

せんきょう

2007

10

社団法人 日本船主協会

●No.567●



■巻頭言	1
「我は海の子」に想う 日本船主協会 副会長 日本郵船株式会社 代表取締役社長■宮原耕治	
■ SHIPPING フラッシュ	2
平成20年度海運関係税制改正要望 —自民党はじめ関係先に提出—	
■海運ニュース	10
国際会議レポート	10
1. 改正BCコードが原則合意される —IMO第12回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC12)の審議模様—	
2. IMO新条約案とバーゼル条約の比較検討作業はCOP9に持ち越し —バーゼル条約第6回公開作業部会(OEWG6)の模様—	
内外情報	15
1. 1期生の出帆式が執り行われる —外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム—	
海運日誌(9月) 22	海運統計 24
船協だより 23	編集雑感 28
■困み記事	
• 国土交通大臣との意見交換会を開催	17
• トン数標準税制導入に向けて気運が大いに盛り上がる	18
• BIMCO 会長・ICS/ISF 事務局長が当協会を訪問	19
• トン数標準税制の平成20年度導入に向けた決議を採択	20
• 船用機関故障事例集の発行	21

「我は海の子」に想う

日本船主協会 副会長
日本郵船株式会社 代表取締役社長 宮原 耕治



私が小・中学校時代を過ごしたのは、瀬戸内・岡山県の小さな町である。文字通り、毎日海の側で真っ黒になって遊び、夜は波の音を聞きながら眠りについた。

どこの家も男の子が2～3人はおり、中には商船大学や商船高校に行くお兄さんもいた。お父さんが船長という家では、娘たちは少しいい洋服を着て、時に私たちにチョコレートをくれたりした。

当時、昭和30年代の前半の頃、大学進学率は18%程度で、まだ低かった。私の育った小さな町にも「海員学校」があり、中学を卒業後2年間勉強すれば部員になれた。まだ子供の顔をした可愛い制服姿を今も忘れない。また、中学の同級生の内、成績のよい何人かは、香川県の電波高校に進学した。卒業すれば、通信士となり船に乗った。このように身近に海があり、船員がいた。

その後時代は移り、出生率が1.7台迄下がった昭和50年代の終わりには、多くの若者が大学を出て安定した陸のサラリーマンになることを希望するようになり、その分船員希望者が減った。

そこに追打ちをかけたのが、昭和60年のプラザ合意であった。それ迄1ドルが240円で換算されていた日本人コストは一気に倍増し、フィリピン人、インド人など外国人に対し国際競争力を失った。その後、苦渋の選択として「緊急雇用対策」を実

施せざるを得なかったことは、ここに改めて記す必要もあるまい。

プラザ合意後20年余りの間、日本人船員の数は減り続けている。各社の採用数は略一定であるが、退職者の数の方がそれを上回るからだ。国際競争力を決める要因の一つである為替の壁は依然として極めて厚い。それだけではない。もう一つ大きな壁は少子化である。今や、出生率は1.2台まで下がり、平均的家庭では男の子は一人以下である。早い話、昔であれば2～3人いた男の子の中、1人くらいは船に乗って親元を離れても良かった。今は事情が異なる。母親がまず船乗りになることを許さないという話を聞く。

更に先程、通信士の話を書いた。船舶通信士の職は、衛星通信の発達に伴い縮小し、1999年を境にゼロになった。こうして考えると、今後日本人船員のなり手を確保して行くのは容易ではないが、私たちはその困難を見越してこれ迄経営に当たって来た。即ち、限られた数の日本人船員を、単なる乗組員ではなく、むしろ陸側から多数の外国人船員を指導し、教育し、自社の物の考え方やクオリティを植えつけるためのマネージャー(管理者)として育成してきたのである。時間はかかるが、このようなグローバルな広い心と強いリーダーシップを持った、若く新しい「海の子」を多く育てたい。



SHIPPING FLASH

平成20年度海運関係税制改正要望

—自民党はじめ関係先に提出—

平成20年度税制改正要望については、8月1日の理事会において、要望内容の基本方針を確認のうえ取りまとめ、9月26日の理事会で承認され、同日、自民党政務調査会および国土交通省へ要望書を提出した。【資料参照】

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。

(1) 海運関係事項

税制改正要望のうち「トン数標準税制（以下、トン数税制）の実現」については、昨年取りまとめられた平成19年度与党税制改正大綱を踏まえ、諸外国の海運企業とのイコール・フッティングの観点から要望している。

一方、日本経団連は、「今後のわが国税制のあり方と平成20年度税制改正に関する提言」を取りまとめ、「外航海運業者の日本籍船に係る、いわゆるトン数税制に関し、平成20年の通常国会における法改正とあわせ、主要な海運国の税制との整合性を踏まえた制度を創設すべきである。」と整理しており、昨年に引き続き日本経団連からの支持が得られている。

国土交通省においても平成20年度税制改正要

望として「トン数税制の創設」を盛り込み、9月1日に同省から財務省および総務省へ要望を行っている。

このほか平成19年度末をもって期限が到来する「国際船舶に係る登録免許税の改善・延長」「外航用コンテナに係る固定資産税の廃止」「中小企業投資促進税制の延長」「外貿埠頭公社に係る特例措置の延長及び指定会社等に係る特例措置の拡充」等の既存税制の維持・存続についても要望している。

(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、国際課税連絡協議会の各団体（日本貿易会等26団体で構成）と連携し、タックスヘイブン対策税制における特定外国子会社の赤黒合算や世界的な法人税率の引き下げ傾向の中、軽課税国の定義（25%以下）は実態にそぐわなくなりつつあることから15%以下に引き下げること等、粘り強く是正を求めていくこととしている。

(3) 企業税制

昨年実現した減価償却制度について残存価額・償却可能限度額の廃止や新たな定率法の導入

などの改善などが図られたが、昨年発表された平成19年度与党税制改正大綱で触れている〈減価償却制度〉法定耐用年数の見直しについては、「平成20年度税制改正に向け、減価償却資産の使用の実態等について更に調査・分析を進め、法定耐用年数や資産区分の見直し、法定耐用年数の短縮特例制度の手続き簡素化について検討する。」とされている。

現在、財務省において、船舶などをはじめとする償却資産の資産区分・法定耐用年数の見直しの検討が進められている模様だが、償却制度

の抜本見直しの効果が縮減されることのないよう国土交通省はじめ業界横断的に関係業界団体とも連携して、わが国企業の新規設備への投資を促進し、国際競争力を高めるべく、対応していくこととしている。

当協会は、2007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】平成20年度税制改正要望

海運関係事項

1. トン数標準税制の実現

外航海運という世界単一市場における事業の利益は、世界標準と呼べる方法によって認識するのが合理的である。

トン数標準税制については、欧州各国、アメリカ、韓国など主要海運先進国において広く採用されており、現在に至っては、このトン数標準税制が外航海運事業の利益を認識する世界標準と呼ぶべき状況にある。

わが国におけるトン数標準税制の導入については、平成19年度与党税制改正大綱において「外航海運業者の日本籍船に係るみなし利益課税（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事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年度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。」とされた。

諸外国の海運企業との競争条件のイコールフットイング、税のコンバージェンス（租税政策の国際的一致）の観点から国際競争力あるトン数標準税制の実現を求める。

2. 国際船舶に係る登録免許税の改善・延長

本措置（本則税率4/1000を2.5/1000に軽減）は、平成20年3月末をもって期限が到来するが、国際船舶の国際競争力の強化に資するため、諸外国に比べ割高な日本籍船の取得・保有にかかる諸税の軽減を図るとともに、以下の通り本税の更なる軽減（税率を2.5/1000から2.0/1000）を求める。

(1) 所有権保存の登記

平成20年3月31日までに新造又は外国法人から取得（新造された日から5年を経過していないもの

に限る)をする国際船舶の所有権の保存登記……………船舶価額の2.0/1000

(2) 抵当権設定登記

平成20年3月31日までに国際船舶の建造又は取得のための資金の貸付け又は延払いによる債権の担保として設定される抵当権の登記……………債権金額又は極度金額の2.0/1000

3. 外航用コンテナに係る固定資産税の廃止

本措置(課税標準4/5)は、平成20年3月末をもって期限が到来するが、三国間輸送が増加傾向にあるなか、外航用コンテナの国内滞留率は1割程度にすぎないのが実状であり、応益負担の考え方からも課税する根拠に乏しい。可動性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ことから、償却資産である外航用コンテナに対する課税の廃止を求める。

4. 中小企業投資促進税制の延長

当該税制(30/100の特別償却または7/100の税額控除)は、平成20年3月末をもって期限が到来するが、中小船主の内航貨物船の代替建造を促進する観点から、本制度を延長すること。

5. 外貿埠頭公社に係る特例措置の延長及び指定会社等に係る特例措置の拡充

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、外貿埠頭公社に係る特例措置が廃止され、埠頭借受者に負担が転嫁されることとなれば、海運企業の経営を著しく圧迫、ひいては物流コスト増をもたらすことになる。今後とも物流サービスの安定供給を図っていくために本特例措置を延長するとともに、外貿埠頭公社から指定会社等が承継するコンテナ埠頭分においても特例措置の拡充が是非とも必要である。

- (1) 外貿埠頭公社が平成10年3月31日までに取得している一定規模以上のコンテナ埠頭に対する固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置(旧公団からの承継分3/5、その他1/2)について、適用期限を平成22年3月31日まで2年延長すること。
- (2) 外貿埠頭公社が平成10年4月1日から平成20年3月31日までに取得する大規模コンテナ埠頭に対する固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置(平成10年4月1日から平成18年3月31日までに取得した分については10年間1/5、その後1/2。平成18年4月1日以降の取得分については1/2)について、適用期限を平成22年3月31日まで2年延長すること。
- (3) 外貿埠頭公社から指定会社等が承継するコンテナ埠頭において無利子貸付制度の適用を受け、新たに取得する資産についても、固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置(課税標準1/2)を拡充すること。

なお、「公益法人制度の抜本的改革に関する基本方針」(平成15年6月27日閣議決定)に基づき、平成20年12月に公益法人制度改革3法が施行された場合、外貿埠頭公社に係る特例措置と指定会社等に係る特例措置、不動産貸付業にかかる法人税の非課税措置について税法上の所要の措置を講ずること。

6. 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。

7. 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。

8. 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。

9. 船員の支払給与に係る法人事業税の課税標準の特例措置の創設

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

国 際 課 税

1. タックスヘイブン対策税制の見直し

- (1) 特定外国子会社につき、留保所得のある子会社のみならず欠損金のある子会社も合算の対象とすること

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

- (2) 欠損金繰越期限を撤廃すること

現在の制度では過去7年間の欠損金に限り、当期の所得計算上当該欠損金を損金算入できるが、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間を撤廃すること。

- (3) 軽課税国の判定基準の引下げ

軽課税国の判定基準を、国内の法人実効税率が40%に引き下げられたこと、および諸外国の法人実効税率が引き下げられる傾向にあること等を勘案し、15%以下に引き下げることを。

(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の一体が認められるので、課税対象となる連結グループ全体の所得に加えられるべきものであり、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。

4. 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。

5. 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。

6. 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。

7. 受取配当金の益金不算入制度の改善

(1) 特定利子規定の復活

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

(2) 特定株式以外の株式等に係る受取配当の益金不算入割合の引上げ

既に課税済みである株式の受取配当に対する課税は二重課税であり、現行の益金不算入割合(50%)を引き上げる(もしくは全額益金不算入とする)ことが必要である。当該制度は連結納税制度導入による税収減の補完として平成14年度税制改正にて変更(従来は益金不算入割合が80%)されたが、(1)と同様、論拠のない増税策であり受容できるものではない。

8. 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。

9. 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。

10. 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。

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

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



●国際会議レポート●

1 改正BCコードが原則合意される

—IMO第12回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC12)の審議模様—

国際海事機関 (IMO) の第12回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC12)が、2007年9月17日から21日までロンドンにおいて開催され、BCコード(固体ばら積貨物の安全実施規則)の改正、国際海上危険物規程の改正およびコンテナ固縛時の安全作業環境などに関する審議が行われた。主な審議概要は以下のとおりである。

1. BCコードの改正および強制適用

(1) 未査定固体ばら積貨物の積載

BCコードが強制化される2011年以降は、原則、同コードに記載されている固体ばら積貨物しか運送できないこととなる。同コードに記載されていない物質は、未査定貨物として扱われることとなり、その取扱いについて検討が行われた。

審議において、その化学的危険性に依らず、すべての未査定貨物の運送に対して、三カ国間(荷出し国、荷受国、旗国)合意を必要とする意見と、化学的危険性を有する危険物のみ三カ国合意を必要とする意見に分かれた。

審議の結果、グループA(液状化物質)およびグループB(化学的危険性を有する物質)貨物の運送については、三カ国間合意が必要とされ、グループC(グループAおよびグループB以外の物質)については、積荷港当局の査定(結果を揚荷港当局、船籍国に通知する)で運送することが可能となった。なお、いずれの物質についても、BCコードへの新規追加のため査定から一年以内にIMOに報告を行うことが必要とされた。

(2) 還元鉄の運送要件の見直し

還元鉄(DRI)運送中における事故が多発していることから、その運送要件の見直しについて、2004年のDSC9より検討が行われている。

今次会合においては、引火性ガスが発生しやすいDRI(B)およびDRI-FINESの運送要件について検討が行われた。

審議の主題は、DRI(B)およびDRI-FINES積載中の貨物倉内における雰囲気についてであり、貨物倉内を爆発性雰囲気にならないため、不活性

ガス（イナーガス）による置換を必要とする意見と DRI は不活性ガスと反応し、引火性ガスの発生が促進されるためイナーティングを不要とする意見（ベネズエラ）に分かれ、議論が平行線を辿った。

審議の結果、本件に関する審議を次回 DSC 13において引き続き行うこととなり、また、DRI-FINE についてはベネズエラがイナーティング不要の根拠を次回会合に提示することとなった。

(3) 今後の検討スケジュール

当初の予定では、今次会合において、BC コードを最終化することとなっていたが、全ての審議が終了しなかったことから、今後のスケジュールについて検討が行われた。

審議において、議長より、当初の予定通り同改正案を MSC84に承認のため送付するとの発言があり、これに対し、多数の国から審議の延長を求める意見があった。

審議の結果、同コード採択前に、以下の4項目に関する改正が行われることを前提として、BC コード改正案に原則合意し、承認のため MSC 84に送付することとなった。

同改正については、次回 DSC13において検討を行い、同コード採択予定の2008年12月の MSC 85に改正案を提出することが合意された。

- DRI の個別スケジュール（運送要件）
- 非危険物の硫黄の個別スケジュール（運送要件）
- 重力式セルフアンローダー船に関する要件
- 石炭及び褐炭ブリケット（Brown Coal Briquettes）の個別スケジュール（運送要件）

なお、改正BCコードについては、2009年1月1日から各国の判断に基づく任意適用が開始され、2011年から強制適用とすることが合意された。

また、同コードの名称を「国際固体ばら積貨物規則（International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code）とすることが原則合意された。

2. 国際海上危険物規程（IMDGコード）の改正

(1) 少量危険物の検討

危険物の運送は、国連勧告※にその要件が規定されているが、少量の危険物については、輸送モードにより別途規定があり、その取扱い方法が異なっている。そのため、国連の危険物輸送専門家委員会（UNSCETDG）において、輸送モード間における調和を図るため、少量危険物規定の見直しが2002年より行われてきた。

2006年7月のUNSCETDG29において、航空輸送で適用されてきた「適用除外危険物（Excepted Quantities）」に関する規定を国連勧告に取り入れることが合意され、同年12月のUNSCETDG30において、国連勧告の改正が採択された。

同改正に伴い、今次会合では、適用除外危険物規定の IMDG コードへの取り入れについて検討が行われた。

当該規定は、航空輸送における運送要件であったため、現行の海上運送要件と照らし合わせると次の様な問題点が考えられた。

- ① 同規定では、運送書類（危険物明細書）を準備することを要求していないが、SOLAS 条約第Ⅶ／4 規則および MARPOL 条約附属書Ⅲ 第4 規則では、運送される量に係わらず運送書類が要求されている。
- ② SOLAS 条約第Ⅱ－2／19規則は少量危険物に対して適用されないこととなっているが、適用除外危険物の場合には、規則への適合が要求される。
- ③ MARPOL 条約附属書Ⅲ 第3 規則では、海洋汚染物質について、CTU（Cargo Transport Unit）にマークを表示することとなっている。しかしながら、同規定では容器あるいは CTU へのマークの表示を要求しておらず、海洋汚染物質が収納されている場合でも、海洋汚染物質マークを表示する必要がないこととなる。上記問題点について審議した結果、以下のとおり合意した。

① 輸送書類

輸送書類の作成は危険物を安全に輸送する

ために非常に重要であり、如何なる量の危険物についても当該書類は必要であること

② 危険物運送船要件の適用

少量危険物に対しては、防火に関する要件（SOLAS 条約第 II - 2 / 19 規則）の適用免除が規定されていることから、少量危険物よりも少量である適用除外危険物についても同様に適用を免除すること

③ コンテナへの海洋汚染物質マークの表示

コンテナへの海洋汚染物質マークの表示は免除すること

※国連勧告：国際的な危険物の輸送における安全性を確保するために国際連合に設置された国際連合危険物輸送専門家委員会により 2 年毎に発行されている勧告。IMO によって発効される国際海上輸送に関する国際規則（IMDG コード）や国際航空輸送に関する国際的規則（IATA 規則）はこれに準じている。

(2) 危険物運送に係る陸上作業員への教育訓練要件の強化

危険物運送に係わる陸上作業員の規則の理解および要件の認識不足に起因する危険物関連の事故や規則違反が数多く報告されていることから、危険物運送に係わる全ての陸上作業員に教育訓練を強化すべきであるとの提案があり検討が行われた。同提案については、パナマ、キプロス、中国より陸上作業員への教育訓練の強化を海上運送規則である IMDG コードにて規定することは問題があるとの指摘があったが、大多数の国から支持があり、強化が合意された。

なお、強化のための IMDG コード改正案については、今次会合に引き続き開催される専門家グループで検討が行われ、IMDG コード第 34 回改正（2010 年 1 月 1 日発効）に取り込まれることとなる。

(3) ニッケル水素電池の積載および隔離

適切な包装および保護が施されたニッケル水素電池が、熱源（加熱燃料タンク）付近に積載されたことが原因とされる火災事故の報告があった。同報告では、腐食性の電解液に関する特

別要件 SP304 に熱源からの隔離を含む特別な積載要件を追加することが提案されていた。

同提案については、同様の提案が国連危険物輸送専門家委員会に提出されており、同委員会での審議結果を待ち、次回会合で再度検討することとなった。

3. コンテナ固縛時の安全作業環境について

適切な落下防止設備や十分な作業スペースの不備等により、コンテナ固縛時における作業員の事故が多発していることから、コンテナ固縛時の安全な作業環境に関する検討が 2005 年の DSC10 より行われている。

今次会合では、DSC11 で設置された WG および書面審議グループでの検討結果が報告され、それぞれについて審議が行われた。

(1) DSC11WG の検討結果について

① 貨物固定マニュアル（CSM）策定のための指針（MSC/Circ.745）の改正

コンテナ固縛時の安全な作業環境の整備を図るため、「貨物固定マニュアル（CSM）策定のための指針」に落下防止設備、照明、通路などの情報を盛り込んだ“Cargo Safe Access Plan（CSAP）”を新たに追加することが提案されていた。

同提案については、特段の意見もなく合意され、CSM 策定のための指針に CSAP を追加することとなった。なお、同改正指針については、今次会合で一部修正が加えられると共に本議題に関する全ての審議が終了するまで、承認のための MSC への送付は延期されることとなった。

② コンテナ固縛時の安全な作業環境の整備に関する規定の強化

コンテナ固縛時の安全な作業環境の整備に関する規定を SOLAS 条約の下で強化することが提案されていた。同提案に対して、わが国より、ここで言う「規定」が何を想定しているのか不明であることを指摘したところ、WG 議長より具体的な検討はしていないとの回

答があった。また、ギリシャは、本議題についての強制化に関する議論はMSCより要請されていないこと等を指摘し、この発言を基本的にICS、パナマが支持した。

一方、ドイツは細部については検討を要するが、見直しを図ればコンテナ船に対する強制化は可能と述べた。

審議の結果、MSCからの要請が無い以上、強制化に関する検討は行わないことが合意された。

(2) 書面審議グループの検討結果について

DSC11において、コンテナ固縛時の安全な作業環境に関する指針案を検討するため、書面審議グループ(CG)が設置されており、今次会合にその検討結果が報告され、検討が行われた。

同指針案では、ハンドレール、ラッシングブリッジ、作業スペースなどの設計基準のほか訓練要件やラッシング作業に関する運用要件が規定されている。

設計基準を満たすためには、既存船では改造が必要となり、また新造船においても設計の変更が必要となる可能性がある。特にコンテナ船におけるハッチカバー上のコンテナ(20ft)間の作業スペースについては、ラッシングポイント

を除き、最低750mm以上のスペースが要求されていた。そのため、わが国より、現行コンテナ船の設計仕様では、当該基準に合致することは非常に困難であることから、造船業界とも相談の上、慎重に検討する必要がある旨指摘を行った。これに対し、WG議長より、船舶によっては、適合できないことが十分に予想されるが、本指針はあくまで勧告であり、また新造船のみを対象にしているとの回答があった。

設計基準に関する問題については、ICS、ノルウェー、パナマ、英国も同様に懸念を表明しており、各国共同のステートメントをWG報告書に記録することとなった。

なお、本指針が勧告だとしても、CSAP(CSMの一部として)承認時に、本指針の設計基準が適用される可能性がある。そのため、認証機関となる船級(IACSからの出席者)に確認したところ、同様に設計基準の問題を認識しており、その適用については、IACS内の技術委員会で検討する必要があるとのことであった。

本指針案については、今次会合で最終化出来なかったことから、次回DSC13において引き続き検討を行い、最終化することとなった。

(海務部：黒越)

2

IMO 新条約案とバーゼル条約の比較検討作業はCOP9に持ち越し

—バーゼル条約第6回公開作業部会(OEWG6)の様態—

表題会合が2007年9月3日～7日にジュネーブで開催され、環境上適正な船舶解撤が主要議題のひとつとして審議された。

バーゼル条約では、昨06年12月の第8回締約国会議(COP8)において、各締約国に対し07年1月を期限として以下に関する意見の提出が求められていた(本誌2006年12月号P.6参照)。

- (1) バーゼル条約の管理と執行レベルの評価、
- (2) シップリサイクル新条約案により要求される管理と執行レベルの評価およびバーゼル条約と

の比較

- (3) 効果的な短中期的措置の可能性の調査・検討

OEWG6では、これらの質問に対する各国回答を基に議論が行われる予定であったが、わが国とBAN(バーゼルアクションネットワーク。バ条約専門の環境団体)がCOP8に提出した意見をOEWG6に再提出した他は、メキシコ1国のみからしかコメントが寄せられず、また、EUおよびインドから今次会合で詳細な議論をすることは望まないとの意見が示されたため、08年1月下旬を期限とし



▲バーゼル条約第6回公開作業部会の模様

て再度締約国に意見提出を求めるとともに、バ条約事務局が、それら意見を取りまとめの上、08年3月のMEPC57に送付することとし、その旨の決定（＝決議＊）が作成された。

＊OEWG 6では、「船舶解撤の環境上適正な管理」とともに「遺棄船舶」の問題も審議され、これら2つの問題をひとつの決定とすることとされた。そのため、同決定のパラグラフ3と4は遺棄船舶に関するものとなっている。なお、遺棄船舶については、IMO事務局から提供された情報に基づいて、遺棄船舶に関するガイダンスを提供するためのインフォメーションノートが作成され、同決定に付されることとなった。

これまでのバ条約側の検討を見ると、03年3月のOEWG 3および同年10月のCOP 7では、EUよりバ条約の「輸出国」を「旗国」と読み替えて条約を船舶に適用するなどの提案がなされるなど、バ条約独自で解撤予定船舶を規制しようとする動きがあり、わが国を初めとするIMO関係国でEUの動きを阻止すべく対応してきた。05年10月のMEPC52でIMO新条約が策定されることが決定してからは、04年7月のOEWG 4、05年4月のOEWG

5において、同条約がバ条約と同等の管理・執行レベルを有するものとなるよう意見反映を目指すための決定が作成されたが、議論の途中では依然として環境派の意見も強く、IMO条約の議論の進展を遅らせかねない状況も見られた。05年12月のCOP 8においても同様にIMOへの意見反映を目指すための決定が採択されたが、その審議過程においてインドが、IMO新条約はヤードのみに負担を課すものであるとし、同新条約の策定を否定するともとれる発言を執拗に繰り返し議場の混乱を招くという一幕があった。

OEWG 6においては、これまでのバ条約会合とは異なり、波乱は全くなく上記内容の決定が採択された。これは、わが国をはじめとするIMO関係国が積極的にバ条約会合に参画し、IMO新条約の議論の進展を丁寧に説明してきた結果、バ条約側でのIMOへの理解が深まったことが大きな一因と言えよう。一方で、今後のバ条約会合においては、COP 8でIMO新条約が解撤ヤードに与える影響を懸念していたインドが、船主をはじめとする他の関係者への更なる負担を求め、また、EUが、IMO新条約がバ条約と同等の管理と執行のレベルを有すること、また、新条約発効までの短中期的措置の実施を強く主張してくることもあり得る。08年6月に開催されるCOP 9は、IMO新条約の採択前の最後のバ条約締約国会議であることから、COP 7およびCOP 8以上に、船舶解撤の議論も白熱することが予想される（今後のIMOおよびバ条約の会議スケジュールは次のとおり）。

<IMO およびバーゼル条約 会議スケジュール>

時期	I	M	O	バーゼル条約
2008年 1月	MEPCシップサイクル作業部会第3回中間会合 (ISRWG 3)			(締約国はOEWG 6決定に基づく意見をバ条約事務局に提出。同意見はMEPC57に提出される)
3月	MEPC57			
6月	IMO理事会			COP 9
	・条約採択のための外交会議日程を決定			・2010年のCOP10までの作業等を審議
10月	MEPC58			(2010年のCOP10までにOEWGを開催)
2009年 4月	条約採択のための外交会議 (予定)			
	・条約を採択			

※この他、2008年中にILO/IMO/バーゼル条約第3回合同作業部会（これら3機関の作業の調整等を図るための会議）が開催される予定。また、IMOでは、必要に応じ、ISRWG 4を開催。

なお、OEWG 6では、昨06年7月にコートジボアールで起きた船舶残滓からの死亡事件を受け、バ条約とIMO条約(=MARPOL73/78条約)夫々の権限、両条約間のギャップ、当該ギャップの取り扱い等について、法的視点からの審議が行われ

たが、同事件の原因に関する情報等がなく議論の焦点が定まらなかったことから、引き続き、各締約国からの情報を求めることとされた。

(企画部：本澤)

【資料】

船舶解撤の環境上適正な管理および遺棄船舶に関する OEWG 6 決定（仮訳）

公開作業部会は、

1. 締約国に対し、2008年1月28日を期限として、以下を含むシップリサイクル条約案およびバーゼル条約における役割と責任などの事項に関する意見を事務局に提出することを求める第8回締約国会議の要請に応えることを奨励し、
 - (a) バーゼル条約全体として確立された管理と執行のレベルの評価
 - (b) シップリサイクル条約案全体として規定されることが予想される管理と執行レベルの評価、ならびに上記段落(a)に記述される評価結果との比較
 - (c) 効果的な短中期的措置の探求と検討
2. 事務局に対し、上記段落1に従って提出された意見を取りまとめ、第9回締約国会議での検討のために同会議に提出するとともに、国際海事機関に、第57回海洋環境保護委員会での検討のために、上記により提出された意見の要約を送付することを要請し、
3. 本決定に付される遺棄船舶に関するガイダンスを提供するインフォメーションノートを承認し、
4. 事務局に対し、同インフォメーションノートをバーゼル条約のウェブサイトに掲載することを要請するとともに、締約国およびその他の者に対し、適切ならば当該インフォメーションを補足することを求める。

(注) インフォメーションノートは省略

内外情報

1 1期生の出帆式が執り行われる —外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム—

外航日本人船員(海技者)確保・育成スキームの第1期生(11名)の出帆式が、9月28日、兵庫県芦屋市の(独)海技教育機構 海技大学校で行われた。

同スキームは、外航日本人海技者の減少を背景

に、国土交通省、全日本海員組合および当協会が一体となって実施。1期生については、2007年4月に官労使で設置した「外航日本人船員(海技者)確保・育成推進協議会」において選考作業を行い、最終的に11名(航海士9名/機関士2名)がスキ



▲祝辞を述べる飯塚当協会副会長

ームに参加することとなった。(本誌2007年5月号 P. 8 参照)

出帆式では、国土交通省海事局永松船員政策課長、全日本海員組合牧添外航部長および当協会飯塚副会長より1期生を激励する祝辞が述べられた後、1期生代表より「スキームにおいて、目の前の課題に真摯な姿勢で取り組み、外航海運に貢献できる人間となるよう、自己の鍛錬を続ける」との力強い誓いの言葉が述べられた。

1期生については、10月より海技高等学校で2ヶ月間の導入座学研修を実施。その後の7ヶ月間は



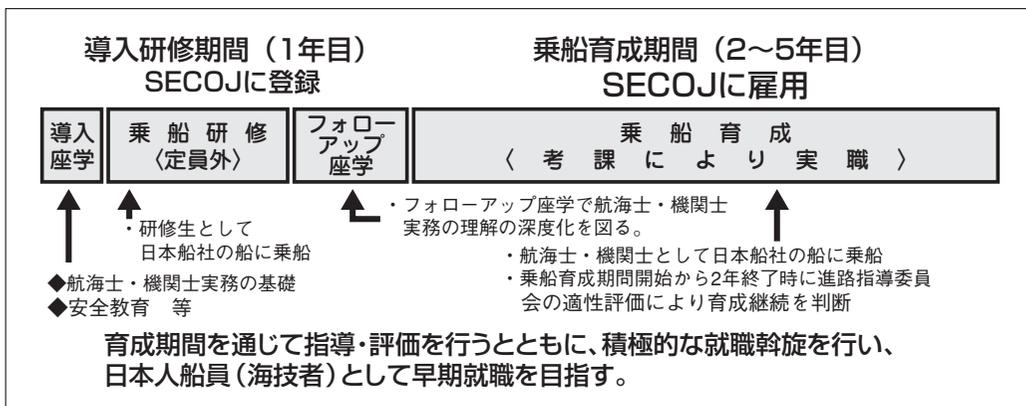
▲出帆式に臨む第1期生達

わが国外航船社が運航する船舶で乗船研修を行うこととしている。(スキームのスケジュールについては、以下参照)

【スキームのスケジュール】

本スキームは、外航を目指す船員教育機関の卒業生にキャリアアップと現場経験の機会を提供するもの。当協会としては、スキームが実効性ある制度となるよう、引き続き国土交通省や全日本海員組合などの関係者と取り組んでいくこととしている。

育成スケジュール



(企画部：本澤)

国土交通大臣との意見交換会を開催

当協会は、2007年9月12日(水)、(社)日本造船工業会(以下、造工)と共同で、冬柴鐵三国土交通大臣兼海洋政策担当大臣をお招きし、造工および当協会首脳との意見交換会を開催した。(出席者は以下名簿参照)

はじめに冬柴大臣より挨拶があった後、前川当協会会長より、外航海運業界の概況および課題等について説明するとともに、平成20年度税制改正において使い勝手の良いトン数標準税制が導入されるようお願いした。引き続き、田崎造工会長より、造船業界の概況および課題等について説明があった後、意見交換を行った。

(企画部：宇佐美)

出席者：

国土交通大臣海洋政策担当大臣

冬柴 鐵三

国土交通省

海事局長

春成 誠

海事局次長

大野 裕夫

大臣官房審議官(海事・港湾)

武藤 浩

大臣官房技術審議官(海事)

染矢 隆一

海事局総務課長

蒲生 猛

大臣官房参事官(海事)

蒲生 篤実

海事局外航課長

岡西 康博

海事局造船課長

坂下 広朗

海事局船員政策課長

永松 健次

社団法人日本造船工業会

会長(川崎重工業(株)取締役会長)

田崎 雅元

副会長(三井造船(株)取締役会長)

元山 登雄

副会長(株大島造船所最高代表取締役)

南 尚

専務理事

南部 伸孝

当協会

会長(川崎汽船(株)取締役社長)

前川 弘幸

副会長(日本郵船(株)取締役社長)

宮原 耕治

副会長(株商船三井取締役社長)

芦田 昭充

副会長(常勤)

飯塚 孜

理事長

中本 光夫



▲冬柴大臣のご挨拶



▲発言する前川当協会会長

トン数標準税制導入に向けて気運が大いに盛り上がる

—当協会他が国会議員との懇親会を開催—

当協会は外航オーナーズ協会と共同で、2007年9月27日、海事振興連盟・海事立国推進議員連盟の協力のもと、与野党国会議員と当協会関係者等との「トン数標準税制（以下「トン数税制」）導入に向けた懇親会」を開催した。本懇親会は、5月17日に開催した講演会・懇親会（本誌2007年6月号P.24参照）に引き続き、当協会の本年度の最重要課題である「トン数税制導入」をより確かなものとするために開催したものである。

開会の挨拶のなかで前川弘幸当協会会長は、「平成20年度税制改正においてトン数税制の導入を是非とも実現し、海運業界は引き続きわが国経済に必要不可欠な物資の安定輸送という使命を全力で果たしてまいりたい」と述べた。

来賓として出席した冬柴鐵三国土交通大臣ならびに衛藤征士郎自民党衆議院議員（海事立国推進議員連盟会長）からはわが国外航海運の国際競争力確保のためにトン数税制を必ず実施するとの決意が示された。

また、藤澤洋二・全日本海員組合組合長（大内教正副組合長代読）からは労働界からの、阿部泰久・日本経団連経済第二本部長からは産業界からの力強い支持の表明がなされた。

与野党国会議員本人71名、同代理65名含め、国交省、内閣官房、石油連盟・日本政策投資銀行・日本物流団体連合会・日本労働組合連合会などの関係団体、当協会会員等関係者計約300名の参加を得、出席の国会議員からは、トン数税制導入に向けて激励や決意の挨拶をいただき、平成20年度からの同税制導入に向けて関係者の気運が大きく盛り上がる会合となった。（総務部：石川）



①



②



③



④



⑤

- ① 前川弘幸当協会会長
- ② 冬柴鐵三国土交通大臣
- ③ 衛藤征士郎衆議院議員
- ④ 乾杯の首頭をとる高木義明衆議院議員
（海事振興連盟副会長、民主党副代表）
- ⑤ 会場風景

BIMCO 会長・ICS/ISF 事務局長が当協会を訪問

造船・船級・船主の代表が船舶構造問題等の共通関心案件について意見交換する Tripartite Meeting が2007年9月20日・21日に東京で開催された機会を捉え、同 Meeting に参加した国際海運団体の代表が当協会を表敬訪問した。

9月18日(月)には BIMCO*会長の Philip Embiricos 氏と事務局長の Carsten Melchior 氏が当協会を訪問、飯塚副会長・中本理事長等とマラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題、大気汚染防止に係る海洋汚染防止条約(MARPOL) 付属書VIの改定問題、シップリサイクリング問題等について率直な意見交換を行った。

また、9月19日(火)には ICS/ISF 事務局長の Tony Mason 氏と ICS 海務部長の Peter Hinchliffe 氏が当協会を訪れ、最近の海運界の諸問題について中本理事長等と意見交換を行った。



▲当協会と意見交換する BIMCO 会長(写真右)と事務局長



▲意見交換する ICS/ISF 事務局長・ICS 海務部長と中本当協会理事長・半田常務理事

*BIMCO : Baltic and International Maritime Council (ボルチック国際海運協議会)

1905年発足の“The Baltic and White Sea Conference”が前身。メンバーは船社・船舶代理店・P&I 保険等の「クラブメンバー」や、船級協会や海事法律事務所・損保や銀行等海運に関心のある「準メンバー」により構成されている。BIMCO の代表的な事業としては備船契約等書式の標準化。IMO のオブザーバステータスを有している。

(総務部：中村)

トン数標準税制の平成20年度導入に向けた決議を採択

— 海事振興連盟平成19年度通常総会の模様 —

超党派の国会議員および海事産業界等で構成する海事振興連盟は、10月3日、平成19年度の通常総会を開催し、新会長に中馬弘毅衆議院議員を選出、19年度の予算および事業計画を策定するとともに、海事産業界が抱える諸課題への対応等を取りまとめた12項目からなる決議を採択した。

決議の中で外航海運関係については、「トン数標準税制（以下、トン数税制）を平成20年度税制改正において実現すること」に加え、「国際船舶に係る現行税制の維持・改善」などが盛り込まれた。

来賓として挨拶した冬柴鐵三・国土交通大臣からは、トン数税制の導入に向け全力を尽くしたい旨発言があった。また、中馬弘毅新会長は、「トン数税制の導入については、海事振興連盟が超党派の議員連盟であることを活かし、会員の協調のもと全力を挙げて取り組んでいく」との決意を表明した。

総会後引き続き開催された海事関連団体との懇談会においては、はじめに各団体より直面している諸課題への対応等につき要望があり、これに対し出席の国会議員からは様々な意見が出された。また列席の春成誠・国土交通省海事局長からは現状などにつき説明があった。

当協会・前川弘幸会長からは、トン数税制導入に向けて、海事振興連盟の一層のお力添えをいただきたい旨重ねて要望を行った。

(審議役：植村)



▲総会で発言する当協会前川会長



▲新会長に選出された中馬弘毅衆議院議員



▲冬柴鐵三国土交通大臣



▲通常総会の模様

船用機関故障事例集の発行

当協会は、平成19年度事業として、社団法人日本船舶機関士協会に「故障情報の利用等に関する調査研究」を委託し、今般、その成果物の1つである「船用機器故障事例集」(CD-ROM)が完成した。

本事例集は、日本船舶機関士協会が平成16年に製作した事例集(379例掲載)に平成16年から18年の間に収集した94例を追加して編集されたものである。各事例は図、写真などを活用し、故障の状況、原因、対処を簡潔に取りまとめ、機器の種類別等に分類して収録されている。

入手をご希望の向きは、下記へお問い合わせ下さい。

社団法人 日本船舶機関士協会 (宮寺専務理事)

Tel : 03-3264-2518 e-mail : m-e@marine-engineer.jp

<故障事例集の構成>

1. ディーゼル主機 (210例)
2. タービン主機 (2例)
3. 主軸系機器 (8例)
4. ボイラ (41例)
5. ディーゼル補機 (68例)
6. タービン補機/軸発電装置 (17例)
7. 機関室補機 (62例)
8. 電気機器/監視装置 (28例)
9. 甲板機械/その他 (37例)



(海務部：斎藤)



3
} 7
日
バーゼル条約第6回公開作業部会（OEWG 6）がスイスのジュネーブにおいて開催された。（P.13海運ニュース参照）

4
} 日
交通政策審議会海事分科会（会長：馬田一・日本鉄鋼連盟会長）の第13回会合が開催された。国土交通大臣より諮問された東京湾・伊勢湾における海上交通規制の見直しおよびAISの整備等を踏まえた船舶交通安全政策のあり方について審議し、前者については即日答申した。

4
} 6
日
IMO、シンガポール政府主催によるマラッカ・シンガポール海峡に関する国際会議がシンガポールにおいて開催され、世界で初めて国際海峡における国際的な協力の枠組みが設立された。（本誌2007年9月号P.2参照）

5
} 6
日
港湾保安対策の向上を目的とした第4回日ASEAN港湾専門家会合が福岡にて開催された。

10
} 日
海上労働について官労使の三者で協議を行うILO海事協議会の第4回会合が開催された。

14
} 日
欧州委員会は、定期船同盟に対する競争法（独占禁法）適用除外制度廃止後および欧州域内海上輸送・不定期船に対する競争手続法の範囲拡大に対するガイドライン案を発表した。今後は関係者からのコメントを募集し、来年には最終案が固まることとなっている。

17
} 21
日
IMO 第12回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会（DSC）がロンドンにおいて開催された。（P.10海運ニュース参照）

27
} 日
当協会と外航オーナーズ協会はトン数標準税制導入に向けて国会議員との懇親会を開催した。（P.18囲み記事参照）



船協だより

9月の定例理事会の様様

(9月26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事項
2. 平成20年度税制改正要望について
3. 政投銀融資について
4. 外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム
5. 外航日本籍船の日本人船・機長配乗要件の撤廃
6. 海運分野に対するEU競争法ガイドライン案の公表について

労政委員会

1. 日比マンニングフォーラム 2008について
2. 2008年/2009年IBF協約改定交渉について

海上安全・環境委員会

1. マ・シ海峡の航行安全・環境保全に関する国際協力
2. 交通政策審議会 海事分科会の答申

公布法令(9月)

- ⑨ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令(政令第282号、平成19年9月7日公布、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法

律(平成19年法律第62号)の施行の日から施行)

陳情書・要望書等(9月)

提出日: 9月26日

宛先: 自由民主党 政務調査会 税制調査会

件名: 平成20年度海運関係税制改正要望

要旨: トン数標準税制の実現をはじめ国際船舶に係る登録免許税の改善・延長、外航用コンテナに係る固定資産税の廃止などを要望した。

国際会議の予定(11月)

会議名: ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)第20回中間会合

日程: 11月20日~21日

場所: 台北

会議名: ASF 航行安全・環境委員会(SNEC)第14回中間会合

日程: 11月29日~30日

場所: バンコク

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9月	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	5,443	975	9.7	10.2
3	7,513	5,885	1,628	10.3	0.2
4	6,633	5,712	921	8.2	3.5
5	6,565	6,182	383	15.1	15.6
6	7,284	6,064	1,220	16.2	10.8
7	7,063	6,402	661	11.8	17.1
8	7,028	6,293	735	14.5	5.8

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10月	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
4	118.83	117.77	119.60
5	120.73	119.55	121.70
6	122.62	120.94	123.95
7	121.59	118.52	123.63
8	116.72	112.40	119.68
9	115.02	113.20	115.98

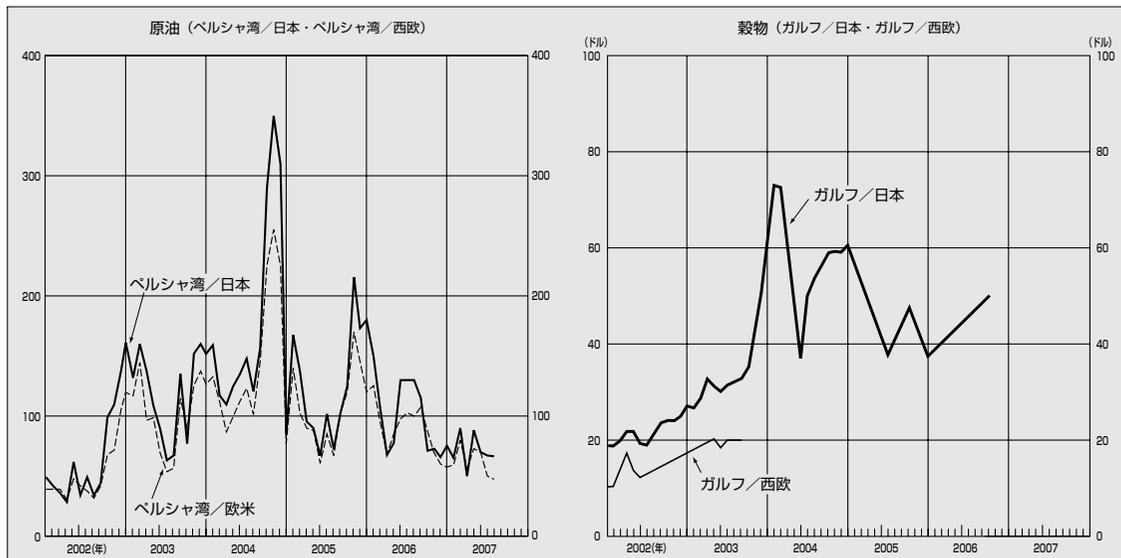
(注) 財務省貿易統計による。

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
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	76,847	2,145	74,702	28,566	3,760	162	41,552	247	331	86	289,216	53,234
2006	84,515	644	83,871	22,832	3,969	293	56,482	73	282	0	336,494	109,203
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	6	0	22,093	15,155
4	4,218	0	4,218	1,240	148	0	2,830	0	0	0	19,925	14,406
5	5,560	70	5,490	1,790	350	0	3,350	0	0	0	23,402	9,479
6	10,070	0	10,070	3,380	189	0	6,483	0	18	0	26,375	8,819
7	7,479	0	7,479	1,818	181	0	5,480	0	0	0	28,710	14,166
8	4,172	0	4,172	1,515	167	0	2,460	0	30	0	20,848	10,533
9	4,452	0	4,452	885	256	0	3,311	0	0	0	25,805	13,310

(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)

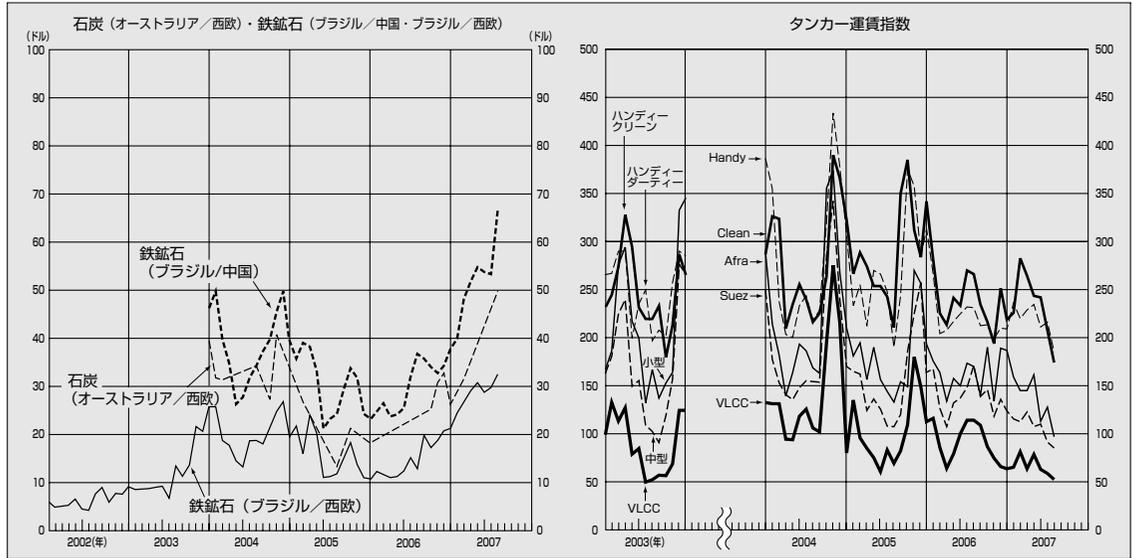
月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2005		2006		2007		2005		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	85.00	59.50	180.00	80.00	75.00	47.50	77.00	62.50	120.00	75.00	57.50	45.00
2	167.50	75.00	150.00	100.00	65.00	45.00	140.00	112.50	125.00	85.00	59.00	47.50
3	137.50	75.00	106.50	66.50	90.00	65.00	102.50	75.00	95.00	57.50	80.00	54.00
4	96.00	80.00	68.00	50.00	50.00	50.00	90.00	72.50	67.50	55.00	55.00	40.00
5	90.00	62.50	77.50	67.50	88.50	62.50	88.25	62.50	85.00	55.00	72.50	60.00
6	67.50	52.50	130.00	82.00	70.00	63.75	61.25	50.00	97.50	70.00	70.00	50.00
7	102.00	73.75	130.00	91.00	67.50	56.00	85.00	62.50	102.50	80.00	50.00	42.50
8	72.50	56.50	130.00	90.00	66.75	56.00	67.50	60.00	100.00	85.00	47.50	45.00
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)

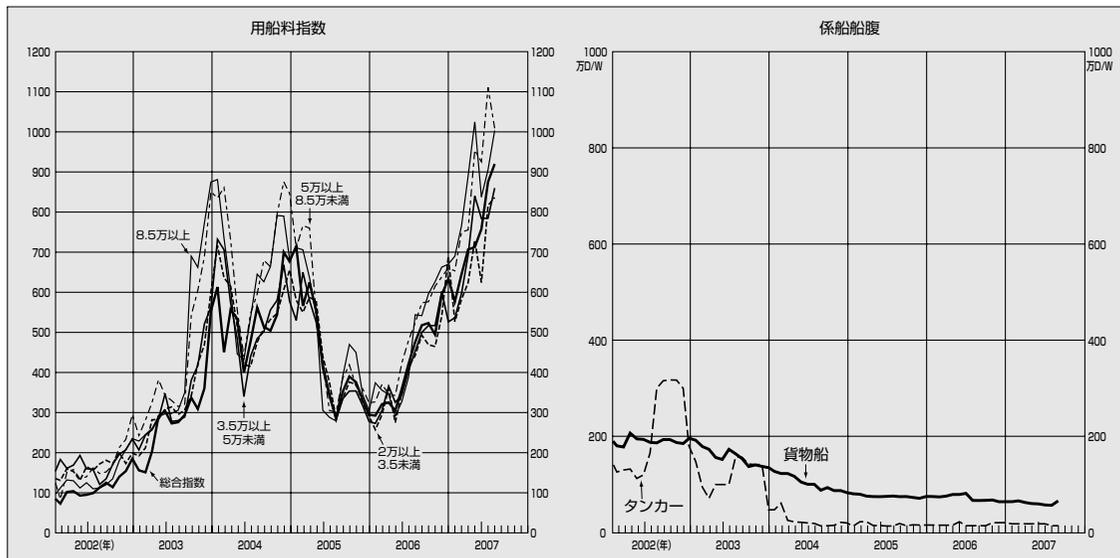
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2006		2007		2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	18.45	16.20	26.50		23.50	19.70	38.00	26.50	11.00	8.75	21.50	16.75
2	—	—	—	—	24.99	21.00	40.25	38.00	—	12.50	24.75	24.50
3	—	—	31.80	30.50	26.75	18.50	48.30	39.00	—	—	—	—
4	—	—	—	—	24.00	20.90	52.00	44.00	11.25	9.85	29.25	—
5	—	—	—	—	24.30	19.70	55.00	51.00	11.50	10.50	31.00	27.30
6	—	—	27.75	—	25.75	22.00	54.00	40.75	12.70	—	29.10	28.60
7	—	—	—	—	32.25	23.75	53.50	27.50	15.40	—	30.00	24.10
8	—	—	50.00	—	37.00	31.00	66.00	59.50	13.10	—	32.80	28.00
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	81	112	145	220	282
4	85	124	157	212	274	63	108	133	208	213	63	122	145	229	264
5	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241	79	108	161	235	244
6	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242
7	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271	59	91	128	216	208
8	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266	52	85	97	185	174
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	0	581	597	750	765	644	5,172
4	558	4,635	624	4,810	325	2,495	0	623	693	756	891	707	5,782
5	533	3,452	552	3,737	304	2,495	479	730	840	955	1,025	712	6,521
6	401	2,762	412	2,586	359	2,739	0	624	783	926	839	759	5,672
7	478	3,971	342	2,307	421	3,191	0	817	785	1,109	905	875	6,601
8	562	4,180	285	2,169	475	3,672	0	837	861	1,091	1,034	920	7,289
9	514	4,214	352	2,949	518	4,207							8,619
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	151	623	640	34	135	205
2	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172	152	642	642	34	135	189
3	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170	158	677	672	34	125	189
4	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170	154	644	625	34	126	190
5	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170	151	610	602	34	126	190
6	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227	151	606	600	35	128	191
7	133	641	754	34	99	145	149	694	817	32	102	151	149	603	595	35	128	191
8	132	645	766	34	99	145	152	650	680	32	102	151	146	593	581	33	104	150
9	134	668	745	34	170	194	151	647	678	32	102	151	153	650	665	33	104	150
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

本号海運ニュースP.15に掲載されている通り、外航日本人船員(海技者)確保・育成スキームの第1期生11名の導入研修が10月1日から開始された。

本スキームは、減少を続ける日本人海技者の新たな確保・育成策として官労使が一体となって推進しているものである。

外航海技者を志していながら、そのチャンスに恵まれていなかった人々に再挑戦の機会を提供するもので、商船高専・大学の新卒者から、既に数年以上の社会経験を積んだ既卒者まで、幅広い応募があった。

私自身はこのスキームの制度設計に過去数年関与してきたが、育成開始の式典には残念ながら参列できなかった。しかしながら、選考の過程で垣間見た応募者達はみな熱意を込めて海技者への志望動機を語っており、有意義な結果を出してくれるものと確信している。

今回の一期生募集に際しては、教育機関在籍中の卒業見込み者や就職担当の先生方など求職側の声を直接聞くことができた一方、船社関係者など求人側の意見を聞く機会もあった。その折に感じたことは、夫々の希望や意見が相手側に届いていないことへのもどかしさが双方にあることだった。

求職側には、外航船社への就職志望者が多くい

るのに求人側からの連絡が少ない、あるいは試験の日程が重なっているため受験機会が限られているといった声がある一方、求人側には、英語の基礎的な能力について改善を望む声が高かったほか、求職票を出しても応募者の数が少ないという意見があった。

多くの船社に応募したくても受験の機会が限られているということと、募集をかけても応募者が来てくれないというミスマッチについては、試験日や試験地の設定において検討の余地があるのかもしれない。

市況変動の波にさらされる外航海運企業にとっては、毎年一定規模の採用を長期に継続していくことはなかなか容易なことではないが、現在多くの船社において若年海技者の不足感が高まっているとしており、既卒外航海技者の人材マーケットがほとんど存在しない現状では、長期的には教育機関とのコミュニケーションを密にして新卒者の定期的な採用を安定させる方策を模索し、短期的には、今回船出したスキームを活用して多くの育成要員に海技者としての就職機会が与えられることを期待しており、そのバックアップをしていきたいと考えている。

日本船主協会 常務理事・企画部長 園田 裕一

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ次長
飯野 海運 総務グループ 広報・IR室
川崎近海汽船 総務部副部長
川崎汽船 IR・広報グループ 情報広報チーム長
日本郵船 調査グループ グループ長代理兼調査チーム長
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 常務理事兼総務部長
常務理事兼海務部長
常務理事兼企画部長
企画部政策担当部長
海務部労政担当リーダー

裏 啓史
伊藤 夏彦
廣岡 啓
高山 敦
宮本 佳亮
鹿野 謙二
近 寿雄
荒井 正樹
藤田 正数
井上 晃
半田 收
園田 裕一
清野 鉄弥
山脇 俊介

編集後記

もうかなり前になってしまうが、今年の夏は暑かった。10月に入り朝晩がやっと涼しくなって、忘れていた衣替えを慌ててした。ニュースでは桜の花が咲いた、という映像が流れ、出かけた先では咲き終えた彼岸花の傍らで菖蒲や紫陽花が咲いており、紅葉し始めるはずの山の本々はほとんど緑一色だった。

温暖化という言葉はかなり前から聞いていたけれど、今年ほど実感したことはなかったような気がする。悲しい哉、分かっているつもりでも、結局身近に影響が及ばないと自分のこととして思えないのだ。

今じわりと食料品の値上げが進んでいて、日本の自給率の低さと同時にいかに輸入に依存しているかということが日常生活にもはっきり表れている。その輸送を支えている大部分が海運である、ということを考えれば、普段よりもっと色々なことが浸透しやすいタイミングなんじゃないか、と個人的に思ったりするのだがはたして?(MN)

せんきょう10月号 No. 567 (Vol. 48 No. 7)

発行●平成19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)

