

# せんきよう

2009  
**10**  
No.591

Shipping **FLASH**

当協会の税制改正要望まとまる

国際会議レポート

1. IMSBCコード 石炭ばら積船の「高温場所」の解釈が策定される

2. アデン湾における海賊問題—  
Best Management Practiceの浸透を

内外ニュース

1. パリ・東京MOU 航海設備等に関する検査を集中的に実施

巻 頭 言

『内航海運と  
広報』

日本船主協会 副会長  
上野トランステック株式会社  
代表取締役会長兼社長  
(日本内航海運組合総連合会会長)  
上野 孝

## Contents

巻頭言 ..... 1

『内航海運と広報』 日本船主協会 副会長 上野トランステック株式会社  
代表取締役会長兼社長 (日本内航海運組合総連合会会長) / 上野 孝

Shipping **FLASH** ..... 2

### 当協会の税制改正要望まとまる

平成22年度海運関係税制改正要望について

寄稿 ..... 8

### 『アデン湾、日本自衛隊護衛艦のESCORTによる GROUP TRANSIT 報告』

八馬汽船株式会社「神成丸」船長/谷中 和泉

海運ニュース ..... 10



#### 1. IMSBCコード 石炭ばら積船の「高温場所」の解釈が策定される

IMO第14回危険物・ばら積み・コンテナ小委員会(DSC)の審議模様

#### 2. アデン湾における海賊問題— Best Management Practiceの浸透を

アジア船主フォーラム(ASF)航行安全・環境委員会(SNEC)第17回中間会合の模様

#### 1. パリ・東京MOU 航海設備等に関する検査を集中的に実施

2008年のポーステートコントロール実施状況



出来事から思うこと ~On the Promenade Deck Vol.13 ..... 16

### 『カティサーク』

株式会社カティサーク 代表取締役 / 押切 孝雄

第14回 海運セミナー講演録 (2009年7月2日開催) ② ..... 18

### 『日本の設計図』 衆議院議員/野田 毅 先生



### 囲み記事

日本人海技者の確保に向けて「第3回海事教育機関との連絡会」を開催 ...15

新船員保険に関する説明会を開催 ...24

海運日誌(9月) .....23

船協だより .....24

海運統計 .....25

編集雑感 .....29

編集後記 .....29

海賊インフォメーションもあります!

# 『内航海運と広報』

日本船主協会 副会長  
上野トランステック株式会社 代表取締役会長兼社長  
(日本内航海運組合総連合会会長)

／上野 孝



内航海運業を中心に身を置くものとして常日頃感じているのは、外航海運と比べて内航海運というのは国民の方々の認知度が非常に低い産業であるということです。内航海運には、外航海運の日本郵船、商船三井、川崎汽船というような非常に知名度の高い企業もなく、また、船で荷物を運ぶという一般の方との接点が非常に少ないことからなかなか身近な存在として認識されないのだろうと思います。

しかし、内航海運は、国内で輸送される物資の4割弱、鉄鋼、石油、セメント等基礎素材の8割を担い、低廉で環境にやさしい輸送機関として日本の経済社会に大きな役割を果たしています。私どもとしては国民全体に海事産業や内航海運への理解を深めて頂き、この産業を支える人材を育てていきたいという思いは非常に強いわけです。

昨年、宮崎駿監督の「崖の上のポニョ」という映画が大ヒットしましたが、主人公のお父さんが内航船の船長となって登場するこの映画を観ますと内航海運の仕事、あるいは船員さんの仕事の雰囲気わかります。そこで、開港150周年を迎えた横浜で開催された今年の海フェスタでは、内航業界として初めて参加し、その映

画「崖の上のポニョ」の無料上映会を催し、1200人を超えるお子さんや親御さんに内航海運のプロモーションビデオと併せて見ていただきました。このような映画を通じて、少しでも海や船に対する理解が深まって行くことを期待しております。

また、船主協会、鉄道・運輸機構と共同して、海の総合展に海運のブースをつくりパネル、モデル船、操船シミュレータの展示、DVDの放映等を行いました。開催期間中に約1万3千人もの方々が来て盛況であったと報告を受けております。

一方、最近では、日経新聞にも内航海運関係の記事がよく出るようになりましたし、NHKでも、「週刊こどもニュース」、「首都圏ニュース」、「四国羅針盤」等で内航海運の意義や船員不足問題など30分番組で取り上げられるようになりました。記事・報道の内容は別にして、内航海運という言葉が活字になったり、公共の電波で流れるというのは喜ばしいことです。

今後とも広報対策の一環として、プレス関係の取材には積極的に協力し、本来、内航海運は私たちの生活に密接な関係のある存在で大切な役割を持っていることを広く社会にアピールしていきたいと思っております。





October  
2009  
Shipping  
**FLASH**

# 当協会の税制改正要望 まとまる

平成22年度海運関係税制改正要望について

平成22年度税制改正要望については、政策委員会で要望項目・内容を確認の上、取りまとめ、平成21年9月16日の理事会で承認された。今後、当協会の税制改正要望については、国会関係をはじめ関係各方面に対し、海運税制の維持・拡充の必要性等について訴えていくこととしている。([資料]参照)

新政権となって初めての税制改正が行われることとなるが、新政権は、租税特別措置について抜本的な見直しを行うなどの方針を打ち出している。また、平成22年度税制改正の意思決定は、10月8日に発足した新政府税制調査会に一本化されることになった。

また、予ねてより関係各方面からご理解いただいている通り、食料・エネルギー輸入依存度が高いわが国において、わが国外航海運は経済安全保障の観点からも欠くことのできない産業である。外航海運は、世界単一の海運市場において熾烈な国際競争に晒されていることから、これを維持していくためには、諸外国の海運企業と互角の競争が出来るよう国際的な競争条件の均衡化を図る必要があり海運関係諸税制の維持・改善は不可欠である。

一方、わが国内航海運業界は、産業基礎物資の約8割を輸送(トンキロベース)しており、国内物流の大動脈として、また、国策でもあるモーダルシフトの担い手としての役割を果たしているが、昨今、一層経営環境が悪化しており、燃料油に係る石油石炭税の特例措置の創設をはじめ各種税制面での措置が望まれる。

こうしたことから当協会は、平成21年12月に予定されている政府による税制改正案決定に向け、平成21年度末で適用期限を迎える海運関係税制のみならず、トン数標準税制や船舶特別償却制度をはじめとした海運税制の維持・改善などの要望実現を目指し、国会議員をはじめとする関係各方面に強力に要望活動を行っていくこととしている。

なお、同要望書は海運関係事項および中長期的な視点に立った要望事項、国際課税、企業税制に区分の上、取り纏めた。概要は次の通りである。

## 1 海運関係事項

平成22年度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」、「外航コンテナに係る固定資産税の特例措置」「中小企業投資促進税制」「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」が平成22年3月末で期限切れとなるため、これらの延長及び改善などの要望を行う。この他、日本内航海運組合総連合会と足並みを揃え、「内航船舶の用に供する燃料油に係る石油石炭税の特例措置の創設」などを要望している。

## 2 中長期的な視点に立った要望事項

当協会が予ねてより主張している外航海運の国際的な競争条件の均衡化を図る観点から、中長期的な視点に立った要望事項として、①トン数標準税制の適用対象船舶を全運航船まで拡充、②外航船舶の特別償却制度の恒久化、③特定資産(外航船舶)の買換(圧縮記帳)特例の恒久化、④船舶の特別修繕準備金の本則化、⑤外航船舶(償却資産)に係る固定資産税の廃止、などの諸制度の改善を新たに要望している。

## 3 国際課税

「タックスヘイブン対策税制の改善」等の国際課税関係要望事項については、これまで通り、日本貿易会等26団体で構成する国際課税連絡協議会と連携し、粘り強くその改善を求めていくこととしている。

## 4 企業税制

企業税制関係については、法人税の実効税率の引き下げ、連結納税制度の改善などを要望することとしている。

(企画部:松本)

### 【資料】平成22年度税制改正要望

## 1 海運関係事項

### 1 国際船舶に係る登録免許税の改善・延長

本措置(本則税率4/1000を2.5/1000に軽減)は、平成22年3月末をもって期限が到来するが、国際船舶の国際競争力の強化に資するため、諸外国に比べ割高な日本籍船の取得・保有にかかる諸税の軽減を図るため更なる軽減(税率を2.5/1000から2.0/1000)の上延長すること。

### 2 外航用コンテナに係る固定資産税の廃止

本措置(課税標準4/5)は、平成22年3月末をもって期限が到来するが、三国間輸送が増加傾向にあるなか、外航用コンテナの国内滞留率は5%程度にす

ぎないのが実状であり、応益負担の考え方からも課税する根拠に乏しい。可動性の償却資産に対する保有課税は収益課税との二重課税であり、課税の根拠が不明確であることから、償却資産である外航用コンテナに対する課税の廃止を求める。

### 3 中小企業投資促進税制の延長

当該税制(30/100の特別償却または7/100の税額控除)は、平成22年3月末をもって期限が到来するが、中小船主の内航貨物船の代替建造を促進する観点から、本制度を延長すること。

#### 4 外貿埠頭公社に係る特例措置の延長および指定会社等に係る特例措置の拡充

国際的に見てわが国港湾のコスト高が指摘されているなかで、外貿埠頭公社に係る特例措置が廃止され、埠頭借受者に負担が転嫁されることとなれば、海運企業の経営を著しく圧迫、ひいては物流コスト増をもたらすことになる。今後とも物流サービスの安定供給を図っていくために本特例措置を延長するとともに、外貿埠頭公社から指定会社等が承継するコンテナ埠頭分においても特例措置の拡充が是非とも必要である。

- (1) 外貿埠頭公社が平成10年3月31日までに取得している一定規模以上のコンテナ埠頭に対する固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置(旧公団からの承継分3/5、その他1/2)について、適用期限を平成24年3月31日まで2年延長すること。
- (2) 外貿埠頭公社が平成10年4月1日から平成20年3月31日までに取得している大規模コンテナ埠頭に対する固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置(平成10年4月1日から平成18年3月31日までに取得した分については10年間1/5、その後1/2。平成18年4月1日以降の取得分については1/2)について、適用期限を平成24年3月31日まで2年延長すること。
- (3) 外貿埠頭公社から指定会社等が承継するコンテナ埠頭において無利子貸付制度の適用を受け、新たに取得する資産についても、固定資産

税及び都市計画税の課税標準の特例措置(課税標準1/2)を拡充すること。

#### 5 とん税、特別とん税の廃止または軽減

外航船舶はとん税、特別とん税の他、船舶固定資産税、入港料等を重複して負担している。入港による応益負担は当然のことであるが、これらの公租公課は諸外国に類例のない重複賦課である。港湾の国際競争力強化および物流コストの軽減の観点から、本税の廃止または軽減を求める。

#### 6 内航船舶の用に供する燃料油に係る石油石炭税の特例措置の創設

内航海運業は国内太宗貨物(主要産業基礎資材)の8割以上のシェア(輸送トン数ベース)を占めるなど、産業活動の円滑化ばかりか国民生活の安定に大きく寄与している。さらに、わが国は京都議定書で約された温室効果ガスの一つであるCO<sub>2</sub>の削減など環境負荷低減の見地から現在、国を挙げてモーダルシフトを促進している。これらを円滑に進めるためには、内航燃料油について、石油石炭税の実質非課税措置(還付制度)の導入が是非とも必要である。

#### 7 船員の支払給与に係る法人事業税の課税標準の特例措置の創設

外形標準課税に係る付加価値割の課税標準の算定に当たり、船舶の乗組員に対して支出される報酬給与額を算定方法から控除すること。

## 2 中長期的な視点に立った要望事項

### 1 トン数標準税制の適用対象船舶の拡充をはじめとした、外航海運の国際的な競争条件の均衡化のための諸制度の改善

外航海運企業は、世界単一の海運市場において熾烈な国際競争にさらされている。このため、主要海運諸国で導入されている世界標準というべきトン数標準税制の導入について、わが国でも平成20年度税制改正において、ようやく「対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例

として導入されることとなった。しかしながら、外航海運の国際的な競争条件の均衡化のため以下の通り更なる各種税制面での改善が必要である。

- ① トン数標準税制の適用対象船舶を全運航船まで拡充
- ② 外航船舶の特別償却制度の恒久化
- ③ 特定資産(外航船舶)の買換(圧縮記帳)特例の恒久化
- ④ 船舶の特別修繕準備金の本則化
- ⑤ 外航船舶(償却資産)に係る固定資産税の廃止

### 3 国際課税

#### 1 タックスヘイブン対策税制の見直し

##### (1) 特定外国子会社につき、留保所得のある子会社のみならず欠損金のある子会社も合算の対象とすること

現在のタックスヘイブン対策税制は欠損金の合算が認められず、留保所得のある子会社のみ日本において課税するという著しく公正さを欠いた税制となっている。実質上親会社と一体である特定外国子会社については、欠損金のある子会社も合算の対象とすること。

##### (2) 欠損金繰越期限を撤廃すること

現在の制度では過去7年間の欠損金に限り、当期の所得計算上当該欠損金を損金算入できるが、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間を撤廃すること。

##### (3) 軽課税国の判定基準の引下げ

軽課税国の判定基準については、諸外国の法人実効税率の動向を踏まえ、現行のタックスヘイブン税制の基準を15%未満に引き下げることが必要である。

##### (4) 内国法人が特定外国子会社等から受ける配当は、特定課税対象金額の合計額に関わらず、益金不算入とすること

現行の税制では配当支払いの10事業年度前までに発生した特定課税対象金額しか損金算入が認められないが、その制限を撤廃すること。

##### (5) 特定外国子会社等である孫会社からの配当の二重課税を排除すること

現行の税制では外国子会社配当益金不算入制度との整合により二重課税が生じるが、そもそも別の理屈で規定された税制度であるタックスヘイブン税制度に基づき課税された特定課税対象金額に達するまでは、二重課税を排除するための所要の措置を設けること。

##### (6) 適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外すこと

現在の制度では、たとえ実態のある会社でも、業種が「船舶の貸付」であれば、軽課税国に存在

するだけで特定外国子会社と見なされてしまう。実体のある海外子会社であれば、タックスヘイブン対策税制対象外とすること。

##### (7) 移転価格税制上定義されている国外関連者から、タックスヘイブン対策税制が適用される特定外国子会社を除外する

移転価格税制上、国内の法人と国外関連者(法人)間との取引価格を通常価格に引き直すため、第三者取引価格の算出が必要とされるが、特定外国子会社は合算課税の対象となっているため、所得の移転とはならず、課税上の弊害はない。従って、移転価格税制上定義されている国外関連者の対象範囲から、タックスヘイブン対策税制が適用される特定外国子会社を除外すること。

#### 2 外国税額控除制度の見直し

##### (1) 一括限度方式の堅持

国際的二重課税の排除方式の一つとして外国税額控除を採用しているわが国においては、企業のグローバル化・複雑化に対処するため、また課税ベース、課税及び控除のタイミングを判断する際に、各国の制度の相違が存在する以上、それらのミスマッチを緩和するためには、一括限度方式の維持が不可欠である。

##### (2) 控除限度超過額の損金算入制度の創設

- ① 控除限度超過となった外国法人税は繰越か損金算入の選択を認めること
- ② 繰越期間内に控除できず、控除不能が確定した繰越外国法人税は損金算入を認めること

現在の制度では、外国にて支払った税額の控除限度超過額が恒常的に発生しているが、控除限度額を超過のために控除できない外国税額は損金にも算入できないため、海運会社の海外展開に関わるコストの増加、国際競争力の低下を招いている。国際的二重課税の排除の観点から、上記の損金算入制度が必要である。

### (3) 控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間を廃止すること

外航海運業では多額の外国税を恒常的に納めており、所得の発生時期と租税の納付時期の差等により、控除されるべきわが国法人税と対応関係にないことから3年間の期限では控除しきれない場合が多い。国際的・二重課税の排除の観点から、控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間制限の撤廃が必要である。

### (4) 地方税から控除未済となった金額の還付制度の創設

- ① 地方税から控除未済となった金額は、法人税と同様に還付すること
- ② 還付が認められない場合は、少なくとも損金算入を認めること

控除対象外国法人税額が多いため、地方税の過年度の控除余裕額を利用する場合に、当期の地方税の法人税割の金額を超えることがあるが、現行制度では、当該控除未済の金額が還付されず、将来3年間控除未済額として繰越される。地方税においても、国税と同様控除未済となった金額については還付制度の導入が是非とも必要である。

## 4 企業税制

### 1 法人実効税率の引き下げ

わが国の法人実効税率は依然として欧州・アジア各国の水準と乖離しており、企業の競争力を削ぐ要因となっている。法人税率の引き下げ競争が進む諸外国に比べて高止まりしている法人実効税率を、国際的な整合性がとれる水準まで引き下げていくことが必要である。

### 2 連結納税制度の改善

#### (1) グループ内の寄付金の容認

連結納税グループ会社間の寄付金は全額が損金不算入となる。同一法人の事業部門間では問題とならない取引が、子会社化し連結納税制度を選択することで異なる取扱いを受けることは、連結納税グループを単一法人とみなして課税する連結納税の考え方と矛盾するため、グループ内の寄付金は全額損金算入を認めること。

#### (2) 小規模子会社の交際費損金算入

連結納税においても小規模子会社の交際費損金算入を認めること。

#### (3) 連結納税子会社の連結納税適用以前の欠損金の当該子会社所得との相殺

現行の連結納税制度では、連結納税適用以前の子会社欠損金は、適用時にすべて翌期以降への繰越が不可能であり、連結納税制度適用の最大の障壁となって円滑な組織再編に結びつかない。

#### (4) 連結対象に特定外国子会社(100%)も認める

便宜置籍船会社のように租税回避目的ではない100%支配の特定外国子会社については、外国法人とはいえ親会社と経済的・一体的が認められるので、課税対象となる連結グループ全体の所得に加えられるべきものであり、連結納税の範囲を拡張することにより、内国法人の企業活動の活性化に資することができる。

### 3 償却資産に係る固定資産税の廃止

船舶などの償却資産に対する保有課税は収益課税との二重課税であり、課税の根拠が不明確である。国際的にみても償却資産に対する課税は極めて異例であり、わが国海運の国際競争力を阻害するも



のとなっている。

課税が海運業や特定の設備産業に偏重し、課税の中立性にも問題があることから償却資産に対する課税の廃止を求める。

#### 4 新たな税負担となる環境税の導入に反対

物流コストの低減に努めている外航および内航海運にとって、環境税の導入による新たな税負担は大きな打撃を受ける。

特に内航海運は、わが国の基幹的な輸送機関であり、環境負荷が小さくモーダルシフトの牽引車としての役割や、静脈物流の担い手としても期待され、運輸産業全体で懸命に取り組んでいる。こうしたなかで新しい税制が導入された場合には、大きなコストアップ要因となり、モーダルシフトの目標値達成は困難となる等、結果としてCO<sub>2</sub>排出量総量の削減にはつながらない可能性が大きい。

#### 5 欠損金の繰越期間制限の撤廃

日本の税法では、過去7年間の損失に限り、当期の所得計算上損金算入できるが、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間の撤廃が必要である。先進国の例では、米国では20年間の繰越、英国に至っては永久に繰越が認められている。

#### 6 欠損金の繰戻還付不適用措置の廃止

法人税法では前事業年度の利益に対して当期の欠損金の繰戻しを行い、還付を受けることが認められているが、租税法により平成4年以降不適用措置が継続されている。欠損法人の救済措置として不適用措置の廃止が必要である。

#### 7 受取配当金の益金不算入制度の改善

##### (1) 特定利子規定の復活

平成14年度税制改正において、受取配当金の益金不算入制度から特定利子規定が廃止されたことにより、運転資金の借入および設備資金の長期借入が多い会社では、受取配当金の大部分が二重課税となってしまう。当該制度は連結納税制度導入による税収減の補完と

して平成14年度税制改正にて廃止されたが、論拠のない増税策であり、受容できない。

##### (2) 特定株式以外の株式等に係る受取配当の益金不算入割合の引上げ

既に課税済みである株式の受取配当に対する課税は二重課税であり、現行の益金不算入割合(50%)を引き上げる(もしくは全額益金不算入とする)ことが必要である。当該制度は連結納税制度導入による税収減の補完として平成14年度税制改正にて変更(従来は益金不算入割合が80%)されたが、(1)と同様、論拠のない増税策であり受容できるものではない。

#### 8 退職給与引当金制度の復活

退職給与引当金は、連結納税制度導入による税収減の補完として平成14年度税制改正にて廃止されたが、当該制度は固定費の平準化に欠かすことのできないものであり、復活させる必要がある。

#### 9 税務上の取扱いに係る申告前の事前確認制度の導入

納税者の権利保護の明確化に資するため、事前確認制度を導入すること。

#### 10 交際費の損金算入

企業の積極的な活動を支援するため、営業活動を行うにあたって必要と認められる一定の支出に関し、損金算入は認められるべきである。

#### 11 減価償却費、各種引当金・準備金、圧縮記帳積立金等の各種項目における税法での損金経理・利益処分経理要件の撤廃

会計と税務が分離していく流れの中で、会計で処理したものしか認められないとする損金経理要件・利益処分経理要件は不合理であり、撤廃すべきである。

以上

寄稿

# 『アデン湾、日本自衛隊護衛艦のESCORTによるGROUP TRANSIT 報告』

八馬汽船株式会社 「神成丸」船長 たになか いすみ 谷中 和泉



「平成21年3月13日、海賊対処法案の閣議決定、翌14日、自衛隊護衛艦2隻が広島を出港」

このニュースは、本船がドイツのブレンメルハーベン港の停泊中にもたらされた。

本船は船名「神成丸」58,117GT、日本-ヨーロッパ-アメリカの世界一周航路を主要航路とする自動車専用船であるが、リーマンショック以来、アメリカ向け積荷の激減等の影響により日本からの積荷を揚げ終えた後は、ベルギーのアントワープ港、イギリスのサザンプトン港にて積荷、地中海からスエズ運河を通りペルシャ湾、インド経由にて日本へのUターン航路が予定されていた。

船長でのアデン湾航行は平成17年にも同タイプ、同様の航路の自動車専用船での経験を持つも当時は海賊事件の発生はあってもその規模、頻度は近年のものに比ぶべくもなく、平成21年1月22日、名古屋港より本船への乗船の指示を受けた時は、自衛隊護衛艦派遣の閣議決定は未だなされておらず、アデン湾

航行は他の何よりも大きな懸案事項であった。

ただ、自動車専用船は他の貨物船、コンテナ船等と異なり、乾舷、船橋位置が海面より30m程度と高く、舷門等からの海賊の侵入を制限する事も比較的容易といった特殊な構造を持ち、また20ノット近い速度を持つ等の利点もあることから、海賊被害の報告の中に自動車専用船が殆ど見られなかった事が海賊の攻撃に対し唯一の拠り所であった。

乗船し日本を出港後も、日々増加していく海賊事件の中で、この不安感は解消されること無く2月13日アデン湾到着、当直航海士は漁船、小型船に遭遇する度に緊張を強いられ、何時、何処から現れるかわからない海賊の心配をしながらの悩ましい航海であった。

幸い海賊の襲撃はなく予定通りの地中海、ヨーロッパ各港に寄港しながら再度アデン湾に向針した。

4月1日、スエズ運河通行、2日アカバ港寄港後の翌3日、弊社より本船のアデン湾通過に際し、日本自衛隊派遣の護衛艦2隻『さみだれ』および『さざなみ』のEscortによるGroup Transit参加の指示を受けた。

4月7日1800時のGroup Transit開始に合わせ紅海にて2日程Driftingした後、護衛艦とのMeeting Pointに向かった。今回のGroup Transitには本船の他3隻が参加するという案内を受けていたが、紅海を



本船(神成丸)

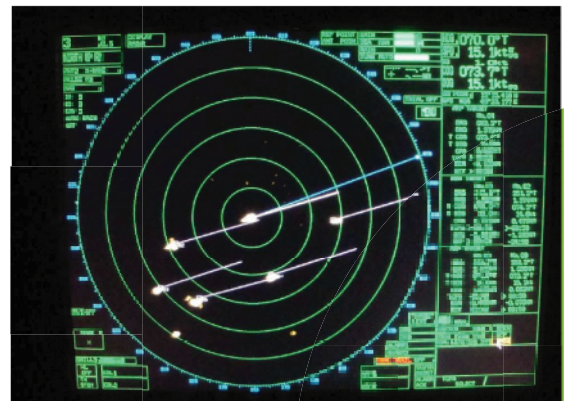
抜け、アデン湾に入るとジブチ方面から補給を終えて出てきた護衛艦2隻に遭遇、程なく他の3隻も合流し、護衛艦のヘリコプターによる確認、VHFでの交信により船団を形成しほぼ時間通りGroup Transitが開始された。

Group TransitのRouteは11-50N, 045-00Eから14-28N, 053-00Eまで490mile、約33時間の航海で、アデン湾は何の障害物もないただ広い海域で一直線のRouteであり、船団の形態は2列縦隊とし航行速度はその時一番遅い船に合わせるとの事で今回は同被Escort船で小型TankerのMax15ノットでの航行を指示された。

一度船団が形成されれば、本船を含む被Escort船は、針路速度を微調整し、お互いに約1 mile程度の間隔を維持しつつ、先導する護衛艦についていくのみで、Transit中先導する護衛艦はヘリを発艦させ30分~1時間程度の定期的な航行RouteのPatrolを行い、進行方向付近に漁船、不審船あれば直ちに20ノットを超えるスピードに達し、それらに対応すると至れり尽くせりのEscort振りであり、漁船を見るたびに神経を尖らせていた往航時とは打って変わって非常に安心感のある航海であった。

不安点としては船団航行中は、最遅の船舶の速度での航行ゆえ長時間の低速運転による影響が心配されたが、護衛艦に申請し少々船団を離れ1時間程度のフルスピード航行を行いM/EのReconditionを行う等で対処出来た。またGroup Transitは日程が決まっている為、時間調整の必要があり、Scheduleの遅れ

等が懸念されたが、本船及び積荷の安全運航、乗組員の生命の安全等には代え難いものがあり、また日本国内では派遣自体法的な問題に関し未だ議論がなされており、護衛方法にも様々な制限もあるようであるが、何時、何処から襲ってくるか分からない武装した無法者に対し自分達の身を守る為の武器の所有でさえ禁止されている中、現場で実際に生命の危険にさらされている状況に置かれる者としては、ただ感謝の念に耐えない。



Radar写真（中心が本船で、その右の船と左一番遠くの船が護衛艦。本船の右下、左下及び左の各船舶は併航船の3隻）

4月9日0229時、14-19N, 053-00E Escorting Finish Point 到着。あらかじめの案内で、海賊船のVHF傍聴に配し「Finish Escorting」のWordは使用しない事になっている為、護衛艦『さみだれ』よりVHFにて「『さみだれ』左転開始する」のEscort Mission終了のKey Wordで各船増速し、それぞれの目的地に変針、本船もPort Sultan Qaboos に向け針路をCo <049>に変針した。



護衛艦全景

# 1 IMSBCコード 石炭ばら積船の「高温場所」の解釈が策定される

IMO第14回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC)の審議模様

国際海事機関(IMO)の第14回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC14)が、2009年9月21日から25日までの間、ロンドンにおいて開催され、国際海上固体ばら積み貨物規則(IMSBCコード)の改正、国際海上危険物規程(IMDGコード)の改正、およびコンテナ固縛時の安全作業環境に関する審議などが行なわれた。

主な審議概要は以下のとおりである。

## 1. 貨物の性状評価を含むIMSBCコードの改正

2004年5月の第78回海上安全委員会(MSC78)において、「固体ばら積貨物の安全実施規則」(BCコード)は2011年1月1日より強化化することが合意されたことを受け、その見直し作業が行われた。その結果、2008年9月のDSC13で最終化され、2008年12月のMSC85にて「国際海上固体ばら積み貨物規則」(IMSBCコード)に名称が変更され採択されている。

今次会合では、IMSBCコードの施行日以前に解決する必要のある、日本から提案された石炭および褐炭の隔離要件の解釈、およびIMSBCコードに係わる検査や証書に関する審議に重点が置かれた。

なお、今次会合には新規貨物の追加要件案や、既にコードにある貨物の運送要件に対する改正案が提案されていたが、同コードの改正手順に従って審議は行われたものの、書面による報告は次回会合で審議されることとなった。

### (1) 石炭および褐炭(ブリケット)の隔離要件の解釈

IMSBCコードには、石炭の積み付けに関して「船長は、石炭が高温の場所に隣接する箇所に積み付けられぬようにすること」との隔離要件があるものの、「高温の場所」(Hot areas)の定義が不明確なことから、ポートステートコントロール(PSC)の際に、寄港国の判断に差が生じる怖れがあった。このため、今次会合に「高温の場所」の定義を含む隔離要件の統一的な解釈案をわが国より提出していた。

審議は日本案をベースに行われ、隔離要件の「高温の場所に隣接する」とは、「例えば船倉と境界を共有する加熱された燃料油サービスタンクおよびセトリングタンクで経験されることがある、温度が通常55

℃を超える船倉の境界に貨物が接する」と解釈すべきであることが合意された。

また、解釈の適用にあたり以下を配慮することが勧告されている。

- ① 貨物と接触する貨物倉の境界を形成する場所であって、55℃を超える場所を「高温の場所」とみなす。
- ② 加熱された燃料油タンクは、燃料油の温度が55℃以下であって、且つ、24時間中12時間以上65℃を超えない場合は「高温の場所」ではないとみなす。

なお、本解釈に関するMSC Circular案が作成され、承認のために2010年5月開催予定のMSC87に送られることとなった。

### (2) IMSBCコードに係る証書

国際船級協会連合(IACS:International Association of Classification Societies)より、IMSBCコードに係る検査と証書についてのスキーム作りを促す提案が行われていた。

今次会合では、証書の必要性和有効性について疑問視する意見や、検査では船上の固定設備に係るものしか証明することが出来ないことから、IMSBCコードの運用上の要件に適合しているかは証書では示せないとの意見が出された。

しかしながら、IMSBCコードへの適合を示す何らかの証書が必要との意見もあったことから、より踏み込んだ審議を行うため、2010年9月開催予定の次回会合(DSC15)に新たな提案文書を出すようIACSに要請することとなった。また、PSCに係る事項であることから第18回旗国小委員会(FSI18)にも提案文書を出すよう各国に要請することとなった。

## 2. 国連海上危険物規程(IMDGコード)及び追補の改正

### (1) SP188(危険物に該当しない要件)に規定された リチウム電池の表示要件

表示要件の免除対象に、機器に組み込まれたボタンセルバッテリーを追加する提案については、同内容がすでに国連危険物輸送専門家委員会にて合意され、国連勧告第16回改訂版にも採り入れられていることから、今次会合でも合意された。

### (2) ニッケル水素水和物電池の輸送

ニッケル水素水和物電池が関与するコンテナ船の爆発火災事故について、調査結果が報告され、多くの国が危険物として取り扱うことに賛成したことから、同電池をクラス9(有害性物質)の危険物として規制することとなった。

また、当該電池の規制にあたり下記の合意がなされた。

- ① 機器と同梱または機器に組み込まれた電池は適用除外
- ② コンテナへの"STOW AWAY SOURCE OF HEAT"の表示は不要
- ③ コンテナに収納された電池の合計総質量が100kg以下の場合適用除外

なお、使用済み電池の取り扱いについては、本提案の範疇を超えていることから、検討は行われなかった。

### (3) UN 1499、UN 1486およびUN 1498の適用除外要件

一定の形状に成形された硝酸ナトリウムと硝酸カリウムの混合物(UN 1499)、硝酸カリウム(UN 1486)および硝酸ナトリウム(UN 1498)をコードの適用から除外する特別要件を導入するとして提案については、他の輸送モードにも関連する問題であることから国連危険物輸送専門家小委員会にて検討を行うべきであるとの意見があった。しかしながら、多くの国が同提案の趣旨を支持したため、海上運送時に限って適用される特別要件として、同提案文書に記載されていた形状(成型された塊、ビーズ状など)のみを適用除外とすることで合意された。

## 3. コンテナ固縛時の安全作業環境の整備:CSSコードの改正

適切な落下防止設備や十分な作業スペースの不備

等により、コンテナ固縛時における作業員の事故が多発していることから、コンテナ固縛時の安全な作業環境の整備を図るための検討が2005年9月のDSC10より行われている。

2007年9月のDSC12では、「貨物固定マニュアル(CSM)策定のための指針」に落下防止設備、照明、通路などの情報を盛り込んだCargo Safe Access Plan(CSAP)を新たに第5章として追加することが原則合意された。

なお、新第5章ではCSAPに関する具体的な要件は、「貨物の積み付けと固定に関する安全実施基準」(CSSコード)の新第14章(コンテナ固縛時の安全な作業環境に関する指針)に拠ることとされている。そのため、上記のCSAPに関するCSM策定のための指針案とともに、2008年9月のDSC13で最終化される予定であった。

しかしながら、上記指針案を盛り込んだそれぞれのMSC Circular案の中で、適用すべき対象船や適用日が明確に規定されていないことなど、多くの問題が指摘された結果、MSC Circular案は最終化に至らず、今次会合で引き続き検討することとなっていた。

今次会合では、最終的な合意に至らなかった同案の下記の事項について審議が行われ、改正MSC Circular案が作成され合意に至った。

### (1) ラッシングポジション幅

600mmか750mmのどちらが適切かが審議され、意見の大勢を占めていた750mmが採択された。

### (2) CSSコード第14章の適用対象コンテナ船

- ① 2015年1月1日以降にキールが据え付けられる、またはこれと同様の建造段階にあるコンテナ船(新造コンテナ船)には全て適用とする。
- ② 2015年1月1日以前にキールが据え付けられる、またはこれと同様の建造段階にあったコンテナ船(現存コンテナ船)には、ガイダンスの4.4章(訓練)、7.1章(導入部)、7.3章(整備)と8章(特別な設計)を適用する。
- ③ 現存コンテナ船には、ガイダンスの6章(構造)と7.2章(操作手順)は実行可能な限りの適用とし、主要な構造変更あるいは過大な改造は要求されず、その判断は旗国が行う。

### (3) 改正Cargo Securing Manual(CSM)の適用範囲

Cargo Securing Manual(CSM)の準備にかかわ

るガイドラインの改正については、新造コンテナ船はガイドラインの全ての章が適用となるが、現存コンテナ船については第1章から4章までの適用とし、新たに追加された第5章Cargo Safe Access Plan (CSAP)の作成は要求されない。

#### 4. 甲板積木材運送の安全実施基準(Timber Deckコード)の見直し

甲板上での木材の運送はTimber Deckコードによって規定されているが、2006年12月のMSC82にて、より安全、合理的、効果的なものとするよう改正することが提案されたことを受け、2010年を目途として見直し作業が続けられてきた。

今次会合では、カナダから現行コードは有効であり、コードが正しく履行されていないことが問題であるとの意見が提出され、また米国からも、改正コード案では、ヨーロッパと違って大型船が使用されている北米においては現在のセーフティレベルを保てないとし、修正が求められた。

審議の結果、複数のコードが存在することが混乱を招くとして、改正コード案と既存コードとを融合させた新たな改正コード案を作成することとなった。

最終的にはコードは2部に再構成され、対象船舶の

サイズ(大型船とそれ以外)や航行区域などで区別され、大型船については現行コードの第4章をそのまま引用することとなった。

なお、時間的制約により全ての見直しを終了させることは出来なかったため、再度コレスポネンスグループ(CG)を設置することが承認され、次回会合(DSC15)での最終化に向け、引き続き検討が続けられる。

#### 5. コンテナ安全条約(CSC条約)および関係回章文書の改正

今次会合では、CGが作成したCSC条約の統一解釈に関するCSCサーキュラー案、およびCSC条約の附属書改正案について、ドイツおよびICSの意見を考慮の上、一部修正した案が合意された。

なお、放置した場合に重大な構造的欠陥に繋がりがかねない損傷に関する基準については、次回会合で引き続き検討を行うこととなった。

また、CSC条約の1993年改正(決議A.737(18))が、条約の規定に基づき61ヶ国の受諾(acceptance)が必要となる、現在でも9ヶ国からのみしか得られていないため、未だ発効に至っていない状況に鑑み、締約国に対して同改正の受諾を促すよう、MSCに要請することとなっている。

(海務部:松田)

## 2 アデン湾における海賊問題ー Best Management Practiceの浸透を

### アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全・環境委員会(SNEC)第17回中間会合の様相

アジア船主フォーラム(ASF)航行安全・環境委員会(SNEC)(委員長:S.S.Teoシンガポール船協会長)の第17回中間会合が、2009年9月18日、シンガポールにおいて開催された。

会議には、ASFメンバーである中国、香港、インド、日本、韓国、台湾、ASEAN(インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)の各船主協会より22名が出席した。当協会からは、同委員会委員を務める芦田昭秀・商船三井社長(当協会副会長)の代理として横田健二・同社常務執行役員、さらに左光真啓・日本郵船経営委員および半田収・園田裕一両当協会常務理事が参加した。

同会合では、船舶の航行安全および環境保全などに関する諸問題について審議が行われ、会合終了後、最も重要な案件である"海賊および武装強盗"および"船舶からの温室効果ガス削減"について、以下のとおりプレスリリースされた。

#### ○ 海賊および武装強盗

SNECは、2009年上半期における全世界の海賊事

件発生件数が、2008年同期比で100%以上増加している深刻な状況に留意した。また、海賊事件がソマリア

沖水域内とその周辺、アデン湾、紅海海域において頻発し、危険な状況であることに注目した。多くの船舶が、船主からの多額の身代金の強奪を目論む海賊によって、乗組員ごとハイジャックされている。

南西季節風(モンスーン)の時期のため、この三ヶ月間は海賊行為の発生件数は顕著な減少を見せているが、SNECは悪天候が収まってからの海賊行為の再発を懸念している。SNECは、アデン湾を航行中の多数の商船に対して行われている多国籍の海軍による継続的な護衛に対して感謝の意を表明した。さらにSNECは、当該海域における海軍軍事力をより協調させるよう各国政府に要請するものである。

SNECは、アデン湾における迫り来る海賊行為とハイジャックの深刻な脅威を認識した上で、引き続き高度な警戒を行うとともに、アデン湾およびソマリア沖における海賊を抑止するために、至急、自社の船長に対して"The Best Management Practices" \*1の最新版を浸透させるよう、海運業界に対して強く助言するものである。

また、SNECは、船舶がこれらの海域を航行する際には、同海域に配備されている多国籍海軍によって実施されている護衛活動に参加するよう、船主に対して強く推奨するものである。さらに、船主はMSCHOA (Maritime Security Center-Horn of Africa)\*2に

よって提供されている任意の通報システムを採用すべきであるとした。

各船主に対して、全ての船舶に銃器を装備することの無いよう強く助言した。

#### ○ 船舶からの温室効果ガスの排出

SNECは、海運業界が企業の社会的責任の一部として、地球環境保護のために船舶からの温室効果ガス(GHG)排出の削減に積極的に関与することが重要であるとの認識で一致した。このことは、IMOの第2回GHG調査が、2007年の世界のCO<sub>2</sub>排出量のうち国際海運からの排出量はわずか2.7%のみであると推計したこととは関わり無く重要である。

SNECは、現実的かつ実際的な経済的手法を通じての、GHG排出削減へ向けた海運業界の積極的な関与を支持するものである。

#### \*1 Best Management Practices:

ソマリア沖・アデン湾における海賊を防止するための船主および船舶に対するガイダンス。国連安保理決議に基づき設立されたグループ(海運関係の11の国際団体)において起草され、2009年6月にIMOにおいて承認された。

#### \*2 MSCHOA:

欧州保安自衛政策イニシアティブの一環として、「アフリカの角地域」(ソマリア沿岸)の海賊に対処するため、2008年9月にEUによって設立。ブリュッセルに本拠を置き、広範な海事社会とのリンクを設立して、「アフリカの角」地域でのEU軍の運用との調整を担っている。

(海務部:斎藤)

## 内外ニュース

# 1 パリ・東京MOU 航海設備等に関する検査を集中的に実施

## 2008年のポートステートコントロール実施状況

サブスタンダード船排除のため、寄港国の権利として、自国に入港する外国船舶への立入検査・監督(PSC: Port State Control)を行うことが各条約において認められている。本来、国際条約の条件を担保するのは旗国の責任であるが、中には十分に責任を履行していない場合があるため、この役割を補完するのがPSCである。

このPSCの実効性を高めるため、それぞれの地域において締結されたPSCに関する覚書(MOU)\*のもと、各国が協調してPSCを実施する体制が作られている。欧州における「パリMOU」、アジア・太平洋地域における「東京MOU」のほか、7つのMOU(地中海、黒海、インド洋、南米、カリブ海沿岸、西・中央アフリカ、ペルシャ湾)が設立されている。

また、米国はこれらMOUには属さず独自にPSCを実施しているが、各地域MOUにオブザーバー参加することで協力体制を築いている。

2008年におけるパリMOU、東京MOUおよび米国コーストガード(USCG)の活動の概要は以下のとおりである。  
\*MOU (Memorandum of Understanding on Port State Control):地域ごとに締結されたPSCに関する覚書

## 1. パリMOUの活動の概要

(<http://www.parismou.org/>)

欧州におけるPSCの標準化、協力体制の強化を目的として、1982年に欧州14カ国で締結された覚書(パリMOU)は、現在27カ国(ベルギー、ブルガリア、カナダ、クロアチア、キプロス、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイスランド、アイルランド、イタリア、ラトビア、リトアニア、マルタ、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、ロシア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、英国)が加盟している(前年と変わらず)。

- (1) 2008年は、パリMOU域内で延べ24,647隻の船舶に対してPSC検査が実施された。このうち拘留された船舶は1,220隻となり、検査隻数に対する拘留率は4.95%(2007年:5.46%)となった。
- (2) 2008年9月1日から11月30日の間に実施された航海設備等(SOLAS条約第V章関連)に関する集中キャンペーンにより、5,470隻の船舶に対して計5,809件の検査が行われた。このうちSOLAS条約第V章に関連する不適合が計1,872件記録され、内81件の拘留があった(拘留率1.39%)。

これら拘留にあたる不適合のうち最も多く見られたのは、「海図(Charts)」、「海事刊行物(Nautical Publication)」および「航海データ記録装置(VDR)」に関するものであった。

## 2. 東京MOUの活動の概要

(<http://www.tokyo-mou.org/>)

アジア・太平洋地域におけるPSCについては、1993年に11カ国で発足した東京MOUが加盟国を増やし、現在18カ国(豪州、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ、ベトナム)となっている(前年と変わらず)。

東京MOUでは、PSCに従事する検査官の能力および検査方法の平準化が重要であるとして、PSC検査官を対象とした基礎的な研修を日本において実施している。

- (1) 2008年の総検査数は22,149隻で、このうち拘留された船舶は1,530隻となり、検査隻数に対する拘留率は6.91%(2007年:5.62%)となった。
- (2) 2008年9月1日から11月30日まで、航海設備等(SOLAS条約第V章関連)に関する集中キャンペーンにより、4,836隻について検査が行われ、31隻の拘留があった(拘留率0.64%)。最も顕著な不適合は、「海図・海事刊行物の管理」、「その他航海関連」、「航海データ記録装置(VDR)」に関するものであった。

## 3. 米国コーストガード(USCG)の活動の概要

(<http://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/home.do>)

USCGの活動は、1970年代に外国籍船舶に対して米国海洋汚染防止法および航海安全法に適合していることを確認する目的で検査を行ったことに始まり、1994年にはサブスタンダード船の入港を排除するプログラムを策定した。

また、2001年には「Quality Shipping in the 21st Century (QUALSHIP 21)」と呼ばれる、優良な船舶を識別し、高品質なオペレーションを促進する制度を確立している。

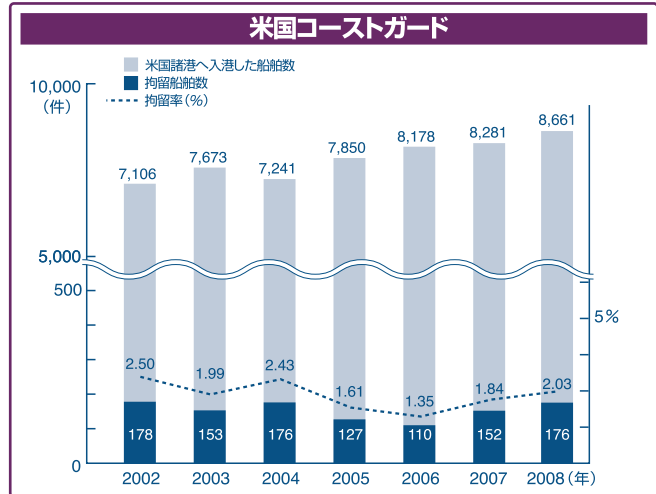
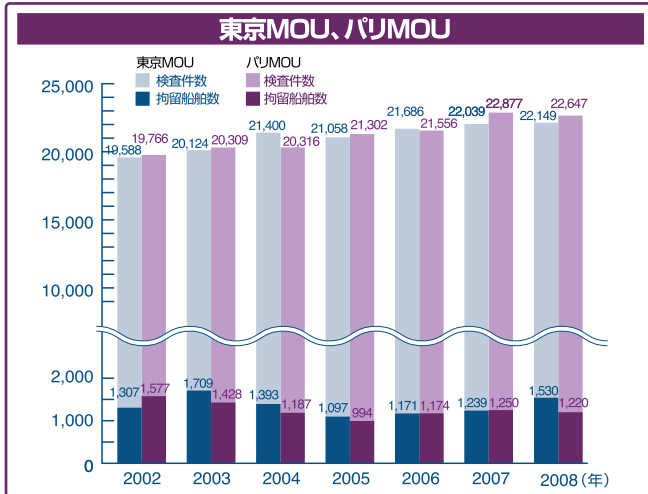
2008年には86カ国8,661隻が年間82,103回米国に寄港し、11,578回の立入検査が実施された。このうち拘留された船舶は176隻で、検査隻数に対する拘留率は2.03%(2007年:1.84%)となった。

また、ISPSコード(保安関係)に関する検査は9,489回実施されたが、改善命令のあった船舶は27隻に留まり、良好な結果となった。検査隻数に対する改善命令の割合は0.31%(2006年:0.51%)であった。

なお、2006年から2008年の3年間で、日本籍船は62回の立入検査、40回のISPSコードに関する検査を受けたが、立入検査により拘留された船舶はなかった。



## 2008年PSC実施状況



### PSCに係る旗国ブラックリスト

パリMOU	東京MOU	米国コスタガード
Korea, Democratic People's Rep.	Kirbati	Cambodia
Bolivia	Georgia	Chile
Albania	Sierra Leone	Cook Islands
Libyan Arab Jamahiriya	St. Kitts & Nevis	Croatia
Comoros	Indonesia	Egypt
Slovakia	Mongolia	Honduras
Georgia	Lebanon	Lithuania
Sierra Leone	Cambodia	Mexico
St. Kitts and Nevis	Tuvalu	Russian Federation
Syrian Arab Republic	Maldives	St Vincent and the Grenadines
Honduras	Viet nam	
		Antigua and Barbuda
		Cayman Island
		Italy
		Malta
		Netherlands
		Panama
		Turkey

(海務部:山内)

## 日本人海技者の確保に向けて 「第3回海事教育機関との連絡会」を開催

当協会は、2008年7月、「人材確保タスクフォース」を設置し、日本人海技者の確保に向け、各種活動を行っている。活動を行うに際しては、海事教育機関（東京海洋大学海洋工学部、神戸大学海事科学部、富山商船高等専門学校、鳥羽商船高等専門学校、広島商船高等専門学校、大島商船高等専門学校、弓削商船高等専門学校、海技教育機構）と連絡を密にし、ニーズを的確に捉えることとしており、このため連絡会を設置している。

今般、第3回連絡会を2009年8月27日に開催し、DVD制作や進学ガイダンスの実施等、これまでの活動について、その問題点や課題等も含め確認するとともに新たな活動等についての意見交換を行った。人材確保タスクフォース座長の林常勤副会長からは、「昨年秋以降の景気悪化に伴い船会社の経営は非常に厳しくなっているが、船員確保のための活動は引き続き地道に継続してまいりたい」旨挨拶があった。

当協会は今後も日本人海技者の確保に向け全力を注いでゆくこととしている。なお次第4回連絡会は2010年3月中下旬に開催する予定である。



挨拶する当協会林副会長



海技教育機関の先生方

(海務部:宇佐美)

出来事から  
思うこと

~On the Promenade Deck

vol.13

## 『カティサーク』

株式会社カティサーク 代表取締役 押切 孝雄



### ◆ 英国のクリッパー船、カティサーク号とは何か？

イギリスのグリニッチは、世界標準時の基準になったグリニッチ天文台をはじめ、シンメトリックな外観が美しい旧王立海軍大学などがあることでも知られています。ユネスコの世界遺産に登録されていることや、ロンドンから車や電車で30分という近さもあり、観光の名所として世界中から人々が押し寄せます。

そして、グリニッチのテムズ川沿いには、カティサーク号が展示してあります。

カティサーク号は、19世紀に建造されました。元々は中国の新茶をいち早く英国へと運ぶのに活躍した船です。この時期には、物資を届けるため、速さを競うクリッパー船\*が数多く建造されました。\*快速航洋帆船

その中でもカティサーク号は、世界トップレベルの速さの船でした。全長は86メートルしかなく、実際にみるとそれほど大きな船ではありません。むしろこんな小さな船が中国の上海からインドを経由して、アフリカ最南端の喜望峰を通過して英国まで、地球を半周して最速で物資を届けていたと聞くと、小さい船体に刻まれた歴史を想像せずにはいられません。



★2003年当時のカティサーク号★  
カティサーク号は、英国グリニッチに展示されていた

### 押切 孝雄（おしきり たかお）氏プロフィール

1975年山形県生まれ。大手ディベロッパーを経て、英国の大学院にて国際経営学(MSc.)を修得後、日本に帰国しカティサークを設立。WEBサイト制作運営およびWEBコンサルティングを行う。企業や財団などでアドバイザーとして、また、書籍や講演、セミナーを通じて、インターネットの有用な使い方を広めるエヴァンジェリスト(伝道師)である。  
最新刊:『グーグル会議術』(技術評論社)

しかし、スエズ運河の開通によるルートの短縮と蒸気船による大量輸送によってクリッパー船の一番茶を届ける役割が徐々に小さくなっていきます。



★現役時代のカティサーク号★  
カティサーク号は、中国から英国まで新茶を運ぶ最速のクリッパー船だった

その後のカティサーク号は、オーストラリアから英国へ羊毛を運んだり、航海学校の練習船などとして使用されます。そして、1954年に、グリニッチにて一般公開されるようになったのです。

それから約半世紀がたった2001年～2003年まで、私はイギリスの大学院へ留学していました。毎朝起きると、フラット(アパート)から、グリニッチ公園、そしてカティサーク号が展示されている埠頭へとジョギングするのが日課でした。カティサーク号の周りを一周して、それからフラットに戻り、修士論文を執筆する日々でした。

こういうわけで、私はカティサーク号には格別の思い入れがありました。その時のことが非常に印象深かったため、日本に帰国後、ホームページ制作・運営の会社を立ち上げ、社名を、有限会社カティサーク(その後、株式会社カティサークへと組織変更)としました。

小さくても、世界水準の仕事をしよという想いから、カティサーク号の名前を拝借しました。しかし、そんな想いとは裏腹に、仕事で名刺交換をすると、先方からは「お酒の会社ですか？」と聞かれることがしばしばあります。

たしかに、日本ではカティサークというと、帆船カティサークではなく、ウイスキーの銘柄を思い浮かべる人の方が圧倒的に多いようです。

そんな時には、「ウイスキーのカティサークも、元々は帆船カティサーク号から名をとったものです。その証拠にボトルのラベルにも帆船が描かれています。そこに描かれているカティサーク号は、かつて世界一速いクリッパー船で、世界中の海を航海していました。」と伝えるようにしています。

#### ◆ カティサーク号が焼失!?

そんな中、2007年5月21日、不穏なニュースを耳にします。「カティサーク号が燃えた!」というものでした。カティサーク号が火災に遭い、船体のほとんどが焼失してしまったという報道でした。

英国BBCのホームページを確認するなどして、注意深くその報道を見守っていたところ、幸い、カティサーク号は当時修復中で、多くの部品は火災があった場所とは別に保管されていました。それらの部品からカティサーク号が復活できるかもしれないとのことでした。そして、募金を受け付けていることを知るのもこの時です。

私は、考えました。何かカティサーク号復活のために支援する方法はないだろうか。様々な方法を考えました。たとえば、「赤い羽根共同募金」の学生ボランティアのように、募金箱を持って、街頭で道行く人に寄付を募るというのも1つの方法です。

しかし、我々は、インターネットの会社です。そして、マーケティングが得意な会社です。であれば、インターネットマーケティング企業らしい方法で、募金できないだろうか。

#### ◆ 「カティサーク号 復活プロジェクト」

様々な方法を考えて、最終的に、次の2つを実行に移しました。

1つ目は、チャリティーで「カティサーク号Tシャツ」をつくり、収益金を寄付するというものでした。デザイナーさんと協力して、カティサーク号をあしらったチャリティーTシャツをつくり、インターネットで販売しました。限られた時間とリソースでしたが、インターネットで告知をすると、コンセプトに賛同された方が少なからず存在し、購入していただきました。ただ、そもそもTシャツの値段が安いので総額としては微々たるも

のではありましたが、購入者の熱い気持ちをのせて、売上から原価を差し引いた収益金全額を募金することができました。

#### ★チャリティーTシャツ★

帆船カティサークの帆が風を受けて前進しているイメージがデザインされたチャリティーTシャツの収益を寄付できた



サイズ	XS/S/M/L
カラー	全5色
生地の厚さ	6.2オンス
価格	¥2,500



カリフォルニア  
オレンジ

トロピカル  
ピンク

ターコイズ  
ブルー

ネイビー

ブラック

2つ目は、私はこれまでに本を執筆してきていますが、印税の一部を寄付することにしました。実際に、1作目の『グーグル・マーケティング!』(技術評論社)の「あとがき」には、「著者印税の一部を慈善団体へ寄付します」と書いてあります。おかげさまで増刷がかかっており、そこから、カティサーク号を管理している財団へ寄付することができました。

現代では、寄付の方法は簡単です。銀行へ行って、海外送金する必要はありません。もちろんわざわざイギリスへ行き、寄付金を直接渡す必要もありません。現在は、インターネットで寄付をすることが可能だからです。実際に、イギリスのカティサーク号のホームページでは、インターネットを通じて募金することができます。

さらに、現在のカティサーク号の修復状況については、ホームページからも情報が得られます。現在、カティサーク号は、修復真っ只中のようなのです。そして、火災から3年後の2010年夏には、修復が完了し復活が予定されています。

世界中からグリニッチへ訪れる多くの人々に、その凛とした姿を見せてくれる日ももうすぐです。小さくても世界一を誇ったカティサーク号の修復完了は、私のひそかな楽しみの1つです。

#### 株式会社カティサーク

<http://www.cuttysark.co.jp/>

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

# 「日本の設計図」

衆議院議員 野田 毅 先生

\*この講演は7月2日に開催されたものです。

## <はじめに>

野田毅です。私が国会に出たのが昭和47年で、この年は日本にとってある種のけじめの年でした。沖縄返還、それから日中国交正常化と、戦後に一区切りがついた年になります。同時に、田中内閣が誕生してだんだん狂乱物価が始まっていき、間もなくオイルショックが発生する。「福祉元年」でもあり、あらゆる問題が集中した年でした。そのころ、私は1年生として一步を踏み出しました。それだけに、日本の国家戦略に否応なしに正面から真剣に立ち向かわなければなりませんでした。

そのころ造船関係は悪くありませんでしたが、私の地元も日立造船が進出して大型のタンカーができ

ました。ところが、オイルショックの影響で、出来上がったところに今度は大変な造船の逆風が吹きました。

私どもが子供のころは、「海運王国」と習い、参議院にも海員組合から2人ぐらい出ていたのではないかと思います。そのくらい、運輸省も海運局が最右翼の1つであった時代です。そんな中から見ると今日は相当世界情勢が変わってきて、大変厳しい環境の中でよく頑張っていたと思います。

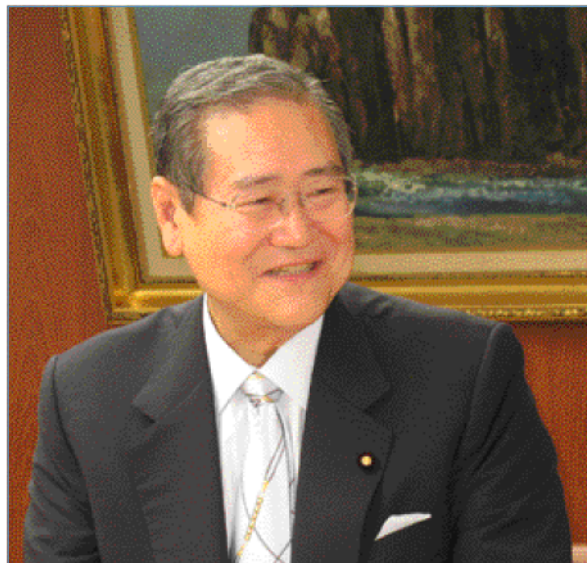
しかし、「国家戦略」といった発想で見ただけでは、**海運産業が大事な一翼を担う産業分野であることは間違いありません。**日本のセキュリティを考える場合には海運であり、陸・海・空の中で、特に世界の中で生きていく位置づけが海運には必要です。私がそう感じた1つは、当時のエネルギーにおけるセキュリティです。まさに、エネルギーというのは国家戦略の上での大事な柱です。

当時は「産構審」というのがありました。経済審議会もありましたが、大体、戦略産業、日本のリーディングインダストリーをどうやって育てていくのが中心テーマでした。最近では、日米摩擦の中でそういう発想はターゲットポリシーが悪いのだと言われてレッセフェール(自由放任)型になりました。

一方で、その間にアメリカは戦略産業育成と、逆転してしまっただ中で日本がピークアウトし、日米摩擦が激しくなっていく過程で、結果として日本自身が目標をなくしてしまい、漂流が始まったと思います。

その後、いわゆるソ連の崩壊から大競争時代に入ってきて20年近くなりますが、日本もバブル崩壊になった。最近になって、「改革」という中身がよかったのかという反省もあります。

その煽りが、今日様々な弊害をもたらしてきている。その1つが地方の疲弊であったり、あるいは社会保障における様々な末端分野の問題があったりと、結果的



プロフィール

衆議院議員 野田 毅 先生

1941年生。東京大学法学部卒業。1964年大蔵省に入省し、1972年衆議院議員初当選(当選13回)。以降、経済企画政務次官、通産政務次官、衆議院商工委員長を歴任し、1989年初入閣。1991年に国務大臣・経済企画庁長官就任、1999年に自治大臣・国家公安委員長に就任。現在は、自民党地域活性化特命委員会委員長、自民党地球温暖化対策推進本部委員長、自民党税調顧問を務める。著書:「消費税が日本を救う」(2004.1発行)

に政治状況までおかしくなっていました。

## ＜混迷する政治＞

**残念ながら、いま日本の政治状況は大変な混迷状態です。**自民党も右往左往しています。本質ではない現象的なことに振り回されて、いいか悪いかだけで論議が進んでいる。昨今、反省も込めながら、だからといってそういう流れに身を委ねて本当にいいのかと内心じくじたる思いをしている人間はたくさんいる。

私から言えば、麻生さん自身が小泉さんの臍の緒を早く切らなければだめです。小泉さんが総理の間6年近く一生懸命やって、いい面もありましたが弊害もあった。「自民党をぶっ壊す」という公約で何を壊したかという、**1つは支持基盤**。これは、郵政だけではありません。特に自民党の特色は、1つのジャンルだけから支持を受けているのではなく、経営者、農業、あるいは末端の零細な中小企業などです。私どもも、若い頃から現場感覚を持って、中小零細企業等に話を聞きました。そういう点では、霞ヶ関が知らないようなことを我々は実体験でわかってきたつもりです。

中小企業はある意味、事業分野調整でそれなりの役割を果たしてきたことは事実です。しかし、小泉総理の時代に規制緩和になった。例えば、酒屋さんも事実上免許制が崩れてしまった結果、2001年から今日まで全国で町の酒屋さんで自ら命を縮めた人が150人以上に達している。それによってどこが儲けているかというと、コンビニやスーパーである。だから、改革には両面あるということをしかり理解した上でどうしていくかということもあります。その他、自民党の支持基盤が相当組織的に壊れてきている。

**もう1つは、人材**。小泉総理の間に非常に重用された人とされなかった人の差が明確にある。一貫通貫で重用された方々の1人が麻生総理だった。だから、小泉時代がなければ総理候補として上がったかという立場だった人が今日立派に総理をおやりになっている。これが、実はこの政権の一番きつところ。本当は、「自分が総理になったらこうするのだ」と言って前面に出れば結構わかりやすかったのですが、そうきれないでいるから非常にブレているイメージを与えてしまった。

それと自民党の中でもう1つ人材を壊した点は、4年前の総選挙で大事な人材を刺客を立てて追いやっ

てしまったことです。大体、重複立候補で敗者復活だけではなく、たまたま補欠につけていたら当選した人もいる。ある意味、こうなることは4年前の選挙が終わったときから皆わかっていたのです。選挙区がない、もしくは補欠で当選したわけですから、そんなことはもう二度とあり得ない。この動きはもっと早く起きてても不思議はなかったわけですが、結局、間際になってしまった。

爆発的な支持率があれば当選できるけれども、いまのような状況では単独過半数はおろか、与党過半数さえ危ない状況が現実となってきたので落ち着かない。これが、実は党内抗争のもとになっていると思います。だから、ここで総理を代える話が出てくるし、それに対抗する人たちもいることが解散につながるということです。結果としていろいろありましたが、党役員は何事もなかったかのごとく引き続いて責任を持って陣頭指揮をとる形だろうと思います。

あとは、サミットから帰られて解散をどうするか。その辺の時期がまだはっきりと断定できないけれども、タイミングはそうなる。私自身は、天皇陛下がお留守の間に選挙というわけにはいくまいと思います。法律論的にできなくはないらしいですが、おかしいと思います。解散権というのは2つ大きなケースがあり、1つは内閣不信任案が通るか、あるいは内閣信任案が否決されたときに総理大臣は解散か総辞職をするかを選ぶことになっている。それが憲法上既定されている解散権です。あとは、総理が好きなときに解散権を行使できるという言い方がありますが、憲法上それはどこにも書いてありません。戦後それで訴訟になったことが実際に何回かあります。結果的に判決が出る前に次の選挙があつてしまったので判例としてはありません。しかし、解散権を行使するのは憲法第7条に「天皇陛下の国事行為がある、その国事行為の中で国会を解散すること」という1項目がある。ただし、天皇陛下の国事行為は内閣の助言のもとに行うようになっており、ある意味、解散権は天皇陛下にある。だから、これを天皇不在で摂政の宮に行使してもらうことが本当にいいのかどうかはかなり問題もありますから、そういう考え方もあることを申し上げておきたいと思います。そうなれば、サミットから帰って都議選が終わって、その結果によって「総裁選」と

いう話になるのか、その週に解散があるのかというのが今日の姿だろうと思います。

**私があえてそのことを言ったのは、それだけ与党も野党も、マスコミの風向きに非常に振り回されてしまっている。**しかし、そのマスコミが本当にきちんとした国づくりをしていく上で、本質論をきちんと掴んだ上で問題提起してくれるかという決めてそうではない。特に、中身よりも見出しでイエスかノーかを問う。例えば、「改革は賛成か反対か」と言うと、みんな「賛成」。「消費税引き上げ賛成か、反対か」と言うと、皆、「引き上げは嫌」。「では、社会保障のレベルを落としていいかどうか」と言うと、「いや、落とすのは悪い」となる。中身ではなく、表紙だけで世論調査をし、目先の現象だけを追いかけていく。残念ながら政治もそれに振り回されているのが現実ですから、このままいけば、日本は先行き大変厳しい国に転落していくかもしれない。これをどうやって是正していくべきかがこれから必要という気がしています。

例えば、いま「地方分権」で道州制の話もクローズアップされています。道州制を盛んに勧めています、実施したときに住民サービスはどうなるのか、そういうことを誰も検証しないままです。そしてまた、マスコミが「道州制にイエスかノーか」という問いかけをしてくる。

しかし、企業と地方行政の話は全然違います。企業が営業所をどうするかは、収益力があるところは残し、赤字ばかり出すところは潰す。そうなったときに地域サービスは逃げられないです。そこに、地方行政の本質と、企業の収益至上主義との質的な違いがある。だから、企業と市町村の合併論理はおのずから違うという本質をしっかりとわきまえて議論しなければうまくいくわけがないことは断言しておきます。私も10年前に自治大臣をやって市町村合併の先鞭をつけた1人ですが、そのほうが住民サービスの効率がよくなるという前提でやるのであって、単に地方財政の無駄なところを省くという財政的視点だけでは絶対に失敗する。小泉総理の「三位一体」改革で地方を切ったものですから、結果として地方が大変な状況に落ち込んだ。それが、2年前の参議院選挙以来まだ尾を引いているのが現実です。

個人的には、県間合併のほうがずっといいと思います。医療もいまの県だけでは無理ですから、山間僻地等を考えた場合には病院をあちこちに置いて無理です。ドクターヘリを使い、三県ぐらいは1つの山に重なっていますから、共同でヘリを持てばいいわけです。いま市町村は広域で消防等は協力していますが、県間というのは本当に仲が悪い。だから、道州制よりも県間協力で広域にやるほうが本質に近い。しかし、世の中でそんな話は一言も出てこない。

## <日本の設計図を描く>

**これから日本の設計図を考えていく上で大事な視点はいろいろあると思いますが、内政面で言えば、やはり少子高齢化は世界史にないスピードで進行しており、将来展望をしてもますます加速している。**厚生労働省の人口推計によると、今日現在、大体100人のうち22人は65歳以上です。あと5年足らずの間に、25人以上が65歳になります。特に、団塊世代がどんどん現役を卒業して入ってきています。2030年ぐらいになると、65歳以上が3割を超える。そうになると要介護の人も増えるだろうし、いまよりもはるかにお金がかかる時代に入ることわかり切っている。それを、財政的にどうするのか。2050年になれば日本の人口は1億人を切る。これから、ますます急速度で高齢化が進んでいくことを念頭に置いて国づくりのシステム、設計図を描いていかなければならない。

**財源なしに描けないのは皆わかっている。**今日計算すると、2001年から去年の予算まで、社会保障だけで35%ぐらい増えています。そのかわり、他の部分の歳出を10数パーセント削っています。公共事業はもちろん、農業も教育費も、防衛費も削っています。ODAは、もっと削っています。だから、本当に必要な事業も全部滞ってしまっている。

そのことをいつまで続けられるかと言えば、内政面の最大のテーマの1つは、財政再建と連動して少子高齢化の中で、どういうシステム設計をするのか。これは、消費税を中心として正面からやらなければいけないテーマになっています。

これは私の持論ですが、消費税の目的税化をする。いま現在、予算総則で毎年明記していますが、消費税はそのうちの約5.6対4.4ぐらいで国と地方に分け

ています。国に入った消費税の全額を、基礎年金、老人医療、介護に充てることを平成11年度予算から明記しています。

これは大事な政策の柱の1つですが、その後消費税が上がらないものですから、国税に入れて、その国税を全部いまの3分野に充てますが、足りない。3分野に出ている一般会計からの金は、その倍以上出ていることになって、結局、赤字国債で辻褃を合わせるか、他から金を持ってきている状況になっています。こういう問題をどうするのか。ただ、無駄な歳出をなくせばいいというのは違うと思います。いずれにしても、この消費税問題は今後の日本を考える国内政策の最重要の1つで、これができなければ日本の将来はないと思います。

**もう1つ大事なのは、戦略産業をどう定めるかだと思います。**私はいま温暖化対策の責任者もしていますが、エコ産業は世界共通のテーマです。けれども、エネルギーはそうではない。日本の経済、国民生活の原点である経済活動の中でのエネルギーのセキュリティは、一番大事な部分の1つと思っています。そういう位置づけを、国や政治家全体が肝に銘じておくことが必要である。また、エネルギーだけではなく、物流のセキュリティも大事だと思います。残念ながらハブ空港・ハブ港湾を韓国や中国に皆取られてしまっており、そう簡単には戻ってこない。そういう世界を眺めた場合の日本の戦略というものをどう考えているのか。

そういう点で、例えばアメリカとの自動車摩擦のときに感じましたが、アメリカが自動車産業を助け

る最大の大義名分はセキュリティでした。当時はまだ東西冷戦が厳しい時代でしたから、結局、西側の安全保障はアメリカが見るので、アメリカは軍事大国であり続けなければならない。そういう中で、自動車産業がアメリカにとって工業大国であるための大事な基幹産業であるというのです。

日本がこれから生きていく上で戦略産業をどう定めるかというときに、幾つかの譲れないところがあることを我々は肝に銘じて対応していかなければいけない。

**テーマはいろいろありますが、もう1つは、人材登用システムです。**例えば、裁判員制度。本筋は、裁判員を入れて補強するのではなく、裁判官の資質をどうやって上げるか、つまり、裁判官の人材をどうやって確保していくかという問題です。だから、現在の裁判官に対する研修はしっかりやらなければいけないし、再研修もしなければならない。

もう1つ、個人的には裁判官は35歳以上にしてもいいと思います。アメリカの場合は裁判官も選挙制で、それなりのチェックは受けていますが、日本の場合はノーチェックで、学校を卒業してすんなり入ったままにいる。

政治家の場合は、一応選挙がありますからまだ何とかなっています。公に関わる立場の者、そういう点では教師もそうです。政治家も被選挙権に関して衆議院は25歳以上、参議院は30歳以上です。だから「良識の府」と言っているわけですが、裁判官はもっと大事です。実は、裁判官だけでなく今日人材登用はあら



ゆる分野で苦勞しており、社会全体でどうしていくかが大事です。学校教育だけで人材はできません。

明治時代にナンバースクールをつくり、帝国大学をつくったのは、人材登用システムのためです。江戸時代は、全部世襲、あるいは士農工商でした。これを打破するために、学歴社会にした。貧乏人の子であれ、身分を問わず有為なる人材は大いに国家的に頑張らせようというものでした。ところが、今日その学歴までが世襲化している。貧乏人の子は塾にも行けないからいい学校に行けない、こういう話になったのが今日の問題です。

**いずれにしても、日本がこれからどういう試練を経ていくかまだわかりませんが、大事なのは、長い日本の今後の歴史の中で有為なる人材がしっかり育っていけば何とか難関を乗り越えていくだけの知恵を出せるのではないかと思います。いまそんな視点からの議論は残念ながら起きていないようです。**

公の仕事に就く人材をどうやって登用するか。公務員も同じです。天下りが騒がれていますが、公務員であれ、民間であれ、有為なる人材は大いに登用すればいいと思います。

**最後に、「国会一院制」という話です。**マッカーサー憲法草案では一院制でした。日本は戦前は事実上一院制で、選挙するのは衆議院のみで、あとは貴族院でした。いつの間にか日本で憲法制定のときに貴族院の主張が入って結果として参議院が残った。

定数削減の話もありますが、いまは憲法改正ができないわけです。衆議院で2/3、参議院で2/3の票は取れません。それぞれ2/3がなければ、国会で発議さえできません。だから、急がば回れで逆に衆参合わせて一院制というだけの憲法改正をやる。そうすると、定数は減ります。国会議員500名で一点集中。そうすれば、具体的な憲法改正手続きに入れるだろう。

この問題を乗り越えないと、安全保障論議の話ができません。結局、集団的自衛権を言っている国は日本だけです。特に、いよいよ北朝鮮への船舶検査の話があるわけです。強硬に臨検を主張したのは日本です。その日本が、なかなか難しい。与党の中で先制攻撃の話をする人がいますが、武器も能力もないのに、勇ましいこと言ってもリアクションが起きるだけです。本当は、こういったものも憲法上は余地を残してお

くことがあっていいのかもしれませんが、いまはそんな議論さえできません。

そろそろ日本の国家戦略設計図を描いていく上で対応しなければならない時代に来ていると思いますが、そのためには最終的に憲法問題にぶつかる。ここがブレークスルーできないから、日本国内において安全保障論議がどうしても動かない。それには、急がば回れしかないのではないかと思います。

これからの日本社会の設計図を描いていく上で、戦略的に考えた場合、他のテーマもたくさんあると思いますが、特に要になっていくのはそこではないかと思います。多少我々の責任もありますが、先輩は戦争に行った世代ですから、実に忍耐強く、戦略的に対応していると思います。

### <戦略性に欠ける日本>

我々は、そういう先輩の背中を見てきましたが、次の時代になるとはなから大国意識になっています。極端に言うと、戦略性に欠けています。例えば、ビジネスでも、大事なことはできるだけ企業秘密にします。自分で開発する前から、「我が社はこれを開発します」と言うような会社はない。「我が社はそんなこと関心ありません」という顔をしながら、やって競争条件を有利にするわけです。それは、国際社会で当然な話だと思いますが、そういう戦略性に欠けている。

先ほど人材の話をしました。世の中若返れば何でもよくなるような風潮がありますが、決してそういうものではないと思います。若い世代に物売る商売は若返りが大事だろうと思いますが、政治の世界はビジネスだけではありません。外国に対し戦略を持って渡り合う国益を賭けた世界ですから、それだけの素養が当然必要である。テレビで人気があるから煽てられて、本当になってしまう日本のトップはどうかという気がします。いま残念ながら、政治家自身も劣化していますが、マスコミも劣化しているし、その背景には日本国民の劣化もあるのかもしれない。我々はそういった流れに対し少しでもまともな方向に船の舳先を向けていけるよう頑張っていかなければならないと思っています。

どうもありがとうございました。

**\* この講演は7月2日に開催されたものです。**





# 海運日誌

September 2009



9月1日

国土交通省は、海賊対処法(7/24施行)に基づく商船などの護衛任務の実績(7/28~8/31)を発表した。海自艦船による護衛活動は13回行われ、護衛を受けた船舶は81隻(日本関係船舶38隻、うち日本籍船1隻)。また、P3C哨戒機による上空からの警備活動については、飛行回数22回、確認隻数約1500隻、情報提供約120回となっている。

9月8日

「船舶内工務・作業に関する事故防止対策検討委員会」の第1回会合が開催された。

9月10日

ソマリア沖の海賊対策を協議する第4回コンタクト・グループ会合が国連本部で開催され、海賊の処罰・裁判等を支援するための国際信託基金の設置等について検討した。

9月18日

アジア船主フォーラム(ASF)航行安全・環境委員会(SNEC)がシンガポールにて開催された。  
(P.12海運ニュース参照)

9月21日~25日

IMO第14回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC)がロンドンにて開催された。  
(P.10海運ニュース参照)



9月28日

交通政策審議会海事分科会船員部会(部会長:小杉丈夫弁護士)の第9回会合が開催された。



# 船協だより

## 9月の定例理事会報告事項

(9月16日 日本船主協会役員会議室にて開催)

### 政策委員会

1. 平成22年度税制改正要望事項
2. 広報関係報告

### 労政委員会

1. 女性船員に関する協議会

### 海上安全委員会

1. アデン湾における海賊問題

### 環境委員会

1. 国際海運からのGHG削減問題
2. シップリサイクルの動き

### 港湾関連業務専門委員会

1. 水先問題について

### 人材確保タスクフォース

1. 活動報告

## 国際会議の予定 (11月)

会議名：IMO第27回総会

日程：11月23日～12月4日

場所：ロンドン

## 新船員保険に関する説明会を開催

船員保険は、2010年1月より、雇用保険と労災保険分野が陸上の一般制度に統合され、また両分野の一般制度を上回る部分と船員独自の福祉分野は健康保険分野とあわせた新船員保険として「全国健康保険協会」によって運営されることとされており、現在当局において、諸手続きの変更等と併せ、関連事項の検討が行われている。

当協会は制度改正まで残り3ヶ月余りとなっていることに鑑み、2009年9月11日、厚生労働省および社会保険庁の担当官を招き、本件に関する今後の見通しを含めた進捗状況等についての説明会を開催し、80名弱の参加者があった。今後も円滑な移行となるよう努めることとしている。



説明会の模様



(海務部:宇佐美)



## 1 わが国貿易額の推移

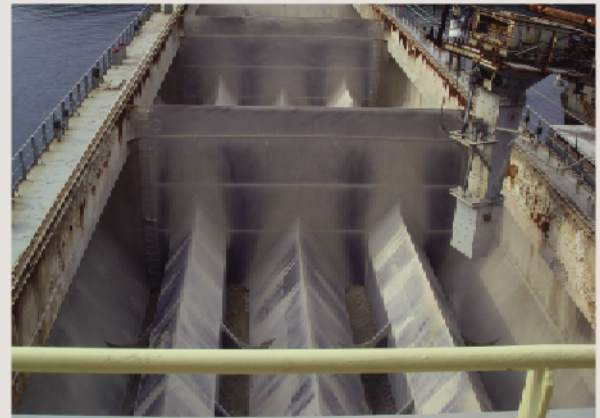
(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲) 出超	伸 率	
				輸 出	輸 入
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	16.6
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2007	83,938	73,121	10,817	11.5	8.9
2008 1	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	7,054	7,386	▲ 332	0.3	17.4
9	7,364	7,278	87	1.5	28.9
10	6,924	6,991	▲ 67	▲ 7.8	7.4
11	5,325	5,550	▲ 225	▲ 26.7	▲ 14.4
12	4,832	5,154	▲ 322	▲ 35.0	▲ 21.5
2009 1	3,480	4,436	▲ 956	▲ 45.7	▲ 31.9
2	3,526	3,444	83	▲ 49.4	▲ 43.0
3	4,184	4,175	9	▲ 45.5	▲ 36.6
4	4,196	4,129	66	▲ 39.1	▲ 35.8
5	4,020	3,724	297	▲ 40.9	▲ 42.4
6	4,600	4,094	506	▲ 35.7	▲ 41.9
7	4,844	4,867	377	▲ 36.5	▲ 40.8
8	4,510	4,327	183	▲ 36.0	▲ 41.3

(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 月間	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
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
2008	103.36	87.50	110.30
2008 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
2009 1	90.41	88.55	93.90
2	92.50	89.40	97.80
3	97.87	95.40	99.25
4	99.00	96.00	100.80
5	96.27	94.15	99.30
6	96.52	94.90	98.42
7	94.50	92.60	96.80
8	94.82	92.70	97.25



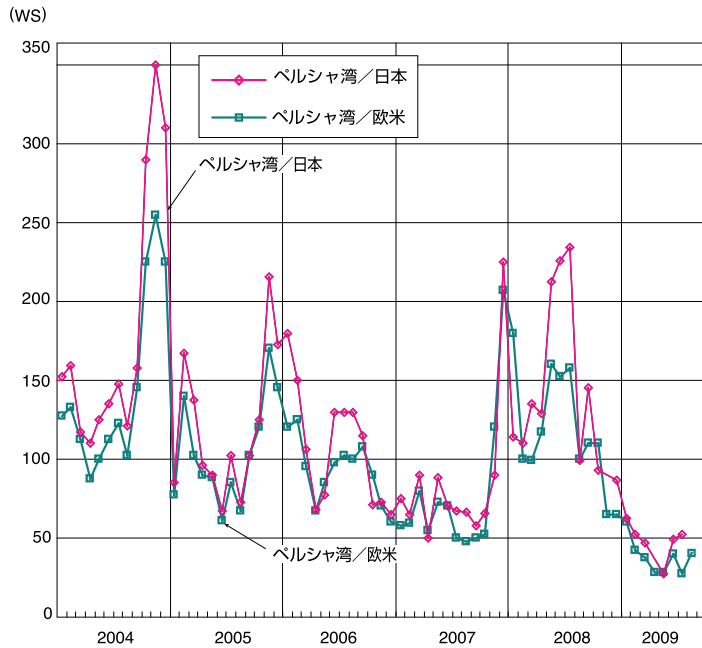
## 3 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

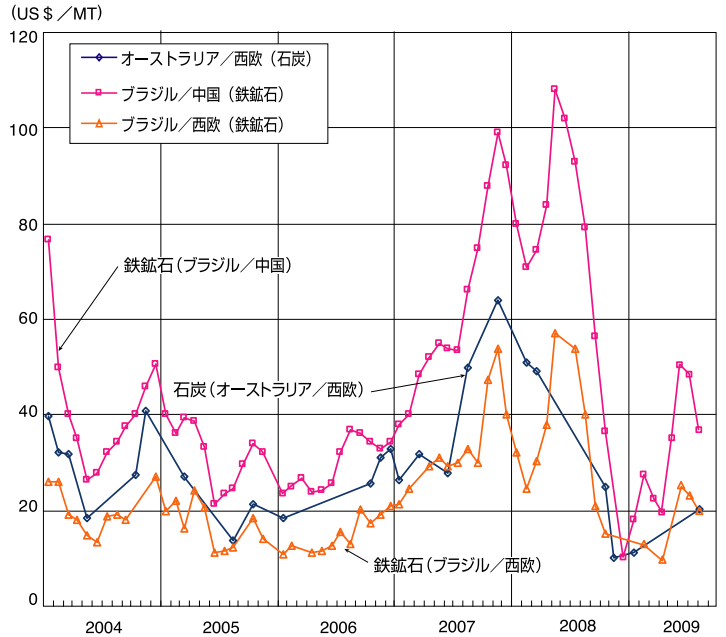
区分 年次	合計	航 海 用 船 (品目別内訳)									定期用船	
		連続航海	シングル航海	石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他	Trip	Period
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	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	106,656	1,100	105,556	28,455	2,799	25	73,956	263	41	17	296,316	84,522
2008 8	8,904	0	8,904	2,410	119	0	6,375	0	0	0	24,943	3,341
9	10,952	320	10,632	3,152	375	0	7,106	0	0	0	23,958	3,634
10	12,693	390	12,303	4,563	392	0	7,308	40	0	0	19,102	5,601
11	6,292	0	6,292	3,300	600	0	2,240	152	0	0	20,306	3,880
12	13,535	0	13,535	3,325	501	0	9,710	0	0	0	16,098	2,616
2009 1	16,099	75	16,024	3,420	180	0	12,424	0	0	0	24,922	5,101
2	11,417	0	11,417	2,060	232	29	9,030	66	0	0	26,746	4,316
3	22,522	0	22,522	1,945	380	23	20,124	0	50	0	28,618	5,259
4	11,686	0	11,686	840	90	0	10,754	0	0	2	19,123	2,332
5	11,692	0	11,692	809	265	0	10,618	0	0	0	28,824	9,710
6	12,130	310	11,820	1,185	115	0	10,390	0	0	130	27,253	7,338
7	19,292	480	18,812	1,359	166	0	16,994	0	0	294	31,798	8,199
8	14,643	65	14,578	2,421	215	0	11,910	0	0	33	22,677	2,157

(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					
	2007		2008		2009		2007		2008		2009	
	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	75.00	47.50	114.00	85.00	62.50	43.50	57.50	45.00	180.00	74.00	60.00	32.50
2	65.00	45.00	110.00	89.00	52.50	38.50	59.00	47.50	100.00	80.00	42.50	31.00
3	90.00	65.00	135.00	92.50	47.00	36.50	80.00	54.00	99.00	75.00	37.50	22.50
4	50.00		129.25	85.00			55.00	40.00	117.50	67.50	28.50	17.50
5	88.50	62.50	212.50	140.00	27.00		72.50	60.00	160.00	115.00	28.50	17.50
6	70.00	63.75	226.00	165.00	49.00	41.00	70.00	50.00	152.50	130.00	39.50	19.00
7	67.50	56.00	234.00	193.75	52.25	32.50	50.00	42.50	157.50	95.00	27.50	19.25
8	66.75	56.00	99.00				47.50	45.00	100.00	65.00	40.00	25.00
9	57.50	52.50	145.00	95.00			50.00	40.00	110.00	77.50		
10	66.00	51.25	93.00	70.00			52.50	40.00	110.00	72.50		
11	89.75	57.50					120.00	45.00	64.50	45.00		
12	225.00	175.00	87.00	60.00			207.00	110.00	65.00	50.00		

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

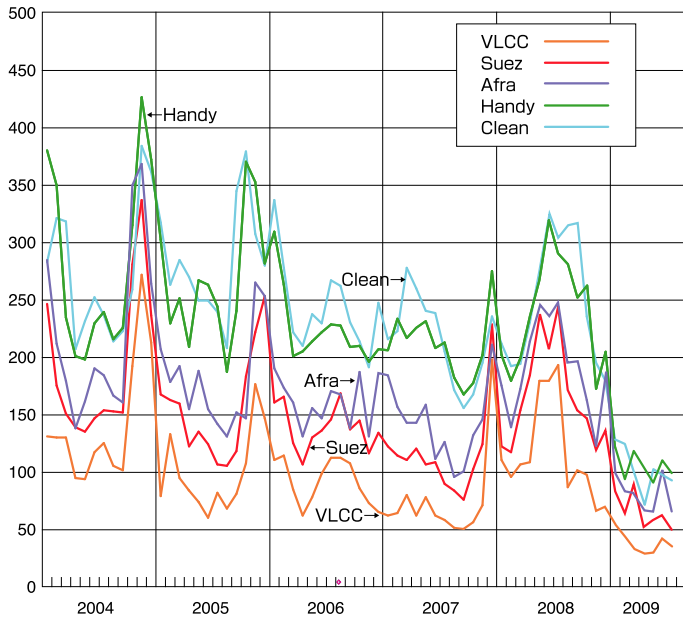
5 石炭 (オーストラリア/西欧)・鉄鉱石 (ブラジル/中国・ブラジル/西欧) (単位: ドル/トン)

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)			
	2008		2009		2008		2009		2008		2009	
	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			11.25		80.00	49.00	18.00	9.25	32.00	19.00		
2	51.00				71.00	55.00	27.50	13.00	24.50		12.95	
3	49.00	42.00			74.50	62.50	22.50	6.75	30.35			
4					84.00	71.00	19.50	14.75	38.00		9.75	
5					108.00	93.50	35.00	20.75	57.00	47.50		
6					102.00	83.50	50.00	27.25			25.00	
7					92.75	82.00	48.00	24.80	54.00	40.00	23.00	16.25
8			20.00		79.00	68.00	36.50	25.00	40.00	32.00	19.75	16.00
9					56.50	39.00			21.00	19.50		
10	25.00	18.50			36.50	12.00			15.25	7.90		
11	10.25	4.00										
12					10.25	8.20						

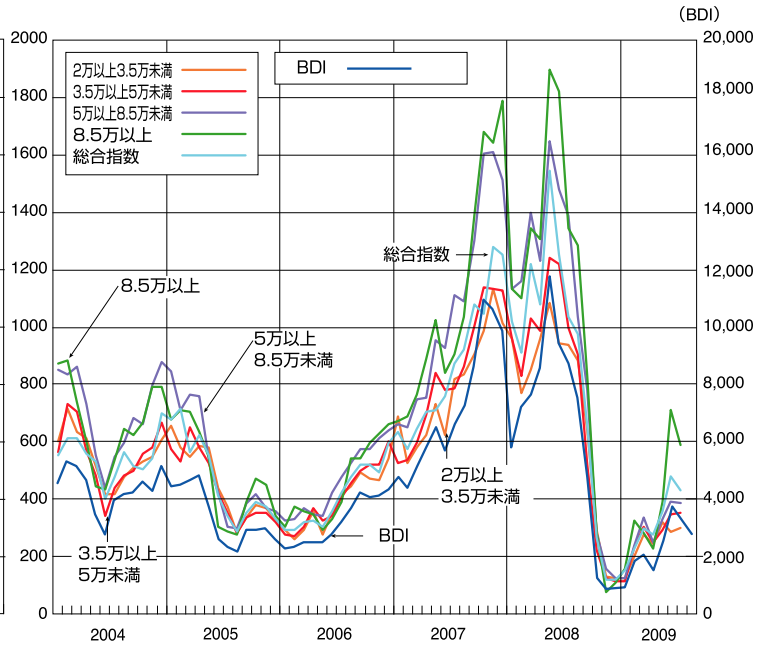
(注) ① 日本郵船調査グループ資料による。 ② いずれもケーブサイズ(14万D/W以上)の船舶によるもの。 ③ グラフ値はいずれも最高値。



## タンカー運賃指数



## 用船料指数



## 6 タンカー運賃指数

月次	2007					2008					2009				
	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	63	124	187	209	219	112	124	178	205	215	54	84	100	125	130
2	65	116	159	237	226	97	119	141	182	195	44	65	84	95	126
3	81	112	145	220	282	108	156	175	202	197	33	90	82	120	105
4	63	122	145	229	264	110	187	217	239	234	29	52	67	105	72
5	79	108	161	235	244	182	239	247	271	279	30	58	66	90	103
6	63	110	113	211	242	182	210	237	324	326	43	63	102	112	98
7	59	91	128	216	208	196	248	250	291	305	36	50	66	100	94
8	52	85	97	185	174	88	174	196	282	316					
9	51	77	102	170	158	103	156	197	252	317					
10	57	104	134	180	170	99	149	165	263	239					
11	72	126	148	205	198	67	121	124	175	198					
12	201	232	214	279	239	71	139	191	206	182					
平均	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 イ.VLCC: 20万トン以上 ロ.Suez: 12~20万トン ハ.Afra: 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

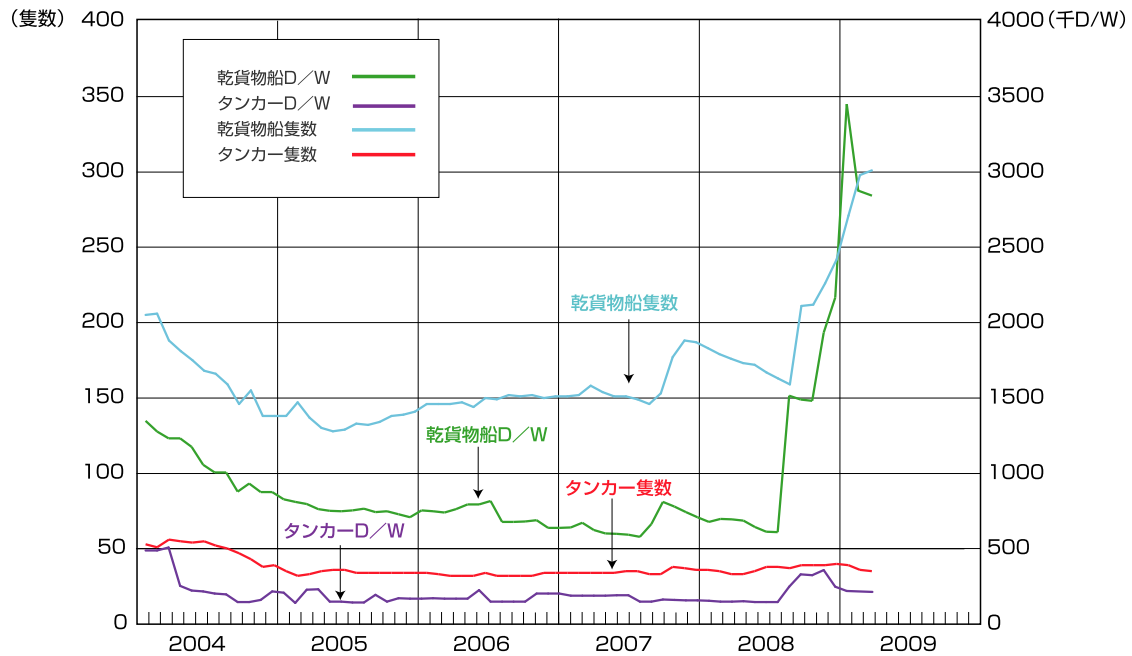
月次	2006		2007		2008		2009					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~		
1	294	2,263	632	4,762	1,018	5,780	-	126	116	125	155	154	908
2	292	2,328	577	4,366	908	7,187	210	203	231	240	327	227	1,846
3	321	2,493	644	5,172	1,221	7,619	294	277	303	337	283	296	2,058
4	325	2,495	707	5,782	1,080	8,550	-	242	252	249	226	277	1,534
5	304	2,495	712	6,521	1,544	11,771	-	319	292	329	389	358	2,544
6	359	2,739	959	5,672	1,250	9,428	-	286	347	390	708	479	3,763
7	421	3,191	875	6,601	1,036	8,737	-	296	351	386	588	426	3,324
8	475	3,672	920	7,289	976	7,543							2,774
9	518	4,207	1,078	8,619	657	4,782							
10	522	4,053	1,044	10,944	267	1,221							
11	493	4,121	1,280	10,647	117	868							
12	594	4,318	1,251	8,819	121	803							

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	2007						2008						2009					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	151	623	640	34	135	205	183	873	709	36	109	158	271	2079	2168	39	203	249
2	152	642	642	34	135	189	179	749	680	35	108	157	298	2772	3452	36	183	220
3	158	677	672	34	125	189	176	710	699	33	104	150	301	2580	2878	35	183	219
4	154	644	625	34	126	190	173	714	697	33	104	150						
5	151	610	602	34	126	190	172	668	687	35	105	153						
6	151	606	600	35	128	191	167	614	644	38	103	148						
7	149	603	595	35	128	191	163	595	615	38	103	148						
8	146	593	581	33	104	150	159	584	611	37	101	146						
9	153	650	665	33	104	150	211	1491	1515	39	150	248						
10	177	771	812	38	114	165	212	1485	1490	39	206	330						
11	188	801	782	37	110	160	226	1475	1483	39	203	325						
12	187	871	745	36	109	158	242	1832	1934	40	266	360						

(注) Lloyd's Inactive Vessels による。



## 編集雑感

前任者より「人材確保タスクフォース」事業を引き継ぎ、次世代海技者の確保・育成、特に日本人若年層に「船員と言う職業」をアピールすることに腐心している。然し乍ら、一般の人には、船員どころか船や港湾さえ縁遠く、草の根的な「海洋文化の熟成」が不可欠だと思われ知らされる昨今である。

小職のSydney在勤時代には、今より格段に海洋文化に触れていた感がある。事務所から徒歩数分のDarling Harbourでは昼夜を問わず飲食店が賑わい、Australia Day(英国艦隊のSydney Cove上陸記念日)にはTall Shipがパレードを繰り広げる。同所にあるNational Maritime Museumも訪れる人が多い。隻眼隻腕のNelson提督の巨大Figureheadに度肝を抜かれるが、土産物コーナーで世界のFunnel Markをプリントしたポーチに大阪商船のそれを発見した時も驚いた。単なる英国艦隊礼賛ではない、海洋文化の国際性・普遍性を垣間見た気がする。Opera House近くでは、映画ファンにも懐かしい「Bounty号の叛乱」の寸劇が日々観光客を楽しませ、若き航海士Fletcher ChristianはTahitiに残した恋人を目指して航海に出る(残念乍ら湾内クルーズ船なので強制送還されるが)。因みにTahitiのホテルでも似た

ようなショウを楽しめる。そう言えば、Capt. James Cookの銅像も環太平洋海洋文化とでも申しましょうか、豪州のみならず、Alaska、Hawaiiと各所でお目に掛かった。英国人に限らず、Magellan、Tasman、Torres、Bougainville、等の大船長・探検家の足跡に触れ勉強する機会も実に多い。

振り返るに、我が日本は如何なものか?今年も「船の科学館」をお借りして商船高専合同進学ガイダンスを開催し100人程にお集まり頂いたが、同館周辺自体、何となく人影も疎ら……隣の駅前に仁王立ちしていたCapt. Cookならぬ原寸大ガンダムには磁石に吸い寄せられるように大勢の小中学生が集まっていた。開港150周年で多くの記念行事が開催され、海洋文化熟成の良い機会になればと見守っていたが、折からのインフルエンザやらリーマンショックやらで、集客に苦労されていると聞く。また、一過性のイベントではなく、「ガンダム」のような息の長い支持に結び付かなければ、日本の海洋文化熟成とは言えない。

然し、ガンダムなど、開港150年の5分の1の歴史しかないのだが……誠に羨ましい限りである。

日本船主協会 海務部労政担当リーダー  
吉田 秀一郎

## 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 課長代理	雨宮 一弘
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 経営企画課長	後藤 安直
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
	常務理事兼企画部長	園田 裕一
	企画部税制担当部長	清野 鉄弥
	企画部政策担当部長	田中 初穂
	海務部長	保坂 均
	海務部労政担当リーダー	吉田秀一郎

## 編集後記

海運業界外からの「新視点」を様々な分野の方からご紹介いただく弊誌のコーナー「出来事から思うこと」。先月、今月号と起業家の方にご執筆頂きました。お2人とも弊社某スタッフのご友人です。

9月号の森井先生。本業の立体造形の傍ら、著作を何冊も出版されている雑貨コレクターのお顔を持つ(私も参考にさせて頂きました)。意識しなければ見過ごしがちな何気ない国内外の日常雑貨をピックアップ、魅せ方も素敵なお写真でご紹介くださるその着眼点…もう脱帽です。そして10月号の押切社長。WEBサイト制作から様々なその活用法まで、ネットを自在に操るエキスパート。今回は実は船名だった、というご自身の社名にまつわるお話でしたが、某検索エンジンをビジネスツールとして駆使する方法を記した著作たちも、新しい発見でした。

是非両先生の著作を見かけたらお手にとってみてくださいませ♪そしてそのきっかけが弊誌であればなお嬉しいことです。  
(MN)

## せんきょう 10月号 No.591 (Vol.50 No.7)

発行：平成21年10月20日 発行所：社団法人 日本船主協会 編集・発行人：井上 晃  
創刊：昭和35年8月10日 〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル 制作：株式会社 創造社 / 株式会社 作品舎  
TEL.03-3264-7181 総務部 (広報) 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。)

## 今月の表紙

## 月夜を進む船

世界の港を結ぶ海運によって、あらゆるモノが世界中に届けられています。24時間、365日休むことなく…  
こんなきれいな月夜でも、世界のどこかで船は働き続けています。

