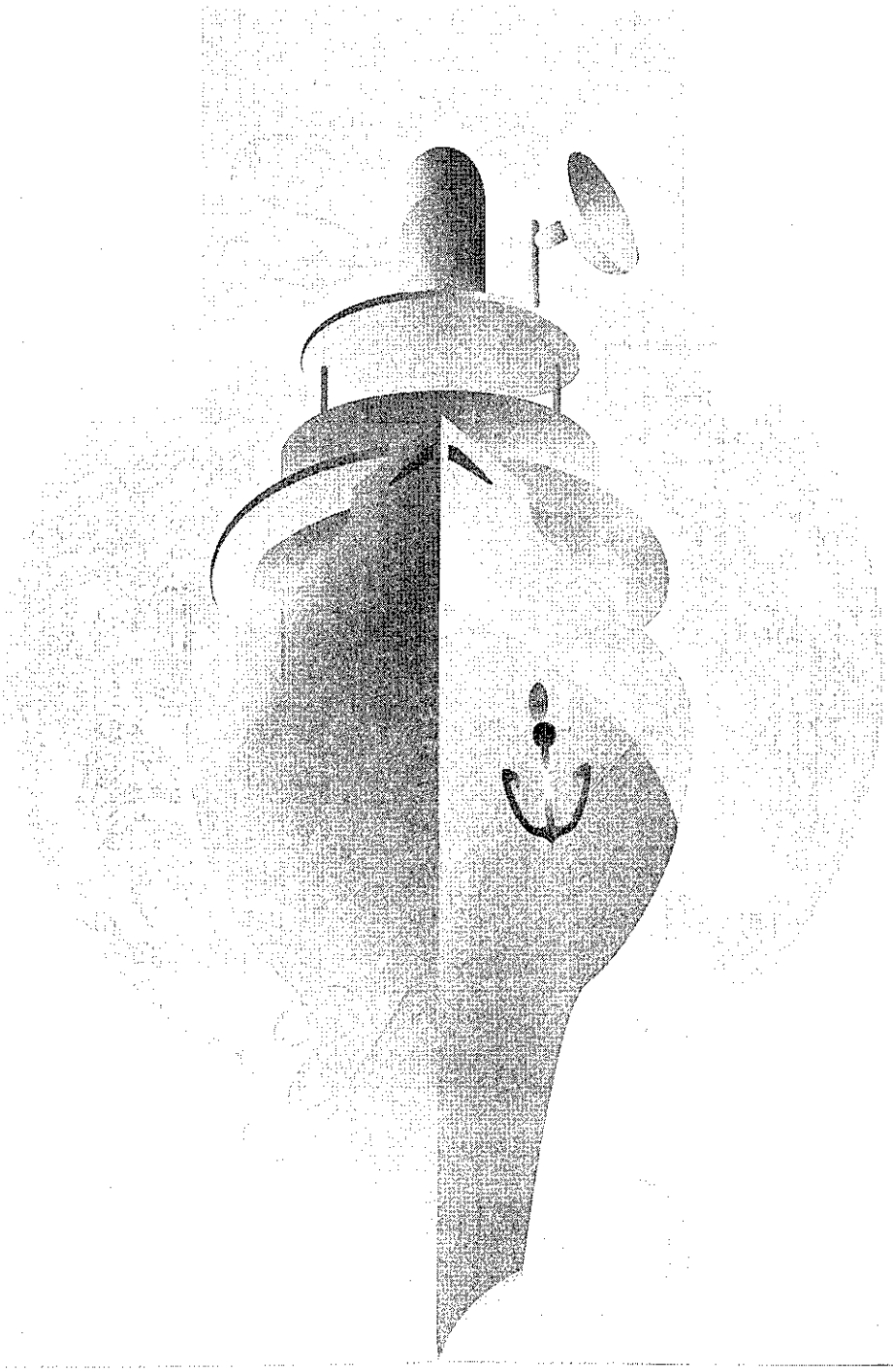
平成17年9月20日発行　毎月1回20日発行　No.542　昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2005
9
No.542

社団法人 日本船主協会



CONTENTS

せんきょう

9
SEPTEMBER 2005

■巻頭言 1
グローバル化時代の海運政策のあり方
日本船主協会副会長 日本郵船株式会社代表取締役社長◘宮原耕治

■海運ニュース 2

内外情報 2
1.海賊事件は減少傾向ながら、事件はより凶悪化へ
—2005年上半期の海賊事件発生状況—

■特別欄 4
第4回 海運セミナー(2005年7月7日開催)その1
「中国をどのように見ていくべきか」
慶應義塾大学 東アジア研究所長・法学部教授◘国分良成
1．中国のとらえ方 4
2．中国の内政 6
3．中国の経済 8
4．中国の外交 10
5．日中関係 13
6．おわりに 17

■国際海事World ~webから~ 20
国際商業会議所 ICC

■神戸便り 22

海運日誌(8月) 19
船協だより 26
海運統計 27
編集雑感 32

巻頭言

グローバル化時代の海運政策のあり方

日本船主協会副会長
日本郵船株式会社代表取締役社長 宮原耕治

海運政策がなぜ必要かという論拠は、時代とともに変わってきた。戦後初期には、自立の達成と重要物資の安定供給という観点から海運が論じられた。1960年代には、国民所得倍増計画の中での資源輸入、製品輸出達成のための必要船腹量という視点がでてきて、その時代の10年間、日本開発銀行融資の3割以上が海運に投入された。規模の経済性を追求した海運再編成もあった。その後は、規制緩和や日本籍船の船単位の国際競争力低下への対策がテーマになったが、特に1985年のプラザ合意後は、個々の企業による「グローバル化」の進展と共に、海運業あるいは海運政策の意義といった捉え方は影が薄くなってきたように思う。

一方、欧州諸国ひいてはEUでは、この10年来トン数標準税制など積極的な海運業振興政策が展開されて来た。注目すべきは、これら政策のポイントは個々の船の競争力と云うよりも、産業としての海運業の国際競争力をどう強化させるかにあった事である。

欧州諸国の嚆矢となったオランダで出された「オランダ海事国」論（1994年）や、ドイツ運輸省の高官ヒンツ氏が、5年ほど前日本で行なった講演などを読むと、国情の違いはあれ、今なお多くの示唆に富んでいる。オランダでは、政府が自ら「世界で抜群に海事に強い国」であり続けるための政策を模索した。「海事」とは、外航／内航海運、船舶管理、造船、傭船ブローカー、倉庫、港湾運送などの総称で、海運業を育成することでこれら関連事業者の雇用も利益も増大するとした。

また、ドイツ運輸省高官ヒンツ氏は、その講演の中で、ドイツを含むEUが1997年ガイドラインでTonnage Taxや船員の所得税軽減策を推奨した理由として、明快に次の3点を挙げている。

1）海上のみならず陸上での雇用確保

2）蓄積された海事ノウハウの散逸防止

3）海上安全の高揚

また、同氏はFOC船にも制度上の恩恵を与える理由として、これも明確に「EU内の経済と雇用に貢献している限り、これを排除する理由はない」としている。

今、気が付いて廻りを見れば、Tonnage Tax或いは海運軽課税制度に無縁なのは、世界中の主要海運国では我が国くらいになってしまった。このままでは、5年後、10年後には日本外航海運産業は、他国海運産業に敗北する。資源食糧の安定輸送を必要とする島国「ニッポン」がそれでいいのか、より国民レベルの議論が必要だ。

海運ニュース

内外情報

1 海賊事件は減少傾向ながら、事件はより凶悪化へ
—2005年上半期の海賊事件発生状況—

国際商工会議所（ICC）の下部組織である国際海事局（IMB）より、2005年上半期に同海賊情報センター（クアラルンプール）に連絡のあった海賊事件（未遂事件も含む）の報告書が発行されました。

概要は以下のとおりですが、関係各社におかれましても、政府等関係機関に対する防止対策強化の要請に資するため、事件に巻き込まれた際には、関係先への通報をお願いいたします。

[2005年上半期 IMB 海賊レポート概要]

全世界における2005年上半期の報告件数は127件で、昨年同期の182件から減少しており、上半期の件数としては、過去6年間で一番少ない数字となった。

地域別に見ると、東南アジアで全体の46%にあたる59件（うちインドネシア42件、マラッカ海峡8件）が発生しており、2004年12月26日に発生したスマトラ島沖地震の影響で海賊事件が一時減少したと言われるものの、世界全体から見ると、依然として発生率が高い地域となっている。これにアフリカ地域27件、インド亜大陸地域16件が続いている。

全体としては、2003年から海賊事件発生件数は減少しているものの、人質、身代金目的の誘拐件数は昨年同期より増えており、より凶悪化傾向にあるといえる。

[主な事件の概要]

(1) 2005年4月22日、インドネシアの一般貨物船“Inabukwa”がインドネシア・リンガ諸島沖を航行中に武装した海賊に襲撃され、ハイジャックに遭った。海賊は乗組員に対し、マレーシア Pasir Gudang 港で貨物を降すよう強制し、従わない場合は殺害すると脅迫した。積荷が荷揚げされた後、本船は港外に出され、海賊はスピードボートで逃走した。

(2) 2005年5月25日、アンティグア・バーブーダの一般貨物船“Christian D”がナイジェリアのボニー沖で停泊中に武装した海賊に襲われた。彼らは本船に乗り込むと、現金、保税品、乗組

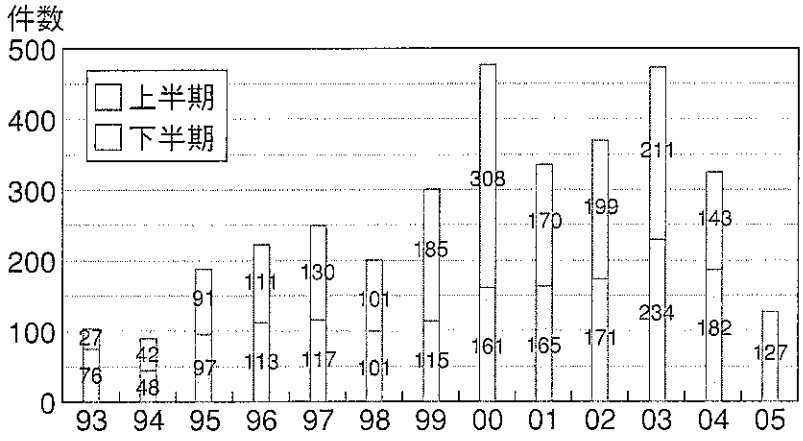
員の私物を強奪し、数名のクルーが暴行され怪我を負った。うち1名は銃で撃たれた。

(3) 2005年6月1日20時頃、タイのプロダクト・タンカー"B.P.P. 14"がマラッカ海峡を航行中に武装した海賊に襲撃された。8人の海賊はマシンガンを放ち同船を停止させ、船を乗っ取った。海賊は乗組員の私物、船の書類等を奪い、身代金目的で船長と甲板長を誘拐した。その後、身代金が支払われ、2人は解放された。

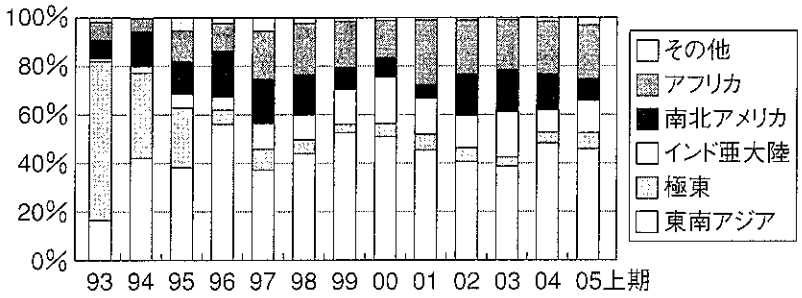
(4) 2005年6月26日、セントヴィンセント・グレナディンの一般貨物船"Semlow"がソマリア東岸で武装したソマリ人海賊に襲撃され、ハイジャックされた。本船は国連世界食糧プログラムの米や救援物資を積んでおり、海賊は船と乗員を人質に身代金を要求した。

(海務部：伊東)

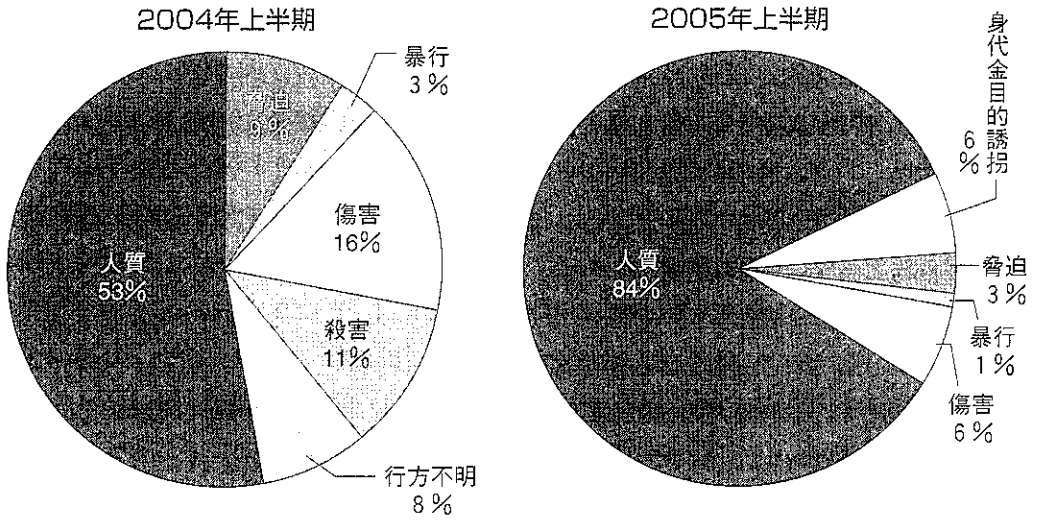
海賊発生件数推移



世界各地域毎の海賊発生件数の比較



乗組員・乗客の被害状況（昨年同期比）



第4回 海運セミナー（2005年7月7日開催）その1
「中国をどのように見ていくべきか」

慶應義塾大学　東アジア研究所長・法学部教授　国分良成（こくぶんりょうせい）氏

ご紹介いただきました慶応大学の国分でございます。

さて、もともと私に与えられたテーマは「海運業界として中国をどう見るべきか」ということでしたが、「海運業界として」というのは私の専門ではありませんから、「中国をどう見るべきか」という一人の中国専門家としてお話を申し上げたいと思います。

慶應義塾大学 東アジア研究所長・法学部教授　国分良成氏

1．中国のとらえ方

中国の経済成長はここ10数年のこと

中国をどう見るかという非常に漠然とした巨大なテーマについて、簡単にはお話できません。中国というのは変化の連続でして、毛沢東の生きていた時代は「文化大革命」、その前には「大躍進運動」、その後もいろいろな運動が繰り返され「天安門事件」が起き、一貫してそういう運動の間には権力闘争が行なわれた。それによって誰かが失脚したり権力を失ったりする。つまり、ナンバーワン、ナンバーツーの争いがあり、必ず最後は一人になるというパターンが中国政治では繰り返されてきたわけです。そうした傾向は実は現在に至るまでそれほど変わっていない側面もあります。

しかし、中国全体としてみると大きなブレの変化はなくなってきただろうと思います。いまから20年あるいは25年以上前には、中国は一人指導者が代わることによってそれまでやっていた近代化的な政策をやめてしまうとか、こういうこともあり得たわけですが、その大きなブレはなくなり、改革・開放路線、近代化路線というものが、特に1978年以来、出来上がったということです。

しかし、その間、社会主義の要素と生産のどちらをより重視するのかという2つの争いも一貫してあったわけです。そうした決着が一応ついたのがいまから10数年前の1992年、鄧小平によってソ連と同じ道を歩まない、中国は市場経済を最終的に目指す、市場経済は社会主義体制のもとでもあり得る、という決断を下したわけです。これをもって、中国は成長の時代を迎えたということですから、我々が見ている中国の台頭とか、いわゆる経済成長というのは実は1992年からのことであって、そこで最終決着がついて現在があるわけですから、10数年しか経っていないということです。

戦後は恐らく日本も中国も大して変わらないような出発点だったと思いますが、日本の高度経済成長のど真ん中の時点で、中国は「文化大革命」に突入した。日本が公害問題に苦しんでいる時期

も、中国は依然として熾烈な政治権力闘争をやっていた時代があったわけです。ですから、そこに中国の焦りが異常に色濃くあるわけで、19世紀前半までの清・中国は偉大な帝国であったのがどうしてこういう状態になっているのか、ということの焦りです。

それが1992年以来ようやく１つの方向を向き始めたのですが、まだ「社会主義」という言葉が存在しているわけで、この言葉を最終的に捨てていくプロセスをそれ以後やっている。そして、それからちょうど10年、2003年ですか、憲法改正をやり、私有財産を遂に認めた。しかし、社会主義体制を前提とした上で私有財産を認めたということで、マルクス・レーニン主義をほぼ放棄し始めたということになるわけです。ですから、中国は今後、WTOの加盟が2001年でしたから大体５年かそこらでこれまでの優遇条件が取れていくわけですから、2006～2007年、この辺がいわゆる中国の本当の意味の国際化というのが試されていく。人民元の議論などもこれに全部関係していくわけですが、同時に外への開放をさらに大胆に進めるということ。しかし、それをやり過ぎたときに中国はほとんど外資企業に握られてしまうという懸念まで実は内部では議論しているわけです。恐らく2006年から2007年、この辺が中国経済の国際化の１つの転換点を迎えていくということになるわけです。

そういうことを考えながら、いまの中国というものをどう考え、2008年に北京オリンピックを迎えて2010年に万博。皆さんは「この辺までは大丈夫ではないか」と言っているわけですが、大丈夫だと言っているということは心理的効果が働くかもしれません。ただ「その辺まではどうにかいくかもしれないが、その後はわからない」と言っている矢先に、現在既に上海あたりではバブルが少し弾けているという側面がある。というよりは、少し弾けないと、後の着陸のしかたが派手なことになるということだと思いますが、今のうちから少しずつ弾けさせるという事をやっているわけです。下手をすると、全面バブルの崩壊ということになったときに中国はどうなるか、そういう議論もたくさん出ています。あるいは、外資とのつながりがこれからどうなるのか。というようなことで、イントロダクション的なことをお話しました。

日中関係

その中で、このところ日中関係が非常に悪いということです。しかし、関係は悪いけれども経済はどうにか動いている。それはグローバル化した経済の中で必ずしも国家が関係していないという面が経済の世界にはあるからです。しかし、日本の旗を立てていく企業というのもたくさんあるわけで、そうすると、それが国家というものを意識された時にどれくらいビジネスのなかで障害となるか、これが我々に問われた課題です。つまり、政治のテーマ、あるいは歴史の問題というのが経済の分野にどの程度波及するのか、ここが１つの注目点であり、そういうことを分析するためには、中国社会の中で日本というのがどういうふうに見られているのか、一体どういうイシューとして位置付けられているのか、克明に分析する必要があると思います。

ですから、デモの時は正直言って物事はなにも見えません。私も、メディアからの依頼は90%お断りしたと思います。中国政治、あるいは中国現代史を見ても、文化大革命にせよ、天安門事件にせよ、わからないことだらけが全部解明されずにそのまま残ってきた。いまの状態でも、反日デモについては疑問点だけは何十と出すことができますが、その答えはほとんど出て来ない。ただ、結果から見えるものは幾つかあるという話も後程したいと思います。

いずれにしても、日中関係の単純な比較は無理だということです。単純な比較というのは、新幹線が通った1964年、中国は文化大革命の直前です。そして日本が70年代、まさに成長の限界から公害に悩んだ時代に中国はどうだったかと言うと、まだ文化大革命をやり、権力闘争をやっていた毛沢東の時代であるということです。70年代初頭には大阪の万博などが開かれていくわけですが、その辺からみて両国は非対称性ということです。比較

が歴史的にも難しい。中国は、確かにかつて19世紀の半ばまでは巨大な帝国であり、18世紀ぐらいまでは、GDPは世界の3分の1を産出していた。その帝国が瓦解していくというプロセスが19世紀以降あったわけです。

ですから、いまは中国の台頭ではなくて復活だと言う人もいます。しかし、国内の政治体制を含めどういう風にソフトランディングするかというのが、本当の意味の中国の今後を占う最も重要な指標になってくるわけですから、日中を比較する時に歴史の視点でいけば20世紀は日本の優位性ということが光ったわけですが、これも特異な現象です。その起点が日清戦争（1894年）、周辺の日本が大国中国に勝利したというところから始まったわけです。これが、この東アジアの国際関係における巨大なパラダイムの転換であったわけで、20世紀における日本の優位性が始まりました。その日本で20世紀末にバブルが崩壊し、経済的にもやや苦しくなっていく中で中国が台頭する。日本はだめで中国は復活しているのか、こういう心理的な効果も手助けしています。恐らく日本と中国が対等な関係として付き合っていくというのも歴史上初めての経験です。そういうことを歴史的にまず眺めなければいけないし、中国と日本は余りにも規模が違う。日本の人口の10倍、国土面積は26倍、EUよりも人口・サイズは倍以上あります。その巨大な国土・人口をどう均一に統合していくか。これは恐らく誰も答えられないテーマであろうと思います。

2．中国の内政

中国共産党の政治体制と権益

さて、中国の最近の情勢をどう理解するかというとき、内政、外交、そして日中関係。恐らく、皆様は反日デモに非常に関心がおありかと思いますが、反日デモというのは中国の抱えている問題の1つに過ぎないわけです。日本の問題というのも一部に過ぎない、しかし、中国の中で1つ見られる現象があります。それは日本の問題から始まって、徐々に中国自体が非常に苦しくなっているという状況が見られます。そんなことを含めながら、つまり連関性をどう考えるかが、中国を考える上で一番大事です。

さて、内政について申し上げますと、「胡錦濤時代」と括弧をつけたのは、胡錦濤氏は非常に苦しい状況にあり確固とした権力を有していない、という私の正直な印象からです。恐らくこのまま追い込まれ権力的に難しくなっていくというプロセスは考えにくいけれども、現在の状況では日中関係がこれだけ荒れ、結局胡錦濤氏の失敗ということに責任がいっています。後程お話しますが、胡錦濤氏は北朝鮮政策も失敗しています。その間、アメリカからかなり強く責められました。そして代わって力を得、対日政策の前面に出てきているのは江沢民系でして、完全に権力闘争に使われたという感じがします。それで現在、胡錦濤氏が慌てて国際舞台に踊り出ています。今のサミット、ロシア、そして今度はアメリカに行く。恐らくアメリカが根幹だと思いますが、胡錦濤氏にとってみると、そこを失うと決定打になるという感じがします。

つまり、対日政策で厳しくなればなるほど彼にとってはマイナスになったわけです。対日政策すらできないのかということでかなり叩かれた。後程お話しますが、デモすら組織されているという側面もあります。胡錦濤揺さぶりかなという側面が明確に見えている部分もあります。そんなことを考えていきますと、じつは内政というのは外交にも直結する。中国政治で権力が関わらなかったことはないと先ほど申し上げました。日本のことはよく議論して、ポスト小泉の議論の中でいま靖国がどうだという議論を皆がしますが、では一体、この問題は中国の中でどうなっているのかという話は一言も出て来ない。そこを見ていくと日本よりもっと激しい状況が起こっていると思います。

いずれにせよ、胡錦濤体制というのは非常に緩やかな集団指導体制として始まった。なぜかというと、彼が独裁的な権力を持っているわけでは勿論ない。それは毛沢東ほどのカリスマ性もなければ、鄧小平ほどのカリスマ性もない。結局、成長

の時代ということで江沢民時代は上海に一点集中させたわけです。そのことが周りに波及効果を持って一定の全体の成長という形に見えた。しかし、そこにあったのは格差の拡大。「さあ胡錦濤さん、あなたの仕事はそれだ」ということになったわけです。胡錦濤氏は、もともと鄧小平氏によって任命されたリーダーで、江沢民氏が任命したわけではありません。任命するプロセスでも、あたかも自分が任命したかのような声明文を何回か出しました。非常に嫌味たらたらの言葉も随分ありました。しかし、いずれにせよ権力は渡したわけです。そうは言っても中国共産党というのは勿論多様な集団で7,000万人いる。トップリーダーにしても既に上から抑えられる人はいないわけですから、それぞれの既得権益を持ちながら、バーゲニングポジションを取るという形になっている。軍を含めてそうなって来ているわけです。

軍というのは、ほとんどその軍人のトップは江沢民時代に10何年かけて引き上げられてきた人たちですから、基本的に江沢民系に繋がっている。上げられてきたので恩義は一応あるわけです。そのトップに胡錦濤氏がこの数年就いたので、一所懸命彼が掌握しようとしているのですが、そんなに簡単に浸透するわけではない。そして、軍が独走できる体制には政治体制としてはなくなりました。というのは、軍が共産党のトップに入ることが出来ません。つまりは、党のトップが全てを決定するという形に今でもなっているわけです。しかし、軍は軍でビジネスを展開し、さらに自分たちの既得権益を守るために様々、自分たちの行動を展開するわけです。軍が最も今頻繁に活動させているのはエネルギーセクターですが、もともとエネルギー部門というのは中国の場合は軍需産業、軍が関係していたわけです。そのセクターが今ホットになっている。かつてはそれ程出世コースではなかったのが、今は正に中心になってきたわけです。そういうことで海洋権益が一応国家政策として保障されていますから、その権益ということでは至る所に遠慮もなく出て行く。最近ではスーダンだろうが、ベネズエラだろうが、イランだろうが、アメリカの嫌うところでも行ってしまうというパターンがあって、アメリカが懸念し始めています。

いずれにしても、中国の行く道を考えていったときに、やはり中国共産党のトップが一体どうなっているかという政策決定の部分を考えておく必要があるということです。そこには、カリスマがいない「妥協の政治」が行われているというのが私の１つの結論です。胡錦濤氏がそれ程強くないというのは、中国共産党のトップの９人が、中央政治局常務委員会のメンバーであり、全ての問題をタッチすることになります。

その９人が成立したのが2002年、今から３年前ですが、この年に成立した政治局常務委員会、多数決をやったら江沢民系が勝つ。もともと５対４ですから、そういう数でスタートしたということで、それも変わっていないわけです。勿論、江沢民に全て縋る必要もありません。もう江沢民時代は終わったわけですから。しかしながら、それが終わると、中国の政治の特徴でありますが、なくなると全てなくなるということが顕著ですから、その系列の人間たちがそこで既得権益をどう守るかという生存競争になっていくわけです。

そうしたことがずっとこれまで行なわれてきたわけで、対日政策に関しても江沢民グループが一応卒業して下りたわけです。結果としてどうなったかというと、その後は胡錦濤氏を中心にやり出したのですが、今は再び江沢民系の人たちが元気になってきたので、日本の政治家が行けば必ず江沢民グループの人間が出てくるという形になったわけです。しかし、日本に対してどちらが厳しいのですか優しいのですかという話になりますが、それ程温度差があるわけではない。日本との関係はある程度どうにかしたい、というところはある。

こういう事件などを契機に、やはり中国は政治の国でありますから、政治権力を揺さぶるというようなことが起こる。いずれにしても、そんなことやっている暇がないぐらい中国は本当のところは忙しい。反日デモが起こっている最中に、各地方で暴動、あるいはデモが起きる。そういうこと

が現実としてあったわけで、暴動が至る所で起こっている。今我々が外で見ていてわかっているだけで、ほとんど毎週のように巨大な１万人規模が起こっているという現実をどう考えたらいいのかということです。暴動というのは、最も貧しいところでは起こらないというのが大体大衆運動とか暴動の研究の結論です。ちょっと豊かになった所で、それがさらに豊かな所を求めて発生するというのが最も起こりやすいパターンです。最近起こっているのは都市近郊、あるいは都市の中でのこれ以上の上昇志向のできない人々、競争に負けた人々、引退した人々、こういう人たちが様々な要求を重ねて行うというのが非常に多いわけです。

そうした直接行動に出ざるを得ない理由は何かと言えば、中国にそうしたチャンネルが存在しないということです。つまり、暴動やストライキに行くということは、政治的なメカニズムがあって政権交代ができる。私の利益を反映するのはこの政党だということで、こちらに行けばできるかもしれない。あるいは、様々な利益集団や団体を通じて自分の意見を集約していく。そして、政治に反映させるということは勿論民主主義社会では可能なわけです。あるいは、メディアを通じて自分自身の意見を発表するということが中国に於いて依然としてできないわけです。たまたま台湾と日本については比較的自由な発言空間を許してしまった。それが、今ではもう難しくなった、野放しにすると大変なことになるということです。つまり中国の言論というものも今はほとんど反日言論も封じ込められていて少なくなっている。ということは、やればできるということです。しかし、それがもたらす閉塞感がやっぱり残っている。これをどうにかしなければいけない。そのために何が必要かといえば、当然誰もがわかっているのは経済成長です。経済成長さえあれば、こういう問題は解決できるわけです。これが正に市場経済路線の鄧小平氏を中国が選択した最大の理由です。

３．中国の経済

中国経済の過熱と地域分散

経済成長というものがどういう形で起こるか、つまり政治安定・政治的統合というものをまとめるためにはどうしたらいいのか。現在起こっている成長は10%以内に抑えなければいけないということで、９%台になってもあまり皆が喜んでいない。どうしてかというと、危険だということがわかっているわけです。その危険というのは過熱経済です。経済成長ばかりが華々しく見えるが、中国自身が１つの巨大な消費市場として成長し、購買力も上がって皆が物を買ってくれる社会にはまだなっていない。勿論、沿海の豊かな一部ではそういうことが起こっているし、金の余っている部

講演に聴き入る参加者

分ではそれがあるけれども平準化していない。つまり、中国はまだ依然として工場大国であり、消費大国にはなっていないという現実がある。この消費大国になるためには、政治安定の問題も関わってきます。

そういう意味で、中国経済の過熱という問題が基本的に投資によって起こっている。それがほとんど固定資産投資などで起こっているということになると、それで建設ブームが起こったり、エネルギーが使われるという形になればものが動くので、海運業界の景気が上向くのも当たり前のことです。しかし、それがどのくらい長続きするかというテーマです。基本的にある程度の限界をどこかで来たすことは間違いないわけで、その大きな限界を来たさない前に今恐らく止めているということだと思います。その過熱を抑えるという形でやっているわけです。例えば温州の人たちが上海の土地・家を買っているのですが、彼らはお金が余っている。今や、上海の土地・家を売っているわけです。そして香港あたり、日本でも赤坂あたりで買っているようですが、買えるところはどんどん買っていくという形になるわけです。そういうことで投機が動いていったりすると、危ないことが起こる。しかし、人民元にしてもまだ依然として国際的な通貨になっていない。ですから、それが連動してどうなるか。

また、もう1つ中国の面白い現象というのは、例えば、四川省と隣の湖南省とか地方間ではほとんど連動しない。杭州で何かおこっても上海には繋がらないというふうに、それぞれ別個で起こっている。それは、社会主義時代に中央集権という形、つまり放射線状に北京と中央、中央と地方の関係があったわけで、横の連携を取ると危ないということで取らせなかった。もともと横の連携が悪いし、仲が悪いという所もあって横にはなかなか繋がり難い。まさにそれがロジスティックの問題になり、中国のこれまでの大きな問題、つまりは、1つ1つが極めて地域分散化しているという現実があったわけです。ただ、これが必ずしもマイナスなだけではなくてプラスの面があるというのは、バブルがどこかで崩壊しても、こっちには来ないということがあり得るわけです。しかし、中国というのは中華人民共和国という一国である。つまりは一国としての統一市場にはなってないが、政策としては一国として展開する。人民元もそうである。

ですから、1つの政策を展開することの難しさがあるがために、結局これまでは1つの政策を出して、勝手に後は地方でやりなさい、それはガイドラインですよ、という形でしか決めなかったわけです。だから、地方の裁量があったゆえに地方が勝手にいろんなことをやる。さらにその下になるとすごいことになってくるという話になるわけです。そういうのが中国で、それがある種、中国がどうにか動いていたということになるわけです。ただ、問題は人民元業務にしても何にせよ、2005年～2006年、つまりはWTOから5年、6年という時期を経ていくと、これが非常に大事なタイミングになっていくわけです。その間、中国の中では、21世紀は恐らくどこかの地点でアメリカ資本、ヨーロッパ資本、そして日本資本に牛耳られるという、そういうのがインターネットの書き込みによく出るわけです。それでいいのかという議論があり、海外資本に対する優遇策も若干厳しくなってきました。

外資依存型経済成長

なぜかというと、それは国内の民族資本が育っていく素地をどうつくるかということです。それをつくらないと、人民元でも切り上げようものなら外に展開するということになったときに、中国の企業で外に展開できるような腰の強い企業はどれくらいあるかという話になります。恐らく外資一辺倒という形で現実はあるわけです。なぜかというと輸出で中国経済成長は持っているわけですが、輸出の60%以上は外資系企業。中国の公式統計によると、国家税収全体の20%が外国系企業になっているわけですが、多分それどころではない。日本の場合ではとても考えられないわけです。そう考えると、中国は外国資本なしにやっていけな

いというのが現実である。しかし、人民元の問題、あるいは将来的な中国の市場資本を考えていった時に、これでいいのかというのが内部で数年間一貫して議論が行なわれているわけです。つまりは、外資依存型経済成長の功と罪ということです。

この議論の結論は簡単でありまして、今のところはどうしようもない、外国資本に頼らざるを得ないという結論になっています。そうなってくるとまさに民族のプライドや、その辺をどうするか。具体的な問題としては人民元とかそういうことになってくるわけです。

中国の中には今人民元の問題についても大変な議論があるそうですが、やることは間違いないけれども、いま引き締めでデフレがまたちょっと始まっていますから困っている。その時に人民元を切り上げたら、一体どうなるか。豊かな、今いい所はある程度持つけれども、それがだめなところに波及するかどうかということを一所懸命考えているわけです。人民元というのは基本的に国際通貨としての問題になるわけですから、つまり内陸までどの程度影響するか考えながら、人民元の問題を考えなければいけない。あるところにはかなり極度のデフレを助長する可能性がある、そんな議論があるわけです。現実はそうなるでしょう。あるいは、都市の中でもいい産業と悪い産業があるし、景気のいい人々と悪い人々がいる。中国社会そのものが多層化してしまったという現実があるわけです。

さらに、中国の成長の中で昨年2004年、中国のエネルギー依存度、特に石油依存度、海外への石油の輸入依存度を見てみると40%を超えている。2020年ぐらい迄に多分75%ぐらいにいくだろう、これもネックになることは間違いない。石油に関しての消費量は、今アメリカに次いでいるわけですから。そういう点で考えていくと、中国の持続的成長のボトルネックになるということです。いずれにせよ、外からの輸入、あるいは外に展開する作業は増える。これは間違いないので、そういう意味ではこの業界の方々は忙しくなるのかもしれません。そうしないと中国自体がもたない。それは、経済と政治の安定に繋がっていくということです。

4．中国の外交

対外協調路線

中国の外交が具体的にどう展開されているのかという話は、簡単な結論でして、論理的にいけば中国は対外協調路線を取らないとやっていけないということです。外資依存型の経済成長をしている以上、中国自体は国際的協調路線を取らざるをえない。しかし、どういう意味の協調なのかということになるわけです。下手をすると資源等については衝突があり得る。つまりは、海洋権益ということでどこでもいいから出たくてしょうがない。あるかどうかはわからないけれども、とにかく調査だけはやりたいでしょう。そういう話で、これからも出てくると思います。

それと同時に、まともに輸入・輸出をやって物を動かしていくという意味では、恐らく海運業界は色々な形で動くかと思います。しかし、国際関係の観点でいけば、アメリカの大嫌いな国にも平気で行ってしまう。そういう所に資源があったりする、しかもまだ手付かずになったりするということになると、中国はどんどん入り込んで行く。そういうパターンが今繰り返されているわけで、中国の入っている地域は国際紛争地域が多い。そうなってくると、今度は国際問題に抵触しやすい。つまり、中国のパターンというのはプラスとマイナスの側面がこういうところでも出て来る。ただ、動いていることは間違いない。それをやらない限りはもう持たなくなるということです。

中国で一番必要なことは、それは政治にも関わるし、結論にもなりますが、ルールということです。国際ルールという形に、どういうふうに中国を持っていくか。これは、ある程度の圧力も含めてやっていくということが中国に対する親切であるという側面があるわけで、そのやり方が問題だということになると思います。圧力という言葉は悪いけれども、中国を国際社会のルールの中に引き入れていく。依然として、海運業界等ではそう

いうことがかなり多いかと思います。

中国にしっかりとした国際ルールを守らせる。そういうことに対する圧力は中国のためにもなる訳ですから、これからもできるだけ国際的な協調路線の中に引き入れるというパターンを取るためには、やはり日本単独では必ずしも出来ない、というよりは、日中関係がこんなにずたずたですから日本が言ってもほとんど聞いてくれない。しかし、日中関係も政治的な関係をきちんとしておけば、こういうことは可能になるわけです。

アメリカとの関係

従って、中国の外交の最大の柱はアメリカになるわけです。よく日本のことを中国では「アメリカ追随」と言いますが、全くその言葉を中国側にお返ししたい。私はいつも鏡を出したいぐらいに思いますが、非常にアメリカ追随です。追随と言うよりは、アメリカに対しては本当に気を使っている。イラク戦争が始まった時に、インターネット上での反米議論というのは全部消えました。そして、学者達はほとんど緘口令を敷かれた訳です。ドイツやフランスがアメリカを批判しているにもかかわらず、中国は一切沈黙を守りました。

つい最近あるところから情報を得ましたが、このイラク戦争が始まった段階で反米デモが中国において起こりそうになったが、始まる前に全部潰した。やればできるではないか、なんで今回の反日デモは潰さなかったのかという疑念がそこから起こるわけです。

そういう対米配慮というものは、例えば、台湾の李登輝さんが辞めたにも関わらず日本にくると批判される。当然訪日してもいいと思います。しかし、よく見てみると陳水扁現総統がこの間もグアム島に立ち寄りました。グアム島って何がありますか。米軍基地があるじゃないですか。その辺をちょろちょろして南米に行ったりする。その前にはワシントン州のシアトルを通って南米に行きました。

これをアメリカの新聞も関心がないから全然書いていませんが、となると中国も無視です。つまりは、辞めた人に対しては言うけれども現職の人には言わないのか。それは対象国が違うし、相手も騒いでいないということがあるわけですが。つまりこういうようなパターンがどうして起こるのか。

6者協議というのは、基本的に中国がアメリカの側に立ったわけです。なぜかというと、核を廃棄させるための協議でありますから、アメリカの主張に乗ったということです。よく日中間の首脳交流が少ないと言いますが、中国と韓国の外交関係ができたのは今から13年前の1992年です。その時に、北朝鮮は中国のことを「裏切り」と言ったわけです。1992年後半から1999年までの7年間、中国と北朝鮮の最高首脳の交流はゼロで、ありません。その間、北朝鮮はお友達がいなくなった。ソ連が崩壊し、中国が韓国に走り、その翌年、いわゆる核疑惑に93年から入っていったわけです。つまりは、アメリカを引き出す。ですから、北朝鮮の核疑惑問題のときに中国との関係ということはほとんど議論の対象に入ってきませんけれども、実はそれが関係しているということです。

それ以後もいろいろありました。中国と北朝鮮の関係には非常に複雑な問題がありまして、石油の供給パイプラインを止めた。パイプラインを止めたのを誰が見てくるのか。それは、中国がアメリカにほのめかしたからわかったわけです。基本的にはアメリカに対する配慮というものが一貫している。特に、中国にとって最大の問題は台湾問題がある。アメリカにとっての最大の問題はイラクです、反テロです。

その時に1つの暗黙の合意が出来上がったわけです。何かというと、中国は6者協議に専念して北朝鮮を我々の枠組みに入れる。その間、アメリカは陳水扁の独立傾向を止める。一貫して、アメリカ・ブッシュ政権は陳水扁にきつい。それは、陳水扁がちょっと独立傾向を示すと人気が上がる。そして総統選挙が近かったものだから、独立、あるいは国名を変えるなんていうことを言いだしたわけです。それで、中国が慌てた。止めたいけれども、止めようとして中国が威嚇する、あるいは、

大きな声を出すと中国脅威論が生まれる。だから、できない。その時助けてくれたのがアメリカです。ありとあらゆる瞬間に、アメリカは、最後の瞬間、陳水扁の独立傾向に対して苦言を言います。そうすると、陳水扁の人気がちょっと落ちたりする。その間中国は6者協議に専念する、そういうパターンだったわけです。このように、6者協議と台湾問題の暗黙のパターンみたいなものが出来上がっていったわけです。私もよくアメリカの国務省とか国防省とかに行って、「なんだ、これは出来レースじゃないか。お互いにわかってやっているじゃないか」と言うと、「いや、全然違う話だ」と言っていましたが、恐らく、その辺には当然暗黙の了解があったわけです。

ですから、日米安全保障協議という2＋2、外務当局と防衛当局、それから国務省当局と国防省当局が話し合った台湾問題の平和的解決を望むという「2＋2」というのがありますが、これについて日本に対しては非常にきつい。日本は「日米安保条約の様々な話し合いの中で台湾問題に関心がある」あるいは「台湾問題というのはここに含まれる」というふうに初めて言及したわけです。中国は「日本はけしからん」と言いますが、アメリカに対しては一言も言わない。「どうしてアメリカに言わないのか」と聞いてみると、「中国はアメリカの心配はしない。ブッシュ政権は明確な態度で台湾独立に対しては断固として支持しない。そして、1つの中国を守るということを明確にしている。しかし、日本はよくわからない」と言う。しかし、日本政府も勿論出しています、「台湾独立は支持しない」と。かつて一度、陳水扁があまりに騒いだ時に小泉さんが交流協会というところを通じて日本政府の意思として陳水扁に伝えたことがあります。「独立を支持しない」と。その2日後に中国は小泉政権の措置を絶賛するという声明を出しました。それで喜んだ小泉さんは、翌々2日後、1月1日靖国神社を参拝した。そんなこともありました。

靖国神社の問題はまた後でお話しますが、これも非常に複雑です。いずれにせよ、中国とアメリカの間にはこういう形の関係があって、中国はアメリカに非常に気を使っているけれども、資源外交という点ではかなりアメリカを逆撫でするようなことをやっている。さらに、アメリカの中でいま起こってきている現象は、6者協議を真面目にやっていない、台湾問題を利用しているという非難です。このところ台湾問題は大分静かになってきました。というのは、台湾の野党が訪問して陳水扁氏の親書まで持って行っていますから、これから台湾と中国の間のいわゆる民間対話みたいなものがまもなく始まると言われているわけです。と言う意味では、中台関係は非常に安定してきた。だから、恐らく中国にとってみるとアメリカとの関係で、台湾問題はやや緊張が取れてきた感じがあるので、若干摩擦を起こしてもいいという感じがあって、ロシアに近づいてアメリカを牽制するとか、そんな面もあるのかもしれません。

ですから、恐らくアメリカにとっても中国というのは一体将来どうなるのかは懸念材料です。アメリカでは、今かなり中国脅威論が増えてきています。そうは言っても経済的にはアメリカにとっても非常においしいところもあるわけですから、この辺は恐らく両天秤にかけながらやっていくということではないかという感じがします。

中国がもう1つ頑張っているのが、東アジアとの連携です。「東アジア共同体」という言葉はあまり使っていません。なぜかというと、日本が使ったからです。小泉外交の中で言い出した言葉です。ただ、使う人が時々出てきます。「共同体」というのがあり得るかどうかわからない。ただ、アメリカが非常に気にしているのは次のような点です。東アジア・サミットをやった時、あるいは東アジア共同体という概念がさらに進化していく時に日本に元気がない、リーダーシップを取れていない。しかしながら、中国は元気だ。東南アジアでもスマイル外交を展開している。そうすると結局、中国にやられるのではないかということです。中国は周辺外交ということで、インドとも軍事演習をやっているわけです。日本は大体中国と行き詰まってくると「インドとやろう」と言いますが、そ

の前にもう中国はインドに入って軍事訓練をやっています。最近はフランスともやりました。いろいろなところで、盛んにやっています。

そんなことで、中国自身は周辺外交ということで結構、特にASEANとの関係を重視する。ただ、警戒感をもっているマレーシアとかインドネシア、この辺はそんなに簡単ではありません。中国が比較的うまくやっているかに見えるのは、ミャンマーとかカンボジアです。ミャンマーやカンボジアに行っても、むしろ日本の方が好きかなという人が実際の所は多いかと思います。しかし、プレゼンスそのものからすると中国人はかなり出ているし、物も沢山入り込んでいる。

外交は内政の延長

平和的台頭というのは、実は胡錦濤ラインになってきて初めて言ったものです。中国の外交路線とは一体何かという話です。これも今ほとんど出てきません。なぜかというと、胡錦濤外交の時代になって、よく見てみるとアメリカとも今ちょっとおかしくなって来ている。そして、日本とはもう全然だめで大火傷した。それから、北朝鮮も。じつは北朝鮮に対して胡錦濤氏自身がこの春に動き出した。ちょうど対日関係で厳しかった時です。ところが、その間、北朝鮮の方から「6者協議はやらない」「核兵器を保有している」と言われて面子を傷つけられたわけです。国内政治と外交は密接ですから、こういう失敗は胡錦濤の権力基盤を傷つけたはずです。

中国における権力者の後継問題は深刻でした。毛沢東は劉少奇を後継者と認定して切りました。それから、その次に文化大革命の中で林彪を後継者として規定しておいて後で切りました。最後に華国鋒を後継と規定して死んだ。そして、華国鋒は鄧小平にやられました。鄧小平は胡耀邦を後継者に規定した。しかし胡耀邦は自分で切った。そして、今度は趙紫陽にしたけれど、結局は自分で切った。江沢民を規定したのは別の人です。鄧小平はそれを承認したわけです。そして、現在の胡錦濤は鄧小平が任命した。つまり、後継者とか政治的なリーダーシップを国民が選んでいるわけではありませんから、そうなってくると誰が選んだかと人間関係の中で出来上がるわけですから、この辺は複雑だということでよくわかりません。外交というものは正に内政の延長ですから、そうした権力闘争が顕著に現れます。この後は日中関係全体をお話して終わりに持っていきたいと思います。

5．日中関係

日中関係の問題は、靖国問題、常任理事国入り問題、東シナ海の資源問題、原子力潜水艦の問題、ODA終結、日米安保2＋2、いろいろあります。今中国で固く信じて誰も疑いを入れない1つの考え方があります。それは、小泉外交というのは対中国強硬ラインを方針として決めている。そのもとに、日本は言論界を含めて全部チャイナバッシングに来ている。それが、今日本の政策の方針だと固く信じています。実際はみんなばらばらなんだけどと思うわけですが、中国から見ると全部が1つの政策として見えてくる。これも困ったなということですが、逆にいえば日本も同じように、中国はいつも一つと考えていて、内部でやっているバタバタはほとんど聞いたことが無いと思います。ある問題を巡って、中国の中で何が起こるかということを分析することが重要です。

日中外交

日中関係がおかしくなった方が得する人たちも沢山いる。もちろん、軍の強硬派なんかは喜ぶわけです。台湾が騒いでくれても、やはりそうだったかと喜ぶわけです、正当性がでてくるわけですから。大騒ぎしたいメディアもそうでしょう。これで売れますから。中枢権力にもいるでしょう。例えば今日本から行く要人が会うのは、必ず曽慶紅さん、そして黄菊さんなどです。この人たちは、もともとは江沢民の下にいた人たちです。いまでもそうです。かなり実力のある人たちだとは思います、特に曽慶紅さん。もちろん、江沢民系だからどうのという話ではないと思います。多分、曽

慶紅さんも彼も親日派と言われてかなり苦しんだ時期があります。つまり、それほど温度差はないかもしれません。ただ、胡錦濤が対日政策で失敗してからは彼らが前面に出ています。そういう意味で、権力闘争に対日政策が使われた可能性はある。

私は、胡錦濤氏というのは対日政策の柔軟化としての新思考外交を図った中心人物と思います。いろいろな形で日本にアピールしてきたと思います。ただ、その時に日本が言っていたのは、「中国にもこんな言論があるんだ」ということで終わったわけです。その人たちを伸ばしてあげるような外交は展開しなかった、つまり胡錦濤氏に対するサポートはしなかった。逆に靖国問題から派生して、チャイナバッシングがいろいろな形で出て来る。例えば、東シナ海の資源問題というのは2000年頃からあった問題ですが、出てきたのは今年です。つまり、そういう時に併せて問題が出て来るわけです。原子力潜水艦の問題にしても、これも困った問題で日本の領海を突っ切ってしまったわけです。どうも演習中に途中で迷って技術上の問題でおかしくなった。最後は、一番近道を突っ切って走ってきた。それは、全体としては人民解放軍の海軍の中の東海艦隊の中の１つの演習の過程で起こった。胡錦濤氏はその時ちょうど小泉さんに会おうと思ってAPECの会議に行こうとしてブラジル辺りにいた。その瞬間に事件が起こって、中国はフリーズしたわけです。何が起こっているのか全然わからない。まさか、胡錦濤氏が直々に「東シナ海の日本近海に行って調査して来い」と言ったわけではないでしょう。軍ですら指揮命令系統というものが十分に統制できているのかよくわからないという部分があるわけです。この辺の偶発的な事件が、今後も一番日中関係では怖いという感じがします。

ODA

ODAはもう終結するということで決まりました。ODAが1970年代末に始まったときに、賠償の問題とひっくるめて日本政府が話したということは一度もありません。今でもいろいろとインタビュー調査を私はやっておりますが、大平さん自体が酒の席で、例えば「中国も今まで賠償とっていないし」とか、そんな言葉はあったようです。しかし、ODAを公の発言の中で賠償の問題と絡めたものは１つもないわけです。

むしろ、その時の大平外交にあったODAのスタートというのは、中国が文化大革命のように、また変な国に戻らないようにどう引き止め国際社会に入れるかでした。その時、アメリカはまだ外交関係を持つか持たないかというぐらいの状況でした。中国は「日本をモデル」とするというふうに鄧小平の下で決定したようです。アメリカというのは、そのときまだ発展のモデルとしては二の次であった。むしろ、日本が最大に優遇されていた時期でありますから、その時に日本政府の中で議論があったのは、中国をいかに近代化に引き上げるかということだったわけです。それでODAが始まり、実際その効果はかなりあったと思います。その後も、天安門事件で中国が孤立化して日本のODAもストップしたけれども、最初に日本がODA凍結を解除し、中国の国際包囲網を突破してあげた。中国にとっても日本に恩義があるはずです。そういう様々な関係の中でやってきたという歴史がある。ただ、我々が忘れてはいけないのは、例えば、中国が一番優等生でODAのお金は返してくれている。今では、返済の方が借り入れより多い。対外債務が上っていくという現実があって、人民元を切り上げた方がいいかなという議論が若干そこに関係したことはあります。ですから、そういうことも含めてきちんと公にしなければいけないと思います。

靖国問題

靖国の問題を話すともう一回講演が必要になってしまいますので簡単に話します。一回目は2001年に小泉首相が靖国を訪問した。８月13日でした。それから２ヶ月も経たない10月の初めに、小泉氏は晴れて中国に行った訳です。そして江沢民氏と会い、仲良くなり、小泉首相は盧溝橋まで行って、

「お詫びの気持ち」を表明し、「侵略」についても明言した。それで中国側は「小泉は素晴らしい」という話になり、その時は江沢民でしたけれども、二人は仲良しになったわけです。これが靖国に行った2ヶ月後のことでした。そして翌年2002年、小泉首相はもっと中国側と仲良くなりました。それはダボス会議みたいなものを中国が創りたいといって海南島でボアオ会議というのを創った。その会議はほとんど要人が来ないのでステータスを上げるために、「小泉さん、是非来てください」と中国側は言ったけれども、日本の外務省は「これはノーだ」と言いました。なぜかというと、「他にそんな首相級の人はいない」。ところが、小泉さん個人が自分で行くと言い出した。それで、ものすごく短い旅程だったけれども行った。そこに参加した朱鎔基首相と仲良くなって、朱鎔基さんは大喜びで二人がニコニコしながら称えあっているような写真があるわけです。

ところが小泉さんは帰ってきてからしばらくして、靖国に行った。中国はそれを「裏切りだ」として、朱鎔基氏は党内で批判された。朱鎔基氏は小泉批判を始めた。なぜそんなことになったかというと、中国側は「靖国に一回行ったじゃないか、そしてその後国立施設を創ると言いだしたじゃないか」と考えたからです。国立施設の創設のための懇談会を設置したので中国側は、今年の靖国参拝はないと期待した。歴代の首相は一回行って止めたという認識で、ヘンに期待してしまった。そして、日本から訪中した要人なども「多分、今年はないでしょう」と言ったりした。しかも、小泉首相は一言も靖国のことは言わなくなった。一回目の参拝はなぜうまくいったかというと、「行く」と明言していたので、中国政府の談話を含めて日中の外交ルートで全部そのための準備をしていたわけです。準備万端でお蔵に入れていたわけです。もともと8月17日の予定だったのが、突然、8月13日になりびっくりしたけれど、「大丈夫、準備できている」ということで、江沢民も前もって承認をしたその談話を出しただけのことでした。

小泉首相にとってみると、他の首脳が行かないボアオまで行って気をつかったのにどうして中国が怒るのかということでしょうし、中国側にとっては代替施設まで作るように示唆しておいてボアオまで来てくれたのにどうして裏切ったのかという感じでした。これ以後日中関係は全くコントロールを超えてしまったという話でして、コミュニケーションギャップの典型例ということです。

かつての日中関係は橋本派以前の田中派、竹下派、つまり経世会を通じて日中関係は出来上がっていたのです。中国側は江沢民氏だったのですがあまり日本で人気がないので、代わりに曽慶紅という江沢民の右腕の男が担当しました。つまり、曽慶紅氏が右腕として対日外交を全部取り仕切った。そして、野中さんと親友になった。そこで日中外交をやって、全部決めていたわけです。何かあれば電話する、会う、という形でできていた。これが日本の中でも政治が変わり、自民党がおかしくなり、そして小泉さんが胡錦濤氏と直接にやるという場が最初の頃は増えたわけです。それが、今のこの状態になってトップが切れてしまった。そして、向こうから出てきたのは再び曽慶紅です。そういうようなパターンになって来ているということを一応考えていただいて、反日デモについてお話して最後にしたいと思います。

反日デモ

結局、これを中心にやっていた人たちは誰なのかというのはよくわかりません。笑って石を投げている人たちが本当に日本に憎しみを持っているのでしょうか。見る限り、大体30歳前か20代後半ぐらいで大学生ではない人が多い。大学生は北京大学も人民大学もみな「出るな」という禁止令が出ていたわけですからあまり出ていない。一部ちょっと跳ね上がりがいたかもしれませんが、公安に全部ビデオを撮られてしまいますから、そんなところに出てエリートが下手に写真でも撮られたら一生傷がつくわけです。お墨付きが無い限りは出ないと思います。

そういう点でいくと、一体この人たちは何なのか。もちろん、反日グループのコアがあるわけで

す。もともとこれは、アメリカの華僑団体が、日本の国連常任理事国入り反対と言い出した。中国は、その段階まで「国連常任理事国入り反対」と言ったことはなかった。今でも「反対」ということは言っていませんが、非常に遠まわしないい方でやるわけです。今は、案を反対するという形で反対しているわけですが。中国は一度も反対と言ったことは無かったというよりは、中国は胡錦濤外交の最初の段階では半分常任理事国入りを認めていたわけです。それは、中国の公式メディアにもずっと書いていました。それは、日本は経済大国で、確かに貢献している面もある。であるがゆえに、政治大国になりたいという気持ちもよくわかる。しかし、それになるためにはきちんと歴史の問題に対して一定の認識を示していくという態度を示す必要がある、というのが公式見解だったわけです。それが、中国の公式メディアにずっと出ていた。だから、否定はしていなかったわけです。

それはどういう内容かと言うと、「拒否権のない常任理事国であれば」という前提つきだったわけです。ところが、一部のグループによって反対運動が始まった。それが最初は華僑団体です。なぜかというと、アメリカにおいてホロコーストブームがあるわけです。それはユダヤの人たちが一番強いわけですが、ユダヤ系の人たちが自分の記憶を残そうということで今ホロコースト運動と言うか、記憶にとどめる運動を展開した。そのホロコーストの記憶をどう残すかと言うのがやがて華僑系に移った。それは、アイリス・チャンという人の書いた南京事件についての本が契機です。その彼女が死んでしまった。それに対する中国系の追悼会がいろいろなところで開かれて、日中戦争時代のホロコーストブームというのが今形成されているわけです。ですから、いま日系のアメリカにおける議員にしても、カリフォルニア辺りでは日本に対して歴史問題をきちんと言わないと当選できない。そういうことが、事実としてある。そういう雰囲気が、アメリカの中の知的な世界に強くあるわけです。まだ全体としては広がっていませんが、そうしたグループが始めた常任理事国入り反対です。

それが、イラク戦争の時は反米デモを潰したのに、アメリカでやっている日本の常任理事国入り署名活動が中国に軽く入ってしまったのか、なぜストップしなかったのか。では、中国でこうしたメディアや宣伝の担当をやっているのは誰か。報道問題、宣伝とかを担当している中国共産党中央政治局常務委員会の一番の責任者は誰か。それは李長春という常務委員です。恐らく、皆さんは名前を聞いたことはないと思いますが、トップ9人の中に入っているわけです。呉儀さんだって十何番ですから入っていません。この人はSARSの事件があった時も本当は責任があったんだけど中央にすぐに抜擢された。というよりはうまく江沢民に救われた。もともと広東省辺りに力を持っているわけです。そう言えば、デモも広東省あたりから起こっているなとか、いろいろ憶測します。その後ですが、当時、胡錦濤氏は地方に行っていて反日デモの状況をよく知らなかったと伝えられました。この状況を利用して、胡錦濤氏を揺さぶったことは十分に考えられます。

その後、上海で大きなデモが起こりました。上海は、事前に指導者をほとんど拘束した。インターネット上の反日サイトを止めた。そして、上海市当局は「もう何も起こりません」と言ったら、現実には大規模なデモが起こった。何万人規模で起こったわけです。それも、比較的いい服を着た育ちの良さそうな人たちで、若いけれども学生ではなさそうでした。一部跳ね上がりは入ります。しかし、よくわからない。なんで、上海なのでしょうか。そこでこういう人たちを動かせるのは誰でしょうか。上海の権力を握っているのは、江沢民系の人たちです。

こういう反日デモは、社会にある様々な不満と連動するのかしないのか。例えば、天安門事件でアメリカに亡命した人たちが反日を掲げました。天安門事件でアメリカに逃げた人たちというのは、基本的に民主化活動家です。民主化活動家がなぜか、反日を掲げたのか。これはつまり、別の理由です。体制批判が真の目的です。つまり、中国に

とってみると、全てが連動してくる可能性があるということです。ですから、結局、止めざるを得ないということです。

反日だけでなく、一般的な意味での排外的な要素があるかと思えば、あると思います。なぜかと言うと、21世紀はアメリカ資本に牛耳られるという議論もあるわけですから、そこらあたりの底辺に問題はあるかと思います。しかし、今はアメリカにはかなわないし、この路線で行かないとだめだということについては、恐らくコンセンサスはあるかもしれない。もう1つは、当時のインターネットに若干出ていましたが、例えばアメリカは日本を常任理事国にしたい。そして、実質的に国連安保理で2票取り、将来的な中国の台頭を抑える手立てとしたい、これがアメリカの目論見であるということを書いているものもありました。そんな点でいけば、アメリカに対する反感が背後にないわけではない。

呉儀副首相の小泉首相との会見キャンセルについては、変な噂がありました。小泉さんは現在全てチャイナパッシングでいくのだから、会見したすぐ後にまた靖国を訪問するとか、そんな噂も中国にはあったようです。このキャンセルは誰が決めたのか。呉儀さん本人が決めたという説もあります。ただ、本人が決めても恐らくトップに支持を仰がないといけないと思いますので、詳しいところはよくわかりません。わからないところはあまりコメントしないというのが中国研究で生き残る秘訣です（笑）。

6．おわりに

最後に1、2点申し上げます。今日お話しましたように、中国というのは政治的な安定がトップ。これがプライオリティー優先順位ナンバーワンです。その中国共産党の安定性、政治的な統合、これを守るために経済成長が必要になる。しかし、経済成長が必要になるためには、今のところは外資に依存する。外資に依存している以上、何が起こるかというと、結局対外的協調路線を取らざるを得ないという必然性がある。しかしながら、偶発的に様々なことが起こりやすいのと、現在はそんなに穏健なことを言っていられる状況でもないというのが、例えばエネルギーとかの問題もあるということです。

中国では現実に何が起こっているかというと、経済的な連邦制である。それぞれ地域が自律的にやっている。しかし、それが政治的に中央集権体制を取るという形になっている訳です。個々には、矛盾がある。矛盾と同時にプラスとマイナスがあるわけです。しかし、全ての政策というものはトップから出てくるわけですから、それが経済的な連邦制をとっているような現実の中で展開した時に一体どうなっていくのか。ますます格差が広がったり、下の方での分散化したり、あるいは汚職が広がる。そういう現実があるわけですから、この辺の折り合いをどうにかつけなければいけない。となると一定の政治的な民主化、透明性が必要になってくること、これも誰もがわかっていることです。

連邦制が一党独裁下で出来るかどうかということをよく聞かれます。これは難しいと思います。中国の内部には、台湾問題も関連して、究極の方法として、例えばユナイテッド・ステイツ・オブ・チャイナとか、そういう議論があります。中華共和国という言葉も見たことはあります。しかし、そういうものを作っていくときに、やはり民主化の問題が必ず抵触する。共産党1つで何ができるかということです。様々な利益をどう吸収するか。特に、報われない人たちはどうするか。いまや、資本家でも共産党員になれる。というよりは、その人たちが牛耳り始めている。そうすると、もともと本来の共産党はどこにあるか。中国において一番必要なのは真の共産党だと言ってもだれも笑わないと言うよりは、現実ですから。

いずれにせよ、中国の台頭ということについてももちろん虚と実があって台頭しているということも一面では事実です。ただ経済的に考えれば、中国というのは巨大な地域だということです。上海を中心とした、江沢民さんが自分で引っ張ってきた、この10年間の功と罪はあると思います。格

差は生まれたけれども、そこを拠点にして、たとえ国家としての中国はどうなろうとこの地域は20年、30年のスパンで考えたら、かなり豊かな地域になるということは間違いない。もちろん、その間バブルは2、3回弾けるかもしれない。しかし、それを基点にしながら沿海地帯の中国はかなりのものになるかもしれない。もちろん、その地域の中で平準化がどうできるかという問題があります。その背後に中国はその何倍もの重い荷物を背負っている。これを、どう処理できるかということです。

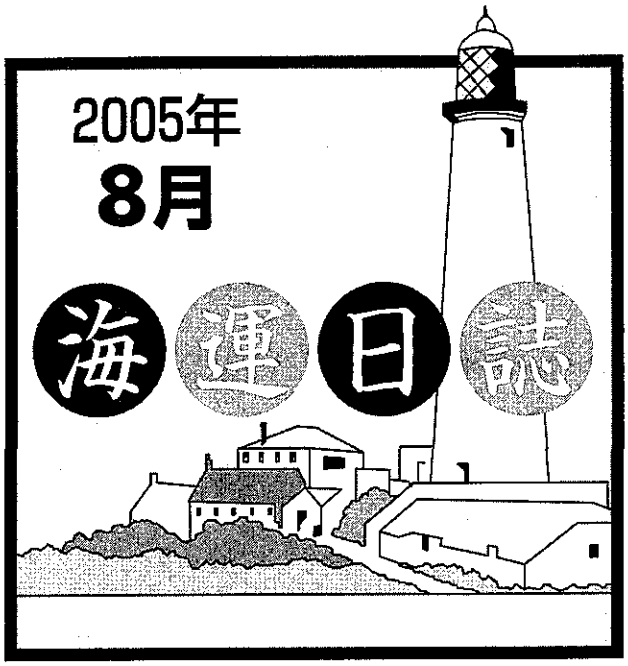
海運業界の方にはあまり内陸は関係ないかもしれませんが、そうはいっても資源の問題ではどう運ぶとか、この辺は全部ネットワークの問題になって参りますので関係します。あるいは、中国のものをインド洋にどう運ぶかとか、いろいろな議論があるようです。その時にミャンマーを通らなければいけないが、ミャンマーはちょっと渋っているとか複雑な背景があるようです。

いずれにしても、我々が考えなければいけないのは、日本にとっての中国、中国にとっての日本、お互いに切っても切り離せない縁であるということはわかっています。私は、対立はもうしょうがないと半分思っています。ある種の必然です。私のように、中国研究を30年もやってくれば大体中国の次のパターン、あるいは何が起こっても驚かないという状況にはなっています。しかし、普通の人からすれば、とても中国というのは扱いきれないということになるだろうし、中国も同じように日本が扱いきれない。日本でいつ軍国主義が復活するか。外交部の若者ですら、日本を知らないとそう思っている。ところが、彼らも日本に来てみて感激しているわけです、「日本はイメージと全然違った」と。これは、やはり問題ですね。どこかで歪んでいるわけです。別に、これは教科書だけが悪いわけではない。中国でも日本の情報をどこから得るかと言った時に、教科書というのは少ない。一番多いのはテレビで6割から7割です。次は新聞・雑誌で、4割から5割。さらに、2割ぐらいの割合でインターネットというふうにでてきます。

歴史上、1910年代から1930年代まで教科書論争を日本と中国はやったそうです。お互いの教科書が悪いと言ってやり合って満州事変を起こし、そして満州事変のリットン調査団の報告書の中に教科書問題が出て来るそうです。日本と中国は、お互いに教科書の書き方が悪いと言い合っているそうです。それが1937年7月7日、盧溝橋事件を生んだことを忘れてはいけません。

というところから、世界は日中が同じ道を歩んでいるのかという見方をしているわけです。ですから、なぜ海外のメディアなども、最近、中台は比較的平穏になったけれども、今度は日中で戦争が起こるというのは本当ですか、と聞いてきます。そういう風に見られていることをどう我々が考えるかということです。面白がられているという面もあるかもしれませんが、やはりこれは大人の関係にしなければいけないということだと思います。大人の関係にするのは、お互いに生き残るために、国家を超えた形の東アジア経済、あるいはアジアの中でのネットワーク社会の中でどう生きていくかという以外に無いわけです。余りに国家に拘泥しすぎたら、好き嫌いにかかわらず現在のグローバル化の中で中国も日本も行き詰まります。それが現実です。そういう意味では、近隣でうまくやっていかざるを得ないし、中国も外に展開しないともう将来は無理でしょう。また、日本も東アジア経済圏の中でどう生きていくかという現実があるわけですから、その現実にどう向かっていくかという話です。ですから、ある意味では、相互依存体系がこれだけ出来上がり、「絶対に戦争をしない」という前提があるからこれだけ安易に衝突してしまうという一種の惰性と甘えがあるように思えます。もちろん、日中関係が悪くなって喜んでいる人たちも一部にはいるかも知れない。しかし、一部の利益が全体の国益をどれぐらい損しているかということを考えなければいけないと思っています。

（その2「海運事業におけるリスクマネジメント」は次号掲載予定）



11日 欧州連合による「舶用燃料油の硫黄分に関する指令（1999/32/EC）を改正する指令（2005/33/EC）」が発効した。

12日 国土交通省は、平成18年度概算要求に反映させる「国土交通省重点施策」を発表した。海運関係では「国際物流政策の推進」「海賊・テロ対策」等が盛り込まれた。

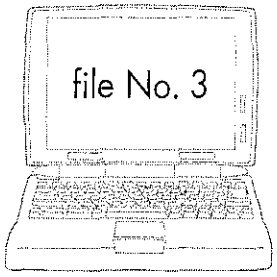
24日 国土交通省は、海難事故の多くがヒューマンエラーに起因している現状をふまえ、操作要件に関するPSCの集中検査キャンペーンを９月１日から11月30日までの３ヶ月間、東京MOUが実施することを発表した。

24日 財務省は、法令遵守に優れた輸出事業者に対し簡易な手続で輸出を可能とする「特定輸出申告制度」（平成18年３月１日導入予定）について、承認申請手続および法令遵守規則に定める事項等の案を発表した。

26日 国土交通省は、７月より実施していた運輸関連企業におけるアスベストによる健康被害状況等についての調査結果を発表した。

29日 国土交通省は平成18年度予算概算要求内容を発表した。このうち当協会が必要資金の確保を要望している日本政策投資銀行による外航船舶建造等に係る融資については525億円となった。

31日 国土交通省は、「内航船舶の代替建造促進に関する懇談会」第１回会合を開催した。内航船の新造船建造・老朽船代替促進の対策について検討がなされた。



国際海事 World～Webから～

—国際商業会議所 ICC—

名　　称：International Chamber of Commerce（国際商業会議所）
所在地（本部）：38 Cours Albert 1er 75008 Paris, France
Tel：＋33 1-49-53-2828　Fax：＋33 1-49-53-2859
HP：http：//www.iccwbo.org/
http：//www.iccjapan.org/（ICC 日本委員会／日本語）
会　　長：Mr. Yong Sung Park（Doosan Heavy Industries co., Ltd）
事務総長：Mr. Guy Sebban
加　　盟：世界約130ヶ国の企業、団体等
設　　立：1919年

国際貿易と投資の促進・国際取引慣習に関する共通ルール作りの推進・国際商取引紛争に関する情報提供活動の推進や、各国商工会議所間の連絡・調整などを目的とする国際団体。構成メンバーは業種を問わない。ICC は各国に国内委員会があり、我が国には「国際商業会議所日本委員会」がある。

海運関係事項については運輸・ロジスティック委員会（Commission on Transport and Logistics）傘下の海運委員会（Committee on Maritime Transport）が管掌し、荷主、運送人、複合輸送人、港湾管理者等で構成される。IMO や WTO、OECD 等の国際機関との連携の下、規制緩和や競争政策、環境問題についての政策提言等を行う。

＊：運輸・ロジスティック委員会および海運委員会には、当協会園田企画部長がメンバーとして参画している。

＜議決機関＞

＊National Committees & groups ：国内委員会。メンバーはこの委員会を通じて ICC の政策を形成したり、政府へ意見開陳する。85の国内委員会がある。

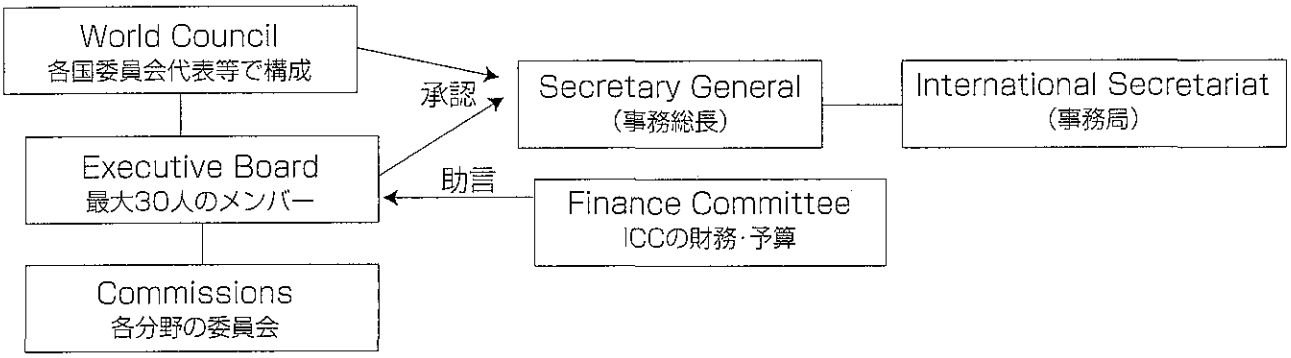
＊World Council ： 総会。年 2 回開催。各国内委員会で指名された代表および国内委員会のない直接会員（45ヶ国）の代表（10ヶ国）により構成。

＊Executive Board ：常任理事会。15～30人のメンバーで構成。委員は総会で選出される。任期は 3 年。毎年 3 分の 1 ずつ入れ替わる。年 3 ～ 4 回開催され、ICC の政策を実施。 2 年に一度議長・副議長を総会で選出。

＊Commissions ： （専門）委員会。国際商取引におけるテーマ毎に各国専門家等が集い、ICC における政策や規則等をつくっている。16の委員会＊、3 アドバイザリーグループが存在。委員会の中にはその中に更なるタスクフォースや委員会を持つものもある。

＊不正行為対策、仲裁、銀行技術実務、社会的企業責任、商取引・慣習、競争、税関・通関規則、e ビジネス・IT・通信、環境とエネルギー、バイオソサイエティ、金融サービスと保険、知的財産、マーケティングと広告、租税、通商・投資政策、運輸とロジスティック

＜ICCの機構＞



＜付属機関＞

★国際海事局（IMB）http：//www.icc-ccs.org/imb/overview.php

• International Maritime Bureau

所 在 地：Maritime House, 1 Linton Road, Barking, Essex IG 118HG, United Kingdom

Tel：＋44 (0) 20 8591 3000　Fax：＋44 (0) 20 8594 2833

• ICC IMB Piracy Reporting Centre（海賊リポートセンター）

所 在 地：PO Box 12559, 50782, Kuala Lumpur, Malaysia

Tel：＋60 3-2078-5763　Fax：＋60 3-2078-5769

海賊防止ヘルプライン：＋60 3-2031-0014（24時間受付）

センター長：Mr. Noel Choong

ICC・Commercial Crime Services（本部ロンドン）の下部組織で、国際貿易における商業犯罪、特に海事詐欺事件・海賊事件の防止を担当する専門部局。1981年発足。IMO において各国政府等の IMB に対する協力を求める決議が採択されたほか、近年では、ICPO（International Criminal Police Organization（Interpol）：国際刑事警察機構）のオブザーバーステータスも与えられるなど、その国際的な活動の場を広げている。本部は英国にあるがマレーシア・クアラルンプールに海外支部（海賊リポートセンター）が1992年に開設され、海賊事件鎮圧のため、24時間の監視体制による情報収集・現地当局への報告・船舶への海賊多発地域の警告等の活動を行っている。週毎に集計を行なう Weekly Piracy Report は http：//www.icc-ccs.org/prc/piracyreport.php で閲覧することができる。

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

神戸便り

国際物流戦略チームの設置

先般、近畿地方整備局から「国際物流戦略チーム」を設置し、神戸港・大阪港・関西国際空港など大阪湾地域の国際物流の効率化への課題を把握・分析し、総合的・戦略的な物流施策を展開することとされ、当地区船主会議長にもこれに参画するよう要請がありました。また、小職も下部機構である幹事会に参画することとなりましたので、その設置趣旨やこれまでに開催された会合の模様などについてお話してみようと思います。

関西経済連合会の「関西の総合的な物流機能強化に関する提言」や関西経済界と国土交通省との懇談会「関西“国際物流”元気宣言」にて提案された「国際物流戦略チーム」については、国土交通省国際物流施策推進本部の検討結果中間纏めである「今後の国際物量施策の課題」においても、「主要港湾・空港を抱える地域ごとに、国際物流戦略チームを設置する必要がある」として盛り込まれました。

これを受けて、「国際物流戦略チーム」の本部設置に向け、その前段階となる第１回幹事会が全国に先駆けて５月13日に開催され、国際物流に関する主な問課題を把握するため、松下電器産業、住金物産、日本通運、近畿通関、鴻池運輸、当協会、井本商運からヒヤリングが実施されました。

当協会からは①港湾関係諸税並びに諸料金の適正化、②償却資産（船舶）に係る固定資産税の廃止、を要望しましたが、税務当局よりそれは中央で議論すべき問題であるとの意見がありましたので、それではトン税・特別トン税について京浜港は東京・横浜・川崎港が１港とされているので、神戸・大阪の阪神港で１港としていただきたいと述べましたところ、港湾管理者からも本件については現在港則法で規定されているが関税法の枠の中だけで対応できないかとの意見が述べられ、総合的な観点からの整理・分析が必要であり、阪神港広域連携協議会の場も活用し、具体的なメリット・デメリットの整理作業を行っていくということになりました。

６月30日には本部会合が開催され、これには代理として出席しましたが、構成メンバーのほとんどがご本人の出席で、関西経済連合会秋山会長が議長となり、①「国際物流戦略チーム本部」の設置について了承され、②「国際物流戦略チーム第１回幹事会」開催等報告（【資料】参照）が行われた後、③神戸市長、大阪市長、他から意見が述べられ、意見交換と対応方針の確認が行われて終了しました。次回本部会合は秋に開催される予定です。

（阪神地区事務局長　谷口　一朗）

国際物流戦略チーム設置趣意書

中国を始めとするアジア地域は、生産拠点、消費市場として急発展しており、我が国企業の進出もめざましく、これら経済活動を支える円滑かつ効率的な物流ネットワークの構築が我が国においても重要課題となっている。

今後、我が国の国際競争力の維持・強化とニーズに対応した豊かな国民生活を実現し、活力ある日本を築いていくためには、アジア地域における最適物流の実現の視点に立脚して、物流施策の総合的・一体的・戦略的な推進を図る必要がある。

アジア地域との結びつきが強い関西においては、海上コンテナ輸送の拠点である阪神港（神戸港・大阪港）や、航空輸送の拠点である関西国際空港など、大阪湾域をゲートウェイとした国際物流網が形成されており、また東アジア地域と関係が強く交通の要衝にあたる日本海側にも新たな展開が期待されている。

大阪湾域等の国際物流基盤は、近畿地方を中心に西日本全域をも背後圏としていることから、その機能強化を通じ

た円滑かつ効率的な国際物流ネットワークの構築は、関西経済の活性化に資するばかりではなく、活力ある日本を築く上で特に重要な課題である。

このため、産学官一体となった「国際物流戦略チーム」を設立し、国際的なゲートウェイとなる大阪湾域等の国際物流の課題を的確に把握・分析するとともに、総合的・戦略的な各種の物流施策を展開することとする。

[設置要綱]
国際物流戦略チームの設置について

1．国際物流戦略チーム設置の趣旨

中国を始めとするアジア地域は、生産拠点、消費市場として急発展しており、我が国企業の進出もめざましく、これら経済活動を支える円滑かつ効率的な物流ネットワークの構築が我が国においても重要課題となっている。

今後、我が国の国際競争力の維持・強化とニーズに対応した豊かな国民生活を実現し、活力ある日本を築いていくためには、アジア地域における最適物流の実現の視点に立脚して、物流施策の総合的・一体的・戦略的な推進を図る必要がある。

アジア地域との結びつきが強い関西においては、海上コンテナ輸送の拠点である阪神港（神戸港・大阪港）や、航空輸送の拠点である関西国際空港など、大阪湾域をゲートウェイとした国際物流網が形成されており、また東アジア地域と関係が強く交通の要衝にあたる日本海側にも新たな展開が期待されている。

大阪湾域等の国際物流基盤は、近畿地方を中心に西日本全域をも背後圏としていることから、その機能強化を通じた円滑かつ効率的な国際物流ネットワークの構築は、関西経済の活性化に資するだけでなく、活力ある日本を築く上で特に重要な課題である。

このため、産学官一体となった「国際物流戦略チーム」を設置し、国際的なゲートウェイとなる大阪湾域等の国際物流の課題を的確に把握・分析するとともに、総合的・戦略的な各種の物流施策を展開することとする。

2．国際物流戦略チームの活動方針

(1) 国際物流戦略チームのビジョン

国際物流戦略チームは、その設置の趣旨に鑑み、関西国際空港やスーパー中枢港湾「阪神港」等の活用等を図りつつ、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指す。その際には陸・海・空一体となった総合的な交通体系の構築に留意し、戦略的視点に立った総合的、一体的な政策の推進を図ることとする。

(2) 国際物流戦略チームの運営方針

① 国際物流戦略チーム本部及び同チーム幹事会の活動方針

国際物流戦略チーム本部及び本部の下に設置される幹事会は常設とし、国際物流に関わる関係者が抱える諸問題について産官学が共同して具体的な解決方策を提示し、その実現に向けて関係者が一体となって機動的・弾力的な取組みを図る。

② 国際物流戦略チームのホームページの開設※

本チームにおける活動の状況を広報する「国際物流戦略チームホームページ」を事務局において新たに設置し、ユーザー等がタイムリーに状況を把握できるよう、会議開催概要、提言、フォローアップ等の状況を順次掲載する。

③ メールボックス（「国際物流目安箱（仮称）」）等を活用した政策提言

機動的・弾力的な対応を可能とするため、国際物流戦略チームホームページに新たにメールボックス（「国際物流目安箱（仮称）」）を設置し、ユーザーのニーズや課題をタイムリーに把握する。当該目安箱で得たユーザーからのニーズや課題などの分析を事務局が中心となって行いつつ、電子メール等でチームメンバーに配布する。ある程度の論点が固まり次第、随時、課題解決のための戦略・戦術について、本チーム幹事会において議論を行い、幹事会における議論を経た後、国際物流戦略チームの本会合で審議し提言する。

④ 各種提言に対するフォローアップ

提言にあたっては、明確なロードマップを示しつつ、産学官の各主体、各課題毎に短・中長期の具体的な施策を提示するとともに、提言を受けた各種施策については、毎年度事務局が中心となりフォローアップを行い、その成果を検証する。

その結果、成果が得られたもの、得られなかったもの、実現性が高いもの、低いもの等々、カテゴリー別に分類し、問題点の把握・分析とともに、次年度以降の取り組み課題として継続的に関係者間の調整を行うこととする。

3．国際物流戦略チーム本部の構成

(1) 本 部 長

㈳関西経済連合会　会長

(2) 副本部長

国土交通省　近畿地方整備局　局長
近畿運輸局　局長
大阪航空局　局長

(3) 構 成 員

㈳関西経済連合会　国土・基盤整備委員会物流部会長	大阪商工会議所　会頭
神戸商工会議所　会頭	京都商工会議所　会頭
和歌山商工会議所　会頭	㈳日本ロジスティクスシステム協会　常務理事・事務局長
㈳日本船主協会　阪神地区船主会　議長	外国船舶協会　阪神支部　支部長
大阪港運協会　会長	兵庫県港運協会　会長
和歌山港運協会　会長	大阪海運貨物取扱業会　理事長
神戸海運貨物取扱業組合　組合長	航空貨物運送協会　大阪国際部会　部会長
大阪地方通運業連盟　会長	近畿トラック協会　会長
日本貨物鉄道㈱関西支社　支社長	大阪海運組合　理事長
兵庫海運組合理事長	和歌山県海運組合　理事長
近畿倉庫協会連合会　会長	兵庫県倉庫協会　会長
近畿冷蔵倉庫協議会　会長	関西国際空港 AOC 議長
関西国際空港㈱社長	神戸大学教授　黒田勝彦
神戸流通科学大学教授　林　克彦	ロジスティクス経営士　上村多恵子
総　務　省　近畿総合通信局　局長	財　務　省　近畿財務局　局長
財　務　省　大阪税関　税関長	財　務　省　神戸税関　税関長
経済産業省　近畿経済産業局　局長	国土交通省　神戸運輸監理部　監理部長
国土交通省　第五管区海上保安本部　本部長	法　務　省　大阪入国管理局　局長
厚生労働省　関西空港検疫所　所長	厚生労働省　神戸検疫所　所長
農林水産省　神戸植物防疫所　所長	農林水産省　動物検疫所関西空港支所　支所長
農林水産省　動物検疫所神戸支所　支所長	滋　賀　県　知事
京　都　府　知事	大　阪　府　知事
兵　庫　県　知事	奈　良　県　知事
和 歌 山 県　知事	大　阪　市　市長
神　戸　市　市長	

(4) そ の 他

各項に掲げるもののほか、国際物流戦略チーム本部の運営に関する事項その他必要な事項は、国際物流戦略チーム本部において定める。

4．国際物流戦略チーム幹事会

(1) 座　　長

神戸大学教授　黒田勝彦

(2) 構成員（省略）

(3) ワーキンググループ

幹事会には、課題により必要に応じてワーキンググループを設置することができる。

(4) そ の 他

前各項に掲げるもののほか、幹事会の運営に関する事項その他必要な事項は、幹事会において定める。

5．本部及び幹事会構成員の変更について

本部及び幹事会構成員については、本部長が必要と認めるときには、変更及び追加することができる。

6．事 務 局

国際物流戦略チームの庶務は、構成員の協力を得て、㈳関西経済連合会、近畿地方整備局、近畿運輸局、大阪航空局からなる事務局において処理する。

※（編集者注）

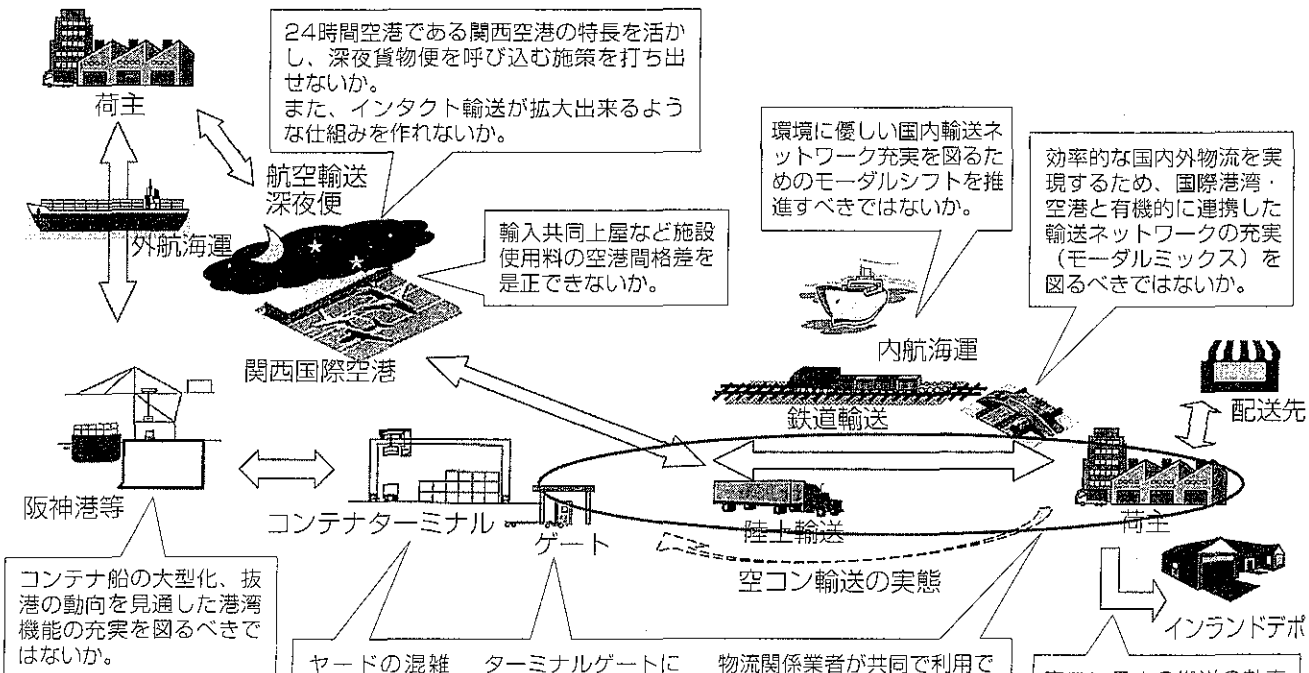
国際物流戦略チーム HP http：//www.pa.kkr.mlit.go.jp/kbutsuryu/top.html

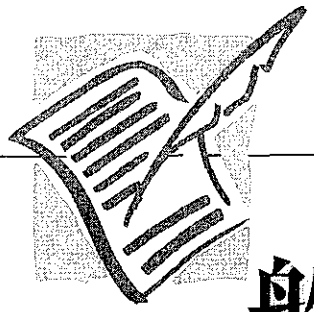
【資料】

国際物流戦略チーム第１回幹事会報告
（成果・効果の早期発現を目指す短期対応施策の抜粋）

【国際物流に関する課題】（平成17年５月13日第１回幹事会ユーザーヒアリングをもとに整理）		【国際物流戦略チームの対応方針】	関係機関等（太字は取組リーダー）
拠点整備	コンテナ船の大型化、抜港の動向を見通した港湾機能の充実	スーパー中枢港湾阪神港としての機能充実のため、H17及び18年度の実施に向け、以下に取り組む。 1．最大級のコンテナ船型に対応した係留施設など整備促進、新規事業化 2．ターミナル一体運用IT化社会実験（H16、17年度）による一体運用促進 3．ゲート混雑回避、阪神港間のコンテナ横持ち輸送の効率化のための共同デポの整備（H17年度～） 4．24時間のターミナル運営を支援する施設の整備（H17年度～） 5．荷捌きに十分なヤード面積の確保等（港湾計画の変更）	**近畿地方整備局**、 近畿運輸局、神戸運輸監理部、 神戸市、大阪市、 兵庫県港運協会、大阪港運協会　等
国内外ネットワーク整備、環境問題等への対応	国際港湾・空港と有機的に連携した道路輸送ネットワークの充実	ネットワーク充実の観点から、H17及びH18年度の実施に向け、以下に取り組む。 1．高規格幹線・地域高規格道路・都市高速道路（第二名神、京奈和自動車道、第二京阪道路、都市再生環状道路等）の整備 2．交差点改良等のボトルネック解消の検討 3．TDMの実施検討 4．ITSの導入、ETCの利用促進＋割引制度の検討 5．社会実験（空トラックの効率運送・内陸デポの活用）の実施検討 6．道路物流関係者の物流検討会を設置（全体・個別地域）	**近畿地方整備局（道路整備関係）** **近畿運輸局、神戸運輸監理部（モーダルシフト推進関係）** 兵庫県、大阪府、神戸市、大阪市
	環境に優しいモーダルシフトの推進	モーダルシフト等CO２削減と物流効率化に寄与する取り組みを推進する関西版グリーン物流パートナーシップ会議の創設及び共同配送等の支援制度創設についてH18年度に実施する方向で取り組む。 大阪港ではH17年度よりモーダルシフト推進に向けた独自のインセンティブ制度（３年間実施）を創設。	
24時間空港の活用等	深夜便を誘致し、活用することによるリードタイムの短縮及びインタクト輸送の拡大	深夜貨物便が大きく伸びない要因、インタクト輸送の更なる拡大ニーズに対応するための調査・分析。 深夜貨物便を誘致し、活用するためのモデル事業をH18年度に実施する方向で取り組み、インタクト輸送の拡大ができるような仕組みを策定。	**関西国際空港㈱、関西経済連合会、大阪府** 近畿運輸局、神戸運輸監理部、大阪航空局、 航空貨物運送協会、関西国際空港AOC
	施設使用料の空港間格差を是正	輸入共同上屋会社のうち、１社は７月１日から施設使用料の一部引き下げを予定。他２社についても引下げを検討中。さらなる格差是正に向け、要因を調査、分析し、空港間格差の是正方法を検討。	**関西国際空港㈱、航空貨物運送協会、関西経済連合会、大阪航空局、関西国際空港AOC、（輸入共同上屋会社）**
管理運営の効率化	内陸デポ設置、利用調整による空コンテナ輸送の効率化	輸送の効率化のための内陸共同デポ実証実験等をH18年度に実施する方法で取り組む。	**近畿地方整備局**、 神戸市、大阪市　等
IT化等による作業・手続きの効率化	IT化の促進等によるターミナル運営の効率化等	スーパー中枢港湾「阪神港」IT化社会実験の着実な実施（H16、17）による大規模コンテナターミナル一体運営の促進。 港湾物流の情報化を促進するメリットを明確化するため、SCMへの適用の実証実験をH18年度に実施する方向で取り組む。	**近畿地方整備局、関西経済連合会**、 神戸市、大阪市、 日本船主協会、外国船舶協会、 港運協会、港運貨物取扱業界・組合、 航空貨物運送協会、トラック協会
	従来の枠組みを越えた物流情報プラットフォームの構築や情報化のメリットの具体化		
推進体制	常設化、実効性ある機動的な対応	・設置要綱に国際物流戦略チームのビジョン・活動方針を明示 ・Eメール等による機動的な検討体制のもと議論を開始 ・問題点を常時把握できる「目安箱」を設置、ホームページ開設により産学官一体で広報	事務局
	関西経済活性化の視点を重視		

注）本表は国際物流戦略チーム幹事会におけるヒアリング結果をもとに整理した課題と対応方針の中から、短期的な対応の中でも、早期の成果、効果の発現を目指す具体的な取り組みを抽出したもの。





船協だより

国際会議の予定（10月）

会議名：SUA 条約改正外交会議
日　程：10月10日～14日
場　所：ロンドン

会議名：IOPCF（国際油濁補償基金）総会
日　程：10月17日～21日
場　所：ロンドン

海運統計

1．わが国貿易額の推移

（単位：10億円）

年　月	輸　出 (FOB)	輸　入 (CIF)	入(▲)出超	前年比･前年同期比(%)	
				輸　出	輸　入
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,182	49,177	12,005	12.2	10.9
2004年8月	4,783	4,210	573	10.5	18.5
9	5,463	4,231	1,232	12.4	12.5
10	5,472	4,318	1,155	11.7	12.7
11	5,156	4,557	598	13.4	28.1
12	5,395	4,258	1,137	8.8	11.0
2005年1月	4,412	4,218	194	3.2	11.4
2	4,847	3,757	1,090	1.7	11.4
3	5,776	4,657	1,119	6.1	7.7
4	5,506	4,548	958	7.8	12.8
5	4,796	4,503	293	1.4	18.7
6	5,478	4,609	869	3.6	11.1
7	5,537	4,667	870	4.3	11.7

（注）　財務省貿易統計による。

2．対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

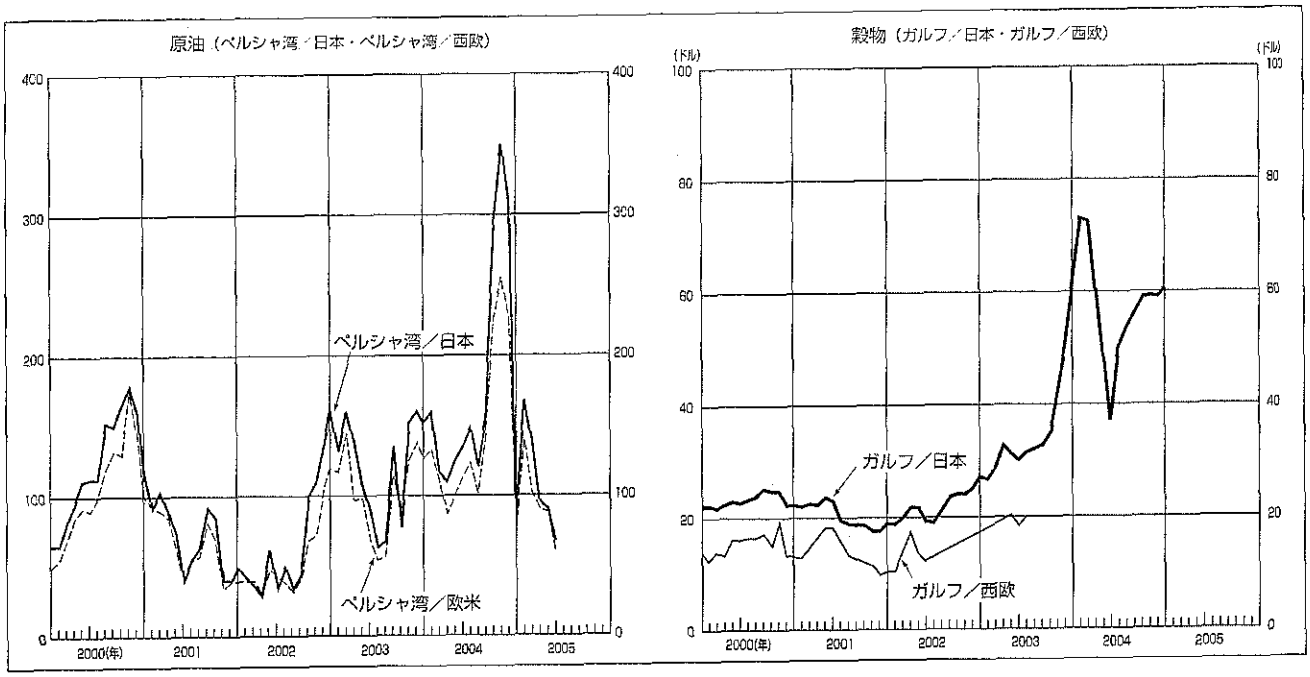
年　月	年間(月間)平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2004年9月	109.96	109.22	111.20
10	108.92	106.13	111.10
11	104.93	102.40	106.98
12	103.84	102.20	105.28
2005年1月	103.21	102.15	104.57
2	104.88	103.63	105.73
3	105.31	104.10	107.35
4	107.36	105.78	108.68
5	106.91	104.68	108.08
6	108.63	106.82	110.40
7	111.94	110.95	112.99
8	110.72	109.33	112.40

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	
				（品目別内訳）								
年次	合　計	連続航海	シングル航海	石　炭	穀　物	砂　糖	鉱　石	スクラップ	肥　料	その他	Trip	Period
1999	141,321	1,304	150,481	56,184	30,686	3,274	57,309	235	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2004 12	4,830	0	4,830	2,007	261	45	2,465	50	2	0	17,106	4,576
2005 1	7,510	345	7,165	3,131	297	77	3,600	60	0	0	22,215	4,779
2	5,281	310	4,971	1,977	273	0	2,720	0	2	0	22,311	6,594
3	6,200	600	5,600	3,585	150	14	1,820	0	32	0	24,317	7,773
4	4,322	0	4,322	2,328	170	0	1,820	0	4	0	21,371	5,549
5	6,407	0	6,407	1,828	282	0	4,217	80	0	0	19,684	1,844
6	8,957	670	8,287	3,026	328	0	4,874	55	4	0	16,701	1,902
7	9,311	0	9,311	3,596	478	27	5,028	52	130	0	27,463	3,052
8	4,359	0	4,359	1,870	463	16	2,010	0	0	0	23,263	4,646

（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（ペルシャ湾／日本・ペルシャ湾／欧米）

月次	ペルシャ湾／日本						ペルシャ湾／欧米					
	2003		2004		2005		2003		2004		2005	
	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	161.00	102.50	152.50	87.00	85.00	59.50	120.00	75.00	127.50	82.50	77.00	62.50
2	132.50	67.50	159.00	102.50	167.50	75.00	117.50	65.00	132.50	87.50	140.00	112.50
3	160.00	105.00	117.50	70.75	137.50	75.00	145.00	85.00	112.50	60.00	102.50	75.00
4	137.50	52.50	110.00	77.50	96.00	80.00	97.00	45.00	87.50	67.50	90.00	72.50
5	109.50	42.00	125.00	71.25	90.00	62.50	99.00	50.00	100.00	69.50	88.25	62.50
6	90.00	56.00	135.00	114.00	67.50	52.50	70.00	52.50	112.50	87.50	61.25	50.00
7	63.75	45.00	148.00	120.00	—		54.00	42.50	123.00	95.00	—	
8	68.00	41.00	121.00	97.50			57.50	40.00	102.50	87.50		
9	135.00	70.00	157.50	83.50			115.00	50.00	145.00	75.00		
10	78.00	42.50	290.00	156.00			90.00	47.50	225.00	117.50		
11	152.50	102.50	350.00	265.00			126.50	75.00	255.00	167.50		
12	160.00	133.75	310.00	85.00			137.50	95.00	225.00	97.50		

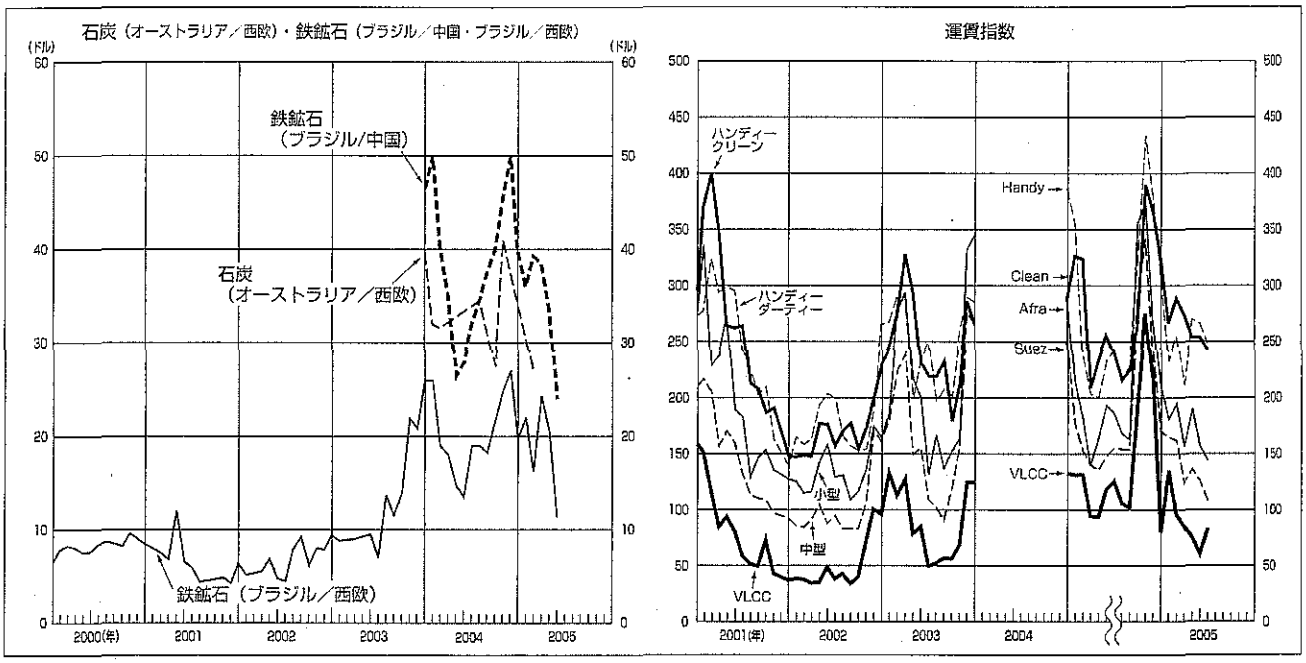
（注）①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—		60.50	59.75	—		—	
2	73.00		—		—		—	
3	72.50		—		—		—	
4	—		—		—		—	
5	—		—		—		—	
6	37.00		—		—		—	
7	50.00	46.50	—		—		—	
8	53.75				—			
9	—				—			
10	59.00				—			
11	62.50				—			
12	61.00				—			

（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）

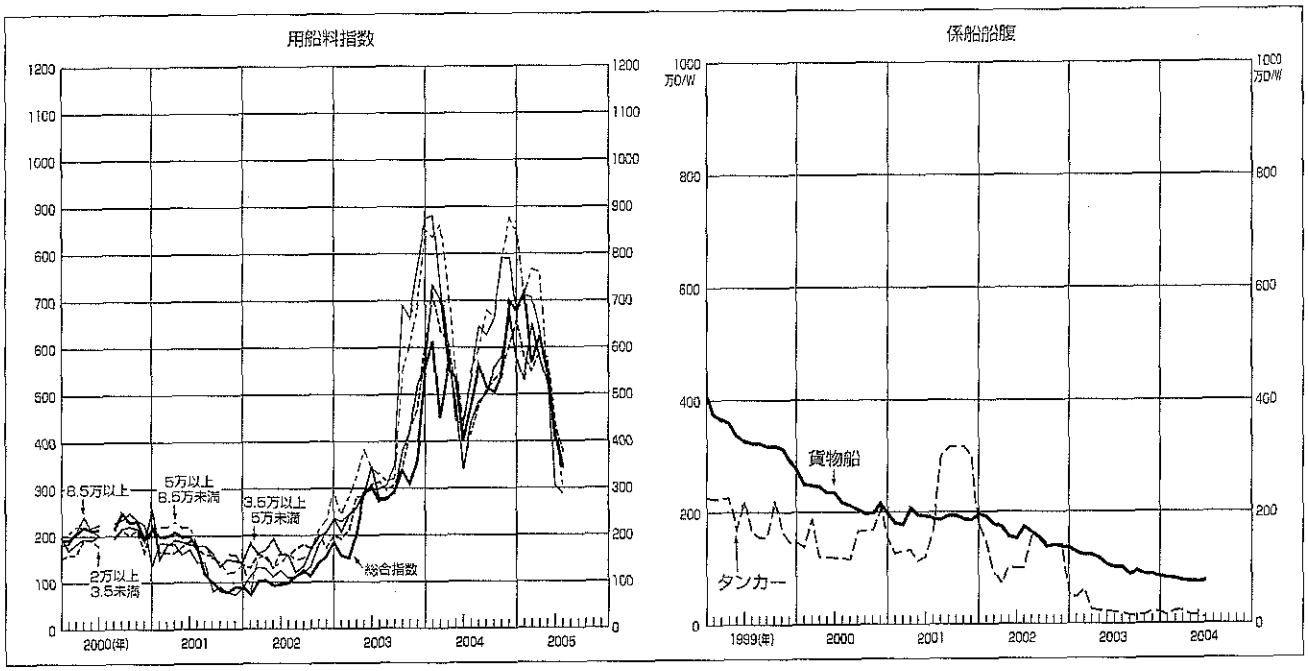
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	39.70	35.00	—		46.50	34.00	40.00	12.50	26.00	22.00	19.75	16.00
2	32.00		—		50.00	35.00	36.00	33.00	26.00	20.75	22.00	17.25
3	31.65		27.00		40.00	35.50	39.25	34.75	19.00	17.25	16.20	
4	—		—		35.00	32.50	38.50	34.00	18.00	15.25	24.25	22.75
5	18.30		—		26.50	25.00	33.40	21.50	14.75	11.30	20.50	13.25
6	—		—		28.00	22.90	24.00	16.68	13.50	8.25	11.25	10.00
7	—		—		32.00		—		18.90	16.90	—	
8	—				34.50	10.20			19.00	14.90		
9	—				37.55	30.00			18.25	14.50		
10	27.50				40.00	33.25			—			
11	41.00				45.80	40.00			—			
12	—				50.60	41.80			27.10	22.50		

（注）①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれもケープサイズ（14万 D/W 以上）の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

7．タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2003					2004					2005				
	VLCC	中型	小型	H·D	H·C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322
2	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	132	178	215	355	326	135	165	181	233	267
3	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289
4	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	96	141	140	204	210	85	124	157	212	274
5	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3	95	137	164	201	235	75	137	191	271	253
6	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1	119	149	193	233	256	61	126	157	267	253
7	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	127	156	187	243	240	83	108	144	248	243
8	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	107	155	169	219	217					
9	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	103	154	163	229	226					
10	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	195	285	355	320	263					
11	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	276	342	374	433	390					
12	125.5	278.9	332.5	290.0	288.6	216	240	268	378	367					
平均	87.9	164.8	202.4	246.3	246.8	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3					

（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）㋑VLCC：15万トン以上 ㋺中型：7万～15万トン ㋩小型：3万～7万トン ㋥H·D＝ハンディ・ダーティ：3万5000トン未満 ㋭H·C＝ハンディ・クリーン：全船型。（2004～）㋑VLCC：20万トン以上 ㋺Suez：12～20万トン ㋩Afra：7～12万トン ㋥Handy：2.5～7万トン ㋭Clean：全船型



8．貨物船定期用船料指数

月次	2002		2003		2004		2005						
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万～2万	2万～3.5万	3.5万～5万	5万～8.5万	8.5万～	総合指数	BDI
1	89	889	185	1,733	553	4,539	686	656	577	846	680	677	4,471
2	73	915	156	1,669	613	5,290	899	579	531	711	711	715	4,511
3	102	1,073	151	1,802	615	5,122	432	550	650	766	705	565	4,685
4	104	1,085	203	2,081	558	4,635	-	588	580	760	635	624	4,810
5	93	1,034	290	2,317	533	3,452	-	579	526	544	545	552	3,737
6	95	1,035	304	2,135	401	2,762	-	440	421	422	306	412	2,586
7	99	1,005	273	2,238	478	3,971	-	375	350	305	288	342	2,307
8	113	992	276	2,322	562	4,180							2,169
9	125	1,063	294	2,467	514	4,214							
10	114	1,063	337	4,477	503	4,602							
11	140	1,163	309	4,046	544	4,264							
12	154	1,163	360	4,539	701	5,176							

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	2003						2004						2005					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	241	1,859	1,958	43	905	1,838	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209
2	236	1,865	1,911	44	741	1,488	206	1,236	1,279	51	286	490	147	766	813	32	96	142
3	237	1,770	1,791	45	485	940	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229
4	232	1,687	1,720	44	361	706	181	1,101	1,232	55	163	256	130	670	765	35	148	231
5	224	1,525	1,555	46	525	1,016	175	1,041	1,178	54	145	224	128	640	752	36	103	150
6	215	1,441	1,513	48	527	1,019	168	935	1,057	55	142	218	129	637	750	36	103	150
7	226	1,556	1,719	48	524	1,014	166	902	1,006	52	131	204	133	641	754	34	99	145
8	215	1,477	1,633	50	786	1,569	159	900	1,008	50	130	199						
9	213	1,407	1,534	50	784	1,567	146	802	881	47	90	146						
10	203	1,273	1,383	53	709	1,414	155	882	934	43	103	148						
11	209	1,320	1,406	52	706	1,407	138	813	877	38	113	162						
12	207	1,308	1,386	51	705	1,407	138	811	877	39	143	218						

（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。

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。

冷凍運搬船

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。

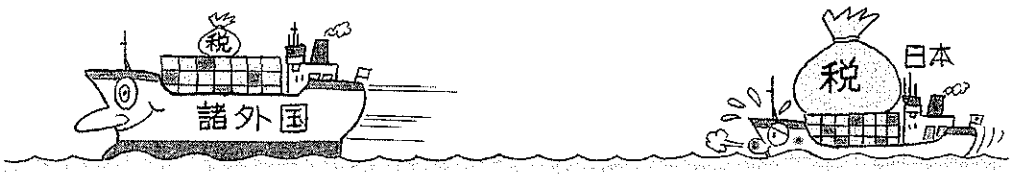
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出する**トン数標準税制**を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1／10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

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、アイルランド、ベルギー、インド
導入決定済	米国、韓国



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

夏休みに熊野に行ってきた。

家人の実家の関係で、ここ数十年ほぼ毎夏自動車で和歌山県那智勝浦を訪れており、今年は勝浦から本宮に入り、吉野から奈良に抜けてきた。

南紀州一帯は、2004年7月に「紀伊山地の霊場と参詣道」として世界遺産に登録され、英語表記の交通標識も増えたようではあるが、海岸線から少し内陸に入ると、急峻な山間を縫って川沿いに走る道路は相変わらず狭く見通しも悪い。

熊野三山の中心である熊野本宮大社は、上流の濫伐が祟って明治22年の水害で川の中州にあった社のほとんどが流失し、今は少し離れた小高い山の上に檜皮葺きで厳粛な雰囲気の社殿が再建されているが、以前に位置していた場所には天下一と称する大鳥居が建立され、その中央には八咫烏（やたがらす）が空高く掲げられている。

八咫烏は、本宮大社に祭られている素戔嗚尊（すさのおのみこと）の遣いとされる太陽の化身で、三本の足がある鳥だ。「咫」は長さの単位で、それ一字では「あた」と読み、一咫は親指と中指を広げた長さで約四寸との説もあるが、八咫（やあた→やた）となると単に「大きな」という意味になるので、字義的には大きな鳥ということだそうだ。

古事記や日本書紀には、のちの神武天皇が東征の途上、天から遣わされた八咫烏の先導によって熊野・吉野の山中を行軍し、大和の橿原に無事たどり着いたと記されているとのことだが、現代では、デザイン化された八咫烏が日本サッカー協会のシンボルマークに使われているので、思い当たる方も多いのではないか。その三本の足は、智・仁・勇、あるいは天・地・人を表わすものとされており、日本サッカー界のシンボルとして相応しいものと思える。

旅の途中でこうした故事に接するうち、今年後半の仕事上の最重要課題三つが頭をよぎった。八咫烏については、他にも道に迷って困っている猟師などを安全な場所や獲物に導いたなどという言い伝えも多く残されているという。

神頼みで課題が解決するはずもないが、関係者の鳥瞰と叡智を得て、道は狭く紆余曲折があろうとも望ましい地点に到達したいものである。

（熊野本宮観光協会HPより）

（日本サッカー協会HPより）

日本船主協会　企画部長　園田　裕一

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ次長	加藤　和男
飯野海運	総務グループ広報・IR室	石川　達也
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 グループ長代理兼コンテナ・港湾調査チーム長	大高　俊記
商船三井	広報室マネージャー	鹿野　謙二
三光汽船	社長室経営企画課長	遠藤　秀己
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	梅本　哲朗
	常務理事	植村　保雄
	海務部長	半田　收
	企画部長	園田　裕一
	総務部長	井上　晃
	海務部労政担当副部長	山脇　俊介

編集後記

先月号調査報告書欄②「ノルウェーとEU」で数ヶ所訂正がありました。p26「域内海運の焦点」のところで年間1億6百万“クローネ”ではなく“ユーロ”、「競争政策」のところで“定期航路船社間（コンソーシア）”は“同盟”、“委員会規定”は“理事会規則”が内容的に正しいものです。謹んでお詫び申し上げます。

さて今月号では7月に開催された当協会の第4回海運セミナーのうち1本をご紹介しました。近年の外航海運好況のファクターの1つでもある中国の事情は業界にとって切り離せないテーマであると思いますので業務等のご参考となれば幸いです（その後人民元切り上げ等、動きはありましたが…）。次号では「海運事業におけるリスクマネジメント」（関西大・羽原先生講演）を掲載予定です。　（MN）

せんきょう9月号　No. 542 (Vol. 46 No. 6)

発　行◎平成17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◎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）