

日本労働年鑑 第58集 1988年版

The Labour Year Book of Japan 1988

第二部 経営労務と労使関係

IV 産業合理化と労働組合

1 産業動向と合理化

6 その他の産業

中核六社体制をゆさぶる海運不況と外国人船員問題

海運業は二度のオイルショック以来長期の不況におちいり、大規模な人員合理化を進めてきたが、八七年も海運市況の低迷に加え、前年を上回る円高の進行によって一層深刻な状況にある。とくに、従来ドル箱とされていた北米定期航路が最大の赤字航路となって各社の経営を圧迫している。同航路は世界最大の定期船市場で積みとり競争が激しいうえに、米国新海運法の影響で国際カルテルとしての海運同盟の機能が大きく低下し、荷動きの増加傾向のなかでの運賃低迷となっている。その他、不定期船部門、タンカー部門も多少の状況の相違はあるものの市況回復にいたっていないのは同様である(『エコノミスト』一九八七年一二月一四日付)。かかる状況は一九六四年の海運集約以来のいわゆる中核六社体制をゆさぶりつつある。

右のような長期の不況と円高のなかで船員合理化、便宜置籍船による外国低賃金船員の雇用増大が進行してきたが、八七年末、日本人船員雇用について、よりきびしい動きが出てきた。

八七年十一月二五日、日本船主協会長相浦紀一郎(大阪商船三井船舶社長)は記者会見で、海運業界の経営改善策の一つとして外国人船員を日本籍船にも積極的に乗せるべきであると表明した。この問題は海運造船合理化審議会の海運対策部会小委員会でも検討されたといわれる。

前記会長の見解は船員費の削減をねらったものであるが、同氏によれば、日本の近代化船(自動化により乗組員数を従来の約二二人から約一五人に削減した船で、八七年一月から一人という世界最少定員船の実験もスタートした)でも、一隻あたり年間人件費は約一五五万ドル、一人乗組船でも一五万ドルかかるが、これにたいし発展途上国の外国人船員を乗せれば二五人船でも四〇万ドルですむ、とされる。現在では、船員法などにより日本籍船には日本人船員しか乗船できず、また全日本海員組合も強く反対しているが、先の発言はこれに問題をつきつけたものとみてよい。海運業界における要員合理化は新たな局面を迎えつつある。

繊維産業のアジアでの分業・協調体制構想

円高の進行にもかかわらず、八七年は景気の回復局面にあり、合繊・紡績大手の業績は前年を上回った。これには国内個人消費の増大、とくに天然繊維志向による需要の好調が大きく寄与している。とはいえ、繊維産業のかかえる構造的問題は一層深刻になってきている。すなわち、八七年の円高の進展によって繊維製品の輸入が急増(八七年一～六月の上半期では糸換算で二八・五万トン)、輸出(同時期で二八・四万トン)をわずかながら上回り、年間でも同様の状況となるとみられ

る。つまり、初の輸入超過となるわけで、わが国繊維産業史上の画期といってよい。

これとの関連で、通産省が日本繊維産業の再建策を話し合うために「繊維貿易会議」を一ヶ月シンガポールで開催すると報道されたことは注目に値する。そのねらいは、日本とアジア各国間の分業・協調体制を創出すること、より具体的には、東京をアジアのデザインセンターとし、このデザインのもとに韓国・台湾・香港などの縫製加工技術とASEANの素材を組み合わせることにあるとされる（『朝日新聞』一九八七年一〇月四日付）。これが多少なりとも前進すれば、アジアにおける三層構造（日本＝高級品・先端技術中心、アジアNICS＝中級・量产品中心、アセアン諸国＝労働集約的産業中心）の創出という一つの将来構想の可能性があらためて問われることになると考えられる。

日本労働年鑑 第58集 1988年版

発行 1988年6月25日

編著 法政大学大原社会問題研究所

発行所 労働旬報社

****年**月**日公開開始

■ ←前のページ 日本労働年鑑 1988年版(第58集)【目次】 次のページ → ■
日本労働年鑑【総合案内】

法政大学大原社会問題研究所(<http://oisr.org>)
