

せんきょう

2009
1
No.582

2009年 新春記念座談会

衛藤征士郎／衆議院議員
伊藤 茂／国土交通省海事局長
前川 弘幸／日本船主協会会長
(司会)
中本 光夫／日本船主協会理事長

『これからの
わが国海運』
トン数標準税制の実現をみて

ごあいさつ

2009年新春を迎えて

特別欄

2008年 海運界10大ニュース

Shipping FLASH

**アデン湾の海賊問題に関して海自
艦艇の即時派遣を麻生首相へ要望**

船舶特償大旨現行内容にて存続

平成21年度税制改正要望結果

Contents

ごあいさつ 1

2009年新春を迎えて

日本船主協会 会長／前川 弘幸

2009年 新春記念座談会 2

これからのわが国海運 — トン数標準税制の実現をみて —

衛藤征士郎／衆議院議員 衆議院予算委員長 海事立国推進議員連盟会長

伊藤 茂／国土交通省海事局長

前川 弘幸／日本船主協会会長 (川崎汽船株式会社 代表取締役社長)

(司会)中本 光夫／日本船主協会理事長

Shipping FLASH 12

1. アデン湾の海賊問題に関して海自艦艇の即時派遣を麻生首相へ要望

2. 船舶特償大旨現行内容にて存続

—平成21年度税制改正要望結果—

2008年 海運界10大ニュース 18

1.世界経済が急激に減速、海運市況が急落／2.アデン湾で凶悪な海賊事件頻発、政府は自衛艦派遣を検討／3.トン数標準税制に関する改正海上運送法が施行、船舶特償が大旨現行内容で延長／4.船舶からの大気汚染防止・GHG削減に関する検討が進む／5.水先改革の各種施策が逐次実施／6.EU、129年に及んだ定期船同盟制度を廃止／7.船員(海技者)確保の気運高まる、承認船員の規制改革が進展／8.外国人全乗の外航日本籍船が誕生／9.良質外国人船員の確保に向けた活動強化／10.マラッカ・シンガポール海峡における協力メカニズム・航行援助施設基金が本格稼働へ

海運ニュース

1. 各国から海賊行為の取り締まりを求める発言相次ぐ 21

IMO第85回海上安全委員会(MSC)の模様について

2. 世界経済危機は従来のビジネス・モデルを見直す好機

2010年問題は相当程度解消の見込み

アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)第21回中間会合の模様

1. 2008年末までに外国人全乗の外航日本籍船が11隻誕生 32

外航日本籍船の日本人船・機長配乗要件の撤廃について

2. 船員の海技資格承認制度の簡素化に向けた取組み

制度改善の施策取りまとめられる

海運日誌(12月) 35

船協だより 36

海運統計 37

編集雑感 41

編集後記 41

海運用語集も
あります!

せんきょうホームページ <http://www.jsanet.or.jp>



アデン湾の海賊問題に関し麻生首相へ要望(1月5日)



社団法人 日本船主協会
会 長 前川 弘幸

新 年 おめでとうございます

2009年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。



昨年は、トン数標準税制の根拠法である海上運送法等の改正法が施行され、これにより当協会が切望しておりました同税制が漸くわが国においても導入されることとなりました。また、平成21年度税制改正において船舶の特別償却制度がほぼ現行の内容で存続されることとなりました。改めまして、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に厚く御礼申し上げます。

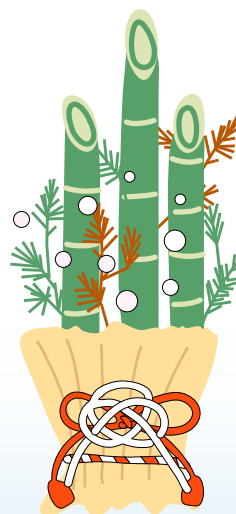
さて、海運業界の業績に目を転じますと、外航海運各社においては昨年夏までは好調なドライバルク市況に支えられ多くの会社が中間期最高益を更新しました。しかしながら、夏以降の市況は急落し、世界経済の減速に伴う荷動きの減少に加え円高の進行などの収益圧迫要因が重なり、2009年3月期決算では当初の予想を下方修正する会社が相次ぎました。内航海運においては、原油先物価格の急落に伴い内航燃料油価格が落ち着きを取り戻すことが期待される一方、国内の荷動き量も急速に減少をはじめており、好転の兆しを見せていた内航海運市況が急速に悪化することが強く懸念される事態となっております。中小企業が大多数を占める内航事業者の企業体力は脆弱であることから経営不安に陥ることが懸念されており、国内物資の安定輸送が今後とも維持できるよう引き続き内航海運業界への支援を関係方面に要請していきたいと思っております。

昨年来アデン湾で頻発する海賊への対策が喫緊の課題となっています。海賊行為は海運業界の責務である物資の安定輸送の障害となるばかりでなく、乗

組員の人命をも脅かす凶悪な犯罪です。アデン湾を航行する船舶はいまこの瞬間にも海賊の脅威に晒されています。関係各企業は可能な限りの対策を講じておりますが、武装した海賊に対し、自助努力には限界があります。一刻も早く海賊行為を防止するための効果的かつ具体的な対策を取っていただくよう政府に要望しており、その早期実現を期待しております。

海運から排出される温室効果ガス(GHG)の削減については、IMO(国際海事機関)における検討に引き続き積極的に参画し、関係当局等と連携して効果的かつ実効性のある対策が構築されるよう努めてまいります。

この他にも日本人海技者(船員)の確保・育成や日本籍船に乗組む外国人船員の承認制度の合理化・簡素化、水先制度における競争原理の導入など課題は数多いですが、一つ一つ問題の解決に全力を尽くして行く所存です。本年も関係の皆様から特段のお力添えを賜りますようお願い申し上げます。





2009年 新春記念座談会

これからのわが国海運

— トン数標準税制の実現をみて —

海上運送法及び租税特別措置法の改正法が平成20年7月に施行され、トン数標準税制が、ようやくわが国に実現した。これを機にご尽力いただいた関係者をお招きし、「これからのわが国海運～トン数標準税制の実現をみて～」と題し、その思いを伺った。(2008年12月1日開催)

出席者 衛藤征士郎 ● 衆議院議員 衆議院予算委員長 海事立国推進議員連盟会長
(順不同・敬称略) 伊藤 茂 ● 国土交通省海事局長
 前川 弘幸 ● 日本船主協会会長 (川崎汽船株式会社 代表取締役社長)
 司会
 中本 光夫 ● 日本船主協会理事長



トン数標準税制の実現をみて

中本 本日は、機関誌「せんきょう」の新春記念として、「これからのわが国海運～トン数標準税制の実現をみて～」と題して、座談会を企画いたしました。

海上運送法及び租税特別措置法の改正法が平成20年7月に施行され、主要海運国へ導入されてきたトン数標準税制(以下「トン数税制」)がわが国に実現しました。

歴代会長が非常にご苦勞されて取り組まれ、前川会長の時代によく実現をみました。会長はいまどのようにお感じですか。

前川 船主協会としてトン数税制に取り組んできた歴史は非常に長く、私の前任の鈴木会長、前々任の草刈会長、さらにその前の崎長会長の時代に欧州で導入されていたトン数税制についての研究を着手したことに遡ります。

実現までの議論の過程でいろいろな問題提起を受け、

皆様のご理解をいただけるよう説明に努めて参りましたが、われわれ外航海運にとっては国際競争力の強化が一番重要な問題であります。

欧州各国はじめ米国・韓国等が導入し、既に世界船腹量の約70%がトン数税制かトン数税制と同等以上の効果を持つ制度に浴するなかにあつて、日本の外航海運だけが競争力劣位にあるのは、いたたまれない状況でした。

外航海運では2003年ぐらいから海運マーケットがよくなり、その中でトン数税制を導入している欧州諸国の船主が税引後利益、いわゆるキャッシュを積み上げ、殴りこみというとおかしいですが、参入してきました。例えばLNGの長期契約などで日本の船主連合が契約取得しているところに参入してきたりするような事態も出てきました。何とかしなければいけないという問題意識を国会の先生方、海事局の皆様方によくご理解いただき、力強いご支援をいただいたお陰で導入できたわけでありまして、非常に感慨深いものがあります。この場をお借りして、関係の皆様方に改めてお礼申し上げたいと思います。

ただ、対象が日本籍船に限定されたということもあり、先進海運国の制度にはまだまだ近づいていないところがあり、これは今後の課題としてぜひ皆様方のご協力を得ながら、競争力改善に向けて取り組みたいと考えています。

中本 このトン数税制の導入に当たって、衛藤先生は海運の役割と重要性を強く訴えられ、同税制を実現に導かれました。先生の熱意なしには今日のトン数税制の実現はなかったと思われますが、当時を振り返って先生の思いをお聞かせいただけますか。

衛藤 トン数税制の導入はわが国海運界の悲願であるということを踏まえて、自民党海運・造船対策特別委員会(以下、海造特)として、何としてもこれを実現したいという非常に強い思いがありました。

海造特を中心に皆さんの熱い思いを結集して、政府・与党の税調に強く働きかけなければならない、こういう思いで私は二期続けて海造特委員長を務めさせていただきました。

当時私は委員長として、平成19年度暮れの税制改正で何としても道筋をつける、という決意を述べましたが、最初は多くの人たちが「そう簡単にできるわけではない」と思っていたと思います。

平成18年3月、海造特の下に海運税制問題小委員会が立ち上がり、勉強会だけでも13回やっています。国会議員があれだけの人数が集って13回も勉強会を持つのは異例で、それくらい皆、燃えたということです。併行して、運動を大きくバックアップし、あるいは前から引っ張っていく狙いを持って「海事立国推進議員連盟」を立ち上げました。同連盟も、海造特と合同で勉強会をやってきました。ですから、海事立国推進議員連盟と、党の政調の海運造船対策特別委員会（親会）と、その下にある海運税制問題小委員会とで、まさに3本の矢が1つ輪になって事に当たってきた。それが、1つの中核になって、長い間海運界の悲願であったトン数税制が実現できたと思っています。

平成19年12月13日には、「平成20年度与党税制改正大綱」に「トン数標準税制（トン数税制）」が盛り込まれたわけですが、この間、草刈元会長、引き継いだ鈴木前会長、前川会長、船主協会、海運界の皆さんが一致結束して事に当たってくれまして、それは非常に大きな力になったと思います。また、海事局長以下、国交省海事局の幹部の皆さんも本当によくやったと思います。

ただ、私どもは最初、「小さく生んで大きく育てる」というのが目的でしたから、これでよしとするわけではありません。これから私どもとして、世界の海運に伍していくためにも、あるいは世界海運国の第一等の海運税制を持つ日本という姿を実現できるように、これからさらに税制の改善に向けて努力していきたいと思っています。

中本 ありがとうございます。われわれ業界は非常に感謝しておりますが、一方、行政の立場で大変ご苦労も多かったのではないかと思います。伊藤局長、いかがでしょうか。

伊藤 トン数税制の導入について難しかったのは、1つには外形標準課税が日本の税制の中で極めて例のない税制でありましたこと、それから、海運業界の存

在そのものがなかなか世の中に十分理解が浸透していないという、この2つだったと思います。

衛藤先生のご活躍で、会議の回を重ねるごとに先生方が、わが国における国際海運の位置づけと重要性の理解をどんどん深めていかれたことを実感しました。そういう意味では、行政サイド単独でこのトン数税制を導入するということは到底できなかったことであるというのが実感です。まずは衛藤先生に大変な感謝を申し上げます。

一方で、前川会長あるいは鈴木前会長、草刈元会長、皆様には極めて辛抱強く、望みを捨てずに問題に取り組んでいただきました。いまでも覚えているのは、鈴木会長より業界の実態を例示しながらいろいろな角度からご説明をいただき、それが非常にわかりやすい説明だったと記憶しております。そういった辛抱強い努力の成果が、1年目の要望に現れて、平成20年度税制改正で実現したということでもあります。

私どもは19年税制改正要望で宿題をいただきまして、1年間をかけて具体的な制度設計をいたしました。この中で、トン数税制を導入するときに国民的な合意を得るのは一体何かということを議論いたしました。当時世界の約7割の船腹にはトン数税制等が導入されている中で、実は世界の1割ちょっと持っているわが国は享受できないということについて非常にゆゆしき問題である、導入する必要がある。それに加えて、導



衛藤衆議院議員



伊藤海事局長

入するときに国民的理解を得るという意味で、日本籍船がどの程度緊急の事態に必要なか。それから、日本人船員の数もはや危機的状況にある中で、どういう計画を立てるべきかを議論しました。その結果を持って、改めて平成20年度税制改正で当局と話をし、加えて先生方のご支援をいただいて2年がかりでようやく実現しました。

大変長い時間がかかりましたが、終わってみると、立派な成果が出たと認識しています。実際に企業の皆様がこの適用を受けるのは来年からですからまだこれから話でありますので、私どももしっかりと皆様の熱意を背景に立派に育てて、わが国外航海運が国際競争力をつけて、世界に冠たる外航海運として活躍されるような環境づくりをしていきたいと思っています。

中本 いまのお話のように、制度がいよいよ平成21年1月から動き出すことになりましたが、今後の展開について前川会長はどのようにご覧になっていますか。

前川 いま具体的な細かなところを含めて作業が進められつつありますが、我々としては、計画の趣旨に沿って、何としても5年の間に日本籍船を倍増する所存です。実際に投資をやるのは各社ごとになりますが、少なくとも船協の加盟メンバーの主たるところは何とかその制度を利用して国際競争力の改善に努めたいと考

えております。

一方で、日本籍船は日本人船長・機関長が乗組まなければならないという規制が撤廃されました。これは、画期的な大きなことだったと思います。一番根本にある国際競争力という観点から見れば、海技のノウハウを伝承し、なおかつ、安全運航を担保するための優秀な、しかも、それを司る日本人海技者が中核であるという仕組みは変わらないと思うものの、量的に拡大をしていくためには、日本のような少子高齢化が進むような社会ではなかなか日本人船員だけではやっていけません。やはり外国人にもお手伝いをいただく形になるうかと思しますので、それについて明確に道筋をつけていただいたということです。

それから、具体的に外国人を日本籍船に乗り込ませるための承認船員制度についても、いまいろいろと話が進んでいるところでありまして、我々業界としても改善に非常に期待しているところです。

中本 今後運用されるわけですが、この点について伊藤局長いかがでしょうか。

伊藤 平成21年度から適用を受けるために、希望する各社から計画をお出しいただいて、それを承認するという流れになっていますが、いま前川会長が言われたことについて2点あるかと思います。

1点目は、日本籍船を増やすということと、日本人船員を増やすということについて直接的にリンクさせないという割り切りを決断したということです。これは、実は私どもだけではなく組合の方々の合意も得た。それだけ日本商船隊の危機感を関係者が共有していたということが背景にはあると思います。その上で、船員を育成し、雇用するツールとして、例えば、社船実習というアイデアも業界から提案いただいて平成21年度からそれを実施します。ここでいろいろな条件整備が整ったということです。

2点目は、サブプライムローンに端を発する問題で世界経済が減速する見通しがありますが、むしろこれまでは世界のGDPと比較しても、世界の荷動量というのはそれ以上に伸びている経緯があり、日本の商船隊の整備もそれに合わせて増やしていこうという中で、



前川会長

中本理事長



伊藤海事局長

日本人船員だけを増やすだけでは、商船隊が実は維持できないという状況にありました。

私どもとしては、日本人船員は着々とある程度長いレンジでしっかりと増やしていくと同時に、増加する日本商船隊に対しては適正な船員の供給という意味では外国人船員をしっかりと育成して、日本の商船隊を支えてもらうというのも大きな課題でありまして、この両方を同時に推進していくという意味で、フィリピン人あるいは東南アジアの船員さんの雇用を、様々な資格についても業界の皆様と話をしながら、しっかりと需要に応えられるだけの供給責任を協力していくということをいままではやってきましたし、これからもやっていこうと思います。

中本 トン数税制を導入するにあたって、先ほど衛藤先生からは「小さく生んで大きく育てる」とのお話もありましたが、トン税が、諸外国と同一ではありませんけれども制度としては実現を見たわけですが、今後、先生としてはトン数税制についてどのような期待を持っていच्छいますか。

衛藤 まずは、トン数税制が世界水準に早く到達できるように我々も努力したいと思います。海運は世界単一市場での競争ですから、当然、単一の条件を付与して、そして頑張ってもらふ、こういう世界だと思い

ます。

よく「グローバルスタンダード」「イコールフットィング」という言葉がありますが、まさに税の世界のグローバルスタンダードがあるわけですから、それに早く到達できるように我々は頑張らなければいけない。

税制支援は国策そのものですが、先般もトン数税制にあたり、海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案に衆議院と参議院の付帯決議がついています。しっかりと「日本船舶船員確保計画の認定状況やトン数税制の適用状況を継続的に把握して、その効果を検証すること。そして、船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等、トン数税制以外の税制及び船員雇用に関わる支援措置の充実等により、国際的な競争条件の均衡化のため、さらなる制度改善に努めること」と書いてあります。ここでこのように議決されているということは非常に重い。

これから、私どもの党の海運造船対策特別委員会(村上誠一郎委員長)と、超党派の海事振興連盟(中馬弘毅会長)、これに私どもの海事立国推進議員連盟(衛藤征士郎会長)、こちらは私が会長を仰せつかっておりますが、この3つが常に連携し結束して、衆・参での付帯決議をしっかりと前に進めていくことが大事だと思います。

そのためにはやはり環境づくりが大事です。産業界、政界、官界、学会、それから大事なものは、都道府県・市町村の地方自治体等の参画の下に、できるならばオールジャパンの海事・海運のサミットをやったらいいいと思いますね。さらに言うならば、世界万国海事・海運サミットをやる。そういうことによって、海事・海運について皆がホットな気持ちになって情報を共有し、そして海運・造船は何たるものかだんだんと判ってくるようになると思います。そういう、大きな渦のような潮流をつくりだしていくのが我々の仕事かなと思っています。

当面する海運が抱える課題について

中本 大変元気づけられるお話をいただきました。国会のほうでも全面的に応援してくださるというこ

とですので、トン数税制をしっかり運用していければと思っています。

さて、トン数税制の話はこれぐらいにしまして、目下のところ、「アデン湾」で海賊事件が頻発しております大変な問題になっているわけですが、前川会長から当面する海運が抱える課題について少しご紹介いただければと思います。

前川 その前に、衛藤先生からダイナミックな構想のお話がありましたが、中国では既に国営海運のCOSCOが主催するワールド SHIPPING サミットが既に何回か開催されていて、私は2回参加しましたが、世界各国から主要な海事周辺事業者を集め、非常に大きな取り組みで行われています。それに参加して、中国というのはすごいなと思いました。国として大きいだけでなく、非常に強国になりつつありますが、それが海運の世界でも同様に、圧倒された思いがあります。今、衛藤先生から日本でサミットをとのお話がありましたので、遠い将来ではなく、そういうことを日本でもできれば非常に活気が出る、活性化すると思います。

中本 海運サミットで話が十分盛り上がり参りましたが、先ほどのお話しで当面する海運問題についていかがでしょうか。

前川 焦眉の急であるのが海賊対策です。2008年は100隻を超える船が海賊の被害を受けており、そのうち10隻以上が日本籍船あるいは日本の会社の関係する船となっております。従って、これを防止していただきたい、というのが喫緊の課題になっております。海事局の方々とも種々相談しているところですが、10月10日には国土交通大臣に対策をお願いしたところ です。

アデン湾はスエズ運河を通して東西を結ぶ要衝であり、その地域の安全運航が担保されなければ最終的に貿易が阻害され、なおかつ国民生活に響いてくるということになりかねませんので何としてでも防止対策をお願いしたいと考えています。

欧州諸国あるいはインドやマレーシアなどアジア

の国々も軍艦を派遣して海賊の防止行為に当たっていますので、わが国としても海上自衛隊の艦艇を派遣することも含めて検討願いたいというのが我々の正直な思いです。

いまのところ、日本人の船員については漁船の船長が拉致されているものの、実際に殺傷されるという事態には至っていません。もし日本人船員の人命に被害が及ぶようなことがあれば取り返しのつかないことになりますので、ぜひとも早急に有効な方策をとっていただきたいというのが、「アデン湾」の海賊の問題であります。

また、当然のことながらわれわれ外航海運に与えられた使命は、日本の産業あるいは国民生活に必要な不可欠な原材料、製品、食糧の安定輸送です。この使命を全うするためには、先ほど衛藤先生から国会の付帯決議のお話がありましたが、まさに国際競争力をもってその任に当たらなければいけません。そのために、当面は、トン数税制が導入され、これはオペレーターとしての税制、次にオーナーとしてこの度延長していただいた船舶の特別償却の制度を活用し、オーナーとオペレーターが両輪となって外航海運の競争力を維持していきたいと思います。

その他、日本人船員の確保・育成もさることながら、外国人の確保についても承認制度の改善をはじめ



衛藤衆議院議員

ひ我々もそれが円滑に運ぶようにやっていきますし、当局にもご協力願いたいと思います。

それから大きな問題として地球環境保全の問題があります。COP14では、ポスト京都議定書のあり方について議論されましたが、大きな進展はなかったと聞いています。現在は、国際海運等は京都議定書の規制の枠組から外れているわけですが、2013年以降何らかの規制が加えられるという方向性はやむを得ません。

その中で、海運界として具体的有効な手立てをどう取っていくのか、IMOで議論されていますが、何とか先進国のみでなく発展途上国も含めて統一されたルール・規制のもとで地球温暖化防止に対応していく形が作られるように、ぜひ日本政府の意見が反映されることを願っています。その過程で、我々としてもいろいろご協力をさせていただきたいと考えています。

それに加えてもう1つ、これは私の個人的な意見ですが、海運界を取り巻く産業としては、まず造船所で新しい船ができる。それを我々オーナー、オペレーターが共同して船を持ち、運航し、あるいは荷主さんとの契約を履行していく。その過程で、国民生活に重要な物資を運ぶ。その間に保守・点検・メンテナンスということをする。それから先、船は、解撤をして鉄で新しい船を造り、それを点検し、修理しながら、最終的には再びスクラップにして、またそれが鉄のリサイクルに回

る。こういう一連の流れが世界で確立されることが非常に大事なことだと思っています。

船を造りっぱなしにするのではなく、環境にやさしい一連のサイクルが促進されるように、日本船主協会としても積極的に関与していきたいと思っています。

中本 これらの課題について、行政からいかがでしょうか。

伊藤 海賊対策というのは非常に大事であり、かつ緊急を要する課題であります。夏ごろは、海賊問題というのは船協さんという当事者ご本人と、海事局自身は非常に大きな問題という認識をしていましたが、まだまだ社会的に問題になっていなかったという中で、私どもは一緒になりながら政府の関係者、あるいはマスコミに対していろいろな形で情報発信をしてきました。

その中で、10月に船主協会から要望をいただきまして、そのころから徐々に報道により、さらに国会の先生方から問題提起をしていただくような状況になりました。

前後して外務省がしっかり対応し国連理事会の決議について、わが国は共同提案国となり決議に各国の賛同を得ました。これからの話ですが、私どもは業界と基本的に同じ立場に立ち、あまり時間をかけずにやれることをやりたい。それから、中長期的な問題も併せて同時進行でやるということについてはもちろん応援していく所存です。

私どもが優位な経験を持っているのは、いわゆるマラッカ・シンガポールの事例です。海峡の沿岸国の協力体制が構築され、利用国が沿岸国の仕組みに貢献したという成功例があります。アデン湾あるいはソマリア沖の地域でも、この経験を生かし、IMOと協調しながら、その地域の各国に対してどういう貢献ができるかについて、中長期的な観点からの提案をしてまいりたいと思っています。

それから船舶の特別償却制度につきましては、要するにトン数税制と二律背反の問題ではなくて、両方ともあって初めて標準である。レベルを見ると日本の特償であれ、トン数税制であれ、まだ国際標準に十分



前川会長

に追いついていないという現実がありますから、最低限その枠組みを維持して、それからそのレベルを国際水準まで引き上げていくという基本的な路線が我々の基本的な考え方で、しっかりと関係者の理解を求めています。国際競争力を維持するための産業構造というのはオペレーターさんとオーナーさんは健全な関係と役割分担をしっかりとすることでこれにより国際競争力を維持しているのは世界の標準です。ですから、それを前提にした特償に対する取り組みというのをこれから根気よく進めていかなければいけないと思っています。

地球環境の問題についてですが、船自身は世界のマーケットで活躍して、その形態が実は便宜置籍が多いということから、京都議定書の目標の枠組みから外れて、IMOという国際機関の中でどういう枠組みが作れるかということが委託されているわけですが、ポイントは、外航海運の世界も京都議定書と同じように先進国と発展途上国が対立の構図になっていて、共通だが差異ある責任というのが京都議定書にありまして両極の争点となっています。

これがなかなか海運の世界でも解消できない状況ですが、日本はどちらかと言えばその間に立って何を求めていくかという立場です。避けなければいけないことは、地域規制として導入されることを避ける。それから、基準はすべて共通で公平なものでなければいけない。それから、世界の経済の動きに障害になるような規制であってはならないというような、幾つかのポイントをベースにして臨みたいと思っています。

それから最後の船のスクラップの問題、有害廃棄物の国境を越えた移動を制約する「バーゼル条約」という条約がありますが、国際間を自由に移動する船については、やはり環境問題として、「IMOでしっかり枠組みをつくりなさい」という宿題をいただいています。これは相当話が進み香港で、シブプリサイクル条約の採択会議が開かれるところまでようやくきました。

日本は何をしてきたかということですが、海運国でもあり、造船国でもあるという2つの顔をしっかりと持って、相当積極的にいろいろ提案をした。その結果として、この条約はヨーロッパの環境先進国と、わが国のように実体あるいは業をしっかり持っている国とが一緒



中本理事長

に取り組んできた条約ですから、内容的に業界の皆様が実現可能なものになったという認識をしております。わが国のような海運造船先進国としては1つの責務だと思います。日本の国益というよりは国際的な責任として、いままでその役割を果たしてきたという自負はあります。

ですから、ここから先は条約が発効しましたら、それなりの皆様のご努力をいただきなら、社会的使命を果たしていけるかなと思っています。

中本 シブプリサイクル条約については、条約を作るまで相当に日本の政府も一生懸命やっていただきましたし、それを踏まえて業界としていま前川会長から発言があったのは、そういうものを使っていいシステムを世界の中で日本がリードして作り上げられないかという提案だったかと思っています。

これらの課題について衛藤先生、お感じになることがあればお願いいたします。

衛藤 海賊問題ですが本当に緊急を要することです。本件については、2008年10月7日、国連安全保障理事会決議第1838号で、「海賊行為の鎮圧のためソマリア沖の公海及びその上空において必要な取り組みが実施できるように各国政府に艦船と航空機による展開を要請する」という決議があります。ですから、

当然わが国政府としても国連加盟国としてこの決議に
 応えなければいけません。

いまできることは特別措置法をもって対応するしか
 ないと思います。国際連合憲章、日米安保条約、日本国
 憲法、この3点の枠の中に入るような特別措置法をつくっ
 て緊急に対応するというところに結論はなると思います。

そのために、内閣にある安全保障会議を急いで開い
 てもらわなければいけない。私が防衛庁長官のときか
 ら運輸大臣、国土交通大臣がそのメンバーに入るよう
 になりました。それだけに国土交通大臣から安全保障
 会議の開催を要求してはどうか、そしてこの問題をぜ
 ひ早急に取り上げていただきたい。そして、内閣を挙
 げて対応するということが大事ではないかと思ひます。

それからさっき申し上げましたとおり、できるなら
 ば、日本海運・海事サミットの開催とか、世界万国海事・
 海運サミットの開催とかをやって、こういうサミット
 を踏まえた上で、わが国の「海事立国推進基本法」の制
 定とか、「海事立国推進大綱」を作るとか、そういう中に、
 いままでお話が出たようなことが1つ1つ盛り込まれ
 ていくということではないかと思ひます。

また、こういう内外のサミットをわが国で開催する
 ことによって、広く国民の皆さんにわが国の海運・造船、
 海事のことについて意識を共有してもらえるように
 なるのではないかと思ひます。

今後の海運について

中本 ありがとうございます。それでは最後になり
 ますが、少し明るい話題をいただいてしめられればと
 は思ひますが、世界経済は非常に厳しい状況です。ま
 ず前川会長から、今後の海運についてどのようにお考
 えでしょうか。

前川 いまの段階で明るい話はなかなかありませんが、
 ご存じのとおりマーケットは一時2万ドルそこそこ
 のコストの船が20万ドルを超えるレベルで取引され
 るというピークのところから、いまや2,000ドルを切
 る取引も出るという100分の1のマーケットに急落と
 いう状況です。

平成20年の5月にマーケットが高騰したのも異常
 であったと考えられるし、いまのマーケットもやはり
 異常であると考えています。サブプライムローンとか
 金融危機、それがひいては実体経済に影響を及ぼして
 いるということですから、市場経済というのは往々に
 してオーバーシュートします。現状は行き過ぎでし
 ょうから、あまりいまの状況に悲観ばかりはせずに、い
 ずれはどこかで反転、いわゆる正常な需給関係に基づ
 くマーケットが形成されていくだろうと思ひます。

いまは余りにも急激に世の中が変わり、我々がお客



様とするどの業界も生産調整の形に入っているのです、一時的な落ち込みは仕方がないでしょう。

ただし、これは私の個人的な信念でもあります。世界が平和で経済活動が行われ、皆がよりよい生活を求めるような状況下では、必ず世界の貿易量は増えていくわけですから、われわれが担う海上輸送はこれからも増えていくだろうと考えております。一時的な調整があるにしても、まだまだ海運は成長産業であると思っていますので、それを念頭に置きつつ、いま目の前にある危機に対応していきたいと思います。

そして、やはり人材が一番大事だと思います。それぞれの企業が元気で、将来に希望を持ちつつやることが、人を育てる上での基本になってくると思います。育ってきた人が、将来の難しい問題を解決することになりますので、個別の企業としても、人材の育成には、これからも鋭意努力していきたいと思います。

中本 伊藤局長、これからどのように海運行政をお進めになろうとされていますか。

伊藤 私自身は、日本ではとてもいい荷主さんがいて、製造業も含めてしっかりとした産業があり、そこに輸送需要があって、健全な荷主さんがおられて、そこに非常に長期にわたって海運業がしっかりとサービスを提供してきたという極めて厚い信頼関係がある。それをベースにして、世界の中で競争して大変頑張っておられる。

もう1つ申し上げると、日本の造船あるいは船用工業、日本の健全な海運業があることによって、世界のリーダーとして製造業がしっかりと活躍をしているということを考えると、これだけの海事関係のコンポーネントが世界に揃っている国というのは実は日本にしかない状況になりました。

それぞれの国を見てみると、必ずどこかが欠落をしています。例えば、イギリスが世界の造船国として世界一という時代がありましたが、いまはもう見る影もない。韓国は、海運業もあるが造船業で頑張っている。そういうところでそれぞれ特徴がありますが、日本の最大の強みはあらゆるコンポーネントがしっかりと育っている。この強みを、これから将来しっかりと生

かしていかなければいけない。

その環境づくりは我々海事局が担うところであり、その一環としてトン数税制があり、特償があり、あるいは技術開発であったり、環境対策であったり、こういう役割を果たさなければいけない。

世界の経済が不透明な中で、各国同じような問題をこれから抱えざるを得ない中で、相対的な競争力としては海事分野で言うところと日本が一番影響が少ない国に間違いなくなると思いますから、相対的な競争力は上がると考えて、それで何をやるべきかをこれから業界の皆さんたちと考えていく。「ピンチはチャンスだ」という捉え方をしたいと思っています。

中本 大変力強い言葉を、いただきましてありがとうございます。最後になりましたが、衛藤先生にまとめをお願いいたします。

衛藤 海運・造船界、海事産業というのは、いままでお話しがあったように世界水準から見たら、相当なハンディキャップがあったにもかかわらず、このハンディを乗り越えて、よくぞ今日ここにあるなと思います。

ですから、トン数税制を始め、もろもろの諸税が国際統一のコンバージェンスにちゃんと行き着けば日本の海事産業は極めて明るいものがあると思います。

あとは、人材の育成、もう1つは、海事産業に関わるすべての人がチームワークでやるということでしょう。これが非常に大事ではないかと思います。

幸い、国交省海事局というのは応援団になっていますから、これはいいことです。ですから、海事産業は明るい未来があると思っています。

中本 ありがとうございます。それでは話も尽きませんが、お時間となりましたので本日はこれにて終了とさせていただきます。本日は、誠にありがとうございました。

January
2009
Shipping
FLASH

アデン湾の海賊問題に 関して海自艦艇の 即時派遣を 麻生首相へ要望

当協会は、アデン湾において凶悪な海賊事件が頻発している状況に鑑み、1月5日、麻生太郎内閣総理大臣・総合海洋政策本部長および河村建夫内閣官房長官宛に面会し、要望書（〔資料〕参照）を提出の上、国連安全保障理事会決議に基づき、新法制定を視野に入れつつも、まずは現行法の枠組みの中で海上自衛隊艦船の即時派遣を決断いただくよう要望した。

同要望書の提出には、前川弘幸会長とともに宮原耕治副会長、芦田昭充副会長等が同行し、現在、政府においてアデン湾に海上自衛隊艦船を派遣する方向で検討いただいていることへの謝意を伝えるとともに、当該海域を航行する船舶から海賊襲撃の脅威を取り除くべく一刻も早い対応を要望した。（海務部・斎藤）



麻生総理大臣・河村官房長官に対し要望を行う当協会首脳陣

【資料】

船主海 第1号

2009年1月5日

内閣総理大臣・総合海洋政策本部長

麻生 太郎 殿

社団法人 日本船主協会

会 長 前川 弘幸

アデン湾における海賊事件への即時対応について

平素より、わが国海運業界の発展に格段のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、アデン湾における海賊事件の頻発を受け、当協会は昨年10月10日付で国土交通大臣・海洋政策担当大臣 金子一義殿にわが国の対応強化をお願い申し上げました。

その後、国会および政府内においても本件を採り上げていただき、新法制定を含め、精力的に検討を行っていただいていると理解しております。

また、この間、関係者によるシンポジウムが開催され、麻生総理大臣殿に提言が提出されるとともに、一般紙・テレビ等でも広く報道されるなど、政府内はもとより国民の理解・認識が進んだことにつきましては、私共といたしましても誠に心強く感じ、感謝申し上げる次第です。

海賊対策のために法整備に取り組んでいただけることは非常に有り難いことですが、政府見解等によれば、現行の法制下であっても、海上警備行動の発令により海上自衛隊の即時派遣も可能と仄聞しております。

一方、法整備をした上でなければ、海上自衛隊の活動が十分に行えないとのご意見も伺っておりますが、例え艦船によるエスコートのみであったとしても海賊行為抑止に効果が期待でき、現場の乗組員にとっても安心感が増すものと考えます。

わが国においてさまざまな制約があることについては理解しておりますが、国連においても本年に入り安保理決議第1838号、同1846号および同1851号を採択し、ソマリア沖の海賊対策を各国に促していることから、わが国も制約を乗り越えて一刻も早い対応をお願いしたいと存じます。

つきましては、船舶が今まさに海賊に襲撃されるかもしれないという状況下にあることについて再度ご認識いただき、安保理決議に基づき、新法制定を視野に入れつつ、まずは現行法の枠組の中で海上自衛隊艦船の即時派遣をご決断いただきますよう強くお願い申し上げます。



January
2009
Shipping
FLASH

船舶特償大旨現行 内容にて存続

平成21年度税制改正要望結果

平成21年度税制改正要望の結果については、12月12日に平成21年度与党税制改正大綱が取り纏められ、特に租税特別措置の全面見直しを取り沙汰される厳しい状況下において「船舶の特別償却制度」（以下、船舶特償）は、一部見直しはあったものの、大旨現行通りでの延長が認められた。平成21年度海運関係税制改正の経緯は概要以下の通りである。

当協会は、平成20年9月開催の定例理事会において、平成21年3月末に期限切れを迎える「船舶の特別償却制度の延長・恒久化」「スーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭において整備される荷さばき施設等に対する固定資産税・都市計画税の特例措置の延長」を中心に「平成21年度税制改正要望」として要望項目を取り纏め、9月に自民党税制調査会に提出後、政府・国会関係方面への要望活動を開始した。（本誌2008年10月号P.2参照）

船舶特償についての当協会要望は、現行制度（外航環境低負荷船：特償率18%、内航環境低負荷船：特償率16%）の延長・恒久化、さらに、内航環境低負荷船のうち、特に省エネ・CO₂削減に資する船舶は、現行の16%の償却率から18%に引き上げることとしていた。その後、11月25日には財務省が、船舶特償の要件を縮減する整理合理化案を国土交通省に提示した。同整理案では、外航船舶は、対象船舶を日本籍船のみに限定した上で、償却率を現行の18%から16%に縮小する。また、内航船舶は、償却率を現行の16%から14%に縮小するという方針が打ち出され、極めて厳しい内容であった。

このため当協会は、国土交通省との連携の下、政府・国会方面に対し、世界単一市場の激しい国際競争に晒されている外航海運の国際的な競争条件の均衡化

を図り、日本商船隊の国際競争力の確保を図ることの必要性を強力に訴え、特償の堅持に理解を求めた。

その結果、12月12日に決定した与党税制改正大綱において、船舶特償については、外航環境低負荷船が現行の18%で2年間の延長が認められ、例外として、トン数税制選択事業者の海外子会社保有外国籍船の償却率を現行の18%から16%に引下げるとされた。また、内航環境低負荷船は、環境要件を見直した上、現行の16%で2年間の延長が認められるとともに、スーパーエコシップ等環境性能が高い船舶については償却率が16%から18%に引き上げられた。この他、「スーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭において整備される荷さばき施設等に対する固定資産税・都市計画税の特例措置」についても現行内容での存続が認められた。

また、国際課税関係として「外国子会社配当益金不算入制度の創設」については、国際課税連絡協議会（当協会含む26団体加盟）が中心に要望活動を行ってきた結果「海外子会社利益の国内還流に向けた環境整備（外国子会社に関する外国税額控除の見直し等）」として、与党税制改正大綱に盛り込まれた。

平成21年度の当協会が要望した海運関係税制改正要望の結果は【資料1】、改正後の海運関係税制の全容は【資料2】の通りである。
（企画部・本多）

【資料1】平成21年度税制改正要望事項 改正内容

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%	● 外航船: 延長・恒久化	● 外航船: 対象を日本籍船 のみに限定した上、 償却率18%から 16%に縮小	外航船: ● 現行の特償率18%で2年間 延長(但し、トン数標準税制選 択事業者の海外子会社保有 の外国籍船は16%に引下げ)
	● 内航環境低負荷船 (300G/T以上) 特償率16%	● 内航船: 内航環境低負荷船 のうち、特に省エネ・ CO ₂ 削減に資す る船舶については、 現行の16%の償 却率から18%に 引き上げ	● 内航船: 償却率16%から 14%に縮小	内航船: ● スーパーエコシップ等環境性 能の高い船舶は18%に拡充 ● その他は16%で2年間延長(但 し、環境要件を厳格化)
スーパー中枢港湾の 特定国際コンテナ埠 頭において整備され る荷さばき施設等 に対する固定資産税・都 市計画税の特例措置	【課税標準】 ● 課税標準:1/2	延長	—————	現行内容で存続

【資料2】平成21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 （海上運送法第38条に規定する課税の特例）	「日本船舶・船員確保（5年）計画」を作成・申請し、国土交通大臣の認定を受けた対外船舶運航事業者は、当該5年間、日本籍船に係る所得についてトン数標準税制（課税の特例）を適用できる。5年後に更なる5年計画を作成し再認定を受ければ更に5年間適用できる。 (1) 主な認定基準 ① 日本籍船を5年間で2倍以上とすること ② 毎年度、日本籍船1隻当たり1名以上の日本人船員を訓練すること ③ 毎年度、日本籍船1隻当たり4人以上の日本人船員を雇用していること (2) 対象 日本籍船に係る所得 (3) みなし利益 「1日当たりのみなし利益の金額※」×「当該日本籍船の年間稼働日数」により算出。 ※1日当たりのみなし利益の金額（100N/T当たり） <table><tr><td>～1,000N/T</td><td>120円</td></tr><tr><td>1,000 N/T～10,000N/T</td><td>90円</td></tr><tr><td>10,000 N/T～25,000N/T</td><td>60円</td></tr><tr><td>25,000N/T～</td><td>30円</td></tr></table> (4) 課税の特例 「日本籍船に係る本来の所得」から「みなし利益」を差し引いた金額を所得控除（損金算入）できる。	～1,000N/T	120円	1,000 N/T～10,000N/T	90円	10,000 N/T～25,000N/T	60円	25,000N/T～	30円	平21(22).4.1～ 平26(27).3.31(5年間) 再認定を受けた事業者は 平26(27).4.1～ 平31(32).3.31(5年間) も適用可
～1,000N/T	120円									
1,000 N/T～10,000N/T	90円									
10,000 N/T～25,000N/T	60円									
25,000N/T～	30円									

項目	制度の概要	適用期間
2. 船舶の特別償却制度	外航環境低負荷船（3000G/T以上） ● 特償率 18/100 ● 特償率 16/100（但し、収入金額の課税の特例（所謂トン数標準税制）の適用を受ける法人が取得等をする日本籍船以外の外航船舶） 内航環境低負荷船（300G/T以上） ● 特償率 16/100 ● 特償率 18/100（但し、環境への負荷の低減に著しく資する船舶）	平21.4.1～平23.3.31 平21.4.1～平23.3.31
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）に対して新造船又は環境負荷低減型（中古船に限定）の設備要件あり	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	

項目	制度の概要	適用期間
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～平23年度取得分
2) 外航用コンテナ	● 課税標準: 価格の4/5	平10～平21年度取得分
11.港湾施設の特例措置 1) 外貿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 旧外貿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 その他 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) 外貿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さば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: 1/2	平21.4.1～平23.3.31

※下線は平成21年度税制改正による変更箇所

2008年 海運界10大ニュース

1 世界経済が急激に減速、海運市況が急落

外航海運の業績は、2008年度第2四半期までの好調なドライバルク市況に支えられ、大手3社が揃って中間期最高益を更新するなど多くの会社で増収増益となった。しかし、同第3四半期以降市況は急落、世界経済の減速に伴う荷動きの減少に加え円高の進行などの収益圧迫要因が見込まれ、2009年3月期決算では当初の予想を下方修正する会社が相次いだ。

内航海運は、暴騰を続けていた内航燃料油価格が原油先物価格の急落に伴い落ち着きを取り戻すことが期待される一方、国内の荷動き量も急速に減少をはじめており、好転の気配を見せていた内航海運市況が急速に悪化することが強く懸念される事態となった。

2 アデン湾で凶悪な海賊事件頻発、政府は自衛艦派遣を検討

アデン湾において、機関銃やロケット砲などの重火器で武装した海賊による襲撃が頻発している。2008年の1年間に襲撃事件が100件以上発生し、船舶をハイジャックして身代金を要求するという事件が30件以上発生した。国連安全保障理事会では、海賊鎮圧のため各国に艦船派遣を促すなどの決議を採択し、有志連合軍(CTF-150)のほか、EU軍、NATO軍をはじめ多くの国からアデン湾へ艦船が派遣された。

当協会は9月に「アデン湾航行安全対策本部」を設置し、関係者間の情報共有を図るとともに、海賊防止のための具体的な対策を早急に講じるよう国土交通大臣へ要望した。さらに、あらゆる機会を通じわが国政府の海賊問題への対応を働きかけた。

わが国政府は、12月12日にいわゆる補給支援特措法の延長を可決するとともに、さらに海賊対策のためアデン湾への自衛艦派遣についても検討を開始した。

3 トン数標準税制に関する改正海上運送法が施行、船舶特償が大旨現行内容で延長

トン数標準税制(以下、トン数税制)の根拠法である海上運送法(附則の改正租税特別措置法含む)及び船員法の改正法が、5月30日の参議院本会議で可決・成立、6月6日に公布、7月17日に施行された。関連の政・省令及び国土交通大臣の「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」並びに認定基準についても7月31日までに施行・告示乃至通達が出された。トン数税制を2009年4月より適用したい事業者は、国土交通大臣に対し2009年1月末までに「日本船舶・船員確保計画」の認定申請をする必要がある。主な認定基準は、日本籍船を5年で2倍以上とすること、日本籍船1隻につき年間1名以上の日本人船員を訓練(三級海技士免許の取得に必要な乗船履歴を取得するための訓練)すること、日本籍船1隻あたり4人の船員を配置すること等である。

2009(平成21)年度税制改正において、2009年3月末をもって適用期限を迎える「船舶の特別償却制度」について、外航船は、トン数税制選択事業者の海外子会社保有外国籍船の償却率を現行の18%から16%に引下げるとされたが大旨現行内容で延長(2年間)された。内航船については、環境への負荷の低減に係る要件を見直したうえ延長(2年間)された。また、環境への負荷の低減に著しく資する船舶については償却率を16%から18%に引上げられた。「スーパー中樞港湾の特定国際コンテナ埠頭において整備される荷さばき施設等に対する固定資産税・都市計画税の特例措



アデン湾における海賊襲撃の状況(2008年1月1日~2008年「せんきょう」10月号まで)

4 船舶からの大気汚染防止／GHG削減に関する検討が進む

近年、環境への関心が高まるなか、国際海事機関(IMO)においても船舶にかかる環境保護に関して活発な検討が行われている。

船舶から排出されるNOxおよびSOxの排出基準を強化する海洋汚染防止条約(MARPOL条約)附属書VIの改正規則が10月に採択された。同規則では、現行のNOx排出規制値を80%削減した規制値が2016年より適用されるとともに、燃料油中のSOx含有量が、一般海域において現行4.5%から、2012年より3.5%、2020/2025年より0.5%に規制されることなどが含まれている。

また、2009年末の合意に向けてポスト京都議定書の枠組みが審議されているなか、IMOにおいて国際海運からの温室効果ガス(GHG)削減対策が活発に議論されている。削減の方策として、技術的な手法(船舶のエネルギー効率の改善等)、運航上の手法、経済的な手法(燃料油課金、排出量取引等)について検討が進められており、10月には新造船の燃費性能を評価する指標(エネルギー効率設計指標)の算出方法が作成され、試行的に実施することが合意された。

5 水先改革の各種施策が逐次実施

ベイ、ハーバー水先区が統合された三大湾において限定解除免許および新規免許取得者による「通し業務」が開始、徐々に拡大されたほか、等級別免許制導入に伴い新規学卒者にも門戸を開いた三級水先人養成課程による教育が始まるなど、水先改革の各種施策が逐次実施された。

また、新たに水先人の指名制が導入され、これを活用した事前・個人契約の締結例も出た。

6 EU、129年に及んだ定期船同盟制度を廃止

10月18日、EUは定期船同盟に対するEU競争法適用除外制度を廃止。欧州同盟は129年に渡る歴史に幕を下ろした。これにより、欧州定期航路に配船する船社は同競争法適用という未体験領域に突入し、共通タリフ・サーチャージなどは認められないこととなった。また欧州委員会は、7月、海運全般に同法を適用する際のガイドラインを発表。定期船分野では、業界団体内での船社間の意見・情報交換を一定程度許容する一方、不定期船分野については、タンカー・バルクプール協定などの共同行為が同法の監視下に置かれることが明確となった。しかしながら、同ガイドラインの内容は抽象的なものに止まるため、どのような行為が同法違反となるのか不透明な部分が多く、各船社は慎重に対応している。なお、同法違反とされた場合、当該企業の世界総売上上の10%という高額の制裁金が規定されている。

一方、アジアにおいても、中国の競争法施行(8月)や香港政府の独禁法制定への動き(5月)など、競争政策強化への動きがみられた。



7 船員（海技者）確保の気運高まる、承認船員の規制改革が進展

7月1日、当協会は人材確保タスクフォースを設置した。同タスクフォースは、トン数税制導入に伴う日本籍船増加を念頭に、日本人船員・海技者の確保と外国人船員の承認海技資格取得制度の合理化・簡素化を政府に働きかけることを目的とする。

日本人船員・海技者の確保については、海事教育機関との連絡会を立ち上げ、当協会主催により商船高等専門学校合同進学会ガイダンスを開催した。また、横浜港振興協会主催の「子供たちと港を語る事業」を後援し中学生の職場体験を実施した。

外国人船員承認制度の簡素化については、内閣府の規制改革推進本部に「日本籍船運航に係わる海技資格等の承認制度の簡素化」の要望を提出し、STCW条約の締約国が発給した資格証明書を受有する者には、わが国の海事法令の通知のみによる承認証発給を求めた。その後、国土交通省海事局は、「承認船員制度の在り方に関する検討会」を設置し、承認試験の実施回数および実施国の拡大など、現行制度を前提とした場合の当協会要望が実現された。

8 外国人全乗の外航日本籍船が誕生

6月、2005年6月13日付の労使確認に基づく外航日本籍船の日本人船・機長配乗要件の撤廃について、各船社と全日海の間で協議に入ることが合意された。その結果、11月末までに9隻の外国人全乗の日本籍船が誕生した。

一方、上記労使確認に基づき2007年10月から実施されている外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームについては、1期生11名（航海士9名（うち女性1名）機関士2名）のうち、3名（全て航海士（うち女性1名））が外航船社への就職を果たした。また、10月から2期生17名（航海士15名（うち女性4名）、機関士2名）の育成が開始された。

9 良質外国人船員の確保に向けた活動強化

当協会は、全世界的に深刻な問題となっている良質な外国人船員不足に対応するため、FOC船の外国人船員労働条件交渉に直接携わっている国際船員労務協会の会長を当協会の副会長に迎えて、同協会との更なる連携強化を深めた。また、2009年に予定されているIBF交渉に向け引続き同協会を最大限にバックアップして行く。

10 マラッカ・シンガポール海峡における協力メカニズム・航行援助施設基金が本格稼働へ

マラッカ・シンガポール海峡の航行安全・環境保全に関して、2007年9月、IMOも参画し、沿岸国と多くの利用国等により国際的な協力の枠組みが合意された。この枠組みの下、航行援助施設の整備にかかる費用を支出する「航行援助施設基金」が設置され、2009年1月以降、同基金により整備事業が実施されることとなった。

同基金には、日本財団が当初5年間、事業費の1/3(250万米ドル)を拠出することとしているほか、日本、アラブ首長国連邦、ギリシャ、韓国およびMENAS(中東航行援助サービス)がそれぞれ拠出を表明している。

1 各国から海賊行為の取り締まりを求める発言相次ぐ

IMO第85回海上安全委員会(MSC)の模様について

国際海事機関(IMO)の第85回海上安全委員会(MSC85)が、2008年11月26日から12月5日まで、IMO本部(ロンドン)にて開催され、海賊問題、船舶長距離識別追跡装置(LRIT)およびバルクキャリアの定義等について審議が行われた。

今次会合の審議概要は以下のとおりである。

1. 海賊問題について

会合の初日、ミトロプロス事務局長から、昨今の海賊事件について、「ソマリア沖の海賊事件は深刻な状況にあり、船員は危機的状況に晒されている」との発言があった。

また、2008年11月に開催された国連安全保障理事会にて、同事務局長が、①船員、漁民の保護、②世界食料支援プログラムの食糧支援船の安全航行の確保、③ソマリア沖の航行安全確保のための枠組み作りの重要性を訴え、さらに各国が派遣している軍艦に明確な交戦規則(ROE: Rule Of Engagement)の付与、海賊に対する法的措置の確立を国連に要望したことが紹介された。

国際海運会議所(ICS)からは、①アデン湾に派遣されている軍艦は国連による指令系統で行動すること、②海賊行為を行った者に対し法的措置を取る手続きを確立すること、③新たな国連安保理決議は、外国艦船がソマリア領海内で立ち入り検査等の活動を実行できるようにし、海賊行為を犯罪として処罰できるよう各国が法整備を行なうべきであると発言した(国連安保理決議第1846号が12月2日に採択される前の発言)。

今次会合では、各国から海賊行為の取り締まりを求める発言が多く、国際社会が一体となってこの問題の解決に向け努力すべきとの認識が共有された。

また、「海賊および武装強盗に係る政府への勧告および船主、船長、乗組員等へのガイダンス(MSC回章文第622号および同第623号)」の見直しに関する中間報告が、海賊問題書面審議グループ(コレスポンデン

スグループ)から提出されていたが、特段審議は行なわれず、次回MSC86(2009年6月開催)にて最終報告されることとなった。

2. 船舶長距離識別追跡装置について

船舶長距離識別追跡装置(LRIT: Long Range Identification and Tracking system)とは、衛星通信を通じて船舶の識別符号や位置情報等を締約国に配信することにより、陸上において遠洋航行中の船舶の動静把握を可能とするシステムである。同システムは、2001年9月に発生した米国同時多発テロを契機として、国際的な保安体制の構築を目指して米国より提案されたものであり、2006年5月開催のIMO第81回海上安全委員会(MSC81)において、新たに同システムを導入するためのSOLAS条約の改正案が採択された。

この結果、同改正条約が2008年1月1日に発効し、国際航海に従事する総トン数300トン以上で、新造船は2008年12月31日以降、現存船は2008年12月31日以降の最初の無線検査時まで適用が開始されることとなっている。

しかし、今次会合にて、SOLAS条約で決められた導入日である2008年12月31日までにデータセンター*1を設置することが間に合わない締約国があり、各国からLRITの導入延期を求める発言があった。

このような状況を考慮し、今次会合では、各締約国が2009年6月30日までにデータセンターを設置すればよいこととする「LRIT導入促進のための暫定措置」が作成され、採択された。

*1 データセンター(DC):

船舶から送信されたLRIT情報(船名のID、位置情報等)を通信事業者経由で旗国(旗国が設置したデータセンター)が受信し管理する。また、その情報を沿岸国、寄港国が必要とすればデータセンター経由で情報を提供することとなっている。

1 データセンター(DC)の設置について

12月2日時点における各国DCの設置状況について、IMO事務局より以下の通り報告があった。

- ① 国内データセンター(NDC)の設置を表明した国
アルゼンチン、豪州、バハマ、バーレーン、ベリーズ、ボリビア、ブラジル、カナダ、チリ、中国、インド、日本、キリバス、リベリア、マレーシア、マーシャル諸島、モンゴル、パキスタン、パナマ、カタール、韓国、ロシア、セントネビス、シンガポール、トルコ、ツバル、ウクライナ、UAE、米国、バヌアツ
- ② 地域データセンター(RDC)の設置を表明した国
EU加盟国(27カ国)の他、ノルウェーおよびアイスランド

2 MSC回章文「LRIT導入促進のための暫定措置」について

LRITの導入日(2008年12月31日)までにDCを設置できないため、2009年6月30日までにDCを設置するという暫定措置を希望する締約国は、IMOに暫定措置を希望する旨とDCの設置時期等を通知することが求められる。

また、旗国のDCが設置されていないため、船舶から送信されるLRIT情報を受信できていないことのみを理由に、ポートステートコントロール(PSC)において船舶の出港を遅延させたり、拘留させたりする措置を取ってはならないこととなった。但し、PSCの指摘を受けないためには、旗国および船舶に以下の要件が求められる。

- ① 旗国は、IMOに暫定措置を希望する旨とDC設置時期等を通知すること
- ② 船上機器は、機能試験を終了し、試験結果報告書を備え付けていること
- ③ 「LRIT適合」と記載された安全設備証書を所有していること

さらにLRITの性能基準で要求されている船舶からのLRIT情報は、6時間毎に自動で送信することとなっているが、主管庁の判断で送信間隔を6時間以上としても良いこととなった(ただし、暫定措置の期間中のみ)。

3 MSC回章文「船上機器の型式承認や検査に関する指針」について

前回MSC84(2008年5月)にて採択された同指針について、以下の箇所が変更された。

- ① 船舶保安警報装置(SSAS: Ship Security Alert System)について、機能試験に合格すればLRITの船上機器として使用できることが新たに認められた。
- ② 2008年12月31日以前に建造(起工)された船舶について、機能試験は無線検査(SR)日の3ヶ月前からしか開始することができなかったが、3ヶ月以内という文言は削除され、各主管庁が機能試験の開始日を決めることとなった。

3."バルクキャリア"の定義について

2006年7月1日に発効した改正SOLAS条約12章において、新しいバルクキャリアの定義(運搬する貨物の用途による定義)が導入され、同時に同2-1章(構造)のバルクキャリアの定義も12章を参照するよう改正された。一方、従来から、同9章にもバルクキャリアの定義(貨物倉の形状による定義)が存在し、固定式点検設備(PMA)の設置、自由降下式救命艇の強制、および検査強化プログラム(ESP)の実施等が要求されている。

このように、SOLAS条約中にバルクキャリアに対する2つの定義が混在することや、同12章における定義中で使用されている「主に乾貨物をばら積みで運搬する船舶」の解釈が曖昧であることから、旗国間の解釈の相違に伴いポートステートコントロール(PSC)等で問題が生じないよう、2つの定義を調和する検討が進められているものの、2年間以上にわたり結論が得られていなかった。そのため、今次会合の直前(2日間)にバルクキャリアの定義に関する解釈を作成するため、中間会合が開催されることとなっていた。

今次会合においては、同中間会合で纏められたバルクキャリアの定義の明確化に関するMSC決議案につ

いて審議が行われ、ほぼ原案のまま非強制のMSC決議として採択された。

なお、同決議については、非強制であるものの適用日が入ったものとなっており、決議の内容を取り入れるかどうかは各旗国の判断に任されることとなる。また、同決議の仮訳は【資料】のとおりである。

4. ゴールベーススタンダード(GBS)について

現在船級協会に委ねられている船体構造規則について、今後はIMOがこれを監視すべきとして、5段階の階層構造の下で船級協会の構造規則を評価する「目標指向型の新造船構造基準(GBS: Goal-Based New Ship Construction Standards)」に関する検討が行われている。また、前回会合までに、油タンカーおよびばら積み貨物船のGBSについて、目的(第1階層)および適用等を規定するSOLAS条約改正案、および機能要件(第2階層)等を定めた決議案がほぼ合意されている。今次会合においては、技術基準の適合性検証(第3階層)のための手続き等を定めた指針案を最終化の上、GBS全体としての承認が予定されていた。

今次会合においては、SOLAS条約改正案および第2階層については、ほぼ全ての部分で合意できたものの、第3階層の一部や適合性検証のための経費負担等について合意することができなかった。このような状況から、検討すべき項目が残っている段階でSOLAS条約改正案を承認することは時期尚早との意見が多数を占め、今次会合での承認は見送られた。

なお、今次会合での合意事項は以下のとおりである。

(1) 適用船舶:

- 長さ150m以上の油タンカー
- 鉱石運搬船および兼用船を除く、一層甲板を備え、貨物区域にトップサイドタンクおよびホッパータンクを設けた長さ150m以上のばら積み貨物船

(2) 適用時期:

- 2015年1月1日以降に建造契約が結ばれる船舶
建造契約が無い場合、2016年1月1日以降に起工する船舶
- 2019年1月1日以降に引き渡しが行われる船舶

また、左記適用時期に関して、2012年に構造規則検証の状況等をIMOでレビューし、必要があれば適用時期の見直しを行うという日本提案の内容が盛り込まれた。なお、この適用時期については、今次会合でのSOLAS条約改正案の承認を前提として日本から提案した内容が合意されたものであるため、今次会合での承認見送りを踏まえ、次回MSC86(2009年5月)にて再審議されることとなる。

5. 今次会合におけるその他の採択・承認要件について

1 非損傷時復原性基準の強制化について

現在非強制の勧告である非損傷時復原性基準(ISコード)を強制化するSOLAS条約II-1章の改正案、および国際満載喫水線条約(LL条約)の改正案が採択された。なお、同基準(2008ISコード)の多くは、IACSの統一規則として既に規定済みのものであり、影響は限定的とされている。また、その適用等は次のとおりである。

適用船舶: 長さ24m以上の旅客船および貨物船

適用時期: 2010年7月1日以降に起工する船舶から

備考: 2008ISコードはPart. AとPart. Bから構成され、Part. Aは強制部分、Part. Bは非強制部分となっている。また、現在のISコードに含まれているコンテナ船等のいくつかの船種毎の基準は、2008ISコードのPart. Bで規定されている。

2 国際海上固体ばら積み貨物コード(IMSBCコード*1)の強制化

「固体ばら積み貨物の安全実施コード(BCコード*2)」は非強制の勧告であったが、「国際海上固体ばら積み貨物コード(IMSBCコード)」として、SOLAS条約附属書第5章*3、第7章*4で強制化とする改正が採択された(発効日: 2011年1月1日)。

- *1 IMSBCコード：International Maritime Solid Bulk Cargoes Code
- *2 BCコード：Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes
- *3 附属書第5章：石炭、微粉精鋼等、船舶の運航上特別な注意を要する非危険物の固体ばら積み貨物の輸送に関する規定
- *4 附属書第7章：硝酸アンモニウム肥料等の危険物の固体ばら積み貨物の輸送に関する規定

3 電子海図情報表示装置(ECDIS)、航海当直警報システム(BNWS)の搭載義務化

2008年7月に開催された第54回航行安全小委員会(NAV54)にて合意されたECDISおよびBNWSの搭載を義務づけたSOLAS条約第5章の改正案が、今次会合にて承認され、次回MSC86にて採択される予定となった。

4 国際救命設備コード(LSAコード)の改正

救命艇の設計時の一人当たりの体重を従来の75kgから82.5kgに変更する等、LSAコードの改正が採択され、2010年7月1日以降に建造(起工)される新造船に適用されることとなった。

6. その他(新規作業計画)

1 水素燃料電池車等の海上輸送対策

わが国から提案していた水素燃料電池車等を輸送する船舶の安全性確保のための車両積載区画の防火要件等の見直しは、防火小委員会(FP)の新規作業プログラムとして認められた。

(海務部:山本・山崎)

ECDIS搭載義務化の対象船舶と適用時期

1 新造船

- 総トン数500トン以上の旅客船【2012年7月1日以降に起工する船舶】
- 総トン数3,000トン以上のタンカー【2012年7月1日以降に起工する船舶】
- 総トン数10,000トン以上の貨物船【タンカー以外、2013年7月1日以降に起工する船舶】
- 総トン数3,000トン以上10,000トン未満の貨物船【タンカー以外、2014年7月1日以降に起工する船舶】

2 既存船

- 総トン数500トン以上の旅客船【2014年7月1日以降の最初の安全設備検査までに搭載】
- 総トン数3,000トン以上のタンカー【2015年7月1日以降の最初の安全設備検査までに搭載】
- 総トン数50,000トン以上の貨物船【タンカー以外、2016年7月1日以降の最初の安全設備検査までに搭載】
- 総トン数20,000トン以上50,000トン未満の貨物船【タンカー以外、2017年7月1日以降の最初の安全設備検査までに搭載】
- 総トン数10,000トン以上20,000トン未満の貨物船【タンカー以外、2018年7月1日以降の最初の安全設備検査までに搭載】

BNWS搭載の対象船舶と適用時期

1 新造船

- 総トン数150トン以上の船舶【2011年7月1日以降に起工する船舶】

2 既存船

- 総トン数3,000トン以上の船舶【2012年7月1日以降の最初の安全設備検査時まで】
- 総トン数500トン以上3,000トン未満の船舶【2013年7月1日以降の最初の安全設備検査時まで】
- 総トン数150トン以上500トン未満の船舶【2014年7月1日以降の最初の安全設備検査時まで】

【資料】

決議MSC.277(85)の仮訳

「バルクキャリア」という用語の明確化並びに時々乾貨物をばら積みする、第XII/1.1規則及び第II-1章に合致するバルクキャリアとは判定されない船舶に対するSOLAS条約中の規則適用のためのガイダンス

(中略)

1. 関係政府に次を促す (urgeする):

1.1 本決議の規定は、SOLAS条約で定義されるバルクキャリア及び本決議のパラグラフ1.5に記述された船舶であって、2009年1月1日以降にキールが据え付けられる船舶又は同等の建造段階にある船舶に適用する。

1.2 本決議の規定は、SOLAS条約で定義されるバルクキャリア及び本決議のパラグラフ1.3.2、1.6及び1.7に記述された時々 (occasionally) 乾貨物をばら積みする船舶であって、2010年7月1日以降にキールが据え付けられる船舶又は同等の建造段階にある船舶に適用する。

1.3 「バルクキャリア」という用語及びその定義を次のように解釈する:

1.3.1 「主に (primarily) 乾貨物をばら積みする」とは、主として乾貨物をばら積みするよう設計されており、かつ、ばらの (梱包されない) 状態で、積載され、荷積み及び荷揚げされる貨物を、その貨物が船舶の貨物区域の全てまたは大部分を占有した状態で輸送できるように設計されていることを意味する。

1.3.2 「鉱石運搬船および兼用船のようなタイプの船舶を含む」および「一般に、一層の甲板を備え、貨物区域にトップサイドタンク及びホッパーサイドタンクを設けた船舶」とは、船舶が鉱石運搬船または兼用船でないこと、または明記された構造的特徴のいくつかまたは全てが欠けていることを以ってバルクキャリアの定義から外れるとはみなされないことを意味する。

1.4 上記の定義に関連し、バルクキャリアはばらの (梱包されない) 状態で荷積み及び荷揚げされない貨物を積載することがあること、そのような場合でも依然としてバルクキャリアであるということに留意する。

1.5 船種を判定する目的のために考慮すべき貨物の範囲から、以下の貨物を除外することにより、

特定の専用船に対して第II-1章、第III章、第IX章、第XI-1章及び第XII章の規定を不適切に適用することを避ける。

1.5.1 ウッドチップ

1.5.2 セメント、フライアッシュおよび砂糖

ただし、10トンを超えるグラブ、パワーショベルおよび貨物倉の構造に頻繁に損傷を与えるような手段で荷積み及び荷揚げが行われないことを条件とする。

1.6 パラグラフ1.3及び1.5に記述された船舶以外の船舶が時々乾貨物をばら積みすることを許容する。ただし:

1.6.1 それらの船舶は、二重船側構造であること。
(「二重船側構造」はSOLAS第XII章のバルクキャリアの定義に対応するものである。)

1.6.2 指定された乾舷は、乾舷を減じていないB型であること。

1.6.3 それらの船舶は、以下に示す範囲のバルクキャリアに適用可能なSOLAS条約の規則に適合していること。

SOLAS regulation
第II-1/3-2.2規則 (全種類の船舶に対する専用海水バラストタンク及びバルクキャリアの二重船側区画に対する保護塗装)
第XII/6.2.6.3及び6.4規則 (バルクキャリアに対する構造及びその他の要件)
第XII/10規則 (固体ばら積み貨物比重の宣言)
第XII/11規則 (積付計算機)
第XII/12規則 (貨物倉、バラストタンク及び乾燥区画の浸水警報装置)
第XII/13規則 (ポンプ装置)

1.7 長さが100m未満で単船側構造の船舶が時々乾貨物をばら積みすることを許容する。

ただし:

1.7.1 指定された乾舷は、乾舷を減じていないB型であること。

1.7.2 それらの船舶は、以下に示す範囲のバルクキャリアに適用可能なSOLAS条約の規則に適合していること。

【資料】

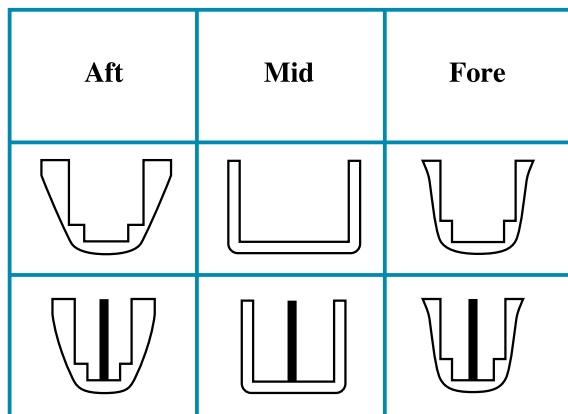
SOLAS regulation

第XII/11規則(積付計算機)

第XII/12規則(貨物倉、バラストタンク及び乾燥区画の浸水警報装置)

第XII/13規則(ポンプ装置)

1.8 上記パラグラフ1.6で参照される船舶は、一般的に (commonly)、二層甲板となっているか、または船首部及び船尾部の貨物倉の内部構造が、次頁の図で例示されるような不連続構造をもつ配置となっていることに留意する。



1.9 パラグラフ1.6および1.7に適合する船舶はバルクキャリアとはみなさないが、対応する適切なパラグラフに記載された規定に適合することを条件として、これらの船舶が時々乾貨物をばら積みすることを許容する。

1.10 パラグラフ1.5の規定にあてはまる船舶及び時々乾貨物をばら積みする船舶に対して、本決議の規定の基づき、パラグラフ1.5、1.6あるいは1.7を適用したことを証明するステートメントを発行する。

2. 関係政府に対し、本決議の内容を全ての関連する団体へ注意喚起するよう要請する。

環境
コーナーも
あります!

詳しくはホームページ!

せんきょうホームページ <http://www.jsanet.or.jp>

せんきょうの 環境と海運

船から発生する 環境汚染の防止対策

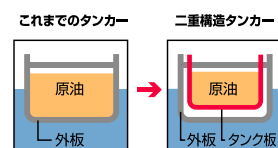
非常事態発生時

海はその時々で姿を変えていく、まさに大自然そのもの。天候の急変など、さまざまな危険が起きかねない場所でもあります。美しい海に大きな影響を与えないように、万々に備えた万全の対策を進めています。

燃料や原油などの流出を防ぐため、船体を二重にするなどの対策

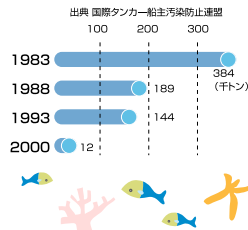
衝突や座礁などによるタンカーからの油流出事故は、ラッコなどの海洋性生物や鳥類、魚介類などに大きな被害を及ぼします。1954年に初めて油による海の汚染防止にかかわる国際条約が結ばれましたが、その後の大きな事故を経験して、1973年には海洋汚染防止条約が誕生。1992年にはタンカーの船体の二重構造化(ダブルハル化)が取り決められました。その他にも、レーダーの画像情報やGPSによる位置情報を電子海図とリンクして表示できるECDISなど高性能航海機器の導入を促進することで、ハード面での事故の防止に努めています。また、ソフト面においても、緊急措置手引書を策定して船に備え付けたり、緊急時を想定した訓練を実施しています。

●タンカーの二重構造化(ダブルハル化)



座礁や衝突による原油の流出を防ぐため、1996年以降に建造されたタンカーはすべて二重構造となっています。

●世界の海上における油流出量



オゾン層の破壊を防ぐため、ハロンガス消火装置の使用を取りやめました。

船内での火災時の消火活動を行うために、船には消火装置が必ず積まれています。ハロンガスはオゾン層を破壊するガスのひとつであることから、1992年以降建造される船舶から使用が禁止されました。現在の新造船には「高膨張泡消火装置」などを積んでいます。

荒天時でも安全な航海を徹底することで、積荷の流出などを防いでいます。

人為的なミスを減らすため、ISMコード(国際安全管理コード)という国際的な規則が決められています。

- 1) 安全管理システムの確立、
- 2) 陸上安全管理担当者の選定、
- 3) 安全運航マニュアルの作成、
- 4) 緊急時の対応措置、
- 5) 船舶および装置の維持・管理

●ウエザールレーティングシステム



が義務づけられ、これに合格した船には適合証が発給されています。こうしたISMコードなどにより安全な運航管理を徹底するとともに、嵐などの荒天を避けて船が進路をとれるように、最適航路選定システムの採用などを進めています。

2 世界経済危機は 従来のビジネス・モデルを見直す好機 2010年問題は相当程度解消の見込み

アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第21回中間会合の様相

2008年12月10日、東京において、ASFシッピング・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)の第21回会合が開催された。

同会合は、2007年11月21日の第20回会合(於台北)に続くもので、ASFメンバー船協から6カ国/地域の代表22名が参加、当協会からは芦田SERC委員長(当協会副会長、商船三井社長)をはじめ5名が出席し、率直かつ活発な意見交換の後、了解事項を採択して会合を終了した。(了解事項、出席者リストは【資料1】、【資料2】の通り。)

会合では、太平洋/アジア域内コンテナ航路の需給見通し、ドライバルク/タンカーの市況動向のほか、世界経済危機問題、独禁法適用除外問題など海運を取り巻く重要事項について議論された。議論の主要点は以下のとおりである。

① 世界経済

米国のサブプライム・ローン問題を契機とする世界経済危機が、急速かつ破壊的に波及していることを認識する一方で、自らのビジネス・モデルを包括的に見直す好機になり得るので、当該危機の根本的な意味合いを冷静に熟考することが必要。

② ドライバルク/タンカー部門

●**ドライバルク**:2010年に新造船竣工が集中するという懸念は、現在の金融危機に伴う信用収縮により一部の船主/造船所が資金調達難に陥っていることから、相当程度解消されたと思われる。市況は2010年以降持ち直すことが有り得る。

●**タンカー**:足元の市況は冬場の需要期を迎え多少の上昇傾向を示している。シングルハルタンカーのフェーズアウト、バイオ燃料需要、ならびに石油精製地点の消費国から原産国(特に中東)へのシフトなどが、将来のタンカー市況に前向きの影響を及ぼす可能性がある。

③ 定期船部門

●**太平洋トレード**:2008年1-8月の北米向け荷動きは、米国の住宅市場と個人消費の不振により、前年同期比7%減の950万TEUであった。2009年も余り前向きではないが、オバマ新政権により大規模な景気対策が実施されることを期待し、回復の兆しが見られる可能性があるとの見解も示された。



● **アジア域内トレード**: 2008年についてはある程度堅調な貿易増が見られるが、成長率は前年を大きく割り込む見込み。また、コンテナ船のカスケード効果に耐性の弱い航路であり、2009年以降の需給状況について慎重なアプローチが適当とされた。

● **コスト増問題**: バンカー価格は下落してきたが、鉄道/トラック/ターミナルコスト、特に内陸燃料費は高止まりしている。アジア船社のCEOは、顧客に対し船社が直面している現実の困難な状況について十分に知らせるべく最大限の努力を払うことが重要。経済危機の"TSUNAMI"の衝撃的な影響が海運業界にも及んでおり、CEOは長期的な総合戦略に基づき経営決定を行い、合理的かつ忍耐強く対処することを求められた。

④ 独禁法適用除外制度

- 独禁法適用除外制度が健全な海運業界にとって不可欠であるというASFの長年の立場を再確認。
- 欧州委員会(EC)が2008年10月にコンソーシア規

則案を公表。ASFメンバー船協(日本・韓国・シンガポール)が、コンソーシアムに対する広範で柔軟な包括適用除外規則が重要であることを主張するコメントをECに提出。出席者は、コンソーシア制度を確実なものにするための法的確実性を長期に亘って維持する必要性を認識し、同制度の利点と役割に対する更なる理解を深めるため引き続き関係者と連携していくことに合意。

⑤ その他

- **海賊問題**: 世界貿易を脅かす絶え間ない極度の危険性などを考慮し、国際社会に対し、海賊に対する更なる断固とした対抗手段が多く政府によって実施されることを要請。
- **中国における貨物情報の24時間前提出規則**: 2009年1月1日施行と公表されたものの、同規則を施行するための補完的規則が未発表。貨物の円滑な輸送を確保するため、関係当局が詳細な情報を公表するよう求めていくこととされた。

(企画部:笠原)

【資料 1】

2008年12月10日、東京
(2008年12月11日東京で発表)

了解事項

アジア船主フォーラム(ASF)
 SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)
 第21回中間会合(東京)にて採択

アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会(SERC) 第21回中間会合は、ASFメンバーであるアセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国の各船主協会から22名の代表が出席し、2008年12月10日に東京で開催された。出席者名簿は添付(【資料-2】)の通り。

1. 世界経済

会合は、米国のサブプライム・ローン問題を契機とする経済危機が、より一層急速かつ破壊的に世界中に波及したことに留意するとともに、先月、G-20

およびAPEC首脳が世界経済の回復に向け引き続き緊急かつ異例の対策を講じるとの決意を表明したことを歓迎した。一方出席者は、危機は自らのビジネス・モデルを包括的に見直す好機になり得る

ことを念頭に、この危機の根本的な意味合いを冷静に熟考するよう求められた。

2. ドライバルク／タンカー部門

① ドライバルク市況は、2008年6月末までは好調に推移したが、その後、中国の鉄鉱石輸入の減速、積出港での船混み緩和および市場からの投機資金の流出等の要因により下落した。困難な経済環境とは対照的に、2010年に大量の新造船竣工が集中する可能性があるという懸念は、信用収縮により一部の船主および造船所が新造船のための資金調達難に陥っていることから、相当程度軽減されたものと思われる。これまでの動向を踏まえると、新造船の解約件数は1,000隻に到達する可能性がある。また、この市況低迷は老齢船の解撤を促進するものと思われる。現在の金融危機が2009年後半には底となり得ることを期待し、ドライバルク市況が2010年以降持ち直すことが有りうることに留意した。

② タンカー部門については、VLCCが、2008年9月末までは概ね高水準だったが、その後、主に中国と米国の石油輸入の減少傾向により下落したことが報告された。また、2009年の見込みも低調とされたが、足元の市況は、冬場の需要期を迎え多少の上昇傾向を示しているようであることが認識された。これに関連し、信用収縮による新造活動への押し下げ圧力、鋼材価格の下落、シングルハルタンカーのフェーズアウト、バイオ燃料など非在来型エネルギー資源への追加需要、ならびに、石油生産国が西から東方へ広がる動きや石油精製地点の消費国から原産国(特に中東)へのシフトなどが、将来のタンカー市況に前向きの影響を及ぼす可能性がある。

3. 定期船部門

① 太平洋トレードについては、2008年1月～8月の北米向け荷動きは、米国の住宅市場と個人消費の不振により、前年同期比7%減の950万TEUであったことが報告された。2009年の見通しも、余り前向きではないが、オバマ新政権により大規模な景気対策が実施されることを期待し、2009年後半には反発の兆しが見られる可能性があるとの見解も示された。他方、上記期間の北米発アジア向け西航荷動き量は、古紙および鉄屑等の貨物量の増加、ならびにドライバルク市況の活況による従来のばら積み貨物、例えば穀物など、のコンテナ船へのシフトの影響で前年同期比18%増の430万TEUとなった。しかしながら、経済混乱の結果、貨物の伸びは鈍化している。相当数の未使用船舶スペースがあり、また、将来が不透明という状況の下、多くの船社が、例えば、減速航行、返船、係船、ならびに冬季プログラムの前倒しなど様々な方策による経営の合理化を開始している。

② アジア域内航路に関しては、2008年については依然としてある程度堅調な貿易増が見られるが、成長率は世界経済のかつてない急速な収縮により2007年を大きく割り込むことが報告された。同航路は、太平洋航路に比べ弾性があると思われるが、コンテナ船のカスケード効果に耐性の弱い航路であり、それ故、2009年とそれ以降の需給状況について慎重なアプローチが適当ということとされた。

③ 現在の経済減速に加え、船社は、上記両航路において、増大するコスト要因という重荷を引き続き背負っている。バンカー価格は、船社がかりうじてレギュラーサービスを維持できる水準にまで下落してきたが、鉄道・トラック輸送およびその他ターミナル関連コスト、特に内陸燃料費は高止まりしている。これに関し出席者は、ア

ジア船社のCEOは、これらのコスト要因を慎重に検証するとともに、顧客に対し船社が直面している現実の困難な状況について十分に知らせるべく最大限の努力を払うことが重要であると合意した。また、経済危機の"TSUNAMI"の衝撃的な影響が、国際海運業界に明らかに及んでいることも合意された。将来の海運市場が如何にこの不況を吸収するかを正確に予測することは極めて困難であるが、CEOは、太平洋およびアジア域内航路の現状に対し、長期的な総合戦略に基づいて確信をもって経営決定を行い、合理的かつ忍耐強く対処することを要請された。

4. 定期船海運に対する独禁法適用除外制度

中国、香港、インドおよびEUにおいて、最近、競争法問題に関する動きがあったことが報告された。出席者は、独禁法適用除外制度が健全な海運業界にとって不可欠であるというASFの長年の立場を再確認した。また、欧州委員会が2008年10月にコンソーシア規則案を公表するとともに、ASFメンバーである一部の船主協会(注:日本・韓国・シンガポール)が、持続可能な世界貿易を支え、市場や顧客の要請の変化に柔軟に対応するためには、コンソーシアムに対する広範で柔軟な包括適用除外規則が重要であることを主張するコメントをECに提出したことが報告された。SERC出席者は、EU競争法の枠組み内で現行コンソーシア制度を確実なものとするための法的確実性を長期に亘って維持する必要性を認識し、コンソーシア制度の利点と役割に対する更なる理解を深めるために引き続き関係者と連携していくべきであることが合意された。

5. その他

- ① 海賊問題について、SERC会合は、国連安全保障理事会が、国連加盟国や地域機関が、関連する国際法に従って海賊や武装強盗と戦うためソ

マリア領海に入り、軍艦や軍用機を展開するなど必要な全ての手段を使用できることを規定した2008年6月の決議の有効期間を、更に12ヶ月延長することを最近決定したことに留意した。会合はまた、IMOと全ての海事国家に対し、海賊と戦う政治的意志の行使を求める、ASF SNECによる2008年9月15日付のアピールに留意した。SERCは、世界貿易を脅かす絶え間ない極度の危険性と商船による限界ある自己防衛手段を考慮し、国際社会に対し、海賊に対する更なる断固とした対抗手段が可能な限り多くの政府によって即時実施されることを強く要請するものである。

- ② 中国における貨物情報の24時間前提出規則が2009年1月1日に施行されると公表されたことが留意された。しかしながら、同規則を施行するための補完的な規則が未だ発表されていない。発効日まで時間が短いことを考慮し、中国を発着する貨物の円滑な輸送を確保するため、関係当局が詳細な情報を公表するよう求めるものである。
- ③ 出席者はまた、WTO交渉や、2008年11月に日本で開催されたコンテナ・ SHIPPING・フォーラムなど最近の事項についても意見交換を行なった。



SERC会合後の記者会見の様子

【資料 2】

日時:2008年12月10日(水)
場所:東京(日本船主協会会議室)

アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会(SERC) 第21回中間会合

出席者

委員長

芦田 昭充 日本船主協会 副会長 (商船三井 社長)

メンバー

中国船主協会

Mr Shou Jian
(President, China Shipping Container Japan Co., Ltd.)

アセアン船主協会連合会

<フィリピン船主協会>
Mr Eduardo U Manese
(Chairman of the Board, A. Magsaysay INC.)

<インドネシア船主協会>
Mr Jaka A Singgih
(Group Managing Director, Bumi Laut Group)

<マレーシア船主協会>
Ms Melissa Poon Yuew Fong
(General Manager, Commercial Liner Business, MISC. Bhd.)

<シンガポール船主協会>
Mr Jason Wong
(Vice President, Intra-Asia, Middle East & Australia Trades, APL Co. Pte Ltd.)

<タイ船主協会>
Mr Teoh Tee Hien
(Executive Vice President(Trade), Regional Container Lines Group)

<ベトナム船主協会>
Mr Mai Van Phuc
(President & CEO, Vietnam National Shipping Lines(Vinalines))
Mr Bui Van Trung
(Vice President, Vietnam National Shipping Lines(Vinalines))
Mr Vu Huu Chinh
(Vice Chairman and CEO, Vietnam Ocean Shipping Joint Stock Company(VOSCO))
Mr Bui Viet Hoai
(Vice General Director, Vietnam Ocean Shipping Joint Stock Company(VOSCO))

香港船主協会

Mr Allan T S Wong
(Managing Director, OOCL(Asia Pacific) Ltd.)

日本船主協会

木村 修一 (川崎汽船 コンテナ船事業グループ長代理
グローバルマーケティングチーム長)
池田 潤一郎 (商船三井 執行役員)
工藤 泰三 (日本郵船 副社長)
半田 収 (日本船主協会 常務理事)

韓国船主協会

Mr H S Koh
(Senior Vice President, Hanjin Shipping Co., Ltd.
Managing Director of Japan Regional Office)
Mr C K Yoo
(Executive Vice President, Head of Container Business Div., Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)

台湾船主協会

Mr Arnold Wang
(Chairman, Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd.)
Mr C K Ong
(President, U-Ming Marine Transport Corp.)
Mr Randy Chen
(Director, Wan Hai Lines Ltd.)
Mr R B Chiou
(Senior Executive Vice President & Executive Officer of Liner Business Group, Yang Ming Marine Transport Corp.)

弁護士

Mr Jeffrey F Lawrence
(Partner, Sher & Blackwell)

事務局

園田 裕一 (日本船主協会 常務理事)
本澤 健司 (日本船主協会 企画部課長代理)
水島 大二郎 (日本船主協会 企画部)
笠原 永子 (日本船主協会 企画部)

1 2008年末までに外国人全乗の外航日本籍船が11隻誕生

外航日本籍船の日本人船・機長配乗要件の撤廃について

外航日本籍船の日本人船・機長配乗要件の撤廃問題については、2008年6月、各海運会社と全日本海員組合(以下「全日海」)の間で協議に入ることが合意され、その結果、08年末までに11隻の外国人全乗の日本籍船が誕生している。本稿では、これまでの経緯を以下にまとめることとした。

当協会は、外航日本籍船の国際競争力を強化するため、03年から04年にかけて、構造改革特区制度を利用して「わが国外航商船の第二船籍制度の創設」を要望した。その中では、特に外航日本籍船に係る日本人船・機長配乗要件の撤廃を求めていたが、特区制度での措置は困難とする政府側の立場が変わることはなく、同制度を活用しての要望は実現することはなかった。

そのため当協会は、全日海との協議を通じて配乗要件撤廃の可能性を模索していくこととし、05年3月、「船員・船籍問題労使協議会」を全日海との間で設置して配乗要件撤廃問題と日本人海技者の確保・育成策についての検討を開始、同年7月には、国土交通省(以下「国交省」)に対し、配乗要件の撤廃に係る船員法等関連法令や外国人承認船員制度上の諸問題の解決に着手するよう労使共同で申入れを行った。(本誌2005年7月号P.22および同年8月号P.17参照)

これを受けた国交省は、同年9月、官労使と学識経験者をメンバーとする「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」(座長:野川 忍・東京学芸大教授)を設置、06年4月の第4回検討会において、「配乗要件撤廃に係る法的問題はない」との結論が出された。(本誌2006年2月号P.13参照)。同検討会の結論に基づき国交省は、同年7月の交通政策審議会海事分科会において、「07年度からの新規外航日本籍船の建造・登録に間に合わせるべく船・機長配乗要件の撤廃に関連する作業に着手する」との報告を行った。

その後06年12月の自民党の平成19年度税制大綱において、トン数標準税制を「平成20年度税制改正において具体的に検討する」と明記されたことを受け、07年2月から開始された交通政策審議会海事分科会国際

海上輸送部会で、トン数標準税制と日本籍船・日本人船員の増加策が関連付けられて議論が始められたため、配乗要件撤廃の環境整備は遅れることとなったが、同年6月末の同部会中間とりまとめでは、外航日本人船員の年齢構成を考えると、「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(配乗要件)撤廃は必要」とされた。

国交省は議論がこうした方向で収束する中、同年6月14日に通達を発出、外国人承認船員の就業範囲を船・機長まで拡大するとともに、同月末には一回目の外国人船・機長の承認試験を実施、これによって外国人全乗の外航日本籍船の実現が制度上可能となった。(同中間とりまとめについては本誌2007年7月号P.11と25、同承認試験については、同年8月号P.7参照)

その後、トン数標準税制等に関する「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」の08年国会審議が開始され、その推移を見守ることとなったため、配乗要件撤廃の実現にはさらに時間を要することとなったが、同年6月の同法公布を受け、本問題についての各社と全日海との具体的協議が開始され、同年8月に初の外国人全乗の日本籍船が誕生、その数は同年12月末日までに11隻に達することとなった。

(企画部:本澤)

2 船員の海技資格承認制度の簡素化に向けた取組み

制度改善の施策取りまとめられる

世界的な船舶職員不足が深刻化してきている状況下、トン数標準税制の導入に向け、今後、日本籍船の大幅な増加が確実視されていることから、国際船舶に乗組むことができる優秀な外国人船員(承認船員)を確保することが喫緊の課題であった。

これに対処するため、当協会は内閣府・規制改革推進室に日本籍船運航に係わる海技資格等の承認制度の簡素化の要望書を提出し、STCW条約締約国が発給した海技資格証書を受有する者には、わが国の海事法令を周知することのみによる承認証の発給を求めた。

これを受け、国土交通省は、学識経験者、外航船社、全日本海員組合、当協会等で構成される承認船員制度等の在り方に関する検討会(座長:加藤俊平・東京理科大学名誉教授)を設置し、検討を重ねた結果、去る平成20年11月に開催された第3回検討会において国土交通省海事局より承認試験ありきとする立場を前提とした形ながら、制度改善の施策(以下概要参照)が取りまとめられ、主な課題であった承認試験の受験機会拡大については、次年度から実施されることとなった。

また、同検討会の下にワーキンググループ(WG)を設置し、制度改善の着実な実施とフォローアップを行なうとともに、承認試験を外部委託することやWeb会議システムを導入すること等について検討を行うこととなった。

【承認制度の制度改善の概要】

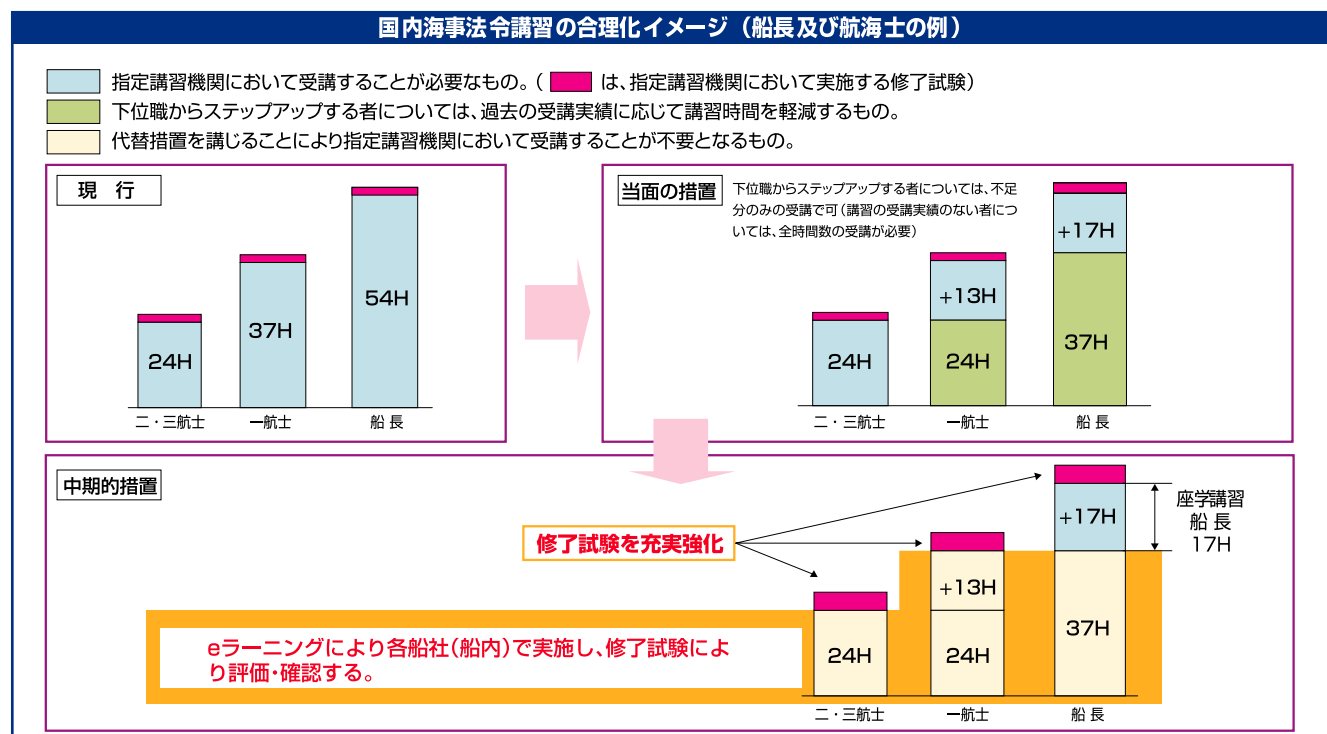
1. 承認試験受験機会の拡大

- 試験実施回数:11回/年(現行3回/年)
- 試験実施地:フィリピン、インド、ブルガリア(現行:フィリピンのみ)

2. 国内海事法令講習の講習時間軽減(下図参照)

- 受講機会の拡大(承認試験に合わせて実施する)
- 履修済み講習の受講免除
- eラーニング導入による講習時間の大幅な軽減(平成22年度初実施予定)

<国内海事法令講習の合理化イメージ図>



3. 三級海技士（電子通信）資格取得に必要な海技免許講習の軽減

- 修了試験のみ実施する（現行：3日間講習＋修了試験）

4. 承認制度における二国間取極国の拡大

- 当協会が要望している14カ国※と二国間取極を締結に向けた作業を迅速に実施する。

14カ国

※イギリス、ウクライナ、バングラディッシュ、ミャンマー、中国、モンテネグロ、ポーランド、スリランカ、ロシア、スウェーデン、ノルウェー、フィンランド、中国、韓国

6. その他

- 第三級海上無線通信士養成課程（三海通）と三級海技士（電子通信）の同時受験を認める。（下図参照：平成20年度より実施）
- 船長確認による承認証発給にかかる時間の短縮（平成20年度より実施）
- 衛生管理者講習および船舶保安管理者講習の受講機会拡大
- 承認制度の運用改善等を検討するワーキンググループの設置

（海務部：田部）

5. 船長による実務能力確認（新承認制度）

実務能力確認実施者数に関するデータの集積および分析を更に進めるとともに、その実施の実態や能力評価の在り方を見極めた上で検討していく。

<海技士（電子通信）資格取得手続きの円滑化イメージ図>





海運日誌

December 2008



12月2日

国連安全保障理事会において、ソマリア沖の海賊・武装強盗行為対策に関する決議第1846号(1816号決議の内容延長)が採択された。

12月4日

国土交通省関東地方整備局と東京都・横浜市等首都圏の港湾を管理する7都県市からなる首都圏港湾連携推進協議会は、外航・内航船社の担当者を招き、国際物流に関する意見交換会を開催した。

12月9日

フィリピンをはじめとしたアジア人船員を育成し、日本商船隊に受け入れていくことを目的とした「アジア人船員国際共同養成プロジェクト」の実施計画検討会の第1回会合が開催された。

12月10日

ASF(アジア船主フォーラム) SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)第21回中間会合が東京にて開催された。(P.27海運ニュース参照)

12月12日

政府与党(自由民主党および公明党)は、平成21年度税制改正大綱を発表した。船舶の特別償却制度については、おおむね現行内容にて2年間延長された。(P.14 SHIPPINGフラッシュ参照)

12月16日

- 国連安全保障理事会において、ソマリア沖の海賊・武装強盗に関して、国際協力メカニズムや地域センター設置の検討などを内容とする決議第1851号が採択された。
- 当協会は、海上保安庁、国土交通省、日本郵船(株)等とともに海賊対策訓練を南シナ海にて行った。

12月20日

平成21年度の国土交通省関係予算内示がなされ、業界関係では、海上保安体制の確保に351億円の計上等が盛り込まれた。

12月24日

民主党は「民主党税制抜本改革アクションプログラム」を発表し、その項目の一つとして船舶の特別償却制度の延長が盛り込まれた。



船協だより

公布法令 12月

省

船舶登記規則及び農業用動産抵当登記規則の一部を改正する省令
(法務省令第69号、平成20年12月1日公布、平成20年12月1日施行)

省

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98号、平成20年12月1日公布、平成21年1月1日施行)

政

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令
(政令第370号、平成20年12月5日公布、平成21年1月1日施行)

省

船舶安全法施行規則及び国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則の一部を改正する省令
(国土交通省令第100号、平成20年12月19日公布、平成21年1月1日施行)

省

船舶設備規程等の一部を改正する省令
(国土交通省令第101号、平成20年12月22日公布、平成20年12月31日施行)

省

危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令
(国土交通省令第102号、平成20年12月22日、平成21年1月1日施行)

公布法令 12月

省

船員法施行規則の一部を改正する省令
(国土交通省令第106号、平成20年12月24日公布、平成21年1月1日施行)

省

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行規則の一部を改正する省令
(国土交通省令第110号、平成20年12月26日公布、平成21年1月1日施行)

国際会議の予定 2月

会議名： IMO第40回訓練・当直基準小委員会(STW)

日程： 2月2日～6日

場所： ロンドン

会議名： IMO第53回防火小委員会(FP)

日程： 2月16日～20日

場所： ロンドン



1 わが国貿易額の推移

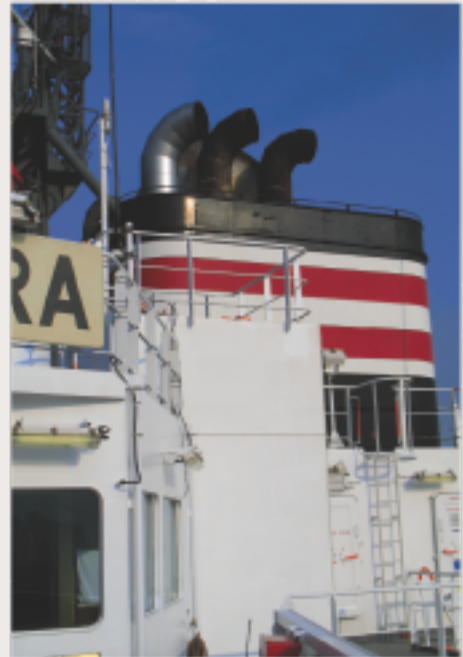
(単位：10億円)

年 月	輸 出 (FOB)	輸 入 (CIF)	入 (▲) 出超	定 期 用 船	
				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	4,0938	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	16.6
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2007年8月	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	7,268	6,480	788	9.6	13.3
12	7,436	6,561	874	6.9	12.2
2008年1月	6,408	6,498	▲ 89	7.7	9.2
2	6,975	6,012	963	8.7	10.2
3	7,682	6,573	1,108	2.3	11.2
4	6,891	6,416	475	3.9	12.0
5	6,809	6,451	357	3.7	4.5
6	7,154	7,035	119	▲ 1.9	16.5
7	7,629	7,546	82	8.0	18.3
8	7,0547.	7,386	▲ 332	0.3	17.4
9	7364	7,278	87	1.5	28.9
10	6,924	6,991	▲ 67	▲ 7.8	7.4
11	5,325	5,551	▲ 225	▲ 26.7	▲ 14.4

(注) ① 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 安 値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
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	117.79	108.25	123.95
2007年10月	115.02	113.80	117.68
11	111.26	108.25	115.33
12	112.67	110.20	118.95
2008年1月	107.66	105.90	110.05
2	107.81	104.73	108.22
3	100.79	97.00	103.78
4	102.45	99.83	104.70
5	104.14	102.85	105.66
6	106.90	104.25	108.25
7	106.81	104.79	108.10
8	109.28	107.55	110.30
9	106.75	104.30	108.90
10	100.33	93.60	105.90
11	96.81	94.20	99.75
12	91.28	87.50	95.30



3 不定期船自由市場の成約状況

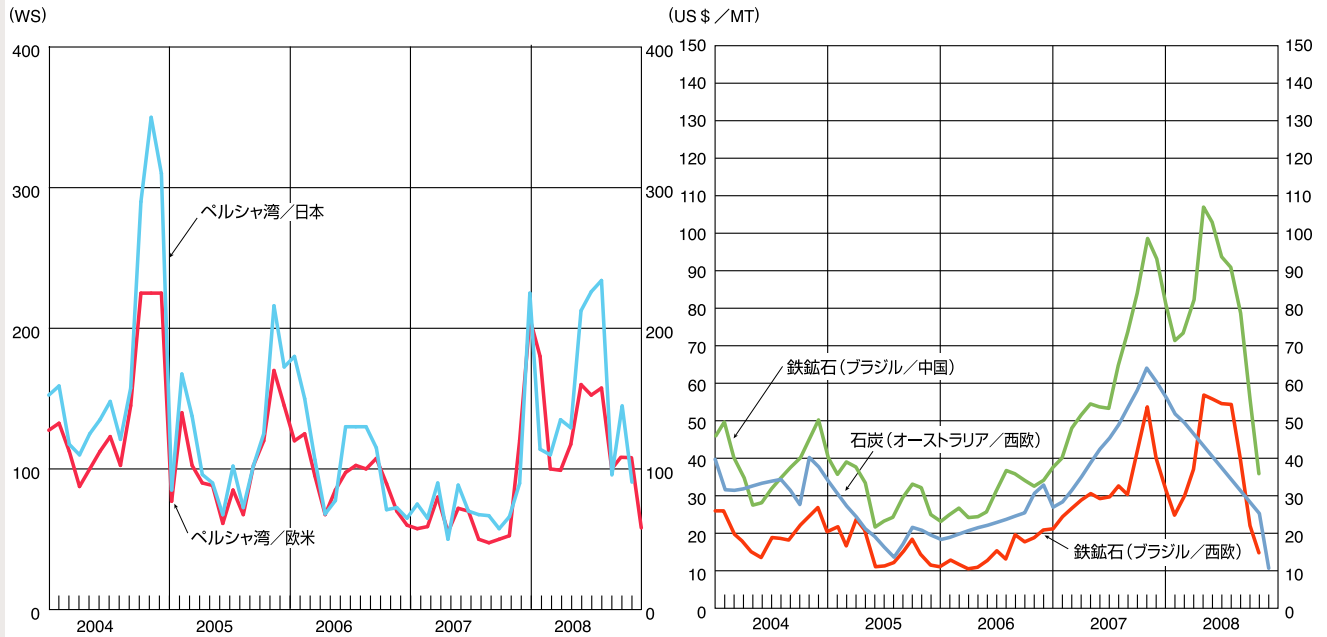
(単位：千M/T)

区分	合 計	航 海 用 船									定 期 用 船	
		連続航海	シングル航海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
年次				石 炭	穀 物	砂 糖	鉱 石	スクラップ	肥 料	その他		
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	432	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	73,045	270	72,775	20,401	2,395	44	49,779	0	156	0	295,398	139,995
2008	2	5,831	0	5,831	880	88	4,862	0	0	0	24,939	8,605
	3	5,932	0	5,932	1,511	108	4,310	0	0	3	24,714	6,687
	4	9,795	0	9,795	2,717	84	6,964	0	30	0	34,371	13,301
	5	6,122	0	6,122	1,165	94	4,830	19	0	14	23,160	10,535
	6	7,619	0	7,619	1,265	138	6,215	0	1	0	31,095	10,690
	7	8,781	0	8,781	1,385	136	7,208	52	0	0	25,365	7,643
	8	8,904	0	8,904	2,410	119	6,375	0	0	0	24,943	3,341
	9	10,952	320	10,632	3,152	375	7,106	0	0	0	23,958	3,634
	10	12,693	390	12,303	4,563	392	7,308	40	0	0	19,102	5,601
	11	6,292	0	6,292	3,300	600	2,240	152	0	0	20,306	3,880
	12	13,535	0	13,535	3,325	501	9,710	0	0	0	16,098	2,616

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

原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

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)



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					
	2006		2007		2008		2006		2007		2008	
	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	180.00	80.00	75.00	47.50	114.00	85.00	120.00	75.00	57.50	45.00	180.00	74.00
2	150.00	100.00	65.00	45.00	110.00	89.00	125.00	85.00	59.00	47.50	100.00	80.00
3	106.50	66.50	90.00	65.00	135.00	92.50	95.00	57.50	80.00	54.00	99.00	75.00
4	68.00	50.00	50.00		129.25	85.00	67.50	55.00	55.00	40.00	117.50	67.50
5	77.50	67.50	88.50	62.50	212.50	140.00	85.00	55.00	72.50	60.00	160.00	115.00
6	130.00	82.00	70.00	63.75	226.00	165.00	97.50	70.00	70.00	50.00	152.50	130.00
7	130.00	91.00	67.50	56.00	234.00	193.75	102.50	80.00	50.00	42.50	157.50	95.00
8	130.00	90.00	66.75	56.00	99.00		100.00	85.00	47.50	45.00	100.00	65.00
9	115.00	105.00	57.50	52.50	145.00	95.00	107.50	85.00	50.00	40.00	110.00	77.50
10	71.00	67.50	66.00	51.25	93.00	70.00	89.50	65.00	52.50	40.00	110.00	72.50
11	72.50	60.00	89.75	57.50	—		70.00	60.00	120.00	45.00	64.50	45.00
12	65.00	51.25	225.00	175.00			60.00	48.25	207.00	110.00		

(注) ① 日本郵船調査グループ資料による。 ② 率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 グラフ値はいずれも最高値。

5 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)

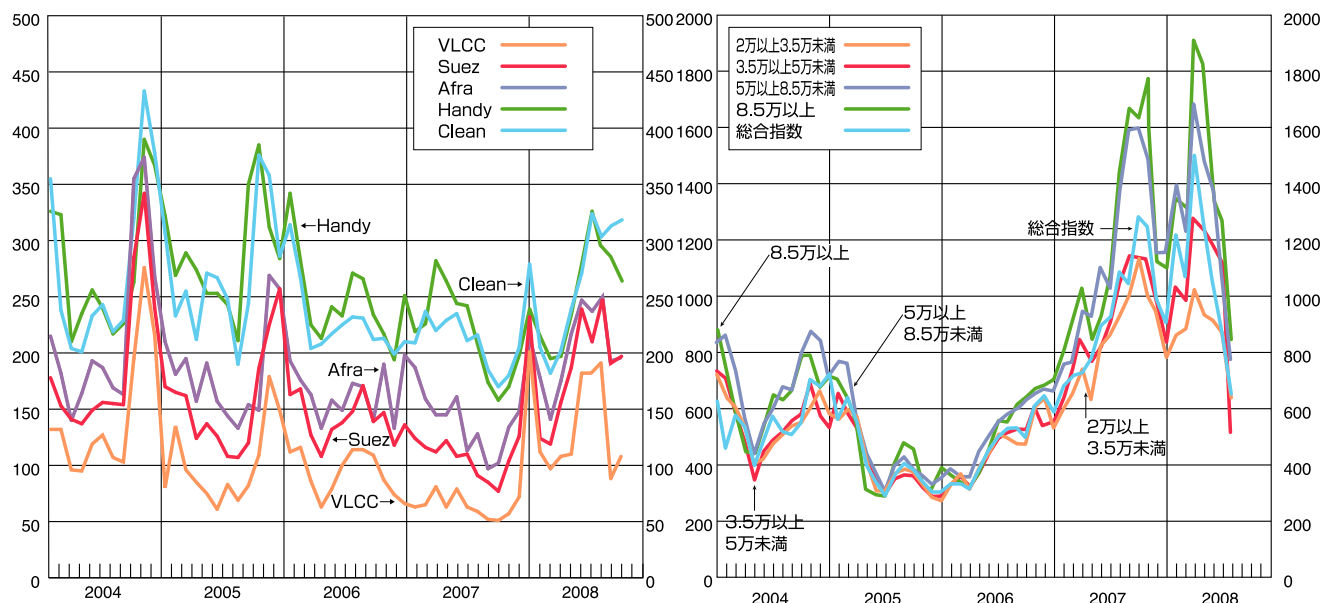
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2007		2008		2007		2008		2007		2008	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	26.50		—		38.00	26.50	80.00	49.00	21.50	16.75	32.00	19.00
2	—		51.00		40.25	38.00	71.00	55.00	24.75	24.50	24.50	
3	31.80		49.00	42.00	48.30	39.00	74.50	62.50	—		30.35	
4	30.50		—		52.00	44.00	84.00	71.00	29.25		38.00	
5	—		—		55.00	51.00	108.00	93.50	31.00	27.30	57.00	47.50
6	—		—		54.00	40.75	102.00	83.50	29.10	28.60	—	
7	27.75		—		53.50	27.50	92.75	82.00	30.00	24.10	54.00	40.00
8	—		—		66.00	59.50	79.00	68.00	32.80	28.10	40.00	32.00
9	50.00		—		75.00	66.00	56.50	39.00	30.10		21.00	19.50
10	—		25.00	18.50	88.00	20.80	36.50	12.00	47.50	46.50	15.25	7.90
11	—		10.25	4.00	98.88	85.00	—		54.00	44.00	—	
12	64.00		—		92.00	82.50						

(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 グラフ値はいずれも最高値。



タンカー運賃指数

用船料指数



6 タンカー運賃指数

月次	2006					2007					2008				
	VLCC	中 型	小 型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Aframax	Handy	Clean	VLCC	Suez	Aframax	Handy	Clean
1	112	163	193	314	342	63	124	187	209	219	112	124	178	205	215
2	116	168	176	267	282	65	116	159	237	226	97	119	141	182	195
3	86	127	163	204	225	81	112	145	220	282	108	156	175	202	197
4	63	108	133	208	213	63	122	145	229	264	110	187	217	239	234
5	79	132	158	217	241	79	108	161	235	244	182	239	247	271	279
6	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242	182	210	237	324	326
7	114	148	173	232	271	59	91	128	216	208	196	248	250	291	305
8	114	171	170	231	266	52	85	97	185	174	88	174	196	282	316
9	109	139	140	212	234	51	77	102	170	158	103	156	197	252	317
10	87	147	190	213	217	57	104	134	180	170	—	—	—	—	—
11	74	118	133	199	194	72	126	148	205	198	—	—	—	—	—
12	66	136	189	210	251	201	232	214	279	239	—	—	—	—	—
平均	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	93.3	141.3	163.9	227.7	247.4	—	—	—	—	—

(注)①「Lloyd's Shipping Economist」による。②タンカー運賃はワ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 イ.VLCC: 20万トン以上 ロ.Suez: 12~20万トン ハ.Aframax: 7~12万トン ニ.Handy: 2.5~7万トン ホ.Clean: 全船型

7 貨物船定期用船料指数

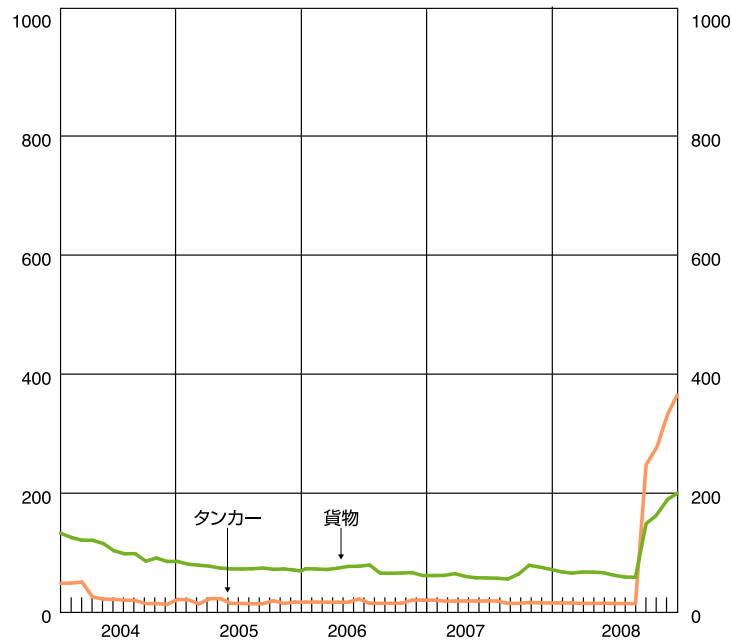
月 次	2005		2006		2007		2008						
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~	総合指数	BDI
1	677	4,471	294	2,263	632	4,762	0	960	962	1,134	1,134	1,018	5,780
2	715	4,511	292	2,328	577	4,366	0	772	828	1,158	1,100	908	7,187
3	565	4,685	321	2,493	644	5,172	1,470	851	1,032	1,399	1,343	1,221	7,619
4	624	4,810	325	2,495	707	5,782	0	959	987	1,230	1,305	1,080	8,550
5	552	3,737	304	2,495	712	6,521	1,875	1,083	1,242	1,646	1,896	1,544	11,771
6	412	2,596	359	2,739	959	5,672	0	941	1,217	1,478	1,823	1,250	9,428
7	342	2,307	421	3,191	875	6,601	929	939	997	1,388	1,346	1,036	8,737
8	285	2,169	475	3,672	920	7,289	0	885	905	1035	1,283	976	7,543
9	352	2,949	518	4,207	1,078	8,619	0	637	520	782	828	657	4,782
10	391	2,949	522	4,053	1,044	10,944	—	—	—	—	—	—	1,221
11	376	2,991	493	4,121	1,280	10,647	—	—	—	—	—	—	—
12	332	2,624	594	4,318	1,251	8,819	—	—	—	—	—	—	—

出所:①「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。③ BDI: (Baltic Dry Index)は月央値。



係船船腹



8 係船船腹量の推移

月次	2006						2007						2008					
	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／	千D／	隻数	千G／	千D／	隻数	千G／	千D／	隻数	千G／	千D／	隻数	千G／	千D／	隻数	千G／	千D／
1	146	708	755	34	128	171	151	623	640	34	135	205	183	873	709	36	109	158
2	146	692	750	33	130	172	152	642	642	34	135	189	179	749	680	35	108	157
3	146	671	742	32	128	170	158	677	672	34	125	189	176	710	699	33	104	150
4	147	685	764	32	128	170	154	644	625	34	126	190	173	714	697	33	104	150
5	144	683	794	32	128	170	151	610	602	34	126	190	172	668	687	35	105	153
6	150	689	796	34	203	227	151	606	600	35	128	191	167	614	644	38	103	148
7	149	694	817	32	102	151	149	603	595	35	128	191	163	595	615	38	103	148
8	152	650	680	32	102	151	146	593	581	33	104	150	159	584	611	37	101	146
9	151	647	678	32	102	151	153	650	665	33	104	150	211	1491	1515	39	150	248
10	152	649	682	32	102	151	177	771	812	38	114	165	212	1485	1490	39	206	330
11	150	623	689	34	135	205	188	801	782	37	110	160	226	1475	1483	39	203	325
12	151	623	640	34	135	205	187	871	745	36	109	158	242	1832	1934	40	266	360

(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

新年あけましておめでとうございます。

昨年、海運界は、「天国と地獄」とか、「雲ひとつない快晴から一転しての土砂降り」などと形容されましたが、とにかく、急激な市場収縮の「津波」に襲われた「未曾有」の年だったことは間違いないところでしょう。

しばらくは厳しい情勢が続くことを覚悟する必要があるのですが、米国オバマ新政権の誕生などもあり、遠からずしての市況反転を期待したいところです。

私にとっての昨年の明るいニュースの一つは、「外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム」の1期生（当初11人）の中から女性1人を含む3人が外航船社への就職を果たしたことでした。

また、そのほかの1期生では4人が2年目の乗船訓練中で、うち1人は当初から三等航海士として乗船しているなど研修成果が現れており、さらに多くの人々が早期に正式採用されることを期待しています。

このスキームの目的は、商船高専や大学などの船員養成機関を卒業した学生のうち、様々な事情やその時の雇用環境によって海上職に進めなかった人に対し、海大での座学と外航船での乗船訓練を受けさせることにより、即戦力となり得るキャリ

アを身につけさせて外航船社への就職の途を開くことにあります。これによって、卒業生に対しては海技者への再チャレンジの門戸を開いて将来にわたり海運界で活躍していく場を提供すること、他方、若手船員の補充を希望している外航船社に対しては、新卒採用を補う制度として、一定の実務訓練を積んだ船員の中途採用機会を拡充しようとするものです。

一方、2期生17人については、昨年10月から前期座学が開始され、昨年末からは約6ヶ月間の定員外での乗船研修が順次始まっており、船舶職員としての基礎知識の習得に励んでいます。2期生への研修船の募集に対しては、予想を上回る17社から申し込みがあり、スキームに対する関心の高さが示されました。私も、昨年11月には海大で座学研修中の研修生を訪問し、乗船研修では積極的に自己アピールして知識を吸収するよう激励してきました。

2期生が1年目の研修を終了する今年の秋頃には、多くの研修生が外航船社への就職を射程内のものとする一方、世界経済の混乱に出口の見えていることを期待したいと思います。

日本船主協会 常務理事・企画部長

園田 裕一

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ次長	裏 啓史
飯 野 海 運	総務グループ 広報・IR室	伊藤 夏彦
川崎近海汽船	総務部副部長	廣岡 啓
川 崎 汽 船	IR・広報グループ	
	情報広報チーム長	高崎 俊明
日 本 郵 船	調査グループ・グループ長代理	宮本 佳亮
商 船 三 井	広報室マネージャー	鹿野 謙二
三 光 汽 船	社長室専任室長	近 寿雄
三 洋 海 運	総務部副部長	荒井 正樹
新 和 海 運	総務グループ	
	総務・法規保険チームリーダー	吉川 誠
日本船主協会	常務理事兼総務部長	井上 晃
	常務理事兼海務部長	半 田 收
	常務理事兼企画部長	園田 裕一
	企画部政策担当部長	清野 鉄弥
	海務部労政担当リーダー	吉田秀一郎



編集後記

明けましておめでとうございます。

昨年のこの欄を見返すと、祝☆トン税導入☆と共に、物価上昇と株価急落の気がかりなニュース…となっていました。気づけば長く続いた好景気も後退へ、モノが売れず世間はデフレ再来の兆し？、物流の担い手海運業界の各紙でもサービス再編など沈黙ムード？が漂いはじめ、1年という短期間でも状況は一変しています。たかが1年・されど1年、流れの速い世の中の動きに乗り遅れないようにしたいものです。

昨年10月よりA4フルカラーになって数ヶ月。やはりモノクロとは違い、手探りの点も多々あります。少しずつ改善してまいります、お気づきの点がございましたら是非お知らせください。本年も「せんきょう」をどうぞ宜しくお願いいたします。（MN）

せんきょう 1月号 No.582 (Vol.49 No.10)

発行：平成21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

制作：株式会社 創造社 / 株式会社 作品舎

定価：407円（消費税を含む。会員については会費に含めて購料を徴収しています。）

14写真提供：http://shipphoto.exblog.jp

今月の表紙

原油タンカー

日本経済と暮らしを支える船。

日本のエネルギー(原油)を効率的に大量輸送する原油タンカー。中近東などから日本向け輸送には20万重量トンから32万重量トンの大型船が利用されている。中東の港で、エネルギーが船に積み込まれる風景をイメージしました。

