

せんきょう

2007

7

社団法人 日本船主協会

●No.564●

特別欄

日本船主協会 第60回通常総会、創立60周年記念式典

SHIPPING FLASH

トン数標準税制の進捗状況

—国際海上輸送部会・ヒューマンインフラ部会が中間とりまとめ—

寄稿

～荷主が、邦船社の利用を愛好する理由と外航海運のあり方～
運送人の選定・選択基準と外航海運



せんきょう

7
JULY 2007

<p>■特別欄</p> <p>日本船主協会 第60回通常総会、創立60周年記念式典</p>	1								
<p>■ SHIPPING FLASH</p> <p>トン数標準税制の進捗状況 —国際海上輸送部会・ヒューマンインフラ部会が中間とりまとめ—</p>	11								
<p>■海運ニュース</p> <p>国際会議レポート</p> <p>1. 国際海運業界における共通課題について議論 —ICS/ISF 2007年年次総会の模様—</p>	15 15								
<p>■寄稿</p> <p>～荷主が、邦船社の利用を愛好する理由と外航海運のあり方～ 運送人の選定・選択基準と外航海運 国際商取引学会・日本貿易学会会員 日本商事仲裁協会「貿易取引」専門相談員 蔵 和弥</p>	16								
<p>■各種調査・報告書欄</p> <p>安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について(中間とりまとめ) 平成19年6月</p>	25								
<p>■船の紹介</p> <p>名友丸／三洋海運株式会社</p>	35								
<table border="1"> <tr> <td>海運日誌(6月)</td> <td>38</td> <td>海運統計</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>船協だより</td> <td>39</td> <td>編集雑感</td> <td>44</td> </tr> </table>	海運日誌(6月)	38	海運統計	40	船協だより	39	編集雑感	44	
海運日誌(6月)	38	海運統計	40						
船協だより	39	編集雑感	44						
<p>■困み記事</p> <ul style="list-style-type: none"> 第5回環境セミナーを開催 押収量は減少したものの摘発件数は増加 当協会内航部会、山本公一衆議院議員と意見交換会を開催 	24 34 39								

日本船主協会 第60回通常総会 創立60周年記念式典

第 60 回 通 常 総 会

当協会は、平成19年6月29日（金）13：50より、東京都千代田区平河町2-6-4 海運クラブの国際会議場において、第60回通常総会を開催した。



▲第60回通常総会

総会では、定款により、鈴木邦雄会長が議長を務め、以下の議案を付議して審議を行った結果、何れの議案も満場一致で可決承認された。

[第60回通常総会付議議案]

第1号議案：平成18年度事業報告および収支決算について

第2号議案：平成19年度事業計画および収支予算について

第3号議案：決議について

第4号議案：平成18年度通常総会以降における役員の変動について

第5号議案：平成19・20年度役員選任について

このうち、第2号議案の平成19年度における当協会の事業計画は、【資料1-1】の通りであるほか、第3号議案：決議（【資料1-2】参照）については、宮原副会長より、決議の趣旨について説明があり、本年度の最重要課題としてトン数標準税制の平成20年度税制改正における導入に向けて、関係方面への働きかけに全力を尽くすことのほか、船舶の安全運航の徹底、内航海運における船員不足問題の顕在化等について、懸念を示しつつ、これら諸問題の改善策の検討や日本内航海運組合総連合会との連携による解決に努めること等について決意を表明した。

その他の決議項目は、以下の通りである。

【決議の7項目】

1. 安全運航の徹底
2. 環境保全の推進
3. トン数標準税制の実現をはじめわが国外航海運の競争力強化
4. 経済・社会の変化に即した構造改革実現
5. 国際問題への適切な対応
6. 内航海運に係る諸問題への対応
7. 船員問題への適切な対応

一方、本年は、役員任期満了に伴う改選期に



▲前川新会長

当たるため、第5号議案において、平成19・20年度理事および監事の選任が行われたほか、各地区船主会において選出された評議員についても、その結果が報告された。

また、これに続き、当協会の新しい会長として前川弘幸・川崎汽船社長（当協会副会長）を満場一致で選任したほか、前川・新会長の指名による副会長5名の陣容についても、異議なく可決承認された（【資料2-1】、【資料2-2】、【資料2-3】参照）。

なお、前川・新会長の就任に当たって、披露された挨拶は【資料3】の通りである。

創立60周年記念式典

当協会は、昭和22年6月5日に日本海運協会の解散に伴い設立され、本年平成19年6月を以って、創立60周年を迎えた。

これを記念して第60回通常総会の開催に先立ち、同日の13：30より海運クラブ2階の国際会議場において、国土交通省の富士原康一・海事局長ほか



▲富士原海事局長



▲当協会鈴木会長（当時）



▲安富事務次官（当時）

の列席を得て「創立60周年記念式典」を挙行了た。式典では、まず、当協会鈴木邦雄会長が主催者として挨拶を行い、これに続いて、富士原局長より祝辞（【資料4】参照）が披露され、この後、出席者全員で物故役職員追悼慰霊の黙祷を捧げた。式典の最後に当たり、ICS/ISF会長のほか、多数の関係先より祝電を頂戴していることが報告されて、閉会した。

また、当協会は同日、同所において17：00より、「創立60周年記念懇親パーティー」を開催した。



▲懇親パーティーの様相

このパーティーは、新役員の披露も兼ねていることから、会場では、前川・新会長とともに5名の副会長等が入口で来場者を出迎えた。

パーティーでは、前川会長の挨拶に続き、国土交通省の安富正文・事務次官から祝辞を頂戴したほか、出席者は広く各界より500名弱を数え、特に国会関係からは議員ご本人を含めて100名を超える参加を得ることができ、会は盛会裏に終了した。

（総務部：筒井）

[資料1-1]

平成19年度事業計画

1. 主要課題

- (1) トン数標準税制の実現
- (2) 交通政策審議会「海事分科会」への対応
- (3) 水先制度の抜本改革への対応
- (4) 外国人船員問題

2. わが国海運の競争力強化

- (1) 海運企業関係の税制改正および財務問題等への対応
 - ① 平成20年度税制改正
 - ② 外国税に関する諸問題
 - ③ 海運企業の経理・財務問題
- (2) 政策金融の確保等
- (3) 船員・船籍問題への対応
- (4) 規制改革の推進

3. 船員問題への対応

- (1) ILO 海事労働条約
- (2) 船員保険
- (3) わが国海技資格制度
- (4) その他（政策フォーラム）

4. 環境問題への対応

- (1) 大気汚染防止に関する諸問題
- (2) 海洋汚染防止に関する諸問題
- (3) バラスト水排出規制問題
- (4) 地球温暖化防止に関する諸問題
- (5) 海上災害防止対策
- (6) シップ・リサイクル新条約への対応
- (7) 米国等におけるアジアマイマイガ規制

5. 国際問題への対応

- (1) 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制

度

- (2) アジア船主フォーラム (ASF)
- (3) コンテナ保安対策
- (4) WTO 海運自由化交渉等
- (5) 各国海運政策
- (6) 二国間問題
- (7) 内外関係機関等での活動

6. 法務保険問題への対応

- (1) IMO 法律委員会への対応
- (2) 国際油濁補償基金

7. 港湾問題への対応

- (1) 港湾整備関係
 - ① 交通政策審議会港湾分科会
 - ② 外貿埠頭公社の民営化問題
- (2) 輸出入・港湾諸手続きの簡易化
- (3) 港運関係 (FMC Joint Report)
- (4) その他
 - ISO/TC104 (貨物コンテナ) 国内委員会関連業務
 - 国際貨物コンテナ所有者コード管理業務

8. 船舶の安全性確保

- (1) 新構造基準に関する諸問題
- (2) 貨物の安全な積み付け、運送に関する問題
- (3) 船橋設備に関する問題
- (4) ポート・ステート・コントロール (PSC)

9. 船舶の航行安全対策

- (1) マラッカ・シンガポール海峡の責任分担問題

- (2) 海事保安問題
- (3) 海賊問題
- (4) 羽田空港再拡張に伴う問題
- (5) その他

10. 内航海運に係る問題への対応

- 内航船員不足問題
- 「モーダルシフトの推進」
- 海事振興連盟が実施する内航分科会およびタウンミーティングへの参画

11. 調査広報活動の推進

- (1) オピニオンリーダー・マスコミ向け広報
- (2) 一般向け広報
- (3) 会員向け広報
- (4) 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理

12. その他

- (1) 日本船主協会創立60周年記念事業
 - 1) 記念式典等
 - ① 創立60周年記念式典
 - ② 物故役職員慰霊 (黙祷)
 - ③ 創立60周年記念祝賀パーティー
 - 2) 10年史 (創立50周年から60周年までの「10年の歩み」) の編纂
 - 3) 記念講演会等の開催
 - 4) 当協会シンボルマークおよびロゴタイプ
の制定
- 注) 2) については過年度より着手。

[資料 1 - 2]

第60回通常総会決議

四方を海に囲まれ資源の乏しいわが国にとり、安定的な海上輸送の確保は極めて重要である。

欧州諸国、米国、韓国など主要海運国が、トン数標準税制 (以下「トン数税制」) を相次いで導入しており、同税制はいまや海運の国際標準となっている。わが国外航海運企業がこれら諸外国の海運企業と互角に競争していくためには、税制面でのイコールフットイングが是非とも必要である。

このため当協会は全力を挙げて同税制の導入に向け運動を展開してきたが、その結果、昨年12月の与党「平成19年度税制改正大綱」において平成20年度税制改正において具体的に検討する旨が明記され、同税制導入の可能性が高まった。平成20年度の税制改正に向けて、引き続きその実現に全力を尽くすとともに、制度の内容ができるだけ既導入国並みのものとなるなど競争力あるトン数税制

となるよう政府等関係方面に働きかけていくこととする。

海運業界にとり船舶の安全運航は当然の責務である。わが国海運企業が、日本国民の生活に必要な不可欠な物資を今後も安定的に輸送していくため、引き続きその徹底に努める。さらに事業活動の遂行が環境に与える負荷を認識し、地球環境保全対策についても一層積極的に取り組んでいく。

内航海運は、市況の長期低迷や船舶燃料油高騰

に加え、船員不足問題が深刻化しているため、これら問題について日本内航海運組合総連合会と連携し解決に努める。また、モーダルシフトの担い手としての役割を果たしていくための環境整備を強く求めていく。

われわれ海運業界は、その目指す課題の実現を図るため幅広い広報に努めつつ、関係者の理解を得ながら下記項目の実現をもってわが国海運の発展を期するものである。

記

1. 安全運航の徹底
 2. 環境保全の推進
地球環境保全に資する国際的取り組みへの積極的関与
 3. トン数標準税制の実現をはじめわが国外航海運の競争力強化
国際競争力あるトン数標準税制の導入実現
必要な政策金融および後継制度の確保
 4. 経済・社会の変化に即した構造改革実現
新水先制度の着実な実施
 5. 国際問題への適切な対応
外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持
アジア船主フォーラム等からの情報発信
テロ・海賊問題等への対策
 6. 内航海運に係る諸問題への対応
内航船員不足問題への対応
モーダルシフトの促進
 7. 船員問題への適切な対応
国際船員問題への適切な対応
日本人海技者の確保・育成策の確立
- 以上決議する。

平成19年6月29日

社団法人 日本船主協会 第60回通常総会

[資料2-1]

会長・副会長名簿

会長	川崎汽船	副会長	新日本石油タンカー
	代表取締役社長 前川 弘幸(新)		代表取締役社長 杉山 暎一
副会長	日本郵船	〃	上野トランステック
	代表取締役社長 宮原 耕治		代表取締役会長兼CEO 上野 孝(新)
〃	商船三井	〃(常勤)	商船三井
	代表取締役社長 芦田 昭充(新)		顧問 飯塚 孜(新)

[資料2-2]

平成19・20年度 理事・監事名簿

理 事	旭 タ ン カ ー	日 正 汽 船
	代表取締役社長 岩田 誠	代表取締役社長 大久保武彦
	第一中央汽船	日 鉄 海 運
	代表取締役社長 野村 親信	代表取締役社長 島川恵一郎
	イースタン・カーライナー	三 光 汽 船
	代表取締役社長 吉田 勝	代表取締役社長 松井 毅
	八馬汽船代表	新日本石油タンカー
	取締役社長 古川 國丸	代表取締役社長 杉山 暎一
	出光タンカー	新 和 海 運
	代表取締役社長 川田廣太郎(新)	代表取締役社長 寛 孝彦
	飯野海運	商 船 三 井
	代表取締役社長 杉本 勝之	代表取締役社長 芦田 昭充
	川崎近海汽船	鶴 丸 海 運
	代表取締役社長 森原 明(新)	代表取締役社長 鶴丸 俊輔
	川崎汽船	上野トランステック
	代表取締役社長 前川 弘幸	代表取締役会長兼CEO 上野 孝(新)
	キーマックスマリタイム	監 事
	代表取締役CEO 栢原 信郎	NYKグローバル バルク
	栗林商船	代表取締役社長 松永 武士(新)
	代表取締役社長 栗林 宏吉	玉 井 商 船
	明治海運	代表取締役社長 本馬 修
	代表取締役社長 内田 和也	日本造船工業会
	三菱鉱石輸送	常 務 理 事 緑川 好浩
	代表取締役社長 池内 信生	
	日本郵船	(注) 会長、副会長、理事長、常務理事は理事の
	代表取締役社長 宮原 耕治	資格を有する。(定款第13条関係)

[資料2-3]

平成19・20年度 評議員名簿

京浜地区選出 (13名)	近 海 郵 船 物 流
旭 海 運	代表取締役社長 尾崎 修一
代表取締役社長 田渕 啓仁(新)	商船三井タンカー
乾 汽 船	管理代表取締役社長 町野 硯治
代表取締役社長 乾 新悟	共 榮 タ ン カ ー
関 西 ラ イ ン	代表取締役社長 加藤 純吉(新)
代表取締役社長 石崎 靖幸	

日産専用船
代表取締役社長 吉岡 博
三洋海運
代表取締役社長 三木 孝幸
商船三井近海
代表取締役社長 高橋 義和
太平洋海運
代表取締役社長 稲村 嘉彦
東京マリン
代表取締役社長 田中 洋彦
鶴見サンマリン
代表取締役社長 広岡 兼次(新)
雄洋海運
代表取締役社長 吉沢 正
阪神地区選出(7名)
神戸船舶
代表取締役社長 原田 弘

大阪船舶
代表取締役社長 小谷 盛雄
佐藤汽船
代表取締役社長 佐藤 忠男
佐藤國汽船
代表取締役社長 佐藤 國臣
田測海運
代表取締役社長 田測 訓生(新)
太洋日本汽船
代表取締役社長 林 忠男
東興海運
代表取締役社長 井高 大介
九州地区選出(1名)
松島コールライン
代表取締役社長 木田 優

[資料3]

日本船主協会 第60回通常総会 前川会長挨拶

平成19年6月29日

この度、皆様のご推挙により、会長職を務めることになりました前川でございます。何分非力の身でございますので、皆様のお力添えを賜り、大いに汗をかいてこの大任を果たしていきたいと存じます。ご支援、ご指導を賜りたく、何とぞよろしくお願い申し上げます。

鈴木前会長におかれましては、トン数標準税制導入実現に向け、平成19年度与党税制大綱において、平成20年の通常国会における法整備を前提に実質的に導入に近い位置づけとなるまでに大きく一歩を踏み出すという成果を残して頂きました。また、水先法の改正によりひとつの到達点をみた水先制度の抜本改革、公益法人支援への対応など、実行力あるリーダーとして海運業界を牽引くださった2年間でありました。引き続きご指導賜れば心強いかがりです。また、常勤副会長として大きな課題に取り組んでいただいた宇佐美前副会長にも厚く御礼申し上げます。

さて、現在、外航海運業界にあっては、過去に経験したことのない好業績が継続しておりますが、好況を享受しているのは日本の海運だけではありません。好況期にキャッシュを積み上げた外国企業の脅威に日本の海運が曝される場面は十分に予想され、先行きを楽観視することは厳に戒めなければなりません。

私は、日本の船社が、特に外航海運が国際競争力を持ち続けることが、日本経済ひいては世界経済に資すると考えております。そのための制度的改革、改善を要するものに積極的に取り組む所存です。

海運業界の使命は、経済活動の基本インフラとして、安定的で良質な輸送サービスを提供することで、国民生活の向上と経済の発展に貢献することです。一方で、事業の推進により環境に与えてしまう負荷についても認識し、国民生活への貢献のみならず国際社会の一員として地球環境

保全対策の推進に一層貢献していかなければならないことを肝に銘じたいと思います。

なお、本日の総会決議におきまして、私どもが取り組むべき最重要課題を列举しておりますが、これら諸項目を実現していくために、私が特に強調しておきたい点を以下に簡単に申し述べます。

第一にトン数標準税制の実現をはじめとするわが国外航海運の競争力強化です。

トン数標準税制につきましては、昨日開催されました交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会において、「中間とりまとめ」の最終審議が行なわれ、第一義的には、国際競争力確保のためにトン数標準税制を導入するという共通認識になりました。部会長および国土交通省、そしてご発言等を通じサポート賜りました石油連盟、電気事業連合会、日本鉄鋼連盟をはじめ委員の皆様に対して御礼申し上げます。

今後は、ご尽力くださっている国会議員の先生をはじめ関係の皆様の一層のご支援も賜り、平成20年度の税制改正において、事業者にとり使い勝手の良いトン数標準税制が実現されるよう全力を尽くしてまいります。

本年4月より開始した「外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム」への取り組みを含む日本人海技者の増加につきましては、もとより努力する所存であります。個々の日本の船社が競争力を持つことが何よりも、我が国経済・国民生活のライフラインの維持に資するものと確信しております。トン数標準税制の2008年4月導入により、国際競争力を確保し、資源・エネルギーをはじめとする日本経済に欠くことのできない物資の安定的な輸送を今後もきちんと提供できる体制を確かなものとするよう、固く決意する次第です。

また、海運企業にとり、低利かつ長期安定資金を確保できる政策金融は不可欠ですので、必要に応じて対応していく所存です。

第二に水先制度改革の仕上げに邁進いたしたく存じます。

水先制度改革については、平成18年5月に改正水先法が公布され、本年4月1日に施行されましたが、料金の上限認可制への移行は今年度中となっております。

4月よりスタートした水先人養成制度や水先業務の運営の透明性を高めることに今後とも注意を払っていくことはもちろんのこととして、ユーザーが納得できる水先料金となる必要があります。特に本年度を水先制度改革の仕上げの年として、努力してまいりる所存です。

第三に国際船員問題への対応です。

日本商船隊に乗り組む外国人船員の2008年からの労働条件に関し、先月よりITF（International Transport Workers' Federation、国際運輸労連）との交渉がIBF（International Bargaining Forum）の場で開始されたところです。本交渉に直接携わるのは国際船員労務協会（国船協）となりますが、当協会としても国船協との緊密な対話・連絡および同協会への支援により、船員居住国の経済の実情を反映した、現実的な交渉結果となるべく取り組んで参ります。

より長期的には、国船協とも協同しながらフィリピンを初めとする船員供給国の官民の関係者との相互理解を深め、日本商船隊への良質な外国人船員の確保と雇用の安定に寄与したいと考えています。

第四は、外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度への取り組みです。

外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、わが国公正取引委員会の研究会において、制度の廃止を前提とした議論が進められましたが、本問題は、「現行の適用除外制度は適正に機能している」という認識を表明している国土交通省において引き続き検討が続けられることとなっております。

また、先月末に釜山で開催されたアジア船主フォーラム第16回総会においても、改めて独禁法適用除外制度の必要性が確認されました。

産官学の海事関係者による検討も継続しておりますので、欧、米、アジアなど諸外国の動向を含めた分析を通じ、海運業界にとって適用除外が必要であることを引き続き当協会から訴えていく所存です。

第五に安全運航に引き続き力を尽くしていきたいと考えます。

決議項目の筆頭にも挙げたとおり、「安全運航の徹底」は船社の基本であり、船舶の構造・設備基準にかかる国際的な合意に向けた検討への積極的な参加はもちろんのこと、ハード・ソフト両面から取り組んでまいります。

また、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題に対しても積極的に取り組みます。海峡の安全と環境を維持するため沿岸国、海峡利用国等が責任を共同して担うべきであると考えますので、関係国が参加する実効ある国際協力体制の構築に向けて、わが国政府と協調して対応していきます。

第六に環境保全への貢献です。

船舶からの排出ガス規制やバラスト水排出規制など、船舶に対する環境規制の検討が継続して行われています。規制の基準が地域によって異なることは好ましくなく、実行可能な対策が着実に推進されるよう、国内外の検討に積極的に参画していきます。

[資料4]

富士原局長挨拶

日本船主協会が創立60周年を迎え、ここに盛大に記念式典が挙行されますことまことにおめでとうございます。

貴協会は、1947年に創設されて以来、60年の歴史を刻んできた訳であります。この60年の日本の海運業を振り返れば、第2次大戦によって壊滅的な打撃を受けた状況からの復興、高度成長、石油危機後の長期不況、急速な円高による経営危機

なお、安全運航と環境保全に関連しては、ロンドンにある当協会の欧州地区事務局に技術系の専門家を1名常駐させることにより、IMO対応の強化を図り、日本船社の影響力を高めるよう努力いたします。

最後に内航海運問題についてふれさせていただきます。

内航海運につきましては、内航船員が高齢になりつつあるため、船員確保対策が喫緊の課題であります。また、最近の燃料油価格高騰に伴う運賃転嫁も、いまだ十分とはいえません。日本内航海運組合総連合会がすすめている事業を側面から支援するとともに、当協会としても、内航部会を中心に業界がかかえる諸問題を鋭意検討し、国会方面をはじめ関係先に働きかけ、解決につなげていきたいと考えますので、内航の皆様のご協力をお願いいたします。

今年で、当協会は創立60周年を迎えました。本日、全会一致をもって採択されました総会決議に掲げられた諸施策を実現するべく、微力ながら全力を尽くすことを、この節目の年に誓いたいと思います。当総会にご出席くださりました皆様はじめ関係各位のご指導、ご支援を賜りますよう重ねてお願い申し上げます。

等、その道のりは多くの変化と困難に満ちたものであります。

これらを乗り越え、今日、世界最大規模の船隊を有する海運業を築くに至る過程で日本船主協会が果たしてこられた役割は実に大きなものがあり、歴代の会長をはじめ、日本船主協会をもり立ててきた会員の皆様方のこれまでのご協力に対し、心からの敬意を表するものであります。

我が国は、四面環海、ほとんどの資源を海外に

依存する島嶼国であり、海運業は、文字通り、国の経済、社会を支える基盤にして、最も重要な産業の一つであります。我が国が、変貌著しい現在の国際社会を生き抜き、今後とも発展を続けていくには、日本の海運業の強固な支えが不可欠の要素であることは言うまでもありません。

このような認識の下、私ども国土交通省としましては、我が国海運のさらなる発展を目指して、皆様とともに各般の施策を展開して参る所存でございます。

まず第一に、日本船主協会の宿願であったトン数標準税制について申し上げます。鈴木会長の強力なリーダーシップの下、船主協会の全面的なご支援、ご協力を頂いた結果、トン数標準税制は、昨年度与党税制改正大綱におきまして、「安定的な国際海上輸送を確保す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として、平成20年度税制改正において具体的に検討する」旨整理され、その実現へ向けての道が開けたのは皆様ご承知のとおりであります。

これを受けて、国土交通省は、本年2月、交通政策審議会に対して、安定的な海上輸送の確保に必要な施策のあり方について諮問を行い、熱心、かつ、集中的な審議を経て、つい昨日、中間とりまとめを頂いたところであります。

今後は、審議会の検討結果を踏まえ、また、業界の皆様のご意見も頂きながら、使い勝手の良い、しかも、日本籍船、日本人船員の確保という国益を実現できる制度を創設すべく最大限の努力をして参ります。

今後、トン数標準税制が実現するまでには、多くの難しい問題を乗り越え、解決していく必要があると予想されます。皆様と力を合わせ、国会はもとより、幅広く国民の理解を求めながら、平成20年度からのトン数標準税制の実現へ向けて進んでまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

第二に、船員の問題であります。近年の急速な

船員の減少は、少子高齢化社会の到来、近い将来予見される世界的な船舶職員不足とあいまって、我が国海上輸送の安定確保の上での大きな不安要因であります。この問題につきましては、同じく交通政策審議会でも外航海運問題と併行して議論をして頂いており、一昨日、中間取りまとめを頂いたところであります。今後、皆様のご協力をいただきながら、総合的な船員の確保・育成対策を推進して参ります。

第三に、内航海運について申し上げます。内航海運は、国内物流構造の変化等によって長期不況に苦しんでまいりましたが、最近になってようやく明るい兆しが見えるようになって参りました。高齢化が進んでいる船員の確保・育成対策に加え、スーパーエコシップによる老朽船の代替促進等を進め、次の時代を担う内航海運業を創出すべく努力していきたいと考えております。

この他にも、マラッカ・シンガポール海峡の安全航行問題、バラスト水管理条約や排ガス規制等の環境問題など今後取り組みべき多くの課題がございますが、我が国海運産業が今後とも健全な発展を続けていけますように、また、日本船主協会が来るべき70周年、80周年を共に盛大に祝うことができますように、国土交通省として、最大限の努力をして参ります。

本年4月には、国会において、海洋基本法が成立し、本来の海の記念日である7月20日に施行される予定となっております。我が国を海洋国家として見直す機運は高まっております。この風を帆に受けて、日本の海運業と日本船主協会が更に発展していくことを期待し、また、本日ご参会の皆様のご健勝を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

平成19年6月29日
海事局長 富士原 康一



トン数標準税制の進捗状況

—国際海上輸送部会・ヒューマンインフラ部会が中間とりまとめ—

トン数標準税制（以下、トン数税制）については、平成19年度の与党税制改正大綱（平成18年12月14日）において、以下の通りとなった。

外航海運事業者の日本籍船に係るみなし利益（いわゆるトン数税制）については、非常時における対応を含む安定的な国際海上輸送を確保するため外航海運事業者が果たすべき役割及び当該政策目的を達成するための規制を明確にする法律が平成20年度の通常国会において整備されることを前提として、平成20年度税制改正において具体的に検討する。

冬柴鐵三国土交通大臣は、平成19年2月8日、同大臣の諮問機関である交通政策審議会（会長：御手洗富士夫日本経団連会長）に対して、「今後の安定的な海上輸送のあり方」を諮問し（諮問第50号）、同審議会は下部組織の海事分科会（分科会長：馬田一日本鉄鋼連盟会長）に審議を付託した。

これを受け、第12回※海事分科会が同年2月16日に開催され、同分科会に「国際海上輸送部会」および「ヒューマンインフラ部会」の2つの部会を設置し、トン数税制をはじめとする海事政策全般について審議していくことが決定された。（本誌2007年3月号P.10参照） ※これまでの通算回数

1. 国際海上輸送部会

国際海上輸送部会（部会長：杉山武彦・一橋大学学長、【資料1】委員名簿参照）は、平成19年3月19日、4月13日、5月18日、6月8日および6月28日の合計5回の会議を開催し、「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」を取りまとめた（中間取りまとめ：P.25各種調査・報告書欄に全文掲載）。

同中間取りまとめでは、はじめにわが国における外航海運事業者、日本籍船・日本人海技者の意義・必要性が整理され、続いてそれを踏まえ、安定的な国際海上輸送の確保のためにわが国において講ずべき施策について、諸外国における施策も勘案しつつ整理されている。

わが国外航海運事業者の国際競争力の確保に関する施策実施の必要性については、「国際競争力の確保は、基本的には事業者の不断の自助努力により確保されるべきものであるが、諸外国の外航海運事業者が税制をはじめとする手厚い優遇制度の下で事業を行っている現状にかんがみれば、本邦外航海運事業者が、外国の外航海運事業者と同等の条件で競争できる環境整備が必要である」と整理された。また、日本籍船・日本人海技者の確保に関しては、「これらが価格競争力の喪失から激減

してきたことや、特に海技者の育成には時間を要することを考慮すると、計画的増加・確保を求め法整備を含む新たな制度的枠組みの構築について、事業者の国際競争力の確保の観点から踏まえつつ検討することが必要である」と整理された。

具体的な施策のあり方については、まずわが国が現在行っている施策には諸外国に比べて劣後しているものがあるとし、これを踏まえ、税制等のあり方について、国際競争力の確保の観点から検討する必要があること、また、日本籍船の増加、日本人海技者の確保・育成を図るための新たな制度設計を行うとともに、非常時においても安定的な国際海上輸送を確保するための措置を併せて検討する必要がある旨整理されている。

当協会からは、鈴木会長（当時）が委員として5回の会議すべてに出席し、わが国外航海運事業者のおかれている状況、およびトン数税制の制度設計にあたっては国際競争力確保の観点に留意願いたい旨、繰り返し説明した。また、外航海運の使命は、まず平時において資源・エネルギーや日本経済に欠くことのできない物資の安定的な輸送をきちんと提供することであり、国際競争力の確保はそのための大前提であるので、国策として日本籍船と日本人海技者の増加させることについては、海運業界としても努力するが、その具体的な増加策の策定にあたっては、わが国外航海運事業者の国際競争力の確保に支障を来たすことにならないよう、事業者の意見を十分反映するよう願

いした。

石油連盟、電気事業連合会、日本鉄鋼連盟をはじめとする荷主団体委員からは、「トン数税制はエネルギー等の安定供給に資するものであるのでその早期導入を支持する」旨の表明があり、また、「わが国の課題である日本籍船、日本人海技者を増加させるということについては、その必要性は認めるが、それらが外航海運事業者にとって過度の負担とならないよう、経済性とのバランスを考慮した制度設計をお願いしたい」旨の発言があった。

一方、「トン数税制は優遇税制であり、これが如何に国民生活にとって必要かについての説得力ある説明が必要ではないか」との意見もあった。

国際海上輸送部会では最後まで、国際競争力の強化と日本籍船・日本人海技者の増加のバランスのとり方が議論になったが、トン数税制は第一義に国際競争力の強化のために導入するということが確認されたことは大きい。一方で、日本籍船・日本人海技者の確保についても今後必要な対応をしていくことになるが、あまりこちらに重きを置いた制度になると国際競争力が低下し、利用できないものになってしまうため、当協会としては国際競争力が確保されるトン数税制となるよう今後も引き続き関係者の理解を求めていく。

2. ヒューマンインフラ部会

ヒューマンインフラ部会（部会長：杉山雅洋 早



▲発言する当協会鈴木会長（当時）



▲交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会の模様

稲田大学大学院商学学術院教授、委員【資料2】名簿参照）は、3月12日、4月19日、5月24日、6月13日および6月27日の合計5回の会議を開催し、「海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について」を取りまとめた（中間とりまとめ：本誌次号各種調査・報告書欄に全文掲載予定）。

3. 今後の予定等

(1) トン数税制の導入に向けて

国際海上輸送部会の中間取りまとめも踏まえ、今後、トン数税制に関する具体的な制度設計が行われ、平成20年度の税制改正において実現を目指すことになる。

当協会としては、今後も国土交通省海事局と一層密接に連携を取りつつ、使い易く国際競争力のあるトン数税制の実現に全力を尽くしてまいります。

(2) 答申の取りまとめ

国際海上輸送部会は、本年7月以降、独禁法

の適用除外制度、マ・シ海峡問題、WTO (World Trade Organization、世界貿易機関) 貿易自由化交渉問題、EPA (Economic Partnership Agreement、経済連携協定) 等の競争環境の整備などの課題についての検討を行い、また、ヒューマンインフラ部会は、秋以降、海事分野における人材の確保・育成等に関する具体方策のあり方等について検討を行い、平成19年末を目途に答申を取りまとめることとしている。

※近年、日本人の海技免状取得者は、“船員”（船舶の運航要員）としてだけではなく、陸上から船舶の安全運航を支援・管理するという役割を担う存在となってきており、このため名称も“日本人海技者”と呼ばれ、今後は安全運航全体を管理する一層広い役割が期待されております。このため上記記事においては海技者という表現を使用しております。

※海事分科会および両部会における配布資料、議事録等については、以下国土交通省のホームページに掲載されております。

<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koutusin.html>

(企画部：宇佐美)

【資料1】

交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会委員名簿

(敬称略、部会長及び部会長代理を除いて五十音順)

委 員

部 会 長	杉山 武彦	一橋大学学長
部会長代理	松田 英三	株読売新聞社論説副委員長
	浅野正一郎	国立情報学研究所教授
	馬田 一	(社)日本鉄鋼連盟会長

臨 時 委 員

赤塚 宏一	神戸大学監事
秋山 昌廣	(財)シップ・アンド・オーシャン財団会長
太田 和博	専修大学商学部教授
岡部 正彦	(社)日本物流団体連合会会長
河野真理子	早稲田大学法学部教授
佐々木幹夫	(社)日本貿易会会長

鈴木 邦雄	(社)日本船主協会会長
田崎 雅元	(社)日本造船工業会会長
(西岡 喬)	
南部 鶴彦	学習院大学経済学部教授
藤澤 洋二	全日本海員組合組合長
森本 宜久	電気事業連合会副会長
(榊本 晃章)	
山口 公生	日本政策投資銀行副総裁
渡文 明	石油連盟会長

※ () 内は上記の前任者

【資料2】

交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会委員名簿

(敬称略、五十音順)

委 員

部 会 長	杉山 雅洋	早稲田大学商学大学院教授
	山村レイコ	国際ラリーライダー

臨 時 委 員

赤塚 宏一	神戸大学監事
今津 隼馬	東京海洋大学理事
大日向正文	(株)旭硝子株式会社執行役員
越智 忍	今治市長
栢原 信郎	国際船員労務協会会長
來生 新	横浜国立大学副学長
鈴木 邦雄	(社)日本船主協会会長
深澤 句子	(株)パソナ取締役専務執行役員
藤澤 洋二	全日本海員組合組合長
真木 克朗	日本内航海運組合総連合会会長
松尾 正洋	日本放送協会解説委員
宮下 國生	大阪産業大学経営学部教授
村木 文郎	(社)日本旅客船協会会長



海運ニュース

●国際会議レポート●

1 国際海運業界における共通課題について議論 —ICS/ISF 2007年年次総会の模様—

2007年6月6日から9日、ICS*とISF**の合同年次総会が香港で開催され、19カ国の船主協会から40名以上の代表が参加した。今次会合は香港船主協会が同船協創立50周年の節目を捉えて招致したもので、当協会からは、当協会のICS代表である諸岡正道、当協会欧州地区代表（日本郵船取締役・常務経営委員/NYK Group Europe Ltd. 社長）と園田裕一企画部長が出席した。

会合では、ICS・ISFの1年間の活動が総括されるとともに、世界海運界が直面する諸問題について活発な議論が行われた。

主要案件に関する議論の概要は以下の通り。

1. 船舶からの排ガス規制問題

船舶による大気汚染の防止に関する海洋汚染防止(MARPOL)条約附属書VIの改正について、IMOが船舶の排ガス削減のための具体的な次期規制案を検討するにあたり、“専門家グループ”を設置してその影響やコストの検証を行うことを支持した。

また、船舶からのCO₂排出も含め、IMOは大気汚染防止に関する包括的な検討を行うべき点についても確認した。

2. 船主責任制限問題

現行の国際条約に基づく船主責任制度と矛盾するような（船主にとってより厳格な内容を含む）法体系をEU域内で導入しようとする欧州委員会の「船主の民事責任と金銭的保証に関するEU指令案(draft EU Directive on Civil Liability and Financial Guarantees for Shipowners)」に対し、ICS/ISF

は反対の立場を確認し、引き続き欧州議会関係者へのロビーイングに取り組むこととした。

3. ソマリアにおける海賊問題

6月初旬のデンマーク籍貨物船ハイジャック事件をはじめ、2007年に入ってから頻発するソマリア沖での海賊事件について、IMOに対応を促すことが合意された。(本件については、その後ICS/ISF会長からIMO事務局長宛に書簡を提出。これを受けIMOは6月末の理事会で本件議論し、国連安保理に問題提起することとなった)(企画部：中村)

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

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



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

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



それぞれの詳細については、www.marisec.org ご参照。



～荷主が、邦船社の利用を愛好する理由と外航海運のあり方～ 運送人の選定・選択基準と外航海運

国際商取引学会・日本貿易学会会員
日本商事仲裁協会「貿易取引」専門相談員

蔵 和弥

1. 「船会社」のイメージ

船会社に勤務する人や船乗りなどという、七つの海を股にかけ世界を駆け巡り、波止場にて先が大きく曲がった火皿の大きなパイプに紫煙をくゆらす「マドロス野郎」、などという印象が子供の頃からあった。特に貿易貨物を取り扱っている人や海運会社などと聞くと、「インターナショナル」という国際的なイメージが増幅され、その傾向はいっそう強くなる。彼らは、いつも異国に行き交い多くの外国の人たちに接してさまざまな見聞や経験をしており、そのため外国語も流暢にあやつるように見え、私の育ったような地方暮らしの子供たちからすると、それは、あこがれや羨望にも似たようなもので異次元の世界のことであった。

外国と行き来している「船会社」やそこで働いている人たちについては、子供の頃からそのような思いを抱いていた。古くから、港は外来文化やめずらしいモノ、高価な商品などを取り込む最初の結節点であったため、ここに勤務した関連する業種に対しては時代の最先端を担っているということもあって、憧憬のようなものがあって

あろう。昔から、「船」や「港」には海外の新しいモノや文化を運んでくるというイメージがあったため、そこで働く人たちに対しても、そのようなものの取り入れに貢献している時代を担う最前線の人たち、という評価があったからかもしれない。わが国にテレビが普及し始めてきた当時の地方に住む人たちから見ると、彼らはみんな輝いて見えていた。



蔵 和弥氏

その後、私自身、貿易業界に身を置くことになって荷主の立場に立つようになると、船会社の人たちとはある部分においては利害に反したり競合するような一面も生じてくることになった。しかし、そのような側面はあっても、他業種に比べて個人的にもお付き合いしてゆきたい人たちが多くいるように見える。一般のサラリーマン感覚からすると、彼らは、依然、国際感覚に優れており日本経済を牽引している人たちという所感は、多くの人たちに共通して存在していることも事実であろう。

彼らは、船や外国との物流のこと以外についても、時事問題、政治・経済、法律問題、その他さまざまな国の文化・風習、加えて彼らの体験・経験などあらゆることに関して、私の周りにいるきわめて一般的な人たちより、豊富な知識の持ち主や個性的な人が多かった。自分の意見を臆することなく主張するということは、自信に裏づけされ



ていることの証でもある。そして、そのように自信を持って話をする人たちは、特に、物流に関連していない人たちからは疎んぜられるようなこともあるが、逆に、自信を持った話し方や態度については信頼を寄せる人たちも少なくない。そのように距離を置こうとする人たちは、聞きなれない専門用語を駆使している人たちへのコンプレックスの表れであることも多い。小生も子供の頃、船会社の人たちに抱いていたような思いが、多分にあるのかもしれない。

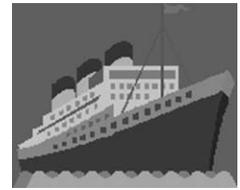
今でも、国際物流や法律、保険など国際取引について疑問を感じたこと不明なことなどが生じると、自分で考えて解答を出そうとしたり身近な資料等で調べる前に、まず船会社の知人に電話やメールで聞いてしまうという傾向があるが、それは、その知人に信頼を寄せていることと同時に、理屈より行動が優先してしまうという現在の私の性向ともなってしまう。経験や知識などについて、依然、彼らは私の「お師匠さん」でもあることは、子どもの頃の船会社の人たちに対する羨望が、そのような形となって継続し現れているためかもしれない。

そのようなことに起因してか、船会社の人から来社したとか電話があったなどと聞くと、相手に対して出遅れまいとするためか、まず自分の頭の中を整理しておこうとすることが先立って身構えてしまう傾向がある。彼らから見ると、そのようなしぐさや性格は、とっつきにくいとか話しにくいような部分を感じられるのではないかと思われる。ある程度お付き合いをして親しくなった船会社の人から、そのように言われたことが何回かある。子供の頃のおこがれ、あるいは自分より序列の高い人たちに対する嫉妬や劣等感のようなものが入り混じって、その頃の思いを知らず知らずのうちにその後も引きずっているのであろうか。

2. 荷主の見る邦船社

船会社との運送契約は、通常、電話によるブッキングによって行われるが、その場合、荷主は邦船社がいいのか外船社がいいのかなどということ

を念頭において船を選定しているわけではない。大方は、海上運賃の高低と航海日数の長短、それとその時の貨物の出荷準備



とか輸出通関の進行具合や本船出港日のタイミング（場合によってはCYカット日時等）などによって、利用する船舶を荷送人が決定しているのが一般的であろう。

先週、会社に訪ねてきた船社のソリシター（貨物集荷の営業担当者）が、貿易取引のことについてもいろいろなことをよく知っていて、いくつか有益なアドバイスをしてもらい感じも良かったし、また、この船会社はしっかりした会社のようなので今回はこの会社の船を利用しよう、というようなこともあるかもしれない。ここでは、ソリシターの貿易取引の知識や人柄が集荷に役立っていると言ってもよいであろう。

船会社と荷主の間にはさまざまな形態のお付き合いや取引関係があるが、同じ航路で、航海日数や運賃も同じで定曜日サービス、仕向先の貨物引き取り状況についても遜色はなく、ソリシターの顧客サービスも同等であるような場合、荷主は主としてどのような判断基準の下に船社の選定を行うのであろうか。

その点につき、荷主は、同じ日本人だから日本の会社だからという理由で日本船社を選定することは、通常はない。もちろん、ある船会社に特別に親しくしているような人がいたりお世話になったような人がいれば、個人的なつながりとしてその船会社にブッキングするような傾向はあるかもしれないが、経済的利益の追求を第一とするビジネスマンにとってそれは永続的なものではない。そのようなケースにおいては、担当のソリシターが転勤し、同航路に類似の運航船がいくつか配船していれば、ブッキング先はもっとも自社にとって都合のよい船会社に変更されてゆくことが一般的であろう。

また、東南アジアの一部の国においては、船会社と荷主の間におけるブッキング・コミッション

の慣習や個人的なりべート行為の話もよく聞か、現在の日本にはこのような習慣はない。もし、そのようなことが一部の人の間で行われているとしても、それはきわめて例外なケースで全体としては無視できるような割合であり、また、日本の社会では異例のため目立ちやすく、そう長く続くものではなかろう。

現在、国土交通省のもとで交通政策審議会海事分科会「国際海上輸送部会」(部会長：杉山武彦一橋大学長)が開催されているが、この部会では、今後の日本における外航海運などのあり方などにつき長期的な視野に立って、外航海運の役割、日本籍船の意義、安全な海上運送の確保、環境保全、海運政策などが議論・検討されている。なお、当部会の開催に先立ち2007年2～3月には、日本貿易会、石油連盟、日本鉄鋼連盟、日本荷主協会、全国農業共同組合連合会などその他いくつかの主要な荷主団体からのプレゼンテーションとヒアリングが行われ、荷主の邦船社と外船社に対する考え方や要望事項などの調査が実施されていた。そして、その調査は前述輸送部会で紹介され、さらに詳しく討論が行われている。

国交省と荷主団体とのヒアリング内容を見ると、運賃やトランジット・タイムなど主要な運送条件

が同じ場合においては、どの団体も、貿易取引に利用する船舶については外船社より邦船社を選好することを明言しており、外航海運においては邦船の末永い存続を希望している。

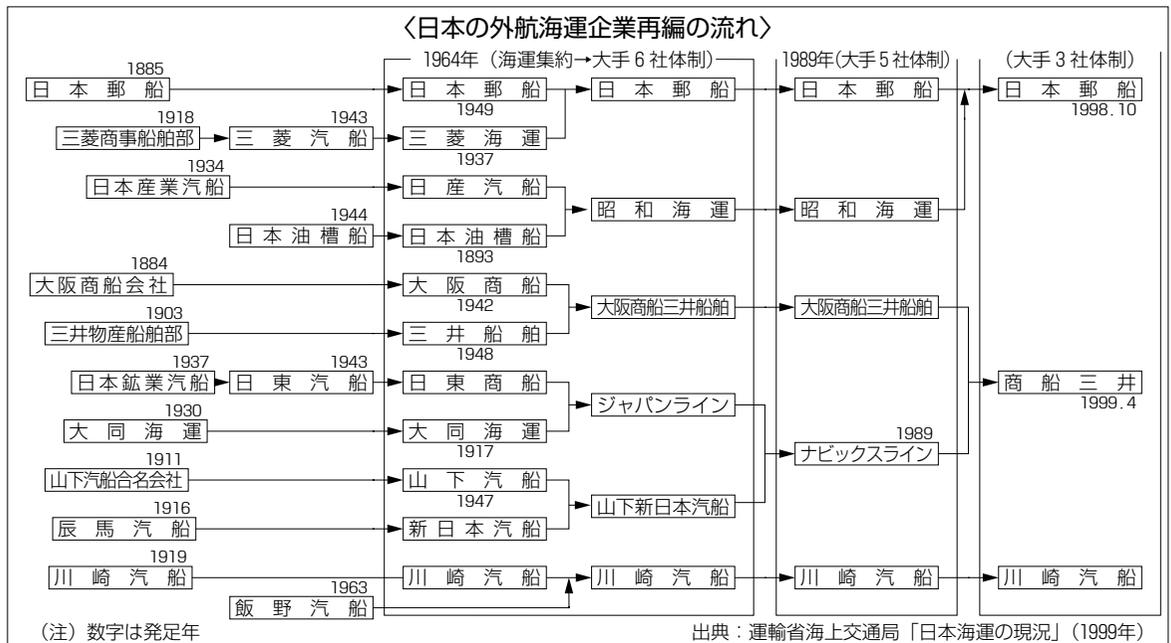
海運業界では大手の船会社同士の吸収合併が繰り返し行われているが、荷主は、邦船社が外船社に吸収されて、わが国から邦船社がなくなることを期待している団体は見当たらないことが明らかにされている。これらの団体は、おのおのの業界の日本法人を代表する団体であるため、大方の日本の荷主の考えている傾向とほぼ一致していると判断してもよいものであろう。

3. トラブルの事例と荷主対応

1) 運送書類発行後における運航の中止

なぜ、日本の荷主は外船社より邦船社の利用を好むのであろうか。そこには、目に見える経済性の追求以外にいくつかの理由があるが、今回は、実務のメガネを通してその内容を見ることとしたい。

数年前、中国の華南地方、汕頭から日本に大手中国船C社の直行船が就航していた。汕頭から香港まで陸上輸送してそこから日本まで海上輸送で運ぶルートと比べると、汕頭／香港間の運賃が海上輸送と比較してきわめて高額であるため、日本



に輸送する場合、汕頭／日本の海上輸送直行ルートは格安の運賃であった。

陸上輸送の場合、深圳から香港に入るボーダーで発生する税関検査においても再三トラブルが発生し、結果として、貨物のダメージや盗難事故等



が発生しトランジット・タイムも長くなりがちであったが、海上ルートにおいてはそのようなトラブルの発生する余地はないためスムーズな物流が行われていた。税関検査のため開梱された商品を再梱包する手間やコストも、回数が重なりと無視できないものとなっていった。

保険会社もその対策として保険料率を調整せざるを得ず、その急上昇には荷主の利益をおびやかすようにまでなっていた。

荷送人Sは汕頭のCY（コンテナヤード）に貨物を搬入しSWB（Sea Waybill：海上運送状*）を受領したが、その後、同航路の集荷が予想に反して少なく採算が思わしくないというC社の一方的な理由で、何の前触れもなく突然、ライナー（定航）船の運航が廃止された。しかし、その貨物はメーカーの生産ラインにJIT（ジャスト・イン・タイム）で納入されていたため荷受人Yに在庫はなく、一度、汕頭のCYでC社に渡した40FTコンテナ1本ぶんを急ぎ航空輸送に変更し、メーカーのラインをкаろうじて止めることなく済んだという。

*荷送人と運送人との間で輸送契約が成立していることを証する書類。貨物の受取証を兼ねる。船荷証券と異なり、譲渡性・流通性がない。

SはYの海外現地法人の工場であるが、物流の専門家が不在のため今回のトラブルの交渉はYとC社の日本法人であるC1との間で行われた。C1のソリシターは日本人で、C社の過失を全面的に認めているため、C1の董事長（日本の代表取締役役に相当）に航空運賃を全額負担すべきである旨を強く要請していたようであるが、董事長は、C1にはその結論が出せないという理由で、Yに対してはただ謝るだけで、それ以上の交渉はなかなか進まない。Yは運送種類の発行後のキャンセルで

あるためC社の契約責任を繰り返し説明しても、董事長は日本語を全く解さないため通訳を介して交渉は行われたが、一向にらちが明かない。

また、SWBの裏面約款によると、準拠法は中国法になっており裁判管轄権も中国の法廷地になることが印刷されていたため、Yが日本で（主として日本の法律に基づいて）C1に対して法的責任を追及するにも限界があった。中国の法令等については、日本のように容易に正確な内容がすぐ調査できるというものでもなく、さらに、中国の裁判制度自体についても、裁判官が中国人や中国の会社である被告人に有利な判決を下す傾向があるのではないかという不安も持っていたという。

最終的に董事長の出したYへの回答は（C社との協議あるいはC社の指示でもあろうが）、今後、C社の配船している全ての航路において、YがC社の船舶を利用し日本で運賃が支払われるものについては、コンテナ1本につきUS\$ 200.00ずつ値引きを行うというものであった。Yは、この案をうまく利用する以外にYが支払った航空運賃を補填するよい方法が見出せなかったため、とりあえず、C社の提案を受け入れざるを得なかった。

当初この契約はそのように実行されていたが、実際に利用していた航路にはC社より船足の速い邦船が何社もあり運賃もUS\$ 200.00の値引きを考慮してもC社と同レベルの船会社は何社もあり、また、メーカーからはトランジット・タイムの短縮を強く要請されていたこともあって、C1からの提案は途中から実行されなくなり、C1との取引は自然に消滅することになっていったという。結局、Yは航空運賃の大半の回収はあきらめざるを得なかった、とのことである。

2) 邦船社の利用を愛好する所以

この事例を省みて、もし邦船社と同様のトラブルが発生した場合を想定して比較すると、以下のような違いがあると考えられる。

① 大手の邦船社の場合、運送書類の発行後にこのように突如、配船を中止し、しかも代替船を就航させないようなことがあり得るか。通常、

荷主の多くは、経験的な判断を加えて、ないであろうと考えていよう。

- ② 日本でトラブルの交渉するような場合は、日本語で交渉が行われるため言語による相互のデメリットは省ける。そのため、早期の決着が期待できる。
- ③ 邦船の場合、本社は日本に存在するため日本で結論が出せる。結果として、早期の決着が期待できる。
- ④ 邦船社であるため外国会社のように容易に本国に引き上げるようなことはできず、常識的な解決が期待できる。
- ⑤ 裁判等になったような場合でも日本の法律が適用され日本の法廷地で結論が出せるため、旅費や弁護士費用などの経費削減になり、また、トラブルに関連する多くの人たちが裁判等の経緯などについても把握が容易になる。

このようなことがあったため、Yは、以後、原則として日本の輸出入に利用する船会社は邦船の利用を条件としている。日本人だから日本の会社だから邦船社を好むということは全くないが、過去の経験が教えるところによると、他の主要条件が同じであれば必然的に邦船社を選好することになるはずだ、とまで言い切る。

もちろん、船社の選定は、貿易条件によっては(FOBやFCAなど)買主からの指定があるケースも少なくない。そして、海上運賃とトランジット・タイムの長短などが運送人選定の大前提ではあるが、もし、何らかの理由により邦船社が利用できないような航路については、次のようなことを考慮して利用船社の決定を行っているという。

- ① トラブルのジャッジメントなどにつき、そのつど本国の指示を仰ぐことなく日本で最終判断や決定ができる船会社。
- ② 準拠法が日本法に基づいている運送書類であること。もしそうでないような場合は、Yが別途用意してある「海上運送契約書」に調印することを条件とする。
- ③ その会社のトップ経営層に日本語が理解でき

る者がいること（できれば取締役社長または支配人など）。

総じて言えることは、邦船社とトラブルが発生したような場合、外船社とのトラブルと比較して、早期な決着と日本人的思考による常識的な結論に至る公算が大きいといえそうで、結果的には、担当者のフラストレーションの抑制となり、また手間とコストの削減に通じることになるのではないか。今後も貿易を続けてゆく限り、いつかはまたお付き合いのあるであろう船会社との取引のことなども考慮すると、邦船社選択の方が荷主にとっては有益な結果になることの方が多いのではないかと考えられる。

係争が裁判などに発展した場合、外国の法廷地まで出掛けて行き、外国の法律によってトラブル内容の可否が判断されることの不利益を可能な限り回避することは、企業および担当者の精神的負担も含めて、時間やコストなどの節減は想像以上に多大なものがある。Yは、この点については実際に経験してみないと実感としてはわかりにくく、また、ケース・バイ・ケースによって大きく異なるため金銭的な計算もしにくいというが、そのような不利益の発生をあらかじめ回避しておくことこそ、昨今さかんに強調され出している企業経営のリスク管理の一つではないかと強調する。

4. わが国の海運政策のあり方

1) フラッキング・アウト

先日、『コンテナ物語』（マルク・レビンソン、村井章子訳、日経BP出版、2007年）を読んだ。

原題は、“The Box”であるが、コンテナという「鉄の箱」の出現によって、港湾業務の形態は、従来から行われていたように頑丈に梱包された貨物自体を船に積込んだり積降したりするタイプの在来船型港湾作業から、コンテナという箱の積み込み積降し作業に変わり、作業内容も規格化、



定型化されて行く。それに伴い、従来は港頭地区で行われていた港湾作業の一部が内陸に移動してゆくことになり、そこでコンテナ作業が行われてゆく様子がよく描かれている。コンテナの利用が普及してくるにつれ、貨物やその貨物のコンテナへのバンニング・デバンニング作業とコンテナ自体の保管・蔵置などが、ニューヨークからニュージャージー州やペンシルベニア州の大型集積場に移動してゆく様子は、物語として読んでもおもしろい。

その中に、船会社の経営については、船会社の持つ独自技術からヒット商品を生み出し製造業のように数十年にわたって高利益を上げ続けることを期待することはできない。船会社が顧客に売るのは、小麦や大豆、鉄鉱石などと同じコモディティなのだ(コモディティには盛衰がある)、という記述があった。

船会社の末長い存続は、一流会社と言えども、恒常的な合理化努力を続けていかないと経営危機にさらされる可能性は常にあり、世界の海運業界の現状を見ると、他の業種よりもその浮沈は激しいように見える。製造業では、企業の海外移転が増加して国内の仕事が減ることにより雇用も減り、その結果、国内産業や経済活動が衰退してゆくことを「空洞化」というが、これに対して海運業界では、本船の日本人乗船員が少なくなり代わりに外国人船員が著しく増加している現象のことを、「真空化」などと表現することがよくある。語感としては、「空洞化」より「真空化」の方が危機感強く切迫感がある。船会社は経営努力の一環として、新造船を購入してもフラッキング・アウト(先進国の船籍をパナマやリベリアなどの便宜置籍船国に移すこと)の検討を行うことが多く、便宜置籍船国の安価な登録料、緩やかな船舶検査、節税と船員費の削減などを志向して、維持管理コストを低く抑えることが一般的に行われている。特に、老朽船をたくさん保有している船舶所有者にとっては、国際的に認められている基準を維持している国を旗国(船籍国)としたのではコスト倒れになりかねないこともあるため、船会社によってはこれを積極的に行う経済的利益は少なくない。

しかしながら、フラッキング・アウトを行った場合、登録者に直接的な経費節減等のメリットはあっても、便宜置籍国のなかには、IMO(国際海事機関)の定めたMARPOL(船舶汚染防止国際条約)やSOLAS(国際海上人命安全条約)、STCW(船員訓練・資格証明・当直基準条約)などのような国際的基準が遵守されていない国もある。自国船舶の検査義務が充分に実施されていない便宜置籍国があることは知られている通りで、この基準を守る能力のない船社があったり、船籍を増加させるために意図的に守らなかったりする旗国もある。



これは、船主にとっては、船舶についての管理費などが些少で済むため経済的に都合となる。このような構造上、船舶管理、安全航海、海洋汚染等に関する重大な欠陥のある船舶のことをサブスタンダード船と言うが、入港国は、自国の安全と利益を擁護するために、このような船舶の寄港を、国際ルールに反しない限りにおいて如何に制限するかに苦慮しているのが現状である。

日本と国交のない朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の万景峰号(マンギョンボンホ)は、日本人拉致にこの船が利用されたとの北朝鮮工作員の証言やその後の事実関係の判明によって一躍その名前の知られるところとなったが、この船舶については、コンピュータ部品や家庭用ゲーム機器、ミサイル部品およびミサイルの加工危機など禁制品の輸送、麻薬の持ち込みと輸送なども確認されている。また、この船の船底には潜水艦と通信するためのソナー(聴音波物体探知機)が装備されていたり、船舶の整備不良で日本への寄港が大幅に制限されたことも何回か生じている。

2) ポート・ステート・コントロール

海上輸送・交通においては、「海運自由の原則」が国際的に認められているために、たとえば北朝鮮とわが国のように国交のない国だからといって、

それを理由に入港を断ることはできない。慣行上、国際港として指定された場所には、どこの国の外国船籍であろうと、原則として入港は認められており、入港を拒否することは出来ないこととなっている（ただし、現在の万景峰は、北朝鮮のミサイル発射実験や拉致問題等を理由に入港は大幅に制限されている）。

しかし、いくら国際的な慣行で入港制限が困難であるからといってサブスタンダード船の入港を無条件に認めてしまうと、寄港地においては、入港後に発生するかもしれないさまざまなリスクにさらされ余分なコストも発生することもあるため、入港前にそのチェックが必要になる。この手続をなおざりにして、過去にサブスタンダード船によって引き起こされた事故にはいとまがない。

例えば、サブスタンダード船の海難事故や座礁による被害などが発生した場合、これらの船舶は、そのほとんどがP.I.保険（船主責任保険：船舶所有者または運行者が船舶の運航に伴い発生する損害を対象とする保険）には入っていない。たとえ加入していた船舶があったとしても、海外に居住する船主に対する責任追及や求償には困難なことが多く限界がある。また、事故が発生した場合、その事故による直接的な損害以外にも、事故船舶の撤去・処理費用等につき船主が支払えないものがあるが、これらを旗国が補填してくれるわけではない。もちろん、船舶所有者自信が直接それらの費用を支払えないことは言うまでもない。

海浜や港湾での事故が目前で発生し、拡大損害も懸念されるような時、その事故の与える近隣住民や国民等への影響・波及を考慮すると、港湾管理者には早急な対応や処理の必要に迫られることが多い。そのような場合、まず現場の応急処置や対策が第一で、その後の処理やコストを誰が負担するのかの検討は二の次になる。しかし、サブスタンダード船の場合、最終的には、それらのコストは本来の負担者が支払うのではなく入港国の負担とならざるを得ないことがほとんどである。

このように、主としてフラッキング・アウトによって生じやすいサブスタンダード船は、船員雇

用問題、海難事故、座礁による被害、それに伴うコスト負担や環境問題などさまざまなトラブルを世界中で引き起こしている。特に、巨大オイルタンカーなどの事故の場合、わが国への今後のエネルギーの安定供給の道がどうなるかなどの問題以上に、破壊されたタンカーからのオイル漏出による海洋や漁業関係者への被害は、時として、地球規模の環境破壊に発展する可能性をも秘めていたりする。輸送貨物の保全や目先の経済的利益をどうするかということより、地球全体の問題として取り上げなければならないことも少なくない。船会社がフラッキング・アウトによる経済的効果を追及した結果、このような事故を発生しやすくしている一面も無視できないのである。

日本政府は、わが国への入港船舶に対して、海上における人命や船の安全、海洋環境の保全などを図るために、わが国独自の政策で、IMO や ILO（国際労働機関）等が定める国際基準に適合しているか否かの船舶や雇用管理などの検査を行っている。これが、いわゆるPSC（ポート・ステート・コントロール：寄港国による船舶等の管理）で、旗国が自国船の検査義務を十分、果たしていないことからこれを補完するため寄港国が検査を行い、外国船舶の安全性等を入港国が検査する制度として、先進国を中心として国際的に実施されているものである。

この制度はわが国においては1984年から実施されているが、これまで一般の人にはあまり知られていなかった。しかし、



北朝鮮の万景峰号の船舶管理不足による入港拒否などで有名になり、一般にも広く知られるようになった。PSCの実施や強化は船舶の海難事故等を抑制し未然に防止するため、寄港地や寄港国に対する一つのセーフティネット（万一の安全対策）としての役割が期待されている。また、公海における海難事故の場合においては、寄港地への影響だけでなく地球環境に与える影響も少なくないため、世界的にも強化の方

向に向かっている。

3) 船会社への経営支援

資本主義の国における適正な利潤の追求は自然な経済行為であるが、それが行き過ぎるとさまざまな弊害をもたらすことになる。例えば、職場に「労働コスト削減」などという管理目標が提示されたりすると、管理者の視点は極度に人員や残業削減などに向けられ、企業によっては安全を犠牲にしてまで人員を切り詰めたり労働時間を短縮したりする傾向が強くなり、コスト削減のために労働者が犠牲になるようなマネジメントが行われることも少なくない。

フラッキング・アウトも「真空化」による経営の合理化という視点に立つと、いくぶんこれと似た部分がある。船会社には経済的利益をもたらすかもしれないが、旗国の規制や管理あるいは運航者の経営スタンスによってはサブスタンダード船を生み出しがちになり、入港国においては、自国のコストでPSCを行う必要性に迫られることとなる。もし事故が発生した場合、その負担はすべて入港国が負わなければならないため、とりあえず可能な限りそれをミニマイズしておこうというわけだ。しかし、入港国では、たとえPSCを行っていてもすべての船に対して実施できるほどの人員や手間とコストがあるわけではなく、PSCはあくまでセーフティネットの一つにすぎず、おのずと限界がある。

そこで見えてくることは、船舶が日本国籍（高税率で安全等に対する規制が多い）だと船員に規定の日本人船員を乗船させておく必要が生じるが、邦人の船員費が高いなどのためフラッキング・アウトしてゆく。そして、わが国でも、入港地の安全を守るためにPSCの実施が行われることになる。そこには、邦船社がフラッキング・アウトした船舶が入港してはいまいか……。果たして、海運政策のあり方としてそれでよいのか、という疑問が生じる。

加えて、非常時における食料やエネルギーの輸送確保については、日本籍船や日本人船員のほう

が日本国民に対して貢献するであろうことが期待できる。

また、非常時における航海命令（海上運送法第26条の規定に基づき、船舶運航事業者に対して航路や人・貨物等を指定して行う航海の命令）を実施できるように法令を改訂したとしても（現在の法令では内航船に限定されている）、それを遵守する船舶は日本国籍にしか期待できないのではなかろうか。

ここで言えることは、船員費とそれに見合う税制上のあり方なり船舶管理コストとの兼ね合いについて、諸外国との比較検討を行い非常時における邦船社の意義なども考慮したうえで、再度、検討する必要があるということである。より具体的には、邦船社に対する優遇税制を考慮することによって、フラッキング・アウトを抑制したり必要最小限の日本籍船を確保しておくことが、わが国の非常時における安全を確保する意味で国の政策として必要ではなかろうかということである。

ましてや、多くの諸外国で実施されているトン数標準税制（船舶のトン数を基準とする課税方式。好不況に係わらず税額は一定のため経営が安定）の導入などは、徴税の衡平という目的を保ちながら海運企業の安定性にも寄与することになるため、海運先進国ではすでに十年前から導入されている。わが国でも即刻実施に移されてもいいもので、そのような制度が先進国でもわが国だけ実行に移されていないこと自体、わが国の外航海運政策に対する後進性の象徴とも写るものである。わが国の国益を考慮すると、関連部署の積極的な推進を期待したい。

そして、わが国においても諸外国と同様に、自国海運の支援・育成を行い外航海運の経営基盤・国際競争力の強化を図ってゆくことが、中・長期的におけるわが国の国益を守ることになり、それがわが国の経済の一層の進展に通ずると考える人は筆者だけではないはずである。



第5回環境セミナーを開催 —船舶からの大気汚染防止をテーマに—

当協会は、環境対策の一環として、環境問題に関するさまざまな情報の提供や問題意識の共有などを目的に「環境セミナー」を開催しており、去る6月18日、船舶からの大気汚染防止をテーマとして第5回セミナーを開催した。

船舶からの大気汚染防止については、現在、国際海事機関（IMO）において窒素酸化物（NO_x）や硫黄酸化物（SO_x）などの排出規制の大幅な強化が審議されており、その審議の状況や関連業界の動向などについて4名の専門家がそれぞれ講演した。講演の概要は以下のとおりである。本問題への関心の高さを反映して、当協会会員会社のほか、船用エンジンメーカーや石油業界、行政関係者などから120名以上の参加があった。

当協会は、今後もセミナーの開催などにより、環境問題に関するさまざまな情報の提供に努めていく。

講演1：「大気汚染防止に向けた国際的取組み」

安藤 昇氏（国土交通省海事局安全基準課長）

NO_x、SO_x対策や温室効果ガス対策に関するIMOでの審議状況や日本の対応などについて説明した。

NO_x規制に関して現行規制値の8割削減となる日本提案については、当面「打ち止め」となる実現可能な最大の規制値を定めることで、「ゴールの明示によるメーカーの経営資源の集中投資」「船社の建造投資時期の明確化」を促したい。また、NO_x削減はCO₂とトレードオフの関係にあり、SO_xについても脱硫によるCO₂発生増を考慮して、NO_x、SO_xとも陸上への影響が大きい沿岸域のみ規制する地理的規制を支持する。IMOの規制強化に対しては、わが国海事産業の優位性を確保するため、戦略的に取り組む体制に強化していく。

講演2：「燃料油供給の現状と新たな要求への課題」

林 利昭氏（新日本石油㈱ 研究開発本部開発部燃料技術室プリンシパルリサーチャー）

国内外の石油需要の見通しや低硫黄燃料油の製造方法、新たな要求への課題などについて説明した。IMOでの議論を踏まえ日本への導入を想定し、環境面、供給面などの影響について調査を計画している。具体的には低硫黄重油の需要量の予測、新規設備投資の必要性・コスト計算（初期、運転時）、安定供給性などである。また、残渣油（C重油）の使用が禁止された場合、残渣物の処理も大きな課題となる。

講演3：「NO_xによる大気汚染防止に向けて」

① スーパークリーンマリンディーゼルの開発

辻 一郎氏（㈱日本船用工業会 常務理事）

2007年度から5年間の、NO_x排出量80%削減を目標とする「スーパーマリンクリーンディーゼル」の開発事業について説明した。同事業では、アンモニアなどの接触還元触媒（SCR）を用いた後処理装置を開発し、試験機の実船テストも予定している。

② NO_xによる大気汚染防止に向けて

若月祐之氏（㈱日本船用工業会 大型機関技術委員会委員長）

船用エンジンのNO_x低減技術について紹介するとともに、SCR採用に関する問題点などについて説明した。後処理装置で採用する「触媒脱硝」技術は、すでにフェリーなどに搭載されているケースもあるが、本格的な実用化に向けては、排ガス中の硫黄分による触媒の劣化や脱硝性能の保証方法などの解決の必要を指摘した。
（海務部：斎藤）



▲海運ビルにおいて開催された環境セミナー



▲主催者を代表し挨拶する前川副会長兼海上安全・環境委員長（当時）

安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について（中間とりまとめ）

平成19年6月

本号 SHIPPING フラッシュ P. 11にてお伝えいたしました「交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会」の「中間とりまとめ」を全文掲載いたします。

はじめに

四面環海の我が国にとって、貿易量の99.7%を担う我が国外航海運は、我が国経済・国民生活を支える上で大きな役割を担っており、安定的な国際海上輸送の確保は、我が国の発展にとって極めて重要な課題である。

その外航海運の現状は、世界的な荷動きの増大により活況を呈しているが、グローバル化する世界経済の中で、外航海運事業者は、激しい競争を展開している。このような中、日本商船隊における日本籍船の総数は、昭和60年のプラザ合意後の急激な円高等による価格競争力の喪失を契機に極端に減少し、ピークであった昭和47年の1,580隻から、平成18年には95隻にまで減少した。また、外航日本人船員も、ピークであった昭和49年の約5万7千人から、平成18年には約2,600人に極端に減少した。こうした状況は、非常時における対応を含め、我が国経済・国民生活の向上にとって不可欠の安定的な国際海上輸送を確保する上で懸念される状況と言わざるを得ない。

我が国がグローバルな国際経済社会の中において、海洋国家として、また、貿易立国として、今後とも持続的成長を遂げていくため、外航海運が果たすべき役割、日本籍船の増加、外航日本人船員の確保・育成を中心として将来にわたり安定的な国際海上輸送を確保するためいかなる海事政策を展開すべきか、について審議するため、2月8

日に国土交通大臣から交通政策審議会に「今後の安定的な海上輸送のあり方について」の諮問がなされた。本部会において、安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について、5回に亘り調査審議を行ったところであるが、問題の緊要性にかんがみ、現時点における審議の結果を中間的にとりまとめることとした。

1. 外航海運の状況

(1) 世界経済の動向

世界経済は、一時的な停滞をはさみつつも、基本的には拡大を続けてきている。この10年を見ると、1997年のアジア通貨危機、2000年の米国のITバブルの崩壊を契機とした世界同時減速、2001年9月の米国同時多発テロを要因とした世界経済の一時的な停滞が見られたが、2001年後半にはアメリカの堅調な消費等を背景に景気は回復し、その後拡大基調で推移してきた。

世界の名目経済成長率は2005年で7.7%と高水準を維持しており、米国、EU、ASEANの実質GDPも概ね着実に成長し、日本も、バブル期の経済成長率には達しないものの相当程度回復してきた。その他、中国及びインドの台頭が目覚しく、直近3年の実質経済成長率は、中国は約10%、インドは約8%となっている。

(2) 外航海運の状況

世界の海上荷動量は、トンベースでは、1999年から2002年で年平均3%の伸率であったが、2002年から2005年の年平均伸率は6%となっている。また、トン・マイルベースでは、1999年から2002年で年平均2%の伸率であったが、2002年から2005年の年平均伸率は6%となっており、ここ数年間の伸びは、トンベース、トン・マイ

ルベースともに顕著である。

このように、世界の海上荷動量は増加しているが、世界経済の回復のほか、東西冷戦終結を発端として旧社会主義経済圏も含んだ市場主義経済圏の拡大も背景にあり、今後もこの傾向が続くと考えられる。

① 不定期航路

不定期部門における海上荷動量は、ドライバルク、三大バルク（鉄鉱石、石炭、穀物）、原油ともに一貫して増加傾向にあり、特に三大バルクの伸率が1996年から2006年にかけてトンベースで年率5%と相対的に高く、将来的にも三大バルクの海上荷動量の伸びが特に大きい見通しとされている。三大バルクの内訳で見ると、鉄鉱石の伸率が2001年から2006年で年率9.5%と相対的に高く、今後も鉄鉱石、石炭が牽引役となり、三大バルクの海上荷動量の伸率は堅調に推移する見通しとされている。また、資源獲得競争を含め経済の一層のグローバル化を背景に、トン・マイルベースでの世界の海上荷動量の増加率がトンベースの増加率を上回るとの見方もあり、これが更なる船腹量の増加につながることも考えられる。

実際、世界的な海上荷動量の増加に伴い、世界の船腹量は増加傾向にあるが、世界の船舶建造量も2002年から2005年までの年平均伸率は14%と顕著な伸びを示していることから、将来的な船腹量は増加する見込みである。船腹量の急増により、将来の需給動向によっては、市況変動に大きな影響が生じる可能性もあり得るので、今後とも注視する必要がある。

② 定期航路

世界経済の拡大や中国、インド等の著しい経済成長を背景に、アジアを中心に世界の海上コンテナ荷動量も増加している。特に東アジア域内では、日本等で付加価値の高い部品・加工品を生産し、労働集約的な工程に強みを持つ中国、ASEANで部品を組立て、最終財を日本、米国、EU等へ輸出するという工程間分業が進展してきており、これも、アジアを中心とした荷動き拡大の要因の一つとなっている。

世界の主要コンテナ航路においては、高度化・多様化する荷主のニーズに対応するため、複数の船社が世界規模で、共同配船やターミナルの共同利用等の提携を行うアライアンスが形成されている。近年、欧州船社のM&A等による巨大化が進み、単独でアライアンスより巨大な船社が現れており、巨大船社による市場支配力が強まるおそれがある。このような動きに対応して、アライアンス同士の提携も始まっており、競争が激化する中、市場参加者による合従連衡の動きが顕著になってきている。

我が国経済・国民生活に対する外航海運の意義・必要性等

上述のような激しい競争にさらされている中で、安定的な国際海上輸送の確保のための施策を検討する前提として、外航海運、本邦外航海運事業者、日本籍船・日本人船員（海技者）^{（注1）}の意義・必要性を改めて検討し、国家として講ずべき施策の必要性等について改めて検討した。

(1) 我が国経済・国民生活に対する外航海運の意義・必要性

四面環海の我が国は、海を通じて経済と国民生活を支えており、資源エネルギー関係では原油が99.7%、天然ガスが96.3%、鉄鉱石が100%、石炭が99.3%を輸入に依存しており、食糧は60%を輸入に依存しており、これらを輸送するライフラインである外航海運は極めて重要である。

また、国際貨物輸送における海運の分担率は、重量ベースでは99.7%、金額ベースでも約7割となっており、貿易物資輸送の大部分は海運に依存しているという状況である。特に、産業・生活の根底を支える資源エネルギーの輸入は海運が担っており、この役割は他に代替不可能である。

このため、我が国経済・国民生活の向上にとって安定的な国際海上輸送を常時確保することは必要不可欠である。

(2) 本邦外航海運事業者の意義・必要性

本邦外航海運事業者は、我が国の国際海上輸送の約60%、特に輸入については約65%を分担

する主たる輸送の担い手であり、安定的な輸送を確保し、我が国産業界の国際活動、国民生活の維持向上を図る上で不可欠の存在である。本邦外航海運事業者は、単一の国際市場で外国の外航海運事業者と激しい競争を繰り広げているが、本邦外航海運事業者が国際競争力を持って安定的に経営することは、安定的な輸送を確保する上で極めて重要であり、競争力を維持・強化し、機能を確保することは国家的課題である。

また、本部会の審議において、本邦外航海運事業者は荷主のニーズによく応えてくれる信頼性が高いパートナーとの評価を得ており、特に以下のような点で極めて重要な存在であるとの見解が表明されている。

① 安定的な運賃設定・安定的な輸送

本邦外航海運事業者は、荷主等と長期的な信頼関係を築いており、運賃などの契約内容を急激に変更するといったことが少なく、一方で、配船のフレキシビリティが高い、定時性が確保されており、突発的な運航の停止も少ないといった安定的な輸送にも定評がある。

② 運航の安全性

本邦外航海運事業者は、日本及び海外において港湾事情に精通し、船舶メンテナンス技術・運航技術・運航管理体制・安全管理体制のいずれにおいても高度なものを有しており、世界的に見ても高いレベルにある。

③ トラブル時の対応

日本語による円滑なコミュニケーションが可能であり、トラブル時の対応力と解決力に優れ、また、本社機能が日本にあり、迅速な意思決定が可能である。

また、東アジアにおいて工程間分業が進展する中で、我が国産業の世界進出を支える本邦外航海運事業者が果たす役割は極めて大きい。

(3) 日本籍船・日本人船員の意義・必要性

日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性については、これまでも平成9年の海運造船合理化審議会等で整理されてきたところである。諸外国においても、国家安全保障上の理由

や、自国物資の安定輸送手段の確保、船舶運航等に係るノウハウの維持、海運及び海事関連産業の重要性等の観点で、自国籍船・自国船員（海技者）の意義・必要性を認め、様々な確保のための施策が採られているが、日本における日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性を改めて整理すると以下のとおりである。

① 日本籍船・日本人船員の法的な位置付け

日本籍船は、旗国主義に基づき、旗国たる我が国政府の管轄権行使及び外交保護権の行使の対象となる。この日本籍船の要件は、船舶法により、日本国民又は一定の役員が日本人で占められる日本法人により所有される船舶と定められており、船舶運用の意志決定が日本国民主導でなされるようになっている。

また、このような日本の管轄権を適切かつ確実に行使することが期待されているのは、日本人船員である。

② 日本籍船・日本人船員の意義・必要性

A) 法的な位置付けを基にして考えられる日本籍船・日本人船員の意義・必要性

a) 経済安全保障のための管轄権が及ぶ輸送体制の確保

i) 四面環海、資源に乏しい我が国においては、経済安全保障の観点から、日本の管轄権が及ぶ一定の日本籍船を保有することが必要である。日本籍船は、日本の立法上及び執行上の管轄権下にあるため、非常時等において、日本政府による日本籍船に対する公権力の行使が可能である等日本政府が国家としての対応措置を執ることができる。また、このような日本の管轄権を適切かつ確実に行使することが期待される日本人船員を常時確保しておく必要がある。

例えば、災害、事故等において、緊急に物資や邦人の輸送を行う必要がある場合やテロ、政変等による治安悪化といった世界・日本の諸事情の変化の中で貿易物資を輸送する必要がある場合については、便宜置籍国、船員供給国等における政治・外交等諸事情に左右されない日本

人船員の乗り組む日本籍船が最も信頼できるものと考えられ、これを使用し得る可能性を常時確保しておく必要がある。

また、世界的な船員の需要と供給のバランスについては、船舶職員不足・部員過剰の需給構造となっており、将来的に船舶職員不足が一層深刻化する見通しである中、優秀な日本人船員を着実に確保しておくことが必要である。

- ii) 日本籍船は、日本政府が保護の対象とするものであり、また、犯罪が発生した場合に日本政府が犯人の逮捕を行うことができる等国家としての対応措置を直接執ることができるため、安定的な国際海上輸送の核としての役割を期待することができる。

外国籍船の場合、例えば、公海上でテロ行為や日本人の殺害等の重大犯罪が発生した場合等に、旗国主義の下、当該外国籍船は旗国の排他的管轄権に服することとなるため、当該旗国の同意等がなければ、我が国は強制管轄権（執行管轄権及び司法管轄権）を行使することができない。更に、船体や積荷に対する損壊といった財産的被害については、外国籍船である限り、我が国の強制管轄権は及ばない。

b) 海上輸送の安全の確保及び環境保全

海上輸送の安全の確保及び環境保全は、国連海洋法条約において旗国の義務とされているが、日本籍船及び優秀な日本人船員であれば、日本の管轄権の下、本邦外航海運事業者による適正な管理を確保することができ、安全の確保及び環境保全が図られる。さらに、海難事故等の際を含め、船舶部門と陸上部門との円滑なコミュニケーション確保の観点からも日本籍船・日本人船員を確保することが必要である。

B) 船舶運航等に係るノウハウの維持

日本の外航海運業が国際競争力を持って持続的に発展する上で、陸上・海上を問わず、

操船能力及びその経験に裏打ちされた運航管理・船舶管理能力を備えた中核となる優秀な技術者集団を内部に保持することが必要である。経験豊富な日本人海技者は顧客の物流アドバイザーとしても評価されており、世界レベルの海事技術者として欠かせない存在となっている。このような海技の伝承に加え、技術革新、海事教育、海事に関する研究開発等の分野においても日本人船員（海技者）は必要である。日本人船員（海技者）が保持する「海のDNA」は、一旦世代が断絶してしまうと、再び確立するには極めて大きな時間・労力・費用が必要であるため、これを途切れさせないことが極めて重要である。

(4) 日本籍船・日本人船員の必要規模

上述のとおり、平時より一定規模の日本籍船・日本人船員を確保することが必要であり、その必要規模を試算した。試算に際しては、平成9年の海運造船合理化審議会海運対策部会の答申「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」における日本籍船の必要規模の試算の考え方も参考にしつつ、以下のようなケースを想定する。

① 全て日本籍船で輸送しなければならない状態が1年程度継続

② ①の状態において一定規模の国民生活・経済活動水準を確保するための日本への輸入を対象とした輸送力に対応する日本籍船の必要規模を試算

一定規模の国民生活・経済活動水準としては、最低限の水準として、少なくとも健康で文化的な最低限度の生活水準と、当該水準に相当する経済活動水準が適当であると考えた。その水準の算出に当たっては、生活保護世帯の水準や最低賃金の水準を参考としたところ、最低限の水準は、概ね通常時の約3割強と試算された。

また、日本人船員の必要規模の試算については、最低限必要な日本籍船に乗り組む船舶職員は全て日本人とするとの考え方を採り、以下のようなケースを想定する。

① 日本籍船の必要規模を前提に、日本人船

員の必要規模を試算

- ② 日本籍船に乗組む船舶職員（船長1名、航海士3名、機関長1名、機関士3名）は全て日本人
- ③ 通年運航を可能とする最少限の船舶職員数

これらに基づき試算すると、最低限必要な日本籍船は約450隻となり、これらの日本籍船を運航するのに必要な日本人船員は約5,500人となる。一方、平成18年に外航海運業界は、業界の総意として、日本籍船を5年で2倍、日本人船員を10年で1.5倍に増加させることを目標とする旨を表明している。

日本籍船・日本人船員の現状規模を踏まえば、日本籍船約450隻、日本人船員約5,500人という必要規模を短期間で達成することは困難であり、今後、日本籍船・日本人船員の計画的な増加を図るべくさらに検討することが必要である。

外航海運に対する諸外国の施策

安定的な国際海上輸送の確保のために我が国において講ずべき施策について検討する前提として、外航海運に対する諸外国の施策を概観する。

(1) 従前からの諸外国の施策

商船隊の整備を推進していくため、従前より船舶投資に関連し、通常より償却年数を短縮する加速度償却等の償却制度上の優遇措置や売船益にかかる税金を繰延べすることができる圧縮記帳等の船舶の買換え時の特例措置等が導入されているが、1980年代からフラッグイングアウト対策として一定の条件の下に、外国人船員を出身国の賃金水準で雇用することや、船舶登録料、船員所得税等の減免等を認める国際船舶制度が導入された。また、並行して船員所得税や社会保険料の減免、船員の派遣・帰国費補助、船員の訓練費補助といった船員、船主の負担軽減措置が行われた。しかしながら、フラッグイングアウト対策として一定の歯止めにはなったものの、自国籍船の減少の傾向は止まらなかった。

(2) 最近の動向

このような事態を受け、1990年代の欧州諸国

において、自国海運業の国際競争力の確保、自国籍船のフラッグイングアウト防止、自国籍船員の確保等を目的としてトン数標準税制（みなし利益課税）の導入が相次いだ。このトン数標準税制は、船舶のトン数を基準として、一定のみなし利益を算定する課税標準の特例措置であり、好不況にかかわらず税額の大幅な変動が避けられるため、計画的船舶投資を促進する等の効果がある制度である。また、同税制導入国において、みなし利益の水準は、極めて低く設定されている。

トン数標準税制の導入状況については、欧州諸国に続き、米国(2004年)、韓国(2005年)、インド(2005年)でも導入されるなど世界的な広がりを見せ、船腹量で見ると、既に約6割の国で導入されており、非課税国もあわせると既に約7割の国で法人税の特例措置が導入されていることになる。

トン数標準税制の導入に当たっては、各国の政策目的に即した対応が採られている国も散見される。ドイツの例を見ると、船主協会は、政府にドイツ籍船を増加する約束をしており、イギリスにおいては、トン数標準税制を選択した船社に一定の船員訓練義務を課すなど、政策目的に適った効果につながるような措置が講じられている。

また、EUにおいては、「海運に対する国家助成ガイドライン」でEU加盟国籍船の増加、海技の伝承等のため、トン数標準税制の対象をEU加盟国籍船とした上で、EU加盟国籍船が60%に達するまでは、当該籍船の増加又は維持を図ることとされている。

これらの結果、オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、デンマークといったトン数標準税制導入国において、導入後に、自国籍船数・自国籍船員数が増加しているといった効果が表れている場合も見受けられる。

2. 安定的な国際海上輸送の確保のために我が国において講ずべき施策

上述の我が国における外航海運、本邦外航海運事業者、日本籍船・日本人船員（海技者）の意義

・必要性を踏まえつつ、外航海運に対する諸外国における施策も勘案して、以下のとおり、安定的な国際海上輸送の確保のために我が国において講ずべき施策についてとりまとめた。

(1) 施策実施の必要性

① 本邦外航海運事業者の国際競争力の確保

外航海運業は世界単一市場を形成しており、グローバル化する世界経済の中で、本邦外航海運事業者と外国の外航海運事業者との間の競争は激化の方向にある。例えば、

① 定期船分野でM&Aが進展し、欧州船社等の一部船社の巨大化が進み、本邦外航海運事業者との間で格差が拡大してきていること

② 本邦外航海運事業者の強みである不定期船部門においても、例えば近年、国際入札において、敗退する事例が発生していること

③ 我が国の輸出入に係る本邦外航海運事業者の積取比率は、外国の船社との競争激化等により、微減の傾向にあること等の状況が見受けられる。2.(2)で述べたとおり、本邦外航海運事業者は我が国国際海上輸送の主たる担い手であり、これが国際競争力を持って安定的に経営することが、安定的な輸送を確保する上で極めて重要である。勿論、国際競争力は、基本的には事業者の不断の自助努力により確保されるべきものであるが、諸外国の外航海運事業者が税制をはじめとする手厚い優遇制度の下で事業を行っている現状にかんがみれば、本邦外航海運事業者が、外国の外航海運事業者と同等の条件で競争できる環境整備が必要である。

② 日本籍船・日本人船員の確保

日本商船隊の規模は、近年、2,000隻程度で隻数は横ばいであるが、日本籍船については、昭和60年のプラザ合意後の急激な円高等による価格競争力の喪失を契機に極端に減少し、昭和47年の1,580隻をピークに、平成18年は95隻にまで減少した。また、外航日本人船員数についても、同様に、昭和49年の約5万7千人をピークに、平成18年は約2,600人にまで減

少した。

しかしながら、日本籍船・日本人船員は、2.(3)で述べたとおり、安定的な国際海上輸送の確保のために核となるべき存在である。また、我が国の置かれた地理的・経済的状況に照らせば、非常時においても、日本籍船・日本人船員の役割は大きく、平時からこれらを一定規模確保することは喫緊の国家的課題である。

日本籍船・日本人船員を確保するためには、これらが価格競争力の喪失から激減してきたことや、特に船員の育成には時間を要することを考慮すると、事業者に対して日本籍船・日本人船員の計画的増加・確保を求める法整備を含む新たな制度的枠組みの構築について、事業者の国際競争力の確保の観点から踏まえつつ検討することが必要である。

(2) 具体的施策のあり方

これまで、我が国においては本邦外航海運事業者の国際競争力の確保を通じて安定的な国際海上輸送の確保を図るため、船舶については、特別償却制度、固定資産税の軽減、長期・固定・低利の安定的な船舶金融等の支援措置が講じられ、船員の確保・育成については、国の責任において教育訓練機関が船員の教育・訓練を実施するとともに、平成19年4月より、「外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム」を開始している。

また、日本籍船の減少に歯止めをかけ、安定的な国際海上輸送の確保を図るため、平成8年には国際船舶制度を導入し、

① 日本籍船に対する緩やかな譲渡規制を実施

② 登録免許税や固定資産税の軽減及び承認船員制度の導入による価格競争力の強化の支援を行っている。

しかしながら、これらの施策のみでは、日本籍船・日本人船員の減少に歯止めをかけることはできておらず、新たな諸施策を検討する必要がある。

まず、我が国の施策には、諸外国に比べて劣後しているものがあることを踏まえ、税制、金

融、予算、制度などのあり方について、国際競争力の確保の観点から検討する必要がある。また、日本籍船・日本人船員の確保・育成を図るための新たな制度設計を行うとともに、非常時においても安定的な国際海上輸送を確保するための措置を併せて検討する必要がある。

以下は、早急に講ずべき施策についてとりまとめたものであり、今後も諸外国の動向も踏まえ、我が国における施策の充実・強化の是非を不断に検討すべきである。

① トン数標準税制の導入

本邦外航海運事業者の国際競争力に影響を与える要因については、多様なものがあるが、大きな要素の一つとして、トン数標準税制を挙げることができる。トン数標準税制は、90年代後半以降、欧州各国において導入され、次第に広がりを見せている。最近では、米国、韓国等においても導入され、船腹量ベースで全世界の約6割の船舶に適用されており、今や世界標準となっている。

トン数標準税制導入を導入していない我が国の外航海運事業者については、同税制を導入している諸外国の外航海運事業者と比べて、好況時には法人税額の違いにより、税引き後利益が大幅に減少することとなる。この結果生ずる膨大なキャッシュフローの差により、本邦外航海運事業者は、船舶建造投資や国際競争入札等で不利な条件を余儀なくされ、中長期的には、諸外国の外航海運事業者との間で経営体力の差が拡大し、市況変動への対応力に大きな格差が生ずることが懸念される。

また、トン数標準税制は、景気動向にかかわらず税額の大幅な変動が避けられるため、外航海運事業者において、将来見通しに基づいて長期的な基本的施策を執ることができるという特徴を有している。その意味で、同税制は、日本籍船・日本人船員の計画的増加という我が国が直面する喫緊の課題に取り組む上で有効な方策となり得る性格を有している。

以上の諸点を踏まえ、本邦外航海運事業者と外国の外航海運事業者との間の国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え、日本籍船

・日本人船員の計画的増加を図るため、トン数標準税制の導入について、早急に具体的な検討を進めることが必要である。

また、現在の我が国の厳しい財政事情の下、税込減につながるトン数標準税制の導入について国民各層の理解を得るためには、安定的な国際海上輸送の確保の重要性、そのための日本籍船・日本人船員増加の意義・必要性等について十分な説明を行うとともに、トン数標準税制を導入した一部の諸外国においても政策目的に適った効果につながるような措置が講じられていることを踏まえ、日本籍船・日本人船員の計画的な増加を図るための法律等の担保措置をこれと一体的に講じることが必要である。

② 日本籍船・日本人船員の確保等のための法整備

日本籍船及び日本人船員の計画的な増加を図るためには、国土交通大臣が基本方針を策定し、これに則って外航海運事業者が計画を作成・実施することが適当である。また、計画の実施に対して一定の支援措置が必要である一方、計画の適切な実施を担保するための措置を設けるとともに、日本籍船に対する譲渡規制を行うことについても検討が必要である。さらに、非常時の対応については、現在、国内海上輸送についてのみ、海上運送法において、国が船舶運航事業者に対し航海を命じる規定があるが、国際海上輸送についても、同様の事態が生じる場合が想定されるため、安定的な国際海上輸送の確保の観点から、非常時(注2)における国際海上輸送に係る航海命令の導入についても検討が必要である。なお、有事法制及び周辺事態法制における有事に係る輸送については、当該法制の枠組みの中で対応することが適当であり、この航海命令は、有事の輸送を対象とするものではない。

具体的な法整備においては、例えば、以下をパッケージとした制度設計について検討を進めることが必要である。この際、日本籍船・日本人船員の計画的増加策については、外航海運事業者の国際競争力の確保にも留意し

つつ、制度設計を行うことが適当である。

- ① 国土交通大臣による日本籍船・日本人船員の確保に係る目標に関する事項等を定めた基本方針の策定
- ② 外航海運事業者による基本方針に則った日本籍船・日本人船員の計画的な増加に関する目標及びその計画的増加策等を内容とする国際海上輸送確保計画の作成、国土交通大臣の認定の申請
- ③ 国土交通大臣の認定を受けた場合における、
 - ・課税の特例（トン数標準税制）の適用
 - ・適切な計画遂行の担保措置（勧告、公表等）
 - ・日本籍船に対する譲渡規制
 - ・航海命令の適用 等

なお、平成19年4月に成立した海洋基本法においても、海上輸送の確保として日本籍船の確保、船員の育成及び確保に関する規定が盛り込まれているところであり、当該規定を実現するためにも、以上のような法整備により、日本籍船・日本人船員の増加を図ることが必要である。

③ 日本人船員の確保・育成策

海上輸送の安定確保の観点からは、人的基盤である優秀な日本人船員（海技者）は極めて重要であり、交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会で中間とりまとめ「海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について」がなされた。

日本人船員の増加については、第一義的には外航海運事業者が船員を安定的に採用し、社内で育成していくことにより達成されるべきものであるが、これが外航海運事業者にとってコスト増と国際競争力の低下をもたらすことにかんがみ、トン数標準税制の導入について早急に具体的な検討を進めるものであるが、トン数標準税制を導入する外航海運事業者においては、日本人船員の計画的増加を図るための、採用増、中途採用、高齢者の継続雇用等に努力すべきである。

また、(社)日本船主協会、全日本海員組合及

び国土交通省では、外航海運事業者の自社採用・社内育成を補完するものとして、「外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム」を平成19年4月より開始している。この他、日本人船員の就職促進のための支援策についても、トライアル雇用を通じた能力の的確な把握による若年者の着実な採用を確保する観点から見直しをしていくことが必要と考えられる。船員の教育・訓練については、大学、商船高等専門学校、独立行政法人海技教育機構及び独立行政法人航海訓練所において実施されているが、船員の育成には長い期間を要することにかんがみると、今後とも、国の責任において船員の教育・訓練を確実に維持していくことが必要である。

④ その他

i) 金融上の措置

外航海運業は他産業に比し設備集約型産業であるため、資金調達に占める負債の割合が大きい等の特徴があり、外航船舶の整備について、長期・安定的な融資制度が必要とされ、現在、日本政策投資銀行（以下「政投銀」という。）による融資制度が設けられている。

平成20年10月より、政投銀は民営化（株式会社化）され、概ね5～7年後を目途に完全民営化される予定であり、民営化後の調達資金は、長期・安定的な財政融資資金に代わって、市場からの自己調達資金が中心となるため、貸出条件の変更が予想される。

一方、本邦外航海運事業者の現状を見ると、大規模な船隊整備を計画しており、向こう数年間の大量竣工に伴い、各社は大規模な資金調達を必要としている。しかしながら、金融機関は特定業種向け残高の極端な増加を回避することから、当該船隊整備に対する資金調達への対応に限界が生じる可能性もある。

このような状況を踏まえると、政投銀民営化に伴う影響を極力小さくすることが必要であり、少なくとも同行に対する財政融

資資金の貸付け等の特例措置がある移行期間中においては、この措置による同行の財務体質の強化を通じ、長期・安定的な貸付けが確保されることが必要と考えられる。

また、完全民営化後における船舶金融のあり方についても、安定的な国際海上輸送の確保のための国際競争力の観点から、検討する必要がある。

ii) 承認船員制度の見直し

日本籍船には、原則として日本の海技資格をもつ船舶職員の乗組みが必要であるが、外国（STCW 条約締約国）において海技免状を取得した者を国土交通大臣の承認により日本籍船の船舶職員として受け入れることができるものとしている。

この国際船舶に係る承認船員制度の運用に当たって、現在実施されている「船・機長配乗要件」については、外航日本人船員の年齢構成を考えた場合に、45歳以上の船・機長適齢期の船員は10年後に現在の約7割にまで減少する見通しであり、現状の配乗要件を堅持すると早晚船・機長の適材が不足し、かえって日本籍船の増加の妨げになる可能性が大きく、日本籍船の増加を促進するためには、むしろ撤廃する必要がある。

なお、日本人若手船員の育成は、現在でも、日本籍船に限らず、便宜置籍船を含めた日本商船隊全体の範囲の中で行われており、若手船員の育成の観点においても、同要件の撤廃に問題はない。また、外国人船・機長については、安全性の担保のために承認試験を適確に実施することで、これまでの日本人船・機長と同等の安全性を確保することが必要である。さらに、日本人船員の計画的増加については、船・機長配乗要件の撤廃にかかわらず、上述のとおり、全体として、日本人船員の計画的増加が図られるように安定的な国際海上輸送の確保のための制度設計を行うことにより、今後積極的に図られることとなる。

結 び

外航海運は、中国やインド等の経済活動の拡大等を背景とした好調な世界経済により、空前の活況を呈している。しかしながら外航海運市場は、乱高下しやすい市況や燃料油価格の変動、為替レートの変動といったリスク要因の影響を受けやすく、磐石な収益構造とは言い難い。また、諸外国における M&A、我が国における外航海運事業者の集約や倒産など、業界再編の荒波にさらされ易い業界でもある。

一方、四面環海で資源の乏しい我が国にとって、外航海運は我が国経済・国民生活のライフラインであるとともに、我が国が海洋国家として、また貿易立国として持続的成長を遂げていくため、その重要性は論を俟たないところである。本邦外航海運事業者は我が国の国際海上輸送の主たる担い手であり、安定的な国際海上輸送の確保のため、平時、非常時等を問わず本邦外航海運事業者の国際競争力の確保、日本籍船・日本人船員の確保等が急務である。

今回の報告は、早急に取り組むべき施策をとりまとめたものであるため、未だ審議していない事項等も残っており、本部会として更に総合的に審議を進めていく考えであるが、関係者が、この中間とりまとめに盛り込まれた諸施策の実現に向けて、取り組みを直ちに開始することを強く期待するものである。

安定的な国際海上輸送を継続的に確保していくためには、今回盛り込まれた諸施策の効果も検証しながら、定期的に見直しを行い、船員税制、船舶保有コストの低減策等その他の諸施策についても検討するべきである。

(注1) 船員とは、船舶に乗り組む者をいう。海技者とは、船員としての知識・経験を有し、それを活かして海事関連業務に従事する者(船員を含む。)をいう。

(注2) 本部会においては、平時のみならず、いわゆる非常時及び有事も念頭に置きつつ、安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方全般について調査審議した。この際、「非常時」とは、国内外における事故、災害、テロ、治安悪化等の事態を想定しており、我が国及び周辺地域における武力攻撃事態等の有事は含まない。

押収量は減少したものの摘発件数は増加

— 平成18年版不正薬物・銃砲の密輸入の動向「白い粉・黒い武器レポート」—

財務省関税局調査課は、このほど平成18年の不正薬物および銃砲の密輸入の動向に関する報告書「白い粉・黒い武器レポート」をまとめた。

政府は、麻薬、覚せい剤等の不正薬物の青少年層への浸透や、けん銃を使用した凶悪事件の発生が大きな社会問題となっており、特に不正薬物については、昭和20年代後半、昭和50年代後半に続く第三次覚せい剤乱用期にあるといわれているなどとして、「薬物乱用防止新五か年戦略」や「薬物密輸入阻止のための緊急水際対策」を策定するなど、各種の総合的対策を講じている。

関税局・税関においては、不正薬物・銃砲等の社会悪物品の水際取締りを最重要課題の一つとしており、当協会をはじめ密輸入に利用される可能性のある船舶、航空機、商業貨物等に関係する団体等とも連携し情報収集に努めている。

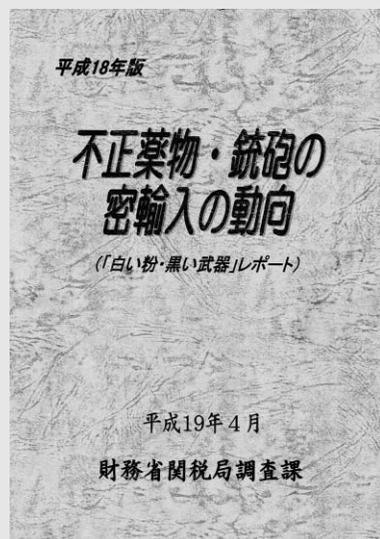
同報告書によると、平成18年の不正薬物の密輸入については、摘発件数が378件（前年比111%）、押収量は覚せい剤・大麻等が377kg（同56%）、錠剤型薬物が14万2000錠（同57%）であった。また、銃砲については、4件（同200%）の密輸入を摘発し、15丁（同375%）を押収したとしている。

平成18年の密輸入事犯の主な特徴として以下を挙げている。

- ① 覚せい剤の摘発件数が、下半期以降に急増して82件を記録し、平成16年（103件）に次いで過去2番目を記録したこと
- ② あへん1回あたりの押収量としては過去最高となる約15kgを摘発したこと
- ③ 航空機旅客や船舶の旅客・乗組員による身体への巻き付け、国際郵便物への隠匿に加え、覚せい剤を溶液化してバスタオルに染み込ませたり、大麻をハンガーに隠匿したりするなど多様化していること

関係各位においては、船舶が密輸入に利用される可能性があることに留意頂き、関連する情報を入手された場合には「密輸ダイヤル（0120-461-961：シロイ クロイ）」への通報をお願いします。

（担当：海務部・斎藤／Tel：03-3264-7177）



名友丸／三洋海運株式会社



船の主要データ

船名：名友丸
 船籍港：東京
 トン数：4,734トン
 重量トン数：7,400D/W
 全長：105.63m
 型幅：18.70m
 船種：石灰石専用船
 航海速力：12.0ノット

船の生い立ち

本船は、1974年3月に竣工した第10富洋丸の代替として、1990年5月に新日本製鐵株式会社との長期運送契約のもと今治造船株式会社（西造船株式会社）で竣工しました。

これまでの貨物・航路や現在の活躍状況

本船は日本で自給できる数少ない工業原料の1つで、鉄鋼生産の副原料である石灰石を運搬する専用船です。石灰石は、製鉄工程において鉄鉱石に含まれる二酸化ケイ素、酸化アルミニウム、硫黄等を除去するために投入される添加剤であり、鉄鉄を生産する上で欠かせないものであります。

航路は竣工当時、主として三重県吉津港・高知県高知港と新日鐵名古屋製鐵所間を結んでおり、その他の積地では高知県須崎港、揚地では新日鐵広畑製鐵所においても運航しておりました。しかし、広畑製鐵所の高炉操業が休止となった影響により、広畑製鐵所向け輸送が廃止となり、また高知における石灰石埋蔵量の減少に伴い、高知港からの出荷も減少してしまいました。現在は吉津港・須崎港と名古屋製鐵所間を運行しています。



▲吉津港積荷役風景①



▲吉津港積荷役風景②

／＼本船の特徴／＼

本船の特徴は、RDM（ロータリー・ディスチャージ・マシン）方式のセルフアンローダー荷役装置です。これは、三井三池製作所との共同開発により内航船で初めて取り入れられた荷役装置です。RDMは6枚の大きな鉤爪を油圧で回転させ、船体船首尾方向に移動しながら、ホッパーの搬出口からベルトコンベアに貨物を強制的にかき出す装置です。このRDMとスリットホッパー（船首尾方向

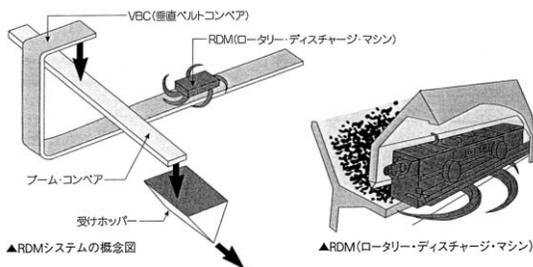


▲名古屋港揚荷役風景

年間160航海を目標にドック入りや荒天等による不稼動の日を除いて、ほぼ毎日運航しています。今年の2月から名古屋製鐵所では高炉改修が行われ、高炉容積が拡大されました。それに伴い石灰石の使用量が増加することが見込まれ、本船にかけられる期待は更に大きくなると思われます。これからも荷主殿の要望に応え、安定輸送に努めてまいります。



▲RDM装置



▲RDM 装置説明図

に直線状の搬出口が設けられたホッパー)を組み合わせたシステムにより残鉱の問題をクリアしました。石灰石の搬出には、水平引き出しベルトコンベアと垂直ベルトコンベアを用い、ブームのベルトコンベアに運びます。これらすべての荷役装置はコンピューターで集中管理され、ワンマン・コントロールを可能にし、効率性・省力性に優れたシステムを作り上げることが出来ました。

名友丸エピソード

名友丸という名前

名友丸という船名を説明するときには名古屋の友達ですと言うとすぐ理解してくれます。それくらい名古屋とは切り離せないつながりがあります。(正確には名友丸の友の字は、創業者の三木友輔社長の友をとったと聞いています。)したがって、これまで名古屋の発展と共に運航してきたと言っても過言ではありません。湾岸道路開通、名古屋ハーバーレーダーの設置、伊勢湾マーチスの開局、中部国際空港の開港、万博の開催等を間近に見ながら運航してきました。私たちはこれからも本船と一緒に名古屋の発展を見続けて行くことでしょう。

吉津港の思い出

乗組員の思い出に残るのは、積み地である三重県吉津港に入港している時です。この港は、水がきれいで海底深くまで見通せ、又タコの多い港です。ヤスで何匹も捕まえ、数時間後には食卓にのぼり乗組員の目と舌を楽しませてくれました。

しかし、最近では残念な事に透明度も落ち、タコの姿もめっきり見ることが出来なくなりました。

陸上職員の体験乗船エピソード

平成19年1月15日から21日まで本船で体験乗船を行いました。今回の体験乗船では航海当直を中心にして入出港時の作業内容等を見ることが出来ました。

航海当直は主に4-8当直に入り、大王崎付近から吉津入港までと伊良湖水道入り口付近から名古屋製鐵所までの当直を体験しました。特に伊良湖水道から名古屋製鐵所までの当直では船舶も輻輳しており、伊良湖水道入り口付近は針路が交差する船舶も多数いたので、船橋の中は始終緊張感が漂っていました。

私は学生時代に、乗船実習を経験しましたが、今回の体験乗船で感じられた事は離・接岸作業や航海当直等は学生時代に行ったものと殆ど同じでしたが、実習と違うのは人の数が少ないことです。一般商船では限られた人数で全てのことをしなければいけません。乗組員全員が責任を持って昼夜問わず安全運航に努めていることを実感しました。



1 国土交通省、全日本海員組合および当協会は、
日 「外航日本人船員（海技者）確保・育成推進協議会」の第1回会合を開催した。

4 IMO 第15回旗国小委員会 (FSI) がロンドンにて開催された。

8 日

6 「海洋・沿岸域政策懇談会(座長：栗林忠男・
日 慶応大学名誉教授)」の第1回会合が国土交通省にて開催された。

6 ICS/ISF 年次総会が香港にて開催された。
日 (P. 15海運ニュース参照)

8 日

8 交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会
日 (部会長：杉山武彦・一橋大学学長) の第4回会合が開催された。

11 「海洋・沿岸域政策懇談会」の第2回会合が国
日 土交通省にて開催された。

12 IOPC Fund (国際油濁補償基金) 第12回臨時総
日 会等がカナダのモントリオールにて開催された。

15 日

13 交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフ
日 ラ部会 (部会長：杉山雅洋・早稲田大学商学
日 学術院教授) の第4回会合が開催された。

14 海事立国推進議員連盟 (会長：衛藤征士郎衆
日 議院議員) の第3回総会が開催された。

15 日本籍船の船・機長配乗要件撤廃に関し、外
日 国人船員を日本籍船に配乗するための資格適用範囲を船長と機関長に拡大する通達が国土交通省より出された。

25 「海洋・沿岸域政策懇談会」の第3回会合が国
日 土交通省にて開催された。

27 交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフ
日 ラ部会の第5回会合が開催され、中間とりまとめが行われた。

(P. 11 SHIPPING フラッシュ参照)

28 交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会
日 の第5回会合が開催され、中間とりまとめが行われた。

(P. 11 SHIPPING フラッシュ参照)

28 フィリピンのマニラにおいて、船・機長に対
日 する初めての承認試験が実施された。

29 当協会は、第60回通常総会および創立60周年
日 記念式典・パーティを開催した。

(P. 1 特別欄参照)



船協だより

陳情書・要望書等（6月）

提出日：6月28日

宛先：内閣府規制改革推進室

件名：規制改革要望(2007年6月集中受付月間)

要旨：昨年までの当協会要望の結果および会員より新たに寄せられた要望を踏まえ計5項目の要望を提出。

当協会内航部会、山本公一衆議院議員と意見交換会を開催

当協会内航部会（栗林宏吉部会長）は、6月19日、山本公一衆議院議員（海事振興連盟内航分科会長）を迎え、内航海運業界関係者との意見交換会を開催した。

同会合には当協会加盟の内航海運事業者、国土交通省海事局の大塚内航課長、村上船員政策課長にも参画いただき、内航海運事業者が抱える問題、特に船員問題などについて意見交換が行われた。

内航部会では、今後こうした会合を通じて、内航海運事業者が抱える主要問題である船員不足問題についての解決策について鋭意検討を重ねるとともに、海事振興連盟はじめ、日本内航海運組合総連合会など関係方面と協調し、国政へ反映させることとしている。

（企画部：松本）



▲写真奥右から3人目から順に、山本公一衆議院議員、日本船主協会内航部会栗林部会長、荒木副部会長、国土交通省海事局大塚内航課長（当時）、村上船員政策課長（当時）

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
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
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2006年6月	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	5,984	609	11.5	17.5
11	6,631	5,721	909	12.1	7.6
12	6,960	5,847	1,113	9.8	7.7
2007年1月	5,953	5,957	△ 3	19.0	10.3
2	6,418	5,443	975	9.7	10.2
3	7,513	5,885	1,628	10.3	0.2
4	6,633	5,712	921	8.2	3.5
5	6,565	6,180	385	15.1	15.6

(注) 財務省貿易統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

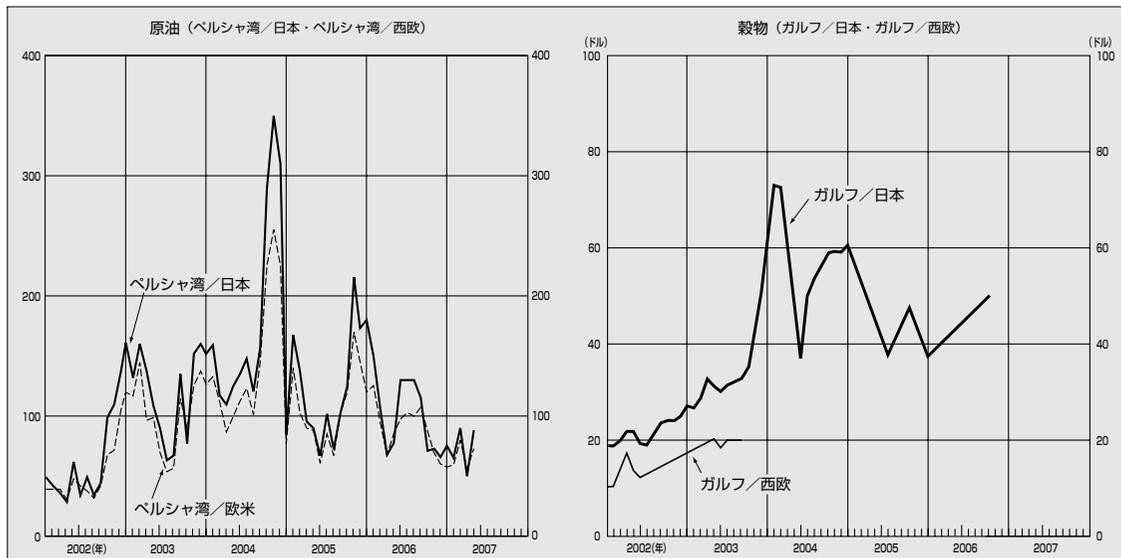
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2006年7月	115.65	113.65	117.25
8	115.88	114.44	117.32
9	117.01	115.85	117.93
10	118.59	117.42	119.51
11	117.35	115.65	118.30
12	117.30	114.87	119.03
2007年1月	120.60	118.37	121.99
2	120.45	118.48	121.48
3	117.28	115.60	118.30
4	118.83	117.77	119.60
5	120.73	119.55	121.70
6	122.62	120.94	123.95

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
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	84,502	644	83,858	22,832	3,969	293	56,482	0	293	0	336,494	109,203
2006 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
12	4,633	0	4,633	1,150	168	0	3,315	0	0	0	24,540	8,655
2007 1	8,361	0	8,361	1,997	115	0	6,249	0	0	0	28,862	13,137
2	6,144	0	6,144	810	70	44	5,220	0	0	0	23,640	13,636
3	6,221	0	6,221	2,410	0	0	3,805	0	5,820	0	22,093	15,155
4	4,218	0	4,218	1,240	148	0	2,830	0	0	0	19,925	14,406
5	5,560	70	5,490	1,790	350	0	3,350	0	0	0	23,402	9,479
6	10,070	0	10,070	3,380	189	0	6,483	0	18	0	26,375	8,819

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2005		2006		2007		2005		2006		2007	
	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	85.00	59.50	180.00	80.00	75.00	47.50	77.00	62.50	120.00	75.00	57.50	45.00
2	167.50	75.00	150.00	100.00	65.00	45.00	140.00	112.50	125.00	85.00	59.00	47.50
3	137.50	75.00	106.50	66.50	90.00	65.00	102.50	75.00	95.00	57.50	80.00	54.00
4	96.00	80.00	68.00	50.00	50.00		90.00	72.50	67.50	55.00	55.00	40.00
5	90.00	62.50	77.50	67.50	88.50	62.50	88.25	62.50	85.00	55.00	72.50	60.00
6	67.50	52.50	130.00	82.00			61.25	50.00	97.50	70.00		
7	102.00	73.75	130.00	91.00			85.00	62.50	102.50	80.00		
8	72.50	56.50	130.00	90.00			67.50	60.00	100.00	85.00		
9	102.50	62.50	115.00	105.00			102.50	65.00	107.50	85.00		
10	125.00	90.00	71.00	67.50			120.00	87.50	89.50	65.00		
11	216.00	135.00	72.50	60.00			170.00	130.00	70.00	60.00		
12	172.50	110.00	65.00	51.25			145.00	100.00	60.00	48.25		

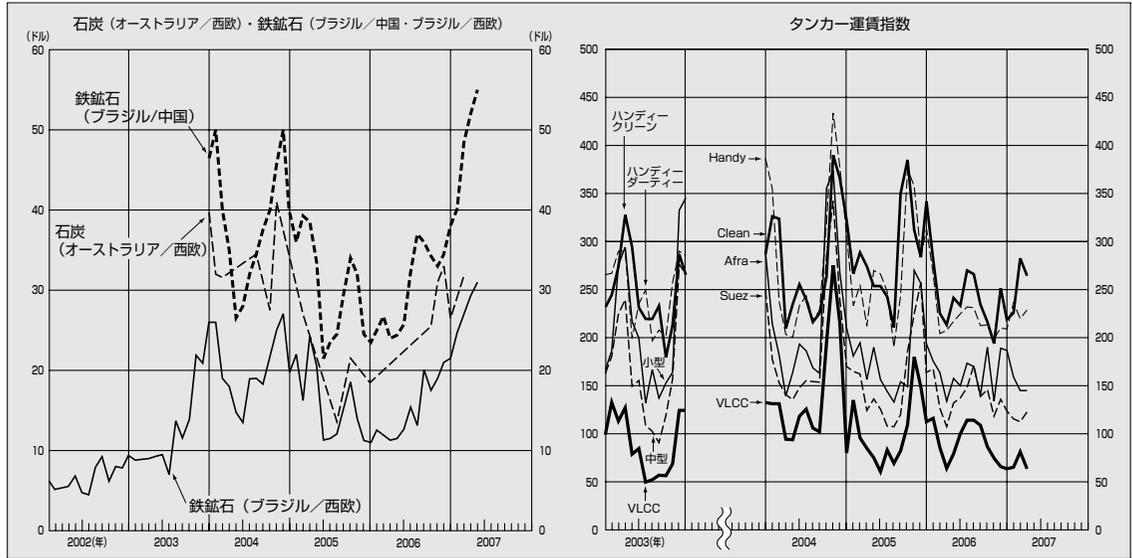
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	37.45							
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10	50.50	50.25						
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)

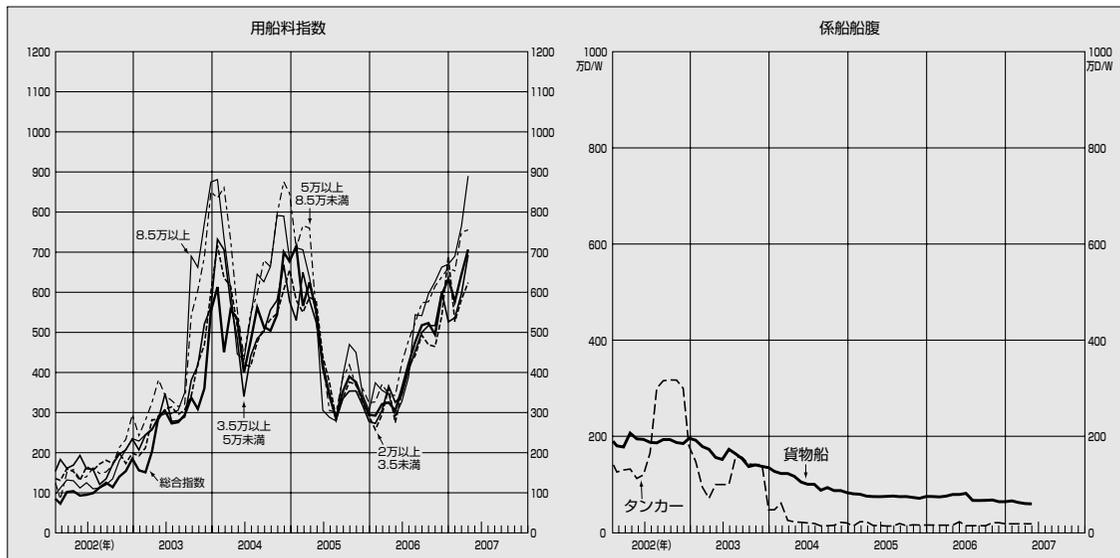
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2006		2007		2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	18.45	16.20	26.50	—	23.50	19.70	38.00	26.50	11.00	8.75	21.50	16.75
2	—	—	—	—	24.99	21.00	40.25	38.00	—	12.50	24.75	24.50
3	—	—	31.80	30.50	26.75	18.50	48.30	39.00	—	—	—	—
4	—	—	—	—	24.00	20.90	52.00	44.00	11.25	9.85	29.25	—
5	—	—	—	—	24.30	19.70	55.00	51.00	11.50	10.50	31.00	27.30
6	—	—	—	—	25.75	22.00	—	—	—	12.70	—	—
7	—	—	—	—	32.25	23.75	—	—	—	15.40	—	—
8	—	—	—	—	37.00	31.00	—	—	—	13.10	—	—
9	—	—	—	—	36.00	28.50	—	—	20.25	17.90	—	—
10	25.50	—	—	—	34.25	29.00	—	—	17.50	13.45	—	—
11	31.00	—	—	—	33.00	29.50	—	—	19.00	15.50	—	—
12	33.00	—	—	—	34.45	31.50	—	—	21.00	20.50	—	—

(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														
	2005					2006					2007				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	80	170	210	307	322	112	163	193	314	342	63	124	187	209	219
2	135	165	181	233	267	116	168	176	267	282	65	116	159	237	226
3	96	162	195	255	289	86	127	163	204	225	81	112	145	220	282
4	85	124	157	212	274	63	108	133	208	213	63	122	145	229	264
5	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241	—	—	—	—	—
6	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233	—	—	—	—	—
7	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271	—	—	—	—	—
8	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266	—	—	—	—	—
9	82	120	154	244	350	109	139	140	212	234	—	—	—	—	—
10	109	186	149	376	385	87	147	190	213	217	—	—	—	—	—
11	179	225	269	358	312	74	118	133	199	194	—	—	—	—	—
12	149	257	257	286	284	66	136	189	210	251	—	—	—	—	—
平均	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	93.3	141.3	163.9	227.7	247.4	—	—	—	—	—

(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	2004		2005		2006		2007					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万～2万	2万～3.5万	3.5万～5万	5万～8.5万	8.5万～		
1	553	4,539	677	4,471	294	2,263	0	689	525	660	670	632	4,762
2	613	5,290	715	4,511	292	2,328	0	527	536	653	690	577	4,366
3	615	5,122	565	4,685	321	2,493	0	581	597	750	765	644	5,172
4	558	4,635	624	4,810	325	2,495	0	623	693	756	891	707	5,782
5	533	3,452	552	3,737	304	2,495							6,521
6	401	2,762	412	2,586	359	2,739							
7	478	3,971	342	2,307	421	3,191							
8	562	4,180	285	2,169	475	3,672							
9	514	4,214	352	2,949	518	4,207							
10	503	4,602	391	2,949	522	4,053							
11	544	4,264	376	2,991	493	4,121							
12	701	5,176	332	2,624	594	4,318							

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	2005						2006						2007					
	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															
1	138	779	830	35	135	209	146	708	755	34	128	171	152	642	642	34	135	189
2	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172	158	677	672	34	125	189
3	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170	154	644	625	34	126	190
4	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170	151	610	602	34	126	190
5	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170	151	606	600	35	128	191
6	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227						
7	133	641	754	34	99	145	149	694	817	32	102	151						
8	132	645	766	34	99	145	152	650	680	32	102	151						
9	134	668	745	34	170	194	151	647	678	32	102	151						
10	138	676	751	34	103	149	152	649	682	32	102	151						
11	139	649	731	34	131	173	150	623	689	34	135	205						
12	141	679	710	34	128	171	151	623	640	34	135	205						

(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。

編集雑感

去る、6月29日に日本船主協会は、創立60周年記念式典と第60回通常総会を開催した。還暦を迎えたのである。この機会にその歴史をたどっていくと、

明治25年6月～明治34年5月 「日本海運業同盟会」

明治34年6月～大正9年5月 「日本船主同盟会」

大正9年5月～昭和15年5月 「日本船主協会」

昭和15年5月～昭和22年6月 「日本海運協会」

と、明治25年までさかのぼることができる。これは西暦1892年、実に115年前のことである。還暦どころの話ではない。

ところで、小職が日本船主協会に入社したのは昭和51年。これはオイルショック後の不況のさなかであった。以来、「三部門同時不況」やら、「円高不況」、「緊急雇用対策」などつい最近までこの業界は自分が辞めるまでには良くならないのではないかと思っていたものだ。それでも、5～6年前、商船大学で就職を前にした学生に向かって「日本の外航海運は不況を克服しました。後は浮上するだけ。」と語っていた。一部の船社の株が額面割れをしていたときである。そばで聞いていた仲間から「無責任」とも言われた。言っている本人にも自信はなかった。

いま、好況を享受し海技者は絶対的に不足している状況にある。隔世の感である。好業績の下、経営者には自信があふれている。

間に合った！！良かった！！の思いと共に、少しでも長くの思いが募る。

今年度の当協会の最大の課題は「トン数税制の実現」、長い歴史の中でもまれに見る偉業が手の届くところまで来ている。ようそろ。

日本船主協会 常務理事・総務部長 井上 晃

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ次長兼総務チーム長
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 グループ長代理兼調査チーム長
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 常務理事兼総務部長
常務理事兼海務部長
企画部長
企画部政策担当部長
海務部労政担当リーダー

裏 啓史
伊藤 夏彦
廣岡 啓
高山 敦
宮本 佳亮
鹿野 謙二
近 寿雄
荒井 正樹
藤田 正数
井上 晃
半田 收
園田 裕一
清野 鉄弥
山脇 俊介

編集後記

今年の総会は弊社創立60周年・会長の交代ということもあり、本号にもありますように式典・パーティが盛大に行われ、多くの来賓や業界の諸先輩方にお越しいただきました。若輩Nにとってはほぼ写真でしか拝見したことがない方ばかりですが、折に触れ弊会に脚を運んでくださる方が多く、なんとなく親しみと出会える嬉しさを覚えていたりもします。

そんな先輩方のお一人である商船三井相談役・元日本郵政公社総裁の生田正治氏の公社時代の奮闘が綴られた書籍「郵政改革の原点」がこのたび財界研究所より出版されました。弊社元会長でもある氏は、ご多忙な総裁時代にも弊会の行事によくお越しください、個人的にはそのお人柄や笑顔が素敵で尊敬する大先輩の一人です。機会があれば是非お手にとっていただけたらと思います。(MN)

せんきょう7月号 No. 564 (Vol. 48 No. 4)

発行●平成19年7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)

