

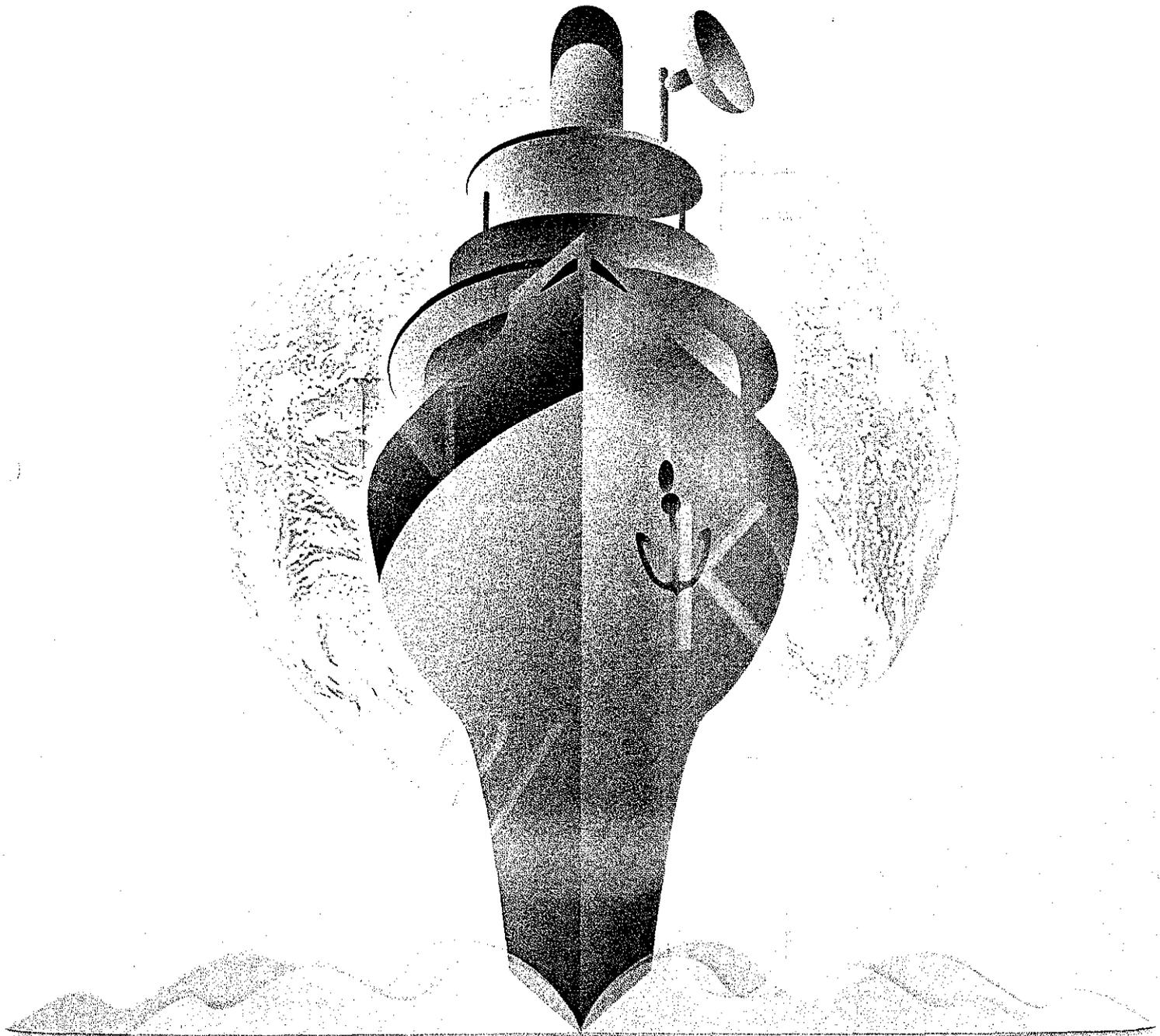
せんきよ

2003
No.519

社団法人 日本船主協会

SHIPPING FLASH

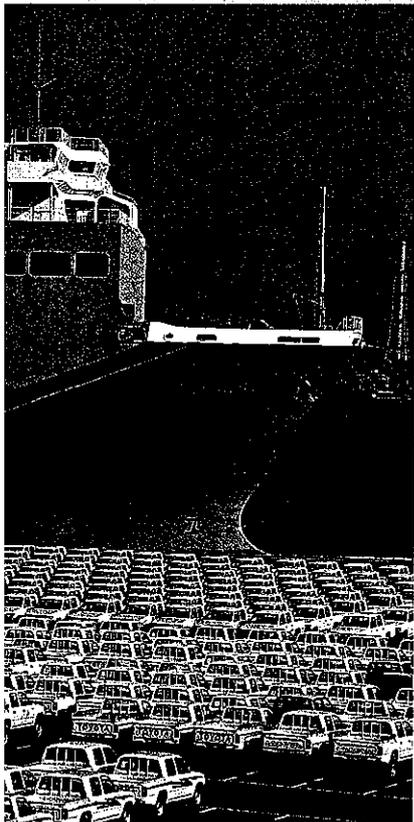
当協会の税制改正要望・政府の概算要求まとまる
—平成16年度海運関係税制改正要望・予算概算要求について—



さんきょう

10

OCTOBER 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

■巻頭言 1

外国人船員問題への新たな取り組み
日本船主協会副会長 川崎汽船代表取締役社長 崎長保英

■シッピングフランチ 2

当協会の税制改正要望・政府の概算要求まとまる
—平成16年度海運関係税制改正要望・予算概算要求について—

■海運ニュース 5

■国際会議レポート 5

1. コンテナの構造欠損の検査ガイダンス案がまとまる
—IMO 第8回危険物、固体貨物及びコンテナ小委員会(DSC 8)の概要—

■内外情報 8

1. 海運関係分野の一層の規制緩和を要望
—石原国交大臣・金子規制改革大臣宛てに32項目を要望—
2. 海事保安問題に関する国内法の概要
—改正海上人命安全条約および船舶と港湾の国際保安コードへの対応状況—
3. 欧州ポート・ステート・コントロールがサブスタンダード船排除に向け強化
—2002年のポート・ステート・コントロール実施状況—
4. 海賊事件の発生件数が大幅に増加
—2003年上半期 IMB 海賊レポートから—
5. 船社への約420億円におよぶ罰金課徴は回避
—TACA(大西洋同盟協定)に対する欧州第一審裁判所判決—

■メンバー訪ねある記 25

NYKグローバルバルク(株) 営業第一グループ営業第二チームチーム長 茂木康彦

■神戸便り 26

■潮風満帆 28

登山と娘
財団法人 日本海技協会 弓削政男

■CONTACT US ⑩ 事務局紹介 最終回 30

海運日誌(9月)	32	海運統計	35
船協だより	33	編集雑感	40

■カラーページ 39

海運税制の充実・改善について【海運税制キャンペーン】

囲み記事
・JSA 2003/2004 PROFILE の刊行 34

外国人船員問題への 新たな取り組み

日本船主協会 副会長 川崎汽船株式会社代表取締役社長 崎長保英



昨今の外国人船員問題に関連した国際的な動きは目まぐるしいものがある。昨年のフィリピンの官労使による賃金凍結運動に端を発し、既に実施が決定されていたFOC船に乗組む外国人船員の国際運輸労連(ITF)の主張する基準賃金の引き上げが、今年末までの1年間凍結されたことは記憶に新しいところである。この交渉過程で、ITFと欧州の一部の雇用者との間で行っていたFOC船員に関する労働協約交渉を拡大して、世界のより多くの雇用者側との間で当該船員の労働協約を協議する国際交渉フォーラム(IBF)の枠組みが決定され、今年の9月から11月にかけて開催されている。このFOC船員の賃金にかかわる交渉の結果によっては、われわれ船主の経済へ及ぼす影響が巨額にのぼるものになる恐れがあり、このフォーラムの動向を注視していく必要がある。

ここに至る過程を振り返ってみると、年来のITFの一方向的な労働協約の決定とFOCボイコットキャンペーンを背景とした決定事項の押し付けという方式の妥当性に対する疑問の声が強くなり、少なくとも雇用者側と協議の場を設ける形へと変更せざるを得ない状況の変化が見て取れる。9月から開始されたIBFでは、参加する

雇用者側はこれを更に一歩進め、雇用者と船員が船員の居住する地域の状況を基に交渉する道を追求しているようである。奇しくも、こうした流れは日本人船員に関する労働協約交渉方式の変遷と符号するものである。経済のグローバル化に伴う各地域経済の現状、発展過程での異なる要請を背景として、一層成熟した労使関係の構築が望まれるようになった状況の中で、海運の労使関係における新たな潮流が生み出されてきたとも言えるのではないだろうか。

当協会は外国人船員問題については不関与とするとの従来の方針を2年前に変更し、緩やかな関与を行うとの方針のもとでこの問題に取り組んできた。この7月に外国人船員問題タスクフォースを結成して、この問題についてのより踏み込んだ対応とは何か、踏み込む歩幅はどうするのか等に関して、メンバーの英知を結集して検討を重ねている。また、一方向的な賃金引き上げを阻止すべく現時点でとるべき具体的な活動を検討し、展開しているところである。本号が発行される時点ではタスクフォースの答申が報告されているものと思われるが、当協会としての外国人船員問題についての新たな取り組みについての提案を行っていく予定である。



当協会の税制改正要望・政府の概算要求まとまる

—平成16年度海運関係税制改正要望・予算概算要求について—

1. 平成16年度海運関係税制改正要望について

平成16年度税制改正要望については、2003年7月23日の定例理事会で要望項目の方向性が承認され、9月4日の政策委員会でその後の推移を踏まえ要望内容を決定、9月24日の定例理事会で報告・承認された。

なお、同要望は従前通り「海運税制関係要望事項」、「国際課税関係要望事項」、「一般企業税制関係要望事項」に区分の上、取りまとめている。概要は以下の通りである。(詳細は【資料】参照)

(1) 海運関係事項

海運関係税制要望事項については、平成15年度末をもって期限が到来する「国際船舶に係る登録免許税の軽減措置」、「外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置」、「外貿埠頭公社が所有および今後取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置」等の延長を要望するとともに、昨年度も要望した「とん税、特別とん税の廃止または軽減」を16年度も要望することとした。

(2) 国際課税

「タックスヘイブン対策税制の改善」等の国際課税関係要望事項については、かねてより強く要望しているタックスヘイブン対策税制の改善(特定外国子会社と国内親会社との損

益合算を、赤字子会社の損失についても対象とする等)の他、外国税額控除制度の見直し等につき、国際課税連絡協議会※に参加している各団体と連携し、訴えていくこととしている。

※国際課税連絡協議会：2000年7月に(社)日本貿易会の呼びかけにより、関係業界間で共通する国際課税問題の改善に向け、設置され、現在23団体が参画。(本誌2000年10月号P.8参照)

(3) 一般税制

一般税制については、「法人税の実効税率引き下げ」、「償却制度の改善」、「償却資産に係る固定資産税の廃止」、「受け取り配当金の益金不算入制度の改善」等についても、日本経済団体連合会等とも歩調を合わせ、実現を図ることとしている。

当協会は、2003年12月に予定されている政府による税制改正案決定に向け、これら要望の実現を目指し、国会議員をはじめとする関係各方面に強力に要望活動を行っていくこととしている。

2. 平成16年度政府予算要求について

国土交通省をはじめとする関係省庁は、平成15年8月末に平成16年度予算概算要求事項を決定し、財務省に対して要求を行った。

概算要求事項のうち、海運関係では、放置座礁船対策として約3億円、国際船舶職員緊急養

成事業費補助（若年船員養成プロジェクト）に3,600万円等を要求している。

また、これとは別に外航船舶の建造等を対象とした貿易物資安定供給のための財政投融资（日本政策投資銀行融資）として411億円、運輸施設整備事業団の借入金に対する政府保証として530億円をそれぞれ要求している。

その他、港湾局関係では、保安対策に係わる改正 SOLAS 条約への対応として230億円、スーパー中樞港湾の育成として5億4,000万円を要求している。さらに、海上保安庁は海上における治安対策の強化として約232億円、航路標識整備事業として約59億円をそれぞれ要求している。

（企画調整部）

【資料】

平成16年度税制改正要望

○海運税制関係要望事項

1. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長

本措置（本則税率4/1000を1.5/1000に軽減）は、平成16年3月末をもって期限が到来するが、諸外国に比べ割高な日本籍船の取得・保有にかかる諸税の軽減を図るとともに、国際船舶の国際競争力の強化に資するため、本措置を延長すること。

2. 外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の延長

本措置（課税標準4/5）は、平成16年3月末をもって期限が到来するが、三国間輸送が増加傾向にあるなか、外航用コンテナの国内滞留率は1割程度にすぎないのが実状であり、応益負担の考え方から、課税標準を軽減することが妥当である。また、コンテナ航路における諸外国海運との国際競争に伍していくためにも本特例措置を延長すること。

3. とん税、特別とん税の廃止または軽減

外航船舶はとん税、特別とん税の他、船舶固定資産税、入港料等を重複して負担している。入港による応益負担は当然のことであるが、これらの公租公課は諸外国に類例のない重複賦課である。港湾の国際競争力強化および物流コストの軽減の観点から、本税の廃止または軽減（1/3）を求める。

4. 外貿埠頭公社が所有および今後取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置の延長

埠頭公社が平成10年3月31日までに取得した一定規模以上のコンテナ埠頭に対する課税の特例措置（課税標準1/2、および3/5）および、平成10年4月1日以降に取得する大規模コンテナ埠頭に対する課税の特例措置（課税標準当初10年間1/5、以後1/2）は、平成16年3月末をもって期限が到来するが、国際的に見てわが国港湾のコスト高が指摘されているなかで、本措置が廃止され、埠頭借受者に負担が転嫁されることとなれば、海運企業の経営を著しく圧迫、ひいては物流コスト増をもたらすことになる。今後とも物流サービスの安定供給を図っていくために本軽減措置を延長すること。

5. 中小企業投資促進税制の延長

当該税制（30/100の特別償却または7/100の税額控除）は、平成16年3月末をもって期限が到来するが、中小船主のリプレースを促進する観点から、本制度を延長すること。

6. 海外投資等損失準備金制度の延長

平成16年3月末で期限が到来する本制度の適用期間を延長すること。

7. 船員の支払給与に係る課税標準の特例措置の創設

外形標準課税に係る付加価値割の課税標準の算定に当たり、船舶の乗組員に対して支出される報酬給与額を算定方法から控除すること。

○国際課税関係要望事項

1. タックスヘイブン対策税制の見直し

- (1) 特定外国子会社につき、留保所得ある子会社のみならず欠損金のある子会社も合算対象とすること
 - (2) 欠損金繰越期限を撤廃すること
 - (3) 軽課税国の判定基準を引き下げること
 - (4) 課税済留保金額の損金算入制限を撤廃すること
 - (5) 控除未済課税済配当の控除期間制限を撤廃すること
 - (6) 適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外すこと
2. 外国税額控除の見直し
- (1) 一括限度方式の堅持
 - (2) 控除限度超過額の損金算入制度の創設
 - ① 控除限度超過となった外国法人税については繰越か損金算入の選択を認めること
 - ② 控除不能が確定した繰越外国法人税については損金算入を認めること
 - (3) 控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間制限を撤廃すること
 - (4) 間接外国税額控除制度の拡大
 - ① 間接外国税額控除に係る持ち株比率の制限を現行の「25%以上」から、欧米先進国並みの「10%以上」とすること
 - ② 間接外国税額控除の対象範囲を孫会社から、曾孫会社まで拡大すること
 - (5) みなし外国税額控除制度の維持
 - (6) 地方税から控除未済となった金額の還付制度の創設
 - ① 地方税から控除未済となった金額は、法人税と同様に還付すること
 - ② 還付が認められない場合は、少なくとも損金算入を認めること。

○一般企業税制関係要望事項

1. 法人税の実効税率の引き下げ
2. 連結納税制度の改善
 - (1) グループ内の寄付金の容認
 - (2) 小規模子会社の交際費損金算入
 - (3) 連結納税子会社の連結納税適用以前の欠損金の当該子会社の利益との相殺
 - (4) 連結対象に特定外国子会社（100%）も含める
3. 償却制度の改善
 - (1) 税法上100%償却を可能にすること
 - (2) 船舶の耐用年数の短縮（税法上の償却と会計上の償却を分離させることを条件とする）
4. 償却資産に係る固定資産税の廃止
5. 欠損金の繰越期間制限の撤廃
6. 欠損金の繰戻還付不適用措置の廃止
7. 受取配当金の益金不算入制度の改善
 - (1) 特定利子規定の復活
 - (2) 特定株式以外の株式に係る受取配当の益金不算入割合の引き上げ
8. 退職給与引当金制度の復活
9. 事前確認制度の導入
10. 交際費の損金算入
11. 減価償却費、各種引当金・準備金、圧縮記帳積立金等の各種項目における税法での損金経理・利益処分経理要件の撤廃



海運ニュース

国際会議レポート

1 コンテナの構造欠損の検査ガイダンス案がまとまる —IMO 第8回危険物、固体貨物及びコンテナ小委員会(DSC8)の概要—

国際海事機関 (IMO) の第8回危険物、固体貨物及びコンテナ小委員会 (DSC8) が9月22日から26日まで間、ロンドンのIMO本部で開催された。主要議題は、コンテナの構造欠損のガイダンスの策定、固体ばら積み貨物の安全規則 (BCコード) の見直し、および同コードの全面強制化の是非などであった。

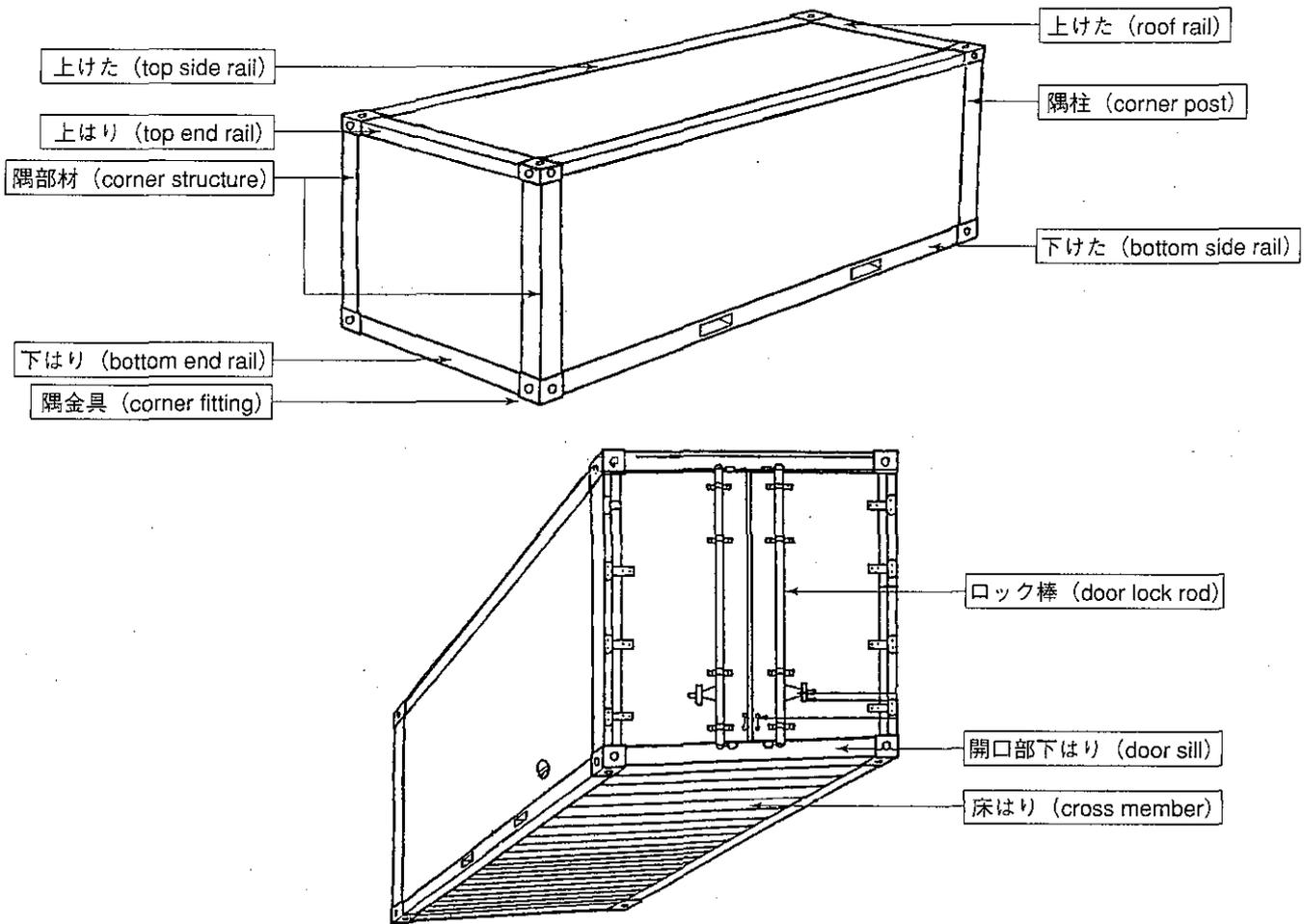
また、船舶が諸外国に寄港した場合、寄港国の政府には船舶の安全性を検査するポートステートコントロール (PSC) と呼ばれる制度があるが、コンテナに対してPSCを行う場合、コンテナの安全性を判断する統一的な欠損基準が存在しないことから、統一した欠損基準の策定が検討された。その結果、現在国際標準化協会 (ISO; International Organization for Standardization) が策定中の欠損基準を流用するかたちでガイダンスが策定されることとなり、来年10月に開催されるDSC9で最終化が図られることとなった。

1. コンテナの構造欠損のためのガイダンスの策定

(1) コンテナの構造とその検査

海上貨物輸送に利用されるコンテナは〈図〉のような構造となっており、各コンテナには、収納する事ができる最大の重量が決められている。その重量を越えて貨物を積載すると、コンテナ自体と貨物の重量を支えている Top side rail、Bottom side rail などの強度部材に亀裂が生じたり、最悪の場合はコンテナが折れ重大な事故につながる。そのような事故を防止する目的で、コンテナ所有者である船会社、コンテナリース会社はコンテナの構造の検査等を義務付けるコンテナ安全条約 (CSC条約: Convention on Safe Containers) に従い、Top side rail、Bottom side rail などの強度部材の検査を行い、コンテナの安全を確保している。しかし、CSC条約に規定される強度部材の基

(図1) コンテナの構造および強度部材名



準は統一されたものではなく、船会社、コンテナリース会社はそれぞれ異なる基準を利用し検査を行っているのが実情である。

(2) 審議の様様

昨年9月に開催されたDSC7では、統一したコンテナの強度部材などの欠損基準を定めるガイダンスの必要性が承認され、ガイダンス案を検討するための作業部会が結成された。今次会合までにガイダンス案の検討が行われ、会合の冒頭でガイダンス案が報告された。

しかし、ICS(*1)より、今まで統一された検査基準を基にコンテナの強度部材を検査していないにもかかわらず、重大な事故が発生していないことから、新たなガイダンスの必要性があるのかという疑問が出された。しかし、ノルウェー、ベルギー、カナダ、イスラ

エル諸国がPSCを実施する際の統一基準を示すガイダンスがないことを指摘したため、ガイダンスの策定が検討されることとなった。

ガイダンスの検討にはスペイン、ドイツ、アメリカ、ベルギー、デンマーク、イギリス、日本、ICS、IICL(*2)が参加した。昨年9月から作業部会のリーダーを務めたスペインより、作業部会がまとめたガイダンス案を基に基準を検討する提案がなされたがイギリス、ノルウェーより作業部会が策定したガイダンス案は、検査項目が多く内容が複雑で使い勝手が良くないことや、基準が厳しいという意見が出された。その結果、ISOが提案した欠損の基準、および英国が提案したガイダンスの概要を合体する形で〈表〉に示すような強度部材の欠損値が盛り込まれたガイダンス案が策定

された。

これにより、今回提示された欠損基準をもとにPSCが実施された場合、Top side Railに60mm以上の凹みが発見された場合、コンテナの安全性に問題があることが指摘され、そのコンテナの輸送が停止されることとなる。

(* 1 ICS; International Chamber of Shipping 各国船主協会の国際団体)

(* 2 IICL; Institute of International Container Lessors コンテナリース会社の国際団体)

表 コンテナ構造部材の欠損基準の一例

部 材 名	安全でないと判断される基準
Top Side Rail	部分的な凹みが60mm以上または部分的な割れ目の大きさが45mm以上の場合
Bottom Side Rail	部分的な凹みが100mm以上または部分的な割れ目の大きさが75mm以上の場合
Header	部分的な凹みが80mm以上または亀裂がある場合にはその大きさが80mm以上の場合
Corner Posts	部分的な凹みが50mm以上または亀裂がある場合にはその大きさが50mm以上の場合
Locking Rods	施錠用ロッドに1つ以上の損傷がある場合

(3) 今後の展開

今回策定されたガイダンス案は、来年10月に開催されるDSC9にて最終化が図られ、その後開催される海上安全委員会(MSC)にて承認された後に発効することとなる。

ガイダンスの策定に際し、欠損の基準が現在各船会社やコンテナリース会社が利用している基準よりも厳しいものとなり、PSCで安全性の問題が指摘された場合、コンテナ内の貨物を別のコンテナに移し替えるなど輸送が滞り、修繕費用の増加が懸念され船社に大きな影響を与えることとなる。

その為、作業部会には日本をはじめ船会社関係者、ICS、およびIICLなどPSCを受ける側の立場の者が参加した。その結果、コンテ

ナの安全性が確保できる範囲で最小限の欠損基準を策定し、円滑なコンテナ輸送が妨げられず、かつ修繕費用が増大しないように船会社やコンテナリース会社の意向が強く反映されたガイダンス案となった。

2. 固体ばら積み貨物の安全実施規則(BC Code)の見直し

(1) BC Code の内容

BC Codeとは「Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes」の略称で、石炭、木炭(チャコール)などの貨物をばらで船積みする場合、その貨物が安全に輸送されるように貨物の性状、発火・発熱の条件、船積み前の船倉の清掃状態、雨中の荷役の可否、航海中の換気の要否、他の貨物との隔離要件などの情報が記載されている。(以下ご参照)

(2) BC Code の強制化の検討

現在、同コードの規定に従うか否かは本船の判断に委ねられている。本小委員会では継続的に貨物の運送要件に関する記載内容の見直しを検討してきたが、本年5月に開催されたMSCでは、バルクキャリアの安全性を高める目的で同コードを強制化することが提案され、今回のDSC8で検討されることとなった。

(3) 審議の様相

バルクキャリアの安全性を向上させるためにはBC Codeの強制化は有効であるとしロシア、オランダ、ノルウェー、イタリア、スウェーデン、オーストラリア、ポーランド等が強制化に賛同した。

他方、日本はBC Codeを全面的に強制化した場合、船倉の清掃など安全性の向上とは無関係な部分も強制化されることとなり、安全性を向上させる部分とそれ以外の部分を分けて検討する必要があることを指摘し、アメリ

BC Code の内容（例；木炭、チャコール）

〈性 状〉

- ・自然発火しやすく、水と反応して自然発熱する。
- ・貨物積載場所が酸欠状態になるおそれがある。

〈注意事項〉

- ・クラス4.2—自然発火性物質—の活性炭は、ばら積みして運送しないこと。
- ・活性炭は、船積み前に13日間以上大気に晒すこと。
- ・温度が55℃を超える活性炭は船積みしないこと。
- ・活性炭の水分値は、10%以下とすること。
- ・船積み前先立って製造者または荷送り人は、付録 D. 8 に定める試験結果に基づき、本貨がクラス4. 2 に該当しない旨を記載した証明書を作成しておくこと。活性炭については、大気への暴露期間についても記載すること。

〈隔離要件および積付け要件〉

- ・クラス4. 1—可燃性物質—として隔離すること。
- ・油分の多い物質とは同一の船倉または区画に積載しないこと。
- ・実行可能な限り、乾燥状態を保つこと。

カ、デンマーク、中国、イギリス、バハマ、ICS、IRU も日本同様に全面強制化に対し慎重な姿勢を示した。

今次会合では貨物の運送要件に関する記載内容の見直しを中心に議論が進められ、BC Code の強制化の範囲に関する議論は次回の DSC 9 以降に持ち越されることとなった。

4) BC Code 強制化の問題点

BC Code の強制化の検討は過去数回にわたり本小委員会で議論されてきたが、昨年5月に開催された MSC で BC Code を Bulk Carrier

Code と思い込んだ、ある国の代表団が、同コードの強制化とバルクキャリアの安全性を盲目的に関連付けたことが強制化の議論に拍車をかけることとなった。

当協会は、同コードの強制化に関しては、本当にバルクキャリアの安全性向上につながる部分を特定すると共に、船倉の清掃など強制化に適さない部分を明確に区分するように船主意見の反映に務めることとしている。

（海務部）

内外情報

1

海運関係分野の一層の規制緩和を要望

—石原国交大臣・金子規制改革大臣宛てに32項目を要望—

当協会は、2003年9月30日、石原伸晃国土交通大臣および金子一義行政改革担当・規制改革担当大臣に対し、32項目（継続14、新規18）からなる規制緩和要望を提出した。これは、2001年（平成13年）3月30日に閣議決定された「規制改革推進3か年計画」の平成15年度末（最終）

改定への意見反映を目的としたものである。

政府における規制改革の推進については、平成12年度までは、行政改革推進本部の「規制改革委員会」において調査審議されてきたが、平成13年度以降は、同委員会の「規制改革についての見解」（平成12年12月12日）を受け、2001年

(平成13年) 4月1日、内閣府に政令で設置された「総合規制改革会議」において調査審議されることとなっている。

当協会は「規制緩和推進計画」の開始時より、海運関係分野の規制緩和要望を行っており、これまで多くの当協会要望に対しかなりの改善措置が講じられてきているが、今般、当協会要望事項についての2002年(平成14年)4月から2003年(平成15年)3月までの間の進捗状況を確認し、未だ措置されていないもの、もしくは措置不十分のものについての措置を改めてお願いす

【資料】

海運関係規制緩和要望項目

平成15年9月30日

(社)日本船主協会

I. 制度上改善すべき項目

1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し(円滑な国際物流を可能とする観点から)

① 港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)ならびに諸料金(入港料等)の適正化
船舶には、入港に際して、とん税、特別とん税、船舶固定資産税の港湾関係諸税、ならびに入港料等の港湾関係諸料金など様々な公租公課等の負担が課されており、これらの徴収の考え方を明確にした上で、諸外国のそれらと比べての負担水準の適正化を図ること。

② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化

原価主義に基づく料金の妥当性の検証および荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等を勘案したより弾力的で国際競争力のある料金設定とすること。

③ 港湾運送事業の更なる規制緩和

平成12年11月に施行された改正港湾運送事業法で対象とされた主要9港以外の規制緩和についても、特定港湾の指定拡大を含め、継続的な検討が必要である。

④ 港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化

本年7月23日より輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化が関係各省庁により実現されてはいるが、実態は各種申請・手続の見直しや簡素化がなされておらず利便性の向上には結びついていない。従って、全ての関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、さらに省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削減・簡素化するとともに、関係官公庁によるデータの共通化を図り、提出が義務付けられている各種統計資料を抜本的に見直すよう要望する。(具体的な要望項目は「別紙」参照)

るとともに、当協会会員企業から新たに要望のあった項目を加え、「規制改革推進3か年計画」の最終改定に向け、当協会要望項目を資料の通り取りまとめたものである。

今後も海運業の健全なる発展に向け、規制の廃止・緩和が実現されるよう鋭意努力していくこととしており、本年11月に予定されている規制緩和集中受付月間にも、今回の要望項目をベースに11月の時点で改めて要望していくこととしている。

(企画調整部)

2. 船員保険の被保険者資格の見直し

国土交通省「船員職業紹介等研究会」が取りまとめた「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(2002年7月15日)」に於いて、常用雇用型船員派遣事業の制度化の方向と、これに伴い、現在禁止されている民間による船員労務供給事業に該当しない形態の整理が必要であるとして、船舶管理契約による管理船舶への配乗は労務供給事業には該当しないとの見解が出されている。

船員法上の船員の範囲について、上記見解に沿って明確化し、船舶管理契約による管理船舶に配乗する船員等について、外国籍船に雇入れされる場合も含め船員保険の被保険者資格を付与する措置を実現されることを要望する。

3. 船員職業紹介事業等の許可

職業紹介の自由化について国土交通省「船員職業紹介等研究会」に於いて取りまとめられた「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(2002年7月15日)」の結論、ILO条約(179号)採択の趣旨、及び陸上における労働者派遣事業、職業紹介事業の自由化の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業を行えるように船員職業安定法を改正されることを要望する。

II. 実務上改善を要する項目

〈船舶無線関係〉

4. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

無線局管理(インマルサット船舶地球局、海岸地球局)は同一の免許人が行うことが適切として、船舶地球局の免許人はKDDIとなっている。しかしながら、船舶地球局はGMDSS設備として搭載が義務付けられるものであり、運航管理者が当該設備を所有し、無線従事者の配置を含め実質的に管理している。KDDIが免許人となり運航管理者と主官庁との間に入ることから手続きが煩雑となる面もあることから、義務船舶局に併設される船舶地球局の設備は、船舶局の一無線設備とし、船舶の運航管理者を免許人とするよう見直すべきである。

なお、外国においてわが国と同様の制度を採用している国があるとは聞いていないが、各国における制度の状況も参考として対処すべきである。

5. 第三級海上無線通信士認定講習及び船舶局無線従事者証明訓練の海外における実施(新規)

第三級海上無線通信士認定講習及び船舶局無線従事者証明訓練は日本国内で日本語で行われており、同講習及び訓練による免状及び訓練証書の取得は日本籍船上で通信長として無線業務を実施することが出来る第三級海技士(電子通信)免状の取得条件となっている。

現在の制度では、外国人船員は同講習及び訓練を受講することができない為、第三級海技士(電子通信)免状を取得出来ず、日本籍船上で通信長として無線業務を実施することが出来ない。

日本人乗組員が減少する中、外国人船員を対象とした同講習及び訓練を海外で実施する制度を確立することを要望する。

〈港湾・海務関係〉

6. 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行制限の緩和

備讃瀬戸東、北、南航路および水島航路等においては、巨大船に対し昼間に航行するよう制限している。浦賀水道航路や伊良湖水道航路では夜間航行は制限されておらず、上記航路においても、航行制限の見直しをするべきである。

7. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長

国際条約 (International Health Regulation) では標記証書の有効期間を6ヵ月とし、さらに1ヵ月延長の採用を各国政府の裁量に委ねている。わが国では当該1ヵ月延長を認めておらず、外国政府の発給した1ヵ月延長の証書も認めていない。当該証書は国際条約に基づき締約政府が発給するものであり、有効性を認めるべきである。

8. マニラ港出港船に対する無線検疫の実施

フィリピンは国内にコレラ汚染地域をもつ国に指定されており、同国出港後5日以内に日本に入港する船舶は、無線検疫制度の適用を受けられず、検疫錨地において検疫を受けなければならない。同国マニラ港とわが国には定期コンテナ航路が開設されているが、本邦港湾まで概ね4日程度で到着するため検疫錨地において検疫を受けなければならない、コンテナ船の効率的運航を阻害する。フィリピン同様中国も汚染地域に指定されているが無線検疫は適用されており、マニラ港出港船についても同様の措置が必要。

9. 船舶に備え付ける医薬品等の見直し (新規)

船員法及び告示において品名まで規定されているが、既に製造中止となっているものがあったり、外地では入手不可能であるなど、現状に則していない為医薬品の品名を削除するか訂正するなどの見直しを要望する。

10. 雇入れ契約の公認手続きの見直し (新規)

日本籍船において雇入れ契約の公認手続きは船長又はその代理人 (船舶所有者又は海事代理士) が行なうことと船員法及び海事代理士法で規定されており、現在船長自らが運輸局窓口へ出頭している。日本人乗組員が少数化していることなどから、上記手続き業務を外国人乗組員等による手続きでも可能とするか、E-MAILやFAXによる電子通信による申請を認める制度を確立することを要望する。

11. 船員個票の廃止 (新規)

外航日本人船員の多くは常時雇用船員であり、これら常時雇用船員にとって船員個票は形骸化しているので廃止を要望する。

12. 外国人船員に対する船舶衛生管理者資格の付与及び認定 (新規)

日本籍船において、外国人船員が船舶衛生管理者となれない為、少ない日本人船員への業務の過度な偏りが出来ており、外国人船員が船舶衛生管理者となれる制度を確立することを要望する。

13. 船舶衛生管理者適任証の発給手続きの見直し (新規)

船舶衛生管理者適任証は申請者の住所地を管轄する地方運輸局経由で国土交通大臣に申請することになっているが、単身赴任者など住所地と勤務地が一致しない場合もあるので最寄りの運輸局で申請可能とする制度を確立することを要望する。

14. 海外駐在員に対する海技免状更新手続きの見直し（新規）

現在の制度では、海技免状の更新手続きについて、必要書類は郵送で申請可能となっているが必要な健康診断については日本で受診しなければならず、海外駐在員などの申請者にとっては負担が大きいため、外国の医療機関での健康診断も認める制度とすることを要望する。

15. 船員手帳の健康診断における指定医制度の廃止（新規）

船員法により要求される年1回の健康診断は、船員手帳への記載が指定医に限定されている。指定医から遠隔地に居住している者の為に最寄りの医師による健康診断を認める制度とすることを要望する。

16. 欠員届・欠員補充届の見直し（新規）

欠員届・欠員補充届の手続き要領の電子化が図られているが、郵便番号が必須入力項目になっている為、外国人船員については電子化システムを利用できず運輸局へ出向かなければならない。外国人船員に対応したシステムへの改善を要望する。

17. 就業規則上の定員記載の廃止（新規）

就業規則に定員の記載が求められる為、定員の変更毎に届出が必要となる。最少定員は最少安全配員証書に基づき担保されている為、就業規則上の定員記載を廃止することを要望する。

18. 放射線業務従事者にかかる健康診断結果の報告の廃止（新規）

船上で放射線業務に従事する者は6ヶ月毎の健康診断と、船舶所有者による診断結果の運輸局への報告及び10年間の記録保管が求められている。

診断記録の確認は船員労務官による検査時にも行われ重複しているため、健康診断毎の報告は廃止されることを要望する。

19. 海技免状記載事項の見直し（新規）

STCW条約で要求される海技免状の有効期間は5年以下であるが、日本の海技免状は有効期間が5年以上の表記になっている為、PSC検査時に指摘される場合があるので、STCW条約の要件を満たすように海技免状の有効期間の見直しを要望する。

20. 海技試験制度の見直し（新規）

海技試験の受験申請は試験開始日の35日前から15日前までに行わなければならないが、その後の筆記試験及び口述試験の受験には長い日数を要する制度となっているが、受験者がタイミングよくこれらの期間に休暇をとれるとは限らないので、申請日から受験日までの日数を短くすることを要望する。

また現在、筆記試験期間が完了したあと口述試験期間となっている為、口述試験のみの受験者は申請してから受験日まで長い日数を待機せねばならないので、口述試験のみの受験者がいる場合は筆記試験期間と同時期から口述試験を開始するなどの申請日から受験日までの日数を短くすることを要望する。

21. 『限定近海船』の船員配乗要件の早期具体化

内航船舶の航行区域（沿海区域）は、一部規制緩和されているが、原則として離岸距離20海里以内の水域とされている。しかしながら、本規制によると、地理的形状により、発着地間の最短距離を直線航行できなくなる等から、航海距離が長くなり、その分多くの時間と燃料を必要とするなど内

航海運の運航効率を低下させている。

船舶安全法関係では、内航船舶の設備・構造も近代化され、安全性も向上していることとして、直線航行が可能な所謂「限定近海船」が平成13年10月までに措置されている。(但し、本州～沖縄航路の一部においては「近海海域」が存在するため、沿海資格船舶での航海ができない。)

しかし、現状の船舶職員の配乗(人数・資格)については、船舶安全法上の「限定近海区域」のような区分がないため、船舶安全法に定める航行区域での航海が不可能となっている。

この問題については、平成14年4月に設置された官民および学識経験者で構成される「内航海運乗組員制度検討会」の下部組織「内航貨物船部会」の中間報告のなかでは、限定近海の新設(船舶職員法の配乗表に係る航行区域の見直し)が検討議題になっていることから、結論を取りまとめ、限定近海船のスムーズな運航を早急に実現するよう要望する。

〈保険関係〉

22. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

船体保険と不稼働損失保険を一体で付保する場合は、低コストでの付保が可能であるが不稼働損失保険については海外付保ができないため、船体保険の海外付保のメリットが生かされていない。このため日本籍船の不稼働損失保険についても、海外付保を自由化すべきである。

〈客船関係〉

23. マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長

乗員の上陸は15日を超えない範囲で許可されており、マルシップ外航客船については、初回の申請で15日の上陸許可を得た後、必要な時点で再度申請することにより新たに15日の上陸許可が認められている。但し、3度目以降の上陸許可申請は、外国へ向け出港し再度日本の港に入港しない限り受け付けられない。近年におけるマルシップ外航客船の国内就航状況に鑑み、上陸許可期間の延長や数次上陸許可を認めることなどが必要。

24. 日本籍船でのカジノの自由化

日本籍船上では現行刑法が適用されるため、公海上にあってもカジノが禁止されている。国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、カジノの運営が非合法とならないよう所要の法整備を行うこと。

〈その他〉

25. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録抹消等に係る手続きの簡素化

① 日本籍船の登記・登録の一元化

日本籍船の登記・登録は、二元的制度の下で手続きが複雑になっている。船舶の登録抹消時には管海官庁から登記所への囑託により手続きが一元化されていること、航空機においては航空機登録法による航空機の登録と航空機抵当法による抵当権の登録が航空機登録令のもとに一元化されていること、さらに自動車においても同様の制度となっていることを踏まえ、船舶の登記・登録の一元化を図り、速やかで合理的な登記・登録を可能にしていきたい。

本件については、申請者の負担軽減の観点から、登記・登録の実質的な検討を行い、その結果を踏まえ所要の措置を講ずるとされいながら未だ長期にわたり措置されていないので早期実施

をお願いしたい。

② 船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元化

既に登録済の船舶において船舶原簿と船舶登記簿に変更があった場合、両者共通の事項については、「変更登録を行った管海官庁から登記所への嘱託による変更登記の方法等を採用することにより、実質的な一元化を図る」方向で法務省・国土交通省間での協議が進められているとのことだが、速やかに変更手続きの一元化を実現していただきたい。

本件については、事務の一元化までの間、国民の負担を出来る限り軽減するための制度として、管海官庁からの嘱託による変更登記の制度（嘱託制度）を採用する方向で、その具体的方法を検討中との回答があるが、早期実施をお願いしたい。

③ 国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し

海上運送法第44条の2に規定される国際船舶については、海外譲渡届の提出にあたり、売買契約書（英文・和文）の添付が求められており、併せて運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書（英文・和文）の提出が求められている。登録抹消手続きを行う際の売買契約書の提出を不要とする方向で具体的措置の検討中とのことであるが、速やかに実現していただきたい。

また、日本籍船の登録抹消にあたり運輸局に提出する書類のうち、売買契約書・受渡議定書・委任状については、国際化の流れに鑑み、英語を正文とするものについては、和訳の添付を不要としていただきたい。

26. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化

船舶の建造許可申請手続きの簡素化については、現在検討が進められている OECD 造船協定が発効した際に、臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行うとのことであるので、同協定発効後速やかな見直しをお願いしたい。

また、同協定発効前における手続きの簡素化については、平成15年度初頭の実施を目標として検討を行っているとのことであるが、早期の実施をお願いしたい。

27. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の廃止を含む抜本的な見直し

法律・省令等に基づき、船舶運航事業者には、「外航船舶運航実績報告書」、「外航船舶動静報告書」等の提出が必要とされている。また、例えば、定期航路事業については、寄港地や船舶に変更が生じた場合、「外航貨物定期航路事業変更届出」等の提出が必要となっている。

これら報告書については、近年、一部簡素化されてきているが、依然として他の報告等と重なるデータが多く、また貨物輸送の現状にそぐわないと思われるデータの提出も求められているため、船舶運航事業者にとって過度の負担となっている。近年、各種手続きについての電子化やワンストップサービスの実現が図られており、省庁間のデータ共有化が図られれば、これら報告で求められているデータの事業者による提出は不要になるものと思われる。

現在、簡素化可能な書類・項目の個別具体的な抽出に当たり、新たな要望の提出により再検討するとの回答がなされているので、廃止を含む抜本的見直しをお願いしたい。

28. 労働統計調査の統合（新規）

国土交通省よりその調査が依頼される「船員統計調査」と「労働統計調査」は、内容が重複してい

るのでどちらか一方の調査への集約を要望する。

29. 解撤等のために輸出される船舶のバーゼル法に基づく輸出承認手続きの廃止（新規）

1989年に制定された「特定有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約」（以下、バーゼル条約）では、条約制定当時解撤船舶をその対象とすることが考慮されていなかったことから、2004年10月の第7回締約国会議までに、解撤船舶がいつ有害廃棄物となり得るかという問題も含め、同条約の解撤船舶への適用について法的側面からの検討を行うこととしている。

当協会の了解ではこれまでに解撤船舶全体を有害廃棄物とみなす事例があるのはオランダ、トルコ、ベルギーのみで、このうち、オランダ、トルコにおいては、輸出入を拒否された船舶が港に放置され、環境保全という条約本来の趣旨を歪めることとなっている。また、2003年中に策定される国際海事機関（IMO）のシップリサイクルに係るガイドラインの最終案では、リサイクル国に解撤船を引渡す船主は旗国とリサイクル国に報告すべきとするに留めているが、これは自由に国境を越えて活動する船舶にバーゼル条約の考え方をそのまま当て嵌めることは拙速であり、更なる議論が必要との配慮からである。

このような状況下、わが国では、平成11年5月の通達「解撤等を行うために輸出される船舶の輸出承認について」（以下、通達とする）により解撤船舶をバーゼル条約の対象とする見解を示しているが、同条約の手続きに従って解撤船舶を輸出することは実質的に不可能である。バーゼル条約の対象となる物質は船舶運航に必要な機器類の内部などにも含まれていることから、その全てを把握することは極めて困難であるとともに、リサイクル国への最終航海前にそれらの機器類を除去することは船舶の安全運航に支障を来たしかねない。

以上のように、船舶へのバーゼル条約の適用については、国際的な議論が未だ進行中であり、こうした動きと歩調を合わせると共に、日本籍船の円滑な解撤を実施するために同通達を廃止するよう要望する。

30. 内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和（新規）

現行制度では、主に海上輸送用であるトレーラー・シャーシの自動車検査証の有効期限は、毎日陸上輸送している一般のトラック同様1年である。しかし、シャーシは動力を持たず、トレーラー（ヘッド）に牽引されるだけであり、また、本船船内または港頭地区駐車場に停車している状態が長く、走行距離は短いものとなっている。

このため、内航輸送用のトレーラー・シャーシに対する車検制度を現行の1年から3年にすべきである。

31. 内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し（新規）

自動車の保有者は車庫法により保管場所を確保しなくてはならないが、同法は海上輸送用トレーラー・シャーシについても適用される。現行ではシャーシも一般のトラック同様、車庫が必要であるが、内航輸送用シャーシの車庫の利用実態は、船内及び港頭地区の駐車場に限られ、かつ運用上常時海上輸送のものもある。

また、トレーラーヘッド、シャーシ夫々1台ずつの車庫取得に加え、港頭地区におけるヤードの確保が仕出し地／仕向け地両方で必要となり、実質取扱いトレーラー・シャーシの約4倍の車庫の確保

が必要となる。

このため、内航輸送用に利用されるシャーシについては、利用実態に合わせて車庫に関する規制を見直し、車庫一台のスペースで複数台数登録できるようにすべきである。

32. 国内海上輸送船舶の使用する燃料油に関わる特例措置の導入（新規）

わが国では国内海上輸送船舶の使用する燃料は内貨油として、石油税及び輸入関税等が賦課されており、国内各産業の割高な物流コストの一因となっている。

従って、国内各産業の物流コスト引下げの観点から、内航船の運航コストに占める割合の大きい燃料油については、免税油の使用を認めるなどの特例措置を講ずるべきである。

特に、環境の視点より、物流分野においてはモーダルシフトの推進が強く求められていることから、これを早急に推進するためにもこの特例措置は是非必要と考える。 以上

別 紙

輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化に関する具体的内容

1. 港湾諸手続きの簡素化関連

- ① 現行の港湾・輸出入諸手続き全ての見直し
 - ・各種手続きの改廃に向けた検討
 - ・申請書類の徹底した簡素化
 - ・従来の慣行等の見直し（現物主義の廃止、簡易申告制度の抜本的改善、事後申告の検討等）
- ② 入出港時に提出する各種書類の徹底した簡素化と EDI 化・ペーパーレス化
 - ・NACCS データの有効活用による船社等に課されている届出義務の免除
 - ・申請データや各種統計資料の関係官公庁による共有化
 - ・EDI 対象メッセージの統一及び各コードの標準化
 - ・システム使用料のミニマイズ化等、申請者の負担軽減

2. 輸出入手続の簡素化

- ① 通関関係
 - ・CSC プレート付輸入（非マル関）コンテナの輸送機器としての無条件通関許可または無期限免税一時輸入の承認
 - ・海上コンテナの内貨の輸送禁止（2 回以上）の緩和または廃止
 - ・免税コンテナの再輸出期間の延長
 - ・同再輸出期間延長申請提出義務の廃止または許可期間延長
 - ・空荷で輸入されたコンテナ（非マル関）の空荷での再輸出に対する免税措置の拡大
 - ・フラットベッドコンテナの輸出入貨物の容器輸出入（納税）申告義務の廃止
- ② 植検関係
 - ・植検対象貨、内航船接続時の積替届の廃止

以上

2

海事保安問題に関する国内法の概要

—改正海上人命安全条約および船舶と港湾の国際保安コードへの対応状況—

来年(2004年)7月1日に発効する、海上におけるテロ行為等への対策として定められた、「改正海上人命安全条約(SOLAS条約)」と「船舶と港湾の国際保安コード(ISPSコード)」に対応する国内法は、現在、その整備が急ピッチで進められているが、このほど、船舶に求められる保安措置について、その概要が以下のとおり明らかになった。

1. 対象船舶

国際航海に従事する旅客船および総トン数500トン以上の旅客船以外の船舶(漁船等を除く)。

2. 船社(船舶管理会社)が行う措置

1) 保安計画の策定等

2004年の7月1日までに船舶の保安計画を策定し、旗国主管庁の承認を受けたことを示す保安証書を船舶に備える必要があるが、その手順は次のとおりである。

イ) テロ等に対する船舶の脆弱性を評価したうえで、その評価結果を文書化し、会社に備え置く。

ロ) 上記保安評価に基づき、船内の立入り禁止区域の設定や船内巡回の実施手順など、船舶の保安確保のために必要な事項を内容とした保安計画を策定し、保安評価書と共に主管庁に提出して、その承認を受ける。

(この承認業務は、旅客船を除き、政府の認定保安団体として船級協会も実施できることになった。)なお、承認を受けた保安計画は船舶に備え付ける。

ハ) その後、本船上において、承認された保

安計画に適合した保安体制が実施されているかどうか、その状況が検証され、合格した船舶には保安証書が発給される。(この検証業務についても、旅客船を除き、政府の認定保安団体として船級協会も実施できることになった。)

2) 保安警報装置の設置

テロ等により、船舶が危険な状況にあることを、沿岸国などに通報するための警報装置を船舶に設置する必要がある。国際海事機関(IMO)では、警報装置の通信手段として、インマルサット等の人工衛星を利用したシステムを例示しているが、警報の通報先も含め、その具体的な規格等については、まだ決定していない。

なお、2004年7月1日以前に建造された船舶については、国際条約と同様に、その設置に関して一定の猶予期間が設けられる。

① 高速旅客船を含む旅客船、ならびに総トン数500トン以上の油タンカー、ケミカルタンカー、ガス運搬船、バルクキャリアおよび高速貨物船にあっては、2004年7月1日以後に行われる最初の無線設備の検査までに設置する。

② 総トン数500トン以上の他の貨物船および移動式海底資源掘削ユニットにあっては、2006年7月1日以後に行われる最初の無線設備の検査までに設置する。

3) 保安職員の選任等

保安職員を選任し、会社と船舶にそれぞれ配置する必要がある。主な職務は以下のとおりである。

- ① 会社の保安職員は、保安計画を運用する会社側の責任者で、保安評価の実施、保安計画の策定や改訂等を実施する。
- ② 船舶の保安職員は、保安計画の船舶側の実行責任者で、船内の定期的な点検、港湾側との貨物等の保安に関する取扱いについての調整などを実施する。なお、船舶の保安管理者は、国土交通大臣の行う講習（2003年9月30日より、独立行政法人海技大学校にて開講されている）を修了した者のうち

から選任する必要がある。

なお、国土交通省海事局によれば、省令で規定されることになる諸手続き等については、現在検討中としている。しかしながら、各船舶内において適切な保安体制を確立するには、ある程度の運用期間が必要であり、各船社においては保安計画の早急な策定が求められているところから、当協会としては、早急な国内法整備を要望している。（海務部）

3

欧州ポート・ステート・コントロールがサブスタンダード船排除に向け強化

—2002年のポート・ステート・コントロール実施状況—

サブスタンダード船の排除のためにはPSC (Port State Control: 寄港国による監督) が必要であるとして、多くの国でPSC実施の体制が整備されつつあり、また、その実効性を高めるため、それぞれの地域においてPSCに関する覚書 (Memorandum of Understanding) が締結され、各国協調した実施体制が組まれている。欧州における「パリMOU」、アジア・太平洋地域における「東京MOU」のほか、6つのMOU (地中海、黒海、インド洋、ラテンアメリカ、カリブ海、西・中央アフリカ) が設立されている。

パリMOU、東京MOUおよび米国コーストガード (USCG) の2002年のPSCに関する年次報告書より、活動の概要を以下のとおり取りまとめた。

1. 欧州におけるPSC (パリMOU)

(www.parismou.org)

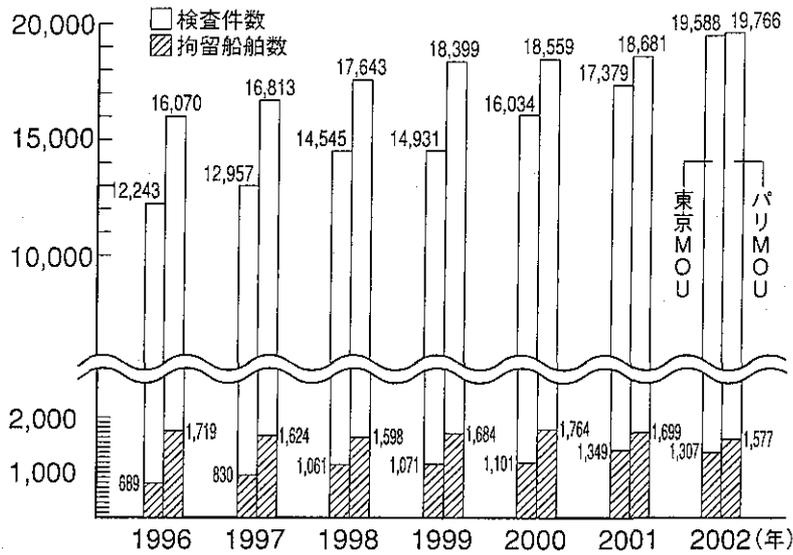
欧州におけるPSCの標準化、協力体制の強化を目的として、1982年に欧州14カ国で締結された覚書は、現在19ヶ国 (ベルギー、カナダ、ク

ロアチア、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイスランド、アイルランド、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ロシア、スペイン、スウェーデン、英国) が加盟している。

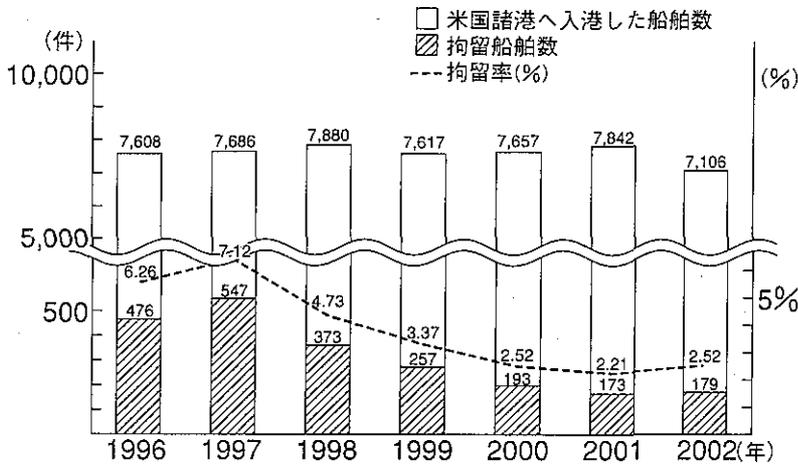
(1) エリカ号事故を契機とした安全強化策 (エリカパッケージ1) に係るEU指令の改正に従い (2003年7月22日発効)、パリMOUは高リスク船を絞り込むため以下の強硬な規則の導入に踏み切った。なお、同MOUでは、優良な船舶に対し、PSCの頻度を少なくするなどの優遇措置を与える制度を検討中である。

- ① ブラックリストに掲載された船舶で、3年間に2回以上拘留された場合、MOU加盟国港湾への入港を拒否する。
- ② 一定の船齢を超えた油タンカー、ケミカルタンカー、ガス船、バルクキャリア等で、前回の拡大検査 (expanded inspection: バルクキャリアについては貨物倉の内検が含まれる) から1年を経過した船舶は、同検査の受検が強制される。

表1 2002年 PSC 実施状況
(1) 東京 MOU、パリ MOU



(2) 米国コーストガード



③ 一定の基準 (Target Factor) に従って積算した点数が50点以上となる船舶は、Paris-MOU 域内において前回受けた PSC より1ヶ月経過後、再度 PSC を受けることとなる。

(2) 2002年は、前年比165隻増の11,823隻の船舶に対して19,766件(前年比5.8%増)の検査が実施された。拘留された船舶は2年続けて減少し1,577隻、検査件数に対する拘留率は7.98%となった。1995年にピーク(11.21%)を記録したが、緩やかに減少している。船種別拘留数を見ると、例年同様、一般乾貨物船およびばら積み船が全体の8割を占めたが、両船

種とも拘留率は減少傾向にある(一般乾貨物船12.85%(2000年)→11.77%(2001年)→10.96%(2002年)、ばら積み船9.26%(同)→8.67%(同)→6.73%(同))。また、拘留された船舶1,577隻のうち、船級協会の責任によると考えられるものが312隻(20%)あり、そのうちの297隻(78%)はブラックリスト掲載国を旗国とする船舶であった。

(3) 過去3年間の拘留状況から旗国のパフォーマンスを評価するブラック/グレイ/ホワイトリストに掲載した。ワースト4はアルバニア、ボリビア、サントメ・プリンシペ、トンガであり、パナマも引き続きブラックリストに掲載された。日本のほかシンガポール、中国、リベリア等は昨年に続きホワイトリストに掲載、イタリア、オランダ、米国はグレイリストよりランクアップしたが、ポーランド、オーストリア等はホワイトリストから落ちた。

(4) 指摘された欠陥の数は前年比0.5%増の69,079件となり、例年同様、救命、防火設備など安全に係るものが全体のほぼ5割を占めた。船齢15年以上の船舶では、26,818件の欠陥が指摘されており、5年未満の船舶の1,414件と比較し19倍にのぼった。

(5) 2002年には、同年7月に適用が拡大されたISMコードの適合に関して集中検査キャンペーンが7~9月の間実施された。タンカー、ガス船等は1998年より適用されており、証書類についてはこの4年間に改善されてきたようだが、乗組員による実際の操作等については改善の余地が残されているとしている。

また、同年2月よりSTCW条約95年改正が発効し、この適用に関して2～4月の間、集中検査キャンペーンが実施された。

これに続き、2003年には旅客船の運用面に関して、2004年には居住および作業環境に関して集中検査を実施する予定としている。

2. アジア・太平洋地域におけるPSC(東京MOU) (www.ijnet.or.jp/tokyomou/)

アジア・太平洋地域においては、1993年に18ヶ国で署名(この内、当初加盟した国は11カ国)された覚書は、2002年6月に新たにチリが加わったことで、現在の加盟国数は18ヶ国(豪州、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ、ベト

ナム)となった。

東京MOUでは、PSCに従事する検査官の能力および監査方法の平準化が重要であるとして、PSC検査官を対象とした基礎的な研修を日本において実施している。当協会は、研修カリキュラム中の実船における実習について協力している。

- (1) 総検査件数は前年比12.7%増の19,588件(域内航行船舶総数に対する検査率は78%)、このうち欠陥が発見された船舶は13,760隻。
- (2) 拘留された船舶は前年比3.1%(42隻)減の1,307隻と減少し、総検査件数に対する拘留率は6.67%となった。船種別に見ると、一般貨物船の拘留率(12.84%)は平均を大きく上回っている。
- (3) 指摘された欠陥数は前年比8.1%増の75,210件、救命・防火設備等安全に係るもので全体

表2 PSCに係る旗国ブラックリスト

パリ MOU	米国コーストガード	東京 MOU
Albania	Algeria	Bangladesh
Algeria	Antigua & Barbuda	Belize
Belize	Belize	Bolivia
Bolivia	Bolivia	Cambodia
Bulgaria	Brazil	Honduras
Cambodia	Bulgaria	Indonesia
Cyprus	Cambodia	Malaysia
Egypt	Cayman Islands	Papua New Guinea
Georgia	Croatia	Republic of Korea
Honduras	Cyprus	Russia
India	Honduras	St. Vincent & Grenadines
Lebanon	India	Thailand
Libyan Arab Jamahiriya	Lithuania	Viet Nam
Malta	Malta	
Morocco	Mexico	
Panama	Netherlands Antilles	
Romania	Panama	
Republic of Korea	Republic of Korea	
Sao Tome and Principe	St. Vincent & Grenadines	
St. Vincent & Grenadines	Turkey	
Syrian Arab Republic	Venezuela	
Tonga		
Tunisia		
Turkey		
Ukraine		
25ヶ国	21ヶ国	13ヶ国

注) アルファベット順。
ゴシック体は3グループともに共通する旗国。

の45%を占める。

- (4) 2000～2002年の拘留実績等から、パリ MOU 同様、ブラック/グレイ/ホワイトリストを作成した。日本、パナマ、リベリア等はホワイトリストに掲載されている。
- (5) 2002年2～4月の間にSTCW条約95年改正に関し、同7～9月の間にISMコードの適用に関する集中検査キャンペーンが、パリ MOU

と協調し実施された。2003年には9～11月の間、ばら積み船の安全に関する集中検査キャンペーンを実施している。

3. 米国における PSC (www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/index.htm)

米国は1994年よりPSCの強化策として、重点的に臨検を実施すべき船舶を識別するため、過

表3 種類別欠陥数

欠陥の種類	東京MOU	パリMOU	USCG
Ship's certificates and documents	2,379 (3.2)	3,369 (4.9)	2
Certification and watchkeeping for seafarers	4,065 (5.4)	5,522 (8.0)	2
Crew and accommodation (ILO 147)	606 (0.8)	1,853 (2.7)	6
Food and catering (ILO 147)	194 (0.3)	664 (1.0)	-
Working spaces (ILO 147)	374 (0.5)	602 (0.9)	-
Lifesaving appliances	13,013 (17.3)	9,009 (13.0)	13
Fire safety measures	11,838 (15.7)	8,158 (11.8)	19
Accident prevention (ILO 147)	572 (0.8)	1,429 (2.1)	-
Stability, structure and related equipment	6,204 (8.2)	9,306 (13.5)	14
Alarm signals	274 (0.4)	301 (0.4)	-
Carriage of cargo and dangerous goods	772 (1.0)	1,028 (1.5)	-
Load lines	5,299 (7.0)	3,507 (5.1)	10
Mooring arrangements (ILO 147)	752 (1.0)	1,060 (1.5)	-
Propulsion and auxiliary machinery	3,001 (4.0)	3,606 (5.2)	9
Safety of navigation	8,963 (11.9)	6,769 (9.8)	1
Radiocommunications	2,875 (3.8)	2,421 (3.5)	-
MARPOL-Annex I	5,175 (6.9)	4,421 (6.4)	6
Oil, chemical tankers and gas carriers	225 (0.3)	202 (0.3)	-
MARPOL-Annex II	71 (0.1)	64 (0.1)	-
SOLAS related operational deficiencies	2,788 (3.7)	1,353 (2.0)	-
MARPOL related operational deficiencies	528 (0.7)	341 (0.5)	-
MARPOL-Annex III	11 (0.0)	21 (0.0)	-
MARPOL-Annex V	2,337 (3.1)	701 (1.0)	-
ISM related deficiencies	2,762 (3.7)	3,210 (4.6)	15
Bulk carriers-additional safety measures	41 (0.1)	51 (0.1)	-
Other deficiencies	91 (0.1)	67 (0.1)	5
Total	75,210 (100.0)	69,079 (100.0)	100

注) 1. 東京 MOU、パリ MOU は指摘されたすべての欠陥数、USCG は拘留船舶において指摘された欠陥数を表す。
2. () 内は構成比率 (%)

去のPSCの結果に応じて船主、運航者、旗国、船級協会、PSC履歴、船種のカテゴリー毎に点数を付け、PSCを選別的に実施している。

船級協会の評価には直近3年間の平均拘留率を用いていたが、年々平均拘留率が改善されているところから、さらに効果的な絞込みを行うため、2002年にそのカテゴリーに用船者を含めるよう規則を改正した。

(1) 米国に寄港した船舶は7,106隻、総検査件数は昨年より微減の10,518件。拘留された船舶は179隻、寄港船舶数に対する拘留率は2.2%から2.5%となり、1997年(547隻、7.12%)より年々減少してきたが、微増となった。なお、パナマ籍船が寄港船舶の23%、拘留船の16%を占める。

(2) 拘留された船舶において指摘された欠陥は、救命、防火に関する設備および訓練に係るも

のが32%、安全一般に係るものが14%、ISMコードに係るものが15%を占めた。

(3) 良質な船舶に対してPSCの検査頻度を少なくするなどのインセンティブを与えるためQualship21という制度が新たに導入された。これは3年間の拘留率が1%未満などの条件を満足した国を旗国とする船舶に与えられるもので、現在、12カ国、約400隻の船舶にその資格が与えられている。

(4) PSCを効率的・重点的に実施するため、船舶に検査の優先順位を付けているが、その評価項目に、旗国、船級、運航会社に加え用船者が含まれた。入港96時間前の事前通報において報告することとされており、拘留船に係る用船者リストはUSCGホームページに掲載されている。

(海務部)

4

海賊事件の発生件数が大幅に増加

—2003年上半期IMB海賊レポートから—

国際商業会議所(International Chamber of Commerce = ICC)の下部組織である国際海事局(International Maritime Bureau = IMB)の海賊情報センター(クアラルンプール)は、2003年上半期に同センターに連絡のあった海賊事件(未遂事件も含む)の報告書を発行した。

それによると、2003年上半期の報告件数は234件で、昨年同期の171件から大幅に増加し、上半期の件数としては統計を開始して以来の最高を記録した。

地域別に見ると、東南アジアで92件(全体の39%、うちインドネシアで64件)発生しており、依然として世界で最も海賊事件の多い海域となっている。次いでアフリカ地域56件、インド地域43件と続いている。

事件の態様を見ると、昨年までハイジャック事件が年々増加の傾向にあったが、本年上半期は9件と減少した(昨年同期は14件)。その一方で、海賊の乗り込みによる事件が昨年の106件から165件へと大幅に増加している。

[主な事件の概要]

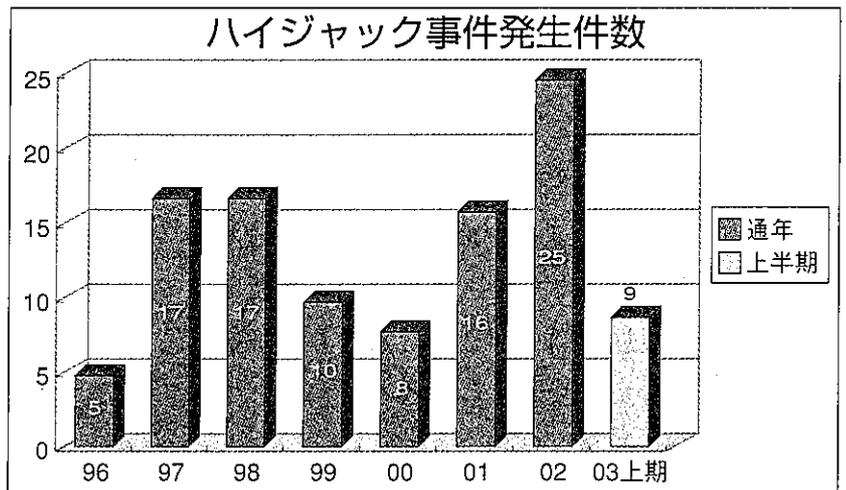
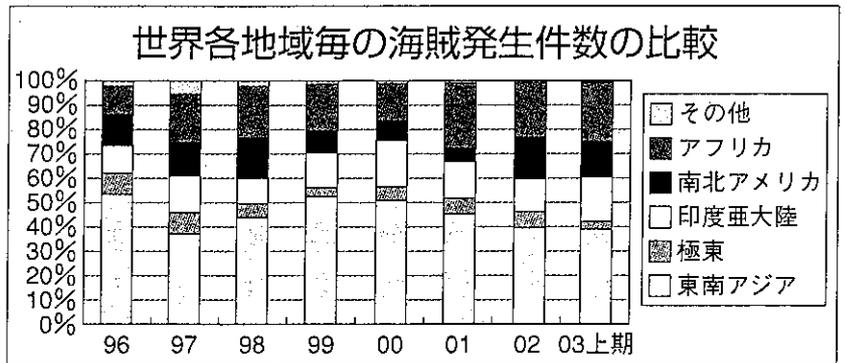
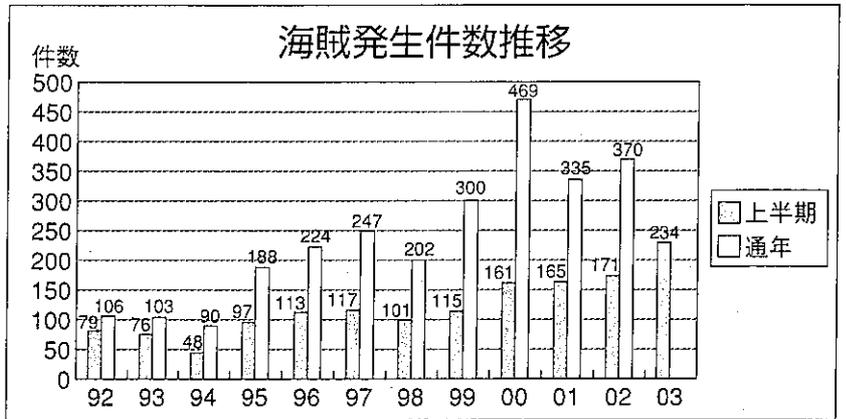
- (1) 2003年2月7日、ウクライナ籍タンカーがブラジル沖で、重火器で武装した10名前後の海賊に襲われた。警報が鳴ったため全乗組員が集まったところ、海賊が発砲し、チーフ・オフィサーが頭部を撃たれて死亡、セカンド・オフィサーも重症を負った。その後、海賊は乗組員の私物を盗んで逃走した。
- (2) 2月25日、マレーシア籍ケミカルタンカー

がインドネシア沖を航行中に、4隻のボートに分乗した8名の海賊に襲撃された。海賊はマシンガンを発砲し、本船は右舷に被弾、ブリッジのVHFラジオ等が損傷した。チーフ・エンジニアが頭部を負傷したが、海軍のボートに救助され病院に搬送された。

- (3) 4月8日、インドネシア籍貨物船がマラッカ海峡を航行中に、3隻のボートに乗った海賊に襲われた。海賊は本船の両側から発砲するとともに、船長に停船を命じて乗り込んだ。その後、全乗組員を甲板上に集め、本船の書類や機器を奪い、船長、チーフ・オフィサー等を誘拐して去った。

- (4) 5月13日、香港のコンテナ船がインドネシアを航行中に海賊に襲撃された。銃およびナイフで武装した海賊が船首から乗り込み、乗組員1名を人質にとってブリッジまでくると、ピストルでチーフ・オフィサーの頭部に発砲した。その後、本船にあった現金および機器、船長等の私物を強奪して去った。

(海務部)



5 船社への約420億円におよぶ罰金課徴は回避

—TACA (大西洋同盟協定) に対する欧州第一審裁判所判決—

1998年9月、欧州委員会はTACA (大西洋同盟協定)*が行った、加盟船社に対する個別SC (サ

ービスコントラクト) 締結の制限や、盟外船社の加盟勧誘がEU競争法に違反するとして、TACA

加盟船社に対し、当時としては史上最高の総額2.73億 ECU(当時のレートで約420億円)の罰金支払いを命じた(1999/243/EC of 16 September 1998)。TACA側はこれを不服として、命令の取り消しを求めて欧州委を提訴し(関連事項:本誌2002年4月号P.13参照)、欧州第一審裁判所(CFI)において約5年に亘る審理が行われていた。この件に関し、2003年9月30日に判決が出され、欧州委の決定のうち、罰金に関しては全て無効とされた一方、TACAに競争法の適用除外を認めないなどとした欧州委判断は認められた。判旨と関係者の反応等は以下のとおり。

1. 判決内容

- TACAの加盟船社に対するSC締結制限(荷主と個別にSCを締結することを禁じる等)はEU競争法違反であり、TACAに競争法適用除外を与えないとした欧州委員会の判断(当協会注:これを受けて船社側は改訂版TACAを届出。脚注参照)を支持する。但し、罰金に関してはTACAが事前に欧州委に届出を行っていたことなどから課すことができない。
- TACAが1994年~96年の間、盟外船社を不当に勧誘して、市場構造を歪曲させたことがEU競争法に違反するとして欧州委員会の判断は、この間の新規加盟船社が2社しかなく、証拠不十分であるため受け入れられない。よって、これにかかる罰金も無効。
- 訴訟費用は欧州委・TACAの夫々が自己負担することとする。

(法的側面からの理由に関してのみ、判決日より2ヶ月以内に欧州裁判所(ECJ)に控訴可能。)

2. 関係者の反応

欧州委員会は、TACAの競争法違反が認められ

たことを評価するコメントを行ったものの、控訴の有無については現在検討中としている(10月3日現在)。また、TACAは判決を歓迎するコメントを行っており、控訴は行わないものと見られている。その他、訴訟当事者ではないものの、これまで欧州委の決定を支持してきたESC(欧州荷主協議会)は判決を歓迎する一方、同盟に対するEU競争法の包括適用除外制度が本件をはじめとする船社/荷主間の紛争の根源であり、同制度は廃止されるべきとのコメントを発表した。

*TACA(大西洋同盟協定)

1994年に結成された大西洋航路の定期船社間同盟。本件が問題とされた当時は日本郵船など17社が加盟。船社側が協定を事前に欧州委に届け出たところ、欧州委は協定内容に問題があるとして、TACAに対してEU競争法の包括適用除外を認めず、罰金課徴命令を行った(記事本文参照)。これに対し、TACA船社は上記法廷論争を開始した一方で、1999年に内容を改めた協定(TACA II)を欧州委に提出。2002年11月、欧州委より承認された。(本誌2002年12月号P.17参照)現在の加盟社数は日本郵船を含む7社。

(国際企画室)



今回、登場して頂くのは

NYKグローバルバルク(株)

営業第一グループ営業第二チームチーム長

茂木康彦もくぎ やすひこさん(45歳)です。

1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか？

当チームは21,000~52,000総トンクラスのばら積み船を運航し、主に南アフリカ、インド、中国、アジア域内、豪州、中南米、米国から石炭、鉄鉱石、銅精鉱、塩、セメント、穀物、肥料を日本および諸外国向けに輸送しています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

近海船の運航担当時代に5,200総トンの木材船が八丈島の西海上で急速に発達した低気圧(台湾坊主)に遭遇、本船は燃料が少なく逃げ場も無い状況で船長以下3日間耐えて何とか揚げ地に入港できた。現場の頑張りには敬服すると共に運航の難しさを痛感、遭遇3日目の朝に掛けた電話に答えた船長の元気な声に涙が溢れたのを今も忘れません。

3. 御社の自慢といえば？

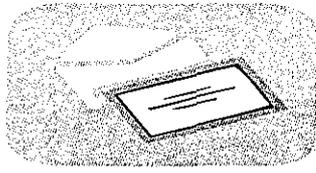
お客様のさまざまなニーズに柔軟に対応できるよう、今秋竣工の52,000総トンのクラブ船(3隻)を含む常時100隻以上の船隊とNYKグループとして蓄積したノウハウを駆使して石炭、鉄鉱石、銅精鉱、穀物、セメント、原木等その他多岐にわたる貨物の輸送に高品質のサービスを提供しています。

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。

今現在チャレンジ真っ最中、会社の名前の通り、グローバルな視野で荷主の求める最善のサービスを提供出来るよう全般的なスキルアップと共に特定貨物、航路のエキスパートと評される様、自己研鑽を続けたい。

NYKグローバルバルク(株)の事業概要

NYKグローバルバルクは昨年10月1日、日本郵船のハンディーバルカー部門を分社化、承継会社である東朋海運と合併し、世界最大級のハンディーバルカー専門会社として発足しました。運航船腹は2万~5万重量トンクラスのバルカー約120隻。米州・オセアニア・アジア・インド・中近東・欧州・アフリカを活動水域として、鋼材、石炭、鉄鉱石、銅精鉱、塩、セメント、穀物、肥料、原木、木材など多岐にわたる貨物を輸送しています。



神戸便り

「海の日」と「海フェスタ」KOBE

かなり季節はずれのテーマになってしまいましたがお許し下さい。

「海の日」は、1996年（平成8年）に「海の恩恵に感謝するとともに海洋国日本の繁栄を願う日」として14番目の国民の祝日となって、今年で8年目を迎えた訳です。その前身である「海の記念日」は、1941年（昭和16年）に制定され、「海の日」になってからも7月20日で定着してきましたが、昨年6月のいわゆる祝日三連休化法案によって、今年から「海の日」は7月の第3月曜日になりました。

「海の日」が7月20日では無くなることについては、様々な議論があることと思いますが、その是非はともかくとして、日本のように、海をテーマにした祝日があるのは、世界に例を見ないものだと聞いています。

一方、毎年「海の日」になると、海運なり海上輸送をテーマとした記事が一般紙上にも掲載されるようになります。当然のことながら、海の恩恵と言う意味では、海上輸送に限らず、港湾や漁業など幅広い分野が含まれる訳ですが、残念ながら「海の日」というとマリレジャーとか海水浴をイメージしている方々が圧倒的に多いのではないのでしょうか。

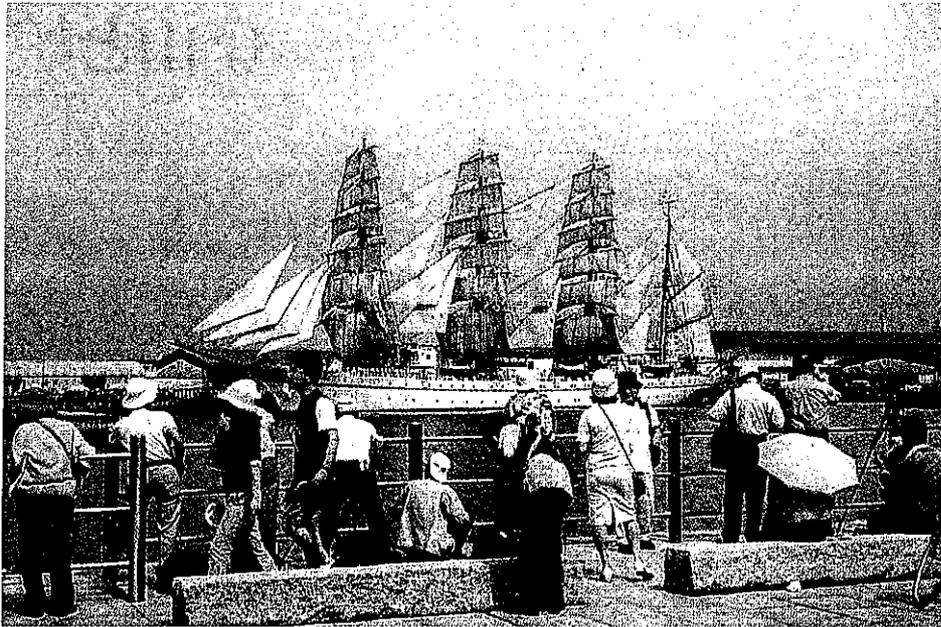
以前、何かの調査で、「海の日」を単なるお休みと答えた人の割合が60%以上の圧倒的多数という結果を見てガッカリした記憶があります。

日本の生命線が海上輸送に委ねられているという厳然たる事実はおろか、日本が四方を海に囲まれた島国であることすら、多くの人々の意識からは遥か彼方へと遠ざかってしまったのでしょうか？

さて、このように何とも情けない状況であり、海事思想の普及が望まれる（それ以前の問題か？）ところですが、今年から、これまでの海の旬間に代わって設けられた海の月間（7月1日～31日）には、「海の日」を中心として全国各地で海に関する様々なイベントが開催されました。その中でも、特に大きなイベントだったのが7月19日から26日



神戸海洋博物館と大丸神戸店で開催された「海の総合展」



セイルドリルを披露する「海王丸」

にかけて神戸港・メリケンパークを中心に開催された「海フェスタ」KOBÉだったと思います。

「海フェスタ」KOBÉは、この期間中「輝く未来。神戸の海・港一」をテーマに、さまざまなイベントが開催され、51万人を超える来場者を得て成功裏に終了しました。

これまでは、「海の祭典」として1986年の北九州を皮切りに日本全国の主要港湾都市の持ち回りで開催されてきたことは周知のとおりですが、「海の日」が今年から7月の第3月曜日になっ

たことを契機として、これまでの「海の祭典」に代えて「海フェスタ」と名を改めてスタートしたものです。

「海フェスタ」は、練習帆船「海王丸」の神戸沖帆走で幕を開け、多彩なゲストを迎えてのシーサイドステージやシーサイドバザール、「海王丸」に加えて練習船「大成丸」や測量船「昭洋」など11隻を公開する船の見学会も実施されました。さ



11隻の船舶を公開した「船の見学会」

らには、神戸海洋博物館の無料開放や、神戸商船大学や神戸税関などの海事施設見学会など47ものイベントが繰り広げられたところです。

当協会も、神戸海洋博物館に展示する船のパネル制作に協力した他、練習船の一般公開においてパンフレットを配布するなどして、微力ながら「海フェスタ」の成功に協力いたしました。

ところで、9月25日はIMO（国際海事機関）が定めた「世界海の日（World Maritime Day）」でした。一体、世界中の何人がこの日を知っているのかは甚だ疑問ですが、少なくとも日本人々には「海の日」の意義がもっともっと浸透し、いずれは本当に世界に誇れる祝日になるよう願っております。

（阪神地区事務局長 谷口一朗）

潮風 満帆

第58回

登山と娘

7つの海のこぼれ話

青天の霹靂

それは'95年夏の出来事でした。高校2年生の娘が「政男君、山へ私が一緒に行ってあげるよ」と言ったのです。

その当時、私は年に2～3回の山歩きを楽しんでいたのですが、その年は何回か同行したWさん夫妻から体調不良で、Sさんには商売で都合がつかないと断られていました。妻からは、前年にWさん夫妻と登った甲斐駒ヶ岳の葎崎側下山道の急峻さに恐れをなしたらしく「あんな怖い所へ連れて行って、もう山には行かない」と宣告されていました(確かに中高年登山に薦められるコースではありません)。

「仕方ないな、一人なら慣れている八ヶ岳にでも行くか」とボヤいていた私に娘が声を掛けてくれたのです。今どきの女の子は、なんて思っていた私にとって娘の一言は、言葉は生意気でも正に青天の霹靂でした。

わが家の家族登山

私の家族が山歩きを楽しみ始めたのは、息子が小学1年



1995年 横岳にて、バックは赤岳



財団法人 日本海技協会 弓削 政男

生、娘が3才になる前の'80年からのことです。この年、房総の低い山でキャンプを楽しんでいるとき、富士山で大規模な落石事故があり12名の方が亡くなられたことをラジオで知り、山は怖い、行くなら安全第一、慎重な上にも慎重に、と思いました。

その後、利根川上流の山や三峰山などへ行き、少し慣れてきたので、もう少し本格的な山で遊びたいということで、'82年に八ヶ岳へ行きました。小さい子供連れですから、行程はノンビリしたものです。初日は中央線の茅野駅からバスで美濃戸口へ。そこから約1時間少し歩いた赤岳山荘が本日のお宿。荷物を置いて近くの川原で遊んで夕食。翌日は赤岳鉱泉まで。3日目に硫黄岳登頂を目指しましたが、ガスと強風に阻まれ頂上直下で断念して下山、というものでした。

翌年から、八ヶ岳行きはわが家の年中行事になり、北や南を歩きましたが、息子は小学6年から汽車の一人旅の方が良いやと早々にリタイヤ。娘も中学生になると勉強(?)が忙しいと言ってリタイヤ。それからは妻や友人夫妻との山行きになってしまいました。

至福の3年間

娘の思いやりで実現した親娘登山は、南八ヶ岳縦走、燕岳～常念～蝶ヶ岳～上高地、槍ヶ岳(奥穂高温泉から登り、天狗のお庭経由で下山)の3回で終わりました。大学2年になった娘は、「お父さん、もう終わり

よ」と私に言うと、バックパッカーの風体で、マレーシア、インド、アフリカ縦断などの旅に出かけて行ったのです。わずか3回でしたが、私にとっては生涯忘れられない山行きでした。山小屋では中年登山者から「年頃になった娘との登山なんて夢ですよ」と羨ましがられっ放しということもありましたが、私はただただ娘が付き合ってくれたことが嬉しかったのです。こればかりは経験した人でなければ分からない気持ちですよ、少々自慢させていただきます。娘にしたら、親掛かりで好きな山へ行けるのだからと、我慢して付き合っただけのことでしょうが。

これからの山行き

娘に見捨てられた翌年に2度目の北海道転勤で山行きから遠ざかっていました。柏に戻って山へ行く気にはなっているのですが、今度は正真正銘の高齢者登山ですから無理は禁物ですし、相棒も探さなければなりません。Wさんは東京を引き払って北軽井沢へ移りジャズ喫茶を開き、Sさんは商売繁盛で、どちらもご同行願えそうもありません。そこで、10年前に「もう山には行かない」と宣言した妻の前で、山用具のカatalogや地図を並び高年齢者登山の効用を舌きながら反応や如何にと横目を使っている今日この頃です。

さて、孤老の単独行となるか。はたまた、老妻との老春賛歌となりますやら。



1994年 甲斐駒ヶ岳 妻の最後の登山



1982年8月 八ヶ岳、赤岳鉱泉前にて

CONTACT US ⑩(最終回)

事務局紹介 欧州地区事務局

TEL : +44-(0)20-7488-0899 FAX : +44-(0)20-7488-3167 e-mail : senkyo@jsaldn.org.uk

業務内容について

欧州地区事務局は、国連機関のIMO（国際海事機関）、世界三大海運市場の一つである Baltic Exchange、そして当協会もメンバーである ICS（国際海運会議所）および ISF（国際海運連盟）など国際民間海事団体の本部が集まる“世界海運の中心”ロンドンに事務所を置いています。

当協会の欧州における窓口として、海運／船員政策・海上安全・環境保護等の諸問題に関し、ロンドンでのIMO、ICS、ISF等の諸会合に加え、OECDやILO（国際労働機関）会合等に参加してマルチな枠組みでの情報収集や日本船主の意見反映に努める一方、ECSA（欧州船主協会）と密接に連携し、独自の地域共通海運政策や海運に対する独禁政策見直しを進めるEUの動きを注視しています。

現在の主な対応事項

- PRESTIGE号事故以降のIMOおよびEUにおける規制強化動向
(シングルバルタンカーのフェイスアウト/Condition Assessment Scheme/Permanent Means of Access 問題等)
- ILO 海事統合条約問題
- EUにおける船社間協定に対する独禁法適用除外制度見直し問題
- 欧州各国の海運／船員振興策
- テロ対策を含むIMOおよびEUにおける海事保安対策

事務局トピック

不幸なテロ事件や海難事故を受け、このところ関係国際機関やEUにおいて、これまでにないほど「海運」に関する注目度が高まりを見せています。

このような状況下、当事務局も在英会員船社や各国船協および国際的な海事団体と連携し、より効率的／効果的な情報収集と意見反映に努める一方で、欧州各国の様々な海運振興政策や海事関係団体の各種プロジェクトに関する調査を行う等、広く海事産業の振興に向けた取り組みを行っております。

《欧州地区事務局スタッフ紹介》

(写真左から)

Mr William C McKnight (Manager)

英王室ヨット「ブリタニア号」の副長も務めた英国海軍大佐、現在も船協業務の合間にエリザベス女王のアッシャー (Usher : 先導役) を務める英国紳士。

Mrs 寿美子 Crook (Secretary)

異国の地で日本人の意気を示す大和撫子、愛息がJET (Japan Exchange & Teaching Programme) の英語の先生として今年の9月から京都に赴任、二代にわたって日英の架け橋となる。

赤塚 宏一 (事務局長)

ロンドン事務局長として十数年、国際船長協会連盟の副会長を務めるなど国際的にも名の知られた船長。

Ms Rosemary F Usselman (Secretary)

上智大学に留学したこともある日本通、事務局内の英語教師兼船員問題関係のリサーチャー兼秘書として活躍。

中村 憲吾 (係長)。

今年2月に赴任したばかりだが、早くもアメリカ訛りの英語を駆使して英仏海峡を股にかけ活躍するロンドン事務局のホープ。



事務局紹介

北米地区事務局ワシントン事務所

TEL : +1-(202)-833-9763 FAX : +1-(202)-833-9769

E-Mail : oka@japantransport.com

業務内容について

協会加盟船社に多大な影響を及ぼすと考えられる米国連邦議会および連邦政府や関係官庁等の動向把握を主要な業務活動とし、昨年立法化された2002年海上運輸保安法に関連する新規利用税の導入、FMC(連邦海事委員会)所轄のOSRA(米国新海運法)から派生するTSA(太平洋航路安定化協定)やNVOCCなどの諸問題、司法省所轄の競争政策問題、港湾維持税に代わる各種ユーザーフィー導入の動向および本船の効率運航に影響を与える港湾労働関係問題などの幅広い海事情報収集を行っている。また、議会/行政府、在米日本船社、在米日本大使館、在米関係日本企業、WSC(世界海運評議会)事務局、米国船主協会、関係弁護士等と密接な連携を維持しながら、各種情報交換と収集を行ない、当協会および日本船社の意見/立場のPR活動に努めている。更には、多くの日本船主がその所有船を置籍するパナマ運河通航問題等についても、現地関係者の協力も得てワシントンから情報収集に当たっている。

事務局トピック

船協ワシントン事務所は(財)運輸政策研究機構 国際問題研究所ワシントン事務所内に席を置いている。去る7月、NYK Line (North America) Inc. の清水裕幸会長が船協北米地区事務局長に就任しているが、ワシントン事務所としては、小職の一人駐在体制である。世界は米国の一挙手一投足に熱い関心を寄せており、これからもワシントン事務所への重責が軽くなることはないと認識している。着任以来、突然出現するワシントンD.C.産「猛毒の大魚」の発見と撲滅(本誌2002年2月号P.20参照)を目指し老骨に鞭打っている。

《北米地区事務局ワシントン事務所スタッフ紹介》

小職がワシントンへ着任したのがあのテロ攻撃に先立つこと3カ月前の2001年6月である。翌7月には、盛大な米国独立記念式典を経験し、「自由で偉大なアメリカ」の真骨頂を体感した。21世紀を主導するアメリカに何の陰りも見えず、新世紀へ無事船出した。その2カ月半後のテロ攻撃で米国が暗転し、今度は21世紀の先行きに大きな陰りが見え出した。信条を超えて何処の国へも船舶が就航する「海運自由の原則」の精神に学び、世界が一日も早い真の平和を手にするよう願って止まない。ワシントン駐在が2年ともなると、そうした実感を日々新たにしている。



岡 哲夫(事務所長)



7 博多港アイランドシティコンテナターミナル (ICCT) が供用を開始した。

10 国土交通省は、2003年6月末現在の内航船舶腹量を発表した。現有船腹量は6,599千重量トンで、3月末時点と比べ1.8%減少した。

11 第1回国際団体交渉協議会 (IBF) がシンガポールで開催され、2004年1月以降の便宜

12 置籍船 (FOC) に乗組む船員のベンチマーク (基準賃金) について、雇用者団体と ITF (国際運輸労連) の間で協議が行われた。

今後11月上旬までに4回の協議が行われる予定。

12 国土交通省は、第4回「シップリサイクル検討委員会」を開催し、本年7月のIMO第49回海洋環境保護委員会 (MEPC) の結果について報告を行った。

16 国土交通省は、「海上コンテナのリードタイム短縮可能性調査検討会」の第1回会合を開催し、到着即時輸入許可制度の効果的な

活用方法等について検討を行っていくこととした。同会合には、当協会もメンバーとして参加している。

22 小泉第二次改造内閣が発足し、石原伸晃氏が国土交通大臣に就任した。

22 IMO 第8回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会 (DSC 8) がロンドンで開催された。

26 (P. 5 海運ニュース参照)

30 当協会は、石原国土交通大臣および金子行政改革担当・規制改革担当大臣に対し、32項目からなる規制緩和要望を提出した。

(P. 8 海運ニュース参照)

30 欧州第一審裁判所 (CFI) は、1998年に欧州委員会がEU競争法違反としてTACA (大西洋同盟協定) に出した命令に関し、罰金課徴部分を無効とする判決を行った。

(P. 23 海運ニュース参照)



船協だより

9月の定例理事会の様相

(9月24日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. 税制改革タスクフォース
2. 平成16年度税制改正への対応について
(P. 2 シッピングフラッシュ参照)
3. 平成16年度政府予算要求について
(P. 2 シッピングフラッシュ参照)
4. 自衛隊法施行令の一部改正について
5. 国際船舶制度のその後の動きについて
6. 規制緩和要望について
(P. 8 海運ニュース参照)
7. OECD 造船協定問題について
8. 第12回アジア船主フォーラム (ASF) の模様
(本誌2003年9月号P. 2参照)

労政委員会

1. 国際船員問題タスクフォース
2. 外航労務分科会
3. 外国海技資格承認手続きの変更について
4. 新3級海技士資格取得コースおよび若年外航船員トライアル雇用事業について
5. 船員教育機関後援3団体の統合について

構造改革委員会

1. 内航活性化小委員会
2. 船籍問題小委員会

工務委員会

1. タンカー分科会
2. バルク・コンテナ分科会

安全環境委員会／港湾物流委員会

1. 海事保安問題について／改正 SOLAS 条約に基づく港湾施設保安対策について

安全環境委員会

1. アジア海賊対策地域協力協定について
2. 米国バラスト水管理の規制強化について
3. シップリサイクル検討委員会(国土交通省)について

公布法令 (9月)

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令及び排他的経済水域における海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の適用関係の整理に関する政令の一部を改正する政令(政令第402号、平成15年9月10日公布、9月27日施行)
- ㊦ 危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令(国土交通省令第91号、平成15年9月16日公布、施行)
海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則等の一部を改正する省令(国土交通省令第93号、平成15年9月19日公布、9月27日施行)
海上衝突予防法施行規則等の一部を改正す



る省令（国土交通省令第96号、平成15年9月29日公布、施行）

陳情書・要望書等（9月）

提出日：9月25日

宛先：自由民主党税制調査会

件名：平成16年度税制改正要望

要旨：本年度末で期限切れを迎える国際船舶制度に係る登録免許税の軽減措置の延長等について要望

（P. 2 シッピングフラッシュ参照）

提出日：9月30日

宛先：石原国土交通大臣、金子行政改革担当
・規制改革担当大臣

件名：海運関係分野の規制緩和の一層の推進
についてのお願い

要旨：（P. 8 海運ニュース参照）

国際会議の予定（11月）

会議名：OECD（経済協力開発機構）

MTC（海運委員会）

日程：11月13日 - 14日

場所：パリ

会議名：IMO（国際海事機関）第23回総会

日程：11月24日 - 12月5日

場所：ロンドン

JSA 2003/2004 PROFILE の刊行

当協会の事業内容や組織などについて分かりやすく紹介した「JSA 2003/2004 PROFILE」を刊行いたしました。

入手ご希望の方は、下記までお問い合わせください。

〈問い合わせ先〉

(社)日本船主協会 総務部広報室

〒102-8603

東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL 03-3264-7181

FAX 03-5226-9166

E-MAIL pub-office@jsanet.or.jp



本協会が主催する「JSA 2003/2004 PROFILE」は、本協会の事業内容や組織などについて分かりやすく紹介した「JSA 2003/2004 PROFILE」を刊行いたしました。本協会の事業内容や組織などについて分かりやすく紹介した「JSA 2003/2004 PROFILE」を刊行いたしました。本協会の事業内容や組織などについて分かりやすく紹介した「JSA 2003/2004 PROFILE」を刊行いたしました。

2003年11月
11月13日
11月14日

社団法人 日本船主協会
TEL 03-3264-7181
FAX 03-5226-9166
E-MAIL pub-office@jsanet.or.jp

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8月	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
8	4,330	3,546	784	6.4	3.4

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	最低値
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9月	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
9	115.16	110.48	117.60

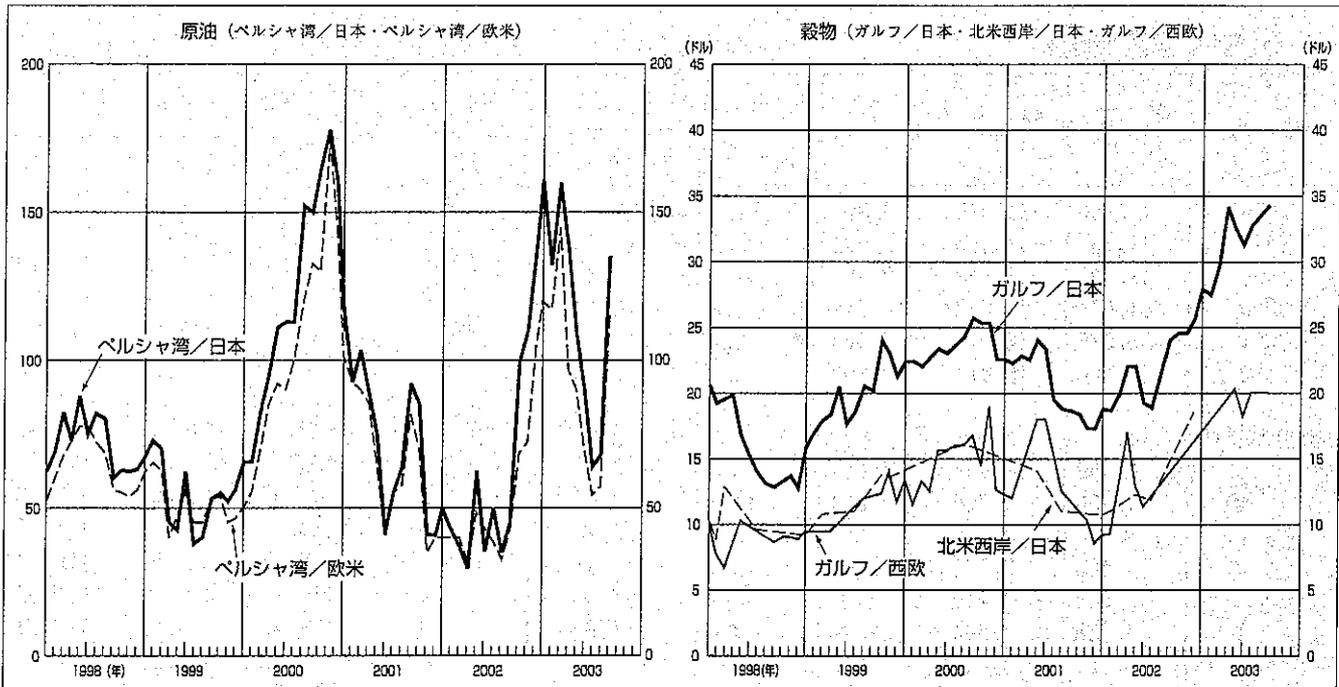
(注) 財務省貿易統計による。

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
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
9	10,762	160	8,490	1,165	2,480	4,635	0	170	30	11	22,959	10,762

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



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/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	135.00	70.00	82.50	50.00	42.50	28.00	115.00	50.00
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	—	—

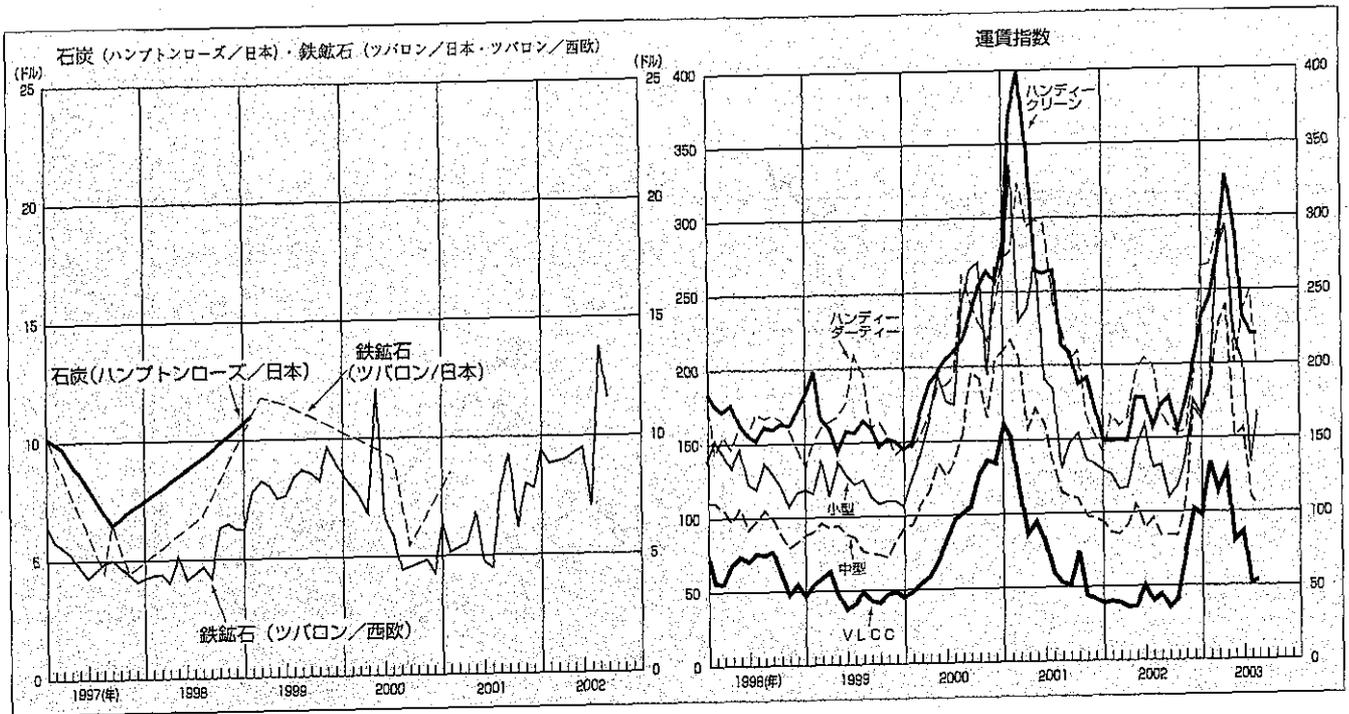
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	34.25	33.75	—	—	—	—	—	—	—	20.00
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)

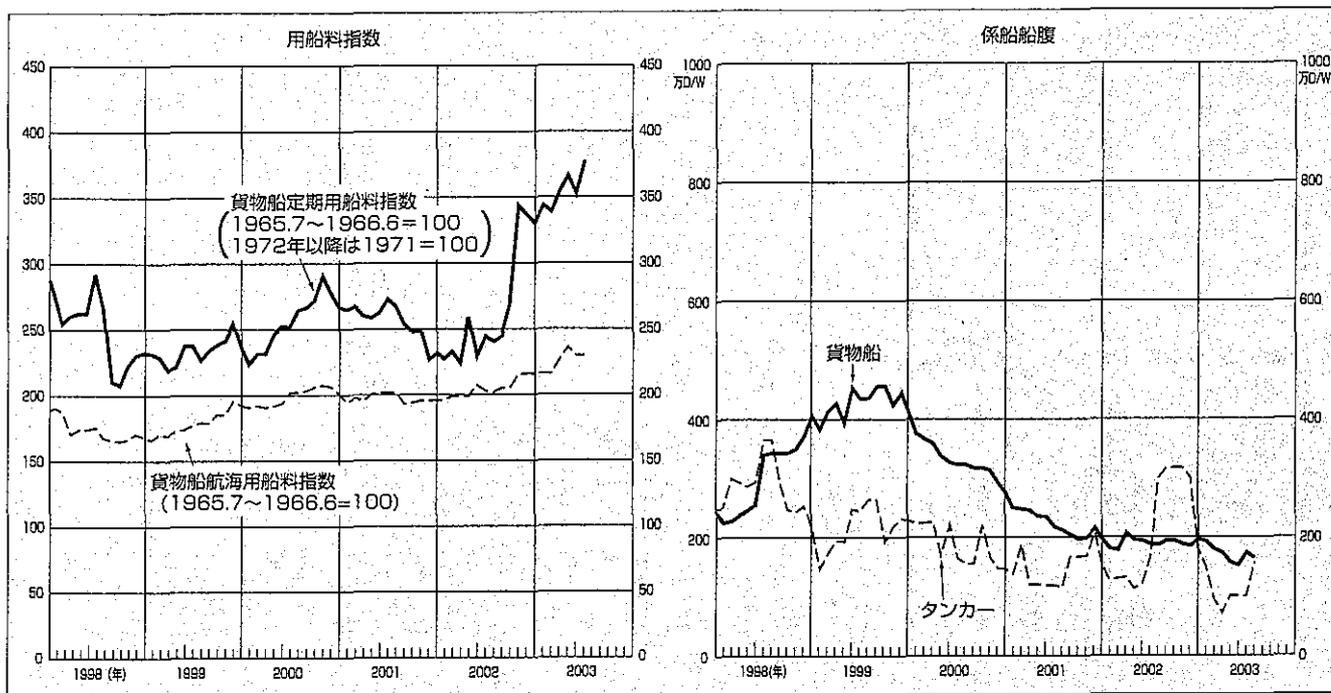
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	8.50	—	—	6.30	4.40	9.40	7.80	
2	—	—	—	—	—	—	—	5.15	4.50	8.80	6.25	
3	—	—	—	—	—	—	—	—	5.50	8.95	6.75	
4	—	—	—	—	—	—	—	6.85	4.60	—	9.25	
5	—	—	—	—	—	—	—	4.75	4.60	—	9.50	
6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7	—	—	—	—	—	—	—	4.45	—	7.05	—	
8	—	—	—	—	—	—	—	7.90	—	13.75	12.00	
9	—	—	—	—	—	—	—	9.25	8.90	11.60	—	
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	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0
9	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1
10	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	—	—	—	—	—
11	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	—	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。(シッピング・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万~15万トン ⑥小型:3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・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	229.0	210.0	233.0	267.0	253.0	240.0	377.0
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	226	1,556	1,719	48	524	1,014
9	243	1,745	2,032	38	868	1,667	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155	215	1,477	1,633	50	786	1,569
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) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

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。



鉄炭兼用船

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

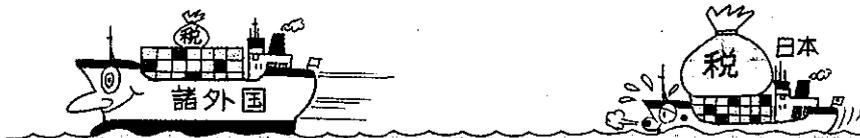
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

産業と国民生活の基礎を支えるわが国海運を維持していくため、税制上の競争条件を諸外国と同一にしていきたい、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、インドなど



—— 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/>

当協会では、上の意見広告および海運税制に関するご意見・ご感想をホームページ上で募集しています。
 ご意見等をお寄せいただいた方の中から抽選で当協会特製グッズをお送りします(締切り: 11月30日)。

編集雑感

9月22日、小泉第2次改造内閣が発足した。我が海運業界所管の国土交通大臣には石原伸晃氏が就任された。

石原新大臣はご存知のとおり、元衆議院議員で現在東京都知事をしていらっしゃる石原慎太郎氏のご長男である。慎太郎氏も国政に関与していらした時、1987年11月に発足した竹下内閣の運輸大臣(当時)に就かれています。

慎太郎大臣の頃、日本経済は円高基調下、外需が減少したものの内需が好調で自律的に拡大、好況感が「海運、造船などを除いて」ほぼ全業種に及んでいた(船協海運年報(1989年))。この頃、海運業界では、その円高等で日本人船員を配乗した日本船が国際競争力を喪失しており、競争力回復の為、日本船へ外国人船員も配乗した混乗の実現を政策要望として掲げていた。この問題については、海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会下のフラッキング・アウト問題ワーキング・グループが1988年12月に報告を取り纏め、その後、労使間で協議を進め1989年10月に日本人船員を職員・部員あわせ9名配乗することなどで合意が成立、1990年3月に一般外航船で最初の日本籍混乗船が実現している。

さて、伸晃氏の国交大臣就任について、羽田空港の国際化などの課題もある慎太郎都知事は「東京の言うことを全部きかせてやる」と、にやりとされたとか(日本経済新聞(2003年9月23日))。前職が行革担当大臣であったことなどもあり、新大臣の就任については道路4公団の民営化問題の関連が一般に注目されているが、海事関連行政ではどのような指揮を執られるのであろうか。

日本郵船株式会社 調査グループ 調整チーム長 山田喜之

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	梅本 哲朗
	常務理事	植村 保雄
	海務部長	半田 収
	企画調整部長兼国際企画室長	園田 裕一
	関連業務部長	井上 晃
	船員対策室長	高橋幸一郎

編集後記

先月号で、「常に災害への備えは怠りないよう…」と書いたところ、9月26日、震度6弱という激しい揺れと津波を観測した十勝沖地震が発生しました。被害は甚大でしたが、同じ規模の地震が人口密集地で起きていたら、被害は遥かに大きなものになっていたであろうことは明らかです。天災は避けようが無いといっても、最終的に被害の規模を左右するのは、「人」或いは「人の作ったシステム」の問題に因るところが大きいのだと思います。非常に困難かつ根気のいる作業ではありますが、さまざまなレベルでの危機管理対応能力の充実を切望します。(H)

せんきょう10月号 No. 519 (Vol. 44 No. 7)

発行 平成15年10月20日

創刊 昭和35年8月10日

発行所 社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL. (03)3264-7181(総務部広報室)

編集・発行人 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)

