

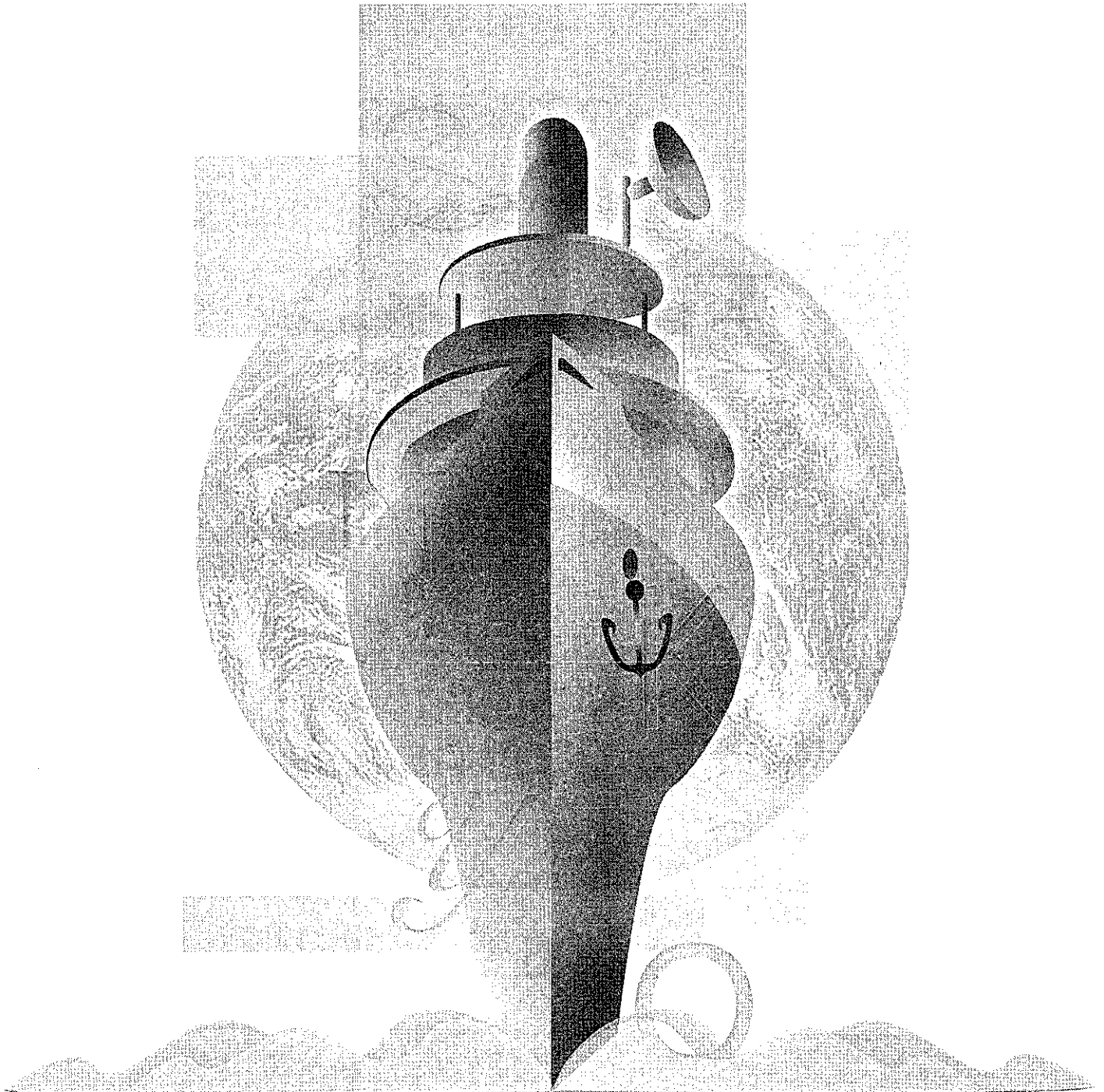
せんきょう

2005

10

社団法人 日本船主協会

●No.543●



せんきょう

10

OCTOBER 2005

■巻頭言 1

燃料費高と環境保全

日本船主協会 副会長 川崎汽船株式会社 代表取締役社長 前川弘幸

■シンポジウム 2

当協会の税制改正要望まとまる

—平成18年度海運関係税制改正要望について—

■海運ニュース 8

■国際会議レポート 8

1. BCコードの強制化について審議

—IMO第10回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC10)の様態—

■内外情報 10

1. 海運関係分野の規制改革要望

—17年6月集中受付月間の結果—

2. 外航日本人船員(海技者)の確保・育成策の検討の
枠組みについて合意

—第5回「船員・船籍問題労使協議会」の様態について—

3. 日本籍船の配乗要件の撤廃に係る問題点の検証作業に着手

—第1回「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」について—

4. EU、豪州での独禁法適用除外制度見直しの動き

—当局による新たな報告書を公表—

5. 第2回パリMOU・東京MOU合同閣僚級会議が開催される

—2004年のポर्टステートコントロール実施状況—

■特別欄 23

第4回 海運セミナー(2005年7月7日開催)その2
「海運事業におけるリスクマネジメント」

関西大学 商学部教授 羽原敬二

■国際海事World Web 34

国連環境計画 UNEP

■London 36

海運日誌(9月) 38

船協だより 39

海運統計 40

編集雑感 44

■囲み記事

・ICSら国際海運団体が外航海運PRリーフレットを発行 33

・JSA2005/2006 PROFILEの刊行 38

燃料費高と環境保全

日本船主協会 副会長 前川弘幸
川崎汽船株式会社 代表取締役社長



燃料費の高止まりが続いているが、最近の原油価格市場の動きには不可解なところがある。市場経済におけるマーケット価格の変動であるので止むを得ないのであろうが、個人的には非常に不愉快にすら感じている。昨年来、新興国の経済発展による石油需要の拡大を背景としつつ、ナイジェリアの原油生産施設でのスト、中東の不安などを材料に高騰を続け、ニューヨークの原油市場でWTI*は8月30日に一時70ドル台をつけた。ここまではわからないでもないが、この夏のハリケーン「カトリーナ」がニューオーリンズを直撃すること必至となった時点では、大方は原油価格の更なる高騰を予測したと思うが、実際はIEAの呼びかけで各国が備蓄原油の放出を決めた途端に原油市場は一転して弱含みとなった。また、別の見方として原油在庫需給状況の指標として見られる米国の原油在庫は、水準点の3億バレルを年初より上回っており、実態は供給過小に陥っているとは見られない。それなのに何故か原油価格だけは高止まりしている。投機マネーが入っているといっても実需給との乖離が大き過ぎる。

このまま燃料価格が高止まりしてしまえば、船社としても最適な運航スピードの見直しを迫られる。例えばあるレンジでは10%スピードを落とせば約30%の燃料消費が削減できる。これは温暖化ガス(CO₂)、NO_x、SO_xの排出削減にも繋がるだけに検討に値する。

思えば先の石油ショックのあと、約20数年前の掃気方式の変更や高効率過給機の採用に始まり、ロングストローク化の開発なども続いて主機関の燃料消費率は150g/h・ps台から120g/h・ps台と約20%の削減を果たしてきたが、主機関関連では近年更なる改善が出来た事例は無いに等しい。主機以外では最近二重反転プロペラが一部の船で採用されており、その省エネ効果は約10%といわれているが、イニシャルコストが非常に高いことから拡大していない。

勿論、海運業界にあっても、造船およびその関連業界にあっても日々燃費改善努力はなされているが、上記ほどのドラスチックなものには到達していないのが実状である。

過去には急激な設計変更のあまり大きな機関損傷も経験してきただけに無茶な開発競争は避ける必要はあるが、主機、船型といった広範な分野で造船および船舶関連メーカーの省エネ開発が望まれる。

この原油価格高騰は経営にとっては重荷であるが、これが更なる省エネ技術開発の呼び水となり、環境保全に繋がる何かを生み出すきっかけとなれば不幸中の幸いであろうか。

*WTI: West Texas Intermediate の略。
世界的な原油価格の指標。



当協会の税制改正要望まとまる

—平成18年度海運関係税制改正要望について—

平成18年度税制改正要望については、2005年7月22日に開催された政策委員会で要望内容を決定し、7月27日の定例理事会において承認された。現在、要望の実現を目指し国土交通省、経団連等と連携を密に対応している。

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

平成18年3月末をもって期限が到来する「特定資産(船舶)の買換(圧縮記帳)の延長」、「国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長」、「外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の延長」等海運関係事項については、現行内容での延長の実現に全力を尽くしていくこととし、国土交通省と連携を図り制度延長に向けての準備作業を行っている。

さらに、「トン数標準税制」については、本年度は早期導入を訴え、日本経団連をはじめ関係方面の理解を得るなど実現に向けた環境整備を行っていくこととした。このため、日本経団連の「平成18年度税制改正に関する提言」とりまとめにあたって、当協会よりトン数標準税制について理解を求めた結果、同提言の中に「業種によっては主要先進国における課税の手法その

ものが大きく変わりつつあり……国際的なイコール・フットイングの確立といったダイナミックな視点から考えるべき……」という表現でその趣旨が盛り込まれた。

(2) 国際課税

当協会、日本貿易会等25団体で構成する国際課税連絡協議会において、18年度は外国税額控除制度の改善を中心に要望することとなり、メンバー団体および経済産業省と協調しつつ制度の改善を求めていくこととしている。

(3) 企業税制

「償却制度の改善」(直ちに行うべき課題として「100%償却の実現」、「償却資産に係る固定資産税の廃止」、「受取配当金の益金不算入制度の改善」等、当協会要望事項の多くが日本経団連がとりまとめた「平成18年度税制改正に関する提言」の中に取り込まれており、日本経団連と連携して実現を図ることとしている。

当協会は、2005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精力的に要望活動を行っていくこととしている。

(企画部：齋藤)

【資料】 平成18年度税制改正要望

海運関係事項

1. トン数標準税制の早期導入

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。トン数標準税制について、欧州では既に定着し、アメリカ・韓国などでも導入を果たし、今や海運の国際標準となってきている。特に現在のような世界的な海運好況時には同税制を採用する国の海運企業とわが国海運企業との間でキャッシュフローの格差が一層拡大し、わが国海運企業の国際競争力への影響が懸念される。

同税制を採用している国とわが国とのバックグラウンドの違いはあるものの、これら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、少なくとも海運における税制面でのイコール・フットィングが是非とも必要であり、わが国においても早急にトン数標準税制を導入することを求める。

2. 特定資産の買換（圧縮記帳）の延長

本制度（船舶から船舶：譲渡差益の80%、内航船舶から減価償却資産：譲渡差益の80%を圧縮記帳）は平成18年3月末をもって期限が到来する。

わが国の経済活動と国民生活を支える物資・資源の安定輸送を図るには、時代の要請に応える船舶の整備が不可欠である。近代的な設備を有する船舶への買換を促進するため、本制度を延長すること。

3. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長

本措置（本則税率4/1000を2/1000に軽減）は、平成18年3月末をもって期限が到来するが、諸外国に比べ割高な日本籍船の取得・保有にかかる諸税の軽減を図るとともに、国際船舶の国際競争力の強化に資するため、本措置を延長すること。

4. 外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の延長

本措置（課税標準4/5）は、平成18年3月末をもって期限が到来するが、三国間輸送が増加傾向にあるなか、外航用コンテナの国内滞留率は1割程度にすぎないのが実状であり、応益負担の考え方から、課税標準を軽減することが妥当である。また、コンテナ航路における諸外国海運との国際競争に伍していくためにも本特例措置を延長すること。

5. 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。

6. 外貿埠頭公社が所有および今後取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置の延長

埠頭公社が平成10年3月31日までに取得した一定規模以上のコンテナ埠頭に対する課税の特例措置（課税標準1/2、および3/5）および、平成10年4月1日以降に取得する大規模コンテナ埠頭に対する課税の特例措置（課税標準当初10年間1/5、以後1/2）は、平成18年3月末をもって期限が到来するが、国際的に見てわが国港湾のコスト高が指摘されているなかで、本措置が廃止され、埠頭借受者に負担が転嫁されることとなれば、海運企業の経営を著しく圧迫、ひいては物流コスト増をもたらすことになる。今後とも物流サービスの安定供給を図っていくために本軽減措置を延長すること。

7. 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、関税及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、国を挙げてモーダ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。

8. 中小企業投資促進税制の延長

当該税制（30/100の特別償却または7/100の税額控除）は、平成18年3月末をもって期限が到来するが、中小船主のリプレースを促進する観点から、本制度を延長すること。

9. 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7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。

- (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10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。10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、課税及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 繰越期間内に控除できず、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

連結納税においても小規模子会社の交際費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るべきものであり、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・フットイングの観点から、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いえ、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. 海外投資等損失準備金制度の延長

平成18年3月末で期限が到来する本制度の適用期間を延長すること。

6. 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。

7. 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。

8. 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戻しを行い、還付を受けることが認められているが、租特法により平成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。

9. 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。

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. 税務上の取扱いに係る申告前の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。



● 国際会議レポート ●

1

BCコードの強制化について審議

—IMO第10回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC10)の様様—

2005年9月26日から30日まで、ロンドンの国際海事機関(IMO)本部において第10回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC10)が開催された。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、個品危険物の輸送に関する要件の改正についてであった。

同委員会での審議内容は次のとおりである。

1. BCコードの見直しおよび強制化

(1) BCコードの見直し

BCコードでは、水と接触すると水素などの引火性ガスを発生する貨物に対して、船倉内に滞留した当該ガスによる爆発の危険性を除去するため、連続通風が要求されている。また、この通風を行う装置の要件として、開口部からの水の浸入を防ぐため、当該開口部は甲板上から十分な高さ(船首近傍では4.5m以上)を確保することが要求されている。

しかしながら、通風装置の開口部の位置を高くすると、荒天時などにおいて船倉内への水の

浸入を防ぐため開口部を閉鎖する必要性が生じた場合、容易に閉鎖することができないという問題がある。

そのため、わが国は、船倉内に滞留した引火性ガスによる爆発の危険性を除去するための手段として、連続通風に替え、船倉内のガス濃度を計測し、その結果に基づいて通風を行うこととするようなBCコードの改正を提案した。

審議において、数カ国よりわが国提案に支持はあったものの、引火性ガスなどを発生する貨物については、連続通風要件が必要であり、また、ガス濃度測定は天候等により実施できない場合があるとの意見が大勢を占め、わが国の提案は受入れられなかった。

(2) BCコードの強制化

BCコードのどの部分を強制化とするかについて審議が行われた。

審議において、同コードには、強制化に適した記述と適さない記述が混在しており、詳細な検討および全体的な書き直しが必要であること

が確認されるとともに、本文については第1章（定義）から第10章（固体廃棄物のばら積み運送）を原則的に強制化することが合意された。

また、付録1（貨物の個別エントリー）について、わが国より、Group C（化学的危険性を有せず液状化の危険性の無い貨物）の要件を勧告とし、また、Group A（液状化する貨物）およびGroup B（化学的危険性を有する貨物）については必要と思われる要件のみを部分的に強制化すべき旨主張したが、他の国からの支持は得られず、審議の結果、付録1については、全面的な見直しを前提として、原則的に全体を強制化することとなった。

付録2（各種試験法）については、特定の試験法のみ限定しないことが合意され、関係する規定（第6章、第8章および第9章）を見直すこととなった。

また、付録3（ばら積み貨物の特性）～7（船舶の閉囲区画への立ち入りに関する勧告）および付録9（ばら積み貨物の索引）は強制化しないことが合意され、付録8（殺虫剤の安全使用勧告）については、今後、継続して審議を行うこととなった。

(3) BCコード強制化のための今後の検討

BCコードを強制化するためには、内容の詳細な検討および全体的な書き直しが必要であることから、コレスポンデンス・グループ（CG）にて、引き続き検討が行われることとなり、わが国およびオーストラリアがCGの取り纏めを行うこととなった。

なお、CGへの付託事項は次のとおり。

- ① 強制化に即した「前文」の書き換えおよび現行BCコードの「総論」、第1章（定義）および「適用」に係る規定を含む新第1章の作成
- ② 原則的に強制化する範囲（第1章～第10章および付録1）の詳細な見直し
- ③ BCコード強制化に係る海上人命安全条約（SOLAS条約）改正案の作成
- ④ Seed Cake（植物の種子採油後のしぼりかす）

の運送要件の見直し

- ⑤ Direct Reduced Iron Fines（還元鉄の粉末）の運送要件の検討

2. 個品危険物に関する審議

(1) 海洋汚染物質の判定基準の取り入れ

化学品の分類および表示に関する世界調和システム（GHS）※に基づき策定された「海洋汚染物質の判定基準」が国連勧告に取り入れられたことに伴い、同判定基準の国際海上危険物規定（IMDGコード）および海洋汚染防止条約（MARPOL条約）附属書Ⅲへの導入について2003年9月のDSC8から検討が行われており、今次会合においても継続して審議が行われた。

今次会合において、GHSに基づく「海洋汚染物質の判定基準」をMARPOL条約附属書ⅢおよびIMDGコードに導入することが合意され、同附属書Ⅲの改正案が作成された。同改正は、2006年3月の第54回海洋環境保護委員会（MEPC54）で承認、2006年10月のMEPC55において採択され、2010年1月1日に発効する予定である。

また、IMDGコードの改正については、2006年9月のDSC11において引き続き検討が行われ、次回IMDGコード改正時にその内容が盛り込まれることとなった。

※GHS：世界的に統一されたルールに従って、化学品を危険有害性の種類と程度により分類し、その情報が一目でわかるよう、ラベルで表示したり、安全データシートを提供したりするシステム

(2) IMDGコードの見直し

① 陸上関係者の教育訓練要件

危険物運送にかかるすべての陸上関係者に教育訓練を強制化すべきとの英国提案について審議が行われた。審議において、多数の国より支持があったが、陸上関係者への教育訓練は国際労働機関（ILO）の所管であり、同コードに当該要件を規定することができるのか疑問を呈する意見や、国内法の整備に問題があるといった意見があった。

しかしながら、新規作業となる同提案に基づくIMDGコードの改正は、海上安全委員会

(MSC)からの改正作業に関する指示が必要となることから、2006年5月のMSC81における審議の結果を待って引き続き2006年9月のDSC11にて検討を行うことが合意された。

- ② 隔離要件“away from”の主管庁による免除
 現行IMDGコードでは、3m以上の隔離要件(away from)が必要な危険物は、相互の間に3m以上の水平距離を保てば、同一船倉内に積載できるが、同一コンテナ内に当該危険物を積載する場合には、同一船倉内に積載した場合と同等の安全性の確保が必要となり、主管庁の許可が必要となる。

オランダは、同一コンテナ内においても、水平距離3m以上隔離すれば、同一船倉内に

積載した場合と同等の安全性が確保できるとして、主管庁の許可なしに当該危険物の同一コンテナへの混載を可能とするよう提案を行った。

審議において、韓国、フランス、ノルウェー等数カ国より支持があったが、わが国をはじめ多くの国から、コンテナと船倉ではスペース的に大きな相違があり、コンテナ内では船倉と同様に3mの間隔を保っていたとしても漏洩事故などによる相互の危険物の接触の危険性が著しく異なること等が指摘され、本提案は合意されなかった。

(海務部：黒越)

●●●●●**内外情報**●●●●●

1 | **海運関係分野の規制改革要望**
 —17年6月集中受付月間の結果—

当協会は、政府が平成17年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3月に行った会員への意見照会の結果等を踏まえ、以下8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。

1. 港湾関係諸税ならびに諸料金の適正化
2. 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化
3. 船舶不稼動損失保険の海外付保の自由化
4. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化
5. 解撤等のために輸出される船舶のバーゼル法に基づく輸出手続きの廃止
6. 日本籍船でのカジノの自由化
7. 内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和
8. 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

今集中受付月間では6月末の要望受付締め切り

までに、当協会要望を含む976項目の要望(含む民間開放要望)、および317の構造改革特区および地域再生提案が提出された。

規制改革推進室は、直ちに関係省庁に対して検討を要請し、各省庁から回答が出された後は、各要望主体に改めて意見を聴取のうえで各省庁に再検討を要請、各省庁からの再回答が出された後も内容により引き続き、規制改革推進室と各省庁との折衝が行われた。

当協会要望のうち、「外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化」については、これまでも要望してきたが、国土交通省からは「事実誤認」である旨の回答が続き、なかなか進展しなかった。

しかし今期要望においては、国土交通省港湾局主催のスーパー中樞港湾選定委員会WGにおいて示された方針等も踏まえ強く要望した結果、「全国規模で検討を行う」旨の回答があり、漸く進展がみられた。所管の国土交通省からは、「埠頭公社のコンテナ埠頭の運営効率化を図るため、民間のノウハウが活用される運営方法を検討し、平成18年

度以降、適切に対応してまいりたい。」旨の回答が得られており、今後も早期実現に向け注視していくこととしている。

その他要望の結果はP.12～【資料】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://www.kisei-kaikaku.go.jp/index.html>

(企画部：宇佐美)

2

外航日本人船員（海技者）の確保・育成策の検討の枠組みについて合意

—第5回「船員・船籍問題労使協議会」の様相について—

当協会と全日本海員組合（以下、「全日海」）は、10月13日に第5回「船員・船籍問題労使協議会」（以下、「協議会」）を開催した。（出席者は【資料】のとおり。）

第5回協議会では、外航日本人船員（海技者）の確保・育成策（以下、「確保・育成策」）の検討の枠組みについて作業委員会の報告を受け、まずは船協と組合で確保・育成策を早急に協議し、協議の過程で海事産業関連団体および行政当局へのアプローチが必要となる場合には改めて検討を行なうことを確認した。

また、当面は確保・育成策の作業委員会の協議を先行し、その他の政策課題（船員特別税制、海

に関する理念法（基本法）、トン数標準税制）については、関係資料の収集等、共通認識を図る作業を行なうこととした。

なお、次回協議会については、同作業委員会の作業の進捗を踏まえつつ、必要に応じ開催することとした。

(企画部：本澤)

【資料】

【第5回「船員・船籍問題労使協議会」出席者】

日本船主協会

会 長 鈴木 邦雄（商船三井取締役会長）
副 会 長 宮原 耕治（日本郵船取締役社長）
副 会 長 前川 弘幸（川崎汽船取締役社長）
常任理事 芦田 昭充（商船三井取締役社長）
副 会 長 宇佐美皓司
理 事 長 中本 光夫

全日本海員組合

組 合 長 井出本 榮
中央執行委員・国際汽船局長 平山 誠一
中央執行委員・政策教宣局長 三尾 勝
政策教宣局総合政策部長 山口 守
国際汽船局外航部長 牧添 正信

当協会の要望						各省庁の回答(一次回答)					規制改革民間開放推進室からの再検討要請	各省庁の回答(二次回答)				
審議の項目	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)	制度の所管官庁等	回答者	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	回答者	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
				もかかわらず、複数港への入港の都度徴収されている)や考え方を整理し、諸外国と水準が同等となるよう制度改正を行うなどの適正化を図るべきである。物流コストの削減ならびにわが国港湾の国際競争力回復のためにも制度改正は必要である。					ならないような公正な対応により積極的に導入されているところである。							
2	外貨埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	原価主義に基づく料金の妥当性の検証及び、荷動きの実態や公共料の適正化	外貨埠頭公社における岸壁等の貸付料の額は減価償却、修繕費、管理費、災害復旧引当金、支払利息等の費用額の合計を基礎とし、岸壁等に係る外貨埠頭の建設に要した資金の償還を考慮して、埠頭公社が定める。	昭和55年12月16日の港湾審議会答申では外貨埠頭公社の業務の移管に際して、「……外貨埠頭の管理運営という公共的かつ国家的に重要な業務を行うものであるため、この通りこれを適切かつ確実に運営していくことが出来るような財団法人を国が指定するとともに、指定された財団法人に対しても法人の指定に伴う通常の監督のほか、国の海運政策及び港湾政策との整合性の取れた外貨埠頭の整備及び管理が行われるよう国の監督措置が必要となる。たとえば、貸付料の適正な水準の確保、外貨埠頭施設の処分など資金の償還を考慮して、埠頭公社が定める。	昨年度にスーパー中樞港選定委員会のW/G「港湾の管理・運営のあり方に関する検討部会」において、船社側主張がある「公社ターミナル料金について、埠頭のコスト低減化に真剣に取り組むことが必要」の観点から、原価回収主義の柔軟な運用も視野に入れ、今回の検討部会の方針が出されたことと事実を踏まえ、原価主義に基づく料金の妥当性の検証、及び荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等も充分勘案、弾力的で国際競争力を有する料金設定とするように各埠頭公社を指導すべきである。	国交省	外貨埠頭公社の解散及び業務承継に関する法律施行規則第5条第1項	外貨埠頭公社における岸壁等の貸付料の額は減価償却、修繕費、管理費、災害復旧引当金、貸倒引当金、支払利息等の費用額の合計を基礎とし、かつ、岸壁等に係る外貨埠頭の建設に要した資金の償還を考慮して、埠頭公社が定めている。	b	ー	<p>公社埠頭の貸付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃貸借契約による民間契約で決定されている。しかし、公社が原価を大きく下回る岸壁等貸付料を設定することは、公社の経営を危うくし、埠頭整備に係る債務償還に支障を来すおそれがある。また、原価を上回る貸付料を設定することは、公益法人の本来の目的を逸脱するばかりか、船社等の経営を不当に圧迫するおそれがある。</p> <p>このような観点から、国は岸壁等貸付料の算定基準を定めると同時に、国土交通大臣に届けられた貸付料については、是正が必要場合には、変更命令が担保されているところである。</p> <p>なお、国において、国際競争力の強化、確保を図るため、岸壁整備への国費の投入、無利子貸付の拡充、税制等の支援施策を実施しており、公社埠頭の貸付料の低減に寄与しているところである。</p> <p>また、厳しい国際競争下で市場が価格を決定する動きが広がりつつある中では、貸付料においても現状の原価回収主義の運用では対応が困難な場合もあり、今後は柔軟かつ弾力的な対応を図っていく必要があることから、国、港湾管理者、埠頭公社等の関係者が連携し、埠頭公社の果たす役割、借入金の償還及び財務状況等について考慮しつつ、積極的に幅広い検討を行っていくこととしているところである。」とあるが、検討内容及び検討の目処(時期)について再回答されたい。</p>	国交省	b	埠頭公社のコンテナ埠頭の運営効率化を図るため、民間のノウハウが活用される運営方法を検討し、平成18年度以降、適切に対応してまいりたい。		

当協会の要望					各省庁の回答(一次回答)					規制改革民間 開放推進室 からの 再検討要請	各省庁の回答(二次回答)					
番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的 事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)	制度の 所管 官庁等	回答 者	該当 法令等	制度の 現状	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要 (対応策)	回答 者	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要 (対応策)
5	撤撤等の ために輸 出される 船舶のバ ーゼル法 に基づく 輸出手続 きの廃止	現在「特定有害物質等の輸出入等の規制に関する法律」(以下「バーゼル法」)を所管する各省庁は、平成11年5月の通達により、撤撤等を目的とした日本籍船舶の輸出について当該船舶がアスベスト等の有害廃棄物を含む場合、輸出申請等の手続きが必要としている。このバーゼル法に基づいた輸出申請等手続きの廃止を要望する。	有害廃棄物の国境移動を規制するバーゼル条約は、その制定当時国境を越えて自由に活動する船舶をその対象とすることが考慮されていなかったため、船舶に適用した場合、安全運航に必要な船舶の構造や設備機器に含まれる有害物質の除去を求められることがあるなど、多くの実行・実効上の問題が生じる。このためバーゼル条約締約国会議では同条約を船舶に適用することについて明確な結論を出しておらず、国際海事機関、国際労働機関と協調しつつ環境上適切な船舶撤撤のための現実的な解決策を検討することとしている。このような状況下、多くの国が慎重な対応をとる中、わが国では、平成11年5月の通達により同条約の日本籍船への適用を決定しており、実質的に同籍船の撤撤目的での輸出が困難となっている。従って、日本籍船につきまとうこのハンディキャップを除去し円滑な撤撤を確保するために、同通達の廃止を求める。			経産省 環境省	経産省	「有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約」 [特定有害廃棄物等の輸出入等の規制に関する法律]第2条第1項、第4条第1項 外国為替及び外国貿易法第48条第3項、関税法第67条、輸出貿易管理令別表第2の35の2 [撤撤等を行うために輸出される船舶の輸出承認について] (環水企第203号、衛産第35号、立環指第5号)	C	一	有害物質の種類・分量が分からぬまま当該船舶が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は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、バーゼル法等の手続きを行わず輸出することは、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、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。 撤撤目的船舶の取扱いについて、バーゼル条約締約国会議での議論が結論に達しておらず、国際海事機関、国際労働機関を交えた検討が行われているのは事実であるが、今のところ結論は見えていない状況にあり、バーゼル条約で規制する有害物質を含む船舶を撤撤目的として輸出するに際して、現行のバーゼル条約及びバーゼル法で撤撤しうる措置を行うことが必要である。 また、実質的に撤撤目的での輸出が困難とのことだが、有害物質の種類や分量については、アスベストやPCB等想定される有害物質について含まれていると考えられる箇所についてサンプル試験等により含有状況を把握することは可能と考えられ、バーゼル法の手続きを経れば輸出は可能であることから、同法に基づき手続きを踏まれることが必要と見られる。	経産省				
						環境省	環境省	バーゼル法第2条第1項、輸項の規定による輸出の承認を受けなければならない。ただし、現在まで当該船舶に関して承認申請の実績はない。 バーゼル法第4条第1項 外国為替及び外国貿易法第48条第3項、関税法第67条および関係通達	C	一	バーゼル法の規制対象となる船舶についての撤撤目的の輸出は不可能ではなく、バーゼル法の手続きを経れば可能である。バーゼル条約では、特定有害廃棄物等を輸出する際には、輸入国・通過国への事前通告と同意取得、環境上適正な処理がなされることの確認、移動書類の携帯等の必要な措置を義務付けている。輸出申請に対しては、同条約の国内担保法であるバーゼル法に基づき、輸入国・通過国への事前通告・同意取得、環境汚染防止のために必要な措置が講じられているかの確認等、バーゼル条約で求められている必要最低限の措置・手続き等を経て輸出承認を行うこととしており、これ以上の手続きの簡素化は同条約に反することとなるため不可能である。このため、輸出に当たっては同法に基づき手続きを踏まれるようお願いする。	環境省				

当協会の要望						各省庁の回答(一次回答)				規制改革民間開放推進室からの再検討要請		各省庁の回答(二次回答)					
審判項目	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)	制度の所管官庁等	回答者	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革民間開放推進室からの再検討要請	回答者	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
8	内航輸送用トレーラーシャシの車庫に関する規定の見直し	内航輸送用トレーラーシャシの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、現在の規制は利用実態にそぐわないため、内航輸送用シャシについては、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにすべきである。さらに、こうしたトレーラーシャシの特殊性から港頭地区の公共バスの後背地およびフェリー・RORO船の船内のスペースを車庫として認めるべきである。	自動車の保有者は車庫法により保管場所を確保しなくてはならないが、海上輸送用トレーラーシャシについても一般のトラック同様、同法が適用されている。しかし、内航輸送用シャシの車庫の利用実態は、船内及び港頭地区の駐車場に限られ、かつ運用上常時海上輸送のものもある。トレーラーヘッド、シャシ各々1台ずつの車庫取得に加え、港頭地区におけるヤードの確保が仕出し地/仕向け地両方が必要となり、実買取扱トレーラーシャシの約4倍の車庫の確保が必要となる。このため、モーダルシフトに資する海上輸送用に利用されるシャシについては、利用実態に合わせて車庫に関する規制を見直し、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにすべきである。また、こうしたトレーラーシャシの特殊性から港頭地区の公共バスの後背地およびフェリー・RORO船の船内のスペースを車庫として認めるべきである。	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされている。道路運送法第2条第2項に規定する自動車運送事業又は貨物利用運送事業法第2条第8項に規定する第二種貨物利用運送事業の用に供する自動車については、道路運送法、貨物自動車運送事業法又は貨物利用運送事業法において、事業用自動車の数及び収容能力を事業計画の記載事項とすることにより、保管場所確保義務の履行の確保が図られている。		警察庁 国交省	警察庁	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされている。貨物自動車運送事業者の保有する車庫の確保状況の確認は、車庫の概要を貨物自動車運送事業の事業計画記載事項とすることにより行っている。	C	—	平成16年中における路上に駐車中のトレーラーシャシに対する追突による人身事故は、32件(死者7人、重傷8人、軽傷25人)発生している状況にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、御提案を検討するに、その実現には、「複数台数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャシが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャシの管理が不適切になされていないかを確保する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定する必要がある。このため、港湾を管理する自治体又は事業者団体等からかかる担保措置の提案があれば、その担保措置の内容を見定めた上、それが確実に講じられる見通しが得られるときは、その担保措置を前提に「保管場所を確保」したと解釈できる場合を示すことも考えられるが、現在のところ、そのような見通しを得られるような御提案はいただけないところである。 自動車の保管場所の確保等に関する法律第2条第3号では、保管場所の定義を「車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいう。」と規定しており、保管場所として認められるか否かは「自動車を通常保管するための場所」と言えるか否かである。 したがって、港頭地区の公共バスの後背地を保管場所とすることについては、道路上の場所以外の場所であって、独占排他的に保管場所として使用する権原を有し、法令等に定める自動車の使用の本拠の位置との間の距離等の要件を満たしているのであれば保管場所として認め得るが、フェリー等の船内のスペースは、当該フェリー等が輸送する貨物を積載するための場所であり、自動車を通常保管するための場所とは言えず、保管場所とは認められない。	特定の港(例えば公共バスの後背地の広い港など)について、複数台登録を可能にするなど、一部で緩和する事の可否について改めて検討され、示された。	警察庁	C	港頭地区の公共バスの後背地を保管場所とすることについては、道路上の場所以外の場所であって、独占排他的に保管場所として使用する権原を有し、法令等に定める自動車の使用の本拠の位置との間の距離等の要件を満たしているのであれば保管場所として認め得ると考える。 しかしながら、路上に駐車中のトレーラーシャシへの追突(人身)事故の発生が後を絶たないこと、季節、天候、景気等により運行に供されるシャシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、御提案を検討するに、その実現には、「複数台数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャシが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャシの管理が不適切になされていないかを確保する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定する必要がある。このため、港湾を管理する自治体又は事業者団体等からかかる担保措置の提案があれば、その担保措置の内容を見定めた上、それが確実に講じられる見通しが得られるときは、その担保措置を前提に「保管場所を確保」したと解釈できる場合を示すことも考えられるが、そのような見通しを得られるような御提案がないまま、特定の港について、複数台登録を可能にするなど、一部で緩和することはできない。	
							国交省	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条 貨物自動車運送事業法第4条	自動車の保有者は、当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされている。貨物自動車運送事業者の保有する車庫の確保状況の確認は、車庫の概要を貨物自動車運送事業の事業計画記載事項とすることにより行っている。	C	—	船内及び港頭地区の駐車場にあるシャシの数は、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シの使用を認めることはできない。 仮に、船内及び港頭地区の駐車場にあるシャ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シの使用を前提とする事業計画は、自動車の保管場所の確保等に関する法律の趣旨に反するものであり、貨物自動車運送事業法上も認められない。 なお、フェリー会社等が確保しているシャシ置場や市の港湾局が提供する港湾用地等の陸上の駐車スペースについては、貨物自動車運送事業者が当該土地の所有者と賃貸借契約を締結する等により車庫として使用する権原を取得すれば、事業計画上の車庫として認められ、その分については別途車庫を確保する必要はなくなる。	特定の港(例えば公共バスの後背地の広い港など)について、複数台登録を可能にするなど、一部で緩和する事の可否について改めて検討され、示された。	国交省	C	1.仮に、特定の港について複数台登録を可能にする場合、当該港に複数台登録したシャシが集中したときには駐車スペースを確保できない事態が生じ、貨物自動車による違法駐車等を引き起こし得るといふ問題があることから、要望に対応することは困難である。 2.そもそも、自動車の保管場所の確保に関する法律の規制について措置が手当てされない限り、貨物自動車運送事業法の運用の変更のみでは本件提案の実現は不可能である。 3.なお、フェリー会社等が確保している船内及び港頭地区の駐車場については、貨物自動車運送事業者が当該土地の所有者と賃貸借契約を締結する等により車庫として使用する権原を取得すれば、事業計画上の車庫として認められ、その分については別途車庫を確保する必要はなくなる。	

3 日本籍船の配乗要件の撤廃に係る問題点の検証作業に着手 —第1回「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」について—

国土交通省は、7月27日付の船・機長配乗要件「通達」の見直し等に関する当協会と全日本海員組合の申し入れ（本誌2005年8月号P.17参照）を受け、官労使と学識経験者をメンバーとする「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」（座長：野川忍東京学芸大学教授。以下、「検討会」）を設置して見直しに係る課題等を検討することとし、9月9日に第1回会合を開催した。（検討会のメンバー等については、【国土交通省発表資料】のとおり。）

第1回検討会では、検討会の趣旨や検討すべき課題等について国土交通省側が説明した後、フリーディスカッションが行われ、今後は、①配乗要件の見直しの背景と必要性、②配乗要件を撤廃した場合の法的問題点、③配乗要件の撤廃が現行の他の法令・施策に及ぼす影響、等の課題について検討を進めることが確認された。

検討会は、年内を目処に取り纏めを行う予定である。

（企画部：本澤）

【国土交通省発表資料】

船・機長配乗要件の見直し等に関する検討委員会について

1. 趣 旨

日本人船員の確保等に関する状況の変化等を踏まえ、船・機長配乗要件に関する課題等を整理し、必要な見直しを実施していく観点から、当面必要な課題及び問題点の整理等を行うため、関係者による検討委員会を開催する。

2. 検討項目

- 船・機長配乗要件等に関する課題の整理と諸外国における現状の把握
- 見直しが必要となる場合における問題点の整理
- 具体的な見直しの方向性

3. メンバー

野川 忍	東京学芸大学教育学部教授
平山 誠一	全日本海員組合国際汽船局長
三尾 勝	全日本海員組合政策教宣局長
牧添 正信	全日本海員組合国際汽船局外航部長
山口 守	全日本海員組合政策教宣局総合政策部長
宇佐美皓司	日本船主協会副会長
二見 昭夫	日本船主協会政策幹事長
佐古 俊明	日本船主協会労政幹事長
山脇 俊介	日本船主協会海務部副部長（労政担当）
飯塚 裕	大臣官房参事官（海事局）
村上 玉樹	海事局船員政策課長
後藤 洋志	海事局船員労働環境課長
羽尾 一郎	海事局海技資格課長

4. スケジュール

9月9日に第1回を開催し、数回の検討を行い、一定の方向性を得る。

4

EU、豪州での独禁法適用除外制度見直しの動き —当局による新たな報告書を公表—

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」）見直しに関し、今般、欧州および豪州で夫々の見直し当局が作成した新たな報告書が公表された。概要は以下の通りであり、双方とも現行の除外制度を廃止とするこれまでの方向を維持するものであった。（これまでの動きは本誌2004年11月号P.14等参照）

当協会は、外航船社間協定は海運業界のみならず貿易業界全体にとって有益なものであるとの考えに基づき除外制度の維持を主張しており、今後もこの立場に基づいて関連団体とも協調して対応することとしている。

1. E U

05年10月、欧州委員会は05年7月に同委員会が作成した Discussion Paper を公表した。同 Paper は7月13日に欧州委と加盟国政府の間で開催された非公開会合（Ad Hoc Advisory Committee）において配布されたものである。

同 Paper は、現行除外制度（欧州理事会規則4056/86）を廃止する方向性は不変とした上で、ELAA *提案（本誌2004年10月号P.21参照）をはじめとした関係者意見や代替制度に対する欧州委競争総局の見解を示しており、概要は以下の通りである。

（全文は欧州委 Website に掲載＜http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/mar_trans.pdf>）

- 4056/86代替案に関する ELAA 提案について、以下の通り分析する。

① 民間の第三者機関を通じた船社間での荷動きや需給状況等に関するデータの収集・交換・公表は、競争法上問題とはならない。但し、データ収集間隔は6ヶ月とすべき。また、これに対する競争法包括適用除外は与えず、情報交換に関する通達（commission notice）発行等の方策を追って検討する。

② 運賃指標の作成に関しては、同指標が各船社の運賃設定にあたってのベンチマークの役割を果たす懸念があり、認められない。

③ サーチャージ類の共同設定に関しては、運賃全体に占めるサーチャージの割合が平均して30%程度に上ることから、共同運賃設定に等しく、認めることはできない。

④ 船社による新たな共同組織（trade committee）結成はこれを認めない。

- 不定期船に関しては、競争法手続法（欧州理事会規則1/2003）改訂後にガイダンスを発行することは可能。ガイダンス発行までの間、不定期船に関する共同行為が競争法に抵触するかどうかに関しては、船社が自己判断すべき。

今後は、コンサルタントが作成を受託している4056/86廃止による経済的影響に関する報告書の完成（今秋予定）を待った上で、欧州委が05年末までに最終結論を公表するものと見られている。その後、欧州連合理事会などでの審議を経て新たな規則が07年以降に実施される見通しである。

*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。現在の会員は24社であり、邦船社では川崎汽船、日本郵船、商船三井の3社が加入。

2. 豪 州

05年10月、豪州生産性委員会（Productivity Commission）は、05年2月に豪州政府に提出した除外制度（Part X of the Trade Practices Act 1974）見直しに関する最終報告書を公表した。同報告書では、今後の選択肢として、Part X 廃止を勧奨しつつ、その他3つの案を同時に提示している。（概要下掲）以下の選択肢(1)および(2)のオプション1～2は、04年10月に同委員会が公表した Draft Report 記載のオプションとほぼ同様のものである。（最終報告書

全文は生産性委員会 Website に掲載<<http://www.pc.gov.au/inquiry/partx/finalreport/partx.pdf>>

最終報告書提出を受け、現在豪州政府内で検討が行われているが、同政府の方針決定までにはまだしばらく時間を要するものと見られている。

- (1) Part X 廃止→生産性委員会が望ましい措置と強く推奨する選択肢
- 現行包括適用除外制度 (Part X) は廃止。全ての船社間協定は、個別適用除外制度 (Part VII of the Trade Practices Act 1974) の対象とする。
 - 制度変更に伴う移行期間は 4 年間とする。
- (2) Part X 改正

- <オプション 1 : 船社間協定の本質により、扱いを分ける>
- 運賃を共同設定もしくは協議したり、船腹制限を行ったり協議する協定には Part X の適用を認めない。
 - 船腹の共同利用やスケジュール調整によりコスト節減を目指す協定は、引き続き Part X の対

象とする。

⇒Part X の対象はコンソーシヤムのみ。同盟、協議協定は Part VII の対象となる。

<オプション 2 : 協議協定を Part X の対象から除外>

- 協議協定を Part X の対象から除外する。
- 協定が加盟船社に対し、対外秘個別サービスコントラクト (Confidential Individual SC、以下「CSC」) 締結を制限することを禁止する等、CSC 保護を明文化する。

⇒Part X の対象は同盟、コンソーシヤム。協議協定は Part VII の対象となる。

<オプション 3 : CSC を導入>

- 協定が加盟船社に対し、CSC 締結を制限することを禁止する等、CSC 保護義務を明文化する。

⇒同盟、協議協定、コンソーシヤムとも、引き続き Part X の対象となる。

(企画部：山上)

5 第2回パリMOU・東京MOU合同閣僚級会議が開催される —2004年のポートステートコントロール実施状況—

サブスタンダード船排除のためには、国際条約に基づいて旗国がその責任を適切に果たすことが重要であるが、中にはそれが十分に行われていない旗国がある。

このため、この本来旗国が果たすべき役割を補完するため、寄港国の権利として、自国に入港する外国船舶への立入検査・監督 (PSC: Port State Control) を行うことが国際的に認められている。

この PSC の実効性を高めるため、それぞれの地域において締結された PSC に関する覚書 (MOU: Memorandum of Understanding on Port State Control) のもと、各国が協調して PSC を実施する体制が作られており、欧州における「パリ MOU」、アジア・太平洋地域における「東京 MOU」のほか、6 つの MOU (地中海、黒海、インド洋、南米、カリブ海沿岸、西・中央アフリカ) が設立されている。

また、米国はこれら MOU の正式メンバーにはな

っていないものの、各地域 MOU にオブザーバー参加することで協力体制を築くとともに、独自の PSC を実施している。

2004年におけるパリ MOU、東京 MOU および米国コーストガード (USCG) の活動の概要は以下のとおりである。

1. パリ MOU の活動の概要

(<http://www.parismou.org/>)

欧州における PSC の標準化、協力体制の強化を目的として、1982年に欧州14カ国で締結された覚書 (パリ MOU) は、現在20ヶ国 (ベルギー、カナダ、クロアチア、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイスランド、アイルランド、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ロシア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、英国) が加盟している。

- (1) 2004年は、パリ MOU 域内で延べ20,316隻の船舶に対して PSC 検査が実施された。このうち拘留された船舶は1,187隻となり、検査件数に対する拘留率は5.84%となった。
- (2) 2004年7月1日に発効した ISPS コード(船舶および港湾施設の保安に関する国際規則)に関する集中キャンペーンが2004年7月1日から3ヶ月間実施された。このキャンペーンにより4,681隻について検船が行われ、72件の拘留があった。
- また、次のとおり集中キャンペーンが実施、もしくは予定されている。
- GMDSS 関連について(2005年9月1日~11月30日)
 - MARPOL 条約附属書 I (油による汚染の防止のための規則) 関連について(2006年の適当な時期)
 - ISM コード関連について(2007年の適当な時期)
- (3) 2004年11月2~3日にカナダ・バンクーバーにおいて第2回パリ MOU・東京 MOU 合同閣僚級会議が開催された(下記「2. 東京 MOU の活動の概要」の項参照)。

2. 東京 MOU の活動の概要

(<http://www.tokyo-mou.org/>)

アジア・太平洋地域における PSC については、当初11ヶ国で発足した東京 MOU が加盟国を増やし、現在18ヶ国(豪州、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ、ベトナム)となっている。

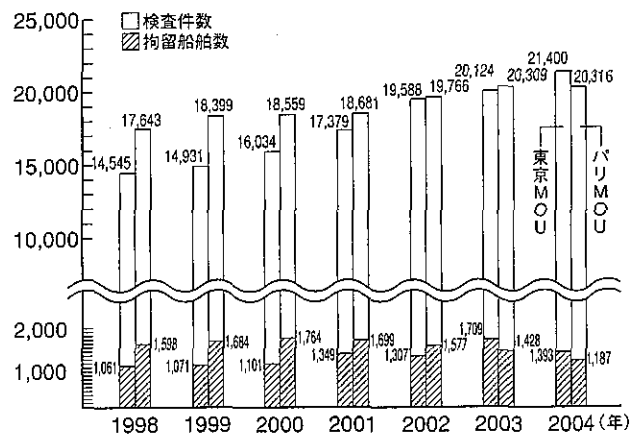
東京MOUでは、PSCに従事する検査官の能力および監査方法の平準化が重要であるとして、PSC検査官を対象とした基礎的な研修を日本において実施している。当協会は、研修カリキュラム中の実船における実習について協力している。

- (1) 2004年の総検査件数は21,400件で、このうち拘留された船舶は1,393隻となった。検査件数に対する拘留率は6.51%となった。

- (2) 2004年7月1日に発効した ISPS コード(船舶および港湾施設の保安に関する国際規則)に関する集中キャンペーンが2004年7月1日から3ヶ月間実施された。このキャンペーンにより5,253隻について検船が行われ、55件の拘留があった。
- また、2005年9月1日から11月30日まで、操作要件*に関する集中キャンペーンが実施されている。
- *操作要件：海上人命安全条約(SOLAS条約)等では、船舶の乗組員が船舶の機器・設備等を適切に操作するために必要な知識・能力を有すべきことが規定されている。
- (3) 2004年11月2~3日、カナダ政府の提唱により、カナダ・バンクーバーにおいて第2回パリ MOU・東京 MOU 合同閣僚級会議が開催された。
- 同会合は、PSCに関する両地域間の連携の強化をさらに推進することなどにより、サブスタンダード船排除に向けての強い決意を表明することを目的としており、「責任の輪の強化に向けて(Strengthen the Circle of Responsibility)」と

表1 2004年 PSC 実施状況

(1) 東京 MOU、パリ MOU



(2) 米国コーストガード

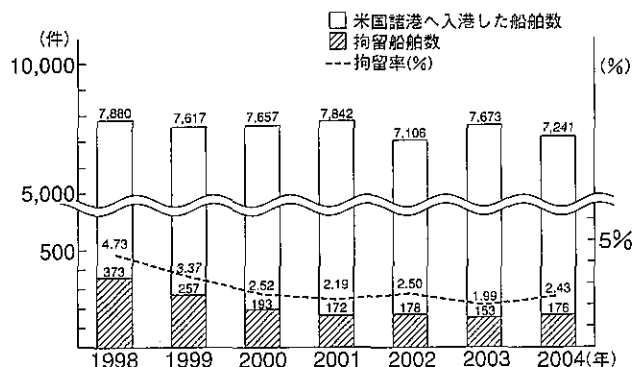


表2 PSCに係る旗国ブラックリスト

パリ MOU	東京 MOU	米国コーストガード
Albania	Korea, Dem. People's Rep.	Antigua & Barbuda
Korea, Democratic People's Rep.	Mongolia	Belize
Tonga	Bolivia	Brazil
Bolivia	Cambodia	Cambodia
Comoros	Indonesia	Croatia
Lebanon	Belize	Cyprus
Honduras	Vietnam	Honduras
Algeria	Honduras	India
Georgia	Bangladesh	Malta
Cambodia	Papua New Guinea	Mexico
Slovakia	Tuvalu	Netherlands Antilles
Turkey	Tonga	Panama
Syrian Arab Republic	Egypt	Saint Vincent and the Grenadines
Saint Vincent & the Grenadines	Taiwan, China	Turkey
Romania	Saint Vincent and the Grenadines	Ukraine
Taiwan	Thailand	Venezuela
Brazil		
Morocco		
Belize		
Ukraine		
Egypt		
Panama		
Tunisia		
India		
Mongolia		
Croatia		

題する閣僚宣言が採択された。

同宣言の概要は次のとおりである。

- ① サブスタンダード船の廃絶に向けて、次のような具体的行動を協調して行っていくこと
 - ・危険性の高い船舶へのターゲッティングの強化、集中検査キャンペーンの実施等により、域内の船舶をIMO およびILO の基準に適合させるよう両地域におけるPSCを強力に推進すること
 - ・両MOU加盟国に対し、できる限り早期に関係条約への加入等を促すこと
 - ・海上安全、海事保安、海洋環境保護に関する条約への加入等の促進に向けてのIMO およびILO の努力を継続して支持していくこと
 - ・IMO 加盟国監査スキーム、旗国の自己評価等のIMO イニシアティブの推進
- ② さらに、サブスタンダード船を廃絶させるためには、PSC 検査官と用船者、保険業者等海事関係者との間の協力が不可欠であり、これら関係者により責任の輪 (circle of responsibility) を形成し、それぞれが責任を果たしていくことが肝要であること

3. 米国コーストガード (USCG) の活動の概要 (www.uscg.mil/hq/g-m/psc/psc.htm)

USCG の活動は、1970年代に外国籍船舶に対して米国海洋汚染防止法および航海安全法に適合していることを確認する目的で検査を行ったことに始まり、1994年にはサブスタンダード船の入港を排除するプログラムを策定した。

また、2001年には「Quality Shipping in the 21st Century (QUALSHIP 21)」と呼ばれる、優良な船舶を識別し、高品質なオペレーションを促進する制度を確立している。

- (1) 2004年には81ヶ国7,241隻が年間72,178回米国に寄港し、それに対してSOLAS (安全) 検査が11,054回、ISPS コード (保安) 検査が6,087回実施され、このうち176隻の船舶が拘留された。

ISPS コードに関する検査は2004年7月～12月に実施されたが、改善命令のあった船舶は92隻に留まり、良好な結果となった。

また、日本籍船は8回のSOLAS 検査、3回のISPS コード検査を受けたが、不適格船や改善命令は無かった。

(海務部：小松)

第4回 海運セミナー (2005年7月7日開催) その2 「海運事業におけるリスクマネジメント」

■ 関西大学 商学部教授 羽原 敬二氏 ■

1. はじめに

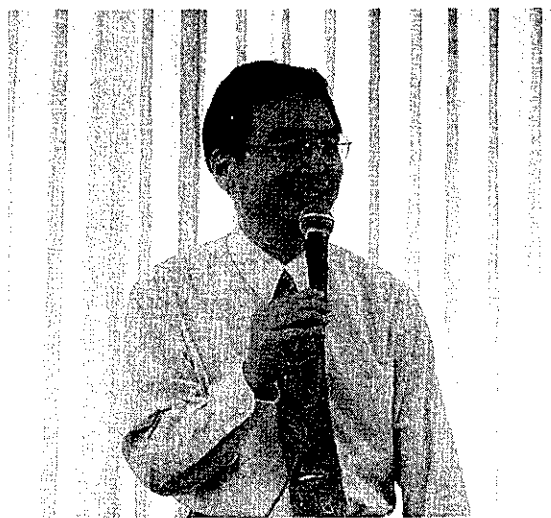
ただいまご紹介に預かりました、関西大学の羽原でございます。

最初に自己紹介的になりますが、本日このようなテーマで講演の機会を与えていただきましたが、もともと研究内容としましては、航空保険および航空運送事業の安全管理やリスクマネジメントを長年研究してまいりました。きっかけは、大学時代に葛城先生のゼミで海上保険を勉強したことからでありまして、本来、日本海運経済学会では海運をはじめ物流の研究に参加しておりました。したがって、これまでもできるだけ早く本格的に海事リスクマネジメントの研究に取り組もうと思っておりました。そこで、今回その機会を得られたというわけで、新たな展開を試みた次第です。

分野としては、海上輸送におけるセキュリティの問題、特に海賊被害防止対策とともに、海上テロリズム対策において、どのような措置をとるべきかについて検討・考察することが最も得意とする専門領域ということになります。併せて、外航海運における事業経営の問題は、まさに投機的リスクの処理が主たる課題でありまして、今後の日本の海運事業発展にとっては、海難事故を防止するというだけでなく、種々のリスクに対応するリスクマネジメントシステムを構築することは不可欠なものであると考えられます。

2. リスクの定義

「リスク」の定義については、「ある事象の発生する可能性」と定義付けることが最も汎用性の点



関西大学 商学部教授 羽原 敬二氏

から適切であると考えます。つまり、物事が起こる場合、事故であれば、それが起こるか起こらないかの可能性ということ認識しなければなりません。リスクは、特に理科系またはエンジニアリング分野で、事故発生の確率と損害規模を掛け合わせたものと定義されていることが多いのですが、これは、あくまでもリスクを評価・分析する際の大きさを把握するための指標として用いる概念であって、定義とすることは、理論的に正しくないということです。

3. ハザードの概念

類似の言葉に「ハザード」がありますが、このハザードを正確に認識しないとリスクマネジメントを実施することはできません。端的に言えば、環境要因・条件、あるいは置かれた状況といえるものです。ただ、それが事故を発生させるかどうか、事故に繋がるかどうかということが問題とな

ります。要するに、事故が発生する可能性を増加させるか、状況によっては、減少させる要因として機能する潜在的・顕在的な事情です。たとえば、今日は晴れなので、運転がしやすいとか、雨の日は、車のブレーキが効きにくく、スリップしやすいということがあります。そのように、周囲の状況および生活や活動している条件など、事故発生の頻度と規模に影響を与える要因です。これがハザードという概念で、日本語には表しにくいのですが、危険要因または危険事情と呼ばれています。これを認識することができないと、リスクを認識・予測したり、とりわけ潜在的なリスクを洗い出したりすることができません。リスクが実現化した場合の結果に影響を与える具体的な事例としては、気象条件、教育・訓練の程度、機器の整備状況、機械操作の熟練度、建造物の構造などが挙げられます。

海上運送事業でこのハザードの典型的なものは、輸送する貨物の特性です。腐りやすい貨物、壊れやすい貨物、発火しやすい貨物など、海上保険の専門用語では、固有の瑕疵といいます。それぞれの物質が持っている物の性質・特性ということです。

4. ヒューマンファクターの意義

もう一つ重要なものが最近特に事故発生の原因としていわれるヒューマンファクターです。要するに、人間の能力の限界または種々の状況に対応できる人間の持っている可能性ということです。これは人的なハザードと考えられるものです。このヒューマンファクターによって、われわれの日常生活はいつも安全な状態に維持されているわけです。毎日通勤して業務をこなしていけるのも、人間の能力として当然のごとくリスクに対応でき、自ら意識して注意しなくても、ごく自然に生活を送れるのは、ヒューマンファクターのプラス面の効果のおかげということになります。したがって、ヒューマンファクターは、普段は安全状態を常に保つために機能しているのですが、時には、困ったことに、マイナスの作用をする場合もありうるということです。たとえば、見間違いをしたとか、赤信号なのに、ついうっかり通過してしまったと

か、切るべきでないスイッチを切ってしまったなどの判断や処理を誤った行動です。これは、一般にヒューマンエラーといわれるものですが、人間が犯す種々のエラーが発生した場合、これがヒューマンファクターのマイナスの作用であり、誤り、失敗、または不具合、故障というようなものを起こし、これが事故に繋がる結果となるわけです。

したがって、ヒューマンファクターには、プラスとマイナスの要素があり、マイナスの効果をいかに減らすかが課題ということになります。事故防止の対策においては、安全について常に注意してヒューマンファクターの状況を考えねばならないといえます。

そこで、リスクマネジメントにおいてハザードを認識することが重要なのは、以上のとおりですが、現在のような変化の激しい時代には、リスクが増大してきているため、過去と同じ考え方でリスクに対応すると失敗することになります。環境の変化に対してリスクを意識的に対応したビジネスモデルあるいは経営システムを作り上げないと、リスクの多様化している時代に対応できないというのが現実の問題となってきました。皆様方も、日々いろいろとご苦労されていることと思います。

5. リスクマネジメントにおけるハザードの認識

これまでの高度経済成長の時代には、成長する限り、リスクがあっても、それが吸収され、処理されてきたわけです。同時に、国や官が、リスクを減らす役割、またはリスクを引受ける役割を担って機能していた。ところが、最近はそうではなくなってきたわけです。

これからの事業経営としては、まずは社会構造が変化していることと、グローバルゼーション、すなわち国際化の時代にあること、さらに、規制の撤廃や自由化による競争激化の環境条件に置かれている状況において、どのようにリスクに対応するかということが課題となっているわけです。こうしたハザードの変化により、企業の負担が増大しており、同時にリスクを自己責任で取る時代であるということです。しかしながら、これは、チャンスとして利用できる機会にも恵まれている

ということがいえます。全般的にこうした環境の変化、つまり、ハザードが変化しているため、リスクも常に増大しているということですが、政治経済の変動も含めて、脅威が増加している一方で、様々な事業を成功させる機会も多くなってきております。最近、CSR (Corporate Social Responsibility)、企業の社会的責任、コンプライアンス、およびコーポレートガバナンスにも注意を払わなければならない、それだけ認識すべき要件が増えており、環境問題とともにリスクの対応として必要な業務となっているわけです。

このように、ハザードとしてとらえられるべき状況が変化しているため、20年前と比べてどのように変化しているかをみると、社会で発生した事件・事故を調べてみると、類似の事故や事件が多く、昨今の状態とほとんど変わらないということがわかります。しかし、これは、リスクマネジメントを実施してこなかったのかというと、決してそうではなくて、リスク処理の努力をそれなりにしているけれども、結果的にはこのような状態になっているということです。すなわち、ハザードがそれだけ増大しており、いろいろなリスク手段を用いても、容易に克服できないリスクが新たに出現しているためです。

6. 海外におけるリスクマネジメント 事例—中国

たとえば、本日のテーマであるアジアで、中国における事業に関しては、中国では会社を設立することと事業を行うことは別問題であるということが、まずハザードの大前提として認識されるべきことです。なぜかということ、すべてライセン



会場の様子

ス制度であるため、必要なライセンスを取得していなければ何もできないのですが、ライセンスが取れていないけれども、事業を始めている企業はかなりありまして、中国側に実際の経営権が握られている場合が非常に多いのが実情です。国営会社に任せきりになるとそういう事態になりうるということです。独資として行うには、資本金を振り込めば誰でも取得できるものと、実務に必要な許可証を得ていなければ困るものがある。工場を経営しようとする場合、社員食堂を備えようとする場合など、必要な許可を得なければならない。さらに、実際に政府に登録されている会社の謄本が確実にあることを確認する必要があります。このような環境条件の中で事業を行わなければならないのが中国での実態です。

7. リスクマネジメントシステムの 基本概念

いままでもリスクマネジメントは、企業内でいろいろと実施されていたものですが、組織の各部門で必要に応じて個別に行われていたものや、事業全体の中で系統的にはなく、各々がバラバラに行われていました。それをいかに有機的に結びつけるか、全体のシステムのなかで効率的に運営するようにもっていくことが重要であるといえます。もちろん、いかに安全管理を実施し、リスクを管理するとしても、いくら安全性がたかく、信頼性がたかくても、無駄な費用をかけているのでは意味がないこととなります。したがって、コストの関係でいかに適切な処理をするかがトップマネジメントの判断で、そのための的確な意思決定を常にしていかなければなりません。

リスクマネジメントは、単に手法として捉えるべきものではなくて、マネジメントの機能として組織のシステムに組み込んでいく必要があります。類似の概念でよく使われるのが「危機管理」で、クライシスマネジメントとも呼ばれますが、この危機管理とリスクマネジメントは混同されて用いられている場合が多くあります。危機

管理は、もともとは政治や行政の領域で使われていたものが、民間企業の活動にまで拡大して用いられるようになったのですが、事故・事件が起こった後に、その事態にいかに対処するかということが対象となります。したがって、一刻も早く復旧しなければならない事態、迅速に対応しなければならない状況に対して問題を的確に処理することが目的です。

日本の行政の中でマクロ的な国家セキュリティの観点から考える場合には、危機管理ということは当然機能として関与してくるわけですが、事故が発生した場合、多くは、大規模災害やシステム上でコンピューターネットワークが停止した事態、テロリズムの攻撃など、社会システムの基盤を脅かすことです。

事業運営というのは、実は常に投機的リスクを犯しており、それに対してどのように戦略的に対処するのかを考えることです。

海運事業というのは、とりわけ投機的リスクに曝される可能性が大きいといえます。為替相場の変動、配船計画の策定、経営資源の投入をはじめ、燃料油としての原油価格の変動、用船料の変動、船舶建造計画の予測、荷動きの動向など、常に投機的リスクに対応しながら事業を運営していかなければなりません。

8. リスクの分類

リスクを分類すると、純粹リスクと投機的リスクに分けられ、その原因にはハザードがあります。このハザードも静態的なハザードと動態的なハザードに分類できます。そして、純粹リスクのなかに人的なものや物的なものがあり、人的なものに

ついては、人間の行動心理によってさらに類別されます。それが、いわゆる「モラルハザード」(moral hazard)という言葉です。近年、金融事業の領域でよくこのモラルハザードという用語が使われ、一般的に普及してきていますが、本来の出所は、保険事業で、意識的な人間の心理状態を指し、意図的、計画的、悪意のある行動をとる場合がこれに相当します。

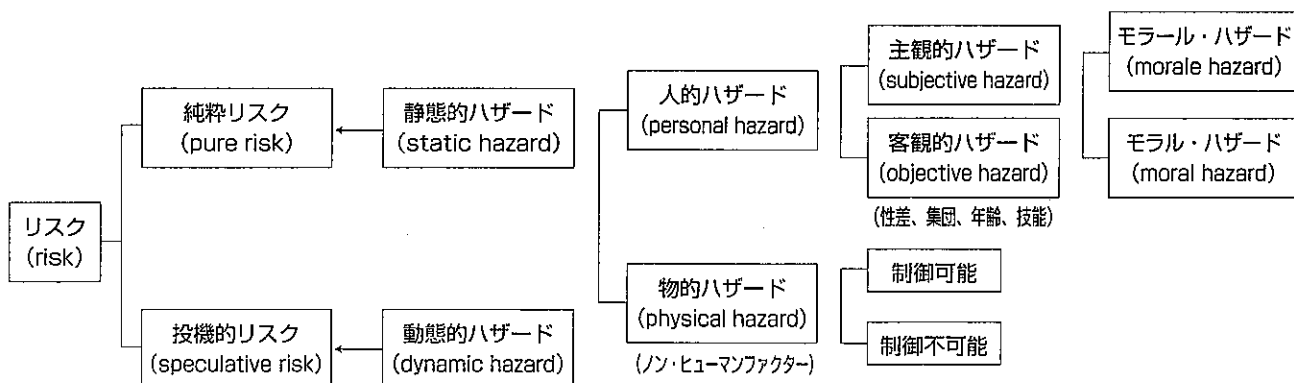
もう一つは、モラール (morale) 士気という意味を持つ用語です。たとえば、企業の風紀が乱れているとか、多少ミスを犯してもほとんど指摘を受けないため、責任感が欠如する、道義心が欠如する、正義感が欠如するといったような状況を生じ、人間の無意識的心理・精神状態として、気の緩み、注意不足、無気力、士気の低下を引起すような状態を表します。

これに対して、物的なハザードは、自然現象や物に存在する物理的・客観的な性質、条件をいいます。これは、気象条件のような人間の力ではどうにもならないものもありますが、安全上の配慮から規制を実施し、物的なハザードの条件を改善できる場合もあります。

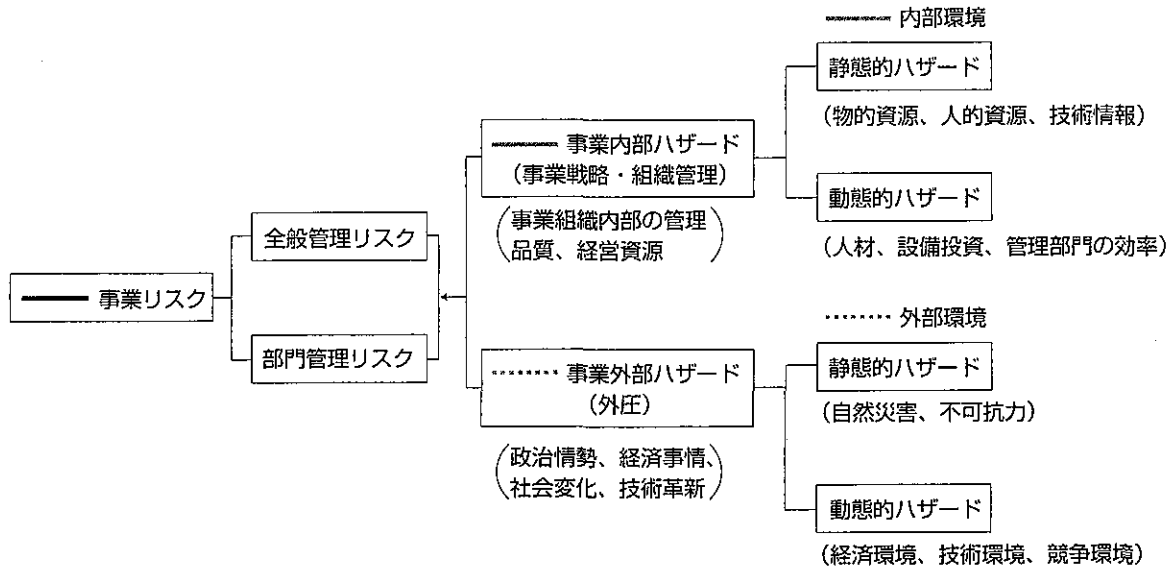
それからさらに、モラルハザードにおいては、客観的に我々の生まれつき定まっている、男女の性差、年齢差、所属している団体や国家の状況、持っている DNA、身体条件・能力のようなものは、人的ハザードの主観的ハザードに対して、客観的なハザードといえるものです。

海運事業におけるモラルハザードの事例としては、PSC による拘留を受けても、船舶の安全および環境保護に関する海事規則・基準を遵守しない船主がいることが挙げられます。

【図1】 リスクとハザードの関係



【図2】 事業のリスクとハザード



9. リスクとハザードの関係

したがって、損害の発生防止について、負のリスク、純粹リスク、つまり損害のみを発生させるリスクをどう処理するかを検討する狭義のリスクマネジメントでは、ハザードそれ自体が直接事故に結びつくとは限りませんが、少なくとも事故が発生する可能性を高めたり、弱めたり、あるいは条件付けるということです。つまり、リスクはハザードの数だけあるといえます。

企業の組織の中では、組織の外部ハザードと内部ハザードに分けて考えることができます。これは、リスクの管理の対象に基づき、システムへの対応をする必要があるからです。リスクが発生する管理対象の条件からみると、外的条件と内的条件に分けられますので、事業組織として、内部的に人、物、金、情報、技術をどう使うかということに対し、外的な政治経済、社会の変化による影響および自然災害に加え、競争環境は外圧として事業外部ハザードに分類される要因となります。このように分類して把握すれば、リスクを認識しやすくなるため、それぞれの管理対象としてどのようなリスクがあるかを洗い出す際の参考になるということです。

10. リスクマネジメントシステムの構築と手段

いまのような認識のうえに、リスクマネジメン

トのシステムを考えると、まず基本的に大きくリスクコントロールとリスクファイナンスに分けられます。リスクコントロールは、リスクを回避・除去することとリスクの低減です。要するに、事前の対応として事故が起こらないように、あるいは安全管理がうまく機能するようにすることで、安全管理システム、事故防止プログラム、セキュリティマネジメント、危機管理、不測事態対応計画、緊急事態対応計画など、システムにおける発生した現象に対する処理機能としてとらえられるものが含まれます。

これに対して、リスクファイナンスは、いわゆる資金的な処理ですが、これはリスクの転嫁と保有から成り立っています。リスクの転嫁の典型的な手段が保険です。海運事業では、海上保険制度の利用で、船舶保険、貨物海上保険、PI保険があり、その他、油濁賠償責任の基金制度もそうです。最近では、代替的保険手段 (Alternative Risk Transfer) により、デリバティブを利用してリスクを処理するのもリスク転嫁の手段に含まれます。保険外の手段としては、ヘッジングする相殺などもリスクファイナンスに入ります。さらに、事業契約締結に関連して、事業者と免責条件の設定または事故時の責任制限を設定すること、あるいは保証契約を締結することは、リスクの転嫁となります。

他の一つは、リスクを実際に保有することです。つまり、損害額により、保険を付けなくても自己

の費用で処理できる場合には、負担することを選択します。リスクを認識してどの程度まで損害を負担できるかを意思決定して準備金・引当金を設定することは、積極的保有です。リスクを処理する場合、どの程度までの損失を被るとその事業として問題なのか、年間の事業としてどのくらいなら無視できる損害かといった判断基準に基づき、金額的な算定結果と処理手段を決定することが保有です。保有の形態には、その他自家保険や、海外において処理する場合は、キャプティヴという方法を利用することも可能です。気づかず、認識せずにリスクを負担していたという場合には、消極的保有ということになります。

以上のように、リスクマネジメントは、リスクコントロールとリスクファイナンスによって、リスク処理手段を考えることになります。まずは、リスクを回避・除去する手段を講じるのですが、それができないと、なんとかリスクを低減・軽減する手段を予防・防御方法として検討し、同時に、最も効果的なリスク処理手段として保険の利用を考えます。しかし、保険に付けられないリスクや免責条件により、保険が適用できないリスクも多くあるため、保険以外の手段も考慮しなければなりません。企業活動に関して資金対応できるもの、通常の経費によって対応できるもの、内部留保して資金対応したほうが保険を使うよりコスト的に優れている、あるいは、資金運用をしながら対応する保有方式を考えるなど、順次適切なリスク処理手段を検討していくわけです。

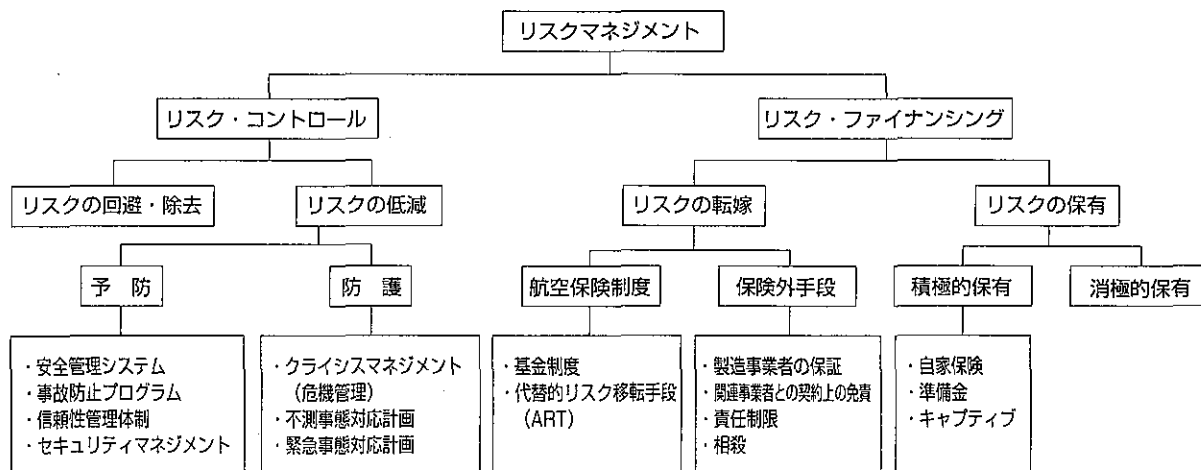
リスク処理手段をもう少し具体的にみていくと、

リスクコントロールがやはり重要であるといえます。先に述べましたように、リスクをできるだけ回避・除去し、さらに、いかに低減するかを考えるのですが、その中で、リスクの予防、preventionと防御、protectionに分けて処置することが中心となります。これは、原因となる事象の発生を抑える、起こらないようにする、発生確率を引き下げることで、普段から整備点検をよく行い、事故発生を予防するための教育訓練を実施することなどは、その典型的な事例です。なおかつ、もし事故が発生した場合には、その影響をできるだけ小さくする、被害を最小化する、損害が拡大しないようにする、予想される損失の影響を抑止することなどの措置を行うことが重要になり、いわゆる緊急時の復旧対策にあたりますが、種々の損害防止対策を物的に施すことによって、リスクコントロールの手段が形成されるということになります。

11. リスクマネジメントの展開

リスクは、要素として発生頻度、確率、起こる可能性 (probability) と影響度としての強さ・程度、損害規模 (severity) をとらえて、どれぐらいのものが生じるのかを把握して、これぐらいだったら無視してもいいとか、優先順位 (priority) に基づいて、どうしてもこのリスクに対しては、処置が必要で、どの程度コストをかけて対応すべきであるかを判断することになります。一般的に言えることは、発生頻度が高く損害規模も高いというリスクはあまりなく、普通は、巨大災害は発生確率が低く、ごくまれにしか起こらないけれども、損

【図3】 リスクマネジメントの体系と手段



害の程度が大きいものです。逆に言うと、小さな損害というのは、数多く発生するが、結果としては無視してもいい程度の損害が常に起こる可能性が高いといえます。

その次に、発生可能性はある程度予測できるが、損害の規模としては中程度のものがあります。大きく分類すれば、3種類ぐらいにグループ化できることとなります。マトリックスとしてとらえれば、予想の可能性や発生頻度と影響の度合いにより、定量的に分析し、リスク処理を意思決定していくことができます。これは、現場のリスクに精通したラインの考えに基づき、トップマネジメントの意思決定が反映される必要があるということです。リスクの処理プロセスには、リスクコミュニケーションを通じて的確なトップマネジメントの意思決定が不可欠であるといえます。

12. リスク処理のプロセス

リスクマネジメントとはいいますが、あらゆるリスクをすべて処理することは無理です。管理可能なリスクは何か、現在の技術的な管理方法を使用してできることは何か、保険でできるもの以外にいろいろなリスクがあれば、それをどう処理するか、処理不可能なものを可能なものに変え、技術的に管理可能なもの、できるだけ潜在的に管理可能なものに変えていく努力により、リスク管理の対応能力を整えていくことが必要になります。

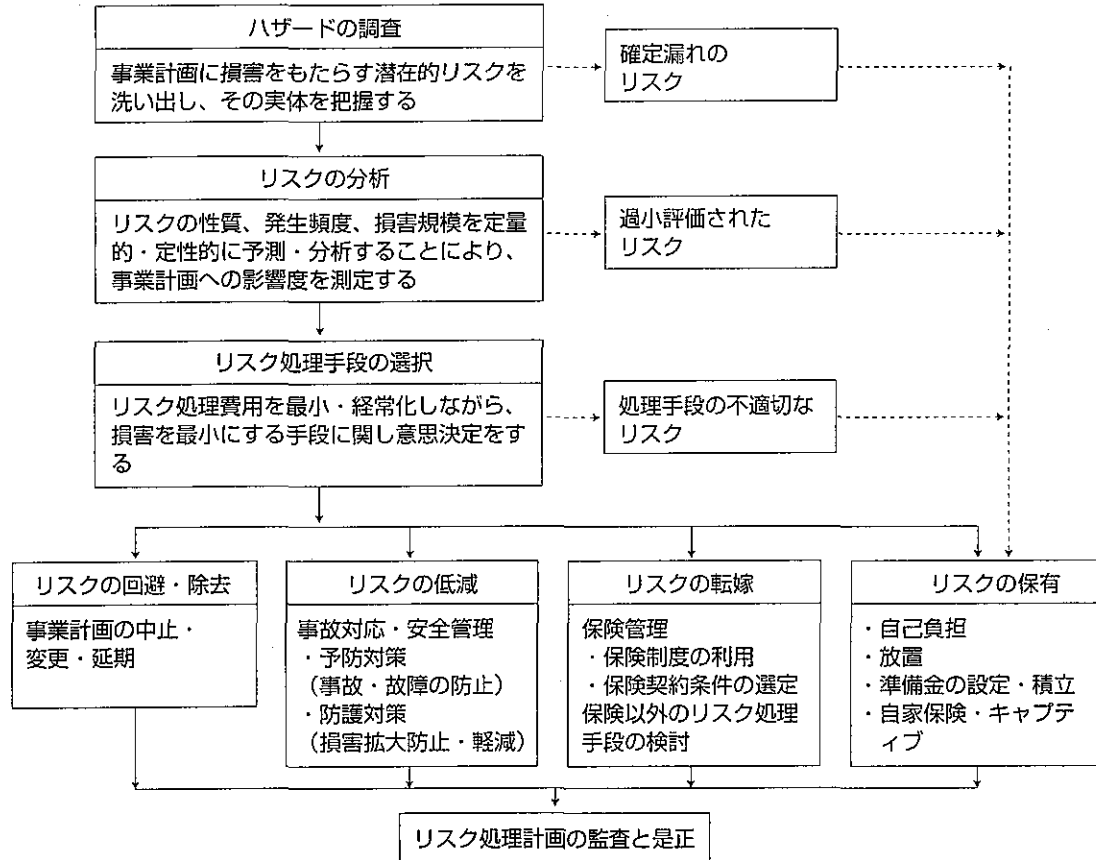
リスクを処理するプロセスは、まずハザードがどのような状況にあるのか、そこからリスクがどう生まれるか、特に、隠れた潜在的なリスクを見出すこと、実態を把握することが必要になります。そうしたリスクの調査をしたうえで、リスクの評価・分析を行い、どのような性質のリスクなのか、発生確率と影響の度合いの要素を定量的および定性的に認識することにより、事業計画への影響度を考察し、どのようにリスクを処理するかを意思決定するということです。すなわち、リスク処理手段は、どのようなものを選べばよいか、リスク処理費用を最小化しながら、予測可能な損害を最小化する手段を講じるが必要になります。その決定は、たとえば、リスクを回避して、事業を中止または撤退するか、延期するか、条件を変更

することが必要か、など検討を重ねることになります。

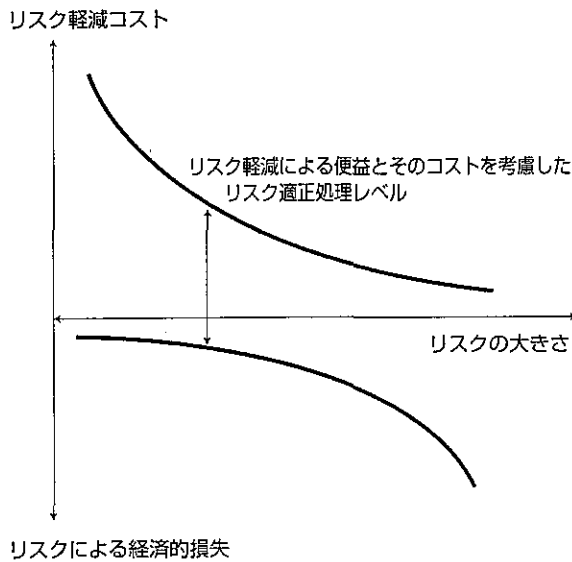
次に、リスクを低減する方法は、安全管理を徹底したり、予防対策・防御対策など、事故防止対策をとったりすることに取り組めます。しかし、それだけでは不十分で、保険を利用することが必要になり、保険の契約条件などを考慮し、いかに保険費用を引き下げながら、最善の保険計画を策定するか、保険者と条件を取り決めることとなります。そして、それでも残るリスクは、自己で保有しなければなりません。放置していれば、無計画のまま当然自己で負担する結果となります。準備金やキャプティヴなど、種々の方法で資金的な処理をすることを考えます。さらに、これらのプロセスをサイクルとしてリスク処理手段の是正・改善、または問題点を見直すことにより、要するに、一過性の技術的な対策だけではなく、変化し続けるリスクに対し、PLAN（リスク処理計画）→DO（リスク管理の実施・運用）→CHECK（リスク管理業務の評価・監視）→ACTION（実施結果の是正措置）の継続的な管理によりトータルなリスクマネジメントを遂行していくことです。当然ながら、リスク処理の不適切な結果として、確認漏れのリスクやリスクの評価が誤っていたもの、過小評価・過大評価していたものなどへの対応が出てまいります。こうして、PDCA サイクルと同じで、リスクマネジメントのプロセスにおけるリスクの確認、分析・評価、リスク処理手段の選択を踏まえ、リスク処理計画を実施した後は、必ず是正・改善を行うということで、それに関して、組織の責任者としてトップマネジメントによる意思決定への関与および検討が要するということです。

リスク処理手段の選択については、リスク処理の費用対効果をみなければなりません。要するに、リスク処理費用に対するリスク低減の関係をみるには、最適な費用を算定するために投入するコストと軽減する損害額とを比較検討する必要があります。費用をかければかけるほど、ある限度までは、確かに損害額は低減いたしますが、一定の水準に達しますと、いくら費用をかけても、損害額が極めて減りにくくなる点があり、これがどのくらいの費用を投じるかを意思決定する際の一つの

【図4】 リスク処理計画の策定



【図5】 リスク軽減のコストと効果



判断基準となります。

以上、いろいろな外国文献を含めて、リスクマネジメントの基本的な体系の概念を認識するうえで重要な点をご説明いたしました。これらから各分野に適用できるいろいろな手法が考え出され、応用されているといえます。

13. 海事リスクマネジメントの構築

これまでにいわれてきた海上リスクマネジメントまたはマリンリスクマネジメントは、ほとんどが海上保険を中心として解説されたもので、物流リスクについてその一部をいかに保険に付けるか、あるいは、貿易取引において、海上輸送で海難事故が発生した場合の保険管理に関する、いわゆるリスクファイナンスに重点を置いたリスク管理であるのが特徴です。したがって、貨物机上保険、船舶保険、PI保険を取扱ったもので、物流のリスク、海上運送人の賠償責任リスク、海運事業者として船舶の運航に付随する経済的な損失を被った場合のリスクを対象としたものです。

これに対して、現在は、それらからさらに進んで、Maritime risk management、すなわち、海事リスクマネジメントとして対象とする領域を広げ、対処しなければならない時代に入ってきています。システムとしてそのように考えるべき必要性が生じてきているともいえます。これは、未だ日本経済は、海上輸送による物流に支えられている部分

が量的に99%もあるということからして、今後とも海洋国家として経済安全保障を確保するためにも、ますますトータルなリスクマネジメントの重要性が高まっているからであります。

さらに、人的資源としてヒューマンインフラの整備に関して、日本人の海事従事者を育成し続けることは、海洋環境の保全においても必要であり、日本の主導力が発揮されるべき分野です。そのためにも、海事社会、海事産業におけるリスク処理機能を全体的に向上させることは、エンジニアリングの部分とマネジメントの部分の融合をもっと進展させねばなりません。最近の海運は、ロジスティクスとの連携を強めてきているので、外航海運も内航海運も区別が非常に曖昧になってきており、海事社会または物流業界との融合・協調・連携が進んでいます。結果的には国際ロジスティクスの展開が進み、そのようなシステムのなかでリスクマネジメントをとらえる必要があるということです。

これらに加え、海上防災システムとして、船舶の運航だけでなく、海上災害の防止、港湾のセキュリティ・防災対策問題、沿岸地域の災害対策などを含めて考える必要があります。その他に、海事保安対策としての問題も顕在化しており、海洋安全保障におけるテロリズムや海賊の問題にも対処しなければなりません。それから、海洋環境の保全と海洋汚染の防止は基本的な課題ですし、地球温暖化による気象変動に関しては、潮位の上昇への対策は、海洋土木、いわゆるマリコンは、不可欠で、試算によると防潮堤や護岸工事を併せて本当に実施していくと、2,000兆円にもなるそうです。これらの問題のなかで、特に油濁防止については、サブスタンダード船の排除が国際的な課題となっております。わが国としては、エネルギー供給の安定確保というエネルギーセキュリティについて海上輸送手段の安全確保が深刻な問題でありますし、最近問題になっております海洋資源開発への取組みも、海事リスクの管理対象として範疇に含めて考慮する必要があります。以上のような海事に関するわが国全体の置かれている状況を認識すると、海洋の総合管理とともに海事リスクマネジメントをシステムとして確立することの重

要性を認知せざるをえません。

たとえば、昨今、わが国の直面している問題としては、放置座礁船の問題があります。これは、2004年4月の油濁損害賠償保障法が改正され、外航船に対して船主責任保険(PI保険)の加入が義務付けられるようになりました。つまり、100トン以上の一般船舶にも付保義務が適用されることになりました。これ以外にも、環境の問題については、バラスト水の管理や船舶の出す排気ガスの規制への取組みが必要不可欠なものとなっております。

さらに、海賊および海上テロリズムへの対策が求められています。これは、解決するには、非常に大きな問題で、私の専門からはこの問題は得意分野ですが、本日は時間の関係で、海事リスクマネジメントにおける概略としての指摘に留め、詳細は省略させていただきます。

先に述べましたが、ヒューマンファクターの問題は、船舶の安全運航・事故防止のシステムにとって常に検討すべき要素です。船員災害の防止対策としての意義もありますが、最近よく取組まれている Bridge Resource Management (BRM) または Bridge Team Management (BTM) は、船舶の運航に関してどのように安全管理を維持するかが、ヒューマンファクターとかわかり、事故防止に繋げるための重要な研究課題です。

海難事故に関する問題としては、SCOPIC (特別補償 PI) の情報を含む LOF (ロイズ海難救助契約標準書式) を変えることがあります。これは、タンカーの海難事故によって環境への影響が大きく出てきて、本来、海難救助は特殊請負契約ですが、不成功無報酬 (No Cure-No Pay) で、うまくいかなければ無料という考え方であったわけですが、この大原則を崩すことになりつつあります。すなわち、IMO のなかで油濁損害に対して新たに国際海難救助条約を制定して対応するという事です。この新条約の内容は、従来の財産救助、いわゆる船外にそれを撤去するとか、救助することで、救助時に実施していた油濁防止作業については特別の補償をすべきであるということです。しかし、これはなかなか批准されにくく、実質的には各国の法制上の問題もあり、完全に機能しませんでした。これに対して、船主、保険業者、PI 保険関係

者、救助事業者、サルベージ会社、それにロイズが加わって商業用の契約で解決を図るということで、共有をしてこのような形で処理するということが変わったわけです。これが、ロイズ海難救助契約の標準書式と、SCOPIC 条項の解決が条件として最近出てきていることであります。これについては、まだまだ認識しなければならない点が多いのですが、問題への対応ということで挙げさせていただきました。

いま問題になっているのは、海賊対策です。海賊というのは、もともとはその土地の住民が行っているものであったが、特にマラッカ・シンガポール海峡の安全航行を維持するうえでは考えなければならない問題としてありました。そこへテロリズムが結びつくと、海賊とテロリズムの峻別が難しくなります。テロリズムに資金が流れたり、テロリズムに同調した武闘派がかなり過激な行為で攻撃を加えたり、あるいは金銭を強奪することなどに事件が発生しています。以前から窃盗行為として船舶に積まれている金品を盗むことはありましたが、重火器類を備えて攻撃するような形態の犯罪が増えてきたものです。とりわけ、わが国にとって生命線であるマラッカ海峡の船舶航行の安全管理というものを国としてまたは地域全体として考える必要が出てきました。これは、船主・船社にとってのリスクマネジメント・セキュリティマネジメントの問題でありますし、船員・乗組員にとっても安全管理・事故防止対策を要し、もっと大きな意味では、わが国の安全保障の問題でもあります。したがって、連携して共同で問題解決に臨むべきで問題であります。このマラッカ海峡の安全航行に関しては、日本だけでなく、中国などは、もし封鎖されたりして、海上航行ができなくなると経済的に最も困ることになります。

そこで、原因としては、地勢的に低速航行をしているとか、海域が非常に入り組んでいて取締りが困難であるとか、関係海域のなかで海賊行為の警戒警備が難しいというようなことが理由に挙げられていますが、いずれの関係国でも国際法上の問題やアジア地域の政情が関与していることが指摘されています。地域のなかで問題をどう解するか、根本的には貧困の解決など、国際協力体制が

必要とされています。

海賊行為については、リスクコントロールの面からどうするかということもありますが、むしろリスクファイナンスとして海上保険による損害填補が挙げられます。海賊リスクに対して新しい船舶保険が商品化されたためです。形態的にはそれぞれ損害保険各社により特徴があり、補償内容に違いがありますが、基本的には「海賊保険」として販売されています。海賊保険という保険はありませんが、通称でそう呼ばれているだけであって、本来は、船舶不稼動損失保険の戦争リスクを担保してもらう保険ということになります。問題は、以前より海賊行為によって船体損傷を修繕するための費用、または修繕期間中の不稼動損失は補償されていましたが、船体を奪われて経済活動の手段として利益を喪失したとか、行方不明になっていた期間の不稼動損失（逸失利益）は補償されませんでした。必要なのは、そういう費用で、特に、犯罪捜査のために船舶が拘留期間中の不稼動損失の補償です。また、海賊の襲撃によって損害を被っておらず、船体そのものは安全で、損傷を受けていないけれども、使用できない状態である場合の不稼動損失の補償を得るための保険です。その他、船用金として船舶の運航にかかわる燃料費、入港税などの現金が強奪された場合の損害というものも補償の対象になるということです。このように、リスクファイナンスのリスク転嫁手段として、新しいリスクに対応した保険商品が生まれ、利用される事例には今後とも常に考慮する必要があります。

14. おわりに

いずれにしましても、基本的には、海運事業の利益の源泉というのは、安全運航にあることだけは間違いのないことであります。リスクマネジメントのシステムをどのように海運事業に組込むかということについて、基本的なお話をさせていただきました。

時間となりましたので、雑駁ではございましたが、以上でお話を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

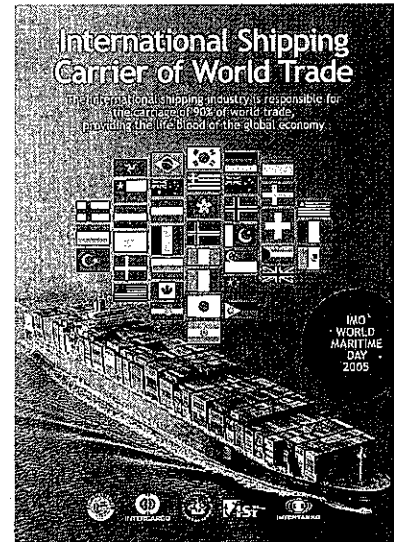
ICSら国際海運団体が外航海運PRリーフレットを発行

今般、ICS（国際海運会議所）ら国際海運団体（Round Table）は、2005年IMO 国際海事記念日（IMO World Maritime Day）に併せ、外航海運をPRするリーフレット“International Shipping-Carrier of World Trade（外航海運－世界貿易の輸送人）”を発行しました。以下、概要をご紹介します。

“International Shipping-Carrier of World Trade”

外航海運産業は世界貿易の90%を輸送しており、世界経済の生命線となっている

- 大陸間貿易、原料のバルク輸送、食糧・工業製品の輸出入は海運なしにありえない
- 船舶自体が高い資産価値を持ち、また商船の運航により生じる年間3億8000万USドルを超える運賃収入は全世界経済の5%を占める
- 低コストで効率的な海上輸送は、アジアでの工業生産への大きなシフトを可能にし、近年の世界的な生活水準の向上に大きく寄与した
- 世界貿易は拡大を続け、外航海運産業はその需要に応えている



Global regulation for a global industry

海運は国際産業であり、効率的な運航を行うためには全世界的な法的枠組みが拠り所である

- 海運はIMOやILOなどを中心に、全世界的レベルで高度に規制されている。船舶の構造基準・航海ルール・船員の資格といった問題における規則は国際貿易に従事する全ての船舶に共通していることが不可欠であり、さもなければ各国の国内規則との衝突を招き、市場をゆがめ監督官庁の混乱をもたらす世界貿易の効率性を危うくする
- IMO条約の批准および発効の割合は、陸上産業向けに採択された国際ルールと比べ非常に高い
- これら規制により海運業界の安全輸送実績と環境パフォーマンスは極めて優れている

Maintaining efficient maritime services

- ジュネーブのWTOにおいて、貿易上の差別的取扱および政府による不公正慣行の排除が協議されている。新しい合意が成功裡に成立すれば、世界貿易は更に増加し、海運サービスに対する需要を生むことになる

The low costs of maritime transport

過去50年間でアメリカの小売価格は700%も上昇したのに対し、ばら積み船のコストはたった70%しか増加していない

- アメリカの消費者が購入するガソリンの価格に含まれる中東からの輸送コストは、1リットルあたり約0.5セント
- オーストラリアー欧州間の鉄鉱石1トンあたりの海上輸送コストは約12USドル
- アジアー欧州間の20フィートコンテナ（20トン以上の貨物を積載）の輸送コストは同行程のエコノミークラス航空旅客運賃とほぼ同じ

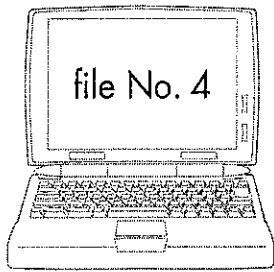
Different types of ships in the world fleet

船種の紹介

- 最新のコンテナ船は大型トラック10,000台分と同等の量を運ぶ事が可能
- 最大のばら積み船は50万人が1年生活するのに十分な20万トンもの穀物を輸送可能
- 最大のタンカーは都市全体を1年暖めるのに十分な30万トンもの石油を輸送可能

なお、このリーフレットはWebsite“Shipping Facts” (<http://www.marisec.org/shippingfacts/>)でも閲覧可能です。（トップページ→keyfacts）

（総務部：長嶋）



国際海事 World~Webから~

— 国連環境計画 **UNEP** —

名 称：United Nations Environmental Programme (国連環境計画)

所在地 (本部事務局)：United Nations Avenue, Gigiri, PO Box 30552,00100

Nairobi, Kenya

Tel: +254 2-062-1234 Fax: +254 2-062-4489/90

HP: <http://www.unep.org/>

議 長：Mr. Suk Jo Lee (韓国、2005)

事務局長：Mr. Klaus Töpfer (ドイツ)

設 立：1972年

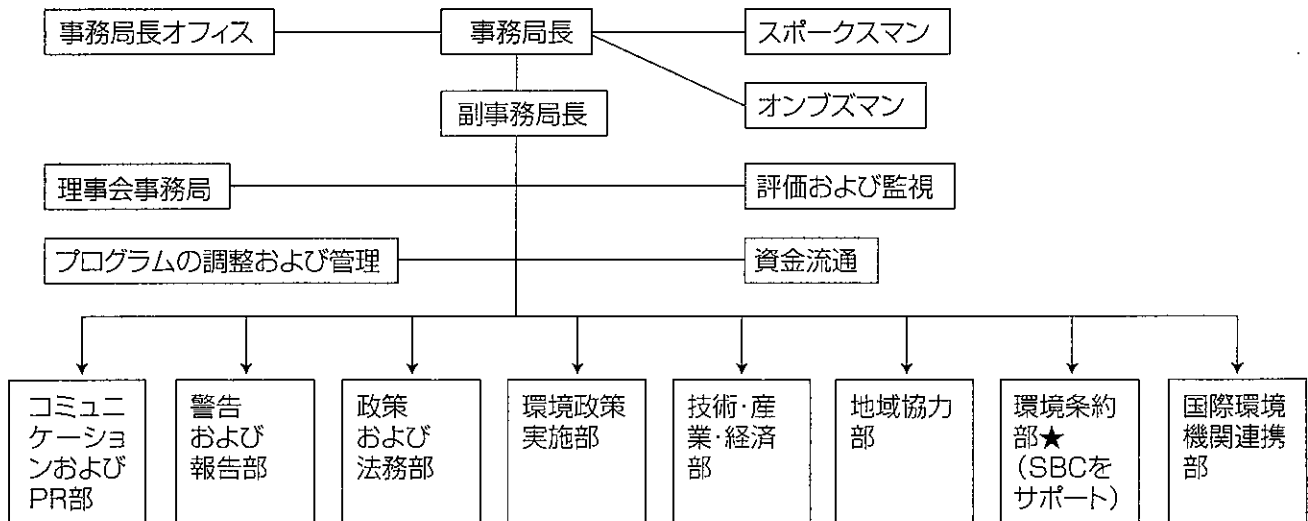
UNEPは、国連における全世界および地域レベルでの環境問題を扱う専門機関。環境保護についての注意喚起や情報提供を行って、環境保護に関する協力体制の促進を図り、将来の世代に禍根を残さずに国々や人々の生活の質を改善することを目的としている。また、様々な条約の事務局としてUNEP事務局は指定されており、海運にも関係のあるバーゼル条約(「有害廃棄物の国境を越える移動およびその処分の規制に関するバーゼル条約」)の事務局でもある。

<議決機関>

* Governing Council (管理理事会)：2年毎に開催。最高意思決定機関。国連総会で選出された58ヶ国のメンバーにより構成。任期4年。この内より代表1名・副代表3名、ラポーター1名が選出され事務局を構成する。

* Global Ministerial Environment Forum (グローバル閣僚級環境フォーラム)：年1回開催。環境分野におけるその年の重要な政策問題や新しい政策問題について概観する。

<事務局>



★Secretariat of the Basel Convention (バーゼル条約事務局：SBC)

所在地：International Environment House, 13-15 Chemin des Anemones,

CH-1219 Chatelaine, Geneva, Switzerland

Tel: +41 22-917-8218 Fax: +41 22-797-3454

HP: <http://www.basel.int/>

事務局長：Ms. Sachiko Kuwabara-Yamamoto

バーゼル条約事務局は、条約および関連合意事項の実施を推進し、法的・技術的問題についてのガイドラインや支援の提供、統計データの収集、有害廃棄物の適切な取扱についてのトレーニングの実施等を行っている。事務局は、UNEPによって管理されている。

★バーゼル条約と海運の係わり

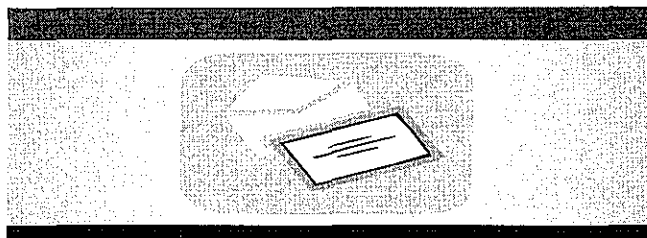
バーゼル条約は、有害廃棄物の国境を越える移動およびその処分によって生じる人の健康または環境に係る被害を防止することを目的とし、1992年5月に発効、締約国は160ヶ国を超える。本条約では、対象となる有害廃棄物を幅広く取り上げており、その中にはアスベスト（石綿：船体の防熱材等で使用されていた）やPCB（電気系統に使用されていた）といった船舶の構造上必然的に含まれていた物質もあるため、船舶の解撤（シップリサイクリング）を目的とする船舶移動についても同条約が適用されるのかどうか各国は慎重な対応を行っている。

バーゼル条約では第5回COP(締約国会議)から船舶解撤が取り上げられるようになり、主にCOPとOEWG(公開作業部会)で検討が進められている。また、同様の問題を扱うIMO・ILOと共に共同作業部会(Joint Working Group:JWG)も開催し、意見交換・検討を進めている(2005年12月第2回開催予定)。今年7月に開催されたOEWG4では、条約を船舶に適用するための法的議論は一時中断、議論の中心をIMO・MEPCで行い、バーゼル条約の意見を反映させていくという傾向にある。(検討内容等の詳細は<http://www.basel.int/ships/index.html>参照)

<議決機関>

- * Conference of the Parties (COP) : 締約国会議。バーゼル条約の議決機関。批准国政府で構成。
 - * Open-Ended Working Group (OEWG) : 公開作業部会。条約の作業計画や締約国会議での決定事項等の実施を進展させ、また継続的な見直しを続けることでCOPを支援する。
 - * Bureau : COPやOEWGから要請された主に管理業務を扱い、COPから次回COPまでの間の管理上、一般的な運用上の指示を事務局に出す。
- その他、必要に応じ、Committee, Working group, Joint meeting等が開催される。

国際海事 World~Web から~は海運に関係のある国際的な機関・団体等のHPにアクセスし内容をご紹介していくコーナーです。コーナー掲載内容以外の情報につきましては各機関にお問合せください。(コーナー担当：総務部・長嶋)



London 便り

英国でも郵政改革進行中

「郵政民営化」が焦点となった9月の衆議院選挙では、自民党が民営化の必要性を前面に押し出して全議席の3分の2を獲得するという圧倒的な勝利を収めました。今回の選挙は英国でも注目度が高く、各メディアは日本の郵政民営化問題を頻繁に取り上げるとともに、小泉総理の改革路線を好意的に評価することが多かったのではないかと思います。

メディアの報道もあってか、私の周りでも小泉総理の人気は高く、保守的なイメージのある日本における「改革の旗手」として捉えられている様です。(もちろん英国メディアでも郵政問題のみが過度に強調され、他の問題—特に外交政策上の問題点が置き去りにされたことに懸念を示す論評もあります)

日本では衆院選挙を経て、与党の郵政民営化法案が採択されたことで民営化が進められることになりましたが、英国では一足先に郵政改革が進められています。

英国の郵便事業の歩み

英国の郵便組織は“ロイヤル・メール”と呼ばれていますが、これは16世紀頃に始められた王室専用の手紙配達業が起源になっているためです。17世紀には清教徒革命で断頭台の露と消えたチャールズ1世により王室専用の郵便サービスが一般にも開放され、現在のロイヤル・メールの元となりました。

郵政事業はロイヤル・メールの独占とされ、長らく政府により運営されてきましたが、1969年に

公社化、この際に現在日本における郵政民営化の焦点となっている保険や貯蓄をはじめとした各種金融サービス機能は一旦分離されました。ところが、その後民間金融機関の地方支店の閉鎖が加速する状況となり、特に過疎地においては十分な金融サービスを受けられないという状況が発生したのです。このため、2000年に内閣府はブレア首相に対し、郵便局がコミュニティで果たす役割の重要性を示すとともに、郵便局における基礎的な金融サービス(各種給付金の受け取り・送金・外貨両替等)の提供、民間金融機関との提携の拡充、民間企業市場参入の容認などを提言する報告書を提出しました。

それを受けて郵便サービス法が制定され、民間企業の参入が可能になるとともに、公社は2001年に100%政府所有の株式会社に変更、郵便を扱う Royal Mail、速達や小包を扱う Parcelforce Worldwide、郵便窓口業務(郵便受付に加え、保険・送金・外貨両替・民間金融機関口座からの引き出しといった金融サービス・道路税納付/国際免許への切替え等自動車に係る事務手続サービス・パスポート申請受理・各種公共料金の代行受領・日本でいうところの宝くじの販売・文具の販売など)を扱う Post Office の3社を中核とするロイヤル・メール・グループとなりました。

同グループは2005年9月現在で19万6,000人(日本の郵政公務員は2005年3月末時点で約26万2,000人)の社員を抱え、約1万4,600の郵便局(日本の郵便局数は2005年3月末時点で約2万4,680局)を展開しています。



▲ロンドン中央郵便局。英国の郵便局は結構多機能で楽しいです

ロイヤル・メール・グループの経営効率化と矛盾点

2001年の株式会社化後、ロイヤル・メール・グループは経営効率化が難航、郵便窓口での金融サービス部分を強化したものの、民営化初年度から3億ポンド（約600億円）を超える赤字を計上、2002年度も同レベルの赤字となりました。

これを受け、その後同グループは3万3,000人の人員削減、都市部の不採算郵便窓口3,000箇所の閉鎖、郵便配達回数削減（日に2回を1回）等のいわゆるリストラ策に努めた結果、2003年から黒字に転じ、2004年度決算では過去最高の営業利益5億3,700万ポンド（約1,060億円）を計上しました。

しかしながら、政府としては経営効率化の追求に対する国民の懸念に考慮し、特に過疎地の郵便サービスを維持するため、郵便窓口業務を扱う Post Office 社に現状でも年間1億5,000万ポンド（約300億円）程度の助成金を投入しています。

郵便市場の全面開放

欧州委員会では加盟各国に2009年までの郵便事

業の「完全自由化・規制緩和」を促しています。英国はこれまでロイヤル・メール・グループ以外の民間企業による郵便分野参入を全体シェアの3割までに制限（ちなみに現状のロイヤル・メールの市場シェアは9割以上）していたものの、他のEU諸国に先駆けて2006年1月から国内郵便市場を全面開放する予定です。全国一律料金「ユニバーサルサービス」を編み出した近代郵便発祥の地・英国で、2005年を持って350年以上続いた国有会社の独占が終わることとなったのです。（但し、ロイヤル・メール・グループの株式は引き続き政府が100%所有）

市場完全自由化後は有力外資の参入も予想されていますが、現在郵便物の破損・配達遅延・配達先間違い等で苦情の多いロイヤル・メール・グループのサービスも他社との競争激化により改善するのではないかと期待されています。

日本の郵便局と違い、英国の郵便局では郵便サービスや一部の金融サービスに加え、前述の通り多様なサービスを提供しており、その多機能さはなんとなく日本のコンビニエンスストアに近いかもしれません。

英国で必ずしもスムーズには進んでこなかった郵政民営化ですが、日本では英国等先駆者の経験（地方郵便局維持のための公的資金導入など）を踏まえ、バランスの取れた効果的な民営化を期待したいところです。

（欧州地区事務局 駐在員 中村 憲吾）



- 7 当協会と全日本海員組合は「船員・船籍問題
日 労使協議会作業委員会」の第1回会合を開催した。
- 7 8 マラッカ・シンガポール海峡の航行安全、セキュリティ、環境保護の推進のための国際会議がインドネシアのジャカルタにて開催された。出席した34ヶ国による今後の国際協力の枠組みづくりの方向性等を示した「マラッカ・シンガポール海峡の安全、セキュリティ、環境保護の推進に関するジャカルタステートメント」が採択された。
- 9 国土交通省は、「船・機長配乗要件の見直し等
日 に関する検討会（座長：野川忍・東京学芸大学教授）」を開催した。配乗要件を撤廃した場

合の問題点等、今後検討すべき課題について意見交換が行われた。

（P.18海運ニュース参照）

- 12 16 IMO 第48回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会（SLF48）がロンドンにて開催された。
- 13 「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査研究」第6回アドバイザーグループ（座長：羽原敬二・関西大学商学部教授）会合が開催された。
- 26 30 IMO 第10回危険物、固体貨物およびコンテナ小委員会（DSC10）がロンドンにて開催された。（P.8海運ニュース参照）
- 27 日 北側一雄国土交通大臣は、奥田碩日本経団連会長と会談し、燃料価格高騰に苦しむ内航海運事業者とトラック事業者が運賃に転嫁できるよう荷主業界の理解・協力を要請した。
- 28 日 交通政策審議会海事分科会第2回水先制度部会（部会長：杉山雅洋・早稲田大学教授）が開催され、責任ある水先業務遂行の確保（引受主体の法人化）等を含め全般に亘って十分に議論を尽くしていないことから次回会合を開催し、水先制度抜本改革のあり方に関する最終答申案を取り纏めることとした。
- 30 日 当協会と全日本海員組合は「船員・船籍問題労使協議会作業委員会」の第2回会合を開催した。

JSA2005/2006 PROFILE の刊行

今般、当協会の事業内容や組織などについて分かりやすく紹介した協会案内リーフレット「JSA2005/2006 PROFILE」を刊行致しました。入手ご希望の方は、下記までFAXまたはE-mailにてお問い合わせください。

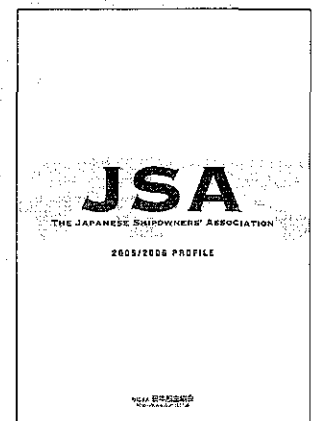
〈問い合わせ先〉

（社）日本船主協会 総務部（広報関係）

TEL 03-3264-7181

FAX 03-5226-9166

E-mail pub-office@jsanet.or.jp



（総務部：高橋）



船協だより

9月の定例理事会の様様

(9月28日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. 日通総研/野村総研への委託調査「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査研究」の中間報告について
2. 平成18年度税制改正要望について
3. 政投銀融資制度の改善に関する進捗状況について
4. 船員・船籍問題に関する進捗状況について
5. アジア船主フォーラム (ASF) 2006年日本総会について
6. 阪神・九州地区事務局の閉鎖について

労政委員会

1. 海事ヒューマンインフラ作りフォーラムについて

海上安全・環境委員会

1. 石綿 (アスベスト) による健康被害への対応について

内航部会

1. 内航海運が抱える諸問題への対応について

港湾関連業務専門委員会

1. 交通政策審議会海事分科会水先制度部会の模様について

公布法令 (9月)

- ⑥ 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則の一部を改正する省令 (国土交通省令第91号、平成17年9月21日公布、平成17年11月1日施行)

陳情書・要望書等 (9月)

提出日：9月26日

宛先：自由民主党 政務調査会 税制調査会

件名：平成18年度税制改正要望

要旨：本年度末で期限切れを迎える「特定資産の買換 (圧縮記帳)」、「国際船舶に係る登録免許税の軽減措置」等について要望

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
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	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,182	49,177	12,005	12.2	10.9
2004年9月	5,463	4,231	1,232	12.4	12.5
10	5,472	4,318	1,155	11.7	12.7
11	5,156	4,557	598	13.4	28.1
12	5,395	4,258	1,137	8.8	11.0
2005年1月	4,412	4,218	194	3.2	11.4
2	4,847	3,757	1,090	1.7	11.4
3	5,776	4,657	1,119	6.1	7.7
4	5,506	4,548	958	7.8	12.8
5	4,796	4,503	293	1.4	18.7
6	5,478	4,609	869	3.6	11.1
7	5,537	4,668	869	4.3	11.7
8	5,221	5,107	119	9.1	21.2

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
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10月	108.92	106.13	111.10
11	104.93	102.40	106.98
12	103.84	102.20	105.28
2005年1月	103.21	102.15	104.57
2	104.88	103.63	105.73
3	105.31	104.10	107.35
4	107.36	105.78	108.68
5	106.91	104.68	108.08
6	108.63	106.82	110.40
7	111.94	110.95	112.99
8	110.72	109.33	112.40
9	111.06	109.15	113.15

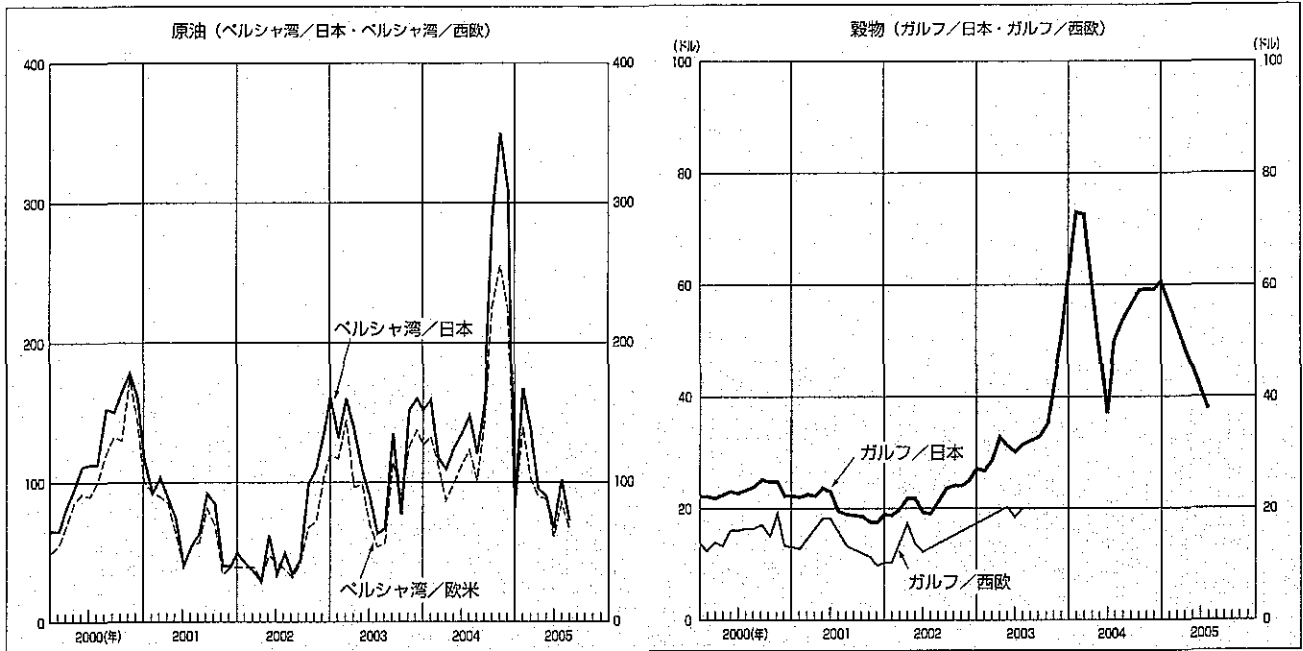
(注) 財務省貿易統計による。

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
2005												
1	7,510	345	7,165	3,131	297	77	3,600	60	0	0	22,215	4,779
2	5,281	310	4,971	1,977	273	0	2,720	0	2	0	22,311	6,594
3	6,200	600	5,600	3,585	150	14	1,820	0	32	0	24,317	7,773
4	4,322	0	4,322	2,328	170	0	1,820	0	4	0	21,371	5,549
5	6,407	0	6,407	1,828	282	0	4,217	80	0	0	19,684	1,844
6	8,957	670	8,287	3,026	328	0	4,874	55	4	0	16,701	1,902
7	9,311	0	9,311	3,596	478	27	5,028	52	130	0	27,463	3,052
8	4,359	0	4,359	1,870	463	16	2,010	0	0	0	23,263	4,646
9	4,977	0	4,977	1,860	332	0	2,785	0	0	0	26,997	5,912

(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）

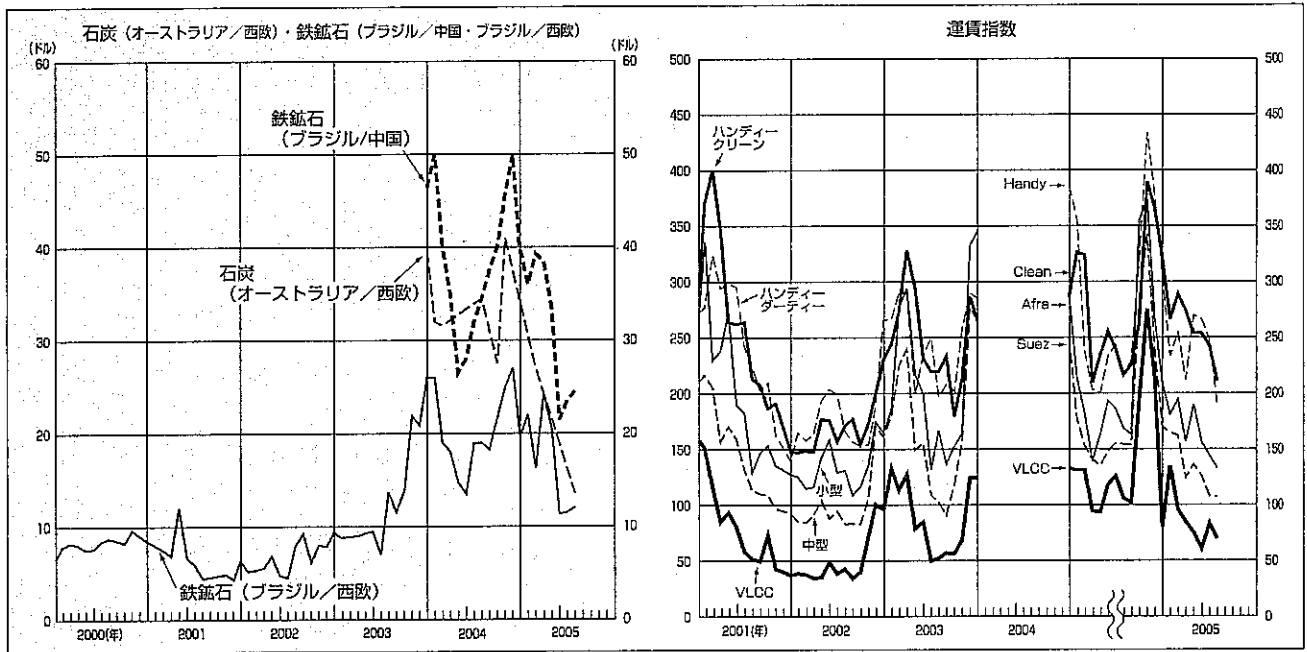
月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2003		2004		2005		2003		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	161.00	102.50	152.50	87.00	85.00	59.50	120.00	75.00	127.50	82.50	77.00	62.50
2	132.50	67.50	159.00	102.50	167.50	75.00	117.50	65.00	132.50	87.50	140.00	112.50
3	160.00	105.00	117.50	70.75	137.50	75.00	145.00	85.00	112.50	60.00	102.50	75.00
4	137.50	52.50	110.00	77.50	96.00	80.00	97.00	45.00	87.50	67.50	90.00	72.50
5	109.50	42.00	125.00	71.25	90.00	62.50	99.00	50.00	100.00	69.50	88.25	62.50
6	90.00	56.00	135.00	114.00	67.50	52.50	70.00	52.50	112.50	87.50	61.25	50.00
7	63.75	45.00	148.00	120.00	102.00	73.75	54.00	42.50	123.00	95.00	85.00	62.50
8	68.00	41.00	121.00	97.50	72.50	56.50	57.50	40.00	102.50	87.50	67.50	60.00
9	135.00	70.00	157.50	83.50	—	—	115.00	50.00	145.00	75.00	—	—
10	78.00	42.50	230.00	156.00	—	—	90.00	47.50	225.00	117.50	—	—
11	152.50	102.50	350.00	265.00	—	—	126.50	75.00	255.00	167.50	—	—
12	160.00	133.75	310.00	85.00	—	—	137.50	95.00	225.00	97.50	—	—

(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			
	2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	60.50	59.75	—	—	—	—
2	73.00	—	—	—	—	—	—	—
3	72.50	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—
6	37.00	—	—	—	—	—	—	—
7	50.00	46.50	37.75	37.50	—	—	—	—
8	53.75	—	—	—	—	—	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—
10	59.00	—	—	—	—	—	—	—
11	62.50	—	—	—	—	—	—	—
12	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)

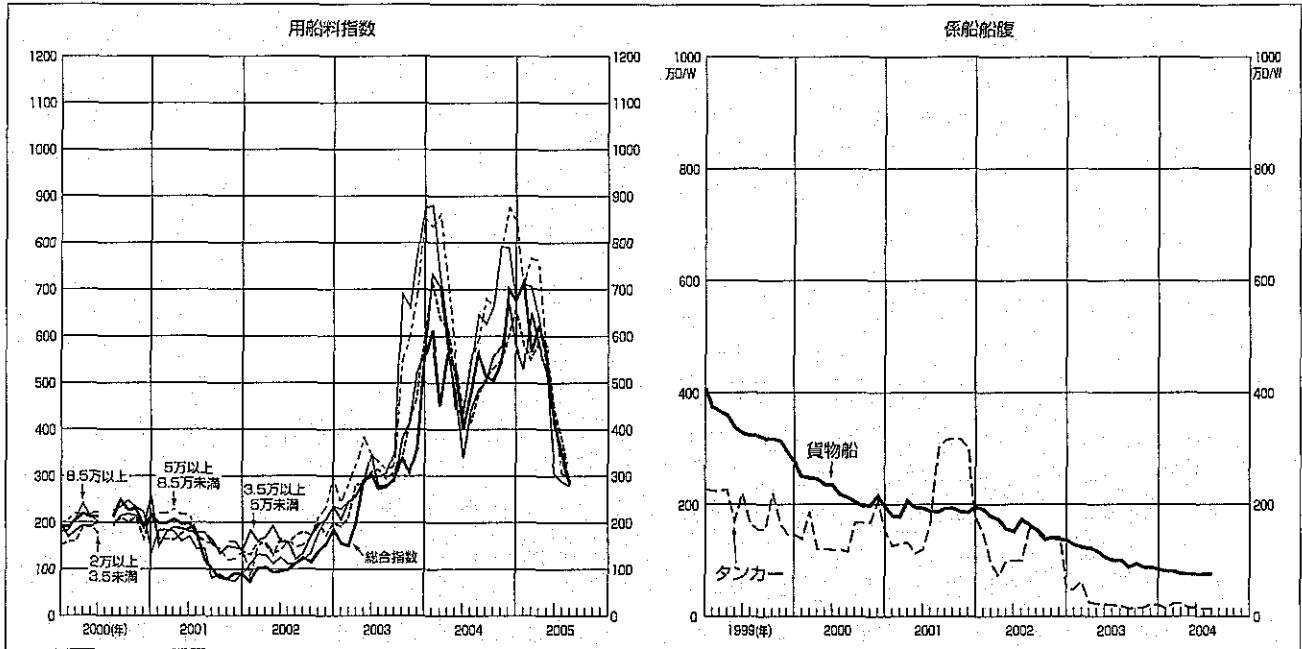
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	40.00	12.50	26.00	22.00	19.75	16.00
2	—	32.00	—	—	50.00	35.00	36.00	33.00	26.00	20.75	22.00	17.25
3	—	31.65	—	27.00	40.00	35.50	39.25	34.75	19.00	17.25	—	16.20
4	—	—	—	—	35.00	32.50	38.50	34.00	18.00	15.25	24.25	22.75
5	—	18.30	—	—	26.50	25.00	33.40	21.50	14.75	11.30	20.50	13.25
6	—	—	—	—	28.00	22.90	21.50	16.68	13.50	8.25	11.25	10.00
7	—	—	—	—	—	32.00	23.50	19.00	18.90	16.90	11.50	9.25
8	—	—	—	13.60	34.50	10.20	24.50	17.50	19.00	14.90	12.15	10.30
9	—	—	—	—	37.55	30.00	—	—	18.25	14.50	—	—
10	—	27.50	—	—	40.00	33.25	—	—	—	—	—	—
11	—	41.00	—	—	45.80	40.00	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	50.60	41.80	—	—	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														
	2003					2004					2005				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322
2	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	132	178	215	355	326	135	165	181	233	267
3	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289
4	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	96	141	140	204	210	85	124	157	212	274
5	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3	95	137	164	201	235	75	137	191	271	253
6	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1	119	149	193	233	256	61	126	157	267	253
7	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	127	156	187	243	240	83	108	144	248	243
8	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	107	155	169	219	217	69	107	133	190	211
9	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	103	154	163	229	226	—	—	—	—	—
10	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	195	285	355	320	263	—	—	—	—	—
11	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	276	342	374	433	390	—	—	—	—	—
12	125.5	278.9	332.5	290.0	288.6	216	240	268	378	367	—	—	—	—	—
平均	87.9	164.8	202.4	246.3	246.8	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3	—	—	—	—	—

(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～) ④VLCC: 20万トン以上 ⑤Suez: 12～20万トン ⑥Afra: 7～12万トン ⑦Handy: 2.5～7万トン ⑧Clean: 全船型



8. 貨物船定期用船料指数

月次	2002		2003		2004		2005					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~		
1	89	889	185	1,733	553	4,539	686	656	577	846	680	677	4,471
2	73	915	156	1,669	613	5,290	899	579	531	711	711	715	4,511
3	102	1,073	151	1,802	615	5,122	432	550	650	766	705	565	4,685
4	104	1,085	203	2,081	558	4,635	-	588	580	760	635	624	4,810
5	93	1,034	290	2,317	533	3,452	-	579	526	544	545	552	3,737
6	95	1,035	304	2,135	401	2,762	-	440	421	422	306	412	2,586
7	99	1,005	273	2,238	478	3,971	-	375	350	305	288	342	2,307
8	113	992	276	2,322	562	4,180	-	284	281	300	279	285	2,169
9	125	1,063	294	2,467	514	4,214	-	-	-	-	-	-	2,949
10	114	1,063	337	4,477	503	4,602	-	-	-	-	-	-	-
11	140	1,163	309	4,046	544	4,264	-	-	-	-	-	-	-
12	154	1,163	360	4,539	701	5,176	-	-	-	-	-	-	-

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。
- ③BDI (Baltic Dry Index) は月央値。

9. 係船船腹量の推移

月次	2003						2004						2005					
	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	241	1,859	1,958	43	905	1,838	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209
2	236	1,865	1,911	44	741	1,488	206	1,236	1,279	51	286	490	147	766	813	32	96	142
3	237	1,770	1,791	45	485	940	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229
4	232	1,687	1,720	44	361	706	181	1,101	1,232	55	163	256	130	670	765	35	148	231
5	224	1,525	1,555	46	525	1,016	175	1,041	1,178	54	145	224	128	640	752	36	103	150
6	215	1,441	1,513	48	527	1,019	168	935	1,057	55	142	218	129	637	750	36	103	150
7	226	1,556	1,719	48	524	1,014	166	902	1,006	52	131	204	133	641	754	34	99	145
8	215	1,477	1,633	50	786	1,569	159	900	1,008	50	130	199	132	645	766	34	99	145
9	213	1,407	1,534	50	784	1,567	146	802	881	47	90	146	-	-	-	-	-	-
10	203	1,273	1,383	53	709	1,414	155	882	934	43	103	148	-	-	-	-	-	-
11	209	1,320	1,406	52	706	1,407	138	813	877	38	113	162	-	-	-	-	-	-
12	207	1,308	1,386	51	705	1,407	138	811	877	39	143	218	-	-	-	-	-	-

(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

30代半ばを迎えた昨今、「肥満とは無縁」と高を括っていたのは、もはや昔の話となった。ここ何年かは、健康診断のあと再度呼び出され、生活習慣病予防の指導を受けている。その都度「体に悪いことは止めて、体に良いことを始めなければ」と痛感するのだが、気持ちを固めるまでには時間が掛る性分のため、なかなか実行できずにいた。

しかし、一年ほど前の二日酔いがきっかけで、漸くタバコとは縁が切れた。自分でも酒に強いとは思っていないので、常に飲み過ぎたあとは二日酔いを覚悟しているが、その時ばかりは余りの酷さに暫く酒・タバコを口にできなかつた。これを期に「続く限りは…」と軽い気持ちで始めた禁煙であったが、未だに何とか続いている。

次の課題は運動不足の解消である。先日『発掘！あるある大辞典2』というテレビ番組を見て、脂肪燃焼に効果抜群とされる体操を始めたが、全く

長続きしない。やはり「体を動かすには何か目標がなければ」と思い、私はホノルル・マラソン参加を決意した。ホノルル・マラソンは嘗て96年の大会に一度参加した経験がある。当時、周囲に4時間台での完走を吹聴したにも拘らず、マラソンの途中でハチに刺され、タイムは5時間強と実に不本意な結果であった。リベンジを固く誓いながらも月日は流れたが、10年という節目に再挑戦するべく、来年12月のホノルル・マラソンを目指している。

加齢こそしたものの調整期間は十分にある。先ずはイメージ・トレーニングに精を出し、感動的なゴールの場面を思い浮かべては、ビールを手にする毎日である。

三光汽船株式会社 社長室 経営企画課長
遠藤 秀己

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ次長
飯野海運 総務グループ広報・IR室
川崎近海汽船 総務部副部長
川崎汽船 IR・広報グループ情報広報チーム長
日本郵船 調査グループ コンテナ・港湾調査チーム長
商船三井 広報室マネージャー
三光汽船 社長室経営企画課長
三洋海運 総務部副部長
新和海運 総務グループ総務・法規保険チームリーダー
日本船主協会 常務理事
常務理事
海務部長
企画部長
総務部長
海務部労政担当副部長

加藤 和男
石川 達也
廣岡 啓
高山 敦
細野 直也
鹿野 謙二
遠藤 秀己
荒井 正樹
藤田 正数
梅本 哲朗
植村 保雄
半田 収
園田 裕一
井上 晃
山脇 俊介

編集後記

先日、久しぶりに横浜へ出かけました。港関係の幾つかの資料館や氷川丸等を見学し、水上バスからコンテナの並ぶ埠頭や停泊する商船・タグボートなどを眺めました。残念ながら大棧橋に客船はいませんでした。日本丸メモリアルパークで月に数回行われる帆船の帆を張る様子も偶然見ることができ、充実した一日を過ごしました。

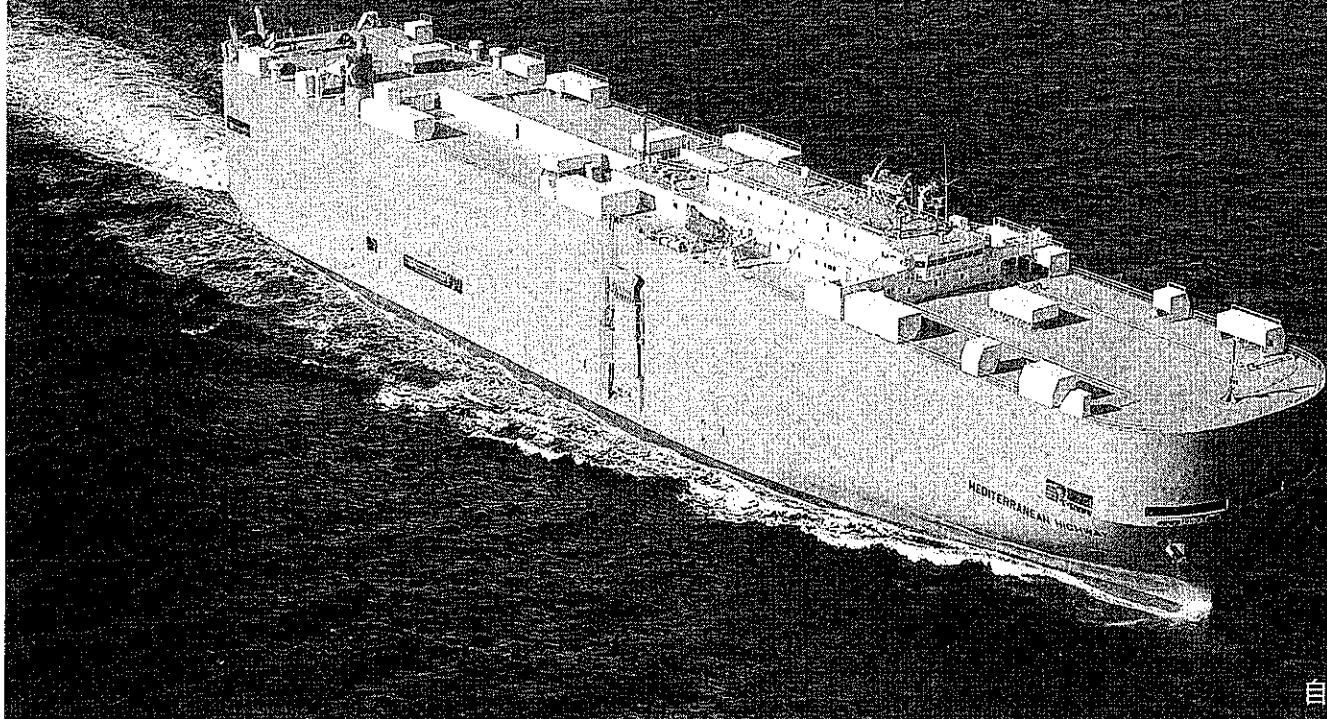
貿易港横浜の街は、それを感じさせる spot や施設が街の中に溶け込んでおり、改めて PR するのではなくとも自然に“ミナト”に親しめるようになっていたと感じました。例えば税関資料館では本物とも見まごう押収偽造品が展示され、氷川丸では古くはありますが船舶のエンジン等を実際に見る事が出来ます。実際に運航する船舶や埠頭を見学する事はセキュリティ等様々な関係から困難ではありますが、何か実際に「体感」できると自然に海運に目を向けられるのでは……と思いました。(MN)

せんきょう10月号 No. 543 (Vol. 46 No. 7)

発行●平成17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))

編集・発行人●梅本哲朗
製作●株式会社タイヨーグラフィック
定価●407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

日本の経済を支える海運には、 諸外国並みの税制が必要です。



自動車専用船

四方を海に囲まれ、資源小国・貿易立国であるわが国にとって海運は国の存立にかかわる重要産業ですが、わが国海運業は、諸外国との競争において税制の上で大きなハンディキャップを負っています。

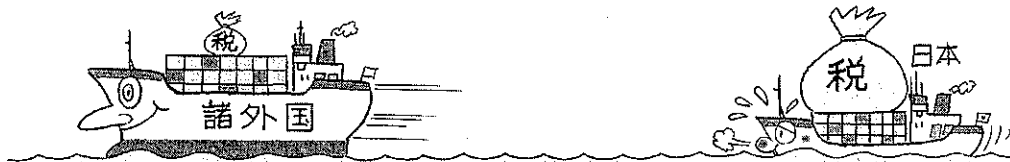
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

産業と国民生活の基礎を支えるわが国海運を維持していくため、税制上の競争条件を諸外国と同一にしていだきたい、というのが私たちの切なる願いです。

海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

トン数標準税制の導入国

導入済み	オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、スペイン、ギリシャ、デンマーク、フランス、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/>