

せんきょう

社団法人 日本船主協会

2005

1

●No.534●



せんきょう

1

JANUARY 2005

■巻頭言	1
2005年新春を迎えて 日本船主協会 会長 ○ 草刈隆郎	

■特別欄	2
中国にも「分母巨大化」の壁 読売新聞東京本社論説委員 ○ 松田英三	

■海運ニュース	4
----------------	----------

■国際会議レポート	4
------------------	----------

1. バルクキャリアに対する追加的安全対策のための SOLAS 条約第12章の全面改正が採択される —IMO 第79回海上安全委員会 (MSC79) の模様について—	10
-------------------------------------------------------------------------------------------	-----------

■内外情報	10
--------------	-----------

1. 船舶特償の存続が決定 —平成17年度海運関係税制改正・予算が決定—	10
2. スエズ運河・パナマ運河とも通航料支払い実績が増加 —スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果について—	
3. 現行の独禁法適用除外制度維持を求め、EU・豪州当局に 当協会コメント提出 —外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度見直しについて—	

海運日誌(12月)	26	海運統計	28
船協だより	27	編集雑感	32

■困み記事	
・当協会の主催により新年賀詞交換会を開催	23
・スマトラ島沖大地震およびインド洋津波被害国への救援物資輸送協力を表明	23
・海事振興連盟、第1回内航分科会を開催	24

2005年新春を迎えて

新年明けまして おめでとうございます



日本船主協会
会長 草刈隆郎

2005年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

昨年を振り返って見ますと、一昨年のイラク戦争とSARS禍という世界的な不安要因が一応の落ち着きを見せるとともに、米国経済の回復と中国経済の高成長が牽引役となって世界経済は好調に推移しました。ここ暫くはおおむね堅調な成長軌道を辿るものと期待されています。また、長い不況に喘いできたわが国の経済も、昨年になって漸く明るさが見え始め、昨年9月期の中間決算では、上場企業の多くが大幅な増収増益を記録し、2期連続で過去最高益を更新する企業が相次ぎました。海運業界も円高の進行やバンカー油の高騰といった逆風に見舞われ、先行き楽観を許さない状況にあります。定期船、不定期船、タンカーの3部門ともに好調な市況に支えられ、外航海運企業各社の収益が大幅に改善されたことは喜ばしい限りです。

さて、回復基調に乗り始めたかに見えるわが国経済ですが、本格的な回復を確実なものとし一層発展させていくためには、わが国の社会、経済全般に亘る諸規制の見直しを図り、様々な分野における構造改革を推し進めていく必要があります。2001年4月の小泉内閣の発足によって緒についた構造改革ですが、約4年近くを経過してもまだまだ十分とは言えないのが現状ではないでしょうか。産業界、特に国際市場において熾烈な競争を繰り広げている外航海運にあっては、諸外国と対等な条件で競争を繰り広げていくための税制等の環境整備、いわゆるイコール・フットイングが不可欠です。

欧州各国では、一種の海運支援策であるトン数標準税制をかなり以前から導入していますが、最

近では米国や韓国でも相次いで導入を決定しました。また、日本籍の外航船舶は年々減少の一途を辿り、僅か100隻を数える程になっています。当協会は、今や世界標準ともなったトン数標準税制の導入を含む海運税制の抜本的見直し、さらには外航船舶に対する第二船籍制度の創設を目指して国土交通省当局との間で検討を進めているところです。本年は何としてもこれら課題の実現に向けて道筋を立てる年にしたいと念願しています。一方、内航海運企業は、依然として厳しい経営環境にあります。国内物資輸送の大動脈としての機能を維持し、安定した輸送を確保していくためにも、必要な規制緩和や税制措置を各方面に訴えて行く所存です。また、低公害で大量輸送機関であることの特性を生かして、陸上輸送から内航海運へのモーダルシフトを促進するための施策を支援していきたいと考えています。

この他にも、水先制度の改革など港湾関連業務問題、テロや海賊対策といった航行安全問題、海洋環境の保全への取り組みなど、海運業界を巡る課題は山積しています。外国人船員問題への対応や当協会自体の組織改革などは一応の方針が決定したものの、腰を据えた取り組みが求められています。いずれもまた、将来に亘って海運業界が健全に発展し、物資の安定輸送という社会の付託に応えていくためには避けては通れない課題ばかりです。

日本船主協会は、これらの問題を一つ一つ克服し、わが国の海運業界がより一層社会の付託に応えられるよう、これからも全力で取り組んで行く所存です。

中国にも 「分母巨大化」の壁

読売新聞東京本社論説委員 松田英三



海運関係者には、新年の祝い酒が例年に増しておいしく感じられる人が多かったことだろう。昨年9月の中間決算で、上場海運14社のうち11社までが連結経常利益の大幅増益を達成した。運賃は高値に張り付いたままで、急落する兆候もない。上位3社は、経常利益の1000億円突破が確実視されている。

世界経済のステージが変わった

好業績をもたらしたのは、言うまでもなく運賃の高騰だ。そして、その背景にはBRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）と呼ばれる新興大国の経済成長がある。

「ドラゴンクエストⅠ」など初期のロール・プレイング・ゲームで、橋を一つ渡ると遭遇するモンスターが急に強くなり、対応にとまどったように、人口大国の台頭は世界経済のステージを変えた。

中国の粗鋼生産量はここ数年、年間3000万トンのペースで増えている。毎年、新日本製鉄が1社ずつ誕生している計算だ。鉄鉱石、原料炭やそれらを運ぶ海上運送の供給が追いつかなくなるのは無理もない。

石炭、原油から金、海運の運賃にまで広がった市況の高騰は、既存の世界経済が新たなステージ

に対応できないことによるものと、見てよいただろう。サウジアラビアなど中東産油国がようやく新たな油田開発に乗り出したように、各国、各企業は供給能力の拡大に動き始めた。

日本の海運各社も、大がかりな船舶投資に踏み切った。しかし、船舶の完成までには時間がかかる。

様々な一次産品で指摘される需給ギャップが、供給増で一朝一夕に解消するとは思えない。売り手優位の相場は、今年も続く可能性が高いと考えている。

中国経済の帰趨

波乱を起こすとすれば、需要サイドの要因だ。原油など一次産品の市況高騰は、米国や開発途上国の景気に冷水を浴びせる。交易条件の悪化が成長にブレーキをかける、という現象は第一次石油危機を通じて日本が経験したところでもある。

中国はどうだろう。中央政府は昨春、過熱する景気に危機感を抱き、金融の引き締めへ転じた。融資先を選別する窓口指導に始まり、最終的には金利を引き上げた。ただ、昨秋以降は、金融引き締めの効果を確認したのか、景気中立的な経済運営に努めている。

こうした政策に見られるように、交易条件の悪化は景気にさほど打撃を与えていないようだ。どんどんとビルが立つ伸び盛りの中国は、貿易赤字の拡大をも飲み込んで、力強い成長を続けるのかもしれない。政府も国内総生産（GDP）で8%の成長に自信を示している。

だが、昨年10月、北京と上海を取材して、中国の8%成長の持続には、「分母巨大化の壁」が立ちふさがっていると感じた。

分母が小さいうちは、同一の伸び率を確保することは難しくない。しかし、分母が大きくなるにつれ、一定率の維持は難しくなってくる。増やすべき量が等比級数的に膨張するからだ。中国経済の成長も、そろそろこの壁に突き当たるのではないかと、との思いを強くしている。

難しい電力不足の解消

「分母巨大化の壁」は、まず個別のインフラに現れる。典型的なインフラである電力について考えてみよう。

中国は昨夏、全国的な電力不足に見舞われた。とりわけ経済成長が著しい上海などの長江デルタは、電力事情が厳しく、輪番停電が常態化した。この地域では、今冬も電力不足が懸念されている。

中国政府のエネルギー当局者によると、旺盛な電力需要の伸びに対応するため毎年、発電容量を3000万—4000万kw増強する必要がある。これは東京電力の総電設備の半分に当たり、関西電力にほぼ匹敵する。あれだけの年月をかけ、100万人の住民を移転させて建設した三峡ダムの予想発電能力が1800万kw強。実に三峡ダムを毎年2つずつ完成させないと追い付かない数字だ。

これまでのところ中国は、この膨大な発電所建設を何とかなしてきてきた。原動力は石炭火力だ。

5社に分割された国営発電会社と地方政府が競うように石炭火力を建設し、曲がりなりにも電力需給のつじつま合わせを果たしているのである。

だが、犠牲は大きく、行き詰まりも見えている。犠牲は中小炭鉱の事故だ。国家安全生産監督管理局によると、中国では2001年から昨年10月までの4年間に、10人以上が死亡した炭鉱事故が188件も発生しているという。一方、内陸部で生産される石炭を臨海部の発電所に運ぶ鉄道にも、限界が見え始めた。鉄道輸送に占める石炭の比率は既に6割に達しているとされ、新設された発電所に石炭を安定供給することが、次第に難しくなっている。

エネルギー当局者は、①炭鉱の近くに発電所を立地し、送電線で電気を送る②臨海部は輸入炭を使う—との対策を示した。このうち送電線の建設は、それ自体が大事業であり、ある程度の時間を覚悟しなければならない。

中国は電力以外にも、水や道路、鉄道などのインフラで問題を抱えている。インフラ不足がネットワークになって、GDP成長の頭を押さえつける、というのが私の読みだ。

中国には、国内の経済格差、国営企業の経営難、失業対策など8%成長の維持を至上命題とせざるを得ない政治的な国内要因がある。だが、世界経済にとって、中国経済の5%程度へのスローダウンは、それが暴動などの混乱につながらない限り、決して悪いことではない。

BRICsには、背伸びしない着実な成長の持続を期待したい。それは一次産品の供給に過剰な負荷をかけず、世界経済に安定感をもたらすだろう。



● 国際会議レポート ●

1 | バルクキャリアに対する追加的安全対策のための SOLAS 条約第12章の全面改正が採択される —IMO 第79回海上安全委員会 (MSC79) の模様について—

国際海事機関 (IMO) の第79回海上安全委員会 (MSC79) が、2004年12月1日から10日までロンドンの IMO 本部において開催され、バルクキャリアの安全問題、ゴールベース・スタンダード、海事保安等について審議が行なわれた。

その概要は次のとおりである。

1. バルクキャリアの安全問題

2004年5月に開催された MSC78において、バルクキャリアの安全対策として新造船に対して、二重船側構造を強制化するための SOLAS 条約 (海上人命安全条約) 第12章の改正案が提出されたが、ギリシアより安全性向上の面からその必要性に疑問があるとして、二重船側の強制化に反対する提案がなされた。

審議・投票の結果、ギリシア提案のとおり二重船側構造の強制化が否決され、単船側と二重船側の両方を認める条約改正案が承認された (但し、強制化の提案を行っていた英国は留保を表明した)。

今次会合では、MSC78で承認された改正 SOLAS 第12章が採択された (発効は2006年7月1日を予定)。

その主な改正点は次のとおりである。

(1) バルクキャリアの定義

「主として乾貨物をばら積みする船舶」がバルクキャリアとして定義された。

(2) 二重船側バルクキャリアに対する要件

二重船側化は強制要件とはならなかったが、二重船側バルクキャリアの要件が定められ、単船側バルクキャリアのみに要求されていた浸水時復原性要件・構造要件を二重船側バルクキャリアにも適用することとなった。

(3) 二重船側幅

二重船側内のメンテナンスや交通性を考慮して二重船側幅が定められた。

① 船側外板と縦隔壁の幅は1,000mm以上

② クリアランスは横式構造の場合600mm以上、縦式構造の場合は800mm以上

- (4) 二重船側内への貨物積載の禁止
二重船側内への貨物の積載は認められない旨の規定が追加された。
- (5) 復原性コンピューター
長さ150m未満のバルクキャリアに復原性を計算できるコンピューターの搭載が要求された。
- (6) 隔倉積み禁止（現存船）
現存単船側バルクキャリア（船齢10年以降）に対して隔倉積み禁止が定められた。
- (7) 船側構造の追加強度要件
MSC78において、留保を表明していた英国より、船側構造強度の強化を図るための追加要件に関する提案がなされ、審議の結果、同提案が合意された。
本追加要件に関する具体的な要件・解釈については、今後 IACS（国際船級協会連合）によって作成される予定である。
- (8) 塗装要件の強制化
SOLAS 第12章改正案には、バルクキャリアの二重船側部分に IMO で定める塗装基準に従った塗装の実施を強制化する規定が含まれていた。
今次会合で、わが国政府より、現時点において塗装基準が定められていない点を指摘し、同規定の削除を求める提案がなされた。
審議の結果、同規定の削除には至らなかったが、IMO で塗装の強制基準が作成されるまでの

間は、各国が容認可能な塗装基準を参照すること（＝現行基準によること）となった。また、IACS からの提案により、同基準はバラスタンクにも適用されることとなった。

今後、塗装基準案は、2005年2月開催予定の IMO 第48回設計設備小委員会（DE48）で審議が開始されることとなる。

2. ゴールベース・スタンダード

2003年5月に開催されたMSC77において、現在、各国／船級協会ごとに異なっている船体の構造基準について、今後ある一定の目標を定め、国際的に合意された要件を設定することが合意され、今回の MSC79において、この Goal Based Standard（GBS：目標達成型の新造船建造基準）に関する本格的な審議が開始された。

今次会合では、IACS、ギリシアおよびバハマの共同提案（図1参照）をベースに、GBSの基本概念および構成について審議が行われた。

わが国政府は、IMO における GBS への取り組みをフル・サポートすること、高いレベルのゴールを達成するための道筋は柔軟であるべきこと、メンテナンスと運航についての要件を IMO で定めるべきである旨を主張した（図2参照）。

審議の結果、構成については、5段階の階層構造とし、第1階層（目標）、第2階層（機能要件）

図1 IACS、ギリシャおよびバハマが提案するゴール・ベース・スタンダードの枠組み

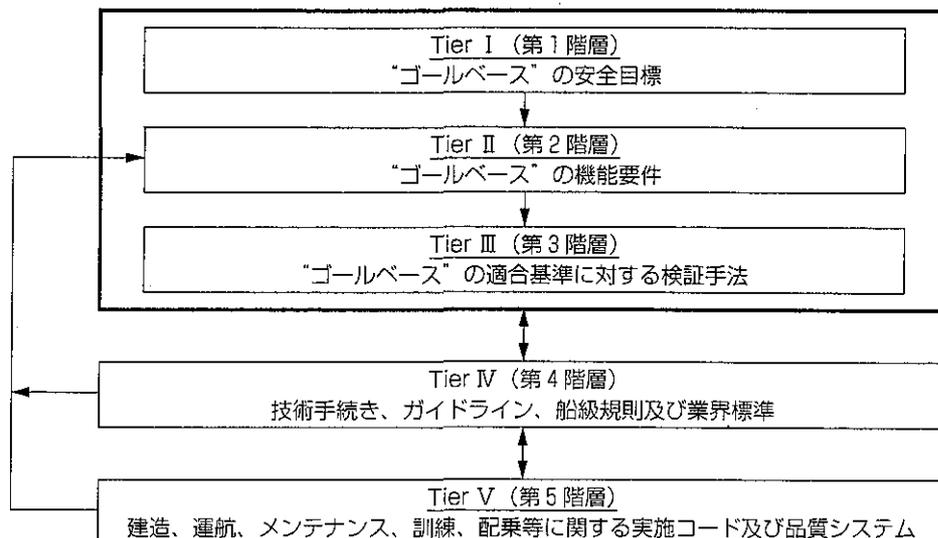
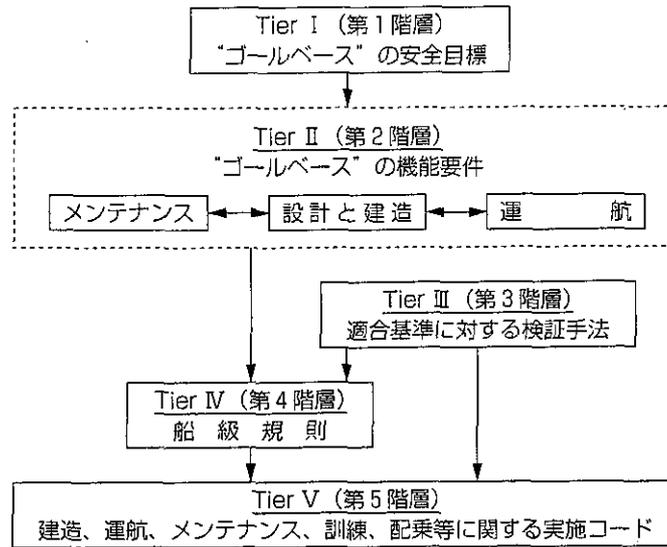


図2 日本が提案するゴール・ベース・スタンダードの概念



および第3階層(検証手法)はIMOで定め、第4および第5階層については、船級協会等が作成することとなった。

基本概念と構成については、以下の内容が検討されたものの決定には至らず、引き続き次回MSC 80(2005年5月開催予定)で検討することとなった。

(1) GBSの基本概念

GBSは、

- 船舶の生涯を通じて求められる安全、環境、保安を広く包含した基準であり、
- IMO、主官庁、船級協会、その他の組織が定める規則によって達成すべきレベルであり、
- 船舶の設計および技術に関係なく、明確で、実証、検証、長期使用、実施および達成が可能であり、
- 異なった解釈を生まない程度に詳細であること。

(2) GBSの構成

• 第1階層(目標)

全ての船舶は、一生を通じて予想される運航および環境条件において、適切な運航およびメンテナンスが行われた場合に、規定された設計寿命の間、安全かつ環境にやさしくあるよう設計・建造されること

• 第2階層(機能要件)

当面タンカーとバルクキャリアについて、設

計寿命、環境条件、疲労寿命および構造強度について検討

3. 航海データ記録装置(VDR: Voyage Data Recorder)の現存船適用

2000年12月に開催されたMSC73において、「2002年7月以降に建造される3,000総トン以上の船舶および現存RO-RO旅客船にVDRを搭載すること」が採択されたが、現存貨物船に対してはその適用の可能性について、引き続きIMO航行安全小委員会(NAV)で検討することとされた。

その後、約3年間のNAVにおける検討を経て、経済性および実効性が考慮された簡易型VDR(S-VDR: Simplified VDR)*も認めることで、現存貨物船へのVDR搭載の義務化が合意され、採択のため今次会合に報告された。

審議の結果、以下の内容のSOLAS規則改正案が採択された。

(1) 20,000総トン以上の船舶(2006年7月1日発効)

2006年7月1日以降の最初に計画されている入渠時に搭載すること。ただし、2009年7月1日までに搭載のこと。

(2) 3,000総トン以上20,000総トン未満の船舶(2007年7月1日発効)

2007年7月1日以降の最初に計画されている入渠時に搭載すること。ただし、2010年7月1

日までに搭載のこと。

- (3) 上記発効日から2年以内に廃船する船舶には適用を除外することができる。

*S-VDR：従来の船体固定型カプセルタイプ（耐水深6,000 m）に加えて、浮揚型カプセルタイプも承認された。現在、日本造船研究協会を中心として浮揚型カプセルタイプの開発が進められている。

4. IMO 会社識別番号

2002年5月に開催されたMSC75において、Lloyd's Register-Fairplay 社 (LR-F) が提供するサービスを利用して、船舶のIMO 識別番号と同様に、管理会社や登録船主へ固有のID 番号を付すことが英国より提案された。

本提案に対しては多数の国からその実施につき支持があったものの、一方で、同サービスにおけるID 付与率は世界の船腹の80~90%程度である点も指摘されていた。しかしながら、英国はその後も積極的に働きかけを続け、2004年3月開催のIMO 第12回旗国小委員会 (FSI12) において管理会社および登録船主に対しIMO の識別番号を付与する旨のSOLAS 条約改正案が作成された。その後2004年5月開催のMSC78において同改正案は承認され、今次会合に採択のため報告された。

審議の結果、マーシャル諸島から、「強制要件とする結論を出すのは時期尚早であり、採択は次回MSC80まで延期すべき」とする提案が出され、意見がまとまらなかったため票決が行なわれた。その結果、反対票が全体の3分の2に満たなかったため、同提案のとおり採択の延期が合意された。

5. 自由降下進水式救命艇のバルクキャリアへの適用

2004年5月に開催されたMSC78において承認されていた、新造船への自由降下進水式救命艇の搭載を義務付けるSOLAS 規則改正案が採択された。

本改正規則は、2006年7月1日以降に建造されるバルクキャリア*に適用される。

*バルクキャリア：SOLAS 第9章で定義される「バルクキャリア」であり、一般に一層の甲板を備え、貨物区域にトップサイドタンクおよびホッパーサイドタンクを設けた船舶であって、主として乾貨物をばら積みする船舶、鉱石運搬船および兼用船を指す。

6. 分離通航方式等

2004年6月開催のNAV50において承認された、以下の分離通航方式等が採択された。発効は2005年7月1日の予定である。

(1) 新分離通行帯

- ① Cape Fear River の分離通航方式（米国）
- ② Mina Al-Ahmadi 沖の分離通航方式（クウェート）

(2) 既存分離通行帯の改正

- ① Puget Sound 分離通航方式の改正（カナダ、米国）
- ② Chesapeake Bay アプローチ分離通航方式の改正（米国）
- ③ Cape Roca および Cape S.Vincente 沖分離通航方式の改正（ポルトガル）
- ④ Berlengas Islands 沖分離通航方式の廃止（ポルトガル）
- ⑤ Puerto San Martin アプローチ分離通航方式の改正（ペルー）

(3) その他

- ① メキシコ湾北西部 WestCameron 海域の航泊禁止区域の設定（米国）
- ② Chesapeake Bay 南方アプローチの深喫水船航路の改正（米国）
- ③ Berlengas Islands 地域の通航禁止海域の設定（ポルトガル）

7. 西ヨーロッパ海域の強制船舶通報制度

2003年7月に開催されたIMO 第49回海洋環境保護委員会 (MEPC49) において、西ヨーロッパ海域が特別敏感海域 (PSSA) として承認されたことに伴い、当該海域で実施する環境保護対策として、強制船舶通報制度が採択された。発効は2005年7月1日の予定。

8. トレス海峡の強制水先制度

MEPC49において、豪州のグレートバリアリーフに設定されている 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が、同海域で実施する環境保護対策 (APM: Associated Protective Measures) として、トレス海峡へ強制水先制度を導入することを2004年6月開催のNAV50へ提案した。

同会議では、強制水先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、多くの国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 (UNCLOS) の関連規定との整合性に疑問が表明され、2004年10月開催のIMO 第89回法律委員会 (LEG89) へ検討が要請された。

LEG89では、UNCLOS には強制水先を禁止する規定がないことから、同制度の導入を支持する国がある一方、条約上認められている国際海峡の通過通航権を妨げる恐れがあるとして反対する国も多く、その解釈は大きく二分され委員会としての結論には至らないまま、今次会合に報告された。

審議では、豪州より、現在グレートバリアリーフで実施されている APM には水先制度に関する勧告規定があることから、これをトレス海峡まで拡大する旨、再提案がなされ、各国がこれを支持した。その結果、本件は今次会合では強制化の検討は行なわれず、同提案の採択に関する検討が次回MEPC53 (2005年5月開催予定) に要請されることとなった。

9. シンガポール海峡分離通航帯内の錨地

2004年5月開催のMSC78において、シンガポール海峡の分離通航帯内に錨地を設定することが承認され、2005年1月1日から実施されることとなった。しかしながら、INTERTANKO (国際独立タンカー船主協会) 等が、航路航行船舶の安全確保に強い懸念を示したため、インドネシアが錨地の実際の利用にあたっての新たな規則と手続きについてIMOへ通告することとなった。

今次会合前に、インドネシアによる錨地の運用規則は公表されたものの、審議において、INTERTANKO 等は分離通航帯内への錨地設定について改めて懸念を示すとともに、実施日の延期を要請した。審議の結果、今回の改正の実施日を半年延期し2005年7月1日とすることとなった。

10. 航海情報表示装置上における表示

NAV50において、ドイツを中心としたコレスポンスグループ (CG) が作成した、AIS (船舶自動識別装置) 情報を含む航海関連情報をレーダー上で表示するための性能基準案が承認され、今次会合に採択のため報告された。また、同会合においては、レーダーに表示するシンボル/用語の統一案についても作成され、今次会合に承認のため報告された。

審議の結果、特段のコメントもなく性能基準案は採択され、シンボル/用語統一案は承認された。新性能基準は、2008年7月1日以降船舶に搭載される機器に適用される予定である。

11. レーダー設備の性能基準の見直し

NAV50において、ノルウェーを中心とするコレスポンスグループが作成した、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が承認され、採択のため今次会合に報告された。

審議の結果、特段のコメントもなく性能基準案は採択された。新性能基準は2008年7月1日以降船舶に搭載される機器に適用される予定である。

12. 海事保安関連

(1) 港湾施設保安セルフチェックリスト

本チェックリストは、2004年6月に米国で開催されたG8シーアイランド・サミットで採択された「G8安全かつ容易な海外渡航イニシアティブ (Secure and Facilitated International Travel Initiative)」の取組みの一環として、日本、米国および英国により策定されたものである。

今次会合では、ISPS コードの完全な履行を支援するため、港湾施設保安の自己監査を実施するための標準的なチェックリストとして、日本および米国が共同で提案した。

審議にあたっては、本チェックリストには、「多様な港湾に対応できるよう回答の選択肢に柔軟性があること」、および「義務要件と勧告要件は明確に区別されていること」が必要であるとして、海事保安作業部会（MSWG）内に設置された専門グループにより集中的に検討が行なわれることとなった。

その結果、「締約国政府のための任意自己監査質問票」、および「港湾施設保安のための任意自己監査ツール」の2部構成の暫定指針（Interim Guidance）がMSC サーキュラーとして承認された。

なお、同サーキュラーには、締約国政府が自国関係機関、港湾施設の所有者・運営者、および港湾施設保安職員に対して同暫定指針を周知し、できるだけ早い時期にこれを活用した結果をIMO に報告すること、また、締約国政府は5年に1回、港湾施設は毎年、この指針に基づき自己監査を行い、自国におけるISPS コードの実施状況を確認することが推奨されている。

(2) 入港前通報について

2004年7月開催のIMO 第31回簡易化委員会（FAL31）において、入港諸手続き簡素化の観点から、締約国政府が入港前の船舶に提供を要求することができる保安関連情報の標準通報項目案が策定され、MSC に対して保安の観点から更なる検討が要請されていた。

審議の冒頭、適宜自国状況に応じた通報項目を独自に追加することができるので、今次会合で審議する通報項目はあくまでも最小標準とすべきことが確認されたにもかかわらず、本年7月1日以降既に自国が要求している通報項目を、国際標準に取り込むことを各国が主張したため、議論は紛糾した。一方、ICS（国際海運会議所）等業界団体は、1回の入港で同じ内容の通報を複数の宛先（警備、入管、税関等）に対して行

なうことの非効率性を指摘し、保安関連情報といえどもシングルウィンドウ化すべきとの主張を行なったが、大勢の支持は得られず、最終的には最小公倍数的な標準通報項目が作成され、指針として回章されることとなった。

なお、本件に関連して合意された事項は以下のとおり。

- ① 本標準通報項目をISPS コードB部に取り込むこと。
 - ② 標準的通報項目の電子的通報を可能とするEDI メッセージ（Electronic Data Interchange Message）の作成を開始するようFALへ要請すること。
 - ③ 入港の24時間前が、保安関連情報の通報を要求する適当な時期であること。
- (3) ISPS コードの運用および解釈について

ICS 等業界団体から、SOLAS 条約第11-2章およびISPS コードの運用に関し、船舶と港湾間の解釈の相違について共通の運用・解釈が図られることが要請されていた。

円滑な実施のためには、船舶、会社および港湾の各保安職員、ならびにポートステートコントロール職員の間における情報交換が重要であるとの認識に基づき、現時点で提起された問題点等（船舶保安レベルの設定権限、保安確認書の作成、船舶へのアクセス管理等）について審議され、指針として回章されることとなった。

(4) 船舶自動識別装置（AIS）情報の公開による保安への影響

ICS 等業界団体より、AIS 情報がインターネットを通じて世界中に広く公開されており、船舶の保安を確保するうえで支障が生じるおそれがあるとの懸念が表明され、適切な対応が要請されていた。

審議の結果、海運業界の懸念に対し、各締約国政府からは理解が示されたものの、一方では、AIS 情報は一般に広く入手できる情報であるという性格を持ち、IMO においてこれらの行為を規制するための法的枠組みを設けることは困難であるとの見解もあり、最終的には以下の対応が

合意された。

- ① 締約国政府に対して、各国の国内法に基づき、インターネット上でAIS情報を公開している者に対して、中止を強く求めることを要請する。
 - ② IMO事務局長に対して、上記懸念事項をAIS情報提供者に示し、注意を促すよう求めることを要請する。
- (5) アクセス・コントロール（乗船規制）
- フランスより、官憲等の船舶への乗船規制は、官憲等の行動の遂行を遅延させる可能性があり、場合によっては重大な結果が生じうるとの懸念が表明され、適切な実施要領の作成が要請されていた。
- 審議の結果、ISPSコードに基づく乗船規制と官憲等の乗船に係る調整ガイダンス案が策定されたものの、会合期間中に詳細について検討することができなかつたため、次回MSC80までにレスポンスグループにて、最終ドラフトを作成することとなった。
- (6) 海事保安に係る情報の共有
- 日本から、海事保安に係る情報の共有化に関する提案が行われ、審議の結果、次の内容が合

意された。

- ① 各締約国政府が、ボランティアベースで自国の港湾施設保安レベルに関する情報をIMOウェブサイトに掲載すること、および、そのために必要なシステムの変更をIMO事務局が行なうこと。
 - ② 将来的には、旗国から寄港国への情報送付先はIMOデータベースよりダウンロードできるシステムが開発されることとなるが、当面は各締約国から希望があった場合、IMO事務局よりMS-Excelのフォーマットで当該情報を提供すること。
 - ③ 自国籍船の保安レベル情報を、各締約国政府の情報送付先に一括送付するためには、ISPSコードの改正が必要となるため、現時点での実施は時期尚早であること。
- (7) その他
- 海事保安の強化措置に係る多数のMSC決議やMSCサーキュラーが回章されていることから、事務局より、これら関連文書を含むISPSコードの最新版を2005年前半に出版することを検討中であることが報告された。

(海務部)

●●●内外情報●●●

1 船舶特償の存続が決定

—平成17年度海運関係税制改正・予算が決定—

1. 平成17年度海運関係税制改正

租税特別措置法上、最も古い制度である船舶等の特別償却制度は、当初財務省より厳しい整理合理化案が提示されていたが、国土交通省とも連携を図り制度の延長・存続を関係方面に精力的に訴えた結果、一部見直しはあったものの、船舶については対象船舶を環境負荷低減型に限定したうえで現行通り延長が認められた。平成17年度海運関係税制改正の経緯は概要以下の通りである。

当協会は、平成16年9月開催の定例理事会において、16年度末に期限切れを迎える「船舶等の特

別償却制度」の延長・恒久化を中心に、「平成17年度税制改正要望」として22の要望項目を取りまとめ、政府・国会等関係方面への要望活動を開始した。(本誌2004年10月号P.2参照)

船舶の特別償却制度については、これまでの対象要件である近代化設備に加え、NOx量削減など環境低負荷設備を加え延長・恒久化を要望していたが、財務省から11月30日に提示された整理合理化案では、特別償却制度については、環境負荷低減型船舶に対象を限定したうえで償却率の引下げ、外航・内航二重構造タンカーに係る償却率上乘せ

分の廃止、および船員訓練設備の特別償却制度廃止が打ち出された。さらには内航船に係る圧縮記帳や中小企業投資促進税制の見直し、その他特別修繕準備金制度の縮減等の方針が打ち出されるなど極めて厳しい内容であった。

このため当協会は、国土交通省とも連携し、政府・国会方面に対し諸外国がトンネージタックス等の導入により自国海運業の振興を推進しているのに比べ、わが国は海運助成・強化策が著しく遅れており、わが国外航海運の国際競争力を確保するためには税制による措置が不可欠であることを強力に訴え、理解を求めた。

その結果12月15日に決定した与党税制改正大綱においては、特別償却制度のうち、外航・内航二重構造タンカーの償却率の上乗せ分および船員訓練設備は廃止されたものの、船舶については対象船舶を環境負荷低減型に限定したうえで現行と同率での延長が認められた。また、内航船に係る圧縮記帳や中小企業投資促進税制、その他特別修繕準備金制度については現行内容での存続が認められた。

また、国際課税関係については、国際課税連絡協議会をベースに(社)日本貿易会とともに精力的な陳情を行った結果、タックスヘイブン対策税制が一部見直しされ、欠損金の繰越期限5年が7年に延長(但しタックスヘイブン適用開始以前に発生した欠損金には適用しない)されたほか、課税済留保金額の損金算入制限5年が10年に延長(平成12年度以降の課税済留保所得からの配当を対象)された。

さらに、リース事業の課税逃れに対処するため、

関係する税法が強化されることとなり、法人税関係では、出資額以上の損金は認めないことや収益保証契約等が結ばれている場合は損金算入を認めないとの規制強化が、原則として平成17年4月1日以降に締結される組合契約より行われることとなった。

平成17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【資料1】、改正後の海運関係税制の全容は【資料2】の通りである。

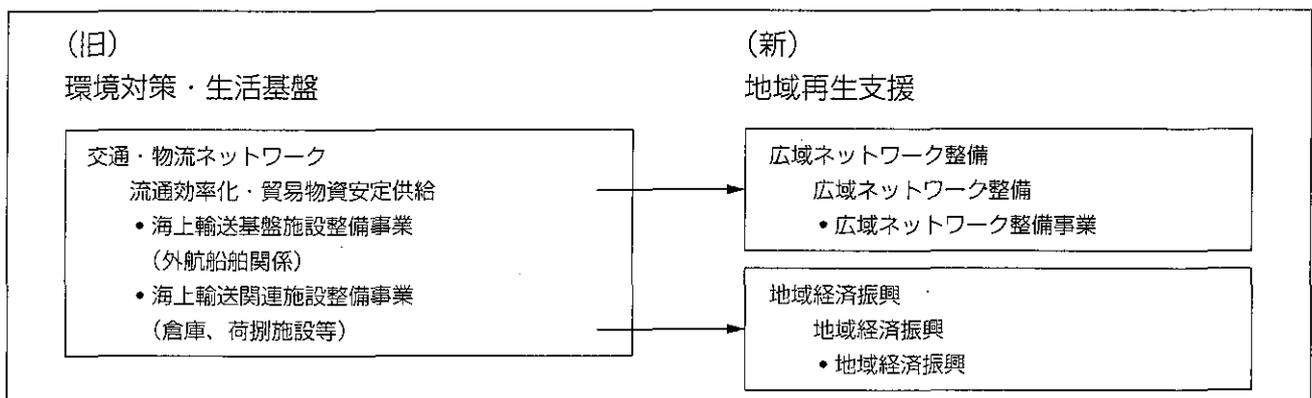
2. 平成17年度海運関係予算

平成17年度予算については、国土交通省をはじめとする関係省庁が平成17年度予算概算要求事項を16年8月末に決定し、財務省に対して要求を行っていたが、12月24日の閣議において政府予算が決定された。

このうち、外航海運に関連する流通効率化・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)については518億円を要求した。当初、国土交通省/財務省間の折衝では政策金利の見直し等融資条件で厳しい提案があったが、最終的に決定された政府予算では融資条件は現状通りとされた。

なお、昨年度に引き続き今年度も枠組みの変更が行われ、海運向け融資は、新しい枠組みである広域ネットワーク整備枠2,390億円の中で対応されることとなった。(但し、海上輸送関連施設整備事業については、地域経済振興枠1,400億円で対応)変更概要は以下の図の通りである。

(企画部)



【資料1】平成17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. トン数標準税制の導入に向けての本格的検討	(現在は制度無し)	本格的検討	—	—
2. 船舶等の特別償却制度の延長・恒久化	償却率： <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・船員訓練設備： 6/100 	延長に併せ恒久化(適用期限：平成17年3月末)対象を環境負荷低減型船舶に限定	○対象を環境負荷低減型船舶に限定 ○特別償却率の引下げ 外航近代化船 18%→16% 内航近代化船 16%→14% ○外航・内航二重構造タンカー特別償却率上乘せ分廃止 ○船員訓練設備の特償制度廃止	一部見直しの上2年間延長 対象を環境低負荷低減型船舶に限定 外航環境低負荷船18% 内航環境低負荷船16% 外航・内航の二重構造タンカーの特別償却率上乘せ分廃止 船員訓練設備の特償制度廃止
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. 港湾施設の特例措置の実施	(1) (現在は制度無し) (2) PFI法(民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律)に基づく選定事業として整備される公共荷捌き施設等の特例措置。 不動産取得税(税率3%)： 課税標準1/2 固定資産税(税率1.4%)： 課税標準1/2 都市計画税(税率0.3%)： 課税標準1/2	(1) スーパー中核港湾の次世代高規格コンテナターミナルにおいて整備される荷捌き施設等に係る不動産取得税(税率3%)、固定資産税(税率1.4%)、都市計画税(税率0.3%)の非課税措置の創設。 (2) 不動産取得税の特例措置の延長 適用期限：平成17年3月末 固定資産税・都市計画税の適用期限：平成18年3月末	—	(1) 新設(固定資産税、都市計画税の課税標準1/2) (2) 現行内容で2年間延長
5. 登録免許税の軽減	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	軽減	—	措置されず
6. 内航燃料油に係る特例の創設	内航C重油は外航ボンド油に比べ関税(390円/kl)・石油石炭税(2,040円/kl)の上乗せあり。一方、農林漁業用の輸入A重油は関税が無税、石油石炭税も、石油精製事業者への還付制度があり、実質的に税負担免除。	内航燃料油について、輸入重油の無税措置、国産精製油の実質非課税措置(還付制度)の創設	—	措置されず
7. 船員の支払給与に係る課税標準の特例措置の創設(法人事業税に係る外形標準課税)	(資本金1億円超の企業に対する)法人事業税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。 法人事業税税率所得割 7.2% 付加価値割 0.48% 資本割 0.2% 付加価値割額=付加価値額×0.48% 付加価値額=収益配分額 (=報酬給与額+純支払利子+純支払貸借料)+単年度損益	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 前回特別修繕費用の3/4→1/2	現行内容で存続
○特定資産の買換特例(圧縮記帳制度)	(1) 船舶から船舶 (適用期限:平成18年3月末) (2) 内航船舶から減価償却資産 (適用期限:平成18年3月末) (1)(2)ともに譲渡差益の80%を圧縮記帳	—	○見直しの動き (詳細不明)	国交省、内航船舶に対する買換え特例措置の延長を働きかけ⇒現行内容で存続
○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) (内航海運業用の船舶に係る措置)	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180万円以上) 3) 船舶(内航貨物船(基準取得価額=取得価額×75%))	—	○見直しの動き (詳細不明)	国交省、内航船舶に係る措置の延長を働きかけ⇒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下げ (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(間接受領配当の調整)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 (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	—	(2) 欠損金の繰越期限5年を7年に延長(但しタックスヘイブン適用開始以前に発生した欠損金には適用しない。) (4) 課税済留保金額の損金算入制限5年を10年に延長(平成12年度以降の課税済み留保所得からの配当を対象)
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 (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 (4) 間接外国税額控除制度の拡大 ① 間接外国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 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

【企業税制】

項目	現行制度	要望内容	財務省（総務省） 整理案	最終結果
1. 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
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（税法上の償却と会計上の償却との分離を前提）	—	措置されず
4. 償却資産（船舶）に係る固定資産税の廃止	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（外資実績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 (5) 外航用コンテナ 価格の4/5	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、課税根拠が不明確につき、償却資産（船舶）に対する課税の廃止	—	措置されず
5. 温暖化対策税制の導入は絶対反対	〔環境省案〕 税率：炭素1トンあたり2,400円（1リットルあたりA重油1.77円、C重油1.83円） （運輸事業対策として5割軽減措置）		—	導入見送り
6. 欠損金の繰越期間制限	現在は7年に制限されている	撤廃	—	措置されず
7. 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
8. 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
9. 企業年金積立金に対する特別法人税	平成11年度から時限的（17年3月末まで）に課税凍結。 特別法人税：適格退職年金や確定拠出年金など企業年金の元本と運用など積立金に課税（国・地方合わせて税率1.173%）	廃止	—	措置されず （課税凍結延長）
10. 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。 退職給与引当金制度：従業員が全員自己都合で退職したと仮定し、支給する退職金を見積り引当て計上する制度。 退職給与引当金に繰り入れた金額のうち、繰入限度額までその事業年度の損金に算入できる。	復活	—	措置されず
11. 事前確認制度	（現在は制度無し）	新規導入	—	措置されず

【企業税制】

項目	現行制度	要望内容	財務省(総務省)整理案	最終結果
12. 交際費の損金算入	15年度税制改正にて、400万円の定額控除を認める法人を資本金5千万円より1億円以下の中小法人に拡大。定額控除額までの金額の損金不算入割合を20%より10%に引下げ。(支出額のうち9割まで損金算入可)		—	措置されず
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	損金経理：法人が確定した決算において費用または損失として経理すること。法人税では、減価償却、引当金・準備金の繰入れ、役員退職金など、損金経理をしなければ損金算入できない。利益処分：会社が利益を上げた場合、法人税や地方税を控除した後の利益について、株主配当や役員賞与、内部に留保する利益に配分すること。	撤 廃	—	措置されず

【その他見直しとなった企業税制】

項目	現行制度	要望内容	財務省(総務省)整理案	最終結果
○リース関係(組合事業課税の見直し)		—	[自民党税調小委員会] リース事業投資について、投資家問題に対処するため、法人税や所得税の課税措置の強化	<p>① 所得税関係：個人投資家に関する損益通算等の制限措置 民法組合等の重要な業務の執行の決定に関与し、契約を締結するための交渉等自ら執行を行う組合員を除き、不動産所得の金額の計算上生じた個人の組合員の損失については認めない。 (18年度分以後の所得税、19年度分以後の個人住民税について適用)</p> <p>② 国際課税関係：民法組合等の外国人組合員への源泉徴収制度の創設 外国人組合員が受ける申告納税の対象とされている利益の分配について源泉徴収等を行う。(17年4月1日以後開始する計算期間について適用)</p> <p>③ 法人税関係：匿名組合等の法人組合員の組合損失について取扱い強化 ・組合債務の責任の限度が実質的に組合資産とされている場合は、出資の価額として計算される金額を超える部分の金額は損金の額に算入できない。 ・組合事業に係る収益を保証する契約が締結されていること等により実質的に組合事業が欠損にならないことが明らかな場合には、その法人組合員に帰属する金額全額を損金の額に算入できない。(原則として17年4月1日以後に締結される組合契約について適用。)</p>

【資料2】平成17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. 船舶の特別償却	<ul style="list-style-type: none"> 外航環境低負荷船(3000G/T以上) 特償率18/100 内航環境低負荷船(300G/T以上) 特償率16/100 	<p>平17.4.1~平19.3.31</p> <p>平17.4.1~平19.3.31</p>
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)	<p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>3) 船舶(内航貨物船(基準取得価額=取得価額×75%))</p>	平16.4.1~平18.3.31
3. 海外投資等損失準備金制度	<p>積立率：</p> <p>(イ) 資源探鉱 100%</p> <p>(ロ) 資源開発 30%</p> <p>(ハ) 特定海外経済協力 14%</p> <p>(ニ) 新開発地域 10%</p> <p>(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)</p>	<p>平16.4.1~平18.3.31</p> <p>平16.4.1~平18.3.31</p> <p>平10.4.1~平18.3.31</p> <p>昭48.4.1~平18.3.31</p>

項 目	制 度 の 概 要	適 用 期 間
4. 特定資産の買換特例 (圧縮記帳制度)	(1) 船舶から船舶 (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45.4.1~平18.3.31 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	
10. 固定資産税の課税の 特例 1) 船 舶	・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(外資実績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	・課税標準: 価格の4/5	平10~平17年度取得分
11. 港湾施設の特例措置 1) 外資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	課税標準: (1) 平成10年3月31までに取得した埠頭 ① 旧外資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 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
2) スーパー中樞港湾の次世代高規格コンテナターミナルにおいて整備される荷捌き施設等に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置	課税標準: 価格の1/2	平17.4.1~平19.3.31
3) PFI法(民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律)に基づく選定事業として整備される公共荷捌き施設等の特例措置	課税標準: (1) 固定資産税(税率1.4%): 価格の1/2 (2) 都市計画税(税率0.3%): 価格の1/2 (3) 不動産取得税(税率3%): 価格の1/2	平12.4.1~平18.3.31 平14.4.1~平18.3.31 平15.4.1~平19.3.31

※下線は平成17年度税制改正による変更箇所である。

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

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

調査対象期間は、従来より各運河の運営団体の会計年度に合わせて、スエズ運河については2003年1月1日より同年12月31日まで、パナマ運河については2003年4月1日より2004年3月31日まで調査してきており、本年度においても同期間とした。

[スエズ運河]

今回の調査によると、スエズ運河の利用状況は通航船社数が前年比2社増の13社となった。利用隻数は22.8%の増加(2003年:1,034/2002年:842)し、G/Tベースでは18.4%の増加(51,053/43,126/千G/T)するとともに、D/Wベースでも26.7%の増加(48,155/38,010千D/W)となった。

また、料率の基本となるスエズ運河トン数(SCNT)

* 1ベースでは21.3%の増加(52,018/42,898千トン)となったことから、全体の通航料も28.6%の増加(243,051/189,060千ドル)となった。(表1参照)

船種別で見ると、タンカーが大幅な増加を示すとともに、バルクキャリアおよびコンテナ船および自動車専用船が増加する一方、在来定期船が減少した。

タンカーはSCNTベースで242.8%の増加(1,337/390千トン)、通航料も277.4%増(11,556/3,062千ドル)と、大幅な増加となった。バルクキャリアはSCNTベースで106.6%の増加(6,609/3,199千トン)、通航料も51.5%の増加(15,244/10,062千ドル)となった。また、自動車専用船はSCNTベースで6.2%の増加(16,807/15,831千トン)とな

り、通航料も18.2%の増加(79,157/66,941千ドル)となった。一方、在来定期船はSCNTベースで14.4%の減少(303/354千トン)、通航料が11.6%の減少(2,435/2,753千ドル)となり、前年に引き続き減少した。また、鉱油兼用船は2年連続で通航実績はなかった。(表2参照)

[パナマ運河]

2003年度のパナマ運河の利用状況は、通航船社数が2002年比較で2社減の14社となり、利用隻数は7.6%の減少(2003年:835/2002年:904)、G/Tベースでも4.9%の減少(32,525/34,191千G/T)となったが、D/Wベースでは2.2%の増加(27,883/27,285千D/W)となった。一方、料率の基本となるパナマ運河トン数(PCNT)*2ベースでは13.6%

表1 スエズ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1992	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	13.3
1993	15	877	29,379	27,940	32,032	173,824	△12.8	195	△23.0
1994	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	△17.6	147	△24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6
1996	12	883	37,491	32,909	38,008	172,869	△0.2	195	16.8
1997	14	1,011	40,387	36,150	42,073	201,497	16.6	244	25.1
1998	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034	△1.7	259	6.1
1999	13	944	40,040	34,634	43,067	195,641	△1.2	223	△13.9
2000	12	1,019	43,992	41,279	40,680	180,582	△7.7	195	△12.6
2001	11	962	40,592	39,342	38,521	168,844	△6.5	205	5.1
2002	11	842	43,126	38,010	42,898	189,060	12.0	237	15.6
2003	13	1,034	51,053	48,155	52,018	243,051	28.6	282	19.0

注) 2003年の通航料の円換算率は、2003年1月～12月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=115.90円を採った。

表2 スエズ運河通航船実態調査(2003.1.1～2003.12.31)

(通航料=千USドル)

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料
タンカー	4	149	1,508	2,455	1,377	11,556
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリア	7	89	5,246	9,935	6,609	15,244
自動車専用船	4	303	14,930	5,160	16,807	79,157
コンテナ船	3	468	28,983	30,058	26,939	134,407
在来定期船	1	22	360	519	303	2,435
その他船舶	2	3	26	28	23	252
合計	13	1,034	51,053	48,155	52,058	243,051

注) 社数合計の13は、調査期間中にスエズ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

の減少(30,810/35,680千トン)となったが、2002年10月と2003年7月からの通航料の二段階引上げの影響を全面的に受けて、全体の通航料は1.9%の増加(102,157/100,293千ドル)となった。(表3参照)

船種別について見ると、コンテナ船が昨年に引き続き大幅に増加するとともに、在来定期船が増加したが、自動車専用船が大幅に減少するとともにその他の船舶の指標は概ね減少した。コンテナ船は、PCNTベースでは155.9%の増加(8,584/5,506千トン)、通航料も68.9%の増加(24,286/14,383千ドル)と大幅な伸びを示した。在来定期船はPCNTベースで32.3%の増加(266/201千トン)、通航料も42.0%の増加(1,066/751千ドル)した。

一方、自動車専用船はPCNTベースで34.2%の

減少(14,915/22,654千トン)、通航料でも8.0%の減少(58,284/63,364千ドル)、また、バルクキャリアーは、PCNTベースで2.9%の減少(6,597/6,791千トン)、また、通航料でも8.4%の減少(17,373/18,956千ドル)となり4期連続で減少となった。

(表4参照)

(企画部)

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

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

表3 パナマ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1992	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	△ 3.7	97	△ 9.5
1993	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	△ 1.1	83	△ 14.4
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	△ 2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2
1996	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313	△ 4.3	91	11.0
1997	16	1,291	35,914	38,679	35,444	92,760	11.3	114	25.3
1998	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040	7.8	128	12.3
1999	15	1,171	35,372	37,605	36,714	95,642	△ 4.4	115	△ 10.2
2000	15	989	32,887	33,220	30,184	83,376	△ 12.8	92	△ 20.0
2001	15	951	33,151	28,597	30,797	86,250	3.4	108	17.4
2002	16	904	34,191	27,285	35,680	100,293	16.3	122	13.0
2003	14	835	32,525	27,883	30,810	102,157	1.9	122	13.0

注) 2003年の通航料の円換算率は、2003年4月～2004年3月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=112.99円を採った。

表4 パナマ運河通航船実態調査(2003.4.1～2004.3.31)

(通航料=千USドル)

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通航料
タンカー	4	5	84	132	95	190
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	8	237	6,580	11,610	6,597	17,373
自動車専用船	4	372	16,988	5,894	14,915	58,284
コンテナ船	3	178	8,164	9,411	8,584	24,286
在来定期船	1	32	315	355	266	1,066
その他船舶	2	11	394	481	353	958
合計	14	835	32,525	27,883	30,810	102,157

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

3

現行の独禁法適用除外制度維持を求め、EU・豪州当局に当協会コメント提出

—外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度見直しについて—

2004年12月、当協会は外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度（以降「除外制度」）の見直しを進めている EU および豪州の当局に対しコメントを提出した。（これまでの動きは本誌2004年11月号 P.14参照）

当協会コメントの内容および関連する主な動きは以下の通りである。

1. E U

04年10月に公表された欧州委員会の White Paper（海運同盟に対する現行の適用除外制度を廃止し、代替案を検討するもの）に対し、当協会は12月15日、現行制度の維持を求めるとともに、日本における船社／荷主間の自発的な協議による良好な関係を紹介するコメント（【資料1】参照）を欧州委に提出した。

我が国国土交通省も同日、日本の除外制度の運用や、船社間協定と荷主団体間の協議慣行等を紹介するコメントを提出した。（概要【資料2】参照）同コメントでは、EUによる船社間協定の性急な否定が日本に与える悪影響を懸念し、代替措置検討においては我が国をはじめとする貿易相手国との十分な調整を要請している点が特筆される。

また、12月16日には、欧州委をはじめとする EU 諸機関に対する諮問機関である EESC（欧州経済社会評議会）が、性急な同盟制度廃止による競争への悪影響を懸念し、欧州委に制度廃止による影響の慎重な検討を求める意見書を公表している。（要点【資料3】参照）

一方、ESC（欧州荷主協議会）は、除外制度の早期全廃を求める姿勢を変えていない。

欧州委はこれら意見を踏まえ、05年中に最終的な提案を行うものと見られる。

なお、本件はこれまで欧州委員会競争担当委員が担務していたが、04年11月に発足した欧州委新

体制では、競争担当のクルース委員に定期海運会社社員の経歴があることから、出身業界との利害関係発生回避のため、パロゾ委員長が担務することとなった。

2. 豪 州

04年10月に公表された豪州生産性委員会の Draft Report（船社間協定に対する現行の包括適用除外制度の廃止を最も望ましい選択肢としたもの）に対し、当協会は12月17日、上記 EU 宛コメントの内容に加え、豪州の貿易相手国としての日本の重要性*を強調したコメントを提出した。また、国土交通省も EU 宛と同様の趣旨のコメントを提出している。

Draft Report には合計30の団体・個人からコメントが提出されており、生産性委員会はこれらを踏まえ、05年2月23日に最終報告書を公表し、財務大臣に答申することとしている。（本誌04年11月号時点では最終報告書の発表は04年内と公表されていたが、その後延期が決定された）豪州政府は同答申を受けて、05年4月～5月頃に最終的な方針を決定するものと見られており、当協会は引き続き現行制度維持に向け、内外の関係諸機関・団体と連携して対応することとしている。

（企画部）

*豪州農水林業省の統計によると、2003年では日本は豪州の牛肉全輸出量（トン数ベース）の33%のシェアを占めて輸出先第1位であり、04年1月～11月においては、43%にシェアを伸ばして1位を維持。

【資料1】

2004年12月15日、
欧州委員会に提出

欧州理事会規則4056/86見直しのための欧州委員会 White Paper
に対する日本船主協会コメント

欧州理事会規則4056/86見直しに関し、2004年10月13日に発表された White Paper に対し、日本船主協会は以下コメントを提出する。

- 1) 欧州委員会の White Paper は規則4056/86の廃止を提案しているが、日本船主協会は、外航船社間協定に対する現行の管理された独禁法適用除外制度（以下、「除外制度」）の維持に引き続き強く賛同する。除外制度に対する当協会の原則的立場については、2003年6月に欧州委員会に提出した前回のコメントに記載している。しかしながら、欧州委員会が最終的に規則4056/86の維持を受け入れないとするのであれば、日本海運界としては、European Liner Affairs Association (ELAA) が提案している制度を欧州発着航路においての絶対的な最低条件として受け入れる余地がある。
- 2) 日本船主協会は、2004年12月に提出された ELAA の White Paper に対する徹底的な分析を支持する。ELAA 提出文書が White Paper を詳細に検討しており、上述の通り当協会の除外制度に対する立場が変わりはないことから、今回提出するコメントでは国際礼讓（船主協会注：各国が他国の法律・制度を相互に尊重する親交関係にあること）と、外航海運業のようにボーダレスな業界を律する法制の国際的調和のそれぞれの必要性に焦点を絞ることとする。これに加え、本コメントの後半では、日本における船社と荷主の関係について欧州委員会の注意を喚起したい。即ち、船社間協定に対して与えられている適用除外制度は、荷主の世界規模での事業展開を海運業界が支援する上で、荷主との対話と関係を増進する重要な手段とも認識されている。日本における船社は、持続可能な国際貿易を達成する上で船社及び荷主に利益をもたらす船社間協定の重要性を高く評価しており、このため、邦船・外船を含む日本発着の同盟・協定は長期的観点から荷主との対話を行ってきた。このような対話の主目的は、船社間協定の継続的な活動に対する荷主の理解を得るために、協定の運営に際して顧客に最大限の情報と透明性を提供するところにある。
- 3) 日本では、定期船同盟を含む船社間協定は海上運送法により独占禁止法の一般条項から適用除外されている。以前の当協会コメントで述べたように、船社間協定に対する現行の国際法制の枠組みは長年にわたり確立されたものであり、世界中で効率的かつ信頼性のある定期船サービスを可能にしてきた。当協会は従って、EU 発着トレードにおいて、船社間協定に係るいかなる追加的な措置も講じられる必要はないと考える。しかしながら、日米を含む欧州の主要貿易相手国が現行制度を維持する中で、欧州委員会が制度を変更しようとするのであれば、同委員会はその一方的な法制変更案が与える法的・経済的影響を慎重に検討することが必須であると強調したい。また、我々は欧州委員会に対し、法制の衝突可能性回避のため、最終決定を行う前に国際礼讓の観点から海外の貿易相手国と協議を行うことを求めるものである。この関係で、当協会は欧州委員会に対し、現行の規則4056/86第9条（国際法の衝突）の意味合いを十分に評価することを求めるとともに、欧州経済社会評議会 (EESC) が2004年12月の総会で検討・採択を予定している、欧州委員会の最終判断までに一定の猶予期間を設けるという考え方が含まれた提案を高く評価する。かかる猶予期間中に、欧州委員会は、海運界の国際的性格を考慮に入れつつ、国際整合性のある

適切な結論を得ることができるものと思われる。

- 4) 船社と荷主の関係に関する我が国の事例に関しては、日本では、船社側に与えられた適用除外制度と引き換えに、船社間協定の活動に際しては最大限の透明性を達成することの重要性が広く認識されている。また、我が国では、船社間協定と日本荷主協会との間での自発的な協議メカニズムが十分に確立されており、適切な対話の場が提供されている限り日本荷主協会は原則的には船社間協定に反対しないものと我々は理解している。2004年11月には、当協会と日本荷主協会は、日本の海事専門紙である日本海事新聞社主催のシンポジウムの開催に共同で協力した。同シンポジウムでは、日本発着船社と関係荷主が定航海運を巡る最近の主な問題について意見交換を行った。参考までに、2004年12月3日付の SHIPPING & TRADE ニュースの記事を添付する。(本記事への添付は省略) 当協会は、荷主と船社間のこのような対話が、世界貿易にとっての船社間協定の役割と必要性に対する荷主のより一層の理解と相互信頼を深めることに寄与するものと信じている。当協会は、現行の管理された独禁法適用除外制度の下での船社間協定の継続した活動が、世界貿易の着実かつ持続可能な発展に貢献するものと考えており、かかる船社間協定の役割に対する理解を得るため、日本、アジアをはじめとする全世界で船社と荷主の誠実な対話と良好な関係促進に向け最大限の努力を継続したい。このため当協会は、欧州委員会に対し、輸送利用者と同盟の協議に関する規則4056/86第5条1項(協議)のより効率的な運用によって、日本同様、欧州においても船社と荷主の間で前向きな対話を促進させることを提案する。

【資料2】

対欧州委員会国土交通省コメント概要

- 国土交通省としては、定期船同盟や外航海運事業者が行う共同行為が、すべて利用者にとって利益になっているとも考えず、また、競争状況にある場合と比べてすべて不利益になるとも考えない。国土交通大臣が個別に、実際の影響を監視し、必要な場合にはいつでも是正する方針である。
- 国土交通大臣は、個別の監視、是正の権限の実行にあたり、外航海運事業者の共同行為について、申請の前に、日本の荷主団体との間で、一定の確率されたルールに従った、双方に有益で、効果的な対話または協議が実施されているかについて、注意を払っている。
- 日本では、同盟や協議協定と荷主団体で相互に尊重しつつ、建設的な関係に発展させようとの意向が双方に存在している。同盟及び協定が、個別の荷主にとっては整理に多大のコストを要する市場全体の規模、構造変化、需給の現状及び見通しに関するマクロ情報を客観的に整理し、提示するとともに、値上げの背景やサーチャージの仕組みを説明しており、両者間で共通の認識を形成する努力を行って、率直な意見交換を行っている。
- このような対話または協議を通じて、個々の海運事業者と荷主との間での個別具体的な運送契約交渉が効率的、建設的に行われる。
- 協議を求めることが権利として確立しているにもかかわらず、同盟に対して協議を求めず、対立的な構造にある欧州における運賃同盟と欧州内の荷主団体を代表する団体の関係が、制度の見直しにおいて海運事業者と荷主の関係の実態として唯一の参照とするべきではない。
- 日本の荷主は、外航海運事業者の取り決めの締結がない定期船サービスにおいて、運賃やサービスの内容が急に、頻繁に、かつ大きく変化し、特に世界のビジネス慣行に合致しない非合理的な

サーチャージを各社が独自に設定するという困難に直面している。

- 日本の荷主は、このような外航海運事業者の取り決めの締結がない定期船サービスにおいて、市場における透明性かつ公平性のあるルール作りを外航海運事業者と団体的に協議できないという困難に直面している。
- 発着地の一方の政府により、突然に、かつ他方の政府の意見によれば合理的な理由がなく否定する判断が行われる場合には、その結果、後者の国における法的な安定性が阻害され、後者の政府が判断した利用者の利益を阻害する危険性がある。

関係国との間で衝突が起きないように制度改正の前に十分に調整するとともに、適法性に関する客観的な判断基準を、透明性のある手続きの下で設定することにより、上記危険を回避することが必要である。

【資料3】

EESC プレスリリース (04年12月16日付) および意見書の主要点

〈プレスリリース〉

- White Paper のイニシアティブと、これによるブレインストーミングを歓迎する。
- 単なる現行制度の廃止は、法の空白を生じさせる。欧州委員会は制度廃止による影響を慎重に検討すべき。
- 法の空白を回避するため、一定の移行期間を設け、その間は4056/86の代替となる委員会規則の下、引き続き同盟に対する包括適用除外を認めるべき。この委員会規則には、TACA(大西洋同盟協定)に関する欧州委の決定や欧州裁判所のこれまでの判断 (= 内陸運賃共同設定の禁止、同盟による非公開サービスコントラクト締結制限の禁止、共同船腹調整は短期的かつ運賃上昇に直接結びつかないものに限る、等) を盛り込むべき。
- 上記移行期間中に、欧州委は定期船市場を注視すべき。

〈意見書〉

- 現時点での同盟制度廃止は、寡占につながる恐れがあり、賢明な策ではない。
- 性急な同盟制度廃止は、非欧州 (主にアジア) 船社と激しい競争に晒されている欧州船社に大きな損失を与える可能性がある。また、主に途上国航路でサービスを行っている欧州中小船社にとっては、同盟制度が廃止され、大手船社の支配的地位が強まることにより、反競争的效果を生じる可能性がある。
- 欧州委は海運業の特質をより慎重に検討すべき。
- EU の一方的な行動は回避されるべきであり、同盟制度廃止に伴う EU 加盟国と貿易相手国への影響を十分に検討する必要がある。

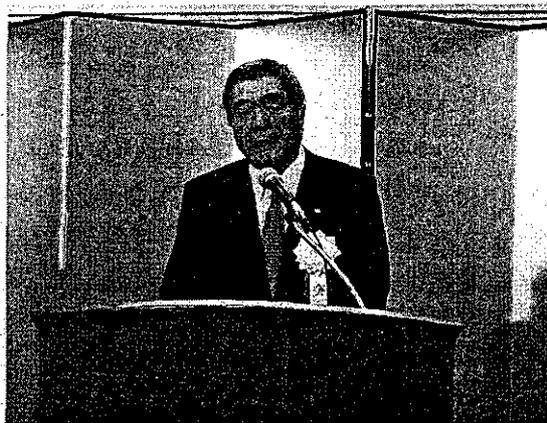
当協会の主催により新年賀詞交換会を開催

当協会は、1月5日に海運ビル2階大ホールにおいて新年賀詞交換会を開催した。

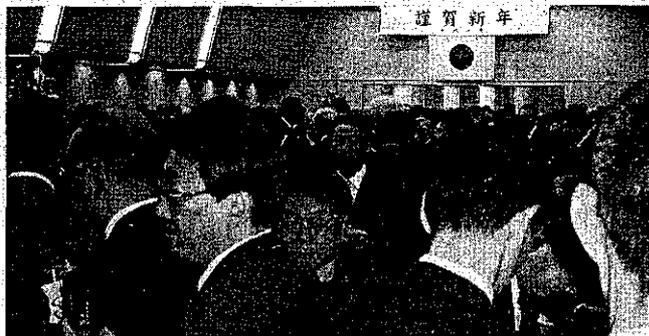
昨年までは、(社)日本海運倶楽部が主催し、当協会も協賛して実施していたが、同倶楽部の解散に伴い、今年より当協会が主催して開催することとなった。

当日は、主催者である当協会草刈会長（日本郵船会長）の年頭挨拶に引き続き、来賓の岩井国土交通副大臣よりご祝詞を賜り、当協会鈴木副会長（商船三井会長）の乾杯の音頭で盛大に賀詞交換会が開催された。

会場は、当協会会員を始めとする海運関係者、国土交通省、経済団体、造船・損保関係者、報道関係者など約400人の参加者で賑わった。



▲当協会草刈会長による年頭挨拶



▲賀詞交換会の模様



▲岩井國臣国土交通副大臣による来賓挨拶

スマトラ島沖大地震およびインド洋津波被害国への救援物資輸送協力を表明

当協会は1月7日、昨年末に起きたスマトラ島沖大地震およびインド洋津波被害国に対するわが国からの救援物資輸送に関し、政府系機関より認定された支援団体等から依頼があった場合、無償で輸送協力する旨の記者発表を行った。2005年1月末までに日本各地の対象積港に搬入される救援物資を対象とし、期限は状況に応じて見直しも検討する。

依頼を受けた場合、実際の輸送は当協会会員である日本郵船・商船三井・川崎汽船の外航定期船運航事業者3社およびそれら関連会社によるドライコンテナ輸送によって行なわれ、東京・名古屋・神戸等の各社寄港地からシンガポール、マレーシア、スリランカ、インドネシア、タイ等被害各国における各社の寄港地までが無償で輸送されることになっている。

当協会はこの協力体制表明と併せ、救援物資輸送協力に関して会員と事務局との間での情報共有を図るため「スマトラ島沖地震・津波被害支援対策チーム」を設置した。

〈お問合せ先〉

当協会による輸送協力全般に関するお問合せは以下にご連絡ください。

日本船主協会 企画部 担当：石川 電話：03-3264-7180

海事振興連盟、第1回内航分科会を開催

超党派の議員で構成する海事振興連盟（会長：関谷勝嗣参議院議員）は、平成16年11月30日に第1回内航分科会を開催し、112名（うち国会関係84名、官庁・業界28名）の参加を得て、分科会長に山本公一同連盟監事（衆議院議員）を選出し、内航海運業が抱える問題について議論した。

関係業界側からは、当協会理事の内航活性化小委員会：前田恭孝委員長、日本内航海運組合総連合会：立石信義会長、日本長距離フェリー協会：谷口征三会長らが出席し、「内航海運業の現状と要望」について次のとおり現状説明と要望が行われた。

当協会理事 内航活性化小委員会 前田恭孝委員長

CO₂削減のため、長距離輸送トラックから海運・鉄道を利用するモーダルシフトへの転換を推進していくために日本船主協会の内航活性化小委員会で1年以上に亘り協議している。主にコスト負担を軽減するため、①税制措置②規制緩和③インフラ整備の3点を重点にまとめた「モーダルシフト推進に関する要望」を先般、国土交通大臣および海事振興連盟会長に提出したと併せてこの要望概要について説明を行った。（【資料】参照）



▲当協会理事・内航活性化小委員会 前田恭孝委員長

日本内航海運組合総連合会 立石信義会長

2004年度予算における暫定措置事業の政府保証枠の160億円増額および先の通常国会での「暫定措置事業を今後とも継続して円滑かつ着実に実施すること」という附帯決議に対し、業界として謝意が述べられるとともに、日本経団連2004年規制改革要望の「暫定措置事業の早期解消」について業界として不本意である考えが示された。また、燃料油に係る石油石炭税の特例措置の創設、カボタージュ制度の堅持について内航海運存立の基盤として引続き厳守を求めた。

日本長距離フェリー協会 谷口征三会長および高松勝三郎業務委員長

要望内容にある航送用シャーシに関する自動車税、自賠責保険、車検制度、車庫規制の問題について



▲第1回内航分科会の模様

では、エンジンのついたトラックや専ら陸上を走行しているトレーラーと同じように義務付ける必要はないはずで、それを緩和することによりトラック事業者がフェリー・RO-RO船への利用機会が増えるといった主張を長距離フェリー協会として従来から行ってきた旨、説明があった。

以上の説明に対し、国土交通省：矢部海事局長より、できるものから逐次措置していきたいとされ、暫定措置事業は確実な実施、カボタージュ制度は必要であり堅持、モーダルシフトについては関係業界と対応していきたい旨、説明があった。

参加国会議員より、モーダルシフト推進に関する法律を制定することではじめて促進につながるという主張や、将来の船員不足を見据えた船員対策の必要性などについて意見が述べられた。

なお、同連盟では内航分科会の今後の進め方について、各党派より数名ずつ代表を選出し、人数を絞った形式で検討していくこととしている。 (企画部)

【資料】

平成16年11月22日

国土交通大臣 北側 一雄 殿
海事振興連盟 会長 関谷 勝嗣 殿

(社)日本船主協会 会長 草刈 隆郎
日本長距離フェリー協会 会長 谷口 征三
日本内航海運組合総連合会 会長 立石 信義

モーダルシフト推進に関する要望

わが国内航海運業界は、国内物流の大動脈としてわが国産業や国民生活に欠くことのできない物資の安定輸送に大きな役割を果たしております。

近年では環境低負荷に資する船舶を投入するなど、業界を挙げて地球環境保全に努めるとともに、政府の「グリーン物流総合プログラム」のもと、荷主産業や他の物流産業との連携を一層強化し、国策でもある地球温暖化対策の推進に積極的に協力しております。

政府におかれましては、平成13年7月「新総合物流施策大綱」においてモーダルシフト化率を2010年までに50%（H13年時点で38.6%）に持っていくこと、平成14年2月には「地球温暖化対策推進大綱」において運輸部門は4600万トンのCO₂削減目標を掲げ、そのうち440万トンはモーダルシフト等（海上へのシフトは370万トン）で削減するといった方針が打ち出されております。

さらに、地球温暖化防止のための京都議定書は、ロシアが批准方針を明らかにしたことで、2005年にも発効する見通しとなり、わが国の温室効果ガス削減義務（2008～12年の間に1990年水準と比べ6%削減）が現実味を帯び、特に運輸部門における削減目標の前倒しが求められることも予想されます。

こうした環境負荷低減の目標を達成するには、今後、貨物の海上輸送へのシフトが早急に求められ、そのためには、輸送コスト低減はもとよりのこと、これに必要な航路の拡充、岸壁の整備、大型船投入の促進およびそれに伴うインフラの整備が図られることなど所要の環境整備が是非とも必要であります。

つきましては、企業あるいは業界によるモーダルシフト推進への取り組みをさらに促進していくために、下記諸項目の実現につき、特段のご高配賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 税制措置の実現

- 燃料油に係る石油・石炭税の実質非課税化
- 内航船の固定資産税の軽減
- 航送用シャーシの自動車税等の減免措置の実施

2. 規制緩和

- 航送用シャーシの自賠償保険加入免除ならびに車検制度・車庫規制に係る特例措置等の実現

3. インフラ整備

- フェリー・内航海運の岸壁、埠頭施設の整備
(埠頭地区の駐車場・ヤードスペース、荷捌き施設等の整備拡充。)



20日 平成17年度予算の政府案が出され、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「スーパー中枢港湾プロジェクトの推進」の283億円が計上された。

10日 IMO 第79回海上安全委員会 (MSC79) がロンドンにて開催された。
(P. 4 海運ニュース参照)

1日 日中海運輸送協議会 (会長：鷺見嘉一新和海運取締役相談役、会員企業19社) は、組織を改組しフェリーなどのカルテル問題を除く非カルテル事項を当協会に、日中間のコンテナ・ルール協定と輸送実績集計業務を海運同盟事務局に移管した。事務局は廃止、機能は会長会社が引き継いだ上で会員総会・会長・会計監事の3つに簡素化された。

13日 港湾物流情報化懇談会 (座長・唐津一東海大名誉教授) の2004年度第1回会合が開催され、港湾物流情報プラットフォーム構築実現に向けた推進方策や小口貨物についての港湾物流業務モデル案等が提示された。

15日 政府与党は平成17年度税制改正大綱を発表した。海運関係税制では、船舶特別償却制度が現行の償却率を維持 (ダブルハルトンカーの特償率の上乗せ分および船員教育訓練設備の特償は廃止)、2年の延長が決定された。また適用対象船舶はこれまでの近代化設備要件に加え、環境負荷低減型船舶に限定された。



船協だより

公布法令 (12月)

- ④・⑤ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第六十五条第二項第一号に規定する担保金の提供等に関する命令の一部を改正する命令 (内閣府令/国土交通省令第4号、平成16年12月2日公布、平成16年7月1日施行)
- ⑥ 船舶からの有害液体物質の排出に係る事前処理の方法等に関する省令の一部を改正する省令 (国土交通省令/環境省令第4号、平成16年12月2日公布、平成16年7月1日施行)
- ⑦ 危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令 (国土交通省令第108号、平成16年12月21日公布、平成17年1月1日施行)
- ⑧ 船員保険法施行規則等の一部を改正する省令 (厚生労働省令第186号、平成16年12月28日公布、平成17年1月1日施行)
- ⑨ 船員に係る未払賃金の額の確認等に関する省令の一部を改正する省令 (厚生労働省令/国土交通省令第2号、平成16年12月28日公布、平成17年1月1日施行)

国際会議の予定 (2月)

- 会議名：IMO 第9回無線通信・搜索救助小委員会 (COMSAR 9)
日 程：2月7日～11日
場 所：ロンドン
- 会議名：シップリサイクルに関する ILO/IMO/バーゼル条約の共同作業部会
日 程：2月15日～17日
場 所：ロンドン
- 会議名：IMO 第48回設計設備小委員会 (DE48)
日 程：2月21日～25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8回 中間会合
日 程：2月28日～3月1日
場 所：広州

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12月	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	4,210	573	10.5	18.5
9	5,463	4,231	1,232	12.4	12.5
10	5,472	4,318	1,155	11.7	12.7
11	5,156	4,556	600	13.4	28.1

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間(月間)平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
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
2004	108.17	102.20	114.40
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
10	108.92	106.13	111.10
11	104.93	102.40	106.98
12	103.84	102.20	105.28

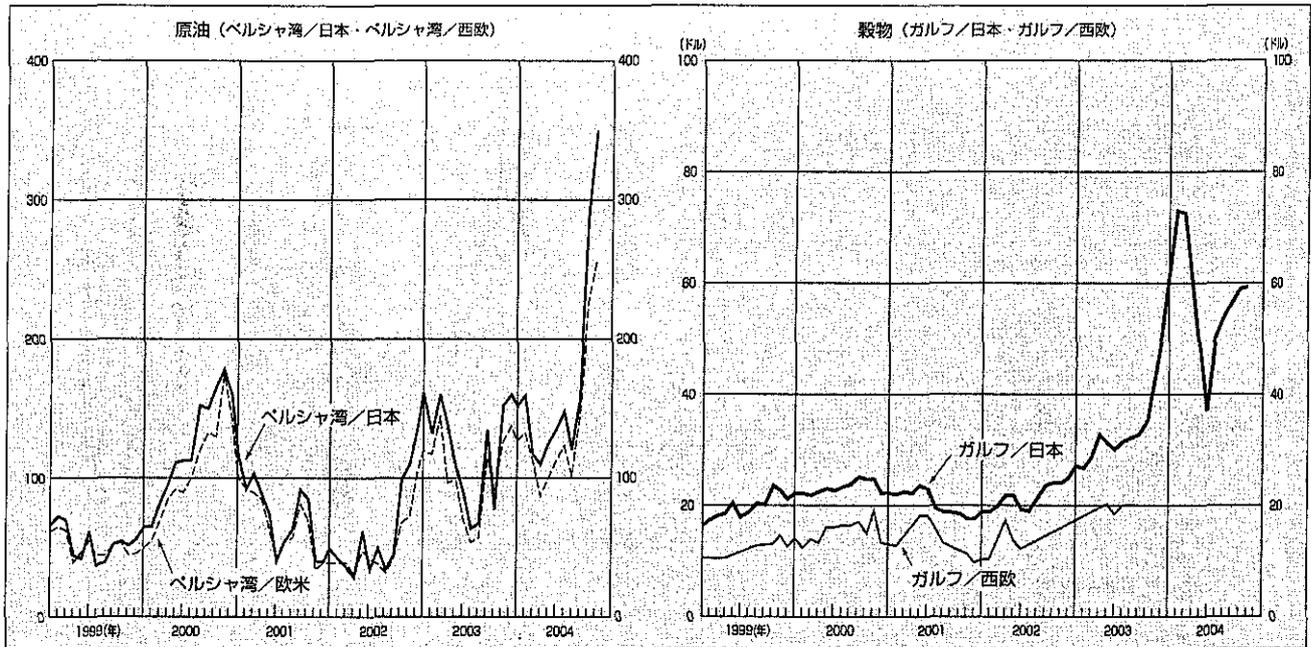
(注) 財務省貿易統計による。

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
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	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2004 4	9,897	549	9,348	4,098	441	0	4,634	0	157	18	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	6,038	505	5,533	1,441	262	112	3,607	80	31	0	19,612	4,645
9	7,994	160	7,834	2,065	373	49	5,118	65	164	0	25,942	6,411
10	4,721	0	4,721	1,935	546	24	2,090	68	58	0	22,743	6,659
11	4,809	0	4,809	1,510	267	31	2,997	0	4	0	19,318	7,998
12	4,830	0	4,830	2007	261	45	2,465	50	2	0	17,106	4,576

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	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	52.50	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	99.00	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	112.50	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	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	290.00	156.00	68.50	42.50	90.00	47.50	225.00	117.50
11	110.00	62.50	152.50	102.50	350.00	265.00	72.50	47.50	126.50	75.00	255.00	167.50
12	137.50	99.0	160.00	133.75	310.00	110.50	105.00	80.00	137.50	95.00	225.00	130.00

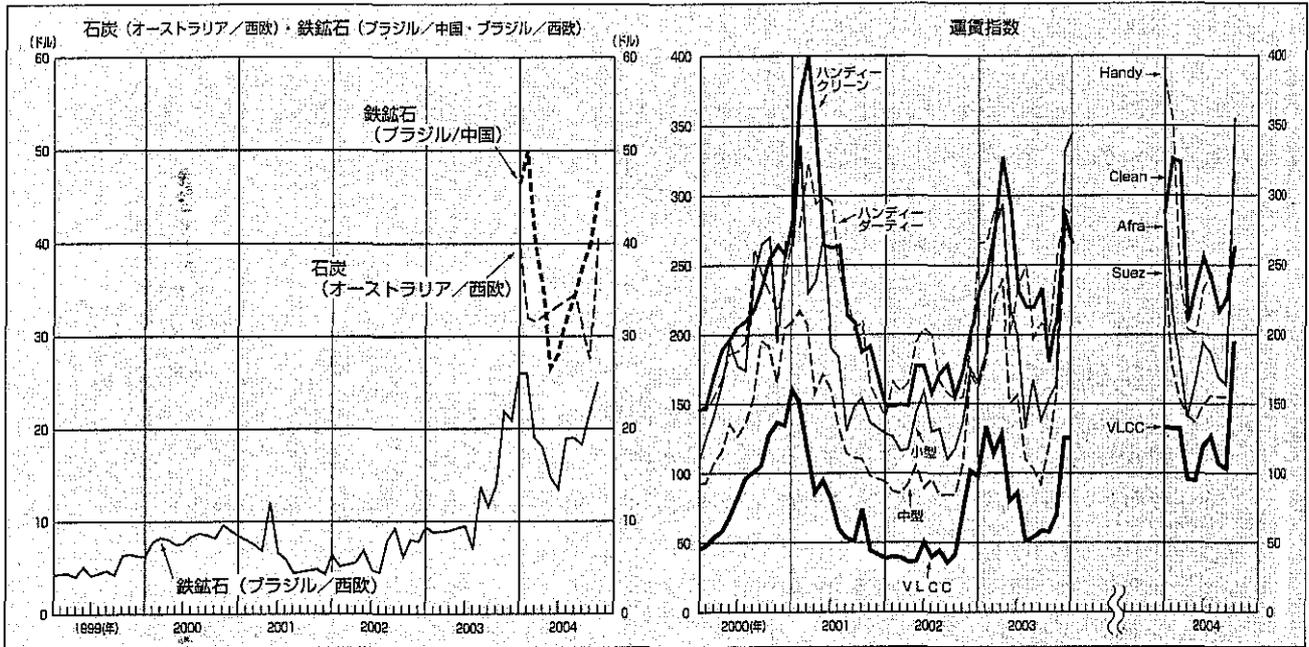
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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	—	59.00	—	—	—	—	—
11	—	—	62.50	—	—	—	—	—
12	54.50	—	61.00	—	—	—	—	—

(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)

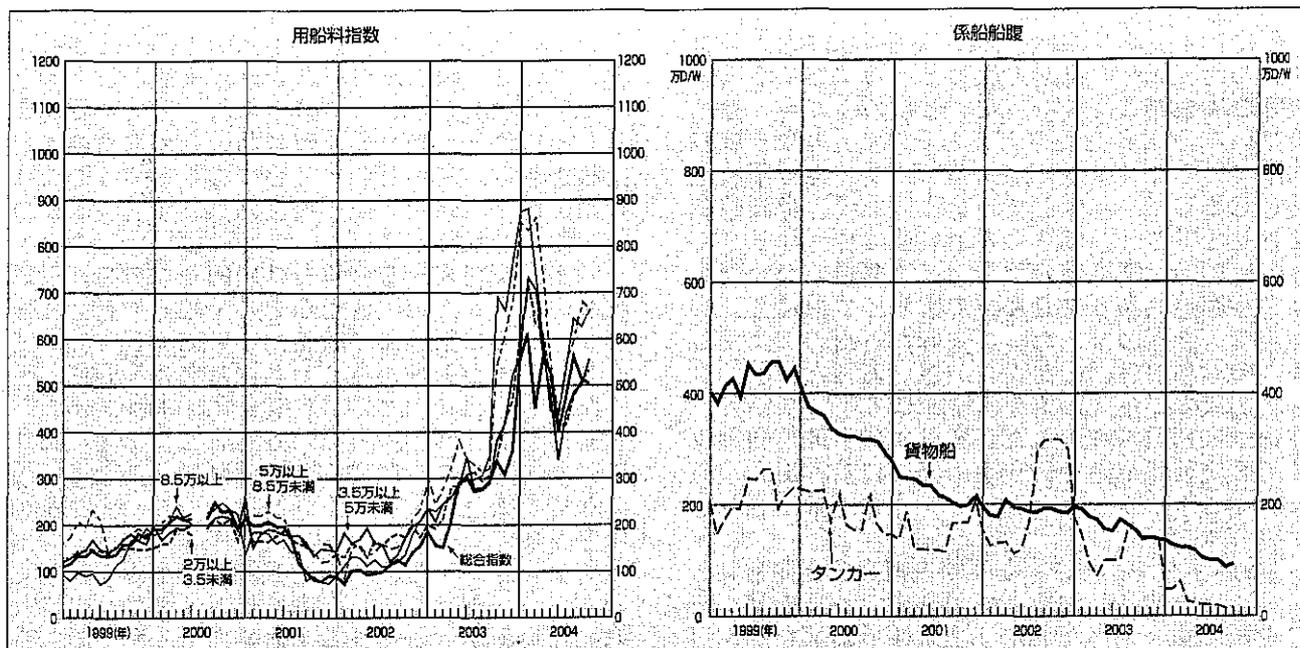
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2003		2004		2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	14.20	12.20	39.70	35.00	14.30	12.50	46.50	34.00	9.40	7.80	26.00	22.00
2	15.25	11.45	32.00		15.00	13.15	50.00	35.00	8.80	6.25	26.00	20.75
3	15.25	13.70	31.65		15.80	14.20	40.00	35.50	9.00	7.70	19.00	17.25
4					16.00	14.80	35.00	32.50	8.95	6.75	18.00	15.25
5	16.35		18.30		18.00	16.50	26.50	25.00	10.35	9.25	14.75	11.30
6					18.00	16.25	28.00	22.90	9.50	8.40	13.50	8.25
7					17.50	15.40	32.00		8.50	7.05	18.90	16.90
8	17.15	16.30			20.35	17.50	34.50	10.20			19.00	14.90
9					21.50	16.50	37.55	30.00	11.60	11.50	18.25	14.50
10			27.50		30.00		40.00	33.25	18.75	13.90		
11	32.00		41.00		35.50	29.50	45.80	40.00	22.00	17.00	25.00	
12					33.50	30.00	50.60	41.80	21.00		27.10	22.50

(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	41.6	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	126.6	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	83.9	109.6	158.3	178.0	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	103	154	163	229	226
10	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	195	285	355	320	263
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	443	510	501	681	626	514
10	-	342	381	543	690	337	336	532	556	663	664	503
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。

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	159	900	1,008	50	130	199
9	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155	213	1,407	1,534	50	784	1,567	146	802	881	47	90	146
10	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173	203	1,273	1,383	53	709	1,414	155	882	934	43	103	148
11	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162	209	1,320	1,406	52	706	1,407	138	813	877	38	113	162
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

先日、オレオレ詐欺(別名「振込み詐欺」)に出くわした。突然の電話を取ると「お父さん? 洋子。交通事故を起こしちゃった」と娘の泣く声。動転している。「どうした? どうした?」と返すと警察官がでてきて「娘さんが秋葉原の交差点で事故を起こしまして、勾留しています。まず、身元確認をさせて下さい。娘さんのお名前は植村洋子さん、住所は〇〇、電話番号は〇〇、で間違いないですか?」「間違いありません。で事故の状況は?」「交差点で人を撥ねました。ご夫婦だったのですがご主人のお名前は〇〇さん。24歳。奥さんは〇〇さん、23歳でご主人が奥さんをかばう形になって、搬送中に死亡されました。奥さんは意識不明の重体です。」私の電話を持つ手に汗がにじみ出し、更には血の気がスーッと引いていくのがはっきりと認識できた。

「従いまして、娘さんを業務上過失致死罪容疑ということで逮捕、勾留しております。」私の驚く応答を横で聞いていた妻が「功太郎! お姉ちゃんが人を轢いて、その人死んじゃった!」とたまたま居た息子が叫んでいるのが聞こえる。何とか悪夢あるいは巷間言われている何とか詐欺であってほしいという切ない望みを抱きながら、私は被害者の家族にどのように詫言えればいいのか、殴られても蹴られてもただひたすら娘と頭を下げるしかないとそのことばかりを考えていた。

次に警察官に代わり、保険会社から派遣された

という弁護士が「青山法律事務所の〇〇と申します。この度、娘さんが起こされた事故のことですが、事故状況からいって娘さんに一方的に非があるということで48日間勾留され、そのまま裁判所に移送され、実刑ということになります。ただご存知の通り、保釈という道があります。」「わかりました。それをどこにもっていけばいいのです?」「いえ、裁判官たる公務員は民間から現金は受取れないのです。司法書士がその手続きを行いますので、そこに振込んで戴きたいのです。」「え! そうなんですか? 振込み?」私に落ち着きが戻ってきた。「ええ。」「それでいくら用意すればいいのです?」「通常ですと200万から300万円です。今すぐお手元にある現金を入れていただければ、内金ということで手続きに入れます。私は一つ一つを復唱しながら妻に伝えていた。その口座番号を控えようとしていた時、動転して老眼鏡が見当たらず携帯のボタンが押せなかった妻に代わって娘と連絡を取った息子が「お父さん! お姉ちゃんが会社に居た!」と言って私から受話器を取上げ、「本人の確認が取れたぞ。あんたは誰だ!」と叫んだとたん電話が切れた。

日頃乱暴な運転をして家族を心配させる娘を除く善良な私たち3人は抱き合って喜んだ。詐欺と願っていたことが事実となり、悪夢が消えた安堵からか、犯人たちへの怒りは未だに不思議と生じない。 日本船主協会 常務理事 植村 保雄

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	梅本 哲朗
	常務理事	植村 保雄
	海務部長	半田 收
	企画部長	園田 裕一
	総務部長	井上 晃
	海務部・労政担当部長	高橋幸一郎

編集後記

明けましておめでとうございます。外航海運にとっては晴れやかな新年のスタートとなったのではないかと思います。みなさまはいかがでしたでしょうか?

外航海運業界では、今年も活況が保たれるであろうとの見方が強いようでまだまだ明るい見通しが続いています。その一方で業界が抱えている未決の多くの問題は、まだまだ道半ば、といった感があります。今年も少しでも先へ進んでいくことができれば、そしてそれをお伝えできればと思います。

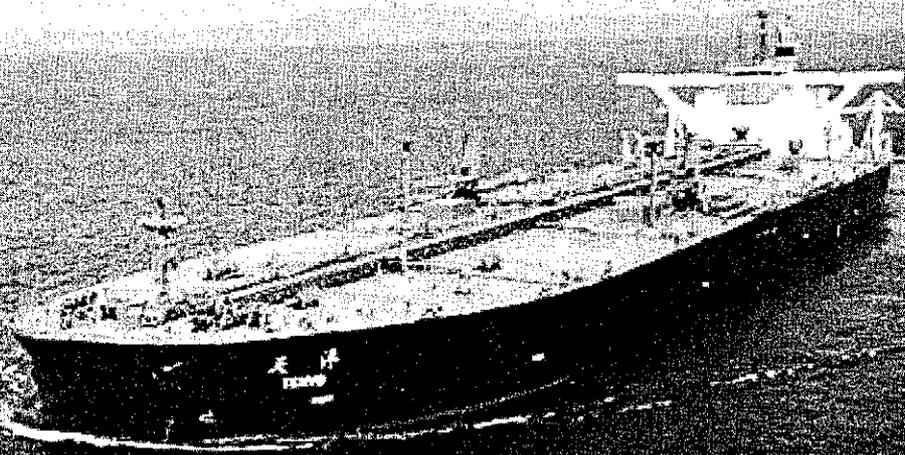
当協会自身も組織改革を行い、新体制で新年より新たな一歩を踏み出しました。本年もどうぞこの「せんきょう」を宜しくお願ひ致します。(MN)

せんきょう 1月号 No. 534 (Vol. 45 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))

編集・発行人●梅本哲朗
製作●株式会社タイヨグラフィック
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。



原油タンカー

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。

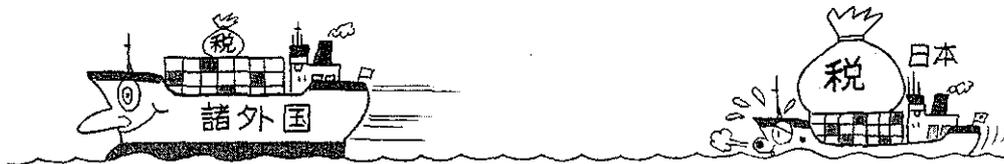
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

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、アイルランド、ベルギー、インド
導入決定済	米国、韓国



—— 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/>