

せんきょう

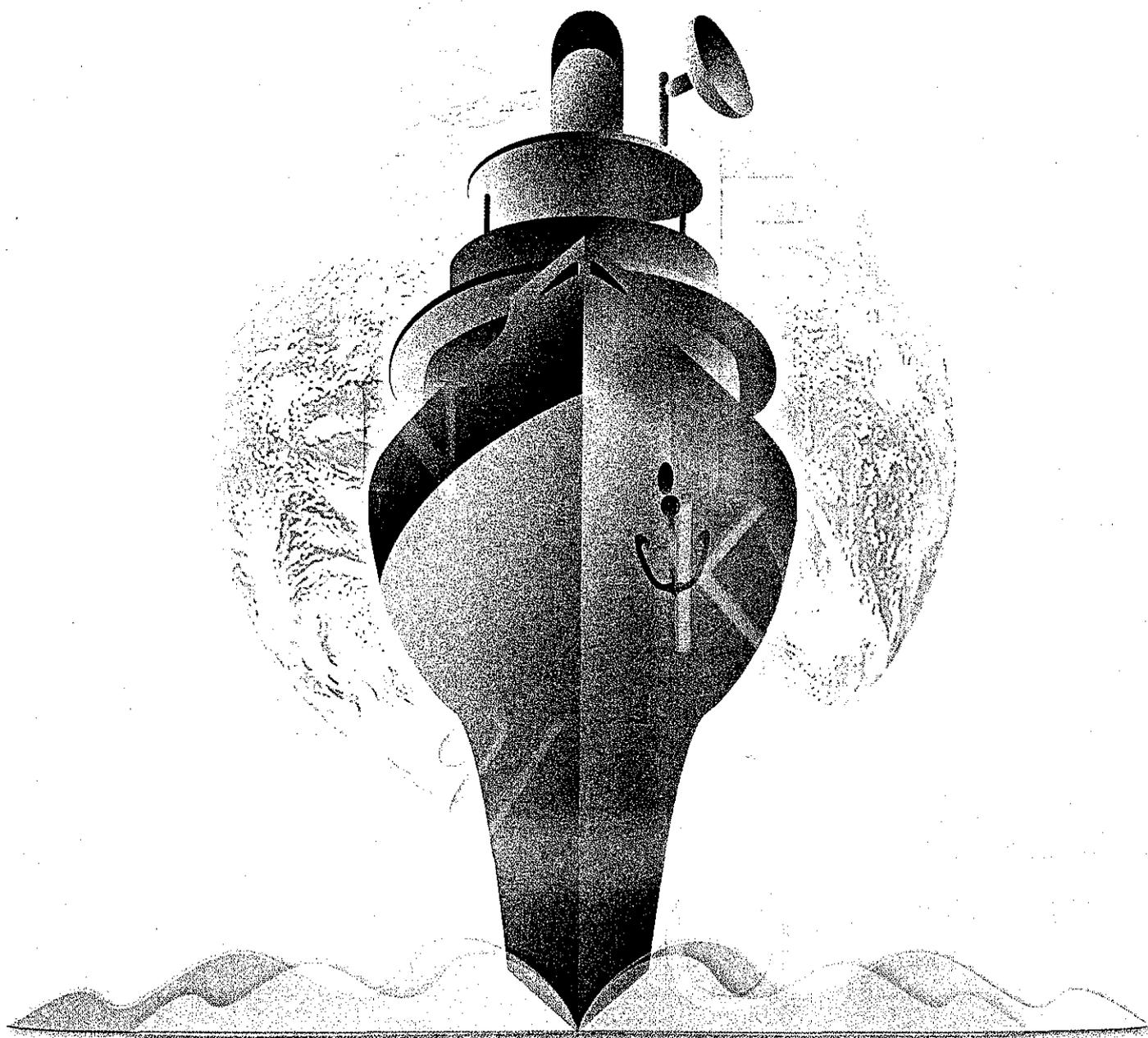
2003
No.518

9

社団法人 日本船主協会

海運ニュース

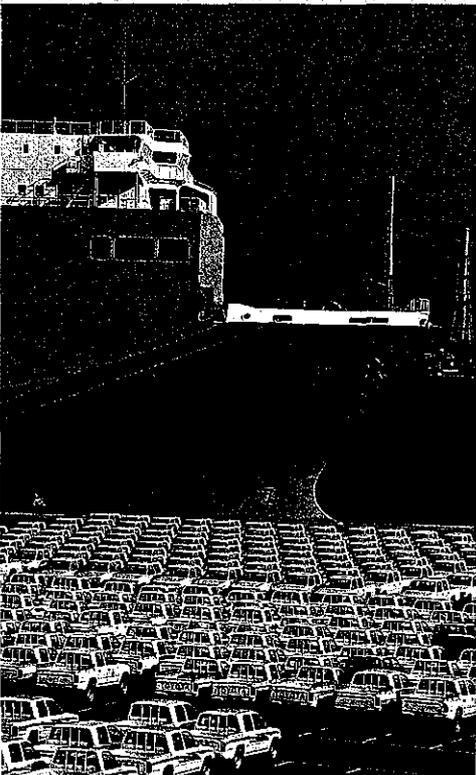
アジア船主の声をより一層国際場裡に発信する必要性を確認
—第12回アジア船主フォーラム香港総会開催—



せんきょう

9

SEPTEMBER 2003



▲川崎汽船(株) 提供

EUROPEAN HIGHWAY
自動車専用船
48,039G/T (総トン)
5,000台積み

C O N T

■巻頭言	1
外航中小船主協会 当面の諸問題 日本船主協会副会長 八馬汽船株式会社代表取締役社長 小林宏志	
■海運ニュース	2
■国際会議レポート	2
1. アジア船主の声をより一層国際場裡に発信する必要性を確認 —第12回アジア船主フォーラム香港総会開催—	
2. 航海記録装置の現存船適用 —国際海事機関(IMO)第49回航行安全小委員会(NAV49)の様態—	
■内外情報	11
1. 船員職業安定法の改正による船員派遣事業制度の創設	
■特別欄	14
第3回 海運セミナー(その2) 「デフレ下の法人税改革とこれからの海運税制への提言」 東京大学法学部教授 中里 実	
■London 便り	30
■潮風満帆	32
波濤を越えて 新和海運 総務グループ 総務・法規保険チーム主任(二等機関士) 澁谷直人	
■CONTACT US ⑨ 事務局紹介 阪神地区・九州地区	35
■カラーページ	43
海運税制の充実・改善について【海運税制キャンペーン】	
海運日誌(8月) 36	海運統計 39
船協だより 37	編集雑感 44
■囲み記事	
・当協会 Website メニュー追加のお知らせ	34
・小学校教師を対象とした横浜港見学会のアンケート結果	38
・ビデオ「日本の海運」が「文部科学省選定」に	38

外航中小船主協会 当面の諸問題

日本船主協会副会長 八馬汽船株式会社代表取締役社長 小林宏志



我々外航中小船主協会（兼日本船主協会のオーナー部会）のメンバーは、厳しい経営環境のもとで、徹底した経営の合理化を図りつつ、激しい変化の中で生ずる多種多様な顧客ニーズに応える為、中小船主の持ち味を生かした良質で木目細かなサービスを提供する等、全力を挙げて企業努力をしている。

我々中小船主を取り巻く環境の先行きは依然不透明であり、一層厳しくなることが予想される。

この様な状況下、我々外航中小船主が、その特色を生かし、引続き我国海運発展の為に日本商船隊の一翼を担って行くには、より一層の自助努力による経営の効率化と事業基盤の強化を推進して行かなければならないことは当たり前のことと言えよう。しかしながら、世界単一市場での競争を余儀なくされている外航海運業界で国際競争で生き残って行くためには、少なくとも諸外国の競争相手が持っているのと同等の条件の整備がいる。

日本船主協会の本年の通常総会決議でも、我国外航海運にとっての課題は、諸外国との制度上のイコールフットイング、即ち、魅力ある船籍制度及び税制の確立、規制撤廃・緩和であり、それら施策の実現が急務であるとしている。

外航中小船主にとっては、海運税制、船員問題、国際船舶制度等の諸条件の整備が是非とも必要である。海運税制については、既にEU諸

国で実施され、米国、韓国等でも導入が検討されているTonnage Tax（トン数標準税制）の早期導入、タックスヘイブン対策税制の改善等、諸外国と遜色のない真に競争力のある海運税制の確立が不可欠である。

船員保険の被保険者資格の見直し、船員派遣事業を可能とする為の船員職業安定法の改正については、従来より日本船主協会と協調して関係各方面へ強く改善を求めて来たが、国土交通省の御尽力により、平成16年の通常国会への法案提出に向けて、法制化に必要な作業が進められるようになったことは、大変喜ばしいことである。本件について当協会（兼オーナー部会）は、出来る限りの早期実施を求めている。

国際船舶制度については、承認試験対象国の拡大等、改善が図られつつあるが、外航中小船主にとって使い勝手が良いものとは言えない制度なので、真に実効ある制度、或いは、魅力ある船籍制度の実現を求めて行く必要がある。

また、船舶の安全且つ円滑な運航は、極めて重要であるとの認識に立ち、これに全力で取り組み、その他船舶管理に係る問題あれば、当協会の場で解決を目指して都度検討して行こうとの声が大きくなって来ている。

我々中小船主が抱えている諸問題の解決に当たっては、我々自身が率先して活動することが大切で、この姿勢を維持して行くことが、我々の務めである。



国際会議レポート

1 アジア船主の声をより一層国際場裡に発信する必要性を確認 —第12回アジア船主フォーラム香港総会開催—

第12回アジア船主フォーラム (ASF) 総会が、2003年8月26日に香港船主協会の主催により香港で開催された。同総会には、アジア7地域、12船協 (日本、韓国、中国、台湾、香港、ASEAN

(インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)、豪州) から93名の代表が出席し、当協会からは草刈隆郎会長をはじめ11名の代表が参加した (資料1参照)。

【資料1】 第12回アジア船主フォーラム (ASF) 香港総会日本側出席者

氏名 Name	役職名 (船協/会社) Title (JSA/Company)
草刈隆郎 Takao KUSAKARI	日本船主協会 会長 (日本郵船 社長) President, JSA (President, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)
崎長保英 Yasuhide SAKINAGA	日本船主協会 副会長 (川崎汽船 社長) Vice President, JSA (President, Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.)
鷺見嘉一 Yoshikazu SUMI	日本船主協会 副会長 (新和海運 社長) Vice President, JSA (President, Shinwa Kaiun Kaisha, Ltd.)
神田康孝 Yasutaka KANDA	日本船主協会 副会長 (新日本石油タンカー 社長) Vice President, JSA (President, Nippon Oil Tanker Corporation)
佐藤博之 Hiroyuki SATO	(商船三井 副社長) (Vice President, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.)
石田忠正 Tadamasa ISHIDA	(日本郵船 専務) (Senior Managing Director, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)
高橋秀幸 Hideyuki TAKAHASHI	(新日本石油タンカー 総務部長) (General Manager, Administration Dept., Nippon Oil Tanker Corporation)
福島義章 Yoshiaki FUKUSHIMA	日本船主協会 理事長 Director General JSA
吉田芳之 Yoshiyuki YOSHIDA	日本船主協会 会長秘書 (日本郵船 経営企画グループ調査役) Secretary to the President, JSA (Deputy General Manager, Management Coordination Group, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)
園田裕一 Yuichi SONODA	日本船主協会 企画調整部長兼国際企画室長 General Manager, Planning & Coordination Division and International Policy Chamber JSA
石川尚 Takashi ISHIKAWA	日本船主協会 国際企画室 Manager, International Policy Chamber JSA



第12回 ASF 総会参加者

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（ SHIPPING・エコノミクス・レビュー、シップ・リサイクリング、船員、航行安全および環境、保険法務）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、最近の諸問題について率直かつ活発な意見交換が行われた後、共同声明（資料2参照）が採択された。

【資料2】

共同声明では、世界船腹の40%以上を支配・運航し、多くの船員を供給し、大部分の船舶を建造しているアジアの船主の声をより一層国際場裡に発信していく必要があることが確認された。この他、ASFは、船員の賃金レベルは船員の居住地の生活水準に見合うべきものであり、世界統一賃金を一律に適用すべきでないとのアジア船員雇用者グループ（ASEG）の見解に留意し、併せて世界経済の状況は船員賃金の全般的引き上げを許容するものではない、とのASEGの考え方に留意したことが特筆される。

次回第13回会合は、2004年5月24日～26日にASEAN船主協会の主催により、シンガポールで開催されることとなった。

（国際企画室）

2003年8月26日

第12回アジア船主フォーラム 共同声明

第12回アジア船主フォーラム（ASF）は、2003年8月25-27日、香港において開催された。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93名が出席した。

ASFは、安全性や汚染問題に関する海運業界の極めて良好な実績について議論した。我々の業界は、時に不適切に考案され、政治的意図を帯びた地域的かつ一方的な規則の下で事業経営を行わなければならないことが、遺憾ながら増えている。こうした規則は、その導入の速さ故に、適切な議論と見込みある解決策の吟味を許容しないため、技術面または法律面で、本質的にますます未熟なものとなってきた。出席者は、現在ASFが任意かつ総意に基づくフォーラムではあるものの、国際的な議論にアジアの効果的な声を供給するために、海運問題での意見調整をアジア各国政府に呼びかけるべきであることに合意した。アジアは今や世界船腹の40%以上を支配・運航しており、圧倒的多数の船員を供給し、大部分の船舶を建造しており、海事問題におけるアジア海運業界の意見により一層の重みが置かれるべきである。

航行安全および環境委員会

SNECは、2002年12月12日にマニラで第9回中間会合を開催した。SNEC委員長であるS.S.Teo氏は、様々な未解決事項に関する最新の進捗状況について報告し、総会は次の通り同意した。

シングルハル・タンカーのフェーズアウト

ASFは、国際海運を規制するグローバルスタンダードの設定におけるIMOの重要性を再認識した。会合は、IMO MEPC49において、シングルハルタンカーのフェーズアウト前倒しに関し多くのアジアの国々が表明した意見に同意し、本件に関するMEPC49での議論の方向性に全体として満足の意を表明した。ASFは、2003年12月のMEPC50で現実的かつ実際的な結果を得るための統一意見を表明するため、全てのメンバーが引き続き相互に協力すべきであることに合意した。

海上安全

ASFは、2002年12月に開催されたMSC76における、タンカーおよびバルク・キャリアに対する固定点検設備に関する決定に対し、失望の意を表明した。ASFは、船舶検査改善の重要性は認識しつつも、固定点検設備そのものの安全性およびメンテナンス上の問題はもちろんのこと、船体構造の問題もあるため、採択された設備要件の内容に重大な懸念を表明した。このためASFは、採択されたこれら規定の実用性を徹底的に検討するようIMOに強く求めるものである。

ASFは、援助を求めている船舶に対し必要な助力と施設を提供する上で沿岸国が適切な計画を立てることを確実なものとするため、IMOが避難水域に関する適切な対策を採っていることを支持する。

海事保安

海賊および武装強盗事件について継続している傾向は、アジア船主にとって深刻に懸念される問題である。これらの犯罪行為は、船舶の安全および保安に対して苛酷な脅威となっており、直ちに終結

されねばならない。ASFは、海賊が横行する水域のすべての沿岸国に対し、通航船に対する海賊の脅威や危険を取り除くため、例えば多数国参加による巡視といったような、より実際的かつ効果的な取り組みを実現するため、さらに緊密に協力するよう強く求めるものである。

またASFは、すべてのアジア船主と港湾当局に対し、船舶と港湾の保安のための国際コード（ISPSコード）を発効日前の可能な限り早い時期に履行するよう促すものである。同時に出席者は、一部のターミナル／港湾で船員に要求されている措置を含め、同コードや追加的または強化された保安対策によって生じている金銭上の影響に懸念を示した。

船員委員会

船員委員会は、2002年10月25日に大連で第8回中間会合を開催し、前日には、ILO活動やその他の重要な海運問題の進捗状況について最新の情報を得るため、ASF/ISF合同セミナーが開催された。船員委員長のLi Shanmin氏は、いくつかの懸案事項の最新の進捗状況について、特に以下報告を行った。

船員の身分証明書

ASFは、船員の身分証明書条約（改正）（第185号条約）に関するILOによる迅速な進捗と採択を称賛した。しかし、ASFは、この新しい証明書を船員の一時上陸や通過を円滑なものとするための十分な身分証明書として米国が受け入れるか否かについて重大な懸念があることに留意した。船員が自動的に犯罪者あるいはテロリストであると見なされてはならないこと、そして船員はみな一時上陸の権利を持つことを認識し、ASFは、ILOの新身分証明書を船員の一時上陸や通過を目的とした入国を円滑にするものとして受け入れるようすべての行政機関に対し要求した。

ILO 海事統合条約

ASFは、大多数の海運国による批准を許容する条約を作成するため、ILOの官労使3グループの継続的な協力および歩み寄りを求めた。またASFは、新条約の作成に当たり、様々なワーキンググループを通じていくつかのASFメンバー国が積極的に参加し、新条約に世界の大多数の船員を訓練し供給する国々の要望や関心が反映されていることを満足しつつ留意した。ASFは、批准の障害となる事項を確認し、最終条文が採択される前に問題点を解決できるようにするため、アジア諸国の行政機関が早期に条約草案を見直すよう奨励した。

アジア船員の雇用促進

ASFは、アジアでの船員訓練においてアジア船員の供給と雇用の継続的な促進を大いに促すこととなる、訓練機関と船主とのさらなる協力を歓迎した。また、ASFは、アジア人上級職員の供給を支援するためには、ASF、AMETIAP（アジア太平洋地区海事教育・訓練機関連合会議）、およびMETs（海事教育訓練機関）による地域的な主導がなされるべきであるとの船員委員会勧告を支持した。

ASFは、アジア船員雇用者グループ（ASEG）の活動に留意し、船員の賃金レベルは、その船員の居

SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会

SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) は、11回・12回・13回の中間会合を、2002年8月27日に香港、2002年11月26日にソウル、2003年3月5日にマニラでそれぞれ開催した。本委員会の委員長草刈隆郎氏は、ASFへの報告の中で以下の問題について見解を述べた。

アジア船主の声

アジア関連トレードが世界貿易のかなりの割合を占めること、およびアジア商船隊が世界船腹の相当なシェアに達していることを認識し、ASFは、国際海運界において主導的な役割を担うアジア船主の明確な責任を確認した。したがって、国際海運政策/規制に関するアジア船主の声を発信する上で、ASFの役割をより強化すべきであることが合意された。

海運経済

太平洋トレードのコンテナ貨物の荷動きは引き続き活発である。コンテナ輸送能力と貨物量に関する種々の公表見通しによれば、現在の需給状況は少なくとも2003年と2004年は維持され得るものと考えられる。一方、ASFは、長年の懸案である東航/西航の荷動きインバランスおよびその経済的悪影響に留意した。

ドライバルク市況については、最近堅調に推移してきていることに留意する一方、タンカー市況については、現状よりも好転して然るべきであることにも留意した。

その他の事項

海事保安問題については、米国税関による米国向け貨物マニフェスト情報の船積み24時間前申告規則が大きな混乱なく実施されていることに留意した。しかしながら、海事保安規則に依拠しての各種対策が、船社側に多量の金銭的・人的資源が必要であることが指摘され、出席者は、船社が規則に成功裏に応じるためには関係業界の協力と理解を得ることが不可欠であることに合意した。

船社間協定等に対する独禁法適用除外制度については、この制度が海運業界のみならず、高品質・低価格・予定的かつ信頼できる定期船サービスの恩恵を受ける荷主を含む、貿易業界全体に欠くことのできないものであることが再確認された。

SHIP・リサイクリング委員会

SHIP・リサイクリング委員会は2003年3月25日に上海で第6回中間会合を開催した。同委員会のFrank F. H. Lu委員長は種々の課題に関する最新の動向について総会に報告し、ASFは以下のポジションを再確認した。

IMO ガイドライン案

ASFは、SHIP・リサイクルに係る環境と労働安全衛生問題に関するIMO MEPCでの議論の重要性

に留意するとともに、IMOによるシップ・リサイクル・ガイドラインに関する最近の進展を評価した。ASFは、2003年11月にIMO総会で採択される同ガイドラインがシップ・リサイクルに係る環境と労働安全衛生のリスクを軽減するのに貢献する期待を表明する一方、近い将来にリサイクル予定船舶が増加する見込みであることに留意するとともに、そのような老朽船の円滑な退役を確保する多大な必要性を再認識した。

シップ・リサイクル業界

ASFは、労働者の安全と健康の保護とも整合し、かつ環境に責任を持った方法で船舶がリサイクルされることの必要性を認識した。ASFはまた、寿命に達した船舶の安定したリサイクルを進めるためには、関係者と協力し、現在の世界のシップ・リサイクル能力を増加、あるいは少なくとも維持することが極めて重要であることを認識した。

アジアの関係者の協力

ASFは、シップ・リサイクルの現状を着実かつ漸進的に改善する実行可能かつ合理的な方策を確立するためには、アジアの船主が、アジアの他の関係者、例えば造船業界、シップ・リサイクル業界および船用工業界とのさらなる協調を求めるべきであることを再認識した。アジアの船主は、健全で安全かつ環境に優しいシップ・リサイクル業界を助長するため、国際場裡においてアジアの意見を反映させるよう自国政府に強く求めるべきである。

次回会合

FASA (アセアン船主協会連合会) 会長 Carlos Salinas 氏から、第13回 ASF 会合は、2004年5月24 - 26日にシンガポールで開催されるとの案内があった。

以 上

編集者注：

アジア船主フォーラム (ASF) は、アジアの地域/国からの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)) から構成されている。ASFの目的は、アジア船主業界の利益を促進することである。ASF年次総会の間には、5-S委員会 (SHIPPING・エコノミックス・レビュー、船員、シップ・リサイクリング、航行安全および環境、保険法務) により継続した作業が遂行されている。ASFの船主および船舶管理者は、世界商船船腹の約40%を支配・運航していると推定されている。

2

航海記録装置の現存船適用

—国際海事機関(IMO)第49回航行安全小委員会(NAV49)の様相—

IMO 第49回航行安全小委員会が、6月30日から7月4日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。主要な議題の審議概要は以下のとおりであった。

1. 現存船へのVDR搭載のフィージビリティスタディ

(1) 経緯

VDRとは、航海記録装置(Voyage Date Recorders)のことで、船舶の針路やレーダー画面、船橋での通信状況等を一定時間繰り返し記録しつづける装置である。

海難事故の該当船舶から当装置を回収し記録データを解析することで、事故原因の詳細な究明が可能になると共に、同種の事故の再発防止にも寄与するというので、SOLAS V章20規則において、旅客船および2002年7月1日以降に建造される3千総トン以上の船舶(旅客船を除く)にその搭載が義務付けられている。

一方、当装置を現存船へも適用することがIMOでは当初から議論されており、現存貨物船にVDRを搭載することについては当小委員会でフィージビリティスタディー(FS)を行い、2004年1月1日までに結論を出すこととされていた。

(注) 地域規制として、EUは欧州地域に入港する2万総トン以上の貨物船については2007年1月1日以降、3千総トン以上の貨物船については2008年1月1日以降搭載を義務付けている。

(2) 審議結果

現存船へのVDR搭載に関しては、FSの結果以下が指摘されるとともに、規則改正案およ

び性能基準案がそれぞれとりまとめられ、2004年5月開催予定の海上安全委員会(MSC)に報告される。

① FSによる指摘

- 1) 記録されるデータの種類を限定する必要がある。
- 2) コスト低減のため保護カプセルを軽減する必要がある。
- 3) 簡易型VDRの性能基準と搭載要件はさらなる検討が必要である。

② SOLAS V章20規則改正案

国際航海に従事する現存貨物船は簡易型VDRを搭載すること。

- 1) 2002年7月1日より前に建造された2万総トン以上の貨物船は2007年1月1日まで。
- 2) 2002年7月1日より前に建造された3千総トン以上2万総トン未満の貨物船は2008年1月1日まで。
- 3) 上記施行日から2年以内に廃船する船舶には適用を除外することができる。

③ 簡易型VDR性能基準案

- 1) 記録メディアは固定型または浮揚型の保護カプセルに収められること。
- 2) 浮揚型保護カプセルはEPIRB(非常用位置指示無線標識: Emergency Position Indicating Radar Beacon)の性能要件に適合すること。
- 3) レーダ情報が記録できない場合には、AIS(自動船舶識別装置)情報を記録すること。
- 4) 国際デジタルインターフェイス規格に

適合しないデータは記録することを要しない。

2. 長距離での船舶識別と追跡（ロングレンジトラッキング）

(1) 背景

既に段階的にその搭載が義務付けられている AIS は、その使用周波数が VHF であるため、適用範囲は比較的近距离となっている。

一方、テロ防止対策の観点からは、長距離における海上での船舶識別と追跡も必要であるとの見解から、それを可能とするシステムの早期実現を目指すことが、SOLAS 条約締約国会議の決議として採択され、本年 5 月に開催された MSC においては、その機能要件の詳細部分について以下のとおり合意されるとともに、引続き当小委員会および無線通信・捜索救助小委員会に対し、機能要件の再検討、条約改正案の作成等が指示された。

- ① 当該船舶がトラッキングされ、船舶情報の確認がされうること。
- ② 当該船舶がその国に入港する意思表示をした寄港国の当局の下でデータが収集されうること、
- ③ 沿岸から [100マイル*未定] 内にある船舶に関して、その沿岸国の当局の下でデータが収集されうること。
- ④ データを要求する旗国、寄港国または沿岸国がコストを負担することを認め、船舶に（システムの）コスト負担をもたらさないこと。
- ⑤ 以下の場合に船上でスイッチを切ることができること：
 - 国際的な合意、規則または基準が航行情報の保護を規定する場合
 - 船長により運航が安全または保安を損な

うと見なされる場合。そのシステムはその行為（スイッチを切ったこと）を示す確実な連絡を行う能力を有すべき

— 沿岸国によるデータ受信がその船舶の安全または保安を損なうと見なされる場合に、旗国から助言がある場合

(2) 審議結果

機能要件と SOLAS 改正案には整合性が必要であることと、大筋は MSC で検討済みであることから、当小委員会としては、詳細な検討を行うよりも、現時点において考えられる検討事項をとりまとめて、無線通信・捜索救助小委員会等へ送ることが合意された。

今後の検討事項

- ① 目的の説明、② 現存船への適用、③ AIS の運用範囲内にある船舶の除外、④ 機能要件、⑤ システムの故障に関する規則、⑥ 情報の受信と周知に関する締約国政府の権利と義務

3. 避難場所

(1) 経緯

2001年1月地中海で発生したケミカルタンカー「Castor」号の事故を機に、援助を必要とする船舶に対し、沿岸国が避難場所を提供する場合に検討すべき技術的事項に関するガイドラインを策定することが決定された。

これを受けて、当小委員会では、法律委員会、海洋環境保護委員会、無線通信・捜索救助小委員会にも検討を要請し、これらの審議を経て、「援助を必要とする船舶の避難場所に関するガイドライン」が今次会合で最終化され、本年12月開催予定の IMO 総会で採択されることになっている。

(2) 審議結果

- ① 総会決議案に、沿岸国に生ずる費用と補

償に関するガイドラインを法律委員会において検討するよう求める旨が挿入された。

- ② 本ガイドラインは、避難水域の提供または拒否に伴い生ずる責任と損害補償を取り扱うものではない旨が記述された。
- ③ 国際法上、支援を要する船舶に対して沿岸国が避難水域を提供する義務は存在しないことが明記された。
- ④ 沿岸国の受入れ許可・拒否に伴う船舶への指示および要件等が出された場合、船舶側はそれに従い、または対応することが勧告された。
- ⑤ 海難救助調整本部 (MRCC: Maritime Rescue Coordination Center) に海上援助サービス (MAS: Maritime Assistance Service) の

機能を割当てることが好ましいとされた。

4. その他

- (1) 自船の安全や保安に影響を及ぼすおそれがあると船長が判断した場合は、AISによる識別信号の送信を止めることができることとなっているが、今次会合でその具体的な条件等が総会決議案として合意された。
- (2) 錨泊中の船舶における適切な当直体制の確立について、その最終決定は船長判断に委ねられるべきであることが確認され、当直体制を検討するために勘案されるべき条件が取りまとめられ、2004年2月予定の訓練当直基準小委員会へ送られることとなった。

(海務部)

内外情報

1 船員職業安定法の改正による船員派遣事業制度の創設

船員職業安定法の改正については、1997年以来これまで船員派遣事業の規制緩和として官労使による船員職業紹介制度研究会にて検討されてきた。

同研究会は、昨年(2002年)7月に「船員労務供給事業及び船員職業紹介事業に係る規制改革のあり方に関する報告」を取り纏め許可制による常用雇用の船員派遣事業制度の創設を唱えるに至ったが、自ら船舶を所有しない若しくは裸傭船もしない事業者が船員を雇用することは雇用不安をもたらす恐れがあること、また在籍出向形態および船舶管理会社による配乗業務の取扱いについて全日本海員組合の理解を得られないままとなっていた。

その後国土交通省海事局は、残された見解の一致しなかった問題点について関係者と協議を

継続し【資料】のとおり取り纏め、船員派遣事業の範囲を固めた他、一定の基準を満たす船舶管理会社の船員雇用が労務供給事業に該当しないこと等を明確にすることにより、このほど常用雇用の船員派遣事業の創設等を盛込んだ新制度の骨子を固めた。

また一方、船員派遣事業制度の創設により、船社が長年にわたり要望してきた船員保険の適用問題が解決する見通しとなっている。

これまで、日本籍船舶を所有しない若しくは裸傭船もしない会社が船員を雇用することは法的な位置付けが不明確であったが為に、そのような会社に雇用される船員に対しては同じ日本人船員であっても船員保険が適用されず、裏を返せば日本籍船舶を1隻でも所有していれば船員保険が適用出来ることから船社がやむを得ず

日本籍船舶を所有するなどの不合理な一面が発生していた。

これらの問題に対しても、現在検討されている船員派遣事業制度の創設が実現すれば、船社が日本籍船舶を所有若しくは裸傭船せずとも船員派遣業の許可を受ければ雇用船員に対し船員保険が適用されるようになる。

【資料】

平成15年6月27日

船員職業紹介等研究会専門委員

井上 晃 殿

国土交通省海事局船員政策課長

各務 正人

船員職業紹介等研究会報告を受けた関係者間における調整結果について

船員労務供給事業及び船員職業紹介事業に関する規制改革のあり方については、平成14年7月15日、官公労使のメンバーからなる船員職業紹介等研究会において、「船員労務供給事業及び船員職業紹介事業に係る規制改革のあり方に関する報告」がとりまとめられ、船員派遣事業については、常用雇用型の事業を制度化することとし、船員職業紹介事業については、有料事業の制度化は適当ではないが、無料事業の充実・改善途行う必要がある旨の結論を得るとともに、同報告において関係者間で見解が一致しなかった事項については、「今後さらに、法制面も含め、関係者間での詳細かつ十分な議論、検討のうえ制度設計する必要がある」旨記されているところです。

このため、国土交通省海事局は、見解が一致しなかった事項についてこれまで関係者との調整を行ってきましたが、今般、下記のとおり整理することとしたので、お知らせ致します。

これを受けて、国土交通省海事局としては、上記報告及び今般の整理を前提に、平成16年の通常国会への法案提出に向けて、法制化に必要な作業を進めていくこととしております。

記

1 船員の雇用責任の明確化について

船員派遣制度においては、上記のとおり常用雇用型の事業について導入することとしているほか、①派遣期間を一定の期間に制限すること、②派遣契約内容の法定、派遣元・派遣先管理台帳を整備すること等により、船員の雇用責任を明確化することとする。

2 船員派遣事業を行うことのできる者の範囲について

船舶を所有する者、裸傭船を受けている者、船舶管理会社等のうち一定の要件を満たす者に許可を与えることとし、具体的には、①船員派遣に係る雇用管理を適正に行う能力、②事業を的確に遂行する能力（一定の財産的基礎、組織的基礎を含む）、等の要件を満たすことを必要とする。

さらに、許可に当たっては、船員中央労働委員会に諮問し、その審議を経てこれを行うこととする。

3 船員派遣事業の適正運用のための措置について

船員派遣事業の許可に当たっては、許可基準の厳正な運用、船員中央労働員会への諮問等により、入り口段階でのチェックを厳正に行うとともに、船員派遣事業の適正な運用を図るため、指導、改善命令、是正勧告、雇入れの勧告、公表、事業の停止、許可の取消し等の仕組みを設けてチェックのための制度を強化し、許可後も違法行為に対し厳正に対処することとする。

また、これに併せ、その仕組みが効果的に機能するようにするため、申告等による情報を十分に活用しつつ立入検査を実施する等、違反事実の是正と防止に向けての対応の一層の充実を図ることとする。

4 在籍出向について

在籍出向については、在籍出向という名称の下で違法な労務供給事業を行うような事案を排除するため、通達等によりその定義を明確にし、名称の如何にかかわらず実態として違法な形態は、厳格に取り締まっていくこととする。

5 船舶管理会社が船員を雇用することについて

いわゆる船舶管理会社には様々な形態のものが想定されるが、いわゆる「船舶管理会社」の中でも船舶の運航管理、船舶の保守管理、船員の配乗・雇用管理を一括して行うものについては、実態として船員を雇用してその事業を遂行することとなることから、雇用者としての責任を明確にするとの観点からも、その支配下の船員との雇用関係を認めることが適当であり、現行船員法の規定もこれを前提としている。

一方、船舶管理会社の名称の下で違法な労務供給事業を行う事案があり得ることから、これを防止するため、通達等により労務供給事業に該当しない船舶管理会社の要件を明確にして、違法行為を行う者を取り締まっていくこととする。

なお、船員を雇用する船舶管理会社については、船員法上の船舶所有者としての規定が適用されることとなるので、船員法上の義務を負うことになる。

6 船員保険の適用について

船員派遣事業者の雇用する派遣船員については、派遣先が日本籍船の場合は当然として、外国籍船の場合であっても船員保険が適用されるよう手当てする。これにより、外国籍船に配乗されている日本人船員について船員保険が適用されないという問題については、配乗元の事業者が船員派遣事業の許可を受けることにより解決される。

7 官労使によるフォローアップの場の設置について

船員派遣制度、職業紹介制度については、施行の状況を勘案して、必要に応じて検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることが適当であり、そのため官労使によるフォローアップの場を設けることとする。

第3回 海運セミナー(その2) 「デフレ下の法人税改革とこれからの 海運税制への提言」

■ 東京大学法学部教授 中里 実 ■

(2003年6月12日(木)開催)

第3回海運セミナー講演概要 抜粋)

はじめに

ご紹介いただきました中里です。

時代が時代ですから、私たちもそれなりに思い切ったことを考えないといけない時期に来ている。ただ、思い切ったことを考えるといっても思い切れればいいというものではなくて、うまくいくように思い切らないといけないわけです。学者というのは何か抽象的なことを言っていればいいというものでもありませんから、やはり

それなりに、自分の予想が当たる・当たらないとか、そういうことに関して責任まではとてとれません、少なくともある程度までは、それで評価される仕事ではないかと思っています。

役所の方がいる前で何ですが、私は学生時代に官僚志望だったわけですが、ある日突然、いま思い起こすと昭和53年1月のことですから25年前になるのでしょうか。突然、ゼミの帰りに指導教官の金子宏名誉教授、当時はいまの私と同じぐらいの年齢でいらっしゃったのですが、金子先生の後を私が歩いていて、何だか知らないけれども「この先生の助手になりたい」と突然思ってしまったわけです。そのとき、霞ヶ関に行くことが決まっていたのですが、学者になろうと突然決めてしまったわけです。それで助手にさせていただきましたが、辛い人生でございました。

1978年(昭和53年)の卒業ですから15年ぐらいでしょうか、辛い時期がございました。これは、役所に入った人間はみんな偉くなりますし、企業に入った人はボーナスの額がどんどんあがっていく。日本経済が伸びていた時期ですから。私だけこんな薄給でどうになってしまうのだろうと。しかし、結果として役人にならな



東京大学法学部教授 中里 実氏

くてよかった。役所の方には大変申し訳ないのですが、役人の友人達は、今、かなり厳しい人生を友人たちは歩いているわけです。それは、国のために覚悟してなったことですから実に立派な態度だと思えます。私は私で、学者になるときに、一生貧乏する覚悟でなったので、これでいいと思っています。まあ、これは程度の問題ですから低いところと比べても仕方がないですが。

冗談ではなく、当時、銀行や商社に行った友達はさらに厳しい人生を歩んでいるわけです。公務員は、それと比べたらまだいいわけですね。きらめくような銀行に、将来有望だと思って入った優秀な人間がここまで苦しまなければならないのをだれが予想したかという、だれも予想しなかつただろうと思えます。学者になったということは何を意味するかというと、専門家になったということです。

それから、同じ学者の中でも憲法とか刑法とか民法とかを選ばなかった。それらを選んだ方々は、どの分野の論文を書いても必ずだれかがいろいろなことを書いていますし、なかなか競争が激化しています。租税法に競争がないと言うつもりはありませんが、私の専門においては、ある種の分野を開拓すればそれが日本で最初ということになりうるわけです。私の専門は、デリバティブとか金融取引、金融技術、ファイナンスエンジニアリングの手法を使った課税逃れというのが私の専門です(笑)。その分野では、純粹の研究者は、私一人しかいないような状態です。ですから、その専門の選び方も、単に先生のごことが好きだから残っただけなのですが、結果的にはよかった。さらに、その租税法の中でも、私は人の全くやらない租税法と全然関係ないデリバティブはおもしろそうだ、これは博打だ、博打というのは八百長がつきものだ、八百長をやれば人為的に損失というのはつくり

出せる。人為的に損失がつくり出せれば税金は減るはずだ、これ意味があるのではないかというのでその道を突き進んだら、まさにそれで食べている人がいっぱいいるような状況になったわけです。だから、将来予想を当て続けてきているわけです。

なぜ当て続けているかということ、欲がなかった。一生貧乏しようという覚悟が純粹でしたから、それで来られたのではないかと思えます。今後どうかは全くわかりませんが、当て続けるからにはそれなりの方針があるわけです。人様に言う話ではないのですが、私なりの大局観の持ち方というのは、「みんなと同じことをしない」ということと、「最低限の生活でも構わない」という腹の括り方の2つではないかと思っています。

ただ、それは個人的なレベルの話で、「最低でもいい」と会社が言ったら会社としては成り立たないわけですから、そうはいかないところが個人と会社の大きな違いなのではないかと思うわけです。株主がいろいろな言ってくる、経営者の責任も問われる中で逆張りというわけにもいきませんし、「潰れなければ最低でもいい」という方針だけで生きていけるとも限らないだろうと思えます。

ですから、個人の場合と法人の場合とは中身が違ってきますが、世の中の大局的な流れをある程度観察していくと、ある種、見えることがあるのではないかと思われるわけです。例えば、先ほど申し上げたジェネラリストからプロフェッショナルへというこの流れは止めようがないわけです。来年4月から法科大学院が開かれるとなると、文化系の能力のある人はみんな法科大学院に行ってしまうのではないか。例えば、東大の経済学部を出ても、一番優秀な人間は経済学部の大学院へ行くとか、エコノミストにならないで法科大学院へ来てしまうかもしれない。

法学部を出た人も法科大学院、文学部を出ても法科大学院、理科系を出ても法科大学院というようになってしまっているのではないかと思います。

そういうプロフェッショナルであるがゆえにしかるべくということは個人的にはあるのだらうと思います。会社のほうはそれなりのノウハウや技術を持っていらっしゃるわけですから、それぞれプロフェッショナルでなければいけないとは思いますが、だいたい個人とは違ってきます。しかし、大きなトレンドを見損なうととんでもないことになるわけです。

その大きな、基本的な考え方というところから申し上げたいと思います。私は税金の専門家ですから、税金のことしか申し上げられません。一番やりやすいのは、「こうやってタックスプランニングをする」といって、いろいろな事例を図解入りで表示して、「こうするとこうです。否認されるリスクはこうです」と説明する。あるいは、事情通として、新聞にも書いていないようなことを話すこともできないわけではありません。

しかし、そういう情報収集の中で選んだ、いま頭の中に入っている課税逃れ商品についての仕組みをご説明するのはこんな大人数の前ではできません(笑)。きょうは、そういう意味ではそういう役に立つ話では全くありません。ただ、そういう自分の直接の専門と関係ないことであっても、ある程度の専門的なことは言えるわけです。

経済学者の方はデフレについていろいろなことをおっしゃるわけですが、税金の点から見るとデフレというのは資産価値の減少です。デフレにも悪質なものの、良いもの、いろいろあるでしょうが、単純に資産価値が減少するという共通点はある。給料(賃金)が減るというのはどういうことかということ、人間の資産価値、ヒ

ューマンキャピタルの人的資産の価値が減少するということですから全く同じです。私たちファイナンスの人間から見れば、「資産とは、将来キャッシュフローを生み出す何かである」、これ以上の定義はできないわけで、人間も土地も建物も船も特許権も、将来キャッシュフローを生み出すという点では資産であることに何の変わりもないわけですから、その現在価値が減少するというのがデフレです。

日本は戦後ずっと、一時、ドッジ・ラインのときにデフレ傾向がありましたが、資産価値は減少ではなくて、名目的ではありますが経済成長とともに伸びていくという経済の動きを見せていたわけですから、租税制度も当然それを前提として組み立てられていた。デフレとか、資産価値の減少とか、賃金の減少とか、そういうことを前提に租税政策が語られたことは一度もなかった。ですから、いま不都合が生じるのは当たり前のことだという理屈です。

そのことを租税的に表現をすると、損失が発生したときに、十分にその損失を課税上見ることができないように租税制度ができていないか。損失は発生したけれども、課税上は無視されるというような仕組みがあちこちに残っているのではないかということが一番のポイントです。このことを、経済学者の方が抽象的に言うことは簡単です。ただ、税制の議論というのは抽象的に言っても始まらないわけです。

経済財政諮問会議のいろいろな議論を見ても、経済産業省の議論を見ても、これは別に褒めてもいませんし悪口ということでもないのですが、「一般論として法人税率を下げろ」とか、「一般論としてこうしろ」とかいうのが中心ですが、しかし、一般論はあまり役にも立たない場合が少なくない。大きなアイデアのもとで個別の問題点をピックアップして税制改正としては求めていく、というのが必要です。

税制改正として求めるときに、全然関係ないものをごちゃごちゃ集めて一つの本にして「こうだ」と言うのも手でしょうが、そうではなくて、デフレに対応するためにはこんな制度が問題になっているという1つのポリシーのもとで整理した上で、損失を十分に見られない法人税制度を打ち出すと説得力があるのではないかと思うわけです。流れの中で見てくれば、損失が発生してもそれを十分に考慮することができない所得税・法人税の制度になっているというのは明らかです。

例えば、株の譲渡益と投資信託の損があったときになかなか相殺できないとか、自分の土地が値下がりして、それを売って損失が出てもなかなか引けない。生活に通常必要でない資産などと言われて、終わってしまうわけです。だから、建物が値下がりするぐらいなら地震で崩れてしまったほうが、雑損控除がとれていいのではないかというような仕組みになってしまっているわけです。マイナスが出ても無視するというのが今の所得税・法人税の制度の基本になってしまっているわけです。これは、基本的に、マイナスが出ても大したことはないという経済発展を前提として制度が仕組まれているからでしょう。

でも、ちょっと考えてみると所得税・法人税の課税対象である所得というのはプラスからマイナスを引いたものです。当たり前ですね、収益から費用を引く、収益から損失を引くという仕組みになっているわけですから損失は引かなければいけない。引かなければいけない損失が、引けないようになっていくということが一番の問題ではないか。本来あるべき姿になっていない。だから、「特別措置をくれ。自分だけを優遇してくれ」という言い方ではなくて、「本来あるべき姿に戻しましょう」という言い方で税制改革の要望ができるならば、理論的にそれをつぶ

すことは難しい。

いかに、どんな優れた方が税制改革のときの交渉相手方であったとしても、本来の筋論をつぶすというのは難しいです。最終的には、本来の筋論をつぶすのも税収が不足しているからと言われれば、それはつぶれてしましますが。それを置いておくと、難しいことになります。所得税であるならばネット課税ですから、「ネットになっていないではないか」と言われたときに、対応できないような租税制度に今なりつつあるというか、もうなっているということがポイントなのではないかと思えます。

そういうことを抽象論として言うことはだれでもできますが、具体的な提言として言うことが、これは各業界の団体なり企業の義務ではないかと思っています。そのときに、「自分のところだけ苦しいから負ける」という言い方ではなくて、「本来これはおかしいから、ほかの業界も関連するかもしれないけど、こういうことはこうしてくれ」というような筋論が立つかどうか重要なのではないかと思っています。

具体的な制度論を踏まえない改革提言というのはいくらでもできますが、それは無意味だろうと思っています。単純に法人税率を下げろとか、そういうことには意味がないのではないか。そのことにも一定の意味はあると思いますが、もうちょっと「こういう問題が生じていてこうだから、本来の姿はこうだろう。だから、こうしてほしい」ということが、理屈として具体的に言えるかどうか。経済の人は、法人税などの計算の詳しい仕組みを無視して「法人税」とやっているわけですから。単純に統計をとって、この数字で税収がこうでやってしまうので具体的な制度には興味を持たずに議論できますが、それは税制改革の議論ではない、と思います。

これ以上言うと特定のところを批判することになりますから、それ以上言いませんが。役に

立たない税制改革の提言をしても役に立たない。これは、「餅は餅屋」ということで、経済学者が悪いとかそういうことではなくて、具体的な制度論というのは我々法律家とか会計の方、あるいは企業の方が「こういう点が問題だ」というものを提出し、それを1つの筋の前に乗せて要求することができるかどうかという、業界なら業界の力量にかかってくるのだらうと思います。

船主協会は、こういう点は理論武装がきちんとできているのではないかと思っています。トータルな形でこうしたらいいというのが、比較的業界エゴに聞こえないような形で理論武装ができていないかという気がします。下手をしますと、税制改革の要望というのは、「自分のところだけ軽くしろ」という非常に聞こえの悪い、聞き苦しい話になりがちですが、必ずしもそうはなっていないのではないかという気がします。

日本は海に囲まれていて、物は船で運ぶしかないわけですから、日本人の生活自体が海運にかかってきます。それから、輸出も船で運ぶしかない。飛行機で運ぶといっても量に限りがありますのでなかなか難しい。そういうことで、その重要さは海洋国家に暮らしている以上は誰でも明らかです。しかも、それが経済の根幹を押さえている。しかも、海運というのは基本的には、もちろん内航もありますが、国際的な話です。

国内の税制がどうのという話ではなくて、外国との競争の中で考えなければいけない話ですから、それはそれなりの筋が立つわけです。国際運輸業所得が相互に免税とされているのもそういう特殊性があるからで、ほかの業界と基本的に違う特質があるわけです。特殊性は特殊性として主張してもいいのだらうと思いますが、あとはいかにきれいに説明するかということです。

そういうように考えたときに、税制でできることはどの範囲かを押さえておいていただかないと困るわけです。単に「税金を負ける」というのは税引き後の利益を増やしたいというだけの話ですから、それだけではどうにもならないわけで、「税制をこういじったら、実際にこういうふう国民生活が豊かになるのだ」というように持っていくことが重要で、「自分だけ税金を払いたくない」というのではだめですね。そうすると、税制を変えることによってどこまで経済活動に影響を与えることができるのか、ということに関する一定の相場観というものが必要になってくるわけです。

これを考えずに、ただ、「税金を負ければ世の中がよくなる」というような言い方をするとすれば、これはもちろん政治的なアピールとしてはあるかもしれませんが、しかし、玄人の集団、経済活動を実際に担っている方々がそういう要求だけなされるとすれば、これは場合によっては見苦しいということになりかねないということです。ただ「軽くしろ」と言うのではなくて、「これをするとこう良くなる」ということです。

そうすると、税制でできるのはここまでだという限界も認識しておかなければいけない。税金が安くなれば何でも世の中がよくなるのだというような無責任なことは言えないし、法人税率を下げれば日本は発展するとか、みんなが消費を始めて好景気になるという無責任なことを言う人がいるとすれば、理解不足か、うそつきか、どちらかということになる。まあ、どちらが褒め言葉か難しいところですが、そこはよく認識しないといけないと思います。

そこで、いまのデフレの要因は何か。佗見先生はあれだけ立派な大経済学者ですから、いろいろなことをおっしゃっていたと思いますが、私は素人ですから直感で勝負するしかないわけ

です。日本の不況の話と世界的な不況の話と両方、それぞれ要因が多少異なるかもしれませんが、素人ですから許してください。

世界的なデフレの要因というのは、旧社会主義国の資本主義経済への参加だというように思っています。つまり、昔は鉄のカーテンなり何なりがあって豊かな資本主義国、必ずしも豊かであるかどうか確認することのできない社会主義国というようにカーテンが守ってくれていたわけです。人間全体そうですが、一部の人だけを豊かにするということは比較的簡単です。全員を豊かにするというのは大変ですが、一部の人だけを豊かにするということはごく簡単にできるわけです。

奴隷状態に置かれている人がいっぱいいて一部の人だけ豊かになるというのは、昔のギリシャとかローマとか、それに今の一部の途上国もそうかもしれません。人間らしい生活をしている人が少しだけいて、あとは居住移転の自由もなく農村で貧しく暮らしている。こういうときに、一部のところだけが豊かになるというのは比較的簡単だと思います。

それが構造的に冷戦下ではなされていて、資本主義国だけが豊かになる構造になっていた。それはそうですね、競争がありますから。社会主義国は、貧しさを引き受けてくれていたわけです。この貧しい人たちが、「おれたちも豊かにしてくれ」と言ってきたのが壁の崩壊でしょう。こっちに豊かな人がいて、こっちに貧しい人がいる。貧しい人が豊かになれば金持ちは貧しくなる。これが、経済の均衡というものです。

特に、中国を資本主義経済の中に参加させたということは、日本が貧しくなるための契約書にサインしたと等しい。これは、中国に参加するなど言っているのではなくて、そういう効果が必然的にあるということです。長期的に見ると全員が豊かになるポテンシャルを持った

ということですが、全員は豊かになれませんから。いままでは、資本主義の国の人たちは豊かで社会主義の方々はすごく貧しかった。車のボディがダンボールでできているとか、確かに軽くいいと思いますが、そういう状況だったのが、これからはどうなるかというと同じ国の中で勝ち組みと負け組ができる。どこかで壁ができますから、それが日本なら日本で勝ち組みと負け組ができるということになってきた。縦の壁が横の壁になりつつあるのではないか、という気さえするわけです。

「良いか悪いか」と聞かれたらあまり良いことではないのですが、予想だとそうになっていく。現にもうなっているわけです。私の同級生を見ても、勝ち組の一部の人はものすごく年収が高いわけですが、負け組にいつてしまうと本当に厳しい状況です。同級生でまだ50歳にもなっていないにもかかわらずそういう格差が生じてしまうというのは、そういう競争の結果であろうとしか考えられないのです。

このような、旧社会主義国の資本主義経済参加が世界的なデフレの要因の少なくとも重要な1つであるときに、日本の税制改革でこの問題に対応することができるかという問題設定をして、この問題に対して「できる」と答える人がいたら相当無責任でしょう。できるわけがないのです。日本の税制改革をどう行ったら世界的なデフレを止めることは……、まあ部分的には日本が好景気になればその分ということはあると思いますが、基本的にはできないわけです。できないことをできるかのように語るのは、うそつきです。例えば、日本の法人税率を著しく引き下げるとどうのこうのなんて、そういうことはあり得ない話です。ありもしないことをあるかのごとに語ってはいけないので、これは日本の税制改革に期待する話ではなくて、何に期待したらいいのかよくわかりませんが、太陽の

黒点の数とか、そういうものにお任せするしかない話だと思います。

さらに、このような世界的なデフレの要因に加えて、日本に特有のデフレの要因は何か。そうすると、いろいろなものが挙げられます。挙げた要因が相互に独立かどうかは非常に疑問です。これは相互に関連している要因かもしれませんが幾つか考えられるものを挙げると、まず高齢化。高齢化というのは人的資産の劣化。「劣化」というと何ですが、将来キャッシュフローを生み出しにくくなるわけですから、国民全体の人間としての、ヒューマンキャピタルとしての資産価値が低下していくことになります。

将来キャッシュフローを生み出さないヒューマンキャピタルの価値は限りなくゼロに近く、経済的な点だけから見れば、場合によってはマイナスになることさえあり得るわけです。日本では、嫌でも人口構成が歪んでいるわけですから、高齢化が進めば不景気になってくるのは当たり前です。他が下がらなくても、ヒューマンキャピタルの価値が総体として下がれば、生産性も落ちていきますから資産デフレになっていくでしょう。それから、アメリカがずっと好景気だったのが、バブル的な状況が1990年代に続いていたのが崩壊した。あるいは、崩壊しつつある。これも日本を直撃いたします。それから、日本特有の、特に金融とか資本市場に対する不信というものもある程度あるかもしれません。何か100%、金融市場とか資本市場は信頼されていないのではないかというような雰囲気はどことなくあるかもしれない。それから、不良債権の処理が遅れている。

ほかにもいろいろな要因があるかもしれませんが、仮にこの4つが日本に特有のデフレの要因だとしたときに、この中で、これらは税制改革で解決することができるかどうかと考えると、まず高齢化ですが、高齢化の問題を税制改革で

解決することはできません。税制を変えたからといって老人が減ることはない。あるとすれば、子供を生むように、子供を生んだ女性には生涯非課税特権を与えとか、そういうことはあるかもしれませんが、子供を生むか生まないかは基本的人権で「幸福追求の権利」などと言われた日にはもうこれはどうにもならないわけです。

そうすると、いまの日本で一番賢いストラテジーは、夫婦で子供を生まずに老後は人様の子供の稼ぎにたかるとするのが一番正しい選択です。子供はつくらずに稼いだ部分を全部消費するのは、けしからんことかもしれませんが、しかし、これも憲法で保障されている権利ですから文句は言えない。本当ならば、子供というのは将来税収を生み出してくれる資産です。子供のいる人は将来の税収の源となる資産をこの世の中に提供したにもかかわらず、別に何のメリットも受けていないわけです。その友達は、稼いだ分を全部夫婦で使ってしまったって、うちの子供からの……、まあ子供が稼げばという話ですが、そこから抜いた分で暮らすかと思うと不公平な気がします。しかし、おこったところで仕方がないですね。これは今後どうにかしなければいけないのかもしれませんが、「子供を持つ」とは言えないでしょう。まあ、税制でどこまでできるか非常に難しい話で、高齢化・少子化について税制でできることは非常に限られている。

アメリカのバブルの崩壊も、日本の税制改革で排除できるはずがない。これはアメリカに頑張ってもらっていただくしかない話ですから、日本の税率を高めようが低めようがそんなものは関係ない話で、どうにもならない。資本市場や金融市場への不信というものも、まあ金融市場への不信というのは不良債権問題ですが、資本市場への不信。どうも、繰延税金資産とかを見ていると怪しいのではないかという問題ですが、これ

は会計の問題ですから会計のほうで頑張っていた
ただくしかない。税制でもって会計がどうの
という話ではないだろうと思います。

そうすると、税制でもって何とかできるのは
たかだか不良債権の問題ぐらいではないかとい
う気がするわけです。マイナスが生じたら早め
に落としましょうということとは可能です。要す
るに、損失が生じた場合に見られるようにしま
しょうというぐらいしか税制でできることはな
いわけですから、税制に過剰な期待を持って
いただくことは非常に困る。困るというより、そ
れは意味のない幻想だということになるのでは
ないかと思えます。

それでは、マイナスを見られる税制にするた
めにはどうしたらいいかということになります。
今のこのご時世に、「こうすると明るい未来が開
けるのだ」ということをごく単純に語ってしま
うことはできないのではないかと私は思います。
日本に、「明るい未来なんてないのだ」というこ
とのほうが真実かもしれません。

そんなうまい話があったら、まあ人間はそん
なにバカではありませんから、そんなにうまい
話があったらとっくにその程度のことはやって
いるはずです。うまい話がないから困っている
ところに、「こうすれば日本はよくなる」など
と言うとしたら、これは誤りだということになり
ます。せいぜい、我慢できる程度の貧乏に持つ
ていくぐらいの話しかできないわけで、できる
ことはその程度だということも認識しなければ
いけないのです。何でもそうですが、過剰な期
待、「またバブルのときのようにパッといきまし
ょう」、そんなわけにはいくはずがない。そんな
方法があるのだったらとっくにやっているとい
うことだと思えます。たかが知れている。まし
て、その中で税制のできることは非常に限られ
ていると思うわけです。

でも、そうかといって税制を全く放ったらか
してもいいというものでもありませんから、税
制でできるというときに具体的にはどんなこ
とがあるかということになります。これが、『デ
フレ下の法人課税改革』という有斐閣の本の中
で私が詳しく書いたことです。中身はその結論
を導く過程ではいろいろ理屈がありまして、そ
の理屈は本を読んでいただかないとわからない
わけですが、ここでは結論だけ申し上げます。

減価償却について

特に海運等についてはこの点が非常に大きい
のだろうと思いますが、減価償却がもう何十年
も手がつけられていない。日本の減価償却は非
常に遅いというのは顕著な事実というか当たり
前の常識になっているのではないかと思います。

私が生まれて初めて学術論文を書いたのが、
23年前です。そのころの減価償却を見ると、日
本の減価償却は早かったのです。外国では定額
法が基本的で、定率法などというのは特別措置
的な認識さえされていた。80年ぐらいまではそ
んな感じだったのではないかと思います。日本
はばんばん定率法をやっていました。外国で
は、「定率法は公正妥当か」というような言葉で
議論していた時代があったわけで、それと比べ
ると日本は定率法というのも別に特別措置でも
何でもないという発想が割と早く定着していた
ので減価償却は早かったわけです。これは他の
国と比べての話です。資本コストが高いか低い
かという話ですから、他の国と比べるところに
意味があるのであって絶対的にどうだという話
ではありません。他の国が日本より早くなつた
ら、日本は遅くなる。高度経済成長期と同じ減
価償却の制度だと言われても、他の国がもっと
早くしているときに日本だけ遅れていたら、
これは幾ら高度経済成長期と同じ減価償却の方
法であっても、比較問題として資本コストを総

体的に引き上げている。これはよくないということになるのだらうと思います。

船舶等も含めて減価償却の制度をいろいろ調べてみましたが、いろいろな点で日本の減価償却は遅れている。特に、残存価額ということが信じられない。10%とかの残存価額で、これは償却できない。船なら船を買う。例えば100億円の船がここにあったとして、90億円しか償却できないとしたらおかしいわけです。なぜおかしいかというと、船に着目すると「100億円の船が、最後には10億円になりましたね」ということでそうなるのですが、減価償却というのは物の値段を見るという実物に着目してはいけないのではないかと。ファイナンスで見る。100億円支出したのだから100億円全額償却できていいのではないかと。物と連動させる必要はないという発想が重要なのではないかと思います。

ですから、減価償却という考え方自体が時代遅れ。投下資本の回収。だから、ファイナンス的、金融的に見るわけで100億円払ったのだから100億円を回収しましょう。船の価値がどう変動しようと、それとは関係なくこの100億円をどうやって回収、何年間でどのような方法で回収させるかを別途考えればよいというようになるわけです。コスト・リカバリーの発想ということになります。

アメリカはこれで来ていて、1981年にそういう制度ができて以来、それが基本的には引き継がれている。減価償却という概念を捨ててしまってコスト・リカバリー、しかも、アクセレレイテッド・コスト・リカバリー・システムということで、加速投下資本回収制度です。つまり、実物の資産には着目しないということです。なぜ減価償却で実物の資産に着目するのかが、私には理解できないわけです。

なぜ理解できないかというと、私はファイナンスの課税が専門ですから、実物は意味がない

と思っているわけです。そんなことを言うと海運会社は困ってしまうかもしれませんが、課税という点から見たときには実物に意味があるのではなく、金融のほうに意味がある。だから、100億円投下したら、100億円をどう回収するかということだけで考えればいいわけです。船が30年持とうと、投下資本の回収を5年でやっても別に問題はないわけです。耐用年数という考え方もおかしいわけです。耐用年数ではないだらう、投下資本を回収する期間をどう設定するかという問題で、船が何年持つかということとは関係ない。そうすると、残存価格も減らないし、耐用年数も減らない。どう償却していくかも法律で決めればいい話で、船はこういうように減価していくからとか、そんなことはどうでもいい話です。そこまで言うてしまうと非常に問題があるかもしれませんが、そういう発想でやっている国がある。アメリカがそうだということに、いつまでも減価償却で残存価額があったという発想で、耐用年数とかを言っていて果たしていいのかどうか疑問があるわけです。そうは言っても、そう簡単にこういう根本的な制度改革ができるわけでもないでしょうが、やっている国があるということは事実。しかも、そういう国と比べて日本の償却が非常に遅いということは、いいか悪いかはまた別の判断が仮にあるとしても、事実として押さえておく必要があるのではないかと考えているわけです。

固定資産税について

それから、償却資産に対する固定資産税というものが課税されているわけです。償却資産を取得すると、当該償却資産は将来キャッシュフローを生み出すわけです。将来キャッシュフローを生み出した分だけ減価していくわけです、価値が減っていくわけです。したがって、これは将来キャッシュフローが生み出された段階で

課税すればいいのであって、そのほかに資産税を課税する意味はない。二重課税です。

しかし、そんなことを言っても個人の住宅には固定資産税を課税するだろう。でも、個人の住宅というのは将来キャッシュフロー……、キャッシュではないわけですが、家賃相当額分の住宅サービスを生み出しても、それに対して課税がなされていないわけですから固定資産税を課税することには意味がある。だから、個人用の土地や住宅と、事業用の土地や建物とは本来違うわけです。将来生み出されるフローに対する課税が、事業用は行われる、個人は行われたい。行われたいのだったら固定資産税を課税する意味がありますが、将来のフローに対する課税が法人税なりの形で行われるのであれば、固定資産税を課税する意味は全然ないと私は信じているわけです。かといって市町村は貧しいですから、いきなり償却資産に対する固定資産税をやめてしまえというわけにはいかないと思うのですが、理屈は立ちにくい税金だと思えます。

現実にはどんなものがかかっているかという、目につきやすいものがかかっているわけです。最近、世知辛くなってくると「ビルの外に出ている看板が幾らだから、これに対して償却資産の固定資産税を寄越せ」とかいう話にまでなるわけですが、一般論としては仮に課税してもいいとしましょう。しかし、外航船舶は、どうでしょう。日本とほとんど関係ない、市町村と関係ないものに対してどうして固定資産税がかかるのか。1年のうち3日ぐらいしかその港に来ないのにどうして……、まあ多少減免されていますが、償却資産に対する固定資産税がかかるのかといったら理由はないわけです。

理由はたった1つ。昔、固定資産税が生まれる前から船に対しては船舶税というものをかけてきた。電柱に対しては電柱税というものを課税してきた。それから、鉄道の線路に対して

は軌道税というものをかけてきた。土地に対しては地租をかけてきたし、家に対しては家屋税をかけてきた。それら種々雑多、それぞれ全然根拠の違うものを固定資産税という名目で一本にしたから、船についてはいまも税金をかけているというだけで、これは惰性以外の何ものでもないわけです。それでいいのかということです。

例えば、「外航船舶について固定資産税を非課税にしろ」とまで言ってしまってもいい話です。まあ、1年のうち3日しか来ないのだったら、365分の3ぐらいで0.08%ぐらいですか、よくわかりませんが、それでも十分なはず。ところが、皆さんはこういう税金の存在を前提として改革の議論をするものですから、「減税しろ」という議論になってしまうわけです。本筋をつかまえると、廃止すべきであるということになり、案外向こうが困ってしまう。もちろん、市町村も困っていますから、あまりいじめないでいただきたいと思いますが、ただ理屈の問題はという話をしてしているわけです。「すぐ廃止にしろ」とか、そんな非常識なことを言うつもりはありません。法律家というのは基本的には保守主義者ですから、「いまあるものを廃止にしろ」とはそう簡単には言わない。ただ、理屈はどうかということです。

償却資産に対する固定資産税を船舶に課税するというのは、意味が非常にわかりにくい。船舶が固定資産だとは思っていない人の方が多いでしょう。全然固定されていないではないか、フラフラ動くもののどこが固定資産なのだということで未だにこれは納得していません。それから固定資産税というものは、例えば、競争馬とか乳牛、牛とか馬も将来キャッシュフローを生み出す。まあ、あれも固定資産ですが、生き物に対しては固定資産税がかからない。償却資産ですね、だけど、これはかかっていないので

す。「なぜか」と聞かれたら、理由はないわけです。それから、特許権とかにもかかっていないわけですが、会計上は固定資産です。ですから、ご都合主義。昔あったものをたまたま1つの名前にしたということです。これは総務省が悪いわけではなくて、1つの税金にまとめる過程でいろいろな政治的なことがあったのでしょうし、だれが悪いという話をしていてのではないのですが、少なくとも、船舶についてはどうにかならないのかという気は多少します。

不良債権の償却について

それから、不良債権の償却についてですが、貸し倒れが生じている場合に、これは今度の税制改革で少し変わると思いますが、基本的には貸し倒れた部分について損金算入するというのが非常に難しい。貸付先がつぶれて法的整理にかかるまでいかないと、なかなか損金算入しないという通達になっている。通達で決めてしまっているのかという話ですね。だいたい、これは法人税法の22条3項の話で、「損失が生じたら引ける」としか書いていないわけですから、引いてしまって別に何の問題もないのですが、実際には運用上それはできていないということになります。「なぜか」と聞けば、何かいろいろ理屈があるのですが、基本的には妥当ではないのではないか。

部分貸し倒れは損金算入しないというのですが、もちろん評価が難しいということはあると思いますが、部分貸し倒れを損金算入しないということがどこまで通るのか。貸付先債権をいろいろ、松・竹・梅というふうに分けています。屁理屈とはいえ、それぞれ回収可能性があるはずですから、しかるべくところになったら時価で値洗いしてとまでいかにしても部分的に貸し倒れを認めても別にバチは当たらない。後で全額とれたら、そのときはまた益金に加算すればい

い話で、デリバティブのポジションとか、投資目的の有価証券については時価で値洗いしているのに、貸付金債権について時価で値洗いしてはいけないということもないのではないかと思います。もちろん、実際には執行上難しいということはあると思いますが、一定のルールのもとでやれば、できないことはないのではないかと思います。引当金を一定程度認めればそれで済むという話ではなくて、実際に焦げついたら落とせるということでないで困る場合もあるのではないかと。引当金だけの問題ではないのではないかと気がするわけです。

それから、それは貸し付けたままの状態での償却の話ですから、債権放棄、債権譲渡ということになると、これは貸付金債権を処分した場合の話です。

まず債権放棄ですが、子会社がつぶれそうで仕方がないから債権を放棄したという場合に、これが損金算入される場合というものもありますが、基本的にはされないということが非常に問題なるのではないかと思います。好き好んで貸付金債権を放棄する人はいないわけですが、何らかの目的があってするわけで、損をかぶってもいいから云々ということなのでしょう。債権放棄については、「要件を厳しくすることがどこまでいいのか」と聞かれたら、私は相当疑問ではないかと思っています。

特に、興銀税務訴訟では政府の方針に従って住専に対する貸付金を放棄させられたわけです。そうしたら、この貸付金債権の放棄というのは損失として確定していないから損金算入できないというので、処分を打たれた。これは、問題ではないかという感じは持っております。

もちろん、国税は国税なりの理屈はあったと思います。ですから、それを悪い云々と言っても仕方がないのですが、ちょっと理解できない。東京地方裁判所では興銀が勝ちましたが、東京

高等裁判書では興銀が負けました。そのときの理屈が、あまり細かいことを言っても恐縮ですが、法人税法の22条4項、つまり、一般に公正妥当と認められる会計処理の基準に従って収益や費用や損失は計上しなければいけないという条文ですが、これは課税所得の計算は企業会計に基づいて行いましょうという条文です。

ところが、「公正」とあるからには公正でなければいけない。だから、興銀のやったことは公正ではないから否認するのだという、22条4項を否認規定として使ってしまったおかしな判決です。玄人でこれがまともだと思える人は少ないのではないかと。ただし、東京高裁の裁判長は非常に優秀な方ですから、いろいろお考えになってそういう判決を出したというのはわかるのですが、中身の理屈だけ見るととても納得できるわけではない。納得できるものではないような判決がなぜ下されたかという、「あとは最高裁でやってください」ということだったのではないかと考えています。だから、最高裁でどうなるかわからない。もう興銀はなくなってしまったので、いまさらあれこれ言っても仕方がないのかもしれませんが、理論的にはおもしろい事案です。東京高裁の裁判官のやったことは、なかなか理解しづらい。その裁判官は非常に立派な方なのはわかっていますが、何かおかしな判決だという気がするわけです。

それから、債権放棄の場合だけではなくて債権譲渡というのがあります。額面1億円の債権を3,000万円で売るということはよくある話ですが、このときに譲渡損がどうもとれないのです。これはおかしな話です。なぜかと言うと、金銭債権というのは、土地や建物とは違う。土地を譲渡すれば取得原価があって譲渡損が立つけれども、金融資産は法人税法でいうところの資産に当たらないから、資産に当たらないものを譲渡しても譲渡損は出ないのだというのです。これ

は、いまひとつよくわからない理屈で、これも損金算入ができない。それなりの屁理屈はあるのですが、経済実体には即していない。

この不良債権の償却、それから債権放棄、債権譲渡、それぞれの場合にマイナスが生じてもマイナスが引けない税制になっているということは、日本の、特に金融機関の立ち直りを遅らせたのではないかという気がしてなりません。銀行に対していろいろ文句を言いたいことはみんなあるのだらうと思いますが、しかし、長期金利は0.5%まで切ってしまっただけで何だと思っただけですが、個人的な恨みはともかくとして、金融機関がきちんとしていただかなかったから、例えば、銀行に安心して金を預けておけないという状況で資本主義経済をやれといったって、これは無理ですね。銀行に100万円預けておくと、リスクがあつて70万円しか返ってこないかもしれないというのだったら預けることが無謀ということになります。預けた瞬間、いままでの現在価値、現金で持っている100万円なのが、銀行に預けると70万円になってしまうというのだったら、もし企業が銀行にお金を預けたとしたらこれは背任行為。株主代表訴訟にかかってしまうのではないかとというぐらひの話で、預けた瞬間に現在価値が落ちるようなことでは困るわけですが、いまの銀行だとそれだってあり得るのではないかと気がえします。金融機関というのは預けた金は返すし、送金した金は届くしという、これは最低限の資本主義のインフラですから、銀行がけしからんと幾ら言っても始まらないのではないかと考えています。

欠損金の繰越・繰戻について

次に、欠損金の繰越・繰戻。これが、いま一番大きな問題になっているわけです。日本のキャリーバック、キャリーフォワードということですが、繰越は5年間。繰戻は1年間ですが、

現在停止中です。日本は不景気になったときに欠損金の繰戻を停止したという、逆行する改正をやったわけです。一昨年9月に同時多発テロがあって、その直後、去年の1月の段階でブッシュ大統領はアメリカの繰戻は2年だったものを5年に延長したわけです。

それまでバブルだったわけですから、企業はいっぱい税金を払っていた。同時多発テロによって急に損失が生じた。この損失を、2年間しか使えないのではなくて5年間使えるようにしますよということによってクッションにしたということで、対応が非常に早かったわけです。ところが、日本は景気が悪くなったら逆に繰戻を停止して、それが未だに引き続けているということがなかなか理解しづらいわけです。

もちろん、財政状態が苦しいですから主税局を批判するつもりは毛頭ないのですが、しかし、説明しろと言われたら非常に説明しにくい。金融庁は繰越を十何年と長くしろとか、繰戻も15年にしろとか、銀行だけがそれをしろと言っています。これに対する主税局の返答は「銀行だけやるのは問題だ。不公平だ」という言い方です。では、「銀行だけやるのが不公平だったら、全企業に対してやったらどうですか」というふうに問題を持っていくと、「それは財政上できません」ということになるのだと思います。本来はどうなのかと遡って考えますと、課税所得の算定を年度で区切るというのは世を忍ぶ仮の姿で、なぜ1年間で区切らなければならないのかを証明できる人がいたらノーベル賞ものです。半年に一度だっていいかもしれないし、2年で一度でもいいかもしれないし、5年に一度だっていいかもしれないし、あるいは、1週間に一度だっていいかもしれない。「何で1年に一度なのだ」と聞かれたときに、わからないと思うのです。

会計学ではこれを、「会計期間の公準」と言っ

ているわけです。「公準」というのは「ポスチュレート」というのですか、「証明できないもの」という意味です。ユークリッド幾何学を習ったときに、平面には厚さがなくて、直線には幅がないとか、点には大きさがなくて、1つの直線に平行で、どこかの1点を通る平行な線は1本しかないとか、こういうものを公準と言うわけです。それはもう証明の対象ではなくて前提ですから。つまり、前提だということは証明されていないということで、1年間に一度法人税を課税するとか、課税期間が1年であるということに関しては何の論理的根拠もない。ただ、そう決めた。右側通行や左側通行などと同じ話です。だったら、あり得べき姿として一番妥当なのは、会社が設立されてから生産されるまでの間に一回ぼっきりというのが一番正しい姿でしょう。しかし、それだと減多に税金が入ってこないで、これでは困る。したがって1年ごとにやるので、本来は生まれてから死ぬまでというのが本当の姿ではないですか。それをたまたま年度で区切っているとすれば、あるときは黒字で、あるときは赤字だったら均すのは当然だということになります。

アメリカの連邦最高裁判所の判決では欠損金の繰越とか繰戻というのは当然の制度である。課税期間で区切るといろいろな不都合が生じる、これは本来の姿ではないのだ。本来利用できるのが当然だとしています。仮にこれが正しいとすれば、繰戻や繰越というのはある程度の幅で認めていいということになります。15年とかはどうか知りませんが、一定の幅で認めていいということになります。ただし、無制限に認めると、記録なども保存できていないし執行上問題もあるから、青色申告を条件として一定の期間に限るということは執行上の問題で、本質は認めなければいけない。認めなければいけないものを、手続き的な理由から制限しているのだと

いう説明は十分に可能です。

ところが、「1年間ごとに課税所得を計算するのが当然だ」と言われてしまうと、青色申告をしている人には、特別に恩典として繰越や繰戻を認めるのだということになってしまうわけで、この説明も理論上は成り立つと思いますが、1年ごとに区切ることがどうして正しいかという説明は全くなされてないわけです。それから、アメリカの連邦最高裁判所とも違う説明を日本がとることはどうなのかということになります。国はこの点をはっきりさせていませんが、私は課税期間というのは便宜的なものだから一定程度の繰越・繰戻は当然だと思っています。ただ、どの程度にするかは政策問題ですから、1年も繰戻ができないというのはおかしいと思っています。ただし、金融機関だけ15年といわれるとちょっと虫がいいかなとも思います。全業種一体として一定の期間というのしかないのではないかと実は思っているわけです。

タックスヘイブン対策税制 について

それから、タックスヘイブン対策税制ですが、これは皆さんには説明するまでもない話で、黒字のときだけつまんで合算する。赤字は無視するというのは、幾ら何でもご都合主義ではないかというようにこれは説明がつかない。「いや、税収が増えますから」などという説明ではちょっと困るので、黒字のときにつまむのだったら赤字のときもつまみましょうというのは、ある意味で当たり前ではないかと思いますが、何だかよくわからない理由によって黒字のときだけ合算ということになっています。それから、課税済みの利益が、合算課税を受けた利益が配当されてきたときも5年間だけ非課税という話で、これもわからない。一旦課税したのだから、そんなものはずっと非課税でいいではないかと思

いますが、帳簿の期間とかいろいろあるのですが、よく説明のつかない制度になっているわけです。

地方税について

それから、皆さんにとって直接関係があるかどうかはわかりませんが、地方の独自課税ということですが、特に東京都の銀行税というのは歴史に残るひどい税金だと思っています。地方が独自の税源を確保するために努力をするのはいいことですが、特定の業種だけをねらい撃ちにして、特定の業種というか、特定業種の中の特定銀行だけをねらい撃ちにして、1年間に1,000億円も上げようなどというのはひどい話としか言いようがないですね。一審でも負け、二審でも負けた。これはもうただの負け方ではありません。条例自体が違法だと言われたのです。これはすごいことです。個別の処分が違法というものはあるわけです。税務職員がポカをやって個別の処分が違法だったというのはあり得るのですが、そうではなくて、課税の根拠となる条例自体が全部だめだと言われたのは大変なことです。そのぐらい非常識な条例なわけです。

何が悪いかと言うと、東京都の方は非常に優秀です。石原知事も志が高いと思いますが、税金の専門家ではあっても金融の専門家ではないのです。ですから、特定の業界に対して特別な課税を行うときには、その業界の知識がなかったらやめておいたほうがいいのではないのでしょうか。全体に対して銀行税のようなことをやるのだったらまだ説明がつかますが、特定の業界だけをというのが通るはずはない。しかも、都庁に金融のノウハウがあるとは思えないでしょう。銀行行政を都庁はやっていないですから。金融を知らない人が銀行だけをねらった課税するというものが、いかに怖いことかということですが。特定の業界だけねらい撃ちにする怖さと

というのは、例えば、福島県では原子力発電所だけ税率アップを核燃料税というのでやりました。それから、山梨県ではミネラルウォーター税というものが考えられている。でも、これは多少理屈がわかります。山梨県の美しい水をくむので、「水をくむのだったら、タダでくんでいるのだらう。幾らか手数料を払え」というのはわからなくもないのですが、これも率によるでしょう。

でも、原子力発電所を自分で誘致しておいて散々固定資産税をとっておいて、だんだん償却して固定資産税が減ってきたら、「昔はいっぱいとっていたのに、いまは少ないではないか。だから、もっと寄越せ」というのはひどいですよね。誘致しておいてむしろのでは、「じゃあ、引っ越しすればいいではないか」と言われたって、原子力発電所はそう簡単には引っ越しできませんから、汚い手といえば汚い手です。船の場合は逃げられますから、まだいいのかもしれませんが、難しい状況が出てくるということです。

おわりに

このようにいろいろ見ていきますと、ほかにもいっぱいあると思いますが、マイナスが引けない。赤字なのに課税される。外形標準などもそれに当たるかもしれませんが、そういう税制がどんどん出てくるというのは、一定程度は国や地方団体の立場というのわかりますが、しかし、もう少しやり方があるのではないかという気はします。もちろん、こういうときこそ減税で、パッと財政赤字を膨らませてということは言いにくいですね。財政を勉強すると、そこまで無責任なことはなかなか言えないわけです。しかし、そうは言っても、マイナスはもうちょっと見ていいのではないかというところまでは言えるのではないかと思います。結局、「貧すれば鈍する」で、国も赤字、地方団体も赤字、企

業も赤字、赤字のもの同士で銭の奪い合いをやっているわけですからろくなことが起こるわけがない。持っている人がいないという状況ですから。ですから、税制改革をやって景気がよくなるなどという話はとてもない。これでは、今後は、みんなで、爪に火をともしようように暗い生活を続けていくしかないことになってしまいます。

いつまで暗い生活が続くかということですが、先ほど侘見先生がおっしゃっていましたが、永遠に不況は続かないわけです。いつまで続くか？

2025年までです。なぜかという、あと22年たつとそろそろ団塊の世代がいなくなる。つまり、人口構成が構造的に変化するわけです。何が悪いかといえば団塊の世代が悪いのではなくて、戦争によってその方々が1年に300万人近く生まれてしまって人口構成が歪んだわけです。仕方がないですね。まあ、それはちょっと別として、その方々が悪いのではないのですが、その方々がいなくなれば日本はもう少しよくなります。これは、人口構成の問題としてそうです。ただし、その後に団塊ジュニアがいますから、いま30歳前ぐらいの方々が50年たつとまた第二の高齢化が起こって、この人たちもいなくなる。そうすると、あと50年たてば日本の人口構成もそれなりになだらかになる。そうすると長期安定、あまり豊かではないかもしれませんが、いまのようなこういうリスクはない。しかし、それまでは、デモクラフィックリスク、人口変動のリスクというのはどうにもならない。

どうにもならないものを、どうにかしようといってもどうにもならないわけですから。かといって、いま必死になってみんなが子供をつかって、来年1年に300万人生まれると、またその人たちが年をとったときに同じ問題が起こるわけです。人口というのは、なるべくなだらかにいきましょうというのが基本です。まあ、少し

ずつ減っていくのでもいいかもしれませんし、少しずつふえるのでもいいかもしれません。極端な変化があると、ろくでもないことが起こるわけです。だけど、それはもうしょうがないのではないのでしょうか。それが嫌だと言っても。ですから、第二次大戦のツケというのはいま私たちが払っている。それを、「何で、昔の人のやったことにおれたちがツケを払わなければいけないのか」と言っても、これはもうどうしようもないことだろうと思います。以上です。

質疑応答

【質問者】

1つだけお聞きしたいのですが、ヨーロッパを中心に海運会社に対してトンネージタックスという税制が導入されまして、オランダ、イギリス、フランスもということでもかなり普及してきています。

お隣の韓国でも導入の方向に向かっているわけですが、EUの中では、隣の国がやったからうちもやるというようにして導入した国もあるわけです。その場合にはハーモナイゼーションという言葉を使っていますが、言ってみれば、海運企業が隣の国に逃げ出さないようにするというような形の導入ということで、1つの論理があったわけです。例えば、我が国の場合、そういったことは特定業種に対する優遇というような受け取り方をされてしまうものなのかどうか。

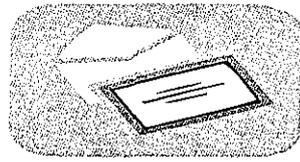
【中里教授】

基本的には、特定の業界だけに特別な利益を与えるというのは租税の立場からは到底正当化できません。ただ、海運や航空の国際運輸業については、課税上一定程度の特殊な扱いを世界的に認めてきているということが、例えば、外

国法人に対する国際運輸業所得の相互免税とか、ほかの外国法人課税とは全然違う方式が世界的に採用されていて、別にそれが特別措置だとは認識されていない。業種に特有のことだと理解されているわけです。

トンネージタックスも、結局、日本が海洋国で輸入も輸出も海運にほとんど頼っているという状況のもとで国際競争にさらされていて、しかも、そこで他国が、つまり、海運国がそういう税金、かなり負担は軽くなると思いますが、それを導入して日本だけが競争条件で歪むというのは、国際競争上そのまま放置していいということにはなりにくいのではないかと思います。それは業界エゴということではなくて、いかに主張していくのかというきれいな見せ方の問題になっていくのだろうと思いますが、それは十分できるのではないかと。

というのは、日本は海洋国だということからスタートさせて、物流の輸入と輸出両方、安全保障その他いろいろなことを考えた場合に、日本の会社がこの程度運んでいないといろいろな点で問題も起こるかもしれないというところに持っていくことは、きれいな形である程度はできると思います。あまりやり過ぎるとむしろ問題ですが、韓国、ノルウェー、オランダとなったときに、それを放置するというのもなかなか厳しい。それが国際標準になれば、「これは国際標準なのだ」という言い方は、いわゆるグローバルスタンダードよりは聞こえがいいのではないのでしょうか。アメリカはまだ導入してなくて検討しているところですね。アメリカが導入しさえすれば、きっとグローバルスタンダードといっても許されるかもしれませんね。



London 便り

トニー・レーン教授

英国の船舶職員（士官）の数は15000人あまりと言われていますが、ご多分に漏れず上級職員の高齢化にともないその年齢構成がいびつになっています。最近の調査によると英国では上級職員と若手職員の比率が極端にアンバランスで、数年後には船長となる一等航海士は船長10人に対してわずか4.2人であり、ドイツにおいては一等航海士と船長の比率は4.3対10で英国と殆ど同じですが、二等航海士となるとその比率は1.8対10とますますそのアンバランスは大きくなります。他の欧州各国においても状況は似たり寄ったりで欧州における問題の大きさを示しています。航海士のみならず機関部においても事情は同じようなもので、どのケースにおいても若手職員の数は船機長の数をはるかに下回っているのが問題です。これが中国となると船長10人に対し一等航海士12.1人とバランスが良く取れているといえます。

このため、英国では何とか若い船舶職員を養成しようとして様々な活動が行なわれていますが、その一つであるトン数標準税制は船主に対する優遇税制に付随して、若手職員の採用／教育訓練を義務付けたものであり、この制度は日本でも紹介され関係者には良く理解されていると思います。

またエリザベス女王の長女であるアン王女をパトロンに官民挙げての海事思想普及運動である“Sea Vision UK”の推進、政府による船員養成のための助成策であるSMarT (Support for Maritime Training) スキーム、外地で乗下船する船員

の旅費の補助、船員所得税の減免などがあります。

しかしこうした各種の施策も必ずしも十分な効果を挙げているとは言えないと関係者は危機感を募らせています。

こうした状況下において最近話題となったのがカーディフ大学のトニー・レーン教授が提唱したエリート職員の養成制度で、これは簡単にいうと優秀な青少年を特別に教育訓練して25-27歳で船長になれるような仕組みを作ろうというものです。レーン教授自身も船員出身で主として冷凍船やタンカーに8年ほど乗った後、社会科学を学びリヴァプール大学で産業社会科学および海運関係の歴史学を講じていましたが、1997年からカーディフ大学のSIRC (Seafarers International Research Centre) のディレクターに就任しました。

さて、このトニー・レーン教授が6月に発表した提案文書は“The European Officer Crisis: Can it be Solved?”と題されており、訳せば「欧州職員の危機：解決策はあるのか」というのでしょうか。

この提案書は短いもので、教授自身と話した内容も含めて紹介してみましよう。

レーン教授によると「欧州の船主は1000トン以上の船については世界の35%を支配している。そしてそれらの船舶の運航やその管理についてはほとんど欧州船員に依存しており、特に運航船舶の上級職員については自国船員の配乗を望んでいる。しかしこうした欧州船員への依存は



トニー・レーン教授

どんどん難しくなって来ているのが現状で、それは言うまでも無く陸上および海上勤務に対する欧州船員の供給源が急速に縮小しているからである。いうまでもなく船舶職員となる訓練生の採用と下級職員の新たな供給源としての部員の教育訓練強化の必要性についてはこれまでも船主団体や海員組合が繰り返し強調しているが、具体的に実施された事はない。」

「しかしここで危機を打開するため、私の提案である起死回生の妙手とも言うべきエリート職員養成制度を導入して優秀な若手職員に対して最短かつ最良な教育訓練(Fast-tracking and Best-practice training programmes)を施し、25-27才で船機長になれるような政策を海運労使、海事主管庁などが協力して実施すればこうした問題も相当緩和されるであろう。この政策が実施されれば上級職員の供給を増やし、かつ数年もすれば陸上の海技者の供給もスムーズに行くであろう。」

「優秀でモチベーションに富んだ人材にこうした最短コースの教育訓練を施し船機長などの責

任あるポストに若くして就けた例は過去にいくらでもある」と教授は言います。

「第二次世界大戦においてドイツ海軍のUボートの艦長の40%は年齢20才から25才で就任したという。その同じ時期にアメリカでは軍需物質や兵員輸送のため急速に拡大した米国商船隊でも多くの20代の若い船機長が活躍したし、戦後欧州でも若い船機長が活躍した時期がある。」

「潜水艦を扱う困難さは商船の比ではないし、極限状態における艦内の管理はおそらく人間が直面するもっとも困難な場面である。日本の帝国海軍でも戦争末期にはおそらく若い艦長が指揮を執ったのだろう、優秀な若い人に最良の教育訓練を施し高いモチベーションを与えることが出来ればどんなことでも可能である」と教授はたたみ掛けてきます。

「25-27才で外航船の船機長という重要な職につけ、それにふさわしい待遇を受ける事出来るとあれば優秀な人材は必ず集まってくる。そして船機長という得がたい経験を若くして持ては陸上でも引く手数多であろうし、さらに勉強して法曹界や経営関係に転進することも決して難しくないと教授は意気軒昂です。

具体的なプロジェクトについては紙数の関係でここでは紹介出来ませんが、教授は各国関係者の協力を得てこのプロジェクトを早急に立ち上げたいと言います。教授によるとこのプロジェクトを管理する賢人会議(Delphi Group)がすでに英国、スペイン、ポルトガルでSIRCの財政的支援により結成され、そしてすでに数社の船社や海員組合がこのプロジェクトに参加する意思を表明したとの事です。日本もこのプロジェクトの成り行きを注視する必要があるようです。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

潮風 満帆

7つの海のごぼれ話

第57回

波濤を越えて

今日は、私がボランティアとして参加しているイベントについて紹介したいと思います。

海、船、そして船乗りの世界を広く世の中に知らしめたいと、外航船員たちが数ヶ月の遠洋航海の中で見た、そして体験した大自然と世界の港町での出会いを撮影した写真展「波濤を越えて」です。

写真展「波濤を越えて」は海運界に緊急雇用対策の嵐が吹く中、1987年7月に海運会社各社の外航船員の有志(含OB)によって初めて開催されました。

以来16年。横浜にて15回、全国でミニ写真展を含め700会場、海外ではロシア、フィリピン、中国、ベトナム、マレーシア、インド、ノルウェー、モンゴルの17会場で開催され、国内外の方々から大きな反響を得ております。(平成12年まで「働く海の男の写真展」の名称で開催。平成13年から現名称に変更)

10年前、まだ商船学生だった私が船乗りになった先輩に誘われ、神戸で開催された本写真展に初めて行きました。

全国の外航船員が撮影した世界各地の写真を集めて、一挙公開するこのイベントは実習船しか知らなかった私にとって、大きなカルチャーショックとなりました。

思わず目を細めてしまいそうな金波銀波の朝の海の輝き。海と空の境を忘れさせるほどの水平線のブルー。1日の終わりを荘厳に包み込む夕日の赤。本船の前を立ちはだかる巨大な波濤の白。

用意された写真は様々な色を示す海だけではありません。

日々、安全運航に汗する船員の姿。陸では決して見ることのできない船内作業の数々。寄港地での異文化との出会い。そして世界の国々の人たちのあらゆる笑顔。

あたかも自分が体験したかと錯覚させられるような鮮烈な景色の数々が眼前に広がっていました。

こんな写真に魅せられて、写真展「波濤を越えて」との付き合いが始まりました。

商船学校を卒業し海運会社に就職し、実際に乗船した外航船での生活は、かつて写真展を通じて見ることができた様



新和海運 総務グループ
総務・法規保険チーム主任(二等機関士)

しほ たに なお と
澁谷 直人

々な興味深い世界でしたが、それ以上に辛い現実もありました。

慣れない船内生活。苛酷な環境での仕事。船内での人間関係。家族、友人からの別離。

幾度と逃げ出すことを考えたものです。

「波濤を越えて」の実行委員でもあるベテラン船員が言われた言葉が思い出されます。

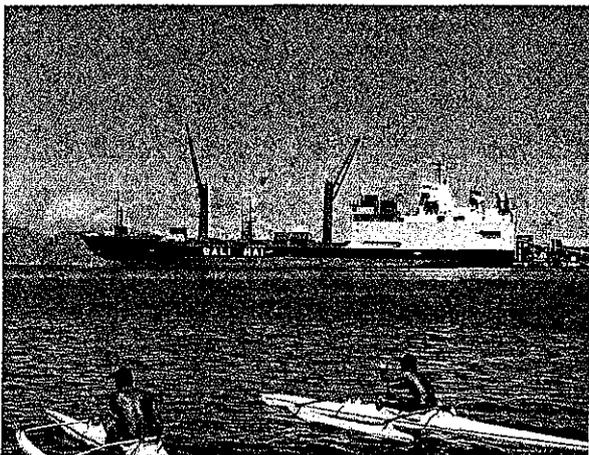
「これらの写真を撮ってきた人たちの中でも船内での数々の苦悩を持っている人がいた。しかしそんな厳しい環境でも、小さな自分を乗り越えよう、家族や友人にこの美しい世界を伝えていこう、と搾り出すようにして写真を撮影して来たんだ。だからああいった観る人の心に訴える写真が撮れるのだ。まさに写真展のタイトルの通り「波濤を越えて」なんだ」と。

私は休暇中などに、本写真展の準備作業や開催期間中の参観者の案内役なども引き受けております。

写真展をご覧になられた方々の感想を尋ねると、写真に対する感想のみならず、乗船している船員への感謝、激励の言葉、自分の将来への抱負、世界平和への想い、など非常に多岐にわたっています。

驚くことにこれらの感想は、日本国内のみならず、海外で開催したときも同様の感想をいただくのです。

このような言葉に触れるとき、船員でいてよかった、写真展をやってよかったと感ずるのです。



いま私は、陸上勤務中であります。本年10月にもこの写真展が予定されており、全国から提出された写真の数々を見ていると、かつての海上勤務時代の数々の思い出が浮かび、本船の安航と乗組員の無事故を祈らずにいられません。

さわやかな秋空の下、会場でお会いできる事を楽しみにしています。

最後に本写真展のキャッチフレーズを紹介して写真展「波濤を越えて」のお誘いいたします。

“人間と環境”は一つと誰かがいった。
海という大自然の中で生きる船員は
日々それを 感じています。

美しい心は 美しい風景を
喜びの気持ちは 喜びの素顔を
感謝の想いは 感動の一コマを!

変化に応じて みせる本当の姿
偶然に出会ったその瞬間、瞬間を
カメラに収めてまいりました。

人間と自然の共生 このふしぎなハーモニーを
多少なりとも共有できれば
これ以上の喜びはありません。

(参考次回開催予定)

第16回写真展「波濤を越えて」

日 時：平成15年10月3日(金)～10月13日(月)

10時～17時(最終日は15時まで)

会 場：横浜市山下公園内野外特設会場

(入場無料)

展示内容：キャプションつき全紙大写真 約80枚

主 催：第16回写真展

「波濤を越えて」実行委員会

当協会 Website メニュー追加のお知らせ

—新たに「オピニオン」「日本の新鋭船」を掲載—

当協会では、広報活動の一環としてホームページの充実を図っています。9月1日より、新たなメニューとして「オピニオン」および「日本の新鋭船」を掲載することとしましたので、概要を以下のとおりお知らせします。なお、巻末のカラーページもご参照下さい。

●オピニオン

海運界首脳メッセージを広く一般の方々にお知らせすることを目的として、2002年2月以降分の本紙「巻頭言」を掲載いたします。今後、順次追加して行く予定です。なお、掲載されるタイトルの一覧は以下のとおりです（役職は掲載当時のもの）。

- 海洋環境におけるアジア船主の責任（鈴木副会長）2003. 6
- 事故防止のための国際ルールづくり（太田常任理事）2003. 5
- Who to be blamed? 「もうひとつのタンカー危機」（松永副会長）2003. 4
- 「失敗について」雑感（山本常任理事）2003. 3
- 海難防止への対応（竹村常任理事）2003. 2
- グローバル化とその深化（草刈副会長）2002.12
- ILO 海事統合条約（鷺見副会長）2002.11
- 国際船舶制度についての所感（松井常任理事）2002.10
- 自虐のグローバル化から自愛のグローバル化へ（福島理事長）2002. 9
- 環境保護への取組み（鈴木副会長）2002. 8
- 事故再発防止と免責（太田常任理事）2002. 6
- 「正念場の国際油濁賠償・補償体制」（松永副会長）2002. 5
- 「独自の港湾像」（平野港湾物流委員長）2002. 4
- ISM コードの完全実施（竹村常任理事）2002. 3
- 内航海運の現状について（小谷副会長）2002. 2

●日本の新鋭船

最新の技術を取り入れて建造された様々な新鋭船を、船種ごとにご紹介しています。掲載する船舶は、本年3月に合本として作成した「海運最前線 日本の新鋭船シリーズ」50隻の中から類似の船舶を除いた40隻分です。

CONTACT US ⑨

事務局紹介

阪神地区事務局

TEL : 078-331-3076 FAX : 078-331-3077

E-MAIL : jsakobe@mb.infoweb.ne.jp

業務内容について

- 定例の阪神地区船主会を隔月で開催し、理事会における審議事項を中心に当地区の会員にご報告しています。
- 当地区船主会の下部機構として、業務・財務委員会、海務・港湾委員会、労務委員会、工務委員会の4つの常設委員会があり、それぞれ専門分野について本部委員会の報告を中心に、地区独自の問題についても審議・対処しています。
- その他、神戸運輸監理部、神戸市、兵庫県、神戸税関、第五管区海上保安本部など関係官庁や海運・港湾関係団体との連絡・調整を行っています。

阪神地区事務局トピック

阪神・淡路大震災により、それまで事務所のあったビルが倒壊したため、記録や資料のほとんどが失われたことは誠に残念です。近くにお越しの節は是非お立ち寄り下さい。

《阪神地区事務局スタッフ紹介》

(写真左から)

山下由美子 (主任)

事務局の総務的な仕事の他、日本海運集会所から委託された契約書式の販売を担当。

谷口 一朗 (事務局長)

事務局を代表して対外的な場に出ることが多いが、実態は特に専門の分野がない「なんでも屋」さん。

田中 元 (専門員)

海務・港湾委員会、工務委員会を担当するほか、瀬戸内海における船舶安全運航に関する諸会議に参画。



事務局紹介

九州地区事務局

TEL : 093-321-2927 FAX : 093-321-3792

E-mail : kyushu@jsanet.or.jp

業務内容について

九州地区船主会の事務局として、本部の活動を九州地区の会員にお伝えするとともに、九州（特に関門）関係諸問題の各種検討作業に参画し、船主意見の反映に努めています。また地域で実施される行事なども利用して、海運のPRに努めています。

九州地区事務局トピック

- 「海難調査国際協力模擬訓練」(海難審判庁)が、12月に当地で実施されます。また、2004年には、北九州港ひびきCTの供用が開始され、2005年10月には新北九州空港が開港の予定です。

《九州地区事務局スタッフ紹介》

鈴木 成男 (事務局長)

2月に赴任しました。一人事務所ゆえ、スタッフは非常に息が合います(?)。海峡通航船を望みながら、航行安全と邦船社の活躍を念じています。





13 国土交通省は「国土交通月例経済」を発表
 日し、その中で5大港の本年1月の外貿コンテナ取扱実績は輸出が前年同月比3.3%減の442万フレートトン、輸入は同10.4%増の774万1000フレートトンとなった。

19 国土交通省港湾局は、国内既存コンテナターミナルの自動化・省力化・情報化等促進
 日関連調査への着手を発表した。

20 国土交通省は船員法改正に向けた「船員法
 日研究会」の第1回会合を開催した。

25 第12回アジア船主フォーラム (ASF) が香港
 日にて開催された。

27 (P. 2 海運ニュース参照)
 日

27 交通政策審議会第7回海事分科会が開催さ
 日れ、「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」の中間報告案について審議が行われた。

27 国土交通省は、2004年度予算概算要求をま
 日とめた。海事関係では改正 SOLAS 条約（海上人命安全条約）対応等の推進と海上における保安対策の強化に前年比2.57倍の464億円、また、内航海運暫定措置事業の政府保証額として530億円を要求している。



船協だより

公布法令 (8月)

政：

船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令
(政令第351号、平成15年8月1日公布・施行)

国際会議の予定 (10月)

IMO (国際海事機関) 第87回法律委員会 (LEG)
10月13日～17日 ロンドン

92年国際油濁補償基金 (IOPC Fund) 第8回総会
10月20日～24日 ロンドン

小学校教師を対象とした横浜港見学会のアンケート結果

当協会は、小学校の先生方約90名を対象として、8月1日に石油連盟とともに横浜港および新日本石油精製(株)根岸製油所の見学会を協賛して実施しました(主催：東京都小学校社会科研究会)。(本紙2003年8月号P.47参照)

横浜港の見学会では、横浜市の海事広報艇「はまどり」に乗船して、港内のコンテナ船や自動車専用船の荷役風景等を見学した他、東京-横浜間を移動するバスの中ではビデオ「日本の海運」の上映や、海運に関する質疑応答を行いました。

参加した先生方のうち62名から回収したアンケートの概要は次のとおりです。

(1) 見学会における説明内容について

「良く分かった」43名、「概ね分かった」19名と、62名全員が説明を理解できたとの回答であった。

(2) 見学会についての具体的なお意見、ご感想について

横浜港の見学が大変良かったと評価する先生方が多く、特に普段は余り目にする事のない埠頭の詳細や、ガントリークレーンや本船のランプウエー等による荷役風景など、港の仕組みや役割とともに、海運が自分たちの暮らしを支えていることが良く理解できたとのご意見が多かった。また、社内で上映した「日本の海運」のビデオも好評であった。

(3) 海運業界を小学生に理解させるための方法について

- ① ビデオ：19名 (小学生の場合15分が限界というご意見が多い)
- ② 見学会：14名
- ③ パンフレット：6名 (マンガや壁新聞が有効とのご意見が多い)
- ④ ゲストティーチャー：2名
- ⑤ インターネット (キッズコーナー)：1名

ビデオ「日本の海運」が“文部科学省選定”に

当協会の制作したビデオ「日本の海運」は、第41回(平成15年度)日本産業映画ビデオコンクールにおいて『日本経済団体連合会会長賞』を受賞(本誌2003年7月号P.32参照)しましたが、このたび、文部科学省による教育映画等の審査が行われた結果、「文部科学省選定」(成人を対象とした社会教育教材)との評価・決定を受けました。

本ビデオは、一般の方々はもとより高校生以上を対象とした教材としての利用も念頭に置いて制作しているところから、社会科等の教材用としてもますます活用されることが期待されます。

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
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2002	56,066	45,471	10,593	14.4	7.2
2002年 7月	4,397	3,647	750	8.9	0.7
8	4,068	3,426	642	6.2	▲ 2.7
9	4,450	3,396	1,054	6.9	8.8
10	4,650	3,756	894	14.1	4.0
11	4,640	3,749	891	19.3	10.3
12	4,563	3,771	792	15.2	14.2
2003年 1月	3,843	3,740	103	8.0	10.3
2	4,328	3,394	934	7.6	4.6
3	4,807	3,841	966	0.7	9.3
4	4,610	3,771	839	4.8	5.5
5	4,302	3,608	694	3.6	2.1
6	4,429	3,586	844	▲ 0.0	11.7
7	4,645	3,849	796	5.6	5.4

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	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2002年 8月	119.03	116.91	120.82
9	120.49	117.48	123.44
10	123.88	121.88	125.32
11	121.54	119.64	122.72
12	122.17	119.37	125.20
2003年 1月	118.67	117.83	120.14
2	119.29	117.02	120.81
3	118.49	116.69	120.81
4	119.82	118.05	120.76
5	117.26	115.21	119.06
6	118.31	117.55	119.82
7	118.63	117.26	120.54
8	118.57	116.70	120.29

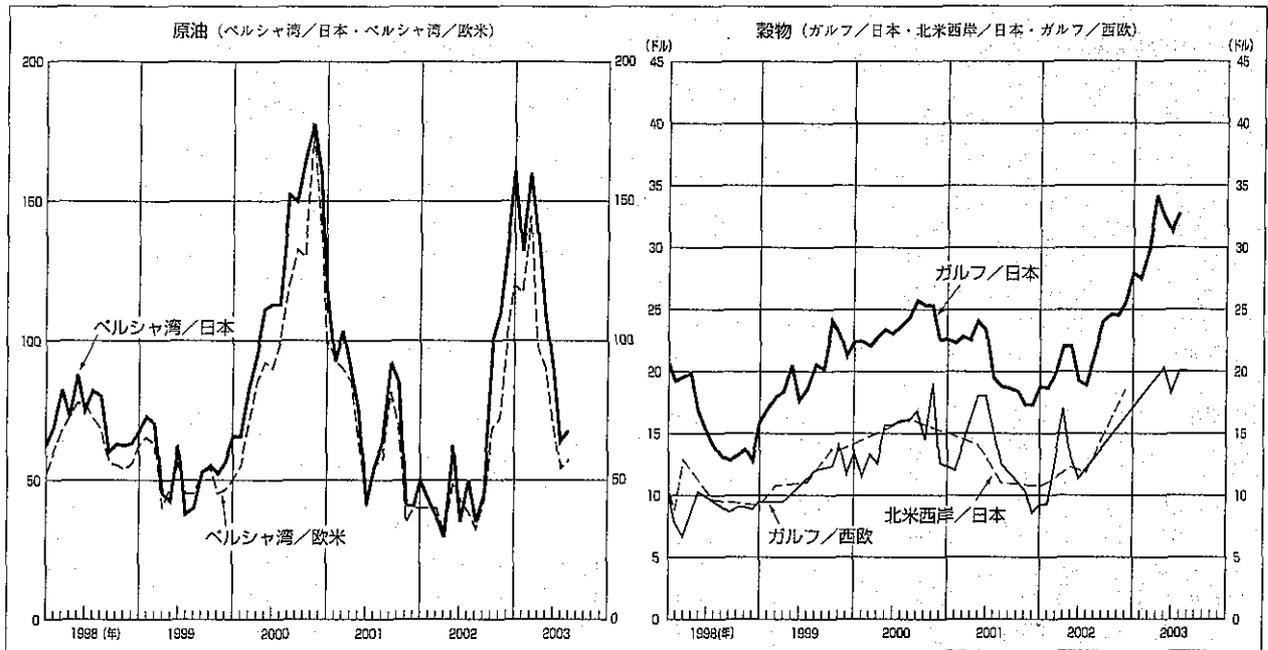
(注) 財務省貿易統計による。

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	4,901	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
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	146,643	2,182	144,461	26,147	46,549	67,431	198	4,576	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	16,789	52,324	72,177	472	7,288	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	15,182	43,406	65,105	442	5,853	1,054	249	184,890	50,474
2002 12	5,225	0	5,225	474	1,852	2,579	0	245	25	50	14,769	4,715
2003 1	10,807	0	10,807	139	3,685	6,357	0	576	50	0	16,360	5,289
2	7,946	395	7,551	379	1,882	5,025	33	232	0	0	17,095	5,036
3	9,901	65	9,836	581	2,617	6,230	0	377	31	0	16,332	5,598
4	9,882	150	9,732	460	2,291	6,514	20	367	80	0	20,939	10,007
5	8,359	150	8,209	460	3,174	4,130	30	400	0	15	15,936	6,455
6	10,679	0	10,679	932	2,970	6,170	0	530	50	26	22,353	4,620
7	9,201	0	9,201	283	3,270	5,085	0	478	50	34	19,586	7,508
8	8,419	0	8,419	948	2,960	4,277	0	120	82	32	12,686	7,049

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2001		2002		2003		2001		2002		2003	
	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	118.00	80.00	50.00	34.75	161.00	102.50	100.50	82.50	40.00	35.00	120.00	75.00
2	92.50	86.00	42.50	37.50	132.50	67.50	92.50	70.00	40.00	36.25	117.50	65.00
3	103.00	88.75	37.00	32.00	160.00	105.00	90.00	70.00	40.00	30.00	145.00	85.00
4	—	—	29.50	28.00	137.50	42.00	85.00	70.00	31.00	27.50	97.00	45.00
5	75.00	57.00	62.00	39.50	109.50	42.00	63.50	52.50	48.75	33.00	90.00	50.00
6	41.50	38.50	35.00	29.50	90.00	56.00	40.00	35.00	42.50	31.00	70.00	52.50
7	55.00	43.50	50.00	32.50	63.75	45.00	55.00	42.50	38.75	29.50	54.00	42.50
8	63.15	39.00	—	35.00	68.00	41.00	57.50	38.50	32.50	28.00	57.50	40.00
9	92.00	57.50	45.00	34.00	—	—	82.50	50.00	42.50	28.00	—	—
10	85.00	40.00	99.75	40.50	—	—	70.00	37.50	68.50	42.50	—	—
11	41.00	33.50	110.00	62.50	—	—	35.00	32.00	72.50	47.50	—	—
12	40.50	36.00	137.50	99.0	—	—	40.00	35.00	105.00	80.00	—	—

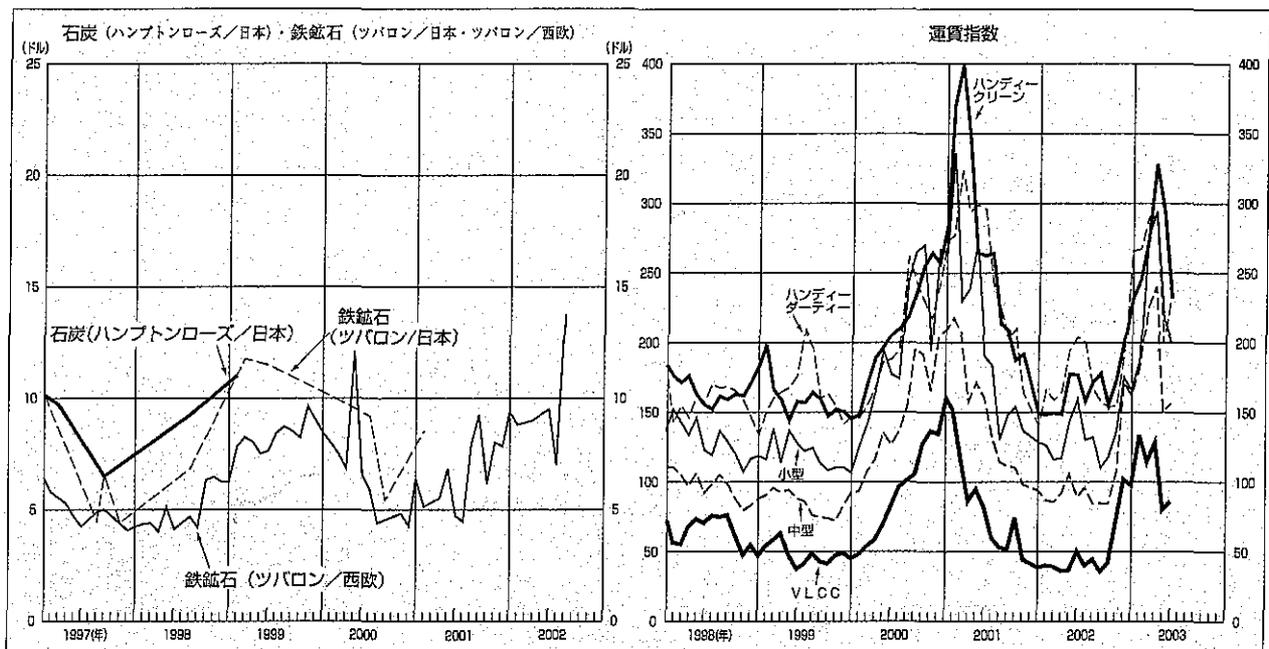
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	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	18.85	17.20	27.90	27.25	10.75	—	—	—	9.15	8.88	—	—
2	18.60	16.80	27.40	—	11.00	—	—	—	9.25	8.00	—	—
3	19.90	18.40	29.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	22.00	20.00	34.00	—	—	—	—	—	17.00	15.00	—	—
5	22.00	20.90	32.50	32.00	12.25	—	—	—	—	13.07	20.25	18.5
6	19.25	17.95	31.25	29.40	—	—	—	—	11.35	10.75	—	18.20
7	18.90	17.60	32.75	—	11.90	11.25	—	—	—	—	—	20.00
8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.00
9	—	23.95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	24.60	24.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	24.50	24.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	25.50	24.75	—	—	18.50	—	—	—	—	—	—	—

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



6. 石炭 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル/トン)

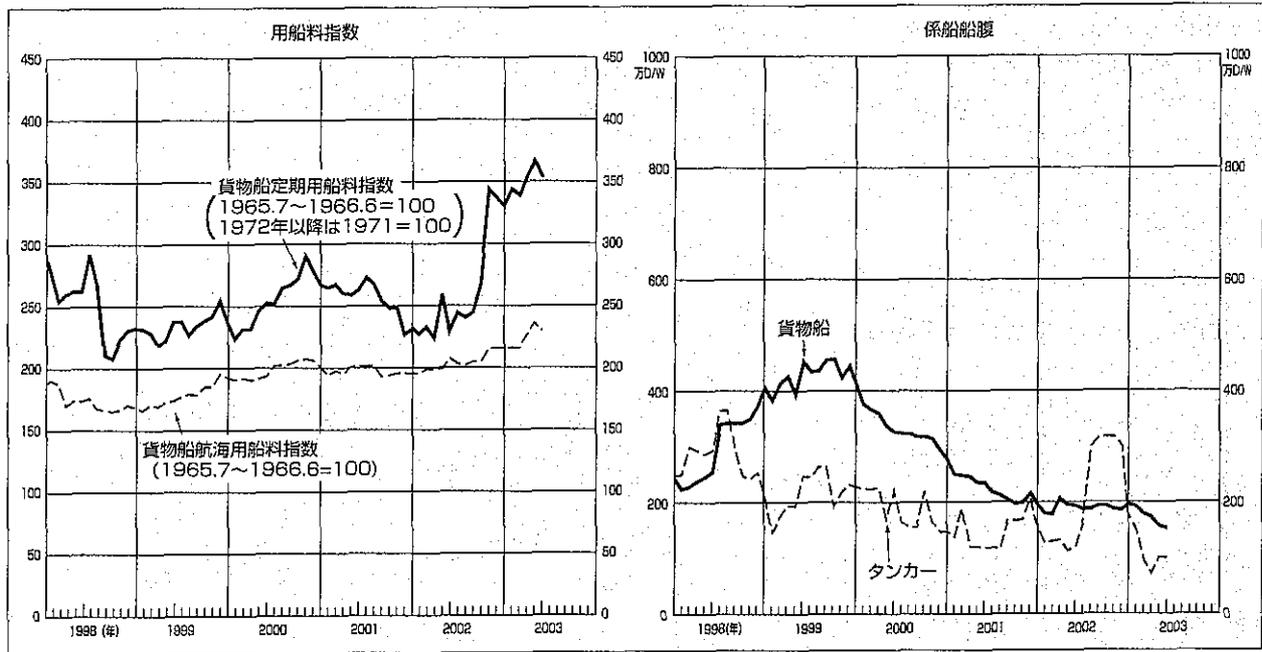
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.30	4.40	9.40	7.80
2	—	—	—	—	8.50	—	—	—	5.15	4.50	8.80	6.25
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.50	—	8.95	6.75
5	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	4.60	—	9.25
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.75	4.60	—	9.50
7	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	—	—	7.05
8	—	—	—	—	—	—	—	—	7.90	—	13.75	12.00
9	—	—	—	—	—	—	—	—	9.25	8.90	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	6.15	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	8.00	6.60	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	7.80	—	—	—

(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														
	2001					2002					2003				
	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	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3
2	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2	—	—	—	—	—	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6
3	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4
4	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2
5	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3
6	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1
7	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0	—	—	—	—	—
8	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3	—	—	—	—	—
9	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	—	—	—	—	—
10	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5	—	—	—	—	—
12	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	102.7	172.2	175.8	192.5	207.7	—	—	—	—	—
平均	77.4	143.1	196.1	240.0	260.0	48.2	97.8	132.5	173.2	166.2	—	—	—	—	—

(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					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1998	1999	2000	2001	2002	2003
1	189.0	166.0	190.0	193.0	195.0	216.0	277.0	231.0	222.0	264.0	227.0	330.0
2	186.0	170.0	191.0	198.0	199.0	216.0	254.0	229.0	231.0	267.0	232.0	344.0
3	171.0	169.0	190.0	195.0	199.0	216.0	260.0	219.0	231.0	260.0	223.0	339.0
4	173.0	172.0	191.0	200.0	199.0	226.0	262.0	221.0	246.0	258.0	259.0	354.0
5	173.0	173.0	193.0	206.0	207.0	235.0	262.0	238.0	252.0	262.0	229.0	366.0
6	175.0	176.0	202.0	205.0	202.0	229.0	292.0	238.0	251.0	272.0	244.0	352.0
7	167.0	179.0	202.0	204.0	-	-	266.0	226.0	264.0	267.0	-	-
8	165.0	178.0	203.0	192.0	201.0	-	210.0	233.0	267.0	253.0	240.0	-
9	164.0	185.0	206.0	193.0	204.0	-	208.0	238.0	271.0	248.0	244.0	-
10	165.0	185.0	207.0	195.0	204.0	-	222.0	241.0	290.0	249.0	268.0	-
11	170.0	195.0	206.0	195.0	215.0	-	231.0	254.0	278.0	227.0	345.0	-
12	168.0	192.0	200.0	195.0	-	-	232.0	237.0	267.0	231.0	-	-
平均	172.1	178.3	198.4	197.5	168.8	-	245.5	233.7	255.8	254.8	209.3	-

(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	2001						2002						2003					
	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	265	2,354	2,775	41	784	1,477	242	1,754	1,966	40	792	1,528	241	1,859	1,958	43	905	1,838
2	259	2,194	2,497	39	739	1,382	232	1,714	1,899	40	666	1,259	236	1,865	1,911	44	741	1,488
3	258	2,174	2,489	40	971	1,883	229	1,728	1,887	40	688	1,305	237	1,770	1,791	45	485	940
4	256	2,127	2,463	39	647	1,203	238	1,896	2,061	42	692	1,310	232	1,687	1,720	44	361	706
5	247	2,063	2,379	38	645	1,199	230	1,763	1,946	41	635	1,199	224	1,525	1,555	46	525	1,016
6	243	2,031	2,341	37	644	1,196	221	1,742	1,936	42	637	1,202	215	1,441	1,513	48	527	1,019
7	236	1,837	2,173	37	644	1,196	222	1,678	1,874	43	832	1,657	-	-	-	-	-	-
8	248	1,818	2,106	35	619	1,154	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004	-	-	-	-	-	-
9	243	1,745	2,032	38	868	1,667	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155	-	-	-	-	-	-
10	237	1,682	1,965	37	863	1,661	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173	-	-	-	-	-	-
11	238	1,722	1,996	38	864	1,681	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162	-	-	-	-	-	-
12	243	1,820	2,147	41	1,054	2,083	220	1,633	1,841	47	1,480	3,000	-	-	-	-	-	-

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

海運税制の充実・改善について

【海運税制キャンペーン】

日本の経済を支える海運には、
諸外国並みの税制が必要です。



冷凍運搬船

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

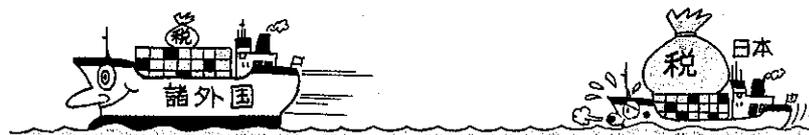
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

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

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

トン数標準税制の導入国

導入済み	オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、スペイン、ギリシャ、デンマーク、アイルランドなど
準備中	米国、フランス、韓国など



—— 船が支える日本の暮らし ——

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

編集雑感

7月号より本誌の編集責任者になりましたので、思いの一端を述べさせていただきます。

本誌は昭和35年の創刊以来、40年余にわたって当協会の活動ひいては海運界の動きを読者の皆さまにお伝えしてきました。IT時代となって必要な情報はインターネットを通して何でも入手できるのが昨今の状況です。それでもなお、アナログ的な「紙」という媒体は、なかなか根強く存在し続けています。当協会に限らず、さまざまな企業、団体等においても社内報なり機関誌は依然として存在し、時代の変化に対応して進化し続けているような気がします。

結局のところ、必要な情報というのは、その媒体の如何ではなく、インターネットであろうが紙であろうが、その内容において必要とされるものは生き残るといふことの証左ではないでしょうか？従って、わが「せんきょう」もいかに良い誌面を作るか、これに尽きると思いますし、それはひとえに編集関係者の熱意に負うのだらうと思います。会議レポートであれ、囲み記事であれ、執筆者と編集者が読者の側に立って、いかに読みやすく少しでも良い誌面をお届けしようとする意思、熱意がある限り、必要な存在であり続けるのだらうと思います。

編集責任者として、本誌「せんきょう」がいつまでも皆様にご愛読いただける存在であり続けるために、努力していく所存です。読者の皆さまからの忌憚のないご意見、ご批判をいただければ幸いです。

(社)日本船主協会 常務理事 総務部長兼広報室長 梅本哲朗

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ総務チーム長	裏 啓史
飯野海運	ステークホルダーリレーションズ マネジメントグループ法務・保険チームリーダー	鈴木 康昭
川崎近海汽船	総務部課長	廣岡 啓
川崎汽船	IR・広報グループ情報広報チーム長	高山 敦
日本郵船	調査グループ調整チーム長	山田 喜之
商船三井	広報室マネージャー	大貫 英則
三光汽船	社長室経営企画課長代理	遠藤 秀己
三洋海運	総務部総務課長	荒井 正樹
新和海運	総務グループ次長 総務・法規保険チームリーダー	森 均
日本船主協会	常務理事総務部長兼広報室長 常務理事海務部長 常務理事 企画調整部長兼国際企画室長 関連業務部長 船員対策室長	梅本 哲朗 増田 恵 植村 保雄 園田 裕一 井上 晃 高橋幸一郎

次号のお知らせ(主な予定)

平成16年度海運関係税制改正要望
2003年上半年IMB 海賊レポート

編集後記

9月になったとたん暑い日が続いています。すさまじい雷が鳴ったと思えば、巨大台風が近づいたり、やっぱり地球の環境はおかしくなっているのでしょうか？ まさか、火星の大接近による影響とも思われませんが……。

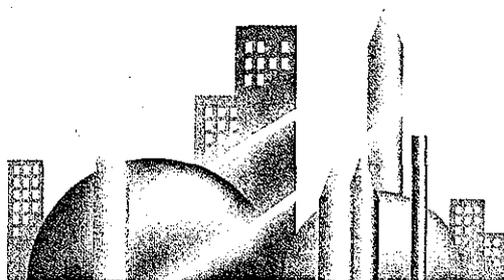
ところで、9月1日は防災の日でした。常に災害へ備えは怠りのないよう気をつけましょう。(H)

せんきょう9月号 No. 518 (Vol. 44 No. 6)

発行 平成15年9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 ● 梅本哲朗
製作 ● 株式会社タイヨーグラフィック
定価 ● 407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

JSA

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