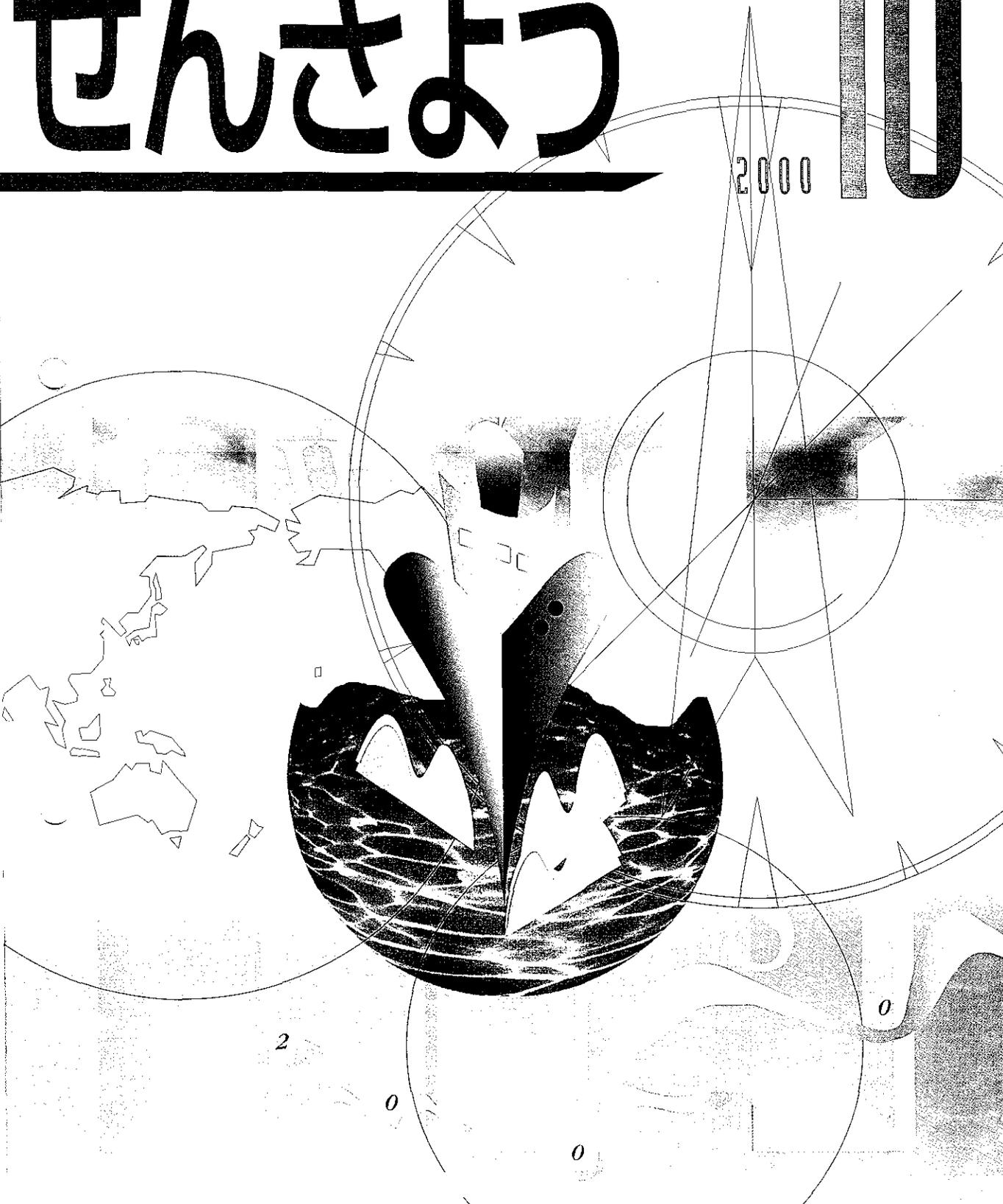


# せんきょう

2000

10





OCTOBER

C  
O  
N  
T  
E  
N  
T  
S

**巻頭言①**

虚と実の間で

日本船主協会常任理事 新和海運取締役社長 鷲見嘉一

**SHIPPINGフラッシュ②**

シングルハルトンカーのフェーズアウト問題

2015年あるいは2017年までの段階的規制の両案を併記

—IMO 海洋環境保護委員会 海洋汚染防止条約 I-13G 規則改正案を承認—

**海運ニュース③**

内外情報③

1. タックスヘイブン対策税制の改善など20団体が協調

—国際課税連絡協議会の平成13年度税制改正要望について—

2. 地球温暖化防止問題に積極的に対応

—経団連・環境自主行動計画第3回フォローアップについて—

3. 改正港湾運送事業法の主要ポイントについて

—改正港湾運送事業法が平成12年11月1日に施行—

**各種調査・報告書欄④**

第2回経営者マインド調査

最近の定航海運トピックスに関するアンケート(下)

**London 便り⑤**

潮風満帆⑥

1992 ジェノヴァ

国際船と海の博覧会

(有)ポーラリス キャプテン(元 商船三井船長) 金子靖治

海運日誌⑦ 海運統計⑧

[9月]

船協だより⑨ 編集後記⑩

# 虚と実の間で

日本船主協会常任理事 新和海運取締役社長 鷲見嘉一



原油価格が高騰している。この背景について新聞等の解説によれば、世界経済のファンダメンタルズ改善だけでは必ずしも説明できず、先物投機の影響も大きいとのことである。ニューヨークの原油市場では、トレーダー、機関投資家による出来高が70%を占め、石油現業者のシェア（実需及びそれに基づくリスクヘッジ分）は30%に過ぎないという。金融市場から移動してきた投機目的の資金が、原油先物市場で大暴れしている訳だ。比較的取扱量が小さいWTI取引での投機相場が世界の原油価格を実態的に決めている訳で、実需の世界に生きる我々にとっては何とも切なく歯痒いかぎりだ。

金融市場においては、今や投機資金の短期的な動きが一国の流動性危機をいとも簡単に引き起こし、途上国の経済を麻痺させる。

投機資金のかかる行動は、グローバル市場経済の名の下に、正当化され得るのだろうか。

230年も前に利己心の発露こそ経済発展の原動力と唱えたアダム・スミスも、それが是認されるのは、メンバー相互間で“同感”できる範囲内としている。

グローバル経済の時代とは言え、各国はまだ独自の通貨を持ち、輸出／輸入をし、経済の発展段階も市場の成熟度も違う。そこにはそれぞれ

固有のエートスをもった人間集団が生活している。

ひとり膨大な投機資金という妖怪が、強者のつくったルールの下、国境を越えて徘徊、好き勝手にしているように思えてならない。そこは“人間の顔”が見えない虚の世界だ。

翻って、実業そのものをとっている海運産業では、近年海事技術の弱体化が懸念されている。世間では格好が良く、また金銭的にも恵まれた職業が増えている。若者の意識変化また少子化傾向が進むなかで、地味な産業として、優秀な人材をどう確保し、連綿と技術を継承していくのか。何事もスピードの時代、結果がすぐ求められる時代に、人材の育成には10年単位の継続的な努力が必要である。腰を据えてかからねばならない。活力ある海運産業であり続けることが、相互に支え合う造船及びその関連産業、関連保険分野、船舶金融等、全体としての海事インフラを日本で維持する途である。我が国の膨大な海上輸出入物資をすべて外国勢に委ねる訳にはいかないし、海洋環境保全問題もある。10年先を見据えて、海事技術の伝承を担うコアとなる人材の育成に注力すべき時である。海運経営者の責任は重い。



## シンクルハルタンカーのフェーズアウト問題 2015年あるいは2017年までの段階的規制の両案を併記

—IMO 海洋環境保護委員会 海洋汚染防止条約 I.13G 規則改正案を承認—

国際海事機関 (IMO) は、10月2日から6日の間開催された第45回海洋環境保護委員会 (MEPC) において、昨年12月にフランス沿岸の大西洋において沈没したエリカ号の重油流出事故後の海洋汚染防止対策のひとつであるシンクルハルタンカーのフェーズアウトの前倒しに関し、防護配置された分離バラストタンクを有する MARPOL 規制適合のタンカーの場合、船齢が25歳に達するか2015年または2017年までに段階的にフェーズアウトする改正規則案を取りまとめた。この改正案は締約国政府に回章され、来年4月末の次回 MEPC で採択される予定であり、その場合2003年1月から発効する見込みである。

### 1. 問題の経緯

昨年12月にフランス沿岸の大西洋において荒天のため沈没したエリカ号から流出した重油約14,000トンが400km以上に亘り海岸を汚染した事故は、欧州における環境保護意識に火を付け

た格好となった。そのためフランス政府は本年1月に暫定事故報告を取りまとめ、その結果に基づいて海上安全憲章を海事関係業界等と結び、2008年以降はシンクルハルタンカーを使用しないこと等を含む国内措置を手早く講じた。

また、欧州委員会も欧州議会が決議した安全宣言にフォローアップして、①シンクルハルタンカーのフェーズアウトの前倒し実施、②船級協会の監督強化、③ポートステートコントロールの強化の3点を欧州連合 (EU) として早急にパッケージで実施する対策案を取り纏めた。

しかしながら、このように欧州において単独の規制を講じることは、米国における1990年の Oil Pollution Act (OPA90) の先例が示すように、全世界で活動する国際海運事業に悪影響を及ぼすことから、各国の運輸省をはじめ国際海運業界等からシンクルハルタンカーの規制前倒しは欧州における地域規制ではなく、IMO における世界的な統一基準の下に実施されるべきであるとの声が高まった。

このような動きの中で、IMO は本年3月に開催された第44回 MEPCにおいて、本年10月の第45回 MEPCで改正案を作成し2001年4月の第46回 MEPCで採択するという早急な取り組みを決定した。

このため欧州委員会はIMOにおいてEUが満足できる規制が早期に実現するかどうかを見守る姿勢に転換することとなった。

## 2. シングルハルトタンカーのフェーズアウトに関する各国の提案

### (1) フランス、ベルギー、ドイツの三国共同提案

6月にIMOに提出され、1982年に導入された分離バラストタンクの防護的配置を有していないプレ MARPOL 船（カテゴリー1）は船齢23歳に達するか2005年のいずれか早い時期までに、分離バラストタンクの防護的配置を有する MARPOL 船（カテゴリー2）は船齢26歳に達するか2008年のいずれか早い時期までに、ダブルハル規制が導入された1996年に既存船への経過措置が講じられなかった20,000D/W以下の原油タンカーおよび30,000D/W以下のプロダクトタンカー（カテゴリー3）に対しては600D/W以上を対象に23歳（分離バラストタンクの防護的配置を有するものは28歳）に達するか2013年のいずれか早い時期までに二重構造化しなければならない（実質的にはスクラップ）というものである。

### (2) スペイン

フランス等三国共同提案に比べ、カテゴリー2では船齢とフェーズアウト時期が2年ずつ延期され、カテゴリー3では船齢は2年延長するものの、分離バラストタンクの防護的配置を有しないものは2010年、有するものは2015年をフェーズアウト時期とする提案を6月に提出した。

### (3) 国際海運会議所（ICS）

以上の提案はいずれも現行 MARPOL 規

制に比べフェーズアウトの大幅な前倒しとなり、大量のスクラップと代替建造を急激に必要とすること等船主経済に深刻な打撃をおよぼすところから、各国の船主協会で作成される ICS は船齢25歳を基本とし、カテゴリー3の船舶に対しては実態を考慮して2005年から段階的に古い船からフェーズアウトし、2010年以後25歳以上の船をフェーズアウトする提案を作成した。

### (4) その他

このような動きの中で、8月末の文書提出期限にはギリシャ、ノルウェーも提案を出したが、EU加盟のデンマーク、オランダ、英国の三国は早期フェーズアウトを求める欧州の政治的要求と現実的視点からの提案との妥協点を探る三国妥協案を9月に公表した。

なお、わが国は政治的色彩が極めて濃い今回の問題に対しては欧州を単独規制に走らせないように配慮しつつ、船齢の若い良質のシングルハルトタンカーまでが不合理に排除されることのないよう、欧州の動向に注視して慎重に対応する必要があるとの観点から、当協会の意見を基本に、EU諸国の提案に対し、経済的影響に充分配慮すべきとする意見を7月に提出した。（本誌平成12年8月号P.6海運ニュース参照）

以上の各国等から提出された提案の比較は資料1のとおりである。

## 3. 第45回海洋環境保護委員会における各国等の意見

以上のような経過の下に開催された今回の委員会における各国等の意見は概略以下の通りであった。

### (1) スペインおよびフランス等による MARPOL73/78条約付属書I第13G規則改正に係る提案

船齢の古いシングルハルトタンカーのフェーズアウトが必要であり、同時に OPA90

【資料1】 シングルハルトンカーのフェーズアウト提案の比較

	現 行 MARPOL 13G規則	E C案 スペイン提案	仏独ベルギー 共同提案	ICS 提案	ギリシャ提案	ノルウェー提案	米国 OPA90
《カテゴリー1》 貨物タンクのまわりに 防護的バラストタンク (SBT/PL)のない シングルハルトンカー	船齢25歳 (SBT/PLまたは HBL適用の場合は 船齢30年)	2005年6月1日 または 船齢23歳 いずれか早い方	2005年6月1日 または 船齢23歳 いずれか早い方	2010年 または 船齢25歳 いずれか早い方 (SBT/PLまたは HBL適用の場合は 船齢30年)	2007年 または 船齢25歳 いずれか早い方 (SBT/PLまたは HBL適用の場合は 船齢30年)	船齢25歳	5,000G/T以上 《シングルハル タンカー》 2010年までに フェーズアウト (時期・船型により 23～35歳までの船齢 制限あり)
《カテゴリー2》 貨物タンク区域が分 離バラストタンクに より保護されている シングルハルトンカー	船齢30歳	2010年1月1日 または 船齢28歳 いずれか早い方	2008年1月1日 または 船齢26歳 いずれか早い方	2015年 または 船齢25歳 いずれか早い方 (2015年で船齢25年 に達しない船はESP により25年まで使用 可)	2015年 または 船齢28歳 いずれか早い方	船齢25歳	《ダブルボトムまたは ダブルサイドタン カー》 2015年までに フェーズアウト (時期・船型により 28～40歳までの船齢 制限あり)
《カテゴリー3》 MARPOL条約のも とでダブルハル適用 のないシングルハル タンカー	特になし	600D/W以上 2015年1月1日 〔西は2010年1月1 日〕 または 船齢25歳 いずれか早い方 (SBT/PL適用の場 合は2015年1月1日 または船齢30年の早 い方)	600D/W以上 2013年1月1日 または 船齢23歳 いずれか早い方 (SBT/PL適用の 場合は2013年1月1 日または船齢28年の 早い方)	5,000D/W以上 使用期限:引渡年 2005年:74年以前 2006年:75・76年 2007年:77・78年 2008年:79・80年 2009年:81・82年 2010年～船齢25年	5,000D/W以上 2015年 または 船齢30歳 いずれか早い方	船齢25歳	5,000G/T未満 2015年までに フェーズアウト

注: カテゴリー1 (MARPOL条約付属書I第13G(4)規則の適用があるものに相当)  
20,000D/W以上の原油タンカーおよび30,000D/W以上の精製油運搬船であって、MARPOL条約が発効した時の現存のもの(引き渡しが1982年6月1日以前のもの)。

カテゴリー2 (MARPOL条約付属書I第13G(5)規制の適用があるものに相当)  
20,000D/W以上の原油タンカーおよび30,000D/W以上の精製油運搬船であって、MARPOL条約で分離バラストタンクが油流出防止のために配置されているもの(引き渡しが1982年6月1日から1996年7月6日までのもの)。

カテゴリー3 (MARPOL条約でダブルハル化が要求されていないもの)  
20,000D/W未満の原油タンカーおよび30,000D/W未満の精製油運搬船(引き渡しが1996年7月6日以前のもの)。

にできる限り近い形でのフェーズアウトとすべきこと、およびダブルハルならば安全上十分ということでもないため第13G規則の見直しのみならず、検査の監督システム等も併せて検討すべきとそれぞれ主張した。

(2) シングルハルタンカーのフェーズアウト問題に関する全般的な意見

開発途上国では船員の訓練および船体の保守等の海運基盤の整備に努力してきた船主に船の代替を課す場合には経済的な配慮が必要であり、船体の腐食と疲労に関する検査技術の開発等エリカ号事故の原因に関する広範囲な検討が必要であること、現在の大型化したばら積み貨物船及びタンカーにおける船体の検査実施そのものが困難な状況を改善する必要があること、規則の改正の前に事故原因の究明が必要であり、かつ、経済的影響の調査が必要であること、および、1997年にノルウェー沿岸で沈没したレロスストレングス号の事故調査報告から明らかになった検査実施上の諸問題の改善とあわせて第13G規則の改正が検討されるべき等の意見があった。

(3) わが国の意見

ベルギー、仏、独による共同提案およびスペイン提案について老齢シングルハルタンカーのフェーズアウトを促進するという点については原則賛成できるが、一方、カテゴリー2について2008年時点で11、12歳、2010年で13、14歳という極めて若い船舶がフェーズアウトされることになり、これには賛成できないことを述べた上で、両提案の与える経済的影響に関する調査結果の説明を行った。さらに、ナホトカ号が船齢26年、エリカ号が船齢25年になる直前であったこと等からすれば、日本としては23、24年でのフェーズアウトを促進すべきと考えるが、検査のインターバルが5年おきであることを勘案し、少なくとも25年でのフェーズアウトが必要であり、28年という船齢

は、認められないこと、最終年限については、カテゴリー2の船舶について、2008年、2010年、2015年、2021年といういくつかの提案があるが、20年を下回る若い船齢のタンカーがフェーズアウトされる案は許容できないこと、特に、最終年限2015年とした場合には18、19年という船舶がフェーズアウトされることとなるが、船齢制限は28年とした場合、28年まで生存できるタンカーがいる一方、18年で廃船となるタンカーが出てくるので、これは極めてアンフェアである。わが国の研究結果が示すとおり急激なフェーズアウトはマーケットに悪影響を及ぼすため段階的なフェーズアウトが望ましいことを主張した。

(4) 関連業界の意見

ICSより、タンカーおよびバルカーの検査と点検体制の改善に取り組むことが緊急課題であり、その上でシングルハルタンカーのフェーズアウトに関して、ダブルハルタンカーは特定の海難事故の場合には貨物油の流出を制限できること、合法的なタンカーの使用期間に配慮すべきこと、シングルハルタンカーの秩序だった代替に留意すべきことの3点を基本として、プレMARPOLタンカーに対しては、船齢25年およびHBLまたはPL/SBTを満たせば30年まで、MARPOLタンカーに対しては船齢25年までおよび20,000D/W以下5,000D/W以上の小型タンカーに対しては、船齢25年を基本とする段階的なフェーズアウトとすべきと主張した。また、BIMCOおよびINTER-TANKOも第13G規則の改正には、その影響およびタンカーの状態に配慮したフェーズアウトと事故調査報告に基づく安全対策の強化への取り組みが重要であることを指摘した。

(5) その他

全般的な意見として、シングルハルタンカーの規制は全世界的な基準として実施さ

れるべきこと、世界の石油輸送、代替船の建造能力、船舶リサイクルの能力、経済的影響を考慮すべきことおよび船舶の検査体制の改善の必要性が各国から指摘された。

また、フェーズアウトの考え方に対しては、多くの国が船齢を基準とすべきと主張した他、船の状態も考慮されるべきで、若い船齢の船がフェーズアウトされるべきではないと主張した。

#### 4. 審議の結果

海洋汚染防止条約付属書 I 第13G 規則の改正案は以上の各国等の意見を踏まえ、デンマーク・オランダ・英国の三国から提出された妥協案をベースとして、OPA90の規則をも考慮し（資料2参照）、次のとおり作成された。

改正案の概要

##### (イ) プレ MARPOL タンカー（カテゴリー1）

改正規則発効までの期間が短く、また代替船の建造およびスクラップ能力を考慮し、2003年から2007年までに段階的にフェーズアウトする。ただし、船齢25年以上に関しては現行規則と同じ構造要件またはハイドロバランス方式の採用の条件を残すとともに、船齢25年を超えるもしくは2005年以後（いずれとするか未定）の使用については特別な検査評価スキーム（内容未定）への適合を要求する。

##### (ロ) MARPOL タンカー（カテゴリー2）

A・B 両案が作成された。2011年までは船齢25歳で両案ともフェーズアウトするが、2012年以後はA案は2015年までに、B案では2017年までにフェーズアウトするもの。なお、2010年を超えて使用する場合には、特別な検査評価スキームを要求している。

##### (ハ) 20,000D/W、30,000D/W 未満のタンカー（カテゴリー3）

5,000D/W 以上を対象とすることとなり、A・B 両案が作成された。両案とも2006年までに船齢25年以上の船舶を段階的にフェーズアウトし、2012年まで船齢25年としたうえ、

2013年以降A案は2015年までに、B案では2017年までにフェーズアウトすることとしている。

#### 【資料2】

##### (1) デンマーク・オランダ・英国による妥協案

###### (イ) プレMARPOLタンカー（カテゴリー1）

船齢の高い船が多いため、改正規則が発効した途端に大量の船腹がフェーズアウトされてしまうことを防ぐため、2003年から2005年の3年間で段階的にフェーズアウトする。

###### (ロ) MARPOL タンカー（カテゴリー2）

船齢制限は28歳のまま、基本的な使用期限を2010年としたうえで、OPA90におけるシングルハルトンカーの使用期限である2015年までは、特別な検査スキームの下に船齢に応じ段階的に使用期限を延長できることとしている。

###### (ハ) 20,000D/W 未満の原油等持続性油タンカーおよび30,000D/W 未満のプロダクトタンカー（カテゴリー3）

対象船は5,000D/W 以上とし船齢制限は28歳、使用期限は2015年のいずれか早い方とする。なお、5,000D/W 未満の船舶は現行どおりとする。

##### (2) 米国 OPA90におけるシングルハルのフェーズアウト

欧州委員会によるシングルハル規則前倒し提案の理由のひとつとしてOPA90による規制が2015年には完全実施されることが挙げられているため、その概要が米国から紹介された。米国はOPA90が米国への石油輸送に悪影響をおよぼさないよう注意深く規定されていることを説明した。シングルハルトンカーは2010年以後は運航できないこととされているものの、ルイジアナ沖合の港（LOOP）での揚荷および離岸60哩を超える場所での舻への揚荷に関してはプレ MARPOL 船でさえも2015年までは使用できることとされている。

# H I P P I N G      P L A S H

## 5. 今後の問題

以上のように今期会合では、世界統一基準によるシングルハルトンカーのフェーズアウト案が作成され、来年4月の次回MEPCでの採択に付されることとなった。

これらの改正案によるフェーズアウトスケジュールが、わが国タンカー商船隊、特にカテゴリー2に与える影響については、当協会調査（資料3参照）の通りであるが、カテゴリー1および3のタンカーについても含め、経済的影響について更なる調査が必要と思われる。

また、カテゴリー1および2において特別な検査評価スキームを設定し、船体状態の良好なタンカーの延命を認めることとしているが、既に15年以上のタンカーおよびバルカーに要求されている検査強化プログラム等との関係とその内容の検討も今後に残されている。

一方、フェーズアウト以外の海洋汚染の防止対策に関しては、各国提案文書に指摘されている事項を列挙したものの、時間の制約から審議されておらず、これらについては11月に開催される海上安全委員会に検討を求めることとされたが、検査体制の見直しや旗国の責任等をはじめ、ルールが必ずしも守られていないことに関し、どのような方策でアプローチすればサブスタンダード船の排除に効果が得られるのか課題が残された。

【資料3】 IMO MEPC45における改正案の日本タンカー商船隊への影響（カテゴリー2）

建造年別隻数とフェーズアウト時期

建造年	20,000D/W以上 日本商船隊 Sハルトンカー	うち VLCC	フェーズアウト時期 (13F規則強化時期)	
			A案	B案
pre1970	0	0		
1970	0	0		
1971	0	0		
1972	0	0	2003.1.1	2003.1.1
1973	0	0		
1974	0	0		
1975	1	1		
1976	0	0		
1977	0	0		
1978	0	0	2004.1.1	2004.1.1
1979	3	0	2005.1.1	2005.1.1
1980	4	0	2006.1.1	2006.1.1
1981	4	1	2007.1.1	2007.1.1
1982	2	0	2008.1.1	2008.1.1
1983	0	0	2009.1.1	2009.1.1
1984	0	0	2010.1.1	2010.1.1
1985	3	2	2011.1.1	2011.1.1
1986	8	8	2012.1.1	2012.1.1
1987	7	4		2013.1.1
1988	7	3	2013.1.1	
1989	9	6		2014.1.1
1990	13	8	2014.1.1	
1991	18	8		2015.1.1
1992	18	16		
1993	16	10		2016.1.1
1994	5	5	2015.1.1	
1995	5	5		2017.1.1
1996	1	0		
Total	124	77		

フェーズアウト時期別隻数

フェーズ アウト 時期	A案		B案	
	20,000 D/W 以上	うち VLCC	20,000 D/W 以上	うち VLCC
2003.1.1	1	1	1	1
2004.1.1	0	0	0	0
2005.1.1	3	0	3	0
2006.1.1	4	0	4	0
2007.1.1	4	1	4	1
2008.1.1	2	0	2	0
2009.1.1	0	0	0	0
2010.1.1	0	0	0	0
2011.1.1	3	2	3	2
2012.1.1	15	12	8	8
2013.1.1	16	9	14	7
2014.1.1	31	16	22	14
2015.1.1	45	36	36	24
2016.1.1			21	15
2017.1.1			6	5

(注) 1999年央の日本商船隊シングルハルトンカー。



## 内外情報

### 1 タックスヘイブン対策税制の改善など20団体が協調 —国際課税連絡協議会の平成13年度税制改正要望について—

本年7月、社団法人日本貿易会の呼びかけにより関係業界間で「国際課税連絡協議会」が設置された。当協会も本協議会に積極的に参画し、共通する国際課税問題の実現に向けて20団体（資料1参照）が協調して強力に要望を行っていったこととなった。

9月13日に開催された第2回会合では（第1回会合：7月26日）平成13年度税制改正要望項目の検討を行い、「外国税額控除制度の見直し」と「タックスヘイブン対策税制の改善」の2項目を求めていくことを決定し、9月20日、自民党税制調査会、政府税制調査会、通産省（産業政策局国際企業課長・企業行動課長、貿易局総務課長）、大蔵省（主税局国際租税課長・税制第一課長）に要望書（資料2）を提出した。

これら2項目は、当協会として予てより税制改正要望を行ってきたものであり、特にタックス

ヘイブン対策税制の改善（特定外国子会社の赤黒合算の問題）については、学識経験者の意見を踏まえ理論武装を行うなど、当協会が引き続き中心的な役割を果たしていくこととなった。

なお、当協会は、平成13年度税制改正要望にあたり、船舶の特別償却制度・圧縮記帳制度の延長をはじめとする「海運関係事項」、上記2項目を含む「国際課税」、「一般税制」の3つの柱を立て、国会議員、関係省庁や経団連に対しその実現を強力に要望している。（P.34船協だより、本誌平成12年9月号 P.2 SHIPPING フラッシュ参照）

#### 【資料1】

#### 国際課税連絡協議会とは

平成12年9月

1. 国際課税連絡協議会結成、及び要望提出の経緯

近年、高度情報化の進展に伴い経済活動が急速にボーダレス化、グローバル化していく中であって、わが国企業は、世界市場での競争に勝ち抜くべく、世界的レベルでの企業組織再編成や企業連携など、その経営戦略や組織形態を大きく転換させてきています。

このような多様な国際的企業活動の進展の中においてわが国企業が外国企業に伍して競争していくためには、わが国の国際課税制度が先進諸外国のそれに比して不利なものであってはならず、外国税額控除制度の拡充、タックスヘイブン税制の見直し等が重要となってきています。

こうした観点から、広く国際課税問題に関心の深い団体が集まり、この問題に対する認識を深め論点を整理すると共に、関係税制の改正・整備に向けて要望活動を行っていくことで意見の一致を見、本協議会を設立いたしました。

## 2. 参加団体 (五十音順)

社 海外経済協会	社 日本自動車工業会
社 京都貿易協会	社 日本自動車タイヤ協会
社 神戸貿易協会	社 日本繊維輸出組合
社 全国中小貿易業連盟	社 日本船主協会
社 日本化学工業品輸出組合	社 日本船舶輸出組合
社 日本機械工業連合会	社 日本造船工業会
社 日本機械輸出組合	社 日本鉄道車両輸出組合
社 日本建設機械工業会	社 日本電機工業会
社 日本航空宇宙工業会	社 日本貿易会
社 日本産業機械工業会	社 横浜貿易協会
	社 幹事団体 社 日本貿易会

(注：以上は当「国際課税連絡協議会」要望書に賛同した団体であり、このほかにも協議会の会合に出席した団体があります)

### 【資料2】

#### 平成13年度税制改正に関する要望

平成12年9月20日

国際課税連絡協議会

近年の高度情報化の進展に伴う経済活動のボ

ーダレス化、グローバル化の中で、わが国企業は、厳しい国際競争に晒されており、世界市場での競争に勝ち抜くべく、世界的レベルでの企業組織再編成や企業連携など、その経営戦略や組織形態を大きく転換させている。

こうした多様な国際的企業活動の展開の中において、わが国企業が外国企業と伍して競争していくためには、わが国の国際課税制度が、その活動をバックアップし、国際競争力を維持・強化することに資するものたることが不可欠である。

然るに、わが国の現行国際課税制度は先進諸外国の制度に比して不利な側面があることは否めず、機動的かつ柔軟な国際的事業展開に支障を来しかねない状況が懸念される。

以上の観点から、今般、我々国際課税問題に関わる団体は、「国際課税連絡協議会」を結成し、一致団結して、下記国際関係税制の改正を強く要望するものである。

## 記

### 1. 外国税額控除制度の見直し

海外投融資案件における企業再編の拡大、また、「純粋持株会社」の解禁に伴う分社化の進展などにより、企業グループの出資形態も一層多様化が進んでいる。

かかる状況下、現行の外国税額控除制度では国際的三重課税を招き、企業活動に支障を来しかねない状況であることから、日本企業の国際競争力維持の観点からも、以下の各項目について制度上の見直しを図って頂きたい。

- (1) 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 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。

バブル崩壊後の厳しい経営環境を反映して内外所得が減少傾向にあることから、控除限度額は急激に押し下げられており、その結果、控除限度超過額（控除できない外国税）は、恒常的に発生している。かかる状況が続けば、海外展開している企業を疲弊させ、ひいてはわが国企業の海外進出を維持・展開する上で、国際的二重課税によるコスト増加という、企業の努力のみによって排除できない困難かつ大きな阻害要因を抱えることとなるため、少なくとも上記の損金算入制度を認めて頂きたい。

(2) 控除限度超過額及び控除余裕額の繰越期間を3年から5年に延長すること

過去に本邦で収益計上済みの受取配当金や利子に関して、控除限度額の繰越年数を超えて外国税金の確定や修正が発生した際に、当該外国税が控除できないことが顕著である実状を勘案し、控除限度超過額の繰越年数を現在の3年から、少なくとも5年に延長して、国際的二重課税の適正な排除に中立な制度に近づけて頂きたい。

また、外国税金確定の遅れ等による過去税金修正に関しては、その外国税に対応する控除余裕額が繰越年数を超え期限切れとなっている場合があり、これも外国税が正当に控除できない一因となっている。控除余裕額の繰越期間も5年に延長して頂きたい。

(3) 間接外国税額控除制度の拡大

① 間接税額控除の持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適用範囲を孫会社

から、曾孫会社まで拡大すること。

持株所有要件について、わが国は25%を採用しているが、多くの先進国は10%を採用している。必要に応じて、日米租税条約のようにこの比率を租税条約上引き下げること考えられるが、わが国企業の国際競争力を促進させるために、外国税額控除制度の改正を行い25%から10%に拡大して頂きたい。

間接外国税額控除の対象となる国外関連者の範囲についても、多くの先進国が間接外国税額控除の対象を外国曾孫会社まで拡大している現状から、わが国企業の国際戦略を支援しその優位性を確保するため、少なくとも曾孫会社まで拡大して頂きたい。

2. タックスヘイブン税制の見直し

タックスヘイブン対策税制は、昭和53年の税制改正において、税負担の不当な軽減を防止するために設けられた制度である。

電子商取引や金融取引の急速な国際的発展に伴い企業側の租税負担軽減の動きが世界的に見ても加速している現在、課税逃れに対して課税当局が厳格に対応することが必要になっている。しかしながら、現行のタックスヘイブン対策税制は、課税逃れを防ぐという本来の目的を超えた制度となっており、親会社は不公正な税負担を強いられている。

特に、現行制度の下においては、タックスヘイブン子会社の留保所得のみ親会社に合算し欠損の合算は認めないことになっており、両者の扱いが著しくバランスを欠いている。その他にも、この制度は、以下のとおり多様な問題を抱えていることから、その改善を強く要望する。

(1) 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対象とすること

現在、特定外国子会社等の留保所得は親会社である内国法人の所得に合算されているが、欠損の合算は認められていない。このような現行制度における扱いは、以下の理由により極めて不合理と言わざるを得ず、早急に改善をして頂きたい。

- ・タックスヘイブン対策税制は、立法の経緯からいって、本来、租税負担の不当な軽減を防止するためのものであり、タックスヘイブンを利用した者に対して懲罰的な課税を行うために制定されたわけではない。そうであるにもかかわらず、黒字のタックスヘイブン子会社のみを選択して制度を適用するのでは、制度自体が懲罰的な色彩を帯びてしまう。
- ・本制度の導入前には、法人税法第11条を通じた対応がなされており（タックスヘイブン子会社の所得は、親会社に帰属するとされていた）、立法時における当局側の説明にもあるとおり、本制度はそれを法律上明確にしたものである。すなわち、このように所得の帰属を真実に合致させ、租税負担の不当な軽減を防止するためには、ペーパーカンパニーが存在しないかのような状態に引き戻して課税すればそれで十分であり、本来、損失の合算も当然に認められるべきである。
- ・内国法人に対して全世界所得主義に基づいて課税を行う以上、海外における損失を損金算入しないわけにはいかないことは当然である。したがって、同様に、課税上外国支店と同一視されるタックスヘイブン子会社についても、赤字の場合の合算は当然の措置である。

・今後導入されるであろう連結納税制度において外国法人が対象になるか否かにかかわらず、タックスヘイブン税制は一種の連結納税制度であるため、赤字の場合は適用を排除するということは基本的な矛盾である。

- (2) 軽減税率の判定基準については、現在の法人実効税率40%にの合わせ、その2分の1程度にまで引き下げること

わが国の法人税率が50%であった当時、その半分として制定された軽減税率の判定基準である「25%以下」との規定を、その後わが国法人税の実効税率が40%まで下がったことを勘案し、その半分の「20%以下」に見直して頂きたい。

- (3) 課税済留保金額の損金算入制限を緩和すること

タックスヘイブン子会社がタックスヘイブン税制の適用により課税対象とされた所得を原資として配当等を行った場合は二重課税が生じるので、それを排除するために課税済留保金額を、課税済配当等の額を限度として損金算入することになっている。しかしながら、この対象となるのは、外国法人の配当支払い等の事実の生じた日を含み事業年度開始の日前5年以内に開始した各事業年度の課税済留保金額のみである。

このように控除期間に制限があるために深刻な二重課税が生じており、期間制限を設けずに損金算入を認めて頂きたい。そもそも、タックスヘイブン対策税制におけるような合算課税を行う以上、親会社段階で課税された所得を原資とした配当について、また親会社段階で課税をすることには、何らの根拠もない。

また、配当の損金算入は孫会社までしか認められていない。留保所得の合算に当たっては曾孫会社以下でも親会社の持ち分が5%以上の場合は合算させられていることに鑑み、損金算入の制限を撤廃し、曾孫会社以下でも同様に損金算入を認めて頂きたい。

(4) 控除未済課税済配当の控除期間制限を撤廃する

孫会社の配当は、孫会社からの配当を子会社が受領した日から2年以内に親会社に

配当した場合、子会社の配当の源泉が孫会社からの配当となるものとみなし、孫会社の課税対象留保金額より控除できることとなっている。

このように配当の時期に制限があるため、例えば、孫会社から配当を受けた子会社が赤字の場合、子会社から親会社に配当できず結果的に孫会社の配当額を控除できないという問題が生じており、その制限を撤廃して頂きたい。

## 2 地球温暖化防止問題に積極的に対応

### —経団連・環境自主行動計画第3回フォローアップについて—

1997年の気候変動枠組条約第3回締約国会議(COP3)で採択された議定書において、先進国全体の温室効果ガス(CO<sub>2</sub>、メタン、亜酸化窒素、代替フロン等)の排出量を、2008年から2012年までの間を平均して1990年の水準より少なくとも5%削減するとの目標が設定され、わが国は6%の削減を世界に約束している。政府はこれに対応するため、1998年に「地球温暖化対策推進大綱」を策定するとともに、「地球温暖化対策の推進に関する法律」を公布するなど対策を進めているところである。環境庁の発表によると、1998年度のわが国の地球温暖化ガスの総排出量は13億3600万トンで前年度比3.5%の減少であったが、1990年度に比べ5.0%増加した。CO<sub>2</sub>については排出量11億8800万トンで前年度比3.8%減、1990年度比5.6%増。このうち運輸部門は前年度比横ばいで1990年度比21.1%増であった。

このような動きに対応するため経団連は、政府等による一律規制よりも、各企業が自主的に

取り組む方が費用対効果の高い対策を選択することができるという考えから、1997年6月、37業種・138団体が参画した環境自主行動計画を取り纏めた。同行動計画は、その達成状況とともに毎年レビューし、公表することとしており、内外から高い評価を得ている。

外航海運については、航空などとともに国家単位での実施は困難／無意味との認識から、同議定書には盛り込まれず、別途、国際海事機関(IMO)において温暖化対策が検討されている。しかしながら、経団連における産業界全体の取り組みをサポートする観点から、また、「海運」という輸送モードが今後のCO<sub>2</sub>排出削減において主体的役割を担うことが期待されているところから、当協会としてもこれに前向きに対応していくこととしている。そのため環境自主行動計画を策定するとともに、1998年のフォローアップの際に、CO<sub>2</sub>排出量を総量としてではなく、社会の輸送ニーズを満たしつつ効率の輸送を行うとの観点から、2010年における「輸送

単位当たりのCO<sub>2</sub>排出量」を1990年より10%削減するとの目標を盛り込んでいる。本年も行動計画の見直しを行い、有機スズ系船底防汚塗料の規制に関する記述を新たに挿入するとともに、安全管理システムに関する記述を一部修正した（資料下線部）。また、実態調査の結果、輸送貨物量当たりのCO<sub>2</sub>排出量は下表のとおりとなった。

年 度	1990	1997	1998	1999
輸送貨物量当たりのCO <sub>2</sub> 排出量 [kg/トン]	64.1	55.1	57.6	54.8
1990年度比 [%]		-14.1	-10.1	-14.5

注) CO<sub>2</sub>排出量はCO<sub>2</sub>換算値。1999年度は暫定値。

なお、いうまでもなく物流に係るそれぞれの業界・企業は効率的輸送を目指しているが、一業界あるいは一企業の枠を超える輸送のシステムを総体的に捉えてCO<sub>2</sub>等排出削減を考えていく上では、政策的な誘導等政府や地方自治体等の役割がより重要になっていくものと考えている。

## 【資料】

### 環境保全に関する自主的行動計画 (第3回フォローアップ)

外航海運は全世界を活動領域とし、また、国際的な単一市場であるため、環境保全に関する取り組みは、原則としてすべての海域、港域および船舶に対して同一の基準が適用される必要がある。そのため、1997年12月のCOP3では、外航海運に係る船舶からのCO<sub>2</sub>等地球温暖化ガスの排出抑制策に関しては国際海事機関(IMO)を通して検討していくことが合意されている。同機関では、従来より国際条約の枠組の中で環境保全対策を推進しているが、地球温

暖化防止については実態調査結果を2000年10月開催の海洋環境保護委員会において取りまとめ、2000年11月開催のCOP6へ報告することとしている。

当協会は、1996年11月に自主行動計画を策定し、環境保全対策を着実に推進してきているが、IMOにおいてCO<sub>2</sub>等地球温暖化ガスの排出抑制策が取りまとめられるまでの間については、これを継続して推進することとする。

なお、内航海運については、国内において別途取り組みがなされているところから、本計画は外航海運を対象としている。

## 1. 地球温暖化対策

### (1) 船舶からの排出抑制対策

#### ① 二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>)

船用機関は重油を使用しているため、CO<sub>2</sub>の排出は避けられない。しかしながら、年々増加する輸送需要に応えること、また、燃料効率の優れた輸送モードとしてモーダルシフト施策の重要な役割を担っていくことは社会的責務であると考え、海運業界としては、効率的輸送を行うとの観点から、輸送単位当たりの燃料消費量の削減を目標に取り組んでいく。

船舶の燃費改善への取り組みは、オイルショックのあった1970年代から1990年代にかけて目覚ましい成果を挙げてきていることから、今後の技術革新に同様の期待をすることは難しいであろうが、以下の施策を推進することにより、2010年における1990年に対する輸送単位当たりのCO<sub>2</sub>排出量を約10%削減していくことを目標とする。

〈具体的対策〉

- ・エネルギー効率の改善された新造船への代替、省エネ設備の採用等
- ・最適航路計画システムなどの航行支援システムの研究・採用
- ・船舶における省エネ運転技術の研究・実施、省エネ対策の徹底
- ・推進効率の向上、排エネルギーの有効活用等燃費改善に向けた研究開発
- ・輸送効率向上のための最適船型

## ② 代替フロン（HFC等）

CO<sub>2</sub>より地球温暖化への影響の大きい代替フロンは、船舶においては冷房等の空調機器、食糧貯蔵庫およびリーフアーコンテナ等に利用されている。今後、地球温暖化への影響の少ない冷媒の開発状況を見ながら、その採用に努めるとともに、整備、修理等の際には、当該ガスを大気へ放出することのないよう努める。

## (2) 事業所等における省エネ対策

陸上の事業所における冷暖房の温度設定や運転時間の調整、OA機器等の低電力製品の採用等の省エネ対策を、従来同様今後とも推進する。

## 2. 廃棄物対策

船舶から発生する廃棄物は一般廃棄物を含め、国際条約にその処理方法が規定されており、処分の記録も船内に保管することが義務付けられている。これに対応するため、船舶は油水分離装置や廃棄物焼却炉などの処理設備が施されているほか、寄港した港においてはこれらの履行を厳しく監督される。

今後も国際基準に則り適切に処理していくとともに、廃棄物の発生抑制策などについても検

討を行っていく。

## 3. その他の環境対策

### (1) 大気汚染の防止

ディーゼル機関から排出される窒素酸化物（NOx）については、2000年から新たな排出規制が適用される見込みである。これに適合するエンジンは一般に燃費が悪くなる（CO<sub>2</sub>発生量増）といわれているが、新たな規制に対応していく一方、燃費を犠牲にしないエンジンの開発を求めていく。また、燃料油に含まれる硫黄分濃度の低い燃料油の採用に努め、硫黄酸化物（SOx）の排出抑制にも努める。

### (2) 船底防汚塗料の改善

船底防汚塗料に含まれる有機スズ（TBT）が、海洋生物の生態系に悪影響を与えるとして国際的に規制される見込みである。TBTを含まない代替塗料は防汚性能の面で十分とはいえないため、燃料消費量の増加等が懸念されているが、代替塗料の採用に配慮するとともに、さらなる性能の向上を求めていく。

### (3) 安全管理システムの遵守

1998年7月から国際安全管理コード（ISMコード）が一部の船舶に適用され、各船舶管理者および各船舶においては安全管理システムが運用されている。さらに、内航海運をはじめ適用外の船舶においても自主的に安全管理システムの導入を進めており、海上災害および海難事故の防止徹底により海洋環境の保全に努める。

### (4) 環境管理システム

引き続き環境保全に向けた取り組みを行っていくほか、ISO14000（環境管理規格）

などを視野に入れながら、環境管理に関する体制の整備について検討を行う。

- (5) 臨港地区における環境保全対策への協力  
海運業界は、昭和51年より、臨港地区に

おける緑地整備および海面清掃など、わが国各港の港湾管理者が実施する港湾の環境整備に協力している。

## 3 改正港湾運送事業法の主要ポイントについて

### —改正港湾運送事業法が平成12年11月1日に施行—

改正港湾運送事業法が平成12年11月1日に施行される。

港湾運送事業の効率化とサービスの向上を図るため規制緩和の早期実施が必要とした平成9年12月の行政改革委員会の最終報告を踏まえ、その具体的実施策を検討した運輸政策審議会が昨年6月に取り纏めた最終答申を反映したもので、「事業参入規制」と「運賃・料金規制」を40年振りに見直す大きな改正である。

第147回通常国会において「港湾運送事業法の一部を改正する法律案」が原案通り可決、5月17日に公布（平成12年法律第67号）されたのを受けて、規制緩和を行う港湾等を定める「港湾運送事業法施行令等の一部を改正する政令」が6月30日に公布（平成12年政令第372号）となり、申請手続等の細目を定める「港湾運送事業法施行規則等の一部を改正する省令」も9月29日に公布されている。

本稿では改正事業法の主要ポイントについてあらためてご紹介する。

- (1) 改正法の対象について（特定港湾の指定と適用業種）

港湾運送事業法第2条の定義規定に「コンテナ貨物の積卸しの用に供する港湾のうち国民経済上特に重要なものとして政令で定めるもの」を「特定港湾」として規定し、港湾運送事業法施行令第4条を受ける別表第3にお

いて、千葉、京浜、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、関門および博多の各港を指定した。

改正法が適用される港湾運送事業は特定港湾における一般港湾運送事業、港湾荷役事業、はしけ運送事業及びいかだ運送事業の4種類である。

- (2) 主な改正のポイント

- (1) 事業免許制から許可制へ（法第22条の2第1項及び第2項）

① 特定港湾において、需給調整規制（免許制）を廃止し、輸送能力等の面で一定の要件を充たす者に対して等しく参入することを認める許可制に移行する。

② 許可基準：港湾運送事業の種類及び港湾ごとに港湾運送事業法施行規則第22条の3を受ける別表第3で定める施設及び労働者を有するものであること。

③ 限定免許の取扱い：特定港湾における許可制のもとでは、利用者、取扱貨物その他業務の範囲を限定して行うことができる限定制度（法第4条第2項）は廃止され、許可に付された業務の範囲の条件として取扱うこととなる。

- (2) 事業許可基準（特定港湾における労働者最低保有基準）

- ① 原則として現行の労働者基準数を1.5倍したものを適用する。(現場職員、いかだ、はしけ等に係るものは現行通り)
- ② 特例措置として中小企業等協同組合法上の事業協同組合に加入し、一定の要件を全て満たす場合は許可基準のうち労働者の人数については、現行基準と同数を基準とする(1.5倍を適用せず)。
- ③ 具体的な人数については、地方運輸局等において公示する。
- ④ 経過措置として、既存事業者の労働者に関する基準については、平成14年6月10日までは従来の基準(改正前の基準)を適用する。
- (3) 運賃・料金認可制から届出制へ(法第22条の2第3項)
- ① 特定港湾においてより多様で柔軟な運賃・料金の設定が可能となるよう事業者の自主性、主体性に委ねるべく認可制から事前届出制に移行する。
- ② 運賃・料金変更命令制度(法第22条の2第4項)
- 利用者保護や公正な競争の観点から、届け出られた運賃・料金が、
- イ) 特定の利用者に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき、又は
- ロ) 他の特定港湾一般港湾運送事業者等との間に不当な競争を引き起こすおそれのあるものであるときは、運輸大臣が変更命令を発することができる。
- ③ 緊急監査関係(法第33条の運用方針を明示)
- イ) ダンピング調査開始基準(多数の事業者により届出料金が遵守されておらず、過当競争が行われている可能性がある場合等)
- ロ) 緊急監査の開始基準と実施方法(広く過度のダンピングが認められる場合、法第33条に基づく立ち入り検査、ユーザーへのヒアリング等)
- ハ) 処分方針(警告、公表、ユーザーへの協力要請、行政処分、ユーザー名の公表等段階措置を講じるもの)
- (4) 欠格事由の拡充(法第6条の2)
- ① 1年未満の懲役刑、禁錮刑に処せられた者の欠格事由への追加
- ② 港湾運送事業に従事する労働者の使用に関する法令の規定で政令で定めるもの(令第5条)に違反し罰金刑に処された者の欠格事由への追加
- ③ 暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律(平成3年法律第77号)違反により罰金刑に処せられた者の欠格事由への追加
- ④ 港湾運送事業の免許又は許可を取消された事業者の役員の欠格事由への追加
- ⑤ 免許又は許可の取得が許されない期間の2年から5年への延長
- (5) 罰則の強化(法第5章)
- (6) 準用規定:以下の規定等は、特定港湾においても準用される。
- ① 運賃・料金の割戻し禁止(法第10条)
- ② 差別的取扱いの禁止(法第15条)
- ③ 運送の引受義務(法第15条の2)
- ④ 下請の制限(法第16条)
- (3) 労働関係拠出金の分割清算について

船社・荷主が任意に協力する手段として、特定港湾についてはこれまで認可料金の構成部分であった港湾労働法関係付加金、労働安定基金、港湾福利分担金の合計額を今後個々に取り決められる契約作業料金から分割し、運輸省の指導の下に(財)港湾近代化促進協議会が事業者によって代わって収納する仕組みを設けることになった。

先の運輸政策審議会で規制緩和に伴う労働関係の不安定化の回避策として議論されたものである。これについて船社・荷主側委員は「労働問題についてユーザーは事業者と取り交わした契約料金の支払いを通じ間接的に関与するのが社会一般の通念である。規制緩和に伴ない生じる恐れ、という仮定に基づき恒久的な保護措置を講じるという論旨に合理性がみとめられないし、一時的混乱の予防という趣旨ならば時限措置が妥当」との主張を展開したが、取りまとめの最終段階において「当該措置はあくまで契約事業者との間の任意の協力関係」に基づくこと、さらに「拠出金の確保は基本的に事業者の責務である」との原則と「運輸省も含めて3年後に見直しを行う」という方向性を明記することで答申案を了承している。

#### (4) ユーザーの視点

現行事業法は、昭和34年の改正で事業免許制、認可料金制を導入し今日に至っており、第1条(目的)には、「港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする」と記されている。戦後の復興、高度成長を通じて港湾サービスの安定供給はわが国経済の重要な下支えであったが、事業者の経営基盤の安定と強化に重点をおいた港湾運

送事業法の果たした役割は大きい。

しかしながら近年、経済社会のグローバル化が進展する中で近隣諸国と比較したわが国港湾の相対的地位の低下が顕著となった。そこで、秩序が育んだ安定の反面、効率性追求や合理化指向を減殺してきた事業環境に一定の競争原理を導入することにより港湾の活性化を図るべく事業法の一部改正が行われたのである。需給調整規制を撤廃し、旧習に囚われぬ新しいサービスを提供する事業者の参入に期待する一方、長い経験に培われた知識と技術を有する既存の事業者には労使一体となった創意工夫による真の競争力発揮の機会を提供するものである。労働者保有基準の1.5倍の拡大については、既存事業者に激変緩和措置として猶予期間を付与するなど一定の保護策を設けたことを含め競争制限的、差別的な新たな参入規制であるといった批判もある。また、先行する特定港湾4業種のみならず全国的、総合的な方向づけも待たれるところであるが、船社、荷主、事業者、港湾労組、港湾管理者と国が学識者をまじえ、異なる立場と利害の中で議論した結果である。新世紀に向けての港湾運送事業環境再整備の第一歩として高く評価すべき内容といえよう。

以上

## パナマ運河庁アレマン長官が当協会を訪問、 パナマ運河拡張計画を説明

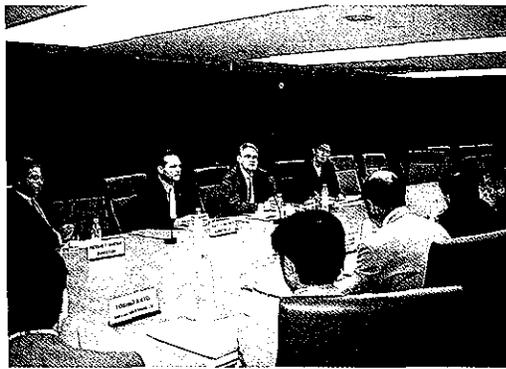
パナマ運河庁アレマン長官一行は、日本の海運関係者にパナマ運河拡張計画を説明するため、9月13日、当協会を訪問し、パナマ運河拡張計画についてプレゼンテーションを行った。

このプレゼンテーションでは、アレマン長官より、同運河庁としては、今後のパナマ運河の拡張計画の基本的考え方をとりまとめ、現在欧州・アジアをはじめとする海運関係者の意見を徴しているところであり、これら関係者の意見を勘案しながら、さらには採算面、十分な水源の確保、環境面等あらゆる要素に配慮しつつ、検討を進めていくこととしている、と説明があった。

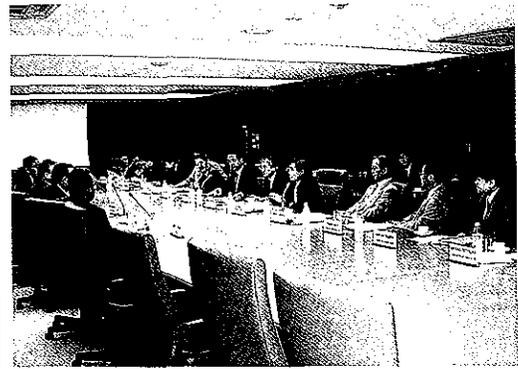
これに対し、和田理事長をはじめ当協会メンバー船社より、運河が世界貿易にとって重

要な役割を果たしていることは認識しているが、鉄道などパナマ運河の代替ルートも発達してきていることでもあり、今後の物流動向等を十分に勘案しながら慎重に通航需要予測を行った上で進める必要がある、と指摘した。特に船社代表からは、運河拡張による通航料への波及に強い懸念が表明された。

パナマ側も、世界第2位の同運河通航実績を持つわが国船社の意向を十分に踏まえ計画を推進していきたい、と回答した。



●パナマ運河庁アレマン長官（写真左から2人目）



●パナマ運河庁長官、日本の海運関係者と意見交換

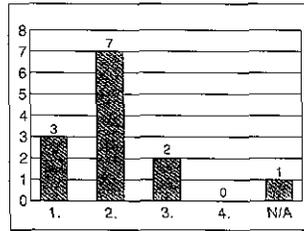


の荷主との北米往航運賃交渉でその機能は十分に活かされたでしょうか。

1. 充分有効に機能した
2. 一応有効であった
3. 余り有効でなかった
4. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

回答No. 回答数

- |     |   |
|-----|---|
| 1.  | 3 |
| 2.  | 7 |
| 3.  | 2 |
| 4.  | 0 |
| N/A | 1 |



多くの船社がTSAは有効であったと回答している一方、2社は余り機能しなかったとしている。OSRAにより同盟が崩壊したこともあり、船社間のより一層の対話努力が望まれる。

問16. 上記問15.で3.、4.と回答された方に伺います。

具体的に有効に活かされなかった主な理由はなんでしょうか。

1社より下記コメントを得た。

- ・ Due to effectuation of OSRA allowing for the first time confidential service contracts between individual shippers and carriers.

問17. 今後の航路安定化協定に対しては、貴社ではどのように対応されてゆくお考えですか。以下の中から一つお選びください。

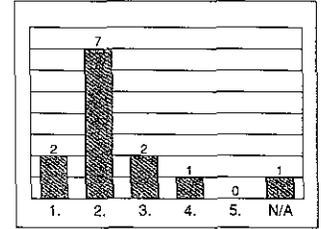
1. まずはその機能を強化し、船社はその提案を最優先としてゆく
2. 積極的にその提案と自社方針との融合を図ってゆく
3. 自社方針を優先するが、その提案はひとつの参考と考える

つの参考と考える

4. あくまで自社方針を最優先とするので、参考にしない
5. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

回答No. 回答数

- |     |   |
|-----|---|
| 1.  | 2 |
| 2.  | 7 |
| 3.  | 2 |
| 4.  | 1 |
| 5.  | 0 |
| N/A | 1 |



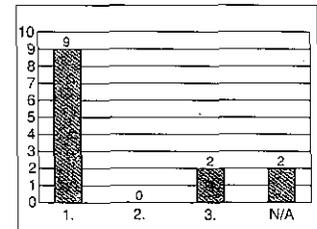
大方の船社がTSAの存在を尊重しているように窺える。

問18. アライアンス及びTSA、WTSA等の運賃安定化協定に対する独禁法適用除外の是非に関する論議が盛んになってきていますが、貴社はどのようにお考えですか。以下の中から一つお選びください。

1. 独禁法適用除外は外航海運業界にとって必須条件である
2. 外航海運業界として独禁法適用除外について見直すべき時期に来ている
3. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

回答No. 回答数

- |     |   |
|-----|---|
| 1.  | 9 |
| 2.  | 0 |
| 3.  | 2 |
| N/A | 2 |



総ての船社が独禁法適用除外は外航海運業界にとって必須条件であると回答している。1船社からはそれは船社のみならず顧客にとっても

必須条件であるとのコメントがあった。また他のもう1社のコメントは以下の通り。

・Immunity has some value but is not a panacea to industry problems. Most important issue is that carriers become much more profit focused.

問19. 上記 問18. で2. と回答された方に伺います。その理由は何でしょうか。  
該当なし。

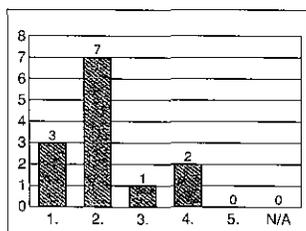
#### IV. Supply Chain Management (SCM)

問20. 昨今、荷主の総物流において、受発注から配送、納品、在庫管理に至るまでを一元管理し、業務の効率化、コスト削減を図るものとしてサプライ・チェーン・マネジメント (SCM) がありますが、船社及び物流会社は、ハード・ソフト両面からこれにいかに関与していくかが問われています。貴社としてかかる SCM へはどのように対処されていますか。以下の中から一つお選びください。

1. すでに積極的に展開中である
2. 部分的に展開している
3. 現在検討中である
4. 船社の領域外と考え、参画は考えていない
5. その他 (具体的に: )

回答No. 回答数

1. 3  
2. 7  
3. 2  
4. 1  
5. 0  
N/A 0



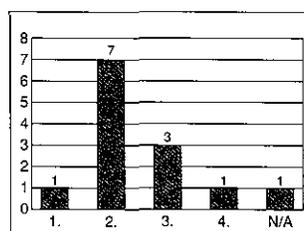
殆どの船社が SCM に積極的に取り組んでゆくとする一方で、ある船社からは SCM は船会社の本業でないとの消極論もあった。

問21. 最近北米では海上コンテナを揚港 (主に西海岸) にある物流業者のディストリビューション・センター (以下 DC) でデバンし、荷主の要請に基づき貨物を仕分け直し、バンニングして米国内各地の荷主の DC へトレーラーで内陸輸送するサービスが出現してきています。これをクロス・ドック・ビジネスと呼びますが、メリットとして荷主側は需給変動に応じて貨物を各内陸地に仕向けられること、また、海上コンテナより大型のコンテナ (48~53フィート) で陸送するスケールメリットを得られることがあります。また船社としては海上コンテナが海際でデバンされるので、コンテナが内陸に行くことなく、効率的に西航に転用できることがあります。貴社にとってクロス・ドック・ビジネスを複合一貫輸送の一手法として検討する意向はありますか。以下の中から一つお選びください。

1. すでに関連会社を通し実施している
2. コンテナ在庫解消に繋がるので、積極的に検討する
3. フォワーダーの領域であり、検討はしない
4. その他 (具体的に: )

回答No. 回答数

1. 1  
2. 7  
3. 3  
4. 1  
5. 1  
N/A 0



Cross Dock Business という言葉自体まだ余り知られていない様なので、今回ご紹介を兼ねてここに設問した。1社のみ検討はしないと回答したものの、それ以外の船社は前向きに捉えてゆくと回答している。また1社は既にCFSで一部展開しているとのことであった。

V. Others

問22. 次にどの船社にとっても経営上一番気になるところの将来の荷動き予測について伺います。日本・アジア/北米航路、日本・アジア/欧州航路それぞれの荷動きにつき、2000年は昨年と比較して何%位増減すると予測されますか。各航路の東航、西航それぞれにつき、下記の1.~4.から一つお選びの上、増または減に○印をお付けください。

日本・アジア/北米航路

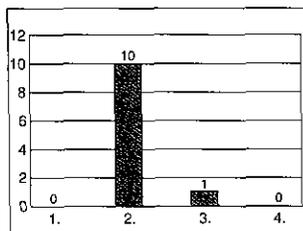
注：1社同航路にサービスしておらず、回答は12社のみ。

東航：

1. 0%~5%      3. 10%~15%  
 2. 5%~10%    4. 15%~  
 (増・減)

増

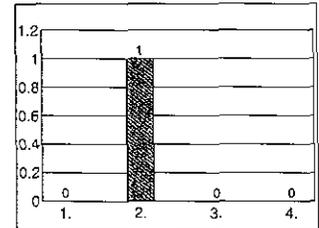
回答No.	回答数
1.	0
2.	10
3.	1
4.	0



殆どの船社が5%~10%の増を見込んでいる。

減

回答No.	回答数
1.	0
2.	1
3.	0
4.	0



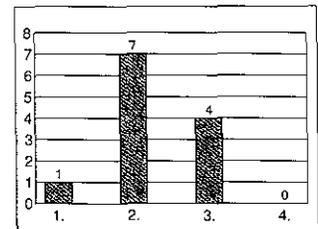
ただ1社のみ5%~10%の減と回答した。

西航：

1. 0%~5%      3. 0%~15%  
 2. 5%~10%    4. 15%~  
 (増・減)

増

回答No.	回答数
1.	1
2.	7
3.	4
4.	0



西航は強含みで、10%~15%の増とする船社が4社あった。

減

回答なし。

日本・アジア/欧州航路

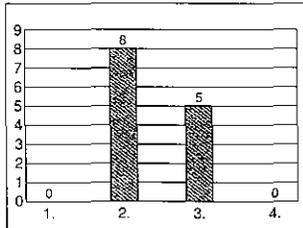
東航：

1. 0%~5%      3. 10%~15%  
 2. 5%~10%    4. 15%~  
 (増・減)

**増**

回答No. 回答数

- 1. 0
- 2. 8
- 3. 5
- 4. 0



殆どの船社 がかなり強い予測をしており、5社が10%~15%にマークしている。

**減**

回答なし。

**西航:**

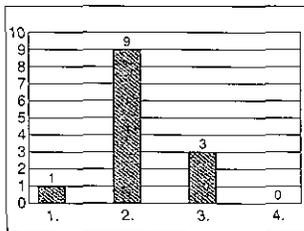
- 1. 0%~5%
- 2. 5%~10%
- 3. 10%~15%
- 4. 15%~

(増・減)

**増**

回答No. 回答数

- 1. 1
- 2. 9
- 3. 3
- 4. 0



大半が5%~10%の増を予測している。

**減**

回答なし。

問23. 2000年には主要船社だけで4,800TEUを超えるポスト・パナマックス型コンテナ船が40隻以上竣工予定であり、また新規発注も引き続き行われるようですが、2000年末におけ

る北米航路及び欧州航路のスペース需給状況及び運賃は1999年に比べてどうなっていると予測されますか。以下の中から一つお選びください。

**日本・アジア/北米航路**

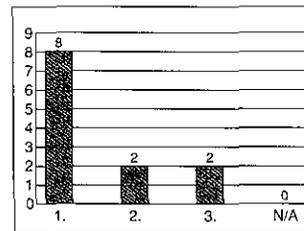
注：1社同航路にサービスしておらず、回答は12社のみ。

**スペース需給:**

- 1. 改善
- 2. 変わらず
- 3. 悪化

回答No. 回答数

- 1. 3
- 2. 6
- 3. 3



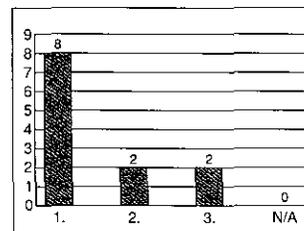
半数の船社が改善としている一方、3社は悪化と回答している。

**運賃:**

- 1. 改善
- 2. 変わらず
- 3. 悪化

回答No. 回答数

- 1. 8
- 2. 2
- 3. 2



2社が悪化とするものの、大方改善を見込んでいる。

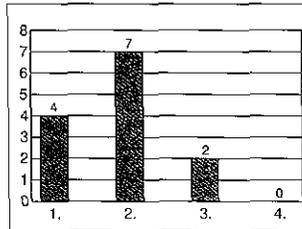
日本・アジア/欧州航路

スペース需給：

1. 改善 2. 変わらず 3. 悪化

回答No. 回答数

1. 4  
2. 7  
3. 2



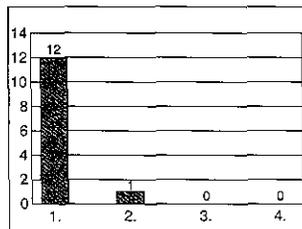
北米と違い、変わらないとする船社が半数以上を占めている。

運賃：

1. 改善 2. 変わらず 3. 悪化

回答No. 回答数

1. 12  
2. 1  
3. 0



悪化とする船社はなく、総て改善を見込んでいる。

問24. 最後に、海運業界の現状について、忌憚のないご意見をお聞かせください。

この設問の回答が各社の意見が最も反映される場所である。

各社のコメントは以下の通り。

Firm A

International ocean borne trade including container movements will keep growing onwards mainly boosted by recovery in the Asian

economies coupled with strong United States economy. And our expectation for cargo imbalances having been afflicting lines to disappear started to become a reality, giving great benefits to the trade from Asia to U.S.A. We expect growth in overall liner trades will accelerate in 2000 after a modest increase of 1999, reporting around 5%~10% increase.

Firm B

Still very fragile. Fundamental tendency of over-supply has not changed at all, although we can expect steady growth of global demands.

Firm C

1999 saw a great success with profit focus in the transpacific trade. This focus has not yet been established in other trades. However for year 2000, the greatest opportunity to secure long term success for the industry rests on all carriers pursuing the focus on profitability in all trades and all areas, and especially in the Japanese market.

Firm D

Industry still driven by Market Share rather than profitability. Low return on investment will prevail and perhaps worsen again after 2000 due to effects of return to tendency of over-tonnage and possible removal Antitrust Immunity from Shipping Companies. Risk that current recovery not sustained for long time. Further mergers essentially required to reduce operational and overhead costs further.

Firm F

Bearing an unexpected slowdown in demand in US and Europe, we expect growth is due Transpacific and Europe. Trades to be able to sustain the supply growth in 2000.

So far demand in Jan-Feb has been strong despite the traditionally slow seasonality trend. However, sales in the Trans-Atlantic and some North-South trades are still unable to provide reasonable returns to carriers.

Firm G

Positive signs for rate restoration. Improve customer service with IT advancement, i.e. ecommerce, home-page, etc.

## 当協会理事長と ノルウェー海運関係者との会談について

1. 日本船主協会の和田理事長は、このほど9月初めにノルウェーを訪れ、貿易産業大臣、ノルウェー船主協会会長及び理事長ら海運関係者と同国の海運政策について意見交換を行った。ノルウェーは、EU非加盟国であるがEEAのメンバー国であり、欧州の先進海運国の中でも独特の立場にある。海運業は、水産業とともに、同国の国民経済上重要な産業となっており、近年は北海油田による経済効果が顕著となりつつあるものの、周辺海事産業を含めた海運業が国民経済及び雇用の面で経済的に常に重要な役割を果してきている。初代船主協会会長は、同国の首相が兼任していたことから、一大海運国としての歴史がうかがわれる。近年も、第二船籍制度であるNIS制度、トン税制度、船員関係税制制度等を導入し、マリタイムクラスターの実践国としても知られている。今回の和田理事長の訪問は、海運国同士である日本とノルウェーの海運界の連携緊密化を図るべく、ノルウェー政府及び船主協会の呼びかけに応える形で実現されたものである。
2. クヌートセン貿易産業大臣との会談には、オラフ・ソレン副大臣及びニガール海運局長も同席し、海運税制制度、エリカ号事件関連のタンカー安全対策、環境問題など幅広い事項について意見交換が行われた。同国では昨年11月に高速旅客船が事故を起こし、多数の死傷者を出したことから、旅客船の安全対策が政治的にも重要な課題となっており、IMOに対しても安全対策強化のための具体的な提言を行っている。またエリカ号事件に関連したタンカー対策でも、欧州委員会への対応等で共通する面も多く、今後国際的な海運政策をめぐる議論の場で、可能な限り両国の海運界の連携を深めていきたい旨の表明があった。現在、同国は労働党政権にあり、労働党の中には海運政策に批判的な議員も多いが、クヌートセン大臣としては、海運政策の根幹を維持してゆきたいとの姿勢を示した。
3. ノルウェー船主協会においては、レデソル会長、セッター理事長及びCENSA（欧州・日本船主協会評議会）のウェリング議長との会談が行われた。ノルウェー海運政策、国際海運組織の再編問題、IMOでのタンカー規制、マリタイム・クラスター、外航船員問題等について意見交換が行われたが、ノルウェー側からはアジア船主フォーラムの運営及びアジア船社の活動状況についての関心が高かった。さらに、同船主協会において事務局の各部担当役員が一同に会し、和田理事長との間でNIS、トン税、船員税制をはじめ個々の海運政策の背景について詳細な議論が行われるとともに、マリタイム・クラスターの役割について、ノルウェー側より理論的背景、活動の展開状況等について説明があった。議論は深夜におよび同国の海運関係者の熱意がうかがわれた。



# London 便り

9月中旬、ナポリで国際海運経済学会による「ミレニアムにおける海運産業」と題するセミナーが開催されました。このセミナーは理論と実践の相互交流の活発化をテーマとして、安全と環境保護、港湾、市場、船舶金融と投資、教育訓練、ロジスティックなど10項目にわたる幅広いトピックを扱いました。また、国際的なセミナーとする為、アジアやアフリカにも積極的に参加を呼び掛けた結果、日本からは東北大学大学院の石黒助手が海運政策部門に参加されました。

論文は世界各地から200篇近くあつまり、テーマに合わせて選択した結果52篇が採用され四つのセッションが併行して行われるセミナーとなりました。心配された参加者も日本、香港、スリランカ、中国、インドやタイなどのアジア勢、ガーナなどのアフリカからの参加者もあり総勢200名を超えるセミナーとなり主催者側としてまず安心といったところでした。

このセミナーが何故ナポリで開催されたかと言いますとナポリの海事大学とも訳すべき **INSTITUTO UNIVERSITARIO NAVALE** が国際海運経済学会の有力なメンバーであるからです。ナポリといいますと私達にとって観光地のイメージですが、イタリアにおいてはジェノアについて重要な港湾です。

セミナー前夜はナポリの港湾局がスクーター型帆船を出して関係者を乗せ歓迎の夕食会を開いてくれました。折りからナポリ湾は満月で、交通信号は守らねばならない規則ではなく単なる勧告に過ぎないといわれる昼間のすさまじい

車の行き来も夜になるとテールランプが月に映えてさながら歌の世界です。高校時代コーラス部の先輩が送別会で歌った「遙かなるサンタルチア」のなかで一遠いところに船出の時は船で歌うナポリターナ、声の彼方に港は消えて一を思い出しました。

セミナー初日、昔のナポリ王国の宮殿の大広間で開催された開会式と全体会議には、商船三井出身で現在はイスタンブール工科大学商船学部の上級講師である山本恒氏が基調講演者の一人として“THE QUESTION OF QUALITY: AN ASIAN VIEWPOINT”と題する講演をされました。同氏は日本の海運や船員の現状に触れ、また国際的な船員の教育訓練の現状を憂い、本年6月開催された「国際海事大学連合」の創立総会の模様を報告されました。同氏の提起した問題は広範囲かつ多岐にわたるものでいずれも難しい問題ですが、船員の資質向上がすべての鍵であるとし、教育訓練に掛ける情熱と迫力ある英語があいまって一気にセミナーの雰囲気盛り上がりしました。我々海運関係者は今すぐに何か行動を起こさねばならないといった感じになったから不思議です。

二日目の全体会議のテーマは“THE INTEGRATION OF TRANSOCEANIC SUPPLY CHAIN”で、二人のパネリストが講演を行いました。まずマースクの副社長であり、ECSA（欧州船主協会）の会長であるポントピダン氏が船主の立場から最近の海運情勢に触れ、コンソーシウムや海運同盟、協議協定にも触れました。これを受けて荷主としてESC（欧州荷主協議会）のク



**The Maritime Industry into the Millennium:  
The Interaction of Theory and Practice**

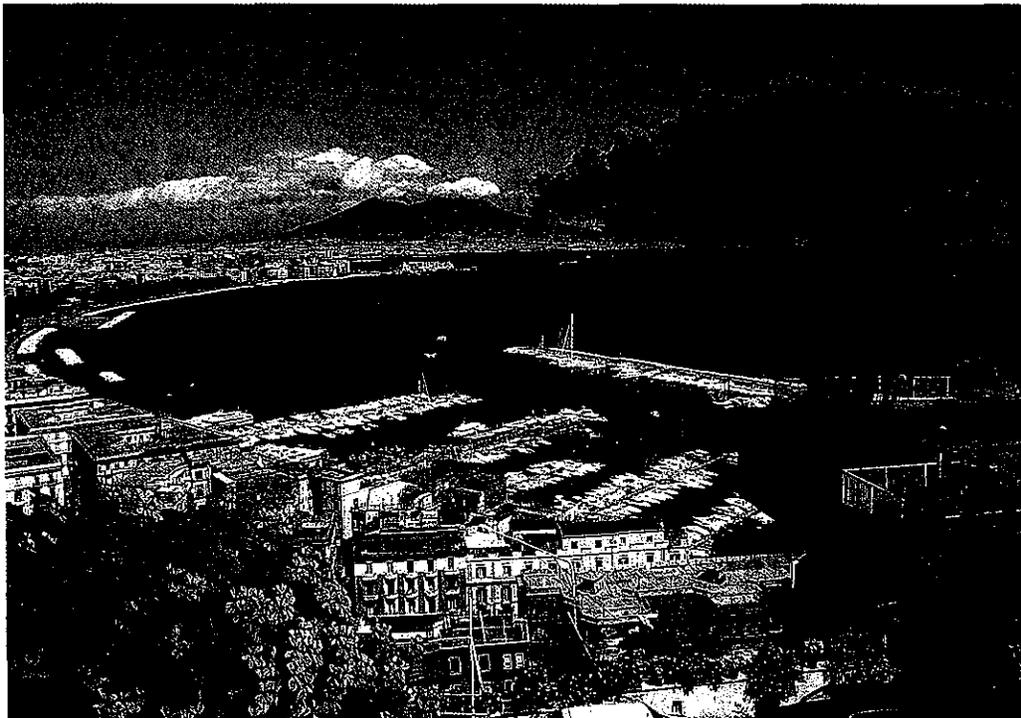
リス・ウェルシュ事務局長が講演しました。彼は日頃から海運同盟に辛辣な立場をとっていますので、いつもの挑発的な発言があるかと思われましたが、取り上げた項目はe-BUSINESSや荷主としての品質保証やパフォーマンスの向上等で少々肩透かしを食ったような感じでした。彼とはナポリからの帰りに飛行機は勿論駐車場へ行くバスの中までもずっと一緒だったので「例のウェルシュ節が出るとばかり思っていたよ」と言う。「何時も同じような事を言っていたのでは御座敷がからなくなるよ。荷主も真剣に品質向上に取り組んでいるところをアッ

ピールしなけりゃ。実のところ10月末にこの件でセミナーをやるんだ、是非出席して欲しい」とESCコンファレンス—SHIPPER 2000—と題するセミナーのパンフレットを押しつけられました。

ギリシャの海事クラスターに関するペーパーも出ていました。発表者は全体会議でタンカー荷役について発言した学生で、クラスターの由来や経済的意義など詳しく分析されていましたが、ギリシャの海事クラスターそのものは海事関連の中小企業の連合体で経済的活動が殆どで一国の海運政策に影響を持つようなクラスターとは違うようです。

今回のセミナーは博士課程に在籍中の学生の論文が多く、全体にアカデミックな雰囲気でしたが、一方で海事関連企業／団体の報告もありセミナーの意図した相互交流はそれなり達成されたのではないかと思います。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)



第22回

# 潮風満帆



1992 ジェノヴァ

## 国際船と海の博覧会



(有)ポーラリス キャプテン 金子 靖治  
(元 商船三井船長)

国際博覧会条約に基づき投票により決定される一般国際博覧会とは別に、承認による特別国際博覧会が開催されていることを、ご存知でない方が以外に多い。

1992年に、コロンブスのアメリカ到着500年を記念して、その生誕の地、イタリアのジェノヴァで、開催された、“コロンボ500、1992ジェノヴァ 国際船と海の博覧会”は、この特別博覧会で、運輸省所管事業として、フローティング パビリオン羊蹄丸と、地方自治体が準備したブースの日本館が出展された。

ジェノヴァ港の旧綿花倉庫を主会場とした一画に日本館があり、地方自治体の、宮城県、東京都、横浜市、愛知県、大阪府、大阪市、神戸市が出展した。

筆者は、羊蹄丸の船長、日本館の副館長として当博覧会に参加したので、多くの人に“そのような事もあったのか”と知って戴きたく、投稿する事とした。

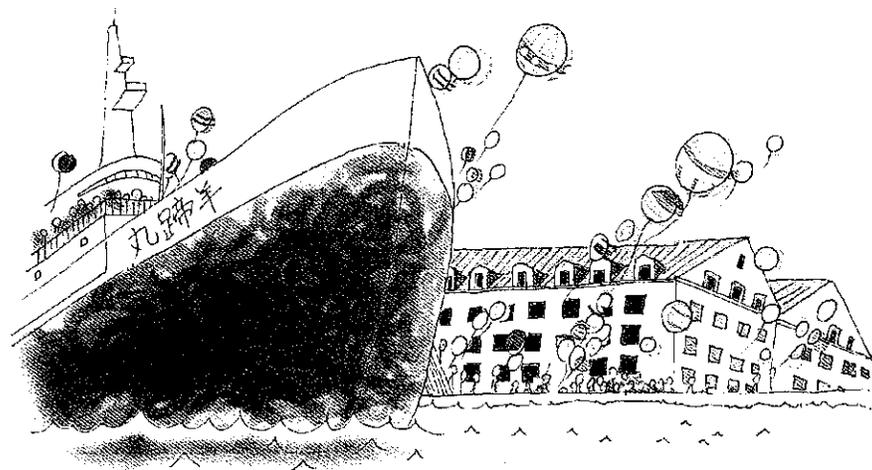
### フローティング パビリオン 羊蹄丸

青函連絡船として活躍した羊蹄丸は、その歴史を保存する目的で、東京湾にある船の科学館の前面水域に係留される予定となっていた。

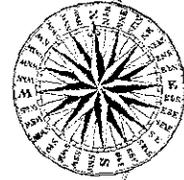
東京都の臨海副都心計画の基盤工事遅延で、造船所に係船され待機させられていた羊蹄丸が、60億円以上とも言われた費用をかけて、急速フローティング パビリオンに改装された。

もともと、これは、2・3の区画を除いて、現羊蹄丸でも展示されている事からすれば、予定の改装工事に、博覧会用に追加工事をしたともいえるが、あれほどの規模のフローティングパビリオンを出品し、イタリアのフローティング パビリオンと共に、ジェノヴァ博の目玉として脚光を浴びることとなった背景には、関係者の並々ならぬ期待と苦労があった。

この羊蹄丸の目玉は、何と言ってもマジカルビジョンシアターでのファンタジーで、あの映画アニメの子役も応募したというオウデイションで選ばれた美しい人魚に案内されての少年ロディーの海底



## 7つの海のこぼれ話



探検物語である。

世界初、実像と虚像が織り成す映像と迫力ある音響効果での躍動的なミュージックで、大人も子供も魅了し、連日来場者に一時間前後の待ち時間を余儀なくさせた。

日本人25人、イタリア人35人の美しく、アトラクティブなアテンダントは、すっかり、このメロディーを覚え、口ずさみ、羊蹄丸ソングとしてしまった。

その他羊蹄丸パビリオンには、支倉常長のロボット、民話のジオラマ、日本古来の船からスーパーテクノライナーに至るさまざまな船の模型が展示されていた。

現在、船の科学館の前面水域に係留展示されている羊蹄丸では、青函連絡船の青森、函館の船着場風景となっている区画は、博覧会では、マルチビジョンシアターで、日本の都会・地方の四季折々の風景を、大画面の全面で、或は、区分してテンポの速いミュージックに乗せて紹介するリラックスできる楽しい区画であった。

この羊蹄丸と人気を二分したイタリアのフローティングパビリオンは、航海の歴史の展示であったと言える。

世界の文化遺産の70%はイタリアにありと豪語し、信じて疑わないイタリア人は、海・船に関しても、多くの興味深く、貴重な遺産を引き継いでいる。

### 安全管理とメンテナンス

フローティングパビリオン羊蹄丸には、船長の私の下に、甲板手長1、甲板手1、操機手1、電気技師1、及びビル管理手1名が配属されていて、主たる任務は、羊蹄丸のメンテナンスと安全管理であった。

船長の私には、要人の訪問時には、儀礼的な対応も任務の一つで、実際の商船では考えられないような、楽で楽しい人生の1ページで、モナコのレーニエ大公とその子息をお迎えした日は、思い出として残っている。

また、日本からも要人が多数来博された。ジャパンデーには、日本の伝統武道(剣道、空手、相

撲)と和太鼓の実演とオペラ歌手の中丸三千繪、人形舞のホリヒロシの公演等が催された。

### エピソード 陸の上でのエンジントラブル

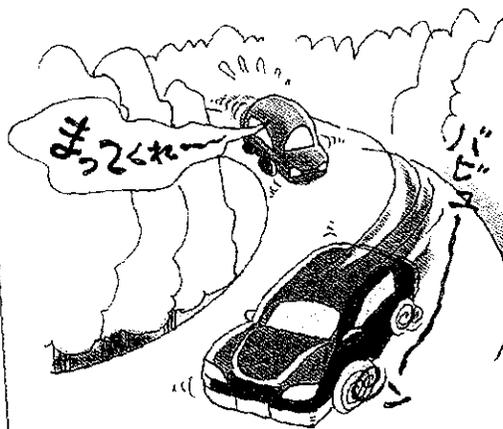
休日を利用し、博覧会関係者夫妻と女性スタッフを乗せた船長運転のホンダレゼンドと、部下4人が乗ったニッサンバネットでコモ湖観光に出かけた。

その帰路、ミラノ郊外のガソリンスタンドで燃料を補給した。ホンダレゼンドはポルトガル製で、ベローナで販売されている3,200ccのエンジン、自動車道はジェノヴァまで一直線、ニッサンバネットを後に残し、最高200km/hほどの猛スピードで、レジデンスホテルに帰ってきた。

帰ると直ぐに部下より電話が来た、ディーゼル車にガソリンを入れたので、修理屋に預け、ミラノから鉄道で帰ると…。

事情解からず、詳しく聞くと、我々が通常使用していたニッサンバネットはガソリン車で、その日の車は今まで使った事のないディーゼル車であって、我々誰もが、二台のバネットが、それぞれガソリン車とディーゼル車であるとは、まったく知らされていなかった。

優秀な操機手が気付かなかったのだから、やむを得ぬ仕儀であったが、船団指揮官が、船団を後に敵前逃亡したような結果となってしまった。



## パンフレット「SHIPPING NOW 2000日本の海運」の刊行について

当協会では、毎年、日本の海運の果たす役割と重要性を広く一般に理解いただくための広報パンフレット「SHIPPING NOW 日本の海運」を発行しており、今般、2000年版を刊行致しました。

このパンフレットは、わが国の経済と暮らしを支えて活躍する日本の海運の姿を写真やグラフを主体に分かり易く説明・紹介したもので、オピニオンリーダー層を中心に幅広い配布を予定しております。

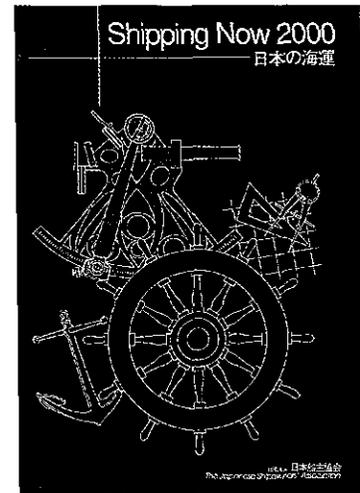
ご希望の方は、当協会総務部広報室

(TEL: 03-3264-7181 FAX: 03-35226-39166

e-mail: pub-office@jsanet.or.jp) までお問い合わせ下さい。

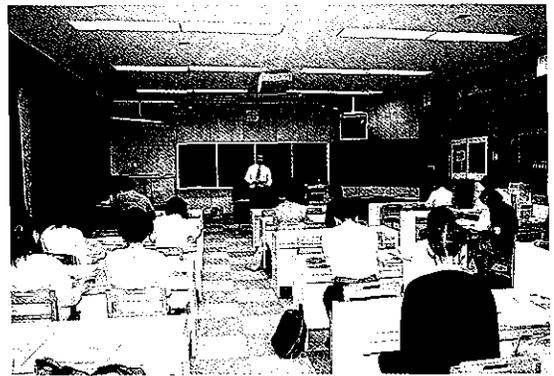
なお、項目については以下の通りです。

- 豊かさの原点を支えるシーロード  
地球社会に貢献する海運のトータル・ロジスティクス
- 暮らしを運ぶ  
船が運ぶ日本の「衣」「食」「住」
- エネルギーを運ぶ  
日本のエネルギーを運ぶ海のパイプライン
- 産業を運ぶ  
グローバルに広がる国際物流ネットワーク
- 日本海運の現況と課題  
経済と暮らしを支えるインフラストラクチャーとして
- 環境問題への取り組み  
豊かな海との共生を目指して
- 内航海運の活躍  
環境に優しい日本列島のライフライン
- ニューテクノロジーへの挑戦  
先端技術が切り開く海運の未来型
- 船員育成への取り組み  
日本商船隊の安全と信頼を支えて
- 世界を結ぶ海の道  
60億の地球人の暮らしを運ぶ海の物流ネットワーク



## 社会科教師を対象に沖縄「船の役割セミナー」を開催

当協会では、海運政策や海運活動を広く理解願えるよう、オピニオンリーダーやマスコミまた学校・学生向け広報事業に力を注いでいます。その一環として、本年9月8日、沖縄県小学校社会科教育研究会の先生方を対象に「船」や「海運」について少しでも生徒と語り合えるようにと「船の役割セミナー」を開催いたしました。日本郵船広報グループ長青木敏雄氏を講師に「日本海運の現状と将来」と題し海運の日本経済に果たす役割や重要性について講演願ひ、併せ当協会が制作したビデオの上映なども行ひ、好評を得ました。



●沖縄県小学校社会科教育研究会の先生方を対象に講演する青木氏

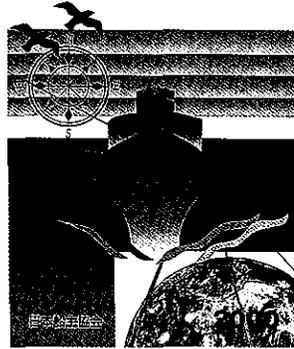
# 「船協海運年報2000」の刊行について

当協会では、毎年、当協会の業務活動報告を通じて世界およびわが国海運の動向を記録した「船協海運年報」を作成しておりますが、今般、2000年版を刊行いたしました。

ご希望の方は、当協会総務部（統計出版担当）

（TEL：03-3264-7188 FAX：03-5226-9166）までお問い合わせ下さい。

## 船協海運年報



### 「船協海運年報2000」—各章別ポイント—

#### 1. 海運対策

- ・運輸大臣の承認を受けた外国人船舶職員（承認船員）が乗り組む国際船舶が誕生。
- ・国際的なイコール・フットイング実現に向け、規制緩和を関係省庁等に継続要望。「必置資格」の見直しについても新たに検討を開始。
- ・海上輸送の高質化を目指すオリティシッピングの利用促進を目的とした環境作りが世界的に拡大。
- ・環境保護の観点に立ったシップ・リサイクリングの動きに関する現状。
- ・今年度税制改正において船員教育訓練施設の特別償却制度、国際船舶に係る登録免許税の軽減措置等が延長。

#### 2. 環境対策

- ・環境問題の一層の重要性に鑑み、総合的、一元的な取組みのために環境対策特別委員会を設置。
- ・同委員会の活動の一環および海運アピールも兼ねて「海洋環境シンポジウム」を主催。

#### 3. 国際関係

- ・外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度を見直す動きと当協会の対応。
- ・アジア船主フォーラム第9回総会が2000年5月18日にソウルで開催される。
- ・不調に終わった第3回WTO閣僚会合とその後の動き。
- ・米国内国歳入庁（IRS）が「国際運輸業所得」、「非居住者」の定義範囲の狭小化を含む規則案を発表。当協会はCENSA等を通じて反対を表明。

#### 4. 法務保険

- ・IMO法律委員会等でエリカ号事故を契機に油濁補償限度額等の見直しにつき検討を開始。
- ・IMO法律委員会でタンカー以外の船舶の燃料油による油濁に対する賠償に関する条約案が固まる。

#### 5. 物流システム

- ・新Sea-NACCS、港湾EDIが99年10月より稼動。
- ・入出港・輸出入等関連手続きの一層の簡素化を図った上でのワンストップサービスの実現を要望。
- ・ISO/TC104（貨物コンテナ）の国内委員会、国際貨物コンテナ所有者コードの国内事務局業務の状況。

#### 6. 港湾関係

- ・港湾サービスユーザーフィー制度法案、2000年中の成立見通し薄まる。
- ・パナマ運河が99年末、米国からパナマに返還。
- ・港湾運送事業法・港湾労働法改正法が2000年5月に成立。事業免許制は許可制に、料金認可制は届け出制に規制緩和され、港湾労働者の相互派遣も可能となる。
- ・港湾審が「経済・社会の変化（後略）」を答申。ユーザーニーズに高い配慮。また「港湾の開発、利用（後略）」が諮問される。
- ・港湾法が50年ぶりに大改正。「重要港湾」の定義、港湾整備事業への国の負担割合等を見直し。
- ・当協会は割高な水先料金の見直しを始めとした制度の改善について問題提起。

#### 7. 海上安全と環境保護

- ・東京湾中ノ瀬航路の浚渫及び第3海堡の撤去工事に係る漁業交渉が決着。東京湾の航行環境改善に向け、前進。
- ・アロンドラ・レインボー号のハイジャック事件の後、「海賊対策国際会議」が開催され、船主の自衛策、国際的な捜査体制の確立等への取り組みを合意。
- ・航行の安全に関するSOLAS条約第V章及び消防設備に関するII-2章が全面改正。また環境保全に関する新たな条約の検討が進む。
- ・いわゆるコンピュータ2000年問題に関し、積極的に対応を進めてきた結果、事故等の発生はなし。
- ・エリカ号事故を契機に、IMOヘシングルハルタンカーのフェーズアウト前倒しなどが欧州より提起。

#### 8. 船員労働

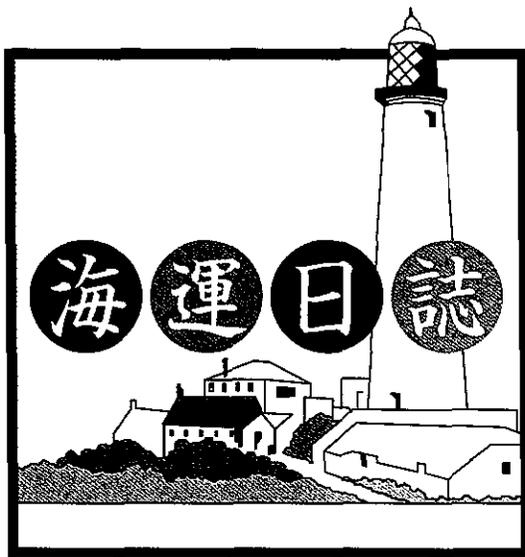
- ・国際船舶制度に関連して船員関係法規の整備が進められ、初の「承認船員」が誕生。
- ・ホワイトリスト審査（95年STCW条約）の進捗状況。
- ・船員教育三機関の独立行政法人への法整備が進展。

#### 9. 内航海運

- ・内航船舶の緊急解撤等による需給の適正化を目的とする船腹適正化共同事業が99年12月より実施。

#### 10. 調査および広報

- ・各国定航会社を対象にアライアンス、IT導入等定期航路の運営につき、アンケート調査を実施。
- ・VLCCの船腹需給形成要因につき調査を実施。
- ・経済誌等への広告および当協会会長、広報担当副会長の対談記事の掲載、社会科教師向けセミナーや「海のシンフォニーファミリーコンサート」他を通じてオピニオンリーダーやマスコミを始め学校・学生等を中心とした広く国民各層に対する広報活動を行った。



9 運輸省は、政府が決定した2008年度を目標年次とする公共事業のコスト削減に関する新行動計画に伴い「運輸関係公共工事コスト削減対策に関する新行動計画」を作成した。

8 運輸省は、8月分の新造船建造許可集計を発表した。それによると、国内・輸出船合計で45隻、175万4千総トンで、前年同月に比べ27隻、総トン数は303%とそれぞれ増加した。

13 海上保安庁は、2000年版「海上保安の現況」をまとめた。

13 石川島播磨重工と川崎重工、三井造船は、造船部門で業務提携を結ぶことを発表した。

13 パナマ運河庁長官が、当協会を来訪し、理事長との会談の後、同運河を利用している当協会メンバー会社に対しパナマ運河拡張計画についてプレゼンテーションを行うとともに意見交換を行った。

(P. 18囲み参照)

18 運輸政策審議会総合部会第10回環境小委員会では、地球温暖化対策ワーキンググループ合同会議を開催し、モーダルシフトの推進によるCO<sub>2</sub>削減をはじめ、次世代内航

船(エコシップ)の開発や、海洋汚染対策についての最終報告をまとめた。

19 運輸省、海上保安庁、外務省、国際協力事業団(JICA)による「海賊対策調査団」は、東南アジア4カ国を訪問し、海賊被害の防止に向け、アジア域内での地域協力等について意見交換を行った。

20 日本貿易会などで構成する「国際課税連絡協議会」は、2001年税制改正要望として外国税額控除制度の拡充とタックスヘイブン税制の見直しを自民党の税制調査会(会長:武藤嘉文氏)に要望した。

(P. 8海運ニュース内外情報参照)

20 日本政策投資銀行は、海運業41社の2000年度設備投資計画調査(申告ベース、有形固定資産に対する国内投資だけ計上)をまとめた。前年度実績と比較して42.8%減少の393億となる見通し。

25 交通エコロジー・モビリティ財団他2団体は、今年4月に設置した「家電リサイクル品の海上輸送システム活用に関する調査」の概要を発表した。内容は、陸上輸送がメインとなっている家電リサイクル品輸送について、環境に配慮し長距離輸送が可能なシステムである海上輸送の優位性を実証するものとなっている。

28 運輸省は、国際船舶制度における第3回外国人船員承認試験の合格者を発表した。今回の試験では、フィリピン人船員52名(航海士27名、機関士25名)が合格した。

29 運輸省は、11月1日に施行される改正港湾運送事業法の施行規則など詳細を定めた省令を官報に告示した。

29 米国に就航する世界の主要定期船会社31社による新しいロビーイング団体「World Shipping Council(WSC)」の発足とともない、CENSAはワシントン事務所を閉鎖した。





# 船協だより

## 9月の定例理事会の様様

(9月27日、日本船主協会役員会議室にて開催)

### 会員異動

#### ○合併

平成12年10月1日付

鶴見サンマリン株式会社(京浜地区所属)

\*鶴見輸送とサンマリンの合併による

#### ○退会

平成12年8月31日付

エヌケーケー物流株式会社(京浜地区所属)

平成12年9月30日付

日新タンカー株式会社(九州地区所属)

原海運株式会社(九州地区所属)

日参船舶株式会社(京浜地区所属)

平成12年9月27日現在の会員数113社

(京浜地区74社、阪神34社、九州2社)

### 政策委員会関係報告事項

1. 平成13年度海運関係税制改正要望/政府予算要求について

平成13年度海運関係税制改正要望については、本誌9月号にて掲載した要望事項(案)を一部修正した内容で承認された。修正した主な内容は、次の通りである。

#### ○国際課税

1. 特定外国子会社に係る留保金課税の改

善および連結納税制度の早期導入



1. 特定外国子会社に係る留保金課税の改善
2. 連結納税制度の早期導入  
(本誌平成12年9月号P.2 シッピングフ  
ラッシュ参照)
2. ノルウェー船主協会との会合  
(P.25囲み参照)
3. 規制緩和要望について
4. 米国内国歳入法典(IRC)第883条の適用問題の動向
5. 海産研委託調査について  
(P.19各種調査・報告書欄-第2回経営者マ  
インド調査)

### 法務保険委員会関係報告事項

1. 油濁二条約(92CLC/92FC)の補償限度額の改定について

### 港湾物流委員会関係報告事項

1. パナマ運河の拡張計画について  
(P.18囲み参照)

### 政策・タンカー・ 工務委員会関係報告事項

1. タンカー規制強化への対応について



## 労務委員会関係報告事項

1. 船員教育訓練機関のあり方に関する答申について  
(本誌平成12年9月号海運ニュースP.6参照)

## 近海内航部会関係報告事項

1. 近海内航に関連する最近の問題について

## 外航船舶解撤促進 特別委員会関係報告事項

1. シップ・リサイクル連絡協議会について

## 環境対策特別委員会関係報告事項

1. 環境ハンドブックの刊行について  
(本誌平成12年9月号P.16参照)
2. 経団連環境自主行動計画フォローアップへの対応について  
(P.12海運ニュース-経団連・環境自主行動計画第3回フォローアップについて)

## 海運関係の公布法令(9月)

- ㊦ 海上運送法施行規則等の一部を改正する省令  
(運輸省令第30号、平成12年月日公布、平成12年8月9日施行)
- ㊧ 人事院規則16-2(在外公館に勤務する職員、船員である職員等に係る災害補償の特例)の一部を改正する人事院規則  
(人事院規則16-2-7、平成12年9月13日公布、平成12年9月13日施行)
- ㊨ 本州四国連絡橋公団が交付する一般旅客定

期航路事業廃止等交付金に関する省令の一部を改正する省令

(運輸・建設省令第8号、平成12年9月22日公布、平成12年10月1日施行)

- ㊩ 港湾法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令

(政令第440号、平成12年9月29日公布、平成12年9月30日施行)

- ㊪ 港湾法施行令の一部を改正する政令

(政令第441号、平成12年9月29日公布、平成12年9月30日施行)

- ㊫ 港湾法施行規則の一部を改正する省令

(運輸省令第33号、平成12年9月29日公布、平成12年9月30日施行)

- ㊬ 港湾運送事業法施行規則等の一部を改正する省令

(運輸省令第34号、平成12年9月29日公布、平成12年11月1日施行)

## 陳情書・要望書等(9月)

宛先 自由民主党税制調査会  
件名 平成13年度税制改正要望  
要旨 今年度末で期限切れを迎える船舶の特別償却制度、圧縮記帳制度等の延長について要望

## 国際会議の予定(11月)

IMO 第85回理事会  
11月13日～11月17日 ロンドン  
アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会  
第6回中間会合  
11月15日～16日 香港  
IMO 第73回海上安全委員会(MSC)  
11月27日～12月6日 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
1985	41,956	31,085	10,870	4.0 ▲	3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
1997	50,937	40,956	9,981	13.9	7.8
1998	50,645	36,653	13,911	▲ 0.6	▲ 10.5
1999	47,557	35,204	12,352	▲ 6.1	▲ 4.0
1999年8月	3,738	3,036	702	▲ 6.9	▲ 2.8
9	4,271	2,887	1,383	▲ 7.1	▲ 5.5
10	4,132	2,962	1,170	▲ 5.7	▲ 1.8
11	3,889	3,224	664	5.7	15.6
12	4,273	3,148	1,124	3.4	15.8
2000年1月	3,511	2,990	521	1.8	10.9
2	4,136	2,956	1,179	15.1	11.1
3	4,702	3,593	1,108	9.2	19.7
4	4,378	3,234	1,144	8.8	8.3
5	3,855	3,273	581	8.3	19.4
6	4,488	3,292	1,196	9.8	12.6
7	4,313	3,310	1,002	2.2	11.2
8	4,205	3,596	608	12.5	18.3

## 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
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
1999年9月	107.57	104.48	110.93
10	105.97	104.05	107.95
11	104.96	102.50	106.35
12	102.68	102.15	103.50
2000年1月	105.16	102.50	106.85
2	109.34	107.35	111.70
3	106.71	105.30	109.20
4	105.48	104.20	106.55
5	108.11	106.55	109.95
6	106.23	104.50	108.90
7	107.90	105.93	109.50
8	108.07	106.15	109.40
9	106.75	105.27	107.85

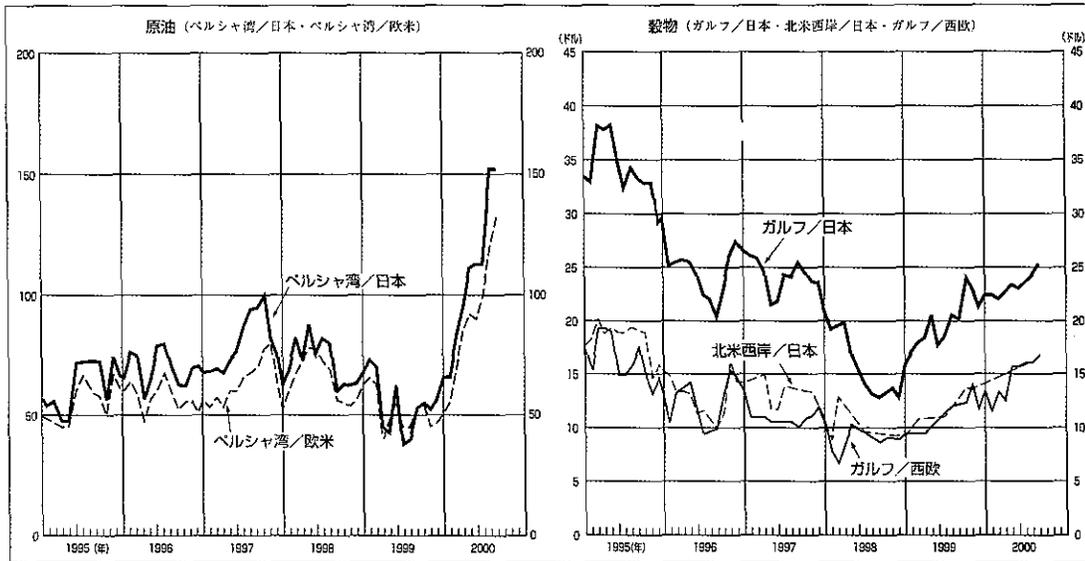
(注) 大蔵省貿易統計による。

## 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
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他		
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1996	203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
1997	195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240
1998	186,197	1,712	184,485	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1999	141,321	1,304	150,481	30,686	56,184	57,309	235	3,274	1,709	1,082	149,734	39,581
2000												
1	15,207	150	15,057	2,519	4,409	7,687	0	297	0	80	14,345	4,202
2	15,283	215	15,068	3,401	5,275	5,934	0	381	7	70	14,768	3,559
3	10,644	0	10,644	2,722	3,387	3,835	30	454	55	161	17,142	5,697
4	11,857	254	11,603	2,721	3,108	5,165	30	334	0	245	19,137	4,700
5	9,457	0	9,457	1,832	2,455	4,685	68	366	0	51	17,450	2,856
6	11,465	280	11,185	1,818	4,725	4,120	0	350	30	142	13,536	3,142
7	9,560	165	9,395	980	3,649	4,520	22	209	0	15	13,294	3,661
8	11,234	15	11,219	2,722	2,996	7,185	0	217	30	307	14,656	5,364
9	13,680	198	13,482	1,533	5,637	5,915	0	321	11	65	12,173	3,318

(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					
	1998		1999		2000		1998		1999		2000	
	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	62.00	50.00	67.50	60.75	65.00	48.00	52.50	42.50	62.50	51.00	50.00	40.00
2	69.00	60.00	72.50	59.50	65.00	54.00	60.00	45.00	65.00	50.00	55.00	45.00
3	82.00	67.50	70.00	51.00	82.50	62.00	67.50	55.00	62.50	42.50	70.00	55.00
4	72.50	65.00	45.00	35.00	95.00	78.00	72.50	55.00	40.00	33.50	85.00	64.00
5	87.50	69.00	42.50	37.75	111.25	93.75	77.50	69.00	47.50	33.50	92.00	75.00
6	75.00	62.50	62.50	45.00	112.50	96.50	77.50	56.50	55.00	37.50	95.00	80.00
7	82.50	74.75	38.00	—	112.50	98.00	72.50	65.00	45.00	36.75	100.00	82.50
8	80.00	60.00	40.00	36.00	152.50	112.50	68.50	52.50	45.00	36.00	120.00	90.00
9	60.00	44.00	52.50	45.75	152.50	128.00	56.00	40.00	52.50	43.00	132.50	105.00
10	62.50	52.50	54.50	48.00	—	—	55.00	51.50	53.75	45.00	—	—
11	62.00	47.50	52.00	44.00	—	—	53.75	44.00	45.00	40.00	—	—
12	62.75	48.00	56.00	47.50	—	—	56.50	43.75	46.25	40.00	—	—

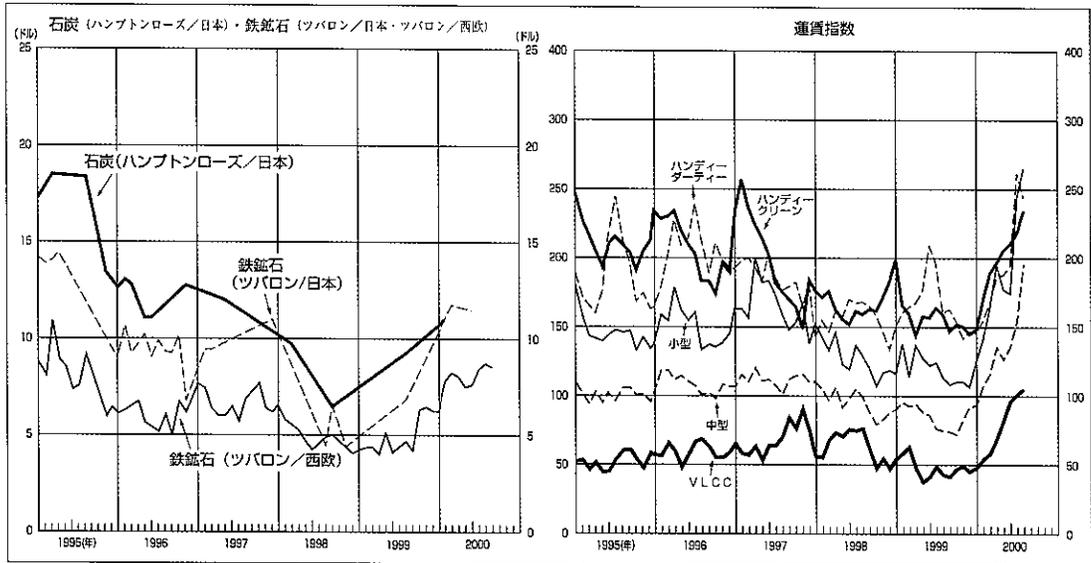
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位: ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	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	16.00	13.25	22.50	21.25	9.15	—	—	—	9.50	9.00	13.20	11.50
2	17.00	14.25	22.50	20.00	—	—	—	—	—	—	11.50	11.10
3	18.00	15.25	22.00	21.00	10.75	9.30	—	—	—	—	—	13.20
4	18.35	14.25	22.75	22.00	—	—	—	—	9.50	—	—	12.50
5	20.50	16.50	23.35	21.85	—	—	—	—	—	—	—	15.69
6	17.60	15.50	23.00	—	—	—	—	—	—	—	—	15.68
7	18.50	16.00	—	—	10.95	10.80	—	—	—	—	—	16.00
8	20.50	18.60	24.25	23.45	—	—	16.13	15.75	12.00	—	—	16.00
9	20.10	19.85	25.75	24.50	—	—	—	—	—	—	—	16.80
10	24.00	21.70	—	—	13.85	13.00	—	—	12.30	—	—	—
11	23.00	22.00	—	—	13.60	—	—	—	14.00	11.75	—	—
12	21.25	20.75	—	—	—	—	—	—	11.75	11.50	—	—

(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 (ハンブントローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

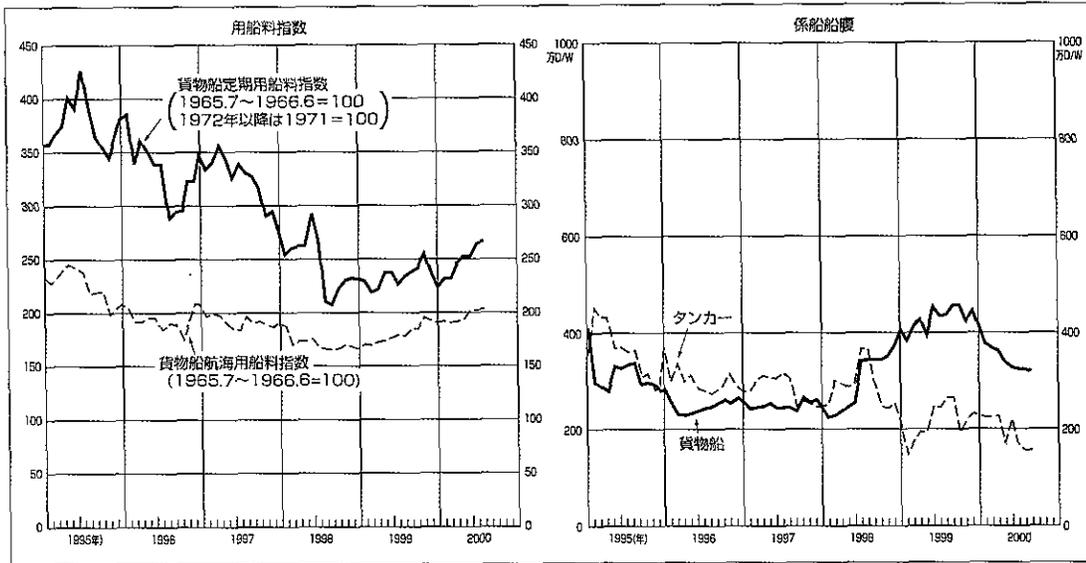
月次	ハンブントローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	3.50	6.25	6.00
2	—	—	11.00	—	—	—	—	—	4.40	3.75	7.85	5.00
3	—	—	—	—	—	—	11.75	—	4.45	3.45	—	8.20
4	—	—	—	—	—	—	—	—	4.00	3.50	8.05	7.25
5	—	—	—	—	—	—	—	—	5.05	4.60	7.50	6.90
6	—	—	—	—	—	—	11.50	—	4.10	2.20	7.60	6.70
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.42	7.20
8	9.25	—	—	—	6.85	—	—	—	4.70	4.40	8.70	7.20
9	—	—	—	—	—	—	—	—	4.20	—	8.55	6.65
10	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	6.40	5.75	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも8万D/W以上15万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。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1998					1999					2000				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	H・D	H・C	
1	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4
2	54.6	104.8	142.1	154.5	171.4	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9
3	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4
4	72.4	106.1	145.7	160.6	161.9	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8
5	70.3	91.8	122.1	156.6	155.1	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3
6	75.2	98.2	119.8	170.8	152.0	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0
7	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1
8	75.3	99.6	129.2	168.0	159.7	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9
9	60.3	88.9	120.2	165.4	152.3	41.3	73.3	108.1	162.1	147.9	—	—	—	—	—
10	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3	47.0	71.3	109.8	153.6	151.3	—	—	—	—	—
11	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9	49.5	82.5	110.9	141.7	150.1	—	—	—	—	—
12	48.6	88.2	119.8	133.3	182.3	44.8	91.2	106.3	146.9	144.1	—	—	—	—	—
平均	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1	48.0	84.60	118.9	165.8	158.4	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) 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 ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万~15万トン ⑥小型:3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1	234.0	207.0	209.0	189.0	166.0	190.0	358.0	380.3	347.0	277.0	231.0	222.0
2	227.0	202.0	197.0	186.0	170.0	191.0	358.0	386.6	332.0	254.0	229.0	231.0
3	229.0	192.0	199.0	171.0	169.0	190.0	366.0	339.4	341.0	260.0	219.0	231.0
4	243.0	192.0	197.0	173.0	172.0	191.0	377.0	363.0	354.0	262.0	221.0	246.0
5	245.0	196.0	190.0	173.0	173.0	193.0	402.0	350.0	342.0	262.0	238.0	252.0
6	239.0	195.0	184.0	175.0	176.0	202.0	390.0	339.0	326.0	292.0	238.0	251.0
7	230.0	186.0	183.0	167.0	179.0	202.0	426.0	339.0	338.0	266.0	226.0	264.0
8	218.0	189.0	196.0	165.0	178.0	203.0	391.0	289.0	330.0	210.0	233.0	267.0
9	220.0	186.0	190.0	164.0	185.0		364.0	293.0	327.0	208.0	238.0	
10	221.0	176.0	191.0	165.0	185.0		355.0	294.0	316.0	222.0	241.0	
11	198.0	188.0	189.0	170.0	195.0		344.2	323.0	290.0	231.0	254.0	
12	209.0	211.0	186.0	168.0	192.0		374.7	323.0	294.0	232.0	237.0	
平均	226.1	193.3	192.6	172.1	178.3		375.5	334.9	328.1	245.5	233.7	

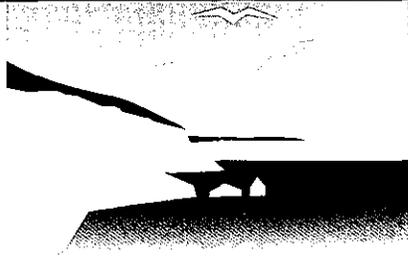
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(シッピング・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1998						1999						2000					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292
2	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492	317	3,094	3,830	47	907	1,487	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221
3	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221
4	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257
5	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926	305	2,773	3,381	43	914	1,698
6	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194
7	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443	291	2,630	3,225	41	865	1,639
8	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639	286	2,622	3,224	40	813	1,552
9	319	2,852	3,420	57	1,726	2,941	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631	280	2,569	3,183	40	813	1,552
10	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479	355	3,544	4,576	49	1,141	1,940						
11	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415	347	3,332	4,248	47	1,236	2,193						
12	324	3,004	3,718	51	1,465	2,528	355	3,456	4,449	46	1,293	2,308						

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

## 編集後記



先日母を田舎の病院に見舞った。その病院は代も変わり、古い町並みからかつては小山と田んぼの広がりしかなかった台地に移っていた。子供の頃その台地の白い道を歩いて上り、越えて隣町まで行った記憶は今も残っている。ひきかえ、その地を離れてからより長く過ごしている現在の地に馴染が薄いのは何故だろうか、気にかかっていた。そんな理由からでもないが、以前より興味があった近くの野火止用水をたどってみる事にした。この用水路は1655年、武蔵野北西部の畑地の灌漑と生活用水を確保するため開削され、玉川上水の水を受けた。当時は幅約4メートルと約1メートルの深さを持ち、今の志木市新河岸川まで長さ20数キロメートルに及んだ。現在では小平市に始まり、東大和、東松山、東久留米、清瀬、新座の各市に跨っている。各地域の市街化の進み具合と保存の方法の差であろうか、ある所では雑木林の中を、住宅地では暗渠となって遊歩道になり、そして車の走る道路沿いでは小川となって流れている。

そんな中で最も原形に近い形で保存されているのは開削者である松平伊豆守信綱の墓所、新座市平林寺裏を流れ清瀬に至る約6キロメートルの緑地帯であろう。ここでは用水に沿って畑が広がり、朝もやの中農家がたたずんでいた。そして鴨が用水のそばを歩いているのを見たとき、そうであつたらう姿がそのままほうふつと

して現れ、一時、遠い江戸の昔に心を奪われた。もう一つの保存の形を用水の起点より少し下った東大和市の住宅地で見ることができた。そこでは水路の底を小石で上げ子供の遊び場とし、さらに溝を作り螢を育てて小さな臨水公園風に再生されていた。本来の用水はその下を流れ、実際には用水に模されているのだが環境に見事に調和させている現代版用水に驚かされた。普段、車で素通りし何も残らない馴染の薄い地を歩いてみることで失われたものが甦り、あるいは新たに創出されたものに出会うという贅沢な時間を楽しむことができた。あまりにもスピードを重視する日常の中で見るべきもの、育てるべきものを見失っていないか、あらためて気になり、心したい。

三光汽船  
社長室 専任部長  
高橋得治

---

せんきょう10月号 No.483(Vol.41 No.7)

発行 平成12年10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(総務部広報室)

編集・発行人 鈴木昭洋

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)

---

# 訪ねある記

船会社の仲間たち

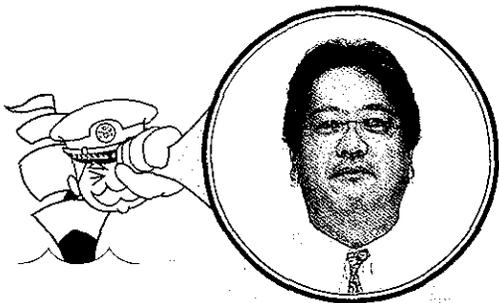
第 19 回



今回、登場して頂くのは

川崎近海汽船(株)内航第三部課長

**池田 強**さん(45歳)です。



## 1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか？

日本の海上輸送の大動脈、日立一苫小牧航路・日立一釧路航路のRORO船サービスが主なる業務で、モーダルシフトを強力に推進して行く事が我々の業務責任です。船の効率運航、荷主へのサービス等で目の回る忙しさですが、若い強力なスタッフがそろっており、ヤル気満々です。

## 2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

今年の4月まで駐在していたシンガポール駐在生活です。外地よりあらゆる面で日本海運界を眺められた事や海外船社・荷主の友達が出来、その考え方に海運に生きるものとして判断が出来るようになり、自分でも大きく成長したと思われる事です。

## 3. 御社の自慢といえは？

北海道から首都圏へ新鮮な生乳を2隻の高速船で運ぶ「モーダルシフト」という言葉のためにあるような船「ほくれん丸」、「第2ほくれん丸」と99年日経優秀製品、サービス賞において海運で初めて最優秀賞を受賞した30ノット超高速貨物船「ほっかいどう丸」です。

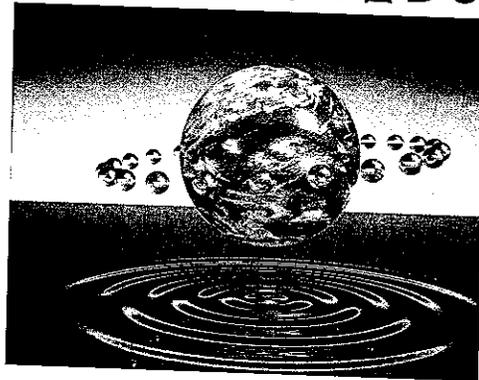
## 4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

近海内航の4番打者として、当社の誇るKNOW-HOW、活力を結集、外航内航フェリーの自己の経験を生かし、20数年来、私と苦楽をともにした友人(船社、船舶代理店、荷主等)がたくさん住む東南アジアというキャンパスにトレーラー輸送RORO船運航という絵を思いきり描いてみたい。

## 川崎近海汽船(株)の事業概要

近海外航・内航・フェリー各部門で産業への原材料の安定供給・各種製品・消費物質の輸送、便利で快適な船旅に万全の態勢で臨み、サービスの向上に海上輸送を通して、つねに時代のニーズを運んできました。当社はこれまで培ってきた実績をもとに、これからの百年をさらに力強く歩み続けていきたいと思っております。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

**JSA**

<http://www.jsanet.or.jp/>