

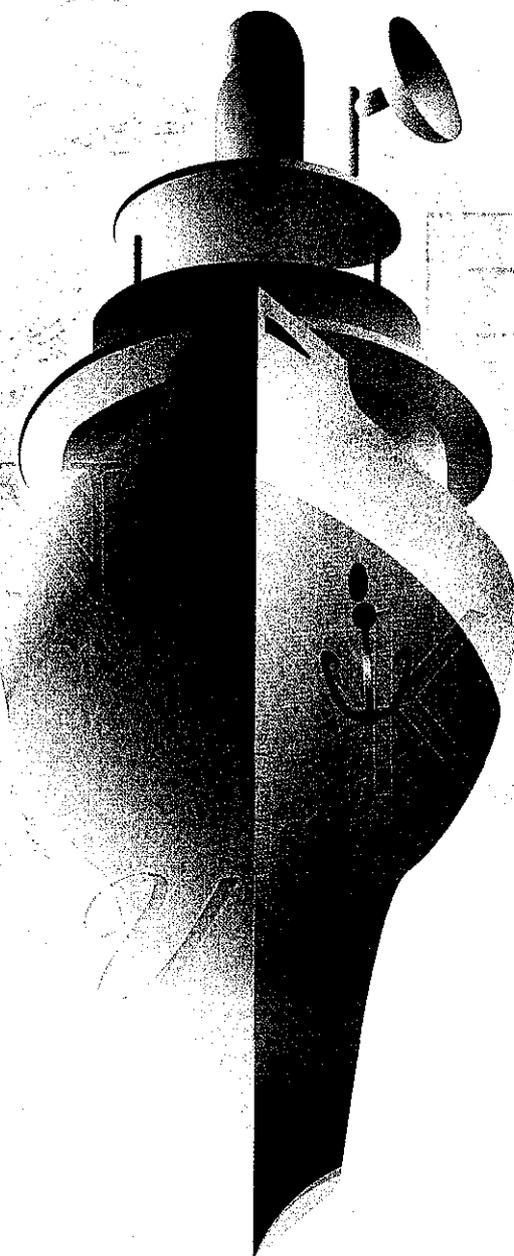
せんきょう

社団法人 日本船主協会

2004

2

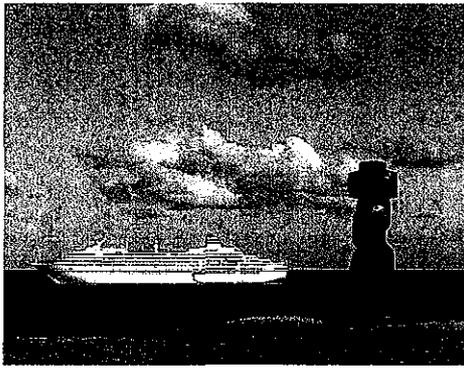
● No.523 ●



せんきょう

2

FEBRUARY 2004



▲日本郵船(株) 提供

飛鳥 (イースター島にて)
総トン：28,856トン
全長：192.8m

■巻頭言 当協会の組織改革について 日本船主協会 理事長 □福島義章	1
■海運ニュース 国際会議レポート 1. ILO海事統合条約の草案策定作業最終段階に入る —第4回ハイ・レベル作業部会(HLTWG)報告— 2. 船員の傷病死に関する補償および遺棄船員問題について審議 —第5回 IMO/ILO 特別専門家合同作業グループ会合の様態—	2 2
■各種調査・報告 “Attracting the Winners” 欧州海事ベンチマーク調査プロジェクト報告概要版抜粋 —欧州海事5カ国の競争力分析— SOF 海洋政策研究所 研究員 □今井義久 抄訳	6
■London	18
■潮風満帆 私の住む町のクリスマスとお正月 株式会社商船三井 海務部 機関グループ □岩谷浩次	20
■メンバー 上野トランステック株式会社 内航営業グループマネージャー □山本和男	23
■カラーページ 海運税制の充実・改善について【海運税制キャンペーン】	31
海運日誌(1月) 24 海運統計 27 船協だより 25 編集雑感 32	
■囲み記事 ・平成15年度 海運関係叙勲・褒章受章祝賀パーティーの開催	22

当協会の組織改革 について

日本船主協会 理事長 福島義章



当協会は、草刈会長の下、規制緩和を始めとする海運諸問題の構造改革を達成するため、タスクフォース等を設置してその実現に向け取り組んでいる。トン数標準税制の導入を初めとする海運税制の抜本的改善、水先制度など港湾関連業務問題、第二船籍および内航海運問題への取り組み、さらに外国人船員問題への対応などいずれも大きな課題ばかりであるが、幾つかの問題については、既に具体化に向けた関係方面との協議に入っているものもある。当協会事務局もまた「今年が実現に向けての正念場となる」（草刈会長年頭挨拶）との意識を共有し、一丸となってその目標達成に邁進しているところである。

さらに、現在進めているタスクフォースの中には、当協会事務局そのものの組織改革がある。当協会は、これまで会費収入の9億円に、日本海運振興会からの補助金4億円を加えた13億円によって事業を実施してきたが、水先料金に含まれる特別会費の廃止を国土交通省に申し入れるにあたり、退路を断って改革を断行するため、この補助金の全額辞退を決定した。従って、今後の当協会活動は、補助金に依存しない自前

の組織運営が求められることとなる。このような組織改革の実現には大胆な事業の廃止、大幅な支出の削減等かなりの困難を伴うが、これを覚悟の上で断行しなければならない。

しかしながら、言うまでも無く当協会の組織改革は、単に事業費の削減とこれに伴う組織の改編を目的とするものではない。当協会が会員の総意によって存立し、真に会員のために必要な事業を行い、以ってわが国海運業の発展に寄与し得る組織として存在しているかどうかという原点に立ち返り、その事業内容を総点検し、あるべき姿を追求していくことに他ならない。

海運企業が厳しい競争環境の中で生き残っていくためには常に時代に対応した変化が求められるのと同様に、事務局も絶え間ない自己改革が求められている。当協会およびその事務局そのものはこれまで長年に亘って培われてきた会員の共有財産であるという認識を今一度新たにし、最小のコストで最大の効果を発揮できる道を模索しながら、常に最高の会員サービスの実施を目指し全力を尽くしていきたいと考えている。



海運ニュース

国際会議レポート

1 ILO 海事統合条約の草案策定作業最終段階に入る —第4回ハイ・レベル作業部会 (HLTWG) 報告—

ILO (国際労働機関) の海上労働基準に関する条約を統合し、新しい条約を策定する作業は2001年から行なわれているが (本誌2001年2月号P. 11および2003年8月号P. 13参照)、このたび条約の最終草案を策定する最後のハイ・レベル作業部会が1月19日から23日までフランスのナントで開催された。この会合には政府代表45ヶ国、船主代表16ヶ国そして船員代表23ヶ国のほか、11の国際機関が参加した。我が国からは寺西国土交通省海事局船員労働環境課長、当協会辻本常務理事、井出本全日本海員組合長他が出席した。

この作業部会がILO本部のあるジュネーブではなく、今回ナントで行なわれたのは、作業部会の議長をフランス政府のシンドラー氏が務めており、またつい最近世界最大の客船クイーン・メリー二世号を建造したナントが大西洋に面する港湾/造船/貿易都市として大々的に振興に乗り出す一環として招致したためである。

会合の目的はこの秋に予定されている予備技術海事総会にむけて条約の最終草案を策定するところから、短い全体会合のあと直ちに4つのワーキンググループに分かれて条約案の審議に

入った。

ワーキンググループAは船内設備に関する詳細な規定、これらの規定の現存船に対する適用、そして適用される船舶のトン数制限やあるいは他の適用除外規定を必要とするかなどについて審議

ワーキンググループBは船員の社会保障条項および船内労働に伴う船主責任、そして船内や陸上における船員の福祉

ワーキンググループCは旗国責任や船員供給国の責任に対する検査や証書の発給のシステム

ワーキンググループDは乗船や雇用に関する条件等について審議が行われた。

このうち、社会保障を審議するワーキンググループBを除いて、他のワーキンググループは括弧付きながら、かなりの条項の実質的な審議が進み最終草案に近いものが出来上がった。しかしながら社会保障については労使の主張が真っ向から対立し、また政府グループも二つに割れ、容易に妥協点に達しなかった。即ち社会保障は本来的に船員供給国の責任であるとする船

主側と海洋法条約に基づき旗国が主体性を持って社会保障に対し相応の責任を負うべきであるとする船員側、さらにEUを代表してフランス政府がどちらかといえば船主責任となるような提案を行うなど議論はもつれ、具体的な条文の審議に至らなかったが、次のような原則を了解して実際の審議は9月の予備技術海事総会にて行うこととなった。

- 船員の社会保障に関する規定はこの海事統合条約に含まれるべきである
- 船員は全て社会保障を受ける権利がある
- 社会保障は船員供給国が主として責任を持つべきである
- 旗国も何らかの役割を果たすべきである

しかし、全ての船員は社会保障を受けるべきといっても、相当数の国が社会保障の制度もないのが現状であり、これらの国の船員をどのように扱うのか、このような国際的な制度の整備は現実的なのかといった問題もある。

今回のハイ・レベル作業部会ではいわゆる条文については審議されなかったが、かねてから問題になっていた勧告要件とされているコード・パートBの法律的な位置付けについて明確な

合意が行われた。これはこれまでの審議の過程で幅広い批准を獲得するために、現行の条約では強制規定となっている条文がコード・パートBに格下げされているものもあり、また寄港国検査の対象となるのか否かなどの問題があったためである。合意された内容は以下のとおりである。

- パートBは強制規定ではない
- 批准国はパートBを無視は出来ない
- パートBは寄港国の検査の対象とはしない
- 批准国はパートBのガイダンスに必ずしも従わなくても良いが、その場合ILO事務局とともに関連規定の強制要件の実施方法が正当であることを証明しなければならない

今後の作業スケジュールとしては、今回のハイ・レベル作業部会の審議に基づき、ILO事務局にて条約草案を作成し、ハイ・レベル作業部会役員会の会合を経て、本年7月に条約最終草案として各国に回章する。その後、本年9月13日から2週間にわたって開催される予備技術海事総会にて第1回の審議が行われ、来年9月の海事総会にて海事統合条約の採択が行われる予定である。
(船員対策室)

2 船員の傷病死に関する補償および遺棄船員問題について審議 —第5回IMO/ILO 特別専門家合同作業グループ会合の様相—

第5回IMO/ILO 特別専門家合同作業グループ会合は、2004年1月12日(月)から14日(水)までロンドンにて開催され、船員の傷病死に関する補償および遺棄船員問題について審議された。本会合には、船主側からドイツ、ノルウェー、日本、ISF(国際海運連盟)、船員側からフィリピン、ガーナ、フランス、ITF(国際運輸労働者連盟)、英国商船職員組合(NUMAST)など、政府側からはキプロス、フランス、ギリシャ、ノルウェー、フィリピン、イギリス、アメリカ、ブラジル、マーシャルアイランドなどが参加した。議長は、フランス政府のMr. J-M Schindler、船主側のスピーカーはノルウェーおよびISF(Ms N. Wiseman)が、また船員側はNUMASTのMr. B. Orrelが務めた。当協会からは、赤塚宏一ILO

問題アドバイザーが参加した。

1. 会合の目的およびこれまでの経緯

第1回目の会合は、1996年10月に開催されたILO合同海事委員会(JMC*)において労使双方の合意により、

- 船員の傷病死に係わる補償問題
- 遺棄船員に係わる問題

についてILO/IMOの合同委員会にて審議する事が提案され、両機関の承認を得て、2000年2月に開催された。

第3回目の会合(2001年4月開催)では、

- 遺棄船員の財政的保障条項に関するガイドライン

(Guidelines on provision of financial security)

in case of abandonment of seafarers)

- 船員の傷病死に対する補償に関する船主責任のガイドライン

(Guidelines on shipowners' responsibilities in respect of contractual claims for personal injury to or death of Seafarer)

を策定し、この二つのガイドラインはそれぞれ IMO 総会決議 A.930 (22) および総会決議 931 (22) として採択され(【資料】参照)、2002年1月1日に発効した。

第4回目の会合(2002年9月)においては、

- 遺棄船員に関する総会決議 A.930 (22) の実施状況をモニターすること
- 船員の傷病死に対する船主の責任に関する総会決議 A.931 (22) 実施状況をモニターすることが

合意され、IMO/ILO の加盟国に対するアンケートが加盟国に送付された。

また IMO の第86回法律委員会(2003年4月)は遺棄船員の報告書式を制定し、同年7月に回章した。

今次第5回目の会合ではこのアンケートおよび遺棄船員に関する報告をベースに問題点の所在を明らかにし、今後どのような政策を採るか審議することであった。

2. 審議の概要

(1) 結論

何らかの強制手段をとるべきであるとする船員側と時期尚早と主張する船主側との間でかなり激しいやり取りが交わされた。一方、政府側は人道的立場から船員側寄りの姿勢を見せたが、なかなか三者合意に達せず、途中合意文書を作成するため小グループを設けて作業するなど努力した結果、依然として意見の相違があるものの、最終的に大筋下記のような線で合意した。

- ① アンケートを再度、全加盟国に送付し、回答を求める(2005年10月末まで)
- ② 暫定方針(Preliminary-Determination)として、何らかの強制的な手段(Mandatory Solution)の策定を考慮する

- ③ 次回会合(2005年早春)には最終的な今後の方針の決定をする事

(2) 遺棄船員問題

遺棄船員問題について、船員側は社会的な問題であり、早急に実効のある強制的な手段(条約など)を IMO において策定すべきであると強硬に主張したのに対して、船主側はアンケートに対する回答がわずかに13ヶ国のみで方針を決定するには資料数が不十分であり、さらにモニターを続けるべきとの見解を示し、また船員側のデータと船主側のデータとは明らかに食い違っている点を指摘した。また仮に本件に関する国際文書を策定する必要がある場合、これらは ILO の海事統合条約に関連して行なわれるべきであると主張した。

両者の溝はなかなか埋めがたく、政府側の意向もあり、最終的に強制的な手段について今後審議することが合意された。

(3) 傷病死に対する補償

船主側は現在の船主責任保険(P&I)システムは十分に機能しており、船員側の指摘する船舶所有者の都合により本来補償されるべきである保険金の一部しか支払われないケースおよび保険金が全額補償されないケースは例外的であり、引き続き状況をモニターする必要があるものの現時点では特に措置を講ずる必要は認められないと主張し、また P&I の代表も船員側の指摘するような問題の生じたときは、既に確立された正式な内部取扱い手続き(Informal Procedure)にて対処すると述べた。しかし、船員側は依然として問題は生じており、船舶所有者が責任を放棄した場合そもそも P&I システムである、船舶所有者が支払った金額に対して P&I が補填する Paid to be paid や傷病死発生時における船舶所有者の保険料未払いなどの理由で無効とする Retrospective withdrawal of cover などの原則が本質的に欠陥であり、これを見直さない限り改善はありえず、別途強制文書を策定する必要があると主張した。両者の主張は平行線をたどったが、最終的には強制的な手段について考慮することで合意した。

(4) 次回会合（2005年早春）の付託事項

- 遺棄船員に関するモニターを完了し入手可能なあらゆる情報に基づきIMO法律委員会およびILO理事会に勧告を行う。
- 船員の傷病死に関する補償については、永続的かつ実効のある解決策の策定を行う。

3. 所感

遺棄船員および傷病死の補償に関し、問題が存在するのは事実であるが、これが国際条約等を必要とするほどのものかどうかは判断の分かれるところである。次回会合で得られた各国の回答をベースに慎重に判断する必要はあるが、船員側の強硬な姿勢と政府側の人道的な立場から見て何らかの強制的手段は必要との結論になると考えられる。このため船主側としてはこの強制的解決策のオプションについて予め準備する必要があると思われるが、ISF事務局としては

【資料】 遺棄船員および船員の死傷病の補償に関するIMO/ILOガイドライン（概要）

平成15年1月9日

日本船主協会 船員対策室

船員の遺棄および死傷病に係る責任と補償についての問題を検討することを目的としたIMO/ILOの合同専門作業部会が、題記ガイドラインを起草し、2001年11月に両機関において決議・ガイドラインとして採択され、2002年1月より発効した。

1. Guidelines on Provision of Financial Security in Case of Abandonment of Seafarers

（船員の遺棄に関する船主の金銭的保証の提供に関するガイドライン）A22/Res.930

- ◎船主は、遺棄された船員に対する金銭的な保証を手配し、その保証の存在を証明する証書を本船上に備置すること
- ◎船員は保証に対して直接請求権を有すること
- ◎保証は以下を包含すること
 - 送還費用
 - 遺棄期間中の船員の生計費、その他船員が負担した費用
 - 未払い給与等の支払い

2. Guidelines on Shipowners Responsibilities in respect of Contractual Claims for Personal Injury to or Death of Seafarers

（船員の死傷病に関する契約上の請求に係わる船主の責任と補償に関するガイドライン）A22/Res.931

- ◎船主は、船員の死傷病に対する契約上の補償を支払う自己の義務に関し、有効な保険または、その他の金銭的保証を手配し、かつその保証の存在を証明する証書を本船に送致すること
- ◎有効な請求に対して速やかに全額を支払うこと
- ◎保険は、下記の規定を有すること
 - 保険を解約する場合の船員に対する事前通知、および更新しない場合の即時通知
 - 証書の有効期限内の全額支払い

以上

早急に検討に着手する方向である。このため次回会合（2005年早春）はこれまでの節目になる重要な会合になると考えられる。

IMO法律委員会のメンバーであるキプロスによると法律委員会が新たな国際文書に着手出来るのは早くても2006年で新たな条約を採択するとすると5-6年はかかるであろうとのことである。

IMO/ILOのアンケートについて現在のところ我が国政府は回答していないが、近日中に再度回答されるので是非回答を行うよう要請したい。

（船員対策室）

※合同海事委員会（JMC）

Joint Maritime Commissionの略。

ILO理事会の諮問機関。船主（使用者）側および船員（労働者）側の代表それぞれ20名（議長のみ政府代表者）で構成され、ILOにおける海上労働にかかる最高議決機関である海事総会等の招集・日程、議題等について勧告するとともに、船員の最低賃金の見直しを審議することを主な任務としている。

“Attracting the Winners”

欧州海事ベンチマーク調査プロジェクト報告概要版抜粋

—欧州海事5カ国の競争力分析—

■ SOF 海洋政策研究所 研究員 今井義久抄訳 ■

本調査プロジェクトは、ノルウェーのマネジメント・スクールである“BI”によって主導されて来たもので、この内容は2003年11月27日にノルウェー船主協会(NSA)によって主催されたセミナーの場で公表された。ノルウェー調査委員会(the Norwegian Research Council)、ノルウェー製造業連盟(the Federation of Norwegian Manufacturing Industries) —ノルウェー工業連合会(TBL)とNSAによる支援を得たものである。

調査の目的と内容

本レポートは、欧州の伝統的・海事5カ国—英国、独、蘭、デンマーク、ノルウェーの競争力分析を試みたものである。競争力分析にあたっては、①価値創出の伸長性、②国際マーケットシェア面の発展性、③海外直接投資のインフロー、というの三つの重要な指標がある。

5カ国全ての海事国の企業は、東欧諸国、韓国或いは中国のようなアジアの国々に比べ、国内マーケットにおいて高コスト水準に直面している。コスト面での不利を補うために、海事5カ国は技術的主導性と卓越した能力の進化を促進する環境を創出しなければならない。すなわち、国際マーケットにおいて研究開発(R&D)指向が高く革新的で能力重視の企業経営を行い、

競争上優位なものへの投資が求められている。一方、企業競争力があっても、国に魅力が無ければ、企業は事業展開を他の国々に求める。従って、諸政府は、魅力ある国かどうかを定義づけるのに中心的な役割を果たす。租税と助成のような種々の政策を通じて、資本、労働、その他の要因についての価値を決定づける。

国内産業についてパフォーマンスを評価するためには、市場の発展性についての情報が含まれなければならない。クラスターのダイナミクスと公共政策の問題は、企業競争力と国の魅力という両方の発展を理解する上で重要なものである。

このプロジェクトが3つの大きな問題を検証するために用いた枠組みは、次のとおりである。

- ① 今日、海事ビジネスにとって最も魅力的な国はどこか？
 - 海事企業の種類によって、最も魅力的な国となるのはどこか
 - これらの国の優位を構成しているものは何か
- ② どの国で最も洗練された企業を見出せるか？
 - 最も国際化され、知識ベースで、R&D集約され、かつ革新的な企業をどこの国

に見出すか

③ 国内海事産業の将来展望は何か？

- 来る数年で、最も成長を遂げると予想される地はどこか、これらの国々の海事プロフィールはどのように発展するのか？

結 論

〈潜在的世界市場〉

海事産業における全般的発展は、世界の経済成長に密接に連動する。世界の交易は、90%以上が海上輸送に依存するので、貿易の伸びは海上輸送需要を増やす。海運の伸びは、産業のあらゆる部分に影響を及ぼし、新造船・舶用品、および広範なサービスの需要を創出する。世界の貿易の平均成長率は、1990年以降、GDPの成長率以上の伸びを示している。2003、2004年のGDPの平均予想成長率は3.6%で、IMFは2003年の世界貿易の平均予想成長率を5.2%と予想している。

欧州では、これまでも、また将来においても輸送に係る問題は、もっぱら道路の渋滞であり、短距離海上輸送のような代替手段を促進させるための提言が続けられている。環境問題が大きくなる中では、エンジンと推進に関する技術から船舶の建造要件に至るまで、市場を成長させる引き金となるだろう。

〈規模と重要性〉

5カ国の海事産業で、ほぼ3百億US\$の価値を創出している。独が最大で、次に英国と続き、デンマークが一番少ない（'99-'00年平均、単位は10億US\$で、独：9.7、英国：8.6、ノルウェー：4.8、蘭：4.0、デンマーク：1.9）。一方、国の中での海事産業が占める位置付けを、GDPの尺度で見た場合、ノルウェーが最も大きく、独が一番小さい。

〈国の魅力〉

—地理的要因と将来のロケーション—

調査によれば、クラスター要因とコスト要因の両者が重大な関連を持つとはいえ、コスト要因がより重要となっている。船主は、各国の租税水準に高い関心を持つが、造船所は労働コストを最も重要と捉えている。造船所と舶用品メーカーは、船主以上にクラスター要因に高い注意を払う。サービス提供者は、地理的要因よりも、コスト要因とほぼ同等にクラスター要因を評価する。蘭の産業だけが、コスト要因より重要なものとしてクラスター要因を認めており、コスト要因を低く見なしている国は他には無い。

地理的要因の分析から、近い将来に、海事ビジネスの強いクラスター集積が予想される根拠は無いことが導き出される。租税水準と労働コストに関する強い姿勢が、国際的に集中した市場と機動的な会社と結びついて、海事企業を維持し引きつけるための租税競争を助長している。これは、特に船主にとって当てはまる。租税競争をする多くの国でも、海運活動が来る数年で地勢的に分裂される兆候を示している。アイルランドのように海事分野に野心を持つ国が、欧州諸国との間でロケーション選定の競争に加わり、更なる分裂を進める。一方、クラスター要因が海運企業にとって極めて重要であることを示す例もある。ノルウェーでは、船主に対する高い租税水準があるにも拘わらず、大規模な船隊と国内的に影響のある海運環境を持ち続けることが出来た。これは、海運のコミュニティーばかりでなく、全ての海事のクラスターに及んでいる。ノルウェーと他国との消極的な意味での租税の差異は、地理的条件の中におけるクラスターの価値として解釈できる。しかしながら、この違いを持続していくためにはあまりにも大きいことが明らかとなってきた。海運を分断す

る力に対して反対に作用する別の要因は、海事サービスの提供者が顧客に密接な存在であり続けることを優先することである。ロンドンとオスロの金融サービス企業、ロッテルダムとハンブルグの港湾関連サービスは、海事サービスの拠点の例示であり、内的クラスター要因と船主に対する彼らの親近性によって強められている。

造船業サイドでは、労働コストの違いが少なくとも租税水準と同等以上に重要と思われる。全種類の海事企業の間で重要と見なされる一つのロケーション要因は、政治的な安定性である。安定かつ予測可能な政治体制と法治環境を提供できる国が、その他の国より強い有利性を持つことになるだろう。明確な海事政策と法制の変更についての長期的なコミットメントが、蘭の海事産業の魅力に重要な影響を与えたようである。

次に、企業に対し、「本社」、「主たる活動」、「R&D」の夫々について、5カ国の中でどの国に所在したいかという質問調査を行った結果、次のとおりとなった。

蘭：蘭の企業は、現状のロケーションに非常に満足している。唯一の例外は、ほぼ半分のサービス関連企業が蘭以外の地で「主たる活動」を展開することを望んでいることである。しかし、殆ど全ての企業が、「本社」と「R&D」活動を国内で継続するだろう。蘭は、外国企業にとっても魅力的な地である。非蘭企業の19%が、本部のロケーションとして蘭を選択するだろう。

蘭は、海事企業にとって5カ国の中で最も魅力的であることは明白である。

英国：英国の企業は、彼らの国内のロケーションに極めて満足している。製造企業は、サービス関連企業よりは若干満足している。英国も外国企業にとって非常に魅力のあるところである。

現状のロケーションに満足していない非英国企業の20%が、「本社」のロケーションでは英国を選択するだろう。

英国は、魅力ある国の2番目になっている。
デンマーク：デンマーク企業は、彼らの国内ロケーションに非常に満足している。蘭企業だけが彼ら以上に国内ロケーションに満足を示している。しかし、製造企業とサービス関連企業の間では興味ある差異がある。製造企業の83%が、デンマークで「本社」を継続することを望んでいる一方で、「主たる活動」の場をデンマークで維持したいのは、僅か32%に過ぎない。しかし、サービス関連企業にとって、「本社」と「主たる活動」との間の差異は無い。55%相当が、両方に満足している。デンマーク企業は現状のロケーションに満足しているけれど、ロケーション選定でデンマークを魅力あると見なす外国企業は少ない。

非デンマーク企業の4%が「本社」、5%が「主たる活動」6%が「R&D」活動をデンマークで行うことを望んでいる。デンマークは、魅力ある国の3番目である。

独：独企業の特にサービス部門は、彼らの国内ロケーションに全く満足しておらず、サービス関連企業の65%が、海外に「本社」を移すことを、また、75%が国外に「主たる活動」を移すことを望んでいる。独は、外国企業に取ってあまり魅力的な国ではない。独内で活動することを望んでいる非独企業は極めて少なく、「本社」と「R&D」活動についても同様である。独は、魅力ある国の4番目である。

ノルウェー：ノルウェーの海事企業は、ノルウェーという現在のロケーションに不満である。サービス関連企業は、「本社」と「主たる活動」の両方をノルウェーの国外に移すことに傾いている一方、製造企業は国内に「本社」を維持し、

「活動」は海外に移したいと考えている。不満な点は、データを収集した時点でのノルウェーの極端なマクロ経済状態と、高金利と連動した強い通貨に影響されているものと思われる。しかし、ノルウェーも、「R&D」活動を除いては外国企業にとって魅力の無い国と見なされている。ノルウェーは、現在、海事のビジネスを展開するためには最も魅力のない国であるようだ。

〈企業洗練度〉

国際市場が集積傾向を強める中、コスト面で大きな差異を持ち、異なる体制を持つ競争者が市場において顔を合わせる。競争状態にある欧州の企業にとって、既存の能力の周辺に優位性を構築し、コスト面の不利を補う分野に目を向けることが極めて重要である。それ故、我々は、次のとおり競争力の源泉に焦点を当てた。すなわち、国際化の種類と水準、R&D 投資と革新性、そして能力開発への投資と人的資源戦略である。それら全てが、企業の洗練度を示している。

独：独企業は、システム的かつ継続的なビジネスと能力開発を行い、知識（情報）および技術指向である。特に、製造業で、R&D と能力開発への投資指向が高く、企業では包括的な人的資源戦略を持っている。国際化の水準も非常に高く、多くの場合、独企業は国際的な地域において、活動とマーケティング、販売施設を設けて活躍している。

独は、明らかに企業洗練度において1番目の国である。

蘭：蘭の海事産業は、5カ国で最も国際的ではない国であるようだ。輸出のシェアは小さく、購入は基本的には国内からで、彼らは、国際的な子会社や支店を殆ど持たず外国人従業員も殆ど雇っていない。半分の企業が、外国人雇用者を抱えてない。蘭の企業は、国際的な進出に多

大の関心を持っている。サービス関連企業は、高い知識（情報）指向を持っており、製造業は、人的資源戦略については平均的なスコアであるが、包括的な人的資源手段を持っている。競争相手から人材をリクルートする蘭企業が無いことは、興味深い。

蘭企業は、二番目に洗練されている。

英国：英国企業は、企業洗練度の尺度においてほぼ平均的位置にある。非常に国際的で、より包括的な人的資源戦略を持っており、革新の水準は高い。しかし、英国企業は、透明性が高く、他国企業、特に蘭、独に比べてより競争的指向にあるようだ。彼らは競争者から人材をリクルートし、報奨金をより高い領域で利用する。英国は、高水準の国内ソーシングを持っていることもあり、5カ国の中で最も自給率が高い。

英国は、三番目に洗練された企業の国である。
ノルウェー：ノルウェー企業は、国際化では平均であり、革新水準が他国と同等であるようであるが、全ての他国の企業よりも R&D 傾向が小さい。歴史的に、ノルウェー産業は、多くの難関を打開する革新を乗り越えて来た。ノルウェー企業は、キャリア育成手段に弱く、高い教育に対する支援は限定的で、雇用者への投資は少ない。これは、特にサービス企業で当てはまり、製造業でも平均以下である。

ノルウェー企業は、5カ国中、4番目にランクされる。

デンマーク：デンマーク企業は、高い輸出シェア、かなりの国際ソーシングと大きなシェアの外国人雇用者を持ち、非常に国際的である。これは、国内産業の規模が限定されていることと、独、ノルウェーと地理的に接近していることの両方に起因する。デンマーク企業は、全く R&D 指向が無く、最も革新性に乏しい。デンマーク企業の人的資源戦略は、他国の企業より包

括的ではなく、企業投資は能力開発においても少ない。これは、特に産業のサービス部門において当てはまる。

デンマークは、5カ国の中で最も洗練度は低い。

〈クラスター・ダイナミクス〉

海事産業固有のダイナミクスは、経営資源の高度化のプロセスを説明するためには重要である。そのメカニズムは、企業と同業他社の相互作用によって促進される。この相互作用は、地理的に接近していることによって強化される。地理的な近接性ばかりではなく、企業間のコミュニケーションと機動力が高度化を創り出している。経営資源基盤の高度化は、企業の魅力を増し、投資と能力（信用）を引きつける。これらは、更に相互作用するための基盤を強化する。強いクラスター・ダイナミクスは、メカニズムを強化するための基盤であり、それ故、将来的な魅力強化のための良い指標である。

独：独は、強力な国際指向の製造環境を持つ。海事クラスター・ダイナミクス、国内協調と国内的な革新圧力は、未だに平均以下である。独の海事産業は、欧州の海事製造業と最も強力な連携を持っている。独の製造企業間の国際協調は、平均以上である。

平均的に、独のサービス部門は、国内的・国際的クラスター・ダイナミクスの殆どの指標において高いスコアを示している。独企業は、最強のクラスター連携、国内の革新圧力、国際的な海事連携および革新に関する国際的な協調を有している。強力なダイナミックは、要求の厳しい国内製造部門によって牽引されているように思える。サービス提供者は、一般的に英国とデンマークに密接に繋がっている。独サービス企業の不信用のために、国内協調の水準は平

均よりもかなり低い。例えば、ほぼ80%のサービス企業が、R&D活動、マーケティングまたは法制の問題で、他の国内企業と協調的ではない。ノルウェー：ノルウェーのクラスターは完璧で、製造業とサービス関連企業間には強い内部的かつ相互的な連携を有している。製造企業は、国際的連携が弱く、他の4カ国に比べると協調の度合いが低い。5カ国の内では、製造企業について最も高い国内的な革新圧力がノルウェーにおいて見られる。海事国としてのノルウェーの強力な立場を証明するもう一つの要素は、他の4カ国の製造業者およびサービス業者の両方からノルウェー企業に向けられている相当数の連携があることである。ノルウェーのサービス関連企業は、殆どが国内的に協調しており、国内のクラスター連携の幅と深さにおいて高いスコアを獲得した。また、国際的な海事連携と国際協調においても高いスコアを示すが、革新性に対する国際協調は低い。

蘭：蘭の製造業の環境は強いクラスターの連携を有しており、それは製品供給者と造船所間の非常に強い内的連携に牽引されている。協調の国内水準は一般に他国に比べて低く、革新に対する国内協調のスコアは明らかに平均以下である。蘭の製造企業が高い割合を示しているのは、R&D機関との密接な連携を有している点である。一般的に、製造業とサービス業の両方に対する国際的連携は弱いですが、企業の状況はむしろノルウェーと独で活動する企業と密接に結びついている。

蘭のサービス部門は、国内クラスターとの連携、国際的な海事連携と国際協調において平均以下のスコアにある。これは、国内的な調整が少なく、他国の部門よりも国際活動への関心が小さいことを示している。それでも、サービス部門は独の海事産業と緊密に結びついており、

国内の革新圧力と革新に対する国内協調は平均以上である。

英国：英国の製造部門は、革新に対する国内的な協調で最高のスコアを獲得し、国内協調の水準は平均以上である。しかしながら、クラスターの連携は平均以下で、製造企業における国内の革新圧力は5カ国の中でも最も弱い。英国製造業の国際的連携は平均以下で、他の5カ国にある製造企業との連携の度合は最も低い。製造企業は、蘭の海事環境に強い連携があると報告されている。

英国は、強力な国際的連携と協調を持った強いサービス部門を有している。国内的協調も平均以上であるが、革新に関する協調はかなり低い。英国は、他の4カ国にあるサービス関連企業と最も強い連携を持っている。

デンマーク：デンマーク企業は、一般的に他の国よりも海事部門での専門分化が小さい。10のうち8つの製造企業が、海事の連携が無いか非常に弱い。これは、デンマーク産業にあって全体のほぼ60%の価値を創り出しているAPモラー・グループと対照的なものになっている。同グループは、非常に洗練され国際的な主導的企業である。デンマークの海事製造業の環境は、一般的に非常に国際指向にある。ノルウェーや独のように、極めて強い連携を持つ環境が殆ど無いことに起因することに注目する必要があるが、国際的連携と国際的協調に関するスコアは平均よりもかなり高い。数少ない製造企業が、R&D機関と密接な結びつきを持っている。製造業部門におけるクラスターの連携は、明らかに平均以下である。

デンマークのサービス関連企業は、革新の過程で平均以上の協調もするが、国際指向は小さく、協調の水準は製造企業間のものより低い。製造企業にとって、国内の革新圧力と国内のク

ラスターの連携は平均よりもかなり低い。外国のサービス関連企業とデンマークとの連携も平均以下である。

〈公共政策〉

歴史的に、幅広い政策改革は、産業の危機に追従する傾向にある。政策改革は、国内産業の競争力を向上させるだけでなく、周辺国の魅力も減じさせる。このように、'90年代半ばにおける蘭の改革は、他国に同様の対応をさせることを余儀なくさせた。近年、デンマークと英国の両国が政策改革を行い、独とノルウェーにおける改革圧力が更に強められた。

デンマーク：デンマークにおいては、企業は公共政策に最も満足しており、近年の改革によるところが大きい。法人税の水準が引き下げられ、競争力のあるトンネージタックス制度（トン数標準税制）とネット賃金制度（net-wage system）が海運企業に導入され、そして重要な労働市場の改革が実行されてきた。それ故に、デンマーク企業がビジネスと政府の協調に最も満足していることは驚くには当たらない。デンマークにおける一番の不満は個人の税制であり、法人税制よりも競争力はない。

蘭：蘭の企業は、公共政策で満足を得るに至ったデンマークに次いで満足している。一番の満足している点は、素晴らしい個人税制、競争力のあるトンネージタックス制度、ビジネスと政府との間の効果的な協調である。

英国：英国企業は、公共政策への満足という点で中間的な位置にある。英国は、最も有利な個人税制を持ち、最近、競争力のあるトンネージタックス制度を導入した。しかしながら、英国企業は複雑な法制と、ビジネスと政府間の協調性の欠如に不満を持っている。

ノルウェー：ノルウェー企業は、公共政策に殆

ど満足していない。重要な理由として、トンネー
 ジタックス制度の競争力の欠如と不利なネット
 賃金制度にある。企業は、海事環境の競争力
 を維持するための政府支援が欠如していること
 に不満を表明している。また、労働市場政策に
 ついても不満を持っている。ノルウェー企業か
 らの回答について留意しなければならない重要
 なことは、この調査が実施された時期、他の4
 カ国の企業との比較において、利率、為替、賃
 金の急増が、ノルウェー企業に対して困難を引
 き起こしていた点である。

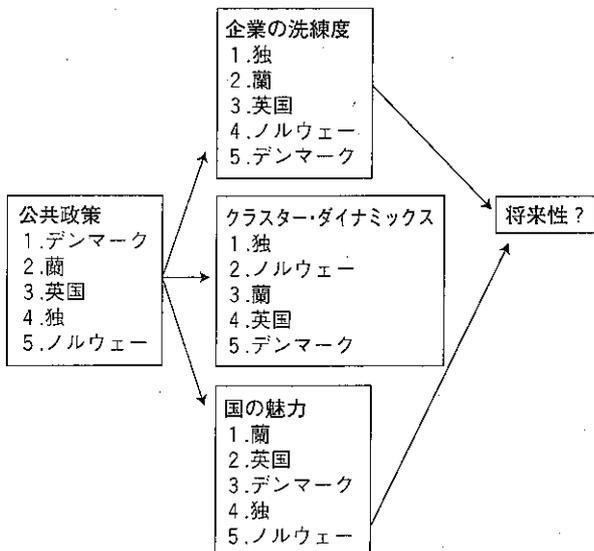
独：独の企業は、特に法人税制度と労働市場政
 策に不満を持っている。独の法人税制度は、他
 の多くの欧州諸国と比べて不利で、労働市場の
 諸問題は評判が悪い。

〈要約〉

ノルウェーの産業が、最も収益をあげている。
 最後の2、3年で減少したが90年代を通じて力
 強い成長を示した。

独の海事産業は最大で、海運、保険、金融の
 ような幾つかの分野で国際的なマーケットシェ
 アを占めている。

国のランキングー産業競争力



5カ国の産業の現在の競争力は次のとおり集
 約される。

独は、非常に洗練された企業を有しているが、
 特に望ましがらざる政策の結果、魅力に欠けて
 いる。

蘭は、競争力と有利な政策条件の両方で高い
 スコアを上げている。

ノルウェーは、驚くほど低い結果で、特に国
 の魅力においてであるが、企業側も同様である。
 強力な過去の機能は持続出来ないように思われ
 る。

〈将来性〉

将来を正確に予想することは不可能である。
 しかし、極めて一貫した調査結果は、産業の将
 来的な発展を評価するための基礎を提供してい
 る。

〈将来課題〉

5カ国の産業は、異なった将来的な課題に直
 面している。国内産業にとっての主要な課題に
 ついての企業の認識は次のとおりである。調査
 によってもたらされた課題は、政策、コスト、
 人員、技術と生産およびマーケットという5つ
 の範疇で構成、集約される。特筆したいのは、
 公共政策に関する認識について大きな差異があ
 ることである。ノルウェーと独の企業は、彼ら
 の産業にとっての将来的な競争力が最大の政策
 問題であると考えている。

これは、調査結果に沿ったもので、これらの
 2カ国の企業は、国内の公共政策の現状に非常
 に不満であることが裏付けられている。

もう1つの興味深い結果は、ノルウェー企業
 でマーケット問題への関心が低いことである。
 ノルウェーは、マーケット指向的な戦略よりも
 コスト指向が強く、25%以上の企業がコスト問

題を最大の政策課題と見ている。

将来の海事の中心地としての欧州？

一般的な意見としては、近年極めて悲観的なものが続いているが、欧州の海事産業には幾つかの積極的な面もある。

最初に、激しい競争と要求の厳しい顧客によって、マーケットにおける強力な革新と開発志向がある。欧州企業でも、世界の他の地域以上に、彼らの間の強力な連携を持っている。唯一の例外が、歴史的な要因によるかも知れないが、英国と米国の強い結びつきがある。

次に、EU 諸国によって世界の船隊の35%以上が支配されているように、欧州には海運活動の大規模な集中がある。加えて、幾つかの国ではトンネージタックス制度が導入されているように、欧州では船主を維持しようとするイニシアティブが取られている。

蘭では、69%の船員の伸びと40%の船籍登録の伸びを達成した。英国においては、全トン数が57%の伸びを示した。欧州内での、最近の LeaderSHIP や海事輸送の発展に関する EC の作業によって示されるように、EU 内における、政策、法制、R&D および革新についての協調の度合いも増えている。

これは、欧州内で利用可能な能力を役立たせるための、EU としての機会を一層強めるだろう。これは、革新と R&D についての主導性と同様に、専門特化とニッチ（市場の隙間）指向の増進を示唆している。

欧州の海事産業の統合は、伝統的な国内産業における、より大きい欧州グループの増加と共に、近年ますます強くなっている。例を挙げれば、Aker kvaener group、Damen group、A.P. Moller/Maersk、P&O Nedloyd と Kotug がある。これは、東欧での船体建造とノルウェーでの完

工のように、欧州内で利用できるコスト優位性の利用を増進するのに貢献している。

要約すると、欧州の海事産業は、強い基盤、長い歴史および伝統的な高い能力を持っているのは明らかである。効率的な生産と技術開発への集中を高めることが製品開発を促進し、技術的な主導性と競争的な公共政策の枠組みが欧州の魅力を増している。これこそが、将来に亘って欧州の海事産業が、強者であることを期待できる理由である。

国内産業の将来展望

英国は再び繁栄するか？

数十年前、英国は、世界の海事国として君臨していた。英国の海事産業は、今でも大きく、ロンドンでは海事金融サービスにおける世界の中心である。しかしながら、英国は、海運、船級、保険、造船のような多くの分野でマーケットシェアを失った。英国企業の中で、吸収合併の数と規模が高く、外国の直接投資は正味の流入がある。

多くの英国企業は、国外において主たる成長を果たすだろうが、国際的な移転については実際の惧れは無いように思える。引続き、外国企業からの、特に本社について、グリーン・フィールド投資（訳者注記：投資先国に法人を設立する形態の投資）が期待されなければならない。ロンドンは、多分、海事サービスに関する世界金融の中心地として留まるだろうが、これは国内税制の変化によって脅かされる惧れがある。外国船主の離反は、顧客との強力な関係を継続するため、金融サービス提供者に、船主に従うことを余儀なくさせるだろう。

英国の製造産業はどんどん分裂して来て、産業のこの部分は国際的な立場を完全に復権するためには余りにも弱くなり過ぎてしまったよう

に思われる。指標の一つは、例えば、独の強力な部門と比べると英国における比較的弱い国内的なダイナミクスを発見することである。それでもなお、造船所では、国内および隙間の部分を埋め続け、修繕と改造マーケットで重要な役割を担っている。

連携の強化と能力の向上を目指した、より望ましいトンネージタックス制度と最近の政府と業界のイニシアティブが、衰退後の英国産業の部分的回復にとっての鍵であるようだ。将来の英国が再び完全に国際的に競争力のある海事クラスターを担うであろう兆しは、未だに僅かしかない。

独一巨大製造業にとってのロジスティックス

独は、この研究対象国の中で最大の海事産業国である。産業の原動力は、強力な製造部門にある。新造船が中心の独造船業は、5カ国中で最大で、欧州内においても主導的な造船業者の一つである。90年代を通して、独の舶用品メーカーは国際市場でのシェアを増やしてきた。輸送とサービス関連企業も伸び、近年では海運や保険のような分野で市場のシェアを占めている。

独は、世界的な存在として、多くの強力かつ洗練された舶用品企業を持っているが、造船部門は競争環境の増大に直面するだろう。このように、リストラと専門特化の過程は多分継続されるだろう。

強力な国内産業のダイナミックと国際的存在感が、独の企業の展望を拡大している。特に、サービス企業は、国内的に厳しい競争と要求の厳しい顧客に直面しており、多分、競争を行う上では良い立場にある。海事金融における独の支配的な立場は、進行中の財政的な規制 (Basel process) の結果、困難に直面することになるだろう。

我々は、外国企業からの投資流入の低い状態

が継続すると予測する。そして、独は、比較的競争の無い規制環境のために、国際的に機動性が高く強力な外国企業の移転を経験することになるだろう。産業の移転を回避するために公共政策の改革が必要なことは明らかである。マイケル E. ポーター教授も、2002/2003年・世界の競争力レポート (Global Competitiveness Report) の中で次の通り警告を発している。

「企業の展開が、事業環境よりも先行している……独……を含む国々では、競争環境を改善するために、公共政策の大幅な変化が必要である。事業環境が改善されなければ、企業は活動を移すか、国外に新しい投資を行う傾向が強まるだろう。」

独の企業は強力で、多分彼らの国際的な立場を強化していくことになろうが、問題は彼らが独国内の強い基盤の上でそうするかどうかである。政治的な改革が無ければ、企業は、多分、独の外側で成長することになるだろう。

デンマーク—1人芝居

国のGDPの1.1%という産業の重要性は、普通のレベルであるが、少なくとも他の4カ国に比べると海事産業の奥行きは非常に狭い。A.P. モラー1社支配は、あきらかにあらゆる部門で見られるが、とりわけ海運業における輸出額が急増している。デンマークでの海運業の純輸出は、特に99年から急激に伸びてきたが、海事企業の収益性は、デンマークの経済一般と比べると低いようである。造船部門は限界まで縮小されてきたが、舶用品部門は、一般の産業の中に大きく組み込まれている。これら全てが、デンマークを5カ国の中で最も弱い存在にしている。

海事産業の製造業は非常に強力であるが、弱

い国内基盤と強力な国際連携の結果、彼らの成長は多分に国外において達成されるだろう。しかしながら、公共政策は、製造企業の中で非常に望ましいものとして認められているので、彼らの本社を海外に移転する兆しは殆どない。しかし、活動については強いプレッシャーの下にある。

海事サービス提供者は、同国の海事政策に満足しているが、海外に移転しようとする圧力がある。更に、デンマークは、外国の海事企業にとって魅力のある国とは認められていない。そして、歴史的なデータが、興味のある吸収対象として認識されているデンマーク企業が殆ど無いことを示している。しかしながら、これは他国の企業を買収するホールディング・カンパニーの設立によって、外国直接投資 (FDI) が増えることを期待しているからである。

先に示したように、デンマーク産業の国内ダイナミックには限界があるが、これは、多分、産業の大部分を網羅する A.P. モラーのグループの企業ダイナミックによって補われる。デンマークにおける 1 企業の支配が続かないと予想する理由は無い。

蘭—再構築と準備

基礎的な公共政策のイニシアティブが '90年代半ばに開始された後、蘭の産業は、近年、安定かつ健全な発展を遂げた。しかし、海事産業の税引き前利益が薄いようで、残りの経済よりも平均で約30%ほど低い。蘭の海事輸送サービスと船舶輸出は両方ともに安定している。造船産業は構造改革が進み、競争力のあるニッチ（隙間部分）に焦点を向け、競争力のある状態になっているように思われる。フォワーダー、保険、仲介業のような、輸送関連サービスでの輸出が成長しているが、蘭港湾の重要な役割に関連し

ているものと思われる。国外への投資が国内への投資を上回ったが、一つの国内への大規模な投資が明確なネットの国内価値をもたらした。

蘭の海事活動にとっての将来展望は、非常に有望に見える。蘭の企業は、彼らの国内立地に非常に満足しており、そこに海外からのグリーン・フィールド投資に期待する理由がある。特に、好ましい法的環境と“蘭の海事関連企業群”に向けられた注目が、外国資本にとって魅力的であるのだろう。

構造改革が進められた造船部門、特殊化したニッチ部門での行動は、多分、その国際的な立場を維持するだろうし、特殊化した設備に対する需要の伸びが期待される。港湾指向のサービス提供者は、蘭港湾のハブ的立場のお陰で、増大する海上貿易からの利益を得るだろう。しかし、例えばシンガポール港湾公社 (PSA) のような世界的な港湾の成長によって、他の欧州諸港との競争の激化に直面することになるだろう。

蘭は、国際的な野心と知識（情報）投資、特にサービス関連で印象深い、幾つかの洗練された企業を有している。しかし、クラスター・ダイナミックスは、特に企業の透明性、機動性、協調性および革新圧力が低いために限界がある。

要約すると、蘭の海事産業の評判とイメージは、未だに企業の実際の能力よりも良く見えるが、向こう数年間に彼らの国際的な立場を強化していくであろう。海事クラスターは、多分完全に留まるだろうし、成長を継続するためには良好な立場にある。

ノルウェー—成熟を通じたの強化

ノルウェー海事産業は、広範かつ成熟し、その経済に対する重要性が高い。海事産業は、民間部門全部の価値創出のほぼ7%を占める。ノルウェーの海事産業は、90年代は成功裡に推移

し、海運と関連サービスの価値創出は90年から00年にかけて実質的に上昇した。造船業と舶用品メーカーも、明らかに発展した。しかし、最後の2年は、国際競争力と産業のパフォーマンスで低下を示した。

ノルウェーの海事企業は、非常に国際的で、中心となる企業は国際市場で強力な立場を有している。税引き前利益は、国内平均と同様で、他の4カ国よりも明らかに良い。産業における賃金水準は、国内平均よりも非常に高い。造船業と舶用品の輸出の推移は、他の4カ国の水準に比べて安定している。

ノルウェーは、投資の大幅な流入と非常に多くの吸収・合併がある。吸収・合併は、向こう数年の間、高止まりするであろう。外国企業は、ノルウェー企業の吸収を続けるように思われる。

我々のデータでは、ノルウェーが海事ビジネスをするためのロケーションとして魅力的では無いことを示しており、これは国内外の両方の企業にとってそうである。海外への移転の可能性は高い。この数年で、我々は特に海運企業の間でこの例を見てきた。この調査データを収集した以降、ノルウェーの製造企業の状態は、利子の低下と国内通貨の下落によって良くなって来たが、サービス企業間の移転圧力はなお続くであろう。重要な問題は、多くの国内企業と国内活動の水準が低下した時、どの様に産業のダイナミックが影響を受けるかである。

海事産業はノルウェーで2番目に大きい輸出指向の産業で、唯一、主要かつ国際的な産業だけが、能力的にノルウェーに立地している。ノルウェー企業は、生産性が高く、多くの国際市場で強力な地位を有している。一方、企業は彼らの事業を行う場所としてのノルウェーに非常に不満を持っている。より悪いことに、移転地或いはグリーン・フィールド投資先としてノル

ウェーを見ている非ノルウェー企業は殆ど無い。彼らは、ノルウェー企業、特に個人所有者によって支配されてきた海運社会を吸収している。

ノルウェー企業は、市場や技術以上に政治に関心を払い、最もコスト指向が強く、拡張、革新指向の戦略を持っている。彼らは、R&Dと能力開発のための投資は少なく、人的資源の戦略は限定的である。言い換えれば、ノルウェーの企業は吸収する上では、非常に魅力的な目標であるが、海事ビジネスを行う上では魅力に欠ける。そして、ノルウェーの企業は強い国際的立場を持っていながら、全く洗練されていないことも明らかになっている。

ノルウェー海事産業の一番の強さは全体的な集約の中にあり、それぞれの部分ではない。革新は、しばしば、造船企業、設計者、舶用品製造者および船主との間の非公式な協力の結果である。連携は包括的で、海事活動はノルウェーの沿岸に沿って広範囲に広がっているが、これらは実質的に国内的な相互作用の水準である。

別の、より悲観的見方は、ノルウェー産業は、変化と産業の発展について行くことが出来なくなっているという見方である。海事ビジネスは近年構造変化を遂げてきた。より技術かつ能力主義になって来て、他の産業において、より徹底している。ノルウェー企業がこの進展にうまく適合出来なかったことが事実なら、彼らの強力な国際的な立場を保持することが出来るかどうか不明確である。適合に欠けていると推定するには、幾つかの理由がある。一つは、政治情勢が予測し難いので企業がノルウェーを基盤とする組織や技術に投資するためのインセンティブを失ったことである。所有権と産業構造もあるかもしれない。企業とその所有者が、経済の規模と目標を認識するためには余りにも小さ過ぎるのかも知れない。しかし、蘭と英国の企業

は、現実にノルウェー企業よりも小さく、より能力指向であることから、この説明は満足の行く答えにはなっていない。

ノルウェーの海事社会は、歴史的伝統と経済的重要性の上に築いた文化的主体として強力である。多くのノルウェーの町は、海事活動の結果として発祥し発展してきたもので、海事企業は幾つかの地域社会で未だに重要である。これは、国内の海事主体が能力ベースを維持し産業の持続性を増大させ易くすることから、今日のノルウェー産業にとっての重要な財産である。言い換えれば、ノルウェーの産業は、全般的な産業活動で取り囲まれた産業以上に、危機の後で回復するための強い潜在力を持っていると信じていることができることの証左である。しかし、このことは他の諸産業からの刺激を限定的なものとする原因となるかもしれない。才能ある人々のリクルートも妨げられるかもしれない。

一方、石油とガス、ICT（情報・通信技術）のように、海事企業と他産業の間の緊密な関係についての例が多々ある。

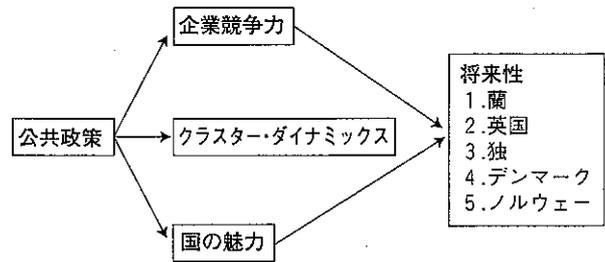
結論として、我々は上述のどの説明にも強い確信を持っている訳ではないので、ノルウェーにおける企業の洗練性の欠如は未解決のパズルとして残っている。立地条件の魅力に欠けることは説明しやすい。海事政策が、比較した国と比べて、近年より魅力に欠けるようになった。ノルウェーの海事企業が直面している租税とコスト水準の明確な改善なしでは、産業が次第に衰退するであろうというのがその理由である。

将来性—要約

将来を予測するのは困難である。各国における発展の可能性についての根本的な不確実性は、予想を非現実的なものとする。それでもなお、企業競争力の現状、国の魅力、クラスター・ダ

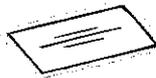
イナミックスおよび公共政策の問題についての分析結果を通して、我々はこの研究対象とした5カ国の将来性を次の通りランク付けした。

将来性—国のランク



蘭の産業が最も成長する可能性を持っていると思われる。次に英国産業が続く。独産業の企業とクラスター・ダイナミクスは強力であるが、問題は、比較的弱い「国の魅力」と好ましくない「公共政策」課題のために、余りにも多くの将来的な成長が海外で起こる惧れがあることである。デンマークは、最も望ましい政策条件を持っているが、広範な産業の成長のための強い海事基盤に欠けている。デンマーク産業の将来は、それゆえに AP モラー・グループのような核となる企業の発展に大きく依存することになるだろう。今日、ノルウェーは海事産業を維持し企業を引きつけるためには余りにも魅力に欠けている。政策面での実質的な変化、能力開発と R&D への投資を改善するための産業のイニシアティブなしには、ここ数年のうちに産業の基盤を失うであろう。（了）

引用：E. W. Jakobsen 氏、A. Mortensen 氏、M. Vikesland 氏、A. W. Cappelen 氏共著「Attracting the Winners」
*本抄訳を引用される場合は、SOF 海洋政策研究所までご連絡ください。



London 便り

ILO 統合条約会合の会場

— フランス・ナント市

国際労働機関 (ILO) は2005年の海事総会での採択を目指して、船員の労働基準に関する新条約の検討作業を進めています。これは ILO の海事に関する30の条約、1つの議定書および23の勧告を整理・統合して1本の海事統合条約を策定しようというもので、その条約草案の検討会議が1月19日から23日の間、フランス西部のナント市で開催されました。

海事関係の条約といえば、船舶の構造および設備に関する海上人命安全条約 (SOLAS)、船舶からの海洋汚染を防止する海洋汚染防止条約 (MARPOL)、船主責任制限条約 (LLMC) など国際海事機関 (IMO) の条約が真先に思い浮かびますが、これらの条約に関する検討はそのほとんどがロンドンの IMO 本部で行われています。在ロンドンの船協欧州地区事務局は IMO の動向をカバーする一方で、欧州連合 (EU) のルールメイキングが進められるブラッセル、海運政策については OECD 本部のあるパリに目を配っています。

1月のILO条約草案の検討会議には、船協本部から辻本常務理事およびわが国船主を代表してこの条約に深くかかわってきた赤塚前欧州地区事務局長が出席することになり、その応援に欧州地区事務局長に着任ホヤホヤの私が同行しました。会場はナント市と言われても、「えっ、ナントいう市？」と聞き返す始末で、恥ずかしながら開催地に関する知識はゼロでした。一方、会議の方は今年の9月に予定される

準備会合へ向けた最後の検討作業となるため、126カ国および11の国際政府機関と非政府機関から合計で204名が参加する大会議となり、労使の代表と政府の三者による真剣な討議が行われました。最終日の前日には、多くの参加者の努力を誇る地元ナント市主催の晩餐会がナント美術館で催され、会合出席者は9時頃から深夜12時過ぎまでフランス料理を囲んで延々と打ち解けた会話を楽しんだようです。残念ながら私共は体力の関係上、途中で退却しました。会場のナント美術館には「聖ジョセフの夢」などジョルジュ・デュ・ウ・トゥールの代表作、ルーベンスの「マカベラスのユダ」をはじめ、クールベ、アングルなどの作品が収められています。残念ながら私がそれを知ったのはロンドンに戻ってからでした。

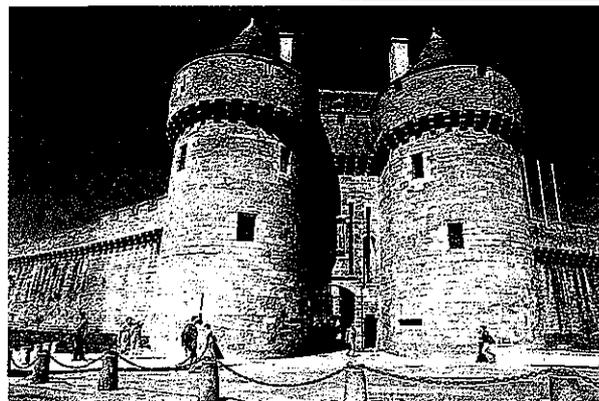
さて、ナント市はフランス西部ブルターニ



▲ナント市の位置 (Loire-Atlantique エリア)

ウィック空港との間には毎日定期便が運航されています。ナントの名は、ローマ帝国が紀元前50年にこの地を征服するはるか前、ガリア人の「Namnètes」と呼ばれる部族の首都となったことに由来するといわれ、ローマ時代を経て一時期ノルマン人の支配下に置かれた後、10世紀にブルターニュ公領の首都となりました。16世紀には宗教戦争の後に、1598年アンリ4世が信教の自由を認める「ナントの勅令」を公布した地として知られ、18世紀にはアフリカの砂糖と奴隷の貿易で繁栄し、現在もフランス屈指の貿易港として重要な役割を担っています。このような歴史を持つ同市には、15世紀に建てられ、ナントの勅令が公布されたブルターニュ公爵の城をはじめ、完成まで450年を要したゴシック建築のサン・ピエール・サン・ポール大聖堂など歴史遺産も多く、また、中世の石畳が広がる街並みなど観光スポットも豊富です。

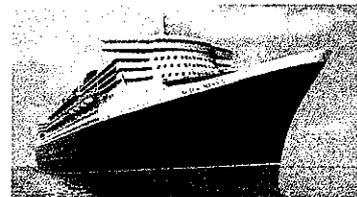
フランス政府が今回のILO会合の開催地にナント市を選んだのは、



▲写真上=サン・ピエール・サン・ポール大聖堂 Cathédrale Saint-Pierre et Saint-Paul. 写真下=ブルターニュ大公城 Chateau des ducs de Bretagne

一連の検討会議の総合議長を務めるフランス政府のシンドラー氏をバックアップするとともに、開催費用の負担によりILOに貢献することに加え、同国海事産業の中心地であるナント/セント

ナザール地域を各国の海事関係者に売り込みたいとの意向があったと思われます。ロワール河の河口には20世紀に入り、サンナゼール港が発展し、この地域はナント・サンナゼール工業地帯として、フランスの産業・経済において重要な役割を担っています。サンナゼールには欧州航空機メーカー・エアバス社の工場もあり、2002年からは550人乗りの世界最大旅客機となる次世代超大型機A-380の製造が開始されています。我々に身近なところでは、今年1月に就航した全長345m、乗客2,800名、世界最大の豪華客船クイーンメリーII (QMII)の建造が大きな話題でしょう。サンナゼールの造船所では、ノルマンディー号をはじめとした数多くの豪華客船、メタノールタンカー等の最新技術を駆使した商船が作られている他、フランス海軍の艦艇の建造・修理等にも従事しており、同国造船業の中心地となっています。また、サンナゼール港自体もフランス第4位の取扱貨物量を誇る港ということです。



▲クイーンメリー2世号

欧州の冬は日が短く暗い上に、今回の滞在はホテルと隣接の会議場にカン詰め状態の一週間となってしまいました。またナントを訪れる機会があれば、カキを始め、伊勢エビ、蟹などの新鮮な海の幸をロワール河流域特産の白ワイン“ミュスカデ”で味わいつつ、フランスのマリタイムセンターの見学と歴史溢れる街の散策を楽しみたいと思いながら、朝の8時というのに未だ暗闇に沈むナント国際空港からロンドンへの帰途につきました。

(欧州地区事務局長 増田 恵)

潮風 満帆

7つの海のこぼれ話

第62回

私の住む町の クリスマスとお正月

私は、現在千葉県の埋立地にある住宅(マンション)街に住んでいる。

この街は、最初のマンションが建設されてからまだ10年も経過しておらず、現在も数棟のマンションが建設中である。埋立地なだけに街並みは計画的に整備され非常に綺麗で、テレビのCMやドラマの舞台になることがよくあり、人気の街である。住人は30代、40代という比較的若い世代で占められており、近頃には珍しく子供が多くて、逆にお年寄りの数は非常に少なく、街中を歩いている姿はほとんど見かけない。街の住人達は団結力が強く、街を挙げてのイベントに関しては結構盛り上がる。皆、自分達の街に誇りを持っているようである。

私は近隣の生まれであるためそんな評判を聞き、自分も住んでみたいという憧れもあって結婚をきっかけにこの町へ引っ越してきたのであるが、妻から街の色々な話を聞くと(この町に引っ越して2年半になるが、自分自身は乗船があったり、会社勤めがあったりと実際住んでいる時間は少ないので聞いた話を中心となるのだが)、何か少しずれているのではないかと思うことが多くなってきた。

例えば、昨夏にはこんなことがあった。直ぐ目の前に小学校があるのだが、朝のラジオ体操がうるさいとの住民からの苦情があった。ラジオ体操は町内の有志が子供達を集めて行っていたということであるが、朝といってもたかが10分程度、しかも6時頃からであるから迷惑になるほど早い時間というわけでもない。実際、私自身もラジオ体操の音楽を何度も聞いているが「ああ、やってるな」程度のものであったと思う。夏休み期間だけであるし、10分程度であるからと説明したらしいが、結局場所を移して行くことになった。

前述の通り、若い世代が中心であるから恐らく苦情を言った人も30代、40代ぐらいであろうか。自分も子供の頃はラジオ体操ぐらいやったであろうに、理解がないというか、私には理解できない出来事である。些細なことではあるかもしれないが、少しずれているのではないかと思うのはこういう時である。

話は変わって、題にも書いたクリスマスとお正月。何年ぐらい前からか、クリスマスの頃には自分の家を電飾するのが流



(株)商船三井 海務部 機関グループ 岩谷 浩次

行っているようである。私のすむ街も例に漏れずなかなか派手な電飾を行う家が多い。また、各マンションの共用スペースにはその住民の有志でクリスマスツリーを飾る。マンションの壁を上から下まで使って電飾によるクリスマスツリーを演出するところもある。私のところへも例年通り、クリスマスツリーの飾り付けの手伝いと募金のお願いが来たので、少々協力させていただいた。後日、クリスマスイブとなり、有志の人々が各棟を廻りながらクリスマスキャロルを歌い、雰囲気も盛り上がったがこの時にふと疑問に思った。「これだけクリスマスが盛り上がっているが、正月そのほか日本の伝統的な行事はどうなのだろうか?」

クリスマスのイメージと言えば夜の街などが華やかに演出され、各家庭では家族で幸せを祈りつつ、ささやかなパーティを行うといったところであろうが、「ちょっと待て」と言いたくなる。ここは日本である。恐らく多くの人が、本来クリスマスは関係ないはずである。こう言っては怒られるかもしれないが、私が言いたいのにはクリスマスを祝うのが悪いのということではなく、本来の日本の伝統的なところを置き去りにして何か勘違いをしてはいないかということである。後日、正月がやってきたが、正月の飾りつけをやっているところは店舗などを除けば皆無に等しい状態であり、私の住む棟も正月らしい飾りつけといえば、住民用の掲示板に「賀正」のポスターが張ってあっただけである。

この街に住み、子供を育てていくことに、何か不安なものを感じる。どうやって日本人として育てていけばよいのだろうか。もちろん街の中だけで子供が育つわけではないし、そう思うのであれば自分が子供に日本の伝統的なものを色々見せてやればよい。そのためには自分自身も学び直さなければならないだろう。しかしここで私が不安に思うことは、日本人としての生活態度というか、そういったことが生活に根付いていないことである。

日本の伝統的な行事にはそれぞれ細かい意味があるものである。私の幼いころにはまだそういったものが確実に残っていたと思う。

例えば、正月の門松は年神がその家を訪れるための依り代であり、これがないと年神様がその家に来ることが出来ない。昔は祝祭日といえば、家の前には日の丸を掲揚しお祝いの気持ちを表したものだ。今は祝祭日自体が連休を名目に日にちをずらされているぐらいだから、祝祭日の意味自体が無くなって来ているのかもしれない。では、逆にクリスマスの意味は?これもキリスト教の行事であるからその演出にも細かい意味があるはずである。家を派手に電飾する人たちはこの意味を本当に理解しているのだろうか?ただ雰囲気は踊らされているだけではないのだろうか?

「いまどきの若い人たちは、いまどきの子供は」といった言葉をよく聞くが、最近その言葉を耳にすることが少なくなったような気がする。なぜなら、最近「いまどきの大人は」と言いたくなるようなことが多いからだ。

最近、幼児への虐待や小学校への乱入殺傷事件など、悲惨な事件を耳にすることが多い。そういった事件を起こす大人たちは徹底的にどうにかしなければならぬのであるが、その前にどうにかしなければならぬのは自分自身なのかもしれない。自分達の伝統的な文化を大切にして日本人らしく生きること、これがいまどきの大人には欠けているのではないだろうか。

最後に、この街では正月らしい・・・と書いたが、この町は地方出身者が多いようで、正月は田舎に帰る人が多く、町は閑散とする。そういったこともあり、正月の行事などに関しては今ひとつなのであろう。夫々の家庭は田舎に帰って正月らしい正月を過ごしているのかもしれない。

平成15年度 海運関係叙勲・ 褒章受章祝賀パーティーの開催

平成15年度に海運関係で叙勲・褒章を受章された方々を招いた祝賀パーティーを平成16年1月28日、日本海運倶楽部において開催した。

本年度の叙勲者・褒章受章者は以下の方々である。

叙勲受章者

(秋季)

旭日中授章 小谷 道彦 (大阪船舶株式会社 会長)

褒章受章者

(秋季)

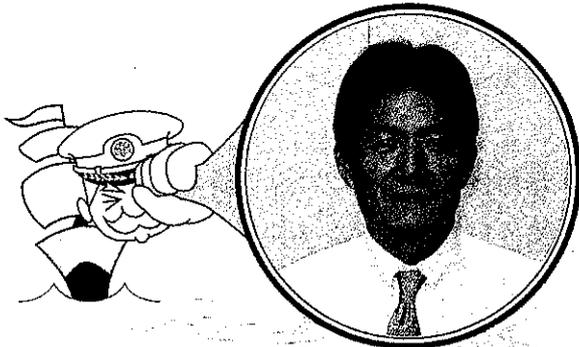
藍 綬 鈴木 邦雄 (株式会社商船三井 社長)
藍 綬 島津 正利 (鶴見サンマリン株式会社 会長)



▲小谷 大阪船舶会長 (叙勲)



▲鈴木 商船三井社長 (褒章)



今回、登場して頂くのは

上野トランステック(株)内航営業グループマネジャー
山本和男さん(52歳)です。

1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか?

当グループでは、約50隻の内航タンカーによる原油を始め、一般石油製品の集荷・運航を担当しております。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…?

神戸で生まれ育ったのですが、船と接する機会はほとんどありませんでした。大阪営業所に配属された折、進水式に初めて出席させて戴き、感激したことが思い出されます。

3. 御社の自慢といえば?

当社は、内航タンカーの最大船型が5,000kl 積みであるという常識を破り、1997年に業界に先駆け6,000kl 積み白油船を建造いたしました。2002年度以降は二重船殻構造とし、本年秋就航予定の2隻を加えると、合計8隻体制となります。

4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

主要荷主である石油元売会社の合理化により、厳しい経営を強いられておりますが、業界に生き残るだけでなく、業界のリーディング・カンパニーたるためには何をなすべきかを常に考えていたい。

上野トランステック(株)の事業概要

私どもは1869年(明治2年)の創業以来、135年にわたり、産業の発展に欠くことのできない石油製品の輸送、貯蔵、販売に従事してまいりました。現在、当グループは、石油・ケミカル製品の海上および陸上輸送のリーディング・カンパニーとしての実績をもつ上野トランステックをはじめ、30数社から構成されています。グループ会社には、石油販売部門、石油基地運営部門、海上防災部門などを有し、石油物流に関するトータルサプライヤーとして、エンドユーザーまでに至る石油供給の役割を果たしております。

今後もグループ全ての機能を取り込んだ総合物流企業として、次代を先取りした高度な技術と高品質のサービスを提供し、グループのミッションとしている社会の発展に広く貢献できる先進的な企業グループをめざしてまいります。



12 船員の傷病死に関する補償および遺棄船員
 問題に関する IMO/ILO 特別専門家合同作
 業グループ会合がロンドンにおいて開催さ
 れた。(海運ニュース P. 3 参照)

13 国土交通省は、第5回「シップリサイクル
 検討委員会」を開催し、昨年12月のIMO第23
 回総会で採択された「シップリサイクルに
 係る IMO ガイドライン」の遵守を促進する
 方策に関する本年3月のIMO第51回海洋環
 境保護委員会 (MEPC) へのわが国の提案文
 書について検討を行った。

16 船員中央労働委員会は、昨年11月に国土交
 通省より諮問された船員の労働時間規制の
 見直し等を内容とする船員法の一部改正案
 や船員派遣制度の創設等を内容とする船員
 職業安定法の一部改正について、改正する
 ことが適当である旨の答申を発表した。

16 国際空港・港湾における水際対策、危機管
 理体制の強化のため、昨年12月に開催され
 た「空港・港湾における水際対策幹事会」

の結果を受け、内閣官房において「水際危
 機管理チーム」のメンバーが正式に任命さ
 れた。また、2空港(成田・関空)・5港湾
 (東京・横浜・名古屋・大阪・神戸)に「危
 機管理官」が設置された。

19 国際労働機関 (ILO) の海事統合条約に関す
 る第4回ハイレベル三者会合がフランスの
 ナントで開催された。ハイレベル三者会合
 の開催は今回が最後で、本年9月には、来
 年の採択に向けて予備技術海事総会が開催
 される予定である。

(海運ニュース P. 2 参照)

22 国土交通省は、2003年の「船員労働統計調
 査」を発表した。調査対象母集団船舶4,833
 隻(内航船4,696隻、外航船137隻)のうち、
 1,029隻(内航船914隻、外航船115隻)を調
 査し、そのうち有効回答船舶863隻(内航船
 763隻、外航船100隻)について集計が行な
 われた。

26 IMO (国際海事機関) 第35回訓練当直基準
 小委員会 (STW35) がロンドンにおいて開
 催された。

28 当協会は、日本海運倶楽部において、平成
 15年度海運関係叙勲・褒章受賞者祝賀パ
 ーティーを開催した。(P. 22 囲み記事参照)



船協だより

1月の定例理事会の様様

(1月28日 日本船主協会役員会議室にて開催)

総務委員会

1. 船協組織改革タスクフォース
2. 船協運営小委員会
3. 日本海運倶楽部の解散に伴う支援について
4. 平成15年度マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設維持管理等費用の拠出について
5. 平成16年度新入社員向け海運講習会の開催について

当協会では、広報活動の一環として昭和32年度より会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人としての門出を祝するとともに、海運人として必要な心構えを育成する目的で海運講習会を実施している。

本年度についても総合職と一般職の合同(昨年実績28社129名参加)で、来る3月30日(火)、海運ビル2階大ホールにて開催し、当協会会員は参加一人につき1,000円を、会員以外については従来通り3,000円を参加会社毎に徴収することとしている。

なお、講習会の内容は基本的に従前と同様であり、次のとおり予定している。

●日程

日時：2004年3月30日(火) 09:00-15:40

場所：海運ビル2階大ホール

●主なプログラム

- 新入社員への激励の言葉

(当協会副会長(広報担当)：鈴木邦雄)

- 講演 井沢 元彦(作家)
- 映画上映「日本の海運」
- 社会人としての心構え
(マネージメントサービスセンター：三木尚子)
- 船長講話(日本郵船 亀井 平船長)

政策委員会

1. 税制改革タスクフォース
2. 平成16年度海運関係税制改正および予算について
3. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)第14回中間会合の様様について(本誌2003年12月号P.8参照)

労政委員会

1. 国際船員問題タスクフォース
2. 外航労務分科会
3. ILO 海事統合条約草案策定のための第4回ハイレベル三者会合について
(P.2海運ニュース参照)

構造改革委員会

1. 内航活性化小委員会
2. 船籍問題小委員会

工務委員会

1. バルク・コンテナ分科会
 - ① バルクキャリアの安全対策について
2. タンカー分科会



- ① シングルハルトンカーのフェーズアウト問題について
 - ② 油タンカーおよびバルクキャリアの固定点検設備 (PMA) について
3. IACSの共通規則(Common Structural Rules)について

安全環境委員会

1. バラスト水管理条約について
2. 第5回シップリサイクル検討委員会(国土交通省)の模様について
3. 東京都の船舶排ガス規制への対応について

法務保険委員会

1. 放置座礁船対策について

昨今、日本沿岸域において、北朝鮮をはじめとする外国籍船が座礁等の事故を起こし、事故を起こした船主等が賠償や撤去費用等について十分な資力(保険)を有しておらず、その船骸を放置するといった事件が複数件発生し大きな問題となっている。こうしたことから、国土交通省は放置座礁船対策について、無保険船に対する規制のあり方、撤去費用/燃料油による油濁損害等の負担のあり方を中心に検討を行っていた。

これに対し当協会は、放置座礁船への対策を講じることについて反対するものではないが、関係のない良質な船主に影響を及ぼさないよう、国土交通省に対して要請していた。

こうしたなか、昨年末に国土交通省より、放置座礁船対策は新たな法律を制定するのではなく、昨年5月に国際油濁補償基金(IOPCF)において採択された第3層追加基金条約と併せて既存の油濁損害賠償保障法の改正を行うこととし、改正案を今国会に提出すべく準備中であるとしてその法律案の概要が以下の通り示された。

- ① 一般船舶(タンカー以外の船舶)の燃料油による油濁損害に対して、船舶所有者および船舶賃借人は連帯してその損害を賠償する。
- ② 国際航海に従事する日本籍を有する一般船舶に対して、油濁損害賠償等保障契約および座礁船舶撤去費用の保障契約の締結を義務付ける。
- ③ 国際航海に従事する日本籍を有する一般船舶およびわが国に入出港する外国籍の一般船舶に対して、上記に関する保障契約証書の船上備え付けを義務付ける。
- ④ わが国の港に入港する際、保障契約情報等の国土交通大臣への報告を義務付ける。
- ⑤ 国土交通大臣による立入り検査の権限および保障契約締結義務違反に対する是正措置命令を規定する。

本件については、当協会が指摘していた保障契約証明書発効に伴う事務手続の問題等が考慮された内容となっており、当協会会員会社関係船舶は上記保障を担保した船主責任相互保険(PI保険)に加入していること、保障契約の締結義務付けについて内航船は対象外とされていること等から基本的には問題はないと考えられるが、船舶賃借人の定義等一部問題もあることから引続き国土交通省に対して船主意見の反映に努めることとしている。

国際会議の予定(3月)

会議名: IMO 第12回旗国小委員会(FSI12)

日程: 3月15日~19日

場所: ロンドン

会議名: IMO 第51回海洋環境保護委員会(MEPC51)

日程: 3月29日~4月2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
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
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
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,562	44,322	10,240	4.7	5.0
2003年1月	3,843	3,740	103	8.0	10.3
2	4,328	3,394	934	7.6	4.6
3	4,807	3,841	966	0.7	9.3
4	4,610	3,771	839	4.8	5.5
5	4,302	3,608	694	3.6	2.1
6	4,429	3,586	844	▲ 0.0	11.7
7	4,645	3,849	796	5.6	5.4
8	4,330	3,547	783	6.4	3.5
9	4,860	3,760	1,100	9.2	10.6
10	4,902	3,831	1,071	5.4	1.9
11	4,548	3,558	990	▲ 2.0	▲ 5.1
12	4,958	3,835	1,123	8.5	1.6

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2003年1月	118.67	117.83	120.14
2	119.29	117.02	120.81
3	118.49	116.69	120.81
4	119.82	118.05	120.76
5	117.26	115.21	119.06
6	118.31	117.55	119.82
7	118.63	117.26	120.54
8	118.57	116.70	120.29
9	115.16	110.48	117.60
10	109.50	107.97	111.10
11	109.20	108.03	110.20
12	107.90	107.03	109.75
2004年1月	106.48	105.97	107.55

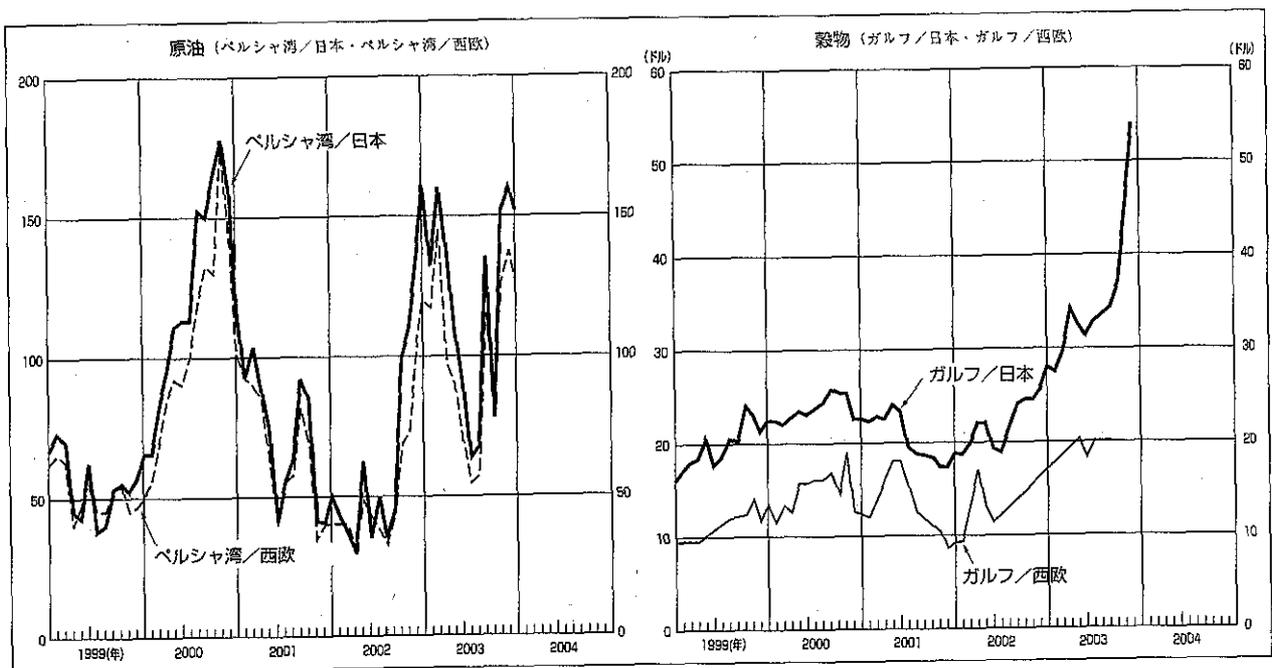
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他		
1998	186,197	1,712	184,621	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1999	141,321	1,304	150,481	30,686	56,184	57,309	235	3,274	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	146,643	2,182	144,461	26,147	46,549	67,431	198	4,576	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	16,789	52,324	72,177	472	7,288	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	15,182	43,406	65,105	442	5,853	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	6,097	30,722	57,001	248	3,657	438	172	208,690	81,721
2003 5	8,359	150	8,209	460	3,174	4,130	30	400	0	15	15,936	6,455
6	10,679	0	10,679	932	2,970	6,170	0	530	50	26	22,353	4,620
7	9,201	0	9,201	283	3,270	5,085	0	478	50	34	19,586	7,508
8	8,419	0	8,419	948	2,960	4,277	0	120	82	32	12,686	7,049
9	8,650	160	8,490	1,165	2,480	4,635	0	170	30	11	22,959	10,762
10	3,390	0	3,390	282	648	2,198	90	148	0	24	14,393	8,581
11	6,284	400	5,884	265	2,405	2,810	75	259	40	30	14,740	5,537
12	6,138	0	6,138	203	2,340	3,570	0	0	25	0	15,311	5,279
2004 1	6,143	0	6,143	264	2,195	3,550	37	52	0	45	18,546	5,258

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/西欧)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/西欧					
	2002		2003		2004		2002		2003		2004	
	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	50.00	34.75	161.00	102.50	152.50	87.00	40.00	35.00	120.00	75.00	127.50	82.50
2	42.50	37.50	132.50	67.50			40.00	36.25	117.50	65.00		
3	37.00	32.00	160.00	105.00			40.00	30.00	145.00	85.00		
4	29.50	28.00	137.50	42.00			31.00	27.50	97.00	45.00		
5	62.00	39.50	109.50	42.00			48.75	33.00	90.00	50.00		
6	35.00	29.50	90.00	56.00			42.50	31.00	70.00	52.50		
7	50.00	32.50	63.75	45.00			38.75	29.50	54.00	42.50		
8		35.00	68.00	41.00			32.50	28.00	57.50	40.00		
9	45.00	34.00	135.00	70.00			42.50	28.00	115.00	50.00		
10	99.75	40.50	78.00	42.50			68.50	42.50	90.00	47.50		
11	110.00	62.50	152.50	102.50			72.50	47.50	126.50	75.00		
12	137.50	99.0	160.00	133.75			105.00	80.00	137.50	95.00		

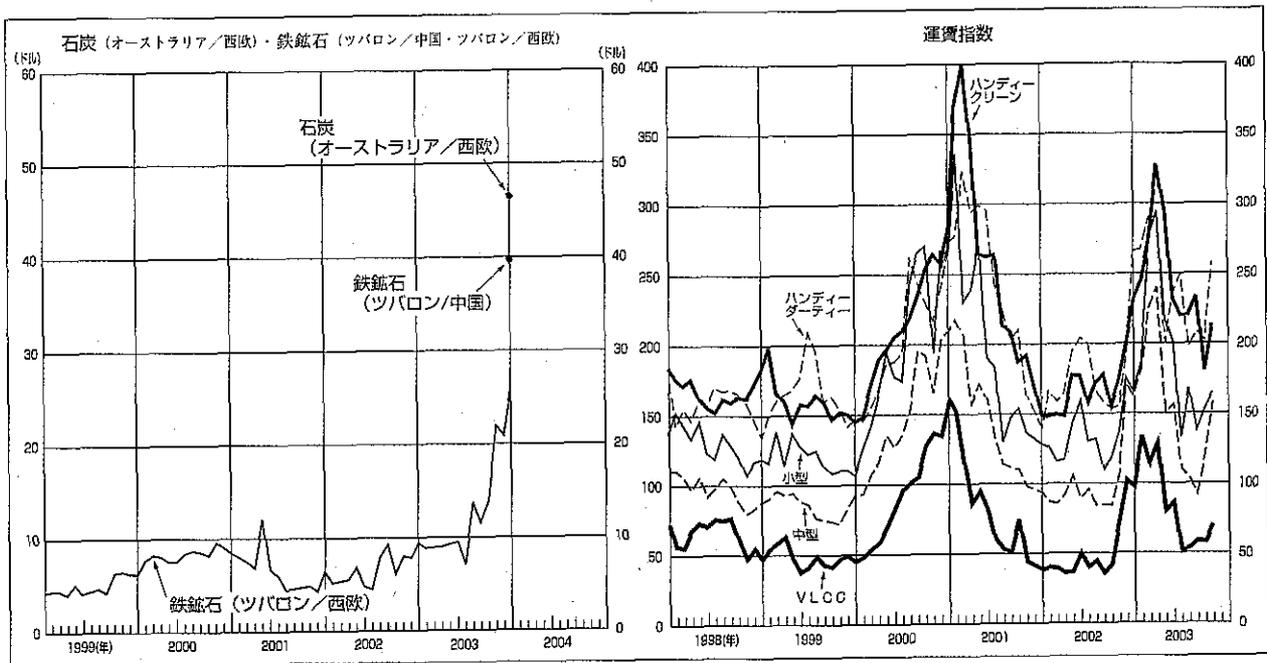
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				ガルフ/西欧			
	2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	27.90	27.25						
2		27.40						
3		29.75						
4		34.00						
5	32.50	32.00			20.25	18.5		
6	31.25	29.40				18.20		
7		32.75				20.00		
8						20.00		
9	34.25	33.75				20.00		
10		37.00						
11								
12		54.50						

(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 (ツバロン/中国・ツバロン/西欧) (単位:ドル/トン)

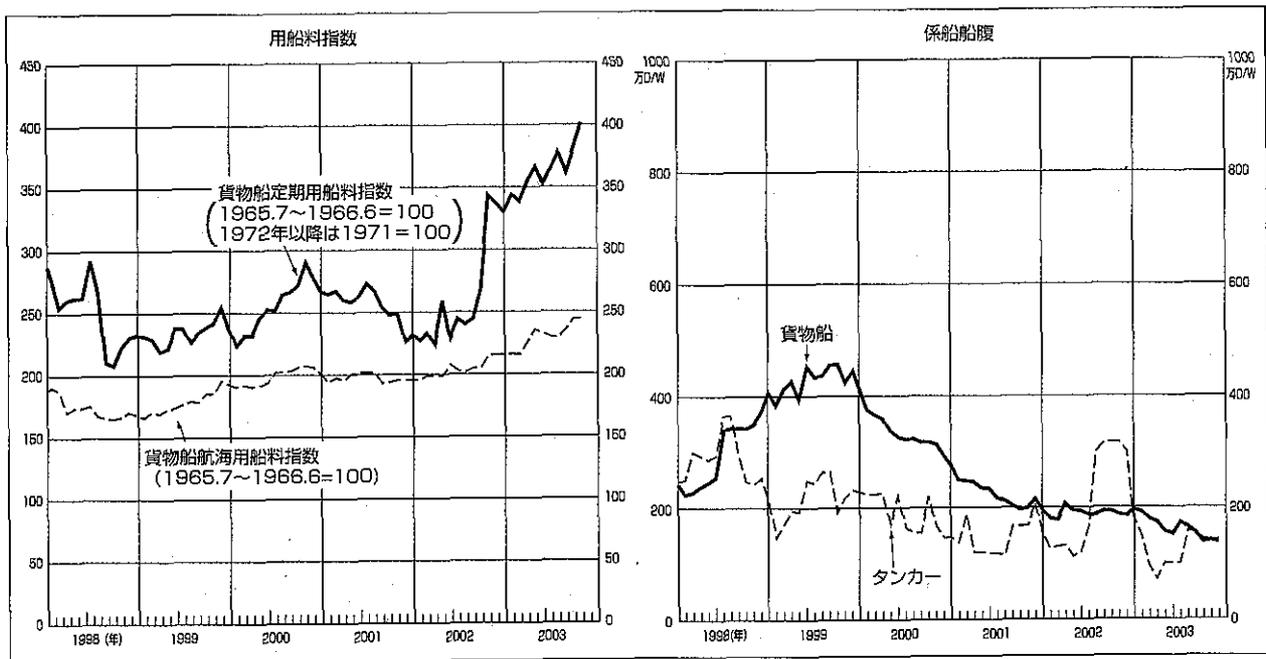
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ツバロン/中国(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2003		2004		2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	9.40	7.80	26.00	22.00
2	—	—	—	—	—	—	—	—	8.80	6.25	—	—
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	8.95	6.75	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.25	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.50	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.05	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	13.75	12.00	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.60	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.90	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	22.00	18.25	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.00	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも8万D/W以上15万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。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2001					2002					2003				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3
2	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2	—	—	—	—	—	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6
3	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4
4	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2
5	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3
6	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1
7	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0
8	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1
9	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1
10	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0
11	—	—	—	—	—	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5	70.4	158.4	164.0	258.3	—
12	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	102.7	172.2	175.8	192.5	207.7	—	—	—	—	—
平均	77.4	143.1	196.1	240.0	260.0	48.2	97.8	132.5	173.2	166.2	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING-NEWS-INTERNATIONALはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) 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 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。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1998	1999	2000	2001	2002	2003
1	189.0	166.0	190.0	193.0	195.0	216.0	277.0	231.0	222.0	264.0	227.0	330.0
2	186.0	170.0	191.0	198.0	199.0	216.0	254.0	229.0	231.0	267.0	232.0	344.0
3	171.0	169.0	190.0	195.0	199.0	216.0	260.0	219.0	231.0	260.0	223.0	339.0
4	173.0	172.0	191.0	200.0	199.0	226.0	262.0	221.0	246.0	258.0	259.0	354.0
5	173.0	173.0	193.0	206.0	207.0	235.0	262.0	238.0	252.0	262.0	229.0	366.0
6	175.0	176.0	202.0	205.0	202.0	229.0	292.0	238.0	251.0	272.0	244.0	352.0
7	167.0	179.0	202.0	204.0	-	-	266.0	226.0	264.0	267.0	-	-
8	165.0	178.0	203.0	192.0	201.0	229.0	210.0	233.0	267.0	253.0	240.0	377.0
9	164.0	185.0	206.0	193.0	204.0	235.0	208.0	238.0	271.0	248.0	244.0	361.0
10	165.0	185.0	207.0	195.0	204.0	244.0	222.0	241.0	290.0	249.0	268.0	381.0
11	170.0	195.0	206.0	195.0	215.0	244.0	231.0	254.0	278.0	227.0	345.0	402.0
12	168.0	192.0	200.0	195.0	-	-	232.0	237.0	267.0	231.0	-	-
平均	172.1	178.3	198.4	197.5	168.8	-	245.5	233.7	255.8	254.8	209.3	-

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

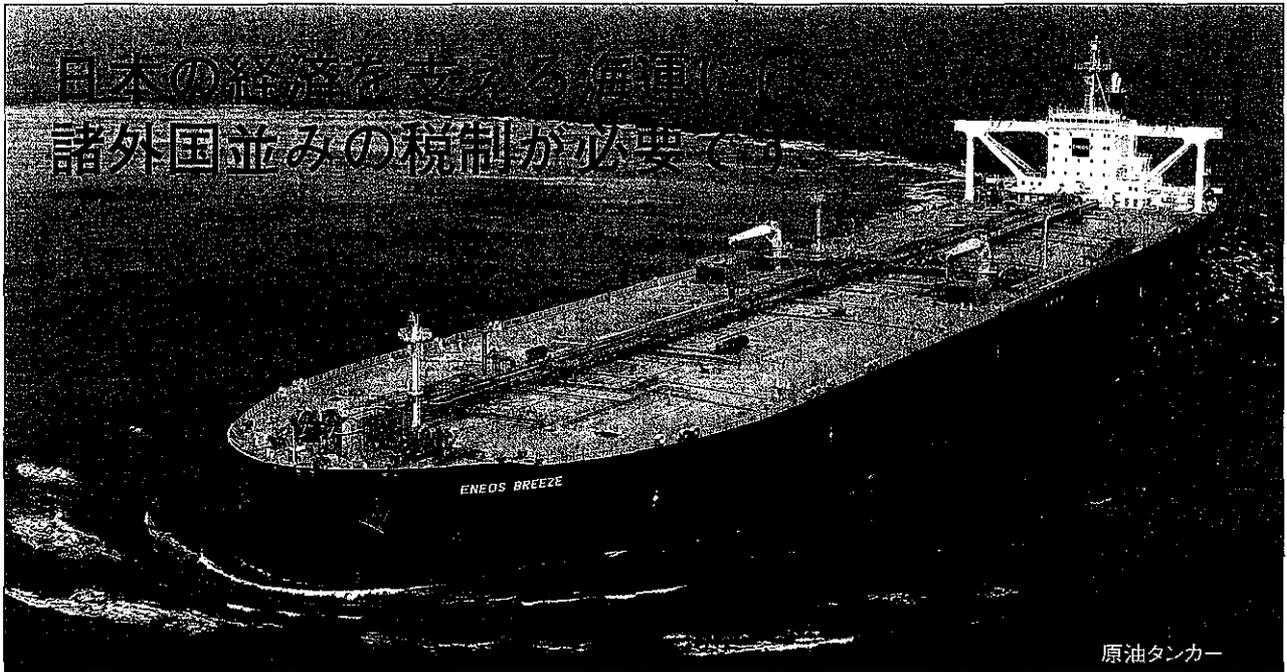
9. 係船船腹量の推移

月次	2001						2002						2003					
	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												
1	265	2,354	2,775	41	784	1,477	242	1,754	1,966	40	792	1,528	241	1,859	1,958	43	905	1,838
2	259	2,194	2,497	39	739	1,382	232	1,714	1,899	40	666	1,259	236	1,865	1,911	44	741	1,488
3	258	2,174	2,489	40	971	1,883	229	1,728	1,887	40	688	1,305	237	1,770	1,791	45	485	940
4	256	2,127	2,463	39	647	1,203	238	1,896	2,061	42	692	1,310	232	1,687	1,720	44	361	706
5	247	2,063	2,379	38	645	1,199	230	1,763	1,946	41	635	1,199	224	1,525	1,555	46	525	1,016
6	243	2,031	2,341	37	644	1,196	221	1,742	1,936	42	637	1,202	215	1,441	1,513	48	527	1,019
7	236	1,837	2,173	37	644	1,196	222	1,678	1,874	43	832	1,657	226	1,556	1,719	48	524	1,014
8	248	1,818	2,106	35	619	1,154	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004	215	1,477	1,633	50	786	1,569
9	243	1,745	2,032	38	868	1,667	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155	213	1,407	1,534	50	784	1,567
10	237	1,682	1,965	37	863	1,661	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173	203	1,273	1,383	53	709	1,414
11	238	1,722	1,996	38	864	1,681	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162	209	1,320	1,406	52	706	1,407
12	243	1,820	2,147	41	1,054	2,083	220	1,633	1,841	47	1,480	3,000	207	1,308	1,386	51	705	1,407

(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。

海運税制の充実・改善について

【海運税制キャンペーン】



日本の経済を支える海運には
諸外国並みの税制が必要です

原油タンカー

四方を海に囲まれ、資源小国・貿易立国であるわが国にとって海運は国の存立にかかわる重要産業ですが、わが国海運業は、諸外国との競争において税制の上で大きなハンディキャップを負っています。

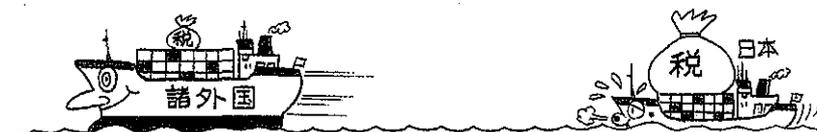
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

産業と国民生活の基礎を支えるわが国海運を維持していくため、税制上の競争条件を諸外国と同一にしていただきたい、というのが私たちの切なる願いです。

海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

トン数標準税制の導入国

導入済み	オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、スペイン、ギリシャ、デンマーク、フランスなど
準備中	米国、韓国、インドなど



—— 船が支える日本の暮らし ——

社団法人 日本船主協会
<http://www.jsanet.or.jp/>

編集雑感

昨年7月から「せんきょう」編集委員として、月例会議に参加して半年余りが経ちました。当初、自分が属する会社で担当している社内報の編集と同じ意識で、「せんきょう」の役割を「船協の方向付け」、「メンバー社による情報共有」、「一体感の醸成」、「創造の場」などと理解し、所属会社・団体に情報を発信したり、汲み上げたりしてゆくものという感覚でいたのですが、最近になってそれは誤りであると気づきました。

そもそも、メンバー企業は、船主・海運会社といえども事業形態も同じではなく、殆ど会う機会がない100社を超えるメンバー会社の読者が、「せんきょう」によって同じ目的意識を共有したり、一体感を持ったり、創造の機会を得たりすることは、簡単なことではありません。同じ会社の役職員を読者とする社内報であっても部門、職種、年代、などにより、興味関心は異なり、読者ターゲットをどのように設定するか、大いに悩んでいるくらいです。

まして、多様な読者の「せんきょう」にあっては、多くを求めるのではなく、役割の絞り込みこそが大切なのだと思います。楽しさや面白さによって読者にアピールするのではなく、「せんきょう」が、愚直に生真面目に、しかし、分かりやすく簡潔に船主協会の取り組みをメンバーや海事関係者に伝えてゆくことができるように、新たな気持ちで臨むつもりです。

株式会社 商船三井 広報室マネージャー 大貫英則

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ総務チーム長	裏 啓史
飯野海運	ステーキホルダーリレーションズ マネジメントグループ法務・保険チームリーダー	鈴木 康昭
川崎近海汽船	総務部課長	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	調査グループ調整チーム長	山田 喜之
商船三井	広報室マネージャー	大貫 英則
三光汽船	社長室経営企画課長代理	遠藤 秀己
三洋海運	総務部総務課長	荒井 正樹
新和海運	総務グループ次長 総務・法規保険チームリーダー	森 均
日本船主協会	常務理事総務部長兼広報室長 常務理事 海務部長 企画調整部長兼国際企画室長 関連業務部長 船員対策室長	梅本 哲朗 植村 保雄 半田 収 園田 裕一 井上 晃 高橋幸一郎

編集後記

今月の編集雑感(上欄)は改めて本誌の“あるべき姿”を教えて頂いたような気がします。私はまだ編集に携わって間もないので、幅広い海事関係者の方々から読者である本誌の役割を充分には理解出来ていないのですが、ある1つの事実を改めて(?)辿り着きました。それは、「本誌は新聞で言えば、業界紙である」ということです。広報誌ではなく、機関誌。一般紙ではなく、業界紙。今迄雑誌や新聞と言え一般に流通しているようなターゲットが明確で、分かりやすく面白いものばかりに接してきた自分にとっては、ある特定分野の事実を一途に伝える、いわばかなり硬派な雑誌を作ることは一種の挑戦でもあります。しかし「海運分野では全くの素人同然」である立場を活用して、少しでも読みやすくするよう心掛けたいと思います。(Nagashima)

せんきょう2月号 No. 523 (Vol. 44 No. 11)

発行 平成16年2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(総務部広報室)

編集・発行人 梅本哲朗
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)

JSA

社団法人日本船主協会

webを見よう!!

当協会は、ホームページの充実、各種の定期刊行物および統計の出版、PR映画の制作、さらには各種イベントの開催などを通して、海運の役割や重要性および当協会の活動を広く国内外にアピールしています。

ホームページ

JSA 社団法人 日本船主協会

日本語 | English

日本船主協会について
メンバー名社の紹介
オピニオン
プレスリリース
関係サイトへのリンク
最近のこととして
環境コーナー
統計データ
船務インフォメーション
お役立ち情報(船務情報)
高経緯度(同文翻訳)有線
高経緯度セミナー
日本の船主
パンフレット・ビデオ
事務局お問い合わせ

環境コーナー

JSA 社団法人 日本船主協会

環境コーナー

環境問題とは、地球・気候変動や資源枯渇の脅威からなる環境問題である。海運は地球環境に大きな影響を及ぼす産業であり、環境問題の解決に重要な役割を果たしている。本コーナーでは、環境問題に関する最新のニュースや、当協会が取り組んでいる環境対策について紹介している。

環境問題
環境問題とは、地球・気候変動や資源枯渇の脅威からなる環境問題である。海運は地球環境に大きな影響を及ぼす産業であり、環境問題の解決に重要な役割を果たしている。本コーナーでは、環境問題に関する最新のニュースや、当協会が取り組んでいる環境対策について紹介している。

オピニオン

オピニオン

2002年8月 有記海運と内航海運—この国で育むべき—
2002年6月 海運環境におけるアジア船主の責任
2002年5月 海運安全のための国際ルールづくり
2002年5月 Why to be Blamed? 「もろもろのクランク—危険」
2002年5月 「安全な海運」理念
2002年2月 海運安全への期待
2002年12月 グローバル化と海運の進化
2002年11月 ILO海事協定の締結
2002年10月 国際海運協定に関する見解
2002年9月 自国のグローバル化から自発的グローバル化へ
2002年6月 海運環境への取り組み
2002年5月 海運安全と海運
2002年5月 「正統派」の海運 船主・船主制
2002年5月 『船主の志』海運
2002年2月 IS17コードの完全実施を促して
2002年2月 内航海運の現状について

海運用語集 用語解説

JSA 社団法人 日本船主協会

海運用語集 用語解説

海運用語集とは、海運業界で広く使われる用語を、日本語と英語で対照的に掲載している。用語の解説や、関連する業界情報も掲載している。

用語解説
海運用語集とは、海運業界で広く使われる用語を、日本語と英語で対照的に掲載している。用語の解説や、関連する業界情報も掲載している。

日本の新鋭船

日本の新鋭船シリーズ

コンテナ船
NYK ANTARES
MOL Adachi
GOLDEN GATE BRIDGE

タンカー
SANJO UNITY
SKY WING

ケミカルタンカー
VALLENHAM EXPLORER
CHEVROLET MEGA

LPG船(内航)
GAS DIANA

石炭船
BLUE ISLAND
CORONA HORIZON

自動車専用船
DELPHINUS LEADER
EUROPEAN HIGHWAY
RESTRIE AGE

タンク船
D.J. CARISSA

RO-RO船
TWIN STAR

シーガル船
SEA BARON

一般貨物船
HAINAN

シーガル専用船
SEA BARON

外航船
TWIN STAR

海運用語集 英文略語・解説

JSA 社団法人 日本船主協会

海運用語集 英文略語・解説

海運用語集とは、海運業界で広く使われる用語を、日本語と英語で対照的に掲載している。用語の解説や、関連する業界情報も掲載している。

英文略語・解説
海運用語集とは、海運業界で広く使われる用語を、日本語と英語で対照的に掲載している。用語の解説や、関連する業界情報も掲載している。

ABS	American Bureau of Shipping
AIS	Automatic Identification System
AMETAP	Association of Maritime Education & Training Institutions of Asia Pacific
AMISUP	Appointed Marine Officer & Seaman Union of the Philippines
AMPTC	Arab Maritime Petroleum Transport Co
AMRPA	Association of Maritime Research & Promotion Agency
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation
ASEAN	Association of South-East Asian Nations
ASP	Asian Shipowners' Forum
AUSREP	Australian Ship Reporting System
BAF	Demurrage and Tackle Charges
B/C	Blue Certificate

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