

せんきょう

2007

9

社団法人 日本船主協会

●No.566●



■巻頭言	1
比国船員の雇用市場化への対応 —枯渇感への過ぎた反応への警鐘— 日本船主協会 常任理事 キーマックスマリタイム代表取締役兼CEO 〓栢原信郎	
■海運ニュース	2
■国際会議レポート	2
1. マラッカ・シンガポール海峡における国際協力メカニズムが合意 —IMOシンガポール会議の様相—	
■内外情報	4
1. 欧州においても貨物保安対策の導入進む —EU改訂関税法・施行規則について—	
2. パリ MOU・東京 MOU ともに拘留船舶が若干増える —2006年のポートステートコントロール実施状況—	
■寄稿	11
貿易手続きの改革によるわが国の国際競争力強化 社団法人日本経済団体連合会 産業第一本部 国土グループ 〓山崎浩司	
■寄稿	15
欧州の海洋と海事に関する統合政策、将来ビジョンの策定について —EUのグリーンペーパー論議の動向フォローアップ— 海洋政策研究財団 主任研究員 〓今井義久	
■出来事から思うこと No. 5	18
有り得ネエ〜！ フランス *ミッテラン長期政権が残したもの* 公認会計士(森田公認会計士事務所) 〓森田弘毅	
■船の紹介	23
KODAIJISAN(コウダイジサン) / 新和海運株式会社	
海運日誌(8月) 27	海運統計 29
船協だより 28	編集雑感 表紙3
■囲み記事	
・海運紹介映画「日本の海運」好評により追加プレス！	22
・津島衆議院議員の講演会および海事局幹部との意見交換会を開催	26

比国船員の雇用市場化への対応

— 枯渇感への過ぎた反応への警鐘 —

日本船主協会 常任理事
キーマックスマリタイム代表取締役兼CEO

栢原信郎



「職員の船員費はこのまま激しく上昇を続けるのですか？」との間に、私は「2012年迄には落ち着きを取り戻す事が出来ます」と多少の豪語を含んだ回答をしております。

2008年改定のITF新賃金は本文書の掲載時点ではIBFに於いて既に決着を見ているものと思いますが、23名の船員構成による2007年のTOTAL COST(\$50,787-)の10%UPのITFの強い要求を巡って(現在)激しい論議がIBFにおいて行われております。しかしながら我が国商船隊に乗り組む外国人船員の75%を占める比国人の船員費だけを見ますと、今日現在、職員においては2007年賃金の10%UP額をはるかに越え、船主別に異なった賃金体系による雇用が実態化しているのが現状です。比国船員(職員)の雇用賃金は既に、韓国船員やインド船員、東欧船員と同様に市場化してしまっていると云う認識に改めざるを得ない状況にあります。ITFの最低賃金を抑制する事により船員の賃金上昇を押さえるだけでは事はすまない時代に入り、リーズナブルな賃金による船員の雇用確保の為に新たな施策が求められていると云う認識の下で船員政策に取り組む必要があります。

まず求められるのは、現在の市場船員費が供給国の経済状況等に即した必要実態を反映しているかと問われれば、「否」であるとの認識です。現在

の賃金競争による争奪状況は、オイルショック時にトイレトペーパーの買い占めに走った日本の主婦の狂騒状態に似た現象と云っても過言ではありません。行き過ぎた枯渇感が、「優秀職員の雇用確保には他社よりさらに高い賃金を支払う事が必要」との誤った考えを生み、必要以上の賃金競争が行われているのが実態です。

日本船団としては、今後は【節度をもった日本船主団の共通賃金体系を組み、過度な賃金競争を止める事】、職員の需給バランスを正常化する為に、【職員候補の掘り起こしによる育成、東南アジア船員の囲い込みと定着化】の策に取り組むべきであります。それらの策が実行されれば、職員不足は解消され、賃金の過当競争は2012年迄にはなくす事が出来ると考えます。

日本船団は各社別に努力の続けられている船員確保策とともに、協会が国船協とも一致協力しての協調施策を講じ実行する事が必要とされるのだと強く思います。それにより過度な高賃金による職員獲得競争によらずとも、安定した優秀船員の確保は必ずや5年以内に実現出来るものと確信致します。



●国際会議レポート●

1 マラッカ・シンガポール海峡における国際協力メカニズムが合意 —IMO シンガポール会議の様相—

国際的に重要な海上輸送路となっているマラッカ・シンガポール海峡（以下、マ・シ海峡）の航行安全・環境保全については、近年、沿岸国・海峡利用国を含めた関係者による国際協力体制の構築に向け議論が活発となっている。

2007年9月4日～6日、シンガポールにおいて開催された本件に関する会議の様相について報告する。

1. 経緯

(1) マ・シ海峡における航路整備の推進

1967年3月に発生したトリーキャニオン号事故を契機として、船舶の航行安全に関する諸問題がIMCO（現在のIMO＝国際海事機関）において取り上げられ、1967年12月、マラッカ・シンガポール海峡については「沿岸3ヶ国（マレーシア、インドネシア、シンガポール）がこの海域の通航に利害関係を持つ諸国と協議することが望ましい」旨が合意された。

これを受け、日本政府は沿岸国と協力してマ

・シ海峡の航路整備を推進することを決定、一方民間側においては、日本船舶振興会（現在の日本財団）の支援のもとに当協会、石油連盟、日本造船工業会、日本損害保険協会の関係4団体および旧・日本海事財団からの資金拠出を得て、1968年にマラッカ海峡協議会が設立され、以来、マ・シ海峡における灯台および灯浮標など航路標識の整備、設標船および集油船の寄贈、水路調査の実施ならびに航路標識の維持管理・



▲IMO・シンガポール政府主催によるマ・シ海峡に関するシンガポール会議

修繕などの事業が実施されてきた。わが国は、40年近くに亘り、同協議会を通じ合計1億5000万ドルの貢献を行っており、当協会もこのうちの900万ドルを拠出している。

(2) 国際協力体制の構築に向けたわが国の取り組み

マ・シ海峡の大部分は沿岸3カ国の領海であるものの、1994年に発効した国連海洋法条約(UNCLOS)において、国際航海に利用される海峡(国際海峡)の航行安全や船舶から発生する汚染について、海峡利用国は沿岸国と協力するよう求められている。また、近年、アジア諸国の経済発展に伴い日本以外の国の船舶の海峡利用が増加しており、海峡の通航量は今後も増加していくと予想されることから、安全航行等の確保を沿岸国とわが国のみでなくその他の利用国も共に担っていくよう、新たな国際協力体制の構築が急務となっている。

こうした状況から、わが国政府は、沿岸国・利用国等による国際協力体制の構築に向けて、沿岸三カ国の政府間技術専門家会合(TTEG)や関係国際会議に参加するなど積極的な取り組みを行ってきた。また、当協会もアジア船主フォーラムへ働きかけを行い、本件に対するアジア各国船主協会の理解を促してきた。

折しも、2001年9月11日の米国同時多発テロ以降、海上セキュリティへの関心の高まりから、IMOにおいても重要なシッピングレーンの保護について検討していくこととなり、2005年9月、IMOとインドネシア政府の主催による「ジャカルタ会議」が、翌2006年9月、IMOとマレーシア政府の主催による「クアラルンプール会議」が開催された。両会議において、海峡の航行安全および環境保全のため、沿岸国、利用国、海

運業界およびその他関係者との対話と協力を促進する仕組み作りへの支援などについて合意された。

2. マ・シ海峡に関するシンガポール会議

2007年9月4日～6日、シンガポールにおいて、IMOおよびシンガポール政府の主催により題記会合が開催された。沿岸3ヶ国、アジア・欧米等の海峡利用国50ヶ国および関係国際機関・団体が参加し、わが国からは柴田国土交通審議官、梅本外務省総合外交政策局審議官他が出席した。

同会議では、IMOと沿岸国政府主催の過去2回の会議における合意を踏まえ、航行安全および環境保全のための新たな国際協力メカニズム(別添参照)について沿岸3ヶ国より提案があり、審議の結果、原案どおり合意された。

また、クアラルンプール会議において沿岸国より提案されたプロジェクトに対し、いくつかの国より支援表明(別添参照)があった。航行援助施設の維持・更新プロジェクトに対しては、日本のほか、新たに韓国、アラブ首長国連邦(UAE)より支援表明があったほか、日本財団より事業費の3分の1を上限として当初5年間、「航行援助施設基金」へ拠出する用意がある旨表明があった。

今後のスケジュールは未定だが、来年10月頃に協力メカニズムを構成する「フォーラム」が開催され、プロジェクトや基金運営の詳細の合意を図るものと見られている。

当協会としては、沿岸国、利用国およびその他利害関係者が参加する実効ある協力体制が構築されるよう、引き続きわが国政府と協調して対応するとともに、国際的な船主団体等への働きかけも継続して行っていく。

(海務部：斎藤)

別 添

協力メカニズムの概要

「協力メカニズム」は、マラッカ・シンガポール海峡における航行安全および環境保全のため、沿岸国、利用国およびその他利害関係者との対話と協力を促進することを目的とし、次のとおり構成される。



<フォーラム>

フォーラムは、沿岸国と利用国、海運業界、その他利害関係者との一般的な対話・意見交換の場を提供し、具体的かつ実質的な協力の促進を図る。議長および事務局を沿岸3ヶ国が持ち回り、概ね TTEG に併せて開催される（TTEG は毎年10月頃に開催）。

<プロジェクト調整委員会>

標記委員会は、沿岸3ヶ国およびプロジェクト支援者により構成し、プロジェクトの実施状況を監督する。沿岸国より提案されているプロジェクトおよび各プロジェクトへの支援表明の状況（2007年9月時点）は次のとおりである。

<航行援助施設基金>

標記基金は、航行援助施設の維持・更新のためのすべての関係者からの拠出の受け皿となる。基金の

プロジェクト内容	支援表明国	事業費用の見積り（米ドル）
分離通航帯内の沈船の撤去		調査等630万ドル、撤去費500万ドル/隻
有害液体物質への対応体制整備	中国・米国（着手済み）、豪州	350万ドル
AIS クラスBの実証実験	日本、韓国、豪州	10万ドル
潮汐、潮流などの観測システムの整備	中国、米国	170万ドル
既存の航行援助施設の維持・更新	日本、韓国、UAE	10年間2,820万ドル（メンテナンスは年45万ドル）
津波被害の航行援助施設の復旧整備	中国（着手済み）	260万ドル

管理・運営に関しては沿岸国および拠出者により構成する「航行援助施設委員会」が行い、日常的な運営は沿岸3ヶ国が3年ごとの回り持ちで行う。

シンガポール会議において、日本財団より航行援助施設の維持・更新に係る事業費の3分の1を上限として当初5年間支援する用意がある旨表明があった。

内外情報

1

欧州においても貨物保安対策の導入進む

—EU改訂関税法・施行規則について—

本誌2007年8月号P.9で紹介した通り、米国はテロ対策の一環として、引き続き同国向け貨物—特にコンテナ貨物—に対する保安措置の強化を進めているが、今回はEUにおける海上貨物保安対策の状況について紹介する。

米国の貨物保安対策強化の動きを受け、欧州委員会（担当一税制・関税同盟総局：DG TAXUD）は2004年に米国と同対策に関する税関協力協定を締結する一方、EUにおける対策を強化すべくEU関税

法に係る欧州理事会規則の改訂を提案した。その後改訂理事会規則（648/2005規則）は2005年4月に成立、全輸送モードを対象に、米国の24時間規則*に類するEU発/向け貨物情報の事前申告制度や、EU版C-TPAT**ともいえるAEO (Authorised Economic Operator) 制度が導入されることとなった。

貨物情報事前申告制度やAEO制度の詳細は、648/2005規則に係る施行規則を改訂して定めることとされていたため、DG TAXUDおよびEU加盟国税関当局で組織するCustoms Code Committee (欧州関税法委員会) で検討が進められた結果、2006年10月に改訂施行規則（1875/2006規則）が採択された。

1875/2006規則は同年12月26日に発効したものの、実施期間は施策毎に異なっており、AEO制度は2008年1月からの実施、EU発/向け貨物に関する貨物情報事前提出制度は2009年7月から実施されることとなっている。

同規則では、船社等の関係者が対応する上で不明瞭な部分があるため、DG TAXUDと関係業界との間でそれを解決するための会合が実施されている他、AEO制度についてはガイドラインの作成が進められている。

1. AEO 制度

(1) 制度の概要

米国のC-TPAT同様、AEO制度への参加はあくまで貿易業者の自由意志によるものとされており、参加が義務付けられている訳ではない。本制度では、EU貿易に関わる製造者・輸出者・フォーワーダー・倉庫管理者・通関業者・運送人・輸入者を対象に、以下3種類のAEO証書を設けている。

- ① 税関手続における簡素化利益が与えられるAEO証書
- ② 貨物の保安・安全に係る税関管理上の利益が与えられるAEO証書
- ③ ①および②両方の利益が与えられるAEO証書

同証書取得を求める貿易業者は、所定のフォームに電子化した必要情報を添えて自らの業務拠点を管轄するEU加盟国税関当局に提出するよう求められる。

申請を受けた税関当局は、他加盟国税関とも連携の上、以下をはじめとする観点から申請情報を審査し、AEO証書付与の是非を決定する。

- ① 税関要件のコンプライアンス実績
 - AEO申請前の3年間にわたって、深刻な税関関連規則等の違反がないか 等
- ② 取引管理等の社内管理体制
 - 税関が監査を円滑に実施できるような会計システムを有しているか/適切な内部管理機構を有しているか 等
- ③ 財務健全性
 - 過去3年間にわたって財務内容が健全だと証明できるか 等
- ④ 保安・安全基準の適切性
 - 貨物関連施設に対するアクセス管理措置が実施されているか/輸出入に関わる社内手続きが整備されているか/従業員に対して定期的な素行調査を実施しているか/従業員に対する保安・安全訓練を実施しているか 等

EU加盟国のいずれかで付与されたAEO証書は全加盟国で有効であるが、証書発給国が取得者に与える“利益”も他加盟国で等しく与えられることを保証している訳ではない。

AEO証書には特に有効期限はないが、AEO基準を満たさなくなったと当局に判断された業者については、証書が無効とされる場合がある。

なお、同証書取得業者の一覧は欧州委員会のウェブサイトを通じて一般に公開されることとなっている。

(2) 現状と問題点

2008年1月の制度実施を前に、英国税関当局は2007年7月から申請の受付を開始しており、他加盟国税関でも受付が始まっている。

しかしながら、申請手続きや審査基準には未

だ不明瞭・不完全な部分も多く、加盟国により制度の運用が異なる危険性もあることから、DG TAXUD は関係業界とも協議しつつ AEO 制度全般に関するガイドラインを作成中である他、関連手続きの標準化に取り組む意向を示している。また、DG TAXUD は、AEO 証書取得を希望する企業を支援すべく、教育プログラムの準備も進めている。

本件については海運分野を含む関係業界から、AEO ガイドライン検討の段階になるまで DG TAXUD から業界に公式な意見照会がなかったことや、AEO 証書取得のために必要となる投資や負担に比べ、証書取得による“利益”の内容が漠然としたものであることに対して不満が示されている。また、前述の通り AEO 証書発給国により付与される利益が必ずしも他の EU 加盟国でも得られるというわけではないことに対しても疑問が呈されている。

- * 24hours Vessel Manifest Rule : いわゆる24時間規則
船社もしくはフォワーダーに対し、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。
- * * 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。

2. 貨物情報事前提出制度

(1) 制度の概要

a) EU 向け貨物

EU の税関領域に持ち込まれる全ての貨物 (含トランジット貨物) に対し、29項目から成る Entry Summary Declaration (ESD : 資料参照) によって貨物情報を提出するよう義務付けている。ESD は電子データで提出することが求められており、また、その提出期限については、遠洋コンテナ貨物は船積み24時間前、バルク・ブレイクバルク貨物は入港4時間前、近隣の非EU国発貨物はコンテナ・バル

ク貨物ともに入港2時間前としている。(EU との協定により貨物保安検査について特別な取り決めを行っている国から輸入される貨物に対しては、同情報提出期限は適用されない)

「情報提出責任を誰が負うのか」という基本的な点については、規則では明確に言及されていないものの、規則発表後の DG TAXUD 一関係業界の協議において、“ESD 提出に係る最終責任は原則として運送人 (船社) にある”との見解が DG TAXUD から示されている。

その他 ESD 提出に係る規程・関連情報は以下の通り。

- i) フォワーダー等、船社以外の貨物関係者についても、運送人 (船社) の同意があれば ESD 情報を提出することは可能。運送人以外が ESD を提出する場合、運送人は (第三者により) 情報提出が行われることを確保する必要があるが、ESD の内容と正確性については実際の提出者に責任がある。
- ii) vessel sharing / slot charter や複合貨物輸送等により、実際に貨物を EU 域内に持ち込む運送人以外が輸送契約の責任を有する場合は、ESD 提出責任は契約責任者にある。
- iii) ii) に基づき実際の運送人以外が ESD を提出する場合、運送人は ESD 提出と同じタイミングで ESD 提出者の身元情報等4項目の Pre-Arrival Notification (PAN) を提出することが義務付けられる。

ESD を受領した税関当局は、遠洋コンテナ貨物については船積み差止めを止めるべきものがあつた場合、同受領から24時間以内に ESD 提出者と実際の貨物運送人に連絡するよう定められている。

b) EU 発貨物

EU の税関領域から持ち出される貨物に対し、(近隣諸国向け以外の) コンテナ貨物は船積み24時間前、バルク・ブレイクバルク貨物は出港4時間前、近隣諸国向け貨物は出港2時間前までに、電子データにより通関申告を行うよう義務付けている (EU との協定により貨

物保安検査について特別な取り決めを行っている国に輸出される貨物に対しては、同情報提出期限は適用されない。

申告を受けた税関当局は、当該貨物が輸出されるまでにリスク分析を行うこととされている。

(2) 現状と問題点

貨物情報事前提出制度については、前述の通りそもそも施行規則上で「誰が情報提出責任を有するのか」が明確にされていなかったため、同規則発表後に開催された DG TAXUD—関係業界の協議で業界側からその点について確認を求めた。また、海運業界からは以下の点等につき DG TAXUD に問題提起した。

- コンテナ貨物の船積み可否に関する税関の通

知情報は、EU 加盟国税関全てが同じ様式で行い、また、同情報を加盟国間で共有できる仕組みを構築すべき。

- ESD を輸送船社以外が提出する場合、同船社には PAN の提出が求められるが、PAN 提出は本当に必要なのか、必要な場合でも B/L 番号程度の情報に止めるべき。
- 荒天の場合だけでなく、港湾混雑に起因する寄港先変更にも配慮すべき。
- 税関による貨物の危険性分析については、EU 加盟国共通の分析基準を設けるべき。

DG-TAXUD—関係業界の会合は今後も開催されることとなっている。

(企画部：中村)

【資料】

＜資料：Entry Summary Declaration で情報提出を求められる項目＞

- 1) 申告される輸送品目の総数 ★
- 2) UCR 番号
- 3) 運送書類番号
- 4) 荷送人
- 5) Entry Summary Declaration の提出者
- 6) 荷受人
- 7) 運送人
- 8) 着荷通知先 (Notify Party)
- 9) (EU 加盟国の) 国境を超える輸送機関の国籍と身元証明
(Identity and nationality of active means of transport crossing the border)
- 10) Conveyance Reference (CR) 番号
- 11) 第一寄港地のコード番号
* UN/LOCODE (an..5) + national code (an..6) の形を利用。
- 12) EU 税関領域の第 1 寄港地到着日時
- 13) Country (ies) of Routing Code (積み地・経由地・最終目的地コード)
* 規則案付属文書に記載されているコードを利用して記入。
- 14) 積み地
- 15) 荷揚げ地コード ★
- 16) 貨物の説明
* “consolidated” や “general cargo” といった general term の使用は不可。後述の Commodity code 情報が提供される場合、本情報の記入は不要。

17) 荷姿 (Package Code) ★

* Code は UN/ECE Recommendation 21 Annex VI のものを利用。

18) パッケージの数

19) シッピングマーク ★

20) コンテナ貨物の場合は輸送機器 (コンテナ) 番号

21) 輸送物品の総数 ★

22) 商品コード (commodity code : 4桁の CN コード)

23) 総重量 ★

24) 国連危険物コード ★

25) コンテナ貨物の場合はシール番号 ★

26) 輸送費支払い方法に関するコード (Transport Charges method of payment code) ★

* 規則に記載されている A、B、C、D、H、Y から選択

27) 情報提出日

28) 署名 (Signature/Authentication)

* コンピュータにより電子的に記入できるものでよい。

29) その他特別に報告しておくべきこと

* AEO 証書取得者であること等、申告しておくことで申告者の利益になることがあれば記入。

※ 1 米国24時間規則で求められる情報は14項目であるのに対し、EU 制度で求められるのは計29項目。

※ 2 AEO 証書取得者は★の項目が提出免除となる。

2 パリMOU・東京MOUともに拘留船舶が若干増える —2006年のポートステートコントロール実施状況—

サブスタンダード船排除のためには、国際条約に基づいて旗国がその責任を適切に果たすことが重要であるが、中にはそれが十分に行われていない旗国がある。このため、この本来旗国が果たすべき役割を補完するため、寄港国の権利として、自国に入港する外国船舶への立入検査・監督 (PSC : Port State Control) を行うことが国際的に認められている。

この PSC の実効性を高めるため、それぞれの地域において締結された PSC に関する覚書 (MOU : Memorandum of Understanding on Port State Control) のもと、各国が強調して PSC を実施する体制が作られており、欧州における「パリ MOU」、アジア・太平洋地域における「東京 MOU」のほか、6つの MOU (地中海、黒海、インド洋、南米、カ

リブ海沿岸、西・中央アフリカ) が設立されている。

また、米国はこれら MOU の正式メンバーにはなっていないものの、各地域 MOU にオブザーバー参加することで協力体制を築くとともに、独自の PSC を実施している。

2006年におけるパリ MOU、東京 MOU および米国コーストガード (USCG) の活動の概要は以下のとおりである。

* MOU (Memorandum of Understanding) : 地域ごとに締結された PSC に関する覚書

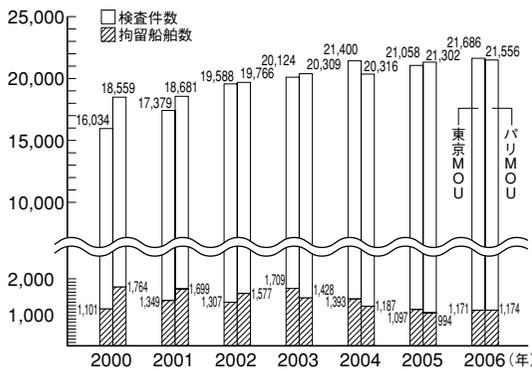
1. パリ MOU の活動の概要

(<http://www.parismou.org/>)

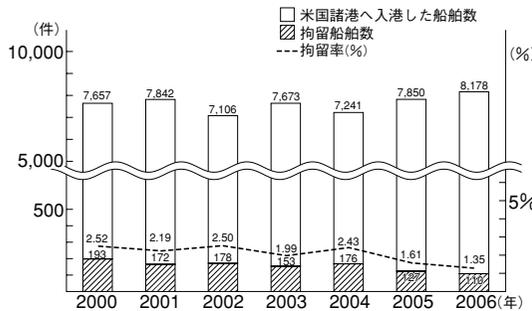
欧州における PSC の標準化、協力体制の強化を

表1 2006年 PSC 実施状況

東京 MOU、パリ MOU



米国コーストガード



目的として、1982年に欧州14カ国で締結された覚書(パリMOU)は、現在27カ国(ベルギー、ブルガリア、カナダ、クロアチア、キプロス、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ド

イツ、ギリシャ、アイスランド、アイルランド、イタリア、ラトビア、リトアニア、マルタ、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、ロシア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、英国)が加盟している。(下線を付した2カ国が前年より増加)

- (1) 2006年は、パリMOU域内で延べ21,556隻の船舶に対してPSC検査が実施された。このうち拘留された船舶は1,174隻となり、検査隻数に対する拘留率は5.44%(2005年:4.67%)となった。
- (2) 2006年2月1日から4月30日の間に実施されたMARPOL Annex I(海洋汚染防止条約付属書1)に関する集中キャンペーンにより、4,614隻について検船が行われ、128隻の拘留があった(拘留率2.8%)。

また、集中キャンペーンについては、次のとおり実施、もしくは予定されている。

- ISMコード関連について(2007年9月より3ヶ月間)東京MOU等と同時実施
- SOLAS条約第5章(航行安全)関連(2008年予定)航海計画、航海データ記録装置(VDR)、船舶自動識別装置(AIS)、電子海図情報表示装置(ECDIS)等の近年急速に発展した航海システムについて

- (3) パリMOUは、2003年より、拘留率は減少傾向

表2 PSCに係る旗国ブラックリスト

パリ MOU	東京 MOU	米国コーストガード
Korea, Democratic People's Rep.	Korea, Democratic People's Rep.	Brazil
Albania	Honduras	Cambodia
Honduras	Mongolia	Honduras
Comoros	Indonesia	Mexico
Georgia	Dominica	Portugal
Slovakia	Cambodia	Russian Federation
Bolivia	Vietnam	Saint Vincent & the Grenadines
Syrian Arab Republic	Belize	Antigua and Barbuda
Cambodia	Tuvalu	Croatia
Lebanon	Taiwan, China	Cyprus
St. Vincent & the Grenadines	Georgia	France
Brazil	Thailand	Gibraltar
Egypt	Comoros	Italy
St. Kitts & Nevis		Malta
Belize		Netherlands Antilles
Morocco		Panama
		Sweden
		Egypt
		Denmark

であったが、2006年のPSC検査結果は2005年より若干増加しており、サブスタンダード船の数を減らすには、まだ努力が必要であるとの見解を出している。

2. 東京 MOU の活動の概要

(<http://www.tokyo-mou.org/>)

アジア・太平洋地域における PSC については、1993年に11カ国で発足した東京 MOU が加盟国を増やし、現在18カ国（豪州、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ、ベトナム）となっている。（前年からの増減なし）

東京 MOU では、PSC に従事する検査官の能力および監査方法の平準化が重要であるとして、PSC 検査官を対象とした基礎的な研修を日本において実施している。

- (1) 2006年の総検査隻数は21,686隻で、このうち拘留された船舶は1,171隻となり、検査隻数に対する拘留率は5.40%（2005年：5.21%）となった。
- (2) 2006年2月1日から4月30日まで、MARPOL Annex I に関する集中キャンペーンにより、4,824隻について検船が行われ、96隻の拘留があった（拘留率2.0%）。

3. 米国コーストガード（USCG）の活動の概要

(<http://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/echtorial.Search.do#>)

USCG の活動は、1970年代に外国籍船舶に対して米国海洋汚染防止法および航海安全法に適合していることを確認する目的で検査を行ったことに始まり、1994年にはサブスタンダード船の入港を排除するプログラムを策定した。

また、2001年には「Quality Shipping in the 21st Century (QUALSHIP21)」と呼ばれる、優良な船舶を識別し、高品質なオペレーションを促進する制度を確立している。

- (1) 2006年には79カ国8,178隻が年間78,668回米国に寄港し、10,136回の立入検査が実施された。このうち拘留された船舶は110隻で、検査隻数に対する拘留率は1.35%（2005年：1.61%）となった。

また、ISPS コード（保安関係）に関する検査は9,053回実施されたが、改善命令のあった船舶は35隻に留まり、良好な結果となった。検査隻数に対する改善命令の割合は0.43%（2005年：0.65%）であった。

なお、2004年から2006年の3年間で、日本籍船は36回の立入検査、29回の ISPS コードに関する検査を受け、このうち立入検査により拘留された船舶が1隻あった。

（海務部：山本）



貿易手続きの改革による わが国の国際競争力強化

社団法人日本経済団体連合会
産業第一本部 国土グループ

山崎浩司

日本経団連では、日本船主協会をはじめ関係団体・企業の皆様のご協力を得て、昨年11月に提言「貿易諸制度の抜本的な改革を求める」を取りまとめ、関係方面に建議した。本問題は産業界にとって長年の懸案であったが、本年5月に「貿易手続改革プログラム」が取りまとめられたことで、現時点での改革の方向性が示されたものといえる。本稿では、改革の実現に向けた経団連の直近の取り組みを紹介したい。

貿易手続改革プログラム策定に向けた経団連の取り組み

貿易手続改革に関してはこれまで、国際物流競争力パートナーシップ会議「行動計画」や規制改革会議「3か年計画」に経団連の考え方を反映させるべく、政府・与党首脳に働きかけてきた。また、関係省庁と実務的な折衝を進めてきたが、ここでの改善は各省の所掌範囲に留まり、改革というには不十分と言わざるを得ないものであった。

そこで、経団連は関係団体と連携を図り、官邸が主宰する「アジア・ゲートウェイ戦略会議」の物流に関する検討会に参画し、産業界の考え方を訴えることにした。実務レベルも含め短期集中的に議論を重ねた結果、本年5月にアジア・ゲートウェイ構想の最重要課題の1つとして「貿易手続

改革プログラム」の着実な実施が掲げられた（別表）。

複雑で非効率なわが国の貿易手続に関して、今回初めて官邸主導により、多くの省庁にまたがる問題の解決に向けたプログラムが取りまとめられたことを経団連は高く評価している。また、保税搬入原則の見直しや原産地証明制度の再設計等の課題が、産業界の一丸となった問題提起により追加されたことは、民間の声が真摯に受け止められた結果といえよう。

日本版 AEO 制度の構築に向けて

財務省は、経団連の要望を踏まえ、コンプライアンスの優れた輸出入者に向けた関税法改正を行うとともに、経産省との間でコンプライアンス・プログラムの連携を図り、コンプライアンスの優れた事業者が記載すべき事項を簡素化した（いずれも本年4月）。

国際的に AEO 制度を巡る動きは活発化しており、経団連としては、日本版 AEO 制度の構築とともに、日本で優良と認定された企業が欧米でも優良認定されるよう要望している。政府もこうした相互認証を視野に入れて主な貿易相手国と政府間対話に着手し、5月の安倍首相訪米時に日米間でステディ・グループ立上げに合意した。

経団連としては、6月に設置された官民協議会を活用しつつ、産業界の求める利便性の高い日本版 AEO 制度が構築されることに期待している。

別表 貿易手続改革プログラムの主なポイント

1. リードタイム短縮・コスト削減に向けた輸出時の保税搬入原則等の通関制度の見直し
2. 日本版 AEO 制度の構築
3. 原産地証明発給手続の簡素化・迅速化
4. 原産地証明制度における自己証明制度の導入
5. 港湾の深夜・早朝利用の促進（構造改革特区の活用、コンプライアンス優良事業者に対する臨時開庁手数料の見直し）
6. 港湾管理者によって異なる港湾手続の統一化・簡素化
7. 港湾行政の広域連携の推進（とん税・入港料等コスト負担削減）
8. NACCS の見直し（業務範囲・利用料金・運営形態など）

輸出時の保税搬入原則の見直しを望む

わが国では貨物を輸出する際、原則として保税地域に搬入した後でないと申告できない。この保税搬入原則がリードタイム短縮にしのぎを削るわが国企業の足かせとなっている。アメリカをはじめ先進国では、輸出時の保税管理を行っておらず、イコール・フッティングの観点から、日本でも保税搬入原則を再検討すべきである。

本プログラムでは、保税搬入原則の意義・効果等を再検証し、改革の方向性とスケジュールを具体的に示し、今年度中に結論を得ることとなった。今回、関税法の根幹を成す制度見直しを検討することが盛り込まれたのは、画期的なことである。一方、財務省は、特定輸出申告制度の利用拡大に

力を注いでいるが、それはあくまでも保税搬入原則の見直しまでの間の暫定措置とすべきであり、改革の進展が期待される。

利便性の高い原産地証明制度の確立

経団連では、経済連携協定 (EPA) の締結を、世界貿易機関 (WTO) を中心とした多角的自由貿易体制の維持・強化と並ぶ車の両輪と位置づけてきた。EPA が有効に機能し、その効果が最大限に発揮されるためには、利便性の高い原産地証明制度が不可欠であるが、利用者には使いにくい制度となっているため、EPA 特惠税率の利用はこれまでのところ当初予想したレベルには達していない。

そこで、経団連では原産地証明制度の改善方を検討する部会を立ち上げ、利便性の高い原産地証明制度の確立を求める提言を取りまとめた（4月）。その中では、今後のEPA利用促進に向けて、現行の証明方式のサービス改善に加えて、欧米等で導入されている自己証明等の導入を要望している。

本プログラムにおいて使い勝手のよい制度・運用に向けて積極的に改善することが盛り込まれたことを受けて、経産省では、判定の有効期間の撤廃などの原産地証明法施行規則を改正した（7月）。また、制度・運用の改善や今後のあり方などに関して、実務的見地から官民が意見交換を行う場として原産地証明制度改革検討会が設置され、経団連としてもこの場を活用し、更に利便性が高まるよう訴えていく所存である。

港湾行政のあり方の見直し

近年、上海や釜山といった港が長期的な国家のビジョンに基づき整備される一方で、わが国の港湾行政は各自治体に委ねられてきたため、長期的ビジョンに欠け、わが国港湾の地位は年々低下し

ている。スーパー中枢港湾も、近接する自治体間の連携が十分でないため、運用や整備、利用者負担などの面で部分最適にしかっていない。

こうした問題を解決するには、国がリーダーシップをとって自治体間の調整を図るなど、国家戦略の観点から踏み込んで関与すべきであろう。今後、わが国の港湾政策は、上海、釜山など世界の主要港や国際物流の動向を注視し、国家としての全体最適を実現できる仕組みに変えていかなければならない。

港湾は、企業のサプライチェーンを支える重要な拠点ばかりでなく、国際経済社会とのゲートウェイとして国家の安全保障とも密接にかかわりがあることから、国が積極的に関与できるよう、港湾法改正も視野に入れて港湾行政の在り方を見直す必要がある。世界の主要港では、例えばポートオーソリティを設置するなど港湾組織を戦略的に変革する動きが活発化している。わが国でも国家戦略が港湾行政の現場に的確に反映されるような新しい枠組みを早急に構築すべきである。

こうした点については、経団連運輸・流通委員会の丸山物流部会長（東レ常務取締役）が交通政策審議会の港湾分科会で意見を陳述しており、港湾分科会が取りまとめた「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方（中間報告）」にもこうした考え方が反映された。

真のワンストップサービス実現に向けて

現在、入出港に関する手続きについて、港湾管理者独自のものがあり、申請者は、個別港湾ごとの対応を求められる。また、来年10月、港湾・輸出入関連システムの窓口となる府省共通ポータルが完成する予定であるが、港湾管理者独自のシステムもこのポータルの中に組み込まれなければ真

のワンストップサービスとならない。そこで、経団連は日本船主協会と連携を図り、早急に港湾管理者がこの府省共通ポータルに参加することを要望した。

本プログラムでは、まず、申請書式については、国が策定する統一モデル様式の採用を各自治体に要請（8月実施）し、また、府省共通ポータルへの港湾管理者の参加については、自治体の予算確保や条例改正も必要であるが、稼動後1年程度で統一化・簡素化を目指すことになった。

経団連としては関係団体とともに、官民協議会を通じて進捗状況を注視していく所存である。

本プログラムのフォローアップ体制

これまで述べたとおり、貿易手続については、省庁の壁を越えた抜本的な改革を必要とする課題が山積しているだけでなく、刻々と変化する国際情勢に鑑み、不断の見直しが求められる。本プログラムにおいても「少なくとも向こう3年度間、毎年度、内閣の重要課題として、政府全体でプログラムの改訂を行う」ことになっており、それに見合う体制整備が望まれる。

本プログラムの進捗をフォローするため、官民協議会が開催されることになっているが、必ずしもそれだけでは十分ではない。より高い視点から、主体的かつ積極的に民間の意見を踏まえ、プログラムを着実に実施する司令塔としての担当大臣が望まれるところであるが、当面、経団連としては、官邸、規制改革会議、国際物流競争力パートナーシップ会議との連携を図りつつ、貿易手続の抜本的な改革に努めていきたい。

韓国に国際物流調査団を派遣

そうした本プログラムのフォローアップ活動の

一環として、日本経団連では、8月に丸山物流部会長を団長とする総勢16名の調査団を韓国に派遣した。調査団は、北東アジアにおける国際物流のハブとしての地位を確立し、なおも、国家戦略としてインフラを拡充している韓国の釜山、ソウルを訪問し、円滑な貿易・物流を支えている韓国政府の組織と政策的な総合調整に関する調査を実施した。

現地では、政府の建設交通部、海洋水産部、関税庁、自治体である釜山広域市、釜山港湾公社などの各幹部と懇談の場をもつことができた。

(1) 国家戦略としての「北東アジア物流ハブ構想」の浸透

船舶が大型化する中、貿易立国たる韓国にとって、自国の輸出入貨物量だけでは、超大型コンテナ船の寄港は期待できない。そこで、10年前からトランシップ貨物の誘致による釜山港の取扱貨物量の増加を図り、積替え貨物の拠点港湾としての発展を目指す「北東アジア物流ハブ構想」を策定した。本構想は、国家戦略として政府各部や自治体、関係公社のトップから担当者にまで十分浸透しており、大統領はじめ政府全体として「三面を海で囲まれている韓国は、海洋に乗り出さないと未来がない」という共通認識を持っているので、大胆なインフラ開発に際しても異論を挟む余地なく着手できた。

また、省庁縦割りの弊害を克服するため、韓国では物流関係長官や専門家で構成される国家物流政策委員会を設置しているが、これを来年2月から国務総理の主宰とし、さらに強力で国際物流政策を展開していく予定である。

韓国は既に物流に関して日本を競争相手とは見ていない一方、中国における物流増加に伴う上海港をはじめとする港湾の成長については相

当警戒している。実際、北東アジア物流ハブ構想に向けて政府一丸となって取組んでいるにもかかわらず、コンテナ貨物取扱量の伸びは鈍化しており、世界5位の地位を維持するのは難しいとみている。

(2) 通関制度にみる日韓間での官の意識の違い

韓国では、セキュリティ強化と物流円滑化をともに重要しつつも、物流円滑化を優先し、輸出時の保税搬入原則を1994年に廃止し、いつでも輸出申告ができるようになった。当時、関税庁内部でも抵抗はあったそうであるが、関税庁長の英断により実現したとのことである。韓国では申告者に対する性善説に立つとともに、リスク判定の仕組みを高度化させることにより、犯罪リスクのある貨物のみを選別・検査し、通関の円滑化とセキュリティ管理を両立させている。

(3) 釜山港におけるポートオーソリティの果たす役割

釜山港湾公社(BPA)は港湾施設の賃貸・整備事業を主な事業として2004年に設立された。実際の整備・運営といった業務の執行は釜山港湾公社が行なう一方、執行方針の決定などの議決は自治体もメンバーとして参加する港湾委員会において行われている。

BPAの設立目的は、港湾整備・運営に関する国と地方自治体間の総合調整を行うことである。従来は、中央政府が全ての港湾を一括して運営・管理していたが、他の地方自治体との利害関係もあって釜山港だけを集中的に整備することが困難になった。しかし、増大するコンテナ貨物量に対応するためには港湾施設への設備投資が必要であり、公社設立後はそうした設備投資を目的とした資金調達が可能になった。



欧州の海洋と海事に関する統合政策、 将来ビジョンの策定について

—EUのグリーンペーパー論議の動向フォローアップ—

海洋政策研究財団
主任研究員

今井義久

欧州委員会は、テーマ別欧州海洋戦略 (European Marine Thematic Strategy) を策定する作業を進めている。そして、2005年10月に提案された海洋戦略指令 (Marine Strategy Directive) がEU加盟国と欧州議会で討議の段階にあり、欧州委員会が2006年6月に公表した「欧州の海洋と海事に関する統合政策、将来ビジョン策定論議のためのグリーンペーパー」に関する欧州市民に対する公開協議 (意見聴取) は、2007年6月末に締め切られた。

次のロードマップとしては、2007年10月10&11日にブリュッセルで開催が予定される「EU議会が主催する協議の報告会」に向けて、欧州の包括的・分野横断的統合海事政策にとっての action plan を内容とする青書 (ブルーペーパー) を取りまとめ、同年末にはEU議会と理事会に協議の結果を付して報告、提案がされる予定である。なお、10月22日にリスボンで開催予定の「ポルトガルEU理事会代表者 (閣僚) 会議」では、検討内容のフォローアップが企画されている。

一方、EU委員会では、2008年の準備予算案において、新しい海事政策の下で予想される幾つかの活動の履行の開始を目的とする準備活動することを議会が指示し、信任することを求めている。予想される準備活動では、海事活動に対する統合的監視システム、海洋と海事に関するデータ並びに海事産業のベスト・プラクティスについての情報交換とネットワークの設置、2008年における海事クラスターの促進を通じたサービスのような活動分野が想定されている。

因みに、報告書を構成する要素に関して、EC漁業及び海事担当 Joe Borg (ジョー・ボルジ) コミッショナーは、次の8つのポイントを示唆している。

① 環境の領域は提案の中で明らかに反映される

もので、特に、気候変動に対する注意喚起がされることは確実である。海運における排出量取引、船舶に対する風力、太陽熱のような代替エネルギー、港湾における船舶に対する陸電供給、オフショア風力エネルギー、船舶の解撤等があり、これらすべてが気候変動と広範な環境配慮の面で積極的な貢献を果たすことになる。いろいろな場合に指摘されて来たように、海洋環境の保護戦略は海事政策の核であり、その政策の環境面の柱をなしている。EU委員会では、欧州経済にとっての海上輸送の重要性について報告書に取り上げるつもりであり、簡素化とより良い規制に向けた努力が最優先される。

* Better regulation: 政府の規制が、均衡、説明責任、一貫性、透明性、的確さを持ち、効率的且つ効果的な形で政策の実施の円滑化を図ろうとする一連の原則。

- ② EUにとっての海事部門の経済的重要性と数々の国内或いは地域クラスターの成功は良く知られているところである。公開協議においては、EUを横断する海事クラスターの強化と展開の奨励にすべての関係者が熱心な関心を示した。そして、委員会では、欧州の海事クラスターのマッピングとそれらの協調の可能性を分析することによって、国内と地域の両方において海事クラスターにとっての最善の実行と内部連携を促進することにコミットした。
- ③ 研究とイノベーションの面では、海事の研究と技術の面での卓越が持続可能な方法で海洋資源の広範な可能性を発掘するのに重要であると委員会では信じている。それは、異なる海事部門のシナジーを強化し統合化を果たす基本的なベースを構成するだろう。これは、第7次の

フレームワークプログラムで分野横断的に優先させるものとして、なぜ海事の研究と技術が認められているかということでもある。

- ④ 次に、沿岸域と海上の領域での持続可能な成長にとっての牽引としてのツーリズムの重要性を認識している。同時に、それらは、海事空間の環境面の特色、文化、歴史の保全を促進する手段として利用が出来る。2007年の間に計画されているコミュニケーションとそれは、“持続可能な競争的欧州のツーリズム” にとってのアジェンダを設定するだろう。それは、欧州のすべてのツーリズムの関係者の反応を集めたレポートをベースにして、沿岸域と海上の領域でのツーリズムを含んだ EU レベルでの新しいイニシアティブを取ることを可能とするだろう。
- ⑤ 漁業の分野の持続性を確保する必要性に対する積極的姿勢が報告書で求められる。EU では、これまで数々の海洋保護の領域を増やすためにいろんなイニシアティブと漁業管理に対する長期的アプローチのための政策展開を取って来た。加えて、委員会では、既に投票についての積極的削減のための提案を行った。10月の包括提案の中でも、委員会は違法で、報告と規制が無い漁業、破壊的漁業活動への措置を目的とする提案を採択するであろう。
- * 欧州委員会では、共通漁業政策の目標或いは持続可能な捕獲のための漁業資源の管理コミットメントなどに照らして、2007年3月28日、不要な漁獲を減らし、魚の投棄を減らすことに関するコミュニケーションを採択している。
- ⑥ 社会的な面では、海事産業が直面する専門家の不足と十分に訓練が行き届いた専門職に関し、議会は関心を示している。また、海洋と海事の管理にとっての“生態系に基づくアプローチ” についての広範な理解を提示することを目的とした専門の訓練コースに対する示唆がレポートの中で求められる。
- * Ecosystem based Approach：生態系の物とサービスの持続可能な利用、および生態系の十全の維持を達成するために、生態系の動態についての知識に基づき人間の活動を総合的に管理するアプローチ。
- ⑦ 船員の社会的排除は見直されるべきで、船員のためのルールに関しては、欧州共同体法の中

に船員の労働条件に関する ILO 条約との結合に関する社会的パートナーとの間での進行中の作業についての重要性が強調されるであろう。

- ⑧ ガバナンスに係わる問題では、分野別の政策とすべてのガバナンスのレベルとの間の緊密な調整が海事政策以外で上手く行こうとする場合に求められることが、EU加盟国と利害関係者との我々の協議の過程で明確になっている。

そして、新しい欧州の海事政策のビジョンを現実的なものにするためには、欧州の海事の現実

- に目を向けて、次の5つのことを目指すことになる。
- 海洋と海事の持続可能な利用の促進と展開
 - 沿岸域での生活の高い質の達成
 - 欧州の海事の透明性の提示と存在の高揚
 - 欧州の海事の国際的リーダーシップの役割の強化
 - 欧州の海事分野の十分に知的且つ潜在的イノベーションの達成

なお、策定される action plan は、提案に対する活動と課題の明確化を通じた海事政策の履行を如何に果たすかの意図を示すものである。

{The Alliance of Maritime Regional Interests in Europe (AMRIE) からのグリーンペーパーに対する contribution (position) paper から下記抜粋}

AMRIE からは、3つの重要政策分野 {①海上輸送の課題と関連する活動 (ex. ロジスティックス、海事クラスター)、②生活の質と関連する環境課題 (ex. 海面上昇の予測と影響)、③持続可能な海事の地域展開 (ex. 統合沿岸域管理、海洋空間計画)}、海事政策の2つの横断的問題 (横断的な研究戦略、横断的な手続きとガバナンスの構造) が、action plan の中で形成されるべき旨の見解の提示が行われている。

- * ICZM (Integrated Coastal Zone Management)：沿岸域に存在して影響を与えるすべての天然資源とプロセスを保護するためのあらゆる活動、規制および管理機能の調整。欧州共同体では、2002年に、沿岸域の統合的管理に対応するようにアプローチを改善する必要があることを認識し、ICZMの実施に関する提言を採択している。
- * Marine Spatial Planning：海洋域内の活動を戦略

的に管理するために提案されているシステム。

海上輸送：

次の5つの政策分野が優先されるべきである。

- ロジスティクスチェーンと影響に結びつく海上高速輸送
- 海上輸送と効率的且つ持続可能な港湾活動の向上を包含したインターモーダル輸送（一貫輸送手段）の展開
- 海事クラスターとそれらの展開
- リスボン戦略課題での技術の活用にもかかわる海事部門の雇用と訓練
- 船舶の設計と運航の両面に係わる海上安全の課題；マンニングの水準と質、沿岸域に影響する事故の取り扱いのための手続き

生活の質と環境課題：

沿岸域での持続可能性への全般的アプローチを考えると、管理に対する生態系に基づくアプローチが、海事の持続可能な課題に取り組むのに利用される主要な手法として海洋戦略指令の中でも指摘されている。しかし、そのようなアプローチがどのように運用出来るかは明らかでないので、更なる分野横断的且つ多角的研究が、海事政策のこの分野で求められる現実的、運用手段についての我々の知識向上のために求められる。持続可能性は、社会、経済、環境の3つの面を包含しなければならないが、沿岸域と海洋環境の保護は、社会的・経済的目標の妥当な確保についての制約として正しく理解されるべきである。

持続可能な海事の地域展開：

海洋空間計画のための新しい役割を含む統合的沿岸域管理を展開するに当たっては、沿岸区域での十分な資源の利用方法との間での裁定に対する科学的ベースに基づくアプローチを可能にすべきである。欧州レベルで取られる政策イニシアティブが維持され、国内或いは地域レベルで強力的に支持されることが必要である。統合的沿岸域管理は、あらゆるレベルでの海事政策のガバナンスを統合化したものであるべきである。

欧州の海事研究にとっての戦略：

EUの海事政策の展開は、堅固で、科学的で、証

明をベースとする基盤 (platform) に基づくことが最も重要なことである。更に、海事の研究において、海上輸送、環境、情報通信技術等のようないろんな縦割りのテーマに対し分野横断的或いは統合化されたテーマとして確立されることが、第7次フレームワークプログラム研究での海事の課題の統合化で見られるごとく、真の欧州の統合海事政策の展開を助長するであろう。そのような研究戦略の展開は、時間を要し、進化的プロセスを取るであろう。協調的、分野横断的アプローチの1例としては、欧州の沿岸地域における海面上昇の影響のような必要とされる研究がある。そこでは、気候変動のような環境問題、海上輸送、社会経済的或いは情報通信技術のようなことがカバーされている必要がある。別の例としては、EUの海洋戦略でも推奨されている海洋管理に対する生態系に基づくアプローチがある。

海事政策のガバナンスの側面：

上記の課題のどれをとっても、EU、国内、地域、地方のすべての関係するレベルでの信用ある効果的ガバナンスの構造が確立されていなければ満足 of いく取り組みは望めない。これには機能的アプローチが求められ、独立した問題の分析と提案された問題解決手法に基づく最も妥当なレベルに対する政策行動にとっての責任を果たしうるものである。

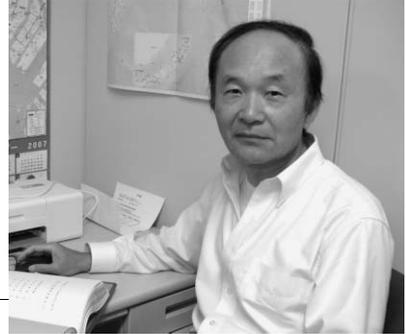
EUレベルでのガバナンスの問題に関して、AMRIE は次の推奨をする。

- タスクフォースは、欧州委員会の代表に直接報告をする専門の海事政策の指導者 (MPD) になるべきで、その役割として、各総局 (DG) にまたがるすべての海事政策の問題と統合沿岸域管理を含む諸活動を調整し監督すべきである。
- 海事政策に関する独立した恒久の高度の advisory group が海事政策指導者に助言するために設置されるべきで、これは、そのほかの EU の制度、特に欧州議会と理事会に助言をするのにも役立つ。
- 欧州議会は、海事政策のための委員会を設置すべきである。
- 欧州理事会は、海事政策の問題を扱うための恒久的作業グループを設置すべきである。

有り得ネエ～！ フランス

ミッテラン長期政権が残したものの

公認会計士(森田公認会計士事務所)
森田弘毅



公認会計士をめぐる話題は最近枚挙にいとまがない。私がこの業界に入った当時の大手老舗監査法人が消滅したし、放送局を買い損ねたIT企業の粉飾に関与したとして、下級審では担当会計士に懲役刑の判決が出た。過去の事例からしても到底考えられない話だ。まさに一罰百戒である。われわれの業界や業務について書いても興味をそそらないかと思われるので、少し工夫して、進めていってみようと思う。

私は上場会社の非常勤監査役を務めていることもあり、関与先の在外子会社も含めて海外に出張する機会が多い。今回原稿の依頼があった時ちょうどフランス出張が決まっていたので、同国の事情を監査の仕事を通じて感じたことについて述べてみたい。(なお、以下の内容はまったく私個人の見解であることをご了承願いたい。)

今回の出張は7月22日(日)に発ち29日(日)に帰国の正味1週間の日程だ。パリ・シャルルドゴールまで12時間半のフライト、途中英国南部を水浸しにした強力な雨雲の影響で、バルト海沿岸の北欧の国々はところどころ水面下になっていた。パリ市の中心より西に位置するホテルに着いたのは午後6時少し前、太陽はまだ午後2時ぐらいの

高さだ。

明日のピックアップ時間8時を確認して部屋に入った。このホテルに泊まるたびにいつでも感心するのだが、風呂にある体重計の目盛が最高は180kgまで表示されていることだ。普段恐る恐る乗る体重計だが、ここでは気持ちよく乗ることができる。



▲シャネル宝石本店前の筆者。入口が指輪の形になっており、さすがにオシャレだ

パリはもともとセーヌ川の中ノ島で、それがドーナツ状に広がった。面積は世田谷区と大田区を合わせたより少し狭いほどでバス、地下鉄を利用すれば1日で十分見ることができる。翌日からの仕事に備え時差の解消のため常備薬の睡眠導入剤を飲んで寝ることにした。

翌日8時に迎えが来てパリの北約30キロ（メートル原器の国であるため当然マイルは使わない）にある会社に向け出発した。道順はピクトルユーゴー通りを抜けセーヌ川を渡り高速道路を北上するおよそ30分の行程だ。ちなみにパリ市内で100㎡超のマンション、築年数は考慮外としユーロ高もあるが、良い物は2～3億円出せば購入できる。

フランスはラテン系の「何でもあり」の国だが、特に車の運転に関してこちらの人は「譲り合い」という語彙がないかのように思える。旅行者は運転しないことをお勧めする。高速道路はもちろん無料、走っている車の国籍は、50%は国産、35%はドイツ、10%は日本、アメ車は日本で旧ソ連の車を見つけるくらい見かけない、一方、車体色では日本人の大好きな白い車は貨物車、乗用車は稀に見ることがあるくらいだ。

前回来社したときから新社屋に移転したので、ここは今回が初めてである。工場団地内で敷地約1万2千㎡、周りは頑丈なフェンスでガードされている。アメリカのように、芝生、植栽に囲まれた瀟灑な会社のイメージとちょっと違う。その理由は、こちらではガードフェンスがしっかりしていなかったり破損していたりするとそこから、シダン（頭突きで退場になったサッカー選手ではない、ジプシーの意味）が入り込んでしまうからである。

特に社屋が空き家になっているとそこの敷地内に住み付いて電気水道を勝手に使ってしまう。彼らはきれいなキャンピングカーで集団を作り、同行する大型トレーラーの中には洗濯機や乾燥機その他のインフラが完備されている。私の見た限り

白人で、子供も多い。この子達がドロボーのプロであるとはなかなか信じられない。

彼らに一度入り込まれると2週間は猶予期間があり即時強制退去とは行かない。したがって各社頑丈なフェンスを張って容易に侵入されないように気を配っている。

以前昼食を買いに行くホンの少しの間にパソコンを盗まれたことがあった。パソコンよりその中のデータがなくなってしまったことの損害が大きかったと盗まれた本人から聞いている。

これから朝8時半から午後6、7時くらいまでの仕事の毎日が続く。朝から雨、吐く息が白くなる。私は仕事だから関係ないけど、パリは今がベストシーズンであるので観光客はさぞ恨めしいであろう。この時期に雨が多く低温が続けばワインの生産量、品質に少なからず影響が及ぶであろう。案の定帰国後の新聞にヨーロッパの異常気象とワイン生産の関係記事が載っていた。

一般的に海外出張ときくと何かいいことがあるのではないかとと言われることも多いが、否！そんなことはない。期限内に目標を達成し、正確な報告書を作成しなければならないのはもとより、適正な指導も同時に行わなければならない。そのため、頼んだ資料がなかなかでてこなかったり、質問事項に対する回答が的外れだったりするとイライラしてストレスがたまる。事実の確認のため、弁護士事務所や、取引銀行にまで出向いたりすることも度々だ。その他にその国の税制、会計制度の理解に時間がかかったり、さらに日本の本社ではどうにも理解しがたいと思われる商慣習などを如何にわかりやすく本社に説明するかを考えていると、ただでさえ働きの悪い脳細胞が時差による睡魔も手伝って更に頭の回転が鈍くなる。従って通常国内で行っているよりも時間がかかる。このためどこかの国の議員のように観光をする暇がない。ただ前回のようにフランスからイギリスに移動する場合は多少の時間があるため、現地の人

の案内で、取って置きスポットを見ることができ、これも何回も出張しているうちにはある。今回の挿入写真はそのとき電話付属のカメラで撮ったものであることを申し添えておく。

コミュニケーションは世界の共通語である英語だ。私は教養課程でドイツ語を選択したが、ここではもちろん何の役にも立たないし、フランス語は全く読めない。会計に関する重要な書類には英語版もあわせて作成されているが、それ以外の契約書等については、内容を聞くしかない。たとえば保証付きなのか否かの重要な点は確認できるがその他の細かい言い回しははっきり言って十分把握できたか判らない。

さて今回の表題に関してであるが、ミッテラン社会主義長期政権が労働者を過剰に保護する政策を進めたため、これがこの社会にどのような影響を及ぼしたかを会社経営を通してみたいと思う。



▲ショパンの墓、生花が絶える事が無い。イギリス人観光客がガイドの説明を聞いていた。日本人観光客の姿はなかった

仕事は順調に進んでいき、Payroll になった。これらのチェックに必要な書類をそろえてもらい、進めていったところ、給与台帳と組織図の人数が合わない。これは裏金作りの手口として古典的だ。何度も確認した上で、経理部長を呼んだ。女性の経理部長で、年恰好は私と余り変わらない、時々フランス語が混じりわからなくなる。旦那はかなり前から失業中と聞いている。さて事情を聴取した結果「有り得ない」回答が返ってきた。

組織図に見当たらない人物は、去年応募してきた、試用期間は問題なく業務をこなしていた。そこで雇用契約を結んで本採用とした。しばらくして、本人から子供ができたので休暇をとりたと言ってきた。この国では産前産後3ヶ月計6ヶ月は有給期間だ。せっかく雇用したのに休まれたため、やむを得ずアルバイトを補充した。そして6ヵ月後、出社の日となったが本人は入社せず病気治療のため休職したい旨を会社に通告して来た。その時から今に至っているため、人数が合わなかった。休職期間の給料は本人に全額支給され、9割は社会保険庁、1割が会社負担となるそうだ。本人が社会保険庁に対して、復職の意思表示をいさえずれば原則永遠に給料はもらえる。仮に解雇したら、訴訟になり、時間費用ともにかかるだけで、会社側に勝ち目はない。子供ができたのを知って会社に応募してきたと疑りたくなる。会社には年のいった離婚歴のある子持ちの女性従業員が多いのもうなずける。

次に会社が以前からどうにも困っていたケースである。問題の営業部長のB氏はめでたく去年65歳の定年を迎え何事もなくお引取りいただいた。このB氏のケースは雇用契約の内容が本人に特に有利な内容になっておりそれを十分に検討しなかったため、契約内容に書かれていないことを理由に本来営業部長の業務をしなかった。焦付き債権を作っても、不利な売買契約を結んでも、おかまいなしなのだ。日本であれば当然降格、配転、給

与カットだがそれができない。どうしても解雇するには定年までの給料総額を支払わなければならない。わが国と比較して広く契約社会だからといっても、契約内容に違反したからといって、それがクビの正当な理由になるとは限らず、その都度違反内容を文書で通告しなければならない。イエローカードの累積でレッドカード！なんとも手間がかかり、スピーディーな経営ができない。その他週35時間労働の規定は企業にとっては負担だ。1日8時間労働として、4日と半日、日本のようにサービス残業などをやらせたら大変なことになる。

顧客からの注文に応じスムーズにデリバリーできる体制を維持するためには、補充のための人を雇用しなければならない。これは学校の先生も同じ。水曜日が休み土曜日半ドン为学校が普通だそうだ。新学期は9月であるため夏休みの宿題はない。勉強が嫌いな子はフランスの学校に通うと良い。

その他行き届いた社会保障はもちろん各種税金及び社会保険料で賄われており特に高いのはVAT（日本の消費税）の19.6%である。まともに働いて高い税金を払うより、失業保険をもらい続ける方を選ぶ人が増えるのは当然のことだ。このままではいけないと気づきフランス国民はサルコジを選択し大きく舵を切ろうとしているが、進路が定まるまでかなりの年月がかかるのではないかと。

長い1週間の最終日、講評が終わり今回のスケジュールは終了した。今回の監査に協力してくれた担当者に礼と別れをいい、ヴァカンスをとる従

業員が多いため閑散とした会社を後にした。仕事している間中雨が梅雨時のように降っていたが、パリを離れる日は連日の雨が上がり幸いにも初夏の心地よい日であった。フライトは19時過ぎだったため、空いた時間をMDがアテンドしてくれた。印象に残ったのは、夏季期間中セーヌ川沿いの道路を一部通行止めにして、人口の砂浜、プール、ペタンク（鉄球投げ）、壁面を利用した岩登り等遊べる場所を提供していることだ。ガードもいるし救護所、トイレもあるし安心だ。夜にはいろいろな催しもある。もちろんこれらは全てタダ、きれいにセットされたパラソルの下のベッドで寝ころがっても、全ての費用は国が負担するので金を払えなどとけちなことは言わない。

しばらく行くとピンと糸が張り、川の真ん中まで投げ込まれた大きな竿が3本あった。

私も釣りが好きなので、何が釣れるのかな？まさかパフォーマンスではないだろうなといろいろなことを考えていたところ、背中にガードと書いたTシャツを着た若い兄ちゃんが寄ってきて、スカリを引き上げて見せてくれた。獲物はなんと大きなうなぎであった。

帰ってからのたまっているであろう仕事のことを思い、飛行場のラウンジで大好きなビールを飲みながらメールをチェックしたところ、今度は中国出張の依頼が入っていた。はじめて行く中国は全てが「有り得ネエ〜！」かもしれない。

“出来事から思うこと～On the Promenade Deck”は、客船に乗船し、船上で出会った人は、普段接する機会のない世界の人でした…との設定で、業界外のその道の専門家に職務や出来事を通して思ったこと、感じたことを自由にお話しいただき、異業種や異分野における見方や価値観に触れるコーナーです。

海運紹介映画「日本の海運」好評により追加プレス！

本誌2007年3月号の誌面でもご案内いたしました海運紹介映画「日本の海運」(18分)が、配布開始後各方面で好評を得ており、わずか4ヶ月程で当初準備の22,000本を全て配布、急遽10,000本の追加プレスを行なって申込みに対応しています。

この映画は、一般の幅広い層の方々を対象に、日常生活の中で人々が織り成す4つのショートストーリーをたどりながら、日本の海運の役割と重要性を自然にご認識いただけるようになっているもので、本編の構成は以下の通りです。



▲DVD ジャケット

【日本の海運】

- 第1章 食材は海を越えて
- 第2章 世界をつなぐ贈り物
- 第3章 幸せを運ぶ船
- 第4章 明るい未来を運ぶため

本編は主に DVD を媒体として、教育機関・視聴覚ライブラリー・生涯学習センター・関係博物館へ配布致しましたが、これに加えて、協会ホームページ (<http://www.jsanet.or.jp/index.html>) にて、ダイジェスト版(1分間)をオンラインで視聴できるよう一般に公開しており、希望者は DVD の送付申し込みもできるようになっています。

これまで海事関係団体のイベントでの配布や博物館・見学施設での配布グッズとして、また、海事関連業界の社内教育用の他、個人の方々から多くの申込みがありました。当協会では引き続き幅広く多くの方々にご覧いただき、海運の理解促進に努めることとしています。

本 DVD は、海運 PR のための配布グッズとして、また、各種講演会やセミナーの資料としてご利用いただけます。本 DVD (無料) の送付のお申し込みは、①送付先住所、②宛先、③希望本数を当協会総務部(広報関係：FAX03-5226-9166、e-mail: pub-office@jsanet.or.jp) までご連絡ください。

ご要望にお応えできるよう十分な本数をご用意しておりますが、在庫量によっては、追加版の完成までお待ちいただくこともございますので予めご了承ください。

本件に関するお申し込み・お問い合わせ先等

総務部 (Tel : 03-3264-7181 Fax : 03-5226-9166)
もしくは高橋 (03-3264-7263)、長嶋 (03-3264-7299)

<http://www.jsanet.or.jp/index.html>

e-mail : pub-office@jsanet.or.jp

KODAIJISAN(コウダイジサン)

／新和海運株式会社



船の主要データ

船名：KODAIJISAN (コウダイジサン)

船籍国：パナマ

総トン数：47,046トン

重量トン数：58,591トン

全長：225.3メートル

全幅：36.6メートル

船種：液化石油ガス (LPG) 運搬船

航海速力：16.5ノット

船の生い立ち

本船は2003年10月、韓国・現代重工業(株)蔚山造船所にて竣工しました。当社にとっては初の海外

造船所での建造となり、船主の現地建造監督を派遣し、起工から作業の全工程を見守る体制で竣工に至りました。本船の特徴は、当時のLPG船ではタンク容積が82,000立方メートルと世界最大級であること、またLPGに加え、アンモニア、ジメチルエーテルも積載可能であることが挙げられます。

これまでの貨物・航路や現在の活躍状況

本船は竣工以来、中東のみならずインドネシア、オーストラリアでLPGであるプロパン及びブタンを積み、日本、韓国、中国などのLPG輸入基地や製油所向け輸送に従事しています。また、本船には日本人が船機長、一航機士4名に加え、当社の

若手海技者も乗船しており、当社での技術継承船としても活躍しています。

本船の特徴

本船は82,000立方メートルの大型LPG船ではありますが、アンモニアも積載可能であるというところが、一般に国内で建造されているLPG船と異なるところといえます。そのため、カーゴポンプは、サブマージドポンプではなくディープウェルポンプが使用され、コンデンサーは、チタン合金製のプレートタイプが使用されております。

また、カーゴパイピングシステムについては、契約スペックの段階から検討に検討を重ね、航海中の各カーゴタンク内のガス交換作業が容易に行うことができるようにしたり、マニホールドのペーパー（ガス）とリキッドの配列を変えることができるようにしたりと、あらゆる状況に対し、フレキシブルに対応できるようなシステムとしていることも本船の特徴の一つです。

コウダイジサンエピソード

LPG 船長 今昔物語

LPG 船としての本船の就航区域は一昔前とは一



▲船橋から見た甲板の様子、パイプラインの多さはLPG船特有



▲クロスヘッダー（本船中央部の荷役配管集中部分）

変えています。10年前ならば長期用船として航路はペルシャ湾／日本間とほぼ一定していました。現在は、ペルシャ湾／日本だけでなく、韓国、中国、豪州、インドネシアと寄港地も多様化し、また新しい港もますます増える傾向にあります。

最近も聞いた事のないインドネシアの積地の問い合わせが用船者からありました。ようやく探し当てて海図を見ても、湿原地帯で港どころか何もありません。新しいLPGバースが建設されても、実際の海図が間に合っていないのです。

特に、初めて就航する港には、本船が問題なく入出港して円滑に荷役作業ができるように新たに入港準備をしなければなりませんので神経を使います。入港準備に遺漏が無いように辞書を片手に、英語でサブ・チャーター及びターミナル・マネージャー等とEメールで交信・連絡して相互に準備を確認します。特に急ぎの場合には、現地代理店と電話で対応しなければなりません。

一昔前は、LPG船の船長でも簡単な英語で済ませていたと思います。最近では日本人同士でさえ、外国人全乗船が増えたのでほとんど英語で通信してきます。今では電子辞書が必需品となっています。

頭の中は混乗船の影響も含めて、日本語と英語でチャンボン状態です。たまに日本に帰ると、日

本人相手に、「事前にインフォームします」とか「後でアドバイスします」と話してしまいます。今では、若い世代の流行歌のように英語まじりでないと、自分の会話がすっきりしないと思うLPG船長になりました。

若手一等航海士の手記～バラストが張れない!?

技術継承船である本船に初めて乗ったのは2005年11月でした。それから約1年二航士として乗船し、一航士に繰り上がりました。慣れた本船ではありますが、一航士になると二航士とは違い、いろいろな物の見方が変わってきて、毎日何か新しい発見があります。

新しい発見があると、自分の知識が向上したようでうれしくなります。まだまだ経験も浅く半人前ですが、早く一人前になれるようにがんばっていこうと思う反面、二航士のときにもっと勉強していればよかったなと後悔する日々を過ごしています。

普段あまり張ることのないアフター・ピーク・タンク（船尾タンク）へバラストを張った時のことです。私の計画では8 m10cm（98%）張る予定でした。タンクのバルブを開け張り込みを開始



▲入港前のライン圧テスト
（カーゴラインに石鹼水を塗りガス漏れをチェック）



▲船内焼肉パーティー

してしばらくするとおかしいことに気づきました。…ゲージが7.9mまでしかない…。荷役制御室のコンソールのゲージが7.9mまでしかないことに気がついたのです。結局、甲板員と一緒に現場に行きロッドで計測しながら予定通りバラストを張りました。ちょっと焦ったひと時でした。

若手海技者の経験～シンガポールにて

夜、シンガポールで錨地に向かう途中パイロットを乗船させるため、舷梯（タラップ）の近くで待機していたとき、パイロットボートとともに他の小型船から大きなライフルを担いだ6-7人の人々が事前連絡なしにパイロットとともに舷梯から上がってきた。

海賊多発地帯なだけに一瞬身構えたが、ただのシンガポールの軍隊による見廻りであった。乗船したのちも彼らを船橋（ブリッジ）まで案内したのだが、彼らの隊列の後ろを歩いてはいけない、船橋までは外の通路を使わなくてはならないという制限があり、物々しい初めての経験に驚いた。

津島衆議院議員の講演会および 海事局幹部との意見交換会を開催

当協会は、去る8月1日(水)に開催した定例理事会の前後に、津島雄二衆議院議員(自民党税制調査会会長)の講演会および春成誠海事局長はじめ海事局幹部との意見交換会を行った。当協会からは前川会長、宮原・芦田・上野・飯塚各副会長はじめ理事および監事が出席した。概要は以下の通り。

津島衆議院議員の講演では、平成20年度税制改正の見通しや進め方等につき説明があり、先の参議院選挙により民主党が参議院の過半数を占めたため、民主党の国会議員の同意も得られるよう、例えば衆参両院に税制協議会を設けるなどして対話を増やし進めていきたい旨の意向が示された。トン数標準税制(以下、トン数税制)については、昨年12月に取りまとめられた平成19年度与党税制改正大綱に沿って実現を目指していきたい旨説明があり、具体的には去る6月末に取りまとめられた国土交通省の交通政策審議会海事分科会の中間取りまとめを踏まえ進めていくのがよいのではないかと発言があった。また、「トン数税制を求めることは減税を要求することではない」ということについて理解を得るためには、昨今の環境問題や資源不足の問題、中国などの資源の囲い込みなどの問題もあり、外航海運がわが国にとって非常に重要な産業であり、公的色彩の強い産業である、ということをもっと広く国民一般に対して説明していくことが必要ではないかとアドバイスがあった。

海事局幹部との意見交換会では、はじめに春成局長より、トン数税制等の当面の海運政策について、海事分科会のこれまでの検討結果を中心に説明があり、当協会からは、使い易いトン数税制が導入されるようお願いしたい旨発言があった。また、染矢官房技術審議官および安藤安全基準課長より、IMOにおける安全環境規制の動向およびわが国の対応強化策等について説明があり、当協会からは、本年7月よりロンドンにある欧州地区事務局に技術系の専門家として井上幸一技術顧問を常駐させ、IMO対応の強化を図っていきたい旨説明し、今後、海事局と当協会が連携していくことが確認された。

(総務部：筒井)



▲津島雄二衆議院議員
(自由民主党税制調査会会長)



▲海事局幹部との意見交換会の模様



創設等が盛り込まれた。

- 30 自由民主党の海運・造船対策特別委員会および第4回海事立国推進議員連盟（いずれも委員長：衛藤征士郎衆議院議員）の合同部会が開催され、2008年度税制改正で要望するトン数標準税制等について意見交換が行われた。

7 国土交通省は、平成18年度分の内航フェリー・RORO船・コンテナ船の一般貨物流動調査結果を発表した。モーダルシフトの更なる推進のため、概ね100km以上の定期航路事業を営む国内事業者22社を対象に行ったもので、コンテナ個数としては昨年比約11%の増となった。

9 国土交通省は、貿易手続改革プログラムの推進施策の1つである港湾手続きの統一化・簡素化に向け、港湾EDIの統一モデル様式を作成し、全国の港湾管理者に同モデルの早期採用を依頼する通知を行った。

10 国土交通省は、2008年度予算の概算要求の骨子となる「これからの重点政策」を発表した。海運関係では、トン数標準税制導入の具体的検討等を含む「四面環海のわが国における新たな海洋政策（海洋立国）の推進」や、スーパー中枢港湾政策の拡充等を含む「アジア・ゲートウェイ構想の実現に向けた人流・物流システムの構築」が盛り込まれた。

29 国土交通省は、2008年度予算要求・税制改正要望の概要を発表した。海運関係予算では、スーパー中枢港湾プロジェクトの推進や海洋政策予算等、税制関係ではトン数標準税制の



船協だより

国際会議の予定 (10月)

会議名：IMO 第83回航行安全小委員会 (MSC)

日 程：10月3日～12日

場 所：コペンハーゲン (デンマーク)

会議名：国際油濁補償基金 (IOPC Fund) 総会他

日 程：10月15日～19日

場 所：ロンドン

会議名：IMO 第93回法律委員会 (LEG)

日 程：10月22日～26日

場 所：パナマシティ (パナマ)

会議名：IMO 第2回ばら積み液体およびガス小委員会 (BLG) 大気汚染WG

日 程：10月28日～11月2日

場 所：ベルリン (ドイツ)

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8月	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	6,064	1,220	16.2	10.8
7	7,063	6,397	666	11.8	17.0

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9月	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
8	116.72	112.40	119.68

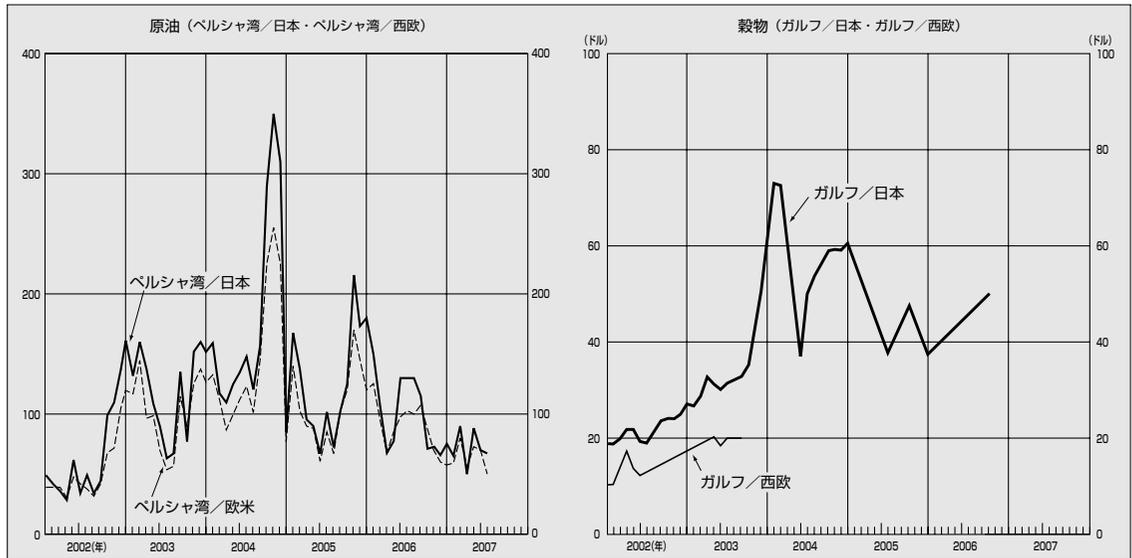
(注) 財務省貿易統計による。

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)								
				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	76,847	2,145	74,702	28,566	3,760	162	41,552	247	331	86	289,216	53,234
2006	84,515	644	83,871	22,832	3,969	293	56,482	73	282	0	336,494	109,203
2006 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	6	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
8	4,172	0	4,172	1,515	167	0	2,460	0	30	0	20,848	10,533

(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	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	70.00	63.75	61.25	50.00	97.50	70.00	70.00	50.00
7	102.00	73.75	130.00	91.00	67.50	56.00	85.00	62.50	102.50	80.00	50.00	42.50
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		

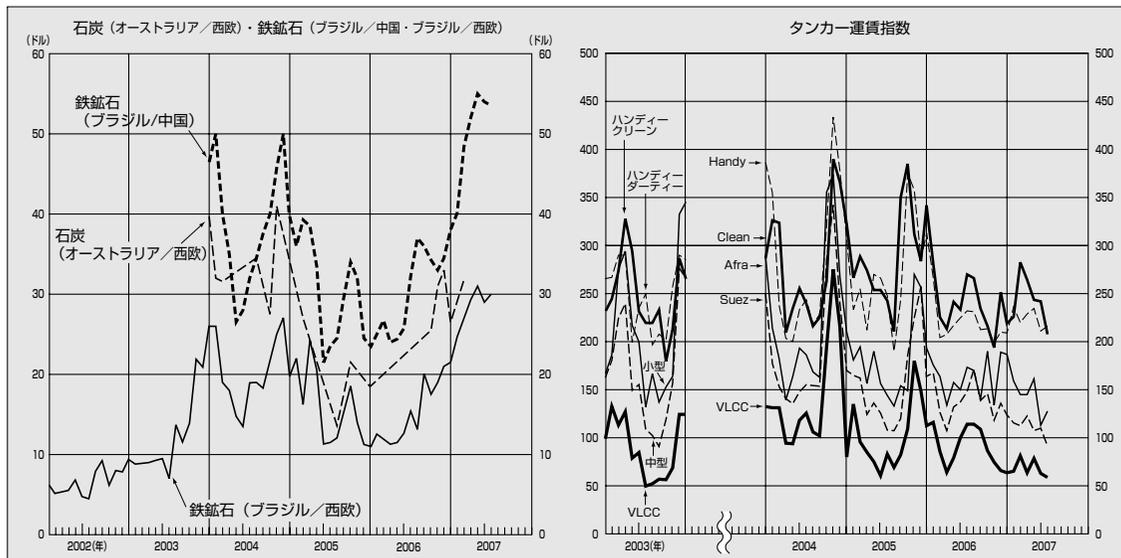
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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)

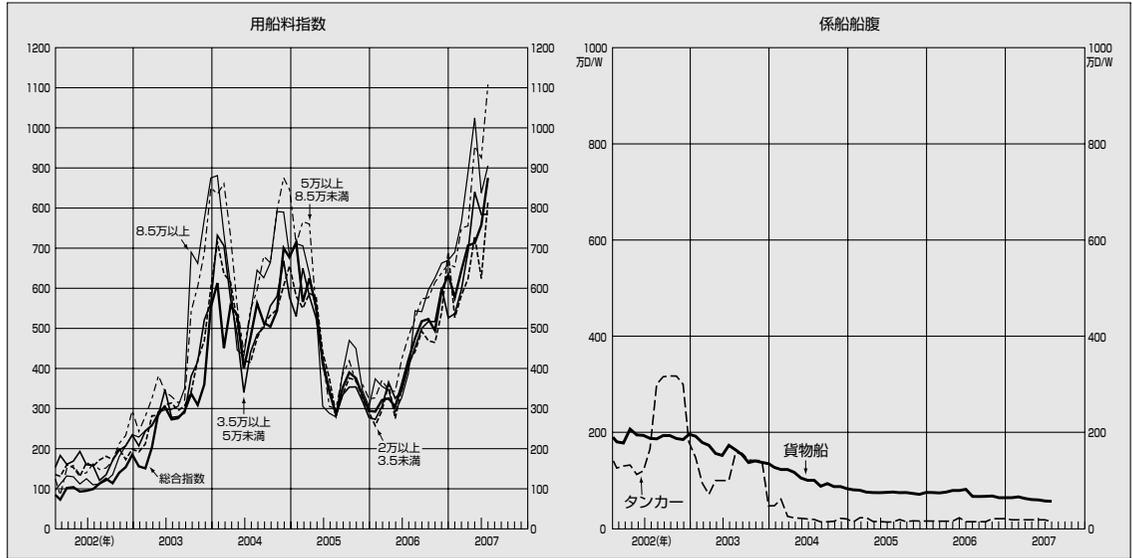
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2006		2007		2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	18.45	16.20	26.50		23.50	19.70	38.00	26.50	11.00	8.75	21.50	16.75
2	—	—	—	—	24.99	21.00	40.25	38.00	—	12.50	24.75	24.50
3	—	—	31.80	30.50	26.75	18.50	48.30	39.00	—	—	—	—
4	—	—	—	—	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	54.00	40.75	—	12.70	29.10	28.60
7	—	—	—	—	32.25	23.75	53.50	27.50	—	15.40	30.00	24.10
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	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	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	59	91	128	216	208
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・ダーティ: 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 ⑪Afra: 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	0	817	785	1,109	905	875	6,601
8	562	4,180	285	2,169	475	3,672							7,289
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															
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	146	593	581	33	104	150
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

最近、感動ということに疎くなったようで、いわゆる老化でしょうか？青春時代に感動したことなど遠い昔ですが、あまり感動しなくなった今日この頃です。

家人のことで恐縮ですが、娘（小6）が「チアダンス」に熱中しています。毎週土曜日に市の体育館で午前中2時間、練習に励んで(?)いるようです。

「チアダンス」というのは、ホームページを見ますと元々、チアリーディングから派生したスポーツで、アメリカでは“Pom Dance”あるいは“ダンス”と呼ばれ、独立したスポーツ競技として定着しているようです。アメリカのフットボールチームを応援するために誕生したとあります。チアダンスはチアリーディングの中のダンス部門を独立させた競技で、組体操のようなアクロバットのものは含まれないようです。「チアダンス」は音楽に合わせてダンスするのですが、チアダンス部門とポンポン部門があります。子供がやっているのは、ポンポン部門のほうでダンスの構成はポムダンスとラインダンスです。ポムダンスというのは、運動会の応援でよく使用する、ハワイアンダンスの腰囊の小型版の“房”を両手に持って踊るあのポンポンです。ポンポン部門として、ジュニア部門、中学生部門、高校生部門があり、大会ご

とに活況を呈しているようです。

最近、子供との接点も薄れていく中、先日、お台場のパレットタウンで日本チアダンス協会主催のイベントとしてチアダンスを紹介する大会がありました。子供のチームも出場するため、応援に行ってきました。ジュニアから大学生まで、50チームが参加して日ごろの成果を披露していました。“賞を取る大会”になりますと特にジュニア部門では、父兄のほうの子供たちより熱いこともあり、賞を取れるか取れないかヒートするらしいのですが、今回はチアダンスの紹介イベントとしてのダンス披露でしたので、子供たちは、リラックスして楽しくダンスしていたような気がしました。1チームのダンスの時間は2分30秒内と短いのですが、音楽に合わせてメンバー全員が一糸乱れずに動き、手、足などシャープに動かすのはかなりの運動量でもあり厳しそうです。

娘が1人だけ演技がずれて、みんなの足を引っ張っていないかと心配もありましたが、何とか無事終わり、娘のミスらしいミスもなく(?)、本人もダンスの出来具合に納得したようで、さすがに笑顔を見ることができました。親ばかの感動の1日でありました。

川崎近海汽船株式会社

総務部副部長 廣岡 啓

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 收
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

先日、休暇を利用してシンガポールを旅しました。業界関係者の方ならビジネスで訪問される事も多いでしょうが、全くのプライベートで、しかも初上陸。

同国の印象は、外国なのに日本にかなり似ている？こと。街には日本企業の家電や自動車があふれ（因みに左側通行）、中心街には日本の大手百貨店、また、日系コンビニSが至るところにあり、日系企業の製品や食品も購入することが可能。国土が狭いため高層ビルやマンションが立ち並ぶ街並みや比較的治安がよい点もどこか似ています。違うのは、人と言語・文化、それと漲るパワーでしょうか。

海運政策にも力を入れていると聞いていた同国、確かに港には世界No.1の取扱量(2006年)をほこる広大なコンテナターミナルがあり、日本船社のコンテナも多数。港の高層ビルには日本船社のオフィスも。沖には常に何隻もの商船が浮かび、棧橋には優雅な客船が停泊。アジアの海運センターを狙う姿も実感しました。

不思議な親近感と全く異質の面を併せ持つ同国の二面性に驚かせられっ放しの数日間でした。(MN)

せんきょう9月号 No. 566 (Vol. 48 No. 6)

発行●平成19年9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)

