ITFが一方的に決めた賃金を押し付けられたと言っても過言ではないような硬直的なものだった。一方、04～05年の協約を決める最初のIBF交渉で、従来のABベンチマーク方式を撤廃し、23人配乗モデル船のTCCの額を設定する方式「TCCコンセプト」を導入。地域交渉で決める実際の労働協約はJNGとITFが中央交渉で妥結した3つの主要項目、すなわちTCC、賃金(Wage): 基金(Fund)間の配分比率、職員: 部員間の配分比率——を満たしていればよいとするなど、従来と比べて柔軟性のあるものとなった。

“配分”の工夫で負担抑える

TCCは船員の「賃金(Wage)」と



インストラクターと学生のミーティング風景(オカ号船内)

「基金(Fund)」で構成される。基金は船主が船員1人当たり決められた金額を拠出してプールし、教育・訓練や福利厚生に関わる事業に活用されている。IBFのこれまでの交渉結果を見ると、04～05年の最初のIBF協約でTCCが従来と比べて8%増になるなど協約改定ごとに船1隻当たりの総船員費が増額されている。ただし、必ずしもその数字がそのまま船主の実質的な負担増になるわけではない。労働者側の要求に応じてTCCを増額改定しつつも、ネットの船員賃金を据え置いたり上げ幅を抑えることができる仕組みを導入したためだ。

それを可能としたのは手取り賃金と基金の配分比率と、職種別の賃金配分比率の変更だ。

従来のITF承認協約は基金部分

が全体の10%を占めていたが、最初のIBF協約でこれを15%に増やした。基金部分も船主が拠出することには変わりはなく、基金を船員の訓練や福利厚生などの事業に使用することで、船主に還元できるようにした。また、職員と部員へのTCCの分配の仕方も柔軟化した。国船協など雇用者側にとって大きな問題はTCCの増加率が職員と部員に対して同率で定められ、当時、実勢賃金をはるかに上回っていた部員についても賃上げになることだった。

ITFはフィリピンなどアジアの船員に奪われた先進国出身の部員の職域確保を図る意識があるとされ、それは08～09年協約の改定交渉で「先進国部員の雇用を促進する基金(DER基金: Developed Economies Ratings Fund)」の創設をITFが強

共栄タンカー株式会社

70年を超える安全運航の歴史と実績。エネルギーの安定供給を支えて世界の経済・文化の興隆に貢献する。



〒108-0073 東京都港区三田3-2-6 Gスクエア三田4階 TEL. (03)4477-7171(代) FAX. (03)4477-7172 URL: <http://www.kyoeitanker.co.jp/>

IBF交渉のこれまでの妥結内容

協約適用期間はいずれも1月1日から12月31日
船主が基金などに拠出する金額はいずれも船員1人当たり

協約適用期間	主な合意内容	
2004～05年	IBF フレームワーク TCC協約	- ABベンチマーク方式廃止、23人配乗のモデル船を想定した総船員費(TCC)をベースとした賃金決定方式に変更。TCCを月額4万6170ドルに(8%増) - TCCのうち賃金部分に最低85%、基金部分に最大15%を割り振る(従来は90%対10%) - TCCのうち船員の職種別賃金配分率は職員61%、部員39%を基本に±2%の柔軟枠を設定。この範囲で地域交渉で決定(従来は61%対39%) - ITF福利基金の拠出総額の5%をJNG使用分として分離経理 - ITF訪船査察に関する優遇措置(非IBFメンバー船が査察で優先される) - IBF専用紛争処理窓口の設置など船内紛争処理手続きに関する特典 - JNGメンバーとITF書記局間に専用Eメール回線設置
	地域交渉	- TCCを月額4万6170ドルに - 賃金部分86.42%、基金部分13.58%とすることなどで船員のネットの賃金を据え置き - トレーニングレヴィ基金の船主拠出金を月額15ドルに(従来は10ドル) - 将来日本海運を担う船員や海運技術者の確保育成のための基金(雇用安定基金)を新設。船主拠出金は月額5ドル - 国際船員協力分担金を新設。船主拠出金は月額2ドル
2006～07年	IBF フレームワーク TCC協約	- TCCを06年から月額4万8478ドル、07年から月額5万787ドルに(2年間で10%増) - TCCのうち賃金部分に最低85%、基金部分に最大15%を割り振る - ITF福利基金を06年に10ドル、07年に10ドルそれぞれ増額し、07年から年間250ドルに - JNG要求のFOCポリシー問題について小委員会設置 - 全船員が船上で無料のEメール利用(十分な設備が搭載されている場合)
	地域交渉	- TCCを06年から月額4万8478ドル、07年から月額5万787ドルに - 雇用安定基金の船主拠出金を月額10ドルに - 国際船員協力活動分担金の船主拠出金を月額4ドルに - 船員遺族のための年金制度新設 - 船長の許可の下で船員のEメール無料使用
2008～09年 (当初2年間の協約だったが2011年まで延長)	IBF フレームワーク TCC協約	- TCCを月額5万4850ドルに(8%増) - TCCのうち賃金部分84%、基金部分16% - 船員の職種別賃金配分率は職員61%、部員39%を基本に柔軟枠を従来の±2%から±2.5%に拡大 - 先進国部員基金(DER基金)をアジア版と欧州版に分けて新設。船主拠出金は月額10ドル。運用などは継続協議 ※2009年に行われた協約改定交渉で以下確認 08～09年の労働協約を延長 - IBF方法論の見直しについて協議する - 先進国部員基金のうち船協協に関わるアジア版を08年の創設時にさかのぼって廃止し、拠出金を船主に返金。一方で、船員助成基金(SPF)を08年にさかのぼって創設
	地域交渉	- TCCを07年から月額5万4850ドルとする - TCCのうち賃金部分84.027%、基金部分15.973% - 船員の職種別賃金配分率は職員63.128%、部員36.872% - 部員賃金増額(AB船員で3.37%増額) - 先進国部員基金を新設。TCCの枠外で船主拠出金は月額10ドル - 新日本人船員・海技者育成基金(元・雇用安定基金)は月額10ドルを維持するが、先進国部員基金を徴収する2年間は5ドルとする
2012～14年	IBF フレームワーク TCC協約	- TCCの構成要素を、船員の賃金や組合に関わる基金などの「A」項目、組合に関わらない基金などの「B」項目に分け、「A」項目分の増減率を中央交渉で決める方式に変更(職員・部員間の配分比率と賃金・基金間の配分比率の決定を地域交渉に委ねることにした) 「A」項目の増加率を12年に2%、13年に2.5%、14年に3%とそれぞれ増額
	地域交渉	- TCCを12年に月額5万5847ドル、13年に月額5万7119ドル、14年に月額5万8683ドルに - 部員賃金増額 - キャデット乗船促進を目的にオンボード・トレーニング基金を新設
2015～17年	IBF フレームワーク TCC協約	「A」項目の増加率を15年に1%、16年に2%、17年に3.5%とそれぞれ増額 - インセンティブスキームに基づくITF福利基金の10%払い戻しに、2.5%を上乗せ - 船員福利厚生を改善
	地域交渉	14年末までに妥結へ

Unite & Full-Ahead! II

新たな発展へのスタート

NSユニテッド海運株式会社
代表取締役社長 小 島 徹

〒100-8108 東京都千代田区大手町1-5-1 大手町ファーストスクエア
TEL.03-6895-6400 (代) <http://www.nsuship.co.jp> ISO14001認証



力に求めたことにも表れている。なお、このDER基金は国船協などアジア版とIMEC版とに分けて創設が決まったが、アジア版の基金は後に創設時にさかのぼって廃止されることになる。国船協は「雇用は船主の専管事項であり、雇用問題まで労使が議論すべきものではない」という考えから、DER基金には当初から強く反対し、ITFと議論を重ねた。その結果、DER基金が創設された08年にさかのぼって同基金を廃止し、新たに船員の雇用・訓練・技能向上・キャリア開発などを使用目的とする「船員助成基金(SPF: Seafarers Promotion Fund)」が設定され、既に積み立てられていたDER基金はこの新しい基金に繰り入れられた。この基金は現在も船員の教育・訓練事業に活用されている。

労使が決めるIBF協約はいわば最低賃金。船員のうち海技資格を有する船長・機関長、航海士・機関士という職員は慢性的な人員不足で実勢賃金がIBF協約の賃金タリフを大きく上回っており、タリフ上の賃金が増額改定されても船主の実質的な負担増加にならない。一方、余剰感があり、実勢賃金がタリフと同水準となっている部員の賃金が増額されると、船主の負担増に直結する。このため国船協は部員については賃上げを凍結するなど、職員と部員とに分けて賃金交渉することをIBF発足当初から求めた。

IBFでの交渉の結果、方法論の見直し(詳しくは後述)が行われるまでは、職員・部員間の賃金配分率に若干の幅を持たせていたが、同見直し後は、この配分は地域交渉に委ねられることになり、地域ごとの事情を反映できる柔軟性が大きくなった。



2005年に東京で06～07年のIBF協約に合意したJNGとITF

方法論変更、地域交渉の比重高まる

12年に発効したIBF協約から、新たな賃金決定方式が導入された。それまではモデル船1隻の総船員費であるTCCの増減率を交渉で決める「TCCコンセプト」に基づいて行われたが、その方法論(メソドロジー)を見直した。

新たな方法論では、まず、TCCの構成要素を船員の賃金と組合関連基金が該当する「A項目」、それ以外の基金の「B項目」(会社関連のコストや社会保障費のような公的成本)とに分類する。JNGとITFによる中央のIBF交渉で決定するのはこのA項目の総額に対する増減率のみ。A項目とB項目に何を振り分けるかは地域交渉に委ねられ、そこで決めたAに該当する項目の合計額に対して中央交渉で合意した増減率を適用する。また、職員と部員の賃金配分比率も地域交渉で決定することになり、新方式は地域交渉により多くを委ねるものとなった。

IBF方法論の変更は09年にITFが提案したもの。08年に発効した協

約が2年間の有効期限を終了するに当たり、10年以降に向けて09年にIBFで協約改定交渉が行われた際に、JNG側はリーマン・ショック後の海運不況を背景にTCCの10%減額を要求。一方で、ITF側はIBFタリフと実際に船員に支払っている金額とが乖離しているなどと指摘し、方法論の見直しを提案した。それまでのIBF交渉のように労使が賃金改定交渉のテーブルに着ける状況ではなく、新たな方法論についてコンセンサスを得られるまで、賃金やその他の労働条件の改定交渉を凍結。その結果、08年に発効したIBF協約が11年12月末までの計4年間、適用されることになった。

国船協を含むJNG側は従来のIBFタリフに齟齬や不便を感じていたわけではないが、ITF側の要請に応じて、賃金と基金の配分、職員と部員の配分などの仕組みについて見直しを行う「IBF方法論作業グループ」での検討に参画した。

JNGとITFによる検討を経て構築した新たな方法論によるIBF協約は、12～14年の協約で初めて導入された。15～17年に適用される新協約もこの方式に基づくものとなっている。

基金事業 船員の教育・訓練を底上げ

日本関係のFOC船に適用されるIBF協約はフィリピン最大の船員組合であるAMOSUPに所属する船員、フィリピンのもう一つの船員組合PSUの船員、それ以外の外国人船員に適用されるものに分かれるが、それぞれに同協約が適用される船員の教育・訓練や福利厚生などを目的とした幾つかの「基金」が設定されている。これらの基金は日本では船員雇用者側の国船協と労働者側の海員組合などが共同で管理し、労使で構成する基金管理委員会の承認を得た上で使用することになる。

新体制構築へ ニーズ探る

基金には、船員の教育・訓練を目的とする「トレーニングレヴィ基金(JSU-AMOSUP Training Levy Fund、JSU-CA Training Levy Fund)」、「船員助成基金(Seafarers Promotion Fund)」、キャDET育成を促進する「オンボード・トレーニング基金(On-board Training Fund)」、訓練や福利厚生を目的とする「外国人船員福利基金(The JSU Welfare Fund for Non-Domiciled JSU Members)」などがある。労使はこれを活用して、現役船員の技能向上を目的とした訓練事業、新人船員を育てるための教育事業、福利厚生事業などを行っている。

基金事業で特に国船協が力を入れているのが教育・訓練に関わるものだ。訓練事業では、船員の技能向上の一助とするため、操船やエンジン・プラントなどの扱いを疑似体験できる各種シミュレーターを日本の大手船社(日本郵船、商船三井、川崎汽船)がフィリピンで運営する自営の船員研修施設内や、マニラ市内からフェリーで約1時間の所に位置するパターン州の私立

商船大学MAAP(アジア太平洋海事大学: Maritime Academy of Asia and the Pacific)内などに設置している。また、国際的に船舶や船員に対する新たな規制が続々と導入される中、新技術への習熟を支援する訓練も提供。その一つとして2012年11月に開始したのがECDIS(電子海図表示システム)対応訓練だ。海員組合やフィリピンの船員組合が主体となって運営するマニラの船員福利厚生施設「マリナーズ・ホーム」内に訓練センターを開設し、ECDISの主要メーカー4社の訓練機を設置して、最大で年間1万1000人に習熟訓練の機会を提供している。今後、ECDISの本船への搭載・使用の義務化の進展により特に15年以降の需要の高まりが予想される。マリナーズホームでのECDIS訓練は、17年までの5年間となっており、その後についてはこの後で述べる「総合トレーニングセンター」の検討によることとなる。

目下、海員組合とともに検討に入っているのがフィリピン内で展開する船員訓練の再構築だ。他社の施設内にある訓練機器については利用しにくい面が否めないほか、基金を活用した訓練装置の導入はIBF発足以前から行

われており、陳腐化しつつある機材もある。このため、これらの訓練設備を将来的にマニラ市内かその近郊に集約し、船員が複数の訓練を1カ所で受けられるようにするため、国船協は12年度から「総合トレーニングセンター」の設立に向けて検討を開始した。

総合トレーニングセンターの稼働時期やその内容について、国船協の井上登志仁事務局長は「拙速に検討して会員やフィリピン側のニーズに合わないものになったり、過大投資になったりすることのないよう心掛けている」と話す。このため、会員である船員配乗・船舶管理会社や船会社をメンバーとする委員会を設置し、アンケートなどを通じて会員や船員の生の声の把握に努めている。

その中で浮かび上がったのは、「研修施設や設備などハードの整備よりも、座学やそれに準じるようなソフト面の需要が多い」(井上事務局長)。ハードの設備はこれまでの取り組みを通じて、マーケットに揃っていることが背景にあるのだろう。いわば教室とインストラクターがいれば実施できるものが多い。職員向けのBRM(ブリッジ・リソース・マネジメント)/ERM(エンジン・リソース・マネジメント)

訓練や、甲板部・機関部の基礎的な知識・技術、異なる国籍が混乗すること多いFOC船で部下を管理したりケアする能力、リーダーシップなどを養う研修、また、先に紹介したECDIS訓練のように新たな機器や技術に習熟するための乗船前研修などのニーズが高いという。

また、研修を受ける際に家族とともに滞在できる宿泊施設などを求める声もある。研修は下船している時期、つまり休暇期間を充てることになるため、陸上にいるときはできるだけ家族と一緒に過ごしたいという思いが見て取れる。

船員「つくる」教育

新人船員をいちから育てる「教育」事業も大きな柱。象徴的なプログラムが09年6月にフィリピンのMAAP校の第2校舎として開校した「JSU-IMMAJキャンパス」と、MAAPの練習船を活用した乗船訓練プログラムだ。MAAPはフィリピン最大の船員組合であるAMOSUPが設立した大学。

2000年代半ば、日本海運は激しい職員不足に見舞われた。職員の実勢



MAAP第2校舎での授業風景

賃金が労働協約の賃金タリフを大きく上回る状態が激しさを増し、期間雇用の外国人船員は雇用契約の更改ごとに数十%も賃金が上がった時期もあった。リーマン・ショック後の海運の事業環境の激変である程度落ち着いたが、職員の不足感がなくなったわけではない。このような中でこれらのプロジェクトが始まった。

これらのプロジェクトは日本海運界の横断的な取り組みとして位置付けられる。邦船社は個別に特定の船員教育機関に自社用のクラスを設置したり、自社専用の教育機関を設立するなどして新人教育の強化を進めたが、資金力に乏しい小規模な船主や船員配

乗・船舶管理会社もある。そのような会社が優秀な船員を確保する機会を提供し、日本商船隊全体の安全運航を下支えするものとなった。

「JSU-IMMAJキャンパス」は日本商船隊に乗り組むフィリピン人職員を養成するための専用校舎で、一期生は260人。日本とフィリピンの官労使関係者が集った開校式には当時のアロヨ大統領も出席し、プロジェクト始動を祝った。フィリピンにとって船員という職業がいかに大切な職業であるかが分かる。国船協はそれまでもフィリピン人船員の供給会社が加盟するPJ MCCと協調してMAAP学生を対象とする奨学制度を構築し年々奨学



祝 国際船員労務協会 発足30周年

PROVIDE SAFETY AND SECURITY
SAVE PROPERTY AND KEEP TRUST



株式会社 東栄ジャパン

<http://www.toeijapan.co.jp/>

外国人船員の労働協約に基づく主な基金事業

項目	事業概要	事業対象国等	拠出基金
教育	MAAP 学生への奨学制度 私立商船大学MAAPの日本商船隊専用校舎「JSU-IMMAキャンパス」に受け入れた学生に奨学金を授与。入学時から卒業までの授業料、食費、宿泊費を全額補助	フィリピン	JSU-AMOSUP トレーニングレベィ基金
	T/S Capitan Felix Oca 号（オカ号）による乗船訓練補助 フィリピン最大の船員組合AMOSUPが所有する練習船オカ号によるMAAP学生、Non-MAAP学生（MAAP以外のフィリピンの船員教育機関の学生）の各々3カ月間の乗船訓練に関わる運航費、オカ号の保守・修繕費補助	フィリピン	JSU-AMOSUP トレーニングレベィ基金で 運航費、船員助成基金で 保守・修繕費を負担
	MSAP (Maritime School Assessment Program) 実施による学生の質の向上 フィリピン国内の商船大学および学生の質的レベルの調査と向上を目的として、大学を管轄するフィリピン高等教育庁（CHED）の協力を得て開始されたフィリピン国内の海事・商船大学統一試験といえるもの。上記オカ号の乗船訓練を受けるNon-MAAP学生は、MSAPで選抜された航海・機関それぞれ60人	フィリピン	JSU-AMOSUP トレーニングレベィ基金
	MAAP's Center for Advanced Maritime Studies (CAMS) : 上級職員を対象とした修士課程教育 MAAPに、船長・機関長・1等航海士・1等機関士を対象として、将来SI（船舶管理監督）になるため、あるいは教育機関で教育者になるための修士課程の校舎と宿泊設備を含む施設の建設費および運営費用を補助	フィリピン	船員助成基金
	パイロット高校を選択し、教育用 PC などを授与 フィリピンの若者の将来像としては、医療やIT産業の人気の高まりがあり、将来海事大学を目指す高校生を安定的に確保するために、海事産業をPRし設備的な支援を実施	フィリピン	JSU-AMOSUP トレーニングレベィ基金
訓練	部員から職員へのキャリア開発プログラム 部員を職員に登用するために必要な資格と免状を取得するための教育と訓練の補助	フィリピン	船員助成基金
	部員の職長への登用プログラム 甲板部では甲板長、機関部では操機長、事務部では司厨長になるための教育・訓練プログラム	フィリピン	船員助成基金
	各種シミュレーターの設置、訓練 フィリピン人船員の技能向上のための研修補助 原油タンカー荷役、LNGタンカー荷役、ディーゼル・プラント研修、ケミカル・プロダクト・タンカー荷役、係船時安全作業トレーニング、機関室の電気制御装置研修等に使用するシミュレーターを設置し運用	フィリピン	JSU-AMOSUP トレーニングレベィ基金、 船員助成基金
	アジア海事センター事業 アジア海事センター事業の第一弾として、ECDIS研修を開始。必要な機器を購入設置し、運営費用を補助	フィリピン	外国人船員福利基金
	海事英語力訓練 中国人船員、ベトナム人船員の海事英語能力向上のための研修補助	中国 ベトナム	JSU CA トレーニングレベィ基金
	船上訓練用ビデオソフトのレンタル料補助 本船上での訓練用のビデオを借りた際のレンタル料を補助	本船	外国人船員福利基金
福利厚生	フィリピンで船員の宿泊施設を建設・維持 「JSU-AMOSUPマリナースホーム」、「JSU-PSUセイラズホーム」の建設と維持費補助	フィリピン	外国人船員福利基金、 JSU CA トレーニングレベィ基金
教材作成	海技伝承用の教材を作成・配布 操船や機関室での作業など、海技の伝承用のDVDや教材を作成・配布	日本	外国人船員福利基金

生を増やすとともに、日本船主の船で訓練の機会を提供して船員の卵を育ててきた。それが専用校舎の設立でMAAPから日本商船隊に輩出される船員を一段と増やすことができる体制が整うことになった。専用校舎は、フィリピン国内、ひいてはアジア域内でも屈指の訓練設備を有する。

「JSU-IMMA」キャンパス」とも関わるプロジェクトが、MAAPの練習船「Capitan Felix Oca」(以下、オカ号)を専用借受して行う乗船実習プログラムだ。こちらも09年にスタートした。

職員として乗船するためには海技資格を取得する必要があるが、これに当たり、国際条約で12カ月間の乗船実習が義務付けられている。その乗船実習を受ける職員候補生をキャデットと呼ぶが、このキャデット訓練はフィリピンでは容易ではない。日本や韓国のように国が練習船を持って乗船実習の機会を提供している場合もあるが、フィリピンをはじめその他の国はそのような体制になく、大半の学生は、乗船実習の機会を得られずに職員になることを諦めざるを得なかったり、まず

は部員として乗船していったりする。

そのような人たちに乗船機会を提供しながら、日本商船隊の職員確保につなげる事業がこのオカ号プロジェクト。10年に死去したAMOSUPのグレゴリオ・オカ前組合長の名前を冠した練習船オカ号を改修し、教育体制を再整備した上で日本が毎年6カ月間借り受けて、MAAPの学生とMSAP (Maritime School Assessment Program)で選抜されたMAAP以外の学生にそれぞれ3カ月間ずつ乗船訓練を実施し、その学生のスポンサーとなる国船協会員企業が日本の運航船で9カ月間の乗船機会を提供するスキームを構築した。その人たちが晴れて海技資格を取得した後は、スポンサー会社が雇用していく。オカ号はAMOSUPの所有だが、MAAP以外の船員教育機関の学生も受け入れた。

国船協、海員組合、AMOSUP、MAAP、PJMCCの5者によって08年に結ばれた覚書でスタートしたオカ号プロジェクトは、日本とフィリピンの政府もサポート。一時期は、国土交通省が所管する航海訓練所の練習船「青雲

丸」でMAAP学生の乗船実習も行われるという広がりも出た。

これらのプロジェクトが始動して5年。「JSU-IMMA」キャンパス」は13年に初めて卒業生を出した。今後は船会社や船舶管理会社による自前の船員養成が進むなど、状況の変化やニーズを踏まえて養成規模の縮小を含め柔軟に対応していくことになりそうだ。また、オカ号は1968年に大型練習船として建造された航海訓練所の初代「青雲丸」で現在、船齢46年。保守にかかる費用も少なくはない。このため費用対効果を踏まえて今後のオカ号の活用についても検討が進められる。

このほか、多様な船員需要に対応するため、釜山の韓国海洋大学内にケミカル・プロダクト・タンカー・シミュレーターを設置したり、過去には中国・大連に基金事業で操船・機関シミュレーターを設置した訓練センターの運営支援を行ってきたが、教育・訓練事業の対象は圧倒的多数の船員を日本に供給するフィリピンが中心となっている。

WORLD MARINE グループ



ワールドマリン株式会社
WORLD MARINE CO., LTD.

船舶管理・内外船員の紹介

〒141-0022 東京都品川区東五反田5丁目22番27号 関配ビル9階
TEL : 03-5488-1271 FAX : 03-5488-1260
E-mail : bussdept@worldm.co.jp
URL : <http://www.worldm.co.jp>



千葉商船株式会社
CHIBA SHIPPING CO., LTD.

海運業(船舶貸渡)

〒141-0022 東京都品川区東五反田5丁目22番27号 関配ビル9階
TEL : 03-5488-1283 FAX : 03-5488-1287
E-mail : business@chibaship.co.jp
URL : <http://www.chibaship.co.jp>





MAAP第2校舎

外国人協約で 「日本人」育成も

外国人船員の労働協約を基に行われている基金事業の性質上、対象は外国人船員向けがほとんどだが、日本人海技者を対象とした事業もある。

国船協は海員組合と共に、03年に妥結した最初のIBF協約で設置された「新日本人船員・海技者育成基金（当初の名称は雇用安定基金）」を活用する事業として、09年に外航日本人船員・海技者の育成・訓練プロジェクトを立ち上げた。

総額20億円超の大規模な事業で、その内容は、海事教育機関への進学を促す広報活動、学生への奨学金付与、就職支援（雇用促進）、就職後の研修、そして、船舶管理監督（SI）の育成——の五つから成る。海の仕事のPRから、その世界に入るための支援、入ってからのキャリア展開のサポートまでの一連の事業。外国人船員の協約に基づく基金で日本人を養成する、という違和感を覚えるかもしれないが、当時の萬治隆生会長（第5代会長）は「専業船主や国船協加盟会社が技術レベルを

高め、また、人材確保できる仕組みをつくること、間接的にオペレーターの安全運航につながる。外国人船員の配乗船を管理する海技者を育成することで、日本海運の発展につなげる」と、その狙いを説明した。

この一連のプロジェクトで国船協が特に力を入れたのが11年に東京と今治でスタートした「SI養成講座」（14年度が最終年度）だ。経験豊富な日本人海技者の世代交代の時期にあるが、系統立ったSI教育ができていないケースが多い。また、船舶管理監督であるSIは船員経験者が望ましいとされるが、日本商船隊に外国人船員が増えることは日本人船員の減少を意味し、国内から船舶管理技術が消失しかねない状況が危惧されていた。

講座開設のきっかけは、国船協が組織した「船舶管理業における諸問題に関する調査検討委員会」（杉山武彦委員長）が08年7月にまとめた提言。これは少子高齢化が進む日本で経験ある日本人船員が急減し、船員としての知識を生かした船舶管理業務の存続そのものが危機にあることを示唆したもので、国船協は海員組合の協力を得てこの提言をSI養成講座の開設と

いうかたちで実行に移した。

国船協などはSIや海技者として必要な知識・技能を収録した教科書「SI教本」を約2年かけて作成。これを用いた講座には船主、独立系・船社系船舶管理会社、船社などの若手SIが参加した。修了者には「受講修了証」を発行し、これによりSIという職業の認知度向上を図った。

国船協の会長を08年までの7年間務め、船舶管理会社を率いる栢原信郎氏（第4代会長）が会長就任時に思い描いた活動の一つが日本人海技者の育成と確保。栢原氏は「日本人海技者の確保育成に国、海運関連の全ての業者が一つになって立ち上がり、日本海運界を、日本人海技者を基軸として再構築したいという思いがあった」と振り返る。このSI講座はこの思いの一端を具体化するものにもなった。

このほか、官労使が進める外航日本人船員（海技者）の確保・育成スキームが07年度に開始されて以降、基金からも資金を提供している。このスキームは船員教育機関の卒業生を対象に座学や日本の外航船社が運航している商船への乗船を通じて即戦力として活躍できる船員・海技者にキャリア形成を図ることを目的とし、実施主体は日本船員雇用促進センター（SECOJ）。国船協は10年から日本船主協会、海員組合、国土交通省で構成してきた「外航日本人船員（海技者）確保・育成推進協議会」のメンバーとして、スキームの見直しなどにも参加。14年度からは外航海運会社と若年者との合同面談会を開催し、求人と求職のマッチングの場を提供することによって、一人でも多く外航日本人船員（海技者）を増加させる新しい仕組みがスタートしている。



(年あるいは年度)

1983

- 船員の配乗管理を行う14社の懇談会で団体設立準備のための世話人会を結成(11月29日)
- 設立準備委員会発足(12月14日)
- 委員長
今田 圭明氏(太洋産業貿易)

1984 ~ 1986

会長 藤木 清氏(ユニトラ海運)

1984

5月17日「国際船員協会」発足

理事長(1984~1986)

●今田 圭明氏(太洋産業貿易)

事務局長(1984~1986)

●小林 正明氏(ユニトラ海運)

事務局長(1985~1986)

●植松 康行氏(龍栄マリン)

会員数(1984)

11社

1984

- 事務局をユニトラ海運内に置く
- 全日本海員組合との意見交換の場「国際船員問題協議会」設置

1987 ~ 1990

会長 石原 邦彦氏(敬愛海運)

理事長(1987~1990)

●岡田 實氏(ユニバーサルマリン)

事務局長(1987~1988)

●齊藤 博隆氏(専任)

事務局長(1989~1991)

●相馬 正吾氏(ユニバーサルマリン)

会員数(1987)

29社

1989

- 事務局をユニバーサルマリン内に置く

船員労務に関わる国内外の主な動き

1987 ~ 1988

- 日本人船員の大規模雇用調整「緊急雇用対策」



フィリピンが日本商船隊最大の船員ソースになっていく

日本と世界の動き

1984▶STCW条約発効、船員訓練・資格・当直基準の国際基準定まる／米国新海運法成立

1985▶プラザ合意

外国人船員労務団体として活動活発に

1991～2000

会長 岡田 實氏(ユニバーサルマリン)

理事長(1991～2003)

●小林 正明氏(ユニトラ海運)

事務局長(1991～1994)

●小林 正明氏(ユニトラ海運)(兼務)

事務局長(1995～2006)

●宮瀬 昭夫氏(ユニバーサルマリン)

会員数(1991)
31社

1992

- 会則を改定し「外国人船員の労働条件」に関する統一的交渉団体となる
- 海員組合との間で「外国人船員労働協約交渉委員会」設置

2001～2007

会長 栢原 信郎氏(キーマックス)

会員数(2001)
36社

2001

- 事務局を東京・西新橋の共和参番館ビルに移転

2002

- 事務局を東京・西新橋の西新橋エクセルビルに移転

2003

- IBF協約の適用を受けるため国船協への加盟申請急増

船員労務に関わる国内外の主な動き

1997～1998

- ITFがFOC船の外国人船員の最低賃金(ABベンチマーク)を2001年から月額1400ドルに引き上げると決定
- アジアの船員組合がベンチマーク引き上げ延期をITFに要請、ITFは欧州の船員使用者団体IMECと協議して決定することに

2000

- ITFとIMECがABベンチマークを段階的に引き上げ04年に月額1400ドルとすることで合意
- 外航労務協会解散(日本船主協会外航労務部会に移行)

2001

- ABベンチマークを月額1200ドルから1250ドルへ引き上げ
- 世界最大の船員供給国フィリピン(比国)で「ITFベンチマーク凍結運動」起こる
- 比国のアロヨ大統領(当時)来日、比国労働雇用省長官をヘッドとする使節団来日
- 国船協や海員組合がベンチマーク凍結運動に賛同
- 日本船主協会が船員対策特別委員会でFOC船員問題に取り組む方針決定。FOC船員問題に対して従来の「不関与」から「ゆるやかな関与」へ
- 国船協と船主協会が外国人船員問題に関する協議会設置

2002

- ABベンチマークを月額1250ドルから1300ドルへ引き上げ
- 国船協とITFミッションが横浜で初会合。ITFは日本の船主・船員雇用者団体との直接対話の場「国際フォーラム」設置を条件に03年のベンチマーク値上げ凍結を表明。国船協は国際フォーラム参加を表明
- 第1回国際フォーラム開催。ITFと世界の船員雇用者が直接協議する新たな枠組み(後のIBF)設置で合意
- 船主協会がノルウェーなど世界の船主協会と外国人船員問題で協調。海員組合との直接対話も

日本と世界の動き

1991▶湾岸戦争勃発・終結

1995▶阪神・淡路大震災発生

1997▶STCW条約の全面改正発効

2000▶日本人船長・機関長2人配乗の国際船舶誕生

2001▶米国同時多発テロ事件発生／「国土交通省」誕生

2002▶“TAJIMA”号事件発生

2003▶イラク戦争



理事長(2004~2009)

→ ● 辻本 泰久氏(日本郵船)

2007

※理事長が事務局長職を兼務

会員数(2004)
80社

会員数(2005)
92社

会員数(2006)
93社

会員数(2007)
94社

2004

- 臨時総会で名称と会則変更。「国際船員労務協会」に衣替え。大手を含む邦船社が加盟

2006

- 船主協会との間で役員の人事交流進む

2003

- 第2回国際フォーラム開催。国船協はIMECと共闘し、ITFとFOC船員の労働条件を交渉する場「IBF」設立へ
- 横浜で国船協、IMEC、ITFらが準備会合。IBF発足が正式決定
- 国船協がIMECらと船員雇用者の団体交渉団JNGを設立。栢原氏が初代議長に(以降、国船協会長がJNG議長を務める)
- JNGとITFによる第1回IBF。11月に04~05年適用のフレームワーク協約合意。12月に国船協と海員組合が地域交渉妥結
- 船主協会がタスクフォース設置しFOC船員問題への「踏み込んだ対応」検討開始

2004

- JNGに韓国とデンマークの船主協会加盟
- 国船協がITFの受益船主国主義について海員組合に対して問題提起
- 船主協会がタスクフォースで船社が個別の立場で国船協に加盟し、直接的にFOC船員の労働協約交渉に参加する方針決定

2005

- 国船協と台湾船社エバーグリーンが国際組織ISEG結成。ISEGとしてJNGに参加。アジアの基盤づくり進む
- 第2回IBF。10月に06~07年のフレームワーク協約合意。11月に国船協と海員組合が地域交渉妥結

2006

- 国船協とPJMCCが東京で第1回日比マンニングフォーラム開催。船主協会が後援
- 国船協、外国人船員に加え日本人海技者の育成確保の取組開始

2007

- 第3回IBF。10月に08~09年のフレームワーク協約合意。11月に国船協と海員組合が地域交渉妥結
- 国船協と海員組合などが比国船員育成体制の拡充に着手(比国商船大学MAAPの奨学生増員と航海訓練所練習船での受け入れ、MAAPでの日本商船隊専用校舎設立など)
- 国船協、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会に参画

2004▶スマトラ沖大地震・インド洋津波／改正SOLAS条約発効、船舶・港湾に保安対策導入

船員配乗・船舶管理会社が団結

2008～2010

会長 萬治 隆生氏(日本郵船)



会員数(2008)
95社

会員数(2009)
94社

会員数(2010)
98社

船員労務に関わる国内外の主な動き

2008

- 比国で日比官労使参加の第2回日比マンニングフォーラム開催。アロヨ大統領(当時)が臨席
- MAAPの練習船“Capitan Felix Oca”号で比国他校の乗船実習実現。日本商船隊の船員育成を目的に
- 国船協、国土交通省の「アジア人船員国際共同養成プロジェクト」実施計画検討会に参画



フィリピンで開催された日比マンニングフォーラム開会式にはアロヨ大統領(当時)が臨席

2009

- JNGとITF、IBF協約の1年延長を決定。ITFの提起でIBF方法論の変更(TCCコンセプト方法論の見直し)に関する検討を決定
- MAAPの練習船“Capitan Felix Oca”号を専用利用し日本商船隊向け比国船員養成事業開始(日比官労使事業)
- MAAPに日本専用校舎が開校
- 日比船員労使6者(国船協、船主協会、PJMCC、海員組合、AMOS UP、PSU)が比国船員の教育・訓練・福祉に関する継続的な協力について覚書締結
- アロヨ大統領(当時)夫妻招き日本で官労使参加の晩餐会

2010

- JNGとITF、IBF方法論の変更を協議。IBF協約の1年延長を決定
- 国船協と海員組合、比国中心にアジア船員確保育成事業をさらに進めるプロジェクト発表。韓国などにも訓練設備導入計画

日本と世界の動き

2008▶リーマン・ショック／ソマリア周辺海域で海賊事件が増加／外国人全乗の日本籍船誕生

2009▶海賊事件対応で海上自衛隊の護衛艦がアデン湾で活動開始、海賊対処法成立



2011 ～ 2013

会長 飯塚 孜氏(商船三井オーシャンエキスパート)

2014 ～

会長 佐々木 真己氏(太洋日本汽船)

会員数(2011～2012)
95社

会員数(2013)
96社

会員数(2014)
96社

2011

- 事務局を東京・平河町海運ビル内に移転

2011

- 第4回IBF。7月に12～14年のフレームワーク協約合意。新たな方法論を適用した初の協約に。10月に国船協と海員組合が地域交渉妥結
- 国船協と海員組合、日本人SI(船舶管理監督)の養成講座開始

2012

- 国船協と海員組合ら、比国でECDIS(電子海図表示システム)対応訓練開始
- 国船協と海員組合、外航日本人船員確保のため中高生への広報などの「J-CREWプロジェクト」開始
- 国船協、比国の「総合トレーニングセンター」設立に向け検討着手
- 国船協、船主協会による海賊対処部隊激励のためのジブチ訪問団に初参画



2012年から船主協会のジブチ訪問団に参画

2014

- 第5回IBF。6月に15～17年のフレームワーク協約合意。国船協と海員組合が地域交渉

2011▶東日本大震災発生／円相場が1ドル=75円台の史上最高値

2012▶改正STCW条約発効、タンカー船員の訓練要件強化など

2013▶海上労働条約(MLC2006)発効、船員の勤務・船上生活の最低要件定まる／円相場が一時100円台に下落

2014▶ウクライナ問題／中東地域不安／西アフリカでエボラ出血熱流行



名称	国際船員労務協会 International Mariners Management Association of Japan (IMMAJ)
設立	1984年5月17日
事務局所在地	東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル5階
海外事務所	フィリピン マニラ(IMMAJ-PJMCC Joint Secretariat Office)
活動目的	① わが国船主のために、健康で有能で、かつ忠実な日本人乗組員ならびに外国人乗組員を確保する ② 全ての乗組員に対し、労働環境の向上や生活条件の向上を図る ③ 日本船主のために、船内の安全性の向上を図る ④ 労働条件設定時に、各乗組員供給国の文化や福利厚生システムに配慮するとともに、各国代理店との協力を密にする ⑤ 日本人船員の伝統的、かつ貴重な海技の伝承をはかるため、関係官庁、労働組合およびその他の民間関係団体との密接な協議を行う

加盟会社

配乗管理業務、船舶管理業務および船舶所有者としての業務を含む会社96社(2014年10月20日現在)

アイデックス/旭海運/イーグルシップマネジメント/イノマリンサービス/イエ SHIPPING/出光タンカー/乾汽船/インターオーシャン/インラコジャパン/ウェイン・マリン/VICMAC JAPAN/栄興船舶/エクセルマリン/エスコバルジャパン/NSユナイテッド海運/エフエスマリタイム/エム・オー・エル・エルエヌジー輸送/エム・オー・エル・シップマネジメント/エムティシーズ/大阪フリート/オリエンタライン/海盛社/川崎汽船/神原マリン/キーマックスマリタイム/共栄タンカー/協和マリタイム/旭東海運/極東船舶/極洋/グローウィル/グローカルジャパン/ケイラインシップマネジメント/コスミックマリタイム/コスモシーランド/佐藤汽船/三恵海運/三光シップマネジメント/三昌海運/三翔海運/シド海運ジャパン/商船三井/商船三井オーシャンエキスパート/湘南シップマネジメント/シンコーマリタイム/新星海運/神馬汽船産業/信洋海運/JXオーシャン/ジェイ・マリタイム/菅原汽船/成栄海運/正和シーボ/太平洋汽船/太平洋産業貿易/太平洋日本汽船/タックマネジメントシステム/第一中央マリン/大真船舶/中央海運/テムマリタイム/東栄ジャパン/東栄リーフライン/東京トランスワールド SHIPPING/東興海運/東洋汽船/トリテック/トリマランシップマネジメント/ドール・シップ・マネジメント/長鋪汽船/日東海運/日豊/日邦マリン/日本郵船/ニュー SHIPPING/伯宝汽船/八馬汽船/葉山船舶/パンパシフィック海運/フェアフィールド SHIPPING/フェニックス/(株)富洋海運/富洋海運(株)/マネックスマリンエンタープライズ/マリテックジャパン/マリンブルー/美須賀海運/三菱鉱石輸送/山丸汽船/ユニトラ海運/ユニバーサルマリン/横浜海商/リコシップ/レインボーマリタイム/ワールドマリン/ワン SHIPPING

海事プレス 増刊号

海運・船員の最前線で

国際船員労務協会 創立30周年

2014年10月31日発行

発行人 税所史朗
編集長 中村直樹
発行所 株式会社 海事プレス社
 [本社] 〒101-0032 東京都千代田区岩本町2-1-15 吉安神田ビル3F
 TEL(03)5835-4182(編集) / FAX(03)5835-4160
 [関西支局] 〒550-0003 大阪市西区京町堀1-17-8 京ビル5F
 [横浜支局] 〒231-0011 横浜市中区太田町6-87 横浜フコク生命ビル8F
 [上海支局] 〒200336 上海市長寧区斐山関路85号 東方国際大廈A棟1304室
印刷所 株式会社 国府印刷社

●日刊海事プレス 定期購読のすすめ

発行:日刊(土・日・祝日を除く) 1ヵ月14,000円+税
 お申し込みは海事プレス社 販売部
 TEL(03)5835-4162(直)またはFAX(03)5835-4160へお問い合わせください

●広告のお問い合わせ・お申し込み

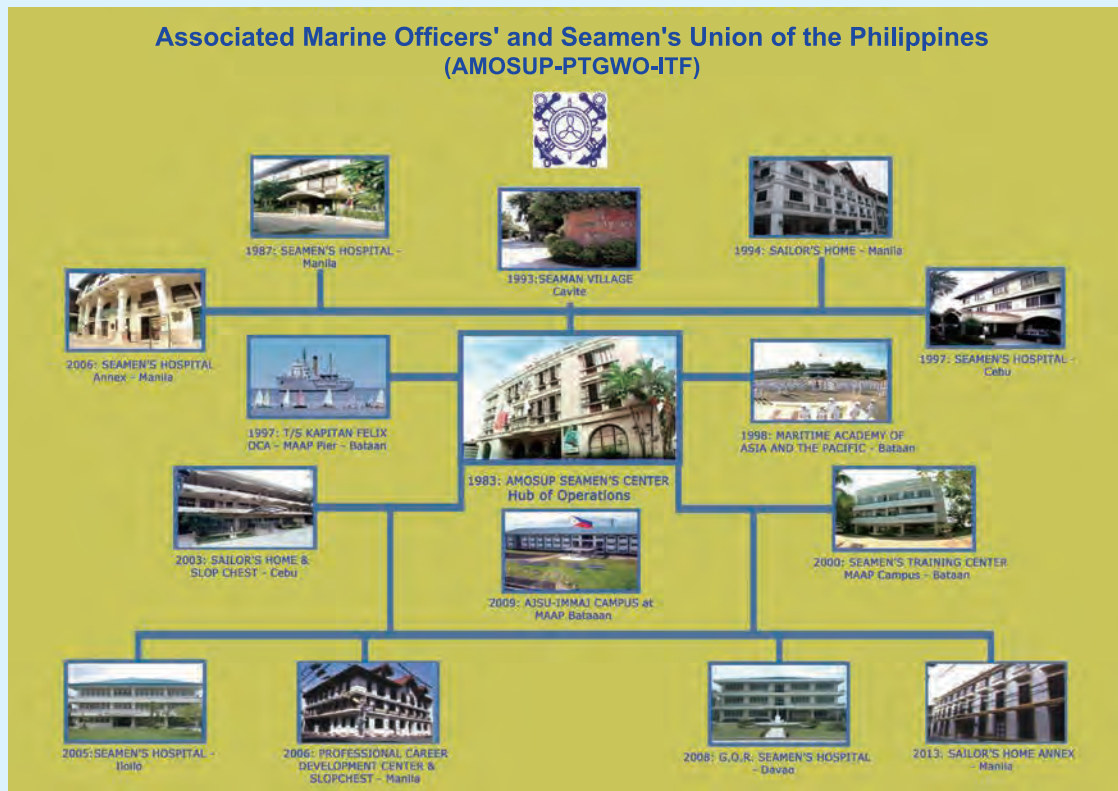
海事プレス社 営業局
 TEL(03)5835-4165(直) FAX(03)5835-4190
 E-mail kp-ad@kaiji-press.co.jp

本誌掲載の記事・写真などの無断転載・複製を禁じます

広告索引

C	コスモシーランド	11
D	第一中央マリン	14
F	富洋海運	6
H	八馬汽船	6
I	イノマリンサービス	15
J	JXオーシャン	18
K	川崎汽船	20
	キーマックスマリタイム	17
	共栄タンカー	23
M	美須賀海運	6
	MOLマリン	19
N	日本海洋科学	5
	日本郵船	7
	NSユナイテッド海運	24
P	Philippine-Japan Manning Consultative Council	3
S	商船三井	8
T	太平洋汽船	6
	東栄ジャパン	27
	トリテック	6
U	ユニバーサルマリン	6
W	ワールドマリン	29
Z	全日本海員組合	表3

祝 設立30周年 The 30th Anniversary of the establishment



これからも国際船員労務協会と共に

With International Mariners Management Association of Japan (IMMAJ) as ever

AMOSUP

Associated Marine Officer's and Seamen's Union of the Philippines

全日本海員組合 All Japan Seamen's Union



