

# せんきょう

2006

7

社団法人 日本船主協会

●No.552●



# せんきょう

7

JULY 2006

<b>■特別欄</b> 日本船主協会第59回通常総会	1
<b>■ Shipping Focus</b> シンプルかつ効率的な組織を目指して —組織改革レビュー・委員会組織の見直し—	6
<b>■海運ニュース</b>	8
<b>■内外情報</b>	8
1. トン数標準税制の早期実現に向けて —自民党「海運・造船対策特別委員会」が中間取りまとめ— 2. 新外航海運政策検討会 —「今後の外航海運政策」を取りまとめ— 3. 日本籍船の国際競争力強化に向けて大きく前進 —日本人船員(海技者)確保・育成と配乗要件撤廃に関する国交省への申し入れについて— 4. 公取委、独禁法適用除外制度に関するパブリックコメントを実施 —外航船社間協定に対する我が国独禁法適用除外制度を巡る動き—	
<b>■寄稿</b> 船員さんしか見られない蒼い海面を保護色にした生態系の世界 東京大学大学院 総合文化研究科 助手(沿岸環境学) □清野聡子	20
<b>■CSRコーナー</b> 「日本郵船グループの考えるCSR」 日本郵船株式会社 CSR推進グループ グループ長 □高瀬経裕	22
<b>■船の紹介</b> 隆邦丸／飯野海運株式会社	25
<b>■国際海事World Web05</b> 万国海法会 CMI	28
海運日誌(6月) 31 船協だより 32	海運統計 33 編集雑感 37
<b>■囲み記事</b> ・船社／荷主業界が定航海運を巡る諸問題について意見交換	30

# 日本船主協会第59回通常総会

## トン数標準税制の導入実現など わが国海運の競争力強化を目指して ——当協会第59回通常総会の模様——

当協会は、平成18年6月21日、海運ビル2階ホールにおいて第59回通常総会を開催した。当日は国土交通省・星野海事局長（当時）より来賓挨拶をいただいた後、議事に入り、平成18年度事業計画および収支予算を原案どおり承認するとともに、第59回通常総会決議を全会一致で採択し、「トン数標準税制の導入実現」をはじめ、今年度、当協会が力を入れて取り組む課題を明確にした。

また、神田副会長の辞任に伴い、杉山暎一氏（新日本石油タンカー）を新たに副会長に選任するとともに、栢原信郎氏（キーマックスマリタイム）を新たに理事に選任（増員）した。（総務部：斎藤）

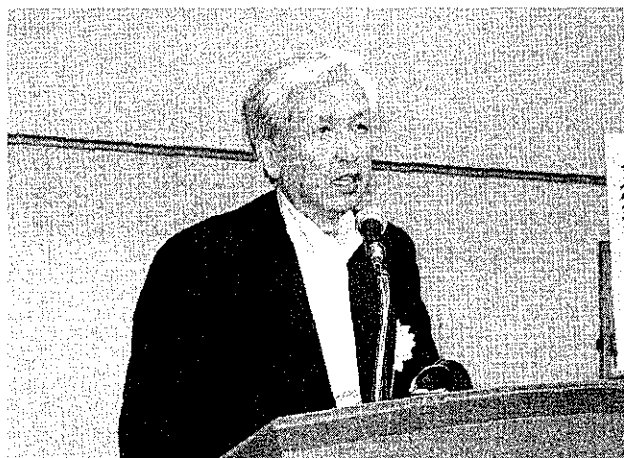


▲第59回通常総会の模様

## 第59回通常総会決議

世界単一市場において熾烈な国際競争に晒されているわが国外航海運が安定的な輸送を提供し、

国民経済へ貢献し続けていくためには、諸外国海運と同等の競争条件の確保が必要不可欠である。



▲星野海事局長（当時）による来賓挨拶

欧州諸国や米国、韓国等では船舶の運航トン数を課税ベースとしたトン数標準税制の導入により、特に現在の好業績下、自国海運業の競争力をますます高めている。同税制は今や世界標準の海運税制となっており、わが国海運の競争力強化のため一刻も早く同税制の導入を実現する必要がある。

船舶の安全運航および環境保全対策については不変の最重要課題であると常に認識し徹底するとともに、クオリティ SHIPPING を推進していく。また船舶へのテロや海賊等に対する安全対策について実効ある対応をわが国当局に働きかける。

内航海運は、市況の長期的低迷に加え、昨年来燃料油価格の高騰が深刻な問題となっている。また近年、船員の高齢化や若年の優良船員の確保が困難となっているなど船員不足問題も顕在化しつつあり、これら問題の改善策を検討し、解決に努める。また内航海運が国内物流の大動脈として、またモーダルシフトの担い手としての役割を果たしていくための環境整備を強く求めていく。

われわれ海運業界は、国民およびメディアに対し、海運の役割や重要性を訴えつつ、関係者の理解を得ながら下記項目の実現をもってわが国海運の発展を期するものである。

## 記

1. 安全運航の徹底および環境保全の推進
  2. トン数標準税制の実現をはじめわが国外航海運の競争力強化
    - トン数標準税制の導入実現
    - 必要な政策金融の確保
  3. 国際問題への適切な対応
    - 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持
    - アジア船主フォーラム等からの情報発信
    - テロ・海賊問題などに対する船舶の安全対策
  4. 内航海運に係る諸問題への対応
    - 内航船員不足問題への対応
    - 燃料油価格高騰への対応
    - モーダルシフトの促進
    - カボタージュ制度の堅持
  5. 経済・社会の変化に即した構造改革の実現
    - 水先制度の抜本的改革の円滑な実施
  6. 船員問題への適切な対応
    - 国際船員問題への適切な対応
    - 日本籍船の配乗要件撤廃の早期実現
    - 日本人海技者の確保育成策の確立
- 以上決議する。

# 平成18年度事業計画

## 1. 主要課題への対応

- (1) トン数標準税制の実現
- (2) 国際競争力ある外航海運政策の確立
  - ① 新外航海運政策検討会
  - ② 船員・船籍問題
- (3) 水先制度の抜本改革
- (4) 外国人船員問題への対応
- (5) アジア船主フォーラム総会（於軽井沢）

## 2. わが国海運の競争力強化

- (1) 海運企業関係の税制改正および財務問題等への対応
  - ① 平成19年度税制改正
  - ② 外国税に関する諸問題
  - ③ 海運企業の経理・財務問題
- (2) 規制改革の推進
- (3) 政策金融の確保等海運関係予算

## 3. 船員問題への対応

- (1) ILO 海事統合条約
- (2) 船員保険
- (3) わが国海技資格制度
- (4) 全日本海員組合への対応

## 4. 環境問題への対応

- (1) バラスト水排出規制問題
- (2) 地球温暖化防止に関する諸問題
- (3) 海洋汚染防止に関する諸問題
- (4) 海上災害防止対策
- (5) 大気汚染防止に関する諸問題
- (6) 円滑なシップ・リサイクルの促進

## 5. 国際問題への対応

- (1) 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度
- (2) アジア船主フォーラム（ASF）
- (3) コンテナ保安対策
- (4) WTO 海運自由化交渉等
- (5) 各国海運政策
- (6) 二国間問題
- (7) 内外関係機関等での活動

## 6. 法務保険問題への対応

- (1) 国際油濁補償基金の見直し
- (2) IMO 法律委員会

## 7. 港湾問題への対応

- (1) 港湾整備関係等
  - ① 交通政策審議会港湾分科会
  - ② 外貿埠頭公社の民営化問題
- (2) 港湾諸手続き等の簡易化
- (3) 港運関係
- (4) その他

## 8. 船舶の安全性確保への対応

- (1) 新構造基準に関する諸問題
- (2) 貨物の安全な積み付け、運送に関する問題
- (3) 船橋設備に関する問題
- (4) 船用燃料油に関する問題
- (5) ポート・ステート・コントロール（PSC）

## 9. 船舶の航行安全対策への対応

- (1) 海事保安問題
- (2) 海賊問題
- (3) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題
- (4) 羽田空港再拡張に伴う問題
- (5) その他

## 10. 内航海運に係る問題への対応

- (1) 内航船員不足問題
- (2) モーダルシフト促進
- (3) 「内航船舶の建造を促進するための方策」アクションプラン
- (4) 諸課題実現に向けた海事振興連盟内航分科会との連携

## 11. 調査広報活動の推進

- ① オピニオンリーダー向け広報
- ② 一般向け広報
- ③ 会員向け広報
- ④ 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理

## 12. その他の活動

## 鈴木会長挨拶

第59回総会にあたり、ご挨拶申し上げます。

はじめに、この1年日本船主協会がその直面する課題に積極的に取り組み、相応の成果を挙げられたものがあること、またアジア船主フォーラム総会といった予定されたイベントも無事完了できたことは偏に会員各社および役員の皆様の積極的なご協力・ご支援の賜物であると厚く御礼申し上げます。

それでは、私が昨年、会長に就任した際に掲げました目標につきまして、ここで項目別にこの一年間を振り返るとともに、今後の取り組みについてご説明申し上げますので、引き続きご支援・ご鞭撻の程よろしくお願い申し上げます。

### 安全運航および環境保全

改めて申すまでもなく、海運業界が、国民経済に必要不可欠な物資を安定的に輸送するという責務を今後も引き続き果たしていくためには、日々の地道な安全運航対策を積み重ねていかねばなりません。

各企業において、船体構造や航海設備等における安全技術の開発や採用、乗組員に対する教育・訓練の充実、強化等、ハード、ソフト両面からの安全運航対策を徹底することは不変の最重要課題ですので、先ほど承認された決議項目の最初に盛り込むこととした次第です。

近年ますます凶暴化する海賊行為や船舶へのテロなど安全航行を脅かす問題については、自ら保安対策の徹底を図るのはもちろんであります。これには限界もございますので、実効ある対策の整備に向けてわが国関係当局に対して積極的な対応を働きかけていくとともに、アジア船主フォーラム等の国際的な場を通じて、関係各国への働きかけも行っております。

また、油濁等の海洋汚染防止をはじめとする環境保全については、これら安全運航の徹底を図ることなどから積極的に対応してまいります。



▲鈴木会長

### トン数標準税制等の新外航海運政策

本年度の最大の課題でありますトン数標準税制の導入につきましては、去る6月15日に自民党が「海運・造船対策特別委員会」および「海運税制（トンネージタックス等）問題小委員会」を開催し、外航海運税制についての中間的な取りまとめを行い、諸外国が国策として外航海運業への支援を強化している現状等から、「トン数標準税制の導入に取り組むべきである」旨取りまとめられました。

関係の先生におかれましては、わが国および国民経済における海運の重要性についてご理解を賜りましたこと大変感謝しております。また、海事局におかれましてもご尽力戴き感謝しております。

同税制につきましては平成19年度税制改正要望といたしますので、今後、具体的な制度の詳細について詰めていくこととなりますが、外形標準課税という例外的な税制であり、実現までには多くのハードルを乗り越えていかねばならないと思っております。しかし、同税制は海運・造船はじめわが国海事産業の活性化をもたらすのみならず、日本経済全体にも広く貢献するものと確信しておりますので、先生方のご理解を得ながら、また海事局とも一層連携を密にして、平成19年度導入を目指し、積極的に取り組んでまいります。

また、中間取りまとめでは、「船舶特別償却の維持」ならびに「船舶の固定資産税の廃止等」についても言及されております。当協会としても次年度の税制改正において強く要望してまいりたいと思います。

さらに、海事局は現在、船舶の登録と旗国を分離し、外国籍船にもわが国の国旗を掲揚できるようにすることにより、わが国公法の適用を可能とし、万が一の場合にわが国主権を及ぼすことのできる制度の導入を検討しております。当協会としてもこの制度が良いものとなるよう求めてまいりたいと存じます。

### 水先問題および公益法人改革

水先問題につきましては、この2年間、国土交通省における懇談会や交通政策審議会等の場で精力的にご審議戴き、去る5月11日に水先法改正法案が国会を通過し、50数年ぶりに水先制度の抜本改革が実現することとなりました。これまでの関係者皆様のご尽力に改めて感謝いたします。

この法改正により、新水先制度が平成19年4月からスタートすることになりますが、水先制度の抜本改革が円滑に実施されるためには、今後、政・省令の改正等、こなさなければならない課題も多く残っております。“仏つくって魂いれず”といったことにならないよう、引き続き国土交通省に対しご尽力をお願いするとともに、当協会としても単なるユーザーとしてだけでなく、協力できる分野につきましては積極的に協力させて頂く所存でございます。

また、水先制度改革に伴う特別会費廃止を踏まえた公益法人への支援や拠出金のあり方を見直す公益法人改革につきましては、当協会より具体的な公益事業支援に関する考え方を示し、国土交通省と協議を続けた結果、平成18年2月に方策案がまとめられましたので、平成19年度からの実施を目指し、引き続き対応してまいります。

### 船員・船籍問題

船員・船籍問題につきましては、先般、配乗要

件の撤廃と一対を為す日本人海技者の確保・育成策の骨子につきまして、労使間で合意に至りましたので、海事局に対し配乗要件の撤廃に向けた実務的な手続きを早期に開始するよう求めてまいります。

### 内航海運

内航海運につきましては、内航海運暫定措置事業の行き詰まりという難しい問題を抱えておりますが、加えて先ほどの決議にありますように、長期にわたる運賃・用船料の低迷や、昨年来の燃料油価格の高騰により業界全体の体力低下が憂慮される状況にあります。また、船員の高齢化や若年の優良船員の確保が困難となっているなど船員不足問題も顕在化しつつあり、このまま推移すると内航海運サービスの低下が急速に進むことが懸念されております。

このため内航海運活性化策、すなわち老朽船舶の代替建造のための方策や、船員の高齢化と慢性的な船員不足問題への対応策などの諸施策について、関係各方面に対し支援を要請するとともに、必要な規制改革や税制等の措置につきまして、関係者で検討し対応してまいります。

### 広報活動

昨年会長就任時にも申し上げましたが、これまで説明いたしました政策要望等を実現していくためには、国民の理解、サポートが必要不可欠です。しかしながら海運業界はその性格上、他産業に比べ、一般国民の認知度は低いのが現状ですので、広報の重要性を認識し、国民およびメディアに対し、海運の役割や重要性を理解してもらうための幅広い広報活動を行ってまいりたいと存じます。

このように問題は山積しておりますが、全力を尽くしてまいる所存ですので、引き続き関係者の皆様のご支援とご指導を賜りますよう何卒お願い申し上げます。



## シンプルかつ効率的な組織を目指して —組織改革レビュー・委員会組織の見直し—

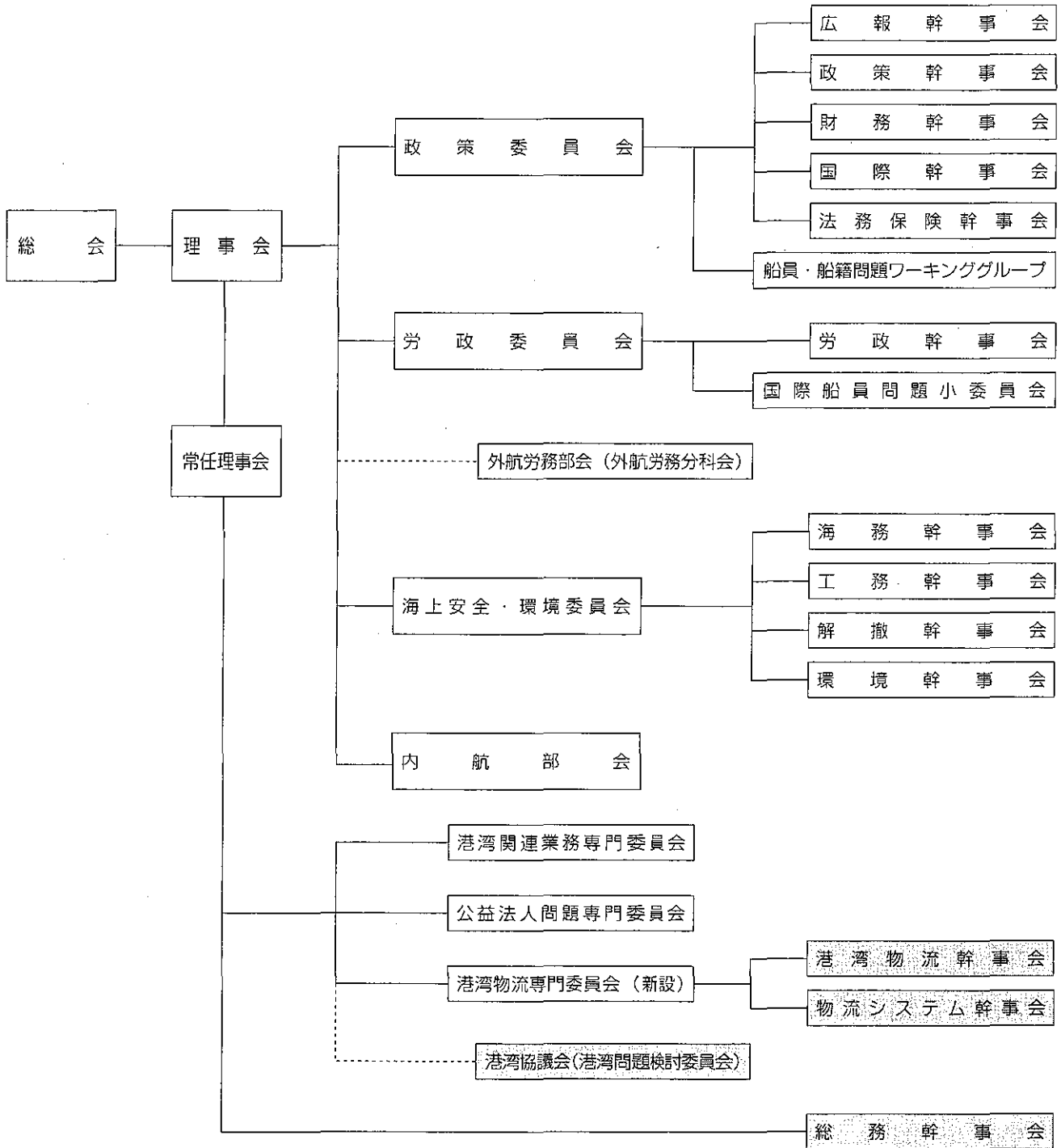
当協会は、①シンプルかつ効率的な組織、②会員に対して質のよいサービスを提供できる組織、③国際問題に十分対応可能な組織を念頭に組織の合理化に取り組み、2004年11月に「船協組織に関する検討会」報告書を取りまとめ、これに基づく組織改革を順次取り進めた(本誌2004年12月号P.6参照)。この組織改革全般の実施状況のレビューについて、本年1月より事務局内の企画運営会議において行い、その結果、一連の組織改革は概ね予定どおり実行され、順調に推移していることを確認するとともに、引き続き状況を注視していくこととした。

また、委員会組織に関し、政策委員会については、昨年6月以降、従来の5つの委員会(総務、政策、構造改革、港湾物流、法務保険)を統合したことによる守備範囲の拡大に加えて、トン数標準税制の導入問題、船員・船籍問題など多くの政策課題を抱えている状況にあるため、同委員会の分掌事項から総務および港湾に関する分野を外し、総務幹事会を常任理事会傘下にシフトしたほか、常任理事会の下に新設した「港湾物流専門委員会」傘下に港湾物流幹事会と物流システム幹事会を移行する見直しを行った。

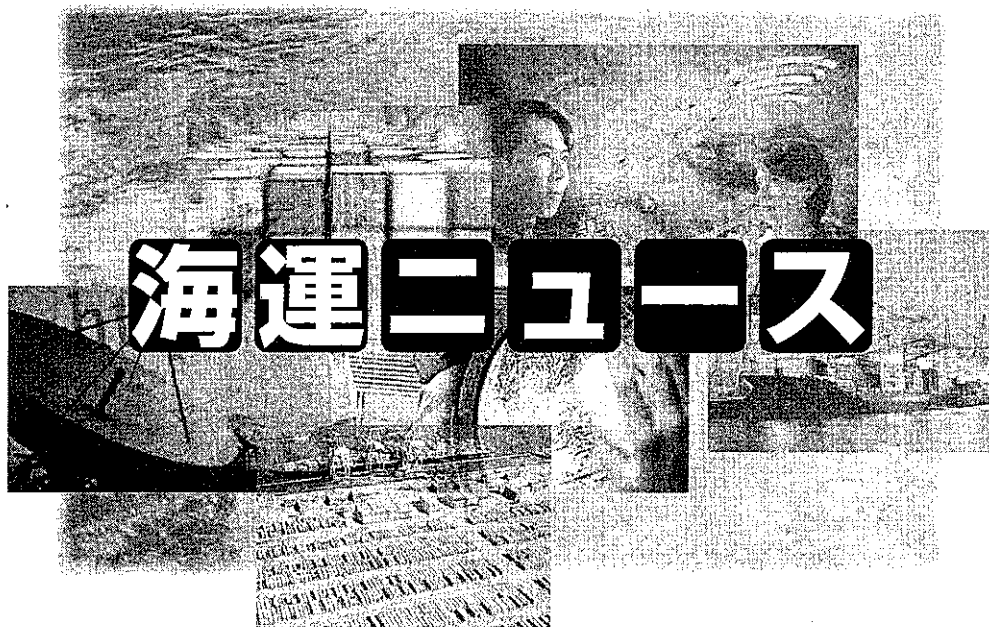
(総務部：斎藤)



## 平成18年6月21日以降の委員会組織



政策委員会傘下からシフトした機関



## 内外情報

# 1 トン数標準税制の早期実現に向けて —自民党「海運・造船対策特別委員会」が中間取りまとめ—

2006年6月15日、自民党政務調査会「海運・造船対策特別委員会（委員長：衛藤征士郎衆議院議員、以下海造特）」のなかに設置された「海運税制（トンネージタックス等）問題小委員会（委員長：金子一義衆議院議員、以下小委員会）」の第6回会合が開催され、外航海運税制についての中間的な取りまとめが行われ、引き続き開催された海造特会合において満場一致で承認された（【資料1】参照）。

上記小委員会は、本年3月より6月までの間に合計6回の会合を開催し、当協会から鈴木会長、宮原副会長、前川副会長、宇佐美副会長、中本理事長が出席し、国際競争力強化の観点等からトン数標準税制の早期導入の必要性を訴えてきた。（本誌2006年5月号P.10参照）

当初当協会は欧州、韓国等と同等の規模の制度を求めていたが、小委員会における議論のなかで、多数の国会議員から、欧州並みの規模の場合、現下の厳しい財政事情からその実現を危ぶむ状況認識が示されたこと、また国会も終盤に入り、この

機会を逃がすと制度の実現が画餅に帰してしまう怖れがあることから対象船舶の絞り込みについて検討し、6月13日に開催された第5回会合において、制度についての当協会としての考え方、すなわち対象船舶を基本的に日本籍船とした制度案（【資料2】参照）を説明し、関係の国会議員の支持を得た。

6月15日の自民党「中間取りまとめ」においては、「国際的な海運税制の大きな相違は看過し得ず、早急な是正が必要であり、また税のコンバージェンス（租税政策の国際的一致）の観点からもトン数標準税制の導入に取り組むべきである」旨取りまとめられ、概ね当協会の考え方を反映したものとなった。加えて「船舶特別償却制度の維持」ならびに「船舶の固定資産税の廃止等」についても言及されている。

このように自民党海造特においてトン数標準税制の実現を求める考え方が示されたが、今後その実現にあたっては、財政当局はもとより党税調、世論、産業界に対し、精力的にその必要性を訴え、

理解を求めていかねばならない。

局等とも連携のうえ鋭意活動していく。

今後もトン数標準税制の早期実現に向け、海事

(企画部：宇佐美)

## 【資料1】

### 外航海運税制についての中間とりまとめ

平成18年6月15日

自由民主党政務調査会

海運・造船対策特別委員会

委員長 衛藤 征士郎

海運税制（トンネージタックス等）問題小委員会

委員長 金子 一義

#### 1 我が国商船隊の再構築について

四面を海に囲まれ、資源の乏しい我が国において、外航海運は輸出入輸送の太宗を担っており極めて重要である。しかしながら、我が国海外航海運において、基礎的輸送手段である日本籍船は5%を下回り、多くを外国籍船に頼る状況にある。こうした現状は、我が国経済産業に不可欠な物資の安定輸送の確保の観点からはゆゆしき問題であり、できるだけ早期に我が国が主権を行使しうる日本籍船を中核とした商船隊による安定輸送体制の構築が喫緊の課題となっている。

一方、諸外国が国策として外航海運業への支援を強化している現状、トン数標準税制による厚い内部蓄積を背景として有利な船舶投資を行っている海外外航海運企業の現状等に鑑みると、我が国商船隊の中核をなすべき日本籍船の国際競争力はますます低下すると言わざるを得ない。

こうした現状に鑑みると、我が国の基礎的輸送手段である日本籍船の国際競争力を向上し、その隻数を増加させ、資源エネルギー等の安定輸送の確保を図ることが重要であり、今後、日本籍船の国際競争力を高め、我が国の主権の下で安定的に輸送を担う商船隊の再建に、早急に取り組む必要があり、そのための総合的な施策を講じるべきである。

以上のような観点からは、国際的な海運税制の大きな相違は看過し得ず、早急な是正が必要であり、また、税のコンバージェンス（租税政策の国際的一致）の観点からもトン数標準税制の導入に取り組むべきである。

こうした税制上の措置と併せ、我が国が主権を及ぼすことのできる船舶についての施策を総合的に講じることにより、資源エネルギー等の安定確保による我が国の経済的安全保障を飛躍的に向上させることを目指すべきである。

#### 2 トン数標準税制の導入に当たって

トン数標準税制の導入に当たっては、基礎的輸送手段である日本籍船による資源エネルギー等の安定確保を図るため、また、トン数標準税制導入の効果を広く国民に還元するため、資源エネルギー等の長期・安定輸送を行う日本籍船を原則として対象とし、我が国の主権の及ぶ船舶を拡充すべきである。また、諸外国と同様、一定の選択変更の認められない期間を設定することとする。さらに、非常時の輸送力の確保のあり方についても幅広い論議を行うことが必要であるとともに、日本人船員の確保・育成についても実効性のある取組を早急に確立すべきである。

### 3 その他の海運税制について

本年度末をもって適用期限を迎える法人税に関する船舶の特別償却制度は、トン数標準税制を選択しない事業者が船舶の更新等を進めるための重要な制度であることから、維持すべきである。また、船舶の固定資産税については、国際競争力の確保を図るため廃止等そのあり方の見直しを行うべきである。

#### 【資料2】

#### 日本型トン数標準税制（案）

本ペーパーは当協会が自民党政務調査会「海運・造船対策特別委員会」のなかに設置された「海運税制（トンネージタックス等）問題小委員会」の第5回会合に提出した船協としての制度案である。

#### 【目的】

海洋国家であるわが国にとって不可欠な重要課題である安定的な国際海上輸送力の確保を図ること。

#### 【対象】

日本籍船

（現在、国が導入を検討している日本国旗掲揚船についても今後検討）

#### 【税率等】

- みなし利益の水準は、英国およびオランダのトン数標準税制と同等のレベルとする。
- 現行の法人課税との選択制とする。但しいったんトン数標準税制を選択した場合は欧州等で設定されているように一定の拘束期間を設ける。

## 2 新外航海運政策検討会 —「今後の外航海運政策」を取りまとめ—

国土交通省海事局は、今後の外航海運政策の基本的な方向性について学識経験者等の有識者からの意見を聞くため、「新外航海運政策検討会（座長：杉山武彦一橋大学学長）」を設置し検討を行っており、当協会からは鈴木会長が参画し、国際競争力確保の観点から意見反映に努めてきた。（本誌2006年5月号P.11参照）

同検討会は本年3月より6月までの間に全4回の会合を開催し、【資料】のとおり「今後の外航海運政策」を取りまとめた。

同取りまとめでは、今後の外航海運政策は、①できる限り企業経営への国の介入を行わず、競争を通じた良好（効率的かつ信頼性の高い）な輸送

サービスの実現、②フェアで安定的な市場環境の確保、③安全・環境・保安対策の充実、を基本として進めるべきである旨、整理されている。また我が国商船隊の充実・強化のなかの便宜置籍船対策の一環として、便宜置籍船にわが国の管轄権が及ぶよう、ドイツをはじめとする欧州諸国等において導入されている登録国と旗国を分離する船舶登録制度と同様の制度をわが国にも導入することについて検討を行う必要がある、とされている。

（企画部：宇佐美）

## 【資料】

# 今後の外航海運政策

平成18年6月23日

新外航海運政策検討会

## 今後の外航海運政策

### はじめに

我が国外航海運は、現在、アメリカの好景気、中国の経済成長等に伴う世界的な貿易量の伸びに支えられ、未だかつて無いほどの好況を示している。一方、世界的には、安全、環境、保安に対する取組の強化が求められており、また、競争政策の見直しも論議されているところである。さらに、外航海運における競争が、従来のコスト競争に止まらず、企業の合併・買収も一つの手法として用いられるように変貌してきている。

このような状況を踏まえ、我が国外航海運が、荷主のニーズに的確に応え、効率的な経営を行い、良好な輸送サービスを提供し、我が国経済及び国民生活の向上に資するよう、今後の外航海運政策のあり方について、審議し、とりまとめを行った。

### 1 外航海運の現状

我が国外航海運は、現在、定期・不定期両部門ともに好調であるが、日本企業の海外進出等に伴い、定期部門は、その6割が三国間輸送であり、基幹航路は中国が主要な発着地となっている。また、不定期部門は資源エネルギーの輸入を中心に我が国外航海運の輸送の太宗を占めている。我が国外航海運事業者は、定期部門では外国船社との提携等によりサービス向上を図るとともにコスト削減を行っており、また、不定期部門では荷主との長期契約により経営の安定化を図っている。当面、国際海上輸送量の伸びに対応して、船舶の整備を進めていくこととしている。

一方、プラザ合意後の急激な円高傾向に対処するためコストのドル化がはかられた結果、いわゆるフラッキング・アウトが急速に進行し、日本籍船は最も多かった昭和47年の1,580隻から減少を続け、平成16年には100隻を下回り、我が国商船隊の5%にすぎない状況となっているとともに、昭和49年に約57,000人であった日本人外航船員も3,000人に減少している。

### 2 外航海運政策の基本的な考え方

外航海運の現状を踏まえ、今後の外航海運政策の基本的な考え方は、次のとおりである。

フェアで安定的な外航海運市場環境の中で、外航海運事業者が弾力的な事業展開を行うことができるようにし、これをもって、グローバルな経済活動を展開する製造業・流通業等の荷主企業の国際物流ニーズに、一層的確に対応して、効率的に信頼性の高い輸送サービスを外航海運事業者が提供できるようにすることにより、国民経済の向上に貢献するとともに、世界海運市場の健全な発展に寄与する。

すなわち、

- ① できる限り企業経営への国の介入を行わず、競争を通じた良好（効率的かつ信頼性の高い）な輸送サービスの実現
- ② フェアで安定的な市場環境の確保

③ 安全・環境・保安対策の充実を基本として外航海運政策を進めるべきである。

### 3 安定輸送の確保

#### (1) 我が国商船隊による安定輸送の確保

四面を海に囲まれ、資源の少ない我が国は、資源エネルギー等を外国からの海上輸送に頼っており、工業製品等の輸出も大部分が海上輸送により行われている。また、輸出入輸送に加え、我が国企業の海外進出に伴うグローバルな活動展開を支える国際海上輸送ネットワークの確保に対するニーズも高まっている。

これらのニーズに対応し、これからも我が国の経済活動を支え、国民生活の維持・向上を図るため、我が国商船隊による安定輸送の確保が不可欠である。

#### (2) 我が国商船隊の充実・強化

##### ① 国際船舶の整備

日本籍船は、我が国主権の下に置かれ、我が国の法制に則り安全・環境・保安対策が講じられており安定輸送の確保に最適な基礎的輸送手段である。

しかし、コストがより低く、為替リスクのより少ない便宜置籍船が著しく増加し、競争力の劣る国際船舶は減少が続いている。

国際船舶に関しては、船長・機関長を日本人とするという配乗要件を撤廃することについて日本人海技者の確保・育成策を講じることを前提に労使で合意されているところであるが、これによりコスト差が縮まり、国際船舶の増加も見込まれ望ましいことと考える。配乗要件撤廃後の国際船舶の推移について注視する必要がある。

##### ② トン数標準税制の検討

諸外国において導入が進められているトン数標準税制は、日本籍国際船舶の増加等に有効な手段となりうると考えられ、導入を検討する必要がある。検討に当たっては、政策目標の達成に適した制度設計が不可欠であるとともに、現下の厳しい我が国の財政事情等に鑑みると、導入に関しては広く国民の理解を得ることが必要である。

##### ③ 便宜置籍船に管轄権を及ぼす制度の検討

我が国商船隊の半数を占める便宜置籍船は、多くは日本の外航海運事業者が実質的に保有している船舶で、資金調達、為替リスクの低減等の観点からその利用も理解しうる。この便宜置籍船による安定輸送の確保を図るため、安全・環境・保安対策を十分なものとする必要がある。このため、ドイツ、オランダ、英国等において導入されている船舶の登録制度と国旗の掲揚制度との分離により、日本の外航海運事業者が実質的に保有している便宜置籍船に対しても旗国としての我が国管轄権を及ぼし、日本国旗掲揚船を飛躍的に増大させる制度の検討を行う必要がある。なお、便宜置籍船に我が国管轄権を及ぼす場合には承認外国人船員のニーズも増すことが予想されるため、必要な対応策を併せて検討すべきである。

##### ④ 政策金融による支援

我が国商船隊による安定輸送の確保に関しては、これまで日本政策投資銀行の船舶建造に関する融資制度が大きな役割を果たしてきたところであるが、今後とも、外航海運事業者のニーズに対応し、その役割を果たしていくことが期待される。

##### ⑤ 日本人船員の確保・育成

日本人船員は、海上での基幹的な運航要員としての業務のほか、そのノウハウを活かし、海技者として陸上での船舶管理業務等の中核を担っており、我が国の海技のノウハウの維持(海技の伝承)のため、日本人船員の確保・育成が重要であり、このための施策を検討する必要がある。日本人船員の育成には時間を要することから、これまで中小外航海運事業者等は大手外航海運事業者の人材を採用するなどにより必要な人材を確保してきたが、日本人船員が減少する中で、中小外航海運事業者等が従来のように日本人船員を確保・育成することが困難な状況にあり、円滑な確保が喫緊の課題となっている。このため、労使で共同して日本人船員の確保・育成を図る新たな取り組みについて、国としても必要な支援措置を講じるべきである。

さらに、我が国商船隊の乗組員の大多数を占める外国人船員についても、良質な船員の確保が必要であり、外航海運事業者の取組の現状にも留意しつつ、関係者において、有効な方策についての検討を進めることが必要である。

#### 4 外航海運の発展のための環境整備

外航海運事業者が公正な競争の下、ニーズに対応して、良好な輸送サービスを提供し、発展していくための環境整備として、次の事項に取り組むべきである。

##### (1) 適正な競争環境の確保

- ① 安定した外航海運サービスの提供及び事業の合理化・効率化は、自主的な船社間協定を基礎とした船社間の国際的な協調・連携によって支えられてきており、このような船社間協定については、我が国も含め国際的に独占禁止法の適用除外制度が認められてきた。特に、我が国では船社間協定と荷主との自主的な協議が有効に機能しており荷主からも船社間協定に対して一定の評価を受けている。今後とも、独占禁止法適用除外制度の運用に当たっては、荷主の利益を不当に害することのないよう適正な運用を図ることが特に重要であり、外航海運事業者と荷主の対話の一層の促進を図るとともに、関係者からのヒアリング等によるモニタリングを実施し、問題があれば是正措置をとる等適切な運用を行うことが必要である。
- ② 外国において競争政策の見直しの論議が行われているが、諸外国の競争政策に関する制度変更が、我が国の制度と法制度の衝突を引き起こし、我が国の貿易経済に悪影響を及ぼさないよう諸外国と政策の調整を推進することが必要である。
- ③ 世界的に企業の支配権を巡る合併・買収が激化しているが、公正な競争の確保等を図る観点から、我が国と税制、金融制度等の大きく異なる国の船社からの敵対的な買収に対して対策を検討する必要がある。

##### (2) 海運自由化の推進－障壁を減らし外航海運の発展を促進

- ① 海運サービスは、WTO のサービス協定の中で交渉が妥結していない唯一の分野であり、そのため各国の自由化約束が十分なされておらず、かつ、各国が海運サービスに関し最恵国待遇の義務も負う必要がないため、一方的制裁等差別的な措置を禁止することができない。このため、本年末が交渉期限である WTO 交渉の中で海運サービス交渉を合意に導くことが必要であり、引き続き、我が国が主導的に交渉を推進する必要がある。
- ② アジア各国を中心に国内産業保護のための規制、障壁等が設けられており、外航海運業にとっても事業展開の妨げとなっていることが多い。このため、特にアジア諸国との経済連携協定等を重要な戦略的課題と位置づけ、WTO サービス貿易交渉を補完する経済連携協定等の交渉を通じて自由化

の推進を図る必要がある。

- (3) アジア諸国との連携の強化—我が国との結びつきがますます強まるアジア域内の海上輸送の円滑化
  - ① 日本企業の生産拠点がアジアを中心とした海外へ移転しており、企業の国際水平分業体制やグローバルなサプライ・チェーン・マネジメントが進展している。アジア地域は急速な発展を遂げており、今後 ASEAN 域内での関税引き下げによる更なる企業の生産・販売体制の見直しも見込まれる。アジア域内での海上輸送の発展を図るため政策対話の推進、統一的な統計の整備等各国との連携を強化する必要がある。
  - ② 距離的に国内物流と大差のない東アジア域内では、一層スピーディーでシームレスかつ低廉な物流が求められている。このため、外航海運と内航海運・鉄道輸送との円滑なネットワークの構築の促進が必要である。
  - ③ また、輸出入手続き等の簡素化、電子化等の促進も海上輸送の円滑化を図るために必要である。
  - ④ さらに、アジア域内での海上輸送の発展を図るためには、アジアでの良質な船員の育成が必要であり、我が国を含めアジア各国が連携して取り組むことが望ましい。

## 5 安全・環境・保安対策の推進

外航海運事業者が、良好な輸送サービスを提供するためには安全対策、環境対策及び保安対策にしっかり取り組み、世界海運の健全な発展に寄与すべきである。

### (1) 国際基準に即した安全・環境・保安対策の着実な推進

安全・環境・保安対策に関する国際条約である SOLAS 条約、STCW 条約及び MARPOL 条約に即しての対策を、着実に推進することが必要である。

### (2) 安全マネジメントの一層の推進

船舶の運航管理を船舶管理会社へアウトソーシングする動きが進んできている。SOLAS 条約における ISM コード（国際安全管理規則）においては、船舶を直接運航する船舶管理会社が責任を有する体制となっていることから、アウトソーシングの進む現状においては、経営トップの関与と責任の下、運航船隊全体での安全マネジメント体制の一層の推進が重要である。

### (3) ILO 海事労働条約の早期発効・早期批准に向けた取組の推進

本年 2 月に採択された ILO 海事労働条約は、海事労働のグローバルスタンダードを確立するものである。船員の労働環境の向上を図るとともに、外航海運における公正な競争条件を確保するものであり、早期の発効・批准に向けて取り組むことが必要である。

### (4) 外国船に対する PSC（寄港国による監督）の効果的な実施条約基準不適合船（サブスタンダード船）を排除し、安全の確保、環境の保全等を図るとともに、公正な競争条件を確保するため、国際的な連携の下、PSC を効果的に実施する必要があるとともに、PSC 実施各国の実施内容の向上にも積極的に取り組むことが必要である。

### (5) マラッカ・シンガポール海峡対策の推進

マラッカ・シンガポール海峡は船舶交通が輻輳する世界有数の海峡であるのみならず、我が国関係船舶の通航も多く、また、輸入原油の約 9 割が通航するきわめて重要な海峡である。これまで我が国が航行安全、環境保全、海上セキュリティ対策に関し積極的な貢献を行ってきたが、海峡利用国が多様化するとともに、今後とも通航量の一層の増加が見込まれることから、長期的に維持しうる新たな国際的協力の枠組みを構築することが急務である。このため、主要な海峡利用国である我が国は、



IMOのイニシアティブをはじめとした国際的枠組み作りに関する議論の推進に積極的に貢献することが必要である。

#### (6) 海賊・テロ対策の充実

我が国関係船舶に対する海賊行為が続いており、世界的なテロの脅威も高まっている現状にある。このため、官民連携の下での対策を着実に実施するとともに、便宜置籍船について、我が国が旗国として対策をとりうる制度の検討を行うことが必要である。

#### 座長談話

この報告は、外航海運の現状及び課題に照らし、外航海運が更なる発展を遂げていくために官民が取り組むべき施策についてとりまとめたもので、便宜置籍船に日本国旗を掲げる制度の導入という新たな制度の提言等を行い、我が国商船隊による信頼性の高いサービスの提供を目指すものであります。しかしながら、この報告は、平時において取り組む施策をとりまとめたもので、検討会の中でも委員からご意見がありましたように、セキュリティの観点を含めた非常時の対応のあり方についても常に念頭に置いてこれらの施策の実施に取り組まれることを希望するものであります。

## 3

### 日本籍船の国際競争力強化に向けて大きく前進

—日本人船員(海技者)確保・育成と配乗要件撤廃に関する国交省への申し入れについて—

当協会と全日本海員組合は、6月12日、北側一雄・国土交通大臣宛に、外航日本人船員(海技者)の確保・育成策と新規に登録される国際船舶の日本人船・機長配乗要件の撤廃に関する申し入れを行った。

外航労使は、昨05年6月13日の確認書に基づき、同年7月に国土交通省に対し、配乗要件の撤廃に関する申し入れを行うとともに、この配乗要件の撤廃と一対を成す課題として、日本人船員(海技者)の新たな確保・育成策(以下「確保・育成策」)について本年6月を目途に検討を行ってきた。(本誌2005年8月号P.17参照)

配乗要件の撤廃については、昨05年9月に国交省が「日本人船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」(座長：野川忍・東京学芸大学教授。以下「検討会」)を立ち上げ、本年4月に配乗要件撤廃に係る法的問題は無いとの結論が出されていた。

一方、確保・育成策について外航労使は、5月23日の第7回船員・船籍問題労使協議会(以下「協議会」)において、『日本人船員(海技者)の確保・育成に資するための施策「骨子」]を取り纏め、

6月8日の第8回協議会において、確保・育成策と配乗要件の撤廃に関する国土交通省への申し入れ内容を確認した。6月12日の労使申し入れは、確保・育成策「骨子」を制度として実現するための国の支援と、配乗要件の撤廃に必要な手続きの着手を要望する内容となっている。(申し入れ書：【資料1】と骨子：【資料2】参照)

労使の申し入れを受けて国土交通省は、06年度中に関連通達の改正や外国人船・機長の承認に必要な試験や講習などの準備を進めるとしており、これが実現すれば日本籍船の国際競争力の強化に向けて大きく前進することとなる。また、確保・育成策についても、07年度からの実施を目指し、わが国海事社会の将来を担う優秀な人材が育成される魅力ある制度に仕上がるよう、官労使を中心に「骨子」の肉付け作業が開始されている。

(企画部：本澤)

## 【資料1】

2006年6月12日

国土交通大臣  
北側 一雄 殿

(社)日本船主協会  
会長 鈴木 邦雄

全日本海員組合  
組合長 井出本 榮

### 日本人船員（海技者）の確保・育成等に関する申し入れ

拝啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。日本船主協会ならびに全日本海員組合の活動につきまして、平素からご理解とご支援を賜り、改めて厚く御礼申し上げます。

さて、昨年7月27日、今後、新規に登録される日本籍外航船舶について、現行の国際船舶に適用される船・機長配乗要件の制限の撤廃に関し、貴省宛申し入れを行ったことは既承のとおりであります。この配乗要件撤廃と一対を成す課題として、この間、労使間で検討を重ねてきました日本人船員（海技者）の確保・育成策について、先般開催の船員・船籍問題労使協議会におきまして『日本人船員（海技者）の確保・育成に資するための施策「骨子」について』（別紙）のとりまとめに至りました。

施策「骨子」は、日本人船員（海技者）の長期的な減少傾向を背景に、事態改善のための新たな育成システムの確立に向け、主要な事項に関する労使共通の考え方や取り組みの方向をまとめた内容となっております。本制度の最終的な完成と実施のためには、国および海事関連企業・団体をはじめとする関係者の積極的な関与が不可欠であり、今後、しかるべき協議によって実効かつ魅力ある制度に仕上げる必要があると考えております。つきましては、本制度の実現に向けて、貴省のご指導とご支援を宜しくお願い申し上げます。

また、船・機長配乗要件の撤廃につきましては、先の「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」の報告をふまえ、「通達」見直しに関する具体的な実施に向け必要な手続き等に着手いただくこと、なお、「通達」見直しに関する最終的判断は、公的審議会等における検討を経て行うことをお願い申し上げます。

敬 具

別紙：『日本人船員（海技者）の確保・育成に資するための施策「骨子」について』

## 【資料2】

平成18年5月23日  
船員・船籍問題労使協議会

### 日本人船員（海技者）確保・育成に資するための施策「骨子」について

#### 1. これまでの経緯等

1) 2006年5月23日開催の第7回船員・船籍問題労使協議会は、昨年6月13日の第3回船員船籍問題労

使協議会における日本船主協会と全日本海員組合との確認書にもとづき、外航日本人船員(海技者)の減少に歯止めをかけ、その確保・育成をはかる方策について協議し、その結果を以下のように、日本人船員(海技者)確保・育成に資するための施策「骨子」(以下、骨子という)としてとりまとめた。

- 2) 昨年7月、日本籍外航船舶の維持・拡大のための環境整備を目的として政府に対し「船・機長配乗要件の撤廃」に関し労使共同申し入れを行うとともに、並行して外航日本人船員(海技者)の確保・育成のための新たな仕組みについて、検討を重ねてきた。これら人材の確保・育成は、わが国船員政策の柱であり、国の果たすべき役割は大きなものがあるが、これまで一貫して政策的に関連付けられてきた日本籍外航船舶と外航日本人船員(海技者)との関係を切り離す結果となる配乗要件の撤廃を提案した社会的責任を果たす観点から「骨子」のとりまとめに至った。
- 3) 外航日本人船員(海技者)の確保・育成は、第一義的には各船社の採用と雇用の確保にあり、これを支援する政策展開が不可欠であるが、今日、厳しい国際競争に晒されている各企業にとって、わが国海事社会全体に配慮した人材確保・育成は極めて困難な環境にある。一方、現在、3000人台まで減少した外航日本人船員(海技者)数も、このままで推移すれば、2000人を割り込む水準まで縮小する可能性があり、人材の確保・育成に向けた諸環境の整備は焦眉の急となっている。このため、各社雇用による人材確保・育成を基本に、これを補完する実効ある「新たな育成システム」策定のための素材として提起するものである。
- 4) 「骨子」では、次に述べる対象者をターゲットに最長5年間の育成期間を設定し、この間に定員のなかで実職を執り実務経験を積むことにより、船員(海技者)としてのキャリア形成を図る機会を設けることなどを基本に、関連する主要な事項に関し、労使共通の考え方ならびに取り組みの方向をまとめた内容となっている。制度の完成のためには、国および海事関連企業・団体をはじめとする関係者の積極的な関与が必要であり、今後、しかるべき協議によって、実効かつ魅力ある制度に仕上げられることに期待し、関係者各位の真摯な理解と協力をお願いする次第である。

## 2. 「骨子」の概要

- 1) 「骨子」の基本コンセプトは、育成要員を一定期間、船員法上の船舶所有者の地位を有する「育成機構(仮称)」が直接雇用し、導入研修期間を経た後、船主の協力を得て提供される船舶に外国人船員に替えて定員として配乗・乗務させることでキャリア形成し、今日、必要とされる一定の船員実務経験を有する人材の確保・育成をはかることに重点を置いている。
- 2) 「骨子」の構成は、「育成の対象者」「育成要員の募集定員」「育成の方法」「進路指導」「育成期間」「配乗船の提供等育成期間中の船主協力」「育成要員の待遇」等となっており、それぞれについて、労使共通の考え方、取り組みの方向を示した。しかしながら、「別途検討の上、決定する」とした事項はじめ、その他、さらに検討を要する項目も残されており、前段で述べたように、今後、関係者の協力を得て制度の完成を目指すものとなっている。

## 3. 「骨子」の内容

### 1) 育成の対象者について

「育成機構」が育成する対象者は、次の2つのケースとする。

- ① 船員教育機関の卒業生(3級海技士資格受有者、ならびに予定者)のうち、「育成機構」の示す

条件に同意し育成を希望するケース（以下、Aコースと呼ぶ）

- ② 船員教育機関の卒業生（3級海技士資格受有者、ならびに予定者）のうち、海事関連企業・団体等が雇用する者で、「育成機構」の示す条件に同意の上、これら企業・団体から委託を受けて育成するケース（以下、Bコースと呼ぶ）

## 2) 育成要員の募集定員について

「育成機構」が募集する育成要員の定員については、当面、次のような考え方で対処する。

- ① 初年度は、AコースとBコースを合わせ総数で30人程度とする。次年度以降、実績ならびに各船社採用状況、外航志望者数等を勘案し都度決定する。
- ② Aコースの募集定員は20人程度とする。ただし、Bコースの応募状況等勘案し調整もあり得るものとする。
- ③ Bコース（海事関連企業・団体等の採用者を委託育成する場合）の募集定員は10人程度とする。

## 3) 育成方法について

- ① Aコースの育成方法については、次のような考え方を基本に具体的なプログラムを策定し取り組む。
  - i) 一定期間の導入研修期間を設け、陸上座学研修（防災訓練等必要とする乗船前研修、海事英語・英会話研修等含む）および実乗船研修を実施する。
  - ii) 導入研修期間終了後、考課を経て3航・機士として定員のなかで勤務し、さらに上位職を執ることにより船員（海技者）としての実務経験を積むことでキャリア形成をはかる。
- ② Bコースの育成方法については、別途検討の上、決定する。

## 4) 進路指導について

育成期間中、育成要員個々についてきめ細かな進路指導を行い、船員（海技者）としての適性評価や就職斡旋等を行う。このため「育成機構」のなかに進路指導のための委員会を常設し対処する。

## 5) 育成期間について

- ① Aコースの育成期間については、次のような考え方で対処する。
  - i) 導入研修期間は一年間程度とする。導入研修の具体的プログラムについては、別途検討の上、決定する。
  - ii) 育成期間は、導入研修期間を含め最長5年とする。ただし、3年目終了時点までに各自の進路指導を行い就職斡旋等積極的に進める。さらに実務経験を希望する者は適性評価を得て、2年を限度に期間を延長する。
- ② Bコースの育成期間は、別途検討の上、決定する。

## 6) 配乗船の提供等育成期間中の船主協力について

新たな育成システムが円滑に運用されるためには、育成要員が乗船する配乗船の確保が不可欠であり、このため次のように対処する。

- ① 育成期間中、船主は必要とする配乗船の提供に最大限努力する。なお、配乗船の確保に当たっては、関係者の協力も得るものとする。
- ② 育成期間中、船主は育成要員の陸上休暇等を利用した各種研修への参加、ならびに研修施設の利用等について、可能な範囲で協力する。

## 7) 育成要員の待遇等について

- ① Aコースの育成要員の待遇等については、導入研修期間と其後の育成期間の扱いを分けるこ

ととし、次の考え方で対処する。

i) 導入研修期間中は、別途定める研修手当を支給する。

ii) 導入研修終了後、育成期間終了までの間の待遇については、日本船主協会・外航労務部会と組合で締結している労働協約を基本に別途定める労働条件にもとづき措置する。

iii) 育成期間中は、各種社会保険を付保する。

② Bコースの育成要員の待遇等は、組合と「育成機構」が協議し決定する。

8) 育成要員の身分保障について

育成期間中の育成要員の身分保障は、次の考え方を原則として措置するものとする。なお、法令上の整合などの諸問題は、別途検討の上、決定する。

① 「育成機構」は、船員法上の船舶所有者の地位を確保することで育成要員を直接雇用し、育成期間中、雇用関係を継続する。

② Bコースの育成要員は、「育成機構」に出向し雇用関係を締結する。

9) 必要な資金の確保と負担について

必要とする資金は、国の助成、民間の支援等によって確保し、海事関連企業・団体、船主協会、組合、国は応分の負担により賄うことを基本に、資金確保の仕組みや具体的分担等、別途検討の上、決定する。

## 4 公取委、独禁法適用除外制度に関するパブリックコメントを実施 —外航船社間協定に対する我が国独禁法適用除外制度を巡る動き—

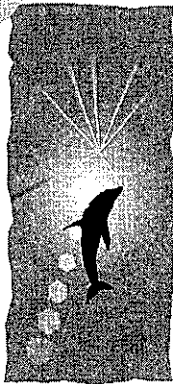
公正取引委員会は、2006年3月から常設の「政府規制等と競争政策に関する研究会(規制研)」(座長：岩田規久男・学習院大学経済学部教授)において外航海運における今後の競争政策のあり方を検討しており、5月には船社間協定に対する独禁法適用除外制度は廃止することが適当、とする報告書案(第一次案)が公表されている。(関連記事は本誌2006年6月号P.24参照)

6月16日に開催された規制研究会(外航海運に關しては第4回の検討。本会合ではIP化の進展に伴う競争政策上の課題等の別議題についても意見交換を実施)では、第一次案を一部修正した報告書第二次案が示されたものの、除外制度廃止を提言するという骨子は維持された。また、同会合では、会合終了後、「外航海運に関する独禁法適用除外制度の在り方」について9月15日を期限としてパブリックコメントを募集することが了承され、同日、公取委ホームページ(日本語)に要綱が掲載された。

一方、国土交通省は、同会合終了直後にコメントを発表し、現行除外制度は同省の監視の下有効に機能しており、現時点において制度を廃止する合理的理由はないとの考え方を表明した。

公取委は、パブリックコメントの結果等を踏まえ、今秋以降の規制研究会にて報告書三次案を検討する旨明らかにしている。当協会は引き続き国際幹事会を中心に、現行除外制度維持に向けた対応を継続している。

(企画部：山上)



## 船員さんしか見られない蒼い海面を 保護色にした生態系の世界

東京大学大学院 総合文化研究科  
助手(沿岸環境学)

清野聡子

地球環境での、海洋の役割が改めて明らかになってきています。

海洋観測では、人工衛星や計測器の発達により、わざわざ人間が遠くの世界まで船で出かけても点や線の情報しか得られなくて科学研究としては非効率、という声も聞きます。しかし、そういう現在でもなお、船上の人間の目でしか捉えられない世界もあります。

海洋表面の生態系の世界です。特に、広い地球に広がる海洋と空気の接点である海表面にしか生息しない生物たちは、浮漂生物“ニューストン”と言われます。よく耳にする“プランクトン”は、浮遊生物の意味で、水中に浮いている生物です。

このニューストンの生物の多くは、蒼い海に溶け込むような保護色をしています。クラゲの仲間である、カツオノエボシ(鯉の烏帽子)、カツオノカンムリ(鯉の冠)は、名前も洒落ています。カツ



▲カツオノエボシ(鯉の烏帽子)  
東京・三宅島にて

オの来遊の時期になると見かけるクラゲという経験則から名付けられたそうです。実際に、日本列島の太平洋岸で黒潮が沖を流れる海岸では、5月ごろから見かけます。

カツオノエボシは、空気が入ったフロートを持つ

で、それが烏帽子に見えるのでしょうか。ラーメンのような長い触手には猛毒があるので、電気クラゲと恐れられるクラゲ類のひとつです。そのため、黒潮の接近や風向きで、この

クラゲが吹き寄せられて密集すると、漁業やレジャーに悪影響が出ます。

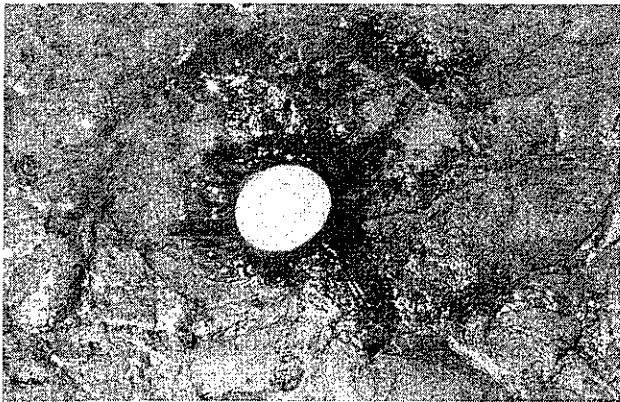
カツオノカンムリは、船員さんには、最も興味深い存在かもしれません。英名は、“By-the-Wind Sailor”(風任せの船乗り)と言われます。なんと、円盤に三角形の帆がついた体の形をしているのです。この帆のおかげで、海を吹き渡る風に乗ってウインドサーフィンをして移動距離を稼ぐようです。帆船時代の人々は、小さな生物も自分たちと同じように風力を利用しているのを見て、感動したに違いありません。



清野聡子氏



▲カツオノカンムリ(鯉の冠) 沖縄・久米島



▲ギンカクラゲ（銀貨クラゲ）南房総・白浜にて

また、ギンカクラゲ（銀貨クラゲ）は、同心円の輪紋があるキチン質の円盤の周りに、紐飾りのような蒼い触手がついていて、小さな太陽のように見えます。大量に漂っている時には、まるで銀貨を撒いたように見えます。

そのほか、蒼いウミウシ、蒼い貝、と、世界の暖かい外洋の表面は蒼い生物だらけなのです。これらの浮漂生物の姿は、背景の海面に異物を見出して認識し、分析するエキスパートにしか確認できません。

ふだん陸に居る人がこれらの生物に出遭うためには、台風の後には、海岸の打ち上げ生物を観察するのがです。写真に示すように、全国の黒潮が寄せる海岸で見出せます。しかしすでに死んで干からびかけた蒼い生物たちには、洋上の美しさや面白さは失われています。

陸上生物の常識では想像できない生物たちは、外洋でどうしているのか？

そこで船員さんたちの目撃が重要になるのです。黒潮の海表面を浮遊する生物は、日本—北米間の大圏航路にたまっているとの情報があります。このエリアは、黒潮の北上の限界で、潮目があると言います。南方から潮に乗って北上した生物が、最北の到達地点で死滅するのか、黒潮の反流に乗って南下するのか、いまだに謎です。南で生まれた浮漂生物が、北に流されたきり南に帰ってこれなかったら、子孫が続きません。北米航路は、実は、太平洋の生態系でもとても興味深い場所です。

そして、黒潮の生態系の状態は、温度や流路など総合的な環境が反映された結果です。黒潮の動態は、日本の気候はもちろん、世界的な気候に関係しています。

蒼い奇妙なクラゲの生態の観察が、何の役に立つの？という問いもあるかもしれません。しかし、これら特殊な環境に生きる生物が、いつ、どこに、どのくらい出現するのか、は、地球環境に大きな影響力をもつ外洋の温度や海流による大循環の指標として重要です。

海洋環境問題として、浮遊・漂着ゴミも深刻です。海岸では、地域住民だけでなく、大勢の市民やレジャーの人たちが、ビーチクリーン活動を行っています。拾っても拾っても、漂着ゴミは、陸から川を通じて流れ下るだけでなく、沿岸や沖から押し寄せてきます。

特に、島嶼部の海岸では、漂着ゴミが多く、少ない人口での対処も深刻な状況です。日本海ではNGOの提案のもと、国境を越える浮遊・漂着ゴミを減少させるべく、国際連携が取られ始めています。

外洋での漂着ゴミの状況もまた、船員さんが観察できる世界です。実際に、多くの船員さんが、洋上のゴミの目撃記録を寄せています。洋上観察データは、点や線だと言われても、船からの観察は、エキスパートの認識力のおかげで得られたデータです。

海洋生態系やゴミについての船員さんの目によるデータが、それを発見した時の気持ちやふだんの考えもふくめて環境モニタリングとして発信されたら、地球の海を見つめる多くの目となります。

船、船員さん、海運の存在は、物流だけでなく、海洋環境、地球環境のウォッチャーとしても貴重な存在です。

実は、海洋生物学者の私が陸にいて想像するしかない海洋生態系の珍しい現象を、航海士の夫は、洋上を航行するだけで時々見る機会に恵まれています。文献や映像でしか知らない世界を、仕事を通じて実地に見られる機会があるなんてうらやましくて仕方ありません？！

# 「日本郵船グループの考えるCSR」

日本郵船株式会社 CSR推進グループ グループ長 高瀬経裕

## 1. CSRとは

CSRには定義というものはありませんが、次のように説明されています。

- Corporate Social Responsibilityの略であり、日本語では「企業の社会的責任」と訳される
- 具体的には、社会とのコミュニケーションを通してあらゆるステークホルダーの満足度を高めることである

企業は社会の中に存在しており日々の活動が社会の要請にきちんと応えているか、当社グループではこれを常に確認してその対応策を活動に組込んでいくことが重要だと考えています。その目的は、社会の持続的発展に資することと、企業自身もその活動を通じて企業価値の向上を図ることです。

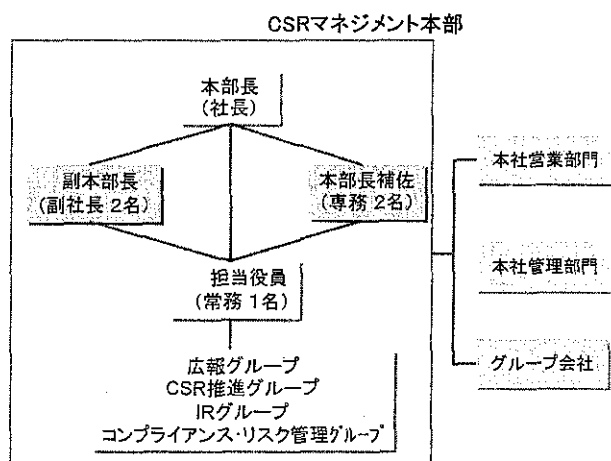
## 2. 当社のCSR体制と活動の変遷

当社グループは、従来から社会に対する関わりと貢献には格別に意を用いてきました。しかし、企業の社会的責任に対する要請が高まる中、体制として対応すべく2004年4月1日付けで経営企画グループ内にCSR室を新設しました。

CSR室は社内のCSR関連活動を部門横断的に一元管理し社内外に対して説明責任を果たすことが主要な業務です。

この活動を更に推進するため、翌2005年4月1日付けでCSRマネジメント本部を設置し社長が本部長に就任しました。本部の事務局であるCSR推進/広報/IRの3グループがCSR

図-1 日本郵船グループのCSR推進体制

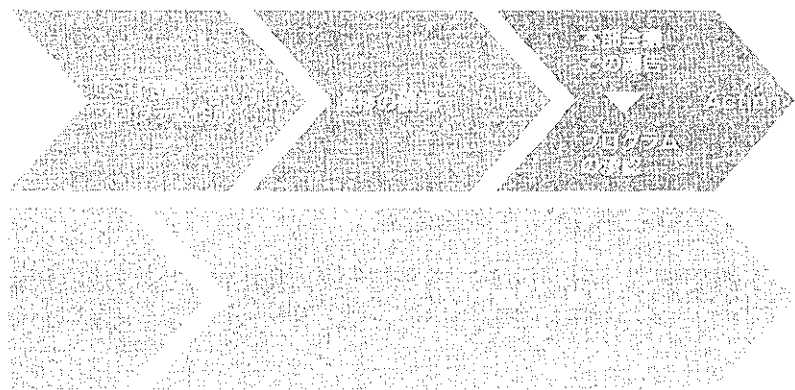


の意義を社内外へ発信すると共に、社会の声を含めた多くの意見を経営へフィードバックする体制ができました。

また2006年4月1日付けで、CSRマネジメント本部にコンプライアンス・リスク管理グループが新設され4グループ体制となりました。これは内部統制をめぐる社会の要請に効率的、機能的に応えるためです。

主要なCSR活動として、高品質なサービスの提供によるお客さま満足度向上、総合物流業者としての安全の徹底と環境保全、組織としてのコンプ

図-2 CSR活動のPDCAサイクル





CSR 活動プログラム概要

分類	項目
経済	●お客さま満足度 ●サービスの向上
安全・環境	●安全活動 ●環境保全
社会	●人権尊重 ●人事制度（採用・育成・支援） ●労働安全衛生 ●社会貢献 ●情報開示
マネジメント	●コーポレート・ガバナンス ●内部監査 ●内部統制 ●コンプライアンス ●情報管理・開示 ●災害対策

ライアンス強化、働く人の職場環境の改善、本業を中心とした社会貢献などをあげる事ができます。

また事務局としてのCSR推進グループの仕事は、これら実業部署に常に目配りをして社会の要請を組込んで行くことにあります。具体的活動としては、①組織として、各部署が取り組むCSR活動プログラムを作成し推進する体制を作り、②社員一人ひとりが社会の変化、要請を感じる気付きをもつよう研修、発信を含めた啓発活動を行っています。

当社グループのCSR活動の詳細については、CSRレポート2006または <http://www.nykline.co.jp/pro->

[file/csr/index.htm](http://www.nykline.co.jp/pro-file/csr/index.htm) をご参照ください。

3. 企業を取巻く状況

CSRに関する世の中の状況を整理すると次のようになります。

1. CSRレポート

ご存知の通りここ数年来、環境報告書に始まって今やCSRレポート、サステナビリティ・レポート等名称は様々ですが、毎年、経済、環境、社会面を含めた組織の取組みを開示するレポートが多数発行されるようになり、2005年は約600社(組織)に達しました。

2. SRI (Socially Responsible Investment : 社会的責任投資)

投資規模は世界合計でまだ300兆円に満たない状況ではありますが(米国240、欧州45、日本0.2兆円)、経済合理性に加えて、コンプライアンス、コーポレートガバナンス、環境対策、雇用・労働問題や人権問題等のCSR分野に取り組んでいる企業を評価し、それに関心を持つ投資家が投資を行う傾向が欧米を中心に増えてきました。

図-3 CSRレポート

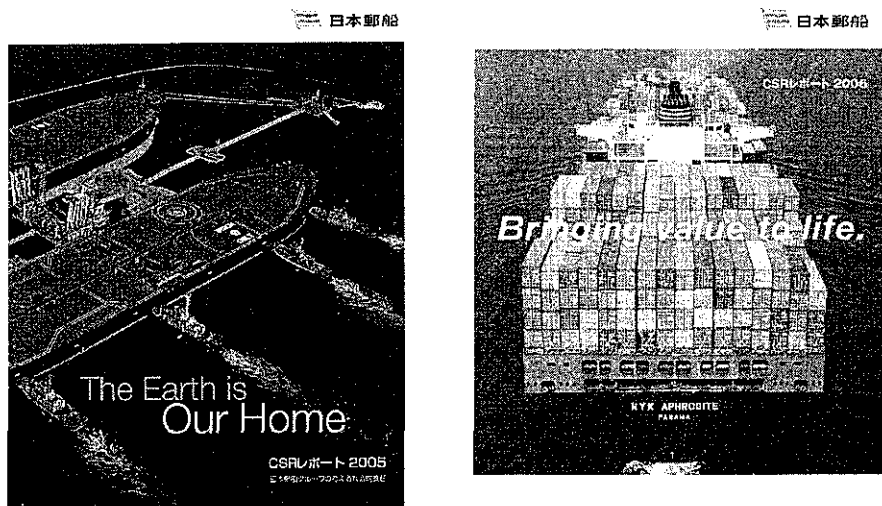


図-4 SRIの評価(国内外の投資対象銘柄に継続採用されています)



(補足-1)

CSRは元々対象が広い分野にわたるうえに、どこ迄やるべきかは各社の判断によります。従ってCSRレポートを作成するだけでも、経営者が自社のCSR取組方針を決めるところから始め、加えて社内の多くの部署の協力を頂くための労力が必要になります。

また企業評価の為のSRIアンケートは近年、質・量共に増加しており、こちらも多くの部署の協力が必要です。

始めは半強制的でも、これらの作業を通していろいろな部署にいる社員のCSR意識向上につながっていきませんが、CSR担当者はこの2つに多くの時間を費やしているのが現状だと思います。

(補足-2)

しかしCSR活動とはそれだけで良いのでしょうか？

世の中の価値観、評価は徐々に変化しています。例えば米誌フォーチュンが毎年選ぶ「最も尊敬される企業」に03-04年と連続首位だった米国のウォルマートは、当初その低コストの商品調達と徹底した人件費抑制の効率経営が評価され選出されました。ところが最近ではその経営の結果が米製造業の空洞化を招いている、また従業員の医療費を店所在の各州の公的負担に頼っている点等への批判もあり、06年には12位へ後退しました。また低賃金で収益をあげていることや、組合活動を拒

否している点などに地元住民からも批判があがっています。

これは一度評価されたビジネスモデルでも僅か数年で変化することを示しており、常に社会との関係で企業活動を見直さねばならない一つの事例だと思います。

企業を取巻くその他の動向を説明します。

### 3. CSR 調達

既に環境調達(グリーン購入)という言葉は多く使われるようになってきましたが、現在欧米を中心に、また電気業界などで調達先企業が人権や労働環境に配慮しているかどうかを調達の前提とする動きがあります。サプライチェーン全体でCSRを考える動きとして注目されています。

### 4. ISO 規格

CSRに関するISO26000が2009年頃に公表される予定です。これは認証規格ではなく、人権、労働、環境、腐敗防止を始めとする活動への取組みガイドラインとして示される予定ですが、一度公表されると影響力をもつ可能性は否定できません。

CSRという言葉自体は一時の流行だと言う方もおられるかも知れませんが、以上のように企業活動の変化を促す動きは着実に進んでいます。世界の流れをよく見つめ、自社の活動を見直すことが必要な時代になってきていると思います。

#### ☆せんきょう CSR キャンペーン☆

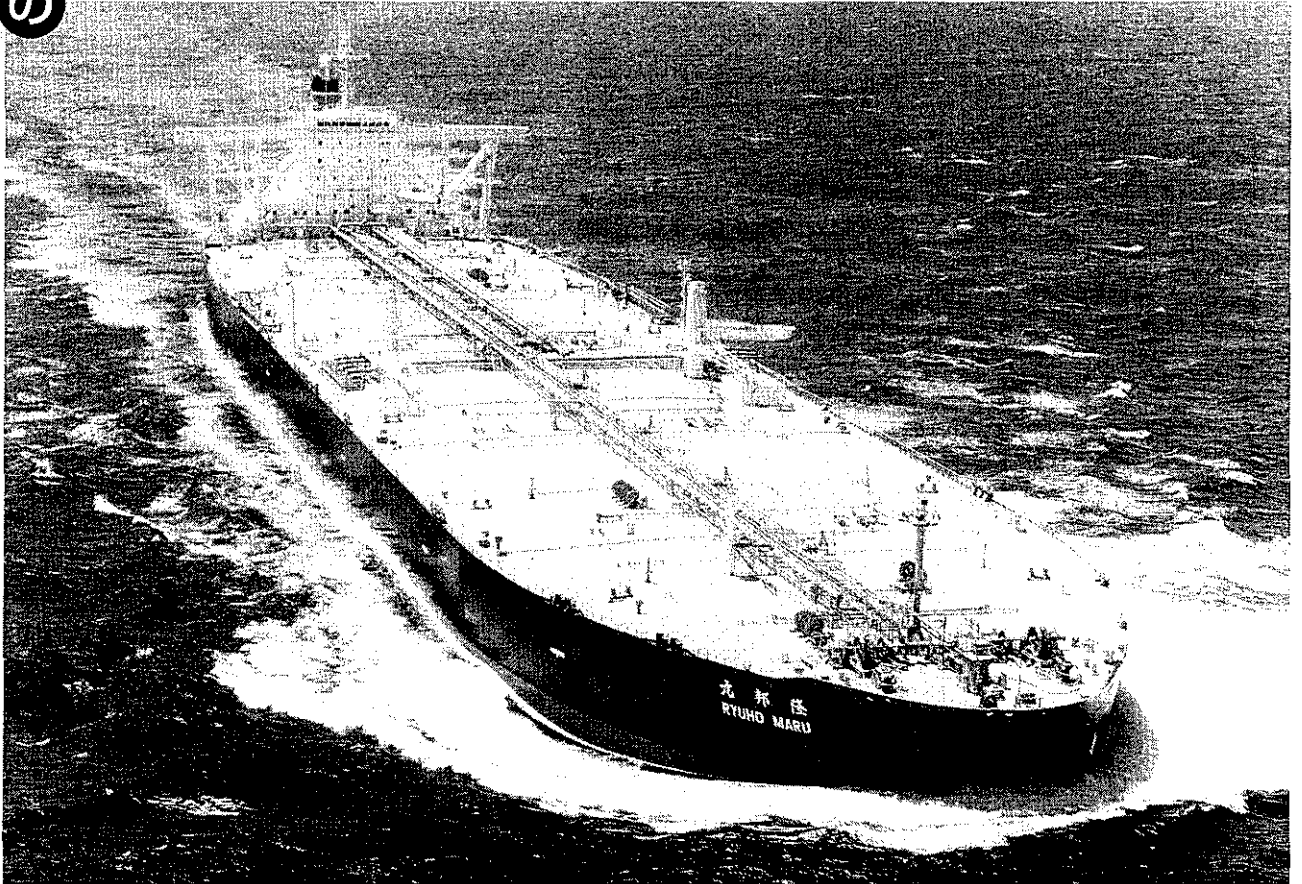
近年、海運業界のみならず各企業においてCSR(Corporate Social Responsibility: 企業の社会的責任)への取組み・重要性が高まりつつあります。この現状を踏まえ、当協会では会員企業各社におけるCSR活動の参考となることを目的に、取組み実態アンケートを行うとともに、本誌上にて先進的に対応する企業等の事例をご紹介します。(次回は川崎汽船株式会社の予定)

<これまでの記事とこれからの予定>

2006年5月号 CSRに関する当協会会員アンケート結果

同 6月号 株式会社商船三井	同 9月号 飯野海運株式会社
同 7月号 日本郵船株式会社	同 10月号 新和海運株式会社
同 8月号 川崎汽船株式会社	同 11月号 日本経済団体連合会

## 隆邦丸／飯野海運株式会社



## 船の主要データ

- 1) 船名 隆邦丸 (RYUHO MARU)
- 2) 総トン数 149,362 (G/T)
- 3) 重量トン数 281,050 (D/W)
- 4) 全長 330.000 (メートル)
- 5) 船種 原油運搬船 (VLCC)
- 6) 航海速力 約15KT (満載状態)

## 船の生い立ち

本船は当社初のダブルハル VLCC として、貿易物資安定供給融資制度を活用し日本開発銀行（現在の日本政策投資銀行）の融資の下、1999年9月に石川島播磨重工業株式会社呉工場（現在の株式会社 アイエイチアイマリンユナイテッド呉工場）にて竣工しました。

## これまでの貨物・航路や現在の活躍状況

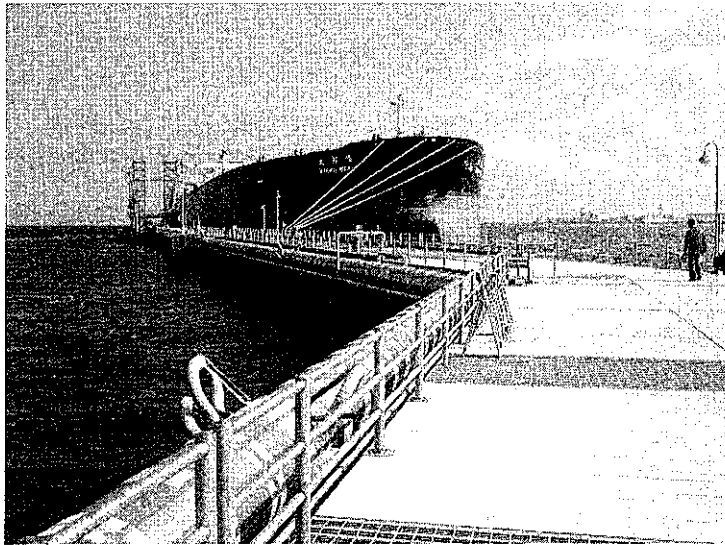
竣工以来、新日本石油株式会社向けの定期用船

契約に基づき、中東から同社の日本の製油所向け原油輸送に従事してきました。新日本石油株式会社との契約満了後は、出光興産株式会社との定期用船契約に投入され、現在も中東から日本向け原油輸送のパイプラインとしての役割を担っています。

## 本船の役割

## 教育・訓練船としての役割

本船は海上職新入社員の教育訓練の場としての役割も担っています。ここ5年以内の新入社員の大半は、本船で乗組員としての生活をスタートしています。本船での経験をもとに、1日でも早く一人前の海技技術者になろうと日々、努力を重ねています。また、当社は教育研修の一環として陸上職員の乗船実習を行っており、本船を含め当社の保有船舶に乗船して、1航海：約45日におよぶ



▲係船中の本船

船内業務を体験し、その後の実務に活かすことを狙いとしています。

### 運航について

VLCCである隆邦丸の、日本揚げ切りよりマラッカ・シンガポール海峡を經由して、AG：アラビアンガルフ（PG：ペルシアンガルフともいう）において積み荷・補油（燃料の補給）を行い、またマラッカ・シンガポール海峡を經由して日本の製油所に至る航路における業務の一部を紹介します。

日本を出港後、積み出し港および貨物の情報を受け、船体各部の強度を考慮しながら積み順序および各タンクの積載量（通常、軽質油の場合タンク容量の98%積み）を算出、この時、揚げ荷港と揚げ順序も考慮（原則、比重の重い順）します。製油所の要望により、どの油種からでも揚げ荷が可能となる割り振りが理想です。各油種の積載量の制限等もあり、一等航海士の頭を悩ませる作業の一つです。

往航のマラッカ・シンガポール海峡は、喫水が浅く比較的通航水域も広く、操縦性が良いので、船舶交通の輻輳、特にシンガポールの入出港船に注意しながら航行する事になります。

一方、積み荷を終えた満船状態で通航する、復航のマラッカ・シンガポール海峡は、

神経を使います。UKC（船底から海底までの距離）を確保する為に潮汐（潮の干満）までも利用し、満船で操縦性が悪い上に、ちょっと信じられないような話ですが、海賊にも注意が必要です。と言ってもこの海域の海賊は、昔のカリブの海賊とは異なり、夜間に小型高速艇で接近し、満船で乾舷が低くなった船舶にフックを使い飛び移り、乗組員を脅し金品を奪います。本船もセンサーを取り付けて警報サイレンを鳴らし、消火ホースで散水しながら航行するなどの対策を行っています。その他に見張りの増員等、万全の態勢を整えて航行しています。

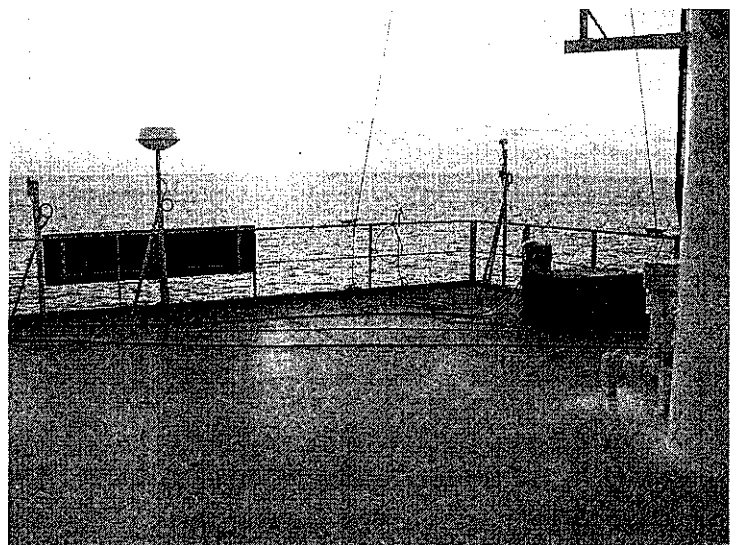
備えあれば憂い無しといえるでしょうか。

視界を妨げるスコール、時間帯によっては集中するシンガポールの入出港船等、往復の通航で相当なストレスがたまります。そんな航海が続くわけですが、計画通りに積み荷を終了、日本に向けて航行を開始し、徐々に速度を上げていく時は、何とも言えない爽快な気持ちになるものです。

### 隆邦丸エピソード

#### ある機関士

PG航路のタンカーに乗船する乗組員の息抜きは、ペルシャ湾内での沖待ち中の魚釣りです。釣り好きの先輩は鯛・ラプラブ（ハタの1種）等の大物



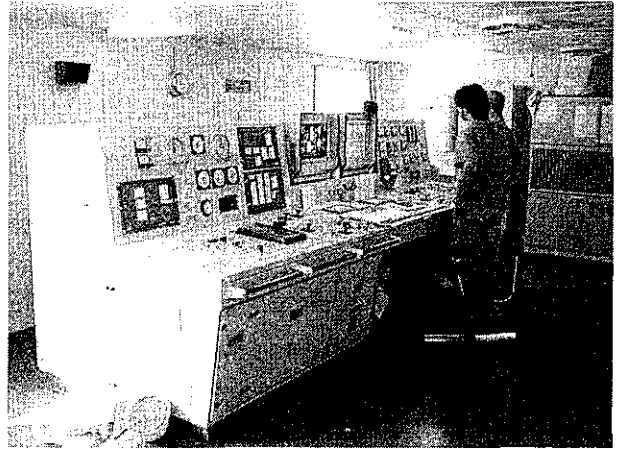
▲2001年元旦 本船より臨む初日の出



▲ブリッジ

を狙います。私は、サビキでほぼ入れ食い状態のアジを狙っていました。釣ったアジの2/3は夜な夜なの酒の肴（つみれ・たたき・ハンバーグ・干物）にきれいに様変わり！残りの1/3は、甲板上にある生簀で食糧難？に備えて飼っていました。

アジには1日に2回朝夕と餌を与えます。餌といっても食事の残り物のご飯や葉物等です。さすがに1航海近く飼育していると、掌から餌を食べるアジも可愛く思え、食する気持ちがなくなってしまいます。しかしながら、ペルシャ湾に戻ってくると故郷の水温が高すぎたのか次々と弱ってしまい、最後は海の藻屑となっていきました。それ



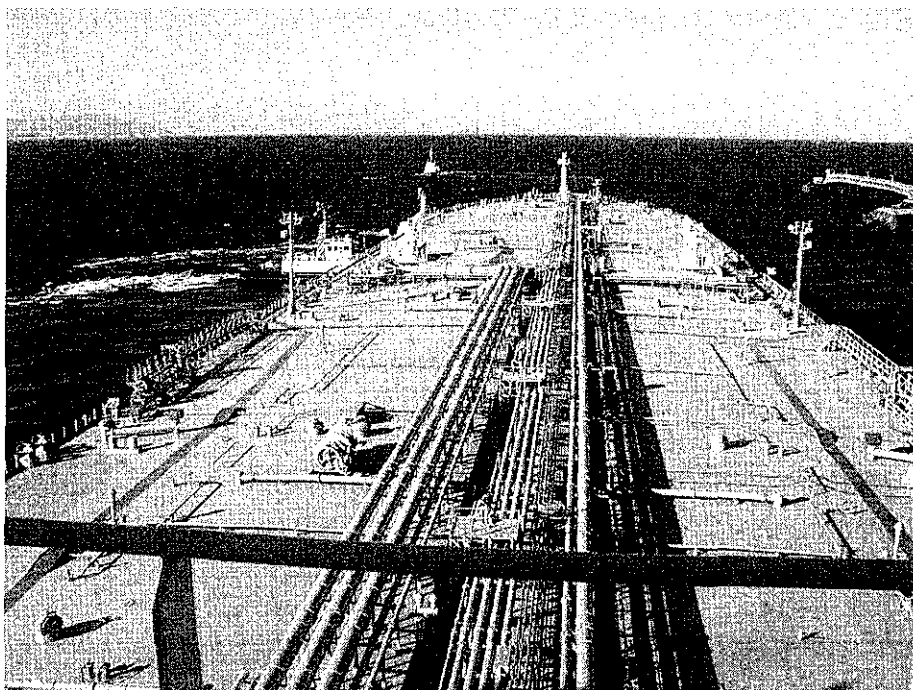
▲エンジン制御室

からは、2度と飼育することはなくなりました。

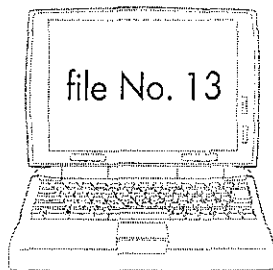
### 陸上職員の乗船実習談

初めてVLCCの本船を岸壁から見た時、その大きさにびっくりし、度肝を抜かれました。後で聞いた話ですが、新人の船員の方たちもVLCCの大きさには驚いているそうです。

この乗船実習を通じて陸上の勤務では計り知れない多くのことを学ぶことができました。甲板部の昼夜の荷役作業、夜間の投錨、そして機関部の時間を惜しまない整備作業等により、本船が事故なくスムーズに運航されているということが分かりました。



▲ブリッジから臨む本船



# 国際海事 World~Webから~

## —万国海法会 CMI—

名 称：Comite Maritime International (万国海法会)

所在地(本部)：Mechelsesteenweg 196, 2018 Antwerp, BELGIUM

Tel : + 32-(3)-227-3526 Fax : + 32-(3)-227-3528

HP : <http://www.comitemaritime.org/>

会 長：Mr. Jean-Serge ROHART (2004~)

事務局長：Mr. Nigel FRAWLEY

加 盟：56ヶ国の団体

設 立：1897年

海事関連法規の統一を目的とする非政府国際団体。海事関連業務に従事する者もしくは海事関連法規に関心を有する者で構成される。メンバーは、原則として各国の国内海法会。海事関連法規の構築に当たっては、他団体と連携し、“船荷証券統一条約(通称ヘーグ・ルール)※1”や“船主責任制限条約(LLMC)※2”を成立させた実績をもつ。我が国からは「日本海法会」が正規の加盟団体として参画している。現在、先のTAJIMA号事件★を受け、解決策としてのモデル国内法案策定をIMOの法律委員会から請け負っており、2007年にも提出がなされる予定となっている。

※1 船荷証券統一条約：1924年にブラッセル海事法外交会議で成立した条約で、船荷証券の要件を統一すると同時に、海上運送における海上運送人(船会社)の責任を整理し明確にしたもの。1968年に改正がなされている。国内法は「国際海上物品運送法」。

※2 船主責任制限条約：1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約で、当事者の合意や法律の規定により船主等の責任の原因となる事態や責任内容・範囲を限定している。1986年に発効。その後、1996年に船主等の責任制限額を大幅に引き上げた1996年議定書が採択され、2004年に発効した。国内法は「船主責任制限法」。

### ★TAJIMA号事件(詳細については本誌2005年6月号P.21等参照)

2002年4月、台湾沖を姫路に向け航行中のパナマ籍大型タンカー「TAJIMA」号の船上で、日本人二等航海士がフィリピン人乗組員2名に殺害されるという事件が発生した。この事件は公海上のパナマ籍船で発生したため、刑事裁判管轄権が日本にもフィリピンにもなくパナマのみに存在したことから、被疑者のパナマへの措置手続等に多大な時間と困難を要し、民間の対応能力を超えた様々な問題が浮き彫りとなった。

この事件を受け、当協会は関係省庁に対し問題を提起し法整備等の要望を行った結果、海事振興連盟等のご尽力もあり、2003年に「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正法」が成立した。また、日本の提案により2002年10月開催のIMOの法律委員会から国際的に「船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段の検討」がなされ対応作業が進められている。

なお、裁判は2005年5月にパナマの法廷で行われ、「日本語の調書を両被告人が理解できず被告人の権利が守られていない」との主張があり、審理の結果、陪審が無罪の評決を下した。

### <議決機関>

- \* Assembly: 総会。全メンバーおよび執行委員会メンバーで構成。年1回開催。会長・副会長等を選出・予算の承認等、最高議決機関。
- \* Executive Council: 執行委員会。Assemblyでの決議の実施や報告等を行う。会長・副会長(2名)・事務局長ら7名の執行メンバーとメンバー団体より地域や法制度における出身等を考慮の上選出される8名のExecutive Councillorsからなる。任期は4年。
- \* Committee, Sub-committee, Working group: Executive Councilによって設置される。
- \* International Conferences: 総会で承認された議題に基づくテーマについて検討・決議をする際、総会で承認された期日・場所で行う。全メンバーおよびExecutive Councilの承認を受けたオブザーバーから成る。

### <委員会>

- \* Audit Committee 監査委員会
- \* Charitable Trust チャリティートラスト
- \* Collection of Outstanding Contributions
- \* Conferences, Seminars, etc. 会議・セミナー・学会関係
- \* Constitution Committee CMIの規約等について
- \* Liaison with International Organizations 国際機関との窓口
- \* National Associations
- \* Nominating Committee (候補者)推薦委員会
- \* Planning Committee 企画委員会
- \* Publications and Archives 出版等
- \* Young CMI (35歳以下のメンバーによる会合)

### ◇小委員会、ワーキンググループ…各個別テーマについて検討

#### <小委員会>

- \* Issues of Transport Law (輸送法における問題)
- \* Places of Refuge (避難場所)

#### <作業委員会>

- \* Bareboat Charter Vessels Registration (裸用船の船舶登録)
- \* Criminal Acts on Foreign Flag Vessels/Piracy/Maritime Violence  
(外国籍船舶/海賊/海上での暴力等犯罪行為)
- \* Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident  
(海洋事故における船員の公正な扱い)
- \* General Average (共同海損) (Interest rate 利率) - York/Antwerp rules2004
- \* Implementation and Interpretation of International Conventions (国際条約の実施と説明)
- \* Marine Insurance (海上保険)
- \* Offshore Rigs (海上油井基地)
- \* Revision of Civil Liability & Fund Conventions (CLC と FC の改正)
- \* Salvage Convention1989 (サルベージ条約)
- \* Wreck Removal (座礁船の除去)

国際海事 World~Web から~は海運に関係のある国際的な機関・団体等のHPにアクセスし内容をご紹介します。コーナーです。コーナー掲載内容以外の情報につきましては各機関にお問合せください。(コーナー担当:総務部・長嶋)

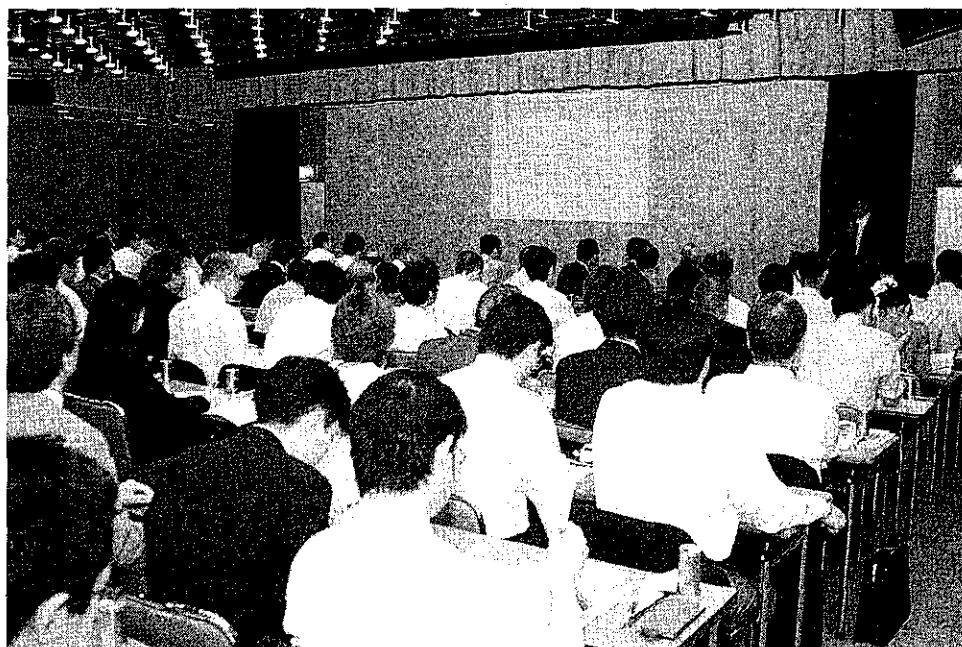
## 船社／荷主業界が定航海運を巡る諸問題について意見交換

### —第5回コンテナ・ SHIPPING・フォーラム開催—

定航海運を巡る最近の国際情勢や今後の需給動向などにつき、日本発着の定航船社・関係荷主が対話を行うコンテナ・SHIPPING・フォーラム（主催：日本海事新聞社）が、当協会と日本荷主協会の協力、国土交通省の後援の下、2006年6月13日に東京で開催された。5回目となる今回のフォーラムでは、現在、公取委がわが国の独禁法適用除外制度の見直しに関する検討を進めている（関連記事はP.19海運ニュース参照）ことから、基調講演として、国土交通省海事局外航課永松課長および公正取引委員会経済取引局調整課横田課長が除外制度に関する講演を行った。永松外航課長からはわが国の現行除外制度はうまく機能しており、制度見直しにあたっては関係者の意見を十分聴いた上での慎重な検証が必要との見解が示された一方、横田調整課長からは特にサーチャージに関して荷主の不満が高く、制度全体を見直す必要性と、現行制度下で必要な是正措置を取る可能性が示唆された。

また、フォーラム後半ではアジア域内航路の現状と港湾物流事情に関し、船社、港湾関係者、荷主（総合商社）等の代表による講演がなされた。

（企画部：山上）



▲第5回コンテナ・SHIPPING・フォーラムの様相





5月9日 IMO 第14回旗国小委員会 (FSI14) がロンドンにて開催された。

7日 国土交通省は「船員教育のあり方に関する検討会」内航部会第1回会合を開催した。

8日 当協会と全日本海員組合は、第8回船員・船籍問題労使協議会を開催し、「日本人海技者確保・育成に資するための育成策『骨子』」に関する国土交通省への申し入れについて協議した。これを受け、当協会と全日本海員組合は共同で12日に北側一雄・国土交通大臣に申し入れを行った。(P.15海運ニュース参照)

8日 自由民主党は、海運・造船対策特別委員会(委員長：衛藤征士郎衆議院議員)内航活性化小委員会(委員長：溝手顕正参議院議員)第5回会合を開催し、内航船の代替建造のための支援の枠組み構築、船員不足問題への対応などを柱とした「内航海運活性化策についての中間取りまとめ」をとりまとめた。

13日 第5回コンテナ・ SHIPPING・フォーラム(主催：日本海事新聞社、協力：当協会・日本荷主協会、後援：国土交通省)が東京にて開催

された。(P.30囲み記事参照)

15日 自由民主党政務調査会「海運・造船対策特別委員会(委員長：衛藤征士郎衆議院議員)」の中に設置された「海運税制(トンネージタックス等)問題小委員会(委員長：金子一義衆議院議員)」の第6回会合(最終回)が開催され、「トン数標準税制の導入に取り組むべきである」旨の中間的な取りまとめが行われた。(P.8海運ニュース参照)

16日 公正取引委員会は、「政府規制等と競争政策に関する研究会(座長：岩田規久男・学習院大学経済学部教授)」を開催し、外航海運の競争実態とその問題点について修正が加えられた報告書2次案などを審議した。(P.19海運ニュース参照)

21日 国土交通省は、海洋・沿岸域政策について取り纏めた「国土交通省海洋・沿岸域政策大綱」を公表した。同大綱では、海洋・沿岸域政策について8つの基本的方向およびその傘下95の具体的取組を提示しており、この大綱を実施していくため、同省内には「国土交通省海洋・沿岸域政策推進本部」(仮称)を設置する予定。

21日 当協会は第59回通常総会を開催した。(P.1特別欄参照)

23日 「新外航海運政策検討会(座長：杉山武彦・一橋大学学長)」第4回検討会(最終回)が開催され、「今後の外航海運政策」が取り纏められた。(P.10海運ニュース参照)



# 船協だより

## 公布法令（6月）

- ⑨ 船員法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第71号、平成18年6月12日公布、平成18年7月1日施行）
- ⑩ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律（法律第68号、平成18年6月14日公布、平成19年4月1日施行）
- ⑪ 海上における人命の安全のための国際条約及び満載喫水線に関する国際条約による証書に関する省令及び船舶設備規程等の一部を改正する省令の一部を改正する省令（国土交通省令第72号、平成18年6月23日公布、平成18年7月1日施行）

## 陳情書・要望書等（6月）

- 提出日：6月12日
- 宛先：国土交通大臣 北側 一雄
- 件名：日本人船員（海技者）の確保・育成等に関する申し入れ
- 要旨：P.15海運ニュース参照
- 提出日：6月29日
- 宛先：規制改革・民間開放推進室
- 件名：海運関係規制改革要望
- 要旨：同上

# 海運統計

## 1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲0.4
2003	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,170	42,217	11,953	12.1	10.9
2005	65,662	56,381	8,782	7.3	15.6
2005年6月	5,478	4,609	869	3.6	11.1
7	5,537	4,668	869	4.3	11.7
8	5,221	5,108	112	9.1	21.3
9	5,925	4,972	953	8.8	17.5
10	5,910	5,092	818	8.0	17.9
11	5,915	5,319	596	14.7	16.7
12	6,340	5,428	912	17.5	27.4
2006年1月	5,008	5,362	▲353	13.5	27.0
2	5,850	4,903	947	20.7	30.3
3	6,816	5,848	968	18.0	25.3
4	6,129	5,479	650	11.3	20.2
5	5,704	5,320	383	18.9	18.0

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間(月間)平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2005年7月	111.94	110.95	112.99
8	110.72	109.33	112.40
9	111.06	109.15	113.15
10	114.82	113.48	115.90
11	118.41	116.55	119.83
12	118.64	115.72	121.35
2006年1月	115.45	114.10	117.71
2	117.87	116.25	118.95
3	117.31	115.82	118.86
4	117.13	114.30	118.67
5	111.51	109.50	113.65
6	114.53	111.65	116.54

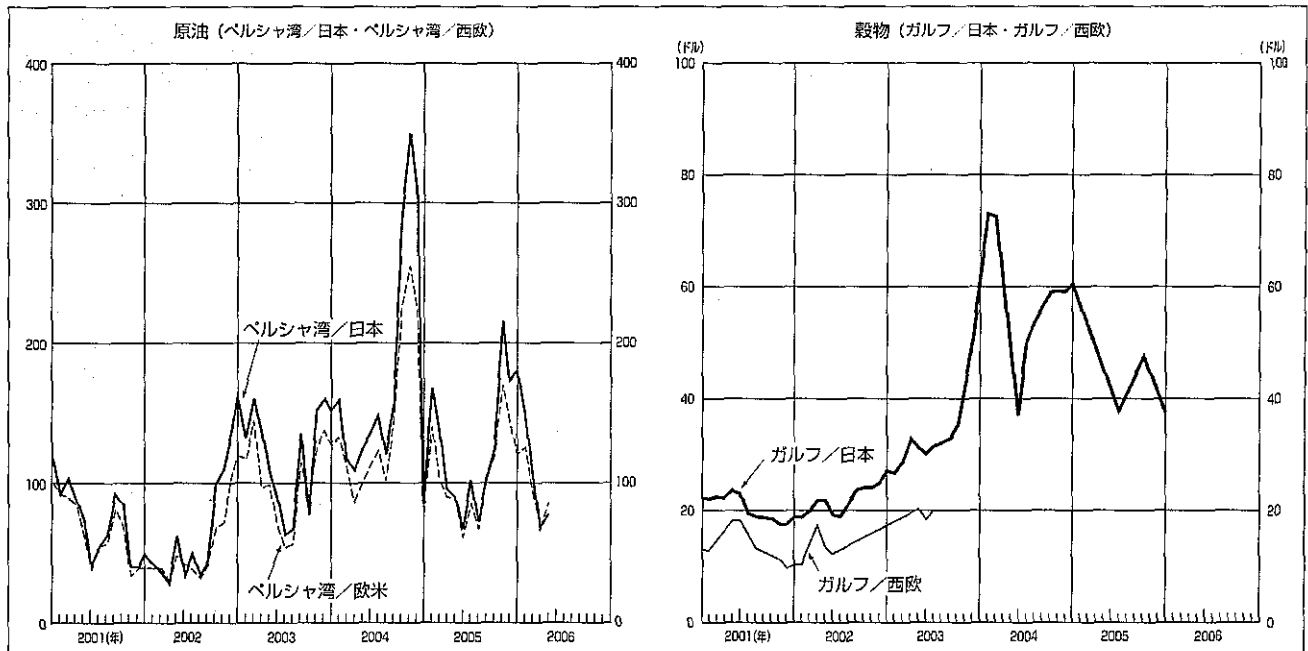
(注) 財務省貿易統計による。

## 3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他		
2000	146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2005	74,402	2,145	72,257	28,566	3,760	162	39,105	247	331	86	289,216	53,234
2005 10	7,265	70	7,195	1,750	495	14	4,925	0	11	0	29,425	5,296
11	7,795	150	7,645	2,200	193	14	5,090	0	148	0	34,830	3,494
12	4,463	0	4,463	1,415	299	0	2,663	0	0	86	20,639	2,393
2006 1	8,962	0	8,962	3,165	489	24	5,277	0	7	0	27,818	4,405
2	7,712	44	7,668	2,295	290	0	5,083	0	0	0	28,230	8,282
3	8,119	300	7,819	2,045	216	147	5,411	0	0	0	39,931	7,957
4	8,381	0	8,381	2,205	1,277	80	4,755	0	64	0	28,633	5,346
5	9,858	300	9,558	3,045	347	14	6,090	0	61	0	32,392	7,986
6	4,675	0	4,675	970	95	0	3,610	0	0	0	26,563	12,140

(注) ①マリティム・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 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	2004		2005		2006		2004		2005		2006	
	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	152.50	87.00	85.00	59.50	180.00	80.00	127.50	82.50	77.00	62.50	120.00	75.00
2	159.00	102.50	167.50	75.00	150.00	100.00	132.50	87.50	140.00	112.50	125.00	85.00
3	117.50	70.75	137.50	75.00	106.50	65.50	112.50	60.00	102.50	75.00	95.00	57.50
4	110.00	77.50	96.00	80.00	68.00	50.00	87.50	67.50	90.00	72.50	67.50	55.00
5	125.00	71.25	90.00	62.50	77.50	67.50	100.00	69.50	88.25	62.50	85.00	55.00
6	135.00	114.00	67.50	52.50			112.50	87.50	61.25	50.00		
7	148.00	120.00	102.00	73.75			123.00	95.00	85.00	62.50		
8	121.00	97.50	72.50	56.50			102.50	87.50	67.50	60.00		
9	157.50	83.50	102.50	62.50			145.00	75.00	102.50	65.00		
10	290.00	156.00	125.00	90.00			225.00	117.50	120.00	87.50		
11	350.00	265.00	216.00	135.00			255.00	167.50	170.00	130.00		
12	310.00	85.00	172.50	110.00			225.00	97.50	145.00	100.00		

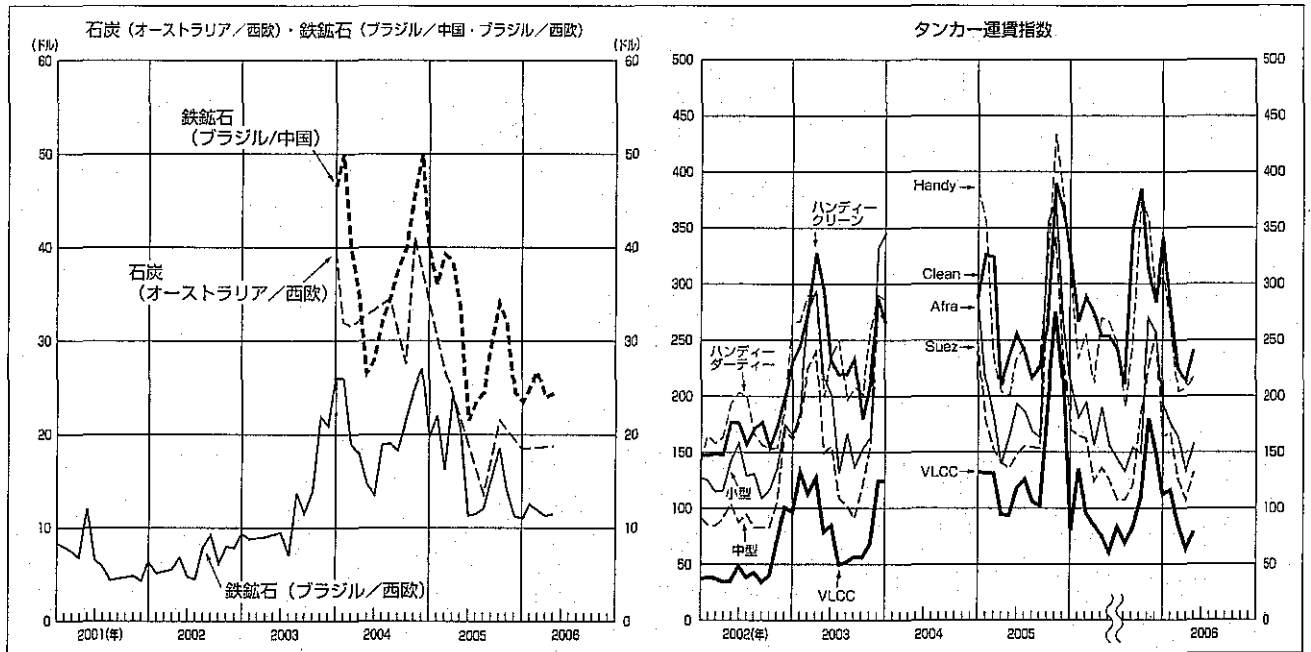
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。  
④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				ガルフ/西欧			
	2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	60.50	59.75	37.45					
2								
3								
4								
5								
6								
7	37.75	37.50						
8								
9								
10	47.50							
11								
12								

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 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 (オーストラリア/西欧)・鉄鉱石 (ブラジル/中国・ブラジル/西欧) (単位:ドル/トン)

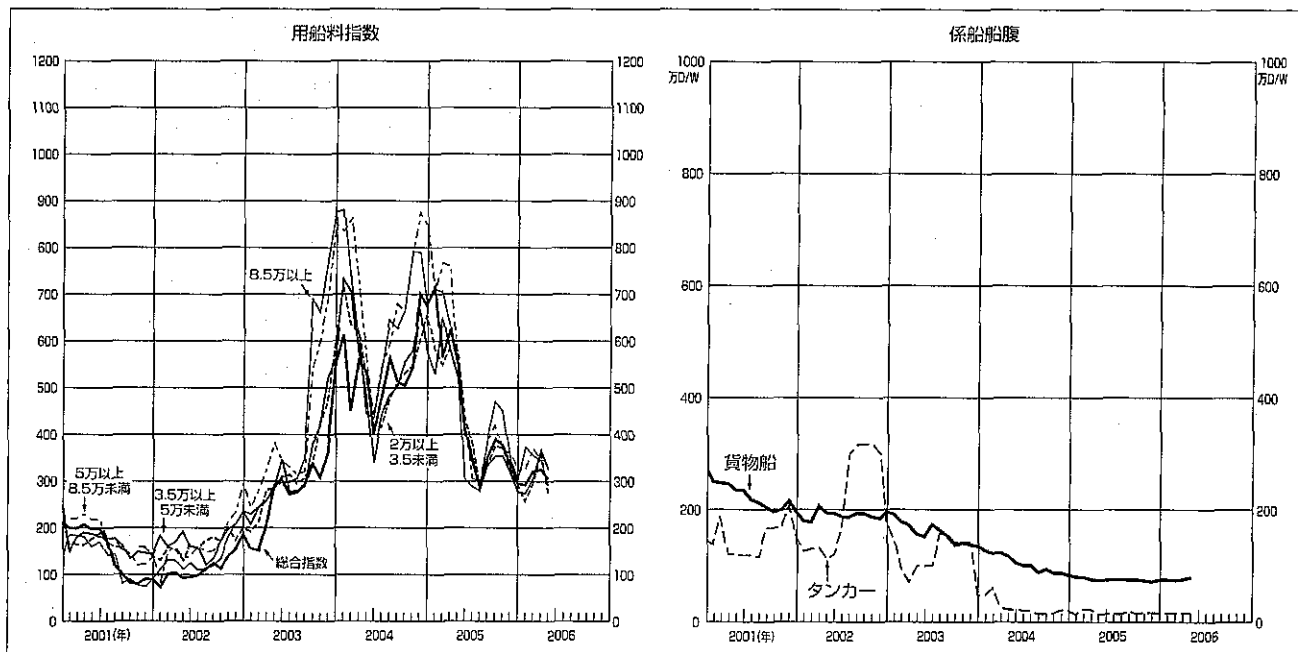
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2005		2006		2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	18.45	16.20	40.00	12.50	23.50	19.70	19.75	16.00	11.00	8.75
2	—	—	—	—	36.00	33.00	24.99	21.00	22.00	17.25	—	12.50
3	27.00	—	—	—	39.25	34.75	26.75	18.50	—	16.20	—	—
4	—	—	—	—	38.50	34.00	24.00	20.90	24.25	22.75	11.25	9.85
5	—	—	18.75	—	33.40	21.50	24.30	19.70	20.50	13.25	11.50	10.50
6	—	—	—	—	21.50	16.68	—	—	11.25	10.00	—	—
7	—	—	—	—	23.50	19.00	—	—	11.50	9.25	—	—
8	13.60	—	—	—	24.50	17.50	—	—	12.15	10.30	—	—
9	—	—	—	—	29.50	26.00	—	—	—	—	—	—
10	21.50	—	—	—	34.00	27.63	—	—	18.50	15.80	—	—
11	—	—	—	—	32.00	23.48	—	—	—	14.00	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれもケープサイズ (14万 D/W 以上) 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														
	2004					2005					2006				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322	112	163	193	314	342
2	132	178	215	355	326	135	165	181	233	267	116	168	176	267	282
3	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289	86	127	163	204	225
4	96	141	140	204	210	85	124	157	212	274	63	108	133	208	213
5	95	137	164	201	235	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241
6	119	149	193	233	256	61	126	157	267	253	—	—	—	—	—
7	127	156	187	243	240	83	108	144	248	243	—	—	—	—	—
8	107	155	169	219	217	69	107	133	190	211	—	—	—	—	—
9	103	154	163	229	226	82	120	154	244	350	—	—	—	—	—
10	195	285	355	320	263	109	186	149	376	385	—	—	—	—	—
11	276	342	374	433	390	179	225	269	358	312	—	—	—	—	—
12	216	240	268	378	367	149	257	257	286	284	—	—	—	—	—
平均	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	—	—	—	—	—

(注) ①2003年までは「Lloyd's Ship Manager」、2004年からは「Lloyd's Shipping Economist」による。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5区分については、以下のとおり(～2003) ①VLCC:15万トン以上 ②中型:7万～15万トン ③小型:3万～7万トン ④H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑤H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ⑥VLCC:20万トン以上 ⑦Suez:12～20万トン ⑧Afra:7～12万トン ⑨Handy:2.5～7万トン ⑩Clean:全船型



### 8. 貨物船定期用船料指数

月次	2003		2004		2005		2006						
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~	総合指数	BDI
1	185	1,733	553	4,539	677	4,471	-	290	278	324	305	294	2,263
2	156	1,669	613	5,290	715	4,511	-	258	272	328	373	292	2,328
3	151	1,802	615	5,122	565	4,685	-	295	305	371	356	321	2,493
4	203	2,081	558	4,635	624	4,810	-	360	366	346	345	325	2,495
5	290	2,317	533	3,452	552	3,737	-	275	325	342	291	304	2,495
6	304	2,135	401	2,762	412	2,586	-	-	-	-	-	-	2,739
7	273	2,238	478	3,971	342	2,307	-	-	-	-	-	-	-
8	276	2,322	562	4,180	285	2,169	-	-	-	-	-	-	-
9	294	2,467	514	4,214	352	2,949	-	-	-	-	-	-	-
10	337	4,477	503	4,602	391	2,949	-	-	-	-	-	-	-
11	309	4,046	544	4,264	376	2,991	-	-	-	-	-	-	-
12	360	4,539	701	5,176	332	2,624	-	-	-	-	-	-	-

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

- (注) ①船型区分は重量トンによる。
- ②用船料指数は1985年=100。
- ③BDI (Baltic Dry Index) は月央値。

### 9. 係船舶腹量の推移

月次	2004						2005						2006					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209	146	708	755	34	128	171
2	206	1,236	1,279	51	286	490	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172
3	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170
4	181	1,101	1,232	55	163	256	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170
5	175	1,041	1,178	54	145	224	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170
6	168	935	1,057	55	142	218	129	637	750	36	103	150	-	-	-	-	-	-
7	166	902	1,006	52	131	204	133	641	754	34	99	145	-	-	-	-	-	-
8	159	900	1,008	50	130	199	132	645	766	34	99	145	-	-	-	-	-	-
9	146	802	881	47	90	146	134	668	745	34	170	194	-	-	-	-	-	-
10	155	882	934	43	103	148	138	676	751	34	103	149	-	-	-	-	-	-
11	138	813	877	38	113	162	139	649	731	34	131	173	-	-	-	-	-	-
12	138	811	877	39	143	218	141	679	710	34	128	171	-	-	-	-	-	-

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

## 編集雑感

先日、外航船の進水式に招待していただいた。現在では珍しくなったという滑走進水である。

5万5000DWTの“ハンディ”バルカーとはいえ、全長190m×幅32m×深さ18m、進水重量9,400トンの巨大な鋼鉄の塊が支綱切断→祝酒割の後、(少なくとも船首正面のセレモニー舞台からは)音もなく滑走を始めて遠ざかっていき、瞬く間に浮揚していく様子は、はじめて見る者にとって感動的で、外国籍に登録されて全員外国人クルーで運航されるという本船の生涯を通じての安航と適切なメンテナンスを願わずにはいられなかった。

本号でお知らせした通り、日本籍国際船舶の船・機長配乗要件の撤廃と、これに関連する日本人船員(海技者)の新たな確保育成策については、昨05年6月13日の労使基本合意に基づいて概ね1年後を目途にその後の検討が続けられてきたが、このうち確保育成策について、先般その骨子が労使間で取りまとめられ、昨年基本合意から奇しくも丁度1年後の本年6月12日、その内容が国土

交通大臣に報告され、制度の完成と実現に向けての国の支援が要請された。

確保育成策の労使による骨子取りまとめによって、新規に登録される国際船舶についての日本人船・機長配乗要件が撤廃され、全員外国人クルーによる運航が可能となる途が開けたことになる。国土交通省は、06年度中に関連通達の改正や外国人船・機長の承認に必要な試験や講習などの準備を進めるとしており、それら環境整備には関係者の多大な努力と協力が必要となるが、07年4月には通達改正が実現し、外国籍船に比較し得る競争力を備えた外航日本籍船の新規登録が促進されていくことを期待したい。

一方、確保育成策についても、国土交通省は19年度予算要求に向けて迅速な対応を開始している。今後は官労使を中心に骨子の肉付け作業が必要とされており、この点についても関係者の協力と理解をお願いしたいと考えている。

日本船主協会 企画部長 園田 裕一

## 編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ次長  
飯野海運 総務グループ広報・IR室  
川崎近海汽船 総務部副部長  
川崎汽船 IR・広報グループ情報広報チーム長  
日本郵船 調査グループ コンテナ・港湾調査チーム長  
商船三井 広報室マネージャー  
三光汽船 社長室専任副室長(経営企画担当)  
三洋海運 総務部副部長  
新和海運 総務グループ総務・法規保険チームリーダー  
日本船主協会 常務理事  
常務理事兼総務部長  
常務理事兼海務部長  
企画部長  
海務部労政担当副部長

加藤 和男  
伊藤 夏彦  
廣岡 啓  
高山 敦  
細野 直也  
鹿野 謙二  
近 寿雄  
荒井 正樹  
藤田 正数  
植村 保雄  
井上 晃  
半田 収  
園田 裕一  
山脇 俊介

## 編集後記

5月下旬から6月下旬にかけ、全国紙Y新聞朝刊において「国家戦略を考える—漂流する海洋日本」という連載が24回に亘り掲載されていました。当初は1面にも掲載されていたのでご存知の方も多いかと思えます。最近の海洋権益(EEZや領土問題)、海上・港湾保安問題などと共に日本人船員不足や海運政策の欠如、TAJIMA号事件の話等現在業界が抱えている問題も幅広く取り上げられ(日本人の海への無関心さも…)、多くの一般読者に海洋、そして海運に目を向けさせるきっかけとなったのではないのでしょうか。

この時期に連載がなされたのを考えてみるに、新聞という最終的な紙のメディアが特集を組んだということは、最近の周辺国との様々な問題等をきっかけとしてもはや見過ごしてはおけない切羽詰まった状況まで来てしまっているということなのでしょう。日本の政策は後手後手になりがちですが、弊会は常に先を見据え、先手を打って活動すべく日々業務に取り組みたいと思います。(MN)

## せんきょう7月号 No. 552 (Vol. 47 No. 4)

発行●平成18年7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  
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)  
TEL. (03)3264-7181〔総務部(広報)〕

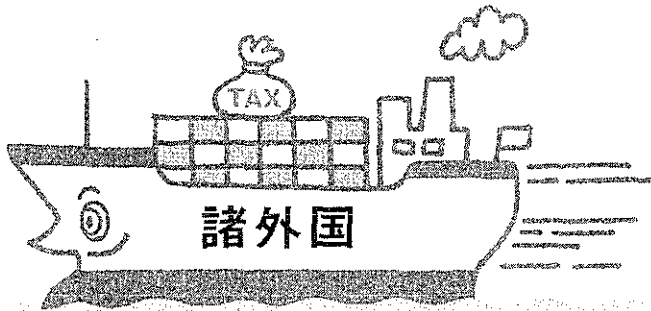
編集・発行人●井上 晃  
製作●株式会社タイヨウグラフィック  
定価●407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

# トン数標準税制キャンペーン

トン数標準税制は、世界標準といえる税制です。

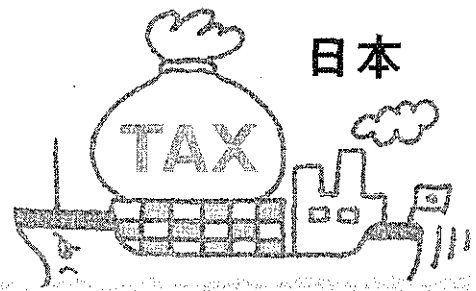
## トン数標準税制による法人課税方式(例)

$(\text{運航船舶の純トン数} \times \text{係数} \times \text{運航日数}) \times \text{法人税率}$   
 利益ではなく船舶のトン数に基づいて算出されるので、  
 好不況にかかわらず税額は一定です。



## 従来 of 法人課税方式

$(\text{収益} - \text{費用}) \times \text{法人税率}$

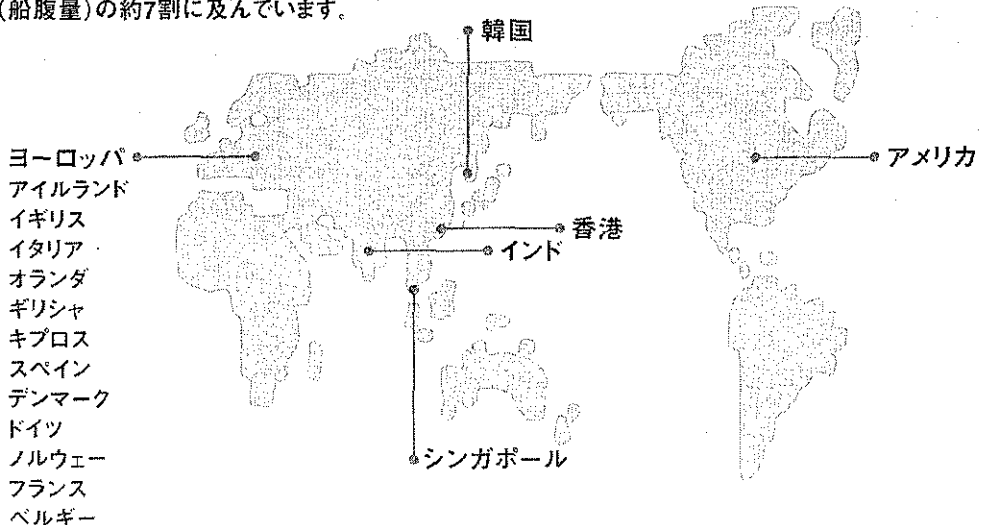


日本を除く海運の先進国では、海運業への法人税にトン数標準税制を採用しています。これは、運航している船舶のトン数（貨物を積むスペースの容積）から“みなし利益”を算出して、課税する方式です。

一方、日本の海運業では法人税は実際の利益に対して課税（所得課税）されているため、特に好況期には海外との利益格差が拡大し、国際競争のなかでハンディキャップを負うことになります。

すでに、日本を除く海運の先進国では、  
 10年前から導入が進んでいます。

1996年のオランダを皮切りにトン数標準税制の導入が進み、  
 世界の商船隊（船腹量）の約7割に及んでいます。



※シンガポール、香港、キプロスはトン数標準税制導入国ではありませんが、海運に対して無税または軽課税です。



## 国際競争力の強化が必要です。

欧米などでは、貿易の中心となっている海運業を重要な産業と位置つけて、政策に反映させています。トン数標準税制も、自国海運の国際競争力を高めるために多くの海運先進国で導入されています。その割合は、世界の商船隊の約7割にも及び、世界標準となっています。

日本の海運が国際競争力を確保し、これらの国々との競争に立ち向かっていくためには、世界共通のルールとなりつつあるトン数標準税制の導入が是非とも必要です。

このまま海外の海運会社との利益格差が広がれば、暮らしや産業を支える日本の海運を維持できなくなることも考えられます。



## 海運市況の安定化につながります。

納税額が予め確定するトン数標準税制の導入は、海運会社の経営の安定性確保につながり、好況期の内部留保を活用した機動的かつ低コストでの船舶投資が可能となります。これにより好不況に関係なく安定的に船舶への投資を行うことができ、運賃の乱高下が緩和されます。

このような海運市況の安定化は、荷主や国民の利益にもなることです。

## 国益にも大きな波及効果があります。

海運は、さまざまな資源や物資を輸出入することで、日本の多くの産業を支えています。特に、造船や港湾などの産業とは深い関わりを持っています。

トン数標準税制の導入によって、海運会社が活力を持ち続けることは、他産業の発展を維持していくことにもつながります。これは、GDPの創出や雇用機会の提供、産業間の技術連携などに波及し、日本の大きな国益になることです。

また、国際海上輸送の質や効率性、安定性を確保するといった国の政策にも、トン数標準税制の導入は合致しています。



この内容に関するパンフレットをご希望の方は、下記までご連絡ください。

(企画部) TEL : 03-3264-7174、FAX : 03-3262-4757、e-mail : pln-div@jsanet.or.jp

なお、パンフレットは、当協会ホームページ (www.jsanet.or.jp) にも掲載しています。