

せんきょう

2003
No.521

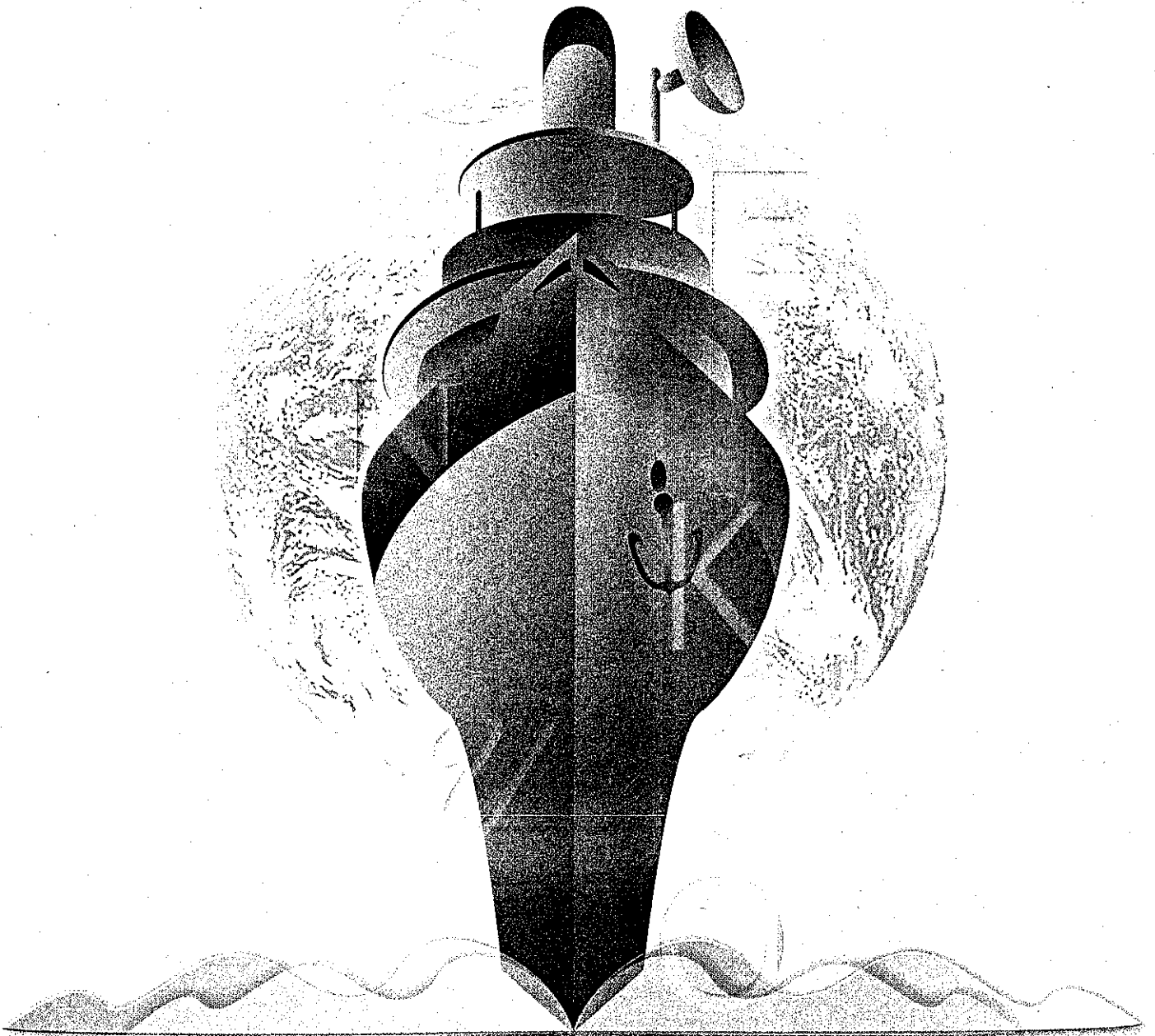
2

社団法人 日本船主協会

海運ニュース

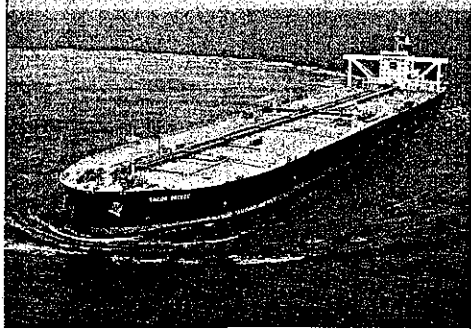
わが国外航商船の第二船籍制度の設立を提案

—2003年11月、構造改革特区に提案—



せんきょう

12
DECEMBER 2003



▲新日本石油タンカー(株) 提供
ENEOS BREEZE
原油タンカー
159,909G/T (総トン)
301,013D/W (重量トン)
全長: 333m
竣工: 2003年9月18日

C O N T

■巻頭言 1

企業の社会的責任(CSR)と海運

日本船主協会副会長 株式会社商船三井代表取締役社長 鈴木邦雄

■特別欄 2

海運界この1年

日本郵船株式会社調査グループ調整チーム長 山田喜之

■海運ニュース 5

■国際会議レポート 5

1. 船員の労働条件などにおけるアジアの声の糾合を決議
—ASF 船員委員会第9回中間会合の様相について—
2. 太平洋コンテナトレード/ドライバルク・タンカーとも
堅調な市況を確認
—アジア船主フォーラム (ASF)
—シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC) 第14回中間会合の様相—

■内外情報 12

1. わが国国外航商船の第二船籍制度の創設を提案
—2003年11月、構造改革特区に提案—
2. 海運関係分野の一層の規制緩和を要望
—秋の集中受付月間 (全国規模) で16項目を要望—
3. スエズ運河・パナマ運河とも通航料支払い実績が増加
—スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果について—

■メンバー訪ねある記 29

鶴丸海運株式会社 船舶部 入江昌之

■2003年 海運界の10大ニュース 30

■Washington 便り 32

■潮風満帆 34

初乗船の思い出

日本船舶機関士協会副会長 松浦 昇

■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(11月)	36	海運統計	39
船協だより	37	編集雑感	44

■困み記事

・東海大学主催業界研究会に参加

38

企業の社会的責任(CSR) と海運

日本船主協会副会長 鈴木邦雄
株式会社商船三井代表取締役社長



CSRとはCorporate Social Responsibilityの頭文字をとった表現で、我が国では「企業の社会的責任」と一般的にいられている。従来から、企業は、商品・サービスの提供、雇用の創出、納税などを通じて社会的責任を果たしてきたわけだが、時代・地域により「企業の社会的責任」の定義も変化しており、近年は従来と異なる視点からの議論がなされている。企業が株主価値を増大させるだけでなく、環境面、人間性、社会面にも十分に配慮して社会と共に持続的発展を可能にしようという方向性が重視されているわけである。

その背景には、世界的なNPO/NGOの台頭、環境保全への関心の高まり、個人の価値観の多様化、情報共有の進展などにより、社会が企業を見る目線が変化するとともに、企業活動と社会が相互に与えあう影響が大きくなってきていることが挙げられる。更に欧米を起源として、一定の基準から判断して好ましくない企業を投資対象から排除したり、逆にプラス評価できる企業を投資対象に含めたりするという方式がSRI(社会的責任投資)として、1990年代に入ってから投資額を急速に拡大していることも、CSRへの関心を高める要因となっている。

私たちの従事する海運業は、既に本業そのものが社会に大きく貢献しているといえる。外航海運を例に挙げれば、世界の人口が増加し経済が発展すると、発展途上国は一次製品の生産、先進国は工業製品生産、と役割分担が進む。途上国の一次産品を先進国に、また先進国の工業

製品を途上国に安く確実に運ぶ海運業は双方の社会の発展に大きな貢献をしている。内航海運においても、より少ない環境への負荷で、効率的に大量の貨物を運ぶことにより、日本の産業の発展と生活水準の向上に貢献しているわけである。

CSRというとメセナ、ボランティアなどの社会貢献活動がより重要であるかのように思われがちであり、事実アピール性も高いようだ。しかし、企業は強くなければ社会に貢献はできない。市場から評価され、経済的な価値を生み出し、私たち海運業界は、環境面、人間性にも十分な配慮をしつつ、まずは、本業を通じて社会的責任を果たしてゆくべきであると考えます。

企業は社会の一部として存在しつつ、社会と共に持続的な発展を遂げてゆくべきであり、その点からCSRへの取り組みを企業評価の尺度とすることに異存はない。但し、その国際標準化の動きには日本企業として、また、海運業界として慎重に対応すべきと考える。国・地域の歴史的、文化的背景によって評価基準は異なるだろうし、社会貢献の内容も同じではない。欧米の価値観の押し付けにならないよう、各国・地域の価値基準は尊重されなくてはならない。拙速を避け、十分に時間をかけた調査、議論を経て国際標準化を志向すべきであろう。その際、日本船主協会としても、日本の海運業の実情を踏まえた標準化への積極的な、わかりやすい提言を行うことが期待される。

海運界この1年

■ 日本郵船株式会社調査グループ調整チーム長 山田喜之 ■

イラク情勢の緊迫で明けた2003年。米国とイラクとは3月に実際に開戦に至り、戦争は3週間あまりで終結するものの、今度はそれと入れ替わるかのように中華圏を中心としたSARS(重症急性呼吸器症候群)の蔓延が顕在化し、世界の社会、経済に新たな不安をもたらした。3月頃には世界的な株安に見舞われ、景気情勢にも懸念が生じたが、米国では年の後半につれて力強い成長が見られ、また長年低迷していた日本でも回復の兆しがあり、また、東アジアでも最悪の想定よりかはSARSが早く終息し、その影響も克服され、概ね成長軌道に復している。世界の経済情勢は回復の遅れている欧州などを除き、全般的には明るい方向で暮れたと言えよう。

海運界にもいろいろなことがあったが、2003年は総括して「歴史的な高市況に沸いた一年」と言うことはひとつ指摘出来よう。以下、コンテナ船、バルカー、タンカーそれぞれのマーケットを中心に振り返る。

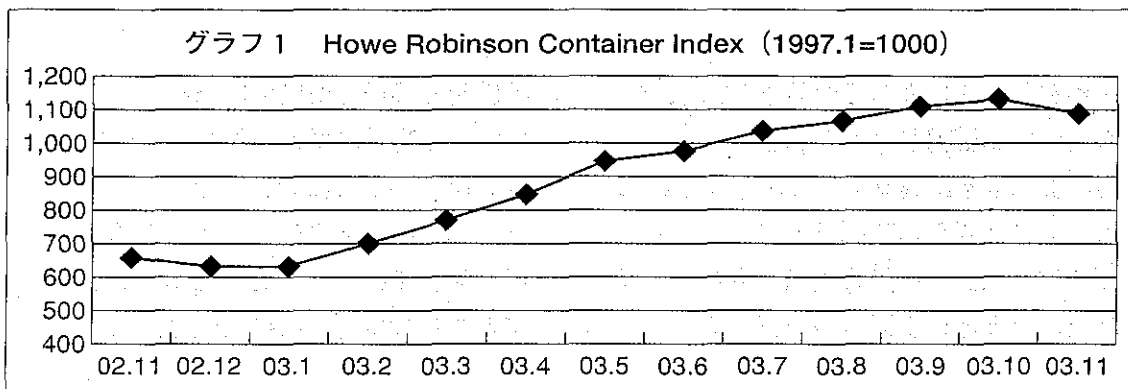
(1) コンテナ船

コンテナ船市況に関しては、イギリスのブローカーであるHowe Robinson社が備船料インデックスを算出している。今年の動きを示したのがグラフ1である。

同指数は1997年1月のレベルを1,000としたものである。2002年1月に460と最低値をマークした後、同年は回復過程を辿ってほぼ一直線に上昇し、今年1月までに38%上昇、633まで戻している。今年に入ってからはその上昇カーブが更に急なものとなり、7月に指数設定以来の1,000を超え、10月末に1,134をマークし、1月から79%上昇している。11月に入ってシーズンのものもあり備船マーケットの上昇は小休止しているが、依然高い水準にある。

高市況の背景のひとつは好調な荷況である。Clarkson社の予想では、今年の世界のコンテナトレードは80百万TEUで、前年比9.2%増としている。同社の集計では前年の伸び率を8.3%としており、今年は数量増だけでなく、増加率でも上回ることになる。

海事産業研究所の調べでは、米国航路(往航)の荷動きは9月までの集計で前年同期比8.2%の伸びである。米国航路は既に昨年の段階で相当な輸送レベルに達しているが、それを更に上回るのは、減税効果なども加わった米国の旺盛な消費需要に裏付けられていることが推測される。また、業界紙の調査では、欧州航路(往航)の荷動きは9月までの集計で前年同期比18.6%増



出典：Howe Robinson (Container Index、各月最終週ベース)

となっているが、ユーロ高による欧州側の輸入増に加え、積地別伸び率で中国が特に高いことから、軽工業品等の調達ソースが欧州でも中国にシフトしていることが考えられる。

また、今年のコンテナ船に関するトピックスとして、8千TEU型等大型船を中心とした大量発注の動きも挙げられよう。昨年1年間の発注量は少なく計43万TEUに留まり、近年発注の多かった2000年でも99万TEUであったが、今年は10月の段階で171万TEUとなっている。世界的な金融緩和など一般的な投資環境の他、昨年末の段階においてはまだ船台に空きのあった韓国の造船所などの積極的なセールス攻勢や、荷況の好調さによるオペレーターやオーナーの自信回復によるものと思われる。

(2) バルカー

最初に高市況の一年と記したが、バルカーは特に2003年は記録に残る年になろう。

バルカーのうち17万トン型ケープサイズについて、今年のスポットマーケットの動きを示したのがグラフ2である。

ケープサイズのマーケットは、前年8月位まで一時\$9,000(per Day、週間平均ベース)を割るなど、年初からの平均でも\$10,700程度でほぼ底這いのレベルであった。同年9月から上昇に転じ、年末に\$24,800となっている。2003年はそのレベルを引き継ぎ、下げの局面でも2万ドルは割らず、4月に3万ドルを超えている。従来の相場においては3万ドルとは非常に高いレベルであるが、7月まではほぼこのレベルで推移し、8月には\$35,000を超えている。一気に急騰し始めたのは9月で、同月最終週で\$43,200

となり、10月は更に加速して同月最終週で\$79,700となっている。水域によっては約10万ドルの成約も報告されている。

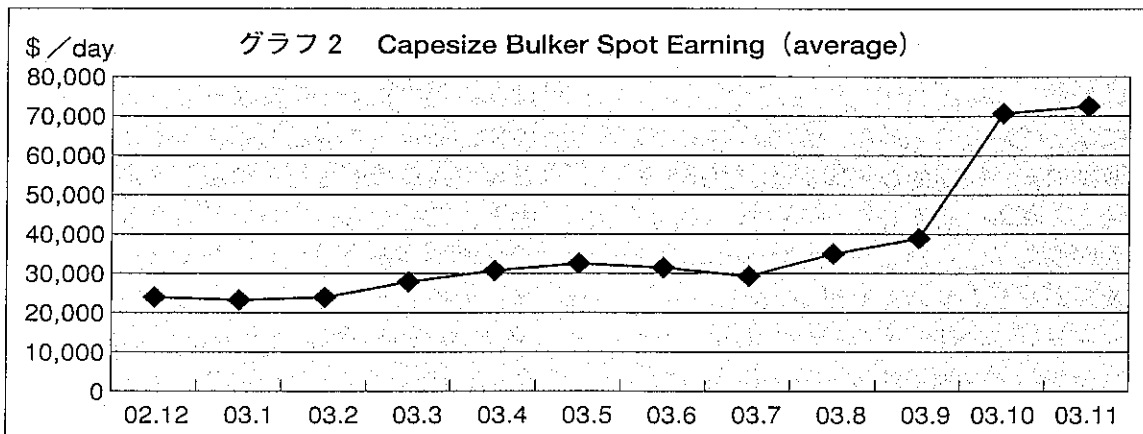
このような市況高騰の大きな要因は、中国の強い鋼材需要とそれに対応した同国の粗鋼生産動向であろう。中国の粗鋼生産高は2002年で前年比19%増、1億82百万トン記録。今年に入っても前年比20%以上の生産増を示し、2003年は年間で2億1千万トンを超えることが確実視されている。新日本製鐵の年間生産量がほぼそのまま増分となる計算である。中国の場合、原料炭は自国生産でほぼ賄い、また鉄鉱石も自国生産分があるので原料需要の全てが海上輸送需要となるわけではないが、昨年の実績で日本に次いだ1億11百万トンの鉄鉱石輸入を行っている。今年9月までで前年同期比33%増の1億11百万トン既に輸入しており、日本の9月までの輸入実績94百万トンを上回って、年間でも日本を抜いて世界一の鉄鉱石輸入国になる見通しである。

このような根強い船腹需要がある一方で、今年のケープサイズ竣工見通し量は35隻程度と必ずしも多くはない。このような船腹供給面の事情に加え、貨物の出荷積出能力不足による積港での滞船などの事情も加わり、高マーケットになっているものと思われる。

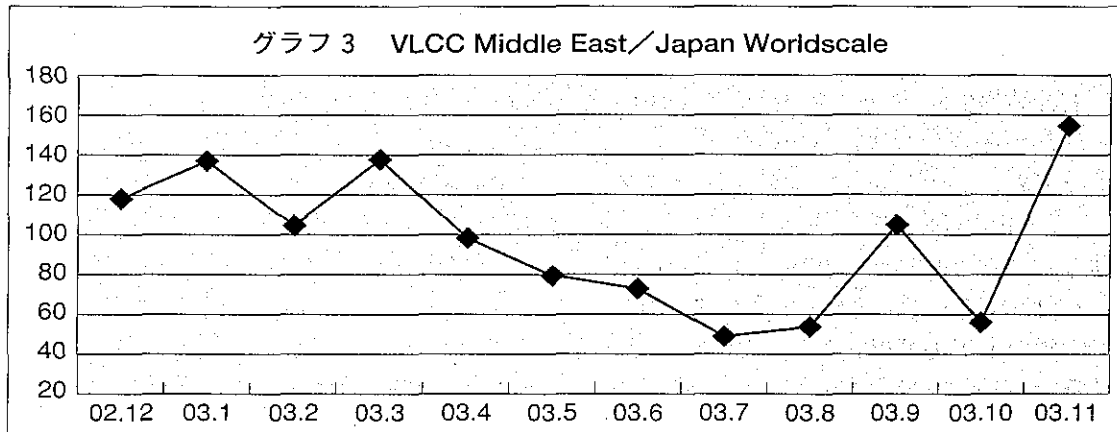
なお、バルカーのマーケット高騰はケープサイズだけでなく、パナマックスでも10月に週間の平均で\$36,500、水域によっては4万ドルを超える成約を記録している。

(3) タンカー

タンカーについて、30万トン型VLCCによる



出典：Clarkson Research Studies (Shipping Intelligence Weeklyを毎月平均)



出典：Clarkson Research Studies (Shipping Intelligence Weeklyを毎月平均)

中東/日本のワールドスケール (WS) の推移を示したのがグラフ3である。

タンカー (VLCC) マーケットは、2000年後半に世界的な景気の強さを反映して一時WS180などをつけたが、その後、景気後退などにより基本的には下降、その後低迷していたが、前年10月頃よりイラク情勢の緊迫化などを受けて上昇に転じ、12月に2年ぶりに週間平均で140をつけている。

今年に入ってから主なタンカー市況の材料はイラク情勢であり、開戦時期や戦闘の帰趨などに対する思惑や、原油在庫の早期手当ての動きなどから1月には一時160に至っている。2月に100程度まで下げるものの3月の開戦直前には再び160に達している。但し、実際に開戦となり、特に早期終結の見通しが広まってからは下げに転じ、4月最終週平均では73となっている。5月に一時108までリバウンドはあったが、6月から8月半ばにかけてはおおよそ80から40へと下げ基調で推移している。9月に一時133まで上昇したものの、10月には45まで下落。それが同月最終週より急騰し始め、11月第3週で再び160をつけている。

11月になってからの上昇は、シーズンの原油需要増に加え、短期的な船腹需給に反応したものと考えられる。しかしながら、その根底には米国の好況による石油需要増や中国の高成長による輸入増などもあるかと思われる。

なお、タンカーに関してのトピックスとして、昨年11月のスペイン沖で沈没したPrestige重油流出事故を契機とするシングルハルタンカーに対する規制前倒しの動きが挙げられる。汚染被

害を受けたEUが積極的で、この1年、IMO(国際海事機関)などで議論されてきている。今年12月、IMO第50回海洋環境保護委員会で各提案について審議される予定となっている。

* * *

最後に、冒頭に記した米イラク戦争、SARSそれぞれの海運に対する影響について記す。

米イラク戦争に関しては、戦争中、クウェートなど近辺への配船の見合わせ、船舶戦争保険料率の上昇などの直接影響の他、戦争に関連した思惑などから原油価格が開戦前に上昇し、C重油燃料価格が一時1990年の湾岸危機以来の水準である1トン230ドル(日本ベース)に達するなどの影響もあった(開戦後、原油価格は下落)。タンカーマーケットへの影響は既に記したとおりである。

しかしながら、湾岸戦争時に比べ戦域が限定されていたことや、早期に終結したことなどから結果としては、マクロ的な意味で大きな影響はなかったと言えよう。

SARSについては、現地のホテル・観光業や航空業が直接影響を受けているが、海運の関連では、出張の禁止・自粛などビジネス一般の影響の他、クルーズ客船の東アジア寄港中止や乗組員の交代港の変更などの影響があった。貨物の動きに関しても、今年6月にアジア積米国向け貨物の伸びが前年比で一時マイナスになるなど、多少の影響があったことは推測される。但し、SARSも最悪の想定よりかは早く終息し、アジア各国経済も回復していることなどから、影響は限定的であったと言えよう。



国際会議レポート

1 船員の労働条件などにおけるアジアの声の糾合を決議 —ASF 船員委員会第9回中間会合の様相について—

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会の第9回中間会合が、11月5日ベトナムのハノイにおいてベトナム船主協会の主催で開催された。

会合には、9カ国の船主協会から29名が出席、またオブザーバーとして中国およびベトナムの船員学校関係者が参加し、Li Shamin 議長(中国船主協会、COSCO Manning Corp, Deputy Managing Director) の下、船員に関する共通議題について有効かつ活発な意見交換が行われた。日



ASF 船員委員会第9回中間会合の様相

本からは、商船三井 頼成海務部長および当協会より宇野船員対策室課長が出席した。当協会は、本年8月に開催された ASF 総会においてペンディングとなった「ASF 船員委員会で船員の雇用条件に関しても議論すべき」との当協会の提案について船員委員会全体の了解を得ることを最重要課題として臨んだ。

会合の前日、日本、韓国、シンガポールの各船主協会およびオブザーバーとしてフィリピン、マレーシア、ベトナムの各船主協会参加の下、第4回アジア船員雇用者グループ (ASEG) 会合が同地で開催され、※1 ITF/IBF※2 や ILO 最低賃金について議論した他、当協会提案を ASEG 提案として、翌日の ASF 船員委員会に提出することで合意した。

これを受け翌日の ASF 船員委員会では、船員の労働条件などについてアジアの声を糾合すべきであること、また、船員の労働条件は船員の

居住国の生活水準や経済状況に見合ったものであるべきであること、船員の雇用条件に世界的な統一基準を一律に適用することは適切ではないとの考えが示された。

また、これに関連しフィリピン代表から、使用者グループおよび労働雇用省 (DOLE) 長官からフィリピンの船員組合 (AMOSUP) 長へ宛てた文書に基づきフィリピンの官労使は ITF ベンチマーク※3の値上げに反対であるとの説明がなされ、理解が示された。

その他、ILO 海事統合条約、船員の身分証明書、アジア船員の教育訓練、海事保安に関する各種の規制などについて検討を行い、当委員会の共同声明を【資料】のとおり採択した。

【資料】

ASF 船員委員会第9回中間会合 共同声明 2003年11月4-6日 於：ハノイ、ベトナム

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会の第9回中間会合が、去る11月5日ベトナムのハノイにおいてベトナム船主協会の主催で開催され、中国船主協会のリ・シャーミン氏が議長となって進行された。

本会合には中国、香港、日本、韓国、台湾の ASF メンバーの船主協会及び ASEAN 船主協会 (FASA) の構成メンバーであるマレーシア、フィリピン、シンガポール、ベトナムの代表が出席した。また、船員委員会は、アジア太平洋地区海事教育・訓練機関連合会議 (AMETIAP)、中国及びベトナムの海事教育機関からのオブザーバーを歓迎した。

本委員会の副議長であり、FASA の議長であるカルロス・サリナス氏の協力を得て、11月4日の午後 ILO 海事統合条約についてのセミナーが開催された。会合は、セミナーが有益かつ生産的であり、アジアの海運業界が ILO の進展や他の重要な海運業の最新の問題を理解する上で非常に役立つものであるとした。

本会合では、ILO 海事統合条約の進展について検討が行われ、多くの海運国が批准できる条約を作成するため、ILO の官労使3グループが行う継続的な協力及び歩み寄りを促した。また、本会合は、新条約の作成に、いくつかの ASF メンバーが積極的に参加していることは、世界の大多数の船員を訓練し供給しているアジアの国々の要望や関心が新条約に反映することに役立つことに留意した。本委員会は、最終条約が採択される前に、批准の障害となる事項が対処されるようにアジア諸国の行政機関が条約草案の作成に参加することを奨励した。

ASF 船員委員会は、船員の労働や福利に関する事項について、現在や将来に亘って、アジア船主の声やその関心を糾合し、影響力を与えることの重要性について議論した。本会合は、ASF 船員委員会

なお、次回の第10回中間会合は、来年秋にインドネシアにおいて開催される予定である。

(船員対策室)

※1 ITF：国際運輸労働者連盟 (International Transport Workers' Federation) の略。1896年に結成された運輸関係労組の国際的な産別組織の一つで、船員、漁船員、港湾、鉄道、陸上運輸、内航、民間航空、観光関係業種の各部会に分かれる。

※2 IBF：国際団体交渉協議会 (The International Bargaining Forum) の略。2003年5月に ITF (国際運輸労連) と IMEC (国際海事使用者委員会) および IMMAJ (国際船員協会) が合意して設立された。IBF に参加する船主が運航する船舶に乗組む船員の労働条件を交渉する。

※3 ベンチマーク：FOC (便宜置籍) 船に乗組む AB 船員 (able seaman = 甲板手、経験3~4年の部員) の月額賃金で、ITF (国際労連) が一方的に決定しボイコット (荷役拒否) などを背景に強制的な適用を船主に要求している。

が商船に乗組む船員の福祉、生活や労働条件についてアジアをベースとする雇用者の声を発信すべきであることを全会一致で合意した。最後に本会合は、船員の生活・労働条件を満足するものとするとの共通の目的に関し、船員組合との相互にとって有益かつ健全な対話を促進することを合意した。また、船員の雇用や訓練・安全基準の改善を目指す船員の雇用に関する国内及び国際的な規則を常に把握していくことに合意した。

ASF 船員委員会は、船員の労働条件についてマレーシア、日本、韓国、フィリピン、シンガポール、ベトナムの各船主協会が議論し、表明した意見について留意するとともに、船員の労働条件は、船員の居住国の生活水準や経済状況に見合ったものであるべきとの認識を示した。この観点から、船員の雇用条件に関して世界的な統一基準を一律に適用することは適切ではないとの考えを示した。

本会合は、STCW 条約を遵守するために、継続的な努力を続けていくとの考えを示した。また、本会合は、その地域のすべての行政機関がその試験や承認制度と同様に、船員の訓練機関の品質管理システムに関する報告を大きな問題なく終了したことに留意した。

本会合は、2003年の船員の身分証明書 (SID) 改正条約 (ILO 185号条約) が要求するバイオメトリックス・テンプレートの目的を最良に達成させ基準を開発するに当たり ILO、ICAO 及び ISO による進捗に留意した。また、本会合は、米国のビザに関する厳しい要求によって、指紋による身分証明が無駄となり、ヨーロッパ内の自由な移動に関して、特にシェンゲンルールとの兼ね合いでヨーロッパにおいて法律的な混乱が生じていることに留意した。代表は、船員の入国を容易にする SID 条約を批准するよう米国及びヨーロッパの国々に強く主張した。

本会合は、アジアの船員訓練に於いて、訓練機関と船主との協力がすでにアジア船員の雇用や供給を促進しており、その協力が増進されていることを歓迎した。また、ASF、AMETIAP 及び中国の METs が、アジア人シニアオフィサーの育成を助長するため、協力を継続すべきであるとの考えを示した。

本会合は、保安問題が 9.11 の米国同時多発テロを契機として世界的に注目を浴び、ISPS Code の枠組みの中で新しい海事ルールや規則が提案され、SOLAS 条約の多くの改正を経て施行されたことに留意した。また、会合は米国の船員へのビザ取得要求や船舶への警備員配置などその他の保安に関する条例が施行されたことに留意した。委員会は、これらの条例が、海事産業に重い負担や実行不可能なものを課していることに深い懸念を示した。会合は、国際海運業と世界経済の発展のために、海事産業に影響を及ぼすルールや規則を導入する時は、その前に常に船主に相談することを海事行政機関に対し強く主張した。

前回大連での中間会合で決定したとおり、現在国際貿易に従事する船舶に乗組む船員の年齢及び人数の調査は、すべての ASF の各メンバー船主協会にて実施され、その結果、その地域における自国船員が極めて不足し、特にエンジニアが不足しており、アジアにおける自国船員の平均年齢は上昇していることが示された。本会合は、海上履歴に対する若者の意識の向上に関する ASF 各メンバー船主協会の努力によって、ある地域で船舶職員訓練生が増加していることを認識した。

委員会は、来年秋の第10回中間会合のインドネシアでの開催について、インドネシア船主協会からの申し出を承諾した。委員会は、ハノイにおいて第9回中間会合を主催したベトナム船主協会の尽力に感謝の意を表明した。

2

太平洋コンテナトレード/ドライバルク・タンカー
とも堅調な市況を確認

—アジア船主フォーラム (ASF)

—シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC) 第14回
中間会合の様相—

ASF シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC) の第14回会合が、2003年12月1日に北京で開催された。

同会合は、2003年3月の第13回会合（於マニラ）に続くもので、ASF メンバー船協から7カ国/地域の代表20名が参加（資料2参照）、当協会からは SERC 委員長の草刈隆郎会長（日本郵船社長）をはじめ5名が出席し、率直かつ活発な意見交換の後、了解事項（資料1参照）を採択して会合を終了した。

今回の会合では、太平洋コンテナ航路のトレード安定化問題、ドライバルク/タンカーの市況動向のほかシングルハルトンカーのフェーズアウト問題、固定点検設備 (PMA)、海事保安問題、バラスト水管理条約案、海賊問題など海運を取り巻く重要事項についても議論された。

なお、太平洋トレードに従事するコンテナ船

運航会社として新たに APL（アセアン船協/シンガポール）、シノトランス・コンテナ・ラインズ（中国）が加入し、会合に参加した。議論の主要点は以下のとおりである。

① 定期船部門

アジア域内トレードの荷動きが拡大していることが報告される一方、同トレードへの船腹の追加が見込まれることが懸念を持って留意された。THC (Terminal Handling Charge) 問題については、IADA (アジア域内協議協定) など認可されている船社間協定の CEO レベルで速やかに検討するよう勧告することが合意された。

太平洋トレードについては、荷動きの堅調ぶりが報告され、今後数年は堅調な市況が維持され得る見通しであることが留意された。

定期船経営安定化のためには、企業と貿易



ASF SERC 第14回中間会合参加者

全体の最良の利益に照らした CEO の指導が不可欠であることが確認された。

② ドライバルク／タンカー部門

ドライバルク市況は、最近非常に堅調であることが報告され、現在の市況は当分の間維持され得ることが留意された。

タンカー部門も、最近は非常に良好な水準にあることが報告された。

シングルハルタンカーのフェーズアウトについて EU が実施した地域的かつ一方的な規制に対して反対を表明するとともに、タンカー

とバルクキャリアの検査のための固定点検設備 (PMA) に関する規則の再審議を IMO が決定したとの最新の報告を歓迎した。

③ その他

バラスト水管理に関する条約について船主は条約案を注意深く検討して政府に意見を伝えるべきであることが合意された。また、海賊事件の増加に懸念が示され、海賊排除のため関係者が努力すべきであることが確認された。(国際企画室)

【資料 1】

2003年12月1日、北京
(2003年12月3日、東京で発表)

了 解 事 項

アジア船主フォーラム (ASF)

SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC)

第14回中間会合 (北京) にて採択

アジア船主フォーラム (ASF) SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第14回中間会合は、ASF メンバー船協の豪州、アセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国から7カ国／地域の代表20名が出席し、2003年12月1日、北京で開催された。出席者名簿は添付の通り。

1. ドライバルク／タンカー部門

- 1) ドライバルク市況は、最近非常に堅調であることが報告された。バルクキャリアの供給量と、特に中国における鉄鉱石／石炭の継続的で活発な需要についての様々な予測から、現在のドライバルク市況は当分の間維持され得ることが留意された。
- 2) タンカー部門については、2003年第2四半期以降のワールド・スケール・レートは乱高下を示していたが、最近は非常に良好な水準にあることが報告された。一方出席者は、シングルハルタンカーのフェーズアウトについて新たな国際規則が IMO で検討されているにもかかわらず EU が実施した地域的かつ一方的な規制に対して反対を表明し、国際海運は入念に吟味され世界的に容認された規則によってのみ規制されるべきであるとの考え方を確認した。
- 3) タンカーとバルクキャリアの検査のための固定点検設備 (PMA) に関する現在の SOLAS 条約の規定は、実際的でない措置を含んでいることが留意された。会合は、前週 IMO 総会が PMA 規則の今後の再審議を決定したとの最新の報告を歓迎した。船主は、船級協会・造船会社・その他関係者などと協力して実質的な解決策を探求すべきであることが合意された。

2. 定期船

1) アジア域内トレードに関しては、コンテナ荷動きが引き続き拡大していることが報告されたが、同時に、大型船の基幹航路からの流入とアジア域内船社の新規参入とが予想されており、さらなる船腹が追加される見通しであることが懸念を持って留意された。また、THC問題に関する最近の状況も報告された。出席者は、関係者がこの商業上の問題に適切に取り組むべきであることを認め、IADAなど認可されている船社間協定に対し、各協定のCEOレベルのメンバーで速やかに検討するよう勧告することに合意した。

(注) IADA: Intra Asia Discussion Agreement (アジア域内協議協定)

2) 太平洋トレードについては、荷動きが引き続き堅調であることに留意した。コンテナ輸送能力と貨物量に関する公表予測によれば、太平洋トレードのアジアからの輸出における現在の需給バランスは今後数年は維持され得るものと考えられ、堅調な市況は、短期的には2004年1月22日から始まる中国旧正月までは維持され得ることに留意した。中国旧正月後のスラック(市況閑散)がどの程度のものか予見することは困難であるが、企業経営にあたり、貿易全体の短・長期ニーズを含む総合的な経済要因を注意深く考慮することがCEOにとって重要であることが合意された。定期船経営安定化のための堅実かつ持続可能な発展を達成するには、収益要因などを含めた企業と貿易全体の最良の利益に照らしたCEOの指導が不可欠であることが確認された。

3) 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が留意された。しかしながら、海事保安規則に依拠するための各種対策が、船社側に多大な金銭的・人的資源を必要としていることが指摘された。出席者は、規則に成功裏に依拠するためには関係業界の継続的な協力と理解を得ることが不可欠であることに合意した。

3. その他

1) 出席者は、バラスト水の管理に関する条約が2004年2月のIMO外交会議で採択される予定であることに留意した。同条約案は、船種にかかわらず船舶のスムーズな運航に支障を及ぼすのは確実と考えられる。それゆえ会合は、船主が条約案を注意深く検討して早急に政府に意見を伝えるべきであることに合意した。

2) 出席者は、特に東南アジア海域で海賊および武装強盗の事件数が増加していることに重大な懸念を表明し、考え得る全ての対策を互いに協力・実施して船舶に対する海賊および武装強盗を排除するため、政府機関、海運業界および関係者が多大な努力を行うべきであることを確認した。

3) また出席者は、海運業界に関する最近のその他の動向についても意見交換を行った。船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、海運業界の安定のみならず荷主を含む貿易業界全体にとって欠くことのできないものであることが再確認された。

以上

* * *

SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) は、船社CEOが海運に関連するマクロ経済的な貿易情報やその動向を検討する場である。SERCの目的は、入手可能な経済データを考察し主要貿易問題の展望を共有することにより、経営意思決定の質を高めることである。

【資料2】

アジア船主フォーラム (ASF)
 SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC)
 第14回中間会合

日時：2003年12月1日(月)

場所：北京 (COSCO 本社会議室)

出席者

委員長

草刈 隆郎 日本船主協会会長 (日本郵船社長)

メンバー

〈オーストラリア船主協会〉

Mr John E Lines (Managing Director & CEO, ANL Container Line Pty Ltd.)

〈中国船主協会〉

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

Mr Yang Shicheng (Deputy Director, Research and Development Centre,

China Ocean Shipping (Group) Co.)

Mr Wu Chang Zheng (Vice General Manager, Transportation Division, China Shipping (Group) Co.)

Mr Geng Chen (Deputy General Manager, China National Chartering Corp. (SINOTRANS))

〈アセアン船主協会連合会〉

〈シンガポール船主協会〉

Mr Koay Peng Yen (President, APL Greater China)

〈ベトナム船主協会〉

Mr Vu Ngoc Son (Chairman, Vietnam National Shipping Lines)

〈香港船主協会〉

Mr Philip Chow (Chief Operating Officer, Orient Overseas Container Line Ltd.)

〈日本船主協会〉

飯沼 義雄 (川崎汽船専務取締役)

薬師寺正和 (商船三井常務執行役員)

石田 忠正 (日本郵船専務取締役)

吉田 芳之 (日本郵船経営企画グループ調査役)

〈韓国船主協会〉

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

Mr Jae Hyun Lee (Senior Executive Vice President, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)

〈台湾船主協会〉

Mr Samuel Hsu (Chief Representative in Beijing, Evergreen Marine Corp.)

Mr Ong Choo Kiat (President, U-Ming Marine Transport Corp.)

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

Mr K C Tang (Deputy Managing Director, China, Wan Hai Lines Ltd.)

Mr R B Chiou (Executive Vice President, Yang Ming Marine Transport Corp.)

弁 護 士

Mr Jeffrey F Lawrence (Partner, Sher & Blackwell)

事 務 局

園田 裕一 (日本船主協会企画調整部長兼国際企画室長)

石川 尚 (日本船主協会国際企画室課長)

笠原 永子 (日本船主協会国際企画室)

内外情報

1 わが国外航商船の第二船籍制度の創設を提案 —2003年11月、構造改革特区に提案—

当協会は、わが国における第二船籍制度の創設を検討するため、2003年6月、構造改革委員会のもとに、「船籍問題小委員会（委員長：飯塚孜常任理事・国際エネルギー輸送社長）」を設置し、船社の望む第二船籍制度や関係者（船社、国など）にとってのメリットなどについて検討してきたが、このほどその結論を取りまとめ（【資料】参照）、11月27日「わが国外航商船の第二船籍制度の創設」を内閣官房構造改革特区推進室に提案した。

今後は、地方自治体はじめ国交省など関係者と協議し、実現に向けて活動していくこととしている。

(1) 第二船籍制度の概要

船社の望んでいる第二船籍制度は、パナマ籍などの外国籍船と同等、若しくはそれ以上の競争力をもった船籍制度である。

そのためには、登録免許税の引下げ、固定資産税の廃止、いわゆる日本人船員配乗要件（日本人船・機長2名）の廃止、そして船舶のハード面に関する規制を国際標準並みとする

ること、などが必要となる。

(2) 検討に至る経緯等

現在の日本商船隊は約2,000隻であり、このうち日本籍船は僅か110隻で、残りはパナマ等への海外置籍船である。こうした事態を放置しておけば極めて近い将来に日本籍外航船はゼロに限りなく近づいていくことになる。

海外置籍は、日本籍船に競争力がない現状では、日本の海運企業の経営者にとって選択せざるを得ない方策であるが、一方で、置籍国（旗国）の政情等の影響を受けざるを得ないことから、日本籍船に比べ法的安定性に劣ることは否めず、わが国貿易物資の安定輸送を確保する観点からも注意しておく必要がある。

また、昨年のTAJIMA号事件を契機とし、日本人船員に対する犯罪には、外国籍船上であっても日本国刑法が適用されることとなったが、外国人船員同士の犯罪には依然として日本の管轄権が及ばず、こうした点を担保する手立ては完全には整っていない。さらに、船舶所有者と旗国に対する責任の明確化を求め

る声も高まっている。

日本の企業が日本籍の船を所有することが出来ないという状況はやはり不自然であり、近い将来、日本籍外航船が姿を消してしまう前に、外国籍船並み或いはそれ以上の競争力を持った日本船籍制度が必要ではないかと考え検討を行った。

(3) 国際船舶制度についての考え方

わが国には「国際船舶制度」があるが、税制、船員配乗要件、船舶のハード面に関する規制等、どれをとっても競争力上は不十分なものである。当協会は、国際船舶制度の創設以来、実効ある制度に改善するようさまざまな機会を求めつづけてきたが、十分な対応は

【資料】

なされず、この間にも日本籍船の減少が続いているため、今般、構造改革特区構想として提案し、公の場における議論を期待するものである。

(4) 税制の取扱い

政府の特区構想では、税財源措置の優遇を求める提案は検討対象とはしないこととされているが、当協会の求める第二船籍制度の全体像を提示するため、あえて税制要望を含む特区提案を行うこととした。税制措置については、特区と関連しての議論は行われぬが、この点については、今後特区とは別のルートで要望活動を行っていくこととしている。

(企画調整部)

2003年11月

わが国外航商船第二船籍制度創設について

(社)日本船主協会

(1) わが国外航商船に第二船籍を必要とする理由

現在、日本の海運企業が運航する外航商船隊は全体で約2,000隻であるが、このうち1,300隻強が実質所有する外国籍船で、日本籍船は僅かに110隻を数えるに過ぎない。(参考①参照)

日本籍船がこのような減少し、今なお減少し続ける理由は、日本籍船に国際競争力が備わっていないからである。

全世界の企業との厳しい競争を行っている日本の海運企業が、日本籍船を所有することは、それに伴う税制や船員配乗要件等、多岐にわたる高コスト要因と厳しい規制を余儀なくされることであり、競争力を大幅に喪失することとなる。

幸い海運の世界では、パナマやリベリア等、船舶保有に関し最小の規制と低コストを提供する国々があり、これらの国に船籍を置くことによって競争力を確保しうる方策が存在するので、内外の海運企業はこの方策を取り入れて自らの存続を図ってきた。

換言すれば、こうした選択肢がなく、その所有船すべてを日本籍船とせざるを得なかったとすれば、日本の海運企業は国際競争場裡からの撤退を余儀なくされていたことは確実である。

しかしながら外国籍船は、置籍国(旗国)の法制などに船舶を服せしめることであり、これら諸国の置かれる内外の政治環境等の影響を受けざるを得ないことから、日本籍船に比し法的安定性に劣ることは否めず、わが国貿易物資の安定輸送を確保する観点からもこの点に留意しておく必要がある。また、2002年に発生したTAJIMA号における犯罪(参考②参照)にも充分に対応できない欠点を持っている。TAJIMA号事件については、その後法改正がなされ、日本の領海外における外国籍

船上での日本人船員に対する重大犯罪には日本国刑法が適用されることとなり、問題は軽減されているが、なお同様の状況下での外国人船員同士の犯罪には日本国として適切に対処することができず、船舶の安全性を阻害する要因は完全には払拭されていない。

以上の如く、実質所有船舶の海外置籍は、現状では日本の海運企業にとって経営上選択せざるを得ない方策であるが、日本籍船が外国籍船並み或いはそれ以上の競争力を保持しうれば、船舶所有者と旗国に対する責任の明確化を求める声も高まる中、日本籍船志向が強まること必定である。

また、日本籍船が増加すれば、IMO（国連の「国際海事機関」）など海運に関する国際会議等において日本国の発言力に重みが増し、国益の向上が図られることとなる。

現状の制度をいつまでも放置すれば、近い将来に日本籍外航船舶がほぼ完全に姿を消すことは必ずであり、外航商船を対象とする新たな日本船籍制度の創設を強く期待するところである。

(2) 構造改革特区で提案する理由

1996年、わが国政府は日本籍船の減少に歯止めをかけるべく、「国際船舶制度」を創設しているが、①税制（外国籍船に比べ高額な登録免許税・固定資産税）、②船員配乗要件（日本人船・機長2名）、③船舶設備・検査要件（国際基準を上回る規制）等、競争力向上には不十分なもので、所期の目的を達成していない。

当協会は同制度創設以来、実効ある制度に改善するようさまざまな機会を求めつづけてきたが、十分な対応はなされず、日本籍船の国際競争力の向上には至っていない。

上述のように、この間にも日本籍船の減少は続いており、今般、こうした状況を打開するため、構造改革特区構想として提案することとしたものである。

同特区構想では、「単なる税財源措置の優遇を求める提案は検討の対象としない」とされているが、当協会による第二船籍制度の提案は、これまで外国に置籍されていた既存船や今後の新造船の多くが日本籍船に移行することを目的とし、これによって特区に指定された地域に財政上のメリットがもたらされ、「個性あふれる地域の発展」と「我が国経済の活性化」を実現しようとするものである。特区構想の趣旨に合致するものと考えている。以上

(注) 船籍について

すべての船舶は、船籍（国籍）を持つことが義務付けられ、登録国の法律に従い、船舶の検査、税金の支払いがなされる。

外航船舶は、外国の領海では船尾に船籍国の国旗を掲げることとされている。

船社の望む第二船籍制度

船社の望んでいる第二船籍制度とは、パナマ籍などの外国籍船と同等、若しくはそれ以上の競争力をもった制度、即ち、以下の条件が満たされた制度である。

(1) 税制

① 登録免許税について

新造船については、パナマ籍など外国籍船並みとする。既存の外国籍船の日本籍船への転籍を促進するため、第二船籍制度創設後5年間は非課税とする。6年目以降は新造船と同様外国籍船並みとする。

② 固定資産税について

課税が海運業や特定の設備型産業に偏重し、課税の中立性にも問題があることから船舶（償却資産）に対する課税を廃止する。（当協会の平成16年度税制改正要望）

(2) 船員配乗要件等

日本籍船に対するいわゆる日本人船員配乗要件を廃止するため、船舶職員法第23条の2第2項の規定に基づく就業範囲の指定に関する海上技術安全局船員部長通達（海職第284号の2、平成11年6月11日）を改正する。

また、外国人船員の海技資格承認試験制度の抜本的見直し等、関連資格の取得手続の簡便化等を図る。

(3) 船舶の設備等に関する規制緩和

外国籍船（含む建造中）の日本籍船への転籍を促進するため、日本籍船特有の船舶設備・検査要件や売買船に際しての各種手続きおよび規制について、国際標準並みのものとする。以上

関連資料①

(1) 税金比較

パナマ籍船の Initial Fee と日本籍船の登録免許税の比較

	ハンディサイズバルカー	ケープサイズバルカー	VLCC	コンテナ船
パナマ	US\$ 12,690	US\$ 18,350	US\$ 23,900	US\$ 14,840
日本	US\$ 28,438	US\$ 58,438	US\$ 100,000	US\$ 77,344

(参考)

リベリア	US\$ 14,480	US\$ 19,550	US\$ 24,750	US\$ 15,780
------	-------------	-------------	-------------	-------------

パナマ籍船の Annual Fee と日本籍船の固定資産税の比較

	ハンディサイズバルカー	ケープサイズバルカー	VLCC	コンテナ船
パナマ	US\$ 7,690	US\$ 11,850	US\$ 17,400	US\$ 8,340
日本	US\$ 7,416	US\$ 14,832	US\$ 26,021	US\$ 22,990

(参考)

リベリア	US\$ 9,990	US\$ 14,150	US\$ 19,350	US\$ 10,640
------	------------	-------------	-------------	-------------

何れも当協会調べ（前提条件は以下の通り）

● 船価およびトン数

	船価（百万US\$）	GRT	NRT
ハンディサイズバルカー	US\$ 20	35,000GRT	23,000NRT
ケープサイズバルカー	US\$ 40	85,000GRT	55,000NRT
VLCC	US\$ 70	160,000GRT	95,000NRT
コンテナ船	US\$ 62	75,000GRT	28,000NRT

- 日本籍船は国際船舶とした。
- 固定資産税は15年平均（VLCCは13年平均）。

- 為替レートは1ドル120円。

関連資料②

(2) 一船当たりの船員費比較

外国籍（パナマ）船の例		わが国国際船舶の例		第二船籍船の例	
千US\$		千US\$		千US\$	
23名全員 外国人船員	700~800	日本人2名+ 外国人船員21名	1,050	23名全員 外国人船員	700~800

※当協会試算。

外国籍船（パナマ籍）の代表的な配乗例（23名配乗）

- インド人船員5名+東南アジア人船員18名
- 欧州人船員5名+東南アジア人船員18名

わが国国際船舶の代表的な配乗例（23名配乗）

- 日本人船員2名+東南アジア人船員21名

関連資料③

(3) 日本籍船特有の船舶設備・検査要件による制約・規制の例

① 証書発給：

定期検査（5年に一度）時の証書の発給はすべて日本政府が行い、本証書がないと出帆不可。（発給業務は平日の9時～17時のみ）。他国は、仮証書をNK（船級協会）が発給し、後日、本船に旗国政府発給の本証書を積み込み。

② 海外ドック時の対応：

各国の日本領事館において証書を発給できるシステムとなっているが、現実には事前連絡等が必要であり、他国籍のように「船級検査員がいれば、何時でも、何処でも」ということが難しい。

③ 測 度：

測度に関して、変更（改造工事や、日本籍買い戻し船）があった場合は、測度官が現場にて実測し、その後計算を行い証書発給となる。海外駐在の測度官はおらず、外交官パスポート取得（外務省所轄）、渡航費予算などの制約もあり、現実はかなり前広に段取りを行う必要がある。

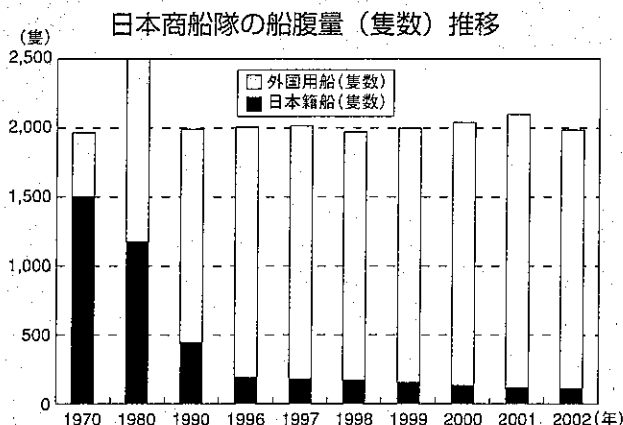
④ 設備要件：

救命設備（救命艇、筏、非常無線等）、航海機器（AIS、GPS、レーダ）、消火設備、海洋汚染防止（油水分離器）、海洋汚染防除資材、危険物輸送コンテナなどは、すべて指定検定機関として（財）日本舶用品検定協会の型式承認と検査を受ける必要があり、実質的には海外製品の採用が困難となっている。検査方法が煩雑で、認定が出るまでの時間も必要である為、海外建造船や買い戻し船においてかなりのコストが発生している。（改造費が5000万～1億円程度となる場合もある）

⑤ 検査インターバル：

日本籍船の場合、2.5年目の中間検査（旧、一種中間検査）で乾ドックに入渠が必要であるが、外国籍船では、ダイバーによる水中検査が可能で、乾ドックへの入渠は5年目だけで良い。

参考 ①



		日本商船隊 (隻数)		
		日本籍船 (隻数)	外国用船 (隻数)	合計
S44	1969	1,424	236	1,660
S45	1970	1,508	462	1,970
S46	1971	1,531	592	2,123
S47	1972	1,580	655	2,235
S48	1973	1,476	820	2,296
S49	1974	1,427	973	2,400
S50	1975	1,317	1,152	2,469
S51	1976	1,274	1,142	2,416
S52	1977	1,234	1,174	2,408
S53	1978	1,204	1,290	2,494
S54	1979	1,188	1,200	2,388
S55	1980	1,176	1,329	2,505
S56	1981	1,173	1,232	2,405
S57	1982	1,175	1,165	2,340
S58	1983	1,140	1,035	2,175
S59	1984	1,055	1,080	2,135
S60	1985	1,028	1,407	2,435

		日本商船隊 (隻数)		
		日本籍船 (隻数)	外国用船 (隻数)	合計
S61	1986	957	1,292	2,249
S62	1987	816	1,266	2,082
S63	1988	640	1,487	2,127
H1	1989	532	1,470	2,002
H2	1990	449	1,543	1,992
H3	1991	419	1,641	2,060
H4	1992	376	1,637	2,013
H5	1993	340	1,708	2,048
H6	1994	280	1,710	1,990
H7	1995	218	1,781	1,999
H8	1996	191	1,816	2,007
H9	1997	182	1,839	2,021
H10	1998	168	1,802	1,970
H11	1999	154	1,842	1,996
H12	2000	134	1,905	2,039
H13	2001	117	1,983	2,100
H14	2002	110	1,878	1,988

※海事レポート (国交省海事局編) より

参考 ②

2003年11月

TAJIMA 号事件について

(社)日本船主協会

(1) TAJIMA 号事件の概要

2002年4月7日

台湾沖公海上を航行中のパナマ籍大型タンカー TAJIMA 号船内でフィリピン人船員2名により、日本人二等航海士が殺害される事件が発生。

- 4/8 本船の要請に基づき、船内保安維持のため、海上保安庁職員が本船に乗船。
- 4/12 本船、姫路港入港。同日、パナマ政府より外交ルートを通じて国際捜査共助の要請。
- 4/14 海上保安官全員下船。船長指揮のもと、民間人による被疑者の拘束・監視が始まる（～5/15）。
- 4/19 被疑者を除くフィリピン人船員に上陸許可。
- 4/19 外務省からパナマ大使館に捜査資料送付。
- 4/27 パナマ大使館から捜査資料の主要部分を翻訳して本国に送付。
- 4/30 翻訳された主要部分が本国に到着。
- 5/14 パナマ政府から外務省に対して被疑者2名の仮拘禁の請求。
- 5/15 海上保安官により被疑者2名下船、東京高検に護送。同日、本船、ベルシャ湾に向け出港。
- 6/14 パナマ政府から外務省に対して、被疑者の引渡請求。
- 6/18 東京高検から東京高裁に審査の請求。
- 8/12 東京高裁において審査。

(2) TAJIMA号事件にて露呈した問題点

TAJIMA号事件が、公海上の外国（パナマ）籍船上で発生した、外国（フィリピン）人による邦人殺害事件であったことから、わが国刑法等の適用がなく、刑事裁判権を有するのは船籍国であるパナマだけであり、パナマからの要請がない限り、わが国当局による被疑者の拘禁等の措置が取れなかった。したがって、パナマからの要請に基づく拘禁までの間の被疑者の上陸は認められなかった。

これにより、本船がわが国領海内にありながら、4月12日の姫路港入港後、海上保安官が下船した4月14日から1ヶ月以上経過した5月15日に被疑者が下船するまで、民間人が被疑者を拘束・監視するという異常な事態となった。

(3) 当協会の対応

当協会は、「TAJIMA号」事件を契機に「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」を設置し、報告書を取りまとめ、民間努力では限界ある国内法令の整備など7項目について法務大臣を始めとする関係省庁、および海事振興連盟に対して要望した。

(4) 刑法の一部改正

TAJIMA号事件を契機に超党派の国会議員で構成される「海事振興連盟」においても刑法を改正すべきとの声が高まり、政府は、「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正」（以下、刑法の一部改正）について、法制審議会の審議を経て、2003年2月21日、第156回通常国会に提出した。同法案は、衆議院及び参議院本会議において全会一致で可決・成立し、2003年8月7日施行された。

(5) 現在の問題点

上記法改正がなされ、日本の領海外における外国籍船上での日本人船員に対する重大犯罪には日本国刑法が適用されることとなり、問題は軽減されているが、なお同様の状況下での外国人船員同士の犯罪には日本国として適切に対処することができず、船舶の安全性を阻害する要因は完全には払拭されていない。

以上

2

海運関係分野の一層の規制緩和を要望

—秋の集中受付月間（全国規模）で16項目を要望—

政府による規制改革の推進については、内閣府に設置された「総合規制改革会議」において平成16年3月の「規制緩和推進3カ年計画」再々改定（最終年）に向けた検討が進められており、当協会は、平成14年度要望で改善の見られなかった事項および平成15年4月に実施した会員会社へのアンケートにおいて新たに寄せられた意見・要望を踏まえ、関係委員会等において検討し、本年9月末に石原伸晃行政改革担当・規制改革担当大臣および扇千景国土交通大臣（いずれも当時）に対し、32項目からなる要望書を提出している（【資料1】および本誌2003年10月号P.8参照）。

これまで当協会からの要望に対する正式な回答は、翌年、総合規制改革会議より公表されていたが、本年については、平成15年11月17日、国土交通省海事局から所管の項目について回答があった（【資料2】参照）。

一方、「総合規制改革会議」は上記3カ年計画に加え、構造改革特区の提案募集と併せて全国規模の規制緩和要望を受け付ける「規制改革集中受付月間」を設け、本年6月に第1回目の受付が行われたため、当協会はその時点で要望可能な6項目について要望した（本誌2003年8月号P.22参照）。

この集中受付月間における規制緩和要望は、構造改革特区での手法、即ち総合規制改革会議と関係省庁との折衝のやり取りが同会議のホームページに都度掲載されるとともに、結論を得るまでの期間が数ヶ月と短いため、これまで3カ年計画において要望したにもかかわらず遅々として進まない事項には一層効果的である。

今般、その第2回目となる「秋の規制緩和集中受付月間」が、11月1日～30日に行われることとなったため、上記9月に提出した要望項目および海事局からの回答などその進捗状況等を踏まえ以下16項目について改めて要望した（【資料3】参照）。

- 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
- 2 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化
- 3 港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化
- 4 『限定近海船』の船員配乗要件の早期具体化
- 5 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化
- 6 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
- 7 日本籍船でのカジノの自由化
- 8 日本籍船の登記・登録の一元化
- 9 船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元
- 10 国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し
- 11 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化
- 12 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
- 13 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
- 14 内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和
- 15 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
- 16 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（企画調整部）

【資料1】

平成15年9月30日

海運関係規制緩和要望項目

(社)日本船主協会

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
 - ② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化
 - ③ 港湾運送事業の更なる規制緩和
 - ④ 港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化
2. 船員保険の被保険者資格の見直し
3. 船員職業紹介事業等の許可
4. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し
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
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
7. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長
8. マニラ港出港船に対する無線検疫の実施
9. 船舶に備え付ける医薬品等の見直し
10. 雇入れ契約の公認手続きの見直し
11. 船員個票の廃止
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
13. 船舶衛生管理者適任証の発給手続きの見直し
14. 海外駐在員に対する海技免状更新手続きの見直し
15. 船員手帳の健康診断における指定医制度の廃止
16. 欠員届・欠員補充届の見直し
17. 就業規則上の定員記載の廃止
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
19. 海技免状記載事項の見直し
20. 海技試験制度の見直し
21. 『限定近海船』の船員配乗要件の早期具体化
22. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化
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
24. 日本籍船でのカジノの自由化
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
 - ② 船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元化
 - ③ 国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し

- 26. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化
- 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
- 28. 労働統計調査の統合
- 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
- 30. 内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和
- 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
- 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

【資料2】

事務連絡
平成15年11月17日

社団法人 日本船主協会 殿

国土交通省

「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」

(平成15年9月30日)への対応について

平成15年9月30日に貴協会より国土交通大臣宛て提出された「海運分野の規制緩和の一層の推進についてのお願い」について、海事局において検討を行ったところ、海事局が所管する要望項目について別紙のとおり措置を行うこととした。

別紙1

1. 必要な制度改正を行うもの（既に行ったものを含む）（15項目）

番号	項目	対応方針	措置内容	担当課等
1.①	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	税制改正関係事項については、例年行っている税制改正要望検討作業の中で、今後とも連携を図りつつ検討。また、これに向け引き続き幅広く情報、意見交換。 なお、水先料金については、引き続き、料金のベースとなるきょう導距離等の再検証を進め、平成15年度内に必要な見直しを行う。	平成15年度中に省令の改正を行う。	大臣官房参事官（海事担当）、海技資格課
1.③	港湾運送事業の更なる規制緩和	平成15年度中に結論を得て、以降速やかに措置する予定。平成16年度中に法案を提出する予定。	平成16年度中に法案を国会に提出する。	港運課
2	船員保険の被保険者資格の見直し	船員職業安定法の改正により措置する予定であり、平成15年度中に改正の内容について結論を得て、以降できる限り速やかに法案の国会提出を図る。	できる限り速やかに措置を講ずる。	船員政策課
3	船員職業紹介事業等の許可	船員職業安定法の改正により措置する予定であり、平成15年度中に改正の内容について結論を得て、以降できる限り速やかに法案の国会提出を図る。	できる限り速やかに措置を講ずる。	船員政策課
9	船舶に備え付ける医薬品等の見直し	本要望については、要望の詳細を確認する必要があるため、日本船主協会及び専門家等の具体的な意見を聞いて情報収集をして検討を行い、必要に応じて実態に即した告示改正を検討する予定。	要望の詳細を確認したうえで、平成15年度中に検討して、一定の結論を得る。	船員労働環境課
10	雇入れ契約の公認手続きの見直し	E-MAILを用いた手続きについて、必要な省令改正を行った。なお、船長以外の者でも、船長の委任があれば手続きは可能。	改正省令を11月5日に公布・施行した。	船員労働環境課

番号	項目	対応方針	措置内容	担当課等
11	船員個票の廃止	船員職業安定法の改正に合わせ、船員派遣事業に係る船員については、所要の見直しを行う予定。	改正船員職業安定法の施行に合わせて通達の改正を行う。	船員政策課
13	船舶衛生管理者適任証の発給手続きの見直し	「住所地を管轄する地方運輸局」ではなく、「最寄の地方運輸局」を経由して申請できるように措置する予定。	平成15年度中に省令の改正を行う。	船員労働環境課
14	海外駐在員に対する海技免状更新手続きの見直し	外国の医療機関による身体検査証明については、当該医師の資格保有に係る確認方法の検討を行った上で、改善策を措置する予定。	平成15年度中に通達を発出する。	海技資格課
20	海技試験制度の見直し	試験事務の簡素化等により、海技試験の申請日から受験日までの期間の短縮等を措置する予定。 また、口述試験のみの受験者に対しては、現在、筆記試験終了後決定されている口述試験の日程を予め明らかにしておくとともに、試験の申請期間を、現在より試験日に近づけるよう措置したい。	平成15年度中に告示の改正を行う。	海技資格課
21	『限定近海船』の船員配乗要件の早期具体化	内航船乗組み制度検討会の結論を踏まえ、所要の措置を講ずる予定。	改正船員法の施行に合わせて所要の政令改正等を行う。	海技資格課
25.①	日本籍船の登記登録の一元化	事務の一元化までの間、国民の負担をできる限り軽減するための制度として、船舶登録事項と一致している船舶登記の表題部に関する事項について管海官庁に変更登録の申請があった場合に、管海官庁から嘱託による変更登記の制度(嘱託制度)の創設を検討中。	平成15年度中に、法務省と調整の上、必要な措置を講ずる。	検査測度課
25.②	船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元化			
26	船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化	船舶建造許可申請手続きの簡素化を行う。なお、OECD造船協定発効後、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予定。	平成15年度中に通達の改正を行う。	造船課
25.③	国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し	国際船舶の譲渡届出の際に提出された譲渡契約書を登録抹消を行う管海官庁に送付することにより、登録抹消の際の譲渡契約書の提出を不要とする方向で検討中。	平成15年度中に通達の改正を行う。	検査測度課、外航課

別紙 2

2. 引き続き検討を要するもの (1項目)

番号	項目	対応方針	担当課等
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見直し(他省庁へ提出するデータの活用)	各種手続きに係る電子化・ワンストップ化の利用状況、各省庁間における情報の共有の実行可能性等について、検討・調整し、結論を得た上で、適正に対応する予定。	外航課、海事産業課

別紙 3

3. 制度改正すべきでないもの (2項目)

番号	項目	備考	担当部局
15	船員手帳の健康診断における指定医制度の廃止	現状では全ての医療機関が船員の労働実態や生活環境を十分に理解した上で船内労働に適するかを判断することは困難。このため、指定医制度は維持する必要がある。現在、指定医を拡大するための取組を行っているところであり、具体的な地域に関する船社側の要望を聞く等により指定医の確保に向け適切に対応していきたい。	船員労働環境課
17	就業規則上の定員記載の廃止	就業規則への定員の記載については、船舶所有者による労働時間規制の遵守等船員の所要の労働条件を十分担保するだけの体制を保持しているかを確認するために必要。	船員労働環境課

別紙 4

4. その他 (5項目)

番号	項目	備考	担当部局
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	船員法上国籍要件は定めていないため、現行でも外国人船員による資格取得が可能。	船員労働環境課

番号	項目	備考	担当部局
16	欠員届・欠員補充届の見直し	船舶所有者がオンライン申請手続を行う際に外国から申込みをする場合は、8桁の番号(000-0000)を入力することにより、オンライン申請システム(電子署名が必要な手続を除く。)を利用することができる。	総合政策局情報管理部情報企画課、船員労働環境課
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	健康診断結果報告書については必ずしも船員労働官の監査対象とはなっておらず、手続きの重複にはなっていない。	船員労働環境課
19	海技免状記載事項の見直し	更新された海技免状は更新前の海技免状の有効期間を継承しており、条約で定める5年の有効期間を超えるものではないことを外国当局に説明して了解されているところであり、外国のPSCによる指摘に対しては適切に対応可能。	海技資格課
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	税制改正関係事項については、例年行っている税制改正要望検討作業の中で、今後とも連携を図りつつ検討。	大臣官房参事官(海事局担当)

(参考)

なお、海事局が所管する要望項目以外の項目のうち、国土交通省内の他局等が所管する項目についての検討状況は以下のとおりとなっている。

1. 引き続き検討を要するもの

番号	項目	対応方針	担当課等
1.④	港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化	手続の徹底した見直しについては、規制改革推進3か年計画(再改定)において、本年7月に実現したシングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、改めて輸出入・港湾に関する全ての手続の徹底した見直しを行うこと等について、関係府省とともに検討することとしているとともに、IT戦略本部による電子政府構築計画においても、国際標準も考慮しつつ、既存の業務・システムに係る最適化計画を2005年度末までの出来る限り早期に策定すると位置付けている。今後も、シングルウィンドウシステム運用開始後における利用者意見を適宜聴取しつつ、引き続き輸出入・港湾関連手続の一層の簡素化等について、関係府省とともに検討を進める。	政策統括官付政策調整官付港湾局環境・技術課、管理課 海上保安庁交通部安全課
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、同北、同南及び水島航路等における巨大船に対する夜間航行制限の緩和の可能性について、学識経験者、海事関係者、漁業関係者等を交えた検討会が開催されているところであり、その結論を踏まえて対応する予定。	海上保安庁交通部安全課
28	労働統計調査の統合	船員統計と船員労働統計は、申告者名・住所・事業種類及び用途(細分類こそ違うものの内容は同じ)等において調査項目が重複しているのも事実であるため、申告義務者への負担軽減が図られるよう検討を行う。	情報管理部交通部調査統計課
30	内航輸送用トレーラー・シャシーの車検制度の緩和	自動車検査証の有効期間については、安全で環境と調和のとれた車社会の実現を目指すという車検・点検整備制度の本来の目的を念頭に置き、そのあり方について、必要なデータ等を収集の上、常に検討して改善を図って行くこととしている。	自動車交通局技術安全部技術企画課

2. その他

番号	項目	対応方針	担当部局
1.①	入港料等の適正化	また、入港料等港湾諸料金については港湾管理者がその徴収の有無も含め料率を条例により定めている。さらに、それら諸料金に係るインセンティブ(減免措置)が港湾管理者の政策的な判断により同じく条例に基づき、かつ、利用者に対し不平等な取扱いとならないような公正な対応により積極的に導入されているところである。	港湾局管理課
1.②	外資埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	公社埠頭の貸付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃貸借契約による民間契約で決定されている。しかし、公社が原価を大きく下回る岸壁等貸付料を設定することは、公社の経営を危うくし、埠頭整備に係る債務償還に支障を来すおそれがある。また、原価を上回る貸付料を設定することは、公益法人の本来の目的を逸脱するばかりか、船社等の経営を不当に圧迫するおそれがある。 このような観点から、国は岸壁等貸付料の算定基準を定めると同時に、国土交通大臣に届けられた貸付料については、是正が必要な場合には、変更命令が担保されているところである。 なお、国において、国際競争力の強化・確保を図るため、岸壁整備への国費の投入、無利子貸付の拡充、税制等の支援施策を実施しており、公社埠頭の貸付料の低減に寄与しているところである。	港湾局管理課

【資料3】 船協規制緩和要望 (2003-11)

	規制改革要望事項(事項名)	具体的規制改革要望内容	要 望 理 由	根拠法令等	制度の所管官庁
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	港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)並びに諸料金(入港料等)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適正化を図ること。	船舶の入港に際して、わが国港湾においては、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が賦課されている。わが国の港湾の効率的運営を実現し、かつ国際競争力を回復するためには、これら港湾関係諸税ならびに諸料金の徴収の考え方を明確にし、かつ諸外国と比較した上で適正化を図るべきである。	とん税法第1条、特別とん税法第1条、地方税法、港湾法第44条2項等	財務省、総務省、国土交通省等
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及び、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を可能とすること	昭和55年12月16日の港湾審議会答申では外貿埠頭公社の業務の移管に関して、「……外貿埠頭の管理運営という公共的かつ国家的に重要な業務を行うものであるので前述の通りこれを適切かつ確実に運営していくことが出来るような財団法人を国が指定するとともに、指定された財団法人に対しても法人の指定に伴う通常の監督のほか、国の海運政策及び港湾政策との整合性の取れた外貿埠頭の整備及び管理が行われるよう国の監督措置が必要となる。たとえば、貸付料の適正な水準の確保、外貿埠頭施設の処分などの制限、需給バランスと港湾間の機能分担を考慮した外貿埠頭の整備などの為の措置が挙げられる」とした。国はこの答弁を充分尊重し、原価主義に基づく料金の妥当性の検証、及び荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等も充分勘案、弾力的で国際競争力を有する料金設定とすべく各埠頭公社を指導すべきである。	外貿埠頭公社の解散及び業務承継に関する法律施行規則第5条第1項	国土交通省
3	港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化	全ての港湾・輸出入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除・簡素化するように要望する。	2003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官庁により実現されているが、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、さらに官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・簡素化することを要望する。	関税法、電子情報処理組織による関税手続の特例に関する法律、コンテナ特例法、出入国管理および難民認定法等	国土交通省、財務省、法務省、厚生労働省、地方自治体等
4	船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化	1998年より、日本籍船舶の船体保険は海外付保が自由化されたが、不稼働損失保険は海外付保を自由化されていない。このため不稼働損失保険についても海外付保を自由化する。	船体保険と不稼働損失保険を一体で付保する場合は、安い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ほとんど生かされていない。このため日本籍船舶の不稼働損失についても、海外付保を自由化すべきである。	保険業法第186条、同施行令第19条、同施行規則第116条	金融庁監督局保険課
5	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	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。	乗組員の上陸は15日を超えない範囲内で許可されており、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。ただし、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。	出入国管理及び難民認定法第16条	入国管理局入国在留課
6	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が、カジノの運営が非合法とならないよう所用の法整備を行う。	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、日本籍船でのカジノの自由化を行うこと。	刑法第185条、186条	法務省
7	『限定近海船』の船員配乗要件の早期具体化	堪航能力の優れた内航船舶については、20海里以遠の航行が可能となる航行区域(限定近海)が措置されたが、区域に対応した船員配乗要件が規定されていないので早期に具体化すべきである。	内航船舶の航行区域(沿海区域)は、原則として離岸距離20海里以内の水域とされている。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できること等から、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著しく低下させている。船舶安全法では、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、直線航行が可能なる所謂『限定近海船』として平成13年10月に措置されている。しかし、現状の船舶船員の配乗(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事実上不可能となっている。	船舶職員法施行令第2条	国土交通省海事局海技資格課

	規制改革要望事項(事項名)	具体的規制改革要望内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁
8	日本籍船の登記・登録の一元化	わが国においては、船舶のみ登記・登録の二元的制度のもとで煩雑な手続きが必要となっているので、登記・登録の一元化を図り、速やかに合理的な登記・登録を可能にすること。	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おいては管海官庁から登記所への嘱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おり、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、速やかに合理的な登記・登録を可能にすること。	船舶法、船舶登記規則	法務省民事局、国土交通省海事局
9	船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元化	わが国においては、船舶のみ登記・登録の二元的制度のもとで煩雑な手続きが必要となっているので、登記・登録に共通する変更事項についても、二度の手続きが必要となる。速やかに変更時の手続きの一元化を実現すること。	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ことだが、速やかに変更時手続きの一元化を実現すること。	船舶法、船舶登記規則	法務省民事局、国土交通省海事局
10	国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し	国際船舶を海外に譲渡する場合、海外譲渡届とともに売買契約書の添付が求められている。さらに、運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書の提出が必要とされている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とすること。また、国際化の流れに鑑み、登録抹消時に、運輸局に提出する書類のうち、英語を正文とする売買契約書・受渡議定書・委任状については、和訳の添付を不要とすること。	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、再び売買契約書の提出が求められている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とする方向で検討中とのことだが、速やかに実現すること。また、国際化の流れに鑑み、登録抹消時に、運輸局に提出する書類のうち、英語を正文とする売買契約書・受渡議定書・委任状については、和訳の添付を不要とすること。	海上運送法44条の2、船舶法14条等	国土交通省海事局検査測度課
11	船舶の建造許可に当たっての簡素化の一層の簡素化	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。	当該規制は、「我が国の国際海運の健全な発展に資することを目的とした臨時船舶建造調整法(昭和28年)法に基づき、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90m以上で、遠洋区域又は近海区域を航行区域とする鋼製の船舶を建造しようとするときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を受けなければならない」とされているものである。本法制定時には意義があったものと思われるが、近年の近隣諸国の造船所の発展もあり、わが国においてのみ本法に基づき需給調整を行うことの意味は、もはやないものと思われる。	臨時船舶建造調整法第2条及び第4条	国土交通省海事局造船課
12	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	船舶運航事業者に対する各種報告書・届出等について更なる簡素化を図るべきである。	船舶運航事業者には、法律・省令等に基づき、各種報告書・届出等の提出が必要とされている。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のデータとの共有化を図れば更なる簡素化が可能と思われるもの等がある。現在、簡素化可能な書類・項目の抽出、確定後、省令改正等の担保措置についてスケジュール等を調整予定とのことであるが、速やかな実行をお願いしたい。	海上運送法等	国土交通省海事局外航課・海軍産業課
13	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	現在「特定有害物質等の輸出入等の規制に関する法律」(以下、バーゼル法)を所管する各省庁は、平成11年5月の通達により、解撤等を目的とした日本籍船の輸出について当該船舶がアスベスト等の有害廃棄物を含む場合、輸出申請等の手続きが必要としている。このバーゼル法に基づいた輸出申請等手続きの廃止を要望する。	環境省と経済産業省は、バーゼル法はバーゼル条約の必要最低限の要求を満たすものでその手続きの簡素化は不可能との見解であるが、そもそも同条約では船舶をその対象とするかについて国際的に結論が出されていない。この理由としては、同条約を船舶に適用した場合、廃棄物と何ら関係のない「寄港国」が「輸出国」になる等の不具合が発生すること、また、船舶については同条約が求める危険物質の特定やその物質の除去の実施が義務付けられることとなり実質的に解撤船の輸出が不可能となることなどがあげられる。また、現在、主要解撤国以外の国は、大型解撤施設を有しないため、解撤船の実質的な輸出禁止は、大型船舶の解撤が閉ざされることを意味する。このような状況下、船舶を同条約の対象とするかについて各国とも慎重な対応をとっているが、わが国では、平成11年5月の通達により船舶を同条約の対象とする旨の判断が示され、日本籍解撤船の輸出が実質的に不可能となっている。日本籍船の円滑な解撤を確保するために同通達の廃止を求める。	バーゼル法第2条第1項、輸出貿易管理令別表第2の35の2、バーゼル法第4条第1項、外国為替及び外国貿易法第48条第3項、関税法第57条、および関係通達	環境省、経済産業省

	規制改革要望事項(事項名)	具体的規制改革要望内容	要 望 理 由	根拠法令等	制度の所管官庁
14	内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和	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年にする。	内航輸送用のトレーラー・シャーシに対する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。主に海上輸送用であるトレーラー・シャーシは、本船舶内または港頭地区駐車場に停車している状態が長く、陸上走行距離が短いものとなっている。また、シャーシ自体は動力を持たず、トレーラー(ヘッド)に牽引されるだけである。このような使用実態に即し、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。	道路運送車両法第61条(自動車検査証の有効期限)	国土交通省
15	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	内航輸送用シャーシ運用上においては、登録用車庫確保の負担が所有者に強いられる一方、その車庫はほとんど利用されておらず、現在の規制は利用実態にそぐわないため、内航輸送用シャーシについては、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにするべきである。	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、海上輸送用トレーラー・シャーシについても一般のトラック同様、同法が適用されている。しかし、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。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。	車庫法第3条、貨物自動車運送事業法第4条	国土交通省
16	国内海上輸送船舶の使用に関する燃料油に関する特例措置の導入	国内海上輸送船の使用に関する燃料油について、石油石炭税を免除する特例措置の導入	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石油石炭税を免除する特例措置を講ずるべきである。また、国策でもあるCO ₂ 等の温室ガスの排出量を削減するために国内運輸業が取組んでいるモーダルシフトを一層推進するためにも、企業基盤の脆弱な事業者の多い内航海運業に対するこの特例措置は是非必要である。	石油石炭税法第9条	経済産業省、財務省

3 | スエズ運河・パナマ運河とも通航料支払い実績が増加 —スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果について—

当協会は、毎年会員各社の社船および用船(外国用船を含む)について、両運河に係る通航実態並びに通航料支払実績の調査を実施している。

調査対象期間は、従来より各運河の運営団体の会計年度に合わせて、スエズ運河については2002年1月1日より同年12月31日まで、パナマ運河については2002年4月1日より2003年3月31日まで調査してきており、本年度においても同期間とした。

[スエズ運河]

今回の調査によると、スエズ運河の利用状況は通航船社数が前年と同数の11社となった。利用隻数は12.5%の減少(2002年:842/2001年:

962) したものの、G/Tベースで6.2%の増加(43,125/40,592千G/T)する一方で、D/Wベースでは3.4%の減少(38,010/39,342千D/W)となった。

また、料率の基本となるスエズ運河トン数(*1 SCNT: Suez Canal Net Tonnage)ベースでは11.4%の増加(42,898/38,521千トン)となったことから、全体の通航料も12.0%の増加(189,060/168,844千米ドル)となった。(表1参照)

船種別で見ると、タンカーが大幅に減少する一方で、自動車専用船およびコンテナ船が増加した。タンカーはSCNTベースで75.6%の減少(390/1,596千トン)、通航料も70.8%の減少(3,062/10,504千米ドル)と、大幅な減少とな

表1 スエズ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1992	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	13.3
1993	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824	△ 12.8	195	△ 23.0
1994	17	788	27,766	24,278	28,979	143,268	△ 17.6	147	△ 24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6
1996	12	883	37,491	32,909	38,008	172,869	△ 0.2	195	16.8
1997	14	1,011	40,387	36,150	42,073	201,497	16.6	244	25.1
1998	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034	△ 1.7	259	6.1
1999	13	944	40,040	34,634	43,067	195,641	△ 1.2	223	△ 13.9
2000	12	1,019	43,992	41,279	40,680	180,582	△ 7.7	195	△ 12.6
2001	11	962	40,592	39,342	38,521	168,844	△ 6.5	205	5.1
2002	11	842	43,126	38,010	42,898	169,060	12.0	237	15.6

注) 2002年の通航料の円換算率は、2002年1月～12月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=125.28円を採った。

表2 スエズ運河通航船実態調査(2002.4.1～2003.3.31)

(通航料=千USドル)

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料
タンカー	2	55	261	475	390	3,062
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	7	74	3,299	6,010	3,199	10,062
自動車専用船	4	292	14,252	4,994	15,831	66,941
コンテナ船	3	391	24,866	25,880	23,119	106,192
在来定期船	1	29	442	644	354	2,753
その他船舶	1	1	6	7	5	50
合計	11	842	43,126	38,010	42,898	189,060

注) 社数合計の11は、調査期間中にスエズ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

った。バルクキャリアーはSCNTベースで33.9%の減少(3,199/4,838千トン)、通航料も28.9%の減少(10,062/14,142千ドル)となった。また、在来定期船もSCNTベースで41.8%の減少(354/608千トン)、通航料が18.6%の減少(2,753/3,382千ドル)となり、3つの船種で、前年に引き続き減少した。

一方、自動車専用船はSCNTベースで18.9%の増加(15,831/13,312千トン)、通航料でも18.0%の増加(66,941/56,709千ドル)となり、前年の減少から増加に転じた。また、コンテナ船は、SCNTベースで28.3%の増加(23,119/18,026千トン)、通航料でも27.8%の増加(106,192/

83,070千ドル)となった。また、鉱油兼用船は2年連続で運航実績はなかった。(表2参照)

[パナマ運河]

2002年度のパナマ運河の利用状況は、通航船社数が2001年比較で1社増となったが、利用隻数は4.9%の減少(2002年:904/2001年:951)、D/Wベースでは4.6%の減少(27,285/28,597千D/W)となった。しかしながら、G/Tベースでは3.1%の増加(34,191/33,151千G/T)、料率の基本となるパナマ運河トン数(*2 PCNT: Panama Canal Net Tonnage)ベースでも15.9%の増加(35,680/30,797千トン)となったため、

表3 パナマ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1992	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	△ 3.7	97	△ 9.5
1993	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	△ 1.1	83	△ 14.4
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	△ 2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2
1996	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313	△ 4.3	91	11.0
1997	16	1,291	35,914	38,679	35,444	92,760	11.3	114	25.3
1998	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040	7.8	128	12.3
1999	15	1,171	35,372	37,605	36,714	95,642	△ 4.4	115	△ 10.2
2000	15	989	32,887	33,220	30,184	83,376	△ 12.8	92	△ 20.0
2001	15	951	33,151	28,597	30,797	86,250	3.4	108	17.4
2002	16	904	34,191	27,285	35,680	100,293	16.3	122	13

注) 2002年の通航料の円換算率は、2002年4月～2003年3月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=121.87円を採った。

表4 パナマ運河通航船実態調査(2002.4.1～2003.3.31)

(通航料=千USドル)

船 種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通 航 料
タンカー	2	4	140	156	112	393
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	9	278	7,719	13,319	6,791	18,956
自動車専用船	4	445	20,132	6,878	22,654	63,364
コンテナ船	3	120	5,430	6,037	5,506	14,383
在来定期船	2	26	247	280	201	751
その他船舶	3	31	523	615	416	2,446
合 計	16	904	34,191	27,285	35,680	100,293

注) 社数合計の16は、調査期間中にパナマ運河を通航した会員船社数であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

全体の通航料も16.3%の増加(100,293/86,250千米ドル)となった。(表3参照)

船種別について見ると、コンテナ船が大幅に増加するとともに、自動車専用船およびタンカーが増加したが、その他の船舶の指標は概ね減少した。コンテナ船は、PCNTベースでは106.0%の増加(5,506/2,673千トン)、通航料も110.1%の増加(14,383/6,847千米ドル)と大幅な伸びを示した。タンカーはPCNTベースで30.2%の増加(112/86千トン)、通航料も63.1%の増加(393/241千米ドル)、また、自動車専用船もPCNTベースで31.6%の増加(22,654/17,220千トン)、通航料でも31.9%の増加(63,364/48,034千米ド

ル)となった。一方、バルクキャリアーは、PCNTベースで24.8%の減少(6,791/9,028千トン)、通航料でも21.2%の減少(18,956/24,041千米ドル)となり3期連続で減少となった。(表4参照)

(関連業務部)

*1 スエズ運河トン数

(SCNT: Suez Canal Net Tonnage)

1873年の万国トン数会議で定められた純トン数規則をもとに、スエズ運河当局独自の控除基準を加えて算出する。二重底船の船底にパンカー油を積載した場合その部分の控除を認めない等、パナマ運河や各国の規則とも異なる独特のもの。

*2 パナマ運河トン数

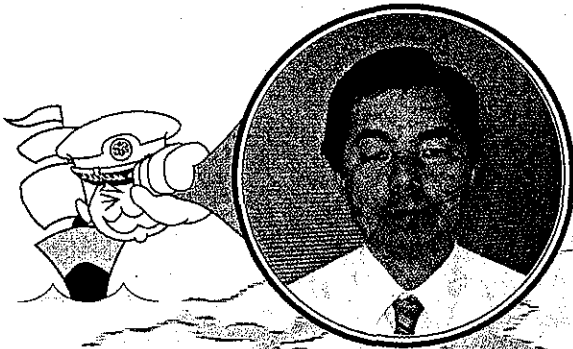
(PCNT: Panama Canal Net Tonnage)

1969年のトン数条約による国際総トン数の算出に用いた船舶の総容積に、パナマ運河当局独自の係数をかけて算出する。船舶法に定める総トン数、純トン数とは異なる。

丸ねある記

船会社の仲間たち

第 56 回



今回、登場して頂くのは

鶴丸海運(株)船舶部

入江昌之さん(44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？

内航セメント専用船（自社船、裸用船、定期用船）の運航管理、安全管理、乗組員等の業務を主にしています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

入社時における乗船研修です。船といえばフェリーくらいしか乗船したことのない私にとって、自然の厳しさ、恐さを身をもって体験できた貴重な思い出です。

3. 御社の自慢といえば？

創業80年の実績によって、今日の物流ニーズにマッチした海・陸・空のあらゆる輸送ルート、さらに最新設備を整えた倉庫を保有し、高付加価値の総合物流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。

年々厳しくなる内航海運業界において、海陸がより一層同じ目的に向かって進むための環境づくりに貢献できればと思います。

鶴丸海運(株)の事業概要

1921年の創業以来、物流の総合化、国際化に積極的に取り組み、海上輸送はもとより、陸上輸送、航空輸送へと事業の幅を広げ、多様化する時代に的確に応え発展してきました。

今後さらに海外へネットワークを拡大し、国際化を目指す総合物流企業です。

2003年 海運界10大ニュース

1. 外航海運企業の決算が大幅に改善。

2003年9月中間決算では、コンテナ船運賃の改善とアジア関係航路における輸送量の急増が大きく寄与した結果、大手3社とも増収増益となり、経常利益は、そろって過去最高を記録した。また、不定期船の運賃市況は歴史的水準にまで高騰するとともに、タンカーの市況は上下しつつも概ね高めに推移した結果、総じて外航海運企業各社の収益が大幅に改善した。

2. 当協会7つのタスクフォース設置。海運諸問題の構造改革に向けて始動。

当協会は、草刈新会長の方針を踏まえ、規制緩和を始めとする海運諸問題の構造改革を達成するため、課題ごとに7つのタスクフォース等を設置した。

このうち、トン数標準税制の導入など海運税制の抜本的改善、水先料金や料金体系の改善については、当協会の要請を受けて関係当局における検討が開始された。また、第二船籍制度の創設に向けて構造改革特区提案を提出した他、外国人船員問題への取り組み強化、当協会事務局の組織改革などを推進している。

3. TAJIMA 号事件を契機として、刑法の一部改正が実現。

2002年4月に発生した「TAJIMA 号事件」を契機として、日本国外において外国人から日本国民が殺人等の重大な犯罪の被害を受けた場合にも、わが国刑法の適用が可能となるよう刑法の一部が改正され、2003年8月7日に施行された。

4. イラク戦争勃発。当協会は対策本部を設置して日本商船隊の安全確保等に対処。

イラク情勢の緊迫化に伴い、当協会は3月19日に「イラク関連海上安全等対策本部」を設置し、紛争発生時の連絡体制、航行安全対策等について確認を行い有事に備えた。

翌3月20日(日本時間)、米英軍によるイラクへの軍事攻撃が開始されたため、当協会は、国土交通大臣および外務大臣に対して「ペルシャ湾へ就航する船舶の安全確保等について」要望書を提出するとともに、関係船舶の動静把握を含む情報の収集等を行い船舶および乗組員の安全確保に努めた。

5. 船員をめぐる内外の労使関係に新たな展開。

外国人船員に関する労働協約改定方式が大きく変更されるなど、外国人船員問題をめぐる動きが新たな段階を迎えたことから、当協会は国際船員問題タスクフォースを設置し、これまで以上に踏み込んだ対応を取るべく検討を進めた。

一方、日本人船員については2001年度に外航労務部会(14社加盟)と全日本海員組合による賃金決定が、中央春闘より各社個別交渉に移行したのに続き、2003年3月までに「中央と個別の雇用協議に係わる枠組みの見直し」が行われた。

6. シングルハルタンカーのフェーズアウト前倒し等が決定。

国際海事機関(IMO)は、スペイン沖で発生したプレスティージ号事故(2002年11月)を契機として欧州各国より提案のあった、シングル

ハルタンカーの規制強化に関する海洋汚染防止条約(MARPOL条約)改正案を採択し、2005年4月に発効する見通しとなった。

これによりエリカ号事故(1999年12月)を受けて改正されたフェーズアウト時期がさらに早められ、1986年6月以降に建造されたシングルハルタンカーについては2015年から原則2010年になるなど規制が強化されたが、一方で、当協会による各方面に対する積極的な働きかけもあり、CAS(コンディションアセスメントスキーム)により船体の状態が良好と判断された場合には、2015年までの間、船齢25年に達するまで使用できることとされた。

7. 海事テロ対策の確実な実施へ向けた作業が加速。

海事分野における国際的なテロ防止対策としてIMOで2001年12月に採択されたSOLAS条約の改正およびISPSコード(船舶および港湾施設の国際保安コード)が2004年7月1日に発効の見込みである。その確実な実施へ向け、IMOにおいて船会社・船舶・港湾の保安職員の要件および訓練に関するモデルコースが策定されるとともに、わが国においても国内法制化へ向けた作業が進展した。

一方、その検討がILO(国際労働機関)に委ねられていた「船員の身分証明書」の改正に関しては、2003年6月に改正「船員の身分証明書(ILO第185号)条約」が採択され、身分証明書に指紋のデータを用いたバイオメトリックス(生体認証)情報が導入されることが決定された。わが国はこの条約の批准に向けて作業を進めている。

8. ICS/ISF2003年総会を淡路島で開催。

2003年5月11日~13日、当協会のホストにより、兵庫県淡路島(兵庫県立淡路夢舞台国際会議場)

で開催。ICS(国際海運会議所)総会の日本開催は初。ISF(国際海運連盟)総会は19年ぶり2回目。当協会からはISF副会長として崎長会長(当時)らが出席。欧米、アジアなど加盟各船協・関連団体から計約70名の代表・家族が参加し、成功裏に全日程を終了した。

会合では、シングルハルタンカーのフェーズアウト前倒し問題や海事保安問題、船員の身分証明に関するILO条約問題などについて活発な意見交換が行われた。

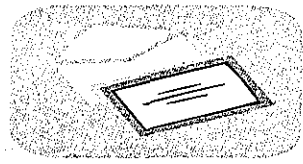
9. 内航海運の活性化について交通政策審議会海事分科会が報告を取りまとめる。

2002年4月、次世代内航海運懇談会が提言した「次世代内航海運ビジョン」を受けて、運輸政策審議会海事分科会において、内航海運業法および船員乗組み体制の見直し等を骨子とする「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化」についての報告書が取りまとめられた。

10. 船員の労務供給・職業紹介事業の見直しが進展。

国土交通省海事局は、常用雇用型の船員派遣事業の創設等を盛込んだ船員の労務供給・職業紹介事業に関する新制度の骨子を取りまとめた。本件については船員中央労働委員会での審議を終了し、一連の船員職業安定法改正案として2004年の通常国会に提出される運びとなった。

これにより一定の基準を満たす船舶管理会社等は、許可を受けて船員派遣事業を営むことが可能となった。また、同事業の許可を受けることにより、日本籍船を所有しない場合であっても雇用船員に対して船員保険が適用されることとなった。



Washington便り

いま、議会在面白い

ワシントンウォッチャーには待望の季節が到来した。11月半ばから何時になく、議会在熱気を帯び始めた。2004年の大統領選挙と連邦議会選挙までの日数が365日を切ったからだ。共和党と民主党という二大政党政治が複雑な展開を見せ、一時も目が離せない。

Filibuster

現ブッシュ大統領は「裁判所から生まれた政権」ともいわれる。未だに記憶に生々しいフロリダ州での得票数の集計は共和・民主両党入り乱れて大揉めした。結局、連邦最高裁判所の決定で再集計は行われず当初の集計数値でブッシュ大統領候補に軍配が上がった。大統領の再選を占う昨年の中間選挙は共和党の一方的勝利で終わった。下院では共和党が229議席の過半数を占めた。民主党は205議席に止まり惨敗した。上院でも共和党が民主党の多数派を覆し、多数派政党に返り咲いた。

年初から二大政党政治が新たな議会在勢力図の中で始動した。その間、イラク戦争などの重要議案の処理では両政党間の抜き差しならない対立関係は見られなかった。最終的には、大統領府が意図する方向で議会在が纏まる案件が目立った。

11月に入り、議会在の様相が一変した。ブッシュ大統領が空席の連邦判事職に172名を指名したからだ。上院が憲法でその承認機能を附託されている。フロリダ州のトラウマが未だ真新しい上院民主党はその内の6名の判事について「思想的に強固な保守主義」の信条保持者と断定し、拒否作戦を決めた。

連邦判事職は終身制である。時の大統領は連邦判事職の直接指名に腐心する。空席の数は時の運であるが、判事の信条は大統領が選択できる。その選択過程では当然共和党色の強い人選が優先する。これを上手く乗り切れば、政権党は来るべき未来リスク管理の担保ができる。一方、6名の判事を拒否できればいま政権党の座にない民主党でも未来リスク管理ができる。

下院の権能にない上院特有の歴史的慣習とし

て所謂「Filibuster」と呼ばれる議事妨害戦術が認められている。この戦術を解除するには上院100票の内60票の賛成票が必要である。解除できなければ、理論的には時間が許す限り戦術を続行できる。

公民権の採決に反対するために保守主義の巨頭で100歳の現職上院議員記録を持つ Thurmond 議員が打ち立てた24時間18分が「Filibuster」の個人最長記録である。今回、民主党の反対議員は連邦判事の審議とは一切関係のない「ブッシュ大統領の雇用政策」を批判する演説を入れ替わり立ち代り延々と続行した。議事妨害戦術は39時間30分に及び、歴代2位の記録となった。今までのノンストップ演説は1988年に選挙資金規制法案への反対議事妨害で行われた57時間という大記録がある。結局、民主党の「Filibuster」戦術は実を結び、6名の判事指名は流産した。

Energy

現職大統領は通常この時期になると来るべき二期目大統領選でのポイント稼ぎに奔走する。昨年、ブッシュ大統領は公約の一つ「教育制度改革」を成し遂げた。残された政治課題には「エネルギー制度改革」、「医療保険改革」、「年金制度改革」などが挙げられる。

「エネルギー制度改革」は1992年以来10年越しで下院共和党が主導する。石油などの対外エネルギー依存度を減らし、国内のエネルギー資源や代替エネルギー開発を推進することが改革の柱となっている。その最大の謳い文句は80万人の雇用創出である。下院は去る4月11日に同法案(HR6)を承認し、上院では3カ月半後、夏休み休会入りを前に同法案に修正を加えて承認した。その後、両院協議会で再度手直しが加えられた法案が成立し、下院がこれを11月18日に賛成246票、反対180票の賛成多数で承認した。同じ法案の審議が上院で開始された。今度は特定の利益を代表する条項や環境問題などを槍玉に挙げて上院民主党が「Filibuster」戦術で対抗した。一度、Frist 共和党院内総務が民主党戦術の

解除採決へ持ち込んだ。しかし、共和党が民主党議員13名の取り込みに成功したにも拘わらず、共和党の7名が解除反対へ回った。採決は57票の賛成を得たが、必要な60票に届かず法案の承認が暗礁に乗り上げた。共和党は自党の「造反」対策が不成功に終わったことが大きな課題として残った。上院で未採決の「エネルギー制度改革」法案が来年再度審議される。これも少数派民主党の思惑通りに事が運んだ。

実は「エネルギー制度改革」法案とはいっても、共和党が両院の多数派工作を進めるために「エネルギー制度」とは無縁の補助金条項も数多く取り込み肥大化し、原案から大きな変貌を遂げている。その最たる事例がルイジアナ州選出の民主党上院議員2名を釣り上げるために同州の海岸線修復プロジェクトに対する11億ドルの税金投入条項がいつも簡単に挿入された。この他にも農業州出身議員からの支持獲得のために多額の農業関係補助金も同じ法案へ滑り込ませている。海事保安対策で10億ドル単位の額になると歳出承認に躊躇する同じ議会とは信じられない大判振る舞いだ。共和党の重鎮で規制緩和論者 McCain 上院議員などは、「この法案にはロビイストが積み残したものは何もない」とし、「補助金のでんこ盛り」法案を揶揄している。同議員は民主党の「Filibuster」戦術を支持した7名の共和党議員の一人である。立法化で無謀なエネルギーの乱開発が進み水質汚染などが深刻化することを危惧する環境団体は法案を「悪魔との取引」と非難している。

Medicare

1965年に発足した現行医療保険制度はケネディ大統領暗殺で後を襲ったジョンソン大統領とその所属政党民主党の金字塔とされる。その流れを汲むのが民主党のケネディ上院議員であり、その制度改革は同議員のライフワークである。一方、ブッシュ大統領はこれを公約の一つに掲げている。

大統領府の意を受けた共和党主導の Medicare 法案 (HR1) が6月25日下院に提出されると、その二日後の27日に下院を通過した。上院でも独自法案を同日承認し、下院へ送致した。下院は7月7日上院版法案を修正の上、これを承認した。

大詰めを迎えた11月25日、下院独自法案と上院版法案の溝を埋める協議が両院協議会で合意に至った。合意事項は特定の民主党議員2名の

参加制限を敷いた上で、共和党の豪腕で決められた。そのため下院では両院協議会での修正法案の承認が微妙な情勢となっていた。そこで下院を牛耳る共和党の議会戦術が「Voice Call」と呼ばれる投票方式であった。議長がひとり一人の名前を呼び、議員が Yea (賛成) か、Nay (反対) と答える。独自行動をとる共和党所属議員の落ちこぼれ防止策となる。それでも16名の賛成派民主党議員数を上回る25名の共和党議員が反対票を投じた。5票差で可決された Medicare 法案は民主党議員の加勢がなければ潰れていた。反面、法案に反対する下院民主党院内総務の指導力が及ばなかったとの反省の弁が聞こえる。

同じ法案を承認する上院では、絶対反対の立場を貫くケネディ議員が「Filibuster」戦術を呼び掛けた。今度ばかりは民主党議員の受け止め方が上述の二件と異なっていた。同議員の戦術は十分な数の議員を取り込めず直ぐに頓挫した。法案採決は、上院でも賛成派民主党議員11名が反対派共和党議員9名を2名上回り、賛成54票、反対44票の過半数で承認された。米国議会では日本の政党のように議員に党議拘束をかけることはしない。党内取り纏めは院内総務が自室へ議員を個別に呼び、穏やかな調子で説得するに止まる。

敗戦の将である上院民主党の Daschle 院内総務はケネディ議員と記者会見に現れ、「これから欠陥法の修正に議員生命を懸ける」と終戦宣言を拒否した。同じ25日、上院では同議員提案の Medicare 法修正法案が導入された。戦いは来年も続く。一方、勝利を手にしたブッシュ大統領は25日、遊説先のラスベガスで Medicare 法案の議会通過を聞いて「医療制度を近代化する法案に喜んで署名したい」と賞賛した。

来年の大統領選と連邦議会選挙に向けた前哨戦は政権党を担う共和党の側に有利に展開し始めている。両党は「エネルギー制度改革」と「年金制度改革」法案を巡って新年から新たな戦いを始める。現今の米国経済の上昇傾向が来年定着すれば、ポイントを得るのは間違いなく政権党の共和党である。9名の大統領候補を絞り込む過程にある民主党と状況の転換を自作自演できる共和党との間には既に大きな格差が広がっているように見える。

(北米地区事務局ワシントン事務所長

岡 哲夫)

潮風満帆

第60回 初乗船の思い出

7つの海のこぼれ話

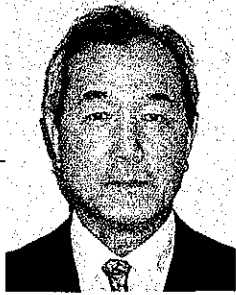
40年以上も前の懐かしくも楽しかった乗船の思い出話です。

昭和35年11月の海技免状甲種一等機関士筆記試験合格発表により入社決定し、新入社員研修中の11月26日に急遽乗船したS丸は載荷重量10,240トン、主機関5,400馬力の貨物船で主にオーストラリア航路と西アフリカ航路に就航する定期船であり、次席三機士としての初乗船であった。当時多くの有名船社がファンネルマークも賑やかに綺羅星のように輝いていた。港での船の荷役は活気があり、新年正月以外は終日フル稼働していたがなぜか業績はさえないようだった。償却前利益がいくらだとか、社員持ち株会の名称が値段30円のタバコの名前をとって“ひかり会”としていた例もあり株価は低く、各社苦戦していた様子は新参ものにも感じられた。そのような厳しい世の現実とは違った世界が船にはあった。当時の船と港にいっぱいあった潮風を満喫していた頃の体験話です。

当時の豪州航路は2ヶ月位の就航でブリスベンを最初港に東南岸主要港のシドニー、メルボルンに寄りポートピリを折り返し港にし、復路ブリスベンを最終港にのんびりとした航路であった。お国柄なのか、荷役がゆったりしていて、ウールのスーツを着てタウン帽やソフト帽をかぶってなんともものんびりと作業をしていた。日本国内諸港でのウインチのワイヤーフックが静止することのないせわしい荷役風景を思うとびっくりしたものだ。12月のことで当地は夏で暑く荷役が捗らないのか午後には止めてしまうことがよくあった。聞けば「気温華氏百度を越えたので健康のため荷役作業を中断している」とか、まことに尤もなことでした。また荷役作業員のウインチハンドル扱いも安全優先、のんびりゆっくりで故障もなく荷役機器担当の私のような新米エンジニアには恵まれた航路であった。運航経済にひびく復航積荷については一寸あった。ホールドには鉛のインゴット、オンデッキには列車の車軸やトラックエンジン等のスクラップで、ウエイト満載でアシいっぱいになり燃料多食とは機関長の言であった。この航路ではウールをたくさん積んでくるものと思っていたが船社集荷の厳しさを感じた。同航他社船が復路アシ軽でスイスイ航っているのはきっと積荷中身の違いかなと怨嗟の眼差しを送ったことだった。豪州航路はいろいろと商船のことを体験した初航海であった。次に就航した西アフリカ航路は寄港国が多く、勿論はじめての国々でもありもっと珍しくそして楽しいことを多く経験した。



シドニー港内のS丸



日本船舶機関士協会副会長 松浦 昇

その西アフリカ航路は北海道小樽が起し港で、雪景色が美しかった。横浜か神戸をラストに、香港、シンガポールと寄って行った。

香港はブイ係留しジャンクが舷側に来ての荷役であった。たくさん作業員が乗り込んで働いていて、昼時には本船デッキでの炊飯煮出しと賑やかな昼食をとっていた。本船乗組員の中にはご相伴に預かる者もいた。船尾のデッキでは「シーゴ」という賭け事に熱中している連中もいた。一緒になって熱を上げる好き者の本船乗組員もいて楽しい風景であった。

シンガポールには多くの船が入っていた。沖待ちがあり南国らしい茫とした港景色と霧気は何とものんびりしていた。みやげもの屋の小舟が舷側で特産の籐細工を売っていた。その中に肘掛け籐椅子を見つけこれこれと思ってタラップを駆け降り小舟に入り物色し、早速買った。それからの暑いアフリカ航路の長丁場で居室机の椅子となり涼感した。当時船内の居住区には冷房はなく暖房用※メカベンからの常温風で居室は暑く、熱帯航海中の部屋では裸でござ敷ベッドが日常だったので、この籐椅子は下船までの1年半愛用した。

2週間程インド洋を航り、南アフリカのダーバンに入った。よくも遠い国までやって来たなあの感慨があった。気候もよく気分もよかった。停泊スケジュールもゆったりしていたので早速市街見物に随行した。何かお祭り装束で観光商売をしているのか、牛の角をつけた先住民民族衣装のモデル男にチップ出してシャッターを切った。今もやっているのだろうか。

船内で話題になっていたスネークパークにも行って見た。ヘビやワニが退屈そうに寝そべっていた。なぜか中にカエルもいて悠々としていて、そのうち呑み込まれるのではと心配したが平穏だった。コーナーでへび使いが胴回り30センチぐらい、長さ3メートルはあると見られる大蛇を持って来て首に巻かないかと誘ってきた。入社早々血気盛ん好奇心だけは旺盛だったのか、ITCHYオーやってみよう誘いにのった。めくらへびに怖じずであった。

へび使いがゆっくりと私の



スネークパークにて

首にその大蛇を巻きつけニヤニヤ笑っていた。動いたらヤバイギョッと締め付けられたら終りかなと思ひながらこちらも笑い返したつもりだったがきつと顔は硬張っていたことだった。大蛇がかま首をこちらに向けてきた。至近20~30センチだった。2枚の舌をぺろぺろ出していた。さすがにいい気分ではなかった。このときへび使いがチップでも要求してきたらポケットのあり金全部だなどしようも無いことを一瞬思った。なんとか首巻きコースが終り大蛇を離すときがきた。大蛇は本能的に離れまいとするのかウロコを立てて私の首に感触を残し、シャツの襟をバリバリと音させて離れていった。やっとホッとした。そして何か大したことをやったもんだと、つまらない満足をしたことも懐かしい。

西アフリカ航路は長い。ポートエリザベス、ケープタウンを経て西アの主港ラゴスに着いた。ナイジェリア国は経済的に興起をみせていたようで、先着船がわんさと沖待ちして賑わっていた。外洋にひろがる港外に20~30隻の船が潮向風向に倣って同じ姿勢で錨泊している光景は見事であった。なかなか着岸の順番が来ない。いつパイロットが来るのやら、Pポートらしきポートが毎日遠くを往来し本船かと思えば向こうへの船だった。船橋では常時見張り、本船向けらしきポートを見れば即S/B配置となる。沖待ち20~30日間毎日が待機であった。外海のこと、うねりも高く波高く風の強い日もあって船体の揺れも気になる。その度に船長はローリングピリオドが何秒だ何秒だと神経をつかっていた。エンジンにはのんびりさせてもらった毎日だった。

長かったラゴス港を出てガーナ国のアクラに着いた。近接のペメ港に着船岸壁を建設中のこととか、錨泊沖荷役であった。カヌーを大きくしたような(ペロンボートかカッターボートのような)積取舟で、左右舷6人ずつぐらいの漕ぎ手がカエデの葉のような水掻きをしたオールを漕いで本船舷側にやってくる。揚荷の木箱1個を外洋のうねりに揺られながらも上手く積み込み持ち帰ってゆく。沖合いで荷役のために、たまには貨物を海中に落としていた。漕ぎ手が3~4人いっせいに海に飛び込み立ち泳ぎしながら木箱にロープを掛けウインチワイヤーにフックしこれも上手く再積み込みしていた。懸命な荷役作業であった。次航に再度やって来たときは新港岸壁に着岸したので、もうこの荷役風景はなかった。

長期間の西アフリカ航路も復路になれば速いもので、アフリカ東岸の当時はロレンソマルケスと呼ばれていた今のモザンビーク国マプト港をアフリカ最終港にしてインド洋を東航に入った時には日本帰国への昂ぶる気持ちでいっぱいであった。

約6ヶ月間の西アフリカ航路は紙上に語り尽くせない多くの見聞と体験を与えてくれた。初乗船の私には思い出に残る出来事の多い航海であった。

※メカベン:メカニカルベンチレーションの略。機械通風装置のこと。



- 5 ASF (アジア船主フォーラム) 船員委員会第
日 9 回中間会合が、ベトナムのハノイにおいて開催された。
(P. 5 海運ニュース参照)

- 6 東京都港湾審議会が、向こう20年の東京港
日 のあり方を示す「東京港第7次改定港湾計画の基本方針」について中間報告を行った。

- 13 国土交通省海事局が、日本とASEAN10ヶ国
日 で船員政策に関する協力を促進する「船員政策フォーラム電子会議室」の設置を発表した。

- 13 OECD (経済協力開発機構) および BIAC
{ (経済産業諮問委員会) の MTC (海運委員
14 会) がパリにおいて開催された。
日

- 19 国土交通省による「環境負荷の小さい物流
日 体系の構築を目指す実証実験」二次募集分の15件が認定された。(トラック→海運1件を含む)

19 国土交通省による「内航船員養成における
日 即戦力化等にかかるフォローアップ委員会」の第1回会合が開催された。

19 国土交通省において「第1回日 ASEAN 物流
{ 専門家会合」が開催された。

20
日

21 全国海員学校後援会、練習船教育後援会、
日 海技大学校奨学財団の3団体が2004年4月1日付で統合し、「船員教育振興協会(仮)」が発足する事が発表された。

24 IMO (国際海事機関) 第23回総会がロンド
{ ンにおいて開催された。

12
/ 5
日



船協だより

11月の定例理事会の様様

(11月26日 新神戸オリエンタルホテルにて開催)

総務委員会

1. 船協組織改革タスクフォース
2. 船協運営小委員会

政策委員会

1. 税制改革タスクフォース
2. 平成16年度税制改正要望の動き
3. 秋の規制緩和集中受付月間への対応について (P.19海運ニュース参照)
4. 自衛隊法施行令の一部改正について
5. OECD 造船協定問題について (本誌2003年11月号P.5参照)
6. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第14回中間会合の開催について

(P.8海運ニュース参照)

労政委員会

1. 国際船員問題タスクフォース
2. ASF 船員委員会中間会合について (P.5海運ニュース参照)
3. 船員法改正について
4. 財)日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)の比国事務所開設について

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 (P.12海運ニュース参照)

工務委員会

1. タンカー分科会

安全環境委員会

1. バラスト水管理条約について
2. 海洋電子ハイウェイ・プロジェクトについて
3. 海事保安に関するパナマ政府への要望書について
4. シップ・リサイクルに関するバーゼル条約第2回公開作業部会(OEWG)での検討について

法務保険委員会

1. IMO 第87回法律委員会の模様
2. 国際油濁補償基金会合の模様等

近海内航部会

1. 内航活性化小委員会の検討状況等について
2. 規制緩和要望について

公布法令 (11月)

- ⑥ 船員法施行規則の一部を改正する省令 (国土交通省令第113号、平成15年11月5日公布、



施行)

船舶設備規程及び海上における人命の安全のための国際条約及び満載喫水線に関する国際条約による証書に関する省令の一部を改正する省令(国土交通省令第114号、平成15年11月26日公布、平成16年1月1日施行)

陳情書・要望書等(11月)

提出日:11月13日

宛先:パナマ海事庁長官(Ms. Bertilda Garcia Escolona)

件名:海事保安に関するパナマ政府への要望

要旨:邦船社がパナマ政府から円滑に、かつ効率よくISPSコードに係る証書の発給を受けるためには、SSPを承認する団体が複数であることが望ましい。また、保安計画承認のための審査費用が、他旗国の承認機関に比して高額となって

おり、再考を求める。

提出日:11月27日

宛先:内閣官房構造改革特別区域推進本部

件名:わが国外航商船への第二船籍制度創設について

要旨:(P.12海運ニュース参照)

提出日:11月28日

宛先:内閣府総合規制改革会議

件名:海運関係規制緩和要望

要旨:(P.19海運ニュース参照)

国際会議の予定(1月)

会議名:IMO(国際海事機関)第35回訓練当直基準小委員会(STW)

日程:1月26日-30日

場所:ロンドン

東海大学主催業界研究会に参加

11月26日(水)、東海大学海洋学部が主催する「業界研究会」が開催され、講師として招請された当協会船員対策室松浦寛課長代理が海運業の役割について講演を行った。

「業界研究会」は学生が就職活動を始めるにあたって、事前に各業界の勉強をする為のもので、さまざまな業界から講師が招かれ6日間にわたり開催された。

講演会には3年生を主体とした約30名の学生が参加し、日本海運の現状と将来についての講演を行った後、活発な質疑応答が行なわれた。

東海大学海洋学部は、海洋調査研修船「望星丸」を所有している。同学部の航海工学科を卒業後、乗船実習課程を修了すれば、3級海技士(航海)の筆記試験が免除される。さらに口述試験に合格すれば、船舶職員資格を取得でき、これまで多くの船舶職員を輩出している。
(船員対策室)



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10月	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	3,547	783	6.4	3.5
9	4,860	3,760	1,100	9.2	10.6
10	4,902	3,830	1,072	5.4	1.9

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年 月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
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11月	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
10	109.50	107.97	111.10
11	109.20	108.03	110.20

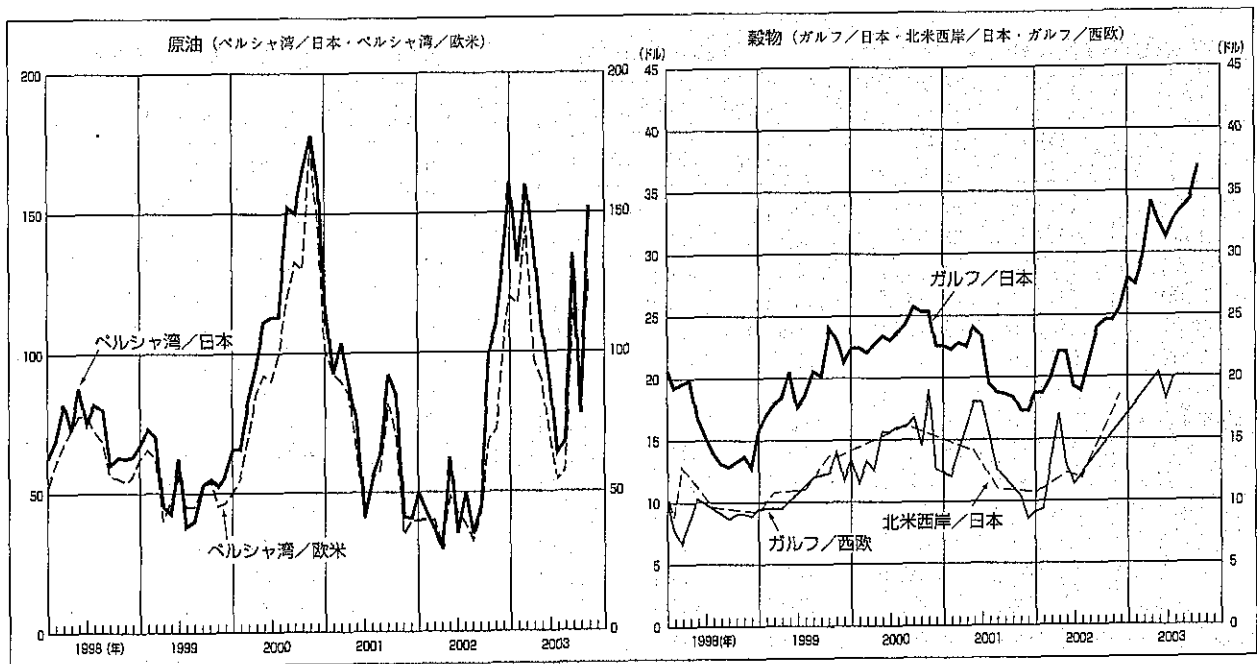
(注) 財務省貿易統計による。

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	鉄 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												
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	8,650	160	8,490	1,165	2,480	4,635	0	170	30	11	22,959	10,762
10	3,297	0	3,297	282	648	2,198	90	148	0	24	14,393	8,581
11	6,284	400	5,884	265	2,405	2,810	75	259	40	30	14,740	5,537

(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	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	78.00	42.50	70.00	37.50	68.50	42.50	90.00	47.50
11	41.00	33.50	110.00	62.50	152.50	102.50	35.00	32.00	72.50	47.50	126.50	75.00
12	40.50	36.00	137.50	99.0	—	—	40.00	35.00	105.00	80.00	—	—

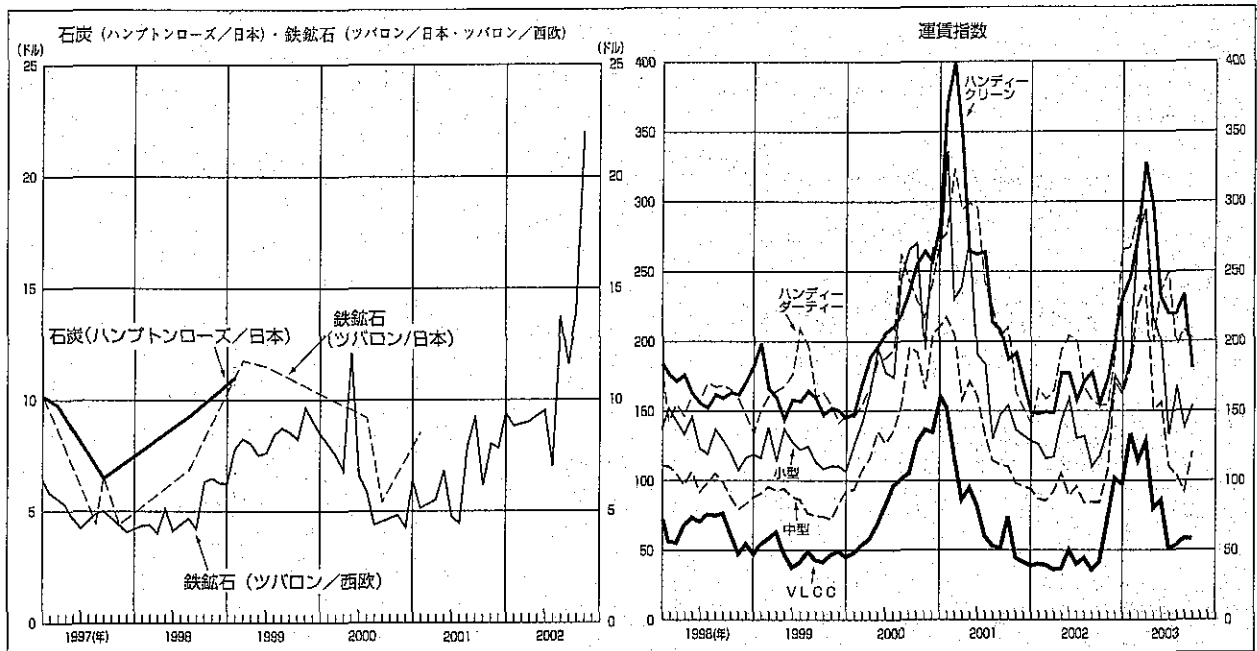
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワルドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	37.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル/トン)

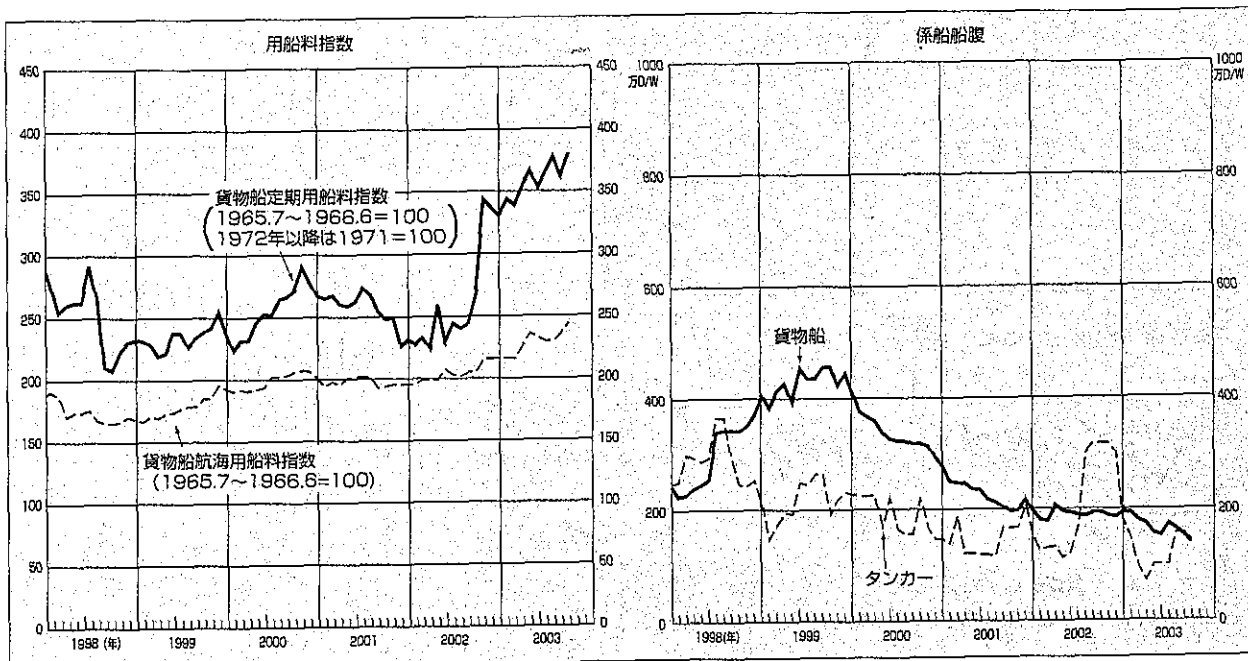
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	8.50	—	—	6.30	4.40	9.40	7.80	
2	—	—	—	—	—	—	—	5.15	4.50	8.80	6.25	
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.50	8.95	6.75	
5	—	—	—	—	—	—	—	6.85	4.60	—	9.25	
6	—	—	—	—	—	—	—	4.75	4.60	—	9.50	
7	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	—	7.05	
8	—	—	—	—	—	—	—	—	7.90	13.75	12.00	
9	—	—	—	—	—	—	—	9.25	8.90	—	11.60	
10	—	—	—	—	—	—	—	—	6.15	—	13.90	
11	—	—	—	—	—	—	—	8.00	6.60	22.00	18.25	
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	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0
8	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1
9	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1
10	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0
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	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	235.0	208.0	238.0	271.0	248.0	244.0	361.0
10	165.0	185.0	207.0	195.0	204.0	244.0	222.0	241.0	290.0	249.0	268.0	381.0
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。(シッピング・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。

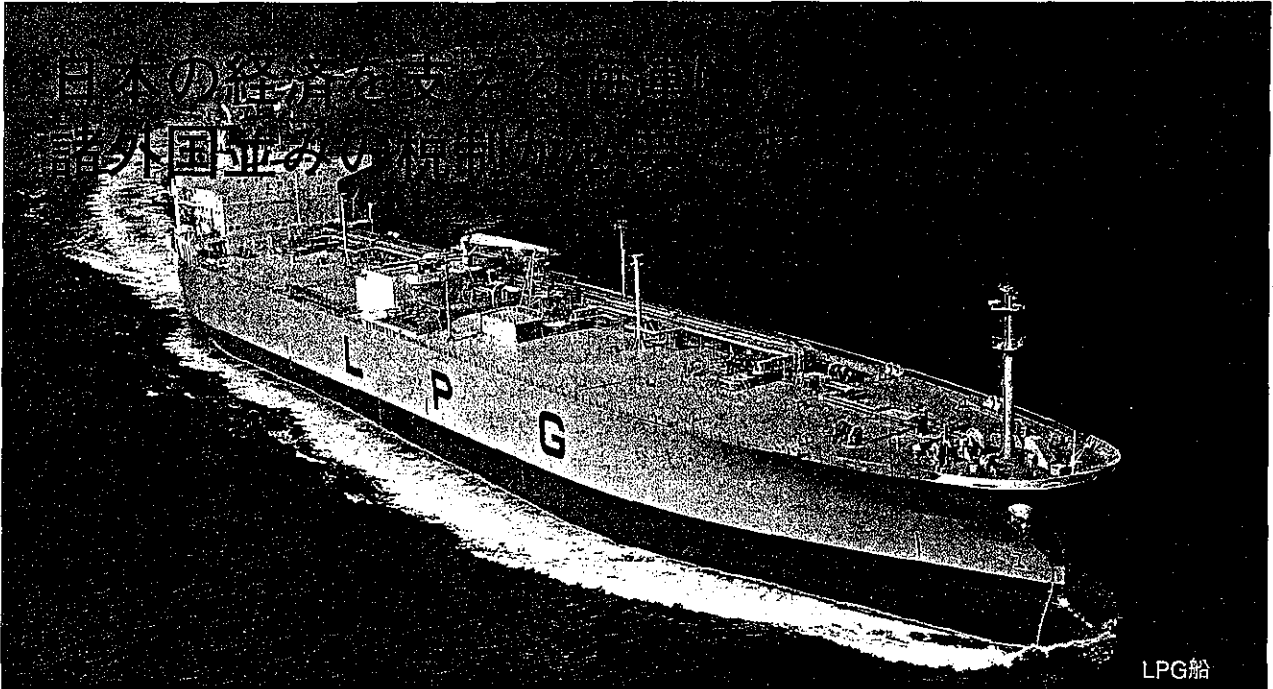
9. 係船船腹量の推移

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	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	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	226	1,556	1,719	48	524	1,014
8	248	1,818	2,106	35	619	1,154	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004	215	1,477	1,633	50	786	1,569
9	243	1,745	2,032	38	868	1,667	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155	213	1,407	1,534	50	784	1,567
10	237	1,682	1,965	37	863	1,661	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173	203	1,273	1,383	53	709	1,414
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】



LPG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させていただきたい、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/>

編集雑感

もう12月になりました。代表的なウィンタースポーツであるラグビーの話題をお届けします。

最初は先月終了したワールドカップから。豪州で開催された第5回ワールドカップは決勝戦でイングランドが延長戦の末に20-17で地元豪州を下し、悲願の初優勝を果たしました。これまで南半球の強豪国に独占されてきた優勝杯をラグビー発祥の地のイングランドが初めて手にしました。日本は予選の1次リーグで4戦全敗に終わりましたが、フランス、スコットランドの伝統国に善戦しました。社会人トップリーグでさらに揉まれ、今回は更に進化したラグビーを見せてくれると思います。

大学ラグビーは大学選手権の組み合わせが決まりました。我が母校は1回戦で優勝候補の関東学院と対戦します。怪我人続出でシーズン緒戦から苦戦続き、対抗戦5位となりましたが、可能性のあるチームなので、素晴らしい試合になることでしょう。新人も力をつけており、来年以降も楽しみです。選手とともに、フルタイムコーチの対馬さんの指導力にも期待しています。

先日イラク中部のティクリットで襲撃を受けて死去した奥克彦参事官(当時)は早稲田大学ラグビー部OBであり、早明戦の試合前にも黙とうがささげられました。奥氏は、昨年早稲田が大学日本一となった時のスローガン“アルティメットクラッシュ”を清宮監督と一緒に考案された方ですが、日本ラグビーフットボール協会の国際委員会役員としても活躍され、外務省の多忙な仕事の中で、プライベートな時間を惜しまず、日本ラグビー発展のために貢献されました。

悲しい話は続きます。当社現役グループ長で、ラグビー部の先輩でもある方が週末亡くなりました。私が入社したころ、一緒に最前列でスクラムを組んだことが懐かしく思い出されます。この先輩も奥氏と同じ40歳台で早稲田大学の出身。亡くなったのは早明戦当日。奥氏とともに謹んでご冥福をお祈り申し上げます。

そして、最後に私の抱負。来年もラグビースクールのコーチをしながら40歳以上のクラブチームでも活動を受け、母校の蹴球部を応援するなど、もう少しラグビーをエンジョイしようと思っています。

川崎汽船株式会社 IR・広報グループ 情報広報チーム長 高山 敦

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 收
	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(H)がこの欄で書いておりました新人の(N)です。ついこの間までは私も読者の1人でした。

編集というものに関して素人ゆえに日々原稿と格闘しております。今後(H)ともども二人三脚でやって参りますのでどうぞよろしくお願い致します。(N)

せんきょう12月号 No. 521 (Vol. 44 No. 9)

発行 平成15年12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)

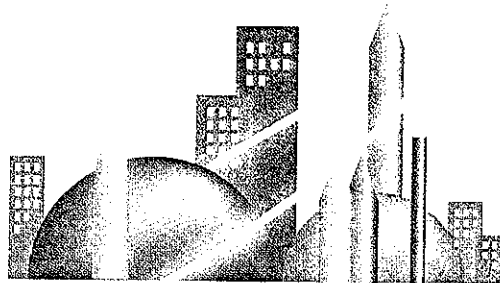
編集・発行人 梅本哲朗

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/>