

せんきょう

2006

5

社団法人 日本船主協会

●No.550●

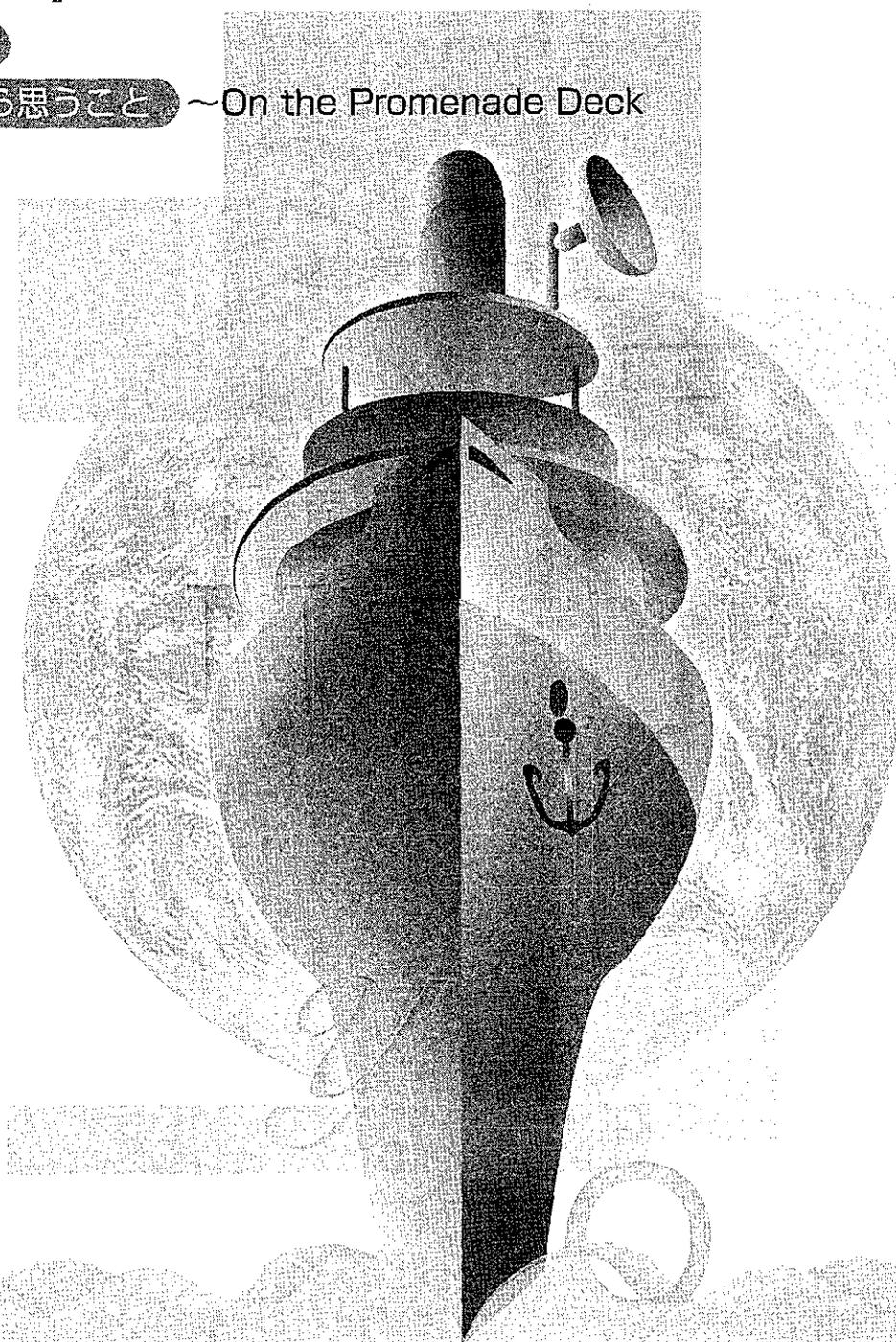
調査報告書欄

CSRに関する当協会アンケート結果

《新コーナー》

船の紹介

出来事から思うこと ~On the Promenade Deck



せんきょう

5

MAY 2006

■巻頭言	1
新時代の内航海運活性化に向けて 日本船主協会 常任理事 栗林商船株式会社 代表取締役社長 □栗林宏吉	
■海運ニュース	2
■国際会議レポート	2
1. MARPOL 条約附属書VIの改正作業始まる —IMO第10回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG10)の模様—	
2. アテネ条約におけるテロリスク問題は継続審議 —IMO 第91回法律委員会の模様—	
3. COP8でIMO シップリサイクル新条約とパーゼル条約の比較検討作業を実施 —パーゼル条約第5回公開作業部会(OEWG5)の模様—	
■内外情報	10
1. トン数標準税制の早期実現に向けて —当協会鈴木会長が自民党の勉強会で説明—	
2. 海事局が「新外航海運政策検討会」を設置 —第1回および第2回会議の模様—	
3. シンガポール競争法適用除外規則案に対し、当協会コメント提出 —外航定期船社間協定に対し、競争法包括適用除外を認める規則案を支持—	
■各種調査・報告	15
CSR(企業の社会的責任)に関する当協会会員アンケート結果	
■船の紹介	21
神栖丸 / 第一中央汽船株式会社	
■出来事から学ぶ	28
中古電気用品のPSEマーク騒動に思う 阿部・阪田法律事務所 代表弁護士 □阪田裕一	
■国際誌Worldのwebから	30
国際乾貨物船主協会 INTERCARGO & 国際独立タンカー船主協会 INTERTANKO	
■London EU	32
海運日誌(4月) 34	海運統計 36
船協だより 35	編集雑感 42
■囲み記事	
・当協会 環境セミナーを開催	24
・こませ網漁船体験乗船記	26
・公正取引委員会、海運特殊指定廃止を決定	35

新時代の内航海運活性化 に向けて

日本船主協会 常任理事
栗林商船株式会社 代表取締役社長

栗林宏吉



内航海運の活性化が叫ばれて久しい。規制緩和により船腹調整制度がなくなった時期と、日本経済が低迷しさらにその後の荷主業界の再編の時期が重なり、内航は定期、不定期、タンカーを問わずすべての分野において輸送量の激減と運賃の低落に見舞われた。

その内航海運業界がこの難局を乗り切るため、唯一のよりどころとして当局の指導の下に始めたのが暫定措置事業である。この事業の目的は規制緩和の突然の終了に対する激変緩和措置であり、同時に余剰船腹の買上げを行ってマーケットの回復を待つという、当時として採りうる最善の方策であったと思われる。しかし世の中とは時として想像を超えた動きをするのは良くあることで、残念ながらこの暫定措置事業もその想像を超えた動きに翻弄され、姿を大きく変えざるを得なくなった。そして七年近い歳月が流れた。日本経済はようやく回復の兆しを見せ、大手荷主を中心に業績は急回復している。もちろん原油高という新しい問題は生じている。また格差社会ということも言われるようになってきた。しかしこれらはすべて時代が新しい局面に入った証拠であろう。

日本海運界も、遠洋近海とマーケットは急騰を続け、造船所には注文が殺到し、永年夢見たことが現実となり、各社新時代への対応に追われている。内航もほんの僅かではあるがおこぼれに預かって、粗鋼生産の回復とともにマーケットは少しずつ引き締まってきている。それと時を同じく改正された船員法により、船員問題がさらに顕在化

し始めている。このような状態で、今こそ本当に内航海運の活性化が必要な時期に来ている。

それなのにまだ暫定措置事業である。この事業の不幸なところは基本が船腹調整制度の焼き直しであるため、現状維持、縮小均衡の方向に力が向かっている点にあり、国交省が「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」を策定し、設備投資により業界を活性化させようという動きとは正反対の動きをする事である。

さらに不幸なところは、このままこの事業を必死の思いで継続しても、誰も幸せにならないという点であろう。多くの見込み違いがこの事業の形を歪め、もらえない解撤交付金と不当に船舶コストを押し上げて業界の競争力を殺ぐ建造納付金という深刻な問題を生んでいる。誰のため、何のためだか分からない状況で、継続することが最大の目的になってしまっている事実を行政当局も含め多くの人がすでに感じている。このような迷路に似た状態に入り込み、早くも三年近くが過ぎようとしているのである。

内航に残された時間はもうあまり無い。この暫定措置事業という大きな問題を解決し、船員、安全、環境といった新しい時代に対応した問題を解決するためのプラットフォーム作りが急がれている。日本の物流の四割以上を担う内航海運が活性化され、より良い物流サービスを日本国民に提供できるよう当協会を通じて働きかけてゆく所存である。



海運ニュース

● 国際会議レポート ●

1 MARPOL 条約附属書Ⅵの改正作業始まる —IMO第10回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG10)の様様—

2006年4月3日から7日まで、ロンドンの国際海事機関(IMO)本部において第10回ばら積み・液体ガス小委員会(BLG10)が開催された。主要議題は、船舶からの大気汚染防止に関するMARPOL条約附属書Ⅵの改正、パラスト水管理条約に関するガイドラインの作成などについてであった。同委員会での審議内容は次のとおりである。

1. MARPOL 附属書Ⅵの改正

船舶からの大気汚染防止に関するMARPOL条約附属書Ⅵは2005年5月に発効したばかりであるが、2005年7月の第53回海洋環境保護委員会(MEPC 53)において、同附属書の窒素酸化物(NO_x)および硫黄酸化物(SO_x)の排出基準では十分な環境保護が確保されないこと、粒子状物質(PM: particulate matter)や揮発性有機化合物(VOC: volatile organic compounds)に関する排出基準が規定されていないことなどの理由から同附属書の改正が合意されたことから、今次会合より検討が開始された。

(1) NO_x 排出基準について

ディーゼル機関から排出されるNO_xの新排出

基準を検討するため、2サイクルエンジンおよび4サイクルエンジンにおいてA重油とC重油を使用した場合について、それぞれのNO_x排出低減技術とその効果等について検討が行われた。

低減技術としては、燃焼改善(エンジンの改良)、水エマルジョン※1、水噴射※2、選択接触還元脱硝装置(SCR)※3などが挙げられており、それぞれの技術を導入した場合の現行基準に対するNO_x削減目標値は以下のとおりとなった。

燃焼改善	: 10~30%程度
水エマルジョン	: 10~25%程度
水噴射	: 40%程度
SCR	: 80~85%程度

また、新排出基準の導入方法については、1段階で導入する案と2段階に分けて導入する案があったが、多数の国が2段階案を支持したことから、新基準については2010年および2014年(もしくは2015年)を目途に2段階に分けて導入されることとなった。

規制の適用海域については、殆どの国が海域ごとの規制ではなく包括的な規制の適用を支持し、

今後、包括的な規制を念頭に検討が行われることとなった。

なお、既存船については、何らかの規制の必要性が認められたものの、現行規則のようなエンジン自体の型式承認を前提とした規制の導入は困難であることが確認され、今後の検討課題となった。

- ※1 水エマルジョン：燃料油中に微細な水滴を混入させた燃料（エマルジョン燃料）を使用する手法
- ※2 水噴射：燃料油と水を別々のノズルにより燃焼室に噴射し、燃焼させる手法
- ※3 SCR：排ガス中にアンモニアを注入し、触媒の作用により化学反応を促進させ、NO_xを還元してN₂とH₂Oに分解する装置

(2) SO_x 排出規制について

現行規則では環境に対する影響が改善されず、また船用燃料油中に含まれる硫黄分は粒子状物質（PM）の発生量に直接影響することから、硫黄含有率低減の必要性が認められたものの、より硫黄分の低い低硫黄燃料油の供給は、石油業界の対応が不十分であることから非常に困難であることが確認され、具体的な数値については審議されなかった。

なお、欧州委員会（EC）より2008年には欧州海域全域をSO_x 排出規制海域（SECA）に指定して、硫黄含有率を0.5%に制限するとの表明があった。

(3) PM について

PMに関する調査研究は十分に行われていないため、不明な点が多いものの、議場において次のような意見が出された。

- ① 海水スクラバー（脱硫装置）で大きい粒子の大部分が除去できるが、ナノスケールの微粒子は除去が困難であること。
- ② 船用燃料油中の硫黄含有率に、PM濃度が大きく影響されるため、使用燃料油の対策が重要であること。
- ③ PMの計測方法は標準化がなされておらず、また船上での計測は困難かつ高額のコストがかかること。
- ④ PMの粒径により人体への影響が異なること。
- ⑤ PMの粒径により大気中の拡散距離が異なることからシミュレーションなどによる評価が必要であること。

審議の結果、これら意見を踏まえ、シミュレーションモデルによる評価をもとにPM規制の必要性を今後、検討することが合意された。

(4) VOC 規制について

積荷流量調整やタンク圧の調整などVOC管理計画の作成を中心に本船側の対策が検討されたが、議論の進展はなかった。

(5) 今後の審議スケジュール

コレスポンデンス・グループを設置し、既存船への適用を含め、NO_x、SO_x、PMおよびVOCの排出規制に関し引続き検討されることとなり、また、本年11月にはノルウェーにおいて中間会合が開催されることとなった。

MARPOL条約付属書VIの改正は、2007年のBLG 11を目途に検討を完了する予定である。

2. バラスト水管理条約に関するガイドラインの策定

今次会合において、まだ最終化されていない次のガイドラインについて検討が行われることとなっていた。

- ① サンプリングに関するガイドライン（G2）
- ② リスクアセスメントに関するガイドライン（G7）
- ③ バラスト水交換の設計構造に関するガイドライン（G11）
- ④ 船上における沈殿物管理に関するガイドライン（G12）
- ⑤ 緊急事態を含む追加方策に関するガイドライン（G13）
- ⑥ バラスト水交換海域の指定に関するガイドライン（G14）

(1) G2 について

(a) G2とポート・ステート・コントロール（PSC）の関係について

バラスト水のサンプリングに関するガイドライン（G2）案には条約の遵守を確認するためのサンプリング手順などPSCに関連する規定が盛り込まれていたが、PSCに関するガイドラインを別途策定することとなり、G2から

これら規定を削除することとなった。

(b) サンプリング方法について

バラスト水の排出基準 (D-2 基準) への適合を判定するための基準については、各サンプリング分析において 1 回でも基準を超える生物量が認められた場合に違反とする「instantaneous standard」を採用すべきとする意見と複数回のサンプリング結果の平均値を使用する「average standard」を採用すべきとする 2 つの意見があり、過去の審議において議論が紛糾していた。

今次会合においては、サンプリング場所、方法等の詳細を確定した後、同判定基準の検討を行うことが合意されたが、時間的な問題から G2 に関する詳細な審議は行われなかったため、2007年の BLG11において引続き検討されることとなった。

(2) G7 について

G7は未処理のバラスト水を排出した場合の、当該排出海域における環境への影響評価に関するガイドラインであるが、同評価において、特定の生物分布データ (生物地理学スキーム) を利用するか否か、また利用する場合はどのスキームを推奨するかが大きな争点となっていた。

日本は生物地理学スキームは情報が古くなる恐れがあり、誤った評価結果を招く恐れがあることから、特定の生物地理学スキームの利用には反対していたが、日本を除きスキームの利用に反対する国はなかった。

今次会合においても、多数の国が当該スキームの利用を支持し、審議の結果、米国海洋大気庁 (NOAA: National Oceanic and Atmospheric Administration) とロードアイランド大学によるスキーム (LME: Large Marine Ecosystems of the World: <http://www.edc.uri.edu/lme/>) が推奨されることとなった。ただし、個別地域の特性に応じ、推奨されたもの以外のスキームを使用することが可能とされた。

今次会合において G7は最終化できなかったため、BLG11において引続き検討されることとな

った。

(3) G11および G12について

G11および G12については、既に十分な審議が行われていることから、修正もなくそのまま最終化とされ、本年10月の MEPC55において採択される見込みとなった。

(4) G13について

バラスト水管理条約においては、同条約の規定では有害水生生物あるいは病原菌の侵入を防止できないと締約国が判断した場合、当該締約国はバラスト水管理に関する追加措置を導入することができることとなっており、G13は同追加措置の導入および評価に関するガイドラインとなっている。今次会合における審議の結果、G13は最終化され、MEPC55において採択される見込みとなった。なお、G13に関するおもな審議は次のとおりである。

(a) 追加措置を導入するにあたって国がとるべき手続きについて

審議では、追加措置は主権国家の権利であるとして、詳細な手続き規定は不要とする意見と、条約の上乗せ規制を行うにあたっては、追加措置導入国はその必要性を明確にする責任があり、明確な手続き規定が必要であるとする意見に分かれた。審議の結果、前者の意見に支持が集まり、詳細な手続規定は盛りこまれないこととなった。

(b) 追加措置導入にあたっての評価について

G13案には、緊急時対応計画の策定、リスク評価、予防的行動等について詳細に規定されているが、当該規定は条約上不要な要件であることから同ガイドラインから削除されることとなった。しかしながら、発展途上国が緊急時対応を行うにあたって参考となる情報が含まれているとの意見があったことから、当該規定に基づく「緊急時におけるガイダンス」の作成について MEPC において検討することとなった。

(5) G14について

条約ではバラスト水交換を行うことのできる

海域が規定されているが、その規定に則ると、海峡が狭いなどの理由で交換海域を確保できない場合がでてくる。この場合、寄港国は同規定によらずバラスト水交換海域を指定できることとなっている。

G14は寄港国によるバラスト水交換海域の指定に関するガイドラインとなっており、今次会合において最終化され、MEPC55において採択される見込みとなった。なお、G14に関するおもな審議は次のとおりである。

(a) 関係国および近隣国との協議・合意に関する規定について

他国（例えば、沿岸国）の管轄海域をバラスト水交換水域として設定できるか否かについては、当該他国や近隣国との協議・合意を得ずしては、設定できないとする規定を設けることで合意した。

(b) 特別敏感海域（PSSA）をバラスト水交換水域として設定できるか否かについて

PSSA等の敏感水域におけるバラスト水交換については、禁止すべきとの意見があったが、当該水域における他の重要資源等に被害をもたらさないよう、できる限り避けることとする規定となった。

3. 海上における船舶間油移送による海洋汚染の防止

国家の管轄権の及ばない外洋において、船舶間

における貨物油、燃料油など油の移送作業が定常的に行われており、油流出事故が頻繁に発生しているとして、船舶間の油移送に関する規定をMARPOL条約附属書Iに新たに設けることが提案された。

同提案では、附属書Iの改正をレスポンスデンスグループ（CG）を設置し検討することも提案されており、多数の国が同改正の必要性を支持したことから、CGにおいて今後、検討することとなった。

また、同提案では規制対象にバンカリングが含まれており、これに反対する意見もあったが、バンカリング中の油流出によっても海洋は同様に汚染されることから、規制対象にすることが合意された。

対象海域については、領海、排他的経済水域（EEZ）およびその外すべてを対象とすることが合意された。

今後、CGにおいて、MARPOL条約附属書Iの改正案が検討され、検討結果が2007年4月のBLG11に報告されることとなった。

なお、同附属書の改正にあたっては、国連海洋法条約（UNCLOS）との関係について法制面での慎重な検討が必要であることから、IMO法律委員会（LEG）において検討すべきとの意見があったが、審議の結果、法制面での検討の必要性については、本年10月のMEPC55において検討されることとなった。

（海務部：黒越）

2 アテネ条約におけるテロリスク問題は継続審議 —IMO第91回法律委員会の模様—

IMO第91回法律委員会が2006年4月24日から28日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。主要議題の結果は以下のとおり。

1. 海難残骸物の除去に関する条約案（Wreck Removal）

本条約案は、海難残骸物の除去に係る船主の義務および金銭的保障の義務付け、沿岸国による除

去の権利などを目的とするもので、今次会合ではこれまでの議論を踏まえオランダより修正ドラフトが提出され、それを基に逐条ごとに議論が行われた。

今次会合における審議の主要点は以下の通り。

① テロ被害に対する責任

テロ行為による海難残骸物の発生に係る船主責任の免責問題については、引き続き検討を要

する問題であることが確認されたが、現在テロ問題が審議されているアテネ条約のケースが必ずしも本条約案にも当てはまるとは限らないとする見解が大勢であった。また、国際P&Iグループ（以下、IG）からは両条約の違いを認識し、アテネ条約で解決が図れない場合は本条約案で解決する必要性が主張され、またP&Iクラブはテロ被害をカバーしないことを改めて発言した。

本件については、議長よりオランダに対し、現実的な提案を次回法律委員会へ提出するよう依頼した。

② 強制保険／金銭的保証

船主の責任制限額について、ドラフトでは“少なくともLLMC（1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約。1996年に改正議定書が採択、2004年発効）同額の責任をカバーする（at least equal to）”としていたが、デンマーク、ノルウェー等から船主にLLMC以上の責任を負わせる可能性があるとして“少なくとも（at least）”を削除する提案があり、これが了承され次回委員会で代替案を検討することとなった。

また、適用の対象（〔 〕メートル以上の船舶の登録船主）については、議長よりIMO事務局に対し、他のIMO条約を勘案して適切な例示を提供するよう要請があった。

③ 条約の領海内への適用

本条約案は排他的経済水域（EEZ）を適用範囲としているが、ドラフトでは強制保険／金銭的保証の規定については領海内にも適用できる（所謂Opt-in条項）としている。本件に関連しノルウェー等より他の規定もOpt-inについて検討すべきとする意見があり、今後関心国で次回委員会に向け検討を行うこととなった。

④ その他

今後のスケジュールとして、2006年10月の次回法律委員会で実質的な作業を終え、2007年春に条約採択の外交会議を開催することで合意された。

2. 2002年アテネ条約改定議定書

1974年アテネ条約を改定する2002年議定書は未だ

発効に至っていないが、その原因とされる改定議定書が定める金銭的保障の実効性（テロ問題および保険総額の問題）について、ノルウェーのRøsæg教授を中心に非公式な協議が行われてきた。

なお、前回委員会での審議に基づき、“テロ問題”の解決に向けて保険証書がテロリスクおよびバイオ・ケミカルリスクを免責としていても、締約国はこれを受け容れる権利を留保するとしたIMO総会決議案が昨年11月開催の総会で採択されている。

今次会合では、ノルウェーより決議案を踏まえたガイドライン案およびテロ問題の妥協的解決を諮るための提案文書について説明があった。

上記提案文書は、本件審議に先立ち非公式会合で協議された戦争保険カバーに係る新たなスキームに関するもので、ロンドンの保険ブローカー（MARSH）により提供されたものであった。

具体的には、テロ被害で船主の寄与過失が全くなかったことを証明できなかった場合に有責となる可能性もあり、P&I保険がテロ被害をカバーしていないことから、船主は保険付保のない損害についての責任を追求される恐れがある。こうした事態を打開するため、テロ関係の責任については96LLMCの責任限度額（17万5,000SDR×乗客数）を適用することで、1事故1船あたり5億USドルまで手配可能としている。この条件下で、保険証書は非戦争危険に関しP&Iクラブから発給され、戦争危険（テロ危険）についてはMARSHスキーム（または同様のスキームを提供する競争相手）から発給されるというものであった。

一方、ICSおよびICCL（国際クルーズ評議会）は、船主はテロ責任から完全に免責されるべきこと、テロ被害者への救済は政府によって行われるべきであること、戦争保険はショートノーティスで一方的に解除されることもあることから船主責任は保険付保のある場合に限るべきであることなどを主張し、これに対して一定の理解を示す国もあったが、テロに対する船主責任を完全に免責するのは本条約の趣旨にも反するという意見もあり広く支持を得ることまでには至らなかった。

ノルウェー提案については、原則支持を表明す

る国もあったが、会合当日に提出されたものであり、政府および業界関係者ともに更に検討の時間が必要ということで意見が一致し次回委員会へ持ち越しとなった。また、MARSH に対してはスキームの詳細について情報提供するよう要請があった。なお、IG からはスキームの持続性の問題および戦争保険市場のキャパシティへ与える影響について懸念が表明された。

3. 船員の公平な取り扱い(Fair Treatment of Seafares)

近年海難事故に伴い、船長／船員が沿岸国に長期間に渡り拘留されるケースが起きていることに端を発し、2004年4月の第88回法律委員会での合意に基づき、「船員の公平な取り扱い」に関するガイドライン策定のためのIMO/ILO 合同作業部会が設置された。今次会合では、2006年3月に開催された作業部会で纏められたガイドライン案について法律委員会の承認を得るべく審議が行われた。

当該ガイドライン案では寄港国／沿岸国に対し、捜査の公正化と迅速化、不当な拘留の防止、関係者との連絡手段の確保、人件の保護、給料や生活の保証、差別的待遇の防止などが示されているほか、旗国、船員国、船主、船員の夫々に対して、海難事故発生時に船員が公正な取扱いを受けられることを確保することを推奨している。

同案に対して米国からは、海難事故の定義の改正、犯罪の意図を有した船員には適用しないこと、各国の国内法に干渉しないことを本文でも言及するとした改正提案があったほか、他国からも、黙秘権の強調が事故捜査の妨げになること、拘留時

の賃金提供者の問題などいくつかの懸念が上げられた。一方、ISF やフィリピン等は、ガイドライン案は作業部会で十分に議論され関係者間の慎重な歩みよりの基に合意されたものであり、改正により採択が遅れると船員の保護に対する否定的なメッセージを与えるとして、早期に採択する必要性を訴えた。

これに対し、日本をはじめ多くの国より現案での採択に支持が集まり、各国の懸念については引き続き検討していくことで同ガイドラインが採択されることとなった。これに伴い、2006年10月の次回法律委員会会期中にIMO でアドホック作業部会を設置しガイドライン改正について再度検討を行うこととなった。

4. 船上における犯罪から船員および乗客を守る手段

本件は、TAJIMA 号事件を受け、日本から外国籍船での犯罪事件の被疑者を速やかに引き渡す方策の必要性を訴えていたものであり、第89回法律委員会(2004年10月)でCMI(万国海法会)が本件の解決策としてモデル国内法案を策定することが決定されていた。

今次会合では、CMI より現在も検討が継続中であり、2007年には法律委員会と海上安全委員会へモデル国内法案の提出を予定としているとの報告があった。これに対し、日本からCMI の作業への感謝および可能な限り協力を行うことを表明したほか、複数の国からも本件の重要性について指摘があった。

(企画部：伊藤)

3

COP8でIMOシッフリサイクル新条約とバーゼル条約の比較検討作業を実施

—バーゼル条約第5回公開作業部会(OEWG5)の様態—

バーゼル条約第5回公開作業部会(OEWG5)が2006年4月3-7日にジュネーブで開催され、“船解撤”が主要議題のひとつとして審議された。

シッフリサイクル問題については、2005年12月

の第24回IMO 総会において同機関が2009年までにシッフリサイクルに係る新条約を策定する旨の決議が採択され、2006年3月の第54回海洋環境保護委員会(MEPC54)において新条約の本格的な審議

が開始された(本誌2006年4月号P.8参照)。IMOでの議論の進展を受け、バーゼル条約側がMEPC54での議論をどのように評価するのか、という点でOEWG5での審議が注目されていた。

このような中OEWG5では、英国を議長とするコンタクト・グループ(CG。*1)において、事前にバーゼル条約事務局が用意していた3つの議題(1. ILO/IMO/BC第2回共同作業部会報告、2. 船舶解撤の環境上適正な管理(ESM)、3. 船舶の遺棄)について審議が行われ、結果として、船舶解撤のESMに関する決議(【資料】参照)および遺棄船舶に関する決議が作成された。

ESMに関する決議は、2006年11月のバーゼル条約第8回締約国会議(COP8。*2)での検討に向けて、締約国に対し関連情報(例えば、バーゼル条約とIMO条約との違いに関する情報)の提供を求めると等を内容としている。審議過程においては、オランダよりOEWG5においてIMO新条約の「通報システム」とバーゼルの「事前同意システム」を比較検討してCOP8に提案すべきとするペーパーが配布されたり、議長より「通報システム」を含むIMO新条約の一部をCGで議論してはどうかといった提案があるなどIMOへの意見反映を行うための議論を促進しようとする動きも見られたが、日本、米国、インドなどIMO側の立場で出席していた国の働きかけにより、両条約の比較検討に関する議論はCOP8に先送りされることとなった。

これまでのOEWGでは、バーゼル条約の船舶への適用の議論を再燃したいとする国/団体も見られたが、今次会合ではそのような意見は全くなく、状況はかなり変化してきたと言える。この大きな要因としては、IMOでの新条約策定作業が着実に進展しておりバーゼル条約側も一定の評価をしていることや、その他に、日本、米国、インド、ギリシャ、マルタ、ノルウェーというIMO主導派の国がバーゼル条約会合に参加し、バーゼル条約会合で不合理な提案がなされないよう注視してきたことが挙げられよう。

OEWGに出席したIMO主導派の国の中でも、米

国はバーゼル条約締約国ではなく、ギリシャ、マルタはEU加盟国、ノルウェーはECC(欧州経済共同体)の一部であるため(EU内の対応については次段参照)、バーゼル条約会合で先陣をきれるのは日本とインドであった。特に、IMOでの審議を主導する国のひとつである日本の役割は大きく、バーゼル条約側の出席者にIMO新条約の内容を正しく伝えることができるのは日本政府関係者のみであったと思われる。

マルタから得た情報によると、EUおよびECCについては、多くの国が環境系の省庁からバーゼル条約会合に出席するとともに*3、各国の代表に対するEU本体の圧力が強く、同国はIMOでの作業を心の底では支持しつつも、EU内においてIMO寄りの意見を強く示すことができないようで、日本が議場で示す意見を引用しながら、可能な限りEU内での調和を図るようにしたとのことである。

(ちなみに国交省が得た情報によると、ギリシャはEU内の調整会合*4で海運側の意見を主張し続けた結果、同調整会合で孤立しかけたとのこと。同国は船主協会が代表を務めていた)OEWG5でのEUの動きを見てみるとIMO側の国が継続して参加しないとOEWG3の時のようにEU主導で非合理や規制の方向に議論が進む可能性が依然として残されており、11月のCOP8を含むバーゼル条約側の動きは今後も注意が必要である。*5

また、OEWG5ではIMO条約が策定された後のバーゼル条約の船舶への適用についても意見交換が行われたが、EU、グリーンピースを含む多くの国は、IMO条約の対象となる船舶については、バーゼル条約は適用されないと現時点では考えている模様である。現時点では各国とも明確なスタンスを打ち出してはいないが、IMO新条約とバーゼル条約の法的整合性については、いずれ検討を要する大きな課題である。

*1 OEWG自体がワーキング・グループのため、会期中に主要議題を審議するために設置される小ワーキング・グループは、コンタクト・グループと称される。

*2 バーゼル条約の意思決定機関。2年に一度開催される。COPで次の2年間の作業計画を策定し、下部組織であるOEWGでの審議が行われる。

※3 EUに限らず多くの国において、バーゼル条約は環境系の省庁、IMOは運輸系の省庁が担当している。IMOとバーゼル条約との意見調整が容易でないのは、多くの国において担当省庁が異なることによる。

※4 バーゼル条約会合では、休憩時間を利用してアジア、アフリカ、EU等の地域毎の調整会合が行われる。この調整会合は主に情報交換のために活用されるが、EUは、調整会合においてEU加盟国の意思統一を行った上で会議に臨んでいた。このほか、EU以外の先進国(アメリカ、日本、ノルウェー、ニュージーランド等)の調整会合がある。

※5 2003年4月のOEWG3では、バーゼル条約上の「輸出国」を「旗国」と解釈し、条約を船舶に適用しようとする決議がEUより提案され、日本、米国、ギリシャ、ICS等がこれを阻止するという場面があった。IMO条約を策定することが決まった現段階ではバーゼル条約を船舶に適用するという議論が再燃する可能性は低いが、例えば、11月のCOP8またはその後のOEWGにおいてIMOの「通報システム」に対する修正案が決議された場合、IMOでの審議に大きな影響を及ぼすことも考えられる。

(企画部：本澤)

【資料】

船舶解撤の環境上適切な管理に関する決議（概要仮訳）

〔OEWG5（2006年4月）で採択〕

公開作業部会（OEWG）は、

バーゼル条約（BC）第7回締約国会議（COP7）がIMOに対し、同条約と同等の法的拘束力を有する強制要件の確立に向けた検討を継続するよう要請したことを想起し、

1. 安全かつ環境上適切なシップリサイクルに係る強制要件の確立に向けた進展を歓迎し、
2. 締約国に対し、自国内でIMOへの代表とBCへの代表との間の調整を図るとともに、IMO海洋環境保護委員会（MEPC）におけるシップリサイクルに係る強制要件の審議に積極的に参加することを奨励し；
3. ILO/IMO/BC第2回合同作業部会（JWG）の勧告に従い、締約国と他の利害関係者に対し、今後の3機関による技術協力プログラムに資するため、既に実施されている技術協力活動に関する情報を事務局に提供するよう求め；
4. 事務局に対し、MEPCでのシップリサイクルに係る強制要件の検討状況をCOP8に報告するよう要請し；
5. 締約国とその他の者に対し、2006年6月30日を期限として、利害関係者が船舶解撤の潜在的な悪影響を短・中期的に取り扱う方策を確立するのに資する情報を提出するよう要請し；
6. 事務局に対し、環境上適切なシップリサイクルに関する情報と文書を取り纏め、関係者の利用に供するべくBCのウェブサイトで公表するよう要請し；
7. 締約国とその他の者に対し、2006年6月30日を期限として、事前洗浄（pre-cleaning）と浄化（decontamination）に関する情報を提供するよう要請し；
8. 事務局に対し、COP8での審議を促進するため、提出された情報の要旨を纏めるとともにウェブサイトで公表するよう要請し；
9. 締約国とその他の者に対し、BCの管理・実施水準の評価を提出するよう求め；
10. 締約国とその他の者に対し、IMOにおける強制要件の予想される管理・実施水準と比較するとともに、その結果を事務局に提出するよう求め；
11. 事務局に対し、提出された情報を取り纏め、COP8に提出するよう要請し；
12. JWG2の結果を歓迎し；
13. 今後のJWG会合が有益であり得るとともに、MEPC55での作業を考慮しつつ、COP8と3機関の関連組織が、JWGの目的と作業計画について提案を作成し得ることを認めるものである。

内外情報

1 トン数標準税制の早期実現に向けて —当協会鈴木会長が自民党の勉強会で説明—

(1) 自民党が勉強会を設置

トン数標準税制（以下、トン数税制）が世界の主要国で導入されている状況を関係方面に周知する等の当協会のこれまで活動が奏功し、自民党は、本年3月、政務調査会の特別委員会のひとつ「海運・造船対策委員会（委員長：衛藤征士郎衆議院議員、以下海造特）」のなかにトン数税制等に関する勉強会「海運税制（トンネージタックス等）問題小委員会」（委員長：金子一義衆議院議員、以下T-TAX小委員会）を設置し検討をはじめた。（【資料1】および本誌2006年2月号P.8参照）

トン数税制について当協会は、外部調査機関に委託した調査結果も参考にしつつ（本誌2006年2月号P.2参照）、政策委員会が中心となり、トン数税制導入要望に際しての留意点を含めた今後の対応等についての検討を行ってきた。

その結果、トン数税制等を講じている国の商船隊合計トン数の割合は全体の67%（自国船に限れば実に73%）となっており（【資料2】参照）、もはやトン数税制は世界標準の海運税制であり、世界共通のルールの下で競争できる環境を早急に整える必要があること等から、トン数税制を平成19年度税制改正において自民党や国交省にとりあげてもらえるよう、当協会として要望していくこととし、本年3月22日に開催した定例理事会において正式に決定した。また具体的な要望内容については諸外国との国際競争力確保の観点に留意しつ

つ調整を図っていくこととした。

(2) 自民党 T-TAX 小委員会の模様

T-TAX小委員会の第1回会合は、本年3月16日（木）に自民党本部において、海造特等との合同会議として開催され、今後の具体的な議案についての確認と、海事局から外航海運の現状等についての説明等が行なわれた。

第2回会合は4月6日（木）に開催され、当協会から鈴木邦雄会長（商船三井取締役会長）、宮原耕治副会長（日本郵船取締役社長）、宇佐美皓司副会長、中本光夫理事長および植村保雄常務理事が出席し、わが国外航海運のおかれている状況を説明するとともにトン数税制の早期導入を訴えた。

また第3回会合は4月27日（木）に開催され、海事局からトン数税制に対する海事局の考え方や現行海運税等について説明があった。当協会からは鈴木邦雄会長（商船三井取締役会長）、前川弘幸副会長（川崎汽船取締役社長）、宇佐美皓司副会長、中本光夫理事長および植村保雄常務理事が出席し、前回に引き続き、トン数税制の早期導入を求めた。

T-TAX小委員会は本年6月に取りまとめを行うこととされている。具体的な制度設計など今後クリアしなければならぬ課題もあるが、関係方面の強力なサポートが得られるよう、海事局とも連携のうえ、トン数税制の早期導入に向け鋭意活動していく。

（企画部：宇佐美）

【資料1】

海運・造船対策特別委員会

海運税制（トンネージタックス等）問題小委員会

委員長 金子 一義
顧問 関谷 勝嗣

委員長代理 谷本 龍哉
 事務局長 原田 令嗣
 委員 赤澤 亮正 石田 真敏 小此木八郎 七条 明 萩生田光一
 林 幹雄 三ッ矢憲生 宮澤 洋一 村上誠一郎 望月 義夫
 盛山 正仁 吉田六左エ門 吉野 正芳 渡辺 具能 渡辺 博道
 渡辺 喜美 荒井 正吾 泉 信也 鶴保 庸介 林 芳正
 藤野 公孝

※海運・造船対策特別委員会正副委員長は常時出席

【資料2】 トン数標準税制導入国と未導入国の商船隊船腹量の比較

	隻数ベース			トン数ベース (千トン)		
	自国籍船	外国籍船	合計	自国籍船	外国籍船	合計
(a) 既に導入した国の商船隊合計(注)						
アメリカ、イギリス、イタリア、インド、オランダ、韓国、ギリシャ、キプロス、シンガポール、スペイン、デンマーク、ドイツ、ノルウェー、フランス、ベルギー、香港	6,219	9,022	15,241	176,858	315,155	492,011
全体に占める割合	62.7%	68.6%	66.1%	73.5%	65.0%	67.8%
(b) まだ導入していない国の商船隊合計						
日本、台湾、スイス、サウジアラビア、マレーシア、イラン、トルコ、カナダ、インドネシア、ブラジル、スウェーデン、フィリピン、スペイン、クウェート、タイ、ウクライナ、アラブ首長国連邦、オーストラリア	3,693	4,127	7,820	63,887	170,062	233,949
全体に占める割合	37.3%	31.4%	33.9%	26.5%	35.0%	32.2%
(a) + (b)	9,912	13,149	23,061	240,745	485,217	725,960
	100%	100%	100%	100%	100%	100%
中国、ロシア等、その他国の商船隊合計 (c)	5,339	2,697	8,036	52,394	61,277	113,673
(a) + (b) + (c)	15,251	15,846	31,097	293,139	546,494	839,633

(注) ギリシャ、キプロス、シンガポール、香港はトン数標準税制導入国ではないが海運に対して無税または軽課税、もしくは同様の制度がある。
 [Review of Marine Transport 2005 (Report by the UNCTAD secretariat)、1000総トン以上の船舶]をもとに当協会が作成。

2 海事局が「新外航海運政策検討会」を設置 —第1回および第2回会議の様態—

国土交通省海事局は、今後の外航海運政策の基本的な方向性について、学識経験者等の有識者の意見を聞きつつ検討を行うこととし、本年3月、「新外航海運政策検討会（座長：杉山武彦・一橋大学学長）」を設置した。同検討会のメンバーは【資料1】のとおりであり、当協会からは鈴木会長が参画している。

同検討会の第1回会合が3月17日(金)に、また第2回会合が4月21日(金)にそれぞれ国交省会議室において開催された。

第1回会合では、海事局より外航海運の現状および外航海運政策の現状について、【資料2】および【資料3】に基づき説明があった。

また第2回会合では、外航海運政策の課題につ

いて【資料4】に基づき説明があり、国際船舶制度等の現行制度の課題等についての意見交換等が行われた。

5月26日(金)に予定されている第3回会合では、第1回および第2回会合を踏まえ、外航海運政策の方向性、すなわち「どのような政策を取るべきか、また優先すべきか、さらに政策同士の連関は

どのように考えるか」について議論することとされており、6月開催予定の第4回会合において取りまとめを行う予定としているので、当協会としては、国際競争力確保の観点から意見反映に努めていくこととしたい。

(企画部：宇佐美)

【資料1】

新外航海運政策検討会 委員名簿 (敬称略)

座長	杉山 武彦	一橋大学 学長
	今橋 隆	法政大学 教授
	今松 英悦	毎日新聞社 論説委員
	加納 望	日本政策投資銀行交通・生活部長
	河野真理子	早稲田大学 教授
	杉山 雅洋	早稲田大学 教授
	寺嶋 潔	財団法人運輸政策研究機構 会長
	羽原 敬二	関西大学 教授
	山下 友信	東京大学大学院 教授
	井出本 榮	全日本海員組合 組合長
	鈴木 邦雄	当協会 会長

【資料2】

外航海運の現状

1. 世界の海上荷動量と我が国の海上貿易量の推移
2. 我が国の地域別海上貿易量推移
3. 日本籍船、外国用船別輸送量及び積取比率
4. 我が国商船隊三国間輸送量及び全体に対するシェアの推移
5. 世界の海上コンテナ荷動量
6. アジア発/北米・欧州間のコンテナ荷動量(2004)
7. 日中・日韓間の海上輸送の現状
8. 我が国商船隊の構成の変化
9. 我が国商船隊の支配形態別構成(平成16年央)
10. 外航船員数の推移
11. 我が国商船隊船舶に乗り組む船員の国籍別割合
12. 日本人海技者の役割について
13. 外航海運企業の概況
14. 定期航路事業と不定期航路事業の違いについて
15. 世界の主要船社の船隊規模
16. 主要外航海運企業の損益状況の推移(単体ベース)
17. 外航海運企業大手3社の部門別損益の推移
18. 外航海運企業のドル建て比率
19. 世界の定期船社の損益比較(2004会計年度)
20. 世界の不定期船社の損益比較(2004会計年度)

- | | |
|---------------------|--------------------|
| 21. アライアンスと再編 | 24. 乾貨物定期用船料推移 |
| 22. 日本／北米航路 運賃水準の推移 | 25. 基幹コンテナ航路の需給見通し |
| 23. 不定期船運賃市況 | 26. 不定期船貨物等の需給見通し |

【資料3】

外航海運政策の現状

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. 外航海運政策について | 13. 安全、環境保全対策等 |
| 2. 国際船舶制度について | 14. 船舶の安全管理体制の強化
～ISM 認証制度～ |
| 3. 海上運送法・海上運送法施行規則（抄） | 15. テロ対策 |
| 4. STCW 条約締結国資格受有者に対する承認制度 | 16. 国際航海船舶及び国際港湾施設における保安措置 |
| 5. STCW 条約に基づく海技資格の承認協定締結国 | 17. 世界における海賊事案等の動向について |
| 6. 日本人船員の確保・育成についての労使間の検討状況 | 18. 日本関係船舶における海賊事案等の状況について |
| 7. WTO・EPAを通じた海運市場の自由化の促進 | 19. TAJIMA 号事件について |
| 8. 世界各国との経済連携協定 (EPA) ～現状について～ | 20. 海賊事案等の対策 |
| 9. 物流施策大綱（2005—2009）の概要 | 21. マラッカ・シンガポール海峡問題 |
| 10. 東アジアの台頭 | 22. 平成9年5月海造合理化審議会海運対策部会
「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」 |
| 11. AFTA による貿易自由化のタイムフレーム | 23. 総合物流施策大綱（2005—2009）（抄） |
| 12. 船社間協定の独占禁止法適用除外制度について | |

【資料4】

外航海運政策の課題

（外航海運政策の基本的な考え方）

1. 外航海運政策の基本的な考え方
2. 新外航海運政策に係る施策案について
3. 海事局提案への当協会の考え方

（我が国商船隊による安定輸送）

国際船舶制度

4. 国際船舶の減少
5. 国際船舶の配乗要件の見直し
6. 外航日本籍船の建造について
7. トン数標準税制とは
8. EU 海運助成ガイドラインの概要

9. 諸外国のトン数標準税制
便宜置籍船対策
10. 各国商船隊の自国籍船・外国籍船内訳
11. 旗国の評価
12. 登録国と旗国の分離について
13. 各国の制度
14. パナマ籍船の海外への特別登録の概要について
日本人海技者の雇用・育成
15. 日本人海技者の確保・育成
16. 外国人船員の人材確保・育成の取り組み状

- 況
(我が国海外航海運の発展のための環境整備)
17. 船社間協定の独占禁止法適用除外制度について
 18. WTO を通じた海運市場の自由化の促進
 19. EPA を通じた海運市場の自由化の促進
 20. アジア地域内の物流発展
(安全・環境・テロ対策)

21. 安全マネジメントの一層の推進
22. 船舶管理のアウトソーシングの状況
23. PSC の充実・強化
24. 世界の PSC 地域協力体制
25. マラッカ・シンガポール海峡問題
26. 海賊対策
27. ILO 海事労働条約早期批准・発効に向けた取り組み

3 シンガポール競争法適用除外規則案に対し、当協会コメント提出

—外航定期船社間協定に対し、競争法包括適用除外を認める規則案を支持—

シンガポールでは、2004年10月、わが国の独占禁止法にあたる「2004年競争法 (The Competition Act 2004)」が国会で成立し、2006年1月1日より大半の規定が施行された。

同法およびガイドラインでは、当初、船社間協定に対する適用除外制度は策定されていなかったものの、当協会、シンガポール船協 (SSA) など海運界からのコメント提出をはじめとする働きかけ (詳細は本誌2005年6月号P.24参照) の結果、05年12月、シンガポール競争委員会 (CCS) は同盟・協議協定・コンソーシアムを含む外航定期船社間

協定に対して包括適用除外を認める方針を発表、06年4月6日に規則案が公表された。

同規則案に関しては、4月27日を期限として関係者からのコメントが求められたため、当協会はSSAなどとも意見交換の上、【資料】の通り、これを支持するコメントを提出した。

今後、各コメント等を踏まえ、06年7月までに規則案が最終化され、競争法施行の06年1月に遡及して適用されることとなっている。

(企画部：山上)

【資料】

2006年4月27日、シンガポール競争委員会に提出

定期船社間協定に対するシンガポール競争法包括適用除外規則案に対する 日本船主協会コメント (要旨)

シンガポール競争委員会 (CCS) は、今回提案した同国競争法包括適用除外規則案 (規則案) について、日米欧を含む世界主要国・地域で現在運用されている法制度に幅広く整合し、海運業界に確実性をもたらすものであるとの見解を示しており、日本船主協会は、この見解を共有するものである。今回の規則案は、外航船社間協定が海上貿易にもたらしている多大な経済的利益—これは歴史的に認知されているものである—を正しく認めるものである。

当協会は、外航船社間協定に対する競争法適用除外制度は、不必要な事務手続きを強いることなく、外航海運の状況変化に応じるための十分な柔軟性を船社に与えるべきものである、との規則案の根拠を支持するものである。

従って当協会は、規則案およびその根拠を全体として支持し、CCSに対し予定通り規則案を施行することを要請するものである。

CSR(企業の社会的責任)に関する 当協会会員アンケート結果

(1) CSR アンケートの実施

近年、CSR (Corporate Social Responsibility: 企業の社会的責任) をより広い視野から捉えなおすことが重要であるとの認識が高まりつつある。

CSR について明確な定義はないが、一般的には各企業の活動を、経済、環境および社会といった側面から総合的に捉え、企業価値の向上につなげることとされている。

日本経団連においては、CSR の推進に向け、会員企業における取り組みの実態に関するアンケート調査や先進的事例収集などを行っており、また政府においては、経済産業省をはじめ各省庁において、必要な施策のあり方等についての検討等が行われている。さらに ISO (International Organization for Standardization: 国際標準化機構) は、CSR に関する国際規格を2008年3月までに発行すべく検討を行っている。

当協会は、CSR は基本的には企業毎に対応すべきものと認識しているが、今般、各企業の参考に供するため、当協会会員企業における CSR への取り組みの実態についてアンケート調査を行い、【資料】の通り取りまとめた。

(2) アンケート結果 (概要)

アンケートは2005年3月、当協会会員全社 (104社) に送付し、このうち66社より回答があった (63.5%)。

業態の内訳は、外航オーナーおよびオペレーターが約50%、内航オーナーおよびオペレーターが約30%、また船舶管理業務が36%となっている。

(但し複数の業務を取り扱っている企業も多数あり。) また従業員については99人未満の企業が単体で61%、連結で44%となっており、小規模の企業が多い。

回答のあった企業のうち、「CSR を冠した取り組み」、或いは「CSR を冠してはいないが CSR 関連の

(若しくはそうと思われる) 取り組み」を行っている企業は71%にもなり、安全運航が責務である海運業界ならではと思われる。また取り組みのきっかけとしては、トップダウンによるもの (45%) と、グループ会社の共通の対応として (49%) というのが高い。

具体的な取り組みとしては、コンプライアンス、安全運航・リスクマネジメント、環境保全といったものには80~90%もの企業が取り組んでおり、経営理念や企業行動、社員の行動や倫理、環境に関する方針等についても約70%の企業が策定していることが分かった。

しかしながら、CSR 報告書や環境報告書を発行している企業は少なく、77%もの企業が何も発行していない状況にある。

また CSR 関連の最終責任者は社長と回答した企業が83%にもなった。CSR に関する社内横断的な委員会を設置している企業は36%、担当役員を任命している企業も36%であった。しかし専門部署の設置や担当者を任命している企業は多くない。

一方、回答した企業66社のなかの19社は、現時点では CSR に関する取り組みを行っていないが、うち84%もの企業が「今後 (1年以内くらいに) CSR に関する具体的な取り組みを行う予定である」、あるいは「CSR に興味がある」と回答しており、関心の高さが伺える。

(3) 今後について

当協会は、CSR は企業毎に対応すべきものと認識しているが、試行錯誤の段階である企業が、今後どのように取り組んでいくべきかについての参考となることを目的に今回のアンケートを行った。

次6月号以降数ヶ月に亘り、CSR に関して先進的な会員企業等の取り組み事例等を紹介し、各企業の参考に供することとしたい。(6月号は株式会社商船三井の事例を掲載予定。) (企画部: 宇佐美)

【資料】

CSR（企業の社会的責任）に関するアンケート結果

2006年 5月
 (社)日本船主協会

1、アンケートの実施時期、対象および回答数

- (1) 実施時期：2006年 3月
- (2) 対象企業：当協会会員全社（104社）にアンケートを送付した。
- (3) 回答社数：全104社中66社より回答があった（63.5%）

2、アンケート結果（回答のあった66社の集計結果）

- (1) 主要業務は？（複数可） 66社に占める割合

①外航オーナー	34社	52%
②外航オペレーター	33社	50%
③内航オーナー	16社	24%
④内航オペレーター	19社	29%
⑤船舶管理業務	24社	36%
⑥その他※	5社	8%

※物流・港運事業、船員派遣事業、海難救助、不動産業、代理店業

- (2) 従業員規模（単体）は？ 66社に占める割合

① 99人未満	40社	61%
② 100～499人	21社	32%
③ 500～999人	2社	3%
④1,000人以上	2社	3%

- (3) 従業員規模（連結）は？ 66社に占める割合

① 99人未満	29社	44%
② 100～499人	18社	27%
③ 500～999人	2社	3%
④1,000～4,999人	3社	5%
⑤5,000人以上	4社	6%

- (4) CSRに関する取り組み状況は？ 66社に占める割合

①CSRを冠した取り組みを行っている。※1)	13社	20%
②CSRを冠してはいないがCSR関連の(若しくはそうと思われる)取り組みを行っている。※2)	34社	52%
小 計	47社	71%
③CSRに関する取り組みは行っていない。	19社	29%
合 計	66社	100%

※1) ①の取り組みのスタート時期は、2003年2社、04年4社、05年6社、不明1社。
 また①の13社の中には当初②の取組みからスタートし現在①に移行した企業もある。

※2) ②の取り組みのスタート時期は、1994年1社、96年1社、97年4社、98年1社、2000年1社、01年3社、02年2社、03年3社、04年5社、05年7社、06年3社、不明3社。

以下(5)および(6)の(ア)～(コ)は、上記(4)で「①CSRを冠した取り組みを行っている」と回答した13社、および「②CSRを冠してはいないがCSR関連の(若しくはそうと思われる)取り組みを行っている」と回答した34社の合計47社の集計結果。

(5) CSRを冠した取り組み、CSR関連の(若しくはそうと思われる)取り組みを始めたきっかけは？
(複数可)

47社に占める割合

①トップダウンで	21社	45%
②ボトムアップで	6社	13%
③グループ会社として(親会社等との)共通の対応として	23社	49%
④外部(荷主等)からの要請等で	5社	11%
⑤その他*	3社	6%

*・事業そのものの社会貢献性及び社会的責任をトップからでもボトムからでもなく全員が認識したこと。
・企業価値の向上/企業理念の実現/リスク・マネジメントの視点から。等のコメントあり。

(6) CSRを冠した取り組み、CSR関連の(若しくはそうと思われる)取り組みの実態。

(ア)具体的に取り組んでいるものは？(複数可)

47社に占める割合

①コンプライアンス	38社	81%
②安全運航、リスクマネジメント	43社	91%
③環境保全	41社	87%
④品質(管理)	26社	55%
⑤人権	17社	36%
⑥雇用・労働安全衛生	23社	49%
⑦教育研修	28社	60%
⑧顧客満足	24社	51%
⑨情報開示	17社	36%
⑩個人情報保護	25社	53%
⑪社会貢献	23社	49%
⑫仕事と家庭の両立	8社	17%
⑬その他*	4社	9%

*公正な取引、技術協力、経済的企業価値向上、株主・投資家満足、コーポレート・ガバナンス、内部統制、内部監査、情報管理、災害対策、文化財団支援、寄附金等

(イ)社内的に取りまとめている考え方や方針等は？(複数可)

47社に占める割合

①経営理念に関するもの(社是・ビジョン等)	33社	70%
②企業行動に関するもの(企業行動規範・基準・指針等)	32社	68%
③社員の行動や倫理に関するもの(行動規範・基準・指針等)	34社	72%
④環境に関するもの(環境憲章等)	30社	64%
⑤特に策定していない	2社	4%
⑥その他*	4社	9%

*コンプライアンス、内部監査、個人情報保護・管理、内部者情報取扱等の社則、マニュアル類、安全、HR(Human Resources)理念、社会貢献活動の基本理念、活動方針、経営理念、行動規範等

(ウ)CSR 報告書・環境報告書等を発行しているか？

47社に占める割合

①CSR と環境に関する報告書を一体として発行している。*1)	6社	13%
②CSR と環境に関する報告書を別々に発行している。	0社	0%
③CSR に関する報告書のみを発行している。	0社	0%
④環境に関する報告書のみを発行している。*2)	1社	2%
⑤発行していないがアニュアルレポートまたは会社概要等ですべてカバーしている。	2社	4%
⑥発行していない。	36社	77%
⑦その他*3	2社	4%
合 計	47社	100%

*1) ①の報告書の発行時期は、2003年より1社、04年より2社、05年より3社。

また①の6社の中には当初④の環境報告書からスタートし現在①に移行した企業もある。

報告書の名称は、「安全・環境報告書」、「社会・環境レポート」、「CSR レポート」、「環境・社会報告書」等

*2) ④の報告書のスタート時期は2002年より。報告書の名称は、「環境報告書」

*3) 2社とも、自社では発行していないがグループ親会社の報告書にて言及している。

(エ)CSR に関する最終責任者 (トップ) は？

47社に占める割合

①社長	39社	83%
②担当役員 (含む副社長)	5社	11%
③部長、グループ長など各部門の責任者	1社	2%
④その他*	2社	4%
合 計	47社	100%

*決まっていない等。

(オ)CSR に関する社内横断的な委員会等を設置しているか？

47社に占める割合

①CSR に関する社内横断的な委員会等を設置している。*1)	17社	36%
②特設設置していない。	26社	55%
③その他*2)	4社	9%
合 計	47社	100%

*1) 委員会の名称は、CSR・環境対策委員会、CSR タスクフォース委員会、CSR 委員会、コンプライアンス委員会、リスクマネジメント委員会、環境品質安全管理委員会、環境対策委員会、環境委員会、環境安全委員会、安全・環境委員会、社会・環境委員会、品質環境委員会、品質・安全委員会、安全管理委員会、情報セキュリティー委員会、情報管理委員会、等。

*1) 委員会を取りまとめている部署は、CSR 関係部署、総務関係、海務関係、安全環境関係、等。

*2) 準備中等。

(カ)CSR 関連を担当する役員がいるか？

47社に占める割合

①担当の役員がいる。*1)	17社	36%
②担当の役員はいないが都度関係役員が対応している。*2)	12社	26%
③担当の役員はいない。	18社	38%
④その他	0社	0%
合 計	47社	100%

*1) 担当役員の任命時期は、2003年より3社、04年より6社、05年より5社、06年より2社、不明1社。

*2) 主に対応している役員の所掌は、総務関係、海務関係、企画関係、人事関係等。

(キ)CSRに関する部署を設置しているか？

47社に占める割合

①専門部署を設置している。※1)	7社	15%
②兼務の部署を設置している。※2)	6社	13%
③部署を設置してはいるが都度関連部署が対応している。※3)	17社	36%
④特設設置していない。	16社	34%
⑤その他※4)	1社	2%
合 計	47社	100%

注) 専門および兼務両方の部署を設置している場合は専門のみにカウントした。

※1) 専門部署の設置時期は、1998年より1社、2004年より2社、05年より2社、06年より1社、不明1社。

※2) 兼務の部署は、総務・人事関係、安全・運航・環境関係、等。

※3) 主に対応している部署は、総務関係、海務関係、等。

※4) コンプライアンス相談窓口の設置。

(ク)CSRに関する担当者を任命しているか？

47社に占める割合

①専属の担当者を任命している。	5社	11%
②兼務の担当者を任命している。	15社	32%
③担当者を任命してはいるが都度関連部署の社員が対応している。	6社	13%
④特設任命していない	19社	40%
⑤その他	2社	4%
合 計	47社	100%

注) 専属および兼務の担当者両方を任命している場合は専属のみにカウントした。

※1) 担当者の任命時期は、2004年より2社、05年より1社、06年より1社、不明1社。

※2) 兼務の担当者は、総務・人事関係、安全・運航・環境関係、等。

※3) 主に対応している部署は、総務関係、海務関係、等。

(ケ)CSR 関連活動の対象範囲は？

47社に占める割合

①会社単体	22社	47%
②連結会社	17社	36%
③その他※	17社	36%

※グループ会社、関連会社等

(コ)CSRの啓発活動および海外での展開状況等の具体例。

内外における災害地等への義援金の拠出、チャリティマラソンやチャリティゴルフの協賛

安全・環境報告書の英文版を作成し、海外店、事務所を通じ顧客に配布

安全会議やグループ安全担当者会の開催

ISO14001:2004 (EMS) を取得

ISM code, ISPS code に則った安全・環境保全・保安活動の実施

国連グローバルコンパクトへの加入

コンプライアンス体制の強化 (「公益通報者保護法」) 対応等

他社 CSR レポートを社内回覧、社外の CSR セミナーの受講奨励

和英併記の CSR ハンドブック、企業理念ガイドブック等を配布・教育

ホームページにおける CSR レポートや CSR 活動の公開、グループ報への CSR 関連記事掲載

イントラネットを利用した CSR アンケートの実施、 等

(7) CSRに関する取り組みの今後の予定等。

※(7)は上記(4)の質問で「③CSRに関する取り組みは行っていない。」を選択した企業(19社)の集計結果。

19社に占める割合

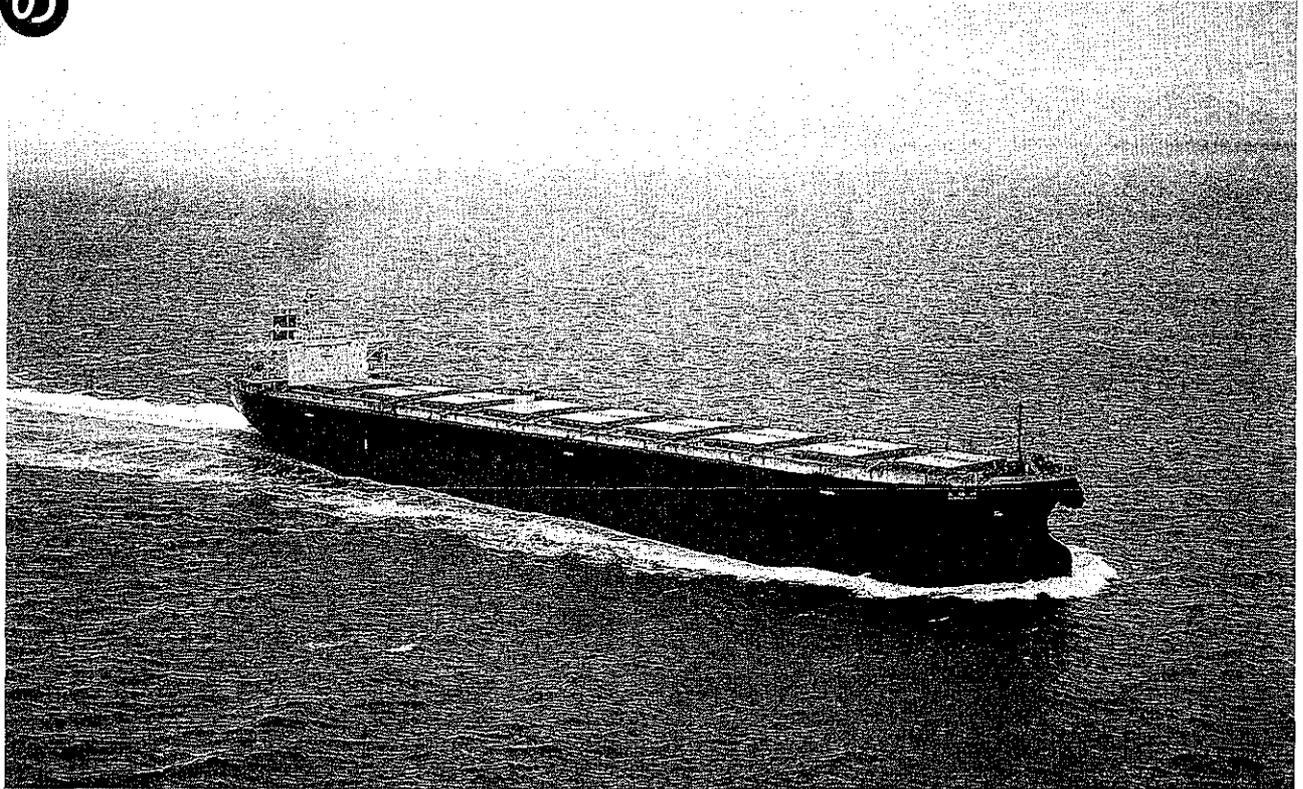
①今後(1年以内くらいに)CSRに関する具体的な取り組みを行う予定がある。※1)	3社	16%
②今後当面はCSRに関する取り組みを行う予定はないが、興味はある。	13社	68%
小計	16社	84%
③今後当面はCSRに関する取り組みを行う予定はなく現時点では特段の興味もない。	3社	16%
合計	19社	100%

※1) 担当者を配置しグループ内で情報交換を行う予定、等。

(8) その他CSR関連活動に関するコメント。

- 現在具体的な取組みはしていないがグループ企業の一員としてCSRには関心がある。今後はグループの方向に従って推進していく予定。
- ISOで検討されているCSRの内容が気になる。
- 今後、国内外から「日本の海運業界のCSR体制・活動」等についての質問が各企業に寄せられた場合、各社個別に対応するのではなく、船協のコーディネイトのもと対応していく体制が構築されることが望ましい。
- これまで行ってきた個々の取組みをCSRの体系に取り組みべく準備している。
- 一般企業CorporateのSRだけでなく、船協のSocial Responsibilityについても検討すべき。
- 当社は、さまざまな概念から構成されているCSRへの取組みについて、人事、経営企画、船舶はじめとする社内関係部署が主体的にそれぞれ取組む一方、CSRという視点で横串を刺し、全体の整合性を図るべく専任部署を設置した。当該部署ではCSR(全体の推進)、環境対策、社会貢献を3本柱として取組んでいる。
- CSRは概念が広すぎて、このようなアンケートそのものにもとまどいがある。(海運会社にとって安全運航/リスクマネジメント、さらに顧客満足といったものは義務そのものであってCSRではないのでは?)
- 世間の情勢がCSRに傾いているようだが、まず会社として何をすれば良いのかについて教えていただきたい。 等。

神栖丸 / 第一中央汽船株式会社



船の主要データ

- 1) 船名 神栖丸 (KAMISU MARU)
- 2) 総トン数 74,843 (GT)
- 3) 重量トン数 151,102 (D/W)
- 4) 全長 269.040 (メートル)
- 5) 船種 撒積運搬船
- 6) 航海速度 約15KT

船の生い立ち

本船は外航船船隊整備の一環として1994年3月に竣工(造船所・株式会社新来島どっく)、当初は日本人8名、フィリピン人14名、計22名を配乗し、混乗近代化船として運航を始めました。

現在も当社船機長をはじめとする上級職員(日本人4名)とフィリピン人船員(17名)が混乗し、国際船舶として運航されています。

これまでの貨物・航路や現在の活躍状況

竣工以来、住友金属工業株式会社との長期契約に基づき鉄鋼原料船として主に太平洋水域(主に

豪州、カナダなど)から同社の製鉄所向けの鉄鋼石・原料炭輸送に従事しています。尚、船名は本船のホームポート鹿島港・住友金属株式会社鹿島製鉄所がある神栖町(現在の神栖市)から取って付けられました。

本船の役割

重要な訓練船として

現在、神栖丸は安全運航/貨物取扱/整備を含め“バルカー船員養成船”の役割を負い、日本人船機長、一航機士4名、他フィリピン人17名にて運航されている。特にフィリピン人一航士、一機士はこの船で上級職員として業務の実地指導を受けて多くが巣立って行った。彼らは現在、当社ケープサイズバルカーの主たる運航要員として、また、当社グループの船舶管理業務の重要なスタッフとして海陸で活躍している。また、バルカーは航海中の整備も重要な業務であり、PAINT方法、係留設備・荷役設備等の整備方法、それら設備の

点検等、クルーに対する細かい指導もこの船で行われている。彼らもまた当社フリートの安全運航を担う重要な要員として活躍している。

但し、海陸での余暇の過ごし方等立ち振る舞いも日本人に似てしまった彼らの姿を見ると、少々指導方法に間違いがあったのではないかとの反省の念が沸き起こってくるのは止む得ないことであろうか……。

クルー紹介エトセトラ

若手船長の本船での苦い体験

フィリピンクルーの食習慣も大分変わってきた。暫く前まで彼らは、生のものは一切食せず、ステーキはカリカリに焼いて食べたものであるが、最近では野菜、刺身、レアのステーキ何でもござれである。

これに関して、4～5年前のある若い船長の話を披露しよう。

平等／公平の精神の下、その船長は親身にフィリピンクルーの教育に邁進していた。

現在もそうであるが、彼らとの融和・ねぎらいの意味もあり下船者が多数の場合はサンクス・パーティーを開催するのが慣わしであった。

ポート・ヘッドランド（オーストラリア）就航時のこと、サンクス・パーティーに備え、昔マッドクラブが取れたことを思い出し、船長自ら蟹網をセットし、漁に励み、見事大きなマッドクラブを7～8匹捕獲した。これまで頑張った彼らへの慰労の準備も整った。

そして出帆を終え、翌朝、船長は心を躍らせながらサンクス・パーティーのメインデッシュであるマッドクラブの様子を確認するため生簀を覗くと、もぬけの殻…全て彼らに食された後であった。

ふつふつと沸き起こる怒りを抑え、若い船長は、飴を与え過ぎた自分の指導を反省し、以来厳しくメリハリのある指導を心掛ける様になったという……。

本船は自らを磨き、人間関係を磨く、

日本人若手船長の修練の場でもある。

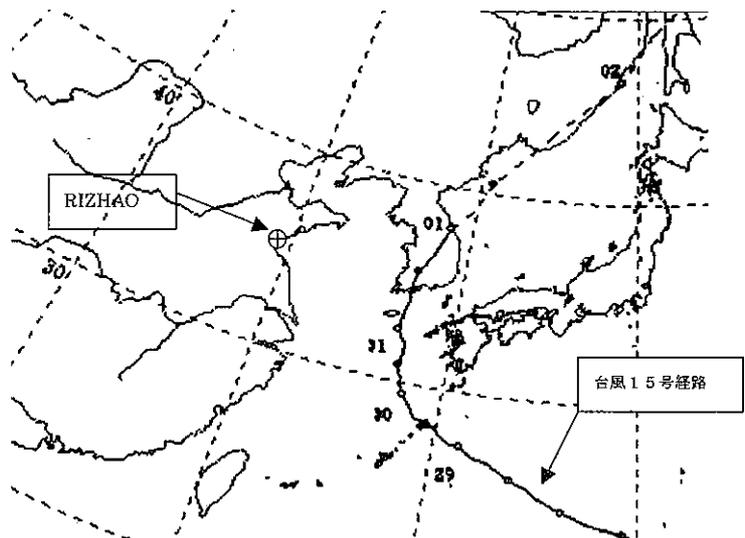
因みに翌々日の朝、足が一本もげ、弱り切った蟹が一匹生簀に戻されていた。

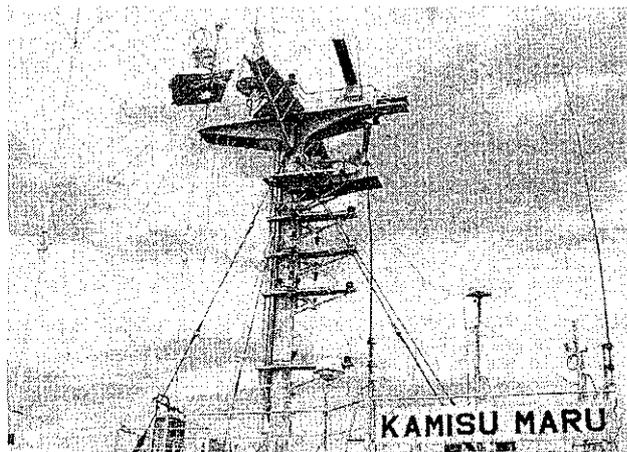
若手船長の本船での怖い体験

2002年中国石炭の積出港の大型化が進む中でのお話。会社のバース調査も完了し、本船はRIZHAO港に就航した。RIZHAO港はYELLOW SEAに面し、港内に進むにつれ狭まり、うねりの影響をもろに受ける地形であった。

折りしも台風15号が接近し、本船は大きなうねりの中で錨泊、2日後にようやくP.C (Port clearance) の許可が出てやっと着棧となった。沖では少々船体が上下するのみであったがバースに着くとうねりの影響が大きく船体はバースより離れたり着いたりを繰り返し、タグで押さえつけやっとのことで係止した。ほっとして入港手続きをしていると、バツ、バツという2回の鈍い音。船尾のプレストラインが切断した。

既に日は沈んでいる。日没後の出帆は緊急離棧もなしという事前の情報もあり、抑えつけて凌ごうとタグを要請すると突然パイロットが乗船してきて緊急離棧のオーダー。急いでS/Bし離棧体制に入るもパイロット・タグの作動が早く、ラインをレッコする前にかんかん引き始める。「止めろ」と怒鳴る中、こんどは船首のラインがバツと切れ飛び、ほとんど同時にそこにいた一航士がバタッと倒れるのが眼に入った。やってしまった。何と





した事か。青くなり呆然としていると一航士が立ち上がるのが見えた。ラインの撓る音に危険を感じ咄嗟に伏せたという返答。

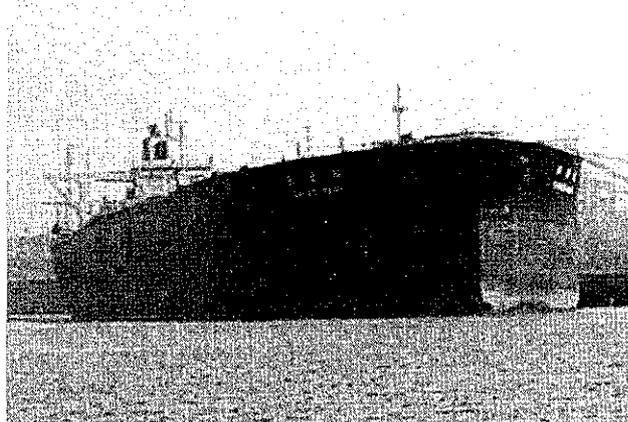
我に返る。一方、パイロットは帰る算段、そしてサービスの無心までする始末。

また、ふつふつと沸き起こる怒りを抑え錨地まで戻った。

「新規パースは何があるかわかりません。様々な想定をするのが船長の役目であることを実感したRIZHAO 就航であった。」と就航報告に記載されていた。

神栖丸に乗船して～チーフの思ひ出～

通常バルカーは船倉のボトムとショルダーにバラストタンクを備えており、それらのタンク間はパイプで繋がれて一体となっています。しかし、本船の場合、ボトムとショルダーのタンクが独立しており、ボトム、ショルダーのタンク用に別々の漲水用のパイプが設置されています。甲板上はショルダー用のパイプがあり、船体メンテナンス



▲フィリピン・クルー

のためにはパイプの下に潜り込んだりと非常に手間の掛かる構造でよく泣かされました。

しかし、ボトムとショルダーのタンクが独立しているために、良いこともあります。それは他船にはないもので、各ショルダータンクに船外排出用の船外弁が設置されていることです。一等航海士の腕の見せ所の一つとして、貨物を積み込む際のバラスト排出時間をいかに短くすること（＝荷役時間の短縮）が挙げられます。バラストポンプを使って排出する量はそのポンプの容量により決まってしまうため、最後までポンプにたよらず排出できるタンクを持っている構造は、とても安心感をもたらします。

ポンプを使用し排出するボトムタンクを先に排出し、あとは船外弁を開けるだけで勝手にバラストが排出されるのです。「とてもいい船だ！」と思ったことを今でも覚えてます。

ところが、ある時あとは勝手に排出！とばかりに、開け放っていたタンクのゲージが1時間経ってもほとんど減っておらず、ゲージの不良と思い、現場でタンクを測深させたところ、フィリピン人甲板手から「チーフ、全然減ってない、サー」と惚けた報告があり、色々調査したところ、たまたま開けた船外弁の出口が、岸壁のフェンダーに押さえられバラストが排出できなくなっていました。そのときは、荷役を一旦止めて船体を数メートル移動させ、無事排出が出来、大したロスにはならず済みましたが、それ以降、船体の固定位置には逆に他船よりも相当注意を払うようになったという思い出の船です。

当協会 環境セミナーを開催

当協会は、環境対策推進活動の一環として、環境問題に関するさまざまな情報の提供や問題意識の共有などを目的に、2006年4月13日、環境セミナーを開催しました。

当日は、トヨタ自動車株式会社、全日本空輸株式会社をはじめとする他分野からの講師の方々もお迎えし、当協会会員会社や海事関係者、報道関係者など100名を超す聴衆が集まる盛況となりました。

セミナーの冒頭、主催者を代表して前川弘幸 海上安全・環境委員会委員長（当協会副会長、川崎汽船社長）が挨拶に立ち、海運業界の取り組みについて述べるとともに、他の分野における環境対策について耳を傾けることの重要性について言及がありました。

最初の講演者であるANA総研の西村主席研究員は、燃費の良い航空機への更新などによる温暖化ガス削減への取り組みや、ICAO（国際民間航空機関）における環境対策の活動について解説。続いてトヨタ自動車の川口環境部担当部長からは、メーカーの立場から自社の環境取組プランの紹介があったほか、物流面においてもモーダルシフト推進など輸送事業者との連携による環境対策について言及がありました。

休憩を挟んだ後、海運分野における環境問題を巡る状況に関する講演に移り、海洋政策研究財団の華山主任研究員から、IMO（国際海事機関）における船舶からの排ガスやバラスト水排出に関する規制の動向について解説いただき、その後、日本郵船の関根経営委員から、他分野の企業における環境経営の成功例の紹介、および海運企業としての環境経営の取り組みについて説明がありました。

講演中、参加者は熱心に聴き入るとともに活発な質疑が行われるなど、環境問題に対するの関心の高さを伺わせるセミナーとなりました。

なお、当日の演題と講演者は次の通りです。

講演1：「国際航空のGHG（温室効果ガス）と京都議定書」

ANA 総合研究所 主席研究員 西村忠司氏

講演2：「トヨタの環境経営と地球温暖化防止への取り組み」

トヨタ自動車株式会社 環境部 担当部長 川口隆守氏

講演3：「国際機関における環境規制の動向」

海洋政策研究財団 主任研究員 華山伸一氏

講演4：「海運企業と環境経営」

日本郵船株式会社 経営委員・安全環境グループ長 関根 博氏

(海務部：小松)



▲挨拶に立つ前川弘幸・
当協会副会長（川崎汽船社長）



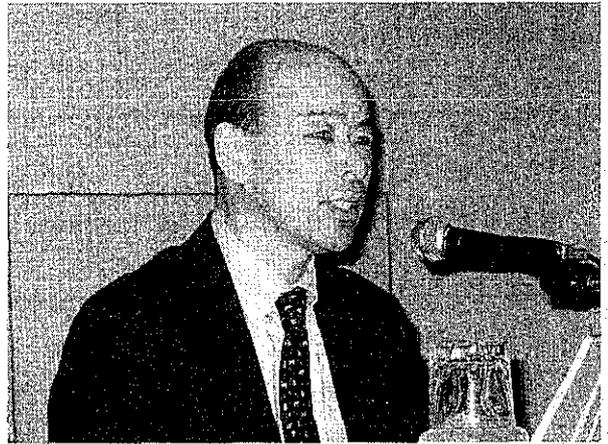
▲ANA 総合研究所 主席研究員 西村忠司氏



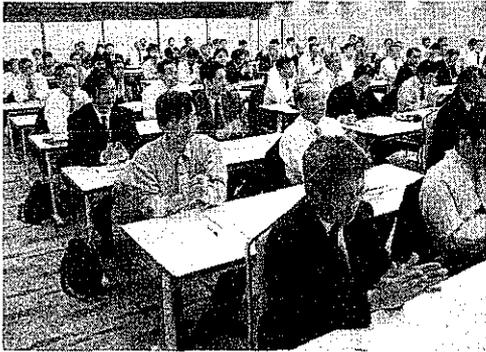
▲トヨタ自動車株式会社 環境部 担当部長 川口隆守氏



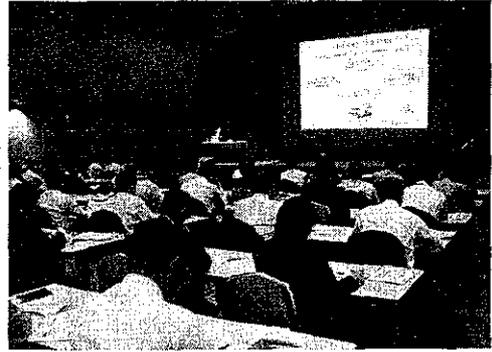
▲海洋政策研究財団 主任研究員 華山伸一氏



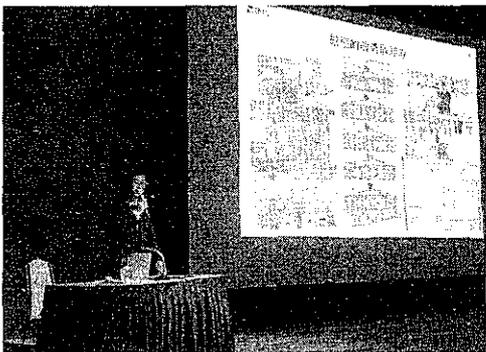
▲日本郵船株式会社 経営委員・安全環境グループ長 関根博氏



▲会場の様子



▲講演の様子①



▲講演の様子②



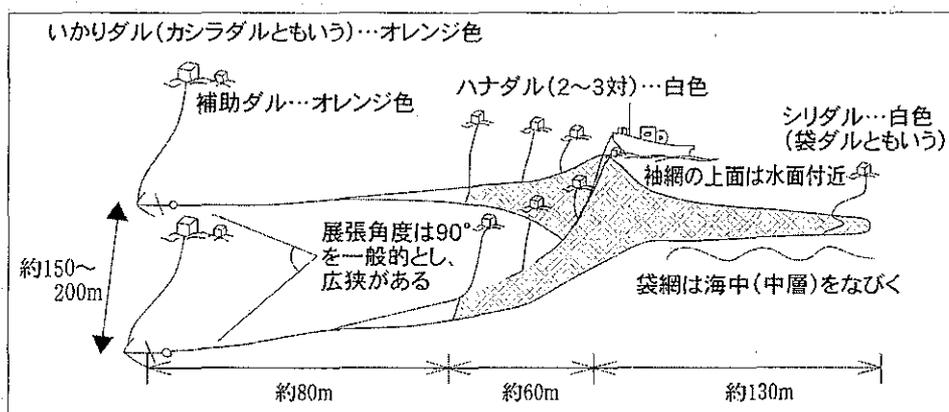
▲質問する参加者

こませ網漁船体験乗船記

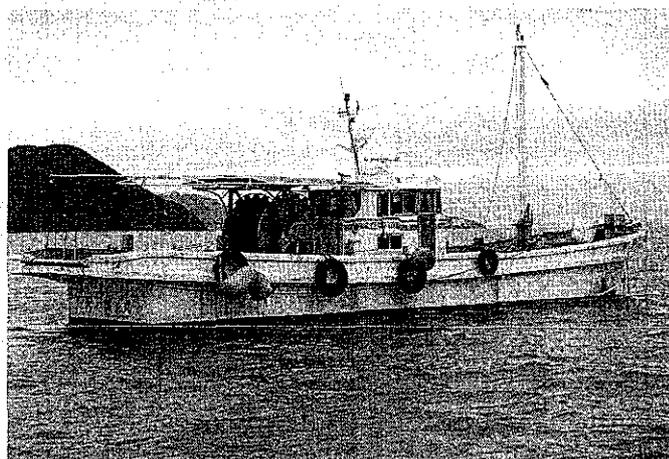
2006年4月14日、瀬戸内海で「こませ網漁」を行う漁船に体験乗船させていただく機会を得た。

ご存知の方も多いかと思うが、こませ網漁とは、毎年1月から6月にかけて備讃瀬戸海域で行われる独特の漁法で、潮の流れを受けるように袋状の網を錨で海底に固定し、速い潮流に乗って移動してくる魚を待ち受けて採捕する漁である。対象魚はイカナゴやイカ、マナガツオ、フグなどで、網を引上げるのは流速が落ちる潮の変わり目のため、投網から揚網まで約6時間と長い。

一方、備讃瀬戸海域では、海上交通安全法によって船舶の通航路が定められているのだが、こませ網の展張によって通航路が大幅に狭められ、時には全面閉塞される事態が毎年発生している。この結果、通航船舶はやむなく航路外にはみ出



▲こませ網漁のしくみ



▲こませ網漁船

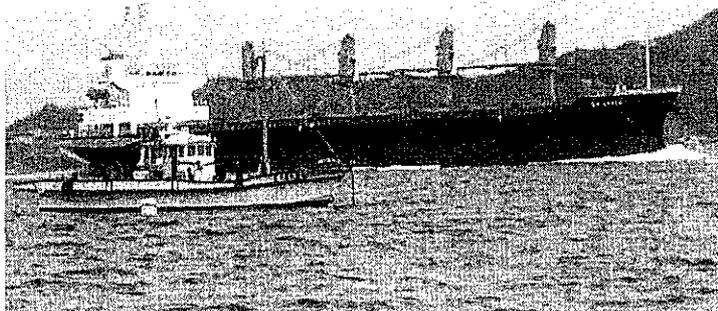
加者が午前7時に高松海上保安部に集合した。各自身支度を整え、ライフジャケットを着用して、巡視艇でこませ網漁の操業海域に移動。ここで7隻ほどの庵治漁協所属の漁船に移乗して、こませ網の揚網の様子を見学することになる。

私も庵治漁協の組合長さんの船に乗船させていただくと、すでに網は張られており、200mくらいの幅で網の位置

で通航したり、反対航路を通航したりせざるを得ないという危険な状況が続いており、長年に亘って海運関係者や漁業関係者の懸案事項になっている。

今回の体験乗船は、本船側と漁船側が互いの立場を理解し、互譲の精神に基づいて問題解決の糸口を見つけるために、地元の庵治漁協や高松海上保安部等のご協力を得て行われたものである。

当日は、海運関係者、水先人、学識経験者、海上保安庁関係者など総勢30名近い参

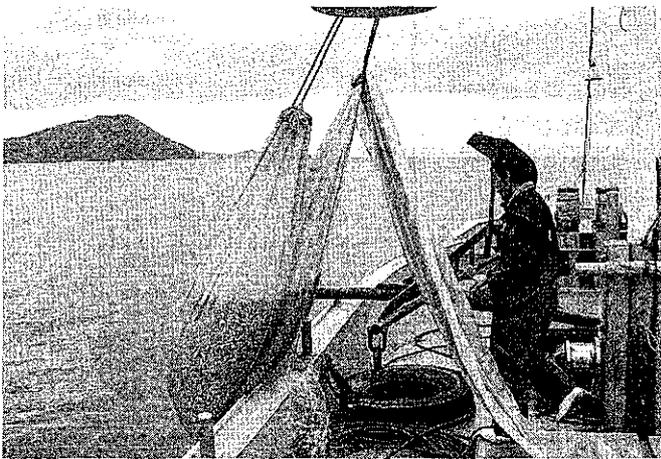


▲こませ網漁船の横を通過する大型船

を示す樽が海上に転々と浮かんでいるのが見える。揚網までの間は、乗船している2名の漁師さんにとって待機時間となるためか、意外とのんびりした雰囲気である。この機会に組合長さんにいろいろとお話を伺った。海底を掘ったためか近年漁獲量がかなり減少していること、網、ワイヤー、樽等の漁具は3~4年の周期で交換しているが、この費用には450~500万円近くがかかることなど。

そうこうしていると、8時40分に揚網がはじまった。

2名の漁師さんは互いに声を掛け合うでもなく、無言でテキパキと自分の作業をこなしていく。まず横に展張した網につけた錨と樽を回収し、次に漁船の後方に取り付けられたウインチで網をど



▲揚網の最終段階

んとん巻き上げていく。網の先端にあたる袋状になった部分近くまで巻き上げると今度は船の前方に移り、網の先端を海中から引上げ、かかった獲物を船倉に流し込む。これら一連の作業は非常に手際よく進められ、揚網作業の開始から終了までおよそ50分程度だった。

この日のイカナゴの漁獲量は、私が乗船した船で約600kg、他の漁船ではそれぞれ400~1,000kgの間であったようだ。

この後、再び巡視艇に乗り換え、高松海上保安部に10時近くに戻った。

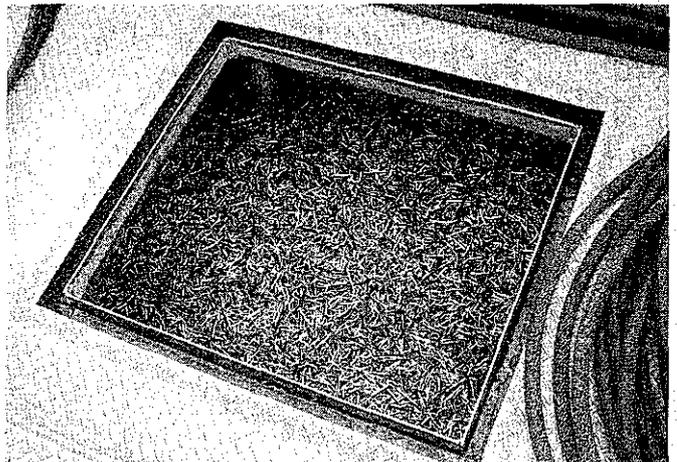
この日の操業は船舶の通航路から離れた場所で行われたため、漁船側から迫ってくる。

この日の操業は船舶の通航路から離れた場所で行われたため、漁船側から迫ってくる。

また、体験乗船終了後に行われた意見交換会では、海運側より「航路内でこませ網漁の操業を行うことはやむを得ないものの、せめて本船が通航するのに必要な最低限の可航幅を確保していただきたい」との意見が出された。現状では、本件に関する根本的な解決策は見出せてはいないものの、引き続き関係者の知恵を出し合い、大きな事故を引き起こさないよう努力を続けていくしかないようである。(海務部：小松)



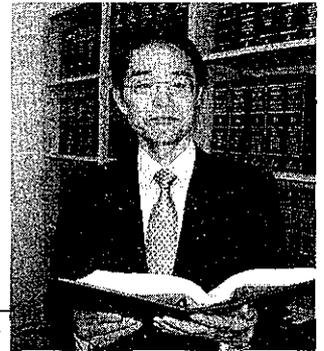
▲ウインチによるこませ網の巻き上げ



▲船倉に入れられたイカナゴ

中古電気用品の PSE マーク騒動に思う

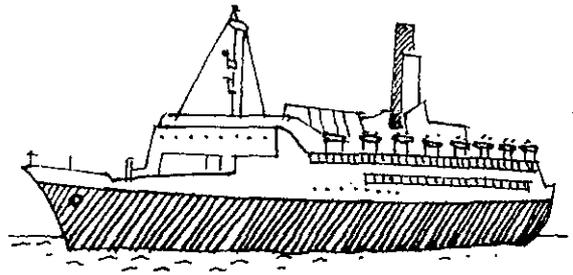
阿部・阪田法律事務所 代表弁護士
阪田 裕一



この春、この国に法治主義または法の支配の思想が根付いていることに、疑いを抱かせる一件に接した。今年3月マス・メディアによって大きく報じられた中古電気用品に対する電気用品安全法（PSE法）による販売規制の適用を巡る騒動がそれである。この騒動は社会的には、PSE法の主管省である経済産業省が、国民に対し中古電気用品にもPSE法による販売規制の適用があることを事前に周知しなかったことが批判されて終止符を打ったようであるが、この騒動を終息させるに当り、経済産業省がとった措置は、我国における法治主義または法の支配に禍根を残すものであったと、筆者には思えるのである。

PSE法は、旧電気用品取締法が改正されたもので、平成13年4月1日に施行された法律である。PSE法は、電気用品による事故を防止するため、特定の用途に使用されるもので経済産業大臣の承認を受けたもの等を除き、所定の検査を受けて技術基準に適合していることを示すPSEマークが付された電気用品以外の電気用品の販売及び販売目的での陳列を禁じた。ところで、PSE法にはその施行前に製造または輸入された旧法に基づく表示のある電気用品について、品目毎にそれぞれ5年

間、7年間、10年間の経過措置期間（販売猶予期間）が設けられていたが、そのうちテレビ、冷蔵庫、洗濯機、電子楽器および音響機器等の経過措置期間がこの3月31日を以って満了することとなった。しかし、この販売規制の中古電気用品への適用については、同法の立法当時議論がなされておらず、リサイクル業者はこの経過措置期間の満了を目前に控えた昨年10月この問題について、経済産業省に問い合わせたものの、同省から確たる返事を得ることはできなかったものようである。今年になって、中古電気楽器へのPSE法による販売規制の適用は、坂本龍一氏ら音楽家の反発を買い、同氏らの反対意見に押されて、経済産業省は3月14日、古いシンセサイザーやレコードプレーヤーのような既に生産されていないピンテージものと呼ばれる電気楽器等を、PSE法の販売規制の対象から外した。しかし、同省は経過措置期間そのものの延長は拒み続け、最終的に同月24日、その他の中古電気用品については、当分の間は、中古品業者が顧客から対価を受取ってPSEマークの付されていない中古電気用品を引渡した場合も、「レンタル」とみなして販売を事実上許容することとしたというのである（平成18年3月25日日経

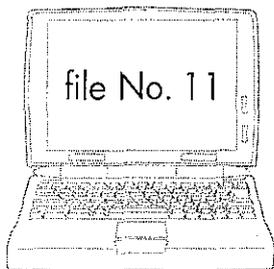


朝刊)。

上述の措置のうち、ピンテージものと呼ばれる電気楽器等についてとられた措置は、ピンテージものの意義およびその適用範囲について疑義が生じる余地があるものの、この措置自体はPSE法の定める経済産業大臣の特定用途の特別承認を受けて行われるもので、考え方に大きな法的な問題があるものではなかろう。しかし、一般の中古電気用品に関しとられる「レンタル」措置は、それが若し事実であるとすれば、驚きを禁じえない。この措置は、PSE法がPSEマークの付されていない中古電気用品等の販売は禁止するも、レンタルは禁止していないところから、思いつかれたのかもしれないが、販売とレンタルは全く異なるのである。中古品業者から対価を支払って中古電気用品を取得した者は、その時にそれを買ったのであって、所定の検査を終えPSEマークが付されるまではそれを業者からレンタル＝借りているのであって、PSEマークが付された時に所有権を取得するとは考えまい。販売＝売買とレンタル＝賃貸借とは全く概念が違うのであって、販売をレンタルというのは、法匪の詭弁であると言われても仕方あ

るまい。PSEマークの付されていない中古電気用品を業として販売した者は、1年以下の懲役若しくは100万円以下の罰金又はこれらを併科され、その使用者も100万円以下の罰金に処される。経済産業省の言に従い中古電気用品をレンタルとして販売した者は、理屈のうえでは、これらの罪責を問われうる。そして、この措置を公表した経済産業省の役人は、これらの罪責について教唆犯少なくとも幫助犯の責を免れまいが、なんとも罪つくりな話である。法治主義および法の支配は、統治に当り、為政者が恣意的な権力を持つことを許さず、法律の恣意的な解釈によって行政を行うことを禁ずる。経済産業省のお役人のこのような解釈及びそのような解釈を黙認する我々の社会には、未だ法治主義及び法の支配の思想が十分に根付いていないのではないかとこの筆者の思いは、杞憂なのであろうか。筆者は、国民に中古電気用品へのPSE法の販売規制の適用を周知し、所定の措置をとらしめるために必要な期間、その適用を猶予するための法令の改正という方法によって本件は解決されるべきであったと、考えるのである。

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



国際海事 World~Webから~

—国際乾貨物船主協会 **INTERCARGO** &

国際独立タンカー船主協会 **INTERTANKO** —

◆INTERCARGO (国際乾貨物船主協会)

名 称：International Association of Dry Cargo Shipowners

所 在 地：9th Floor, St Clare House, 30-33 Minories, London, EC3N 1DD, UK

TEL: + 44 (0) -20-7977-7030 FAX: + 44 (0) -20-7977-7031

HP: <http://www.intercargo.org/>

会 長：Mr. Nicky Pappadakis (AG Pappadakis & Co Ltd, ギリシャ)

事務局長：Mr. Roger Holt

加 盟：124社・団体等 (メンバーおよび準メンバー：2006年1月現在)

設 立：1980年

船社の乾貨物*1船部門(搬積専用船、油/乾貨物兼用船)を代表し、世界の乾貨物船主の利益擁護と向上を図ることを目的とする国際団体。また安全で、効率的かつ環境にやさしい乾貨物船を中心とする企業の発展を目指し、世界貿易において競争的で安全かつ有益に運航することを目的としている。IMO、IACS 等他団体とも協調し、近年では INTERTANKO との共同作業の増加や海運 Round table*2への参画などを行っている。

*1 乾貨物：セメント、鉱石(鉄鉱石など)、石炭、ボーキサイト、アルミ、化学薬品(リン酸など)、丸太/材木、木材チップ(紙の原料)、穀物等原材料となるもの

*2 Round Table: ICS/ISF(1月号参照)、BIMCO(2月号参照)、INTERCARGO、INTERTANKO の国際海運5団体により構成

<機 構 図>

年次総会

執行委員会 Executive Committee

—CASTEC (Safety, Technical and Environmental—安全、技術および環境委員会。欧州、アジアで開催)

—ロンドン委員会 (London Committee—戦略的政策事項を扱い、助言を行うシンクタンク)

—通商部会 (Commercial Panel—用船者、船主等に影響を与える商取引や書類の様式等を検討)

管理委員会 Management Committee

事務局 Secretariat

◆INTERTANKO (国際独立タンカー船主協会)

名 称：International Association of Independent Tanker Owners

所 在 地：(本部)Bogstadveien 27B, PO Box 5804, Majorstua, N-0308 Oslo, Norway

Tel: + 47-2212-2640 Fax: + 47-2212-2641

(ロンドン支部) St Clare House, 30-33 Minories, London, EC3N 1DD, UK

Tel: + 44 (0) -20-7977-7010 Fax: + 44 (0) -20-7977-7011

HP: <http://www.intertanko.com/>

会 長：Mr. Stephen Van Dyck (Maritrans Inc、アメリカ)

事務局長：Dr. Peter M Swift

加 盟：252社 賛助メンバー 約300社 (2006年1月現在)

設 立：1970年

1934年設立の International Tanker Owners' Association を前身とする、独立系タンカー船主の団体。石油会社系もしくは国営企業以外の独立したタンカー船主がメンバー資格を有し（日本からは14社が加盟）、それ以外は賛助メンバーとして加盟している。本部はオスロにあるが、主要業務はロンドン支部で遂行されている。1999年に新たにシンガポール（アジア事務所）とワシントン（北米事務所）を構えた。業界船主・オペレーターが集い、政策を議論し、声明を創出するフォーラムの場を提供する。Safe Transport（航行の安全の確保）、Cleaner Seas（よりクリーンな海洋の維持）、free competition（自由競争市場の構築）を掲げる。

<議決機関>

* General Meeting：総会。毎年開催。Council メンバーを選出。全メンバーが参加。

* Council：理事会。年2回春と秋に開催。

* Executive Committee：執行委員会。Council をサポートし、協会業務全般、事務局の運営管理を行う。

* Committees, Panels：14の委員会（委員会によりWG）、4の地域部会がある。

<組 織 図>

総 会 ——— 理 事 会 ——— 執 行 委 員 会

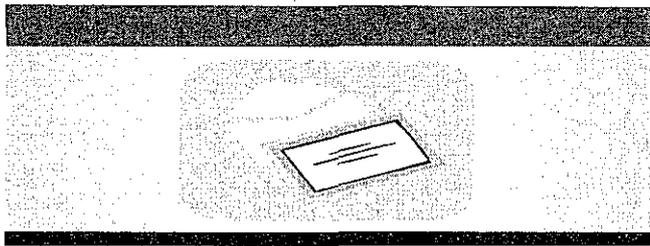
- 賛助メンバー委員会
- バンカー小委員会（燃料油および排出ガス関係を扱う）
- ケミカルタンカー委員会
- ケミカルタンカー小委員会アメリカ（アメリカ地域での取引に特化した小委員会）
- コミュニケーションおよびPR委員会
- 文書委員会（タンカーに関する船荷・用船契約書関係全般）
- 環境委員会（防汚塗装、バラスト水、シップリサイクリング等を扱う）
- 法務保険委員会
- 安全・技術・環境委員会（安全運航・環境保護に関する外部機関との連携、メンバーへの助言、メンバー間の啓蒙・情報共有等）
- IT委員会
- 沿海タンカーグループ
- 審査委員会（PSC等様々な監査に関するメンバーの関心を喚起し、留意することにより監査を減らす）
- ワールドスケール*委員会（ワールドスケール協会との窓口、ワールドスケールに関する全般）
 - *ワールドスケール（WS）：ロンドンおよびニューヨークのワールド・スケール協会が制定している Worldwide Tanker Nominal Freight Scale を指す。世界中のタンカー航路の運賃を列挙した本で、用船契約では適用率をその額の230%、100%、45%などと協定して個々の航海に適用する。バンカー代、港費などの変動を考慮して毎年発行され、購読者に配布される。（ホームページ http://www.worldscale.co.uk/Worldscale/home_start.asp）
- 北米部会
- アジア地域部会
- ギリシャフォーラム
- ラテンアメリカ部会

<<記事訂正のお知らせ>>

先月号掲載 ECSA（欧州共同体船主協会）は事務局を移転致しましたので訂正致します。

新) Rue Ducale 67, 1000 Brussels, Belgium Tel: + 32-511-3940 Fax: + 32-511-8092

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

オリンピックに間に合う!? ロンドン交通網改善

ロンドン在住者の大きな悩みのタネの1つはなんといっても「交通網」の問題があげられると思います。

私もオフィスまでは地下鉄を利用していますが、これまで総じての印象は「聞いていたよりはいい」という感じですが、それでも遅延、途中運休、途中停車の類は残念ながら日本の地下鉄に比べればとても多く、恒常的にトラブルをかかえている路線もあります。原因で最も多いのは信号故障といえると思います。

ロンドンではやはり東京のように郊外から1時間以上かけて通勤というケースも多いのですが、地下鉄ほどではないにしても、突然の運休、運行スケジュール変更といったことも少なくはないようです。

一方、道路については、もともとの馬車道をそのまま近代道路に転用しているところが多いため道路が狭い等の都合上、ロンドン市内の朝夕はかなり車は混雑します。混雑解消のため、市長は2003年から混雑税（平日7時から18時半までの間市内中心部に入る車に現行8ポンドを課す）を導入しましたが、その効果の大きさは体感できていないような感じもします。ロンドンのバスは各路線とも運行頻度が充実しており、市内の足としてはとても便利です。しかしながら、道路が混雑すれば公共交通機関のバスも影響を被るわけで、本数の多さが時には仇となり、同じバスが数珠繋ぎ…という光景も見られます。

タクシーの運転手さんは「ロンドンの交通網は小さいコップに水を注ぎすぎのようなもので、そもそものインフラが良くない」と良く嘆いています。

前回のロンドン便りでは2012年のオリンピック

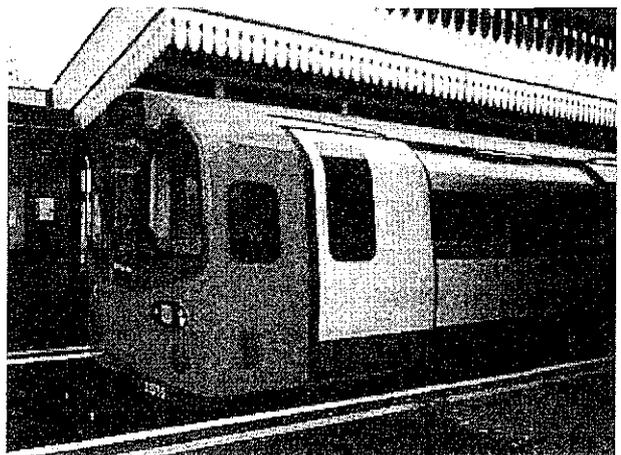
開催に向けた問題点等を取り上げましたが、今回はオリンピックを1つの目標として改善・進化が進もうとしているロンドンの交通網（列車・地下鉄）についてご紹介したいと思います。

オリンピック招致時の公約

ロンドンオリンピック決定に至るまでの間、IOC（国際オリンピック委員会）から「公共交通機関が時代遅れ」と非難されたことを受け、ロンドン当局はその汚名返上に懸命でした。しかしながら、「オリンピック期間中にロンドンの交通機関が連日50万人もの訪問者に対応できるのか」との問いに対し、ロンドン交通局は「オリンピックが開催される8月の2週間はロンドン在住者・通勤者の2割が休暇を取る時期なので、公共交通機関の利用者数は通常とくらべ5%の増加に止まる」という説得力に乏しいものでした。

ロンドンのオリンピック招致委員会は、招致実現のため、公共交通機関についてもIOC側にいくつかの公約を示しました。

- ① 百億ポンド（約2兆円）の投資を行う。このうち10億ポンド（約2,000億円）は一部地下鉄路



▲運行障害の多い地下鉄ノーザン線(写真は50000系車両)

線の延長、新車両の購入、ノーザン線（地下鉄路線の中でも運行障害が恒常化している路線）の改善に充てる。

- ② ロンドン東部に開発中のオリンピック・パークに市内中心部から15秒毎の電車サービス提供を実現。そのために10種類の異なる路線をオリンピック・パークに乗り入れる。
- ③ ロンドン市内主要駅の1つであるセント・パンクラスとオリンピックパークのできるストラッドフォード駅を6.5分間で結ぶ時速225キロのチャンネル・トンネル・レール・リンク（CTRL／概要は後段ご参照）の運行をオリンピックまでに開始する。
- ④ オリンピック期間中は毎日午前2時半まで地下鉄を運行する。
- ⑤ 市内の各駅からオリンピック・パークへスムーズに移動できるよう乗継ぎ状況を改善する。

公約の実現に向けて

上記の公約実現のため、ロンドン当局が計画している交通網拡充プランの主なものをご紹介します。交通網整備には、前回ご紹介した世界有数の高い地下鉄運賃も財源の一部として利用されます。

① チャンネル・トンネル・リンク・レール（CTRL）

英国で100年ぶりの大規模鉄道計画といわれるCTRL。本計画はセント・パンクラス駅から欧州大陸—英国を繋ぐ海底トンネル「チャンネル・トンネル」への路線を導入するという第1段階と、セント・パンクラス駅からストラッドフォード駅への高速鉄道導入の第2段階で形成されています。第1段階が実現されれば、現在のロンドン—パリ・ブラッセルの所要時間が20分程度短縮される予定です。第2段階までが終了すれば、パリからオリンピック会場まで3時間以内、ということになります。

CTRL完成後、セント・パンクラスは国内・国際線両方のスーパーハブ駅として整備が進められることになっており、既存の国内路線との接続状況や構内設備の改善により、乗換えの容易な駅を目指す予定とされています。



▲セント・パンクラス駅（中世ゴシック様式建築ですが、内部は更なる近代化工事実施中）

② ヒースロー空港ターミナル5 関連路線

2002年の工事着工までに約5年を要したターミナル5は、総費用42億ポンド（約8兆4,000万円）をかけオリンピック前年の2011年までには完成の予定。同ターミナル完成によりヒースローの旅客数は1年あたりで約3,000万人増加すると予想されています。

新ターミナル建設に伴い、ロンドン中心部と空港のアクセス改善のため、地下鉄路線の拡充工事等が進められています。

③ クロス・ロンドン・レールリンク

地下鉄混雑解消のため、既存路線の主要駅間を繋ぐ追加路線の計画が進められているものの、残念ながら完成予定は2014年とされており、2012年のオリンピックには間に合わない模様。

ロンドンでは暑くなってくると駅では乗車時に水を携帯するよう呼びかける広告が目立つようになりますが、地下鉄・バスは日本と違い冷房はほとんど効いていないためです。日本に比べ涼しい英国といっても夏の車内はかなり暑くなる日も少なくはなく、暑い日の遅延は乗客にはこたえます。オリンピックを目指して新規路線開発を進めるのも何よりですが、まずは遅延等日常的な問題の改善を進めてほしいというのが一般利用者の願いではないでしょうか。

参考資料：Evening Standard 紙関連記事等

（欧州地区事務局 駐在員 中村 憲吾）



3 ASF 船舶保険・法務委員会 (SILC) 第11回中
日 間会合が香港にて開催された。

3 当協会と全日本海員組合は第6回政策フォー
日 ラムを開催した。

3 IMO 第10回ばら積み液体およびガス小委員会
日 (BLG10) がロンドンにて開催された。
7 (P. 2 海運ニュース参照)

3 バーゼル条約第5回公開作業部会 (OEWG
日 5) がジュネーブにて開催された。
7 (P. 7 海運ニュース参照)

6 シンガポール競争当局 (CCS) は、外航定期船
日 社間協定に対する包括適用除外規則案を公表
した。
(P. 14 海運ニュース参照)

6 自由民主党は、海運・造船対策特別委員会 (委
日 員長：衛藤征士郎衆議院議員) 海運税制 (ト
ンネージタックス等) 問題小委員会 (委員長：
金子一義衆議院議員) 第2回会合を開催し、
当協会からのヒアリングが行われた。
(P. 10 海運ニュース参照)

7 参議院本会議にて、水先法改正法案を含む『海
日 上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を
改正する法律案』が賛成多数で可決、衆議院
に送付された。

13 公正取引委員会は、「海運業における特定の不
日 公正な取引方法」(海運特殊指定) を廃止した。
(P. 35 囲み記事参照)

13 自由民主党は、海運・造船対策特別委員会 (委
日 員長：衛藤征士郎衆議院議員) 内航活性化賞
委員会 (委員長：横手顕正参議院議員) 第3
回会合を開催し、主要荷主業界からのヒアリ
ングを行った。

14 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4回会合を開催し、外航日本籍
船 (国際船舶) における日本人船長・機関長
の配乗要件撤廃は、法令上等において特段の
問題はないとする検討会報告書を取り纏めた。

21 「新外航海運政策検討会 (座長：杉山武彦・一
日 橋大学学長)」第2回会合が開催された。
(P. 11 海運ニュース参照)

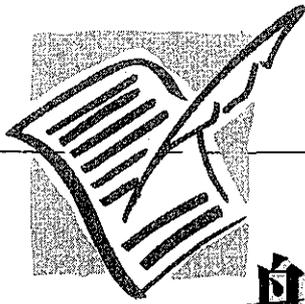
24 IMO 第91回法律委員会 (LEG91) がロンドン
日) にて開催された。
28 (P. 5 海運ニュース参照)

26 国土交通省は、日本の船員教育制度や体制の
日 あり方について検討する「船員教育のあり方
に関する検討会」第1回会合を開催した。

27 自由民主党は、海運・造船対策特別委員会 (委
日 員長：衛藤征士郎衆議院議員) 海運税制 (ト
ンネージタックス等) 問題小委員会 (委員長：
金子一義衆議院議員) 第3回会合を開催した。

27 国土交通省は、「船員データ電子化検討委員会
日 (座長：野川忍・東京学芸大学教授)」で取り
まとめられた最終報告の内容を発表した。

28 社会保険庁は、船員保険事業の適切な運営を
日 図ることを目的とした「船員保険事業運営懇
談会 (座長：岩村正彦・東京大学大学院教授)」
の第1回会合を開催した。



船協だより

公布法令（4月）

- ㊦ 船員法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第54号、平成18年4月11日公布、施行）
- ㊦ 港湾運送事業法施行令の一部を改正する政令（政令第173号、平成18年4月14日公布、平成18年5月15日施行）
- ㊦ 港湾運送事業法施行規則等の一部を改正する省令（国土交通省令第57号、平成18年4月21日公布、平成18年5月15日施行）
- ㊦ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令（厚

生労働省令第117号、平成18年4月28日公布、施行）

- ㊦ 船員に係る未払賃金の額の確認等に関する省令の一部を改正する省令（厚生労働省令／国土交通省令第2号、平成18年4月28日公布、平成18年5月1日施行）

国際会議の予定（6月）

会議名：IMO 第14回旗国小委員会（FSI14）
日程：6月5日～9日
場所：ロンドン

公正取引委員会、海運特殊指定廃止を決定

外航船社間協定に対する我が国の独禁法適用除外制度は、海上運送法28条で規定されているが、同条は協定が「不公正な取引方法」を用いるときは、適用除外の対象とはしない旨定めている。

海運業に関する「不公正な取引方法」に関しては、海運特殊指定として、「海運業における特定の不公正な取引方法」（昭和34年11月11日公正取引委員会告示第17号）やいわゆる「公取五原則」（極東運賃同盟に対する審判打切決定書、昭和34年12月23日）が定められており、一手積み契約や二重運賃制度等に関する公取委の判断基準が示されていた。

公正取引委員会は、2006年4月13日、上記海運特殊指定が近年運用実績に乏しく、また、その規制対象となっている行為については盟外船社の市場シェア増大や運賃タリフ形骸化といった近年の外航海運における業界実態や取引実態の変化にかんがみ、もはや実施することが極めて困難になっていると判断し、規制簡素化の観点から同指定を廃止することを決定し、官報に告示の上、即日施行した。

今後、船社の行為が「不公正な取引方法」に該当するかどうかは、全業種に適用される一般的な指針である「不公正な取引方法」（いわゆる「一般指定」、昭和57年6月18日公正取引委員会告示第15号）に即して判断されることとなる。

（企画部：山上）

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4月	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	5,362	▲353	13.5	27.0
2	5,850	4,903	947	20.7	30.3
3	6,816	5,845	970	18.0	25.3

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間(月間)平均	最高値	最低値
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5月	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	116.25	118.95
3	117.31	115.82	118.86
4	117.13	114.30	118.67

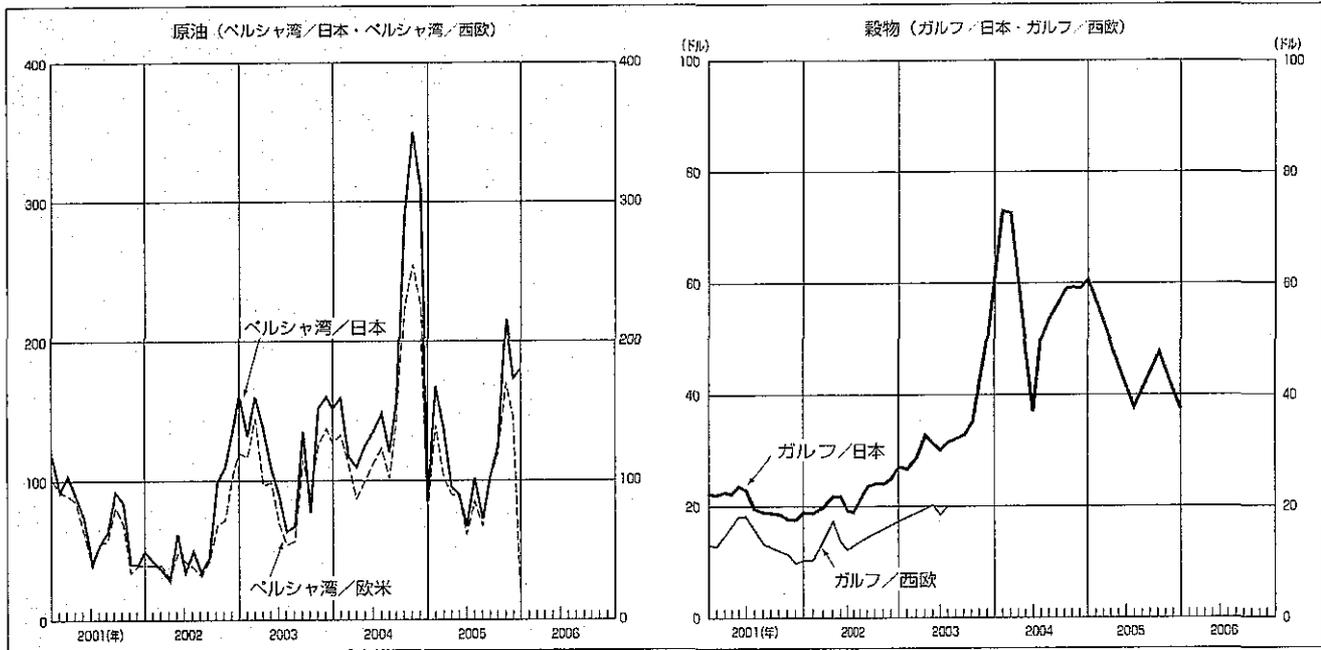
(注) 財務省貿易統計による。

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 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
3	8,119	300	7,819	2,045	216	147	5,411	0	0	0	39,931	7,957
4	8,381	0	8,381	2,205	1,277	80	4,755	0	64	0	28,633	5,346

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/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		

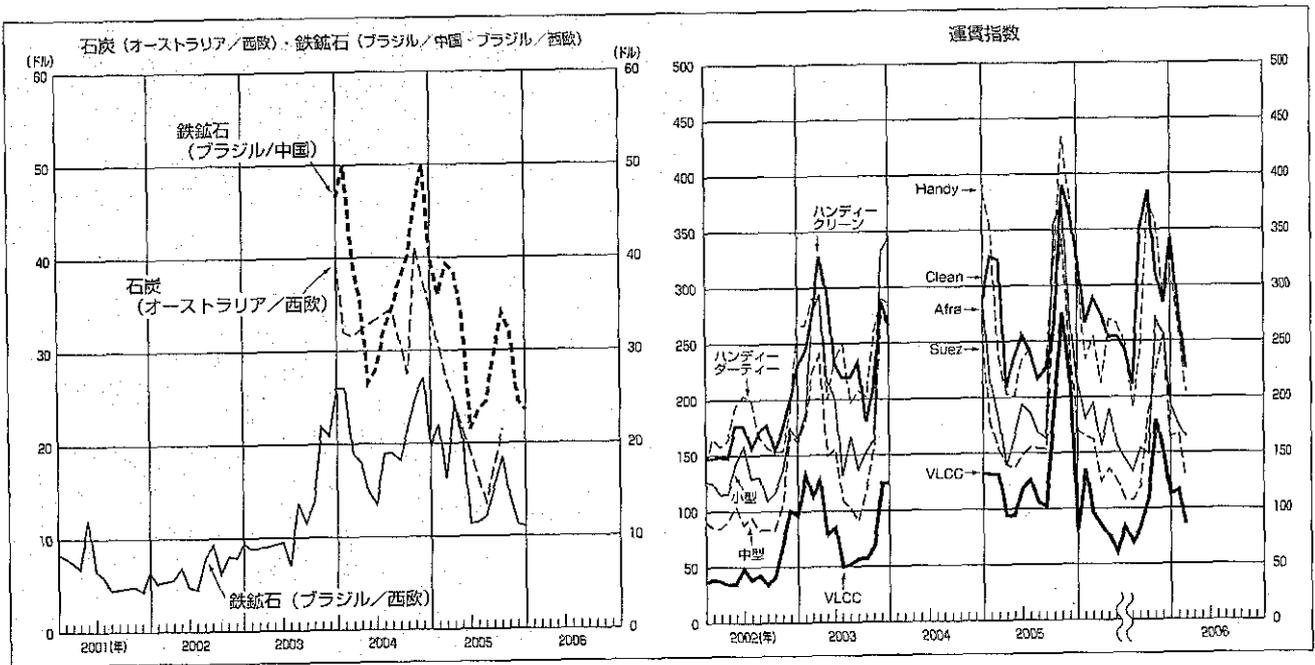
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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)

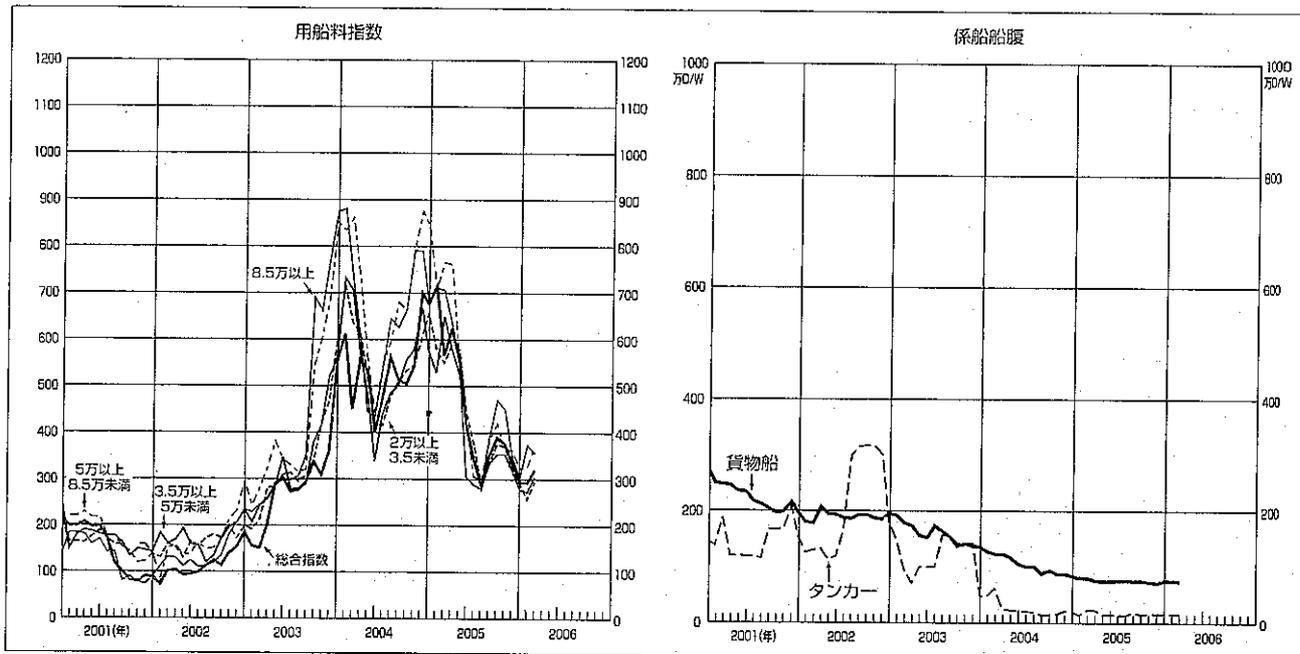
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2005		2006		2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	40.00	12.50	23.50	19.70	19.75	16.00	11.00	8.75
2	—	—	—	—	36.00	33.00	—	—	22.00	17.25	—	—
3	27.00	—	—	—	39.25	34.75	—	—	16.20	—	—	—
4	—	—	—	—	38.50	34.00	—	—	24.25	22.75	—	—
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														
	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	116	168	176	267	282
3	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289	86	127	163	204	225
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	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	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	-	258	272	328	373	292	2,328
3	151	1,802	615	5,122	565	4,685	-	295	305	371	356	321	2,493
4	203	2,081	558	4,635	624	4,810							2,495
5	290	2,317	533	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	146	692	750	33	130	172
3	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170
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。

トン数標準税制キャンペーン

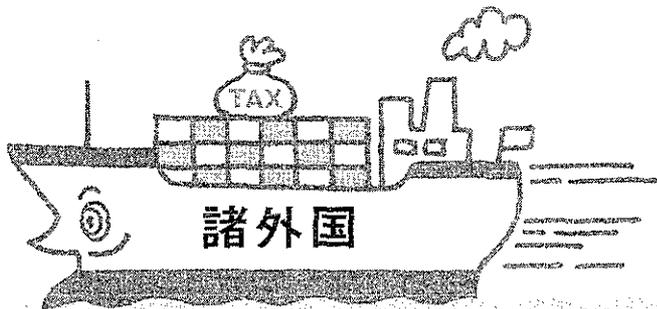
トン数標準税制は、世界標準といえる税制です。

トン数標準税制による法人課税方式(例)

(運航船舶の純トン数×係数×運航日数)×法人税率
利益ではなく船舶のトン数に基づいて算出されるので、
好不況にかかわらず税額は一定です。

従来の法人課税方式

(収益－費用)×法人税率

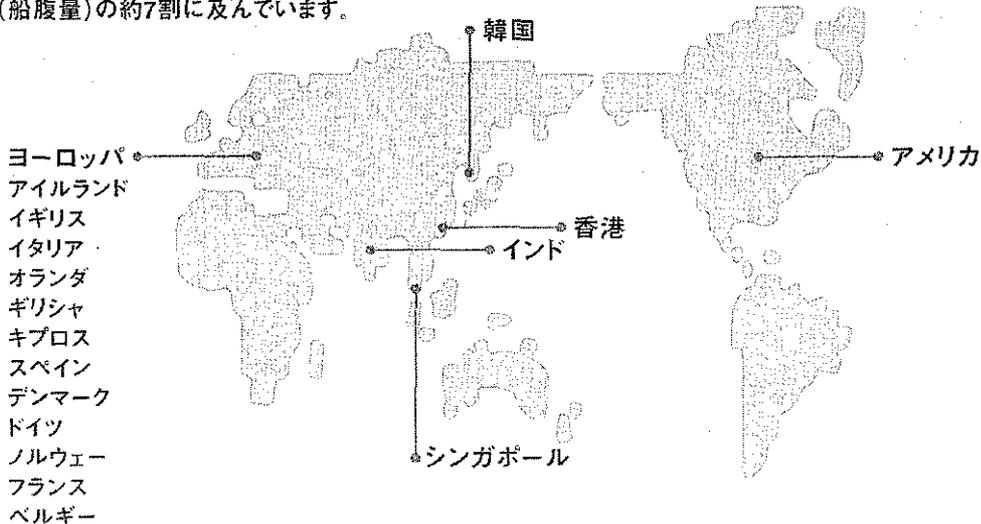


日本を除く海運の先進国では、海運業への法人税にトン数標準税制を採用しています。これは、運航している船舶のトン数(貨物を積むスペースの容積)から“みなし利益”を算出して、課税する方式です。

一方、日本の海運業では法人税は実際の利益に対して課税(所得課税)されているため、特に好況期には海外との利益格差が拡大し、国際競争のなかでハンディキャップを負うことになります。

すでに、日本を除く海運の先進国では、
10年前から導入が進んでいます。

1996年のオランダを皮切りにトン数標準税制の導入が進み、
世界の商船隊(船腹量)の約7割に及んでいます。



※シンガポール、香港、キプロスはトン数標準税制導入国ではありませんが、海運に対して無税または軽課税です。

国際競争力の強化が必要です。

欧米などでは、貿易の中心となっている海運業を重要な産業と位置つけて、政策に反映させています。トン数標準税制も、自国海運の国際競争力を高めるために多くの海運先進国で導入されています。その割合は、世界の商船隊の約7割にも及び、世界標準となっています。

日本の海運が国際競争力を確保し、これらの国々との競争に立ち向かっていくためには、世界共通のルールとなりつつあるトン数標準税制の導入が是非とも必要です。

このまま海外の海運会社との利益格差が広がれば、暮らしや産業を支える日本の海運を維持できなくなることも考えられます。



海運市況の安定化につながります。

納税額が予め確定するトン数標準税制の導入は、海運会社の経営の安定性確保につながり、好況期の内部留保を活用した機動的かつ低コストでの船舶投資が可能となります。これにより好不況に關係なく安定的に船舶への投資を行うことができ、運賃の乱高下が緩和されます。

このような海運市況の安定化は、荷主や国民の利益にもなることです。

国益にも大きな波及効果があります。

海運は、さまざまな資源や物資を輸出入することで、日本の多くの産業を支えています。特に、造船や港湾などの産業とは深い関わりを持っています。

トン数標準税制の導入によって、海運会社が活力を持ち続けることは、他産業の発展を維持していくことにもつながります。これは、GDPの創出や雇用機会の提供、産業間の技術連携などに波及し、日本の大きな国益になることです。

また、国際海上輸送の質や効率性、安定性を確保するといった国の政策にも、トン数標準税制の導入は合致しています。



この内容に関するパンフレットをご希望の方は、下記までご連絡ください。
(企画部) TEL : 03-3264-7174、FAX : 03-3262-4757、e-mail : pln-div@jsanet.or.jp
なお、パンフレットは、当協会ホームページ (www.jsanet.or.jp) にも掲載しています。

編集雑感

行儀のいい列

当協会に通勤するようになって10ヶ月が過ぎようとしている。多少経路と駅が変わっただけだが、出勤当初からささやかなカルチャーショックを味わい、その意味合いを未だに考え続けている。

永田町の駅から海運ビルへの通路は、途中で都道府県会館の地下階への通路と砂防会館側の歩道への通路に分かれる。後者は分岐後暫くその幅を保つが、歩道に上る階段に達すると急にその幅を人がやっとすれ違えるくらいに狭めてしまう。

当協会への初出勤の朝、不案内な私は海運ビルへ通う人々が常用する都道府県会館への道ではなく後者を歩き突然狭まった階段を昇ろうとしていた。階段は左側に一列に昇る人の列があり、右側は何時人が降りて来てもいいようにきれいに空いている。ここでふと後ろを振り返ると、左側の列は後方ずっと遠くまで一列に何十mも続いているのである。私は知らぬうちに行儀よく並んでいる人々を追い越して割り込みを図ろうとしていたらしい。今更戻るのも格好悪いし、意を決し私は階段の右側を駆け登り窮地を脱した。

それ以来、前者の経路をとるようになってから

も、私は反対側に向かう人々の様子を観察するようになった。列は毎朝一定の時間に形成され、ピーク時には改札口から余り遠くない地点まで伸びている。階段の方を覗くと相変わらず右側は何時来るとも知れぬ人に備え空いており、時折その登り口であの時の私のような人が困った様子で逡巡している。

私が通い慣れた虎ノ門の駅にも同じような狭い階段があった。だがあそこでは人々は無秩序に階段に殺到し、時折階段を人が降りてくるたびに流れは混乱の極みに至るのである。

どちらが効率的なのかには余り興味はない。所詮、問題は階段の狭さそのものにあるのだろう。それよりも、何故永田町ではかくのごとき行儀のいい列が作られ維持されるのだろうか。何故、同じことが虎ノ門では起こらないのだろうか。同じ東京のオフィス街なのに、何が違いを作っているのだろうか。何がこのような見事な対照を作り出すのだろうか。満員電車から解放されてオフィスに向かうほんのひと時こんなことを時折考えている。

日本船主協会 海務部労政担当副部長

山脇 俊介

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	社長室専任副室長(経営企画担当)
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
近 寿雄
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

先日新聞を見ていたら、来年度の採用計画が話題に上っていました。

日本の各種経済指標や市場にも明るさが見え、雇用環境も改善し、バブル期に近い採用計画をしている企業もあるようです。経済全体が上昇しつつある中で、海運各社の決算に目をやると、全体的に業績は堅調であるものの、招かざる原油価格高止まりの影響や市況の落ち着き等もあって手放しで喜ぶわけにはいかない様子。各社とも採用を増やしたり、船隊整備や攻めのビジネスを進めたりと明るいニュースは多いのですが、市場での海運株の評価は、大手3社で7-800円台(5月前半)と安定して推移しているとはいえ、海運好況とそれを受けた決算を反映した一時期ほどではありません。

海運のみならず、景気自体が山と谷を繰り返すものですが、日本経済全体の景気に先行する海運の景気とその動向からみえてくるものは、要チェックなのかもしれません。(MN)

せんきょう5月号 No. 550 (Vol. 47 No. 2)

発行◎平成18年5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)