

# せんきょう

社団法人 日本船主協会

2007

4

●No.561●



<b>■巻頭言</b>	<b>1</b>
<b>国内定期航路事業の現状と今後</b> 日本船主協会 常任理事 栗林商船株式会社 代表取締役社長 □栗林宏吉	
<b>■海運ニュース</b>	<b>2</b>
<b>国際会議レポート</b>	<b>2</b>
1. ボイドスペースの塗装性能基準が合意される —IMO第50回船舶設計・設備小委員会の模様について—	
2. IMOにおけるシップリサイクル新条約の早期策定などを要請 —アジア船主フォーラム (ASF) シップリサイクリング委員会第10回中間会合の模様—	
<b>内外情報</b>	<b>9</b>
1. マラッカ・シンガポール海峡の航行安全・環境保全 に関する国際協力 —クアラルンプールで民間団体によるシンポジウムが開催される—	
2. 新たな設備要件を中心に説明 —船舶特別償却制度の延長について—	
3. パナマ運河通航料改定提案へ反対表明 —パナマ運河通航料改定問題—	
4. 中国、同盟および協議協定の監視強化へ —中国交通部が通達を発表—	
<b>■寄稿</b>	<b>18</b>
<b>租税政策とトン数標準税制</b> 立正大学法学部 教授 □山下 学	
<b>■メンバー紹介 No. 5</b>	<b>28</b>
<b>日本郵船株式会社</b>	
海運日誌(3月) <b>31</b>	海運統計 <b>34</b>
船協だより <b>32</b>	編集雑感 <b>38</b>
<b>囲み記事</b>	
・当協会中本理事長、トン数標準税制の実現に向け利用し易い制度とするよう要望	<b>20</b>
・海運統計グラフ集	<b>24</b>
・平成19年海運講習会を開催	<b>27</b>

# 国内定期航路事業の 現状と今後

日本船主協会 常任理事  
栗林商船株式会社 代表取締役社長

栗林宏吉



新年度を迎え、国内定期航路の集約・再編が一段と進んでいる。

国内の定期航路事業には太宗貨物をベースに、在来船から発展した形で続いている RORO 船やコンテナ船と、戦後自動車の発達と同時に旅客船として生まれ、道路の一部という概念で発達したフェリーがある。この二者はこのように誕生の経緯の違いから、同じ国内定期航路業界という世界の海運界から見れば非常に小さなマーケットであるにもかかわらず、まったく別なものとして発展してきた。特に内航海運業界が船腹調整制度を行っている間に、フェリーはこれとは別枠の世界で旧運輸省から免許を得る形で新規航路を開設し、また大型船を建造して旅客・貨物を含めた定期航路の発展に大いに寄与した。

その後規制緩和の時代となり、船腹調整制度も貨物船とフェリーとの需給調整も終わり、RORO 船が大型化していく中で各航路は本格的な競争の時代に入ることになる。しかしこの時期は国内経済の低迷期であったため、運賃の大幅下落と他の輸送手段、特にトラックとの競争はさらに激しさを増し、その後の燃料コストの大幅な上昇という挟み撃ちに遭いながら現在を迎えている。

このような困難な状況を乗り越えるべく、集約・再編の第一段階として平成14年頃から各航路で共同運航が開始され、さらにはバンカーサーチャ

ージの導入など各社必死の努力が続いている。しかし今回の燃料コストの上昇はC重油2万円の時代に計画された船舶には如何とも対応しがたく、昨年後半からこの4月に向けて、航路の休止や寄港地の変更を含めた更なる集約・再編が進むこととなった。

このような流れは、株式会社が何の補助も受けずに営利事業として航路を開設している現状からすれば当然のことなのであろう。ただ、単純に経済性だけを追求していったとき、国内定期航路は今後どのように存続していくのだろうか。世界経済の発展とは離れて国内物流の伸びが大きく望めない現在、基幹航路以外の難しさは今後も変わらないであろう。

地域のインフラとしての意味合いが強く、非常に公共性の高いこの事業が、荷主やフォワーダー、積揚地にかかわるすべての関係者に支えられて来ていることを忘れ、必要以上に自己の利益を追求するとき、内航海運に与えられている大きな社会的使命を自ら放棄することにならないか、判断の問われるところである。

国内定期航路が、航路の維持管理と安全輸送に責任の持てる企業によって再び隆盛を極め、更なる社会貢献ができる時代が来ることを願うばかりである。



# 海運ニュース

## ●国際会議レポート●

### 1 ボイドスペースの塗装性能基準が合意される —IMO第50回船舶設計・設備小委員会の模様について—

国際海事機関（IMO）の第50回船舶設計・設備小委員会（DE50）が、2007年3月5日から9日までロンドンにて開催され、ボイドスペース（主に貨物を積載する区画と外板との間に位置する空所を指す）の塗装性能基準、油タンカーの貨物タンクの防食措置等に関する審議が行われた。

その概要は以下のとおりである。

#### 1. ボイドスペースの塗装性能基準について

船舶の構造劣化対策の一環として、油タンカーおよびバルクキャリアのボイドスペースを対象とした保護塗装に関する検討が、2006年2月に開催されたDE49において設置された書面審議グループにおいて行われていたが、同検討においては、ボイドスペースにもバラストラックの塗装基準とほぼ同等の仕様を適用すべきであるとの意見が大半を占めていた。

今次会合に先立ち、わが国は、(財)日本船舶技術研究協会を中心として行われた建造後10年を超える油タンカーおよびバルクキャリアのボイドス

ペースの塗装・腐食状態に関する実態調査を踏まえ、バラスタックに比べ大幅に腐食環境が穏やかなことを示す調査結果に基づく現実的な塗装性能基準案をIMOへ提案していた。

今次会合における審議の結果、わが国からの提案に理解が示されたことにより、バラスタックの塗装性能基準に比べ大幅に低減されたレベルの塗装性能基準案（【資料1】参照）が纏められた。また、ボイドスペースを、バラスタックの塗装基準を適用する区画、ボイドスペースの塗装基準を適用する区画、およびどちらの塗装基準も適用しない区画に三分類（【資料2】参照）することが合意された。ただし、同塗装基準案のうちスプレー回数については、1回か2回かで合意されなかったため、MSC83に決定が委ねられた。

なお、これらの要件は（非強制要件として）、本年10月に開催されるIMO第83回海上安全委員会（MSC83）の審議に送られることとなったが、これを強制とするか非強制とするかについては、MSC83で改めて審議される見込みである。また、油タ

ンカーおよびバルクキャリア以外の船舶のボイドスペースに対する塗装性能基準については、作成の必要はないとの方向で MSC83の判断を仰ぐこととなった。

## 2. 油タンカーの貨物タンクの防食措置について

2006年11月から12月にかけて開催された MSC 82において、欧州各国および船主団体等より、油タンカーの貨物タンクにおける腐食による構造強度低下を防止する目的で、同タンク内部に防食塗装を義務付ける海上人命安全条約 (SOLAS 条約) の改正案が提出された。これに対し、わが国は、既に日本船主の一部に採用されている耐食鋼の使用を防食塗装の代替措置として採用するよう提案しており、今次会合より同防食措置に関する予備的な検討が開始されることになっていた。

今次会合において、わが国より、耐食鋼の有効性を示す文書および耐食鋼の性能基準を示す文書を提出したところ、欧州委員会 (EC) 等より、わが国の取り組みを支持する発言があった。

審議の結果、本件については、2008年2月に開催される次回 DE51までに、書面審議グループによって SOLAS 条約改正案等の検討を行うことが合意された。

## 3. 非常時曳航手順書の備え付けについて

2005年2月に開催された DE48より、20,000DWT を超えるタンカー以外の船舶を対象とした非常時曳航手順書の備え付けに関する具体的な検討が開始された。その後、2006年2月に開催された DE 49においては、同要件は新しい設備を要求するものではないこと、および現存船を含む総トン数500トン以上の貨物船および旅客船 (非常時曳航装置が要求されている20,000DWT 以上のタンカーも含む) も対象とすること等が合意された。

今次会合において、概要次のとおり同手順書の備え付けに関する SOLAS 条約の改正案が合意された。本件は、MSC83において引き続き審議が行われ、承認される見込みである。

- 旅客船 (新造船および現存船)  
：2010年1月1日まで
- 新造貨物船 (2010年1月1日以降起工)  
：完工時
- 現存貨物船 (2010年1月1日以前起工)  
：2012年1月1日まで

なお、同手順書の具体的な内容等については、今後検討されることとなっている。

## 4. 舷梯の点検および検査要件について

1999年および2000年にカナダで起きた舷梯の事故を受けて、2005年2月に開催された DE48より舷梯の点検および検査を SOLAS 条約に含める作業が開始された。

今次会合において、韓国およびオーストラリアより共同提案された、船舶に安全に乗下船できるための設備の設置を義務付ける SOLAS 条約の新規則案および同規則で要求される設備の構造、保守および点検等に関する指針案の検討が行われた。

この中で、舷梯等の最大荷重における作動試験を年次検査毎に実施することとなっていた点について、わが国より、試験設備が本船に備え付けられていないこと、また、乗組員による試験荷重の設置作業は危険を伴うことを指摘し、年次検査時の試験は省略し5年毎の試験に限定するよう提案した結果、国際海運会議所 (ICS) 等より支持を受け、合意された。

結果、関連する SOLAS 条約の新規則案および同指針案が取り纏められ、MSC83において承認される見込みである。

## 5. IMO 総会決議 A. 744の改正について

バルクキャリアおよび油タンカーは、SOLAS 条約により、IMO 総会決議 A. 744 (18)「バルクキャリアと油タンカーの検査強化プログラムに関する指針」に基づいて検査を受けることが規定されている。2006年2月に開催された DE49において、書面審議グループが設置され、同決議と国際船級協会連合 (IACS) が当該船舶の検査に関し規定している統一解釈 (UR Z10) との整合作業が行われ

るとともに、二重船側バルクキャリアに対する同指針の草案が作成された。

今次会合では、同草案に基づき改正指針案が纏められ、MSC83において承認される見込みである。

また、単船側および二重船側の油タンカー、お

よび単船側バルクキャリアを対象とした同決議とそれに対応する IACS の UR との調和については、次回 DE51 での合意を目標に、引き続き書面審議グループによって検討されることとなった。

(海務部：山崎)

## 【資料 1】

バラスタングの塗装基準と、DE50において合意されたボイドスペースの塗装基準案との主な違い

項目	バラスタング基準	ボイドスペース基準案
塗料	最低180日の期間が必要な認証試験に合格した塗料	最低30日の期間が必要な認証試験に合格した塗料 (バラスタング基準に合格した塗料でも可)
鋼材の一次表面処理	(略)	(バラスタング基準に同じ)
二次処理 ・鋼材表面処理	欠陥の大部分の処理が必要	塗装前に必要と思われる最小の処理
・エッジ部	半径 2 mm のラウンドカット、または(動力工具で) 3 回削る	最低 1 回は(動力工具で) 削る必要あり
・ショッププライマ(*1) 損傷部	ブラスト処理(*2)	ブラスト処理または動力工具仕上げ
・船台搭載後の処理 突き合わせ溶接部	動力工具仕上げで可	(バラスタング基準に同じ)
ダメージ部	ブラスト処理が必要な場合あり	動力工具仕上げで可
・塩分	50mg/m <sup>2</sup> 以下	100mg/m <sup>2</sup> 以下
塗装 膜厚	320μm	200μm
施工方法	エッジ部分および溶接部は刷毛塗り 2 回、その他の部分はスプレー塗り 2 回	熱切断されたエッジ部分および小さな穴のみ刷毛塗り 1 回、その他の部分はスプレー塗り [ 1 ] [ 2 ] 回([ ]内のどちらを採用するか、MSC83において再度審議される)

- \* 1 : 錆止めを目的として鋼材の段階で塗布される一次防錆塗料。わが国ではプライマーを塗布した鋼板を直ちに工作に回すため、一般的にこれを除去せずに本塗装を行なっている。この場合、プライマーを除去するよりも腐食防止の効果は高い。(ただし、屋外に放置され発錆したプライマー鋼板は、これを除去する必要がある。)
- \* 2 : 圧縮空気とともに金属粉や砂を鋼板に吹き付け、錆または不要な塗料を除去する表面処理方法。大量の粉塵が発生するため専用の屋内施設を必要とする。

## 【資料 2】

バルクキャリアのボイドスペースと適用基準案

ボイドスペース	適用基準
二重船側ボイドスペース (150m 以下の船舶が対象)	バラスタング基準
二重底パイプ通路区画	ボイドスペース基準
コルゲートバルクヘッド (波型隔壁底部) のシェダー・ガセットプレート裏および貨物区域のその他の小区画	
・閉鎖区画の場合 ・閉鎖区画でない場合	適用除外 ボイドスペース基準
ロワースツール	
・閉鎖区画の場合 ・閉鎖区画でない場合	適用除外 ボイドスペース基準
アップースツール	
・閉鎖区画の場合 ・閉鎖区画でない場合	適用除外 ボイドスペース基準
トップサイド区画、ホッパー区画および二重底のボイドスペース	バラスタング基準

## 油タンカーのボイドスペースと適用基準案

ボ イ ド ス ペ ー ス	適 用 基 準
前方コファダム（船首部と貨物区画を分ける区画）	ボイドスペース基準
貨物区域内のコファダム	ボイドスペース基準
後方コファダム	ボイドスペース基準
二重船側ボイドスペース	バラスタタンク基準
トランスデューサ区画	適用除外
ダクトキール・二重底パイプ通路区画	ボイドスペース基準
ロアースツール	ボイドスペース基準
アッパーズツール	ボイドスペース基準
コルゲートバクルヘッド（波型隔壁）底部のシェダー・ガセットプレート裏および貨物区域のその他の小区画	適用除外

# 2

## IMOにおけるシップリサイクル新条約の早期策定などを要請

—アジア船主フォーラム(ASF)シップリサイクリング委員会第10回中間会合の様相—

アジア船主フォーラム (ASF) シップリサイクリング委員会 (SRC) の第10回中間会合が、2007年3月30日にベトナムのハノイで開催された。同会合には、中国、香港、インドネシア、日本、韓国、ベトナム、台湾 (SRC 事務局) の船主協会が出席した。当協会からは、竹林隆一当協会解撤幹事会幹事 (新日本石油タンカー海務部海務グループマネージャー) 他が参加した。(【資料1】参照)

会合は Bob H. L. Hsu 台湾船協事務局長により議事が進められ、参加各国船協からシップリサイクル問題に関する報告が以下のとおり行われた。

### 1. 日本船協 (JSA)

当協会からは、IMO 第56回海洋環境保護委員会

(MEPC56、07年7月開催。) に対し日独で提案する「船内の有害物質のインベントリを作成するためのガイドライン (GL) 案」および日本が単独でMEPC56に提案する「検査と証書の GL 案」の概要を紹介した。当初、香港船協より、インベントリ GL 案に関する懸念が表明され、また、韓国船協からは、現存船のインベントリの作成に対する実行性を疑問視する意見がだされていた。これに対し当協会より、インベントリ GL 案に関し、インベントリは何か※1、という基本的なところから、インベントリに記載すべき物質※2、新造船と現存船のインベントリ第1部の作成方法に対する考え方※3、現存船の構造・設備に含まれる有害物質については、リストへの記載対象物質が5物質 (アスベ



▲ASFシップリサイクリング委員会出席者



▲ASFシップリサイクリング委員会第10回中間会合の様相

ト等)に制限されていること※3、また、現存船については、条約発効後、インベントリを作成するための一定の猶予期間(原則5年。条約発効時に5歳未満の船は10年)が与えられること、等を説明したところ、出席者の大方の理解を得るとともに、現存船については5物質に限定してもリストの作成は困難なことが予想されるが、これらの物質をリスト記載対象から外すことは適切ではないとの認識で一致した。また、検査と証書のGL案※4については、参加者より5年毎の定期検査の時期に関し、SOLASなど他の条約の検査時期と併せるようにして欲しい等の意見が述べられた。

※1 船内の有害物質インベントリ:船内の有害物質情報を集めたリスト。IMO シップリサイクル条約案では、インベントリは、第1部(船舶構造および設備機器に含まれる有害物質)、第2部(運航上発生する有害物質)、第3部(貯蔵品)で構成するとされている。

※2 2003年に策定された「シップリサイクルに係るIMO ガイドライン」では、インベントリに記載すべき有害物質のリストとして、バーゼル条約が提案したリストと、ICSが提案したリストとがともに掲載されている。その後IMOでは、これらのリストを統一した「シングルリスト」が必要であることが認識されていた。日独は、インベントリGL案において、バーゼル条約とICSのリストを考慮しつつ作成したシングルリスト案を同GLの付属書として提案。同シングルリスト案は、以下のTable A~Dで構成している。

〈日独インベントリGLのシングルリスト〉

Table A :既存の条約等で使用が禁止・制限されている有害物質(アスベスト、オゾン層破壊物質、PCBs、TBT、TBTO)

Table B :船舶に使用されている化学物質(カドミウム、クロミウム、鉛、水銀、等)

Table C :船内に含まれる物品(油類、ガス類、固形廃棄物、等)

Table D :船内に持ち込まれる民生品(家電品、PC、等)

※3 日独のインベントリGLでは、新造船の第1部については、造船のサプライチェーンにおいて、下流の部品製造者が、上流の製造者に有害物質情報を提出、最終的に造船所に全ての有害物質情報を集めるという方式を提案。また、各製造者は、有害物質情報とともに、同情報が適切な手続きに従って策定された旨を示す「供給者適合宣言」を提出する。一方、現存船の第1部については、新造船に比べその作成が困難なことが予想されることから、記載対象物質を5物質(アスベスト、オゾン層破壊物質、PCBs、TBT、TBTO)に限定、船舶図面などの文書確認とサンプリングを組み合わせることを提案している。

※4 検査と証書のGL案は、初回検査時にインベントリ

第1部が適切に作成されていることを確認の上、有害物質インベントリに関する国際証書を発行、5年毎の定期検査時にインベントリ第1部が適切に維持・更新されているかを確認の上、証書に裏書を行い、最終検査時にインベントリ第1、2、3部、リサイクル計画、タンクのガスフリーを含む有害物質の事前除去の内容(事前除去の範囲はリサイクル施設が作成するリサイクル計画で決められる)等を確認の上、リサイクル準備証書を発行、この他船舶の運航期間中に大規模修繕・改修を行った際には船主の任意により追加検査を行うというもの。

## 2. 中国船協(CSA)

近年の中国でのシップリサイクル実績や、同国のシップリサイクル業界は、労働安全衛生と環境の問題への対応のためにコストが上昇し競争力を失いつあること、また、CSAとしてIMO新条約の早期策定を支持する、などの報告が行われた。

### 〈近年の中国の解撤実績〉

年	隻数	LDT	LDTあたり平均価格(USD)
2003年	220	2,315,900	209.76
2004年	173	712,500	322.21
2005年	77	153,500	293.00
2006年	67	192,000	237.36

## 3. 韓国船協(KSA)

KSAとしてシップリサイクル問題に対する国際的な取り組みを評価するとともに、IMO新条約については、現存船への適用については猶予期間を与えるなどの柔軟な対応が必要であること、リサイクル施設の基準の策定についてはリサイクルおよび海運市場の安定性を考慮する必要があること、等の考え方が述べられた。現存船への適用については、各国船協ともに新造船より柔軟な対応が必要との意見で一致し、その旨共同声明(後述)に盛り込まれることとなった。

## 4. ベトナム船協(VSA)

ベトナムの解撤事情や同国の国内法の概要について報告があった。それによると、ベトナムには現在、ハイフォン(ベトナム北部)、ならびにダナンとホーチミン(同中南部)に20程度のシップリサイクル施設があり、年間60隻程度の船を処理。

また、同国ではシップリサイクルに関して、1998年以降に売船に関する法令、2001年と2004年には廃棄物処理、環境保護に関する規制が導入されているが、リサイクル施設で雇われている季節労働者は労働安全衛生や環境に対する理解が低く、環境規制の実施は困難な状態にあるとのことである。

## 5. 香港船協 (HOKSA)

ICS、INTERTANKO等の主要国際海運団体で構成するIndustry Working Group on Ship Recyclingで検討が行われているInterim Strategy(暫定戦略)の紹介が行われた。同戦略は、IMO新条約の発効時(2010-12年頃)までに大量のリサイクル予定船の発生が見込まれることに鑑み、船主に対し5つの戦略(①環境・労働安全衛生に配慮したリサイクル施設の使用、②新造船・現存船のインベントリの作成、③ガスフリーの実施、④リサイクル施設によるリサイクル計画の作成、⑤旗国(またはRO)によるリサイクルの準備ができたとする宣言

書の発効)の実施を促すもの。

## 6. インドネシア船協 (INSA)

口頭で、同国では大量のリサイクル予定船が見込まれていること、IMO新条約は500GT以下の船舶に適用されるが、同国のリサイクル予定船舶の多くは500GT以下であるためそれら船舶の扱いを検討する必要がある等、報告があった。

これらの報告に基づき、IMOの条約草案を中心に活発な議論が行われた後、労働安全衛生と環境により配慮したシップリサイクルの確立に向けて、IMO新条約の早期採択を求めること、また、有害物質のインベントリや証書の適用など同条約を現存船に適用する際には、実行可能性を考慮しつつ柔軟性に対応する必要があるとの認識で一致し、これらを踏まえた共同声明が採択された(【資料2】参照)。

(企画部：本澤)

### 【資料1】

#### ASF シップリサイクリング委員会 (SRC) 第10回中間会合出席者

##### 中国船主協会 (CSA)

- …… Mr Zhang Zuyue, Secretary General, China Shipowners' Association
- …… Mr Wang Ning, Vice General Manager, China Shipping Industry Co., Ltd.

##### インドネシア船主協会 (INSA)

- …… Dr H. Sungkono Ali, MM, Secretary General, Indonesian National Shipowners' Association,
- …… Mr Budhi Halim, Indonesian National Shipowners' Association

##### 香港船主協会 (HKSOA)

- …… Mr Arthur Bowring, Managing Director, Hong Kong Shipowners Association

##### 日本船主協会 (JSA)

- …… 竹林 隆一 新日本石油タンカー 海務部海務グループマネージャー
- …… 本澤 健司 日本船主協会 企画部係長

##### 韓国船主協会 (KSA)

- …… Mr Chan Jae Park, Secretary General, Korea Shipowners' Association

##### ベトナム船主協会 (VSA)

- …… Mr Vu Ngoc Son, Chairman, Vietnam Shipowners' Association
- …… Mr Duong Chi Dzung, Vice Chairman, Vietnam Shipowners' Association

Chairman & CEO, Vietnam National Shipping Lines

…… Mr Do Viet Trieu, Vice Chairman, Vietnam Shipowners' Association  
CEO, Saigon Shipping Company

…… Mr Doan Ba Thuoc, Executive Member, Vietnam Shipowners' Association  
Chairman, Vietnam Shipping Company

…… Mr Tran Van Liem, Executive Member, Vietnam Shipowners' Association  
CEO, Vinashin Ocean Shipping Company

…… Mr Do Xuan Quynh, Secretary General, Vietnam Shipowners' Association

台湾船主協会 (NACS) ※SRC事務局

…… Mr Bob H. L. Hsu, Secretary General, National Association of Chinese Shipowners

## 【資料2】

### 共 同 声 明

#### アジア船主フォーラム (ASF) シップリサイクリング委員会 (SRC) 第10回中間会合で採択 (仮訳)

ASF SRC の第10回中間会合が、2007年3月30日、ハノイで開催された。本会合には、ASF メンバー船協から中国、台湾、香港、インドネシア、日本、韓国およびベトナムの代表15名が出席した。出席者リストは添付のとおり。

本会合に出席した各国船協の代表は、ベトナム船主協会が同国のハノイで ASF SRC 第10回中間会合を主催したことについて、謝意を表明した。

1. SRC は、IMO 海洋環境保護委員会 (MEPC) で策定作業が行われているシップリサイクルに係る条約案および同条約に必要なガイドラインの最近の検討状況に留意し、船主、造船所、リサイクル業者、船用業者、船級協会および政府関係者を含む関係者の多大なる努力と精力的な作業に謝意を表明した。より安全で環境上適正なシップリサイクル作業を達成すべく、実際的かつ実効性のある条約の早期採択が要請される。これに関連し本委員会は、有害物質のインベントリや証書の適用など同条約を現存船に適用する際に、条約上の柔軟性を求めるものである。
2. 本委員会は、同時に、リサイクル作業中に参照すべき有用かつ有益な情報として、条約で求められる船内の有害物質インベントリの共通書式を策定することの多大なる重要性を認識した。しかしながら SRC は、船主自身がインベントリを作成することは、十分な情報資源と専門知識を有しないことから、極めて困難になるであろうとの深刻な懸念を表明するものである。船舶の建造に専門的な知識を有する造船所や船用業者などの他の関係者は、インベントリの作成において引き続き全面的な支援を行うべきである。
3. SRC はまた、より安全かつ環境上適正なりサイクル施設の促進が非常に重要であることを認識した。この点において、ILO や IMO などの国際機関が、シップリサイクル作業に従事する労働者の意識を高めるために、主要リサイクル国において地域セミナーを継続して開催していることは高く評価される。本委員会は、係る協調努力は必ず状況の改善に繋がると信じるものである。
4. 本委員会は、アジアの船主が、世界の海運業界の主要プレーヤーのひとりとして、より安全で環境上適正なシップリサイクルを促進し奨励する方法を引き続き議論していくことを確認した。また本委員会は、シップリサイクルには、旗国、リサイクル国、船主、造船所、船用業者、シップリサイクル

業者、船級協会など様々な関係者が含まれることから、IMO 条約案の更なる策定において、全ての関係者の役割が明確に定義されなければならないと信じるものである。

5. 本委員会は、SRC の第11回中間会合を来年3月にジャカルタで開催するとインドネシア船主協会の提案に感謝の意を表明した。

## 内外情報

# 1

## マラッカ・シンガポール海峡の航行安全・環境保全に関する国際協力

—クアラルンプールで民間団体によるシンポジウムが開催される—

マラッカ・シンガポール海峡（以下、マ・シ海峡）の航行安全・環境保全の向上については、近年、沿岸国・海峡利用国を含めた関係者による国際協力体制の構築に向けて、国際的な議論が活発になっている。

2007年3月13日～14日、マレーシア・クアラルンプールにおいて本件に関するシンポジウムが開催されたので、マ・シ海峡をめぐる国際協力に関する経緯とあわせて報告する。

### 1. 経緯

1967年3月に発生したトリーキャニオン号事故を契機として、船舶の航行安全に関する諸問題がIMCO（現在のIMO＝国際海事機関）の航行安全小委員会（NAV）において取り上げられることとなった。

同小委員会は1967年12月の会合において、マラッカ・シンガポール海峡については「沿岸三カ国（マレーシア、インドネシア、シンガポール）がこの海域の通航に利害関係を持つ諸国と協議することが望ましい」旨の議事録を採択した。

これを受け、日本政府は沿岸国と協力してマ・シ海峡の航路整備を推進することを決定、一方民間側においては、日本船舶振興会（現在の日本財団）の支援のもとに当協会、石油連盟、日本造船工業会、日本損害保険協会の関係4団体および日本海事財団からの資金拠出を得て、1968年にマラッカ海峡協議会が設立され、航路整備の事業が進

められることとなった。

その後、マ・シ海峡の航行援助施設の設置・維持管理等については、現在に至るまで40年近くに亘って、わが国関係者のみがマラッカ海峡協議会を通じて合計1億5000万ドルの貢献を行ってきており、当協会もこのうちの900万ドルを拠出している。

マ・シ海峡の大部分は沿岸三カ国の領海であるものの、国際航海で利用される海峡については国連海洋法条約（UNCLOS）で規定が設けられており、その第43条において、国際海峡における航行安全や船舶から発生する汚染について、海峡利用国は沿岸国と協力するよう求められている。

また、近年では、多岐にわたる国の船舶がマ・シ海峡を利用しており、同海峡に関する国際協力体制の構築が望まれる状況となっている。

### 2. 国際協力体制の構築に向けたわが国の取り組み

上記のような状況を背景として、わが国政府は沿岸国・利用国等による国際協力体制の構築に向けて、沿岸三カ国の政府間技術専門家会合（TTEG）や関係国際会議に参加するなど積極的な取り組みを行っている。

近年、わが国政府が参加した主な会合は次のとおりである。

2004年10月：マラッカ海峡カンファレンス

2004年12月：TTEG 第1回利用者周知会合

2005年9月：IMO・インドネシア共催マラッカ

・シンガポール海峡に関するジャカルタ会議

2006年3月：TTEG 利用国協会合(利用国周知会合を改称)

2006年9月：マ・シ海峡に関するクアラルンプール会議(下記3. 参照)

2007年3月：マ・シ海峡の国際協力に関する日本・沿岸国間会合

また当協会の要請によって、アジア船主フォーラム(ASF)の航行安全・環境委員会(SNEC)においても本件に関する検討を行い、アジア各国船主協会の一定の理解を得た。

### 3. マ・シ海峡に関するクアラルンプール会議

2006年9月18日～20日、クアラルンプールにおいて、IMO およびマレーシア政府の主権により題記会合が開催された。同会議には、IMO、沿岸三カ国をはじめ、アジア・欧米等から28カ国の海峡利用国、関係団体等が参加し、次を骨子とする合意事項が取りまとめられた。

- ・航行安全および環境保全のため、沿岸国、利用国、海運業界、その他の関係者との対話と協力を促進するメカニズムを支援する。
- ・沿岸国から提案されたプロジェクトとマ・シ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。
- ・沿岸国から提案された6つのプロジェクト\*への支援および航行援助施設の維持・管理・更新等への協力を関係者に要請するための支援を行う。

\*：沿岸国から提案された6つのプロジェクト

- 1) TSS(分離通航帯)内の沈船の除去
- 2) HNS(有害危険物質)への対応の協力
- 3) クラス B-AIS(船舶自動識別装置)の実証
- 4) 潮流等の観測システムの整備
- 5) 既存の航行援助施設の維持更新
- 6) 津波被害の航行援助施設の復旧整備

### 4. マ・シ海峡の航行安全・環境保全の向上に関するシンポジウム

2007年3月13日～14日、クアラルンプールにおいて、日本財団(日本)、マレーシア海事研究所(マレーシア)、東南アジア研究センター(インドネシア)、エス・ラジャラトナム国際研究大学(シンガポール)の民間4団体・研究機関の主権により、題記シンポジウムが開催され、当協会からも中本光夫理事長、半田収常務理事が参加した。

同シンポジウムは、マ・シ海峡における航行安全・環境保全について、沿岸国・利用国・利害関係者の協力の枠組みに関して意見交換を行い、提言をまとめることを目的に開催された。また、取りまとめられた提言は、2007年9月に開催されるIMO主催のシンガポール会議で発表することとされている。

シンポジウムの冒頭、マレーシア政府、主催4団体、IMO等から挨拶が行われた後、主催4団体それぞれから、マ・シ海峡通航量の予測、費用分担に関する考え方、海洋法条約の見地から見た利用国の役割等についてプレゼンテーションが行われた。

その後、海運関係者や国際団体からの意見が開陳され、それらを踏まえて提言が取りまとめられた。

#### [提言の骨子]

海運会社およびその他の利用者から、マ・シ海峡の航行援助施設の更新・整備、および海峡の航行安全・環境保全のためにボランティアに資金の提供を受け、基金を設立すべきである。

提言の取りまとめに先立ち、当協会は、2006年9月に開催されたIMOクアラルンプール会議における「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て協力する」としたステートメントを支持するとの立場から発言を行った。また、マ・シ海峡を利用する船舶に対して課徴(通航料等)することについては、反対するとの意見を表明した。

(海務部：斎藤)

# 2

## 新たな設備要件を中心に説明

### —船舶特別償却制度の延長について—

平成19年度税制改正において、船舶特別償却制度（以下、特償）については、従来の要件に環境負荷低減を目的とした設備等を一部付加した上で、2年間の延長が認められたことについては既報（本誌2007年1月号P. 2）のとおりである。

本件に関し、3月30日付財務省告示第百六号により公布（【資料1】参照）された特償の追加要件は次のとおりであり、それらの概要等について【資料2】において簡単に紹介する。

#### 〈特償の追加要件〉

二 『発電用機関』に関連する選択可能な設備・装置として『排気ガス浄化装置付発電機関』※1が追加された。

（選択肢が4つから5つに拡大）

五 これまでの『ビルジ処理装置』のみから『廃油炊きボイラー』※2が選択可能な装置として追加された。

（選択肢が2つに拡大）

六 これまでの『汚水処理装置』のみから『バラ

スト水交換装置』※3が選択可能な装置として追加された。

（選択肢が2つに拡大）

一一 『推進関係機器』が新規追加（イ～ホの何れか選択）された。

イ 推進効率改良型プロペラ※4

ロ 推進効率改良型舵※5

ハ 推進効率改良型船型※6

ニ エア・シール型船尾管軸封装置※7

ホ 船首方位制御装置※8

（選択肢は5つ）

一二 ボイラーに関連する選択肢にこれまでの『A重油専用ボイラー』と『自動制御型ボイラー』に加え『コンポジット・ボイラー』※9が追加された。

（選択肢が2つから3つに拡大）

一七 有機スズ化合物代替塗料※10  
一八 低揮発性有機化合物塗料※11

（新規追加要件：一七、一八の何れかを選択）

#### 【資料1】

#### 昭和48年大蔵省告示第69号（特別償却の対象となるもの）の改正

（最終改正 平成19年財務省告示第106号）

#### 別表2 内航船舶

番号	船	期 間
1	<p>総トン数が300トン以上で、かつ、2,000トンに満たない鋼船（薬品そう船を除く。以下同じ。）で第1号から第11号までに掲げる装置等（第12号又は第13号に規定する船舶にあっては、それぞれ第12号又は第13号に掲げる装置及び第1号から11号までに掲げる装置等）のすべてを有しているもの</p> <p>一 主機関又は推進装置（次のいずれかに該当するものに限る。）</p> <p>イ 窒素酸化物放出量削減型主機関（原動機（窒素酸化物の放出量を低減させるための装置が備えられている場合にあつては、当該装置を含む。）から発生する1キロワット時当りの窒素酸化物の放出量の値が、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律（平成16年法律第36号）附則第2条第1項に規定する相当放出基準の値に70分の67を乗じて算出された値以下となるものに限る。2の部において「窒素酸化物放出量削減型主機関」という。）</p> <p>ロ 電子制御型ディーゼル主機関</p> <p>ハ 電気推進装置</p> <p>二 船橋に設置された主機関の遠隔操縦装置並びに主機関の関連諸装置の作動状況の集中監視及び異常警報装置</p> <p>三 電源自動制御装置</p> <p>四 主機関過回転防止装置及び潤滑油圧力低下に対する保護装置</p> <p>五 主機関の燃料油（加熱を要するものに限る。）、潤滑油及び冷却水並びに発電用機関の潤滑油及び冷却水（2の部において「主機関の燃料油等」という。）の自動温度制御装置</p>	<p>平成19年 4月1日から 平成21年 3月31日まで</p>

番号	船	期 間
1	<p>六 発電用機関（次のいずれかに該当するものに限る。）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 燃料油（加熱を要するものに限る。）の自動温度制御装置付発電機関</li> <li>□ A重油専用発電機関</li> <li>ハ ターボ・ジェネレーター</li> <li>ニ 風力発電機関</li> </ul> <p>七 燃料油槽（次のいずれかに該当するものに限る。）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 船底外板及び船側外板をその構造に含まないもの</li> <li>□ オーバーフロー・ラインを有するもの</li> </ul> <p>八 機関室内異常警報の機関員居住区域への表示装置</p> <p>九 機関室内火災探知装置</p> <p>十 機関室内ビルジの高位警報装置</p> <p>十一 自動操舵装置</p> <p>十二 ボイラーを有する船舶にあつては、A重油専用ボイラー又は自動制御型ボイラー</p> <p>十三 荷役用暴露甲板の鋼製ハッチ・カバー（ポンツーン型のものを除く。）を有する船舶にあつては、その動力駆動装置</p>	平成19年 4月1日から 平成21年 3月31日まで
2	<p>総トン数が2,000トン以上の鋼船で第1号から第15号までに掲げる装置等（第16号、第17号又は第18号に規定する船舶にあつては、それぞれ第16号から第18号までに掲げる装置及び第1号から第15号までに掲げる装置等）のすべてを有しているもの</p> <p>一 主機関又は推進装置（次のいずれかに該当するものに限る。）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 窒素酸化物放出量削減型主機関</li> <li>□ 電子制御型ディーゼル主機関</li> <li>ハ 電気推進装置</li> </ul> <p>二 船橋に設置された主機関の遠隔操縦装置並びに主機関の関連諸装置の作動状況の集中監視及び異常警報装置</p> <p>三 電源自動制御装置</p> <p>四 推進機関の運転に関連のある潤滑油ポンプ、燃料供給ポンプ及び冷却ポンプの予備ポンプへの自動切替装置</p> <p>五 主機関過回転防止装置及び潤滑油圧力低下に対する保護装置</p> <p>六 主機関の燃料油等の自動温度制御装置</p> <p>七 発電用機関（次のいずれかに該当するものに限る。）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 燃料油（加熱を要するものに限る。）の自動温度制御装置付発電機関</li> <li>□ A重油専用発電機関</li> <li>ハ ターボ・ジェネレーター</li> <li>ニ 風力発電機関</li> </ul> <p>八 燃料油槽（次のいずれかに該当するものに限る。）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 船底外板及び船側外板をその構造に含まないもの</li> <li>□ オーバーフロー・ラインを有するもの</li> </ul> <p>九 機関室内異常警報の機関員居住区域への表示装置</p> <p>十 機関室内火災探知装置</p> <p>十一 機関室内ビルジの高位警報装置</p> <p>十二 船首及び船尾の係留用ウインチの遠隔制御装置</p> <p>十三 衛星航法装置</p> <p>十四 自動操舵装置</p> <p>十五 衝突予防援助装置</p> <p>十六 ボイラーを有する船舶にあつては、A重油専用ボイラー又は自動制御型ボイラー</p> <p>十七 荷役用暴露甲板の鋼製ハッチ・カバー（ポンツーン型のものを除く。）を有する船舶にあつては、その動力駆動装置</p> <p>十八 コンテナ船又は重量物運搬船（制限荷重が100トン以上の揚貨装置を有する船舶をいう。）にあつては、バラスト・タンクの遠隔制御装置</p>	平成19年 4月1日から 平成21年 3月31日まで

別表3 外航船舶

番号	船 舶 及 び 機 械 そ の 他 の 設 備	期 間
1	<p>第1号から第11号までに掲げる装置（第12号から第16号までに規定する船舶にあつては、それぞれ第12号から第16号までに掲げる装置及び第1号から第11号までに掲げる装置）のすべてを有し、かつ、第17号又は第18号に規定する塗料をそれぞれ第17号又は第18号に掲げる船体の部分のいずれかに塗布している鋼船</p> <p>一 別表二の部第1号から第6号まで及び第8号から第14号までに掲げる装置</p> <p>二 発電用機関（次のいずれかに該当するものに限る。）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 燃料油（加熱を要するものに限る。）の自動温度制御装置付発電機関</li> <li>□ A重油専用発電機関</li> <li>ハ ターボ・ジェネレーター</li> <li>ニ 風力発電機関</li> <li>ホ 排気ガス浄化装置付発電機関</li> </ul> <p>三 燃料油槽の遠隔液面監視装置及び高位警報装置</p> <p>四 主機関の運転状態の自動記録装置</p>	平成19年 4月1日から 平成21年 3月31日まで

番号	船	期 間
1	五 ビルジ処理装置（油水分離機能及び油の焼却機能を有するものに限る。） 又は廃油焚きボイラー 六 汚水処理装置（微生物による処理及び塩素による消毒を行うものに限る。）又はバラスト水交換装置 七 海事衛星通信装置 八 自動衝突予防援助装置 九 造水機（主機関で生じた廃熱を利用するものに限る。） 十 給湯機（主機関で生じた廃熱を利用するものに限る。） 十一 推進関係機器（次のいずれかに該当するものに限る。） イ 推進効率改良型プロペラ（プロペラ・ボス取付翼、ハイスキュー・プロペラ、可変ピッチ・プロペラ又は二重反転プロペラに限る。） ロ 推進効率改良型舵（整流板付舵、フラップ付舵又はシング舵に限る。） ハ 推進効率改良型船型（船尾装着フィン又は風圧抵抗軽減型船首に限る。） ニ エア・シール型船尾管軸封装置 ホ 船首方位制御装置 十二 ボイラーを有する船舶にあつては、A重油専用ボイラー、自動制御型ボイラー又はコンビジット・ボイラー 十三 荷役用のサイド・ポート、ランプ・ウェイ又は暴露甲板の鋼製ハッチ・カバー（ポンツーン型のものを除く。）を有する船舶にあつては、その動力駆動装置 十四 コンテナ船、重量物運搬船（制限荷重が百トン以上の揚貨装置を有する船舶をいう。）又は油そう船（永久バラスト・タンクを有するものを除く。）にあつては、バラスト・タンクの遠隔制御装置 十五 燃料油槽の船外からの注油管の弁の数が五以上の船舶（当該弁の集中配置場所が二以下のものを除く。）にあつては、当該弁の遠隔制御装置 十六 ばら積みの液体貨物を輸送する船舶にあつては、当該液体貨物の荷役装置の遠隔制御装置 十七 有機スズ化合物代替塗料にあつては、船底外板及び船側外板の外面に夏期満載喫水線（満載喫水線規則（昭和四十三年運輸省令第三十三号）第三十六条第一項に規定する夏期満載喫水線をいう。）より下方の部分 十八 低揮発性有機化合物塗料にあつては、バラスト・タンク及び清水タンクの内面	平成19年 4月1日から 平成21年 3月31日まで

別表四を削る。

## 【資料2】

〈本改正によって追加された設備等の概要・効果〉

### ※1 排気ガス浄化装置付発電機関

近年、船舶の大型化に伴い発電機関も大容量化し、停泊中の陸岸域における船舶からの排ガスに対する関心が高まっている。発電機関の排ガス管にフィルター等による排ガス浄化装置を設置することにより、船舶から排出される大気汚染物質の削減が図られる。

### ※2 廃油炊きボイラー

船内で発生する廃油は、通常、陸揚げ処理もしくは廃油焼却炉にて焼却処理される。船舶に搭載されるボイラーに廃油燃焼機能を追加することにより、廃油の有効利用が図られる。

### ※3 バラスト水交換装置

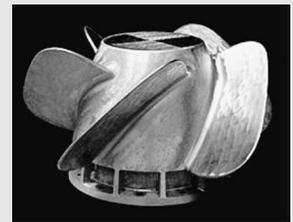
同装置は、船舶におけるバラスト水交換作業を、バラストポンプのスピード、台数および弁の開度等を自動で調整できる総合システムであり、同作業を安全かつ効率的に行うことが可能である。

（バラスト水：船舶が貨物を積んでいない時に、船舶が浮き上がり過ぎて安定性が低下することを防ぐために積む海水。）

### ※4 推進効率改良型プロペラ

#### プロペラボス取付翼

船舶に搭載されるプロペラは回転するときに水をひねるため、プロペラの後ろには渦が発生し、船の推進上のエネルギーロスとなる。プロペラの後部に翼を取り付けその渦を整流し、前進エネルギーに変換することにより、燃料消費の抑制が図られる。



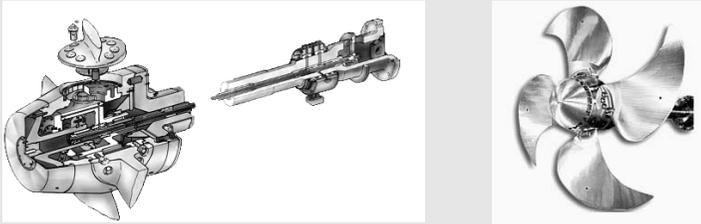
## ハイスキュープロペラ

同プロペラは、通常のプロペラと比較して推進性能および操船性能を損なうことなく、船体振動を大幅に低減できる。そのため、より低回転、大直径のプロペラの採用が可能となり、燃料消費の抑制が図られる。



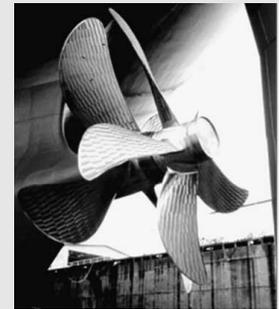
## 可変ピッチプロペラ

同プロペラの採用により、翼角を自由に制御することができる。そのため、主機関を常に一定方向かつ一定回転数で使用でき、燃料消費の抑制が図られる。



## 二重反転プロペラ

同プロペラは、前プロペラから流出する回転エネルギーを、逆回転する後プロペラで回収し推進力に変換することにより、燃料消費の抑制が図られる。



## ※ 5 推進効率改良型舵

船舶の推進において舵は重要な装置であるが、プロペラの回転により生じる複雑な水流による圧力等により、それ自体が抵抗となって船体の摩擦抵抗を増加させる。

従来から舵に当たる水流の抵抗をできるだけ少なくすること、水流に対する舵の効きを良くすること、回転流のエネルギーを推進力に転換させることなどを中心に技術開発が進められてきており、舵の側面にバルブ状のふくらみをもたせたものや、先端で角度が急になるもの、舵前方部分に水平状のフィンを取り付けられたものなどが開発され、船舶の操船性能の向上が図られている。

## ※ 6 推進効率改良型船型

船体の構造に工夫を加えることで、燃料消費の抑制も図られる。船尾にフィンを取り付けるという非常にシンプルな構造で船体抵抗を軽減する、航行中に船体が受ける風圧を軽減する等の対策も効果的である。

## ※ 7 エア・シール型船尾管軸封装置

同装置の採用により、船外の海水が船尾管内に流入するのを防ぐとともに、船尾管内の潤滑油が船外に流出することを抑制し、海洋汚染防止が図られる。

## ※ 8 船首方位制御装置

同装置の採用により、ジャイロコンパス・磁気コンパスなどの船首方位センサーからの情報を元に、

常に最適な舵操作を自動で行うことができる。そのため、無駄舵による船速低下が防止され、船舶の燃料消費抑制が図られる。

#### ※9 コンポジット・ボイラー

ボイラーとしての通常の機能に加え、本体に主機の排ガスを通し、その熱を利用して蒸気を発生させる機能を持つ。排ガスを有効利用することにより、ボイラーに使用する燃料消費量の抑制が図られる。



#### ※10 有機スズ化合物代替塗料

TBT（トリブチルスズ）等を含む有機スズ系船舶用塗料（TBT 船舶用塗料）は、海洋生物へ悪影響を与えるとされており、国際海事機関（IMO）において、トリブチルスズ（TBT）等の有機スズ系船底塗料の使用を禁止する国際条約（AFS 条約）が採択されている。本条約では、（1）2003年1月1日以降は、TBT 船舶用塗料の新たな塗布を禁止し、（2）2008年1月1日以降は、既に塗布されている TBT 船舶用塗料を船体から完全除去するか、同塗料が海水へ溶出しないう塗膜を塗布することとなった。同条約は25カ国以上が批准し、かつそれらの国の商船トン数の合計が世界の商船総トン数の25%以上となった日から12ヶ月後に発効することとなっている。同条約に対応するため、様々な種類の代替塗料が開発・実用化されている。

#### ※11 低揮発性有機化合物塗料

揮発性有機化合物（VOC：Volatile Organic Compounds）塗料は、人体に悪影響を与えるとされているため、船用の低 VOC 塗料の開発が進んでいる。船舶のタンク等の閉鎖区画に同塗料を採用することにより、塗布時に発生する VOC に起因する人体への影響の軽減が図られる。

※ 掲載写真はあくまでも一例であることをご留意願います。

（海務部：山崎、企画部：松本）

## 3 パナマ運河通航料改定提案へ反対表明 —パナマ運河通航料改定問題—

パナマ運河庁は、2007年2月2日に通航料改定案（〔表1〕参照）を発表していたが、これに関する公聴会が、3月14日にパナマシティ・バルボアで開催され、当協会より北米地区事務局の牧野直成ワシントン事務所長が出席した。公聴会での意見陳述者は14名で、その内訳は、政府（日本・チリ・エクアドル）、海事関係団体（ICS\*1、チリ船協、韓国船協（ASF\*2 議長国として出席）、シンガポール船協、当協会）、船社（CSAV、WALLENIUS、CMA/CGM、EVERGREEN）、その他2名であった。

当協会は、公聴会に先立ち3月8日に提出した意見書に沿って①三年間で26%～34%の大幅な値上げは受け入れ難いこと、②料金引上げのタイミングと期間が適切でないこと、③既存のユーザーと拡張工事後のユーザーの費用負担が公平ではないことなどを指摘した。また、現在でも南アジア／北米東岸間の貨物はスエズ運河経由の方が経済的であるため、同運河庁が料金引上げを強行すれば、採算分岐点が香港より北にシフトする可能性があること、更にスエズ運河による料金引下げを



示唆する報道がなされていることなどにも言及し、改正案の再考を求めた。

また、わが国政府を代表して下荒地修二・駐パナマ日本大使より、「日本政府としては運河拡張計画を強く支持するものであるが、一方、今回の値上げは、現在のユーザーにのみ過大な負担を強いるもので容認できない。また、コストについては更に長期間に均等な形で負担することが望ましい」との見解が表明された。

他の海事団体については、去る2月28日に開催されたASF SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会（略称：SERC。委員長：芦田昭充日本船主協会常任理事・商船三井社長）の要請に基づき、同運河庁に意見書を提出したASFの議長国である韓国船協の他、シンガポール船協とICSより当協会と同様の主旨で反対表明がなされた。

また、中南米各国からは、2002年の料金引き上げ時と同様、農産物の輸出が深刻な打撃を受けるとの発言がなされた。

なお、陳述された意見の大多数は反対意見であり、その共通点は、「当初三年間の引上げ幅が過大で容認できない、既存のユーザーのみに過大な負担を強いる」というものであった。

その後、パナマ運河庁は公聴会等での意見を踏まえ、コンテナ船、客船以外の船種については料金改定を2ヵ月間延期し7月から実施するとの改正案を4月2日に発表し、15日間のコメント提出期間を設けた。

当協会は、引続き関係団体等と協調し料金案の見直しに向けて、意見反映を行うこととしている。

（企画部：小松）

## 4 中国、同盟および協議協定の監視強化へ —中国交通部が通達を公表—

中国交通部は、国際海運市場での公正な競争の確保と同国の国際定期コンテナ市場における健全な発展の促進等を目的として、3月12日付で同盟および協議協定の監視を強化する旨の通達を公表した。中国は同盟・協議協定を国際海運条例により規制してきたものの、これまで同盟・協議協定活動に関する各種取り決めの届出は、同盟・協議協定が行うのか、または個々の外航船社が行うか不明確であった。しかしながら、今回の通達により同盟・協議協定がその届出を行うことが明確に示された。その他本通達の主要点は以下の通りである。

1. 同盟および協議協定は運賃およびサーチャージの調整などを行う場合、荷主側との協議の場を設けなければならない。
2. 同盟・協議協定の決定は加盟船社を拘束してはならない。
3. 同盟・協議協定が運賃およびサーチャージの値上げを含む取り決めを行う場合、①その理由と根拠 ②荷主側との協議および関連団体の意見 ③中国外の関連情報 の詳細を中国交通部に届け出なければならない。

（企画部：水島）



# 租税政策とトン数標準税制

立正大学法学部 教授

山下 学

## I 欧州諸国等のトン数標準税制

筆者が約10年研究し、論文として日本に紹介したTonnage Tax（トン数標準税制、以下「トン数税制」と記述する。）は、それぞれの国家が外航海運の重要性と衰退を案じて、国家政策として立案された政策税制と解せられる。

わが日本でもトン数税制は、平成18年12月14日の自由民主党の「平成19年度税制改正大綱」の「検討事項」で、「外航海運業者の日本籍船に係る見なし利益課税（いわゆるトン数標準税制）については、非常時における対応を含む安定的な国際海上輸送を確保するために外航海運業者が果たすべき役割及び当該政策目的を達成するための規制等を明確にする法律が平成20年の通常国会において整備されることを前提として、平成20年度税制改正において具体的に検討する。」と論究された。

「Tonnage Tax」を「トン数標準税制」と訳したのは筆者なので、実現に向けたここまでの動きを、関係諸氏のご努力に感謝すると共に、学者冥利に尽きることと感激している。

## II トン数税制について

- (1) トン数税制は、法人税課税に代替する形で導入された「外形標準課税制度」ということができる。トン数税制は原則として対象企業の事業利益、資本収益の有無または多寡に関わらず、船会社等が保有する船舶の運航純トン数に連動して課税される仕組みの税金である。

欧州のトン数税制といっても、すでに導入済みのノルウェー、オランダ、ドイツと英国、デンマーク、アイルランド、フランスでは、その制度は若干異なる。



山下 学氏

また、欧州以外でも、韓国、米国、インドで同税制が導入されている。

- (2) さて、トン数税制は、選択により、海運業務により稼得した実際の企業利益に代わって、船舶のトン数を基準として計算したみなし利益につき法人税が課される。海運業務以外については海運業務と切り離して、引き続き現行の法人税により課税される。

トン数税制選択にかかるメリットとして、船隊のトン数に従って課税標準が固定されることにより、不確定な収益見通しではなく、あらかじめ負担すべき税額の見込み可能性が極めて高くなる。また、その税負担は、低水準の支払いで済むという恩恵を受け、これらにより、納税負担というコストが確實、単純明解かつ低水準になることが見込まれるのである。また、投資家サイドにしてみれば、かなり正確な企業収益の予測とそのディスクロージャーにより、見通し

が著しく高まる。

ただし、デメリットとして、外形標準により租税債務額が確定するため、企業は、実際に海運業務に関して営業損失が発生したとしても、納税金額が発生し、かつ損失の繰越ということもあり得ない。

- (3) トン数税制は法人税にかかる本法であり、納税の時期、納税申告の時期、滞納に対する延滞税・罰金科料、上訴の権利等の、管理上および手続き上の問題に関しては、通常の法人税法すべてが適用される。

英国の場合、トン数税制の選択者に「船員訓練」を実施し、自ら行うことができなければ拠出金を支払う義務を課しており、これは英国のトン数税制固有のものである。

また、各国ともトン数税制は、政策税制ではあるものの租税特別措置法によるものではなく、法人税法本法の改正か財政法によるものである。

### Ⅲ 日本のトン数税制

日本のトン数税制の導入までには、まだ大きな壁が立ちふさがっているように思う。税制改正大綱に「外航海運業者の日本籍船に係る見なし利益課税（いわゆるトン数標準税制）」とあるように、

対象を日本籍船に限定している。

そうすると、国際船舶制度を活用するにしても、日本人船員の配乗要件が論点となってくるであろう。日本人の配乗を制度化しないと雇用の確保という観点から法案の成立が難しいであろうが、一方、日本人の配乗が制度化されるとトン数税制の利点が生かし切れないという反論もあろう。

また、運行純トン数を、船種ごとに大雑把に計算することが許されるのか、個船ごとに計算するのかという問題もある。個船ごとの管理は、新たな事務の増大につながる。

さらに、コンテナ船などの場合、コンソーシアムを組んでいる他社のコンテナを区分するのか否かという問題もある。

私は、日本にトン数税制を入れる以上、租税回避に用いられることがあってはならないが、なるべく事務量の増大につながらない「使い勝手の良い税制」であるべきだと思っている。そして、性格的には政策税制であるが、制度上は時限立法の租税特別措置ではなく、他国と同様に法人税法本法の改正によるべきである。

そして、日本の船会社が好業績を残している今こそ必要な税制であることを確認して、稿を閉じることとする。



「コンテナ船に体験乗船、舵輪をもってご満悦！」

# 当協会中本理事長、トン数標準税制の実現に向け 利用し易い制度とするよう要望

—海事振興連盟「神戸タウンミーティング」の様様—

超党派議員で構成する海事振興連盟（会長：関谷勝嗣・参議院議員）は、平成19年3月17日(土)に神戸市（クラウンプラザ神戸）において、『神戸タウンミーティング』を開催した。同ミーティングでは、兵庫県および大阪府選出の国会議員、矢田立郎神戸市長、五百蔵俊彦兵庫県副知事、水越浩士神戸商工会議所会頭、植村武雄神戸経済同友会代表幹事、国土交通省富士原康一海事局長をはじめ、海事産業および関係諸団体、教育・研究機関の関係者を中心として約350名（主な参加者は【資料1】参照）が参加した。同会合は、「神戸・大阪港の振興」、「それを支える海事各産業の競争力の確保」、および「海事クラスターを中核とした地域の振興策」をテーマに意見交換を行ない、別添の『神戸決議』（【資料2】参照）を採択した。

外航海運業界からは、当協会中本理事長および外航オーナーズ協会古川会長より、トン数標準税制の実現については、あくまでも諸外国並みの水準とし、かつ利用し易い制度とするよう強く要望を行った。

内航業界からは、地元の兵庫海運組合加藤理事長が、暫定措置事業の継続と円滑かつ着実な実施、高齢化や内航船員不足顕在化などを踏まえた船員教育のあり方などについて、現状を説明するとともに内航海運再生について意見を開陳した。

（企画部：松本）



▲司会の盛山正仁衆議院議員



▲神戸決議（案）を読み上げる植村常務理事  
（海事振興連盟事務局）



▲トン数標準税制の実現について要望する当協会  
中本理事長



▲神戸タウンミーティングに参加した350名以上の  
海運関連事業者・教育機関等の方々

【資料1】

海事振興連盟『神戸タウンミーティング』主な参加者（順不同、敬称略）

〈国会議員〉

海事振興連盟副会長	衆議院議員	中馬 弘毅
	参議院議員	鴻池 祥肇
	衆議院議員	赤羽 一嘉
	衆議院議員	竹本 直一
	衆議院議員	西村 康稔
	衆議院議員	盛山 正仁
	衆議院議員	関 芳弘
	衆議院議員	近藤三津枝
	参議院議員	末松 信介

〈来賓〉

神戸市長		矢田 立郎
兵庫県副知事		五百蔵俊彦
神戸商工会議所 会頭		水越 浩士
神戸経済同友会 代表幹事		植村 武雄
国土交通省 海事局長		富士原康一
国土交通省 海事局長		春成 誠
次 官房参事官（海事）		坂下 広朗
官房参事官（海事）		長谷部正道
船員政策課長		村上 玉樹
港湾局 官房技術参事官（港湾）		林田 博
港湾経済課長		加藤由紀夫
総合政策局 貨物流通施設課長		河野 春彦
近畿運輸局 局長		島崎 有平
神戸運輸監理部 部長		石丸 周象
第5管区海上保安本部 本部長		内波 謙一
近畿地方整備局 副局長		片桐 正彦
神戸税関 税関長		金森 俊樹
兵庫海運組合 理事長		加藤 栄一
日本内航海運組合総連合会 会長		真木 克朗

神戸旅客船協会	副会長	宮本 嘉明
全日本内航船主海運組合	副会長	佐藤 國臣
日本船主協会	理事長	中本 光夫
外航オーナーズ協会	会長	古川 國丸
内海水先人会	会長	足達 忠夫
兵庫県小型船舶工業会	会長	鹿瀬 博
川崎造船取締役	企画本部長	岡崎 信行
日本造船協力事業者団体連合会	副会長	和田實之助
日本港運協会	副会長	久保 昌三
兵庫県港運協会	会長	木村 豊久
兵庫県倉庫協会	会長	森本 啓久
神戸大学	海事科学部長	久保 雅義
神戸大学	法学研究科教授	坂元 茂樹
大阪大学大学院工学研究科	船舶海洋工学部門教授	
日本船舶海洋工学会	会長	内藤 林
海技教育機構	海技大学校校長	大西 正幸
海洋政策研究財団	常務理事	寺島 紘士

## 【資料2】

平成19年3月17日  
海事振興連盟

### 海事振興連盟 神戸決議

海事各産業および海事教育機関が集結するここ神戸において、タウンミーティングを開催し、地域海事関連産業振興のために「海事各産業の競争力確保策」、「神戸・大阪港の振興」、「海事クラスターを中核とした地域の振興」および地域振興策のひとつである「瀬戸内海クルーズ」について議論した。

当連盟としては、「海事各産業の競争力確保策」については、海事各産業の活性化を図るために、

- 外航海運については、トン数標準税制の実現等を通じた国際競争力の確保、
- 内航海運については、船員不足に対応した人材の確保・育成の推進、内航船の代替建造促進、内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施等、
- 造船関係については、人材の確保・育成、
- 港運においては、神戸・大阪港の地位向上に向けた諸対策の実施、
- 倉庫業においては、倉庫税制による経営基盤の強化

といった施策の推進が、極めて重要な課題であることを認識し、全力をあげてその実現に向けた支援に取り組んでいく。

「神戸・大阪港の振興」については、国際競争力のある港湾づくりを急ぐ必要がある。特に神戸港のコンテナ取扱量(※)は1977年の世界第2位から2005年には第39位、大阪港では1978年の第27位から2005年には世界第51位と両港とも国際的にみて相対的地位低下が顕著になってきている。こうしたなか、わが国の港湾の復権、すなわち神戸・大阪港の国際競争力の強化を図ることが必要である。

特に、スーパー中核港湾プロジェクトを強力に推進するとともにユーザーの利便性を踏まえ、神戸・大阪港についての一開港化をはじめとする港湾の広域連携化を推進することが喫緊の課題であり、同時に、道路網等のインフラ整備を図る必要がある。当連盟としても、関係者と協力してその施策の推進に努める。

「海事クラスターを中核とした地域の振興」については、神戸に基盤を有する海事産業、荷主、団体、教育機関等および行政が連携協力して、地域海事クラスターの再構築により競争力の強化を図り、「国際海事都市神戸」の再生に取り組む。

特に、神戸が目指す知識集約型海事クラスターにおいては、海事産業にイノベーションの方向を示すとともに、海事産業が必要とする人材の教育・訓練を受け持つ大学・高等専門教育機関が重要な役割を担うこととなる。

したがって、神戸海事クラスターの再構築に関する活動においては、地域の大学・専門教育機関による海事産業のニーズに応じた海事関係高等・専門教育の実施と人材供給の推進を最重要課題として取り組むこととする。

また、海事産業の人材不足の解消や海事産業の競争力強化の重要性にかんがみ、これらの取組みについて、関係者あげて、海事都市の振興策とも連携しながら、国の強力なバックアップも受けつつ取り組んでいくことが重要である。

当連盟としても、このような取り組みの推進に関する活動を強化していく。

国際海事都市神戸の再生のために創立の準備を進める神戸海事クラスターは、地域の海事関連産業の振興あるいは海事思想の普及や海への関心の醸成に止まらず、世界の海事センターとしての日本の地位を確立する重要なステップと認識し、当連盟としても小委員会を設け検討を行い、必要な施策の推進につとめる。

さらに近年の国民の海離れの状況に鑑みれば、海事活動とこれを支える海事産業の重要性が国民に浸透するためには、世代を問わず広く国民が海に親しむ機会を増加させることが重要であり、それを促進する具体的な活動を強化する必要がある。

その点では、自然と歴史文化に恵まれた瀬戸内海を活用したクルーズの振興など神戸港と連携した観光と客船事業を振興することにより、国民に船旅による海の楽しさを提供するとともに、世界に対し、瀬戸内海および神戸・大阪の知名度をアピールし、新規観光需要の開拓による地域経済の振興をはかること等も有力な方策である。当連盟としては、このような活動に対し必要な協力を惜しまない。

以上、決議する。

※神戸港・大阪港のコンテナ取扱量は、英国の海事専門誌コンテナリゼーションインターナショナルによる。

# 海運統計グラフ集

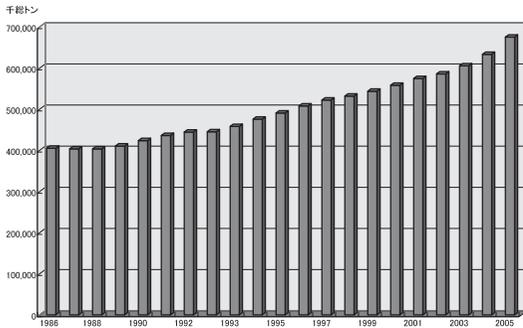
## ～海運統計要覧より～

海運業界に進まれた新社会人のみなさま、また、海運関係の研究室に進まれた学生のみなさま、おめでとうございます。

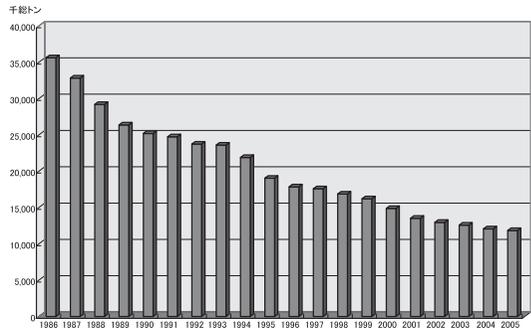
新たなスタートの4月、海運業界でスタートを切ったみなさまの業務や研究のご参考に、また、普段見慣れた海運関係の統計をグラフ化して改めて見直しては如何、ということで、当協会が毎年発行の「海運統計要覧」の統計数値の中からいくつかをピックアップし、見やすいグラフにしました。皆様のお役に立てば幸いです。

今回のグラフは、「海運統計要覧」の中の一部の統計数字からの引用です。すぐに取り出せる資料として、是非1冊手許に置かれてはいかがでしょうか。ご購入は、当協会総務部（担当：高橋 E-mail：pub-office@jsanet.or.jp、tel：03-3264-7181、fax：03-5226-9166）宛に希望冊数（¥1,000/冊送料別）と送付先をご連絡ください。

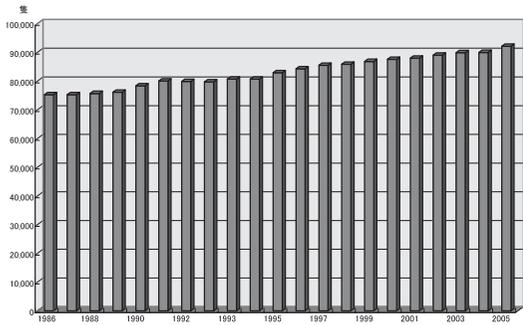
（総務部：高橋）



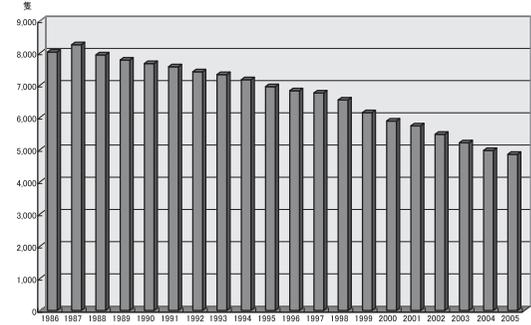
世界の商船船腹量の推移 (総トン数ベース)



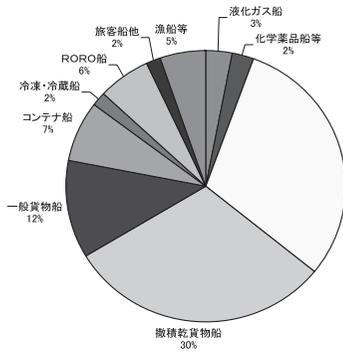
日本籍(含む内航船)の商船船腹量の推移(総トン数ベース)



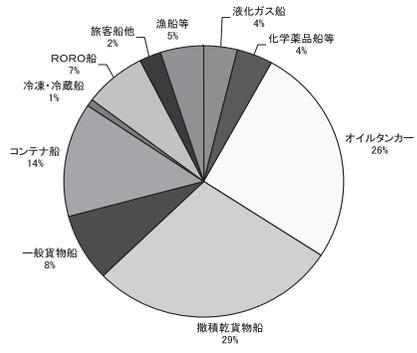
世界の商船船腹量の推移 (隻数ベース)



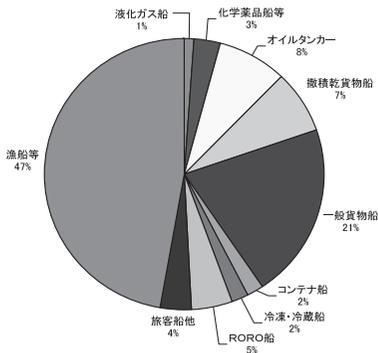
日本籍の商船船腹量の推移 (隻数ベース)



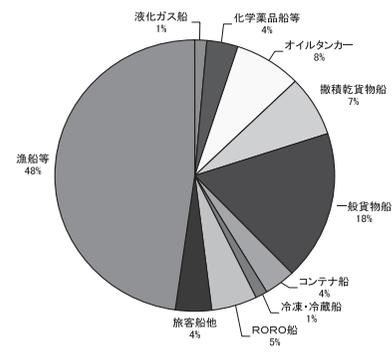
総トン数ベースでみた世界の船種別構成 (1994年)



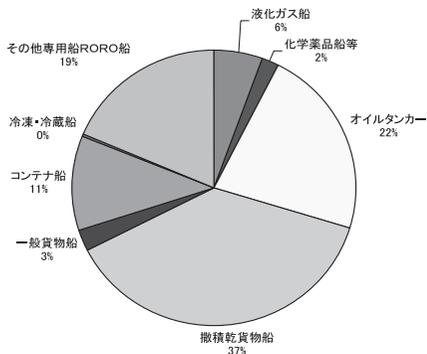
総トン数ベースでみた世界の船種別構成 (2004年)



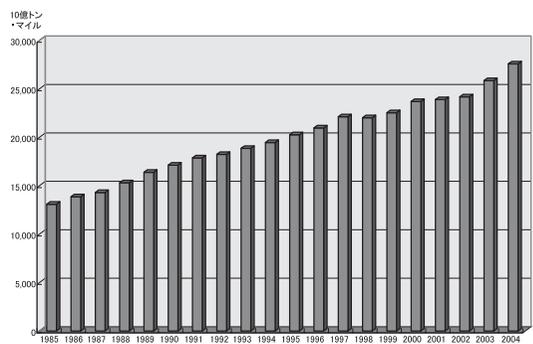
隻数ベースでみた世界の船種別構成 (1994年)



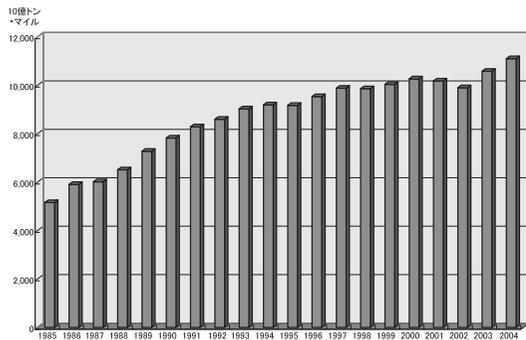
隻数ベースでみた世界の船種別構成 (2004年)



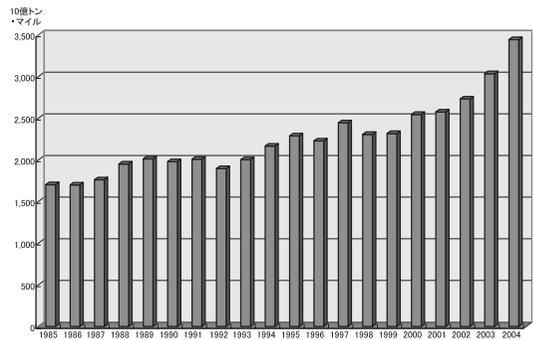
総トン数ベースでみた日本の船種別構成 (2005年)



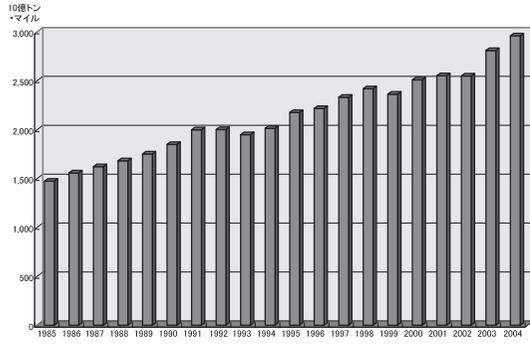
世界の海上荷動量の推移 (輸送距離)



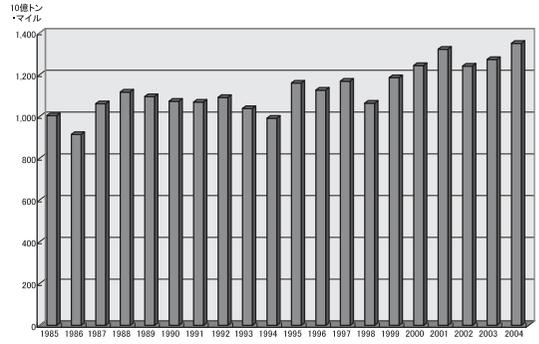
世界の海上荷動量 (石油) の推移 (輸送距離)



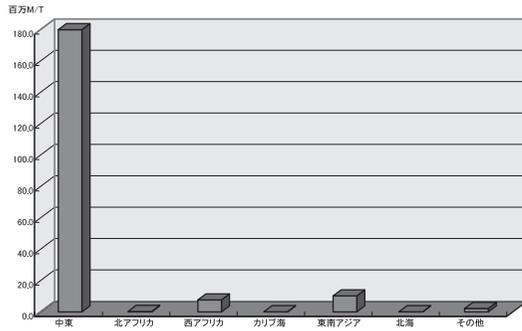
世界の海上荷動量 (鉄鉱石) の推移 (輸送距離)



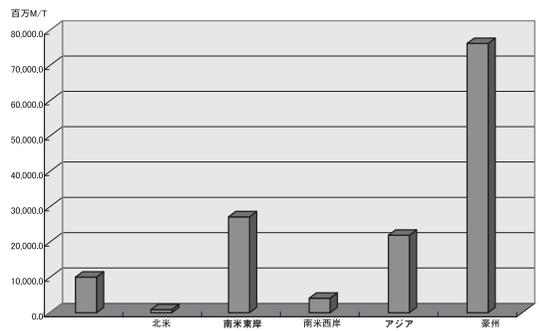
世界の海上荷動量（石炭）の推移（輸送距離）



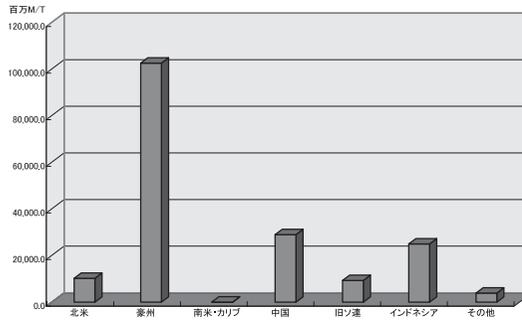
世界の海上荷動量（穀物）の推移（輸送距離）



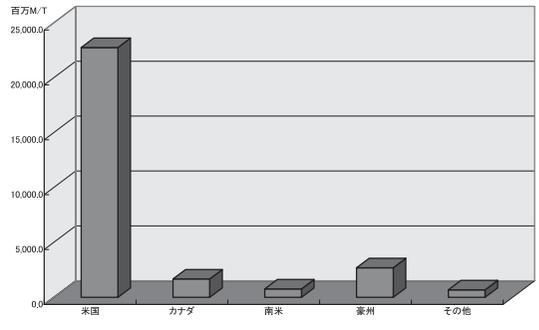
日本の産出地域別原油輸入量（2004）



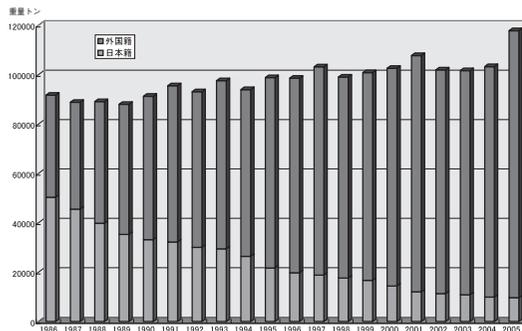
日本の産出地域別鉄鉱石輸入量（2004）



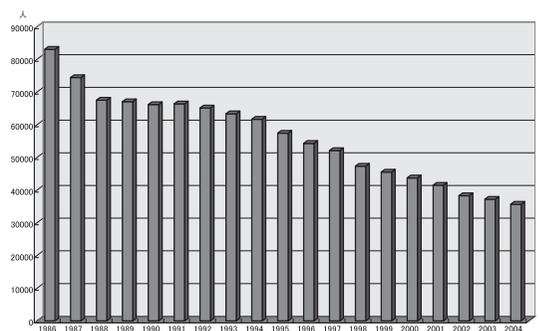
日本の産出地域別石炭輸入量（2004）



日本の産出地域別穀物輸入量（2004）



わが国外航商船隊の船腹量推移（重量トン）



わが国の内外航船員数の推移

## 平成19年海運講習会を開催

当協会は、3月27日に海運ビル2階・海運クラブ大ホールにおいて、会員会社の新入社員を対象とした「平成19年海運講習会」を開催した。

本講習会は、1957（昭和32）年より半世紀に亘り毎年3月下旬に開催しているもので、新入社員の社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者としての自覚と社会人として必要な心構えを育成することを目的としている。また、多くの企業の新入・新入社員が一同に会し交流する貴重な場ともなっている。

本年は、会員会社・関係会社等26社から総勢163名が受講した。受講者からは、「海運のみならず様々な視点から業界や社会人について学ぶことができ、意識の切り替えの良いきっかけになった」「業界で働くにあたっての自分達の役割を認識した」「海運業の魅力を再認識した」「同業他社の新入社員と交流ができよかった」等、有意義だったとの高い評価が得られた。

講師および演題等は以下の通り。

### <プログラム>

- |                                 |                              |
|---------------------------------|------------------------------|
| 1. 新入社員への激励の言葉「はばたけ大海原へ」        | 当協会副会長 宮原 耕治                 |
| 2. 講演「日米野球を通じて学んだこと～すべては自分次第！～」 | 野球解説者 佐野 慈紀                  |
| 3. 豊かな人間関係構築の基本                 | JALアカデミー(株) 川崎 美紀            |
| 4. 映画「日本の海運」                    |                              |
| 5. 船長講話                         | 日本郵船(株) 船長 鈴木 勝朗<br>(総務部：長嶋) |



- ①自身のキャリアを交えながら海運史を語る宮原副会長 ②現役時代のエピソードも飛び出した佐野氏の講演 ③毎回大好評のマナー講座（JALアカデミー・川崎氏） ④映像を用いながら安全運航や海上の現場について語る鈴木船長 ⑤講演に聞き入る受講生たち ⑥やっぱりマナーは実践 ⑦休憩時間中は会話も弾みます

# メンバー紹介

## No.5 日本郵船株式会社

### 主要データ

#### 会社概要

会社名：日本郵船株式会社  
NIPPON YUSEN KABUSHIKI  
KAISHA (NYK LINE)  
代表取締役社長：宮原 耕治  
本店：〒100-0005 東京都千代田区  
丸の内二丁目3番2号 郵船ビル  
創立：明治18年（1885年）9月29日  
（創業：同年10月1日）  
資本金：88,531,033,730円  
発行可能株式総数：2,983,550,000株  
発行済株式総数：1,230,188,073株  
株主数：140,104名（2006年3月31日現在）  
大株主：日本マスタートラスト信託銀行株式  
会社、日本トラスティ・サービス信  
託銀行株式会社、東京海上日動火災  
保険株式会社、等



▲代表取締役社長 宮原耕治

上場取引所：東京（第1部）／大阪（第1部）／名  
古屋（第1部）

従業員：1,704名（陸上1,029名、海上675名）  
※出向者を含んでいます



▲NYK 本社ビル外観  
（現在、1978年に竣工した本社ビルのリニューアル  
工事を行なっています）



▲日本郵船ロゴ

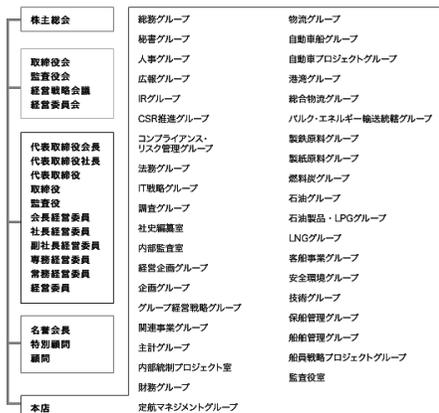


▲NYK グループ統一ロゴ

## 歴史

- 1885(明治18)年 郵便汽船三菱会社と共同運輸会社合併、日本郵船会社を設立
- 1893(明治26)年 日本初の遠洋定期航路、ボンベイ航路開設
- 1896(明治29)年 ロンドン支店設置  
欧州、シアトル、豪州航路開設
- 1916(大正5)年 パナマ経由東航ニューヨーク線開設、ニュージーランド線開設
- 1917(大正6)年 南米東岸定期航路開設
- 1945(昭和20)年 終戦、所有船舶37隻、155,469総トンに減少
- 1964(昭和39)年 世界初のチップ専用船「呉丸」竣工
- 1968(昭和43)年 北米西岸コンテナ(PSW)航路開設(我国最初のフルコンテナ船「箱根丸」就航)
- 1983(昭和58)年 LNG輸送開始(インドネシア/日本)
- 1990(平成2)年 郵船クルーズ株式会社設立  
最高級クルーズシップ「クリスタル・ハーモニー」就航
- 1991(平成3)年 日本ライナーシステム株式会社を合併  
日本籍船最大のクルーズシップ「飛鳥」就航
- 1998(平成10)年 昭和海運株式会社と合併
- 2005(平成17)年 日本貨物航空(株)を連結子会社へ

## 組織図



## 入会日・所属地区

1947年6月5日(京浜地区船主会所属)

## 所在地&周辺案内

皇居、丸ビル、オアゾ、丸の内My Plaza、仲通り、東京駅…皇居側の各フロアからは、皇居を中心とした景色が見渡せます。周辺では再開発が進み、2002年の丸ビルオープンを皮切りに快適な都市空間が広がっています。目下の注目は新丸の内ビルディングのオープンです。



▲社内風景

## ホームページ紹介

主に、IR情報、ニュースリリース、CSR活動を中心に展開しています。2007年4月より、アドレスをwww.nyk.comに変更し、NYKの「グループサイト」である事を明確にすると同時に海外からのアクセスを容易になるように変更いたしました。また、トップページに英語サイト・日本語サイトの選択画面を追加し、海外の閲覧者の英語サイト

## トップページ画面



## サイトマップ画面



への誘導がスムーズに行なわれるように設定しております。

### ある社員の会社生活

(文：NYK Line China Co, Ltd. (Shanghai)  
勤務の八島 健一郎)

私は2005年7月から1年間、中国語研修生として北京に滞在しました。午前中は北京市内にある對外経済貿易大学で中国語の授業を受け、午後は語学学校でマンツーマンレッスンにて中国語を学びます。大学では韓国やインドネシアからの留学生が、語学学校では日本企業から派遣された研修生が主流で、そんなクラスメートと共に慣れない中国語と格闘しました。

ちなみに中国語習得のカギは発音と四声（しせい）にあると言われ、特に四声をマスターすることが重要です。すべての言葉は4タイプの声調（トーン）で構成されていて、同じ音でも抑揚によって意味が異なります。これらを正確に使分けないと、まず相手には分かってもらえません。その

代わり、文法は比較的シンプルだと思います。

中国では年に3度、1週間ずつの長期連休があります。5月1日からの労働節、10月1日からの国慶節（建国記念日に相当）、そして旧暦の正月です。日本のように国民の祝日が分散している訳ではなく、日本が祝日の時は何とも恨めしい気持ちになりますが、その反面、3度の長期連休を活用して、旅行などを楽しむ事ができます。私も休みを利用して、中国内をあちこち旅行して回りましたが、特に5月の労働節に行ったチベットが印象的でした。見たことの無い真っ青な空と、チベット仏教の総本山ポタラ宮、そして海拔3000メートル以上の高地ゆえの高山病が忘れられません。高山病の辛さは、二日酔いの際の頭痛に似ています。但し、二日酔いは翌日には治るからこそ二日酔いですが、高山病は低地に戻るまで治りません。チベット旅行を計画される方は、事前に医師の処方した薬を飲んでおく事をお勧め致します。

外地での1人暮らしゆえ、3度の食事をどうするかはかなり深刻な問題ですが、北京で1つ気に入った料理を見つけました。鍋料理です。北京の長く厳しい冬（一番寒い時で氷点下15度くらいになります）には体も温まり、栄養も取れるので、とても重宝します。鍋の種類は日本でいう「しゃぶしゃぶ」ですが、主に羊肉を使い、ごまだれで食べます。個人的な希望としてはボン酢の方がいいのですが、店員に「ボン酢！」といくら連呼してもまず出てこないの、ここではごまだれ派にくら替えざるを得ません。

北京市内では、以前に比べ街中で花が咲いている場所が多くなったと言われます。2008年8月開催の北京オリンピックまで残り僅か1年強。建設ラッシュで街中至る所で砂煙が上がっていますが、高層ビルだけでなく、花や緑も増やす事で、中国政府が打ち出しているキャッチフレーズの1つ「自然と調和の取れた街づくり」を実際に進めようとしていると感じられます。経済大国への道を突き進む中国ですが、その首都北京が、住む人にも優しい、自然あふれる街になって欲しいと期待しています。



5  
} 9  
日  
IMO第50回設計設備小委員会がロンドンにおいて開催された。  
(P. 2 海運ニュース参照)

12  
日  
交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会(部会長: 杉山雅洋・早稲田大学大学院教授)の第1回会合が開催された。

13  
} 14  
日  
「マラッカ・シンガポール海峡の航行安全・環境保全に関するシンポジウム」がマレーシアのクアラルンプールにおいて開催された。  
(P. 9 海運ニュース参照)

14  
日  
パナマ運河通航料改定に関する公聴会がパナマにて開催され、ICS、ASF、当協会の代表が反対の意見陳述を行った。また、わが国代表として駐パナマ日本大使も反対の意向を表明した。  
(P. 15 海運ニュース参照)

14  
} 16  
日  
IOPC Fund (国際油濁補償基金) 総会・理事会等がロンドンにおいて開催された。

14  
} 15  
日  
「第3回日・ASEAN 港湾保安専門家会合」および「日・ASEAN 港湾保安セミナー」がインドネシアのジャカルタにおいて開催された。

15  
日  
「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8回会合が開催され、最終取りまとめ案について検討がなされた。

19  
日  
交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会(部会長: 杉山武彦・一橋大学学長)の第1回会合が開催された。

26  
日  
「船員教育のあり方に関する検討会(委員長: 宮下國生・大阪産業大学教授)」の第4回会合が開催された。

26  
} 27  
日  
「マラッカ・シンガポール海峡の国際協力に関する日本・沿岸国間会合」が東京において開催された。

27  
日  
「港湾施設の出入管理の高度化に関する検討会(座長: 池田龍彦・横浜国立大学教授)」の第7回会合が開催された。

30  
日  
ASF シップリサイクリング委員会第10回中間会合がベトナムのハノイにおいて開催された。  
(P. 5 海運ニュース参照)



# 船協だより

## 3月の定例理事会の様様

(3月28日 日本船主協会役員会議室にて開催)

### 政策委員会

1. トン数標準税制関連の進捗報告
2. 株式会社日本政策投資銀行法案
3. 外航日本人船員（海技者）確保・育成新スキーム
4. ASF 常設事務局問題
5. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会（SERC）第19回中間会合の様様
6. 海運紹介映画「日本の海運」の制作

### 労政委員会

1. 船員保険制度改革

### 海上安全・環境委員会

1. マラッカ・シンガポール海峡の航行安全・環境保全に関する国際協力
2. 石綿による健康被害の救済に係る事業主負担
3. 塗装性能基準
4. 北米等におけるアジア・マイマイガ規制

### 海上安全・環境委員会／ 政策委員会（合同）

1. 有害危険物質（HNS）の汚染事故への対応体制

## 内航部会

1. 海事振興連盟『神戸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. 水先制度改革関係報告

### 公益法人問題専門委員会

1. 特別会費制度の廃止に伴う公益法人支援への対応

### 港湾物流専門委員会

1. パナマ運河通航料改定問題

## 公布法令（3月）

- ⑥ 水先法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第6号、平成19年3月1日公布、平成19年4月1日施行）
- ⑥ 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の施行に伴う経過措置に関する省令（国土交通省令第7号、平成19年3月1日公布、平成19年4月1日施行）
- ⑥ 船員に関する雇用の分野における男女の均等な機会及び待遇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8



号、平成19年3月1日公布、平成19年4月1日施行)

- ⑨ 船舶安全法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第9号、平成19年3月1日公布、施行)
- ⑩ 船舶法施行細則の一部を改正する省令(国土交通省令第16号、平成19年3月26日公布、平成19年4月1日施行)
- ⑪ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令等の一部を改正する政令(政令第72号、平成19年3月28日公布、平成19年4月1日施行)
- ⑫ 船員職業安定法施行令の一部を改正する政令(政令第73号、平成19年3月28日公布、平成19年4月1日施行)
- ⑬ 港湾法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第18号、平成19年3月28日公布、平成19年4月1日施行、一部平成20年1月1日施行)
- ⑭ 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25号、平成19年3月30日公布、平成19年4月1日施行)
- ⑮ 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第29号、平成19年3月30日公布、平成19年4月1日施行)

## THE RULES OF ADMEASUREMENT OF THE PANAMA CANAL AUTHORITY

COMMENTS OF THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION (パナマ運河庁のパナマ運河通航料改定案についての日本船主協会の意見書)

要旨：パナマ運河通航料改定案について、①三年間で26%～34%の大幅な値上げは受け入れ難いこと、②料金引上げのタイミングと期間が適切でないこと、③既存のユーザーと拡張工事後のユーザーの費用負担が公平ではないことから、料金改定案の再考を求めた。

## 国際会議の予定(5月)

会議名：IMO シップリサイクリングWG 中間会合  
日程：5月7日～11日  
場所：ロンドン

会議名：海難残骸物除去条約採択のための外交会議  
日程：5月14日～18日  
場所：ナイロビ(ケニヤ)

会議名：ASF(アジア船主フォーラム)第16回総会  
日程：5月28日～30日  
場所：釜山

## 陳情書・要望書等(3月)

提出日：3月8日

宛先：パナマ運河庁長官 Mr. Alberto Aleman  
Zubieta

件名：PROPOSAL TO MODIFY THE TOLLS AND

# 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
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
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2006年3月	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	5,946	195	17.6	16.2
9	6,832	5,823	1,009	15.3	17.0
10	6,593	5,984	609	11.5	17.5
11	6,631	5,721	909	12.1	7.6
12	6,960	5,847	1,113	9.8	7.7
2007年1月	5,953	5,957	△ 3	19.0	10.3
2	6,418	5,441	976	9.7	10.1

(注) 財務省貿易統計による。

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

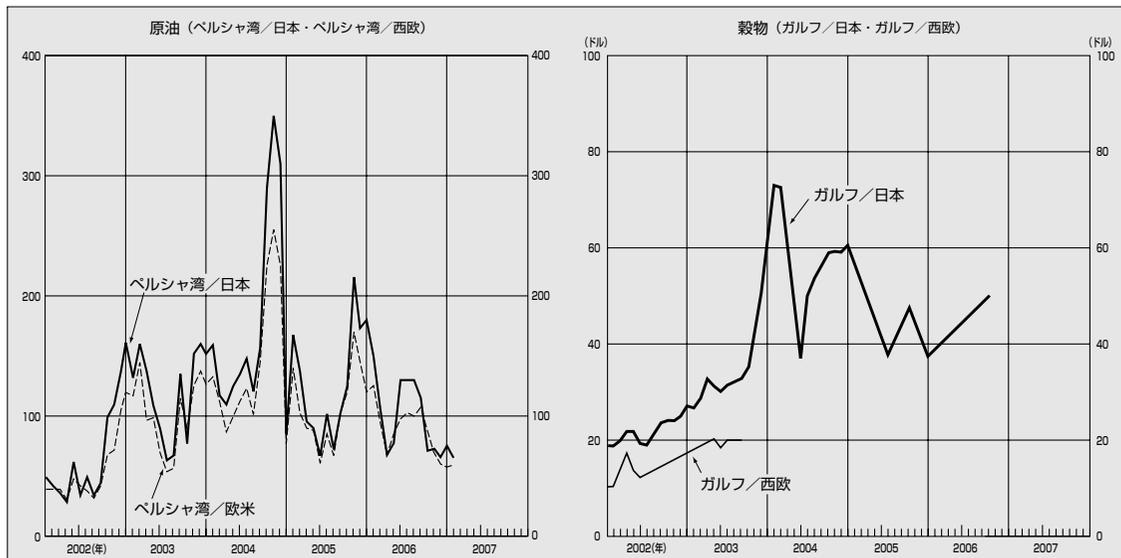
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2006年4月	117.13	114.30	118.67
5	111.51	109.50	113.65
6	114.53	111.65	116.54
7	115.65	113.65	117.25
8	115.88	114.44	117.32
9	117.01	115.85	117.93
10	118.59	117.42	119.51
11	117.35	115.65	118.30
12	117.30	114.87	119.03
2007年1月	120.60	118.37	121.99
2	120.45	118.48	121.48
3	117.28	115.60	118.30

## 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
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	84,502	644	83,858	22,832	3,969	293	56,482	0	293	0	336,494	109,203
2006 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
10	6,992	0	6,992	1,550	534	0	4,858	0	50	0	25,679	6,450
11	8,447	0	8,447	2,485	251	0	5,638	73	0	0	37,542	11,346
12	4,633	0	4,633	1,150	168	0	3,315	0	0	0	24,540	8,655
2007 1	8,361	0	8,361	1,997	115	0	6,249	0	0	0	28,862	13,137
2	6,144	0	6,144	810	70	44	5,220	0	0	0	23,640	13,636
3	6,221	0	6,221	2,410	0	0	3,805	0	5,820	0	22,093	15,155

(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					
	2005		2006		2007		2005		2006		2007	
	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	85.00	59.50	180.00	80.00	75.00	47.50	77.00	62.50	120.00	75.00	57.50	45.00
2	167.50	75.00	150.00	100.00	65.00	45.00	140.00	112.50	125.00	85.00	59.00	47.50
3	137.50	75.00	106.50	66.50			102.50	75.00	95.00	57.50		
4	96.00	80.00	68.00	50.00			90.00	72.50	67.50	55.00		
5	90.00	62.50	77.50	67.50			88.25	62.50	85.00	55.00		
6	67.50	52.50	130.00	82.00			61.25	50.00	97.50	70.00		
7	102.00	73.75	130.00	91.00			85.00	62.50	102.50	80.00		
8	72.50	56.50	130.00	90.00			67.50	60.00	100.00	85.00		
9	102.50	62.50	115.00	105.00			102.50	65.00	107.50	85.00		
10	125.00	90.00	71.00	67.50			120.00	87.50	89.50	65.00		
11	216.00	135.00	72.50	60.00			170.00	130.00	70.00	60.00		
12	172.50	110.00	65.00	51.25			145.00	100.00	60.00	48.25		

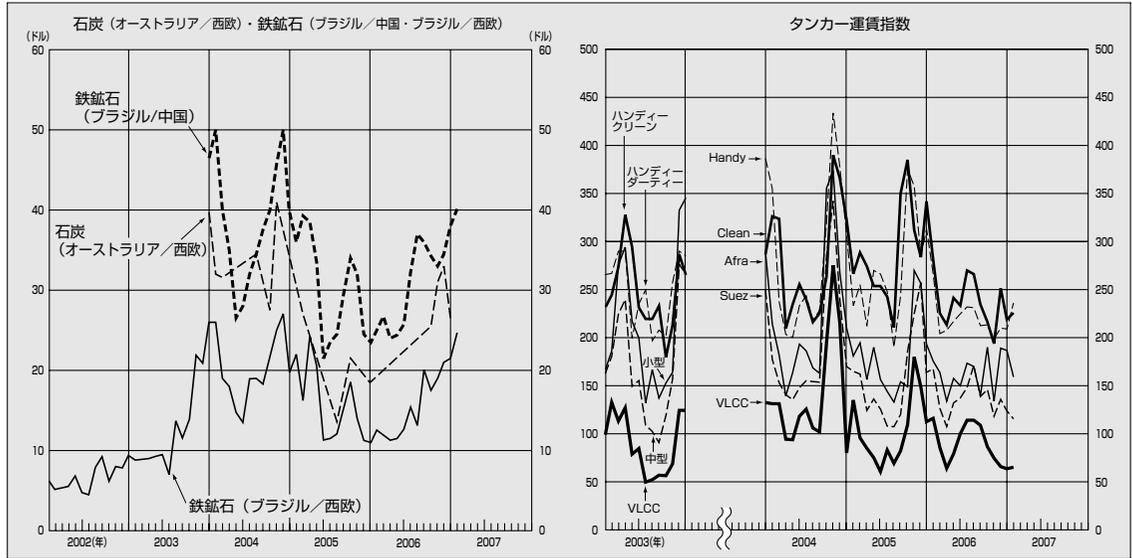
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。  
④グラフの値はいずれも最高値。

#### 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			
	2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	37.45							
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10	50.50	50.25						
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)

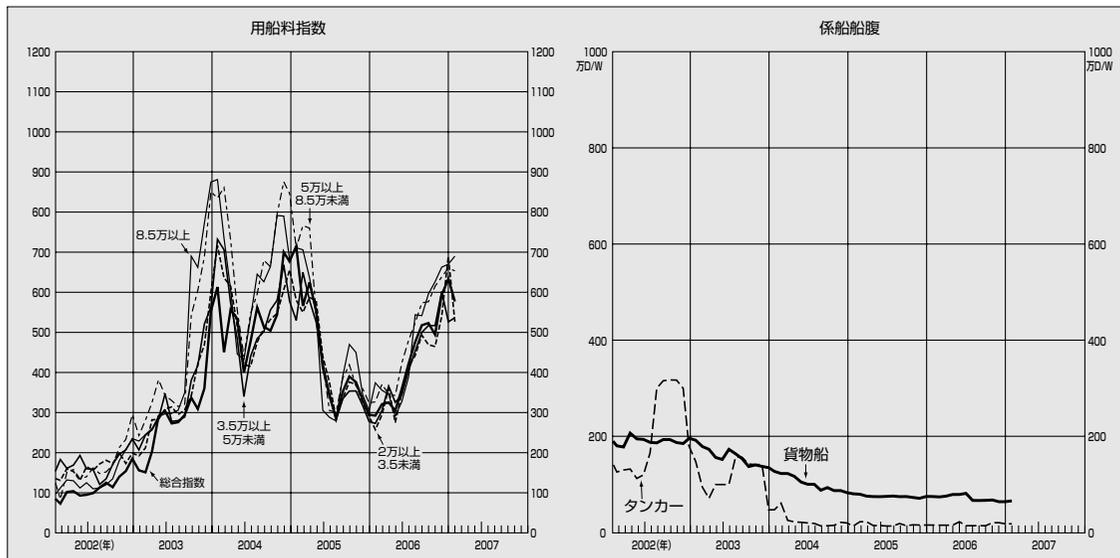
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2006		2007		2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	18.45	16.20	26.50		23.50	19.70	38.00	26.50	11.00	8.75	21.50	16.75
2	—	—	—		24.99	21.00	40.25	38.00	—	12.50	21.50	16.75
3	—	—	—		26.75	18.50	—	—	—	—	24.75	24.50
4	—	—	—		24.00	20.90	—	—	11.25	9.85	—	—
5	—	—	—		24.30	19.70	—	—	11.50	10.50	—	—
6	—	—	—		25.75	22.00	—	—	—	12.70	—	—
7	—	—	—		32.25	23.75	—	—	—	15.40	—	—
8	—	—	—		37.00	31.00	—	—	—	13.10	—	—
9	—	—	—		36.00	28.50	—	—	20.25	17.90	—	—
10	25.50	—	—		34.25	29.00	—	—	17.50	13.45	—	—
11	31.00	—	—		33.00	29.50	—	—	19.00	15.50	—	—
12	33.00	—	—		34.45	31.50	—	—	21.00	20.50	—	—

(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														
	2005					2006					2007				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	80	170	210	307	322	112	163	193	314	342	63	124	187	209	219
2	135	165	181	233	267	116	168	176	267	282	65	116	159	237	226
3	96	162	195	255	289	86	127	163	204	225	—	—	—	—	—
4	85	124	157	212	274	63	108	133	208	213	—	—	—	—	—
5	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241	—	—	—	—	—
6	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233	—	—	—	—	—
7	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271	—	—	—	—	—
8	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266	—	—	—	—	—
9	82	120	154	244	350	109	139	140	212	234	—	—	—	—	—
10	109	186	149	376	385	87	147	190	213	217	—	—	—	—	—
11	179	225	269	358	312	74	118	133	199	194	—	—	—	—	—
12	149	257	257	286	284	66	136	189	210	251	—	—	—	—	—
平均	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	93.3	141.3	163.9	227.7	247.4	—	—	—	—	—

(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	2004		2005		2006		2007					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	553	4,539	677	4,471	294	2,263	0	689	525	660	670	632	4,762
2	613	5,290	715	4,511	292	2,328	0	527	536	653	690	577	4,366
3	615	5,122	565	4,685	321	2,493							5,172
4	558	4,635	624	4,810	325	2,495							
5	533	3,452	552	3,737	304	2,495							
6	401	2,762	412	2,586	359	2,739							
7	478	3,971	342	2,307	421	3,191							
8	562	4,180	285	2,169	475	3,672							
9	514	4,214	352	2,949	518	4,207							
10	503	4,602	391	2,949	522	4,053							
11	544	4,264	376	2,991	493	4,121							
12	701	5,176	332	2,624	594	4,318							

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	2005						2006						2007					
	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															
1	138	779	830	35	135	209	146	708	755	34	128	171	152	642	642	34	135	189
2	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172	158	677	672	34	125	189
3	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170						
4	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170						
5	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170						
6	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227						
7	133	641	754	34	99	145	149	694	817	32	102	151						
8	132	645	766	34	99	145	152	650	680	32	102	151						
9	134	668	745	34	170	194	151	647	678	32	102	151						
10	138	676	751	34	103	149	152	649	682	32	102	151						
11	139	649	731	34	131	173	150	623	689	34	135	205						
12	141	679	710	34	128	171	151	623	640	34	135	205						

(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

半年ほど前、家人が怪我をした。念のため相当大きな整形外科専門病院に連れて行ったところ膝のお皿にひびが入っていることと都合3週間ほどギブスをはめることとなってしまった。

骨折初心者の家人や未経験の私には想像もできなかったが、本当に大変なのはギブスが取れてからで、たった3週間にも拘らず運動の苦役から開放されていた片方の足の筋肉と関節は萎えてしまい、歩くことはおろか立つことさえままならない。それから長期にわたるリハビリの苦闘が続くこととなってしまった。

たまたま年末に引越しを予定していたので、家人は早く治そうとそんなに近くでもない整形外科に毎日リハビリに通い、その甲斐あってか、ひと月ほどの内に何とか松葉杖を卒業することはできたが、左右の足のアンバランスから長く歩いていると腰は痛くなるし、第一に膝が思うように曲がらない。リハビリは機械相手の単純なものが延々と続く内に引越しの日が来てしまった。

引越し先の近くの整形外科に転じようと、今まで世話になっていた医者に紹介状を書いて欲しいと言うと、「もう治っているので通院の必要なし。後は慣れるだけ」との返事。半信半疑ながら、とりあえず良かったと旧宅と通い入れた整形外科に

別れを告げた。

ところが、案の定事態は好転せず、慣れるために歩く距離を増すと激しい腰痛に見舞われ、自然と歩かなくなるという悪循環に陥ってしまった。これではいけないと恐る恐る近所の整形外科を訪ねたのは半月ほど後のことであったが、家人の歩く様を見た理学療法士は、かぶりを振り、前のものとは全く違った手によるマッサージや自宅でする運動指導を主とするメニューのリハビリを行ってくれた。この新しいリハビリのおかげで状況は徐々に改善し、健康保険期限の受傷後5ヶ月の期限を余り過ぎないうちに家人は相当な距離も歩ける程度に回復できたのである。

最初の整形外科でのリハビリはどれほど役に立ったのかは分からないが、あのまま引越しをせず通い続けたとしたら、何時あの医者は「治った」といったのだろうか。第一に家人の回復は果たせたのだろうか。医療の世界でもサービスの質の多様性がこれほどの幅であることを身近に感じ、患者も賢くならなければならないと強く思った次第である。

日本船主協会 海務部労政担当副部長  
山脇 俊介

## 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 收  
園田 裕一  
山脇 俊介

## 編集後記

気づけばこの小欄に一筆書かせて頂くようになってから、今回で41回を数えます。4月はスタートの季節でもありますので、初心に帰って自分の第1回目ものを読み返してみることにしました。

大したことは書いていないのですが、一読者から編集に携わることになり、「日々原稿と格闘」と綴られていました。現在も同様に「格闘」は続いているのですが、その内容は勿論当時とは違いますし、業界や自分の状況も環境も確実に変化しています。

何事も「基本」「初心」が大切といわれますが、日々の業務の中でつい忘れてしまいがち。先日、自身では4回目となる新入社員向けの海運講習会にスタッフとして参加しましたが、受講生達のように自分も改めて原点に立ち戻らなければ、と考えさせられました。(MN)

## せんきょう4月号 No. 561 (Vol. 48 No. 1)

発行●平成19年4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)

