

せんきょう

2006

1

社団法人 日本船主協会

●No.546●



せんきょう

1

JANUARY 2006

<p>■巻頭言</p> <p>2006年新春を迎えて 日本船主協会 会長□鈴木邦雄</p>	1								
<p>■特別欄</p> <p>サバナの海事博物館で 毎日新聞社 論説室顧問□玉置和宏</p>	2								
<p>■海運ニュース</p> <p>国際会議レポート</p> <p>1. シップリサイクル 関係機関/国/団体が一同に会す —ILO/IMO/バーゼル条約第2回合同作業部会(JWG2)の様様— 2. アジア船社の共通認識を共有 —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18回中間会合の様様—</p> <p>内外情報</p> <p>1. 現行海運税制の存続決まる —平成18年度海運関係税制改正・予算が決定— 2. IACS、タンカー/バルカーの共通構造規則(CSR)を正式採択 —2006年4月1日以降の建造契約船に適用— 3. シンガポール政府、独禁法適用除外制度策定へ —一方、欧州委員会は除外制度廃止提案を公表—</p>	4 4 11								
<p>■各種調査・報告</p> <p>船舶職員不足を懸念 —BIMCO/ISF 2005年船員需給調査—</p>	22								
<p>■国際海事World Web</p> <p>国際海運会議所 ICS & 国際海運連盟 ISF</p>	26								
<p>■KOBE便り</p>	28								
<table border="1"> <tr> <td>海運日誌(12月)</td> <td>32</td> <td>海運統計</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>船協だより</td> <td>33</td> <td>編集雑感</td> <td>38</td> </tr> </table>	海運日誌(12月)	32	海運統計	34	船協だより	33	編集雑感	38	
海運日誌(12月)	32	海運統計	34						
船協だより	33	編集雑感	38						
<p>■囲み記事</p> <p>・新年賀詞交換会を開催 ・タンカー訪船記</p>	21 30								

新年明けまして おめでとうございます



日本船主協会
会長 鈴木邦雄

2006年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

われわれ海運業界の大きな使命は、わが国の産業、暮らしを支えるライフラインとして膨大な量の物資を安全かつ安定的に輸送することにあります。そして、その基本となるのは安全運航の徹底に他なりません。

海上人命安全条約(SOLAS条約)を始めとする各種国際基準の遵守に加えて、船体構造や航海設備等における安全技術の開発や採用、乗組員に対する教育・訓練の充実、強化など、ハード、ソフトの両面から地道な安全対策を推進していく所存です。安全運航を徹底する上で最も重要なことは、日常における安全対策の積み重ねだと確信しています。こうした取り組みを徹底することで、海難事故や油濁による海洋汚染を防止できるものと考えています。

また、昨年3月には日本籍タグボート「韋駄天」がマラッカ海峡において海賊に襲撃され、日本人船長を含む乗組員3名が拉致されるという事件が発生し、一躍世間の注目するところとなりました。最近ますます凶悪化する海賊行為や船舶に対するテロの脅威などに対しては、本船の保安対策の徹底を図る一方、関係省庁を通じ、関係各国の海上警備機関との連携の強化、協力体制の確立を働きかけております。

さて、昨年、一昨年と海運市況は、コンテナ船、不定期船、タンカーの3部門ともに堅調に推移し、外航海運各社は好業績を達成するところとなりま

した。一方、世界的な海運好況を背景に、既にトン数標準税制を導入している各国海運企業にあっては、わが国との比較において法人税負担が10分の1以下に軽減されています。この傾向が続けば邦船各社と外国船社の財務体質の格差は今後ますます拡大していくこととなり、邦船各社の競争力が相対的に低下していくことは明らかです。わが国においても一刻も早くトン数標準税制が導入されるよう、関係者で叡智を絞っていきたいと考えています。

運航費の面では、昨年来の燃料油価格の高騰が海運企業の経営を圧迫する状況になっています。特に、燃料費が運航コストの過半数を占める内航海運各社にあっては、燃料油価格の高止まりが経営に深刻な影響を及ぼしています。

国内物資の安定した輸送を維持していくためにも、各方面に対し内航海運業界への支援を要請するとともに、必要な規制緩和や税制措置の導入を訴えて行きたいと思えます。

この他、いよいよ仕上げの段階に差し掛かる水先制度の抜本改革、船長・機関長2名配乗要件の撤廃と日本人海技者の確保・育成問題など期限が定められた課題への対応、冒頭で述べた船舶の安全運航や海洋環境の保全への取り組みなど、海運業界を巡る課題は山積していますが、関係者のご理解、ご協力を得ながら一つ一つ問題の解決に全力を尽くして行く所存です。

サバナの海事博物館で

■ 毎日新聞社 論説室顧問 玉置和宏 ■

一昨年のサミット（主要国首脳会議）は米国のジョージア州サバナという小さな港町で行われた。こう書くといやその年はシーアイランド・サミットだったと訂正されるかもしれない。その指摘は正しいがシーアイランドはサバナから100キロ以上離れた首脳たちの会議のホテルの場所であって取材陣のいた所ではないのである。

最近のサミットは反グローバリゼーション団体などからデモの標的になることが多い。警備上の理由でこうした人里離れたリゾート地区で首脳会合を開き、報道陣はそれをIT化された大型モニターを通じて取材することが多くなった。首脳たちと我々のなまの記者会見の際だけは大統領ら首脳が国際メディアセンターに直接やってくる。つまり報道の拠点がサバナという町にあったということである。

そんなことよりこの人口約5万人のサバナに1週間余り滞在して日本人に余り知られて居ないこの町がすっかり気に入ったのである。一言でいうと美しくゆったりしているし上品な感じがする。米国人はここを米国で最も美しい町と言う。一番人気のある町としていつもトップクラスにあるのも当然と思う。

この月報の読者は海運関係者が多いだろうからこの港町を知っている人もいよう。米国でも有数のコンテナ積出港だからだ。あるいは国際金融史



に詳しい方ならケインズやホワイトらが第二次大戦後のIMF(国際通貨基金)、いわゆるブレトンウッズ体制の準備会合を開いたのがこの町であることを知っているだろう。映画ファンならクリント・イーストウッド監督のサスペンス映画「真夜中のサバナ」はいまでも人気で有名な町である。

しかし不思議なことにサバナには米国や欧州から多くの観光客が来るが日本人観光客がやって来ることはまずない。筆者が発見した市内に一軒だけある小さな寿司屋がある。千葉県柏市出身だというご夫妻の話だが数年前に日本人客が大勢で来たことがあると言っていた。ジョージア州の穀倉地帯の視察に来た農協の視察ツアーだったようだ。日本人が来たのはそれ以来久しぶりだったそうだ。

この町の美しさはしばしば映画のロケ地となることが証明している。1776年の米国独立の前に英国からきた移民が町をつくったのだ。それ故に町

には大きな公園があり歴史をうかがわせる大きな樹木が歴史を物語るようだ。

市の中心街に海事博物館がある。これは見ものだとしてサミットの評価の社説とコラム、それに週刊経済誌「エコノミスト」の原稿をほとんど徹夜で書き上げた後に出かけてみた。

この博物館は大きな敷地に二階建ての堅牢な建物だ。一見していかにもコロニアル風のかつての豪商か何かの邸宅を買い取って設立したものと分かる。もう70代と見える素敵なお夫人が出てきた。筆者を見るなり「シニアでしょ」と5割安の入場料金でいれてくれた。大したフィーではないが気持ちがいい。というのは01年のイタリアのジェノバ・サミットの後に市内の美術館に行ったことだ。シニア料金を払おうとしたら「外国人はシニア扱いにしないのよ」とにべも無い。一度財政破綻した国だけあって厳しいのだろう。すでに財政破綻し近々破産しかねないわが日本国もこうなるのだろうと考えたら他人事ではなくなった。

博物館は小粒だが船の展示品はさすがである。A大佐に率いられた英国人たちが帆船でここに上陸してこの町を建設したのだ。その歴史的な帆船から始まって最近の客船まで実に豊富だ。こんな小さな町にこれだけの海事博物館があるのは本当に羨ましい限りだ。

英国からの移住者がここにやってきたのは1700年代初期だがその後しばしば戦いの場になったらしい。しかし英国風の美しい町並みが保存されていて米国人にも人気の町と聞いて納得するものがある。

ふとロンドンのグリニッジにある海事博物館を思い出した。かつての海軍兵学校跡を利用した世界最大のマリタイム・ミュージアムだろうがその移民コーナーの正面は英国からみた移民を厳しく見詰めていて印象深かった。夫婦がこちらに背を向けて米国大陸に向かっていて姿が描かれてい

る。「彼らは何故この地を離れたのか」と問題を提起し「彼らは貧しかった、彼らは犯罪者だった」とあり母国を捨てたと言わんばかりの実に冷たい扱いである。

この近辺は綿花の産地で有名だ。シーアイランド・コットンのワイシャツを着ている人も居るだろう。その綿花の取引所がまだ残っている。川に沿ってそうした古い建物が並びそれに古着の店、レストラン、お土産ショップなどが軒を連ねている。

私は最近立ち上げられた「海事広報戦略会議」（根本二郎座長）の委員としていかに国民に海事思想を普及させるかについて頭を絞っている。サバナでのサミットには2500人の報道陣が世界中から集まったがジョージア州知事、サバナ市長らが折を見て港のPRを熱心に行っていたのが思い出される。港を回る1時間程度のクルーズ船も希望者のために設定するなど至れり尽くせりのもてなしだ。日本は海運国ではあるがどうやら海事国ではなさそうだ。ビジネスとしての海運があってもトータルとして国民が海を愛しているかと言えばはなはだ心もとない。「海の日」ができたが3連休制度の「犠牲」になって毎年くるくる日が変わるのも面白くない。「海の誕生日」が人間の都合で日を変えられていいものか。

サバナの海事博物館を一回りして帰ろうとしたら先ほどのおばあさんのご主人とおほしきかなりのお歳を召した白髪の館長が現れた。「もし時間があれば直接ご説明したい」と言う。「喜んで」とその好意を受けることにした。グリニッジの博物館では「国を捨てた」と名指しされた子孫がサバナの栄光ある海の歴史を語り始めた。その時世界の海はひとつにつながっているのだなと実感したのである。



● 国際会議レポート ●

1 シップリサイクル 関係機関/国/団体が一同に会す —ILO/IMO/バーゼル条約第2回合同作業部会(JWG2)の様相—

国際労働機関 (ILO)、国際海事機関 (IMO)、バーゼル条約 (BC) の3国際機関による第2回合同作業部会 (JWG2) が2005年12月12-14日にジュネーブで開催された。

JWG2には、IMO 代表国として、バングラデシュ、日本、オランダ、ノルウェーおよび米国が、BC 代表国として、中国、ガンビア、ジャマイカ、ロシアおよび英国が、ILO からは雇用者代表としてボルチック国際海運協議会 (BIMCO)、国際海運連盟 (ISF)、オランダ (オランダや英国で解撤ヤードの建設を計画中の「Ecodock」社の代表) およびト

ルコ解撤協会、労働者代表として国際鉄鋼労連 (IMF)、国際運輸労連 (ITF) およびインド鉄鋼エンジニアリング労連が出席、その他オブザーバーとして、30ヶ国、5団体および欧州委員会 (EC) が参加した。*1わが国からは、ジャパンシップセンター大坪次長 (前海事局造船課課長補佐)、海事局造船課田村課長補佐、ジュネーブ代表部日笠/奥山両一等書記官、等が出席した。

JWGは、シップリサイクル問題を取扱う3国際機関の役割や作業の重複等を避けるための調整と協力の場として設立されたものであるが、2005年2月のJWG1で明らかになったように、BC側にはJWGを利用して“事前同意スキーム”^{*2}などのバーゼル条約上の考え方をIMOでの議論に反映させようとする思惑がある (本誌2005年3月号P.6参照)。JWG2でも、BC側の強い意向により、リサイクルに向かう船舶のための“通報システム”や“船舶解撤の環境上適切な管理 (ESM)”^{*3}等が議題として挙げられていた。一方、IMO側の主要国である日本、ノルウェー、米国は、今後のIMO



▲ILO/IMO/バーゼル条約第2回合同作業部会の様相

での検討に影響を及ぼすような不合理な結論がJWG 2で導かれぬよう対応することを事前に確認していた。

JWG 2ではBC側の英国が議長を務めていたこともあり、IMO側にとって議論が不利に働くことも懸念されたが、上述IMO側の3国で、出席者数では優位に立つBCとILOの労働者代表に対峙し、結果としてJWG 2でIMOでの検討に影響を及ぼすような結論が導かれることは避けられた。(主要議題の審議概要は、以下(1)~(7)参照)

BC側とILOの労働者代表の意見を抑える大きな要因としては、ノルウェーがIMOのシップリサイクル条約の草案をJWG 2に提出したことがあげられる。同草案は、MEPC53で作成された条約の骨子(本誌2005年8月号P.12参照)に条約文を当て嵌めたもので、JWG 2の直前にノルウェーよりIMOに提出されたものである。草案の内容は荒削りで更なる検討が必要であるが、JWG 2においてIMOの作業が急速に進んでいることをアピールするために、JWG 2の前に作成する必要があったようである。実際に、JWG 2では、BC側の参加国である英国、デンマーク、カナダ等が、バーゼル条約上の“ESM”や“事前同意スキーム”等の考え方をIMOでの規則の中に取り入れるべく発言を繰り返す際に、草案の中味を引用しバーゼル条約の考え方も一部考慮してであると伝えることで、そのような国々の意見を抑える形となった。

また、JWG 3の開催時期について、ノルウェー、日本は、IMOの海洋環境保護委員会(MEPC)が2回開催される2006年中は実務上困難とし、これに対しIMFなどからIMOのみで強制要件の検討が進められることに対する懸念が表明されるなど種々議論があったが、結果としてJWG 3の日程は決められなかった。議場の雰囲気ではJWG 3は、IMO MEPC55(2006年10月)およびBC第8回締約国会議(COP 8。同年秋)後の2007年初めの開催になると思われる。

今後は、ノルウェー提案によるシップリサイクル条約の審議が2006年3月のMEPC54より開始される。JWGでの検討はひとまず休息に入ると思わ

れるが、BCでは同年4月に第5回公開作業部会(OEWG 5)、秋にCOP 8が開催され、IMOに圧力をかけるための検討が継続される。そのため、わが国としても引き続きBC側での議論を注視してとともに、今後のMEPCでの検討について、BC側の意見にも配慮した対応を検討する必要があるかもしれない。

なお、JWG 2の主要議題の審議概要は、以下のとおりである。

(1) 各機関の作業計画

IMO事務局より、法的拘束力のある規則(新条約)の検討を進める決議案が2005年7月のMEPC 53で作成され、同年12月のIMO第24回総会で採択されたことが報告された。続いてノルウェーより、同国がMEPC54に提出したシップリサイクル条約の草案について説明があった。多くの参加者がノルウェーの作業を評価する一方で、グリーンピース、ガンビア、トルコより、新条約が策定されるまでは、ガイドラインや既存の規則(バーゼル条約)を実施することが重要である旨発言があった。また、IMFより労働安全の問題が新条約案には盛り込まれるべきであり、これについてILOがIMOでの条約案策定作業に参画すべきである旨の主張がなされた。

(2) 3機関が夫々作成したシップリサイクルに係るガイドライン*4の実施促進

英国より、同国の本問題への取り組みとして、シップリサイクルの戦略策定、国内のシップリサイクル施設の調査、等について作業中であるとの報告がなされた。また、デンマークより、BCのガイドラインを使いやすくするため、簡略化したポケットブックの素案を作成中で、2006年4月のOEWG 5に提案するとの報告があった。

(3) 3機関共同の技術協力活動

IMO事務局より、BC、ILO事務局とも連携してトルコのイズミールにおいてシップリサイクルに関する地域セミナーを開催した旨報告があった。また、同事務局より、2005年6月のIMO技術協力委員会(TCC55)においてシップリサイクル基金の創設が承認されたとの報告があっ

た。IMFより、同基金がどのような役割を果たすのかについて質問があったのに対しIMO事務局より、基金が創設された段階で取扱う問題であるとの回答があった。

(4) シップリサイクルの環境上適切な管理(ESM)

バーゼル条約におけるESMについて解説した文書について、英国から説明があった。同文書にはESMのチェックリストが含まれており、同リストは英国におけるリサイクルヤードの評価に活用しているとのことである。英国をはじめとするBC側は同文書を元に、JWG2でIMOへの勧告のようなものが作成されることを目指していたようであるが、ノルウェー、日本などのIMO側の主張により、同文書は単なる情報提供文書として取扱われることとなった。

(5) リサイクルに向かう船舶に関する事前通報・同意 (Prior Informed Consent)

事前通報・同意について、BC事務局が作成した文書(IMOの「通報システム」案と、BCにおける「事前同意スキーム」を比較したもの)が紹介された。本文書もJWG2での議論を促進すべく用意されたものであるが、ノルウェー、日本などの主張により、単なる情報提供文書として取扱われることとなった。また、オランダより2006年に実際の船舶(4隻)を使った解撤の実証実験を実施、同プロジェクトを通じて①インベントリー、②シップリサイクル計画、③ESMのチェックリスト、④引渡し/切断作業前の事前洗浄、⑤通報とその時期、を検証し、同年10月のMEPC55に報告するとの発言があった。

(6) リサイクルに向かう船舶からの有害物質の事前除去 (Pre-cleaning)

トルコ解撤協会より、アスベスト等の物質は船舶の構造に組み込まれているため、事前除去の適用には限界がある旨発言があった。日本は、事前除去の程度や範囲はヤードの能力等と関連するものでありケース毎に異なるため、事前除去のみを括りだしてその有効性を論じるべきではない等主張した。蘭からリサイクルヤード到着前の事前除去は実施困難であるが、そのコン

セプトは有効である旨のコメントがなされた。

(7) その他

議場外でトルコ解撤協会より同国の解撤について発表が行われた。同国の解撤ヤードは、環境・労働安全に配慮した解撤を実施するため解撤協会から派遣される専門家チームが船舶を事前検査、アスベスト等の除去を行った上で、解撤作業を実施することである。環境・労働安全対策にかなりのコストをかけているようであるが、実際は商船ではなく、欧州各国の官公庁船を格安で購入して実施しており、一般商船の解撤という国際マーケットでは競争できないようである。

*1 JWGは、IMOからは海運/造船/解撤国より5ヶ国、BCからは主要地域より5ヶ国、ILOからは労働者/雇用者から夫々5つの代表が出席、その他の国/団体はオブザーバーとして参加するルールとなっている。ただし、審議の過程において、代表国/団体とオブザーバー国/団体の意見は同等に取扱われ、このルールは形骸化している。

*2 有害廃棄物の国境移動を規制するバーゼル条約(BC)の「事前同意スキーム」では、“輸出国”が“輸入国”と“通過国”の同意を得た上で有害廃棄物の輸出を行うことができるとしている。また、“輸出国”は有害物質の種類や性状等を把握する必要があるほか、“輸入国”における廃棄処理施設が環境上適切な管理を行えるかを評価しなければならないなど、輸出するにしても煩雑な手続きを要する。一方、IMOでは、海運の特性に考慮し事務手続きを極力省いた「通報システム」を目指すこととしている。BCは、IMOの通報システムが同条約上の事前同意スキームと同等の効力を有するものとなるよう働きかけを行うこととしている。

*3 ESMはバーゼル条約上の理念のひとつ。同条約第2条(8)項では、“「有害廃棄物又は他の廃棄物のESM」とは、有害廃棄物又は他の廃棄物から生ずる悪影響から人の健康及び環境を保護するような方法でこれらの廃棄物が処理されることを確保するために実行可能なあらゆる措置をとることをいう”と定義している。

*4 BCは2002年12月にシップリサイクルヤードのESMに関するガイドラインを、ILOは、2003年10月にシップリサイクルヤードの労働安全衛生に係るガイドラインを、IMOは2003年12月に船舶の建造からシップリサイクルヤードへの引渡しまで船舶のライフサイクルを通じて環境・労働者への負荷を軽減するためのガイドラインを作成した。

(企画部：本澤)

2

アジア船社の共通認識を共有

—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18回中間会合の様相—

2005年12月13日、東京において、ASF SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)の第18回会合が開催された。

同会合は、2005年4月の第17回会合(於ペナン)に続くもので、ASFメンバー船協から6カ国/地域の代表22名が出席し、当協会からは芦田昭充常任理事(商船三井社長)をはじめ7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、今回から芦田常任理事が新委員長として議長となり、太平洋および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も議論された。議論の主要点は以下のとおりである。

① 定期船部門

- 最近の大規模 M&A に関し、一連の合併が必ずしもコンテナ船腹量のネットの増加を意味するものではない。
- 太平洋トレード：市況は引続き堅調であり、コンテナ貨物の荷動きはアジアからの輸出の着実な伸びに支えられ健全と見られる一方で、増大するコスト要因、特に外航船舶やフィーダー/内陸輸送の燃料油価格の高騰への懸念を共有。
- アジア域内トレード：アジア経済は好況であり、コンテナ貨物の荷動き量は増加しているが、用船料や燃料油の高騰などコスト要因につき懸念を共有。また、インドネシア港湾における最近のターミナル・ハンドリング・チャージ(THC)問題については、民間による運賃設定行為に対し、厳格な罰則を伴う政府の直接介入が実施されたことを遺憾とし、こうした問題は荷主と船社間の民間によるマー

ケット体系と定期的な商対話の中で解決されるべきである。

- 東京で開催された荷主/船社の代表による「コンテナ・ SHIPPING・フォーラム」について報告され、そのような公開フォーラムでの率直な意見交換の場を持つことの価値を認識。

② ドライバルク/タンカー部門

- ドライバルク：2006年は、新造船引き渡しによって船腹量は増加するだろうが、荷動き量の増加によって相殺されるとの予測を示された。
- タンカー：VLCC 市況は堅調であり、米国や中国における持続的な経済成長によって石油消費は引続き増加するものと見込まれていると報告された。

③ 独禁法適用除外制度

- 最近シンガポール競争委員会(CCS)が、同盟・協議協定・コンソーシウムなどの外航貨物定期船社間協定に対し、包括適用除外を与える方策を選んだとの発表を歓迎した。
- 独禁法適用除外制度は貿易業界全体に利益をもたらしているものであり、船社間協定が果たしている重要な役割について、荷主や政府などの理解を得る努力を船社が継続すべきである。

(企画部：笠原)

【資料1】

2005年12月13日、東京
(2005年12月14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18回中間会合 (東京) にて採択

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18回中間会合は、ASF メンバー船協のアセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国から6カ国/地域の代表22名が出席し、2005年12月13日、東京で開催された。出席者名簿は添付の通り。

1. 世界経済の概要

会合は、世界のマクロ経済構造が数年にわたり次第かつ確実に変化していることに留意した。例えば、消費物資の生産拠点のアジアへの移転は、米国における製品の低価格化とより高水準な個人消費をもたらした。世界貿易にとっての生産拠点であると同時に消費主義への巨大な可能性とともに急速に現出している国民経済である中国の持続的経済成長は世界貿易を押し上げている。その結果、東西航路におけるコンテナ貨物荷動きは引続き増加し、そうした安定状況が今後数年間は持続するものと見られている。

2. ドライバルク/タンカー部門

- 1) 2005年6月から8月にかけて急激に下落したドライバルク市況は、9月から回復を見せたことが報告された。2006年は、新造船引き渡しによって船腹量は増加するだろうが、これは荷動き量の増加によって相殺されるであろう。
- 2) タンカー部門については、現在のVLCC市況が適度に堅調であり、米国や中国における持続的な経済成長によって石油消費は引続き増加するものと見込まれていることが報告された。

3. 定期船部門

- 1) コンテナ海運業界における最近の大規模M&A (企業の合併・買収) に関連し、出席者は一連の合併が必ずしもコンテナ船腹量のネット (正味) の増加を意味するものではないことを確認した。それゆえアジア海運会社のCEOは、正確なデータ分析による冷静かつ思慮深い市場対応を奨励された。
- 2) 太平洋トレードについては、市況は引続き堅調であり、コンテナ貨物の荷動きはアジア、とりわけ中国、からの輸出の着実な伸びに支えられ健全であることが注目された。しかしながら、出席者は増大するコスト要因、特に外航船舶やフィーダー/内陸輸送の燃料油価格の高騰への懸念を共有した。また、鉄道機能、ターミナル能力、より厳格な環境規制についても深刻な懸念が表明された。会合は、将来の需要の伸びに見合った長期的再投資の継続を実行可能なものとするため、現在のコスト状況について荷主からの正しい理解を得るため最大限の努力をすることが、同トレードの運航船社CEOにとって絶対的に必要であることを強調した。
- 3) アジア域内トレードに関し、アジアは好況の最中にあり今後数年間はその状況は変わらないことが留意された。コンテナ貨物の荷動き量は、主に中国貿易の強力な成長に支えられ絶え間なく増加していることが報告された。しかしながら、出席者は同トレードにおいても、特に用船料や燃料油の高騰などの深刻なコスト要因に直面していることへの懸念を共有した。出席者は、荷主のサプライ・チェーン・マネジメントにおける重要な役割を果たす上で、増大する運航コスト回収のための適切な方策を見出すことが、全てのCEOにとって必要であると合意した。アジア船社CEOは、

あらゆる経済要因を十分に考慮していく経営方針に基いて、世界各地の現地代表／代理店を含め会社の舵取りをしていくことを求められた。

4) インドネシア港湾における最近のターミナル・ハンドリング・チャージ (THC) 問題について、民間による運賃設定行為に対し、不順守に対する厳格な罰則を伴う政府の直接介入が実施されたという混乱事態が同国で発生したことにつき遺憾をもって留意された。SERC 出席者は、運賃や THC を含むサーチャージなどの価格設定は、原理原則として商業問題であり、こうした問題は荷主と船社間の民間部門によって自由なマーケット体系と定期的な商対話の中で解決されるべきものであることを確認した。出席者は、本問題は商業上の知恵と対話を有効に活用しつつ、関係する全ての船社との十分な協議を含めた同国トレードの関係団体によって、迅速かつ建設的に対処されるべきであることに合意した。

5) 2005年4月のペナンで開催されたアジア荷主協議会 (ASC) と SERC との初対話会合以降、アジア荷主との関係を改善するためのフォローアップ活動が、継続的に推進されてきたことが報告された。また、本年6月および11月に東京で開催された、日本政府と東京をベースとする荷主／船社の代表による「コンテナ・ SHIPPING・フォーラム」の様相についても報告された。出席者は、そのような公開フォーラムでの関係者間による率直な意見交換の場を持つことの価値を認識した。

会合は、上記4)にも関連して、船社とその現地代表／代理店にとって、国内的／地域的な対話姿勢に基づいての真摯かつ建設的な関係の促進に向け、アジアの荷主と定期的な連絡を維持していくことがますます重要であることを再確認した。それゆえ、ASF メンバー船協は、こうした目的を達成するため、公的な各業界団体に最大限の支援を提供することが求められた。

4. 定期船海運業に対する独禁法適用除外制度

1) 出席者は、最近シンガポール競争委員会 (CCS) が、同盟・協議協定・コンソーシウムなどの外航貨物定期船社間協定に対し、包括適用除外を与える方策を選んだと発表したことを特別に歓迎した。今回のシンガポールの決定は、アジアの近隣諸国をはじめ、世界の大部分の地域の法制と調和したものである。

2) 一方、近々欧州委員会が、同盟に対する独禁法包括適用除外制度の廃止を公式提案する旨を示していることが報告された。このような提案は、EU 内部において徹底した検討が行われるべきである。また、ELAA (European Liner Affairs Association) が同盟代替制度の更なる提案を準備していることに注目し、船社間協定の一定機能の維持に向けた ELAA の活動を全面的に支持することが確認された。

3) 出席者は、海運業の健全性と、増加する国際貿易需要を支えるために必要となるその投資能力を維持するため、独禁法適用除外制度は絶対に不可欠であるという ASF の長年に亘る立場を確認した。同制度はまさに貿易業界全体に利益をもたらしているものである。出席者は、貿易の拡大を支える上で船社間協定が果たしている重要な役割について、荷主や政府などの理解を得るための努力を船社が継続すべきである点を強調した。

5. その他

1) 海賊問題に関しては、事件数は減少しているものの、最近、身代金目的で人質を取ったり誘拐したりする武装強盗事件が驚くべき増加を示していることに留意した。本件は ASF 航行安全および環境委員会 (SNEC) の主要課題であるが、暴力事件それ自体を防止するためのみならず海上テロの潜在的脅威に対処するため、海賊対策の一層の強化が求められていることを確認した。

2) 出席者はまた、WTO 海運交渉や運輸保安問題を含む米国海事法制など海運業界に関する最近の

その他の事項についても意見交換を行った。

【資料2】

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18回中間会合

日 時：2005年12月13日(火)

場 所：東京（日本船主協会会議室）

出席者

委員長

芦田 昭充

日本船主協会 常任理事
 (商船三井 社長)

メンバー

〈中国船主協会〉

Mr Ma Zehua

(Executive Vice President, China Ocean Shipping (Group) Co.)

Mr Chen Chang Hai

(President, China Shipping Japan Co., Ltd.)

Mr Zhu Xiang Ke

(Deputy General Manager, Sinotrans Container Lines Co. Ltd.)

〈アセアン船主協会連合会〉

〈フィリピン船主協会〉

Ms Doris Magsaysay Ho

(President and CEO, Magsaysay Maritime Corp.)

〈インドネシア船主協会〉

Mr Jaka A Singgih

(Group Managing Director, Bumi Laut Group)

Mr Budhi Halim

(Chariman/CEO, PT IMM)

〈シンガポール船主協会〉

Mr Ronald D Widdows

(CEO, APL Co., Pte Ltd.)

〈タイ船主協会〉

Mr Sumate Tanthuwant

(President, Regional Container Lines Group)

〈香港船主協会〉

Mr Allan T S Wong

(Managing Director, OOCL (Asia Pacific) Ltd.)

〈日本船主協会〉

清水 俊雄

(川崎汽船 専務取締役)

村上 英三

(川崎汽船 取締役コンテナ船事業グループ長)

薬師寺正和

(商船三井 専務執行役員)

関 政志

(商船三井 常務執行役員)

石田 忠正

(日本郵船 副社長)

井上登志仁	(商船三井 経営企画部 部長代理)
〈韓国船主協会〉	
Mr J S Lee	(Senior Vice President, Hanjin Shipping Co., Ltd.)
Mr Jae Hyun Lee	(Senior Executive Vice President, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)
〈台湾船主協会〉	
Mr Arnold Wang	(President, Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd.)
Dr C C Chen	(Group Chairman, Wan Hai Lines Ltd.)
Mr Randy Chen	(Special Assistant to President, Wan Hai Lines Ltd.)
Mr Robert Ho	(Executive Vice President, Yang Ming Marine Transport Corp.)
弁 護 士	
Mr Jeffrey F Lawrence	(Partner, Sher & Blackwell)
事 務 局	
園田 裕一	(日本船主協会企画部長)
石川 尚	(日本船主協会 企画部 副部長)
笠原 永子	(日本船主協会 企画部)

内外情報

1 現行海運税制の存続決まる —平成18年度海運関係税制改正・予算が決定—

1. 平成18年度海運関係税制改正

当協会は、平成17年7月開催の定例理事会において、トン数標準税制の早期導入や、平成18年度末に期限切れを迎える特定資産（船舶）の買換特例措置（圧縮記帳）、国際船舶に係る所有権移転登記等の登録免許税の軽減措置、外航用コンテナに係る固定資産税の課税標準の軽減措置、外貿埠頭公社が所有または取得するコンテナ埠頭に係る固定資産税および都市計画税の特例措置などの延長をはじめとして、24の要望項目を取りまとめ、9月に「平成18年度税制改正要望」として自民党税制調査会に提出後、政府・国会等関係方面への要望活動を開始した。（本誌2005年10月号P. 2参照）

一方、政府税制調査会が11月25日にとりまとめた「平成18年度の税制改正に関する答申」では、租税特別措置等の整理合理化について、『本年度末を迎える不動産登記に係る登録免許税の軽減措置などについて、現行の措置を延長する必要はない』

とするとともに、『租税特別措置・非課税等特別措置を講ずるにあたっては、これまでの答申で指摘している通り、既存の措置について大胆な整理合理化を進めつつ、競争力向上等の構造改革や経済社会の活性化を進めるために真に有効な措置に集中・重点化していかなければならない。』とこれまでになく厳しい姿勢が示された。

同答申を受けて11月末に租税特別措置等について財務省および総務省より各省に対し、厳しい整理合理化案が提示された。圧縮記帳については、買い換え資産である船舶を新造船または省エネルギー船に限定することや、外航コンテナに係る固定資産税の課税標準の軽減措置の廃止が打ち出された。さらには、内航船を対象とする中小企業投資促進税制、特別修繕準備金制度、外貿埠頭公社が所有または取得するコンテナ埠頭に係る固定資産税および都市計画税の特例措置の縮減など厳しい内容が示された。このため当協会は、国土交通

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

その結果、12月15日に決定した与党税制改正大綱においては、圧縮記帳では買い換え資産(船舶)について、新造船または環境配慮型(中古船に限定)の設備要件が課されたものの、ほぼ許容できる範囲の設備となった。また、国際船舶の登録免許税の軽減措置について縮減があったものの、外航コンテナの固定資産税、特別修繕準備金が現行通り、コンテナ埠頭に係る固定資産税の特例措置もほぼ現行内容で延長が認められるなど、概ね当協会の要望が実現した。

また、当協会の要望項目でもある『償却制度の改善 ①税法上100%償却を可能にすること、②耐用年数の短縮』に関連し、日本経団連の税制委員会企画部会では、「償却資産に係る税制ワーキンググループ」を平成17年4月に設置し、以降4回に亘り会合を開催した。

同ワーキンググループでは、当協会財務幹事も参画し、減価償却制度ならびに償却資産に係る固定資産税のありかたについて検討を重ね、日本経団連による平成18年度税制改正に関する提言において減価償却制度の改革として、償却可能限度額については100%償却可能とする要望を盛り込むこととなった。

一方、経済産業省では、平成18年度税制改正要望において、機械および装置を対象(船舶・建物・構築物は対象外)とした償却制度の改善について、備忘価格まで償却可能とする要望を行った。

その後、自民党税制調査会で審議し、12月15日の与党税制大綱において、長期検討課題とされ『減価償却制度は費用と収益を対応させる観点から設けられているものであるが、最近の償却資産の使用の実態や諸外国の制度を踏まえ、企業の国際競争力や財政への影響に配慮しながら、税制の抜本的改革と合わせ、総合的に見直しを検討する。』こととなった。

今後、この結果を踏まえ、関係省庁などで償却制度全体について検討されることとなるが、当協

会においてもこれを注視しつつ、海運業界が一方的な不利益を被らないよう必要に応じて意見反映するなど対応していくこととする。

平成18年度の当協会が要望した海運関係税制改正要望結果は【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。

2. 平成18年度海運関係予算

平成18年度予算については、国土交通省をはじめとする関係省庁が平成18年度予算概算要求事項を17年8月末に決定し、財務省に対して要求を行っていたが、12月24日の閣議において政府予算が決定された。

このうち、外航海運に関連する流通効率化・貿易物資安定供給のための財政投融资(日本政策投資銀行)については525億円を要求しており、当協会としてもその動向を注視していたが、平成17年11月初め、国土交通省海事局より、「政府において政府系金融機関の民営化や統廃合についての検討が行われているが、本件については今後、経済財政諮問会議において議論されていくことになる。現在、日本政策投資銀行が行っている外航海運企業向けの政策金融についても影響がある可能性もある。」との情報を得た。

このため、本件について政策幹事会において検討を行い、外航海運産業が高品質なサービスを提供していくためには、不断の船隊整備による事業基盤の強化を図っていく必要があることから、外航海運事業に対する低利かつ長期安定資金の政策金融の堅持を求めるとし、11月4日付で、国交省海事局長および政投銀総裁宛てに同融資制度の現行維持を要望した(【資料3】参照)。

その結果、12月24日に閣議決定された平成18年度政府予算案においては、金利等の融資条件については、制度全体として、金利が現行の3つ(政策金利Ⅰ～Ⅲ)から2つに統合されたものの、当該制度については当協会の要望通り、実質現行内容にて存続されることとなった。また融資額については、「広域ネットワーク整備枠」(鉄道・航空等を含んだ大枠)全体に対し2,510億円とされ、海

運向け融資はこの枠内で対応されることとなり実質的に満額確保となった。

(企画部：松本(税制改正)・宇佐美(予算))

【資料1】平成18年度税制改正 最終結果

【海運税制】

項目	現行制度	要望内容	財務省(総務省)整理案	最終結果
1. 特定資産の買い換え(圧縮記帳)の延長	船舶から船舶および内航船舶から減価償却資産への買い換えにより生じた譲渡資産の譲渡益については、買換資産の帳簿価額を圧縮することにより、原則として、その80%相当額までの損金算入が認められる。 減税見込み額 約17億6,000万円(平年度)	延長 (適用期限 平成18年3月末)	買換資産である船舶を新造船又は省エネ船に限定	買換資産(船舶)に新造船又は、環境負荷低減型の設備要件を課し、5年間延長 (法人税：平成18年4月～平成23年3月末)
2. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置	軽減後の税率(本則4/1000) (1) 所有権保存登記 国際船舶：船舶価額の2/1000 (2) 抵当権設定登記 国際船舶：債権金額の2/1000 減税見込み額 約4,000万円 (平年度 2.5/1000の場合) 【VLCC3隻相当 対象】	延長 (適用期限： 平成18年3月末)	軽減税率引上げ (1)および(2) 2/1000→2.5/1000	税率を変更して2年間延長 2/1000→2.5/1000
3. 外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置	課税標準：価格の4/5 減税見込み額 約5～6億円(平年度)	延長 (適用期限： 平成18年3月末)	廃止	現行内容で2年間延長
4. とん税、特別とん税の廃止または軽減	税 額 とん 税 1純トン当り 16円 特別とん税 1純トン当り 20円	廃止または軽減	—	実現せず
5. 外貿埠頭公社が所有および今後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： ・平成10年3月31までに取得の埠頭のうち、旧外貿埠頭公団からの継承資産 価格の3/5、その他 価格の1/2 ・平成10年4月1日以降に取得の埠頭 取得後10年間 価格の1/5、その後 価格の1/2 減税見込み額 約22億円(平年度)	延長 (適用期限： 平成18年3月末)	縮 減	平成18年4月1日以降に新設分のコンテナ埠頭にかかる課税標準を1/2とした上で、2年間延長
6. 内航燃料油に係る特例の創設	輸入重油については無税措置、国産精製油については実質非課税措置(還付制度)の導入。石油石炭税 2,040円/KL 実現の場合の減税見込み額 約80～90億(平年度)	—	—	実現せず
7. 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) 1) 機械装置(取得価額160万円以上) 2) 器具備品(取得価額120万円以上) 3) 船 舶(内航貨物船(基準取得価額=取得価額×75%))	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) 減税見込み額 約1,026億円(平年度) うち海事関係 約26億円(含む、造船、船用、内航貨物船)	延長 (適用期限： 平成18年3月末)	縮 減 ○リース税額控除の廃止 ○対象設備の見直し ○器具及び備品の除外 ○特別償却率及び税額控除率の引下げ 特 償 30%→20% 税額控除 7%→5%	対象要件を一部変更の上2年間延長(船舶は現行通り) 対象要件に ・トラック車両(車両総重量3.5トン以上) ・電子計算機等及び一定のソフトウェア(器具及び備品は除外)を追加
8. 船員の支払給与に係る課税標準の特例措置の創設(法人事業税に外形標準課税を導入)	2004年度から資本金1億円超の企業に対し、外形標準課税を法人事業税に導入。この外形標準課税に係る付加価値割の課税標準には、収益配分額に報酬給与と額が含まれる。 税 率 所 得 割 7.2 % 付加価値割 0.48 % 資 本 割 0.2 %	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除外	—	実現せず

【その他財務省より整理案の出た海運関係税制】

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省（総務省） 整理案	最 終 結 果
○船舶の特別修繕準備金制度	5年毎の定期修繕（法定）に係る費用の3/4を、準備金として各年度に積立 減税見込み額 約6～7億円（平年度）	—	○特別修繕に要する金額の見直し 修繕費用の3/4→1/2	現行内容で存続

【国際課税】

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省（総務省） 整理案	最 終 結 果
1. タックスヘイブン対策税制の見直し	特定外国子会社の利益のみ合算課税＝損金は合算不可	(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 (2) 欠損金繰越期限を撤廃すること（17年度改正で、欠損金繰越期限を5年から7年に延長） (3) 軽課税国の判定基準を引き下げること (4) 課税済留保金額の損金算入制限を撤廃すること（17年度改正で損金算入制限を5年を10年に延長） (5) 控除未済課税済配当の控除期間制限を撤廃すること (6) 適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外すこと 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	—	実現せず
2. 外国税額控除制度の見直し	外国税額控除： ・損金算入に制限 ・持ち株比率に制限	(1) 一括限度方式の堅持 (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については繰越か損金算入の選択を認めること ② 繰越期限内に控除できず、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 (3) 控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間を撤廃すること (4) 間接外国税額控除制度の拡大 ① 間接外国税額控除の持ち株比率の制限を現行の「25%以上」から、欧米先進国並みの「10%以上」とすること ② 間接外国税額控除の対象範囲を孫会社から、曾孫会社まで拡大すること (5) みなし外国税額控除制度の維持 (6) 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	—	実現せず

【一般企業税制】

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省（総務省） 整理案	最 終 結 果
1. 法人税の実効税率		引き下げ	—	実現せず
2. 連結納税制度の改善		(1) グループ内の寄付金の容認 (2) 小規模子会社の交際費損金算入 (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 (4) 連結対象に特定外国子会社（100%）も含める	—	実現せず

項目	現行制度	要望内容	財務省(総務省)整理案	最終結果
3. 償却制度の改善	(1) 税法上の償却可能額は取得価額の95% (2) 耐用年数：油槽船13年、薬品槽船10年、その他15年	(1) 税法上100%償却を可能とすること (2) 船舶の耐用年数を短縮(税法上の償却と会計上の償却を分離させることを条件とする)	—	与党税制大綱において検討課題とされた。
4. 償却資産(船舶)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課税根拠が不明確。	償却資産に対する課税の廃止	—	実現せず

【一般企業税制関係】

項目	現行制度	要望内容	財務省(総務省)整理案	最終結果
5. 海外投資等損失準備金制度	海外投資を行う際の政治的・経済的リスクに備えるため、一定の要件に合致した特定株式などを取得した場合、投資の一定額を準備金として積み立てた場合には積立金を損金算入できる特例積立率 (イ) 資源探鉱 100% (ロ) 資源開発 30% (ハ) 特定海外経済協力 14% (ニ) 新開発地域 10% (上記ハ、ニについては、平成11年3月31日までに取得した特定株式等に限る)	延長 (適用期限：平成18年3月末)	一部縮減	資源開発事業等の対象となる資源から蛍石を除外した上で、2年間延長
6. 温暖化対策税制の導入反対	(環境省からは、京都議定書目標達成計画に位置付けられた対策をより一層確実に達成するため、化石燃料に課税する環境税を創設する方針が出されている)	—	—	導入阻止
7. 欠損金の繰越期間制限の撤廃	現在は7年に制限されている(平成17年度改正で5年から7年に延長)	撤廃	—	18年度は実現せず
8. 欠損金の繰戻還付不適用措置	租税特別措置により、平成4年以降不適用措置が継続されている	廃止	—	実現せず 不適用措置2年間延長
9. 受取配当金の益金不算入制度の改善	平成14年度の連結納税制度導入による減収の穴埋めとして、以下の増税措置が行われた ・特定利子規定の廃止 ・特定株式以外の株式等に係る受取配当につき、益金不算入割合を80%から50%に減額、	(1) 特定利子規定の復活 (2) 特定株式以外の株式に係る受取配当の益金不算入割合の引上げ	—	実現せず
10. 退職給与引当金制度	平成14年度の連結納税制度導入による減収の穴埋めとして、当該制度は廃止された。	復活	—	実現せず
11. 事前確認制度		新規導入	—	実現せず
12. 交際費の損金算入			—	実現せず
13. 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	会計と税務が分離していく流れのなかで、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。	撤廃	—	実現せず

【資料2】平成18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. 船舶の特別償却	<ul style="list-style-type: none"> 外航環境低負荷船 (3000G/T以上) 特償率 18/100 内航環境低負荷船 (300G/T以上) 特償率 16/100 	<p>平17.4.1～平19.3.31</p> <p>平17.4.1～平19.3.31</p>
2. 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)	<p>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)</p> <p>(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)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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) 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) 船舶 (内航貨物船 (基準取得価額=取得価額×75%)) トラック車両 (車両総重量3.5トン以上) 	平18.4.1～平20.3.31
3. 特定資産の買換特例 (圧縮記帳制度)	<ol style="list-style-type: none"> 船舶から船舶 内航船舶から減価償却資産 <p>((1)(2)とも譲渡差益の80%を圧縮記帳)</p> <p>買換え資産 (船舶) に新造船又は環境負荷低減型 (中古船に限定) の設備要件が課される</p>	<p>昭45.4.1～平23.3.31</p> <p>昭59.4.1～平23.3.31</p>
4. 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。	
5. 登録免許税の課税の特例	<p>軽減後の税率 (本則4/1000)</p> <ol style="list-style-type: none"> 所有権保存登記 国際船舶: 船舶価額の2.5/1000 抵当権設定登記 国際船舶: 債権金額の2.5/1000 	平16.4.1～平20.3.31
6. 特別修繕準備金	修繕費用×事業年度の月数/60か月×3/4	
7. 船舶の耐用年数	<ul style="list-style-type: none"> 油そう船 13年 薬品そう船 10年 その他のもの 15年 	
8. とん税、特別とん税	<ol style="list-style-type: none"> とん税 1純トン 16円 特別とん税 1純トン 20円 	
9. 固定資産税の課税の特例	<p>課税標準:</p> <ol style="list-style-type: none"> 内航船 価格の1/2 外航船 価格の1/6 外国貿易船 (外貿実績50%超) 価格の1/10 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15 	平9～平18年度取得分
2) 外航用コンテナ	<p>課税標準:</p> <p>価格の4/5</p>	平10～平19年度取得分
10. 港湾施設の特例措置	<p>課税標準:</p> <ol style="list-style-type: none"> 平成10年3月31までに取得した埠頭 <ol style="list-style-type: none"> 旧外資埠頭公団からの継承資産 価格の3/5 その他 (承継分) 価格の1/2 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 <ol style="list-style-type: none"> 取得後10年間 価格の1/5 その後 価格の1/2 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 <ol style="list-style-type: none"> 価格の1/2 	平14.4.1～平20.3.31
2) 外資埠頭公団の民営化に伴う税制上の所要の措置	<ol style="list-style-type: none"> 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 公社から民営化会社へ承継するコンテナ埠頭 <ol style="list-style-type: none"> 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) 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) 	平18.4.1～

項目	制度の概要	適用期間
3) スーパー中樞港湾の次世代高規格コンテナターミナルにおいて整備される荷捌き施設等に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置	課税標準：価格の1/2	平17.4.1～平19.3.31
4) PFI法(民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律)に基づく選定事業として整備される公共荷捌き施設等の特例措置	課税標準： (1) 固定資産税(税率1.4%)：価格の1/2 (2) 都市計画税(税率0.3%)：価格の1/2 (3) 不動産取得税(税率3%)：価格の1/2	平12.4.1～平20.3.31 平14.4.1～平20.3.31 平15.4.1～平19.3.31
11. 海外投資等損失準備金制度	積立率： (イ) 資源探鉱 100% (ロ) 資源開発 30% (対象となる資源から鉱石を除外) (ハ) 特定海外経済協力 14% (ニ) 新開発地域 10% (上記ハ、ニについては、平成11年3月31日までに取得した特定株式等に限定)	平16.4.1～平20.3.31 平16.4.1～平20.3.31 平10.4.1～平20.3.31 昭48.4.1～平20.3.31

※下線は平成18年度税制改正による変更箇所である。

【資料3】

平成17年11月4日

国土交通省

海事局長 星野茂夫 殿

日本政策投資銀行

総 裁 小村 武 殿

社団法人日本船主協会
会 長 鈴木邦雄

外航船舶整備融資制度の維持に関する要望

拝 啓 時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。

海運事業に関する政策金融につきましては、平素より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、私ども外航海運産業は、我が国の貿易物資安定輸送を確保するという使命を担っておりますが、その一方で諸外国の海運企業との熾烈な国際競争に晒されております。また、最近、燃料油価格の高騰、造船船価の上昇などにより、船舶経費が大幅に増加しております。

今後も私ども外航海運産業が高品質なサービスを提供していくためには、不断の船隊整備による事業基盤の強化を図っていく必要がありますが、船舶建造のための設備投資は、巨額の資金を必要とする上、建造期間も長期であり、投資資金の回収は相当長期にわたることから、民間金融による融資のみでは、時々の金融情勢に左右され、長期資金を安定的に供給して頂くことは困難なものと思われまます。このため、事業者にとりましては、低利かつ長期安定資金を確保できる政策金融が不可欠であり、また、船舶の建造にあたっての収支採算も多くはこうした安定資金の確保を前提として計画しております。

現在、政府においては、政策金融改革として、政府系金融機関の民営化や統廃合が論議されていると仄聞しておりますが、私ども外航海運産業の果たすべき公益的使命と資金調達面の現状についてご理解を賜り、外航海運事業に対する低利かつ長期安定資金の政策金融を堅持していただきたく、特段のご配慮をお願い申し上げます。

敬 具

2

IACS、タンカー/バルカーの共通構造規則(CSR)
を正式採択

—2006年4月1日以降の建造契約船に適用—

国際船級協会連合(IACS)は、各船級協会によって異なる船体構造部材の寸法(長さ、幅、板厚)などの設計基準を統一するため、タンカーとバルカーを対象とした共通構造規則(Common Structural Rules: CSR)の策定を行ってきた。この内、タンカーに係る規則についてはABS(米国船級)、LR(英国船級)、DNV(ノルウェー船級)によるJoint Tanker Project(JTP)が、またバルカーに係る規則についてはNK(日本海事協会)、KR(韓国船級)をはじめとする7船級によるJoint Bulker Project(JBP)がその開発にあっていた(本誌2005年5月号P.13参照)。

今般、同規則の改正案が2005年12月に開催されたIACS理事会において採択され、2006年4月1日に発効することとなった。同規則採択までの経緯等は次のとおりである。

(1) CSR採択スケジュールの延期

2005年4月にタンカー/バルカー両規則の第二次草案が発表されたが、この時、IACS内部では、海運・造船業界が要望していた両規則間における技術的不整合の調和作業が進んでおらず、またCSR発効後の取り扱いについても意見が纏まっていなかった。このため、IACSメンバーである各船級協会は、2005年6月13日にパリにおいて会合を開き、概要以下のとおり合意した。

- ① CSRを2005年10月1日までに理事会において採択し、2006年4月1日に発効させる。
- ② 両規則間の調和作業に関し、短期で終了可能な項目についてはCSR採択までに終了させる。時間を要する項目については採択後に作業を開始することとし、その計画についても採択までに明らかにする。
- ③ CSRの採択とともに規則の所有権は各船級協会に属することとし、JTP/JBPは両規則の開発等に要した費用を互いのプロジェクトに

請求することはしない。

これを受けて、当協会/日本造船工業会(造工)は、IACSに対して7月7日付でレターを送付し、2006年4月1日にCSRを発効させるためには、上記スケジュールでは第二次草案を検証する期間が不十分であること、また同草案に対する業界からのコメントをIACSがCSRに取り込む時間的余裕がないと思われることから、コメントの受け付け期間、ならびに採択に関し再度スケジュールを延期するよう申し入れた。この結果、IACSは当初8月末までとじていたコメントの受け付けを9月末までに延期するとともに、採択を2006年1月1日までとすることを公表した。

(2) CSRに関する意見交換会の模様

2005年9月8、9日、東京において、IACSと当協会/造工との間でCSR策定に関する意見交換会が開催された。

席上、IACSはタンカー/バルカー両規則の調和作業に関する進捗状況、および今後のスケジュールについて説明を行い、「船体梁強度」や「腐食予備厚」等、短期間で調和可能な項目については同年11月30日までに完了し、「波浪荷重」や「疲労」等、更なる時間を必要とする項目については、CSR採択後も作業を継続するとした。

一方、造工は、CSRの設計計算プログラムに関するソフトウェアが依然として不完全であるため、最終的な検証を行えないことから、これを早急に改善して造船関係者に配布するよう求めた。これに対し、IACSは、同ソフトは各船級協会によって作成・公表されるため、配布時期については明確にできないが、JTP/JBPともに最低1セットのソフトを2005年中に提供することを約束した。

(3) IACS 理事会による CSR 最終案の採択

2005年10月11日にJTPよりタンカー規則最終案が、同年12月1日にJBPよりバルカー規則最終案が公表され、これらは12月13日から15日まで開催された第52回IACS理事会において特段の変更無く採択された。この結果、CSRは2006年4月1日に発効することが正式に決定し、同日以降に建造契約が交される長さ150m以上のタンカー、および長さ90m以上のバルクキャリアに適用されることとなった。また、長期的な調和作業については、今後5年をかけて継続することが合意された。

現在、造船関係者が最終的なソフトを用いて試算を行なっているところであり、個々の船種における重量増加については2月中には明らかになる模様である。

(4) CSRにおける「塗装基準」適用時期について

国際海事機関(IMO)では、耐用年数15年を想定した「防食塗装の性能基準(塗装基準)」を将来的に海上人命安全条約(SOLAS条約)に取り入れ、バルカーの二重船側部、および全船種のバラスタタンク等に適用することが既に合意されている。同基準案は2006年2月に開催される

第49回設計・設備小委員会(DE49)において作成される予定である。

本塗装基準については、INTERTANKO(国際独立タンカー船主協会)等が船舶の安全性を強化するため、CSRに同基準を盛り込むよう、IACSに強く要望していた。これに対しNKは、同基準がIMOにおいても未だ検討段階にあり、これをCSRに取り入れれば海運・造船業界に混乱を招くことになるとして反対した。このような状況から、IACSは両者の折衷案として、同基準をCSR発効直後には適用しないものの、IMOにおける適用日より前倒しで実施するという内容をCSRに盛り込んだ。

IMOにおいて、同基準の適用を強制化するためにはSOLAS条約II-1章3-2規則の改正が必要となるが、現在のところ、改正規則案は最速で2008年5月に採択され、2010年1月に発効すると見られており、この発効日以降の起工船が適用対象となる。

しかしながら、CSRにおいては、上記改正規則案が採択された日以降に建造契約が交されるタンカー/バルカーに同基準を適用することとなった。(海務部：高野)

3 シンガポール政府、独禁法適用除外制度策定へ ——一方、欧州委員会は除外制度廃止提案を公表——

外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度(以降「除外制度」)を巡る最近の動き(シンガポール、EU)は以下の通りであり、欧州委員会が除外制度の廃止を公式に提案した一方、シンガポールでは、海運界などからの要望を反映(当協会もコメントを提出)した形で独禁法適用除外制度が新たに認められたことが特筆される。

我が国では、船社・荷主間の協議メカニズムが確立されており、当協会もコンテナ・ SHIPPING・フォーラムへの協力*1やASF SERC(アジア船主フォーラム シッピング・エコノミックス・レビュー委員会)におけるアジア荷主との対話*2を通じ、日本はもとよりアジア各地における荷主との

相互信頼の深化と、除外制度への理解促進に努めているところである。国土交通省もこれら船社・荷主間の自発的な取り組みを評価した上で、(日本の)除外制度は我が国荷主の利益を確保・向上させるものと認識*3している。

当協会は、EU、豪州などの除外制度見直しに対しては、引き続き現行制度維持を求めるとともに、上述のアジアにおける取り組みや除外制度に対する評価が、各地の除外制度の見直しにおいても十分に考慮されるよう、働きかけを継続することとしている。

なお、各地の除外制度に関する動きに関連し、我が国公正取引委員会は05年11月末、外航海運に

関する実態調査を開始し、日本発着の邦船・外船社、関係荷主等にアンケートを実施した。

1. シンガポール

2004年10月に成立した2004年競争法(The Competition Act 2004)の大部分の規定は06年1月1日に施行予定であるものの、外航船社間協定に対する適用除外制度が盛り込まれていなかったため、当協会は05年5月に開催されたASF総会のSERC会合において問題提起の上、同月、香港船協と連名で除外制度策定を求めるコメントを提出した。*4当協会のコメント提出と相前後して、シンガポール船協(SSA)、ICS(国際海運会議所)なども同趣旨のコメントを提出している。

その後も、SSAなどによるシンガポール政府への働きかけが行われていたところ、同国独禁当局(シンガポール競争委員会(CCS))は、05年12月6日、外航船社間協定(同盟、協議協定、コンソーシアム)に対し、当面の間、競争法適用除外を与えることを公表した。プレスリリースの概要は以下の通り。

- CCSは、貿易産業大臣に対し、外航定期船社間協定を競争法の適用から除外することを提言する。
- 包括適用制度に関する規則は、06年7月までに最終化し、06年1月(=競争法施行時)に遡及して適用することを目指す。
- 包括適用除外制度は、定期船社の同盟、協議協定、コンソーシアムを対象とする。
- コンソーシアムに対する包括適用除外は、2010年(=EUのコンソーシアム規則の定期見直し期限)を期限として認める。
- 同盟と協議協定に関する包括適用除外は、当面の間認めるものの、海運業を取り巻く内外の状況に応じて適宜見直しを行う。
- 包括適用除外制度の内容は06年3月後半に公表し、関係者の意見聴取を行う。

当協会は引き続き、SSAなどと連携して、適切

な制度が策定・施行されるよう取り組みを継続することとしている。

2. E U

2003年3月以来、外航定期船社間同盟に関するEU競争法適用除外制度(欧州理事会規則4056/86)の見直しを行ってきた欧州委員会は05年12月14日、これまで得られた関係者意見、公聴会、外部委託した調査結果等を踏まえた上で、現行同盟制度を廃止すべきとの最終結論をまとめ、同日付にて4056/86廃止提案を規則の改廃権限を持つ欧州閣僚理事会に提出した。欧州委の発表の要旨は以下の通り。

<定期船同盟関係>

- 欧州委は、同盟制度(4056/86)廃止を欧州連合理事会(閣僚理事会)に提案する。
- 現在の同盟はEU競争法の定める適用除外を与える要件(ローマ条約81条第3項)を満たしておらず、同盟廃止は運賃低下やサービス向上等につながる。
- 同制度の廃止は閣僚理事会が廃止を採択してから2年経過後に実施。(船社・EUメンバー国に十分な対応期間を与えるため)
- 同制度廃止の場合、欧州委は海運分野における情報交換を含む共同行為に対してEU競争法がどのように適用されるかに関するガイドラインを出す予定。
- ガイドラインでは、trade associationもしくは対話フォーラムの設置、運賃指標やサーチャージに係る共通フォーミュラーの発表等の問題を扱う。
- 欧州委は、同盟制度に関する国際的側面を十分認識しており、これまでも米、加、豪、日本等主要貿易相手国と緊密に連絡をとってきた。今後も二国間の連絡を継続したい。但し、EUの貿易相手国が船社の同盟結成を強いる制度を採らない限り、法制の衝突は発生しない。太平洋航路等EU外の航路で同盟の継続に関しては、欧州委がそれを妨げるものではない。
- 本提案は、コンソーシアムへの競争法包括適用

除外制度（欧州委員会規則823/2000）には影響を与えない。

<不定期船・カボタージュ関係>

- 上述4056/86廃止提案には、不定期船・カボタージュに関する競争法手続法からの適用除外措置（欧州理事会規則1/2003 32条）の廃止を含めることとする。
- これにより、欧州委は同分野において他業種と同じく、競争上の手続権限（調査・罰金課徴等）を持つこととなる。
- 上述のガイドラインは、不定期船・カボタージュもカバーするものとなる。

今後は、06年1月下旬に開催される競争閣僚理事会（運輸閣僚理事会メンバーの出席も可能）で本提案に関する審議が開始される。欧州委は、06年末までに理事会が提案を採択することを望んでいると報じられているが、審議には数年を要するとの見方もあり、提案の採択時期は未確定である。

なお、欧州議会は本件に関しては諮問を受けるものの、閣僚理事会との共同決定権は有さず、拘

束力のない意見を提出できるに留まる。

また、上述の定期船・不定期船等に関する欧州委のガイドラインについては、06年9月に関係者の意見を求める Issues Paper が公表され、07年末を目途に最終化される予定である。

当協会は、外航船社間協定は海運業界のみならず貿易業界全体にとって有益なものであるとの考えに基づき、ICS や ECSA（欧州船協）などと連携して除外制度維持に向けてコメント提出をはじめとした取り組みを行ってきたが、これらは欧州委には受け入れられなかったこととなる。今後は、閣僚理事会での審議を通じ、ECSA などの関連団体とも協調して当協会意見の反映に努めることとしている。

* 1 本誌2005年12月号 P. 25参照

* 2 本誌2005年4月号 P. 8参照

* 3 「海運同盟への独占禁止法適用除外に対する行政の見解」国土交通省海事局外航課長（当時）櫻井俊樹氏（『海運』2005年3月号 P. 16、日本海運集会所）

* 4 コメント詳細は本誌2005年6月号 P. 24参照

（企画部：山上）

新年賀詞交換会を開催

当協会は、1月5日（木）、海運ビル2階大ホールにおいて新年賀詞交換会を開催した。一昨年まで（社）日本海運倶楽部が主催していたが、同倶楽部の解散に伴い、昨年より当協会の主催により海運・造船関係者が参加し開催している。

当日は、松村国土交通副大臣より挨拶をいただき、国土交通省等官庁関係、経済関係団体、報道関係などから約430名にも及ぶ多数の参加者の下盛大に行われた。（総務部：斎藤）



▲鈴木邦雄当協会会長



▲松村龍二国土交通副大臣



▲会場の様子

船舶職員不足を懸念

BIMCO/ISF 2005年船員需給調査

ボルチック国際海運協議会(BIMCO)およびISF(国際海運連盟)は、1990年より5年毎に船員需給に関する世界的な調査を実施しており、この度2005年の調査結果「BIMCO/ISF 2005 Manpower Update」を発表した。以下は、同調査のサマリーレポートの内容を当部にて和訳したものである。

なお、同サマリーレポート(英語版)は、以下ISFホームページアドレスから入手できる。

<http://www.marisec.org/resources/Manpower2005UpdateSUMMARY.pdf>

概要

「BIMCO/ISF Manpower Update」は、商船に乗り組む船員に関する世界的な需給調査の中では最も包括的な調査と考えられる。2005年の調査結果は、1990、1995、2000年の調査結果の積み重ねとなっており、次の二つの主要な調査結果を提示している。

- ① 現在の世界的な船員の需給状況
 - ② 海運産業が状況の変化を予測し、適切な対応策を講ずるための今後5年～10年間の予測
- 本調査結果には、海運会社の経営者や海事行政機関の見解および英国のWarwick大学の学術的な分析を組み入れている。

サマリーレポートでは、主な結論と要点を概説している。

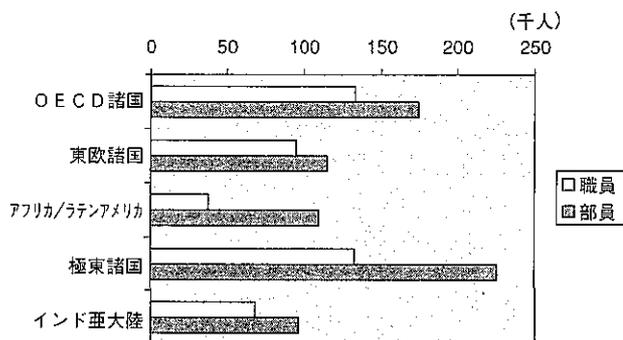
1. 主な結論

(1) 2005年の供給

今回の調査結果による世界全体の船員供給数は、ほとんど全ての主要な船員供給国およびその他海運国から、最新の政府統計値を収集することにより推定したものである。この調査結果から、2005年における全世界の船員供給数は、職員が46万6,000人、部員が72万1,000人と推定している。北米、西欧、および日本等の経済協力

開発機構(OECD)諸国は、引き続き重要な職員の供給国であるが、東欧諸国において職員数の増加が際立っている。極東諸国およびインド亜大陸は、引き続き重要な部員の供給国であるとともに、職員の主要供給国として急速に発展している。

図1 船員供給国(ケータリングとホテルスタッフは除く)



(2) 2005年の需要

世界全体の船員需要数は、過去における調査のために開発されたコンピュータープログラムを用いて、夫々の国の現在の配乗基準・予備員率の予測の改訂のみならず、世界の商船隊の隻数、船型および船種における変化も十分に考慮して推定した。また、クルーリストに基づく配乗基準を確かめるために国際船員研究センター(SIRC)のデータベースも使用している。

需要予測は、船型と配乗人数を考慮し、供給予測と一致するように測定した。その測定値は、約100社からの十分な提供資料から引き出し、全体の需給バランスを予測している。

現在における世界の船員需要数は、職員が47万6,000人、部員が58万6,000人と推定している。これらのデータには、国籍、年齢構造、および離職による減少予測情報も含まれている。

(3) 2005年需給バランス

表1は、職員については理論上、控えめな推測をもってしても、1万人(全体の労働力の2%)

の不足、部員については著しく過剰な状態であることを示している(※1)。しかしながら、この内どの程度の部員が国際航海に従事できるのか疑問が残る。

今回推定した職員不足は、前回の調査に比べ緩和されている。職員の供給が改善されたのは、インド亜大陸および極東諸国における海事訓練のレベルが上がったことが挙げられるが、その他の理由としては、STCW(※2)95条約の履行により不正免状が減少したこと、および東欧諸国の船員が自国船の減少により、世界の船員マーケットに進出してきたことなどによる。

なお、前回の調査に比べ職員不足は緩和されているものの、特殊船や特定の職位にある職員は、深刻な不足状態にある。いくつかの国では、早期退職が職員不足の原因となっている。

前回調査で予測したとおり、2000年から2005年まで、毎年船腹量が1%の増加で推移した。特に大型船舶の増加が目立った。職員の需要については、2000年の予測より高い数値で推移し、船員全体の需要については、2000年の予測より急速に増加している。また、供給についても、顕著に増加している。

異なる文化・言語、国際経験不足および船員国籍制限など、船員の余剰国から不足国への補充の妨げとなる障害が存在することから、予測される職員不足は2%となっているものの、実際には推計以上に深刻であると予想する。

表1 2005年の船員需給状況 (千人)

	供給	需要	バランス
職員	466	476	-10
部員	721	586	135

(4) 今後の需給バランス見通し

今回の調査結果においては、将来におけるさまざまな船員需給バランスのシナリオを提示しているが、海事訓練および離職船員に対する対策が講じられなければ、控えめな予想をもってしても、現在の緩やかな職員不足はもっと深刻な状況になると最近の状況および海運会社の経営者の見解が傾向を示している。なお、ここでは、過去10年間の実績を参考に、世界の船舶数の推移は、僅か1%程度の増加を見込んでおり、

新入/離職率は、過去5年間とほぼ同様の水準で想定されている。

本予測は、メインレポートにおいて深く探究している多くの要因から成っているため、非常に精緻なものであり、本サマリーレポートに添付されているいくつかの図表例を用いて簡単に説明している。上述の要因の中には、不確定なものも含まれているが、需要は増加し、供給は減少するという見通しは、海事産業にとって好ましくない状況を示している。

表2 船員需給バランス

	2005 (千人)	%	2015 (千人)	%
職員	-10	-2.1	-27	-5.9
部員	135	18.8	167	21.6

2. 主要点

(1) 変化する船員の国籍

今回の調査結果は、船員の労働市場の中心が引き続き西欧、日本、北米といった伝統的な海運国から、極東諸国、インド亜大陸および東欧諸国に移っていることを表している。中国においては、海事労働者の供給が著しく増加しているものの、労働力の殆どが、拡大する国内の需要を満たすために自国の商船隊に配乗されている。また、中国人船員の中には、英語力に問題のあるものもある。

(2) 増加する船員需要

過去10年間で、商業貿易に従事する船舶数は年率約1%ずつ増加している。職員・部員双方に対する全体的な需要増加は、ある程度は船舶の大型化による。新造船は増加し、船舶のスクラップは減少している。労働時間規制やISPSコード(※3)などの国際的に求められる要件によって、船上での作業量が増加していることから今後の1隻あたりの配乗船員の減少は見込まれない。従って、船舶数の僅かな増加予測であっても、船員の需要は更に高まる結果となるであろう。その需要増加に対しては、船員の補充および訓練の強化によって対処するしかない。また、特定の職位にある船員不足および特殊船の職員不足の解消のためには、教育訓練に真剣に取り組む必要がある。

(3) 高齢化する OECD 諸国職員への依存

世界の商船隊は、引き続き、多くの職員を欧州、北米、日本およびその他の OECD 諸国に依存している。しかしながら、これらの職員の25%以上が50歳、50%以上が40歳を超えており、その殆どは船機長などの上級職員であり、上級職員に替わる十分に訓練・経験を積んだ代替要員がない状態で、彼らが退職した場合、影響は非常に大きなものとなる。

(4) アジア船員の上級職員への昇進の必要性

本調査結果では、極東諸国またはインド亜大陸の職員は、OECD 諸国と異なり、50歳を超えて海上職に留まろうとするものが殆ど存在しないことを示している（特に極東諸国の50歳以上の職員については8%にも満たない：図3参照）。これが唯一の理由とは言えないものの、これらの国の船員が上級職員として現れない理由の一つであると言える。この傾向は、新興船員供給国においても予想され、年齢構成も時間が経つにつれ OECD 諸国の形と同様になるであろう。過去10年間の統計から、年齢構成は、この傾向が一貫して続いていくことを示している。今後、職員が50歳までに退職し続けるなら、アジアの職員が OECD 諸国の上級職員に取って代わるとの予測に疑念を抱かざるを得ない。現時点では、東欧諸国の船員の退職傾向は明らかではないものの、今後の5年間で明らかになるであろう。

図2 職員の年齢構成：OECD 諸国

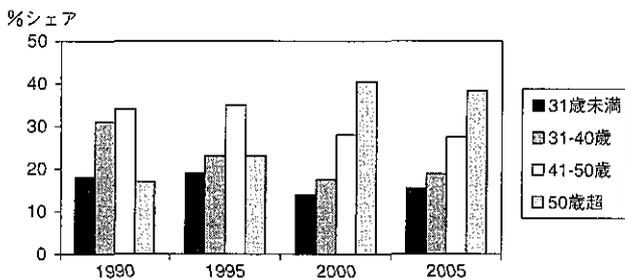
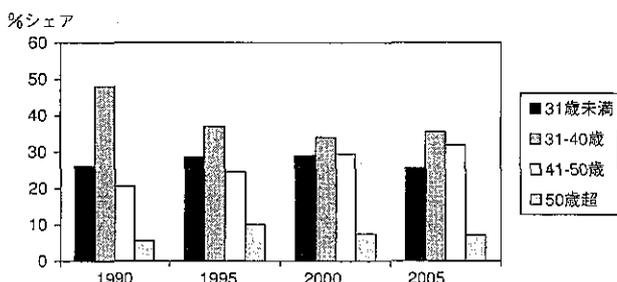


図3 職員の年齢構成：極東諸国



(5) 新規船員の増加および離職船員の削減の必要性

幸いに、新規船員の補充と訓練の全体的なレベルは上昇している。しかしながら、今回の調査結果では、新規採用レベルの更なる上昇の必要性を示している。それと同時に、離職数を減らさなければならない。このことは、特に職員訓練生と関連しており、約10人に1人が訓練未了で失敗していることを本調査結果が証明している（インド亜大陸およびアフリカ/ラテンアメリカでは極端に低い数字となっている）。これを解消するためには、船員数を維持するための要因について把握することの他、訓練生の選定の基準・職業認識の見直しが必要である。なお、いくつかの国では、部員から職員への昇進のための必要な教育および技量を身に付けさせるための方法を考えている。

(6) データ改善の必要性

今回基本資料における明確な改善点は、STCW 95条約の履行により、不正免状が減少したことから、より正確なデータが報告されたことである。しかしながら、依然として各国資料の改善の必要性が相当あり、今回の調査結果では、多くの国における資料不足が明らかとなった。本調査の一義的な目的は、国ごとの分析よりも、世界的な需給状況についての展望を提示することであり、本資料は、世界的な需給状況を論じるための国の行動指針になり、今後の対策に役立つと思われる。

3. 結び

今回の調査結果では、職員については世界的に若干不足し、部員については引き続き過剰であることが示された。前回の予測から比べると、職員不足は小幅であるが、特殊船および特定の職位にある職員が不足していること、また世界的に船腹量の増加が継続していることおよび労働時間規制やISPSコードなどの国際的に求められる要件によって作業量が増加していることから、これからの10年間も能力を有する船員の需要は増加していくことを示している。船員補充と訓練強化および離職率の低下を図らない限り、この需要増に対応していくことができないであろう。

図4 船舶職員の需給ギャップ：
商船隊の伸びの影響度

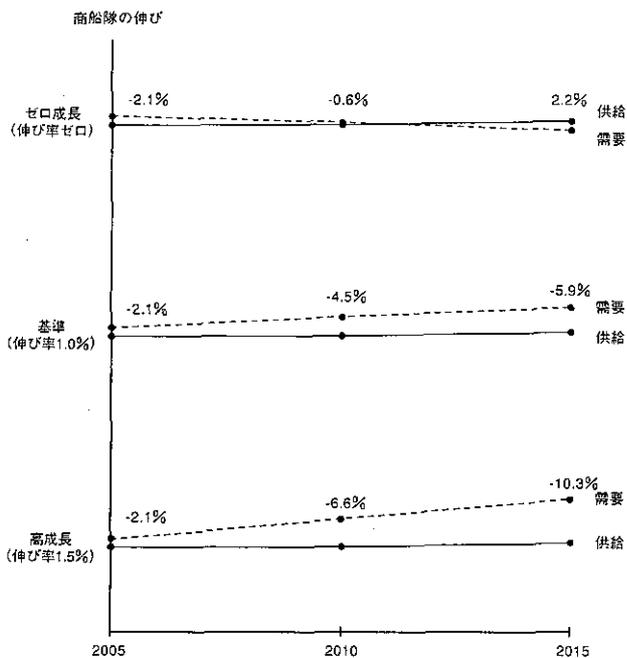


図5 船舶職員の需給ギャップ：
度配乗事情の影響度

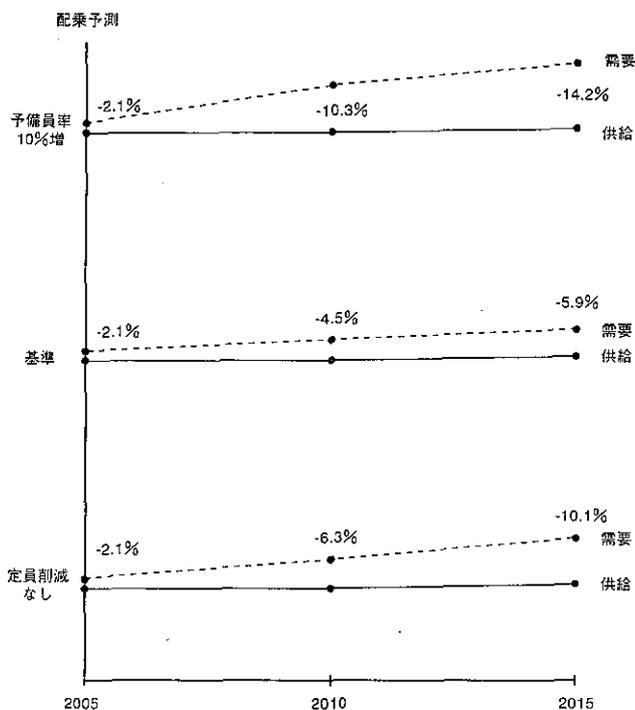
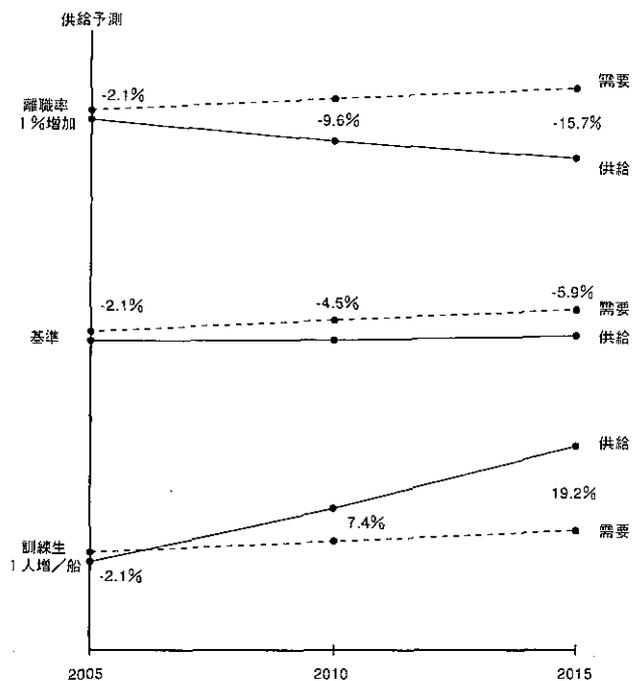


図6 船舶職員の需給ギャップ：
供給事情の影響

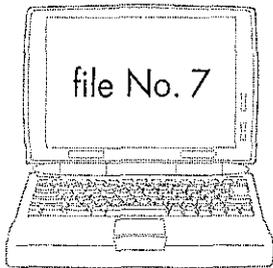


※1 前回の調査結果においては、2005年の職員については3万3,000人の不足、部員については23万人の過剰になるであろうと予測している。(本誌2000年5月号P.33参照)

※2 船員の訓練要件、資格証明、当直の基準などに関する国際的な統一基準を定めた条約。1978年7月7日に採択され、1984年4月28日に発効した。1992年末から、連続的に発生したタンカー事故および海難事故におけるヒューマンファクターを考慮したISMコードの強制化等の動きと相まって、包括的な見直し作業が進められた結果、1995年7月7日に78年条約の内容を全面改正した95年改正条約が採択され、1997年2月1日に発効した。

※3 船舶と港湾の国際保安コード。船舶と港湾施設が協調して、テロ行為などの保安に脅威を与える事を阻止することを目的としている。2002年12月13日に改正SOLAS条約として採択され、2004年7月1日に発効した。

(海務部：堀)



国際海事 World~Webから~

—国際海運会議所 ICS & 国際海運連盟 ISF—

名 称：International Chamber of Shipping (国際海運会議所)
 International Shipping Federation (国際海運連盟)
 所 在 地：(事務局) Maritime International Secretariat Services Limited (Marisec)
 12 Carthusian Street, London, EC1M 6EZ United Kingdom
 Tel : +44 20-7417-8844 Fax : + 44 20-7417-8877
 HP : <http://www.marisec.org/> (ICS/ISF 共に)

会 長：Mr. Rolf Westfal-Larsen (ICS/ISF)
 事務局長：Mr. Chris Horrocks (ICS/ISF)



▲Larsen氏
(2003来日時撮影)



▲Horrocks氏

ICS・ISFともに各国の船主協会等により構成される国際海運団体。その役割としては、①海運業界を代表してIMO・ILOなどの国際会議で意見開陳を行う②海運業界を代表して各国の海運政策に対し必要に応じ意見開陳を行う③加盟船協に対し国際規制の進展について解説を行ったり、新規制の順守を促すなど啓蒙活動を行い、業界全体を健全な発展に導く等、がある。

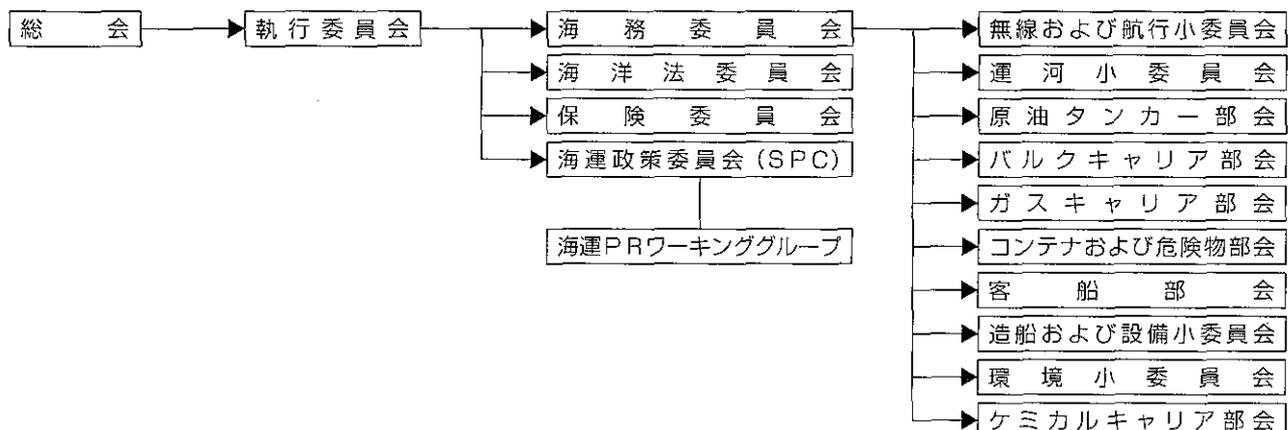
◆ICS (国際海運会議所)

加 盟：35団体+準メンバー6団体 (各国/地域船協レベル)
 設 立：1921年

船主の利益を擁護・代表し、商船隊の発展を促進させることを目的とする団体。各国/地域船協や企業の代表が集まり委員会等で海洋環境保全・船舶航行安全・海事法制・情報システム等に関し具体的な検討を行い、国際海運業界としての意見を集約、IMOなどにおいて海運業界を代表する組織として助言・意見開陳等の活動を行っている。(ISFの活動以外の全分野)



<機 構>



◆ISF (国際海運連盟)

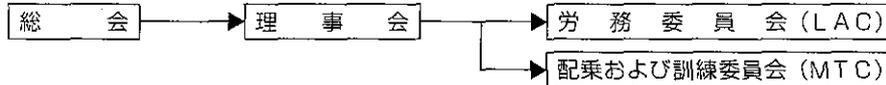
加盟：35団体+準メンバー1団体 (各国/地域船協レベル)

設立：1909年

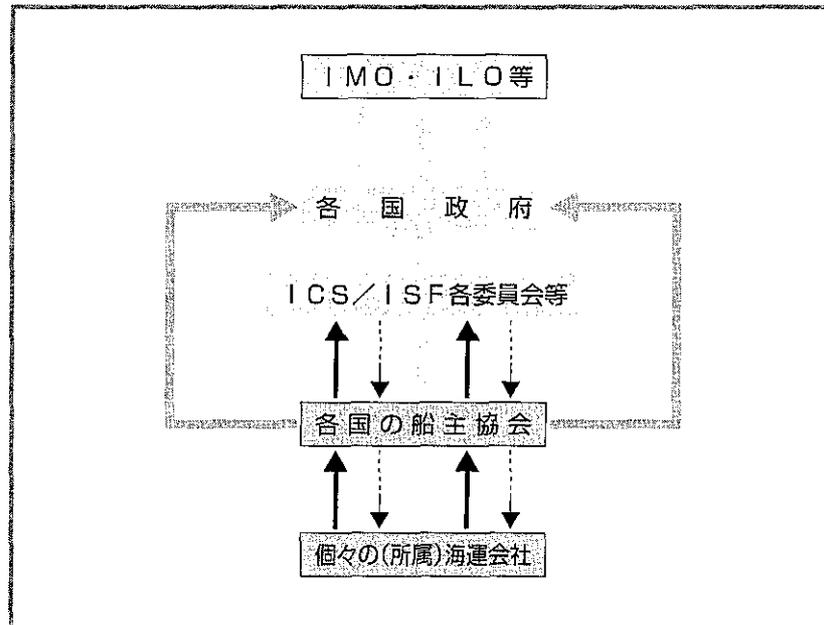
船員の労働条件、資格、訓練、福利厚生など海上労働問題全般にわたる国際的な検討、処理を目的とする団体 (労働問題に特化)。メンバーに海上労働問題に関する助言・指導を行なう一方、業界の声を集約し、ILO や IMO において使用者を代表する国際組織として活動している。



<機構>



<ICS/ISF 活動のフロー>

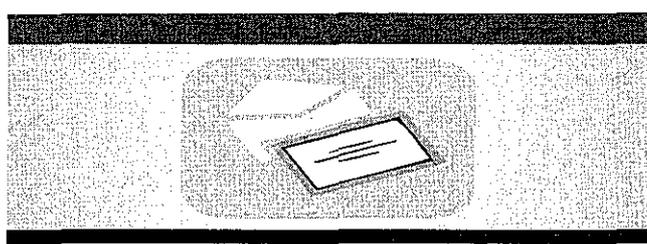


(HPより作成)

- 各国の船主協会は会員の個々の海運会社に対し助言を行なう
- 各国の船主協会は ICS/ISF の政策を各国政府へ助言し、また国際会議へ出席する政府代表団の一員として参加する

直接的 (ICS/ISF として) および間接的 (各国政府を通じて) に業界の意見等を国際会議において反映させている。

国際海事 World~Web から~は海運に関係のある国際的な機関・団体等の HP にアクセスし内容をご紹介していくコーナーです。コーナー掲載内容以外の情報につきましては各機関にお問合せください。(コーナー担当：総務部・長嶋)



KOBE便り

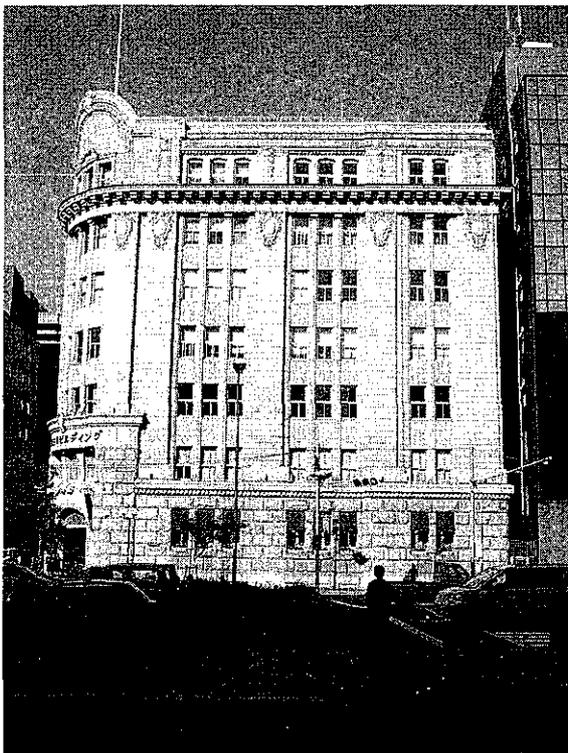
阪神地区事務局の廃止にあたって

本年2月末をもって阪神地区事務局が廃止されるにあたりまして、私が船主協会に勤め始めた頃を振り返ってみたいと思います。ただし、阪神・淡路大震災で事務局にあった書類の殆どを失いましたので、思い違いなどあるかと思いますが、ご容赦ください。

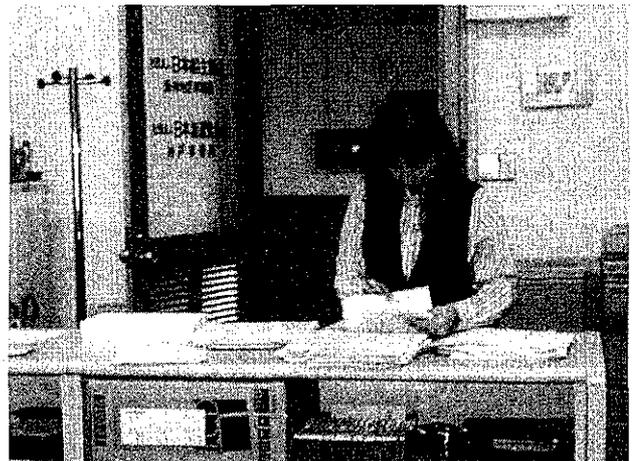
私は昭和43年大学卒業と同時に船主協会に採用されまして、阪神地区事務局に勤務することになりました。当時の事務局は現在と同じ商船三井ビ

ル4階にありました。総務・業務・海務・労務・海図の5課にわかれており、総務には和文タイピスト、私送便の定時制高校生、囑託の小使いさんを含め7人、業務・海務・海図がそれぞれ2人づつ、労務は外航中小船主労務協会の阪神支部への出向者2人、一洋会への出向者1人を含め5人、事務局長を含め合計19人の大所帯でした。阪神地区所属の会員会社は70余社で、2年後の昭和45年には100社に達しました。

神戸港にポートアイランドが完成、マトソン社のコンテナ第1船が入港した年でもありました。当然ながらまだ在来型貨物船がたくさん入港しており、特に月末・月初は入港船で込み合うため、神戸税関が関係者を集めこの対策を検討されたりしておりました。



事務局が入居する商船三井ビル



只今作業中。

その後、昭和48年に事務局は明海ビル5階に移転、途中2度計5年間にわたる本部勤務がありましたが、平成7年の阪神・淡路大震災までそこに勤務し、震災で事務局のあったビルが潰れましたので、現在は商船三井ビルの4階にいるという訳です。

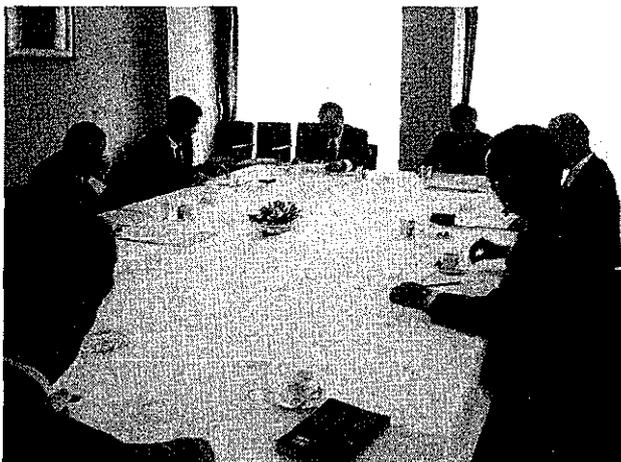
この間、愛媛・中国地区の会社多数の入会もありましたし、内航から近海への進出、会社の度重なる合併や統合、2度にわたる石油ショック、船員制度近代化、緊雇対などなどを経て、いまや会員数31社、その内訳は神戸に14社、大阪に8社、四国・中国に9社となっています。

現在、事務局は私と主任の女性の他、一洋会の職員の計3人です。事務局の廃止も世の中の流れかとは思いますが、いささか寂しい気持ちがする

のもやむを得ません。

最後に、長年にわたりご指導・ご鞭撻をいただいた会員会社の皆様を初め関係官庁、関係団体など数多くのお世話になった皆様方のご健勝と、会員である海運会社がますます発展されるようにお祈りし、事務局廃止にあたってのご挨拶とさせていただきます。本当に長い間ありがとうございました。

(阪神地区事務局長 谷口 一朗)



阪神地区船主会活動中です。



阪神地区事務局スタッフ 右=谷口事務局長、左=山下主任

タンカー訪船記

2005年11月16日、職員研修の一環により筆者を含め当協会7人のスタッフは、新日本石油タンカー株式会社海務グループ・和田さんにご案内を頂き、新日本石油精製株式会社根岸製油所を訪問、荷役中の内航アフラタンカー「錦江丸」を見学した。

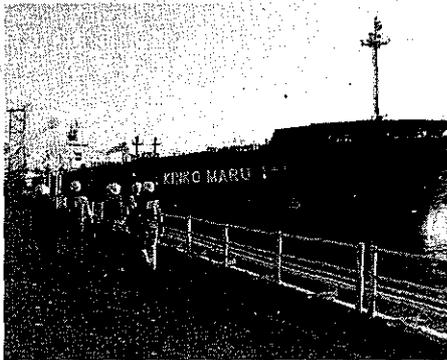
最寄の根岸駅より専用の小型送迎バスで製油所へ。到着後、タンクの立ち並ぶ広大な構内を走り、A棧橋に接岸・荷役中の同船へ向かう。ヘルメット・救命胴衣を着用し、甲板の多くのパイプラインの下をくぐりぬけ、船内に入る。まずは大型テレビ等AV機器やマッサージチェアのある居住区の休憩室にて、船長にご挨拶をした。同階には食堂・厨房・会議室らしき部屋・荷役のコントロールルーム等が広がり、船舶独特の機器を除けばファイルやFAXの並ぶ一見普通のオフィスと変わらないような錯覚さえする。荷役中のためコントロールルームではチーフオフィサー（一等航海士）がパソコンに向かい勤務中であった。翌日にはまた出航とのことでゆっくりもしてられないようである。同船は内航の日本船のため21名・全員日本人船員とのこと。外出されている人も多いのか人は少なめであった。船内なので天井は低めであるが、ベージュを基調とした室内は思ったより明るい印象。根岸駅よりご案内してくださった和田さんによると、船での勤務は一旦乗船すると数ヶ月乗りつづけるため、長期の乗船になると疲れるという。

小休憩の後、いよいよ居住区から見学が始まった。まずは同階の食堂、厨房へ。タンカーの

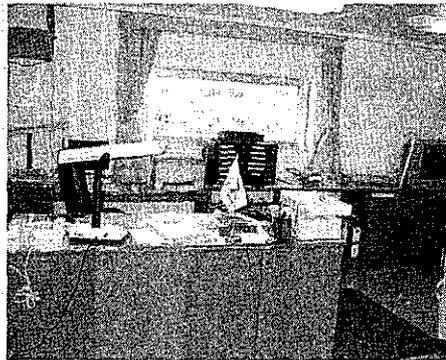
ため火気は一部を除き厳禁、厨房も火は使えず、ヒーターで調理をしているそうである。その後急勾配の階段を使い（船内の階段はほとんどそうである）上階へ、文具やプリンタ用紙等が並ぶ備品室、船員の方が使用する船室、船長室を見学させていただいた。想像していたよりも各部屋は比較的広めであった。いよいよブリッジへ。パソコンやECDIS*1、AIS*2等の機器が並ぶ傍らには、鉛筆で書き込みがいろいろなされた海図が大きく広げられている。上に置かれたデバイダー、三角定規。多くの機器がコンピューター化され、船内LANが張られた現在でも、アナログも重要でありまた健在なようである。ブリッジの外へ出るとファンネルがすぐ近くに見え、上方にはINMARSAT*3のアンテナとレーダーが見られた。

その後ブリッジから見下ろした多くのパイプが並ぶ甲板を歩く。甲板を触ると温かい。冷えると固まってしまう原油を積載しているのだから温めているとのことだった。船体の端の方にある筒のようなものを覗くと、遙か下にかすかに水面が見えた。バラスト水とのことだった。目を傍らの海面へと向けるとそれはかなりの高さ。原油をおろしているため満載ではないが、6～7メートルあるとのことだった。甲板にいくつも走る白い筋はなんと塩！この船がいくつもの航海や荒波を経験していることを感じさせる。

次はドアのついた船内エレベータ（定員6名）を使い下層部へ。エンジンルームを見学させていただいた。停泊中なのでメインエンジンは止



▲錦江丸へ向かう棧橋にて



▲Captain's room (船長室)。来客用スペースもあり、広いです



▲船員さんの部屋。思ったより広めでした

められているが荷役のための発電機やモーターが稼動、機関士の方がモニタチェックをされていた。こちらも多くレバーやメーターのようなものが並び、素人にわかるはずもない。ただ、「A重油使用中」との文字を発見。船舶の燃料は、発電機も含め主にC重油といわれる精製度の低い燃料油であるが、環境を考え同社では停泊中のみA重油（C重油よりも精製度の良いもの）を使用している、と機関士の方よりお話があった。

エンジンルームを出て下を見下ろすといくつかの階段が続いているのが見えた。船底は遙か下らしい。少し歩くと発電機の音が凄まじく、近くでは会話はほぼ不可能。音同様発する熱も凄いらしく、船舶の動力エリアはかなり暑い。真夏の状況を考えると…船員の方のご苦労がしのばれる。和田さんによるとメインエンジンが動けば更に音は倍増し、身振り手振りで意思疎通をとることもあるそうだ。

広い船内外を歩き回りもとの休憩室へ戻り、バスを待つ間船上での生活、素朴な疑問など和田さんのお話を伺う。当協会に入社するまで、物流・海運業に全く無縁・無知であった自分にとって、お話1つ1つの全てが自分にとって新しいものであり、船の現場というものをほんの僅かな一部に過ぎないのであろうが、知ることができたような気がした。こういったことを知った上で業務に取り組むのとそうでないのでは、業務遂行におけるコミュニケーション等において大きな違いがでてくると個人的には思う。そしてご案内の和田さんを含め船内でお目にかかった船員の方お一人お一人が船舶を支え、船舶一隻一隻が企業を支え、業界を、日本経済を

支えているのだとの壮大なつながりに少々思いを馳せた。船内にいるうちに陽が落ちて、精油所側のいくつもの光が煌き、美しい夜景までお土産に載ってしまった。

今回の研修に参加できましたこと、関係の皆様には貴重な機会を本当に有難うございました。

* なおこの研修は2回に分けて実施され、先立つこと11月10日には、同様にスタッフ7名が同所を訪問、新日本石油タンカー・丸本さんご案内の下、「新世丸」を訪船致しました。

* 1 ECDIS : Electronic Chart Display and Information System の略。海図情報をデジタル化し、CD-ROMに納めた電子海図をモニター画面上に表示する装置。レーダーの画像情報や入力された航海情報とをリンクさせて電子海図の画像と重ねて表示できるほか、電子海図上に自船の予定航路を設定し、オートパイロット（自動操舵装置）に接続して、針路や航路を自動制御するなど高度な付加機能を持つものもある。

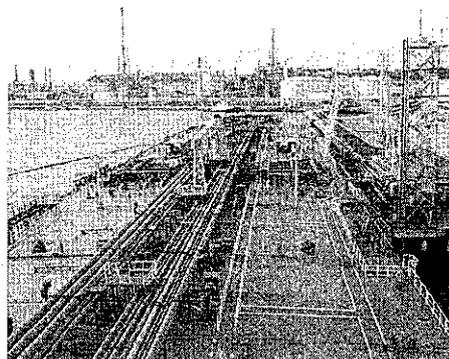
* 2 AIS : Automatic Identification System の略。自船の船名、位置、速力および針路等の情報を、船舶の管制を行う陸岸局および他船に自動的に送信すると同時に、他船からも同様の情報を自動受信し表示することにより、輻辳海域での航行管制および他船との衝突回避に役立てるためのシステム。改正SOLAS条約発効により2003年7月1日以降、順次AISの搭載が義務付けられ、国際航海に従事する総トン数300トン以上の全ての船舶に適用されている。

* 3 INMARSAT : 国際海事衛星機構。1979年に設立。サービス開始は1982年。静止軌道に打ち上げられた9つの衛星により、船舶をはじめ航空機、陸上交通機関による電話・テレックス・ファックス・パソコン通信などの世界的な利用を可能とするシステム。31ヶ国、約40の地上局で受信する。当初は船舶の運航状況や海難、航行安全情報の提供に留まっていたが、順次対象範囲を拡大した。

(総務部：長嶋)



▲ブリッジで AIS について伺う



▲広大な甲板。背景には製油所が見えます（ブリッジより）



▲甲板にて和田さんの説明を伺う



2 国土交通省は、ヒューマンエラーによる重大
 事故やトラブルの防止対策について検討する
 「運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイド
 ライン等検討会（座長：杉山武彦・一橋大
 学学長）」第1回会合を開催した。

6 シンガポール競争委員会は、2006年1月より
 施行される2004年競争法に際し、2006年7月ま
 でに外航船社間協定に対する包括適用除外制
 度を策定し、1月に遡及して適用する方針を
 示した。（P.19海運ニュース参照）

6 国土交通省は、日・ASEAN 交通連携プロジェ
 クトの一環として「アジア地域・船員の資質
 向上に関わるセミナー」をフィリピンのマニ
 ラにおいて開催した。

12 ILO/IMO/バーゼル条約第2回合同作業部会
 がスイスのジュネーブにおいて開催された。

13 （P.4海運ニュース参照）

13 ASF（アジア船主フォーラム） SHIPPING・E
 コノミックス・レビュー委員会（SERC）第18
 回中間会合が東京において開催された。

（P.7海運ニュース参照）

13 IACS（国際船級協会連合）は理事会を開催し、
 タンカー・バルカーの共通構造規則（CSR）の
 最終規則案について審議がなされ、採択され
 た。発効は2006年4月1日の予定。

（P.18海運ニュース参照）

14 第8回「船員保険制度のあり方に関する検討
 会（座長：岩村正彦・東京大学大学院教授）」
 が開催され、検討会報告がまとめられた。

14 欧州委員会（EC）は、欧州閣僚理事会に対し、
 海運同盟の独占禁止法（競争法）包括適用除外
 を規定した欧州理事会規則4056/86を廃止す
 る提案を行った。（P.19海運ニュース参照）

15 政府与党は、平成18年度税制改正大綱を発表
 した。海運関係税制では、特定資産（船舶）
 の買換特例措置（圧縮記帳）についての買換
 対象に一部設備要件が課されたものの、ほぼ
 許容できる範囲となるなど概ね現行内容で存
 続が決定した。（P.11海運ニュース参照）

20 平成18年度予算の政府案が出され、国土交通
 省関係では「スーパー中枢港湾プロジェクト」
 の385億円等が計上された。

22 「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調
 査研究」アドバイザーグループの最終会合
 （第9回）が開催された。

28 国土交通省は、政策群『安全かつ効率的な国
 際物流の実現』に関する関係省庁調整会議に
 おいて平成17年中にとりまとめることとなっ
 ていた「国際海上コンテナの陸上における安
 全輸送ガイドライン」および「官と民及び事
 業者間での電子化促進に向けたグラウンドデ
 ザインのイメージ」を発表した。



船協だより

陳情書・要望書等 (12月)

提出日：2005年12月6日

宛先：国土交通省、日本経団連

件名：石綿による健康被害の救済に関する法律案について

要旨：標記法律案においては、事業者からの拠出金の徴収にあたって、「労働者を雇用する事業主」と「船員を雇用する船舶所有者」と分けて記載されるとともに、船舶所有者からの拠出金徴収について環境再生保全機構を活用しているが、これらに関連し次のとおり当協会意見を述べる。

- 船員保険の分野でも、既存の保険徴収システムが存在することから、環境再生保全機構を活用するのではなく、既存のシステムを活用すべきである。
- これに関連し、法案の書き振りを「既存の保険徴収システムを活用するものとする」と等の表現に改めることにより、「労働者を雇用する事業主」と「船員を雇用する船舶所有者」の別を無くすべきである。

国際会議の予定 (2月)

会議名：ILO 海事総会・合同海事委員会

日程：2月7日～23日・24日

場所：ジュネーブ

会議名：IMO 第49回設計設備小委員会 (DE49)

日程：2月20日～24日

場所：ロンドン

会議名：国際油濁補償基金 (IOPCF)

日程：2月27日～3月3日

場所：ロンドン

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1990	41,467	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,182	49,177	12,005	12.2	10.9
2004年12月	5,395	4,258	1,137	8.8	11.0
2005年1月	4,412	4,218	194	3.2	11.4
2	4,847	3,757	1,090	1.7	11.4
3	5,776	4,657	1,119	6.1	7.7
4	5,506	4,548	958	7.8	12.8
5	4,796	4,503	293	1.4	18.7
6	5,478	4,609	869	3.6	11.1
7	5,537	4,668	869	4.3	11.7
8	5,221	5,108	112	9.1	21.3
9	5,925	4,972	953	8.8	17.5
10	5,910	5,092	818	8.0	17.9
11	5,915	5,317	597	14.7	16.7

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2005年1月	103.21	102.15	104.57
2	104.88	103.63	105.73
3	105.31	104.10	107.35
4	107.36	105.78	108.68
5	106.91	104.68	108.08
6	108.63	106.82	110.40
7	111.94	110.95	112.99
8	110.72	109.33	112.40
9	111.06	109.15	113.15
10	114.82	113.48	115.90
11	118.41	116.55	119.83
12	118.64	102.15	121.35

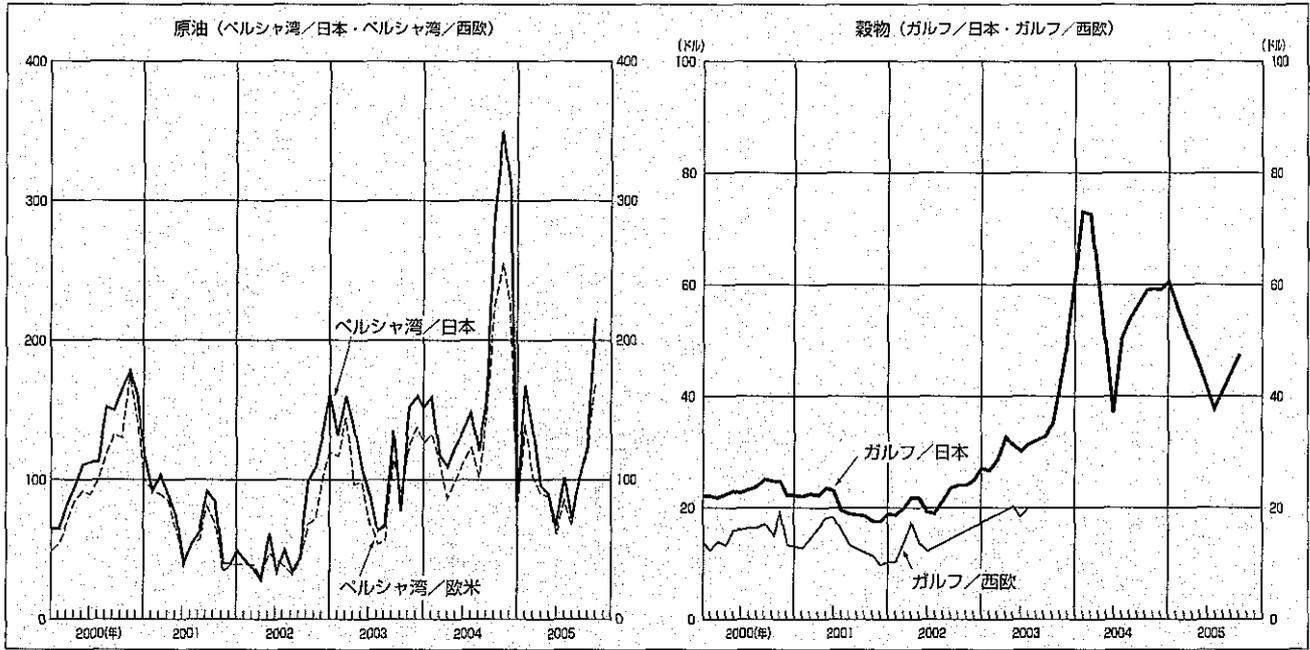
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他		
1999	141,321	1,304	150,481	56,184	30,686	3,274	57,309	235	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2005												
4	4,322	0	4,322	2,328	170	0	1,820	0	4	0	21,371	5,549
5	6,407	0	6,407	1,828	282	0	4,217	80	0	0	19,684	1,844
6	8,957	670	8,287	3,026	328	0	4,874	55	4	0	16,701	1,902
7	9,311	0	9,311	3,596	478	27	5,028	52	130	0	27,463	3,052
8	4,359	0	4,359	1,870	463	16	2,010	0	0	0	23,263	4,646
9	4,977	0	4,977	1,860	332	0	2,785	0	0	0	26,997	5,912
10	7,265	70	7,195	1,750	495	14	4,925	0	11	0	29,425	5,296
11	7,795	150	7,645	2,200	193	14	5,090	0	148	0	34,830	3,494
12	4,463	0	4,463	1,415	299	0	2,663	0	0	86	20,639	2,393

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

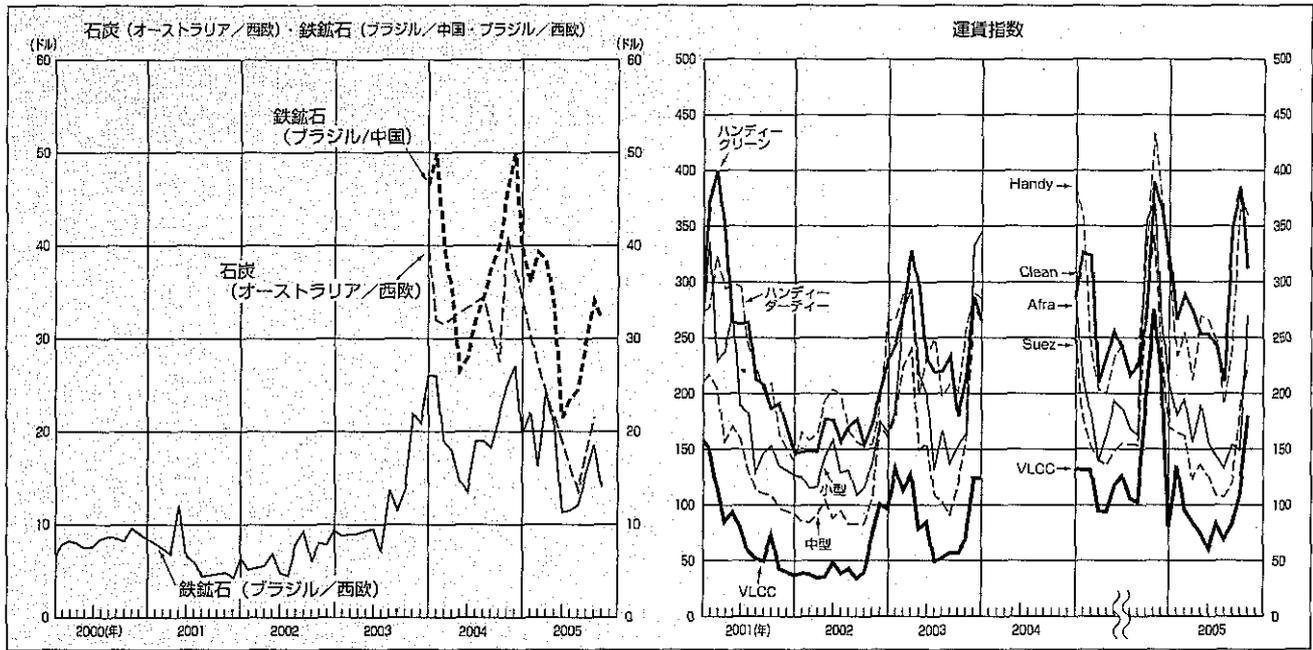
月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2003		2004		2005		2003		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	161.00	102.50	152.50	87.00	85.00	59.50	120.00	75.00	127.50	82.50	77.00	62.50
2	132.50	67.50	159.00	102.50	167.50	75.00	117.50	65.00	132.50	87.50	140.00	112.50
3	160.00	105.00	117.50	70.75	137.50	75.00	145.00	85.00	112.50	60.00	102.50	75.00
4	137.50	52.50	110.00	77.50	96.00	80.00	97.00	45.00	87.50	67.50	90.00	72.50
5	109.50	42.00	125.00	71.25	90.00	62.50	99.00	50.00	100.00	69.50	88.25	62.50
6	90.00	56.00	135.00	114.00	67.50	52.50	70.00	52.50	112.50	87.50	61.25	50.00
7	63.75	45.00	148.00	120.00	102.00	73.75	54.00	42.50	123.00	95.00	85.00	62.50
8	68.00	41.00	121.00	97.50	72.50	56.50	57.50	40.00	102.50	87.50	67.50	60.00
9	135.00	70.00	157.50	83.50	102.50	62.50	115.00	50.00	145.00	75.00	102.50	65.00
10	78.00	42.50	290.00	156.00	125.00	90.00	90.00	47.50	225.00	117.50	120.00	87.50
11	152.50	102.50	350.00	265.00	216.00	135.00	126.50	75.00	255.00	167.50	170.00	130.00
12	160.00	133.75	310.00	85.00	137.50	95.00	137.50	95.00	225.00	97.50	—	—

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

5. 穀物 (ガルフ/日本・ガルフ/西欧) (単位：ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				ガルフ/西欧			
	2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	60.50	59.75	—	—	—	—
2	73.00	—	—	—	—	—	—	—
3	72.50	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—
6	37.00	—	—	—	—	—	—	—
7	50.00	46.50	37.75	37.50	—	—	—	—
8	53.75	—	—	—	—	—	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—
10	59.00	—	47.50	—	—	—	—	—
11	62.50	—	—	—	—	—	—	—
12	61.00	—	—	—	—	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。 ③グラフの値はいずれも最高値。



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

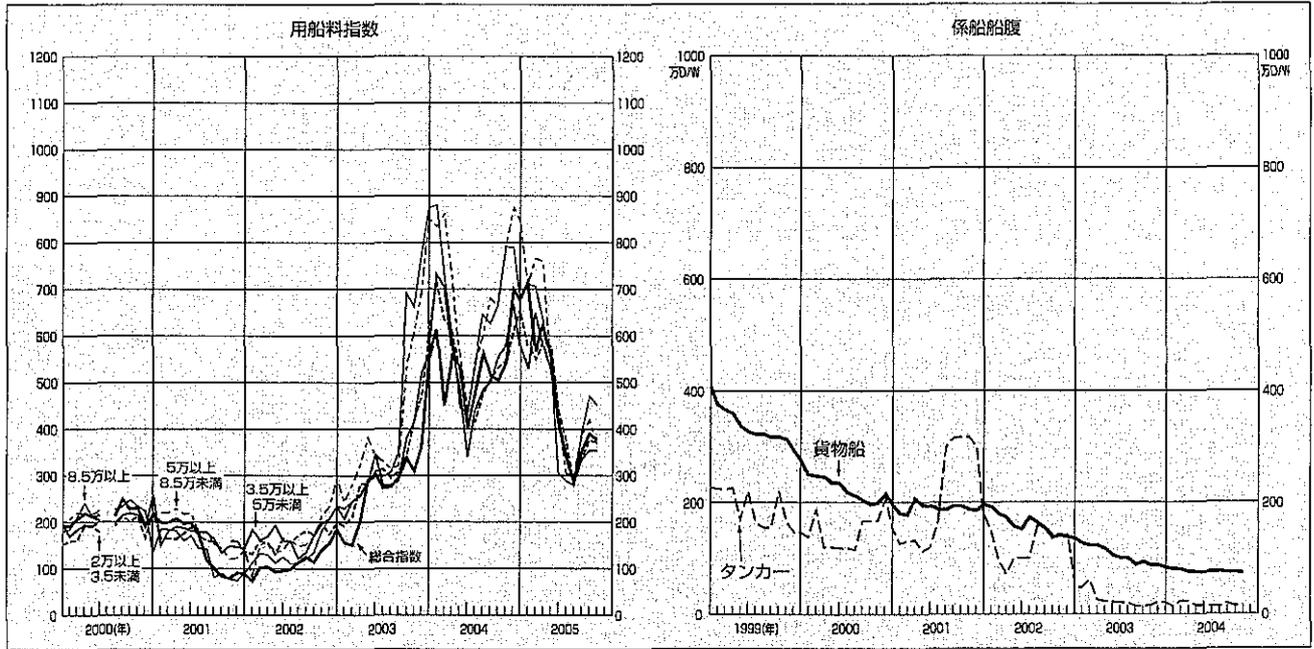
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	40.00	12.50	26.00	22.00	19.75	16.00
2	—	32.00	—	—	50.00	35.00	36.00	33.00	26.00	20.75	22.00	17.25
3	—	31.65	27.00	—	40.00	35.50	39.25	34.75	19.00	17.25	—	16.20
4	—	—	—	—	35.00	32.50	38.50	34.00	18.00	15.25	24.25	22.75
5	18.30	—	—	—	26.50	25.00	33.40	21.50	14.75	11.30	20.50	13.25
6	—	—	—	—	28.00	22.90	21.50	16.68	13.50	8.25	11.25	10.00
7	—	—	—	—	32.00	—	23.50	19.00	18.90	16.90	11.50	9.25
8	—	—	13.60	—	34.50	10.20	24.50	17.50	19.00	14.90	12.15	10.30
9	—	—	—	—	37.55	30.00	29.50	26.00	18.25	14.50	—	—
10	27.50	—	21.50	—	40.00	33.25	34.00	27.63	—	—	18.50	15.80
11	41.00	—	—	—	45.80	40.00	32.00	23.48	—	—	—	14.00
12	—	—	—	—	50.60	41.80	—	—	27.10	22.50	—	—

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

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2003					2004					2005				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322
2	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	132	178	215	355	326	135	165	181	233	267
3	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289
4	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	96	141	140	204	210	85	124	157	212	274
5	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3	95	137	164	201	235	75	137	191	271	253
6	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1	119	149	193	233	256	61	126	157	267	253
7	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	127	156	187	243	240	83	108	144	248	243
8	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	107	155	169	219	217	69	107	133	190	211
9	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	103	154	163	229	226	82	120	154	244	350
10	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	195	285	355	320	263	109	186	149	376	385
11	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	276	342	374	433	390	179	225	269	358	312
12	125.5	278.9	332.5	290.0	288.6	216	240	268	378	367	—	—	—	—	—
平均	87.9	164.8	202.4	246.3	246.8	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3	—	—	—	—	—

(注) ①2003年までは「Lloyd's Ship Manager」、2004年からは「Lloyd's Shipping Economist」による。②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり(～2003) ㊶VLCC:15万トン以上 ㊷中型:7万～15万トン ㊸小型:3万～7万トン ㊹H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ㊺H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ㊻VLCC:20万トン以上 ㊼Suez:12～20万トン ㊽Afra:7～12万トン ㊾Handy:2.5～7万トン ㊿Clean:全船型



8. 貨物船定期用船料指数

月次	2002		2003		2004		2005						
	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	89	889	185	1,733	553	4,539	686	656	577	846	680	677	4,471
2	73	915	156	1,669	613	5,290	899	579	531	711	711	715	4,511
3	102	1,073	151	1,802	615	5,122	432	550	650	766	705	565	4,686
4	104	1,085	203	2,081	558	4,635	-	598	580	760	635	624	4,810
5	93	1,034	290	2,317	533	3,452	-	579	526	544	545	552	3,737
6	95	1,035	304	2,135	401	2,762	-	440	421	422	306	412	2,586
7	99	1,005	273	2,238	478	3,971	-	375	350	305	288	342	2,307
8	113	992	276	2,322	562	4,180	-	284	281	300	279	285	2,169
9	125	1,063	294	2,467	514	4,214	-	335	334	385	389	352	2,949
10	114	1,063	337	4,477	503	4,602	-	377	353	419	469	391	2,949
11	140	1,163	309	4,046	544	4,264	-	370	354	367	450	376	2,991
12	154	1,163	360	4,539	701	5,176	-	-	-	-	-	-	2,624

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

- (注) ①船型区分は重量トンによる。
- ②用船料指数は1985年=100。
- ③BDI (Baltic Dry Index) は月央値。

9. 係船船腹量の推移

月次	2003						2004						2005					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	241	1,859	1,958	43	905	1,838	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209
2	236	1,865	1,911	44	741	1,488	206	1,236	1,279	51	286	490	147	766	813	32	96	142
3	237	1,770	1,791	45	485	940	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229
4	232	1,687	1,720	44	361	706	181	1,101	1,232	55	163	256	130	670	765	35	148	231
5	224	1,525	1,555	46	525	1,016	175	1,041	1,178	54	145	224	128	640	752	36	103	150
6	215	1,441	1,513	48	527	1,019	168	935	1,057	55	142	218	129	637	750	36	103	150
7	226	1,556	1,719	48	524	1,014	166	902	1,006	52	131	204	133	641	754	34	99	145
8	215	1,477	1,633	50	786	1,569	159	900	1,008	50	130	199	132	645	766	34	99	145
9	213	1,407	1,534	50	784	1,567	146	802	881	47	90	146	134	668	745	34	170	194
10	203	1,273	1,383	53	709	1,414	155	882	934	43	103	148	138	676	751	34	103	149
11	209	1,320	1,406	52	706	1,407	138	813	877	38	113	162	139	649	731	34	131	173
12	207	1,308	1,386	51	705	1,407	138	811	877	39	143	218	-	-	-	-	-	-

(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

IMO (国際海事機関) といえば、海運や船舶に係る条約や規則などの技術的な問題を検討する国際機関として、読者諸兄もご既承のことでしょう。ここでは海上安全委員会や海洋環境保護委員会といった委員会等において、各国政府の代表団が自国の主義主張を通すため喧喧諤諤の議論がなされている。当協会も、わが国政府代表団の一員として参加し、意見反映に努めているところである。

このIMOのトップである事務局長のミトロプロス氏が、先般、東京で開催された「国際交通セキュリティ大臣会合」出席のために来日した。その折、当協会の鈴木会長との会談があり、小生も同席させていただいた。

同事務局長はギリシャ出身の65歳。商船、コーストガード等での乗船経験を経て、海運経済に関する研究で博士号を取得したり、Lloyd's Register of Shipping で海上技術に関する研究をしたりした秀才でもある。1979年にIMO事務局に参加し、2003

年に事務局長まで登りつめた。

会談では、鈴木会長から海賊・テロ等のセキュリティ問題や、IMOで作成される国際ルールと各国・地域ごとに作られる地域規制との整合性等について言及があり、IMO主導による問題解決を要請した。

ところで、2004年のIMO予算における各国の拠出金額を見ると、日本は第6位の約1億6千万円(全体の4.0%)を拠出している。1位はパナマの約7億6千万円(同18.9%)であるが、邦船社の多くの船舶がこの国に便宜置籍していることを考えれば、邦船社が支払った税金から賄われる拠出金は相当な額にのぼると想像できる。

自分たちだけに都合の良い規則を作る気はもちろん無いが、IMOの運営に重要な役割を担っている我々の立場が正しく認知され、より大きな発言力と存在感があって然るべきと考える次第である。

日本船主協会 海務部長 半田 収

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ次長	加藤 和男
飯野海運 総務グループ広報・IR室	石川 達也
川崎近海汽船 総務部副部長	廣岡 啓
川崎汽船 IR・広報グループ情報広報チーム長	高山 敦
日本郵船 調査グループ コンテナ・港湾調査チーム長	細野 直也
商船三井 広報室マネージャー	鹿野 謙二
三光汽船 社長室経営企画課長	遠藤 秀己
三洋海運 総務部副部長	荒井 正樹
新和海運 総務グループ総務・法規保険チームリーダー	藤田 正数
日本船主協会 常務理事	梅本 哲朗
常務理事	植村 保雄
海務部長	半田 収
企画部長	園田 裕一
総務部長	井上 晃
海務部労政担当副部長	山脇 俊介

編集後記

明けましておめでとうございます、とは言っても既に年度末に向け、忙しい日々を送っている方も多いかと思えます。一番寒い時期でもありますので体調を崩さずに過ごしたいものです。

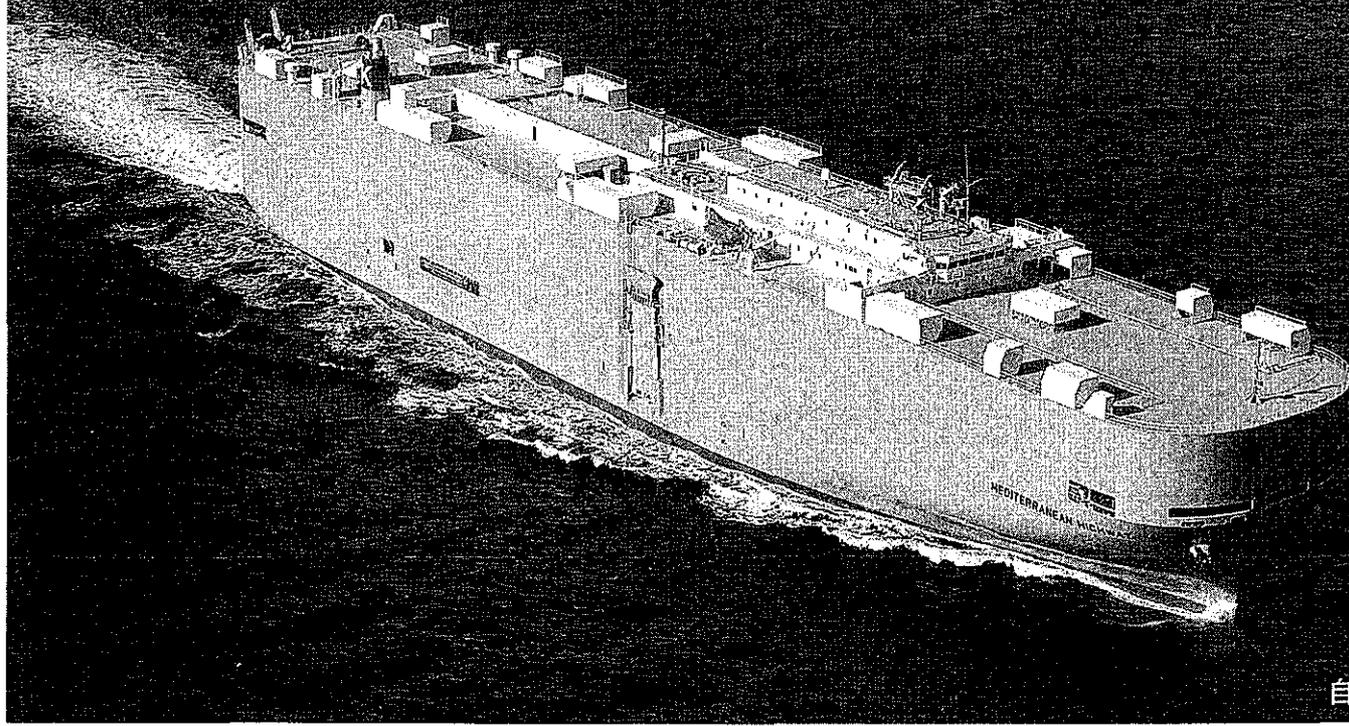
今年も当協会では3月31日に業界新入社員を対象とした海運講習会を開催致します。なぜ海運業だけこのような会があるのかは私も知らないのですが、とかく目の前のことで一杯になりがちな新・社会人に業界全体というマクロ的視点でアプローチすることは海運人として成長する上でプラスに働くのではないかと個人的には思っています。また、当然個々の企業はライバル的側面を持っていても、業界全体で日本の経済の根幹を支えているという意識が必要な業界だからこそあるのではないかと感じます。各社のご参加をお待ちしております。
(MN)

せんきょう1月号 No. 546 (Vol. 46 No. 10)

発行●平成18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●梅本哲朗
製作●株式会社タイヨーグラフィック
定価●407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

日本の経済を支える海運には、 諸外国並みの税制が必要です。



自動車専用船

四方を海に囲まれ、資源小国・貿易立国であるわが国にとって海運は国の存立にかかわる重要産業ですが、わが国海運業は、諸外国との競争において税制の上で大きなハンディキャップを負っています。

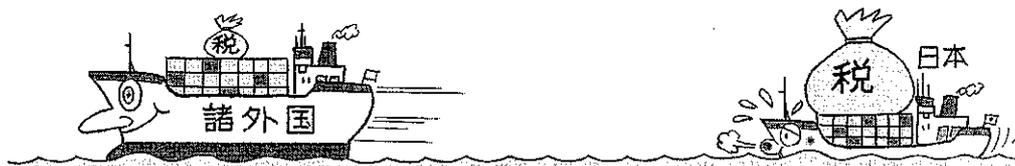
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

産業と国民生活の基礎を支えるわが国海運を維持していくため、税制上の競争条件を諸外国と同一にしていだきたい、というのが私たちの切なる願いです。

海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

トン数標準税制の導入国

導入済み	オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、スペイン、ギリシャ、デンマーク、フランス、アイルランド、ベルギー、インド
導入決定済	米国、韓国



—— 船が支える日本の暮らし ——

社団法人 日本船主協会
<http://www.jsanet.or.jp/>