

せんきょう

2006

10

社団法人 日本船主協会

●No.555●



新しい海技者

日本船主協会 常任理事
三光汽船株式会社 代表取締役社長 **松井 毅**



日本人の海技者が足りない、S. I. (SUPER INDEPENDENT) が欲しい、などと海運業界全体が騒がしくなって随分久しい。それどころか、海運マーケットの上昇を背景にした未曾有の造船ブームは、将来に亘る極端な船員不足に拍車をかけ、その深刻さは日毎に増大している。

海運業を取り巻く環境は、船舶設備の高度化、運航形態の複雑化、環境保護や安全運航、ひいてはテロ対策にも配慮を払わねばならない状況にあり、乗組員にかかる負荷は増大するばかりである。

船員不足は船舶コストの上昇と共に運航面での質の低下を招く恐れがあり、乗組員に対する海上業務負荷増大という状況を切り抜けるには、陸上からの支援・指導体制の強化、なかんずく優秀なS. I.の確保は不可欠の要素と言っても過言ではない。しかしながら、日本人の海技者を充分確保し、且つ新陳代謝を行いながらその状態を今後も維持することは、多くの船社にとって容易なことではない。何故なら、これら海技者の源泉となるべき外航日本人船員は1985年プラザ合意以降の円高を経て一層減少し、その傾向は今も変わりはないからである。更に、その船員の卵である船員教育機関への入学志願者の減少、卒業生の海離れ現象などにより、日本人船員を当てにしたS. I.確保とい

う図式が現実的ではなくなりつつある。

この海離れ現象は、日本人の生活様式・社会環境、国民の中流意識や少子化に根ざしたものであると考えると、一挙に流れを変えることは非常に困難である。その背景のなか、有力船社は、船員供給国に教育施設の建設を推進しており、外国人船員経験者をS. I.に起用することは、もはや趨勢といえよう。このことは当社においても例外でなく、数ヶ国の外国人才オフィサーをS. I.として配置している。彼らは日本人社員と一緒に社宅より通勤している者、或いはマンションから一人で通勤している者など、日本での生活、東京での通勤地獄に懸命に立ち向っている。そして、生活のみならず、仕事の面でも日本人に負けない成果を上げており、大いに頼りになる存在である。国民性・国情の違いによるのであろうが、少子化と、海離れが顕著な日本に対し、故国を離れてS. I.として頑張る外国人の状況を見るに、誠に複雑な思いがする昨今である。然しながら憂いていても始まらない。国技館で、海外出身力士が流暢に日本語を繰る現在、受け入れ側にも、真に技量を備えたS. I.を海外より受け入れる度量としなやかさが、いま求められている。



SHIPPING FLASH

1. 当協会の税制改正要望まとまる —平成19年度海運関係税制改正要望について—

平成19年度税制改正要望については、2006年8月2日に開催された政策委員会で、税制改正を巡る四囲の情勢を踏まえ要望内容を決定し、9月27日の定例理事会で承認された。

なお、同要望は従前どおり海運関係事項、国際課税、企業税制に区分のうえ取りまとめた。概要は以下のとおりである。(詳細は【資料1】参照)

(1) 海運関係事項

「トン数標準税制の導入」については、かねてより当協会が早期導入を訴え、日本経団連をはじめ関係方面の理解を得るための活動を行うなど実現にむけた環境整備を行ってきた。また、既報(本誌2006年7月号P.8参照)のとおり、自民党政務調査会「海運・造船対策特別委員会」の中に設置された「海運税制問題小委員会」において中間取りまとめが行われ、そのなかで「国際的な海運税制の大きな相違は看過しえず、早急な是正が必要であり、また税のコンバージェンス(租税政策の国際的一致)の観点からもトン数標準税制の導入に取り組むべき」との考えが示された。

国土交通省では、平成19年度税制改正要望に「外航海運におけるみなし利益課税(トン数標準税制)の導入」を採りあげ、9月1日に同省から財務省へ要望を行った。

また、日本経団連では、平成19年度税制改正

提言(【資料2】参照)を9月19日に発表し、その中で、外航海運に係る法人課税について触れ、「欧米を始めとする主要海運国において、運航トン数を課税標準とするトン数標準税制が導入されている。海洋国家であるわが国産業の基盤としての海運業の課税のあり方について、国際的な整合性の観点を踏まえた取り組みが必要である。」との内容を盛り込んだ。

当協会では、引き続き全精力を注ぎ、国交省と連携し、国会方面に対する陳情、一般紙等への広報も含め活動を強化していくこととしている。

トン数標準税制の他、平成18年度末をもって期限が到来する「船舶の特別償却制度の延長・恒久化」、「船舶に係る固定資産税の廃止」、「スーパー中樞港湾の特定国際コンテナ埠頭において整備される荷さばき施設等に対する固定資産税・都市計画税の特例措置の延長」等、既存税制の維持・存続の実現にも国土交通省と連携し、全力を尽くしていくこととしている。

(2) 国際課税

「タックスヘイブン対策税制の改善」等の国際課税関係要望事項については、これまで通り、日本貿易会等25団体で構成する国際課税連絡協議会の各団体と連携し、粘り強くその是正を求めていくこととしている。

特に外国税額控除制度については、経済産業省が中心となり、一括限度額方式のあり方をはじめとして次年度（平成20年度）改正に向けた集中的な検討が予想されるため、同協議会メンバー団体と協調しつつ各産業界ともに納得のいく制度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（税法上100%償却を可能とすること）」については、経済産業省を中心に関係省庁が足並みを揃え、財務省に要望を行っている。また、日本経団連においても平成19年度税制改正提言の柱（【資料2】参照）とし、業界横断的な償却制度改善に向けた本格的議論が進められている。

当協会では、100%償却など減価償却制度の改善を要望してきており、同制度について同様な考えを共有する関係団体と制度改善に向けて協調し、日本経団連に働きかけを行ってきた。昨年4月に日本経団連は、「償却資産に係る税制ワーキンググループ」を設置、これに当協会も積極的に参画し、減価償却制度の改善を関係方面に強く訴えるなどの活動を続けてきた。

その後、2005年12月15日に発表された平成18年度与党税制改正大綱においては、同制度の改善が、継続検討課題とされ、『最近の償却資産の使

用の実態や諸外国の制度を踏まえ、企業の国際競争力や財政への影響に配慮しながら、税制の抜本的改革と合わせ、総合的に見直しを検討する。』こととなった。

自民党税制調査会では、同大綱を踏まえ、本年3月より償却制度の全面見直しについての検討を始めた。この議論の過程において、見直しの対象を特定産業の償却資産に限定するなどの動きも伝わってきたため、当協会、日本内航海運総連合会、日本旅客船協会の連名で、国土交通大臣宛に、船舶も100%償却可能とするよう見直しの対象設備として含めた検討をするよう要望を行うなどの活動を行った。

現在、平成19年度税制改正に向けて財務省と関係省庁間で、減価償却資産すべてを対象とする制度の総合的な見直しに資するべく同資産の使用実態の調査等、本格的な作業が開始されている。

当協会は、2006年12月に予定されている政府による税制改正案決定に向け、これら要望の実現を目指し、国会議員をはじめとする関係各方面に強力に要望活動を行っていくこととしている。

（企画部：松本）

【資料1】平成19年度税制改正要望

海運関係事項

1. トン数標準税制の導入

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は、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た。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。

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、このような国際的な海運税制の大きな相違は看過しえず早急な是正が必要である。税のコンバー

ジェンス（租税政策の国際的一致）の観点からも、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. 船舶の特別償却制度の延長・恒久化

船舶の特別償却制度（償却率：外航環境低負荷船18／100、内航環境低負荷船16／100）は、平成19年3月末をもって適用期限が到来するが、本制度を延長すること。

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

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

3. 船舶に係る固定資産税の廃止

国際船舶に係る固定資産税の軽減措置（課税標準を1／15に軽減）は、平成19年3月末をもって期限が到来するが、償却資産である船舶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。

償却資産に係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、船舶に対する固定資産税の廃止を求める。

4. スーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭において整備される荷さばき施設等に対する固定資産税・都市計画税の特例措置の延長

スーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭において民間ターミナルオペレーターが整備する荷さばき施設等（管理棟ならびに荷役機械等）に対する固定資産税・都市計画税の特例措置（課税標準1／2）は、平成19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、特定国際コンテナ埠頭利用者に負担が転嫁されることとなれば、物流コスト増をもたらすことになる。公共性の高いコンテナ物流サービスの安定供給を維持するために本軽減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. 内航燃料油に係る特例の創設

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

7. 内航船に係る代替建造促進策としての税制措置の創設

内航船の代替建造停滞にともなう深刻な事態の発生を未然に防止する施策として、適切な規模の船舶の代替建造を中長期的に、計画的・安定的に進めるための税制上の措置を求める。

8. 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勘案し、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・一体的に認められるので、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（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。

4. 償却資産に係る固定資産税の廃止

船舶などの償却資産に対する保有課税は収益課税との二重課税であり、課税の根拠が不明確である。国際的にみても償却資産に対する課税は極めて異例であり、わが国海運の国際競争力を阻害するものとなっている。

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

5. 温暖化対策税制の導入は絶対反対

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

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

6. 欠損金の繰越期間制限の撤廃

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

7. 欠損金の繰戻還付不適用措置の廃止

法人税法では前事業年度の利益に対して当期の欠損金の繰戻しを行い、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。

8. 受取配当金の益金不算入制度の改善

(1) 特定利子規定の復活

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

(2) 特定株式以外の株式等に係る受取配当の益金不算入割合の引上げ

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

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

9. 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。

10. 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。

11. 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。

12. 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。

【資料2】

平成19年度税制改正に関する提言

2006年9月19日

(社)日本経済団体連合会

I. はじめに

わが国の景気は、漸く回復軌道に乗った。

企業業績の回復等を背景に、税収も順調に伸び、一般会計(2005年度)では、当初予算(44兆円)、補正予算(47兆円)を上回り、49兆円に達した。とりわけ、企業の攻めの経営努力を研究開発促進税制・IT投資促進税制等の支援措置が後押しすることにより、企業の業績は回復し、法人税収は13.2兆円で、3年前と比べ4割近い増収となっている。このような経済活性化による税収の増大こそが一国の維持発展の基礎となる。この流れをより確固たるものとするよう、平成19年度税制改正では、以下のような視点が強く求められる。

まず、経済成長の維持、国際競争力強化の視点である。負の遺産への対応が終わり、構造改革により体質の強化が図られ、国際競争への新たなスタートラインに立ったこの好機を逸することなく、新たな

成長を加速させることが重要である。技術革新や生産性の向上といった将来への投資を促進させることにより、少子高齢化社会においても確固たる経済成長を持続させるために政策を総動員すべき時である。また、国際競争は熾烈さを増しており、経済活動のインフラとしての税制の国際的な整合性の観点が一層重要となっている。

次に、中長期的な経済成長と財政健全化を両立させる観点にたった税財政構造の一体的改革の必要性である。先進国中最悪の財政状況を健全化し、少子化、高齢化社会においても、安定的な発展を次の世代に託すためには、成長による税収の確保を図るとともに、国、地方を通じた徹底した歳出の削減と持続可能な社会保障制度の構築が不可欠となる。2011年度において、基礎的財政収支を黒字化するという政府方針を確実に実現するよう、税制面での改革への道筋を明確にする必要がある。

さらに、これらを実現するためには、中長期にわたる視点が不可欠である。平成19年度改正は、活力と魅力溢れる「希望の国」の構築に向けて、過度な単年度主義に陥ることなく、税体系全般の抜本的改革に向けた第一歩と位置づけられるべきである。

II. 法人税制

1. 実効税率の引き下げ

わが国では、近年、平成10年度、平成11年度の二度にわたり、法人税の実効税率の引き下げが行われ、現在約40%の水準に留まったままである。しかし、元来、法人税率の低いアジア諸国はもとより、EU諸国においても税率引き下げが行われた結果、わが国の実効税率は諸外国と比して約10%の乖離（アジア諸国も含む）が生じ、国際的に高止まりの様相を呈している。

法人税実効税率は、企業がグローバルな活動を進める上での基本的な競争条件の一つであるばかりでなく、内外の投資の活性化、産業の空洞化回避による雇用の確保などを通じた、経済成長戦略の重要な要素である。

社会保険料を含む企業の公的負担が増大するなかで、経済成長のエンジンである企業活動を如何に活性化させていくかという観点から、税制の抜本改革において法人税実効税率の引き下げを図るべきである。また、その際には、法人課税の対象や赤字法人の税負担のあり方など、広い負担の方途についても併せて検討すべきである。

2. 減価償却制度の見直し

わが国の減価償却制度は、昭和39年度改正を最後に本格的な見直しが行われておらず、種々の見直しが行われてきた法人税制において残された大きな課題の一つである。景気回復をさらに力強く継続させ、今後の経済成長に結び付けていくためには、減価償却制度を国際的に遜色の無い制度に見直し、順調な企業の設備投資を促進させて産業の国際競争力強化を図っていく必要がある。

(1) 償却可能限度額の撤廃

わが国の減価償却制度においては、償却可能限度額が取得価額の95%に据え置かれているが、国際的に見て、取得価額の100%の償却を認めていない先進国は無い。取得価額の5%の簿価を残すという合理的な根拠は無く、むしろ、資産の除却時に、一時的に損失計上が余儀無くされることから企業の

設備更新の足枷にもなっている。償却可能限度額は早急に撤廃し、100%の減価償却を認めるべきである。また、事業用償却資産に対する固定資産税に関しても、償却可能限度額の撤廃に併せた見直しが不可欠である。

(2) 法定耐用年数の短縮

わが国減価償却制度の法定耐用年数は、多くの設備において諸外国と比して長く規定されており、投資費用の回収期間において国際的に不利な状況にある。

そもそも、設備の使用期間は使用条件や改良の有無などで大きく変化することから企業ごとに千差万別であり、使用期間をもって償却期間の基礎とすることには無理がある。むしろ、税務上の償却期間は、設備投資の活性化や制度の簡素化といった観点から検討すべきである。

単に使用年数を基礎とした償却期間ではなく、国際的なイコールフットイングや経済の活性化の観点を踏まえて、法定耐用年数の短縮や償却カーブの見直しを図るべきである。併せて、耐用年数区分の大括り化や、耐用年数の短縮に係る手続きの柔軟化などを進めるべきである。

3. 国際課税

企業活動のグローバル化が進展するなか、企業の自由な国際取引や事業の予見可能性を高める上で、国際課税制度の整備がますます重要になっている。この点に関し、政府において租税条約の改定やネットワークの拡充が図られていることは高く評価できる。

企業が国際的な活動を進める上で、とりわけ国際的な二重課税を迅速に排除する制度が重要である。

(1) 移転価格税制

移転価格税制について二重課税を排除するためには、現状では、長期間にわたる二国間相互協議を経る必要があり、企業の負担が大きいうえ、租税条約が無い相手国や相互協議が不調に終わるケースでは、二重課税が生じたままとなる。相互協議が成立した場合であっても加算税については調整されない。

また、現行では、制度の運用面において、特に役務提供取引、無形資産取引等の取り扱い、評価方法については当局の裁量の余地が大きく、十分な企業の予見可能性が確保されていない。とりわけ、本年3月の「移転価格事務運営要領」の改正で加えられた「調査において検討すべき無形資産」については、定義が具体化されないまま運用が拡大されており、早急な是正が必要である。通達による法令の拡大解釈を防止し、国際的な二重課税を確実に防止、排除するため、定義の明確化、事前確認制度や相互協議の迅速化、効率化、担当部署の体制強化が必要である。

さらに、制度適用の対象となる国外関連者の定義として、発行済株式等の50%以上の保有が定められているが、持分が50%ずつの合弁事業等の場合には、必ずしも支配権を有しているとは限らないことから、形式判断基準は50%超の保有と改正すべきである。

また、例えば、資源保有国との関係など、課税権の配分が二国間関係に大きな影響を与えることを踏まえれば、経済連携協定（EPA）を活用し、双方の合意や理解の形成に努めることも考えられる。

(2) 外国税額控除制度の見直し

外国税額控除制度については、実務的な簡便性などに留意しながら、見直しを図るべきである。具体的には、(1)外国税額控除限度超過額及び控除余裕額の繰越期間の延長、(2)間接外国税額控除対象会

社の拡大（出資要件の引き下げ、適用対象会社の範囲の拡大）等を図るべきである。

なお、外国税額控除限度額の計算方法において、わが国は一括限度額管理方式を採用しているが、これは、実務的に簡便であり、また、企業活動のグローバル化の推進に資する特質を有するものと考えられる。限度額管理方式のあり方については実務面への影響も含め慎重な検討が必要である。

4. 合併等対価の柔軟化への対応

会社法において施行が1年延期されている合併等対価の柔軟化（いわゆる三角合併の解禁等）については、現行の組織再編税制の基本的枠組みに則した適切な取り扱いを行うべきである。

なお、非居住者が対価として日本市場で流通していない会社の株式を取得する場合には、再編時に課税繰り延べを行うとわが国課税当局が課税機会を失うおそれもあり、租税回避行為防止の観点からの措置も併せて検討することが不可欠である。

5. 地方法人課税

(1) 地方法人課税のあり方

わが国では地方における法人課税負担が重く、企業の国際競争力の向上や地域の活性化を図る上での阻害要因となっている。また、法人所得に対する地方課税（法人住民税、法人事業税）は、わが国法人税実効税率が諸外国に比べても高いことの大きな要因でもある。

税負担が重いだけでなく、法人所得に対する課税は地域や景気サイクルによる税収のばらつきが大きく、本来地方税として適切な税目とは言いがたいことなど、地方法人課税については、制度自体としても問題点が多く、体系的かつ抜本的な見直しが急務である。

消費税を含む税体系の抜本的改革の一環として、地方税のあり方についても、本来地方財政を賄うために相応しい税目は何かという観点から再検討すべきであり、法人所得に対する課税は国税に集約しつつ、全体としての法人税実効税率の引き下げを図るべきである。

(2) 償却資産に対する固定資産税

製造業を中心とする多数の設備を有する企業においては、土地に対する固定資産税と同等かそれを上回る負担額となっており、企業収益を圧迫し、企業競争力に悪影響を与えている。

もともと、償却資産に対する固定資産税に関しては、税制自体としての問題点が多い。即ち、製造業など特定業界に負担が偏重しており、課税の公平性の面からも問題が大きいだけでなく、税収の面からみても、自治体ごとのアンバランスが大きい。さらに、国際的にも、事業用の償却資産に対する課税は非常に稀である。本来、事業用の償却資産は将来収益を生み出す源泉であり、企業の所得に対しては地方税としても法人住民税・事業税が課されることに鑑みれば、償却資産に対する課税は二重課税にほかならない。土地・家屋と異なり、償却資産に対する固定資産税だけは事業用の資産のみに課税されることも問題である。

消費税を含む税体系の抜本的改革の際には、地方消費税を含めた地方税の体系についても根本的な見直しを行い、償却資産に対する固定資産税については、廃止すべきである。

(3) 地方法定外税等の見直し

地方法定外税は、本来は、地方自治体の創意工夫に基づき、当該地域における受益と負担の関係に

基づいて導入されるべきであるが、現実には、当該地域から移動することができない一部の企業に対象に限られる課税も多い。また、超過課税の採用についても、法人を対象とするものが大半である。このように負担が法人に偏った地方課税については早急に是正すべきである。

(4) その他

連結納税制度を採用している連結親法人について、法人事業税外形標準課税における資本割額算定上の持株会社特例を適用するにあたり、総資産額から連結子法人に対する個別帰属税額未収金を控除するよう、見直しが必要である。

6. 非営利法人（団体）課税・寄付金税制

(1) 非営利法人（団体）課税

昨年6月政府税制調査会から、新たな非営利法人課税のあり方について基本的な考え方が示されているが、今後のわが国社会における非営利法人（団体）の重要性を積極的に支援する抜本的改革に向け、さらに検討を深める必要がある。

民間非営利活動は、これまでの多くの公益法人のような主務官庁の活動を補充する役割としてではなく、多面的な社会・経済システムの中で積極的に位置付けられるべきである。このような観点からは、本来、利益（剰余金）の分配を行わない非営利法人（団体）に生じた利益については、原則として法人所得課税の対象外とすべきである。仮に、非営利法人（団体）の行う収益事業に課税を行わざるを得ない場合でも、限定した範囲にとどめるべきである。

なお、新制度施行後5年間の移行期間において、現在の公益法人が特例民法法人に留まる場合も、非営利である限りは、課税対象とすべきではない。

(2) 寄附金税制

社会のニーズに対応した民間の非営利活動を支えるよう、企業ならびに個人による公益目的の寄附金を積極的に支援する税制を構築する必要がある。

企業の寄附に関しては、社会貢献活動を一層充実させるために、現行の一般寄附金を含め、公益目的の寄附に関する損金算入枠を抜本的に拡充すべきである。また、個人の寄附金控除に関しても、個人住民税における扱いの見直しを含め限度額を拡充するとともに、相続財産の寄附についても対象の拡大を図るべきである。公益目的の寄附金には、新制度における「公益法人」や「認定NPO法人」に対する寄附金のみならず、経済活動、非営利活動のグローバル化を踏まえ、国外も含めた一定の非営利法人（団体）に対する寄附金まで幅広く含めるべきである。

7. 会計基準改定への対応

資本市場のグローバル化に伴い、米国やEUを中心として、市場のインフラである会計基準の国際的な統合（コンバージェンス）が進められている。わが国でも、「平成21年に向けた国際的な動向を踏まえ、会計基準の国際的な収斂の推進を図る」（経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006）ことが政府方針とされ、コンバージェンスに向けた会計基準の見直し作業が加速されつつある。わが国の税制は、確定決算主義、損金経理要件など、企業会計と密接に関係しているが、このような会計基準の見直しに伴い、税制との関係において様々な課題が生じつつある。本年7月には、企業会計基準委員会から「リー

ス取引に関する会計基準（試案）」、「棚卸資産の評価に関する会計基準」などが公表されており、これらに関する税制上の対応を検討する必要がある。それぞれの項目ごとに、わが国産業の競争力や会計と税務の二重管理の要否、企業実務に与える影響などを十分に踏まえた対応を図るべきである。

8. その他

(1) 研究開発促進税制の拡充

わが国産業が将来にわたって国際競争に勝ち抜き、少子化社会においても安定的な経済発展を維持していくためには「科学技術創造立国」の確立が鍵となる。企業の研究開発投資を促進させ、技術革新によりわが国産業の競争力を高めるよう、控除率や限度額の見直し等を検討すべきである。

(2) 信託法改正への対応等

先の通常国会から継続審議とされた信託法案が成立、施行された場合、これに伴う税制上の対応が必要となるが、実質的な所得の帰属者に課税を行うという信託税制の基本的考え方に立って検討を進めるべきである。

また、持分会社や組合、有限責任事業組合など様々な事業形態が可能となる中、形式的な法人格の有無に着目した課税では対応が困難になっており、租税回避行為を防止しつつ、それぞれの事業形態の実態に即した課税のあり方を検討すべきである。

(3) 特定資産の買換特例

長期保有土地等からの買換特例制度は多くの企業に活用されており、また、日本経済の新たな成長を加速させるため、企業の資産買換えを通じた設備投資を支援すべきである。平成18年12月31日に期限を迎える、特定の事業用資産の買換特例については適用期限を延長すべきである。

(4) 産業活力再生特別措置法関連税制

わが国企業の生産性向上を推進する観点から、産業活力再生特別措置法に基づく計画認定事業者に対して、(1) 革新的な設備に対する特別償却、(2) 事業再編に伴う登録免許税・不動産取得税の軽減措置を講ずるべきである。

(5) 役員給与の損金算入

平成18年度改正において役員給与の損金算入の仕組みが見直されたが、実務上対応が困難な点の修正など、制度の充実を図る必要がある。

(6) 外航海運に係る法人課税

欧米を始めとする主要海運国において、運航トン数を課税標準とするトン数標準税制が導入されている。海洋国家であるわが国産業の基盤としての海運業の課税のあり方について、国際的な整合性の観点を踏まえた取り組みが必要である。

Ⅲ. 所得税ほか

1. 証券税制

(1) 上場株式等の譲渡益・配当課税の特例

証券税制は、証券市場のより一層の活性化及び「貯蓄から投資へ」の流れをつくり出すための重要

なインフラとして位置づけられるべきである。平成15年度改正では、国内の個人投資家を中心とした幅広い投資家が参加する証券市場を構築し、活性化させることを目的として、上場株式等の譲渡益、配当について、5年間の時限措置ながら10%の軽減税率が適用された。その後、徐々に株式市場は活力を取り戻し、個人投資家の売買高や全体に占める個人の割合も増加基調となっている。

しかし、約1,500兆円のわが国の個人金融資産に占める株式・投資信託の保有割合は、未だ10%程度で米国の30%やドイツの18%を大きく下回っており、さらに「貯蓄から投資へ」の流れの加速や株式の長期保有を定着させる税制措置が必要である。こうした状況を踏まえ、当面、上場株式等の譲渡益ならびに配当に係る軽減税率の適用期限を延長すべきである。

また、自己株式を公開買い付けした場合の個人株主のみなし配当非課税の特例について、適用期限を延長すべきである。

(2) 受取配当金益金不算入制度

受取配当金への課税については、課税済所得からの分配に対する二重課税であり、これを排除する必要がある。法人については、本来、全額が益金不算入とされるべきである。平成14年度改正により、減収に対応する措置として、益金不算入割合が50%に削減されたままとなっているが、国際的にも異例な制度となっており、早急な見直しが必要である。併せて、同時期に廃止された特定利子に係る措置を復活させるなど、負債利子控除制度の見直しも必要である。また、個人においても、配当控除を拡充すべきである。

2. 少子化対策

(1) 少子化対策に関する問題意識

少子化対策は、わが国の経済・社会の健全な発展の観点から、喫緊の課題であり、国・地方自治体、産業界・企業、地域コミュニティ、国民といった各主体が連携し、国をあげた取り組みが必要である。国は少子化対策を重要課題として位置付け、わが国のあるべき経済・社会の将来像を提示して、国民的運動を展開していく必要がある。

少子化対策として、経済的支援を講じるに当たっては、人数の多い団塊ジュニアの世代が、出産期にあるこの5年間を新たな出発点として、子どもを持つ希望のある人々が安心して子どもを産み、育てることができるように、子育て世帯に対する恒久的な金銭的支援に加えて、保育や教育のサービスの量と質を確保するための施策を、同時に進めていくことが必要である。

(2) 子育て税額控除制度の創設

子どもを持つ世帯、特に乳幼児を抱える若い世帯は中低所得者が多いにもかかわらず、現在の扶養控除は、高所得者ほど税負担の軽減効果が大きくなっている。また、扶養控除とともに、子育て世帯に対する金銭的支援として、児童手当が別途、予算措置されているが、市町村が所得情報や社会保険の加入情報を持っていないため、子どもを持つ世帯にとって、毎年、受給申請するための手続きが煩雑となっている。

このような問題点を克服し、行政の効率化を高めつつ、中低所得の子育て世帯により配慮する観点から、子育て世帯に対する金銭的支援について、現行の扶養控除と児童手当とをあわせて、「子育て税額控除」に一本化すべきである。その際、課税最低限未満の世帯及び納税額が少ない世帯には、相当

額を還付する仕組みまたは手当として支給すべきである。子育て税額控除の金額については、子どもの年齢や人数に応じて、メリハリをつけることも考えられる。

この新たな仕組みに対する国民の理解を深めていくため、積極的に広報するとともに、源泉徴収票に子育て税額控除の金額を別途明記すべきである。

(3) 企業における取り組みに対する政策的支援

両立支援の推進に向けた産業界・企業による主体的な取り組みを、わが国全体にすみやかに広げていくためには、先駆的に取り組む企業や、わが国企業の従業員数の7割を占める中小企業について、利用しやすい税財政上の支援措置を講じていく必要がある。

3. 高齢者雇用促進への対応

急激な少子高齢化、とりわけ団塊世代の退職による労働力の減少への対応が急務となっている。65歳までの継続雇用は未だ低水準に留まっており、税制上の緊急措置を講じて、高齢者雇用を促進する必要がある。

公的年金等控除との関係も整理しつつ、60歳以上の者が受け取る給与に係る給与所得控除について、当分の間、通常の給与所得控除額に高齢者加算を行う制度を創設すべきである。

4. 年金税制

企業年金の運用資産に課税する特別法人税については、平成17年度税制改正において課税凍結措置の延長が図られたが、公的年金給付の縮減に対応して、個人や企業の自助努力を促す観点から、本来、速やかに制度そのものを廃止すべきである。年金税制の基本原則は、掛け金の拠出・運用時は非課税、課税は受給時に行うというものである。

また、確定拠出年金は、公的年金給付の縮減が確実となるなかで、私的年金制度の中核として発展することが期待されている。既存の退職一時金や企業年金から確定拠出年金への移行を行うためにも、拠出限度額のさらなる引き上げが必要である。同時に、加入者からの要望が強い、加入者個人によるマッチング拠出、死亡・高度障害以外の事由による資産の引出し、中途脱退時の少額資産の引出し額の引き上げを認めることも必要である。

さらに、平成24年に廃止される適格退職年金制度について、企業年金制度へと円滑に移行させるための税制措置を講ずるべきである。

5. エンジェル税制の延長・拡充

エンジェル税制において、ベンチャー企業等に対する出資に関し、その後の売却により譲渡益が生じた場合に、課税所得を二分の一に圧縮する措置が講じられているが、ベンチャー企業の創出・発展を促進し、わが国経済の活性化を図る観点から、本措置を延長・拡充すべきである。

6. 金融課税一元化・社会保障番号の導入

高齢化社会における金融資産の効率的な活用を促進するよう、金融所得課税の簡素化、二重課税の排除、損益通算・損失繰越による投資リスク低減の観点から、実務面の課題に十分配慮しつつ、金融所得

課税の一体化を推進すべきである。

また、全ての納税者の所得を確実に捕捉し、納税者間の公平性を確保することは、税制に対する国民の信頼のもとにあらゆる税制改正を進める上での大前提となるものである。

とくに最近では、社会保険料を含めた公的負担が増嵩していることから、国民が公平感を実感できることがこれまで以上に重要であり、社会保障制度改革の一環として、年金や医療、介護等、個人への社会保障給付を統一的に把握・調整する観点からも、個人への社会保障（ソーシャル・セキュリティ）番号付与の必要性が高まっている。

社会保障と税を通じた共通番号による一元的なシステムづくりも念頭に、早期の導入に向けて、国民の理解をいかに得るかを含め、具体的な検討を急ぐべきである。

7. 印紙税

近年、インターネット販売の一般化など、経済取引のペーパーレス化が進展する中で、文書に課税する印紙税については合理性が失われてきており、抜本的な見直しを行なうべきである。

IV. 土地・住宅税制

良質な住宅・住環境は、豊かな社会形成に向けた不可欠の要素であり、社会的資産の側面も併せ持つ。しかしながら、わが国の住環境は、防災、安全、環境、高齢化対応などの面で、未だ国民の求める水準を満たしているとは言えない。先に成立した「住生活基本法」の趣旨に則り、良質な新築住宅の取得はもとより、既存住宅の質的向上や円滑な流通に資する税制を構築する必要がある。また、活力ある都市づくり、地域再生のための税制措置を講ずるべきである。

1. 住宅投資減税導入に向けた早期検討

現行の住宅ローン減税は平成20年居住分をもって終了する。今後は、借入れ、自己資金を問わず、また、新築・既存住宅購入、リフォームの区別無く、良質な住宅への投資を促進する恒久的な住宅投資減税の導入に向け、早期に検討を開始すべきである。

2. 住宅ローン減税効果の確保

現行の住宅ローン減税については、三位一体改革による所得税から個人住民税への税源移譲に伴い失われてしまう減税効果を確保するよう、控除率・期間の見直しなど、所要の措置を講ずるべきである。

3. 社会的要請に基づく住宅リフォーム促進税制の導入

平成18年度税制改正において創設された耐震改修促進税制を拡充するとともに、耐震に備える建替えも支援すべきである。また耐震同様に社会的な要請である、バリアフリー改修、省エネルギー改修、防犯改修についても同様の税額控除制度を創設すべきである。

4. 都市・地域再生推進のための措置

平成19年3月末に期限を迎える、都市再生特別措置法に基づく民間都市再生事業及び民間都市再生整備事業に係る税制上の特例措置を延長すべきである。

5. その他

投資法人及びSPCが不動産を取得した場合の不動産取得税の特例措置の適用期限（平成19年3月末）を延長すべきである。また、PFI事業に係る資産の事業期間内での減価償却を認める特例を措置すべきである。

また、良質な住宅取得を促進する観点から、特定の居住用財産の譲渡・買換えに係る特例措置の適用期限（平成18年12月末）、住宅に係る登録免許税及び不動産売買契約等の印紙税の特例措置の適用期限（平成19年3月末）を延長すべきである。

V. 環境税について

地球温暖化防止は、人類が直面する最も重要な課題の一つであり、地球規模での有効性を重視し、国際的な連携協力を図りながら対応を急ぐ必要がある。

京都議定書の第一約束期間（2008年～2012年）が近づくなか、わが国に課せられたマイナス6%（1990年比の温室効果ガス排出削減量）の達成に向けて、国内では、昨年4月、環境税を具体的施策には位置づけられない形で閣議決定された「京都議定書目標達成計画」に沿って、政府、国民、産業界がそれぞれ取り組みを強化していくべきである。

わが国産業界は、90年代前半から温暖化問題に対する具体的な行動を積み重ねており、その中心となる環境自主行動計画は、着実な成果をあげている。さらに、企業は、自らの排出削減に留まらず、環境・省エネに係る技術開発を加速させ、新たな製品・サービスの提供を通じて、温暖化防止に大きく貢献している。いまや、わが国の環境・省エネ技術は世界トップクラスであり、わが国の発展を支える重要な分野の一つである。国は、企業による新たな技術開発や先進的な技術の内外への普及を支援することで、地球規模での温暖化防止に貢献するとともに、わが国経済の活性化を図るべきである。

経済と環境を両立させる地球温暖化防止対策の鍵は、民間の自主性を重視した行動の変革と技術革新にある。一部には環境税の導入により、国民の行動を変える、あるいは環境目的の財源を充実させるべきであるといった提案があるが、増税によって民間の活力を削ぎ、国際競争力を阻害するばかりか、歳出入の一体的な改革を通じた小さく効率的な政府の実現とも全く相容れない。また、同様の税負担のない近隣諸国への生産の移転を通じて、国内産業の空洞化を引き起こし、いわゆる炭素リーケージにより地球規模での温室効果ガス排出量を増大させる恐れがある。さらに、環境税に、価格上昇による化石燃料の消費抑制効果を全く期待できないことは、過去2年でガソリン価格が2割以上の上昇（2004年7月114円／リットル、2006年8月144円／リットル）を続けているにも関わらず、顕著な消費減退が認められないことから明らかである。むしろ、現在の原油価格高騰局面では、単なる価格上昇を通じて、国民生活に深刻なダメージを与えかねない。環境税は、地球規模の課題である温暖化防止には全く寄与しないことを銘記すべきである。

VI. 道路特定財源

道路特定財源制度は、受益者負担の原則の下でわが国の道路整備の推進に大きな役割を果たしてきた。道路整備需要の拡大に伴い、累次、税目が追加された結果、自動車の取得・保有、燃料消費といった種々の段階において課税が拡大され、また、1974年からは暫定措置として本来の税率の2倍を超える負担が課されたまま、今日に至っている。しかしながら、近時、歳出改革の一環として公共投資が抑制された結果、道路特定財源税収が道路歳出を上回り、2003年度以降、道路整備以外への用途の拡大が図られ、今後、さらに大幅な余剰が見込まれる状況にある。

政府与党は昨年12月に、道路特定財源について、現行の税率水準の維持と一般財源化を図ることを基本方針とした見直しを決定した。道路整備においても重点化や効率化により歳出削減を進めることは当然のことであるが、特定財源において、歳入が歳出を上回る状況が続くのであれば、受益者負担の考え方に則り、歳入面での見直しを併せて行う必要がある。

道路特定財源の見直しを進める際には、納税者たる自動車利用者の理解を得ることが不可欠である。暫定税率を維持したまま用途を変更することは、道路特定財源制度の前提である受益者負担の原則を大きく変えるものであり、納税者の理解を得ることは困難である。まずは暫定税率の速やかな引き下げなどにより、納税者の負担軽減を図り、税制の抜本改革の中で、複雑な自動車・燃料課税の簡素化を進めるべきである。

VII. おわりに

本格的な少子化社会に突入したわが国の安定的な経済成長と財政健全化を実現させるためには、国、地方を通じた歳出の徹底的な削減と併せ、税体系の抜本改革に向けた議論を加速させていく必要がある。「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」に示された通り、2011年度に国・地方を合わせた基礎的財政収支の黒字化を達成するためには必要な要対応額と歳出削減額との差額は、税制改革によって対応をせざるをえない。

経済成長を維持しつつ安定的な税収を確保していくためには、経済活力への影響が比較的軽微であり、また全ての層へ公平に負担を求める消費税の拡充を中心に据えることが必要となる。基礎年金の国庫負担割合の引き上げへの対応等のみならず、直間比率の是正など経済活性化を確固たるものとする税体系の再構築の必要性を踏まえつつ、早期に税率の引き上げが必要となろう。

政府は、政策議論を深めるとともに、広く国民に対し、消費税を含む税制抜本改革の必要性について理解を求め合意形成を図るべきである。

2. 今後の港湾問題への取り組み —港湾物流専門委員会の設置—

既報（本誌2006年7月号P.6参照）の通り、先般、当協会組織改革のレビューが行われ、政策委員会がこれまで分掌していた港湾分野全般にわたる諸課題に専門的に対応するため、常任理事会の傘下に『港湾物流専門委員会』（以下、「専門委員会」）が新たに設置された。また、これに伴い、これまで政策委員会の下に設置されていた「港湾物流幹事会」および「物流システム幹事会」も同専門委員会の下部組織とするなどの委員会組織の見直しが行われた。

その後、専門委員会委員長に、外園賢治・(株)商船三井常務執行役員が就任、さらに外・内航メンバー9社の委員が参画し、専門委員会としての活動を開始した。

専門委員会の分掌事項および当面の検討課題は概略次の通りである。

(1) 分掌事項

①港湾の計画・整備・管理運営、②港湾運送事業、③水先業務、④内外における港湾・水路の利用に関する事項、⑤物流全般の効率化・システム化に関する事項

なお、水先制度改革およびこれに関連した横浜・川崎港の曳船問題については、引き続き港湾関連業務専門委員会にて対応することとしている。

(2) 当面の検討課題

① 港湾諸問題への適切な対応

船舶の入出港に際しては、水先、タグボート、綱取放し等、多くのサービスの提供を受けている。

専門委員会としては、これら日々提供される港湾サービスの向上や透明性の確保の観点から、諸制度や慣習等に不合理な点があれば、改善に向けて適切に対処することとした。但し、これらサービスの対価であるいわゆる港湾諸料金の設定については、港湾毎に事業者

とユーザーとの個別契約でそれぞれ決定されていることから、専門委員会の活動の範疇外となる。

② パナマ運河拡張計画への対応

2015年を目途として、パナマ運河の拡張計画が検討されており、拡張の是非を問う国民投票が10月22日に行われることになっている。同計画においては、既存通航船の料率そのものを大幅に引き上げ、工事費に充当させる考えがパナマ運河庁から提示されている。

このため、専門委員会としては、ICS等関係団体と連携を図りつつ、パナマ運河当局に対して粘り強く船社意見の反映に努めていくこととしている。

③ 輸出入・港湾諸手続の簡素化、ワンストップサービス実現への対応

わが国の煩雑な輸出入・港湾諸手続きの簡素化について、専門委員会として、あらゆる機会を通じて引き続きその実現を求めていくとともに、利用者にとって使い勝手の良いワンストップサービスの実現に向けても、日本経団連とも連携を図りつつ積極的に活動していく。

④ その他

交通政策審議会港湾分科会における長期港湾政策の審議や、国際物流・コンテナ保安対策等に関わる関係省庁の委員会での検討についても、積極的に参画し、船社意見の反映に努めることとしている。

（企画部：田中）



●国際会議レポート●

1 BCコード強制化に向けた検討が行われる —IMO第11回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC11)の様様—

2006年9月11日から15日まで、ロンドンの国際海事機関（IMO）本部において第11回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会（DSC11）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. 強制化に向けた BC コードの改正

前回DSC10において、BCコード（固体ばら積み貨物の安全実施規則）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が合意され、コレスポネンス・グループ（CG）にて検討が進められてきた。

今次会合では、概要以下のとおり審議が行われた。

(1) 還元鉄粉の BC コードへの取り入れ

還元鉄粉は水と反応し、水素ガスを放出する危険性があり、過去、同物質の運送中に爆発事故が発生している。そのため、還元鉄粉の運送

要件を定めることとなり、その検討が行われた。

審議では主に運送中のカーゴホールド内の雰囲気について検討が行われ、不活性ガスによるホールド内酸素の置換（イナーテイング）を必要とする意見と、イナーテイングを実施したとしてもハッチカバーからのイナートガスの漏洩など問題があるとする意見に分かれた。

審議の結果、当該貨物の正式名を「DIRECT REDUCED IRON FINES: DRI FINES」とすることは合意されたが、運送要件については、同物質に関する情報が不十分であることから、さらに情報を各国から求め、検討しなおすこととなった。

(2) 硫黄の分類の見直し

IMDGコード（国際海上危険物規定）では、硫黄の粉末を危険物としており、ペレット等の塊状については非危険物としている。一方、BCコードでは、粉状の硫黄は運送禁止としており、ペレット等の塊状を危険物としている。

上記矛盾を解消するため、ドイツは、ばら積

み運送する硫黄（ペレット等塊状）を、危険物ではなく MHB (Materials Hazardous only in Bulk : ばら積み時のみ危険性を有する物質) に分類することを提案した。

しかしながら、審議において、賛同が得られず、結果、同提案は合意されなかった。

(3) MHB のクライテリア

MHB は、「危険物ではないが、ばら積みの際、化学的危険性を有する物質」と定義されているが、明確な判定基準がない。そのため、米国は MHB の判定基準案を提示し、さらに、3 物質（硝酸アンモニウム肥料、クロマイト鉱およびタピオカ）を Group C（化学的危険性も液状化危険性も無い物質）から MHB にすることを提案した。

同判定基準については、明確化を支持する意見もあったが、時期尚早との意見もあり、また、米国判定基準案を検討するためには更にデータが必要であるとの意見もあったことから、米国に更なる検討を依頼することとなった。

2. BC コードの強制化について

(1) 貨物の個別規定 (BC コード付録 1) の強制化の範囲

BC コードの改正と併せ、貨物の個別規定の強制化の範囲についても CG にて検討が進められてきた。

審議では CG の報告を受け、貨物の個別規定のうち、強制化すべき範囲を決定すべく、「貨物の種類によらず全て強制化」、「化学的危険性を有する貨物 (Group B) のみ強制化」および「附録 1 は強制化しない」という 3 つの選択肢について検討が行われた。

審議の結果、貨物の説明 (Description および Characteristics) および非常措置指針 (Emergency Schedule : EmS) を除き、貨物の種類によらず全て強制化することが合意された。ただし、各物質の運送要件を改めて見直すこととなった。

(2) BC コード本文の強制化の範囲

審議の結果、以下のとおり BC コード本文の強制化の範囲が合意された。

- 前文 (Foreword) は非強制
- 第 1 章 (適用、定義等) は強制
- 第 2 章 (一般要件) は強制
- 第 3 章 (船舶の人員の安全) は強制
- 第 4 章 (貨物情報等) は強制
- 第 5 章 (荷繰り) 「全ての貨物は荷繰りすること」との要件 (5.1.1) は「貨物申請資料に基づき荷繰りすること」に修正の上、強制
- 第 6 章 (貨物の静止角の試験法) 試験法を考慮すべきことを強制
- 第 7 章 (液状化) 液状化に関する説明 (第 7.2 節) を除き強制
- 第 8 章 (液状化物質の試験) 水分値計測が行えない場合の処置 (第 8.2 節 水分値計測は強制要件であるため、強制要件が満たせない場合の非常措置と位置付けられる) を削除し強制
- 第 9 章 (危険物) 強制
- 第 10 章 (廃棄物) 他の強制規程 (例えばパーゼル条約) との齟齬が生じない内容に修正し強制
- 新 11 章 (保安要件) 非強制
- 新 12 章 (積付率換算表) 非強制
- 新 13 章 (関係規程への参照) 関係規程を理解すべき旨を明記する目的で強制

(3) 今後の予定および対応

BC コードの改正と併せて、わが国およびオーストラリアをコーディネータとする CG が設置され、BC コードの本文 (保安要件、単位変換表を除く) および貨物の個別スケジュール (DESCRIPTION, CHARACTERISTICS の一部及び EmS を除く) を強制化することを前提として、各要件を精査し、必要な表現の修正を行うこととなった。

なお、CG の付託事項は以下のとおり。

- ① 今次会合の審議結果を反映した BC コード本文の改正
- ② SEED CAKE 貨物の分類に関する検討
- ③ 貨物の標準申告書式の作成
- ④ BC コードと SOLAS 条約における通風要件

の整合に関する検討

- ⑤ SOLAS 条約第Ⅱ-2章、第Ⅵ章、第Ⅶ章の改正案の検討
- ⑥ BC コードの各種不整合／矛盾点の検討
- ⑦ DSC12での承認のため、BC コード改正案の作成

3. IMDG コードの改正

(1) 世界調和システム (GHS: Globally Harmonized System) 導入に関する改正

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。これに伴い、同判定基準の IMDG コードへの導入について2003年9月のDSC 8から継続して審議が行われている。

今次会合においては、同コード第2.9章(クラス9危険物の分類等に関する記述)および2.10章(海洋汚染物質の分類等に関する記述)ならびにその他関連箇所の改正案の検討が行われた。

審議の結果、同改正案については、原則合意され、来年5月の専門家会合において、更に検討が行われ、IMDG コード第34回改正案(2010年発効予定)に取り入れられることとなった。

なお、IMDG コード3.2章「Dangerous Goods List」または品名別索引 (INDEX) に海洋汚染物質として規定されている物質を、評価基準に従い、主管庁の許可を得た上で、海洋汚染物質ではないとして運送することも可能である旨合意された。

(2) 個別の提案について

① 貨物輸送ユニット (CTU: Cargo Transport Unit) 内で冷却目的に使用される無包装のドライアイス

ドライアイスは、運送中に気化し、船倉内の酸素濃度を著しく低下させるため、危険物として扱われ、甲板下の積載禁止などの運送要件がIMDG コードに規定されている。

しかしながら、冷却のために、魚介類と共

に剥き出しのドライアイスが収納されているコンテナが非危険物として運送されているケースが見かけられることから、ドライアイスの取り扱いについて検討が行われた。

審議において、冷却目的のドライアイスはコンテナ内にばら積みできるとする意見とばら積みは禁止であるとの意見に分かれたため、専門家会合において、各国の意見を踏まえて詳細な検討をすることとなった。

② ポータブルタンクによる運送

IMDG コードでは、ポータブルタンクでの吸入毒性物質の運送における安全要件として、自蔵式呼吸具の備え付けが要求されている。

また、SOLAS 条約Ⅱ-2/19規則でも、危険物積載船について、4組の自蔵式呼吸具の備え付けが義務化されており、ポータブルタンクを運送する場合において、両規則を遵守する必要があることから、追加の自蔵式呼吸具の備え付けが要求されていた。

そもそもIMDGコードの要件は、SOLASの要件が規定される前に導入されたものであり、SOLASの要件が規定された現在においては、不要な要件となっている。

ただし、SOLAS 条約とIMDGコードでは船舶の適用範囲が異なり、IMDGコードの要件を削除した場合、国際航海に従事しない500GRT未満の船舶については、自蔵式呼吸具の備え付け規定が全く無くなることとなる。

そのため、SOLAS 非適用船に対しても、自蔵式呼吸具の備え付け規定が残るよう、SOLAS 条約Ⅱ-2/19規則の規定により自蔵式呼吸具を備え付けている船舶には追加の呼吸具を要求しないとする改正案が合意された。

③ 隔離要件の見直し

ベルギー、フランスおよびドイツが様々な隔離要件について改正案を提案しており、また英国は同提案に関しコメントを提出していた。

改正案では、「away from (水平距離で3m以上離して積載すること)」が適用される危険

物同士は、コンテナ内で3 m以上の距離が確保できる場合には主管庁の承認無しに同一コンテナに収納できるとすることが提案されていた。しかしながら、同一船倉内での混載と比較した場合に、同一の安全性を確保できないとする反対意見が多数の国からあり合意されなかった。

また、その他の隔離要件改正に関する提案についても、合意は得られなかったため、今後、関係各国の協力の下、英国が積載および隔離要件の包括的な見直し作業を続け、改正について検討していくこととなった。

4. コンテナ固縛時の安全作業環境整備に関するガイダンス

コンテナ船上におけるコンテナ固縛作業時の人身事故が後を絶たず、その主な原因はコンテナ固縛方法および構造設備が作業者の安全を考慮した

ものとはなっていないとして、CSSコード (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing) を改正することを求める提案が2005年5月の第80回海上安全委員会 (MSC80) に提出された。

同提案では、コンテナ固縛のための安全作業プラットフォーム設備に関するガイダンスを追加すべきとしており、前回DSC10より検討が開始された。DSC10では本件に関する検討をCGに付託し、その結果が今次会合に報告され、その内容について審議が行われた。

審議の結果、今後の検討の叩き台が作成され、2007年を目処に引き続きCGで検討を行うこととなった。

なお、コンテナ船での固縛作業現場への安全な経路およびそのためのコンテナ船のデザインに関する検討を設計設備小委員会 (DE) および航行安全小委員会 (NAV) に要請することとなった。

(海務部：黒越)

内外情報

1 独禁法適用除外制度に関し、内外で動き—外航船社間協定に対する日本、欧州、豪州の最近の動き—

外航船社間協定に関する独禁法適用除外制度(除外制度)に関し、本誌2006年8月号(P.7)で、シンガポールで制度の新設が最終決定された旨お知らせしたところであるが、これに引き続き、豪州においても制度の枠組みを維持する決定(06年8月)がなされた。一方、2003年3月以来除外制度の見直しを行ってきた欧州連合(EU)は9月下旬、2008年10月に制度を廃止するとの決定を行い、欧州とそれ以外の地域での船社間協定に対する独禁法上の考え方の相違が明確になった。このような中、我が国公正取引委員会は06年3月以降、我が国除外制度のあり方を検討しており、その一環として06年9月15日を締め切りとして関係者への意見募集が実施された。当協会は、現行制度維持を求めるコメントを提出し、国土交通省は現行除

外制度は同省の監視の下有効に機能しており、現時点において制度を廃止する合理的理由はないとの見解を既に明らかにしている。

これらの動きや関係資料について、日本、EU、豪州の順に以下取りまとめた。

(1) 日本

公正取引委員会は、常設の「政府規制等と競争政策に関する研究会(規制研)」(座長：岩田規久男・学習院大学経済学部教授)において外航海運における今後の競争政策のあり方を検討しており、2006年3月以降計4回開催された規制研での検討を踏まえ、6月16日に現行適用除外制度廃止を提言する報告書案(二次案)を公表した。また、公取委は同日付で外航海運に関する独禁法適用除外制度の在り方に関するパブ

リックコメントを募集し、9月15日の期限までに当協会、ICS(国際海運会議所)、ASF(アジア船主フォーラム)などの関係者からコメントが提出された。(9月30日現在、コメントの提出状況等については未公表)

当協会は、現行除外制度は諸外国の制度と整合した上で有効に機能しており、同制度が廃止されれば日本発着の定期船サービスの低下を招き、国民生活を支える輸出入貿易に悪影響を及ぼすおそれがあるとして、現行制度の維持を求め、国益の観点からの慎重な検討を要請するコメントを提出した。(添付【資料】参照)

今後は、今秋に次回規制研が開催され、パブコメ募集結果についての検討が行われる見通しである。

当協会は引き続き国際幹事会を中心に、現行除外制度維持に向けた対応を継続することとしている。

(2) E U

欧州閣僚理事会は9月25日、定期船同盟にEU競争法からの包括適用除外を認める欧州理事会規則4056/86の廃止と、EU競争法手続法の適用範囲を不定期船部門に広める欧州委員会の提案(06年12月)を全会一致で承認した。

欧州委提案では、理事会での承認後2年間の猶予期間を以って4056/86を廃止することが定められており、欧州発着航路における同盟活動は、2008年10月以降、禁止されることとなった。

一方で、欧州委は08年10月の除外制度廃止前に、海運分野(定期船・不定期船)へのEU競争法適用に関するガイドラインを発行することとしており、これに先立ち、近日中にIssues Paperを発行し、関係者の意見を求めることとしている。

当協会は、これまでICS、ECSA(欧州船協)などと連携して現行制度維持を求めてコメント提出等を行ってきたが、EUでは受入れられない結果となった。今後は、ガイドラインへの船主意見反映が焦点となっていく。

【欧州委員会発表(06年9月25日)】

●定期船関係

4056/86は2008年10月に廃止される。欧州委は廃止前に、海運分野への競争法適用に関するガイドラインを発行する。

- 近日中に定期船に関する情報交換システム(ELAA新提案*)の市場への影響等に関する作業文書(Issues Paper)を発行。
- Issues Paper発行後、関係者コメントを求める。コメントに対しては、欧州委が予備的分析を実施。
- その後、関係者との協議と、欧州競争ネットワーク(ECN)の分科会(欧州委競争総局が議長、EU加盟国競争当局/運輸当局がメンバー)での協議を経て、欧州委が海運分野への競争法適用に関するガイドライン案を発行。
- ガイドライン案発行後、1ヶ月間、関係者からのコメントを求める。
- その後、更なるEU加盟国との協議を経てガイドライン最終化し、公表。
- その後、2008年10月に4056/86廃止。(同盟活動が禁止される)

*ELAA新提案

2006年6月、同盟制度の代替として、ELAA(欧州発着定期船社21社による団体)が欧州委に提出した提案。船社から独立した組織がコンテナ荷動き量、船腹量等の需給情報を収集・公表し、それに基づき、船社間および荷主を含む関係者間で話し合い・分析を行うこと(フォーラム)、THCなどのサーチャージに関するコスト要素を発表すること、などが主な内容。

●不定期船分野

不定期船分野に関するEU競争法手続法の適用除外条項を廃止。上記海運分野への競争法適用に関するガイドラインには、不定期船分野も含める。

- これまでの関係者との協議を継続。
- 2006年中に外部コンサルによる報告書を公表。
- 以上を踏まえ、ガイドラインを発行。(定期船と共通)

(3) 豪州

2004年6月に見直しが始まった豪州の定期船社間協定(同盟・協議協定・コンソーシアム)に対する独禁法包括適用除外制度(Part X of the

Trade Practices Act 1974) について、豪州政府は 06年 8月 4日、プレスリリースを公表し、協議協定を包括適用除外 (Part X) の対象から外す一方で、同盟・コンソーシアムに関しては引き続き Part X の対象とする方針を発表した。政府発表の概要は以下の通りであり、船社側が求めた現行制度の完全な維持は受け入れられなかったものの、船社側が挙証責任を果たした形で同盟・コンソーシアムの存続が確認されたことは、7月のシンガポールにおける競争法包括適用除外規則新設に引き続き、除外制度に一定の意義が認められた結果となった。

[Part X 見直しに関する生産性委員会報告書に関する豪州政府見解 (06年 8月 4日付)]

- Part X の担当閣僚である Warren Truss 運輸・地域サービス大臣は、豪州政府が Part X を維持するものの、豪州を発着する外航海運の更なる競

争的改革を促進すべく改正する旨を明らかにした。

- Truss 大臣が示した Part X 改正の要点は以下の通り。
 - 目的の明確化
 - 協議協定を (包括適用除外) 対象から除外
 - 船社/荷主間の対外秘個別サービスコントロールの保護策を盛り込み
 - 手続き条項の違反に対する罰則の導入
- Peter Costello 財務大臣は、外航定期海運に関する特別な制度の廃止に関する諸外国の動きをにらみつつ、5年後に再度 Part X の見直しをすることになると発言。
- Truss 大臣も豪州政府が Part X を今後更に見直す可能性を示唆するとともに、制度変更に関して荷主、船社等国内関係者の意見を聴する考えを示した。

(企画部：山上)

【資料】

2006年 9月 15日
社団法人 日本船主協会

外航海運に関する独占禁止法適用除外制度の在り方について

四面を海に囲まれ、食料自給率が約40% (カロリーベース)、エネルギー自給率が約5% (原子力を除く) に過ぎず、いずれも主要先進国中最低レベルにある我が国にとって、貿易物資の安定的な輸送確保は必要不可欠である。したがって、輸出入の99.7% (重量ベース) を担う外航海運は、まさに我が国の生活と経済を支えるライフラインであり、外航海運サービスの安定と国民生活・経済活動の安定は表裏一体と言える。

今回、公正取引委員会は、外航海運に関する独占禁止法適用除外制度の在り方についてのパブリックコメントを募集すると同時に、同委員会が事務局を務める政府規制等と競争政策に関する研究会 (「規制研」) の検討結果 (3ヵ月間で計4回開催された) として、外航船社間協定に対する独禁法適用除外規定を廃止することが適当とする報告書案を公表した。当協会は規制研において、現行制度は諸外国との制度と整合した上で有効に機能しており、同制度が廃止されれば日本発着の定期船サービスの低下を招き、国民生活を支える輸出入貿易に悪影響を及ぼすおそれがあるとして、性急な結論付けを行わないよう慎重な検証を繰り返し要請してきたところである。今回のパブリックコメントにおいては、規制研に対してこれまで申し述べてきた当協会意見の主要点を記すこととし、論点の詳細や関連データについては、公正取引委員会ホームページで公表されている規制研に提出した当協会資料をご参照頂きたい。

(<http://www.jftc.go.jp/pressrelease/kenkyu.html>)

1. 外航海運業の特性と独禁法適用除外制度の必要性

① 外航定期船海運の特殊性

外航定期船海運は、船舶の建造費やターミナル整備等に莫大な投資を必要とする一方、貨物量の季節変動や往復航の貨物量の不均衡等により、構造的に供給過剰に陥り、破滅的な競争が行われやすいという特殊性を有している。基幹航路を運営する米国船社の消滅、日本の定期船社の減少（嘗ての12社→3社）、欧州を中心に相次ぐ大規模 M&A、不安定な市況等の事実、このことを裏付けている。

このような業界において、安定した運賃・サービスを確保するための安定化装置として同盟制度が誕生し、その後の独禁法の成立や強化等の環境変化に対応し、競争制限性を可能な限り排除しつつ、130年以上にわたって世界主要各国・地域でその存在が評価され、存続が認められている。

② 制度の国際的な整合性

現在、EU（日本発着のコンテナ輸送量の12%）では制度見直しの動きがある一方、我が国最大の貿易相手地域であるアジア（同60%）、北米（同17%）では同様の動きは見られていない。他方、最近では、我が国同様のアジアの貿易立国であるシンガポールにおいて2006年7月に除外制度新設が決定されており、豪州でも8月に除外制度の維持（一部修正）が打ち出されている。このような状況の中で、もし我が国が除外制度を廃止すれば、全世界を網羅する定期船航路の中で、日本発着航路のみが特殊な法環境下に置かれることとなり、日本の貿易システムそのものが混乱に陥るリスクがある。

2. 現在の同盟・航路安定化協定の機能

同盟・航路安定化協定は、各国の法制変化および荷主の要請に応える形で、より競争制限性の低い形に変貌してきており、現在の同盟・協定は市況の情報交換と共有を行う一方、世界貿易の拡大に 대응する定期船事業への再投資を可能とする適正運賃水準の共通認識形成（運賃・サーチャージに関するガイドライン設定）を主な機能としている。

現在、同盟・協定の存在する航路における運賃は、同盟・協定によるガイドラインを参考とした上で、各船社・荷主間の個別交渉で決定されている。各同盟・協定ともガイドライン遵守を義務づけてはならず、需給状況等によってはガイドラインの実効性が薄い場合もあると言える。但し、上述の通り、生来的に破滅的競争を行う土壌のある定期船海運業界において、ガイドラインそのもの、もしくはその合意形成の過程によって運賃安定化がもたらされていると言え、これにより不定期船分野に見られる極端な運賃の乱高下が回避されているものと考えられる。

また、船舶建造に必要な長期・大型の投資にあたっては、同盟・協定内での需給状況等に関する情報交換と、同盟・協定によってもたらされる運賃安定化への努力（安定収益見通しの共有）が極めて重要な役割を果たしており、貿易・荷主業界のニーズに応じた適切な再投資のためにも同盟・協定活動は必要である。

3. 除外制度を廃止した場合の影響

除外制度が廃止された場合、以下の事態が発生することが懸念される。これらの懸念が現実のものとなれば、日本経済への悪影響は避けられず、国民生活へも多大なる影響を及ぼす事になる。同盟・協定に対する外部からの切迫した申し立てが明らかにされていない現状において、現行制度を早急に改廃せねばならない必然性は乏しいものと思われ、寧ろ制度の存廃については、国益の観点から、時間をかけた慎重且つ十分な検討が必要不可欠である。

① 運賃とサービスの不安定化

荷主の国際的なサプライチェーンに外航海上輸送が組み込まれている現状下、日本の荷主の多くが運賃・サービスの安定化を重視しているものと理解する。運賃・サービスの安定化装置としての同盟・協定制度が失われた場合、除外制度のない不定期船（タンカー、ばら積み船）市況で見られ

るような、短期間に運賃が大幅に上下する運賃乱高下や、有効な同盟・協定の存在しない日中航路で指摘される運賃・サービスの不安定化（週・曜日単位の運賃変動、短期間での航路への参入／退出の繰り返し）が発生し、我が国荷主が必要とする輸送サービスの提供が困難になることが懸念される。

② 更なる寡占化

同盟・協定の競争制限性の低下に伴い、歴史ある定期船社が M&A や市場からの撤退を余儀なくされていることは上述の通りであるが、除外制度が廃止された場合には、その後の無秩序な競争激化により、一部船社の市場からの撤退＝寡占化が更に進展することは避けられない。除外制度が廃止される事により、需給悪化時にはこれまで以上に運賃が下落する事になるが、これはまさしく破滅的競争を意味し、体力や経営体力に劣る会社が淘汰され、その過程において荷主が受けるサービスの選択肢が減少していく事になる。又、一旦寡占に近い状況が成立してしまえば、競争が著しく限定的となる為、荷主が選択し得る運賃は高止まりとなり、且つサービスが悪化する等の弊害が懸念される。理論上は、かかる寡占状態は新規参入により是正される事が考えられるが、現実には、巨大なアセットの整備が必要となる外航定期船業への新規参入には相当の準備期間が必要であり、且つ生き残っている巨大船社との競争は過酷を極める事が予想される事から、寡占状態の解消は容易ではないものと思われる。

③ 巨大船社による航路支配

世界の定期船社上位 5 社（運航船腹ベース）のうち、4 社が欧州船社によって占められており、最大手のマースク社（デンマーク）の輸送キャパシティは、邦船大手 3 社合計の 2 倍以上に達している。欧州においては、税制面など自国船社への優遇措置が充実しており、船社の国際競争力維持を政府が強力にサポートしている。一方、我が国船社は、欧州やアジア各国等と税制等の面で不利な条件下において国際競争を行っており、市場に踏みとどまって競争を続けていく上で、除外制度による運賃・収入の安定化が果たしている役割は大きい。このような状況下、除外制度が廃止され、収支が決定的に悪化することになれば、経営上の観点から日本船社の定期船事業からの撤退という事態も起こる可能性がある。

④ 日本への大型船寄港の減少

アジア／北米航路、アジア／欧州航路という二大基幹航路において日本発着貨物のシェアは夫々 10% 程度である。かかる状況下、日本で除外制度が廃止されて協定活動が不可能となれば、過当競争が起こって日本発着航路の収支が悪化し、同航路に供給される定期船サービスが低下することが予想される。特に欧州航路においては、日本は地理的に航路の最東端であり、日本への大型船の寄港を取りやめて中国等で折り返し運航を行うと、欧州・アジア間を一巡するための航海距離・日数が短縮されて投入船舶を 1 隻削減でき、相当のコスト・セーブが可能となる。この場合、日本航路に対しては中国等のハブ港との間での小型船の配船が主体となり、積み替えに伴うコスト増や、欧州までの輸送日数の長期化による荷主の在庫積み増しなどが発生し、我が国製造業の国際競争力低下や国民の生活物資の価格上昇につながる事が強く懸念される。また、我が国の精密機械荷主などは、貨物ダメージの可能性が高くなる積み替えを忌避する傾向にある。さらに、日本がフィーダー・サービス（支線）の対象とされることにより、年々取扱量を伸ばさせているアジア諸港に対し、日本の主要国際港湾が埋没・衰退することが考えられる。

4. 日本荷主協会の意見

規制研において、日本荷主協会は以下 4 点の現状改善が速やかに行われれば、早急な制度廃止を求めることなく、現行法の改革に向けて十分な議論を共に尽くすことも吝かではないとしている。

- ① 国土交通省による届出協定事項の開示と必要に応じ利用者の意見を聞くことを担保すること
- ② 二重運賃制の速やかな廃止
- ③ 同盟・協定等における運賃・料金を変更あるいは新規課徴する際は、都度荷主団体と協議することを確約すること
- ④ サーチャージ新設や値上げに際しては、その内容を十分説明すること

同盟・協定に向けられた上記②～④に関しては、当協会加盟船社が各同盟・協定に働きかけた結果、②の二重運賃制度に関しては日本発着の全航路において2006年9月1日までに全廃され、③④に関しては、日本荷主協会に対し確約を行った。

また、①に関しても、日本荷主協会と国土交通省の間で運用の改善が図られたところであり、日本荷主協会から出された当面の要望に関しては、迅速な対応が図られたところである。

5. おわりに

上記4.で述べた通り、現行制度の下において、国土交通省並びに公正取引委員会の監督下、荷主と船社が互いの立場を尊重しつつ共存共栄を目指して行く事は十分可能であり、現行制度の廃止を直ちに結論付ける必要性は存在していない。

一方、有効な船社間協定のない日中航路においては、日本における船社・荷主間の話し合いの枠組みが存在しておらず、運賃や料金の乱高下や混乱が起こっているとも指摘される。

当協会としては、同盟・協定の枠組みの中で、我が国航路において安定したサービスを提供しつつ、荷主とのより良い関係を構築することが、船社経営のみならず、日本経済の安定に寄与するものと確信している。

当協会は、公正取引委員会は、除外制度の廃止が我が国の貿易・港湾、そして社会経済全体に及ぼす影響について、短期間の検討で結論を急ぐのではなく、国益および国際動向を踏まえて時間をかけて検証を行うべきである、と考える。

2 横浜・川崎港でタグボートの船社指名が実現 —横浜・川崎港のタグボートの配船問題の改善—

当協会では、水先制度の抜本改革の一環として、わが国の主要港におけるタグボートや、綱取放など船舶の入出港に係る港湾周辺業務について、水先人との関係において不透明な慣行が存在するか等について実態調査を行った。

その結果、横浜・川崎港のタグボートに関しては、「水先人によるタグボートの指名」をはじめとした不透明な関係が存在していたことから、平成16年1月、横浜市港湾局長に対し、タグボートの配船の効率化かつ透明化の実現に向けた申し入れを行った。

これを受け、横浜市港湾局海務課長を座長とし、当協会をはじめ川崎市港湾局、東京湾水先人会、タグ会社等の関係者からなる「曳船利用に係る検

討会」が設置され、タグボートの配船に係わる諸問題の改善について協議が開始された。

その後、平成17年4月、当協会会長から改めて横浜市長に対し、本件の早期改善の申し入れを行い、関係者間で精力的な調整が行なわれた。その結果、平成17年9月開催の第3回検討会において、①タグボートの配船主体の変更（主に東京湾水先人会が水先人の配乗と併せて行なっているタグボートの配船は、分離して横浜川崎曳船が自ら行なう）、②ユーザーによるタグ指名の導入、③タグボート料金設定方法の変更、といった座長改善案が提示された。この改善案に沿って、現地関係者で諸準備が進められ、本年7月26日のこれら新方式によるトライアルで、実施の目途が立ったことか

ら、10月1日より正式に実施されることとなった。
【資料1】・【資料2】参照

タグボートの配船主体が、横浜川崎曳船に移管されたことから、水先人によるタグボートの指名が廃止されるとともに、原則、船社によるタグボートの指名(06時～09時および16時～19時の混雑時

は輪番制)が実現する等、タグボートの配船の効率化および透明化が実現することとなった。

当協会は、横浜・川崎港の新たなタグボートの配船が円滑かつ確実に実施されるよう今後も引き続き注視していくこととしている。

(企画部：佐藤)

【資料1】

平成18年9月19日

日本船主協会 様

横浜市港湾局・川崎市港湾局

横浜港・川崎港の曳船運営の改善について

平成17年11月、文書にてご説明させていただいた標記につきましては、関係者間において協議した結果、この度、次のとおり実施することが決まりました。

【実施時期】

平成18年10月1日(日)から

【関連事項】

① タグ・オペレーション主体の変更

現在、主に東京湾水先人会がパイロット・オペレーションと併せ行っているタグオペレーション(配船)業務は、分離して横浜川崎曳船が自ら行う。

(港湾局での入出港関連役務の一括あつ旋(「船舶運航動静等通知書」の提出)については、現行どおりとする。)

② ユーザーによるタグ指名の導入

各船社・代理店は、タグ(会社)を指名することができる。

ただし、朝夕のラッシュ時間帯については、効率性・安定性等の港湾機能維持の必要性から、横浜川崎曳船が輪番制等の一定ルールで、タグ配船を行う。

③ タグ料金設定方法の変更

横浜川崎曳船で決めているタグ料金については、各曳船会社で設定する。

(料金徴収業務については、これまでどおり横浜川崎曳船が行う。)

注)平成18年9月19日開催の横浜・川崎港曳船運営改善に関する説明会の配布資料

【資料2】

平成18年9月

「配船基本ルール」について

横浜川崎曳船株式会社

当社は配船業務を曳船所有社から受託し、このルールに従い曳船を横浜・川崎港における入出港移動に関する曳船作業に割当てる。

I 配船の方式

曳船配船の方式は船社指名を原則とする。ただし、安全かつ効率的な港湾機能を維持するため、朝夕の混雑時間帯等には輪番制により配船をおこなう。

1 船社指名

船社は自社の運航する本船の曳船作業に優先的に使用する曳船の所属会社を指名する。当社はその船社の本船に関する曳船作業に指名された曳船社の曳船を配船する。曳船社の指名が無い船社の本船に関する作業には、輪番制により配船する。

ただし、当該作業に使用する曳船隻数、馬力（規格）と、作業時点における曳船可動隻数、作業前後における曳船の運用状況等の関連により、当社が指名社のタグを配船できない場合がある。この場合には、所定の方式により配船する。

2 輪番制

曳船各社の隻数を各社の輪番率として、会社輪番を定め、輪番に当たった曳船社所属の可動船から配船する。

混雑時間帯の範囲

06：00－09：00および16：00－19：00とする。〔運航開始時間〕

II 配船する曳船の範囲

- 1 当社が配船を受託した曳船。ただし、入渠等のため稼動できない曳船を除く。
- 2 夜間早朝は原則として、当直船の中から配船する。当直船の運用等については別途定める。
- 3 休日等は原則として、当日可動予定船の中から配船する。
- 4 当直船及び休日等の可動船は、曳船の効率的運用などの観点から、当社が曳船所有社と協議し予め定める。

III 実施期日等

このルールによる配船は平成18年10月1日の作業から実施する。その後、配船業務の実施状況について関係者による評価をおこない、必要に応じて協議のうえルールの改定をおこなうものとする。

注) 平成18年9月19日開催の横浜・川崎港曳船運営改善に関する説明会にて配布

3 パリMOU・東京MOU・USCGとともに拘留船舶が減少 —2005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。

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。

2005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25カ国 (ベルギー、カナダ、クロアチア、キプロス、デンマーク、エストニア、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、ラトビア、リトアニア、マルタ、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。(下線を付した5カ国が前年より増加)

- (1) 2005年は、パリMOU 域内で延べ21,302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994隻となり、検査隻数に対する拘留率は4.67% (前年は5.84%) となった。
- (2) 2005年下半期に実施されたGMDSS (遭難・安全に関する通信システム) に関する集中キャンペーンにより、4,794隻について検船が行われ、29隻の拘留があった (拘留率0.60%)。

また、集中キャンペーンについては、次のとおり実施、もしくは予定されている。

- 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2月～4月) (東京 MOU と同時実施)
- ISM コード関連について (2007年の適当な時期) (東京 MOU、USCG と同時実施)
- SOLAS 条約第5章 (航行安全) 関連について (2008年の適当な時期)

- (3) 2005年7月25日に、PSC の今後の方向性に関して概要次のとおり見解が発表された。

近年のパリMOUによる効果的な PSC が奏効し、ここ数年、拘留船舶が減少してきている。一方、2004年に開催されたパリ MOU・東京 MOU 合同閣僚級会議で採択された閣僚宣言「責任の輪の強化に向けて (Strengthen the Circle of Responsibility)」により、今後は海事産業全体で船舶の安全性を考えていく必要がある。

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カ国で発足した東京 MOU が加盟国を増やし、現在18カ国 (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。(前年からの増減なし)

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。

- (1) 2005年の総検査隻数は21,058隻で、このうち拘留された船舶は1,097隻となり、検査隻数に対する拘留率は5.21% (前年は6.51%) となった。
- (2) 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、5,040隻について検船が行われ、144隻の拘留があった (拘留率2.86%)。

(*) 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。

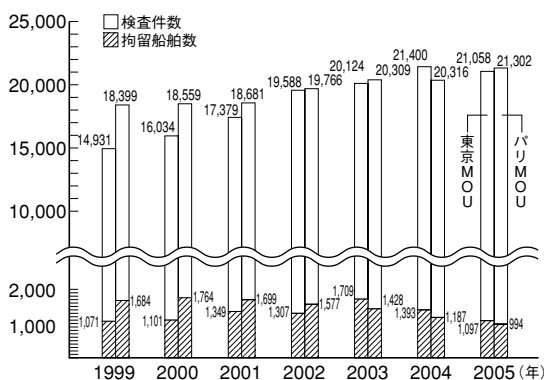
3. 米国コーストガード (USCG) の活動の概要

(www.uscg.mil/hq/g-m/psc/psc.htm)

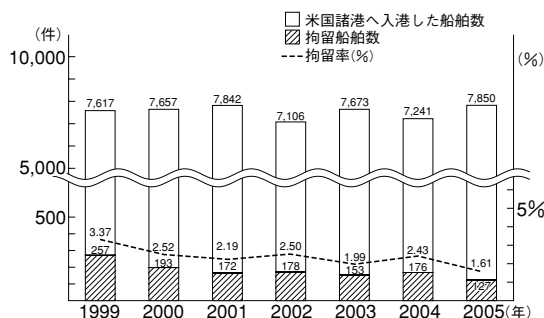
USCGの活動は、1970年代に外国籍船舶に対して米国海洋汚染防止法および航海安全法に適合していることを確認する目的で検査を行ったことに始まり、1994年にはサブスタンダード船の入港を排除するプログラムを策定した。

表1 2005年 PSC 実施状況

(1) 東京 MOU、パリ MOU



(2) 米国コーストガード



また、2001年には「Quality Shipping in the 21st Century (QUALSHIP21)」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) 2005年には76カ国7,850隻が年間62,818回米国に寄港し、それに対して SOLAS (安全) 検査が10,430回実施された。このうち拘留された船舶は127隻で、検査隻数に対する拘留率は1.61% (前年は2.43%) となった。

また、ISPS コード(保安)に関する検査は9,117回実施されたが、改善命令のあった船舶は51隻に留まり、良好な結果となった。検査隻数に対する改善命令の割合は0.65% (前年は1.51%) であった。

なお、日本籍船は43回の SOLAS 検査、39回の ISPS コード検査を受け、このうち SOLAS 検査により拘留された船舶が1隻あった。

(海務部：小松)

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
Korea, Democratic People's Rep.	Korea, Democratic People's Rep.	Brazil
Albania	Honduras	Cambodia
Tonga	Mongolia	Honduras
Honduras	Bolivia	Mexico
Comoros	Indonesia	Portugal
Georgia	Dominica	Russian Federation
Slovakia	Cambodia	Saint Vincent & the Grenadines
Bolivia	Vietnam	Ukraine
Syrian Arab Republic	Belize	Venezuela
Cambodia	Bangladesh	Antigua and Barbuda
Algeria	Tuvalu	Croatia
Lebanon	Papua New Guinea	Cyprus
St. Vincent & the Grenadines	Taiwan, China	France
Turkey	Egypt	Gibraltar
Brazil	Georgia	Italy
Egypt	Myanmar	Malaysia
Ukraine	Tonga	Malta
Taiwan, China	Thailand	Netherlands Antilles
		Panama
		Sweden



海事産業の国際競争力の強化 と船舶の国旗掲揚制度

早稲田大学法学学術院・
教授

河野真理子

現在の国際法では、海洋の水域の部分、国家の管轄権が及ぶ水域（領海、排他的経済水域）と及ばない水域（公海）に分けている。前者の秩序は原則として沿岸国の権限に委ねられるが、後者の場合は、そこを航行する船舶の旗国の権限の行使が主要な役割を果たすことになる。公海における海洋秩序の維持、管理に旗国の役割は欠かすことができない。

船舶を通じての公海の秩序の維持、管理は、船舶とその旗国の実質的な関係を前提にしたものであった。しかし、第二次世界大戦後の便宜置籍船の増加の結果、船舶が掲げる国旗と船舶の所有や運航の実質が乖離し、旗国が公海上の船舶の有効な管理と保護に必ずしも関心を持たなくなった。このような状況での海洋秩序の維持、管理のために、旗国以外の国の管轄権の行使の可能性を拡大する努力が行われている。しかし、本来は船舶の運航や所有の形態に最も密接な関係を持つ国が旗国となることがより望ましい。したがって、自国民が船舶の運航や所有に実質的にかかわっている国はそのための施策をとることが求められている。

船舶の運航者が便宜置籍をする大きな理由として、税金や船舶の運航コストの問題が指摘される。また、日本の船社が運航する船舶の場合には外貨建ての決済による運航コストの安定性の確保という面を見逃すこともできない。コストの削減という目的から見ればトン数標準税制や配乗要件の緩和は、船舶に自国の国旗を掲揚させるための施策

の一つである。直接にコストの削減とは関係しないものの、国旗を掲揚させる可能性を高めるための一つの方法として、チャーター・インという制度がある。



河野真理子氏

チャーター・インとは、A国で所有権などを登録した船舶が一定の条件を満たした上で、B国の国旗を掲揚する権利を得るための登録をB国で行うことをB国が容認する制度である。これに対しチャーター・アウトとは、X国で所有権などを登録した船舶がY国の国旗を掲揚する権利をY国から得ることを、X国が認める制度である。この2つの制度は、表裏一体で、相互に関連するように見える。だが、制度の目的や機能は異なっており、実際にこれらの制度を設けている国でも個別の制度とみなされている。チャーター・インには、船舶の所有権などの登録と切り離れた形で、国旗を掲揚する船舶を増やすために有効な制度という性格がある。これに対し、チャーター・アウトは、船舶の運航コストが安い国を旗国とすることを可能にするものである。

チャーター・インは、第二次世界大戦後、自国の船舶の多くを失ったドイツが、自国国旗を掲げ

る船舶を増やすための方策として、自国民が裸用船する船舶を対象に導入した。ドイツでは経済復興に伴ってこの制度の存在意味がなくなり、チャーター・アウトの制度の方が重要になった。その後自国民に船舶を購入する資力のない発展途上国が、この制度を持つようになった。しかし、1990年代からはむしろ、オランダ（1992年）やイギリス（1995年）のような先進国がこの制度を設けるようになっていく。また、マルタやキプロスなど、海運に大きな利益を持つ国でもこの制度が設けられているといわれる。なお、代表的な便宜置籍国であるパナマ、リベリアではチャーター・インとチャーター・アウトの両方の制度があることも付言しておかなければならない。

オランダやイギリスでのこの制度の導入の背景には、ドイツ商船の8割、さらに世界で運航されているコンテナ船の8～9割をドイツ人が所有している実態がある。ドイツのKG・コンストラクションという合資会社がドイツ人の投資を集め、多くの船舶を所有しているのである。このような事情から、これらの二カ国は船舶の所有を紐帯とする旗国としての役割よりも、裸用船契約によって自国を運航の根拠とする船舶の業務との関連性に着目し、こうした業務に関連する海事産業の保護に旗国としてかかわることを重視するようになった。両国の場合、トン数標準税制の導入と配乗要件の緩和によって自国を旗国とする船舶の運航コストが下がっており、さらにEU加盟国の国旗の掲揚により、加盟国域内でのカボタージュの権利を得られるというメリットもあり、オランダやイギリスの国旗を掲揚する船舶が増加しているのである。

ドイツの場合は、上記のような事情からドイツ人の船舶への投資と陸上での海事産業の基盤をどれだけ維持するかが重視される。したがって、ドイツは旗国としての地位よりも、所有権などの登録地となることによる投資や陸上の海事関連産業

の活性化を重視するのである。ドイツのトン数標準税制が国旗を掲揚する船舶ではなく、私法上の登録をする船舶を対象とするのもこうした事情を反映するものである。ドイツ人が所有者となっている船舶では、ドイツを私法上の登録地としてトン数標準税制の適用を受け、チャーター・アウトした先の国の国旗を掲揚して運航コストを下げるのが有利となる。実際にドイツではトン数標準税制の導入により、陸上で3000程度の雇用が開発されたといわれる。ただし、2003年のドイツ国内の海運会議（政府、船社、船員組合が参加）で、トン数標準税制の導入の見返りとしてドイツの船社は自社が運航する船舶の一定割合にドイツ国旗を掲揚することを約束し、これを実行している。その結果、ドイツ国旗を掲揚する船舶が増加していることも忘れられてはならない。

フランスでは便宜置籍船問題への対策として、海外領土のケルゲルン島に特別の制度を設けてきたが、2005年にこの制度を廃止し、新たな国際船舶制度を導入した。この制度導入の基礎となったのは、2003年に提出されたりシュモン報告書である。このリシュモン報告書はフランスの船舶の国際競争力の強化のための政策を提言しており、特にトン数標準税制と国際船舶制度の2つの制度についての提言を行った。なお、フランスの新しい国際船舶制度は、労働組合の強い圧力を容れ、フランス人船員の保護を重視する内容になっている。

海事産業全体の国際競争力の強化については、世界各国が熾烈な競争を繰り広げ、さまざまな法制度の改革を行っている。その際には、それぞれの国で関係者が協力し、自国の海事産業全体を見渡して、自国の利益が最も大きな部分を特定して、国際競争力の強化を検討し、総合的な政策を策定しているといえる。日本でもこうした総合的な視点からの海事産業の振興政策が求められている。

第8回海運セミナー(2006年7月26日開催)講演録 「トン数標準税制とこれからの海運税制への提言」

■ 東京大学法学部教授 中里 実氏 ■

講師：中里 実 (なかざとみのる) 氏

1954年生まれ。1978年東京大学法学部卒業、同助手、一橋大学法学部助教授等を経て、1995年より東京大学法学部助教授、1997年より現職。政府税制調査会特別委員。著書多数。

一 「デフレ下の法人課税改革」において提案した7つの点

ご紹介をいただきました中里でございます。今から4年前だと思いますが、減価償却制度*1やタックスヘイブン対策税制*2、償却資産に対する固定資産税等について、世界的な流れを調査いたしました。それを基にして出版した本が2003年の『デフレ下の法人課税改革』(有斐閣)です。この中で7つの問題を取り上げまして、法人に対する課税制度を次の7点について改めることがデフレ脱却への道だということを述べたわけです。私は学者ですから、特定の業界の利益になるために言葉を振るうということはしてはいけない、また、するほどの能力もないというように思っております。ですから、本の中で取り上げたテーマは、特定の業界ということではなく、その7つの点を改正することによって日本経済がよくなるということを取りまとめて、中立的に書かれたものです。

取り上げたテーマを簡単に申し上げますと、まず第一に、欠損金の繰越と繰戻し*3についてもう少し期間を長くしてはどうか。特に繰越ですが、5年というのは世界的に見て、短すぎるということで、延ばすべきだと述べました。これは、7年



▲東京大学法学部教授 中里 実氏

ということで実現しました。繰戻しも、凍結しているのを復活すべきであると書きました。これはいろいろテクニカルなことがありますから、繰越のほうが認められれば、実質的に企業にとっては同じことなので、仕方がないのかもしれませんが。

それから、第二に、貸倒損失について、もう少し認定する基準を緩やかにしてはどうか。貸付先の会社が潰れない限り、貸倒損失の損金算入が認められないというのは、行き過ぎではないかということを書きました。これは一昨年(2005年)の12月に、興銀税務訴訟の最高裁判決が出まして、認められました。私は、その本の中で、興銀税務訴訟の東京高裁の判決の考え方は厳格すぎ、貸倒損失の計上を認めるべきであると述べておきましたが、最高裁もそのように判決を下しました。

3つ目が、債権譲渡を行ったときの、これも貸



付金債権を譲渡した場合には譲渡損というのが出ないシステムになっているものですから、その辺についてなんとかしたらいいのではないかということで、デッド・エクイティ・スワップ等が絡む問題ですが、これも一定の改善が見られたと思います。

それから、4つ目は、銀行税について、これは問題の多い税金で、特定の業界を狙い撃ちするというのはあってはいけない話で、やるならすべての納税者同じようにというやり方がいいのではないかということですが、これも東京高裁の判決でそのような考え方が採用されました。それだけではなく、和解という形ではありますが、一応の結論が出ました。

5つ目は、タックスヘイブン対策税制です。タックスヘイブン対策税制というのは、黒字の子会社の黒字だけ課税、赤字の子会社は放置ということになっているけれども、本当にそういう解釈でいいのかということに疑問を持ちました。今はこれが、双輝汽船の事件で最高裁に行っております。どんな結論が出るかわかりませんが、少なくとも問題を指摘するという点に関しては、一定のことが言えたのではないかと考えております。

以上5つの問題に加えて、さらに2つの問題について、その本の第1章と第2章で論じています。第1章は減価償却制度で、100%償却というのが世界で当たり前になっている。なぜ日本だけ100%でないのか。100%にすべきではないか。それから、減価償却というのを資産の寿命に連動させる考え方はもう時代遅れで、投下した資本の回収という点からファイナンス的に見るべきであっ

て、資産の寿命は考える必要がない。コストリカバリーの発想で減価償却の本質を考えなければいけないと申し上げました。これは海運業界の希望でしたが、いまは産業界全体の意見になっています。船主協会の問題意識が理論的であったということだと思います。

それから、もう1つの問題は固定資産税についてですが、償却資産に対する固定資産税というのは、フィリピンとカナダの州の一部ぐらいにしかない、国際的に見てかわった税制である。廃止とは言わないけれども、いくら地方分権だと言っても、世界的に異例な税制でもってあまりに多くの税収が上がらないようにするのがいいのではないかということを書きました。いまは、経済団体の中でも償却資産に対する固定資産税を廃止すべきという意見が出てきています。いま、これで1.5兆円ほど税収が上がっていますが、確かに市町村は大変ですから廃止というわけにはいかないと思いますが、もう少しなんとかなる方向に行くのではないかと考えております。

要するに、この本に書いたことは、たまたまですが、実現ないし真剣に議論されるということになった。なぜそうかという、誰が見ても当たり前前の、特定の業界に偏らない中立的な、それを変えれば日本の経済全体がよくなるという形の税制改革の方向性を提示すれば、特定業界のエゴということになりませんし、賛成する方もほかにもあるわけですから、いずれそれが大きな流れとなって実現して、結果的に日本の経済がよくなるということだと思います。

海運業界というのは、世界市場の動きに感応性の高い業界、国際的な業界ですので、外国で何かが起これば、それに応じて日本もこうしたほうがいいというのが最初に出てくる業界だと思います。ですから、そこで問題点として感じていることは、ある意味で世界的な常識であることも多いわけです。それを国内で言うことによって、国全体のために結果的になることもあるのではないかということです。私は、この本をつくるのにあたり、中立的な形で税制改革の提案をし、

それが実現しつつあることに少し驚いています。どうすれば日本がよくなるかという視点で書いたからこそ、当局にも届いたということなのではないかと思っております。今日はその延長線上でして、いくつかの問題点を拾ってお話しします。

二 トン数標準税制と減価償却制度

1 トン数標準税制

その第一は、トン数標準税制*4についてです。これにつきましては、いきなりトン数税制に行く前に、やはり減価償却のほうをとりあえず調整して、その後というのが、世界標準に持っていくための道であろうと考えています。減価償却は全産業に共通する話ですから支持も得られやすいし、こんなに早く産業界全体の要望となるとは思っておりませんでした。まずこちらがさきでしょう。

トン数標準税制は、表面的には特定業界のエゴのような感じがしないわけでもないのですが、ストレートに要求するのは難しいかもしれません。ただ、4年前から現在にかけて動きを見ますと、今は世界の海運国の標準になってしまっていて、日本もトン数標準税制を採用しないと、場合によっては日本経済自体が揺らぐ。つまり、海運業界のためにという話ではなく、輸出入で生計を立てている我が国の経済秩序自体に影響するものですから、基盤の問題として必要なものといえるかもしれません。いずれにせよ、これだけ世界各国が取り入れてしまうと、むしろないほうが問題であるように見えるような状況になってきている。それがしるべき識者の方々に届いて、いまそういう議論が現実になされていて、そんなに遠くない将来、何らかの形で入るのではないかと考えています。いまは、これはむしろ世界的な傾向だろうと思えますし、特定の業界に絡みますが、これを要求するのは自然なことかもしれません。

トン数標準税制が導入されなければどうなってしまうかといいますと、結局は、日本の企業が日本国内に会社を置いておく必然性がなくなる。国際競争力にさらされている業界が外国に出るというのはある意味仕方がないのですが、それは必ず

しもいいことではないという価値判断は当然あるわけですから、ギリギリのところまで妥協して、国際標準の税制に持って行って、企業立地に対して日本の税制が大きな影響を与えないようにするというのは、必ずしもエゴではないという気がします。

船舶と外形標準の話で、トン数標準税制というのは、別に外形標準で課税すること自体に特別な意味があるのではないと思います。地方税で言う事業税の外形標準というのは、赤字のときも税金を取りたいという、むしろ課税強化の話ですから、儲かっているときは当然税金を取るけれど、赤字のときも税金を取りたいという考え方が反映されたものなので、外形標準という言葉にあまり引きずられないほうがいいと思います。海運国の国際標準であること、これが一番大きな意味であると皆さんも思っているでしょうし、私も思っております。特に、国際競争に直接さらされる業種の課税というのは、課税方式自体が国際標準に則ったものでなければ、国際競争に企業が敗れるのはある意味しかたのないことです。外国は減価償却を、例えば、資産の分類が3つか5つぐらいしかなくて、非常に短い期間でしかも全額償却できるのに、日本は随分細かく資産が分類されていて、耐用年数も長い。しかも全額償却できないのであれば、償却資産を抱えた業界は国際競争に敗れ去るのは、ある意味必然でしょうし、ほかの国がトン数標準税制で船会社に対する課税を極めて軽くして、国際的な海運の発展を図っているときに、日本だけそういう税制を取って取らないとしますと、それ自体にある種のバイアスというのが反映されてしまって、日本の海運業界が国際競争に敗れるということが起こらないとも限らないわけです。

国際標準というのは、国際競争にさらされている業界については避けて通れないもので、これから外れた税制というのは、問題をかかえていると思います。今の税制改革は、歳出・歳入の一体改革ということでやっています、かなり歳出をカットし、歳入の増加は消費税で図るという方向が

打ち出されつつありますが、これは合理的な考え方でありまして、出すものは少し減らし、消費税で税収を上げ、法人課税はこれ以上強化しないというのは自然なことだと思います。

べつにトン数標準税制だけではなく、国際運輸業所得というのは極めて独特な扱いです。一般の事業所得というのは、外国法人が自国内に恒久的施設を有しているときに、国内源泉所得について課税するというような、あるいは、投資所得については、国内源泉所得について支払の際に源泉徴収をするというような課税方式ですが、国際運輸業所得だけは、船舶、航空機は一緒ですが、居住地が専ら課税権を持つというのが国際的な慣行になっていまして、これに反するシステムというのはありません。なぜ、源泉地国課税がないという扱いが国際運輸業所得について成り立っているかといいますと、やはりそれだけ国際化された業種ですから、そうでないと課税もきちんできませんし、そのみならず、世界経済の発展のもととなる国際的な物流などが阻害されてしまうというような方向性が背後にあるのではないかと思います。

ご承知のとおり、第二次世界大戦後の世界経済秩序というのは、GATT-IMF体制、物流の面においては、いまはWTOですが、GATTのほうで関税を引き下げ、ブロック経済化しない。自由な物の動き、人の動きを確保するということです。それから、金融の面においてはIMF体制、これも国際的なお金の動きを阻害しない。ですから、戦後の経済秩序は、戦前のブロック経済化によって第二次世界大戦が引き起こされたことに対する反省から、ブロック経済化が起らないように人、物、お金、情報等が自由に流通するような制度をつくりたいというのが基本で世界経済が流れてきたわけです。その中で国際運輸業は、直に人や物の国際的な動きに直接関係するものですから、他と違う扱いがあっても別に問題がないということがあったのだらうと思います。

国際運輸業所得について、国際課税の世界では独特な課税が一般的なこととして語られているこ



との延長線上で考えれば、トン数標準税制というの、もはや全世界的に見たときに一般的なことになっていて、むしろこれと異なる租税制度を用いること自体に問題があるのではないかといいるところまでできているのかもしれませんが。日本に海運業がなくても構わないのであれば話は別ですが、そうでないのであれば、事業自体が成立するようにしかるべく課税方式を変えていくことは、特定の業界を支援するのとは別に、制度として成立し得るというようにも思えます。ほかの輸出入に関わる業種の方々も、このことによって日本海運がしっかりとした基盤を持っていることによって助かるという場合はあると思います。国内でしたら、道路を整備するというようなことです。これは公共財で、国なり地方公共団体がするわけですが、国際的な物流については、船舶や航空機が国内における道路建設のような意味が一定程度あるのではないかと思います。

もちろん、あまりそれを強調し過ぎますと業界エゴに聞こえるところはあると思います。しかし、諸外国がそうであることが、特にこういう分野においては重要なのではないかと考えています。坂本龍馬の昔から、やはり海運というのは特殊で国際的でなければ成り立たないものだったということではないかと考えております。

2 減価償却制度

それから、第二は、減価償却制度についてです。これは、経団連においてもこの要求がなされているわけですが、この要求を最初に持ち出したのは海運業界のはずです。それから、アメリカで2002

年でしたか、減価償却に関する議会の報告書が出されていますが、これなども最初に取り扱ったのは船主協会ではないかと思っております。ここで取り上げるまでもなく、減価償却制度は100%償却、償却年数を縮める。それから、資産の分類をもう少し大雑把なものにするという方向で、コストリカバリー方式へ一定の方向で移行するだろうというように思われます。

やはり日本の国益を考えた税制改革の主張があれば、そんなに長い時間かからず、数年の間には実現するのではないか。やはりそれが大方の支持を受けることのできる正論であれば通るのではないかと思います。政治家の先生方は全体的なバランス感覚が優れた方々ですし、課税当局、あるいは主税局も、世界経済に対する目配りを忘れるようなところではありません。きちんと理論武装した形で「こうなっています」ということを言えば、それは通るといふ、これは本当にいい例だったのではないかと思います。

4年前には、とても無理なのではないかという感覚が蔓延していたわけですが、数年のうちに産業界全体の考え方になってもう通りそうところまでできているということです。

三 その他の問題

1 リース資産の扱い

なお、その他にあと2つ、今後考えなければいけない問題があります。税制改革ですと、まだ他にもいくつかありますが、それは様子を見ながら出していくとしまして、細かな論点を2つ用意してきました。1つがリース資産の話ですが、これは嫌な問題が背後に隠れています。ご承知のとおり、今迄はリースによって手に入れた資産は貸借対照表に載せる必要はなく、リース料を損金算入するという形をとっていた。リース料の損金算入というものの意味は非常に大きくて、これがあるからこそリース業が成り立っていたというところまでいっていたのかもしれませんが。また、リースを受け入れるほうの企業等にとっても、バランスシートに載せないことは意味があったわけでしょうけ

れども、全世界的な会計処理の流れのなかで、リースを受けた資産をバランスシートに計上したうえで、減価償却を行っていくというシステムにどうも変わる方向である。これは押し留めるとかいふ話ではなく、全世界的な企業会計処理の基準のなかで、移行はもう決まったものだと思います。

そうすると、日本はいわゆる確定決算主義、企業会計による扱いに基づいて税務決算を行うというシステムを取っているものですから、企業会計が変わると、税務計算のほうも同じような方向に移る可能性が非常に高いし、そうすべきであるという考え方が当局から打ち出されているのが現状ではないかと思えます。

船舶業界は、私は実務が全くわからないものですから、私の言うことが的外れなのかもしれませんが、例えば、仕組船会社から備船している船についても、リースを受けた資産を貸借対照表に計上して減価償却という形が、企業会計および税務計算で一般的に採用される時に、仕組船会社等にも影響が出るとすれば厳しい事態になりうるのではないかと思います。それから、仕組船会社に影響が出ないとしても、他のさまざまなリースを受けている資産について、もちろん一般的な企業と同じように影響を受けるわけです。

それから、こういう形になったときに困るのは固定資産税ではないかと。今迄は、べつに固定資産税をリースで受けた側で払っていたわけではないでしょうけれども、外国からリースを受けている場合には、日本で固定資産税を払うのでしょうか。それとも登録地でいくのでしょうか。その辺が私にはわかりませんが、いろいろ実務的な問題が出てくるのではないかと思っております。

2 関連企業間の役務提供

もう1つは、関連企業間の役務提供についてお話ししたいと思います。去年から今年にかけて、大きな移転価格税制*5の事案が新聞等を賑わせています。有名な会社が移転価格税制で、多いところで所得額で千何百億円、どの移転価格課税も数百億はもう当たり前、少ないところでも100億とい

うような話で、税金も多いところでは600億とか、追徴課税がされつつあります。これは実態はわかりませんが、深刻な打撃を企業活動について及ぼすことは間違いありません。

今後移転価格税制の扱いで一番の問題は、どうも役務提供の話ではないかと思われまゝ。国際的な取引については、移転価格課税の話になりますが、国内的な取引についても寄附金課税の話で全く同じ問題が起こってきて、両者が同じような基準で処理されつつあるというのが今の状況ではないかと思われまゝ。移転価格課税というのは、国税局での扱いだったと思いますから、税務署では移転価格課税というのは多分しないと思いますが、署のほうでも、移転価格課税ではなく、仮払金処理で寄附金課税を行うという、実質移転価格課税と同じようなことも出てきていますから、いろいろところで問題になると思います。まず、国内における関連会社間の役務提供にかかる寄附金課税では、従来よりも厳格な執行の方針、これは国税庁の話であって、立法の話ではありませんが、執行の方針がどうも出ているような気がします。1つは、子会社の借入について親会社が無償で保証をつけた場合の保証料。保証をつける以上は保証料を取るべきで、子会社のために保証を行ったら、子会社から保証料を取るべきである。取っていないということは、子会社に対して無償で保証サービスを提供しているのだから、これは寄附金課税であるという考え方で。

この考え方を発展させると親会社の「暗黙の保証」がある。同じブランドを使っていると暗黙の保証があるというような形の課税も、行われうるかもしれません。

確かに、いざというときに親会社が救済してくれると思うから、その子会社に金を貸したのだと言われたときに、国税のほうから見て「寄附金課税だ」ということは、事実関係にもよるでしょうが、やろうと思えばできるのかもしれませんが、まして、暗黙ではなく明示的に保証をつけてしまっている場合、それが無料というのはなかなか通らないし、保証料が低くても許されないだろうとい

うところがありえます。

それから、親会社のブランドを子会社に無償で利用させている場合の使用料。これも親会社のブランドなり商号なり商標なりが、一定の形で無償なり低額で子会社によって利用されることは、そんなに異常ではないと思いますが、その場合にもきっちりとした市場価格で使用料を取らないと、寄附金課税がなされるという状況にあと一步のところまできているわけです。国際的に移転価格課税でなされるのが、国内的に寄附金課税でできないはずはないという発想が表れているわけです。

それから、親会社の知的財産権を子会社に無償で利用させている場合の使用料。これも、ノウハウなど、いわゆる知的財産権とまで言われないようなものも含めると、使用料というのは随分いろいろな局面で出てくると思います。特に、一定のノウハウというのは必ず企業グループの中にはあるはずですから、親会社が無償で子会社にノウハウを利用させている。それは寄附金だとして、寄附金課税を受けるということは理念的にはあり得る。良い悪いを申し上げているのではなく、そういう課税がなされる可能性が高いのではないかと思われるわけです。

さらに、親会社が子会社の経営指導を無償で行っている場合の経営指導料。だいたい親会社は子会社の経営に口出しをするもので、それが経営指導であると言われてしまうと、経営指導料を取らずに無償で行っている場合には、寄附金課税だと。これは現実に、平成12年に外資系の企業について判決があるわけです。経営指導料は取らなくてよいという判決でしたが、逆に言いますと、一定の場合には経営指導料を取らなければいけないというように読める判決ですから、そのような課税も場合により可能ではないかと思われまゝ。

これは「経営指導」と言われても企業は困ってしまいますが、いまの国際的な移転価格税制のなかで、この経営指導料で、課税庁が移転価格税制を適用する可能性があるでしょう。外国の子会社に対して経営指導をしていない日本の親会社はないでしょうから、物の売り買いについて移転価格

税制はなかなか適用しづらい。そうすると、子会社が儲かっているのは親会社が経営指導をしているからで、向こうで年間1,000億円儲かっているのなら、少なくとも500億円はこちらに持ってこいというような課税が、新聞を賑わしている中でもなされています。国際課税で経営指導料関係の移転価格課税がなされることや、国内課税でも寄附金課税がなされることがそんなに異常ではないということになりうるわけです。

株主として子会社の経営に口出しをするのは、別に無料でいいわけです。自分の利益を守るためですから。しかし、親会社が子会社に、株主としての地位に基づかず口出しをするのは経営指導ですから、普通は無料でやってはいけないことなので、経営指導料を取らなければいけないという発想で課税がなされるようです。

国際的な関連会社間の役務提供にかかる移転価格税制の適用というのは、いま日本の世界に冠たる大企業が、いくつもこの課税を受けています。特定な名前を挙げるわけにはいきませんが、いま外国で儲かっている業種で、外国の子会社なりジョイントベンチャーなりがあると、利益のこちらへの持ってき方が足りないと国税が認定すると、経営指導料ということで、日本にもっと利益を加算する課税を行う。ところが、子会社がある外国は、そんなに経営指導料名目で日本に利益を持っていけると、税金が減るから困るということになり、日本と外国の課税当局とで争いになります。相互協議で話がつくかというところ、どちらも引かない場合には企業に二重課税が残る。それが租税条約で、どちらの国も引かない場合には二重課税が残って仕方がないというのが租税条約のあり方ですから、文句を言ってもどうしようもないという状況が起こり得るわけです。

これはなかなか難しい話で、どうすれば避けられるか。あるホームページを見てみますと、「難しい問題だから、気をつけなければならない」ということしか書いていません。ということは、逆に言うと解決の仕方がないのではないかと。今一番深刻な問題が、この役務提供の局面で、国内課税で

も国際課税でもある。突然、100億とかやって来ますので、そのまま放っておくわけにはいきません。そうすると、一定程度税務当局と話し合いをしたり、場合によっては裁判に訴えないと、今度は代表訴訟でやられますので、本当に厳しい状況です。

ただ、これはべつに日本の課税当局が突出しているわけではありません。アメリカもドイツも課税当局は同じように厳格で、日本のほうがむしろいままでは温厚であった。国際当局が国際標準になってきているということです。今迄日本の課税当局は比較的、世界的に見ると非常に穏当な課税をしてきたと思います。だんだん国際標準になってくると、とりあえず課税して、あとは裁判所だという状況になってくるということも、べつに日本の国税当局を責めるわけにもいかない。

では、どう見守ったらいいかということですが、そういう問題があるということだけお伝えして、あとのことは、またあとで考えるということでしょうか。

いずれにせよ、従来子会社等から対価を徴収してこなかった役務について、寄附金課税、あるいは移転価格課税がなされる可能性が非常に増大しているということが、ここ数年で一番の問題になっていくのではないかと思います。

3 移転価格課税と配当課税

それから、他にもいくつかあります。移転価格税制との絡みでもう1つ問題が生じるのは、移転価格課税と配当課税との二重課税の問題です。ご承知のとおり、移転価格課税がなされたあとに外国から配当を受け取る。外国子会社の利益を日本国内の利益だと認定して、移転価格課税が日本になされた。その後に外国からお金を受け取る時には、二重課税が起こらないようにしっかりと通達なりがあって、配当を受け取っても課税がないようにされるわけです。

ところが、順序が逆になりまして、まず配当を受け取ってしまって、あとから移転価格税制が適用された場合には、今のような二重課税を調整する規定はありません。もう既に配当を受け取って

しまったのだから、移転価格税制を適用する必要はないではないかと言っても、「そのように条文はなっていない」ということで移転価格課税が行われます。これは、国税不服審判所でそういう主張をして敗けた納税者があるわけです。私は、先に配当を受け取って、あとから移転価格税制というのは、移転価格課税を打つときに、先に配当を受け取っているという事実を考慮したうえで移転価格課税を適用しなければ違法になるというように考えておりますが、いまの国税はそういうふうには考えておりません。これは、いずれ裁判等で決着がつけられるでしょう。

4 タックスヘイブン対策税制

移転価格課税についてはそういう付随的な問題も起こってくるのですが、タックスヘイブン対策税制については、いわゆる双輝汽船の事件で、タックスヘイブン対策税制で黒字を合算課税した場合に、赤字の会社が放置されるのはおかしい。赤字の会社については、タックスヘイブン対策税制以前の実質所得者課税の原則、法人税法の原則どおり11条で、持ってきたければ持ってきていいのだという解釈は十分に成立し得ると思っています。タックスヘイブン対策税制ができたから、できる以前よりも課税が懲罰的になるというのは理屈としてどうなのでしょう。最高裁がどういう結論を出すかわかりませんが、重要な論点で、少なくとも現行法の解釈でそれができなくても法律は変えるべきだろうと思っています。懲罰的である必要はないので、あるべき税額を課税するのがタックスヘイブン対策税制の目的ですから、黒字だけ合算するのではなく、赤字も当然持ってこられるように制度を改正することはあっていいし、現行法上もギリギリ可能ではないかと思っています。

もう1つ、最近問題となっている事例がありまして、タックスヘイブン対策税制と租税条約との関係です。タックスヘイブン対策税制というのは、租税条約を結んでいない国を対象として適用されてきたわけですから、立法当初は何も問題がなかったのですが、いわゆる25%基準で、タックスヘ



イブン対策税制の適用対象国が財務省の告示ではなく、税率で決まるようになった段階で、租税条約締結国がタックスヘイブン対策税制との関連で問題になるという事情が起こってきた。特にシンガポールとの関係でこれが起こってきたわけです。ところが、日本とシンガポールには租税条約がありまして、タックスヘイブン対策税制は租税条約に違反して違法、無効であるというのが正しい解釈ではないかという考え方が出てきています。根拠は、フランスの最高裁判所が、2002年6月に、スイスとの間の租税条約に違反してフランスのタックスヘイブン対策税制が違法・無効であるという判決を出して、その中に非常に詳しく書いてあるわけです。フランスの最高裁は、フランスの合算課税制度がフランスとスイスの間の租税条約に違反して、違法・無効であるという結論を下しました。その前にフィンランドの事件がありまして、フィンランドでは、タックスヘイブン対策税制は租税条約に違反しないという結論が出されているわけです。これはどういう理屈かというと、フィンランドの場合には、問題となったのはフィンランドとベルギーの関係ですが、どちらもOECD加盟国なので、OECD加盟国のあいだではタックスヘイブン対策税制が租税条約に違反することはないという考え方もありうるのかもしれませんが、ですが、シンガポールはOECD加盟国ではありませんから、日本のシンガポールに対するタックスヘイブン対策税制の適用は違法・無効となる可能性が高いと思います。裁判所で納税者側が勝つ可能性があるのではないかと思います。というのは、いまの25%基準のままでいきますと、諸外国の法

人税率引き下げのなかで、例えば、アメリカの子会社がタックスヘイブン対策税制の適用を受けるような事態も起こり得る。アメリカの子会社の所得を日本に合算課税したら、こまるでしょう。そうだとすれば、シンガポールとアメリカでは、シンガポールはいい、アメリカだとまずいというわけにはいかないの、タックスヘイブン対策税制は租税条約に反するという考え方を一応取ったうえで、どうしても租税条約に反すると言いたくないのであれば、交換公文を相手国と結ぶことを政府はいつでもできるわけですから、交換公文を結ばないでいて、租税条約国の子会社にタックスヘイブン対策税制を適用するという事は問題なのではないでしょうか。交換公文があれば政策的には課税してもいいと思いますが、そうでなければ理屈上あってはいけないのではないかと。恐らく、そういう理屈を裁判所が採用する可能性もないわけではないのではないかとこの予想を持っています。いずれ裁判所の判決が出たら、判決が出た段階で新聞報道等がなされる可能性は高いのではないかと思います。

いろいろ考えてみますと、政策的に良い悪いは別として、理屈上はそのように解釈せざるを得ない。フランスの最高裁は世界でも名だたる優秀な人たちが、国家行政学院 (Ecole Nationale d'Administration : ENA)、将来は大臣や大統領になる人たちがフランスの行政裁判所 (Coseil d'Etat) の判事等をやっているわけですから、この人たちが間違った結論を出すはずはないような気がします。日本の最高裁と同じぐらい優秀な方々がやっているとすれば、そう間違った結論が出るはずもないので、これは今微妙な問題です。

国が悪いと言うつもりはありません。日本の課税当局も一所懸命努力したうえで、たまたまそうってしまったのでしょうかけれども、理屈は理屈として、その訴訟の成り行きに注目しています。

5 固定資産税

それから、固定資産税について、エキナカビジネスに対する固定資産税の課税などが出てきてい



ます。私どもの大学も課税を受けつつあるようです。固定資産税について、東京都を中心に課税攻勢が始まっています。船に対してはわかりませんが、例えば、エキナカビジネスの課税であれば、鉄道用地は3分の1に評価が圧縮されるけれども、そこで店を開いていると、そこは鉄道用地ではないのだから、通常の宅地評価になるというような考え方が、次から次へと出てくるとすると、例えば、船舶に対する固定資産税の課税でも用途によっていろいろ出てこないとも限らない。東京都の固定資産税が先鋭化していますので、それが日本全国に影響を及ぼすことはありうるのではないかと考えています。

取り留めのないことをいくつも申し上げましたが、以上、だいたいの問題をお話しさせていただきました。ありがとうございました。

- * 1 : 有形固定資産の取得価格から、残存価格を差し引いた部分を耐用年数内の各期間に分割し、費用として計上する会計制度。償却可能限度は取得価額の95%
- * 2 : 正式名称は「内国法人の特定外国子会社等にかかる課税の特例制度」。タックス・ヘイブン(所得に対し軽課税もしくは無課税国)に所在する子会社を利用して税の負担を回避しようとする試みに対処するものとして、一定条件の下、所得に対する税の負担が25%以下である外国子会社の留保所得を親会社の内国法人の所得に合算して課税する制度
- * 3 : 当期前7年以内に発生した欠損金を当期の所得から控除できる制度(繰越)
 - 当期の欠損金の割合に応じて前期の法人税が戻ってくる制度(繰戻し)
- * 4 : 外航海運企業に課される法人税について、実際の利益ではなく、船舶のトン数を基準として課税する外形標準課税
- * 5 : 親会社と子会社のような関連者間の取引の際、その価格は課税上の所得金額の算定上、その取引が第三者間で行われた場合に設定される価格をベースにすることとする制度

ICS/ISF事務局長が交代を前に当協会を表敬訪問

9月末で退任を迎えた ICS/ISF*事務局長 Chris Horrocks 氏と、その後任として10月から同事務局長に就任している Tony Mason 氏が9月19日(火)に当協会を表敬訪問しました。

Horrocks 氏は英国船協勤務を経て1978年に ICS 事務局長に、1980年に ISF 事務局長にそれぞれ就任、2006年1月には海運界に対する長年の貢献が認められ、英国王室より大英勲章第3位(CBE)**を授与されています。一方次期事務局長に就任した Mason 氏は、これまで P&O Nedlloyd 社等で長くコンテナ船事業に携わってきました。

両氏は当協会訪問の折、役職員を前に、世界海運界の動きやその中での当協会の役割の重要性、今後の ICS/ISF 活動のビジョン等についてスピーチを行いました。

また、当協会の他、国土交通省に富士原康一海事局長を訪ね、トン数標準税制問題・船社間協定に対する独禁法適用除外問題について短時間の意見交換を行いました。

(企画部：中村)

* ICS : International Chamber of Shipping

国際海運会議所。各国船主協会を会員として1921年設立。本部はロンドン。海洋環境保全、船舶航行安全、海事法制、情報システム・海運政策等について検討を行い、IMO 等において海運業界を代表する組織として活動している。日本船主協会は1957年4月に加盟。

ウェブサイトは <http://www.marisec.org/ics/index.htm>

ISF : International Shipping Federation

国際海運連盟。各国船主協会を会員として1909年設立。本部はロンドン。船員の労働条件、資格、訓練、福利厚生など海上労働問題全般にわたる国際的な検討、処理を目的とする団体。IMO や ILO において、使用者を代表する国際組織として活動している。日本船主協会は1957年5月に加盟。

ウェブサイトは <http://www.marisec.org/isf/index.htm>

** CBE は英国の勲章制度で3番目の高位で、そもそもは第一次世界大戦時の非戦闘員に栄誉を授けるためにジョージ4世が1917年に制定したもの。産業界では過去にマイクロソフト社のビル・ゲイツ氏も授与されている。



▲(写真左から) Tony Mason 氏・当協会中本理事長・Chris Horrocks 氏



▲当協会役職員を前に両氏がスピーチ

海上保安庁と当協会加盟船社による 海賊対策連携訓練が実施される

2006年9月15日、日本郵船株式が所有する大型原油タンカー「TOBA」(299,980重量トン、25名乗組み)は海上保安庁と合同で海賊対策連携訓練を実施しました。

当訓練は南シナ海を航行中の「TOBA」が海賊の襲撃を受けた事を想定して、情報伝達訓練を中心に実施され、日本郵船株式のほかに国土交通省海事局および当協会が参加しました(当協会は通信訓練による参加)。

訓練は、「『TOBA』が高速ボートによる海賊の襲撃を受けた旨を船舶管理会社および海上保安庁に通報するとともに、ジグザグ航行や放水等により海賊の船内乗込みを回避する対応および乗組員の安全を確保する行動を実施。連絡を受けた海上保安庁は付近を哨戒航行中であった十一管区海上保安本部所属の巡視船『りゅうきゅう』に対し、救助を指示。『TOBA』の回避行動の結果、海賊は乗込みをあきらめ逃走。『りゅうきゅう』は現場海域で不審船舶を捜索するが発見出来なかった」との想定のものでした。

(海務部：平尾)



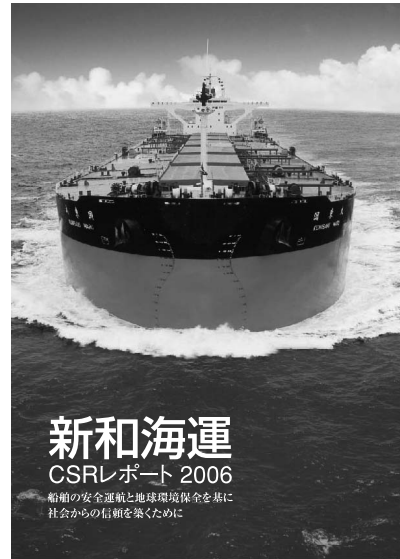
▲海賊対策連携訓練の様子▲

「新和海運グループのCSR」

新和海運株式会社 CSR委員会事務局 総務グループ部長 森 均

1. CSR レポート創刊

新和海運は、本年6月にCorporate Social Responsibility、すなわち「企業の社会的責任」に関する会社の取り組みを記述した報告書を創刊しました。従来の「環境報告書」を発展させて制作したもので、題して「新和海運 CSR レポート2006」です。最近9月にはその英文版も発行することができました。従いまして、本2006年は当社のCSR活動の新たな展開を繰り広げるスタートラインという記念すべき年になりました。そこで本稿では、このレポート発行の生みの苦しみを交えながら、そこに凝縮された当社CSR活動のこれまでの取り組みを紹介し、またこれからの展望についても触れてみたいと思います。



2. 当社 CSR 活動実績の掘り起こし

今回の当社の動きは、現在進行中の第三次経営計画（2005年度～2007年度）に「CSR活動の推進」が経営課題のひとつに取り上げられたことに直接の契機があります。その背景には、他社における企業不祥事や法令違反の多発、それらによって損害を蒙った社会が企業に対して健全な社会の一員として活動するようにとの要求、その実行手段として適時適正な情報開示による経営の透明性の要求などがあります。言い換えれば会社を取り巻くさまざまな利害関係者（日本でも“ステークホルダー”と呼ばれるようになりました）との交流の必要性の高まりと言えるのではないのでしょうか。

とにもかくにも、「CSR活動の推進」は総務グループの役目となり、内部に事務局を設け推進を図ることになりました。さて「CSR」、何から始めればよいのか？ 関連セミナーに出たり、書籍を開い

たりして本格的に総体を把握しようとする、といったそう掴み所が解らなくなります。「企業は社会の公器」「三方よし（売り手よし、買い手よし、世間よしとの近江商人の心構え）」「コーポレート・ガバナンス（組織構成等から見る経営意思決定のあり方）」「内部統制」「危機管理」「情報セキュリティ」「気候変動」「地球温暖化」「サステナビリティ（経済そして企業の持続可能性のある発展）」「トリプル・ボトムライン（財務諸表の経済面と環境面、社会面の3面で企業活動の帳尻を評価する手法）」「グローバリゼーションとサプライチェーン（事業の国際化に伴う海外委託連携先の人権問題などにも及ぶ委託者の責任）」「フィランソロピー（寄付・慈善事業）」「メセナ（文化・芸術活動への企業の支援）」「SRI（社会的責任投資）」「Ceres（企業に環境保全を普及しようという北米の団体）」「GRI（グローバル・レポート・イニシアティブ）」「CSR報告ガイドライン」「環境省環境報告書ガイド

ライン」「ISO26000」等々続々と出てくる未知の用語や観念の海に放り込まれることとなります（それぞれの詳細内容は今やインターネットの検索サイトで即座に調べることができます）。溺れかけながら掴んだ一つの説明に、CSRとは「企業が社会の要請に応える（responseする）ことのできる能力（ability）」とあり、この分かり易い言葉を頼りに当社のCSR活動の実績を掘り起こすこととしました。

当社のCSR活動の歩みは、会社の事業が国家あるいは社会のための基幹産業に資する国際海上輸送業務であるとよく社内で行われていたことからすると会社発足以来の「公器性意識」に遡るのでしょうが、今日の取り組みの実際的な発端は2000年に制定された「新和海運株式会社企業理念」にあるといえます。その前文に、「今後とも社会の一員であることを十分に認識し、時代の変化に適應する輸送サービスの開拓を通じて社会の発展に寄与することを決意し」と謳っており、社会から信頼される会社を標榜しています。その主要な活動実績を列挙すると以下の沿革に表示されます。

<新和海運グループCSR活動の沿革>

- 2000年 安全運航推進委員会設置、海難予防および事故対策に関する規程制定
- 2001年 新和マリン(株) ISO9002認証取得、新和海運グループ環境憲章制定、インサイダー取引規制に関する規程改定
- 2002年 環境報告書創刊、IR委員会発足
- 2003年 当社等 ISO14001認証取得
役職員のための行動基準制定
- 2004年 コンピュータ機器等の利用要領制定
コンプライアンス委員会規程制定
内部監査規程制定
- 2005年 新和グループ安全運航管理委員会発足
- 2006年 CSR委員会設置
CSR活動方針策定
コンプライアンス相談窓口取扱規程制定
個人情報保護管理規程制定

3. 当社グループのCSR取り組み事項

CSRに関連する当社の足跡は以上の通りですが、

さらに現在および将来に向けて当社が取り組むべきCSRの課題は何か、これをしなくては社会的責任を果たすことにならないような事項は何か、これが実は重要で難しい問題です。

当社は、取り組む主体として、当面は当社および当社の主要事業目的である外航海運事業に関連する関係会社としました。ただし、本年7月には、内航海運会社等を含む連結ベースの関係会社と協議することを確認していますので、今後は新和海運グループ全体でCSRを推進します。

次に、取り組み事項ですが、前掲の経営計画で策定された推進事項は、「企業統治の確立とコンプライアンスの強化」、「顧客満足度の向上と取引先との良好な関係維持」、「積極的な情報開示とIR活動の充実」、「社会貢献への配慮」および「地球環境保全への貢献」です。皆それらしいテーマではありますが、いったい具体的に何をすればよいのか、各論が問われます。CSRの概念が多岐にわたり、また発達してきた国、地域により様々な考え方があることも、問題をぼかす原因になっています。

そんなときに役立ったのが、日本経団連が作成した「CSR推進ツールⅠ CSR主要要素のマトリックス、Ⅱ 主要項目と参考事例」でした（詳細は次号で紹介される予定ですが、急ぎの場合 <http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/csr.html> をご参照ください）。このツールを使い当社が未着手の事柄、あるいは着手していてもさらに進める余地のある事柄、そしてなすべき事柄の中から実現可能な着実な目標になりうるものの選択、絞込みを行いました。当社グループの事業規模、業務特性、立地などに従って検討したわけです。個々の課題は割愛しますが、カバーすべき範囲と要点を、前述のトリプル・ボトムラインの考え方や先行の他社例にならない、次頁のように表示しています。

このカテゴリー化は、各面相互にもっと重なる部分もあり、また考え方によっては他の集合に帰属する方が分かり易いかもしれません。その意味では、絶対的に確定したものではなく、当社グループCSR取り組みの全体観と課題相互の位置づけ



をイメージし、理解し易くしたものといたします。特に、3面の中核にそれらの執行の基盤となるマネジメント体制の健全性、機能性を充実する課題を追加したのが特徴で、本年度CSR活動方針に主要項目として取り上げたのも、①コンプライアンス意識の浸透、②コーポレート・ガバナンスの整備および③内部統制体制の整備の3点でした。

その他の課題の中には、VLCCをはじめとする船舶の安全運航や海洋汚染防止の環境保全活動のように従来から必須項目として継続的に取り組んでいるものや、高齢者雇用のように近時導入した事項もあります。

4. CSR委員会の役割とCSRレポートの発行

当社では本年5月にCSR経営の発信地となるCSR委員会が設置されました。社内横断的な組織として6名の役員で構成され、社長が委員長に就任しています。この組織の役割は、CSR活動の基本方針策定やその実行状況の検証を行うことに加え、実績と今後の取り組みを公表するためのCSRレポートを発行することです。

CSRは社会の信頼を得て企業価値を高めること

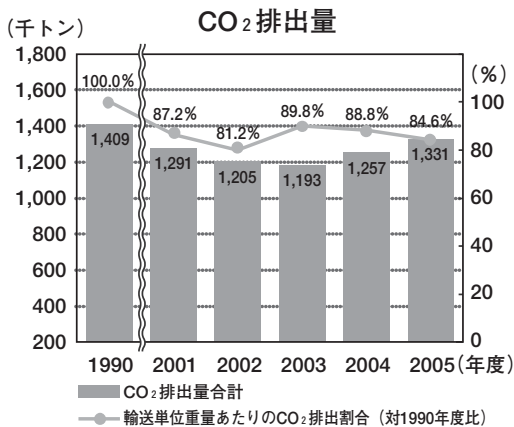
ですから、課題を実行するだけでなく、その内容を社会へレポートして、信頼できる会社か否か、社会の皆様判断して頂かなければなりません。また読者からの感想やメッセージを受けて、当社もどの様な期待に優先して応えるか検討する機会を得ることができます。様々なステークホルダーとの双方向のコミュニケーションにより会社の存在感にいつそうの磨きがかかるのを願っています。

CSRレポートの発行によって伝えたいことは以下の2点です。まず、当社グループにはどの様なステークホルダーがいて、その信頼を築き維持するために当社グループはどの様に取り組んでいるかという点、これを前半の「社会性への取り組み」にまとめています。次に、当社事業の最重要取り組みとしての船舶の安全運航と環境の保全を後半の「環境保全への取り組み」に著しています。

前半の対象は、荷主を筆頭に海事産業の取引先、官庁、金融機関、株主、投資家、従業員への取り組みならびに災害支援や海運会社特有の社会貢献を挙げています。

後半のポイントは、船舶安全管理システム、検船活動、Plan Do Check Actの継続的サイクルによ

る環境マネジメントプログラム、海洋汚染防止のダブルハル化、地球温暖化防止のための1990年度比CO₂排出量削減の取り組み（下記グラフ参照）等をコミットしています。



5. 今後の取り組み方針

前述の通り、一般的にCSRに関連する事項は非常に多岐にわたります。とてもすべてを実行するわけには行きません。本業を中軸に、当社の規模、状況、業種特性などを前提に、コスト、労働時間、効果などを検討して、質または量の重要性から優先順位を付けバランスをとりながら推進して行きます。

今後の優先課題の一つには、投資家の信頼を高めるための財務諸表作成業務における内部統制体制の整備および手続きの可視化への取り組みが挙げられます。

また、会社が一番近いステークホルダーである社員は、取り組みの実践者にもなることから、CSR

の理解を深めることが肝要です。当社グループでは各自のパソコンでいつでも「企業理念」を見ることができるようし、CSRレポートを各自に配布するとともに社内報でも解説して、社員の意識改革を醸成しています。意思があれば社内文化も徐々に変化していくことを信じ、継続してCSR意識の浸透を図っていきます。新たなCSRへの「気づき」を大切に育んで行けば、社員のモチベーションも向上するのではないのでしょうか。

先日社員から、本社所在地にある「丸の内消防ボランティア」活動へ参加したいとの発案がありました。数名の短時間の参加ではありましたが、会社が通常の勤務と同じ扱いにするなど、身近な事柄から何か動き始めているのを感じています。

6. むすび

畢竟CSRとは、企業という抜群の生産力を持つにいたった仕掛けの中に、明日の社会生活を築く市民の眼をはめ込むこと、と言えるのではないのでしょうか。これを機会により多くの船主協会加盟会社の方々が、この眼によってそれぞれの取り組みを検討されるように期待いたします。

「新和海運CSRレポート2006」は、以下のホームページでご覧頂けます。

<http://www.shinwaship.co.jp/environment/report/index.html>

また、ご希望の方には冊子を送付しますので、以下のメールアドレスへお知らせください。

LEGAL@shinwaship.co.jp

☆せんきょう CSR キャンペーン☆

近年、海運業界のみならず各企業においてCSR (Corporate Social Responsibility: 企業の社会的責任) への取り組み・重要性が高まりつつあります。この現状を踏まえ、当協会では会員企業各社におけるCSR活動の参考となることを目的に、取り組み実態アンケートを行うとともに、本誌上にて先進的に対応する企業等の事例をご紹介します。(次回は日本経済団体連合会の予定)

<これまでの記事とこれからの予定>

2006年5月号 CSRに関する当協会会員アンケート結果

同 6月号 株式会社商船三井	同 9月号 飯野海運株式会社
同 7月号 日本郵船株式会社	同 10月号 新和海運株式会社
同 8月号 川崎汽船株式会社	同 11月号 日本経済団体連合会

メンバー紹介

No.2 三洋海運株式会社

主要データ

会社概要 2006年4月1日現在

会社名 三洋海運株式会社

本社所在地 〒100-0004 東京都千代田区大手町
二丁目6番2号 日本ビル

設立年月日 昭和26（1951）年9月13日

資本金 7,500万円

取引銀行 三井住友銀行、三菱東京UFJ銀行、
みずほ銀行他

主要株主 新日本製鐵(株)殿

従業員数 143名（陸上93名、海上50名）

支店・出張所 小名浜支店、大分出張所、名古屋出
張所

営業種目 内航海運事業、港湾運送事業、通関
業、倉庫業、船舶代理店業他

航行区域 内航



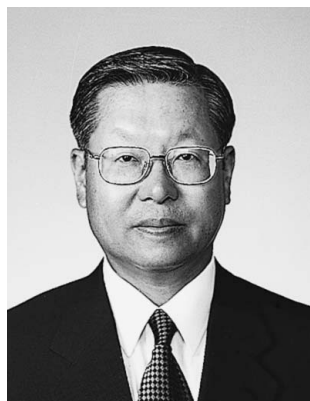
▲社旗

主要航路 吉津／名古屋、大分／苅田、君津／
大船渡

主要荷主 新日本製鐵(株)殿、堺化学工業(株)殿、
小名浜精錬(株)殿、南明興産(株)殿

主要貨物 石灰石、水砕、硫酸鉄、銅精鉱、石
炭

グループ会社 三信海運(株)、相馬海運(株)、碧南マリ
ン(株)



▲代表取締役社長 三木孝幸



▲入居する日本ビル外観



▲入居ビル周辺地図

- 1964年 7月 名古屋出張所開設
- 1967年 11月 小名浜出張所を支店に昇格
- 1970年 5月 大分出張所開設
- 1970年 8月 本社事務所移転
(東京都千代田区大手町2-6-2 日本ビル)

歴史 (沿革と現況)

- 1951年 9月 三洋海運株式会社創立
(東京都千代田区神田鎌倉町1)
小名浜出張所開設
- 1956年 3月 小名浜港にて第一種港湾運送事業を登録
- 1952年 3月 本社事務所移転
(東京都中央区宝町2-4)
- 1960年 5月 本社事務所移転
(東京都中央区銀座西2-3 中島ビル)
- 1962年 3月 本社事務所移転
(東京都千代田区丸の内3-10 富士製鐵ビル)

入会日・所属地区

1957年 4月 1日 (京浜地区船主会所属)

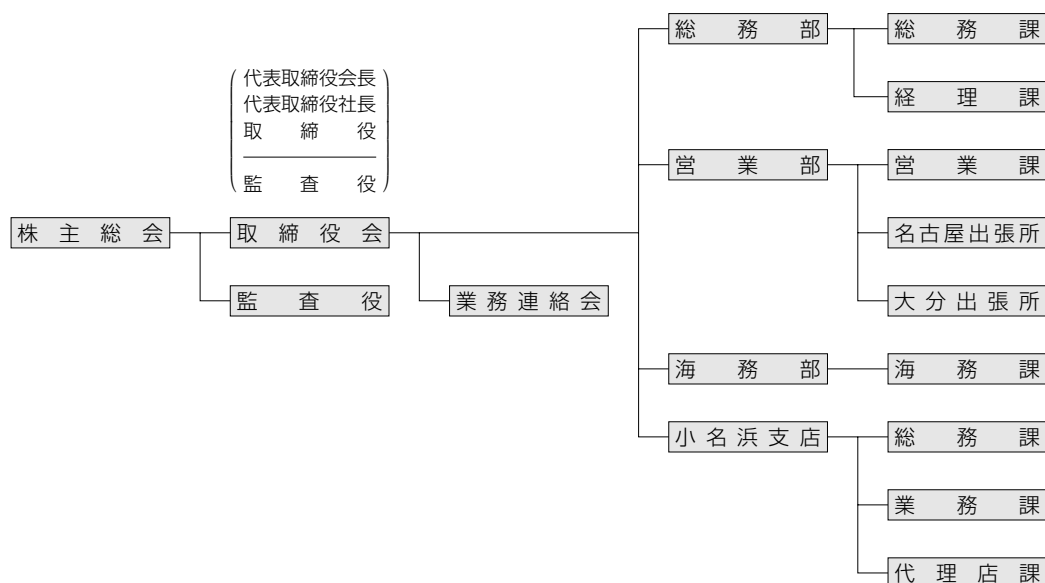
“ガンバレ”若手社員

入社してから20年、営業から総務に異動になって1年が経った。

総務に異動になってからは、外出する機会も減って専らデスクにへばり付いている毎日を過ごしている。そのせいかこの頃、ポッコリお腹が膨らんで、年齢的にも体形的にも中高年の仲間入りとなった。

過日、運動する数少ない機会である社内のゴルフコンペが行われたので参加した。スコアは、

組織図



成人病検診の数値と同じく相変わらずの高値安定であったが、運良く10位となり飛び賞を手にすることができた。優勝者は、営業部門の若手であった。ハンデに恵まれたとは云え、若手が台頭してくることは喜ばしいことであるが、仕事の面での台頭が感じられないのはちょっと残念である。

昔は、情報収集の手段としては電話とファクシミリが主であったが、現在では、更にインターネットや電子メールが加わり、情報量は昔と比べものにならないほど膨大になった。それらの取捨選択に神経を擦り減らし、また、航海サイクルが短い内航の特性もあって、執務時間内は、貨物、船舶の引き合い及び成約に時間を費やし、終業後に書類作成に励む姿を目にするとつくづく大変なことだと思う。

疲れた身体に鞭打ってとまでは言わないが、可能な限り自己研鑽に努めて海運人としての知識習得に努めるとともに、常に感性のアンテナを研ぎ澄ませて顧客のニーズを敏感にキャッチし、

より良いサービスを提供し続けることができるように頑張っ

て欲しい。



▲一般貨物船 嘉祥丸 (1,600D/W)



▲石灰石専用船 名友丸 (7,400D/W)



▲ファンネルマーク



▲水碎スラグ専用船 豊洋丸 (3,200D/W)

新規加入メンバー

*なおこのほか、平成18年10月1日付で豊洋汽船株式会社が新メンバーとして加入されております。

主要データ

会社名：株式会社フレッシュキャリアーズ
(英文名) FRESH CARRIERS CO., LTD.

代表者：取締役社長 武重 孝雄

本社所在地：東京都中央区日本橋本町3-4-6

資本金：5,250万円

入会日：平成18年10月1日付

所属地区：京浜地区



事業概要

当社は冷凍冷蔵船を運航し、厳格な品質管理が要求される生鮮果実・野菜を主要貨物とし、冷凍貨物である肉・野菜、その他チルド貨物も輸送しております。

食品物流の一環である海上輸送に携わる企業として、品質管理には充分留意し、荷主殿とともに食の安全・安定的輸送に貢献すべく努力しております。



▲M.V. Pacific Freesia

「海運統計要覧2006」を発行

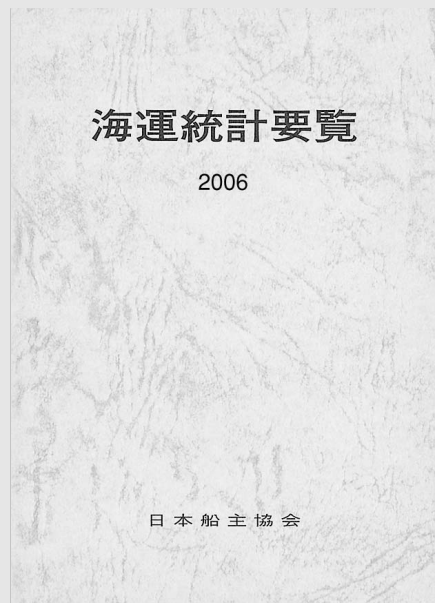
当協会では1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や主要関連産業の各種統計資料を幅広く収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者のもとより広く一般の方々の参考に供しておりますが、今年2006年版を発行いたしました。

構成は以下の通りとなっています。

[項目]

- | | |
|---------------|-----------|
| I 船 腹 | VI 企業財務 |
| II 船舶の建造と消失 | VII 内航海運 |
| III 海上荷動と海運市況 | VIII 港湾関係 |
| IV 輸送活動 | IX 船員関係 |
| V コンテナ輸送 | X 関連産業の動向 |

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



○ 本件に関するお問い合わせ先：

社団法人 日本船主協会 総務部(統計出版担当：高橋(裕))
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)
tel：03-3264-7188 fax：03-5226-9166 E-mail：mem@jsanet.or.jp

(総務部：高橋(裕))



2 内閣府主催の「海洋国家・日本を考える」と題
日 したタウンミーティングが横浜にて開催され、

海洋政策について市民との対話が行われた。会合後の記者会見で北側国土交通大臣(当時)は、トン数税制等の政策に前向きに取り組む旨発言。これを受け、当協会鈴木会長および前川副会長が9月14日に国交省を訪問し謝意を表した。

4 当協会は、日本内航海運組合総連合会、日本
日 長距離フェリー協会とともに船舶用燃料油の高騰問題についての要望書を北側国土交通大臣(当時)らに提出した。

5 当協会と全日本海員組合は、第7回政策フォーラムを開催した。

11 IMO 第11回危険物・固体貨物およびコンテナ
日 小委員会 (DSC11) がロンドンにて開催された。(P.21海運ニュース参照)

15 国土交通省は、マラッカ・シンガポール海峡
日 通航量調査についての中間発表(2004年と1994年データの比較・分析結果概要)を発表した。

18 「マラッカ・シンガポール海峡の航行安全、セ
日 キュリティ及び環境保全の推進に関する国際会議」がマレーシアのクアラルンプールにおいて開催され、マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設の維持・更新に資金を提供するメカニズムの確立に向けた協力を行うこと等に合意したことを主な内容とする「クアラルンプール声明」が採択された。

19 船員労働の特殊性を踏まえた上で、労働契約
日 および労働時間法制のあり方について検討する「船員に係る労働契約・労働時間法制検討会(座長:野川忍・東京学芸大学教授)」の第1回会合が開催された。

19 ILO 海事労働条約の国内批准に向け、法化作業
日 を促進する検討の場としての「ILO 海事労働条約国内法化勉強会(座長:野川忍・東京学芸大学教授)」第1回会合が開催された。

20 「船員教育のあり方に関する検討会(座長:宮
日 下國生・大阪産業大学教授)」第2回内航部会(部会長:同)が開催された。

25 欧州競争政策閣僚理事会が開催され、欧州委
日 員会による「外航カルテルへの独占禁止法(競争法)包括適用除外制度の廃止」提案が採択された。これにより、理事会規則4056/86は2008年10月に廃止されることとなった。(P.24海運ニュース参照)



船協だより

9月の定例理事会の様様

(9月27日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. トン数標準税制の進捗状況
2. 平成19年度海運関係税制改正要望(P. 2 シッピングフラッシュ参照)
3. 船員・船籍問題の進捗状況
4. 外航船社間協定に対するわが国独禁法適用除外制度に関する動き (P. 24海運ニュース参照)

労政委員会

1. 国際船員労務協会との協同体制の進捗状況
2. ILO 海事労働条約関係報告
3. 船員保険制度変革進捗状況報告

内航部会

1. 船舶燃料油価格の高騰問題
2. 海事振興連盟「広島タウンミーティング」への参加

港湾関連業務専門委員会

1. 水先制度改革の進捗状況
2. 横浜・川崎港のタグボートの運営問題の改善 (P. 29海運ニュース参照)

港湾物流専門委員会

1. 港湾物流専門委員会の設置(P. 20シッピングフラッシュ参照)

公布法令 (9月)

⑩ 海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律の一部の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令(政令第318号、平成18年9月26日公布、平成19年4月1日施行)

⑪ 登録水先人養成施設及び登録水先免許更新講習に関する省令(国土交通省令第92号、平成18年9月29日公布、平成19年4月1日施行)

⑫ 港湾法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第93号、平成18年9月29日公布、平成18年10月1日施行、一部平成19年4月1日施行)

陳情書・要望書等 (9月)

提出日: 9月4日

宛先: 北側一雄 国土交通大臣(当時)

件名: 船舶用燃料油の高騰問題について

要旨: 当協会・日本内航海運組合総連合会・日本長距離フェリー協会は、三団体会長の連名で原油高を受けた船舶用燃料油価格の高騰問題に対する理解と支援を求めた。

提出日: 9月15日

宛先: 公正取引委員会

件名: 外航海運に関する独占禁止法適用除外制度のあり方について

要旨: 公正取引委員会による外航海運に関する独占禁止法適用除外制度に係る意見募集に対し、現行制度の維持と国益の観点からの慎重な検討を要請した。

提出日: 9月22日

宛先: 自由民主党 政務調査会 税制調査会

件名: 平成19年度海運関係税制改正要望

要旨: 「トン数標準税制の導入」、「償却制度の改善(税法上100%償却を可能にすること)」および本年度末で期限切れを迎える「船舶の特別償却制度の延長・恒久化」等について要望した。

国際会議の予定 (11月)

会議名: バーゼル条約第8回締約国会議(COP8)

日程: 11月27日~12月1日

場所: ナイロビ(ケニア)

会議名: IMO 第82回海上安全委員会(MSC)

日程: 11月29日~12月8日

場所: イスタンブール(トルコ)

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
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,170	42,217	11,953	12.1	10.9
2005	65,662	56,381	8,782	7.3	15.6
2005年9月	5,925	4,972	953	8.8	17.5
10	5,910	5,092	818	8.0	17.9
11	5,915	5,319	596	14.7	16.7
12	6,340	5,428	912	17.5	27.4
2006年1月	5,008	5,362	▲ 353	13.5	27.0
2	5,850	4,903	947	20.7	30.3
3	6,816	5,848	968	18.0	25.3
4	6,129	5,479	650	11.3	20.2
5	5,704	5,323	381	18.9	18.0
6	6,271	5,465	805	14.5	18.3
7	6,321	5,463	858	14.2	16.9
8	6,141	5,945	196	17.6	16.2

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	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
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
2005	110.16	102.15	121.35
2005年10月	114.82	113.48	115.90
11	118.41	116.55	119.83
12	118.64	115.72	121.35
2006年1月	115.45	114.10	117.71
2	117.87	116.25	118.95
3	117.31	115.82	118.86
4	117.13	114.30	118.67
5	111.51	109.50	113.65
6	114.53	111.65	116.54
7	115.65	113.65	117.25
8	115.88	114.44	117.32
9	117.01	115.85	117.93

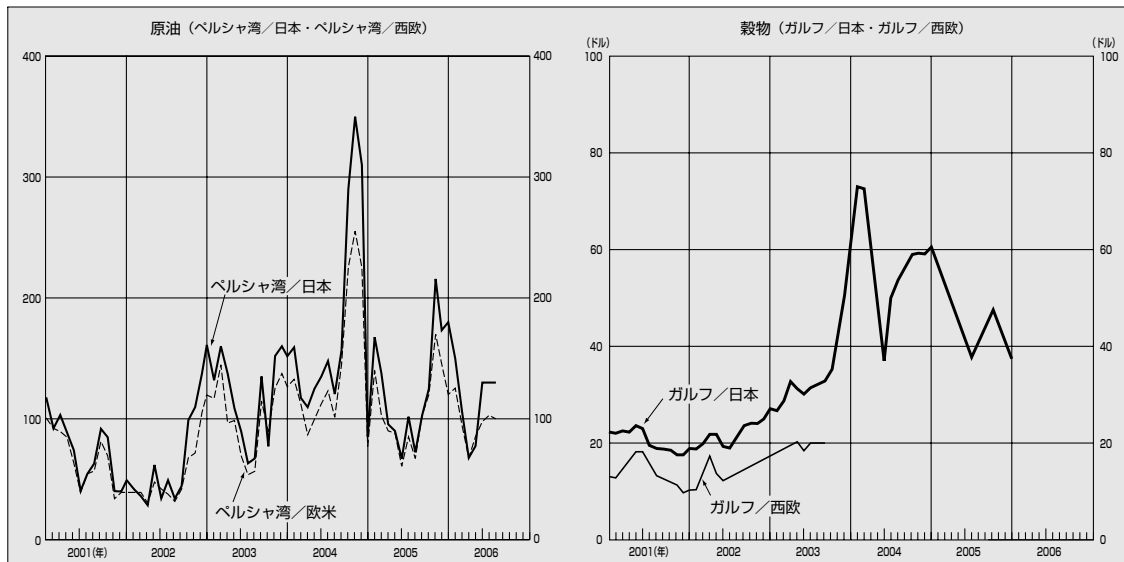
(注) 財務省貿易統計による。

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
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	74,402	2,145	72,257	28,566	3,760	162	39,105	247	331	86	289,216	53,234
2006 1	8,962	0	8,962	3,165	489	24	5,277	0	7	0	27,818	4,405
2	7,712	44	7,668	2,295	290	0	5,083	0	0	0	28,230	8,282
3	8,119	300	7,819	2,045	216	147	5,411	0	0	0	39,931	7,957
4	8,381	0	8,381	2,205	1,277	80	4,755	0	64	0	28,633	5,346
5	9,858	300	9,558	3,045	347	14	6,090	0	61	0	32,392	7,986
6	4,675	0	4,675	970	95	0	3,610	0	0	0	26,563	12,140
7	4,317	0	4,317	1,580	17	0	2,715	0	6	0	20,588	11,132
8	5,107	0	5,107	857	0	0	4,250	0	0	0	20,162	16,143
9	7,312	0	7,312	1,485	285	28	5,480	0	94	0	24,416	9,361

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



4. 原油（ペルシャ湾／日本・ペルシャ湾／欧米）

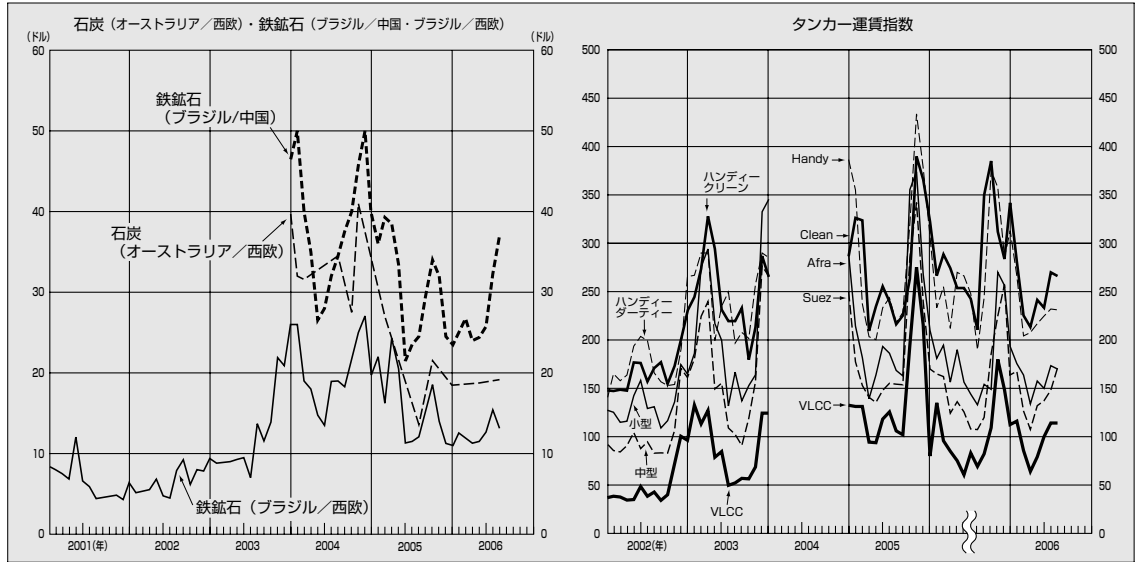
月次	ペルシャ湾／日本						ペルシャ湾／欧米					
	2004		2005		2006		2004		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	152.50	87.00	85.00	59.50	180.00	80.00	127.50	82.50	77.00	62.50	120.00	75.00
2	159.00	102.50	167.50	75.00	150.00	100.00	132.50	87.50	140.00	112.50	125.00	85.00
3	117.50	70.75	137.50	75.00	106.50	66.50	112.50	60.00	102.50	75.00	95.00	57.50
4	110.00	77.50	96.00	80.00	68.00	50.00	87.50	67.50	90.00	72.50	67.50	55.00
5	125.00	71.25	90.00	62.50	77.50	67.50	100.00	69.50	88.25	62.50	85.00	55.00
6	135.00	114.00	67.50	52.50	130.00	82.00	112.50	87.50	61.25	50.00	97.50	70.00
7	148.00	120.00	102.00	73.75	130.00	91.00	123.00	95.00	85.00	62.50	102.50	80.00
8	121.00	97.50	72.50	56.50	130.00	90.00	102.50	87.50	67.50	60.00	100.00	85.00
9	157.50	83.50	102.50	62.50	—	—	145.00	75.00	102.50	65.00	—	—
10	290.00	156.00	125.00	90.00	—	—	225.00	117.50	120.00	87.50	—	—
11	350.00	265.00	216.00	135.00	—	—	255.00	167.50	170.00	130.00	—	—
12	310.00	85.00	172.50	110.00	—	—	225.00	97.50	145.00	100.00	—	—

(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			
	2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	60.50	59.75	—	37.45	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—	—	—
3	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—
7	37.75	37.50	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—
10	47.50	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—

(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)

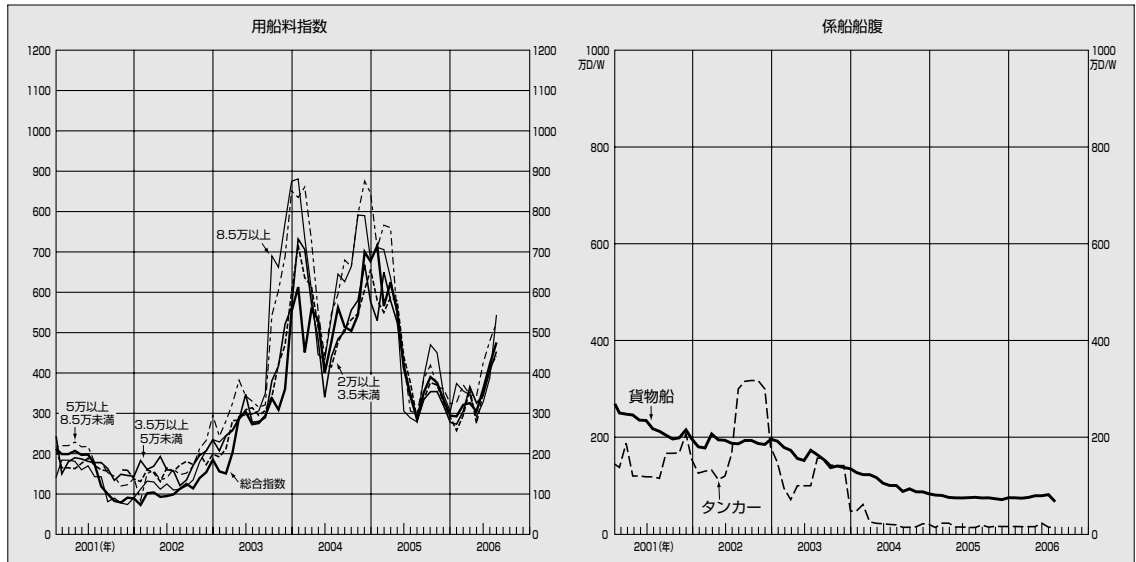
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2005		2006		2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	18.45	16.20	40.00	12.50	23.50	19.70	19.75	16.00	11.00	8.75
2	—	—	—	—	36.00	33.00	24.99	21.00	22.00	17.25	—	12.50
3	27.00	—	—	—	39.25	34.75	26.75	18.50	—	16.20	—	—
4	—	—	—	—	38.50	34.00	24.00	20.90	24.25	22.75	11.25	9.85
5	—	—	18.75	—	33.40	21.50	24.30	19.70	20.50	13.25	11.50	10.50
6	—	—	—	—	21.50	16.68	25.75	22.00	11.25	10.00	—	12.70
7	—	—	—	—	23.50	19.00	32.25	23.75	11.50	9.25	—	15.40
8	13.60	—	19.10	—	24.50	17.50	37.00	31.00	12.15	10.30	—	13.10
9	—	—	—	—	29.50	26.00	—	—	—	—	—	—
10	21.50	—	—	—	34.00	27.63	—	—	18.50	15.80	—	—
11	—	—	—	—	32.00	23.48	—	—	—	14.00	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(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														
	2004					2005					2006				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322	112	163	193	314	342
2	132	178	215	355	326	135	165	181	233	267	116	168	176	267	282
3	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289	86	127	163	204	225
4	96	141	140	204	210	85	124	157	212	274	63	108	133	208	213
5	95	137	164	201	235	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241
6	119	149	193	233	256	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233
7	127	156	187	243	240	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271
8	107	155	169	219	217	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266
9	103	154	163	229	226	82	120	154	244	350	—	—	—	—	—
10	195	285	355	320	263	109	186	149	376	385	—	—	—	—	—
11	276	342	374	433	390	179	225	269	358	312	—	—	—	—	—
12	216	240	268	378	367	149	257	257	286	284	—	—	—	—	—
平均	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	—	—	—	—	—

(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		2005		2006					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	185	1,733	553	4,539	677	4,471	-	290	278	324	305	294	2,263
2	156	1,669	613	5,290	715	4,511	-	258	272	328	373	292	2,328
3	151	1,802	615	5,122	565	4,685	-	295	305	371	356	321	2,493
4	203	2,081	558	4,635	624	4,810	-	360	366	346	345	325	2,495
5	290	2,317	533	3,452	552	3,737	-	275	325	342	291	304	2,495
6	304	2,135	401	2,762	412	2,586	-	351	344	424	328	359	2,739
7	273	2,238	478	3,971	342	2,307	-	415	405	479	389	421	3,191
8	276	2,322	562	4,180	285	2,169	-	442	453	524	544	475	3,672
9	294	2,467	514	4,214	352	2,949	-	-	-	-	-	-	4,207
10	337	4,477	503	4,602	391	2,949	-	-	-	-	-	-	-
11	309	4,046	544	4,264	376	2,991	-	-	-	-	-	-	-
12	360	4,539	701	5,176	332	2,624	-	-	-	-	-	-	-

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	2004						2005						2006					
	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	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209	146	708	755	34	128	171
2	206	1,236	1,279	51	286	490	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172
3	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170
4	181	1,101	1,232	55	163	256	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170
5	175	1,041	1,178	54	145	224	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170
6	168	935	1,057	55	142	218	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227
7	166	902	1,006	52	131	204	133	641	754	34	99	145	149	694	817	32	102	151
8	159	900	1,008	50	130	199	132	645	766	34	99	145	152	650	680	32	102	151
9	146	802	881	47	90	146	134	668	745	34	170	194	-	-	-	-	-	-
10	155	882	934	43	103	148	138	676	751	34	103	149	-	-	-	-	-	-
11	138	813	877	38	113	162	139	649	731	34	131	173	-	-	-	-	-	-
12	138	811	877	39	143	218	141	679	710	34	128	171	-	-	-	-	-	-

(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。

トン数標準税制キャンペーン

トン数標準税制は、世界標準といえる税制です。

トン数標準税制による法人課税方式(例)

(運航船舶の純トン数×係数×運航日数)×法人税率
利益ではなく船舶のトン数に基づいて算出されるので、
好不況にかかわらず税額は一定です。

従来の法人課税方式

(収益－費用)×法人税率

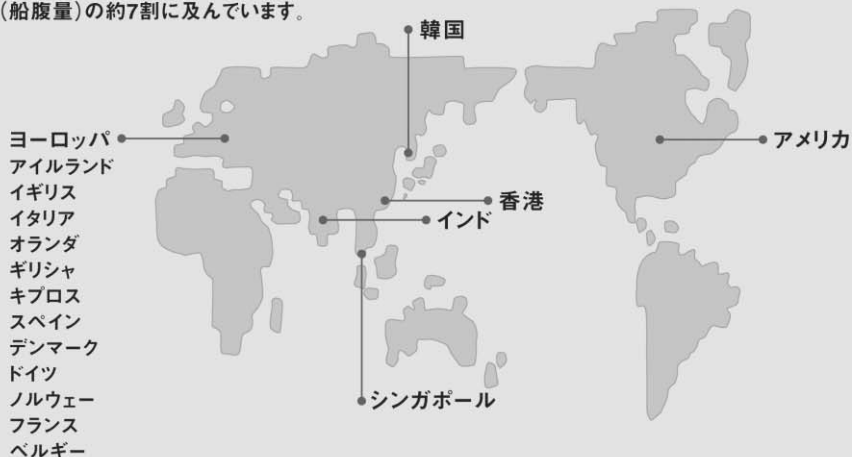


日本を除く海運の先進国では、海運業への法人税にトン数標準税制を採用しています。これは、運航している船舶のトン数（貨物を積むスペースの容積）から“みなし利益”を算出して、課税する方式です。

一方、日本の海運業では法人税は実際の利益に対して課税（所得課税）されているため、特に好況期には海外との利益格差が拡大し、国際競争のなかでハンディキャップを負うこととなります。

すでに、日本を除く海運の先進国では、
10年前から導入が進んでいます。

1996年のオランダを皮切りにトン数標準税制の導入が進み、
世界の商船隊（船腹量）の約7割に及んでいます。



※シンガポール、香港、キプロスはトン数標準税制導入国ではありませんが、海運に対して無税または軽減課税です。

国際競争力の強化が必要です。

欧米などでは、貿易の中心となっている海運業を重要な産業と位置づけて、政策に反映させています。トン数標準税制も、自国海運の国際競争力を高めるために多くの海運先進国で導入されています。その割合は、世界の商船隊の約7割にも及び、世界標準となっています。

日本の海運が国際競争力を確保し、これらの国々との競争に立ち向かっていくためには、世界共通のルールとなりつつあるトン数標準税制の導入が是非とも必要です。

このまま海外の海運会社との利益格差が広がれば、暮らしや産業を支える日本の海運を維持できなくなることも考えられます。



海運市況の安定化につながります。

納税額が予め確定するトン数標準税制の導入は、海運会社の経営の安定性確保につながり、好況期の内部留保を活用した機動的かつ低コストでの船舶投資が可能となります。これにより好不況に関係なく安定的に船舶への投資を行うことができ、運賃の乱高下が緩和されます。

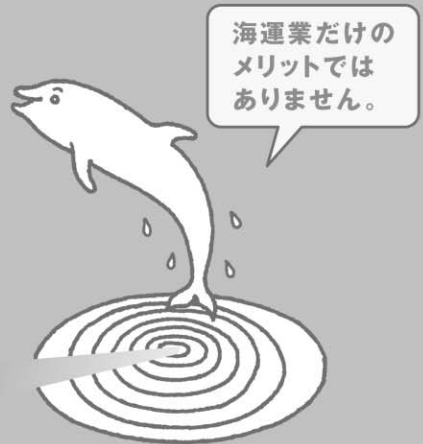
このような海運市況の安定化は、荷主や国民の利益にもなることです。

国益にも大きな波及効果があります。

海運は、さまざまな資源や物資を輸出入することで、日本の多くの産業を支えています。特に、造船や港湾などの産業とは深い関わりを持っています。

トン数標準税制の導入によって、海運会社が活力を持ち続けることは、他産業の発展を維持していくことにもつながります。これは、GDPの創出や雇用機会の提供、産業間の技術連携などに波及し、日本の大きな国益になることです。

また、国際海上輸送の質や効率性、安定性を確保するといった国の政策にも、トン数標準税制の導入は合致しています。



この内容に関するパンフレットをご希望の方は、下記までご連絡ください。
(企画部) TEL : 03-3264-7174、FAX : 03-3262-4757、e-mail : pln-div@jsanet.or.jp
なお、パンフレットは、当協会ホームページ (www.jsanet.or.jp) にも掲載しています。

編集雑感

内田康夫の「恐山殺人事件」「津軽殺人事件」「夏泊殺人事件」を読み、JR東日本の「大人の休日倶楽部」を利用して下北半島に行ってみようと思いついた。金曜日の夜東京を立ち、八戸に泊まり、翌日、野辺地経由で下北へ。下北からバスで「恐山」に向かい、恐山よりバスを乗り継いで、薬研温泉に行くことにした。9月29日の20時頃の新幹線「はやて」で八戸に向かう。八戸は40年ぶり、下北半島は35年ぶりだ。

さて、八戸駅に着いたものの、目指す「第一ワシントンホテル」が見当たらない。「ちょっと離れてますがねえ」と駅員が指し示した方角を歩いているが、なかなかそれらしい建物がでてこない。それどころか、だんだん世間が暗くなっていく。「ええい」と思い切ったタクシーを拾った。「ホテルまで大分離れているんだねえ」「お客さん、東京がらか。2駅あんぞ」「えっ！」。

予約したホテルは、八戸〜鮫間を走る支線の「本八戸」という駅前のホテルで、むしろこの本八戸が八戸の市街地だった。「第一ワシントンホテル」は名前のわりに貧相で、案内もなく鍵だけ渡された部屋はまるで独居房（入ったことはない）で、TVはつかないし、バスもトイレも狭い。「これで9,000円かよ！」と思わずつぶやいた。救いは朝食の御飯の旨さと、朝食会場にいた津軽美人の従業員。

翌日朝早く、「本八戸」から「八戸」へ。ディーゼル車は馬淵川をゆっくり越える。いわゆるセキスイハウスとかダイワハウスといった家が立ち並び、格差がすぎた日本と言いつつ、スラム街とはほど遠い家々がなぜ日本の隅々まで建ち及んでいるのか。稲の黄色い絨毯が美しい。そういえば、40年前は、この八戸線で岩手から本八戸に入ったのだ。

八戸から特急に乗り、野辺地に。野辺地から大湊線で下北駅に向かう。快速「しもきた」と銘打つこの列車（たった一輛なので列車かどうか、ま

たディーゼルなので電車ではないと思うのだが）、単線の下北半島を猛烈なスピードで突っ走る。1輛だから、車体が台風にさらされているかのようにぐらぐら揺れる。右に海、左に小高い丘と畑地。明解に切り分けられる風景を見ながら、満員なので座り込んでいる高校生の理解しにくい会話を背後に聞きながら、非日常的な気分を我を忘れる。

“最果ての暴走族”に身をゆだねて1時間、「下北駅」に降り立つ。路線バスに乗り30〜40分で恐山に着く。宇曾利湖という湖に隣接し、火山ガスが吹き出る荒涼とした土地の中に恐山菩提寺である円通寺がある。862年慈覚大師円仁によって始められたと伝わる。青い空に白い土、無数の無縁塔、御霊石を従えてしっかりとした寺社、宿坊、そして男女別に分かれた温泉小屋がある。強風が吹きすさび、砂が飛び、イタコが無気味な声を発するというような全く別世界としての霊場を想像していたが、そこに広がる世界は、むしろ美しい湖と若干紅葉した樹々に彩られた山に囲まれ、かつ守られた日常的で立派な観光地だ。たった一人しかいない“イタコ”に10人位の亡き肉親の声を聴きたい人たちが座して順番を待つ。プライバシーはない。

行きに比べて帰りの路線バスはサービス精神旺盛である。この山に因むエピソードをこれでもかと紹介する。「可愛い娘さんを亡くされた両親がこの山に泊まり、イタコの声にのった娘に会い、夜の場所で撮った写真を帰って現像したら、お父様の傍らに娘さんが写っていたのです」年寄りばかり（どういうわけか若い外国人男性が一人乗っていた）で加齢臭に満ちたバスの中で、私は幾分安らぎと心地よさを感じながら、いつか妻と二人でこの宿坊に泊まり、写真でも撮って亡き母に会うかとボンヤリ考えていたら、目の端に「賃挽きいたします。一日14,000円」というこの土地にとって日常的な看板が飛び込んできた。

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	総務グループ部長
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	社長室副室長（経営企画担当）
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
	常務理事兼総務部長
	常務理事兼海務部長
	企画部長
	海務部労政担当副部長

加藤 和男
伊藤 夏彦
廣岡 啓
高山 敦
細野 直也
鹿野 謙二
近 寿雄
荒井 正樹
藤田 正数
植村 保雄
井上 晃
半田 収
園田 裕一
山脇 俊介

編集後記

表紙のNoにお気づきでしょうか？なんと“555”冊目の本誌。残念ながら特にスペシャルなものはありません（笑）。過去幾多のrenewalを繰り返して、電子メディアの発達に伴う紙メディア存亡の危機？を乗り越え、脈々と受け継がれて来たことを思うと、先人達に頭が下がりますばかりです。

売上、利益といったような明確な数字で業績を表せない弊会にとって、活動状況や業界情報、様々な問題の進捗状況をお伝えする本誌はいわばミニ決算書のようなもの。進行中のもはなかなかすぐに文章化・記録化することが難しい部分も多いのですが、可能な限り発信していく所存です。

今後も会員会社の皆様や海運業界のよりよい発展のためのビジネス環境改善に陰に日向に尽力し、本誌上でお伝えしていけるよう、弊会も日々power upしていけたらと思います。（MN）

せんきょう10月号 No. 555 (Vol. 47 No. 7)

発行●平成18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●井上 晃

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)

