

せんきょう

2006
12

社団法人 日本船主協会

●No.557●

2006年 海運界重大ニュース



せんきょう

12

DECEMBER 2006

C O N T E N T S

■巻頭言	1
ISOについて 日本船主協会 常任理事 飯野海運株式会社 代表取締役社長 杉本勝之	
■特別欄	2
2006年の海運業界回顧 日本郵船株式会社 調査グループ長 木村丈剛	
■2006年 海運界重大ニュース	4
■海運ニュース	6
国際会議レポート	6
1. インドが現在のIMO新条約案に反対の意思表示、混乱を招く —バールセル条約第8回締約国会議(COP8)の模様—	
2. MARPOL条約附属書VI改正について審議 —IMOばら積み液体・ガス小委員会(BLG)大気汚染中間会合の模様—	
3. 海賊問題、マラッカ海峡の航行安全問題等について議論 —アジア船主フォーラム航行安全・環境委員会第13回中間会合の模様—	
内外情報	12
1. わが国独禁法適用除外制度の結論は先送り —公取委、外航船社間協定に対する独禁法適用制度の要否の判断を国交省に委ねる—	
2. 海事振興連盟「広島タウンミーティング」の模様 —当協会、トン数標準税制の創設、燃料油高騰問題を陳情—	
3. パナマ運河の通航料支払い実績が増加。スエズ運河は減少 —運河通航船実態調査結果まとまる—	
■寄稿	28
入港関係書類の事前報告の義務化について 関税局監視課警務係 調査主任 石井秀樹	
■メンバー紹介 No. 3	36
三光汽船株式会社	
■船の紹介	40
HUMBER BRIDGE(ハンバーブリッジ)/川崎汽船株式会社	
海運日誌(11月) 44	海運統計 46
船協だより 45	編集雑感 52
囲み記事	
・東京港における油濁事故対策訓練が開催される	32
・船社／荷主業界が定期船海運を巡る諸問題について意見交換	33
・デンマーク首相出席の下、デンマーク・日本海運セミナーを開催	34
・外航中小船主協会、「外航オーナーズ協会」に名称変更	35
・海運関係叙勲・褒章受章者祝賀パーティーを開催	35

ISOについて

日本船主協会 常任理事
飯野海運株式会社 代表取締役社長

杉本勝之



当社は、品質マネジメントシステムの国際規格 (ISO9001:2000) および環境マネジメントシステム (ISO14001:2004) を取得している。その品質・環境の方針として、「……船舶の安全運航による貨物の安全輸送並びに賃貸ビルにおける安全でかつ快適な賃貸スペースの提供に対して信頼性の高いサービスが提供できること (中略) を理念に、全従業員が一丸となり、業務を効果的、かつ確実に遂行することにより」目的を達成すると謳っている。

その実際は、まず管理する対象を決め、対象の方向性として目標を定め、目標達成ができるようなPDCAの活動を行い、業務の継続的改善を行うというものだが、今は業務フローにあわせた「文書管理」の対応を行っている段階である。上記目的的達成が現実のものとして成果が現れているのかと問われれば、まだまだといわざるを得ない。

当社グループでは最初に船舶管理会社のイイノマリンサービス社がISOを取得した。彼らは、ISO取得以前にISMコード対応を実施しており、ISOの要求項目をISMコードにリンクすることが上手くでき、後から取得した本社の海運部門や不動産部門に比べると、対応が早かった。管理部門はじめ全社をあげて行うとなると、Keyとなる「文書管理」をどうやってやるかということになるので、ITをうまく活用しなければ達成できない。従って、

現在いかに文書管理をIT化するかということに注力している。

ところで、最近、内航海運業法が改正され、運航管理規程が安全管理規程に改定された。それを見ると、経営トップの安全に係るコミットメントとその実施に対する責務の明示、PDCAサイクルの明示化、コンプライアンス、文書管理、記録の作成及び管理の実施等が求められている。その具体的実施はISOと同じ考え方で対応できると思われる。

また、今年会社法が施行され、内部統制システムの構築に焦点があたっている。当社は、コーポレートガバナンス・内部統制システムの考え方についてはすでに開示しているが、具体的実施策は安全管理規程への対応同様ISOの考え方を適用することになる。今後JSOX (日本版SOX法) の要求基準が明らかになってくるが、その対応策も同じである。

これら複雑化する最近の企業への要求に対しては、ISOの考え方をベースにして具体策を実施していけば基本的に対応可能ではないかと考えている。しかし、ISOの適用を推し進めていけば、これまでの業務の手法そのものを変えることになる。それは現場にいる従業員には一時的に作業量が増えることになる。なかなか受け入れられにくいかもしれないが、越えねばならないハードルである。

2006年の海運業界回顧

日本郵船株式会社 調査グループ長 木村丈剛

・定期船市場について

奇しくも海上コンテナ輸送が開始されて50周年の今年、船社名から定期船の名門「P&O」とコンテナ船の旗手「Sealand」の名前が消滅した。コンテナ船市場の過去半世紀の発展の歴史において両社の名前は不滅と思われて来たが、皮肉な結末と云わねばならない。両社を呑み込んだのは今や業界の巨鯨となった「MAERSK LINE」である。

一方、同社は今年世界最大のコンテナ船「Emma Maersk」をグループ造船工場で建造し、サービスに投入した。公称積高11,000TEUと初めて10,000TEUを突破したが、実際の最大積高は14,000個とも言われ、その巨大さには目を見張るものがある。初期のフルコンテナ船は800TEU程度であったので、1隻あたりのキャパシティーは十数倍になった。

コンテナの荷況は、本年上半期、アジアから米国向けで14.3%増、アジアから欧州向けで14.1%増と堅調で、基幹航路の消席率も90%以上であったと言われている。欧州航路などでは、昨年末以来の船腹過剰懸念による値下げ圧力から、運賃の低下が年初には見られたが、その後過剰船腹懸念が杞憂に終わったことが明らかになるとともに一定の運賃修復が行われた。また、北米航路では運賃は比較的高い水準ながら市況は弱含みで推移した。コスト面では、原油価格高騰につられ燃料費が高騰すると共に、旺盛な荷況はフィーダー・コストやインランド・コスト、あるいはターミナル費用の上昇にも繋がり、船会社の収益を圧迫した。

備船料については、2005年のピークに比べれば大幅に下落した。歴史的に眺めれば、その水準はなお比較的に高い水準にあるが、今秋以降再び下落傾向を強めている。船腹需給の緩和が広がっていることを示しているものとみられる。

オペレーションにおいては大きな船混み等はみ

られなかったものの、運賃の低下やコスト上昇に起因して赤字を余儀なくされた定期船船社が頻出した。

なお、今年はトピックスとして同盟の問題を挙げなければならない。欧州連合（EU）の閣僚理事会は、海運同盟や船社間協議協定などの外航海運カルテルの欧州競争法からの適用除外を規定した理事会規則4056/86を2008年10月に廃止することで合意した。これによって2008年10月以降、欧州関係航路では同盟活動が禁止されることになる。但し、同制度は廃止するものの、競争法の範囲内で船社間の意見交換などは容認する方向で、欧州委員会は今後2年間の猶予期間に、同制度廃止後のガイドラインを策定することになっている。また、日本でも公正取引委員会の「政府規制等と競争政策に関する研究会」より、外航海運に対する独禁法適用除外制度を廃止すべきであるとの報告書案が出された。

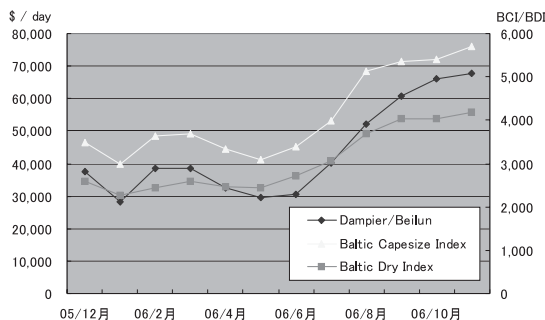
・ドライバルク市場について

2006年のドライマーケットは、年の前半は比較的安定した水準を維持した。夏場以降は季節的な要因もあり、ここ数年と同様に再び急上昇した。冬場に向けてやや強含みの気配が続いた。

図表1にはBDI・BCIと中国向け鉄鉱石輸送のケープサイズのスبットレート推移を示した。2006年旧正月明けには、鉄鉱石価格大幅値上げ交渉を背景として、中国勢の駆け込み調達需要があり、一時的に運賃水準が急反発する局面も見られた。その後、マーケットは鉄鉱石価格交渉の遅れから新規調達が手控えられたため、市況は弱含みで推移した。価格が決まった6月以降は、中国の粗鋼生産の拡大を背景とする鉄鉱石輸送需要とともに濠州の大旱魃による穀物大凶作が穀物輸入先の遠

距離化を引き起こすなどから、ケーブサイズを主導として右肩上がりの上昇基調が続いた。

図表1 Capesize Bulker Spot Earning (average), BCI, BDI



出典：Clarkson Research Studies
(Shipping Intelligence Weekly を各月平均)

中国の粗鋼生産は、1997年に米国・日本を抜き、2002年にはEUも抜いて世界一の生産量を記録したが、その後さらに増産ペースを急激に高めた。2005年には349百万トンと三億トンの大台を越え、さらに2006年粗鋼生産は10月末現在で既に346百万トンに達し、2006年通年では四億トンを超える勢いにある。

これに伴い鉄鉱石の輸入も増加しており、2006年の鉄鉱石輸入量は10ヶ月经過した時点で既に昨年間数量並の269百万トン（2005年輸入量は年間275百万トン）を記録し、前年同期比2割増のペースで拡大して来た。但し、過熱投資引き締めの方針が相次いで打ち出され、鉄鋼需要の伸びに翳りが見えること、足下鉄鉱石の輸入量の増勢にも減速の兆しが見られることは注目すべきであろう。

国内の投資過熱抑制政策の具体化による影響と見られる現象として、中国の集中豪雨の鋼材輸出ラッシュを上げることが出来る。2005年まで鋼材の純輸入国であった中国は、2006年は10月までの時点で輸出量は約33百万トン、前年比92%の急増を記録した。一方、輸入量はこの間29%減少し16百万トンで、NET輸出量は17百万トンに達する。今やアジア最大の鋼材輸出国となった。ここ数年間に亘り、中国の粗鋼生産の急激な拡大は、国内需要の著しい成長と共に伸びてきたが、ここに来て鋼材の対外輸出の急激な拡大は、内需の伸び悩みを伺わせるものとして、最も注意しなければならない。

なお、鋼材は、穀物・セメントなどとともにハンディ・ハンディマックスの主要貨物であり、中国の鋼材輸出の急増は、ケーブサイズマーケットのみならず、ドライマーケット全体に大きな影響を及ぼしている。

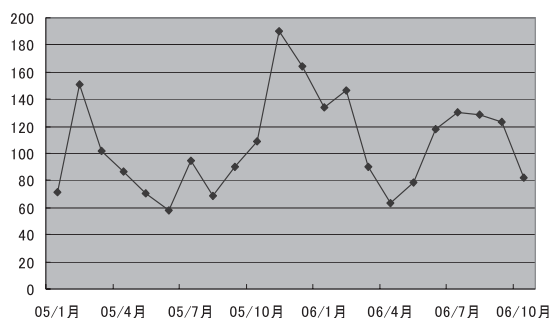
・タンカー市場について

図表2には中近東・日本のVLCC 運賃水準の推移を示した。

米国ガルフを襲った大型ハリケーンの影響で2005年の第4四半期は市況が急騰したが、2006年に入っても引き続き高水準を維持した。日本・韓国の記録的寒波による暖房油在庫の減少に対する緊急手当てや中国の原油輸入量の増加で、中東／日本間VLCC 月平均値は春先までWS140前後の高値で推移したが、冬場の需要期が終了するとともに運賃はWS60台まで下落した。

6月インド洋でのモンスーン発生による船腹タイト化と8月BPのアラスカ・ブドロー湾油田の操業停止で、夏場にはWS120～130の水準に上昇した。OECD 北半球諸国の夏場の需要が予想外に増えなかったこと、米国のハリケーンへの備えで在庫積み増したものの、結果的にハリケーンの襲来は空振りに終わったために、米国の在庫増となったことに加えて、世界的な需給緩和感が広く浸透したため、原油・製品価格は夏以降大幅に反落し、OPEC は約2年振りに120万b/dの減産に踏み切った。先安感から石油の買い控えも加わり船腹需要は減退し、運賃は再び下落に転じた。これに伴いタンカーの市況は秋以降下落し、11月下旬にはシングルハルでWS50、ダブルハルでWS60をつけ、基調は弱含みで推移している。

図表2 VLCC MIDDLE EAST/JAPAN WS (月平均)



出所：各種調査資料より NYK 作成

2006年 海運界重大ニュース

○トン数標準税制については平成20年度導入に目処、船舶特償についてはほぼ現行内容にて存続する

平成19年度税制改正において、「トン数標準税制」について、「政策目的を達成させるための法律が平成20年の通常国会において整備されることを前提にして、平成20年度税制改正において具体的に検討する。」との結論が出された。

また、平成19年3月末をもって適用期限を迎える「船舶等の特別償却制度」および「国際船舶に係る固定資産税の軽減措置」について、ほぼ要望通りの内容で延長が認められた。

○外航海運各社業績は増収減益も引き続き船隊増強の動き目立つ

外航大手3社の2007年3月期の業績は、好調な荷動きを背景に増収を見込む一方、燃料費をはじめとするコスト増などから減益を見込むも一定の利益を確保できる見通し。このようななか、急増する輸送需要を見据え、引き続き活発な船隊増強の動きが目立った。

○水先制度の抜本改革の実現化に向けて改正水先法が成立

2005年11月の交通政策審議会の答申に沿った水先制度改革を実施するため、水先法の改正が行われ(2006年5月17日公布)、2007年4月1日に施行されることとなった。水先制度改革の主な方策は以下の通り。

- ① 水先人の養成・確保…等級免許の導入、養成制度の創設
- ② 業務運営の適格化…水先人会の法人化による責任遂行体制の確立、日本水先人会連合会の創設
- ③ 業務の効率化…三大湾(東京・伊勢三河・大阪)における水先区の統合、認可料金制度の導入

なお、三大湾における水先区の統合については、2006年9月26日に公布された政令で、措置されている。

○船・機長配乗要件の撤廃および日本人海技者の確保・育成新スキームが実現に向かう

- ・官公労使による「日本人船・機長配乗要件の見直

し等に関する検討会」(座長：野川忍・東京学芸大学教授)は、4月に国際船舶の船・機長配乗要件撤廃に係る法的問題は無いと結論。その後、国土交通省は、7月の交通政策審議会海事分科会において、2007年度からの新規外航日本籍船の建造・登録に間に合わせるべく、関係通達の改正や承認試験の準備など、配乗要件の撤廃に向けての作業に着手したことを報告した。

- ・一方、外航日本人船員(海技者)の新たな確保・育成策(新スキーム)を検討してきた労使は、6月に国土交通大臣に対し、新スキームを実現するための国の支援を要望。これを受けた国土交通省は、官労使で構成する「外航日本人船員確保・育成に関する新スキームのための検討調整会議」を立ち上げ、2007年度より新スキームを実施するための実務的検討を開始した。

○ILO 海事労働条約が採択される

本年2月にジュネーブで開催された国際労働機関(ILO)海事総会(第94回総会)において「2006年海事労働条約(ILO Maritime Labour Convention, 2006)」が採択された。

この条約は、ILOの60を超える船員労働に関する条約・議定書および勧告を現代的視野から見直し整理・統合したものであり、その作業には2001年からほぼ5年の歳月が費やされた。

新条約は、国際海事機関(IMO)関係条約の手法を取り入れ、旗国責任に基づいた旗国検査や証書発行、更には寄航国検査(PSC)を課し、より強力な強制力を持たせたことに特徴があり、IMOのSOLAS条約、MARPOL条約、STCW条約と並ぶクオリティ・ SHIPPING実現のための4本目の柱になるといわれている。

○外航船社間協定の独禁法適用除外制度問題に内外でまだら模様の判断

わが国公正取引委員会は、外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度(除外制度)について、12月、「制度を維持する理由はない」とする見解を発表したが、制度の要否についての判断は示さず、今後の

検討を国土交通省に期待するとした。これを受けた国交省は、「現行制度は適正に機能している」とその立場を明らかにしつつ、今後制度のあり方を検討していくとし、結論は先送りとなった。

また、海外では、EU（欧州連合）が2008年10月の制度廃止を決定（9月）した一方、シンガポールは除外制度の新設を発表（7月）、豪州も基本的に制度維持を決定（8月）するなど、各国の判断が分かれた。

○アジア船主フォーラム（ASF）の第15回総会を軽井沢で開催。常設事務局問題でWGを立ち上げ

当協会主催により、ASF 第15回総会が5月に軽井沢で開催された。ASFの年次総会は、アジア7地域（日本・韓国・中国・台湾・香港・ASEAN・オーストラリア）の船主協会が回り持ちで開催しており、日本での開催は第1回、第8回に続く3回目。今回の総会には総勢122名が参加、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）の活動報告等が行われた他、ASF常設事務局の具体案検討のためWGを設置することが合意された。次回第16回総会（於：釜山）でWGの検討結果が審議される。

○燃料油の高騰の影響が続く

原油価格の指標であるWTIは数年にわたる高騰を続け、本年8月には\$76.98/バレルと過去最高に迫る価格となり、年後半には若干下落傾向が出てきたもののバンカー価格、国内A・C重油価格は、依然高水準で推移している。これら高騰した燃料油価格は、費用に占める割合も年々高まり、外航海運では営業利益の大幅な減少を招き、内航海運では大多数を占める中小企業事業者の企業体力を脆弱化させ、死活問題となるなど海運業界に対する影響は深刻なものとなっている。このため、海事振興連盟が開催したタウンミーティング（今治市および広島市）においてもこの問題を訴えるとともに、9月には当協会、日本内航海運組合総連合会、日本長距離フェリー協会の連名で国土交通大臣にこれら事業者の置かれている状況についての理解と支援を求めた。これを受け同省は、日本経済団体連合会および日本商工会議所に対し、運賃等への転嫁など燃料費コスト負担へ理解を求めた。

○船員保険制度改革の方向性まとまる

船員保険制度については、被保険者数の減少が続くとともに、管掌主体である政府において、船員保険特別会計の見直しや社会保険庁の組織改革が進められてきたことから、制度の抜本的な見直しに向けて、社会保険庁運営部長主催の「船員保険事業運営懇談会」において検討が行われてきた。

同懇談会は2006年12月に報告書を作成し、船員保険制度と一般保険制度の統合等の新たな船員保険制度の具体的な内容を取りまとめる予定である。

今後はこの報告書を受け、2006年度内に各種審議会等での審議、改正法案の国会提出を経て、2010年に新たな保険制度の運用が開始されることとなる。

○外国人船員問題への取り組み強化

当協会は、外国人船員問題に直接携わる国際船員労務協会と、役員の相互交流や、同協会主催の日本・フィリピンマンニングカンファレンスの後援、双方の協会のロンドン事務所の同居等を通じて関係の緊密化を図り、来年に予定されている外国人船員の労働条件に関する第3回IBF交渉等の外国人船員問題への対応体制の強化を行った。

○IMOにおいて環境・安全関係の条約改正の検討が進む

近年、海洋環境保護・航行安全に関する関心が高まるなか、IMO（国際海事機関）においても環境保護・航行安全に関する検討が活発に行われた。

船舶からの大気汚染防止に関する海洋汚染防止条約（MARPOL条約）附属書VIは2005年5月に発効したばかりであるが、NOxおよびSOxは現行の排出基準では十分な環境保護が確保されないこと、また粒子状物質（PM）や揮発性有機化合物（VOC）に関する排出基準が規定されていないことなどの理由から同附属書を改正することが合意されていた。本改正については、2007年の最終化に向けて、本年4月に開始された検討作業が進展した。

また、船舶の安全性を高めることを目的に、IMOにおいてバルクキャリアの二重船側部および全船種のバラストタンクに施行すべき塗装基準の開発が行われてきたが、2006年6月、最終的な技術要件が決まり、同12月、海上人命安全条約（SOLAS条約）の改正案が採択された。



●国際会議レポート●

1 インドが現在のIMO新条約案に反対の意思表示、混乱を招く —バーゼル条約第8回締約国会議(COP8)の様—

バーゼル条約第8回締約国会議(COP8)が本06年11月26日から12月1日にナイロビで開催され、船舶解撤が主要議題のひとつとして審議された。

シップリサイクル問題については、2005年12月のIMO第24回総会において、2009年までにシップリサイクル新条約(正式名称:環境上適切な船舶の再資源化のための国際条約)を策定する旨が合意された。一方、バーゼル条約では、2004年10月のCOP7以降IMO新条約が巴条約と同等の「管理と実施のレベル」を確保することを目指すべく検討が行われてきた。(本誌2004年11月号P.12、2005年8月号P.12、2006年5月号P.7参照)。

(1) COP8での審議の様様

COP8では、英国を議長とする非公式協議グループにおいて、次回COP(2008年を予定)までのバーゼル条約の検討の方向性を示す決議案(「船舶解撤の環境上適切な管理に関する決議」【資

料】参照)が取り纏められ、同案がCOP8の決議として採択された※。同決議は、締約国に対しIMO新条約の評価を次回OEWGに提出するよう要請すること、IMO新条約でリサイクル国のみならず船主、旗国の責任も明確化されるべきであること等を内容としている。

IMO新条約の評価をバーゼル条約で行うこと、ならびに船主、旗国の責任を明確にすべきとの文言は、インドが強く主張したものである。インドは、これまでIMO新条約の策定に向けてバーゼル条約側に対抗してきたIMO側同盟国であったが、今回のCOP8においては、現在のIMO新条約案はリサイクル国のみに責任を負わせるものであり受け入れることができないこと、今後の公開作業部会(OEWG。バーゼル条約の下部組織)やCOP9においてIMO新条約の評価を行うべきとの意見を議場内外で再三繰り返し、IMO

側の国として参加していた日本のみならず、これまでのバーゼル条約会合で日本と意見を異にしていた EU にとっても衝撃的な出来事であった。

COP9 で IMO 新条約に関する審議が行われるとなると、それ以前に IMO 新条約の採択ができなくなる可能性があることから、わが国は議場内外でこれを阻止することを働きかけ、その結果 COP9 で IMO 新条約の評価を行うとの文言は決議に含まれないこととなった。わが国としては、今後の OEWG において IMO 新条約の評価に関する検討が行われることは好ましくはないが、COP9 への言及を阻止したため、また、インドの主張により議場が混乱する場面が多々あり、EU もインドに対して相当妥協している様子であったので、最終的に今回の決議案を受け入れることとした。

(2) 今後の対応

COP8 では、COP9 での議論が IMO 新条約の採択時期を左右するという最悪の結果は免れることはできたが、今後のバーゼル条約関係会議において、新条約の評価に関する作業が行われる場合は、IMO での審議に影響が出ないようにする対応が必要となる。また、インドのような国が多く現れると、IMO 新条約の策定という方向性自体が困難になることもあり得るため、注意を要する。

一方今後の IMO の審議において、インドがリサイクル国の立場を強く主張してくることが予想される。インドの主張を見ると、1) 高すぎるリサイクル施設の基準には反対、2) リサイ

クル施設／国だけではなく船主／旗国も責任を追うべき、の 2 点に集約されると思われる。また、議場外でシップリサイクルに係る議論の EU 内の中心国であるオランダと話をした際に、EU として IMO 新条約を認めるポイントとして、1) リサイクル施設の基準と 2) 通報システム、の 2 点が満足できるものでなければならないとの話があった。IMO 新条約を実効性あるものとするためには、インドを含むリサイクル国および EU の批准は絶対条件であり、今後は、新条約への各国の批准および新条約の発効という大きな目標に向けて、インドや EU との調整が求められることになる。

(3) COP8 におけるその他の議論

COP8 では、船舶解撤の環境上適切な決議のほかに、遺棄船舶に関する決議、ILO/IMO/バーゼル条約第 3 回合同作業部会の開催の必要性を確認する旨の決議が取り纏められた。また、06 年 7 月にコートジボアールで起きた船舶残滓処理時の人身死亡事件が大きく取り上げられ、同事件への支援要請等を求める決議および IMO 条約とバーゼル条約の権限等に関する情報を求める決議が採択された。

※：COP8 では、全体会合 (Plenary) の下に、船舶解撤を含む COP7 以降審議が行われてきた議題を一括して審議する全体委員会 (Committee of the Whole. COW) が組織され、さらに COW の下に非公式協議グループなどが設置された。船舶解撤については、非公式協議グループでドラフトした決議案が COW で審議・承認され、さらに、COW から他の議題の決議とともに全体会合に報告され、COP8 の決議として採択された。

(企画部：本澤)

【資料】

バーゼル条約第 8 回締約国会議 船舶解撤の環境上適切な管理に関する決議 (仮訳)

締約国会議は、
決議Ⅶ／26を想起し、

近い将来に解撤される船腹量の予測から、国際社会による適切な行動が求められること、国際海事機関が、船舶解撤問題に対する効率的かつ効果的な解決策を確保するとともに、国際労働機関、国際海事機関およびバーゼル条約の機関間の協力の必要性を認識し、世界的に適用される安全かつ環境上適切な船舶のリサイクルのための法的拘束力のある規則（以下「シップリサイクル条約案」という）の策定を行っていること、ならびに同じ目的を有する法規制の重複は避けるべきであることに留意し、

1. 2008から2009年の間での採択が意図されているシップリサイクル条約案の策定に係る国際海事機関における進捗を歓迎し、
2. 国際海事機関に対し、同じ目的を有する法規制の重複は避けるべきであることに留意しつつ、同機関により採択されるシップリサイクル条約案により、バーゼル条約の下で確立されるのと同等の管理レベルが確立されることを確保するよう要請し、
3. 国際海事機関に対し、船舶の安全性および運航効率性を損なうことなく、船舶の建造と保船における有害物質と、より有害でない物質、また、可能であれば無害の物質との代替を促進するよう奨励し、
4. 国際海事機関に対し、船舶解撤に係る事項における、特に有害廃棄物およびその他の廃棄物の環境上適切な管理と処理に関するバーゼル条約の役割、能力および専門知識を十分考慮するよう要請し、
5. 国際海事機関に対し、船主、シップリサイクル施設、旗国およびシップリサイクル国を含むシップリサイクルにおける全ての関係者の明確な責任を、それら関係者の現在の能力、共通であるものの差別化された責任、ならびに各国の管轄権を考慮しつつ、具体化することを引き続き検討するよう要請し、
6. 締約国に対し、国内における国際海事機関とバーゼル条約の代表間の調整を行い、シップリサイクル条約の審議に積極的に参加するよう要請し、
7. 将来のシップリサイクル条約案が、労働者と環境を有害廃棄物と安全でない労働慣習から守る方法で使用期間を終えた船舶が解撤される状況を作り出すべきであると信じ、
8. 安全かつ環境上適切な船舶解撤のための適切な基準が可能な限り早い機会に適用されるべきであることに重きを置き、
9. 船舶解撤の安全かつ環境上適切な管理が、引き続き締約国の優先事項であることを強調し、
10. 適切ならば船舶解撤に係る事項、特に新たなシップリサイクル条約案の策定に係る事項の検討における国際労働機関、国際海事機関およびバーゼル条約間の継続した協力の重要性を明示し、
11. 船主および他の関係者に対し、使用期間を終えた船舶が環境上適切な方法で解撤されるのを確保するためのあらゆる実行可能な措置を講じることを求め、
12. 締約国に対し、以下を含むシップリサイクル条約とバーゼル条約の下での役割と責任のような事項についてコメントを事務局まで提出するよう要請し、
 - (a) バーゼル条約により確立された管理と強制のレベルの評価、
 - (b) シップリサイクル条約案により定められる管理と強制のレベルの評価と(a)との比較、
 - (c) 効果的な短期的および中期的方策の可能性の探求と検討、ならびに公開作業部会に対しこれらの事項を取り扱うことを要請すること、

13. 事務局に対し、公開作業部会の報告を国際海事機関に送付することを要請し、
14. 事務局に対し、シップリサイクル条約案の策定作業をフォローし、その後の公開作業部会および第9回締約国会議に報告することを要請し、
15. 事務局に対し、船舶解撤の環境上適切な管理を促進する短期的および長期的な方策の必要性に留意し、本件に係る国際労働機関と国際海事機関が実施している作業を補足する観点から、必要な資源の利用可能性を条件として、船舶の全部および部分解撤の環境上適切な管理のための技術ガイドラインの適用を促進する活動を継続することを要請し、
16. 事務局に対し、船舶の全部および部分解撤の環境上適切な管理のための技術ガイドラインの適用を促進するために行う活動について、公開作業部会および第9回締約国会議に報告することを要請し、
17. 全ての締約国および以下を実施する立場にある他の関係者に対し、船舶の全部および一部解撤の環境上適切な管理のための技術ガイドラインの適用を促進する活動を実施するための財政上または同様の貢献をするよう求め、
18. 締約国および他の関係者に対し、シップリサイクルの環境上適切な管理、事前洗浄および浄化に関する実用的な情報と文書を含め、関係者が船舶解撤の人の健康と環境への潜在的に有害な影響を短期的および中期的に取り扱う方策を策定するのに役立つ可能性のある関連情報を事務局に提出することを要請するとともに、事務局に提出された情報をバーゼル条約事務局のウェブサイトで利用できるようにすることを要請する。

2

MARPOL 条約附属書Ⅵ改正について審議

—IMOばら積み液体・ガス小委員会(BLG)大気汚染中間会合の様様—

2006年11月13日から17日まで、IMO（国際海事機関）ばら積み液体・ガス小委員会（BLG）の中間会合が、ノルウェーのオスロにおいて開催され、船舶からの大気汚染防止に関する MARPOL 条約附属書Ⅵの改正について審議が行われた。

同附属書は2005年5月に発効したが、同年7月に開催された第53回海洋環境保護委員会（MEPC 53）において、一層の環境負荷軽減の必要性が認識され、同附属書の改正が合意された。

同改正に関する審議は、2006年4月に開催された BLG10より開始され、窒素酸化物（NO_x）、硫酸酸化物（SO_x）、粒子状物質（PM：particular matter）および揮発性有機化合物（VOC：volatile organic compound）の排出規制等についての検討が

行われた。同会合では時間的制約もあり、全ての審議が終了しなかったことから、コレスポンデンス・グループ（CG）にて引き続き検討が行われ、今次会合において更に詳細な審議が行われた。

主な審議概要は次のとおりである。

1. NO_x 排出基準について

(1) 新造船に対する NO_x 規制強化

現在、船舶から排出される NO_x の規制については Tier I と呼ばれる段階にあり、エンジンの定格回転数に応じた規制値が設定されているが、BLG10において今後の NO_x 削減目標として2010年（Tier II）および、2014年もしくは2015年（Tier III）の2段階に分けて、新しい排出基準を導入

する方向が示されていた。

今次会合において、Tier II および Tier III の規制について審議が行われたところ、規制の実施時期については、Tier II は2010年から、Tier III は仮に2015年からとすることで合意された。

次に、規制の枠組みについて審議が行われ、以下の2つのオプションに集約した上で、今後更に検討されることとなった。

A：現行どおり、エンジンの定格回転数に応じた規制値を規定する。

B：エンジンの設計時に想定する使用燃料を以下のとおり3区分し、区分毎にエンジンの定格回転数に応じた規制値を規定する。

- 低硫黄留出油（硫黄分0.2%以下）
- 留出油（硫黄分2.0%以下）
- 残渣油（硫黄分4.5%以下）

なお、今次会合において、具体的な規制値に関する議論は行われず、次回 BLG11 にて検討されることとなった。

(2) 既存船に対する NO_x 規制の検討

現行の附属書 VI において NO_x 規制の対象外とされている既存船（2000年1月1日より前に建造された船舶）に対する同規制の適用について審議が行われたが、結論は得られなかった。

このため、既存船に対する具体的な NO_x 規制案の提出が各国に要請され、BLG11において検討されることとなった。

2. SO_x 排出規制について

現在、船舶から排出される SO_x については、一般海域と SO_x 排出規制海域（SECA）に分けて、船舶が使用する燃料油中の含有硫黄分の上限值が規制されている（一般海域4.5%、SECA1.5%）。

本会合に先立ち、国際独立タンカー船主協会（INTERTANKO）は、船舶で使用する燃料油について以下の提案を行っていた。

① 2010年以降全ての船舶は、硫黄分1.0%以下の船用留出油を使用する。

② 2015年以降に船舶に搭載されるエンジンについては、硫黄分0.5%以下の船用留出油を使用する。

今次会合において、CG における検討結果や、上記 INTERTANKO 提案について審議が行われ、以下の4つのオプションに纏められた。それぞれのオプションについては、船社および燃料供給側の意見を考慮した上で、次回 BLG11において引き続き審議することとなった。

A：現状の規制を維持する。

B：SECA の規制強化を優先する。

- 一般海域の硫黄分規制値は変更しない。
- SECA における硫黄分規制値を、次の2段階で強化する。

第1段階：1.0%（2010年を想定）

第2段階：0.5%（2015年を想定）

C 1：留出油の使用を強制化し、全海域において、次の2段階で硫黄分規制値を強化する。

第1段階：1.0%（2012年を想定）

第2段階：0.5%（2015年を想定）

C 2：規制値はC 1案と同様であるが、残渣油の使用や、代替措置としての排ガス洗浄装置等の使用を認める。

3. その他

VOC、PM およびオゾン層破壊物質等についても審議が行われたが結論は得られず、BLG11において引き続き検討されることとなった。

（海務部：山崎）

3

海賊問題、マラッカ海峡の航行安全問題等について議論 —アジア船主フォーラム航行安全・環境委員会第13回中間会合の様相—

アジア船主フォーラム航行安全・環境委員会 (ASF SNEC: Asian Shipowners' Forum Safe Navigation & Environment Committee) 第13回中間会合が、2006年11月28日、タイ船主協会の主催のもと、タイ・バンコクにおいて開催された。

同会合には、中国、日本、韓国、インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会が参加し、当協会からは、ASF SNECの委員を務める前川弘幸副会長（川崎汽船社長）の代理として佐々木真己同社安全運航グループ長、および事務局より半田収常務理事が参加し、航行安全および海洋環境に係る諸問題につき意見交換を行った。

同会合における審議のうち特記事項は次のとおりである。

○海賊および武装強盗

国際商業会議所 (ICC) の下部組織である国際海事局 (IMB) では2006年の第3四半期までに発生した海賊事件のレポートを発表しており、これによれば海賊事件は昨年同期の205件から174件に減少していることが報告された。インドネシア周辺海域における海賊事件も減少してはいるものの、他の地域に比べて依然として発生率が高いため、航行船舶は引き続き注意が必要であることが確認された。

一方、アジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP) が2006年9月に発効し、その一環として情報共有センターも近々に活動を開始する予定である。SNECでは、その活動に期待するとともに、海賊情報の提供にあたっては、最新のものを船舶に送信、もしくはウェブサイトで閲覧可能とするべきとの意

見が出された。

○マ・シ海峡における航行安全・環境保護の推進

2006年9月、マレーシアにおいて、マラッカ・シンガポール海峡の安全・セキュリティ、環境保全の推進に関するクアラルンプール会議（主催：国際海事機関 (IMO) およびマレーシア政府）が開催され、沿岸3カ国（マレーシア、インドネシア、シンガポール）、海峡利用国（日本をはじめとするアジア諸国、欧米諸国、計28カ国）、関係国際機関（IMO、国際海運会議所 (ICS)、国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO) 等）が参加した。同会合では、次を骨子とする「クアラルンプール声明」が採択された。

- ・航行安全および環境保全のため、沿岸国、利用国、海運業界、その他関係者との対話と協力を促進するメカニズムを支持すること
- ・沿岸国から提案されたプロジェクトとマ・シ海峡の航行援助施設の維持・更新に資金を提供するメカニズムの確立に向けた協力を行うこと等に合意したこと

なお、沿岸国から提案されたプロジェクトは次のとおりである。

- ① 分離通航帯 (TSS) 内の沈船の除去
- ② 有害危険物質 (HNS) への対応の協力
- ③ クラス B-AIS (船舶自動識別装置) の実証
- ④ 潮流等の観測システムの整備
- ⑤ 既存の航行援助施設の維持・更新
- ⑥ 津波被害の航行援助施設の復旧整備

SNECでは、同声明を支持することが確認されるとともに、上記の6つのプロジェクトを支援するよう海峡利用国および関係者に呼びかけることと

した。

ただし、マ・シ海峡を航行する船舶に対して課徴金を課す案が出された場合には、これに反対して行くこととなった。

○船舶からの大気汚染防止

船舶からの大気汚染防止に関する海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）附属書Ⅵは、2005年5月に発効したばかりであるが、NOx および SOx は現行の排出基準では十分な環境保護が確保されないこと、また粒子状物質（PM）や揮発性有機化合物

（VOC）に関する排出基準が規定されていないことなどの理由から同附属書を改正する作業が進められている。

SNEC は、環境保護に関するこれらの検討を支持するものの、INTERTANKO が IMO に提案した、すべての船舶において使用燃料を残渣油から溜出油に転換するという案については、大幅なコスト上昇や燃料油の供給不足を引き起こす懸念があることを確認した。

（海務部：小松）

● ● ● 内外情報 ● ● ●

1

わが国独禁法適用除外制度の結論は先送り

—公取委、外航船社間協定に対する独禁法適用制度の要否の判断を国交省に委ねる—

公正取引委員会は、EU・豪州等における外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度（除外制度）見直しの動きを背景として、2005年11月～12月にかけて、日本発着の船社・関係荷主等に対し、外航海運の実態に関するアンケート調査を実施した。この結果等を踏まえ、2006年3月には、公取委経済取引局長の私的研究会（常設）である「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の検討が開始され、当協会および日本荷主協会からの意見聴取を含め、6月までの間に計4回の会合が開催されてきた。（詳細は本誌2006年4月号P.24、6月号P.24、7月号P.19参照）

6月16日には、公取委は現行除外制度廃止を提言する規制研報告書案（二次案）を公表するとともに、9月15日を期限として制度の在り方に関するパブリックコメントを募集した。（当協会もコメント提出。本誌2006年10月号P.24参照）

11月24日、第5回規制研が開催され、パブリックコメントの結果を踏まえ、報告書第三次案が検討された。同会合では、提出されたコメントにおいては新たな視点からの意見はなく、論点は出尽くしたとして、第二次案同様、除外制度は廃止することが適当であるとする第三次案を最終報告書として採択した。

これを受けた公取委は12月6日、同報告書（【資料1】：結語部分抜粋）、パブリックコメント結果（【資料2】：概要）とともに、公取委としての見解（【資料3】）を公表した。この中で同委は、

- ① 海上運送法の前回改正時（1999年）の制度維持理由は今日では成立していない。
- ② しかしながら、除外制度は海上運送法に規定されていることから、制度の要否については、公取委のみならず、国土交通省での検討と判断が必要。
- ③ したがって、国交省において、公取委の

考え方や規制研報告書の内容をも踏まえて、除外制度の要否について検討が行われることを期待する。

として、今後の検討を国交省に委ねる方針を明らかにした。

(詳細は公取委ホームページ <http://www.jftc.go.jp/pressrelease/18index.html> を参照)

これに対し、国土交通省は同日、見解(【資料4】)を発表、同省としては除外制度は適正に機能していると認識するが、今後、所管省として制度のあ

り方について十分な検討を行うことを表明した。

従って除外制度の要否については、今回、公正取引委員会はその判断を示すことなく、国交省に検討のバトンが託されることとなり、結論は先送りとなった。

国交省による検討日程等は明らかにされていないが、充分時間をかけて慎重に検討するものと思われ、当協会は、引き続き制度の必要性に関し、関係当局や荷主等から一層の理解が得られるよう取り組みを継続することとしている。

(企画部：山上)

【資料1】政府規制等と競争政策に関する研究会報告書（結語部分抜粋）

結 語

外航海運産業は、国際貿易の担い手として、国の盛衰を背負いながら今日まで発展を遂げてきた。その歴史は競争法よりも古く、「海運自由の原則」、すなわち、自国発着貨物についても、自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させず、海運企業や船舶の選択について政府が介入しないことが国際慣行となってきた。この原則の下で、外航海運産業は、世界各国において、市場への参入退出やその事業活動について法令による規制を余り受けることなく発展してきた。また、船社間において、130年以上もの長きにわたって、「海運同盟」と呼ばれる国際カルテルが形成され、主要国の競争法においても容認されてきた。

しかしながら、外航海運産業は、我が国の多くの産業にとって基盤インフラの役割を担う基幹産業の一つである。かかる観点からすれば、外航海運産業の在り方は、我が国の荷主、ひいては一般消費者に多大な影響を及ぼすという観点から検討されなければならない。EUにおける一括適用除外制度見直しが、リスボン戦略に基づき、EU 域内産業の国際競争力向上の観点から進められてきたのも同じ視点によるものであることを想起すべきである。本報告書で検討を行ってきたように、現在の定期コンテナ船カルテルは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。また、外航海運産業には、こうしたカルテルを認めなければならない特殊性は認められない。さらに、欧州連合が外航海運の適用除外制度を廃止した後は、日本発着の3つの主要な航路のうち外航海運カルテルが存在するのは北米航路のみになるが、こうした状況下で、外航海運カルテルを維持し続けることは、荷主の利益にならないだけでなく、船社の競争力強化の観点からも悪影響があると考えられる。このような状況を踏まえれば、外航海運に関する独占禁止法適用除外制度は、一定の猶予期間を設けた上で、廃止することが適切である。

公正取引委員会は、本研究会報告書の考え方を踏まえ、外航海運に関する独占禁止法適用除外制度の

廃止に向けた取組みを積極的に推進すべきである。また、制度改正を待つことなく、現行制度の下で採りうるアクションを起こさなければならない。平成11年に整備された適用除外制度の下では、公正取引委員会の措置請求制度が設けられており、これを活用することによって、当面の弊害を除去することは可能であると考えられる。本研究会においても、公正取引委員会の取組や外航海運市場の動向について引き続き注視しつつ、今後とも本分野における必要な提言を行っていくこととしたい。

【資料2】パブリックコメント結果（公取委資料をもとに船主協会が要約）

●コメント募集期間

2006年6月16日～9月15日

●コメント提出者（順不同、計23通）

日本船主協会、豪州船主協会、欧州共同体船主協会（ECSA）、国際海運会議所（ICS）、世界海運評議会（WSC）、ELAA、アジア船主フォーラム（ASF）、韓国船主協会、欧州同盟（FEFC）、太平洋航路安定化協定（TSA）、西航太平洋航路安定化協定（WTSA）、アジア域内航路協定（IADA）、日本郵船、商船三井、川崎汽船、OOCL、MISC、現代商船ジャパン、陽明海運、APL、Hapag-Lloyd、SAL（Shipping Australia Limited）、日本経済団体連合会

- ・日本経団連以外のコメントは全て船社・船社団体によるものであり、いずれも除外制度を維持した方が良いとする意見であったが、それらコメントの各主要論点に対しては、全てこれを受け入れられないとする公取委の「考え方」が付された。
- ・日本経団連は、海運同盟に対する荷主の考え方は一様でないとした上で、幅広い産業・企業から細かく意見を聴取し、外航海運を利用する産業の国際競争力強化の観点から、関係省庁、関係企業を巻き込んで時間をかけて議論を深めるべきとのコメントを提出し、公取委に慎重な判断を求めた。

（詳細は記事本文記載の公取委 HP 参照）

【資料3】公正取引委員会プレス発表

外航海運に関する独占禁止法適用除外制度について

平成18年12月6日

公正取引委員会

- 1 公正取引委員会は、平成17年1月から、外航海運の競争実態等についての検討を開始し、荷主、船社、関係団体及び有識者等に対するヒアリングやアンケート調査を行った。これらを踏まえて、政府規制等と競争政策に関する研究会（以下「規制研」という。）において、外航海運の競争実態と競争政策上の問題点について検討を行い、その一環として外航海運に関する適用除外制度についても所要の

検討を行ってきた（本年3月以降5回開催）。

2 今般、規制研の報告書「外航海運の競争実態と競争政策上の問題点について」が取りまとめられたので、これを公表することとした。

3 また、公正取引委員会は、平成18年6月17日から平成18年9月15日までの間、外航海運に関する適用除外制度の在り方について、国内外から幅広く意見を募集したところ、国内外の外航海運事業者及び事業者団体から23件の意見が寄せられた。

寄せられた意見の概要及び意見に対する考え方は別紙1（船主協会注：添付省略）のとおりである（提出された意見については、公正取引委員会事務局経済取引局調整課において閲覧に供する）。

4 公正取引委員会は、規制研の報告書「外航海運の競争実態と競争政策上の問題点について」及び上記意見募集により提出された意見等を踏まえて、外航海運に関する独占禁止法適用除外制度の在り方について慎重に検討した結果、現段階での考え方を別紙2のとおり取りまとめ、これを国土交通省に伝えたところである。公正取引委員会としては、今後も外航海運に関する適用除外制度について、関係各方面と適宜意見交換等を行うとともに、必要に応じて意見を述べていくこととする。

また、現行の適用除外制度の下、問題となるおそれがある協定があれば、適切に対処していく。

（別紙2）

外航海運に関する適用除外制度についての考え方

1 公正取引委員会は、欧州委員会が外航海運分野の適用除外制度廃止の検討を開始したことを受けて、平成17年1月から、外航海運市場の実態と独占禁止法適用除外制度についての調査を開始し、国土交通省、船社、荷主企業、関係団体、有識者からの意見聴取、船社約50社と荷主約2000社へのアンケート調査等を行った。続いて、本年3月から、政府規制等と競争政策に関する研究会（規制研）で、日本船主協会、日本荷主協会からのヒアリングも行った上で検討が行われた（これまでに5回開催）。

また、公正取引委員会は、外航海運に関する独占禁止法適用除外制度の在り方についての意見募集を行った（意見提出期限6月17日～9月15日）。さらに、規制研の報告書「外航海運の競争実態と競争政策上の問題点について」が公表された。

2 公正取引委員会は、上記規制研報告書及び上記意見募集により提出された意見等を踏まえて、外航海運に関する独占禁止法適用除外制度の在り方について検討したところ、平成11年の見直しの際に適用除外制度が維持された理由である①海運同盟は、運賃安定効果があり荷主にとっても望ましいとする意見があること、②米国、EU等との国際的な制度の調和を図ることが必要であること、については、

① 海運同盟が設定している共通運賃（タリフ）は形骸化していること、運賃以外のサーチャージに関する船社間協定や協調的な運賃引上げ（運賃修復）には実効性があるが、船社の実コスト以上に請求している可能性があり、また、算定根拠が不明確であること、一方的に通告されるとの荷主の意見があること等から、荷主（利用者）の利益を害しているおそれがあること、

② 日米欧の適用除外の範囲は異なっており、また、欧州連合は、2008年10月から適用除外制度を廃

止することを決定したこと、から、これらの理由は、今日では成立していないと考える。

- 3 しかしながら、外航海運に関する適用除外制度は、海上運送法に規定されていることから、同制度の要否については、公正取引委員会のみ判断によるのではなく、国土交通省での検討と判断が必要である。
- 4 したがって、外航海運政策と海上運送法を所管している国土交通省において、公正取引委員会の考え方や規制研報告書の内容をも踏まえて、外航海運に関する独占禁止法適用除外規定の要否について検討が行われることを期待する。

【資料4】国土交通省プレス発表

平成18年12月6日

外航海運に関する独占禁止法適用除外制度について

今般、公正取引委員会（以下「公取委」）は、外航海運に関する独占禁止法適用除外制度について、「政府規制等と競争政策に関する研究会」（以下「規制研」）の報告書及び、公取委が本年夏に実施した本適用除外制度に関するパブリックコメントの結果を踏まえ、本適用除外制度の要否については国土交通省において検討されることを期待するという見解を公表した。

当省としては、本年6月に規制研報告書案に対して公表したコメントの通り、現行の本適用除外制度は、適正に機能していると認識している。しかしながら、今般、公取委の見解が公表されたことも踏まえて、当省は、今後、所管省として、本適用除外制度のあり方について十分な検討を行うこととする。

2

海事振興連盟「広島タウンミーティング」の模様 —当協会、トン数標準税制の創設、燃料油高騰問題を陳情—

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、11月4日（土）に広島市（リーガロイヤルホテル広島）において、広島選出の同連盟幹部および国会議員と国土交通省富士原康一海事局長、神谷俊広中国運輸局長をはじめ当協会の内航部会荒木武文副部会長（川崎近海汽船社長）、中本光夫理事長が参加したほか、海事関連産業の団体、事業者、船員養成機関など約130人の参加（主な参加者は【資料1】参照）を得て、懇談会『広島タウンミーティング』を開催した。

5月27日に今治において「内航／中小造船事業

者と語る会」が開催され、これら業界の活性化に向けた「今治宣言」を採択した（本誌2006年6月号P.32参照）。その宣言の中で、必要な施策の実現に加え、『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』旨が盛り込まれたが、今回はこれを念頭に今治に次いで瀬戸内に面した広島において開催されたものである。今回も含め一連の会合で海事各業界の現状と課題を聴き、国政レベルで何ができるか議論を積み重ね、今後の施策に反映させていくこととしている。

議事に先立ち、関谷勝嗣会長の挨拶では、同会合において、海事産業の内外航海運、造船、船舶教育機関、解撤、旅客船、倉庫業界などいわゆる海事クラスターに山積する全国に共通する諸問題、さらに広島を中心とする瀬戸内の地元事業者が抱える問題などにつき、集中的に討議を行い、同連盟が諸問題の解決に資するよう努めていきたい旨の考えが示された。

藤野公孝参議院議員による議事進行の下、海事関係団体、教育機関、地元海事関係事業者などによる現状と課題、要望などの陳情が行われ、最終的には寺田稔参議院議員のとりまとめにより『広島声明』（【資料2】参照）を決議した。

なお、本会合の議論における参加者による発言概要は、次の通りである。

〈海事関係団体〉

○中国地方における海事産業の現状

中国海事広報協会 会長 仁田一也

中国地方は、特に明治以降、外航、内航、港湾、造船などが国近代化の柱の役割を果たしてきた。中国地方の内航海運は全国で25.2%占め、建造隻数は全国で24.1%、トン数では26.8%を占めていることからわが国経済に大きく貢献している。しかし、海事産業は数々の問題を抱えており、燃料油の高騰や急速な競争原理の導入などによる問題を抱えている。この会合が諸問題の解決に向け有意義なものとなるよう期待したい。

○外航海運の現状と課題

日本船主協会 中本光夫 理事長

平成19年度の外航海運関係税制要望については、以下の点についてお願いしたい。

● トン数標準税制の導入

トン数標準税制は、運航する船舶のトン数に課税するいわゆる外形標準課税で、主要海運国



▲トン数標準税制の創設を要望する当協会中本理事長

の多くが導入している制度である。こうした諸外国では、課税レベルが相当低いものとなっており、わが国の外航海運と体力的な差が非常に大きくなってきている。このような状況が続くと日本船社の敗退、あるいは退出というようなことにもなりかねない。わが国外航海運は、造船、船用工業なども含めた海事の産業クラスターにおいても非常に重要な役割を果たしていると思っている。そのような役割を今後も続けていくために、一日も早いトン数標準税制の導入をお願いしたい。

● 特別償却制度の延長

特別償却制度は、オーナーのための税制であるが、これが認められないと船舶建造が出来ないといった状況となるため、同制度の延長をお願いしたい。

● 減価償却制度の改善

船舶についても減価償却率を100%まで認めていただきたい。

○内航海運の現状と課題

中国地方海運組合連合会 坪野廣文 会長

内航業界は、事業の生い立ちからして依然として、中小零細業者が圧倒的多数を占めることから、主要荷主である大手基礎素材産業との交渉力格差等は如何ともし難く、業界の抱える諸問題は依然



▲参加国会議員

として未解決のまま山積みしている状況にある。

については次の6点について、国政および行政にご理解、支援願いたい。

- 内航海運暫定措置事業が、今後とも円滑かつ着実に実施。
- 内航海運の安定的な経営を脅かしている最近の燃料油等の著しい高騰について、その運賃等への転嫁。
- 長期にわたる景気の低迷から内航船の代替建造が進まず老朽船が著しく増加し、加えて内航船の少子高齢化が加速している。このままでは安全かつ安定的な輸送サービスの提供に支障をきたすことから、老朽船舶の代替建造の促進についての支援。
- 内航海運の安定輸送のための不可欠な内航船員について、その養成と確保のための行政財政面および地方養成施設の活用・充実。
- 内航海運存立の基盤であり、また、安全保障上も極めて重要なカボタージュ制度を堅持し、日本各港間の輸送は、日本船舶が行うという原則の厳守。
- 平成19年度税制改正
 - ① 内航船の用に供する燃料油に係る石油石炭税の減免または還付制度の創設。
 - ② 内航海運事業者が取得した場合の船舶に係

る特別償却制度の償却率(16%⇒30%)を改善するとともに期限延長。

- ③ 内航船舶に係る減価償却制度の改善(100%償却)。

○燃料油高騰問題を中心とした内航海運の課題

日本船主協会

内航部会 荒木武文 副部会長

平成17年2月に発効した京都議

定書による二酸化炭素の排出6パーセント削減という国際公約を達成するためには、環境負荷低減の見地から、モーダルシフトを促進していく必要がある。これを円滑に進めるための方策として次の施策が不可欠と考える。

燃料油高騰問題については、近時の原油価格の高騰を受け、内航船の運航費の過半を占める燃料油の価格も急上昇している状況であり、WTI 価格はUS\$ 70/バレルを超え史上最高値に迫る水準で推移するなか、燃料油価格は、1キロリットル当り

2005年4～6月期 2006年4～6月期

A重油 4万6,800円⇒A重油 6万1,200円

(14,400円UP、31%増)

C重油 3万7,250円⇒C重油 5万1,650円

(14,400円UP、39%増)



▲燃料油高騰問題などについて説明する荒木内航部会副部会長

と大幅に値上がり、これにより、内航海運業界では約500億円、長距離フェリー業界で約150億円の年間コストの負担増になるものと見られる。また、荷主への転嫁も充分と言いきれない状況で、安定的な輸送を維持するためには、燃料油の上昇分の運賃への適正な反映が喫緊の課題であるので、このような状況について理解と支援を願いたい。



▲広島タウンミーティングの参加者

○知的海事クラスターの必要性

神戸大学 赤塚宏一 監事

神戸大学は、かつての商船大学である海事科学部が Maritime Kobe の中枢機能となり海運・港湾・造船・海事関連産業と海事教育・研究との融合を図り、知識集約型の海事都市の構築、いわゆる神戸海事クラスターを構築したいと考えている。

海事振興連盟の総会決議において、「海運・旅客船、造船、倉庫、港運各業界は、わが国経済および国民生活を支えるインフラストラクチャーとしての重要な活動を行っている。」ことを謳っている。

関西地区、とりわけ神戸地区に存在している海事関係のサークルや研究会、NPO などを纏め上げ、産学官民のネットワークを構築したい。そしてさらに、当地広島の皆様や今治市などすでにある近隣の海事都市と手を組んで西日本の海事センター、更にはアジアの海事センターに育て上げたいと考えている。

○船員養成機関としての課題

国立広島商船高等専門学校 堀籠教夫 校長

わが国のライフラインである海運業を担う日本人船員の需要規模を明確にした上で、国、業界が責任を持って養成・活用するよう努めていただきたい。これまで商船系大学・商船高専は、海運業

界からの要請や船員労働市場の需要規模の変化に対応し、その都度定員増あるいは定員減、学科改組等の対応をとってきたが、このような改革を行うたびに教育機関は混乱し弱体化している。教育機関にとって、育成した人材の場があったりなかったりする状況は、安定した教育を行ううえで大きな問題である。また、海運業界で活躍することを希望し、勉学に励んだ学生に対し責任を感じざるをえない問題でもある。

わが国にとって、「海運はライフライン」であるという認識を広く社会に浸透させる取り組みを積極的に行っていただきたい。また、船員、海運業界が学生にとって魅力あるものとなるよう努力していただきたい。

以上の2つのことは、海運業界、船員育成機関に優秀な人材があつまるための重要な条件である。

○倉庫業の現状と課題

広島県倉庫協会 勢登和文 専務理事

倉庫業界は、国民生活に必要な不可欠な物資の保管・備蓄を行い、倉庫を拠点とする輸・配送や流通加工などを含めた物流を全体として、効率化・高度化するために重要な社会的役割を担っている。

広島県における倉庫業の最近の現状は、自動車の生産は日本全体で活況を呈し、広島県において

も自動車メーカーの好調な生産に支えられ、活性化している。しかし、食品・雑貨・鉄鋼などは、非常に厳しい状況が続いている。

近年、荷主企業においては、サプライチェーンマネジメントの導入や、物流業務のアウトソーシングにより、物流の合理化を進めている。これに対して倉庫業界では、物流業務を包括するサードパーティーロジスティクス業務を推進している。

このような中で、昨年10月に施行された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」のもと、物流拠点を中核として、輸送、保管、荷捌きを一体的に行う効率化と環境負荷低減に取り組んでいる。

この法律によって効率化の認定を受けた場合、税制特例を受けることができることになっているが、現在認定を受けたものは全国で38件、広島県で2件となっている。

総合効率化事業においては、建物などの建設が多額の費用を要することになる。そこで、平成19年度税制改正の要望として「倉庫用建物等の割増償却の延長」および「固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例の延長」をお願いしたい。

○造船業の現状と課題

日本中小型造船工業会 萩原廣治 専務理事

人材育成事業について、我が国の造船業界は、長期にわたる造船不況の影響を受け、現場技能者の採用を控えざるを得なかったため、団塊の世代を含む50歳代が4割以上を占めるとともに、次代を担う30歳代が1割強という極めていびつな人員構成となっている。このため、日本の造船業の高い国際競争力を支えてきた多数の熟練労働者が、まもなく大量退職の時期を迎えようとしている。

この様な状況を踏まえ、我が国造船業界においては、日本造船工業会・日本造船協力事業者団体連合会・日本中小型造船工業会の連携の下に、国

・日本財団からの支援をいただきながら、平成16年度より、他の産業に先駆けて、技術・技能の円滑な伝承のために「次世代人材育成事業」を行っている。

本事業では、今後大量に採用が予定される新人技能者を早期に現場の即戦力として養成するため、造船所の集積する地域に中小造船所等が共同で行う研修センターを設立し研修を行い、今後大量に退職が予想される熟練技能者の持つ造船特有の専門技能を次代に継承するため、中堅技能者育成のための教材を開発し、専門技能の研修を行うことを目的として事業を行ってきた。

これまでに、因島、今治など全国の4箇所の研修センターで、毎年200名以上の新人技能者の養成を行う体制が整備されるとともに、平らな鋼板を曲げて船の形にする「ぎょう鉄」、船内の複雑な配管の取り付け・加工を行う「配管艤装」などの教材開発を行い、これを用いた専門技能の研修を開始するなど、徐々に成果を挙げつつある。

このため、本事業が一区切りをつける平成19年度末までには研修の実施体制の整備および新人研修の実施ならびに職種別の専門技能研修教材の開発・研修開始の目処が立つものと思われるが、一方で、新造船受注量の増大等に伴い予想以上に新人技能者の研修需要が増大しているなどの問題点も明らかになってきている。

造船業界においては50歳代の熟練技能者の方々の退職が予想される10年間は集中的な人材育成が不可欠な状況となっており、業界が一丸となってこれを乗り切るため、本事業によって整備された研修実施体制・研修教材などの研修インフラを有効に活用し、更にステップアップした人材育成事業を実施するため、関係者の更なる支援をお願いしたい。

内航船の代替建造促進について、内航船を建造している造船所は、現在20数社しか残っていない。

10年前には100社あったものが四分の一に減少している。

造船所は受注生産だから、仕事がないということになると、従業員や下請けを抱えることができない。従って、修理の分野に移ったり、大手の下請けでブロックを建造している。そうすると、艤装部門の従業員を解雇するとか設計部門を整理する等しており、従業員の形態が変わってきている。内航船の新造をやっているところが片手間に修理というのは簡単にできるが、修理業をやっているところは新造ができない。造船所は競争が激しいので特化しないとなかなかコストを下げられないため、その最適な人数、形態でやる形に見直したものですから、社数が非常に減ってしまった訳である。

従って、現在残っている20数社も継続的に仕事がないと、単発ではやっていけなくなるから、さらに減少するということも考えられる。内航海運業界におかれても長期的視野に立って計画的に新造船を発注していただくなど、中小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。

大小を問わず、ほとんどの製造業が海外に進出している中で、ほぼ100%に近い国内生産比率を維持している造船業は、地域の基幹産業として地域の経済と雇用の安定に多大な貢献をしてきたと自負している。

○旅客船業の現状と課題

中国旅客船協会連合会 弓場敏男 会長

旅客船は助成金の切り下げ、燃料油の高騰などが重なるなかで瀬戸内海で事業を行っている。本州連絡橋の数次にわたる値下げ、業者の減少、経営は非常に厳しい状況になっている。

運賃値上げできるような状況ではないが、旅客船の事業は離島の生活と密接につながっている訳で、なんとかこの状況を打開するためにも次の要望をお願いしたい。

- 離島航路の補助金の確保
- 旅客船のバリアフリー施設整備の助成。

○シップリサイクル業界の現状と課題

船舶解撤企業協議会 山路 宏 会長

家電リサイクル法が施行されて早5年、自動車リサイクル法が実施されて1年になろうとしている。現在世界的な規模で船舶の解撤即ち「シップリサイクル」が問題として大きく取り上げられている。それは国際的な取引のため大きな南北問題になっている。

それは先進国の巨大な廃棄物が、アスベストなどの有害物質をのせたまま、国境を越えてインドやバングラディシュなどに高価に売却されている。そこで働く人々の危険を強い、環境を汚染しているという問題である。

国際海事機関（IMO）を中心として パーゼル条約締結国会議（UNEP）や国際労働機関（ILO）と協調しながら検討されているシップリサイクル条約（案）は、業界にとっては偉大な一歩であり、おおいに歓迎すべきことであるが、国境を越えた国際条約だけに その強制化を含む実施は多くの問題を抱えており、その実効性を確保するまでには、各国の経済情勢もあり、まだまだ時間がかかるだろう。

今年2月、フランスの退役空母クレメンソーが売却されて環境問題で問題となり、許可が得られず、本国に持って帰ることとなった。これがきっかけで5月にパリで廃船処理に関する初の欧州会合が開かれた。イギリスでは、欧州の動きに先駆けて「英国シップリサイクル戦略」を策定し、政府所有船の責任の履行と国内解撤事業の育成を方向付けている。

ところで、我々日本の船舶解撤業界の現状であるが、海上自衛隊の艦船や海上保安庁などの解撤があるが、防衛機密の問題もあり、一般に公開さ

れていないのが現状だ。解撤する船舶も少ないのが現状である。商船や漁船などの船舶にも、船舶でアスベストを使用している船舶もあり難しい問題になっている。

そこで日本におけるシップリサイクル業界の課題だが、以下の要望をしたい。

- 循環型社会の構築に向けた持続的な船舶解撤産業の育成
- 老齢船の輸出禁止など政策的処置で国内解撤の仕事量の確保
- アスベストなど産業廃棄物処理を含め、官公庁船の売却条件の改善
- シップリサイクルに対処する政府の基本方針の策定

〈地元事業者〉

○吉本汽船 吉本圭介 社長

一杯船主の零細事業者の立場から発言したい。

倉橋島という地域は古くから海運業が盛んで、島の主要産業として雇用の面や、税収の面で地域の発展に貢献してきた。しかしながら現在は衰退の一途をたどり所属組合においても10年間で1／4が転廃業している。これは、景気の長期低迷による運賃、傭船料の下落が大きな原因だが、この2～3年前から運賃、用船料の長期低落傾向に歯止めがかかったにもかかわらず、依然廃業があとを絶たない。この原因の一つと考えられることは、零細事業者の実情を把握せずまま施行された昨年の船員法や、本年4月に改正された税制などの行政の施策が、零細事業者の事業継続に、困難な原因の一つとなっている。

特に今回の税制改正のかんで、「特殊支配同属会社の業務主宰役員給与の損金不算入の適用除外」という項目の範囲を見直していただきたい。利益が出なくとも税金を取られる仕組みになれば、一杯船主はより一層の事業の継続が困難になる。

○中国地方海運組合連合会 小田原照明 副会長

内航海運の将来は船員問題にかかっている。もし内航船の船員がいなくなって外国船員を導入するようなことになると、もう日本人船員のほうが皆逃げ上がってほとんどが外国船員になる。そのうちカボタージュの問題まですぐ発展していくのではないかと思っている。

総トン数499トン型の内航の貨物船の運航コストが月に1,200万円から1,300万円。現在の用船料は月額約1,000万円から1,100万円。これでは、毎月の支払いに追われて若手船員を育成するようなことにはどうしても手が届かない。船主連絡協議会を結成し、「内航船の火を消すな、いまの用船料で船員と安全が確保できますか」のスローガンのもと、9月27日に松山で大会を開催し、220名が集まった。それをもって大手のオペレーターを訪問し、船員と安全航行を確保できる用船料の修復、改善をお願いして回っている。

については、若手船員育成のために次の点についてご理解とご支援をお願いする。

- ① 暫定措置として（3年間）内航船の機関部で10年以上乗船履歴のある者に6級海技士取得の履歴を付与し、講習・受験をさせる。（内航船では、いままで機関部も航海当直に立っていた）
- ② 200総トン未満の小型船では、機関長が航海6級以上の免状を取得していれば、航海当直者と兼務できるようにお願いする。
- ③ 学校教育を実務的、即戦力的になるような教育を行ってもらいたい。
- ④ 現状の運賃、用船料では、未経験の若手船員を6ヵ月乗船させ、教育するということは不可能。適正な用船料の修復、改善に力を貸してほしい。
- ⑤ 若手船員を育成、即戦力とさせるため、イ

ンターシップ制度を導入してほしい。

- ⑥ 全国に商船高専 5 校あるが、全国55校の国立高専が独立法人国立高等専門学校機構となり運営されている。機構では商船高専の合併、商船学科の縮小方向に動いている。これはまさに船員不足の時代に逆行するものである。むしろ商船学科を充実させニーズに合った若者を育てるべく、尽力願いたい。

〈行 政〉

○国土交通省 富士原康一 海事局長

当面の課題としては、外航海運ではトン数標準税制、内航海運と共通するところでは特別償却制度の延長がある。内航海運に関しては、高齢化が進んでいる船の代替建造の促進、内航海運暫定措置事業を確実に実施していくには、さらにどういうことすべきかという問題がある。旅客船業界については、特に離島の人口減少を背景とする問題や全体的な需要減、さらに燃料油価格の高騰などから非常に厳しい状況下で、乗客を増やすことも含めた対応をしていきたい。

安全の問題については、最近、海事関係で相当大きな事故も起きているが、全体的な世界の船腹量の増大と船員の不足が背景にある気もする。安全に向けて強力な体制、取り組みを行いたい。

環境対策あるいは物流効率化に向けた取り組みというのは、私ども業界と連携しながら強力に推進していきたいと思っている。

燃料油価格については、内航船業界その他広く輸送産業影響を受けているわけであり、民・民の取引のため行政の介入が難しいが、経済団体、荷主等への働きかけも含めて出来ることはやっていきたい。

〈国会議員〉

○寺田 稔 衆議院議員

知的海事クラスター構想は非常にすばらしい。マリタイム神戸の実現に向けて邁進していただきたい。

○藤野公孝 参議院議員 国土交通大臣政務官

海事クラスターに山積する全国ベースでの諸問題、さらに、広島、四国を中心とした瀬戸内海の地域の地元の業者が抱えている深刻な問題等につき、問題解決に資するよう努めさせていただきたい。

○関 芳弘 衆議院議員

戦略的にいかに海事産業全体を強くできるかを考え、海事日本を復活させたい。

○三谷光男 衆議院議員

特殊支配同族会社の損金不算入の話というのはまさに中小零細海運業のみならず、すべての同族中小零細企業の経営者にとっては極めて評判の悪い話で、我々も反対していきたい。

○溝手顕正 参議院議員 国家公安委員長 内閣府特命大臣

海運の安全運航のためにも、海上保安庁の活動が、重要である。

○増原義剛 衆議院議員

運賃は船舶需給によって決まる。運賃が上がらなければ船腹を減らすしかない。

ただ、内航海運は、外航海運のようにマーケットの需給で決まる構造になっているのか。

○平口 洋 衆議院議員

総合的に海事関係の問題点について把握することができた。

(企画部：松本)

【資料1】

海事振興連盟『広島タウンミーティング』に参加の国会議員、国土交通省、参加団体
(順不同、敬称略)

国 会 議 員

関谷 勝嗣	海事振興連盟会長	参議院議員
寺田 稔	衆議院議員	
藤野 公孝	参議院議員	国土交通大臣政務官
関 芳弘	衆議院議員	
三谷 光男	衆議院議員	
溝手 顕正	参議院議員	国家公安委員長 内閣府特命大臣
増原 義剛	衆議院議員	
平口 洋	衆議院議員	

国 土 交 通 省

海 事 局 長	富士原康一
海事局内航課長	大塚 洋
総 合 政 策 局	
貨物流通施設課長	中村 吉明
中国運輸局長	神谷 俊広
中国運輸局次長	松尾 龍介

関係業界団体等

中国海事広報協会	会 長	仁田 一也
中国地方海運組合連合会	会 長	埤野 廣文
日本内航海運組合総連合会	会 長	真木 克朗
	理 事 長	中西 基員
日本船主協会 内航部会	副部会長	荒木 武文
日本船主協会	理 事 長	中本 光夫
広島県倉庫協会	専務理事	勢登 和文
日本中小型造船工業会	専務理事	萩原 廣治
中国旅客船協会連合会	会 長	弓場 敏男
国立広島商船高等専門学校	校 長	堀籠 教夫
神 戸 大 学	監 事	赤塚 宏一
船舶解撤企業協議会	会 長	山路 宏
日本造船協力事業者連合会	会 長	丸本 智

【資料2】

海事振興連盟 広島声明

本日、海事各産業および海事教育機関が集結するここ広島において、タウンミーティングを開催し、海事各業界および教育機関が直面する諸問題および将来のあり方について議論した。

当連盟としては、広島における海事各産業が発展していくためには、本年5月27日に採択した「今治宣言」および本年10月12日に採択した『総会決議』の実現が不可欠であり、今後、関係者一体となって、その実現に努める。

とりわけ、外航海運における『トン数標準税制の創設』と『外航船舶の特別償却制度の延長』、内航海運については、『内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施』と『燃料高騰対策への取り組み』、『代替建造促進策として内航船舶の特別償却制度の延長』、『船旅の魅力向上と離島観光の振興』、さらに『倉庫用建物等の割増償却の延長』をはじめとする倉庫業界に係る税制問題、及び『海運・造船業における後継者の育成問題』は、今後、業界が発展していく上で、極めて重要な課題であり、当連盟としても全力を挙げて、その実現またはバックアップに取り組んでいく。

また、解撤に供される船舶自体が有効資源であり、環境問題にとっても、重要な課題であることから「シップ・リサイクル事業」についてもわが国としても真剣に検討していく必要がある。

3

パナマ運河の通航料支払い実績が増加。スエズ運河は減少 —運河通航船実態調査結果まとまる—

当協会は、毎年会員各社の運航船舶（外国用船を含む）について、両運河に係る通航実態ならびに通航料支払実績の調査を実施しており、先般その結果がまとまった。

調査対象期間は、従来より各運河運営団体の会計年度に合わせて調査しており、本年度においても、スエズ運河については2005年1月1日より同年12月31日まで、パナマ運河については2005年4月1日より2006年3月31日までとした。

〔スエズ運河〕

スエズ運河の利用状況は、通航船社数が前年度比較で1社増の14社、利用隻数は0.5%増加（2005年：1,209隻／2004年：1,203隻）した。D/Wベースでは2.6%増加（2005年：56,543千D/W／2004

年：55,102千D/W）したものの、G/Tベースでは0.8%の減少（2005年：61,014千G/T／2004年：61,481千G/T）であった。

また、料率の基本となるスエズ運河トン数（*1 SCNT: Suez Canal Net Tonnage）ベースでは3.8%の減少（2005年：58,233千トン／2004年：60,543千トン）となり、全体の通航料も1.4%減少（2005年：303,102千米ドル／2004年：307,470千米ドル）となった。（表1 参照）

船種別で見ると、タンカーが前年度比較で延べ39隻（30.7%）増加し166隻、SCNTベースで71.4%増加（2005年：2,067千トン／2004年：1,206千トン）、通航料も72.7%増加（2005年：17,672千米ドル／2004年：10,235千米ドル）と前年に比べ大幅な増加となり、コンテナ船は延べ4隻（1.2%）増加

し519隻、SCNT ベースでは3.0%増加（2005年：31,116千トン／2004年：30,213千トン）、通航料で1.5%増加（2005年：164,023千ドル／2004年：164,527千ドル）となった。一方、自動車専用船は前年度比較で延べ53隻（12.0%）減少し389隻、SCNT ベースで17.8%減少（2005年：19,194千トン／2004年：23,357千トン）、通航料も13.8%減少（2005年：96,679千ドル／2004年：112,118千ドル）となった。（表2参照）

[パナマ運河]

パナマ運河の利用状況は、通航船社数が前年度比較で4社増の17社となり、利用隻数は7.4%増加

（2005年：1,011隻／2004年：941隻）した。G/T ベースでも8.9%増加（2005年：42,158千 G/T／2004年：38,710千 G/T）するとともに、D/W ベースでは12.9%の増加（2005年：35,998千 D/W／2004年：31,875千 D/W）であった。

また、料率の基本となるパナマ運河トン数（* 2 PCNT: Panama Canal Net Tonnage）ベースでは0.4%増加（2005年：40,083千 トン／2004年：39,908千トン）となり、全体の通航料では18.7%の増加（2005年：136,981千ドル／2004年：115,424千ドル）となった。（表3参照）

船種別では、コンテナ船が延べ31隻（15.7%）増加し228隻、PCNT ベースで15.7%増加（2005年：

表1 スエズ運河通航料支払実績推移

年 度	社 数	延 隻 数	延千 G/T	延千 D/W	延千 SCNT	通 航 料			
						千 US ドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1994	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	△ 17.6	147	△ 24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6
1996	12	883	37,491	32,909	38,008	172,869	△ 0.2	195	16.8
1997	14	1,011	40,387	36,150	42,073	201,497	16.6	244	25.1
1998	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034	△ 1.7	259	6.1
1999	13	944	40,040	34,634	43,067	195,641	△ 1.2	223	△ 13.9
2000	12	1,019	43,992	41,279	40,680	180,582	△ 7.7	195	△ 12.6
2001	11	962	40,592	39,342	38,521	168,844	△ 6.5	205	5.1
2002	11	842	43,126	38,010	42,898	189,060	12.0	237	15.6
2003	13	1,034	51,053	48,155	52,018	243,051	28.6	282	19.0
2004	13	1,203	61,481	55,102	60,543	307,470	26.5	333	18.0
2005	14	1,209	61,014	56,543	58,233	303,102	△ 1.4	334	0.3

注) 2005年の通航料の円換算率は、2005年1月～12月の平均レート（銀行間直物相場）1ドル＝110.16円を採った。

表2 スエズ運河通航船実態調査（2005.1.1～2006.12.31）

（通航料＝千 US ドル）

船 種	社 数	延 隻 数	延千 G/T	延千 D/W	延千 SCNT	通 航 料
タ ン カ ー	5	166	2,210	3,450	2,067	17,672
鉱 油 兼 用 船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	8	111	5,544	10,617	5,530	19,024
自動車専用船	5	389	19,096	6,744	19,194	96,679
コ ン テ ナ 船	3	519	33,772	35,203	31,116	167,023
在 来 定 期 船	1	23	342	521	284	2,439
そ の 他 船 舶	1	1	50	8	42	265
合 計	14	1,209	61,014	56,543	58,233	303,102

注) 社数合計の14は、調査期間中にスエズ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

10,542千トン／2004年：9,108千トン）となり、通航料は2005年5月にオンデッキ・キャパシティについて1 TEU 当たり40ドルとする課徴方法の改定が行われた影響により、63.7%（2005年：44,608千米ドル／2004年：27,250千米ドル）の増加となった。また、タンカーが前年度比較で延べ7隻（140.0%）増加し12隻、PCNTベースで91.8%増加（2005年：282千トン／2004年：147千トン）、通航料も154.1%増加（2005年：582千米ドル／2004年：229千米ドル）と前年に比べ大幅な増加となった。このほか、自動車専用船は前年度比較で延べ25隻（5.5%）減少し429隻、PCNTベースで10.7%減少（2005年：

21,162千トン／2004年：23,703千トン）、通航料も2.1%減少（2005年：66,503千米ドル／2004年：67,922千米ドル）となった。（表4参照）

* 1 スエズ運河トン数

（SCNT：Suez Canal Net Tonnage）

1873年の万国トン数会議で定められた純トン数規則をもとに、スエズ運河当局独自の控除基準を加えて算出する。二重底船の船底にパンカー油を積載した場合その部分の控除を認めない等、パナマ運河や各国の規則とも異なる独特のもの。

* 2 パナマ運河トン数

（PCNT：Panama Canal Net Tonnage）

1969年のトン数条約による国際総トン数の算出に用いた船舶の総容積に、パナマ運河当局独自の係数をかけて算出する。船舶法に定める総トン数、純トン数とは異なる。

表3 パナマ運河通航料支払実績推移

年 度	社 数	延 隻 数	延千 G/T	延千 D/W	延千 PCNT	通 航 料			
						千 US ドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	△ 2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2
1996	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313	△ 4.3	91	11.0
1997	16	1,291	35,914	38,679	35,444	92,760	11.3	114	25.3
1998	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040	7.8	128	12.3
1999	15	1,171	35,372	37,605	36,714	95,642	△ 4.4	115	△ 10.2
2000	15	989	32,887	33,220	30,184	83,376	△ 12.8	92	△ 20.0
2001	15	951	33,151	28,597	30,797	86,250	3.4	108	17.4
2002	16	904	34,191	27,285	35,680	100,293	16.3	122	13.0
2003	14	835	32,525	27,883	30,810	102,157	1.9	122	0.0
2004	13	941	38,710	31,875	39,908	115,424	13	124	1.6
2005	17	1,011	42,158	35,998	40,083	136,981	18.7	155	25.0

注）2005年の通航料の円換算率は、2005年4月～2006年3月の平均レート（銀行間直物相場）1ドル＝113.26円を採った。

表4 パナマ運河通航船実態調査（2005.4.1～2006.3.31）

（通航料＝千 US ドル）

船 種	社 数	延 隻 数	延千 G/T	延千 D/W	延千 PCNT	通 航 料
タ ン カ ー	3	12	267	393	282	582
鉤 油 兼 用 船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	10	284	8,061	14,058	7,207	22,428
自動車専用船	4	429	20,931	7,151	21,162	66,503
コ ン テ ナ 船	3	228	11,867	12,944	10,542	44,608
在 来 定 期 船	1	24	240	269	202	847
そ の 他 船 舶	5	34	792	1,183	688	2,013
合 計	17	1,011	42,158	35,998	40,083	136,981

注）社数合計の17は、調査期間中にパナマ運河を通航した会員船社数であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

（企画部：齋藤）



入港関係書類の事前報告の義務化について

関税局監視課警務係
調査主任

石井秀樹

1. はじめに

平成13年に発生した米国同時多発テロ以降、セキュリティ対策の重要性が世界的に高まってきております。我が国におけるテロ行為や国際的な組織犯罪を未然に阻止するためには、我が国への入国者や輸入貨物等に関する情報をその到着前に入手し、ハイリスク貨物の選定等に活用することで、テロに使用されるおそれのある物品等を水際において取り締まることが極めて効果的であることから、平成18年度関税改正において、外国から本邦に到着する船舶及び航空機の積荷及び旅客等に関する事項の事前報告を義務化したところであります。

本稿においては、平成19年2月1日から当該事前報告の義務化が施行されることに伴い、改正の背景等を含め、当該事前報告制度の概要について紹介したいと思います。なお、当該事前報告の義務化は、船舶及び航空機を対象としておりますが、本稿では船舶についてのみ紹介いたします。

2. 改正の背景

(1) テロの未然防止に関する行動計画について

国内におけるテロ対策の重要性が高まったことなどを背景に、平成16年12月に開催された国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部会合（本部長：内閣官房長官）において、「テロの未然防止に関する行動計画」が策定されました。当該行動計画は、我が国におけるテロ未然防止に向けた制度、体制等について点検を行い、政府が新たな対応を必要とする項目をとりまとめたものであります。当該行動計画のひとつとして、乗員・乗客名簿の事前提出の義務化については、関係省庁において、平成18年度に必要な措置を講ずることとされました。

(2) 国際物流におけるセキュリティ強化について

平成17年3月、関係7省庁及び関係21経済団体が協力してとりまとめた「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」に、

我が国に輸入される貨物に関する積荷目録情報を電子データにて事前に把握・分析するために必要な措置を検討する旨が盛り込まれました。

諸外国の状況をみると、米国、韓国においても積荷目録の事前提出が義務付けられている他、EUにおいても事前提出の法改正がなされています。また、WCO（世界税関機構）においては、米国同時多発テロ以降、国際貿易の安全確保と円滑化を両立させるための方策について検討し、平成17年6月、その成果として、①電子媒体による事前貨物情報の国際標準化、②国際的に整合のとれたハイリスク貨物の選定等を要素とする、「国際貿易の安全確保及び円滑化のためのWCO「基準の枠組み」」がとりまとめられました。

3. 事前報告義務化の概要

以上の背景を基に、財務省・関税局では、関税法等を改正し、外国から本邦の港に入港する船舶に対し、これまで入港後に提出することとされていた入港関係書類のうち、積荷、旅客及び乗組員に関する事項については、入港前の報告を義務付けることといたしました。具体的な措置については、次のとおりです。

(1) 報告義務者

外国から本邦に入港しようとする船舶の船長は、当該船舶に係る積荷、旅客及び乗組員に関する事項をあらかじめ税関に報告しなければならない。

なお、船長が行うべき当該事前報告は、当該船舶の所有者若しくは管理者、又はこれらの者若しくは船長の代理人も行うことができる。

(2) 報告時期及び報告項目

① 報告時期

イ. 積荷に関する事項

(イ) 入港する24時間前までに報告（下記(ロ)及び(ハ)を除く。）

(ロ) 別表1の第1項に掲げる「本邦以外の

地域」から「本邦の地域」に入港する場合→入港する12時間前までに報告

- (Ⅷ) 別表1の第2項に掲げる「本邦以外の地域」から「本邦の地域」に入港する場合→入港する時までに報告

ただし、上記報告期限の適用にあたり、報告期限が早く到来する本邦の他の開港等を経由して入港する場合には、当該他の開港等に適用される報告期限（複数の場合は最も早く到来するもの）を報告期限とする。（別図参照）

ロ．旅客及び乗組員に関する事項

- (イ) 入港する2時間前までに報告（下記(ロ)を除く。）

(ロ) 別表2に掲げる「本邦以外の地域」から「本邦の地域」に入港する場合、又は本邦の他の開港等を経由して入港する場合→入港する時までに報告

② 報告項目

積荷、旅客及び乗組員に関する事項は、現行の報告内容と同一とする。

イ．積荷に関する事項

仕出地、仕向地、記号、番号、品名、数量、荷送人、荷受人、船荷証券の番号、コンテナの番号

ロ．旅客に関する事項

氏名、国籍、生年月日、旅券の番号、出発地、最終目的地

ハ．乗組員に関する事項

氏名、国籍、生年月日、乗員手帳の番号、職名

(3) 事前報告義務の例外

下記に掲げるあらかじめ報告することが困難な場合には、入港後直ちに積荷、旅客及び乗組員に関する事項を書面にて税関へ提出しなければならない。

- ① 通信設備が故障し、あらかじめ報告することが困難な場合
- ② 異常な気象若しくは海象又は船舶の重大な損傷による急迫した危難のため、あらかじめ報告することが困難な場合
- ③ 貨物の荷崩れ若しくは旅客若しくは乗組員の暴行その他これらに類する事由により航行に支障が生じたことにより緊急に入港するため、あらかじめ報告することが困難な場合
- ④ 脅迫若しくは国の機関若しくは地方公共団体その他これらに準ずる機関の指示により強制的に入港させられるため、あらかじめ報告することが困難な場合

(4) 入出港の簡易手続

下記に掲げる要件（以下「短期出港等」という。）で入出港する船舶は、それぞれの区分に応じた入出港の簡易手続をすることができる。

- ① 外国貿易船が開港に入港する場合において、乗組員の携帯品、郵便物及び船用品以外の貨物の積卸しをしないで入港の時から24時間以内に出港するとき

→積荷及び旅客に関する事項の報告を省略できる。

- ② 外国貿易船又は特殊船舶が開港に入港する場合において、傷病者又は航行の途中で救助した遭難者を緊急に下船させる必要があり、当該傷病者又は遭難者のみを下船させた後直ちに

→積荷、旅客及び乗組員に関する事項の報告を省略できる。

- ③ 外国貿易船が開港に入港する場合において、救じゅつのため寄贈される給与品のみの積卸しをした後直ちに

→積荷、旅客及び乗組員に関する事項の報告を省略できる。

- ④ 特殊船舶が開港に入港する場合において、災害への対処又は災害の発生に必要となる緊急の活動に従事することのみを目的として入港し、当該活動をした後直ちに

→旅客及び乗組員に関する事項の報告を省略できる。

なお、入港後に短期出港等に該当しないこととなる場合には、入出港の簡易手続で報告が省略された積荷、旅客及び乗組員に関する事項を書面により税関に提出しなければならない。

(5) 罰 則

外国から本邦に入港しようとする船舶の船長が、積荷、旅客及び乗組員に関する事項の事前報告をせずに入港した場合、又は船長若しくは代理人等が偽った報告をして入港した場合には、当該船舶が外国貿易船の場合には、50万円以下の罰金、特殊船舶の場合には、30万円以下の罰金に処せられる。

4. おわりに

関税局・税関としては、リスク判定の実効性を高めるため、電子情報による事前報告を積極的に推進することとしており、事前報告された積荷等に関する電子情報を有効に活用し、利用者の利便性向上及び通関手続の迅速化を図ることとしております。皆様のご協力をお願いいたします。

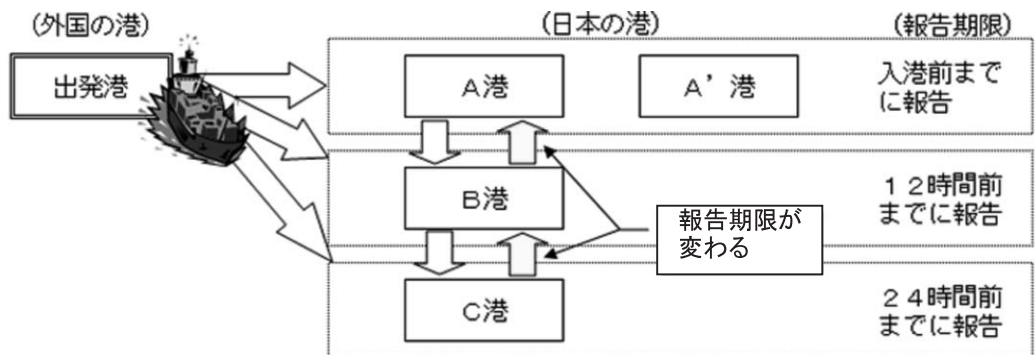
【別表 1：積荷】

番号	本邦以外の地域（外国とみなす地域を含む。）	本 邦 の 地 域	報 告 期 限
一	東経百二十八度及び東経百五十六度の線並びに北緯四十度及び北緯五十四度の線で囲まれた地域	北海道	その港に入港する十二時間前
	東経百二十八度及び東経百五十二度の線並びに北緯三十四度及び北緯五十度の線で囲まれた地域	青森県、秋田県、山形県及び新潟県	
	東経百三十三度及び東経百五十二度の線並びに北緯四十三度及び北緯四十七度の線で囲まれた地域	岩手県及び宮城県	
	東経百四十五度及び東経百四十九度の線並びに北緯四十三度及び北緯四十七度の線で囲まれた地域	福島県及び茨城県	
	東経百二十二度及び東経百四十度の線並びに北緯三十三度及び北緯四十六度の線で囲まれた地域（東経百二十二度及び東経百二十七度の線並びに北緯三十七度及び北緯四十六度の線で囲まれた地域を除く。）	富山県、石川県、福井県、京都府、兵庫県（日本海に面する地域に限る。）、鳥取県及び島根県	
	東経百二十五度及び東経百三十一度の線並びに北緯三十二度及び北緯三十八度の線で囲まれた地域（東経百二十五度及び東経百二十八度の線並びに北緯三十五度及び北緯三十八度の線で囲まれた地域を除く。）	和歌山県、大阪府及び兵庫県（瀬戸内海に面する地域に限る。）	
	東経百二十二度及び東経百三十一度の線並びに北緯三十度及び北緯四十二度の線で囲まれた地域（東経百二十二度及び東経百二十七度の線並びに北緯三十八度及び北緯四十二度の線で囲まれた地域を除く。）	岡山県、広島県、香川県、徳島県、愛媛県及び高知県	
	東経百十八度及び東経百三十五度の線並びに北緯二十六度及び北緯四十四度の線で囲まれた地域	山口県、福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、熊本県、宮崎県及び鹿児島県（奄美市及び大島郡を除く。）	
	東経百十七度及び東経百三十一度の線並びに北緯十七度及び北緯三十八度の線で囲まれた地域	鹿児島県奄美市及び大島郡並びに沖縄県（石垣市、宮古島市、宮古郡多良間村並びに八重山郡竹富町及び与那国町を除く。）	
	東経百十四度及び東経百二十八度の線並びに北緯十五度及び北緯三十四度の線で囲まれた地域	沖縄県石垣市、宮古島市、宮古郡多良間村並びに八重山郡竹富町及び与那国町	
二	東経百三十四度及び東経百五十二度の線並びに北緯四十三度及び北緯五十度の線で囲まれた地域	北海道	その港に入港する時
	東経百二十八度及び東経百三十一度の線並びに北緯三十四度及び北緯三十八度の線で囲まれた地域	鳥取県及び島根県	
	東経百二十七度及び東経百三十一度の線並びに北緯三十三度及び北緯三十七度の線で囲まれた地域	岡山県、広島県、香川県及び愛媛県	
	東経百二十四度及び東経百三十一度の線並びに北緯三十三度及び北緯三十八度の線で囲まれた地域（東経百二十四度及び東経百二十八度の線並びに北緯三十五度及び北緯三十八度の線で囲まれた地域を除く。）	山口県、福岡県、佐賀県、長崎県、大分県及び熊本県	
	東経百二十六度及び東経百二十九度の線並びに北緯三十三度及び北緯三十四度の線で囲まれた地域	鹿児島県（奄美市及び大島郡を除く。）	
	東経百十八度及び東経百二十三度の線並びに北緯二十度及び北緯二十六度の線で囲まれた地域	沖縄県石垣市、宮古島市、宮古郡多良間村並びに八重山郡竹富町及び与那国町	

【別表 2：旅客及び乗組員】

本邦以外の地域（外国とみなす地域を含む。）	本 邦 の 地 域
東経百四十度及び東経百四十四度の線並びに北緯四十五度三十分及び北緯四十七度の線で囲まれた地域	北海道（北緯四十五度から北の地域に限る。）
法第八十条（外国とみなす地域）に規定する令第九十四条（外国とみなす地域）に定める歯舞群島、色丹島、国後島及び択捉島	北海道（東経百四十四度から東の地域に限る。）
東経百二十七度三十分及び東経百三十度の線並びに北緯三十四度及び北緯三十六度の線で囲まれた地域	長崎県対馬市及び壱岐市
東経百二十一度及び東経百二十三度の線並びに北緯二十三度及び北緯二十六度の線で囲まれた地域	沖縄県石垣市、宮古島市、宮古郡多良間村並びに八重山郡竹富町及び与那国町

【別図：本邦の港を経由する場合の報告期限について】



	(外国の港) 出発港	(日本) 直入港	本の 二次港	港 三次港
事例 1	(基本的な報告期限) X 港 (適用される報告期限)	入港前 入港前	12 時間 12 時間	24 時間 24 時間
事例 2	(基本的な報告期限) X 港 (適用される報告期限)	入港前 入港前	入港前 入港前	12 時間 12 時間
事例 3	(基本的な報告期限) X 港 (適用される報告期限)	入港前 入港前	12 時間 12 時間	(入港前) 12 時間
事例 4	(基本的な報告期限) X 港 (適用される報告期限)	12 時間 12 時間	24 時間 24 時間	(入港前) 24 時間
事例 5	(基本的な報告期限) X 港 (適用される報告期限)	12 時間 12 時間	(入港前) 12 時間	24 時間 24 時間
事例 6	(基本的な報告期限) X 港 (適用される報告期限)	24 時間 24 時間	(12 時間) 24 時間	(入港前) 24 時間

東京港における油濁事故対策訓練が開催される

—平成18年度大規模流出油事故対策等訓練について—

2006年11月10日、東京港排出油防除協議会※主催による平成18年度大規模流出油事故対策等訓練が、東京電力(株)大井火力発電所および前面海域で開催された。この訓練は平成9年に東京湾で実際に発生した原油流出事故をきっかけとして毎年開催されており、本年度は『栈橋接岸中のタンカーに小型船が接触し、タンカー・小型船で火災が発生』との事故想定のもと、東京都港湾局、東京海上保安部、東京消防庁、東京電力(株)大井火力発電所自衛消防隊等が参加し海陸両側で行われた。訓練概要は以下のとおりである。

◇第一ステージ

(船舶18隻・消防車等3台：150名参加)

- ① 接触事故によりタンカーから流出した原油の防除訓練
- ② タンカー船上での火災の消火訓練
 - * 海上保安艇や水上警察艇等による監視や周辺航行船舶への警戒アナウンス
 - * 防災船等によるオイルフェンス・吸着マット等の展張
 - * 消防艇等による放水・消火



▲訓練の様子（第一ステージ）。左から2隻目が事故想定船



▲オイルフェンスを張る様子



▲消防艇等による消火（放水）訓練

◇第二ステージ

(船舶8隻・消防車等3台：80名参加)

- ③ 接触した小型船からの火災の消火・人命救助、事故船舶曳航訓練
 - * 消防車・消防艇による海陸からの消火活動
 - * 海上保安艇および消防艇による事故船舶からの救助活動
 - * 事故船舶の海上保安艇による曳航



▲船舶からの救助活動（第二ステージ）

当日は弊社事務局員も取材者と共に東京海上保安部の小型艇「いそぎく」に乗船し、海上より訓練を見学した。会場周辺はコンテナターミナル等が隣接し、実際に運航中のコンテナ船が接岸中であつたり、ガントリークレーンによるコンテナ荷役が行われている中で、船舶20隻・車3台・人員200名以上が参加し本番さながらであつた。事故発生の際の一連の活動（各機関の対応、油流出への対処方法（オイルフェンスの展張等）、船舶火災発生時の放水・救出・曳航活動）が海陸両方から大規模に行われた。



▲陸上部分の訓練



▲隣接するターミナルではコンテナ船が接岸中

（総務部：長嶋）

※ 東京港排出油防除協議会：東京湾における「ダイヤモンドグレース号」の原油流出事故を契機として、東京湾内における流出油防除体制を強化するため、東京湾排出油防除計画が定められたことに伴い1997年に設立。今回参加した東京海上保安部・東京水上警察署・東京都港湾局・東京電力㈱等の35官民団体や企業により構成されている。

船社／荷主業界が定期船海運を巡る諸問題について意見交換 —第6回コンテナ・ SHIPPING・フォーラムの様—

コンテナ輸送を取り巻く国内外の現状や問題等につき、日本発着の定期船社、関係荷主が意見交換を行うコンテナ・SHIPPING・フォーラム（主催：日本海事新聞社）が、当協会と日本荷主協会の協力、国土交通省の後援の下、2006年11月14日に東京で開催された。

6回目となる今回のフォーラムでは、第1部で国土交通省港湾局中尾局長が基調講演を行い、わが国の港湾の地位がアジア諸港に比べ相対的に低下している現状を指摘した上で、港湾の国際競争力強化を目的としたスーパー中核港湾プロジェクトをはじめとする港湾局の取り組みを紹介した。

また、フォーラム第2部では船社側から2007年の北米・欧州各コンテナ航路の需給見通しや、運賃修復計画について説明が行われた後、荷主との間でパネルディスカッションが行われた。

（企画部：水島）



▲第6回コンテナ・SHIPPING・フォーラムの様

デンマーク首相出席の下、 デンマーク・日本海運セミナーを開催

デンマーク船主協会と当協会は11月22日、デンマークのラスムッセン首相訪日に合わせ、東京湾内を周遊する“Lady Crystal”船上で海運セミナーを開催した。デンマーク船主協会と当協会は、2004年11月にも同国女王陛下および王配殿下がわが国を訪問した機会を捉え、海運セミナーを開催している。

今般のセミナーには、ラスムッセン首相の他、ヤンホルトデンマーク船主協会会長・鈴木当協会会長・西岡日本造船工業会会長など両国海事関係者総勢64名が出席した。席上、挨拶に立った鈴木会長は、今後の世界経済成長に海運業が貢献していく上での重要なポイントとしてクオリティシッピングを挙げ、日本海運業がクオリティシッピングを推進する上でトン数標準税制の導入が不可欠であることを強調した。

最後にスピーチを行ったラスムッセン首相は、海事関連産業がデンマーク GDP の1割以上を占めていると述べた上で、海事関連産業のさらなる国際競争力強化、海上安全・環境汚染防止推進に向けた「ブルー・デンマーク」と称する構想が進んでいることを紹介した。

同首相スピーチの後に設けられた参加者懇談の場において、両国出席者は一層の関係強化に向け親睦を深めた。

(企画部：中村)



▲前列左から、ラスムッセン首相、鈴木当協会会長、ヤンホルト・デンマーク船協会会長。同首相の右後ろが西岡日本造船工業会会長

外航中小船主協会、「外航オーナーズ協会」に名称変更

外航中小船主協会(会長：古川國丸・八馬汽船社長。会員18社)は、2006年11月16日に臨時総会を開催し、本会会員の実態を踏まえ、また、会員の拡大を図るため、本会の名称を「外航オーナーズ協会」に変更することといたしました。

本会は1959年に、わが国の主要オーナー86社によって「海運オーナーズ協会」としてその前身が設立されました。もともとはオーナー業が中心の団体でしたが、1967年に「外航中小船主協会」に改称し、今は不定期船業、船舶管理業を主要な業務とする外航海運会社18社で構成する団体です。2004年12月までは日本船主協会(以下、船協)のオーナー部会を兼ねておりましたが、船協の組織変更によりオーナー部会が廃止されたことに伴い、現在は船協企画部が引き続き事務局業務を務めながら、独自の活動を続けています。

具体的な活動としましては、各社の代表者(主に社長)が出席する会議を基本的に2ヵ月に1回開催しており、過去には、融資条件の改善や必要予算の確保、外航オーナーに合致した独自の船員労働条件の設定、船員保険制度の被保険者資格の緩和要望など様々な課題に取り組みながら、国際競争条件の整備を関係方面に求めて参りました。近年では、外航オーナーの大きな経営要素である船舶管理のうち外国人船員問題や安全環境問題に取り組み、税制改正において当協会の要望が反映されるよう、関係団体や国土交通省の関係者、国会議員の先生などを招いて勉強会や情報交換を行うとともに、本年9月には外国人船員の確保育成に取り組むため、海外視察調査を実施いたしました。また、外航海運政策や外国人船員問題など船協の活動状況について関係者を招き説明願うなど、船協との連携維持や意見反映にも努めております。

この度、「外航オーナーズ協会」に名称を変更するのに併せて、船協メンバー以外にも本会への参加を呼びかけていくなど新たに会員の拡大を図ることで組織の強化を図り、会員各社の国際競争力強化を目指し対応していくこととしています。

【外航オーナーズ協会 会員会社(18社)】

八馬汽船、太洋日本汽船、乾汽船、玉井商船、国際マリントランスポート、旭海運、板谷商船、神原汽船、キーマックスマリタイム、共栄タンカー、明治海運、大阪船舶、関兵海運、商船三井タンカー管理、太平洋海運、東海商船、東興海運、東和船舶

(企画部：齋藤)

海運関係叙勲・褒章受章者祝賀パーティーを開催

当協会は、例年、海運関係で叙勲・褒章を受章された方々をお招きし、祝賀パーティーを開催している。今年度は藍綬褒章を受章された川崎近海汽船株式会社社長・荒木武文氏をお招きして11月29日に海運ビルにおいて開催した。当日は、公務多忙の中、梶山弘志・国土交通大臣政務官をはじめ国土交通省幹部の多数の参列を得、海運関係者約120人が集い盛会裡に終了した。

褒章受章者

秋 季 藍綬褒章

荒木 武文

(川崎近海汽船株式会社 社長)



(総務部：斎藤)

メンバー紹介

No.3 三光汽船株式会社

主要データ

会社概要 (2006年9月30日現在)

会 社 名：三光汽船株式会社

本社所在地：〒100-0011 東京都千代田区内幸町
二丁目2番3号 日比谷国際ビル

設立年月日：1934年8月31日

資 本 金：118億円

従 業 員 数：166名（陸上117名・海上49名）

海外現地法人：米国、カナダ、ブラジル、英国、オランダ、オーストラリア、シンガポール

営 業 種 目：海上運送事業及びこれに付帯又は関連する事業

グループ会社：三光シップマネジメント株式会社、Sanko Kisen (U.S.A.) Corp. ほか

主 要 株 主：(株)りそな銀行、住友商事(株)、(株)新生銀行、(株)三菱東京UFJ銀行



SANKO LINE

▲社旗及びロゴ



▲入居する日比谷国際ビル外観

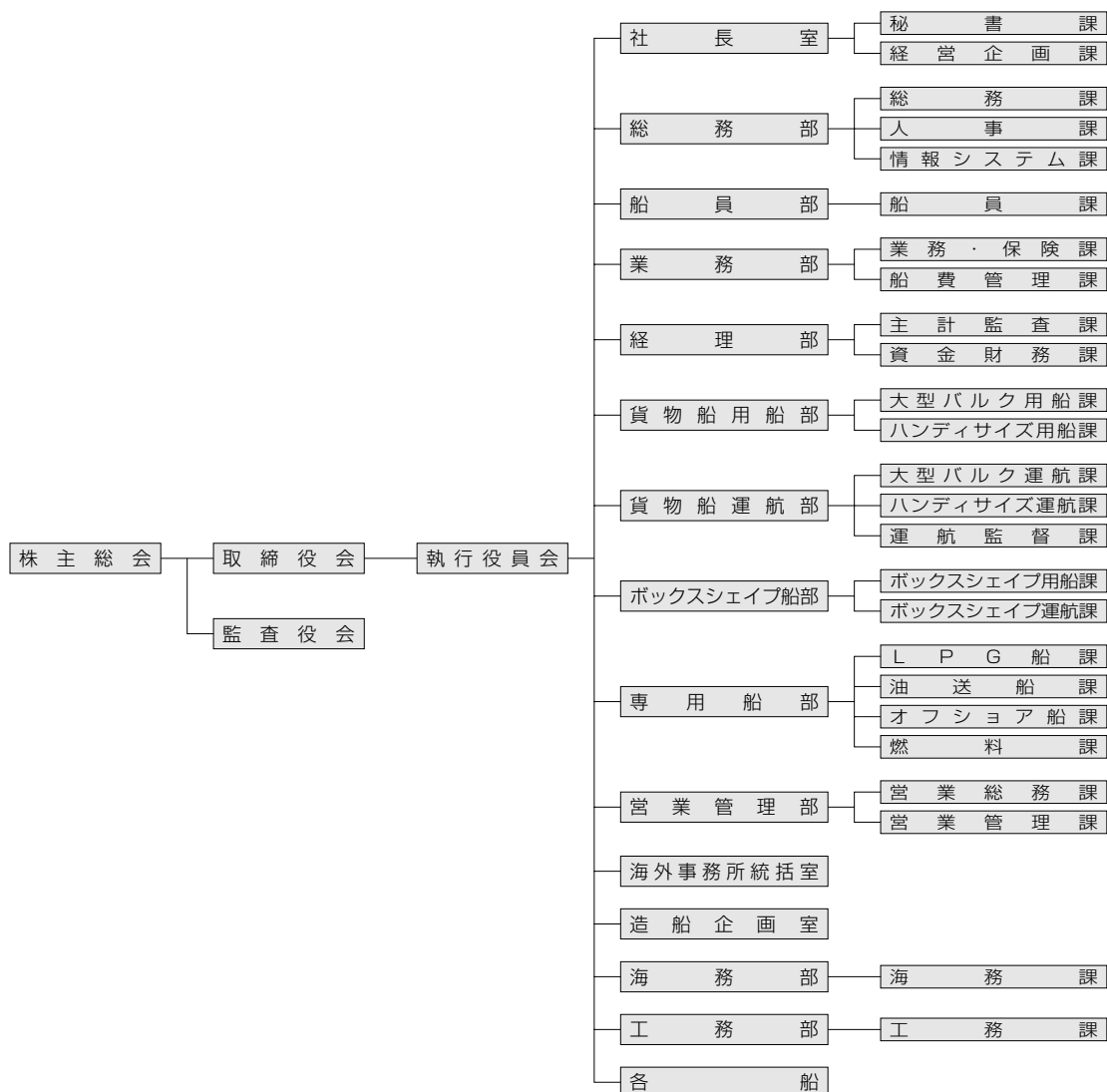


▲代表取締役社長 松井 毅



▲地図

組 織 図 (2006年10月1日現在)



歴 史

1934年 8 月 三光海運株式会社創立（大阪市西区北堀江五丁目）

1937年 3 月 三光汽船株式会社に社名変更

1969年 7 月 東京本部開設（東京都千代田区有楽町1-11-1新有楽町ビル）

1973年10月 Sanko Kisen (U.S.A.) Corp. 設立

1974年 3 月 Sanko Kisen (Europe) B.V. 設立

1978年 7 月 Sanko Kisen (U.K.) Ltd. 設立

1985年 8 月 会社更生手続開始申立

1989年11月 本社移転（東京都千代田区有楽町 1-12-1 新有楽町ビル）

1990年12月 Sanko Kisen (Canada) Ltd. 設立

1992年 3 月 Sanko Kisen (Australia) Pty. Ltd. 設立

1996年 5 月 Sanko Kisen (Brasil) Ltda. 設立

1997年 6 月 Sanko Kisen (Singapore) Pte. Ltd. 設立

1998年 2 月 会社更生手続終結

1999年 3 月 本社事務所移転（東京都千代田区内幸町 2-2-3 日比谷国際ビル）

2005年 4 月 Marine Bulk Carriers South Africa (Pty) Ltd. 及び Marine Crew Services South Africa (Pty) Ltd. に出資

入会日・所属地区

1989年11月1日（京浜地区船主会所属）

ホームページ



URL : <http://www.sankoline.co.jp>

ある社員の会社生活(南アフリカ共和国編)

(Marine Bulk Carriers South Africa (Pty) Ltd. 嶋村 盛任 駐在員より)

ロンドンでの海外研修(2004年6月～2005年6月)から帰国して、まだ1年も経たない今年の3月に、ケープタウン赴任を突如命ぜられた。私にとっては全く未経験の仕事だ。「何故、よりによって私なのか?」としばし考えたが、こうして赴任地へ来てしまった以上、もはやあれこれと考えても意味がない。「出来る限りの力で、何とか仕事を進めて行くぞ!」と腹を据えた。しかし予想通り、ことはそう簡単には運ばない。試行錯誤、忍耐の日々が続く。

常に私を励まし、仕事上でも良きアドバイスをしてくれる現地人の上司がいる。仕事を離れば、家族ぐるみで交流してくれる。そんな家族的な雰囲気の中で勤務するのは初めての経験だ。日本人は私一人にもかかわらず、とても働きやすい職場

である。そのおかげで、ここでの生活には何の抵抗もなく入って行けた。

東京育ちの私にとって、未知の土地で暮らすという経験はそう得られるものでもないで、むしろ少し変わった生活を期待していたが、実際は日本より快適なくらいだ。日本にいるときは、毎日スーツにネクタイ姿、満員電車に揺られて会社に行くだけでヘトヘトだった。ここではオフィスまで車で5分。いつでも青空がある。太陽がある。海がある。素晴らしい自然がある。衣・食・住に関しては何も変わらない。もちろん、日本と全く同じという訳には行かないが、スーパーマーケットもあるし、衣服だって東京で着ていたような物が買える。シャツとズボンが、着物と袴になる訳でもない。さすがに、

毎日ハンバーガーとフライドポテトでは困るが、日本食が欠かせないタイプではないので、特にご飯と味噌汁がなくても問題はない。食について全く無頓着な人間だと気が付いたのは、ロンドンへ海外研修に行ってからのことだ。

唯一困るのが週末の過ごし方だ。確かに何処に出かけても混雑する東京の休日は大変だったが、あまりに何もないというのもまた困ってしまう。ここの自然は本当に素晴らしいが、それを一日眺めている訳にも行かない。ただでさえ、ここではONとOFFの区別を付けることが日本より難しいと感じる。しかし上司の話では、私生活が充実していなければ、良い仕事は出来ないとのこと。何か週末にスイッチを切り替えられるようなことを見つけて、生活にメリハリを付けなくてはと思っている。

日常生活で感じる日本との一番大きな違いは「笑

顔」だ。社内では毎朝全員と笑顔で挨拶を交わす。買い物先のレジ係とも必ず「笑顔」で言葉を交わす。見知らぬ人とエレベーターで同乗しても、さらには、ただすれ違った他人と目が合っただけでも「笑顔」の挨拶がある。私が外国人だからかもしれないが、これはとても気持ちの良い習慣だ。なんだかとても明るい気分になる。何か問題があっても、見知らぬ誰かが笑顔をくれるだけで、スーッと気が楽になる。さあ、がんばるぞ！ という気持ちになれる。

新しい仕事は苦労もあるが、日本と比べれば考える時間がある。ルーティンワークがある訳ではなく、自分で考えて仕事をしなければならないことが多い。だが、そこにやりがいがある。最近、心身共にとても健康になったような気がする。東京で勤務している時に比べたら、ずいぶん楽をしているのではないかと思う。

だから「もっと出来るはずだ」と自分に発破を掛ける毎日である。



▲MV SANKO GALAXY



▲MV SANKO JUPITER



▲ファンネルマーク



▲MT SANKO BRIGHT

HUMBER BRIDGE(ハンバーブリッジ)

／川崎汽船株式会社



船の主要データ

- 1) 船 名 ハンバーブリッジ
 (HUMBER BRIDGE)
- 2) 総トン数 約98,800トン
- 3) 重量トン数 約87,000トン
- 4) 全 長 約336.0メートル
- 5) 船 種 コンテナ船
- 6) コンテナ積個数 8,212TEU
 (公称・9,040TEU 積み)
- 7) 航海速度 25.6ノット

船の生い立ち

本船は、当社の8000TEU型コンテナ船8隻シリーズの第一船で、2006年10月31日にIHIマリン・ユナイテッド呉工場にて竣工しました。国内造船所で建造されるコンテナ船としては過去最大で、コンテナ船としての性能に優れているだけでなく、地球環境に十分配慮された設計となっています。

名前の由来は、イギリスのハル近郊のハンバー川に架かる吊り橋です、1981年の完成時は世界最長の吊り橋でした。(全長2220m、支間長1410m。現在では世界第4位)

1988年に、アジア／欧州航路用に、当時当社のコンテナ船では最大船型の3500TEU型コンテナ船をシリーズ建造しましたが、その名誉ある第一船にこのハンバーブリッジの名前が命名されました。以来、ハンバーブリッジは当社コンテナ船の主力船隊の一つとして貢献してきましたが、このたび、8000TEU型コンテナ船の竣工に伴い、この名誉ある名前を譲ることとなりました。

投入航路

本船は、本年11月からアジア／欧州航路に投入されています。寄港地は、上海、寧波、香港、高雄、シンガポール、ポートサイド、ロッテルダム、ハンブルグ、アントワープ、フェリックストウです。

本船の位置づけ

当社のコンテナ船隊は、2006年3月末現在、合計76隻の規模となりました。2008年末には、8000TEU型コンテナ船に加え、アジア域内航路用小型船隊を増強し、90隻まで船隊規模を拡大する予定です。当社のコンテナ船船隊で最大船型の8000TEU型シリーズの第1船となる本船は、経営計画上也戦略的に大変重要な位置づけになっています。

本船の特徴

環境への配慮

本船は、環境、安全面に配慮した新しい船体構造および機器を採用しています。

(1) ミニマム・バラスト船

バラスト水とともに移動する水生生物による生態系破壊が問題となっていますが、本船では、従来型よりも船幅の広い船型を開発し、船の安定性（復原性）を高めて、従来よりも少ないバラストで航行できるようになりました。現在当社の主力コンテナ船である4000TEU型コンテナ船では（満載時載貨重量トン数約53,000トン）、約13,000トンのバラスト水を必要とするのに対し、本船は満載時（満載時載貨重量トン数約87,000

トン）には姿勢制御のための約1,300トンのバラスト水のみで航行可能で、最低限の量のバラスト水を使う設計になっています。

また、この結果として貨物の載貨重量が増加あるいは推進馬力が低減するため、間接的に省エネ設計となっていると言えます。

(2) 電子制御エンジン及びアルファ注油機を採用

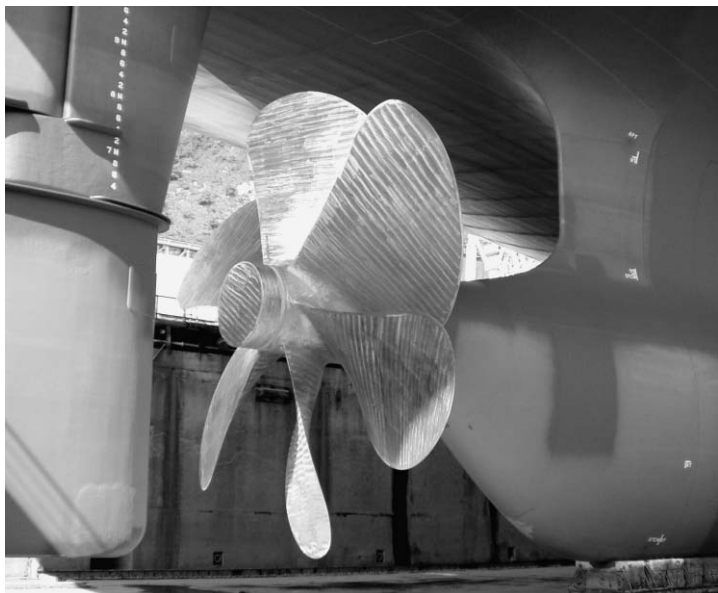
主機のあらゆる負荷領域で、最適な燃料噴射及び排気管制を行うことにより効率的な燃焼を可能とする電子制御エンジンを採用、同じく電子制御によって潤滑油を効率的かつ適切なタイミングでシリンダーに注入するためのアルファ注油機システムを採用しています。省燃費・省潤滑油により、排ガス量及び煤煙の削減に貢献しています。

(3) 燃料タンクをダブルハル内部及び二重底に配置

衝突時の船体損傷による燃料油の流出を防止するため、従来、船側部に配置されていた燃料タンクをトランスバークヘッド（ホールド間の隙間）と二重底部に配置しています。船底部のタンクについては海水との比重差（ハイドロ・バランス）にて流出油の拡大を防ぐ設計となっています。

(4) 大型排ガスエコノマイザー及びターボ発電機システム

そのまま大気に放出されるだけの主機排気ガス中に含まれる熱エネルギーに着目し、排ガスエコノマイザーという一種のボイラーで熱エネルギーを回収、蒸気を発生させ、その蒸気でタービンを駆動し電力を得るのがターボ発電機システムです。陸上産業で普及しているコージェネシステムの海上版です。当該システムは本船にも採用されており、主機関排気ガスのエネルギーを電力として回収することによって、最大で1日11.5トン程



▲プロペラ



▲航行中の HUMBER BRIDGE

度の燃料費削減を目指しており、消費燃料の削減は同時に CO₂ 排出量の削減につながります。

(5) 発ガン性物質を含まない塗料を採用

環境への配慮とともに、塗装作業員／本船乗組員の健康にも配慮し、船体には発ガン性物質を含まない塗料を使用しています。

(6) 全甲板機器に電動モータ駆動式を採用

従来型油圧機器での漏油による海洋汚染の可能性を回避するために、本船においては、甲板上の係船機械につき電動モータ駆動式（駆動に油を使用しない）を採用したことにより、漏油による海洋汚染の心配は無くなりました。

(7) グリーンパスポート（指定有害物質リスト）の所持

昨年12月の IMO の総会で採択された『シップリサイクルガイドライン』の一部を先取り実施致します。

／／ハンバーブリッジエピソード／／

忙しい艀装員生活と貴重な体験

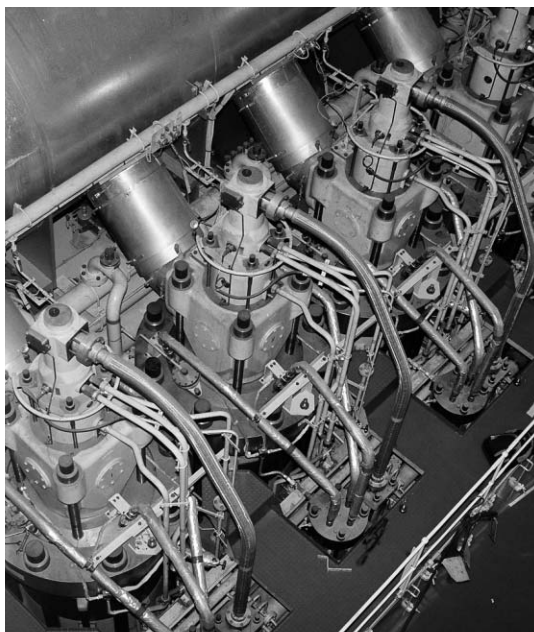
本船が竣工するまでに艀装員（竣工後の乗組員）は造船所内で色々な検査に立会います。また、運航に必要な書類や機器類の熟知、船用品の管理な

ど普段使用している物がまだ整っていないゼロの状況から常に使用できる100%の状態までもっていく業務も行います。竣工時期が迫るにつれて慌しさは増していき造船所の就業終了後も、まだ事務所や本船に残って残業をする艀装員もいます。

竣工日まで後数日という日、一人の航海士（以下Aさんと記する）が残業でブリッジに残り、帰途につこうとエレベーターでアップーデッキまで降りている時の事です。

造船所が夕方以降に作業が無ければ船内供給電源を切るということを私達艀装員は知らず、その日の夕方以降に造船所側の作業が無かったため電源が切られました。そのため船内はブラックアウトとなり、エレベーターは停止し、船内は真っ暗な闇です。ちょうどアップーデッキまで降りている途中だったAさんは、エレベーターの中に閉じこめられてしまいました。

その頃、ホテルの部屋でTVを見ていた私の携帯にAさんから電話がかかってきました。船内がブラックアウトになってエレベーター内に閉じ込められたと言われ、最初は何のことかと思っていましたが聞こえる声の響きからして本当に閉じ込められたのだと理解するまで少し時間がかかりました。造船所に連絡して救助をしてもらおうかと思



▲主機上部

っても、電話番号がわからないのでどうしてもできません。エレベーターから抜け出すことはできるみたいだが、ドアを開ける方法がわからないと言われ、自分もわかりません。エンジニアに聞くしかないと思い電話をしてみました、恐らく夜の街へ出かけておりなかなか電話に出ませんでした。時間が経つにつれて私自身もAさんのこと

が心配になり焦り始めてきた時、ようやくエンジニアと連絡が取れていろいろと脱出法を聞き、折り返しAさんに電話をしてみると、もうドアを開けてエレベーターから脱出できたと連絡がありました。

何事も無く無事に脱出できたAさんは竣工前に貴重な体験をされ、必死に闇の中を脱出したにもかかわらず、翌日出勤してこられた他の艙装員には笑い話になりました。今思えば闇の中を怪我もなく無事に脱出できたことが何よりだと思います。

竣工後は上海を基点に寧波～高雄～香港～シンガポールと港間が近いため忙しい日々が続きます。タンカー、液化ガス船やバルカー等は、竣工後積地まで一週間以上の航海日数がありますが、本船のようなコンテナ船には余裕のあるスケジュールは無く、上海入港までの2日間で、緊急事態における乗組員への防火・退船操練等や年々厳しくなっているPSCやISPSへの対応準備などを行わなければなりません。

現在は無事に極東サイドのスケジュールを終え、欧州向けインド洋を航行中です。まだまだ、船内は慌しい状況で落ち着くまでに時間がかかりそうですが、安全第一を忘れずに安全運航を行っていききたいと思います。



▲本船乗組員と船舶管理会社首脳



1日 「ILO 海事労働条約国内法化勉強会（座長：野川忍・東京学芸大学教授）」第2回会合が開催された。

2日 当協会、全日本海員組合、国土交通省海事局の官労使による「外航日本人船員確保・育成に関する新スキーム導入のための検討調整会議」第2回会合が開催された。

4日 当協会は、海事振興連盟「広島タウンミーティング」に参画し、燃料油高騰問題、トン数標準税制の導入などについて意見の交換を行った（P.16海運ニュース参照）

6～9日 IMO 第97回理事会がロンドンにて開催された。

14日 コンテナ・ SHIPPING・フォーラム（主催：日本海事新聞社、協力：当協会・日本荷主協会、後援：国土交通省）が東京にて開催された。（P.33囲み記事参照）

16日 第4回船員保険事業運営懇談会（座長：岩村正彦・東京大学大学院教授）が開催された。

24日 公正取引委員会は、「政府規制と競争政策に関する研究会（座長：岩田規久男・学習院大学教授）」の第5回会合を開催した。（P.12海運ニュース参照）

28日 ASF 航行安全および環境委員会（SNEC）中間会合がタイのバンコクにて開催された。（P.11海運ニュース参照）

27日 バーゼル条約第8回締約国会議（COP8）がケニアのナイロビにて開催された。（P.6海運ニュース参照）

29日 IMO 第82回海上安全委員会（MSC82）がトルコのイスタンブールにて開催された。

30日 第5回船員保険事業運営懇談会（座長：岩村正彦・東京大学大学院教授）が開催された。



船協だより

11月の定例理事会の様様

(11月29日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. トン数標準税制の進捗状況
2. 船員・船籍問題の進捗状況
3. 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

労政委員会

1. 船員保険制度改革について

海上安全・環境委員会

1. シップリサイクルに係る新条約の検討状況

内航部会

1. 海事振興連盟『広島タウンミーティング』への参加
2. 運輸安全法の施行(10/1～)について国土交通省より説明

港湾関連業務専門委員会

1. 水先人養成制度について

港湾物流専門委員会

1. パナマ運河拡張計画への対応
2. 入港関係書類の事前報告義務化

公布法令(11月)

- ⑩ 関税定率法等の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令(政令第345号、平成18年11月1日公布、平成19年2月1日施行)

- ⑩ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令(政令第348号、平成18年11月1日公布、平成19年1月1日施行、一部平成18年11月22日施行)

- ⑩ 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第103号、平成18年11月1日公布、平成19年2月1日施行)

- ⑩ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行規則等の一部を改正する省令(国土交通省令第105号、平成18年11月8日公布、平成18年11月22日施行)

- ⑩ 関税法施行規則の一部を改正する省令(財務省令第70号、平成18年11月10日公布、平成19年2月1日施行)

- ⑩ 電波法施行規則の一部を改正する省令(総務省令第132号、平成18年11月20日公布、施行)

- ⑩ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令の一部を改正する政令(政令第362号、平成18年11月22日公布、施行)

国際会議の予定(1月)

会議名: IMO 第38回訓練・当直基準小委員会(STW)

日程: 1月22日～26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11月	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	5,465	805	14.5	18.3
7	6,321	5,463	858	14.2	16.9
8	6,141	5,946	195	17.6	16.2
9	6,832	5,823	1,009	15.3	17.0
10	6,593	5,982	611	11.5	17.5

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12月	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
8	115.88	114.44	117.32
9	117.01	115.85	117.93
10	118.59	117.42	119.51
11	117.35	115.65	118.30

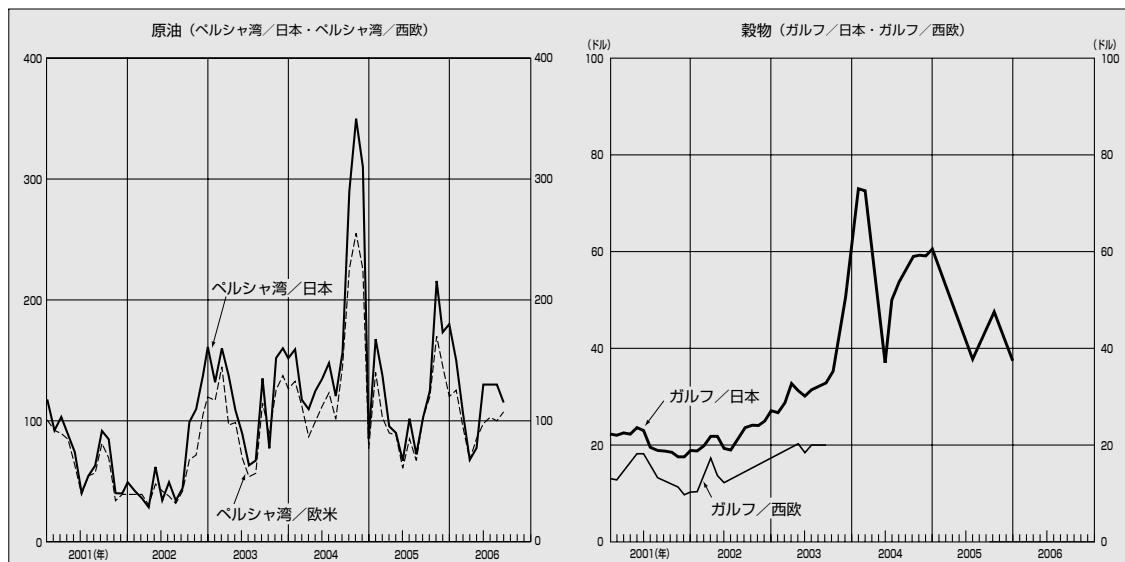
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船		
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)									
				石 炭	穀 物	砂 糖	鉱 石	スクラップ	肥 料	その他	Trip	Period	
2000		146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001		154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002		132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003		99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2004		83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2005		74,402	2,145	72,257	28,566	3,760	162	39,105	247	331	86	289,216	53,234
2006	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	4,317	0	4,317	1,580	17	0	2,715	0	6	0	20,588	11,132
	8	5,107	0	5,107	857	0	0	4,250	0	0	0	20,162	16,143
	9	7,312	0	7,312	1,485	285	28	5,480	0	94	0	24,416	9,361
	10	6,992	0	6,992	1,550	534	0	4,858	0	50	0	25,679	6,450
	11	8,447	0	8,447	2,485	251	0	5,638	73	0	0	37,542	11,346

(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	62.50	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	130.00	82.00	112.50	87.50	61.25	50.00	97.50	70.00
7	148.00	120.00	102.00	73.75	130.00	91.00	123.00	95.00	85.00	62.50	102.50	80.00
8	121.00	97.50	72.50	56.50	130.00	90.00	102.50	87.50	67.50	60.00	100.00	85.00
9	157.50	83.50	102.50	62.50	115.00	105.00	145.00	75.00	102.50	65.00	107.50	85.00
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		

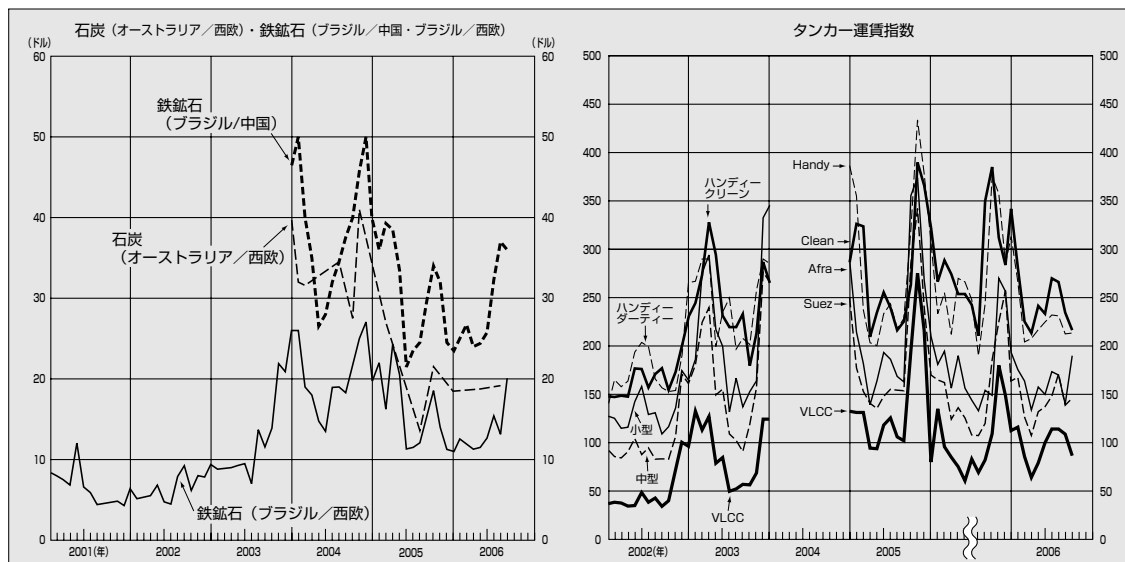
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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）

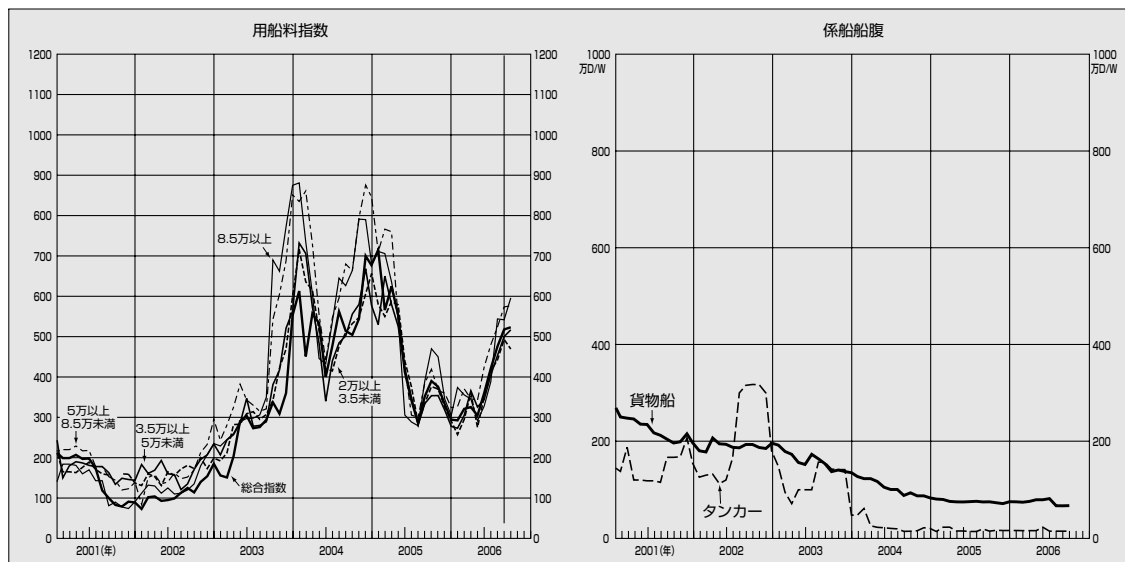
月次	オーストラリア／西欧（石炭）				ブラジル／中国（鉄鉱石）				ブラジル／西欧（鉄鉱石）			
	2005		2006		2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	18.45	16.20	40.00	12.50	23.50	19.70	19.75	16.00	11.00	8.75
2	—	—	—	—	36.00	33.00	24.99	21.00	22.00	17.25	—	—
3	27.00	—	—	—	39.25	34.75	26.75	18.50	—	16.20	—	—
4	—	—	—	—	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	25.75	22.00	11.25	10.00	—	—
7	—	—	—	—	23.50	19.00	32.25	23.75	11.50	9.25	—	—
8	13.60	—	19.10	—	24.50	17.50	37.00	31.00	12.15	10.30	—	—
9	—	—	—	—	29.50	26.00	36.00	28.50	—	—	20.25	17.90
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	95	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	114	148	173	232	271
8	107	155	169	219	217	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266
9	103	154	163	229	226	82	120	154	244	350	109	139	140	212	234
10	195	285	355	320	263	109	186	149	376	385	87	147	190	213	217
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	-	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	-	415	405	479	389	421	3,191
8	276	2,322	562	4,180	285	2,169	-	442	453	524	544	475	3,672
9	294	2,467	514	4,214	352	2,949	-	494	500	574	542	518	4,207
10	337	4,477	503	4,602	391	2,949	-	469	518	577	597	522	4,053
11	309	4,046	544	4,264	376	2,991	-	-	-	-	-	-	4,121
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	149	694	817	32	102	151
8	159	900	1,008	50	130	199	132	645	766	34	99	145	152	650	680	32	102	151
9	146	802	881	47	90	146	134	668	745	34	170	194	151	647	678	32	102	151
10	155	882	934	43	103	148	138	676	751	34	103	149	152	649	682	32	102	151
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

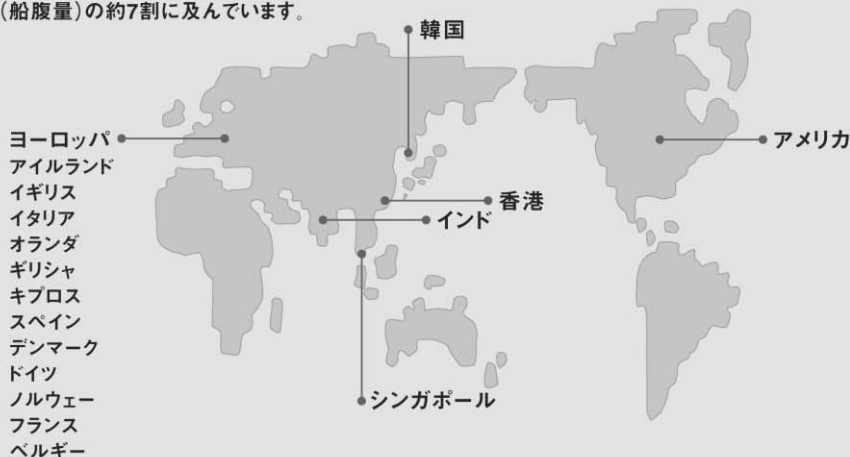


日本を除く海運の先進国では、海運業への法人税にトン数標準税制を採用しています。これは、運航している船舶のトン数（貨物を積むスペースの容積）から“みなし利益”を算出して、課税する方式です。

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

知床に想う

白神山・屋久島に続き、日本では3番目の世界自然遺産、知床。20数年前の学生時代に「自然保護*のボランティア」として赴いて以来、何度か訪れた思い出の地だ。昨夏のことながら、世界遺産登録理由で私の興味を引いているのは「海洋環境も評価された」点であった。

「シルエット」(「地の果てるところ」の意味)という言葉に語源を持つ知床。大地にはヒグマやエゾシカ、シマフクロウなど多数の野生生物が生息し、半島を背骨のように貫く連山には、夏になると多様な高山植物が可憐に咲く“第一級の自然郷”だ。秋には素晴らしい紅葉が全山を覆い、半島に百数本ある川には鮭が遡上し、産卵という生命のドラマを繰り返す。

そして冬。遠くアムール河河口付近で出来た「白い使者」流水が押し寄せ、一晩で海を埋め尽くす。その下には海藻の森。豊富なプランクトン、それを食べる魚類を追ってアザラシやオオワシ、オジロワシなども姿を見せる。流水が訪れる、最も緯度の低い地点と聞く。

遊覧船から眺める知床連山や、断崖絶壁から多数の滝が海へ注ぐ景観は見る者を圧倒する。知床は「豊饒の森を、生命あふれる海が支える自然環境」と言えよう。

先刻述べたように、評価されたポイントに「海洋環境」が挙げられたことは、海運業という海を基盤にする企業の一人として、素直に喜ばしい。反面心配なのが、観光客増加・オーバーユースなどによる環境の悪化や動植物の減少だ。自然遺産の南の雄・屋久島のシンボルである縄文杉は、登山者の過度の入り込みによる周囲の踏み固めのため、悪影響を懸念されている。複雑な自然の循環サイクルは、少しでも変調を来すと大きな打撃に直結する。海と山・森が絶妙に調和する知床では、より一層と思う。今後解決すべき課題は多かろう。

当社は環境憲章を策定し、海洋・地球環境の保全に努めることを宣言。しかしそれは、一企業のみならず本協会や海運業全体に課せられた使命だ。地球市民共通の宝である「世界遺産」知床。その海洋環境を守るために、そして世界の自然環境・海洋環境を守るためにできることがあれば、地球市民の一人として知恵を絞りたい。

遙かなる知床へ、夢は膨んでいく。

*民間に渡った土地を一般からの寄付で買い戻し、伐採で失われた森林を植林で復活させるプロジェクト・しれとこ100m運動。キャッチフレーズは「知床で夢をかいませんか」。

日本のナショナルトラスト運動史に燦然と輝く、この自然保護運動でも知床は名高い。

株式会社商船三井 広報室マネージャー

鹿野 謙二

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ部長	加藤 和男
飯野海運 総務グループ 広報・IR室	伊藤 夏彦
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	植村 保雄
常務理事兼総務部長	井上 晃
常務理事兼海務部長	半田 収
企画部長	園田 裕一
海務部労政担当副部長	山脇 俊介

編集後記

あつという間に今年も残すところあと僅か。昔「社会人になると1年が早い」と聞きましたが、年々実感しつつあるこの頃、毎日を大切に過ごしたいものです。

先日、メンバー会社殿ご協力のもと、78,000DWTの巨大なコンテナ船(パナマ籍船)を見学させていただく機会がありました。ルーマニア人船長・職員とフィリピン人部員から構成されるいわゆる仕組船。当然ながら、日本人は一人もおらず、スタッフは英語で意思疎通。6250TEUもの巨大な船をたった27人で動かす。

これが日本商船隊の現実なのだ、と目の前に突きつけられた思いがしました。昨年も内航のタンカーを見学させていただきましたが(弊誌2006年1月号P.30参照)、それとはまた違った視点から様々なことを感じ、学ぶことができました。

来年の抱負、を一つ挙げるとすれば、こういったpieceをもとに業界の更なる発展に貢献できるよう日々業務を進めていくことでしょうか。来年も弊会・弊誌をどうぞよろしくお願い致します。(MN)

せんきょう12月号 No. 557 (Vol. 47 No. 9)

発行●平成18年12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)

