

せんきょう

2008

1

社団法人 日本船主協会

●No.570●

SHIPPING FLASH

トン数標準税制導入へ

—平成20年度税制改正・財政投融资が決定—



■巻頭言 2008年新春を迎えて 日本船主協会 会長 前川弘幸	1
■特別欄 「名古屋港に見る“スーパー中枢港湾構想”」 中部大学教授(元 NHK 解説主幹) 齋藤宏保	2
■ SHIPPING フラッシュ トン数標準税制導入へ —平成20年度税制改正・財政投融资が決定—	4
■海運ニュース	12
■国際会議レポート	12
1. 船員不足について各国が憂慮を表明 —ASF 船員委員会第13回中間会合の様様—	
■内外情報	15
1. 国際海上輸送部会・ヒューマンインフラ部会夫々の 答申を冬柴国交大臣に提出 —交通政策審議会海事分科会第8回国際海上輸送部会・ 第8回ヒューマンインフラ部会合同会議について— 2. パナマ運河の通航料支払い実績が大幅に増加。スエズ運河も増加 —運河通航船実態調査結果まとまる—	
■各種調査・報告書欄	23
欧州統合海事政策に見る海事クラスター活動と志向について 海洋政策研究財団 主任研究員 今井義久	
■出来事から思うこと No. 7	32
ある貿易マンの見たこと聞いたこと感じたこと ジェトロ認定貿易アドバイザー 埼玉国際ビジネスサポートセンター相談員 宮崎 茂	
■メンバー紹介 No. 9	36
第一中央汽船株式会社	
■船の紹介	40
あさひ丸 / 旭タンカー株式会社	
海運日誌(12月) 43 船協だより 44	海運統計 45 編集雑感 表紙3
■囲み記事	
<ul style="list-style-type: none"> ・新年賀詞交換会を開催 ・ASF 新事務局長が当協会前川会長を表敬訪問 	31 44

新年明けまして おめでとうございます

2008年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。



社団法人 日本船主協会
会長 前川弘幸

昨年は、当協会が切望しておりました「トン数標準税制の創設」が平成20年度税制改正において認められました。これを起点として、わが国外航海運の国際競争力が大きく改善されることが期待されます。「トン数標準税制の創設」が今般の税制改正で認められたことは、国会の諸先生方の海運業界に対するご理解と国土交通省当局の多大なるご尽力、さらに荷主団体などのご支援・ご協力の賜物であると深く感謝申し上げます。私どもは、国際競争力を維持しながら、わが国経済に必要な不可欠な物資の「安定的な国際海上輸送」という課せられた使命を今後も全力で果たしてまいりたい所存です。

今後、国会における関連法案の審議等もありますので、その実現に向けて関係の皆様のご支援、ご指導を引き続き賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

さて、海運業界の業績に目を転じますと、外航海運各社においてはタンカー部門がやや伸び悩んだものの、ドライバルク市況が歴史的な高値で推移するなど不定期船・コンテナ船部門ともに堅調に推移しました。燃料費が一段と高騰し運航コストの上昇は見られるものの、旺盛な荷動きを背景に軒並み増収増益となる見通しです。一方、内航海運においては、運航コストの過半を占める燃料費の負担増により、大多数を占める中小企業事業者の企業体力が脆弱化し極めて深刻な影響が出ています。国内物資の安定輸送を維持するために、

関係方面に対し、引き続き内航海運業界への支援を要請して行きたいと思っております。

また、昨年7月には「海洋基本法」が施行されました。同法には、基本理念として「海洋産業の健全な発展」が明記され、基本的施策において「効率的かつ安定的な海上輸送の確保」および「海洋産業の振興及び国際競争力の強化」が規定されております。同法の趣旨を踏まえ、海事産業の重要性を広く認識していただけるよう関係業界とも連携して諸課題に取り組んでいく所存です。

そのなかでも、当協会は船舶の安全運航の徹底を最重要事項と位置付けております。海運業界の責務である物資の安定輸送を確保するためには、業界全体としての積極的な取り組みはもちろんのこと、各企業において、ハード・ソフト両面から安全運航のさらなる徹底を図ることが最も重要なことであると考えています。そして、IMO（国際海事機関）で進められている環境・安全の規制に関する検討に対してより積極的に関与すべく昨年夏から欧州地区事務局に技術顧問を常駐させました。

この他にも昨年10月に開始した外航日本人船員（海技者）確保・育成のための新たなスキーム、上限認可・届出制となる水先料金等、端緒が開けた課題は数多いですが、一つ一つ全力を尽くして取り組み、「海洋立国を実現する」ための一翼を担いたいと思っています。本年も関係の皆様から特段のお力添えを賜りますよう重ねてお願い申し上げます。

「名古屋港に見る “スーパー中枢港湾構想”」

中部大学教授(元 NHK 解説主幹) 齋藤宏保



日本の港の国際競争力を高めたい、そんな狙いでスタートしたのが「スーパー中枢港湾構想」だが、なぜか国民の関心が低い。島国の日本は、食料の6割を、エネルギーの9割を海外に依存しており、港は私たち日本人にとって極めて大切な存在であるのにも関わらず、なぜ関心が低いのだろうか。

かくいう私自身も、事の重大性をきちんと理解していたかという点、必ずしもそうではなかった。NHK解説委員だった数年前、国土交通省の担当者から港の国際競争力を高めるためには大水深バースの整備が必要だという説明を受けたが、この時すぐに私の脳裏をよぎったのは、「箱もの行政」という言葉だった。すなわち、国際競争力という大義名分を前面に打ち出すことにより、深さ15メートル以上の大水深バースという新たな公共事業を実施したいがための行政にとって都合のよい理屈ではないかと思ったのである。

しかしその後、取材を進めていくうちに、そう単純な問題ではないことが分かってきた。どうも「国の安全保障」と密接につながっているように思えてきたのだ。どういうことか、スーパー港湾に指定された名古屋港を元に考えてみたい。

去年開港100年を迎えた名古屋港は、背後に世界のトヨタをはじめとして製造業が集中していることもあって、貿易額は6年連続、総貨物取扱量は5年連続日本一と、日本全国の港の中で最も元気

である。

ところが、外国の港と比べるとその元気もどこか色あせて見える。2006年の速報値だが、外国貿易のコンテナ貨物取扱量についての比較では、名古屋港は世界の34位。1位はシンガポールで、2位が香港、3位が上海と1位から6位までを他のアジアの国々の港が占めていて、日本の港の中で最も地位が高いのは東京港だが、それも23位に過ぎない。

では港の国際競争力が低下すると何が問題なのだろうか。その最大の問題は、海上物流の主導権がなくなることだと国土交通省は説明する。すでに今、強大なハブ機能を持ち始めたアジアの主要港に対し、日本の港のフィーダー化が始まっている。これに伴い、海外トランシップ率が増加している。これが大きな問題なのだという。

海外トランシップにより、外国での積み替えに2～3日かかり、船会社のスケジュールによっては1週間程度かかったり、あるいは粗雑に積み替えられたり、さらには積み替え後どの船に積まれたか分からなくなったりするケースも起きている。また輸送時間が長くなる分、コストも高くなる。また2012年からは全てのアメリカ向けコンテナ貨物に対し、積み出し港での船積み前のスキャンニング検査が義務付けられるなど、今後ますます安全対策が求められるようになるというのだ。

要は、このままアジアの主要港に依存しても確

実にきちんと貨物を運べるか、海上物流の上での問題は無いのかということである。商取引は一度でも荷主の信頼を裏切ったら、回復するのに時間がかかる。日本の信用もかかっていることを忘れてはならない。

結局のところ、港の国際競争力の回復を目指す「スーパー中枢港湾構想」の真のねらいは、アジアの主要港から海上物流の主導権を取り戻すこととあってよさそうだ。

中国やインドの経済成長が著しく、その恩恵を受けてアジアの物流の動きは活発である。世界の取扱コンテナの貨物量の43%がアジアである。しかしそれがいつまで続くのかである。いずれピークの時がくるし、そうした時に日本が望むようなハンドリングが果たしてできるかどうかである。

そういう意味では、国家戦略的としての「スーパー中枢港湾構想」には異論はないが、整備の現実を目を向けるとはなはだ心許無いことが分かる。どうも掛け声だけで、関係者の連携が十分ではなく、意思疎通も十分ではないように感じる。

海上物流を担う海運会社の反応も今一つである。そこで「スーパー中枢港湾構想」の実現にあたっての問題点を整理してみたい。

そもそも「スーパー中枢港湾構想」は、平成16年7月、「港湾の活性化のための港湾法律等の一部を改正する法律」の一部が施行、特定重要港湾の内の5大港が「指定特定重要港湾」として指定され、動き始めた。

そして平成22年度までに、(1)港湾コストを釜山港や高雄港並に約3割削減する(2)3～4日かかるリードタイムをシンガポール港並の1日程度に短縮するという数値目標が掲げられた。

具体的にどんな問題点があるのかだが、次の3つを指摘しておきたい。

第1は、他の交通機関、中でも道路との連携である。コンテナ船の大型化に伴い、大量のコンテナが輸送できる大型トレーラーの走行できる道路が必要だが、大型トレーラーが走行できる道路は

少ないのが現状である。鉄道の活用も含めて、陸揚げ後の輸送体制について検討を急ぐ必要がある。

第2に、国内の輸送手段として環境に負荷が少ない内航船の活用が求められるが、内航船は外航船と比べて輸送コストが割高なことで、これをどうクリアするかである。

第3には、災害対策である。東海地震や東南海地震、南海地震等巨大地震の発生が懸念され、しかも台風が巨大化する傾向にある。コンテナは50センチ程度、水に浸かると浮いて流失する可能性がある。今後、コンテナヤードの防災対策をどう進めるかである。

このほか、名古屋港独自の問題として大型コンテナ船が利用しにくいことがあげられる。スーパー中枢港湾として整備が行われている「飛島ふ頭」は、進行方向の航路の幅が狭く水深も浅いため、着岸したコンテナ船はUターンするしかなく、荷卸の時間が制約される。ふ頭だけではなく航路も合わせて総合的に整備をしなければ効果は薄い。

スーパー、スーパーという言葉に踊らされて目先のことに捉われ、総合的な視点を疎かにしてはいけないように思う。

さて冒頭に述べた国民の関心の薄さだが、貿易立国日本にとって極めて重要な問題なのになぜ国民全体の議論にならないのかである。今は差し迫った問題ではないためかもしれないが、アジアの主要港は戦略的に着々と整備を進めており、このまま手を拱いてただ見過ごしていいとは決して思えない。

国や関係の自治体はもっと積極的にこの問題を国民に周知する努力が必要ではないかと思う。また港湾関係と海運関係との連携の悪さも、国民の関心の低さを招いている一因と思えてならない。海上貿易の重要性、港の果たす役割について、表舞台で、真正面からきちんと議論ができるようにしてほしいものである。



トン数標準税制導入へ

—平成20年度税制改正・財政投融资が決定—

国土交通省は、平成19年8月29日、トン数標準税制（以下、トン数税制）の導入をはじめとする「平成20年度税制改正要望」を財務省等に提出した。当協会においても8月開催の理事会において要望内容の基本方針を確認のうえ取りまとめ、9月開催の理事会を経て、自民党政務調査会をはじめ各党ならびに国土交通省へ要望書を提出している。（本誌2007年10月号P.2参照）

平成19年12月13日に、「平成20年度与党税制改正大綱」が発表され、トン数税制については、「経済活性化・競争力の強化」という枠組みの中で、「四面環海のわが国にとって、安定的な国際海上輸送を確保することは重要な課題である。その安定輸送の核となるべき日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るため、非常時における国際海上輸送に係る航海命令等の制度化に併せて、日本籍船に係るみなし利益課税（いわゆるトン数標準税制）を創設する」とされた。また、12月25日に取りまとめられた「民主党2008年度税制改革大綱」においても、「外航海運市場において世界標準とも言うべきトン数標準税制を導入する」とされた。

平成20年度税制改正および財政投融资の結果等は以下の通りである。

1. 平成20年度海運関係税制改正

(1) トン数標準税制

平成19年9月以降、財務省および総務省より、

国土交通省に対するヒアリング（いわゆる折衝）が開始された。

財務省は、トン数税制による減税額について使途制限等を課したいとの考えを示し、一方、国土交通省は、諸外国のトン数税制は使途制限等を課しておらず、内部留保を蓄積させ自国海運企業の体力を強化させることが主目的である旨主張し、両者折り合いがつかず折衝が続けられた。

当協会は、国土交通省との情報共有を図り折衝に向けた資料作成等の協力をするとともに、前川会長が中心となり、使途制限等の無い諸外国と同様の利用し易いトン数税制が導入されるよう、国会議員への精力的な陳情活動等を展開した。また自民・民主・公明各党の運輸関係等の会議の場に、前川会長はじめ当協会幹部が出席し、使い勝手の良いトン数税制の導入を求めた。

当協会の活動が奏功し、多くの国会議員からの理解が得られ、11月15日に開催された自民党政務調査会「海運・造船対策特別委員会（委員長：村上誠一郎衆議院議員）」と自民党の国会議員で構成する「海事立国推進議員連盟（会長：衛藤征士郎衆議院議員）」の合同会議において、トン数税制に関する決議案（【資料1】参照）が異議なく採択された。同決議は、会議終了後、衛藤議員をはじめとする国会議員が、冬柴鐵三国交大臣、額賀福志郎財務大臣および増田寛也

総務大臣に提出しトン数税制実現について申し入れた。また11月27日には、超党派の国会議員等で構成する「海事振興連盟（会長：中馬弘毅衆議院議員）」の会合が開催され、自民党の決議と同内容の決議が採択され、トン数税制実現の追い風になった。

12月上旬より、自民党の税制調査会(党税調)による「平成20年度税制改正」についての審議がはじまった。トン数税制については、12月4日の党税調の会合において、“マル政”と呼ばれる政治的に決着を図る分野に選別され、12月6日の会合において他のマル政案件と一緒に審議、同会合では多くの国会議員よりトン数税制を導入すべきとの発言があり導入に向けての機運が盛り上がった。

その後、12月11日に行われた党税調の会合において、トン数税制の利益の算出方法等につき整理が行われた後、12月13日に「平成20年度与党税制改正大綱」が発表された(【資料2】参照)。また12月25日には「民主党2008年度税制改革大綱」が発表され、与党大綱、民主党大綱いずれにおいてもトン数税制を導入する旨整理された。当協会は、与党税制改正大綱発表後直ちに前川会長のコメントを発表した(【資料3】参照)。

現在、財務省はトン数税制に関する法人税法の租税特別措置に関する法案作成作業を、国土交通省はトン数税制の適用条件等を定める海上運送法の一部改正案の作成作業を進めており、当協会としては、使い勝手の良い制度となるよう引き続き活動していくこととしている。

(2) 国際船舶に係る登録免許税の特例およびその他海運関係税制

当協会は、平成19年度末に期限切れを迎える「国際船舶に係る登録免許税の特例」「外航用コンテナに係る固定資産税の課税標準の特例」「中小企業投資促進税制」「外貿埠頭公社に係る特例措置の延長及び指定会社等に係る特例措置の拡充」等海運関係の項目を中心に既存税制の維持・存続のため、平成19年9月以降、政府・国会等関係方面への要望活動を開始した。

平成19年11月20日に政府税制調査会がとりまとめた「抜本的な税制改革に向けた基本的考

方(答申)」によると、法人課税についての考え方として、『経済のグローバル化等の経済・社会の構造変化に適切に対応するとともに、我が国経済の国際競争力を強化し、その活性化を図ることは、税制においても重要な課題である。』と触れており、法人実効税率の引下げや経済活性化の観点から、政策税制による企業負担の軽減に取り組むことに言及するなど、我が国の持続的な経済成長を踏まえた対応をすべきとされていた。

しかしながら、11月末に財務省が提示した、租税特別措置についての整理合理化案は、海運関係税制に厳しい内容であった。

船舶の特別償却制度については、適用期限到来ではない(適用期限 H19. 4. 1 ~ 21. 3. 31)にも係わらず制度の廃止、中小企業投資促進税制(内航船舶については、特別償却または税額控除)について償却率、税額控除率それぞれの縮減、特別修繕準備金制度については、積立限度額を現行 $3/4$ から $1/2$ に縮減、などが提示された。

このため当協会は、国土交通省とも連携を図り、自民党税制調査会へ当協会の要望が反映されるよう国会議員へ陳情活動を展開し、これらの現状維持を精力的に訴えた。

その結果、12月13日に取りまとめられた「平成20年度与党税制改正大綱」においては、以下の通りとなった。

- ① トン数標準税制
前項参照
- ② 国際船舶に係る登録免許税の特例
現行制度で2年間延長。
- ③ 外航用コンテナに係る固定資産税の課税標準の特例
現行制度で2年間延長。
- ③ 中小企業投資促進税制の延長
現行制度で2年間延長。(財務省整理合理化案では償却率、税額控除率の縮減)
- ④ 外貿埠頭公社に係る特例措置の延長及び指定会社等に係る特例措置の拡充
外貿埠頭公社が取得または所有する一定のコンテナ埠頭に係る固定資産税および都市

計画税の課税標準の特例措置について、対象を既存分のコンテナ埠頭に限定した上で2年間延長。

◎減価償却制度

平成19年度税制改正において、償却可能限度額を撤廃する等の抜本の見直しを行い、平成20年度税制改正においては、減価償却資産の使用実態を踏まえて、機械および装置を中心に、資産区分の大括り化を図るとともに、法定耐用年数の見直しを行う。

【※船舶など大型構造物等を対象としている『別表第一（機械及び装置以外の有形減価償却資産の耐用年数表）』については、同別表に一部減価償却資産が追加された他、変更はなし。】

なお、与党税制改正大綱では触れていないが、財務省合理化案が提示された『船舶の特別償却制度』『特別修繕準備金』については、現行制度が維持された。

当協会が要望した平成20年度海運関係税制改正の結果は【資料4】、改正後の海運関係税制の全容は【資料5】の通りである。

2. 平成20年度海運関係財政投融資

平成20年度の日本政策投資銀行（以下、政投銀）に係る財政投融資については、平成19年8月末、国土交通省をはじめとする関係省庁が財務省に対して要求を行っていたが、12月24日の閣議において政府案が決定された。

海運関係の財政投融資については、貿易物資の安定輸送に資する外航船舶整備については586億円、また海運関連施設整備については25億円の要求に対して、外航船舶整備については、「広域ネットワーク整備枠」（鉄道・航空等を含んだ大枠）で1,900億円、また、海運関連施設整備については「地域経済振興枠」で750億円とされ、それぞれこの枠内で対応されることとなり、いずれも実質的に満額確保となった。また金利等の融資条件についてはいずれも現行条件が存続されることとなった。

なお、政策系金融機関の改革の一環として、現在の政投銀は、平成20年10月に民営化され（株式会社化）、以降おおむね5～7年間で政府保有株式が処分された後、完全民営化となる。

平成20年9月以前の契約に係る外航船舶等への融資については、民営化スタート時点において政投銀が負う権利義務として20年10月以降も承継されることになっている。一方、政府は完全民営化までの移行期間（平成20年10月以降の5～7年間）中は、会社の有する長期の事業資金に係る投融資機能の根幹が維持されるよう、必要な措置を講ずるものとなっている。また政府は、民営化後は、会社の長期の事業資金に係る投融資機能を活用する場合には、対等な競争条件を確保するための措置その他投融資機能の活用に必要な措置を講ずるものとされている。すなわち、外航船舶等への融資を含む政投銀の政策金融機能を維持するためには、何らかの別途の措置を講じなければならないこととなっている。

本件については、平成19年に行われ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も議論がなされ、当協会からは現行の融資条件等が堅持されるよう鈴木会長（当時）が発言し、最終答申においては、「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確保の観点から、検討する必要がある」として、長期・安定的な貸付けが確保されることが必要と整理されている。

海事局は、平成20年度概算要求に合わせ、「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、外航船舶のうち日本籍船の整備については、平成20年10月以降においても、株式会社政投銀の長期の事業資金に係る投融資機能の活用を含め、安定的な資金の供給が必要であると考えており、そのため必要な措置についてさらに検討し、実現を図ることが必要である」旨財務省に要望した。

当協会としても、必要な政策金融が維持されるよう活動していくこととしている。

（企画部：宇佐美（トン数税制・財政投融資）、
松本（国際船舶の登録免許税他））

【資料1】

トン数標準税制の導入に向けた決議

自由民主党政務調査会
海運・造船対策特別委員会
海事立国推進議員連盟

我が国経済、国民生活を支えるライフラインである外航海運については、激しい国際競争の中にあるが、欧米、韓国等において、トン数標準税制（船舶のトン数を基準としたみなし利益課税）が導入された結果、本邦外航海運事業者は不利な競争条件を強いられている。また、安定的な国際海上輸送の核となるべき日本籍船・日本人船員は、コスト競争力の喪失から極端に減少しており、憂慮すべき状態となっている。

このような事態に対し、昨年12月の平成19年度与党税制改正大綱において、平成20年度税制改正においてトン数標準税制の導入について具体的に検討することとされたことを受け、海運・造船対策特別委員会及び海事立国推進議員連盟では、トン数標準税制の導入の実現に向けて具体的議論を深めてきた。さらに、本年7月には海洋基本法が施行され、安定的な海上輸送の確保が強く求められている。正にトン数標準税制の導入こそが喫緊の課題となっており、以下のとおり緊急に決議する。

1. 我が国外航海運企業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ことにより、安定的な国際海上輸送を確保するため、トン数標準税制の平成20年度税制改正（法人税、法人住民税、法人事業税）における導入を目指す。併せて、日本籍船・日本人船員の計画的増加及び非常時における輸送の確保を担保するための法整備を行う。
2. 同税制の導入に当たっては、(1)企業経営を必要以上に規制しないこと、(2)みなし利益の水準について諸外国並みとすること、(3)日本籍船・日本人船員の増加を政策面から確実に担保するため恒久措置とすること、(4)トン数標準税制を通常の法人税との選択制とすること、(5)通常の法人税を選択する場合、現行の特別償却制度等法人税の特例措置を堅持することが必要である。

【資料2】

平成20年度 与党税制改正大綱
(トン数税制部分抜粋)

〈トン数標準税制〉

四面環海のがわが国にとって、安定的な国際会場輸送を確保することは重要な課題である。その安定輸送の核となるべき日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るため、非常時における国際海上輸送に係る航海命令等の制度化に併せて、日本籍船に係るみなし利益課税（いわゆるトン数標準税制）を創設する。

〈トン数標準税制〉

(国 税)

- 1 海上運送法の一部改正に伴い、青色申告書を提出する法人で、海上運送法の一部改正法の施行の日から平成22年3月31日までの間に改正後の海上運送法に規定する安定海上運送確保計画（仮称）の認定を受けたものが、本制度の適用を受けようとする事業年度開始の日の前日までに納税地の所轄税務署長にその旨を届け出ている場合において、①が②を超えるときは、その超える部分の金額を損金の額に算入し、①が②に満たないときは、その満たない部分の金額を益金の額に

算入する制度を創設する。

- ① 日本籍船による収入金額に係る所得金額
- ② 日本籍船の運航トン数に応じた利益の金額

(注) 運航トン数に応じた利益の金額は、具体的には、100純トン・1日当たりのみなし利益の金額に運航トン数及び運航日数を乗じた金額とする。100純トン・1日当たりのみなし利益の金額は、次のとおり。

1,000純トン以下	120円
1,000純トン超10,000純トン以下	90円
10,000純トン超25,000純トン以下	60円
25,000純トン超	30円

なお、安定海上運送確保計画の認定を取り消された場合には、上記の制度により損金の額に算入された金額の合計額をその取消しの日を含む事業年度の益金の額に算入する。

(地方税)

- 1 海上運送法の一部改正に伴い、海上運送法の一部改正法の施行の日から平成22年3月31日までの間に改正後の海上運送法に規定する安定海上運送確保計画（仮称）の認定を受けたものが、法人税において本制度の適用を選択した場合において、法人住民税法人税割については、本制度により計算した法人税額を課税標準とし、法人事業税所得割の課税標準である所得については、本制度により計算した所得とする。

その他所要の措置を講ずる。

【資料3】

平成19年12月13日

トン数標準税制の創設など 平成20年度税制改正に関する会長コメント

社団法人 日本船主協会
会 長 前川 弘幸

本日取りまとめられました平成20年度与党税制改正大綱におきまして、当協会が切望しておりました「トン数標準税制」の創設が認められました。

これにより、わが国外航海運の国際競争力は大きく改善されることが期待されます。私ども外航海運業界は、国際競争力を維持しながら、「わが国経済に必要な物資の安定輸送」という課せられた使命を全力で果たしてまいります。また、日本籍船については、今後5年間で2倍程度となるよう全力で対応してまいります。日本人船員（海技者）につきましても、教育訓練の充実など可能な限り対応し、今後10年間で1.5倍程度という業界の目標を掲げ、全力で努力してまいります所存です。

その他、同大綱におきまして、平成20年3月末をもって適用期限を迎える「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」、「外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置」等についても、ほぼ要望通りの内容で延長が認められました。

新規の要望である「トン数標準税制の創設」が与党税制改正大綱で認められたこと、また、現行の租税特別措置が存続されたことは、国会の諸先生方の海運業界に対するご理解と国土交通省ご当局の多大なるご尽力の賜物であると深く感謝申し上げます。

トン数標準税制につきましては、今後、国会における関連法案の審議等もありますので、その実現に向けて関係の皆様のご支援、ご指導を引き続き賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

【資料4】 与党 平成20年度税制改正大綱 結果（改正部分のみ）

【海運税制】

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省(総務省)整理案	最 終 結 果
1. トン数標準税制の導入	(現在は制度無し)	トン数標準税制の導入	—	創設
<p>平成20年度税制改正大綱 平成19年12月13日 自由民主党・公明党 経済活性化・競争力の強化 「四面環海のわが国にとって、安定的な国際海上輸送を確保することは重要な課題である。その安定輸送の核となるべき日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るため、非常時における国際海上輸送に係る航海命令等の制度下に併せて、日本籍船に係るみなし利益課税(いわゆるトン数標準税制)を創設する。」</p>				
2. 国際船舶に係る登録免許税の特例措置の改善・延長	軽減後の税率（本則4/1000） (1) 所有権保存の登記 平成20年3月31日までに新造又は外国法人から取得（新造された日から5年を経過していないものに限る。）をする国際船舶の所有権の保存登記 ……船舶価額の2.5/1000 (2) 抵当権設定登記 平成20年3月31日までに国際船舶の建造又は取得のための資金の貸付け又は延払いによる債権の担保として設定される抵当権の登記 ……債権金額又は極度金額の2.5/1000	更なる軽減 (税率を2.5/1000から2.0/1000に軽減)	—	現行内容で、2年間延長
3. 外航用コンテナに係る固定資産税の廃止	課税標準：価格の4/5	外航用コンテナ（償却資産）に対する固定資産税の廃止	—	現行内容で、2年間延長
4. 中小企業投資促進税制の延長（中小企業による機械装置等の取得に係る特例）	基準取得価額×30/100の特別償却又は基準取得価額×7/100の税額控除 （資本金1億円以下の法人に適用、ただし、税額控除を選択できるのは資本金3,000万円以下の法人のみ） 1) 機械装置 （取得価額160万円以上） （リース費用総額210万円以上） 2) 電子計算機等及び一定のソフトウェア （取得価額120万円以上） （リース費用総額160万円以上） 3) 船舶 （内航貨物船〔基準取得価額＝取得価額×75%〕） 4) トラック車両 （車両総重量3.5トン以上）	延長	○縮減 特別償却率及び税額控除率の引下げ 特償30%→20%、 税額控除 7%→5%	現行内容で、2年間延長

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省(総務省)整理案	最 終 結 果
5. 外資埠頭公社に係る特例措置の延長及び指定会社等に係る特例措置の拡充	固定資産税・都市計画税の課税標準： (1) 平成10年3月31までに取得した埠頭 ①旧外資埠頭公団からの継承資産 ……価格の3/5 ②その他(承継分) ……価格の1/2 (2) 平成10年4月1日～平成18年3月31日までに取得した埠頭 ①取得後10年間 ……価格の1/5 ②その後 ……価格の1/2 (3) 平成18年4月1日以降に取得した埠頭 ……価格の1/2	外資埠頭公社に係る特例措置の延長及び指定会社等に係る特例措置の拡充	—	外資埠頭公社が取得し又は所有する一定のコンテナ埠頭に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置について、対象を既存分のコンテナ埠頭に限定した上で2年間延長。

【その他財務省より整理案の出た海運関係税制】

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省(総務省)整理案	最 終 結 果
○船舶の特別償却制度	償却率： ・外航環境低負荷船(3000G/T以上) 特償率 18/100 ・内航環境低負荷船(300G/T以上) 特償率 16/100	—	○廃止	現行内容で存続
○船舶の特別修繕準備金制度	5年毎の定期修繕(法定)に係る費用の3/4を、準備金として各年度に積立	—	○特別修繕に要する金額の見直し 修繕費用の 3/4→1/2	現行内容で存続

【資料5】 平成20年度税制改正後の海運関係税制一覧

項 目	制 度 の 概 要	適 用 期 間
1. トン数標準税制	(現在は制度無し) <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">平成20年度税制改正大綱(平成19年12月13日 自由民主党・公明党)抜粋 →経済活性化・競争力の強化 「四面環海のわが国にとって、安定的な国際海上輸送を確保することは重要な課題である。その安定輸送の核となるべき日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るため、非常時における国際海上輸送に係る航海命令等の制度下に併せて、日本籍船に係るみなし利益課税(いわゆるトン数標準税制)を創設する。」</div>	
2. 船舶の特別償却	・外航環境低負荷船(3000G/T以上) 特償率18/100 ・内航環境低負荷船(300G/T以上) 特償率16/100	平19.4.1~平21.3.31 平19.4.1~平21.3.31
3. 中小企業投資促進税制 (中小企業による機械装置等の取得に係る特例)	取得価額×30/100の特別償却又は取得価額×7/100の税額控除 (資本金1億円以下の法人に適用、ただし、税額控除を選択できるのは資本金3,000万円以下の法人のみ) (船舶については、基準取得価額×30/100の特別償却又は基準取得価額×7/100の税額控除) 1) 機械装置(取得価額160万円以上) (リース費用総額210万円以上) 2) 電子計算機等及び一定のソフトウェア (取得価額120万円以上) (リース費用総額160万円以上) 3) 船 舶 (内航貨物船(基準取得価額=取得価額×75%)) 4) トラック車両(車両総重量3.5トン以上)	平18.4.1~平22.3.31
4. 特定資産の買換特例(圧縮記帳制度)	(1) 船舶から船舶 (2) 内航船舶から減価償却資産 (1)(2)とも譲渡差益の80%を圧縮記帳 買換え資産(船舶)に新造船又は環境負荷低減型(中古船に限定)の設備要件が課される	昭45.4.1~平23.3.31 昭59.4.1~平23.3.31
5. 特定外国子会社等の所得の合算課税	特定の外国子会社等の留保所得のうち、親会社(内国法人)の持ち分に対応する部分を親会社の所得に合算して課税する。	
6. 登録免許税の課税の特例	軽減後の税率(本則4/1000) (1) 所有権保存登記 新造又は外国法人から取得(新造された日から5年を経過していないもの)をする国際船舶の所有権の保存登記 ……船舶価額の2.5/1000 (2) 抵当権設定登記 国際船舶の建造又は取得のための資金の貸付け又は延払いによる債権の担保として設定される抵当権の登記 ……債権金額又は極度金額の2.5/1000	平18.4.1~平22.3.31
7. 特別修繕準備金	修繕費用×事業年度の月数/60か月×3/4	
8. 船舶の耐用年数	・油 そう 船 13年 ・薬品 そう 船 10年 ・その他のもの 15年	
9. とん税、特別とん税	(1) とん 税 1純トン 16円 (2) 特別とん税 1純トン 20円	
10. 固定資産税の課税の特例 1) 船 舶	・課税標準: (1) 内 航 船 価格の1/2 (2) 外 航 船 価格の1/6 (3) 外国貿易船(外貿実績50%超) 価格の1/10 (4) 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15	平9.4.1~平24.3.31
2) 外航用コンテナ	・課税標準: 価格の4/5	昭57.4.1~平22.3.31
11. 港湾施設の特例措置 1) 外資埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置	課税標準: (1) 平成10年3月31までに取得した埠頭 ① 旧外資埠頭公団からの継承資産 価格の3/5 ② その他(承継分) 価格の1/2 (2) 平成10年4月1日~平成18年3月31日までに取得する埠頭 ① 取得後10年間 価格の1/5 ② その後 価格の1/2 (3) 平成18年4月1日~平成20年3月31日までに取得する埠頭 価格の1/2	平14.4.1~平22.3.31
2) 外資埠頭公社の民営化に伴う税制上の所要の措置	(1) 公社から民営化会社への不動産の移転 登録免許税 軽減税率 8/1000(当初2年間) // 15/1000(その後1年間) 不動産取得税 非課税 (2) 公社から民営化会社へ承継するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税 ① 旧公団から公社が承継した埠頭 課税標準 価格の3/5(承継後10年間に限る) ② 公社が解散するまでに所有した埠頭(①を除く) 課税標準 価格の1/2(承継後10年間に限る)	平18.4.1~
3) スーパー中核港湾の次世代高規格コンテナターミナルにおいて整備される荷捌き施設等に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置	課税標準: 価格の1/2	平19.4.1~平21.3.31

※下線は平成20年度税制改正による変更箇所。



●国際会議レポート●

1 船員不足について各国が憂慮を表明 —ASF 船員委員会第13回中間会合の様態—

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会第13回中間会合が2007年12月5日～6日の日程で中国舟山において開催され、当協会より日本郵船・岡崎船員業務チーム長 (宮原船員委員会委員代理) および事務局山脇海務部労政担当リーダーが出席した。

主な議題は、IMO STCW条約の包括的な見直し、IBF (International Bargaining Forum) 協約改定交渉、船員の教育訓練等であり、種々審議の後、共同声明を採択し閉会した (【資料】参照)。今回会合で審議された特記事項は、以下の通りである。

(1) IMO STCW 条約の包括的な見直し

IMO で議論が行われている当直部員の資格要件については、現在 IMO が模索しているその各国法制への導入を (強制要件としてではなく) 推奨する方向を歓迎する旨の合意を行った。

(2) IBF 協約改定交渉

2008年/2009年 IBF 協約交渉について当協会より経緯と結果を報告した。(本誌2007年12月号 P.11参照)

特にDER基金創設 (先進諸国出身部員の雇用を促進するための基金) に関して、IBF ではなく地域ごとに対処すべきとの使用者側の基本姿勢にもかかわらず、IBF の枠組みの維持のために最終段階で妥協に至ったことを説明するとともに、基金の運営および2010年以後の取り扱い等、今後の進展に注目する必要があることについて説明を行った。また、共同声明では、従来の船員の労働条件は船員居住国の経済状況に合わせて決定されるべきであるとの従来の基本方針に加えて、同基金に関する当協会の懸念点にメンバーが留意する旨が盛り込まれた。

(3) 船員の教育訓練

船員不足の進行については各国メンバーより異口同音に憂慮の発言がなされた。当協会より、その解決のためには高額な報酬による船員の確保より、若年者の確保・教育・プロモーション等の地道な取り組みが必要であるとのアピールを行い、婉曲な表現ながら共同声明にその旨を盛り込んだ。来年の ASF 総会で、本件を更にク

ローズアップする布石になったものと思われる。
(4) その他

船員委員会プレナリーミーティングに先立ち、中国海事局船員管理所の Mr. Li Da Ze による中国船員法についての講演が行われた。本法は中国初の全国レベルかつ包括的な船員法として2007

年9月に施行されたものであり、ILO 海事労働条約への適合を意識して編纂されたものである。

なお、次回中間会合は、マレーシア船協の主催により2008年の秋にクアラルンプールで開催されることが決定された。
(海務部：佐藤)

【資料】

第13回船員委員会中間会合

於：舟山、2007年12月6日開催

共 同 声 明

(仮 訳)

アジア船主フォーラム (ASF) の船員委員会第13回中間会合が2007年12月6日木曜日、中国舟山で開催された。会合は中国船主協会 (CSA) と浙江国際海運職業技術学院 (Zhejiang International Maritime College) の共催で開催され、中国船主協会のリ・シャンミン氏が議長を務めた。

委員会は、中国、香港、日本、韓国、台湾からの代表及び ASEAN 船主協会連合 (FASA) からインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール並びにベトナムの船主協会の代表が会合に出席した。

中国海事局船員管理所 (The seafarers Department of the Maritime Safety Administration) の次長リ氏は12月5日午前、最近施行された中国の船員法を紹介するセミナーを開催した。同法律は、船員の資質向上、船員の法的権利の保護、中国の船員市場におけるマンニングと訓練を規制することを目的として中国政府が規定した最初の法律である。当委員会は中国における船員法の進捗を歓迎し、こうした動きを2006年 ILO 海事労働条約の最終的な批准に向けて、同条約の要件に適合するための中国政府の積極的な足取りであると認識した。

当委員会は IMO の STW 委員会が条約とコードの包括的な見直しを行うことについて留意した。世界の船員の大多数が当地域から供給され、かつ雇用されていることから、ASF メンバーは STCW95 の施行に際しての自らの経験に基づき、かつ将来の IMO 会議で、自らの政府と共同して活動することを以って、この見直しが体系的かつ組織的に行われるとともに当地域の海運業界と政府の利益が最大限に反映されるよう、見直しに積極的に参加し貢献するべきであることを合意した。

当委員会は安全配員および IMO の STW 委員会での A.890 (21) 規則の見直しについての業界における論争について議論した。当委員会は、実際の労働時間を確認するための制度あるいは強制的な法律を検討する必要があることと、実労働時間ないし実際の休息時間を確認するための調和の取れた制度の必要があることについて同意した。当委員会は全く新しい法律を検討する代わりに、A.890 (21) 規則を実効的な文書としてそれに基づき議論がなされるべきと認識した。

当委員会は、海運業界における STCW 条約に当直に従事する甲板／機関部員の能力要件を追加する検討の進展について留意した。当委員会は部員の能力要件の追加は、甲板／機関部門の航海上の証明を必

要とする要件の定義について焦点を当てるように進めることが必要であると認識した。当委員会は、部員の能力要件の追加に関する修正の導入は（強制ではなく）推奨に留められることが、重要であることを認識した。

当委員会は2006年海事労働条約を普及する ILO キャンペーンを支援し、ハイレベル三者調査団が各国／地域を訪れた際に ASF メンバーが必要な援助を提供したことを評価した。当委員会は当地域の各政府が条約の早期施行に向けて積極的な関与を増していることに勇気付けられた。

当委員会は WHO の国際安全規則（2005）ないし IHR（2005）の進展や施行が成功裡に行われたことを歓迎した。当委員会は、その規則が新しい法的な枠組みにより国際的な波及力と人類の健康への破壊的な影響力を持ち、貿易と船員の移動に悪影響を及ぼす恐ろしい公衆衛生へのリスクに対して、良い共同防衛策を提供したと考えた。

当委員会は第3回 IBF 協約改定交渉において創設された DER 基金と同基金の今後の進展に関してメンバー（日本船主協会）が表明した懸念について留意した。当委員会は、船員の雇用条件については、全世界的に単一のものではなく、船員が居住する夫々の国／地域の経済状況に合致すべきものであるとの当委員会の基本的な考え方を再確認した。

当委員会は、米国の税関国境警備局の規則改正後の同国における船員の交替に関する制限について、深い懸念を示した。当委員会は、乗船／下船時には、船員が十分な休息をとるとともに、適時に下船することが通常の慣行であり、規則改正は米国の港での船員交替に悪影響を及ぼすものと認識した。

当委員会は、船員獲得の為の激しい競争を引き起こし、船員の雇用市場に歪をきたした、アジア地域の船員雇用市場の需給の不均衡について深い懸念を示した。当委員会は、こうした競争は、現在の船員不足への解決策を見出すことにつながらず、また、船員数の増加および資質の改善に寄与しないと考えた。

当委員会は ASF メンバーが職業としての船員に関する自国の若者の認識向上への最大限の尽力によって、大部分のメンバーの国や地域において、海上労働に従事する船員数が昨年と比較して増加したことについて謝意を持って留意した。当委員会はアジアの船員の教育、訓練及び雇用についての政府、教育機関及び船主間の積極的な協力を勇気付けられた。当委員会は、多くの国において、政府や海運会社が、より多くの若者が船員となるように興味を持たせるインセンティブ制度を実施していたことに謝意を持って留意するとともに、これらの相互支援が、アジア船員の供給と雇用の継続的促進に貢献すると考える。本会合は、アジアの船員訓練に関して大部分の訓練機関が直面している困難な問題について留意し、ASF、GlobalMET 及びアジア地域の他の海事教育訓練機関が、アジアの上級職員の発展を支援するために船員の訓練の為の資源を分かち合うことによって協力を続けるべきと考える。

当委員会は2008年秋の第14回中間会合のクアラルンプールでの開催についてのマレーシア協会からの申し出を承諾した。委員会は舟山での第13回中間会合を主催した中国船主協会と浙江国際海運職業技術学院の親切と寛容に感謝の意を表明した。

2007年12月6日

1

国際海上輸送部会・ヒューマンインフラ部会夫々の 答申を冬柴国交大臣に提出

—交通政策審議会海事分科会第8回国際海上輸送部会・
第8回ヒューマンインフラ部会合同会議について—

標題合同会議が2007年12月20日開催され、同年2月以降8回にわたり開催された国際海上輸送部会（部会長：杉山武彦一橋大学学長）およびヒューマンインフラ部会（部会長：杉山雅洋早稲田大学商学学術院教授）の最終答申が夫々取りまとめられ、同日、両部会長より冬柴国土交通大臣に手交された。これに対し冬柴大臣からは、両部会に対し答申取りまとめへの謝意が示されるとともに、答申にある施策の実現への意欲が表明された。合同会議には、当協会より前川会長が臨時委員として出席した。

(1) 国際海上輸送部会

標題部会（委員名簿は【資料1】）の答申案（「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」）では、2007年6月の「中間取りまとめ」に加えて、同年10月の第6回部会および11月の第7回部会で審議された①独禁法適用除外制度、②世界貿易機関（WTO）・経済連携協定（EPA）／自由貿易協定（FTA）、③マラッカ・シンガポール海峡等の安全対策、④船舶に係る安全・地球環境問題、について今後取り組むべき具体的施策の方向性などが取りまとめられた。（「中間取りまとめ」については本誌2007年7月号P.11およびP.25参照）

独禁法関連では、現在まで130年間にわたり海運同盟が認められてきた背景となる外航海運分野の特性等が記されるとともに、独禁法適用除外制度の今後のあり方については、関係者の意見等を踏まえつつ、さらに専門的な検討を行う必要があるとされた。また、WTO・EPA／FTA関連では、自由かつ公正な国際海運市場の形成を推進するため、WTOによる多数国間の枠組み

と、EPA／FTAによる二国間／地域間の枠組みの両者を最大限活用すべきとされた。さらに、マ・シ海峡の航行安全対策については、国際的な枠組の下で、我が国が引き続きイニシアティブをとって同海峡沿岸国を支援するとし、船舶に係る安全・地域環境問題への取り組みについては、合理的な国際基準の策定と技術開発を一体的に推進することとされた。（本答申の概要は【資料2】）

(2) ヒューマンインフラ部会

標題部会（委員名簿は【資料3】）は、国際海上輸送部会同様、これまで7回に亘る審議を経て答申（「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」）を取りまとめたもので、その内容は、2007年6月の中間報告にその後の審議結果を踏まえ、加筆されたものである。

同答申では、基本的な考え方として喫緊の課題となっている船員の確保育成について、①船員を集め、②船員を育て、③船員のキャリアアップを図り、④船員の陸上海技者への転進を支援する、との4つの施策を柱として推進することとし、これに基づき具体的な方策を示している。（本答申の概要は【資料4】）

※両最終答申は以下のURLより全文が入手可能。

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/10/101220_.html

※両部会の配布資料、議事録等は以下のURLに掲載。

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

（企画部：本澤（国際海上輸送部会）、

海務部：佐藤（ヒューマンインフラ部会））

【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、五十音順)

委 員

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

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
荒木 幹夫	日本政策投資銀行副総裁
(山口 公生)	
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
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
前川 弘幸	(社)日本船主協会会長
(鈴木 邦雄)	
森本 宜久	電気事業連合会副会長
(榎本 晃章)	
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国際海上輸送部会

『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 (答申)』(概要)
 <国土交通省発表資料より>

I. 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

(1) トン数標準税制の導入

本邦外航海運事業者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観点から、トン数標準税制について早急に導入することが必要。

(2) 日本籍船及び日本人船員の確保等のための法整備

- 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等を定めた基本方針の策定。
- ② 外航海運事業者による計画的増加策等を内容とする計画の作成、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、認定取消等）
 - 日本籍船に対する譲渡規制
 - 航海命令の適用、等
- (3) その他（金融上の措置等）

Ⅱ. 競争環境の整備

- (1) 独占禁止法適用除外制度のあり方についての今後の検討の視点
安定的な国際海上輸送の確保の観点から以下の視点を考慮し、専門的な検討が必要。
 - ① EU 競争法の具体的な運用方針、米国・中国の適用除外制度への対応等諸外国の動向。
 - ② 欧州船社の巨大化や寡占化の進展等今後の市場の変化と邦船社に与える影響並びに EU 競争当局・我が国独禁当局の企業集約化に対する対応。
 - ③ 船社間協定による運賃やサービスを安定させる効果。
 - ④ 我が国の貿易特性を踏まえ、海運において適用除外制度が撤廃された場合の我が国経済に与える影響。
- (2) 自由かつ公正な国際海運市場の形成を目指した国際交渉の今後の進め方
 - ① WTO ドーハラウンドにおいて、EC と連携し海運交渉の妥結を目指す。
 - ② 海上輸送量の大きな伸びが予想されるアジアを中心に、経済連携協定(EPA)での協議を進め、外資規制や貨物留保などの障壁を取り除く。

Ⅲ. 地球規模での安全・環境問題への取り組み

- (1) マラッカ・シンガポール海峡等の安全対策
 - ① 重要な海上輸送路のマ・シ海峡の航行安全対策について、新たに構築された国際的な枠組みの下で、我が国が引き続きイニシアティブをとって、マ・シ海峡沿岸国を支援。
 - ② 海賊行為が頻発するマ・シ海峡やソマリア沖等海上輸送に重要な海域の安全対策の推進。
- (2) 船舶に係る安全・地球環境問題への取り組み
安全・環境に係る国際的な問題解決への貢献と我が国海事産業の優位性の確保を戦略的に図るため、世界有数の海運・造船国として蓄積された技術力を活かし、合理的な国際基準の策定と技術開発を一体的に推進。
 - ① 国際海運の地球温暖化対策
 - ② 船舶からの排ガス（NOx）規制対策、等

【資料3】

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 早稲田大学商学学術院教授

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

上野 孝 日本内航海運組合総連合会会長

(真木 克朗)

大日向正文 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

深澤 旬子 株式会社パソナグループ取締役専務執行役員

藤澤 洋二 全日本海員組合組合長

前川 弘幸 社団法人日本船主協会会長

(鈴木 邦雄)

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 社団法人日本旅客船協会会長

※ () 内は上記の前任者

【資料4】

交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会

『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（答申）』（概要）

<国土交通省発表資料より>

I. 基本的視点

(1) 外航船員

外航船員は、厳しい国際競争の中、30年間で約5万7千人から約2,600人へと極端に減少。非常時も想定し、日本人船員の確保・育成が喫緊の国家的課題。

(2) 内航船員

国内貨物輸送の約4割を担う内航海運や国内航空を上回る年間延べ1億人が利用する国内海上旅客輸送にとって、内航船員は不可欠の存在であるが、高齢化が著しく(45歳以上が64%)、5年後に約1,900人、10年後には約4,500人程度の船員不足が生じるおそれ。

II. 基本的考え方

「海洋国家」である我が国にとって海運は国民生活・経済を支える不可欠の存在であり、海運を支える人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員（海技者）の確保・育成は極めて重要な課題。（※海技者：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）

- 船員の確保・育成については、次の4つの施策を柱として推進することが適切。

船員を①集め、②育て、③キャリアアップを図り、④陸上海技者への転身を支援する。

Ⅲ. 今後の施策の方向性

(1) 船員を集める

① 海の魅力の PR

海洋基本法の施行を踏まえ、青少年等に海の魅力や海の職場の重要性を PR するため、感動とロマンを与える観点から海事広報を推進。その象徴として、航海訓練所の練習帆船「日本丸」・「海王丸」を青少年の体験航海や市民クルーズに有効活用。

② 船員の職業としての魅力の向上

内航海運事業者等のグループ化を活用した船員の計画的な募集・採用・育成。

③ 海上経験を有する者の有効活用等

退職海上自衛官等海上経験を有する者や、女子船員等の有効活用。

(2) 船員を育てる

海運業界が求める人材の養成のための船員教育システムの改革。

(3) 船員のキャリアアップを図る

上級資格の早期取得、船長・機関長への早期昇進や船員のキャリアアップを促進。

(4) 陸上海技者への転身を支援する（※陸上海技者：船舶に乗り組まない海技者）

船舶管理・監督者（SI）等、陸上海技者の行う業務に関する新たな民間資格制度を創設。

Ⅳ 海事地域の振興

- 我が国の海事産業は水運の発達度や産業の立地経緯から特定の地域（海事地域）に集積。海事地域の市町村を中心に関係者が連携して「海のまちづくり」を推進し、海事産業・文化の活性化、海への関心の醸成を通じた海事関係の人材確保や特色ある海事地域の形成を図ることが必要。

Ⅴ. 施策推進のための体制・制度等の整備

(1) 船員の確保・育成のための助成スキームの構築

- 船員に関する予算制度の軸足を従来型の離職者対策から、次世代を担う船員の確保・育成に転換する。その際、①内航業界のグループ化を通じた効率的・近代的経営の推進、②退職自衛官、女子船員等新たな供給源からの船員確保・育成等に計画的に取り組む事業者に対してインセンティブを付与すべき。

(2) 船員の確保・育成を効果的に進めるための制度の整備

- 船員の確保・育成を効果的に進めるため、
 - 船員派遣事業の許可制度に関する手続きの合理化等の船員関係規制の見直し。
 - 国土交通大臣が策定した基本方針に即して、事業者が船員の計画的な確保・育成に関する計画を作成し、同大臣の認定を受けた場合に助成や手続きの合理化等を行うシステムの創設。
 - ILO 海事労働条約に盛り込まれた内容のうち船員の労働環境の改善に資する事項の先行的な国内法化等の制度の整備を進めるべき。

(3) 海の魅力の PR に関する推進体制の構築

- 海洋基本法の施行を受け、海事広報体制の抜本的充実を図るべき。このため、海事関係者が連携し中央・地方の各層において海事広報活動に戦略的に取り組むべき。
- 海の日、海の月間等における政府関係行事の強化のため、新たな表彰制度の創設等に取り組むべき。

2

パナマ運河の通航料支払い実績が大幅に増加。 スエズ運河も増加

—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、スエズ、パナマ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、今般、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2006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2006年4月1日より2007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2社増の16社、利用隻数は9.1%増加（2006年：1,319隻／2005年：1,209隻）した。G/Tベースでは0.1%増加（2006年：61,070千G/T／2005年：61,014千G/T）したものの、D/Wベースでは7.8%の減少（2006年：52,140千D/W／2005年：56,543千D/W）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1.1%の減少（2006年：57,612千トン／2005年：58,233千トン）となり、全体の支払通航料は8.7%増加（2006年：329,412千ドル／2005年：303,102千ドル）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15隻（9.0%）増加し181隻、SCNTベースで13.8%増加（2006年：2,353千トン／2005年：2,067千トン）、通航料も3.0%増加（2006年：18,199千ドル／2005年：17,672千ドル）した。コンテナ船は延べ18隻（3.5%）減少し501隻、SCNTベースでも20.9%減少（2006年：24,607千トン／2005年：31,116千トン）、通航料で1.1%減少（2006年：165,140千ドル／2005年：167,023千ドル）となった。また、自動車専用船は前年度比較で延べ122隻（31.4%）増加し511隻、SCNTベースで31.1%増加（2006年

：25,167千トン／2005年：19,194千トン）、通航料も28.4%増加（2006年：124,149千ドル／2005年：96,679千ドル）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1社増の18社となり、利用隻数は27.0%増加（2006年：1,284隻／2005年：1,011隻）した。G/Tベースでも31.6%増加（2006年：55,484千G/T／2005年：42,158千G/T）するとともに、D/Wベースでは18.4%の増加（2006年：42,608千D/W／2005年：35,998千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27.5%増加（2006年：51,111千トン／2005年：40,083千トン）となり、全体の通航料では30.4%の大幅な増加（2006年：178,590千ドル／2005年：136,981千ドル）となった。（表3参照）

船種別では、タンカーが前年度比較で延べ26隻（216.7%）増加し38隻、PCNTベースで57.8%増加（2006年：445千トン／2005年：282千トン）、通航料も55.8%増加（2006年：907千ドル／2005年：582千ドル）と前年に比べ大幅な増加となった。また、コンテナ船が延べ69隻（30.3%）増加し297隻、PCNTベースで24.1%増加（2006年：13,084千トン／2005年：10,542千トン）となり、通航料は53.6%（2006年：68,536千ドル／2005年：44,608千ドル）の増加となった。このほか、自動車専用船は前年度比較で延べ218隻（50.8%）増加し647隻、PCNTベースで46.1%増加（2006年：30,925千トン／2005年：21,162千トン）、通航料も28.8%増加（2006年：85,643千ドル／2005年：66,503千ドル）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。二重底船の船底にバ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
2006	16	1,319	61,070	52,140	57,612	329,412	8.7	383	14.7

注) 2006年の通航料の円換算率は、2006年1月～12月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=116.30円を採った。

表2 スエズ運河通航船実態調査(2006.1.1～2006.12.31)

(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	7	181	2,474	4,166	2,353	18,199
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	7	99	5,516	9,915	5,127	18,967
自動車専用船	5	511	24,982	8,834	25,167	124,149
コンテナ船	3	501	27,672	28,659	24,607	165,140
在来定期船	1	24	338	535	278	2,415
その他船舶	3	3	88	31	80	542
合計	16	1,319	61,070	52,140	57,612	329,412

注) 社数合計の16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。

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
2006	18	1,284	55,484	42,608	51,111	178,590	30.4	209	34.8

注) 2006年の通航料の円換算率は、2006年4月～2007年3月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=116.94円を採った。

表4 パナマ運河通航船実態調査(2006.4.1～2007.3.31)

(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	38	587	976	445	907
鉱 油 兼 用 船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	12	247	6,838	12,091	5,684	20,561
自動車専用船	4	647	31,173	10,780	30,925	85,643
コ ン テ ナ 船	3	297	15,213	17,623	13,084	68,536
在 来 定 期 船	1	11	110	123	93	382
そ の 他 船 舶	4	44	1,563	1,015	880	2,561
合 計	18	1,284	55,484	42,608	51,111	178,590

注) 社数合計の18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：小松)

欧州統合海事政策に見る海事クラスター活動と志向について

海洋政策研究財団 主任研究員 **今井 義久**

はじめに

欧州の海洋と海事の統合政策のビジョンとそれに基づく活動計画を内容とするコミュニケーション「青書（The Blue Book）及び活動計画」が、2007年10月10日に欧州委員会で採択された。これは、2006年6月に公開された「グリーンペーパー」の欧州市民への1年間の協議を経て纏められたものである。そして、これに付帯するスタッフ作業ドキュメントの1つとして「海事クラスター」が、2007年10月17日に示された。

なお、グリーンペーパーの「クラスタリング」の項では、競争力の強化（特に中小企業の競争力）、海事の職業の魅力増進、海事の一体感の促進に当って海事クラスターが果たせる役割はどのようなものか、EUは、どのようにすれば相互に関係する分野の相乗効果を促進することが出来るのだろうかの問いかけを行っている。

そして、今回の「コミュニケーション」の4.1項では、次の言及をしている。

海事分野のビジネスの統合と競争力は、多角的な分野のクラスターの形成によって大きく強められた。これらのクラスターは、欧州の海事のノウハウを維持する手段であり、それゆえに、海事政策の中での中心的な位置を占めるであろう。海事の *Centres of Excellence* に関する公共の或いは民間の協力は、十分な認識と企画が行われている異業種の産業界と分野との間の相互の連関にとっての良好な枠組みの提示にも及んでいる。欧州委員会は、多角的な分野のクラスターと海事の地域的な *Centres of Excellence* の形成、欧州の海事クラスターのネットワークの促進を奨励するであろう。

以下では、「海事クラスター」の概要とその中に表れる欧州の戦略思考について触れてみる。

第1章 海事関係

1.1 一般認識

欧州の海事クラスターの規模とその経済的な重要性についての正確な最新の情報については精度に欠けるところがあり、取り組みが行われる必要がある1つである。とはいえ、欧州のGDPの3～5%の間のシェアが石油、漁業、ガスのような原材料の価値を考慮に入れてない海洋をベースとする産業とサービスから生じていることを我々は確かに指摘出来る。これらの企業では、3百万人以上の雇用を創出している。そして、欧州の沿岸域ではGDP全体の40%相当を生み出している。EUの対外貿易の約90%と域内交易の40%が水上による輸送によって占められている。

欧州の海事クラスターの範囲については、次ページのチャートに示す通りである。

1.2 欧州の海事分野の経済的重要性

海事産業とそのサービスは、造船、海運、港湾、漁業、養殖漁業、レクリエーション活動とツーリズム、オフショアのエネルギー開発と抽出、多数の関連技術と経済サービスのような広範な分野に及ぶ経済活動を包含している。海洋と海事の経済価値が統計データとして、特に、EU27カ国のレベルで把握するのが難しいことから纏められてない。それにもかかわらず、以下のデータでは、海事経済の直接的な価値についての大まかな把握を示している。

なお、船用の機器或いは代替エネルギーの関連のような幾つかのデータの利用に当たっては、注意を払う必要がある。

全ての各分野の中での関連事実を把握し切れない限り、それらの幾つかで重要な構成をなしている規模と特徴を見直してみることは有益であるか



2004年現在	世界全体の価値 (百万ユーロ)	欧州の価値 (百万ユーロ)	世界の価値に占める 欧州のシェア (%)
海運と輸送	342,743	151,137	44.1
海洋ツーリズム	168,189	71,812	42.7
オフショア石油、ガス	91,146	19,112	20.9
魚類/海産品加工	79,859	8,241	10.3
船用機器	72,871	16,675	22.9
漁業	55,983	4,758	8.5
造船	37,746	13,143	34.8
港湾	25,017	10,478	41.9
漁業養殖	23,876	3,483	14.6
クルーズ産業	12,000	2,365	19.7
研究開発	10,629	3,273	30.8
海藻	5,988	NA	NA
海洋交易	6,840	2,736	40.0
海洋IT	3,570	1,382	38.7
鉱物と採集	2,741	1,344	49.0
代替エネルギー	128	121	94.5
海洋バイオ技術	2,190	NA	NA
海底テレコム	1,126	185	16.4
海洋調査	2,013	538	26.7
教育、訓練	1,537	NA	NA

出所：Marine industries global market analysis, March 2005, Douglas-Westwood Limited, Marine foresight series no 1 of the Marine Institute, Galway, Ireland (IMI 2005).

もしれない。

1.3 海運と港湾

海運とその関連海事活動は、EU内で戦略的役割を担っている。EUの商船隊は、支配船腹と船籍の両方で世界の最大に近い。欧州の海運企業は、EU加盟国船籍下だと世界トン数の25%相当を占め、世界の商船隊の40%近くを支配している。

平均では、35億トンの貨物と3億5千万人以上の旅客を毎年運んでいる。35万人相当の人々が港湾とその関連サービス業に従事しており、合わせて、約2百億ユーロの付加価値を生んでいる。

海運業は、今日では、交易を通じた経済成長と繁栄を確実にするための重要な手段と支援をする者になっている。それは、EUの域内市場と島と本土を繋ぐことによる領土的な結びつきを促進する方法でもある。ダイナミックな海事クラスターに結びついたそのような欧州の世界レベルでの存在が、維持されると同様に強化されなければならない価値あるもので、グローバルな開放的な経済では、かかる存在は効率性、競争力、サービスの質を求める。

1.4 造船と船用機器

欧州の高度に専門化された造船業は競争力と柔軟性を持っており、そして、確信を持って将来と向き合えることが出来る産業である。欧州は約150の大型の造船所を持っており、そのうちの約40が大型の外航商船用の世界市場で活動している。EU域内の民間と艦艇、新造と修理の造船所による直接雇用は、多くの仕事を抱える高度に熟練した約14万人の専門職を有しており、現状では、更に35万人の人員を雇用している活気に満ちた船用装備品業界に外部発注をしている。

欧州造船業は世界の商船の生産能力の略20%を占めており、彼らは旅客貨物フェリー、クルーズ船、浚渫船、魚類加工船、メガヨット、調査船等のような高度に専門化された幾つかの小型船の建造分野で世界のリーダーになっている。重要な市場での優位が、LNG船、オフショアと内水路用の船舶のような高付加価値船と同じく、コンテナ船、

化学製品運搬船、多目的貨物船、自動車運搬船のような最新の輸送船においても保たれている。それ以上に、非常に高い売り上げを持つ地域として、欧州はその立場を過去10年の大半に亘って維持して来た。多くのそのほかの海事部門のように造船業における欧州の競争優位は、最先端の製品を造るその能力に依拠されてきたし、今後も依拠し続けるであろう。事実、欧州では、殆ど全ての船舶のイノベーションに配慮をしているが、これは、イノベーションと研究の十分且つ継続的な開拓と適応によって可能とされている。今日の知識経済では、イノベーションのための最も好ましい状態の創出が重要である。

欧州の船用機器産業は、世界市場の約35%のシェアを持つリーダーである。船の価値の大きな部分を占める船用装備品と当該産業は、造船所の売上の約2倍を有している。非欧州経済に対する輸出の割合は50%近くになっている。多くの場合、当該船用機器産業界、当該部門のイノベーションと進展を現実的に図る産業になっている。船用機器が船価の略70%を、艦船の場合は更に高いパーセンテージを占めることが出来ているは注目に値することである。

一方、ボートの建造、エンジンの製造、ハイテク電子、装置、金融とインフラのような海洋レクリエーション産業は、約37,200の数の事業を形成している。この分野は、高い競争力と知識ベースの市場で上手く機能しており、過去10年は堅実な伸びを達成した。そして、これからの数年では平均5~6%の年間成長率を遂げることが予想されている。

1.5 ツーリズム

欧州における海洋ツーリズムの直接の売り上げは、控えめに見ても、2004年で7百億ユーロ以上と推定されている。しかし、この数字は、沿岸域の地方経済におけるツーリズム全般の影響について概して過小評価していることは明らかである。

欧州のクルーズ産業は、2001年以降は10%以上の年成長率で推移したが、近年ではかなりの伸びを遂げた。2004年には、約3百万人の欧州人がク

ルーズ休暇を取り、そのうちの2百万人が欧州の水域の航海にかかわっている。この事業は、この10年間で欧州のクルーズ人口が4百万人に増えることが見込まれ、伸び続けるであろう。これらの数字は、欧州の経済に対するクルーズ産業の寄与増大を示すもので、欧大陸のツーリズム、海運、造船を通じた数千人の新規の雇用を創出する。

1.6 海洋と海事による資源の抽出

海はエネルギーの供給でも大きな役割を担っている。世界全体の石油の3分の1以上が、2004年にはオフショアで産出されており、これは2015年までに40%相当に増えることが予想されている。これは深海のオフショアでの生産の増加に大きく依拠している。同じ期間、オフショアのガス生産もかなり増加すると予測されている。欧州の石油とガスの生産量が、2004年には、石油の場合でEU需要の約40%を、ガスの場合で約60%をカバーしている。この80%近くが北海からのものである。

海洋環境は、また、エネルギー発生にとってのその他の潜在的な機会をますます提供している。オフショアの風力エネルギー、海流、波、潮流は、エネルギーの広範な量を提供する膨大な可能性を持っており、十分な開拓がされるなら、それらは欧州の多くの箇所でも電力の実質の供給に寄与することが出来る。

1.7 養殖漁業

養殖漁業は、別の可能性を持つ産業である。魚の捕獲量は伸ばせないだろうし、養殖漁業の生産は需要に対応するために増えなければならない。養殖漁業は、現在、EUの全漁業生産の20%相当になり、これが2030年までには50%以上になると予想されている。課題は、持続可能な環境に優しい方法でこの増殖をどうにかして果たすことである。

第2章 海事クラスター

2.1 クラスタリング

本スタッフ作業ペーパーは、クラスターの定義或いはその発生にとどまるものではなく、全般的には、クラスター政策について更に横断的に熟慮

するためのものである。関連して、欧州委員会では、2008年に、クラスター政策に関するコミュニケーションを出すことを予定している。

コミュニケーションは、その他のクラスターにあってと同じく、海事のクラスターにとっての妥当な政策と関連する諸活動についての推敲を容易にするであろう。にもかかわらず、それは、クラスター概念が、一般的に、特別な分野での連結企業と機関の地理的集中或いは特定の経済分野における地理的に同じの立地且つ生産者、供給者、サービスプロバイダー、研究所、教育機関、その他の機関を指して言うようになっていることを思い出させるために有益であるかもしれない。これは、関連のあるバリューチェーンのさまざまな部門での活動的な企業の決定的な集団、クラスターの中での異なる活動者と供給者、サービスプロバイダーとの接近との間での強化された協力と激しい競争関係があることも意味する。

強力なクラスターは、知識、輸出市場、共同の流通、マーケティングのように彼らが個別的には成し遂げることが出来ない分野への事業接近を頻繁に試みる。クラスターは、特に、さまざまなプロジェクトリーダーの1人にとっての幾つかの下請け企業としてか或いはそれらの能力と資源を束ねることによって、国家横断的な研究プロジェクトへの接近をしようとする中小の規模の企業と研究機関を支援することが出来る。また、企業の生産性の強化、イノベーションと生産性の伸びの誘導、関連する新規の事業形成の促進、その部門の全体を今以上に大きくする場合に支援することが出来る。

訓練・研究センター、金融機関、イノベーションと知的所有権のコンサルタント、地方と地域における開発の機関、その他の支援の機関は、企業の創造的な事業の可能性の最大化を図る場合に全ての重要な要となる。

地域的な専門化の高まりは、グローバル化の拡大の兆しであり、クラスターの存在と地域経済の役割との間の関連があるように見える。イノベーションが、発達した経済において高い繁栄を遂げる上で重要な役割を演じることも確かである。イ

ノベーションは、同じの考えの高度に熟練した知的な実行者である政策決定集団が彼らの洞察力を相互に働かせ分ちあう場合に起こる。これは、なぜイノベーションが地勢的な近接から益をもたらすかということである。また、それは、なぜ、クラスターの形成やどこか他での海事の領域における集積と相互連結を助長或いは育成するかを意味しているかでもある。海事の領域のさまざまな活動と分野横断的な方法での協力での調査研究の優位と能力が、クラスター展開を支援する基本的な手段である。調査研究の Centres of excellence も、海洋科学のコミュニティーと海事の企業体との間のより望ましい調和とコミュニケーションを促進或いは支援し、それによって、持続可能な展開とイノベーションに有効に寄与する。クラスターは、同時に、調査研究にとっての乖離と優先度の明確化に寄与出来る。

事実、海事クラスターの研究と開発、イノベーション向上の重要性であるが、例えば、LeaderSHIP 2015イニシアティブ（2007年4月に、欧州委員会により採択された造船業の競争力に関する）の進展レポートの中で、最近、特に認識されて来ている海事産業にとっては大変重要である。

2.2 海事関連のクラスタリング

海事クラスターについての用語の広範な理解と共通の使用の中に含まれる海洋関連の諸活動の実態と範囲は、第1章の図表に示されている。それは、造船のような製造業、輸送(海運)、インフラ(港湾とターミナル)、養殖漁業のような海洋と海事の資源、船級協会のようなサービスプロバイダー、ヨットのようなレジャー関連活動、沿岸警備隊や海洋関連の研究とコンサルのような専門の公的分野の機関とサービスをカバーしている。海運、造船、港湾の諸活動のような多くの海事ビジネスにとっての活発なクラスター活動は、しばしば、密接な相関を持っている。クラスター活動の間のシナジーを展開する異なる分野と異なる利害関係者に共に利益をもたらす地方の或いは地域のクラスターは、欧州の海事共同体の発展に展望を持っている。その連携は多様であり、目標とする訓練

とより良い可動性を通じた雇用の強化のための研究と技術開発の間の強い連携に基づく市場展開についての高い認識の範囲にも及んでいる。

事実、地域或いは国レベルのクラスター展開にとっての多くのイニシアティブが既に動き出している。これらのクラスターは、欧州の海事製品とサービスにとっての高い品質と基準、海事経済の高率の統合化に影響している。そして、彼らは、海事経済全般の持続の可能性と同様に経済の成長と雇用に貢献をしている。更に、リスクの防止、沿岸域の統合管理、持続可能なツーリズム等の環境関連の側面の統合化によって、沿岸地域の生活の質の向上に対しても貢献を行っている。海事の産業とサービスの異なった活動の範囲とビジネス面の利害にもかかわらず、それは、活躍をしている欧州の海事クラスターの中で色んな活動者に共に連携を持っている夫々の間のシナジーにとっての共通のノウハウと範囲を示している。

2.3 海事クラスターの欧州ネットワーク

最近の欧州のイニシアティブとしては、欧州10カ国の海事クラスター組織（デンマーク、フィンランド、仏、独、伊、蘭、ノルウェー、ポーランド、スウェーデン、英国）の共同の行為により2005年11月に設立された海事クラスターの欧州ネットワークであろう。それは、ベストプラクティスの交換のための現実的なプラットフォームを形成している。実際、当該ネットワークの主要な目的は、お互いから学ぶことであり、EU加盟国と欧州の海事クラスターの促進と強化を図ることである。そして、ネットワークは、自主的なベースに基づく協力を奨励されているメンバーによって柔軟性を持って運営が行われている。

2.4 活躍している国家的或いは地域的クラスターの例示

一方、競争力の向上を可能とする海事クラスターの可能性を開拓するために、公的機関による支援を伴った経済的な活動者によって、国家的な或いは地域的なレベルでの活動が行われて来ている。EU27カ国のうちの16カ国が、クラスター或いはそ

のネットワークを促進する支援的な措置に係わっている。

蘭は、1980年代半の経済的な挑戦以後に海事クラスターの概念を展開した最初の国であった。蘭政府の支援を伴う蘭の海事クラスターは、港湾、オフショア分野、海運、造船、船用機器、浚渫業の代表的なところが共同の活動を行っており、幾つかの研究機関との良好な協力関係を持っている。

デンマークの海事当局は、政治的な枠組みの条件を中心としたデンマークの海事クラスターにとっての成長のための課題を取り上げ、不可欠なこととしてクオリティーシッピングを定める一方、当該プロジェクトはイノベーションと教育に取り分け配慮を向けている知識について集中化している。デンマークの課題を明確にするため、その遂行は競争相手を対照にしたベンチマーク化（比較評価基準）として示される。

英国では、国家的或いは地域的な種類のクラスターによるイニシアティブの例がいくつかある。英国の海洋ビジョン（Sea Vision UK）は、海事の分野を含む海洋の状態を高めることを目的として、将来の分野横断的協力のための青写真を示す。現行のイニシアティブと実行に関する英国の海洋ビジョンの策定は、地方或いは地域で定められるであろう。海事 Plymouth では協力の推進を奨励し、地方の政府と海事の諸機関との相互連絡を通じて彼らの意見を聞いて貰うために、娯楽であれ利得であれ、全ての海の利用者に考慮を払っている。英国東部の港湾の gateway に関する官民パートナーシップ（PPP）は、パートナー組織が、港湾、関連輸送、ロジスティクス活動に目を向けて、経済的な機会を広げ将来の繁栄を確実にするために協力して行動が出来るような枠組みを提示している。

2005年以降、独の Schleswig-Holstein 州の地域海事クラスターは、海事のモデル地域を創出するために、産業界、政界、科学界が活動を共にしている。その活動は、クラスターについての情報と注目喚起を提示し、熟練者、協力活動、イノベーション、国際化のような範囲の共同のプロジェクトを展開して、地方の海事コミュニティとその他の協力者との間の連携を強化することに目を向け

ている。

仏では、海事の（地域の）競争力の極“French Poles de Competitivite”が、その広範な枠組みの中で、経済的な福祉と雇用の創出のために2つの海事の地域で生まれた。それらは、海事保安と安全、漁業と製造業のような範囲の革新的且つ競争的なプロジェクトについて活動を共にするために、ビジネス、科学、教育分野のパートナーと共に活動を行っている。

この科学と産業の結び付きは、次の重要な成功要因を有すると見える十分に組織された多くの海事クラスターが生み出す競争力を高める重要なものとして、しばしば、引き合いに出される。それらは、共通の戦略、堅実なパートナーシップ、高い成長市場と国際的な幅で可能性を持っている技術についての注力のことである。

2.5 海事クラスターの価値

上述の或いはその他の組織の存在は、海事産業にとってのクラスターリングの今日的意味を立証している。

海事産業の下請けは、クラスター参画を通じて、新規の市場の機会を開拓する専門家を育成することも可能としている。共同の訓練と教育戦略を通じて、クラスターは、海技の熟練者の強化の場合或いは海上と陸上職同士のキャリアの転換と移動をし易くすることにより職業上の魅力の向上に役に立つことが出来る。

この点で、造船、海上輸送、島嶼間輸送、漁業、ホテル、ケータリング、社会的対話の委員会が、既に、共通の戦略を展開する社会的パートナーを受け入れている事実があることも注目に値する。例えば、欧州の技術的に先端の造船業において、高度の熟練の労働力は、生産性、イノベーション、競争力を確保して、知識を豊かさに変える場合の重要な要因である。2007年4月のLeaderSHIP 2015 進展報告書で言及されたとおり、欧州委員会は、成功はその知識と経験を用いる造船労働者によってもたらされるものであると考える社会的パートナーと見解を同じくする。造船所は、熟練とノウハウを維持し長期の成功を確かなものにするため

に、高い質の労働者を採用し、保有、再訓練を施す必要がある。かかる認識の下、CESA(the Community of European Shipyards Associations：欧州造船所団体共同体)とEMF(the European Metalworkers Federation：欧州金属労連)は、2003年9月、公式に、造船と修繕業のための社会的対話の委員会を設置した。これは、EUの金属業種では最初のもので、専門家気質と相互の尊重を特徴とする欧州の多くの造船所の労働環境を立証するものである。

海事クラスターは、また、共同での開発や高品質の燃料或いは代替のエネルギーシステムの利用の如く、更に環境に配慮した持続可能なソリューションの導入にも寄与している。

明白な海事クラスターの中心或いはその起源であることが多い造船業の活動の地域的な実態は、特別な認証も必要としている。即ち、造船所は他の産業と同じような方法でシフトすることは難しく、歴史的に言って、海事産業活動のクラスターによる特色を持つ地域的なセンターになっているからであるが、伝統的に、多くの下請けは造船所の近傍にあるために、経済的な活動と雇用が遠く離れて地域において生み出されているからでもある。

第3章 海事クラスターに対するEUの支援

1990年代の初頭の期間に、海事の分野では、欧州のレベルでの幾つかの協力と対話の可能性を実現することが手がけられた。それは、環境側面と経済、社会の柱の発展との間の正しい均衡を取りながら、更なる海事の発展と雇用の促進を目的として共通の政策と活動を展開するために中心的な関係者が共に活動することを目指すものであった。実質上、共通の産業と技術の基盤が創出されている。

3.1 海事産業フォーラム(MIF)

1992年には、海事産業フォーラム(Maritime Industries Forum)が、次の重要な目的を持って設立されている。

- 産業界にとっての欧州委員会に対する恒久のイ

ンターフェイスを提供すること

- さまざまな分野での海事の諸活動の間のシナジーの創出を高めること
- 政策論議への注力と政策意思決定プロセスの支援を提示すること
- 海事の政策においてEU加盟国の関与を高めること
- 欧州にとっての競争的海事クラスターの維持と促進、公衆に対する海事産業の明白な存在の高揚を図ること

3.2 ウォーターボーン技術プラットフォーム

ウォーターボーン技術プラットフォームプロジェクトは、海事産業フォーラムの研究開発作業グループからの提案によるもので、2005年の始めにブレーメンにおいて開催された海事産業フォーラムの総会で承認、設立された。それは、ウォーターボーン技術プラットフォームの調査研究のための長期ビジョンに向けた中間での賛同を得るための全ての利害関係者にとってのフォーラムであり、海事産業と水上輸送、運航のための重要な課題を評価し、戦略的研究課題(SRA)の中でこれらの課題に適合を図るために遂行される研究開発活動を形成し、必要な資源の投入を促進するためのものであった。

ウォーターボーン技術プラットフォームは、既に、次の野心的な目標と革新的課題を掲げた「ビジョン2020」の中で、将来の欧州の海事のexcellenceにとっての研究開発とイノベーションについての可能な貢献に係わる自らのビジョンを策定している。目標と課題は、安全で持続可能な効率的な水上輸送、競争力のある欧州の水上輸送業、水上輸送の貨物量と交易のパターンの変化についての管理と成長の促進を図ることにある。また、それは、当該ビジョンを具体的な研究開発のマイルストーンに持っていくのに必要なステップに移す戦略的研究課題を作り出すことでもあった。

そして、当該技術プラットフォームは、第7次のフレームワークプログラム(2007年~2013年)の下で実行に移されている。

3.3 統計／データの乖離

海事クラスターに関する統計データ、活動、売り上げの配分、雇用或いは輸出の価値、経済全体との関係のようなものが不足している。

分野、国、企業の競争的な状態というものは、対外的な要因とクラスター内の関係と大きく結びついている。クラスターの伸びがどれほどか知るためには、当該分野の経済的な関連についての見方、その他の経済への影響を知ることが重要である。

欧州の海事クラスターの機能と組織的なモデルは非常に多様性があり、欧州においてクラスターを成功させることと立派な経験を有することについて確かな理解を持つことが重要である。欧州委員会の担当部署では、取り分け、以下についてのスオット分析(SWOT:強み、弱み、市場好機、懸念材料)を駆使することによって、まもなく海事のクラスターの牽引者と特徴についての評価を始める根拠がある。

- 欧州のクラスターについての展望を持って緊密な連携にある既存のクラスターのマッピング
- 主要な傾向と予測の分析
- 国内の海事政策の全般をあらわし、欧州の海事分野を強化するためのEUの政策介入をベースとする根拠の提示

その研究は、海事分野のより良き理解に貢献して、政策面の推奨を生むであろうと予想される。

一方、EUの海事分野の社会・経済的データが包括的でも広範囲でもない現実を認めて、海事の業務にとっての統合的な統計データベースを作成する観点を持って必要なデータの集積と分析を実行するために、欧州委員会の担当部署によって、別途の研究に着手がされている。

結 び

本稿の構成部分である現状の海事政策のイニシアティブは、海事の業務についての関心の復活、海洋の持続活動の重要性と相互の連携に目を向けることに貢献をした。海事産業に関連する事項は欧州の繁栄に大きく貢献しており、クラスターは、現出するイノベーションを支援し、そして定着を

図る。そして、イノベーションは、先進的な経済においてますますの繁栄を遂げる上での重要な役割を果たす。

多くの海事分野での欧州の競争優位は、非常に先進的な製品とサービスを生み出す能力を基にして来たとし、これからもそうし続けるであろう。今日の知識経済においては、イノベーションにとっての好ましい条件の創出が重要となる。

欧州委員会が、海事クラスターを支援するために多くのことを既に行っているには根拠がある。地域においてクラスターに示した支援に加えて、調査研究、諸政策、海事産業フォーラムやウォーターボーン技術プラットフォームのような特殊なイニシアティブは、産業政策の目的を当該産業界にとっての実用的なツールに移し変えている。

EUの地域的な調査研究政策は、海事クラスターの可能性を認識して、積極的にそれらの発展を支援している。

海事クラスターの分析、マッピング、統計の分野についてのこれまでに述べられてきた研究は、欧州における海事クラスターの実態と可能性についてのより良い理解を容易にし、委員会が2008年にコミュニケーションで提示するつもりであるクラスター政策全般に関連したEUによる幾つかの妥当な介入と政策の形成に寄与するであろう。

* * *

参考:

- 1) Commission of the European Communities: Commission Staff Working Document, Maritime Clusters, 17 October 2007
- 2) Dynamic European Maritime Clusters, Niko Wijnolst, September 2006
- 3) European Maritime Clusters, Global Trends/Theoretical Framework, The Cases of Norway and the Netherlands/Policy Recommendations, Niko Wijnolst, Jan Inge Jensen, Sigbjorn Sodal, November 2003

新年賀詞交換会を開催

当協会は、恒例の新年賀詞交換会を、1月7日（月）正午より、海運ビルにおいて開催し、来賓として国土交通省はじめ関係官庁や経済団体、会員会社などから総勢約460人の参加のもと、新しい年の門出を祝った。

当日は、前川弘幸会長の主催者挨拶に続き、公務多忙の中ご臨席いただいた冬柴鐵三国土交通大臣より来賓を代表して挨拶をいただき、宮原副会長の発声による乾杯の後、歓談に入り、盛会裡に終了した。

なお、会費の一部から、海難救助のボランティア活動を支援する「青い羽根募金」（日本水難救済会運営）への協力を、昨年に行き続けた。

（総務部：筒井）



▲主催者を代表して挨拶する当協会前川会長



▲乾杯の音頭をとる当協会宮原副会長



▲新年の挨拶を述べる冬柴国土交通大臣

ある貿易マンの見たこと 聞いたこと感じたこと

ジェットロ認定貿易アドバイザー
埼玉国際ビジネスサポートセンター相談員
宮崎 茂



「江戸時代は簪（カンザシ）を作っていました」といった一風変わった新聞広告を以前ご覧になった方もおられると思います。私が長年勤務していた企業は、身近雑貨・装身具・貴金属宝飾品等を製造し国内外で取引をしている企業です。

社史によると昭和6年（1931年）から米国へロザリオ（カトリック教徒がお祈りの際用いる数珠で、通常、マリヤ・十字架を中心に59個のビーズを繋いだもの）の輸出を開始し、また中国等へはキーチェーン（鍵を下げる鎖）を輸出していたとあります。また社史には、“太平洋戦争勃発のため、米国向けのロザリオを積んでいた龍田丸、浅香丸が途中で引き返した”との記述があります。

私が入社した頃は外貨獲得が国是であり、戦前からの国内商売は一時お預けの状態であり、社をあげて輸出に集中しておりました。保税工場の許可を得て、海外・特に米国の取引先から良質な素材の供給を受け、多種類の身近雑貨を低廉な加工賃で製造して積み戻すというドル稼ぎの委託加工貿易を盛んに行っていました。毎年6月28日の貿易記念日には、日比谷公会堂で当時の通産省から「輸出貢献企業」の認定証を受け取るのが常でし

た。

しかし、労働集約型商品は、特に競争可能な低価格の提供が絶対条件です。このため輸出用の低価格・中価格帯商品製造のため1969年に台湾工場を立ち上げ、また1971年のニクソンのドル防衛（ドル・ショック）直後には米国やドイツで現法を設立したり、その他海外数か所での製造や販売拠点を設けました。現在は、中国市場向けの香港現地2法人が多忙を極めていると聞いています。

私は、このような企業の貿易部門に属し、当初は自社製品の身近細貨類や多種類の他社製雑貨を中心に、主として売り込みのため海外取引先約30カ国や香港などを回ったり、数度にわたる米国駐在などの仕事をしておりました。

一方、輸出貢献を目的として、輸出業者に対して輸出金額に比例して特別に使用が認められる「優先外貨制度」を利用して、輸入も積極的に行っていました。

以上のような経験をした私ですが、数年前退社して、現在は「ジェットロ認定貿易アドバイザー」として仲間達と企業組合を設立して各地での貿易講座に従事したり、「海外取引アドバイザー」として

の委嘱をうけて貿易に関する相談に応じています。

このような私が経験した“出来事”で思い出すことを以下綴ってみます。

*「お前、ご苦労だが暫くニューヨークで小便をしてきてくれ」と上司から言われたのは昭和33年(1958年)でした。長年続いたNY 総代理店との契約満了に伴い、自社による出張所の開設が目的でした。NY と東京にジェット機が就航する1年前のことで、4 発プロペラの DC7C に揺られ、羽田—ウエーキー—ホノルル—サンフランシスコ—NY のルートで最短の待ち時間を入れて32時間の飛行でした。1 年後の帰国時にジェット料金の追加を加えて航空代金の合計は約1,200ドル=約44万円でした。ホテルは先輩がよく利用していた五番街に近い28 丁目にあるプリンスジョージホテルの長期滞在者用の便利な部屋で、1 日5 ドル+市税50セントの計5.50=1,980円でした。

日本料理店はホテル近所のスエヒロなど数店ほどしかなく、酒1 合が1 ドル20セント=430円の頃でした。また、日本人の医者も少なく何か具合が悪い時はドクター岩本を訪ねるようにとのことで電話番号を大事にメモしていました。ある日強風にあおられた小さなゴミが眼に入りどうしても取れず目医者に行く羽目になりました。医者の前に座り—呼吸でゴミはとれましたが、処置料と目薬代計10ドルを払った時、米国の医療費は高いなと痛感しました。同時期に盲腸を手術した知り合いの駐在員は治療費が500ドルかかり困惑していました。

この年の秋に、親しくなった日本人の皆さんと紅葉が綺麗なニュージャージー州のベアマウンテンをバスで訪れました。川幅の広がったハドソン川も北の上流へ行くと峡谷となりますが、そこに戦時中建造・使用されたという「Liberty ship」が

大量に係留されていました。

後に調べた資料によると、この船は戦争を見越して計画造船された米海軍の補助艦で2,700隻が造られた由ですが、全長130メートルくらいの輸送船が眼下に整然と並んでいる光景は異様?で驚かされました。戦前からNYに住みギフトショップを営んでおられる年配のMさんが、後ろの席から穏やかな低い声で説明をして下さいました。「よくご覧なさい。戦後もう13年経っているのですが、あのリバティー号はここだけで200隻位あるんですよ。これらが軍の命令一下、一週間で全て整備され動くようになるということです。…日本は何故このような国と戦ったのでしょうかね。若い貴方達は米国をよくみて勉強して下さい」。心なしか哀愁を帯びたMさんの声が忘れられない。

この時、同時に私の頭をよぎったあることも忘れることができない。

実は、私の父は日本海に面した農家の次男で、当時の次男以下はまず軍隊にはいり恩給が付いたら退職して民間企業に勤務するのが習わし?であったという。私の父も当然のことのように海を愛する海軍へ志願し、海軍砲術学校の高等科を卒業し、満期後は民間企業の経理部に勤務していた。

開戦後1 週間で召集され、海南島(中国南のHainan 島)陸戦隊に所属していた。2 年後にフィリピンへ転戦するために日本へ一時帰国したが、配船を待っている内に終戦となった。もしこのような輸送船が1 隻でもあれば…と船がなかった幸運に感謝するという複雑な気持ちになったことを記憶している。

余談であるが、父は昭和天皇が皇太子時代の大正10年に約半年かけて戦艦香取、鹿島で訪欧された時、鹿島に乗船しており、昭憲皇太后からご下賜された分厚い「裕仁皇太子御渡欧記念写真帖」が手元にある。当時の日本の国力を反映してか、

各訪問地での盛大な歓迎行事などの写真が多く興味深い。

*長い間には多くの取引先の人たちと知り合った。

①S氏はチェコ人でナチによるアウシュビッツへの死の行進から逃れた一人であるという。腕の囚人番号を見せながら、1000人が行進を始めてそのうちの生き残り60人の一人だと語っていた。想像に絶する過酷な経験をしたという。米国行き最後の1枚の切符を入手し自由になれたとのこと。このような経験をしたS氏の仕事ぶりには費用と時間に関して一切の無駄がなかった。当時は便箋のレターヘッドに自社の名前・住所・電話番号などを印刷したが、S氏は常時取引する相手には白紙に自社のイニシアル、発信日時、レター番号を簡単にタイプして、無駄な印刷費を省いていた。また時間を大切にしたい面会時間は実に5分刻みであり、自己にも厳しいバイヤーであった。晩年はフロリダで悠々と暮らしていたと仲間から聞いた。

時間を大切に有効に使うバイヤーは当時は確かに多かったようである。新規取引のため見本・価格を提示されて、その品質や価格が気に喰わないと、「俺はこれより良い品質のものを安く買っている。俺の貴重な時間を無駄にするな」と本気で怒るバイヤーもいた。ある大商社の駐在員は繊維の売り込みに際して、相手から握手もしてもらえない。会うなり一言「何か新しいものはあるか What's new?」と聞かれ、持参した見本の入った鞆のチャックを開け始めると、「部屋へ入ってくる前に鞆は開いておけ。時間がない」と叱られたとぼやいていた。

②ドイツに住んでいたユダヤ教徒のK氏は、NYへ着いた時ポケットには15ドルしか無かったという。2人で1つの小部屋を借り、K氏は日中働き午後6時から朝方まで部屋を使う、相手は夜の勤

めで昼は部屋で寝ていたという。努力して輸入会社を興し頻りに日本へ買付に来た。羽田着真夜中12時過ぎのNW3便を利用し、ホテルへ着くと直ちに持参のヘルメスのタイプライターを叩くこともあった。東京、大阪、名古屋、香港を頻りに往復し、切符の手配、駅やホテルへの送迎は私の担当であった。東京で1日の仕事を終え夜行で出発する。日曜などの休日に東京へ着き翌日の仕事に備えるといった具合である。私も長らくこの流儀に従っていた。

食事中はいろいろなことを話してくれた。曰く、「日本では人を自宅に招待し、客が出した料理を全て平らげてくれると招待主は自分の出した料理が美味しかったと喜ぶそうだが、ドイツもほぼ同様だ。しかし、ロシア人の家庭へ招かれたら、もうお腹一杯ですと出された料理は少し残すことが親切だ。なぜなら、料理を全て平らげると出した料理の量が少なかったのかと招待主が心配するからだ。」両者の考え方の相違…何れにも一理あると思うが…種々のことを教えられた。

K氏は1965年頃には香港にプラスチック工場を設立し人形や雑貨類の製造を始めた。

時宜をえて事業は急拡大し24時間操業を繰り返していた。私も何度かこの工場に立ち寄ったが、真剣な顔で「俺はこの工場に戸をつけて大失敗した。24時間操業だから戸を閉める必要がない。戸をつけなかったら工場はもっと安く出来た筈だ」が口癖であった。半分は冗談としても無一文から成功したK氏の商売哲学だろう。工場を息子のピーターに任せて、好きなスイスに隠居していたが、その後どうしているか。

③インドで知り合った取引先の人たちも多い。何度か会い親しくなり食事を重ねるうちに、菜食主義者ベジタリアンのR氏が、私に言いにくそうに聞いてきた。「ご存じのように、インドでは牛は神

聖な動物である。われわれ菜食主義者は勿論一切の肉は食べない。広大なインドでは季節ごとに美味しい野菜が採れる。ミルクからは栄養のあるチーズもできる。なぜ貴方達は生あるものを殺して肉を食べるのか。私には本当に理解できない。

私は「貴方Rさんの言い分は一理あると思う。しかし、ある菜食主義者は生ある魚を食べる。東京やNYではベジタリアンのレストランは少ない。その時貴方はどうするか」と問い返す。

R氏の返事は「菜食主義は宗教ではなく習慣である。宗教の戒律ではない。従って私の家内は魚も食べるが私は食べない。卵は命があるから通常食べないが、NYで他に何もなければ卵は食べる」。

南西アジアや中近東方面での機内では食事に際し、フライトアテンダントが“菜食主義者の食事ですか、どうか Vegi or non-vegi?”と聞いてくる。かなり以前から、米国行きフライトでも大半の航空会社は事前の申し出により、ベジタリアンの食事や糖尿病患者の特別食は用意するようになった。

取引相手の宗教も様々である。

私がNYへ最初に赴任した1958年、国連のある委員会の開催日をめぐり、ユダヤ教徒の安息日は土曜日、イスラム教徒は金曜日、カトリックは日曜日であり、“会議を何曜日に開くべきかと委員の協議が行われている”との記事を新聞で読んだ記憶がある。多くの宗教と宗派、教義、戒律などは私には到底理解できないが、互いに相手の信仰を尊

重することは言うまでもなく最重要である。

*2007年10月28日のゴルフ・日本シニアオープンで65歳の青木が最終日にエイジシュートを決め優勝をした。まさに「青木衰え知らず」であるが、米国駐在中に青木に関して忘れられない思いがあるので記してみたい。記憶されている方もおられると思うが、1980年のUSオープン・ゴルフで、青木は帝王Jニクラスと4日間にわたる歴史に残る激しい優勝争いを演じ、結果はニクラスが2打差リードの272で優勝した。この頃、米国の日本に対する一般の空気は何となく重苦しく、繊維を中心とした最初の日米貿易摩擦以来最悪と感じられるほどであった。

この雰囲気の中で、米国の帝王といわれるニクラスを日本人が打ち負かすと結果はどうなるのか、「…青木さん、今回の優勝はジャックに譲り、静かにして」と思ってTVを見ていた。青木さんに対して何となく申し訳ない心境であった。

その3年後、1983年のハワイアン・オープンで、青木は最終日の最後の72ホールを劇的なイーグルで切り抜け、2位に1打差で優勝した。グリーン上のボールが確か3転してホールへ吸い込まれた時の喜びと、青木さん御苦労さんの言葉を口にしていて。試合終了の2～3分後、取引先のトムから「シゲル、見ていたか? Congratulations」の電話があり、思わず「Thank you!」と返事していた自分が可笑しかった。

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

メンバー紹介

No.9 第一中央汽船株式会社

主要データ

会社概要 (2007年9月30日現在)

会社名 第一中央汽船株式会社

本社所在地 〒104-8544 東京都中央区新富
二丁目14番4号(2007年11月26日に移転)

設立年月日 1960年10月1日

資本金 132億58百万円

従業員数 149名(陸上111名、海上38名)

在勤員事務所 ニューヨーク、ロンドン、シンガポール、
ホンコン、上海、マニラ

海外現地法人 米国、シンガポール

営業種目 外・内航海上輸送オペレーター業、船舶
貸渡業並びに海運附带事業

グループ会社 第一船舶(株)、ファーストマリナーサービ
ス(株)、第一興産(株)、豊栄汽船(株)、泉汽
船(株)など連結子会社21社、持分法適用
非連結子会社・関連会社6社

主要株主 (株)商船三井殿、住友金属工業(株)殿



▲本社の入居する第一中央汽船ビル

 **第一中央汽船株式会社**
DAIICHI CHUO KISEN KAISHA



▲代表取締役社長執行役員 野村親信



▲ロゴマーク(上)とファンネルマーク(下)

1999年11月 本社事務所を東京都中央区より東京都江東区に移転
2002年6月 ロンドン事務所再開
2002年12月 上海在勤員事務所開設
2005年6月 北九州出張所再開

2007年11月 本社事務所を東京都江東区より東京都中央区に移転

入会日・所属地区

1960年10月1日（京浜地区船主会所属）



▲ばら積み船「DIAMOND OCEAN」31,931DWKT



▲ばら積み船「JP CITRUS」85,926DWKT



▲ばら積み船「FIRST JUPITER」171,039DWKT

ホームページ

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



ある社員の会社生活

～ある社員（総務グループ員）の会社生活～

「照明の電球が切れています！」「机の引出が開かないぞ！」などと電話を受け、朝から机の引き出しと格闘する時もあれば、机に向かって読み慣れない会社法の条文の解説に集中する日もある。総務の守備範囲は広い。

約7年間の社会人人生の中で、営業が中心であったため、総務の仕事は漠然とのんびりしたイメージを持っていたが、約2年前に中途採用として当社に入社し総務に配属され、中に入って仕事をしてみると随分違うものだ実感した。

当社に入社した当初、色々な人から、「良い時代に入社出来たね～」と言われた。以前から島国日本を支える大動脈「海運」に対する憧れは強く、マーケットに左右されやすい業界だと認識はしていたが、歴史的なレベルで利益を計上していく各社

を見て、「海運」のダイナミズムの真っ只中にあることに充実感を感じているこのごろである。

ただ、このように景気が良くなれば、必然的に仕事量が増加し、総務においても例外ではない。ある意味、喜ばしいことであるが、ただでさえ扱う書類が多い総務は、最近とみに机に積まれた書類の山が、「山脈」にまでなろうかという勢いである。

このような状況の中、総務の担当者の誰でもが、経験できるとは限らない大仕事のひとつである本社の移転（江東区から中央区へ）が2007年の11月下旬に行われた。自宅の引越でさえも一苦労したのに、それが本社事務所の移転となれば…。

移転予定日の約半年前から移転プロジェクトが動き出し、コンサルティング会社との夜遅くまでの打ち合わせが連日のように続いた（この打ち合わせはかなりきつものだった）。移転工程の決定に始まり、レイアウト作成に必要

なオフィスの什器（机、キャビネット等）・電子機器（PC、プリンター）の現状把握（個数、サイズ、移転先でも使用可能かどうかのチェック等）、また、移転先で新たに使用する家具・什器等の選定、空調増設工事に関する打ち合わせ、社員への説明会、度重なるレイアウトの調整等、大小様々な問題を乗り越え、移転当日を迎えた。主な移転作業は3連休（11月23日から11月25日）を利用して行われ、その間、深夜勤務体制で臨んだが、大きな問題もなく無事に移転が終了し、11月26日から新事務所で営業を開始した。旧事務所を離れる時は、感慨深いものがあった。

移転に際し、ご協力いただきました皆様、本当にありがとうございました！

ここでゆっくりひと休みといきたいところだが、年明けから、株主総会に向けての準備が始まる。また、頑張るぞ！

あさひ丸／旭タンカー株式会社



船の主要データ

- | | |
|----------|--------------|
| 1) 船名 | あさひ丸 |
| 2) 総トン数 | 20,375.38G/T |
| 3) 重量トン数 | 37,282.00D/W |
| 4) 全長 | 184.45m |
| 5) 船種 | タンカー |
| 6) 航海速度 | 15.0ノット |
| 7) 竣工年月日 | 1975年8月 |

船の生い立ち

23年の歴史

本船は昭和50年（1975年）8月、沖縄／本土間の出光専航船契約のもと、山口県下松市の笠戸船渠にて、国内最大の内航タンカーとして竣工しました。当時の近代建造技術の粋を集めた遠洋資格船で、完全自動化によって石堂船長以下28名の乗組員での運航を始めました。しかし、折からの経済変動による海運不況の影響を受け、沖縄／本土間の輸送量が徐々に減少するに伴い、内航だけでなく、中国・インドネシア・韓国等の原油輸送に

従事するようになりました。内外航併用船として、その航海数は564航海にもなり、内・外航輸送に大いに活躍しましたが、IMOの規制および船体老朽化の進行により、23年の任務を無事終了し、平成10年（1998年）4月、ギリシャに海外売船されました。この間、現在活躍中の乗組員も含め、大型外航船を運航する技術と自信を身につけた多くの外航乗組員が育ちました。

あさひ丸エピソード

船長—くたびれる宴会

昭和56年（1981年）、中国の秦皇島港へ冬期に始めて原油積みに行ったとき積荷開始20時間ぐらい過ぎたころタンク内油検温をしようとしたところ、油面が低温のため凝結してしまい検温出来ず、すぐにヒーティングすべく通気したところ甲板上のパイプやフランジが次々と破損し、通気不能になってしまった。当時の気温は-5℃ぐらいであったと記憶している。タンカーのベテランが乗船中

であったが極寒地に就航した経験がなく冷汗をかいた。

そのころ秦皇島入港時めったに入港しない船であるからと港湾局のお偉方が乗組員を港湾会館での食事に招待してくれた。喜んだものの乾杯の儀式が大変だった。何々先生が一言いうたびに乾杯、これが日本式にするような義理杯でなくなみなみと注いだ杯を持ち、立ち上がり乾杯する。そして、空になったことを他に見えるように各自杯を持ち、乾杯乾杯と叫んで最後の人が飲み干すまで全員着席しないのである。乾杯が終わるとすぐにボーイが注ぎ入れてしまう。その繰り返しであったため、ただでうまいものが食べられると喜んで出かけた酒の弱い人は大変だったと帰船後しばらくうらまれたりしたが、料理は数多くあって楽しい思い出の一つである。

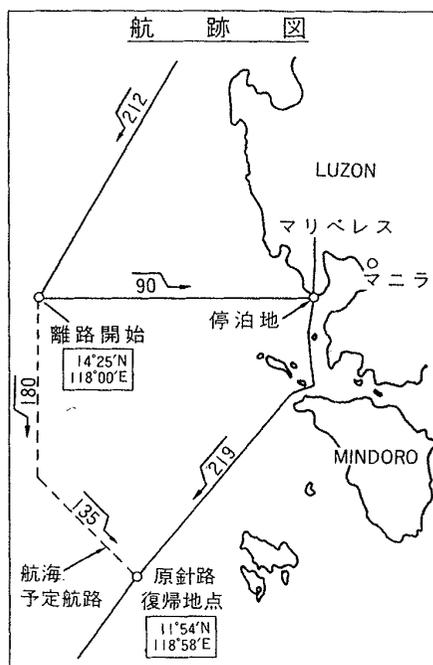
甲板手—フィリピン漁船員救助

本船が、インドネシア向け航行中、ルソン島沖で、遭難したフィリピン人漁船員14名を救助し、本船はその作業と引渡しのための離路に丸2日が必要とした。

「あれは確か昭和53年(1978年)2月のことです。徳山港にて揚切後、インドネシア海底油田アルジュナへ向け出航し、本件の海域フィリピンルソン島沖に入りました。私は前直者との引継ぎも終り三航と当直体勢に入っていました。しばらくして、故石堂船長がブリッジに上がってこられ打合せ中、船首右舷に20~30トンくらいの漁船が見えます。

その旨船長に報告し双眼鏡で見ていると、漁船の様子がなんだかおかしく乗組員一人が船橋に立ち、赤旗を大きくふり、船尾では皆が手を振り続け、何やらゼスチャーをしています。続いて筏を海面に放り込み、それに2名が飛び乗り一生懸命カイを漕ぎ、本船に近づこうとしています。その時船長の号令がかかり、スタンバイエンジン、ハーフアヘッド、デッドスロー、ストップエンジン、余速で筏に近づけ機関後進、行き足も止まり機関停止し、本船に收容しました。2名を救助したものの、エンジントラブルの遭難船にまだ12名が残っているとのこと。

乗組員一同、救助作業に移りましたが、救助方





法は船尾より本船係船索を1本出し、相手船ボードに取り、それをムアーリングウィンチで巻きしめ、船尾に設置した縄梯子を使い、残りの12名と赤毛の犬一匹とを救い出しました。中に一名泳げない者がおり、ジャッコップに移ったまではいいのですが、頭から一波かぶり必死の形相で上りつき何も言わないまま失神してしまったので、私は手持のウイスキー少量を口に流しこんでやりました。救助作業も終り、遭難者引渡し地フィリピン、マリベレス港に向け航走。時刻は昼過ぎのように記憶しています。マリベレス入港18日夜半、それからすぐに迎えのポートに乗り移り帰って行きました。本船昇降用タラップを降りるときの皆の表情それは船員同士でなければわからないと思います」

通信長—強運のあさひ丸は宝船

平成8年（1996年）6月26日、あさひ丸は京浜港揚荷後、タンククリーニングをしながら佐世保



重工業(株)に向け回航中であった。おりしも当日は無事故宣言1000日達成の記念すべき日でもあった。

この日、クリーニング作業のヘルプに加わり0-4シフト開始間もなく檣灯、舷灯が明滅するのをいぶかっていたところ、トランシーバーから「船橋がブラックアウトし復旧しない」と当直士官の悲痛な声、無我夢中で船橋に駆け上がると真っ暗闇ではないか。幸い視界は悪くなく、航海に支障はないようだ。

「とにかく3台あるレーダーの一台だけでも復旧できぬか」とは、船長の言、乾電池でレーダーが動くものかと思ったが、配電盤内端子の電圧を計ったところ単相の一部に定格を満たす端子があるではないか、よしこれなら単相電源の3号レーダーは動く筈である。従ってドック回航に支障はなく、無事故1000日もクリアになると確信し電源確保の徹夜作業を行った。レーダー復旧時には船長以下船員全員が拍手喝采（振り返れば当たり前のことだが）したことが昨日のように思い出される。

故障の原因は受電端子の焼損だったが、タグに曳かれることもなく自力でドックに到着したときは天の加護もさること乍ら、本船の運の強さに感嘆したものである。心胆を寒からしめる大事件であったが、強運のあさひ丸ならではの展開ではなかったかと今も確信している。とかく船乗りはゲンを担ぎがちだがこの強運、幸運が当社の屋台骨を支えた所以ではなかろうか。即ち宝船なのである。

混乗時には食事を恨み、日本人船員乗組員時の食事を懐かしがったり、食堂内の喧騒そしてエンジン音等、23年間は筆舌に尽くし難い。





1 神戸港・大阪港をはじめとする大阪湾諸港の
日 港域が統合され、新特定港である「阪神港」
 が誕生した。

5 ASF 船員委員会第13回中間会合が中国の舟山
月 において開催された。
6 (P. 12海運ニュース参照)
日

10 日中運輸ハイレベル協議の第4回会合が北京
日 にて開催された。

13 政府与党（自由民主党および公明党）は、平
日 成20年度税制改正大綱を発表した。その中
 には、外航日本籍船を対象としたトン数標準税
 制の導入も盛り込まれた。
 (P. 4 シッピングフラッシュ参照)

20 交通政策審議会海事分科会第8回国際海上輸
日 送部会（部会長：杉山武彦・一橋大学学長）
 および第8回ヒューマンインフラ部会（部会
 長：杉山雅洋・早稲田大学商学大学院教授）
 が開催され、それぞれ最終答申が行われた。
 会議終了後、これら答申は冬柴国土交通相に
 手渡された。
 (P. 15海運ニュース参照)

20 平成20年度の国土交通省関係予算内示がなさ
日 れ、業界関係では「スーパー中樞港湾プロジ
 エクトの充実・深化」に602億円が計上された。

26 民主党は2008年税制改革大綱を発表し、その
日 中で「租税特別措置などへの対応」項目の一
 つとしてトン数標準税制の創設も盛り込まれ
 た。

26 「海事産業の次世代人材育成推進会議」による
日 数値目標を盛り込んだ2007年度行動計画が策
 定され、発表された。



船協だより

公布法令（12月）

- ⑨ 船員法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第92号、平成19年12月14日公布、平成20年1月1日施行、一部平成20年4月1日施行）
- ⑨ 海上交通安全法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第93号、平成19年12月14日公布、平成20年1月1日施行）

国際会議の予定（2月）

- 会議名：IMO 第12回ばら積み・液体およびガス小委員会（BLG）
日 程：2月4日～8日
場 所：ロンドン
- 会議名：IMO 第51回設計設備小委員会（DE）
日 程：2月18日～22日
場 所：ボン（ドイツ）

ASF新事務局長が当協会前川会長を表敬訪問

07年7月にASF事務局長に選出されたWang Cheng氏が、11月22日（木）に前川会長を表敬訪問。冒頭、Wang氏よりASF常設事務局*を同月に正式に立ち上げたとの報告があり、前川会長からは、今後5S委員会の間合等積極的に出席していくようアドバイスがあった。

（企画部：水島）



ASF常設事務局：07年5月に釜山で開催された第16回ASF総会において、ASF常設事務局をシンガポールに設置することに合意。7月に開催されたASFメンバー船協会長による会長会議でWang氏を事務局長に選出、その後常設事務局立ち上げの準備が進められていた。なお、Wang氏は事務局長に就任するまではCOSCO（China Ocean Shipping（Group）Company）のVice General Managerであった。

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12月	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	6,182	383	15.1	15.6
6	7,284	6,064	1,220	16.2	10.8
7	7,063	6,402	661	11.8	17.1
8	7,028	6,295	734	14.5	5.8
9	7,270	5,636	1,634	6.5	▲ 3.2
10	7,507	6,504	1,002	13.8	8.7
11	7,269	6,477	791	9.6	13.2

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
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
7	121.59	118.52	123.63
8	116.72	112.40	119.68
9	115.02	113.20	115.98
10	115.74	113.80	117.68
11	111.26	108.25	115.33
12	112.67	110.20	118.95

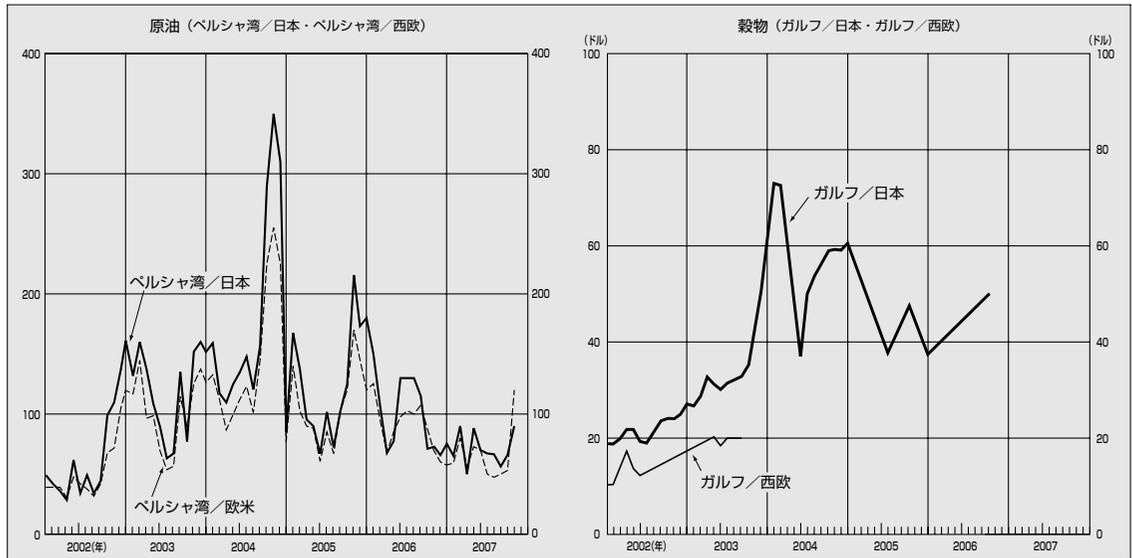
(注) 財務省貿易統計による。

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
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	76,847	2,145	74,702	28,566	3,760	162	41,552	247	331	86	289,216	53,234
2006	84,515	644	83,871	22,832	3,969	293	56,482	73	282	0	336,494	109,203
2007												
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
7	7,479	0	7,479	1,818	181	0	5,480	0	0	0	28,710	14,166
8	4,172	0	4,172	1,515	167	0	2,460	0	30	0	20,848	10,533
9	4,452	0	4,452	885	256	0	3,311	0	0	0	25,805	13,310
10	2,682	0	2,682	557	435	0	1,653	0	36	0	21,135	11,450
11	8,692	200	8,692	2,567	247	0	5,678	0	1	0	31,395	9,981
12	4,994	0	4,994	1,432	237	0	3,260	0	65	0	23,208	5,923

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



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

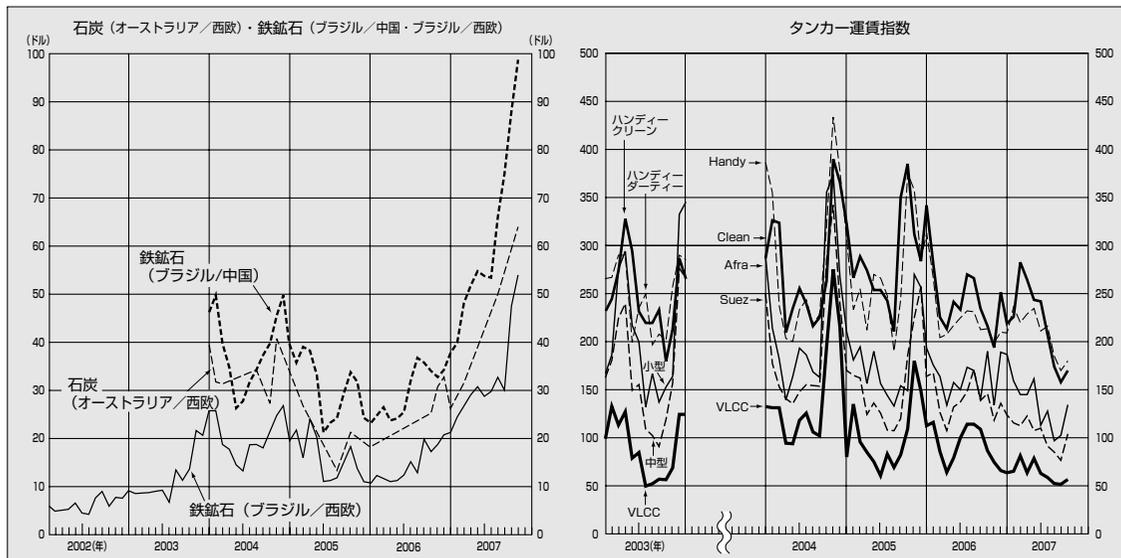
月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	2005		2006		2007		2005		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	85.00	59.50	180.00	80.00	75.00	47.50	77.00	62.50	120.00	75.00	57.50	45.00
2	167.50	75.00	150.00	100.00	65.00	45.00	140.00	112.50	125.00	85.00	59.00	47.50
3	137.50	75.00	106.50	66.50	90.00	65.00	102.50	75.00	95.00	57.50	80.00	54.00
4	96.00	80.00	68.00	50.00	50.00	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	70.00	63.75	61.25	50.00	97.50	70.00	70.00	50.00
7	102.00	73.75	130.00	91.00	67.50	56.00	85.00	62.50	102.50	80.00	50.00	42.50
8	72.50	56.50	130.00	90.00	66.75	56.00	67.50	60.00	100.00	85.00	47.50	45.00
9	102.50	62.50	115.00	105.00	57.50	52.50	102.50	65.00	107.50	85.00	50.00	40.00
10	125.00	90.00	71.00	67.50	66.00	51.25	120.00	87.50	89.50	65.00	52.50	40.00
11	216.00	135.00	72.50	60.00	89.75	57.50	170.00	130.00	70.00	60.00	120.00	45.00
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)

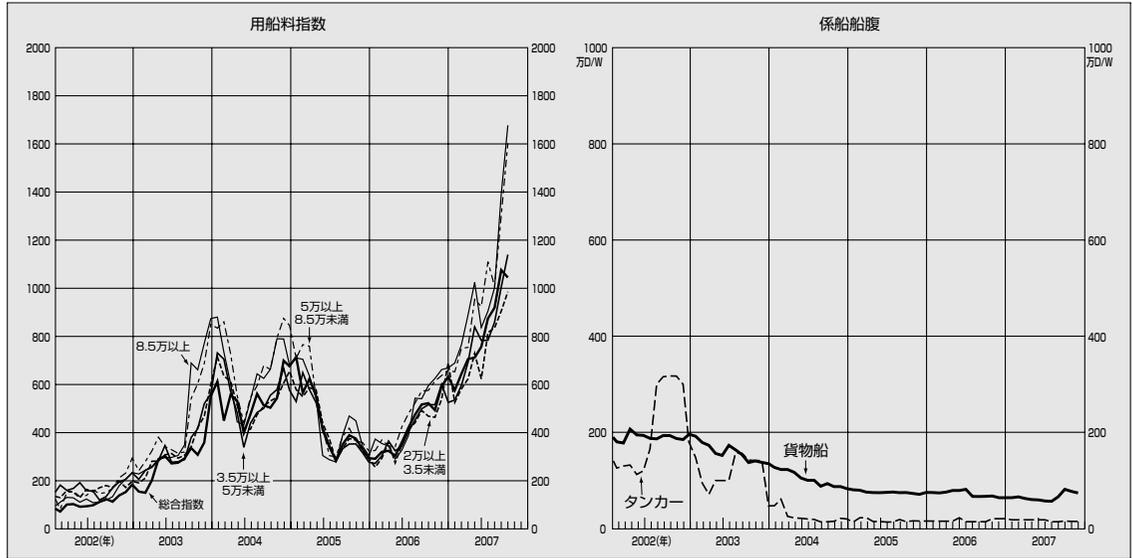
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2006		2007		2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	18.45	16.20	26.50		23.50	19.70	38.00	26.50	11.00	8.75	21.50	16.75
2	—	—	—	—	24.99	21.00	40.25	38.00	—	12.50	24.75	24.50
3	—	—	31.80	30.50	26.75	18.50	48.30	39.00	—	—	—	—
4	—	—	—	—	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	—	—	27.75	—	25.75	22.00	54.00	40.75	12.70	—	29.10	28.60
7	—	—	—	—	32.25	23.75	53.50	27.50	15.40	—	30.00	24.10
8	—	—	50.00	—	37.00	31.00	66.00	59.50	13.10	—	32.80	28.00
9	—	—	—	—	36.00	28.50	75.00	66.00	20.25	17.90	30.10	—
10	25.50	—	—	—	34.25	29.00	88.00	20.80	17.50	13.45	47.50	46.50
11	31.00	—	64.00	58.00	33.00	29.50	98.88	85.00	19.00	15.50	54.00	44.00
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	79	108	161	235	244
6	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242
7	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271	59	91	128	216	208
8	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266	52	85	97	185	174
9	82	120	154	244	350	109	139	140	212	234	51	77	102	170	158
10	109	186	149	376	385	87	147	190	213	217	57	104	134	180	170
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	479	730	840	955	1,025	712	6,521
6	401	2,762	412	2,586	359	2,739	0	624	783	926	839	759	5,672
7	478	3,971	342	2,307	421	3,191	0	817	785	1,109	905	875	6,601
8	562	4,180	285	2,169	475	3,672	0	837	861	1,091	1,034	920	7,289
9	514	4,214	352	2,949	518	4,207	0	905	1,003	1,300	1,389	1,078	8,619
10	503	4,602	391	2,949	522	4,053	697	985	1,140	1,602	1,678	1,044	10,944
11	544	4,264	376	2,991	493	4,121							10,647
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	151	623	640	34	135	205
2	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172	152	642	642	34	135	189
3	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170	158	677	672	34	125	189
4	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170	154	644	625	34	126	190
5	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170	151	610	602	34	126	190
6	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227	151	606	600	35	128	191
7	133	641	754	34	99	145	149	694	817	32	102	151	149	603	595	35	128	191
8	132	645	766	34	99	145	152	650	680	32	102	151	146	593	581	33	104	150
9	134	668	745	34	170	194	151	647	678	32	102	151	153	650	665	33	104	150
10	138	676	751	34	103	149	152	649	682	32	102	151	177	771	812	38	114	165
11	139	649	731	34	131	173	150	623	689	34	135	205	188	801	782	37	110	160
12	141	679	710	34	128	171	151	623	640	34	135	205	187	871	745	36	109	158

(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

先ごろ、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全・環境保全に関する国際的な協力体制の枠組みが合意された。これは、国際海峡における沿岸国と多数の利用国等による国際的かつ具体的な協力体制が世界で初めて構築されたという面で画期的な出来事といえよう。

ご存知の通り、マラッカ・シンガポール海峡はインド洋と南・東シナ海、太平洋を結ぶ海上交通の要衝であり、狭隘である上に浅瀬も多数存在し、さらには突然のスコールなど気象の変化も激しいことから、船舶の通峡にあたっては細心の注意を要する難所である。私自身も船長として幾度と無くこの海峡を通過してきたが、その度に緊張を強いられたのをよく覚えている。

わが国のエネルギー輸送の大部分、例えば原油であればその8割以上が同海峡を通過して輸入されている。また、近年はわが国のみならず多くの国の船舶がこの海峡を通航している。その数も年々増加しており、ある試算によれば、通過船の隻数で見ると現在の年間9万4000隻から、2020年には50%増の14万1000隻にまで達すると見られている。

このような状況の海峡を通過する際に、われわれ船乗りにとって大いに手助けとなっているのが灯台や航路ブイなどの航行援助施設であるが、これまでこれら施設の維持管理に係る費用はすべてわが国のみが負担してきた。なぜこのようなことになったのかについては省略させていただくが、いずれにせよ国連海洋法条約において航行安全の

ための施設の設置および維持管理に関しては利用国に協力するよう求めているにも関わらず、(当協会も含む)わが国関係者のみが頑張ってきたわけである。しかし、上述のように海峡利用国も増加し、また通峡船舶も増加の一途をたどる現状を考えると、「なぜ日本のみが」との思いも強くなるようなものである。

日本政府もこのような関係者の思いを背景に、近年、いろいろと国際的な努力をしていただってきた。その結果が、冒頭で触れた国際的な協力体制の構築へと実を結んだわけである。2007年9月にシンガポールで開催された国際会議において、国際海事機関(IMO)、沿岸三カ国(マレーシア、インドネシア、シンガポール)、海峡利用国50カ国および17の関係機関が参加してこの協力体制に合意した。その内容は、①協力フォーラムの開催、②プロジェクト調整委員会の設置、③航行援助施設基金の設立からなり、利用国、海運業界等関係者はボランティアベースでこれらに協力することとなっている。

見方によっては、まだ制度の枠組みができたばかりであり、果たしてボランティアベースでの協力体制が実効あるものとして機能するかどうか、特に航行援助施設基金の設立がうまくいくのかどうか懸念は残るものの、とにかく第一歩を踏み出したことを評価するとともに、ここに至るまでの関係者のご努力に敬意を表したいと思う。

日本船主協会 常務理事・海務部長 半田 収

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ次長
飯野海運	総務グループ 広報・IR室
川崎近海汽船	総務部課長代理
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 常務理事兼企画部長 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
酒矢 雅久
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 収
園田 裕一
清野 鉄弥
山脇 俊介

編集後記

明けましておめでとうございます。この度の税制改正で業界の念願でありました「トン数標準税制」の導入が決定し、ここ数年の外航海運の好調とも相まって晴れやかな年明けを迎えられた方も多かったのではないのでしょうか。

しかし、それも束の間、年初から原油価格上昇・株価急落など気がかりなニュースが飛び込んできました。

そして、日常に目をやれば、値上げの嵐！消費税率upも実は近い?!と残念ながらいい話ばかりではありません。デフレ価格に慣れた身にとっては、世界的な資源争奪要因だけではなくたとえそれが自然な物価上昇であったとしても、やはり消費抑制に趨りがち。正月早々のクリアランスでも財布の紐は昨年ほどゆるくはなく…。

今年もいい年でありますように。(MN)

せんきょう1月号 No. 570 (Vol. 48 No. 10)

発行●平成20年1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)

