

せんきょう

2006

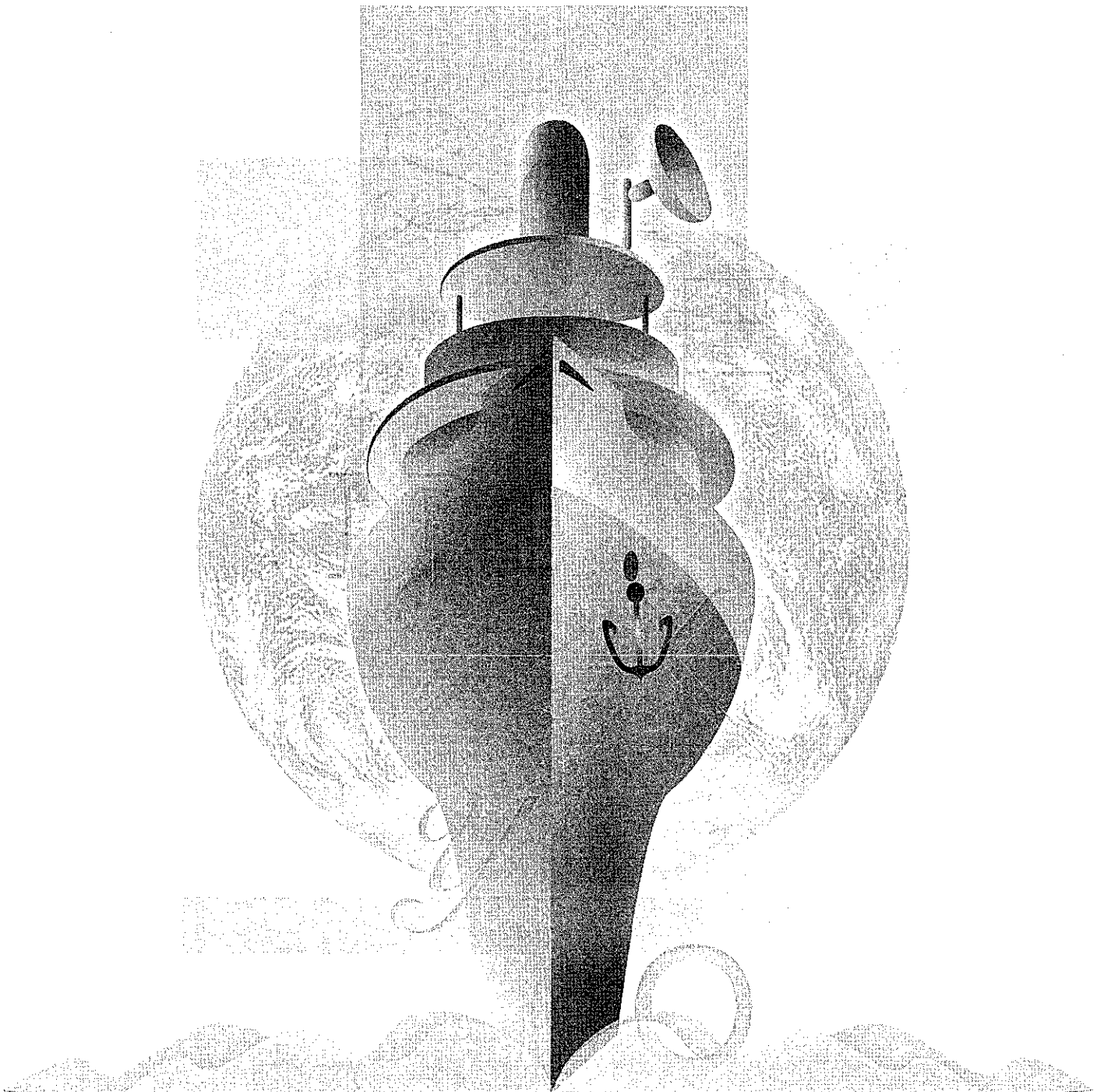
3

社団法人 日本船主協会

●No.548●

海運ニュース

海賊事件は減少するも人質件数は集計開始以来過去最多に
—2005年の海賊事件発生状況—



せんきょう

3

MARCH 2006

■巻頭言	1
外航海運から見た日本人船員教育システムの見直しについて 日本船主協会 常任理事 新和海運株式会社 代表取締役社長 □ 寛 孝彦	
■海運ニュース	2
■国際会議レポート	2
1. バラストタンク塗装基準案、大筋の内容が合意される —IMO第49回設計・設備小委員会(DE49)の模様について—	
2. ILO最低賃金の引き上げが決定 —ILO合同海事委員会(JMC)小委員会の模様—	
■内外情報	6
1. 引き続きモーダルシフト推進に資する規制緩和の実現を求める —トレーラー・シャーシについての車検制度、車庫規制の緩和について—	
2. ドックレシート(D/R)フォームの変更	
3. 海賊事件は減少するも人質件数は集計開始以来過去最多に —2005年の海賊事件発生状況—	
■特別欄	15
第5回 海運セミナー(2005年11月7日開催)(その2) 「最近の中国情勢と日中関係」 東洋学園大学 人文学部教授 □ 朱 建榮	
■国際海事World & webから	28
〈特別編〉アジア船主フォーラム ASF	
■Washington Report	30
■webを見よう	38
海運日誌(2月) 32	海運統計 34
船協だより 33	編集雑感 40

外航海運から見た日本人船員教育 システムの見直しについて

日本船主協会 常任理事
新和海運株式会社 代表取締役社長

寛 孝彦



国土交通省は、来年度から船員教育のあり方に関する見直し議論に着手することになった。これは航海訓練所の民間開放構想（規制改革・民間開放推進会議答申）や海技大／海員学校の統合など、船員教育システムを取り巻く環境変化・日本人船員の役割変化等を踏まえ、「従来の船員教育システムが現在の船員環境に適しているのか否か」について、関係者による検討会を立ち上げ、包括的な議論を行うものである。

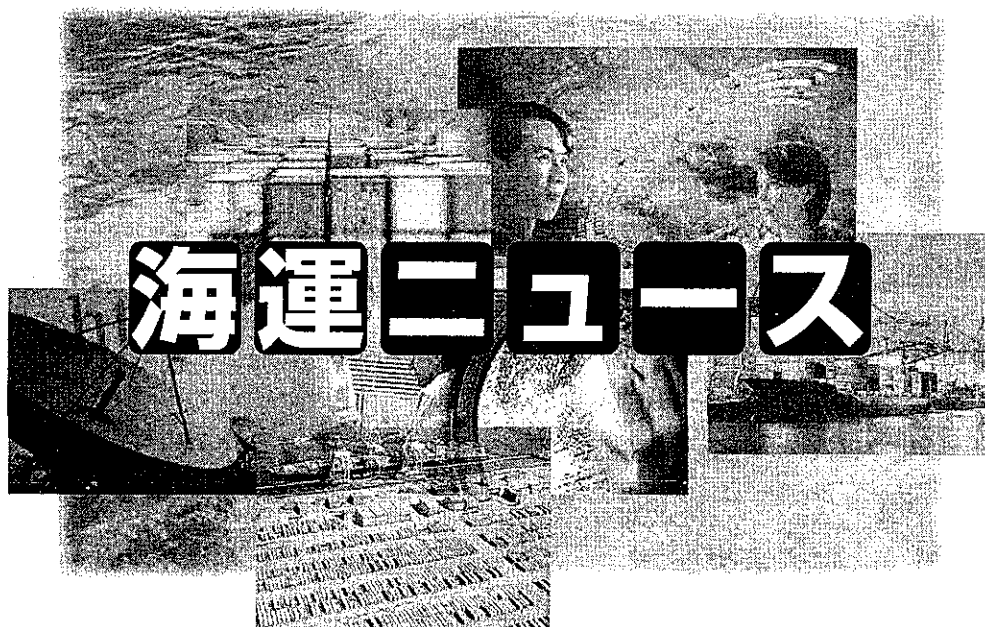
こうした動きの背景には、戦後の復興それに続く高度経済成長を海上輸送の面から支えたのが日本海運・日本人船員であり、人材育成面では2大学5高専と複数の船員教育機関がこれを担ってきたが、外航海運が歩まざるを得なかった「グローバル化」という時代の大きな流れの変化に、これまでの船員教育が追従しきれていないという認識がある。

1980年頃までは、入学すればその多くが船員になるという構図であったが、1985年のプラザ合意以降加速した日本人船員の国際競争力喪失という現実の中で、船員としての就職人数が卒業人数を大幅に下回るという状況が今日に至るまで続いている。即ち、100人規模（外航）／年の需要のために、7校+αが昔と同様に船員教育機関として存在しており、結果として、志望者の多くが、船員教育機関であることの認識が薄いか、あるいは全

く無いままに受験・入学するというのが実状ではあるまいか。また、練習船について言えば、航海訓練所は帆船2隻を含め5隻を保有、他の船員教育機関もそれぞれに練習船を保有しているが、諸外国では公的機関が練習船を保有するのは例外的で、ほとんどは一般商船でのCADET教育となっている。

規制改革・民間開放推進会議では、「過去20年の間、外航海運における日本人船員の割合が大幅に低下する一方、日本人船員の果たすべき機能は、従来の船舶の運航要員であることのみにとどまらず、外国人の船員や外国人を含む船舶管理要員およびその組織の管理・運営等へと大きく変貌しつつあり、また、その求められる資質・能力に関しても、マネージメント能力やIT技術が不可欠となるなど、その環境は大いに変化している」と指摘している。

以上の経緯・状況から、少子化時代における青少年の職業意識の変化等も踏まえつつ、外航海運の実情に即した日本人船員教育システムの再構築が、早急になされることを期待したい。数年前の国立大学法人化の際に、旧東京・神戸商船大学がそれぞれ別のパートナーを選んだが、これがベストであったのであろうか。また、「国際標準という観点からの日本の海技免状のあり方」についても並行的に議論してもらいたい。



● 国際会議レポート ●

1 | バラストタンク塗装基準案、大筋の内容が合意される —IMO第49回設計・設備小委員会(DE49)の様相について—

国際海事機関 (IMO) の第49回設計・設備小委員会 (DE49) が、2006年2月20日から24日までロンドンのIMO本部にて開催され、防食塗料の性能基準、バルクキャリアおよびオイルタンカーの検査強化に関するIMO総会決議A.744(18)の改正等について審議が行われた。

その概要は以下のとおりである。

1. 防食塗装の性能基準

(1) これまでの経緯

2005年2月に開催されたDE48において、バルクキャリアの二重船側部、およびバラストタンクを適用対象とした「防食塗装の性能基準 (塗装基準)」に関する審議が開始された。同会合では、塗装の目標耐用年数を15年とすることが合意されたが、詳細な技術要件については書面審議グループ (Correspondence Group: CG) の中で検討を行い、その結果を今次DE49に報告することとなった。また、同年5月に開催されたIMO第80回海上安全委員会 (MSC80) では、同基準

を全船種のバラストタンクとともにボイドスペースにも適用することが合意された (本誌2005年3月号P.4、ならびに2005年6月号P.12参照)。

CGにおける議論では、各国・団体の主張が異なったため意見は集約せず、個々の技術要件に関し不確定な要素が多数残されたままであった。また、ボイドスペースの塗装基準案についてはバラストタンク等と分けて検討することとなったが、実質的な審議は行われなかった。

(2) 審議の様相

① 技術的要件について

今次会合では、英国を議長とする作業部会 (Working Group: WG) が設置され、全船種の専用バラストタンク、およびバルクキャリアの二重船側部を対象とする塗装基準の内容について検討が行われた。同WGにおいてもCGと同様、膨大な工程を伴う厳格な基準を求める国際独立タンカー船主協会 (INTER-TANKO) および国際海運会議所 (ICS) 等を中心とした国際船主団体と、現実的な基準を

作成しようとするわが国、中国および韓国等の主要造船国との間で意見が対立し議論は紛糾した。

特に、鋼板の二次表面処理については、INTERTANKO およびギリシャより「サンドブラスト(*1)によるシヨッププライマー(*2)の70%除去」が必要であるとの主張に対し、わが国および欧州造船工業会協議会(CESA)はこの要求が過剰であるばかりか合理性に欠けることから、シヨッププライマーは残すべきとの意見を表明した。本件については、わが国を中心とする小作業部会において更なる検討を行った結果、事前に性能試験を行い、一定の防食性能が確認されたプライマーであれば除去不要とすることがWGにおいて合意された。

この他、鋼板の下地処理や塗装方法等の詳細について、長時間におよぶ議論が行なわれた結果、【資料】のとおり折衷案が纏められた。結論として、従来の標準仕様より厳しい要件が規定され建造工程・コストが増加することは避けられないこととなったが、船舶の安全性を高めるという目的においてわが国の海運・造船業界が許容できる内容で塗装基準案が作成された。ただし、現在の造船所では設備の面で対応できない要件も含まれているため、この点については早急に準備を行なう必要がある。

今後の予定として、本年5月に開催されるMSC81において、今回合意に至らなかった塗装前の埃の状況、および乾燥塗料膜厚に関する要件について再度検討を行い、最終的な基準案が作成されることとなる。

また、バラスト/貨物兼用タンク、およびボイドスペースに適用する基準の内容については、引き続きCGにおいて検討し、この結果をもとに来年2月開催予定のDE50において審議を行なうことが合意された。

② 塗装基準の適用について

本基準の適用を全船種のバラストタンクに

強制化するためには、海上人命安全条約(SOLAS条約)第2-1章3-2規則(*3)の改正が必要となる。同条約の改正、ならびに発効に関するスケジュールについてはMSC81において検討することが合意された。

また、SOLAS条約の改正12章(*4)が本年7月1日に発効することに伴い、各国の主官庁は自国籍のバルクキャリアに関し、MSC81で最終化する塗装基準を前倒して適用してもよいとするMSCサーキュラー案が作成され、同会合に提出されることとなった。これに対しわが国は、本基準の取り入れについては、塗装検査員の確保、および設備や手続きの準備に必要な期間を考慮して慎重に検討すべきことを主張したが、新基準の早期適用を強く要望する多くの団体からは同意を得られなかった。

*1: 圧縮空気とともに金属粉や砂を鋼板に吹き付け、錆または不要な塗料を除去する表面処理方法。大量の粉塵が発生するため専用の屋内施設を必要とする。

*2: 錆止めを目的として鋼材の時点で塗布される塗料。わが国ではプライマーを塗布した鋼板を直ちに工作に回すため、一般的にこれを除去せずに本塗装を行なっている。この場合、プライマーを除去するよりも腐食防止の効果は高い。(ただし、屋外に放置され発錆したプライマー鋼板はこれを除去する必要がある。)

*3: 同規則において、タンカーとバルクキャリアを対象にバラストタンクの腐食を防止する方法が定められている。

*4: 同条約第12章第6.3規則には次のとおり規定されている。

「発効日以降に建造される長さ150m以上のバルクキャリアを適用対象として、バラストタンク、および二重船側部にはIMOによって採択される「塗装基準」に基づいて塗装を行なわなければならない。ただし同基準が条約改正によって強制化されるまでは、各国の主官庁が受け入れ可能な基準を参照する。」

2. IMO 総会決議A.744の改正

(1) これまでの経緯

SOLAS条約第6章第2規則において、バルクキャリアとオイルタンカーはIMO総会決議A.744「バルクキャリアとオイルタンカーの検査強化プログラムに関する指針」に基づいて検査を受

けることが規定されている。同決議は、国際船級協会連合 (IACS) が当該船舶の検査に関し規定する統一規則 (Unified Requirements: UR) Z10 シリーズをベースに作成されたことから、IACS がこれらのURを改正した場合はIMOにA.744の改正を提案し、また一方、主官庁の提案によりA.744が改正された場合にはIACSはこれに従いURの改正を行うという作業が繰り返されてきた。

IACSは、2002年11月に発生したプレステイジ号の折損沈没事故を受けて、同様の事故を防止すべく2005年6月にUR Z10シリーズを改正した。これに伴い、A.744についても改正を行うようIMOに提案を行っていた。しかしながら、改正URでは船齢5年を超えるタンカーのバラストタンクに関し、従来、塗装状況が3段階の判定基準 (優良/良好/不良) のうち「不良」と判断されたタンクのみ義務付けていた毎年の内部検査を、「良好」と判断されたタンクにも適

用を拡大することなど、大幅な改正が行なわれている。このため、今次会合においてA.744がこのとおり改正された場合、塗装状況を「優良」に維持しなければ毎年の内部検査を要することとなり、その結果本船の不稼動時間、および乗組員の多大な付帯作業が発生することが予想されていた。

(2) 審議の様相

今次会合においてわが国より、UR Z10シリーズの変更が多岐に亙るためA.744の改正には膨大な時間を要すること、および上記の問題点を十分に考慮する必要があることを指摘したところ、議長はこの意見を支持し、本議題の終了を1年間延長することを提案した。審議の結果、本件については今後1年CGにおいて検討を行うことが合意され、この報告をもとに次回DE50において最終化されることとなった。

(海務部：高野)

【資料】

DE49において合意された塗装基準案の主な技術的要件

1. 鋼板の二次表面処理

- ショッププライマーの損傷部、および溶接跡はサンドブラスト処理を要する。
- 防食性能が十分でないと思なされるショッププライマーについてはサンドブラストにより70%を除去する。
- 事前に実施する性能試験において、上塗りされる塗料との組合せで本基準に合致する防食性が確認されている場合、同じ塗料を用いる条件で当該ショッププライマーを残すことができる。

2. 船体ブロック時における鋼板表面処理

- ショッププライマーの些細な損傷部、および溶接突合せ部はサンドブラストによる表面処理を行なう。ただし、これらが当該タンク面積の3%未満である場合には手動工具を用いることも認める。

3. エッジ部の処理

- 半径2mmのラウンドカット、または3回に分けて角を落とす。

4. 塗装前の埃の状況

- 大きさ0.10mm以上の埃についてはごく少量の付着を認める。
(0.10mm未満の埃についてどこまで認めるかは、MSC81において再度審議を行う。)

5. 鋼板表面の塩分

- 50mg/m²以下であること。

6. スプレー塗装が困難な箇所の塗装回数

- エッジ部分は刷毛塗り2回、およびスプレー塗り2回

- 溶接跡は刷毛塗り 1 回、およびスプレー塗り 2 回
(いずれも順序は問わない。)

7. 乾燥塗料膜厚

- 全塗装面積の90%以上において [0.300] [0.335] mm、かつ残りの部分についてはこの90%の厚みを確保する。

([] 内はどちらを採用するか MSC81において再度審議を行う。)

2 ILO 最低賃金の引き上げが決定

—ILO 合同海事委員会(JMC)小委員会の模様—

第93回国際労働機関 (ILO) 総会 (海事総会) が、2006年2月6日から23日までジュネーブで開催され、2006年海事労働条約 (従来の通称 ILO 海事統合条約の正式名称) が採択された (総会の模様は4月号に掲載予定)。同総会終了後開催された合同海事委員会 (JMC) の付託を受けた同委員会小委員会 (Sub-Committee) が2月24日に ILO 本部にて開催され、ILO 勧告第187号「船員の賃金及び労働時間並びに船舶の定員に関する勧告」に基づき2008年1月以降の2年間、A B船員に適用される最低賃金につき、以下の合意がなされた。

本合意は、3月中に開催される ILO 理事会の承認を受けた後、ILO事務局より加盟国に回章されることになっている。審議は労 (船員、国際運輸労働者連盟 (ITF)) 使 (船主、国際海運連盟 (ISF)) 双方6名の委員と若干のアドバイザーを加え、双方がスポークスマンを立てて行われた。日本からは、当協会海務部山脇副部長が使用者側委員として、全日本海員組合 (全日海) が労働者側委員として出席した。

1. 主な合意内容

(1) 最低賃金 (A B船員月額基本給)

2007年1月1日～2007年12月31日：US\$ 515

2008年1月1日～2008年12月30日：US\$ 530

2008年12月31日 (1日のみ)：US\$ 545

(2009年1月1日からの指標)

(参考：現行最低賃金)

2005年1月1日～2006年12月31日：US\$ 500

(2) 算出にあたるフォーミュラの見直し

主要海運・船員供給国の消費者物価指数 (CPI) と対米ドル為替の変動を加味した購買力の変化を基にして、あるべき最低賃金の指標を求めるフォーミュラにつき、今後2年を目途に労使間で見直しを行うことが合意された。

2. 審議の内容

上述のフォーミュラにより求められた指標 US\$ 545、および前回の審議においてフォーミュラによる指標を下回る額で妥結したことを踏まえ、更なるレベルを求める船員側と、フォーミュラによる指標が現下の海運市況を勘案しても、昨年の国際団体交渉協議会 (IBF) 交渉妥結後各国・各社が行った地域交渉による A B船員の wage up (賃金の上昇) に比して余りに大きいとする船主側の間でぎりぎりの協議が行われた。この結果、上記のように、段階的な引き上げをフォーミュラによる指標を下回る範囲で行う一方、当該期間の最終日に名目的に同指標までの引き上げを行い、次回審議 (対象期間は2009年1月1日から2年間) のスタートラインを同指標とすることで妥協が成立した形となった。

また、今回の審議でも示されたとおり、ややもすれば現実から乖離した結果を出す現行のフォーミュラについて、船主側より見直しの提案を行い、上記の2007/2008年の最低賃金の協議とのパッケージで、今後2年を目途に双方が見直しの検討の席につくことで船員側の合意を取り付けた。

3. 小委員会の位置付けと当協会の対応

合同海事委員会(JMC)は、ILOの殆どの委員会が官・労・使の3者で構成されているのと異なり、船主(使用者)側および船員(労働者)側の2者で構成され(議長のみ政府代表者)、ILO理事会の諮問機関として海事総会等の召集、日程議題等について勧告すると共に、船員の最低賃金について審議することを主な任務としている。

JMC小委員会は、JMCの付託を受け、2007年1月1日以降のAB船員の最低賃金への勧告を求められていたものである。

従来、当協会はILOの最低賃金勧告が、東南アジア等船員供給国の実体を反映しておらず、船員の賃金は船員居住国の生活水準を考慮して各国の労働組合と雇用者が協議して決めるべきとする基本的スタンスをとってきたため、同小委員会へはアドバイザーとしての参画に留めてきた。然しながら、ILO最低賃金のレベルが次第にFOC船上の外国人船員に適用されるIBF賃金レベルに近づいてきている実情と、ILO第187号勧告の内容が2006年海事労働条約においてもガイドラインとして存置

される状況を勘案し、今回は6名の交渉委員の一員として審議に正式に参加し、引き上げ幅の極小化に努めることとした。

4. 最低賃金のもたらす影響

今回の最低賃金の改定を受け、従来より同賃金をその基礎としてきた、日本籍船に乗船する外国人船員の賃金タリフ等の更改が全日海より提起されると思われる。

5. 今後の課題

勧告とはいえ、全世界の船員の賃金レベルを一律に扱おうとするILO最低賃金そのものへの当協会のスタンスは上述の通りであるが、一方で、それを自国籍船に乗船する外国人船員の賃金レベルの基準として自らの賃金決定プロセスに取り込んでいる国も欧州各国を筆頭に少なからず存在している。このため本問題への対応は原則論のみならず、最低賃金システムの存在を前提にしての現実的対応も同時に行っていく必要がある。

(海務部：山脇)

内外情報

1

引き続きモーダルシフト推進に資する規制緩和の実現を求める

—トレーラー・シャーシについての車検制度、車庫規制の緩和について—

海上輸送用トレーラー・シャーシに係る車検制度、車庫規制(【資料1】参照)については、当協会、日本長距離フェリー協会、日本内航海運組合総連合会等の関係団体が連携してモーダルシフト促進の観点から規制緩和を図るべく活動を続けているが、このほど国土交通省においてシャーシの規制緩和についての考え方を示した『シャーシに係る物流効率化等に関する検討会』中間報告(【資料2】、【資料3】参照)が発表された。同中間報告によれば、シャーシ車検証の有効期間の延長は困難であるとの見解が示され、また、車庫制度については港頭地区の公共バス背後地利用を検討

する必要性が盛り込まれたものとなった。

当協会としては、同中間報告の見解にかかわらず、引き続き日本長距離フェリー協会など関係団体と連携し、車検整備項目および車検証の有効期限の見直しを求めていくこととした。また、港湾管理者が行政財産を貸し付けることを可能とするための港湾法改正の動きに合わせて、埠頭運営事業者から車庫スペースが借りられるようにすることなどモーダルシフト推進に資する規制緩和に向け、政府はじめ関係方面に働きかけ、実現を求めていくこととしている。



▲スピーディな荷役で雑貨輸送に活躍する RORO 船はモーダルシフトの主力船

※『シャーシに係る物流効率化等に関する検討会』 中間報告に至る経緯

国土交通省は、中国などアジア地域の生産拠点・消費市場としての急速な成長、これら地域との水平分業の進展等を踏まえ、今後の国際物流施策のあり方を検討するため、国際物流施策推進本部(本部長：佐藤信秋国土交通事務次官)を2005年2月に設置した。4月には、中間報告「今後の国際物流の課題」を発表したが、その

中で「フェリーや RO-RO 船専用トレーラーについては、走行距離が短く、特殊な使用実態に鑑み、保有コスト低減につながる対応措置を検討する必要がある」と報告した。

その後、7月に同中間報告に基づいた具体的施策を提言した、『内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築(内航フィーダーの利用促進策)』をとりまとめ、その中でトレーラーの保有コスト軽減策等についてトレーラーの走行実態を踏まえ、その実現可能性について検討し、平成17年度に調査を行い、問題点を抽出することとしていた。

この具体的施策内容を受け、国土交通省は、海事・道路・自動車交通・港湾の各局や物流政策を受け持つ政策統括官付などの関係部局担当官をメンバーとした「シャーシに係る物流効率化等に関する検討会」を2005年10月に設置し、12月までに4回の検討を経てシャーシに関する中間報告(【資料2】、【資料3】参照)をとりまとめた。

(企画部：松本)

【資料1】

トレーラー・シャーシに係る規制緩和が必要な理由

〈車検制度について〉

モーダルシフトに資する海上輸送用のトレーラー・シャーシ(エンジンの付いたヘッドに連結して使用する部分)に対する自動車車検証の有効期限は、毎日陸上輸送している一般のトラック同様1年間である。

【道路運送車両法第61条 貨物自動車(車両総重量8トン超)の検査証の有効期限】

主に海上輸送用であるトレーラー・シャーシは、本船船内または港頭地区駐車場に(ヘッドと切り離して)停車している状況が長く、陸上走行距離が短いものとなっている。

また、トレーラー・シャーシ自体は動力を持たず、トレーラー(エンジンの付いたヘッド)に牽引されるだけである。

このような使用実態に即し、モーダルシフトに資する海上輸送用のトレーラー・シャーシをナンバープレート等により陸上輸送と区別した上で、車検の点検項目および車検証の有効期限を見直すことが必要である。

【海上輸送用シャーシは約34,000台、これらを牽引するヘッドは約9,000台(日本長距離フェリー協会調べ)であり、シャーシ3.7台に対して、ヘッド1台の割合である。】

〈車庫規制について〉

自動車の保有者は車庫法【3条】により保管場所を確保しなければならないが、海上輸送用トレーラー・シャーシについても一般のトラック同様、同法が適用されている。

さらに貨物運送事業者の保有する車庫の確認状況の確認は、車庫概要を貨物自動車運送事業の事業計画記載事項とすること【自動車運送事業法第4条】となっている。

海上輸送用トレーラー・シャーシ運用上においては、登録用車庫確保の負担が所有者に強いられる一方、海上輸送用シャーシの車庫の利用実態は、船内および港頭地区に限られる。

トレーラーヘッド（エンジンの付いた部分）、シャーシ（ヘッドに牽引される部分）夫々1台ずつの車庫取得に加え、港頭地区におけるヤードの確保が必要となる。

このため海上輸送用のトレーラー・シャーシについては、利用実態に合わせて港頭地区の野積場または荷捌き地を車庫とするよう要望している。

【資料2】

シャーシに係る物流効率化等に関する検討会・中間報告のポイント

- 「東アジア・シームレス物流圏」の確立に向けて、シャーシ等の相互乗入れについて、「日中韓物流大臣会合」準備会合や「日中物流協議」の場において、双方の関連する法制度の紹介等からスタートし、情報・意見の交換を行うこととする。また、平成18年初めに日中韓で共同刊行する「物流・流通報告書」において、本件について今後の検討課題として記述する。
- シャーシの平均走行距離の長さ等から、自動車検査証の有効期限の延長は困難である。定期点検整備については、車種全般にわたり、点検整備項目の削除、追加等について検討を行っているところであり、シャーシについても劣化・磨耗に関するデータ等を踏まえた検討を行う必要がある。
- 港頭地区の公共バス背後地をシャーシ等の保管場所として利用することができるよう、港湾管理者側において、行政財産の使用許可の運用のあり方について検討を行う必要がある。また、埠頭運営事業者への行政財産の貸付け制度が今後導入されることに伴い、その活用についても検討する。
- RORO船やフェリーの運航の拡大に併せて、バスの増設やシャーシプールの整備など、環境整備を進めるとともに、「国際物流戦略チーム」の場などを活用し、ボトルネックの解消の為の施策を実施する。

【資料3】

シャーシに係る物流効率化等に関する検討会・中間報告 (車検制度、車庫規制の部分抜粋)

3. シャーシに係る負担軽減措置

(1) 自動車の検査及び点検整備について

- ① 自動車の検査制度については、昨年度、検査対象車種全般にわたり専門技術的な観点からの検討を行い、トレーラー（被牽引車）については、車検証の有効期間1年の延長は困難であるとの結論が得られている。（「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討結果報告書」（平成17年3月）による。）

- ② 日本長距離フェリー協会の調査結果(同協会が平成16、17年度の2年間にわたって250台について調査した結果)によれば、シャーシの月間平均陸上走行距離は、約1,600キロであり、乗用車と比較すると約1.8倍の走行距離(同報告書によれば、自家用貨物車8t以上 3,111キロ、事業用貨物車8t以上 5,648キロ)となっており、この調査結果は部品の損耗度、経年劣化等の観点から、車検証の有効期間(現行1年)の見直しを妥当とするほどのものとは言い難い。また、自動車は、時間に応じて劣化する部分があること、海岸近くで使用される場合には、腐食のスピードが速いこと等、走行距離のみが劣化に影響するものではないことを考慮する必要がある。
- ③ 定期点検整備については、車種全般にわたり、劣化・磨耗に関するデータを踏まえつつ、点検整備項目の削除、追加等について検討を行っているところであり、シャーシについても劣化・磨耗に関するデータ等を踏まえた検討を行う必要がある。シャーシ保有会社においても、安全運航確保のため、定期点検整備の確実な実施に努める必要がある。

(4) 車庫について

- ① 自動車の保管場所の確保等に関する法律(車庫法)は、自動車の所有者に対し、自動車の保管場所の確保を義務付け、保管場所として道路を使用することを禁止し、一方、これを担保するため、貨物自動車運送事業法において、事業計画に車庫の位置及び収容能力を記載させ、車庫要件として、使用の権原を有することとし、具体的には、自己所有又は契約期間1年以上の賃貸借契約若しくは1年に満たない賃貸借契約の場合は自動更新制の契約を締結していることを要件としている。
- ② 港頭地区の公共バス背後地は、港湾管理者の管理する荷さばき地等であるが、その一部をシャーシ等の保管場所として、船社又はシャーシ保有会社が利用可能となれば、事態の改善につながる。しかし、当該用地は、効率的な港湾機能の発揮に資するための行政財産であり、地方自治法上、原則として貸付はできないこととなっており、港湾管理者の監督の下に、公共的利用を図るため、使用許可制度により、利用が認められているものである。多くの港湾においては、港湾空間の制約から、まずは港湾機能に不可欠な港湾物流を業としている港湾運送事業者や船社に限り、使用許可している実態にあるが、許可に当たっては、その用途について具体的な要件を定めていない。
- ③ 当該用地をシャーシ等の保管場所として、船社又はシャーシ保有会社が利用できるか否かは、港湾管理者の判断に係るところであるが、
- 港頭地区は、港湾物流機能を中心に利用されており、通常、シャーシ等の保管場所として許可しておらず、使用許可を得た上で、業務の一環として、待機場又は一時置き場として利用がなされているのが現状
 - 行政財産の公平・平等な使用の確保のため、使用許可の期間は、短期間(1ヶ月から1年以下)が通例であり、1年未満の場合についても自動更新制の許可は困難
 - 当該用地での業務秩序の保全と使用責任の明確化のため、使用許可を得た者が第三者に転貸することを禁止しているため、船社が許可を得た場合は、その用地をシャーシ保有会社に利用させることは困難
- といった理由から、シャーシ等の保管場所としての利用は、通常、認められていない状況にある。
- ④ 今後、港湾管理者としては、港頭地区の用地の使用許可に当たって、港湾の活性化及び利用促進の観点から、本来の機能を確保しつつ公共目的に反しない限りにおいて、使用許可対象者の拡大、1年未満の許可の場合における許可期間終了後の自動更新制の導入などについて、港湾毎の実情を踏

まえて、その可否を検討していくことが望まれる。

- ⑤ さらに、シャーシの多くは船内に置かれている時間が長い（例えば、航海時間30時間以上の2地点間に100台積みのフェリーを就航させた場合、デイリーサービスを実施するためには、本船4隻とシャーシ400台が必要となり、出発地、到着地それぞれに200台分づつの車庫の確保が必要となるが、シャーシが車庫に置かれている時間は限られている。）ので、関係業界としては、車庫1区画に対し、複数台の登録を認めてほしい旨を要望している。しかし、シャーシの使い回しの実態が明確化できない以上、こうした運用は困難と考えられる。
- ⑥ 今後とも、港湾地区におけるシャーシ等の保管場所の確保がモーダルシフトの推進に果たす役割が大きいことに鑑み、長距離フェリー事業者等から個別の港について具体的な要望がある場合には、その実現に向けて関係者において検討を行う必要がある。なお、駐車場を含むフェリー埠頭等を一体的に運用しようとする者に港湾管理者が行政財産を貸し付けることを可能とするための港湾法等の改正が今国会に提出を予定されているが、こうした行政財産の貸付けを受けた埠頭の運営者がシャーシ保有会社等に一定の要件の下にさらに貸付けることが可能か否かについても検討を行う。
- ⑦ また、シャーシ等の運行の特殊性に鑑み、シャーシ等に係る車庫のあり方について引き続き検討する。

2 | ドックレシート(D/R)フォームの変更

国際コンテナ貨物運送における船積関係書類であるD/R (Dock Receipt)、CLP (Container Load Plan) については、関係船社が同一のフォームを使用することによって書類作成業務・関係手続きを合理化・簡易化する目的で、当協会 (JSA) と日本貿易関係手続簡易化協会 (JASTPRO) が協力して、JSA-JASTPRO 統一フォームを制定しており、広く関連業界に行き渡っているところである。

しかしながら、現行フォームが制定された1982年以降、海上貨物通関情報処理システム (Sea-NACCS) の普及によって、貨物情報・コンテナ情報の電子化が進み、船社は電子情報に基づいて自社システムにB/L情報を入力するケースが主流となっている一方、D/Rをコンテナ搬入の受取証として発行するケースは少なくなっており、D/Rの機能は失われつつあるのが実情である。同時に複数枚綴りで関係先へ配布していたものも、電子化の進展により紙ベースでの情報通知の必要性は減少している。

こうした状況下、当協会とJASTPROは現行業務に併せたD/R見直しを行うための検討を進めた結

果、概要以下の変更を実施することとした。

<B/L INSTRUCTIONS>

SHIPPER		DISPATCHING		B/L INSTRUCTIONS (Container Vessel Only)	
FORMER NAME		TEL. NO. (AREA & EXTENSION)		NO. OF B/L INSTRUCTIONS	
NO. OF B/L INSTRUCTIONS		1 OF		NO. OF ATTACH SHEET	
TEXT OF B/L INSTRUCTIONS		1		1	
WAY B/L <input type="checkbox"/>		RECEIVED B/L <input type="checkbox"/>		FREIGHT AS ARRANGED <input type="checkbox"/>	
SHIPPER'S PARTY		ALTERNATE PARTY			
THE CARRIER OF		PLACE OF RECEIPT		TERMS OF THIS	
VESSEL		VOYAGE		DATE OF ISSUE	
NAME OF RECEIVING		PLACE OF DELIVERY		TERMS OF DELIVERY	
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER		GROSS WEIGHT		MEASUREMENT	
TOTAL NUMBER OF CONTAINERS		NO. OF CONTAINERS		NO. OF CONTAINERS	
PREPARED BY		DATE		NO. OF CONTAINERS	
CONTAINER NO.		SEALING		NO. OF CONTAINERS	
NO. OF CONTAINERS		NO. OF CONTAINERS		NO. OF CONTAINERS	

JSA-JASTPRO統一フォーム

TYPE 電子受取証に代用する。 THE SHIPPER OF THIS B/L MUST SIGN THIS B/L INSTRUCTIONS AND THE B/L INSTRUCTIONS.

〔主な変更〕

- ① 現行複数枚綴りとしている D/R を 1 枚とする
- ② 使用されていない項目の削除
- ③ フォームのサイズを B 4 から A 4 へ変更
- ④ コンテナ情報 (CLP) を D/R フォームに追加
- ⑤ B/L を作成するための指示書であることを明確にするため “B/L Instruction” へ名称を変更

B/L Instruction は2006年4月1日に使用を開始し、当面の間は旧 D/R フォームと併用することとしている。また、フォーム変更については、使用開始に向けて海貨業界、通関業界をはじめとする関連業界へ事前説明を実施している。

なお、B/L Instruction は貨物・コンテナ情報の100%電子化が実現されるまでの経過的な対応であり、当協会では今後も引き続き関係業界に対して電子化促進を働きかけていくこととしている。

(企画部：伊藤)

〈Container Packing List〉

Supplemental sheet

Container Packing List (for CLP)

VESSEL VOY NO.
BKG NO.

CONTAINER NO.	SEAL NO.	SEC.	TYPE	NO. OF PACKAGES		CARGO WT.	CUBE WT.	GROSS WT.	NO.	TEMP.	DANGEROUS
				PLACES	PKGS.						

タイプは下記から選択して下さい。
DRY GEN. CARGO REF. PACKAGING TANKS FOR OILS OPT. OPEN TOP ONLY. FLT. PLAT. WARE CONT.
HDD. GEN. CARGO CONT. HCR. HAZ. MAT. CONT. HCR. CONT.

3

海賊事件は減少するも人質件数は集計開始以来過去最多に
—2005年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) は、2005年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) の報告書を発行しました。

また、国土交通省海事局外航課は、わが国外航海運事業者等から2005年に日本関係船舶が受けた海賊行為等による被害状況を調査し、その結果を公表しました。

これらの概要は以下のとおりですが、関係各社におかれても、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。

1. 2005年 IMB 海賊レポート概要

2005年に報告のあった海賊事件は276件で、昨年より53件、約16%減り、1999年以来の低水準を記録

した。

発生地域別に見ると、東南アジアでの発生件数が世界全体の約37% (102件) と、依然として海賊発生多発地域ではあるが、昨年と比べると件数は56件減少している。

その一方で、ソマリアでの発生件数増加が顕著であり、2005年11月には、国際海運会議所 (ICS) および国際海運連盟 (ISF) より、ソマリア沿岸の航行に関して、沿岸から200海里離れて航行するよう注意喚起が出されている。

また、2005年の乗員・乗客の被害状況を見ると、海賊に殺害された人が一人もいなかったものの (昨年は30人)、人質にとられた乗員・乗客は440人 (昨年は148人) にのぼり、1992年の集計開始以来、過去最多数となった。 ([表1~4] 参照)

[主な事件の概要]

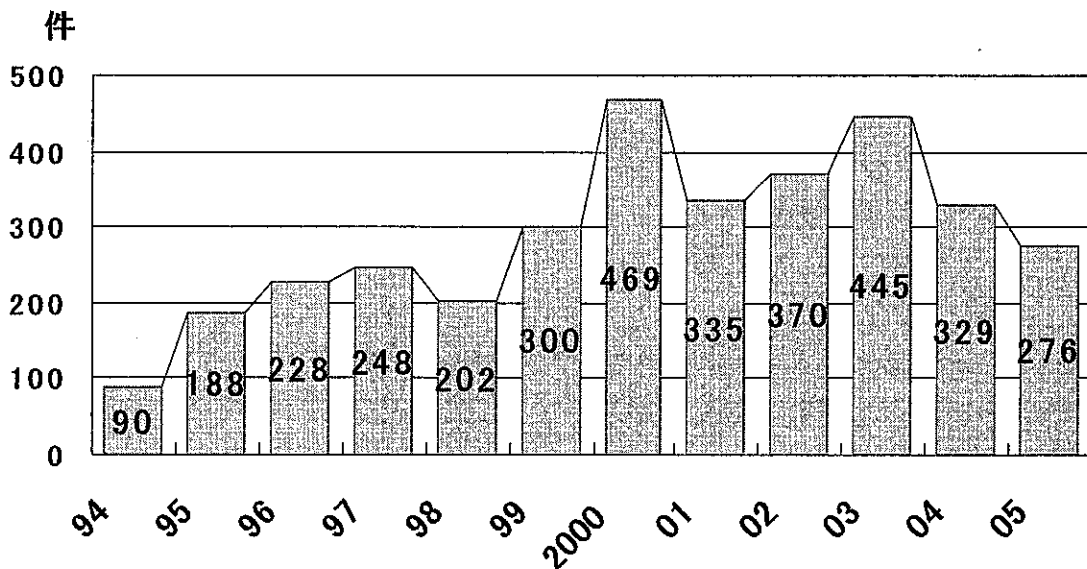
- (1) 2005年3月14日、インドネシア時間の17時35分頃、「Kuroshio 1」号を曳航中の日本籍タグボート「韋駄天」号が、マラッカ海峡においてロケット弾等の重火器で武装した海賊に襲撃され、同船の船長、機関長、3等機関士が誘拐された。海賊は、同船に曳航されていた「Kuroshio 1」へも乗込もうと試みたが失敗し、その場から立ち去った。乗組員はIMB海賊情報センターに事件を報告し、マレーシア海上警察のパトロール船が直ちに現場に急行した。同2隻はこのパトロール船により、マレーシア・ペナンへ護送された。後日、誘拐された船長以下3人は無傷で解放されたが、そのために身代金が支払われたかどうかは不明である。
- (2) 2005年8月21日、スリランカの貨物船「MV Cey Pioneer」号が、イラク Umm Qasr の東、Abd Allah 錨泊中に武装した海賊に襲撃された。マシンガン等で武装した6名の海賊が本船に乗り込

むと、当直航海士等数名の乗務員を人質に取って暴行におよび、金庫を開けるように要求した。しかし、海賊襲撃中、船長はエンジンルームに隠れており、金庫を開けることのできる者がいなかったため、海賊は金庫ごとスピードボートに積み込み、その場から逃げ去った。

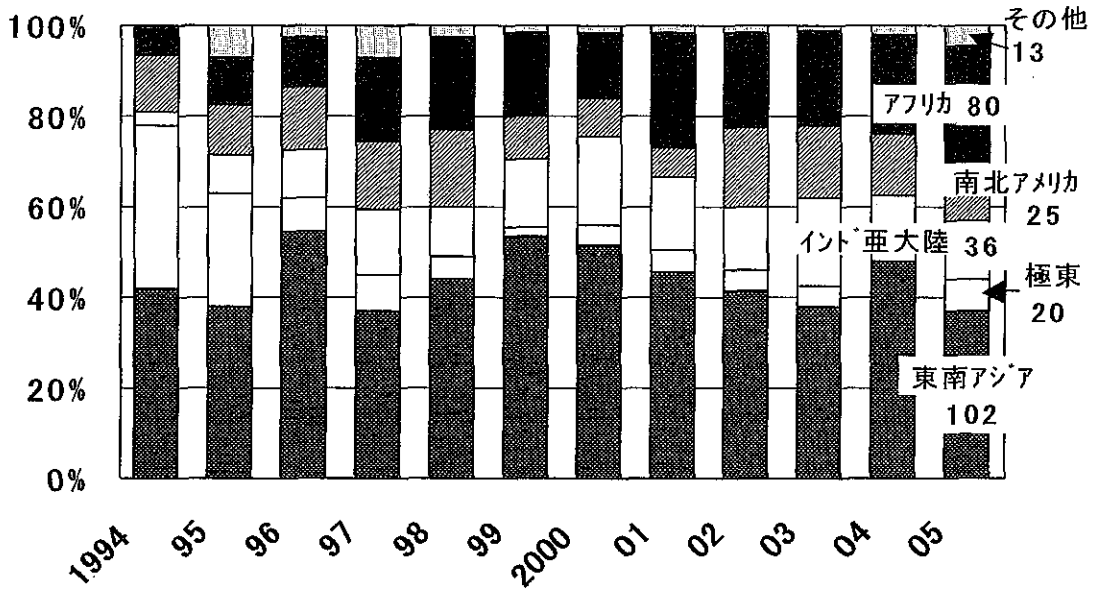
1週間後、同じ場所で、パナマ籍のLPGタンカーがやはり武装した海賊に襲われ、金品を奪われている。

- (3) 2005年10月3日、セントヴィンセント／グレナディーン籍の一般貨物船「MV Torgelow」号が、ソマリア Kismayu 付近の東海岸沖50海里を航行中にハイジャックされた。同船は、同年6月にハイジャックされ、先頃解放された「MV Semlow」号に供給するための燃料等を輸送しているところであった。海賊は、船舶・乗組員解放の見返りに身代金を要求し、身代金を受け取った後、11月29日に彼らを解放した。

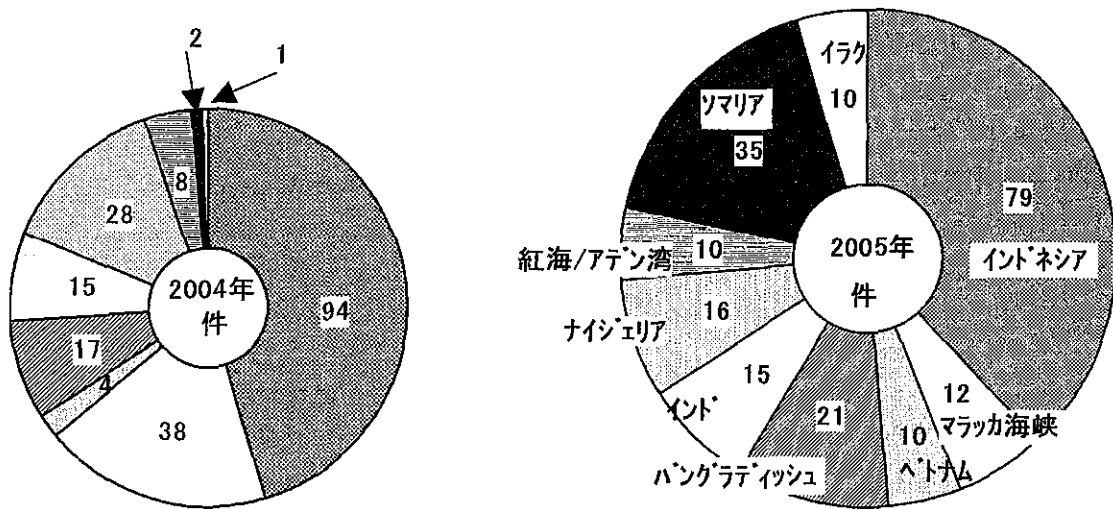
[表1] 海賊発生件数推移



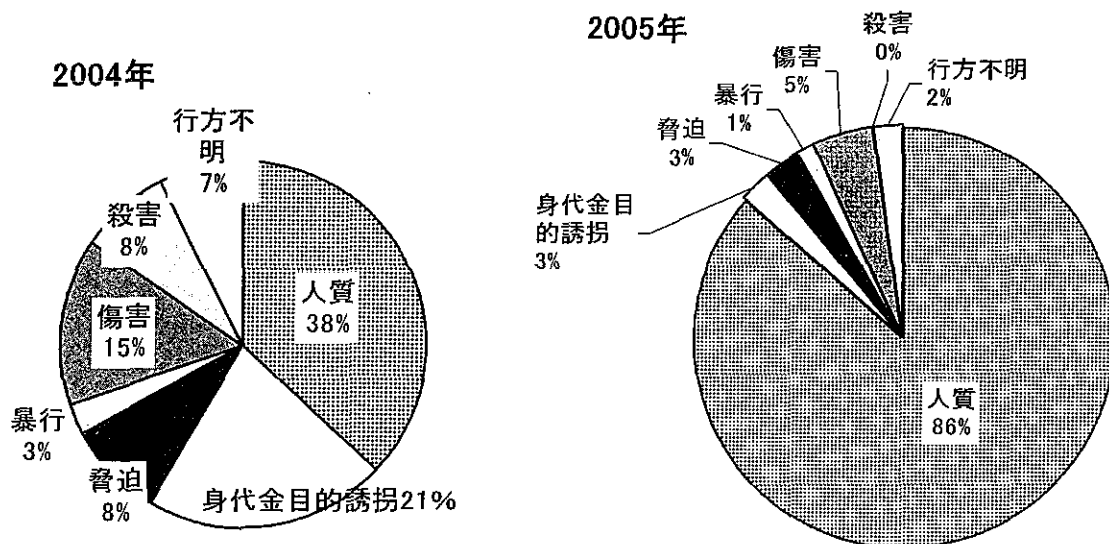
[表2] 世界各地域毎の海賊発生件数の比較



[表3] 主要9か国・地域の海賊発生件数（昨年比較）



[表4] 乗組員の被害状況



件	人質	身代金目的誘拐	脅迫	暴行	傷害	殺害	行方不明	計
2004年	148	86	34	12	59	32	30	401
2005年	440	13	14	6	24	0	12	509

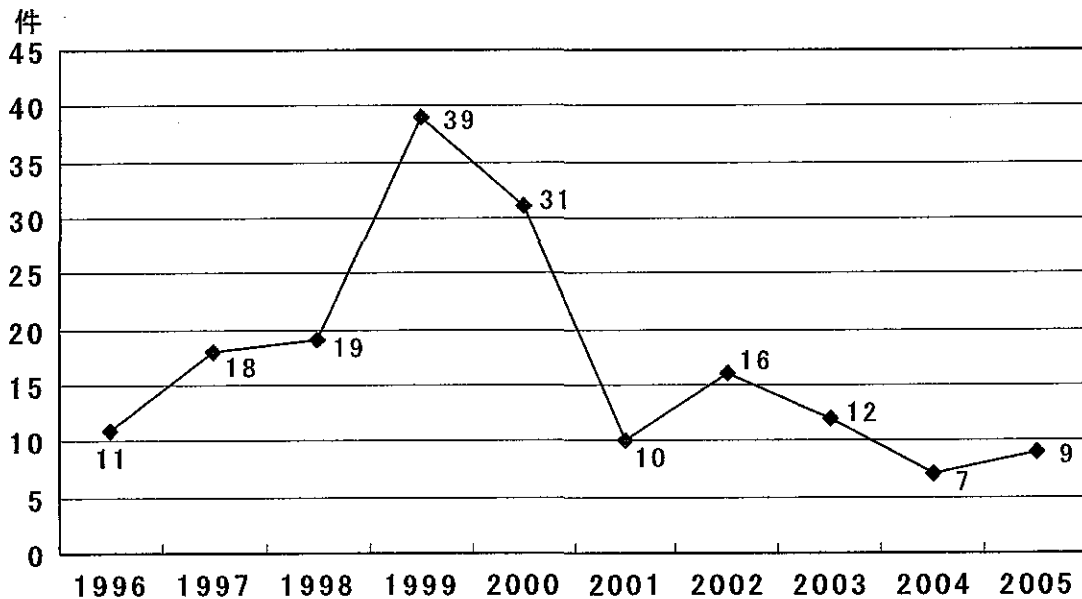
2. 国土交通省わが国関係船舶における海賊被害状況

国土交通省海事局外航課は、わが国外航海運事業者等から報告のあった、2005年における日本関係船舶（邦船社が所有、運航、用船している外航船舶）の海賊等の被害状況について取りまとめた。

(1) 被害件数

2005年において、わが国関係船舶が海賊に襲われた件数は9件で、昨年の7件から増加した。被害船の船籍別内訳は、日本籍2隻、パナマ籍6隻、香港籍1隻となっている。また、被害船舶のうち、日本人が乗船していた船舶は2隻であった（[表5] 参照）。

[表5] わが国関係船舶における海賊行為等による被害発生件数の推移（過去10年）



(2) 発生海域

地域別に見ると、インドネシア周辺海域を中心に、すべて東南アジアで発生している。

(3) 被害状況

海賊による死者、行方不明者および負傷者はなかったが、3月に発生した日本籍タグボート

「韋駄天」の乗組員誘拐事件では、日本人船長を含む3名が連れ去られ、6日後に解放された。また、これまでは錨泊中、停泊中に襲撃されるケースが多かったが、2004年以降、航行中に襲撃されるケースが増えている。

（海務部：伊東）

第5回 海運セミナー(2005年11月7日開催)(その2) 「最近の中国情勢と日中関係」

■ 東洋学園大学 人文学部教授 朱 建榮(Zhu Jianrong)氏 ■

講師：朱 建榮氏

1957年上海生まれ。81年華東師範大学外国語学部卒業。84年上海国際問題研究所付属大学院法学修士取得。86年総合研究開発機構(NIRA)の客員研究員として来日。89年京都大学東南アジア研究センター客員助教授、90年学習院大学東洋文化研究所客員研究員・法学部講師、のち東洋学園大学助教授などを経て96年より現職。専門は政治学、アジア・中国の政治、中国現代史。「日本華人教授会議」代表。著書多数。



▲東洋学園大学教授 朱 建榮氏

ただいまご紹介いただきました朱建榮でございます。今の日中関係は大変厳しく、対立・摩擦が表面化しているところですが、その中で日中関係全般をどのように把握すればいいのか。また、経済界としてどう対応していけばいいかについて、実は昨日まで香港と中国大陸を回って来ましたので、最新の状況を含めてお話をしたいと思います。

日中関係の把握

まず日中関係全般の把握ですが、様々な問題が表面化し、互いの好感度も低下しかなり悪化している。これからは悲観せざるを得ないという見方が多いですが、私は別の視点でこの問題について考えています。こういう問題がある一方、日中の今の経済関係はかつては考えられないほど、一種の運命共同体にもなりつつある状態に入っているわけです。

ご存知のように2国間貿易の量は世界的に見ても最大規模であり、日本にとって中国は去年から最大の貿易相手国になりました。中国にとっても、日本は三位です。その上にEUがありますが1つの国ではありません。アメリカとは大きいですがアンバランスな関係で、中国からアメリカへ大幅に出超し、アメリカから輸出が少ないということで、貿易関係は不安定です。それに比べれば、日中の貿易経済交流関係は、両国の経済構造にビルトインされ安定したものになりつつあると思います。日本にとってバブル崩壊後、給料・収入が伸び悩む中で、中国からの質のいい安い商品が幅広く、食品、電気製品、衣料品などを含めて入ることによって実質的な生活水準が落ちずに保てたわけです。また、ここ数年の日本経済が上向きに転じたきっかけは、対外輸出が牽引し、それもほとんど対中輸出によってもたらされたとも言えたと思

ます。既に、中国への投資、中国市場というのは赤の他人というよりも、日本の多くの企業にとって、あるいは日本経済全体にとって、当然その戦略の一環に入るもので、中国抜きにして日本経済のこれからの戦略は語れなくなったと言えます。

一方、中国にとっても同じです。日本の中国へ進出した企業、事務所などは直接的・間接的に中国で920万人以上の雇用を創り出しています。中国はここ数年、特に電気製品などで対外輸出を伸ばしていますが、実はこれら電気製品や自動車についての精密部品はいずれも日本からの輸入に頼っています。中国は自動車を造れば造るほど、電気製品の対外輸出を増やせば増やすほど、日本からの技術力へ頼ることはますます顕在化してくることも言えるわけです。経済以外に人的交流でも中国に毎年300万人ぐらいの観光客、5～10万人ぐらいのビジネスマンの駐在、1万5,000人以上の一年以上のビザを有する日本人の中国での長期留学、220組以上の双方の地方自治体同士の姉妹関係。これは他の国同士ではないものです。

一方、日本には30年前、全日本に中国人は合わせて5万人だったのが、現在50万人を超えています。日本で博士号を取って中国に戻ったのが3,000人以上。他に3,000人近くが博士号を取って日本に残って学校、企業、シンクタンクなどに勤めているわけです。私を含めて日本の各大学にいま教授・助教クラスで、少なくとも700人以上の中国人がいます。そして、日本の各大学の留学生の7割は実は中国からの留学生です。こういう関係の拡大がある一方、摩擦も増えています。

それはどう見ればいいのか。結論から申し上げると、関係がさらに前進するために避けて通れない一つの転換点であると思います。なぜ、この時期に問題が噴出したのか。個々の問題で両国間の利益が交差し、一部、衝突する場面が出て来たのも1つでしょう。かつて、中国は鎖国経済、対外的交流がない。東シナ海についても考える余裕もなかったときに、両国間の利益の交わり・衝突も生じ得なかったわけですから、いま関係の拡大でトラブルが生じるのもやむを得ない一面はあるか

と思います。

日米あるいは日本と他の国でも、関係の拡大に伴って常にいろいろな問題、トラブル、克服、妥協をしていくプロセスです。ただ、私は日中間のこれら問題の背後に、利益で衝突というより、心理的な原因がもっと重要ではないかと思っています。心理的なものには2つの側面が含まれますが、1つは相互理解が急速に拡大する両国関係の交流に対して理解が追いつかないことです。日本と中国、日本人と中国人、互いにアジアにあり、文化が似ている。顔貌も似ている。漢字も使っている、ということで無意識に自分の物差しで相手に当てはめてみる場合が多いですが、日本人と中国人は全然違います。2つの国の政治体制も違う。中国は底辺でいろいろ変化しているとはいえ一党体制・社会主義、日本は資本主義。

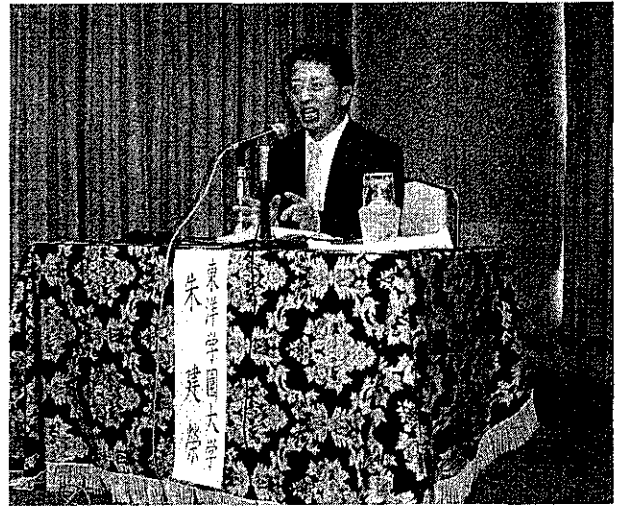
経済面で日本は先進国、中国は典型的な発展途上国です。先進国の特徴の1つは、全国に法治が徹底し、不平等はかなりの程度是正され、全国に統一した市場メカニズム・法律ルールがあることですが、中国だけでなくすべての途上国の特徴は、このような統一したものがない。発展しているところもあれば遅れたところもある、格差の存在。そして、いろいろな法律、それもちぐはぐで、法律そのものは進展していても法の執行期間、国民レベルでの遵法意識はまだまだ追いつかない。これは、発展段階の違いもあるかと思っています。

そして、いま日中間で大きな問題になっている歴史問題、その背景にあるのは両国の近代史以来の歴史的体験の違いです。両国間の対立、不幸な時代もありましたが、それとともに近代以来、日本はずっと列強の一員としてやってきた。しかし、中国はアヘン戦争以来、第二次大戦が終わるまで自分で勝った戦争は1つもないのです。国土を何度も取られ、屈辱的な領土割譲、外国疎開を受け入れる条約を重ねて調印してきました。言ってみれば、中国にとっての近代意識というのは非常に強い被害者意識。そこはまた自信のなさの裏返しでもあって、外国を見る上でやられているのではないか、そのような反応になってしまいがちです。

それ以外、実は文化の面で見ても大陸国家としての中国人と、海に囲まれた日本列島での日本人。中国人の大陸民族としての大らかさ、時にはいい加減。全体的に楽観的。それに対し、日本人は几帳面、真面目、時々少し悲観的。同じ表現についても、10という内容について日本人なら自分は9、8しか知らないなら、恐らく絶対に10について「私は知っている」とは言わないです。ところが、中国人は8、7知っていたら、「俺は知っている」というのは、嘘だとは決して思っていない。私は7、8も知っているのだから、おしなべて10というのは測れるのではないかという、大陸的な考え方もあります。

ひいては、一番共通点のある文字でも誤解を生み出す温床になりかねません。例えば、「私はこの問題について検討してみよう」という表現ですが、「検討」という言葉は中国語では「研究する」という意味ではなくて、「自己批判する」ということです。「検討しよう」というと、「なんで自己批判するのかな」と思ってしまいます。いまの日中間で歴史問題を巡って、実は謝罪している、していないという争いの背後にも、この文字が生み出した誤解があります。「謝罪」ということは、日本語では「お詫び」とか、わりに幅広く使われますが、中国語では軽い意味のお詫びの意味は含まれません。非常に重い意味で、跪いて両手を地面について、「私がすべて悪かったのです。もう、これから一切こういうことは絶対にしないことを誓います」という表現で初めて「謝罪」になるのです。そのため、日本から見れば、我々は何度も謝罪した。中国から見れば、こういう基準で言う謝罪をどれくらいしているかとすれ違うわけです。そういう、同じ漢字を巡って実はコンセプト、理解が違う場合もあります。そういう意味で、日中は相互理解が重要だし、「相互理解」の前に「相互の誤解」をまず解くのがこれからの交流にとって重要だと思います。

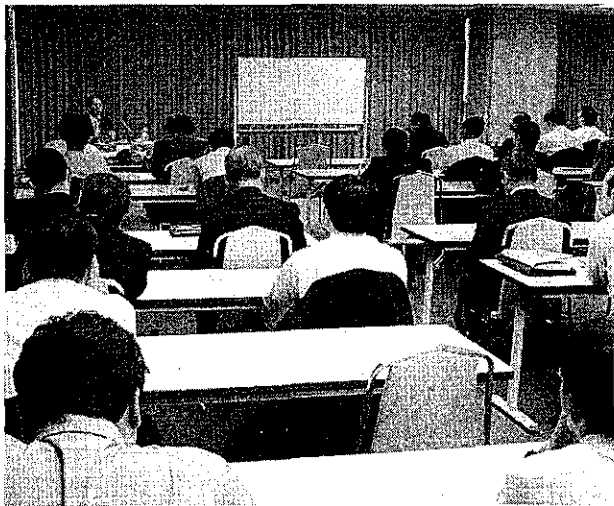
心理的な問題のもう1つの側面は、歴史上、恐らく現在初めてアジアにおいて日中が二強の時代に入ったことです。明治時代まで、中国が圧倒的



に強かった。それ以降の百年間、全般的に見れば日本が圧倒的に強かった。しかし、バブル崩壊後の日本が少し足踏み状態に入る一方、中国は予想以上の急スピードで伸びてきています。経済面では、中国はある程度伸びているとは言え正直言って限界があります。でも、中国は他に強みがある。中国は伝統的に外交が強いのです。日本がこれほど大きい国力を持ってODAを世界各地、特にアジアにどんどん出していますが、私から見れば出し方が少し下手で、少なくとも国際貢献にふさわしい評価は得ていません。全般的に見て、日本人は黙々と物をつくり、働き、考えるのは上手ですが、人との付き合い、特に外交において白と黒がはっきり分かれた世界での付き合いは、どちらか選んでやるには問題ありませんが、第二次大戦の前のような白と黒が入り混じったとき、特に現在冷戦以後の世界、敵でもない友でもないグレーの世界になっている中で、日本外交は確かに迷い、漂流しているように思われます。

そういう中で、日中が現在、アジアで主要なパワーとして並存・並立するようになりました。しかし、両国とも二強並立という時代については心理的にまだ適応していません。どのように相手に敬意を表しつつまた評価してもらい、Win-Winの関係をしていくか。できていないと思います。

日本について言えば、中国の急速な追い上げで心にかつてのような余裕がない。ちょっとパニックになっているように感じられます。そのような



心理で中国を見ると、中国の言動が大きく見え、過大評価し、過剰反応になりがちではないかと思えます。一方の中国、大きくなりつつありますが、かつてのような被害者心理から完全には抜け出せていません。自分は大きくなったという意識はありますが、一方まだ被害者だという入り混じったものなので、日本に対する見方も定まりません。そのため、日本も中国も互いに相手の進路が気になり、相手の防衛政策や外交政策はすべて自分を標的にしているのではないか、あるいは、地域で覇権を求めているのではないかに見える。しかし私から見れば、日本は覇権国家になりえませんが、中国も同じです。中国国内に立って見れば、外に対して覇権を求めるところかこれから国内問題はもっと大変で、国内のことを片付けるのが精一杯です。今の中国経済に対して、日本やアメリカから脅威だと言われるのは、中国の発展の機会を押しつぶすためではないかと警戒してしまいます。こういう心理的な問題が様々な問題の対立を増幅させ、解決も阻害してしまっていると思います。

中国に起きている「地殻変動」

これを踏まえ、中国の内部で実際にどういう状況になっているか見てみたいと思います。この4月に中国で反日デモが起きました。日本のマスコミは概して、最初の判断分析として、当然、中国政府・共産党がやらせたのでしょう。国内の矛盾

を掲げて反日ではけ口を求め、一党支配のもとで国民が自由にやれるはずはないじゃないか。いや、10年前、愛国教育もあって、当然その中に反日教育も入っていたので、国民がその教育によって煽動された、とされています。その見方は、日本からすれば別にわざと曲げて見ているとは思いますが、結果として間違っています。この10年、5年、中国の中で一種の地殻変動が起きています。その地殻変動をもたらした最大の原因は、鄧小平時代に始めた改革・開放路線と、その結果である高度成長、それが中国の社会構造に革命的な変化をもたらしています。

26年間続いた鄧小平改革・開放政策の中で、中国の平均成長は9.6%、世界的にも稀に見るスピードで発展してきました。それが上海などで高層ビル、工業化などをもたらしているわけですが、一方、格差の問題なども現れました。いまの日本が中国を見る上で最大の問題は、中国の中の様々な矛盾する現象を統合して見ていないことです。ついつい、矛盾する見方を同時に持っているわけです。中国の経済発展、軍事力は脅威だと叫ぶ同じ人は、中国は格差や内部対立でまもなく崩壊するとも言っています。この矛盾を、実際に中国の中でどう統合して解釈されているかという、まずこの20数年の発展によって中国すべての人間の生活は向上していることです。その中で、沿海部は早い幅で生活がもっとよくなり、農村・内陸部はその幅が少ない。そして、内陸部は幾らか発展したとは言え、世界的基準で見ると貧困を何とか脱出したばかりの段階にある。こういう中で中国の格差の問題などが日本で注目され、このままでいくと中国社会は不安定になり、分裂するのではないか、という見方が中心ですが、当然その側面があります。特にこれから格差の問題にしっかりと対処しないと、どうなるかわからない。社会的に不安定になる可能性は十分にあります。ただ、別の見方をすると、日本という世界でも有数な平等社会から、日本的な感覚で中国の格差の問題を見ることによって、その問題が過大評価されているところもありはしないかと言いたいのです。

伝統的に中国には各地域の間で統一した市場・価格がない。国土が広く、地域経済が分割されたため、それがあつて容認されてきたわけだ。現在、上海で月収が1,500元、日本円で2万円であっても生活はきついです。しかし、内陸部では月収が500元でも何とか生活していただけます。それは、中国の中にこれという統一物価がないからです。一番簡単な例で言えば、一杯のラーメン。上海で的高级ホテル、ホテルオークラ系のガーデンホテルでは、一杯50、70元。日本円で700、800円します。上海の街角で一般の庶民が入るところでは、5元から10元。日本円で150円から200円、300円で食べられる。しかし、内陸部に行くと、いま大半の農村においてはラーメン一杯は1元です。日本円で13円から15円です。したがって中国の中でも同じ金額では地域間の格差を測れないものがあります。

さらに言えば、なぜ20数年にわたって中国が安い人件費という競争力を維持できたのか。これも、格差があるおかげです。日本が東南アジアに投資したとき、いずれも最初は人件費が安かったのですが、5年すれば2倍、3倍になって、別のところに移さざるを得なくなります。なぜなら、供給できる労働力に限界があるので、市場原理で供給不足によって当然給料が上がっていくわけです。しかし、中国の場合、内陸部農村から無尽蔵とも言える余剰労働力が供給されるので、給料水準はなかなか上がらないのです。例えば、ある女の子が内陸部から沿海に来て600元の給料で出稼ぎをしているとします。1、2年して賃上げを要求すると、すぐに「君は要りませんから、どうぞお帰りなさい」と言われる。他に同じく優秀で同じレベルの600円で十分だと考える人はたくさん供給されるからです。それが、中国という大きな国で「人件費」という競争力を20年も25年も維持してきた背景です。もちろん、これから中国は国内市場、農村市場を育てる意味で、格差をそのまま容認するわけには行かなくなりました。最近、農業税の廃止が打ち出され、農村の購買力の収入増を温家宝首相が一生懸命やっています。全般的に農村部でも収入が上がっているので、沿海部の外資企業にとって



コストがこれからもっと上っていくと予想されます。平均してみれば、ベトナム、インドより3割ないし5割ぐらい高くなるという状況に既になっています。ただ、中国の魅力は別のところに現れています。外資もかつてのようにもっぱら安い人件費で投資に行くのではなくて、初めて市場として形成されたその購買力を目当てに行くようになっています。中国で物を造って中国に売るという時代になったことを注目していくべきだと思います。

話が戻りますが、中国で内陸部、農村部を中心に貧困を脱出したそこそこの生活しかできない低所得者の人数は合わせて8億人前後います。これは、中国のこれからの発展もまだまだ簡単ではないことを示しています。ただ、同時に中国沿海部、都市部を中心に新しい中間層が急速に形成され、拡大していることも見る必要があります。その中間層のうち、生活水準が既に中産階級のレベルに達した層はおよそ人口の2割で2億5,000万人ぐらいと見られています。しかも、毎年1%ずつ増えています。ほかに生活水準はまだそこまでなっていませんが、他の人、前の自分の生活に比べれば、だいぶよくなった、つまり感覚上の中流意識の持ち主はアンケート調査で、ほかに2億5,000万人ぐらいいます。いま上海、北京、広州などの主要都市圏では、アンケート調査で既に8割以上の人が、「自分は社会の中クラスに属する」と答えるようになりました。

中間層の台頭

実際の中産階級と中流意識の持ち主、私はあわせて「中間層」と呼んでいます。その形成には市場経済の浸透、社会構造の変化、生活水準の向上、情報化時代の到来などの背景がありますが、ここで言いたいのは、中間層出現が、中国社会の内部向けでも外向けでも革命的な変化をもたらしていることです。

その影響は四つあると考えられます。第1に中国での消費拡大につながり、初めて購買力ある市場になったのです。この消費社会というのはまさに中間層の存在、拡大によって初めて形成されたと言えるわけです。ごく一部のお金持ちはいますが、しかし、今の中国社会でいろいろな流行、ファッションが出来るということは決して1,000万人によるものではありません、中間層によるものです。上海での日本料理、さしみ、回転寿司は少数の金持ちが食べに行くのではなくて既に市民にとっての流行になっています。これは、まさに中間層が支えているわけです。

第二の影響ですが、生活がある程度よくなってきて余裕が出て来ると、もっと知る権利と参加する権利を主張するようになります。中国国内のいろいろな不平等・不条理な現象に対して声を出し始め、自分の権利を、法律に則って主張し始めたのです。10年前まで、ほとんど中国人は、個人が何か言おうとしても皆もついて来ないし、共産党も絶対に許さないから、自分の権利のために戦うという意識がほとんどなかったのです。しかし、現在は違います。北京・上海などで道路建設のために立ち退きを要求されても、自分の家は自分が望む見返りに満足するまで絶対に立ち退かない。警察が来ても戦うというようなことは当たり前になり、一部はそのために焼身自殺までしました。去年、中国で7万件以上の抗議事件が起きたと中国政府が言っています。日本では、それを暴動とか言いますが、暴動とは思っていません。その九

割以上は皆、自分の権利を主張し、政府、政策に対して不満を公に表現するようになったためです。

争議が起こることは、社会が不安定だと見るよりも進歩の産物だと思います。問題は、当局がどのように民意を組み入れ、行政面で汚職・腐敗対策を強化していくか。対応に失敗したら、本当の暴動になります。ただ、いまのような高成長が続く、あるいは当局も相当政策を修正していることで見れば、暴動が多発し、当局政権が倒れる、国が分裂するという確率は極めて低いと思います。でも、このような社会的な変化が生じていることは中国に進出している日本企業にとって理解と対策が必要です。海運業はそれほど中国各地に投資し、物を造るということはしませんが、中国企業と合併したり、どこかで倉庫を作ったりする場合でも、社会の変化を見て、特にいままで現地企業が汚水などを垂れ流したりはしていないかを事前にチェックしておく必要性が出ています。中国市民の環境意識が急速に台頭し、訴訟を多く起こしているので、現地での投資や合併がそういうことに巻き込まれないように慎重に注意すべきだと思います。

この権利意識はメーカー側にも向けられています。数年前は三菱自動車の車や東芝のノートパソコンについて、中国の中で消費者による訴訟が起きたわけですが、当時は「日本企業を標的にしたものではないか」との見方もありました。しかしここ数年、日本企業はむしろその点について気をつけているのでトラブルが減っていますが、そのかわり、ドイツのベンツのアフターサービスとか、ハーゲンダッツのアイスクリームの製造環境などが問題とされ訴訟対象になっています。中国企業も同じように消費者運動の標的になっています。南京の月餅製造工場は衛生条件が悪い中で月餅を作ったということがスクープされると、その老舗の月餅は全然売れなくなりました。中国版雪印乳業事件も起こりました。上海に「光明」という牛乳を作っている企業がありますが、売れ残った牛乳を加工してまた売ったということがスクープされたことで、売上は5割以上グッと下がってしま

ったという事件が起きています。

内部向けの権利主張とともに、対外的関心が急増し、それにナショナリズムの台頭も含まれるようになりました。経済発展に伴い、外国、特にアメリカに対して今迄のように我慢したくない、胸を張って対等に渡り合いたいということは90年代半ばごろから出てきました。中国ナショナリズム台頭の最初のシンボルは96年に『ノーと言える中国』という一冊の本がベストセラーになったことです。その本の8割以上の内容は反米でした。99年、中国のユーゴ駐在の大使館がアメリカのミサイルに攻撃された。それに対し、今回の反日デモの10倍以上の規模で市民が反米デモを行い、アメリカ大使館はガラスというガラスが割られ、内陸の成都にあるアメリカ総領事館は市民に突入され物を壊されました。ナショナリズムというのは理性的なものではありません。それは、経済発展のある段階で何か発散する欲求不満の現象として生じるものです。

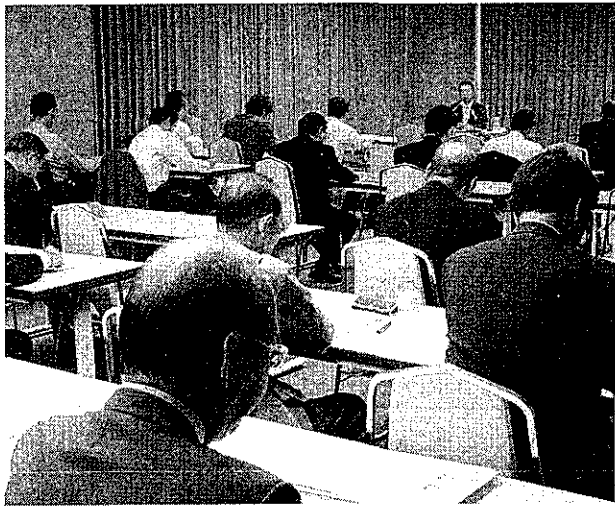
私は、いまの中国のナショナリズムを当局が作り出したものというより、比較するならば、60年代の日本、80年代の韓国に似ていると思います。高成長の段階に入り、そのとき東京オリンピックの前後に日本で反安保、反米、学園紛争、公害闘争が火が燃え移るように起きました。ソウルオリンピック前後の韓国で、反米、反軍事独裁運動が起きました。いまの中国ナショナリズムはそれと同じような、経済発展のある段階の産物だと思います。ただ、それは今の日本の中にある一種の内向きなナショナリズムとはまた性格が違うと思います。今の日本にあるのは先進国の段階に到達した後に、一時的な経済低迷によって触発された現象だと思います。

中国ナショナリズムは、そのまま国をまとめて外に対して拡張するというようなヨーロッパ式のものではないと思います。なぜなら、ナショナリズムはもともと民族主義、国家主義とも訳されますが、基本的にネイションステイト、1つの国、1つの民族の考える発想の上に成り立つものです。中国は56の民族があり、漢民族が92%を占めては

いますが、日本人とは違って中国の漢民族は血縁関係で民族が形成されたものではありません。

中原、黄河流域の文化を受け入れた瞬間、あなたは漢民族と認められます。未だに中国の南の人、北の人とは感覚が全然違う。血統などで見れば全く違う民族と言ってもいいですが、中国の文化・文明というものを受け入れたら皆漢民族になるわけです。こういう中で、愛国主義、民族主義、ナショナリズムをまとめて「さあ、一緒に外に向かおう」というわけにはいかないのです。その前にまず国内、民族間、地域間の対立が煽動され、自分の中で大きな問題をもたらすでしょう。

ただ、90年代前半から江沢民主席が愛国主義を呼びかけたのは事実です。なぜかという、それは天安門事件で共産党のイデオロギーで国民をまとめることはできなくなったこと、旧ソ連・東欧の崩壊で衝撃を受けたためです。そこで、中国の文化をもって国をまとめようという必死の努力の一環として愛国主義教育が進められたと思います。ただ、この愛国主義教育と、外に恨みを持って煽ることとは、正直言って違います。その教育の主要な内容は、最大公約数である中国自身が言う優れた文化・精神・モラルへの復帰を呼びかけることです。その一環として日中戦争が引き出され、共産党が日中戦争で戦ったことが強調される中で、結果的に日本が反面教師として日本軍の残虐さとかがいろいろ言われたものはあります。ただ、一般の日本人は戦後、侵略戦争のことについてほとんど教えられていないこともあって、中国の90年代の教科書だけを見て、びっくりして、「まだ、こんなに教えているのか。これは明らかに反日教育ではないか」と思ってしまいます。しかし、私が中国で30年前に受けた教育に比べれば、10年前といまの教科書における歴史の部分、日中戦争の内容はむしろ比例的に見て減っているのです。90年代のものだけ抜き出してみると、まだこんなにやるのかと驚くのは理解できますが、中国の実情を知らないままの驚きといわざるを得ません。しかし、実際は、86年以降、中国では統一した国定教科書がなくなって、当時から5、6種類の教科書



が並存して出るようになりましたが、2001年、日本と同じような教科書検定制度が導入され、国が1つの大綱をつくり、学者のみで審査する、そして各大学・地方で教科書がつくれる時代になったのです。中学校の歴史教科書、少なくともいま採用されているものだけで13、14種類あります。同じものではなく、南京大虐殺について数字も30万人という説と、極東軍事裁判が採用した20万人説を併記しているものもあります。こういうところを、併せて見る必要があるかと思えます。

しかし、なぜ中国のナショナリズムが日本に向き始めたのだろうか。それは、2001年が1つの転換点だったと思えます。その年、9.11事件があり、米中間は反テロで戦略的協調関係に入りましたが、その年に小泉政権になり、首相が毎年靖国神社を参拝するようになりました。一般の中国の庶民は靖国問題の本質、問題点を十分にわかっていないと思えます。しかし、ナショナリズムはこういうものです。非理性的で、マグマのようにどこかにはけ口を求める。アメリカに代わって、その後、日本がその対象になってしまったのです。一般の民衆にとっての靖国神社は、首相の靖国参拝イコール侵略戦争の責任否定、イコール反中国と連想するような記号化現象が起きていますが、その認識は実際は正確ではありません。しかしそれを非難するより、それをもたらした原因はなんなのかをまず考えることです。中国国内の原因と日本側、両方の原因があると思えますが、国内の原因は、

いままでの教育で戦後、現在の日本を十分教えていない、日本についての認識・情報が偏っていることだと思います。

一方、日本側の原因について言えば、1つは日本国内で生じている「歴史修正主義」の動きと関係があります。2週間ぐらい前の朝日新聞に神戸大学の王柯教授が書いたものでヒントになりますが、中国の中で、戦後と戦前の日本をごちゃ混ぜにして日本を批判している、これは間違いである。でも、それをもたらした一因が日本にあると彼は指摘しています。どういうことか。戦後の日本は、本当は戦前日本に対する反省、決別、けじめをつけることで再スタートしたわけですが、しかし現在の日本において「いや、あの戦争は悪くなかった、悪いことをしていない」「いや、極東軍事裁判そのものもおかしい」、そのような議論がいっぱい出ています。つまり、日本自身が戦前の日本と戦後の日本の境を曖昧にする動きがあるため、外部の国は、日本の何を信じればよいか分からなくなります。戦後のいまの日本は戦前日本の継承なのか、それとも完全に違った日本なのか。戦後育ちの日本の政治家がみずから、その違いを曖昧模糊にしてしまっていて、外部の民衆には、その区別が分からなくなるという問題点をもたらした、という解釈です。

もう1点、中国政府がなぜ首相の靖国参拝に反対するのか、日本の中で十分に知られていない問題点があります。中国政府は靖国神社に合祀している245～246万人以上の犠牲者に対して、日本の首相が参拝に行くことに対し反対はしていません。中国が反対しているのは、A級戦犯を合祀した靖国神社への首相参拝です。それは、国交正常化当時の戦争処理、中国国内における対日友好の国内説得と関係があります。この100年以來、日清戦争、義和団運動などで、日本は中国から多大な賠償金を取りました。また、あの戦争がありました。72年に国交を樹立した時、大半の中国人は、当然日本からたくさんの賠償金をもらえると皆思っていました。その賠償金ですべての中国人の給料が1ランク上るとか、最大の自動車工場が20個分つく

れるとか、そういう話が伝わっていました。日本は戦後、他の国へ、韓国を含めて賠償やそれに代わるような保障、経済援助を出しているし、これから北朝鮮と、いろいろな問題を片付けて国交正常化した場合には、少なくとも30億ドルか50億ドル、ないし、もっと多く北朝鮮に支払うという話も内々的に進められていると聞いています。でも、毛沢東、周恩来ら当時の中国の指導者は、国交樹立に当たって日本から賠償を取らないことを決めました。なぜか。20年代、ドイツに留学した周恩来氏は、第一次大戦で敗戦国になったドイツが、戦勝国へ莫大な賠償金を払っている最中で、個々の国民とも重税に喘ぎ、その過程で戦勝国への復讐心が植えつけられ、それが、第二次大戦につながる一要因だったと彼は見たわけです。

日中がこれから仲良くしていくために、もし賠償を日本に求めるなら、当然今生きている日本人が税金を多く支払う形で財源を形成します。しかし日本国民の負担を重くすることはこれからの日中友好にとって不利である、そう考えたわけですが、問題は中国国民をどのように説得するか、でした。そこで、中国指導部内で考え出された説得論理は、「あの戦争で悪かったのはごくごく一部の軍国主義指導者であって、大半の日本国民、ないし中国に出た日本軍の兵士、引き金を引いた人たち、彼らも戦争の被害者であり犠牲者である。したがって、彼らには責任を追及すべきではない、賠償を求めない」というものでした。

ではだれが「ごく一部の軍国主義指導者」に当たるのか、どう線を引くか。極東軍事裁判ではA級戦犯と決め、日本政府としても「サンフランシスコ講和条約」で正式にこれを受け入れた。中国から見れば、国際社会も日本政府も受け入れる一番無難な「ごく一部の軍国主義指導者」に関する構図は正にA級戦犯を指すことになったのです。そのほかの戦犯はたとえB級、C級戦犯でも責任を追及しないという方針に決まったわけです。

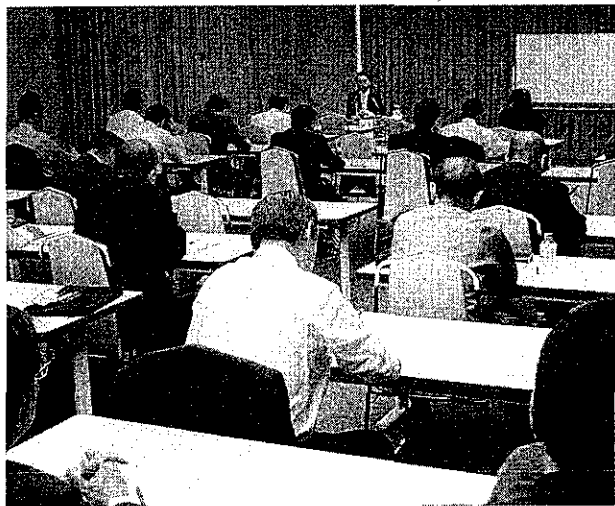
しかし、78年以降、A級戦犯が合祀され、天皇陛下も政治論争に巻き込まれないためにそれ以後は参拝していません。それで85年、中曽根首相が



公式参拝したことで反対し始めたわけです。それ以後、橋本首相も一回行っただけで自粛しました。でも、小泉時代になり、毎年参拝するようになった。それが今回の対立の起点です。

中国が歴史問題で日本にしつこく言い始めたとは中国の中では受け止められていないのです。「日本はここ数年、わざと靖国の問題で中国に『ノー』と言っているのではないか」「歴史の戦争責任を否定しようとしているのではないか」、こういうふうには受け止められています。ですから、小泉首相の行動が結果的に中国の中のナショナリズムを助長した一因になったと思います。このナショナリズムは今後もずっと膨張していくとは思いません。去年のアジアカップで中国人が日本チームにブーイングをした。今回、日系レストランや大使館に投石した。このようなことはどんな理由があれ正当化できないし、3年後の北京オリンピックで中国の民衆・群衆が同じことをするとすれば、恐らく恥をかくのは日本ではなく中国自身になるでしょう。その点を中国はわかっているし、この春、一部の人がデモに乗じて投石したり、日系レストランのガラスを壊したりした罪で、相次いで逮捕されています。騒ぎの現場を撮影したビデオは各大学ですべての大学生に見せて、「君たちは愛国のためにやったのかもしれないが、結果的にはわが国のイメージダウンをもたらした」との教育を徹底したのです。

その結果、10月に小泉首相が5度目の靖国参拝



をしたとき、中国の民間では怒りをさらにインターネットなどで爆発させたが、日本製品の不買とか、投石するというような過激行動は起きなかったのです。民衆も4月のデモで学ぶものがあって、ある程度わかってきたでしょう。それより、首脳部はこれによって国内の安定が損なわれ、中国经济の発展がマイナスになることを恐れたと思います。そういう意味で、今回のデモは中国にとっても大きな教訓になったかと思います。今後、過激的な行動がさらに増えるとは思いません。2008年にもう少し自信がつき、国内問題もうまく片付けば、感情的なナショナリズムも退潮していくのではないかと思います。

一方、この中間層はこれから国政レベルでの民主化を支えていく土台にもなります。韓国、台湾の例で見ても、いずれも軍政のもとで市場化し、中間層が拡大し、そしてある臨界点まできて、台湾は86年、韓国は87年に国政レベルで複数政党制を受け入れました。中国はもう少し時間がかかりますが、いまの国の発展状況、世界の情勢を見れば、2015年から2020年の段階で、国政レベルでも直接選挙の導入はあり得るのではないかと予想されます。10年前からすべて村レベルでは村長は直接選挙になっています。県レベルの議員、中国では「人民代表」と言いますが、それも直接選挙になっています。最近、温家宝首相は「数年以内に郷鎮レベルの行政首長も直接選挙になるだろう」とヨーロッパの記者に対して話しています。

経済発展に伴って政治の自由化、さらに民主化というのは避けられないと思います。ただ、いまの経済格差、いろいろな国内問題を抱えている中で、いきなり現時点で民主化すればいいのか。正直言って、私を含め中国国内大半の知識人はそう思いません。本当の民主化というのは1つの屋根のようなもので、すべての民衆をかばうものですが、それを支える柱が必要です。柱は、市場メカニズム、国民全体である程度豊かになった生活、平等に分配できるシステム、そして法治などです。中国ではこれらの柱を立てる作業はいずれもまだ道半ばです。中国は2010年までに法治を確立することを目標にしています。その上で、徐々に国政レベルでの民主化の波が押し寄せられていくのではないかと思います。その過程で、中国外交も、国内の民意をますます考慮していかざるを得ません。対日政策もそうなのです。日本側もこの点をしっかりと把握しておく必要があるでしょう。

胡錦濤指導部の対日政策

前の江沢民主席と現在の胡錦濤主席は、対日観がかなり違うと思います。それを、日本はうまく読み取って対応すべきだと思います。江沢民は日中戦争時代に少年時代を送り、苦い戦争記憶がありました。胡錦濤、温家宝の両トップは、いずれも1942年生まれ。戦争の記憶がありません。胡錦濤は親日派の指導者・胡耀邦時代に地方から抜擢され、青年団の主席として最初にやった仕事は、日本からの3,000人の若者の訪中を接待したことでした。彼は、その過程で対日観が形成されたのですが、決して、戦争、歴史だけに偏る対日観ではないと思います。

また、現在中国は経済発展に一定の余裕が出て来て、世界を見る視野を持つようになってきました。江沢民時代のようにただ日中関係だけ、歴史だけで日中を見るのではなく、もっと東アジア、そして世界における日中という視野を持つようになったと思います。

さらに、新指導部は当然前任者を乗り越えたいわけですが、前任者がやって成功したのと同じことをやっても意味がありません。江沢民時代、高成長は達成した。対米、対ロシア関係は軌道に乗った。それと同じことをやっても胡錦濤さんの功績にならないので、国内では江沢民時代の高成長に対し、現在は主に平等の実現、格差の是正に力を入れています。対外的には、実は対日重視でやって、江沢民時代がやり残した対日改善を胡錦濤さんがやろうとしているのではないかと思います。

胡錦濤さんはなぜ重視するのか。この3月に内部の対日政策決定会議が開かれたと聞いています。そこで、対日重視の3つの理由が挙げられました。中国の経済発展に日本の資金、技術と対中投資が必要であること。中国の平和環境の維持に日本との友好が不可欠であること。さらに重要なのは3点目、中国で一番警戒しているのはアメリカ対中包囲網の構築及び台湾が独立を宣言することです。それに対し、日本をその方向に追いやるのは得策ではないという認識が示されたと思います。かといって、前任者までは「民意」といったものがほとんど存在しなかったのに対し、社会的へ変化を踏まえて、外交政策を決定していかざるを得なくなっています。歴史問題でも、ある程度国内の民意に対応しながら、乗り越える方法を見出すよりほかありません。

胡錦濤さんが手放しで対日改善できないのは、1つは江沢民を含めた長老、保守派の存在、2007年の党大会まで彼は完全に外交・内政で自由には行動ができない。そして、民衆レベルでのナショナリズムの台頭に示される国内世論への配慮が必要であるためです。対日改善しようとする胡錦濤さんへ、日本側から側面支援があるどころか、首相本人が邪魔しているような行動を取ると、残念な結果しか出なくなります。

日中関係の展望と提言

では、これからどうなるか。日中関係は小泉政



権時代の関係の修復はかなり難しくなってきたと思います。いま靖国のことについて、少なくとも小泉首相周辺は中国からのシグナルを読み間違えていると思います。「日本がA級戦犯を分祀したら、またB級、C級を問題にし、歴史教科書問題でまた攻めてくる」との疑念がありますが、中国がいつまでも歴史カードを日本に使っていく、そういう時代ではないのです。中国は、それより国内の経済発展などで日本の協力がもっと必要ですし、何よりこれから一番警戒するのはアメリカです。そこで歴史問題で常に日本を押さえることの中国にとってのメリットはないのです。10年前の自信のない時代とまた違うんですね。そこを日本側は見極めて、かつての加害者としての一面を忘れずに慎重に対応すべきだと思います。

日中経済交流は現時点で歴史問題からあまり影響を受けていません。いま北京、上海の新幹線のことにはあまり言わない。それは後回しにしていますが、実は他の路線で日本高速鉄道の技術、設備をたくさん導入しています。中国の技術者や鉄道部（省）は客観的に日本のものはいいと評価しています。しかし、政治関係が悪い中で、そのまま日本のシステムを導入すれば国内の政治問題になりかねないので表であまり言わない。ひいては、いまマスコミで「いや、中国での新幹線協力はうまくいっていない」と書いてほしいぐらいと中国の役人が言います。

しかし政治的な雰囲気さらに悪化すると経済

交流に影響がいよいよ表面化することを懸念しています。なんと言っても、ずっと歴史問題で喧嘩すると、お互いに相手との交流が減り、相手への理解に熱が冷めてしまいます。中国国内で知識人、エリート層の関心がますますアメリカに移っています。これこそ、靖国問題が長引く最大の悪影響でしょう

ではどうすればいいのでしょうか。

私は、中長期的には両国とも21世紀の覇権国家になり得ないという双方の未来像をまず確認し合って、そのもとで長期的な協力関係を構築していくべきだと思います。中国はすでに通商大国の日本よりもはるかに世界経済への依存度が高くなっています。中国の首脳部には今留学組がどんどん入り、世界事情を知る指導者が増えています。独善的なことはやれません。何よりも、1カ国がいまの世界で覇権をやらうとすることは、周辺国もアメリカも絶対に容認しないでしょう。中国も日本も覇権を唱える瞬間、それが破局の始まりだと思います。中国は絶対にあり得ないと思っています。

かといって、中国はおとなしく申し分のない立派な国に一直線になるのか。それもないと思います。中国はこの100年間国際協調をほとんどやっておらず、列強の侵略・抑圧の対象になりっぱなしだったという意識を持っています。ここ10年ぐらいで急速に国際社会に進出していますが、まだ試行錯誤の模索のプロセスにあります。そのような光と影の両方を見せる中国に対して、日本からとにかく中国を悪者にするような目線が向けられると、中国も反発し、国際協調路線をやめる可能性がなくありません。日本はもっと自信を持って中国を巻き込んで一緒にいい方向に行こうと、受身的な対応ではなく、積極的に中国とかかわっていくことも重要ではないかと思います。中国の民主化も20年スパンで見れば不可避なので、進んで中国をいまの国際的なルール、枠組みの中に巻き込んでいくべきで、それが成功した暁には中国の対日評価も一段と上がるでしょう。

最後に提言ですが、大局に立って日本の対中外

交の利益をもう一回認識すること。日中友好は、中国にとっても日本にとっても利益です。近隣諸国との友好があって、初めて世界に影響力を行使できる。そして、中国とのビジネス、投資も日本の経済利益の一部ですから、それを守るのも日本外交の責務のはずです。

世界での役割を果たす上でも、やはり中国、韓国との間における歴史問題を早く片付けるべきだと思います。先日、私と一緒に参議院の国際問題に関する委員会で参考人になった天児慧さんがこう言いました。「アメリカがいま日本を重視しているその目的は中国牽制ですが、それは日本が力をもっているから見込んでいるからなんです。日本はもしアジアに対して自分の影響力がなくなったら、アメリカは決して人情味だけで日本と組むのではないんです。アメリカはリアリズムの国で、利用できるときは利用する。アメリカから利用され、重視されるためにも、日本はアジアでもっと関係を改善し、影響力ある国にしていかなければなりません。東アジア共同体の可能性に向けて日本はいかに参入し、リーダーシップを取っていくかが今後試されるでしょう。」

歴史認識は、日中の中で全く同じにする必要はありません。日本は日本の歴史があり、戦争についても中国に対しては侵略戦争、韓国に植民地支配だったけれども、対米、対オランダ、イギリスは何の戦争だったのか。それは、いろいろな解釈ができるので、そこは中国がとやかく言うべきではありません。一方、日本は中国への侵略を忘れず、今でもこの戦争の傷跡が残っていることを忘れるべきではありません。日中双方は、「中国に対して侵略戦争があった」こと、極東軍事裁判が戦後の出発点だったこと、このような最大公約数を守れば、歴史問題を早期に乗り越えることは可能だと思います。

日本側は「押し切られて」歴史問題に立ち向かうのではなく、ドイツに学ぶべきは、いかに進んで、自らの手で一日も早く歴史という重荷から脱出することです。「いや、我々はドイツのナチスと違う」と弁解しても国際社会ではナンセンスです。

第二次大戦はドイツ・イタリア・日本のファシズムを共通の敵として戦った戦争です。重要なのは戦後ドイツの過去を克服する努力を学ぶことです。ドイツがいかにかうまく過去を乗り越えてヨーロッパの新しい平等の一員になったかを学ぶべきです。

日本では「南京大虐殺で30万人は死んでいない、せいぜい20万人、いや15万人、10万人だ」という話がまかり通っています。正確な死亡者人数については両国の学者の更なる共同研究に任せるべきですが、ここでは加害国がいかにか被害国の理解を得て早くその悲惨な歴史を乗り越えるか、ドイツの対応の仕方を見習うべきだと言いたいのです。

例えばナチスドイツがユダヤ人を600万人殺したと言われています。学者レベルでは死者は400万人も、300万人もないのではないかと、との説はありますが、ドイツ政府や知識人層はそれを一切弁明しません。300万人も600万人も同じ罪だと。弁解すること自体、相手からは心からの謝罪になっていない、心からの反省ではないと誤解されるためです。被害者がそれでより一層感情的になることはかえってドイツの戦後再スタートにとって不利だと認識されたわけです。そこで「我々はすべて悪かった。心から謝罪する」と再三表明し、ドイツの主導で今のヨーロッパではナチスの弁解をすることだけで有罪になる法律が作られています。そして戦犯の追究には時効がないと定められています。このような努力を重ねると、相手はこれ以上歴史問題をカードにしようとしても、できなくなります。そこで、ドイツとかつての敵国との間で早く和解を実現し、今のEUの大家庭を作ることに成功したのです。そのような潔い努力、戦略的な発想に日本が学ぶべきことではないかと思えます。

中国との今後の関係を見る上で、中国社会の変動を理解しなければなりません。中国はもはや共産党がすべて操ってできる社会ではなくなりました。これから中国との付き合いも、このような社会構造や意識の変動を認識した上で戦略を立てることが必要です。

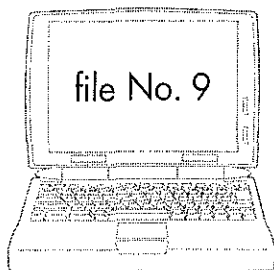
そして中国は日本と同じような東洋社会であり、人間関係が重要です。胡錦濤世代、すなわちいま

の60代は中国の「第4世代の指導者」にあたりませんが、あと5年すればいまの50歳前後、そして40歳前後、いわゆる第5、第6世代のエリート層はぐんぐん上がってきます。いまのうちに、これらの若手のエリートといろいろなタイプを構築することも重要です。さらに、企業として中国に進出する場合、安い労働力を利用するだけではなくて、中国をお客様として市場開拓を目指していくとするならば、もっと現地住民の思考、様式、希望、不満を理解し、対話を進め、現地社会に融合し、イメージ向上、社会への貢献も考えるべきだと思います。

日本は60、70年代、アメリカに入ってビジネスを展開し成功を収めました。しかし成功したとたんに、アメリカから批判されました。「日本はエコノミーアニマル、経済の儲けしかしない」と。その後、日本は反省し、東南アジアでもアメリカでも、企業の現地化を進め、現地社会との協調を重視したことで、世界的に評価されるようになりました。これからの中国進出でも、そのような現地化は必要ではないでしょうか。

最後ですが、中国との付き合いは、中国の台頭で余りにも自信喪失してパニック的にとらえるのではなく、もっと自信を持つことです。日本のGDPは未だに中国の3倍近くあります。日本の一人当たりのGDPは中国国民の30倍以上ある。日本の技術力は、中国がどんなに努力しても20、30年では追いつかないのです。その優位性を最大限に出して進んで20年、30年後の日中関係の枠組みを構築して、Win-Win関係をつくっていくべきではないかと思えます。

ご清聴、ありがとうございました。



国際海事 World~Webから~

—アジア船主フォーラム ASF—

名 称：Asian Shipowners Forum（アジア船主フォーラム）

本部／議長／事務局：なし（持ち回り）

設 立 年：1992年

加 盟：アジアの7地域／国の船主協会（豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、ASEAN*）

*インドネシア・マレーシア・フィリピン・シンガポール・タイ・ベトナムの船主協会で構成



アジア地域船主間の相互信頼を一層緊密化させ、アジア海運の共存共栄を図るため、当協会の提唱（根本会長：当時）により1992年に設立された地域フォーラム。“5S”と呼ばれる5つの分野別委員会活動を通じ、アジア船主の意見や見解を世界海運界に伝えている。アジア地域の輸送の活発化に伴い、近年ではIMO や ICS 等海運 Round Table* 首脳との対話が行われるなどASFの存在の重要性も増している。

* Round Table…ICS/ISF (1月号参照)、BIMCO (2月号参照)、INTERCARGO、INTERTANKO の5海運団体

<議決機関>

総 会：年1回開催、各地域が議長を北から南の順で持ち回り主催し開催。

委員会(5S)：原則として年次総会の際に中間会合を開催。委員長国の船協が事務局をつとめ活動している。

<委員会>

◇Shipping Economics Review Committee (SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会)

船社トップが海運に関連するマクロ経済的な貿易情報やその動向を検討。入手可能な経済データを考察し、主要貿易問題の展望を共有することにより経営意思決定の質を高める。

委員長：芦田 昭充（日本船主協会 常任理事、(株)商船三井）

事務局：日本船主協会

◇Ship Recycling Committee (シップ・リサイクルング委員会)

シップリサイクルング（船舶の解撤）に関する問題について検討。

委員長：Mr. Frank F. H. Lu（台湾船主協会 会長、Yang Ming Marine Transport Corp.）

事務局：台湾船主協会

◇Seafarers Committee (船員委員会)

船員訓練における共通基準を保証および維持し、雇用の安定性とアジア船員の受け入れを促進し、船員配乗および訓練に関する新たな国際海事規則や条約について監視、考察、コメントすることを目的とする。

委員長：Mr. Li Shan Min (中国船主協会 副会長、COSCO Manning Cooperation Inc.)

事務局：香港船主協会 (委員長は中国船協だが事務局は香港船協が行っている)

◇Safe Navigation and Environment Committee (航行安全および環境委員会)

船舶の航行安全・海洋環境の保護に関する問題について検討。

委員長：Mr. S. S. Teo (シンガポール船主協会 会長、Pacific International Lines (Pte) Ltd.)

事務局：シンガポール船主協会

◇Ship Insurance and Liability Committee (船舶保険・法務委員会)

船舶保険等の問題について検討。

委員長：Mr. George Chao (香港船主協会 保険法務委員長、Wah Kwong Shipping Holdings Ltd)

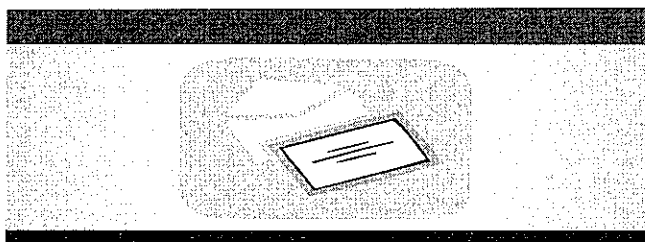
事務局：香港船主協会



▲ASF 総会(14回豪州総会)。15回総会は当協会主催で2006年5月28～30日に日本で開催されます

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 (今回は HP がいないため特別編)。コーナー掲載内容以外の情報につきましてはお問合せください。

(コーナー担当：総務部・長嶋)



Washington便り

猛毒の大魚は今も健在なり

筆者のワシントンウォッチも今年中で5年の歳月を刻む。幸か不幸か着任早々、東も西も分からぬ筆者はワシントン政治の大奔流に突如呑み込まれた。連邦議会の下院で「米船社の米国向け自動車輸送への参入」をゴリ押しする理不尽な修正条項が膨大な量の「国防総省2002年度歳出授權法案」へ密かに挿入される事件が起きたのだ。筆者は第一次発見者としてその削除に八方手を尽くしたが、一番の頼りはワシントン政治の介在人「ロビイスト」であった。彼等の強力な支援のお陰で3カ月もの時間を費やし猛毒の大魚を闇に葬ることができた。着任当初から筆者がワシントン政治の大波に揉まれたことに対してWSC（世界海運評議会）のKoch CEOから「Welcome to Washington」という歓迎の言葉を授かったのが昨日のこのように鮮明な記憶として蘇る。

ワシントンで仕事をする時、誰もが最初に馳せ参じるのが市内のK Streetのオフィス街である。アメリカを特徴付ける政治システムとして連邦議会へのロビー活動が長い歴史を刻んでいる。その舞台回しの日常的関与を専業とするのが世に言う「ロビイスト」である。ワシントン政治に少しでも関わりを持つなら彼らが店を張るK Streetを避けて通ることはできない。現在その「ロビイスト」が介在する政治汚職事件で共和党が大揺れである。その規制強化策の知恵比べ競争で上下両院の共和党と民主党が躍起となっている。問題を起こしたのはK Streetに事務所を構えるJack Abramoffという新進のロビイストである。彼は原住民のインデ

ィアンが経営するカジノなど賭博遊興業界から資金を獲得し、政権政党の共和党指導部の深奥に迫るやり手ロビイストとして高い評判を勝ち取り、これが政治汚職事件へ発展したのだ。

今回の事件は当然の帰結として起きたといわれる。その源は40年に亘り下院を支配していた民主党に代わり1994年、共和党が積年の祈願である多数派を獲得した時代にまで遡る。その後当然のことながら、共和党は下院での多数派勢力を盤石なものとするためにワシントン市内のK Streetに事務所を並べるロビイスト攻略作戦を打ち出した。この作戦は「K Streetプロジェクト」と命名された。ロビイストは政治的影響力においては「第四政府機関」と一般に理解されるとおりワシントン政治の枢機を為し、政治家にとっては最大の資金供給パイプとなる。K Streetに巣食うロビイストを共和党一色に染め上げる共和党戦略が2000年にブッシュ大統領の誕生を実現し、2004年にも同大統領の再選を果たした。10年の節目を超えた2005年に今回の事件が発覚したのは長期戦略の歴史疲労だったかも知れない。

手持ち資料で見ると、1994年に着手した共和党戦略に呼応するかのようにロビイストの著しい発展振りが窺える。ブッシュ政権が成立する前年の2000年にロビイスト協会が把握したロビイスト数は16,342人であったが、その5年後の2005年には32,890人と倍増している。利益代理人のロビイストを通じて現実の政治を動かせるというワシントンの常識がロビイスト数の増幅に弾みをつけたの

だ。別の数字からもこれは検証可能である。米国では、政治家の資質や貢献度は地元への補助金誘致量で評価されるという流れが存在する。1994年と2004年の歳出費に占める紐付き補助金法案(Pork Barrel 若しくは Pet Project と呼ぶ) 動向について見ると金額比で291億ドルから527億ドルへこの10年間で236億ドルも増大、件数ベースでは4,155件から14,211件と三倍増、という連邦議会の調査機関公表数値が雄弁である。それはロビイストを通じた政治への投資効果が絶大であるという広い一般認識が定着していることを示している。

連邦歳出費からの紐付き補助金獲得は議員活動歴の長短でその多寡が決まることが多い。下院共和党のドンである Hastert 議長(イリノイ州選出)は9期連続当選の経歴を引っ提げ、地元の自然環境地域に整備される新規道路プロジェクト用に2億7百万ドルの補助金を強引に決めた。実は5カ年に亘る環境評価作業が今年で3年目を迎え、その結果がプロジェクトの成否を決めるので、プロジェクト自体が流産する可能性が依然残っている。上院でも、政治活動歴38年の Stevens 議員(アラスカ州・共和党)が所謂 Pet Project を決めている。所要時間7分の距離をフェリーで往来している住民70名の島に2億23百万ドルの橋梁を渡すプロジェクトに予算を付けたのだ。この種 Pet Project が全米で14,211件もあるというから正に連邦議会は草刈場の様相を呈している。

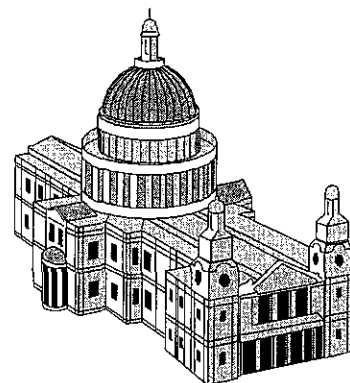
斯かる連邦予算の冗費に批判的なのは小さな政府を標榜するブッシュ政権と議会内の良識派を任ずる McCain 上院議員など一部の議員である。ブッシュ大統領が自ら Pet Project への拒否権を付与するよう連邦議会への働き掛けを始めた。これに呼応して McCain 議員など上院の良識派議員が超党派法案の提出を模索する動きが顕在化している。殆どの Pet Project は筆者が着任早々体験したように

重要法案へ密かに追加条項を挿入する形を取るため大統領が保持する拒否権(Veto)を発動すると重要法案そのものが廃案となるので、議会での良識がきめ細かく働かない限りその駆除は至難であるのが現実の姿である。今回ブッシュ大統領の求める拒否権(Line-item Veto)は Pet Project 条項に対してのみ大統領が発動できるものとなるが、行政府に法案の改変権限を付与することは三権分立の原則に反するとして最高裁から違憲判決が出ているから、先行きは必ずしも平坦ではない。

今も連邦議会では Pet Project の事例でも明らかのように一部議員が一部の利益を代表して大統領が拒否権の発動をためらう重要法案へ毒牙の一条項を挿入することは決して至難ではないから、一度ワシントンウォッチを怠ると我々は取り返しの着かない不利益を被るとの強い危機管理意識を絶えず持ち続けなければならないというのが5年目に入った筆者の変わらぬ実感である。

(北米地区事務局ワシントン事務所長

岡 哲夫)





1 国土交通省は、1月31日に開催された「第4
日 回海賊・海上武装強盗対策推進会議」において、今後も海賊・海上武装強盗対策を積極的に進めていく必要性を踏まえ、「海賊等対策会議」を常設することを発表した。海賊・海上武装強盗事案の防止、事案発生時対応など関係対策の立案・推進に取り組む。

3 国土交通省は、わが国外航海運事業者等を対象
日 とした2005年のわが国関係船舶における海賊行為、武装強盗・窃盗等の被害状況調査結果を発表した。2005年に海賊行為等の被害（単に船舶に乗り込まれたものを含む）を受けたわが国関係船舶は、9件（2004年は7件）あり、その発生海域は、インドネシア周辺海域を中心に全て東南アジアである。
（P.11海運ニュース参照）

7 ILO海事総会がジュネーブにて開催され、ILO
日 海事労働統合条約案（正式名称「2006年海事労働条約」）が採択された。発効要件については、30ヶ国および世界の船腹量の33%の批准となった。

10 外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する
日 法律の一部改正法案および水先法の一部改正法案が、国会提出について閣議決定された。

15 国土交通省は、第4回「内航ケミカル船への
日 新構造設備基準等の適用に関する検討会」を開催し、2007年1月発効の改正MARPOL条約附属書IIおよび改正IBCコードの内航船への適用に関して最終報告を取り纏めた。

16 当協会と全日本海員組合は、第6回「船員・
日 船籍問題労使協議会」を開催した。外航日本人船員（海技者）の確保・育成策に関する作業委員会の中間報告を了承し、検討を継続することを確認した。

20 IMO第49回設計・設備小委員会（DE49）がロ
日 ンドンにて開催された。
24 （P.2海運ニュース参照）
日

23 ILO 合同海事委員会がジュネーブにて開催され
日 した。（P.5海運ニュース参照）
24
日

27 IOPCF（国際油濁補償基金）総会等がロンド
日 ンにて開催された。
3
3
日



船協だより

公布法令（2月）

- ⑥ 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第7号、平成18年2月6日公布、施行）

- ⑦ 港則法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第8号、平成18年2月27日公布、平成18年4月1日施行）

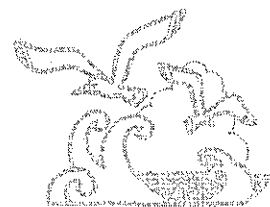
国際会議の予定（4月）

会議名：ASF 船舶保険・法務委員会第11回中間会合
日 程：4月3日
場 所：香 港

会議名：IMO 第10回ばら積み液体およびガス小委員会（BLG10）
日 程：4月3日～7日
場 所：ロンドン

会議名：バーゼル条約第5回公開作業部会（OEWG 5）
日 程：4月3日～7日
場 所：ジュネーブ

会議名：IMO 第91回法律委員会（LEG91）
日 程：4月24日～28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
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲0.4
2003	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,170	42,217	11,953	12.1	10.9
2005	65,662	56,381	8,782	7.3	15.6
2005年2月	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
2006年1月	5,008	5,359	▲351	13.5	27.0

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
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3月	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
2	117.87	118.95	116.25

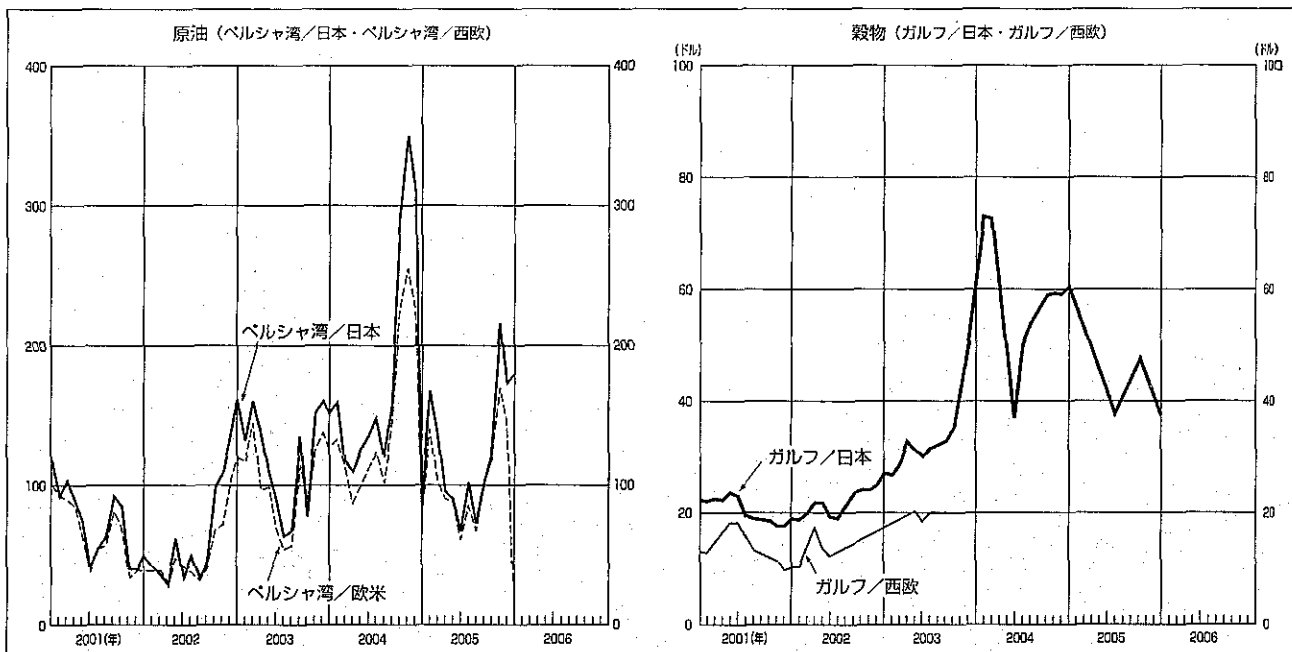
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他		
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 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
2	7,712	44	7,668	2,295	290	0	5,083	0	0	0	28,230	8,282

(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					
	2004		2005		2006		2004		2005		2006	
	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	152.50	87.00	85.00	59.50	180.00	80.00	127.50	82.50	77.00	62.50	120.00	75.00
2	159.00	102.50	167.50	75.00			132.50	87.50	140.00	112.50		
3	117.50	70.75	137.50	75.00			112.50	60.00	102.50	75.00		
4	110.00	77.50	96.00	80.00			87.50	67.50	90.00	72.50		
5	125.00	71.25	90.00	62.50			100.00	69.50	88.25	62.50		
6	135.00	114.00	67.50	52.50			112.50	87.50	61.25	50.00		
7	148.00	120.00	102.00	73.75			123.00	95.00	85.00	62.50		
8	121.00	97.50	72.50	56.50			102.50	87.50	67.50	60.00		
9	157.50	83.50	102.50	62.50			145.00	75.00	102.50	65.00		
10	290.00	156.00	125.00	90.00			225.00	117.50	120.00	87.50		
11	350.00	265.00	216.00	135.00			255.00	167.50	170.00	130.00		
12	310.00	85.00	172.50	110.00			225.00	97.50	145.00	100.00		

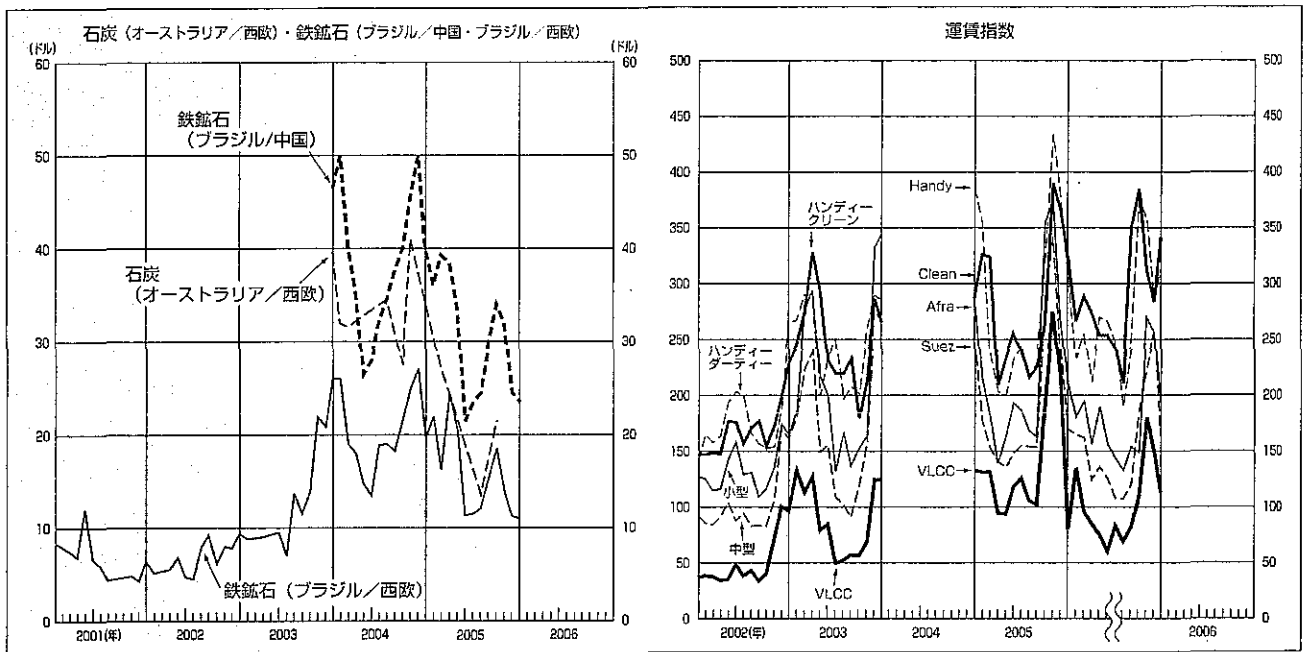
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物（ガルフ/日本・ガルフ/西欧）

(単位：ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				ガルフ/西欧			
	2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	60.50	59.75	37.45		—		—	
2	—		—		—		—	
3	—		—		—		—	
4	—		—		—		—	
5	—		—		—		—	
6	—		—		—		—	
7	37.75	37.50	—		—		—	
8	—		—		—		—	
9	—		—		—		—	
10	47.50		—		—		—	
11	—		—		—		—	
12	—		—		—		—	

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも5万 D/W 以上8万 D/W 未満の船舶によるもの。③グラフの値はいずれも最高値。



6. 石炭（オーストラリア/西欧）・鉄鉱石（ブラジル/中国・ブラジル/西欧） (単位：ドル/トン)

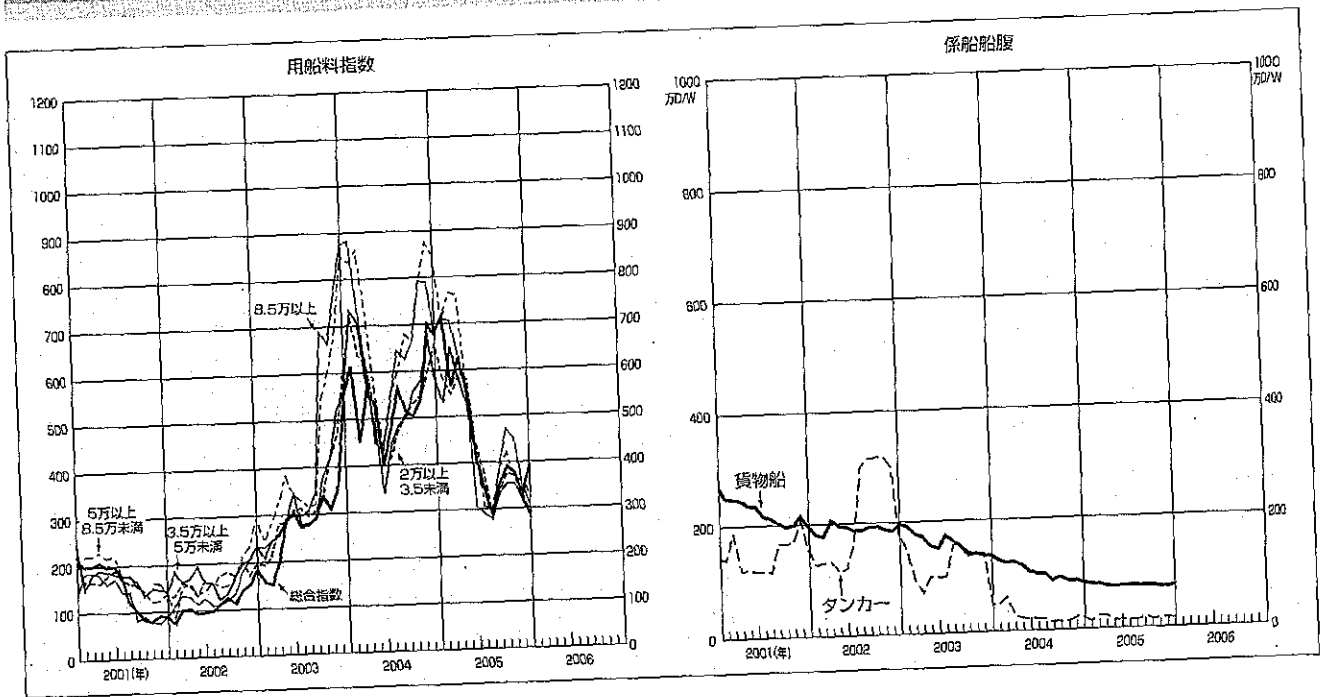
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2005		2006		2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	40.00	12.50	23.50	19.70	19.75	16.00	11.00	8.75
2	—	—	—	—	36.00	33.00	—	—	22.00	17.25	—	—
3	27.00	—	—	—	39.25	34.75	—	—	—	16.20	—	—
4	—	—	—	—	38.50	34.00	—	—	24.25	22.75	—	—
5	—	—	—	—	33.40	21.50	—	—	20.50	13.25	—	—
6	—	—	—	—	21.50	16.68	—	—	11.25	10.00	—	—
7	—	—	—	—	23.50	19.00	—	—	11.50	9.25	—	—
8	13.60	—	—	—	24.50	17.50	—	—	12.15	10.30	—	—
9	—	—	—	—	29.50	26.00	—	—	—	—	—	—
10	21.50	—	—	—	34.00	27.63	—	—	18.50	15.80	—	—
11	—	—	—	—	32.00	23.48	—	—	—	14.00	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(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														
	2004					2005					2006				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322	112	163	193	314	342
2	132	178	215	355	326	135	165	181	233	267	—	—	—	—	—
3	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289	—	—	—	—	—
4	96	141	140	204	210	85	124	157	212	274	—	—	—	—	—
5	95	137	164	201	235	75	137	191	271	253	—	—	—	—	—
6	119	149	193	233	256	61	126	157	267	253	—	—	—	—	—
7	127	156	187	243	240	83	108	144	248	243	—	—	—	—	—
8	107	155	169	219	217	69	107	133	190	211	—	—	—	—	—
9	103	154	163	229	226	82	120	154	244	350	—	—	—	—	—
10	195	285	355	320	263	109	186	149	376	385	—	—	—	—	—
11	276	342	374	433	390	179	225	269	358	312	—	—	—	—	—
12	216	240	268	378	367	149	257	257	286	284	—	—	—	—	—
平均	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～) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12～20万トン ⑪Afra:7～12万トン ⑫Handy:2.5～7万トン ⑬Clean:全船型



8. 貨物船定期用船料指数

月次	2003		2004		2005		2006					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~		
1	185	1,733	553	4,539	677	4,471	-	290	278	324	305	294	2,263
2	156	1,669	613	5,290	715	4,511							2,328
3	151	1,802	615	5,122	565	4,685							
4	203	2,081	558	4,635	624	4,810							
5	290	2,317	539	3,452	552	3,737							
6	304	2,135	401	2,762	412	2,586							
7	273	2,238	478	3,971	342	2,307							
8	276	2,322	562	4,180	285	2,169							
9	294	2,467	514	4,214	352	2,949							
10	337	4,477	503	4,602	391	2,949							
11	309	4,046	544	4,264	376	2,991							
12	360	4,539	701	5,176	332	2,624							

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

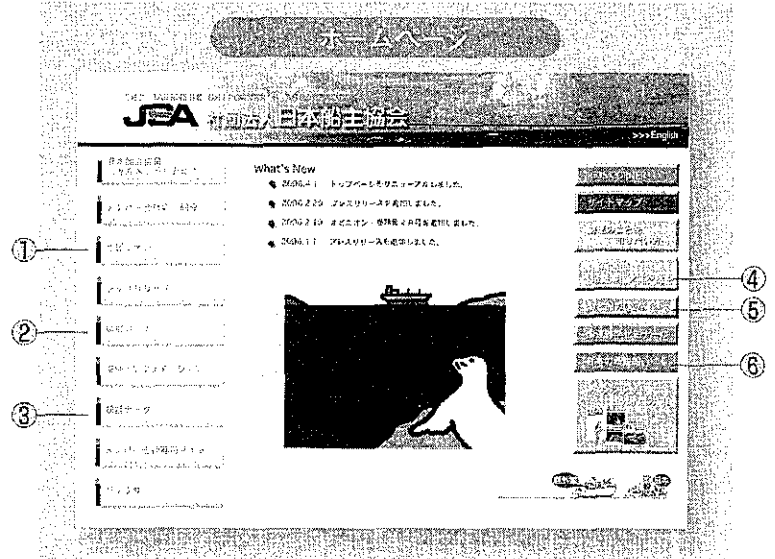
- (注) ①船型区分は重量トンによる。
- ②用船料指数は1985年=100。
- ③BDI (Baltic Dry Index) は月央値。

9. 係船船腹量の推移

月次	2004						2005						2006					
	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	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209	146	708	755	34	128	171
2	206	1,236	1,279	51	286	490	147	766	813	32	96	142						
3	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229						
4	181	1,101	1,232	55	163	256	130	670	765	35	148	231						
5	175	1,041	1,178	54	145	224	128	640	752	36	103	150						
6	168	935	1,057	55	142	218	129	637	750	36	103	150						
7	166	902	1,006	52	131	204	133	641	754	34	99	145						
8	159	900	1,008	50	130	199	132	645	766	34	99	145						
9	146	802	881	47	90	146	134	668	745	34	170	194						
10	155	882	934	43	103	148	138	676	751	34	103	149						
11	138	813	877	38	113	162	139	649	731	34	131	173						
12	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ズによる。

JCA
 社団法人日本船主協会
webを見よう!!



*リニューアル中のため、表示が異なる場合があります。

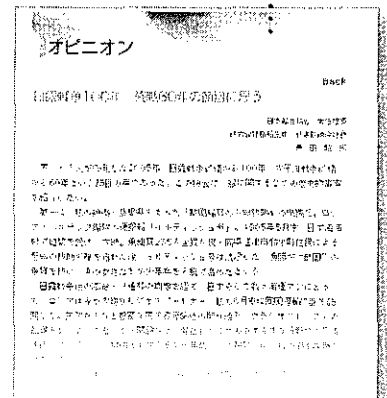
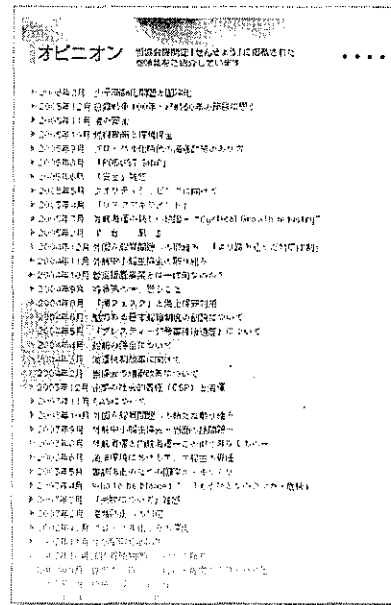
当協会は1998年11月のホームページ開設以来、海運業界の取り組みを初めとして様々な情報を発信しています。

海運トップの声である「オピニオン」や「海賊インフォメーション」、「統計データ」などの情報もお届けしています。さらに、「海運用語集」や「海と船のQ&A」、「海運雑学ゼミナール」には、各種情報が満載です。「環境コーナー」では新たにメニューを充実、より使いやすくなりました。

海運・海・船のことなら当協会のWEBページをぜひご覧ください。

① オピニオン

当協会機関誌「せんきょう」に掲載された巻頭言をご紹介します。



2 環境コーナー

新たにメニューを充実、より使いやすくなりました。

環境コーナー

海運業界の取り組み

海運業界と環境問題

6-1 最新情報

1. 船より劣る燃料 (約10%)
2. 船舶のCO2削減に向けた取り組み (自航航行)
3. 船舶のCO2削減に向けた取り組み (自航航行)
4. 船舶のCO2削減に向けた取り組み (自航航行)
5. 船舶のCO2削減に向けた取り組み (自航航行)
6. 船舶のCO2削減に向けた取り組み (自航航行)

6-2 業界別

1. APPCの取り組み
2. 船舶のCO2削減に向けた取り組み
3. 船舶のCO2削減に向けた取り組み
4. 船舶のCO2削減に向けた取り組み

6-3 業界別

1. APPCの取り組み
2. 船舶のCO2削減に向けた取り組み
3. 船舶のCO2削減に向けた取り組み
4. 船舶のCO2削減に向けた取り組み



環境問題の取り組み

6-1 APPCの取り組み

項目	内容
1. APPCの取り組み	1. APPCの取り組み
2. 船舶のCO2削減に向けた取り組み	2. 船舶のCO2削減に向けた取り組み
3. 船舶のCO2削減に向けた取り組み	3. 船舶のCO2削減に向けた取り組み
4. 船舶のCO2削減に向けた取り組み	4. 船舶のCO2削減に向けた取り組み

環境問題の取り組み

6-2 業界別

1. 業界別

2. 業界別

3. 業界別

4. 業界別

環境問題の取り組み

6-3 業界別

1. 業界別

2. 業界別

3. 業界別

4. 業界別

4 海運用語集

海運業界でよく使われる用語を解説しています。英文略語の解説もあり、人気のコーナーです。

海運用語集

用語集

1. 船名

2. 船種

3. 船隻

4. 船隻

5. 船隻

6. 船隻

7. 船隻

8. 船隻

9. 船隻

10. 船隻

5 船と船のQ&A

海と船に関する様々な疑問を読み物形式でやさしく、わかりやすく解説しています。

船と船のQ&A

1. 船と船のQ&A

2. 船と船のQ&A

3. 船と船のQ&A

4. 船と船のQ&A

5. 船と船のQ&A

6. 船と船のQ&A

7. 船と船のQ&A

8. 船と船のQ&A

9. 船と船のQ&A

10. 船と船のQ&A

3 統計データ

海運に関する様々なデータを掲載しています。関連の出版物もお問い合わせください。

統計データ

1. 統計データ

2. 統計データ

3. 統計データ

4. 統計データ

5. 統計データ

6. 統計データ

7. 統計データ

8. 統計データ

9. 統計データ

10. 統計データ

6 日本の新鋭船シリーズ

国内・国外航路で活躍する日本の船を紹介しています。

日本の新鋭船シリーズ

1. 日本の新鋭船シリーズ

2. 日本の新鋭船シリーズ

3. 日本の新鋭船シリーズ

4. 日本の新鋭船シリーズ

5. 日本の新鋭船シリーズ

6. 日本の新鋭船シリーズ

7. 日本の新鋭船シリーズ

8. 日本の新鋭船シリーズ

9. 日本の新鋭船シリーズ

10. 日本の新鋭船シリーズ

編集雑感

「日本は四面を海に囲まれた島国でありながら、日本国民の海への関心は極めて薄い」—この書き出しで始まる本を最近読んだ。白石一郎氏著の「海のサムライたち」である。

海運の広報を考える上で何か参考になるのでは、との思いから読み進んでいくと、日本は戦国時代辺りに大変盛んに海運による交易を行っていたが、これを断ち切ったのが徳川幕府の鎖国政策である。ここに最大の原因があるということである。

書は、「藤原純友～古代の海賊王」から、「松浦党と蒙古襲来」「三浦按針～旗本になったイギリス人」「荒木宗太郎～王女を嫁にした朱印船主」など11章に分かれており、最後に「徳川水軍と鎖国制度」で終わっている。

いろいろと参考になることや面白い発見があった。誌面の都合で多くを紹介することができないが、2～3挙げると、荒木宗太郎の章で、朱印船主の心意気について記されている。

「一つ、交易は人と己を利するものじゃ。人を損ないて、己を益するものではない。そのことを忘れるな。二つ、異国は我が国と言語風俗が異なる。しかし天賦の理は同じでないわけがない。同じであるところを忘れ、異なるところのみを見て怪しんではならぬ。我も人、彼も人じゃ。三つ、困窮した者を見るときは、異国の人、我が同胞たるを区別せず、身を捨てて助けよ。艱難辛苦の際、わが身独りで逃れようと思うてはならぬ。四つ、酒と色を慎め、酒色は人を溺らせるものじゃ。ほどほどにせよ。五つ、陽気を忘れるな。異国では別

して陽気暮しをせよ。楽しいに日々を送れば、異国の人々をも楽しい心持にする。」著者はここで、500年前のものが現代にそのまま通用すると思えること、むしろ国際感覚で現代の日本人に勝っていないのではないかと解説している。然りである。

また、面白い発見は、海賊村上武吉が海賊行為を止めて通行税を取ることにしたという件である。瀬戸内海の島々の海賊達に通達し申し合わせて「海賊連判状」なるものをつくりこれを「関所法度」とした。内容は、海賊行為を止めて関所税を取ることにしたというもので、人は殺さないが金を取ることに変わりはない。金を払わない者には海賊として襲撃する。身勝手なものである。だがしかし、今でもトン税、特別トン税を外航船は払わされている。それも税関に。起源はこの頃、それも海賊行為？ マラッカ海峡の海賊問題の行方はどうなるのだろうかといろいろ想像させられる。

そしてこの書の終わりに、鎖国政策について著者は、「四面環海という立地条件に恵まれながら、日本は海を防壁としか考えない国家となった。日本人は、そろって海に背を向け、狭い国内だけを見つめて過ごす習性を身につけた。日本人の海への無関心と冷淡さは、現代に至っても払拭されることなく根強く残っていると思えてならないのである。」と結んである。

海運業界に身を置くものとして、広報の重要性と海運に対する国民の理解を得ることの難しさを考えさせられる一編であった。

日本船主協会 総務部長 井上 晃

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 コンテナ・港湾調査チーム長	細野 直也
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 収
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

今やネット社会でSNSと共に存在感を示している「ブログ」であるが、そのビジネスでの活用も拡大しつつあるようだ。先日言及した「顧客へのPR」といった対外的な面のみならず、企業内での情報・知識の共有や部内外のミニ会議媒体としても利用されているようである。いわば社内の「クチコミ（個々の持つ情報）の相互補完・共有化」「ideaの集積」「共通認識の強化」とそれによるビジネス創出といったところだろうか。

大きな企業ともなれば、自分の部署や業務のexpertになることはできても、他部門やメンバーの業務をも理解し、全体を考えると難しいであろうから、そういったツールが利用されるのも頷ける。従来のものよりもブログは使い勝手がよいらしい（筆者は未利用なので想像の域を出ない）。

当協会の業務に置き換えてみても、個々の会員会社のopinionの結集が業界としての声であり、その活動や戦略が業界の姿・顔である。ある意味そのブログ的役割を担っているのが当協会ともいえる。ブログのようにより便利なツールとなるべく、当協会も進化は続く。(MN)

せんきょう3月号 No. 548 (Vol. 46 No. 12)

発行●平成18年3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))

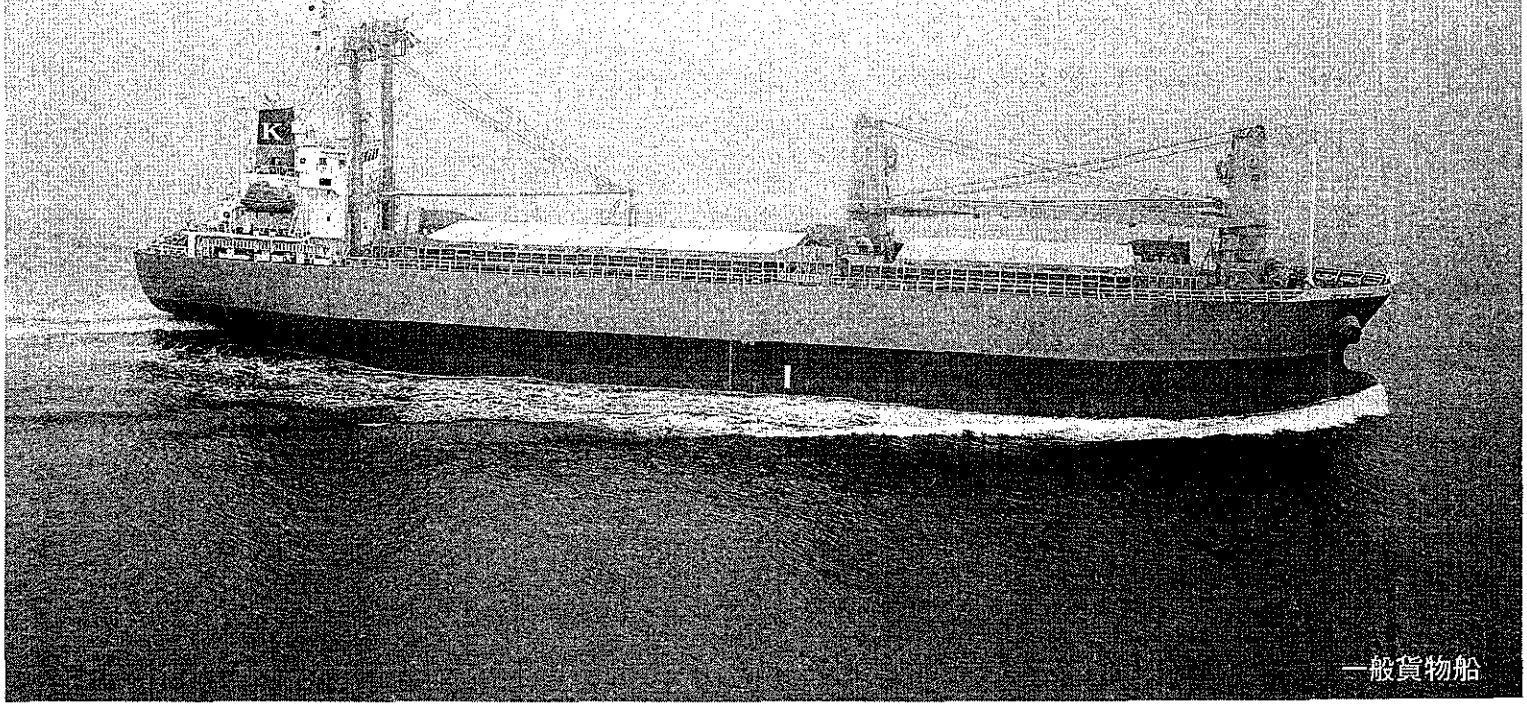
編集・発行人●梅本哲朗

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。



一般貨物船

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。

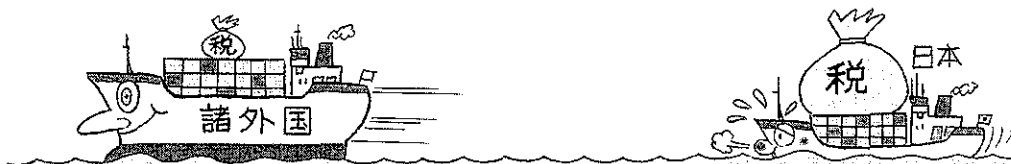
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

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させていただきたい、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、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/>