漁協の共済 30周年運動
暮らしのあすをみつめよう

拓水

3月号　No. 294　一部 10円

発行所　兵庫県漁業協同組合連合会
兵庫県水産業改良普及協会
神戸市兵庫区中の島2の2の1
TEL 681-6954〜7
発行人　兵庫県漁業協同組合連合会

船舶職員法改正の動き

STCW条約批准に伴う運輸省改正試案骨子

運輸省においては条約批准にともなう船舶職員法改正の試案骨子をまとめた。この骨子は改正制度の骨格となるものであるが、漁船の水域については考え方を示さず、業界の意見を聞きながら極力実態を尊重する方向で考え方をまとめる意向のようである。全漁連においてもこれに対応するため対策委員会を設置し業界として検討を行うこととしている。去る一月十二日第一回の対策委員会が開かれ、この骨子の検討を行った。運輸省においては月一回程度STCW小委員会を持ち、基本的な問題、改正試案の内容等につき慎重に検討夏ごろには法律案をまとめる模様である。この骨子につき疑問点、意見のある場合は当会へお寄せ下さるよう申し添えます。

改正試案の骨子の要旨は次のとおりである。

1、「現行資格から新資格への移行試案」および「船舶職員配乗試案」、「資格取得経路試案」は、運輸省が船員安全教育審議会・船舶職員部会に対し試案として提出したものである。

2、同試案の基本的考え方は次のとおり。

(1)条約の水域と現行の航行区域との対応関係は最終的なものではなく、こんご業界の意見を聞きながら審議会（船舶職員部会、教育部会）で検討する。

(2)漁船の水域については従業制限、甲・乙区域の扱い方をふくめて、まだ案がかたまっていないので、業界の実情を聞きながら作成したい。

(3)改定は条約の国内適用上の必要最少限の変更にとどめ、なるべく現状を変えないようにした。

(4)新制度への移行にあたって混乱の生じないよう、「配乗」は甲板、機関部とも現存船については最低十年程度（ただし大改造の場合はその時まで）は現行どおりという経過措置をとりたい。

3、「現行資格から新資格への移行試案」について

(1)このとおりに資格を整理する。

(2)この場合、現行資格と条約との不均衡を補正するため、英語を中心に講習（長期にはならない）が必要なものもある。

(3)五年程度の間に新らしい様式の免状に切換る（海運局の窓口で自動的に交換。切り換えにあたって講習が必要な資格であって、講習を受けない場合は旧資格の範囲に限定する。）

(4)新免状は五年ごとに書き換え、更新する。その場合、技術の進歩のため必要があれば二〜三時間の講習を行う。

(5)「沿岸航海」の範囲は従来、「近海区域」程度を考えていたが、諸外国の例や政府部内で討議の結果、現行の「沿海区域」（二〇カイリ）とした。

(6)小型船舶操縦士（二〇トン未満）は現行どおりとする。

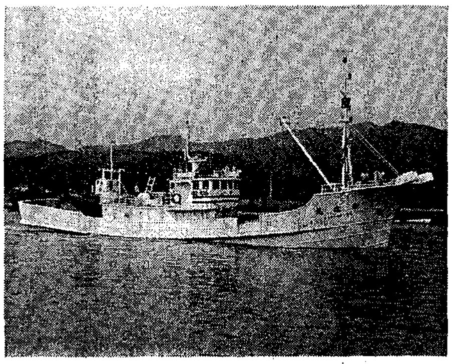
4、「船舶職員配乗試案」について

(1)甲板部、機関部については試案のとおりとする。通信士は現行どおり。

(2)現行のトン数区分が条約によりキロワット区分となる（一馬力＝〇・七三六KW）

5、「資格取得経路試案」について

(1)一般的、最短の例により示したもの。（略）



現行資格から新資格への移行試案

（甲板部）

〔現行資格〕		〔新資格〕（仮称）
甲種船長	→	一級船長
甲種一等航海士	→	二級船長
甲種二等航海士	→	三級船長
乙種船長	→	三級船長※
乙種一等航海士	→	四級船長※
乙種二等航海士	→	五級船長※
丙種船長	→	五級船長※
丙種航海士	→	六級船長※

（機関部）

〔現行資格〕		〔新資格〕（仮称）
甲種機関長	→	一級機関長
甲種一等機関士	→	二級機関長
甲種二等機関士	→	三級機関長
乙種機関長	→	三級機関長※
乙種一等機関士	→	四級機関長※
乙種二等機関士	→	五級機関長※
丙種機関長	→	五級機関長※
丙種機関士	→	六級機関長※

（無線部）

〔現行資格〕		〔新資格〕（仮称）
甲種船舶通信士	→	一級船舶通信長
乙種船舶通信士	→	二級船舶通信長
丙種船舶通信士	→	三級船舶通信長

（注）1. ※印への移行については、条約上英語を中心とした講習の修了が必要である。それぞれの講習の具体的内容、期間等については、今後試験細目の作成とあわせて検討する。

2. 現行免状保有者については、一定期間内にすべて新資格体系に移行するものとする。

船舶職員配乗試案（甲板部）

※近海第一区においては乙一

条約水域	無限定水域																沿岸航海（ncar-coastaluoyage）の水域				条約非適用水域			
航行区域	遠洋区域								近海区域								沿海区域				平水区域			
	現行				改定				現行				改定				現行		改定		現行		改定	
トン数	船長	一等航海士	二等航海士	三等航海士	船長	一等航海士	二等航海士	三等航海士	船長	一等航海士	二等航海士	三等航海士	船長	一等航海士	二等航海士	三等航海士	船長	一等航海士	船長	一等航海士	船長	一等航海士	船長	一等航海士
5,000以上	甲長	甲一	甲二	甲三	一級	*二級	三級	三級	甲長	甲二又は乙長	乙一	乙二	一級	*三級	四級	五級	乙長	乙一	*三級	*四級	乙一	乙二	四級	五級
3,000〜5,000	甲長	甲一	甲二	乙二	*二級	*二級	三級	四級	乙長	乙一	乙二	乙二	*三級	*四級	五級	五級								
1,000〜3,000	甲一	甲三	甲三	乙二					乙長	乙一	乙二													
500〜1,000	甲二	甲二又は乙長	乙一		*二級	三級	四級		甲二又は乙長	乙一	乙二		*三級	四級	五級		乙一	乙三	*四級	五級	乙一		五級	
300〜500	甲二又は乙長	乙一	乙二		*三級	四級	五級		甲二又は乙長※	乙三			*四級	五級			乙二	丙士	*五級	*六級	乙二			
200〜300	乙二	乙三	乙三						乙二	丙長														
150〜200	乙一	乙二			四級	五級							五級				丙長		六級		丙士		六級	
50〜150									乙三															
20〜50									丙長								丙士							

（注）1. （甲板部・機関部共通）*印の職務においては、条約上一定の乗船履歴が要求されている。2. 漁船の水域については、なお検討中である。3. 条約の水域と現行の航行区域との対応関係は、最終的なものではない。

船舶職員配乗試案（機関部）

*近海第一区においては乙一、※※近海第一区においては不必要

条約水域	無限定水域																		沿岸航海（ncar-coast uoyage）の水域					条約非適用水域				
航行区域	遠洋区域									近海区域									沿海区域					平水区域				
	現行					改定				現行					改定				現行			改定		現行			改定	
トン数	機関長	一等機関士	二等機関士	三等機関士	キロワット	機関長	一等機関士	二等機関士	三等機関士	機関長	一等機関士	二等機関士	三等機関士	キロワット	機関長	一等機関士	二等機関士	三等機関士	機関長	一等機関士	キロワット	機関長	一等機関士	機関長	一等機関士	キロワット	機関長	一等機関士
5,000以上	甲長	甲一	甲二	甲三	6000	一級	二級	三級	三級	甲長	甲二又は乙長	乙一	乙二	6000	一級	*三級	四級	五級	乙長	乙一		*三級	*四級	乙一	乙二		四級	五級
3,000〜5,000	甲長	甲一	甲二	乙二		*二級	二級	三級	四級	乙長	乙一	乙二	乙二※※		*三級	*四級	五級	五級										
1,000〜3,000	甲一	甲二	甲三	乙二	3000					乙長	乙一	乙二		3000							3000					3000		
500〜1,000	甲一	甲二又は乙長	乙一			*二級	*三級	四級		甲二又は乙長	乙一	乙三			*三級	*四級	五級		乙一	乙三		四級	五級	乙一			五級	
300〜500	甲二又は乙長	乙一	乙二		750	三級	四級	五級		甲二又は乙長※	乙三			750	四級	五級			乙二	丙士	750	五級	六級	乙二				
200〜300	乙二	乙三	乙三		500					乙二	丙長			500							500					500		
150〜200	乙一	乙二				四級	五級								五級				丙長			六級		丙士			六級	
50〜150										乙三																		
20〜50										丙長									丙士									

合成洗剤を追放しよう!!

生命のふるさと海を守るために

系統団体の動き（2月）

六日　漁業者老令福祉共済ブロック会議
但馬地区漁村青壮年研修会（六日〜七日）
九日　第七回のり入札日
一二日・一三日　西日本水産振興会議
一六日・一七日　全国漁村青壮年婦人活動実績発表大会
一八日　全国漁連信漁連指導連専務参事会
瀬戸内海々区漁調委
一九日　第八回のり入札日
二〇日　県省資源運動県民大会推進会議
二三日　貯蓄推進協議会
二五日・二六日　全国婦人水産従事者実績発表大会
二八日　第九回のり入札日

第27回 全国漁村青壮年婦人活動実績発表大会

3月16・17日全国代表グループ300人が集う

主催　全国漁業協同組合連合会

東京国立オリンピック記念青少年総合センターを舞台に

後援　水　産　庁

資源管理時代をむかえた小型底びき網漁業のあり方……

高砂漁協水産研究会（小南慶三会長・部員五十名）

本県代表として発表水産庁長官賞・全漁連会長賞を受賞

二十七回をかぞえたこの大会の発表は、新しい時代の沿岸漁業の振興をはかる上で貴重な道しるべとなっているが、今回は時代を反映して二〇〇海水域内を漁場とした資源維持・増養の有効利用といった課題が多く発表された。

同大会第一分科会で高砂漁協水産研究会の発表は「資源の減少が懸念されている瀬戸内海でその増強を進める一方、操業時間の短縮で資源量を適正に維持」しようというもの。新しい時代を先取りした同発表は将来の計画的な漁業の在り方につながるものとして大きく評価されている。

なお同大会での農林水産大臣賞受賞発表は次のとおり。

◎第一分科会（漁業部門を中心として）
ホタテガイ漁場造成の適地調査について…標津漁協増殖研究会（北海道）

◎第二分科会（増養殖部門を中心として）
トラフグ養殖について…宇和島漁協青年漁業者協議会（愛媛県）

◎第三分科会（経営部門を中心として）
一粒カキ養殖による経営安定を目指して…大沢養殖研究会（岩手県）

第一分科会における発表風景

活動課題選定の動機

機械化と省力化によって、最近の漁業形態は大きく変化してきた。機械化は単位漁船あたりの漁獲能力を向上させるとともに省力化を進行させた。また、工業地帯の進出とともに海岸は埋め立てが進行し、資源の再生産の場としての藻場も消失した。

この結果、漁獲魚の体長は小型化し、一回あたりの入網量も減少するようになった。

そのため、操業時間が長びくようになり、過重労働から健康を害することが多くなった。その上、漁業経営も急激に苦しくなった。

このようなことで、将来の漁業に対する不安が漁業者の間に生まれてきた。

このような状況の中で、昭和四十八年にイイダコが大量に漁獲され、浜相場は暴落、漁業者は大漁貧乏に泣いた。そこで、適正な相場を維持するため、長時間行なわれていた操業を一日四時間以内とした結果、相場は回復した。タコ騒動の終了と同時に操業は従来どおりのパターンとなった。

このとき、第一次石油パニックがおこり、燃油・資材の高とうで経費は二倍になった。これを補なうため、従来以上に漁獲強度を加えたが、収入は増加しなかった。

実践活動の状況および成果

以上のような悪循環をくり返していれば、自分達の漁業に未来はない!!と水産研究会員は危機感を抱き、緊急部会で(1)相場の適正維持、(2)経費の節約、(3)労働時間の見直し、(4)資源の管理について対策を協議した。

その結果、以前実施したタコの操業時間のとり決めが相場の安定に大きく寄与した事実を再評価し、これを全ての小型底びき網漁船の操業に導入するため、事前準備として、全組合員の意識をアンケート調査により把握した。

この結果（図―1）、(1)七五%が原則的に賛成を示したが、(2)もっと自由に働かせてほしい、(3)潮の関係で時間どおりに行かない等の意見もあった。

水産研究会では全員が納得するまで話し合いを行なったあと、次の事項について親組合に提言した。

(1)操業時間の見直し、(2)出・帰港等集団操業の実施、(3)禁漁区の設定、(4)漁業法規の遵守組合役員と水産研究会員とが協議を行なった結果、操業時間は

◎昼操業
出　港　六時三〇分
操業終了　一六時

◎夜間操業
出　港　一八時
操業終了　二時

となった。

また、このとり決めの実行を期すため、五～六名が一グループをつくり、グループ内で違反者がでた場合はグループ全員が連帯責任をとり、一～七日の範囲で停船するものとして、昭和五十二年から実施した。

〔成果〕

資源を維持し、相場を安定させ、収入を向上させたいという組合員一人一人の自覚と責任、連帯感で、心配されていた違反もトラブルもなく、この制度は現在定着している。

この結果、次のような成果があがっている。

(1)生活リズムが規則正しくなり、過労による事故が減少した（図―2）。

(2)出・帰港の時間が一定になり、旅船間の安全が迅速に確認できるようになった。

(3)生活にゆとりができ、広く地域社会に活動の場が広がり、社会的地位の向上にともない後継者も育ちはじめている（図―2）。

(4)安定出荷で浜相場は強含みで移行した（図―3）。

(5)近隣漁協にくらべ生産金額の伸びがよかった（図―4）。

(6)実施年の昭和五十二年には、前年にくらべ漁獲量は三一トン減少したが、漁獲高は五千万円増加した（図―5）。

(7)操業時間の短縮で燃油を大巾に節減することができた（表―1）。エンジン、ロープ、漁網等の耐用年数がのびた。

(8)

波及効果

(1)乱獲の防止や稚魚の保護をはじめとして、資源管理思想が大いにもりあがってきた。

(2)資源の増加を図ろうと、地区漁青連に働きかけ、県下ではじめてヨシエビの種苗生産を県水試に陳情し、昭和五十五年には一四〇万尾を中間育成・放流した。

(3)近隣漁協に操業時間の短縮を働きかけた結果、近隣漁協でも操業時間の短縮を実施するようになった。

(4)部員がどのような問題についても話し合いの場をもち、協同して行動できるようになった。

(5)県漁青連の主要活動課題としてとり組まれるようになった。

今後の計画と問題点

水産資源は再生産はできるが、限りがある。漁業経営の安定を図るには、積極的な資源管理が必要である。

そのため

(1)資源を増加させるため、栽培漁業の推進をはかる。

(2)体長制限等、稚魚の育成をはかる。

(3)魚礁や藻場の造成と漁場の管理をはかる。

(4)可能なかぎり操業時間の短縮をはかる。

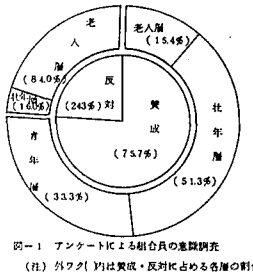
(5)ムリ・ムラ・ムダのない合理的経営をめざす。

(6)新しい漁業秩序の確立をめざす。

表―1　燃費の節減（1隻あたり）

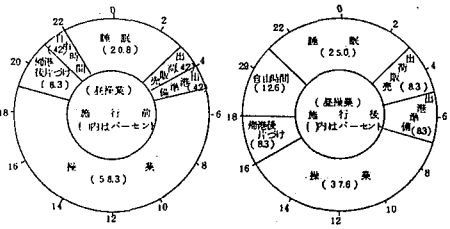
	操業時間	燃油消費量	燃油費
施行前	14時間	168ℓ	11,424円
施行後	9	108	7,344
節減分	5	60	4,080

（注）1時間あたりの燃油消費量12ℓ／h
1ℓあたりの価格は68円

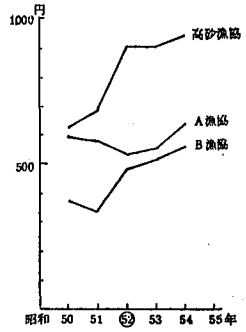


図―1　アンケートによる組合員の意識調査

（注）外ワク（ ）内は賛成・反対に占める各層の割合

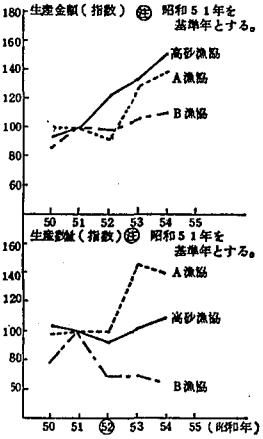


図―2　生活リズムの変化



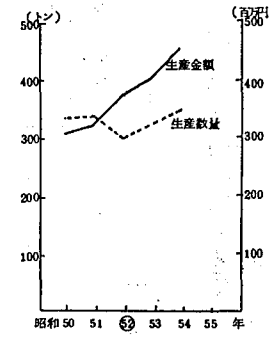
図―3　平均単価の推移

（A・Bは近隣漁協）



図―4　生産金額数量の推移

（近隣漁協との比較）



図―5　生産金額・数量の推移

漁業の労働災害を防止しましょう！　◉転倒、すべり災害の防止

① デッキや通路には、マットを敷くか、サンを打つこと。
② 魚の血のりや、ぬめりなどは、直ぐに洗い流しておくこと。
③ ゴム長靴は、あまりすり減ったものを使用しないこと。

ヒラメの標識放流結果について

（兵庫県立水産試験場）

県水産試験場では、昨年十二月十九日にヒラメの標識放流を行ないましたが、このたび再捕結果についてとりまとめてみましたので、その概要をお知らせします。

再捕報告はすべて当業者の皆様から寄せられたもので、報告をいただきました関係各位に厚く御礼申し上げます。

放流しましたヒラメは、原産地は日本海であります。卵は鳥取県水産試験場の陸上水槽で飼育されていた親魚が自然産卵したものを、ビニール袋（約一〇ℓ）に酸素を入れ、四時間の所要時間で明石まで陸上輸送しました。

なお、ヒラメの産卵期は四～六月で、卵は一五℃前後でふ化をします。

このようにして輸送した卵は、明石の水試内の陸上水槽内に移し、ふ化した稚魚の人工飼育がなされました。飼育期間は昭和五十五年五月六日から同年十二月十九日までの約七ケ月であります。これまでの飼育結果によりますと、ヒラメは一年で約四〇cmになるということですので、成長はたいへん早いといえます。

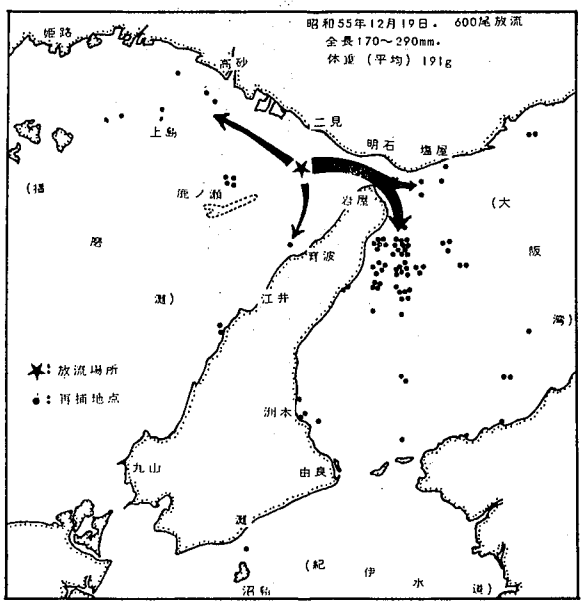
以上が放流までの経過ですが、以下に放流後の移動・分散状況について、五十六年二月十八日現在のとりまとめ結果について述べてみたいと思います。

放流場所は図に示しましたように、播磨灘東部のカンタマブイであります。放流尾数は六〇〇尾で、大きさは全長一七〇～二九〇mm、平均体重一九一gでした。標識はアンカー型、赤色タグピン（一五%）に「H一～六〇〇」の記号、番号を書いたものを、背鰭の基部にタグガンで打込みました。

図に再捕された場所を示しましたが、これをみてもわかるように、大阪湾の仮屋沖で集中的にとられております。海域別の再捕状況は播磨灘一二尾（一五%）、大阪湾六九尾（八四%）、紀伊水道一尾（一%）となっており、大多数のものが明石海峡を通過して大阪湾へ移動したことがわかります。大阪湾へ入ったものの中には、洲本市の地先や大阪府泉南沖方面あるいは友ケ島方面へと南下する個体もみられておりますが、前述したように、主群は淡路島仮屋沖の五～六〇mの水深帯に分布していることから考えて、放流ヒラメがこの海域で越冬しているものと考えられます。仮屋沖で越冬したヒラメが水温の上昇にともなってどのような移動をするか興味あるところであり、今後の再捕状況が大いに期待されるところであります。

ヒラメの移動分散状況は、放流の時期、場所、サイズなどによって当然異なってきますが、今後はこれらの条件をいろいろ変えて放流し、本県全域におけるヒラメの生態を明らかにして行きたいと考えておりますので、漁業者始め関係各位の御協力をお願いします。

（資源部　松田）



標識放流ヒラメの再捕場所

（昭和五十六年二月十八日現在）

浮標式の世界統一を決議

第一〇回国際航路標識会議

第一〇回国際航路標識会議の浮標特別会議は、海上における浮標式の国際的統一をはかることを決議した。現在世界各国で採用されている浮標式は、三十数種にも及び、海上交通安全上問題があり、IALA（国際航路標識協会）はIMCO（政府間海事協議機構）の要請を受けて特別会議を開催（八十年十一月、東京）し、IALA統一ルール案を採択したもの。

現在世界各国で海上に設置している浮標などの航路標識の形状や塗色等の方式（浮標式）は三十数種に及んでおり、南北アメリカ大陸の国々、および極東の日本、韓国、フイリッピンなどがB方式（右舷浮標が紅色）を採用しており、それに対し、西欧諸国、アフリカ、東南アジアの国々はA方式（左舷浮標が紅色）を採用しているというのが現状である。このように浮標式が海域によって多種多様な形、色、型式となっていることは、当然のことながら多国間を航行する航海者に混乱を与えることになるので、海上交通安全の観点から、統一ルール化されることは、関係者の間では以前から強く望まれてきたところである。この度第一〇回の国際航路標識会議を開催するにあたり、IALAはIMCOの要請を受けて、浮標特別会議を開き、IALA浮標式ルールにより、国際的な統一をはかることを決議した。この決議を実施に移すためには、海図の整備、関係者への周知徹底など、相当な期間を要するものと思われるがわが国もこのルールに従いその準備にかかることになる。

わが国における現行浮標式と新浮標式案の対比(代表例)

区分	現行	新案
左舷浮標	黒色	緑色
右舷浮標	紅色	紅色
孤立障害浮標	紅色 黒色	黒色 紅色
沈船浮標	緑色（沈船位置）	黒色 黄色 緑色 又は 水路 水路 紅色

自動操舵装置（オートパイロット）の取扱い心得

船員法施行規則の一部改正で，操舵設備の発航前の検査，操練，自動操舵装置の使用上の注意事項などが新たに規定され，昭和55年5月25日から施行されています。
新しい規則をよく守り，自動操舵装置の正しい取扱いで事故を防止しましょう。

1．出港前には，必ず作動点検・確認を行いましょう。
●出港前に操舵設備の試操作を行い，かじが十分に作動するか，船橋⇔操舵機室間と連絡装置の作動状況の点検，操舵装置（計器や警報表示など）および連絡装置の確認を行いましょう。
●出港前の点検，確認については必ず航海日誌に記入しておきましょう。

2．危険のおそれのある海域では早目に一度手動操舵のテストをしましょう。
●危険のおそれのある海域（狭水道，船舶交通のふくそうする海域，霧，もや，暴風雨などで視界が制限されているような海域）を航行しようとするときには，早目に一度，自動操舵→手動操舵に切り換えてみて，正常に作動するかどうか確かめておきましょう。

3．危険のおそれのある海域を航行するときには，正しい操作を行いましょう。
●二つ以上の動力装置を同時に作動できる操舵設備をもつ場合には，これらを同時に作動させておき，万一，一つが故障しても他の一つがすぐ使えるようにしておきましょう。
●すぐに手動操舵に切り替えて危険を回避できるような当直体制をとっておきましょう。

4．自動操舵装置で航行中は次の点に留意しましょう。
●長時間継続して使用したとき，または航海の状況に応じ，少なくとも1当直中に1回以上は自動操舵→手動操舵への切り替え操作を行い，常に正常な作動を確認しておきましょう。
●自動操舵→手動操舵への切り替えは，船長や航海士が直接行うか，船長などの監督のもとで行いましょう。
●針路と自船の位置，操舵装置の正常な作動を確認し，当直時の引き継ぎはしっかりと行いましょう。
●見張りは安全航海の基本です。付近航行船舶の動きには十分注意しましょう。
●自動操舵中に船橋を離れたり，他の作業をしたりするのは居眠り運航とともに大変危険ですから注意しましょう。

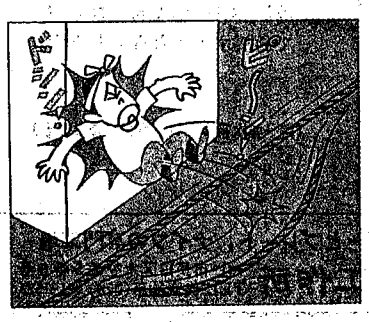
5．異常事態発生時の応急処置
●非常操作系……メーカーおよび機種により多少の違いがありますが，一般には次のようになっています。
A．操舵機能2系列……他の系列に切り替える。
B．操舵機能1系列……自動操舵→自動操舵→レバー操舵
C．操舵機室で直接操舵……手動または手動油圧ポンプで操舵。この場合，船橋と操舵機室間は連絡装置を使用する。

6．操練の実施と日常の点検・整備
●非常操舵操練を実施しましょう。
少なくとも3月に1回は，非常操舵操練（操舵機室から操舵設備の直接の制御，船橋と操舵接室との連絡など）を行うよう決められています。
●取扱い説明書で構造，機能，異常事態発生時の操作を知っておきましょう。また，いつでも非常操作ができるよう心がけておきましょう。
●操舵装置（連絡装置を含む）の定期的な点検整備を行いましょう。
●保守点検整備で不具合な点がありましたら，メーカーまたはメーカーのサービスステーションや代理店に連絡してください。
●部品の交換のときには，メーカー指定の純正部品をご使用ください。

はねられ災害の防止

漁業の労働災害を防止するために！

① ロープやワイヤをまくときは，その安全使用力や使用年月を考えて，無理なまき方をしないこと。
② 張っているロープや漁具の上をまたがないこと。
③ スナッチブロックや，リーディングローラーを使って，ロープなどを巻いているとき，その屈曲部の内側に入らないこと。



一滴の燃料を生かす確かな技術
余裕の出力、曳き力抜群！
船用主機ヤンマーディーゼル
〈内海底曳用〉
3EH15
（定格15馬力／1440回転）
●船舶主機用3.0～2400馬力●
●船舶補機用3.5～3600馬力●
ヤンマーディーゼル
●詳しいカタログをお送りします（本社宣伝部）まで。
ヤンマーディーゼル株式会社
（本社）大阪市北区茶屋町6番32号（〒530）TEL（06）372－1111（代）
（支社）東京（支店）札幌・名古屋・大阪・高松・広島・福岡（営業所）仙台

年金の話題

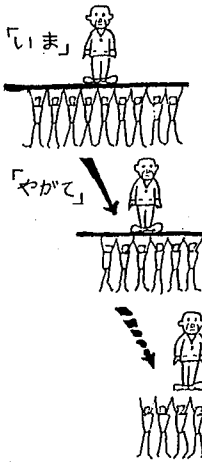
引上げが必要になった 農林年金掛金

千分の一一の引上げを提案

。新掛金率（案）は千分の一〇九

わが国の公的年金制度では、いずれも、少なくとも五年ごとに、財政再計算とよばれる年金財政の見直しを行ない、あわせて掛金率が見直されることとなっています。

農林年金では、昭和五十四年度末を基準として



この財政再計算を行なってきましたが、その結果、掛金率の改定が必要となり、さきにその改定案が決められました。新しい掛金率の案は千分の一〇九となり、現在の掛金率である千分の九十八と比べて千分の一一引き上げられることになります。

この掛金率の改定案は、三月に開催される農林年金組合会の議決を経て、本年四月から適用される予定です。

。なぜ掛金率は上がるのか

それでは、なぜこのように掛金の引上げが必要となったのでしょうか。詳しい話は一切省いて、そのあらましをみてみましょう。

財政再計算ではさまざまな要因の見直しが行なわれ、その上で新しい掛金率がきめられます。この見直しの中には、掛金率を引下げる要因もありますし、引上げる要因もあります。例えば、昭和五十四年度に年金の支給開始年齢への引上げ改正が行なわれましたが、これは掛金率を引下げる方向に大きく作用しています。

ところが一方では、掛金率を引上げる方向に働く要因もたくさんありますが、これには主として次のようなものがあります。

①毎年、年金額のスライド改定が実施されていること。②毎年、組合員給与のベ・アが実施されていること。③余命年数が伸びて年金受給期間が長くなっていること。④五十年代に入ってから組合員の勤続期間が急速に長期化する傾向がみられ、このままいくと三十年以上勤続して退職年金を受給する人の割合が大幅に増えること。

このように諸々の掛金率引下げ要因、引上げ要因がまさり、掛金率の引上げを必要とすることになったものです。

。掛金抑制効果の大きかった支給年齢の引上げ

年金額のスライド改定や組合員給与のベ・アが行なわれると、年金の掛金を押し上げることになるため、今後、掛金は次第に引上げられていかざるを得ない事情にあります。そこで、大幅な掛金の引上げをきたさないために、さまざまな努力が積み重ねられてきました。

まず、制度面で、さきにもふれたように年金の支給開始年齢の引上げが行われたのがその一つです。この改正による掛金の抑制効果は非常に大きく、もしこの改正が行なわれていなければ、今回、二倍以上の掛金引上げが必要となったものと思われます。

また、団体側の自主的な努力として、昨年から、全国農林漁業団体振興会の設立準備がすすめられてきましたが、いよいよこの四月に発足する予定となっています。この振興会が発足すれば、農林年金財政への側面的援助が期待され、ある程度掛金率の抑制効果をあげることになります。

さらに農林年金としても、積立金を利用して実施している福祉事業について、その見直しを行ない、福祉事業の実施による年金財政への影響をできるだけ軽いものとするよう努めています。

今回の掛金率改定案は、以上のように、それぞれの分野でなし得る限りの努力が行なわれ、その結果をすべて織り込んだ上で策定されたものです。したがって、これは農林年金制度を健全に維持していくために、ぜひ負担していただかねばならぬものであることを十分ご理解いただきたいものと思います。

漁船員安全シリーズ ㉑

安全標識・管系・電路のチェック

一、危険標識の掲示

。種類＝三種標識とする

。掲示個所＝(1)人体に対して毒作用を及ぼす毒物の積載場所(2)冷凍用冷媒ボンベ置場（アンモニア・フロン）(3)消火用炭酸ガス、ボンベ室入口(4)高圧ガス、腐しょく性物質、有害性物質等の積載場所(5)高圧電路のろ出個所（配電盤、無線アンテナの引込口、ウインチMG入口）

二、防火標識の掲示

。種類＝三種標識とする

。掲示個所＝(1)火薬類、引火性液体類の積載場所(2)溶接用アセチレン、酸素ボンベ置場(3)プロパンガスボンベ置場(4)ペイント・ストア入口（二種標識とする）(5)燃料油、潤滑油、助燃剤などの一ム位置場(6)燃料油サービス・タンク、セットリング・タンク付近(7)燃料油清浄機付近(8)電池室入口（二種標識とする）(9)消火器具置場（三種標識とする）。

三、禁止標識の掲示

。種類＝三種標識とする

。掲示個所＝(1)係員以外の立入りを禁止する場所の入口（船橋、機関室、冷凍機室、操舵機室、ポンプ・ルーム、モーター・ルーム、調理室など）(2)臨時に使用、通行、立入り、注水などを禁止する必要のある個所や場所（ポータブルとして用いる）

四、注意標識の掲示

。種類＝三種標識とする

。掲示個所＝(1)嗜落、衝突など危険のある場所（手すりのない舷側付近、コーミングのないハッチ付近、シャフト・トンネルの入口、床面、天井のパイプなどや衝突のおそれのある突出物）(2)注意喚起を行なう必要のある場所（高所作業、げん外作業、マンホールを開放している場所など）（ポータブルとして用いる）

五、救護標識の掲示

。種類＝三種標識とする

。掲示個所＝救護設備のある場所（担架置場、救急箱置場、救護室、検知器具、防毒マスク置場など）

六、指導標識の掲示

。掲示個所＝もっとも見易い場所（船橋前面、後面、ギャロス、機関室上後、主機ハンドル前など）

七、方向標識の掲示（夜光塗料の標識）

。掲示個所＝(1)非常の際に脱出する通路、昇降設備、出入口(2)消火器具置場

八、管系の表示

定められた方法で、統一された表示がしてあるか（労働安全衛生規則第二三条（運輸省告示第四八〇号）で定められている識別）

九、電路の表示

安全上必要な個所には電圧を赤色で表示してあるか。

漁協一代

作花　英治

貸借対照表異聞 (1)

果せるかな十月の中頃（昭和十年）永田組合長が事務員は残高試算表を持ち出して色々説明して呉れるが皆目わけがわからない。どうやらその事務員は、理屈はわからないが、先輩上司から教えられている方法を単純に踏襲しているだけで、肝心の「複式」の原理については何も説明して呉れない。これでは速修は到底不可能と思い、今度は銀行支店に行ってみた。

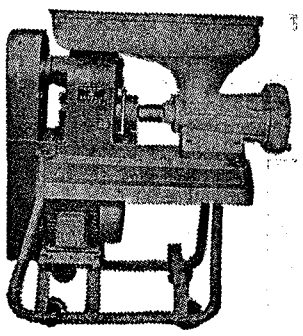
産業組合は複式簿記の原理に則するが、勘定科目の貸借表示は、組合自体が手許に受入れるもの、すなわち商業簿記の貸方となるものは「受」反対に借方となるものは「払」という表示とすることに定められているため、銀行帖簿の借方欄が、組合帖簿の受欄、又貸方欄が払欄となるので、貸借が外見上反対となるのである。

当時の参考書や、県の講習などでは、組合簿記のことを受払簿記又は主観的簿記であると説明していた。蛇足を加えると商業簿記では、債権、債務の発生を記帖するに当っては相手を原因者と見て、相手がこちらに金を払った（渡した）……貸す……相手がこちらから金を払われた（渡された）……借る……という考え方を持っていたのであるが、銀行が商業簿記方式により経理を行っているのに対し、組合簿記は相手のこちらに対する貸借で定めることにしてある。

さて私は産業組合、銀行の双方から何一つ得ることもなく、四粁の道を自転車で共同販売所に戻って来た。夕市の浜帖整理を行いつつ、簿記会計になったら、毎日のこの受託販売取引も記帖せねばならぬということだが、これをどのように処理するのだろうか等々莫然たる不安が次々に胸中を去来した。家に戻り寝床の中でなおも考え続ける私に、パッと或る考えが閃いた。（実父が神戸で柳籠の貿易をやっていた頃、実父に帖簿の指導をしていた学生が、今豊岡商業学校の校長で活躍中である。今日なお実父とは親戚以上の懇意な間柄であることに思い当り、そうだっ！木下先生「校長は豊岡の人で木下政一・故人・という方であった」に教えてもらおう！）

たしかな励まし
海難遺児に愛の手を
第3次育英資金造成募金・寄附運動中

養魚の調餌と造粒は
コウベヒラガのミートチヨッパーで

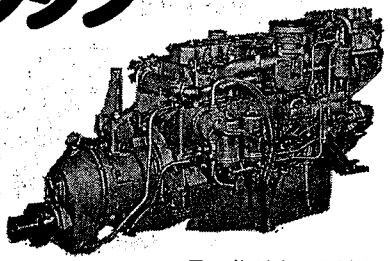


養魚用ミートチヨッパーNo.32からNo.72まで各種製作しています。
又最近の人工餌料需要の増加にともない生魚と人工餌料をよく練り合せ造粒装置付チヨッパーで給餌することもできます。

（御一報次第カタログ贈呈いたします）

ミートチヨッパーとプレート，ナイフの専門工場
株式会社 平賀工作所　神戸市長田区水笠通5番5号
TEL 代表神戸(078) 921-1527

いすゞ マリンエンジン　高速への挑戦！
UM06BBIB



特長
1.小型、軽量、高出力
2.卓越した耐久性、信頼性

神戸いすゞ自動車株式会社　〒658 神戸市東灘区住吉浜町17
TEL(078)811-1171(代)