

せんきょう

2006

2

社団法人 日本船主協会

●No.547●

SHIPPING FLASH

トン数標準税制に関する外部委託調査
— 報告書取りまとまる —



せんきょう

2

FEBRUARY 2006

■巻頭言 1

少子高齢化問題と国際化

日本船主協会 常任理事 飯野海運株式会社 代表取締役社長 □杉本勝之

■シンポジウム 2

1. トン数標準税制に関する外部委託調査

— 報告書取りまとまる —

2. シンプルかつ効率的な組織を目指して ③

— 事務局組織の見直しについて —

■海運ニュース 10

■国際会議レポート 10

1. 有能海員の要件の基本部分について合意

— IMO第37回 訓練・当直基準小委員会(STW37)の様式について —

■内外情報 13

1. 船・機長配乗要件の撤廃に関する国際的な問題はないことを確認

— 第3回「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」が開催 —

2. 国交省、国際海上コンテナの国内陸上安全輸送に関するガイドラインを策定

— 船社、荷主、トラック事業者等の関係業界別に取り組みべき指針を公表 —

■特別欄 19

第5回 海運セミナー(2005年11月7日開催)講演録(その1)

「最近の中国の物流事情」

日通総合研究所 経営コンサルティング部 シニアコンサルタント □大出一晴

■国際海事Work web@ 29

ポルチック国際海運協議会 BIMCO

■London (L) 30

海運日誌(1月)	32	海運統計	36
船協だより	34	編集雑感	40

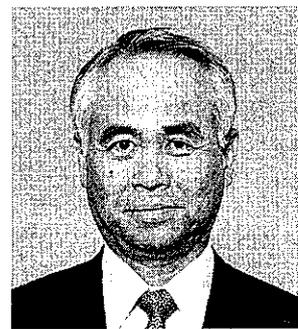
■囲み記事 9

- 駐日デンマーク大使が当協会を訪問、鈴木会長と懇談 9
- 「日本海運の現状(2006年1月)」の発行 33
- 東京海洋大学にて海事シンポジウムを開催 35

少子高齢化問題と国際化

日本船主協会 常任理事
飯野海運株式会社 代表取締役社長

杉本勝之



明治維新後諸外国との貿易が始まると、海運、商社、銀行等から多くの諸先輩が渡航して海外で仕事をし、国際人として帰国して活躍した。その後もこの構図に変わりはなく、戦後も高度成長を果たし貿易摩擦が激しくなり円が強くなるまで、海外との関りが深かったのは第三次産業の貿易に携わる人達であった。

円が強くなったとき、海運業ではコスト競争力を維持するために、逸早く外航船に外国人船員を活用し血の出るような努力を重ねてきた。仕組船に外国人船員を乗せて動かし始めてすでに30年になる。この間にいろいろな問題が起こったが、何とか国際競争を維持しこれまでやってきた。現在それがノウハウとなって蓄積されている。

昔から分かっていたことであるが、最近になって少子高齢化対策が声高に問われている。団塊の世代が定年を迎え、出生率が下がり年々若い労働力が減っていく。それをどう解決するのか。ひとつの手段として海外との関係をもう一度見直し、外国人を有効に活用しようという議論が盛んである。

外国人を外航船員として有効に活用すると

いう点で我々海運界は一步先んじている。少子高齢化対策で外国人を船員として起用してきたわけではないが、結果として対応を先取りしたことになる。少子高齢化により明白すぐに問題が起こることもない。今いる人を上手く使っていけば当面何とか対応できる。その間に「若い人」にノウハウを継承して行けば良い。

しかし、問題は、今あるノウハウを伝承して外国人船員を管理する有能な「若い人」を今後どのように確保していくかという点である。現在どんなにノウハウを蓄積していてもそれを継承する人がいなくては、全てが雲散霧消してしまう。船員問題を例に挙げたが、問題は、陸員と陸上で働く海技者である。陸ではライナーを除き現地に根をはやす国際化を行ってきていないので問題は深刻だ。海運業全体を魅力のあるものにするためにも、有能な「若い人」を今からもっと外に出していかないと日本の海運業は10年後、20年後に立ち往生してしまう。



1. トン数標準税制に関する外部委託調査

—報告書取りまとまる—

欧州等の海運先進国においては、自国籍船の海外流出に歯止めをかける等の理由により、第二船籍制度、税制等の様々な海運政策を講じてきた。加えて10年前より、海運企業の所得ではなく船舶の運航トン数に応じて課税する一種の外形標準課税であるトン数標準税制の導入が相次いでいる。1996年にオランダで導入されたのを皮切りに、同年ノルウェー、1999年ドイツ、2000年英国、2002年デンマーク、2003年フランス、そして2005年には韓国でも導入されている。

このトン数標準税制は、船社にとっては予め納税額が確定しているので資金繰りが容易、また高収益時に直接的に内部留保の増大につながること等のメリットがあり、国家にとってはやり方によっては自国籍船の増大や自国海運産業の競争力強化が期待でき、また船社に損失が発生してもみなし利益により課税所得を計算しているのが安定的な税収を確保できる等のメリットがある。

特に現在のようなマーケット好況時には、同税制を採用している企業とそうでない企業との間のキャッシュフローの格差が拡大するため、当協会は、税制面の国家間のイコール・フッティング、邦船社の国際競争力確保等の観点から、諸外国と同等の制度の早期導入を訴えている。

この問題等について、国土交通省海事局と当協会は、2004年6月、共同で「外航海運政策推進検

討会議（以下、検討会議）」を設置して検討を行い、同年11月末、トン数標準税制の導入等に関する基本的な論点整理を行うとともに、同年12月、調査すべき事項等を取りまとめた。

一方、トン数標準税制を採用している国とわが国とのバックグラウンドには違いがあり、わが国において同制度の導入を要望するためには、同税制の導入によりもたらされる効果について、広く国民に理解を得られるような実証的な理論構築が不可欠であることから、当協会は、検討会議における論点整理等を踏まえ、同税制等の新たな外航海運政策をわが国に早期導入するための理論構築を目指し、2005年3月、(株)日通総合研究所および(株)野村総合研究所に調査を委託した。同時に、この調査の客観性を高めるため、有識者等の委員会（「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査研究」アドバイザーグループ、以下AG、【資料1】参照）を設け、専門的かつ公正な見地からの指摘を受けることとした。（本誌2005年4月号P.18参照）

AGは2005年3月から12月までに合計9回の会議を開催し、両総研の調査内容について意見交換等を行った。両総研は、このAG委員の意見も踏まえつつ、約10ヶ月をかけて2005年12月に報告書を取りまとめた。（【資料2】、【資料3】参照）

報告書の全体の流れは【資料2】のとおりであり、まず日本商船隊、邦船社等の意義について、

ライナー（定期船）サービスとトランパー（不定期船）サービスそれぞれ、市場の特性や、各国、各船社における位置付けや取り組みが大きく異なることから、これらのサービス区分を踏まえつつ整理。次いで、外航海運業の特質、国際競争力比較を行い、邦船社における外船社との国際競争力低下や邦船社の経営危機の可能性を分析。それによって日本経済、日本の荷主に深刻な影響を与える可能性があることについて言及している。そして、諸外国の外航海運政策や他産業の税制の例をひき、わが国においてもトン数標準税制導入が不可欠であることを述べている。さらに、同税制を導入することにより生ずる効果については、既に導入しているイギリス・オランダ、ドイツ、ノル

ウェー、韓国の4つの事例を取り上げ、それぞれの特徴を踏まえて、同税制が導入された場合と導入されなかった場合を比較検討し、日本型モデルによる試算結果を取りまとめている。

両総研からの調査報告を受け、当協会は、今後、トン数標準税制を平成19年度税制改正に際し要望するか否か、また要望する場合はどのような内容とするか、等について鋭意検討している。

一方、自民党政務調査会の特別委員会のひとつ「海運・造船対策特別委員会（委員長：衛藤征士郎衆議院議員）」が、トン数標準税制等の税制問題に関する勉強会を3月頃に立ち上げることとなった。（【資料4】参照）

（企画部：宇佐美）

【資料1】

【アドバイザーグループ委員名簿】

学識経験者等（五十音順）10名

（座長）	羽原 敬二	関西大学 商学部教授
（座長代理）	竹内 健蔵	東京女子大学 文理学部社会学科教授
（座長代理）	今橋 隆	法政大学 経営学部市場経営学科教授
	川合 弘造	西村ときわ法律事務所パートナー（弁護士）
	河野真理子	早稲田大学 法学部教授
	黒川 久幸	東京海洋大学 海洋工学部流通情報工学科助教授
	古莊 雅生	神戸大学 海事科学部国際海事教育研究センター教授
	星野 裕志	九州大学大学院 経済学研究院 助教授
	味水 佑毅	一橋大学大学院 商学研究科講師
	山下 学	立正大学 法学部教授

行政（国土交通省）3名

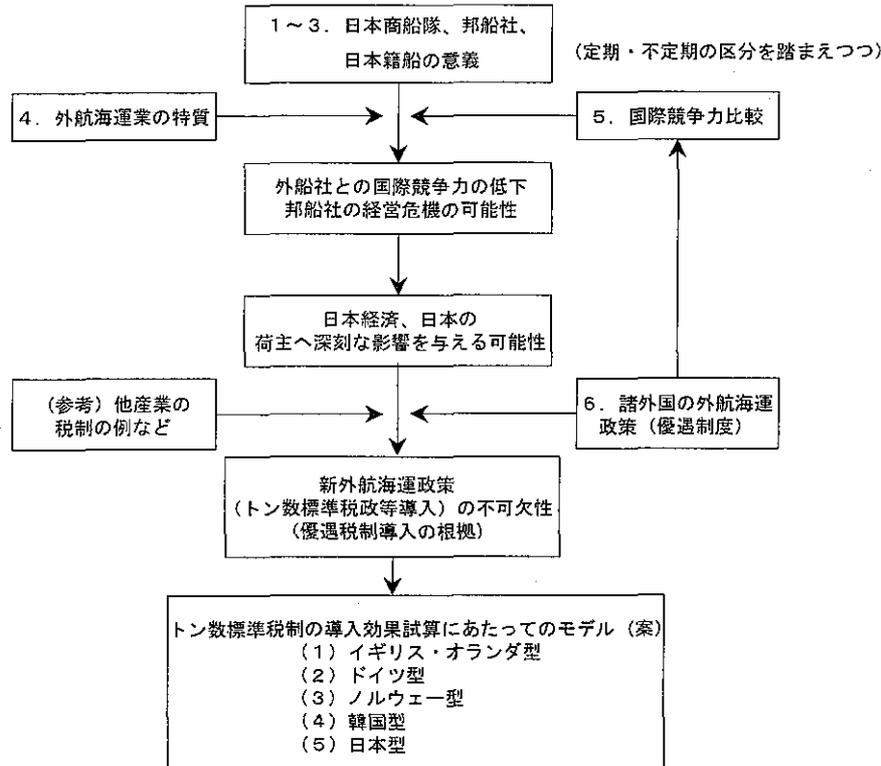
	飯塚 裕	大臣官房参事官（海事）
	（西川 健	海事局企画課長） ※飯塚委員の前任
	松本 勝利	海事局企画課国際海上輸送企画官
	（寺田 吉道	海事局企画課国際海上輸送企画官） ※松本委員の前任
	保坂 敏文	海事局企画課海上輸送モーダルシフト対策官

民間（当協会）4名

	二見 昭夫	政策幹事会幹事長（日本郵船企画グループグループ長代理）
	井上登志仁	政策幹事会幹事（当協会会長秘書、商船三井経営企画部部長代理）
	新井 真	政策幹事会幹事（川崎汽船経営企画グループグループ長補佐）
	植村 保雄	常務理事

以上17名

【資料2】報告書の流れ



【資料3】トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査研究

報 告 書 概 要

平成18年1月

株式会社 日通総合研究所

株式会社 野村総合研究所

①日本商船隊及び邦船社の意義

日本商船隊は、平常時のインフララインとして、また、国際紛争等、緊急時におけるわが国国民経済に必要な物資の安定輸送の担い手として日本国にとって必要不可欠な存在である。さらに、邦船社はわが国海事クラスターと深い関わりを持ち、日本のGDPの創出や雇用機会の提供、産業間の技術提携、荷主のグローバルサプライチェーンマネジメントにも貢献している。このため、日本商船隊ひいては邦船社の活力が将来にわたって持続し、かつ、より強固なものになることが日本国にとって国益になる。

平常時の意義

海外と日本を結ぶインフラライン

わが国海事クラスターと深い関わり

GDPの創出、雇用機会の提供、産業間の技術提携

荷主のグローバルなサプライチェーンマネジメントへの貢献

国際紛争等、緊急時の意義

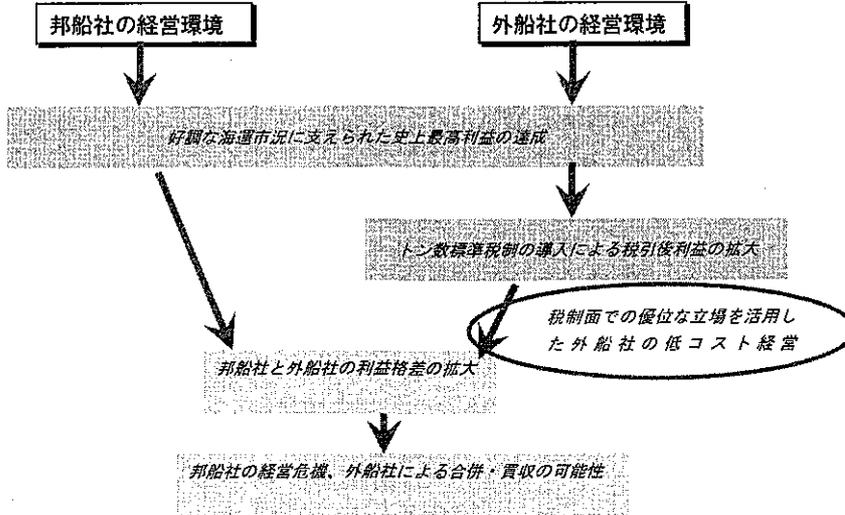
わが国国民経済に必要な物資の安定輸送

日本商船隊及び邦船社の活力の維持、強化が日本国にとって国益になる

②邦船社の経営危機の可能性

邦船社はグローバルなマーケットで外船社との激しい競争を展開しているが、外船社は税制面で優位な立場にある。このため、現在は市況の影響を受け、邦船社は史上最高の利益をあげてはいるものの、すでにトン数標準税制を導入し税引利益の厚みを増している外船社との利益格差が拡大しており、外船社が邦船社の経営にとって大きな脅威となりつつある。

外船社との国際競争力が低下した邦船社が近い将来経営危機に陥り、これまでのサービス水準が維持できなくなり倒産する、あるいは外船社に合併・買収される可能性も否定できない。



③トン数標準税制の不可欠性

既にトン数標準税制を導入している諸外国の外航海運業では、外航海運産業の産業特性である経営の不安定さを補い、産業としての安定性を確保しつつある。トン数標準税制が導入されれば、日本の外航海運業においても産業としての安定性を確保することが可能になる。

また、トン数標準税制以外にも、新外航海運政策に係る施策は考えられるが、邦船社の国際競争力を維持するための方策としては、わが国も諸外国と同等のトン数標準税制を導入することが先ず考えられる。

国、国民、産業にとって、必要不可欠な存在である日本商船隊及び邦船社の衰退によるインフララインの弱体化、空洞化を阻止し、邦船社がグローバルマーケットで一定のプレゼンスを維持し続けるためには、トン数標準税制を導入することが必要である。

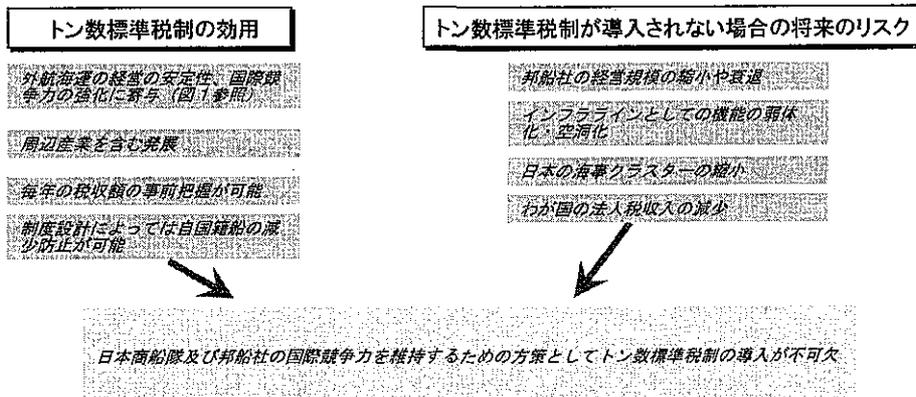
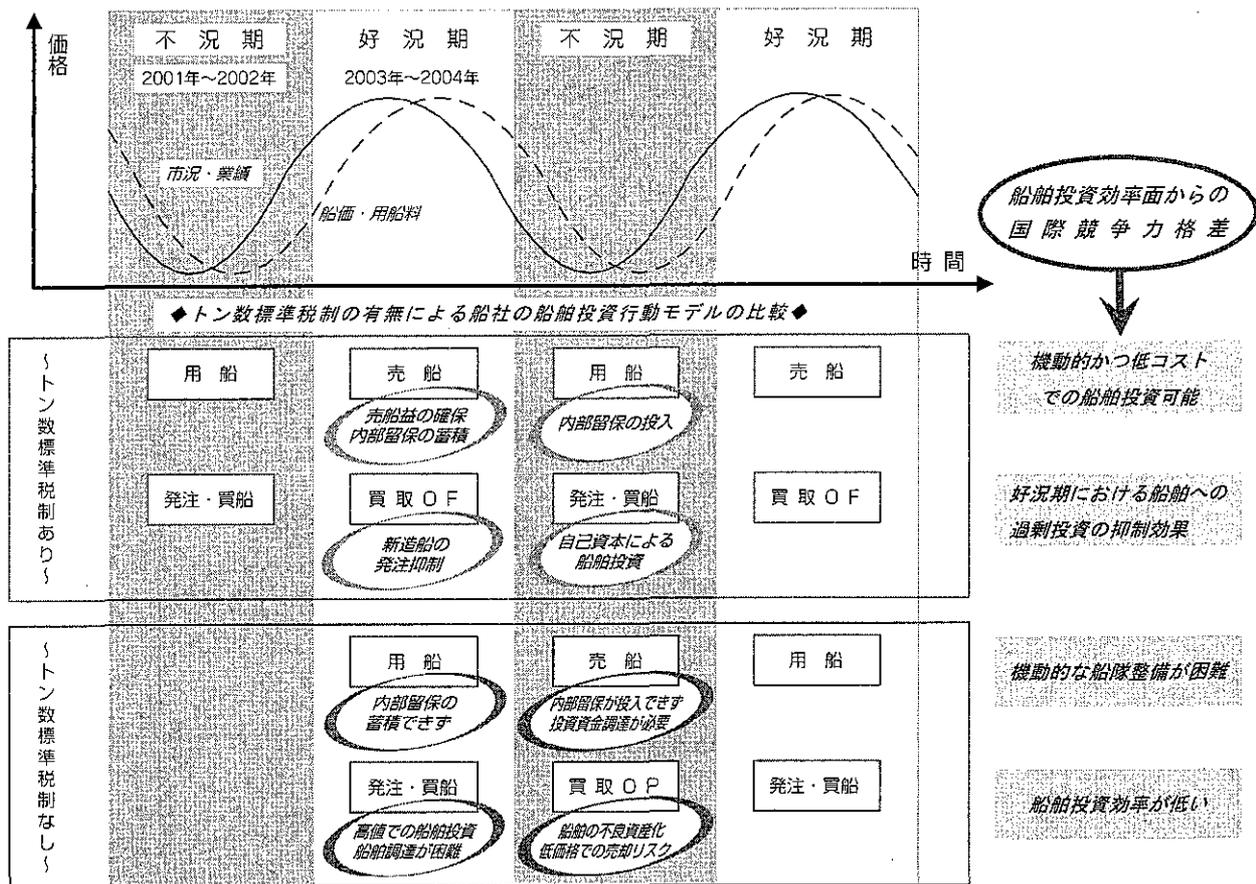
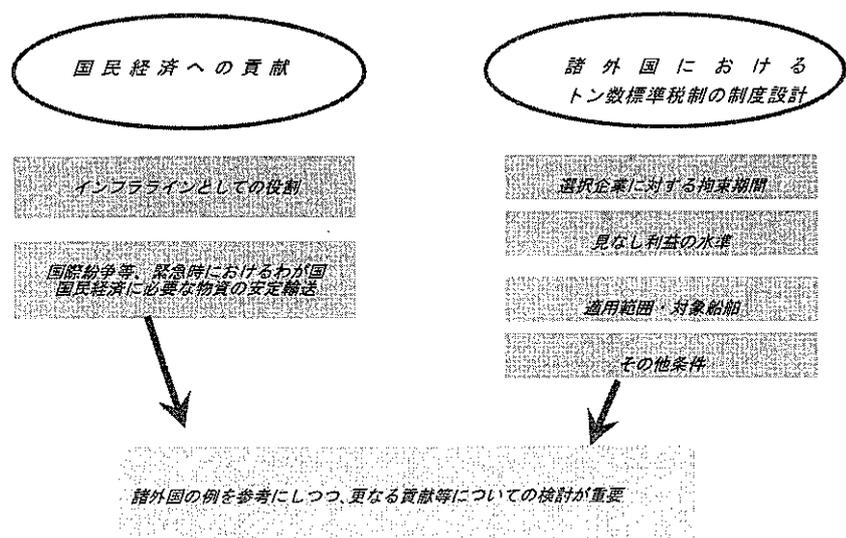


図1 トン数標準税制と船社の船舶投資行動



④日本商船隊・邦船社の国民経済への貢献

諸外国のトン数標準税制においては、同税制によって得られる船社のメリットに制限が設けられているものもある。日本商船隊及び邦船社は、平常時よりインフララインとして国民経済に貢献しているが、同制度の制度設計にあたっては、諸外国の例を参考にしつつ、更なる貢献等についても今後検討していくことが重要である。



諸外国のトン数標準税制の概要

	オランダ 英国	ノルウェー	ドイツ	韓国
導入年次	1996年 ^{注1)} 2000年	1996年	1999年	2005年
制度選択企業に対する拘束期間	10年間	なし 随時適用中止が可能	10年間	5年間
税額の算出方式	係数×運航日数(365日)× 純トンにより1船ごとに算出 した「みなし利益」に法人税 率を乗じて算出	純トン数に応じて定められた 税率により算出 (法人税率とは無関係)	オランダ・英国と同じ	オランダ・英国と同じ
みなし利益水準 (係数)・税率	<1,000純トン当たりの係数> ^{注2)} ・1,000純トンまで EUR9.08(約1,253円)/日 ・1,000純トン超 10,000純トンまで EUR6.81(約946円)/日 ・10,000純トン超 25,000純トンまで EUR4.54(約630円)/日 ・25,000純トン超 EUR2.27(約315円)/日 *EUR1.00(ユーロ) =138.87円	<1,000純トン当たりの税率> ・1,000純トンまで：無税 ・1,000純トン超 10,000純トンまで Nkr50(約849円)/日 ・10,000純トン超 25,000純トンまで Nkr33(約560円)/日 ・25,000純トン超 Nkr16(約272円)/日 *2002年に税率30%下げ *Nkr1.00(ノルウェー・クローナ) =16.98円	<100純トン当たりの係数> ・1,000純トンまで EURO.92(約218円)/日 ・1,000純トン超 10,000純トンまで EURO.69(約96円)/日 ・10,000純トン超 25,000純トンまで EURO.46(約64円)/日 ・25,000純トン超 EURO.23(約32円)/日 *EUR1.00(ユーロ) =138.87円	<1純トン当たりの税率> ・1,000純トンまで W14(約1.5円)/日 ・1,000純トン超 10,000純トンまで W11(約1.2円)/日 ・10,000純トン超 25,000純トンまで W7(約0.7円)/日 ・25,000純トン超 W4(約0.4円)/日 *W1.00(ウォン) =0.11円
対象船舶・船舶要件	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国際運送に従事する全ての船舶(所有船・共有船・用船) ■ EU/EEA籍船舶の維持・増加、保有船腹量の60%をEU/EEA籍船とすることが条件^{注3)} 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 環境に配慮した船舶にはさらなる軽減措置あり ■ EU/EEA籍船舶の維持・増加、保有船腹量の60%をEU/EEA籍船とすることが条件^{注3)} 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国際運送に従事するドイツ登録・ドイツ籍船に限って適用 ■ ドイツで商取引を行い、企業運営が行われていることを示せば外国用船にも適用可 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 財政経済部令の定める基準船舶に対し、2年未満の短期用船が5倍を超えないこと^{注4)}
その他条件	船員の訓練・育成義務 ^{注5)} ：雇用船員(職員)15名につき1名の訓練義務	配当制限 ：配当を行った場合は通常の法人税率で課税	一定のドイツ籍船の維持・増加	

注1) オランダの導入年次は1996年、英国の導入年次は2000年である。

注2) オランダのみなし利益水準(係数)である。

注3) 欧州委員会の海上輸送に対する国家補助に関する新ガイドライン(2004年1月)に対応したものである。

注4) 基準船舶とは、所有船、裸用船、2年以上の定期用船等を指す。

注5) 英国の制度に設けられている義務である。

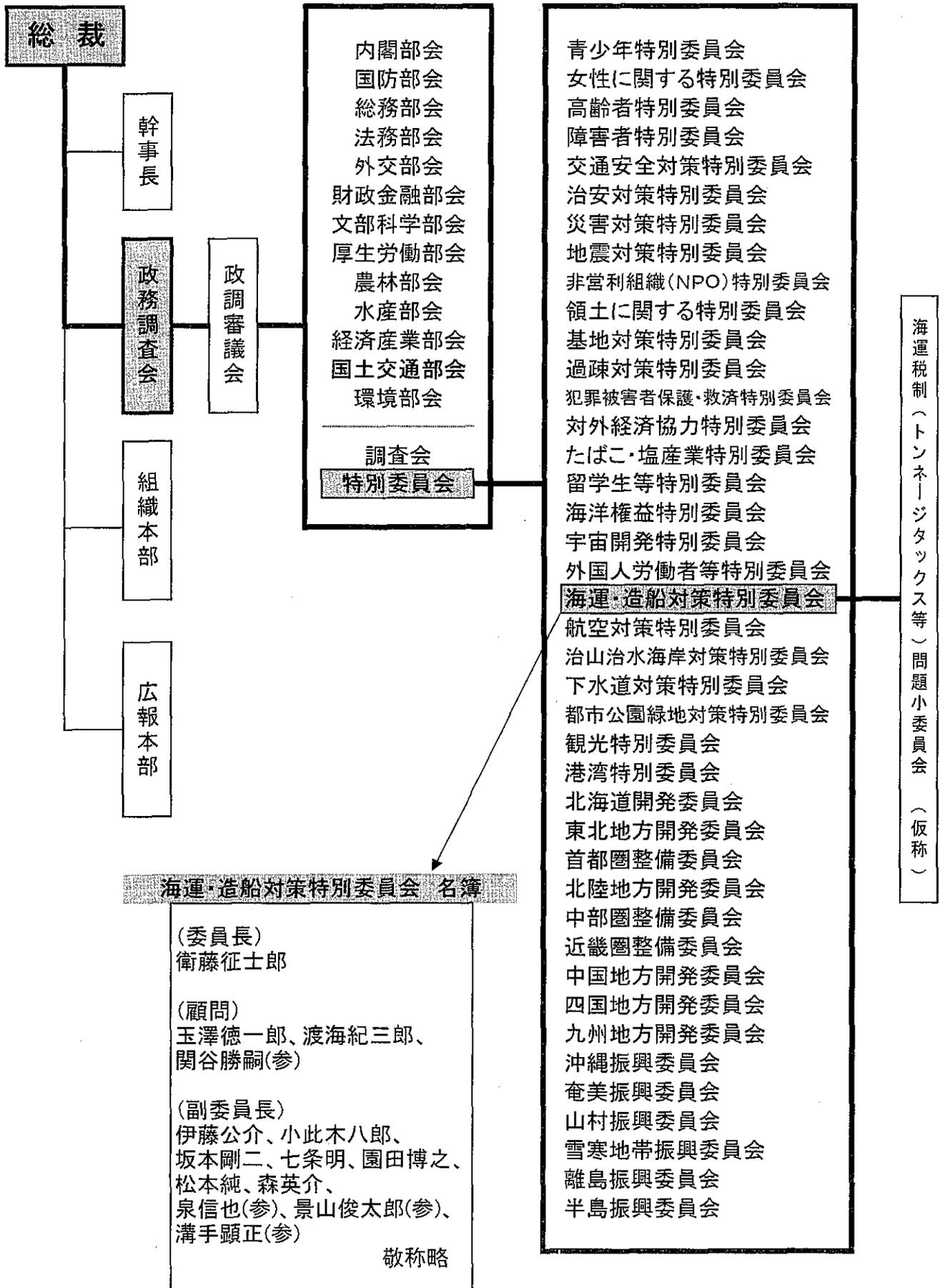
日本におけるトン数標準税制の制度設計の一案

■ 今後検討する際の参考資料

	例 ①	例 ②	例 ③
重視する観点 (政策目的)	<ul style="list-style-type: none"> ■ イコール・フットイングの実現 ■ 邦船社の国際競争力の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国民経済に不可欠な貿易物資の安定輸送 ■ インフララインの確保 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自国籍船の増加 ■ 海事クラスターの発展 ■ 海事産業における雇用拡大 ■ 海上輸送における環境対策の推進
モデルとなる国	英国・オランダ 韓国	英国・オランダ	ドイツ ノルウェー
選択企業に対する 拘束期間	10年以下の期間 ：欧州諸国と同等もしくはそれより短い期間(韓国は5年)	10年間 ：欧州諸国と同じ期間	10年以上の期間 ：欧州諸国と同等もしくはそれより長い期間
みなし利益の水準	欧州諸国と同じ水準	欧州諸国と同じ水準	欧州諸国と同等もしくはそれより高い水準で設定
適用範囲・対象船舶	制限は設けず	日本への輸入物資等の輸送船に限定	日本支配船(日本籍船と仕組船)に限定
その他条件	条件を設けず	政策目的に沿った一定の条件を設ける	政策目的に沿った一定の条件を設ける

S H I P P I N G F L A S H

【資料4】自民党組織図（関係部分のみ）



自民党ホームページを参考に作成

2. シンプルかつ効率的な組織を目指して ③

—事務局組織の見直しについて—

当協会は、2004年11月の理事会において承認された当協会の組織改革に関する報告書に基づき、提言された内容を順次実行に移している。2005年6月の通常総会において、理事、評議員等の人数を削減し、委員会・部会組織の見直しを行ったほか、同年1月には事務局の本部組織の見直しを行った(本誌2004年12月号P. 6 および2005年8月号P. 2 参照)。

阪神・九州両地区事務局の閉鎖についても報告書に盛り込まれていた事項であるが、九州地区については昨年12月末に閉鎖、阪神地区についても本年2月末をもって閉鎖することとなった。

国内地区事務局は、協会の業務内容の変遷とともにその業務が縮小してきたが、一方で、地区船

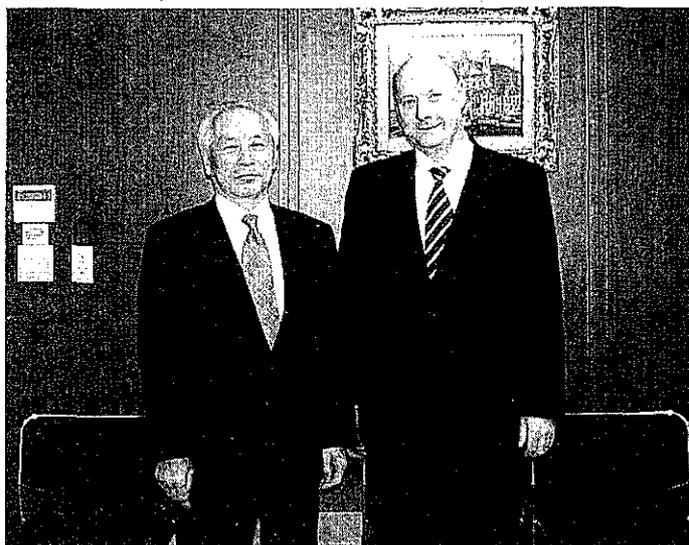
主会については、地区会員と協会とを結ぶ機能を有し、同報告書においても「活発に意見交換が行えるような実効性のある活動へ転換すべき」として、地区船主会の役割に期待を寄せている。今後、地区船主会の事務は、議長会社において行われることとなるが、本部事務局においても、地区船主会例会に参加し、本部の状況等を直に伝え、また、意見を頂戴するなどして、地区船主会との連携をさらに深め、新しい体制への移行において議長会社等に過度の負担がかからないよう努めるとともに、地区船主会活動の活性化を支援していくこととしている。

(総務部：斎藤)

駐日デンマーク大使が当協会を訪問、鈴木会長と懇談

昨年秋に着任したフレディー・スヴェイネ (H. E. Mr. Freddy Svane) 駐日デンマーク大使は、2月8日に当協会を訪問、鈴木会長と懇談した。鈴木会長とスヴェイネ大使は、日本とデンマークの官民における長年の友好関係を確認した上で、世界経済や海運の現状などについて意見交換を行った。

(企画部：石川)





●国際会議レポート●

1 有能海員の要件の基本部分について合意 —IMO第37回 訓練・当直基準小委員会(STW37)の様相について—

国際海事機関 (IMO) の第37回 訓練・当直基準小委員会 (STW37) が、去る2006年1月23日から27日まで英国ロンドンのIMO本部において開催された。

我が国政府からは、国土交通省海事局船員政策課の鈴木国際企画室長らが出席し、各国との意見交換および共通問題の解決に務めた。当協会からは海務部・田部課長代理がオブザーバーとして出席した。



▲ロンドン・IMO本部

主要議題における検討要旨は以下のとおり。

1. 救命艇の事故防止策

救命艇を使用した操練において、事故が多発している。この中でも特に多い自由降下式救命艇による事故防止策について検討された。前回会合 (STW 36) において、自由降下式救命艇を進水させる操練は海上安全委員会により出されたガイダンス (MSC サーキュラー) に従い、実際に着水する代わりに『模擬訓練』を6ヶ月毎に実施することで合意された。

今次会合では、自由降下式救命艇を装備する船舶について乗船前訓練が義務付けとなるよう強制規定であるコードAに付加する旨、韓国から提案があった。

これに対しギリシャは、乗船前訓練をすべての船員に対して義務付けることは問題であるとの見解を示した。多くの国がギリシャ主張に同調したことから、乗船前訓練については、STCW 条約の内、勧告規定であるコードBに当該要件を付加す

ることで合意した。

2. 海事保安を高めるための措置

本議題の目的は、船舶を利用したテロ行為を排除することにある。これに関し、昨年5月に開催された第80回海上安全委員会(MSC80)では、SOLAS条約第11章2規則(海上の安全性を高めるための特別措置・検査の強化)およびISPS Codeの的確な実施を図るための各種ガイダンス等を策定し承認された。また、船舶保安管理者(SSO)の能力証明書の発給および同証明書発給の為の訓練要件を定める同条約のコードAおよびコードBの改正案についてはMSC81(本年5月開催予定)において採択することとなっている。

今次会合においてアメリカは、『保安に関し責任を有しない者』およびSSOを除く『保安に関し責任を有する者(舷門当直者等)』に対する訓練要件について条約の改正を提案した。これに対し我が国政府および国際海運連盟(ISF)は、船員は保安の専門家ではないことから、SSO以外の乗組員には船舶保安に係る一般的な知識を求めるに留めるべきであると発言した。また、アメリカはSSOを除く乗組員に対する能力要件を、同条約第2章(船長および甲板部)および第3章(機関部)に盛り込むことを提案したが、イギリス、我が国政府等が本規定は第6章(非常事態、職業の安全、医療及び生存に関する職務細目)に盛り込むのが適当とし、多くの国がこれに賛同した。

これらの案件に関し、ワーキンググループでは乗組員に対して何らかの規定を設けることで意見が一致したが、STCW条約のどの箇所にもどのような規定を盛り込むかについては意見がまとまらなかった。

このため、議論の前提となる基本事項の検討をMSCへ付託することとなった。

3. 部員の能力要件

有能海員(Able Seaman)の証明に関するILO(国際労働機関)第74号条約(我が国は未批准)に定める有能海員の要件をSTCW条約に移管する



▲IMO 第37回訓練・当直基準小委員会の模様

ことが昨年5月の第80回海上安全委員会において決定されたことを受け、有能海員の要件をどのように定めるかについて検討した。

本議題に関しては、前回会合でイギリスを幹事とするレスポンスグループ(CG)が立ち上げられており、我が国政府はCGのメンバーとして、①まず有能海員の定義を明確化した上で、その能力要件を検討すべきであり、②STCW条約は最小限の能力基準を規定するものである事から、ILO 74号条約の範囲を超えるべきでない、即ちGrade 1という新たな職位を創設することに否定的な意見を提出していた。今次会合においても我が国政府は引き続きこの観点に立ち会議に臨んだ。

なお、STCW条約第2章4規則において甲板部当直部員、第3章4規則において機関部当直部員の最小要件がそれぞれ規定されており、今次WGでは既存の甲機当直部員より高い能力を持った当直部員(STCW条約上の有能海員)の要件について論議が行なわれた。

我が国政府は前回会合、CGおよび今次WGにおいても、前述の①②を主張したが、賛同を得られず、有能海員の具体的な要件について協議は進行した。

WGでは、既存の当直部員等に関する規定に加えて有能海員の資格を新たに定めることとなったものの、能力要件の詳細等についてはCGを再設置し、議論を継続した上で、次回会合(STW38)へ報告することとなった。

今次会合にて大筋合意した有能海員の要件は以

名 称	甲 板 部 (Able Seafarer)	機 関 部 (Motorman)
定 義	STCW 条約付属書 第2-5 規則を新たに設ける。(詳細は今後検討する)	STCW 条約付属書 第3-5 規則を新たに設ける。(詳細は今後検討する)
年 齢	18歳以上	18歳以上
要 件	<ul style="list-style-type: none"> 18ヶ月以上の乗船履歴または12ヶ月以上の乗船履歴+承認された訓練 救命艇手としての技能 	<ul style="list-style-type: none"> 12ヶ月以上の乗船履歴または6ヶ月以上の乗船履歴+承認された訓練
認定方法	試験または評価による	試験または評価による

なお、有能海員 (Able Seafarer/Motorman) が定義されても、部員の安全配乗要件は旗国の権限であるとされている。

下の通り。

4. GMDSS 通信士証明書の更新

GMDSS 通信士の免許を持つ航海士について、その技能が不十分である場合が多いとの調査結果から、ノルウェーは同通信士に対し5年毎に免許の更新試験を義務付ける STCW 条約コードAの改正を提案した。

本議題は、同じくノルウェーが過去にも提案しており、STW33 (2002年) において免許の更新についての変更は不要であるとの結論が出ている。

過去の議論を踏まえ我が国政府は、免許更新制度に関するノルウェー提案は、甲板部および機関部との整合性を欠くため、問題があると発言したほか、コードAの改正についても否定的な態度を示し、諸外国もこれに賛意を示した。

この結果、STCW コードの改正は行わないこととなったが、GMDSS 通信士の技能に関する問題については次の通り対応することとなった。

- ① 短期的解決策として、GMDSS 通信士の習熟訓練の必要性に関する MSC サーキュラー案を作成する。
- ② 長期的解決策として、設備上および運用手続上の標準化を図る。(第10回無線通信・搜索救助小委員会 (COMSAR10/本年3月開催) にて検討する)

5. 今後の作業計画および STW38の議題

次回会合の主要議題について次のとおり提案があり、承認された。

- 海事保安 (保安に責任を有する者および責任を有しない者の資格要件) について
- 部員の能力要件 (「Able Seafarer」および「Mo-

torman」の要件の詳細) について

- LNG 船を含むタンカーに乗組む船員の標準的な能力について
- STCW 条約の包括的見直しについて

6. その他の議題 (STCW 条約第6章における能力証明に関する見直し)

STCW条約第6章 (非常事態、職業上の安全、医療および生存に関する職務細目) について新たに再訓練※を義務付けるべきとするノルウェー提案について検討した。

これに対しアメリカ、フィリピンおよび我が国政府は、再訓練は船社や船員に不要な負担を強いることとなり実施すべきでないとの見解を示したところ、当該能力証明の要件について見直す前に、同条約6章のうち船上での訓練が不可能な分野を特定することが重要であるとの認識で一致し、これを次回会合 (STW38) で検討する事となった。

※具体的には救命艇、上級消火および応急医療等の更新のための再講習 (Refresher Training) のことである。

7. その他

(1) IMO 事務局長スピーチ

IMO 事務局長のミトロプロス事務局長は、閉会スピーチ等においてテロ対策等の海事保安や、増大する LNG 輸送の安全運航に対応できる船員育成の要請等の課題への対応の重要性を強調した。更に同事務局長は、これらの課題に対応するために STCW 条約の包括的見直しの必要性に関する予備的検討を開始すべきとの認識を示した。

(2) STCW 条約の包括的な見直し

IMO 事務局長の見解を受けて、STCW 条約の包括的見直しの必要性について議論したところ、アメリカをはじめ各国から、同条約の見直しは不整合な点に限定すべきであり、包括的な見直しに対しては慎重に対応すべきとの意見が相次いだ。

本件については引き続き海上安全委員会等で

議論することとなった。

(3) 次回会合の予定

次回会合 (STW38) は、2007年1月22～26日に予定している旨、事務局より報告があった。また、小委員会の議長選出を行い、Peter Brady 海軍少将 (ジャマイカ) が再選された。

(海務部：田部)

内外情報

1 船・機長配乗要件の撤廃に関する国際的な問題はないことを確認 —第3回「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」が開催—

第3回「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」(座長：野川 忍・東京学芸大学教授。以下「検討会」) が2006年1月16日に開催された。これまでの検討会において、日本籍船における日本人船・機長配乗要件が撤廃された場合でも関係法令への抵触を指摘する省庁はないことが確認されており(本誌2005年10月号P.18および12月号P.19参照)、第3回では、海事局が実施した船長などの国籍要件に関する外国の実態調査について報告があった。それによると、ノルウェーの配乗規制が最も緩く、英国、ドイツ、オランダ、フランス、

デンマークの順で規制内容が厳しくなっていることであるが、外国人船長を認めているケースも見られ、日本の配乗要件の撤廃について国際的な問題はないことが確認された。(調査の詳細はP.17～18【資料1】参照)

海事局は、3月を目処に第4回検討会を開催し検討の取り纏めを行うこととしており、それまでに配乗要件の撤廃という政策転換の意義について関係者間の共通認識を確立すべく、調整を継続することとしている。

(企画部：本澤)

2 国交省、国際海上コンテナの国内陸上安全輸送に関する ガイドラインを策定

—船社、荷主、トラック事業者等の関係業界別に取り組みべき指針を公表—

2005年12月、国土交通省自動車交通局は、これまでの関連行政機関および関連業界との意見交換(当協会もWGに参画)を踏まえ、国際海上コンテナの国内陸上安全輸送に関するガイドラインを策定・公表した。

本稿では、国交省策定のガイドラインの中から、船社に関連する部分を抜粋(一部編集)した。外航コンテナを取り扱う船社に対しては、コンテナの不具合(偏過重・コンテナ損傷等)が判明した際の関係者への連絡等が求められている。

1. ガイドライン策定の背景

国際海上コンテナの陸上輸送については、コンテナ内における貨物の積み付け状況や総重量、危険物の有無や種類、数量および性状等についての正確な情報がドライバーまで十分に伝達されていないため、貨物の不適切な積載等を要因とする横転事故の発生につながるとともに、荷崩れ事故等の緊急時における対応の遅れにつながるほか、二次災害発生の危険性も高くなる等の問題があるとの指摘が従前からなされていた。

こうした問題に対処するため、01年9月より関

係省庁間において意見交換が開始されることとなり、コンテナ貨物情報の伝達に係る仕組み作りの検討が続けられ、04年6月には関係団体に対し安全輸送に関する要請がなされる等、問題解決に向けた取り組みが進められてきたところである。

しかしながら、こうした要請についても関係各者においては十分認識されておらず、コンテナ内の貨物情報の伝達が十分になされていない状況が改善される見込みは乏しい状態にあった。

このため、これまでのような抽象的な要請ではなく、関係各者の具体的な取り組みを示す指針等の発出が望まれることとなり、今般のガイドラインを策定するに至った。

2. ガイドラインの目的

国際海上コンテナの陸上安全輸送対策の強化のため、外航船舶運航事業者、港湾運送事業者（ターミナルオペレーター、海貨事業者等）、利用運送事業者およびトラック事業者が、それぞれ取り組むことが望ましい具体的な措置に関するガイドラインを作成した。

3. 船社に求められる取り組み（ガイドライン）

以下、◎を付した事項は基本的な内容（基本的要件）、○を付した事項はさらに望まれる内容とする。

- 基本的な内容（◎）：安全確保のために必要とされる基本的事項。具体的には、法令に定められた事項および04年6月29日付国交省自動車交通局長、海事局長、政策統括官連名により関係団体に発出した「国際海上コンテナの安全輸送に関する要請について」に記載された事項

- さらに望まれる内容（○）：今後の技術開発の発展に応じて、段階的な取り組みがさらに望まれる内容

(1) 積載方法に関する指示と確認

- 偏過重、コンテナの損傷防止のため積み付けに関する啓発
- ◎偏過重防止、コンテナの損傷防止のために、

積荷の特性に留意した適切なコンテナの積み付けに関する啓発活動を発荷主に対して行うこと。

• 過積載の防止

◎海外の発地にてISO基準値を超える過積載コンテナが発見された場合は、荷送人に連絡の上、引き取りを要請することとするが、万一ISO基準を超える過積載コンテナが日本に到着してしまった場合は「コンテナの重量超過が判明した際の受け荷主との調整」記載の事項に準じて対応する。

• コンテナの不具合が判明した際の受荷主との調整

◎ターミナル内で偏過重、高重心等が生じていることが判明したことやコンテナの損傷、内容物の漏れ等の不具合が確認されたことの連絡がターミナルオペレーターからあった場合には、荷主へ連絡し、運送契約等に基づき責任体制を明確にした上で、関連法令に抵触しないよう適切な措置が講じられる調整を行うこと。

• コンテナの重量超過が判明した際の受荷主との調整

○検量の結果、書類に記載された重量と大きく異なっていたため、引き取りの際に過積載となることが判明したとの連絡がオペレーターからあった場合には、荷主に連絡し、運送契約等に基づき責任体制を明確にした上で、関連法令に抵触しないよう適切な措置が講じられる調整を行うこと。

(2) 内容物等に関する情報伝達

• 内容物に関する情報の開示

◎コンテナ内容物について、ターミナルオペレーター等当該輸送関係者から問合せがあった場合には、把握している情報をもれなく提供すること。

(3) 危険物輸送に関する注意事項

• 事故発生の恐れがあるときの対応

◎危険物が漏れる等で、災害が発生するおそれのある情報を得た時は、速やかに荷主等関係

者へ照会すること。

<解説>

■積載方法に関する指示と確認について

船社が行う偏過重、コンテナの損傷防止のための積み付けに関する輸出国の発荷主に対する啓発活動としては、次のような具体事例がある。

例1) 貨物の固縛の徹底(木材のバラ積みを禁止する等)

例2) 木材、パイプ等を使用した貨物位置の固定を徹底する(コンテナ後部の荷止め等)等

船社が輸出港における検量によりISOの基準で過積載のコンテナを発見した際に講ずる安全な措置とは、具体的には、輸出国において積み替え等によりコンテナ規定の積載量まで貨物を縮減すること等である。先進国以外の地域からの輸入コンテナの中には、稀にコンテナの強度を超える重量のまま日本のターミナルに到着するコンテナもあり、注意が必要である。

注) ISOのコンテナの総重量と国内法(道路法)の総重量の上限には差があり、船社はISOの基準のみ遵守している。

4. 受荷主、トラック事業者等その他事業者に求められる取り組み(ガイドライン)

本誌への掲載は省略するが、ガイドライン全文・関連する資料は以下国交省ホームページを参照。なお、国際海上コンテナの陸上における安全輸送に必要な情報等の流れは【資料】の通り。

ガイドライン全文・関係資料:

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/09/091228_.html

5. 今後の課題

国際海上コンテナの陸上輸送の安全対策を強化する為には、本ガイドラインを検討したWG関係者を始め、関係団体、関係事業者等が、本ガイドラインを確実に普及させるという意識を共有するとともに、国際海上コンテナの陸上輸送に関わる各位が、本ガイドラインを着実に実施することが

必要不可欠である。

また、実施状況を広く関係者に知らせるため、本ガイドラインの実施状況を定期的に把握し、関係者の意見を踏まえガイドラインの見直し等を図っていくことが必要である。

なお、本ガイドラインの実効性を一層高めるためには、以下の課題についても今後検討していくことが重要である。

【課題1】コンテナ情報の伝達におけるITの活用

本ガイドラインでは、コンテナ総重量、内容物の品名等を運転者までどのようにして伝えていくことが望ましいかを示した。コンテナ情報の伝達を実施する場合、関係者間の情報伝達の手段としては、主に電話とFAX、書類が利用されており、情報伝達を実施する場合、各関係者が必要なコンテナ総重量、内容物の品名等の共通する情報がその都度入力されるなど業務負担が大きい。このため、情報化を活用した業務負担の軽減など関係者間のコンテナ情報の伝達方法の検討も重要である。

情報共有化の具体例としては、日本コンテナ物流情報ネットワーク(JCL-net)が、ターミナルオペレーター、海貨・通関事業者、トラック事業者の3者間における業務の電子化・標準化を推進するために05年よりサービスを開始しており、搬入票に相当する情報を教授する機能を有している。

【課題2】海外の発荷主への啓発

外航船舶運航事業者は、偏過重防止、コンテナの損傷防止のために、積荷の特性に留意したコンテナの積み付けに関する啓発活動を海外の発荷主に対して行っている。今後は、本ガイドラインに沿って、受荷主からの海外の発荷主に対する、商品特性に応じた積み付けに関するより実効性のある指示を推進していくことが課題である。

【課題3】コンテナ輸送機器、車両の改良、開発(省略)

【課題4】国内からの輸出コンテナの陸上輸送について

わが国からの輸出コンテナへの積み付けは、国内における各種マニュアル等に基づいていることが多く、一般的には荷崩れは生じにくい。しかし、

【資料1】 外国の実態調査の状況について（下線については過去の調査結果によるものであり、最新状況等を確認中）

資料提供：国土交通省

質問事項	フランス	ノルウェー	英国	ドイツ
1. 貴国においては、貴国籍船への船員の配乗について船員の国籍上の制約がある部分があるか（制約とは、例えば船長職は貴国籍に限る、または貴国の海技免許を受有する者に限るなどを指し、また、法令に基づかない事実上の制約も含む。）	あり。	原則なし。 ※2. のように過去の調査内容に相違があるが、一定要件の活用により事実上配乗制約はないと考えられる。	原則なし。 ただし、「戦略上重要な」タンカー等の船長は、英国、英連邦、EEA 又は NATO 諸国籍に制限あり。	あり。 船長はドイツ人でドイツ免許を保有していなければならない。（2006年からは EU 国籍及び EU の免許でもよいこととなる予定）
2. 1. の配乗の制約の範囲は具体的にどのようなものか。また、船長など職務別の違いがあるのか。（例えば、船長については貴国籍又は一定の範囲内の国籍でなければならない、貴国の海技免許受有者でなければならない等）さらに、一定の要件で例外を認めているならば、その具体的要件はどうなっているか。	<p>（ケルゲレン籍船：フランス国際船舶） 船員の35%はフランス人でなくてはならない（そのうち船長を含む4人はフランス人オフィサーでなければならない）。配乗は政府の規制ではなく、当該船社と通商組合あるいは船員の代理人との協定によって決定することを検討中（H15現在）。</p> <p>承認制度は検討中。（H15現在） ケルゲレン籍船の場合は、原則として本人の有する海技資格を認めることとなっている。</p> <p>船員の35%（船長を含め4人のオフィサーを含める）＝フランス人でありフランス免許を受有する者 それ以外＝国籍要件はなく、本人の国の海技資格を受有する者</p> <p>なお、ケルゲレン籍以外の船（フランス本国籍船）は、船長及び一等航海士はフランス人、それ以外は EU 国籍でなければならない。</p>	<p>（NIS 船：ノルウェー国際船舶） 配乗に関し以下の2つの調査結果があり、いずれが正確か確認中。 ①国籍に拘わらず乗り組むことができる。 ②船長以外は外国人船員の配乗が可能。（船長についても、一定の要件を具備すれば外国人の配乗可能。）【例外規定の適用により一定要件を具備すれば船長も含め外国人船員の活用を認めており、事実上ノルウェー人船員の配乗義務はないとの記述もある。】</p> <p>承認制度があり、STCW 条約の要件を満たす外国免許の所有者は、その免許の範囲内で職に就くことが可能であるが、その場合には訓練、実務経験の評価が行われる。受入を許可する場合、ノルウェーの有資格証明書を発行する。</p> <p>全船員＝国籍要件はなく、STCW 条約締結国の海技免許及びノルウェーの有資格証明書を所有する者</p> <p>なお、NIS 船以外のノルウェー国籍船の配乗要件については未回答。</p>	<p>（マン島籍船：英国国際船舶） 国籍に関する規則はなく、船長・機関長は英国発行の資格免許、英連邦諸国の資格免許、EEA 又は NATO 諸国の資格免許のいずれかを取得していればよい。 他の職員については、STCW 条約締結国発行の資格免許を取得していなければならない。 ただし「戦略上重要な」一部のケミカルタンカー及び RORO 船の船長は英国、英連邦、EU、NATO 加盟国籍に限定している。</p> <p>承認制度が導入されている。</p> <p>船長・機関長＝国籍要件はなく、英国、英連邦、EEA 又は NATO 諸国の資格免許を取得している者 それ以外＝国籍要件はなく、STCW 条約締結国発行の資格免許を保有する者（ただし「戦略上重要な」タンカー等の船長には国籍要件あり。）</p> <p>なお、マン島籍船以外の英国籍船の配乗要件については未回答。</p>	<p>（GIS 船：ドイツ国際船舶） 船長はドイツ国籍及びドイツの海技免許の保有（2006年からは EU 国籍及び EU 国の免許でも良いこととなる予定）が必要。 他の職員については、ドイツの承認証を取得していなければならない。</p> <p>承認制度があり、STCW 条約に基づき IMO のホワイトリストに載る国については受け入れることができる。ただし、相手国はドイツの船舶所有者の要望の上選ばれ、また、その相手国は EU にも受け入れられなければならない。</p> <p>船長＝ドイツ人でドイツ免許（2006年からは EU 国籍で EU 国の海技免許でも良いこととなる予定。） それ以外＝国籍要件はなく、ドイツの承認証を保有する者</p> <p>（GIS 船以外の船舶の場合） GIS 船以外であっても配乗要件に相違は無く、船長にのみ上記の条件がかかる。</p>
3. 貴国において、外国籍の船員もしくは外国の海技免許を受有する船員を貴国籍船へ乗船させることを認めている（あるいは認めていない）理由・背景としては、どのようなものがあるか。また、今の制度を改めることは考えているか。または、そのような議論がなされているか。	未回答	未回答	コメントなし	海産産業及び労働市場は国際的になっていることから、ドイツ商船についてもその国際的な労働市場を利用する必要がある。

第5回 海運セミナー(2005年11月7日開催)講演録(その1) 「最近の中国の物流事情」

日通総合研究所 経営コンサルティング部 シニアコンサルタント おおいでかずはる 大出一晴氏

講師：大出一晴氏

1959年生まれ。81年慶應義塾大学商学部卒業、同年日本通運(株)入社。92年より日通総合研究所に勤務し、現在、日通総合研究所経営コンサルティング部シニアコンサルタント。調査・論文・著書多数。

ただいまご紹介にあずかりました日通総研の大出と申します。本日いただきましたテーマは、「最近の中国の物流事情」ということで、今回のお集まりが船主協会の会員さんで海運会社ということでございますので、私のほうからは海運に付随して、中国の国内物流がいまどのように変わり、どういう状況であろうかというお話をさせていただければと思っております。

はじめに—中国ビジネスの現状

過去10年～15年で中国のブームが非常に強く、またWTOの加盟といったものが大きな契機となり、中国が名実ともに国際社会の一員になった。それも追い風になって、日本企業がだんだん外に出て行くという中で、中国が進出先の大きなターゲットになったということは、皆様のビジネスでも実感なされていることかと思えます。

ただ、ここ1～2年、中国リスクというのでしょうか、中国に対して若干アゲインストの風もあろうかと感じます。我々の業界から見ても、やはりこの数年、中国のビジネスを確かに進展させていくという動きはまず間違いない。しかし、反対



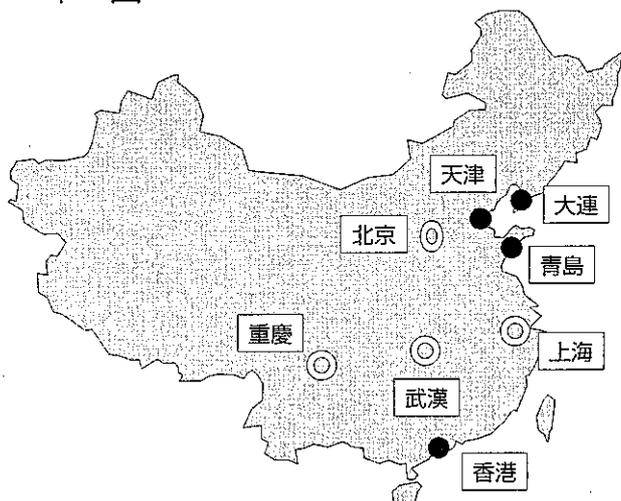
▲日通総合研究所 大出一晴氏

の動きがここ2～3年出てきているのも事実だと思います。

1つは、中国一辺倒でいいのかという問題で、やはりプラスワン、それはどこになるかというのは、ASEANの中でベトナムか、インドネシアかという議論はいろいろあるにしろ、中国プラスワンという形で、中国に対する熱も少し冷めたところがあるかと思えます。

もう1つ、我々のご相談に出てくるのは、進出して行くというよりも、逆に撤退したいというご要望、相談が非常に増えているのも事実です。我々の同業である銀行系の物流業者さんも、「進出するというより、いまどうやって撤退するかというご相談を受けますよ」というのがこの2、3年増えているように思います。特に繊維関係ですが、人件費が上がってきて、いまは人件費が中国は安いかからという理由にはならないということです。

中国



撤退をして、日本または先ほどの中国プラスワンではありませんが、どこか違うところに行きたい。違うところでないと仕事ができないというのも出てきております。

ただ、先ほど申し上げたように、「中国プラスワン」ですから、中国に対する熱というのは非常に強いものがありますし、ではそれがどういう産業かとなると、繊維は逃げる可能性があるにしろ、中国を市場、マーケットとして見る企業は当然のことながら中国で生産したい。ですから、アゲインストの風はあるにしろ、中国市場の魅力、ポテンシャルを見ている方たちにとっては中国は非常に魅力的である。では中国で何が問題かとなると金融等々いろいろあると思いますが、私はどうしても物流に目がいきます。そうすると、当然のことながら中国を我々物流業者の目から見ると「どうなんだろう」という話になってくるところが、非常に大きな課題になっているのかなと思います。

これがイントロですが、西部大開発等で中国政府が国として内陸の経済格差を縮めていこうというところでいろいろな方策をとっておりますが、物を売るという観点から中国マーケットの内陸の展開にどのように対応していこうかというところを我々も考えておりますので、物流についてそういう話をさせていただこうと思っております。とはいっても、中国の内陸マーケットの範囲はどこ

までかということになると、売れるという話でいくと長江沿いでは重慶ぐらまでかなと思います。ゲートウェイから内陸に入るという視点でお話をさせていただきたいと思います。

国内物流の問題点とトレンド

1つ大前提のところで、中国の物流が悪いと巷間言われている1つの大きな要因、何で物流業者、そういうサービス業者がないのかというベースのところを私なりに考えたのがこの表です。共産主義物流と資本主義物流の違いという形で整理をさせていただいていますが、やはりベースになる感覚が違います。我々は資本主義の感覚ですが、中国は当然共産主義の国ですから、物流に対する考え方が違うというのが当然出てきております。

我々は資本主義ですから、価格・生産というのはマーケットが決めます。要するに、売れない限りは結局、何の役にも立たない。近年のサプライチェーン・マネジメントの要請が強まって、ますますこういうことになったと思いますが、マーケットで決まる。では、マーケットで売れるためということだと、我々物流としては納期・定時性の問題、プラス、これは非常に悩ましいところですが、かつ、安くしてくださいという、非常に相反する厳しい要求に答えろということになるわけです。そうすると、輸送としては自営という話もありますが、当然プロがいるでしょう。プロに任せることによって、お金を払うけれど、自分たちの経営資源というのは売れるものをつくるほうで勝負しようという形で、コアに経営資源を集中する。ですから、自分たちがコアだと思っている

共産主義物流と資本主義物流

	価格・生産の決定	輸送の目的	輸送主体	物流レベル
共産主義 (中国)	生産側	<ul style="list-style-type: none"> 計画に従う移動 コスト 	自家輸送主体	移動に過ぎない (コスト)
資本主義 (日本)	マーケット	<ul style="list-style-type: none"> 納期 定時性 コスト 	サービス事業者	付加価値+コストの追求

方へ、例えば日本の卸売りさんは、物を小売さんに定時性コストで配送していくというのは自分たちのコアだからということで、物流を離さない。けれども、そうでない製造業者さんはどんどん離れていくという傾向があります。プラス、「付加価値」と「高コスト」が物流レベルとしては追求されるということが当然の近年の動きだと思いますが、共産主義ということになるとこの辺が大きく違ってきます。

1つ、生産価格の決定というのは生産側にある。逆に言えば、計画経済ということは、売れた量よりも計画どおりにつくったというのが評価の大きなポイントです。ですから、計画は予め1年前に決まって、それに従って経営資源は配分されるということになります。それによって、マーケットではなくて生産側の計画で決まる。そして、輸送はその計画に従っていけばいいということになります。プラス、コスト。コストも当然のことですが、計画に従って移動するということになります。そうすると、サービス輸送事業者によるのではなくて自家輸送ということに大きな意味があるわけです。ですから、企業や何々集団とか、川上から川下までみんな経営ソースを持っている。そういうところが非常に多い、ということは運輸部隊を持っていて、自家物流でやるというのが主体ということになります。そうすると、物流レベルは自分でやって、自分のものをそのまま計画に従うためにやるので、我々から見るとコスト以外のものはあまり重視していないではないか、ということになるわけです。ですから、この自家輸送が非常に多くて、サービス事業者に金を払って、何で外部に金を払って物流をやらなければいけないのかという感覚が共産主義には非常にあります。ですから、運輸企業や輸送隊というものはありますが、第一義的には大きな企業グループ、生産物をつくる企業の中の運輸隊ということが非常に多かったということです。これが、従前だと、何で物流がよくないのか、物流企業がないのかという疑問の回答



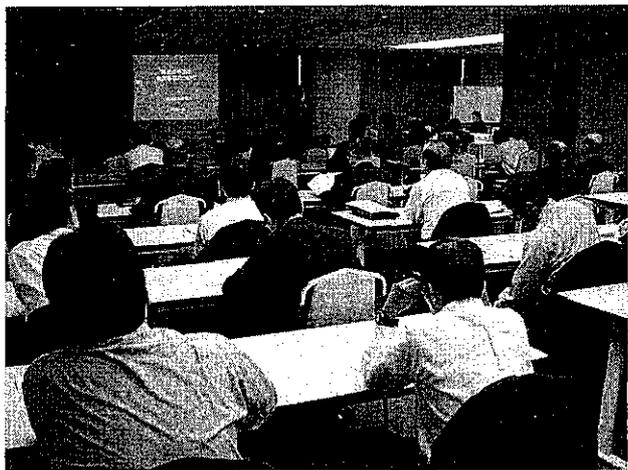
▲続々と会場へ集まる参加者

になると思います。

こういうところをまずベースとして押さえていただいて、現在、物流がどう変わってきているのか。資本主義的なやり方がどんどん入ってきて、我々の馴染みのやり方にいまってきているところなんです。

もう1つ、「急変するニーズ」。まず、国内物流販売の自由化ということです。WTO加盟を機会にして、中国が自分たちのマーケットを基本的に開放していくということを明確にしました。WTO加盟以前はもめました、国内販売、チェーンストアというものも基本的に2000年に自由化されてきたわけです。

もう1つは貿易権、これは今年撤廃されますが、国際物流のほうから見ると、いままで中国に輸出入する貨物というのは予め輸出入者の方がクォーター、枠のような形で持った。基本的には製造業者さんなら、自分たちの製造に関する部材なり、原材料しか入れられず、自分たちの製品しか出せなかった。ですから、日本の商社的な何でも扱えるということではできなかった。これが2005年に撤廃され、基本的には日本と同様に何でも好きなものが入られて、出せるようになることが期待されています。ですから、今年になって日系の中でも双日さん、伊藤忠さんを初めとして総合商社ができますということが新聞記事に出ていました。こういう形で貿易権の撤廃が実現するなら、我々



▲いよいよ開始です

物流からすると、当然のことながら輸出入、貨物が増えるというプラスの方向に期待が大きいことになります。

もう1つは、我々業者としての参入も容易化される。2002年12月にWTOに加入したときに、自動車輸送なら3年でマジョリティ50%以上の外資系企業がOKになる。2006年には、我々はフォワーダーは100%外資が可能になるということで、物流業参入の容易化が図られるというプラスの要因で、中国は物流量の増加が当然出るだろうという期待があります。

近年、若干、特に輸出産業についてはいままでよりペースは落ちるかもしれませんが、国内をターゲットにしている我々のお客さん、荷主さん、業者さんの動きは衰えることはないだろう。そうすると、特に国内販売のようところで物流をどうしていこうかというのが課題になっております。

翻って、中国の方たちはどう見ているかということ、マクロのほうからいくと、日本の企業の場合、例えば、ロジスティックシステム協会さん等々の調査だと、販売価格における物流コストは全産業平均大体5%ぐらいというデータを出しています。また、もっとマクロのベースで見ても、GNPに対して日本の物流費というのはどれくらいかということ、これも10%ぐらい、8~9%段階で止まっている。同じように、実態とどうかという話がありますが、アメリカなんか9%だという言い方をします。

こういうところから、発展途上国の方たちが物流費用を見たとき、販売価格の1割以下にするというのが1つの大きなベンチマークになりやすいです。そういう目を見たときに、中国の方たち、例えば交通部は、マクロで見たときに自分たちのGNPの20%が物流費用ではないかという見方をしております。これが地方になると、3割になるという形で見えています。ということは、物流費用は、彼らから見ると非常に高いという認識があります。これはミクロ、要するに企業で見たときも同様で、昨年JIFFA(日本フレイトフォワードーズ協会)で中国とのセミナーをやりましたが、そのときにご同業のCOSCOさんも大体物流コストというのは製造価格の数割を占めるのではないかと、という指摘がございました。物流費用は非常に高いという見方の大きな要因としては、自分たちでやっているから。だからそれを物流業者がやりますよというのが1つの大きな動きになっております。

こういうトレンドが1つ出ているので、いままで自分たちで抱えていた物流がだんだん外に出る形が出ている。そうすると、安くなるという形で物流のパイ自体は非常に大きくなっています。これは物流全体の量が多くなっていることでもあるのですが、要するに隠れていたものが外に出たことで拡大をしているわけです。そういう意味で、物流企業が、金融、不動産、住宅等の5大成長産業の1つに数えられるというのが近年の傾向です。

各輸送モードー自動車・鉄道・水運

自動車輸送

そういう前提の中で、各輸送モードについて触れさせていただきたいと思えます。1つは自動車輸送ですが、自動車輸送は当然のことながらベースとしては道路インフラの問題があります。これは右肩上がりで延びています。2002年では世界3番目の道路総延長だったのが、いまは世界で2番目の道路総延長ということになっております。

そして高速道路網の整備で、中国は2010年にか

けて基本的な道路、5本の縦の道路と横の7本の道路という大基幹道路を造り、これで一応全国がネットされる。これによって一応500キロ圏内なら半日中で、2,000キロだったら1日で行って1日で帰って来られるというところまでを目標として、いま道路交通網の整備がされているわけです。

こんなに造って大丈夫なのかという意見もたくさんあると思いますが、ここ10年、15年を見ると、こんな調子で実際に造れていることは確かです。インフラという意味で道路総延長は非常に延びています。

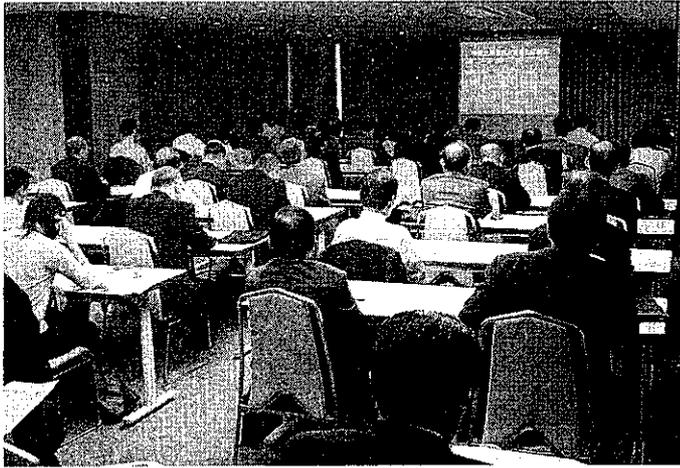
それに対して事業者ですが、これが非常に進んでいるのも事実です。1つは、法整備がしっかりできてきたことです。従来、中国というのは人脈社会だからという言い方もありました。法律どおりにいかななくても、例えばいいコネクションがあればできるという感じで案外回っていた時代もありましたが、WTOの加盟で彼らもたくさん法律をつくって、透明性を高めてきたことで法的な整備は非常にされてきました。80年代は免許の範囲が曖昧で、自動車輸送免許をとると全国配送ができる。全国配送免許があるという風説も強く流れました。実際は、車両は全国を走れるが、事業者の全国免許はなかったのです。2003~2004年にかけて上海、北京といったところはローカルの参入規制がきちんとできていきました。我々としてはその両足主義、発着それぞれで集荷と配送の許可を取らなければいけないということが明確になってきました。全国免許の幻想は、これは一応クリアされたということになります。各地方で事業免許を取らなければいけないということになりました。

もう1つは、経営資質管理便法です。法律をつくって、このクラス1番になるのだったらこういう条件がありますよ、ということがきちんと出てきたことです。私は日通の子会社におりますから全国配送にこだわりますが、全国配送ができる、州を越えた事業ができるということだとクラス2。5つのクラスがありますが、クラス2以上、クラ

ス1か2から取らなければいけないということになります。そして、3、4、5となります。ただアメリカ的とは違いますが、要するに、要件を満たせば必ず免許が下りるとは書いてありません。これを取るには、当然その免許要件はクリアしなければいけませんが、ライセンスを出すほうは需給状況等々、「そのマーケット状況を鑑みる」という条項が一応入っております。ということは、いまの日本のように形式要件をクリアすればOKになるとは、法律上はなっておりません。そういう問題はありますが、一応クラス別免許というものが出来て、それに従って事業を行なう内容と、それを行なう人たちの経営資源が明確に決められて、多分このクラス1、クラス2を取っているところだったら間違いなだらうという、利用者としては目安ができてきつつあります。

このようなやり方が中国の方は好きなのか、こういう時期なのかわかりませんが、例えば、フォワーダーの企業だと、中国のフォワーダー協会がコンテスト的なものをやって、そのフォワーダー企業としてのベストを出して、それを公表していく。それに向かって追いつきましょうよ、という形で事業をクラス分けして、初めはある程度差別化する。日本の我々の感覚とは違いますが、そこでいいものを出して、それに合わせよう、という形が非常に出てきております。

そういう意味で、自動車輸送は法的にしっかりしたものができつつあります。ただ、我々のお客さんからしてみると、海上コンテナを運ぶときにちゃんとサスペンションがついたものが欲しい等々、振動へのリクエストは強いものがありますが、昔の車両に比べると大きな違いが出てきております。インフラ、事業者、車という基本的な3点は非常に進展を見せております。これは1つの例ですが、中国の昔の代表的な5トン車両。いま箱型のバンタイプを見るのは地方においても珍しいことではなくなっております。これは、私どもの感覚でいくと10トン車レベルです。それで、これだ



▲会場の様子

けしか運べなかったし、逆にこれだと道路で車が壊れたとしてもドライバーや修理で何とか対応できるということでこのような無蓋車が多かったわけですが、いまの時代はバンタイプで少量のものでも運べる。また温度帯は、大都市を中心に出てきております。

鉄道輸送

もう1つは鉄道です。鉄道は日本で言う国鉄ですから生活輸送品を運ぶという大命題があります。逆に言うと、この残ったスペースが我々のほうに回ってくることになります。ですから、中国の鉄道キャパシティは大きいわけですが、石炭・石油という大きな物量があると同時に、我々に見えない範囲で軍隊というものがあるので、どれだけスペースが余るか予想が付きません。そういう意味で、商業貨物の順位というか、プライオリティは非常に低いものになりますから、スペースがでた時しか運べないので定時性がない。要するに、ダイヤがないということです。これが我々からすると非常に大きな問題です。

もう1つは、我々だと通運という業界がありまして、鉄道輸送とそこから先の自動車輸送をリンクする事業者がいるわけです。これが、鉄道業者がトラック輸送を提供してくれないので両端輸送を含めた輸送ができないというのが一般的な評価と言っていいかと思えます。それが90年たって変

わりつつありまして、貨物の専用列車を通そうという構想が出ています。「五定」と言っても、5つの要素を決めようということです。1つは発着駅、そしてルート、どういう経路を通って行くのかというルートです。もう1つは車両ナンバー、予めその車両が行くよ。あと、発時間と運賃。これは、我々で言うダイヤに従った貨物定期輸送便です。これが各ルートで出てきています。多くは、上海等からの荷物があるということで港から内陸に入るのが非常に出ております。

ただ、これも悩ましいところですが、こういうサービスがあるのだから、あまり貨物がなくても当然、満車になっていなくても運行されるだろうというのが我々の感覚です。ところが、彼らは彼らなりの最低発着数量というものを持っていて、これに満たないと出ないという、我々の感覚と非常に違うところが出ています。ただ、そうは言いつつ、五定列車のサービスの本数、便数が増えているのは事実で、スキップする、出なかったというケースがあるにしろ、出たときに関しては概ね時間どおりに到着するという評価が高いものになっております。中国は鉄道大国で、ハブ・アンド・スポークの形が基本的な中国の鉄道運行ということになりますので、ハブで集まらない限りはなかなか出ないというのが実態です。それを打破したのが先ほどの五定列車ということになります。

我々は物流業者ですから、「小荷物は？」という話になります。一応現在の状況は、我々から見るとしっかりしていないかなというところ。実を言うと、中国では昔1トンコンテナ、3トンコンテナ、日本は5トンコンテナですが、そういうものがあって、これは一応なくなったという話にはなっていますが、使われているところはまだ使われている。鉄道輸送は、こういう形で小荷物は受けていただいて鉄道会社がこういうふうなコンテナに混載して着地に行くというサービスはとり

あえず存在しておりますが、先ほど言ったような実態（ダイヤがない、スペースがないと発車しない）ですから、我々が宅急便なり宅配便を使うように1回送ればフォローなくちゃんと着くというレベルにはなっていないところです。

水 運

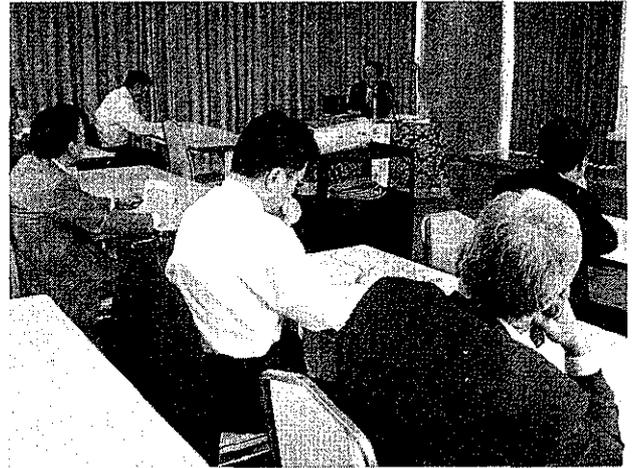
水運については少し割愛をさせていただこうと思いますが、1つは三峡ダムによる改善で、定時性や迅速性というものは大分よくなってきたということで、先ほどの鉄道と激しい競争をしております。中国内部の成都のほうに長虹というテレビの会社があって、この対米輸出について、水運に取られた、取ったというのが今出てきています。

河川でいくと干満の差が非常に激しいので、これは重慶ですが、逆上がり形式で貨物を揚げざるを得ない。内陸の開発が進むにつれ、今迄隠れていた貨物が出てきたという、ローカルな物流産業にとって非常にフォローの風が吹いてビジネスチャンスになっており、質についても先ほどの自動車サービスの例のように上がっています。そういう意味で、サービスの向上が非常に出ています。

先ほどの3つのモード間の競合で、特に内陸では鉄道、水運の競合、そしてインフラが上がってきたことによる、ドア・トゥ・ドアの長距離自動車輸送と、メニューが揃いつつあると思います。価格として圧倒的にまだトラックが高いですが、それに乗らない貨物だったら「鉄道はどうですか、水運もありますよ」というメニューが一応提示でき、選択肢が出つつある。長距離輸送、特に長江をターゲットにした場合はこういう形が出てまいります。

総合物流への課題

次なる課題としては総合物流になります。各輸送モードはよくなっております。物を運ぶのは我々の基本ですが、物を運ぶというレベルにおいて非常によくなったのは事実です。では、その先は



▲聴き入る参加者

というと、それを連結させたニーズがだんだん高まってきていることになるとおもいます。その中の1つが、物流センターのニーズです。例えば、保管してそこからデリバリー、通過するといったコンセプトが非常にいま出ています。プラス、それを組み合わせた一貫輸送の構築が非常に大きなニーズになります。逆に言うと、我々外資はここら辺が強みだろうと思います。ここを生かすために各輸送モードはローカルな方たちと協調しましょうという戦略転換が起こっていると思います。

卑近な例で、私の親会社・日本通運は超自前主義なところですよ。いま我々は国内では郵政と組むというニュースが出ていますが、それより先に、我々は中国の三菱商事さんの物流と組んだというのが、逆に言うと大きなニュースになりました。こういう形で、我々総合物流は各輸送モードについて中国のローカルな形と競合するのは難しいところで、こういう戦略を取るところは非常に増えております。

例え話ですが、中国の物流の1つの例、実を言うと、これは中小ではなくて北京のイトーヨーカドーさんなんですけど、月間何万人のお客さんが来るようなところでも、物流センター機能はないわけですよ。日系の小売さんでも、イトーヨーカドーさんなども店舗が北京で多くないせいもありますが、小売さんに対しては、各ベンダーさんから直送方式というのがまだ多いのです。ですから、非

常に錯綜する。多分、自前で物流センターを持つというのは、いまカルフルさん、ウォルマートさんが深圳で取り組み始めたところだと思います。物流センターでまとめて配送していくやり方が非常に少ないのが中国の現状です。そういう意味で、物流センター構想というのは非常に大きな目玉になるかと思えます

あと1つ、中国はちょっと日本と事情が違うのかもしれませんが、各都市、上海も北京もそうですが、市内の交通道路インフラが経済成長のスピードに追いついていない。我々から見ると非常に困りますが、貨物自動車を時間的に入れないという規制を持っています。大型車両を特に入れない。これは、環境面でそうなっているところが多いわけですね。そうすると、どうしても中国の物流センターのニーズが非常に高くなります。これは逆に、政府セクターでもいま道路インフラに力を入れています。次に物流センター・物流団地なりの構想に多く投資しているのが現状です。

先ほど言いました総合物流企業ということですが、例えば、長江から、水運会社さんが自動車輸送をコンバインする。そして、24時間配送、48時間以内の配送という自分たちの水運と自動車を組み合わせたサービスを行なう企業が非常に増えてきております。こちらも自動車と通関等と国際輸送をコンバインさせた水運ですが、そういう企業がかなり出てきています。その中で、さらなるサービスの追求へということがいま始まっているところです。

おわりに—

日本・中国双方から見た物流評価

ここからまとめに入りますが、日系の物流企業が公約数的に評価している中国の物流ですが、インフラ整備は非常に旺盛であった。それに従って運ぶことに関してはほとんどクリアされたというのが認識として最大公約数的なところかなと思っています。ところが、インフラと経済成長の伸び

というものを考えると渋滞、交通規制。高速道路は充実して来ましたが一般道路ではまだ問題があると思います。

もう1つは倉庫、ターミナルの問題があります。我々はこれから中に入っていこうと思うと、どこかで拠点は持たなければいけない。中国の倉庫というと自前だったり、あとは本当に物を置くストック型の倉庫である。そこから通過型の積み替えの倉庫機能への転換が、今後の倉庫物流のベースになるところかと思えます。

そういう意味で、インフラ面・ハード面では非常によくなっているところはありますが、それに従って今度はソフト面への移行が問題だと思います。1つは意識の問題、これは先ほどの物流のアウトソースというのは日本でもなかなか出ませんが、物流は自前でやるのだという意識が非常に強いところがあります。あとは付加価値サービスがまだそれを連結する、コンバインするところは弱い。あと、日本人から中国人を見ると人脈社会で、ビジネスでは難しいところがあるかと思えます。

特に付け加えるなら、先ほど「会社をつくるのは簡単になるでしょう」という言い方をしました。これから外資100%がOKになるわけですが、いままであった既存の合併会社を潰せるということにはならない。悪い見方をすると、片方で結婚してがんじ絡めにされていて、片方で彼らは違う手で国内マーケットにそのノウハウを生かして自分たちのところにローカルのお客さんを取っている。それが2006年までの100%の時間差で何とか追いついて、自分たちの競争力を高めようという、こういう穿った見方もできることがあります。

特にソフト面への移行ということでもう1つ言わせていただければ、我々はソフト産業ですから、確かにハードが必要ですが、いかにうまく限られた狭いハードで回そうかというのが1つの「腕」になります。ところが、先ほど「クラス分けの免許がありますよ」と言いましたが、いい免許を取るには多くのハードがなければいけないというジ

レンマがあります。我々は、できれば少ないものでたくさん回したい。ところが、彼らの免許は、言う人によっては、「我々が必要とする10倍ぐらいのハードを持って」という持って行き方。やはり数が多いとか、ハード信仰が非常にあるという、そこがまた悩ましいところです

先ほど倉庫というところも申し上げましたが、中国のこのごろの倉庫を見ると非常に多層階のものが多くなっています。特に港湾では土地が高くてしょうがなくやっているわけです。本当は使いやすいのは2階、3階までだと思いますが、彼らは非常に高いのを建てる。そこに付随する車両置き場、出口は非常に狭いものになる。これは逆に言うと、ハード重視の所管官庁とぶつかりまして、我々は認可を受けるのに非常に苦労しているところもあります。

中国の方から見ると、JIFFAの昨年の日中でのサプライチェーン・マネジメントの共同シンポジウムで、自分たちの物流評価を紹介します。

1つは、物流アウトソーシングが未徹底であるということ。そして、まだサービスレベルとしては低い。特に付加価値の高い総合物流的なものはまだです、という言い方をしています。ただ、プラス面として急激にインフラはよくなっている。あと、やはり縦割り行政。産業ごとに自分たちで物流を全部抱えオープンになっていないので、標準化の取り組みが、今後のことを考えると不安という感じです。あとは国有企業がまだまだ強くて物流部門を内部で持っているので、これがなかなかオープンにならないことです。

次が法制度の未整備で、自動車の輸送についての法律が出来たことによってようやく法的な安心感が出てきています。やはりWTOを機にして法制度が、現在でもどんどん新しいものがつくられているという段階です。逆に言うと実態のほうが先にいっているのです、彼ら中国側としても法制度が未整備で、新しいビジネスをするときは困っているという段階です。

最後は総合的物流サービス、周辺業務で、今後ここで勝負をしていこうというところです。そういう中で幾つか課題として出ている1つは、やはり教育、人の問題です。ロジスティックという考えが導入されたばかりでOJTをする機会もないところで、どこで教育をすればいいのかということです。大学では物流学科を設ける動きが出ています。ところが、その方たちがみんな卒業して企業に入ったとしてもまだまだ足りない。これは日本もいま、3PLの事業をしようといったときに、人材が足りないというのと共通しているのかもしれませんが、総合的物流というところでは人材の問題が非常にネックになっております。

ということで、先ほどの中国の方から見た物流の評価と、日本の方から見た物流の評価で、問題点の指摘はほとんど一致しています。日本人から「中国はまだ人脈社会じゃない」という指摘があったのを除くと、日中の問題は共有化するレベルにまでなったというところです。中国の中では、先進的な企業だとハイアールの方たちが自分たちの子会社であるハイアール物流をつくりました。彼らはその中で物流拠点として中国の郵政の物流拠点を利用して全国展開をしていく。電機メーカーの華龍というところなどはCOSCOさんと組んで自分たちで物流子会社のものをつくって、そこにマネジメントをさせてやっていく。そういう意味では非常に我々と近いやり方、また、その華龍さんのところは、日本ではなかなかできていないようなところまでちゃんとデータを取って何割物流費が下がったから、その分の何割いただきますというところまでなさっているというのも出てきているようです。

いいところは確かにそうでしょうが、控え目に見ても、運ぶというレベルの物流はかなり脱却しつつありまして、一段進んだロジスティック・サプライチェーン・マネジメントというのが、今迄中国の方たちは言葉等で上滑りしているところがありました、共有できるレベルになったかなと

いうところです。中国の方たちも、昔は日本の企業の方から「質を上げろ」と言われていたのが、今度は「安くしろ」と、質の問題からニーズが変わってきたということを非常に多くの方から聞くようになりました。プラス、中国のローカルの方たちのビジネスマーケットというのは非常に大きくなったことで、当然それにつれて良いサービスが出てきたというのが現在の物流かなと思います。ただ、さらに進んだ物流を考えるとベーシックな荷捌きをして在庫管理をして、早くはかせていくという通過型の物流。ストック型ではなくて、通過型の物流施設を生かした物流というものは今後の課題かなと思います。

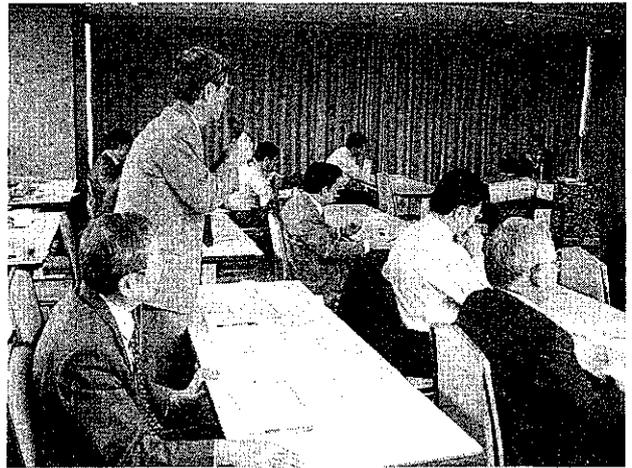
雑駁ではございましたが、近年の中国の物流事情ということでご紹介をさせていただきました。どうもありがとうございました。

質疑応答

【質問①】 1つお伺いしたいのは、共産主義物流と資本主義物流の比較のところ、輸送主体で、中国では自家輸送主体とありますが、要するに各メーカー、特に大手のメーカーさん等はこういう自動車会社を持っている、あるいは専属の運転手も抱えているということなんでしょうか。あるいは、それでも普通で言うサービス事業者を起用する場合もある。まあ両方やっているのかもしれませんが、パーセンテージあるいは地域による特性等ありましたら、ご教示いただきたいと思います。

【大出講師】 すみません、これは定性的なものということで、そういう数値データは実を言うと、取っておりません。まさに自家輸送というのは、先ほどご理解のとおり、自分たちで輸送手段、人員をもってやっていくというのが中国のいままでの一般的な動きだったということでご理解いただければと思います。

【質問②】 中国で外資系の企業で活躍していると



▲質疑応答の様子

ころはどんなところがあるのか。それから将来的には外資系と中国系でどんな争いになるのかということをお聞かせいただければと思います。

【大出講師】 外資については、名だたるところは欧米系にしろ、Fedexさんにしろ、すべて出ています。日本については、日本通運を初めとして、いま倉庫業者さん、要するに、日系でよく言われているのはご三家という言い方で日通・山九・日新さんが、我々物流フォワーダーのほうでは早くから出ております。

もう1つのお尋ねですが、競合関係ということだと、現在ローカルの企業に対しての日系の価格競争力というのは強いとは言い難いです。どこの日系企業さんでも、例えば、日通だと山九さんが競争相手ではなくて、日通の場合はローカルの方たちが競争相手になっていると思います。そういう中で、何とか総合物流で、特に海外と中国との輸送を1つの強みとして残したい。ローカルについては、強いところとなるべく提携でやっていこうというのが1つ見られるのではないかと思います。例えば、佐川さんは、上海からの宅配便的なものをやろうというのを一昨年ぐらいから始められましたが、ここはまさに陸軍の子会社と組んだ。やはり、そこが一番広いネットワークがあるというので、どうしても国内についてはどこかと組もうという形が非常に多くなっているのだと思います。



国際海事 World~Webから~

—ボルチック国際海運協議会 BIMCO—

名 称：Baltic and International Maritime Council (ボルチック国際海運協議会)

所 在 地 (本部)：Bagsvardvej 161, 2880 Bagsvard, Denmark

Tel: +45 44-36-6800 Fax: +45 44-36-6868

HP: <http://www.bimco.dk/>

会 長：Mr. Knud Pontoppidan (Maersk Line, デンマーク)

事務局長：Mr. Carsten P. Melchiors

加 盟：123ヶ国より2,550社超

設 立：1905年



▲Pontoppidan氏



▲Melchiors氏

(BIMCOのHPより：2枚とも)

1905年に発足の" The Baltic and White Sea Conference" が前身。メンバーは、船主による「オーナーメンバー」、船舶代理店やブローカーによる「ブローカーメンバー」の他、PI保険等を含む「クラブメンバー」や船級協会や海事法律事務所、損保や銀行等海運に関心のある「準メンバー」により構成されている。主な活動としては備船契約等書式の標準化が有名であるが、この他 ①データの収集や調査 ②各メンバーからの情報等を含めたメンバーへの最新業界情報提供 ③メンバーの立場に立った仲裁・支援 ④知識向上のためのワークショップの開催 ⑤IMOの多くの委員会に参加しメンバーの立場からの意見開陳等がある。

また、ICS/ISF, INTERTANKO, INTERCARGOらとともにRound Tableを開催し、海運業界における共通認識や結束を醸成している。

<議決機関>

* General Meeting：総会。2年毎に開催。会長・理事選出等

* Board of Directors：理事会。年1回開催。BIMCOの業務を統括。

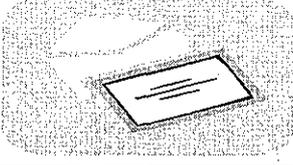
* Committee, Sub-committee 等

- Executive Committee：執行委員会。年3回開催、会長および船主メンバーで構成。BIMCOの事業を執行する。
- Documentary Committee：書式委員会。年2回開催。BIMCOの中核事業である契約書等の標準書式の改善等について検討。理事メンバー、船主メンバーの代表、各クラブメンバー代表、国際機関のオブザーバー達から成る。
- Marine Committee：海務委員会。様々な船種で実務経験を持つ技術や運航の専門家によって構成され、技術的側面等から執行委員会をサポート。

<事務局>

事務局長の下、文書および法務部 (Documentary and Legal)、海務部 (Marine)、安全および国際渉外部 (Security and International affairs)、サービス部 (Services)、港湾部 (World ports) などがある。

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)



London 便り

2012年ロンドン夏季五輪に向け物価は上がる…。

この原稿が掲載される頃は、日本は未だトリノ冬季五輪の話題で盛り上がっている頃かと思えます。日本では各メディア揃ってこの冬の祭典を大きく取り上げているのに対し、英国ではあまり扱いは大きくありません（通常のサッカーのリーグ戦の方が扱いが大きい）。ただ前回のソルトレーク五輪は地上波TVでほとんど放映されなかったそうなので、今回は地上波TVの中継もある程度あるだけ注目度も少しは上がっているのだと思われます。

英国にはスコットランドのごく一部を除き、スキーができるような高い山がほとんどありません。そのためか、冬季五輪競技のほとんどが欧州発祥であり、また今回はイタリアでの開催であるにもかかわらず、トリノ五輪はあまり人々の話題には上りません。

しかしながら、英国代表でもカーリングや女子ボブスレーではメダル獲得が期待されており、実際にメダルが獲得されれば、一躍人々の関心も高くなるものと思われます。

さて、五輪といえば、英国は昨年7月に1948年以来64年ぶりとなる2012年夏季五輪の開催地に決定しましたが、6年後の五輪開催に向け、市民にとっては気の重くなるような話も出ています。

五輪開催に向けた問題

これまでロンドンでは2度五輪が開催されています。1回目は1908年でしたが、これは当時そもその開催予定地だったローマで火山噴火が起こったため、急遽開催地をロンドンに変更して開催されたという経緯がありました。また、2回目は前述の通り1948年に行われたわけですが、第二次世界大戦後の混乱がまだまだ残る中での開催でした。

ロンドンでの過去2回の五輪は上記のような経緯で、万全の体制による開催とはいかなかっただけに、3回目となる2012年大会には並々ならぬ国・市当局の意欲が伺えます。しかしながら、その

準備においては既にいくつかの問題が見受けられます。

競技場・コストの問題

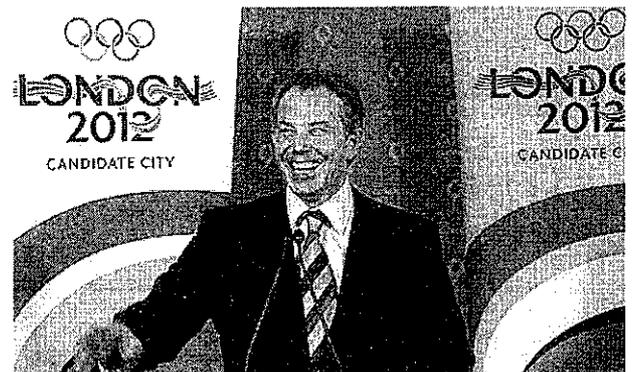
まずは競技場建設の問題。2012年まではあと6年ありますが、それまでに全ての五輪開催設備を完成させるのは用地等の問題もあり、簡単なものではありません。選手村やメイン会場は“イースト・エンド”と呼ばれる東部地域に設置が予定されており、開発が遅れている同地域住民からは五輪設備建設に伴う発展が期待されていますが、今後多額の子算を伴う大規模な工事が必要となります。

次に何といってもコストの問題。五輪開催においては、観光関連収入の他、交通網整備や関連施設建設に伴う雇用拡大による効果が見込まれています。

（主な収益の予想：

- ①TV放映権等メディア関連—
5億6,000万ポンド<約1,120億円>
- ②スポンサー契約関連—
4億5,000万ポンド<約900億円>
- ③チケット販売関連—
3億6,000万ポンド<約720億円>
- ④観光収入—200億ポンド <約4兆円>

一方で、施設建設費等に係る事前に必要な費用は40億ポンド（約8,000億円）と見られており、こ



▲ロンドン開催決定にブレア首相もにんまり
（ロンドン五輪公式 website より）

の費用捻出のため宝くじ（ロッターリー）の収益をまわす他、必要費用のうち半分の約20億ポンドについてはカウンシルタックス—いわゆる住民税—の値上げにより賄う計画が既に出されており、これが実施される場合、1世帯あたりの同タックスは少なくとも年間20ポンド（約4,000円）値上げされることが確実視されています。

カウンシルタックスについては、年間4,000円であれば大きな値上げではないように感じられるかもしれませんが、同タックスは各行政区に値上げの裁量が委ねられているため、地域毎に額も値上げ幅も異なります。2004年度の例で見ると、前年比5割増になったところもあるようです。従ってカウンシルタックスは行政区として必要な上昇分に五輪分が重なるという結果になります。

コストの問題については、過去の五輪開催都市でも関連費用に伴う借金返済に苦勞している現実が指摘されています。2004年夏季五輪を開催したアテネでは、実際にかかった資金は予想額の2倍にも及び、納税者に未だ負担を強いる結果となっている他、歴代開催地のシドニー、アトランタ、バルセロナをはじめ、20年以上前の開催地であるモスクワ（1980年開催）、30年前のモントリオール（1976年開催）も未だに五輪に伴う負債返済が完了していないといわれています。

交通網の問題

五輪に伴う観光客を迎え入れるにあたり、一番の問題が交通網の整備です。地下鉄・バスはロンドン観光客の足として非常に便利な存在ですが、日頃から地下鉄は信号故障による度重なる遅延、電気系統の故障で地下鉄の駅が閉鎖、バスは故障で路上に立ち往生、無理な追い越しで乗用車と接触と、圧倒的に悪い評判の方が高い状況にあります。

2005年にも25%値上げされ、既に世界最高水準にあった地下鉄料金については、2006年1月にも再び40%上昇、とうとう初乗り運賃（第1区間運賃）3ポンド（約610円）となりました。また、バスについては25%値上げされ、1.5ポンドとなりました（ちなみにパリの地下鉄の初乗り運賃は1.4ユーロ（約200円））。

ただ、今回の値上げは現金で切符を購入する場合に適用されるものの、プリペイド方式のオイスターカードを利用する場合は初乗り運賃は1.50ポンドと現行より値下げされ、バスについても現行



▲招致成功の瞬間、リヴィングストンロンドン市長（右）も感激の抱擁。2012年まで続投意欲満々か？（ロンドン五輪公式 website より）

運賃据え置きとされています。しかしながら、全ての観光客がオイスターカードを購入するとは考え難いため、観光客を狙い撃ちにしたもの、とも言えることから、観光業界からは「2005年7月のテロ事件以降、観光客の減少が回復基調にあったものを阻害する可能性がある」との懸念が上がっています。

値上げについてリヴィングストンロンドン市長は初乗り運賃3ポンドというのは世界で最も高い地下鉄であろうと認める一方で、プリペイドカード導入促進により、切符購入時の混雑を解消するため、としています。

値上げによる増収は約8,000万ポンド（約162億円）と見られており、2012年夏季五輪も視野に入れ、老朽化された地下鉄・バス設備の整備・拡充にまわされるものと見られています。

五輪に向けた交通網の整備には総費用約70億ポンド（約1兆4,000億円）が必要、との見方もあることから、五輪開催まで更なる地下鉄・バス料金の値上げが行われる可能性は高いと思われます。

五輪の観光客を受け入れるために、交通料金の値上げを行うことで、五輪前に観光客に敬遠されてしまい、観光業に影響を与えるのではないかとの声が多くありますが、ロンドン市長は「ロンドンの魅力」に揺ぎ無い自身を持っているようです。

さて、上記の通り市民、観光客に対し事前の金銭的負担を強いることから、今のところ2012年五輪については、歓迎の声と困惑の声が複雑に錯綜しています。

（欧州地区事務局 駐在員 中村 憲吾）

※参考資料：Daily Mail等英紙五輪関係記事及び地下鉄・バス値上げ関連記事



5 当協会は、海運クラブにおいて賀詞交換会を
日 開催した。

12 交通セキュリティの強化と円滑かつ効率的な
交通との調和の実現をテーマとし、海事分野
13 を含む交通におけるセキュリティについて意
日 見交換・議論を行う「国際交通セキュリティ
大臣会合」が東京にて開催された。

16 国土交通省は、「船・機長配乗要件の見直し等
日 に関する検討会（座長：野川 忍・東京学芸
大学教授）の第3回会合を開催した。
（P.13海運ニュース参照）

23 IMO 第37回訓練・当直基準小委員会（STW
37）がロンドンにて開催された。
27 （P.10海運ニュース参照）
日

31 ICC（国際商業会議所）のIMB（国際海事局）は、
日 2005年に全世界で発生した海賊および武装強
盗に関する報告を発表した。それによると、
海賊被害件数は計276件（2004年は329件）とな
り過去6年間で最少となった。



© k. shikano

「日本海運の現状(2006年1月)」の発行

当協会では、各種海運資料を作成しておりますが、今般「日本海運の現状(2006年1月)」を刊行いたしました。

「日本海運の現状」は、グラフや資料を用いながら、項目ごとに簡潔な解説を付し、日本海運の最新の姿を説明したもので、世界海運とわが国海運の輸送活動、海運経営、外航船員、内航海運の4つの柱で構成されております。

ご希望の方は、下記までお問合せ下さい。

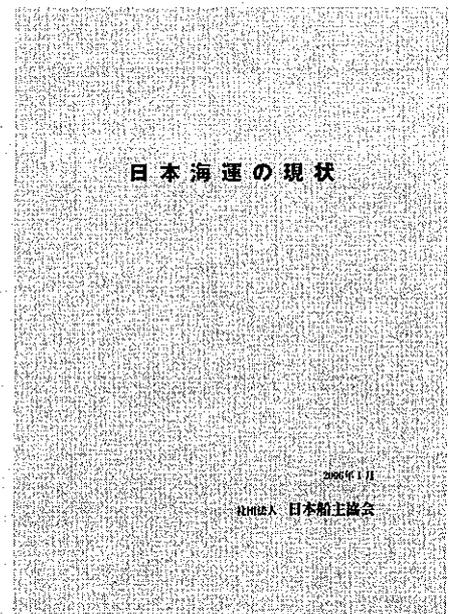
〈お問合せ先〉

(社)日本船主協会 企画部 (担当：利岡)

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL: 03-3264-7174 FAX: 03-3262-4757

E-MAIL: pln-div@jsanet.or.jp



「日本海運の現状(2006年1月)」掲載項目

- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| I. 世界海運とわが国海運の輸送活動 | 7. アジア/北米航路におけるコンテナ輸送の現状 |
| 1. 主要資源の対外依存度 | 8. 一船当たりの年間船員費比較 |
| 2. わが国貿易に占める海上貿易の割合 | 9. 諸外国の海運強化策一覧 |
| 3. 世界の海上輸送量と船腹量推移 | 10. 主要国の海運強化策の概要 |
| 4. わが国商船隊の輸送量推移 | 11. 諸外国のトン数標準税制一覧 |
| 5. わが国商船隊の船腹量推移 | 12. 日本と欧州主要国の船舶償却制度の比較 |
| 6. わが国商船隊の構成 | 13. タックスヘイブン対策税制 |
| 7. わが国商船隊の積取比率の推移 | |
| 8. 世界の船齢別船腹量 | III. 外航船員 |
| 9. 世界の商船建造量と竣工予定 | 1. 外航船員数の推移 |
| 10. 世界の船舶解撤量の推移 | 2. 年齢・階層別の船員数 |
| II. 海運経営 | |
| 1. 海運市況 | IV. 内航海運 |
| 2. わが国商船隊の運賃収入の推移 | 1. 国内輸送機関別にみた貨物輸送の推移 |
| 3. 外航海運企業の損益状況 | 2. 内航海運の企業規模 |
| 4. 外航海運企業の財務内容 | 3. 内航海運暫定措置事業 |
| 5. 対米ドルレート為替相場の推移 | 4. 内航燃料油価格の推移 |
| 6. 外航海運と他産業の海外売上比率の比較 | [付録] 海運年表 |

(企画部：利岡)



船協だより

公布法令 (1月)

- ㊦ 危険物の規制に関する政令の一部を改正する政令（政令第6号、平成18年1月25日公布、平成18年4月1日施行）

国際会議の予定 (3月)

会議名：ASF シップリサイクリング委員会
日 程：3月6日
場 所：台北

会議名：IMO 第10回無線通信・捜索救助小委員会
(COMSAR10)
日 程：3月6日～10日
場 所：ロンドン

会議名：IMO 第54回海洋環境保護委員会 (MEPC
54)
日 程：3月20日～24日
場 所：ロンドン



東京海洋大学にて海事シンポジウムを開催

当協会は1月19日(木)、東京海洋大学が越中島キャンパスにおいて開催した海事シンポジウムに協力した。シンポジウムの内容は「大学の教官と船会社との意見交換」および船社による「講演会」で、その目的は就職活動を間近に控えた3年生を中心とする学生に「日本海運の現状」および「海事技術者の活躍」についてその実態を紹介し、日本の船社に就職する動機付けを与えることである。

講演会に先立ち、同大学の教官と船社の就職担当者との意見交換会が萩原教授司会の下行なわれた。多数の教官ならびに前回より多い16船社から23名の就職担当者が出席し、船社が大学に期待する教育等について双方から活発な意見が交わされた。

講演会には約80名の学生が参加し、特に日本海運の現状や海陸で期待される海事技術者像についての講演にそそがれる真剣な眼差しから学生の興味の深さがうかがえた。

講演会終了後、学生寮地区にある学生会館にて船社、大学の教官および学生との懇談会が催され、学生からの船員の生活や会社概要の質問について船社側就職担当者は懇切丁寧に答える場面が印象的であった。

講演会講師名 (順不同)

日本郵船(株) 人事グループ 船員人事チーム 佐藤健太郎 氏

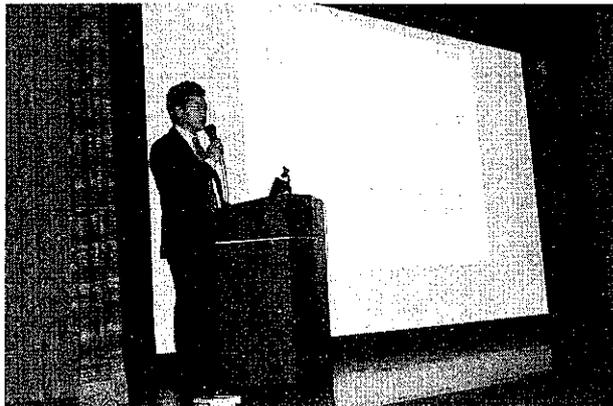
『海事技術者の活躍』

(株)商船三井 人事部 人事第二グループ 宮田 浩 氏

『日本海運の現状』

(社)日本船主協会 海務部 (労政担当) 山脇 俊介

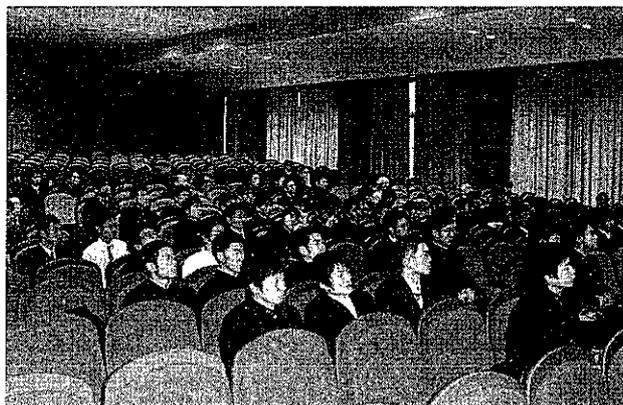
『日本船主協会の概要』



▲日本郵船 佐藤氏



▲商船三井 宮田氏



◀講演に聴き入る学生たち

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
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	4,668	869	4.3	11.7
8	5,221	5,108	112	9.1	21.3
9	5,925	4,972	953	8.8	17.5
10	5,910	5,092	818	8.0	17.9
11	5,915	5,319	596	14.7	16.7
12	6,340	5,428	912	17.5	27.4

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均 (月間)	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2005年2月	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
9	111.06	109.15	113.15
10	114.82	113.48	115.90
11	118.41	116.55	119.83
12	118.64	102.15	121.35
2006年1月	115.45	114.10	117.71

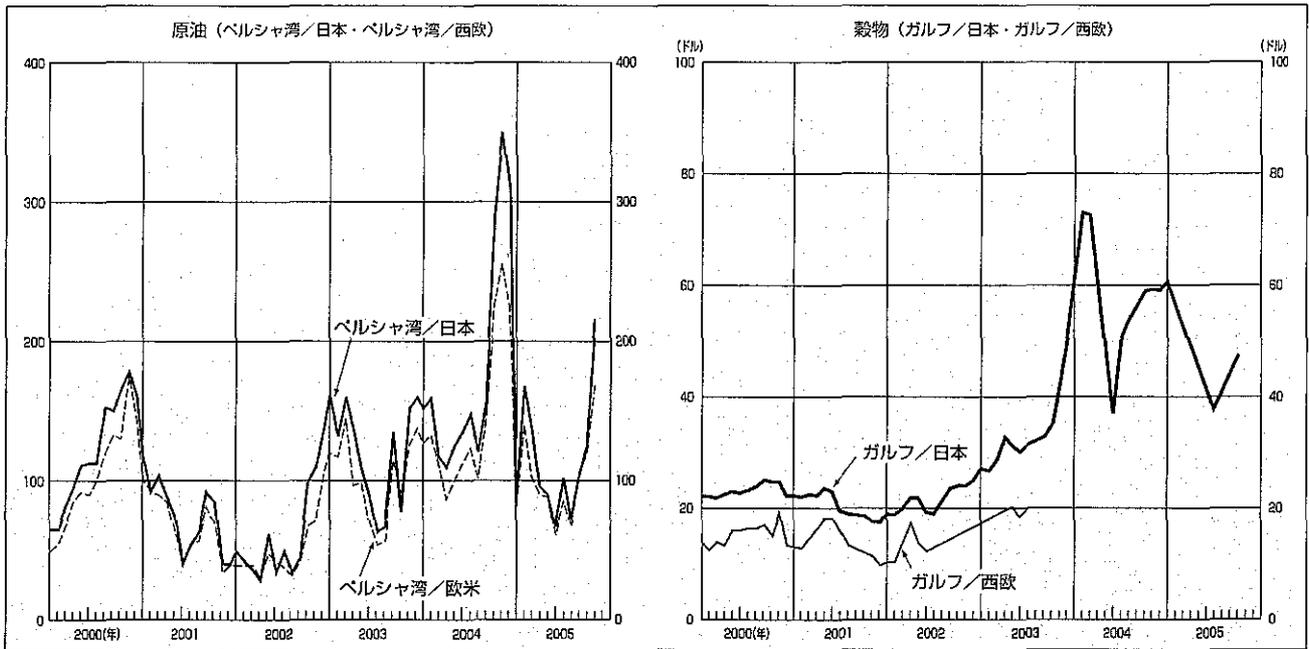
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)								
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他	Trip	Period
2000	146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2005	74,402	2,145	72,257	28,566	3,760	162	39,105	247	331	86	289,216	53,234
2005 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
9	4,977	0	4,977	1,860	332	0	2,785	0	0	0	26,997	5,912
10	7,265	70	7,195	1,750	495	14	4,925	0	11	0	29,425	5,296
11	7,795	150	7,645	2,200	193	14	5,090	0	148	0	34,830	3,494
12	4,463	0	4,463	1,415	299	0	2,663	0	0	86	20,639	2,393
2006 1	8,962	0	8,962	3,165	489	24	5,277	0	7	0	27,818	4,405

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



4. 原油（ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米）

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	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	102.00	73.75	54.00	42.50	123.00	95.00	85.00	62.50
8	68.00	41.00	121.00	97.50	72.50	56.50	57.50	40.00	102.50	87.50	67.50	60.00
9	135.00	70.00	157.50	83.50	102.50	62.50	115.00	50.00	145.00	75.00	102.50	65.00
10	78.00	42.50	290.00	156.00	125.00	90.00	90.00	47.50	225.00	117.50	120.00	87.50
11	152.50	102.50	350.00	265.00	216.00	135.00	126.50	75.00	255.00	167.50	170.00	130.00
12	160.00	133.75	310.00	85.00	137.50	95.00	137.50	95.00	225.00	97.50	—	—

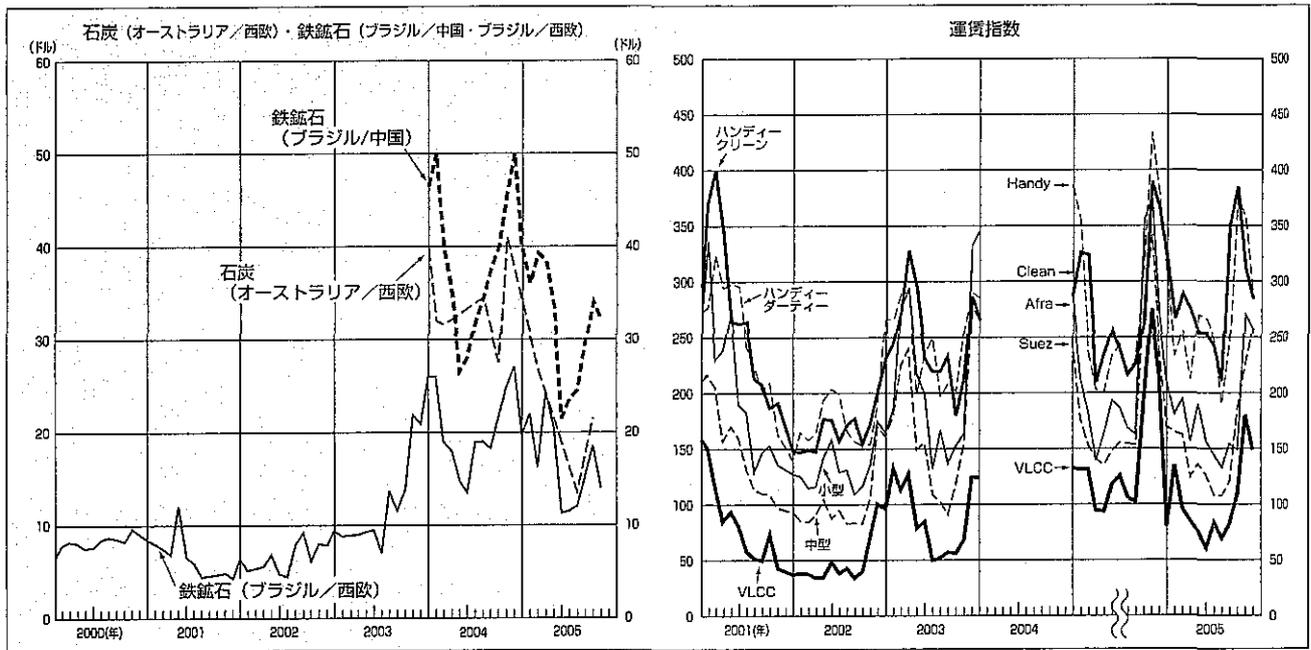
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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	37.75	37.50	—	—	—	—
8	53.75	—	—	—	—	—	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—
10	59.00	—	47.50	—	—	—	—	—
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)

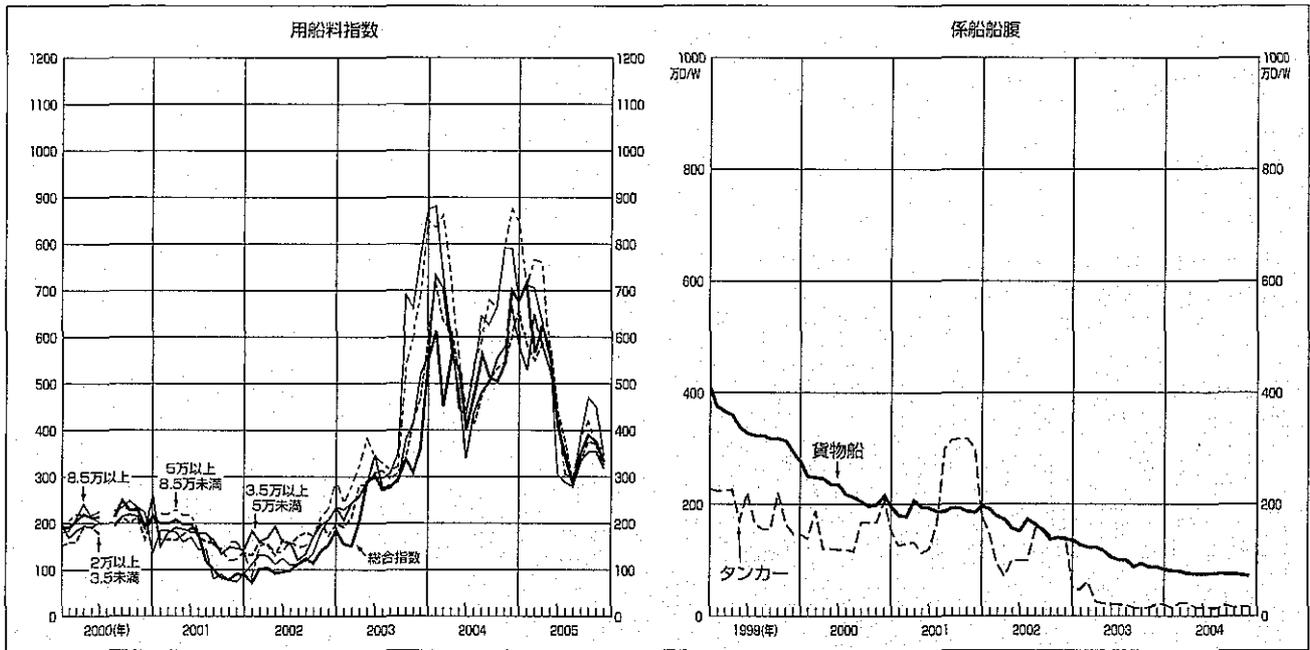
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	40.00	12.50	26.00	22.00	19.75	16.00
2	32.00	—	—	—	50.00	35.00	36.00	33.00	26.00	20.75	22.00	17.25
3	31.65	—	27.00	—	40.00	35.50	39.25	34.75	19.00	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	21.50	16.68	13.50	8.25	11.25	10.00
7	—	—	—	—	32.00	—	23.50	19.00	18.90	16.90	11.50	9.25
8	—	—	13.60	—	34.50	10.20	24.50	17.50	19.00	14.90	12.15	10.30
9	—	—	—	—	37.55	30.00	29.50	26.00	18.25	14.50	—	—
10	27.50	—	21.50	—	40.00	33.25	34.00	27.63	—	—	18.50	15.80
11	41.00	—	—	—	45.80	40.00	32.00	23.48	—	—	—	14.00
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いずれもケーブサイズ (14万 D/W 以上) の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2003					2004					2005				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Aframax	Handy	Clean	VLCC	Suez	Aframax	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	69	107	133	190	211
9	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	103	154	163	229	226	82	120	154	244	350
10	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	195	285	355	320	263	109	186	149	376	385
11	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	276	342	374	433	390	179	225	269	358	312
12	125.5	278.9	332.5	290.0	288.6	216	240	268	378	367	149	257	257	286	284
平均	87.9	164.8	202.4	246.3	246.8	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9

(注) ①2003年までは「Lloyd's Ship Manager」、2004年からは「Lloyd's Shipping Economist」による。②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり(～2003) ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万～15万トン ⑥小型:3万～7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ④VLCC:20万トン以上 ⑤Suez:12～20万トン ⑥Aframax:7～12万トン ⑦Handy:2.5～7万トン ⑧Clean: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	-	284	281	300	279	285	2,169
9	125	1,063	294	2,467	514	4,214	-	335	334	385	389	352	2,949
10	114	1,063	337	4,477	503	4,602	-	377	353	419	469	391	2,949
11	140	1,163	309	4,046	544	4,264	-	370	354	367	450	376	2,991
12	154	1,163	360	4,539	701	5,176	-	326	318	360	344	332	2,624

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

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

9. 係船船腹量の推移

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	132	645	766	34	99	145
9	213	1,407	1,534	50	784	1,567	146	802	881	47	90	146	134	668	745	34	170	194
10	203	1,273	1,383	53	709	1,414	155	882	934	43	103	148	138	676	751	34	103	149
11	209	1,320	1,406	52	706	1,407	138	813	877	38	113	162	139	649	731	34	131	173
12	207	1,308	1,386	51	705	1,407	138	811	877	39	143	218	141	679	710	34	128	171

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルスによる。

編集雑感

平日はテレビを見ることは多くないが、日曜日の夜に某民放局で放送される、住宅のリフォーム番組をすこぶる気に入っていて、毎週欠かさず見る程である。

その番組に登場する住宅の多くは、建築後数十年経ったような古くて使い勝手の悪いもので、ある程度の限られた予算と条件の下で「匠」と称される建築家達の手によって、建物の基本構造は極力残された上でバリアフリーに改良されたり、採光の工夫や風通しを良くするなどの機能性が改善される様子が紹介される。そればかりか、時には古さや狭さの度合いが極端で普通の暮らしには適さないと思われる事例が登場することも有り、(脚色はあるにせよ) そうした家に暮らしてきた方々の表情がリフォームの前後で劇的に変化するのを見て、我が事のように爽快な気分になるのである。一例をあげれば、御自身も住まいと同様に齢を重ねられた方が、急な階段を昇り降りしたり、寒々とした浴室を不自由な様子で使用されたりと、実に痛々しい情景も描かれるのだが、その一方で、彼らの住まいには家族と過ごした思い出の品々、職人としてならして来た頃の使い慣れた道具、かつて繁盛していた店舗の跡など、各人が懸命に生きてきた証が残されている事実も明らかにされる。「匠」はリフォームを依頼した人々のそうした歴史の重みや技に敬意を表し、単に使い勝手の良い

家にするだけでは無く、彼らの生活の支えとなった道具や思い出の残る建具をインテリアや手製の家具にさりげなく転用したりするのである。

心の琴線に触れるこうした番組もある一方で、テレビのニュースや新聞の紙面では、昨秋以来違法な設計により耐震基準を満たさないマンションやホテルがここ数年全国各地で建設され、マンション住民や一般市民に多大な経済的損失と倒壊の潜在的恐怖を与えたことが連日報道されている。それらを見る限りでは、問題の当事者とされるのが違法な設計を実際に行った者だけでは無く、その発注元であるマンションの施工会社や販売会社、更には、本来違法性を担保するはずの検査機関にまで及んでおり本当に腹立たしい。事件の深層を明らかにするのは、利害関係が複雑に絡み合う為容易なことではなさそうだが、少なくとも私の目には、耐震強度偽装事件の当事者達には、最低限の倫理感や高いプロ意識を持って職務を全うしたとの姿勢は感じられない。

よって先述の番組に登場する「匠」の爪のあかでも煎じて飲ませたいところだが、当のリフォーム番組もアスベスト処理問題等により間もなく放送終了とのことである。寂しいが仕方あるまい。

新和海運株式会社 総務グループ
総務・法規保険チームリーダー 藤田 正数

編集委員名簿

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

加藤 和男
石川 達也
廣岡 啓
高山 敦
細野 直也
鹿野 謙二
遠藤 秀己
荒井 正樹
藤田 正数
梅本 哲朗
植村 保雄
半田 収
園田 裕一
井上 晃
山脇 俊介

編集後記

巻では日本経済回復基調の明るい話が大部分聞かれるようになった。

市場も、昨年夏からの急激な右肩上がりに伴って個人投資家らが増大、いまや市中には株本・投資セミナー・サイトが花盛り。LDショックも吸収した感がある。海運を見れば、上場会社の中の大手3社の株価も調整局面はあるものの数年前は200~300円程度であったのが、いまや700~1000円である(1月末時点)。

海運の好景気・株価上昇は素材・資源・エネルギー等とともに経済全体の好況への転換期に先行して現れると以前聞いたことがある。それを思うと2004年の空前の外航海運好況・株価上昇は現在の経済回復の兆しを明確に示していたようだ。昨年は燃料高騰に直面したが業績は比較的堅調、今年は常態に戻るがまだ大丈夫だろう、との声も聞かれる。

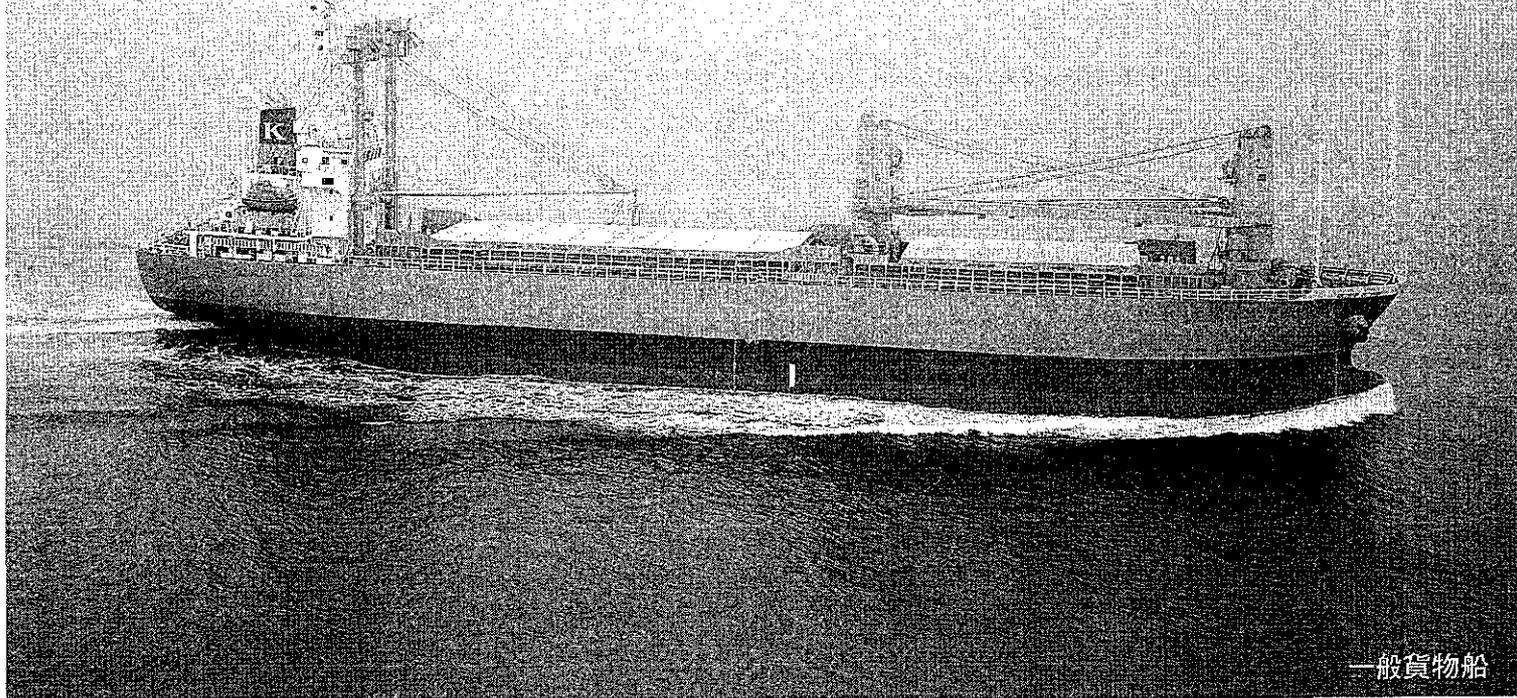
ポイントがずれてはいるが投資面において一般の関心もあるようだ。本来銘柄投資は会社の活動状況等を知って行うのが基本であることだし、業界を知る良い糸口になってくれれば良いのだが。

せんきょう2月号 No. 547 (Vol. 46 No. 11)

発行●平成18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))

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)

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。



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。

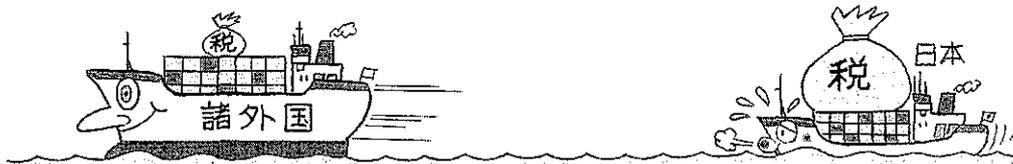
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

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きたいと思います、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、韓国
導入決定済	米国



—— 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/>