

平成13年3月20日発行 毎月1回20日発行 No.488 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2001



社団法人 日本船主協会

21
century



MARCH

C
O
N
T
E
N
T
S

巻頭言①

キャッシュフロー計算書の効用

日本船主協会副会長 飯野海運取締役社長 太田健夫

海運ニュース②

国際会議レポート②

1. 定航部門運営に当って「3-C」キーワードに合意

—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・コミッティー (SERC) 第8回中間会合の様様—

内外情報③

1. ワンストップサービス実現には時間が必要か？

—政府のワンストップサービス実現に向けた取り組みの現状—

2. こませ網漁業と船舶交通

—備讃瀬戸航路における航行安全確保について—

特別欄④

人類と海運の共生に向けて

—海洋環境シンポジウムの模様—

寄稿⑤

タックスヘイブン子会社の赤字は親会社に合算すべきか

～現行タックスヘイブン対策税制の抱える諸問題～

東京大学法学部教授 中里 実

メンバー訪ねある記⑥

London 便り⑦

潮風満帆⑧

泥の中の“なます”の暴れ方

東京湾パイロット 石川利之

海運日誌⑨ 海運統計⑩

【2月】

船協だより⑪ 編集後記⑫

— 囲み記事 —

「北九州エコタウン」における資源の循環型社会に向けたモデル事業を見学⑬

商船大学の学生対象にパネルディスカッションを開催⑭

キャッシュフロー計算書の効用

日本船主協会副会長
飯野海運取締役社長

太田健夫



2000年3月期から新会計基準の一環として、キャッシュフロー（以下CFと略）計算書の開示が義務づけられた。「利益は意見であるが、CFは事実」といわれる。利益は計上基準がまちまちで一義的には決まらない。だから一つの意見に過ぎない。一方CFは一定期間の現金の流入額、流出額で表わされる。これは裁量の余地のない事実であるから、世界中どこで計上しても同じになる。そのため国際化した資本市場で、CFは投資家にとって最も頼りになる指標の一つとなった。実際「営業CF」、「フリーCF」を利益等と重ね合わせて分析するとその企業の大局的な状況がみえてくる。

このCFは投資家に役立つだけでなく、企業内部でも経営の基本目標とするのに最適といわれる。当該企業の総資産がもたらす「将来のCFの総額」を平均資本コストで割引けば現在価値がでる。この現在価値が企業の価値を表す。この「企業価値」の極大化を目指すことがCF経営であり、経営者の目指すべき「株主重視経営」に合致するというのである。

しかしながら、現在開示されているCF計算書にそのような役割を期待することは難しそう。現在発表されているCFのほとんどは、当期純損益をもとに貸借対照表の勘定科目の増減

で算出される。現金の実際の流出・流入過程に基づいて算出されたものではない。そのためCFの増減理由等の分析を行うことは難しい。したがって今後のCFがどうなるのか、増加させるための方針をどうすべきかを決定するためにもあまり役に立たない。しかしこの不備は、従来の会計帳票システムでは現金の流入、流出をトレースできないことから生ずる。この不備を解消するにはデータベース型会計システム（数量、価格等多くの取引データを必要に応じ、随意に各種会計資料に取込めるように工夫したシステム）の構築が必要である。新システムは各方面で開発されつつあるが、まだ満足できるものは完成されていないようだ。

海運業の会計は現金商売がベースであるから新システム構築の負担になる売掛・買掛に関する勘定科目が少なく、在庫もないに等しい。そのぶん新システム構築に適しているように思われる。産業別日経平均株価で海運業の株価をみると201円（2月26日）で36業種中、下から4番目と低迷している。海運業が他産業に先駆けてCF経営に適した会計システムを開発し、投資家に充実したデータを提供することができれば、株価の上昇にいけばくかでも役立つかもしれない。



国際会議レポート

1 定航部門運営に当って「3-C」キーワードに合意 —アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミクス・ レビュー・コミッティー (SERC) 第8回中間会合の様相—

アジア船主フォーラム (ASF) の“5-S”委員会の一つであるシッピング・エコノミクス・レビュー・コミッティー (SERC) は、その中間会合を2001年2月19日、インドネシアのバリで開催した。

会合には、SERC 委員長である生田正治当協会会長 (商船三井会長) をはじめ、ASF の7メンバー船協から10カ国/地域の代表25名が出席し (資料2参照)、了解事項 (資料1参照) を採択して会合を終了した。

会合ではまず、各国からの経済見通しが報告され、米国経済が減速の兆しを見せ始めてはいるものの、中長期的なアジアおよび世界経済は持続的発展を続けるであろうとの認識で一致した。

定期船部門では、慎重かつ正確なトレードの分析に基づく船隊計画の重要性が確認されるとともに、健全な船社経営環境を維持するための

以下「3-C」キーワードに満場一致で合意した。

- ・利益尊重を貫く強い意思 (Confidence)
- ・アジアの海運産業がそのサービスを充実させるための努力 (Cooperation)
- ・相互信頼と相互理解を深め、これを維持するための (協定等の場における) 密接なコミュニケーション (Communication)

船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、同制度は海運業界のみならず荷主業界を含む「貿易業界」全体にとって有益であることが確認され、出席者は今後もその点を政府機関や荷主業界にアピールしていくことが要請された。

ドライバルク/タンカー部門では、2000年に粗鋼生産量の増大等によって回復した不定期船市場と記録的に高い水準にあったタンカーの世界スケールが、今年に入り適正かつ安定的



第8回 SERC 参加者

なレベルに落ち着きを見せ始めていることが確

し、確認を得ることとなっている。

【資料1】

2001年2月19日、パリで採択
(2001年2月26日、東京で発表)

了解事項

アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミクス・レビュー・コミッテイ (SERC)
第8回中間会合 (パリ) にて採択

アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミクス・レビュー・コミッテイ (SERC) 第8回中間会合は、ASFの7メンバー船協*から10カ国/地域**の代表25名が出席し、2001年2月19日、インドネシアのバリで開催された。

出席者は、海運業界の健全な発展を通じ、世界貿易と経済の着実かつ持続的な成長を達成するとの展望の下、広範囲にわたる問題について率直かつ活発な意見交換を行った。会合では、SERCメンバー間で以下の通り共通認識が確認された。

(1) 世界経済の概観

米国経済が減速の兆しを見せ始めてはいるものの、中長期的な世界経済は持続的な発展を続け、最近の米国経済の状況が直ちに世界的な荷動き減少につながることは必ずしもなく、今後の荷動きは、過去2年間の著しいペースほどではないにせよ、緩やかながら着実な成長を維持するものと思われる。出席者は、米国経済の不確実性から生じるマイナス面に対し、これに勝るプラス要素の存在を以下の通り認識することが重要であると意見が一致した。

- ・中国のWTO加盟準備が進んでいること
- ・ユーロの安定により、欧州の健全な経済発展が進んでいること
- ・アジア経済が、1997年から1998年にかけての経済危機から持続的な回復を続けていること

(2) 定期船部門

(a) トレードの状況

今後、相当数の新造船が主として太平洋航路や欧州航路に投入されると考えられるが、今後も引き続きそれなりのトレードの伸びが期待できる一方、新造船の投入は既存の中・小型船をそのトレードから排除することを考慮すると、新造船の実際の影響は巷間言われているほど深刻なものではない。出席した各CEOは、世界貿易の堅実な発展を長期的に支えるに充分健全な経営環

境を維持するため、将来のトレードの伸びを慎重に分析した上で、その船隊計画を立てるべきであることが確認された。また、すべての CEO は、過去において海運産業が高い代償を払った苦い経験を生かし、現在の新たな経営理念の下では、市場シェア重視の行動は忌避されるべきであるとの認識を新たにした。

会合では、各 CEO はトレード安定化のための責任を認識し、以下の「3-C」キーワードに留意しながら経営の舵取りを行っていくことに満場一致で合意した。

- ・利益尊重を貫く強い意思 (Confidence)
- ・アジアの海運産業がそのサービスを充実させるための協力 (Cooperation)
- ・相互信頼と相互理解を深め、これを維持するための (協定等の場における) 密接なコミュニケーション (Communication)

(b) 船社間協定に対する競争政策

1998年米国海運改革法 (OSRA) の下では、個別サービス・コントラクトの導入によって船社・荷主双方がサービスの側面をより重視することを促しており、新たな独禁法適用除外のフレームワークは良好に機能していることが認識された。会合では、「船社間協定に対する独禁法適用除外制度は、荷主の負担の下で船社の利益を保護するだけのものである」という誤った認識の下、米国議会や OECD 事務局の一部において同制度の見直し議論が行われていることに深い懸念が示されたが、一方、米国、日本、EU など主要国政府全般には船社間協定に対する独禁法適用除外制度の現行の枠組の必要性を認識し、これを支持する意見のあることが評価された。

出席者は、同制度は通商の当事者である荷主業界を含む「貿易業界」全体にとって有益であり、この点をそれぞれの政府機関や荷主業界に対し、説明する努力を続けていくことが要請された。

(3) ドライバルク/タンカー部門

船社経済に深刻な影響を与えた2000年を通じてのバンカーオイルの高騰が、年末に向かい次第に落ち着いてきたことが認識された。この間、粗鋼生産量の増大が不定期船市場の回復に大きく貢献した一方、タンカー市場では主に中国、インド等への原油輸出の急増により、ワールドスケールが年間を通じて記録的に高い水準となった。現在、市場は適正かつ安定したレベルに戻るものと予測されていることから、出席者は今後も CEO がトレードの状況について公平かつ正確な分析を行い、自らの企業が市場において思慮深い行動をとるよう指導していくことに最善の努力をすることを確認した。また、海難事故の問題、特に「エリカ号事故後の問題」についても議論し、IMO で進められているシングルハルトンカーの段階的廃止前倒し議論の概要に触れ、今後の展開を注視していくことを確認した。

(4) その他

出席者は、いわゆる「環境の世紀」における地球と海洋の環境保護に対する自らの責任について再確認した。この社会的使命に留意し、航行安全と技術革新の一貫した改善を通じて、海洋環境保護への努力を強化することを確認した。

最近の海賊事件の発生状況が報告され、出席者は、2000年に特に東南アジアの海・港域において海賊発生件数が増加したことを遺憾とした。会合では、すべての CEO は同地域の各政府機関に対し、これら不法行為を撲滅するための監視と法の執行強化を促すため、更なる努力を行うことが合意された。

また会合は、STCW 条約に適合した72カ国を掲載した IMO 「ホワイトリスト」が2000年12月に発表されたことに留意した。

すべての出席者は、これら海賊問題などは、本来的には他の ASF'S 委員会で議論されている問題であるので、引き続いての議論のため、それら委員会に申し送ることを確認した。

最後に委員会は、1995年以来委員長を務めてきた生田正治委員長による、「本年5月をもって委員長を退任し、後任には草刈隆郎日本船主協会副会長 (日本郵船社長) が就任する」という提案を、

満場一致で了承した。草刈氏はこの提案を受諾し、この委員長交替については本年5月のASF北京総会に報告し、確認を得ることとなった。

* 7メンバー船協の内訳

①アセアン船主協会連合会 (FASA)、②オーストラリア、③中国、④台湾、⑤香港、⑥日本、⑦韓国

** 10カ国/地域の内訳

FASA加盟の①インドネシア、②マレーシア、③フィリピン、④ベトナム各船協+上記②～⑦の6船協

【資料2】

ASF シッピング・エコノミックス・レビュー・コミッティー第8回中間会合参加者リスト

委員長

生田 正治 日本船主協会会長 (商船三井会長)

副委員長

〈韓国船主協会〉

副委員長以下2名は、所用のため欠席。

Mr Chan-Gil Kim (President, Hanjin Shipping Co., Ltd.)

Mr Choong Shik Kim (President and CEO, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)

メンバー

〈オーストラリア船主協会〉

Mr Gary C Beadle (General Manager Commercial, ANL Container Line Pty Limited)

〈中国船主協会〉

Mr Gao Weijie (Vice President, China Ocean Shipping (Group) Co.)

〈アセアン船主協会連合会〉

〈フィリピン船主協会〉

Ms Doris Magsaysay Ho (Chief Executive Officer, Magsaysay Maritime Corp.)

〈インドネシア船主協会〉

Dr Firdaus Wadjdi (Director, PT Pakarti Tata)

Mrs Carmelita Hardikusumo (Director, PT Andhika Lines)

Mr Barens TH Saragih (Senior Vice President, P T Bumi Laut Shipping)

Mr Mekky A Singgih (Dy Managing Director, P T Bumi Laut Shipping)

〈マレーシア船主協会〉

Mr Zaidin Mohd Yusof

(General Manager, Liner & Logistics Business Unit, Malaysia International Shipping Co.)

〈ベトナム船主協会〉

Mr Vu Huu Chinh (Deputy Director, Vietnam Ocean Shipping Co.)

Mr Bui Viet Hoai

(Manager of Chartering and Operation Department, Vietnam Ocean Shipping Co.)

〈香港船主協会〉

Mr K H Koo (Group Chairman, Tai Chong Cheang Steamship Co. (HK) Ltd.)

〈日本船主協会〉

草刈 隆郎 (日本郵船社長)

松永 宏之 (東京タンカー社長)

若林善三郎 (川崎汽船副社長)

佐藤 博之 (商船三井専務取締役)

徳川 恒孝 (日本郵船専務取締役)

和田 敬司 (日本船主協会理事長)

〈韓国船主協会〉

Mr J W Park (Executive Vice President, Hanjin Shipping Co., Ltd.)

Mr Suk Hui Lee (Senior Executive Vice President Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)

〈台湾船主協会〉

Mr Richard Huang (Assistant to Chairman, Evergreen Marine Corp.)

Mr David P C Young (President, Uniglory Marine Corp.)

Dr C C Chen (Group Chairman, Wan Hai Lines Ltd.)

Mr Ted Chih Chao Chen (Special Assistant to Chairman, Wan Hai Lines Ltd.)

Mr Spring C C Wu (Executive Vice President, Yangming Marine Transport Corp.)

弁 護 士

Mr Jeffrey F Lawrence (Partner, Sher & Blackwell)

事 務 局

小林 求 (日本船主協会会長秘書)

園田 裕一 (日本船主協会国際企画室長)

中村 憲吾 (日本船主協会国際企画室)

笠原 永子 (日本船主協会国際企画室)

内外情報

1 ワンストップサービス実現には時間が必要か？ —政府のワンストップサービス実現に向けた取り組みの現状—

当協会は関係省庁に対する規制緩和要望として「輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び真のワンストップサービスの実現」を提出している。(本誌2000年9月号参照)

要望の骨子としては、現状の輸出入・港湾諸手続きが煩雑であり、かつ多数の書類・資料の提出が必要であることから以下を挙げた。

- ・ 現行の提出書類の中で、他省庁と重複する資料または単なる参考資料として提出を求められている資料については、一元化あるいは廃止するなど諸手続きの一層の合理化を図った上で、システム化すべきである。
- ・ 各省庁の手続きが本格的にシステム化された時点で、各省庁を横断するシステムを創設し、真のワンストップサービスの実現を図るべき

である。

この実現を具体的には二つの観点から要請している。

一点目は、例えば「入港届」のように、複数の省庁や地方自治体に提出が義務付けられている手続きについては、「港湾 EDI システム」あるいは「Sea-NACCS」のどちらか一方で申請を行えば、関係省庁や地方自治体のシステムにも情報が転送されるよう求めている。

二点目は、事業者が所管官庁から提出を求められている各種統計*1の中には、各省庁に提出される申請データ(例えば Sea-NACCS への申請データ等)を省庁ならびに地方自治体間で共有できれば、事業者が改めて提出することが不要となるものも多いので、この簡素化を求

めている。

当協会のこれら要望に対し、国土交通省等より次の通り方針が中間公表された。

「(略) 入出港における申請者の更なる負担軽減を図るため、EDIシステムとSea-NACCSとを接続し、複数の行政機関に共通する入出港手続きについて、同一の回線・端末を使用して1回の入力で行行政機関への手続きを行えるよう所要の措置を、平成13年度中を目途に講じる。」

文面通り解釈すれば、この措置によって、「入港届」のように、複数の省庁や地方自治体に提出が義務付けられている手続きについては、少なくとも、「港湾EDIシステム」、「Sea-NACCS」間では、どちらか一方に申請を提出すれば、他方にも転送されることとなり、ワンストップサービス実現の第一歩と評価できよう。但し、Sea-NACCSと自社のホストコンピューターを接続している船社にとって、回線はつながっていても、二箇所へ送信せざるを得ない事態が発生しないよう工夫するとともに、今後立ち上がってくる入国管理事務所等のシステムとの接続も視野に入れた前向きな取り組みが必要であろう。また、統計データの共有については触れられてはいないものの、Sea-NACCSデータの利用に関しては、現行の法体系の下の守秘義務等の関係から難色が示されているが、国家政策でもある「電子政府の実現」*2のためには、関係法令の整備は喫緊の課題であり、早急な対応を期待したい。同時に、国内体制を再度点検し、申請者である事業者・個人の利便性を加味するとともに費用面も考慮した効率的なグランドデザインを構築すべきではないかと考える。

*1 統計データの有効活用という主張は、直接船社とは関係がないと思われがちであるが、統計法第3条第2項に定める「港湾調査」に基づく統計(一般に港湾統計と呼ばれている)の申告が、船舶運航事業者等にも義務付けられている。調査事項は、入港船舶、船舶乗降

人員、海上出入貨物等とされているとともに、それらの申告義務者は内外の船舶運航事業者および港湾事業者等とされている。このうち特に、海上出入貨物については、詳細な品目が求められることから、貨物の種類の多い物資については煩雑である。また、コンテナ貨物は中身の確認ができないことから、別途調査等の負担を強いられている反面、通関業者が税関に提出する書類の中には、コンテナの中身が詳細に記載してある資料もあるので、これらのデータの有効活用について、当初より、働きかけを行っている。

*2 政府のIT政策の取り組みとして、2000年11月に「IT基本戦略」(IT戦略会議)が、2001年1月には「e-Japan戦略」(IT戦略本部)がそれぞれ発表されている。紙面の関係もあるため、ここでは「e-Japan戦略」の中から、『電子政府の実現を』紹介(資料参照)することとし、その他も含めてIT政策に関しての詳細は、首相官邸のホームページ <http://www.kantei.go.jp/jp/it/index.html> をご参照いただきたい。

【資料】

電子政府の実現

(1) 基本的考え方

電子政府は、行政内部や行政と国民・事業者との間で書類ベース、対面ベースで行われている業務をオンライン化し、情報ネットワークを通じて省庁横断的、国・地方一体的に情報を瞬時に共有・活用する新たな行政を実現するものである。その実現にあたっては、行政の既存業務をそのままオンライン化するのではなく、IT化に向けた中長期にわたる計画的投資を行うとともに、業務改革、省庁横断的な類似業務・事業の整理及び制度・法令の見直し等を実施し、行政の簡素化・効率化、国民・事業者の負担の軽減を実現するこ

とが必要である。

これにより誰もが、国、地方公共団体が提供するすべてのサービスを時間的・地理的な制約なく活用することを可能とし、快適・便利な国民生活や産業活動の活性化を実現することになる。即ち、自宅や職場からインターネットを経由し、実質的にすべての行政手続の受付が24時間可能となり、国民や企業の利便性が飛躍的に向上する。

このように、電子政府は、ITがもたらす効果を日本社会全体で活用するための社会的基盤となるものである。

(2) 目標

文書の電子化、ペーパーレス化及び情報ネットワークを通じた情報共有・活用に向けた業務改革を重点的に推進することにより、2003年度には、電子情報を紙情報と同等に扱う行政を実現し、ひいては幅広い国民・事業者のIT化を促す。

(3) 推進すべき方策

上記目標を達成するために、政府は、①明確な目標設定と進捗状況に対する評価・公表、柔軟な改定、②業務・制度の改革、③民間へのアウトソーシングの推進を3原則とし、下記を盛り込んだ実現計画を定める。その際、主要プロジェクトについて、運用費・開発費別の投資の見込み額及びその活用を国民・事業者に明らかにする。2003年度中に、計画の実施状況について評価・分析し、その後、新計画を策定・実施する。その際、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部を中心に各省庁間の有機的な連携を確保する。

- ① 行政（国・地方公共団体）内部の電子化
文書の原本性、セキュリティを確保しつつ、ペーパーレス化のための業務改革を実施し、行政主体間における情報の収集・伝達・共有・処理を電子化する。また、職員の情報リテラシーの向上と意識改革を図るととも

に、重要な行政情報のバックアップ体制の確立など、災害時の危機管理能力を強化する。都道府県、市町村のレベル毎に地方公共団体によるシステムの共有等を奨励し、2003年度までに全地方公共団体の総合行政ネットワークへの接続の完成を目指す。

② 官民接点のオンライン化

2003年までに、国が提供する実質的にすべての行政手続をインターネット経由で可能とする。類似業務の統廃合とシステム化を進め、ワンストップサービスを実現する。歳入歳出手続きについては、早期の電子化を図る。地方公共団体に対しては、住民ニーズなどに対応したオンライン化を計画的に実施するよう要請する。また、行政サービスのオンライン化を見据え、行政組織の枠を超えて利用可能で、電子印鑑の機能を持ち、セキュリティの高い行政ICカードを早急に導入する。ネットワークを通じた行政ICカードの相互運用性を確保する視点から、早急にモデルシステムの開発等に着手する。

③ 行政情報のインターネット公開、利用促進

インターネットを活用した国民と行政の間での双方向の情報交流を強化する。同様の取り組みを地方公共団体に要請する。

④ 地方公共団体の取組み支援

国は、早急に地方公共団体が実現するシステムの標準案を策定・提示する。また、競争原理を尊重しつつ、地方の公共機関を結ぶ地域情報インフラ整備への支援を行う。また、国は、地方公共団体の先進的な取り組みを支援し、業務の見直し状況、住民活動・企業活動への効果等を検証するとともに、他の地方公共団体への展開を奨励する。また、市町村向けにシステム構築、運営等を支援する体制を整備するよう、都道府県

に要請するとともに、身近な窓口で申請・届出手続きが処理され、行政全体の効率を高めるべく、一層の地方分権を進める。

⑤ 規制・制度の改革

2001年度中に、インターネットを活用した行政手続、行政運営等が可能となるよう個々の手続に求められる書類の削減・標準化、書面の提出・保存を求める法令の見直し等を行う。また、オンライン手続きの利用を促進するため、手数料等のあり方を見

直すなど、奨励策を検討する。

⑥ 調達方式の見直し

公共事業や資材の調達については、透明性向上やコストダウンなどを実現するために、国・地方公共団体の連携を強化し、インターネットなどによる電子調達方式を導入する。また、情報システムの調達方式は、システム開発に係る評価指標の策定・導入等により、ソフトウェアの特質を踏まえたものとする。

2 こませ網漁業と船舶交通

—備讃瀬戸航路における航行安全確保について—

備讃瀬戸航路周辺海域では例年2月中旬から5月下旬にかけて「こませ網漁業」が行われる。このため航路が閉塞され、通航船舶はしばしば危険な航行を余儀なくされる事態が発生する。ダンプカー、バス、タンクローリー等々が行き交う幹線道路の真中で屋台を営業するようなものである。もちろん、幹線道路でそんなことをすれば、たちまちパトカーが飛んできて屋台は強制的に撤去されるが、「こませ網漁業」は海上交通安全法制定の経緯から操業は違法とはされていないため、巡視船も強制的に撤去を促すことができない。ここに、「こませ網」問題がなかなか解決しない厄介な原因がある。

今回は、「こませ網漁業」と巨大船の航行についてご紹介し、油流出事故につながりかねない危険性について現状を報告します。

1. 備讃瀬戸東航路における船舶の通航状況

「こませ網操業」は図1のように備讃瀬戸海域一帯で展開される。このうち水島、坂出、福山港への入出港船が航行する備讃瀬戸東航路が特に問題となる。同航路における巨大船、危険物積載船及び長大物曳航船の通航隻数は年間で4,500隻余りであり、この他に一般の貨物船、

旅客船、漁船等を加えると1日当たりの航行隻数は1,000隻程度となる。

備讃瀬戸東航路は海上交通安全法による東航レーン、西航レーン夫々幅700mからなる幅1400mの航路で、長さ50m以上の船舶はこの航路内を航行しなければならない義務が課せられており、さらに巨大船は昼間に限り航行することになっている。

2. 「こませ網漁業」の漁法

こませ網漁業は、図2のように魚網の両端を錨で固定し、漁船が網の上端を吊支えて網が潮流に向かって口を開くように展開する。設網作業は流速の弱い転流時に行われ、設網後は潮流に乗って回遊するイカナゴ、時にはフグが袋網に入るのを待つのみという独特の漁法である。

網揚は流速の落ちる次の転流時に行なわれる。乗組員は船長を入れて3人が普通で、転流までの約6時間、乗組員は船内で休息する。漁船は10~20トンの鋼船。「こませ網漁業」は県知事の許可漁業で潮流を利用した漁法であることから大潮の西流時には漁獲量が多く、逆に小潮の弱流時には休漁する等、操業パターンには一定の規則性がある。

なお、男木島以東の「いかなごこませ網漁業」の操業時間は日出から日没の間に限られている。

3. 巨大船の「こませ網」避航事例

「こませ網漁業」は潮流を利用して魚を捕らえる漁法であるため、他の漁網の後に投網しても漁獲量が上がらないことになり、必然的に設網

はほぼ横一線状態になる。隣接して「こませ網」が展帳されると、一般船舶はその間を航行することは出来ない。図3、図4は巨大船が一連の「こませ網」を避航しながら航行した一例である。図中、隣接して投網された「こませ網」は、その両端を結んだ直線で示されている。

特に水島港に入港する深喫水船は入港時間を

図1 「こませ網漁業」の好漁場となっている海域

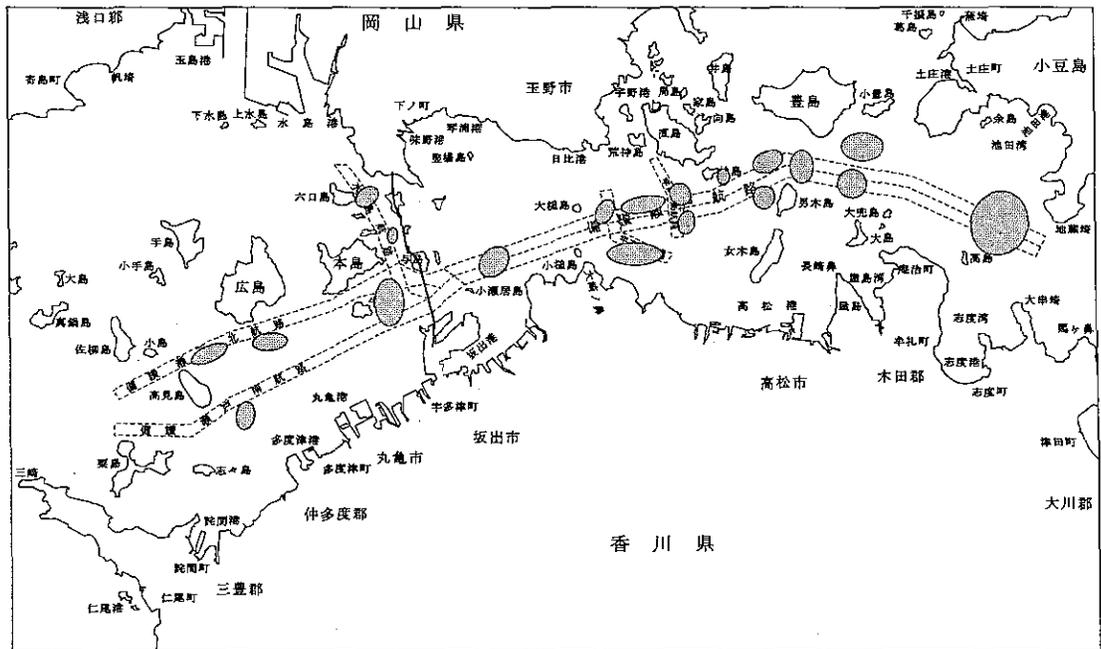
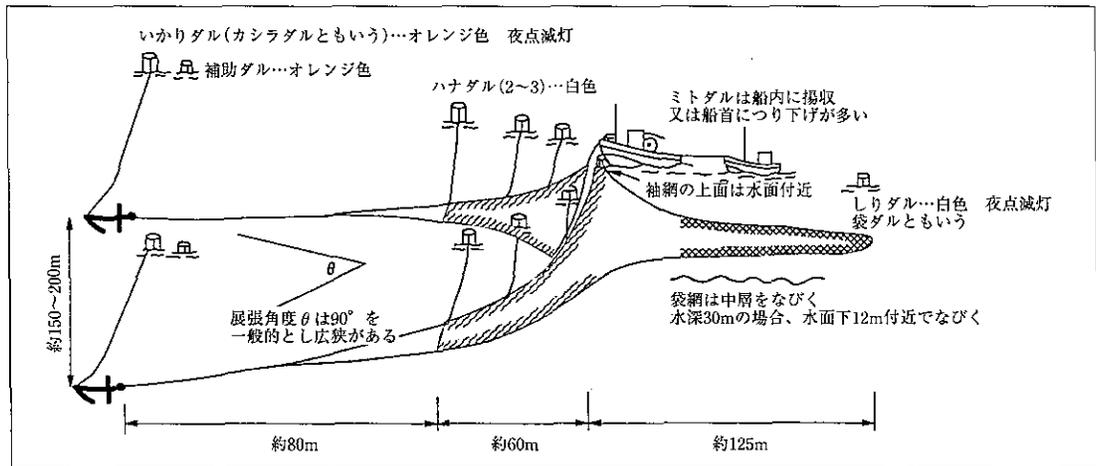


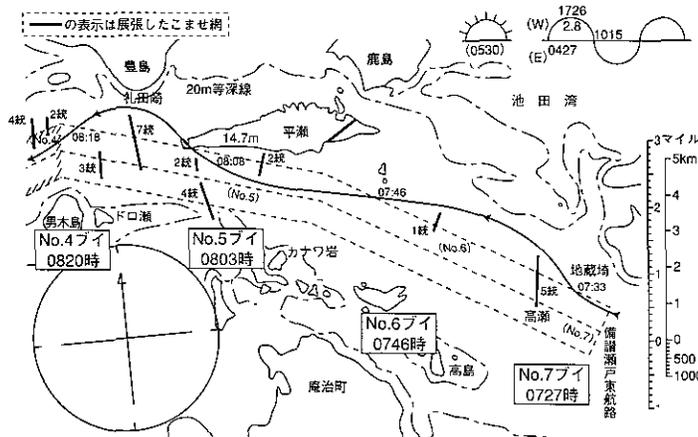
図2 こませ操業状況概略図



出典：瀬戸内海水路誌 書誌第103号 平成11年3月

図3

内海水先人会では、各水先人に「こませ網」避航操船の報告を求めて巨大船運航実態調査を実施している。図3、図4は、同調査から抜粋したもの。
 日時：平成12年4月18日
 船名：CAPE HOPE 国籍：パナマ 船種：bulker LOA：288.93m
 喫水：16.00m DW：170,761トン 仕向港：水島



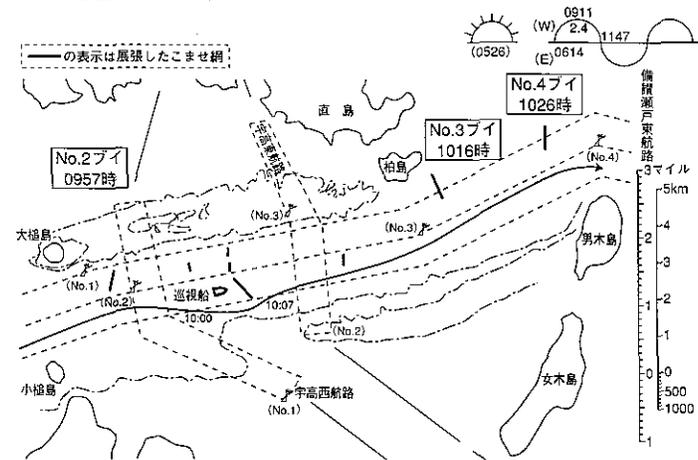
豊島の礼田崎沖はフグの好漁場で、フグを狙って多数のこませ漁船が集中する。礼田崎の東側には水深20mを切る平瀬があり、変針点でもあることから非常に困難な操船となる。

嚮導の水先人のコメント：

- ① No 6、No 7 プイの中間付近（西航レーン）は完全閉塞状況
- ② 避航時、潮流が強く（0726 西流最強2.8ノット）深喫水のため厚流により、操船は難航を極めた。
- ③ No 5 プイ西航レーン付近は、平瀬とNo 5 プイ西側のこませ網間が狭く非常に危険な状態であった。
- ④ 巡視船「はやなみ」が警戒に当たってくれた。

図4

日時：平成12年4月21日
 船名：HANJIN TACOMA 国籍：パナマ 船種：bulker LOA：225m
 喫水：6.47m DW：70,347トン



宇高航路交差部付近での避航事例。備讃瀬戸東航路の両サイド至近には浅所があり、深喫水船の航路外航行にきき件が伴う。

嚮導の水先人のコメント：

宇高西～宇高東航路の中間付近の東航レーンは、ほぼ閉塞状態であり、当日は同航の内航船が多数あったため、巡視船「ともかぜ」、進路警戒船「ながと丸」の支援を受け航路外航行した。備讃マーチスの「こませ情報ファクス」は、乗船前に入手できたため大変有効であった。

同港の満潮時に合わせるため、西流最強時に備讃瀬戸東航路を航行することになる。西流時は「こませ網操業」の最も多くなる時間帯と一致し、航行環境は通航船舶にとって最悪となる。このため巨大船は反対レーンはおろか場合によっては反対レーンを超えて航路外に出て避航せざるを得ないこともあり、他船との衝突、浅瀬への乗り上げ・油流出等の危険、さらに操業漁船との衝突・接触による人身事故の危険がある。

4. 航行安全の取り組みと模索

(1) 漁業関係者との話し合い

「こませ漁業」が航路内でなされる限り、船舶の航行安全及び漁船操業の安全を図るには海運・水産の間で互いの立場を尊重し海域利用について協調していくしかない。

このため、平成元年に海運と水産との相互理解、共栄共存を理念とした話し合いの場をスタートさせた。水産側からは、庵治漁業協同組合、香川県水産課及び香川県安全操業協会、海運関係からは当協会のほか内海水先人会、船長協会、臨海企業等、また関係官庁からは六管区海上保安本部、高松海上保安部並びに備讃瀬戸海上交通センターが参加している。

この会議では、海運側は相互体験乗船等を通じて西航レーン、東航レーンの夫々に幅300mの船舶通航路の確保について水産側の理解を求めている。漁船員には巨大船に乗船して貰い「こませ漁業」の避航がいかに危険であるか身を持って実感していただく努力を重ねている。

また、具体的な安全対策としては、「こませ操業」情報の早期提供、「こませ網」の標識(タル)の色の統一及びレーダーリフレクターの装備、備讃瀬戸東航路の閉塞が厳しい場合の来島海峡の利用、巨大船の薄明時航行、外国船への周知、深喫水船通航時の水深限界表示船等の配備、GPSによる「こませ漁船」位置の把握等々について検討されている。これらの一部は海上保安部等のご協力を得て実施に移されている。

(2) 関係先に対する陳情活動

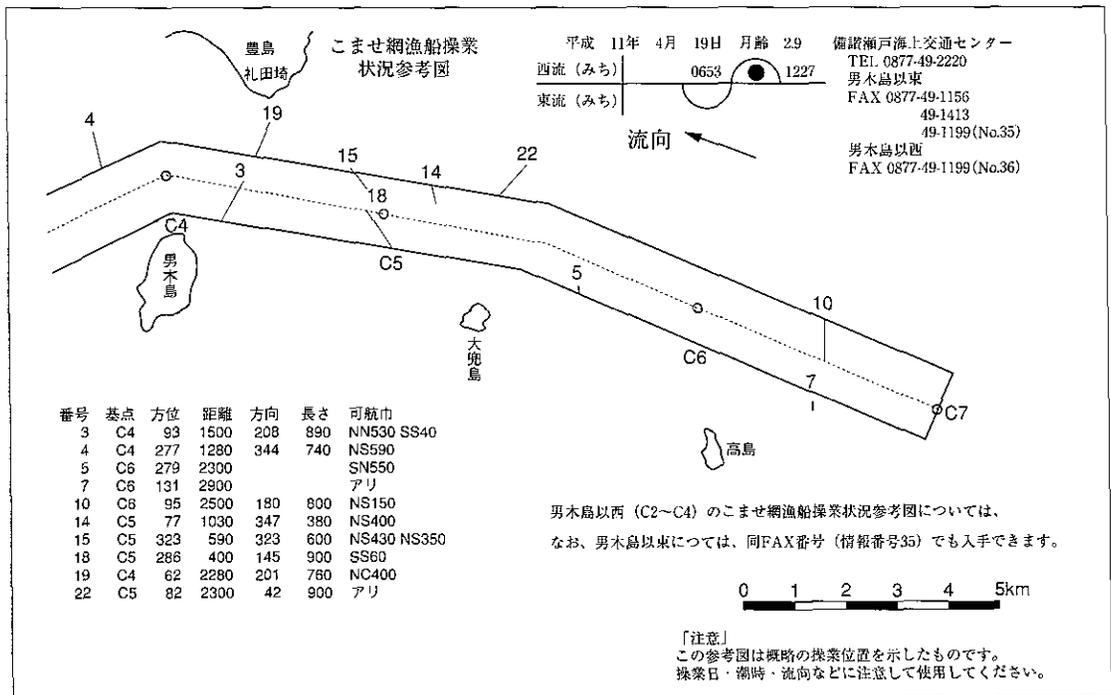
当協会および船長協会等の海事関係団体は、毎年、共同して海上保安庁長官、水産庁長官に対して可航幅300mの確保等について陳情を重ねている。また、現地の第六管区海上保安本部、高松海上保安部、岡山県並びに香川県水産課にも同内容の陳情を行い、安全対策の促進について要望している。

(3) 高松海上保安部、備讃瀬戸海上交通センターの対応

- ① 「こませ網操業」が集中する海域での大型船同士の行合いは極めて危険である。このため備讃瀬戸海上交通センターでは「行合い調整区域」を設定し、同区域内での行合い回避すべく大型船の航路入航時間の調整を実施している。
- ② 巡視船を増強配備し、300mの可航幅を確保するよう現場で漁船指導を実施。

図5 こませ漁船操業状況参考図のサンプル

「こませ網」の位置、可航幅が示されている。平成11年からは高松沖の水域についても同様に参考図として提供されている。



③ こませ漁船操業状況参考図の提供

〔図5〕

「こませ網漁船」の避航操船には、水先人、船長が航路へ入航する前に操業状況を把握しておくことが望まれる。このため、備讃瀬戸海上交通センターでは巡視船から得た情報をもとに「こませ網」の位置を作画し、こませ漁船操業状況参考図としてポーリングFAXにより一般船舶に提供している。

ポーリングFAX：0877-49-1156

又は0877-49-1413

(4) 船社・内海水先人会の対応

内海水先人会では、備讃マーチス、高松保安部、庵治漁業同組合等からの情報を総合して航行困難度予測カレンダーを作成しており、船社では、カレンダーの困難度レベルによって次の自主的対応を取るなど航行安全対策を行っている。

- ① 長さ250m未満の巨大船について進路警戒船の自主配備。(長さ250m以上の巨大船または危険物積載船である巨大船は規則により進路警戒船の配備が義務付けられている。)
- ② 平瀬に水深限界表示の標識船の配備。
- ③ 航行困難性が特に高いと予測される日については喫水16m以上の船舶および大型危険物積載船は当該航路への入航を避けるよう調整。

5. 今年の安全対策

今年も2月21日から備讃瀬戸東航路において「こませ網」操業が開始された。

以前、イカナゴは5000トンも獲れたが昨年は僅か800トンにまで落ち込んでおり、今年の漁獲量予測も「昨年並」とのことである。漁獲量が上がらないと航路筋付近での操業が増加する懸念もあり、官民ともども事故皆無を目指して

上述の安全対策に取り組むこととしている。

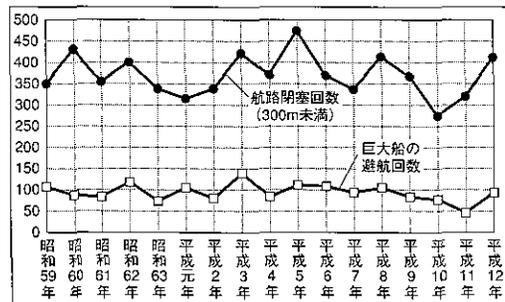
6. むすび

「こませ網」操業による航路閉塞回数並びに巨大船の避航回数の推移は図6の通りで、残念ながら目立った改善は見られていない。

海運・水産側が同じテーブルにつき話し合いを始めた頃、当時の漁協の組合長は必ず、「我々は先祖の代々から操業してきた。そこに割り込んできたのは巨大船だ。問題解決には補償できない。」と一くさりあったものである。海運としては「船は神代の時代から航海していた」とも言いたくなるが進展のない話にうんざり、また水産関係の官庁からは「この種問題は10年単位の話ダヨ」と聞かされたこともある。しかし、この10年間、海運・水産の話し合いを続ける中でお互いの反発、不信感はようやく解消しつつある。

備讃瀬戸周辺海域での海難事故はここ10年間で560件も発生しており、いつ油流出等の大事故が発生してもおかしくない状況である。万一、大事故が発生すれば、船社、水先人、臨海企業ばかりか漁船側も甚大な被害を被る。海上保安部はもちろん、県当局も責任を問われること必至である。幸い、海上保安部、水先人、船長等のご努力により大事故には至っていないが、県当局を含めて関係者は「安全対策は他人事ではない」という共通認識を高めていく必要を実感している。

図6 こませ漁業による巨大船の避航状況の推移



「北九州エコタウン」における資源の循環型社会に向けたモデル事業を見学

当協会は環境対策特別委員会の調査・研究活動の一環として、自治体や他の産業・企業におけるリサイクルへの取り組みについて勉強し、当協会の環境活動の参考に資するため「北九州エコタウン」の見学を実行することとし、リサイクル問題の関連から昨年10月に造船業界や解体業界など関係業界と設立した「シップリサイクル連絡協議会」へも呼びかけ、海運・造船業界の有志が参加した。

北九州市は製鉄業はじめ重厚長大産業を中心とした工業都市として繁栄してきたが、一方で工場からのばい煙、工場廃水など産業公害問題も深刻化したため公害問題の克服を行政課題の一つとして取り組み、行政と地元企業との協力により公害・環境問題に対する技術や研究体制の整備を進めてきた。

さらに同市は、ゼロ・エミッション構想推進のために平成9年に創設された「エコタウン事業」の承認を受け、同市が策定した「エコタウンプラン」を基に民間などの建設するリサイクル関連施設への助成や環境産業見本市・技術展への助成、住民に対する環境関連情報の提供などの施策を展開している。

今回の見学では北九州市若松区響町にある総合環境コンビナートで実施されている家電リサイクル事業（西日本家電リサイクル）、OA機器リサイクル事業（リサイクルテック）、使用済み自動車リサイクル事業（西日本オートリサイクル）のリサイクル工場を訪れた。

このエリアは、このほかにもペットボトルリサイクル事業が操業されており、今後、使用済み蛍光灯、医療用具、発砲スチロール、廃木材リサイクル、建設混合廃棄物のリサイクル事業の建設予定や事業化が検討されている。また、ここは港湾に隣接していることや鉄道線などの物流基盤が整っているため船舶や鉄道による大量輸送の活用により広域的な物流システムを組み込んだ総合リサイクル事業の展開が考えられている。

訪れた工場はそれぞれ取り扱う製品のリサイクル率や工程効率を高めるための機械化・ライン工程などを導入しており、例えば使用済み自動車のリサイクル率が通常約75%のところをここでは86%（中古パーツを加えると90%）に達し、環境への影響が大きいフロン回収まで徹底して行われている。

北九州エコタウンは、リサイクル事業だけでなく廃棄物の処理・リサイクル技術の有効性や安全性の確認、再生物の実験などの調査研究を行う「実証研究エリア」を併設しており、環境問題に対する研究体制についても整いつつある。わが国における資源の循環型社会に向けたモデル事業となり、先駆的に転換を引っ張っていく動きが北九州エコタウンで着実に推進されている。

（注）エコタウン事業とは、通産省が平成9年に創設した産業活動から生じる廃棄物を新たに別の分野の原料として活用し、すべての廃棄物をゼロとするゼロ・エミッション構想の実現を目指し、資源循環型社会の構築を図る事業。

平成9年7月に北九州市、川崎市、長野県飯田市、岐阜県の4自治体を皮切りに、札幌市、広島県、水俣市など現在13の自治体がエコタウン地域として承認されている。



▲リサイクル率を上げるため、分解部品は手作業により材質・用途別に分別（リサイクルテック）

◀シュレッダーレスによる解体方式を導入。車1台当たりの処理時間は約8.5分。（西日本オートリサイクル）

人類と海運の共生に向けて

—海洋環境シンポジウムの模様—

当協会では環境問題を最重要課題のひとつと捉え、地球・海洋環境の保全に向けて積極的に取り組んでいるが、社会に貢献できる事業の一環として、一般の人々の海洋環境問題への関心を高めることを目的として、去る3月2日、昨年度に引き続き、第2回目の「海洋環境シンポジウム」をイイノホール（内幸町）で開催した。



▲挨拶に立つ当協会生田会長

当協会生田会長の挨拶で幕を開けたシンポジウムは、第1部の「記念講演会」では、作家の椎名誠氏に「マゼラン海峡への旅」と題し、海に対する思い、海のロマン、自然としての海の偉大さを大いに語っていただいた。第2部では、東京大学大学院教授の石弘之氏コーディネートのもと、パネリストに水中レポーターの須賀潮美、作家の立松和平、愛媛大学教授の田辺伸介、東邦大学教授の風呂田利夫の各氏を迎え、「海を科学する」をテーマとしてパネルディスカッションが行われた。本号では、第2部

パネルディスカッションの様様についての概要を再録した。



▲会場に詰め掛けた観客



▲第1部記念講演会で講演する椎名誠氏

パネルディスカッション 『海を科学する』

「母なる海からの恩恵」

石 われわれは「母なる海」に甘え放題甘えてきました。全人類が食べている蛋白質の16%は海の恵みであり、石油・天然ガスの25%も海底から産出されています。また、世界貿易量の9割以上は海の上を船で運ばれてきます。さらに汚染物質を分解してくれるとか、あるいは気候を安定させるなど大きな働きもしており、私たちは海の恩恵に浴してきたわけです。

しかし、われわれは海を無限と信じて、酷使してきたため、遂に海に限界がきたのではないかという危機感があり、実は気付かないうちに海の異変など大変なことが起きているのではないかというのが本日のテーマです。

風呂田 1970年頃の東京湾は死の海だと言われていたが、今なおたくさんの生物がそこで生き延びていることに非常に驚くとともに、そこにいるかなりのものが外国からきたものだということがわかりました。外国からきている生物が東京湾の生態系を支えているといった側面でも見る必要があります。

須賀 大きいフルフェイスマスクという特殊なダイビング機材を着けて海の中からゴボゴボと言いながらしゃべるのを十数年続け、日本の海は100箇所以上、北は北海道から南は沖縄・与那国まで行きましたし、世界の海も20カ国以上潜ってきました。

珊瑚礁の付近を潜ると色鮮やかな魚が多く、そういうところは珊瑚がとても見事です。別な場所で珊瑚が死んでしまったところを見ると、魚は全くいません。海の中というのは珊瑚礁一つを取っても、いろいろなものが共生し合っ



◎石 弘之氏

生き、そのバランスが崩れると、何だか大変なことになるというのを感じています。

立松 われわれの海に対する自然観がどんどん変化しているようなことに非常に興味があります。一昔前まで流水により「漁ができなくなる」、「観光客も来ない」と言われてきましたが、最近は流水が来ると観光客は泊りきれないほどやってくるのと同時に、いろいろな富を運んでくるのが解りました。

アムール川の河口から流れた水（淡水）が凍り、そこには珪藻というプランクトンがたくさん含まれています。春になると解けて海に散らばるわけで、植物プランクトンである珪藻がたくさん海の中に繁殖し、それを食べる動物プランクトンもたくさん繁殖します。秋に川で産卵したサケ、マスの稚魚が海に出ていき、たくさん食べて回遊に旅立ちます。

知床の太平洋側の羅臼という所、あそこはスケソウダラがたくさん獲れるところですが、タラというのは深い海で産卵して、卵が浮遊します。そして稚魚になり、繁殖したプランクトンを食べ元気をつけて旅に出るという絶妙なタイ

ミングと重なります。このため、流水が来なければ漁業も成立しないということが科学的に説明できるようになりました。流水は淡々と自然の摂理を繰り返しているわけですが、人間はいろいろ考えて流水観を変遷してきたわけです。自然というのは人間の引き写しであるから、人の心の海に対する変化というのは非常に興味があります。

田辺 研究室に持ち込まれたイルカを解剖して、体内の臓器組織内の有害物質を調べたところ、極めて高い濃度のPCB、あるいはDDTといった有機塩素系の化合物が蓄積されていました。遠く離れた所に生息しているイルカやクジラが、なぜ高い濃度で有害物質を身体の中に溜めてしまうのか、そこに一体どういう科学的な法則性があるのかなど明らかにする必要があります。石 それでは、まず風呂田さんに「変わる海の生物世界」について現状の報告をお願いいたします。

「変わる海の生物世界」

風呂田 東京湾に潜る（ダイビング）というのは、海洋生物の特に生態的な研究をする上では非常に有益な道具ということになり、直接水中で観察することを原点に海洋生物の研究を始めようと考えています。

東京湾の汚染は、今では有害物質による汚染よりも富栄養物質があり過ぎることにあります。陸からいろいろな栄養、リンとかチッソが流れ込み、プランクトンがどんどん増えています。立松氏が話された、流水がプランクトンを運び、海にとって大事な資源となる訳ですが、東京湾ぐらい増加していると環境にとって害になります。富栄養化により、生物が消費しきれないほどのプランクトンが死骸になって海底に溜って海底を汚し、このとき酸素を消費して海底で酸



◎風呂田利夫氏

素のない水を溜めてしまう。そういう環境下では生き物は生存できません。このような富栄養化から生じた環境問題があります。

もう1つの大きな問題というのは、いわゆる埋め立てによる人工護岸化で、帰化動物にとっても非常に大きな影響を与えています。もともと東京湾の岸というのは全部干潟でしたが、埋め立てなどにより港湾が建設されると、干潟がなくなると同時に海の側面というのはすべてコンクリート、石がいっぱい置かれます。いままでの干潟で泥の中に潜って生活していた生き物が全部生活できなくなり、堅い石の表面にくっついて生活する外国の生き物に大きな生息場所を与えました。それが、いまの東京湾の中に多くの帰化動物が入り込んできた1つの要因でもあります。

いまでも残っている木更津の干潟ですが、この中を掘るとアサリだとか、シオフキガイ、かつてはハマグリもいたはずで、もともとの日本古来の生き物がたくさん棲んでいます。ゴカイもこういう砂とか泥の中で生活をしていて、彼らも古くから日本に棲みついた生き物です。このような自然海岸では、帰化動物はほとんど見つかりません。

ところが、埋め立てにより柔らかい海底がな

くなくて全面にテトラポットだとかコンクリートの壁により海岸構造が一変してしまったところだと、一番目につくのがムラサキガイ、いわゆるムール貝で大正時代に外国から入っているから、そういう意味ではかなり古い住人ですが、帰化動物であることは間違いありません。

かつては、ムール貝に代表されるように船の横、船底にくっついて外国から日本に運ばれ、繁殖したものが帰化動物の中心でした。しかし、最近は、チチュウカイミドリガニなど岩などにくっつかなくとも生活できる動物が帰化動物としてよく見つかるようになりました。これらのカニがどうやって外国から日本に入ってくるのだろうか。日本船主協会の主催ということで船関係の話になります。船舶が空荷で航行するとバランスが悪くなるため、たくさん水を積んで航行します。これをバラスト水と言い、出航時に水を汲んで、荷物を積むときにこの水を排出します。この中にもともと港にいたプランクトン等の生物が、そのままよその国の港で放出され、生活できる条件さえ整っていれば、そのまま棲みついてしまいます。

干潟を埋め立てるなどの人為的な影響により、これまで生息していた生物にとってその場所は、生態的な機能が弱くなると、外国生物が住みやすい環境となります。これは、決して外国の生

物の適応力が強いわけではなく、置かれた環境になんとか適応できる術により生息していると考えられます。そういう外国の生物侵入を防ぐこととなれば、昔からある生態系を維持する、あるいは昔あったはずの生態系を修復するといったことに取り組まなければならないことを東京湾の観察から深く感じています。

石 大都市では雑草の90%以上が外来植物で、外見は同じタンポポでも、日本のタンポポはほとんど見かけなくなって、ヨーロッパ産のタンポポがのさばっているのが現状です。しかし、自然がよく残っている所ではほとんど外国種は見かけません。風呂田さんの話が、陸上でも起きていることと変わりのないことを実感しました。

バラスト水のことについて少し補足しますが、年間世界で100億トンを超えるバラスト水が移動していると言われています。日本だけでも年間3億トン、琵琶湖一杯分ぐらいの水が日本から運び出される一方、日本に入ってくるバラスト水は、1,600万トンと言われています。理論的には3,000種ぐらいの海の生物がバラスト水で運ばれる可能性があると考えられていますから大きな問題です。

これは、かなり以前から規制問題が出ており、1992年の「地球サミット」のときも、このバラスト水の規制は議題となりました。少しでもバラスト水の中の生き物を減らそうと排出する前に電流を流す、急激に攪拌するなどいろいろな方策が考えられましたが、船舶の安全問題や実用性の問題等から、さまざまな方法を模索している段階だと理解しております。

須賀 東京湾の三番瀬に潜ったことがありますが、ハゼ、カレイやアイナメとか、もともと東京湾にいる生き物もいるし、三番



▲会場をうめた大勢の観客

瀬だと浅瀬のほうは、ヘドロが全く溜っていません。海底がきれいな砂地で、掘ればアサリがざくざく出てくるというような状況です。東京湾の内にもまだ生きて頑張っている海もあるというのがわかりました。しかし、深場のほうに降りて行くとヘドロが積もっていて対照的に生き物の姿が全くありません。

ただ、三番瀬で目にするムラサキイガイやホヤなど多くの生き物が外来種であり、それらの生き物が当たり前のように見られるのには驚きました。

立松 そういふ帰化生物が、環境の変化を表現しているわけです。三番瀬がまだ元気だということで、非常に注目を集めている有明海・諫早湾を思い出しました。かつて、あそこにいるムツかけの漁師と話をしていたら、かつては潟の中で怪我しても化膿しないですぐ治ったが、最近は潟で怪我すると化膿するという話を聞きます。これは、生活雑排水とかいろいろな条件で汚れてきたのだと思います。当然、ムツゴロウとか、トビハゼとか、潟で生きている生物もどんどん減ってきます。さっき流水のことを話しましたが、自然というのは人間が認識しようとしまいと自然の摂理で動いていると思います。

だから、東京湾の変化というのはそういう生き物のしぶとさというものを感ずる一方、有明海や諫早湾も生態的な力が弱ってきたら、そこにあったしぶとい生き物、外国産のもの、セイタカアワダチソウのようにガツと占拠される日が来るのかなという恐怖をちょっと覚えました。

石 逆に自然を戻してやると、昔いた生物が戻ってくる可能性はあると思いますが。

風呂田 東京湾の場合だと10%の干潟しか残っていないので、今後とも大切にしていかなければいけません。他の90%はどうするのかといえば、もとあった干潟のような形状に変えていく努力



◎立松和平氏

を始めなければいけない。ただ、これは人間の努力だからやり方によっては単なる虐殺行為になってしまう可能性もあるので本当に注意深くやらなければなりません。環境修復の時代に入っていて、特に東京湾のように人間の影響で大きく痛めつけられている自然というものについては、昔からの生き物がいるような状態に戻してあげるという視点で干潟の増加を図り、その中から東京湾らしい生物に支えられた生態系の復元を目指す。そういう取り組みそのものが、やはり私たち人間が自然とどう向い合っていくかという1つの試金石だろうと思います。

石 現状報告の2番目ですが、田辺さんから「深刻化する海の化学汚染」特に環境ホルモンについてプレゼンテーションを行っていただきます。

「深刻化する海の化学汚染」

田辺 「環境ホルモンに蝕まれるイルカたち」ということで、化学物質がイルカの健康を脅かしていることをお話しします。産業革命以来、人類は非常にたくさんの化学物質を創り出してきました。その数は約1,800万種類に上ると言われています。その中で、生物にとって厄介だと言われるような毒性が強くて、我々の身体の中に簡単に入ってきて、そこにいつまでも留まっ

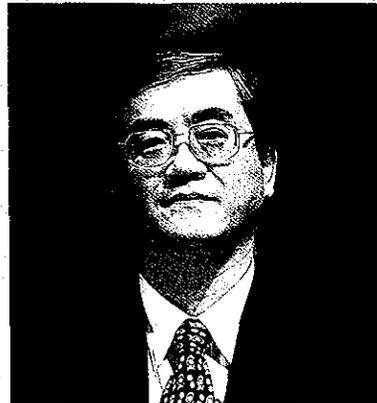
てしまうという化学物質に、有機塩素系の化合物があります。今世紀の半ばから、こういう物質の本格的な生産や使用が先進諸国で始まっています。しかし、先進諸国で深刻な環境汚染、あるいは生態系への影響が問題になったので、1970年代になって先進諸国ではこういう物質の生産や使用を禁止しました。しかし、途上国では今なおこの種の物質を生産し、利用している国が少なくありません。

こういう物質の特徴というのは、いつまでも環境中に留まり、食物連鎖を通して生物に高濃縮されてしまう上、毒性も強いものです。免疫毒性とか発癌性に加えて、最近になってこういう物質は内分泌系を攪乱する環境ホルモンであるということも判明しています。

この種の物質は、大気や水の汚染だけではなく、海の生態系を広く汚染しています。実際に海の哺乳動物であるイルカやクジラについて有害な化学物質の汚染濃度について化学分析をしたところ熱帯・亜熱帯に生息する種だけではなく、北のほうに生息するイルカ、クジラ、アザラシが高い濃度で汚染されていることが明らかになりました。

分析調査を進めているうち、陸上・沿岸・それから外洋域に生息している野生生物のPCB濃度を計ると不思議なことに、汚染濃度が陸上哺乳動物よりも、汚染源の陸上から遠く離れた外洋域に生息するイルカやクジラのほうがはるかに濃度が高いという現象が出てきました。最大の要因として、陸上の哺乳動物は、非常に強い酵素系を肝臓の中に持っていて、有害な化学物質を分解することができますが、イルカ・クジラ・アザラシなどの海の哺乳動物はこの酵素系が欠落しているため、有害な化学物質を一方的に蓄積してしまいます。

環境ホルモンによる海の哺乳動物の汚染、こ



◎田辺伸介氏

ういう問題を我々は一体どういうふうに受け止めたらいいか。人は、イルカやクジラに比べれば蓄積濃度が低く距離があるという認識ではなく、野生生物に認められる汚染やその影響の問題、これは人への警鐘であると受け止めるべきではないかと思います。つまり、健全な生態系なくして人の健康、あるいは生存はあり得ないということです。

残念ながら現在の環境観あるいは社会観というのはいずれも人間中心です。今後の非常に大きな課題として、人間中心の環境観をいかに変え、地球環境時代にふさわしい生態系本位の環境観を創っていくかが、環境ホルモン問題を改善する上で重要なポイントになると思います。

石 立松さんは、いかがでしょうか。

立松 ちょっとショックですね。田辺さんがおっしゃった最後の結びの言葉「人間中心の環境観を変え、生態系本位の環境観を確立すべきだ」ということに対しては非常に賛同いたします。ちょっと話をこっちに引き付け過ぎますが、私は小説の仕事で道元を書いております。

道元という人は自然というものを、例えば我々が認識しようがしまいがすべてここにあるのだ、すべては目の前に現われているのだ。何も一切隠されてないのだという自然観を持ってい

たように私は理解しています。

どうしても我々は自分たち本位に自然を歪めてしまっていて、自分たちの認識したことしか知り得ない。もちろん、当たり前と言えば当たり前だけれども。しかし、認識する以前に既にそこに自然は存在するという、自然観をいま取り戻す必要があると思います。

どうしても人間本位の自然観の中には経済活動ということが入ってしまい、自然も全部お金儲けにしてしまう。その挙げ句に海岸線がなくなるなどいろいろな弊害が出てくる。環境ホルモンも人間の経済活動の果てに表れてきたものですから、そういう生態系本位の環境観を確立するという事は非常に重要であると思います。

もう1つ、汚染の問題と同時に乱獲の問題があって、魚はあちこちの海でもう獲れないということの旅する中で多く聞きます。例えば、この間は屋久島に行ったら、屋久サバという、クビオレサバと言って生きて締めてしまうサバですが、一晩で2,000匹獲れたのが最近ほとんど獲れないというわけです。

ですから、生態系本位の自然観を取り戻すという根本に返る必要があるのではないかと思います。

石 ありがとうございます。須賀さん、いかがですか。

須賀 化学物質による汚染にしても、いろいろな環境破壊にしても、結局はそのツケが人間に回ってくる。ただ、人間だけではなくてやはり地球という大きい規模で考えたときには、同じ地球上に棲む他の生き物たちも道連れにすることになってしまう。先ほどのイルカなど海にすむ哺乳生物は、身体の外に悪い物質を出すことができない上に、彼らは生きる場所とか、食べ物を選ぶことすらもできないわけですね。

都会で日々生活していると、人間だけで地球



◎須賀潮美氏

が成り立っているような気がしますが、本当は、人も自然の一部であり、地球上の環境の変化は自分の生活の場から離れた場所で起こっていることでも、やがて及ぶことを忘れてはいけない気がします。

石 このような深刻な話ばかり何うと、では、どうすればいいのだというのがほとんどの方の疑問だろうと思います。

風呂田 ちょっとニヒリズムかもしれませんが、環境がこれだけいろいろな問題を抱えてくるのはある意味では20世紀にやってしまった過去のことです。この状態から修復・改善に向かう行動への取り組みそのものを、私たちは社会の中で人間の生きがいの一つにしていかなざるを得ない時代にきたのかなと思います。

環境改善、環境修復を、例えば行政だとか専門家がやってくれるのを待つというのではなくて、自分たちが参加して、それに自分たちが取り組むこと自体に価値を見出す。多分、このまま地球を使い続ければ、あるいは地球を汚染し続ければ、人間の将来、人間だけではなくて他の生物も道連れにするとは思いますが、かなり深刻なことであることは間違いありません。だからこそ、それを直すことに私たちはもっと価値を見出していくという社会にしてみたいと思

います。

石 我々は、自然からたっぷり警告を受けているのではないかと今のお話を聞いて、自然の悲鳴が聞こえてくる気がします。

一つは、最も身近な生き物であるカエルの40種類近くが、この20年で全く他に原因が見つからないのに地球上から絶滅しています。両生類の仲間ですから、最初に海の中から陸上に上陸を果たした、ある意味では最も陸上の適応が遅れた生き物とも言えるわけですが、それが何らかの理由、酸性雨なのか、あるいはオゾン層破壊による紫外線の増加かわかりませんが刻々と姿を消しています。カエルが警鐘を発してくれているのではないかと思います。田辺さんは、生態系本位の自然観に立ち返ろうではないか。これは立松さんも賛成なさったわけですが、どうしたら生態系本位の自然観に我々は立ち返る手立てがありますか。

田辺 非常に難しい問題と思います。

人類が意識してそういう感覚を持つことを育てていかなければなりません。これまで化学物質が生態系にどんな影響を及ぼすのか関心を示さなかったわけで、確かに化学物質が野生生物に大量に蓄積しているとしても直ちに人間の健康に影響を与えることはありません。しかし、野生生物のデータを集めて生物界に存在する一種の科学的な法則性を明らかにし、化学物質の毒性のリスク評価を行っていくことが、人間に対する化学物質の安全性を保証する大きな手立てになるのではないかと思います。

生態系の一員であるわれわれ人類が、いかに健全な生態系を創っていくかが人間の生存を決めることにもなります。このため、社会観・環境観を、初等教育の段階からきちんとやっていくということが非常に重要ではないかという気がします。

幾つかの国に行きますと、教科書を使った環境教育を行っていますが、日本はほとんどやっていません。体系的な環境教育に基づき生態系が大変重要であることを教えていくことが必要だと思います。

石 この地球上に60億人の人間が住んで、これだけ贅沢三昧の生活を送って、さあ生態系を守れと言っても、実際は難しいでしょうね。何か手立てを考えなくてははいけません。

風呂田 子供の気持ちの中に自然とか、生き物に対しての興味が持てるようなやり方というのをやって、その上でいろいろな知識だとか、あるいは自分たちで調査してみるとか参加型の環境への接触を通じていくことが第一歩ではないでしょうか。

石 須賀さんは、いかがでしょうか。

須賀 私は、高度経済成長時代に育ってきたので、子供の頃に自然と親しんだかというところほとんどありません。大人になってからダイビングを始めて、海と触れ合うようになって、そこからいろいろ自然に興味を持つようになってきました。こうしたきっかけがないと、今は自分の身近な場所に自然が少ないので、大人も子供もその大切さを知る機会がないのではないのでしょうか。本当に小さな自然でもいいから触れ合えるところがあれば、少しでもとり戻せたらと思います。

「環境への意識は『貧者の一灯』」

石 立松さんが話されていたことを聞いて、自然に目覚めた、あるいは自然の楽しさを知ったという人も多いと思います。

立松 私は自分に人生のノルマだと思ってボランティアで毎年足尾の源流に木を植えています。かの田中正造が、治山は治水だと説いているとおり、治水には治山つまり木を植えることが必

要であり、源流が荒れているといくら堤防をつくってもむだだということです。そうしたことで、自分の故郷でもあることから源流域を緑にしようと仲間たちと7年ぐらい前から足尾銅山、足尾の禿げ山に木を植えています。木を植えることが、もしかすると気持ちが海にまで届くかなという遠大なる考えを持ちました。

木を植えてもすぐ効果が現われるものではないけど、仲間たちに話すのです「貧者の一灯」だと。お釈迦様に、貧しいおばあさんが何もないのでお灯明を一つ心から寄進し、大金持ちは一万のお灯明を使ってお釈迦様を照らしますが、その晩、風が吹いてお金で人を雇ってつけたお灯明は全部消えました。でも、おばあさんの心からあげたお灯明が1つだけ残りました。もう、これでいくしかない。そういうつもりで、毎年毎年しつこく木を植えて続けていこうと思っています。

だけど、いま考えてみたら、そんなことしかできてないなあというふうな気持ちになりましたね。

石 この数年間、目立った変化が表れたような気がします。依然として環境が悪化しているなかで、「環境を守る運動の芽があちこち芽生えてきたな」と。いまの立松さんのお話もそうですが、中国で木を植えようと言ったら実にかくさんの方が手を挙げてやって来てくれました。旅費だけでも大変な負担ですが、中国の北部の砂漠で、日本の方が延べ何千人も木を植えているわけです。

田辺 こうした環境意識の改善について、化学汚染に関する問題でかなり大きな改善が見られる部分があるかなという、なかなかそういうのは見当たらないのですが。

効果があるかもしれないと思ったのは、国連のUNEP(国連環境計画)がポップス条約(POPs

: Persistent Organic Pollutants) をつくり、12物質の難分解性(残留性)の有機汚染物質について生産や使用を世界レベルで規制するといった内容で批准されることになっていることです。もちろん、途上国からは根強い反対もありました。マラリア等の疫病に対してある種の農薬を使わないと困るということで、一部の有機塩素化合物については使わせてくれという意見も出てきましたが、いろいろな議論を重ねて、途上国も含めてこういう化学物質の生産や使用を今後規制していこうという動きになっています。

しかし、こういう議論の場では当然南北問題があり、こういう条約をつくるに当たっては、当然、途上国は先進諸国の支援・援助を期待するわけです。だから、先進国としてはそういう問題も含めてこれから考えないといけない。

石 豊かさを求めるが故の過剰消費に伴う環境問題、それから、貧しさに伴う環境問題という二つが際立ってきたような気がしますね。我々はこうした二つの問題を解決させるべき橋を架けないといけないのでしょうか。しかし、もっといい生活があるに違いない、もっと便利な生活があるのに違いないとほとんどの人は内心思っているわけですから、なかなか橋は架かりませんね。

田辺 そうですね。

風呂田 田辺さんにお伺いします。この環境問題というのは始めればそこですぐ効果が出てくるものではないわけです。実際的に思いついたらいま行動を起こさないと、またツケが何十年後かの世代に伝わっていく。特に、そういう有害物質から見たときにどれぐらいの時間で効果が表れると考えられますか。

田辺 かなり長期の時間をかけないと効果は出てこないはずで、こういう化学物質をつくり出したということは大きな過ちだったと思います。

もちろん、こういう化学物質を今後環境中に出さないようにするという対策が求められますが、それと同時にこのような化学物質を今後生産しない。科学的な英知を結集して、危険だと思われる化学物質の生産・使用を防止するというのがこれから非常に重要になるのではないかと思います。

それから、化学的真相を明らかにするには長い間時間がかかり、明らかになった時点ではもう手遅れとなるかもしれないし、そういう事例が過去たくさんありました。やはり転ばぬ先の杖、いわゆる予防原則、これを国・行政が考えていく必要があります。

立松 知床の羅臼でもスケソウタラが7～8年前までは流し網で嫌になるほどの収穫がありました。最近、特に今年は漁獲高が極めて少なくなりました。海そのものが疲弊している印象を持っています。風呂田さんはこのことをどのように感じていますか。

風呂田 やはり乱獲、過剰な獲り過ぎが大きな原因だと思います。どの程度獲れば個体群というか全体の量が維持できるか、そういう戦略の中で漁獲高を決めなければいけないでしょう。

東京湾では、生物の種類や量、あるいは営み

そのものに対して何となく力が弱ってきているような気がします。その背景は、人間の営みの影響で、場合によっては気候も変わっているかもしれません。人間が余りにも早く海岸だとか、海全体の環境を変え過ぎ、それに生物が対応できなく、徐々に「多様性」が損なわれた状況であると思います。

いまからもしできるとすれば、多くの生物が棲める場所を増やす環境修復ももちろんですが、できるだけ生息している状況をそっとしてあげることだと思います。

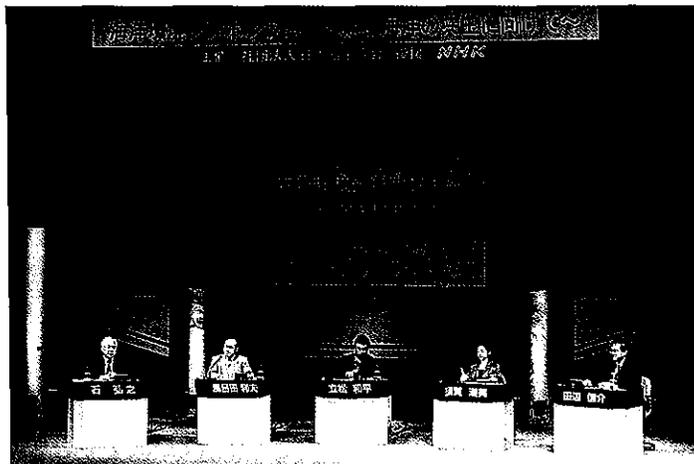
あまりにも人間の働き掛けが強いため、それを基本的に考え直すときが来ていると思います。石 ありがとうございます。本日の話題は「海洋環境」が中心でしたが、地球上のすべてで同じようなことが起きているのではないのでしょうか。海はたまたま私たちの目に見えにくかったから、気がつきにくかったのでしょうか。

恐らく、これほどひどく環境破壊が進行したのは過去50年のことだと思います。次の50年恐らく世界人口は今から40億人ぐらい増加することは確実ですから地球環境はかなり厳しいことになるでしょう。この次の50年をどう耐えながら、少しでも良くしていくかによって、地球の将来が見えてくるのではないかと感じます。

今日は皆さんから大変貴重なお話、あるいは最先端で研究されていることもお伺いすることもでき、また、海の今後を考えることができました。

皆さん最後までご清聴ありがとうございました。

パネリストの皆さん、本日は、ありがとうございました。



▲第2部パネルディスカッションの様相

商船大学の学生対象にパネルディスカッションを開催

—期待される海技者像や船員生活をめぐり活発な質疑応答—

当協会は、両商船大学と協力し、学生・教官への海運界の現状や就職状況についての説明および意見交換等を行うことを目的に海運企業の採用担当者によるパネルディスカッションを毎年開催している。今年は、2月23日(金)神戸商船大学、2月27日(火)東京商船大学において開催し、両大学ともに、参加学生は、13年度に4年生になる学生を中心として大学院生を含めそれぞれ約70名が参加した。

はじめに若い先輩卒業生より乗船中の体験談を交えて学生に対し船員になるに当たってのアドバイスを行い、その後、各社採用担当者から、会社の概要、採用条件などの説明を行った。引き続き、パネリストと学生による質疑応答を行い、期待される海上技術者像、混乗船の実状、英語力の必要性、休暇の過ごし方、海運業の将来性、企業におけるプロモートとジョブローテーションなど活発なやり取りの中で約2時間の予定を終了した。

参加者（敬称略、順不同）

神戸商船大学

若手船員

壬生 敬之	梶本 海運産業
乙田 創	川崎 汽船
鳴瀧 勝久	商船三井
陶木 英樹	日本郵船

パネリスト

水谷 弘	第一中央汽船
副田 茂	出光タンカー
福永 陽司	飯野海運
高木 久裕	川崎近海汽船
渡部 隆史	川崎汽船
尾崎 信明	梶本海運産業
阿部 昭彦	明治海運
竹田 慎一	日本郵船
中山未知生	新和海運
丸本 秀一	東京タンカー

東京商船大学

若手船員

前田 君丈	日本郵船
三枝 克成	東京タンカー
山中 亮輔	川崎汽船
国松 正輝	商船三井

パネリスト

松本 征剛	第一中央汽船
副田 茂	出光タンカー
鈴木 哲也	飯野海運
高木 久裕	川崎近海汽船
渡部 隆史	川崎汽船
阿部 昭彦	明治海運
古城 達也	日本郵船
山田 高史	新和海運
藤田 吉久	商船三井
下山田 亘	東京タンカー



▲神戸商船大学でパネルディスカッション



▲東京商船大学でパネルディスカッション



タックスヘイブン子会社の赤字は親会社に合算すべきか

～現行タックスヘイブン対策税制の抱える諸問題～

東京大学法学部教授

中里 実

かねてより当協会は、船社等に不公正な税負担を強いている「タックスヘイブン対策税制」の改善を図るべく、税制改正要望を行っている。

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、本税制が適用される海外子会社（特定外国子会社）の黒字（留保所得）は親会社の所得に合算される一方、子会社の赤字（欠損）の合算は認められていないなど多くの問題を抱えている。

本号では、「税経通信」3月号に掲載された東京大学法学部の中里実教授の論文を転載する。この論文は、同教授がタックスヘイブン対策税制を取引類型に応じて類型化し、理論的に問題点の整理を行ったもので、当協会が課税当局と同税制の問題点の是正を求めていく際に参考となる考え方が随所に示されている。

はじめに

本稿は、日本のタックスヘイブン対策税制の抱える様々な問題点のうち、立法的対応が必要と思われる若干のものについて、理論的な検討を加えようとするものである。検討に当たっては、企業側の要望や課税庁側の便宜といったものにこだわることなく、純粋に学問的かつ中立的な視点に立って、できるだけ基本的な理論に立ち戻るように心掛けることとした。

① 電子商取引・金融取引の発展と、タックス

・コンペティション

現代における電子商取引や金融取引の急速な国際的發展から生ずる最大の問題点として、所得課税の課税面及び執行面の両面における困難性の増大（および、税収の落込み）があげられる。そして、電子商取引や金融取引の過程においては、タックスヘイブンが用いられることも多い。

他方、最近においては、国家が自国に投資を引きつけること等を目的として行う租税負担引下げ競争（タックス・コンペティション）の動きが存在し、OECD等の場において各国の財政当局の注目を集めているが、ここにおいてもタックスヘイブンが関連する場合が多い。

このように、企業側の租税負担軽減の動きが加速され課税庁の側における課税の困難性が増大する状況の中において、財政当局がタックスヘイブン対策税制の強化を図ろうとするのは不可避なことといえよう。先進諸国は、タックスヘイブンに重大な関心を寄せており、我々がタックスヘイブン対策税制の将来について考える際にも、以上のような、税収の落込みに対する先進諸国の財政当局の危惧の念という点を見過すことはできないのである。

しかし、このことは、単に、課税逃れという課税の公平を害する行為に対して課税庁が厳格に対応すべきであるという当然のことを

意味するだけであり、それを超えて、タックスヘイブン対策税制の存在を奇貨として、本来あがる税収よりも多い税収をあげようとするような課税庁の動きが正当化されるわけでは決してないという点に留意しなければならない。すなわち、タックスヘイブン対策税制には、現在の経済取引の状況に対応するかたちで強化すべき点と、本来のその目的からいって緩和すべき点とが混在していると考えることができる。

② タックスヘイブン利用の三類型

1 タックスヘイブン子会社の三類型

一口にタックスヘイブン子会社（ここでは、孫会社等もすべて含めて、この語で呼んでおく）といっても、実に千差万別の形態のものが存在するのであり、タックスヘイブン対策税制の対象となる子会社のすべてを同一に論ずべきではない。課税の議論においては、経済取引の実態を無視して、本来的にまったく異なる取引を租税法規の視点からの共通性のみに着目して、同一視してしまうことが少なくない（たとえば、銀行に対する課税も、商社に対する課税も、メーカーに対する課税も、すべて法人税の議論ということで一括してしまうというメンタリティーが根強く存在する）が、特に租税回避否認に関連する議論において、そのような対応では不十分である。そのような場合には、取引類型に応じた類型化論が不可避である。

理論的な見地からタックスヘイブン子会社を、その果たしている機能に応じて分類すると、ほぼ、次の三つに大別することができるのではないと思われる。それぞれ、それを利用して親会社の業種や、設立の場所などを異にすることも多く、これら

をすべて画一的に論ずることは必ずしも妥当ではない。なお、いずれの場合においても、タックスヘイブン対策税制以外の措置により対応することが可能であるという点に留意しなければならない。

(1) 事業所得留保型

これは、親会社と海外取引先との間の取引に介在して、手数料やマージンを抜くという形態のタックスヘイブン子会社である。この種の子会社は、ともかく課税の低い地域におくことが絶対的な条件となる。商社などが利用することが多いものと思われる。このタイプのものに対しては、タックスヘイブン対策税制が存在しなくとも、移転価格税制による対応が理論的には可能である。

(2) 投資所得受取型

これは、親会社が海外投資先から投資所得を受領する際の受け皿となるタックスヘイブン子会社である。この種の子会社は、投資先国と租税条約を結んだ地域に設立し、租税条約上の軽減税率の適用を受けることが最も重要である。したがって、この種の子会社は、様々な国々と租税条約を結んでいる地域に設立され、持株会社、金融子会社、芸能法人、等の形で利用されることが多い。このタイプのものに対しては、タックスヘイブン対策税制が存在しても、条約漁りの制限規定をおくことにより対応することが理論的には可能である。

(3) 事業経費控除型

これは、親会社に対してサービスを提供し、（日本において源泉徴収の対象とならないかたちの）手数料を受け取るという形態のタックスヘイブン子会社であ

る。このような支払いをなすことにより、親会社は、支払手数料の損金算入を受けることができる。この種の子会社は、損害保険会社、資金調達子会社等のかたちをとることが多い。このタイプのものに対しては、タックスヘイブン対策税制が存在しなくとも、親会社段階において、費用や損失の損金算入制限の規定を設けることにより対応することが理論的には可能である。

2 取引類型別の対応の方向

このように、一口にタックスヘイブン子会社といっても実に様々であり、すべてを一緒にした議論はできないのである（現実には、アメリカにおいては、所得やタックスヘイブン子会社の種類に応じたきめ細かな対応を行っている）。課税庁が種々様々なタックスヘイブン子会社に対して適切に対応するためには、それぞれの子会社の特徴を十分に念頭におく必要がある。その意味で、取引類型に応じた対応というものは、課税庁における今後の進むべき方向といえよう。

さて、ここでは、金融機関や商社以外でタックスヘイブン対策税制の適用を受けることの比較的多い船会社を例にとり、タックスヘイブン対策税制の取引類型に応じた類型化論について考えてみよう。様々なタックスヘイブン子会社の中で、船会社の用いている便宜置籍船のための会社は、金融取引のために金融機関などによって用いられる子会社等と比較して、たとえば、次のような著しい特質を有している。

第一に、それは、船という（金融資産と比較して）可動性の低い、また隠匿の困難な資産を現実的に保有している。

第二に、タックスヘイブン子会社設立の主たる目的が必ずしも租税負担の軽減ではなく、本来の（船会社特有の）目的が別にある。

第三に、そのような子会社を保有する親会社が、現実の日本のタックスヘイブン対策税制による税収のかなりの部分を負担している（すなわち、現実問題として、必ずしも課税逃れにはなっていない）。

したがって、以上のような特質を考慮すれば、船会社の保有する便宜置籍船のための子会社については、タックスヘイブン対策税制の適用上、他の場合と異なった対応方法を採用する可能性も、少なくとも理論上は存在しないわけではないといえよう。そうであるならば、すべてのタックスヘイブン子会社を同一の方式で取り扱う現行の方式には、一定の問題点があるといえよう。

③ タックスヘイブン対策税制の考え方

タックスヘイブン対策税制について考える場合には、それが、課税上当然の措置なのか、それとも、一定の目的から設けられた特別な政策的措置なのかという点についての検討をまず前提とすべきであろう。この点が明らかにされない限り、この制度の将来的な改正について適切な議論を行うこともできない。

立法の経緯から見ると、この点については、次の二つの点を指摘することができるものと思われる。

すなわち、第一に、タックスヘイブン対策税制は、それ以前の実質所得者課税に関する法人税法11条の規定を明確にするという趣旨を有しているという点である。したがって、タックスヘイブン対策税制は、この制度が存在しないとしても（少なくとも一定の範囲においては）当然に認められるような措置を、

明確性や画一的処理等の見地から条文のかたちにしたものであると考えられる。この点については、法案作成作業に従事した当局者の手による書物において、次のように述べられている（高橋元監修「タックス・ハイブン対策税制の解説」82頁）。

「行政当局においては、タックス・ハイブンを利用する我が国税負担の不当な軽減に対して、従来から法人税法第11条の実質所得者課税の規定により、それを適用し得る範囲において規制してきたが、適用に当たっての所得の実質的な帰属についての具体的な判定基準が明示されていないため、課税執行面での安定性に必ずしも問題なしとしない面があった。このため、租税法律主義を維持しつつ課税の執行の安定性を確保するという観点からも、租税回避対策のための明文規定の整備が強く要請されていた。」

また、第二に、タックスハイブン対策税制は、租税負担の不当な軽減を防止することを本来の目的として設けられたものであるという点である。この点については、税制調査会の「昭和53年度の税制改正に関する答申」において、「税負担の不当な軽減を防止するというこの制度本来の趣旨」という表現が用いられている点からも明らかであろう（高橋・前掲書83頁参照）。

したがって、このように考えてくると、タックスハイブン対策税制の適用により、企業の租税負担がタックスハイブン子会社を用いていなかったとした場合よりも増加してしまうことは、脱税や悪質な課税逃れの場合でない限り、本来的には許されないということになる。この基本的な視点を無視すると、タックスハイブン対策税制の本来の趣旨は没却されてしまうであろう。

④ 現行タックスハイブン対策税制の問題点

1 様々な問題点の存在

現行のタックスハイブン対策税制に関しては、実に様々な問題点が存在するものと考えられる。たとえば、他の制度との関係についての問題を度外視しても、制度それ自体の問題点として、適用対象となる外国法人の範囲の問題（どの段階の会社まで対象とするか、適用除外をどのようにするか）、二重課税の排除措置のあり方の問題、合算された所得の所得類型と源泉地の問題、等々、広範囲の問題が存在するが、ここでは、重要性の高い三つの問題についてのみ述べることにする。

2 欠損金の扱い

本制度の趣旨からいって最も問題であると思われるのは、タックスハイブン子会社に欠損がある場合の取扱いである。

本制度の下においては、調整所得金額が欠損金額となった場合、欠損金額を繰越控除した金額が未処分所得の金額となるとされている。このような措置が認められている理由について、当局側の説明は以下のようなものである（高橋・前掲書153頁）。

「本税制は、特定外国子会社等の各事業年度の留保所得を親会社たる内国法人の所得に合算する（特定外国子会社等に所得がある場合にのみ取り込む）ものであり、特定外国子会社等に欠損が生じた場合に何らかの手当を講ずる仕組みを設けないと酷な制度になってしまうと考えられたことが、繰越欠損の規定を設けた理由である。」

しかし、そのような手当を講ずる必要があるほど酷な結果がもたらされるのは、そもそも、「特定外国子会社等に所得がある場合にのみ取り込む」という方式に根本

的な問題があるからであろうから、その点を論理的に考えれば、そちらの方を改正することにより対応した方が望ましいのではなかろうか。そのように考えれば、調整所得金額が黒字の子会社等と赤字の子会社等が併存する場合に、赤字の合算も認めるようにすべきであると考えられる。

上の③においてすでに述べたように、そもそも、タックスヘイブン対策税制は、租税負担の不当な軽減を防止するためのものであり、必ずしも、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。また、本制度の導入以前においても場合によっては法人税法11条を通じた対応がなされていた（すなわち、タックスヘイブン子会社の所得は、そもそも親会社に帰属するとされた）が、本制度は、それを法律上明確にしたものであると考えられるから、タックスヘイブン子会社が存在しない（利用されていない）場合と同じような課税が達成されればそれで制度の目的は達成されるはずである。したがって、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、それで十分なのであるから、調整所得金額が欠損金額となった場合においても、欠損金額の繰越ではなく、その内国法人への合算を認めるべきであるといえよう。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というのでは、制度自体が懲罰的な色彩を帯びてしまうことになりかねない。

要するに、タックスヘイブン対策税制の仕組みそのものが、タックスヘイブン子会社を外国支店のように見るといふ発想の下にできているのである。これは、法人税法

11条の延長線上にこの制度が位置づけられることの反映であろう。そして、内国法人について全世界所得主義に基づいて課税を行う以上、海外の損失は損金算入しないというわけにはいかないであろうが、そうであるならば、実質的に支店と同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、当然の措置であると考えられる。

また、近い将来において、日本においても連結納税制度が導入されるものと思われる（さらに、時価主義的な発想の高まりという流れの中で、株式の時価評価の対象が拡大されれば、それは、連結納税制度と類似の効果をもたらすであろう）。もちろん、連結納税制度において外国法人が連結の対象となることはおそくないであろう。しかし、タックスヘイブン対策税制は、一種の連結納税制度なのであるから、赤字の場合は適用を排除するというのは、基本的な矛盾である。

もっとも、赤字法人の赤字の合算を認めると、それを利用した新たな課税逃れが行われるおそれもある（たとえば、金融取引を用いて、合算対象となるタックスヘイブン子会社に人為的な操作を通じて赤字を付け替える等）から、赤字の合算は、たとえば、同一業種の黒字のタックスヘイブン子会社と赤字のタックスヘイブン子会社のような同質性のある場合にのみ認めるといった制限を設けるということは必要かもしれない。しかし、いずれにせよ、すべての場合に、赤字の合算を否定するという制度は、必ずしも正当化できないのではなかろうか。

3 課税済留保金額の損金算入

本制度の本来の制定趣旨からいって、次

に問題であると思われるのが、課税済配当等に係る二重課税の排除措置である。

すなわち、タックスヘイブン子会社がタックスヘイブン対策税制の適用により課税の対象とされた所得を原資として配当等を支払った場合には、二重課税が生ずるので、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。ところが、この措置の対象となるのは、内国法人の配当支払等の事実の生じた日を含む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。しかし、いったんタックスヘイブン対策税制による合算課税を行った以上、課税済留保金額を原資として配当が支払われた場合には、期間制限を設けずに損金算入を認めるべきなのではなからうか。そうでないとすると、上のタックスヘイブン対策税制の本来の趣旨に合致しないことになってしまうであろう（支店から課税済利益が送金されても課税されないのは当然のことである点に留意）。そもそも、一度日本において課税した金額について、配当された段階で日本がまた課税するというのでは、理論的には説明のしようがない。

同様に、タックスヘイブン子会社の株式を譲渡した場合のキャピタル・ゲイン課税についても、タックスヘイブン対策税制の本来の趣旨からいえば、非課税としても特に不都合ではないと考えられる。タックスヘイブン子会社の株式譲渡に関して、当局の解説は次のように述べている（高橋・前掲書179頁）。

「本税制では、たとえ内国法人が、既に課税の対象とされた特定外国子会社等の株式

を売却することによって、キャピタル・ゲインを得たとしても、そのための調整は何ら行われないこととなっている（措通66の6-16）。これは、一般論として、我が国の税法は、株式の売却益についてそのすべてが法人の留保利益から成るものとは考えていないことから、一般の収益と同様に課税することとしており、換言すれば、株式の売却益に対しては受取配当等に認めているような益金不算入の制度は認めていないことと同じ趣旨に基づくものであると考えられる。

これに対し、本税制の対象となる特定外国子会社等は、一般の法人と比して閉鎖的な法人が多く、株式の売買価格は、かなりの程度その法人の留保利益を反映しているのではないかと、という見方もあろう。しかしながら、特定の業種については、むしろその企業の収益力が大きく株価を左右することも考えられ、また、そもそも軽課税国に所在する法人の株式は、本来的に売買の対象とはされないものと考えられる。このような理由から、本税制においてのみキャピタル・ゲインについて特別な取扱いをすることは適当ではない、という立場をとったものである。」

しかし、この説明は、あまり説得的なものとはいえない。そもそも、タックスヘイブン子会社が実質的に親会社の一部門にすぎないからこそ、外国法人の所得を内国法人の所得に合算して、内国法人に対して課税するという、（法人格を無視するような）大胆な措置が導入されたのであるという点を考えれば、キャピタル・ゲインについても一定の範囲で非課税措置を導入すべきであるといえよう。

4 移転価格税制との関係

第三に、タックスヘイブン対策税制と移転価格税制との間の関係の問題があげられよう。この両者の関係については、移転価格税制は取引ごとの調整を念頭においたものであるのに対して、タックスヘイブン対策税制は事業年度を単位とした措置であるから、現行の制度の下においては、まず、移転価格税制を個別に適用し、そののちに事業年度全体についてタックスヘイブン対策税制を適用するということになるであろう。

同様の問題は、理念的には、移転価格税制等と連結納税制度の間でも生じうる。しかし、そもそも外国法人は連結の対象とされない場合が多いし、また、連結対象法人の内部取引については移転価格税制等を適用しないという方式が通常なのではなかろうか。連結納税が行われる以上、移転価格税制等の内部取引に対する調整は不必要であるという考え方にはそれなりの理由がある。

したがって、タックスヘイブン対策税制と移転価格税制の関係に関しても、立法論としては、タックスヘイブン対策税制が存在する以上、移転価格税制を適用する必要はないという方式も、理論的に考える限り十分に成立しうるのではなかろうか（ただし、現行法の解釈としては、それは無理であろう）。むしろ、その方が制度の簡素化につながるであろう。また、そうすることにより特段の不都合が生ずるとも思えない。

まとめ

タックスヘイブン対策税制について考える際には、日本企業の国際的な競争力の確保と、課

税の公平性の確保という、いずれも譲ることのできない要請の対立の中で、ぎりぎりの調和を如何にして発見するかという問題意識をもって、制度改革を考えていく必要がある。その点において、本稿において述べたように、タックスヘイブン対策税制の中で、必要以上の懲罰的課税を行うことはあまり望ましいこととはいえないのである。早急な立法上の対応が望まれるところである。

なお、付言するに、現在のタックスヘイブン対策税制に関して、より厳格な対応が必要なのは、タックスヘイブンに親会社や本店がある場合についてであろう。これらの場合においては、当該親会社なり本店の株主が日本に存在しなければ、日本のタックスヘイブン対策税制の適用はそもそも問題とならない。日本で源泉徴収が行われないような形で、このような親会社や本社に利益が付け替えられれば、子会社や支店が日本で得た所得についての日本における課税は行われない。たとえば、タックスヘイブン法人の子会社が日本で保険事業を行っている場合に、当該子会社から親会社に再保険がなされれば、当該子会社の日本における保険事業から生ずる所得は、日本において課税されない(inversion)。このような場合に何らの手も打てない制度であるならば、その存在意義さえ疑問となりかねないのではなかろうか。

中里 実 先生 略歴

1978年3月、東京大学法学部卒業。その後、東京大学法学部助手、一橋大学法学部助手、講師・助教授、ハーバード・ロー・スクール客員研究員、UCLA スクール・オブ・ロー客員教授、東京大学法学部助教授を経て、現在、東京大学法学部教授。

また、現在、税制調査会特別委員、国民生活審議会特別委員、財政制度等審議会臨時委員を務める。

めがねある記

船会社の仲間たち

第 24 回



今回、登場して頂くのは

国際マリントランスポート(株)
船舶管理部海務グループリーダー
新山良夫さん(41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？

安全運航、保全整備、予算管理等の船舶管理全般を行っている部署です。因みに、管理船舶は、コンテナ船、PCC、バルカー等の船舶管理を行っています。私の担当は、ISM CODE、保険 Claim 処理及び海務関係全般です。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

夜を徹して本船の事故処理にあたり、一区切りついたときの安堵感とその後のお酒でしょうか。

3. 御社の自慢といえば？

Heavy Smoker 揃いの当部 Staff が、ある日突然、机上での喫煙を止めた如く、何事にも決断と実行力をもってあたること。(当然のことか?) お金をかければそこその安全は確保できるかもしれませんが、常にコストセーブを意識しながらの安全管理体制は、船主殿にも好印象を与えているものと確信しております。

4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えて下さい。

他の業務についてほとんど考えたことはないのですが、可能であれば、船とは全く関係のない仕事もしてみたいです。

国際マリントランスポート(株)の事業概要

商船三井グループの船舶管理会社としてコンテナ船・自動車専用船・石炭専用船・鉱石専用船の船舶管理を安全運航と資産管理維持を図り、良質なサービスを国際競争力のあるコストの提供に努めています。



London 便り

2001年3月 BIMCO

BIMCO のベーターセン船長と親しく話しをする機会がありました。彼は BIMCO の事務局次長ですが、BIMCO といってもあまりご存知ない方もいらっしゃるかも知れませんが少し説明してみましよう。BIMCO は The Baltic and International Maritime Council の略で日本語では「ボルチック国際海運協議会」と訳されているようですが、ビムコの方がとおりが良いようです。これは1905年にデンマークのコペンハーゲンで誕生した民間の海事団体で現在は約1000の船主、1650の船舶ブローカー、そして100余りの各種のクラブや団体が加入している文字通り世界最大の海事組織です。本部は創立以来コペンハーゲンにあります。

BIMCO の活動分野はきわめて広く、ほとんどの海事関連業務に関わっています。近年は人命と船舶の安全や海洋環境の保護が最も注目を集めているところから、IMO に積極的に参加し各種の委員会で精力的に活動しています。海賊問題、海上の不正商行為、密航者や麻薬問題等にも力をいれていますが、船員問題にも関心深く、5年毎に行われる ISF (国際海事連盟) と共同で行う世界の船員需給調査は唯一の全世界的な船員統計として関係者の注目の的ですが、

しかし何といっても BIMCO が有名なのはそ

の各種の海運用書式、すなわちチャーターパーティ等の契約関係書類だと思われます。しかもコンピュータ化に先駆けて各種の書式のソフトウェアを作成し関係者に提供しています。BIMCO Charter Party Editor とか BIMCO Voyager Estimator や BIMCO Laytime calculator などはその代表的なものでしょう。また BIMCO の提供する世界各地の港湾事情は正確なことで定評があります。

さてこのベーターセン船長 (少し長いのでファーストネームのステインと呼ぶことにします) ですが、元はデンマークの East Asiatic Company (EAC) の船長です。この EAC の海運部門は数年前にデンマークのマースクラインに売却され、その商事部門はシンガポールに移り今はもう存在しませんが、かつては有名なマースクラインと堂々と張り合ったと言います。私はこの EAC の所有するシエナ号と言う貨物船に3ヶ月近くスーパーカーゴ (テクニカル・アドバイザー) として乗船したことがあり、何となく親しみがありません。

ステインに言わせると EAC はきわめて家族的な雰囲気の中で船員の待遇については当時の他の会社と比べて二歩も三歩も進んでいたといえます。確かに EAC の船員は厚遇されていたようでした。シエナ号の士官の居住区も文字通り豪華ホテル並で私のキャビンも重厚な扉が



付いており、船が揺れている時は開け閉めに苦
労した程でした。船長室は50畳はあるかと思わ
れるロビーがあり豪華な家具が置かれていたの
が記憶に残っています。

乗組員はほとんどデンマーク人でしたが、女
性も多く二等航海士、三等機関士、無線通信士
が女性、そしてウェイトレスも乗っていました。
船長夫人も便乗しており、これだけ揃うとなか
なか華やかなものでした。航海中の土曜日のお
昼は士官全員が制服を着てサロンに集まり、ア
ルコール度のきわめて高いアクアビットで乾杯
した後、食事するのが慣わしで、日本の船とは
ずいぶんと雰囲気がちがうと今更ながら感心
したのを覚えています。それだけにステインも
EACの海運部門が売られてしまったことが慨
嘆にたえないようです。

ステインはこのEACの駐在船長として香港
に数年間勤務しましたが、この時、彼の管轄下
の日本には何度も出張したことが縁で、日本を

良く知っており、相当な日本びいきでもありま
す。奥さんのハンナも同様に日本が大好きで、
今でもコペンハーゲンで日本語の勉強を続けて
いるそうです。彼のコペンハーゲンの自宅はま
だ訪れたことはありませんが、彼の自慢は多く
の日本土産と並んで日本産の錦鯉がいることで、
庭にわざわざ池を作って十数匹の錦鯉を育てて
いるそうです。休日に香港時代から愛用してい
るサンダルをつっかけて、池のKOI・CARPに
餌をやるのが一番のストレス解消法だと言いま
すから、何やらかつての田中角栄のようです。

北欧系の人々は一般的に大柄で（私は大男に
会うたびに人類にもベルクマンの法則が適用さ
れるのではないかと思います）、重々しく無口
で取っ付きにくいイメージがあります。しかし
ステインは背丈こそ日本人並ですが、ビヤ樽の
ような体格、金髪・碧眼・赤ら顔、何処から見
てもヴァイキングの末裔であることを疑う人は
ないと思いますが、その外交的で陽気な性格は、
彼がそこに居るだけで場が盛り上がるような雰
囲気があります。ステインはBIMCOの技術及
び事務局運営担当の次長ですが、BIMCOの業
務範囲が広い所から広範な技術に関する知識を
持ち、船主団体の会議でも要領のよい総括を行
い尊敬を集めています。かねがね日本の船主に
はもっとBIMCOに参加して欲しいと言っ
ており、会員獲得に力を入れるとのことでした。
これから日本で見かけることが多くなるで
しょう。この写真と私の描いた文書を読んで戴け
れば初対面でもすぐ見分けがつくと思います。

（欧州地区事務局長 赤塚 宏一）

第27回

潮風満帆

泥の中の “なまず”の暴れ方



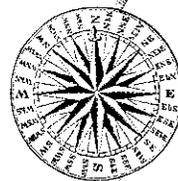
東京湾パイロット 石川利之

貨物船『はんぷるぐ丸』は五大湖航路の復航・サルエヤ港でデュポンのプラスチック原料を積み込み出港作業、1,200馬力のタグボートを“とも(船尾)”に、600馬力の奴を“おもて(船首)”に配し、後進で狭水道のセントクリア河の急流に乗り入れました。船尾を強引に上流に向け、タグボートの援助をうけながら右回頭し出港する計画でしたが……。急流の中、タグの力不足のため、船体は河の流れに斜めに角度を保ったまま流れ出しました。上流と下流から一隻づつの俗称キャット・フィッシュ(なまず)。3万D/Wの大型舢舨が接近して来ます。夜の20時30分頃、“おもて(船首)”に立つC/O(チーフオフィサー)の私は全身に寒気を覚えました。パイロットの吹くホイッスルに応えるべく全力で働くタグボートも急流の中では思うようにならず、上流に向進して来る。“なまず”が見るみる接近します。なまずのマストで発光信号がきらめき、直後、汽笛がけたたましく鳴り響きます。下流に向う“なまず”も同様汽笛を鳴らし、絶体絶命という言葉がふさわしい状況です。『キャプテン前方のなまずが危険です!!』『よし、チョッサー左の浅瀬に向けて乗り揚げるぞ!!ハードポート・フルアヘッド(取り舵、前進全速)!!』。C/Oの私はその時、『了解。どうぞ!!』と返事をしたそうです。前方のなまずは両舷錨を投下、ウインドラス(揚錨機)が火花を吐きながらチェーンを繰り出し、かつ短三声を鳴らして全力後進中。本船は右舷すれすれにこれをかわしつつカナダ領域の浅瀬、そこは、背の高い葦の生い繁っている処に突入したのです。突入の直前、用意してあった右舷錨を投入しました。吠えるエンジン音、体が前に倒れかかるショック、ホックスル(船首楼:甲板部分)が浮き上がり、そして船体が止まり、体が右にがっくり、船体がゆっくり傾斜したのです。振

り向くと、船橋が街の灯の中で傾斜しているのがはっきりと見えました。よかった!! 衝突は避けられた。しかし全速力で乗り揚げた!! 身も心も引き締まります。『ボースン、直ぐ船のサイドを十米間隔でサウンディング(測深)してくれ。大工さん、君はビルジとタンクのサウンディングを頼む。全員で手分けして、結果をブリッジに届けてくれ。俺は船長と打ち合わせる。』吠えていたエンジンが止まり、静かすぎるようなブリッジに上がると、窓にもたれて放心状態のパイロットとソファに腰かけて頭を抱えているキャプテンの姿が見えました(船長でなくてよかったな、チラッと思いました)。船長に、サウンディング実施中なので間もなく本船の置かれた状況が判明すること。コーストガードに連絡する必要があること、タグボートの援助の可能性(全く不可能である)をパイロット経由調査することを告げ、C/E(機関長)に現状エンジンの状況説明を問い合わせました。そして30分後、サウンディングの結果の詳細図面が届けられました。当時の五大湖航路には、ベテランのクォーターマスター(操舵手)が2名増



7つの海のこぼれ話



員されており、彼らの協力で速やかなデータが得られたのです…。船首部分で1m50、船体中央部でも50cm、泥の中に突っ込んで、しっかり埋まっていることが判明しました。しかし、船体の後半分は浅瀬の斜面から外れて、水深の深いストリームに浮いていました。

本船を浮上されるためには、少なくとも、1,800トンの貨物を揚げる必要があることが計算で解りました。しかし本船はプロペラが有効に回せる状況にあり、後進で船体の脱出、浮上を試みることにし、機関長の同意を得て、油、バラストを“とも(船尾)”方向にシフト完了後、総員 S/B(スタンバイ)、エンジンスタート。私は、“おもて(船首)”で錨を巻き上げの用意、“とも(船尾)”方向を眺めると、エンジンの始動で回転数が上ると共に船体の振動が激しく、船体、後方半分の上下動がより激しい。船が折損するのはと心配になり、思わず回転を下げることを進言しました。その後30分ぐらい、いろいろと回転数を変えながら、後進脱出を試みるも、船体は泥の中にしっかりと入り込み、びくとも動かず。この時です。『チョッサー、パイロットが前進で左右に舵を取ってはどうか?と言ってるがどうだろう?』『いい考えだと思えます。フルスピードで乗り揚げでますから、これ以上、乗り揚げることはありません。泥の中の“なまず”か“うなぎ”のように暴れてみたらどうですか?』『よしやろう!!』。そして始まりました。徐々に前進回転を上げても振動は起きません。遂にフルアヘッド!! 舵を大きく右そして左に。“おもて(船首)”で“とも(船尾)”を見つめていると街の灯の中で僅かに動いたのです。『キャプテン少し動き始めました!!もう一度ハードポートやって下さい』。そして2度、3度。だんだんと振れ動き振幅が大きくなる。そして何回目かのハードポート。突然船体がぐらっと右に傾き、そしてそのままずると後方に動き出した、いや滑り落ち出したのです。『エンジンスト



ップ!!』。それは、造船所における進水式のような光景でした。やったあ!!フォックルの全員が歓声を上げました。はんぶるぐ丸は泥の斜面を滑り降りてストリームに浮かび、ゆっくりとローリングを続けて、そして、何事も無かった如く静かに止まりました。私はボースン(甲板長)と握手、錨を巻き上げ、そしてブリッジの船長にお祝いの言葉をマイクで伝えました。『スローアヘッド、スターボードテン(前進微速、面舵10度)』パイロットの晴々とした声が聞こえて来ます。時に24時30分。約4時間で本船は浮いた船に戻りました。サルニア出帆時、7m20イーブンキール(等喫水)だった本船の喫水まで、バラスト、油のシフトを徹夜で行い、翌日、次の港のトロントでフログマンを手配して船底チェック施行。

海兵隊の猛者であったというムキムキマンのフログマンが水の中から顔を上げて「チーフ、OK!! ノートラブル」、マウスピースを外した彼の言葉が神仏の声と聞こえました。

2年後、穀物運搬船のC/O時代に霧が発生しているミシシッピー河航行中乗り揚げた時、この経験から、無事自力脱出に成功。船長に感謝されました。成功経験は自信に繋がります。しかし、一番大切なのは、この類の経験は船長になる前に経験することです。



2 国際海運集会所 (ICS) は、シップリサイ
 / クリング・ワーキンググループを開催し、
 6 船のスクラップ促進と、派生する資源の有
 日 効活用に向けた技術的な課題や船主の行動
 規約などにつき議論した。

13 国土交通省は、2001年1月分の新造船建
 日 造許可集計結果を発表した。それによると、
 国内・輸出船合計22隻 85万9千総トンで、
 前年同期に比べ3隻、総トン数は35.2%と
 それぞれ減少した。

16 国土交通大臣は、船員中央労働委員会に
 日 「2001年度の船員災害防止実施計画」の作
 成を諮問した。同計画の主要対策では、総
 合的な安全対策の推進、安全衛生委員会や
 協議会の整備・活性化などを通じ、作業時
 や高年齢船員の死傷災害事故防止対策を推
 進することや、作業の標準化による安全の
 確保を求める。

19 アジア船主フォーラム (ASF) シッピン
 日 グ・エコノミックス・レビュー・コミッテ

イー (SERC) 第8回中間会合が、インドネ
 シア・バリで開催された。

(P. 2 海運ニュース国際会議レポート参
 照)

22 国土交通省は、首都圏第3空港の候補地
 / 23 日 に応募した各団体からの提案内容16案につ
 いてヒアリングを行った。今回のヒアリン
 グでは航路への影響を中心に聴取を受けた
 団体もあり、この聴取結果については第4
 回調査検討会で報告することとなっている。

22 国土交通省は、独立行政法人評価委員会
 日 (委員長：木村孟 大学評価・学位授与機
 構長)を設置した。同委員会は、独立行政
 法人に移行する航海訓練所、船舶技術研究
 所、港湾技術研究所などの研究・教育機関
 を対象に、業務実績の評価や中期計画につ
 いて意見具申することとしている。

26 国土交通省は、海上ハイウェイネットワ
 日 ーク推進委員会 (委員長：杉村武彦 一橋
 大学教授)を設置し、第一回会合を開催し
 た。同委員会では、高速・多頻度輸送のニ
 ーズが高まる中、船舶航行の安全性と海上
 輸送の効率性を両立させた海上交通環境の
 整備を港湾局、海事局、海上保安庁が協同
 して目指すこととしている。



船協だより

公布法令（2月）

- ㊦ 電波法施行規則の一部を改正する省令
(総務省令第9号、平成13年2月1日公布、平成13年2月1日施行)
- ㊦ 無線設備規則の一部を改正する省令
(総務省令第10号、平成13年2月1日公布、平成13年2月1日施行)
- ㊦ 無線局免許手続規則の一部を改正する省令
(総務省令第14号、平成13年2月20日公布、平成13年2月20日施行)
- ㊦ 周辺事態に際して実施する船舶検査活動に関する法律の施行期日を定める政令
(政令第40号、平成13年2月23日公布、平成13年3月1日施行)
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則一部を改正する省令
(国土交通省令第32号、平成13年2月28日公布、平成13年3月1日施行)

陳情書・要望書等（2月）

- 宛 先：海上保安庁、水産庁
件 名：備讃瀬戸における船舶航行の安全確保について
- 要 旨：例年、備讃瀬戸東航路海域で3～6月の間行われる、こませ網漁業によって航路が全面閉鎖されるばかりか、航路付近の可航水域も狭められる状況があり、航路航行船舶の安全な航行が阻害され大型船の重大海難の発生が懸念されることから航路内可航幅300mの確保などを要請。
(P.9 海運ニュース内外情報参照)

国際会議の予定（4月）

IMO 第46回海洋環境保護委員会 (MEPC44)
4月23～27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
1998	50,645	36,653	13,911	▲ 0.6	▲ 10.5
1999	47,557	35,204	12,352	▲ 6.1	▲ 4.0
2000	51,657	40,915	10,741	8.6	16.0
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
9	4,679	3,383	1,295	9.6	16.9
10	4,476	3,786	690	8.3	27.8
11	4,283	3,687	596	10.1	14.3
12	4,626	3,810	816	8.2	20.9
2001年1月	3,625	3,721	520	3.2	24.4

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
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
2000	107.77	102.50	114.90
2000年2月	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
10	108.36	107.75	109.18
11	108.89	107.15	111.25
12	112.20	110.45	114.90
2001年1月	117.10	113.85	119.25
2	116.07	114.90	117.25

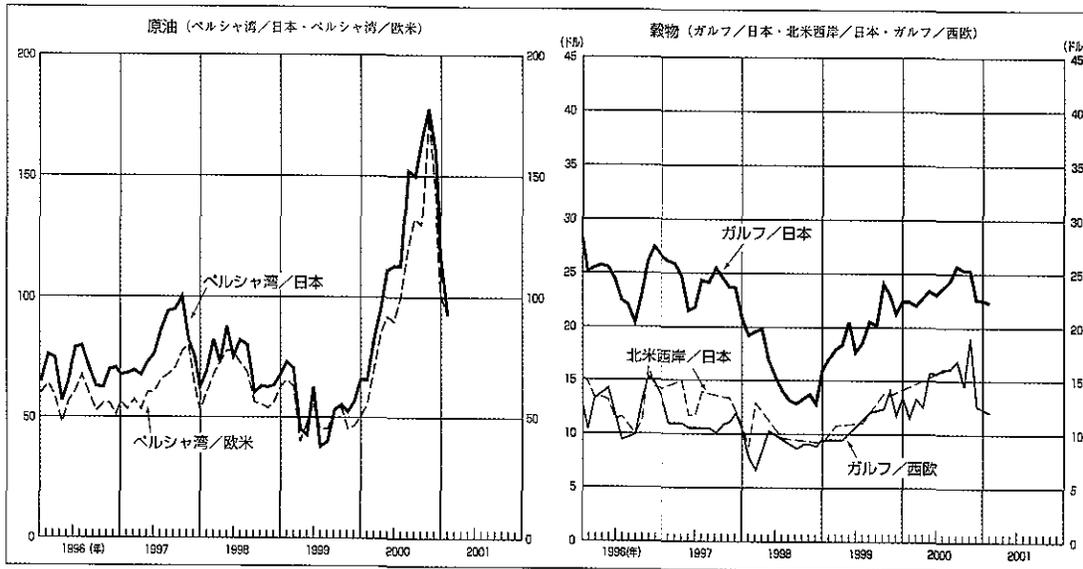
(注) 大蔵省貿易統計による。

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)									
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他	Trip	Period	
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	184,621	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	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	
10	11,467	0	11,467	2,017	4,473	4,353	0	557	0	67	11,171	2,878	
11	17,175	535	16,640	2,195	3,760	9,919	48	556	15	147	12,302	3,692	
12	9,614	370	9,244	1,687	2,675	4,113	0	534	34	201	10,058	1,952	
2001	1	17,729	210	17,519	1,815	6,803	7,070	79	1,481	206	65	11,664	3,840
2	13,821	150	13,671	2,161	3,574	7,435	0	389	0	112	14,061	3,859	

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



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					
	1999		2000		2001		1999		2000		2001	
	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	67.50	60.75	65.00	48.00	118.00	80.00	62.50	51.00	50.00	40.00	100.50	82.50
2	72.50	59.50	65.00	54.00	92.50	86.00	65.00	50.00	55.00	45.00	92.50	70.00
3	70.00	51.00	82.50	62.00			62.50	42.50	70.00	55.00		
4	45.00	35.00	95.00	78.00			40.00	33.50	85.00	64.00		
5	42.50	37.75	111.25	93.75			47.50	33.50	92.00	75.00		
6	62.50	45.00	112.50	96.50			55.00	37.50	95.00	80.00		
7		38.00	112.50	98.00			45.00	36.75	100.00	82.50		
8	40.00	36.00	152.50	112.50			45.00	36.00	120.00	90.00		
9	52.50	45.75	150.00	128.00			52.50	43.00	132.50	105.00		
10	54.50	48.00	165.00	113.50			53.75	45.00	130.00	105.00		
11	52.00	44.00	177.50	164.50			45.00	40.00	175.00	125.00		
12	56.00	47.50	160.00	140.00			46.25	40.00	142.50	125.00		

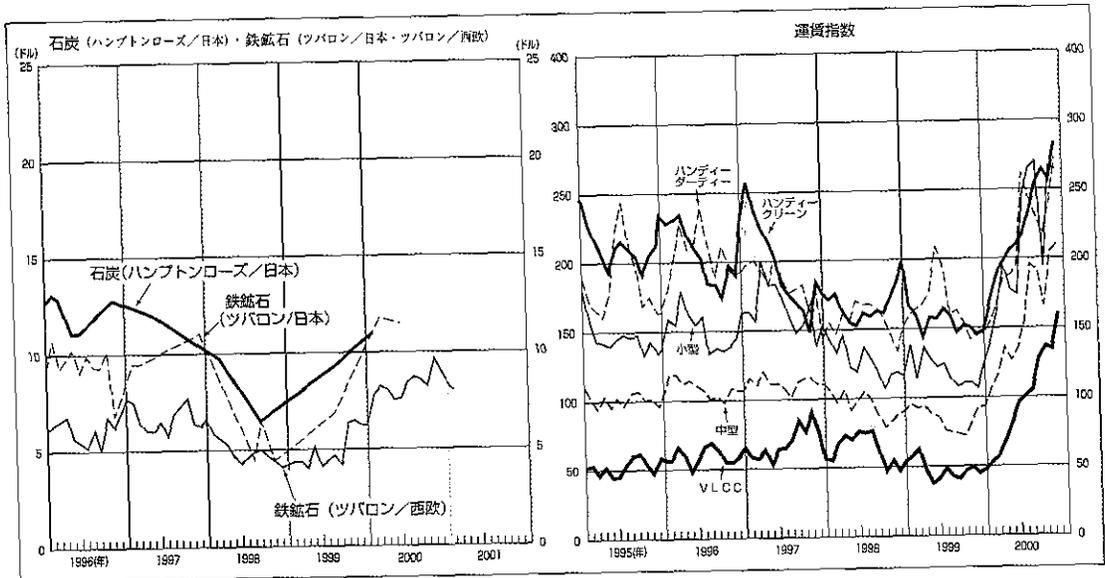
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	2000		2001		2000		2001		2000		2001	
	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	22.50	21.25	22.50	21.50	—	—	—	—	13.20	11.50	—	—
2	22.50	20.00	22.25	21.00	—	—	—	—	11.50	11.10	—	—
3	22.00	21.00	—	—	—	—	—	—	—	—	12.00	—
4	22.75	22.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	23.35	21.85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	23.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	24.25	23.45	—	—	16.13	15.75	—	—	—	—	—	—
9	25.75	24.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	25.25	24.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	25.25	22.85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	22.50	20.85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(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 (ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

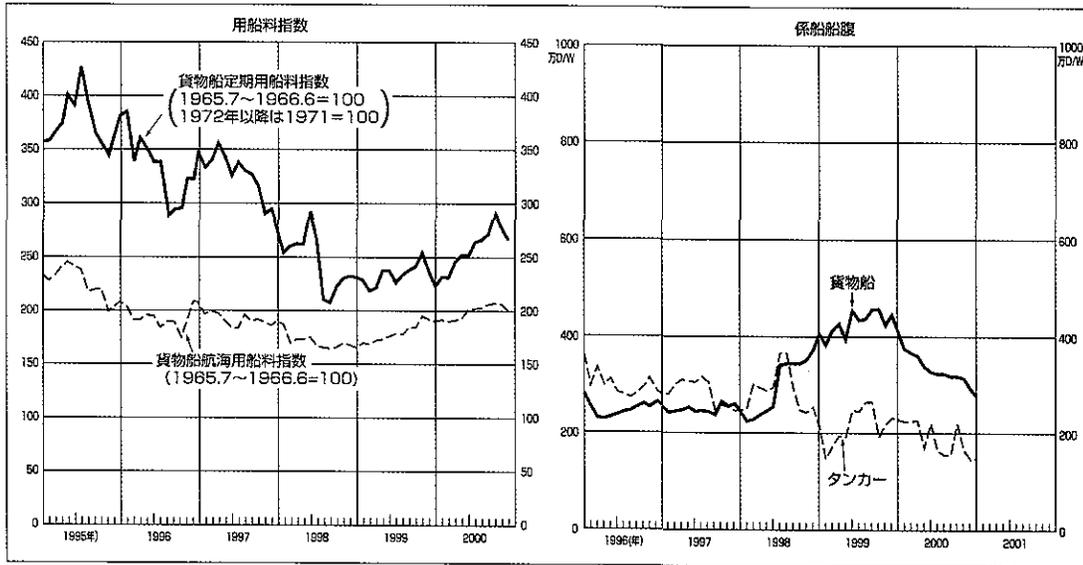
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2000		2000		2000		2000		2000		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	6.00	8.45	7.20
2	11.00	—	—	—	—	—	—	—	7.85	5.00	8.00	6.35
3	—	—	—	—	11.75	—	—	—	8.20	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	8.05	7.25	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.90	—	—
6	—	—	—	—	11.50	—	—	—	7.60	6.70	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	8.42	7.20	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	8.70	7.20	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	8.55	7.13	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	8.20	8.00	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	9.65	8.25	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(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	小型	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	53.7	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	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6
10	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3	47.0	71.3	109.8	153.6	151.3	136.2	165.1	194.1	217.3	264.9
11	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9	49.5	82.5	110.9	141.7	150.1	134.3	204.7	267.0	240.9	257.8
12	48.6	88.2	119.8	133.3	182.3	44.8	91.2	106.3	146.9	144.1	160.1	209.8	264.6	272.0	283.1
平均	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1	43.0	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。(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=ハンディーターティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディークリーン: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	206.0	364.0	293.0	327.0	208.0	238.0	271.0
10	221.0	176.0	191.0	165.0	185.0	207.0	355.0	294.0	316.0	222.0	241.0	290.0
11	198.0	188.0	189.0	170.0	195.0	206.0	344.2	323.0	290.0	231.0	254.0	278.0
12	209.0	211.0	186.0	168.0	192.0	200.0	374.7	323.0	294.0	232.0	237.0	267.0
平均	226.1	193.3	192.6	172.1	178.3	198.4	375.5	334.9	328.1	245.5	233.7	255.8

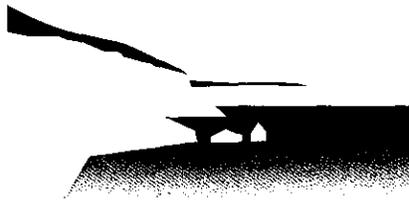
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1999						2000						2001					
	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												
1	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292	265	2,354	2,775	41	784	1,477
2	317	3,094	3,830	47	907	1,487	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221						
3	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221						
4	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257						
5	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926	305	2,773	3,381	43	914	1,698						
6	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194						
7	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443	291	2,630	3,225	41	865	1,639						
8	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639	286	2,622	3,224	40	813	1,552						
9	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631	280	2,569	3,183	40	813	1,552						
10	355	3,544	4,576	49	1,141	1,940	292	2,618	3,185	44	1,140	2,201						
11	347	3,332	4,248	47	1,236	2,193	289	2,574	3,135	42	877	1,644						
12	355	3,456	4,449	46	1,293	2,308	271	2,429	2,914	40	779	1,471						

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

編 集 後 記



少々、季節遅れで恐縮です。今年の冬は暖冬であるとの気象庁の予報でありましたが、1月27日に、3年ぶりの関東地方の大雪警報が発令された。その為、東海道新幹線のダイヤの乱れ、羽田空港の発着便にも影響し、利用客が足止めされたり、首都高速道路の一部通行止めなど混乱が生じ、雪の力を痛感した日でありました。また、降雪の後の道路の凍結もやっかいなものであります。最近の自然脅威は、インド西部グジャラート州一帯を襲った大地震でありましょう。地震発生後1ヶ月経ちました。犠牲者の数はインドの比ではありませんが、6年前に発生した淡路、阪神大震災をも決して忘れられるものではありません。実は私も被災した一人であるからです。とは言っても、直接震度6強を体験した訳ではなく、本当の恐ろしさを話すにはかなり不十分ですが、苦い思いを少々書くことにします。当時は出向先の茨城県の大洗港におり、テレビの報道でちょっとひどいな、と感じる程度のものでした。幸にして、父親がインドネシアのバンドンに出張中であり、母親1人震災の恐怖を体験してしまいましたが、なんとか無事であるとの連絡を受け、私も落ち着きを取り戻し、震災の後、3日後に実家に帰った。ところどころ道が盛り上がり、電信柱も根こそぎ横たわっており、駅周辺は家屋が倒壊して、前の景色がすぐに思いつかない状況だった。自衛隊や各地方から救援物資を運ぶトラック。「救援物資輸送中」と張り紙をしたオートバイも、かなりの台数が行き来していた。町の変貌を目の当たりにし、また、落ち着きをなくしながらも、実家（マンション）に帰った。しかしマンションの住人は、近くの警察学校にて避難生活を余

儀なくしていた。そこに、一足早く、帰国していた父と3人再会したわけである。喜びも東の間、倒壊は免れたが住居不可の赤紙の貼られたマンションに住むことはできず、昼間に5強の余震のこないことを祈りながら家具等の整理、夕方に住人全員が避難所に戻り、配給食を食べた後、ミーティングで情報交換し、9時に消灯するという集団生活が始まった。（これが2週間続くことに――）集団生活の息苦しさ、日常の各家々の状況を見聞きすることなど、プライベート部分を垣間見るのは、こころ苦しいものがあった。ともかく、マンションの再建か、立ち退きかの住人同士の話し合いが展開していくのである。いろいろ生活の不便は当然ありましたが、今回、水の大事さを痛感した。部屋が8階だった為、タンク1杯を2杯ずつ1日7回1階から階段で運んだのがきつかった。校庭の隅に簡易棺桶が段積みになっていたことを思い出す。毎朝、7時に警察学校の校庭に、道警察隊、警視庁白バイ隊、広島県警等200人集合し、朝礼の後、救助活動等出動して行ったこと、また、鉛色の心中と対象に、天気良く空が澄み渡り、いつもの穏やかな芦屋の海から遙か六甲の海までよく見えたことを覚えている。町の傷は癒えても、心の傷は6年たってもまだ癒えない。そういえば、神戸港のダメージの根が深く、いまだ港の機能が震災前までに達せず、劣勢に立たされているとか、私も神戸港を愛する一人として大いに気になるのである。

川崎近海汽船
総務部課長
廣岡 啓

せんきょう3月号 No.488(Vol.41 No.12)

発行 平成13年3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)

日本船主協会 環境憲章

環境理念

日本船主協会は、地球・海洋環境保全が最重要課題のひとつであるとの認識に立ち、海難事故や油濁による海洋汚染を防止するため船舶の安全運航を徹底するとともに、環境負荷の低減および資源の有効活用を推進します。さらに、海運があらゆる産業活動と市民生活を支える物流インフラストラクチャーであることを踏まえ、環境保全への一層の取り組みを図り、わが国ならびに世界経済の健全な発展に寄与することに努めます。

行動指針

日本船主協会は、環境保全に関する行動指針を次のとおり定め、環境対策の推進に努めるとともに会員会社の積極的な環境保全への取り組みを支援します。

1. 地球・海洋環境に関わる国内外の法規の遵守と自主的な環境方針の策定による一層の環境保全
2. 船舶の安全運航を確保するための管理システムの構築と徹底、安全運航に寄与する機器の開発支援と導入促進
3. 省エネルギー・輸送効率に優れた船舶および設備の採用、船舶の運航に伴う環境負荷の低減、廃棄物の削減と適切な処理
4. 海洋汚染事故の原因となるサブスタンダード船排除の積極的な推進と船舶リサイクルの促進
5. 船舶の運航技術の向上と地球・海洋環境保全のための適切な教育・訓練
6. 海難事故および大規模災害等に備え、迅速な対応が取れる適切な体制の維持・整備促進
7. 環境保全活動に関する積極的な情報の提供、環境問題への意識向上と環境保全への日常的取り組みの強化
8. 環境対策に関わる内外関係機関等との連携の強化および内外フォーラム・会議への積極的な参加と貢献