

平成13年6月20日発行 毎月1回20日発行 No.491 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2001

6

社団法人 日本船主協会



21
century

せんきょう

6
JUNE 2001



<p>■巻頭言</p> <p>「港湾の競争力」 日本船主協会 港湾物流委員会委員長 日本郵船株式会社 顧問□坂田 昇</p>	1
<p>■シンポジウム</p> <p>世界海運を先導するアジア船主のフォーラムとして役割強化 —第10回アジア船主フォーラム北京総会開催—</p>	2
<p>■海運ニュース</p> <p>国際会議レポート</p> <p>1. タンカーのフェーズアウト問題、ILO 条約改正問題等につき議論 —ICS/ISF2001年総会の模様—</p> <p>2. インターモーダル国際的効率化に向けて、民間からも意見聴取 —OECD 第66回道路交通研究計画(RTR)運営委員会の模様—</p>	9
<p>■内外情報</p> <p>1. 温室効果ガス削減に向けた検討が内外で開始される —タンカー油起源温室効果ガス排出量割当方法検討委員会の模様について—</p> <p>2. 海賊事件の約半数は東南アジア海域で発生 —2000年の海賊事件発生状況—</p>	14
<p>■寄稿</p> <p>船員訓練をパッケージとして義務付け —英国のトン数標準税制(トン数税制)について— 東京経営短期大学助教授□山下 学</p>	19
<p>■Washington</p>	32
<p>■潮風精軌</p> <p>懐かしい思い出の日々 鹿島港パイロット 元川崎汽船船長□松本光秋</p>	34
<p>■メンバー</p> <p>共栄タンカー(株) 総務部課長□芦田卓也</p>	36
<p>海運日誌(5月) 37</p>	海運統計 40
<p>船協だより 38</p>	編集後記 44

「港湾の競争力」

日本船主協会 港湾物流委員会委員長 坂田 昇
日本郵船株式会社 顧問



2000年における世界の主要港湾別コンテナ取扱量は香港が1780万 TEU で世界最多、第2位の星港以下、多少順位の変動はあるも10位までは昨年と同じ顔ぶれで、対前年度増加率は平均10%余り、他方、11位以下のアジアの諸港も著しく取扱量を増やしている。一方、わが国では東京が296万 TEU と順位を一つ下げ16位、以下横浜20位、神戸は25位と震災直後の23位よりも順位をさらに下げたという。数年来こうした状況からわが国港湾の地盤沈下が指摘され、国際競争力回復を巡る論議が盛んである。

だが、5大港合計では1010万 TEU、前年比8.3%増加と堅調に推移しているし、全国津々浦々に配備された50余りのコンテナ取扱港全体では1240万 TEU (一部推計値) を取扱い、コンテナ船の年間寄港回数では3万1千回を超え世界一であるなど、わが国は依然としてコンテナ物流の超大国である。各港湾相互の位置関係や背後圏の経済規模、輸出入貨物の割合、トランシップの比率などそれぞれ特色、役割の異なる国際港湾を単一のビジネスモデルになぞらえ、表面上の数字から相対的地位を云々してもわが国港湾の真の競争力は実現しまい。

わが国に最も相応しい独自の港湾像を追求する視点が大切であり、現状分析においては謙虚な歴史認識が必要であろう。天然資源に恵まれず、四方を海に囲まれたわが国ではコンテナ輸送に限らず、輸出入量の99.7%を海上輸送に依存しており、戦後の復興、高度成長を通じてわが国の港湾政策が果たした歴史的意義は重い。しかしながら現在ではさまざまな制度疲労の課題が生じ、広域港湾行政、重点投資と整備管理における国の関与のあり方、港湾手続きの簡素化やITの高度利用、24時間フルオープン、水先制度問題などさまざまな角度、分野から改善や改革が求められている。港湾運送事業法の改正など重要な施策もこれまでにいくつか実現をみたところであるし、国内港湾間の競争も真にわが国の産業競争力の向上に資する観点から互いに切磋琢磨するものであれば大いに歓迎したい。

わが国経済社会の生命線たる海上輸送と内陸物流の健全で円滑な流れを確保する為、その中軸に位置するのが港湾であるという自覚を持ち、港湾物流委員会としても利用者の立場から積極的に議論に参加していきたい。



世界海運を先導するアジア船主のフォーラムとして役割強化 —第10回アジア船主フォーラム北京総会開催—

第10回アジア船主フォーラム (ASF) 総会が、2001年5月22日に中国船主協会の主催により中国・北京で開催された。同総会には、アジア7地域、12船協 (豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン (インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)) から100名の代表が出席し、当協会からは生田正治会長をはじめ12名の代表が参加した。

(資料1 参照)

ASF は、1992年に第1回会合を当協会主催で開催して以来、メンバー国/地域の船主協会が北から南の順で議長を回り持ちしながら毎年開催している。

ASF は、年次総会の他に、5つの委員会 (シッピング・エコノミックス・レビュー、船舶リサイクル、船員、航行安全および環境、船舶保



▲第10回アジア船主フォーラム参加メンバー

H I P P I N G L A S H

険・法務)が原則として毎年の年次総会の間に
夫々の中間会合を開催している。

今回の会合では、まず各委員会が個別早朝会
合を開催し、その後の本会合で各委員会から主
な活動報告が行われた。

本会合では、メンバー船主間での共通認識を
確認し、率直かつ前向きな意見交換が行なわれ
た後、共同声明(資料2参照)が採択された。

共同声明では、各委員会の懸案事項が盛り込
まれた他、今回初めて海洋環境保護が最重要問
題として前文で言及された。また、 SHIPPING
・エコノミクス・レビュー委員会の生田委員
長の後任として、草刈当協会副会長が委員長に
就任することが承認された。

次回第11回会合は、2002年5月27-29日に台
北で開催されることとなった。



▲会合終了後に行われた各国船主協会会長および5S委員
長による合同記者会見の様相。右端は当協会生田会長

【資料1】

第10回アジア船主フォーラム (ASF) 北京総会 日本側出席者

氏名 Name of Delegates	役職名(会社/船協) Title (Company/JSA)
生田 正治 Masaharu IKUTA	商船三井会長 (日本船主協会 会長) Chairman of the Board, Mitsui O.S.K. Lines (President, JSA)
草刈 隆郎 Takao KUSAKARI	日本郵船社長 (日本船主協会 副会長) President, Nippon Yusen Kaisha (Vice President, JSA)
崎長 保英 Yasuhide SAKINAGA	川崎汽船社長 (日本船主協会 副会長) President, Kawasaki Kisen Kaisha (Vice President, JSA)
太田 健夫 Takeo OHTA	飯野海運社長 (日本船主協会 副会長) President, Iino Kaiun Kaisha (Vice President, JSA)
松永 宏之 Hiroyuki MATSUNAGA	東京タンカー社長 (日本船主協会 副会長) President, Tokyo Tanker Co. (Vice President, JSA)
鈴木 邦雄 Kunio SUZUKI	商船三井社長 (日本船主協会 常任理事) President, Mitsui O.S.K. Lines (Executive Director, JSA)
徳川 恒孝 Tsunenari TOKUGAWA	日本郵船専務取締役 (日本船主協会 政策委員会副委員長) Senior Managing Director, Nippon Yusen Kaisha (Vice Chairman of Policy Committee, JSA)
黒谷 研一 Ken-ichi KUROYA	川崎汽船理事 (日本船主協会 国際幹事会幹事) Associate Director, Kawasaki Kisen Kaisha (Member of International Sub-Committee, JSA)
大滝 光一 Ko-ichi OTAKI	川崎汽船 総務部情報広報室長 (日本船主協会 広報幹事会幹事) Information and Public Relations Group Leader Kawasaki Kisen Kaisha (Member of Public Relations Sub-Committee, JSA)
和田 敬司 Keiji WADA	日本船主協会 理事長 Director General, JSA
小林 求 Motomu KOBAYASHI	商船三井 経営企画部専任部長 (日本船主協会 会長秘書) Associate General Manager, Planning Division, Mitsui O.S.K. Lines (Secretary to the President of JSA)
園田 裕一 Yuichi SONODA	日本船主協会 国際企画室長 General Manager, International Policy Chamber JSA

【資料2】

第10回アジア船主フォーラム共同声明

2001年5月22日、中国・北京において、第10回アジア船主フォーラム（ASF）が成功裏に開催された。会合は、中国船主協会の友好的かつ寛大な主催により運営された。

会合には、豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン（アセアン船主協会連合会：インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会により構成）各船主協会の代表100名が出席した。ASF 総会は、地理的に北から南に議長職を回り持ちしながら年1回開催されている。

ASF は1992年の発足以来、メンバー船協間の相互理解と友好関係を増進する上で大きな役割を果たしてきた。アジア船主は、総会と5-S委員会において、新世紀の課題や動向に対処するため、重要な問題について意見交換し、対応を調整している。世界の貨物船船腹量の40%以上をアジア船主が所有・運航しており、ASF は、アジアと国際海運の新たな未来を形成する上でより一層の影響力を行使するとともに、世界海運を先導し、国際海運問題においてアジア船主を代表するフォーラムとしての役割をさらに強化していく。

第10回 ASF は、アジア船主共通の利益に影響する様々な問題を検討した。それらの問題は、5-S委員会、すなわち、 SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会、船舶リサイクル委員会、船員委員会、航行安全・環境委員会、船舶保険委員会を通じ提起された。

ASF の共通認識は、以下の通り確認された。

WTO（世界貿易機関）

ASF は、WTO の海運自由化交渉が早期に再開されることを強く歓迎し、多数の WTO メンバーによる全面的な参加を要請する。

ASF は、いくつかの ASF メンバー国/地域が WTO 加盟申請を行っていることに留意し、自由貿易と世界的な自由化推進の利益のため、これら申請を強く支持する。

海洋環境

環境保護問題は、アジアおよび国際海運にとって最重要問題の一つであり、ASF は、海洋環境保護に貢献していくことを再確認した。

1. SHIPPING・エコノミックス・レビュー

ASF は、SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会（SERC）第8回中間会合が、2001年2月19日にインドネシアのバリで開催されたことに留意した。

ASF は、2000年5月の前回総会以降の SERC 主要活動の報告とバリ中間会合で採択された了解事項を承認した。フォーラムは、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支えるとの視点から、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。ASF は、以下諸点についての立場を再確認した。

定期船部門については、世界経済は中長期的に持続的発展を続けるものと思われ、米国経済に不確実な面はあるものの、直近の世界経済と荷動きは、着実かつ持続的な成長を維持するものと期待される。

CEO は、海運産業が過去に高い代償を払って学んだ経験を生かし、市場シェア重視の行動を取るべきではないことを再確認した。会合は、すべての CEO がトレードの安定を図る上での全責任と使

H I P P I N G L A S H

命を認識しなければならないことに合意した。

CEO は、この責任意識を共有し、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かなければならない。

- ・利益重視主義を貫く強い意思 (Confidence)
- ・アジア海運産業間の最大限緊密な協力 (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)

1998年米国海運改革法 (OSRA) の下で、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。また、米国、日本、EU など主要国政府当局が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重要性を認識し、これを支持していることも留意された。出席者は、荷主業界を含む「貿易業界」全体にとって有益である同制度の利点を、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を要請された。

ドライバルク/タンカー部門については、自らの企業を市場において思慮深い行動をとるよう指揮するため、CEO がトレードの状況について公平かつ正確な分析を行う上で最善の努力を行わなければならないことを再確認した。

ASF は、草刈隆郎氏 (日本船主協会副会長、日本郵船社長) が、生田正治委員長の後任として、北京総会終了時点から SERC 委員長に就任するとの SERC バリ中間会合で採択された決定を承認した。生田氏は1995年から同委員長を務めた。

2. 船舶リサイクル

ASF は、船舶リサイクル委員会の第4回中間会合が2001年3月26日、台北 (台湾) において開催されたことに留意し、以下の問題に関する ASF の立場を再確認した。

統計によると、2000年の世界の船舶解撤量は520隻、約2,258万 DWT となり、1999年の548隻、3,083万 DWT を下回る結果となった。

ASF は、船舶リサイクルが急速に海運業界の最重要課題の一つとなっていることに注目した。この理由の一つとして、船舶リサイクルに関する現行の法的枠組みは、環境に好ましい手段で船舶をリサイクルできる方法について完全には規定していないという事実が挙げられる。

ASF は、環境に責任を持った船舶リサイクルが社会に重要な貢献をすることから、この必要性を全面的に支持し、積極的に奨励する。

ASF は、船舶リサイクルについてバーゼル条約のような既存の国際ルールの解釈に関する明確なコンセンサスを得ることが必要不可欠であることを認識した。統一された解釈を得ることにより、各国あるいは非政府組織による現行規則の一方的な解釈に基づく独自の法的行動を回避することとなる。

ASF は、船舶リサイクルに関する環境保護、ならびに人的な健康・安全を含む全ての問題を一つの組織では扱うことができないことから、危険物質を示すインベントリーリストおよび自主行動指針の作成を進めている国際海運会議所 (ICS) 率先によるシップ・リサイクリング・ワーキング・グループに ASF が積極的に参加すべきであるということに同意した。ASF は、すべての ASF メンバーや他の海事関係組織が、ICS および ASF シップ・リサイクリング・ワーキング・グループによって行われる重要な作業を全面的に支持するよう要請する。

3. 船員

ASF は、船員委員会第6回中間会合が、2000年11月15日、香港において開催されたことに留意した。ASF は、以下の事項についてその方針を再確認した。

ASF は、委員会名称を性別に拘らない「ASF Seafarers Committee (船員委員会)」に変更すること

を全会一致で合意した。

ASFは、STCW '95条約に適合した72カ国が掲載された最初のIMO「ホワイトリスト」が2000年12月に発行されたことに留意した。STCW '95条約ワーキング・グループは、今後如何にホワイトリストを進行中の報告書として利用可能か議論する予定である。ASFは、旗国による他国の資格証明書の承認は、STCW基準が実際に適合していることを満足するために、旗国が独自の確認方法を備えるべきとの委員会の意見を確認した。

ASFは、第10回ASF議長がパナマおよびフィリピン政府に対して、パナマにおけるフィリピン人乗組員の訴訟に係る将来的な問題を避けるために、二国間協定に署名するよう求める書状を出すという、船員委員会および保険委員会の共同提案を了承した。

ASFは、自国籍船に使用される船員については、居住、非居住にかかわらず、自国の労働組合が自国の船主との間でILO最低賃金の解釈について合意する権利を有するべきであることを再確認した。ASFは、ILO最低賃金ワーキング・グループが可能な地域的解決策を示すために、この問題を更に検討する作業を委任されていることに留意した。

ASFは、香港船主協会が、中国の7つの海事教育訓練機関(METs)での研究プロジェクトに関して主導的な活動していることに賛辞を送った。ASFは、METsのネットワークの概念が他のアジア訓練機関に拡大し得ると考える。アジア太平洋地区船員教育・訓練機関連合会(AMETIAP)および国連・アジア太平洋経済社会委員会(UN ESCAP)といった他の組織との協調が、この概念を地域レベルにもたらす土台を提供するであろう。ASFは、アジア人船員の雇用および訓練についての地域的な協調を促進するため、地域的および国際的な組織と共に作業を継続するであろう。

ASFは、(IMO総会決議A.890による)最小安全配員が規定された場合に、旗国間の競争によって、受容し難い少ない乗組員水準をもたらし、海上での疲労を増長させるという事に重大な懸念を表明した。ASFは、IMOに対して典型的な外航貨物船に対する最小安全配員に関するIMO決議(A.890)の統一的な解釈を確保するために、より詳細な指針を作成するよう要請する。

ASFは、域内の不正証書に関する報告について懸念を表明した。ASFメンバーは、効果的な解決策を探るために、自国の主管庁と作業することに合意した。

ASFは、2001年1月にジュネーブで開催されたILO合同海事委員会(JMC)で取り纏められた「ジュネーブ合意」が、全てのILO海事条約を統合した新条約の策定を導くであろうことに留意した。船員委員会は、これを積極的に捉え、新条約の策定に関与していくことに合意した。

4. 航行安全および環境

ASFは、航行安全および環境委員会の第7回中間会合が2000年11月20日、マレーシアのクアラランプールで開催されたことに留意し、以下事案についてのASFの姿勢を再確認した。

●海賊および武装強盗

ASFは、船舶に対するすべての海賊行為および武装強盗を強く非難するとともに、同事犯が世界において引続き高い頻度で発生していることに対し重大な懸念を表明した。

国連、IMO、その他関係機関によって多くの努力が成されていること、また、船舶に対する海賊および武装強盗問題が深刻化していることを認識した上で、ASFは、海賊および武装強盗事犯に立ち向かい防止するために、すべての関係沿岸国に対し、必要かつ適切なすべての対策をとるよう要請した。本対策には、より緊密な沿岸国間の地域協力と沿岸水域の監視強化が含まれるべきである。沿岸国は、事犯が発生した場合はいつでも捜査、もしくは捜査協力をすべきであり、犯人を国際法に則り法廷に引き出すべきである。

ASFは、すべての国が、「海洋法に関する国際連合条約」、「海洋航行の安全に対する不法な行為の

H I P P I N G L A S H

防止に関する条約（ローマ条約）、「大陸棚に位置する固定されたプラットフォームの安全に対する不法行為の防止に関する議定書」を批准し有効に履行することを奨励した。また、すべての国はIMOの「船舶に対する海賊および武装強盗犯罪の捜査に関する実務手引書」を履行すべきであり、これは船舶に対する海賊および武装強盗犯罪の捜査と国家間の一貫した法体系に資するものである。

●密航者

ASFは、密航者の取扱いに関する指針と推奨対応例を集約するためのIMOによるFAL Convention（簡易化条約）改正の動きを明確に支持した。

ASFはコンテナを利用した密入国が依然問題であることに留意した。会合は、ターミナルに対し、最大限の保安対策の実施を強く要請するとともに、すべてのアジア諸国政府に対し、関係者以外が船舶に立ち入ることを防ぐため港湾警備の強化を図るよう強く要請した。

国際航海において乗客を輸送するにあたり、船員の配乗、設備および証書の発給が適切になされていない船舶で、移住者や密航者が運ばれていることに留意する一方、ASFは、すべての国が、最近国連で採択された国際組織犯罪条約および関連3議定書（陸路、海路、空路を使った不法移民、人の密輸、密入国）を批准し適切に履行することを要請した。

●船級協会

国際船級協会（IACS）のメンバーの基準が様々であることに多大な関心が寄せられていることを留意する一方、ASFは、より効率的でより厳格な現行規則の履行および、より協力的な船舶検査を実施するため、すべてのIACSメンバーによる共同作業を要請した。

●ポートステートコントロール（PSC）

ASFは、根本的な目的が履行される限りPSCの考え方を支持することを再確認した。すべての検査は調和の取れたものであるべきで、適切に訓練された資格のあるPSC検査官によって実施されなければならない。すべてのPSCのMOUは、恒常的にPSCの拘留リストに載るような船舶に焦点を当てた、適切な検査システムを構築するよう要請される必要がある。それらの船舶は厳しく検査されなければならない。欠陥があった場合には警告もしくは拘留されなければならない。検査実施率の増加は必ずしも有効とは言えず、過剰な検船は船舶の運航に余分な費用を課すこととなる。

●国際海洋汚染防止条約（MARPOL）

ASFは、MARPOL附属書改正13G規則が、2001年4月の第46回海洋環境保護委員会（MEPC）において採択されたことを支持した。これによりシングルハルトンカーのフェーズアウトが促進されることとなる。ASFは、IMO加盟国が海上安全の基準および海洋汚染の防止に尽力したことに謝意を表した。こうした尽力によって、国際海運の活動に影響を与えかねない地域規制が回避できた。しかしながら、カテゴリー1およびカテゴリー2のタンカーをそれぞれ2005年、2010年以降も運航する場合に課せられるCondition Assessment Scheme（CAS）は、高品質船舶の運航に影響を与えずにサブスタンダード船の検挙に資するため、適切に履行されなければならないことが強調された。

●防汚塗料

ASFは、2001年10月にIMOの外交会議に付されることとなっているTBT条約案に関し懸念を表明した。議論の中心は、TBTをプラストすべきかシーラントで被膜することも認めるべきかという問題である。前者は船主および船渠に毒性廃棄物の処理にあたり多大な負担をかけるという問題があり、後者はTBTのサンプリング検査の正確性に問題を有している。PSCにおいて誤った拘留を伴う不当な罰則が課せられることがない限り、後者が望ましい。

●航海データ記録装置（VDR）

ASFは、現存貨物船にVDRを搭載する問題に関するフィージビリティスタディーが、2001年7

月のIMO第47回航行安全委員会から開始されることに留意した。なお、本スタディーは2004年までに結論を出すこととなっている。

ASFは、現存貨物船にVDRを搭載する場合には、かなり高額となる他、既存の機器類とのインターフェース上の問題から、新造貨物船への搭載に比べ不合理な費用が発生するなど、船主が受入れることのできない経済的、技術的問題点があることに深い懸念を表明した。

ASFは、現存貨物船の代替性能規準を検討するよう、IMOに強く要請する。その規準は、実用的かつ廉価でありながら、海難事故の分析に有効に寄与するものでなければならない。

5. 船舶保険・法務

ASFは、船舶保険委員会第6回中間会合が2001年3月12日に香港で開催されたことに留意し、ASFとして次の事項に関する見解を再確認した。

船舶の保険に影響を及ぼす問題の多くは、船主責任制度に影響を与える法律問題であるという事実を鑑みて、船舶保険委員会の活動範囲に法的責任問題を含むよう拡大するとともに、委員会の名称を“ASF Ship Insurance and Liability Committee (船舶保険・法務委員会)”に変更することについて、ASFは満場一致で合意した。

ASFは、アジア・マリン・コンソーシアム(AMC)に関するコンサルタントの報告に留意し、2001年1月1日から発効した保険引き受け体制の変更を了承した。ASFは、これが同コンソーシアムの地位を第一級の保険組織として向上させた非常に建設的な変更であると考えた。またASFは、保険料率の上昇に直面している中、コンソーシアムを競争的な位置に置きながら、十分に満足できる結果を出したコンソーシアムの従来の保険引き受け方法にも留意した。

ASFは、パナマにおけるフィリピン船員の訴訟問題の解決に向けた顕著な進展に留意するとともに、将来におけるこの種の問題を回避するため、二国間協定に署名するよう促すべく、第10回ASF議長が適切な書状をパナマおよびフィリピン政府に送付するという船舶保険委員会と船員委員会の共同提案を受け入れた。

ASFは、アテネ条約改正に関する議論において提起された多くの問題は重要であり、船客への適正な賠償に対する要請と保険の利用可能性の双方を満たす、均衡のとれた解決策が見出されるべきとの合意をした。この点に関し、ASFは、もし世界的に一事故当たり1億SDRを超えるリスクに保証があって然るべきと合意されるか、もしくは、もし一人当たりの船客の補償限度額の総額がこの金額を超えるのであれば、解決はP&Iクラブの協定の中でクレームのプールによってなされるか、あるいはP&Iシステムの外で新たな個人事故保険を通じて保険措置されるべきかは、個々のP&Iクラブによって検討されることに懸念を示した。

ASFは、最近採択されたバンカー油濁損害に対する民事責任に関する国際条約の条文に留意するとともに、そこには適当な解釈を要する点が含まれていると思われることから、船舶保険委員会に対して、条文を検討し適切なコメントを行うよう要請した。

船員の死亡・傷害ならびに遺棄に関するIMO/ILO合同ワーキング・グループの3回にわたる会合の結果、およびその第3回会合で採択された2つの決議案の条文について、ASFは検討を行った。ASFは、全体としては「船員の遺棄に関する裁判における金銭的保証の提供」に関する決議案を支持するものの、「船員の傷害または死亡に関する契約上の請求についての船主の責任に関するガイドライン」についての決議案のいくつかの条項について懸念を表明した。

6. 第11回ASF

開催地を地理的に北から南へ回り持ちするとの慣例に従い、第11回ASFは、2002年5月27-29日に台北グランドホテルで開催される。



国際会議レポート

1 タンカーのフェーズアウト問題、ILO 条約改正 問題等につき議論 —ICS/ISF2001年総会の模様—

国際海運会議所 (ICS) および国際海運連盟 (ISF) の総会が、2001年5月9・10日に英国・バースでそれぞれ開催され、当協会より石田忠正 NYK Europe 会長 (ICS Executive Committee Member)、和田敬司当協会理事長 (ISF Council Member)、赤塚宏一当協会欧州地区事務局長他が出席した。

航行安全、海洋環境保全、海事法制、情報システム等に関し船主の利益を代表する船主協会の国際組織である ICS の総会には、20カ国の船主協会が参加し、エリカ号事故を契機とするシングルハルトンカーのフェーズアウト問題や、油濁補償問題、環境、船舶リサイクル問題等について議論した。

シングルハルトンカーのフェーズアウト問題については、IMO 第46回海洋環境保護委員会 (MEPC) における「シングルハルトンカーの最終使用期限を原則として2015年とし、船齢制限は25年を基本とする」旨の決定が、船主にとって満足のいくものであることを評価する一方で、EU が IMO での合意を受け入れ、フェーズアウトに関する独自の地域規制導入を取り止めることが重要であることを確認した。

また、油濁補償問題については、EU がエリカ号事故の補償問題を契機に、現行の油濁二条約 (CLC/FC) *1 の補償限度を超えた部分を補償する独自の油濁補償基金 (Cope Fund) の設立を検討していることに関し議論され、「同

研究を、主として、技術的な観点から行ってきたが、1998年5月に開催された第60回会議において、今後は、従来の技術的研究テーマから政策決定に役立つテーマにするべく、特にインターモーダル輸送を取り上げ、その発展のための議論を活発化していくことが決定された。ここでいうインターモダルとは、Door-to-door 輸送において2つ以上の異なる輸送モードが利用されることをいう。

委員会では、インターモーダル輸送の発展が、世界経済の発展に不可欠であるとの基本的考えに立って、効率性・環境面などからの評価指標の策定、世界の主要な交通回廊における障害(制度面、インフラ、技術・管理上)についての検討、経済的効果分析手法の模索、といったテーマを設定している。

今回、OECD/RTR 委員会ならびに国土交通省から、民間事業者の代表としての当協会に対して、「シームレスなインターモーダル回廊を發展させてゆくために、各国の行政サイドが果たすべき役割についての議論を活発化させるための材料を提供するようなプレゼンテーションをして欲しい」との強い要請があった。なお、現在の委員長は、ジャック・ロディエール氏(フランス道路橋梁研究所所長)で、EU 各国、米国、カナダ、メキシコ、オーストラリア、ニュージーランド、韓国などから主として運輸・建設関係の省庁の職員が委員となっている。我が国からは、国土交通省から政策統括官付(物流担当)の職員と道路局の職員とが参画している。

当協会によるプレゼンテーションの概要は次の通りである。

1. インターモーダルサービスを現に提供している外航海運業界の視点から、主要航路であるアジア/北米のトレードにおける実際の貨物の流れを追い、実務の観点から説明し、様々な潜在的・顕在的な問題点についてイメージしていただきたい。
2. 当該トレードの特徴については、貨物の大半はいわゆる FOB (Free on Board: 本船渡し運賃条件) で、主品目は、特に衣料品、靴、玩具などに代表される消費者物資である。毎年、クリスマス・正月商戦に向けて大量に動くのもこのトレードの特徴であり、この時期に、インターモーダル輸送に関する全てのセグメントーコンテナ船、港湾オペレーション、鉄道、フォワーダー、トラック、等々が繁忙を極め、機器が不足したりする。また、多くの船社が、アライアンスを組むなどして、5~6,000TEU 積の大型コンテナ船を週一便以上の頻度で投入している。2000年1年間に、アジアから北米に約800万 TEU のコンテナが動き、概ねこの内5割が、ロサンゼルスやロングビーチ港から内陸へ入っていったと推定される。
一方、米国の荷主が香港を含めた華南のサプライヤーから買い付けるに当たって、多様な買い付け内容を関係先と調整・連絡をとりながら実務を実行していくいわゆる“コンソリデーター”という代行業者を介在させることが多いのもこのトレードの特徴である。
3. シームレスなインターモーダルを実現するために重要な点を、時系列的に追うと次のとおりである。

- ① 産地においては、生産スケジュールを、通関の遅延、道路事情による遅延、なども考慮に入れつつ、船のスケジュールに合わせてアレンジされる必要がある。荷主（コンソリデーター）は、海上コンテナの内容積の最大利用を図るべきであり、また、後日の内陸輸送中における損傷事故を予防できるような積み付けがなされるべきであるが、ここでもしも遅延があると、コンテナターミナルの作業や本船上の積みつけにも影響を生じるという点は留意を要する。また、荷主は、着地での通関などがスムーズに行われるべく、船積み書類など正確な情報を把握していることが肝要である。定期的に運航されている何隻もの船のスケジュールが全体的・長期的に維持されるためには、特定のコンテナだけが港へ遅着してはならない。
- ② ターミナルは、ガントリークレーンをはじめ十分な機器を保持して効率的なオペレーションを担保しなければならない。
- ③ コンテナ船は公表しているスケジュールを厳守することが至上命題である。
- ④ 揚げ地の港におけるターミナルも効率性が求められるのは当然であるが、ここではさらに鉄道への迅速な積み替えが要請される。鉄道への積荷明細は正確に船社によって用意されるべきである。また、海上コンテナ専用のいわゆる“ダブルスタックカー”という貨車が十分に供給されなくてはならない。偶発的、不可避的な事態による遅延への対応も用意されるべきであろう。
- ⑤ 鉄道輸送についても、運行スケジュールの維持が不可欠である。また、輸送中の盗難事故に対する保安体制が求められる。ここでも、完全な書類または船積み情報の通関業者などによる保持が迅速な通関のために不可欠である。
4. その他の関心点
- ・アジア／北米トレードは、アジアからの輸入が、アジアへの輸出を大きく上回っており、このことは、コンテナだけではなく、鉄道の貨車もふくめて大変な「片荷状況」を生じている。船社や鉄道会社としても、逆方向の貨物を少しでも増やすなどの努力はしているが、機器を空（カラ）で回送するコストは膨大なものであり、運行者だけがこのコストを全て負担することには限界がある。
 - ・国益や安全の点から、当局による検疫等の必要性に疑問ははさまないが、頻度や程度において必要限度を超えると、インターモーダルにとっては、阻害要因になるだろう。
 - ・合併などの結果、現在、米国における鉄道会社は、西部に2社、東部に2社と、極めて限られており、運行上の問題が生じた場合、「逃げ場」がないという問題が潜在する。
 - ・また、インターモーダルの玄関港が、南加州のロス・アンゼルスおよびロングビーチに極端に集中しているが、コンテナ船が大型化し、ひとつの港で揚げるコンテナ数が膨大となっていて、鉄道などへの接続も考えるとき、広大なヤードが必要となろうし、労働力の不足や環境の問題にもつながる潜在的問題を内包しているかもしれない。

・荷主は、自分の荷物は全て“至急”だが、実際のところ、受け荷主の倉庫などで長期間コンテナが開かれないままになっていることもある。したがって、外航海運のサービスの全体としての効率化を追求していくとき、荷主の理解と協力は不可欠であると考える。

5. 最後に

米国におけるインターモーダルサービスは、(パナマ運河経由で東岸まで船でいくといういわゆる”オール・ウォーター・サービス”の代替としての)ミニ・ランド・ブリッジとして発展してきた。何れも船社が提供してきたサービスであった。その後、80年代初頭、鉄道ならびにトラック産業において規制緩和が促進される一方で、米国海事法が1984年に改正され、海運に係るインターモダルはFMCの管轄となり、インターモーダルサービスの発展につながった。関係官庁の管轄の曖昧さはインターモダルの発展にとって障害要因であろうし、また、言うまでも無く、道路や港の施設のみならず、通関の手続きの簡素化や、電子情報による諸手続きの処理も含めたインフラの整備が欠くべからざるものであろう。シームレスなインターモダルの発展には、より幅広い関係者の相互理解と協力が重要であると考える。

プレゼンテーションの内容は概ね以上のとおりであるが、これを受けて、EU各国、米国、豪州、メキシコなどから、多くのコメントや質問があった。太平洋トレードにおけるインターモーダル輸送の極めて具体的な話に興味を持った人が多かったようである。質問の一部を紹介

すると、Q.(米国/豪州から)「複数の役所の管轄が曖昧だと非効率を生むというのは、具体的にはどんな役所のことか？」(A.特定の国のことを言っているのではないが、例えば、検疫関係の農林省、関税関係の役所、道路建設行政の役所、運輸関係の役所などが、輻輳して、各々の法律、法令が統一的に明確でない場合、阻害要因となり得るとのことだ。)、Q.(EU/メキシコ他から)「インターモーダルの発展を念頭においたときの港湾の施設の整備についてどう考えているのか？」(A.コンテナ船は日増しに大きくなって来ている。結果的に、寄港する港の数を減らすことになるので、ひとつの港で膨大なコンテナが積み下ろしされることになる。従って、今後の港湾整備については、中長期的な視点に立って、しかも、トレードの相手国の港湾整備の様子などもみながら、適切に整備されてゆくべきであろう。その際、コンテナを蔵置するヤードも十分な広さが必要となろう。現在、様々な局面で民営化がポピュラーとなっているが、インターモダル輸送の発展のためにも、特定の施設の整備は、中長期的視点に立っての国家による主導も不可欠であろう。)

なお、引き続きプレゼンテーションを行った欧州荷主協議会ならびに貨物輸送協議会からは、ITの導入の検討、内航水路活用や航空輸送とのコンバインも含めたインターモダル輸送の発展が輸送経済に与えるメリットの評価システムについて、独自の指標を策定し、利用者側から効率的な物流サービスを選択できるような試みをスタディ中であること、さらに、関係ユーザーやプロバイダーを包含する研究体を組織しつ

つある現状などについて説明があった。

これらのプレゼンテーションが、契機となつて、RTR委員会によるインターモーダルにつ

いての議論が今後一層活発になり、物流の効率化への各国政府の取り組みが具体的な形で深化していくことを願いたい。

内外情報

1 温室効果ガス削減に向けた検討が内外で開始される —バンカー油起源温室効果ガス排出量割当方法検討委員会の模様について—

わが国政府は、1997年の気候変動枠組条約第3回締約国会議（COP3）における温室効果ガスの排出抑制の数値目標など国際的な枠組での地球温暖化対策を定めた京都議定書の採択を受けて1998年6月に「地球温暖化対策推進大綱」を策定し、わが国の目標である2010年度における1990年度比温室効果ガス排出削減6%を達成するための施策を推進している。外航海運および国際航空分野の温室効果ガス排出削減問題についても、今後、関係機関等において具体的な検討を進めることを決定している。

(1) バンカー油起源温室効果ガス排出削減問題の背景

気候変動枠組条約京都議定書では、国際航行する船舶および航空機が使用する燃料油（バンカー油）から排出される温室効果ガスは、出発地・到着地、通過ルート等が複数にまたがり、どの国がどれだけ削減するのか、各国の利害関係が絡みあうため、各国の排出削減目標の対象外となっており、先進締約国（附属書I国、【参考】ご参照）は国際海事機関（IMO）および国際民間航空機関（ICAO）の作業を通じてバンカー油起源の温室効果ガ

ス削減に向けた取り組みを行うこととしている。

一方、欧州諸国は、当初よりバンカー油起源の温室効果ガスを排出削減対象とすることを強く主張しており、2000年11月に開催された第6回気候変動枠組条約締約国会議（COP6）においても、フランスのシラク大統領が国際航空燃料への課税による温室効果ガス削減に意欲を表明しており、今後のCOPにおいて議論が再燃する可能性がある。現在、気候変動枠組条約「科学上及び技術上の助言に関する補助機関（SBSTA）」では、温室効果ガス排出量割当方法に関する5つのオプションが提案されており、本年7月にCOP6の再開会合と合わせて開催される第14回SBSTAにおいて、割当方法も含め船舶からの温室効果ガス排出問題について検討が行われる模様である。

【SBSTAで提案されている温室効果ガス排出量割当方法に関する5つのオプション】

- ① 割り当てない。
- ② バンカー油の販売国に割り当てる。
- ③ 運送業者の所属国、機材の登録国または

運用者の在籍国に割り当てる。

- ④ 航空機または船舶の出発または到着国に割り当てる（または両国で配分する）。
- ⑤ 乗客または貨物の出発国または到着国に割り当てる（または両国に割り当てる）。

また、国際海事機関（IMO）では、2002年3月の第47回海洋環境保護委員会（MEPC47）において温室効果ガス削減問題に関するワーキンググループを設置し、具体的な検討を開始することが決定している。経済協力開発機構（OECD）においても、本年5月16日にパリで開催された環境閣僚会合で『2001-2010年のOECD環境戦略』が採択、その中で、環境に配慮した海上・航空輸送を促進する排出権取引、課金等の経済的手法の適用に関する戦略の検討を行うとしている。

【参考】京都議定書附属書I国：ギリシャ、日本、ノルウェー、アメリカ、ドイツ、スウェーデン、英国、ロシア、デンマーク、イタリア、ベルギー、スイス、オランダ、フランス、ルーマニア、スペイン、フィンランド、ウクライナ、オーストラリア

（2）バンカー油起源温室効果ガス排出量割当方法検討委員会の検討状況

これらバンカー油起源の温室効果ガス排出量削減および割当方法に関する問題は、外国との旅客・貨物輸送を船舶および航空機に頼らざるを得ないわが国の海運業および航空運送事業等の経営環境に重大な影響を及ぼし、また削減方法として、運用面、技術面の向上のほか、賦課金、排出量取引を含む経済的措置も予想されることから、方法によっては温

室効果ガス削減に向けたわが国の国内政策も大きな影響を受けることになる。

このようなことから、旧運輸省（現国土交通省）は、今後の国際会議での議論に向けて、わが国の対応に関する検討を行うこととし、平成12年12月に海運・航空業界、関係機関および専門家に参加を呼びかけ「バンカー油起源温室効果ガス排出量割当方法検討委員会」を発足した（委員長：山地憲治 東京大学大学院教授）。また、当協会からは、環境対策特別委員会幹事会幹事長 杉浦 哲氏（日本郵船）が委員として参加している。【資料参照】

本検討委員会は、2000年12月、2001年2月、4月の3回にわたり開催され、SBSTAで提案されている5つのオプションに応じた割当量の試算、および制度上・技術上の問題、実施コスト、国際的な公平性等を分析し、各オプションについて実施可能性、コスト、網羅性、国際競争力への影響、公平性、実効性の観点から評価を行った。

割当方法の評価を行うにあたり、当協会は、外航海運においてはシンガポール、パナマなど京都議定書締約国でない国（非附属書I国）にも主要海運会社登録国および主要船舶登録国が多数含まれることから、各国間の公平性の確保が考慮されるよう意見を申し入れている。

（3）本検討委員会での検討結果

本検討委員会での検討の結果、外航海運の分野においては、

- ・各オプションに関する割当量を算出するための燃料消費データが不備、あるいは不確

実であること、また新たなデータの収集には多大なコストが予想されること。

- ・便宜置籍制度があり、国境を越えた集散離合が頻繁に起こるなど排出源の捕捉が困難であること、非附属書I国での燃料補給が比較的容易であることなどの要因により実効性が低いこと。
- ・非附属書I国に有力な運送業者が存在し公平性の確保が困難であること。

など海運の特殊性により、現在SBSTAが提案しているオプションでは、「割り当てない」を除きいずれもデータの不確実性、データの収集コスト、実効性、国際競争力の面から問題点を有することが明らかとなった。本検討委員会に係る調査については、『航空機及び船舶から排出される温室効果ガスの削減及び割付方策に関する調査』と題する報告書が取りまとめられている。

(4) 今後の予定

国土交通省によれば、京都議定書での温室

効果ガス排出量削減目標に向けたわが国の取り組みは、1998年6月に作成された「地球温暖化対策推進大綱」に基づき実施されるため、米国の京都議定書離脱表明が、わが国における本問題の検討に与える影響は現在のところはないとしている。また、平成13年度も同様の検討委員会を設置し、SBSTA提案以外の全く新しい割当方法の案出も視野に入れつつ温室効果ガス排出量削減方法を検討することとしている。当協会においても、今後も内外の動向を注視していくとともに、関係幹事会等を通じて対応に向けた準備作業を行う予定である。

なお、国内の運送業についても、国土交通省は、京都議定書に定められた排出削減目標を達成するために自主的取り組みのほか排出量取引等の経済的手法、規制的手法などの各種政策手法の組み合わせによる政策パッケージを検討する必要があるとの認識から、平成13年2月に陸海空の交通関係事業者団体等か

【資料】

バンカー油起源温室効果ガス排出量割当方法検討委員会 名簿

委員	工藤 栄介	(財)シップ・アンド・オーシャン財団常務理事
	杉浦 哲	(社)日本船主協会環境対策特別委員会幹事会幹事長
	田辺 清人	地球環境戦略研究機関主任研究員
	富岡 仁	名古屋経済大学法学部教授
	松田 政雄	定期航空協会専務理事
	山地 憲治	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授

(以上五十音順)

	瀧口 敬二	国土交通省海事局外航課長
	矢萩 強志	国土交通省海事局安全基準課長
	本田 勝	国土交通省航空局航空事業課長
	大野 裕夫	国土交通省総合政策局環境・海洋課長
	増井 隆夫	国土交通省総合政策局環境・海洋課海洋室長

ら構成する「交通部門における環境税（炭素税）のあり方勉強会」を発足、諸外国における炭素税の導入実績等を踏まえ温室効果ガス

排出問題に向けた取り組みを開始している。内容については今後機会をみて本誌で紹介する予定である。

2 海賊事件の約半数は東南アジア海域で発生 —2000年の海賊事件発生状況—

2000年の海賊事件に関しては、本誌（平成13年5月号囲み記事P.24参照）において、国際商業会議所（ICC）の下部組織である国際海事局（IMB）が作成した2000年の年次報告を紹介している。今般、国土交通省においても、日本関係船舶に対する海賊事件の実態を調査し、公表している。同調査は、同省海事局外航課が、わが国の外航海運事業者（213社）に対してアンケート調査を実施し、所有船または外国籍船を含めた運航船における海賊事件について取りまとめたものである。

その概要は以下のとおりである。

1. 全体の件数

日本関係船舶における発生件数は31件と、1999年の39件と比較して若干減少している。しかしながら、IMB報告では増加傾向にあり、襲撃を未然に防いだ未遂事件を含めると2000年は前年比56%増の469件発生している。

[図1参照]

2. 海域別発生件数

日本関係船舶においては、発生海域別に見ると、インドネシア周辺海域、マラッカ・シンガポール海峡等の東南アジア海域で全体の約7割にあたる22件が発生している。世界的にも全体の約5割が東南アジア海域で発生し

ている。[図2参照]

3. 運航区分による発生件数

日本関係船舶においては、停泊中または沖待中に被害を受けるケースが全体の8割以上を占めている。世界的にもそのようなケースが全体の約6割を占めている。[図3参照]

4. 海賊行為の種類

日本関係船舶への海賊行為31件において、海賊行為を類型別に見ると、乗組員に対する直接的な脅迫行為が認められるもの（強盗等）12件、直接的な脅迫行為が認められないもの（窃盗等）18件、不明1件となっている。

また、IMBによると、本年1月から3月の3ヶ月間で68件の海賊事件が発生し、うち43件（約6割）がインドネシアを含む東南アジア海域で発生したとしている。これには以下の重大な事件も含まれている。

- 1) 2001年3月15日、錫、白胡椒などを積載したインドネシア籍貨物船（1,170GT）が、インドネシア Pangkalbalam 港からシンガポールへ向け航行中、武装集団によりハイジャックされ、乗組員は無人島へ連れていかれた。しかし、数日後、乗組員は漁民により無事救助され、船舶および犯人も3月

25日、フィリピンにおいて
 拿捕された。

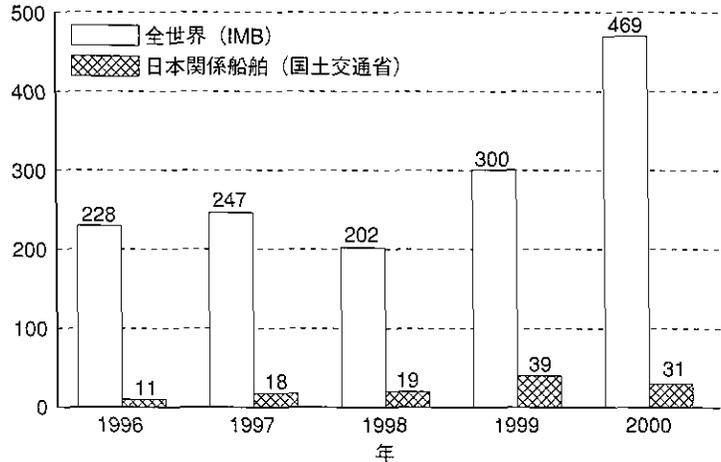
- 2) 2001年2月7日、バング
 ラディシュのトロール船が、
 Chittagong から Sandwip
 Island に向け航行中、12人
 の武装集団に襲われ、乗組
 員の一人が撃たれた。
- 3) 2001年1月26日、ウクラ
 イナ籍漁船がシンガポ
 ール海峡において海賊に襲わ
 れた。船用品や乗組員所持
 品などを奪い逃走したが、
 賊の刀により、数名が負傷、
 うち2名が重傷を負った。

事務局からのお願い

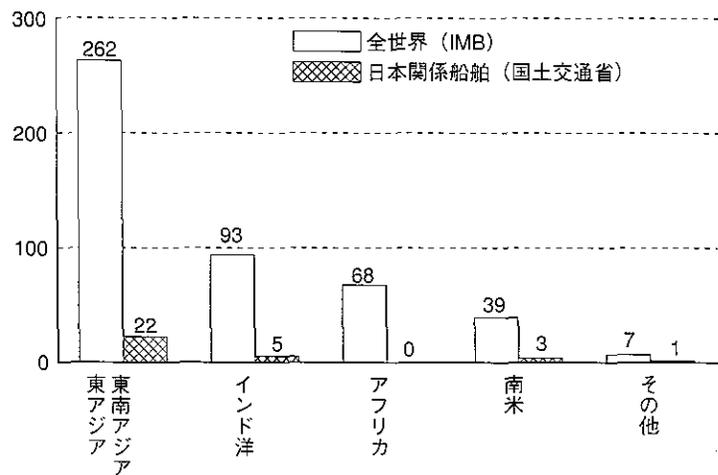
海賊対策に関しては、わ
 が国政府は引き続き東南ア
 ジア諸国への働きかけを続
 けていくこととしており、
 その面からも実態の把握が
 不可欠です。会員各社にお
 かかれては、引き続き、海賊
 が発生した場合の通報の励
 行につき、ご協力をお願い
 します。また、報告を忘れ
 ている事件がありましたら、
 必ず当方宛連絡して下さい。

(担当者：中川、齋藤
 Tel：03-3264-7177
 Fax：03-3262-6767
 e-mail：mar-div@jsanet.or.jp)

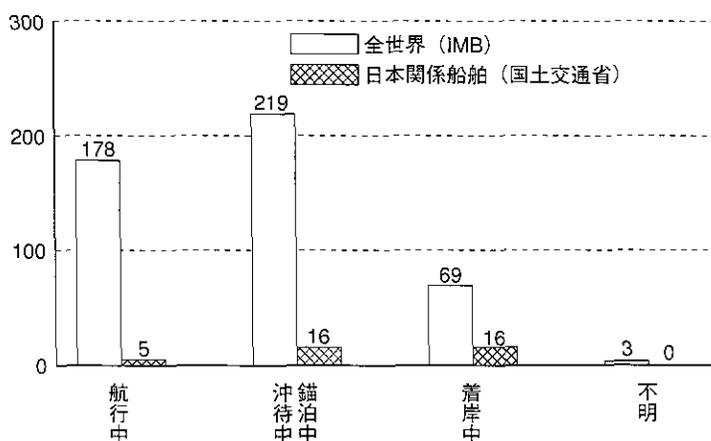
【図1】海賊事件発生件数の推移



【図2】発生海域別件数



【図3】運航区分別件数





船員訓練をパッケージとして義務付け

—英国のトン数標準税制(トン数税制)について—

東京経営短期大学助教授

山下 学

はじめに

2000年7月28日、2000年財政法 (Finance Act 2000) の成立により、英国にトン数標準税制 (Tonnage Tax、以下「トン数税制」という。) が導入された。付則は、2000年8月25日に発布されたトン数税制規則 (Tonnage Tax Regulations 2000) に定められた。また同日に、内国歳入庁は、施行規則 (Statement of Practice)-SP 4/2000の中で、新制度の施行に関する詳細な指針を公布した。所得課税制度における画期的な新制度たるトン数税制は、前記のとおり2000年7月28日付で正式に英国法の一部となったわけであるが(注1)、その適用は2000年1月1日以降に開始した企業の事業年度に遡及することとされている。

ここで、トン数税制とは、海運にかかる所得につき、1年間の所得金額に課税される法人税に代替して適用しうる外形標準課税である。

筆者は(株)日本船主協会より委託を受け、2001年3月に英国・ロンドンに行き、内国歳入庁 (Inland Revenue)、環境・運輸・地域省 (Department of the Environment, Transport and the Regions, DETR)、英国船主協会 (British Shipping-The Chamber of Shipping) 等を訪問、多くの資料を入手するとともに、ヒアリング調査を行った。その内容は膨大であり、また貴重な

意見も多く伺ったが、申請期限が2001年7月27日であるので、海運会社のどの程度が適用し、どのようなメリット、デメリットがあるかは結論できない。今後も継続的な調査が必要であるが、まずここで、客観的に成立した英国のトン数税制の制度を中心に報告させていただくこととする。

I. トン数税制導入の目的等

トン数税制導入の目的は、他の主要海運国に準じた、英国を本拠地とする国際海運業に良好な財政環境を創出することである(注2)。英国のトン数税制は、制度選択企業の納税額の実質的かつ恒久的軽減を達成することを目的としている。これは、企業が制度を離脱するまで単に租税を繰延べするだけの、他国の一部のトン数税制制度とは著しく異なっている。

しかしながら、真に海運関連の営業利益のみを本制度の対象範囲とすることから、海運業務についての詳細な「制限」を設けている。また、企業が本制度を濫用しているとみなされた場合において、本制度の適用を廃する場合または本制度の適用を否認される場合に限り、一定の制裁的な付加課税がある。

なお、内国歳入庁は、任意の(法定ではない)認可制度を実施することとしている。この認可

手続きは、一種の事前協議手続きであり、申請者は、本制度を適用する方法について、事前に内国歳入庁と協議を行うことができる。トン数税制はあくまで企業の選択により採用されるものであり、事前認可を要請する義務的要件はないが、この認可手続きを経ることにより事後のトラブルは回避されるものと考えられる。

II. 英国トン数税制

1. はじめに

トン数税制は、選択により、海運業務により稼得した実際の企業利益に代わって、船舶のトン数を基準として計算したみなし利益につき法人税が課される。海運業務以外については海運業務と切り離して、引き続き現行の法人税により課税される。

トン数税制選択にかかるメリットとして、船隊のトン数に従って課税標準が固定されることにより、不確定な収益見通しではなく、あらかじめ負担すべき税額の予見可能性が極めて高くなる。また、その税負担は、低水準の支払いで済むという恩恵を受け、これらにより、納税負担というコストが確実、単純明解かつ低水準になることが見込まれるのである。また、投資家サイドにしてみれば、かなり正確な企業収益の予測とそのディスクロージャーにより、見通しが著しく高まる。

ただし、デメリットとして、外形標準により租税債務額が確定するため、企業は、実際に海運業務に関して営業損失が発生したとしても、納税金額が発生し、かつ損失の繰越ということもあり得ない。

トン数税制は法人税にかかる本法であり、納税の時期、納税申告の時期、滞納に対する延滞

税・罰金科料、上訴の権利等の、管理上および手続き上の問題に関しては、通常の法人税法すべてが適用される。ただし、トン数税制の選択者における船員訓練にかかる義務等については、当該制度固有のものである。

2. トン数税制の税額計算

① 税額計算の順序

i) まず、1船ごとに1日あたりのみなし課税所得を、船会社が運航させる各適格船舶の純トン数 (net tons) に従って、下表により算出する。

船舶の純トン数 (100純トン以下切捨て)	100純トンに対する 1日あたり収益
0 - 1,000	0.60英ポンド
1,000 - 10,000	0.45英ポンド
10,000 - 25,000	0.30英ポンド
25,000以上	0.15英ポンド

ii) 1年間のみなし所得は、船舶の1日あたりのみなし所得に、適格に運航された日数を乗じて計算する。

iii) 次に、全船舶のみなし所得を合計し、これを課税標準として通常の法人税率を乗じる (2000年度は30%)。

② 計算例

企業が、年間を通じて本制度の範囲内で2隻の船舶を運航していると仮定する。この船舶は25,000純トン (A船) と30,000純トン (B船) である。

i) A船について

・最初の1,000トンまで

$$6.00 (\text{£}0.60 \times 1,000 \div 100)$$

・1,000トンから10,000トンまで

$$40.50 (\text{£}0.45 \times (10,000 - 1,000) \div 100)$$

- ・ 10,000トンから25,000トンまで
45.00(£0.30 × (25,000 - 10,000) ÷ 100)
- 合計 £91.50

○A船の年間みなし所得利益
£91.50 × 365日 = £33,397.50

ii) B船について

- ・ 最初の1,000トンまで
6.00(£0.60 × 1,000 ÷ 100)
- ・ 1,000トンから10,000トンまで
40.50(£0.45 × (10,000 - 1,000) ÷ 100)
- ・ 10,000トンから25,000トンまで
45.00(£0.30 × (25,000 - 10,000) ÷ 100)
- ・ 25,000から30,000トン
7.50(£0.15 × (30,000 - 25,000) ÷ 100)
- 合計 £99.00

○B船の年間みなし所得利益
£99.00 × 365日 = £36,135

iii) A船とB船の合計

£33,397.50 + £36,135 = £69,532.5

iv) 税額計算

£69,532.50 × 30%(税率) = £20,859.75

③ 共有船の場合

共有船または共同用船の場合、共有船主または共同用船者が所有する船舶のそれぞれの持分若しくは権利割合に従って、みなし所得を配賦する。

3. トン数税制の適格要件

① 適格企業の要件

企業が、英国で“戦略的かつ商業的に管理 (strategically and commercially managed) (注3)”している“適格船舶 (qualifying ships)”を運航している場合、本制度を選択適用する資格を有する。

企業は、英国法人に限定されない。外国法人は、英国法人税の課税対象であり、かつ法人所在地につき通常の英国の法定基準を満たすことを条件として、トン数税制を選択することが可能である。

ただし、組合は、組合員が法人であるかぎりにおいてのみ本制度を選択しうる。船舶を直接所有する個人は（単独、他の個人との組合を問わず）、法人を設立していないかぎり、トン数税制を適用することはできない。

企業が適格船舶を運航するには、当該船舶を所有または用船していることが必要である。トン数税制における適格者となるのは船舶の運航者 (operator) であり、したがって、船主 (owner) が、裸用船契約条件に基づいて船舶を賃貸する場合、通常は適格とはならない。ただし、企業の需要に対して一時的な船腹過剰であることを条件として、当該船舶を裸用船契約に基づく3年間以内の賃貸をしている場合、または、当該船舶を裸用船契約に基づいて、同一グループの他のメンバーに賃貸する場合には適格となる。

また、企業が、平均して、純トン数の75%を超えて定期用船を行っている場合（グループ内を除く）は本制度を選択することはできない。この「75%の基準」を満たすために移行期間が認められている。

適格船舶の運航を一時的に停止しても、当該企業は、管理基準に従っていることを条件として、不適格とはならない。

② 企業グループの場合

共通の管理下にある企業のグループは、

グループ（集団）として本制度を適用する。この場合、適格海運業務を営むすべてのメンバーがトン数税制の適用を受ける。ある法人が2つ以上のグループのメンバーである場合は、内国歳入庁の定める規則による。

トン数税制適用法人とトン数税制非適用法人（またはグループ）との合併に関しては、いずれの法人（またはグループ）が支配権を有しているか、およびすでに合併当事者が行ったトン数税制適用の残存期間に依拠する。

③ 国際グループの場合

適格企業の要件として、企業が英国で戦略的かつ商業的に管理している適格船舶を運航していることが必要とされるが、この必須条件は、トン数税制適格船隊を英国で総合的に管理していることを実証することであるため、内国歳入庁は、原則として、以下の事項を承認している。

- ・英国での管理業務の程度は、特定の船隊の各船舶につき必ずしも同一ではない（事実認定による柔軟性がある）。
- ・英国での運航の一面を海外で管理し、その代わりに、海外での運航の一面を英国で管理している場合、「相互」の要素が認められる。
- ・海外グループの最終的なグループ経営は、当該グループが海外に本社を有している場合、全面的に英国に移転することはできない（ただし、当該グループの英国に居住する部分は、商業上、実用的な程度の自治権を付与される）。

4. 適格船舶

① 適格船舶

本制度を適用しうる船舶は、総トン数（gross tonnage）が100トンを超えていて、海上、またはMCA（海上沿岸警備庁 Maritime and Coastguard Agency）によりD水域に分類される英国の水域、またはその他同様の水域を航行することを認められた船舶、すなわち「遠洋航海」に適した船舶でなければならない。内国歳入庁のステートメントによると、「遠洋航海船」は、たとえ国際的に航行していなくても、満載喫水線証書または国際満載喫水線証書などにより国際航行が認定されている船舶を含むこととされている。

そして、「船舶」とは、ホバークラフトを含む航海に利用される船をいう。

船舶は主要適格業務（core qualifying activities）のために使用しなければならない。主要適格業務は次のとおりであるが、通常は陸上で提供される商品またはサービスの提供のために使用するものであってはならない。

- i) 乗客の海上輸送
- ii) 貨物の海上輸送
- iii) 曳船、海難救助もしくはその他海上支援活動または、
- iv) 海上において必要とされるその他サービスに関わる輸送

② 非適格船舶

以下の船舶は、特に除外されている。

- i) 漁船、または漁業向けに加工サービスを提供する工船
- ii) 主にスポーツまたはレクリエーション

に使用される遊覧船(クルーズ船を除く)

(注4)。

iii) 港湾または河川用フェリー(港湾、河口域、河川の横断に利用される船舶)(注5)。

iv) 沖合設備(1971年鉱物採掘施設法・沖合施設の定めに基づく、管制水域に限定されない)

v) 特定の油田専用タンカー(1983年石油税法・移動用資産の第2条に従って決定される)

vi) 浚渫船

ただし、制度では、将来、他の種類の船舶を適格としもしくは除外することができる、一般的な留保権を留保している。そして、トン数税制の範囲に関して欧州委員会とのさらなる協議が行われれば、浚渫船が最終的に含まれることが見込まれる。

なお、内国歳入庁のステートメントによると、適格船舶として、海底電線敷設船、沖合補給船、曳航船、揚錨船、非専用のシャトル・タンカーを含めるが、固定・浮動石油掘削装置およびプラットフォーム、浮体式石油生産貯蔵積出設備(FPSO)、水上ホテルは非適格であるとしている。

場合によっては、海底電線敷設船などの船舶を使用する「海運」要素の利益はトン数税制の取り扱いを受け、「他の業務」要素は、非トン数税制制度の利益の取り扱いを受け通常の法人税が適用されるという、総利益を合理的に按分する方法も可能性として考えられているとのこ

とである。

5. 適格海運業務

適格業務は、次のいずれかに該当する業務である。

① 主要適格業務(core qualifying activities)

英国で戦略的かつ商業的に管理している適格船舶の運航にかかる業務。これには、トン数税制選択企業の所有船舶の総合管理(PRなど)、技術管理(船舶管理、配乗など)を含む。(注6)

② 適格二次的業務(qualifying secondary activities)

かかる業務には、完全に適格となるものもあれば、認可された範囲内でしか適格にならないものもある。すなわち、二次的業務は、必然的に商業ベースで船舶を運航する過程の一環となる広範な商業活動を網羅しているが、必ずしも、本質的に海運ではないものをいう。例えば、旅行券販売、旅行関連・陸上での輸送、クルーズ船内でのギャンブルなどがあげられる。(注7)

③ 適格付随業務(qualifying incidental activities)

これは、上記2つの分類で網羅されていない業務であり、納税者の「主要適格業務」および「適格二次的業務(認可を要するものは認可された限度における)」による売上高の0.25%を超えない範囲のものとされている。

④ 配当

本制度に適格となる海外子会社が、英国を本拠地として事業活動を行っている場合、その子会社がトン数税制選択親会社に配当

を支払ったときには、内国歳入庁の規定する一定の条件の下、本制度の適用範囲となる。

⑤ 受取利息

2000年財政法では、いかなる受取利息が「適格海運利益」として認められるか、明確な規定がないが、内国歳入庁のステートメントでは、「海運会社の取引の不可欠な部分」について適格となるものとしている。

⑥ キャピタルゲイン

資産がトン数税制適格業務に使用されていたものであって、トン数税制適用中に発生したものである場合、その資産にかかるキャピタルゲイン（譲渡益）も本制度の対象である。すなわち、みなし所得は、実際の企業利益に代わるのみでなく、トン数税制適用中に得たキャピタルゲインも含まれる。

船舶自体だけでなく、トン数税制適格業務に使用しているあらゆる資産に関して、トン数税制に基づくキャピタルゲインは、原則として非課税となる。ただし、これは、資産をトン数税制適格業務に「全面的かつ排他的に」使用し、およびトン数税制制度の範囲内で資産を使用している期間中に、キャピタルゲインが発生した場合に限られている。

資産を本制度の範囲内と範囲外の両方の期間に使用した場合、資産を本制度の範囲外で使用した期間についてはキャピタルゲイン税の課税対象となる。これは、本制度の範囲内で営業中に資産を売却したとしても、企業は本制度に加入する前の期間に発生した利得に関して、キャピタルゲイン

税を支払う義務を負う可能性があることを意味する。このことは、トン数税制制度に加入する前に、英国租税の範囲外の事業で使用していた資産を保有する外国企業を含むものと思われる。

企業が本制度選択前に、船舶または他の関連する事業資産の買換特例（課税の繰延特例）を利用している場合であって、その後その買換資産を本制度の範囲内で使用開始した場合には、買換特例に対する権利を失うが、買換資産を売却するまでは、実際には一切課税されない。

資金調達コストおよび損失は、どれが企業の海運業務・非海運業務それぞれに起因するかを算定するために、適正に配賦しなければならない。資金調達コストは、特定の融資契約、金利・為替予約、為替差損、ファイナンス・リース、および会計上、資金調達とみなされるその他の契約を含むものと規定されている。

なお、英国の移転価格税制は、場合により、トン数税制適用企業と非関連の、もしくは関連するトン数税制非適用当事者との取引にも適用される。移転価格税制はまた、単独企業内のトン数税制適格業務とトン数税制非適格業務との間の取引がある場合にも適用する必要がある。これは、第三者の納税義務に影響を及ぼす可能性があるため、本制度への適用を選択する企業は、適用する意向を当該第三者に通知する必要がある。

6. トン数税制の適用選択と終了

① 適用選択

適用は選択により行う。企業が本制度の

適用を選択することができる最初の期間は、2000年財政法の制定日から1年間であり、すなわち、2000年7月28日から2001年7月27日までである。この1年間が終了後、企業が、2000年7月28日以降のある時点で本制度への加入が初めて適格となった場合にかぎり、引き続き、加入を選択することができる。当該企業は、初めて適格となった日から1年間の選択期間を有する。したがって、現在、英国に拠点をまったく持たない外国企業は、最初の1年間の期限に間に合わない。

大蔵省 (HM Treasury) はまた、本制度に加入していない企業が最初に加入を選択できる期間の延長を宣告する権限を有する。

通常、本制度は、選択した事業年度の最初に遡及して発効する。原則として、選択と同時に発効するのであるが、以下の2つの要件を満たすことを条件とする。

- i) 第一に、選択は、納税者が船員を訓練するか、または当該訓練の代わりに金銭を支払う体制を整えている契約につき、内務大臣 (Secretary of State) が同意したとの意思を表示するまでは、実際に発効することができない。(この制限は、最初の選択に加えて、選択の更新に適用する。)
- ii) 第二に、選択は、2000年1月1日以前の期間には、絶対に適用することはできず、したがって、選択が別な方法で西暦2000年1月1日以前に発効する場合、特定の特別規則により、選択が実際に発効する時期を決定する。

② 適用期間

本制度の適用期間は10年間である。また、期間満了前のいつでも、更新することができる。これは、選択が、将来のいつの時点においても10年間存続するように、ローリング・ベースで、毎年更新することができることを意味する。

③ 適用の終了

企業は、選択を更新せずに期間満了を迎えることにより、または規則違反のために本制度の適用を認められなくなった場合に、本制度の適用は終了する。

企業が、単なる現在の選択の期間満了以外の事由で、自ら選択の取りやめをした場合、以後の少なくとも10年間は、本制度を再選択することが禁止されている。

善意の企業合併・買収により、不用意にトン数税制制度に非適格とならないように、運用においてある程度の柔軟性を認める方針であるようである。

④ 適用の終了にかかる影響

当然のことであろうが、内国歳入庁は、本来の適用期間満了日に適用を終了する(延長しない)場合には、適用を終了することにつき税制によって動機づけられた理由があったとしても、課徴金等を課すことはないと強調している。

また、企業が本制度の期間満了日前に適用を取り止める場合も、それ自体では何ら制裁として賦課されるものはない。ただし、企業が本制度適用中に享受した節税または税法上の恩典等につき、再計算する義務を負う。これらは、キャピタルゲイン税に関するものであり、キャピタルゲイン税の納

税額が増加するか、または資本的支出控除についての過去の請求に関する差し引き課税対象額を支払う債務が発生することを意味するものと解される。

本制度適用中の過去の営業利益に関する税額を再計算することは原則として考えられていない（「内国歳入庁において再計算をしよう」との条項がない）。ただし、以下の場合には税額の再計算が求められる余地がある。

- i) ファイナンス・リース等にかかる租税回避防止条約を締結した場合、
- ii) 企業が、税制によって動機づけられた理由で、「適格企業」であることを終了した場合（英国で船舶を管理することを止めるなど）。

英国の納税義務をもともと有していなかった外国の船主がトン数税制を選択し、上述のいずれにも該当しない理由で適用を終了する場合には、内国歳入庁は、元来の英国の歳入を害されないため、制裁金を科すことはあり得ないと指摘した。

7. その他

① 沖合（オフショア）業務

トン数税制適用にかかる場所的制限（ring-fence）規則が設けられている。かかる規則は、英国の大陸棚でのエネルギー産業に関するトン数税制の適用を制限することを目的としている。ただし、かかる業務であっても、一部の業務および一部の船種は、本制度に適格であるとみなされる。

通常、沖合業務に関しては法人税の本則が適用される。仮に納税者たる企業がトン

数税制を選択していた場合であっても、大陸棚での業務にかかる収益については、英国法人税本則の対象となる。ただし、納税者が「沖合業務」に関して、通常の法人税を課されている場合、次の特例が定められている。

- i) トン数税制負担額が比例軽減される。
- ii) トン数税制加入の訓練要件を満たしている費用に関して、税金の減免措置が認められる。
- iii) 通常の法人税を課せられるべき利益または利得に対して、通常の税額控除一切を適用し、これらを相殺することができる（該当する場合、適正に配賦された資本的支出控除を含む）。

なお、沖合業務に関して、当該業務が事業年度につき30運航日以内で行われる場合には通常の法人税は課されない。ただし、この30日は、納税者の個別船舶の使用を基準とするのではなく、全船舶の使用を基準として計算する。

② 貨物による「投機的」利益

船舶運航者は、単に運送業者を務めるのではなく、貨物の所有権の全部または一部を引き受けることを決定することができる。運航者が貨物を買入れ、次いで、それを異なる価格で売却した場合、貨物に付随する「価格リスク」が生じるとされている。この船舶運航者の事業の投機的要素は通常、トン数税制の範囲外となり、したがって、配賦は、結果として生じる損益に基づいて行う必要がある。運航者に価格リスクが生じない場合は、運航に関する損益全体はトン数税制の範囲内に入るものとみなす。

③ プーリング (pooling)

「プーリング」は、船舶運航者が他社と航路を共有し、相互の船舶で貨物を運送できるようにするために、他社と同盟を結んでいるときに生じる。内国歳入庁によれば、本来の顧客の船積予約と運航者所有の船舶で運送する貨物とが適切な均衡を保っていることを条件として、別の荷主の貨物運送を適格業務とみなすという。

かかる問題に関する内国歳入庁のステートメントによれば、「適切な均衡」を3年間保った場合、英国のトン数税制適用グループにおける企業の本来の顧客が使用する割当船腹合計は、これらの企業が運航する船舶のプールに与えられた船腹に匹敵するという。船積予約が貨物を10%まで超過した場合、この超過分は無視する。ただし、トン数税制適用企業の所有船舶の積載量の10%を超過して、一貫した「船体構造的な過少供給」がある場合、10%を超過した船積予約の差異は、トン数税制の範囲外での個別取引による運送とみなす(よって、100%課税対象となる)。

上記は、特に定期船区分のプールに適用されるが、適切な場合、同様の原則が他の区分にある協定に適用される。

④ 資本支出控除 (Capital Allowances)

トン数税制は、外形標準課税であるので、実額計算による控除は一切認められておらず、したがって、資本支出控除(注8)を請求する余地はない。しかし、企業が、本制度適用以前に発生している資本支出控除については次のとおり定められている。

i) 適用開始時には簿価と時価との差額(差

額)の所得に対する控除または算入は行われない。

ii) 企業は、適格業務の資産に関して資本的支出控除を適用できない(ただし、企業にリースするファイナンス・レッサーは、限定的な支出控除を利用できる。次項参照)。

iii) 本制度適用解除の時点で、会社はトン数税制の適用を受けていなかった場合と同じ状況に引き直して決算する。ただし、会社がトン税制度の適用を受けている間に新しく購入した船舶に関わる支出は、控除されるの適用を終了する場合、企業は、本制度適用直前の状況とほぼ同一の立場に置かれる。

差額の所得算入が発生する場合、会社が資産を処分するまでトン税制度の適用を受けていた通算期間に従って、次の割合で控除する(納税者が規則違反のため、本制度の適用から追放される場合を除く。上述「適用終了の影響」を参照。)

年 数	控 除 率
1 年	15%
2 年	30%
3 年	45%
4 年	60%
5 年	75%
6 年	90%
7 年以上	100%

差額の上記控除後の残額は、新しい適格船舶を取得する場合において、処分の1年前から処分の2年後まで繰り延べすることができる。

資産が本制度上で適格・非適格に使用さ

れていた場合には按分計算をしなければならない。

なお、事業用建物に適用される個別の資本的支出控除制度については、調整が行われているとのことである。

⑤ ファイナンス・リース

トン数税制適用企業または適用グループへのファイナンス・リースが認められている。

セール・アンド・リースバック取引については通常認められていないが、新造船にかかるセール・アンド・リースバックについては、その範囲は調査時点において詳細は不明であったが一部認められるようである（トン数税制の範囲外のファイナンス・リースのケースに関して、2000年財政法で行われた変更を反映しているとのこと）。

ファイナンス・レッサーは、次の項目に関する資本支出控除を請求することができる。

- i) 年間25%の料率で船舶1隻当たりの支出の最初の4,000万ポンド、
- ii) 年間10%の料率で軽減した支出の追加の4,000万ポンド。

上記の制限は、英国以外のファイナンス・リース（すなわち、外国税制にかかる税法上の恩典）には適用せず、英国の会計上で「オペレーティング・リース」として適格となっているリースにも適用しない（レッサーが民間金融機関であったとしても）。また、資本的支出控除に関する制限は、船舶のリースのみに適用され、コンテナのリース、またはその他の海事資産に関しては特別な制限はない。

また、いずれのファイナンス・リースに関する制限も、1999年12月23日以前に締結したリース契約には適用しない。

8. 訓練要件 (Training Requirements)

① 訓練計画

本制度を適用し、かつ継続することを希望する企業は、適格船舶に関して、企業が雇用した職員 (officers) の人数に比例した職員訓練の場を設けることを公約する必要がある。企業は、訓練計画案につき、環境・運輸・地域省 (DETR) の承認を得て、報告規定に従う必要がある。

② 訓練方法等

最低基準は、本制度適格船隊の全船舶の安全定員証書 (safe manning documents) に盛り込まれている職員の15の役職につき、年間に欧州経済地域 (EEA) 加盟国の見習職員1名を訓練することであり、また、名目50%は予備の職員をカバーすることである。例外的な事情がある場合、企業は、訓練を行う代わりに資金の拠出を行うことができる。2000-2001年度については、訓練の代わりに支払いは、1カ月につき見習職員1名当たり550ポンドである (パイロット・ペイメント/pilot payment)。訓練は、訓練生1名につき約3年を要するため、訓練制度を3年以上実施した場合、見習職員対職員の比率を効果的に引き下げ、職員の5つの役職につき見習職員1名とする。(注9)

訓練制度の不履行または不遵守は犯罪であり、企業が不履行を繰り返すという重大な違反をする場合には、訓練義務を厳密に遵守するまで、本制度の継続適用が認めら

れなくなる。(注10)

9. 船籍登録要件 (Flagging Requirements)

法律上、英国のトン数税制制度の範囲で運航する船舶の船籍については、なんら制限がない。すなわち、船籍が英国または他の EU・EEA 加盟国である必要はない。

ただし、英国船籍の利用は、企業の「戦略的かつ商業的管理」の拠点を判断する際に考慮される要因の1つである。英国船籍への登録は、法律上では必要とされないものの、海上沿岸警備庁 (MCA) は、商船法 (Merchant Shipping Acts legislation) の改定に加えて、このほど、国際海事機関 (IMO) の国際海上人命安全条約 (SOLAS) に加盟調印している他の船籍登録国のような負担にならないように、英国船籍への登録に関する機器および安全基準の大幅な見直しを行っている。

英国船籍に再登録替える現存の船舶に関しては、EU の舶用機器指令 (MED)、SOLAS または前船籍登録国 (当該国が IMO SOLAS 条約の締約国であるかぎり) に従った型の認可機器を装備していなければならない。ただし、後者の場合、機器を交換するときには、常に最新の標準でなければならず、EU 船については、「舵輪マーク/wheelmarked」(EU 加盟国における舶用機器指令適合承認マーク) の機器が義務付けられている。(注11)

まとめにかえて

トン数税制は英国が最初に採用したわけではない。すでに96年にオランダとノルウェーが、99年にはドイツが導入し、また、ギリシャでは1880年から類似の制度が適用されていた。英国

も欧州海運諸国のこの潮流に乗り遅れまいとしたわけである。

ただ、英国の制度に特徴的なのは、前記のとおり「船員訓練に対する貢献」をワン・パッケージとしていることである。上記のとおり、トン数税制を選択した船会社は船員訓練を行うか、訓練基金に一定の資金拠出を義務付けている。これは、1年に1,000人の船員の新規採用が必要とする国の政策によるものといわれる。

英国においてトン数税制がこのように、訓練スキームも併せて導入した背景には、ジョン・ブレスコット副首相が船員出身であったことによる幸運も多分にあったことであろう。しかし、英国においてこのような特定の産業に所得課税の原則を覆す税制を導入し得たのは、やはり、全産業が海運産業を資源の乏しい国の基幹産業と認める素地があったからに違いない。

そして、1999年3月16日のゴードン・ブラウン英国蔵相の予算演説において「British films」の項で、「In other areas I am extending the tax allowance for new films made in Britain. And the shipping industry has put to me the case for enhanced training incentives and for a lower rate ring-fenced tonnage tax. While I am attracted to these options I have to be satisfied that lower tax rates will not become a vehicle for tax avoidance and I am grateful to Lord Alexander of Weedon for agreeing to conduct an independent study of the national and international tax issues involved.」とし、トン税制度及びアレキサンダー・レポートについて触れ、英国政府の関心と積極的な取り組みを明らかにした(注12)。環境・運輸・地域問題省 (Department of the Environment, Transport) も「新しい航路

を目指して (Charting a new course)」、[英国の海運業界の将来 (The Future of the UK Shipping Industry)」、[輸送の将来に関する白書 (White Paper on the Future of Transport)』等の報告書・白書を発するなかで、例えば、「英国の海運業界の将来」では、「英国の海運業界は危機的状況にあり、その凋落を食い止め逆転させるには抜本的な措置が必要である」、また、「英国では強大な海運業界を維持すべきだとする擁護論の声が……圧倒的である」とも論じるなど、政策の抜本的改革を目指していった (注13)。

1999年7月、独任制の調査機関である「勅撰弁護士 ウィードン・アレキサンダー卿 (上院議員)」により「トン数税制」の効果等につき詳細な調査が行われ、その調査結果としてレポートが公表された。アレキサンダー・レポートは、既にトン税制度を導入した諸国の分析、そしてもちろん国内事情の分析など、非常に精緻なものであった。そして、完成した2000年財政法によるトン数税制は、基本的にアレキサンダー・レポートそのものであった。

内国歳入庁によると、2001年3月20日現在 (訪問調査時)、38社が同制度について同庁に照会中、うち、18社がトン数税制の適用を申請済みであり、600隻以上が適用を受ける見込みであるという。

実際のところ、本報告は、制定された英国のトン数税制を紹介することに重点を置いたのであるが、訪問調査によって聴き取りをしてきた事項・内容は、それぞれの主観も交え、膨大なものであった。未だすべての整理は終わっていないのであるが、また機会が与えられるならば、別稿にてご報告できればと思う。

脚注以下の通り

- (注1) 英国では、税制改正も予算の一部として年度財政法の制定により行う。直接法人税法など個別税法を改正することは少ない。財政法によりいくつかの税制改正が積み重ねられてから、その改正部分をまとめて税法改正を行う。
- (注2) トン数税制は英国が最初に採用したわけではない。すでに96年にオランダとノルウェーが、99年にはドイツが導入しており、また、ギリシャでは1880年から類似の制度が適用されていた。
- (注3) 2001年財政法中では「戦略的かつ商業的管理」について明確な定義をおいていない。内国歳入庁の施行規則では、管理業務には2つの独立した要素があり、すなわち、一つは「戦略的」、もう一つは「商業的」であるとしている。そして、この管理の2つの側面のそれぞれの重要な要素が英国で行われていることを証明しなければならないこととしている。内国歳入庁は、船舶運航のすべての要素を英国で実施することを必ずしも義務付けていないが、海運業務全体が、他の管轄区域 (外国) ではなく英国に集中していることを明確にするために業務プロセスに十分な英国における生産要素を必要としている。
- (注4) 通常は陸上で提供される種類の商品またはサービスの提供に使用する船舶は、トン数税制上、適格船舶とはならない。遊覧船は特に除外されているが、内国歳入庁によれば、商業的に運航するクルーズ船は「遊覧船」とはならないという。よって、旅客が全体として用船契約で雇う船舶 (旅行用ヨットなど) は、トン数税制制度から除外されるが、旅客が個別に運賃を支払う船舶は除外されない。
- (注5) 港湾または河川用フェリーは適格船舶で

はなく、当該船舶は、港湾、入江または河川の横断に使用する船舶であると本法で定義している。したがって、海洋の横断に使用するフェリーは適格船舶となる（ただし、実際に遠洋航海船として認められることを条件とする）。

(注6) 主要適格業務に関して、近海フェリーの旅客向けの食物の提供などは含まれない。ただし、食物の提供は、その代わりに、「二次的業務」の範囲内に含めることができ、したがって、トン数税制適用業務として適格となる。

(注7) 適格二次的業務の範囲については、定期船、クルーズ船、フェリーの運航者が特に関心を寄せている。旅客が利用できる完全な設備一式に関して、内国歳入庁のステートメントによると、駐車施設、波止場のショッピング施設、観光などは、一定の条件を満たしている場合、すべて二次的業務として適格になるという。ギャンブルおよび奢侈品の販売も、売上高が「ごくわずか」（すなわち、特定の運航についての乗船券の売上高、船室の賃貸による収入、飲食物の売上高の合計の10%を超えない）である場合、二次的業務として認められる。「ギャンブル」および「奢侈品」はともに、内国歳入庁が幅広い解釈を与えている。

(注8) 英国の減価償却制度では、会計上の減価償却費は全額申告書上で加算され、それに代わって税務上の減価償却費（キャピタル・アロウワンス）が認められ、申告書上減算する。従って資産の簿価には、会計上の簿価と税務上の簿価がある。資産を譲渡した場合、売却価額が税務上の簿価を上回る場合、取得価額と税務上の簿価との差額をバランシング・チャージといい、課税対象となる。

(注9) EEA加盟国の見習職員（cadet）が「適格」となるには、通常は、英国に居住していなければならない。英国国民の場合、この点は通常は問題にならない。だが、EEA加盟国の国民が居住地基準をクリアする可能性は低いものと考えられる。または英国政府の訓練補助金（SmarT）を利用できないであろう。

(注10) 部員（ratings）の訓練制度も規定されているが、詳細は調査時点で明らかではなかった。

(注11) MEDの一覧表は、海事広報（MSN）1734に記載されており、英国が認可した追加の一覧表は、MSN 1735に記載されている。すなわち、英国船籍に登録するために大幅な改造を必要とする中古の船舶（または1999年8月1日以降に起工した新しい船舶）は、問題がないはずのことである。

(注12) http://news.bbc.co.uk/hi/english/events/budget_99/news/newsid_293000/293864.htm 参照

(注13) 「新しい航路を目指して（Charting a new course）」につき、<http://www.detr.gov.uk/shipping/cnc/index.htm>、「英国の海運業界の将来（The Future of the UK Shipping Industry）」につき、<http://www.detr.gov.uk/shipping/future/index.htm>、「輸送の将来に関する白書（White Paper on the Future of Transport）」につき、<http://www.detr.gov.uk/itwp/paper/index.htm> を参照。



Washington 便り

米国の「海の日」

本年5月18日、ブッシュ大統領は5月22日を「海の日」(National Maritime Day)と宣言しました。米国の「海の日」については、本誌(平成12年6月号)で紹介しておりますが、1933年以降、米国の大統領は国民に対して Memorial Day(戦没将兵追悼記念日)の1週間前の5月22日を毎年「海の日」として宣言することが義務付けられています。

ブッシュ大統領は、宣言にあたり以下のとおり述べています。

「米国の繁栄は、自国の歴史を通して水上輸送の発達と密接に結びついてきた。先住民も移住者も交易と安全保障を海と内陸水路に頼ってきた。植民地時代、そして19世紀において、米国の海運産業は物品の交換や開拓者の移動を容易にしてきた。第二次世界大戦において、6,000人以上の米国船員と700隻以上の米国商船が、敵の犠牲となった。犠牲の多くは、ロシア軍向けの軍需品輸送においてムルマンスク港へ向う際に発生したものである。船員の死亡率は、海兵隊を除く軍人の死亡率よりも高かった。今日、米国商船隊はこの名誉を保持し続けている。最近ではベルシャ湾岸戦争、その後の人道支援や軍事作戦の展開において、政府、業界、労働組合が国家のために一丸となって重要な輸送活動を従事してきた。多数の商船船員は、運輸省海事局(MARAD)の管理する緊急時予備船隊(Ready Reserve Force)にその25周年目の今年に至り漸く配乗されることになっている。今日、米国籍商船隊は国際貿易における船舶の隻数を

減らしてきてはいるが、これまで以上に物品を効率的かつ経済的に輸送している。これらの米国籍商船隊は、毎年10億トンにのぼる外航輸出入貨物、そして同量の10億トンの内航貨物を輸送している。船員の多くは、ニューヨークのキングズポイントにある商船大学、6州にある商船学校、その他組合および業界が運営する有名な訓練施設で訓練を受けている。米国商船隊の競争力を維持するため、我々は米国の海運政策を21世紀の難局に適応させなければならない。米国の海上輸送システム(Marine Transport System)は、米国の長期的な経済的安定の方向付けをし、そして危機における迅速かつ効果的な対応能力の改善を手助けするものである。今後20年間で貨物量は倍増すると予測されている。従って、私の政権は、米国の水上輸送が、混雑化している高速道路や鉄道による輸送を補完する輸送手段として役立つよう、政府各省庁、海事産業、荷主、労働組合、環境団体と協力したい。」

一方、議会下院は5月21日、米国商船隊の「奉仕と犠牲」(services and sacrifices)を称える共同決議第109号を可決しました。提出者のラトウーレット下院議員は、米国商船隊船員が米国史で果たしてきた役割を高く評価しており、船員は本来(軍人と同様)高い評価を受けるべく認知されるべきであるが、現実はそのようになっていると述べています。

この上院との共同決議において議会は、米国商船隊の「奉仕と犠牲」を称えるため、米国商船隊および船員の国家貢献を認めた次の9項目を掲げ、そして5項目にわたる決議をしていま

す。

1. 米国商船隊は、米国史を通じて戦争時に
いて国家に奉仕したこと。
2. 国家の独立達成に助力するため商船隊が国
家の最初の海軍として奉仕し、英国海軍を打
ち破ったこと。
3. 第二次世界大戦（以下「大戦」）において、
25万人以上の男女が米国商船隊に勤務し、悪
天候、機雷、潜水艦、その他、敵の武装船、
航空機からの危険に直面したこと。
4. 大戦において米国商船隊の船舶は軍隊へ必
需品を輸送することにより兵站への後方支援
を行ったこと。
5. 大戦においてフランクリン・ルーズベルト
大統領や数多くの軍指導者は米国商船隊の役
割を第4の軍隊として称賛したこと。
6. 大戦において6,800人以上の米国商船隊船
員が海上で戦死、1万1,000人以上が負傷、
600人以上が捕虜となったこと。
7. 大戦において、米国商船隊船員は32人に1
人の割合で職務遂行中に死亡していること。
これは軍人の死亡率よりも高い。
8. 米国の人々が国家安全保障に対する軍隊お
よび市民による貢献を認識しているとき、商
船隊による奉仕を認識することが適当である
こと。
9. 商船隊は米国に奉仕し、米国を保護し続け
ていること。

米国商船隊の「奉仕と犠牲」を称える共同決議

1. 議会は、米国商船隊船員の「奉仕と犠牲」
を称えること。
2. 議会は、国家防衛を支援する上で、必需品
や人員の輸送において、米国商船隊の船舶が
果たす重要な役割を認識すること。
3. 議会は、蒸気船による最初の大西洋横断航
海の記念日を祝うため1933年に指定された5

月22日の「海の日」(National Maritime Day)
の歴史的重要性を認識し、この米国海事史を
記念する日に米国商船隊を特別に称えること
が適切であると考えること。

4. 議会は、米国の人々および政府省庁が儀式
や活動を通して米国商船隊の「奉仕と犠牲」
を認識し、家や適当な場所に国旗を掲げてこ
の日を祝うことを奨励すること。
5. 議会は、米国籍の船舶は全てこの日に国旗
をめだつように掲げることを要請すること。
また、ミネタ運輸長官は5月21日、ワシント
ンD.C.で開催された第31回米国商船隊追悼式
において、過去の戦争で死亡した船員に対する
追悼を行いました。

米国海軍輸送司令部フェイ少将は「米国は海
運国である。米国商船隊は、米国を偉大な国と
して維持する手助けをしている。米国商船隊は
誰にとっても重要であるので強くあらねばなら
ない。海を自由にする米国籍船そして米国人船
員がいなければならない。」と述べています。

米国の船員組合(Marine Engineers Beneficial
Association) オトゥール組合長は「過去におけ
る船員の犠牲は、将来にとって重要な意味があ
る。米国にとっての問題は、平時において米国
商船隊の存立の可能性を保持することである。
労働者、使用者、政府はそれぞれの立場を越え、
一丸となって対処しなければならない。」と米
国商船隊船員の犠牲を称えました。

CSX Lines(米内航船社)レイモンド社長は米
国商船隊船員を静かなる英雄と呼び、商船隊は
第4の軍隊であるとも述べています。

なお、米国の「海の日」は日本の海の日と異
なり、国民の祝日ではありません。また、一部
の海運関係者を除き、一般の米国民はこの「海
の日」を知りません。

北米地区事務局ワシントン駐在員 平山 修

第30回

潮風満帆

いへん乗船チップ船にかけろ 懐かしい 思い出の日々

鹿島港パイロット 元川崎汽船船長 松本光秋

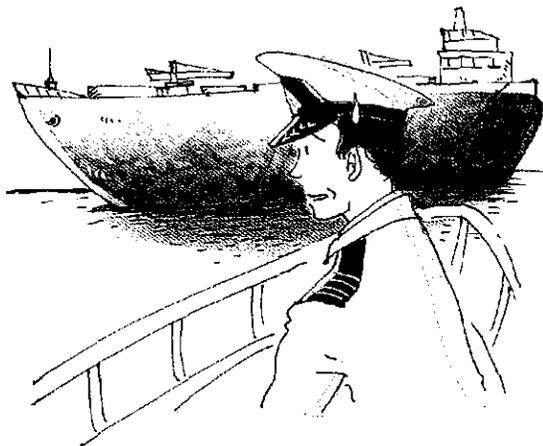


よく固滞の会話のなかで「フィリピン人との混乗船はどうであった?」と聞かれることが多々ある。いつも懐かしく思い起こされることは、高齢船(22年船)に船長として乗船した頃、度々発生した苦難・突発トラブル・予期せぬ事件・事故・故障などに対して、フィリピンクルーによる素晴らしいチームワークと惜しみない労力をもって、この難しい船を1日も止めることもなく、無事故・無違反で運航出来たことである。

1995年6月から1996年2月まで約8ヶ月の間、船長として乗船した2名混乗体制のF号での思い出を振り返ってみたい。

1. 初めての2名混乗チップ船

船長・機関長だけ日本人で他はフィリピン人クルーの混乗は初めてであった。チップ船も初めてで、今まで全員フィリピンクルーで運航していたのをわざわざ2人の日本人が乗り込んでいくこと自体にも抵抗があったが、ここは覚悟を決めて、成田空港から乗船地の蔚山港^{ウルサン}に向かうため、釜山空港へ飛び立った。



蔚山港の沖合に停泊して着岸待ちの乗船予定船に通船で訪れて、本船乗組員と対面し、自己紹介と船長スピーチを行い、船内見学と引き継ぎ書類の確認をして、どうにか2名混乗船でもやっていけそうな雰囲気を感じた。2日待った後、正式に乗船しフィリピン人船長と引き継ぎを開始した。分かり切った事ではあるが全て英語であり、加えて書類・引き継ぎ簿・ワープロ・フロッピーディスクの内容も英文であり、とても一朝一夕に把握できず、まずは本船荷役機械等の交換・修理など乗組員総出で力を合わせてやったことが、日・比混乗の壁を忘れさせてくれた。もちろん、船長・機関長も先頭に立って現場で一緒に油塗れになって働くことでフィリピンクルーとのコミュニケーションを図り、苦労はあるがこの乗組員となら大丈夫であると確信した。

2. 南アフリカにおける(RICHARD BAY)での密航者発見事件

A. 他船での発生事件

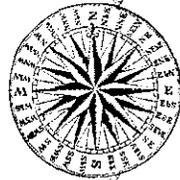
本船の先船と港内航路で擦れ違い、出て行くのを確認したのに、翌日朝に本船の近くに入港して錨泊するのが認められた。移民官によれば、船内にて密航者3名が発見されたため、急きよ、積み地へ引き返して来たとのことだった。その後、官憲の取り調べおよび密航者の引き渡しを終えて、昼過ぎに再び日本に向けて出港して行った。

当時、タンザニアでは政情不安で多数の国内脱出者が、豊かな南アフリカに流れ、密航者になっており、他船でも同じような事件が多数発生しているので注意するように忠告されていた。

B. 本船での密航者発見および事件解決

荷役は20時頃終了予定で、13時からNO.4ハ

7つの海のこぼれ話



ッチ(船艙口)のみを残して積み荷が終了したので、ハッチの開鎖/跡片付け作業にかかり、13~16時、NO.6-NO.5-NO.3-NO.2-NO.1の順番にハッチ手仕舞を実施した。

本船においては、各部責任者にくれぐれも厳重な出港前の密航者点検をするように申し渡していた。17時20分頃、荷役当直中の2等航海士が各ハッチの見回りチェックをしていたところ、6番ホールド内から助けを呼ぶ合図の声と激しく金属で叩く音が聞こえるとの船長報告がなされた。直ちに陸上作業員の人数確認と即時に6番ハッチの開放の準備にとりかかった。

その間、ステベ(船内荷役業者)のトリミングギャング(船内荷役作業員)の人数は全員揃っているのが確認されたので、フォアマン(ステベの総指揮者)の携帯電話により代理店に連絡し、至急本船への訪船を依頼した。約10分後には、ハッチ開放、2名の密航者と思われる不審人物がホールド内から救出された。英語もほとんど喋れないため、フォアマンとワッチマンに通訳させて侵入した状況/出身地/氏名/年齢/他に仲間の存在が無いか等を確認した。

しきりに食べ物を欲しがるので、情けをかけて御飯と少々のおかずを与え、2人には、通訳を通じて貨物による酸素欠乏の危険性ともう後1時間発見が遅れていたら死亡していた旨の危険を言い聞かせたが、果たして素直に聞いてくれたか疑問であった?

19時頃代理店が到着し、処置方法について話し合ったが、出港前の出来事であり、もし税関/警察に通報したならば、事後処理が大変なので、至急船内から追放するのが一番良い策であるとのこと。納得した訳ではないが、運航予定維持のため、本船のワッチマンに付き添われて無罪放免釈放された。

本船への侵入者は、午前中に下見し、昼過ぎに開放していた6番ハッチの2段式のハッチカバー内に隠れ1330時にハッチ閉鎖した後、少し空積のあった貨物とハッチカバーの間に横になって潜んでいたようであるが、酸素不足により息苦しくなっ

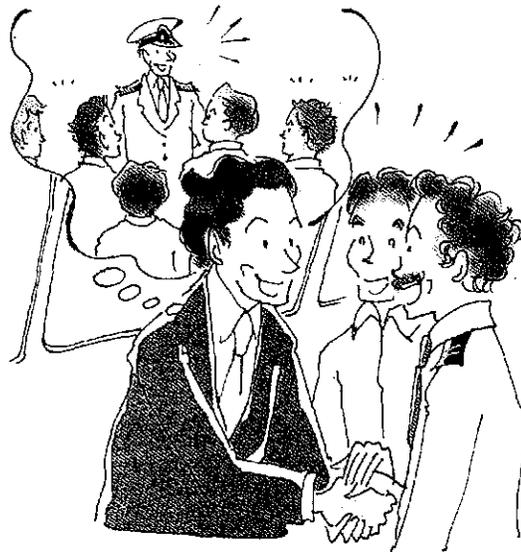
て必死に助けを求めたという誠は無謀で危険極まりない行為であった。気が付かずに出港していたら2名は間違いなく死亡し、ミイラとなっていたであろう。そして、韓国の揚地港で、船長である私が逮捕されていたであろうことを思うと今でも身の毛のよだつような出来事であった。

実直で勤勉なフィリピンクルーによって船長の危機を救ってくれたものと感謝している。

約8ヶ月の乗船期間に、フィリピンクルーとの思い出は「誕生会パーティ」や「ドック中の食料調達」、「円高・ドル安による苦しい混乗船」等々と語り尽くせないが、現在の自分がここで元気に働いていることや、フィリピン民族の柔軟な協調性と流暢な英語とスペイン語がヨーロッパ諸国/アジア諸国でも重宝がられているのが認識できたことも大きな収穫であった気がする今日この頃である。

もう二度と一緒に乗船する機会は無くなったが、先日、鹿島に入港した鉾石船で5年ぶりの再会が実現され、水先人として乗船したとき、クォーターマスター(操舵手)と二等機関士が挨拶に来てくれた時は感激した。

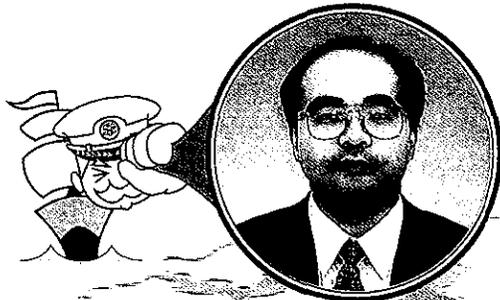
世界で活躍している彼等が鹿島港に訪れてくれたら、時間を調整してでも会いに行きたいものと思いつつ一生懸命頑張るつもりである。



船の訪ねある記

船会社の仲間たち

第 27 回



今回、登場して頂くのは

共栄タンカー(株)総務部課長

芦田卓也さん(39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？

株式、人事、給与、福利厚生、秘書、その他各部に属さない業務全般です。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

入社して早々に、阪神大震災後の神戸に関連会社のお見舞いとお手伝いに行ったことです。神戸にたどり着くまでの苦勞と神戸の街の様子は今でも忘れられません。

3. 御社の自慢といえば？

わが社の自慢の船舶は、“現代生活の素”とも言える原油を安全に輸送している当社最大の船「KOU-EI」(30万 dwt)です。

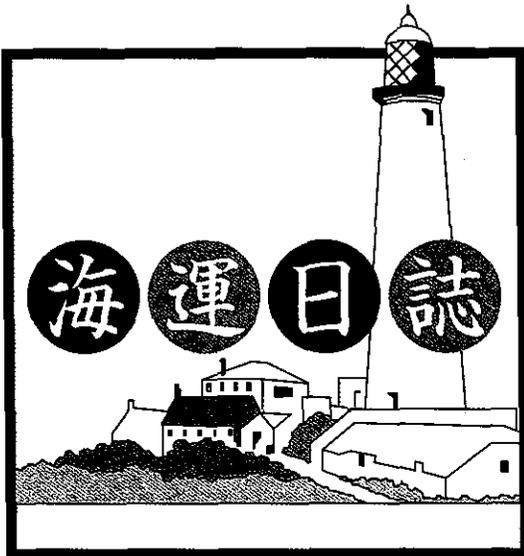
同船は、長さ330メートル、幅60メートルですから、ゴルフ場の短めのミドルホールをイメージされるとその大きさが解ると思います。

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。

日々の仕事に追われ、現状の仕事さえ満足にこなせない状況ですが、今後ともスキルアップを心がけるのみです。

共栄タンカー(株)の事業概要

当社は、日本郵船の系列会社として、主にペルシャ湾、東南アジアと日本間の原油輸送を行い、貸船料をいただいております。長期契約船を主体に安全運航と運航効率化の向上に努めております。



5 先進国海運担当官会議(CSG)と米国政府に
 8 / による「US・CSG 会合」がワシントンで開催
 9 } された。同会合では、①安全運航/環境保
 日 全問題②WTO サービス貿易自由化交渉③
 日 CSG 加盟国の海運政策④米国籍船維持の
 ための取り組みなどについて意見交換を行
 った。

9 国際海運会議所(ICS)/国際海運連盟(ISF)
 } は、英国バースでそれぞれ年次総会を開催
 10 した。
 日 (P. 9 海運ニュース国際会議レポート参
 照)

10 国土交通省は、21世紀の港湾の技術開発の
 日 方向を示す長期政策「新世紀を拓く港湾の
 技術ビジョン」を策定した。これは、平成
 12年12月末にまとめた「新世紀港湾ビジョ
 ン」の理念を技術面で具体化するための指
 針を示したものである。

17 国土交通省は「今後の港湾の管理運営のあ
 日 り方に関する検討会」(座長：来生新横浜国

大教授)の第4回会合を開催し、公共バース
 における専用使用のあり方などについて
 前回に引き続き議論を行った。

18 海運大手3社の2001年3月期決算が出揃っ
 日 た。それによると燃料油の高騰が収益を圧
 迫したものの、定期船・不定期船・タンカ
 ーの海運三部門同時好況と合理化効果が上
 回り、連結営業利益は揃って過去最高を更
 新した。

18 国土交通省は、外航海運事業者213社に対
 日 して実施した海賊被害についてのアンケー
 ト調査結果をまとめた。
 (P. 17海運ニュース内外情報参照)

22 アジア船主フォーラム(ASF)第10回総会
 } が北京で開催され、アジア海運業界の共通
 23 利益に関わる様々な問題等について議論さ
 日 れた。
 (P. 2 シッピングフラッシュ参照)

25 国土交通省は、海上ハイウェイネットワー
 日 ク推進委員会(委員長：杉山武彦一橋大学
 教授)の平成12年度第2回会合を開催し、
 船舶航行の安全性と海上輸送の効率化を両
 立させた海上交通環境推進に向けた取り組
 み全体像を取りまとめた。

30 国土交通省は、第5回首都圏第3空港調査
 日 検討会(座長：中村英夫武蔵工業大学教授)
 を開催した。



船協だより

5月の定例理事会の様様

(5月30日、日本船主協会役員会議室にて開催)

会員異動

○入会

平成13年5月1日付

美須賀海運株式会社 (阪神地区所属)

○退会

平成13年3月31日付

東海商船株式会社 (京浜地区所属)

ニューズマリタイム株式会社 (阪神地区)

平成13年5月31日付

ブルーハイウェイライン株式会社

平成13年5月30日現在の会員数108社

(京浜地区70社、阪神33社、九州5社)

総務委員会関係報告事項

1. 当協会活動に関するアンケート調査について
2. ICS/ISF2003年総会について
(P.9 海運ニュース国際会議レポート参照)

政策委員会関係報告事項

1. アジア船主フォーラム第10回総会 (北京) の模様
(P.2 シッピングフラッシュ 参照)
2. ICS/ISF2001年総会 (パース) の模様
(P.9 海運ニュース国際会議レポート参照)
3. 国際船舶制度その後の動きについて

4. 海運・造船セミナーの開催について

平成13年4月25日、日本海運倶楽部にて、「海運・造船セミナー」を海事産業研究所と共同で開催した。今回のセミナーを開くにあたっては、できるだけ会員に有益な情報を提供する観点から、同研究所への委託調査の中間報告をも兼ねることとした。同セミナーには海運関係62名、その他88名が参加し、実施後のアンケートでは概ね好評であった。

当日の講演内容は以下のとおりである。

「アジアの貿易依存型経済と域内貿易」(松田船協調査幹事長)

「ASEAN 諸国の経済と海運・港湾政策」

※「タンカーマーケットを動かす中国石油事情」

※「不定期船マーケット動向とアジアの石炭需給」

※「大きく変化する外航海運業の動向」

～定航船社の経営対応～

「ベトナムの海運と物流の現状と課題」

※「日韓中のアジア造船国がもたらす海運への影響」(※印：当協会からの委託調査)

なお、当協会からの委託調査については、結果の最終報告を経て、別途報告発表を予定している。

タンカー部会・工務委員会合同

1. シングルハルトンカーのフェーズアウト問題について

海務委員会関係報告事項

1. 羽田再拡張B滑走路平行案に関する問題点について
国土交通省は3月28日の第4回首都圏第3空



港調査検討会において、新たに羽田再拡張案として4つのB滑走路平行案を提示したが、最も多摩川寄りの試案4でさえ、第一航路航行船が滑走路端至近を航行することとなるうえ、滑走路端延長線上に設置される進入灯は実質的に船舶の航路を塞ぐこと等、専門家の検討を待たずとも大きな問題がある。

これらの問題に対する解決策が示されていないにも拘わらず、一部のマスコミではB滑走路平行案による羽田空港の再拡張が有力であるとの見方が示されている。このような状況の下、当委員会は具体的な解決策が示された段階で詳細な検討および影響調査を要請すべきと考えるが、これまで示してきた以下の諸点がB滑走路平行案においても主要な問題点であるとの結論を得た。

なお、これらの問題点を解決するための安全対策として新たな航行規制等が考案される場合には、船舶の入出港に伴う航路管制等により待機を求められるケースが増大し、その結果、船舶の運航能率の低下を招くことがないか慎重な対応が必要になるとと思われる。

記

B滑走路平行案についての主要な問題点

(1) 進入表面による高さ制限

船舶のマストが進入表面に突出する危険

(2) 船舶の集中、輻輳による危険性

第一航路への入出航水域が狭められ、船舶が集中することに加え、滑走路が第一航路航行船と空港南側沖合いを航行する船舶の視界を遮ることによる衝突の危険度への影響

(3) 錨地の確保

空港拡張および航路の変更に伴い失われる錨地の確保

(4) 騒音が操船信号等に与える影響

第一航路出入口周辺は航行船舶が交差する海域であり、法規で定める音響による操船信号、およびVHFによる連絡・通信が衝突回避のために重要であるが、離着陸する航空機

の直下における騒音等によりこれらが阻害される影響

近海内航部会関係報告事項

1. 近海・内航海運関連調査について

外航船舶解撤促進特別委員会 関係報告事項

1. IMOにおけるシップ・リサイクル問題の検討について

環境対策特別委員会関係報告事項

1. バンカー油起源温室効果ガス排出量割当方法検討委員会について

(P.14海運ニュース内外情報 参照)

2. 交通部門における環境税(炭素税)のあり方勉強会について

外航労務部会関係報告事項

1. '01外航労働協約改定交渉について

公布法令(5月)

㊦ 電波法に規定する指定機関を指定する省令
(総務省令第73号、平成13年5月16日公布、平成13年5月16日施行)

㊦ 電気通信事業法に規定する指定機関を指定する省令
(総務省令第74号、平成13年5月16日公布、平成13年5月16日施行)

国際会議の予定(7月)

IMO 第47回航行安全小委員会 (NAV47)

7月2日～6日 ロンドン

IMO 第6回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会 (DSC6)

7月16日～20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4月	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	4,199	3,320	879	1.5	12.3
3	4,921	4,006	914	4.7	11.5
4	4,331	3,668	662	▲ 1.1	13.3

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
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5月	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
3	121.12	117.30	124.60
4	123.83	121.55	126.45
5	122.07	119.20	123.90

(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船		
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period	
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他			
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	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	
3	10,776	200	10,576	1,401	3,983	3,938	103	997	38	116	15,616	3,689	
4	11,490	28	11,462	895	4,365	5,580	0	375	8	239	12,856	2,388	
5	9,841	0	9,841	1,320	2,641	5,166	57	439	33	185	12,872	10,826	

(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。

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オランダの値はいずれも最高値。

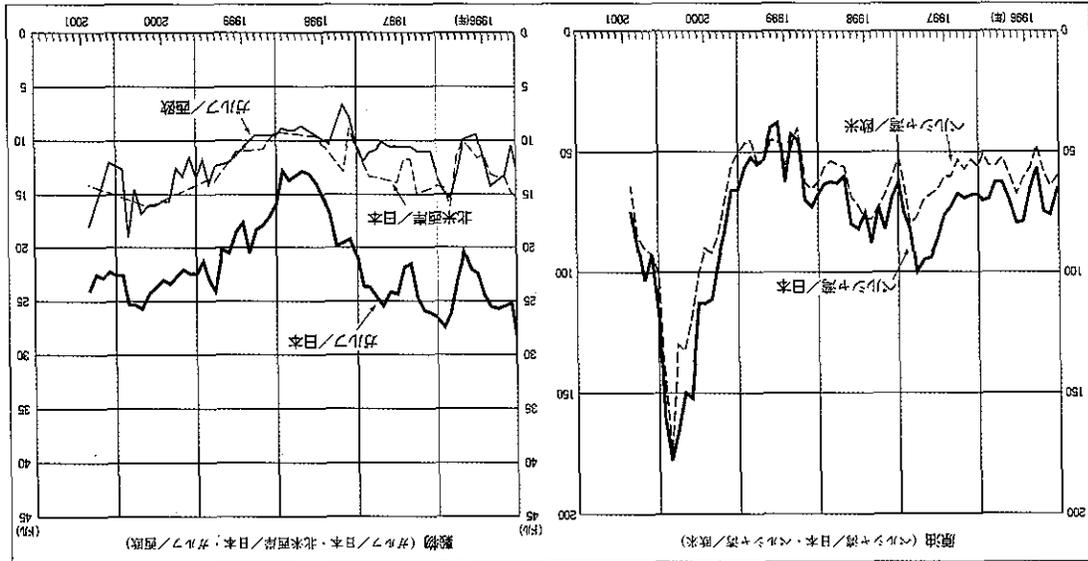
月次	2000		2001		2000		2001	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	22.50	21.25	22.50	21.50	—	—	—	—
2	22.50	20.00	22.25	21.00	—	—	—	—
3	22.00	21.70	22.25	21.50	—	—	—	—
4	22.75	22.00	22.25	21.50	—	—	—	—
5	23.35	21.85	24.00	—	—	—	—	—
6	23.00	—	—	—	—	—	—	—
7	24.25	23.45	—	—	16.13	15.75	—	—
8	25.75	24.50	—	—	—	—	—	—
9	25.75	24.50	—	—	—	—	—	—
10	25.25	24.50	—	—	—	—	—	—
11	25.25	22.85	—	—	—	—	—	—
12	22.50	20.85	—	—	—	—	—	—

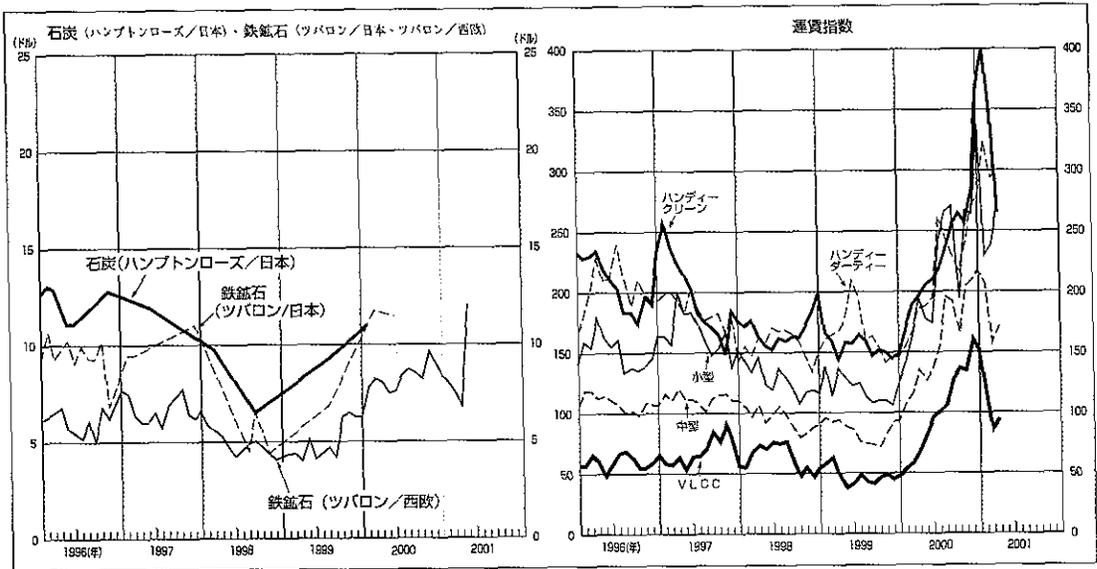
5. 穀物 (ガリフ/日本・北米西岸/日本・ガリフ/西欧)

①日本郵船調査グループ資料による。②単位は70万D/W以上100万D/W未満の船舶によるもの。③オランダの値はいずれも最高値。

月次	1999		2000		2001		1999		2000	
	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
2	72.50	59.50	65.00	54.00	92.50	86.00	65.00	50.00	55.00	45.00
3	70.00	51.00	82.50	62.00	103.00	88.75	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	75.00	57.00	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	40.00	36.00	152.50	112.50	45.00	36.75	45.00	36.75	100.00	82.50
8	40.00	36.00	152.50	112.50	45.00	36.75	45.00	36.75	100.00	82.50
9	52.50	45.75	150.00	128.00	52.50	43.00	52.50	43.00	132.50	105.00
10	54.50	48.00	165.00	113.50	53.75	45.00	53.75	45.00	130.00	105.00
11	52.00	44.00	177.50	164.50	45.00	40.00	45.00	40.00	175.00	125.00
12	56.00	47.50	160.00	140.00	46.25	40.00	46.25	40.00	142.50	125.00

4. 原油 (ヘルシヤ湾/日本・ヘルシヤ湾/欧米)





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/トン)

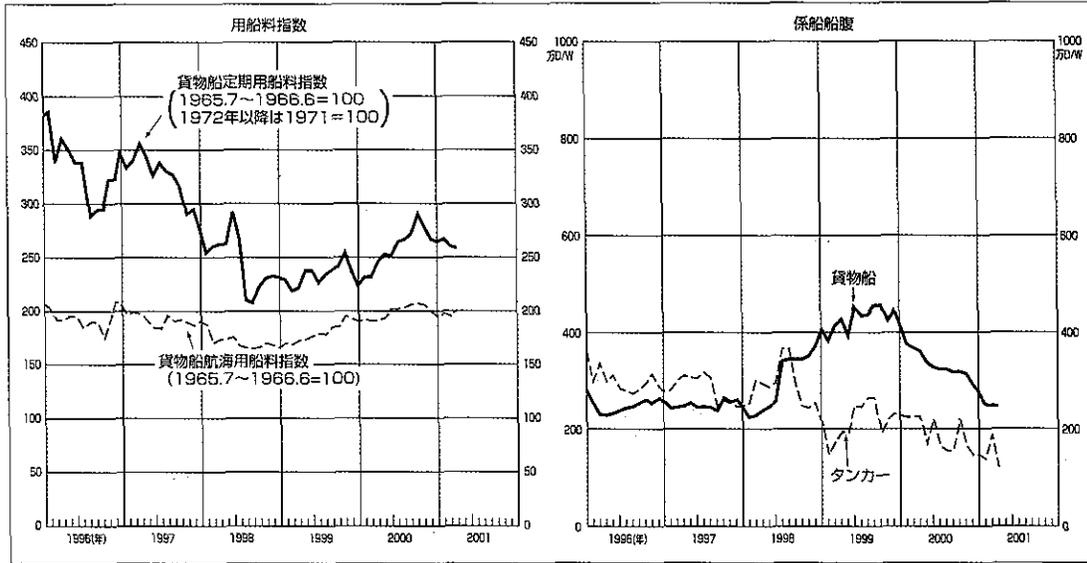
月次	ハンブントローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2000		2001		2000		2001		2000		2001	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	6.00	8.45	7.20
2	11.00	—	—	—	—	—	—	—	7.85	5.00	8.00	6.35
3	—	—	—	—	11.75	—	—	—	8.20	—	7.50	5.85
4	—	—	—	—	—	—	—	—	8.05	7.25	6.85	5.75
5	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.90	12.10	—
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														
	1999					2000					2001				
	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	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0
2	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2
3	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8
4	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4
5	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3	—	—	—	—	—
6	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0	—	—	—	—	—
7	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1	—	—	—	—	—
8	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9	—	—	—	—	—
9	41.3	73.3	108.1	162.1	147.9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6	—	—	—	—	—
10	47.0	71.3	109.8	153.6	151.3	136.2	165.1	194.1	217.3	264.9	—	—	—	—	—
11	49.5	82.5	110.9	141.7	150.1	134.3	204.7	267.0	240.9	257.8	—	—	—	—	—
12	44.8	91.2	106.3	146.9	144.1	160.1	209.8	264.6	272.0	283.1	—	—	—	—	—
平均	48.0	84.60	118.9	165.8	158.4	97.6	152.8	206.9	208.2	219.1	—	—	—	—	—

(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					
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1	207.0	209.0	189.0	166.0	190.0	193.0	380.3	347.0	277.0	231.0	222.0	264.0
2	202.0	197.0	186.0	170.0	191.0	198.0	386.6	332.0	254.0	229.0	231.0	267.0
3	192.0	199.0	171.0	169.0	190.0	195.0	339.4	341.0	260.0	219.0	231.0	260.0
4	192.0	197.0	173.0	172.0	191.0	200.0	363.0	354.0	262.0	221.0	246.0	258.0
5	196.0	190.0	173.0	173.0	193.0		350.0	342.0	262.0	238.0	252.0	
6	195.0	184.0	175.0	176.0	202.0		339.0	326.0	292.0	238.0	251.0	
7	186.0	183.0	167.0	179.0	202.0		339.0	338.0	266.0	226.0	264.0	
8	189.0	196.0	165.0	178.0	203.0		289.0	330.0	210.0	233.0	267.0	
9	186.0	190.0	164.0	185.0	206.0		293.0	327.0	208.0	238.0	271.0	
10	176.0	191.0	165.0	185.0	207.0		294.0	316.0	222.0	241.0	290.0	
11	188.0	189.0	170.0	195.0	206.0		323.0	290.0	231.0	254.0	278.0	
12	211.0	186.0	168.0	192.0	200.0		323.0	294.0	232.0	237.0	267.0	
平均	193.3	192.6	172.1	178.3	198.4		334.9	328.1	245.5	233.7	255.8	

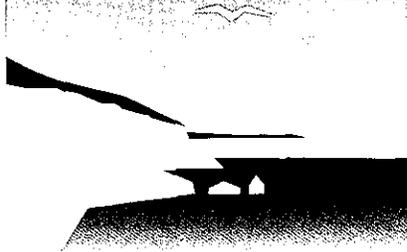
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

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	259	2,194	2,497	39	739	1,382
3	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221	258	2,174	2,489	40	971	1,883
4	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257	256	2,127	2,463	39	647	1,203
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



当然のことながら、魚が釣れば釣りほど楽しいものはない。シドニー駐在時代に行った鰺釣りは、大漁の連続であった。私の経験したほとんど唯一の楽しい釣りの思い出である。

自然環境の保護に厳しいオーストラリアでは、殆どの魚には一定のリリース・サイズが定められている。その中で、鰺はオーストラリアでは保護の対象となる一人前の魚として扱われておらず、珍しくリリース・サイズの規定が無かった。いくら釣っても、どんなサイズでも自由である。そのために、駐在の日本人仲間がよく釣りに出かけたものである。

鰺を釣るのに、日本ではサビキという仕掛けを使う。幹糸に6本から8本、枝分かれしたハリスと疑似餌のついた鉤が着いているやつである。そのサビキの上部にはコマセを入れる籠が付いていて、中に鰺のミンチやオキアミを入れる。糸を下ろして、魚のいる水深に着き、竿を振ればコマセが海中に広がり、集まった鰺は疑似餌に惹かれて鉤を飲み込むという仕掛けになっている。文章で説明するとややこしいが、鰺の習性、食性を研究し尽くした優れたものであることは間違いないだろう。

魚影が濃く、スレていない鰺ばかりのシドニーでは、この仕掛けは、ものすごい威力を発揮することとなった。竿を入れるたびに鈴なりの鰺が、文字通りガバガバ釣れるのである。コマセにする鰺のミンチを自作したり、コマセ籠やサビキを手に入れるのには苦勞をしたが、釣果はその苦勞を補って余りあるものがあつた。それまで、鰺釣りの仕掛けしか無かつたシドニーで、このコマセとサビキという新兵器は日本人仲間にも鰺釣りブームを巻き起こしたほどである。

週末の夜中に不良中年が集まり、ミキサーでどろどろにした鰺と、海中でうまくバラケさせるために添加するパン粉を「臭い」とか、「汚い」とか言われながら裏庭で混ぜ合わせる姿はなんと奇妙な風景である。混ぜるパン粉は豪州産では細かすぎて団子になってしまうから、

やっぱり日本製が良いとか、冷凍鰺をミキサーにかけるタイミングや練り方はどうだこうだと、うんちく合戦は妙に盛り上がるのであつた。日本が世界経済を席卷していた1980年代も末の話である。

しかし、釣られる側の鰺の立場に立てば、サビキという異国からの技術導入こそ“いい迷惑”であつたに違いない。その意味で、このシドニー湾における鰺達の運命激変の構図は、なんとなくグローバリズムに翻弄される地域経済や文化の関係に似ていなくもない。今も当時も、釣りに関する限り、日本の技術、ノウハウは世界最先端であろう。釣具店に並ぶ釣具や魚種別、状況別に考案された仕掛けの数々を見ただけでその水準の高さがうかがい知れる。この技術をもってすれば、純朴なオーストラリアの鰺達はそれこそ一網打尽である。リリース・サイズという、一種のセーフ・ガードもなくグローバルな競争に晒される鰺には、ご愁傷様というしかないが、今にして思えば、グローバルな競争下において新技術や生産方法を始めとする様々なイノベーションが圧倒的な競争力の違いを生み出し、それが“平和”なマーケットを席卷していく象徴のような気もするのである。

最近、日本ではセーフ・ガードの発動が耳目を集める事となっている。中国産の葱と椎茸、豊表に関しては既に発動され、タオルやネクタイもそれに続こうとしている。それらの品目を対象にした輸入制限は、自由貿易という環境下で発展してきたコンテナ海運に携わるものにとっては、本来あつて欲しくないものであるが、苦境に立たされている農家や繊維産業の姿になんとなく同情的な気持ちを抱いてしまうのも事実である。純朴なシドニーの鰺を獲りすぎた報いかと複雑な心境の今日この頃である。

商船三井
営業調査室 室長代理
城川三次郎

せんきょう6月号 No.491(Vol.42 No.3)

発行 平成13年6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