

せんきょう

2006

8

社団法人 日本船主協会

●No.553●



せんきょう

8

AUGUST 2006

■巻頭言	1
定航における独禁法適用除外制度の必要性 日本船主協会 副会長 日本郵船株式会社代表取締役社長 宮原耕治	
■海運ニュース	2
■国際会議レポート	2
1. 電子海図情報表示装置の搭載義務付けの時期に関する わが国提案に多数の支持 —IMO第52回航行安全小委員会(NAV52)の様態—	
■内外情報	5
1. 平成19年度からの外航日本籍船の配乗要件撤廃に向け 作業を開始 —交通政策審議会第11回海事分科会の様態—	
2. シンガポール、独禁法適用除外制度を新設 —外航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制度成立—	
■各種調査・報告	8
欧州の海洋と海事に関する統合政策の策定に向けて 海洋政策研究財団 主任研究員 今井義久	
■特別欄	11
第7回 海運セミナー その1 「次世代に向けた新しい海事社会の構築に関する研究」 株式会社日本海洋科学 代表取締役社長 富久尾義孝	
■CSRコーナー	27
“K”LINEグループとCSR 川崎汽船株式会社 CSR推進室長 狩野 真	
■メンバー紹介 No.1	30
新和海運株式会社	
■出来事から思う No.2	34
『僕が医者を続けられた理由』 医療法人社団東翔会 永田町つばさクリニック 理事長(医学博士) 立山雅己	
■国際Word ~webから~	36
国際船主責任保険組合グループ IGP&I	
海運日誌(7月) 38 海運統計 40	
船協だより 39 編集雑感 46	
■囲み記事	
・小学校教師を対象に千葉港で見学会を開催 26	
・国土交通省編集「海事レポート(平成18年版)」が発行される 39	

定航における独禁法適用除外制度の必要性

日本船主協会 副会長 日本郵船株式会社代表取締役社長 宮原耕治



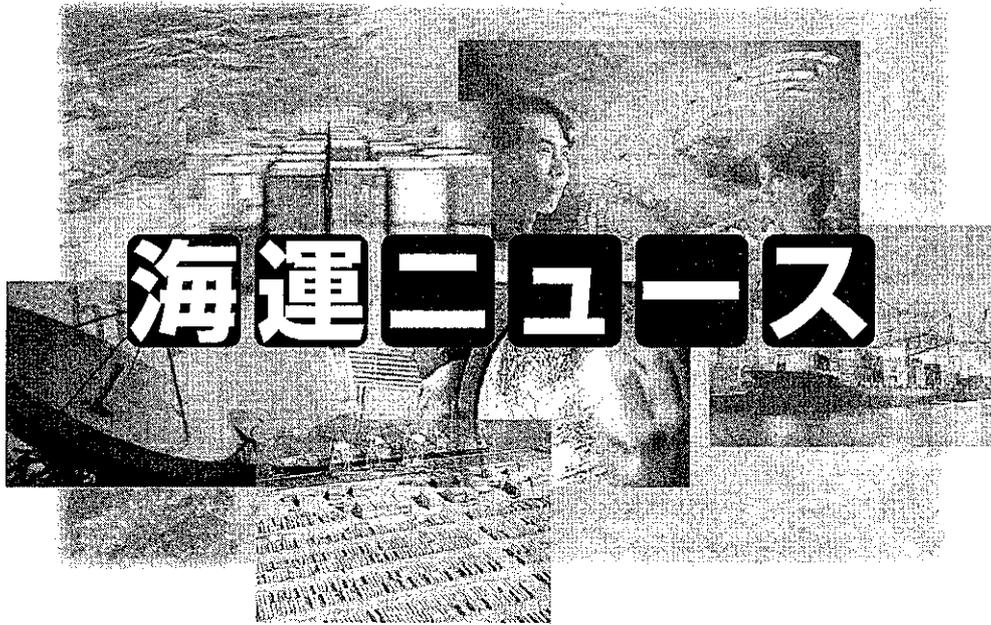
外航海運同盟への独禁法適用除外制度を廃止せよ、という報告書案が、公正取引委員会の諮問機関である「政府規制等と競争政策に関する研究会（規制研）」から唐突に出された。当協会が挙げた外航海運市場の特殊性の全てを、「カルテルを認めねばならない特別な事情は認められない」と一刀両断に退けた上で、「合理性を欠く運賃修復及びサーチャージ料金の適用等によって荷主の利益を阻害している」として、「適用除外制度は廃止することが適切」と結論付けている。幸い国土交通省からは、慎重に検討する事を強く求める旨のコメントが即日出された。現在、公取委は本制度そのもののあり方につき、広く関係者から意見を求める為、パブリックコメントを募集中である。かかる状況下、当協会としても、関係者に対し、外航定期海運の健全な発展の為に適用除外制度は必要不可欠である事を繰り返し説明、制度存続への諸方面の理解を求めて努力を重ねているところである。

規制研が僅か4回の会合のみで現行制度は廃止すべきとの結論を出している事は、余りに拙速であると言わざるを得ない。また、報告書案中には、現行制度が定航サービスの安定化にどのように寄与しており、制度を廃止した場合にわが国経済にどのような影響を及ぼすか、と言った非常に重要な点について、殆ど検証がされていない。四方を海に囲まれたわが国にとって、外航定期海運は国民生活におけるライフラインであり、かつ貿易立国を支える社会的インフラである。外航定期海運の実態を無視し、競争至上主義の旗の下で安易に適用除外制度を廃止する事は、寡占化や運賃の乱

高下をもたらし、ひいては国民生活および日本の貿易産業界全体へ取り返しのつかない損害をもたらす恐れがあり、規制研および公取委に対しては、単に競争原理のみでは無く、広く国益の観点から実態に則した慎重な検証を求めたい。

外航定期海運の最大の特徴は、その商品が船の「スペース」であり、定時運航を求められることから商品の在庫が利かない、という事にある。一旦需給が緩むと、破滅的競争に陥る事は歴史的事実であり、定航海運業の健全な発展の為に、一定の秩序維持システムは必要不可欠である。海運カルテルの下でも船社が十分に激しい国際競争に曝されている事は、かつては12社あった日本の定航船社数が現在は3社まで激減している事実が雄弁に物語っている。今日の同盟制度は、必要最小限のカルテル行為を届出制度という国の監督下で行っているものであり、適正な競争状況を維持しつつ定航海運の健全な発展を可能とする、極めてバランスの取れたシステムであると評価すべきものである。

最後になるが、外航定期海運への独禁法適用除外制度は、わが国だけではなく、国際的に認められている制度であり、最近ではシンガポールが競争法導入と同時に外航定期海運への適用除外を決めた事が記憶に新しい。アジアにおいてわが国のみが除外制度を廃止する事は、日本のマーケットだけが需給バランスのみで激しく乱高下する状況を生み出し、船社の日本離れが起こる可能性が高いが、これは日本の輸出産業にとって著しいハンディキャップとなる事が懸念される。総合的な判断が必要なテーマと思う。



● 国際会議レポート ●

1. 電子海図情報表示装置の搭載義務付けの時期に関するわが国提案に多数の支持

—IMO第52回航行安全小委員会(NAV52)の様相—

IMO（国際海事機関）の第52回航行安全小委員会（NAV52）が、2006年7月17日から21日までロンドンのIMO本部において開催され、電子海図情報表示装置（ECDIS）の性能基準の改正、統合航海システム／統合船橋システム（INS／IBS）の性能基準の改正、ECDISおよび航海用電子海図（ENC）の整備に関する評価、航路、通報等について審議が行なわれた。

また、会議冒頭で、わが国政府は、北朝鮮が日本海において航行に関する警告等することなくミサイル発射を行ったことは海上安全を損なう行為であり、各国がIMO決議A706（17）「世界的航行警報業務基本文書」に従うべきであるとした上で、この問題を第82回海上安全委員会（MSC82）において協議するよう提案する予定である事を表明した。これを受け、米国、ロシア、英国、フランス、イタリア、韓国およびフィンランドがこれを支持する旨、表明があった。

なお、審議概要は次のとおりである。

1. ECDIS および航海用電子海図（ENC）の整備に関する評価

航行安全の促進のためにはECDIS利用の促進が不可欠であるとの観点から、前回会合では①高速船へのECDIS搭載義務化のための規則改正案、②一般貨物船について、ECDIS使用による安全性向上と費用対効果を解析するための適切な総合安全評価（FSA）の実施、③ECDISの性能要件として使用される海図にラスタ航海用電子海図（RNC）※を利用する場合のバックアップとして所持が要求されている「適切な最新紙海図一式」について、その定義を明確にするための規則脚注の改正案等が承認されていた。

今次会合ではこのうち②について、わが国よりECDIS強制化の正当性を検討するため、貨物船の就航航路とENCの整備範囲の状況からFSAを実施

した結果を提出した。これにより、ENCの整備が不十分な航路では費用対効果が現れない場合もあることから、ECDIS搭載の義務化の時期についてENCの整備状況を考慮する必要がある旨説明したところ、多数の国の支持を得た。本件は次回NAV53において更に検討される予定である。

③に関して、(ベクター方式※による)航海用電子海図(ENC)とRNCの違いを説明する改正提案については、ECDIS性能基準を最終化した後で検討すべきとされ、次回NAV53にて結論づけることとした。

※ラスター海図：紙海図を正本としていわゆるコピー、印刷して作られたものであり、灯台など個々の情報をデジタルデータとして取り出す事ができない。このため、本船の進路、海図の向きに応じて海図情報文字の表示位置が読みやすく出来ないとの指摘がある。

※ベクター方式：灯台など個々の海図上の情報をデジタル化し、データベースに収めたもの。使用の際には必要な情報だけ抽出することも出来る。

2. 電子海図情報表示装置(ECDIS)の性能基準の改正

ECDISの統合改正性能基準案を次回MSC83で採択すべく、ワーキンググループにおいて同案を検討することとなった。

3. 統合航海システム(INS)と統合船橋システム(IBS)の性能基準の見直し

前回会合において、INSの性能基準の見直しと船橋警報管理システムの検討を行うコレスポンスグループ(CG)が発足し、新INS性能基準案の骨格が決定された。

今次会合ではINSとIBSの設備の性能基準、警報管理、海上人命安全条約(SOLAS)第V章15規則の包括的適用基準および基準のモジュール式構造概念に関する提案等について、テクニカルワーキンググループ(TWG)で検討を行った。その結果、

(a) IBS性能基準の改正は、「船橋設計、航行設備および機器の設計および配置、並びに船橋

作業手順」を規定したSOLAS第V章第15規則が包括的に適用できること

(b) INSの性能基準案には警報管理モジュールを含めること

(c) 船上警報の一貫した扱い等を開発する上でNAVおよび設計設備小委員会(DE)は連携が欠かせないため、DEに対してはCGの作業状況を提出し、連携を確立すること

などを骨子とする報告書がとりまとめられた。NAVはTWGで報告を承認するとともに本作業の完了目標を2007年とし、次回会議(NAV53)で審議されることとなった。

4. 灯火の色度に関する、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約(COLREG条約)附属書1の改正

今回、ノルウェーからCORLEG条約附属書1に定める航海灯の色に関する規定については国際照明委員会(CIE)の基準と整合するよう改正すべきとする提案があった。

これに対し、わが国は既存船への影響を考慮し、改正基準案は新造船のみに適用すべきと主張した。また、オランダが既存船の90%は改正基準案に適合しないとする調査結果を元に同提案に反対したところ、多くの支持を集め、ノルウェー提案を支持する国は無かった。このため、今次会合で予定されたWGによる検討は行われず、FSAを実施した後には検討することとなった。

5. 航海灯、航海灯制御器および関連装置の性能基準

現在、航海灯には電球が使用されているが、わが国は発光ダイオード(LED)の特性を調査し、LEDを航海灯に用いることの可能性についての検証結果を紹介した。また、LEDを航海灯に用いる際は、次のLEDの特性を考慮するよう要請したうえで、LED航海灯案の利点を考慮し、航海灯の性能基準がこれを妨げないようにすべきと主張した。

- ① LEDの寿命は従来の電球に比べて長いこと
- ② LEDは徐々に出力が低下していくのに対し、従来の電球は突然切れること
- ③ LEDを用いる航海灯は、複数のLEDで構成されるのに対し、従来の航海灯は一つの電球からなること

わが国の提案を受け、シンガポールは、実際にLEDを使用したブイの性能が十分であった事例を紹介した。

TWGは各指摘に留意し、次回会合で更に検討することとなった。

6. 航路、通報および関連事項

本議題は、各国が提案する分離通行方式、船舶通報制度等を審議するものである。

英国はドーバー海峡および接続水域における分離通行方式(TSS)の改正提案を取り下げたものの、次回NAV53において再提案する予定とされる。エクアドルが提案したガラパゴス諸島周辺海域およびPSSAにおける航路指定については、領海内のTSSは情報提供であることおよび領海外はTSS設定に係る提案文書が必要となるものであることから、今回は審議しないこととした。

なお、ワーキンググループ(WG)においては次の検討が行われた。

- (1) ノルウェー沖、領海外での強制航路設定—ノルウェー提案：

領海外に強制航路を設定する際の一般的手法(まずは任意の航路を設定、経過観察のうえで要すれば強制航路とする手法)に反しているとの指摘および、領海外に長大な強制航路を設定する必要性や根拠・手段・手続きの正当性等に懸念が示された。WGは修正案の検討を行い、任意の8個のTSSを推薦航路で結ぶことで承認した。

- (2) ジブラルタル海峡での既存のTSS等の変更—スペインおよびモロッコ提案：IMOのShips Routingに「Free navigational area」と称する海域は

存在しないこと等が指摘され、所要の修正の上、承認した。

- (3) 希少な鯨の生息域を避けるためのTSSの変更—米国提案：

警戒水域とTSSの接続部分の整合性を修正し、承認した。

- (4) カニ島沖およびボン岬沖のTSS改正—チュニジア提案：

同TSSを通航しない場合の罰則部分を削除する等修正の上、承認した。

- (5) ガラパゴス諸島周辺海域PSSAにおける強制船舶通報制度の新設—エクアドル提案：表現を大きく修正し、違反船舶に対する罰則部分を削除の上、承認した。

- (6) 他の提案文書：

所要の修正の上、承認した。なお、測地系がWGS84で示されていない提案文書は今後、WGS84によるものを公表すること等が確約された。

7. トレス海峡における強制水先制度

豪州がトレス海峡における強制水先制度の導入を主張したことに関し、シンガポールは、2005年7月に開催された第53回海洋環境保護委員会(MEPC53)において同海峡の水先制度は任意のものであるとした決議、および国連海洋法条約に反すると反論し、わが国のほか、米、パナマ、中国、ノルウェー、ギリシャ、リベリア、ブラジル、英、ウクライナ、キプロス、バハマ、ICS等がこれを支持した。豪州より当該海域が環境に敏感な海域である旨の説明があったものの、多数の国が懸念を表明したことを記録することとした。

(海務部：平尾)

払うとし、配乗要件撤廃を新規登録船に限定することについては、労使で適切に対応すれば担保できるのではないかとの見解を示す一方で、制度を具体化する中で労使合意が実効あるものとなるよう十分に配慮していくとした。また、トン数標準税制については、平成19年度税制改正要望に盛り込むべく作業を進めており、財政状況を考慮すると導入は容易ではないが、広く国民の理解が得られるようにしたいと語った。さらに、国旗掲揚船については、便宜置籍国との調整が必要なため、

近々にパナマに職員を派遣することを明らかにした。

今次海事分科会において、昨年来当協会が取り組んできた日本籍船に係る船・機長配乗要件の撤廃が平成19年度から実現することが明らかとなった。当協会は引き続き、トン数税制、水先制度改革、日本人船員の確保育成、内航海運対策など、諸施策の実現に向けて、精力的に活動することとしている。

(企画部：本澤)

交通政策審議会海事分科会出席者名簿

○委員 (50音順 敬称略)

圓川 隆夫 東京工業大学教授
 杉山 雅洋 早稲田大学教授
 馬田 一 (社)日本鉄鋼連盟会長
 山村レイコ 国際ラリーライダー

○交通政策審議会海事分科会運営規則第6条に基づき、意見を求めることができる者(50音順 敬称略)

井出本 榮 全日本会員組合組合長
 鈴木 邦雄 (社)日本船主協会会長
 (代理：中本光夫 (社)日本船主協会理事長)

○国土交通省海事局

富士原康一 海事局長
 春成 誠 海事局次長
 大野 裕夫 大臣官房審議官
 伊藤 茂 大臣官房技術審議官
 室谷 正裕 総務課長
 長谷部正道 大臣官房参事官
 永松 健次 外航課長
 大塚 洋 内航課長
 持永 秀毅 運航労務課長
 澤山 健一 検査測度課長
 村上 玉樹 船員政策課長
 羽尾 一郎 海技資格課長

2

シンガポール、独禁法適用除外制度を新設

—外航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制度成立—



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、その大部分の規定が06年1月1日に施行された。成立当初、外航船社間協定に対する適用除外制度が盛り込まれていなかったが、当協会のコメント提出（本誌2005年6月号P.24参照）を含む海運関係者等による意見提出などの結果、同国独禁当局（シンガポール競争委員会（CCS））は、05年12月、外航船社間協定に競争法適用除外を与える考えを公表した。

06年4月6日にはCCSから包括適用除外規則案が公表されるとともに、関係者からの意見提出が求められ、当協会、シンガポール船協などは規則案を概ね支持するコメントを再度提出（本誌2006年5月号P.14参照）した一方、シンガポール荷協／アジア荷協は規則案は不必要に寛大としてCCSの再検討を求めた。

これら意見に基づくシンガポール政府内での検討の結果、7月14日、同国貿易産業大臣は上記規則案を一部修正した最終版を公表、06年1月1日に遡及して適用する旨を発表した。規則概要は以下の通り。

—本規則は06年1月1日に遡及して適用され、2010年12月31日を期限とする。規定に基づき、期限内でも見直しを行うことはある。

—包括適用除外は、定期船サービスを行う2以上の船社の協定を対象とする。

—対象となる協定は、技術・運航・営業上の取り決め、運賃に関する取り決め等。（同盟／協議協定／コンソーシアムとも対象）運賃に関する適用除外の対象は、定期船サービス提供と合理的な関連性を有するあらゆる諸料金を含む。

—市場シェアが50%以下で下掲の条件を満たす船

社間協定には包括適用除外を認める。かかる協定の届出は不要。

- 加盟船社が対外秘個別サービスコントラクトを締結することを許容している。
- 予めメンバー間で合意された予告期間を経て、船社が協定から脱退する場合、罰金や罰則（条件）を付さない。
- タリフ遵守を義務化しない。
- サービスの取り決めに関する機密事項を他社・その他関係者間で交換しない。

—市場シェアが50%を超える船社間協定が適用除外を得るためには、50%以下の協定に求められる要件をすべて満たした上、CCSへの届出、タリフ等の情報の利用者への公開等が必要。

—協定の市場シェアが50%を超え、かつシェア50%超の場合の適用除外要件を満たさない場合、シェアが50%を超えた年の年末から6ヶ月間は引き続き包括適用除外を与える。

—協定が規則の諸要件を充足しなくなった、若しくはCCSが協定の行為が2004年競争法41条*の要件を充足しないと判断した場合、CCSは当該適用除外を取消することができる。

*2004年競争法第41条（協定に包括適用除外を付与する条件）

当該協定が

- (a) 生産若しくは分配の改善、または
- (b) 技術若しくは経済の進歩を促進に寄与し、かつ、

(i) 企業に目的達成のために必要不可欠でない共同的制限を課さず

(ii) 関係する商品若しくはサービスの相当部分に対して競争阻害可能性を与えない

（企画部：山上）

欧州の海洋と海事に関する統合政策の策定に向けて

海洋政策研究財団 主任研究員 今井 義久

《総括》

欧州委員会は、2006年6月7日、海洋と海事に関する統合政策グリーンペーパー「欧州の将来の海事政策に向けて：海洋と海事に関する欧州のビジョン」を公表し、欧州市民に対し、海洋との望ましい関係について公開ヒアリングに付すことによって、その結果を欧州委員会が将来の統合的な海洋政策のためのビジョンを策定する上での参考とすることにした。公表された同ペーパーは、欧州委員会が2005年3月2日に行った同委員会での決定に基づいている。

広範な海事分野の中では、海洋環境の保護を確かにする持続可能な方法の下でのリスボン戦略で謳った成長と雇用を維持することが求められている。なお、6月15日開催の欧州議会では、同ペーパーの公表を考慮し、予算化を伴い具体的な展開を可能とするフレームワークプログラム7（2007年～2013年）の中の「食糧、農業とバイオ技術」の項目（現状の予算措置では約19億ユーロ）に、「漁業と持続可能な海洋開発（注1）」の小項目を挿入する修正決議を採択している。更に、6月22日開催の欧州委員会では、「2001年運輸白書の中期見直し（注2）」を承認している。

欧州船主協会（ECSA）では、グリーンペーパーの発行と運輸白書の中期見直しについて直ちに歓迎の意を表した。そして、海事輸送で関心を向けるべきこととして、次の11点を示した。

- 短距離海上輸送は道路輸送と同様に、明らかに成長のための潜在性を持つ。短距離輸送の促進が継続されるべき
- 港湾における投資の増加と後背地の連携が必要
- 船舶からの大気汚染は低減されるべき
- 共通の欧州の海事の領域が創出されるべき
- ILO条約に適應する社会的対話が顕かに進められること
- 旅客に係わる権限の明確化がされること（注：

欧州委員会では、2006年5月17日に、共同体の海上あるいは内水路を旅する旅客の権限についての保護強化に関する作業ペーパーについて協議に付している。これに関して、欧州船主協会では、EUの加盟国では海上における旅客と荷物の運送に関するアテネ条約の2002年プロトコルの条項で定めている事故等の場合の有限責任以上に設定を高くすべきでない旨の提言を規制案の協議に際して行っている。）

- 欧州海上保安庁（EMSA）の機能の強化
- セキュリティ手段の適用を尊重した競争上の歪曲性の回避
- 運賃輸送のロジスティックスのための戦略の展開
- 主要な交易のパートナーとのEUの輸送協力と政策の展開
- IMOのような国際機関の場におけるEUの役割の強化

《グリーンペーパーの骨子》

序章

序章では、背景としての現状と論理的根拠に当てている。

海上輸送、産業、沿岸域、洋上エネルギー、漁業、海洋環境、社会経済的に凝縮した数多くの領域での人類の活動は、しばしば相互に関連し合っているが、非常に多くの場合には、それぞれ別個の組織として行動している。それゆえに、同ペーパーは、包括的な方法で海洋と海事を捉えるEUの将来の海事政策に関する議論を求めることを目的としている。

第2章：持続可能な海事の展開における欧州の主導権の保持

この章では、海事経済の重要性とその成長の展望、競争力の源の特定に当てている。そして、急

速にグローバル化する世界の中で、革新的製品の成長をベースにし続ける海事部門の必要性を特定している。これに沿って、研究とイノベーションを促進するために企図された欧州の既存の共同体計画に言及し、加盟国の活動に係わる更なる統合的アプローチのためのアイデアを示唆している。そして、環境面の持続性と海上安全の規制の確保における海洋戦略の課題についての本質的役割を強調している。また、民間部門のクラスター活動によって現在展開されている更なる統合アプローチの発展を歓迎し、海事部門の環境規制がどのように展開出来得たかについて触れている。この章では、世界的気候変動の影響、エネルギー分野の開発、検討可能なブルー・バイオ技術の特定のような海事の世界が直面する新しい課題を考慮する必要性に言及している。

第3章：沿岸域における生活の質的向上

この章は、海事に関する沿岸域での特別な役割の検証に当てている。増加する人口の生活面での質にとっての健全な海洋環境の重要性、沿岸とそこでの住民への様々な脅威、それらをどのように扱い、係わるかを検証する。例えば、地方経済の中での海のツーリズムの大事な役割とその持続的健全性をどのように管理するのが最良であるかがある。章の最後では、海事活動と陸上ベースの活動との間の複雑な相互関係があり、これらがお互いを強めることが出来るように、どのように管理するのが最良であるかに向けている。

第4章：海洋と我々人類の関係をマネージする手段の提供

この章では、海洋と海事の関係の持続可能な管理を強化するための数々の重要な手段について検証している。海洋と海事それら自身と関連する人類の活動についての両方にとって、役に立ち必要とされる種類のデータ、海洋データにとっての包括的EUのネットワークと更なる統合化、そして、EU沿岸水域での船舶の動向を特定する目的をもつ既存のネットワークの開発がある。沿岸水域での経済活動を規制する海洋空間の計画システム、海洋戦略課題の中で既に提案されたエコシステムベースの管理アプローチについての構築がある。章の最後で、沿岸地域に対するEUの財政支援、主に

構造基金（ERDF：欧州地域開発基金、ESF：欧州社会基金）或いは結束基金によって実行可能となる重要な役割に向けている。

第5章：ガバナンス

EU域内：

海洋と海事の新しい理解は、伝統的部門的かつ地理的に制限したアプローチを問題にしており、助成の原則に基づく政策の更なる統合化した形を擁護している。海のモニタリングと監視に関連する進歩を含む技術開発が、過去においては聞いたこともないような広さにデータサービスを統合することを可能にした。技術推進型の規模の経済が、統合政策を通じて最良に実現が図れる。海上での法の励行は、加盟国において有益な乏しく高価な資源の調和的利用を通じて最良なものになる。海洋空間の計画の実行におけるECと加盟国の間で考察できる活動部門の種類についても示唆している。

ガバナンスでは、海事部門の諸政策の間での調整、良い慣例での協力と利害関係者が関与するパートナーシップの領域での地域政策から得られた経験の活用をすべきである。また、沿岸水域での多くの加盟国の種々のオフショア活動の統合についての低さについても指摘している。EUのコーストガードを配備する考えと同じく、加盟国の間での沿岸運航を含む付加的活動を拡大EUの海洋空間に広げることについても触れている。人の密輸やテロを含む種々の不法活動の拡大が1つの要因として特定されている。民間活動における加盟国の海軍の関与の拡大が強調されている。

国際的な領域：

この章では、世界の海洋は相互に結びついており、ルール策定ではしばしばグローバルな世界であるので、海事の政策は外に向けた広さを持たなければならないことを論じている。気候変動、海洋環境、海洋の生命体保護、船舶運航、漁業のような海事の分野が抱える諸問題については新しい国際的ルールが求められており、それを基に規制されるのがベストであるが、国際レベルでのEUの活動が上手くいかなければその責任を取らなければならないし、条約の下での行動に対してEUはそのオプションを検討する。

この章の最後では、欧州の海事政策は一般的な枠組みを必要としているが、その履行においては

欧州の地理的状況の現実と多種多様性に配慮することが必要であることを明確に述べている。

第6章：欧州の海事遺産の再生と海事のアイデンティティー（独自性）についての肯定

この章では、海事の遺産活動をその他の海事部門に関連してどのように助長出来るか、教育が我々人類の生存の中での海洋の役割についての共通のビジョンの進展にどのように貢献させることが出来るかを検証している。

第7章：公開協議のプロセス

同ペーパーは、2007年の6月末までの期間の間に利害関係者に対し公開協議（聴取）に付される。そして、2007年末までに、欧州委員会は協議のプロセスの結果と提案を要約して、評議会と議会に伝えることにしている。

* * *

(注1) 2007年から実施予定のフレームワークプログラム7の枠組みの下で検討の「漁業と持続可能な海洋開発」構想

① 目的：

- 科学的展開に基づく漁業資源の管理のための新しいモデルの適用
- 孤立或いは個別のものでなく、全体としてのグローバルなエコシステムに基づく漁業管理システムの実施
- データ収集と漁業管理とモニタリングによる派生情報の信頼性と質の強化
- 養殖漁業の持続可能な発展を支援すること

② 論理的根拠：

環境、技術、社会経済、政治上の局面に係わる活動に配慮して、革新的漁業システムを通じた漁業資源の管理の改善と既存システムの改善を確実にするプロセスを開発することが重要である。海洋と海洋資源にとっての全般的な改善を確かなものにするのが、我々人類の活動に配慮したエコシステムの構成を基にした漁業資源の管理のためのシステム適用をもたらす。これらの活動が、特に、エコシステムと海洋資源の世界的変化についての関連で評価されなければならない。海洋地政学、漁業生物学、社会科学の融合を目的とした多角的研究を促進することは、養殖の管理に係わる情報のデータベースに結びついた経済的情報の統合化を必要とするだろう。海洋の保全、コスト削減、情報へのアクセスの迅速化を図るために、漁船へのモニタリングを完全にすることが重要である。

養殖漁業に関しては、更なる生態の産出システム、新しい種の産出、飼料の質の改善、生産性を後押しするために出来るる遺伝学上の操作の影響に向けた

研究の用途に役立つ科学的支援をすることが急務である。

- ③ 活動：情報の範囲をベースにした管理メカニズム
 - 漁業技術、選択性、管理と意志決定プロセスにおける社会経済的影響の重要性の評価
 - 養殖と漁業の評価における量的不確実性
 - 深海での漁業についての最良の知見
 - 開発の各レベルに対する資源の最適状態の決定
 - 海洋システムの生産性と餌食の連鎖による汚染の転移における変化に注意を払った、餌食の連鎖プロセスについての最良の知見
 - 長期的に持続可能な漁業の開拓に連動する管理手段を重要視した生体の経済モデルの展開と適用
 - モニタリング、データベースの作成と維持に適用したプログラムでの漁業と環境に係わるデータ集積の整合の強化
 - 製品の積極的イメージを保持する視点を持った、魚製品の品質と安全のモニタリング
 - 養殖の産出技術の向上（例：抗生物質の利用の低減、統合システムの利用）
 - 養殖に係わる遺伝学、栄養、生理学、そして環境との相互作用の領域での知見の向上
 - 潜在的有害化合物（毒素、金属、POPs）の蓄積に結びつくプロセスの特定化と非中毒性のプロセス（二枚貝の毒藻）
 - その他

(注2) EUの運輸白書の中期見直し

欧州委員会は、運輸白書の見直しにおいて、リスボン戦略課題の持続可能な発展戦略に沿った、競争力のある、安全で環境に優しい輸送を含む元の白書で掲げた目的を固守している。政策面の1つでは、大気への排出に配慮したクリーンな効率的輸送に取り組むべきであることを強調している。なお、同委員会では、原油の高価格によって、2006年秋のエネルギー効率に係わる活動計画にまもなく引き継がれることになるエネルギー効率の課題については、グリーンペーパーで指摘されているような効率性の追求が進むことを望んでいる。そして、同見直しについての付属書では、来る2009年までに各年で取られるEUの主要な選択行動の予定とともに、道路、鉄道、水上、空の各輸送部門を取り巻く状況（雇用、運賃輸送、旅客輸送、輸送の伸び率、エネルギー消費、輸送手段の効率性等）についての実情と見通し）について取り上げている。ちなみに、水上輸送に係わる行動では、①欧州の共通の海事の領域のための包括的戦略を展開するために利害関係者に広範な公開ヒアリングを行うこと、②包括的な欧州の港湾政策を展開すること、③水上輸送から生じる大気汚染を低減する行動を取ること、④陸域との連結を特に重視した海上における短距離輸送とハイウェイ化の促進を継続すること、⑤内水路の河川輸送促進のためのNAIADES (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe) 計画を実行すること、を強調している。

第7回 海運セミナー その1 「次世代に向けた新しい海事社会の 構築に関する研究」

■ 株式会社日本海洋科学 代表取締役社長 富久尾 義孝氏 ■

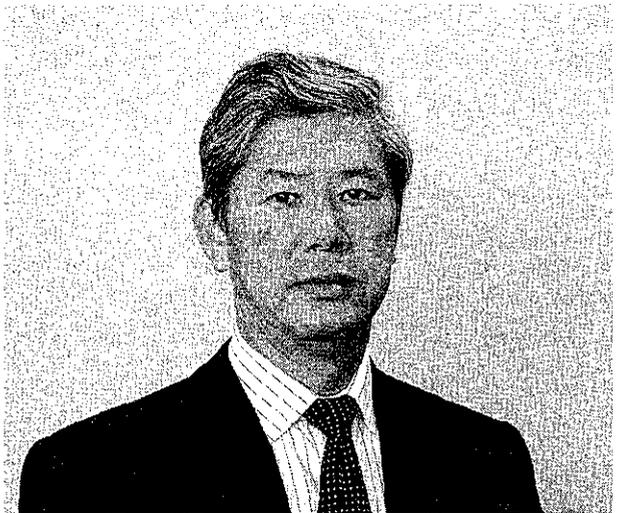
当協会は6月19日（月）に会員会社を主な対象として第7回海運セミナーを開催いたしました。8月号、9月号と2ヶ月に亘り各講演の内容をご紹介致します。

講師：富久尾義孝（ふくお よしたか）氏

1944年生まれ。1967年神戸商船大学を卒業後、日本郵船(株)に入社。1988年同社船長。1987年より(株)日本海洋科学の創設に係わり、現在、同社代表取締役社長。会社経営の傍ら大学院で学び、本年3月に神戸大学博士課程を修了、学位（商船学）を取得している。

ご紹介いただきました日本海洋科学の富久尾でございます。これから「次世代に向けた新しい海事社会の構築に関する研究」という演題でお話をさせていただきます。これは今年3月神戸大学で学位を取った際の研究論文のテーマでございます。一見難しいタイトルですが、要は、海事社会というものを次の世代に向けてより良くしていくにはどうするかということ、主として海運や船員の側から見た目で論じたものです。

早速ですが、いろいろな言葉が出てきます。皆さんは海運関係の方で、私などより遥かによくご存知だと思いますが、私がどういう意味で使っているかをご理解いただくために、3つほど定義をしておきます。まず「海技者」ですがこれは、「海事技術者」のことで、海の技術や知識を利用して主に陸上で働く人のことを意味します。船員の経験があるかどうかは問いません。次は「海事産業」。これは、海運、造船、港湾、メーカーなど、海運を取り巻く関連産業全体を意味します。最後は、「海事社会」。これは、「海事クラスター」または



▲株式会社日本海洋科学 代表取締役社長 富久尾義孝氏

「マリタイムクラスター」とも言いますが、海事産業にさらに行政、組合、教育関係などの海事一般を加え、そこに関係する人たちの集まりを指します。

ではなぜ、こういったテーマについて私が研究をやってきたのかと言いますと、わが国の海事産業は1985年のプラザ合意以降、一時的には活況を呈しているものの、全般的には閉塞し、元気がない。将来のためにはこれを何とかしなければいけないと考えたからです。元気がないとは言え我が国の海事産業は、外航船を2,000隻も運航し、造船にしても世界の3分の1を建造する非常に重要な国家産業であることに今も変わりはありません。現在、我が国では自動車やテレビなどの製造産業

が盛んですが、産業には非常にいいときもあれば、そうでないときもたくさんあるわけで、国家運営上、産業構造のバランスは必要だろうと思います。そう考えると、20兆円近くまで売り上げている海事産業というのは、日本にとって非常に重要な産業のはずで、もっともっと元気にしていく必要があるのではないのでしょうか。

本日の話の構成ですが、まず海事社会の中でもっとも変化の激しい外航船員を切り口にその現状をお話し、次いでそれとも深い係わりを持つ海事社会の問題点を整理したいと思います。次に実際に調査を行った欧州海事社会の現状をお話すると共に、それらを参考にして、我が国海事社会の再生に向けた提案を行います。最後にその提案の実効性を私が長年係わってきました海事コンサルタント会社の業務分析をすることで検証してみたいと考えております。

我が国外航船員の現状

まず、海事社会における外航船員の現状です。ご存知のように、外航船員というのは非常に大きく減少しています。1975年当時は約60,000人いたわけですが、2004年には3,000人規模にまで急減しております。この間の減少率を10年単位で見ますと、75年からの最初の10年が4.5%ぐらい。それから7.3%、7.8%とどんどん高くなっています。ちなみに、プラザ合意のあった85年から88年の3年間の平均減少率は19.4%です。就業人口がこれだけ急速に減っていった産業は他にはないのではないかと考えております。

船員の減少と為替レートとの関係を表したのがこの【図1】です。円高と船員の減少がきれいにリンクしており、いかにプラザ合意が日本人外航船員の減少に影響したかがおわかりいただけだと思います。

次に、外航船員の年齢ですが、50歳以上の人が全体の3分の1を占めており、あと10年もしないで、この人たちのリタイアにより日本人外航船員の数は2,000人を切ることになるのは間違いないと思います。それから、船員の勤務状況も大きく変わってきました。今迄は船員というと、乗船期間が長く有給休暇がたまにあるというイメージで

したが、最近では、陸上勤務と海上勤務があまり変わらず、場合によっては陸のほうが長いという状況になっています。これは、ある船長の生涯勤務状況ですが、32.5年の勤務期間、日数にして11,871日ですが、このように海上と陸上の勤務期間がほぼ半分ぐらいつつと言う船員がだいぶ出てきました。

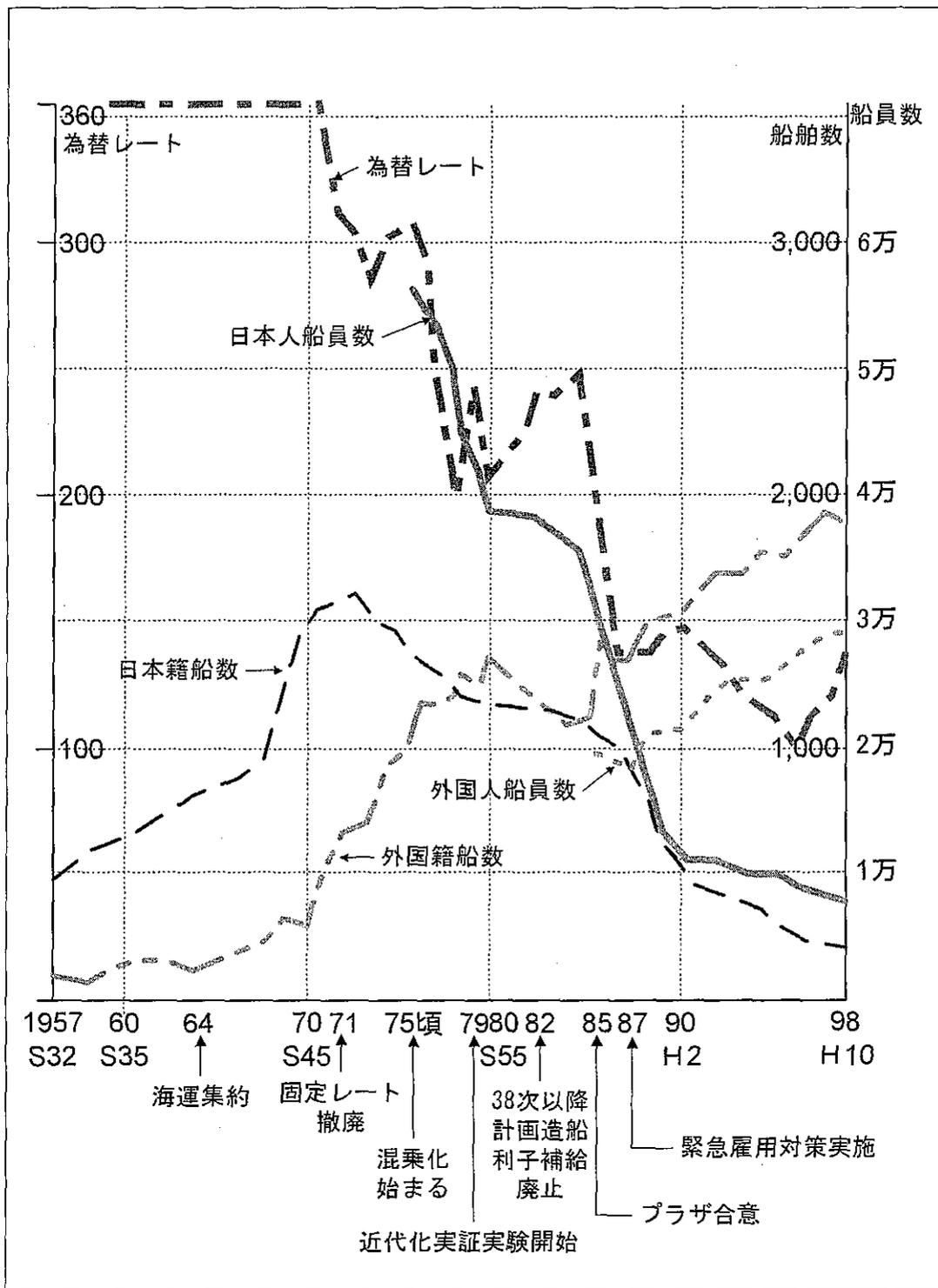
なぜこうなったかは、ご承知のように日本人船員のコストが非常に高くなってしまったからです。これは船員費をモデル的に比較したのですが、乗員24名の場合、日本人ですと、旧外労協ベースで年間3億5,000万ぐらいかかりますが、中国やフィリピン人ですと3~4,000万ぐらいですから、10倍ぐらいコストが違います。一船で3億円ぐらい違うわけですから、もし、600隻の運航をしようとするると1,800億円もの差になるわけで、これではとても日本人を使えないのは当然です。これが、日本人船員をとりまく環境を大きく変えてしまった最大の理由です。

もう1つの理由としては、船社の機能分化を挙げることができます。これは船を持ち、荷物を集め、自社船員で運航を行うという船社の機能が今では全部バラバラになってきたと言う事実です。例えば、船舶の所有も、必ずしも船会社ばかりでは無く、銀行が持つ例もあります。また船員の保有や運航も、今ではほとんど船舶管理会社が行っております。このような船社機能の分化は混乗化を促進し、日本人船員の減少を早めました。一方で船社機能の分化は陸上側で船務を代替する船舶管理などの業務を新しく創り出し、それが海技者のニーズを増やすという側面も持っております。

日本人外航船員に対するニーズ調査

それでは日本人外航船員に対しては、現存一体どれ位のニーズが残っているのでしょうか？ その実態を調べてみました。まず、簡単なアンケートを実施しました。400部送って3割ぐらいの回答率でしたが、複数回答を含めてほしい8割ぐらいは、「空洞化を避けるため」や「安全保障上」、更には「海技者養成のため」現状規模位の日本人船員は必要と答えております。また、海技者の活用については、7割ぐらいの人が陸上で「使いた

図1 為替レートと日本人船員数の関係



注：日本人船員数は日本船主協会「海運統計要覧」による。外国人船員数は「海運統計要覧」、「海運白書」等から概数計算した。その他は運輸省海事産業課資料による。
 (出典：“海洋”2005年10月号)

い」との答えでした。それでは外航船社は毎年どのぐらいの日本人船員を実際に採用しているかという、ここ20年ぐらいのデータではだいたい年間80~90人ぐらいです。

次に、陸上における海運、パイロット、SIを除

く海技者のニーズを推定してみました。これについては商船大学の卒業生を対象にした海洋会の就業名簿を利用しました。名簿には13,173人という数字がありますが、これは全部が全部、商船大学を出なければやれない仕事ではなく、中には不動



産、卸小売業などのように、海事と直接関係付けることが困難な職種が多く含まれております。従って、これらの職種を除外して海運、パイロット、SI 以外の海技者の需要を推定しますと、約1,500人という値を得ることができます。

この数字に先ほどの海運会社に所属する船員の将来予想数2,000人、水先類似行為を含めたパイロットの要員700~800人、そして、SIはいま100~200人ぐらいと推定されていますが、もう少しがんばって日本の船舶管理船を増やせば500人規模まで増やせる可能性もありますので、この500人を足しますと、日本人外航船員のニーズは合計4,500人ぐらいの規模と推定されます。向こう30年間この規模を維持するためには、年間150人ぐらいの採用が必要になりますが、先ほどお示したように、船社は外航の職員を年間90人ぐらいしか採っていません。このため、これまで船社に頼っていた陸上への海技者供給がうまくゆかなくなります。単純に考えても、年間60人や70人というオーダーで海技者が毎年不足していくわけで、このまま放っておくと10年経てば700人不足というような事態が発生する可能性が高いと思います。

わが国海事社会の抱える問題点

次にこの国の抱える海事社会の基本的な問題点を少し整理してみましよう。まず最初に挙げなければいけないのが船員の質の問題です。一般的な話として、昔に比べると日本人船員の質が落ちて

いると言うのは否めない事実ではないでしょうか。その大きな理由に「船員の特権」の消滅があります。昔の船員というのは、陸に比べて給料がかなり高かった。私が船社に入社した1967年（昭和42年）頃は、だいたい陸の倍ぐらいの収入があり、更にタンカーに乗って三国間輸送をやると、陸の3倍近い収入を得ることもできました。ところが、最近の船長や一等航海士の乗船時と陸勤時の年収差は2割ぐらいしかないのが実状で、場合によっては乗船期間が短いと陸での年収とあまり変わらないこ

ともあります。このような給料の相対的低下は、若い人から船員になる魅力を急速に失わせていると言ってもいいと思います。

それから、特権は給料だけではありません。昔は渡航費が高くなかなか外国に行けなかった。昭和42年頃、南米に行くためには、給料は3~4万円なのに数十万の費用がかかりました。ところが船員になれば簡単に外国へ行くことができる訳で、これは大きな特権でした。それから、免税の「舶来品」を持ち帰ることができるのも船員の特権でした。しかし、今はハワイでもオフシーズンなら5~6万円で行けますし、「舶来品」という言葉も死語になってしまうほど、いくらでも外国のものが安く買える時代です。先ほどの給料の問題も含めて、このように船員の特権が次々と消滅するにつれ、その職業的魅力も急速になくなり、結果的に船員社会にはあまりいい人材が集まらなくなってしまったのが事実です。こうした人材の枯渇は、我が国海事産業の競争力を中、長期的には間違いなく低下させることになります。

次の問題は、海事クラスターの縮小問題です。クラスターというのは、ブドウの房だと思ってください。粒の一つ一つが、例えば海運であったり、造船であったり、計器メーカーであったり、教育であったり、行政であったりする。それがうまくまとまって美しい形をつくったものが海事クラスターです。ところが、強大さを誇った日本の海事クラスターが最近ではボロボロになってきている

のではないのでしょうか。1つの例として、1975年頃の日本の造船業は世界の建造量のほぼ半分を造っていました。それがだんだんとシェアを落とし、今では世界の35%ぐらいのシェアしかありません。世界の船舶建造量は毎年増えているのですが、増えたところは全部韓国や中国に取られ、相対的にシェアを落としてしまいました。

港湾におけるコンテナの取扱高も急速に落ちていきます。日本の港湾におけるコンテナの取扱高を1975年から2004年の30年間で見てみますと、75年にはトップ20に神戸、東京、横浜の3つがきちんと入っていました。しかし、2004年には、東京がかわるがわる20位に残っている程度です。代って伸びているのが香港、シンガポール、上海等です。クラスターは集積の力ですから、関連産業が縮小するとそれにつれて他の産業も縮小を余儀なくされます。従って、海事クラスターの縮小は我が国にとって極めて深刻な問題といえます。

もう1つ重要な問題は、日本の海事制度です。海事制度とは船員社会に限って言えば、商船大学や高専を含めた船員の教育体制、船員の訓練を行う航海訓練制度、船員免許制度、水先制度、海難審判制度、それから、法的な問題だけではなく、船社における海陸の二重人事制度、更には組合制度や船員保険制度などを含みます。これらはいずれも、船員が60,000人もいた時代に創られた制度であって、その時代には非常に有効に機能した制度です。ところが、外航船員2,000人の現代にこれらの制度がほとんど変わらずに残っているというのは、やはり大きな問題なのではないのでしょうか。1940年代にできたこうした海事制度が根本的な改革も無いまま60年間も放置され、制度自体が硬直化している。そのため、海事社会をいろいろ変革しようとしてもなかなかできないという問題について、我々はもう少し考えていかなければいけないのではないのでしょうか。

最後に我が国の海事社会全体を見たとき、欧米に比べて全体の結束がいまひとつ強くないと言う問題を指摘しておきたいと思えます。結束の弱さは、海事社会として何かをやらうとしても統一的な方向性、即ち「将来に向けた明確なビジョン」が描けないため、常に戦略性に欠けた行動しか採

れないという弊害を生むことになります。

去る5月26日の読売新聞の「国家戦略を考える」と言う特集に「“皆無”の海運政策」というセンセーショナルな見出しの記事が掲載されました。これは、船員政策を例に我が国には総合的な海事政策が無いことを指摘した記事ですが、私が只今指摘した問題と根は一緒です。

欧州海事社会の現状

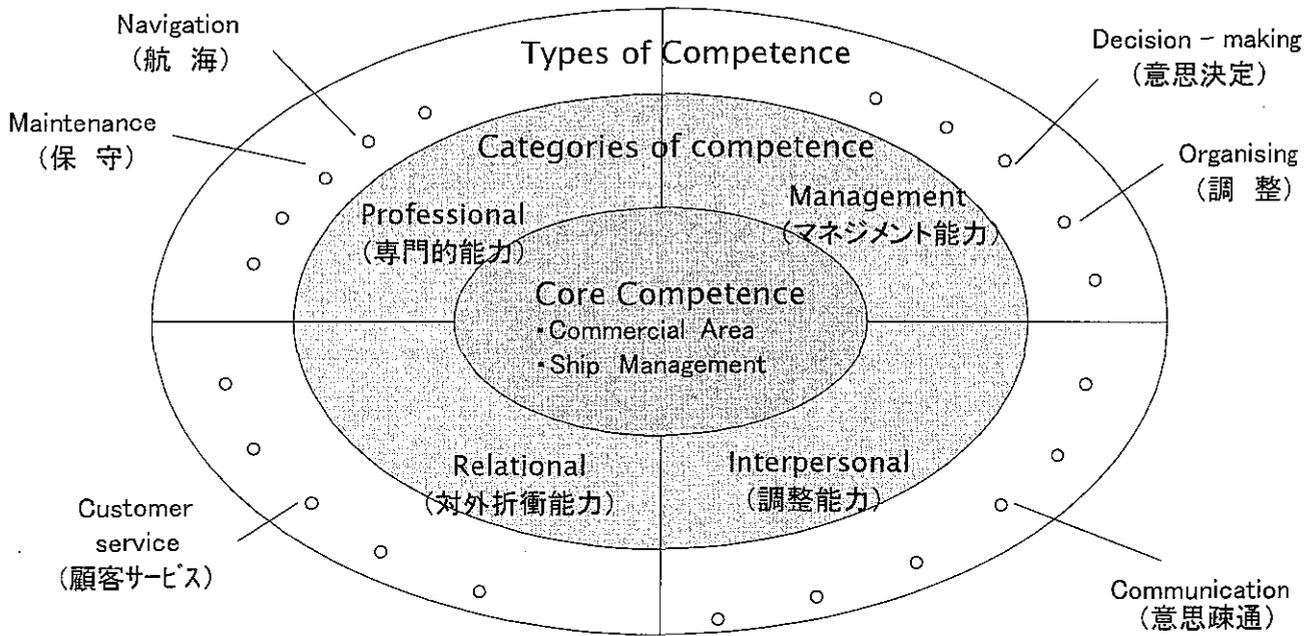
では、日本の海事社会の現状に比べて、欧州はどうなっているのか。この論文を書く過程で、私自身がノルウェー、イギリス、ベルギーの3カ国で計12機関を対象にヒアリング調査を実施しました。各国の船協に行ったり、行政の方にも会ったり、保安庁、大学、組合を含め、延べ40人の方のいろいろな意見を聞いてきました。

まずノルウェーで一番問題になっているのは、能力のある優秀な船員が大幅に不足してきていることです。海事産業の競争力確保のためには一定の優秀な海技者が必要だが、なかなかキープできないのが問題だということを彼らも盛んに言っていました。

ここにノルウェーの船協がまとめた海運に要求される能力の分類がありますのでお示しします。彼らは海運に要求される能力をこの【図2】のように大きく4つに分けました。まずプロフェッショナルな能力とは、航海や船舶管理を行ういわゆる専門的な能力です。次はマネジメント能力ですが、これは組織を調整したり、意思決定をして物事をうまくやり遂げる能力のことです。さらに、インターパーソナルな能力とは人間関係を調整し、いろいろな人を目的に向かって動かしていくためのコミュニケーションや外国人の異文化を理解する能力です。最後はリレーショナルな能力で、これはお客さんと折衝をしたり、プレゼンテーションをやったりする対外折衝能力です。

ノルウェーでは同国のトップオフィサーの能力をこの4つの分類を使って分析しています。それによると、プロフェッショナルの部分は相当程度強いものの、マネジメントやインターパーソナルの部分は全く弱いと言う結果が出ています。こうした調査結果を受けて、ノルウェーでは各社が意

図2 シッピングに要求される能力のモデル (ノルウェー船主協会作成)



思決定のトレーニングや異文化マネジメント、更にはITトレーニングといった分野で幹部船員の研修を実施しています。

一方、ノルウェーでは【図3】のように海運を中心にして、ブローカー、保険、エージェント、船舶金融、さらには造船、教育・トレーニング、コンサルタント、港関係、組合、行政、計器メーカーなどの関連企業群から成る海事クラスター(マリタイムクラスター)に対する関心が大変強く、中心にある海運を強くするだけではなく、周りの産業についても常に創造的な仕事をしないと国際競争に勝てないと多くの関係者が考えています。

では、このマリタイムクラスターにおける創造的な仕事とは具体的にどんなことをやっているのか。例えば、船をワンマンでコントロールできるような新しい装置(インテグレートッド・ブリッジ・システム)を計器メーカーと造船所、船会社が共同で開発して、横幅が100mぐらいしかない水路でも船位誘導をしながら幅35mのフェリーを正確に航海させる。そして問題があれば、船会社が計器メーカーにそれを必ずフィードバックする。そうやってお互いが協力してよりよい製品を作り上げ、ノルウェー製として世界に売っていくと言った仕事です。

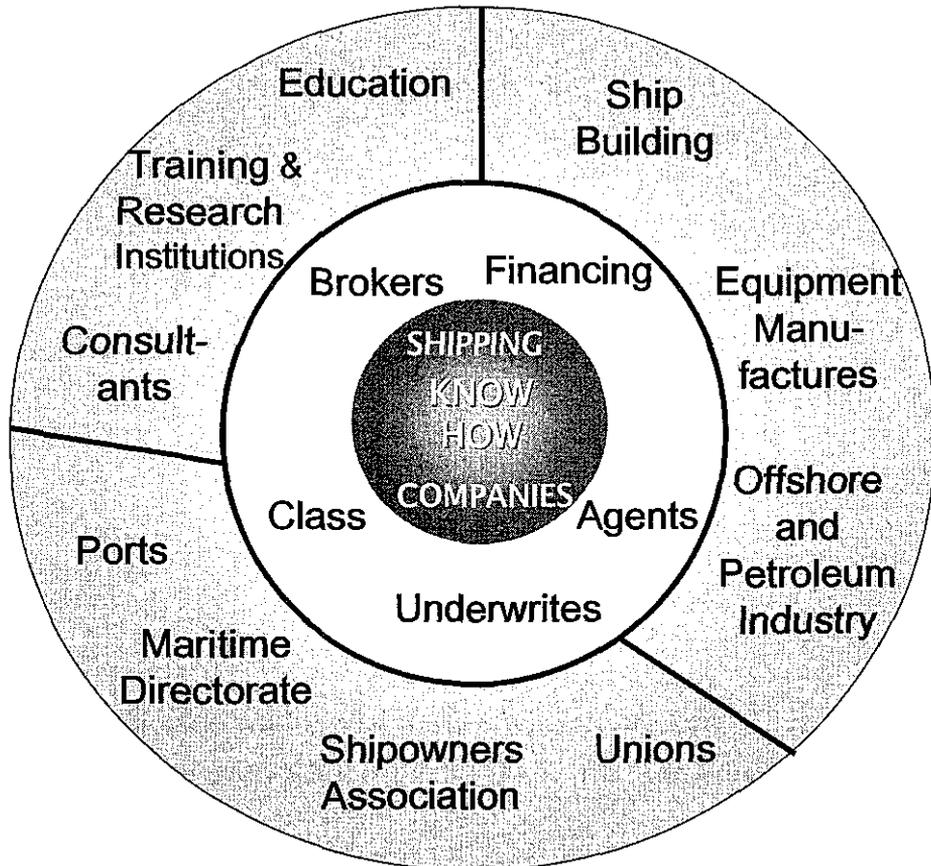
それから、変わったところでは、電子海図の配

信ビジネスがあります。今は海図がどんどん紙から電子化されています。しかしこの電子海図、各国単位の配信が原則ですから、使う側は例えば、フランスに行く場合は、フランスから買わなければいけないというようにその入手が大変煩雑です。しかも、海図は頻繁に変更されるので、そのフォローも大変です。このため、電子海図の普及はなかなか進まないのが実態です。

そこで欧州11カ国が中心になってノルウェーにPRIMARという電子海図の配信組織がつけられました。電子海図の情報がPRIMAR 1箇所に集まるため、PRIMARと契約した船は欧州の電子海図情報を人工衛星を使って一度に全部入手することができるようになりました。その代わり有料です。こういう新しいビジネスが始まってもう5年が経ちますが、今では1,000隻近い船がPRIMARと契約をしています。そして商船だけではなく、最近では軍隊もこの電子海図の配信システムを使うようになってきています。

ちなみに、日本の海上保安庁も今年になってやっとこのPRIMARの組織に入りました。PRIMARは電子海図の配信だけではなく、将来は人工衛星を使って本船をリモートコントロールするなどの計画を持っているようでした。

図3 海事クラスターの模式図（ノルウェー船主協会作成）



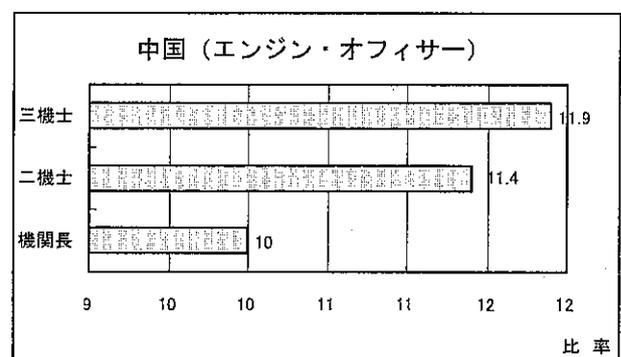
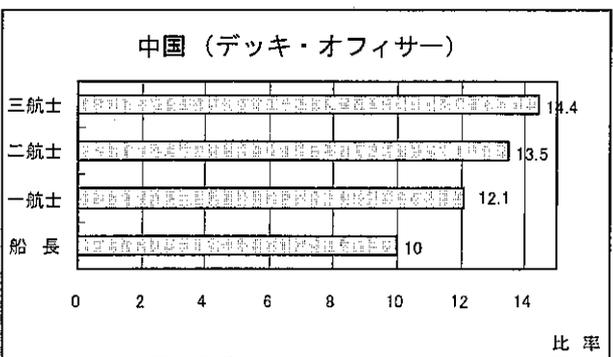
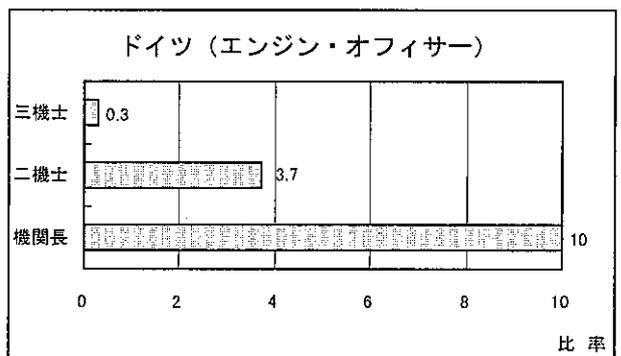
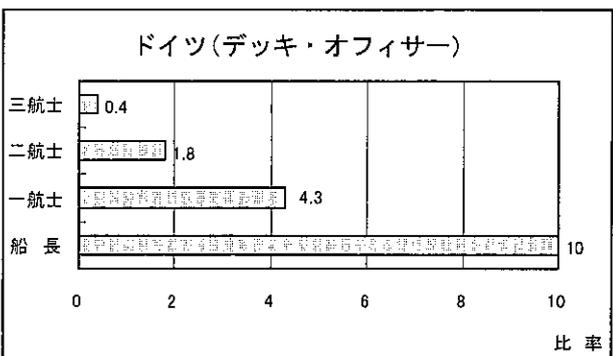
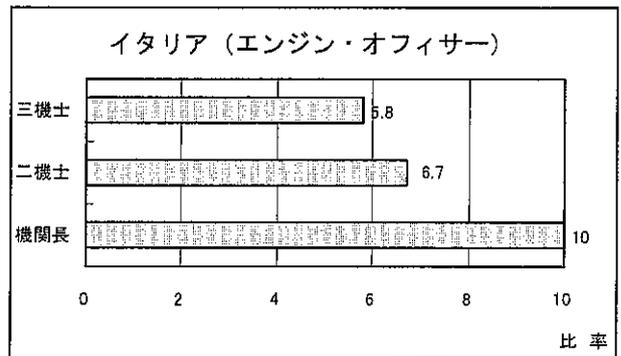
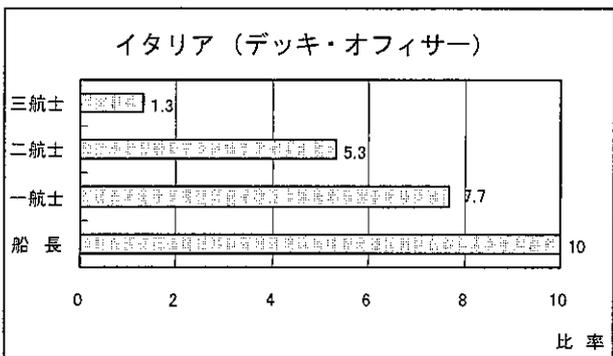
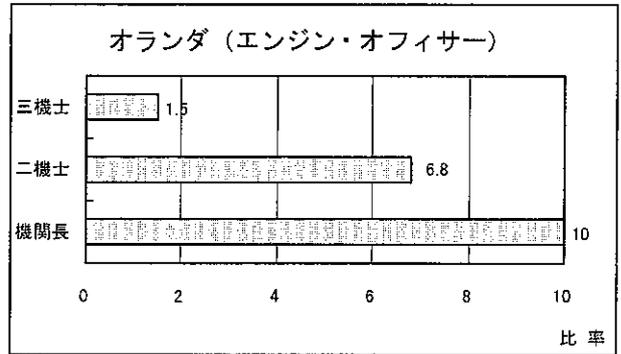
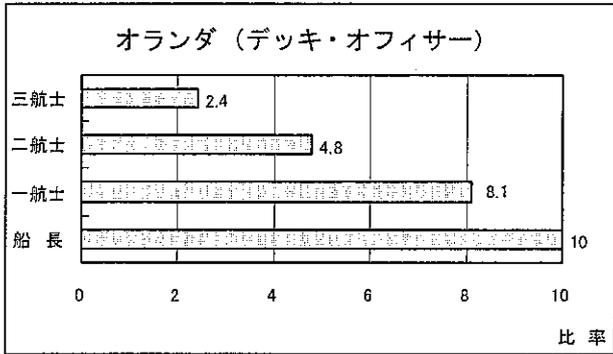
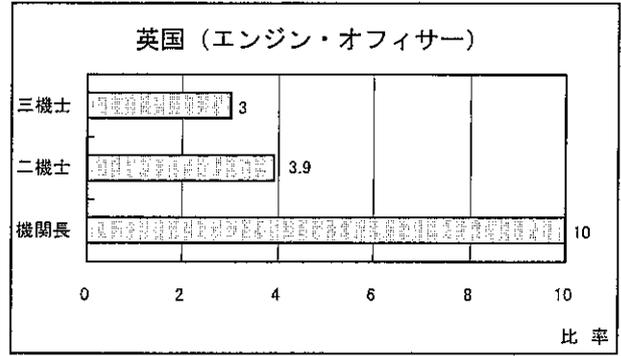
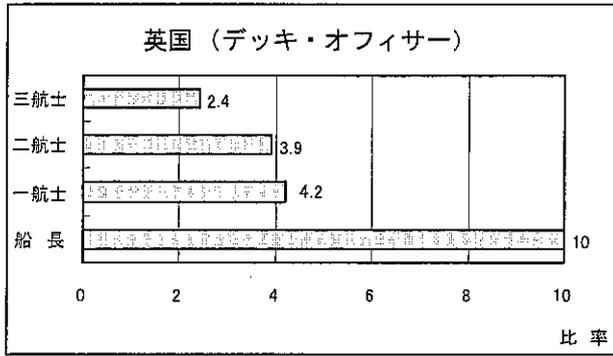
この【図4】はイギリスで2002年に行われた欧州におけるオフィサーの国別比率調査の結果です。こういった調査はデータを取るだけでも結構大変なことです。このデータによると船長や機関長ばかりが多く、若い職員が極端に少なくなっているのが分かると思います。比較のために中国のデータを入れてありますが、これを見ると中国だけは若い人が多い。ドイツでは、船長・機関長10に対して、サードオフィサー・サードエンジニアは0.4、0.3しかいません。イギリスにしても2.4、3.0に過ぎません。欧州ではこのように将来、自分の国のオフィサーが急速に減ることに対しては日本以上に大変危機感を持っておりまして、その対応策に頭を悩ませているのが実態です。自国船員を増やすためにいろいろな支援策が考えられ、トンネージ・タックスの導入や職員の養成補助金に加えて、船員の乗下船旅費の半額補助までやっております。しかし、なかなか効果が現れる気配はありません。自国船員減少の原因としては船員の魅力低下による若者の海離れ現象が最も大きいと言われており

ます。

現在、解決策として欧州で提案されているものの1つを紹介しましょう。イギリスのカーディフ大学におられた元船長のレーン教授が唱えている「優秀な若者を対象に特別な教育訓練を行って25歳位で船機長に昇進させよう」という提案です。25歳ぐらいで船機長にする根拠としては、第二次大戦中、ドイツのUボートの艦長の年齢はその4割が20～25歳だったと言う事実です。戦時とは言え、25歳の若者に艦長の大任が務まったのだから、人材を集めて特別な教育訓練をすれば、現代の若者にも十分船機長が務まるはずと教授は力説しています。教授は更にその若者たちが5年か10年すれば、海の経験をもって陸に上がるので、陸の海技者不足も一挙に解消するはずと述べています。日本でも最近では30歳ぐらいで船機長に昇進させる船社も現れはじめましたが、未だ24、5歳船機長と言う話は聞いておりません。

欧州調査のまとめをしますと、まず欧州では船舶職員の不足が2010年過ぎには3万人に達すると

図4 欧州におけるオフィサーの国別比率【2002年調査】



され深刻です。次に、海技者の能力と海事産業の競争力に密接な関係を認める人たちが多く、彼らは職員不足を放っておくと海事産業そのものの競争力も弱まってしまうという強い危機感を持っています。そして職員不足に対しては税制も含め必要な対策なら何でもやろうという意識はかなり強いようです。もう1つ、船舶管理業に対してはかなり力を入れていて、もっともっと増大させたいと考えています。船員教育のほうも、今迄の伝統的な養成教育だけではなく、社会科学の分野にも足を踏み入れつつあるようです。ちなみに、サザンプトン・インスティテュートでは港湾の立地の問題を研究したり、お酒を飲んでワッチに立つとどんな影響があるのか等、いままでの商船大学では考えられないような問題にも取り組むようになっています。また、卒業生の一部は学位を取る方向に移りつつあります。

それから、ヨーロッパはどの国もだいたいそうなのですが、行政職のキーポジションに必ず少なからざる海技者が入っていて活躍しています。この点は我が国と大きく異なります。

最後に、欧州にはマリタイムクラスターへの強い関心に代表されるように、海事社会を方向づける一種の文化みたいなものがある点を指摘しておきます。例えば、リサーチ&ディベロプメント(R&D)を中心にやっつけようとか、船舶管理業を増やしていこうとか、その国によるのですが、一定の方向性を持っているのが欧州海事社会の特徴だと思います。

望まれる新しい海事社会の姿

現在、我が国の海運界は未曾有の利益を上げております。関連の海事産業もそれなりに潤っており、一見何の問題も無いように見えます。しかし、ちょっと先を眺めると関係者の多くが一種の不安に加え、何ともしようのない大きな閉塞感を覚えているのが今の海事社会の現実ではないでしょうか。

では、なぜそうなったかを考えますと、我が国の海事産業は、100年以上を経過してすっかり成熟産業になってしまったにもかかわらず、社会の変化に合わせた改革や次への展望が十分に打ち出せ

ないでいるところに最大の原因があると思います。

産業とは人口や賃金、需要など一定の社会条件の中で常に最大化を図ろうとするものです。そして最大化が成ってしまうとそれは成熟産業となり、もしそのままであるならばあとは、停滞か社会変化に取り残されて淘汰されることになってしまう訳で、そこに閉塞感が生まれます。我々の感じる不満足感や閉塞感はまさしくここから来ていると言えるでしょう。

我が国の海事産業も例えば日本人船員の外国人への置換や、船舶管理業の導入などのように、社会変化に合わせた改革を当然行っております。しかし、それは未だ改革途上の欧州海事社会と比べても不十分で大幅に遅れていると言わざるを得ません。

それでは我が国の改革が不十分である理由はどこにあるのでしょうか。それは産業界全体に改革に向けての意思統一ができていないため、それぞれの企業が生き残りを賭けていくら一生懸命に改革を実行しても全体としての戦略や展望不足から改革の実効が十分に現れない点にあると思います。これは言葉を変えると、海事産業の再生・活性化のためには、産業界が結束して戦略的に改革を推し進める必要があるにもかかわらず、我が国には業界全体を取りまとめ進むべき方向やビジョンを示す強力な組織が見当たらないという風に表現することもできます。

こうした事実を受け、私が論文の中で提案致しましたのは、海事クラスターの中心に専門家から成る「シンクタンクの組織」を置き、そこに業界の司令塔としての役割を負わせるという構想です。この組織は従来の行政組織や業界代表の団体とはまったく異なるアクティブなイメージの組織でして、例えば現在、米国行政のかなりの部分に対してコンサルティングを行っている米国の有名なシンクタンクであるランドコーポレーションに近いイメージのものです。

この組織は各産業の専門家や指導者の集団で構成され、常に産業界全体の利益を考えた改革や戦略を立案・実行すると共に、行政やIMOなどの国際組織に対しても海事産業を代表して強い働きか

けを行います。

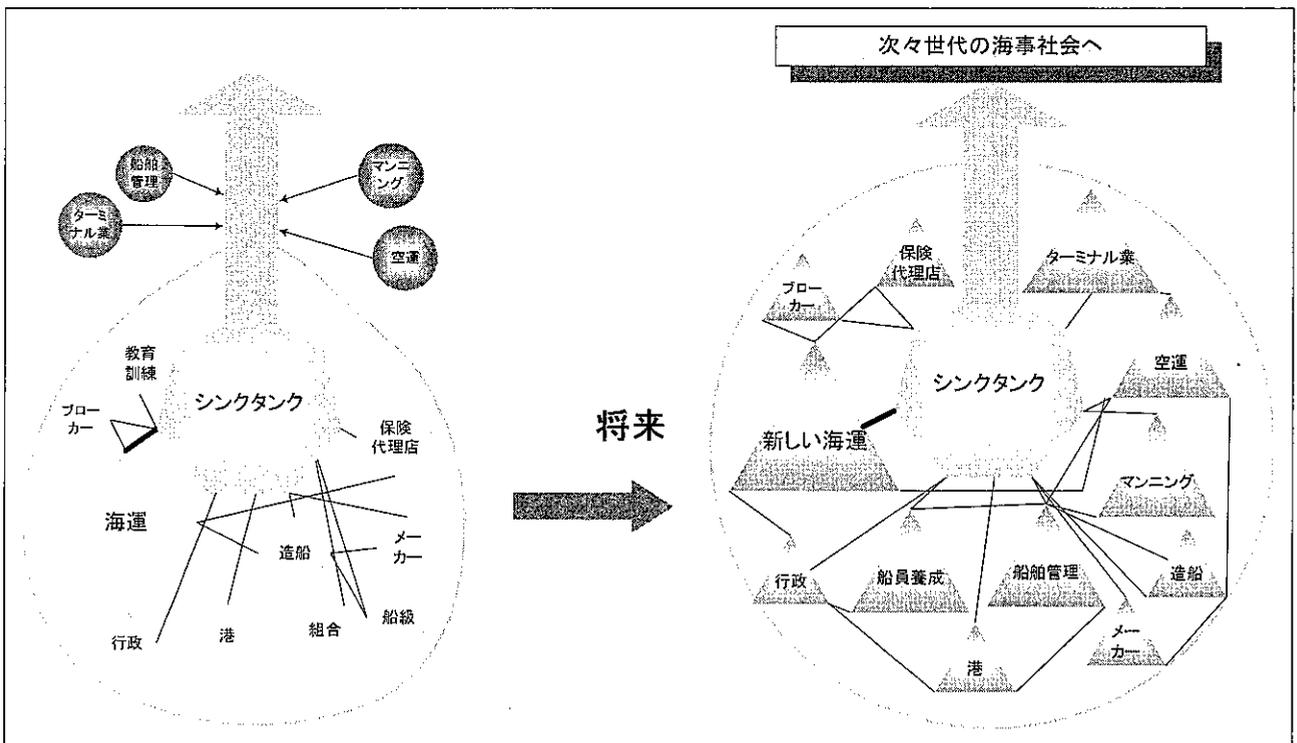
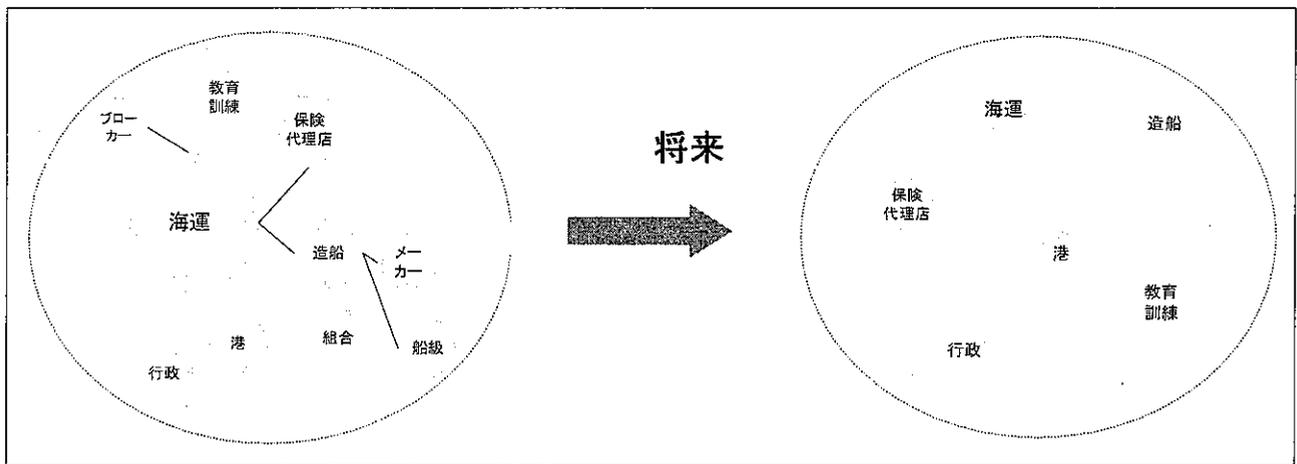
シンクタンクではなく、敢えて「シンクタンクの組織」とした理由は、調査研究をやって報告書を出すだけの組織ではなく、ビジョンをビジネスや政策に落とし込むために、実際に行動する組織をイメージしているからです。組織の規模は各分野出身の200~300人の専門家集団、またその運営は民営としました。

【図5】は現状と提案した海事社会の違いをイメージ的に対比したものです。図の上側は現状の海事社会ですが、ここでは各産業の結びつきが弱く、また、社会全体の方向性が見えないため、将来は

崩壊の危険すらあることを意味しています。それに対して、図の下側は提案した海事社会で、ここでは「シンクタンクの組織」の強力なリーダーシップの下で各産業が有機的に結びつき、社会全体が明確な方向性を持って新しい産業形成に向けて動いていく様を示しています。

我が国の海事産業は企業間のコスト競争には熱心ですが、海事社会全体の構造改革に対しては必ずしも熱心ではありません。また、行政や教育機関には改革を実行に移すだけのパワーがなく、また産業界との連携もほとんどありません。このため、産官学はまとまりを欠き、それぞれがバラバ

図5 現状と新しい海事社会の対比イメージ図



ラの動きをしているのがこの国の現状です。こうした一体感のない社会からは、変革もましてや新しいビジネスなどはなかなか生まれてきません。「シンクタンクの組織」設立の構想を打ち出した理由はそこにあります。

論文では提案した「シンクタンクの組織」が新しい海事社会を構築するうえで最優先でやるべき項目を3点挙げました。

1つめは、現行の海事諸制度の全面見直しです。先ほどもお話しましたが我が国の海事社会では60年以上も前に作られた制度がほとんど変わらず今もそのまま使われています。具体的には繰り返しくなりませんが、航海訓練制度、海難審判制度、水先制度、船員教育制度、そして船社内に残る海陸の二重人事制度などです。これらは何れも海事産業の興隆期に作られた制度で当時は必要十分な制度でした。しかし、社会が大きく変わった今ではこれらの制度は海事社会を硬直化させ、むしろその変化を妨げています。我々が今後、新しい海事社会を目指すためには海事社会を構成する我々自身の意識も含めてこれら諸制度の全面的な見直しが必要です。

2つめは、海事専門家の養成です。先にお話したように、今後日本人船員は質量共に益々低下が懸念されます。一方、取り扱い船舶の増加や営業業種の拡大に伴って、海の知識を持って陸上でマネジメントを行う海技者のニーズは増えると予想されます。これは先ほどのアンケート結果にも表れています。また提案した「シンクタンクの組織」は制度改革や技術開発を担うことから、そこでも海事ノウハウを持った海技者の存在が必須となります。これまでの海技者の養成はまず船員を養成、一定の海上経験を積ませた後、陸上で活用すると言うやり方が主体でした。今後もSIやパイロットのように長期の乗船経験を持った海技者を必要とする職種は残るでしょう。しかし、海事分野の高度なマネジメントや技術開発を行う場合には、海事知識に加えて法律や税務、更にはコンピュータ等の高度で幅広い知識が要求されることから、そこでは乗船経験よりもむしろ海事のノウハウを持った専門家としての海技者が必要とされることになります。

従って、今後の海技者の需要に対しては船員出身の海技者のみでなく、海事専門家としての海技者を新たに養成するスキームを考える必要があると思います。

3つめは、新しいビジネスモデルの創造です。新しいビジネスモデルを創りだすことができれば閉塞する海事産業を成長型産業に変えることも夢ではなくなるからです。新しい海事社会を構築するうえで必要と思われるビジネスモデルの例を以下に列挙してみます。

まずはターミナル業の世界進出です。現在、我が国の大手海運はコンテナターミナルを公的機関より借り受け、主に自社グループのみを対象にターミナル業を運営しています。一方、欧米系の業者は、自国内に留まらず世界各地でターミナル業を展開しています。

ターミナル業の規模を近年民営化したシンガポールのPSAを例に見てみますと、従業員6,000人、1,800万TEUを扱って年間売上が3,000億円、税引後で1,000億円近い利益を上げています。ターミナル業は海運や港運にとって最も身近な業態であることから、両者が連携して今後その世界進出を図ることは、新しいビジネスモデルとして十分考えられることです。

次は、船舶管理業の世界進出です。我が国の船舶管理業は船社系列のものが多いため、独立色に乏しく業務はほとんどがグループ内に限られています。また、それ以外の業者は規模が小さく競争力がないため、国内を対象とした業務に留まるものが多いため実態です。

一方、世界の船舶管理業を見ると、例えばV. Shipなどは2万人の船員をプールし、1,000人の陸上スタッフを擁して600隻以上の船を管理しています。これはもう一国の大手海運の規模に匹敵します。我が国も今後、船舶管理業の再編と強化を行い、世界進出を図ると言う構想は新しいビジネスモデルとして十分実現可能と思われます。

次は外国人船員の養成ビジネスです。現在、我が国は約4万人規模の外国人船員を使用していますが、その養成はほとんど外国政府もしくは外国の業者任せです。今後はこうした外国人船員を対象として高度な教育や訓練を実施し、優秀な船員

を養成して世界の船社に紹介するビジネスが考えられます。世界には40万人の職員と60万人の部員がいることを考えれば、十分に実現可能なビジネスモデルと言えます。

それから、船舶運航のビジネス化です。現在、船は人が乗らなければ法的にも運航できませんが、将来、通信費がものすごく安くなってくれば、リアルタイムで船と陸を繋いで、無人とは言いませんが、ロボット運航的なことを行って、それをビジネス化することも考えられます。

最後に直接的なビジネスモデルではありませんが、「海事アジア連合」の構想は新しい海事社会にとって重要なテーマといえます。世界の船舶建造と船員供給の約70%はアジア地域に集中しています。これだけの集積を持ちながら、アジア海事社会の欧米に対する発言力はあまり強くありません。それは競争が激しくて連合への意識が薄いためです。もし、強固な海事アジア連合が確立されれば、海運、造船の欧米に対する発言力は飛躍的に増大するはずで

ます。去る5月29日に日本船主協会主催のアジア船主フォーラムが軽井沢で開かれました。こういった東南アジアにおける海事関係の集まりをもっと頻繁に開くによって、「海事アジア連合」の構想はより実現に近づくはずで

海事コンサルタント業の分析による提案の実効性の検証

ここでは、先ほど提案致しました新しい海事社会を創るために海事クラスターの中心に「シンクタンクの組織」を置く構想の実効性について検証してみます。

検証は私が20年間係わってまいりました海事コンサルタント会社（以下N社）の業務分析を通じて行います。なぜ、N社の業務分析を通じて実効性の検証をするかと言いますと、このN社、規模は約70名弱と小さいものの、海技者、造船技士、土木技士そして海運出身者などから成り、その構成が提案の「シンクタンクの組織」に近似しているからです。また、経営自体も海事社会の改革をスローガンに新技術の開発や新しいビジネスモデル創りに果敢に取り組んでおり、その姿勢が提案

した組織のコンセプトに限りなく近いからです。従って、N社がこの20年間にどんな技術やビジネスモデルを開拓してきたかを知れば、「シンクタンクの組織」が今後果たすべき役割がより具体的に見えると共に、その効果についても一定の確証が得られることになります。

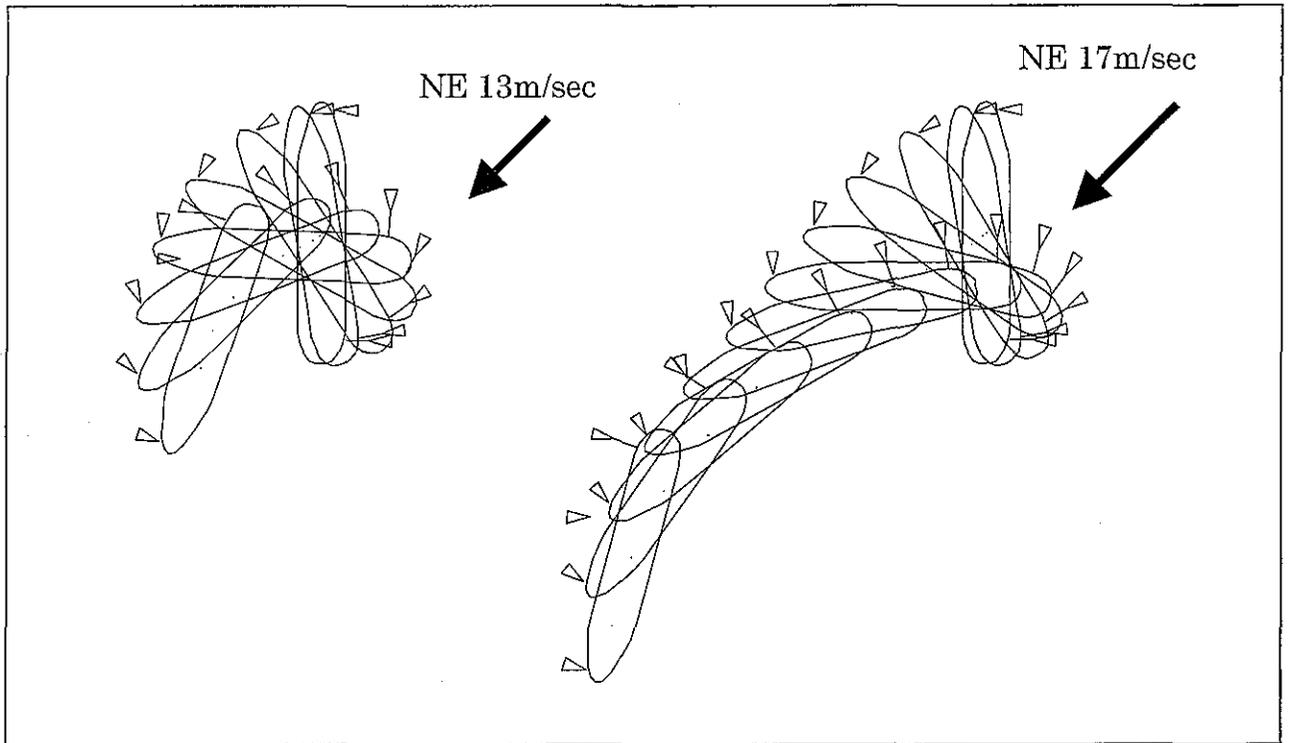
それではN社の業務内容を多少詳しく見てみましょう。

N社はもともとプラザ合意後の海運不況の中で、船舶職員の新規職域開拓用に創られた会社です。20年前の当時、海事コンサルタント業は未知の分野とされ、社会的にも認知されたものではありませんでした。しかし、新技術や新しいビジネスモデルの開拓に努めた結果、社会の認知を得て、設立時資本金1,000万円、従業員2名であった会社が、今では資本金4億2,000万円、従業員約70名にまで育っております。

まず、N社の開発した新技術ですが、3つあります。最初は船舶航行実態調査手法の開発です。実態調査とは、航行船舶の速力や経路などを時系列で調べることで、結果は海上プロジェクトの企画や航行安全対策の検討資料に利用されます。従来の調査は目視のため、調査範囲が狭くまた精度にも問題がありました。N社の開発した手法は、船舶用レーダーとコンピュータを組み合わせて連続24時間、もしくは48時間の調査を行うもので、従来に比べると格段に精度が上ると共に東京湾全域のような広域調査も可能になりました。

次が操船シミュレータによる安全検討手法の開発です。港湾計画や海上空港などの洋上プロジェクトにおいて船舶の安全性や施設の効率性を評価しようとする場合、従来は実船や実際の港湾を用いる以外に方法がなく、事実上評価は不可能でした。いきおい過去の経験に基づく評価に頼っていたため、結果は大きくバラついていました。こうした弊害を避け、定量的な評価を行うためにN社が開発したのが操船シミュレータによる検討手法です。例えば、【図6】はVLCCをタグボートのみを使って左回りに180度回頭させたシミュレータ実験の結果です。風速を13m/secと17m/secに変えているだけで他の条件はすべて同じです。これを見ますと、風力の増加に従って本船の回頭域が

図6 操船シミュレータによる回頭実験結果



大きく拡大していることが分かります。このように操船シミュレータを使いますと実船を使わなくても比較実験ができますので、従来は定性的にしか捉えられなかった安全性や効率性を相当程度、定量的に扱うことができるようになり、コンサルティングの対象が大きく広がることになります。

3つめが安全の指標化です。これは安全を指標化して定量評価したいと言うニーズに応じて開発された手法で、一部は特許化されています。基本的な考え方は人間が危険と考える主観的レベルをまず段階に分けて、それと例えば本船の大きさ、速力、障害物との距離、航路の形状等の客観要素を対比させて安全を指標化しようとするものです。

それでは、こうした新技術を使ってN社が具体的にどんな仕事をしているか見てみましょう。

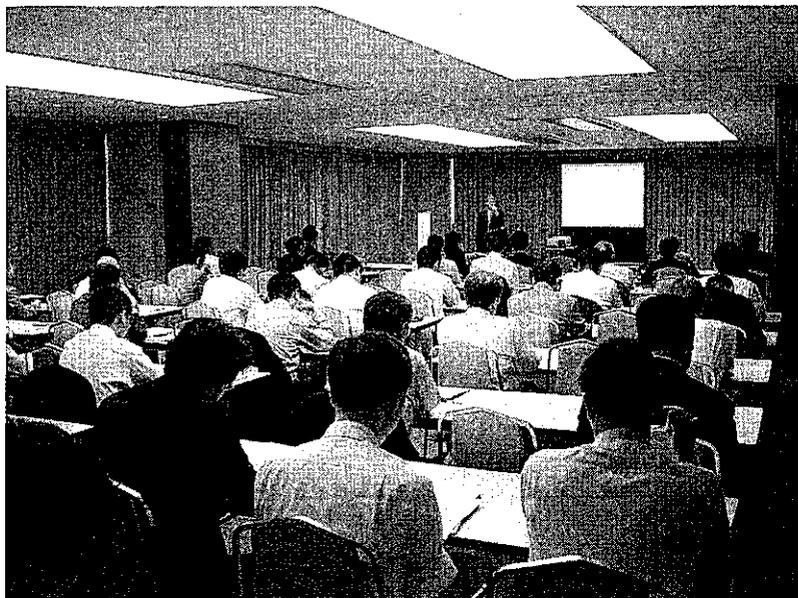
N社が新しい装置を用いて実態調査を開始したのは1987年で、関西新空港建設の基礎資料にするためのものでした。レーダーによる調査は目視に比べると格段に精度が高く、調査範囲も広がるため、調査ニーズは急速に拡大しました。結果的には、本四3橋、中部空港、羽田空港、神戸空港など、我が国を代表する大プロジェクトすべてに使

用されることとなり、昨年累計の調査件数が200件を超えました。これは技術開発によってニーズを掘り起こした好例といえます。

操船シミュレータを用いた港湾の安全評価事例としては、マレーシアにおける新しいバース建設に対するコンサルティングを紹介しましょう。この際問題となったのは、バースの向き、本船のアプローチと回頭操船の安全性です。依頼を受けるとバースの設計図に基づいてシミュレータ上に正確なCG景観を作製します。次に現地からパイロットを呼び、この景観の下で気・海象条件を様々に変えて多くの出入港を行うシミュレータ実験を実施します。実験結果は詳細に分析され、この例では防波堤の形状変更、浚渫範囲の拡大、操船方法の変更などの点についてコンサルティングがなされました。バースは完成以来10年が経過しますが、現地では事故もなく、無事稼動しています。

もう1つの例は、ある外地における架橋に関する紛争を安全評価指標の導入によって解決した事例です。

本例は橋脚幅に関して建設側と利用者(本船側)の主張に大きな隔たりがあり、建設開始ができないため、コンサルティングの依頼がN社に来たも



たが、この分析により次のことが言えるのではないのでしょうか。

N社の開発した新技術を見てみますと、

- 実態調査手法における船用レーダー技術とコンピュータ技術の融合
- 安全の定量評価手法における操船技術とシミュレータ技術の融合
- 安全の指標化における操船知識とコンピュータ技術の融合

などのように何れも海事技術を基に他分野との技術融合によって新技術を開発しているのが特徴です。

こうした技術開発を従来の船員出身者だけを集めた船社の海務部門で行うには無理

があります。いくら海技知識があっても融合させるべき他の技術に明るくなければ新技術は生まれません。N社にそれが出来たのは、海技者と他分野の専門家を1ヶ所に集中できたことに加えて、N社は船社から独立した専門組織であることから、必要な技術開発に人と資金を集中的に投入できたことによると思います。

一方、例示しましたコンサルティング等の実例は何れも従来の船社において専門的に行われる業務ではありません。むしろ船社にとってはほとんど縁のない業務でして、どれも新しいビジネスモデルと言えるものです。しかも、マレーシアにおけるバースの安全性検討や橋脚幅に関するコンサルティングはこうしたビジネスモデルが国際的にも通用することを示しています。

以上より言えることは、N社のような専門的な人材の集積は海事社会の中で新技術を開発したり新しいビジネスモデルを開拓するうえで極めて有効であるという事実です。そしてN社のこうした業務活動は大変限定的ではありますが、ある意味海事社会を引っ張り、新しい方向づけをしているとも言えると思います。N社は、小さな組織です。レベル的にも決してそれ程高いわけではありません。しかし、その組織であってもこの程度の活動を行うことは可能です。一方、提案した新しい海事社会における「シンクタンクの組織」は、N社に比し遙かに高度な人材を多数擁ししかも資金力

のです。解決に当たりまして両者間の感情的対立が激しく話し合いがほとんどできないため、双方の納得を得るには先ほどお話しした安全の指標化技術を用いる他に手がなことがわかりました。そこで関係者全員の眼前で橋脚幅を種々変えてシミュレータ実験を実施し、結果を指標化して比較検討を行いました。結果は満足のいくものでして、双方の納得を得ることができて工事は現在開始されております。

最後は民事裁判に操船シミュレータを使用した我が国初の事例です。

ある港でパイロットが下船中に本船の揺れのため海中に転落し、死亡するという不幸な事故が発生しました。裁判では本船側はパイロットが本人の不注意により転落したと主張し、原告のパイロット側は本船が十分なリーサイドを作らなかったためと反論しました。唯一の物証であるコースレコーダには30度近い針路変更の跡があり、本船側はこれをもってリーサイドを作った証拠と主張しました。パイロット側から依頼を受けたN社はこのコースレコーダの記録を基に操船シミュレータ実験から、本船の当時の操船方法を再現、それをもってこの30度変針はリーサイドのためではなく、人の海中転落に対応した緊急操船であることを証明しました。このシミュレーション結果は証拠として採用され、最後はパイロット側が勝訴の形となりました。

以上、多少長々とN社の業務内容をお話しし

においても豊かなイメージの組織です。当然、N社とは比較にならない高度な技術開発やビジネスの開拓、そして業界のリードが可能なはずです。小さなN社に出来ることは、規模が大きくて立派な「シンクタンクの組織」には当然それ以上のことができるかと断じることは、著しく妥当性を欠く論法ではないと思います。

以上の検証結果と論法をもって、私は論文の中で、「新しい海事社会」において「シンクタンクの組織」が戦略面や技術開発面においてその力を十分発揮する可能性は相当程度高いとし、その結果、「提案」は海事社会再生のうえで十分に実効性ありと結論づけました。

なお、今回の論文では「シンクタンクの組織」の必要性とその有効性については論じているものの、組織の具体像については詳しく述べておりません。ですから、今後実際に組織を立ち上げるにあたっては、組織の具体的活動範囲、組織の権限、運営方法、運営資金などについて具体的に詰める必要があります。

おわりに

最後に【表1】を見て頂きたいと思います。これはノルウェーと我が国の海事分野の比較表です。

この表によりますと、ノルウェーは人口わずか450万人、我が国の30分の1で横浜市と同規模程度ながら、海事分野ではほぼ日本に匹敵するくらいのシェアを持っていることがお分かり頂けると思

います。これは同国が産官学を挙げて海事産業の再生に取り組んだ結果であり、同時にそれは関係者が明確なビジョンを持って改革にあたれば、人口で30倍の大国と肩を並べる海事社会を創ることが可能であることを意味しております。

一方、こうした事実を照らしたとき、我が国の現在の海事社会の姿はあまりにも不甲斐ないと言わざるを得ません。海洋国家、海事立国を標榜する我が国であるならば、せめて現行の2倍程度のシェアを目指すべきではないでしょうか？

海運というものはA地点からB地点にただ単に物を運ぶだけの産業ではありません。物を運ぶためには関連産業を含め、いろいろなノウハウが必要です。海事産業がノウハウ・インダストリーといわれる所以はそこにあります。

こうしたノウハウを1つ1つ大切に大きく育て、ブドウで言えば巨峰がたわわに実っているクラスターをみんなで創り上げようと言うことが私の論文の主旨であり、それは我々海事関係者のこれからの使命なのではないでしょうか。

それではこれで私の話を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

1) 本研究論文は「提言！変わらない海事社会を変えるために」と題して、去る7月17日に海文堂より出版されました。

2) PRIMAR HP のアドレス

<http://www.primar-stavanger.org/>

表1 ノルウェーと我が国の海事分野比較

	人 口	商 船 隊	船 員 数
全 世 界	63億人 (100%)	8 億 DWT (100%)	約100万人 (職員 40万人) (部員 60万人)
日 本	1 億2,000万人 (2%)	1 億 DWT (2,000隻) (12.5%)	約6万人 (内 日本人船員3,000人)
ノルウェー	450万人 (0.07%)	5,000万 DWT (1,700隻) (6.3%) *世界のガス・キャリアーの19% *世界の客船の25% *世界の海上保険の30%	約6.5万人 (内 ノルウェー船員16,000人)

(注) DWT：重量トン

小学校教師を対象に千葉港で見学会を開催

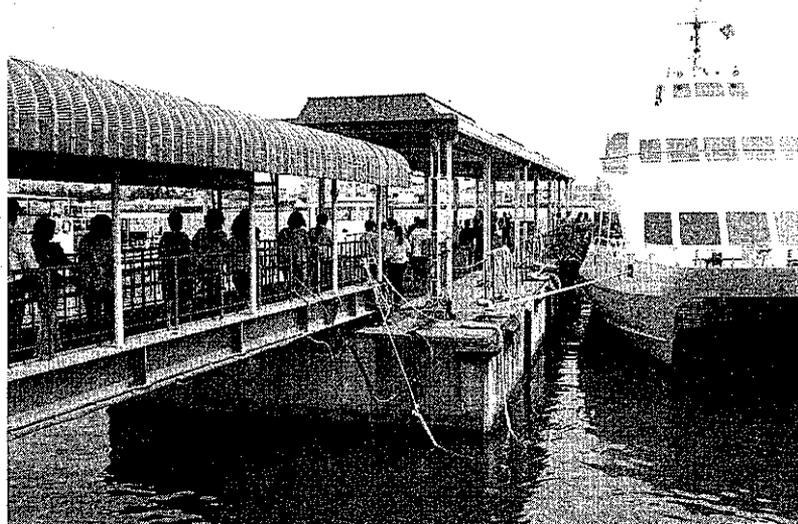
当協会は、去る8月1日、学校・学生向け広報の一環として、小学校教師を対象とした見学会を千葉港等にて開催した。

この見学会は、東京都小学校社会科研究会が主催し、当協会と石油連盟が協賛して実施したもので、東京都内および埼玉県内から小学校教師51名が参加した。

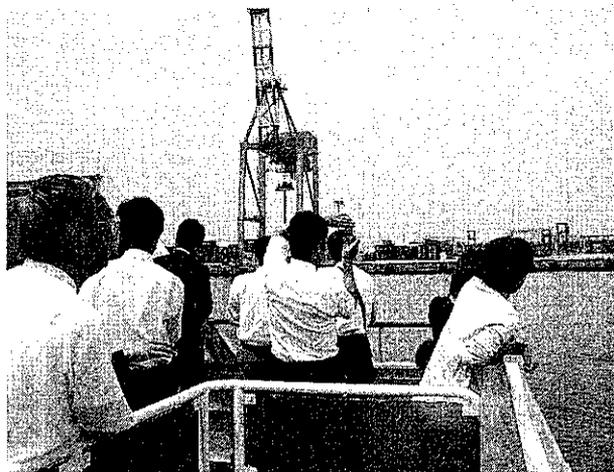
午前中は、袖ヶ浦市にある富士石油㈱において石油精製の過程などについて説明を受けたあとバスから石油精製施設を見学した。午後は、千葉港にて千葉県港湾視察船「若潮」に乗船し、コンテナバースや京葉シーバース（沖合原油荷揚棧橋）などを1時間半にわたって見学した。乗船中は湾内を往来する各種船舶を見ながら、海運業界の現状等について説明を行った。

参加した先生方からは、海運業界や石油業界の役割や重要性が認識でき参考になったとの感想が多数寄せられた。

（総務部：石川）



▲千葉県港湾視察船「若潮」に乗船



▲コンテナバースを見学



▲京葉シーバースを見学

“K”LINEグループとCSR

川崎汽船株式会社 CSR 推進室長 狩野 真

今回は私たち川崎汽船グループのCSRについて紹介させていただきます。本文は7月末刊行した「社会・環境レポート2006」をもとに起稿しました。ホームページにその全文を掲載しましたのでお時間を見て参照頂ければ幸甚です。

<http://www.kline.co.jp/corp/report.html>

1. CSRの定義と要素

CSRをフルネームでCorporate Social Responsibilityと読めば企業の社会的責任、それ自体は経済原則および市場原理の存立前提として古来言われている大原則であり、我国でも江戸時代、明治時代を発祥とする伝統的企業の多くが年次報告書に「家訓」「社訓」として社会的責任、社会的貢献を意味する創立者や中興の祖の言葉をCSRのモットーとすると記載されています。

CSRの3文字略語が一般化したのはごく最近です。前世紀末東西冷戦終結後の90年代、経済のグローバル化は急進展したものの、至る所で不祥事、テロ/内乱、金融/経済不安が起り、市場原理一本槍の経済活動が招いた企業の歪みの是正が求められ、そこで企業本来の社会性を取り戻す、あるいは公然化するという趣旨で、国際機関、財界、市場関係者、学界の間で、巧まらずして統一的に使用されるようになったものと思われま

す。機関投資家が年金等を原資に新規のSRI(Investment)ファンド運用を急増させたこともあり、一見新しい概念に見えますが、実は「法人と呼ばれる」企業の存立前提への回帰と考えます。

CSR活動の要素として、社会の規範性に拠る社会的責任の諸分野すなわちコンプライアンス、コーポレート・ガバナンス、適正開示、安全確保、環境保全、人権/労働配慮、および社会の自発性に依る社会的貢献の分野があります。CSR活動の本旨はこれら責任と貢献2つの要素を構成する各

分野において、顧客、株主、従業員、取引先、地域社会、国際社会等全てのステークホルダーとの関係を、円滑に発展させることにありと考えられています。

日本経団連は上記CSRの諸分野を縦軸に、ステークホルダーを横軸に配列するマトリックスを企業のCSR活動のツールとして紹介していますが、私たちはこれを用いてCSR活動の現状を分析し、空白を探し、課題を見出し、行動計画を策定しています。

2. 私たちのCSR活動

〔基本方針〕

当社グループは今2006年3月新中期経営計画“K”LINE Vision 2008+を策定、その基本課題に「事業環境の変化に対応し、持続的な(Sustainable)成長を確保する」為の事業活動の一環として「CSR活動の実践」を据え、同時に下記の、グループのCSR活動の目的・使命・推進基本方針を策定して発表しました。

(1) CSR活動の目的と使命

川崎汽船グループは企業理念を「海運業を中核とする海運企業グループとして、安全運航と環境保全に努め、お客様のニーズに全力で応え、サービス品質を向上させ、それらを通じて、世界の人々の豊かな生活の実現に貢献します」と定めています。私たちは、この企業理念の実現を、CSR活動の目的とします。

川崎汽船グループは、グローバルに成長を続ける企業グループとして、顧客、株主、従業員、取引先、社会などのステークホルダーの期待に応え、自らの社会的価値を向上させることを、CSR活動の使命とします。

(2) CSR活動推進の基本方針

川崎汽船グループは、CSRが企業の「社会的



責任」と「社会的貢献」より構成されていると認識し、CSR 活動推進の基本方針を次の通りとします。

社会的責任—法令を遵守し、社会規範を尊重し、公正な事業活動を行い、安全の確保と環境保全に努めます。

社会的貢献—グループの事業活動を通して社会に貢献します。

また、「良き企業市民」として、社会貢献活動を積極的に実践します。

上記基本方針は、当社が長年行ってきた社会的責任／社会的貢献活動を取纏めたエッセンスです。次にこれまでの CSR・環境施策の沿革を列記致します。

〔沿革〕

川崎汽船は大正時代に造船所の分社化で創立され、直ぐ同じイニシャル3社の共同運営体となった我々が“K”LINEの抱負は「世界的に有力な日の丸 SHIPPING を育てる。我々独自の努力で英国式に運営する」とされ「社会のお役に立つ」等といった社訓は見当たりません。百年以上前の造船所創立趣意にはそのような一節が確かにありますので、分社化してもそれを引き継ぐということであったと思われまます。

時代はかなり飛んで、前世紀末90年代、グローバル化への脱皮の最中、実に多くの出来事がありました。[あの]災害が社会的責任および社会的貢献の一つの画期となったのは確かです。それ以降実施した社会・環境関連の施策を以下に略記します。

- 1995：・阪神大震災：危機管理体制の緊急整備、復旧復興支援
- 1998：・経営計画「New K-21」で、安全運航と環境保全を経営の全体的課題に据える
- 2000：・全体的経営課題である経営のグローバル化の主要方針として以下公表
「事業運営の公正さ・透明性を実現し、適正な開示に努める。株主・顧客の負託に応え社会に貢献し従業員に報いて、信頼される経営を目指す。」(New K-21見直発表)
- 2001：・企業倫理基準（CSR の憲章）および環境

憲章を制定

- ・EMS（環境マネジメントシステム）発足
- 2002：・(財)日本海事協会より ISO14001 認証取得
- ・経営計画「KV-Plan」で、コーポレート・ガバナンスの強化を経営の全体的課題に据える
- 2003：・EMS グローバルネットワーク構築
- ・ISO14001 の用船への拡大認証取得
- ・コンプライアンス制度施行、ホットライン、コンプライアンス委員会／対応室発足
- 2004：・危機管理委員会等によるリスクマネジメント新体制発足
- ・経営計画“K”LINE Vision2008策定、経営理念に社会と環境への貢献を謳う
- ・内部監査室発足。ガバナンスにおける内部統制の深度化
- 2005：・スマトラ沖地震・津波緊急支援体制
- ・個人情報保護制度発足
- 2006：・CSR 推進室設置
- ・新経営計画“K”LINE Vision 2008+を発表、CSR 活動の推進を謳う
- ・社長の主宰する社会・環境委員会を発足
- ・執行役員制度等ガバナンス新体制発足
- ・現在グループの環境認証取得会社14社

当社の CSR・環境活動は、どうあるべきかと試行錯誤を重ねながらも、ひとときも歩みを止めることなく施策を進めてきました。現在の CSR 関係を含む当社のガバナンス体制は次頁の通りです。

〔現状〕

個々の具体的な CSR 活動夫々は、上記1にいう CSR の分野やステークホルダーに対応し、従来から夫々の職務権限を持つ担当部署が実行してきましたが、現状は社会・環境委員会が統括し、当 CSR 推進室が触媒（仲介調整）機能を担って、より CSR Conscious な、漏れのないかつ形骸に留まらない実質的な取進めを図っている最中です。

以下の諸項目は CSR 推進行動計画で当期の行動に位置付けているものです。正直に申しますが、それらは即ち上記1の経団連マトリックスに照らして、空白地帯または改善の余地ある項目ということです。さすがに空白地帯はなかったのですが、CSR 推進室という事務局組織の責任において初めて本



メンバー紹介

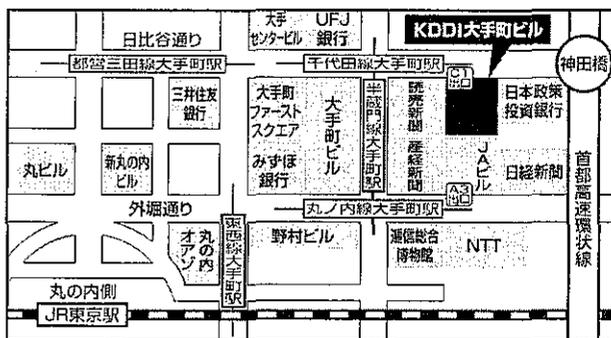
No.1 新和海運株式会社

主要データ



新和海運株式会社

▲社旗およびロゴ



▲地図

〈最寄駅〉東京メトロ千代田線、半蔵門線、東西線、都営三田線「大手町」駅C1出口よりビル直結
東京メトロ丸の内線「大手町」駅A3出口より徒歩1分
JR「東京」駅丸の内北口より徒歩10分

会社概要 2006年4月1日現在

会社名 新和海運株式会社

本社所在地 〒100-8108 東京都千代田区大手町一丁目8番1号 KDDI 大手町ビル

設立年月日 1950年4月1日

資本金 81億円

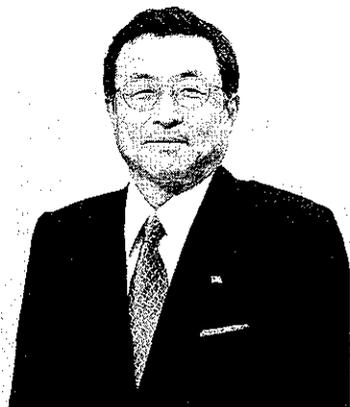
従業員数 151名 (陸上127名、海上24名)

駐在員事務所 ロンドン、シドニー、北京、香港、上海

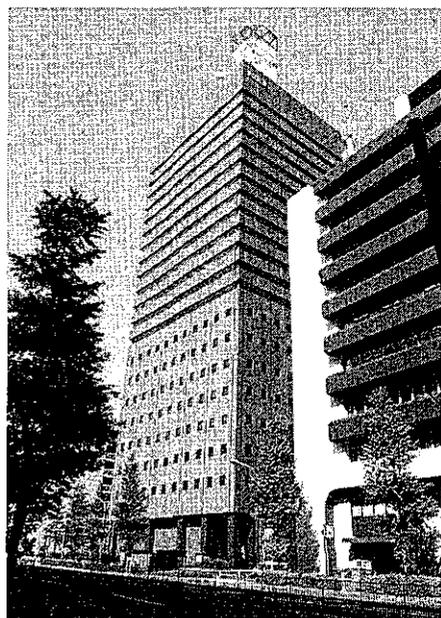
海外法人 英国、米国、香港、シンガポール
営業種目 外航貨物海上輸送事業およびこれに関連または付帯する事業

グループ会社 新和内航海運(株)、新和ケミカルタンカー(株)、新和マリン(株)など連結子会社29社、持分法適用非連結子会社3社、他子会社5社

主要株主 日本郵船(株)殿、新日本製鐵(株)殿



代表取締役社長 堀 孝彦



▲入居する KDDI 大手町ビル外観

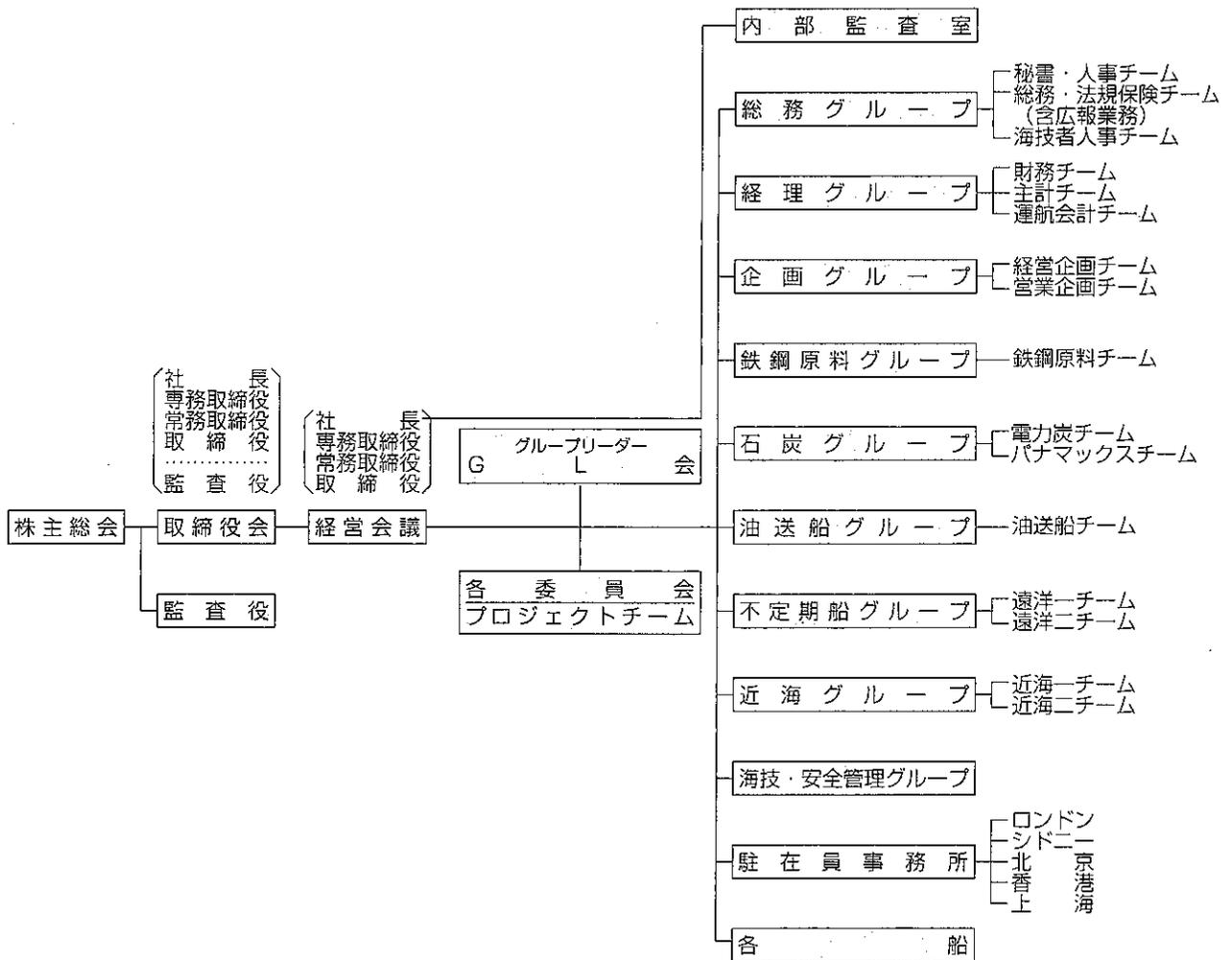
歴史

- 1950年4月 日鐵汽船株式会社創立
(東京都千代田区丸の内2-2)
- 1957年12月 ロンドン駐在員事務所を開設
- 1962年2月 東邦海運株式会社と合併し、商号を
新和海運株式会社と改称
(東京都中央区京橋1-3)
- 1969年9月 ニューヨーク駐在員事務所を開設
- 1970年1月 SHINWA (U.K.) LTD.を設立
- 1974年6月 内航運送業部門を分離し、新和内航
海運株式会社を発足させる
- 1975年5月 SHINWA (U.S.A.) INC.を設立
- 1981年2月 本社事務所移転 (東京都千代田区内
幸町2-2-2 富国生命ビル)
- 1992年4月 シンガポール駐在員事務所を開設
- 1994年9月 本社事務所移転 (東京都江東区亀戸
1-5-7 日鐵NDタワー)
- 1995年1月 香港駐在員事務所を開設
- 1996年6月 SHINWA SHIPPING (H.K.) CO., LTD.
を設立
- 1999年11月 DAJIN SHIPPING PTE LTDをシン
ガポールに設立
- 2004年7月 上海駐在員事務所を開設
- 2005年8月 本社事務所移転 (東京都千代田区大
手町1-8-1 KDDI 大手町ビル)

入会日 所属地区

1962年2月15日 (京浜地区船主会所属)

組織図



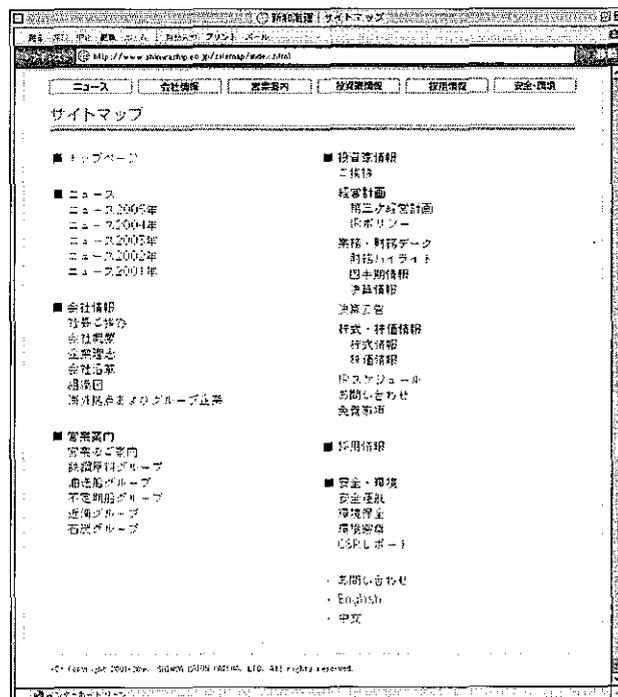
ホームページ

企業情報の提供および問い合わせ等当社へのアクセスの窓口として開設しております。

トップページ画面 <http://www.shinwaship.co.jp/>



サイトマップ画面 <http://www.shinwaship.co.jp/sitemap/index.html>

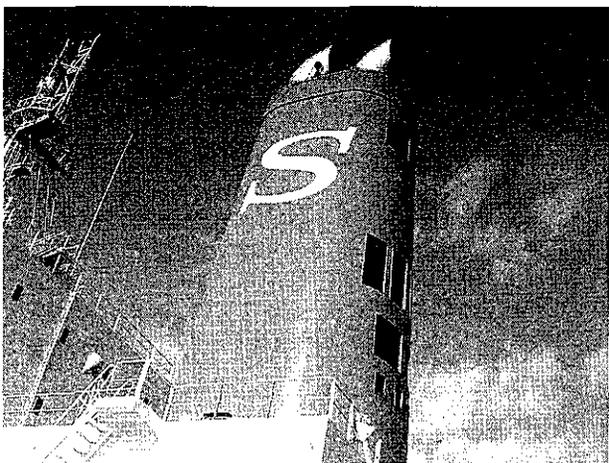




▲原油タンカー YUGAWASAN (302,481DWKT)



▲鉄鉱石専用船 国東丸 (227,960DWKT)



▲ファンネルマーク (コバルトブルーに「S」白抜き)

ある女性社員(営業部門所属)のつぶやき

海運業界に身を投じて早10年(以上?)が経った。右も左もわからず、打ち合わせの席でも相槌さえ打てなかった私が、いつのまにか教育する側の人間となり、今年で何人目の教育係を努めるのだろう。。。

教育担当を預かる度に考えるのは、業務だけでなく、「新和らしさ」を伝えたい、ということ。新和に入って良かったと思えるように、さらには業務を楽しめるように、「新和らしさ」をぜひ感じてほしいと思っている(当然、年を追う毎に社風も変化するのだろうけど……)。

永くお付き合いをしている取引先様から何年前に言われた言葉が、私の中に印象深く残っている。「(新和は) 痒いところに手が届く小回りの効くサービスが魅力だね」という言葉。

会社を褒めてもらう事は、自分が新人であっても、とても嬉しい。そこへ、単に「良い会社だね」と言われるのではなく、キャッチフレーズというか、ウリがあるって素晴らしいと思った。

氏いわく、相手の不得手としている部分や、必要としている部分をいち早く把握してアプローチしてくれる動きの良さを指すのだそう。弱点も含めて自社をよく解っていてくれて心強い、と感じてくれているらしい。

最近では、社員よりもむしろ社外の方にそう感じていただいているようだが、私の伝えたい「新和らしさ」を表現するには、ピッタリという言葉だ……と感じている。配属された若手社員にも、いつかはこの言葉の意味を肌で感じて仕事をしてほしいし、また、取引先様から信頼を受けている事を誇りに思っ、これからの新和生活を楽しんでほしいと思う。



▲ある日のオフィス

『僕が医者 続けられた理由』



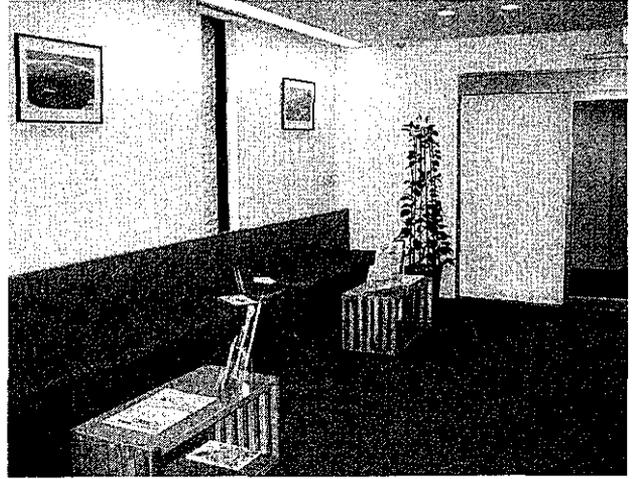
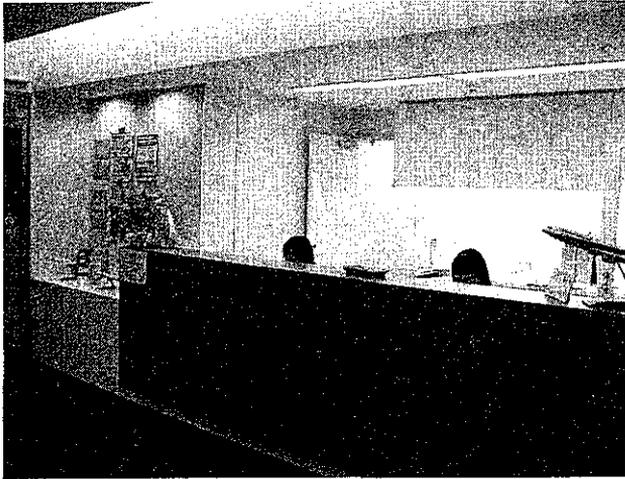
医療法人社団東翔会 永田町つばさクリニック 理事長(医学博士)
立山 雅己

昭和63年に東京医科大学を卒業し、医師国家試験に合格して、「医者」と呼ばれることとなって早いもので18年が過ぎた。「医者として一人前になるには10年かかる！」と先輩から言われたことを、ふと思い出す。今の自分は、一人前になったのだろうか？

小学校から大学を卒業するまで、学校の成績は、いつも真ん中より下で、決して勉強が好きでもなく、得意でもなかった。視力と成績が良かったら、航空大学校を受験してエアラインパイロットを目指していたかもしれない。幸か不幸か、学生時代に野球の練習中、バットが左目を直撃。視力は0.7程度まで回復したが、眼の表面の角膜が歪んでしまって、乱視となり、エアラインパイロットの道は断念。その後、一年間の浪人生活を経て医学部へ入学し、現在に至っている。自分は、決して名医でもなければ、大学などに残って教授になる器でもない。特に取り柄もない自分が、医者としてこれまで続けることができたのは、患者さんから様々なことを教えてもらったからである。

もちろん、基本的な医学的な知識や手技などについては、机上での勉強と医者になりたてのころ（研修医時代）に教わった。しかし、人間の身体

は、複雑で個人差があり、教科書通りにはいかない。例えば、『血圧が高い！』と高血圧の患者さんが初診で来院したとする。教科書通りに診察をして、血圧が180mmHg 近くある。胸を聴診して、特に心臓の音も問題ない。通常であれば、血圧を下げるお薬（降圧剤）を処方し、1～2週間後に再度受診してもらおう。その後、お薬の効果で血圧は、130mmHg と落ち着き、一件落着となる。本当にそうなのだろうか？血圧が上がる原因には、いくつもの要因がある。確かに血管が硬くなり動脈硬化が進行してもなるだろうし、ホルモンバランスが崩れるような病気が隠れていることもある。また、食生活が乱れていて、カップラーメンが主食や、外食が中心で塩分を摂りすぎてもおこりえる。また、仕事上のトラブルや家庭での悩みなどでストレスが貯まり、熟睡できない状態も要因のひとつとなるのである。病気を治すには、単に患者さんの症状だけでなく、食生活は？精神的に問題がないか？他の病気が潜んでいないか？など患者さんのバックグラウンドについても考えなければいけない。しかし、初対面の医者は何でも話してくれる患者さんは殆どいない。だから、自分は患者さんを診療するときは、医者对患者ではなく、人間対



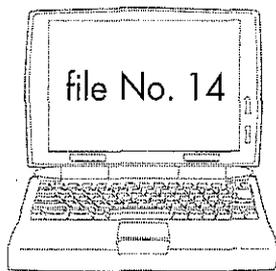
明るく入りやすい雰囲気のクリニック

人間として付き合い、初対面でも何でも困っていることを言える関係を築くことを大切にして、これまで医療に取り組んできた。このことは、どの医学書にも書いていない。人と人の信頼関係と会話することが医療にとっていかに重要であるか！これこそ患者さんから教えてもらったことである。

自分はこれからも、患者さんから学ぶことに終わりはない。これまでの大学病院や個人病院の勤

務医を辞めて、自分の思っていたクリニックをはじめ、開業医としての道を進みはじめ4年。勤務医と違って定年がなくなった以外、自分自身の患者さんに向かう姿勢にこれまでと変わりはない。これから何年医者という職業をやっていけるかはわからない。自分自身、患者さんから学ぼうとする気持ちがなくなれば、自分は白衣を脱ぐときを決めている。

“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~

— 国際船主責任保険組合グループ **IGP&I** —

名 称 : International Group of P&I Clubs (国際 P&I グループ)

所在地 (本部) : Peek House, 20 Eastcheap, London, EC3M 1EB, United Kingdom

Tel : +44-20-7929-3544 Fax : +44-20-7621-0675

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

<http://www.ukpandi.jp/igroup.html#top> (UK P&I クラブのサイト : 参考 - 日本語)

議 長 : Mr. Alistair Groom (Standard Club : UK)

事務局長 : Mr. Andrew Bardot

加 盟 : 13団体

設 立 : 1979年

世界主要13の P&I クラブが加盟する国際グループ。その保証は世界の船舶の90%以上をカバーしている。元は1899年に UK の P&I クラブら (UK Club, Britannia, Standard Club, London Club, Newcastle Club and Sunderland Club) が保証における個々のリスクを避けるため共同基金の合意をしたことによる。活動・役割としては、①グループ加盟のクラブの共同保険・および再保険を準備し (主要の活動) ②メンバークラブの共通政策を醸成し、保険および法的責任について船主の関心を促すための意見交換の場を提供③船主責任や保険などの重要な海運業界の問題についてメンバーの見解を業界の声として IMO 等で表明する④クラブやクラブ加盟メンバーに関する情報を共有するフォーラムの場を提供する、ことである。現在は UK を中心とした欧州や USA のクラブ、日本船主責任相互保険組合が加盟している。

◆船主責任保険 (Protection & Indemnity Insurance : P&I) とは

油濁等の第三者に対する責任※、船員の死傷に対する雇主としての賠償、積荷に対する運送人としての責任などを担保することを目的に、船舶所有者や運航者が P&I Club と呼ばれる相互保険組合を組織し、船舶の所有、貸借または運航に伴う事故による経済的損失 (船主責任) を相互に填補しあう保険。

海上輸送を行う際は海上賠償責任保険 (P&I) と海上 (物) 保険 (船舶保険や貨物保険等) がかけられている。

※船舶からの油流出による海洋汚染に対する補償、船舶の沈没・座礁時の撤去費用、陸上・海上施設の損傷に対する補償やそれに係る諸費用など

<組 織>

組織化はされておらず (加盟クラブの中から 1 名の代表が議長として選出されるのみ)、グループ全体としての活動は Group Meeting や各分野の様々な問題を扱う Sub-Committee で行われる。また、日常の管理業務は事務局長をトップとする事務局が行っている。

<小委員会>

26の分野別小委員会のほか、トピックに応じた Working Group も設けられている。

- * Group Panel：グループ部会
- * Accounting Standards：会計基準
- * Amicus Briefs：アミカスブリーフ（法廷助言書）
- * Bills of Lading：船荷証券
- * Capital Adequacy：適正資本
- * Claims Co-operation：クレーム協力
- * Claims Database：クレームデータベース
- * Compulsory Third Party Liability Insurance：強制保険
- * Confirmation of Entry：加入確認書
- * EU：EU 関係
- * FMC：FUT & Non-Performance Guarantees：FMC 関係
- * General Average：共同海損
- * IT：IT（情報技術）
- * Maritime Security：海事保安
- * Occupational Diseases：職業上疾病
- * Personal Injury：人身傷害
- * Pilotage：パイロット（水先案内）
- * Pollution：油濁
- * Pooling Agreement：プール協定
- * Production Operations/Specialist Craft：特殊作業船
- * Regulatory Affairs：規制問題
- * Reinsurance：再保険
- * Representation：代理（コレスポンデント）
- * Salvage：サルベージ
- * Ships' Standards：船質適正水準
- * War Risks P&I：P&I 戦争保険

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）



3
3
7
日

IMO 第33回簡易化委員会 (FAL) がロンドンにて開催された。

4
日

国土交通省は、6月21日に公表された「国土交通省海洋・沿岸域政策大綱」の施策を総合的に推進することを目的に、同省内に海洋関係部局の局長級で構成する「海洋・沿岸域政策推進本部 (本部長：事務次官)」を設置し、第1回会議を開催した。

4
日

国土交通省および経済産業省は、昨年11月に決定した「総合物流施策大綱 (2005-09)」の第1回フォローアップの結果を発表した。

4
日

国土交通省は、昨年7月に発表された「今後の物流施策の課題」の具体的施策のフォローアップ結果を公表した。

10
日

国土交通省は、「船員教育のあり方に関する検討会 (座長：宮下國生・大阪産業大学教授、外航・内航部会で構成)」が取りまとめた中間整理の概要を発表した。

14
日

国土交通省は、「モーダルシフト促進のための要因分析委員会 (委員長：苦瀬博仁・東京海

洋大学教授)」の第1回会合を開催した。

14
日

シンガポール政府は、外航船社間協定に対し、同国独禁法 (2004年競争法) からの包括適用除外を認める規則を公表、2006年1月から遡及適用させることとした。
(P. 7 海運ニュース参照)

17
日

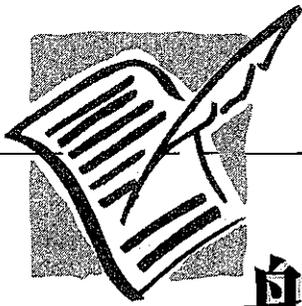
国土交通省は、2006年版海事レポートを発行した。
(P. 39 囲み記事参照)

17
5
21
日

IMO 第52回航行安全小委員会 (NAV) がロンドンにて開催された。
(P. 2 海運ニュース参照)

28
日

国土交通省は、第11回交通政策審議会海事分科会 (分科会長：馬田一・社団法人日本鉄鋼連盟会長) を開催した。
(P. 5 海運ニュース参照)



船協だより

公布法令（7月）

- ⑨ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令（政令第256号、平成18年7月28日公布、平成18年8月1日施行）

国際会議の予定（9月）

会議名：IMO 第11回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会（DSC11）
日 程：9月11日～15日
場 所：ロンドン

国土交通省編集「海事レポート(平成18年版)」が発行される

国土交通省海事局編集による「海事レポート（平成18年度版）」が発行されました。毎年の海事行政の現状について取りまとめ発行されているもので、本年度は「安全・安心」や「環境」に関わる諸施策を第Ⅰ部で紹介、つづく第Ⅱ部では海事行政の各分野についてデータと現状分析を踏まえ、直面する政策課題とそれへの対応がまとめられています。

同レポートによれば、平成17年（2005年）の我が国商船隊は2,009隻で、そのうち日本籍船は95隻、その輸送量は、輸出入・三国間輸送の合計で779百万トン（暫定値 前年比2%増）であり、世界の海上荷動量の約11%を輸送していると報告されています。また、内航海運については、国内貨物輸送の38.4%（トンキロベース、平成16年度）を輸送していると報告されています。詳細は同レポートをご参照ください。

なお、同レポートの購入につきましては、

日本海事広報協会（tel：03-3552-5034、fax：03-3553-6580）までお問合せください。

（総務部：高橋（裕））

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7月	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	5,479	650	11.3	20.2
5	5,704	5,323	381	18.9	18.0
6	6,271	5,464	807	14.5	18.3

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年 月	年間)平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2005年8月	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	115.72	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
6	114.53	111.65	116.54
7	115.65	113.65	117.25

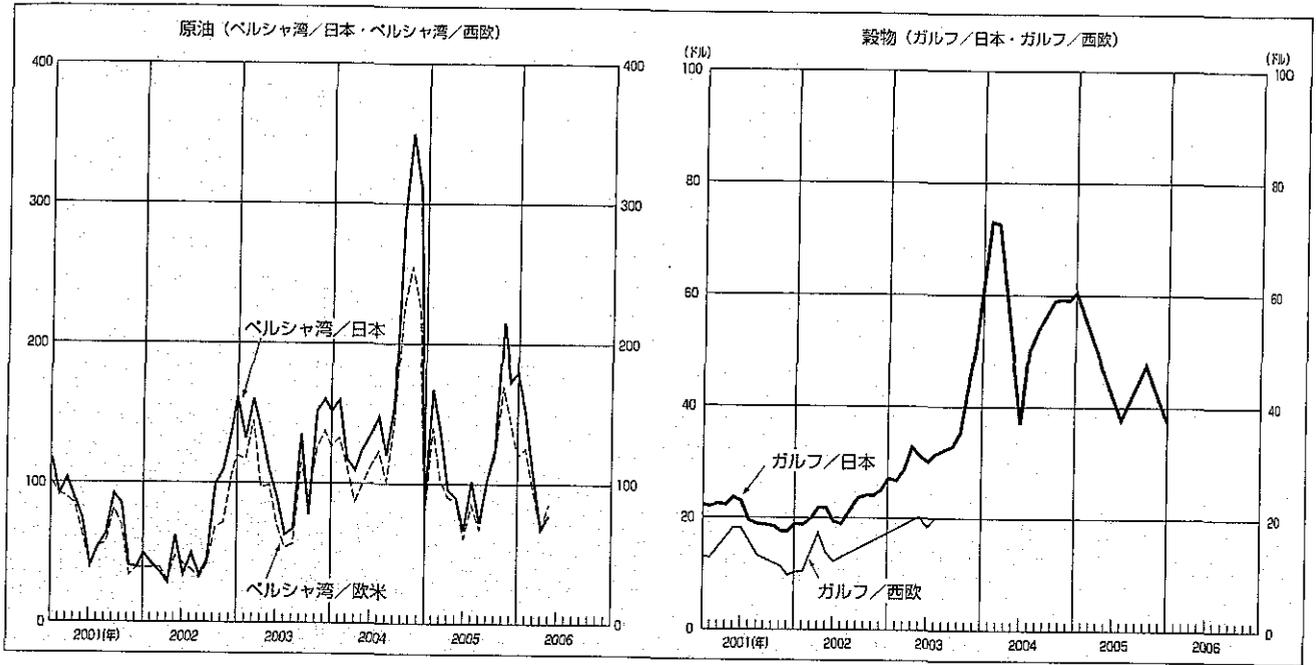
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				石 炭	穀 物	砂 糖	鉍 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 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
6	4,675	0	4,675	970	95	0	3,610	0	0	0	26,563	12,140
7		0	4,317	1,580	17	0	2,715	0	6	0	20,588	11,132

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



4. 原油（ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米）

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	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	82.50	77.50	67.50	100.00	69.50	88.25	62.50	85.00	55.00
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		

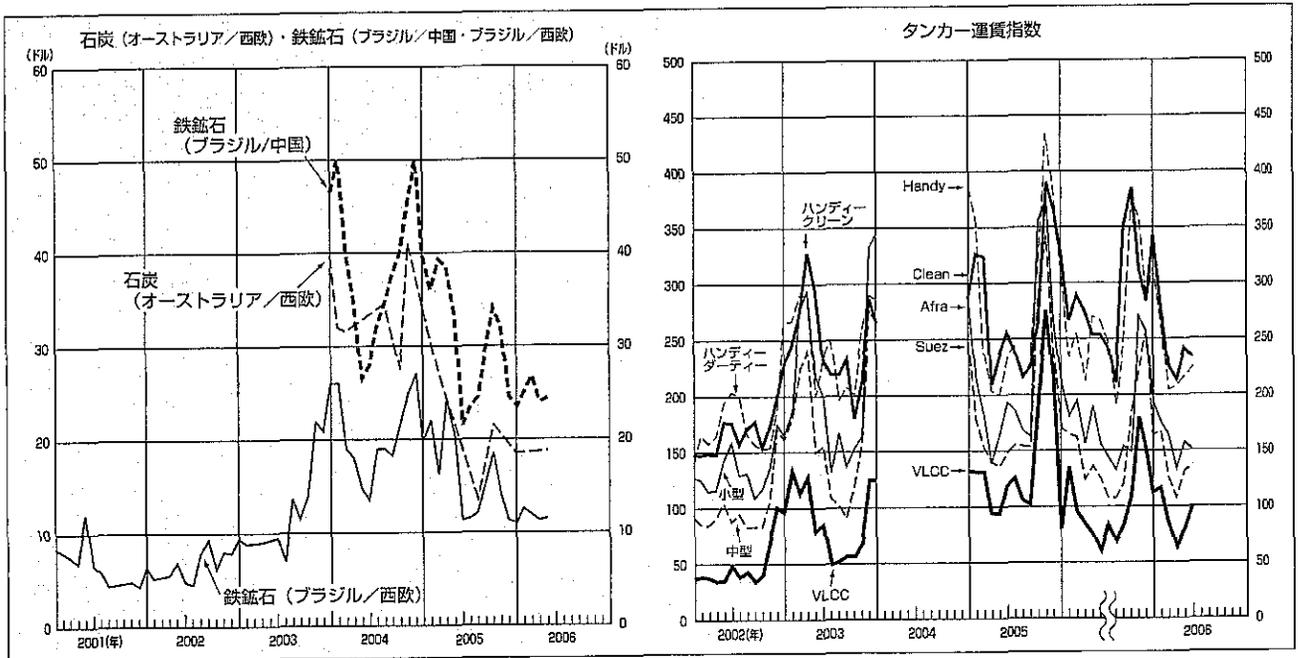
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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)

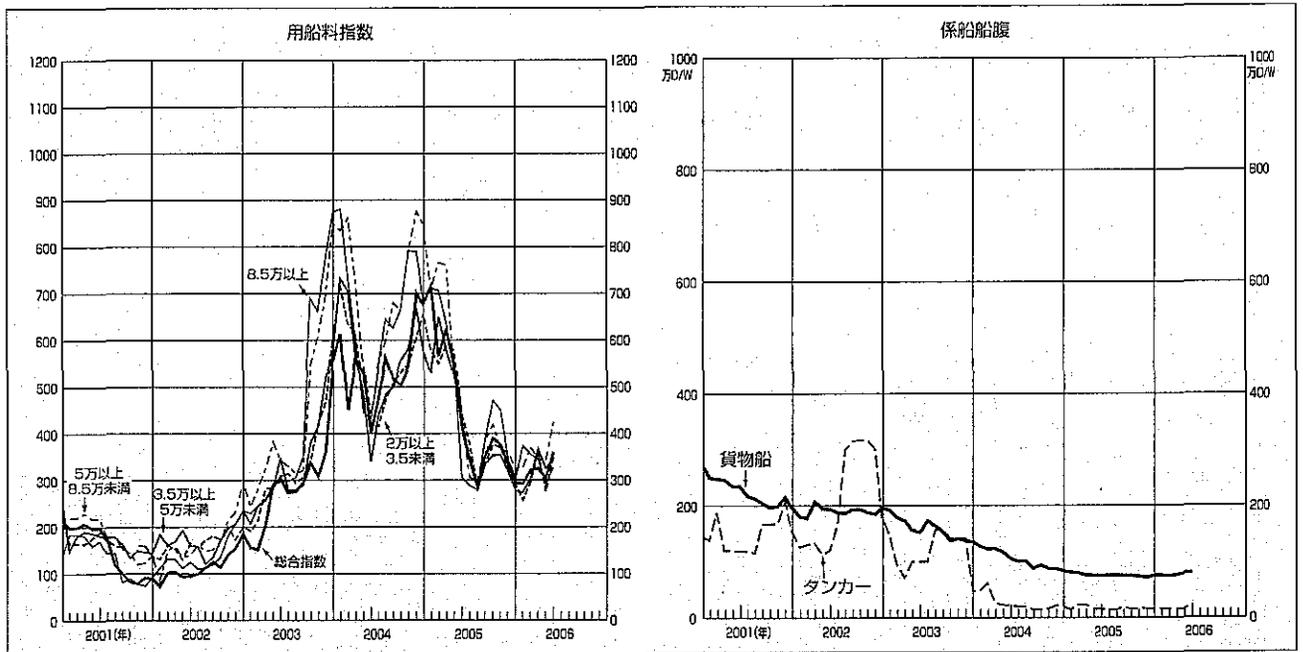
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2005		2006		2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	18.45	16.20	40.00	12.50	23.50	19.70	19.75	16.00	11.00	8.75
2	—	—	—	—	36.00	33.00	24.99	21.00	22.00	17.25	—	12.50
3	27.00	—	—	—	39.25	34.75	26.75	18.50	—	16.20	—	—
4	—	—	—	—	38.50	34.00	24.00	20.90	24.25	22.75	11.25	9.85
5	—	—	18.75	—	33.40	21.50	24.30	19.70	20.50	13.25	11.50	10.50
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	63	108	133	208	213
5	96	137	164	201	235	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241
6	119	149	193	233	256	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233
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	-	360	366	346	345	325	2,496
5	290	2,317	533	3,452	552	3,737	-	275	325	342	291	304	2,495
6	304	2,135	401	2,762	412	2,586	-	351	344	424	328	359	2,739
7	273	2,238	478	3,971	342	2,307							3,191
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	144	683	794	32	128	170
6	168	935	1,057	55	142	218	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227
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						

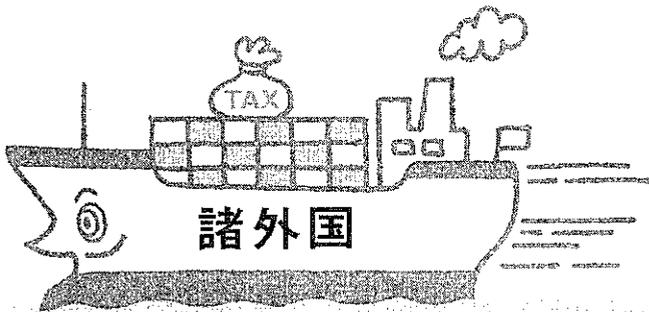
(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

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。

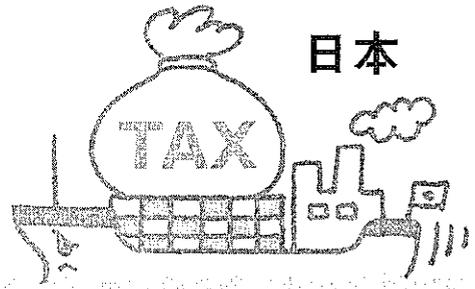
トン数標準税制による法人課税方式(例)

(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

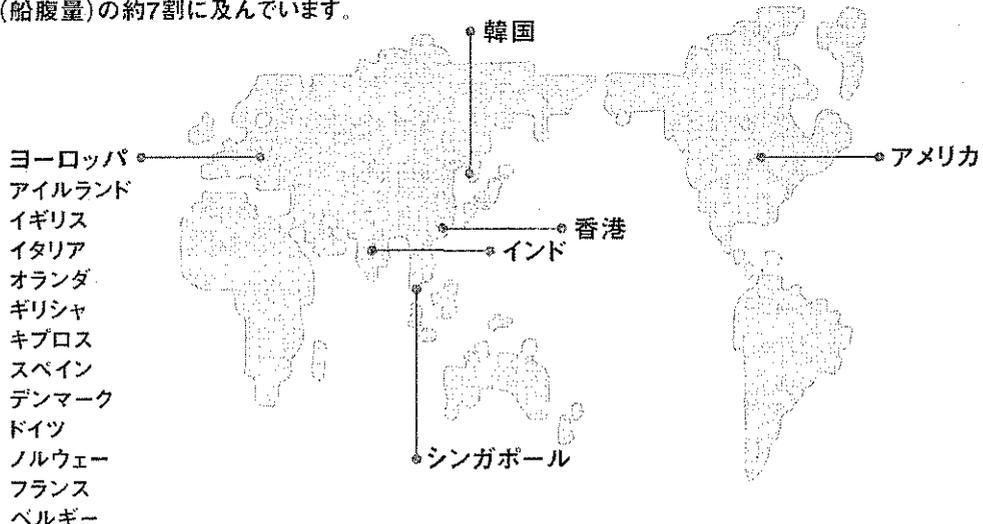


日本を除く海運の先進国では、海運業への法人税にトン数標準税制を採用しています。これは、運航している船舶のトン数（貨物を積むスペースの容積）から“みなし利益”を算出して、課税する方式です。

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づけて、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。

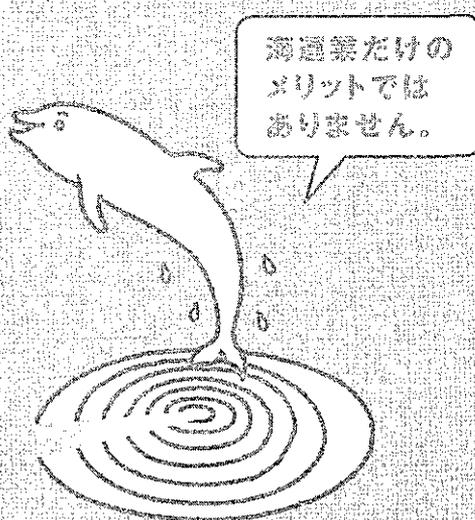
このような海運市況の安定化は、荷主や国民の利益にもなることです。

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

体力と精神力の衰えが目立つようになってきた今日この頃です。今の体力を落とさないように、健康のために身体を動かすこと、特に、老人になっても楽しく続けられる運動を探していましたが、運動ではなく武道の中で合気道を選択し、体力づくりに気分転換も兼ねて、月に数回汗を流しています。

毎週練習するほど熱心ではなく、マイペースで始めて今年の5月で2年が経過しました。昔から、武道系には少々興味がありました。幼少の頃、スポーツ根性テレビドラマ「柔道一直線」の多大なる影響を受けたのが最初です。いつか黒帯を締めたいという目標をもって柔道を始めたものの、確か半年で三日坊主、やめてしまいました。ただ“合気道”は眼中にありませんでした。従いまして、自分からの積極的動機はなく、子供にやりたいと懇願されて、子供を近くの道場に連れて行ったところ、先生から「子供はすぐやめるからお父さんかお母さんがどちらかいっしょにやってください。」と言われ、家内は武道をやるなど論外でしたから、当然、親父がいっしょにやるようになったというのが動機というより成り行きです。考えてみると、入院生活を経験し、退院後は主治医から普通の人より疲労に弱い体質のため、散歩など、体に負担の少ない運動にするよう言われていたこともあり、ここ数年は積極的に運動する習慣がないまま今日に至ったような気がします。

その状況の中で“武道”をやり始めるなど、無謀だったようにも思います。しかし、試しに行ってみると、その道場には老若男女、いろいろな年

代者がアットホーム的に楽しくやっていました。また、合気道は護身術がベースですから女性が多いというのも納得できました。練習（稽古）はマイペースで行い、疲れたら休んで見学するのが基本です。実際、個人的に休憩させてもらい、有段者の稽古を見ていることも多いのですが、見ているだけでも気が引き締まる思いです。合気道は柔道、剣道、空手、少林寺拳法など相手を倒す競技的な要素の強いスポーツではなく、勝敗にはこだわりません。試合もありません。開祖の植芝盛平氏によりますと“合気道は動く禅”なのだそう。イメージは何となく解りそうで解りません。ただ、合気道も奥の深い武道だと思います。“気”で相手を倒す。“気”を出して、相手の力のかかる方向に合わせて技を仕掛けるのが基本ですが、地味な練習の繰り返しです。有段者とペアを組んで交互に投げ技の受身練習から始まって、“杖”と“木刀”を使用しての練習も行っています。合気道でこれら“杖”や“木刀”を使用しての練習は、合気道の基本動作の習得をスムーズに行う為です。映画でS・セガールが飛び掛ってくる悪人をおかわす動作が、合気特有の“流れ”の一連の動作の中で悪人を投げとばすシーンは爽快ですが、あのレベルに到達するという夢は追わず、健康づくりの1つとして、続けていければと思っています。

残念なのは、父と小学生の娘と共通の趣味になったはずでしたが、今は親父1人がほそほそと続けていることです。

川崎近海汽船株式会社

総務部副部長 廣岡 啓

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
	常務理事兼総務部長
	常務理事兼海務部長
	企画部長
	海務部労政担当副部長

加藤 和男
伊藤 夏彦
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
植村 保雄
井上 晃
半田 収
園田 裕一
山脇 俊介

編集後記

今月号には、6月に開催されました弊社主催の海運セミナーの“海事クラスター”についての講演録を掲載しています。それを読んで個人的に一番印象に残ったのは、「日本の海事社会は、産・官・学や各クラスターを構成する産業間の結びつきが弱い」ということでした。最近ではビジネスにおいて“コラボ”が流行り、ライバルや産業の枠を超えて新たなものが産み出されている時代。大学でも学部の枠を超えた取り組みが始まっています。翻って自分の業界を見るに、「バラバラ」と明言されても仕方ない現状があるのではないかと思います。確かに“海事社会”は分野も立場も様々で幅広く、纏まるのは容易くないかもしれませぬ。ですが小さな“コラボ”からはじめ、それが積み重なれば変わっていきけるのかもと思っています。(MN)

せんきょう8月号 No. 553 (Vol. 47 No. 5)

発行●平成18年8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●井上 晃
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)