

せんきょう

2006

6

社団法人 日本船主協会

●No.551●

SHIPPING FLASH

ASF常設事務局の具体案検討に向けWG設置に合意

—第15回アジア船主フォーラム 軽井沢総会開催—



せんきょう

6

JUNE 2006

■巻頭言	1
企業と国民の利益 —トン数標準税制議論を巡って— 日本船主協会 常任理事 日鉄海運株式会社 代表取締役社長 大隅多一郎	

■シンクワラン	2
ASF常設事務局の具体案検討に向けWG設置に合意 —第15回アジア船主フォーラム 軽井沢総会開催—	

■海運ニュース	13
----------------	-----------

■国際会議レポート	13
1. バラストタンク塗装基準案最終化、適用は契約ベースとなる —IMO 第81回海上安全委員会の模様について—	
2. クオリティシッピング促進のための作業部会始まる —92年国際油濁補償基金条約第11回臨時総会等の模様—	
3. 世界海運界としての共通課題について意見交換 —ICS/ISF 年次総会の模様—	

■内外情勢	20
1. 港湾労働の安定化と賃金・労働条件の改善要求 —2006年港湾春闘の模様—	
2. 公取委研究会、独禁法適用除外制度の廃止を提言する 報告書案を検討 —外航船社間協定に対する我が国独禁法適用除外制度を巡る動き—	

■特別欄	25
～2006年4月27日開催京浜地区船主会講演会より～ 「2006年の世界経済・貿易展望」 株式会社三井物産戦略研究所 経済産業分析室 主任研究員 平石隆司	

■CSRコーナー	39
商船三井グループのCSRへの取り組み 株式会社商船三井 経営企画部 CSR・環境室長 田野崎圭一	

■国際誌World・webから	42
石油会社国際海事評議会 OCIMF	

海運日誌(5月)	44	海運統計	46
船協だより	45	編集雑感	52

■困み記事	
・内航海運業および中小造船業の活性化へ向け「今治宣言」採択	32
・ILO 海事労働条約セミナーを開催	38

企業と国民の利益

—トン数標準税制議論を巡って—

日本船主協会 常任理事 大隅多一郎
日鉄海運株式会社 代表取締役社長



昨年6月、欧州出張の機会を得た。当然のことながら、欧州海運界もマーケットの高騰を享受し、お会いした方々はいずれも強気の発言、明るい顔つきであった。

その折、ドイツの海運会社の方々与会食の機会があった。時にトン数標準税制を巡って日本の国交省の方々が訪独されて、日本国内でのトン数標準税制の導入に対する議論に向けた準備のため、ドイツで意見聴取をされて帰国された直後であった。そのため同税制が話題となった際、そのドイツの海運会社の話を聞いていると、經常利益と税引後純利益が殆ど同じ数字であるのに驚き、思わず間違いではないかと聞き返した。彼等は、「欧州の他国でも同様な税制が導入されており、それらと比較して我々はドイツにおいて不利な税制を我慢するつもりはない。仮にドイツ政府が同税制を変更するようなことが生ずるならば、我々はドイツを出て、足下享受していると同等の税制の国へ直ちに移転する」と言い切った。これを聞いて私は、思わずはっとして相手を見つめてしまった。彼等が行っている企業活動は自分達の企業の利益の為のものであり、ドイツの為或いは自社が属する地域共同体の為とか言う気持ちはほとんど意識されていないのかと、考え込んでしまった。

我々が進めているトン数標準税制の導入にして

も、個々の日本企業が、この税制の恩恵を受けている諸外国の同業他社に伍して、より強靱な経営体質を築いて行く必要条件のひとつとして主張している面はあるが、それが実現しないとしたならば日本海運はこの日本を捨てて外国に移転し、そこで活動するというまでの割り切りには至っていないように、私は感じている。EUの中で国境を意識しないで、個々の企業という立場でのみ考えている者と、一つの明確に区切られた国の中で、国という枠を意識して企業活動を展開している日本企業との感覚の相違は、これからどちらへ行くのだろうか。

日本の海運界が今後とも、自社の利益と共に日本の利益或いは自社が存在する社会の利益の確保を企業目的に活動し続けることは、日本全体のためにも意味のあることと感ずる。この観点からトン数標準税制の本邦への導入が、大きな目で見て日本という我々の共同体の利益に資するのだということ、広く国民が理解してくれるように、願って止まない。



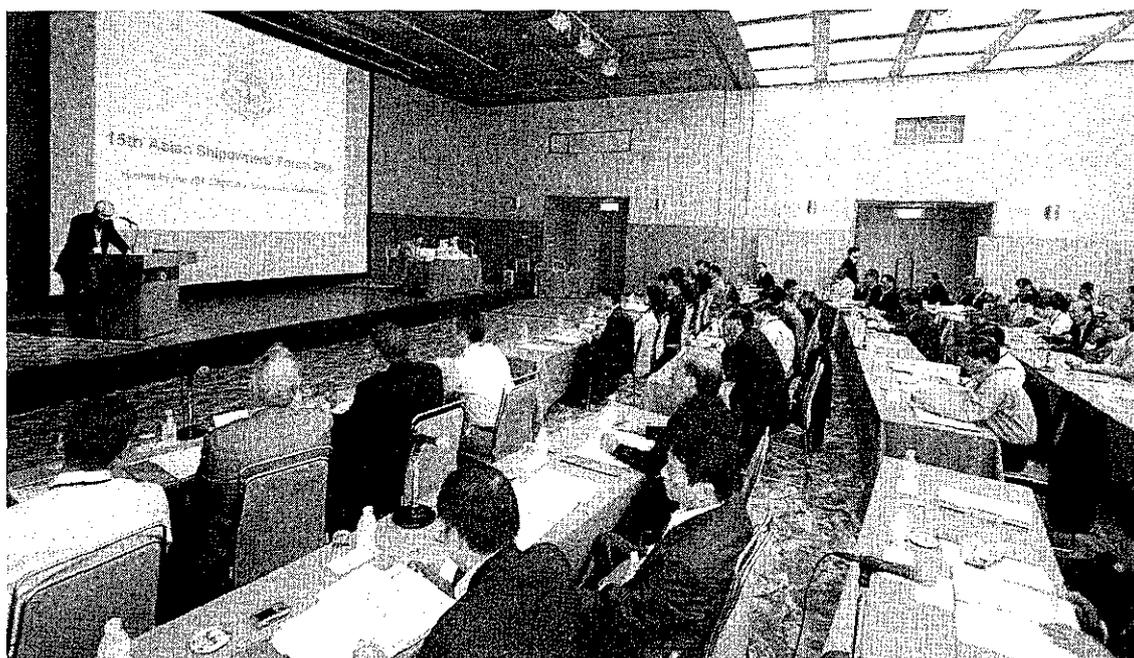
ASF 常設事務局の具体案検討に向け WG 設置に合意 —第15回アジア船主フォーラム 軽井沢総会開催—

第15回アジア船主フォーラム (ASF) 総会が、2006年5月29日に当協会の主催 (議長: 鈴木邦雄・当協会会長) により長野県軽井沢町で開催された。同総会には、アジア7地域、12船協 (日本、韓国、中国、台湾、香港、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)、豪州) から122名の代表が出席し、当協会からは鈴木会長、宮原・前川・神田・宇佐美各副会長、芦田常任理事他計31名が参加した。各船協からの出席者は【資料1】のとおりである。

ASF は、1992年に第1回会合を当協会主催で東

京で開催して以来、メンバー国/地域の船主協会が北から南の順で議長を回り持ちしながら毎年開催しており、毎年の年次総会の間に5つの”S”委員会 (SHIPPING・エコノミックス・レビュー、シップ・リサイクリング、船員、航行安全および環境、保険法務) が夫々の中間会合を開催している。昨2005年の豪州総会でローテーションが二巡し、今回の会合は三巡目の最初の総会となる。

今回の会合では、まず各5-S委員会が個別早朝会合を開催し、本会合で委員長が報告する内容の最終確認等を行った。



▲本会合風景—開会の辞を述べる鈴木当協会会長 (ASF 議長)

本会合では、議事に先立ち、本 ASF 会合直前にインドネシア・ジャワ島で発生した大地震による犠牲者に黙祷を捧げ、引き続き、鈴木当協会会長が今次総会の議長として開会の辞を述べた。その中で、鈴木議長は、ASF は結成後 14 年を経て成熟してきており、アジア船主間の相互理解が進んできていること、世界経済に目を向けると製造業の拠点がアジア—特に中国—に移ってきており、輸送量も伸びているなかアジア海運の果たす役割は益々重要になってきていることなどに言及した上で、

海運業にとって航行安全・環境保全は大前提であること、一方、環境保全の名のもとに地域的・一方的な規制を導入することには反対すべきであること、海賊対策の重要性、WTO における海運交渉の進展への期待、外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度堅持の必要性などに言及し、必要に応じ関係政府間機関や民間団体と適宜協力してこれらに適切に対応する必要があると述べた。

その後、各委員会委員長から 1 年間の主な活動報告が行われ、最近の諸問題について率直かつ活発な意見交換が行われた。

また、本会合に先立って ASF 常設事務局に関する特別会合が開催され、ASF 常設事務局の具体案検討に向けてワーキング・グループ (WG) を設置



▲総会後の記者会見で発言する鈴木 ASF 議長 (写真中央)

し、規約・設置場所・財源等詳細について検討することが合意され、同 WG は 2007 年 5 月に開催予定の第 16 回 ASF 総会に常設事務局についての提案を行うこととされた。

5 月 29 日の本会合終了直後には、ASF 参加者と国際海運団体で組織するラウンド・テーブル (ICS / ISF, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO) との対話が開催され、活発な意見交換が行われた。

その後開催された共同声明完成・採択会議にて、【資料 2】の共同声明が採択された。

次回第 16 回会合は、2007 年 5 月に韓国船主協会の主催で韓国で開催されることとなった。

なお、5 月 29 日の夕食会には、ASF の提唱者である根本二郎 ASF 名誉会長 (日本郵船名誉会長) や草刈隆郎前・当協会会長 (日本郵船会長) も出席し、盛会裡に終了した。

(企画部：石川)



▲夕食会でスピーチする根本 ASF 名誉会長

【資料1】 第15回アジア船主フォーラム全出席者リスト

★各国船主協会代表団長 ☆5-S委員会委員長

船 協	氏 名	船 協 役 職	会 社 名	会 社 役 職
ASA/豪州船主協会	★ Mr. David Sterrett	Chairman	ASA	
	Mr. John Lines	Director	ANL Container Line Pty Limited	Managing Director and Chief Executive Officer
	Mr. Melos Sulicich		Adsteam Marine Ltd	Executive General Manager
	Mr. Alan Bradley		Adsteam Marine Ltd	Sales and Marketing Manager
	Mr. Trevor Griffett	Director, Canberra	ASA	
CSA/中国船主協会	★ Mr. Ma Zehua	Vice Chairman	China Ocean Shipping (Group) Co.	Executive Vice President
	Mrs. Li Xiaoying		China National Foreign Trade Transportation (Group) Corp.	Vice President
	Mr. Shen Guanghan	Vice Chairman	China Changjiang National Shipping (Group) Co.	Vice President
	Mr. Huang Shaojie	Vice Chairman	Hong Kong Ming Wah Shipping Co., Ltd.	Managing Director
	Mr. Lu Xiaozhong	Vice Chairman	Minsheng Shipping Co.	General Manager
	Mr. Gao Yanming	Vice Chairman	Hebei Ocean Shipping Co., Ltd.	Chairman
	Mr. Luo Delin	Executive Vice Chairman	CSA	
	☆ Mr. Li Shanmin	Chairman of Seafarers Committee	COSCO Manning Corporation Inc.	Deputy Managing Director
	Mr. Zhao Yingtao		China Shipping (Group) Co.	General Manager of Transportation Div.
	Mr. Zhong Zhaoqi	Deputy Secretary General	China Shipowners' Association	
Ms. Zhao Boyu		China Ocean Shipping (Group) Co.		
FASA/アセアン船主協会連合	★ Mr. Bhumindr Harinsuit	Chairman	Harinsuit Transport Co., Ltd.	Managing Director
	Mr. Daniel Tan	Secretary General	Singapore Shipping Association	Executive Director
FASA-FSA / フィリピン船主協会	Mr. Carlos C Salinas	Chairman & President	Philippine Transmarine Carriers, Inc.	President
	Mr. Eduardo Manese		Magsaysay Lines, Inc.	Chairman of the Board
	Mr. Bibiano Reynoso IV	Secretary	Aurora Shipping, Inc.	Chief Executive Officer
	Mr. Edgar J Ramirez	Treasurer/Board of Trustee	Eastern Shipping Lines, INC.	Vice President and General Manager
Mr. Dario R Alampay	Vice President	Baliwag Navigation, Inc.	General Manager	
FASA-INSIA / インドネシア船主協会	★ Mr. Jaka A Singgih	Member	Bumi Laut Group	Managing Director
	Mr. Mekky A Singgih	Member	Bumi Laut Group	Senior Vice President
FASA-MASA / マレーシア船主協会	Ir. Nordin Mat Yusoff	Chairman	MISC Berhad	Vice President
	Mr. Zahar Mohd Hashim Zainuddin	EXCO Member	MISC Berhad	Vice President, Offshore Business
	Mr. Abdul Rahim Idris	Member	MISC LNG Liaison Office (Japan)	General Manager
	Capt. Panichellvam Ratnam	Committee Member	Malaysia Merchant Marine Berhad	Chief Operating Officer
	Capt. Hasnan Anuar	Executive Secretary	Malaysian Shipowners' Association	

船 協	氏 名	船 協 役 職	会 社 名	会 社 役 職
FASA-SSA / シンガポール船主協会	☆ Mr. S S Teo	President	Pacific International Lines Ltd	Managing Director
	Mr. Patrick Phoon	Treasurer	Evergreen Shipping (S) Pte Ltd	Deputy Managing Director
	Mr. Goh Teik Poh	Councillor	Neptune Orient Lines Ltd	Senior Vice President-Global Operations & Network
	Mr. Nick Sansom	Councillor	Marsh (S) Pte Ltd	Senior Vice President, Head of Marine (Asia)
	Mr. Chan Tuck Hoi	Councillor	New Eoon Line Pte Ltd	Managing Director
	Mr. Ronald D Widdows	Member	APL Co Pte Ltd	Chief Executive Officer, Liner
	Mr. Alan Chan	Member	Petroships Pte Ltd	Chairman
	Mr. Aloysius Seow	Member	Ocean Tankers Pte Ltd	Chief Operating Officer
	Capt. Philip Tay	Member	ASP Ship Management Singapore Pte Ltd	Chief Executive
	Capt. Bernard Tan	Member	ASP Ship Management Singapore Pte Ltd	Regional Director Asia
	Capt. Vijay Rangroo	Member	Eurasia International (Singapore) Pte Ltd	Managing Director
	Mr. Richard Loo	Member	L. C. H. (S) Pte Ltd	Managing Director
	FASA-TSA / タイ船主協会	Mr. Voravit Visitkijakarn	Vice Chairman 1	Sangthai Navigation 1977Co., Ltd.
Mr. Suraphon Meesathien		Vice Chairman 2	Nathalin Co., Ltd.	Director
Mr. Chanet Phenjati		Secretary General	Jutha Maritime Public Company Limited	President
Mr. Anuchit Chitru-di-Amphai		Director	Siam Paetra International Co., Ltd.	Managing Director
Mr. Paiboon Sutuntivorakoon		Director	PBS Law Limited	Managing Director
Mr. Kachaphol Harinsuit		Member	Harinsuit Transport Co., Ltd.	Advisor
FASA-VSA / ベトナム船主協会	Mr. Vu Ngoc Son	Chairman	Ministry of Transport of Vietnam	Official
	Mr. Duong Chi Dzung	Vice Chairman	Vietnam National Shipping Lines	CEO
	Mr. Do Xuan Quynh	Permanent Secretary General	Vietnam Shipowners' Association	
	Mr. Ta Hoa Binh	Executive Member	Dong Do Maritime Corporation	General Managing Director
	Capt. Tran Van Quy	Executive Member	Transport and Chartering Corp. (Vietfracht)	CEO
	Mr. Tran Van Liem	Executive Member	Vinashin Ocean Shipping Company	Director
	Mr. Huynh Hong Vu	Executive Member	Vitranschart (Vietnam Sea Transport & Chartering Compnay)	CEO
	Capt. Nguyen Ngoc Minh	Executive Member	Inlaco Saigon	General Director
	Mr. Le Trung Ha		International Labour and Services Stock Company	Director
	Mr. Cao Minh Tuan	Member	Vietnam Shipping Company	Deputy General Director
	Mr. Tran Dung Chien	Member	Vietnam Shipping Company	Shipping Manager
Mr. Duong Ngoc Tu	Member	Vietnam Shipping Company	Shipping Operator	

船 協	氏 名	船 協 役 職	会 社 名	会 社 役 職
FASA-VSA / ベトナム船主協 会	Mr. Pham Quang Manh	Member	Inlaco Saigon	Deputy General Director
	Mr. Mai Nam Binh		Transport and Chartering Corp. (Vietfracht)	Manager
	Mr. To Tan Dung	Member	Southern Crewmanning Center of Vitranschart	Director
HKSOA / 香港 船主協会	★ Mr. David Koo	Chairman	Valles Steamship Co., Ltd.	Managing Director
	Mr. Peter Cremers	Deputy Chairman	Anglo-Eastern Ship Management Ltd	Chief Executive Officer
	☆ Mr. George Chao	Past Chairman	Wah Kwong Shipping Holdings Ltd.	Chairman
	Mr. Frank Tsao	Past Chairman	IMC Group	Chairman
	Mr. Rajaish Bajpae	Executive Committee Member	Eurasia Group of Companies	President & Group Managing Direc- tor
	Ms. Sabrina Chao	Executive Committee Member	Wah Kwong Shipping Holdings Ltd.	
	Mr. Robert A Ho	Member of the Insurance and Liabil- ity Sub-C'ttee	Fairmont Shipping (HK) Ltd	President
	Mr. Arthur Bowring	Managing Director	The Hong Kong Shipowners Asso- ciation	
	Mr. Gilbert Feng	Assistant Director	The Hong Kong Shipowners Asso- ciation	
JSA / 日本船主 協会	★ 鈴木 邦雄	会 長	商船三井	会 長
	宮原 耕治	副会長	日本郵船	社 長
	前川 弘幸	副会長	川崎汽船	社 長
	神田 康孝	副会長	新日本石油タンカー	社 長
	☆ 芦田 昭充	常任理事	商船三井	社 長
	石田 忠正		日本郵船	副社長
	薬師寺正和		商船三井	専務執行役員
	清水 俊雄		川崎汽船	専務取締役
	飯塚 孜	労政委員会副委員長・政策委員会副委員長	商船三井	顧 問
	高橋 秀幸	国際幹事会幹事	新日本石油タンカー	業務部長
	中島 幹夫	法務保険幹事長	日本郵船	法務グループ長
	佐々木真己		川崎汽船	安全運航グループ長
	宇佐美皓司	副会長	日本船主協会	

船 協	氏 名	船 協 役 職	会 社 名	会 社 役 職
JSA/日本船主協会	中本 光夫	理事長	日本船主協会	
	井上登志仁	船協会長秘書	商船三井	経営企画部部長代理
	半田 收	海務部長	日本船主協会	
	園田 裕一	企画部長	日本船主協会	
	山脇 俊介	海務部副部長 (労政担当)	日本船主協会	
	他に事務局より13名出席			
KSA/韓国船主協会	★ Mr. Chang, Doo Chan	Chairman	KSS Line Ltd.	Chairman
	Mr. Park, Jung Won	Vice Chairman	Hanjin Shipping	CEO & President
	Mr. Noh, Jeong IK	Vice Chairman	Hyundai Merchant Marine Co., Ltd	Presidnet & CEO
	Mr. Lee, Jong Chul	Vice Chairman	STX Pan Ocean Co., Ltd.	CEO & President
	Mr. Lee, Jin Bang	Vice Chairman	Korea Line Corporation	CEO & President
	Mr. Lee, Jeong Hwa	Vice Chairman	SK Shipping Co., Ltd.	Presidnet and CEO
	Mr. Lee, Youn Jae	Vice Chairman	Heung-A Shipping Co., Ltd.	Chairman
	Mr. Choi, Young Hoo	Vice Chairman	Korea Marine Transport Co., Ltd.	CEO
	Mr. Lim, Byung Seok	Director	SEVENMOUNTAIN GROUP	Chairman
	Mr. Lee, Jae Hyun		Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.	Senior Executive Vice President
	Capt. Park, Chan Jae	Secretary General	Korea Shipowners' Association	
	Mr. Kim, Ho Seong		Korea Shipowners' Association	
NACS/台湾船主協会	★ Mr. Arnold Wang	Standing Board Director	Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd.	President
	☆ Mr. Robert Ho	Acting Chairman	Yang Ming Marine Transport Corp.	Senior Executive Vice President
	Mr. Po-Ting Chen	Standing Board Director	Wan Hai Lines Ltd.	Vice Chairman & President
	Mr. C K Ong	Standing Board Director	U-Ming Marine Transport Corp.	President
	Mr. Ted Chih-Chao Chen		Wan Hai Lines Ltd.	Special Assistant to Chairman
	Mr. Bob H L Hsu	Secretary General	National Association of Chinese Shipowners	

【資料2】

2006年5月29日

第15回アジア船主フォーラム
共同声明

第15回アジア船主フォーラム (ASF) は、2006年5月28日～30日、長野県軽井沢町で開催された。会合には、豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン (アセアン船主協会連合 (FASA) : 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により構成) 各船主協会の代表122名が出席した。日本船主協会の会長である鈴木邦雄氏が会合の議長を務めた。会合に引き続き、国際海運団体(*)で組織するラウンド・テーブルの事務局長との対話会合が開催された。

冒頭、出席者は、会合の直前にインドネシア・ジャワ島で発生した地震による犠牲者に黙祷を捧げた。

1992年に東京で開催された第1回 ASF 会合以降、ASF とその5つの'S'委員会はその活動を通じ国際海運場裡で重要な地位を確立してきた。ASF がその結成以来着実に進歩してきたことを確認しつつ、会合は友好的な雰囲気の中で開催され、出席者は生産的な議論を行った。

会合は、アジア関連貿易が世界貿易の重要な割合を占めていることやアジア海運業の支配・運航船が世界商船隊の相当なシェアを構成していることを確認し、これに付随してアジア船主が世界海運の場で先導的な役割を担うという明確な責任があることを確認した。それゆえ、国際海運政策や規則に関し、関連組織と協力してアジア船主の声を発信すると ASF の役割を強化すべきであることが合意された。

このため出席者は、ASF の能力を増強するため将来的に ASF の常設事務局を設立する強い意志を表明した。この強い意志を実現するため、今次 ASF 会合後速やかにワーキング・グループを設置し、規約・設置場所・財源など常設事務局の詳細を検討することが合意された。ワーキング・グループは、2007年5月に開催予定の第16回 ASF 総会に常設事務局についての提案を行う。

出席者は、安全運航と環境保護は最優先の原則であることを認識し、そのための持続可能で実用的な最高水準の基準に向けて継続的に改善を重ねていく責任を確認した。

出席者は、船社間協定に対する独禁法適用除外制度は海運業界のみならず貿易業界全体にとって不可欠なものであることを確認し、変化するトレードの状況に適合する上で船社間協定が果たしている重要な役割について、荷主や政府などの理解を得るための努力を船社が継続すべきである点を強調した。

(*) ラウンド・テーブルを組織する国際海運団体：International Chamber of Shipping (ICS：国際海運会議所) / International Shipping Federation (ISF：国際海運連盟)、Baltic and International Maritime Council (BIMCO：ボルチック国際海運協議会)、International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO：国際独立タンカー船主協会)、International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO：国際乾貨物船主協会)

 SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC)

ASF は、第18回 SERC 中間会合が2005年12月13日に東京で開催されたことに留意した。芦田昭充委員

長は、同会合の報告のうち以下の点を強調した。

定期船トレードの現状

出席者は、アジア域内および太平洋トレードの現状に関し、スペースの需給市況は引き続き非常に堅調ながらも、燃料油価格や内陸輸送コストの急騰など増大するコスト要因について深刻な懸念を共有した。ASFは、将来のトレード需要増に見合った長期的再投資を確実なものとするため、コスト増の状況について荷主の正確な理解を得るべく最大限の努力をする一方、正確なデータ分析による冷静な市況への対応がこれらトレードに関係する全てのCEOにとって不可欠であることを再確認した。

アジアにおける荷主との関係

ASFは、2005年4月にペナンで開催されたアジア荷主協議会(ASC)とSERCとの初の対話会合以後のアジア荷主との関係強化に向けたフォローアップ活動に留意した。出席者は、日本政府および東京に拠点を置く荷主・船社の代表が参加して、2005年に東京で開催された一連の「コンテナ・ SHIPPING・フォーラム」に留意した。会合は、最新の航路状況に関する情報共有を行う上で有益な場であった。ASFは、対話姿勢に基づいた真摯かつ建設的な関係の促進に向け、アジアの荷主との定期的な連絡を維持していくことが船社にとって重要であることを再確認した。

定期船海運に対する独禁法適用除外制度

ASFは、シンガポール競争委員会が2006年4月に定期船社間協定に対する同国競争法包括適用除外規則案を公表し、関係者のコメントを求めたことに留意した。一方、フォーラムは、2005年12月に発表された同盟に対するEU競争法包括適用除外制度の廃止提案に留意した。ASFは、海運業の健全性と、増大する国際貿易需要を支える上で必要となる長期投資に見合った能力を維持するためには、除外制度は不可欠であるというASFの長年に亘る立場を確認した。

船員委員会 (SC)

2006年 ILO 海事労働条約

ASFは、2月にジュネーブで開催されたILO(国際労働機関)第94回総会における新しいILO海事労働条約の採択を歓迎し、5年間に及ぶ集中的かつ困難な作業に携わった関係者に謝意を表明した。また、ASFは、世界の大多数の船員の訓練・供給国であるアジア太平洋地域の政府による同条約の早期批准を奨励した。ASFは、この条約の施行にあたり使用されるPSC(寄港国による検査)のためのガイドラインの策定作業に、そのメンバーおよび政府が積極的に参加することが重要であると考えている。

疲労および安全配員の原則

ASFは、船員の疲労に関する(事故の)報告が増加していることに懸念を示した。出席者は、最近のIMO/MSC(海上安全委員会)が、本件をSTW(訓練当直基準)小委員会において優先的議題として取り扱うとしたことに留意し、現行の安全配員の原則を検証する事を支持する旨を表明した。この検証には、船員の労働時間に関する現在の規則がもたらす効果についての認識、およびそれら規則が各国政府により一貫性をもって運用されるための実務的な制度の導入、ならびに(事故の)原因の一つとしての疲労の原因およびそれがもたらす影響についての更なる調査が含まれるべきである。

船員の労働および雇用環境

ASFは、最近のIBF(国際団体交渉協議会)における船員の雇用条件に関する交渉結果に留意した。出席者は現在および将来にわたる船員の労働および福利の改善について、アジア船主の利益およびアジア船員の雇用安定の観点から、アジア船主の声を糾合することが重要であると考えた。ASFは、合同海事委員会(JMC)における2006年から2008年間のILO最低賃金に関する協議の結果および、今後の協議においては新たな計算方法を検討する旨船主が要求したことについて留意した。会合は、船員の雇用条件は船員の居住する国の生活水準および経済状況に見合ったものであるべきとすることを引き続き主張した。

航行安全および環境委員会(SNEC)

SNECのS. S. Teo委員長は、2005年11月29日にシンガポールで開催された第12回SNEC中間会合において議論された諸問題、特に次の事項について最新の情報を提供した。

海賊および海上武装強盗

ASFは、全世界における海賊および海上武装強盗事件が2005年には減少傾向を示したことに留意した。しかしながら、ソマリアおよびイラクといった海賊の新しい多発地域に関する懸念も生じている。ソマリア海域では、15隻もの船舶がハイジャックされたと報告された。ペルシャ湾岸水域に入港または同水域を通過する船舶は、警戒を怠ることなく、またこの海域に配備されている合同海軍の助言にも留意しながら海賊対策を行うよう求められている。

ASFは、マラッカ海峡における海賊および海上武装強盗の状況が、インドネシア、マレーシア、シンガポールの沿岸3カ国によって実施されている様々な保安対策の結果、大幅に改善されたことに留意した。ASFは、沿岸3カ国がマラッカ海峡における海賊および海上武装強盗の撲滅に向けて断固とした行動を取っていることに対して感謝の意を表明した。さらにASFは、マラッカ海峡を航行する船舶を海賊の脅威から守るため、沿岸国政府が協調した活動を継続するよう求めた。同様にASFは、全てのアジア諸国の政府に対し、海事コミュニティに対する脅威が増しているテロリズムへの警備を怠ることのないよう促した。

海事保安

ASFは、最近ICS(国際海運会議所)が会員に対して実施したISPSコード(船舶および港湾施設の保安に関する国際コード)に関する調査に留意した。調査に対する回答の大多数(73%)はISPSコードの実施にあたって特段の問題は無かったとし、世界中の船舶およびほとんどの港湾では総じて良好な状況であることを示した。

しかしながら、残りの27%の回答は、特に港湾施設における保安措置、および関係当局と港湾労働者の身分証明・行動に関して問題があったことを示した。ASFは、海事保安を確実なものとし、またISPSコードの一貫性と効率的な適用を確保するために、これらの問題によって生じる欠陥についてIMOにおいて早急に対応し、解決すべきであるとの意見で一致した。

MARPOL条約附属書VI

MARPOL条約附属書VIが2005年5月19日に発効し、続いて2006年5月19日にバルチック海域において

最初の Sox 排出規制海域 (SECA) が発効した。同附属書は、船舶の排気ガスからの硫黄酸化物および窒素酸化物の排出について上限を設定し、オゾン層破壊物質の恣意的な排出を禁止している。

ASF は、いくつかの国では船舶が自国の港もしくは水域に入ってくる際に、より厳しい硫黄分の排出基準を求める規則を制定していることに留意した。このため、世界の各地域で異なる基準が適用される可能性があることについて懸念が表明された。ASF は、もし同一の船舶が世界中の各港湾で異なる水準の排出規制を課せられた場合、海運業は効率的に機能することができなくなるとの意見で一致した。

したがって ASF は、国際的な規則を推進するために、MARPOL 条約附属書 VI の改定を支持するものである。

船舶保険・法務委員会 (SILC)

ASF は、船舶保険・法務委員会の第 11 回中間会合が 2006 年 4 月 3 日に香港で開催されたことに留意した。同委員会のジョージ・チャオ委員長は、委員長報告のなかで次の問題に焦点をあてた。

マラッカ海峡に関する Joint War Committee レーティング

ASF は、戦争保険のためにマラッカ海峡が JWC の危険区域リストに残存していることに失望した。保険者の多くがマラッカ海峡の船舶に関して割増保険料率 (Additional Premium) の請求を取り止めまたは引き下げていることからみても、マラッカ海峡をリストに含む必要はないことは明白である。さらに、マラッカ海峡のセキュリティ向上のために沿岸国で進められた対策が効果をもたらしていることも間違いない。ASF は、JWC (Joint War Committee) がマラッカ海峡および同様の地域をリストから除外するよう促すものである。

船舶に起因する海洋汚染に対する刑事罰

ASF は、船舶からの故意による油濁の全ての事例についてあらためて遺憾の意を表すとともに、既存船の運航者の責任と義務を喚起し、また新造船および既存船に対するエンジンルームの油水管理システムのガイドライン改訂に尽力した各業界団体の活動を支持するものである。ASF は、EU の新指令に対し海運関係団体の連合体が行った訴訟提起の進捗状況に留意し、不慮の油濁事故へ刑事罰を課すとした指令の潜在的な影響について引き続き懸念を表明した。ASF は、EU 加盟国が同指令を採択するにあたり直面するであろう MARPOL 条約および国連海洋法条約 (UNCLOS) の条文と指令との明らかな矛盾の問題について欧州各国の注意を喚起した。

アテネ条約の 2002 年改定議定書

ASF は、アテネ条約の 2002 年改定議定書がもたらす潜在的な影響について前回会合に引き続き議論を行い、“戦争危険/テロリスク”と“保険総額”の問題が未解決であることに留意した。ASF は、批准国がテロ行為を除外することを容認する“留保条項”に対して、保険業界が IMO 法律委員会へ提出した文書を支持した。ASF は、各 P&I クラブに対しクラブメンバーの実情を勧告した解決策を見出すよう促した。議定書が発効する前段階として、それが現実的に実行可能であるということは大前提である。

シップ・リサイクルング委員会 (SRC)

ASF は、2006 年 3 月 6 日に台北で SRC の第 9 回中間会合が開催されるとともに、同会合の一環として、

同委員会が主催し SRC への各国船協代表と台北の海運・造船業界、船級協会および当局者が出席した“グリーンパスポートとシップリサイクルセミナー”が開催されたことに留意した。本委員会の委員長である Robert Ho 氏は、以下の事項を強調した。

シップリサイクル活動の今後の展望

本フォーラムは、シングルハルトンカーのフェーズアウトや他種の既存船の年齢構成等の要素を考慮すると、近い将来に海運マーケットから撤退する船舶の数が増加する見込みであることに留意した。本委員会は、当該老朽船が円滑にリサイクルされることの重要性を再確認し、世界における十分なシップリサイクル能力を確保する必要性を強調するものである。

環境上の懸念

本フォーラムは、シップリサイクルに係る環境と労働安全衛生上の危険性に対し高まる懸念を認識し、環境上適切なシップリサイクルを促進する必要があることを確認した。世界のシップリサイクル能力の縮小を招かぬよう、シップリサイクル業界と外航海運業界の特性を考慮しつつ、シップリサイクル業界における安全と環境のレベルの段階的な改善に向けた注意深くかつ着実なアプローチが追求されなければならない。

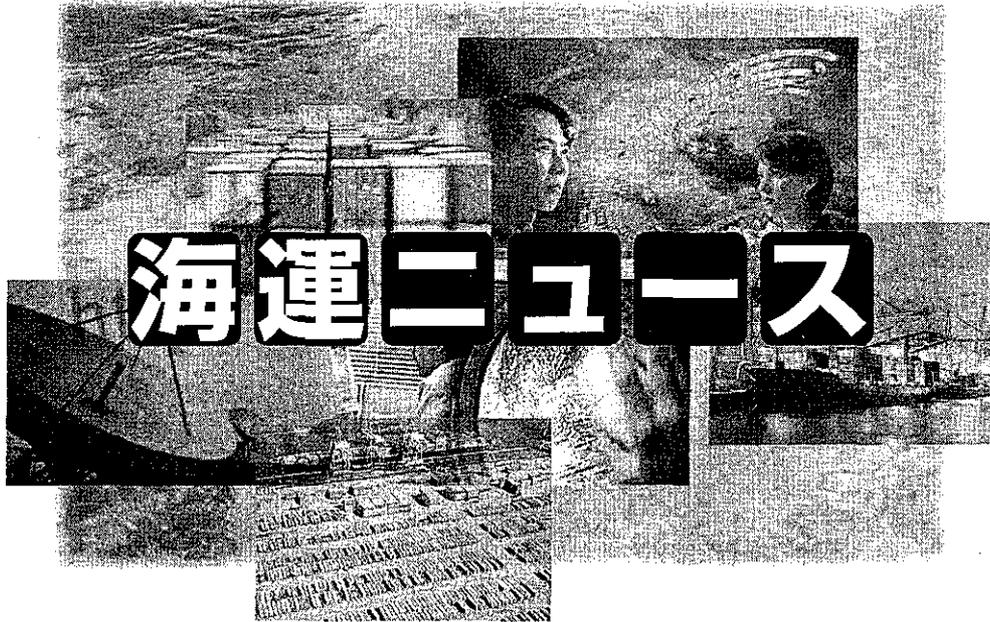
シップリサイクルに係る国際条約

ASF は、上述のアプローチは海運、造船、船用およびシップリサイクル業界を対象として世界的に適用される“新たな”法的拘束力のある制度により達成され得るという見解を共有し、シップリサイクルに係る国際条約の策定に向けた IMO の作業を全面的に支持するものである。本フォーラムは、アジアの船主が、世界の海運業界の主要プレーヤーの一員として、造船、船用およびシップリサイクル業界等の他の関係者と協調しつつ、同条約の確実な進展に各国政府を通じて貢献することを確認した。

次回会合

韓国船主協会の D. C. チャン会長から、第16回 ASF 会合は2007年5月に韓国で開催するとの発表があった。開催日と場所は追って発表される。

出席者は、軽井沢での第15回 ASF 会合における優れた手配と鈴木邦雄議長の能率的な議事運営に謝意を表した。



●国際会議レポート●

1 バラストタンク塗装基準案最終化、適用は契約ベースとなる —IMO 第81回海上安全委員会の模様について—

国際海事機関（IMO）の第81回海上安全委員会（MSC81）が、2006年5月10日から19日までロンドンのIMO本部にて開催され、防食塗装の性能基準、ゴールベース・スタンダード（GBS）、船舶長距離識別追跡システム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IMO第48回設計・設備小委員会（DE48）において、バルクキャリアの二重船側部、および全ての船種のバラストタンクを適用対象とする「防食塗装の性能基準（塗装基準）」に関する検討が開始された。その後、詳細な技術的要件については書面審議グループ（CG）の中で検討が行われ、その結果を基に、本年2月開催のDE49において大筋の内容が合意された。また、同基準の適用を強制化するための海上人命安全条約（SOLAS条約）第2-1章3-2規則の改正、およびその発効日については

今次MSC81において検討することとされた（本誌2006年3月号P.2参照）。

(2) MSC81に先立つわが国の対応

DE49までに作成された基準案では、塗装前の鋼板下地処理に関しこれまでの標準仕様より厳しい技術要件が規定されていることから、現在、これに対応できる造船所は世界中でもごく僅かである。また、DE49においてIMO事務局が提示したスケジュール（MSC81において条約改正案を承認、同82において採択）から予想される改正規則発効日（2008年7月1日）以降の起工船に新基準が強制適用されることになれば、すでに建造契約済の船舶にまでコスト／工程の増加を伴う大幅な仕様変更を強いられ、海運／造船業界に多大な混乱を生じることが懸念されていた。

このため、わが国はMSC81に向けて、基準の適用対象をSOLAS条約の通例どおり規則の発効日以降に起工する船舶ではなく、同日以降に建造契約が交される船舶とすることを提案した。

また、各国に対しては、造船業界の現状を説明した上で、同基準に合致した塗装を実施するために、造船所が新たな設備を建設する一定の準備期間が必要であることを訴えた。

(3) 審議結果

今次会合では、まず塗装基準の適用対象について審議が行われた。ギリシャは同基準の早期導入を実現すべく、起工日ベースでの適用を主張したが、多くの国がわが国の提案を支持した。この結果、基準の適用は契約日ベースとすることが合意された。しかしながら、適用対象を契約船だけに限定することになると新規規則の発効直前に大量の駆け込み発注がなされ、長期間にわたり基準が適用されない船舶が発生することが懸念されることから、これを防止するために引渡し時期についても条件を定めることとされた。

また、この他、DE49において決着のつかなかった塗装前の埃の状況、および塗装膜厚等の技術要件については専門家グループによって検討が行われ、最終的な塗装基準案が作成された(【資料】参照)。

今後、本年11月に開催される次回 MSC82において、SOLAS 条約第2-1章3-2規則の改正案が採択される予定である。なお、この場合、前述のとおり2008年7月1日に同規則が発効し、同日以降に建造契約が交される船舶より本基準の適用が強制化されることとなる。

2. ゴールベース・スタンダード

現在、各国/各船級ごとに異なっている船体の構造基準について、今後ある一定の目標を定め、国際的に合意された要件を設定する「目標指向型の新造船構造基準(Goal-Based New Ship Construction Standards: GBS)」に関する検討がIMO MSCの長期課題として行われている。

同委員会はこれまでの会合において、同基準の構成を5段階の階層構造とすること、およびGBSの「基本原則」、第1階層(目標)を合意した。また、第2階層(機能要件)については、全ての船種に先行して、タンカーとバルクキャリアを対象

に検討を行った結果、設計寿命を25年以上とすること、北大西洋の波浪に耐えられることなどの要件を決定した。

今次会合では、主として第3階層(認証)に関する検討が行われ、その枠組みが概要次のおり合意された。

- ① 各船級協会がIMOに対し、協会規則のGBS認証を申請。
- ② MSCの下に設置された専門家グループがこれを検討する。
- ③ MSCはこの検討結果を基に審議を行い、第1、2階層に適合していると判断すれば、同規則はGBSの第4階層(船級規則)と認証される。

今後は、第3階層の具体化を図るとともに、試験的に国際船級協会連合(IACS)の共通構造規則を用いて検証することによって、GBSに関しこれまで露呈していない不具合を洗い出すことになった。

また、わが国および欧州諸国は共同で、GBSの開発に関し従来の作業と並行して、Safety Level Approach(*)を取り入れることを提案していた。この提案については多くの国から賛同が得られたことから、今後、ドイツおよびスウェーデンをコーディネイターとするCGにおいて、同Approachの観点からGBSの検討を行い、次回会合にレポートを提出することとなった。

さらに、わが国がGBSをIMOの規則に取り入れるための基本的指針が必要であることを発言したところ、全会一致の支持を得、わが国主体で同指針を作成することになった。

*Safety Level Approach: 現状の諸規則における船舶のリスクレベルを把握し、費用対効果の観点から将来のあるべきリスクの許容値(安全目標)を検討するとともに、これを実現するために必要な要件を策定する手法

3. 船舶長距離識別追跡(LRIT)システム

(1) 経緯

LRIT(Long Range Identification and Tracking)とは、衛星通信システム等を用いて、船舶の識別符号や位置情報等を締約国に配信することにより、陸上において遠洋航行中の船舶の動静把握を可能とするシステムである。

同システムは、2001年9月に発生した米国同時多発テロを契機に、船舶を用いた自爆テロを警戒する米国より、自国沿岸域を航行する不審船の動向を早期に発見するシステムを国際的に導入すべきとの提案がなされた。翌2002年よりIMOにおいて検討が開始されたが、これまで数次にわたる会合での検討にもかかわらず、沿岸国の情報入手権限の範囲については、自国の沿岸から1,200海里を主張する国と200海里を主張する国との間で意見の対立が続いていた。

(2) 審議結果

沿岸国の情報入手権限範囲で対立する国同士が、会期中に集中的に妥協案を検討した結果、概要以下の内容の条約改正案が作成され、同システムは今国会合においてようやく採択された。

なお、「LRITシステム性能基準および機能要件」の基本事項も同時に採択されたものの、システム構築のために更に必要とされる専門的な技術基準等（通信プロトコル、通信テスト手順等）については、別途設立される臨時専門家会合において詳細を検討することとされた。

<条約改正案>

- ① 改正章：SOLAS条約第V章第19規則
- ② 発効日：2008年1月1日
- ③ 適用船舶：国際航海に従事する次の船舶
 - a) 旅客船（高速船を含む）
 - b) 300トン以上の貨物船（高速船を含む）
 - c) 移動式海底資源掘削ユニット
- ④ 送信情報：船舶ID、位置および送信日時
- ⑤ 搭載要件：次の船舶には、LRIT情報を送信する機器を装備すること。
 - a) 2008年12月31日以降に建造される船舶
 - b) 2008年12月31日より前に建造され、A1、A2、A3海域(*)を航行する船舶は、同日以降の最初の無線検査までに備える。
 - ウ) 2008年12月31日より前に建造され、A1、A2、A3に加えA4海域(*)を航行する船舶は、2009年7月1日以降最初の無線検査までに備える。
- ⑥ 船上機器：次の要件に適合すること。

- a) 自動的に6時間間隔で情報を送信できること。
 - b) 陸上からの要求により送信間隔を変更することができること。
 - c) 船上または陸上システムにおいて情報送信が停止できること。
- ⑦ 情報入手範囲：締約国は次の範囲において情報入手の権限を有する。
 - a) 旗国：全世界の自国籍船舶
 - b) 寄港国：自国に入港しようとする船舶（他国の内水内にある船舶を除く）
 - c) 沿岸国：自国の沿岸から最大1,000海里内において航行する船舶（他国の内水内にある船舶、および他国の領海内にある当該他国籍船を除く）
 - ⑧ 旗国の拒否権：沿岸国としての情報入手権利にかかわらず、旗国は特定の国への情報送信を拒否する権利を有する。
 - ⑨ 通信費用：原則、船舶側の負担とせず、利用頻度に応じ締約国が負担する。

- (*) A1 海域：超短波（VHF）海岸局の無線電話の通信圏内の区域
A2 海域：中波（MF）海岸局の無線電話の通信圏内の区域
A3 海域：インマルサット静止衛星の通信圏内の区域
A4 海域：A1、A2、A3海域以外の区域（主に極地方がこれに該当する）

4. 船舶保安職員（SSO）の資格証明

(1) 経緯

2004年7月1日に発効した「船舶及び港湾施設の保安に関する国際コード（ISPSコード）」において定義されたSSOについては、当該コードの採択（2002年12月）から発効までの準備期間が短かったことから、条約発効後の混乱を避けるための暫定措置が合意されていた。これは、SSO資格証明に関する規則が別途発効するまでは、船舶が所持する国際船舶保安証書（ISSC）をもって、当該船舶には適切な能力を有するSSOが乗船していると見なすとするものである。

(2) 審議結果

2004年1月に開催された第35回訓練当直基準

小委員会 (STW35) から SSO 資格証明の審議が開始されたが、今次会合において次を骨子とする条約改正案が採択された。(発効日は2008年1月1日)

- 「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約 (STCW 条約)」に ISPS コードおよび SSO の定義を追加する。
- 証明書発給に関する規定として、同条約に「船舶保安職員技能証明書発給のための最小限の要件」、および STCW コードに「船舶保安職員の最小限の能力基準の詳細」を追加する。

また、本改正に併せて、乗船中の SSO が一時的に業務遂行不可能となった場合の「臨時業務許可」に関する項目も STCW コードに追加することが合意された。

5. 人員回収装置

(1) 経緯

2006年3月に開催された第10回無線通信・捜索救助小委員会 (COMSAR10) において、次の機能を有する装置を全船に適用する条約改正案が合意され、今次会合に報告されていた。

- ① 3m有義波高 (またはその船舶が遭遇すると予測される有義波高の大きい方) の下でも、海中から1時間に10名を救助できること。
- ② 装置の個数はIMOの指針に従って主管庁が決定すること。また、同装置は現存の乗組員数内の人員で運用できるものであること。
- ③ 意識のない者を回収することができること。

(2) 審議結果

条約改正案の承認にあたり、わが国をはじめ複数の国より、まずは本装置の現実的な性能基準を検討することから始めるべきであり、当該

検討が完了するまでは条約の改正は保留すべきとの意見があったことから、承認に関する投票が行なわれることとなった。

その結果、僅差で今次会合における承認は否決され、本件は、これまでの検討結果を参考にしつつ、2007年1月に開催予定の第51回設計・設備小委員会 (DE51) において、再審議されることとなった。

6. 新規作業項目

今次会合で承認された各小委員会の新規作業項目は概要以下のとおり。

- (1) 電子海図情報表示装置 (ECDIS) の搭載要件と訓練要件

ECDIS の搭載に関し、搭載要件を航行安全 (NAV) 小委員会で、訓練要件を STW 小委員会で検討することが承認された。

- (2) 船橋航海当直警報システム (BNWAS) の搭載要件

BNWAS (Bridge Navigational Watch Alarm System) とは、船橋当直者が活動不能となった場合に船橋以外の場所に警報を発するシステムであり、2002年5月に開催された MSC75 においてその性能要件が合意されていたが、同システムの搭載要件について NAV 小委員会で検討することが承認された。

- (3) 持運び式消火器の搭載数および配置の統一解釈

現在、持運び式消火器の搭載数および配置については主管庁判断とされているが、本件に関する統一解釈について防火 (FP) 小委員会で検討することが承認された。

(海務部：宮坂・高野)

【資料】

1. SOLAS 条約第2-1章3-2規則 改正案

- ① この規則は、総トン数500トン以上の船舶について適用する。
 - (a) 2008年7月1日以降に建造契約が交される船舶
 - (b) 建造契約がない場合には、2009年1月1日以降に起工する船舶
 - (c) 2012年7月1日以降に引渡しが行われる船舶

- ② 全船舶のバラストタンク、および長さ150m以上のバルクキャリアーの二重船側部は、防食塗装の性能基準に従って塗装されなければならない。

2. 塗装基準の主な技術的要件

(下線部は MSC81において変更、または新たに規定された項目)

① 船台搭載前の鋼板表面処理

- 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。
- 健全な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。ただし、別に定められる性能試験において防食性が確認されているものについては除去不要。

② 船体ブロック時（船台搭載後）における鋼板表面処理

- 溶接突合せ部は手動工具を用いる。可能であればサンドブラスト処理を行う。
- 些細な損傷部の合計面積が、当該スペースの2%以下の場合には手動工具を用いる。連続した損傷部が同2%以上、または25㎡以上の場合にはサンドブラスト処理を行う。

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

- サイズ3（大きさ0.5mm）以上の埃についてはごく少量のみとする。
- サイズ2（同0.1mm）以下のものについては、（ルーベ等で）拡大せずに確認できなければ除去不要

⑤ 鋼板表面の塩分

- 50mg/㎡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（塗装の順序は問わない）

- 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

⑦ 乾燥塗料膜厚

- 全塗装面積の90%以上において0.32mm、かつ残りの部分についてはこの90%の厚みを確保する。

2 クオリティ SHIPPING 促進のための作業部会始まる —92年国際油濁補償基金条約第11回臨時総会等の模様—

5月22日(月)から同25日(木)の間、ロンドンIMO本部にて92年基金第11回臨時総会・同第33回理事会・追加基金第3回臨時総会・71年基金第19回運営評議会・クオリティ SHIPPING 促進のための作業部会第1回会合が開催された。

審議概要は以下の通り。

1. 92年基金第11回臨時総会・同第33回理事会・追加基金第3回臨時総会

92年基金臨時総会では、IACS（国際船級協会連合）にオブザーバー資格を与えることが合意され

た。席上、IACSからは、クオリティ SHIPPING 促進のための作業部会に貢献したい旨発言があった。続いて行われた92年基金理事会では、Erika号事故、Prestige号事故等に係るクレーム処理状況に関する報告等が為された。

一方、追加基金総会臨時総会では、各議案について特段の議論はなかった。

2. 71年基金第19回運営評議会

本評議会でも関連事故のクレーム処理状況等について報告された。ベネズエラで1997年に発生し

たPlate Princess号事故については、基金に対するクレーム手続が71年基金条約に基づく訴訟請求期限内（3年以内）に行われなかったとして、本事故に係るクレームは既に時効により無効との事務局局長見解が大勢の支持を得た。

3. クオリティシッピング促進のための作業部会 (WG)

初会合となった今回は、まずWGの議長にデンマーク政府のBirgit Olsen 女史を選任。議長が提案文書を踏まえ今次会合の論点を5つに整理、それらに基づき審議が進められた。

論点1：保険業界の対応状況について

IG（国際P&Iグループ）からクオリティシッピング促進のために業界として着手済の対策、今後の対策等について概要以下説明があった。

- ① IG全メンバーが既に保険加入船舶に対する品質管理策（船級規則／旗国要件／ISM・ISPS Code等の遵守状況や船舶状態検査要件等に関する共通PIクラブ規則等）を適用しており、また、IGとしては船舶検査に係るデータベースの構築等を実施している。
- ② IGメンバークラブへの保険加入に相応しくない船舶のデータベース化を検討中であるが、競争法上の問題が生じる恐れがある。また、保険加入の基準を満たさない船舶を受け入れたメンバーに対して保険額の2倍まで補償させるdouble retention mechanismも検討中。
- ③ 差別的な保険料率の導入については、請求記録の実績でサブスタンダード船か否かを判断することは難しい（良質な運航者の船舶でも請求実績が良くない場合もある）ため、実行性に疑問がある。また、保険費用は運航費全体で見ればごく小額であることから効果も乏しいのではないかと思われる。

これらIGの取り組みが各国に評価される一方、英国等から現在世界で運航されているタンカーの95%以上がIGメンバー保険に加入していることに

鑑み、今後のクオリティシッピング促進策構築にあたっては、IGの枠外となる非IGメンバー船舶に対しどのように対策を徹底させていくかが問題ではないかとの指摘があった。

この点に関連し、独は事故クレームの中で非IGメンバーが関わっている案件の比率を参考までに調べることを提案し各国に支持された。本調査は基金事務局がITOPF（国際タンカー船主汚染防止連盟）等にも協力を仰ぎ実施することとなった。

論点2：各国のCLC*証書発給におけるPI保険有効性確認のための手法

今次会合では、各国がCLC証書発給前に当該船舶の保険有効性を確保する際に利用できる共通基準を構築するための第一段階として、CLC証書発給の最優良事例となる手法を特定すべく、各国の状況を調査することが合意された。

また、CLC証書の発給時には、当該船舶の船主がCLC条約をカバーできる保険を付保していることを各PIクラブが証明する“ブルーカード”の提出が船主に課されている点に鑑み、ブルーカードが非IGメンバーのPIクラブによって発行されたものである場合、各国が同カード発行者の財務能力を如何に適切に査定できるかが問題点の1つとして認識された。

会合では、本件に関連して、海事クレームに係る船主責任についてのIMOガイドライン見直しの必要性、更には同ガイドラインの強制化を提案する意見も出された。しかしながら同ガイドラインについては、強制化でサブスタンダード船問題が解決できるというわけではないとの反論もあり、それ以上の議論は為されなかった。

論点3：保険者間の情報共有化と関係者間の透明な連携に係る問題

本件に関連し、IGは保険者間情報共有の障害の一例として、ノルウェーの法令を例示、保険者間の情報共有や関係者（保険者・船主・荷主）間の自由な情報交換を妨げる障害を取り除くよう各国に改めて要請した。ノルウェー代表はこれに対し、

同国で情報交換の障壁となっている守秘義務法の2007年1月改正を目指している旨説明した。

一方、OCIMF（石油会社国際海事評議会）は船舶管理状況分析に関する自らのTanker Management Self Assessment (TMSA) スキームを紹介。TMSAに登録されている情報は、保険者や旗国が船舶の質を査定する上で有益なものであるとして利用を勧めるとともに、TMSAには今のところ法的な問題は指摘されていない旨説明した。

今次会合では、カナダ・フランス・日本・オランダ・ナイジェリア・ポルトガル・英国・ウルグアイの共同文書による「まず保険者間の情報共有の妨げとなる要因を特定すべき」との提案が大勢により支持された。これを受け、保険業者間の情報共有に加え、関係者間の連携の障壁となるような各国法令の調査することで合意され、CMI（万国海法会）に同調査を委託要請することとなった。

また、今後の検討に関し、わが国は「クオリティシッピングの促進のために自由な情報共有を可能にさせることが、一部業者の保険市場独占に繋がることのないよう注意すべき」と指摘。ギリシャ等からは共有化の必要がある情報を特定しておくべきとの意見が出された。

論点4：その他の問題（港湾使用料・PSCの差別化によるクオリティシッピング促進）

INTERTANKOは、IMOの所掌分野ではあるが、高品質な運航者はPSCや港湾料金等の点でインセンティブが与えられるような仕組みを作るべきと主張した。一方でOCIMFは、既存のグリーンアワード**を更に振興させることを提案した。これらに対し、出席国からそうした制度の推進には高品質船主の明確な定義が必要になるのではないかと指摘があると同時に、IMOの所掌範囲に踏み込むことへの懸念が示された。

本論点については、各国に対して高品質船主を優遇するような制度を導入していれば、基金に対

して情報提供するよう要請された。

論点5：WGの作業期限

議長は、検討に必要な調査と調査結果に基づく審議には1～2年を要するとの推測を示したところ、ギリシャは最短のスケジュールで検討を進めることを重視し、仮に2007年10月（の基金総会前）をWGの作業完了時期（総会に対する勧告の取り纏め期限）として設定しておくべきと強く主張した。一方、キプロスはたとえWGが頻繁に開催されても、遠方の国が毎回参加することには支障があるのではないかと懸念を示した。

議長はギリシャ・キプロスの意見とそれに対する各国の反応を勘案し、以下を提案したところ、了承された。

- ① WGで総会宛の勧告事項を纏めるには4～5回のWG開催が必要。
- ② 各国の出席を促進するために、WGは理事会等と同時期に開催する。
- ③ 必要なWGの開催回数を勘案し、WGの作業期限（総会宛勧告事項の取り纏め期限）は仮に2008年中としておき、検討状況によっては変更する。

今次WGの結論は、2006年10月の92年基金臨時理事会に報告され、その後第2回目のWG会合が2007年3月の92年基金臨時総会・理事会時に開催される予定となっている。

* 船主責任に関する民事責任条約

** 船舶安全運行と海洋汚染の防止を確保すべく、罰則を伴う規制ではなく、インセンティブを導入することで高品質な船舶運行を促進させようという思想に基づき、1994年にオランダ運輸省とロッテルダム港湾局が「グリーンアワード財団」を設立。高品質な船舶管理を推進する船舶管理会社およびその管理船舶に対してグリーンアワード証書を発行。証書を授与した船舶は世界約50港で入港料の優遇が受けられる。

（欧州地区事務局：中村）

3 世界海運界としての共通課題について意見交換 —ICS/ISF 年次総会の模様—

2006年5月7日～9日、ICSとISFの合同年次総会が米国ワシントンで開催され、21カ国の船主協会から40名以上の代表が参加した。会合では、1年間の活動を総括するとともに、当面する諸問題について活発な意見交換を行った。

当協会からは、中本光夫理事長と園田裕一企画部長が出席した。

1. 主要議題

- ① 船員の疲労と安全配員
- ② MARPOL 条約の遵守 (特に油水分離機の取扱い)
- ③ 油濁事故に対する補償
- ④ 船舶からの大気汚染
- ⑤ 2006年 ILO 海事労働条約

2. 役員選出

Spyros Polemis 氏 (ギリシャ) を ICS と ISF 夫々の新会長として選出。

Charles Kurz II 氏 (米国) と Michael Evarard 氏 (英国) を ICS 副会長に、Patrick Decavele 氏

(フランス) と Luis Ocejo 氏 (メキシコ) を ISF 副会長に夫々選出した。

(企画部：園田)

注)



ICS: International Chamber of Shipping (国際海運会議所)

36の各国船主協会をメンバーとする国際団体。IMO (国際海事機関) における航行安全、海洋環境保全、海事法制、情報システム等に関する国際規則制定作業などに海運業界の利益を代表して対応するとともに、EU (欧州委員会) や OECD (経済協力開発機構) 等で議論されている独禁法や海運政策問題にも対応。



ISF: International Shipping Federation (国際海運連盟)

34の各国船主協会をメンバーとする国際団体。海上労働問題全般に亘る検討・処理を目的とし、主として ILO (国際労働機関) において海運雇用者を代表。

詳細については、www.marisec.org をご参照ください。

内外情報

1 港湾労働の安定化と賃金・労働条件の改善要求 —2006年港湾春闘の模様—

1. 春闘の争点

今年の春闘は、制度面を中心とする中央団交で組合側 (全国港湾労働組合協議会：全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟：港運同盟) から「ここ数年中央団交において大きな進展がないために継続協議課題が山積している」として、「各地区港湾団交、中央部会や各委員会において個別に協議し、最終的に中央団交で確認を行う」という新た

な協議の進め方が提案されるなど、異例の展開となった。

一方、中央団交と平行して行われていた船内賃金交渉では、使用者側 (日本港運協会船内経営者協議会：船経協) から当初より有額回答があったものの、組合側 (港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷労協) はそれを不服として交渉は合意に至らず、3月26日の日曜夜荷役拒否という、限定

的ながらも1999年以来7年ぶりとなるストライキが実施された（コンテナ船と自動車船数隻にスケジュール遅延等が発生）。

業界誌等で当初から報道された通り、今年の春闘は04年春闘交渉以来の「港湾運送料金完全収受（特に非協力的な一部外船に対する）」による賃金の大幅改善が最大の争点であった。

2. 労使交渉経緯

（制度関係）

2月8日（水）に第1回中央団交が開催され、組合側（全国港湾、港運同盟）より使用者側（日本港運協会：日港協）に対し、「06年度港湾産別協定の改定に関する要求書」が提出され、産別協定の改定を目指して、以下の要求項目について趣旨説明がおこなわれた。

（1）06年度産別協定の改定の要求について

- ① 産別協定の完全実施について
- ② 産別賃金制度の改定について

（2）継続課題の協議について

- ① 労使政策委員会課題について
- ② アスベスト対策について
- ③ 事前協議制度の改定について

（3）協議の進め方について

① 労使交渉

ア）産別協定の完全実施について：各地区港湾団交ならびに中央部会交渉を実施し、各企業の協定完全実施を図る。

イ）制度賃金について：賃金労働時間専門委員会を開催し、問題解決を図る。

ウ）ITF協約船問題ならびに事前協議改定の細部について：事前協議委員会を開催し、解決を図る。

エ）継続課題について：労使政策委員会および中央安全委員会を開催し、解決を図る。

② 解決目途について、上記4項の課題は3月中旬を目途に解決を図る。

③ 3月下旬に開催する中央団交で上記4項の解決を確認する。

3月8日（水）に第2回中央団交が開催され、2月8日（水）の第1回中央団交においての組合側要求項目に対して、使用者側から逐条的に考え方が示された。特に協議の進め方に対しては地区などを通じて意見集約を進めていたが、「歴史と伝統と権威がある中央団交を尊重して進めていきたい」などとして、否定的な見解が示された。これに対して組合側は「中央団交を軽視しているわけではなく、継続協議事項となっている各課題についてより深く議論を進めていきたい」などと説明、「交渉方式」に関する議論を中心とした入口論に終止した。

3月28日（火）に第3回中央団交が開催、使用者側から再度回答が提示され、双方歩み寄りの結果最終的に妥結に達し、以下内容の仮協定書および仮覚書が締結された。

〔仮協定書〕

（1）港湾産別協定の順守について

- ① 1972年協定に基づき、締結された各港湾別協定を順守する。
- ② 労使政策委員会に小委員会を設置し、既存協定の整理並びに適用範囲等について、協議検討する。

（2）

- ① 基準賃金制度の設置については、労使政策委員会で協議する。
- ② 産別最低賃金協定に係わる問題及び検数・検定労働者の標準者賃金については、個別賃金交渉終了後「賃金・労働時間問題専門委員会」で協議する。
- ③ 時間外割増算定基礎時間については、別紙平成18年3月28日付「覚書」による。なお、労働基準法に基づく所謂分母については、労使政策委員会で確認する。

（3）スーパー中樞港湾等コンテナターミナルの再編問題については、平成17年11月30日付「スーパー中樞港湾及びコンテナターミナルの自動化に係わる確認書」による。なお、当該確認書に係わる別途協議等を必要とした問題については、

労使政策委員会で協議する。また、政策課題については当該確認書に基づく行政対応を含め、労使が協力して夫々努力する。

- (4) 常用港湾労働者の派遣等、常用港湾労働者対策については、労使政策委員会で協議する。
- (5) アスベスト荷役に係わる港湾労働者の健康対策としては、行政対応を含め労使が協力して、夫々努力するものとする。その外必要な事項については、中央安全専門委員会で引き続き協議する。
- (6) 事前協議問題について
 - ① 平成17年3月31日付協定書3項の定めによる。
 - ② 平成17年度要求書の継続協議事項については、中央事前協議会に於いて引き続き協議する。
- (7) (1)―②、(2)―①、③については、平成18年7月末日途に結論を出すべく努力する。

[仮覚書]

- (1) 6大港船内及び船側沿岸について1991年5月9日付協定覚書「労働時間の短縮について」労働基準法に基づく算定基礎を目標とし、出来る限り早急に実現に向けて努力する。ただし、本年度は現行154時間を153時間とする。
- (2) 2006年度労使政策委員会について
 - ① 労使双方合意により小委員会を設けることが出来る。
 - ② 協議事項について
 - ア) 産別協定の順守について
 - イ) 平成17年11月30日付「スーパー中樞港湾及びコンテナターミナルの自動化に係わる確認書」による別途協議事項等
 - ウ) 常用労働者派遣の促進および常用労働者対策にかかわる諸施策
 - エ) 基準賃金について
 - オ) 年末年始特別有給休暇等の例外荷役に関する問題
 - カ) その他、労使双方が協議必要と合意した問題

(賃金関係)

3月7日(火)に第1回船内賃金交渉(第1回船内労使協議会)が開催されたが、組合側(港湾荷役事業関係労働組合協議会:港荷労協)よりの要求書内容(基準内月額一律10,000円と基準内月額平均6,000円、合計16,000円の賃上げ、昨年と同要求額)の趣旨説明が行われただけで使用者側(日港協船内経営者協議会:船経協)より発言もなく終了。

3月17日(金)に第2回船内賃金交渉(第2回船内労使協議会)が開催され、使用者側は2,000円(基準内月額一律)の有額回答をしたが、組合側はこれを不満として交渉は決裂。組合側は平和交渉の打ち切りと、争議(争議内容については後日申し入れる)を使用者側に通告した。

3月23日(木)に第1回船内賃金団交(第3回船内労使協議会)が開催されたが、使用者側が3月17日(金)の第2回船内労使協議会で提示した2,000円(基準内月額一律)の有額回答に上積みも提示しなかったため、組合側はこれを不満として交渉は決裂、組合側は直ちに次のスト通告を行ない、本通告通り1999年以来7年ぶりとなるストライキが実施された(コンテナ船と自動車船数隻にスケジュール遅延等が発生)。また、同日全国港湾は同争議行為を支援/協力するよう、各単組委員長/地区港湾議長へ指示を出した。

日 時: 3月26日(日)18時00分~翌27日(月)08時00分

争議内容: 就労拒否および阻止行動

対象事業所: 船内経営者協議会加盟の全港・全事業場 (東京港/川崎港/横浜港/神戸港のみ対象)

3月28日(火)に第2回船内賃金団交(第4回船内労使協議会)が開催され、使用者側は、①上乗せ回答500円(計2,500円/月基準内)、②時間外算定基礎分母153時間、を提示したが、組合側はこの回答を不服とし「4月2日(日)以降の日曜就労拒否および阻止行動」を書面で通告した。これに対

し使用者側はコンテナをその対象から除く事を要望したが拒否された。

3月29日(水)に第3回船内賃金団交(第5回船内労使協議会)が開催され、使用者側は更に上乗せ回答500円(計3,000円/月基準内)を提示したが、組合側はこの回答を拒否し妥結に至らなかった。翌3月30日(木)に団交が再開され、使用者側は「来週初めに誠意ある回答をするので、4月2日(日)のストは回避願いたい。」と申し入れた。これを受けて組合側から「4月2日(日)のストは延期する」と回答があり、同日のストは回避された。

4月6日(木)に第4回船内労使団交(第6回船内労使協議会)が開催され、使用者側は、①基準内賃金=1,000円上積みの平均または単純職階平均月額4,000円アップ、②時間外賃金算定基礎分母=154→153、③労災補償=死亡および1~3級まで400万円の上積み、合計4,000万円、を回答。休憩を挟んで再開されたトップ交渉において、使用者側が、④基準内賃金の値上げとは別に、基準外として一時金一律月額2,000円(年額24,000円)を支給する事を提示し、組合側がこれを受け入れ賃金に関しては妥結。その後その他諸要求について協議され、最終的妥結に至り、スト解除指令が口頭でなされた。因みに昨年の妥結額は基準内賃金月額3,000円の値上げ、一時金一律月額2,000円である。

3. 総括

日港協より「今年の春闘交渉は制度問題より賃上げ交渉のほうが先行する」「04年年末年始荷役の問題で船社は“05年春闘では協力する”と約束したにもかかわらず、邦船からは一定の協力が得られているものの、アジア系を中心とした外船社からは依然として協力を得られていない」「現状のままでは(06年春闘で)労組を説得できない」等の見解が示されていた。若干陰りが見えるものの、船社側の3年続けての高業績を背景に組合側が強硬姿勢を打ち出し、7年振りのストライキを経て昨年妥結実績を1,000円上回る事となった。

<参考資料> 2006年港湾春闘の労使交渉経緯

- 2月8日 第1回中央団交
組合側より「06年度港湾産別協定の改定に関する要求書」が提出され、要求・申し入れ内容について趣旨説明がなされた。
- 2月27日 港荷労協より船経協に基準内月額16,000円の値上げを内容とする要求書が提出された。
- 3月7日 第1回船内賃金交渉
- 3月8日 第2回中央団交
協議の進め方に対し、使用者側から「歴史と伝統と権威がある中央団交を尊重して進めていきたい」との見解が示され、組合側は「中央団交を軽視しているわけではなく、継続協議事項となっている各課題についてより深く議論を進めていきたい」などと説明、「交渉方式」に関する議論を中心とした入口論に終止した。
- 3月17日 第2回船内賃金交渉
使用者側より月額2,000円の有額回答があったが、組合側はこれを拒否。平和交渉の打ち切りと争議(内容については後日申し入れる)を通告した。業側は再検討のうえ再回答。組合側は「前回よりも一定の前進はあったものの、中間回答として受け止める事として、今回は回答を前進させることを願う」と返答。3月20日の日曜作業拒否の準備指令は解除された。
- 3月23日 第3回船内賃金交渉(第1回船内賃金団交)
使用者側が3月17日に提示した2,000円に上積みを行なわなかったため、組合側は直ちに3月26日(日)18:00~翌27日(月)08:00の就労拒否および阻止行動を通告。本通告通りストライキが実施された。
- 3月28日 第3回中央団交および第4回船内賃金

交渉（第2回船内賃金団交）
中央団交では使用者側から再度回答が提示され、双方歩み寄りの結果最終的に妥結に達し、仮協定書および仮覚書が締結された。

一方、船内賃金交渉で使用者側が①上乗せ回答500円（計2,500円）、②時間外算定基礎分母153時間を提示したが、組合側はこれを不服とし、4月2日（日）以降の日曜就労拒否および阻止行動を書面で通告した。

3月29日 第5回船内賃金交渉（第3回船内賃金団交）
使用者側が更なる上乗せ回答500円（計3,000円）を提示したが妥結に至らず。

翌3月30日に団交が再開され、使用者側が「来週初めに誠意ある回答をするので、4月2日（日）のストは回避願いたい」と申し入れた。組合側はこれを受け入れ4月2日（日）のストは延期された。

4月6日 第6回船内賃金交渉（第4回船内賃金団交）
使用者側が更なる上乗せ回答1,000円（計4,000円）、基準外一時金一律月額2,000円等を提示。組合側がこれを受け入れ、最終的に妥結に至り、日曜就労拒否および阻止行動通告は解除された。
（企画部・港湾協議会：富永）

2

公取委研究会、独禁法適用除外制度の廃止を提言する 報告書案を検討

—外航船社間協定に対する我が国独禁法適用除外制度を巡る動き—

公正取引委員会は、2006年3月から常設の「政府規制等と競争政策に関する研究会（規制研）」（座長：岩田規久男・学習院大学経済学部教授）において外航海運における今後の競争政策のあり方を検討している。（関連記事は本誌2006年4月号P.24参照）

5月19日に開催された規制研第3回会合（外航海運）では、船社間協定に対する独禁法適用除外制度を廃止することが適当、とする報告書案が示された後、当協会（喜多澤国際幹事長）および日本荷主協会（河村常務理事）から各10分間の意見陳述が行われた。当協会からは、企業間取引を基本とする外航海運業については、より時間をかけた専門的な検証が必要であり、除外制度が廃止さ

れば寡占化や日本寄港数の減少が引き起こされとの意見を表明した。また、荷主協会は報告書案の方向性（除外制度廃止）に賛意を示したものの、性急な制度廃止によって生じる弊害も指摘した。規制研メンバーからは、除外制度に対して疑問を投げかける意見・質問が出された一方、検討は慎重に取り進めるべきとの意見も示された。

今後、これら意見を踏まえ、6月16日の規制研次回会合で第2次案が検討される予定であり、その際、パブリックコメントに付すか否かの判断も検討されることとなった。

当協会は引き続き国際幹事会を中心に、現行除外制度維持に向けた対応を継続している。

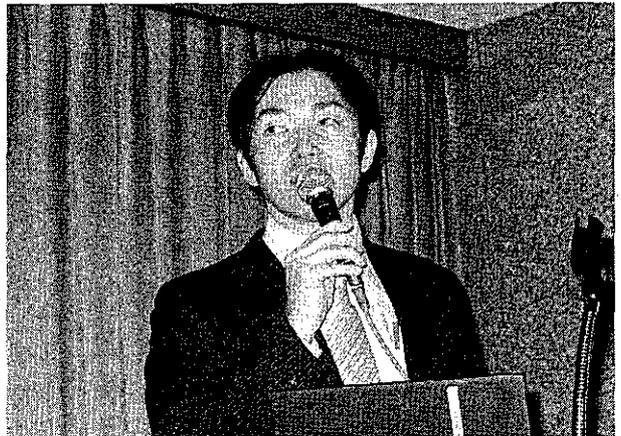
（企画部：山上）

～2006年4月27日開催京浜地区船主会講演会より～ 「2006年の世界経済・貿易展望」

株式会社三井物産戦略研究所 経済産業分析室 主任研究員 平石隆司氏

講師：平石隆司（ひらいし りゅうじ）氏

1966年栃木県生まれ。1988年に慶應義塾大学卒業後、三井物産株式会社へ入社。以来、一貫して調査部門に携わり、米国ブルッキングス研究所など（1998～）の勤務を経て、2000年より現職。米国勤務時においては、「90年代の米国経済の構造変化」をテーマに研究活動をされるなど、主に日米経済や世界経済の分析を専門とする新進気鋭のエコノミスト。著書多数。



▲株式会社三井物産戦略研究所 経済産業分析室 主任研究員 平石隆司氏

只今ご紹介に預かりました平石でございます。皆様の様に、毎日マーケットの動きから世界経済の動きまで、実際のモノの流れに即したところで、色々和您にいらっしゃる方々に「世界経済・貿易展望」という大それたお話をせよというので少し緊張気味でございます。

実は私、海運市況に関しましては失敗談がございます。2003年にロンドンに長期出張していたのですが、その時金融機関の方から、「海運市況が高騰していますが、何かあったのでしょうか？」と、問合せがありました。「何か特殊要因があったからでしょうか…」などの的外れな回答をしてしまったのですが、今から振り返ってみると、それがBRICSに牽引された今回の世界経済回復の始まりであったわけです。まさに身をもって海運市況は世界経済の先行指標だということを勉強させられました。本日は私が皆様から、ご教示いただくという謙虚な気持ちでお話を進めたいと思います。

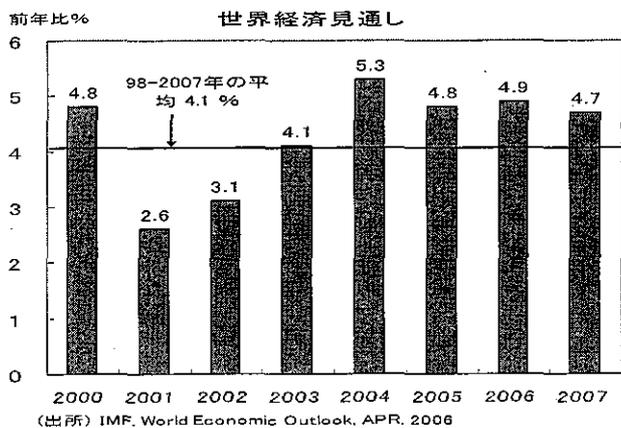
まず本日の講演の概略を説明させていただきます。大項目のⅠとしまして「世界経済・貿易」の概論をお話した後、米国・日本・EUそれからBRICS、

特に中国を中心に各国別に少しつっこんでご説明したいと思います。

続いて大項目のⅡとしまして、「世界経済の4つの注目イシュー」として、(1)原油価格、(2)米国の住宅ブーム、(3)米国の経常赤字とドルの行方、(4)鳥インフルエンザ、をとりあげイシューから世界経済を斬って見たいと思います。

それでは、さっそく世界経済の見通しにまいりましょう。世界経済は、2004年が5.3%、2005年も4.8%と、過去10年の平均である4.1%を大幅に上回る拡大を続けました。今後も、米国及び、中国を中心とする新興経済諸国の高成長に、日本の内需主導の自律的景気回復、EUの輸出主導の緩やかな回復が加わり、世界同時好況の持続が予想されます。先週発表されたIMFの見通しによれば、2006年、2007年はそれぞれ、4.9%、4.7%の堅調な拡大が予想されています。

こうした世界経済の同時拡大を背景に、世界貿易が堅調に増加し、原油、貴金属、鉄鋼原料、非



鉄金属等の国際商品市況が大幅上昇しています。ファンダメンタルズから見て今年については国際商品市況は高止まりが見込まれています。

一方、消費者物価の状況を見ますと、米国にせよ日本にせよ、安定基調が続くと予想されています。「川上インフレ・川下デフレ」という言葉がありますが、今年についても、川上はたしかにインフレですが、川下までインフレが及ばないと予想されています。

景気のリスク要因としては、原油価格の行方、世界的金融環境の変化に伴う米国住宅ブームへの影響、米国の巨額の経常赤字とドルの行方、鳥インフルエンザ等が考えられますが、これらに関しましては、先ほど説明いたしました通り、大項目Ⅱのところでも詳しく説明いたします。

それでは、さっそく各国別の経済状況を見ていきましょう。

まず米国経済です。需要項目別に見ていきたいと思いますが、住宅ブームの先行き（2005年の住宅着工件数は207万戸、住宅価格は2桁の上昇）が最大のポイントだろうと思います。後の世界経済のイシューでもとりあげますのでここでは深入りは避けませんが、結論から申しますと、長期金利は上昇基調にあります。人口動態要因（移民の増加や住宅取得世代の増加等）が下支え役となり、今年の住宅着工件数は190万戸程度と高水準が続く、住宅価格の上昇率も1桁への鈍化にとどまり、ソフトランディングを予想しています。

個人消費は、昨年、雇用・所得の堅調な伸びに加え、住宅価格の上昇による資産効果によっても押し上げられました。昨年の米国の個人消費は住宅価格上昇による資産効果によって1%以上底上

げされたともいわれております。今後は、この住宅価格上昇による資産効果は鈍化しますが、一方株価が上昇基調にあるため株からの資産効果がそれを一部相殺すると考えられること、また、引き続き雇用と所得の堅調な伸びが続くことから、個人消費は好調に推移するであろうと考えられます。

次に設備投資ですが、企業収益の好調が続いていること、設備稼働率が上昇していること等から、設備投資はIT投資や新しい成長分野への対応投資を中心に2ケタ近い伸びが続くと予想しております。結果として、2006年の米国経済は前年比3%台半ばと、潜在成長率程度の堅調な拡大が続くと予想されます。の成長率になると考えられます。ただ上期と下期で比べますと上期が、暖冬による個人消費や住宅着工の押し上げ効果や昨年の大型ハリケーンからの復興需要等により前期比年率で4%程度の成長が期待されるのに対し、下期は、住宅の資産効果の縮小や、ハリケーンの復興需要の剥落、FRBによる利上げ効果の浸透等を背景に成長率が前期比年率で3%ギリギリ、もしかすると3%を切る位まで鈍化すると予想されますので今年の後半から来年前半にかけて若干減速感がでるかもしれません。ただし、国際商品市況の上昇にもかかわらず、生産性の高い伸びを背景に物価が安定を続けているため、FRBの基調には変化が無いと思われます。その意味では、よくアメリカの景気サイクルはよくFRBの柔軟な金融政策が予想され、景気は軽い調整を経て2007年半ばから再び拡大ペースを高めてくると思います。

続いて日本経済です。日本がバブル経済の絶頂期にあった1990年ごろに「日はまた沈む」という本の中で日本経済の退潮を予想した、ロンドンエコノミストのビル・エモットが、最近、「日はまた昇る」というベストセラーを執筆、「失われた10年」を経た日本経済の復活を高らかに宣言していることは皆様ご承知のことと思います。IMFの見通しでも、日本の実質GDP成長率は2004年から07年まで4年連続で2%超が予想されています。

この復活の背景には、企業がバブル崩壊以降苦しんできた、債務、設備、雇用といういわゆる「3つの過剰」の克服に成功したことがあります。今回の景気回復は、当初米国向けや中国向けの輸出

拡大に牽引された外需主導型のものだったのですが、外需の増加が生産の拡大へつながり、企業収益を増加させました。企業収益は、2005年度まで4期連続の増益を記録、それが設備投資の拡大、そして賃金・雇用の増加による個人消費の拡大へとつながり始めており、日本経済は内需主導の自律的回復局面へ移行しています。

例えば、百貨店の方と意見交換をすると、高級品の売れ行きが好調である、例えば、スーツにしても、ワンランク上のものが売れ始めているとおっしゃいます。よく、紳士物が売れ始めると景気回復は本物だといいます。要するに財布の紐は奥さんが握っているのです、お父さんの服まで小遣いを回してくれないが、奥さんも自分の欲しいものは一通りそろえ、ようやくお父さんにまでお金がまわり始めたということでしょう。個人消費の拡大が、生産の増加につながり、それが企業収益の増加を引き起こし、それがまた賃金の増加につながる、という形で、いわゆる自立的経済拡大局面に日本経済が入っているのです。

一方、輸出の方も足下非常に好調です。その背景には、海外景気、特に米中経済の好調がありますが忘れてならないのは、為替レートの動向です。実質実効為替レートといいまして、貿易量により為替レートを過重平均し、さらにそれに日本のインフレ率、貿易相手国のインフレ率で調整したレートで、要するに日本の企業の競争力に直結する為替レートを見ますと、足下2006年3月はプラザ合意のあった1986年10月と同じ水準まで、円が下落しているのです。海外景気がこれだけ好調で、日本企業がこれだけ競争力を持てるまで為替が落ちているので、今年の輸出はかなり伸びると期待していいと思います。

内外需バランスのとれた経済成長により日本経済の拡張期間は、2006年4月で51ヶ月に達し、バブル時の平成景気に並びました。60年代のいざなぎ景気の57ヶ月が、これまでの日本の景気拡張期間では最長でありますけれども、あと6ヶ月ですから、自律的回復局面という今の状況からしますとこれを更新することは確実です。こうした景気回復の長期化により需給ギャップは縮小しており、消費者物価は横ばいから若干プラスでの推移が予



想されます。日銀は、10-12月期にはゼロ金利解除を実施すると予想され、長期金利もじり高となるのではないのでしょうか。

次にEU景気です。EU景気が日米経済に比べ低迷を続けていた背景には、硬直的雇用制度があるといわれています。企業が一端雇用すると簡単に解雇できないので、新たな雇用に消極的となり、それが失業率の高止まりから、個人消費の低迷を招く、そして個人消費が伸びなければ、内需が回復せず、企業収益も伸び悩むという悪循環です。

しかし、足下ようやく輸出主導で景気回復の兆しが見えて参りました。背景には、世界景気の好調、そして2006年初までのユーロ安がタイムラグをもって輸出押し上げ効果を及ぼしているのです。ただし、さきほど述べました構造的問題を抱えているため、外需の動向に景気が左右されるという不安定な構造に変わりはありません。

特殊要因として、来年ドイツで付加価値税の引上げがありますので、今年後半にドイツで個人消費の盛り上がりがあり、逆に来年の成長率はかなり落ちる可能性があります。

EU経済は、周辺諸国が中心諸国を支える構造であるといわれます。EUの中心国、ドイツ・フランス・英国といったところの景気がいま1つなのに対しスペイン・アイルランド、2004年5月に新規加盟した中東欧諸国、つまりポーランド・ハンガリー・チェコなどが高成長を続け、中心国を支えているのです。2006年も引き続きこの構造に変わりはないと考えています。日本企業の工場移転を背景にアジアが世界の工場となったように、EUの場合も、西欧諸国がチェコやハンガリー、ポー



ランド等に自動車・家電を中心に工場を移転し、中東欧が「欧州の工場」となっているのです。

最後は、米国と並び世界経済の牽引役となっている発展途上国経済です。発展途上国経済好調の背景には、中間所得層の拡大による、衣・食・住全般にわたる需要の増加に加え、先進国からの旺盛な直接投資の流入による設備投資の拡大、そしてインフラ需要の伸びがあります。

まず中国経済を見てみましょう。中国経済は2004年来の投資抑制策の効果はあまり見られず、前年比で2桁の経済成長が続いています。去年の上期に一時、中国の固定資産投資が鈍化し、在庫調整が発生しましたが、結局半年程度で済み、去年の下期から再び投資主導で成長率の高まりが見られます。

今年から実施される第11次5ヶ年計画において、中国は投資主導型の成長から個人消費主導型の成長へと転換を図る、またエネルギー効率を上げて環境に優しい経済に変化することを目指しておりますが、足下を見るとなかなかスムーズに移行は進んでいないということになります。これに対し、中国人民銀行は1年半ぶりに金利引き上げに踏み切りましたが、雇用重視の立場から急激な引き締めは予想されませんので景気の減速は緩やかなものにとどまり、2006年通年では9.5%成長が予想されています。

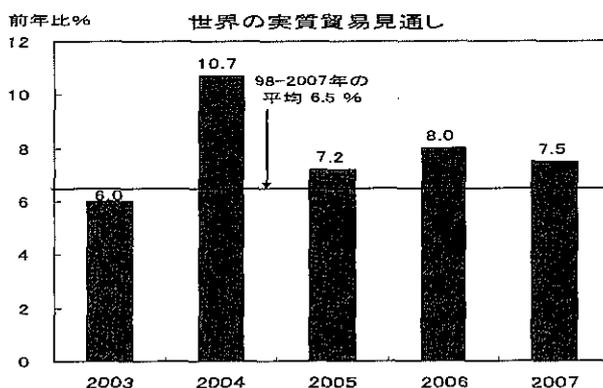
ただそうしますと、みなさんご承知のとおり2008年に北京オリンピックがあり、2010年に上海万博がありますので、来年の後半からは、成長率がまた高まってくる可能性もあります。短期的には大きなリスクはないと考えられますが、中・長期的

には中国経済の動向は注意深く見ていかなければならないと思います。

次にアセアン・NIEs 経済です。主力輸出商品であるIT・デジタル家電の需要がドイツワールドカップ効果等で堅調に拡大していること、中国経済の高成長が続いていることから、輸出主導で堅調な拡大が続くと予想されます。次にインド経済ですが、国民が自動車や白物家電の購買を本格化させるのは年収3000ドルといわれておりますが、この人口が2005年時点の1000万人から2010年には2000万人に増加する、と予想されており、インドでは個人消費ブームが起きてます。さらに中国と同じように直接投資が流入が設備投資の拡大につながっています。これにITサービス輸出の拡大が加わり、インド経済は今年も7%台の高成長が期待できます。

こうした世界経済の好調を背景に、世界の実質貿易（数量ベース）は、2006年に前年比8%と、過去10年の平均6.5%を上回る堅調な拡大が予想されています。これを先進国と発展途上国とに分けますと、先進国の輸出が前年比6.6%増、輸入が同6.2%増へと高まり、発展途上国は、輸出入共2桁の伸びが続く見込みです。

2006年の貿易（実質ベース）を国別にブレイクダウンしてみましょう。米国は、ドル安及び海外景気の好調を背景に輸出の伸びが前年比8.2%と05年の同7.0%増比伸びが高まる一方、輸入も内需の好調を背景に前年比6.0%の堅調な拡大が期待されます。ユーロ圏は、今年初めまでのユーロ安の効果による域外輸出の拡大に加え、域内景気の回復を背景に域内貿易の伸びが高まると予想されます。日本は、前述しました通り実質実効為替レートが、1986年以来の水準まで安くなっていること、及び



米国、アジア景気の好調を背景に輸出が前年比10.4%と大幅に増加する一方、内需の好調を反映し、輸入も前年比8.6%と堅調な伸びを示すと予想されます。NIEsは、IT・デジタル関連の好調を背景に、輸出が2ケタ近い伸びを示すでしょう。アジア（除く日本、NIEs）は、世界の工場としての産業集積を背景に輸出が前年比14.9%、輸入が同15.5%の大幅な伸びを続けるでしょう。資源国たる中東・中南米は、原油価格や非鉄金属等国際商品市況高騰による収入増を背景に内需が好調で輸入が2桁の伸びを続けるでしょう。

これまで、各国別に景気の状態を見てきました。ここで大項目のⅡとして、原油価格、米国の住宅ブーム、米国の経常赤字とドルの行方、鳥インフルエンザ、の合計4つの注目イシューから世界経済を斬ってみたいと思います。

まず原油価格からまいりましょう。原油価格はWTIで見て4月21日に75.17ドル/bblの史上最高値をつけ、その後も同70ドル台での推移が続いています。2000年以降の原油価格の推移を見ると、2001年の11月に17.45ドル/bblで底を打った後、足下の70ドル/bbl越えまで、ほぼ一直線で上昇しています。

原油価格高騰を引き起こした要因としては以下に述べる6つが指摘できます。

まず第一に世界経済の堅調な拡大を背景とした原油需要増があります。特にエネルギー効率が非常に悪い発展途上国の高い経済成長が原油需要の伸びを牽引しています。

第二に、開発投資や精製設備への投資が低迷していることを指摘できます。原油価格は1980年代初頭にピークをつけた後、ほぼ20年にわたり低迷が続きました。結果として、石油産出国及びメジャーが資金不足で開発投資ができなかったため、そのツケが供給能力の不足という形で今になって出てきているのです。

第三に、OPECの増産余力が限定的だという点を指摘できます。世界で原油の増産余力があるのは、現在OPECのみですが、そのほとんどがサウジ・イラク・ナイジェリアに集中しているのです。サウジを除けば紛争地域であることから、需要が伸びたときのバッファがないということで、投機を



呼び易くなっています。

第四に、イラクやナイジェリアにおける政情不安、そして最近ではイランの核開発問題が加わります。ちなみにイランは日本が原油輸入の14%を頼る大供給元ですので、イラン問題のこじれは日本経済に多大な影響を及ぼす恐れがあります。

第五に、米国の複雑なガソリン規制があります。米国では各州のガソリンの品質規制が異なるため州の間でガソリンの融通がきかず、非効率が生じているのです。

そして最後に第六として、低金利を背景とした投機資金の流入が指摘できます。最近長期金利はじり高ですが、水準としてはまだ低いことに加え、最近では年金のような長期資金が市場に入ってきております。

次に原油高が世界経済へ及ぼす影響についてみてみましょう。原油輸入国では産油国への所得移転が生じ、企業がそれを価格転嫁できなければ企業収益の減少、価格転嫁できれば物価上昇による個人消費の減少として顕在化します。

実際に各国経済へどの程度の悪影響が生じるかということを見るには、その国の石油消費原単位（1単位の名目GDPを産出するのに何単位の石油を消費するか）が一応の目安となります。これはつまりどれだけエネルギー効率がいい経済かということを示しているものです。

これを見ますと日本を100とした場合、米国は154（つまり1単位のGDPを産出するのに日本の1.54倍の石油を消費する）、中国は374、インドは351と、やはり発展途上国のエネルギー効率は先進国、特に日本に比べ著しく劣っており、原油価格上昇へ

脆弱な構造となっています。一方、日本等先進国はオイルショック以降省エネが進んだために原油価格上昇への耐久性が増しているのです。これは、鉱物性燃料の輸入額が名目 GDP に占める割合によっても見るすることができます。

実際に原油価格の上昇が経済へのどの程度の影響を与えるかということを利用して試算すると、原油価格が20ドル上昇しその水準が1年間続いた場合、原油価格の上昇がなかった場合に比べると、世界の実質 GDP は0.5%ポイント押し下げられます。もちろんこれは、先ほど説明しましたエネルギー効率の良し悪しによって国ごとに異なった影響を及ぼします。例えば先進国の実質 GDP は0.4%ポイント押し下げられるだけですが、アジア（除く日韓）の実質 GDP は0.8%ポイントと先進国の2倍、HIPC という最貧発展途上国の実質 GDP は実に1.6%ポイントも押し下げられます。ドル上昇した場合、世界全体で GDP 0.5%ダウンすると、先進国は0.4%であるのに比し、日韓を除いたアジアは、0.8%落ち、最貧国に至っては1.6%落ちると予想されています。

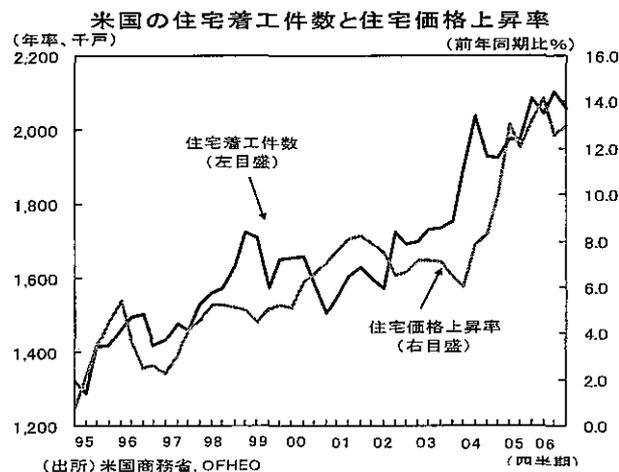
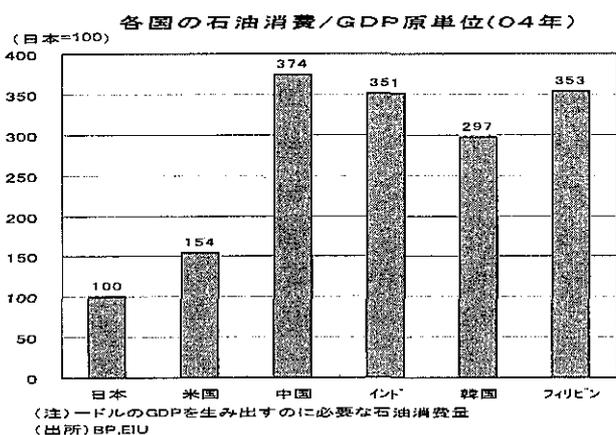
これまでの原油価格の上昇が、何故世界経済を大幅にスローダウンさせなかったのか？という点については、(1) 原油価格の上昇が過去のオイルショック時の様に供給途絶によるものではなく需要にひっぱられたものであったこと、(2) 名目価格でみれば確かに高水準ですが、他の物価上昇率も勘案した実質価格でみればまだ過去のオイルショック時よりも低い水準であったこと、(3) 先進国では省エネ化が進んだこと、等が指摘できます。しかし、ここに来て原油価格の上昇が Geopolitical Risk 等の供給要因に移ってきていることや、発展

途上国の一部で物価上昇や貿易収支の悪化等の悪影響が顕在化し始めていること等懸念材料が増えています。政治的緊張の高まりや米国における再度の大型ハリケーン被害等の影響で価格が、90ドル/bblへとさらに急騰する場合には世界経済の大幅なスローダウンも避けられないと思われます。

第二の重要 이슈として米国の住宅ブームをとりあげたいと思います。わずか10年前には年率140~150万戸に過ぎなかった米国の住宅着工件数がどうして現在200万戸水準へと大幅に上昇しているのか、という点に関してはいくつかの要因が指摘できます。まず第一に人口動態要因が指摘できます。米国は1980年代~90年代に移民ブームを迎えましたが、彼らが現在住宅を購入し始めているのです。またベビーブーマーも積極的に住宅を購入しています。第二に、好景気を背景とした堅調な所得・雇用の伸びが指摘できます。そして第三に、史上最低水準にある長期金利を背景とした住宅取得能力の向上がありました。

冒頭でも触れましたが、株と住宅資産のキャピタルゲインがどの程度あるかを試算すると、2005年には実に名目 GDP の1.5%弱にも上る巨額のキャピタルゲインが住宅から生じ、個人消費を大幅に押し上げました。逆にいうとこれがマイナスとなる、もしくはゼロになるだけでも個人消費には多大な影響が及ぶわけです。

この住宅ブームがバブルかどうかとの議論がありますが、米国の州別の住宅価格の上昇率順位を見ると、上位は、ハイテク・バイオ等の産業集積があり付加価値が高い伸びを示している州や、移

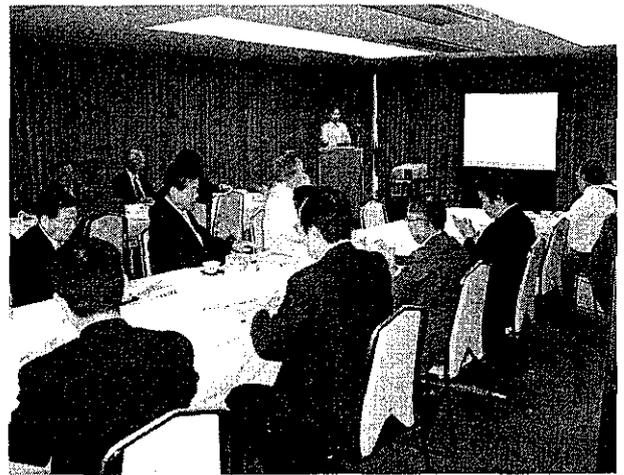


民や退職者の受け入れにより人口が伸びている州です。一方価格上昇率が低い州は、退潮している産業を抱えている州や人口増加率が低い州であり、ひとりで住宅価格の上昇といっても、米国内で一様ではありません。日本のバブル時のように、全ての地域の地価が上昇していた状況とは異なるといえます。

今後の住宅価格の見通しですが、OECDによる、レント、モーゲージ金利、メンテナンスコスト等のファンダメンタルズに基づいた2004年末時点の理論住宅価格の試算が参考になると思われます。これを見ると少なくとも2004年末時点で米国の住宅価格にはほとんどバブルが含まれないという結果がでています。ここにきて長期金利がじり高となり、モーゲージ金利が上昇していることは要ウオッチですが、人口動態要因が下支え役となるため、住宅価格の上昇率は前年比で1桁台への鈍化にとどまり、価格の下落により個人消費が大幅に落ち込む等の事態は回避されるでしょう。

第三に、米国の経常赤字とドルの行方について考察したいと思います。米国の経常赤字は毎年史上最高値を更新しており、拡大に歯止めがかからない状況となっています。

これは米国内だけの要因により生じているのではなく、背景には世界的な貯蓄・投資バランスの歪みがあるのです。日本、90年代末以降のアジア、そして2000年代以降の中東では、貯蓄率の上昇や投資率の低下によって大幅な貯蓄余剰(需要不足)が生じました。そうした資本が、発展途上国政府による米国債の購入や、民間による証券投資、直接投資の形で米国に流入した結果、米国の大幅な経常赤字の拡大が引き起こされた可能性があります。つまりこういうことです。世界中から資本が流入した結果、長期金利の低位安定が引き起こされそれが住宅ブームや耐久消費財ブームを招き、家計の貯蓄・投資バランスを引き起こした可能性があるので。それは、FRBによる金融引き締めにもかかわらず、安定が続き、グリーンズパン前FRB議長が“CONUNDRUM”(謎)と呼んだ長期金利の動向に如実に表れています。米国の財政赤字の拡大等過剰支出が米国の経常赤字の原因であったなら長期金利はもっと急上昇しているはずで



す。それがこの程度の上昇に留まっているということは、世界的に資本が余っており、それが米国に流れこんだ証左だと考えられるのです。

それでは今年ドルの見通しはどうなるのか。

2005年には、米国に時限立法で、海外の子会社利益を米国に送金する場合には税率が大幅に低減する、という法律が作られ、一説には最大3000億ドルといわれる資金が米国へ還流しましたが、この要因が今年はなくなります。金利要因にしましても昨年までは米国の利上げが他国に先行していましたが、今年は、米国がおそらく5月の利上げで打ち止めとなる一方、欧州や日本は金利引き上げへ動くということで、米国と海外の金利差も縮小してきます。つまりドル安方向に進むとって間違いのないと思われます。

ただし、ドルの暴落があるのか? という点に關しましては、日本や欧州の成長率は米国を下回っていること等、絶対的な景気格差が残ることや、先ほど述べました通り、世界的な貯蓄余剰傾向が続いていることを考えれば、世界最大の資金運用先としての米国を考えますと、ドルの暴落ということについては、2006年、2007年に関しては可能性はそれほど高くないと考えてもいいのではないのでしょうか。

第四の鳥インフルエンザに関しては、人から人へ感染する新型ウイルスが発生すれば世界経済へ多大な影響が生じますが、その可能性については現時点で確たることはいえませんし、こちら辺で時間もなくなってまいりましたのでこれにて私の講演を終了させていただきます。

ご清聴、ありがとうございました。

内航海運業および中小造船業の活性化へ向け「今治宣言」採択

—海事振興連盟「内航/中小造船事業者と語る会」を今治で開催—

超党派議員で構成する海事振興連盟（会長：関谷勝嗣・参議院議員）は、5月27日（土）、愛媛県今治（今治国際ホテル）に於いて「内航/中小造船事業者と語る会」を開催した。当日は約90名の参加を得て、山本公一内航分科会会長（衆議院議員）が議長となり、瀬戸内・九州地方を中心とした内航海運事業者、中小造船事業者の両業界がかかえる問題について意見交換をおこなった。また、当協会からは栗林宏吉内航部会長が参加し、内航燃料油の高騰問題などについて意見反映を行った。

会合に先立ち、関谷勝嗣会長の挨拶では、同連盟はその時その時の問題に対処しており、現在の「トン数標準税制の導入に向けた働きかけ」や「外航定航カルテルに対する独禁法適用除外の廃止議論への対処」をはじめ、これまで「海の日」の制定、「TAJIMA号事件に関する刑法改正」「FAL条約の批准」等について取組んできている旨説明があり、その上で、海事関係者の方々の仕事が順調かつ健全に発展することができる環境整備をはかることが同連盟で一番重要である旨の考えが示された。また、瀬戸内、近畿、九州は、日本の海事産業が集積した「海事産業ベルト地帯」であり、特に本会合に参加した事業者の方々がこの今治から声を発信し、わが国の海運・造船の発展につなげる機会の場合とすべき見解が示された。さらに、海運・海洋に対する日本政府の組織的、政策的、戦略的対応が遅れている事実のなか、今回の会議を一つの転機として、そういう分野にも関与していくことが表明された。

次に来賓の越智忍・今治市長からは、古代より海の玄関口・海上交通の要衝として栄え、造船や海運業を中核とした、世界にも類を見ない海事関連企業の大集積地である今治市を中心とした地域特性を最大限に生かすための指針として策定した「今治海事都市構想」について触れ、その基本方針としての「次世代の人材育成」、「海事クラスターの構築」、「海事文化の振興と交流の促進」について説明が行われた。

また、来賓の原克彦・四国運輸局次長からは、内航海運業は国内貨物の約4割を輸送する重要な基幹産業であるが、船員不足が引き金になり内部崩壊を招くのではないかとの懸念が示され、こうした危機的状況から四国運輸局として、①内航海運の用船料の適正化、②内航海運業の船員の確保、③造船業における技能の伝承を政策の柱として取組んでいるとの説明が行われた。

その後、本会合では、地元内航/中小造船事業者による現状と課題について次の通り、説明がなされた。



▲挨拶する海事振興連盟 関谷会長

内航海運の現状と課題

今治地区海運組合 長谷部安俊 理事長

今治地区には405社の内航海運事業者が存在し、このうち333社が貸渡事業者であるが、これら事業者の最大の課題は、暫定措置事業の開始以降に代替建造が大幅に減少し、老朽船が増加し事業継続が危ぶまれている状況を説明するとともに国内向け中小造船事業者の廃業、事業規模縮小などにより地元の内航海運関連産業が衰退しつつあることについて懸念が示された。

こうした状況を踏まえた上で内航海運事業者の要望として、「暫定措置事業の円滑かつ着実な実施」、「代替建造について資金調達等が円滑に行われるよう、行財政面からの支援」、「内航船員の養成・確保について、行財政面からの施策充実」、「用船料は、長期に亘り船舶コストと大きな乖離があるため、この修復のための施策」などについて説明が行われた。

特に、多額の資本を要する船舶建造で最も有効な支援策は税制と捉え、特別償却制度の拡充（現行16%⇒30%）、売船益の保留期間を当該年度から3年程度の猶予措置など、建造意欲を高める制度の検討を要請した。

中小造船業の現状と課題

日本中小型造船工業会 寺西 勇 副会長

平成10年頃を境に内航船の建造需要が低迷し、それに伴い内航船建造事業者も減少、造船技術者や技能工が散逸している状況とともに、近時の鋼材や資機材価格の高騰により造船事業者の経営は極めて苦しい状況となっている。こうしたことを踏まえ、内航海運業界においても長期的視野に立ち計画的に新造船を発注するなど、造船事業者の安定的・計画的経営に協力と配慮を願いたい旨、説明があった。さらに、内航海運の活性化は中小造船業にとって極めて重要であるとし、特に暫定措置事業の円滑かつ着実な実施により、早期終了を図っていただきたい旨の要請があった。

以上の説明に基づき、議員や参加者から活発な意見が交わされ、両業界の活性化に向けた荷主・行政を含む関係者が連携して当面する諸問題の解決を図り、海事産業の発展に努める内容とした「今治宣言」（【資料】参照）のとりまとめについて盛山正仁・衆議院議員より提案があり、これを採択した。

本会合の主な意見の概要は以下のとおり。

高木 義明 衆議院議員

内航海運事業者の自助努力は必要と思われるが、大手の金融機関に多額の助成をしていることなどを考えると、今の状況下で、内航海運や中小造船事業への支援をしていく必要は当然あると思う。こうしたことは、公的な物流部門、基盤整備を充実させることで、経済を支え、財政を支えることに繋がるわけであり、こうした考え方で取り組む必要があると思う。

外国人労働者の話も出ているが、市場経済万能主義でいくと、明らかに「安かろう…」の世界へと引きずり込まれていく。しかし、どうしても避けて通れない部分もでてくるかもしれないが、国が考えることとして、海洋国家であるわが国から、日本人船員がいなくなってしまうという事態だけは避けなければならない。

山本 公一 衆議院議員

内航海運を取り巻く状況は非常に厳しいが、海洋国家であるわが国の基幹産業として、立ち直ることを目的として、海事振興連盟の中に内航分科会を設置し、これまで数回に亘り検討を行ってきた。また、自民党においても海運造船対策特別委員会のなかに内航海運活性化小委員会を設置し、党と連携し問題解決に向けた検討を続けている。

大野 功統 衆議院議員

時代が大きく変わっていく中で、基本的、長期的、国際的視野から物事を考えていかなければならない。大事な事は物流コスト、人が動く、物が動く、そうすればお金が動くという基本論があるなかで、ボーダーレスの時代に外国とのかかわりをどう考えていくか、関谷先生が触れた、わが国外航海運にトン数標準税制を導入することについて検討に着手するといった事など長期的視野から取組むことをしていかないと、世界の中でわが国の特定産業だけ取り残されてしまいかねない。この問題は内航海運にも当然当てはまるものと考えべきだ。

また、国際的視野から一つ、船舶、航空機などの移動性・可動性の償却資産に対する固定資産の課税については、明らかにおかしい制度であり、国際的に見ても同様な制度をとっている国はほとんどないはずである。自民党の税調（副会長に就任）でもこれまで主張してきているが、なかなか前に進まない。

村上誠一郎 衆議院議員

海運業というのは経済の大動脈であり、わが国は海運国でありながら、国民の認識は、その重要性にもかかわらず戦後教育の欠落のために非常に薄くなっている。関谷会長の話にあったとおり「海の日」を制定した際のように海運・海洋教育を行っていく必要がある。

また、参加いただいた方の意見通り、「海猿」や「男たちの大和」などの映画や各種文化活動を通じて、その折に啓蒙して海運・海洋の重要性を理解してもらうべきだ。国の命運が海運にかかっていることを啓蒙しなくてはならない。

原油高騰の問題について、消費税も同様だが、転嫁がきちんとできないと中位業界が下を押さえつける傾向にあり、社会的に見て公平ではない。関係者応分にきちんと転嫁できるようにするのが社会正義で、行政の大きな役目と思う。

木村 義雄 衆議院議員

内航／造船業界ともに労働力不足問題への対応として、外国人労働者のあり方についても十分な議論を行っていかなければ、日本が少子高齢化を加速させているなか、気づいたときには手遅れになっていることが懸念される。

現在、自民党の政務調査会外国人労働者等特別委員会の委員長に就任し、この問題に取組み、近々、党としての見解をまとめることとしている。

塩崎 恭久 衆議院議員

内航海運と中小造船業界は車の両輪としてわが国経済に寄与している。本日の議論を通じて、内航海運と中小造船がさらに発展することを期待する。

藤野 公孝 参議院議員

燃料油の高騰問題について触れたい。トラック業界では、1円上昇すると180億円、20円上昇する

と3,600億円の上昇が見込まれるものとされるが、こうした3,600億円もの額を業界全体のどこで吸収させるのか、その余力はあるのかという問題がある。内航海運についても同様な問題があり、行政においては、実態を把握した上で、価格高騰に対する運賃への転嫁ができるように、最大限の努力をしてもらいたい。

山本 順三 参議院議員

造船業の人材育成について触れたい。団塊世代の定年を間直に控え、これまで培ってきた技術者による高度レベル技術をいかに中堅技術者に伝承していくかが大きなポイントである。今治地域造船技術センターの森事務局長に説明いただいたとおり、各企業を乗り越えた人材の育成としていく点はいいところではあるが、企業間でそれぞれの技術を保有しているなかでの調整が今後の課題ではないかと思う。

盛山 正仁 衆議院議員

競争政策が進むこと自体は結構だが、一握りの輸出依存型産業が謳歌して、これまで伝統的な産業がしわ寄せを受けるというのはおかしい。特に内航業界や中小造船業界が、そうしたことにならない様、取組む必要がある。

海事局 長谷川伸一 国内貨物課長

暫定措置事業については、船腹調整事業の廃止とする規制緩和を行うなか、ソフトランディング策とし、政府補償で支援している面もあるが、交付金も全部交付できていないなどの問題が出ている。そこで、現在、真木内航総連合会会長を中心とした、内航5組合と内航問題検討会をこの4月に立ち上げ、様々な観点から検討を進めている。

また、代替建造がなせ進まないのかといった問題について、税制面（特別償却、買換特例、償却資産に係る固定資産税）、共有建造制度等の課題を含めて検討していくとともに、荷主との関係、運賃、用船料の問題について、荷主団体、経済界に理解を求めることが重要であり、これにも対応していきたい。

海事局 丸山 研一 造船課長

造船にかかる人材育成については、意見がだされているとおり、外国人労働者をどうしていくか今後大きな問題となるものと思われる。しかし、外国人労働者をどうしていくかまだブレークスルーされていない状態では、国内の労働力でいかに質の高い労働力を促成的につくっていくかという事を念頭に置いて、人材育成事業について支援している。

日本内航海運組合総連合会 真木 克郎 会長

内航に外国人船員導入の話がでてきているようだが、基本的には内航海運はカボタージュ規制が行われており、日本人船員の養成は不可欠である。

外国人船員導入については、荷主の要望は強いようだが、これは、日本人船員が不足しているからなのか、日本人船員と同水準の賃金を払うことに問題がないのか等の点を明確にしないで、運賃を下げるための安易なコスト削減の思想だけでは、危険なものを感じる。

当協会 栗林 宏吉 内航部会長

燃料油の問題について、内航海運業界では、1万円上昇することで274億円のコストアップになり、この3年間で約3万円上昇したことにより、ざっと600億円近くに高騰している。内航海運のなかで、

専用船（不定期船の一部）として荷主に補償していただいている事業者が約2～3割で、残りは事業者負担となっている状況である。

また、定期航路の一部でバンカーサーチャージ（燃料油の調整金）を荷主負担にする形をとり始めているが、なかなか浸透はしていない。結果として、荷主負担できない部分は、オペレーター負担にならざるを得ないため、用船料の上昇が抑えられ



▲原油高騰問題について業界の状況を説明する当協会栗林内航部会長

てしまう傾向の一因にもなっている。こうした国民経済に寄与する物流コストの上昇部分については、国民全体で負担すべきものであるとの、そのへんを荷主にも理解いただきたい。

主な参加者

国会議員

海事振興連盟 会長	関谷 勝嗣	参議院議員（自 愛媛）
同 副会長	高木 義明	衆議院議員（民 長崎）
同 内航分科会長	山本 公一	衆議院議員（自 愛媛）
	大野 功統	衆議院議員（自 香川）
	村上誠一郎	衆議院議員（自 愛媛）
	木村 義雄	衆議院議員（自 香川）
	塩崎 恭久	衆議院議員（自 愛媛）
	藤野 公孝	参議院議員（自 比例）
	山本 順三	参議院議員（自 愛媛）
	盛山 正仁	衆議院議員（自 兵庫）

来 賓

越智 忍	今治市長
原 克彦	国土交通省四国運輸局次長
長谷川伸一	海事局 国内貨物課長
丸山 研一	海事局 造船課長

地元事業者

今治地区海運組合	長谷部安俊	理事長
日本中小型造船工業会	寺西 勇	副会長
今治地域造船技術センター	森 茂	事務局長

日本内航海運組合総連合会 真木 克郎 会 長
中西 基員 理 事 長
日本船主協会 栗林 宏吉 内航部会長

(企画部：松本)

【資料】

海事振興連盟 今治宣言

本日、海運、造船及び船用機器など海事産業の一大集積地であるここ今治において、今治市長、国土交通省海事局、四国運輸局、内航海運事業者及び造船事業者と語る会を開催し、内航業界、中小造船業界の当面する諸問題及び将来にわたりその使命を果たすための諸課題について議論した。

当連盟としては、内航海運が我が国の経済・国民生活を支える産業基礎物資を中心に国内貨物輸送の約4割を担う重要な物流産業であり、また使用される船舶の建造は、国内の中小造船業界に大きく依存している現状からして、これからの海事産業、特に内航海運および造船事業の役割について世間の広い認識を得、国民的合意のもと、関係諸方面の協力を得ながら下記の当面する諸問題の解決を図り、海事産業の健全な発展に努めるものとする。

記

1. 新時代に向けた海事都市の創造及び、国内外の海事関連都市とのネットワークを構築、情報交換や相互交流を推進すること
2. 内航海運及び中小造船業の活性化を図るとともにその一層の健全化に資するため、内航海運暫定措置事業を円滑かつ着実に実施していくことが必要であるが、老朽化した船舶の社会的要請に適合した船舶への代替建造を促進するため、中長期的視野に立った適切な措置を内航海運事業者、造船事業者、荷主、行政等の関係者が連携して講じることにより、その結果として、暫定措置事業の収支が相償い、同事業が早期に終了できるよう取り組んでいくこと
3. 長期にわたって運賃・用船料が低迷している状況を修復させるための環境整備を行政、荷主、内航業界が共に努めるとともに、船員不足時代に対応した効果的な内航船員の養成・確保施策を確立すること
4. 内航造船技術の継承、次世代の中小造船業・船用工業を支える技能者の確保・育成を図る施策を確立すること

以上宣言する。

平成18年5月27日

海事振興連盟

〔内航・中小造船事業者と語る会〕

ILO 海事労働条約セミナーを開催

当協会は、去る2月23日スイス・ジュネーブで開催された第10回 ILO（国際労働機関）海事総会（本誌2006年4月号P.2参照）において採択された「ILO 海事労働条約」に関するセミナーを、2006年5月22日（月）東京での開催を皮切りに、6月8日（木）広島、6月9日（金）福岡、6月12日（月）神戸および6月13日（火）高松の計5カ所において日本内航海運組合総連合会と共催でそれぞれ開催した。

ILOは、この海事労働条約をIMO（国際海事機関）の条約である SOLAS 条約（海上人命安全）、MARPOL 条約（海洋汚染防止）、STCW 条約（船員の訓練要件、資格証明、当直の基準）と並ぶクオリティ・ SHIPPING 実現の為の4本目の柱と位置づけており、条約発効に際しては、条約を遵守する手段として批准国籍船（外航船）は旗国による受検や証書の保持が求められ、未批准国籍船であっても批准国に寄港する場合は検査（PSC）が実施されることになっている。

当協会は、このセミナーを、本条約の近い将来における発効を視野に入れ、会員会社の理解を深めることを目的として開催したもので、国土交通省海事局のご協力のもと、東京会場では ILO 海事総会で副議長を務められた寺西達弥・国土交通大学校副校長が、他の会場では後藤洋志・船員労働環境課長が条約の内容に関する講演を、当協会からは同総会で我が国の船主側代表代理を務めた赤塚宏一・ILO 問題アドバイザー（神戸大学監事）により、船舶所有者の視点からみた条約のポイントについて講演をそれぞれ行った。

本セミナーは、会員や海事関係者、報道関係者等計約200人の参加者が集まる盛況なものとなり、出席者から活発な質問がなされる等、本条約に対する関心の高さを伺わせるものとなった。

なお、同セミナーの演題と講師は以下の通り。

講演1 「ILO 海事労働条約2006」について

講師 国土交通大学校副校長 寺西達弥氏（東京）

講師 国土交通省海事局船員労働環境課長 後藤洋志氏（広島、福岡、神戸、高松）

講演2 「船舶所有者から見る ILO 海事労働条約」について

講師 日本船主協会 ILO 問題アドバイザー（神戸大学監事） 赤塚宏一氏

（海務部：松浦）



▲国土交通大学校副校長
寺西達弥氏



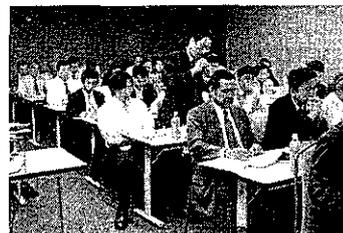
▲国土交通省 海事局
船員労働環境課長 後藤洋志氏



▲当協会 ILO 問題アドバイザー
（神戸大学監事）赤塚宏一氏



▲講演の様子（東京会場）



▲質問する参加者

商船三井グループのCSRへの取り組み

株式会社商船三井 経営企画部 CSR・環境室長 田野崎圭一

近年多くの企業において、CSR (=Corporate Social Responsibility: 企業の社会的責任) への取り組みが一般的になりつつありますが、当社グループにおける CSR 取り組み状況についてご紹介致します。

1. 商船三井グループの考える CSR

CSR は一般的に「企業がステークホルダー (利害関係者) の信頼を獲得し、企業と社会全体の持続的な成長を目指す取り組み」と捉えられていますが、企業が本来の事業活動を通じ社会に貢献していくことが基本であると思います。企業理念に「世界経済の発展への貢献」「社会規範と企業倫理に則った透明性の高い経営」「安全運航と環境保全への取り組み」を掲げる当社グループは、持続可能な世界の発展に貢献できる強くしなやかなグローバル・エクセレント・カンパニーを目指してい

ますが、CSR の取り組みは企業理念の具現化ともいえます。

2. CSR に取り組む理由

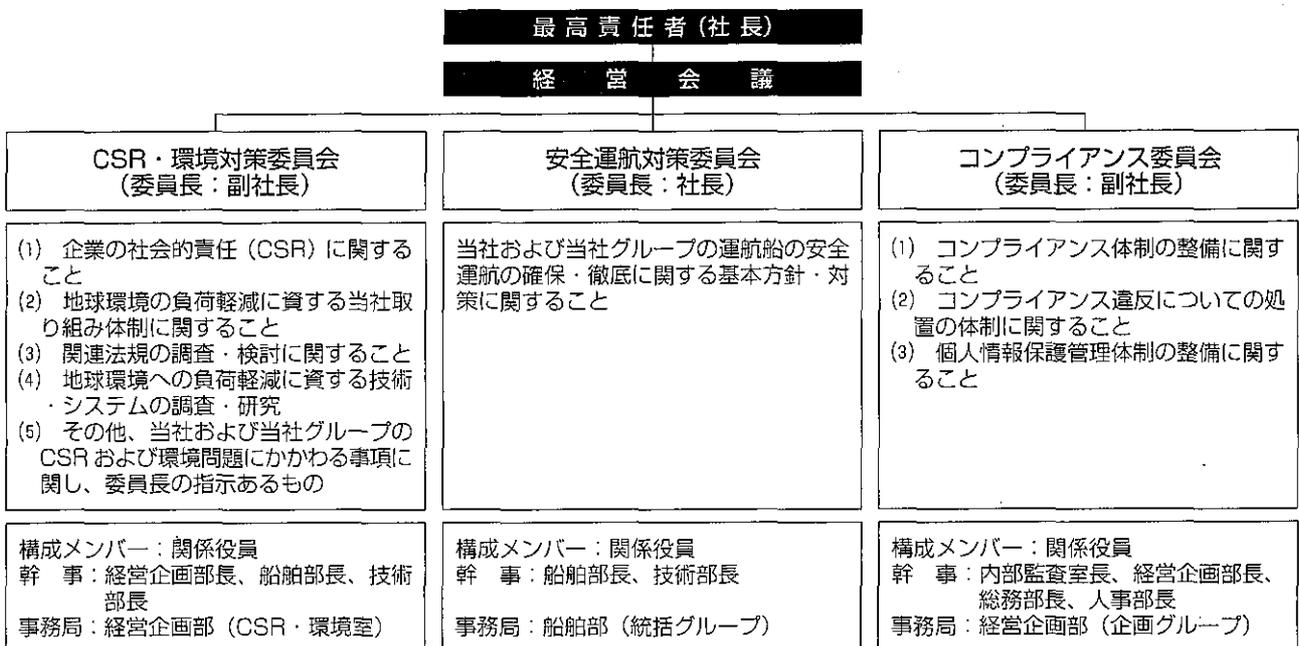
当社グループが CSR に取り組む主たる理由として、以下のようなことが挙げられます。

- ① グループ経営理念の具現化
- ② 顧客、株主、パートナー、従業員、地域社会など、さまざまなステークホルダーへの配慮、良好な関係の維持
- ③ コンプライアンス (法令遵守)、ガバナンスやリスク・マネジメントの強化
- ④ 企業価値の向上

3. CSR 取り組み体制

2003年4月、当社は経営会議に直結した「環境

図1 CSR 取り組み体制



商船三井は現在、経営会議下部機関である委員会のうち、上記3つの委員会を中心として CSR に関する審議を行っています。

対策委員会（当時）」の下部組織として、関係管理部門のグループリーダー・クラスによる「CSR 検討小委員会」を発足させ、CSR のあり方につき検討を重ねました。翌2004年6月、「環境対策委員会」を「CSR・環境対策委員会」へ改組するとともに、経営企画部内に「CSR・環境室」を設置、本格的な取り組み体制を整えました。CSR は新しい言葉ですが、一つひとつの構成項目は従来から経営企画、人事、総務、船舶などの関係部署が自らの業務として取り組んでいるものです。当室は、関係各部と連携し CSR という視点から横串を通す役割を担うとともに、環境対策と社会貢献については自らの担当業務として主体的に取り組んでいます。

4. 当社グループにおける具体的な取り組み

(1) 当社グループにおける CSR 概念

(図2参照)

(2) PDCA (Plan-Do-Check-Action) サイクルによる継続的改善

「CSR 検討小委員会」が発足した当初は手探りの状態でしたが、関連情報の収集とともに、(社)経済同友会が2003年3月に発表した「総合的な企業価値の増進に向けた現状評価と目標設定の

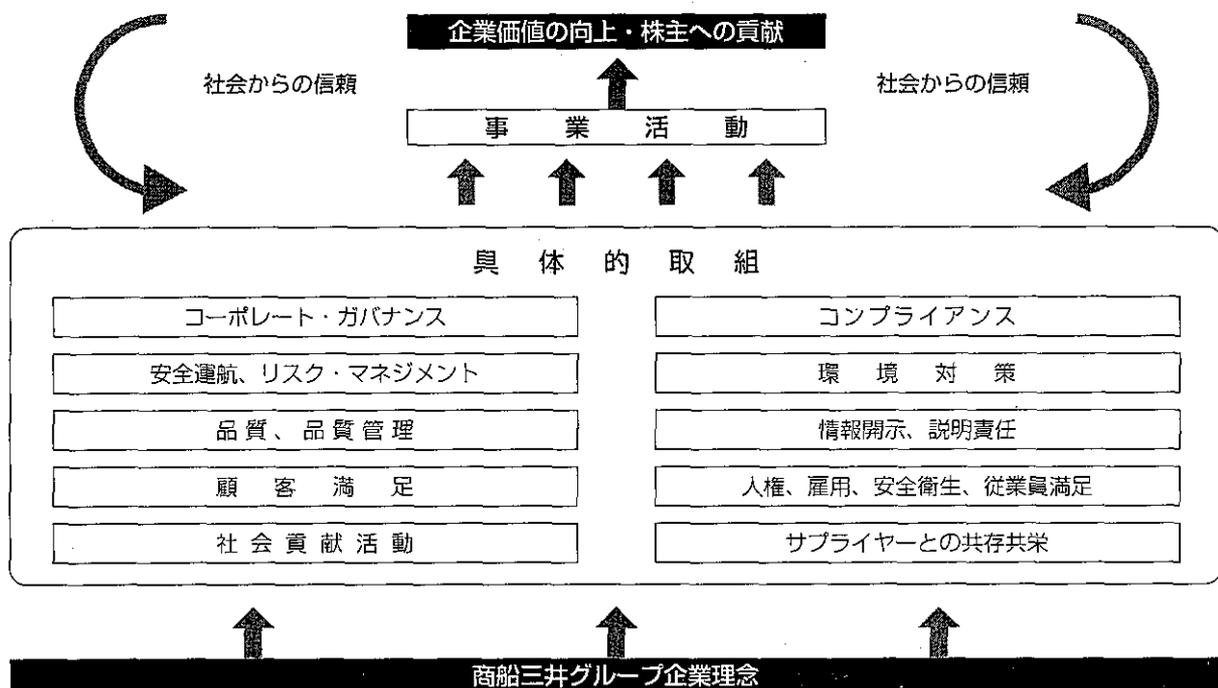
ための実践ツール」を用いて、当社グループの CSR につき現状把握を行いました。本ツールは CSR 取り組みの先進地域として国際基準作りにおいても指導的役割を果たしている欧州への追随でなく、わが国企業が持っている良き価値観、文化、従業員配慮などにも配慮した日本型 CSR のガイドラインともいべきもので具体的な CSR 取り組みを検討していくのにあたり、大変参考となりました。

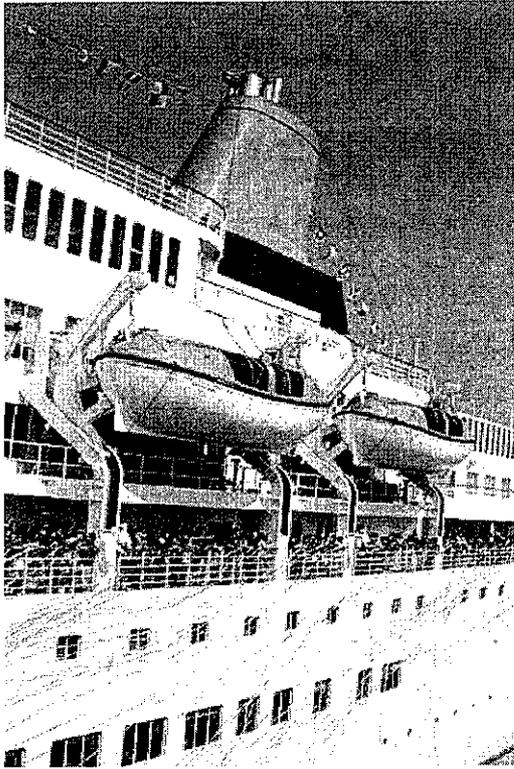
現状把握の結果、「社会貢献」への取り組みが相対的に弱かったため、当社グループでは「環境対策」とともに当面の重点課題として取り組んでいます。両項目を含め、全ての CSR 項目については PDCA サイクルにより継続的改善を図ることとしており、目標設定ならびに取り組み結果は、毎期に CSR・環境対策委員会で審議しています。また、全世界のグループ役職員一人ひとりが CSR への取り組み意義や重要性を理解できるよう、「商船三井グループ CSR ハンドブック」を作成、全世界のグループ役職員ならびに管理船を対象に配布しています。

(3) 国連グローバル・コンパクトへの参加

国連グローバル・コンパクト (以下 GC) とは、

図2 商船三井グループの CSR 概念図





▲社会貢献活動「商船三井キッズクルーズ」出帆風景（海運への理解と関心を深めてもらうべく「海・船」の課題作文に応募があった小中学生の親子157組を1泊クルーズへ招待、社員ボランティアが企画・運営にあたった。2006年3月実施）

アナン国連事務総長が提唱した取り組みで、企業に地球市民としての責務を果たすことを呼びかけています。GCは、参加企業や団体に対して人権・労働・環境・腐敗防止の4分野における10原則を支持し実践することを求めています。現在、世界70数か国で3,000近い企業や団体が、わが国では46企業、1都市が参加中ですが、当社も2005年3月に参加しました。GC10原則には、世界に通じる価値や行動基準のエッセンスが集約されており、グループ企業理念の具現化とGC10原則の実践に努めていくことで、私たちはCSRの取り組みレベルの深化を図っています。

(4) 情報開示

ステークホルダーの信頼を獲得し、良好な関

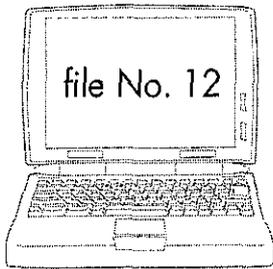
係を維持・発展させるためには、経営の透明性を高め情報開示に努めることが必要です。当社では2000年に最初の「環境報告書」を発行、2003年に「環境・社会報告書」へ改称してCSR面の記載を充実させています。また、アニュアルレポートやホームページなども通じ多岐にわたる情報開示に努めています。

(これまでの主たるCSR取り組み)

- 2000年・社外取締役招聘、執行役員制度導入、経営会議の新設、取締役会メンバー削減など一連の経営改革によるコーポレート・ガバナンス体制の強化
- ・「環境憲章」制定、「環境報告書」発行（2003年に「社会・環境報告書」へ改称）
- 2001年・「グループ企業理念」制定、コンプライアンス規定の制定、コンプライアンス委員会設置
- ・環境マネジメントシステム「MOLEMS 21」運用開始
- 2003年・「CSR検討小委員会」を設置し、当社グループのCSRのあり方を検討
- 2004年・経営委員会下部機構として「CSR・環境対策委員会」、また経営企画部内にCSR・環境室を設置して本格的なCSR取り組み体制を整備
- 2005年・国連グローバル・コンパクトへ参加
- ・「商船三井グループCSRハンドブック（和英版）」を作成、全世界のグループ役員や管理船を対象として配布

当社グループのCSR取り組み詳細に関しましては、以下ウェブサイトをご参照下さい。

<http://www.mol.co.jp/csr-j/index.shtml>



国際海事 World~Webから~

—石油会社国際海事評議会 **OCIMF**—

名称：Oil Companies International Marine Forum（石油会社国際海事評議会）

所在地（本部）：27 Queen Anne's Gate, London, SW1H 9BU, United Kingdom

Tel: + 44 (0) -20-7654-1200 Fax: + 44 (0) -20-7654-1205

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

会長：Mr. Jan Kopernicki (Shell International Trading and Shipping Company)

事務局長：Mr. Paul Markides

加盟：54社・団体

設立：1970年

1967年のトリーキャニオン号事故（本誌2005年8月号同コーナー参照）を契機に海洋汚染に対する関心が高まり、石油企業にもその知識経験等につき一定の役割を求められたことから、原油および石油製品の荷役およびターミナルに関心を持つ石油企業が自主的に集まった。タンカーとタンカーターミナルの安全および環境に配慮した運用について、第一義的な権威たること、構造要件ならびに運用基準の継続的な改善の促進を目的とし、技術・オペレーション等におけるガイドラインの作成や委員会活動を通じて石油業界の視点を表明している。日本の石油会社も加盟しており、窓口は石油海事協会となっている。1993年に構築したタンカーに関する Ship Inspection Report Programme (SIRE*1) は、サブスタンダード船*2の排除等海洋汚染事故防止に一定の功績を挙げている。

*1 SIRE：独自のリスク評価ツール。タンカーについて（2004年以降はバージやタグ等も含む）の検査報告書のデータベースで、統一・標準化した検船および報告書を蓄積・共有することにより、タンカーの質を測る一助としてビジネスに役立てられている。

*2 サブスタンダード船：構造・設備・人員等の面で、現行の国際条約による安全基準を満たしていない船舶。海上交通の安全の観点からも、海洋汚染防止の観点からも、市場からの排除を徹底する必要がある。ポートステートコントロールにおける改善命令や出港停止などの処分の対象となる。

<議決機関>

*Annual General Meeting：総会。年1回開催。会長（1名）・副会長（3名）・委員会メンバー（最大15名）を選出。

*Executive Committee：執行委員会。総会で選出される委員と会長・副会長で構成。OCIMFの政策を決定する。

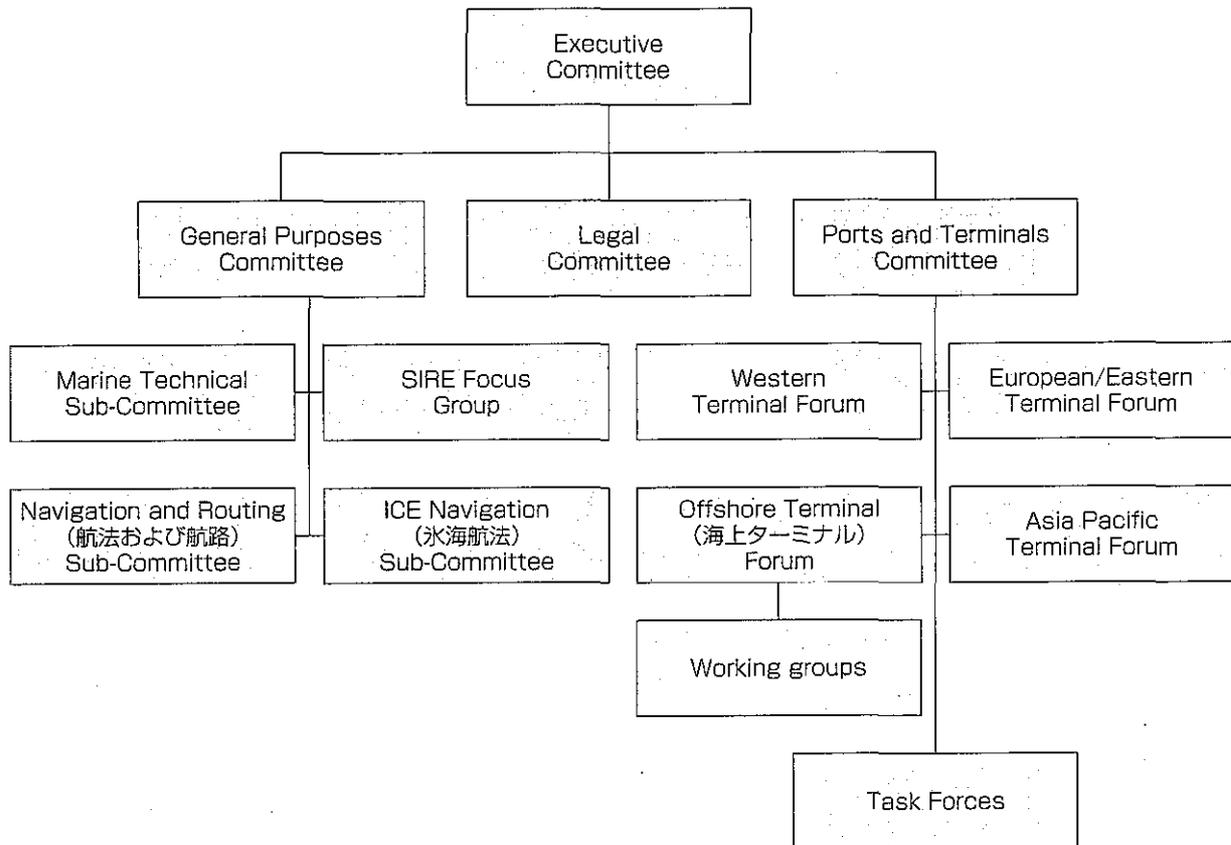
*Committee：執行委員会の下3つの委員会が存在（次ページ図参照）する。

*Sub-committee, Forum：委員会が必要に応じ設置。

<委員会>

- * General Purposes Committee : 総務委員会。年2回開催。OCIMFの活動目的であるタンカーの安全運航や海洋汚染の防止を扱う。
- * Ports and Terminals Committee : 港湾・ターミナル委員会。年2回開催。港湾・ターミナルにおける安全・環境問題を扱う。
- * Legal Committee : 法律委員会。汚染や安全問題に関する法的なアドバイスを行う。

<組織図> (OCIMFのHPより)



* 一口メモ～OCIMFとINTERTANKO (先月号参照)の違い
 INTERTANKOは国営/公営企業や石油会社系列ではない独立系タンカー船主の団体であるのに対し、OCIMFは石油会社の団体。

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)



7 ICS/ISF の年次総会がワシントン D.C.にて開
 催された。(P. 20海運ニュース参照)

9日

10 IMO 第81回海上安全委員会 (MSC81) がロン
 ドンにて開催された。

(P. 13海運ニュース参照)

19日

11 水先法の一部改正を含む「海上物流の基盤強
 化のための港湾法等の一部を改正する法律」
 が衆議院本会議で可決成立し、17日に公布さ
 れた。

18 自由民主党は、海運・造船対策特別委員会 (委
 員長：衛藤征士郎衆議院議員) 内航海運活性
 化小委員会 (委員長：溝手顕正参議院議員)
 第4回会合を開催した。

19 公正取引委員会は、「政府規制等と競争政策に
 関する研究会 (座長：岩田規久男・学習院大
 学経済学部教授)」の外航海運分野の第3回会
 合を開催し、外航海運の競争実態と競争政策
 上の問題点について纏めた報告書案を検討し
 た。(P. 24海運ニュース参照)

22 国際油濁補償基金 (IOPCF) 臨時理事会等が
 ロンドンにて開催された。

(P. 17海運ニュース参照)

26日

23 当協会と全日本海員組合は、第7回船員・船
 籍問題労使協議会を開催し、日本人海技者の
 確保・育成策についての施策骨子をまとめた。

24 国土交通省は、「船員教育のあり方に関する検
 討会 (委員長：宮下國生・大阪産業大学経営
 学部教授)」の外航部会 (部会長：同) 第1回
 会合を開催した。

25 国土交通省・経済産業省は、中国 (商務部)、
 韓国 (産業資源部)、日本 (経済産業省、国土
 交通省) の三国共同で作成した「日中韓の流
 通および物流に関する報告書 (2005年版)」(各
 国の流通・物流分野における産業構造、業界
 ・行政の動向の理解促進および制度・慣行等
 での面での改善を図る基礎を目的とする) を
 公表した。なお2005年版 (初版) 公表以降も
 隔年で継続的に作成する予定。

25日

25 自由民主党は、海運・造船対策特別委員会 (委
 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4回会合を開催した。

26 新外航海運政策検討会 (座長：杉山武彦・一
 橋大学学長) 第3回会合が開催された。

27 海事振興連盟 (会長：関谷勝嗣参議院議員)
 は、「内航/中小造船事業者と語る会」を愛媛
 県今治市で開催した。(P. 32囲み記事参照)

28 第15回 ASF 総会が当協会の主催で軽井沢にて
 開催された。

(P. 2 シッピングフラッシュ参照)

30日



船協だより

5月の定例理事会の様相

(5月24日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. 自民党海造特「海運税制(トンネージタックス等)問題小委員会」の様相
2. 第2回新外航海運政策検討会の様相
3. 船員・船籍問題の進捗状況
4. 外航船社間協定に対するわが国独禁法適用除外制度に関する動き
5. 第15回アジア船主フォーラム(ASF)軽井沢総会の開催

労政委員会

1. 船員教育のあり方に関する検討会の設置
2. 船員保険事業運営懇談会の設置

海上安全・環境委員会

1. シップリサイクル条約等の進捗状況

内航部会

1. 海事振興連盟【今治にて内航/中小造船事業者と語る会】の開催

公布法令(5月)

- ④ 船員法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第62号、平成18年5月1日公布、施行)

⑤ 海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(法律第38号、平成18年5月17日公布、平成18年10月1日施行)

⑥ 海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の一部の施行に伴う関係政令の整備に関する政令(政令第197号、平成18年5月17日公布、施行)

⑦ 港湾法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第64号、平成18年5月17日公布、施行)

⑧ 港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律(法律第45号、平成17年5月20日公布、平成17年11月1日施行)

⑨ 危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令(国土交通省令第68号、平成18年5月31日公布、施行)

国際会議の予定(7月)

会議名: IMO 第33回簡易化委員会 (FAL)

日程: 7月3日~7日

場所: ロンドン

会議名: IMO 第52回航行安全小委員会 (NAV)

日程: 7月17日~21日

場所: ロンドン

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
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5月	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	5,848	968	18.0	25.3
4	6,129	5,477	652	11.3	20.2

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6月	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
5	111.51	109.50	113.65

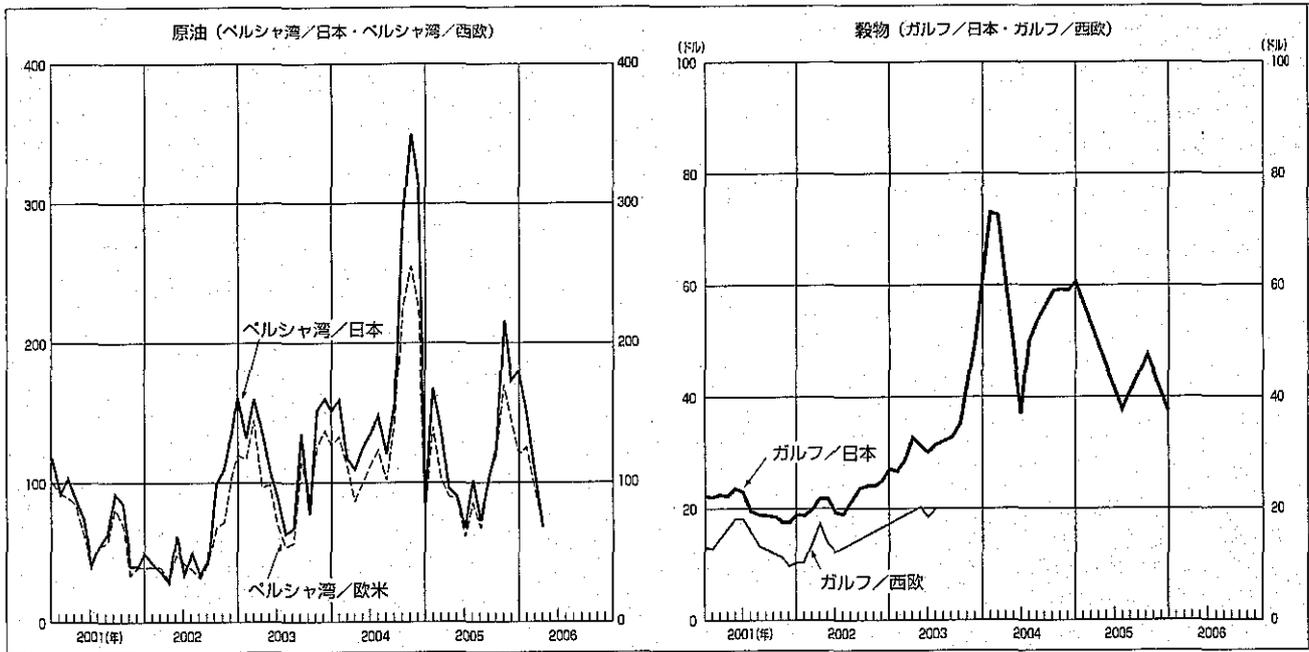
(注) 財務省貿易統計による。

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 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
5	9,858	300	9,558	3,045	347	14	6,090	0	61	0	32,392	7,986

(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	150.00	100.00	132.50	87.50	140.00	112.50	125.00	85.00
3	117.50	70.75	137.50	75.00	106.50	66.50	112.50	60.00	102.50	75.00	95.00	57.50
4	110.00	77.50	96.00	80.00	68.00	50.00	87.50	67.50	90.00	72.50	67.50	55.00
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		

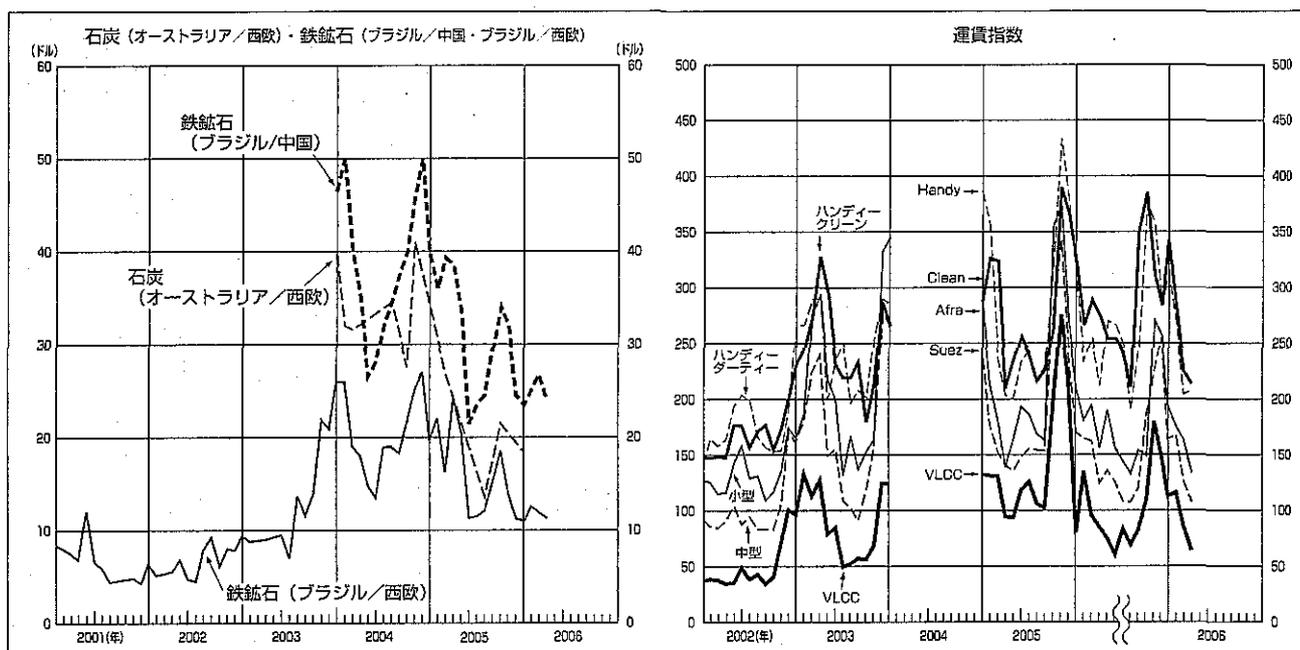
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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)

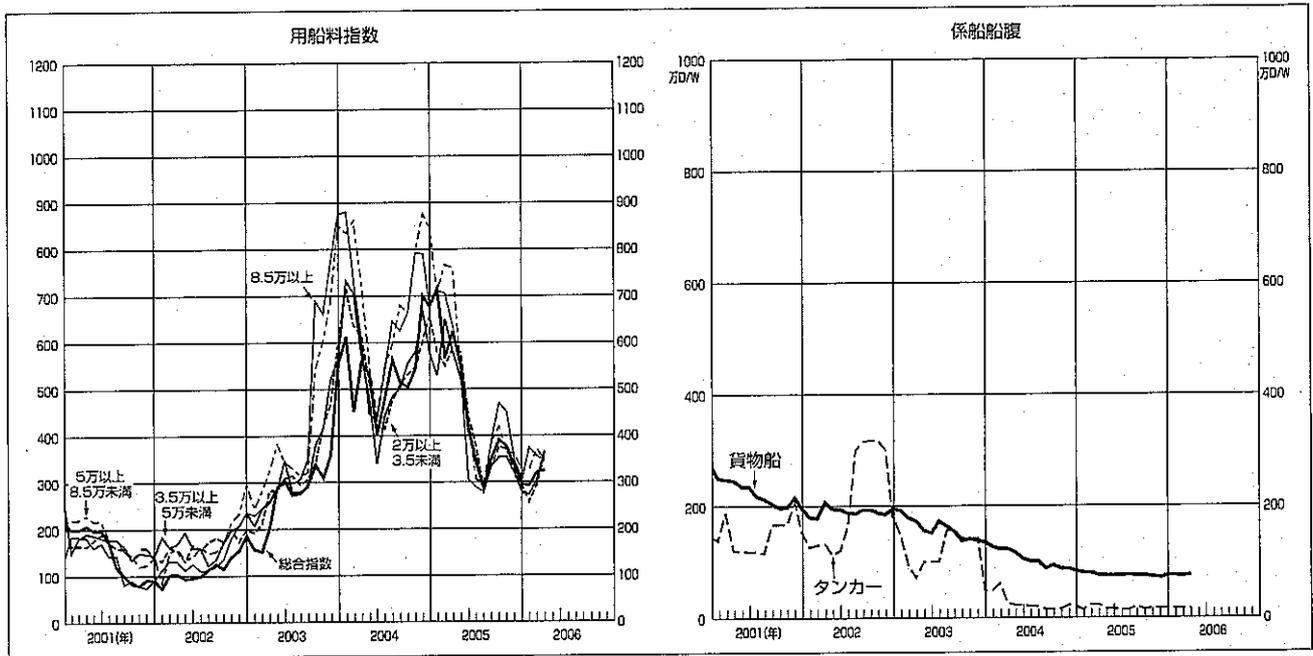
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2005		2006		2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	18.45	16.20	40.00	12.50	23.50	19.70	19.75	16.00	11.00	8.75
2	—	—	—	—	36.00	33.00	24.99	21.00	22.00	17.25	—	12.50
3	27.00	—	—	—	39.25	34.75	26.75	18.50	—	16.20	—	—
4	—	—	—	—	38.50	34.00	24.00	20.90	24.25	22.75	11.25	9.85
5	—	—	—	—	33.40	21.50	—	—	20.50	13.25	—	—
6	—	—	—	—	21.50	16.68	—	—	11.25	10.00	—	—
7	—	—	—	—	—	—	23.50	19.00	—	—	—	—
8	—	13.60	—	—	—	—	24.50	17.50	11.50	9.25	—	—
9	—	—	—	—	—	—	29.50	26.00	12.15	10.30	—	—
10	—	21.50	—	—	—	—	34.00	27.63	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	32.00	23.48	18.50	15.80	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.00	—	—

(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	63	108	133	208	213
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	365	—	—	—	—	—
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	-	360	366	346	345	325	2,495
5	290	2,317	533	3,452	552	3,737							2,495
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	147	685	764	32	128	170
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スによる。

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。

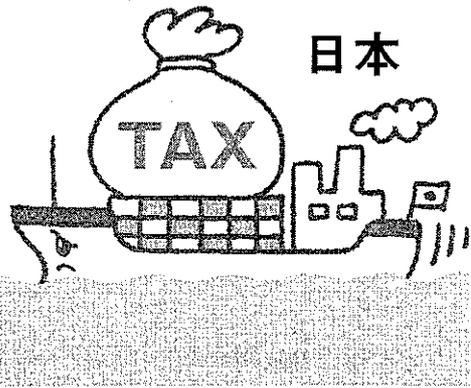
トン数標準税制による法人課税方式(例)

(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

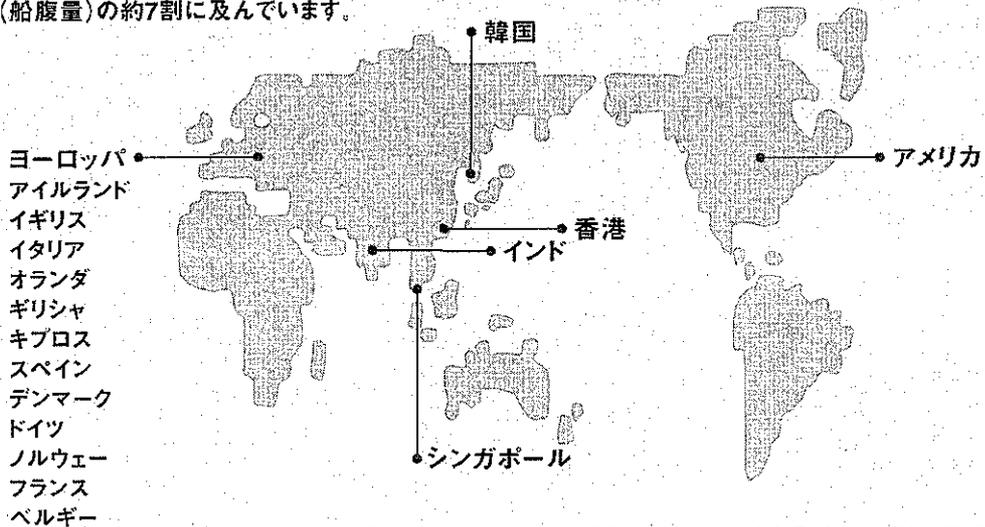


日本を除く海運の先進国では、海運業への法人税にトン数標準税制を採用しています。これは、運航している船舶のトン数(貨物を積むスペースの容積)から“みなし利益”を算出して、課税する方式です。

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となります。

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。



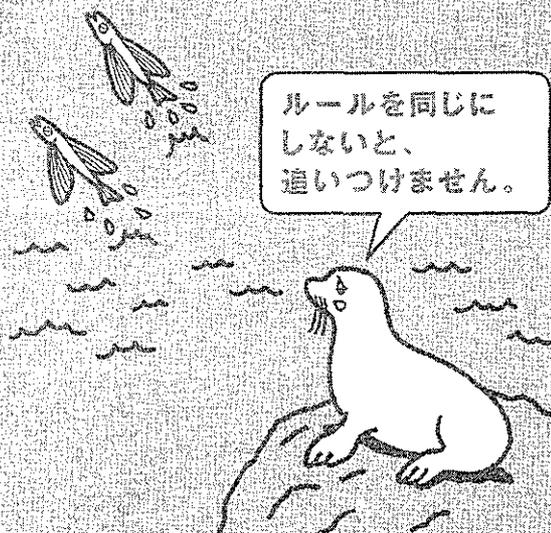
※シンガポール、香港、キプロスはトン数標準税制導入国ではありませんが、海運に対して無税または軽課税です。

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関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

広報・IR室の業務を担当することになりこの6月ではや1年が経過する。問い合わせの内容は多種多様で、国内はもとより海外からも多く寄せられ、一般の株主の方から、機関投資家、当社の社史に興味のある方、大学の研究機関などなど。方法はメール、電話、わざわざ手紙等で問い合わせを頂くこともある。

私が心掛けていることは遅くとも問い合わせを頂いた翌日には返答の連絡をする、あるいは書類を発送すること。なるべく早くにお知らせしたいという思いもあって、そう心掛けて実践している。その中で印象的な問い合わせを頂いたことが以前にあった。

昼間に一本の電話が鳴った。受話器の向こうは、高校生の学生さん。用件を尋ねると大学の受験に備えアンケートに答えて欲しいとの話であった。ひとまず内容を見てみないことには、返答もしようがないとファックスを送ってもらうことにした。数分後、1枚のファックスが手元に届き、目を向けるとそのアンケートの質問数は然る事ながら、その質問は高校生が考えつくとは思えないほどの難しい質問がずらり。海運会社にとって大きな課

題でもある船員確保の問題から、混乗船増加による日本人船員の減少の影響と技術の伝承の行方、環境問題、安全運航のための方策など。どうやら、海事学部受験のためにいろいろと調べているとのこと。一瞬、20数問という質問の多さと内容の高度さに驚いたことを良く覚えている。

その返答に残業時間の2時間を費やしたであろうか。文末に「希望叶うと良いですね。」との一文を書き加え、何とかその日のうちにファックスで回答を送付した。その日から1ヶ月ほど経過した頃であろうか、また一通の便りが届いた。一次審査を合格したとの報告と、お礼の手紙であった。数年前に海運業界を志望していた頃、希望が叶った頃の自分自身を思い返すような一つの出来事であった。

私は筆まめではないが、筆まめになるコツは思いついたらすぐ書くことだそう。これからは悪筆だからと尻込みせず、お知らせしたいという時こそ、極力手書きを心がけて実践していきたいと思う。

飯野海運株式会社 総務グループ
広報・IR室 石川 達也

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 社長室専任副室長(経営企画担当)	近 寿雄
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

先日、休暇を頂いて欧州のある国を訪ねました。この業界に入ってから海外でコンテナを積載したトラックを見ると、休暇中とはいえどうしても「どの船社のものか?」というのが気になってつい目で追ってしまいます。今回、首都からこの国第2の港にもいくことが出来る高速道路路上等で目にしたのは、CMA-CGM(この国の船社)、OOCL(香港)、COSCO(中国)、EVERGREEN(台湾)、そしてMAERSK等で、残念ながら日本の船社のものを見ることは出来ませんでした。

2年前にUKを訪ねた際は、大手3社のロゴをよく目にしていただけに、一概には言えないと思いますが各国でのシェアの違い?みたいなものを感じました。この国は結構中華系の船社が入っているのかな、などと想像するのもまた一つの楽しみ。個人的にスポーツも普段の国内リーグはほとんど観ないのに、日本代表戦だといふ応援してしまうのが常なのですが、海外で日本の船社のロゴを見ると同様に「世界で活躍する日本代表」の一端をみているようでつい嬉しくなります。日本の海運と物流企業の更なる飛躍を願わずにはられません。(MN)

せんきょう6月号 No. 551 (Vol. 47 No. 3)

発行●平成18年6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)