

せんきょう

2004

1

社団法人 日本船主協会

● No.522 ●

海運ニュース

シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒しが確定

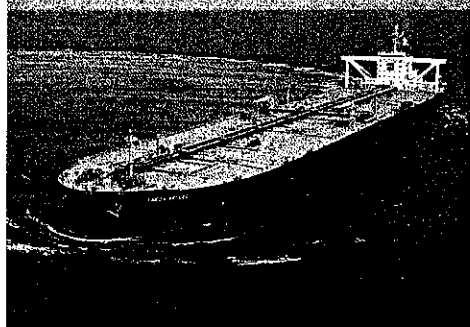
—IMO第50回海洋環境保護委員会 (MEPC) の模様—



せんきょう

1

JANUARY 2004



▲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
2004年新春を迎えて	
日本船主協会 会長 □ 草刈隆郎	

■特別欄	2
サミットが企業に要請したこと	
毎日新聞社 論説委員 編集局特別委員 □ 玉置和宏	

■海運ニュース	4
---------	---

■国際会議レポート	4
1. シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒しが確定	
—IMO 第50回海洋環境保護委員会(MEPC)の様様—	
2. 点検用固定通路に関する規則の改正について検討を行うことが決定	
—IMO 第23回総会における審議結果—	
3. 海賊問題、バラスト水管理問題に強い懸念	
—アジア船主フォーラム第10回航行安全および環境委員会の模様—	

■内外情報	12
1. 現行海運税制の存続が決まる	
—平成16年度海運関係税制改正・予算が決定—	
2. 最近の海外競争法の動き	
—ケミカルタンカー船社に対する米欧での調査—	

■九州便り	20
-------	----

■潮風満帆	22
トンガ王国海員学校	
元 株式会社 商船三井 機関長 □ 池畑英樹	

■メンバー訪ねるに	24
宇部興産海運株式会社 船舶部 技術グループ □ 植木雅次	

海運日誌(12月)	25	海運統計	27
船協だより	26	編集雑感	31

■カラーページ	32
海運税制の充実・改善について【海運税制キャンペーン】	

2004年新春を迎えて

新年明けまして おめでとうございます

2004年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。



日本船主協会
会長 草刈隆郎

昨年を振り返って見ますと、国連の停戦決議に基づく武装解除の査察をめぐりイラク情勢が緊迫する中で年が明け、3月20日（日本時間）には、平和を願うわれわれ海運業界の願いも空しく米英軍によるイラクへの軍事攻撃が開始されました。日本関係船舶および乗組員への被害も無く事態が沈静化したのは何よりでしたが、昨年11月には日本人外交官2人が殺害されるという痛ましい事件も発生し、イラク国内の戦後復興の行方とともに湾岸情勢は依然として不透明な状況にあります。

また、イスラエルとパレスチナをめぐる中東情勢も好転の兆しすら見えず、2001年9月の米国同時多発テロ以降、世界情勢はますます混迷の度を深め、世界中いづこでも不測の事態が起こり得るという危惧を拭い去ることはできません。さらに、東南アジア海域を中心として海賊事件の発生件数が依然として増加傾向を辿っていることも、不安材料の一つとして数えられますが、船舶航行の安全を第一義として物資の安定輸送に万全を期して行く所存です。

一方、国内に目を転じますと、上場企業の2004年3月期の業績予想では、過去最高益を達成することが見込まれています。海運業界も、円高傾向やバンカー油の高騰といった不安要因はあるものの、各社の合理化努力に加え、定期船、不定期船、タンカー市況がそろって全面高となり、昨年9月の中間決算においては、総じて外航海運企業各社の収益が大幅に改善されたのは大変喜ばしいところです。しかしながら、長引く不況の中で、漸くわが国経済の行方にも

明るさが見え始めたとは言え、世界的にはむしろデフレ懸念が増大する傾向にあって、先行き楽観を許すような状況には到底至っていないのが実情であります。

このように、わが国経済の再生が緊急に求められているような状況の中にあって、われわれ海運業界には、わが国の経済活動の基本インフラとして、物資の安定輸送という社会的使命を果たして行くことが要請されています。この使命を達成するためにも、規制の緩和を始めとする様々な制度改革の実現は是が非でも成し遂げなければなりません。

そのために、現在、重点的に取り組んでいる課題として、トン数標準税制の導入を初めとする海運税制の抜本的改善、構造的な改革を要する分野として、水先制度など港湾関連業務問題、内航海運および第二船籍問題への取り組み、さらに外国人船員問題への対応や当協会そのものの組織改革があります。これらの課題については7つのタスクフォース等を設置して取り組んでいるところですが、今年が実現に向けての正念場となります。また、これらの中には、自らの痛みを伴う改革も含まれますが、将来に亘って海運業界がより一層社会の付託に応えて行くためには、その痛みを耐え、これら課題の実現を図っていくことが不可欠だと考えています。

日本船主協会は、海運業界が時代の要請に応え、国民生活の向上と経済の発展に貢献できるよう、これからも全力で取り組んで行く所存です。

サミットが企業に 要請したこと

毎日新聞社 論説委員 編集局特別委員 玉置和宏



グローバル化の深化は豊かな国と貧しい国との格差をさらに拡大した。同時に企業を巨大化することに手を貸すことになった。こうした見方に異論がある人は少ないはずである。しかしそのために我々は何をすべきかについての議論はまだ固まっていない。

私たちは東西冷戦の終えんによる経済のグローバル化が貧しい国を豊かに変えるチャンスを与えるものと考えてきた。確かに中国やアジアの国のようにその千載一遇の好機を逃がさなかった国も多い。発展途上国や旧共産圏諸国への投資や貿易の自由、資本の自由化などは文字どおり地球的な規模での経済拡大につながったのは事実だ。しかしそうした国はむしろ少数でアフリカや中東のように一層貧困の世界にもがく国々が多くなったことを知ることになった。「グローバル化の恩恵を受けたのはわずか3ダースの国である」(キューバのカストロ国家評議会議長の2000年ミレニアム国連総会での演説)のほうが真実に近いことを知ったのである。このことは世界経済を統治するには新たな発想の転換とキーワードが必要になってきたことを示している。

6年連続で主要国首脳会議(G8サミット)をそれぞれの国で取材する機会に恵まれた。昨年はフランスの保養地エビアンでの会合だったが、イラク問題をめぐる「ブッシュ対シラク」の政治対立の構図を眼前で見て、国際政治のしたたかさと厳しさを改めて感じざるを得なかつ

た。その感想を一言でいうなら国と国の外交は60年前のポツダム会談の当時と少しも変わらず世界を分割し制覇するという20世紀的発想がまだこの21世紀の世界でも生き続けていると思ったものである。

ブッシュ米大統領がエビアンの会議場に到着した時、シラク仏大統領と固い握手をしてみせた。しかしそれも一瞬でわずか数秒後にはブッシュ氏はシラク仏大統領の手を振りほどいたのである。シラク大統領は一瞬困惑の面持ちで「だだっことを何とかなだめよう」という表情を隠そうとしなかった。それを現認した私たち記者から言えばブッシュ氏は明らかに「イラク問題でフランスに罰を与えるためにエビアンに来た」のであり、それを報道を通じて米国民に知らせることを第一義だと考えたのだろう。

しかしいずれ彼らは外交方程式の変数が一つ変われば(例えばイラク問題)素早くまた緊密な大西洋を挟んだ同盟国に戻るだろう。それはきのうきょう結んだ同盟ではない。長い間西欧文明を共有し、18世紀以来の相互依存関係の成熟度があつて初めて成り立っている恒等式なのである。

しかしここで筆者が強調したいのはそうした変わり身の早い国際政治の実態ではない。特筆したいのはサミットに出席する首脳の関心はいまや「成長重視の経済」からむしろ「社会の安定」にシフトしていることについてである。言い換えれば国と国の貧富の拡大、企業の巨大化

の弊害を如何に先進国が制御し統治するかにサミット会合の重点が移って来たということではないか。そうした点で言えばエビアン・サミットはシラク氏が当初から主張してきたサミット史上初の「CSR (社会的責任) サミット」として記憶されるに違いない。

フランスの意図は前年のカナダのカナナスキス・サミットから生まれたものである。02年のカナダのサミットは米国の巨大企業「ワールドコム」の会計不祥事の発覚から始まった。96年のリヨン・サミットは初めて「グローバル化の光と影」をメインテーマにした。

それはシラク大統領が最初にホストしたサミットだった。皮肉なことにその「影の部分」を実証するような事件が起こったのだ。その日ブッシュ大統領は米国資本主義の破綻という建国以来の大きな重荷を背負ってサミットの会場であるカナナスキスへの気の進まない旅にやってきたのだった。

実際彼はサミットが終了しても恒例の記者会見もせず逃げるようにワシントンに帰国してしまっただけで、米国大統領が会見をしないで帰国したのは初めてのことである。それを観察していたシラク氏は来年のサミットのテーマにCSR (企業の社会的責任) を据えようと考えついたのであろう。

筆者はエビアンの美しい公園の中にある小劇場に設けられた会見場でシラク大統領の3日間の記者会見計120分を全てカバーした。そこで彼のCSRに賭ける大きな思いが並々ならぬものであることを知った。シラク氏は3日間の会見中に何度も「このCSRをメインテーマにしたサミットが史上初めてのもので大きな意義を持つことを誇りにしたい」と繰り返し語っていたのである。

ところで「経済成長」一辺倒から「社会の安定」という二足のわらじを履くことになったサミットが「責任ある市場経済」と「企業の社会的責任」をどう具体化するのか、各論はこれからである。しかしはっきりしていることは、これからの市場経済重視の経済発展の中で企業の社会的責任はますます大きくなって来たこと

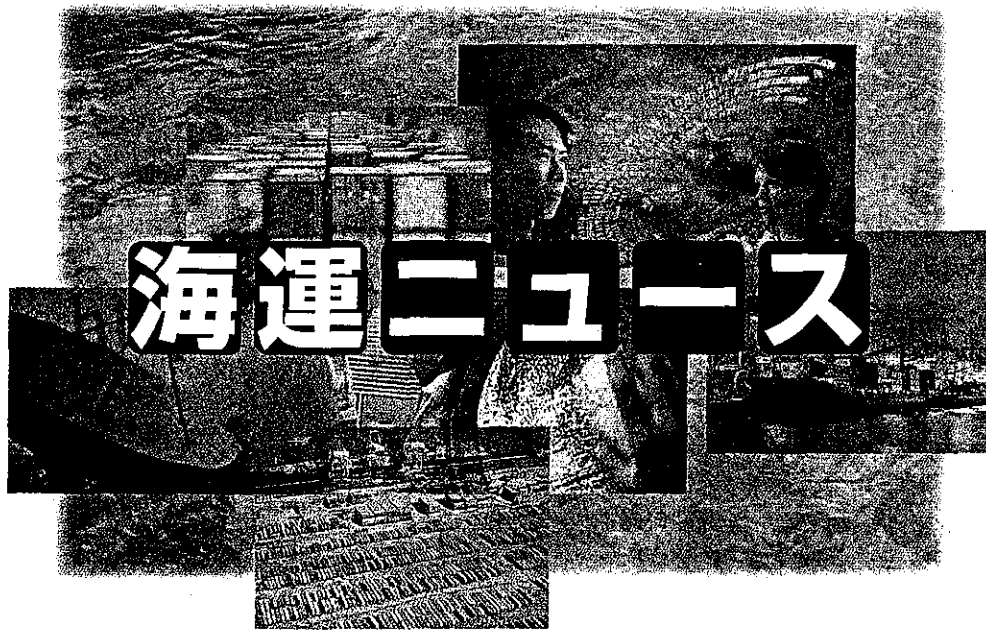
を政治家が真剣に考え始めていることだけは確かである。それは欧州では企業家だけに任せて置けない問題になりつつあるからであろう。

日本における企業統治 (コーポレート・ガバナンス) と社会的責任論は最近では昨年前半に経済同友会の小林陽太郎代表幹事 (当時) の熱心な主導のもと「企業白書」がまとめられ、各企業の積極的な取り組みを促している。またこれに呼応して経済ジャーナリズムでも欧州先進国を中心とした海外のCSRへの取り組みを取材するようになって関心を高めている。前述したようにその道は決して容易ではないし難しい点も多い。日本の経済再生が未だなっていない段階でこうした議論は時期尚早という意見もある。しかし世界第二位の経済国家がCSRに率先して取り組む必要があるのは当然のことであろう。

グローバル化の先達である海運業界のウォッチャーとしてもう4半世紀が経過する。そのころ運輸省を担当した時の「海運白書」は中国商船隊の勃興への脅威が記述されていたのが印象的だった。それから25年後中国経済は世界で最もグローバル化の光を一身に浴びているように見える。日本の海運業界もまたその好影響を受けて最も望ましい「ウィン、ウィン」ゲームの様相すらする。しかし海運業界に限らないがグローバル化は企業の巨大化と慢心を生みがちであり、それに反発する市民が増えつつあることに留意しなければならない。そうした兆候を欧州人はいち早く気づき始めている。欧州の企業の経営ボードにCSR担当を置く企業が増えていることがその証左だろう。

海運業界の社会的責任は海洋環境を守ることから始まる。便宜置籍船問題、外国人船員問題などに至るまで、70年代に議論されてきた従来の社会的な責任の概念とは違った広範な取り組みが必要になるだろう。

グローバル化と常に隣り合わせの海運業界は消費財を製造・販売する産業ではない。しかし市民社会を絶えず意識して社会的責任に取り組むべき使命があることを改めて強調したい。時代は一足飛びにやって来ているのだ。



● 国際会議レポート ●

1 シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒しが確定 —IMO 第50回海洋環境保護委員会(MEPC)の様相—

2003年12月1日・4日にロンドンで開催されたIMO 第50回海洋環境保護委員会(MEPC50)において、シングルハルトンカー(SHT)の規制を強化するMARPOL条約(海洋汚染防止条約)附属書Iの改正案が採択された。今回の会合には、日本政府代表団の一員として、商船三井関執行役員、日本郵船桶瀬石油グループ長代理、増田当協会欧州地区事務局長他が出席した。

同改正条約では、SHTのフェーズアウト前倒しについては、2003年7月のMEPC49で打ち出された方向のとおり、原則2010年までにフェーズアウトし、旗国がCAS(Condition Assessment Scheme)の結果延命できると判断すれば、2015年または船齢25年のいずれか早い日まで航行を認めることができることとなった。

重質油輸送については、EU提案を基本とし5,000DWT以上のSHTは2005年4月で(600-5,000DWTは2008年)重質油輸送を禁止するが、旗国の判断により、船齢25年まで航行を認めることができ(5,000DWT以上のSHTは一定種類の重質原油のみ)、また、内航船は免除できる等

の例外規定が併記された。

CASについては、CASに関するIMO非公式会合からのレポートが提出され、ほぼその内容(5,000DWT以上のSHTは、2005年4月以降の中間/定期検査時にCASを実施する等)で採択された。

改正条約は2005年4月5日に発効する予定である。

1. これまでの経緯

(本誌2003年8月号P.2参照)

2002年11月にスペイン沖で沈没したバハマ籍SHT“プレステージ号”の油汚染事故を受け、欧州連合(EU)は、同年12月、SHTの規制強化策(*)のEU地域内での実施を打ち出すとともに、同規制強化策の国際レベルでの実施を目指すため、2003年4月、IMOに対してMARPOL条約附属書Iの改正を求める提案を行った。EUの提案は、2003年7月のMEPC49で最初の審議が行われた。

※EUによるSHT規制強化策(同内容のものをIMOにも提案)

- ① SHTのフェーズアウトの前倒し(現行2015年→2010年)
- ② 600DWT以上のSHTによる重質油輸送の禁止
- ③ CASの拡大適用規制

MEPC49では、EU提案の世界のエネルギー輸送に与える影響や、若齢SHTの2010年での使用禁止を懸念する意見が日本、ブラジル、インドなど、アジアや中南米の国々から提出され、結果として、SHTの最終使用期限についてはEU案と同じ2010年とし、CASを条件に2015年までは一定船齢まで使用できるとする延命規定を盛り込んだ条約改正案が作成された。また、EU提案にあるSHTによる重質油輸送の禁止とCASの拡大適用についてはMEPC49では内容を詰め切れずMEPC50で検討を行うこととなった。

EUは、MEPC49でIMOの下での国際規制の実施への道筋が見えたにも拘わらず、2003年10月21日、前出のSHT規制をEU域内に導入した。このような中、MEPC50では、国際的なルールの実施に向け、MARPOL条約附属書Iの改正案の審議が行われた。

2. MEPC50での審議結果の概要

(【表1】参照)

- (1) SHTのフェーズアウト前倒し

SHTの最終使用期限について、カテゴリ1(pre-MARPOL船)については、MEPC49で決められたとおり、現行の2007年を2005年に、カテゴリ2(MARPOL船)と3(5,000DWT以上20,000DWT未満のSHT)については、SHTの最終使用期限を原則2010とし、旗国が認めれば2015年まではCASを条件に一定の船齢まで使用できることとなった。2015年までの船齢については、MEPC49では、20年、23年、25年が提案されていたが、日本、ブラジル等が船齢25年を主張し、大きな反対もなく25年で決定した。

ダブルボトム船(D/B)とダブルサイド船(D/S)については、ブラジルを初めとする中南米諸国が、エリカ号事故後のMEPC46(2001年4月)でオイルスピルに対する防護措置がとられていることを十分議論しており25年まで使用可能とすべきと強く主張した結果、旗国が認めれば2015年以降も船齢25年まで使用できることとなった。

ただし、これら延命規定については、EU諸国等の主張を受入れ、MEPC49で提案されたとおり、寄港国は、2010年(D/BとD/Sについては2015年)以降SHTの入港を拒否することができることとなった。

- (2) SHTによる重質油輸送の禁止

SHTによる重質油輸送の禁止については、エリカ号やプレステージ号事故を例に直ちに



IMO 第50回海洋環境保護委員会の模様

【表1】 シングルフイルタンカー規制強化に係る MARPOL 条約改正 (2003年12月の MEPC50で採択) 2003年12月26日 日本船主協会 企画調整部

規制の種類	MARPOL 条約付属書 I 13G 規則 (2001年4月の MEPC46で採択)	EU 提議 (2003年4月 IMO に提出)	MARPOL 条約改正案 (2003年7月の MEPC49での改正案)	MARPOL 条約改正 (2003年12月の MEPC50で採択)
フェーズアウト (段階的廃止) ※フェーズアウト開始日は各年の有船引渡日	<p>【カテコリー-1: DE-MARPOL 編】 原油タンカー 2000DWT以上 製品タンカー 3000DWT以上 ※改定年6月1日より前に建造されたシングルフイルタンカー (SBT/PL 適用無し)</p> <p>【カテコリー-2: MARPOL 編】 原油タンカー 2000DWT以上 製品タンカー 3000DWT以上 ※改定年6月1日以降6月7月6日までに建造されたシングルフイルタンカー (SBT/PL 適用有)</p> <p>【カテコリー-3】 原油タンカー 500-2000DWT 製品タンカー 300-3000DWT ※改定年7月6日までに建造されたシングルフイルタンカー</p>	<p>●2007年まで。</p> <p>①建造年に依り船齢2010年まで。 ②但し、ダブルボトムタンク構造を有するシングルフイルタンカーは、船齢が認められは①に拘りず2016年又は船齢25年まで使用可。</p>	<p>●1992年4月 [] 日以前引渡船舶は2005年4月 [] 日まで。 ●1992年4月 [] 日以後引渡船舶は2005年まで。</p> <p>①原則2010年まで。 ②ダブルボトム又はダブルサイドは CAS を条件に船齢の判断により船齢25年又は2016年のいずれか早い日までに船齢を認めることができる。ただし、入港国は、これら船舶の入港を拒否することができる。 ③CAS 適合船舶は、船齢の判断により2015年または船齢20年、2016年までの船齢を認めることができる。ただし、入港国は、2010年以降、これら船舶の入港を拒否することができる。</p>	<p>●1992年4月5日以前引渡船舶は2005年4月5日まで。 ●1992年4月5日以後引渡船舶は2005年の引渡日まで。</p> <p>①原則2010年まで。 ②ダブルボトム又はダブルサイドは CAS を条件に船齢の判断により船齢25年又は2016年のいずれか早い日までに船齢を認めることができる。ただし、入港国は、これら船舶の入港を拒否することができる。 ③CAS 適合船舶は、船齢の判断により2015年または船齢20年の早い時期までの船齢を認めることができる。ただし、入港国は、2010年以降、これら船舶の入港を拒否することができる。</p>
CAS の適用	<p>●2015年以降使用するタンカーは、CAS を条件に、船齢が認められは使用可。</p> <p>●2010年以降使用するタンカーは、CAS を条件に、船齢が認められは使用可。</p>	<p>●同上</p>	<p>●同上</p>	<p>●同上</p> <p>①2005年4月5日以降、船齢15年以上のカテコリー-2 & 3 Tanker は CAS を受け付けられは認めない。 ②4回目の CAS は、2005年4月5日又は船齢15年に到達する日のついで5日以内の日の後の最初の中間/定期検査時に実施。 ③2010年以降船齢15年に達する SHIP は、2010年以前の間隔/定期検査時に CAS を実施。 ④初回の CAS の有効期限が2010年の引渡日を超える場合は、同 CAS を2010年以降延長するための CAS として取り扱ってよいことができる。 ⑤2回目以降の CAS は、5年おき月を越えぬ間隔で実施する。</p>
シングルフイルタンカーによる重質油輸送の禁止	<p>●適用無し ※3,000DWT未満のタンカーで200m以上の貨物タンクを有しない場合はダブルバリュ構造は要求されない。</p>	<p>●適用無し</p> <p>①3000DWT 以上は、2005年4月以降は重質油の輸送を禁止。 ②1600-3000DWT は、2008年以降重質油の輸送を禁止。 ③500-3000DWT は、2008年以降重質油の輸送を禁止。 ④同一港内輸送にのみ従事するタンカーは適用外とする。</p>	<p>●適用無し</p> <p>①1600-3000DWT は、2008年以降禁止。旗国が認めれば [2015] 年までの間は、船齢 [X X] 年にまで使用可。但し入港国はこれら船舶の入港を拒否可能。 ②主管国は、同一港内 (含み国内) 輸送にのみ従事する重質油輸送タンカーは適用外とすることができる。</p>	<p>●適用無し</p> <p>①3000DWT 以上は、原則2005年4月5日以降禁止。D/S と D/B は、CAS を条件に旗国が認めれば船齢25年まで使用可。また、一定種類の重質油 (15°C で密度が900kg/m³以上950kg/m³以下) の輸送に限り、CAS を条件に旗国が認めれば船齢25年まで使用可。但し、入港国はこれら船舶の入港を拒否可能。但し、入港国はこれら船舶の入港を拒否可能。 ②300-3000DWT は、原則2008年以降禁止。旗国が認めれば船齢25年まで使用可。但し、入港国はこれら船舶の入港を拒否可能。 ③主務国は、国内輸送にのみ従事するタンカーは適用外とすることができる。</p> <p>● crude oil - 15°C で密度が900kg/m³を超えるもの ● fuel oil - 15°C で密度が900kg/m³を超えるものまたは30°C で密度が800kg/m³を超えるもの ● ビチューメン、タールおよびそのエマルジョン。</p>

禁止すべきとする EU 諸国等と、重質油輸送の禁止が国・地域内のエネルギー輸送に大きな影響を与えたとするロシアや中南米諸国とで意見が分かれた。わが国は、当初、重質油の定義には ISO 規格を使用すること、環境保護策については国内外での区別はすべきではないとし SHT による重質油輸送の禁止の内航船への免除は認めないこととするスタンスで会合に臨んでいたが、今次会合での MARPOL 条約改正の採択を目指すため、EU 諸国等とロシア・中南米諸国との間の妥協を優先することとなった。

結果として、原則5,000DWT以上のSHTは2005年(600-5,000DWTについては2008年)以降重質油輸送を禁止するというEU提案を受入れる代わりに、ロシアや中南米諸国の意見も考慮し、内航船については、旗国の判断で本規定の適用を免除することができること、5,000DWT以上のタンカーについてはCASを条件に旗国が認めれば船齢25年まで一定種類の重質原油を輸送できること、600-5,000DWT以上については旗国が認めれば船齢25年まで使用できること、などの例外規定が盛り込まれるとともに、EUの主張を加味し、寄港国は2005年(600-5,000DWTについては2008年以降)重質油を運ぶSHTの入港拒否ができることとなった。

(3) CASの拡大適用について

CASについては、11月27、28日に開催されたわが国の篠村氏(社)日本造船研究協会)を議長とするCASに関する非公式グループにより、MEPC50に提出された各国意見も考慮したCASの改正案が提出され、同案の内容で採択

された。

(4) その他

本MARPOL条約改正に伴う国際油濁汚染防止証書(IOPP証書)の改訂、本MARPOL条約改正の円滑な実施に向けたシップリサイクリングに関する決議、本MARPOL条約改正の早期かつ効果的な実施に関する決議が採択された。

今回のMARPOL条約改正に際し、当協会がわが国政府との連絡を密にするとともに、国際海運会議所(ICS)をはじめとする国際海運団体、ならびにアジア船主フォーラム(ASF)を通じたアジア船主との連携を強化して対応し、その結果、MEPC50では、EUなどでSHTが実質2010年で使用できなくなる可能性は残ったが、全体としては合理的な形で決着し、内航船を含めわが国海運への影響が最小限に抑えられることとなった。

MEPC50の結果について、EUは、12月5日付のプレスリリースで、EU規制に沿った形でMARPOL条約が改正されたことを歓迎するとともに、同条約改正の発効が2005年4月であることに鑑み、2004年5月1日にEUに加盟する国に対しては同日以前のEU規則の実施を求め、また、EU近隣のIMO加盟国であるロシアや地中海諸国に対しては、改正MARPOL条約の早期実施を呼びかけた。2005年4月、現在のEU15ヶ国に新たに10ヶ国(※)が加わることとなり、IMOでのEUの発言力がさらに強くなることが予想される。

※チェコ、キプロス、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、マルタ、ポーランド、スロバキア、スロベニア

(企画調整部)

2 点検用固定通路に関する規則の改正について検討を行うことが決定

—IMO 第23回総会における審議結果—

1. これまでの経緯

1999年12月にフランス北西岸で発生したエリ

カ号事故を契機に、国際海事機関(IMO)ではタンカーおよびバルクキャリアのバラストタン

クや船倉に保守点検用の固定通路を設けることが検討されてきたが、2002年12月開催のIMO第76回海上安全委員会(MSC76)において、その強制化を図るべく海上人命安全条約(SOLAS条約)の第II-1章第3-6規則の改正が採択された。

これは、2005年1月1日以降建造される500総トン以上のタンカーおよび2万総トン以上のバルクキャリアに対して、船倉内部等の保守点検を確実に実施するために、検査箇所へのアクセスを容易にする設備(通路や梯子など。Permanent Means of Access=PMA)の設置を義務付ける内容の規則となっている(本誌2003年1月号P.10参照)。

しかしながら、本規則では、設備のメンテナンスが困難である上、腐蝕等による衰耗や損傷により検査員や船員を大きな危険に晒す可能性が高いなど多くの問題がある。

このため、当協会ではMSC76で規則が採択されて以降も、ICS(国際海運会議所)およびINTERTANKO(国際独立タンカー船主協会)をはじめとする各方面にPMAに関する安全性や整備上の問題点を再三訴えてきたが、2003年10月頃から国際的な理解が得られるところとなり、ICSが中心となって本件の解決に向けて各国政府に働きかけを行うなど国際的なキャンペーンを展開した。

2. IMO第23回総会(2003年11月25日~12月5日開催)の審議結果

その後、上記キャンペーン活動が奏効し、ギリシャ政府がIMO第23回総会へ向けて規則の改正を求める文書をIMOに提出、さらに国際海運5団体(ICS、INTERTANKO、INTERCARGO*、BIMCO*、OCIMF*)がギリシャ提案を支持する文書を提出した。

同総会では、わが国をはじめ中国、ノルウェー、韓国、パナマ等多数の国がギリシャ提案を支持し、審議の結果、IMO第47回設計設備小委員会(DE47:2004年3月1日~5日開催予定)お

よびIMO第78回海上安全委員会(MSC78:2004年5月12日~21日開催予定)において規則の改正について検討を行うことが決定した。

3. PMA規則の改正案について

上述の動きと並行してIACS(国際船級協会)は、船主/造船/船級で構成されるPMAに関するジョイント・ワーキング・グループを2003年11月に開催し、IMO総会において規則改正へ向けた合意が得られることを前提として、改正案を作成した。本改正案は、DE47に対する文書の提出期限である11月28日に上記海運5団体によってIMOへ提出されており、これがDE47における審議のベースとなる。

同改正案の概要は次の通りである(図参照)。

(1) デッキ裏の横方向PMA関係

- 横方向のPMAの替わりに、全体点検用としてタンク内の左右に縦方向(船首尾方向)のPMAを設置し、詳細検査用には所管庁から承認されたAlternative(仮設ステージ、ラフト、可搬梯子等)を使用する。
- 横方向PMAを全て無くとした場合、IMOの審議において各国からの反対も予想されることから、検査の重要度が高く甲板上からのアクセスが容易な横置隔壁の補強材側に横方向PMAを設置する。

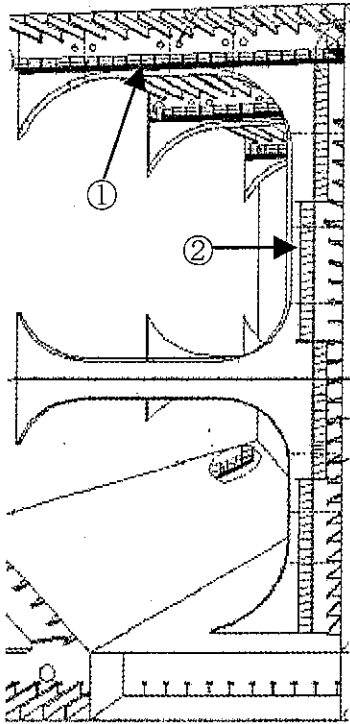
(2) 垂直梯子関係

- 垂直面の検査用として、縦方向の水平通路を高さ6mの間隔で設置して垂直梯子の数を減らす。
- VLCCでは約6mの間隔でストリンガー(構造部材)が3条設置されており、これを利用して安全な検査が可能となる水平通路を設置できることとする。

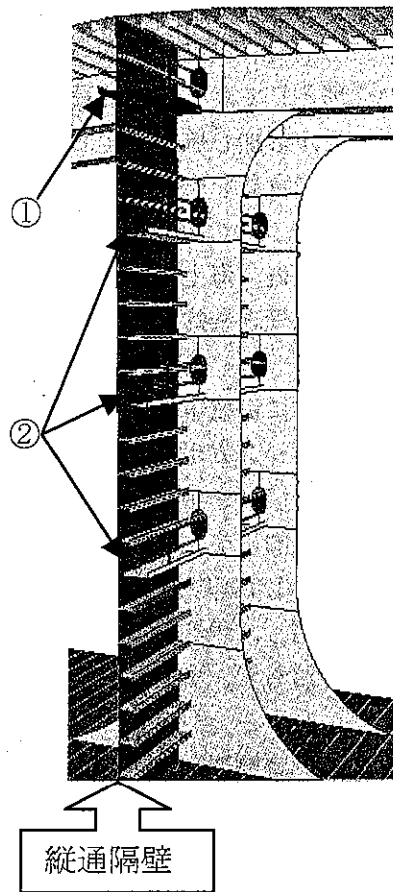
4. 予想される改正までの最短スケジュール

DE47およびMSC78において改正案が承認された場合は、締約国への通告期間(6ヶ月)を経て、2004年12月開催予定の第79回海上安全委員会(MSC79)において新規則として採択され、2006

現行規則



条約改正案



	現行規則	条約改正案(概略内容)
①	タンカーのカーゴタンク デッキ下横桁付き通路	デッキ下1.8~2.5mに構造部材を利用した縦通隔壁付き水平通路
②	タンカーのカーゴタンク 倉内肋骨付き垂直梯子	構造部材を利用した縦通隔壁付き水平通路(高さ間隔約6m未満)

年7月1日以降の起工船から本規則が適用されることとなる。

この場合、2005年1月から2006年6月までの間、すでにMSC76で採択されている規則が適用されることが懸念されたが、政府関係者によれば、MSC79で新規規則の先取り実施の決議を行うことによって、MSC76による規則に拘らず、2005年

1月1日以降の起工船についても、この新規規則が適用されるとのことである。

当協会としては、改正案の内容を精査した上で、引続きわが国政府やICS等関係団体と連携して対応することとしている。

- * = INTERCARGO：国際乾貨物船主協会
- BIMCO：ボルチック国際海運協議会
- OCIMF：石油会社国際海事評議会

(海務部)

3 海賊問題、バラスト水管理問題に強い懸念 —アジア船主フォーラム第10回航行安全および環境委員会の模様—

アジア船主フォーラム第10回航行安全および環境委員会 (ASF SNEC: Asian Shipowners' Forum Safe Navigation & Environment Committee)

は2003年12月1日から5日までシンガポール船主協会を事務局、フィリピン船主協会をホストとしてフィリピンのマニラにおいて開催され、

日本、フィリピン、インドネシア、タイ、ベトナム、マレーシア、シンガポール、中国および台湾の船主協会が参加した。当協会からはASF SNECの委員である神田副会長（新日本石油タンカー社長）の代理として高橋総務部長、事務局より半田海務部長が参加し航行安全および環境に係る議題について意見を交換した。本委員会ではASFに設けられた5つの委員会の一つであり、今回は海賊、武装強盗、海上保安、アクセス設備およびバラスト水管理条約問題などが主要な議題であった。

これらのうち、特に海賊事件が多発している海域の沿岸国であるシンガポール、マレーシア、インドネシアの船主協会を中心に海賊行為防止に関する意見が積極的に交換された。また、バラスト水管理の条約化が国際海事機関（IMO）で行われている事に関し、現在の条約案は船舶の運航実態に即しておらず、実効性に乏しいことが認識された。

各議題に対する審議概要は以下のとおりである。

1. 海賊行為

国際海事局（IMB）の海賊被害統計資料によると2003年1月から9月までの9ヶ月間の海賊発生件数は、昨年と同時期に比べ大幅に増加していることが報告された。海賊行為が多発している海域は東南アジア諸国連合（ASEAN）諸国の水域に集中していることから、海賊問題の解決にはASEAN諸国が強い政策的な意志を持つことが必要であることが確認された。また、重大な海賊行為の発生によりASEAN諸国の海域全体が要警戒海域と見なされ、海上貨物輸送が滞りASEAN経済全体に影響が出る懸念された。

2. 海事保安

米国同時多発テロ事件を契機に、海上テロ行為に対する警備を強化するため海上人命安全条約（SOLAS条約）が改正され、船舶や港湾施設に対する保安対策を規定した「船舶及び港湾施

設の国際保安コード（ISPSコード）」が2004年7月に発効することとなる。同コードが発効するまでに、船内の保安計画の策定や、保安職員の指名など同コードが要求する事項を満足させることの重要性が確認された。また乗組員がテロ行為防止に関する強い警戒心を持つことが重要であると確認された。

3. アクセス設備

相次ぐバルクキャリア、原油タンカーの海難事故を契機に、乗組員が船内の各部を検査するための梯子等、検査設備の設置がSOLAS条約に盛り込まれた。しかし、検査設備は検査を行う乗組員に対する危険性など様々な問題点を含んでいるため、IMO海上安全委員会より同条約の見直しの受け入れを歓迎することが表明された。ASFメンバーは各国に対し、2004年5月の海上安全委員会で審議される同条約の見直しについて慎重に検討するよう求めることとした。

4. バラスト水管理

商船が船体の安定性や強度を保つため、必要に応じてバラスト水を注排水することにより、プランクトンなどの水生生物が本来の生息水域から別の水域へ移動し、生態系に影響を与えることが懸念されている。そのためIMOではバラスト水管理の条約化が進められており、バラスト水を目的地に向かう途中の洋上で交換するなどバラスト水の管理を行うことにより、海運業界が海洋環境保護に寄与できることを認識した。しかし、条約案にはバラスト水交換海域、バラスト水の処理基準、処理の免除規定など未決定部分が多く残されており、採択される条約は船舶の円滑な運航を妨げず、船主に多大な経済的負担が発生しないような実効性の高い内容でなければならないことが確認された。

（海務部）

【資料】

Joint Statement 要約

アジア船主フォーラム航行安全・環境委員会 (SNEC) の第10回会合がフィリピン船主協会の主催により2003年12月2日マニラにおいて開催された。委員会は、中国、香港、日本、および FASA (マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会からなる ASEAN 船主協会連合) の各船主協会の代表が参加し、シンガポール船協の SS Teo 会長が SNEC の議事を務めた。

委員会は、船舶の航行安全および海洋環境に影響を与える様々な重要事項につき以下の検討・審議を行った。

●海賊問題

委員会は、IMB の海賊被害統計資料から今期前半 9 ヶ月間の海賊被害数が、昨年同時期に比べ 26.9% 増加している事を懸念した。また、その数は航行中の未遂件数を含めると 111.1% も増加し、より深刻なものとなっている。東南アジア地域に於いては、マラッカ、シンガポール海峡での海賊行為が引続き多発していることを深刻に受け止めた。参加者からは、海賊に変装したテロリストが商船を乗っ取り、他の航行船舶や海峡の設備に対して武器として利用するかも知れないという恐れが表明された。

また委員会は、FASA が ASEAN 諸国の政府首脳に書状を送付し、ASEAN 海域における船舶に対する海賊行為やテロ攻撃といった全ての脅威を取り除くために、緊急かつ断固とした行動を要請したことを強力に支持した。さらに委員会は ASEAN 海域の沿岸諸国が、強い政策的な意志を持ってこの問題に対処することによってのみ、海賊を根絶する事ができると確信している。全ての関係国がこれらの犯罪と闘う為に、水上警察や海軍のパトロールの数を増やすなどの効果的な措置を緊急に導入するよう強く求めた。委員会は、特に2004年7月に ISPS コードが導入されれば、破滅的な事故といった不幸な事件によって、ASEAN 地域全体の security level が高められる恐れがあることを懸念した。

このような事態になれば、海運や貿易を含む ASEAN 経済全体は、極めて深刻な影響を被ることとなる。

事態をより良く理解するために、委員会は、盗難など軽微な海賊行為と、重大な海賊行為を区別することが有効である事に合意した。例えば、どの船種、旗国、場所が攻撃を受けやすいかを知るために、重大な事件の内容を分析することも有効であろう。

●海事保安

委員会は、2004年7月に ISPS コードが発効することに留意した。委員会は、全ての船主が、期限までに所有船が同コードに完全に適合していることを確実にすることが重要であることを強調した。これができなければ、ポートステートコントロール (PSC) の審査等により規制の対象となり、船舶の出港延期、拘留または入港を拒否される可能性がある。

委員会はさらに、船主が乗組員に対して、彼らや船舶が遭遇する恐れのあるテロ関連の危険や全ての安全上の脅威に対して警戒する事の重要性について認識を強めるために、早い段階で措置するよう働きかけた。

委員会は、世界各地の港湾施設の一部が同コードの要件に適合する能力が無いが、適合するための準備が整わないであろうことを懸念し、全ての国に対して船舶が寄港する際の支障を軽減するために、港湾施設が同コードの規定に適合していることを確実にするよう要請した。

●シングルハルトンカーの排除問題

委員会は、2003年10月21日に発効したシングルハルトンカーの規則の導入といった、EU の一方的な動きに強い懸念を表明した。

委員会は、シングルハルトンカーのフェーズアウトを加速させるため、新たな国際基準に関する合意を図ることを目的に、迅速な方法を検討し採択するため、海洋環境保護委員会 (MEPC) の特別会合を召集することとした IMO 合意があるにもかかわらず、EU が地域規制を発効させる以前に、この規制内容をさらに考慮するための場として IMO を利用しない道を選択した事に失望した。

委員会は、IMO メンバーに対し、IMO が国際海運に影響する技術的な事項の検討において最も重要な機関であるということをしかりと認識し、IMO の条文や規定、規則の統一した導入を確実にするために、MARPOL 条約の義務の下で作業し、共に行動すべきことを要請した。

委員会は、MARPOL 附属書 I/13G 規則の改正案と、新規則 13H に関して、日本、フィリピン、韓国およびシンガポールから提案された共同文書、MEPC50/2/1 を支持した。

提案文書では、現存船による重質油の輸送の禁止に対して反論している。この文章は、2003年12月の MEPC50 で審議される予定であるが、重質油の輸送禁止は、13G 規則に規定されるシングルハルタンカーに対するフェーズアウト制度と同様に、一定期間を超えたものに適用するよう提案している。

委員会は、アジア船主が安全性を損なうことなく、シングルハルタンカーのフェーズアウトに適合するのに有用であることから、同条提案の受け入れが可能であり、実効的であると認識した。

● 検査用点検設備 (PMA)

タンク内検査の便宜を図るために、新造のタンカーおよびバルカーに PMA の設置を求めることを規定した SOLAS 条約は、船舶の構造、実際のオペレーションおよび乗組員や検査員の安全といった面で極めて現実的な問題があることから、これを改正することとした IMO 海上安全委員会 (MSC) の合意を全会一致で歓迎した。

委員会は規則の見直しを全面的に支持し、ASF メンバーは自国の主管庁の支援を求めて、この問題が 2004年5月の MSC においてより緊急な検討のために提起されるよう求めていくことを合意した。

● 大気関連規則

委員会は燃料油に含まれる硫黄分を 4.5% に抑える MARPOL 附属書 VI を支持した。MARPOL 附属書 VI が早期に発効するよう、全ての旗国が早急に議定書を批准するよう求めた。また委員会は、国際的な海事要件を導入する国際機関としての IMO を強く支持する。従って EU が IMO との事前協議なしで EU 指令 1999/32/EC を改正し、一方的な動きをすることには同意しない。

● バラスト水管理問題

委員会は、船舶のバラスト水管理が海洋環境の保護に資するものとして支持する。しかしながら、バラスト水管理条約案には、バラスト水交換海域、バラスト水の処理基準、免除規定など決定していない規定がなお多く残されていることを懸念した。委員会は、2004年2月の外交会議が、条約の規定を実効性のあるものとするよう要請した。

委員会はマニラで開催された SNEC 第10回中間会合におけるフィリピン船協の好意と善意に感謝の意を表明した。次回第11回中間会合は 2004年12月にシンガポールで開催されることが留意された。

内外情報

1 現行海運税制の存続が決まる

—平成16年度海運関係税制改正・予算が決定—

1. 平成16年度海運関係税制改正

当協会は平成15年7月開催の定例理事会において、16年度税制改正要望の基本方向を了承するとともに、別途政策委員会の下部機構として設置された税制改革タスクフォース（座長：鷲見政策委員長）での検討を踏まえ、9月開催の定例理事会において、16年度税制改正については15年度末に期限切れを迎える登録免許税および外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置をはじめとする延長項目を中心に要望することを決定し、政府・国会等関係方面への要望活動

を開始した。（本誌平成15年10月号 P. 2 参照）

また、タックスヘイブン対策税制の改善および外国税額控除制度の拡充など国際課税については昨年度と同様に、当協会、日本貿易会等23団体にて設置されている国際課税連絡協議会にて共同歩調を取りつつ改善を求めた。さらに、償却制度の改善などの一般税制についても、日本経団連を通じて要望を行った。

これに先立ち、政府税制調査会が16年度の税制改正に関連して本年6月に取りまとめた『少子・高齢社会における税制のあり方』においては、

昨年に引続きあるべき税制の構築に向けた基本視点として、「経済社会の構造変化に対応しきれず、税負担の歪みや不公平感を生じさせている税制上の諸措置の適正化を図ること」や「安定的な歳入構造を構築すること」等が指摘されるとともに、平成16年度の税制改正に関する中間報告においてもこれを念頭に置き、平成15年度税制改正の効果を的確に見極め、現下の経済・財政状況と当面の構造改革の推進を踏まえた検討を行う必要がある、と指摘されている。

また、これらを前提に16年度においては、政策誘導的な租税特別措置・非課税等特別措置についてその目的や効果を十分に吟味し、整理・合理化を進めるべきである、と昨年に引続き厳しい姿勢が示された。

その後、これらを受けて12月2日に財務省より各省に対し厳しい租税特別措置整理合理化案が提示された。当協会要望事項についても、他産業の延長項目と同様に全ての項目についてそれぞれ厳しい縮減が示されたばかりか、昨年延長が決定した「船舶等の特別償却制度」までもが縮減等の対象とされた。このため当協会は、国土交通省とも連携を図り、政府・国会方面にこれらの現状維持を精力的に訴えた。

その結果、12月17日に決定した与党税制改正大綱において、国際船舶について縮減はあったものの、その他の延長項目は現行通り2年間延長されることが決定されるとともに、整理の対象とされた「船舶等の特別償却制度」等は現行どおりとされる等、概ね当協会の要望が実現した。

平成16年度の当協会が要望した海運関係税制改正要望の結果は概略次のとおりである。(結果詳細は【資料1】、改正後の海運税制一覧は【資料2】参照)

(1) 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長

国際船舶に係る所有権保存登記ならびに抵当権設定登記については、軽減措置が2/1000(現行1.5/1000)に縮減の上延長された。

(2) 外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の延長

現行内容にて延長された。

(3) 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

現行内容にて延長された。

(4) 中小企業投資促進税制の延長

船舶については現行内容にて延長された。

(5) 海外投資等損失準備金制度の延長

対象の絞込みはあったもののほぼ現行内容にて延長された。

2. 平成16年度海運関係予算

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(本誌2003年10月号P.2参照)。

このうち外航海運に関連する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)については411億円を要求しており、当協会も関心を持って注視していたが、平成15年12月初め、財務省より同融資制度に関し、政策金利(現行Ⅲ)を一般金利にしたいとする意向が内々示された。このため当協会は政策委員会で検討のうえ、12月8日付けで、石原伸晃国土交通大臣および小村武日本政策投資銀行総裁に対し、同融資制度の現行維持を要望した(【資料3】参照)。

その後、12月20日に平成16年度予算政府案の内示があり、12月24日の閣議にて概要が次の通り決定された。

日本政策投資銀行融資については、「交通・物流ネットワーク」(鉄道・航空等を含んだ大枠)全体に対し1,650億円とされ、海運向け融資はこの枠内で対応されることとなった(実質的に満額確保)。また金利については、当協会の要望通り、実質現行内容にて存続されることとなった(制度の概要は【資料4】参照)。

変更のポイント等は以下の通り。

(1) 融資制度枠及び名称の変更

これまでは、交通・物流ネットワーク(大

【資料1】平成16年度税制改正重点事項 最終結果
【海運税制】

項目	現行制度	要望内容	財務省(総務省)整理案	最終結果
1. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置	軽減後の税率(本則4/1000) (1) 所有権保存登記 国際船舶: 船舶価額の1.5/1000 (2) 抵当権設定登記 国際船舶: 債権金額の1.5/1000	延長 (適用期限: 平成16年3月末)	軽減税率引上げ (1)および(2) 1.5/1000→2/1000	税率を変更して2年間延長 1.5/1000→2/1000
2. 外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置	課税標準: 価格の4/5	延長 (適用期限: 平成16年3月末)	—	現行内容で2年間延長
3. とん税、特別とん税の廃止または軽減	税額 とん税1純トン当り16円 特別とん税1純トン当り20円	廃止または軽減	—	措置されず
4. 外資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	課税標準: ●平成10年3月31までに取得の埠頭のうち、旧外資埠頭公団からの継承資産価格の3/5 その他価格の1/2 ●平成10年4月1日以降に取得の埠頭取得後10年間価格の1/5その後価格の1/2	延長 (適用期限: 平成16年3月末)	—	現行内容で2年間延長
5. 中小企業投資促進税制(中小企業による機械装置等の取得に係る特例) 1) 機械装置(取得価額160万円以上) 2) 器具備品(取得価額100万円以上) 3) 船舶(内航貨物船(基準取得価額=取得価額×75%))	取得価額×30/100の特別償却又は取得価額×7/100の税額控除(資本金1億円以下の法人に適用、ただし、税額控除を選択できるのは資本金3,000万円以下の法人のみ) (船舶については、基準取得価額×30/100の特別償却又は基準取得価額×7/100の税額控除)	延長 (適用期限: 平成16年3月末)	縮減 ○特別償却率及び税額控除率の引下げ 特 償30%→20% 税額控除7%→5% ○基準取得価額の引下げ 船舶については、 75%→50%	船舶は、現行内容で2年間延長 (器具備品: 取得価額100万円以上 →120万円以上 リース費用総額140万円→160万円)
6. 海外投資等損失準備金制度	積立率 (イ) 資源探鉱100% (ロ) 資源開発30% (ハ) 特定海外経済協力14% (ニ) 新開発地域10% (上記ハ、ニについては、平成11年3月31日までに取得した特定株式等に限り)	延長 (適用期限: 平成16年3月末)	一部縮減	一部事業を除外し、2年間延長 除外事業: (イ) 資源探鉱 木材に係る育苗等の事業 (ロ) 資源開発 飼料用穀物の開発 ●採取事業
7. 船員の支払給与に係る課税標準の特例措置の創設(法人事業税に外形標準課税を導入)	2004年度から資本金1億円超の企業に対し、外形標準課税を法人事業税に導入。この外形標準課税に係る付加価値割の課税標準には、収益配分額に報酬給与額が含まれる。 税率 所得割 7.2% 付加価値割 0.48% 資本割 0.2%	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除外	—	措置されず

【その他財務省より整理案の出た海運関係税制】

項目	現行制度	要望内容	財務省(総務省)整理案	最終結果
○船舶等の特別償却制度	償却率: ●外航近代化船: 18/100 ●内航近代化船: 16/100 ●外航二重構造タンカー: 19/100 ●内航二重構造タンカー: 18/100 ●船員教育訓練設備: 6/100	—	○特別償却率の引下げ 外航近代化船 18%→16% 外航二重構造化タンカー 19%→18% ○対象設備の見直し 船員訓練設備の除外	現行内容で存続
○船舶の特別修繕準備金制度	5年毎の定期修繕(法定)に係る費用の3/4を、準備金として各年度に積立	—	○特別修繕に要する金額の見直し 前回、特別修繕費の額の3/4→1/2	現行内容で存続

【国際課税】

項目	現行制度	要望内容	財務省(総務省)整理案	最終結果
1. タックスヘイブン対策税制の見直し	特定外国子会社の利益のみ合算課税=損金は合算不可	(1) 特定外国子会社につき、留保所得のある子会社のみならず欠損金のある子会社も合算の対象とすること (2) 欠損金繰越期限を撤廃すること (3) 軽減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	—	措置されず
2. 外国税額控除制度の見直し	外国税額控除： ● 損金算入に制限 ● 持ち株比率に制限	(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が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	—	措置されず

【一般企業税制関係】

項目	現行制度	要望内容	財務省(総務省)整理案	最終結果
1. 法人税の実効税率		引き下げ	—	措置されず
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	—	措置されず 15年度要望事項 連結納税制度を選択した法人に対する「付加税の期限(撤廃)」については、適用期限の到来をもって廃止
3. 償却制度の改善	(1) 税法上の償却可能額は取得価額の95% (2) 耐用年数：油槽船13年、薬品槽船10年、その他15年	(1) 税法上100%償却を可能とすること (2) 船舶の耐用年数の短縮(会計上の償却との分離を前提)	—	措置されず
4. 償却資産に係る固定資産税の廃止	船舶などの償却資産に対する保有課税は収益課税との二重課税で課税根拠が不明確。	償却資産に対する課税の廃止	—	措置されず
5. 欠損金の繰越期間制限	現在は5年に制限されている	撤 廃	—	5年を7年に延長 (平成13年4月1日以後に開始した事業年度において生じた欠損金額について適用)
6. 欠損金の繰戻還付不適用措置	租税特別措置により、平成4年以降不適用措置が継続されている	廃 止	—	措置されず 不適用措置2年間延長
7. 受取配当金の益金不算入制度の改善	平成14年度の連結納税制度導入による減収の穴埋めとして、以下の増税措置が行われた。 ● 特定利子規定の廃止 ● 特定株式以外の株式等に係る受取配当につき、益金不算入割合を80%から50%に減額、	(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上げ	—	措置されず

項目	現行制度	要望内容	財務省(総務省)整理案	最終結果
8. 退職給与引当金制度	平成14年度の連結納税制度導入による減収の穴埋めとして、当該制度は廃止された。	復活	—	措置されず
9. 事前確認制度	(現在は制度無し)	新規導入	—	措置されず
10. 交際費の損金算入			—	措置されず
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		撤廃	—	措置されず

【資料2】平成16年度税制改正後の海運関係税制一覧

項目	制度の概要	適用期間
1. 特定設備等の特別償却 1) 船舶	●外航近代化船(3000G/T以上) 特償率18/100	平7.4.1~平17.3.31
	●内航近代化船(300G/T以上) 特償率16/100	平7.4.1~平17.3.31
2) 船員教育訓練設備等	●二重構造タンカー 外航:特償率19/100 内航:特償率18/100	平10.4.1~平17.3.31 平13.4.1~平17.3.31
	●特償率6/100 (操船シミュレーター:取得価額3億円超、機関シミュレーター:同2億円超、荷役シミュレーター:同1億円超の設備に適用)	平15.4.1~平17.3.31
2. 中小企業投資促進税制 (中小企業による機械装置等の取得に係る特例)	取得価額×30/100の特別償却又は取得価額×7/100の税額控除 (資本金1億円以下の法人に適用。ただし、税額控除を選択できるのは資本金3,000万円以下の法人のみ) (船舶については、基準取得価額×30/100の特別償却又は基準取得価額×7/100の税額控除) 1) 機械装置(取得価額160万円以上) (リース費用総額210万円以上) 2) 器具備品(取得価額120万円以上) (リース費用総額160万円以上) 3) 船舶(内航貨物船(基準取得価額=取得価額×75%))	平16.4.1~平18.3.31
3. 海外投資等損失準備金制度	積立率: (イ) 資源探鉱100% (木材に係る種苗等の事業を除外)	平16.4.1~平18.3.31
	(ロ) 資源開発30% (飼料用穀物の開発・採取事業等を除外)	平16.4.1~平18.3.31
	(ハ) 特定海外経済協力14%	平10.4.1~平18.3.31
	(ニ) 新開発地域10% (上記ハ、ニについては、平成11年3月31日までに取得した特定株式等に限る)	昭48.4.1~平18.3.31
4. 特定資産の買換特例(圧縮記帳制度)	(1) 船舶から船舶	昭45.4.1~平18.3.31
	(2) 内航船舶から減価償却資産 (1)(2)とも譲渡差益の80%を圧縮記帳)	昭59.4.1~平18.3.31
5. 特定外国子会社等の所得の合算課税	特定の外国子会社等の留保所得のうち、親会社(内国法人)の持ち分に対応する部分を親会社の所得に合算して課税する。	
6. 登録免許税の課税の特例	軽減後の税率(本則4/1000) (1) 所有権保存登記国際船舶:船舶価額の2/1000 (2) 抵当権設定登記国際船舶:債権金額の2/1000	平16.4.1~平18.3.31
7. 特別修繕準備金	修繕費用×事業年度の月数/60か月×3/4	
8. 船舶の耐用年数	●油そう船 13年 ●薬品そう船 10年 ●その他のもの 15年	
9. とん税、特別とん税	(1) とん税 1純トン 16円	
	(2) 特別とん税 1純トン 20円	

	制 度 の 概 要	適 用 期 間
10. 固定資産税の課税の特例 1) 船 舶	<ul style="list-style-type: none"> ●課税標準： (1) 内航船 価格の1/2 (2) 外航船 価格の1/6 (3) 外国貿易船（外貿実績50%超） 価格の1/10 (4) 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15 	平9～平18年度取得分
2) 外航用コンテナ	<ul style="list-style-type: none"> ●課税標準：価格の4/5 	平10～平17年度取得分
3) 外貿埠頭公社が所有又は取得する 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	<ul style="list-style-type: none"> ●課税標準： (1) 平成10年3月31までに取得した埠頭 <ul style="list-style-type: none"> ① 旧外貿埠頭公団からの継承資産 価格の3/5 ② その他（承継分） 価格の1/2 (2) 平成10年4月1日以降に取得する埠頭 <ul style="list-style-type: none"> ① 取得後10年間 価格の1/5 ② その後 価格の1/2 	平14.4.1～平18.3.31

※下線は平成16年度税制改正による変更箇所である。

【資料3】

船主企第33号
平成15年12月8日

国土交通大臣
石原伸晃殿

社団法人日本船主協会
会 長 草刈隆郎

平成16年度日本政策投資銀行の外航船舶整備融資制度に関する要望

拝 啓 時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。

海運事業に関する政策金融につきましては、平素より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、私ども外航海運産業は、我が国の貿易物資安定輸送を確保するという使命を有する一方、厳しい国際競争と市況・為替変動にさらされており、今後も高品質なサービスを提供していくためには、不断の船隊整備による事業基盤の強化を図っていく必要があります。また、海洋汚染防止・環境保全の観点から、油送船のダブルハル化が義務づけられる等国際条約による規制・基準強化に対応する船舶再投資の必要性が高まっております。

しかしながら、船舶建造のための設備投資は、巨額の資金を必要とする上、工事期間も長期であり、投資資金の回収は相当長期に亘ることとなります。このため、事業者にとりましては、低利かつ長期安定資金を確保できる日本政策投資銀行による政策金融が不可欠であり、また、船舶の建造にあたっての収支採算も多くはこうした安定資金の確保を前提として計画しているのが現状であります。

これに対し、民間金融融資では各銀行自体の体力や経営環境等の外的要因に金利水準が左右されるとともに、経済合理性を追求しなければならないところから、政策融資のような低利かつ長期安定資金の提供は困難なものと考えられます。

つきましては、私ども外航海運産業の果たすべき使命と資金調達面の現状についてご理解を賜り、外航海運事業に対する低利かつ長期安定資金の政策金融を従来どおり堅持していただきたく、特に、金利につきましては引き続き政策金利Ⅲを適用していただきますよう、特段のご配慮をお願い申し上げます。

敬 具

同文書送付先：日本政策投資銀行総裁小村武殿

項目) 物流ネットワーク(小項目)の細項目である「貿易物資安定供給」枠として外航海運関連の融資は措置されていたが、16年度より、同じく細項目に位置付けられていた「流通効

率化」枠と統合され、細項目の名称は「流通効率化・貿易物資安定供給」に変更された。

(2) 外航船舶に対する融資制度は現状維持
外航船舶を対象とした海上輸送基盤施設整

【資料4】 外航海運関係 財政投融資制度

2004年1月 日本船主協会

平成15年度			平成16年度			
貿易物資安定供給			流通効率化・貿易物資安定供給			
対象事業	金利	融資比率	対象事業	金利	融資比率	
1) 海上輸送基盤施設整備事業			1) 流通基盤施設整備事業 (内容省略)			
下記以外の外航船舶*1	政策金利Ⅲ	40%	2) 流通活動システム化拠点施設整備事業(内容省略)	政策金利Ⅰ	40%	
超省力化船、基幹輸入物資輸送船舶*2	政策金利Ⅲ	50%				
LNG船、超省力化船かつ基幹輸入物資輸送船舶*2、二重構造タンカー	政策金利Ⅲ	弾力的な対応*3	3) 海上輸送関連物流施設整備事業 倉庫、荷捌施設(上屋、荷捌場、全天候対応型荷捌施設)、複合一貫輸送施設、省力化対応倉庫複合一貫輸送施設以外は、臨港地区に立地するものに限る)	政策金利Ⅰ		
2) 海上輸送関連物流施設整備事業 (複合一貫輸送施設以外は臨港地区に立地するものに限る)			4) 物流近代化ターミナル 倉庫、荷捌施設、一般トラックターミナル、配送センター、共同配送センター、航空貨物取扱施設、複合一貫輸送施設及び省力化対応倉庫のうち流通加工施設、情報処理施設及び流通機能の高度化に資する設備を備えたもの。 上記1) 2) 3) につき、物流効率化計画を有する事業者が整備する施設を含む			
倉庫、荷捌施設(上屋、荷捌場、全天候対応型荷捌施設)、複合一貫輸送施設、省力化対応倉庫	政策金利Ⅰ	40%	5) 海上輸送基盤施設整備事業			
物流近代化ターミナル	政策金利Ⅱ		下記以外の外航船舶*1	政策金利Ⅲ	40%	
以上につき物流効率化計画を有するもの	政策金利Ⅱ		超省力化船、基幹輸入物資輸送船舶*2	政策金利Ⅲ	50%	
流通効率化 (内容省略)			LNG船、超省力化船かつ基幹輸入物資輸送船舶*2、二重構造タンカー	政策金利Ⅲ	弾力的な対応*3	

- *1: 対象設備(改造を除く)
 - ア. 遠洋区域を航行区域とする船舶
 - イ. 近海区域を航行区域とするコンテナ船(定期船に限る)
- *2: 基幹輸入物資輸送船舶とは下記のものを中心に輸送する船舶。
 - ア. 食料(実行関税率表 第1~2部)
 - イ. 鉱物性生産品(同上 第5部)
 - ウ. 紡織用繊維(同上 第11部)
 - エ. 電気機器類(同上 第16部、但し第85類に限る)
- *3: LNG船、超省力化船かつ基幹輸入物資輸送船舶、二重構造タンカーについては、「弾力的な対応を行う」とされ実質的な融資比率は60%。

備事業の金利(政策金利Ⅲ)、および融資比率は従前通り変更無し。

場合においても、従来どおり政策金利Ⅱが適用される。

(3) 物流近代化ターミナルの制度上の位置付けの変更

従来は、海上輸送関連物流施設整備事業と流通基盤整備事業のそれぞれに「物流近代化ターミナル」を位置付け、政策金利Ⅱを適用していたが、融資制度枠の変更に伴い、統合一本化された。なお、外航海運事業者および関連企業が物流近代化ターミナルを整備する

なお、平成16年度の海運関係予算は、国土交通省のホームページ (<http://www.mlit.go.jp/>) において、また貿易物資安定供給のための財政投融資制度については、日本政策投資銀行のホームページ (<http://www.dbj.go.jp/>) にそれぞれ掲載されている。

(企画調整部)

2 最近の海外競争法の動き

—ケミカルタンカー船社に対する米欧での調査—

2003年2月19日、米欧の競争当局(米国司法省反トラスト局、欧州委員会競争総局)が、外

航ケミカルタンカー船社数社の米国および欧州の拠点に対し、同時立ち入り調査を行ったこと

が報じられた。これまでに両当局から行われた発表は以下の通りである。

〈EU サイドー欧州委員会〉

2月19日、欧州委員会は EFTA (欧州自由貿易連合：EU 非加盟のスイス、ノルウェー、アイスランド、リヒテンシュタインがメンバー) 当局と協力して、外航タンカー船社数社 (船社名は特定されず) の欧州拠点を立ち入り調査したと発表した。同時に、本調査はカルテル合意とその他違法行為の有無の確認を目的とした予備調査であり、船社が実際に違法行為を行ったことを意味するものではなく、また欧州委が調査結果に予断を持っているわけでもないことが付言された。その後、調査の進展状況・結果に関する情報は明らかにされていない。

〈米国サイドー米国司法省反トラスト局〉

米国司法省は2月の同時調査時点ではプレスリリースを行わなかったが、その後9月29日付および12月8日付プレスリリースで、以下2社が荷主と COA* を締結するに際して、他社と談合して運賃維持を図ったことを認め、処分に同意したことを発表した。

- Odfjell Seachem** : 罰金4,250万ドル (約46億円***) の支払 (5年間分割)
- 上記 Odfjell および Jo Tankers** の役員・元役員計3名 : 総額35万ドル (3,800万円***) の罰金支払及び3~4ヶ月の禁固刑

なお、これまでに米国司法省によって企業に課された罰金の最高額は、2001年のビタミンカルテルの際に製薬会社に課された5億ドルである。参考までに、日欧米の独禁法違反に対する罰則等の一覧 (03年12月現在) は、【参考資料】の通りである。

2国/地域間の独禁協力協定締結等を通じて我が国公正取引委員会を含む競争当局間の国際協力は一層強化される方向にあり、当協会は今後とも関連動向を注視していくこととする。

(国際企画室)

- * COA: Contract of Affreightment の略。本来の意味は包括的な海上運送契約だが、一般的には数量契約あるいは数量輸送契約と呼ばれる。使用船舶を特定せず、一定の期間に一定量の特定貨物を一定の運賃で輸送する契約。
- ** いずれもノルウェーに本拠を置くケミカルタンカー船社。
- *** \$ 1 = ¥108として計算

【参考資料ー日本・EU・米国のカルテル等主要な独禁法違反行為に対する措置】

		日 本	E , U	米 国
刑 事 罰	対 法 人	5億円以下の罰金	なし	以下いずれかのうちの最高額を上限とする罰金<①1,000万ドル、②違反行為によって得た利益の2倍、③与えた損害の2倍>
	対 個 人	3年以下の懲役又は500万円以下の罰金 (併科可能)	なし	3年以下の禁固刑又は以下いずれかのうちの最高額を上限とする罰金<①35万ドル、②違反行為によって得た利益の2倍、③与えた損害の2倍> (併科可能)
行 政 措 置 (排除措置を除く)	対 法 人	カルテル対象商品の売上額に一定率 (原則6%) を乗じた額の課徴金	100万ユーロ以下又はグループ総売上高の10%以下の制裁金	なし

(03年12月現在、公正取引委員会資料等より作成)



九州便り

部埼灯台と火焚

関門海峡の東西の入口に位置する部埼灯台と白州灯台は、それぞれ明治5年および6年の初点灯以来130年が経過し、平成15年10月に130周年記念式典が行われました。

ちなみに、関門海峡で最も早く点灯したのは六連島灯台で、明治4年です。

いずれの灯台も、明治元年の来日から明治9年の離日までの間、30余の主要灯台を建設し「日本の灯台の父」と呼ばれている英国人技師 R. H. プラントンがスチーブソン兄弟の設計図をもとに建設したもので、現在も風雪に耐えた時代の重さを感じさせてくれます。

このような灯台ができるにはいろいろと背景がありますが、その中でも有名なものとして、部埼の僧清虚の物語があります。

部埼灯台下の海岸には高さ18m（像高11m）の真白な「清虚の像」が松明を掲げて立っており、灯台の白さと良い対比を見せながら航海安全を祈っています。なおこの像は昭和47年に有志によって建立されたものです。

部埼灯台データ

点 灯	明治5年1月22日
光達距離	17.5海里（約32km）
光 り 方	連成不動単閃白光 毎15秒に1閃光
光の強さ	閃光180,000カンデラ 不動 7,000カンデラ
塗 色	白色
構 造	円形石造（基部 半円形）
高 さ	9.7m（海面から灯火まで39m）

灯台には潮流信号所も併設されており、電光板によって早鞆瀬戸の潮流状況を示しています。

電光表示例 W 3 ↑
意味 西への流れ3ノット今後速くなる

なお、これら監視制御等の業務は遠隔制御化され、無人となっています。

灯台のある部埼は昔から狐埼、辺埼あるいは辺埼山と呼ばれた辺鄙な場所で、関門海峡を航行する船にとっては潮流が早いうえに浅瀬も多い難所でした。

そのため、廻船などこの沖合を航行する船は海上安全を祈るために念仏を称える慣わしがあったので、念仏埼とも呼ばれていました。

特に、小倉城下で大火がありその再建のために多くの大松が伐採されたため、周防灘から関門海峡に向けて航行する船は、目印がなくなり遭難するものが多くなり、非常に難儀をしていたのでこのような慣わしが出来たのでした。

僧清虚と火焚の物語

清虚は、安永6年（1777）大分県の出身で幼名を太兵衛と云う指物職であった。

太兵衛が17歳の時、友達と座り相撲をとって誤って友達を殺してしまい、役人から厳しい取調べを受けたが結局過失であることが判り無罪を申渡された。

その後、太兵衛は精進して名人とまで言われるようになったが、友達を殺してしまったことを悔み、その菩提を弔うため僧になり、清虚と名乗って諸国を廻った。

天保7年（1836）修業のため高野山に上ろうと思い立ち、一先ず下関に行つて其処から便船を利用するつもりで廻船に乗り、念仏埼の沖を航行中、乗合の客や船頭が数珠を取り出して念仏を称えるのを見て、大層不思議に思つてその謂われを聞き、大いに感ずるところがあった。

そこで、急に船頭に頼んで近くの青浜に上陸させてもらい、この沖合を通る船の難儀を救お



うと決心した。

そこでいろいろ工夫を廻らした結果が、岬の一部を借用して二畳敷程度の庵を結び、仏前の灯明（讃岐金毘羅社への献灯としての常夜灯）の明かりで船の難儀を救おうとするものであった。

白野江村の庄屋にお願いしたが、たとえ善意からであっても、他藩の僧が自藩領内で焚火をすることは山火事を起こす可能性があることもあり、藩からはなかなか許可されなかった。

しかし、庄屋の取次ぎで小倉藩山奉行に直接訴え、翌天保8年（1837）藩主より焚火の許可が下り、併せて経済的援助（蔵米二人扶持と、油代および燈籠場障子紙代としての金子）も得られることになった。

燈籠場の規模は十畳たらずで、焚火場（火坪）に畳1枚の休息所が付属したものであり、天保9年（1838、清虚62歳）に完成し、念願の焚火が始まった。

その後13年間、清虚はたった一人で燈籠場に寝起きして毎夜明かりを点し続けたが、藩支給の米と金子は総て薪代と点火用菜種油の購入代に充て、地元や近在の村々を托鉢して得た物も1日1食分の米以外は総て薪代に充てる生活を続けた。

このため、清虚に対する人々の呼び方も“乞食坊主”から、“清虚さん”、“一食様”あるいは“一食坊主様”に変わって行き、次第に村人の中から手伝いをする者も現れ、廻船問屋、薬種店など下関の商人からの支援も得られるようになっていった。

清虚は嘉永3年（1850、清虚74歳）、これまで手伝いをしてくれた村人の利三郎に後事を託して逝去したが、火焚場は小倉藩や下関の商人の援助も得て利三郎により継続された。

万延元年（1860）小倉藩は、清虚の死以来部崎の火焚は利三郎が引受けて継承されてきたが、今後の世話は白野江村の庄屋に申し付けるとともに、藩からの経済的支援は毎夜8束の薪のみに減ずる旨決定した。

火焚の管轄が利三郎から庄屋に移されことから、庄屋は村方および利三郎と協議の結果、青浜の者が輪番で火焚を担当し、白野江の者は従来どおり薪の援助を行うことになり、慶応3年（1867）長州小倉戦争のため薪の都合がつかず一時中断、同年に廃止されるまで続けられた。

なお火焚の輪番は、一夜3人当り十日一回りで青浜の20軒が担当して始められたが、その後4軒から交代で毎夜2人が焚火の任に当るようになっていった。

清虚の葬儀は、白野江の清福寺において“青浜辺崎火焚開祖”として行われ、遺骨はこれら村人と同じ共同墓地に葬られた。

墓石は、瀬戸内海・高野山方向を向いて建立され、次のように記されている。

嘉永三年戊十二月十六日

釋歸眞居士 清虚老

また、清虚の墓の隣には“佐々木惣次郎の墓”がある。

惣次郎は、灯台建設に携わったブランドンと共に伊豆の戸田から来た大工で、点灯を半年後に控え病死したものとされており、墓石には

“豆州君沢郡戸田村大工”

“明治四年未八月六日 行年二十七”

と記されている。

このような清虚の遺徳を偲び感謝する催しが、生誕地である大分県国見町で8月に行われる“僧清虚供養盆踊り”や、白野江清福寺に於ける“清虚慰霊法要”等として、現在も続けられています。（九州地区事務局長 鈴木成男）

潮風満帆

7つの海のこぼれ話

第61回 トンガ王国海員学校

1985年11月に旧西ドイツ政府が商船への部員供給を目的にして、ここトンガに海員学校を設立しました。学校名はトンガ語で FOKOLOLO E HAU (国王の漁師達、或いは国王の船員達の意味)と称しました。英語名は TONGA MARITIME POLYTECHNICAL INSTITUTE と称します。

順調に部員の育成が進行していましたが、1990年の旧東ドイツとの統合によりドイツ政府は統合業務を優先しなくてはならなくなったので、海員学校の援助をあきらめ1995年に引き揚げてしまいました。その後トンガ政府により運営されていましたが、教官の質、数の減少により良質な学生を育てることができず衰退してしまいました。

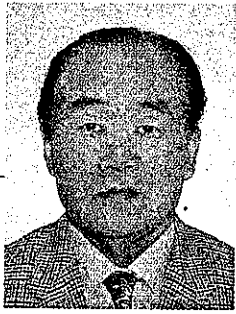
2003年4月にトンガ政府から JICA への要請により小職がシニアボランティアとして赴任することになりました。トンガ政府からの要請書には「IMOの※1ホワイトリストに載ったので機関科のレベルアップを図る必要がある」とありましたが、来てみてこの作業はそう簡単ではないことが判りました。例えばドイツが作った立派な機関科の機械工作、電気の訓練設備を廃止し、学校では机上の勉強だけで卒業生は※2ノグスでの計測もできません。6ヶ月経った現在、改善案をトンガ政府に提出し反応を待っているところです。ドイツが教育していた最後の年である1995年には117名が卒業し、ドイツを始め多くの船会社に就職していたのですが、この時がピークでその後訓練および教育がおろそかになったためでしょう。就職も年毎に減り今年甲機併せ16名の卒業でした。一度失った外国の船会社の信用を取り戻すのは難しく、今年の就職先は漁船と内航のフェリーボートだけでした。

停滞している海員学校へのカンフル剤となるかもしれない練習船の話が出て来たのは赴任してまもない5月のことでした。日本の ODA で1998年に供与したマグロ実習船(339GT)が、漁業省では予算不足で運航できず2001年から約1年半保留されていたのですが、漁業省から教育省へ移管されることになり我が海員学校の練習船として活動することになりました。教育省の方が運航予算を受けやすいのが理由の一つのようです。

さて、喜んで船を見に行ったのですが、当然のことながら錆だらけでした。しかしながら日本国民の税金を無駄にしたくないので、教官・学生総出で、船体の錆打ち・ペンキ塗りおよびエンジンの整備を実施しました。漁具は韓国人の漁労長に依頼し整備したのですが、出港直前になって給料面で折り合い



練習船 M/V TAKUO 号キハダマグロの意味です。この5人は最初の訓練生です



元(株)商船三井機関長 池畑 英樹

がつかず、トンガ政府はこの漁労長を一方向的に解雇してしまいました。現在南太平洋のマグロビジネスは韓国が握っており、この解雇によって練習船が捕獲したマグロの販売にも悪影響がでています。

それでも曲がりなりにも出漁はできているのでよしとすべきでしょう。来年は日本人の漁労長経験者が、シニアボランティアで当海員学校に赴任する予定となっています。うまく漁船員を育てることができれば、トンガの若者の就職先確保にも貢献できるのではないかと期待しています。トンガの若者の就職は厳しく、国内ではまず見つけることができず、主にオーストラリアやニュージーランド、米国に出稼ぎに行かざるを得ません。

ご存じのようにトンガはラグビーが盛んで、若者は体格が良い上に敏捷です。学生達の平均体重および身長は90kg、180cmといったところでしょう。トンガ人選手の活躍は日本の大学・社会人ラグビーでも有名ですが、RUGBY WORLD CUP ではワラビーやオールブラックスの中心メンバーとして活躍しています。また昨年引退した横綱武蔵丸は、ハワイで生まれたのでハワイ出身となっていますが、父上はここトンガの出身です。一昨年父上が亡くなり、ここトンガに立派なお墓を建てています。

先に改善策を学校に提出していると述べましたが、その一つに訓練不足があります。ドイツが訓練していた頃は、制服も寮もあり厳しく鍛えていたようですが、ドイツが去った後はどちらも廃止してしまいました。このため船員としての訓練だけでなく規律の面でもおろそかになっています。授業中に理解できたかどうか問い合わせても YES の返事をしません。よく見ると武蔵丸と同じ太い眉毛を上へ上げると判ったという合図のようです。トイレに行くのもソット立って断りもなく出ていきます。しかしながら、勉強に対する態度は真剣で、大きな体を小さくしてノートを取る姿は微笑ましい限りです。現在 CLASS 4 の免状取得のための授業を

やっていますが、学生は5ヶ月間一度も休みません。教科書はオーストラリア、ニュージーランドの商船学校が中心となって作成した素晴らしいものがあるのですが、予算不足で正規な教科書が買えず、学生には授業毎にコピーして渡していました。小職が赴任してから、JICA の援助により製本して渡すことができ、少しずつ学校らしくなっていますが、前途は多難です。授業では居眠りをする者もいますが、授業の合間に小職の船上生活での経験談や失敗談を話すと、居眠りをやめ真剣に聞いています。現在は学生とのつき合いが一番の楽しみになっています。

首都があるトンガタブ島は、一番高いところでも海拔60メートルしかない平らな島で、面積は淡路島程度でしょうか。ちょっと街を離れると、椰子の林の中に畑があり子豚が走り回るノンビリとした島です。トンガ王国の全人口約10万人のうち、この島には9万人程度が住んでいます。畑にはタロ(里芋の一種)を始めキャッサバ、ヤム、サツマイモなどいろいろな芋類が植えられています。土地が肥えているので、どの芋も美味です。芋類だけでなくトマト、スイカ、野菜類、果物なども土地の滋養を十分吸収して美味しいです。海の幸も多く海葡萄という一種の海藻はキュウリと酢であえて食べますが、プチプチとした歯ごたえがあり絶品です。魚はやはり暑いところなので、日本近海のように脂ののった魚は少なくあっさりした味の魚が多いのですが、新鮮なので刺身にして楽しんでいます。

※1 ホワイトリスト…1995年 STCW 条約の基準を遵守し、海技資格を証明する制度が確立していると認められる締約国のリストで、2002年12月の IMO 海上安全委員会において第1回目のリストが公表された。

※2 ノギス…主尺と主尺上を移動する副尺から成る物差し。主尺と副尺にある嘴で物を挟み、または物の内側に当てて厚さ・長さ測る。



トンガの正装です。教会主催のお祭りに行くところです



海員学校の朝礼です。月曜日は全員で賛美歌を歌います

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 52 回



今回、登場して頂くのは

宇部興産海運(株)船舶部 技術グループ

植木雅次さん(35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？

自社セメント・石灰石運搬船の運航・保守に携わって蓄積された専門知識と経験を生かし、他社の新造船・修繕船工事監督代行および船用粉体荷役装置の据付・定期点検、技術コンサルタントを担当しています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

ノルウェーのオスロで開催された NOR-SHIPPING '95 の展示会や、フィンランドのクヴァナー・マサヤードをはじめドイツ、ノルウェーの造船所を視察でき自分の視野が大きく広がったことです。

3. 御社の自慢といえば？

当社は船舶の安全運航、環境保護を目的として自主的に任意ISMを取得しています。さらに運用を円滑化するため、膨大な管理文書・記録を電子ファイル化し、船陸間通信システムを活用した管理体制を確立しています。

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。

諸先輩方のノウハウや技術を習得し、より高い域での技術コンサルタントを提供していきたいと思います。

宇部興産海運(株)の事業概要

当社は海運事業、港運事業、技術コンサルタント事業の各種免許により総合輸送専門会社として、迅速性・確実性・経済性をモットーに、ユーザーからご信頼いただける最も合理的なサービスの提供に努め、グローバルな経済環境の変化に対応し、国内はもとより、海外までの総合一貫物流会社として体制を深めております。



- 1 ASF (アジア船主フォーラム) の SHIPPING
 日・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC)
 第14回会合が北京において開催された。
 (本誌2003年12月号P.8参照)
- 1 国土交通省の交通政策審議会海事分科会内
 日航海運部会において内航海運活性化のため
 の答申案が発表された。
- 1 IMO (国際海事機関) 第50回海洋環境保護
 ・委員会 (MEPC) がロンドンにおいて開催さ
 4 れた。
 日 (P.4 海運ニュース参照)
- 2 ASF 安全航行環境委員会 (SNEC) 第10回中
 日間会合がマニラにおいて開催された。
 (P.9 海運ニュース参照)
- 4 欧州委員会は外航船社間協定に対する独禁
 日法適用除外制度 (欧州理事会規則4056186) 見
 直しに関する官民関係者のヒアリングをブ
 ラッセルにて開催した
 (関連記事 本誌2003年6月号P.14参照)。
- 9 国土交通省は「国土交通省におけるテロ対
 日策」を発表し、海運分野においても警戒・
 警備を喚起するよう通達がなされた。
- 10 国土交通省は、2003年9月30日現在の内航
 日海運分野における船腹量を発表した。それ
 によると貨物船の現有船腹量は3,850隻、
 1568千総トン、2609千重量トンとなっており、
 対前期比でみると、隻数および総トン数と
 もに増減はないが、重量トン数：0.3%減と
 なっている。油送船の現有船腹量は1,151隻、
 732千総トン、1586千重量トンとなっており、

- 対前期比でみると、隻数：0.5%減、総トン
 数：0.7%減、容積：0.6%減となっている。
- 10 国土交通省は、独立行政法人海技大学校で
 日開催している改正 SOLAS 条約の船舶保安職
 員 (SSO) 養成講習について、パナマ政府か
 ら当該講習をパナマ籍船における SSO の養
 成講習として承認する旨の証書 (12月4日
 付) を受領したことを発表した。
- 11 国土交通省の交通政策審議会第8回海事分
 日科会が開催され、「平成15~19年度の内航適
 正船腹量」が策定された。
- 16 欧州19カ国などで構成するパリ MOU は、海
 日海上における保安を目的とした改正 SOLAS
 条約に基づき、船舶へ備え置くことが義務
 付けられている国際船舶保安証書 (ISSC) の
 所持等について2004年1月1日からポート
 ステートコントロール (PSC) を実施すると
 発表した。
- 16 独立行政法人海技大学校は、同校の船舶保
 日安職員 (SSO) 養成講習がパナマ政府からの
 承認に加え、リベリア政府から当該講習もリ
 ベリア籍船における SSO の養成講習として承
 認する旨の証書を受領したことを発表した。
- 16 国土交通省は、海事セキュリティ・海賊対
 日策分野における日本と ASEAN 各国との連携
 17 強化を目的として「日・ASEAN 海事セキュ
 日リティ・海賊セミナー」を開催し、2004年
 7月1日に発効する改正 SOLAS 条約 (テロ
 対策) の実施に向けて日本および ASEAN
 各国が密接に協力していくこと等を確認・
 合意した。
- 17 与党の平成16年度税制改正大綱が発表され、
 日海運関係税制では国際船舶の登録免許税の
 軽減措置が縮減されたものの、ほぼ現状ど
 おり維持された。
 (P.12海運ニュース参照)
- 19 (現地時間) パナマ海事庁 (PMA) は、改正
 日 SOLAS 条約に基づく船舶保安計画 (SSP) の
 承認機関を1社から3社に、審査機関を8
 機関から11機関に拡大したことを発表した。
 当協会の要請に正式にこたえたもの。
- 24 平成16年度予算の政府案が閣議決定された。
 日国土交通省関係では重点的に推進する事業
 ・施策等の一つとして「海上における治安
 対策の強化」の183億円が計上された。
 (P.13海運ニュース参照)



船協だより

公布法令 (12月)

㊦ 船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正する法律附則第六条の規定による船舶職員及び小型船舶操縦者法の規定の技術的読替え等に関する政令(政令第497号、平成15年12月10日公布、平成16年3月1日施行)

㊧ 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部を改正する省令(省令第117号、平成15年12月18日公布、平成16年2月1日施行・一部公布日より施行)

危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令(省令第118号、平成15年12月22日公布、平成16年1月1日施行)

陳情書・要望書等 (12月)

提出日：12月8日

宛先：国土交通大臣 石原伸晃、日本政策投資銀行総裁 小村 武

件名：平成16年度日本政策投資銀行の外航船舶整備融資制度に関する要望

要旨：外航船舶の建造等を対象とする日本政策投資銀行の現行融資制度条件の維持。

国際会議の予定 (2月)

会議名：IMO バラスト水管理に関する国際会議
日程：2月9日～13日
場所：ロンドン

会議名：IMO 第8回無線通信・捜索救助小委員会 (COMSAR 8)

日程：2月16日～20日
場所：ロンドン

会議名：ASF シップ・リサイクリング委員会第7回中間会合

日程：2月23日、24日
場所：広洲 (中国)

会議名：国際油濁補償基金 (IOPCF) 作業部会他
日程：2月23日～27日
場所：ロンドン

会議名：IMO 第47回設計設備小委員会 (DE47)
日程：2月25日～3月5日
場所：ロンドン

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
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11月	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	3,831	1,071	5.4	1.9
11	4,548	3,558	990	▲ 2.0	▲ 5.1

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
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
12	107.90	107.03	109.75

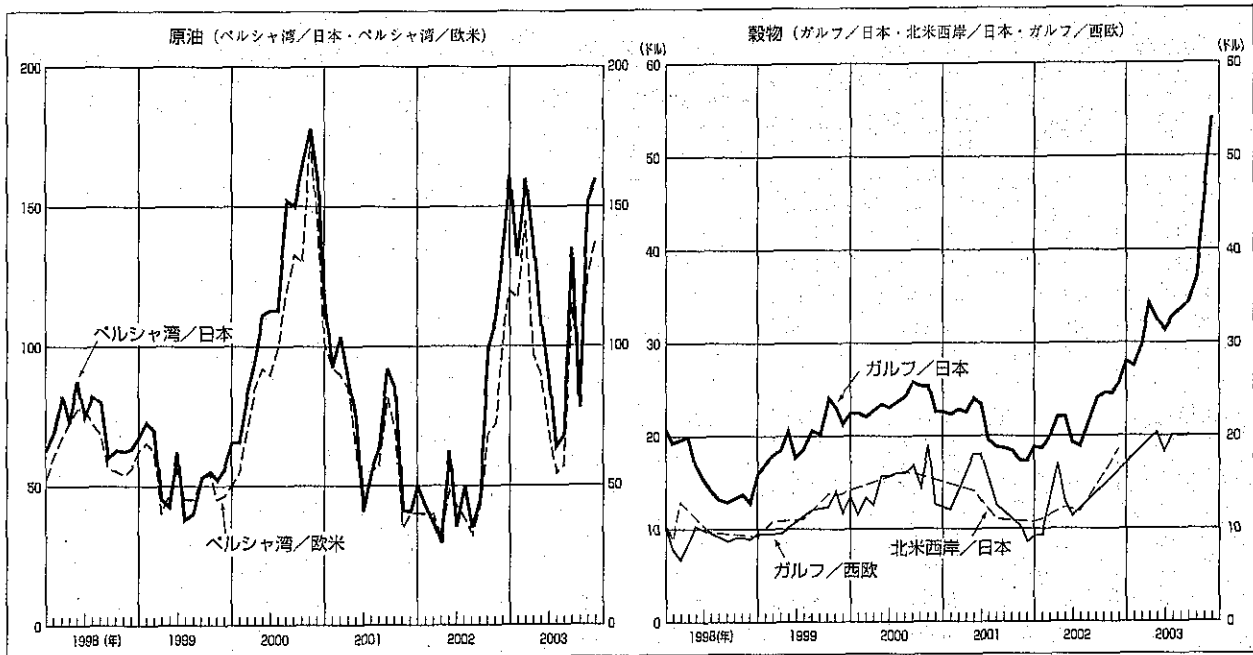
(注) 財務省貿易統計による。

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		
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	99,655	1,320	98,335	6,097	30,722	57,001	248	3,657	438	172	208,690	81,721
2003 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	3,390	0	3,390	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
12	6,138	0	6,138	203	2,340	3,570	0	0	25	0	15,311	5,279

(注) ①マタイム・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	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	160.00	133.75	40.00	35.00	105.00	80.00	137.50	95.00

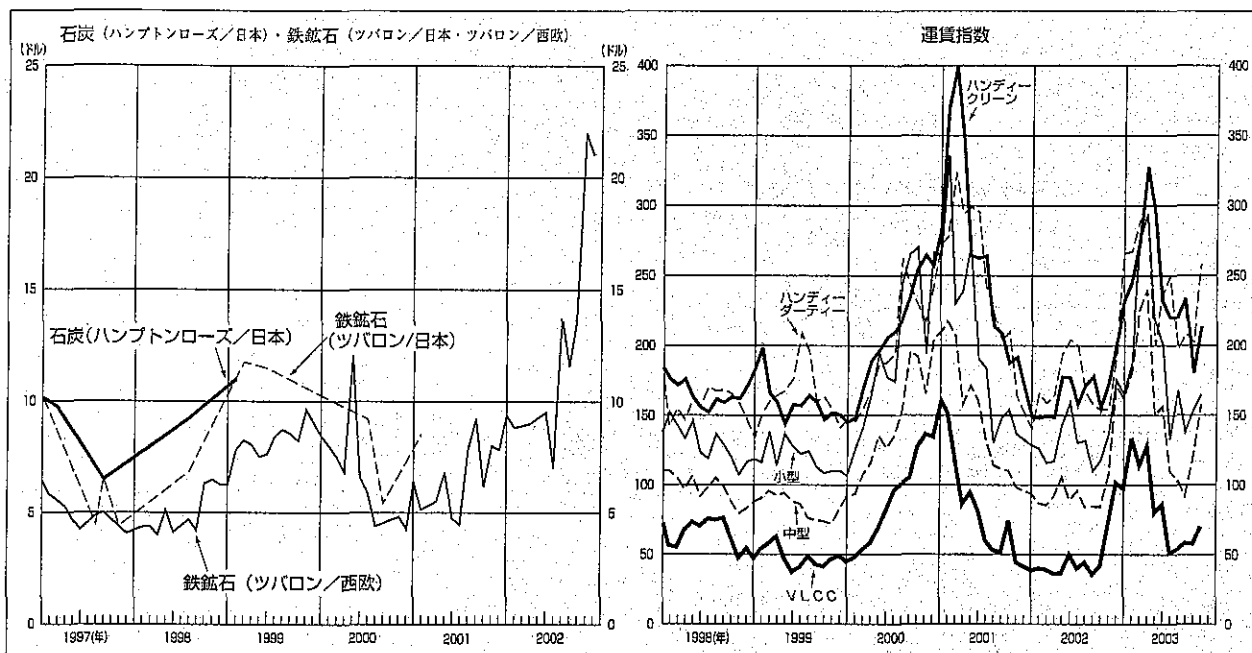
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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		37.00								
11	24.50	24.00										
12	25.50	24.75		54.50		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)

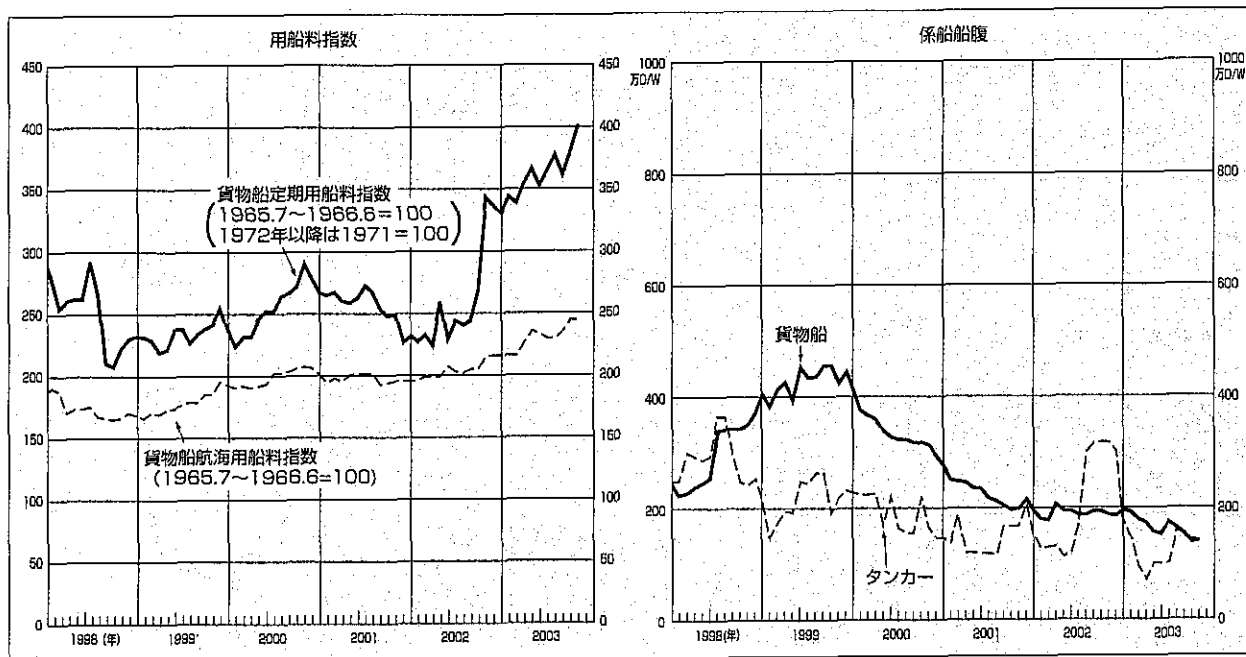
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.30	4.40	9.40	7.80
2	—	—	—	—	8.50	—	—	—	5.15	4.50	8.80	6.25
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.95	6.75
5	—	—	—	—	—	—	—	—	5.50	—	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	4.60	—	9.25
7	—	—	—	—	—	—	—	—	4.75	4.60	—	9.50
8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	7.05
9	—	—	—	—	—	—	—	—	7.90	—	13.75	12.00
10	—	—	—	—	—	—	—	—	9.25	8.90	—	11.60
11	—	—	—	—	—	—	—	—	6.15	—	—	13.90
12	—	—	—	—	—	—	—	—	8.00	6.60	22.00	18.25
平均	—	—	—	—	—	—	—	—	7.80	—	21.00	—

(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	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3
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。(SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併)②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万~15万トン ⑥小型:3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	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	233.0	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	244.0	231.0	254.0	278.0	227.0	345.0	402.0
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	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	209	1,320	1,406	52	706	1,407
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。

編集雑感

当協会会長に草刈日本郵船社長が就任されて、半年が経過した。会長就任と同時に7つのタスクフォースが設置され、活発な議論・活動が展開されている。設置目的の一つである（と思われる）船協の活性化は既に実行されている感がある。当月報「せんきょう」の編集会議でもタスクフォースの動きをどのように取り上げるかが話題になっているが、「タイミングを見て……」という対応が現段階の結論となっている。事務局員の一人としてお叱りを覚悟で言わせてもらえば、7つのタスクフォースを関連付けて、その企図するところは何方が解説していただきたいと言うのが正直な気持ちである。

小職が担当している「港湾関連業務構造改革」は、水先問題を中心にした構造改革の推進であるが、その奥にあるものは、日本が戦後の復興から経済発展を確実にするために執られた政策は、まさに当時護送船団であった我が国海運ゆえに可能であったが、それがグローバルな自由競争の下に置かれた現在、残滓となっているようなものは取り払ってもらいたい。そして、時代にあった構造に変えていかなければならないということだと思ふ。

かたや第二船籍問題はどうか。国際競争の中で生き残るために船社自らが好むと好まざるに拘らず選択した道である。しかし、日本の海運業界として少しマクロでものを見た場合、日本籍船が限りなくゼロに近づいている状況に対して、このままで良いのかという疑問がわく。会社の国籍と船の国籍が違うと言うのも変といえれば変かもしれない。

いずれにしても、会員船社が企業の構造改革を成し遂げて復活した今日、業界も新しく、健康で、筋肉質の体に生まれ変わらなければならない。そのために船協が率先して汗をかくということを中心として、仕事に励むしかない。

日本船主協会 関連業務部長 井上 晃

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	ステーキ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

お気づきになりましたでしょうか？
今号から表紙の色がきれいなグリーンに変わりました。緑色はくつろぎを与え、疲れを癒すという疲労した目や身体に一番楽な色なのだそうです。新年の慌しさを離れて少し「せんきょう」の表紙を眺めるだけでもリラックスできるかもしれません（もちろん内容も眺めてくださいね）。本年もこの「せんきょう」をどうぞ宜しくお願い致します。（N）

せんきょう1月号 No. 522 (Vol. 44 No. 10)

発行◎平成16年1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)

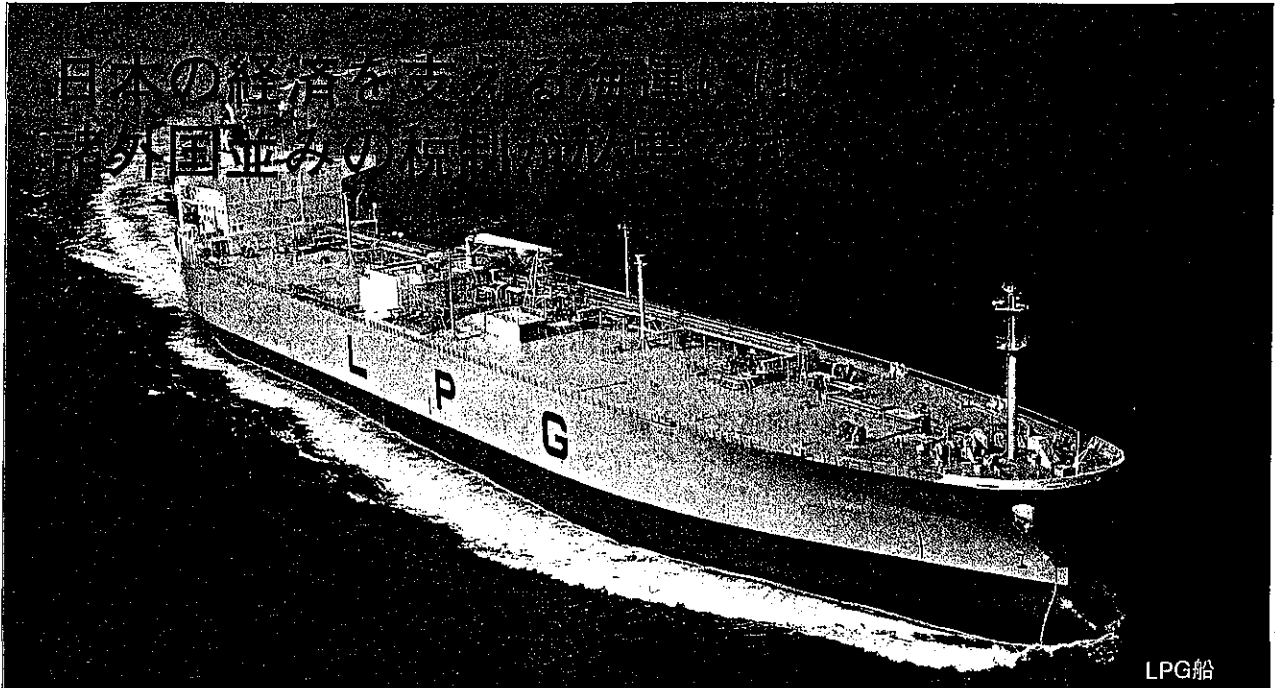
編集・発行人◎梅本哲朗

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)

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、フランスなど
準備中	米国、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/>

JSA 社団法人日本船主協会

webを見よう!!

当協会は、ホームページの充実、各種の定期刊行物および統計の出版、PR映画の制作、さらには各種イベントの開催などを通して、海運の役割や重要性および当協会の活動を広く国内外にアピールしています。

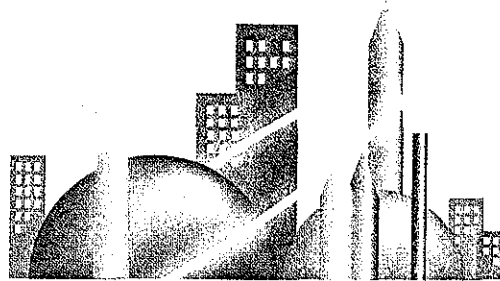
ホームページ

The collage displays several key sections of the JSA website:

- Opinion (オピニオン):** A list of articles with dates ranging from 2002年2月 to 2003年8月, covering topics like international relations and shipping industry news.
- Environment Corner (環境コーナー):** A section dedicated to environmental issues in shipping, including articles on CO2 emissions and environmental protection.
- Shipping Terms (海運用語集 用語解説):** A glossary section explaining various shipping terms in both Japanese and English.
- New Japanese Ships (日本の新鋭船):** A section showcasing the latest shipbuilding achievements from Japanese shipyards, listing various ship types and their specifications.
- Shipping Terms (海運用語集 英文略語・解説):** Another glossary section focusing on abbreviations and detailed explanations of shipping terminology.

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

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

JSA

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