

せんきょう

社団法人 日本船主協会

2007

8

●No.565●



<p>■巻頭言 1</p> <p>「トン数標準税制の論点」 日本船主協会 理事長 □中本光夫</p>				
<p>■海運ニュース 2</p> <p>国際会議レポート 2</p> <p>1. 地球温暖化ガスに関する具体的な審議始まる —IMO第56回海洋環境保護委員会 (MEPC56)の審議模様について—</p> <p>2. ECDISの搭載義務化は先送り —IMO第53回航行安全小委員会 (NAV53)の模様—</p> <p>内外情報 7</p> <p>1. 第1回船長・機関長に対する承認試験実施される —外国人船員に対するわが国の海技資格付与制度がすべて整う—</p> <p>2. 対米貿易への深刻な影響を懸念 —米国向けコンテナ貨物100%スキャン検査条項を含む法案が米国で成立—</p>				
<p>■各種調査・報告書欄 12</p> <p>海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について(中間とりまとめ) 平成19年6月</p>				
<p>■メンバー紹介 No. 7 21</p> <p>川崎近海汽船株式会社</p>				
<p>■Washington 便り 24</p>				
<table border="1"> <tr> <td>海運日誌(7月) 27</td> <td>海運統計 29</td> </tr> <tr> <td>船協だより 28</td> <td>編集雑感 表紙3</td> </tr> </table>	海運日誌(7月) 27	海運統計 29	船協だより 28	編集雑感 表紙3
海運日誌(7月) 27	海運統計 29			
船協だより 28	編集雑感 表紙3			
<p>囲み記事</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小学校教師を対象に横浜港で見学会を開催 20 ・「海運統計要覧2007」の発行 26 ・国土交通省編集「海事レポート(平成19年版)」が発行される 26 				

「トン数標準税制の論点」

日本船主協会 理事長 中本光夫



年末に向けての税制改正のシーズンが始まる。税制の差異からくる外国船社との競争力の格差は広がっており、トン数標準税制の実現はなんとしても今年勝ち取らねばならない。ここでは一般世論に正しく理解を得られていないことについて指摘したい。

それは、何故、外航海運の税制改正か。他の産業でも国際市場において収益に対する軽減税国の企業との競争に苦しんでいる。わが国の外航海運は好調であり、経営的に苦境にある業界はほかにある、との問題提起への回答だ。

第一には、外航海運が競っている世界単一市場の中身だ。この市場においては、通商航海条約等により各国間の貿易取引において完全に「海運自由」が実行されている状況がある。

即ち、外航海運の分野では関税障壁その他の障害が全くなく、これを分かりやすく譬えれば、世界のすべての国々の間で完璧な自由貿易協定(FTA)や経済連携協定(EPA)が締結されているのと等しい状況にある。また製造業で言えば、その工場に当たる船舶に対する構造規制やその従業員に当たる船員に関する規制もすべてIMO条約という国際基準に従うこととされている。「中国市場」「タイ市場」「日本市場」等のどこの国の外航海運市場をみても均一であり、参入は自由である。このような世界単一市場は他の産業においては見られない

と思う。

第二には、外航海運の「海運自由」の考え方の根底には、世界の人々の間で出来るだけ安価で、円滑な物品の移動を実現させるという発想がある。それ故、自由な物品の輸送を妨げる行為にはOECDや国連の場において各国が協調して徹底的に対抗してきた。

第三には、外航海運は異国間の輸送活動であり、自由であるから、ここで消費される物品はどこか特定の国に課税権を与えることなく基本的に免税扱となる。燃料油も船員用の食料品やビール等と同様に免税である。

そこで、このように均一で自由な市場で、決定的に競争力の差となって残っているのが収益に対する課税である。外航海運の収益税はすべて本社の所在国で課税されるため、特定の国の船社だけが、他と全く異なる税方式で高い税負担を負えば、競争の結果は明らかである。

極端に減ってしまった日本籍船や日本人船員の増加策に真摯に取り組むことは当然であるが、そのためにも我が国の外航海運の競争力を維持し、貿易物資の安定輸送の確保を図ることの重要性について、世論にしっかり理解してもらうことが必要だ。



海運ニュース

●国際会議レポート●

1 地球温暖化ガスに関する具体的な審議始まる —IMO第56回海洋環境保護委員会(MEPC56)の審議模様について—

国際海事機関(IMO)の第56回海洋環境保護委員会(MEPC56)が、2007年7月9日から13日までロンドンにおいて開催され、船舶からの大気汚染防止、バラスト水管理条約およびシップリサイクルなどに関する審議が行われた。

主な審議概要は以下のとおりである。

1. 船舶からの大気汚染の防止関連

(1) 地球温暖化ガス関連

① 外航船舶からの地球温暖化ガス排出に関する調査レポートについて

IMOでは、外航船舶に起因する地球温暖化問題について評価した「外航船舶からの地球温暖化ガス(GHG)排出に関する調査レポート」を2000年に作成した。しかしながら、同レポートに使用されている統計データが古いことなどから、2006年10月のMEPC55において、同レポートの更新が合意された。

今次会合では、同更新に当たり調査する項目について検討/最終化することとなってお

り、日本とノルウェーが共同で提案した調査項目に基づき審議が行われた。

審議における論点の概略は次のとおりである。

- 更新作業によって、IMOにおけるGHGに係わる作業計画が早まること、あるいは具体的なCO₂排出基準(ベースライン)の設定が行われることに対するアメリカなどの懸念
- IMOにおけるGHG削減対策を推進し、早急に更新をする必要があるとする欧州勢の見解
- GHG排出削減義務など政策的な決定あるいはその誘導が、本作業において行われるのではないかという中国、サウジアラビアなどの懸念

審議において、各国の意見を調整したうえ、更新に当たっての調査項目が次のとおり合意された。同更新作業は2009年3月のMEPC59を目処に完了

する予定である。

- 外航海運からの GHG 排出量の算定（現状値および将来予測値）
- GHG 削減手法の調査（技術上、運航上、市場メカニズム※に基づく手法）
- GHG による気候変動への影響

※市場メカニズム：競争原理に基づいて、企業が温暖化対策に有効な手法・製品・サービスを開発・提供し、その付加価値がユーザーや社会から評価・選択される仕組み

② GHG 排出削減手法に関する検討について

今次会合より、技術上、運航上および市場メカニズムに基づく GHG 排出削減手法に関する検討が開始されることとなっており、英国から排出権取引に関する提案およびノルウェーからは一つの可能性として、GHG 排出基金設立の提案が提出されていた。

また、IMO において GHG 削減に関する具体的な進捗が見られない場合、地域規制や IMO 以外の他の国際機関による規制の導入を招くことに対し、欧州各国から懸念が示された。

しかしながら、今次会合では、時間的な制約があり、詳細な検討が行えなかったことから、欧州各国の強い要望もありコレスポネンス・グループにおいて、削減手法に関する検討を行うこととなった。同検討結果は次回 2008 年 3 月の MEPC57 に報告されることとなる。

(2) MARPOL 条約附属書 VI の改正について

① MARPOL 条約附属書 VI の改正

船舶からの大気汚染防止に関する MARPOL 条約附属書 VI の改正については、2006 年 4 月の IMO 第 10 回ばら積み液体およびガス小委員会（BLG10）から具体的な検討が開始され、本年 4 月の BLG11 において最終化されることとなっていた。しかしながら、BLG11 において最終化することができなかったことから、改正作業の 1 年間の延長と本年 10 月に BLG 中間会合を開催することについて、BLG11 より今次会合に提案されていた。

同提案については、特段の反対もなく承認され、同附属書の改正は BLG 中間会合、2008 年 2 月の BLG12 での審議を経て、3 月開催の MEPC57 で承認され、10 月の MEPC58 において採択される見込みとなった。

なお、今次会合に提案されていた同改正に関する提案については、審議が行われず、中間会合および BLG12 において改めて検討されることとなった。

② 政府／海事業界による専門家グループの設置

附属書 VI の改正として提案されている SO_x 規制案に関連し、IMO 事務局長より、海運業界および石油業界への影響を調査するため、政府／海事業界による専門家グループ（Scientific Group：SG）を設置し、調査・分析を行うことが提案された。同提案では、SO_x 規制に関する審議は、SG における調査分析結果に基づき行われるべきとされていた。

審議において、大多数の国がこれを支持し、SG を設置することが承認された。

SG の概要は以下のとおり。

◆構成；4 つのプロジェクトチームを設置

- Shipping group (S)
- Oil supply issues group (O)
- Environmental and health group (E)
- Computer based modeling group (C)

◆活動；

- データ収集：9 月中旬まで
- 会合開催：3 回（9 / 26 - 9 / 28、11 / 7 - 11 / 9、12 / 3 - 12 / 7）
- 結果報告：12 月中旬

◆メンバー；

日本、サウジアラビア、英、独、米、ノルウェー、バハマ、シンガポール、スウェーデン、国際石油産業環境保全連盟（IPIECA）、国際バンカー業界組合（IBIA）、欧州内燃機関製造者協会（EUROMAT）、Friend of Earth International（FOEI）、国際海員健康協会（IMHA）、国際自由労働

組合連盟 (ICFTU)、国際船級協会連合 (IACS)、マリンエンジニアリング学会 (IME)、国際海運会議所 (ICS)、国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO)、ボルチック国際海運協議会 (BIMCO)、石油会社国際海事評議会 (OCIMF)

2. バラスト水管理条約関連

(1) バラスト水排出基準の適用日について

バラスト水管理条約では、船舶の全バラスト水タンク容量により段階的にバラスト水排出基準 (D-2 基準) が適用されることとなっている。

BLG11において、IMO 法務部より、条約要件 (D-2 基準) は条約発効日以前への遡及適用はない (不遡及適用) との見解が示され、今次会合において、その是非について検討が行われた。

審議において、スペイン、ロシア等の数カ国を除く大多数の国が IMO 法務部の見解に反対を表明し、審議の結果、条約発効日に係らず、D-2 基準は遡及適用されることが確認された。

また、条約上の最も早い D-2 基準の適用日 (2009年1月1日) の延期時期については、2010年と2011年のどちらにするか検討が行われたが、合意が得られず、BLG12で引き続き検討することとなった。

(2) ガイドラインの承認

BLG11において、「未処理バラスト水排出のリスク評価に関するガイドライン (G 7)」および「緊急事態を含む追加方策に関するガイドライン (G 13)」が最終化されており、今次会合において、修正無く採択された。

また、「バラスト水サンプリングに関するガイドライン (G 2)」に関しては、BLG12で最終化し、次回 MEPC57で採択することが確認された。

(3) バラスト水処理装置の承認

ケミカルなどを用いるバラスト水処理装置は、ガイドラインに従って、IMO より承認を取得しなければならない。今次会合において、ノルウェーから提案された処理装置が初めての最終承認を取得した。また、韓国提案の処理装置が基

本承認を取得し、これで、6つの処理装置が基本承認を取得したこととなった。

3. シップリサイクル

IMO では、2009年までにシップリサイクルに係る新条約を策定することとし、2006年3月の MEPC 54から条約条文案の審議が行われている。MEPC 56で設置された作業部会では、採択までのスケジュールが確認されたほか、条約条文案および条約に付随するガイドライン案などの審議が進められた。

(1) 採択までのスケジュール

2008年4月の MEPC57を経て同6月の IMO 理事会で条約採択会議日程を決定し、同10月の MEPC58で条約条文案を最終化の上、2009年4月の条約採択会議の開催を目指すこととされた。また、条約案の審議を進めるため、2008年1月にフランスにおいて MEPC 作業部会の中間会合を開催することが合意された。

(2) 条約条文案

時間の制約上全ての条文案の審議はなされなかったが、条約の適用対象について、自国内の航行に従事する船であってかつ同国内で最終的にリサイクルされる船舶を本条約の適用対象外とすることについて概ねの合意が得られ、条約の規定ぶりを今後検討することとされた。ただし、内航船でも海外売船される船については、条約の適用対象となる。

また、英国より、条約の基準に達しないリサイクル施設については、安全・環境面の最低限の基準をクリアすれば、同施設を暫定登録し、その改善計画を IMO におかれる委員会がモニター・助言を行い、条約基準を満たした段階で承認リサイクル施設に格上げするという提案がなされた。英国提案については、反対意見があったものの、十分な世界の解撤能力を確保するという観点から支持をする国も多く、次回会合に向け同国が条文案を提案することとされた。

さらに、米国より、「非締約国の安全・環境上適した施設でのリサイクルを、二国間、多数国

間または地域協定を締結することにより認める」との提案があり、同国提案の意図（十分な解撤能力の確保等）は評価されたものの、同提案は条約批准のインセンティブが働かなくなること、これら協定が林立する状況はグローバルな条約を策定する趣旨に反することなどから、十分な検討が必要とされた。

(3) 条約に付随するガイドライン案

時間的制約からリサイクル施設に関するガイドライン（GL）案以外の審議はなされなかった。同 GL 案については、日本、米国およびデンマークから夫々提案がなされていたが、今後、日本案をベースに他国提案を取り入れることが合意された。

4. 特別敏感海域

(1) パパハナウモクアケア

米国より、2006年に海洋国家遺産に指定されたパパハナウモクアケア（北西ハワイ諸島周辺海域）を特別敏感海域（PSSA）に指定することが提案された。

また、PSSAの指定に当たり、外航船舶による当該海域の生態系等への被害を防ぐための関連保

護手段（APM）として、以下のとおり提案された。

- ① 航泊禁止海域の設定
- ② 船舶航行ルートの設定
- ③ 船舶通報制度の導入

本提案に対しては多数の国より支持があり、APMを本年7月のIMO第53回航行安全小委員会（NAV53）において、検討／承認後、MEPC57においてPSSAとして承認される見込みとなった。

(2) ガルフ海域のMARPOL条約附属書IおよびVの特別海域の適用

ガルフ海域はこれまで沿岸国（締約国）における油および廃物のための受入施設が不十分であったことから、MARPOL条約附属書Iおよび附属書Vにおける特別海域として発効していなかった。

今次会合に、ガルフ沿岸国共同により、同受入施設が十分に整備されたことから、特別海域の要件を適用する旨提案があり審議が行われた。

審議の結果、ガルフ海域は同附属書IおよびVの受入施設の要件を満たしていることが確認され、2008年8月1日より、特別海域として適用することが合意された。

（海務部：黒越／企画部：本澤）

2 ECDISの搭載義務化は先送り

—IMO第53回航行安全小委員会（NAV53）の模様—

国際海事機関（IMO）の第53回航行安全小委員会（NAV53）が、ロンドンにおいて、7月23日より7月27日まで開催され、電子海図情報表示装置（ECDIS）の搭載要件の検討、船橋当直警報装置の搭載要件の検討、航海灯、航海灯制御盤および関連機器の性能基準の作成等に関する審議が行われた。審議の概要は以下のとおり。

1. 電子海図情報表示装置（ECDIS）の搭載要件の検討

2004年7月開催のNAV50より、ECDISの普及について調査が開始され、その後、2006年7月開催のNAV52より搭載強制化に関する審議が行われてきた。

今次会合において、デンマーク、フィンランド、ノルウェー、スウェーデンより総トン数500トン以上の客船およびタンカーならびに総トン数3,000トン以上のタンカー以外の貨物船に対し、2010年7月から段階的にECDISの搭載を強制化する提案が出された。

一方、日本からは、ECDISの搭載は、総トン数10,000トン以上の船舶を対象とし、既存船への適用は3年～5年の猶予期間を設け、2年以内に廃船する船舶は適用を除外すべきことを提案した。

しかし、主要航路（欧州～アジア～米国等）以外を航行する船舶に対する搭載意義や、コストパフォーマンスおよび電子海図（ENC）の整備に関



する懸念が表明され、合意には至らなかった。そのため、次回 NAV54において、ECDIS 搭載を強化することについての利点と欠点を整理した上で、更に検討を進めることが合意された。

2. 船橋当直警報装置の搭載要件の検討

船橋当直警報装置 (BNWAS: Bridge Navigational Watch Alarm System) とは、居眠り等で当直者に異常が発生した場合、船長室等に警報で知らせ、事故を未然に防ぐための装置である。2006年5月開催の第81回海上安全委員会 (MSC81) においてデンマークより、BNWAS を総トン数150トン以上の全船舶に搭載義務化を要求する提案があり、今次会合で SOLAS 条約改正案も含めて、再度提案された。

各国からの意見は概ね以下のとおり。

- (1) 本装置搭載の強制化には、更なる調査が必要であること
- (2) 本要件の強制化が航海当直要員の削減を導かないことを明確にすること
- (3) この問題の本質は疲労の問題であること
- (4) 500トン未満の小型船や国際航海に従事しない船舶には、不適当であるため、BNWAS の搭載条件を審議する際、現行の性能基準の修正を考慮すること

審議の結果、次回 NAV54にて改めて検討することとされた。

3. 航海灯、航海灯制御盤および関連機器の性能基準の作成

2005年5月開催の MSC80において、航海灯、航

海灯制御盤および関連機器の性能基準の検討を今後の作業計画に盛り込むことが決定され、2006年7月開催の NAV52では、発光ダイオード (LED: Light Emitting Diodes) を利用した航海灯の性能基準についても作業計画に含めることが合意された。

今次会合にて、日本より提案された性能基準案が審議され、承認された。本案は2007年10月開催の MSC83で採択されれば、2009年1月1日以降に設置される航海灯、航海灯制御盤および関連機器の制御盤に適用される。

特記事項としては、

- (1) 長さ50m以上の船舶は、マスト灯、舷灯、船尾灯は二重化とすること
- (2) 長さ12m以上の船舶において、水平面内の航海灯のブラインドゾーン (灯火の見えない範囲) での照度は、その灯火が持つ照度の10%を超えないこと
- (3) 航海灯に製造業者、型式、製造番号、消費電力量の他、航海灯の設置箇所に船首方向を示すマーキング、灯火の到達距離を表示すること
- (4) 航海灯制御盤については、球切れ等の警報信号を、他の外部機器との間で送受信できる機能を備えること (将来的には、船舶自動識別装置 (AIS)、統合化航行システム (INS) 等の外部機器への情報提供も視野に入れているが、現時点では未定)
- (5) LED を利用した航海灯については、海上衝突予防法附属書 I の第9条で要求される照度よりも下がった場合、警報により当直航海士に知らせること。

もしくは、当該照度を維持するため、製造業者が定めた有効期限内*のものが使用されること
*有効期限は、様々な温度の条件にて試験され、照度の減少率の結果に基づき決められる。

また、海上衝突予防法上の航海灯の設置箇所についての統一解釈が作成された。

舷灯の設置箇所は、現行の海上衝突予防法では「舷側付近に設置すること」となっているが、統一解釈では、舷側から内側に船幅の10%の距離(但し、最大1m)までの範囲で、設置しても良いということとなった。ただし、適用除外として、構造的に船幅が制限される小型船など、要件の適用が実用的でない場合は、旗国の判断に基づくこととなった。

本解釈は、2009年1月1日以降に建造される船舶が対象とされており、次回MSC83で採択され

ば、IMO サーキュラーとして回章される予定である。

4. E-Navigation の戦略構築

E-Navigation とは、2006年5月開催のMSC81にて提案され、AIS、ECDIS等の最新の電子航行技術の活用により、ヒューマンエラーの削減による海難、海洋汚染の防止、捜索救助などを目的としている。

今次会合にて、まず始めにE-Navigationの定義、目的および将来的構想を確立すること、更にユーザー(船社、船員)の要望を取り入れることが必要であるとし、次回NAV54にて改めて審議することとなった。

(海務部：山本)

内外情報

1 第1回船長・機関長に対する承認試験実施される —外国人船員に対するわが国の海技資格付与制度がすべて整う—

本年6月28日、フィリピン国マニラ市において、外国人船長・機関長に対し、わが国海技資格(承認証)を付与するための承認試験が実施された。これにより初めて日本籍船に乗組むことができる外国人船長・機関長が誕生することとなった。他職位も含めた承認試験の受験者数および合格者数は表1のとおり。受験者全体の合格率は約95%であった。

船長・機関長の承認試験実施の経緯

承認試験が開始されてから、この度初めて船長・機関長に対する承認試験が実施されるに至った経緯は次のとおりである。

1998年、船舶職員法の改正により、STCW条約*

締約国政府が発給した資格証明書の受有者であって、運輸省(現国土交通省)の承認を受けた者が、同省から指定を受けた就業範囲内において日本籍船に乗組むことが可能となる制度(承認制度)が



▲SSO講習風景

表1：2007年6月実施の承認試験受験者数および合格者数

	Capt.	C/O	2/O	3/O	C/E	1/E	2/E	3/E	合計
受験者数	7	14	10	9	6	6	16	6	74
合格者数	7	14	9	9	5	6	16	4	70

設けられた。

同制度を導入するにあたり、船長・機関長の職務については就業範囲から除外されていたため、これまで船長・機関長の承認試験は実施されておらず、わが国の承認船員としての船長・機関長は存在しなかった。

承認制度導入後も日本籍船および日本人船員の減少に歯止めがかからない状況において、共通の問題意識を持った当協会と全日本海員組合は、2005年6月、日本人船・機長配乗要件の撤廃を国土交通省に申し入れることについて合意し、同年7月、申入れがなされた。

当協会と組合の申入れを受け、国土交通省は同年9月、官労使および学識経験者で構成する「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」を設置し、検討を重ねた結果、安全運航に関し同制度に起因する問題は見当たらず、国内法令上問題が生じないことが確認された。これを受け、本年6月、国土交通省から承認制度における就業範囲の指定が船長・機関長に拡大される旨通達があり、前述のとおり船長・機関長に対する承認試験が実施される運びとなった。

船長・機関長の承認試験実施までの準備

わが国の承認制度では、承認試験を受験する前

に、日本の海事法規に関する知識を身に付けるための「国内海事法令講習」の受講・修了が義務付けられている。

同講習は、これまで一等航海士・機関士以下の職位に対応したものしかなかったため、船長・機関長に対する承認試験が行われるまでに新たな講習制度を確立する必要があった。

船長・機関長に対する国内海事法令講習の内容と時間について、国土交通省と検討した結果、表2のとおり定められた。

また、講習終了後に行われる修了試験では、船長7名、機関長6名をはじめとする全職位で125名が受験し、全員が合格した。

特に、今回初めて開催することとなった船長・機関長に対する講習および修了試験については、新しいテキストおよび修了試験問題を作成する期間が非常に短く、講習開始の直前までかかったが、講習機関(MAGSAYSAY-MITSUI O.S.K. MARINE, INC.)をはじめとする関係各位の最大限の協力により、船長・機関長を含むすべての講習課程を無事終えることができた。

その他必要な資格付与講習について

外国人船長・機関長の承認試験の時期に合わせて、外国人船員に対する初めての衛生管理者講習

表2：職位別国内海事法令講習の科目および時間

履修科目	講習時間 (hrs)					
	船長	一航士	二・三航士	機関長	一機士	二・三機士
海上交通安全法	16	12	8	-	-	-
港則法	16	12	8	-	-	-
船舶職員法	4	3	2	4	3	2
船舶安全法	2	1	-	2	1	-
船舶員法	12	9	6	10	9	6
水先法	2	-	-	-	-	-
海難審判法	2	-	-	2	-	-
船舶機関規則 船舶設備規程	-	-	-	6	-	-
合計	54	37	24	24	13	8

表3：衛生管理者および船舶保安管理者講習の内容および時間

	受講するための要件	講習内容	講習時間
衛生管理者講習	STCW条約に適合するMedical Care資格受有者	わが国の労働衛生法規保健指導(実技等)	4時間 8時間
船舶保安管理者(SSO)講習	SOLAS条約に適合するSSO資格受有者	海事保安に係る国内基準、国内組織および情報等	4時間

および船舶保安管理者 (SSO) 講習がフィリピンマニラ市で行われた。

国際船舶における日本人船・機長配乗要件の撤廃に備えて、これまで日本人が資格を受有し、担当していた衛生管理者および船舶保安管理者 (SSO) 資格の外国人船員に対する資格付与制度を確立する必要があった。各講習の受講要件および講習内容・時間は表 3 のとおり。

衛生管理者とは省令によって定められた日本固有の資格であるが、STCW95改正条約において能力基準が定められている“Medical Care”が船内医療を行う者の資格であることから、同資格受有者を受講対象者とする事で、講習時間を大幅に短縮が可能となった。同講習を初めて実施するにあたっては、講習機関 (NYK-Fil) ならびに多くの関係

者の多大なる協力を頂き、16名の受講者全員が講習を無事修了することができた。

同様にSSO資格についても、SOLAS条約 (海上人命安全条約) で承認された訓練修了者を対象に海技教育機構による講習を行い、受講者34名全員が無事修了した。

以上をもって、現行制度における国際船舶に乗組むために必要な資格付与制度はすべて確立されたこととなり、全乗外国人船員の国際船舶の就航が制度上可能となった。

(海務部：田部)

*STCW条約

The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarersの略。船員の訓練要件、資格証明、当直基準などに関する国際的な統一基準を定めた条約。

2 対米貿易への深刻な影響を懸念

—米国向けコンテナ貨物100%スキャン検査条項を含む法案が米国で成立—

2001年9月の同時多発テロ事件以降、米国では様々なテロ対策が導入されており、同国向け海上貨物輸送に対しても爆発物や兵器の不正な持ち込みを防止する観点から、これまで以下の保安対策が実施されている。

2006年以来、米国議会では上記対策に加え、全ての米国向け貨物に対して積出港での船積み前スキャン検査 (非破壊検査装置による内容物検

査) を義務付ける制度の導入是非が議論されてきたが、2007年8月3日、同制度を2012年7月から実施する条項を含む法案が成立した。

1. 法案成立までの経緯

(1) 米国下院は、2006年10月に成立したサプライチェーン・セキュリティ強化に関する Security and Accountability For Every Port Act of 2006 (SAFE Port Act) の審議において、全ての米国

① Container Security Initiative : CSI

危険性のある米国向け貨物を積出港で事前に検地すべく、米国と海外の税関当局が協定を結び情報交換や貨物検査において協力するプログラムで2002年に開始された。現在同プログラムには、日本の横浜・東京・名古屋・神戸港を含む世界50港が参加し、米国向けコンテナ貨物の8割以上をカバーしているといわれている。

② 24hours Vessel Manifest Rule : いわゆる24時間ルール

船社もしくはフォーワーダーに対し、米国向けコンテナ貨物の船積み24時間前に同国税関に貨物情報を提出することを義務付ける制度。2003年2月開始。

③ Customs-Trade Partnership Against Terrorism : C-TPAT

米国税関・国境警備局 (Customs and Border Protection : CBP) のサプライチェーン・セキュリティ基準を満たす貿易業者に税関手続き・貨物検査場の優遇措置を与えるプログラム。2002年から実施。参加はあくまで任意。

向け貨物に対して積出港での船積み前スキャン検査を義務付ける条項を盛り込むよう提案していた。しかしながら、最終的には、外国港湾の協力を得て同検査の実施が可能か検証する実験プログラム*を行うとの内容が含まれるに止まった。

*同プログラムはSAFE Port Actに基づくSecure Freight Initiative (CSI)の一部として、2007年2月以降開始。協力しているのは英国：サザンプトン・オマーン：サララ・パキスタン：カシム・ホンジュラス：プエルトコルテス・韓国：釜山・シンガポールの6港。

- (2) SAFE Port Actで米国向け全コンテナ貨物の船積み前スキャン検査を実現できなかった下院は、2007年1月からの第110議会に再度同様の提案を行うとの情報が報道されていたところ、同議会開始早々の2007年1月9日、下院は以下の要件を含むテロ対策関連法案(HR1)を可決した。

—米国向けコンテナの取扱量が75,000TEU以上の海外の港は法案施行後3年以内に、同取扱量が75,000TEU未満の場合は同5年以内に、米国政府の基準を満たしたスキャン機器を使い、全ての同コンテナ貨物を船積み前に検査することを義務付け。

—同コンテナ貨物に対し、米国政府の基準を満たしたコンテナシールの使用を義務付け。

- (3) HR1は、2001年の同時多発テロ事件後、米大統領が同事件の分析と包括的なテロ対策検討のために設置した“9/11Commission”の報告書によるテロ対策を具体化するための法案。しかしながら同報告書には海上コンテナ貨物保安対策は含まれていない。

- (4) 上院も同報告書に関する独自法案S4を2007年3月に可決。S4には以下のコンテナ貨物保安対策が含まれた。

—国土安全保障省(DHS)に対し、SAFE Port Actによる海外港での米国向けコンテナ貨物スキャン検査実験プログラムの結果を踏まえ、全量スキャン検査実現までの計画を策定することを指示。(特に全量検査実現の期限は設けず)

- (5) HR1とS4の一本化作業が両院協議会で行われた結果、以下の条項を法案に盛り込むことで上下院が合意。その後一本化された法案全体が上下院それぞれで可決された後、議会夏期休会直前の8月3日にブッシュ大統領が署名、法案は“Implementing Recommendations of the 9/11Commission Act of 2007”として成立した。

- ① 2012年7月以降、外国港湾において船積み前にX線検査装置と放射性物質検知装置を組み合わせた非接触型検査装置による検査を経ないコンテナ貨物は、米国に持ち込んではいならない。

(航空貨物については、法成立日から3年以内に同様の検査を実施)

- ② 下記条件の内2つを満たす港には、例外的に検査実施時期の2年先延ばしを認めることができる。状況により同時期を更に2年間(計4年間)延ばすことも容認。

- 検査システムを購入・設置できない。
- 同システムの誤作動率が受容範囲を超えている。
- 港が同システムを設置するだけの特色(physical character)がない。
- 同システムが既存のシステムと統合できない。
- 検査システムを使用することで、トレードの量や流れを著しく阻害する。
- 同システムがハイリスク貨物に関する自動警報を発しない。

実施期限延長のためには、DHS長官が議会に対して、期限延長の必要性に関する証拠を提出し、早期実施のためにどのような措置を取るかについて説明することが必要となる。

- ③ 2008年10月15日以降、米国でトランジットされる全てのコンテナ貨物に対し、コンテナシールに関するISO17712基準に適合したシールの使用を求める。

2. 主な関係者の動き

- (1) 国土安全保障省(DHS)

HR 1 可決以降、DHS 関係者は国際貿易に与える影響を勘案し、折に触れて拙速な100%スキャニング検査実施に否定的な見解を示すとともに、まずは前出実験プログラムの結果を待つべきとの立場を取っていた。

(2) 関係業界

① HR 1 可決後、米国荷主団体大手の NITL (National Industrial Transportation League: 全米産業運輸連盟) は、100%スキャニングおよびコンテナに対する高度な電子シールの義務付けが通商に与える影響に鑑み、それらの導入は拙速であるとした書簡を全上院議員に送付。World Shipping Council (WSC) **も上院議員への働きかけを開始。

* ** 川崎汽船・商船三井・日本郵船等世界の主要な定期船会社が主に米国海運問題への対応のため結成した団体。

② 両院協議会に際し、NITL、WSC 等、米国の8つの貿易関係団体は関係上院議員に上院法案 S 4 の文言を採択するよう求めるとともに、以下問題点を指摘する書簡を連名で送付。

— スキャニング機器の技術規格

— いつ、誰が、どのようにスキャニング・データを分析するか

— 誰が検査機器を購入し操作するのか、誰が購入費用を負担するのか

— 他国から米国発コンテナ貨物のスキャニング検査を求められるのではないのか

— 検査機器の操作者等、同機器周辺で働く労働者の健康と安全をどう確保するのか

③ 両院協議会での検討終了後、NITL は「限りあるリソースをスキャニングに集中するやり方は間違い。リスク分析を併用する部分検査こそが米国が取るべき道」とする書簡を主要議員に送付。また、WSC も大統領署名前に100%スキャニングの実行性を非常に疑問視する声明を発表した。

(3) 米国議員

100%コンテナ貨物スキャニング要件導入問題の関係で、両院協議会報告への署名を拒否する

議員や、大統領に署名を拒否するよう求める議員が出た。

(4) 関係国

• わが国国土交通省は EU 諸国等の主要海運当局と連携し、上院関係委員会議長および DHS や国務省に対して、米国が単独で過激な貨物保安対策を導入するのではなく、関係各国と協調して実効性のある方策を検討するよう促す等、同検査制度導入回避に向けた働きかけを行った。

• 欧州委員会の税制・関税担当コミッショナーは、HR 1 可決後すぐに DHS 長官に対し書簡を送り、同制度に強い懸念を伝えるとともに、これが導入された場合は米国発 EU 向け貨物に同様の措置を講ずる可能性を示唆。その後同コミッショナーは、法案成立直前にも同制度が導入されることに対し深い憂慮の念を示す声明を改めて発表した。

上記の通り法案が成立したことによって、原則として2012年から全ての米国向けコンテナ貨物に対し、積出港での船積み前スキャニング検査が義務付けられることになった。しかしながら、そもそも現段階では誰がスキャニング機器を購入し検査を実施するのか、どのように関係各国の協力を得ていくのか、また、検査機器の信頼性はどれだけ確保できるのかといった制度実施のための重要なポイントが全く明らかにされていない。

それらのポイントは今後 DHS によって対処されていくものと推測されるが、いずれにしても現在世界600港から米国に向けて輸出されている膨大なコンテナ貨物の全てをスキャニング検査するとなれば、円滑な貿易の大きな阻害要因になる可能性が高く、また、貿易関係者にとって大きなコスト負担を強いる惧れがある。そのため、当協会は引き続きわが国政府、国内外関係者と密接に連携し、対米貿易に混乱と障害がもたらされないよう対応に努めていくこととしている。

(企画部：中村)

海事分野における人材の確保・育成のための 海事政策のあり方について(中間とりまとめ)

平成19年6月

本誌2007年7月号 SHIPPING フラッシュ P.11にてお伝えいたしました「交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会」の「中間とりまとめ」を全文掲載いたします。

はじめに

「海」は、物理的な障壁であると同時に、貴重な生活交通路や資源の宝庫であり、社会成立の基盤としての貿易に不可欠な存在である。

四面を海に囲まれた我が国においては、貿易量の99%、国内貨物輸送量の38%を海運が担っており、海運は国民の生活、経済を支える上で大きな役割を果たしている。

これら我が国の社会・経済にとって欠くことのできない海運は、船舶の運航に従事する船員及び陸上でこれを管理・支援する海技者により支えられており、海運の安定確保の観点からは、人的基盤(ヒューマンインフラ)である船員(海技者)の確保・育成は、「海洋国家」である我が国における極めて重要な課題である。

一方、外航日本人船員は、ピーク時の約5万7千人から約2,600人へと20分の1以下に極端に減少している。内航船員も約7万5千人から約3万人へと減少しており、高齢化が著しく進行している。今後の生産労働人口の減少や少子高齢化の進展を踏まえると、育成に長期間を要する専門技術者である船員の確保・育成は、今や喫緊の課題となっている。

船員の確保・育成のためには、海の魅力のPRを通じ、青少年の海への関心を深めることが重要であるが、このような海事広報は、船員のみなら

ず、造船、港湾、マリレジャー等幅広い海事産業の人材確保や海事地域の発展等幅広い観点に立って実施すべき問題である。

このような認識のもと、国土交通大臣より、交通政策審議会に対し、平成19年2月、「今後の安定的な海上輸送のあり方について」の諮問がなされたことを受け、同審議会海事分科会にヒューマンインフラ部会を設け、優秀な日本人船員(海技者)の確保・育成策を中心に、海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について調査・審議を続けた結果、現時点における審議の結果を中間的にとりまとめることとしたものである。

第1章 船員(海技者)の確保・育成に関する基本的考え方

1. 船員(海技者)の確保・育成に関する問題点
海運を取り巻く環境は、船舶に関する技術革新、国際的な安全基準の強化、保安意識の高まり等により、近年著しく変化してきている。このような中で、海洋国家である我が国における海運の安定性・安全性・信頼性の確保、海技の世代間の伝承等を可能とするためには、船員(海技者)を安定的かつ計画的に確保し、育成していくことが死活的に重要な課題となる。

しかしながら、外航日本人船員については、厳しい国際競争の中、各国で採用されているような支援措置が我が国では採用されていなかったこと等の影響もあり、この30年間で、ピーク時の約5万7千人から約2,600人へ船員数が極端に減少している。

一方、内航船員については、船舶の大型化によ

る運航効率の向上と運航技術の進歩に伴い漸減傾向にあり、現在雇用の需給は概ね均衡しているが、中国・四国等の一部地域においては船員不足の状況が顕在化している。また、45歳以上の占める割合が64%に上る等高齢化が著しく、今後は外航海運や漁船分野からの経験豊富な即戦力となる船員の参入が望めないこともあって、近い将来船員の不足が深刻化することが確実視される等、内外航ともに厳しい局面にある。

海技は一旦世代が断絶してしまうと、再び確立するには、極めて大きな時間・労力・費用が必要となるものであり、このまま内外航の船員を巡る厳しい局面を放置するならば、早晩、「海のDNA」が損なわれ、これまで「安全性が高く、環境負荷が低い」という長所を有していた日本海運にとって致命的な影響が生じてしまうおそれが強い。これは我が国の海運の安定性・安全性・信頼性の確保、海技の世代間の安定的伝承等の観点からは極めて大きな問題である。

船員（海技者）の確保・育成を進めるためには、海の魅力や船員（海技者）の職業的魅力・重要性が広く理解されることが必要である。しかし、現状においては、

- ア 海の重要性についての社会的認知度の低さ
- イ 船員を志望する人材を集めることの困難さ
- ウ 船員になること自体の大変さ
- エ 船員の厳しい職場環境・労働環境
- オ キャリアアップのための環境の不十分さ
- カ 船員・陸上海技者の全体を通じた海技者としてのキャリアパスの不明瞭さと社会的認知度の低さ

等の問題点が顕在化しており、次代を担う若者が安心して船員という職業を選択できるような環境が形成されていない。

船員：船舶に乗り組む者をいう。
海技者：船員としての知識・経験を有し、それを活かして海事関連業務に従事する者（船員を含む。）をいう。また、本中間とりまとめでは、船員以外の海技者を「陸上海技者」という。

2. 船員（海技者）の確保・育成についての基本的視点

(1) 日本人船員（海技者）の意義・必要性

日本商船隊における外航日本人船員は、プラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、外国人船員への置き換えが進み、現在では極端に減少している状況にある。外航日本人船員は、日本海運のために核となるべき存在であり、我が国の置かれた地理的、経済的状況に照らせば、非常時をも想定して、平時から一定程度の日本人船員を確保・育成しておくことは喫緊の国家的課題である。諸外国においても、国家安全保障上の理由や、自国物資の安定輸送手段の確保、船舶運航等に係わるノウハウの維持、海運及び海事関連産業の重要性等の観点で、自国船員（海技者）の意義・必要性を認め、確保のための様々な施策が採られている。

外航船員をめぐっては、国際的に船舶職員（船長・機関長、航海士・機関士を指す）が不足する一方で、甲板員・機関員等の部員が過剰となる需給構造が定着しつつあり、拡大を続ける世界の船腹量を背景に、船舶職員不足が将来一層深刻化する見通しとなっている。このような中、船員供給国の事情変化により安定的な海上輸送に支障を来すことのないよう、一定規模の優秀な外航日本人船員を確保しておくことが必要である。

四面を海に囲まれた我が国において、内航海運は、国内貨物輸送の約4割を担い、我が国の経済や国民生活を支える上で重要な産業基礎物資である鉄鋼、石油、セメント等についてはその約8割を輸送する等、極めて重要な役割を果たしている。

また、国内海上旅客輸送は、国内航空旅客輸送を上回る年間延べ約1億人の国民が利用しており、特に、離島航路は島民の唯一の足、さらには生活物資の輸送手段として地域経済を支えている。

地球温暖化対策に対する取組みが求められる中、中・長距離フェリーや貨物船は、環境に優しい物流を目指す陸上から海上へのモーダルシ

フトの担い手として、極めて高い公共性を有している。

これら貨物・旅客双方の内航海運の重要性を考慮すると、その人的基盤である内航船員の意義・必要性は論をまたない。

内航船員数は、外航船員の10倍を優に超える規模であり、一方で高齢化が著しく進展していることを踏まえると、今後、若年船員を確保し、円滑な世代交代を進める必要性は高い。

近年、船舶の近代化や大型化が進む中、内航船員には、安全運航、環境保全等のための、より高度な船舶運航能力が求められるようになっており、優秀な技術者集団である船員(海技者)の確保は、外航海運に劣らず重要な課題となっている。

さらに、内外航を通じ、海運が持続的に発展するためには、陸上・海上を問わず内部にその業務の中核となる船舶運航能力及びそれに裏打ちされた管理・監督能力を備えた優秀な技術者集団である船員(海技者)の保持が必要である。

(2) 船員数の将来見通し

i) 外航船員の将来見通し

国際海上輸送部会において、外航日本人船員の必要規模について試算したところ、最低限必要な日本籍船は約450隻となり、これらの日本籍船を運航するのに必要な日本人船員は約5,500人となる。一方、平成18年に外航海運業界は、業界の総意として、日本籍船を5年で2倍、日本人船員を10年で1.5倍に増加させることを目標とする旨を表明している。

日本籍船・日本人船員の現状規模を踏まえれば、日本籍船約450隻、日本人船員約5,500人という必要規模を短期間で達成することは困難であり、今後、日本籍船・日本人船員の計画的な増加を図るべくさらに検討することが必要である。

今後、外航日本人船員の増加を促進するためには、外航海運事業者の国際的なコスト競争力の確保に配慮した制度的な措置が必要であり、それに向けた施策の実施は喫緊の課題となっている。

ii) 内航船員の将来見通し

内航船員については、高齢化が進んでいる年齢構成や現状レベルの採用や退職の状況並びに内航船のこれまでの運航の効率化の流れが今後も継続することを前提に、今後5年間ないし10年間の内航船員の需給状況を試算したところ、5年後に約1,900人、10年後には約4,500人程度の船員不足が生じる可能性がある。高度な技術者である船員の育成には長い期間がかかることを踏まえると、少子高齢化が進展し、今後生産労働人口が減少する中で、内航船員の確保・育成に向けた対策は喫緊の課題となっている。

(3) 今後の施策を進めるに当たっての考え方

船員(海技者)の確保・育成という観点から、今後の施策を進めるに当たっての考え方を整理すると、船員を

- ① 集め、
- ② 育て、
- ③ キャリアアップを図り、
- ④ 陸上海技者への転身を支援する、

という4つの施策を柱として推進することが適切であり、今後は、この4つの柱に沿った施策・取組みを行う必要がある。

第2章 優秀な日本人船員(海技者)の確保・育成のための具体的施策

～4つの柱に沿った取組み～

(1) 船員を集める

① 海の魅力のPR

外航における日本人船員の減少、内航における船員の高齢化及び後継者不足という状況に対処するためには、意欲ある人材に対して、船員という職業を今後選ぶ道として開放・提示していくことが必要であるが、その大前提として、海に対する国民各層の関心を高めることが必要であり、そのための海事広報活動については、これまで以上に積極的に取り組むことが求められている。

しかし、これまでの海事広報活動は、青少年の興味を喚起し、感動とロマンを与える点

で必ずしも十分な効果を上げていない。

少子高齢化の中で、船員志望者の裾野拡大を図るためには、まず、多くの児童・生徒、青少年、保護者に、海の魅力や海の職場の重要性について認識を深めてもらうことが必要である。このため、今後は、青少年の海に関する興味を喚起し、感動とロマンを与えることを目的とした活動を強化し、青少年に海に関わる仕事へのあこがれ・夢を抱かせることを目指すべきである。

このような活動は、船員の確保・育成のみならず、造船、港湾、マリンレジャー等幅広い海事産業における人材の確保や、海事産業が集積する地域の発展にとっても重要な課題となる。したがって、海事広報は広い視野に立ちつつ展開することが必要であり、幅広い海事関係者が連携し、海事産業の人材確保・育成に関する基本戦略を確立して、中央・地方の各層において海事広報活動に戦略的に取り組むことが求められる。また、体験乗船や造船所見学の人数等事業推進のための分かりやすい目標を設定し、中長期的な達成度を踏まえて施策の充実を図る PDCA サイクルを確立することが重要である。

こうした活動に当たっては、先般制定された海洋基本法や陸海空の中で「海の日」が唯一祝日となっていることの意味を踏まえ、我が国が海洋国家であることの認識を社会全体で共有してもらうため、今まで以上に戦略的かつ効果的に海事広報活動に取り組んでいくことが必要である。

このため、海の魅力をPRするための象徴的な存在として航海訓練所の練習帆船「日本丸」・「海王丸」を青少年の体験航海や市民クルーズに有効活用することとし、これを1つの核としつつ、官民を挙げて海事広報活動の充実に取り組む必要がある。

また、海の魅力のPRをする際には、これまで以上に海の職場に関する情報提供についても充実を図ることが必要である。

(具体的施策の例)

- 産学官及び地域の連携により全国及び意欲ある地域レベルでの協議会を形成し、マスタープランの下で、海事・海洋関係団体・NPO組織等のネットワーク化を図り、地域の自主的な取組みを支援・調整する等により、戦略的かつ効果的に海事広報を推進
- 児童・生徒や青少年層を主な対象とした練習帆船「日本丸」・「海王丸」への体験乗船。そのための海事青少年教育機関との連携、練習帆船による市民クルーズ等の積極的推進
- 年間を通じ継続し、かつ、海の日・海の月間において集中実施する等の海事広報活動における戦略的な取組み
- 船や造船所の見学会等海事産業全体による総合的なPR
- 船員教育訓練機関が連携したイベント・PRによる海の職場に関する情報提供
- 客船によるクルーズの振興及びこれを通じた海の魅力のPR
- 「海のまちづくり」の中で行う海の魅力のPR
- 授業や修学旅行での活用等学校教育との連携推進

② 船員の職業としての魅力の向上

若者が安心して一生を託すに足る職域として海の職場を選べるようにするためには、海運事業者の自主的な努力により、経営基盤の確立・安定化や、船員の労働環境・職場環境の改善を図るとともに、それを可能とする制度的な枠組みの充実を図ることが必要である。

しかしながら、海運業界においては一部に大手企業は存在するものの、その大半を中小零細企業が占めており、現状のままでは、海をめざす若者が安心して就職できる環境とはなっていない。また、かつての船員の給与は、陸上の職種に比べ相当程度高く、船員を志望する者にとっての大きな魅力となっていたが、近年、海陸の給与格差は大幅に縮小しており、海上労働の厳しさを考えた場合、職業としての魅力が失われかねない状況となっている。

船員の職業としての魅力の向上のためには、

業界の魅力や事業者の体力を向上させるための施策が必要であり、例えば、内航海運事業者等のグループ化を推進し、船員の計画的な募集・採用・育成等を容易に行える体制を整備する等、さまざまな角度から対策を推進する必要がある。

また、海を職場として選んだ若者を船員としてキャリアアップさせるための環境整備を進める観点からも、内航海運事業者等のグループ化をはじめ、中小海運事業者の経営基盤の安定が必要である。

(具体的施策の例)

- 船員（海技者）のキャリアパスの全貌を明示することによる職業的魅力の積極的 PR
- 内航海運事業者等のグループ化を活用した船員の活躍する場の拡大、船員の計画的募集・採用・育成の支援
- トライアル雇用を通じ船員の能力を的確に把握すること等により若年者の採用の拡大を推進していく観点から、船員の就職促進・能力開発のための支援策の見直し
- 残業時間の上限の設定、休息・健康の確保及び労働条件の明確化による船員の労働環境の改善
- 若者にとっての船員教育の魅力を上昇する観点からの奨学金の見直し
- ③ 海上経験を有する者の有効活用等

内航における船員不足をはじめ、今後発生する船員不足の状況に的確に対応するためには、若者を海の職場に誘導する施策に加え、退職海上自衛官をはじめとする海上経験を有する者を積極的に海運業に迎え入れることが求められる。このため、海上経験を有する者の持つ技術を評価し、短期間で資格を取得できるようにする等海技資格制度の柔軟化や、女子船員の船舶運航要員としての活躍の場の拡大を図る必要がある。また、船員教育機関の卒業生の海上就職率向上、水産高校卒業生等海になじみのある人材の内航への活用促進等により、人材の有効活用を図っていくこと

が必要である。さらに、その際、内航海運の実務に即した訓練を受けることができるような環境整備も重要である。

各企業が自主的に定年後再雇用の拡大を図ることにより、中高年技術者の有効活用を図ることも重要な課題である。

限られた人材を有効活用する観点からは、新たな技術やシステムの船舶運航の省力化の効用に応じて、乗組制度の見直しを行うことが必要である。

この他、雇用のミスマッチを解消するためには、海の職場を希望する者が的確な就職情報を入手し、適切な職業指導・就職斡旋を受ける環境を充実させる取組みも重要である。

(具体的施策の例)

- 退職海上自衛官等の海上経験を有する者や女子船員の船舶運航要員としての活用推進
- 海上経験を有する者の活用を推進するための海技資格取得の容易化等海技資格制度の柔軟化
- 海上経験を有する者や女子船員の活用等人材確保の対象の拡大を推進していく観点から、船員の就職促進・能力開発のための支援策の見直し
- 定年後再雇用の拡大
- 新たな技術やシステムの船舶運航の省力化の効用に応じた乗組制度の見直し等海技資格制度のあり方についての検討
- (2) 船員を育てる

関係者が広く認める日本人船員の優秀性は、日本船の事故発生率の低さからも証明されるものであり、四面を海に囲まれた我が国が今後も安全性が高く、環境負荷が低い海運を維持・整備していくためには、質の高い船員の確保に資する船員教育訓練システムを保持していく必要がある。

我が国は、船員教育機関における座学教育と航海訓練所における一元的な航海実習との組み合わせにより、国が責任を持って船員を育成する日本型船員教育訓練システムを長い期間をか

けて形成してきており、この下でこれまで数多くの優秀な船員を育成してきた。

船員には、船舶を安全に運航するための知識・技能や、船内の統率力、協調性、責任感、積極性、忍耐力、危機管理能力、他船・陸上機関とのコミュニケーション能力等様々な能力が要求される。さらに、近年の海運業界では、技術の進展に合わせたより高度な船舶運航能力に加え、海技者としての能力等も求められるようになってきている。

このため、これまで優秀な日本人船員を育ててきた我が国の船員教育訓練システムについては、その長所を維持しつつ、海運業界が求める技術力の優れた人材の養成に向け、改革を行っていくことが強く求められている。したがって、海運事業者の船舶（社船）を用いた乗船実習の導入、帆船実習の義務付けの廃止、実習船舶の構成や実習内容等について見直しを行い、積極的に改革を進めていくことが必要である。また、適職を求めて転職を考える人々に対し、船員という職業への門戸を広く開放する観点からは、船員教育訓練システムについて、誰もが自由にチャレンジできるものに再構築するとともに、それを積極的にPRしていくことが必要である。

(具体的施策の例)

- 社船実習の拡大による教育訓練の複線化推進
 - 帆船実習の見直し（遠洋航海の義務づけの廃止、実習時期・期間の見直し）
 - 一般大学、高校等卒業者の海技資格取得を可能にするシステム（現行：新3級、新6級）のさらなる拡充
 - 内航船員養成に重点を置いた航海訓練所船隊構成の改革
 - 船員教育機関や航海訓練所の運営の合理化、効率化
 - 船員教育機関と航海訓練所の連携強化、海運事業者と船員教育機関・航海訓練所の連携強化
- (3) 船員のキャリアアップを図る
団塊の世代の退職を受け、あらゆる産業が若

年人材の確保に努力している状況下において、若者にとっての船員の魅力を増大させるためには、船員になった若者が経験を積む中でキャリアアップを図ることを可能とし、職業としての船員の魅力を高めることが必要である。このためには、上級資格の早期取得や、船長・機関長への早期昇進、内外航の垣根を越えた転職、小型船から大型船への転船等のキャリアアップが容易になるような環境整備を図ることが必要である。

また、(1)で述べた内航海運事業者等のグループ化は、海運事業者の経営基盤の安定化や安全運航の確保等に資するだけでなく、充実した体制の下での教育・訓練を通じた高度な技能の獲得により、船員のキャリアアップを図る上でも有効な手法であり、その推進を図る必要がある。

(具体的施策の例)

- 上級資格の取得の容易化、錆び付いた技能の復活、新技術や乗り組む船の特性を踏まえたシミュレータによる操船訓練等スキルアップに資するための、広く一般の船員が利用可能な研修・講座等の開設・拡充
 - 内航海運事業者等のグループ化を活用し、船員が研修・講座を受講する機会を増大させる等船員のキャリアアップ支援体制の構築
 - 外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームを活用した船員の確保・育成の推進
- (4) 陸上海技者への転身を支援する
船員を取り巻く環境の変化により、海上のみならず、陸上においても、船員の持つ高度な船舶運航技術や豊富な海上実務経験が必要となる業務が数多く生まれてきている。
- このような業務は、船舶管理・監督者(SI)や水先人、造船所のドックマスター、石油基地のバースマスター等直接的に海や船に関わる職業のほか、保険業・金融業や企業経営等の幅広い部門に見受けられる。また、船員教育訓練機関における教官、海技試験官、海難審判官等の公的な海事関連分野にも幅広くニーズが存在し、現に多数の船員経験者が「陸上海技者」として

これらの業務に従事している。最近は、海運業等の新しいビジネスモデル構築の試みを通じ、そのフロンティアがますます拡大している状況にある。

これら陸上海技者への転身は、若者や船員が一生の仕事・ライフサイクルを考えるに当たって無視することのできない重要なステージである。

しかしながら、陸上海技者の業務のうち、水先人以外の民間業務については、資格制度やキャリアアップのための仕組みが未だ整備されておらず、内外航を通じ、船舶管理部門等の重要性が増す中で、陸上海技者の社会的地位や育成システムが明確にされていない業務がほとんどとなっている。

この問題を解決することは、船員のキャリアアップへの意欲を増大させるだけでなく、「船員」という職業自体の魅力の増大にもつながり、ひいては船員志望者の増加にもつながる重要な課題である。

このため、陸上海技者に係る（民間）資格制度の創設を軸に、船員としての経験を活かしてさらなる活躍が期待できる新分野（新しいキャリアパスモデル／ビジネスモデル）を明確化する等の施策の充実を図り、船員の陸上海技者への転身を強力に支援し、海事産業の職業的魅力を復活させることが必要である。

（具体的施策の例）

- 船舶管理・監督者(SI)等、陸上海技者の行う民間業務に関する新たな（民間）資格制度の創設
- 業界との連携による陸上海技者の位置づけと業務内容の明確化
- 船舶管理会社の陸上支援部門等陸上海技者が活躍する場の拡大
- 陸上海技者への転身に当たっての参考情報の充実の観点からの国土交通省における陸上海技者の採用情報等の積極的開示
- より高度な海事に関する知識・技能を教授する観点から、海事専門職大学院を含む海事関

連大学院の設置についての船員教育訓練機関等の関係者による検討

第3章 海事地域の振興

海運、造船をはじめとする我が国の海事産業は、水運の発達度や産業の立地経緯等から特定の地域（以下「海事地域」という。）に集積している。最近、海事地域における海運業、造船業等の海事産業は全体として好調に推移しているが、海事地域全体についてみれば、若年人口の減少や高齢化の進行、低い財政力等によりその活力が停滞ないし後退しつつあり、地域の実業において後継者難や海外移転等により先細りの懸念が生じている。

このような状況を放置しておくと、海事地域の中長期的な活力の低下が避けられず、我が国全体の海事産業の衰退や船員をはじめとする海事分野における人材の確保にも支障を来すおそれ強い。

これらの問題を解決するためには、海事地域が、地域に集積された海事産業・文化の活性化に総合的に取り組み、青少年の海への関心の高まりを通じた海事関係の人材確保や特色ある海事地域の形成を実現することが重要である。

特に、基礎的な自治体である海事地域の市町村が核となり、地域におけるさまざまな関係者が連携して地域の特性を活かした「海のまちづくり」を進めることは、海事地域の振興を実現するための重要な観点である。

例えば、海事地域の一つである愛媛県今治市は、次世代の人材育成、海事クラスターの構築、海事文化の振興と交流の促進という観点から、「海のまちづくり」を推進しており、地域住民に対する海事広報活動の実施、人材育成に係る地元教育機関との連携、小中学生を対象とした出前海事教室等の取組みを行っている。その他の地域においても、海事クラスターの構築等に向けた取組みが行われている。

海洋国家である我が国の国際競争力を強化していくためには、今後、海事地域の多くの市町村がこうした取組みを積極的に行い、青少年が海や船

に親しむ機会の形成、学校教育と連携した海事教育の推進、海運・造船等に係る人材の教育・訓練環境の整備を進めていくことが望ましい。

また、このような事業を実施しやすくする環境を整備していくためには、国、船員教育訓練機関、地域の海事関係者等が海事地域の市町村に協力しながら「海のまちづくり」を推進するための枠組みを構築する必要がある。

第4章 施策の推進のための体制と制度等の整備

船員（海技者）の確保・育成は、第一義的には海運事業者が船員を安定的に採用し、社内で育成していくことにより達成されるべきものであり、今後、前述した船員（海技者）の確保・育成に関する考え方及び具体的施策を踏まえた取組みを行う必要がある。

また、国、業界団体、各種海事関連団体、船員教育訓練機関等は、海運事業者による自主的な取組みを支援し、船員（海技者）の確保・育成やキャリアアップが可能となるような環境の整備を図ることが必要である。

特に、国においては、船員（海技者）の円滑な確保・育成を図るための枠組みの形成、様々なニーズに対応した規制の緩和（船員の資格取得や船員職業紹介に係る制度の見直しや運用の改善等）、陸上海技者に係る（民間）資格制度の導入等船員（海技者）に関する制度改革について速やかに検討を進める必要がある。また、経済的合理性に基づく企業行動のみでは解決しえない分野において船員の確保・育成に向けた諸活動を円滑に推進するため、行財政上の措置の導入・拡充について検討することが必要である。

一方、海の魅力のPRという観点から、幅広い海事関係者が連携し、海事産業全体における人材の確保・育成に関する基本戦略を確立して、中央・地方の各層において海事広報活動に戦略的に取り組む必要がある。

併せて、海事地域の振興という観点から、海事地域において市町村や中小零細事業者が行う事業に係る支援のあり方についても、必要な仕組みの

構築を図る必要がある。

おわりに

人材育成は、一朝一夕にはなし得ない。長期的な視野のもと、取り組まねばならない課題である。

海洋国家である我が国が、今後とも海の恵みを享受し、海運の安定性・安全性・信頼性を確保していくためには、優秀な日本人船員（海技者）をはじめとする海事産業を支える人材の確保・育成は極めて重要な国家的な課題である。

この国家的な課題に対応していくためには、産学官及び地域の海に関する関係者において、今回盛り込まれた諸施策を着実に実施することが必要である。

また、システムとして持続可能となるよう施策効果の検証・評価を行い、不断に施策の見直し・改善を図るため、個々の施策を実施するに当たっては、可能な限り、目標を設定し、その達成度を管理することも重要である。

今回の報告は、船員（海技者）の確保・育成の観点から、取るべき施策に関する基本的な考え方を明らかにするとともに、問題の緊急性を考慮し、早急に取り組むべき具体的な施策についてとりまとめたものであるが、これらが海に関する人材育成に関わる全ての関係者にとって参考となることを願う次第である。

国土交通省は、本中間とりまとめを踏まえ、速やかに必要な制度改革や予算要求について検討すべきである。

船員をはじめとする海事分野における人材の確保・育成のための方策については、これまでの審議において、おおむね基本的方向を示すことができた。しかし、そのための具体的な戦略については、未だ十分な審議が行われてはいない。したがって、本部会では、今後、船員をはじめとする海事分野における人材の確保・育成等に関する具体的な方策のあり方等について、引き続き検討していくことが適当である。

小学校教師を対象に横浜港で見学会を開催

当協会は、去る7月30日、学校・学生向け広報の一環として、小学校教師を対象とした見学会を横浜港等にて開催した。

この見学会は、東京都小学校社会科研究会が主催し、当協会と石油連盟が協賛して実施したもので、東京都の小学校教師67名が参加した。

午前中は、川崎市にある東燃ゼネラル株の川崎工場において石油精製の過程などについて説明を受けたあとバスから石油精製施設を見学した。午後は、横浜港にて横浜市海事広報艇「はまどり」に乗船し、船舶やコンテナバースなどを約1時間にわたって見学した。

本年は㈱日本船長協会の協力を得、現地往復のバスの車中ならびに「はまどり」船内において同協会森本会長より海運や船について経験を交えた説明があった。

参加した先生方からは、海運業界や石油業界の役割や重要性が認識でき、また海賊や客船の話がとても興味深かったとの感想が寄せられた。

なお、当日は㈱日本船長協会 森本会長のご好意により、横浜大栈橋に停泊中のクルーズ客船「飛鳥Ⅱ」船内を先生方が見学できるよう急遽取り計らいいただき、希望者一同驚きの中に船内見学を体験した。

(総務部：高橋)



▲7:40am、先生方が丸の内に集合



▲バスの車中にて、日本船長協会 森本会長より海運や船について経験を交えた説明



▲東燃ゼネラル株川崎工場にて、石油精製などについての講義風景



▲横浜市広報艇「はまどり」に乗船 (先生方67名)



▲「はまどり」船内にて船や港などについて説明 (日本船長協会 森本会長)



▲「はまどり」船内から行き交う船舶を見学する先生方



▲「飛鳥Ⅱ」を見学する一行

メンバー紹介

No.7 川崎近海汽船株式会社

主要データ

会社概要

会社名：川崎近海汽船株式会社

KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA, LTD.

本社所在地：東京都千代田区霞が関1丁目4番2号

設立：1966年（昭和41年）5月1日

資本金：23億6,865万円

代表取締役：森原 明

事業内容：海上運送業、海運仲立業、港湾運送事業および倉庫業、貨物運送取扱事業、海運代理店業

従業員：232名（陸員116名海員116名）

取引金融機関：日本政策投資銀行、株式会社みずほコーポレート銀行、りそな銀行、農林中央金庫、株式会社三井住友銀行、株式会社三菱東京UFJ銀行、中央三井信託銀行、北海道銀行 等

グループ会社：川崎汽船株式会社、(株)ダイトーコーポレーション、北海運輸(株)、日東物流(株)、ケイラインロジスティクス(株) 等

発行済株式総数：29,525,000株

主要株主：川崎汽船株式会社、東京海上日動火災保険株式会社、株式会社損害保険ジャパン、三井住友海上火災保険株式会社、日本トラステイ・サービス銀行、北海運輸株式会社、株式会社栗林商会、株式会社ダイトーコーポレーション、日本マスタートラスト信託銀行、日東物流株式会社 等



"K" LINE KINKAI

KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA, LTD.

川崎近海汽船株式會社

社名ロゴ



代表取締役社長 森原 明



ファンネルマーク



本社の入居する大同生命霞ヶ関ビル

部門別営業：近海部門・内航部門およびフェリー部門

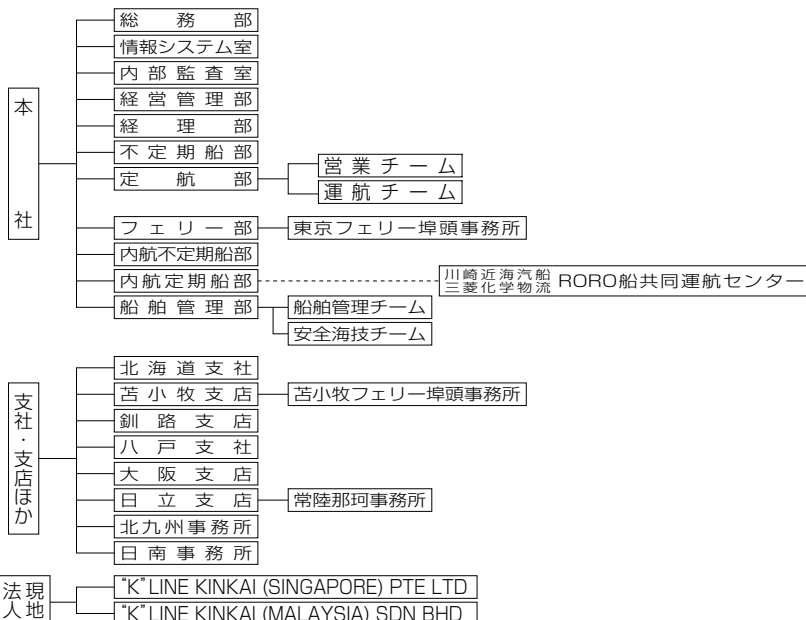
経営理念

当社は、海上輸送のベストパートナーとしてお客様のニーズに全力で応え、人にやさしい豊かな社会の実現に貢献します。

歴史

- 1966年 会社設立、川崎汽船の内航営業権を継承
- 1968年 日本／インドシナ定期航路開始
- 1969年 内航 RORO 船“北王丸”東京／苫小牧航路就航
- 1970年 日本／サバ・サラワク定期航路開始
- 1971年 シルバーフェリー(株)設立
- 1973年 シルバーフェリー(株)八戸／苫小牧旅客フェリー事業開始
- 1986年 日本／バンコク在来船定期航路配船開始
- 1992年 シルバーフェリー(株)と合併、八戸／苫小牧旅客フェリー事業を継承
- 1993年 釧路／日立定期航路・高速船“ほくれん丸”就航
- 1995年 東京証券取引所第二部上場
- 2001年 常陸那珂／苫小牧航路“勇王丸”就航、“新北王丸”とともにデイリー運航サービス開始
チップ専用船“TROPICAL BREEZE”就航
- 2004年 本社移転
- 2006年 日立／北九州航路開設
大型高速 RORO 船 2 隻リプレイスによる運航開始（釧路／日立航路）
- 2007年 内航定期船 航路再編

組織

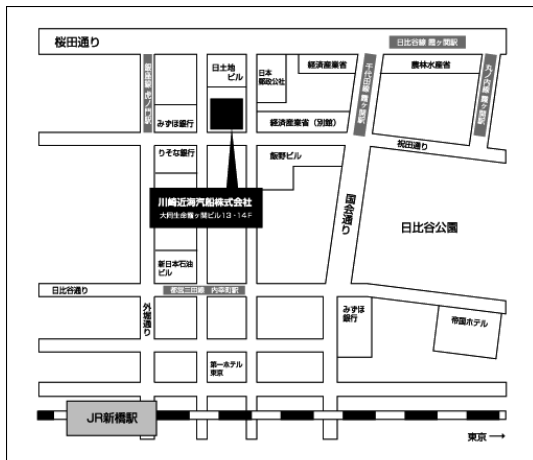


入会日・所属地区

1966年 5月 1日
(京浜地区船主会所属)

所在地&周辺案内

本が入居している大同生命霞ヶ関ビルは、親会社である川崎汽船さんの日比谷セントラルビルから徒歩約5分に位置します。眼下に日比谷公園の森が見え、この時期の“緑”、秋には紅葉が目を楽しませてくれます。



本社所在地/
東京都千代田区豊が岡1丁目4番2号 大同生命豊が岡ビル13・14F

JR新橋駅日比谷口より	徒歩7分
銀座線虎ノ門駅9出口より	徒歩2分
千代田線豊が岡駅C2出口より	徒歩3分
日比谷線豊が岡駅C2出口より	徒歩3分
丸の内線豊が岡駅B3出口より	徒歩3分
有楽町線三田駅A4出口より	徒歩5分

本社地図

ある社員の会社生活

(日立支店勤務の飯野課長代理より)

日立支店は、釧路・苫小牧・北九州向けのRORO 3航路を取り扱う当社のハブポートであります。



ほくれん丸にて

荷物を積んだ車両を、そのまま船内に積み込むことが出来るRORO船。陸上輸送(シャーシやトラック)と海上輸送という、異なった輸送モード

を連続して輸送を行う、ユニークな船種と言えます。モーダルシフトの主役の海上輸送に、陸運業各社のお客様が持つきめ細かさを合わせて、まさに千人力。生活に密着した様々な荷物を集荷して頂き、その荷物をまとめて経済的に、環境に優しく船社が輸送します。

このように、生活に密着した物資の輸送に携わっていると、思わぬおこぼれに預かることも。当社の主力航路である北海道航路は、北海道の旬の味覚の大動脈。夏から秋にかけて、野菜、水産品等を満載したシャーシやトラックが続々と降り立ちます。船社も最も繁忙となる時期ですが、お客様から「陣中見舞い」の味覚を頂くこともあり...「役得」でしょうか? 人々の生活を支えるRORO航路。今後も安全運航に努めていきたいと思えます。

ホームページ



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



Washington便り

米国大統領選は10億ドル選挙？

高まる関心

米国では、2008年11月に予定されている大統領選を目指して、既に多くの候補者が名乗りを上げ、早くも熱戦の火ぶたは切られている。前回の2004年選挙では、テロリストに立ち向かう強い指導者というイメージで、現職のブッシュ大統領が民主党のケリー候補に圧勝したが、この2年半の間に状況は大きく変り、ブッシュ大統領の支持率は低下の一途を辿り、今や30%を切っている。この最大の原因は、言うまでもなくイラク戦争の泥沼化であり、米国民の厭戦・反戦気運を利用した民主党が昨年の中選挙で勝利し、議会の多数を制したのはまだ記憶に新しい。

去る6月にCBSテレビとニューヨークタイムズ紙が共同で行なった若年層（18-29歳）の調査では、回答者の6割以上が08年選挙は自分の人生で最も重要な選挙と答えたそうである。候補者の記事が新聞に載らぬ日はなく、今回ほど1年以上先の大統領選に対する関心が、これほど早い時期から高まっていることは従来では見られなかった現象である。

民主党支持者の間では8年ぶりの民主党政権誕生にける期待が大きいので関心が高いのは当然であるが、それ以外にも党派を超えて、08年選挙が高い関心を集めているのは、女性（クリントン上院議員、民主党）、黒人（オバマ上院議員、民主党）、モルモン教徒（ロムニー前マサチューセッツ州知事、共和党）、2度の離婚歴がある危機管理専門家（ジュリアーニ前ニューヨーク市長、共和党）等が有力候補となっているからであろう。またブッシュ、クリントン両家による政権交代がいつまで続くのかという若干ミーハー的な興味もある。もしヒラリー・クリントン議員が大統領に選出されると、B-C-B-Cが実現し、気の早い向き

は2012年あるいは2016年の選挙では、現大統領の実弟で前フロリダ州知事のジェブ・ブッシュ氏が大統領に選出されB-C-B-C-Bが実現すると予想している。

どの候補者もまずは党の公認候補者としての指名を獲得しなければならないので、来年1月-3月にかけて行なわれる予備選に全力を集中し、その後来年8月の党大会で正式に公認候補となると、9月のレイバーデー休日明けから11月の第一火曜日の大統領選挙日までの2ヶ月間が本選となる。米国の大統領選の仕組みは、代議員とか選挙人が登場するので分りにくく、これを説明するにはとても限られた紙面では難しいので、本稿では選挙資金の問題に絞って大統領選の一面を紹介したい。

過熱化する選挙資金集め

予備選自体は2ヶ月の短期決戦であるが、それに至るまでの準備期間は非常に長く、通常は1年位はかけて準備する。その理由は選挙資金集めである。大統領予備選に勝ち抜くには莫大な資金が必要であり、金を集められない候補は途中で脱落していくと言われている。近年の選挙資金は途方もない額になっており、96年の選挙ではクリントン候補は3700万ドル、2000年の選挙ではブッシュ候補は1億ドル、更に2004年の選挙ではブッシュ候補は2億7400万ドル、ケリー候補も2億4600万ドルと、回を追うごとに選挙資金の額は急激に膨張している。

典型的な資金集めはレセプションや夕食会という形を取り、マケイン議員のようにラスベガスの超高級ナイトクラブを借り切ることもある。例えば一席1000ドルの参加金で1000名集めれば100万ドルの資金を集めることができるが、実際にはその四分の一は食事代や部屋代等の経費で消えて行く



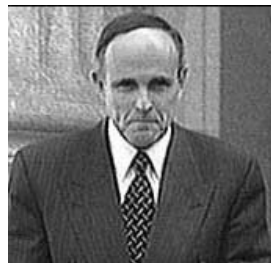
▲クリントン氏



▲オバマ氏



▲ロムニー氏



▲ジュリアーニ氏

ので、このようなレセプションや夕食会も何十回となくやらなければならない。しかも選挙本部には100人程度のスタッフを抱え、その給与や事務所経費、コンサルタントへの支払いなどで、毎月数百万ドルは必要と言われている。選挙資金の大半は民間・一般大衆の献金に依存しているが、連邦選挙資金法で一般国民の政治献金は候補1人に対し最大2300ドルとなっている。

連邦選挙委員会は、各候補が民間から集めた資金の中の一部を同額補助金として、予備選の始まる直前に支給するが、この補助金は選挙資金全体の精々三分の一程度と言われているので、やはり民間からどれだけ集金できるかがその候補者の当落を決める大きな要素のひとつとなる。

大統領選挙では選挙前年の1月以降を選挙期間と呼び、立候補者は四半期ごとに連邦選挙委員会に選挙資金収支を報告しなければならない。7月に発表された主な候補者の最新の選挙資金収支は下記の通りである。

候補者の中では、民主党のオバマ、クリントン両議員の集金力がずばぬけている。人気の高い夫である前大統領の支援を受けるクリントン議員が抜群の集金能力があるのは当然としても、オバマ議員が小口のインターネット献金を多く集めてクリントン議員を上回った事は注目に値する。また共和党ではモルモン教徒の献金を集めたロムニー氏の集金能力に注目が集まった。

オバマ氏とクリントン氏では献金者の内訳が対照的である。クリントン氏は1000ドル以上の献金者が全体の86%を占めるのに対し、オバマ氏は1000ドル以下の献金者が全体の45%を占め、特に1人200ドル以下の超小口献金者が実に30%を占めている。

しかしオバマ氏は小口献金者だけではなく、4-6月の実績ではリーマン・ブラザーズ、ゴールドマン・サックス、JPモルガン等の金融関係からも多くの大口の献金を集めている。

選挙費用の内訳

1-6月の全候補者の選挙費用の内58%は事務所関係経費である。この中には、スタッフの給料、旅費、事務所賃料、光熱費、備品、文房具、郵便

代、電話代、食費、税金、会合費、会計事務所費用、弁護士費用等が含まれる。オバマ議員はスタッフの給料に4-6月の3ヶ月間だけでも、330万ドルを使っている。

次に大きな支出は選挙費用(19%)である。この中にはコンサルタント費用、イベント費用、選挙運動促進グッズ、世論調査費用、ダイレクトメール費用等が含まれる。

資金集め費用(10%)は資金集めに必要なイベント費用、ダイレクトメール、テレマーケティング、コンサルタント、オンライン献金サービス費用等が含まれる。

候補者がどの地域で費用を使っているかを調べることも可能である。これまでの予備選では、伝統的にアイオワ州が党員集会(caucus)、ニューハンプシャー州が予備選(primary)で全米のトップを切って開催する「Front State」の実績を一貫して誇ってきた。この両州での開幕戦の持つ意味は重要で、どの候補者もこの両州での支持獲得には格別力を入れてきた。既にアイオワ州の党員集会は1月14日、ニューハンプシャー州の予備選は1月22日と発表されている。民主党のオバマ議員は、支持率ではまだクリントン議員の後塵を拝しているが、じりじりとその差を縮めつつあり、特にアイオワ州では87万ドル、ニューハンプシャー州では50万ドルを使って支持獲得に全力を挙げている。同議員はアイオワ州で100名、ニューハンプシャー州でも50名以上の専従スタッフを抱えている。

10億ドル選挙?

選挙戦はまだ序盤戦から中盤戦に入ろうとしているところである。オバマ、クリントン両候補だけでも既に1億ドル以上の資金を集めており、民主・共和両党の立候補者が集めた選挙資金総額は既に約3億ドルである。このペースで選挙資金を集めると今度の大統領選挙資金は10億ドルを突破する可能性があると言われている。2000年選挙が5億2900万ドル、2004年選挙は8億8100万ドルの資金であったことを考えると、この10億ドルというのは十分に有りうる数字である。

(北米地区事務局ワシントン事務所長
牧野 直成)

参考文献：山崎一民「ワシントンウォッチ」

民主党		オバマ議員	クリントン議員	エドワーズ議員
4-6月	集金額	3280万ドル	2650万ドル	890万ドル
1-6月	集金額累計	5860万ドル	5254万ドル	2306万ドル
1-6月	支出額	2265万ドル	1785万ドル	979万ドル
現金残高		3626万ドル	4523万ドル	1335万ドル
共和党		ロムニー前知事	ジュリアーニ前市長	マケイン議員
4-6月	集金額	2100万ドル	1760万ドル	1159万ドル
1-6月	集金額累計	3476万ドル	3203万ドル	2389万ドル
1-6月	支出額	3231万ドル	1691万ドル	2193万ドル
現金残高		1212万ドル	1833万ドル	322万ドル

「海運統計要覧2007」の発行

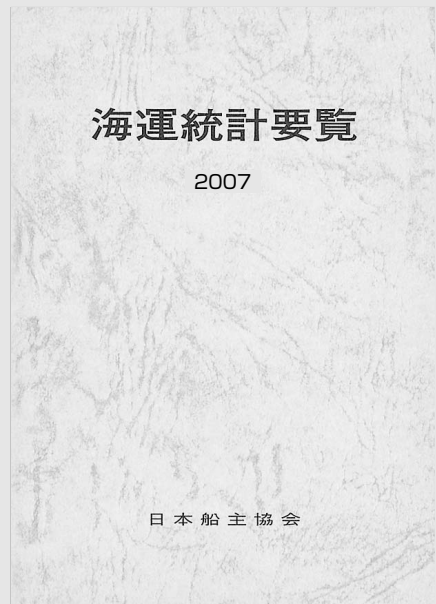
当協会では1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や主要関連産業の各種統計資料を幅広く収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者はもとより広く一般の方々の参考に供しておりますが、今年2007年版を発行いたしました。

構成は以下の通りとなっています。

[項 目]

- | | |
|---------------|-----------|
| I 船 腹 | VI 企業財務 |
| II 船舶の建造と消失 | VII 内航海運 |
| III 海上荷動と海運市況 | VIII 港湾関係 |
| IV 輸送活動 | IX 船員関係 |
| V コンテナ輸送 | X 関連産業の動向 |

なお、本書は1部1,000円(税込、送料別)にて実費頒布致しますので、購入をご希望の方は希望部数と送付先を以下までご連絡ください。



○ お申込み先：

社団法人 日本船主協会 総務部(統計出版担当：高橋)
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)
tel：03-3264-7188 fax：03-5226-9166 E-mail：mem@jsanet.or.jp

(総務部：高橋)

国土交通省編集「海事レポート(平成19年版)」が発行される

国土交通省海事局編による「海事レポート(平成19年度版)」が発行されました。同レポートは毎年の海事行政の現状について取りまとめ発行されているもので、本年度版の構成は以下の通りです。

第I部 海事行政における重要課題

第II部 海事の現状とその課題

第I部では「安定的な国際海上輸送の確保」および「安全・安心で環境にやさしい海上輸送の確保」等海事行政における重要課題の紹介、第II部では海事行政の各分野について各種データと現状分析を踏まえ、直面する政策課題とそれへの対応がまとめられています。

同レポートの購入につきましては、日本海事広報協会 (tel：03-3552-5034、fax：03-3553-6580) までお問合せください。

(総務部：高橋)



9
} 13
日 IMO第56回海洋環境保護委員会 (MEPC56) がロンドンにて開催された。
(P. 2 海運ニュース参照)

16
日 国土交通省は、平成19年版「海事レポート」を発行した。
(P. 26囲み記事参照)

20
日 海洋基本法が施行され、初代海洋政策担当相に冬柴鐵三国土交通相が就任した。また、首相を本部長とする総合海洋政策本部が設置された。

23
} 27
日 IMO 第53回航行安全小委員会 (NAV53) がロンドンにて開催された。
(P. 5 海運ニュース参照)

26
} 29
日 外国人船員が日本籍船に配乗するための資格適用範囲が拡大されてから初の外国人船員承認試験がフィリピンのマニラにおいて開催され、70人が合格した。そのうち船長は7人、機関長は5人であった。
(P. 7 海運ニュース参照)

30
日 「港湾手続きの統一化・簡素化に関する官民合同検討会」の第1回会合が開催された。

31
日 総合海洋政策本部の第1回会合が開催された。



船協だより

7月の定例理事会の様様

(8月1日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. トン数標準税制関連事項
2. 平成20年度税制改正要望
3. 外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム
4. 外航日本籍船の日本人船・機長配乗要件の撤廃
5. アジア船主フォーラム (ASF) 関連事項
 - ① ASF 事務局長の選任
 - ② ASF 5S委員会への当協会代表

労政委員会

1. 2008/2009年外国人船員の労働条件に関するIBF交渉の進捗状況

海上安全・環境委員会

1. IMO 第56回海洋環境保護委員会 (MEPC56) 報告

海上安全・環境委員会/政策委員会

1. 海上災害防止センターによるHNS防除資機材および要員の提供義務

内航部会

1. 山本公一衆議院議員との意見交換会の模様

公布法令(7月)

- ㊦ 船舶機関規則等の一部を改正する省令(国土交通省令第69号、平成19年7月2日公布、平成19年8月1日施行)
- ㊦ 海洋基本法の施行期日を定める政令(政令第201号、平成19年7月6日公布(施行期日は平成19年7月20日))
- ㊦ 総合海洋政策本部令(政令第202号、平成19年7月6日公布、平成19年7月20日施行)
- ㊦ 海洋構築物等に係る安全水域の設定等に関する法律の施行期日を定める政令(政令第203号、平成19年7月6日公布(施行期日は平成19年7月20日))
- ㊦ 港則法施行令の一部を改正する政令(政令第226号、平成19年7月20日公布、平成19年8月1日施行)
- ㊦ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令(政令第229号、平成19年7月20日公布、平成19年8月1日施行)

国際会議の予定(9月)

会議名: バーゼル条約第6回公開作業部会 (OEWG6)

日程: 9月3日~7日

場所: ジュネーブ(スイス)

会議名: IMO 第12回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会

日程: 9月17日~21日

場所: ロンドン

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
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
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2006年7月	6,321	5,463	858	14.2	16.9
8	6,141	5,946	195	17.6	16.2
9	6,832	5,823	1,009	15.3	17.0
10	6,593	5,984	609	11.5	17.5
11	6,631	5,721	909	12.1	7.6
12	6,960	5,847	1,113	9.8	7.7
2007年1月	5,953	5,957	△ 3	19.0	10.3
2	6,418	5,443	975	9.7	10.2
3	7,513	5,885	1,628	10.3	0.2
4	6,633	5,712	921	8.2	3.5
5	6,565	6,182	383	15.1	15.6
6	7,284	6,060	1,223	16.2	10.8

(注) 財務省貿易統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

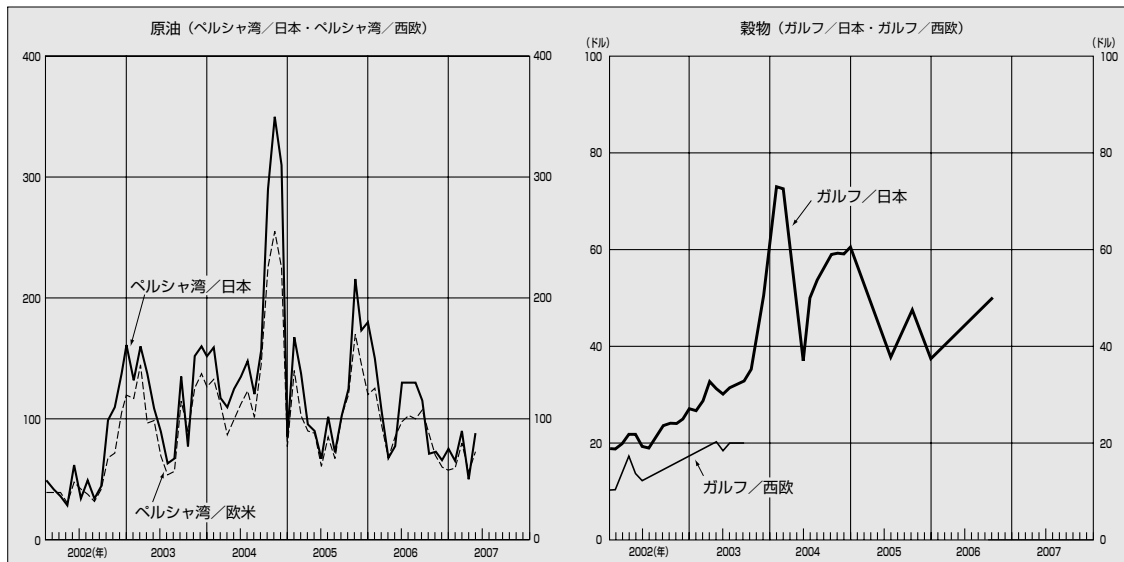
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2006年8月	115.88	114.44	117.32
9	117.01	115.85	117.93
10	118.59	117.42	119.51
11	117.35	115.65	118.30
12	117.30	114.87	119.03
2007年1月	120.60	118.37	121.99
2	120.45	118.48	121.48
3	117.28	115.60	118.30
4	118.83	117.77	119.60
5	120.73	119.55	121.70
6	122.62	120.94	123.95
7	121.59	118.52	123.63

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)								
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他	Trip	Period
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
2006	84,502	644	83,858	22,832	3,969	293	56,482	0	293	0	336,494	109,203
2006 11	8,447	0	8,447	2,485	251	0	5,638	73	0	0	37,542	11,346
12	4,633	0	4,633	1,150	168	0	3,315	0	0	0	24,540	8,655
2007 1	8,361	0	8,361	1,997	115	0	6,249	0	0	0	28,862	13,137
2	6,144	0	6,144	810	70	44	5,220	0	0	0	23,640	13,636
3	6,221	0	6,221	2,410	0	0	3,805	0	5,820	0	22,093	15,155
4	4,218	0	4,218	1,240	148	0	2,830	0	0	0	19,925	14,406
5	5,560	70	5,490	1,790	350	0	3,350	0	0	0	23,402	9,479
6	10,070	0	10,070	3,380	189	0	6,483	0	18	0	26,375	8,819
7	7,479	0	7,479	1,818	181	0	5,480	0	0	0	28,710	14,166

(注) ① マリタイム・リサーチ社資料による。 ② 品目別はシングルものの合計。 ③ 年別は暦年。



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

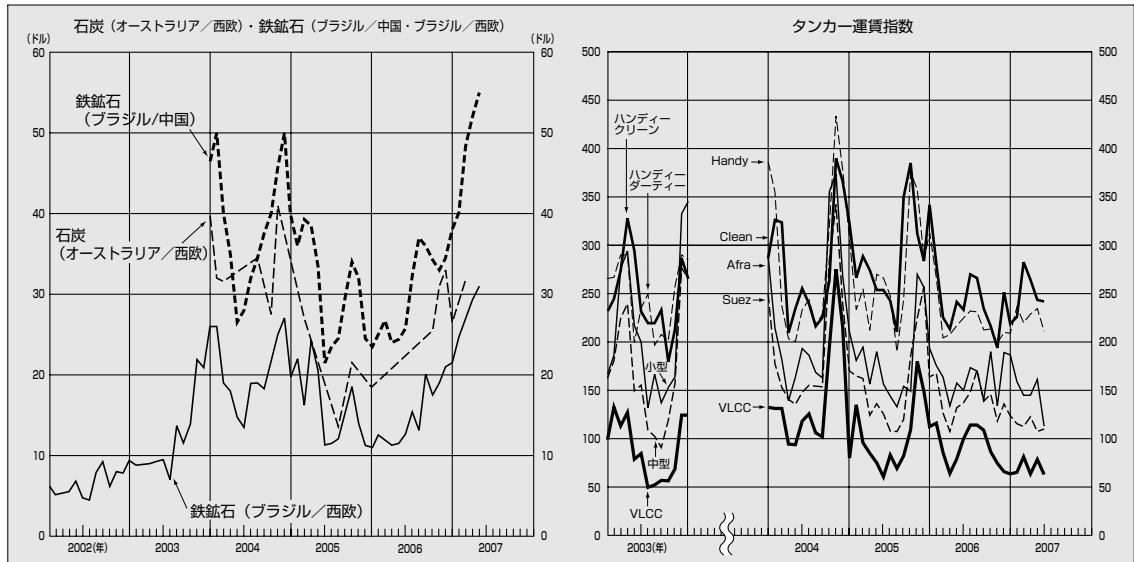
月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2005		2006		2007		2005		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	85.00	59.50	180.00	80.00	75.00	47.50	77.00	62.50	120.00	75.00	57.50	45.00
2	167.50	75.00	150.00	100.00	65.00	45.00	140.00	112.50	125.00	85.00	59.00	47.50
3	137.50	75.00	106.50	66.50	90.00	65.00	102.50	75.00	95.00	57.50	80.00	54.00
4	96.00	80.00	68.00	50.00	50.00		90.00	72.50	67.50	55.00	55.00	40.00
5	90.00	62.50	77.50	67.50	88.50	62.50	88.25	62.50	85.00	55.00	72.50	60.00
6	67.50	52.50	130.00	82.00			61.25	50.00	97.50	70.00		
7	102.00	73.75	130.00	91.00			85.00	62.50	102.50	80.00		
8	72.50	56.50	130.00	90.00			67.50	60.00	100.00	85.00		
9	102.50	62.50	115.00	105.00			102.50	65.00	107.50	85.00		
10	125.00	90.00	71.00	67.50			120.00	87.50	89.50	65.00		
11	216.00	135.00	72.50	60.00			170.00	130.00	70.00	60.00		
12	172.50	110.00	65.00	51.25			145.00	100.00	60.00	48.25		

(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			
	2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	37.45							
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10	50.50	50.25						
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)

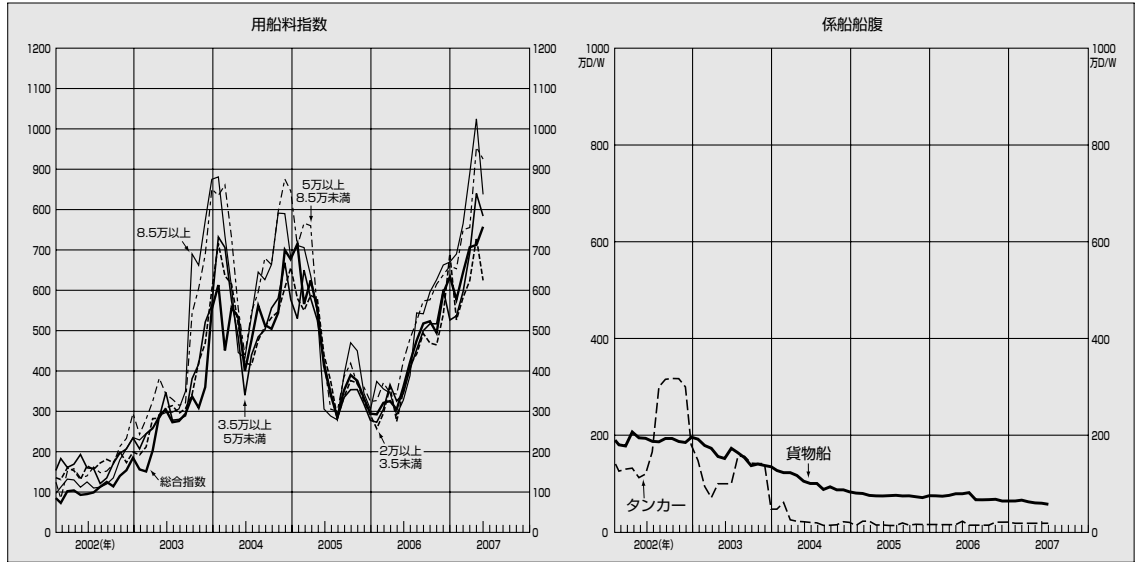
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2006		2007		2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	18.45	16.20	26.50		23.50	19.70	38.00	26.50	11.00	8.75	21.50	16.75
2	—	—	—	—	24.99	21.00	40.25	38.00	—	12.50	24.75	24.50
3	—	—	31.80	30.50	26.75	18.50	48.30	39.00	—	—	—	—
4	—	—	—	—	24.00	20.90	52.00	44.00	11.25	9.85	29.25	—
5	—	—	—	—	24.30	19.70	55.00	51.00	11.50	10.50	31.00	27.30
6	—	—	—	—	25.75	22.00	—	—	—	12.70	—	—
7	—	—	—	—	32.25	23.75	—	—	—	15.40	—	—
8	—	—	—	—	37.00	31.00	—	—	—	13.10	—	—
9	—	—	—	—	36.00	28.50	—	—	20.25	17.90	—	—
10	25.50	—	—	—	34.25	29.00	—	—	17.50	13.45	—	—
11	31.00	—	—	—	33.00	29.50	—	—	19.00	15.50	—	—
12	33.00	—	—	—	34.45	31.50	—	—	21.00	20.50	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれもケーブサイズ(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														
	2005					2006					2007				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afre	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afre	Handy	Clean
1	80	170	210	307	322	112	163	193	314	342	63	124	187	209	219
2	135	165	181	233	267	116	168	176	267	282	65	116	159	237	226
3	96	162	195	255	289	86	127	163	204	225	81	112	145	220	282
4	85	124	157	212	274	63	108	133	208	213	63	122	145	229	264
5	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241	79	108	161	235	244
6	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242
7	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271	—	—	—	—	—
8	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266	—	—	—	—	—
9	82	120	154	244	350	109	139	140	212	234	—	—	—	—	—
10	109	186	149	376	385	87	147	190	213	217	—	—	—	—	—
11	179	225	269	358	312	74	118	133	199	194	—	—	—	—	—
12	149	257	257	286	284	66	136	189	210	251	—	—	—	—	—
平均	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	93.3	141.3	163.9	227.7	247.4	—	—	—	—	—

(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) ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万～15万トン ⑥小型:3万～7万トン ⑦H・D=ハンディ・ターティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12～20万トン ⑪Afre:7～12万トン ⑫Handy:2.5～7万トン ⑬Clean:全船型



8. 貨物船定期用船料指数

月次	2004		2005		2006		2007					総合指数	BDI
	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～		
1	553	4,539	677	4,471	294	2,263	0	689	525	660	670	632	4,762
2	613	5,290	715	4,511	292	2,328	0	527	536	653	690	577	4,366
3	615	5,122	565	4,685	321	2,493	0	581	597	750	765	644	5,172
4	558	4,635	624	4,810	325	2,495	0	623	693	756	891	707	5,782
5	533	3,452	552	3,737	304	2,495	479	730	840	955	1,025	712	6,521
6	401	2,762	412	2,586	359	2,739	0	624	783	926	839	759	5,672
7	478	3,971	342	2,307	421	3,191							6,601
8	562	4,180	285	2,169	475	3,672							
9	514	4,214	352	2,949	518	4,207							
10	503	4,602	391	2,949	522	4,053							
11	544	4,264	376	2,991	493	4,121							
12	701	5,176	332	2,624	594	4,318							

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. 係船船腹量の推移

月次	2005						2006						2007					
	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	138	779	830	35	135	209	146	708	755	34	128	171	151	623	640	34	135	205
2	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172	152	642	642	34	135	189
3	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170	158	677	672	34	125	189
4	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170	154	644	625	34	126	190
5	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170	151	610	602	34	126	190
6	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227	151	606	600	35	128	191
7	133	641	754	34	99	145	149	694	817	32	102	151	149	603	595	35	128	191
8	132	645	766	34	99	145	152	650	680	32	102	151						
9	134	668	745	34	170	194	151	647	678	32	102	151						
10	138	676	751	34	103	149	152	649	682	32	102	151						
11	139	649	731	34	131	173	150	623	689	34	135	205						
12	141	679	710	34	128	171	151	623	640	34	135	205						

(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

現在の部署へ異動となって早1年余りが経過し、恐れていた「編集雑感」を担当させて頂く順となった。社内にストックされている「せんきょう」のバックナンバーをひっくり返し、諸先輩方の文章に感銘を受けつつ、この伝統を私の悪文で汚してよいのかとの疑念は尽きぬが仕方がない、筆を進めてゆくとしよう。

先日、友人の結婚式帰りの電車の中で、花火の帰りなのか甚兵衛を着た外国人の方を見かけた。その姿に不思議な感覚に見舞われた。日本人の私は結婚式後ということでスーツ、つまりは西欧の正装、片やあちらは和装、しかも夏の略装。どちらがより豊かな心を持つかは服装だけで一目瞭然である。郷に入っては郷に従う姿勢に好感を覚えるとともに、国際色豊か(?)な海運会社に勤める私は、外国に赴任する機会があれば、現地の文化に溶け込んでゆきたいと強く思った。

同時に、社会人になってからというもの、季節を感じる事が少なくなった事を思い出した。クールビズ、コートといった多少の違いはあれ年中ほぼ同じ服装で、日の多くを過ごすオフィスは温度が一定に保たれ、外出しても都心では折々に変化する自然には触れ難い。温帯地域に季節の変化は当然にあり、日本を代表する文学である俳句に

季語が存在するように、こと我が国には四季の情緒を重んじる土壤がある。であるにも拘らず、季節を感じられないのは日本人たる一つの重要なアイデンティティを失うようにも思え、なんとも寂しい。日々の些事に忘却されがちであるが、季節を意識するだけの余裕は常に持っていたいものである。手始めとして、あの外国人を見習って、まず花火を見に行くのがよいだろうか。

最後に季節つながりで、季節を冠した私の名前について。よほど単純な感覚のもとに名付けられたのだらうと思われる事がある。両親の名誉のために申し添えておくと、名字の字形とのバランスを第一に考慮したのであって、単に生まれた季節から付けたのではないのだそう。そんな深謀遠慮を経た命名でも、幼稚園児の時に「こ」で終わる名前は女だ」といじめられ、多感な中学生の時期にはマザコン男が主人公のテレビドラマが流行り「冬に生まれなくてよかったね」とからかわれ、それぞれ当時は親を恨んだものだ。が、今では割りと気に入っている、というよりも違う名前の自分はもはや想像できない。

飯野海運株式会社 総務グループ
広報・IR室 伊藤 夏彦

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ次長兼総務チーム長	裏 啓史
飯野海運 総務グループ 広報・IR室	伊藤 夏彦
川崎近海汽船 総務部副部長	廣岡 啓
川崎汽船 IR・広報グループ 情報広報チーム長	高山 敦
日本郵船 調査グループ グループ長代理兼調査チーム長	宮本 佳亮
商船三井 広報室マネージャー	鹿野 謙二
三光汽船 社長室副室長(経営企画担当)	近 寿雄
三洋海運 総務部副部長	荒井 正樹
新和海運 総務グループ 総務・法規保険チームリーダー	藤田 正数
日本船主協会 常務理事兼総務部長	井上 晃
常務理事兼海務部長	半田 収
企画部長	園田 裕一
企画部政策担当部長	清野 鉄弥
海務部労政担当リーダー	山脇 俊介

編集後記

本年3月に完成したDVD「日本の海運」が、おかげさまで半年も経たずに初回プレス分22000枚を配布し、現在は増版分を配布中です。前回作成のものとはタイプが異なり、日常生活と海運とのつながりをドラマ仕立てで紹介したもので、業界外の人が観ても親しみやすいということもあったのでしよう(HP上でダイジェスト版をご覧いただけます、www.jsanet.or.jp)。

以前、公認会計士の山田真哉氏(ベストセラー「さおだけ屋はなぜ潰れないのか?」の著者)のインタビュー記事を読んだことがあります。その中で「会計のような専門的で難しいことをわかりやすく説明するのが私の仕事」というようなことをおっしゃっていました。当時、予備校講師という異分野から会計の世界に飛び込んだ氏ならではの言葉に共感するとともに、自分も!と思ったものです。そんなことをふと思い出して、改めて自分の業務を見直してみるこの頃。(MN)

せんきょう8月号 No. 565 (Vol. 48 No. 5)

発行●平成19年8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●株式会社タイヨーグラフィック
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)

