

# せんきょう

2004

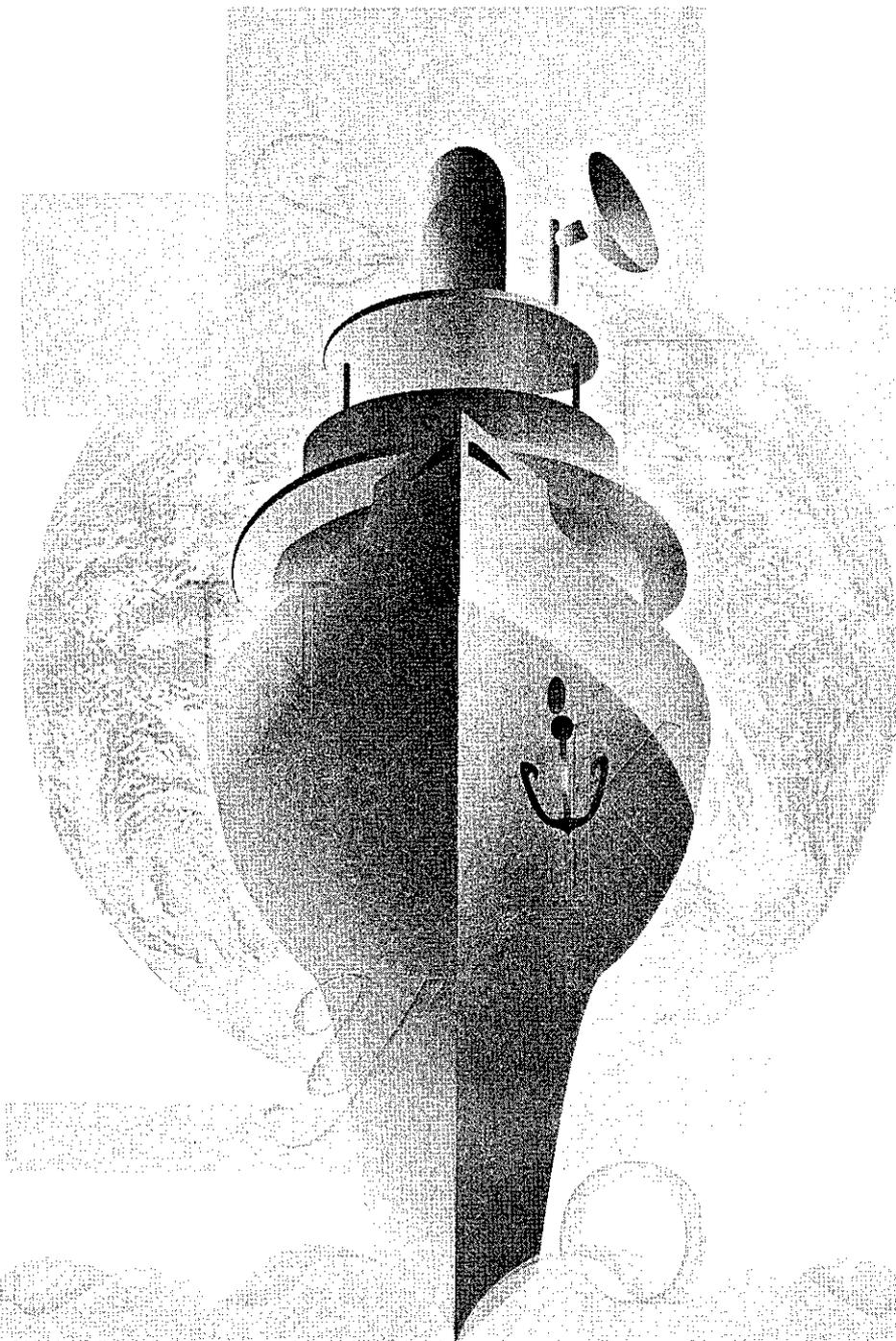
8

社団法人 日本船主協会

●No.529●

海運ニュース

わが国外航商船の第二船籍制度の創設に向けて  
—2004年6月、今治市と共同で構造改革特区に提案—



## せんきょう

8

AUGUST 2004

<b>■巻頭言</b>		<b>1</b>
<b>「海フェスタ」と海上保安対策</b>		
日本船主協会九州地区船主会議長 株式会社ジェネック代表取締役会長 □ 荒木 敦		
<b>■海運ニュース</b>		<b>2</b>
<b>■国際会議レポート</b>		<b>2</b>
1. レーダー設備の性能基準見直しに関する決議が承認される —IMO 第50回航行安全小委員会(NAV)の審議模様—		
<b>■内外情報</b>		<b>3</b>
1. シングルハルトンカーフェーズアウトの国内法令を検討 —「タンカーのダブルハル化促進に関する検討会」について—		
2. わが国国外航商船の第二船籍制度の創設に向けて —2004年6月、今治市と共同で構造改革特区に提案—		
3. 豪州独禁法適用除外制度見直しに関し、当協会コメント提出 —船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持を要望—		
<b>■Washington Report</b>		<b>16</b>
海運日誌(7月) 18	海運統計 20	
船協だより 19	編集雑感 24	
<b>■囲み記事</b>		
• 「海運統計要覧2004」の発行について		<b>14</b>
• わが国商船隊の7割はパナマ籍船		<b>15</b>

## 「海フェスタ」と海上保安対策

日本船主協会九州地区船主会議長  
株式会社ジェネック代表取締役会長 **荒木 敦**



「海フェスタふくおか2004」が福岡市博多港を舞台に7月17～25日の9日間を会期として開催され、盛況裏に終了した。

今回は、昨年の「海フェスタ Kobe」に続く第2回であり、「人を夢を未来をつなごうみなとから」を開催テーマに、市民や観光客が気軽に参加できるイベントを通じて海の魅力や港の役割を多くの人に実感してもらうよう、式典、シンポジウムをはじめ、船舶の一般公開や体験航海、各種体験教室、見学ツアーその他多くのイベントが行なわれた。

今年は7月1日に海事保安に関するSOLAS条約の改正が発効し、国際港湾施設に対して立入制限区域の設定とフェンス等の設置、出入りのチェックなど保安対策が強化されたことから、港湾施設における市民への開放と保安対策とのバランスが求められた結果、水際対策に対する市民の意識も一層高められたものと思われる。

九州は、大陸や半島に近い分、物流の窓口として最適な位置にあって今後ますます重要性が増すと見込まれており、今回は国際港湾施設の対策が強化されたが、今後は、これ以外の水際線の監視が一層重要になると考えている。

また今回の改正により、国際航海船舶に対しても船舶保安管理者の選任などのソフト対策および、

船舶識別番号を船体に表示することや、船舶自動識別装置 (AIS) の早期導入などのハード対策が要求された。

従来から関門海峡では、無理に追越をしたり航法を遵守しない通峡船に対し、海上交通センターなどが指導を行ってきたが、注意喚起しようとしても、国際呼出チャンネルであるVHF16chを聴守していないか呼出を理解できないかなどの理由から応答のない船舶（主に外国船）があり、特に夜間には船舶の特定も困難で、安全対策を行なう上で最大のネックとなっている。

またこのような船舶は、代理店もなくPI保険未加入のものも多いので尚更である。

500GT以上の船舶にAISの設置が強制化されたことにより船舶の特定が可能となったことで、海上保安対策のみならず航行安全対策も大きく前進するものと期待している。

さらにVHF16chの聴守対策について言えば、中小型船では通峡中であっても船橋当直者は1人の場合があつて、操舵中に呼出しを受けても物理的に応答できないのが実情であり、マイク付き片耳ヘッドホンの利用などが短期的対策として有効であろうとの調査結果もあるので、このような対策が普及することを期待している。



## ● 国際会議レポート ●

# 1 レーダー設備の性能基準見直しに関する決議が承認される —IMO 第50回航行安全小委員会 (NAV) の審議模様—

国際海事機関 (IMO) の第50回航行安全小委員会 (NAV50) が、2004年7月5日から9日までロンドンのIMO本部において開催された。本会合の主な審議概要は次のとおりである。

### 1. レーダー設備の性能基準の見直し

昨年6月に開催されたNAV49で、ノルウェーを中心とするコレスポネンスグループ (CG) が結成され、現在3つある船用レーダーのIMO性能基準 (一般商船用、自動衝突予防援助装置用、高速船用) に代わる、単一の性能基準案について検討されてきた。今次会合では、上記CGで策定された性能基準案が審議された。その結果、本性能基準案は承認され、採択のため本年12月に開催される第79回海上安全委員会 (MSC79) に報告されることとなった。

現行の性能基準からの主な変更点は以下のとおり。

- ① 探知距離の見直し
- ② 自動物標追跡機能の強制化

③ 船舶自動識別装置 (AIS) 接続用のインターフェイスの強制化

④ Sバンドレーダーにおける無線標識の表示機能の要件削除

なお、本性能基準案が採択された場合、2008年7月1日以降に装備する船舶に適用されることとなる。

### 2. 船舶自動識別装置 (AIS) 情報の表示と使用について

NAV49で、ドイツを中心とするCGが結成され、AIS情報を含む航海関連情報をレーダー上に表示するための性能基準案、および表示されるシンボル/用語の統一案について検討されてきた。今次会合では、上記CGで検討された性能基準案等が審議され、その結果、性能基準案は採択のため、またシンボル/用語の統一案は承認のため、それぞれMSC79に報告されることとなった。なお、電子海図情報表示装置 (ECDIS) へのAIS情報の表示については、ECDISの性能要件の見直しを含めて、今後

も継続的に検討することとなった。

また、AISに関する次の事項については、承認のためMSC79に報告されることとなった。

① AISで送信する目的地情報は、UN/LOCODE\*を利用して略語により入力すること。

\*国連欧州経済委員会が勧告している国・地名コード。アルファベット6文字で構成される。

② 可能ならば、AISの電源は無停電電源装置(UPS)を通して供給されること。

### 3. トレス海峡における強制水先化

昨年7月に開催された、IMOの第49回海洋環境保護委員会(MEPC49)において、現在、豪州のグレートバリアリーフに設定されている特別敏感海域(PSSA)を、トレス海峡(豪州北岸とパプアニューギニア間の国際海峡)を含む海域にまで拡大することが承認された。これを受けて、豪州およびパプアニューギニアは、同海域における環境保護対策の手段として、トレス海峡へ強制水先制度を導入することを共同で提案した。今次会合では、本制度が、環境保護を推進する役目を果たすことについて理解は示されたものの、次の点が指摘さ

れるとともに、多くの代表団より、国際海峡における強制水先制度について、国連海洋法条約の関連規定との整合性に疑問が表明され、議論が紛糾した。

① 本制度以外に適切な方法はないのか。

② 本制度の効果と、他の方法の実施効果の比較をする必要があるのではないか。

③ 本制度を強制化する必要性の検証結果等が明らかでない。

審議の結果、海洋法条約との整合性等法律的観点からの疑問点につき、IMO法律委員会(LEG)において検討したうえで、本年12月のMSC79で再度審議することとなった。そのため、法的疑問点については、MEPCを通じてLEGに検討を要請することとなった。

なお、PSSAにおける環境保護対策として提案されていた、西ヨーロッパにおける強制船舶通報制度については、本件と同様、法律的観点からの問題点等が指摘されものの、最終的には、2005年7月1日からの同制度の施行は承認された。

(海務部)

## ●●● 内外情報 ●●●

# 1 シングルハルトンカーフェーズアウトの国内法令を検討 —「タンカーのダブルハル化促進に関する検討会」について—

2003年12月の国際海事機関(IMO)第50回海洋環境保護委員会(MEPC50)でシングルハルトンカー(SHT)フェーズアウト前倒し等を規定する海洋汚染防止条約(MARPOL条約)改正が採択された。同改正は2005年4月に発効することから、国土交通省は改正条約に対応した国内法令(国土交通省令)の内容を検討するため、海運、石油業界、学識経験者などを交えた「タンカーのダブルハル化促進に関する検討会(以下、検討会)」(座長:石田海事局安全基準課長)を発足させた。同検討会には、当協会からは高橋秀幸タンカー分科会委員(新日本石油タンカー)が参画している。(【資料

1] 参照)

### 1. 国土交通省海事局の国内ルール第1次方針

5月7日に開催された第1回検討会では海事局より、IMOで採択された2010年以降のSHTの延命措置(2015年または船齢25歳の早い時期まで使用可)を日本としては行使せず、最終使用期限を2010年とする、などの国内ルール第1次案が提示された。SHTの使用期限を2010年とする理由については、条約改正会議に際しては国際的コンセンサスを形成するためにわが国として2015年の使用期限を支持したが、SHTに比べダブルハルトンカー

が座礁・衝突事故への安全性が高いことは明らかなたため、国内法令化にあたっては環境先進国として早急なダブルハル化が必要であるとの説明が行われた。

## 2. 当協会の対応

海事局の第1次案を受けて当協会は、タンカー分科会で検討の上、6月2日の第2回検討会において、昨年の条約改正会議でわが国はSHTの2015年までの使用を目指していたことを踏まえ、国内法令においても船体状態評価スキーム(CAS: Condition Assessment Scheme)で安全性が認められたSHTについては2015年または船齢25歳のいずれか早い時期まで使用を認めるよう意見表明した。また、6月22日にはSHTの2010年以降の使用を求め当協会会長名の要望書を驚頭海事局長(当時)に提出した。さらに、エネルギーの安定輸送への

影響を懸念する石油業界とも協調を図り、海事局安全基準課、石油連盟、当協会による勉強会を実施し、わが国石油輸送への影響等について意見交換をした。同勉強会では、石油連盟および当協会より、中国をはじめとする世界の石油輸送需要の増加を考慮すると、2010年以降のSHT使用禁止はわが国エネルギーの安定輸送に悪影響を及ぼす可能性があるとの懸念が表明された。

## 3. 第3回検討会での結論

上記の当協会の要望および勉強会を受けて、7月2日の第3回検討会においては、5,000DWT以上のSHTについては、「原油の安定輸送の確保等について更なる検討が必要」との理由により継続して協議することが合意され、その結果当初3回で終了する予定の検討会を再度開催し、第4回検討会(開催日は未定)で政府の最終方針が示されるこ

### 【資料1】

座長	石田 育男	国土交通省海事局安全基準課長
委員	多部田 茂 岡村 敏 畠山 公之 菊間 邁 高橋 秀幸 齋藤 重雄 辻 一郎 松井 敏友	東京大学新領域創成科学研究科助教授 有識者 日本内航海運組合総連合会 IMO 関係専門委員会委員長 全国内航タンカー海運組合海工務委員会委員長 日本船主協会タンカー分科会委員 石油連盟内航専門委員会委員長 鉄道建設・運輸施設整備支援機構技術支援部長 日本海事協会検査技術部長

### 【資料2】 MARPOL 条約改正の国内法令化について

日本船主協会/企画調整部

	MARPOL 条約改正 (2003. 12)	第3回検討会での結論 (2004. 7. 2)
SHTのフェーズアウト(MARPOL条約附属書I 13G規則: 5,000DWT以上に適用)	① 5,000DWT以上のシングルハルタンカー(SHT)は、2010年までにフェーズアウト。但し、旗国は、CAS (Condition Assessment Scheme) を条件に、2015年または船齢25歳のいずれか早い日まで運航を認めることができる。 ② また旗国は、ダブルボトム/サイドについては、船齢25歳まで運航を認めることができる。	① 5,000DWT以上のSHTは、できる限り早期のダブルハル化を完了すべきであるが、原油の安定輸送の確保等について更なる検討を行い、第4回検討会で結論を出す。 ② ダブルボトム/サイドは、2015年または船齢25歳のいずれか早い日まで運航を認める。
SHTによる重質油輸送禁止 (MARPOL条約附属書I 13H規則: 600DWT以上に適用)	① 5,000DWT以上のSHTによる重質油輸送は、2005年4月5日以降禁止。但し、旗国は、ダブルボトム/サイドについては船齢25歳まで、また、それ以外のSHTについては一定の重質原油(*)の輸送に限り船齢25歳まで、運航を認めることができる。 (*15℃で密度900kg/m <sup>3</sup> 以上、945kg/m <sup>3</sup> 未満の原油) ② 600-5,000DWTは2008年以降禁止。但し、旗国は、船齢25歳までの運航を認めることができる。 ③ 上記①、②について、旗国は内航船等の適用を免除できる。	① 5,000DWT以上のSHTによる重質油輸送は、2005年4月5日以降禁止。但し、ダブルボトム/サイドは2015年または船齢25歳のいずれか早い日まで運航を認める。また、一定の重質原油の輸送については、更なる検討を行い第4回検討会で結論を出す。 ② 600-5,000DWTは、2008年以降禁止。但し、ダブルボトム/サイドは船齢25歳まで運航を認める。新造船は2005年4月5日以降ダブルハルとする。 ③ 上記①、②に拘わらず、平水区域では適用を免除する。

注1) 5,000DWT以上のSHT(ダブルボトム/サイドを含む)は、重質油輸送に従事するものであっても13G規則が適用される。拠って13G規則で定めるフェーズアウトの対象となるほか、船齢15歳以上でCASに適合しなければならない。

ととなった。また、5,000DWT以上のSHTによる一定種類の重質原油の輸送禁止についても、石油連盟より原油輸送への影響に関し更なる検討が必要との意見が出され、第4回検討会で結論を出すこととなった。(【資料2】参照)

海事局は、結論が先送りになった事項についても、2005年の4月に発効させるためには遅くとも本年秋頃までに結論を出す必要があるとしており、当協会は、今後も関連業界と協調しつつ、5,000

DWT以上のSHTについては、改正条約で認められているとおり、CASで安全性が確保されていると認められた場合、2015年または船齢25年のいずれか早い日まで運航が認められるよう強く要望していくこととしている。

なお、本検討会の資料および議事概要は、以下の国土交通省ホームページで公表されている。(URL: [http://www.mlit.go.jp/kaiji/tanker/tanker\\_index.html](http://www.mlit.go.jp/kaiji/tanker/tanker_index.html))

(企画調整部)

## 2 わが国外航商船の第二船籍制度の創設に向けて —2004年6月、今治市と共同で構造改革特区に提案—

平成16年6月30日、当協会は愛媛県今治市と共同で「第二船籍制度の創設」に関する構造改革特区提案を内閣官房構造改革特区推進室に提出した(【資料1・2】参照)。

これに対し国土交通省は、7月23日、「特区としての対応不可」としつつも、6月に当協会/国交省で設置した「外航海運政策推進検討会議」において本問題も含め真剣な検討を行っていくとの回答があった(【資料3】参照)。

これを受け当協会は、7月29日、同検討会議における議論と並行して、「特区での対応についても引き続き検討願いたい」との意見を特区事務局に提出した(【資料4】参照)。

国土交通省は、これに対し8月11日、「同検討会議は、海事局と当協会との間で、海運政策に関す

る様々な論点について総合的に意見交換を行うものであり、6月に第1回の会合を行い、7月に実務者レベルの会合を開催して検討を進めており、第二船籍制度の議論についても、当協会と協議を進めているところであり、引き続き真剣な検討を行っていく所存である。」との再回答があった(【資料5】参照)。

これらの回答を踏まえ当協会は、8月17日、国交省の再回答に対する当協会再意見を提出した(【資料6】参照)。

当協会提案を含むすべての特区提案のうち、「特区で実施」または「全国で実施」することとなったものについては、9月を目途に構造改革特別区域推進本部において決定される予定である。

(企画調整部)

### 【資料1】

2004年6月30日

#### わが国外航商船の第二船籍制度創設について ～構造改革特区提案の概要～

#### 1. 提案主体

愛媛県今治市・(社)日本船主協会

#### 2. 提案内容

① 日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃

日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃。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。

## ② 日本籍外航商船に対する船舶設備・検査要件等の緩和

日本籍船への登録を促進するため、証書発給、海外ドック時の対応、測度、設備要件、検査インターバル等、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。

## 3. 提案理由

愛媛県今治市を中心とする今治圏域は、海運・造船を中心とした海事産業集積を形成しており、圏域の外航船主は500隻近い外国籍外航商船を保有している。一方、わが国外航商船隊1,873隻のうち日本籍船は僅かに103隻(2003年7月現在)に減少している。日本籍船を所有した場合、税制・船員配乗要件・厳しい設備/検査要件などの高コスト要因によって国際競争力が大幅に劣るため、日本の外航海運企業・船主は、パナマなどの海外に船舶を置籍せざるを得ない状況となっている。しかしながらこうした外国籍船の場合、置籍国(旗国)のおかれている内外の政治・社会情勢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、さらに何らかの非常事態が発生しても日本国政府の保護管理の直接的な対象とはなり得ないため、わが国貿易物資の安定輸送を確保する観点からも問題となる場合がある。日本籍船が外国籍船並みの国際競争力を保持すれば、船主にとって船舶保全上様々な面で安心感の高い日本籍船志向が強まることから、外航商船を対象に以下3点を実現し、今治市を船籍港とする新たな日本船籍制度(第二船籍制度)を創設し、わが国商船隊に占める日本籍船の割合を増やすこととしたい。①日本籍船に対するいわゆる日本人船員配乗要件を改廃すること。②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を国際標準並みとすること。③新造外航商船にかかる登録免許税を外国籍船並みとし、かつ外航商船に対する固定資産税を廃止すること。これら3点の実現を目指すにあたり、特区構想の性格を勘案し、①および②について特区提案を行うこととする。また今治市は、2005年1月の今治・越智地域12市町村合併を控え国土交通省に提出していた「海事都市構想推進事業」が、同省の2004年度「広域連携による自律型経済圏形成推進事業」の補助対象に選定されたことを受け、近々「海事都市」創造検討委員会を設立して海運・造船業の特区・地域再生提案での規制緩和の方向性を検討することとしている。今治市としては、本特区提案を地域再生の有効な手段のひとつとしても位置付けており、日本船主協会と協力して今治市をわが国第二船籍制度の船籍港とし、日本有数の地元造船業との相乗効果によって世界でも類例のない“新”今治海事都市創造を目指すこととしたい。

以上

## 【資料2】

2004年6月

### 第二船籍問題に関する基本的考え方

(社)日本船主協会  
船籍問題小委員会

1) 国土交通省が2004年6月に発表した統計によると、日本の外航海運企業が2003年7月時点で運航していた商船隊1873隻の内、日本籍船はわずか103隻(5.5%)であった。

さらに、今国会で成立した船員職業安定法の改正により、2005年に改正法が施行されると日本籍船

を所有していない会社であっても、雇用する日本人船員に対する船員保険の適用が可能となるので、日本籍船の保有と船員の雇用を関連づける法制上の必要性がなくなり、海運企業に対し日本籍船保有を要請する制度上のしほりが一つ取れることになる。この結果、今後日本籍船は益々減少の一途を辿り、将来は限りなくゼロに近づくものと思われる。

- 2) 外航海運業は、国境の垣根がなく国籍による差別の全く無い、世界単一の市場で商業活動を行っている。そこで優劣を決めるのはサービスの質とコスト競争力である。

FOC 船の善悪の評価はさておき、現実として、船舶運航コストの一部を構成している船籍に係る諸経費の削減策として、FOC 船は国際海運における常識となり、ほとんどの主要海運国船社ではこれを利用して

船籍を自国以外の国に登録することは、自国に比べ、有利なコスト条件や緩やかな諸規制を享受する一方、自国の法制度による保護を放棄し置籍国の法制度に服することに他ならない。当該置籍国の法制度が不備であったり国家による保護が十分でない場合もこれを甘受することを覚悟することが前提となる。

- 3) 日本の海運企業がパナマを始めとする FOC 船を選択するのは、日本の国家権力と法制度を信頼しそれに保有財産が守られるメリットと、日本籍船故に高コストにつながる税制と各種条件・制約とを秤にかけ、総合的に判断して、圧倒的に日本籍船とすることのデメリットが大と判断しているからである。

恐らく、過去に日本海運企業が高コストにも係わらず日本籍船指向を続けていれば、全ての日本企業は国際競争場裡から駆逐されていたと思われる。いわば、FOC 船は日本の海運界が生き延びる上で必要不可欠な手段であったのである。

- 4) 日本籍船の条件制約は大きくいって、次の3点である。

イ) 日本の税制

－高額な登録料と固定資産税

ロ) 日本人の配乗要件

－国際船舶制度の創設により若干緩和されたが、なお船機長2名が必要

ハ) 船舶設備・検査等の要件

－国際条約の基準を超えた日本独自の規制と硬直的な手続き

- 5) 上記を以下敷衍したい

イ) コンテナ船を例にとる

a) 日本籍船登録免許税 - 851万円

パナマ籍船 Initial Fee - 163万円

b) 日本籍船固定資産税 - 253万円/年 (15年平均)

パナマ籍船 Annual Fee - 92万円/年

15年使用するとして、日本籍船は4646万円、対してパナマ籍船は1543万円であり、日本籍船は約3倍のコストとなる。更に以下の問題点が指摘できる。

日本籍船は各船籍港に登録する前に不動産と同様管轄の法務局に登録が必要となり、二重の手間とコストを強要される。

船舶を不動産と見なすのは、殆ど諸外国に例がないばかりか、輸送手段である飛行機は動産と見なされ、登記は必要なくかつ登録料も安く設置されている。(50億円のコンテナ船：900万円、200億円の

航空機：435万円)

ロ) 国際船舶制度では船機長2名を日本人と規定しているが、わずか2名であっても、FOC船のフル外国人配乗と比較すると一船あたり比較で70~80%のコスト増となる。

さらに、コストとは異なる問題として、各海運企業における日本人船員の位置付けの変化と日本人船員数の減少を指摘しておきたい。

- 日本の海運企業にとって日本人船員は、海上の技術者・労働力というよりは陸上における船舶管理者という位置付けに変化している。海上での経験は優秀な船舶管理者となるための訓練の場であるとの認識である。即ち、海上における指揮官となるための船上の教育・訓練ではなく、陸上での管理者となることを最終目標として与えられているのである。その場合、海上での経験は、日本籍とFOC船とで問われるところではない。船舶の国籍と船員の国籍は実質的に何の関連を待たないと認識されているのである。
- 2002年10月1日現在の日本人外航船員は3880人(職員2837人、部員1043人)を数えるのみである。陸上で必要となる船舶管理者数を確保すると、海上で使用できる日本人船員の数はかなり少数となる。船員問題に限って言えば、こうした限られた船員数が制約となり、現在の国際船舶制度の下で日本の海運企業が所有しうる日本籍船の数は非常に制限的にならざるを得ない。望むと望まないに関わらず、日本海運企業はごく少数の日本籍船しか所有できないのが現実の姿である。従って、今後も日本籍船に日本人配乗を条件付けることは、結局日本籍船を排除することに外ならない。日本人船員の確保の問題は、各企業にとり、如何に日本人船員を陸上の職場を含め活用するかという問題であり、配乗との関係はほとんどない。ここで発想の転換を図らないと、日本籍船の消滅を座して待つのみとなる。

ハ) 国際条約を超えて日本籍船に適用される設備・検査基準が今だに存在し、コスト増の要因となっている。日本政府の証書等を取得する際の煩雑かつ硬直的な手続きも現場の担当者を悩ますものがあり、日本籍船忌避の要因ともなっている。

6) 一方、TAJIMA号事件のような日本人船員を巻き込んだ犯罪や、海外寄港地における種々の問題発生、IMOによって旗国に要請される諸規則への対応、更にFOC国そのものの政治的不安定性に基づく安全運航上の障害など、日本海運企業が日本法令の的確な適用或いは日本国の保護管理を受けることの必要性は近年潜在的に高まってきていると思われる。しかしながら、日本籍船の新規登録は2000年以降10隻程度に留まっている。即ち、年2隻に過ぎず、更に前述の船員職業安定法の改訂によって、今後更にそのペースが減少するものと思われ、現状のままでは、日本籍外航船の数は限りなくゼロに近づくものと推定される。

上述の如く、日本の船舶登録制度は日本の海運企業にとり、許容できない高コスト・重規制を招来するもので、実態として民間企業による登録を事実上拒否するに等しい制度であり、その存在意義を完全に失っているものと言わざるを得ない。

以上のことから、日本の海運業界が期待する新たな船籍制度として、以下を要望したい。

## [新たな日本船籍制度の内容]

1. 船舶に対する税の減免 (FOC船並みの金額への引き下げ)
2. 船員配乗要件の緩和
3. 船舶設備・検査要件の緩和

## 【実現への道筋】

### 1. 船舶に対する税の軽減（特区要望では税制改正は取り扱われない）

#### ① 固定資産税の廃止

- 陸上他産業と協調し、償却資産に係る固定資産税廃止要望を経団連ベースで継続。（実現に長期を要する場合は当面の減額）

または

- 総合的な海運政策を確立し、その一環として国交省から総務省に撤廃措置を要求。

#### ② 登録免許税については、登記・登録の一元化と共にパナマ並みの税額を実現。

- 登記・登録の一元化と税率引き下げを海運税制改正要望として要求。

または

- 総合的な海運政策を確立し、その一環として国交省から財務省に軽減措置を要求。

### 2. 配乗要件の緩和

平成11年6月11日付海上技術安全局船員部長の外国人船員の就業範囲指定通達を改正し、外国人承認船員に認める就業範囲を船・機長にまで拡大し、日本籍船における日本人船員の配乗要件を原則ゼロ名とする。

- 特区要望（または規制緩和要望）の継続。

または

- 総合的な海運政策を確立し、その一環として国交省に通達改正を要求。

### 3. 船舶の設備・検査要件の緩和（各種規制緩和等）

- 船協内関係委員会と国交省との規制緩和協議を継続。

または

- 総合的な海運政策を確立し、その一環として国交省に規制緩和を要求。

上記の各種要件実現のためには、「総合的な海運政策を確立しその一環として国交省に是正を求めていく」ことが通常考えられる道すじであるが、結論を得るまでに多くの時間を必要とする可能性があるため、こうした道すじを模索していくことと並行し、構造改革特区提案を再度提出する方向で今後の活動を継続していくこととしたい。

以上

## 【資料3】

2004年7月23日

### 第二船籍創設にかかる特区提案に対する国土交通省回答

#### 1. わが国外航商船の第二船籍制度創設（日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃）について

- ① 主要な海運国では、自国籍船の国際競争力の確保、安全保障等の総合的な観点から、各国独自の外航海運政策を展開しており、いわゆる第二船籍制度についても、その政策遂行手段の一環として導入している国もある。
- ② わが国においても、新しい時代に対応した総合的な外航海運政策を検討していく必要があると認識しており、その検討にあたっては、我が国の貿易物資の安定輸送を確保する上でわが国商船隊や

日本籍船をどのように位置付けるか、国としていかなる税制上の支援措置を設ける必要があるか、一国二制度となる第二船籍制度が目的達成のため有効であるか等の論点について、全日本海員組合等の関係者の意見も幅広く聞きながら、総合的に議論していく必要があると考えている。

- ③ 日本船主協会からの要望については、これまでも様々な場で協議を行ってきているところであるが、上記のような問題意識の下に、平成16年6月に外航海運政策推進検討会議を立ち上げ、議論を行っているところであり、引き続き、この場で第二船籍制度の議論も含め真剣な検討を行っていく所存である。

## 2. わが国外航商船の第二船籍制度創設（日本籍外航商船に対する船舶設備・検査要件等の緩和）について

- ① 主要な海運国では、自国籍船の国際競争力の確保、安全保障等の総合的な観点から、各国独自の外航海運政策を展開しており、いわゆる第二船籍制度についても、その政策遂行手段の一環として導入している国もある。
- ② わが国においても、新しい時代に対応した総合的な外航海運政策を検討していく必要があると認識しており、その検討にあたっては、我が国の貿易物資の安定輸送を確保する上でわが国商船隊や日本籍船をどのように位置付けるか、国としていかなる税制上の支援措置を設ける必要があるか、一国二制度となる第二船籍制度が目的達成のため有効であるか等の論点について、関係者の意見も幅広く聞きながら、総合的に議論していく必要があると考えている。
- ③ 日本船主協会からの要望については、これまでも様々な場で協議を行ってきているところであるが、上記のような問題意識の下に、平成16年6月に外航海運政策推進検討会議を立ち上げ、議論を行っているところであり、引き続き、この場で第二船籍制度の議論も含め真剣な検討を行っていく所存である。

以上

### 【資料4】

2004年7月29日

#### 第二船籍創設にかかる特区提案に対する国土交通省回答に対する今治市・当協会意見

## 1. わが国外航商船の第二船籍制度創設（日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃）について

第二船籍制度導入によって期待される効果、即ち日本籍船の競争力回復によってわが国商船隊における日本籍船が増加することについての担当省庁としての評価や見解を明示するとともに、「特区として対応不可」の具体的な理由について明示いただきたい。

また、「……平成16年6月に外航海運政策推進検討会議を立ち上げ、議論を行っているところであり、引き続き、この場で第二船籍制度の議論も含め真剣な検討を行っていく所存である。」と本提案を前向きに検討していくことを明らかにしている点は評価するが、特区での対応についても引き続き検討願いたい。

## 2. わが国外航商船の第二船籍制度創設（日本籍外航商船に対する船舶設備・検査要件等の緩和）について

1. と同じ

以上

## 【資料5】

2004年8月11日

### 第二船籍創設にかかる特区提案に対する国土交通省再回答

#### 1. わが国外航商船の第二船籍制度創設(日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃)について

外航海運政策推進検討会議は、海事局と社団法人日本船主協会との間で、海運政策に関する様々な論点について総合的に意見交換を行うものであり、平成16年6月に第1回の会合を行い、7月に実務者レベルの会合を開催して検討を進めており、その検討内容は、海運税制、第二船籍制度、サブスタンダード船対策、マラッカ・シンガポール海峡問題等である。このように、第二船籍制度の議論についても、日本船主協会と協議を進めているところであり、引き続き真剣な検討を行っていく所存である。

#### 2. わが国外航商船の第二船籍制度創設(日本籍外航商船に対する船舶設備・検査要件等の緩和)について

##### 1. と同じ

以上

## 【資料6】

2004年8月17日

### 第二船籍創設にかかる特区提案に対する国土交通省再回答に対する今治市・当協会再意見

#### 1. わが国外航商船の第二船籍制度創設(日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃)について

第二船籍制度導入によって期待される効果、即ち日本籍船の競争力回復によってわが国商船隊における日本籍船が増加することについての担当省庁としての評価や見解を明示するとともに、「特区として対応不可」の具体的な理由について明示いただきたい。また、外航海運政策推進検討会議での真剣な検討をお願いしたいが、特区での実験的あるいは試行的な実施などの対応についても引き続き検討願いたい。

#### 2. わが国外航商船の第二船籍制度創設(日本籍外航商船に対する船舶設備・検査要件等の緩和)について

##### 1. と同じ

以上

## 3 豪州独禁法適用除外制度見直しに関し、当協会コメント提出 —船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持を要望—

豪州における競争法(日本の独占禁止法に相当)は、1974年取引慣行法(Trade Practices Act 1974、以降TPA)で定められており、外航定期船社間協定については、TPAのPart X(第10章)により、TPAからの適用除外が認められている。

TPA Part Xについては、前回見直し(1999年)の

際、次回見直し期限を2005年と定めていたものの、豪州政府は2004年6月23日、関係者の要望などを受けこの見直し期限を1年間繰り上げて、2004年末までに結論をまとめることを発表した。繰上げの背景には、豪州荷主業界からの要望\*1やEUでの適用除外制度見直しの動き(本誌2004年7

月号P.19参照)が影響しているものと見られている。

7月には、見直しを諮問された生産性委員会 (Productivity Commission、豪州政府の調査・諮問機関) から関係者への質問事項等を含んだ論点ペーパー (【資料1】参照) が公表され、8月13日を期限にコメント提出が求められた。

本件については、船社側はSAL\*2を中心に現行制度維持を求めて対応しているが、当協会は、SALをサポートするため、制度維持に向けた原則的な立場と我が国での荷主との協議慣行などを紹介するコメント (【資料2】参照) を作成し、8月13日、生産性委員会に提出した。

今後のスケジュールは【資料1】の通りであるが、当協会は今後も必要に応じSALなどと協力し、制度維持に向けて対応していくこととしている。

(国際企画室)

## \*1 豪州荷主業界からの要望

豪州輸入業者、フォワーダー、産業団体は、北東アジア/豪州航路 (南航) の協議協定 (Asia Australia Discussion Agreement: AADA) の2003年の運賃修復を不当として、豪州の独禁当局である競争・消費者委員会 (Australian Competition and Consumer Commission: ACCC) に多数の苦情を申し立てていた。

これに対応し、2003年10月よりACCCがAADAの活動について調査を行い、一時はAADAに共同運賃設定権を認めない方向の中間報告を公表したものの、最終的には2003年当時の運賃上昇と船腹不足がAADAの行為に起因するとの証拠を特定できず、AADAの従来通りの活動が認められることとなった。(2004年7月に発表)

## \*2 SAL: Shipping Australia Limited

豪州発着船社 (邦船社現地法人3社も含む)・代理店等26社を正会員とし、港湾管理者等を賛助会員とする海運団体。豪州発着の船社間協定の事務局業務も行う。

## 【資料1】

### 生産性委員会論点ペーパーの概要

#### <見直しスケジュールについて>

- 論点ペーパーへのコメント期限: 2004年8月13日
- 生産性委員会による Position Paper 発行: 9月中旬
- 関係者からの追加資料の提出期限: 10月22日
- 公聴会: 10月最終週 (25日~29日)
- 最終レポート発行: 2004年12月23日

#### <主要なポイントと質問点>

##### ① 生産性委員会の立場

- 豪州政府の法制見直しに関する原則 (guiding principle) によると、举证責任は反競争的效果等を持つ法制の維持を推奨する側にある。
- 今回の見直しに関しては、TPA Part X 維持派が証拠を示さなければ、Part X は廃止される。

##### ② Part X は維持されるべきか?

- 米国拠点の船社団体 (WSC)、欧州荷主団体 (ESC)、OECD、豪州独禁当局 (ACCC) の従来の見解を紹介。ACCC は Part X に否定的見解。
- Part X の論拠、現在の市場への適合性、競争制限性などにつき、9項目の質問。

##### ③ Part X を廃止した場合の代替策は?

- 現行包括適用除外制度にかわり、個別適用除外制度を適用した場合の影響等につき、7項目の質問。

④ Part X を維持する場合、要改善点は？

- 荷主から見た Part X の問題点、広く協議協定まで認めることの是非、市場シェアに応じた取扱いを行う必要性、機密事項取扱いに関する条文の要否、主要貿易相手国・地域の法令との整合性等につき、18項目の質問。

【資料 2】

2004年 8月13日

豪州生産性委員会に提出

豪州 Trade Practices Act of 1974 (1974年取引慣行法) Part X (第10章)

見直しに関する日本船主協会コメント

1974年取引慣行法第10章の見直しについて2004年7月に発表された論点ペーパーに対し、日本船主協会は以下コメントを提出する。当協会は日本国籍を有する108の海運会社を会員とする全国的な海運事業者団体である。

- 1) 当協会は、当協会会員のわが国定期船会社3社が加盟する Shipping Australia Limited (SAL) から別途提出されたコメントを支持する。当協会からは、外航船社間協定に対する現行の独禁法適用除外制度(以下、「除外制度」)に関する原則的な立場を表明することとしたい。

- 2) 除外制度に関する当協会の基本スタンスは概要以下の通りである。

現在の効果的・革新的な定期船事業およびそのインフラは、除外制度の下で確立されており、同盟、協議協定、コンソーシアなどの船社間協定のメンバー船社は、除外制度により、信頼性ある定期船サービスを提供する上で大幅なコスト削減と、サービス品質と効率性の改善を行うことができている。このため除外制度は、海運業のみならず、高品質な定期船サービスを享受している荷主を含む貿易業界全体にとっても有益である。除外制度の廃止は、国際海上輸送への高まる需要に応じるために必要な船舶・その他貿易インフラに対する船社の投資能力を著しく低下させる船社間の破滅的競争を引き起こすと考えられる。また、このような競争は、サービスの選択肢減少や、効率性とサービス品質の低下等、貿易業界全体にとってマイナスの結果をもたらす定航市場の寡占状態をも招来するだろう。従って、当協会は豪州政府に対し、運賃とサービスに影響する諸問題の他、豪州発着の国際トレードの安定化、世界の経済動向、コンテナ海運市場の需給状況など幅広い問題につき、豪州の法令の枠内で船社が共同で対応する能力を低下させるいかなる処置も講じないことを強く求めるものである。

- 3) 定期船海運に関する現行の豪州の法制は極めてうまく機能している。豪州発着の定期船トレードにおいて、船社は効率的かつ効果的にその責務を果たしており、1990年代後半の広範な見直し作業の結果として除外制度が維持されている日米等の主要貿易相手国との法制上の衝突もなく、市場は高い競争状態にある。現行制度の下、豪州貿易に携わる荷主は確実なサービスの選択肢と合理的な運賃を享受してきた。

- 4) 当協会は、除外制度の下で、法令に記述されている制限に従い、船社が合法的な船社間協定を締結する特権を与えられていることを認識し、荷主業界および政府から十分な理解を得るため、定期船同盟/協定を運営する上で最大限の透明性を確保することが重要と考える。この点において、日本では船社間協定と日本荷主協会との間の協議メカニズムが十分に確立されていることに注意を喚起したい。この長年に亘る民間自己規制制度は極めて有効に機能しており、除外制度の下での荷主・船社双方の

利益の適切なバランス実現に貢献している。

- 5) 従って当協会は、豪州発着トレードにおいて、船社間協定の活動に関する更なる政府規制を導入することが必要とは全く考えておらず、取引慣行法第10章によって構築されている豪州の現行法制の枠組みの維持をここに求めるところである。もちろん当協会は、この重要な問題に関し、生産性委員会と意見交換するあらゆる機会を心から歓迎するものである。

## 「海運統計要覧2004」の発行について

当協会では1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や主要関連産業の各種統計資料を幅広く収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者はもとより広く一般の方々の参考にご供しておりますが、今年その2004年版を発行いたしました。

構成は以下の通りとなっています。

### 【項 目】

- |               |                        |
|---------------|------------------------|
| I 船 腹         | IX 港湾関係                |
| II 船舶の建造と消失   | X 船員関係                 |
| III 海上荷動と海運市況 | XI 一般経済                |
| IV 輸送活動       | XII 関連産業の動向            |
| V コンテナ輸送      | 付・資料                   |
| VI 企業財務       | 1. 戦後海運年表              |
| VII 海運対策      | 2. 海運日誌 (2002~2003年)   |
| VIII 内航海運     | 3. 距離表 (横浜港起点) (全376頁) |

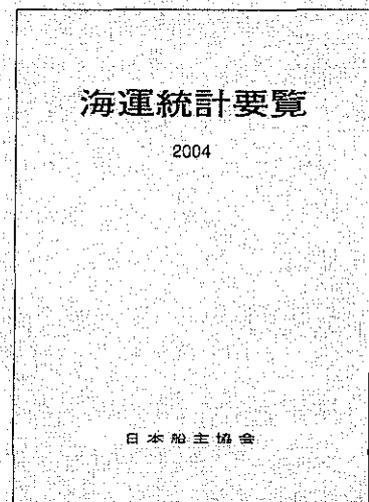
なお、本書は1部1,000円(税込、送料は別)にて実費頒布致しますので、購入をご希望の方は以下まで、お問い合わせください。

○本件に関するお問い合わせ先:

日本船主協会 総務部 (統計出版担当)

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL: 03-3264-7188、FAX: 03-3262-4760



# わが国商船隊の7割はパナマ籍船

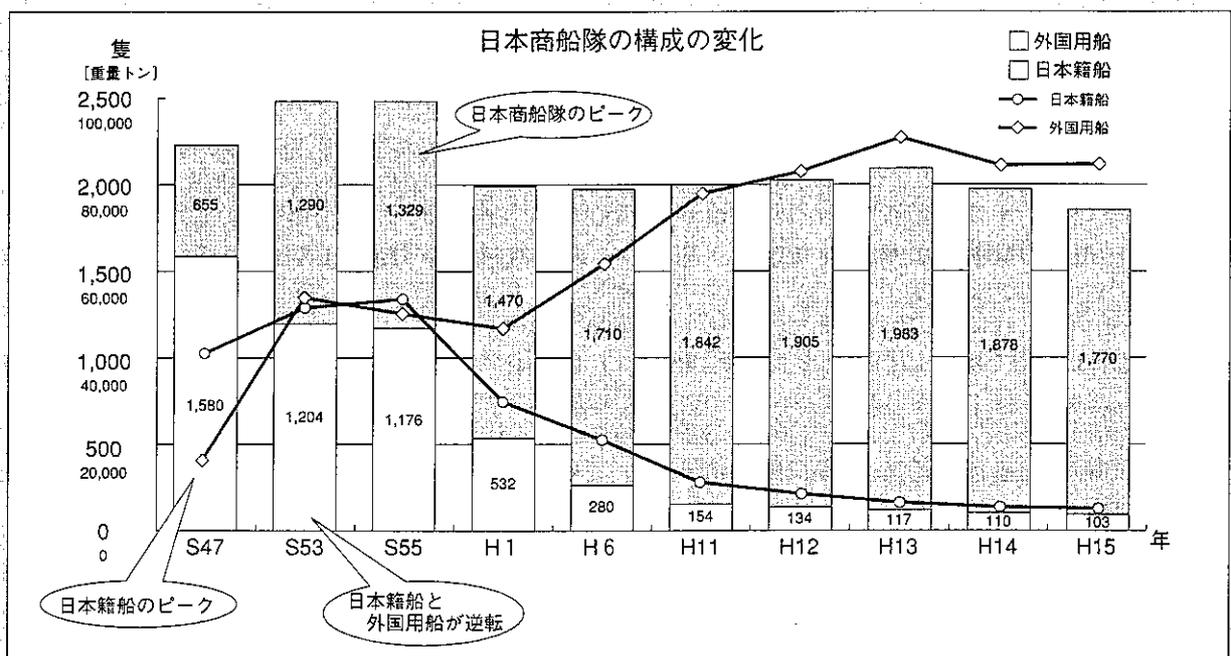
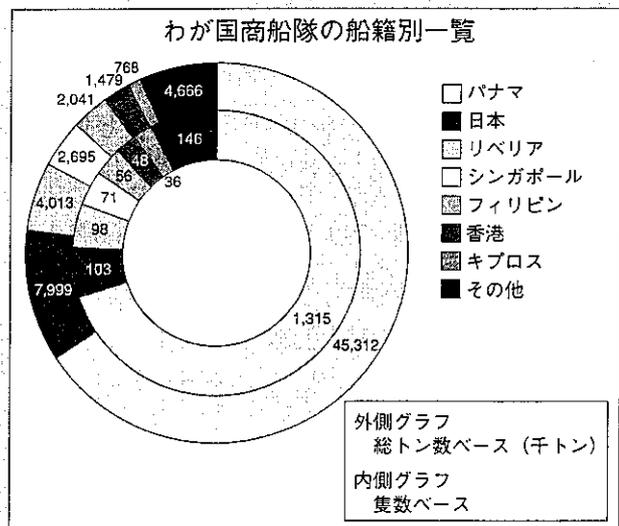
—海事レポート(平成16年版)発行—

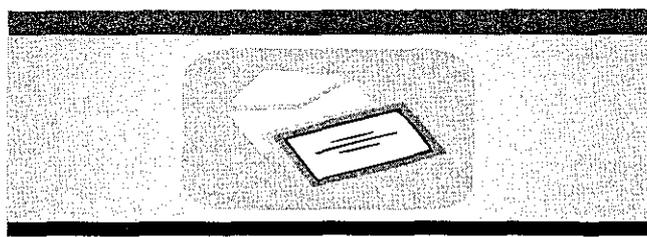
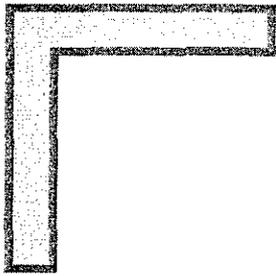
国土交通省海事局は「海事レポート(平成16年版)」を発行しました。同レポートは、海事行政における現下の重要課題とそれへの取り組みを紹介するとともに、個別分野ごとの統計データを基にした現状分析、直面する政策課題などをまとめています。

同レポートによりますと、わが国外航商船隊の平成15年(2003年)の船腹量は1,873隻(前年比5.8%減)、1億160万重量トン(同0.3%減)となりました。船籍国別ではパナマが最も多く1,315隻(商船隊全体に対するシェア70.2%)4531万総トン(同65.7%)、次いで日本103隻(5.5%)、800万総トン(同11.6%)、リベリア98隻(同5.2%)、401万総トン(同5.8%)と、パナマ籍船が圧倒的なシェアを占めているのが分ります。

同レポートでは、主要政策課題として、まず、外航海運を取り巻く環境の大きな変化から、わが国として目指すべき新たな外航海運政策を構築するとしています。その検討のため当協会との間で「外航海運政策推進検討会議」を立ち上げています。その他、わが国港湾の国際競争力強化等のため、港湾運送における規制緩和や水先制度の見直し、また、バラスト水管理条約への対応をはじめとした国際環境問題への取り組みや質の高い船舶に対するインセンティブ・スキームの導入の検討などを掲げています。

同レポートの購入に関しては、日本海事広報協会(TEL:03-3552-5034、e-mail:shuppan@kaijipr.or.jp)までお問い合わせ下さい。





## Washington 便り

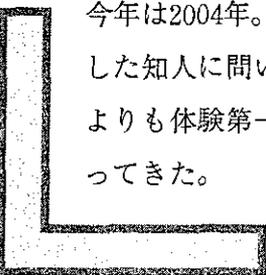
# 17年目の大異変

光陰は矢の如し。振り返れば、筆者のワシントン勤務も3年を超えた。21世紀初頭のこの3年間、筆者は数え上げれば切りがない程、様々な事象の凝縮体験をした。赴任時、当地が世界一安全な都市だと筆者を送り出した友人の思いはあの悲劇的な9.11のテロ攻撃で不幸にも打ち砕かれた。一夜にして当地が世界で一番危険な都市に豹変した。「平和な21世紀」への願いは9.11を境に夢と化したのだろうか。米国の自然は過酷にも、この3年間は攻撃的な振る舞いを演じた。記録的な酷暑と広大な地域に跨る山火事から始まり、100年振りに記録を塗り替えた大降雪、長雨とポトマック川の洪水、東部地区を何十年か振りに直撃した超大型ハリケーン・イザベルによる生活インフラの長期的寸断等々、短期間の内に100年分の大異変を体験したような錯覚に筆者は陥った。これらの大異変で数多くの死者を数え、<sup>あたたか</sup> 恰も自然界のテロ攻撃のようだ。

今年も自然界に大異変が訪れるという話が流布し出した。春先にワシントンが位置する東部から中部一帯の15州で17年振りに蟬が大発生し、その異常繁殖でパニックに陥るとのことらしい。筆者は蟬といえば7年で地表に出ると短い最期を逃げるという幼少の頃の知識しかなく、それよりも10歳も年上の蟬が存在すること自体知らなかった。今年2004年。17年前の1987年にワシントンへ滞在した知人に問い合わせたところ、「細かい話を聞くよりも体験第一。衝撃も薄れる」という返事が戻ってきた。

5月に入ると、ワシントンポスト紙などでも17年蟬の記事が目立ち始めた。そこで<sup>にわか</sup> 昆虫学者の乗りでインターネットという現代の便利なシステムを使い、17年蟬を検索した。次々に出てくる膨大な量の情報に改めて人間の知識欲が半端ではないことに感心した。その知識の一端を手短におぼいする。蟬のことは英語で「Cicada」(シケイダ)という。ヨーロッパからアメリカ大陸への移民時代に大発生した17年蟬を聖書からの知識で入植者はイナゴと思ひ込み Locust (イナゴ) と呼称した史実が残されている。世界の蟬の種類は1,600種に上る。その大半は熱帯地域に生息しており、それ以外の地域ではオーストラリアが200種と最大である。比較的寒冷の地でも<sup>おおよそ</sup> 凡そ100種の生息が確認されている。国別ではイギリスには一種類の蟬しか存在しないことが<sup>おおよそ</sup> 昆虫学者の興味を引いた。

蟬の生命サイクルは1年から10年を超えない周期が一般的である。米国東岸地域に生息する3種類の蟬は何故かこうした一般の分類から外れて13年と17年の周期を繰り返している。今年、その内の正式学名を「Brood X」という17年種が大量発生するといふのだ。17年蟬は日本のカナカナ蟬よりも小振りで赤い目が神秘的である。大発生するせいか、17年蟬を捕獲するのはよちよち歩きの幼児でも<sup>たやす</sup> 容易い程、無用心なDNAを引き継いでいる。我々日本人は芭蕉の俳句に代表される蟬と暑い夏は不可分な関係と思ひ込むが、この種は何故か北米の酷暑、<sup>いわゆる</sup> 所謂「Indian summer」を避けるようにその前に産卵をすべて終える謎の持ち主でもある。





▲17年蟬 "Brood X"

地球は現代文明の負の遺産として自然環境の大きな変化に晒<sup>さら</sup>されている。こうした自然環境の中で生命の証として17年蟬が正確に時を刻み、本当に今年脱皮するのだろうか、と少し訝<sup>いぶか</sup>った。自然の営みは偉大である。ワシントンの近隣地域でも17年蟬情報が5月の中旬に入ると頻繁に飛び交い出した。家の前に立つ樹木の表皮と電柱が一夜にして蟬で埋め尽くされた。また、一瞬SFの世界にいるかのように蟬が庭の地表から次々と湧き出てきた等々、話が少し誇張ではないかと思える記事が掲載された。全米15州に跨る広大な地域で同じ営みが同時進行し、誰が数えたかは知らぬが、17年蟬の個体数は数千億匹から一兆匹に達するとの超誇大説もある。オス蟬とメス蟬の個体数比率は詳<sup>つまび</sup>らかではないが、一匹のメス蟬が一度に生み付ける卵の数が500個に上るというから、あながち誇大とも言い切れない気がする。

筆者も近くの森で詳細に観察してみることにした。その説の真偽については木々の枝葉に残された抜け殻と樹皮にへばり付く夥<sup>おびただ</sup>しい数の蟬で木の表皮が変色するのを見て納得した。蟬の鳴き声は短い期間にオス蟬が種の保存を果たすためにメス

蟬を魅了する道具である。森の中とはいわず、その遠くからでも海の潮が寄せては引くように蟬の大合唱が「波を打つ喧騒」となって辺り一面を際限なく睥睨<sup>へいげい</sup>する様は筆舌に尽くし難い。森のゴルフ場ではさぞかしやプレーヤーのショットを妨げ、スコアを落とした御仁が多数続出したのではないだろうかといっても何ら誇張ではない程の大音量なのである。

17年蟬を巡って何故17年の生命サイクルが必要なのか疑問が湧く。筆者が調べた限りでは定説は未だ確立していない。17年生命説は諸説入り混じり、その一説に生き物は種の保存が基本だから、17年目に大量に孵化することで天敵から種を守るのに最適だ（飽食戦略説）というものがある。しかし、蟬を捕食する生き物は最長でも5年の生命サイクルだから、それでも17年も地中に潜んでいる謎はきっちり説明し切れない。氷河説なるものもあり、地中に長く生息する方が種の保存に適うことを根拠とする説である。100年に亘る17年蟬の資料蒐集<sup>しゅうしゅう</sup>を誇るコネチカット州の蟬愛好家達でもその結論を出しあぐねている。自然界の謎は今も人類の英知を超える次元で成り立っているようだ。

17年蟬は脱皮から最大で4週間程度生息し、遅く誕生した蟬でも6月末には皆産卵を済ませてその生命を終えた。秋でもないのに木々の枝先の枯れた葉にその産卵の証が確認できる。落葉を早めるために葉を枯らした蟬の卵が地上に落ちると棲家を木々の根に見付け、17年の長い地下生活に入る。次に地表に出現するのは2021年である。自然環境の人為的破壊が進む中、その再生への願いが再び叶うことを祈りたい。今回は自然界のテロ攻撃ではなく、時を正確に刻む自然界の偉大さに接し、俄昆虫学者も満足の時を過ごせたことに至福を感じた。

(北米地区事務局ワシントン事務所

所長 岡 哲夫)



1 「船舶と港湾の国際保安コード (ISPS コード)」  
 日 に関する改正海上人命安全条約 (SOLAS 条約)  
 が発効した。

2 国土交通省は、第3回「タンカーのダブルハ  
 日 ル化促進に関する検討会」を開催した。  
 (P. 3 海運ニュース参照)

5 国土交通省と京浜3港の港湾管理者は、民間  
 日 事業者、学識経験者と共に設置した3港間の  
 コンテナ横持ちの効率化を検討する「コンテ  
 ナ輸送効率化検討委員会」の第1回会合を開  
 催した。

5 国際海事機関 (IMO) 第50回航行安全小委員  
 日 会 (NAV50) がロンドンにおいて開催された。  
 (P. 2 海運ニュース参照)

13 わが国は、「1992年の油による汚染損害の補償  
 日 のための国際基金の設立に関する国際条約 (FC)  
 の2003年の議定書」への加入書を IMO に寄託  
 した。

16 国土交通省は、港湾整備促進法に基づく「平  
 日 成16年度特定港湾施設整備事業基本計画」を  
 発表した。

19 国土交通省は、2004年版「海事レポート」を  
 日 発行した。  
 (P. 15 囲み記事参照)

21 日本海運振興会は、国際労働機関 (ILO) 事務  
 日 局部門別活動局長クレオパトラ・ドゥーンビ  
 ア・ヘンリー女史を招聘し、ILO 海事統合条約  
 に関する講演会を開催した。

23 国土交通省は、5月のスーパー中樞港湾選定  
 日 委員会において内定していた阪神港・京浜港  
 ・伊勢湾の3港湾を正式に指定した。今後各  
 港湾においては、本年度にターミナルシステ  
 ムの統合・大規模化、IT化等に向けた社会実  
 験が行われるほか、平成17年度概算要求等  
 においてプロジェクトの推進のため必要となる  
 新たな支援措置の要求が行われる予定。

26 関係省庁 (国土交通省ほか5省庁) および学  
 日 識経験者・関係民間事業者の参画による、海  
 上コンテナ輸送のセキュリティー問題を検討  
 する「安全かつ効率的な国際物流の実現に関  
 する検討会」の2つの部会 (企画調整部会・  
 IT部会) の第1回合同会合が開催され、両部  
 会の進め方などが検討された。

28 国土交通省と当協会は「外航海運政策推進検  
 日 討会議」幹事会の第1回会合を開催した。

29 国土交通省と全日本海員組合は、外航船員問  
 日 題懇談会の第1回会合を開催した。

30 国土交通省は「国土交通省重点施策」を発表、  
 日 海運関係ではテロ対策、スーパー中樞港湾プ  
 ロジェクト、3PLの推進による物流効率化な  
 どが挙げられている。



# 船協だより

## 7月の定例理事会の様相

(8月2日 日本船主協会役員会議室にて開催)

### 総務委員会

1. 船協組織改革タスクフォース／船協組織に関する検討会／船協運営小委員会

### 政策委員会

1. 外航海運政策推進検討会議について
2. 平成17年度税制改正要望について
3. 国民保護法制（指定公共機関問題）について
4. 規制改革要望（平成16年6月集中受付月間への対応）について
5. 諸外国における、外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直しについて

### 労政委員会

1. 政策フォーラムについて
2. ILO 予備技術海事会議について
3. IBF 関連会議（7/13-15）の様相について

### 構造改革委員会

1. 港湾関連業務構造改革小委員会
2. 内航活性化小委員会
3. 船籍問題小委員会

### 港湾物流委員会

1. スーパー中樞港湾正式指定について

### 工務委員会

1. MARPOL 条約改正の国内法令化問題について
2. 国際船級協会 (IACS) の共通構造規則 (CSR) について

### 政策委員会／安全環境委員会合同

1. 羽田空港再拡張問題について

## 安全環境委員会

1. 船舶を対象とした国際テロ対策について
2. 東京都「船舶等による大気汚染対策検討委員会」第1回会議の様相について

## 公布法令（7月）

- ㊦ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令（政令第233号、平成16年7月9日公布、平成16年8月1日施行）

## 陳情書・要望書等（7月）

提出日：7月21日

宛 先：国際船級協会 (IACS) 会長 Mr. Bernard Anne（神田工務委員長名にて出状）

件 名：「The IACS Common Structural Rules」

要 旨：IACSでは、現在、各船級毎に異なっている船体構造部材の寸法等の設計基準を統一するべく、共通構造規則 (Common Structural Rules) 案の作成を行っている。当協会は、技術的に合理的な規則となるよう求めるとともに、同規則の作成過程における透明性の確保を要望した。

## 国際会議の予定（9月）

会議名：ILO 予備技術海事会議

日 程：9月13日～24日

場 所：ジュネーブ

会議名：IMO 第9回危険物、固体貨物およびコンテナ小委員会 (DSC 8) の模様

日 程：9月27日～10月1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	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,562	44,322	10,240	4.7	5.0
2003年7月	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
12	4,958	3,835	1,123	8.5	1.8
2004年1月	4,274	3,774	500	11.3	0.8
2	4,768	3,367	1,402	10.3	▲ 0.9
3	5,442	4,319	1,123	13.2	12.3
4	5,107	4,030	1,076	10.8	6.6
5	4,724	3,793	931	9.8	5.0
6	5,289	4,145	1,144	19.4	15.4

## 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	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
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7月	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
2004年1月	106.48	105.97	107.55
2	106.46	105.34	109.00
3	108.62	104.30	112.12
4	107.25	104.30	110.20
5	112.35	108.82	114.40
6	107.47	107.35	111.07
7	109.36	107.90	112.08

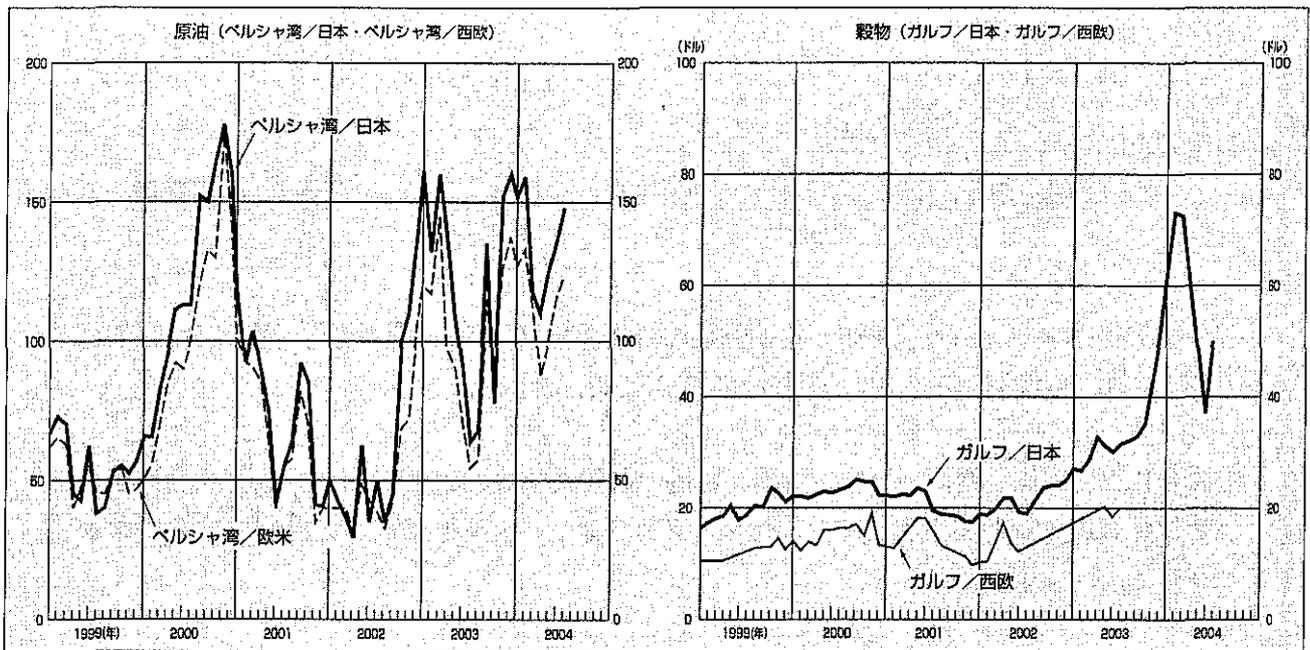
(注) 財務省貿易統計による。

## 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)								
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他	Trip	Period
1998	186,197	1,712	184,621	69,301	41,938	3,800	64,994	836	2,499	1,280	136,972	24,700
1999	141,321	1,304	150,481	56,184	30,686	3,274	57,309	235	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2003 11	6,284	400	5,884	2,405	265	259	2,810	75	40	30	14,740	5,537
12	6,138	0	6,138	2,340	203	0	3,570	0	25	0	15,311	5,279
2004 1	6,143	0	6,143	2,195	264	52	3,550	37	0	45	18,546	5,258
2	6,864	150	6,714	2,713	377	28	3,485	0	112	0	17,427	2,806
3	9,545	300	9,245	4,728	499	35	3,764	128	28	63	21,238	3,946
4	9,897	549	9,348	4,098	441	0	4,634	0	157	0	23,414	2,971
5	7,812	150	7,662	4,209	296	42	3,080	0	35	0	16,788	1,487
6	7,934	600	7,334	2,214	971	282	3,764	99	6	0	22,307	4,312
7	6,826	0	6,826	2,760	1,064	0	2,840	69	93	0	25,945	8,837

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



#### 4. 原油（ペルシャ湾/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					
	2002		2003		2004		2002		2003		2004	
	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	50.00	34.75	161.00	102.50	152.50	87.00	40.00	35.00	120.00	75.00	127.50	82.50
2	42.50	37.50	132.50	67.50	159.00	102.50	40.00	36.25	117.50	65.00	132.50	87.50
3	37.00	32.00	160.00	105.00	117.50	70.75	40.00	30.00	145.00	85.00	112.50	60.00
4	29.50	28.00	137.50	42.00	110.00	77.50	31.00	27.50	97.00	45.00	87.50	67.50
5	62.00	39.50	109.50	42.00	125.00	71.25	48.75	33.00	90.00	50.00	100.00	69.50
6	35.00	29.50	90.00	56.00	135.00	114.00	42.50	31.00	70.00	52.50	115.00	87.50
7	50.00	32.50	63.75	45.00	148.00	120.00	38.75	29.50	54.00	42.50	123.00	95.00
8	35.00	35.00	68.00	41.00			32.50	28.00	57.50	40.00		
9	45.00	34.00	135.00	70.00			42.50	28.00	115.00	50.00		
10	99.75	40.50	78.00	42.50			68.50	42.50	90.00	47.50		
11	110.00	62.50	152.50	102.50			72.50	47.50	126.50	75.00		
12	137.50	99.0	160.00	133.75			105.00	80.00	137.50	95.00		

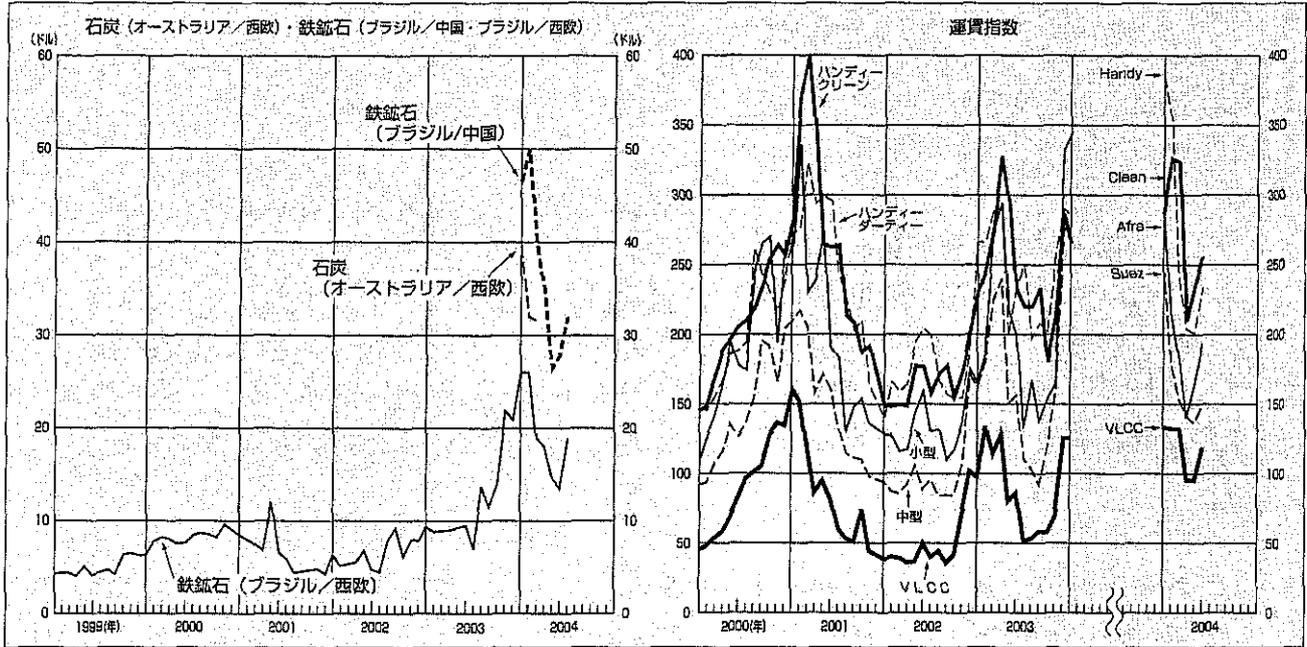
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。  
④グラフの値はいずれも最高値。

#### 5. 穀物（ガルフ/日本・ガルフ/西欧）

(単位：ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				ガルフ/西欧			
	2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	27.90	27.25	—	—	—	—	—	—
2	—	27.40	—	73.00	—	—	—	—
3	—	29.75	—	72.50	—	—	—	—
4	—	34.00	—	—	—	—	—	—
5	32.50	32.00	—	—	20.25	18.50	—	—
6	31.25	29.40	37.00	—	18.20	—	—	—
7	—	32.75	50.00	46.50	20.00	—	—	—
8	—	—	—	—	20.00	—	—	—
9	34.25	33.75	—	—	20.00	—	—	—
10	—	37.00	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—
12	—	54.50	—	—	—	—	—	—

(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 (オーストラリア/西欧)・鉄鉱石 (ブラジル/中国・ブラジル/西欧) (単位: ドル/トン)

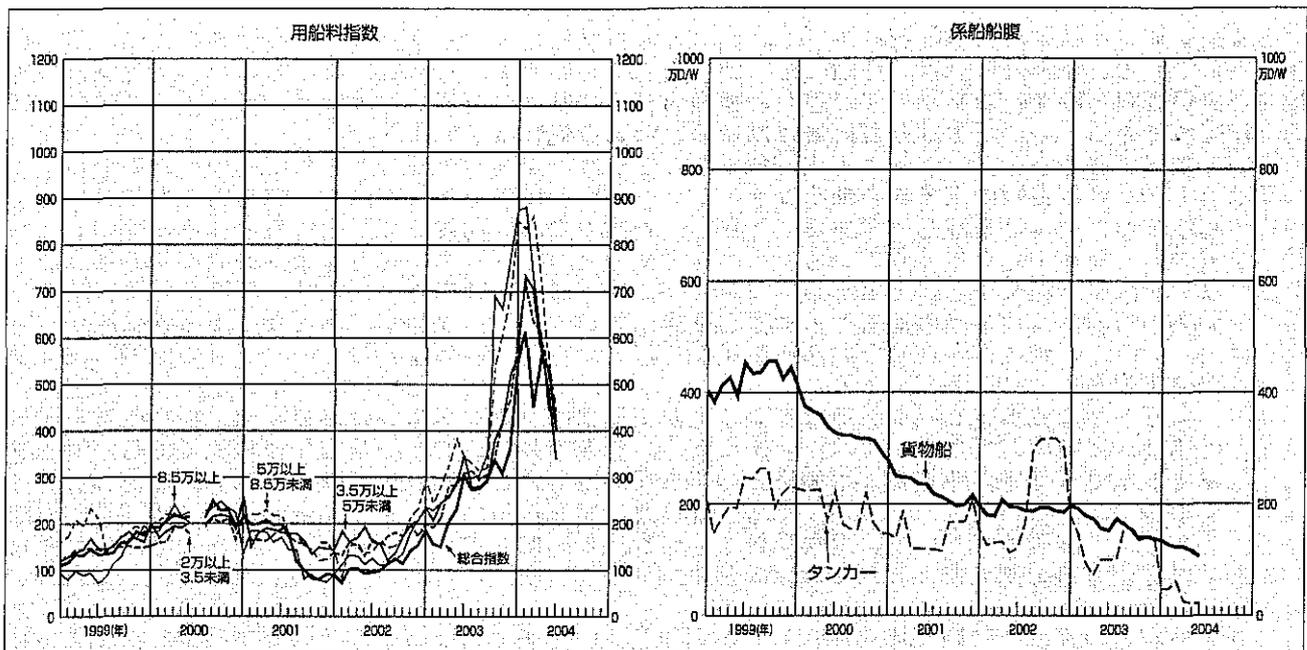
月次	オーストラリア/西欧 (石炭)				ブラジル/中国 (鉄鉱石)				ブラジル/西欧 (鉄鉱石)			
	2003		2004		2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	9.40	7.80	26.00	22.00
2	—	—	—	32.00	—	—	50.00	35.00	8.80	6.25	26.00	20.75
3	—	—	—	31.65	—	—	40.00	35.50	—	—	19.00	17.25
4	—	—	—	—	—	—	35.00	32.50	8.95	6.75	18.00	15.25
5	—	—	—	—	—	—	26.50	25.00	—	9.25	14.75	11.30
6	—	—	—	—	—	—	28.00	22.90	—	9.50	13.50	8.25
7	—	—	—	—	—	—	—	32.00	—	7.05	18.90	16.90
8	—	—	—	—	—	—	—	—	13.75	12.00	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	11.60	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	13.90	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	22.00	18.25	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	21.00	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれもケープサイズ (14万 D/W 以上) 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														
	2002					2003					2004				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	133	250	289	386	287
2	—	—	—	—	—	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	132	178	215	355	326
3	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132	153	182	238	323
4	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5	128.8	240.2	294.0	290.0	328.2	96	141	140	204	210
5	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3	96	137	164	201	235
6	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1	119	149	193	233	256
7	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	—	—	—	—	—
8	44.6	83.9	131.5	166.8	171.3	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	—	—	—	—	—
9	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	—	—	—	—	—
10	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	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	—	—	—	—	—
12	102.7	172.2	175.8	192.5	207.7	125.5	278.9	332.5	290.0	288.6	—	—	—	—	—
平均	48.2	97.8	132.5	173.2	166.2	87.9	164.8	202.4	246.3	246.8	—	—	—	—	—

(注) ①2003年までは「Lloyd's Ship Manager」、2004年からは「Lloyd's Shipping Economist」による。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 (～2003) ①VLCC: 15万トン以上 ②中型: 7万～15万トン ③小型: 3万～7万トン ④H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン未満 ⑤H・C=ハンディ・クリーン: 全船型。(2004～) ①VLCC: 20万トン以上 ②Suez: 12～20万トン ③Afra: 7～12万トン ④Handy: 2.5～7万トン ⑤Clean: 全船型



### 8. 貨物船定期用船料指数

月次	2003					2004				
	2万以上 3.5万未満	3.5万以上 5万未満	5万以上 8.5万未満	8.5万以上	総合指数	2万以上 3.5万未満	3.5万以上 5万未満	5万以上 8.5万未満	8.5万以上	総合指数
1	199	234	295	235	185	601	563	851	875	553
2	192	207	243	229	156	716	732	835	881	613
3	212	244	281	245	151	636	706	861	735	451
4	282	257	325	260	203	615	571	730	604	558
5	283	285	382	290	230	515	483	555	446	533
6	309	347	343	297	304	419	341	439	432	401
7	314	278	330	298	273					
8	295	280	315	306	276					
9	307	289	321	350	294					
10	342	381	543	690	337					
11	422	417	605	662	309					
12	469	521	688	772	360					

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

(注) ①船型区分は重量トンによる。②用船料指数は1985年=100。③これまで「Lloyds Ship Management」によるデータを掲載していたが、2004年3月にて同誌が掲載を取り止めたため、データ出所を「Lloyds Shipping Economist」へ変更した。

### 9. 係船船腹量の推移

月次	2002						2003						2004					
	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	242	1,754	1,966	40	792	1,528	241	1,859	1,958	43	905	1,838	205	1,317	1,350	53	287	489
2	232	1,714	1,899	40	666	1,259	236	1,865	1,911	44	741	1,488	206	1,236	1,279	51	286	490
3	229	1,728	1,887	40	688	1,305	237	1,770	1,791	45	485	940	188	1,156	1,234	56	300	509
4	238	1,896	2,061	42	692	1,310	232	1,687	1,720	44	361	706	181	1,101	1,232	55	163	256
5	230	1,763	1,946	41	635	1,199	224	1,525	1,555	46	525	1,016	175	1,041	1,178	54	145	224
6	221	1,742	1,936	42	637	1,202	215	1,441	1,513	48	527	1,019	168	935	1,057	55	142	218
7	222	1,678	1,874	43	832	1,657	226	1,556	1,719	48	524	1,014						
8	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004	215	1,477	1,633	50	786	1,569						
9	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155	213	1,407	1,534	50	784	1,567						
10	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173	203	1,273	1,383	53	709	1,414						
11	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162	209	1,320	1,406	52	706	1,407						
12	220	1,633	1,841	47	1,480	3,000	207	1,308	1,386	51	705	1,407						

(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

こんなに暑いとは思わなかった、インドネシアの方がまだよ、とは先日一時的に東京に戻っていた知人の言である。今年の東京は、梅雨らしい雨も降らずいつのまにか猛暑になっていた。新潟などの局地的な集中豪雨を除き、おしなべて日差しの強烈な日々が続いている。その結果、ビールとエアコンは売れに売れているといい、やはり夏は暑ければ暑いほど景気には良いようだ。

俗説に景気が悪くなるとスカートの丈が短くなるというのがあるそうで、それで気づいたのだが、この夏は街を歩く若い女性の上半身を飾るファッションがいわば短くなっている。肩もあらわに日に肌をさらす超軽装で、なんとも涼しげである。しかし、企業の業績も回復してきているところが多いようだし、景気が良くなる予想も出てきているところを考えると、どうもこの短さは景気動向の指標にはなりそうにない。景気刺激策かとひととき穿てみたが、単なる季節要因なのだろう。ネクタイにスーツと暑苦しい姿のビジネスマン達の前をさっそうと闊歩していく眩しい光景も、間もなく次の季節の予感とともに消えていくのだろうか。日中の最高気温30℃以上の真夏日が連続40日という東京の記録は漸く8月14日で終了した。

さて、もうひとつ昨年来ヒートし続けているのが、日本船主協会あるいは海運業界の構造改革を図ろうとして協会内に設けられたタスクフォースによる、課題の検討作業と対策の執行状況である。種々難しい問題を孕んでおり、当然協会外の組織との折衝を必要とする事柄もある訳で、公表する内容とタイミングが微妙であるといわれているが、その一部は既に協会役員により本誌各号巻頭言にオピニオンリーディングとして表明されている。編集委員としても読者の関心が強いと判断し、関係の方々には進捗の度合いに応じ時機を見てできるだけ問題の解決方針や実行状況などについての解説を掲載して頂くようお願いしたい。

この改革がどの程度の時間で達成されるのか承知している訳ではないが、その発想の基にあるキーワードは、自由競争によるモチベーション生起と、透明性による自己責任の明確化ではないかと、個人的には思っている。日本船主協会が今後どのような組織的ダイナミズムを見せるか、本誌を通じその情報の提供を図りたいと思っている。

新和海運株式会社 総務グループ次長 総務・法規保険チームリーダー 森 均

## 編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ次長	加藤 和男
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	総務部副部長	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	広報室室長代理	大貫 英則
三光汽船	社長室経営企画課長	遠藤 秀己
三洋海運	総務部総務課長	荒井 正樹
新和海運	総務グループ次長 総務・法規保険チームリーダー	森 均
日本船主協会	常務理事総務部長兼広報室長	梅本 哲朗
	常務理事	植村 保雄
	海務部長	半田 収
	企画調整部長兼国際企画室長	園田 裕一
	関連業務部長	井上 晃
	船員対策室長	高橋幸一郎

## 編集後記

この時期、夏ゆえか海関係のものがしばしばメディアに登場しています。

まずは先月末NHKで放送された「シェエラザード」。当協会とも関わりの深い船社さんの実際にあった船と事件？をモデルにした小説が原作のドラマで有名な俳優・女優さんも多く出演されていたのでご覧になった方も多いのでは？ 映画では少々海運とは異なりますが、海上保安庁の潜水士を目指す若き保安官達の物語「海猿」。テレビでは某局の有名？なドラマ枠が「東京湾景」、中心人物の一人は品川埠頭で働く港湾作業員で、港でのシーンもあり、先日は背景に見覚えのあるファンネル（七マークです）が映っていて驚きました。

歴史的にも、現在も広い意味での海運・港湾と日常生活の接点は深いがなかなか実感できないと常々思うのですが、親しみやすい形でメディアに載ることによって国民が興味を持ち、現在日本の海運が抱えている様々な問題に対する関心や理解が少しでも進めばいいのに、と思えます。

(海運勉強中？のN)

## せんきょう8月号 No. 529 (Vol. 45 No. 5)

発行●平成16年8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)

# 日本の経済を支える海運には、 諸外国並みの税制が必要です。



ばら積み船

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、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/>