

せんきょう

2004

10

社団法人 日本船主協会

●No.531●

海運ニュース

ILO海事統合条約推奨草案を審議

—ILO予備技術海事会議報告—



せんきょう

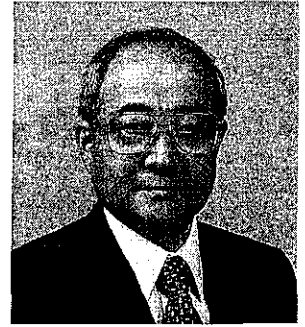
10

OCTOBER 2004

■巻頭言	1
暫定措置事業とは一体何なのか？ 日本船主協会副会長 旭タンカー株式会社代表取締役会長 立石信義	
■Shipping Facts	2
当協会の税制改正要望まとまる —平成17年度海運関係税制改正要望について—	
■海運ニュース	9
■国際会議レポート	9
1. ILO 海事統合条約推奨草案を審議 —ILO 予備技術海事会議報告—	
2. BC コードの見直し案について検討 —IMO 第9回危険物、固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC9)の模様—	
■内外情報	14
1. 海運関係分野の更なる規制改革を要望 —16年6月集中受付月間の結果—	
2. 国土交通省の最終回答公表される —当協会の「第二船籍制度創設」に関する特区提案への回答について—	
3. EUにおける船社間協定に関する船社側の新提案公表 —共同運賃設定機能の維持は盛り込まれず—	
■London EU	22
海運日誌(9月) 25	海運統計 28
船協だより 26	編集雑感 32
■囲み記事	
・ICSら国際海運団体がWeb site「Shipping Facts」を開設	24
・VTR協議会を解散	27

暫定措置事業とは 一体何なのか？

日本船主協会副会長 立石信義
旭タンカー株式会社代表取締役会長



正式には「内航海運暫定事業措置規定」という。今から6年前の平成10年に運輸大臣が設定を認可した内航総連合会の事業である。

当時、内航業界は船腹調整カルテルの廃止を迫られていたが、ある事情でこれが棚上げされ、代案として行政が「激変緩和措置」として提示してきたのがこの案であった。

簡単に言えば、過剰な老朽船腹を内航総連が借金して一定の値段で買い上げて解撤し、新造船建造者に一定の賦課金を課して借入金の返済に充てさせるという仕組みである。

これは、その頃船価と同じくらいに高騰して金融機関の担保や課税の対象となり、カルテル廃止の前提として業界が巨額の補償を要求していた営業権をある程度補償をしたことになり、且つ共同解撤の形をとって過剰船腹解消を担い、賦課金による新規参入を認めることで従来のカルテルは廃止した形をとり、しかも真水を一銭も使わず業者の自主的な事業という建前にしたという、一石四鳥のびっくりするほど巧妙な仕掛けになっている。

当初は、約500億円の資金で納まる見通しで、目論見どおりにいけば後世に残る名政策だったかも知れないが、残念ながら日本経済の低迷で、撤退者が続出し参入者が少ないという現象が生じ、計画が全く狂ってしまった。今や内航総連合会は1000

億円以上の借金を抱え、デフォルト寸前の惨状にある。

経済界に、「いったい何をやっているんだ」とか「そんなもの早く止めてしまえ」という声があるのは承知しており、わたしもできれば止めたほうがよいと思う。しかし、この事業を中止するためには、この債務の一括処理が必要になる。また、その結果無条件の新規参入を認めるのはいいとしても、すでに300億円という賦課金を拠出した業者の補償問題も出てくる。

業界関係者を含め、世間では、銀行にリスク※してもらえとか、政府に真水を要求しろとかいう気楽な声があるが、無条件でリスクに応ずる金融機関がある筈がなく、国民の血税がらみの金が出るとは簡単に出る筈もない。

何かいい知恵があれば是非お借りしたい。

※リスク：リスケジュール（返済計画の見直し）のこと。



当協会の税制改正要望まとまる —平成17年度海運関係税制改正要望について—

平成17年度税制改正要望については、2004年8月25日に開催された政策委員会で、税制改正を巡る四囲の情勢を踏まえ要望内容を決定し、9月22日の定例理事会で承認された。

なお、同要望は従前どおり海運関係事項、国際課税、企業税制に区分のうえ取りまとめた。概要は以下のとおりである。(詳細は【資料】参照)

(1) 海運関係事項 (P. 3～)

平成16年度末をもって適用期限を迎える「船舶等の特別償却制度」については、現行内容での延長について精力的に働きかけを行っていくこととしている。また、本制度はわが国唯一の海運税制であり、安全かつ効率的な輸送サービスに有益であるにもかかわらず、租税特別措置法による2年ごとの税制改正となっており、延長とともに恒久化も併せて要望している。

なお、16年度の税制改正において倉庫・航空業界の特別償却制度が大幅に縮減されるなど、租税特別措置に対する財政当局の廃止／削減要請は相当厳しいことが予想されることから、17年度要望においてはこれまでの対象要件である近代化設備に加え、NOx量削減型主機など環境低負荷設備要件を加えたうえで、延長・恒久化を求めることとしている。

さらに、「トン数標準税制の導入」については、引き続き、別途、国土交通省海事局／当協会との外航海運政策推進検討会議において、海運政策の基本事項と関連付けながら導入に向けての

本格的検討を行なうことを項目として盛り込んでいる。当協会は税制等海運に対する優遇措置を設けている諸外国との国際競争に晒されている現状を訴え、そのために必要な税制上のイコール・フットイングの実現を求めため、トン数標準税制の創設等、海運税制の抜本的改善などの必要性を訴えていくことにしている。

(2) 国際課税 (P. 4～)

「タックスヘイブン対策税制」および「外国税額控除制度」の見直しについては、経済産業省の平成17年度要望に掲げられることとなり、日本貿易会等23団体で構成する国際課税連絡協議会のメンバー団体と連携して改善を求めていくこととしている。

(3) 企業税制 (P. 6～)

「償却制度の改善」、「償却資産(船舶)に係る固定資産税の廃止」、「受取配当金の益金不参入制度の改善」等、当協会要望事項の多くの部分が日本経済団体連合会の17年度要望に取り入れられており、同連合会と連携して実現を求めていく。

当協会は、2004年12月に予定されている政府による税制改正案決定に向け、これら要望の実現を目指し、国会議員をはじめとする関係各方面に強力に要望活動を行なっていくこととしている。

(企画調整部)

【資料】平成17年度税制改正要望

海運関係事項

1. トン数標準税制の導入に向けての本格的検討

欧米諸国では、世界単一の熾烈な国際競争に晒されている外航海運市場において、自国海運による安定した輸送力を確保するため、トン数標準税制（※）をはじめさまざまな助成策を外航海運企業に講じている。

欧州では既に定着し、アメリカ・韓国などでも導入に向け準備が進められているトン数標準税制については、海運の国際標準になりつつある。これら先進諸国の海運企業に伍して、引き続きライフラインとして企業活動や国民生活を支えていくためには、少なくとも税制面でのイコール・フットイングが是非とも必要であり、わが国においてもトン数標準税制導入に向けた本格的な検討を求める。

（※） 制度の概要

トン数標準税制（トンネージタックス）とは、海運業収益に対する課税につき、従来の収益に対する課税に替えて、運航船舶の純トン数に応じたみなし利益に対する外形標準課税である。

導入済の諸国では、海運企業が従来の収益課税方式との間で選択的に採用できることにより、法人税額が大幅に軽減されている。

従来の収益課税方式

$(\text{収益} - \text{費用}) \times \text{法人税率}$

トン数標準税制

- ・海運業部分 = 運航船舶の純トン数 \times 係数 \times 運用日数 (= 海運業みなし利益) \times 法人税率
- ・その他部分 = (収益 - 費用) \times 法人税率 (従来の課税方式と同じ)

2. 船舶等の特別償却制度の延長・恒久化

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、船員教育訓練施設6/100）は、平成17年3月末をもって適用期限が到来するが、これらを延長すること。

わが国の船舶償却制度は、主要海運国の恒久的な償却制度と比較しても大きく見劣りしたものとなっているが、わが国外航海運企業が世界単一市場の中で諸外国の船社と互角の国際競争を行っていくため、また、内航海運・旅客船会社の経営基盤を強化するために、せめて現状の特別償却制度は維持する必要がある。

また、当該制度は、安全かつ効率的な輸送サービスの確保に加え、今回はNOxおよびCO₂の削減や海洋汚染防止等、環境対策に効果的な船舶の導入を促進するため、環境負荷低減に資する機能を有する船舶にその対象を絞ることとしており、地球環境保全にも貢献することとなる。

さらに、船舶の特別償却制度は50年以上にわたり利用され続けており、有用性が充分検証されているにもかかわらず、2年間の延長を繰り返す期限付き措置という不安定な状態に置かれている。かかる実態に鑑み、唯一の海運税制とも言える船舶の特別償却については今回の延長に併せ恒久的な税制とすべきである。

3. とん税、特別とん税の廃止または軽減

外航船舶はとん税、特別とん税の他、船舶固定資産税、入港料等を重複して負担している。入港による応益負担は当然のことであるが、これらの公租公課は諸外国に類例のない重複賦課である。港湾の国

際競争力強化および物流コストの軽減の観点から、本税の廃止または軽減を求める。

4. 港湾施設の特例措置の実施

わが国港湾の国際競争力強化の観点から、荷捌き施設等にかかる以下特例措置の実現を求める。

- (1) スーパー中枢港湾に指定された港湾における次世代高規格コンテナターミナルにおいて民間ターミナルオペレーターが整備する荷捌き施設等（管理棟ならびに荷役機械等）に係る不動産取得税、固定資産税および都市計画税の非課税措置の創設。
- (2) 平成17年3月末をもって期限が到来するPFI法に基づく選定事業としてPFI事業者が整備する公共荷捌き施設等（管理棟ならびにメンテナンスショップ等）に係る不動産取得税の特例措置（課税標準1/2）の延長。

5. 登録免許税の軽減

日本籍船の登録免許税については、一部軽減措置が図られているものの、国際的水準からいって、なお割高なものとなっている。それが、日本籍船の減少要因の一つでもある。

このため、日本籍船の国際競争力向上のため、諸外国に比べ著しく割高な日本籍船の登録免許税の大幅な軽減を強く求める。

6. 内航燃料油に係る特例の創設

内航C重油は、外航のボンド油と比べ、関税および石油石炭税が上乘せされている。一方、農林漁業用の輸入A重油は関税が無税とされ、また、石油石炭税についても、石油精製事業者への還付制度が設けられ、実質的に税負担を免除されている。

内航海運業は国内太宗貨物（主要産業基礎資材）の8割以上のシェア（輸送トン数ベース）を占めるなど、産業活動の円滑化ばかりか国民生活の安定に大きく寄与している。さらに、わが国は京都議定書で約された温室効果ガスの一つであるCO₂の削減など環境負荷低減の見地から現在、国を挙げてモデルシフトを促進している。これらを円滑に進めるためには、内航燃料油について、農林漁業用重油と同等に、輸入重油については無税措置、国産精製油については実質非課税措置（還付制度）の導入が是非とも必要である。

7. 船員の支払給与に係る法人事業税の課税標準の特例措置の創設

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

国 際 課 税

1. タックスヘイブン対策税制の見直し

- (1) 特定外国子会社につき、留保所得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

現在のタックスヘイブン対策税制は欠損金の合算が認められず、留保所得のある子会社のみ日本において課税するという著しく公正さを欠いた税制となっている。法人税法第11条に規定されている実質課税の原則から、実質上親会社と一体である特定外国子会社については、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

現在の制度では過去5年間の欠損金に限り、当期の所得計算上当該欠損金を損金算入できるが、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間を撤廃すること。撤廃を要望するが、それが無理であれば少なくとも繰越期限5年を7年にすべきである。

(3) 軽課税国の判定基準の引下げ

軽課税国の判定基準を、国内の法人実効税率が40%に引き下げられたこと、および諸外国の法人実効税率が引き下げられる傾向にあること等を勧案し、20%以下に引き下げること。

(4) 課税済留保金額の損金算入制限を撤廃すること

現在の税制では配当支払の5事業年度前までの課税済留保金額しか損金算入が認められず、また、損金算入自体も孫会社の支払配当までしか認められていない。5年間の損金算入制限を撤廃し、曾孫会社が二重課税にならないよう孫会社までの制限を撤廃すること。

(5) 控除未済課税済配当の控除（間接受領配当の調整）期間制限を撤廃すること

孫会社から子会社へ配当がある場合、その配当支払日から2年以内に子会社が親会社に配当を行わなければ、孫会社の配当は孫会社の課税対象留保金額から控除されず、二重課税となる。二重課税の排除の観点から、2年間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

現在の制度では、たとえ実態のある会社でも、業種が「船舶の貸付」であれば、軽課税国に存在するだけで特定外国子会社と見なされてしまう。実体のある海外子会社であれば、タックスヘイブン対策税制対象外とすること。

(7) 移転価格税制上定義されている国外関連者から、タックスヘイブン対策税制が適用される特定外国子会社を除外する

移転価格税制上、国内の法人と国外関連者（法人）間との取引価格を通常価格に引き直すため、第三者取引価格の算出が必要とされるが、特定外国子会社は合算課税の対象となっているため、所得の移転とはならず、課税上の弊害はない。従って、移転価格税制上定義されている国外関連者の対象範囲から、タックスヘイブン対策税制が適用される特定外国子会社を除外すること。

2. 外国税額控除制度の見直し

(1) 一括限度方式の堅持

国際的・二重課税の排除方式として外国税額控除を採用しているわが国においては、企業のグローバル化・複雑化に対処するため、また課税ベース、課税および控除のタイミングを判断する際に、各国の制度の相違が存在する以上、それらのミスマッチを緩和するためには、一括限度方式の維持が不可欠である。

(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は繰越か損金算入の選択を認めること

② 控除不能が確定した繰越外国法人税は損金算入を認めること

現在の制度では、外国にて支払った税額の控除限度超過額が恒常的に発生しているが、控除限度額を超過のために控除できない外国税額は損金にも算入できないため、海運会社の海外展開に関わるコストの増加、国際競争力の低下を招いている。国際的・二重課税の排除の観点から、上記の損金

算入制度が必要である。

(3) 控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間を廃止すること

外航海運業では多額の外国税を恒常的に納めており、所得の発生時期と租税の納付時期の差等により、控除されるべきわが国法人税と対応関係にないことから3年間の期限では控除しきれない場合が多い。国際的・二重課税の排除の観点から、控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間制限の撤廃が必要である。

(4) 間接外国税額控除制度の拡大

① 間接税額控除の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

間接外国税額控除の持株所有要件は、現行の制度では25%以上となっているが、多くの先進国では10%以上となっている。国際的・二重課税の排除の観点から、他の先進国に比べて厳しすぎる現行制度を緩和することが必要である。

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

現行の間接外国税額控除は孫会社までしか認められていない。国際的・二重課税の排除の観点から、間接外国税額控除の対象範囲を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

近年、みなし外国税額控除制度の縮減・廃止の方針が打ち出されているが、日本企業が、みなし外国税額控除制度を認めている国との国際競争力の面で劣後するような事態は避けるべきである。

(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

控除対象外国法人税額が多いため、地方税の過年度の控除余裕額を利用する場合に、当期の地方税の法人税割の金額を超えることがあるが、現行制度では、当該控除未済の金額が還付されず、将来3年間控除未済額として繰越される。地方税においても、国税と同様控除未済となった金額については還付制度の導入が是非とも必要である。

企 業 税 制

1. 法人税の実効税率の引き下げ

わが国の法人税率は依然として欧州・アジア各国の水準と乖離しており、企業の競争力を削ぐ要因となっていることから、法人所得課税の実効税率を現状よりも引き下げていくことが必要である。

2. 連結納税制度の改善

(1) グループ内の寄付金の容認

連結納税グループ会社間の寄付金は全額が損金不算入となる。同一法人の事業部門間では問題とならない取引が、子会社化し連結納税制度を選択することで異なる取扱いを受けることは、連結納税グループを単一法人とみなして課税する連結納税の考え方と矛盾するため、グループ内の寄付金は全額損金算入を認めること。

(2) 小規模子会社の交際費損金算入

中小企業において認められていた交際費の損金算入限度額までの損金算入を認めること。

(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所得との相殺

現行の連結納税制度では、連結納税適用以前の子会社欠損金は、適用時にすべて翌期以降への繰越が不可能であり、連結納税制度適用の最大の障壁となって円滑な組織再編に結びつかない。

(4) 連結対象に特定外国子会社（100%）も認める

便宜置籍船会社のように租税回避目的ではない100%支配の特定外国子会社については、外国法人とはいえ親会社と経済的の一体が認められるので、課税対象となる連結グループ全体の所得に加えられべきものであり、連結納税の範囲を拡張することにより、内国法人の企業活動の活性化に資することができる。

3. 償却制度の改善**(1) 税法上100%償却を可能にすること**

多くの先進海運国では償却資産を備忘価額まで、ほぼ100%減価償却することが可能であるが、わが国の法人税法では取得価額の95%までしか減価償却することができない。税制の国際的イコール・フットディングの観点から、備忘価額までの減価償却を可能とする税制改正を求める。

(2) 船舶の耐用年数を短縮（税法上の償却と会計上の償却を分離させることを条件とする）

わが国の減価償却制度は償却資産の税法上の耐用年数が長いことから、諸外国に比べて償却資産を早期に回収することができず、また、わが国税法の確定決算主義により税法上の減価償却が会計上のそれに制約されている。

わが国海運の国際競争力を維持する観点から、税法上の償却と会計上の償却を分離させたうえ、税法における船舶の耐用年数の短縮を求める。

4. 償却資産（船舶）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あり、課税の根拠が不明確である。国際的にみても償却資産に対する課税は極めて異例であり、わが国海運の国際競争力を阻害するものとなっている。

課税が海運業や特定の設備産業に偏重し、課税の中立性にも問題があることから償却資産に対する課税の廃止を求める。

5. 温暖化対策税制の導入は絶対反対である

物流コストの低減に努めている外航および内航海運にとって、温暖化対策税制導入による新たな税負担は大きな打撃を受ける。

特に内航海運は、わが国の基幹的な輸送機関であり、環境負荷が小さくモーダルシフトの牽引車としての役割や、静脈物流の担い手としても期待され、運輸産業全体で懸命に取り組んでいる。こうしたなかで新しい税制が導入された場合には、大きなコストアップ要因となり、モーダルシフトの目標値達成は困難となる等、結果としてCO₂排出量総量の削減にはつながらない可能性が大きい。

6. 欠損金の繰越期間制限の撤廃

日本の税法では、過去7年間の損失に限り、当初の所得計算上損金算入できるが、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間の撤廃が必要である。先進国の例では、米国では20年間の繰越、英国に

至っては永久に繰越が認められている。

7. 欠損金の繰戻還付不適用措置の廃止

法人税法では前事業年度の利益に対して当期の欠損金の繰り戻しを行い、還付を受けることが認められているが、租税法により平成4年以降不適用措置が継続されている。欠損法人の救済措置として不適用措置の廃止が必要である。

8. 受取配当金の益金不算入制度の改善

(1) 特定利子規定の復活

平成14年度税制改正において、受取配当金の益金不算入制度から特定利子規定が廃止されたことにより、運転資金の借入および設備資金の長期借入が多い会社では、受取配当金の大部分が二重課税となってしまう。当該制度は連結納税制度導入による税収減の補完として平成14年度税制改正にて廃止されたが、論拠のない増税策であり、受容できない。

(2) 特定株式以外の株式等に係る受取配当の益金不算入割合の引上げ

既に課税済みである株式の受取配当に対する課税は二重課税であり、現行の益金不算入割合（50%）を引き上げる（もしくは全額益金不算入とする）ことが必要である。

当該制度は連結納税制度導入による税収減の補完として平成14年度税制改正にて変更（従来は益金不算入割合が80%）されたが、(1)と同様、論拠のない増税策であり受容できるものではない。

9. 企業年金積立金に対する特別法人税の廃止

企業年金積立金に対する特別法人税は、平成11年度から時限的（平成17年3月末まで）に運用が凍結されているが、当該特別法人税はそもそも「拠出時・運用時非課税」、「給付時課税」の原則に反すること、また、国際的にも類例を見ない運用時の課税であることなどから廃止すべきである。

10. 退職給与引当金制度の復活

退職給与引当金は、連結納税制度導入による税収減の補完として平成14年度税制改正にて廃止されたが、当該制度は固定費の平準化に欠かすことのできないものであり、復活させることが必要である。

11. 事前確認制度の導入

納税者の権利保護の明確化に資するため、事前確認制度を導入すること。

12. 交際費の損金算入

企業の積極的な活動を支援するため、営業活動を行うにあたって必要と認められる一定の支出に関し、損金算入は認められるべきである。

13. 減価償却費、各種引当金・準備金、圧縮記帳積立金等の各種項目における税法での損金経理・利益処分経理要件の撤廃

会計と税務が分離していく流れの中で、会計で処理したものしか認められないとする損金経理要件・利益処分経理要件は不合理であり、撤廃すべきである。

以上



●国際会議レポート●

1 ILO 海事統合条約推奨草案を審議 —ILO 予備技術海事会議報告—

ILO予備技術海事会議はジュネーブのILO（国際労働機関）本部および国連欧州本部において2004年9月13日（月）から9月24日（金）にかけて、88ヶ国の政労使551人が参加し開催された。わが国からは国土交通省、全日本海員組合、国際船員労務協会、日本内航海運組合総連合会および当協会が参加した。

ILOではこれまで、31の海事条約と1議定書、条約に付随する23の勧告を採択しているが、条約を批准する国が少ない等、ILO条約の多くは国際的な実効を伴っていないのが現状である。こうした状況下、2001年1月に第29回合同海事委員会において未発効の条約を除く30の議定書および23勧告を統合した1つの条約・勧告をつくり批准の拡大と実効のあるものにするための決議案が採択され、以来、政労使の三者で構成する各作業委員会であるハイレベル三者ワーキンググループ（4回）、役員会合（5回）、サブワーキンググループ（2回）、社会保障に関するワーキンググループ（1回）が開催され、海事統合条約草案の策定作業が進められてきた。

今回の予備技術海事会議は、ILOの一般総会における、2回討議手続きの第1次討議にあたり、予備的審議を行うもので、2006年に予定されている海事総会で第2次討議を行い、条約を採択するもの

である。なお、今回の会議では国土交通省海事局の寺西船員労働環境課長が副議長職を務められた。

1. 海事統合条約の推奨草案

今回の討議に使用された推奨草案（本文112頁・注釈53頁）は、総則規定（Article）、規則（Regulation）、詳細要件（Code Part A）、勧告要件（Code Part B）から構成される。

推奨草案は、これまでに合意が得られていない部分および審議がなされていない部分を括弧付で記載し、これらを第1ステップとして審議し、これまでに審議が一応終了した括弧付以外のもの、所謂クリーンテキストを第2ステップとして審議がなされる予定であった。しかしながら、時間的な制約から第1ステップの一部さえも審議未了で残ったため、第2ステップは政労使からの修正提案を受け付けるのみで審議には至らなかった。

2. 予備海事技術会議の構成

実質的な条約案の審議を行うため3つの技術委員会が設置され、各国政労使は分担してこの技術委員会の審議に参加した。その内訳は以下の通り。
第1技術委員会：総則規定、第5章（遵守および執行）

第2技術委員会：第1章（船員の最小要件）、第2章（雇用条件）、第3章（居住設備／福利施設／食糧／賄）

第3技術委員会：第4章（健康／福祉／医療／社会保障）

また、会議の開始時と終了時には全体会議が開催された。

3. 主な審議内容

(1) 総則規定

① 条約の適用対象船型（トン数制限）

小型船について適用除外を、船主側はこれまでの話し合いから500GT以下と主張するも、船員側は基本的権利と保護は全ての船員に例外なく保障されるべきと主張した。

一方政府側は500GT以下の除外を設けるべきとする日本、韓国、中国を含めたアジア諸国と、制限を設ける必要はないとするEU諸国とに意見が分かれ、合意には至らなかった。

② 内航船への適用問題（内航船）

政府により内航船への適用を除外することができるものと規定したもので、船主側は本項の残置を主張するが、船員側は船型による除外と同様、就航形態により差異を設ける根拠がないとの主張を繰り返し意見が対立し、合意に至らなかった。

③ 基本的権利

労働者一般の基本的権利（強制労働の禁止、児童労働の禁止、結社の自由、差別の禁止）について規定すべきとする船員側の意向が反映され条約等に盛り込まれたが、条約による義務化を強く懸念する政府の意見もあり、新たなテキストが起案された。

船主側、船員側共この新たな提案に同意するも政府側の意見はまともならず、船員側の提案により16日休の第1技術委員会は中止され、政府側の意見調整に費やされた。修正案に関するリーガルアドバイザーの見解が求められた結果、政府は海事統合条約批准の際、これら基本的権利に関する条約を批准する義務はないが尊重しなければならないとの見解が示されたことで、政府側はこの提案を受け入れることで結論を得て委員会は再開された。

(2) 第1章 船員の最小要件

① 有能船員（Able seaman）に関する規定

船員の訓練および資格を規定するもので、

有能船員の証明に関する条約（74号条約）がもととなっている。

船舶職員等の資格はIMO（国際海事機関）のSTCW条約（船員の訓練および資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）に規定されており、有能船員についてもIMOで取り扱う旨の回答が得られていた。

技術委員会では船主側の提案によりIMO/ILO Training Committeeで検討することとされ、有能船員に関する規定および勧告はILO条約から削除されSTCW条約の中で取り扱われることとされた。

② 適正な募集および職業紹介の確保

船員配乗を扱う代理店業務（Recruitment and Placement Service）が適正に実施されるよう不当な行為を行う代理店を排除することを目的としている。政府側からは旗国としては国外の代理店まで管理できないと指摘する意見も出された。これには政労使によるワーキンググループが設置され、船主に対し条約を批准していない国の船員を雇用する場合に、旗国は船員配乗の代理店業務が本条約の要件を満足していることを確保させるとの内容で合意された。

(3) 第2章 雇用条件

① 船機長の労働時間（Reg. 2.3.3.）

船員の労働時間は1日につき最大14時間、1週間につき72時間、または休息時間は1日につき最小10時間、1週間につき77時間と180号条約にて定められているが、船長、機関長を労働時間規制の対象とするかどうか争点となった。

船員側は近年、船長、機関長の労働負荷が増大していることを指摘し、他の船員と同様に労働時間を一律に規制すべきであると主張した。船主側は当直に従事しない船長は最小の休息時間から除外する妥協案を提案した。一方政府側は海難事故の背景には船員の疲労も関係していると指摘し、船長、機関長に対しても労働時間規制を適用すべきとする意見と、船内の最高責任者であり代人のいない船長にフレキシビリティを設けるべきとする意見に分かれたため、政府グループの意見を挙手により求めたところ、25対8の大差で、船長、機関長も他の船員と同様に労働時間規制の対象とする意見が上回った。

船主側は、STCW 条約の当直基準における
 休憩時間確保に関する規定を引用し、船長を
 労働時間規制から除外する修正提案を提出し
 ている。(未審議)

② 配乗基準の設置

乗組員の配乗基準を定めるもので、船主側
 は既に船舶の安全を確保するための最小安全
 配員証書が SOLAS 条約 (海上人命安全条約)
 で規定されており重複すると主張し、船員側
 は船員の decent work※1 の確保の為に作業
 量や労働時間を配慮した基準が必要と主張し
 た。

政府側はこの規定について異存がないこと
 から残置されたが、この規定が SOLAS 条約と
 の関係でどのように取り扱われることとなる
 のか問題が残る。

(4) 第 3 章 居住設備/福利施設/食糧/賄

① 居住設備

居住設備の天井の高さ、寝室の広さ等につ
 いては、政労使によるワーキンググループが
 設置され新たな数値が検討され、技術委員会
 で承認された。

また、今次会合における推奨草案では勧告
 規定に整理されていた寝室の広さ、船長、機
 関長、および一等航海士の day room の設置、
 寝室のロッカー容積などが、勧告のままでは
 世界的な同一基準の達成にならないとの労働
 側の主張により、強制規定に移行することが

合意された。なお、これらの設備に関する規
 定は条約発効後に建造される船舶から適用さ
 れることとなる。(祖父条項の適用)

(5) 第 4 章 健康/福祉/医療/社会保障

① 船主責任

船員の乗船中の病気、怪我、死亡につい
 ての船主責任を規定したもので、今回の技術委
 員会で、船員が契約の下における乗下船の旅
 行期間中も含まれることが合意された。

また、傷病で下船した者に対して船主から
 支払われる保障額の算定期間は、発病後16週
 間を下まわらないことで合意された。

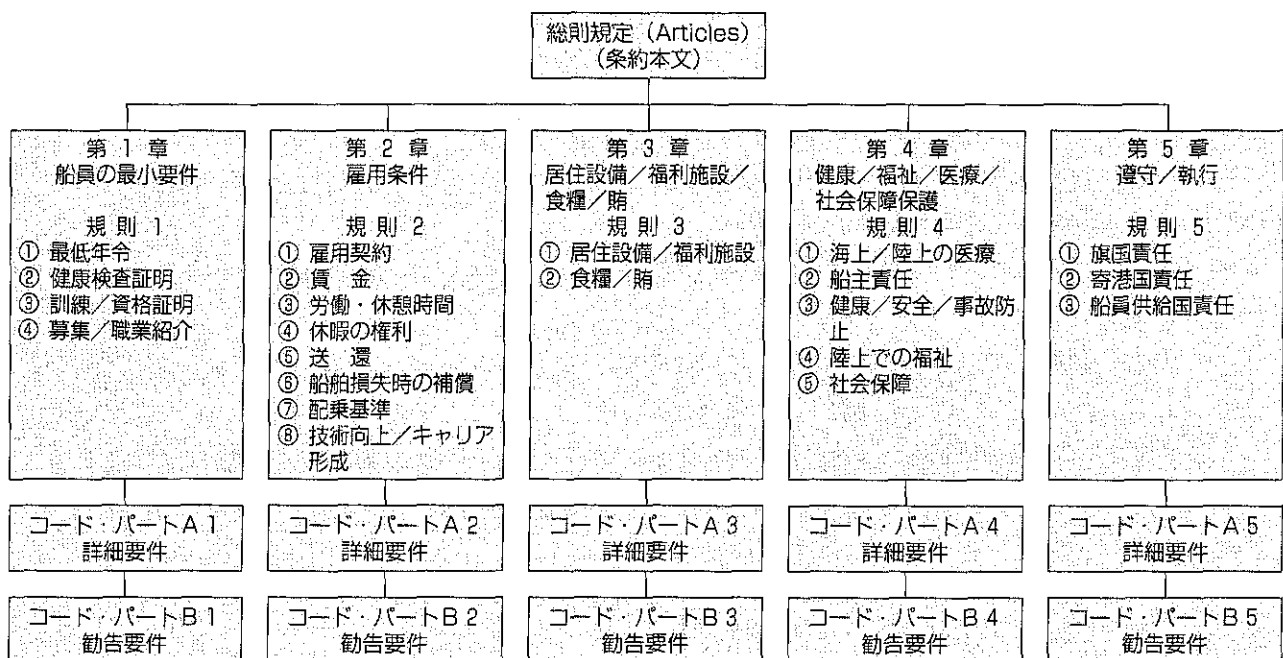
② 健康、安全および事故防止

船員の安全衛生について規定したもので、
 準備された条文には、これらの確保に関する
 management system の導入が規定されてい
 たが、既に ISM コード※2 で安全衛生に関する
 システムが確立されているとの船主側意見に
 より削除され、代わりに国際機関や、その他
 の海事機関が策定したガイドラインを考慮す
 るとの案に改められた。

③ 社会保障

第 3 技術委員会における最大の問題であり、
 船主側は船員の居住国責任の明確化を主張し、
 船員側は居住国に責任があることは認めつつ
 も、国連海洋法条約 (第94条) のポリシーに
 基づき旗国にも相当の責任があることを認め
 るべきであると主張した。

ILO 統合海事条約の構成



政府の多くは旗国の責任は極めて限定的であるとの見解であり、審議の結果、草案通り政府は9種の社会保障（療養の給付、疾病手当、失業保険、老齢年金、職務上の傷病手当、家族手当、出産手当金、障害手当金、遺族手当金）のうち3種以上を確保するとの原案で合意された。

また、政府は自国船で働く船員は全て同一の社会保障を確保すべきとの勧告規定があるが、船主側にとって混乗船が一般化した現在、到底受け入れられない内容であり削除を要求した。これに対して船員側は強制規定化を要求し、政府側は船主側の意見を支持する意見が多くあるものの意見が分かれ、合意には至らなかった。

(6) 第5章（遵守および執行）

① 旗国による本条約の適合に関する検査

旗国による検査で条約の規定する内容に不適合が存在した場合、出港までの間に是正措置を要求すること等が規定されている。

船主側は是正措置の要求の対象を、船員の安全および健康または保安において危険を構

成する事項のみに限定すべしと主張するが、船員側はこれに加えて“船員の権利”を含めることを主張した。他方、政府側は慎重に対応すべきとの意見があったものの、多くの政府は船員側を支持した。その結果“船員の権利”が侵害されていれば、旗国の検査において是正措置が要求できることとなる。

② 寄港国検査による本条約の適合に関する検査

寄港国の検査における内容を規定したもので、これも旗国の検査同様、船員側は“船員の権利”を含めるべきと主張し船主側と対立した。政府側の多くは船主側を支持したものの合意には至らなかった。

4. 今後の予定

今回審議未了となった括弧付条文の審議とクリーンテキストに対する修正案の整理および審議を行うため2005年前半に政労使三者構成の作業部会を設置して検討すべきことが決議された。

条約採択の為の海事総会（第95回総会）は当初の予定では2005年秋とされていたが2005年度の予算では確保されていないことから、早くても2006年

出席者

〈政府〉

寺西 達弥	国土交通省海事局船員労働環境課長
野川 忍	東京学芸大学教授
岡野 良成	独立行政法人航海訓練所航海科長
高橋 一郎	在ジュネーブ国際機関日本政府代表部参事官
林 雅彦	在ジュネーブ国際機関日本政府代表部参事官
吉田 晶子	国土交通省海事局船員政策課国際企画室長
前田 良平	国土交通省海事局船員労働環境課国際監査係長
岡田 洋平	国土交通省海事局船員労働環境課法規係

〈船員〉

三尾 勝	全日本海員組合政策教宣局教宣部長
飯嶋 雄二	全日本海員組合欧州事務所長
池田 秀男	全日本海員組合国際船員業務センター事務局長

〈船主〉

萬治 隆生	日本船主協会労政委員
増田 恵	日本船主協会欧州地区事務所長
赤塚 宏一	日本船主協会 ILO 問題アドバイザー
辻本 泰久	日本船主協会船員問題アドバイザー
羽山 憲夫	日本内航海運組合総連合会船員政策委員会委員
土肥 祥子	国際船員労務協会駐英国代表
William C. McKnight	日本船主協会欧州地区事務所員
松浦 寛	日本船主協会船員対策室課長代理

前半の開催となる見込みである。

本条約は海事労働において“Level Playing Field”をもたらしものとして認識されているが、幅広い国が批准できる内容としたい船主側、船員の“権利の章典”と位置付け船員の decent work の確保を目指す船員側、更に政府側も、海運先進国、発展途上国、船主国、船員居住国と異なる立場による意見の相違から審議が滞る事態も見られた。

今回の会議では適用対象船型といった条約の基本的事項においてさえ合意が得られなかった部分もあり、今後の作業部会の検討結果や海事総会の審議で更なる草案の修正が加えられることになることが予想されるので、草案内容については最後まで予断を許さない。当協会は引き続き ILO 事務局および ISF その他関係労使団体の動向に注意を払い船主意見の反映に務める所存である。

(船員対策室)

2 BC コードの見直し案について検討

—IMO 第9回危険物、固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC9)の様様—

国際海事機関 (IMO) の第9回危険物、固体貨物およびコンテナ小委員会 (DSC9) が9月27日より10月1日まで、ロンドンのIMO本部において開催された。主要議題は固体ばら積み貨物の安全実施規則 (BC コード) の見直しおよび強制化、海洋汚染物質の積載要件等についてであった。

同会合における審議の概要は次のとおりである。

1. 固体ばら積み貨物の安全実施規則(BCコード)の見直し

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

(1) BC コードの強制化

現在、同コードの規定に従うか否かは本船の判断に委ねられている。

本小委員会では、これまでも継続的に同コードの運送要件に関する記載内容の見直しを検討してきたが、2003年5月に開催されたIMO 第78回海上安全委員会 (MSC78) において、バルクキャリアの安全性を高める目的で同コードのす

※1 decent work: 1999年、ILO の事務局長に就任したチリ出身のファン・ソマビア氏がILO 活動の目標として掲げたもので、「権利が保護され、十分な収入を生み、適切な社会的保護が供与される生産的な仕事」と意味する。

※2 ISM コード: 人的ミスによる事故を未然に防ぐため、ソフト面での安全対策を充実・強化することを目的として、1993年11月に SOLAS 条約 (海上人命安全条約) 第IX章として採択された。船主または船舶の安全に関して責任を有する者 (「会社」= 船舶管理会社等) に対し、安全管理システム (SMS) の確立、陸上安全管理担当者の選定、安全運航マニュアルの作成、緊急時の対応措置、船舶および装置の維持・管理などを義務づけ、これを船舶の旗国政府が審査し、審査に合格した会社および船舶には適合証書が発給される。1998年7月以降、順次この証書の備え付けが義務付けられ、2002年7月1日より国際航海に従事する総トン数500トン以上の全ての船舶に適用された。

べて、またはその一部を強制化することが決定し、前回 DSC 8 から検討が開始された。

MSC78の決定を受け、IMO 事務局より、来年開催される DSC10に向けて強制化のための BC コード改正案を作成するとして作業計画案が提案された。これに対してわが国は、この計画案が拙速であり、十分な検討期間を取るよう事務局案とは異なるスケジュール案を提出した。

会合では、わが国提案が支持を集め、強制化の発効日を2011年とする仮のスケジュール案が合意された。また、DSC10に向けて、特に強制化すべき部分について提案を行うよう各国に要請がなされた。

(2) BC コードの見直し

今次会合では、BCコードの見直し案の最終化を図るべく審議が行われた。

カナダおよびスウェーデンより、BCコード案にある“Wood Pulp Pellets” (BC No. 080) は正式な名称ではないことから“Wood Pellets”に修正するよう求める提案がなされた。また、現在 Woodchips (BC No. 075) の輸送は、その水分値が15%以上であれば固定式消化設備が無い船舶でも輸送できることとされているが、同提案の中ではその水分値の条件変更についても言及されている。この提案が認められた場合、多くの

チップ船を運航する邦船社に大きな影響を与えることが懸念されることから、わが国より、固定式消化設備を免除できる Woodchips の水分値を変更する必要は無い旨を提案した。

審議の結果、わが国の提案が受け入れられるとともに、Wood Pulp Pellets も BC コードから削除しないこととなり、Wood Pellets は新規貨物として追加することとなった。

また、わが国より、BC コード案に安全性と関係が無い要件が含まれていることや表現が統一されていないことをはじめ、同コード案に残された問題点を指摘した。

審議の結果、ワーキング・グループで修正を加えた同コード案について、わが国が再度内容を確認した上で DSC10 に提案することとなった。

2. 海洋汚染物質の積載場所の制限

海洋汚染物質を収納したコンテナの落下事故を受け、ドイツより、海洋汚染物質を甲板上に積載する場合の積載場所の制限（これら物質を積載する場合は、船側から2.4mおよび船首から24m内側に積載）について提案が行われた。これに対してわが国より、Cargo Securing Manual に従って適切な積み付けおよび固縛を行えば、コンテナの落下は防止できるとの発言を行った。

審議の結果、ドイツ提案については、その趣旨には理解が示されたものの、2.4mおよび24mという数値には疑問があることから、次回 DSC10 において、ドイツがより詳細な提案を行うこととなった。

(海務部)

内外情報

1 海運関係分野の更なる規制改革を要望 —16年6月集中受付月間の結果—

当協会は、政府が16年度6月に実施した規制改革集中受付月間において、昨年度までの要望事項の進捗状況および会員への意見照会の結果等を踏まえ、10項目からなる要望を「内閣府規制改革・民間開放推進室（以下、規制改革推進室）」に提出した（本誌2004年7月号P.7参照）。

今集中受付月間では6月末の要望受付締め切りまでに、当協会を含む138の要望主体から487項目の要望が提出された。

規制改革推進室は、直ちに関係省庁に対してこれら要望についての検討を要請し、各省庁から回答が提出された後に各要望主体に改めて意見を聴取し、それを踏まえ各省庁に再検討要請を行った。各省庁からの再回答が提出された後も回答の内容によって引き続き各省庁と折衝。そして、9月10日開催の「規制改革・民間開放推進本部（本部長：小泉総理）」において、「規制改革・民間開放集中受付月間において提出された全国規模の規制改

革・民間開放要望への対応方針」として、今集中受付月間において実現する29項目の規制改革等が決定された。このほか3ヵ年計画において記載されているなど既に検討の方向性が明示されている或いは現行制度にて対応可能な事項等は128項目であった。

当協会要望10項目のうち「ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長」については、所管の厚生労働省より「検疫港に入港する船舶について、各国政府機関により国際保健規則に準じて延長を認められたねずみ族駆除施行（免除）証明書の受入れを、平成16年度内の実施を目途に認める。」旨の回答が得られ、当方要望が実現した。その他要望の結果は【資料1 P.15~20】の通りである。

なお、集中受付月間における検討状況については、以下ホームページにて公開されている。

<http://www8.cao.go.jp/kisei/minkan/index.html>
(企画調整部)

2 国土交通省の最終回答公表される —当協会の「第二船籍制度創設」に関する特区提案への回答について—

当協会は、平成16年6月30日、「第二船籍制度の創設」について、愛媛県今治市と共同で第5次構

造改革特区提案を行った。（本誌2004年8月号P.5参照）

【資料1】 規制改革集中受付月間（2004年6月）への当協会要望の結果

2004年9月 日本船主協会

【措置の分類】

a：全国規模で対応
 (要望内容について、全国規模での対応を図ることとしており、遅くとも平成17年度中に実施するものであって、対応策が明確であるもの)

b：全国規模で検討
 (要望内容について、
 ・実施を前提に既に検討に着手しているものの、①対応策が不明確であるもの、②実施時期が不明確、若しくは平成18年度以降のもの
 ・現在検討は行っていないものの、①今後検討を予定されているもの、②今後検討に値すると考えるもの)

c：全国規模で対応不可
 (要望内容について、全国規模での対応不可能であるもの)

d：現行制度下で対応可能
 (要望内容について、現行の規定により対応可能であるもの)

e：事実誤認
 (要望内容について、規制自体が存在しないなど事実誤認のもの)

f：税の減免等に関するもの
 (要望内容について、税の減免、補助金等、従来型の財政措置に関するもの等)

【措置の内容】

I 法律上の手当てを必要とするもの

II 政令上の手当てを必要とするもの

III 省令・告示上の手当てを必要とするもの

IV 訓令又は通達の手当てを必要とするもの

番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	制度の所管官庁	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)……所轄官庁の回答	規制改革・民間開放推進室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)……所轄官庁の再回答
1	港湾関係諸税ならびに諸料金の適正化	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、公共岸壁使用料等)の徴収の目的ならびに考え方を明確にした上で、諸外国と同等となるよう制度を適正化すること。	財務省	f		税制改正要望であり、規制緩和にはあたらない。	再検討要請出されず。			
			総務省	f	I	単に税の減免や特例措置を求めるものである。				
			国土交通省等	d		制度の現状にも記述している通り、現行の制度により対応可能となっている。				
2	外貿埠頭公社の埠頭等賃料の適正化	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。	国土交通省	e		公社埠頭の賃付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃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賃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、原価を上回る賃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、国は岸壁等賃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賃付料については、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、公社埠頭の賃付料の低減に寄与しているところである。	貴省回答は昨年11月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答と同様であるが、その後引き続き要望もあることから、見直しの可否について再検討され、示されたい。	e		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、公社埠頭の賃付料の低減に寄与しているところである。なお、公社が原価を大きく下回る岸壁等賃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。一方、原価を上回る賃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、国は岸壁等賃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賃付料については、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。

番号	要望事項 (事項名)	具 体 的 期 望 内 容	制度の 所管官庁	措置の 分類	措置 の内 容	措置の概要(対応策)……所轄官庁の回答	規制改革・民間開放推進室 からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内 容	措置の概要(対応策)……所轄官庁の再回答
3	港湾・輸 入手続 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、さらに省庁間 に共通する項目の標 準化、統一化できる ものを抽出した上で 、申請手続を徹底的 に削減・簡素化する よう要望する。	国土交通省	b		1. 手続の見直しについては、規制改革・民間開放推進3か年 計画において、シングルウィンドウ化の成果と問題点を踏ま え、申請手続や申請書類の徹底した省略、簡素化を図り、速 やかにワンストップサービスの一層の推進を図ることとして おり、関係者の意見をふまえて、業務・システムの最適化計 画を平成17年度末までのできる限り早期に策定するよう、関 係府省と検討を進めているところである。 2. また、手続の簡素化、国際標準への準拠の一環として、外 国船舶の出入港に関する手続や必要書類の簡易化を図るこ とを内容とする「国際海運の簡易化に関する条約(仮称)(FAL 条約)」の平成16年度中の批准に向け関係省庁は一体となって 取り組んでいるところである。	業務・システムの最適化計画の策定を平 成16年度までに実施することの可否に ついて改めて検討され、実施時期を明確化 されたい。16年度中に策定困難とされる 理由あらば具体的に示されたい。	b		輸出入及び港湾・空港手続関係業務の最適化計画については、 平成16年度に税関システム等のレガシーシステム刷新可能性調 査の結果と連動した形で、適宜パブリックコメント等を通じて 利用者の意見を聴取しつつ、平成16年度中に見直し方針を策定 し、平成17年度末までのできる限り早期に最適化計画を策定す るという工程で、関係府省と連携して検討作業を進めていると ころである。作業工程を考慮すると、平成16年度中に最適化計 画を策定することは困難であるが、平成17年度末までのできる 限り早期に策定すべく努力したい。
			法務省	b	Ⅲ			b	Ⅲ	輸出入及び港湾・空港関係業務等の最適化計画等の策定につ いては、平成15年7月に策定された「電子政府構築計画」にお いて、先ず、レガシーシステムに係る刷新可能性調査を実施し、 次に最適化に係る見直し方針を策定した後に、平成17年度末 までのできる限り早期に最適化計画を策定するとの実施スケジ ュールが定められている。 これらの検討にあたっては、最適化に係る見直し方針及び最適 化計画について、刷新可能性調査の調査結果に基づきシステム 全体のあり方や業務のあり方を含めて検討し、また、関係府省 と意見調整及びパブリックコメント等を通じて利用者等の意見 を十分に踏まえつつ検討し、策定する必要があることから、輸 出入及び港湾・空港関係手続に係る最適化計画の策定を平成16 年度中に実施することは困難であり、平成17年度にならざるを 得ないが、平成17年度末までのできる限り早期に策定すべく努力 したい。
			財務省	b	I			b	I	輸出入及び港湾・空港関係業務等の最適化計画等の策定につ いては、平成15年7月に策定された「電子政府構築計画」にお いて、先ず、平成16年度に税関システム等のレガシーシステム に係る刷新可能性調査を実施し、次に最適化に係る見直し方針 を策定した後に、平成17年度末までのできる限り早期に最適化計 画を策定するとの実施スケジュールが定められている。これら の検討にあたっては、
			厚生労働省	b	I			b	I	① 税関システムの刷新可能性調査は、外部専門家に委託して 調査を行っており、NACCSについては、官民業務の分離や 海上システムと航空システムとの統合の可能性についても検 討しているため、調査内容が多岐にわたり、調査結果の取り まとめは平成16年度になること、 ② 最適化に係る見直し方針及び最適化計画については、刷新 可能性調査の調査結果に基づきシステム全体のあり方や業務 のあり方を含めて検討し、また、関係府省と意見調整及びパ ブリックコメント等を通じて利用者等の意見を十分に踏まえ つつ検討し、策定する必要があることから、輸出入及び港湾 ・空港関係手続に係る最適化計画の策定を平成16年度中に実 施することは困難であり、平成17年度にならざるを得ない が、平成17年度末までのできる限り早期に策定すべく努力し たい。
			農林水産省	b				b		

番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	制度の 所管官庁	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)……所轄官庁の回答	規制改革・民間開放推進室 からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)……所轄官庁の再回答
4	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。	法務省	c		乗員上陸許可の目的からしても、現行を上回る期間、上陸を認める必要性はないものと考えられる。 なお、人道上必要と思われる場合等については柔軟に対応しているところである。	本規制により、外国人乗組員の人道上の配慮に欠ける恐れや、十分なサービス提供の機会が損なわれること、当該船の運行計画策定に支障が生じること等の問題が生じているとの指摘がある。これらの観点も踏まえ、再度検討されたい。	c		人道上必要と思われる場合等については柔軟に対応しているところである。 なお、外航客船であれば長期にわたり本邦内を就航することは想定されず、乗員上陸許可の日数により運行計画策定に支障が生じることは想定されない。
5	日本籍船でのカジノの自由化	日本籍船では現行刑法が適用されるため、公海上で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。	法務省 警察庁	c		C：全国規模で対応不可。刑法第185条及び第186条は、社会の風俗を害する行為として規定されているところ、刑罰法規の基本法である刑法を改正して、カジノのみを刑法第185条及び第186条の構成要件から外することはできない。いずれかの省庁において、カジノを法制化する法律を立案することとなれば、その内容について、法務省が個別に、当該省庁との協議に応じる用意はある。	再検討要請出されず。			
6	船舶の建造許可に当たっての簡素化	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。	国土交通省	b	I	商業的造船業における正常な競争条件に関する協定の発効後、可及的速やか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。	平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	b	I	16年度中に商業的造船業における正常な競争条件に関する協定が発効した場合、可及的速やか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。
7	ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長	国際条約(International Health Regulation)では標記証書の有効期間を6カ月とし、さらに1カ月延長の採用を各国政府の裁量に委ねている。わが国では当該1カ月延長を認めておらず、外国政府の発給した1カ月延長の証書も認めていない。当該証書は国際条約に基づき締約政府が発給するものであり、有効性を認めるべきである。	厚生労働省	a	IV I	検疫港に入港する船舶については、国際保健規則に準じて延長された、ねずみ族駆除施行(免除)証明書の受け入れ等を認める方向で検討する。 なお、検疫法第21条に基づき検疫港以外に入港する船舶、並びに、検疫を実施した際にねずみ族の駆除が十分に行われていないと認められた船舶の取扱いについては、平成17年度に予定されている国際保健規則の改正にあわせ検討する。	検疫港に入港する船舶に関する措置について、当該措置を講ずる具体的な時期及び内容等を示されたい。また、平成17年度に予定する国際保健規則の改正にあわせて検討するとしている検疫港以外に入港する船舶等に関する措置の具体的な検討内容等について示されたい。	b	IV I	検疫港に入港する船舶については、各国政府機関により国際保健規則に準じて延長を認められたねずみ族駆除施行(免除)証明書の受け入れを認め、平成16年度内の実施を別途に無線検疫により検疫手続が行えるように検討する。 なお、国際保健規則については現在WHOにより改正が検討されており、その内容については未だ確定されていないが、証明書の取扱いについては国際保健規則に準ずるよう検討を行う。

番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	制度の所管官庁	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)……所轄官庁の回答	規制改革・民間開放推進室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)……所轄官庁の再回答
8			経済産業省	c		<p>としては、平成10年12月14日付、加藤修一参議院議員の質問趣意書に対し、平成11年1月22日答弁書において「アスベスト又はPCBを含む物質又は物体は、バーゼル条約の規制対象となる「有害廃棄物」に該当するものである。一般に、アスベスト又はPCBを含む備品が存在する船舶が、解撤を目的として国境を越える移動がなされる場合で、当該備品の処分をも目的の一つとしている場合には、バーゼル条約の規定に従って、輸入国である締約国に対し、当該移動の計画を通告し、その同意を得る等、手続きをとる必要があると考える。」と内閣として回答している。</p> <p>従って、現にアスベスト又はPCB等バーゼル条約附属書IかつIIIに該当する物質を含む船舶が、解撤を目的として国境を越える移動がなされるのに際し、本要望は、条約で定められた手続きを行わないことに通じ、法制上適当でないと考ええる。</p> <p>そもそもバーゼル法は輸出禁止を取り決めているものではなく、バーゼル法第2条第1項に規定する特定有害廃棄物等に該当することとなった船舶であっても、バーゼル法第4条第1項の規定により外国為替及び外国貿易法第48条第3項の規定による輸出の承認を受けることにより、輸出は十分可能となることから、「大型船舶の解撤が閉ざされることを意味する」とはならないと考ええる。</p> <p>バーゼル法で規制対象となる船舶の解撤目的の輸出にあっては、バーゼル法の手続きを経て適正に行われるようお願いする。</p>	<p>れを見守りつつ対応のタイミングを図っているが、平成11年5月、わが国は十分に関係者の意見も聞き適用の判断を行い、実質的に日本籍解撤船の輸出が不可能となる通達を発出した。本通達は、日本籍船につきまとうハンディキャップとして、日本籍船減少の理由のひとつとなっている。従って、日本籍船の円滑な解撤を確保し、より環境に優しい船舶への代替を促進するために同通達の廃止を求める。」</p>	c	<p>他国に輸出される場合、当該物質の適正な処理の実施が困難となることは明白であり、輸入国における環境汚染を引き起こしかねない。そのためバーゼル条約でも廃棄物の名称や重量等の情報を関係国に提供することを義務付けているところであり、船内の危険物質の種類・分量を全て把握することが困難、という理由で、バーゼル法等の手続きを行わずに輸出することは、人の健康の保護及び生活環境の保全に資することを目的とし、特定有害廃棄物等の国内処理の原則を掲げるバーゼル法やバーゼル条約の趣旨に合致しない。</p> <p>また、これまでのバーゼル条約締約国会議においては、解撤船舶の取扱いについてIMO、ILOを交えた議論が行われているが、今のところ結論は見えていない状況であり、現行のバーゼル条約及びバーゼル法で解釈し得る措置を行うことが必要と見られる。</p> <p>バーゼル条約は、有害物質の除去を義務付けているものではない。また、バーゼル法で規制対象となる船舶について、解撤目的の輸出が不可能なのではなく、バーゼル法の手続きを経れば可能であることから、同法に基づく手続きを踏まれるようお願いする。</p>	
9	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。また、国土交通省では、平成16年度中に安全確保、環境保全、技術進歩の面から有効期間の延長を判断する調査を実施することとなっているが、これを早急に取りまとめ、その結果に基づき所要の措置を講じられたい。	国土交通省	b	I	<p>車検有効期間については、安全で環境等の調和のとれた車社会の実現を目指すという車検・点検整備制度本来の目的を念頭に置き、必要なデータ等を収集の上、安全確保、環境保全、技術進歩の面から有効期間の延長を判断するための調査を平成16年度中にとりまとめ、その結果に基づき速やかに所要の措置を講ずることとしている。</p>	<p>今年度中にとりまとめるとあるが、実施困難とされる理由があれば具体的に示された上で、実施時期についても具体的に示されたい。</p>	b	I	<p>車検有効期間延長を判断するための調査を平成16年度中にとりまとめべく行っているところであり、現時点で措置内容及び時期等について具体的にお示しすることは困難である。</p>
10	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一方、その車庫はほとんど利用されておらず、現在の規	国土交通省	c		<p>船内及び港頭地区の駐車場にあるシャーシの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者の内航輸送の利用状況等により変動するものであり、その数をあらかじめ特定することはきわめて困難であるため、その数を見込んで車庫1か所あたり複数のシャーシの使用を認めることはできない。</p> <p>仮に、船内及び港頭地区の駐車場にあるシャーシの数を特定することができたとしても、車庫1か所あたり複数のシャーシの</p>	<p>同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーシの複数登録の場合で、地方公共団体が臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供するなど、責任を持って非常事態に対応することで、シャーシの適正保管・管理ができる場合は、認めてもよいのではないかと見直しの可否につい</p>	c		<p>1. お示しの措置の内容は必ずしも明らかではなく、地方公共団体が臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供する担保措置の具体的な内容及び実効性が不明であるとともに、一台当たりの駐車スペースに何台程度の複数登録を可能とするかという問題もある。また、地方公共団体が担保措置を責任を持って確実に講ずることにより、トラック事業者の営業所ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようなシステ</p>

その後、特区推進室を介して数回の検討要請を行ってきたが、国土交通省は特区対応不可とする立場を変更せず、9月10日に以下の通り最終回答が公表された。これによって今次の特区提案は終

了し、第二船籍問題は、当面国交省との「外航海運政策推進検討会議」で議論されることとなった。
(企画調整部)

—第5次特区提案における国土交通省最終回答(9月10日)—

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。外航海運政策推進検討会議においては、まず、船主協会との間で論点の整理を行い、その後、論点を踏まえて、議論を深める予定としている。当方としては、本件の重要性に鑑み、きめ細かい論点整理を行うべく、第二船籍制度に関する日本船主協会等の要望について、①実現した場合、しなかった場合の邦船社の経営改善等に与える具体的影響や、②実現した場合の国民経済的な効果、フラッグバックの確保、③日本人船員の海技・ノウハウの伝承や雇用確保についてどのように考えているのか等の論点を提示しているところ。

3

EUにおける船社間協定に関する船社側の新提案公表

—共同運賃設定機能の維持は盛り込まれず—

EUでは、2003年3月以降、外航船社間協定に対する競争法適用除外制度を定める欧州理事会規則4056/86(以降「4056/86」)の見直しが行われている(これまでの動きは本誌2004年7月号P.19参照)。

04年9月2日、ELAA*1が欧州委員会競争総局に対し04年8月に提出していた提案が公表された。同提案では、4056/86および同盟制度は安定した定期船サービス提供において必要不可欠であり、現在の枠組みを維持すべきであるとのこれまでのELAAの基本的な立場は不変であるとしながらも、適用除外制度の抜本的改正を行うのであれば、特に以下の行為を船社側に認めるよう欧州委に提案している。

—荷動きや需給状況等に関するデータの分析や公表

—運賃水準(指標)の推移の公表

—サーチャージ(BAF*2/CAF*3/THC*4等)の共通フォーミュラ設定

ELAAの提案には共同運賃設定機能の維持は盛り込まれず、内外のマスコミでは「同盟の運賃設定権放棄」などと報道された。これに対し、ESC(欧州荷主協議会)*5は、9月28日にペーパーを発表し、ELAAが共同運賃設定権の維持を求めなかった点に関しては一定の評価を示したものの、サーチャージ設定等に関するELAA提案には反対する姿

勢を明らかにし、従来同様4056/86の速やかな全面廃止を求める立場を強調した。

今後は、04年10月中にも欧州委としての最終報告が発表され、05~06年には新規則が採択されるものと見られている。

(国際企画室)

*1 ELAA (European Liner Affairs Association)

: 本問題をはじめ、欧州発着航路にかかわる諸問題を検討するため、関係主要定期船社が結成した船社団体。邦船社では川崎汽船、日本郵船、商船三井の3社が加入。

*2 BAF: 燃料費調整料率。船舶用燃料油の価格変動を運賃に反映させる料率。

*3 CAF: 通貨調整課徴金。通貨変動による海上運賃の為替差損を調整する料率。

*4 THC: 積み地あるいは揚げ地のコンテナターミナルで発生するコンテナの取り扱い費用の一部を補填する目的で設定された、船社が荷主に課徴するサーチャージ。

*5 ESC (European Shippers' Council: 欧州荷主協議会)

: 欧州各国(13ヶ国)の荷主協会を主なメンバーとする荷主団体。物品の海上および関連複合輸送にかかわる問題について、加盟国荷主の共通利益を推し進め、支援することを目的としている。



London 便り

ロンドン散策に欠かせないもの

本誌が出る頃には、日本でも秋の色がかなり濃くなっている頃ではないでしょうか。のんびりとあちこち散策するには心地良い季節だと思います。

日本に負けず、ロンドンもあちこちに歴史を感じるものがある歩いて歩き回るのには大変楽しい町です。今回はロンドンを歩く人々に長く頼られ、ロンドンでは知らない人のいない地図“A to Z”を作った女性の物語を紹介したいと思います。

“A to Z”はロンドンの各通りに付けられた名前をアルファベット順に並べた索引を使って、通りや目的地を探し出すタイプの地図で、一見したところ、決して見やすいという感じの地図ではないのですが、慣れると大変便利な地図です。ロンドンで例えば道に迷っても、通りの名前の書かれた看板を見つければ、この地図で大体の位置が把握できるので、迷子にならなくて済みます。多岐に渡る版型のA to Zがそこかしこの本屋・売店で売られており、ロンドンの家庭では一家に一冊あるといっても過言ではないでしょう。

この地図を作ったのはフィリス・ピアソール女史（1996年8月没。享年89歳）。1906年生まれで、36年に初版の“A to Z”を発行、86年にはMBE（大英帝国五級勲位）を授けられています。自伝（「From Bedsitter to Household Name」/A-Z Map 社刊）によれば、1935年、彼女はこの地図を作り上げるため、毎朝5時に起きてロンドンの街を年間総計3,000マイル（約4,800キロ）歩き、23,000の通りについて調べ上げたということです。北海道から沖縄を含む南西諸島まで約3,500キロですから、4,500キロというと、日本列島を縦断してもか



▲生前のピアソール女史

なり「おつり」がくる距離です。

絵を描く人から地図を書く人へ

こうしてロンドンで最初に正確で完全なストリート・ガイドを編集したピアソール女史ですが、父親は地図会社を経営していたものの、自身はA to Z編纂に取り組む1935年までは画家を目指してパリで勉強に励んでいました。

離婚をきっかけにロンドンに戻り、小さな間借りフラットで描いた絵を売るなどして細々と生活していた女史は、突然1935年から父親に代わり地図会社の代表を務めることになりました。このとき経営のノウハウはもちろん、印刷の基礎的知識もゼロ、地図製作のイロハも知らなかった女史はそれ以降の人生を地図にかけることになるとは思ってもいなかったようです。

インデックスの開発

ピアソール女史の地図作成における大きな成功要因の一つは「索引（インデックス）」の開発でし

た。今でこそ、コンピューターによって簡単に管理されていますが、全ての地図が手書きだった約70年前はそうはいきません。

最初に女史は、地名をアルファベット順に並べながら用紙に次々と書き込んでいく方法に挑戦しましたが、例えばAで始まる名前だけをとっても、「Ab」とつく名前がいくつあり、次の「Ac」の項目との間にどれぐらいのスペースが必要なのか、皆目見当がつかず、割り込み、修正の連続で拉致があかず、挫折してしまいました。

しかしながら、その後、女史は当時選挙人名簿を整理するために使われていた「カード・インデックス」から、カード1枚に地名または通りの名前と地図上の位置をひとつのみ書き記し、例えば「A」の箱には「A」で始まる項目が記されたカードを集め、あとでアルファベット順に並べ替えるやり方を考え出しました。

歩きまくって確認

女史は当時としては画期的なこのインデックスを利用して、新たなロンドンの地図の編集に取り掛かったのですが、ここで問題が発生しました。元になる地図情報が古すぎたのです。当時の地図の元情報は1919年に纏められたものだったことから、女史はロンドンの実状を確認すべく、多い日で一日18時間歩き、古い情報のアップデートを行いました。途中、道に迷うことも少なくなく、道を尋ねた相手から「どこの地図会社で働いているのか教えてもらえますか。(迷うような人がつくっている) その地図は買わないようにするから」と



▲地図 "A to Z"

冗談交じりにいわれたこともあるそうです。

こうして纏められた地図は1936年に刊行、来る日も来る日もインデックスと格闘していたことに鑑み、「A to Z」と名づけられました。

販路の開拓

ようやく「A to Z」が出来たものの、女史は新たな問題に直面しました。いかにして「販売を促進するか」です。当時の営業マンが家を回って売る当時の販売方法では、大幅な販売増は見込めなかったのです。

女史は大手のチェーン・ニュースエージェント会社に「A to Z」を扱ってくれるよう売り込みを試みましたが、当時英国のビジネス社会では女性の進出は皆無に近く、交渉は困難を極めました。女史は門前払いを受けながらも相手先に通いつづけ、ようやく一週間後に販売交渉が成立しました。これにより、「A to Z」は飛躍的に普及していきます。

その後、女史は第二次世界対戦、深刻な紙不足に見舞われながらも、地図を世に送り続けていきました。その一方で、好奇心旺盛だった女史は運転免許を259回のレッスンを経て、59歳でようやく獲得、80歳の時にはスピード違反で捕まるという「武勇伝」も残しました。

人生を通じて次々と現れる困難と不屈の精神で立ち向かい、並々ならぬチャレンジ精神で成功を実現した女史は、億万長者として華やかな生活をする事も可能でしたが、趣味である絵を描くことを心から楽しみ、「フレンズ」と呼び続けたスタッフとともに働き、89年の生涯を終えました。

彼女が作り上げた「A to Z」シリーズは、今では英国全土を網羅し、時代を超えてロンドン・英国を散策する人々を案内し続けています。

*参考文献：「From Bedsitter to Household Name」
/A-Z Map 社刊

(欧州地区事務局 駐在員 中村 憲吾)

ICSら国際海運団体が Web site 「Shipping Facts」を開設

今般、当協会の加盟する国際海運会議所（ICS）および国際海運連盟（ISF）を始めとする関係の国際海運団体が、新たに共同の Web site 「Shipping Facts」を開設しました。

このサイトは、海運業界の構造、その世界経済への貢献および安全と環境に対する機能に関する基本的な情報提供を通じて業界の意欲をオープンにし、海運業界の活動についての情報を求める人々に対して役立つものとするを目的としています。また、主として海運を専門としないポリシーメーカーやジャーナリストおよび海運についての迅速な情報を求める学生等に対し海上輸送に対する興味を促進し、この海運という不可欠な産業の重要性のより良い理解に繋がることを期待して制作されています。

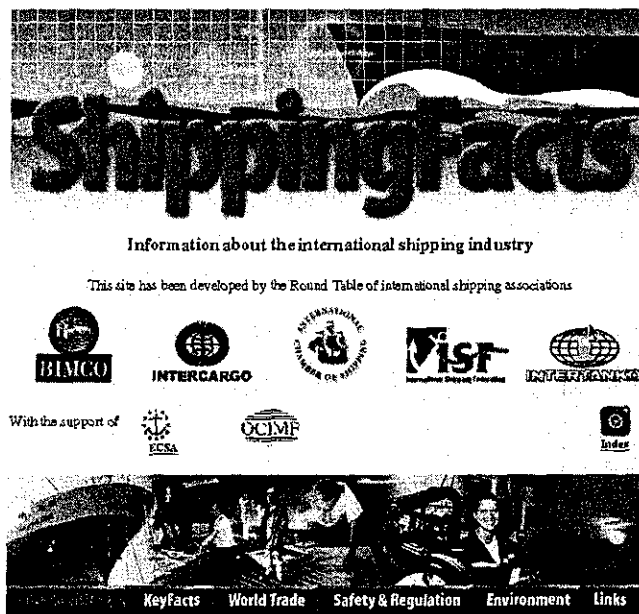
なお、主たる構成は以下の通りとなっています。

●Shipping Facts の内容（メニュー）

- Key Facts：サイトの紹介
- 国際貿易：船舶の種類、旗国、受益船主国、国籍別船員数、船腹量、海上輸送量、海上輸送コストなど
- 安全と規則：主要条約、全損船舶数、海難件数、油流出量、人命損失数など
- 海運と環境：海洋汚染に関与する海運の割合、排ガスや輸送効率に関する陸上モードとの比較など
- リンク：各国船主協会、国際海運団体、国際海事紙など

更に詳しい内容等をお知りになりたい方は同ホームページ

(<http://www.marisec.org/shippingfacts/>) をご覧下さい。当協会ホームページ(統計データおよびリンク集)からのアクセスも可能です。





2 EU 同盟制度 (欧州理事会規則4056/86) 見直しに関する ELAA (欧州発着の定期船社24社の団体) 新提案が公表された。
(P.21海運ニュース参照)

3 「水先制度のあり方に関する懇談会」の下部機構である「水先区・強制水先対象船舶のあり方部会」の第2回会合が開催された。水先区・強制水先の範囲に関する調査の取り進め方について検討が行われた。

6 経済産業省と国土交通省は、産業界と物流業界が共同で CO₂ 削減への具体的取組みを推進する「グリーン物流パートナーシップ会議」を設置すると発表した。荷主・物流事業者の物流面でのパートナーシップを普及・拡大し CO₂ 排出量の抑制・削減が狙い。

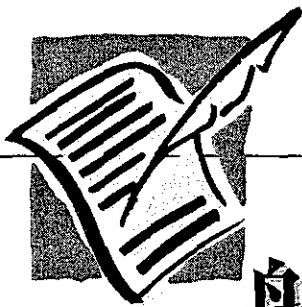
7 政府は、第5回国民保護法制整備本部 (本部長: 細田官房長官) を開催し、国民保護法を17日に施行することを決定するとともに、内航海運事業者16社を含む合計160事業者からなる指定公共機関を選定した。

13 ILO (国際労働機関) 予備技術海事会議がスイスのジュネーブにおいて開催された。
24 (P.9海運ニュース参照)

14 国土交通省は、2004年6月末現在の内航船腹量を発表した。それによると、貨物船の現有船腹量は3,820隻、1,602千総トン、2,630千重量トンとなっており、対前年比で隻数:0.8%減、総トン数:2.2%増、重量トン数:0.5%増となっている。また、油送船の現有船腹量は、1,146隻、728千総トン、1,573千重量トンとなっており、対前年比で隻数:1.0%減、総トン数:1.2%減、重量トン数:1.4%減となっている。

21 当協会と国土交通省による第2回外航海運政策推進検討会議が開催された。

27 IMO 第9回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会 (DSC9) がロンドンにおいて開催された。
10 (P.13海運ニュース参照)



船協だより

9月の定例理事会の様様

(9月22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
2. 日本海運倶楽部の解散に伴う残余財産の受け入れについて

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「指定公共機関」について
4. 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
5. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第16回中間会合の開催について

労政委員会

1. 政策フォーラムについて
2. 国際船員問題について
3. ILO 海事統合条約に関する予備技術海事会議について
4. 船員職業安定法の改正に係る省令および政令の改正について

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. パナマ運河通航料オン・デッキ・コンテナ・キャパシテイへの徴収方法変更問題

工務委員会

1. 海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 改正の国内法令化問題について

安全環境委員会

1. バラスト水管理条約に関するガイドラインについて
2. シップリサイクルに関する IMO ガイドラインについて
3. バーゼル条約第7回締約国会議 (船舶解撤の法的側面) への対応について

公布法令 (9月)

- ㊦ 武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律施行令 (政令第275号、平成16年9月15日公布、平成16年9月17日施行)
- ㊦ 武力攻撃事態等における我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に関する法律施行令の一部を改正する政令 (政令第276号、平成16年9月15日公布、平成16年9月17日施行)
- ㊦ 海洋汚染防止設備等及び海洋汚染防止緊急措置手引書等に関する技術上の基準を定める省令の一部を改正する省令 (国土交通省令第88号、平成16年9月28日公布、平成17年1月1日施行)
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令 (政令第293号、平成16年9月29日公布、平成16年11月1日施行)



⑤ 電波法施行規則の一部を改正する省令（総務省令第122号、平成16年9月29日公布、平成17年5月9日施行、一部公布日より施行）

ユー委員会（SERC）第16回中間会合
日程：11月1日
場所：台北

陳情書・要望書等（9月）

提出日：9月24日

宛先：自由民主党税制調査会

件名：平成17年度税制改正要望

要旨：本年度末で期限切れを迎える、船舶等の特別償却制度の延長・恒久化等について要望（P.2 シッピングフラッシュ参照）

会議名：OECD 海運委員会（MTC）およびワークショップ

日程：11月4日～5日

場所：パリ

会議名：ASF 航行安全および環境委員会（SNEC）第11回中間会合

日程：11月26日

場所：シンガポール

国際会議の予定（11月）

会議名：ASF シッピング・エコノミックス・レビ

VTR 協議会を解散

—40万本以上のテレビ録画番組を供給—

当協会では、昭和47年以来、船舶乗組員の福利厚生の一環としてテレビ放送番組を録画し供給するため、VTR 協議会を設置して運営してきました。しかしこの間利用者は年々減少し、平成15年9月には利用会社もなくなり、今後の利用について会員の要望もないことから、平成16年9月9日をもって本協議会を解散致しました。

昭和46年以前の著作権法では、著作者（文芸家、作家等）の権利は明確となっていたものの、テレビ放送等の出演している実演家（俳優、歌手、演奏家、その他の芸能人、演出家等）の権利については、必ずしも明確ではありませんでした。しかし、昭和46年の同法の全面改正により、テレビ放送番組等をビデオテープに録音・録画する場合は（ただし私的使用を除く）、実演家の許諾を得なければならないこととなりました。本改正までは、各船舶所有者は、著作権未処理のテレビ放送番組を船舶に供給することができましたが、本改正により新たに著作権隣接権が創設され、これらの録画については著作権ならびに著作権隣接権の処理を行わなければ、船舶への供給ができないこととなりました。

このため当協会では、労務委員会（当時）において本件の処理方法について検討を行った結果、これらの著作権ならびに著作権隣接権については、当協会において一括して処理する方針を決定し、VTR を船舶に搭載している加盟会社（主として外航36社280隻）による「VTR ライブラリー委員会」を組織して関係著作権者との折衝にあたりました。その後、一年半にわたる折衝の結果、昭和47年4月に関係著作権者6団体ならびに放送事業者との間に供給番組の著作権処理に関する契約を締結しました。これにより当協会は、関係著作権者団体ならびに放送事業者に対し、①加盟会社における使用番組の報告②著作権処理料金の一括支払等に関する契約上の義務を負うこととなり、上記契約によって生ずる諸問題の円滑化を図るため、昭和47年5月に労務委員会の下部機構としてVTR 協議会を発足させました。

本協議会の設立から解散までの間に延べ86社に利用され、40万本以上の放送番組が提供されました。（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	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,562	44,322	10,240	4.7	5.0
2003年9月	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	1.6
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	4,146	1,143	19.4	15.5
7	5,308	4,174	1,134	14.3	8.3
8	4,783	4,208	575	10.5	18.5

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間)平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
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9月	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	104.03	110.20
5	112.35	108.82	114.40
6	109.47	107.35	111.07
7	109.36	107.90	112.08
8	110.36	109.15	111.70
9	109.96	109.22	111.20

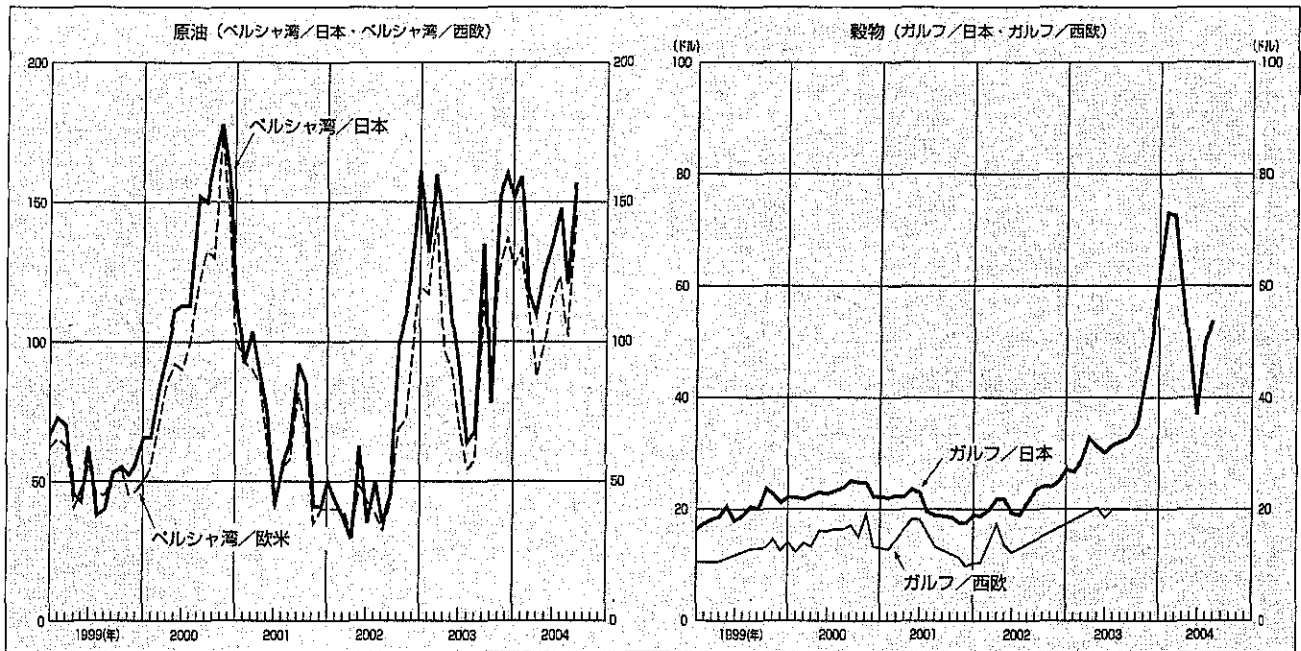
(注) 財務省貿易統計による。

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)								
				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
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
8	5,533	505	5,028	936	262	112	3,607	80	31	0	19,612	4,645
9	7,649	160	7,489	1,720	373	49	5,118	65	164	0	25,942	6,411

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

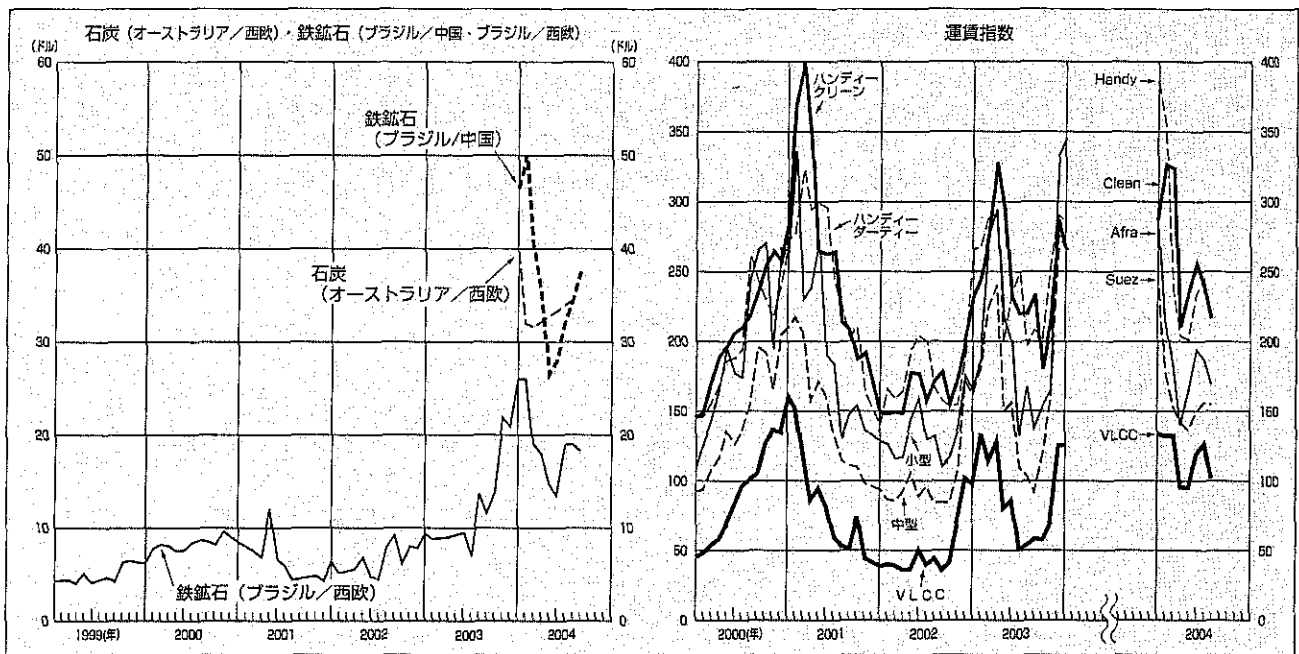
月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2002		2003		2004		2002		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	50.00	34.75	161.00	102.50	152.50	87.00	40.00	35.00	120.00	75.00	127.50	82.50
2	42.50	37.50	132.50	67.50	159.00	102.50	40.00	36.25	117.50	65.00	132.50	87.50
3	37.00	32.00	160.00	105.00	117.50	70.75	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	68.00	41.00	121.00	97.50	32.50	28.00	57.50	40.00	102.50	87.50
9	45.00	34.00	135.00	70.00	157.50	83.50	42.50	28.00	115.00	50.00	145.00	75.00
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		—	53.75	—	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)

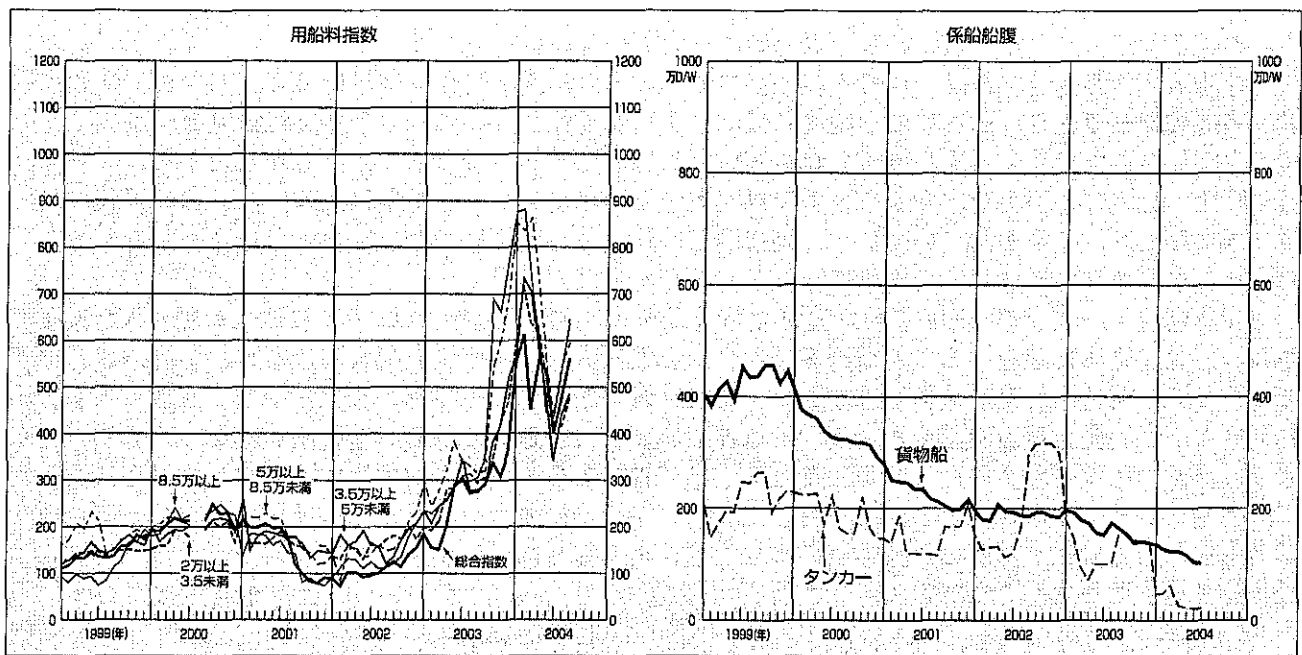
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2003		2004		2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	9.40	7.80	26.00	22.00
2	—	—	32.00	—	—	—	50.00	35.00	8.80	6.25	26.00	20.75
3	—	—	31.65	—	—	—	40.00	35.50	—	—	19.00	17.25
4	—	—	—	—	—	—	35.00	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	—	—	34.50	—	—	—	34.50	10.20	13.75	12.00	19.00	14.90
9	—	—	—	—	—	—	37.55	30.00	—	—	18.25	14.50
10	—	—	—	—	—	—	—	—	11.60	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	13.90	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	22.00	18.25	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	21.00	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれもケーブサイズ (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	35.6	83.3	131.5	166.8	171.3	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	128.6	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	95	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	127	156	187	243	240
8	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	107	155	169	219	217
9	35.6	83.3	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) 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。(2004～) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12～20万トン ⑪Afra:7～12万トン ⑫Handy:2.5～7万トン ⑬Clean:全船型



8. 貨物船定期用船料指数

月次	2003						2004					
	1.2万以上 2万未満	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	1.2万以上 2万未満	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	723	199	234	295	235	185	341	601	563	851	875	553
2	192	192	207	243	229	156	349	716	732	835	881	613
3	-	212	244	281	245	151	-	636	706	861	735	451
4	349	282	257	325	259	203	448	615	571	730	604	558
5	267	283	285	382	290	290	585	515	483	555	446	533
6	267	309	347	343	297	304	-	419	341	439	432	401
7	221	314	278	330	298	273	-	415	440	548	538	478
8	-	295	280	315	306	276	626	476	484	596	645	562
9	266	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	166	902	1,006	52	131	204
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

今年の夏はかねてより念頭にあった青森県の三内丸山遺跡に行ってきた。

その昔学校で習った(と思う)日本の古代のイメージは、弥生時代は登呂遺跡に代表される堅穴式住居と高床式倉庫であり、それ以前の縄文時代は、新石器時代にも及ばない土器と採集狩猟の時代で、人々は少人数の単位で暮らし槍を持って獣を追い回しているイメージであった。しかしながら、一方で、同じ時代にお隣の中国では、今から4千年以上前から文化が栄え、3千年以上前の商、周の王朝時代のさまざまな文献、小説が出ているなど、到底同じ時代のこととは思われない何か不思議な思いがあり、なぜそこまで違うのか感覚的に理解できないものがあった。

約10年位前か、4000年-5500年前の遺跡である三内丸山遺跡が発掘され、そこには人口数百人の集落があり、巨大な建築物が存在したと新聞報道された。集落は単なる住居の集合ではなく、住居地域、倉庫、ごみ捨て場、墓地などが計画的に整備され、また、遠方との交易や植物の交配、栽培、漁業さえも行われていた。この発見報道を読んだとき、それまであまりに後進的で貧しいイメージのあった古代日本が、すごく豊かで活気のあるものになったとともに、以前からの疑問点が大分すっきりした気分になった。

この夏、ようやく訪れることができたのだが、日中日陰に腰掛け、改めて、その巨大ではあるがなぜかのんびりした平和な村落の風景を目の前にして、久しぶりに何故かホッとして時間がたつのを忘れるひと時を過ごすことができた。

第一中央汽船株式会社 総務グループ次長 加藤 和男

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

編集後記

先月・今月とご紹介しました一般向け海事ポータルサイト「Shipping Facts」(英語HP)。そこでふと考えたのが「日本語での海事ポータルサイトはあるのか?」ということ。海というところから幅広く調べたいなら日本海事広報協会のHPが良いかもしれませんが、しかし少し詳しく調べようとする、例えば海運なら当協会のような海運団体といった個々のところにアクセスする必要があります。また一口に海運団体といっても、船主(内航・外航・フェリー等)、船長、機関士、船員の個々の協会から海難防止・船員教育振興等分野別の協会まで数々の団体があり、業界を知らない一般の人々にとってはとにかく分かりにくいのではないかと思います。少しでも理解を深めて頂けるよう、当協会HPも充実・進化して行けたらと思います。

(めざせ?日本語版ポータルサイト?N)

せんきょう10月号 No. 531 (Vol. 45 No. 7)

発行●平成16年10月20日

創刊●昭和35年8月10日

発行所●社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL. (03)3264-7181(総務部広報室)

編集・発行人●梅本哲朗

製作●株式会社タイヨウグラフィック

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。



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/>