

せんきょう

2008
10
No.579

巻頭言

環境問題
と海運

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 FLASH

当協会の税制改正要望まとまる
アデン湾における海賊問題への対応

海運ニュース

STCW条約改正条約ドラフトの審議始まる

Contents

巻頭言 1

環境問題と海運

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 FLASH 2

当協会の税制改正要望まとまる

— 平成21年度海運関係税制改正要望について —

アデン湾における海賊問題への対応

— アデン湾航行安全対策本部の設置 —

海運ニュース 11



STCW 条約改正条約ドラフトの審議始まる

— IMO・STW中間作業部会 (ISWG) の結果概要について —

出来事から思うこと 14

出来事から
思うこと

企業は人なり

株式会社森野帆布船具工業所代表取締役社長 森野宏和

メンバー紹介 16

メンバー
紹介
No.13追記

社員の乗船研修記

宇部興産海運株式会社 船舶本部 技術部 高山大毅

MOVIE 18

MOVIE
日本の海運

海運紹介映画「日本の海運」好評により追加プレスして配付!

合同ガイダンス 18

開催 国立商船高等専門学校5校進学合同ガイダンスを開催

海運日誌 (9月) 19

船協だより 20

海運統計 21

編集雑感 25

編集後記 25

キッズ
コーナーも
あります!



『環境問題と海運』

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



今年の夏、日本各地で局地的なゲリラ豪雨に見舞われ、がけ崩れなどの土砂災害や洪水によって多くの被害をもたらされた。世界各地でも、強いハリケーンやサイクロン、また異常高温や干ばつなど異常気象による災害が頻発している。そして、このまま温暖化が進めば、このような異常気象が更に進む可能性が指摘されている。これら地球温暖化をはじめとする環境対策は、今世紀最大の問題として、地球上で経済活動を営むすべての企業が早急に対処すべき重要な課題だ。

大気汚染防止に関しIMO(国際海事機関)は、今年4月、船舶から排出されるSOxならびにNOxの規制を強化することを決めた。このうちSOxについては、燃料油1KT当りの硫黄分が2015年には指定海域で0.1%以下に、また2020/2025年には一般海域で0.5%/KT以下に制限される。エンジンで燃焼している燃料油は硫黄分の高いC重油といわれる残渣油だが、SOx規制が0.5%の段階になると、溜出油もしくは脱硫した残渣油といったより高品質の重油を手当てする必要がある。船社が調達する燃料コストが2倍に膨らむ可能性がある。コスト削減のためにも画期的な技術革新が求められる。

次にIMOが早急に取り組まなければならない課題は、CO₂など地球温暖化を招く温室効果ガスの排出削減の枠組み作りだ。来年12月、デンマークで開催される気候変動枠組み条約締結国会議(COP15)までにIMO自らの手で結論を出すことが求められており残された時間は短い。海運は元々環境にやさしい輸送手段である。また、私たちは世界一の技術水準を持つ日本造船界の方々とともに、燃費効率の向上など技術革新に取り組んできた。それでも国際海運からのCO₂排出量は約8.5億トン(2007年)と世界全体のCO₂排出量の約3%を占めている。さらに今後途上国の経済発展に伴い世界の船腹量が拡大するなか、地球温暖化の抑制にむけて我々国際海運の果たすべき役割は大きい。着実に成長する世界経済の担い手である国際海運の活動を阻害することなくCO₂排出削減に効果をあげるためには、先進国、途上国を問わず、全ての国がIMOの場で真剣に討議し、輸送単位当りの削減計画を策定した上で、これを例外なく全世界一律に適用する枠組みが期待される。



October
2008

Shipping
FLASH

当協会の税制改正 要望まとまる

平成21年度海運関係税制改正要望について

平成21年度税制改正要望については、政策委員会で要望内容の基本方針を確認の上、取り纏め、9月22日の理事会で承認され、同25日、自民党政務調査会へ要望書を提出した。([資料]参照)

なお、同要望書は従来通り海運関係事項、国際課税、企業税制に区分の上、取り纏めた。概要は以下の通りである。

1 海運関係事項

平成21年度3月末をもって適用期限を迎える「船舶等の特別償却制度」「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」については、現行内容での延長要望を行っていくこととしている。この他、日本内航海運組合総連合会と足並みを揃え、「内航燃料油に係る特例の創設（燃料油に係る石油税の非課税措置）」、「内航船に係る代替建造促進策としての税制措置の創設」などを要望している。

特に「船舶特別償却制度」の延長要望に関して、わが国の償却制度は、欧州主要海運国の償却制度と比較しても大きく見劣りし、こうした国々における通常の償却でもわが国の海運会社が特別償却を利用するより早期に費用化が可能となっている。

世界単一の海運市場において熾烈な国際競争に晒されているわが国外航海運業が諸外国の海運企業と互角の国際競争力をつけるとともに、環境に配慮した船舶を整備していく上でも、せめて現状の船舶特別償却制度は維持する必要がある。このため、同制度の存続につき、関係方面に精力的に訴え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26団体で構成する国際課税連絡協議会と連携し、粘り強くその是正を求めていくこととしている。

3 企業税制

企業税制関係については、法人税の実効税率の引き下げ、連結納税制度の改善などを要望することとしている。

当協会は、2008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：本多)

【資料】平成21年度税制改正要望

1 海運関係事項

1 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21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。また、内航環境低負荷船のうち、特に省エネ・CO₂削減に資する船舶については、特別償却率を18/100に引き上げること。

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。

2 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21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。

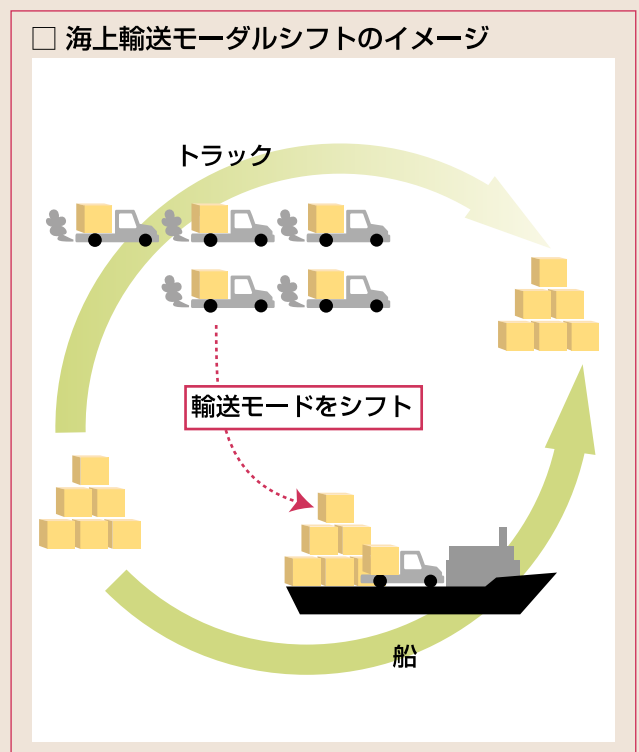
3 とん税、特別とん税の廃止または軽減

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。

4 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、国を挙げてモーダルシフトを促進している。これらを円滑に進めるためには、内航燃料油について、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。



5 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。

6 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。



2 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。

(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。

3 企業税制

1 法人税の実効税率の引き下げ

わが国の法人税率は依然として欧州・アジア各国の水準と乖離しており、企業の競争力を削ぐ要因となっていることから、法人所得課税の実効税率を現状よりも引き下げていくことが必要である。

2 連結納税制度の改善

(1) グループ内の寄付金の容認

連結納税グループ会社間の寄付金は全額が損金不算入となる。同一法人の事業部門間では問題とならない取引が、子会社化し連結納税制度を選択することで異なる取扱いを受けることは、連結納税グループを単一法人とみなして課税する連結納税の考え方と矛盾

するため、グループ内の寄付金は全額損金算入を認めること。

(2) 小規模子会社の交際費損金算入

連結納税においても小規模子会社の交際費損金算入を認めること。

(3) 連結納税子会社の連結納税適用以前の欠損金の当該子会社所得との相殺

現行の連結納税制度では、連結納税適用以前の子会社欠損金は、適用時にすべて翌期以降への繰越が不可能であり、連結納税制度適用の最大の障壁となって円滑な組織再編に結びつかない。

(4) 連結対象に特定外国子会社(100%)も認める

便宜置籍船会社のように租税回避目的ではない100%支配の特定外国子会社については、外国法人とはいえ親会社と経済的一体が認められるので、課税対象となる連結グループ全体の所得に加えられるべきものであり、連結納税の範囲を拡張することにより、内国法人の企業活動の活性化に資することができる。

3 償却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。

4 新たな税負担となる環境税の導入に反対

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、環境税の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、租税法により平成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。

以上

October
2008

Shipping **FLASH**

アデン湾における 海賊問題への対応

アデン湾航行安全対策本部の設置

1 アデン湾における海賊に関する状況

(1) 海賊事件の発生状況

アデン湾では武装した海賊が商船を襲撃する事件が頻発している。2008年1月から9月の間で79件の事件が発生しており、このうち7件は日本の企業に関係する船舶が襲撃された。アデン湾における海賊は、機関銃やロケット砲といった重火器で武装し、船舶をハイジャックして身代金を要求するという極めて凶悪かつ悪質なもので、船内の金品の強奪を目的とする他の地域の海賊とは異質なものである。上記の件数のうちハイジャック事件は22件にもなり、このうち2件は日本の企業に関係する船舶が襲撃された(【資料1】参照)。

(2) 国連や各国の動き

テロリストによる麻薬や武器弾薬等の輸送を阻止するため、複数の国の艦船で構成する有志連合軍(CTF-150: Combined Task Force 150^{*1})がアデン湾等において活動しており、その任務には商船が海賊に襲われた場合の支援も含まれている。

2008年4月、日本籍大型原油タンカー"高山"がアデン湾を航行中、不審船から襲撃を受ける事件が発生し、連絡を受けた有志連合軍のドイツ軍艦"エムデン"が現場に駆け付けた。有志連合軍の活動により、海賊被害を免れた多くの事例が報告されている。

アデン湾において多発する海賊事件に対し、国際連合(国連)や各国等の主な動きは以下のとおりである。

① 2008年6月

国連安全保障理事会(安保理)は、海賊を抑制するために各国海軍がソマリア領海内に入ることを認める決議を採択(同決議は採択日の6月2日より6ヶ月間有効)

② 2008年8月

ドイツ船協はドイツ政府に対しドイツ海軍が海賊に武力行使できるよう要請

③ 2008年8月

有志連合軍は、イエメン沖35~40マイルに監視活動を強化する安全回廊(Corridor)を設定し、商船に対しこの海域の航行を推奨

④ 2008年9月

ボルチック国際海運協議会(BIMCO)、国際海運会議所(ICS)、国際乾貨物船主協会(INTERCARGO)、国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)の国際船主団体は、商船の武装は乗組員等をより危険に陥れることになり、海賊事件を防止するためにはCTF-150の増強を通じた国際的な解決策が必要とする声明を発表

⑤ 2008年9月

BIMCO、ICS、INTERCARGO、INTERTANKOおよび国際運輸労連(ITF)は、IMOを通じ、国連に対し現実的で早急な対策を講じるよう要請

⑥ 2008年9月

イエメン政府は海賊対策センターを国内3箇所に設置すると発表(沿岸警備隊は人員1000人、警備艇16隻を配備するとの情報あり)

⑦ 2008年9月

フランス政府は、国連安保理にて、各国に軍艦・軍用機を派遣しアデン湾の海賊対策への参加を求める決議案を配布

⑧ 2008年9月

マレーシア、ロシア、ノルウェーの各国政府は、アデン湾に自国軍艦の派遣を表明

(3) アデン湾の船舶交通の状況

アデン湾は、紅海、スエズ運河を経由しアジアと地中海・欧州とを結ぶ海上交通の要衝であり、わが国に必要な物資の安定輸送に欠くことのできない重要な航路である。

当協会は、アデン湾における会員会社運航船の通航実態について調査したところ、年間のべ2000隻強の船舶が通航しており、そのうちコンテナ船、自動車専用船がそれぞれ4割を占めていることがわかった。

なお、スエズ運河通航船舶数は年間約2万隻となっている(パナマ運河 約1.4万隻、マ・シ海峡 約9.3万隻)。また、アデン湾が航行できない場合、アフリカ大陸南端の喜望峰を回ることによる航行距離の増加分は約6500kmとなり、航海日数が6～8日延びる計算となる。

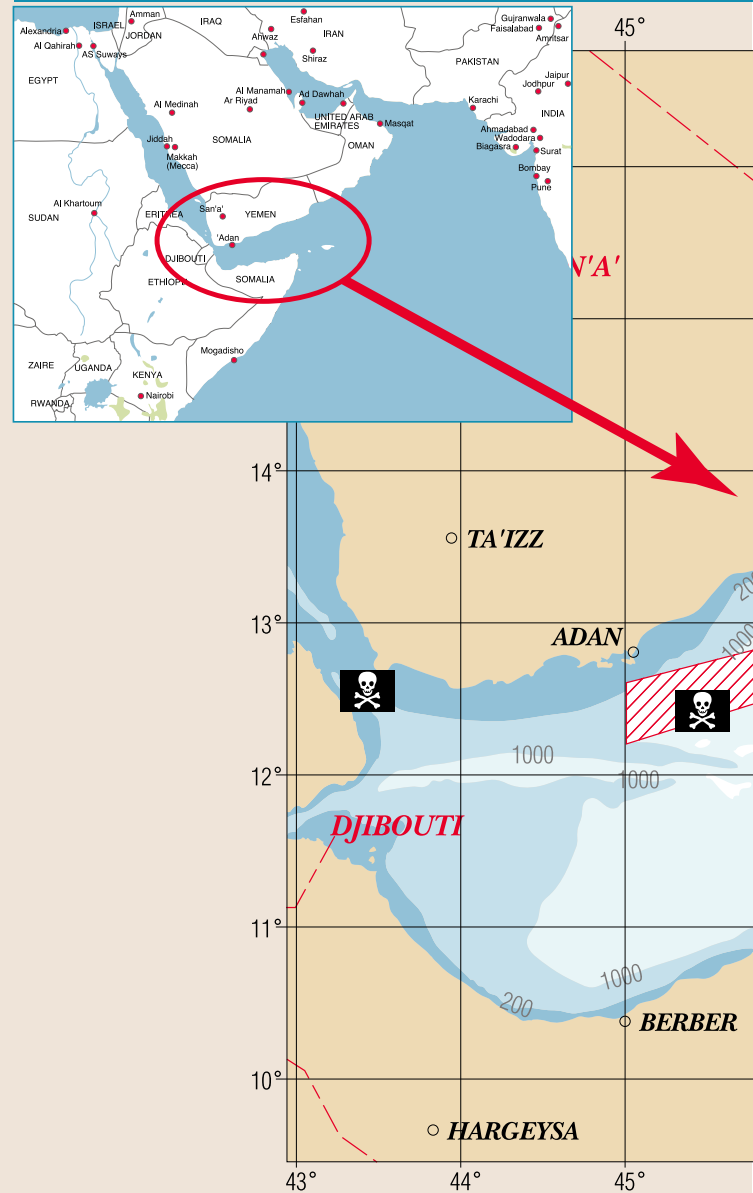
2 アデン湾航行安全対策本部の設置

当協会は、アデン湾における船舶の安全確保に向け関係者間の情報の共有化および必要な対策の実施等を進めていくため、9月12日、箕 孝彦海上安全委員長(新和海運社長)を本部長とする「アデン湾航行安全対策本部」を設置した(【資料2】参照)。9月17日に第1回会合を開催し、日本関係船の安全確保とともに、わが国経済・国民生活に必要な物資の安定輸送を確保するためにも、海賊行為を防止するより効果的かつ具体的な対策を講じるよう、国土交通大臣に対し要望書を提出することとした。

同要望書は、早々に国土交通大臣へ提出することとしている。

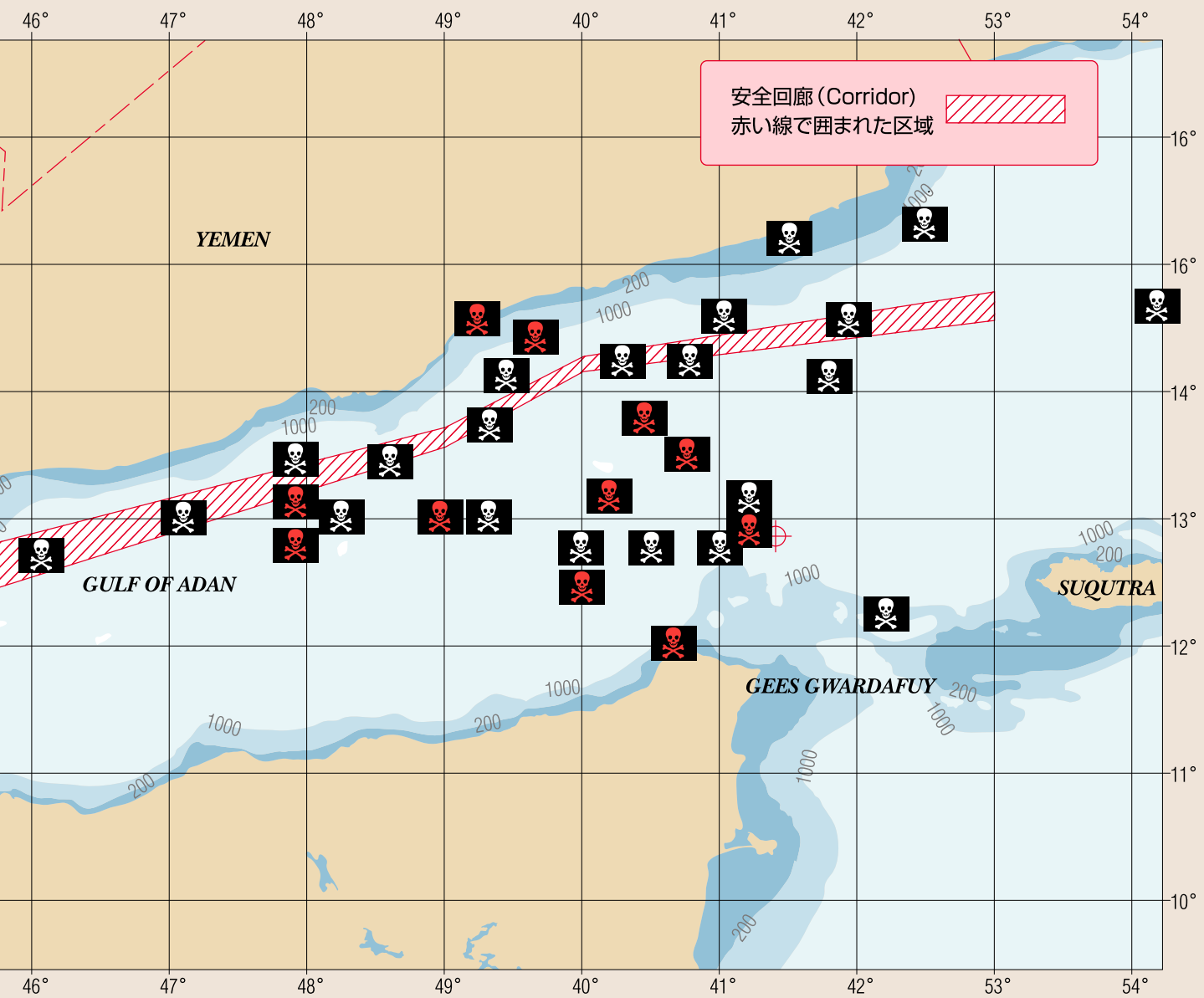
また、海賊事件への対応として、当協会は、会員会社に対し安全に関する情報の提供および注意喚起に努めているほか、各船会社においても、安全回廊(【資料1】参照)のように比較的安全といわれる海域の航行や、UKMTO*2が運用する位置通報制度への参加など、可能な限りの対策を講じているが、こうした対応だけでは防ぎようがなく、依然として事件は発生している。当協会としては、有志連合軍の活動がこの海域の治安確保に大きく貢献していることは間違いのないことであり、わが国も有志連合軍への補給支援を通じこの活動に寄与していくことが広く一般に認識され、評価されるべきものと考えているところから、9月12日、補給支援特措法*3の延長を支持することに言及した前川弘幸会長コメントを発表した(【資料3】参照)。

【資料1】 アデン湾における海賊襲撃の状況(2008年1月1日～)





なお、補給支援特措法の延長に関して、日本経団連の御手洗富士夫会長は、9月8日に開催した定例記者会見において、船舶への海賊事件が頻発していることにも触れつつ、概要以下のとおり発言した。

- 経団連は、日本がテロとの戦いに引き続き毅然として立ち向かうことを強く支持する。
- 世界の平和と秩序を維持し、エネルギー・資源の安定確保を図ることは日本の生命線である。
- 経済界にとっても決して他人事ではない。従って、補給支援特措法についても、延長を断固として支持する。
- 与野党には国益の観点から、建設的な議論を行なっていただきたい。



安全回廊 (Corridor)
赤い線で囲まれた区域

 ハイジャックされた船舶
 ハイジャックはされなかったが襲撃を受けた船舶

【資料2】

「アデン湾航行安全対策本部」の設置

① 目的

ソマリアの政情不安に起因して、2008年4月頃よりアデン湾において凶悪な海賊事件が頻発している。当該海域は欧州とアジアとを結ぶ海上輸送の要衝であり、船舶交通の安全を確保するため、関係者により情報を共有化し必要な対策を講じる。

② 構成

本部長：筧 孝彦
(海上安全委員会委員長／新和海運社長)
副本部長：関根 博
(海上安全委員会副委員長／日本郵船常務経営委員) 他、各社海務・企画担当者10名
オブザーバー：国土交通省海事局外航課

③ 事務局

当協会海務部

④ 当面の対応

- (1) 海賊事件の状況
- (2) アデン湾の船舶通航実態の把握
- (3) 国連・関係各国の動き
- (4) わが国商船隊の安全対策

⑤ 第1回会合

2008年9月17日(水) 11:30

3 海賊対策に関する民間事業団体との検討会の開催

国土交通省海事局は、ソマリア周辺海域における海賊等事案の急増を受け、海賊対策に関して運航事業者等からの意見、要望を把握し、対策の立案とその推進に取り組むことを目的として、9月18日、「海賊対策に関する民間事業団体との検討会」を開催した。当協会もこれに参加し、わが国政府に対し、より効果的かつ具体的な対策を早急に実行することなどを要望した。同省は、出された意見等を踏まえ、今後の対応を検討することとしている。

***1: CTF150**

構成:

2008年9月現在、米、仏、英、独、加、パキスタンの6カ国で、駆逐艦・フリゲート艦10隻、補給艦5隻を配備。日本は補給活動のみ参加(護衛艦1隻、補給艦1隻配備)。

活動範囲:

アデン湾、オマーン湾、紅海、インド洋

活動目的:

- 同海域におけるテロ活動の抑止、麻薬・武器の海上移送の防止等の保安維持
- 商船が海賊に襲われた場合の支援



***2: UKMTO (UK Maritime Trade Operations)**

英国海軍により2001年にドバイに設置。インド洋等を航行する船舶に対し航行安全情報を提供するとともに、任意参加の位置通報制度を運用しており、船舶から海賊襲撃の通報を受ければ有志連合軍に救助を要請するなどの連絡調整も行っている。

***3: 補給支援特措法**

いわゆる新テロ対策特措法。正式名称は、テロ対策海上阻止活動に対する補給支援活動の実施に関する特別措置法(平成20年法律第1号)

【資料3】

2008年9月12日

アデン湾における船舶交通の安全について

社団法人日本船主協会

会長 前川 弘幸

アデン湾では、近年、武装した海賊による商船の襲撃事件が頻発しており、2008年1月から8月の間だけでも53隻もの船舶がこの海域で被害に遭っている。このうち日本の企業が関係する船は5件を占めており、うちハイジャックに遭ったのは2件である。

この海域の海賊事件の特徴としては、機関銃やロケット砲といった重火器による襲撃など凶悪化が顕著であり、本年4月には日本籍大型原油タンカーが不審な小型船からの発砲を受け、船体に被弾するという事件が発生した。このとき、この海域に常駐する多国籍軍の救援活動があった。

このように、この海域は紅海、スエズ運河を経由しアジアと地中海・欧州を結ぶ海上交通の要衝であり、わが国物資の安定輸送に欠くことのできない重要な航路であるにも関わらず、常に武装した海賊の脅威に晒されており、船舶の航行安全と船員の生命は言うに及ばず、日本経済そのものが脅かされていると言える。

このため、当協会は、「アデン湾航行安全対策本部」を設置し、船舶の安全確保に向け、関係者間の情報の共有化および必要な対策の実施等を進めていくこととした(別紙)。まずは、日本関係船の安全確保とともに、わが国経済・国民生活に必要な物資・資源・エネルギーの安定輸送を確保するためにも、海賊防止のためのより効果的かつ具体的な対策を早急に講じていただくよう、わが国政府へ要望することとしている。

また、上述のとおり、多国籍軍の常駐がこの海域の治安確保に大きく貢献していることは間違いのないことであり、わが国も補給支援を通じこれに寄与していることが広く一般に認識され、評価されるべきものと考えている。

当協会としては、今後も多国籍軍による日本関係船の安全運航に対する国際的な協力と支援を得、わが国に必要な物資の安定輸送を確保することが重要であり、2009年1月に期限切れとなる「補給支援特措法」が延長されることを支持する。

以上

(海務部: 斎藤)

STCW

条約改正条約ドラフトの 審議始まる

IMO・STW中間作業部会 (ISWG) の結果概要について

IMO本部から見えるピクペン

国際海事機関 (IMO) の訓練当直基準小委員会の中間作業部会 (STW/ISWG) が、9月8日から12日までの間、ロンドンのIMO本部にて開催された。

同作業部会には、日本代表団として国土交通省海事局担当官をはじめとする8名が参加し、当協会からは海務部 (労政担当) 田部が出席した。

STCW条約 (1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約) は、1995年に包括的改正を行った後、個別条項についての諸改正が行われてきたところである。その後、STW37 (2006年1月開催) において、現行条約の包括的見直しが必要であるとのIMO事務局長の提案を受け、これが上部委員会である海上安全委員会 (MSC: Marine Safety Committee) の承認を受け、2010年の採択を目指してSTW39 (2007年3月開催) より見直しの検討作業が開始された。

今次中間作業部会では、条約の包括的見直し作業における改正条約のドラフトについて審議が行われた。主な審議概要は以下の通りである。

1. 機関部職員の教育期間の短縮

出力750kw以上の推進機関を有する船舶に乗組む機関部職員の教育訓練機関について、欧州諸国から出された以下提案について議論された。

- 提案: "6ヶ月以上の乗船履歴を含む12ヶ月以上の実技訓練"を含む教育訓練
- 現行: 6ヶ月以上の乗船履歴を含む30ヶ月以上の教育訓練

提案者である欧州諸国は、本修正は第II章 (甲板部職員) の規定との整合性を図ることが目的であり、訓練期間の短縮を意図するものではなく、機関部職員の能力要件を下げることを目的ではないと繰り返し主張したが、インド、マーシャル諸島、シンガポール、マレーシア、ブラジル、パナマ、フィリピンおよび国際運輸労連 (ITF: International Transport Workers' Federation) が反対の意志を表明したため、合意に至らず、次回STW40にて再検討することとなった。

2. 当直担当者に対する休息時間規制

当直を担当する職員および部員に最低限必要とされる休息時間について、2006年ILO海事労働条約 (MLC2006: Maritime Labour Convention 2006) との調和を図るべく、以下の改正案が出されていた。

- EU提案: MLC2006の関連規定をほぼそのまま移植する形で全部改正する
(「最長労働時間又は最短休息時間の選択的規制」に改める)
- イラン提案: MLC2006の最短休息時間規制の内容と合致させる形で部分改正する

4. 電気技士 ("Electro-technical officer"または"Electronic officer") 資格

提案:各種電子装置の導入が進んでいるため、電子通信機器や航海支援機器等の保守・整備を行うことができる専門知識と能力を有する「電気技士」を新たに第3章に規定する。

検討の結果、電気技士と電子技士を一本化した上で継続審議することとなった。

本提案についてわが国から、「国内法制化(国内規定に盛り込むか否か)は、各国主管庁判断に委ねられるべき」旨発言したが、これに支持を表明した国はなかった。

なお、電気技士を配乗するか否かについては各国政府の判断に委ねられており、わが国では配乗を強制しないこととしている。

5. その他の審議事項

海技免状の更新手続き期間について

提案:有効期限前の更新期間を6ヶ月とすることをBコードに盛り込む(シンガポール)

検討の結果:STW40にて継続審議されることとなった。

わが国は12ヶ月であるため「6ヶ月」と明記することに反対を表明し、期間の長さは各国主管庁が決定すべき旨発言したが、これを支持する国はなかった。

天文航法を第Ⅱ章(船長及び甲板部に関する基準)から削除することについて

提案:GPSが常時使用可能となり、天文航法はほとんど実施されていないので能力要件

検討の結果:から外すべき(ノルウェー)

わが国はGPSだけでは不十分として本提案に反対する等、賛否両論あり継続審議されることとなった。

BRM/ERM(Bridge/Engine resource management)を能力要件として新規追加することについて、わが国案をたたき台として導入することを合意した。

ECDISの訓練を第Ⅱ章に含めることについて

継続審議されることとなった。

全船への搭載が義務付けられているわけではない* ことを理由にわが国、中国、韓国、フィリピンが反対したが、オランダなど多数の国が強制化を支持している。

* 本年7月開催のNAVIにて強制化が決定され、11月MSCにて承認される見込み

アルコール規制(当直中及び当直前4時間の飲酒禁止の明確化)については導入の方向で継続審議

(海務部:田部)



会議最終日の模様



IMO本部



本部正面にあるオブジェ

両改正案について議論されたが、①当直に入る者に加えて、安全、汚染防止、保安の責任者に任命されている者を本則に適用すること、②休息时间に加えて、労働時間に関する規定を追加することについて合意に至らず、次回STW40(2009年2月)にて更に検討することとなった。

本件についてわが国は、以下の理由により欧州諸国提案に反対の意を表している。

- ① 当直担当者以外の者を規制の対象に含めており、「条約の構成と目的を維持する」旨の見直し原則に反している。
- ② MLC2006との調和を図ることが望ましいが、STCW条約とILO条約は、前者が海上安全を目的とする規定である一方、後者が労働法の観点から規定された内容であり、欧州諸国提案の内容は行き過ぎであると言わざるを得ない。
- ③ 「他の条約の定めのある例外規定を取り入れることができる。この場合、7日間に70時間の休息時間を設ける条件を下回ってはならない」の規定は、海上安全を目的と当直者に限定しているSTCW条約の原則からみて適切ではない。
- ④ 現行のSTCW条約における「①2日間を超えず、②週70時間以上確保すること。これを条件に、24時間あたりの最短休息時間を連続6時間以上とすることも可(A-8-1第4項)」を内容とする例外規定に代わる規定がない。

3. 危険物取扱責任者資格

タンカー乗組員となるための習熟訓練について、以下の通り提案されている。

1. 「オイルタンカー及びケミカルタンカーの習熟訓練」と「液化ガスタンカーの習熟訓練」の2種類に細分化する提案
2. 液化ガスタンカー乗組員資格をLNGとLPGに細分化する提案
3. 必要な乗船履歴を12ヶ月に延長する提案(現行:3ヶ月)

- ① 習熟訓練をオイル・ケミカルタンカーと液化ガスタンカーの2種類に細分化することについて協議を行った結果、これについて合意した。訓練要件の詳細について今後検討される。
- ② わが国の他、米国、マーシャル諸島、ギリシャ、スウェーデンなど多くが反対したため採用されなかった。
- ③ わが国から「単に乗船履歴を延長させることで安全性を向上させるとの考えは理解し難い」として反対を表明したところ、米国、ブラジル、マーシャル諸島など多くがわが国の発言を支持したため採用されなかった。

出来事から
思うこと

企業は 人なり

株式会社森野帆布船具工業所
代表取締役社長 森野宏和



海王丸の帆名入れ作業風景

「企業は人なり」よく聞く言葉ではあるが、小さな会社にとっては特にその重要性は高く、しかも重い。

森野帆布船具工業所は、大正3年に帆布、ロープを中心とした船具加工業として横浜にてスタートした。大正12年の関東大震災により、日本郵船横浜支店の製帆所が神戸に移転することとなり、その職人を引き受け同社指定工場となった。その後、諸船舶会社の仕事も増加し横浜市桜木町に社屋を新築。戦時中には帝国海軍軍需部専属工場の任命をうけ、花咲町に移転し海軍艦艇の艀装品、落下傘等を製作した。ところが、昭和20年の横浜空襲により工場が消失するものの、海軍により工場を再建、翌日より作業を再開したという。そのような事情もあり、現在も海上自衛隊の業務は森野の中心的割合を占めている。現在は

本牧に移転し、三菱重工横浜製作所の隣にて、ワイヤーロープ、防舷材、帆布を中心とした製造、工事業を営んでいる。

今は、時の流れが非常に速い。材料、加工技術、船自体もどんどん進化してゆく。なにより、お客様の要望する仕事内容の変化が早い。ついこの前までやっていた仕事が、気がつくともう無くなっている。よって、会社の経営も5年スパンで計画せざるを得ない。

一方、変わることはない伝統技術を要する仕事もある。古い船舶の維持、修繕、帆船の製帆などである。今年でいえば横須賀の戦艦三笠、横浜山下公園の氷川丸などがそれにあたる。

素材などは現代のものを使用しつつも、当時の姿に近づけてやりたい。予算との戦いではあるが、作る

ほうの身としてはこだわった作品にしたい。例えばキャンパス関係のものであればやはりテント屋ではなく、そこは帆布屋、いうなれば船のものを作りたいのである。通常我々の手がけるものは、乗員以外人目に触れるものは無い。よく友人、知人に「職業は？」と聞かれる機会が多いが、説明できない。当たり前である。質問してきた当人には聞いたことも、見たことのないものばかりだからだ。ふと思うのだが、俺の息子は学校や、友達に「親父の仕事はなに？」と聞かれたときどう答えているのだろうか。

ところが保存艦ともなれば話は違う。人目に触れる機会があるのだ。見たところで、一般の人々が気にしないのは充分解っているが、やはり張り切ってしまう。私自身がそれなのであるから、製作に従事する職人のそれは相当なものである。胸を張って「これは俺が作ったんだぞ」と言わせてやりたい。そういうことのできる仕事を取ってくるのも、私の重要な仕事だと思っている。関係者の皆様、ご関係をもてる機会がございましたら、どうぞ充分な予算をおねがいたします(笑)。

また、帆船の製帆もやっかいな仕事である。今でこそ平縫い部は予算の関係上ミシンを使うが、その他は全て手作業である。通常業務では使わなくなった技術ばかりである。広い面積の作業場も必要だ。この製帆の仕事のためだけに、長さ25Mもの帆布工場がなくてはならない。しかも出来上がれば、これがもつのだ。修理しながらではあるが10年、15年と使えてしまうらしい。要するに、年がら年中ある仕事ではなく、一人の職人が在職中にほんの数回しか従事できないのだ。職人によっては、一回も従事できないものもある。なかなか憶えきれない仕事で、定期的にベテランの帆船乗船経験者の指導を受けなければ、技術維持の困難な業務である。そのベテランの指導員もどんどん年を重ねてゆく。無理をしても早いうちに経験者を増やし、最終的には社内だけで、なんとか継承して、



作業船ワイヤー新替作業(サンドドレン)風景

ゆかなければならない技だ。現在製帆のできる企業は、森野を含め2社のみである。

森野の従業員は大変だと思う。同業がいないこともあり、入社してくる者は特別な場合を除き未経験者ばかりである。何せ覚えることが多い。最初はロープワークから始まり、ワイヤーも編めなければならないし、ミシンもできなければならない。それには、新しいものもあれば、古い技術も身に付けねば給料は上がらない。最近は業務も多様化しており、溶接、フォーク、クレーン、足場などの勉強も必要だ。造船所は夏は暑く、冬は寒い。沖修理は、朝も夜も無い。何にも増して、私がうるさい。工場でも一緒であるし、工事も一緒と、気を抜く暇がない。仕事が遅いとどやされ、規律、礼儀には特に口うるさい。しかし、気の毒に思う反面これは当たり前なのだと思う。ここまでやらないといい仕事はできないのだ。森野では「がんばります」というのが禁句だ。プロスポーツ選手などのインタビューを見ていると、その言葉を口にする者がたまにいるが、あいつらは阿呆だと思う。仕事というのは一生懸命がなんぼのがあたりまえである。お金を稼ぐというのはそういうことだと思う。

我々が相手とするのは、艦の運用兵であり、船の甲板員である。彼らプロに満足していただいた結果が売上であり、我々の給料なのだ。プロの目は当然厳しい。彼らも技術を持っているからである。このことを理解し、勉強し、技術を習得できる従業員がいなければ、仕事はとれず、会社は成り立たない。森野のような小さな技術集団にとっては、正しく「企業は人なり」なのである。

出来事から思うこと



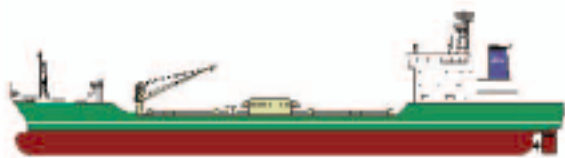
120tクレーンワイヤー新替作業風景1



120tクレーンワイヤー新替作業風景2



氷川丸リニューアル式典(2008年4月)



<http://www.ube-ind.co.jp>

メンバー
紹介
No.13追記

宇部興産海運株式会社

新たな総合物流と技術サービスで未来へと躍進する。
国内から海外まで、皆様に信頼される総合物流・技術サービスをめざします。

■ 本社 山口県宇部市港町1丁目5番5号

社員の乗船研修記

船舶本部 技術部 高山 大毅
(担当1年目)

まさか船に乗ることになるとは……

人一倍、乗り物に酔いやすい私は、実は今まで船に乗ることを避けてきた。そんな私が、船に乗ることになったのは、海運業の世界に飛び込んだからだ。

私は、船の備品等を扱う、購買の仕事をして現在行っているが、船の備品は多種多様でかなり専門的な知識が必要で少しずつ部品の知識を増やしているところだった。そんな折、上司に「部品と名前が一致するくらいにはなっていてほしい」という期待と共に、私は船に乗ることとなった。

出港

私の乗船する船は、九州の北部にある港を出発し

行き先は香川県の坂出市。2泊3日の短い航海となった。出港時間はちょうど正午、その一時間前、船に乗り込み、船員さんたちと挨拶を交わしほどなくして、船は出港準備に取り掛かった。出港の様子はブリッジから眺めることになったが、船首側、船尾側、の船員各員が手際よくロープを巻き上げ、またその様子を船長がブリッジから指示し、気付くと船はすでに岸壁から離れていた。

そして船は錨を上げ、目的地坂出に向かった。

初めての航海

船が出港し、暫らくはブリッジから動かずに、外の風景、ブリッジの計器等を眺めていた。初めて船に乗った私には、海の上にあるものは珍しいものばかりでブリッジから離れられなくなった。船は走り出すと揺れるものだと思っていたが、天候が良いのもあって、まるで海をすべるような感じに進んで行き心配していた船酔いも起きなかった。ふと、双眼鏡を手に景色を眺めていると、船の横をスナメリが並んで泳いでいた。日頃普通に生活していると絶対に体験できない非日常的な光景が続き、ますますブリッジから離れられなくなった。

夜の海

足も疲れたとこで、夕食をいつもより早く取り、まだ日の見えるうちに風呂に入ることにした。私が乗った船の風呂場は最も船尾側にあり湯につかっていると、西側に沈む夕日を見ることが出来た。水平線の見える海で沈んでゆく夕日はいつもより近くに見え、より輝いて見えた。私は今まで多くの沈む夕日を見てきたが、船から見た夕日は格別なものであの美しい光景は私の胸に刻み込まれた。

そして夜を迎えた。

夜の海は明かり一つなく、何も見えず静かだった。ただ自分の乗る船のエンジン音だけが一定の音を刻みながら響き、ひたすら目的地へと向かった。夜もブリッジにたったが、船内は薄暗くレーダーなどの機器だけが弱い光を放つのみだった。

当番の船員さんと話していると夜光虫の話になった。夜光虫は船の先端の部分から上がるしぶきに合わせ白い光を放ち、とても幻想的だと。私は期待してブリッジから目を凝らして見逃さないように構えていたが、



結局見ることは出来なかった。ただ代わりに人工の明かりのまったくない海の上で、数え切れないぐらいの星が360度広がる空を眺めることができた。

坂出到着

朝起きて外を見ると瀬戸大橋の下を船がちょうど通過するところだった。ブリッジに上がるとすでに船は接岸の準備に取り掛かっていた。そしてコンビナートが立ち並ぶ坂出の港が見え、船は目的の岸壁へゆっくりと進んでいった。

ブリッジのレーダーを見ると船が港内のあちこちに点在していたが、他の船をものともせず、船と船の間をくぐり抜けて行く操船の技術に驚いた。そして岸壁が見え、いよいよ接岸となった。船を低速に落としスラスターを使い、ゆっくりと岸壁に近づいた。ある程度、近づくと船首側の船員が綱とりへ、ホーサー用のゴム弾を放ちうけとった綱とりは、ホーサーの先端を陸に上げ、ビットに結びつけた。するとホーサーは一気に巻き上げられ、船首と船尾のホーサーの巻き上げ具合で、船の接岸位置を正確に調整しながら船は岸壁に無事ついた。船の接岸の様子は真横に動いたり、後ろに下がったり、まるで車の駐車のようなであった。

わたしはこの航海を経て海での生活の特殊性、また船に関する知識等、身をもって体験することで、一部ではあるが船について把握することが出来た。このような体験をすることは他の業種ではまずなかったと思う。このような貴重な経験の場を与えてくれた会社へ感謝しつつ、今回の航海で学んだ知識を生かし仕事に励んでいこうと思う。



海運紹介映画「日本の海運」好評により追加プレスして配付!



▲DVDジャケット

MOVIE **日本の海運**

- 第1章 食材は海を越えて
- 第2章 世界をつなぐ贈り物
- 第3章 幸せを運ぶ船
- 第4章 明るい未来を運ぶため

大好評!

本誌面でもご案内いたしました海運紹介映画「日本海運」(18分)が、各方面から好評を得ており、配付希望が多数寄せられ、2007年3月の配布開始以来、本年8月には配付数90,000本を突破いたしました。教育関係者からの申込みも多く、適宜追加プレスを行なって申込みに対応しています。

この映画は、一般の幅広い層の方々を対象に、日常生活の中で人々が織り成す4つのショートストーリーをたどりながら、日本の海運の役割と重要性を自然にご認識いただけるようになっています。

本編は主にDVDを媒体として、教育機関・視聴覚ライブラリー・生涯学習センター・関係博物館へ配布致しましたが、これに加えて、協会ホームページ (<http://www.jsanet.or.jp/index.html>) にて、ダイジェスト版(1分間)をオンラインで視聴できるように一般に公開しており、希望者はDVDの送付申し込みもできるようになっています。

これまで海事関係団体のイベントでの配布や博物館・見学施設での配布グッズとして、また、海事関連業界の社内教育用の他、個人の方々から多くの申込みがありました。当協会では引き続き幅広く多くの方々にご覧いただき、海運の理解促進に努めることとしています。

本件に関するお申し込み・お問合せ先等

総務部 TEL.03-3264-7181 FAX.03-5226-9166
担当 高橋(裕) / 長嶋

協会ホームページ

<http://www.jsanet.or.jp/index.html>
e-mail:pub-office@jsanet.or.jp

開催

国立商船高等専門学校5校 進学合同ガイダンスを開催

当協会では、日本人海技者の人材確保に向けて、去る平成20年8月7日、海事教育機関などと連絡会を設置して第一回会合を開催した。この会合における意見を踏まえ、国立商船高等専門学校における優秀な人材確保をサポートするため、東京ならびに神戸において、主に中学生や先生、保護者を対象とする国立商船高等専門学校5校による進学合同ガイダンスを以下の要領にて開催することとした。

このような大規模な合同進学ガイダンスは近年にない試みで、新聞広告や先生へのDMなど幅広い周知に努めており、多くの反響が期待されている。

東京

日時: 2008年10月25日(土) 10:30~15:30 頃
場所: 船の科学館 オーロラ(予定)
東京都品川区東八潮 3-1 TEL.03-5500-1111

神戸

日時: 2008年11月1日(土) 11:30~16:30 頃
場所: 神戸国際会館
兵庫県神戸市中央区御幸通8-11-6 TEL.078-231-8161



ガイダンスの案内パンフレット



8/7 海事教育機関との連絡会第1回会合の様様



意見を聞くメンバー船社委員(中央は飯塚副会長)

海運日誌

October 2008



9月8日～12日

IMO・STW作業部会中間会合がロンドンにて開催された。(P.11海運ニュース参照)



9月15日

ASF(アジア船主フォーラム)航行安全・環境委員会(SNEC)第15回中間会合がシンガポールにて開催された。



9月15日～26日

ILO海事労働条約関連会議がスイスのジュネーブにおいて開催された。



9月17日

当協会は、近年アデン湾において凶悪な海賊事件が頻発していることに鑑み、「アデン湾航行安全対策本部(本部長: 筧孝彦・新和海運社長)」を設置し、その第1回会合を開催した。(P.7 SHIPPING フラッシュ参照)



9月18日

国土交通省は、増加するソマリア周辺海域での海賊等事案に伴い、「海賊対策に関する民間事業団体との検討会」の第1回会合を開催した。



9月18日

京浜3港(東京・川崎・横浜)の港湾管理を担う各首長(東京都・石原慎太郎知事、川崎市・阿部孝夫市長、横浜市・中田宏市長)はトップ会談を行い、コンテナ船入港料の一元化など3港の実質的一港化に向けた包括連携施策に関する取り組みを協議・決定した。



9月22日～26日

IMO第13回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC13)がロンドンにて開催され、固体ばら積み貨物の安全実施基準(BCコード)の強制化などが審議された。



船協だより



9月の定例理事会報告事項 (9月22日 日本船主協会役員会議室にて開催)

海上安全委員会・政策委員会

- ① テロ特措法関連事項

政策委員会

- ① 平成21年度税制改正要望事項
- ② トン数標準税制関連事項
- ③ 規制改革要望関連報告
- ④ 外航日本籍船の日本人船・機長配乗要件の撤廃
- ⑤ 外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム

労政委員会

- ① 船員労働委員会の廃止について

海上安全委員会

- ① BCコードの強制化および石炭運送要件への影響

環境委員会

- ① GHG問題に関するMEPC58に向けた対応
- ② 環境自主行動計画のフォローアップ

港湾関連業務専門委員会

- ① 水先制度改革問題報告

人材確保タスクフォース

- ① 人材確保タスクフォース関連報告

公布法令 9月

政

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288号、
平成20年9月18日公布、施行)

省

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律
施行規則の一部を改正する省令(国土交通省
令第78号、平成20年9月18日公布、施行)

陳情書・要望書等 9月

提出日：9月25日

宛先：自由民主党 政務調査会 税制調査会

件名：平成21年度海運関係税制改正要望

要旨：

平成21年度3月末をもって適用期限を迎える「船舶等の特別償却制度」「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」等について要望した。

国際会議の予定 11月

会議名：船主・造船・船級による三者会合

日程：11月7日～9日

場所：北京

会議名：マラッカ・シンガポール海峡の安全と環境に関する国際シンポジウム

日程：11月24日

場所：クアラルンプール(マレーシア)

会議名：IMO第85回海上安全委員会(MSC)

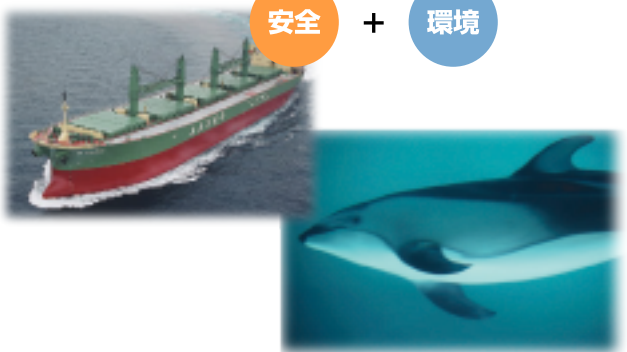
日程：11月26日～12月5日

場所：ロンドン

安全

+

環境



キッズ
コーナーも
あります。

せんきょうホームページ <http://www.jsanet.or.jp>



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	定期用船	
				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	4,0938	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	16.6
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2007年8月	7,028	6,295	734	14.5	5.8
9	7,270	5,636	1,634	6.5	▲ 3.2
10	7,507	6,504	1,002	13.8	8.7
11	7,268	6,480	788	9.6	13.3
12	7,436	6,561	874	6.9	12.2
2008年1月	6,408	6,498	▲ 89	7.7	9.2
2	6,975	6,012	963	8.7	10.2
3	7,682	6,573	1,108	2.3	11.2
4	6,891	6,416	475	3.9	12.0
5	6,809	6,451	357	3.7	4.5
6	7,154	7,035	119	▲ 1.9	16.5
7	7,629	7,546	82	8.0	18.3
8	7,054	7,381	▲ 328	0.3	17.3

(注)① 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 年月間	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
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
2007	117.79	108.25	123.95
2007年10月	115.02	113.80	117.68
11	111.26	108.25	115.33
12	112.67	110.20	118.95
2008年1月	107.66	105.90	110.05
2	107.81	104.73	108.22
3	100.79	97.00	103.78
4	102.45	99.83	104.70
5	104.14	102.85	105.66
6	106.90	104.25	108.25
7	106.81	104.79	108.10
8	109.28	107.55	110.30
9	106.75	104.30	108.90



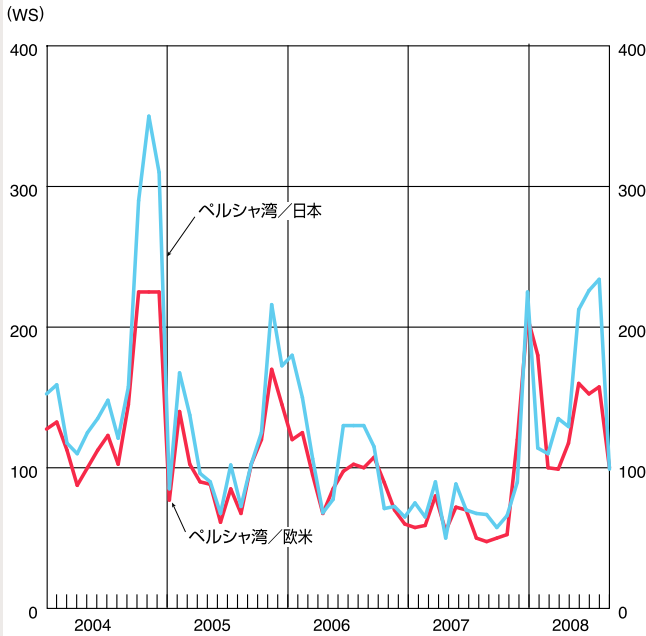
3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

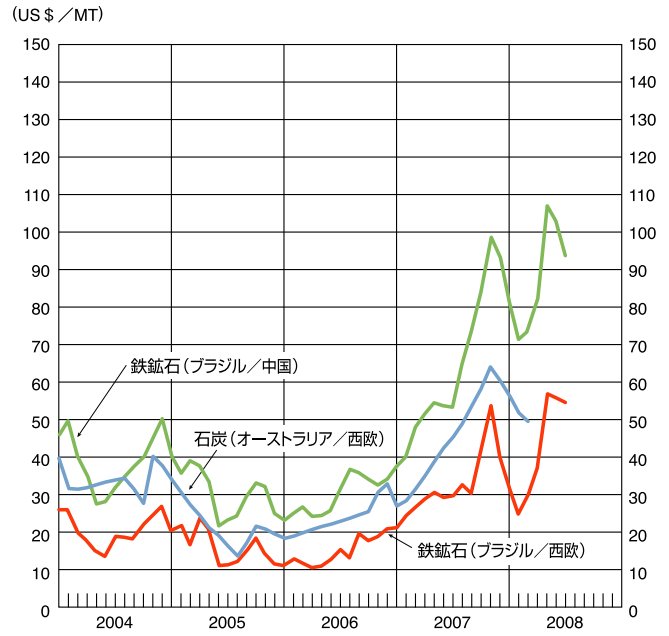
区分	合計	航海用船									定期用船	
		連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
年次				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他		
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	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	73,045	270	72,775	20,401	2,395	44	49,779	0	156	0	295,398	139,995
2008 1	10,119	320	9,799	2,782	164	25	6,828	0	0	0	28,265	7,989
2	5,831	0	5,831	880	88	0	4,862	0	0	0	24,939	8,605
3	5,932	0	5,932	1,511	108	0	4,310	0	0	3	24,714	6,687
4	9,795	0	9,795	2,717	84	0	6,964	0	30	0	34,371	13,301
5	6,122	0	6,122	1,165	94	0	4,830	19	0	14	23,160	10,535
6	7,619	0	7,619	1,265	138	0	6,215	0	1	0	31,095	10,690
7	8,781	0	8,781	1,385	136	0	7,208	52	0	0	25,365	7,643
8	8,904	0	8,904	2,410	119	0	6,375	0	0	0	24,943	3,341
9	10,952	320	10,632	3,152	375	0	7,106	0	0	0	23,958	3,634

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

原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)



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)



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					
	2006		2007		2008		2006		2007		2008	
	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	180.00	80.00	75.00	47.50	114.00	85.00	120.00	75.00	57.50	45.00	180.00	74.00
2	150.00	100.00	65.00	45.00	110.00	89.00	125.00	85.00	59.00	47.50	100.00	80.00
3	106.50	66.50	90.00	65.00	135.00	92.50	95.00	57.50	80.00	54.00	99.00	75.00
4	68.00	50.00	50.00		129.25	85.00	67.50	55.00	55.00	40.00	117.50	67.50
5	77.50	67.50	88.50	62.50	212.50	140.00	85.00	55.00	72.50	60.00	160.00	115.00
6	130.00	82.00	70.00	63.75	226.00	165.00	97.50	70.00	70.00	50.00	152.50	130.00
7	130.00	91.00	67.50	56.00	234.00	193.75	102.50	80.00	50.00	42.50	157.50	95.00
8	130.00	90.00	66.75	56.00	99.00		100.00	85.00	47.50	45.00	100.00	65.00
9	115.00	105.00	57.50	52.50			107.50	85.00	50.00	40.00		
10	71.00	67.50	66.00	51.25			89.50	65.00	52.50	40.00		
11	72.50	60.00	89.75	57.50			70.00	60.00	120.00	45.00		
	65.00	51.25	225.00	175.00			60.00	48.25	207.00	110.00		

(注)① 日本郵船調査グループ資料による。 ② 率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 グラフ値はいずれも最高値。

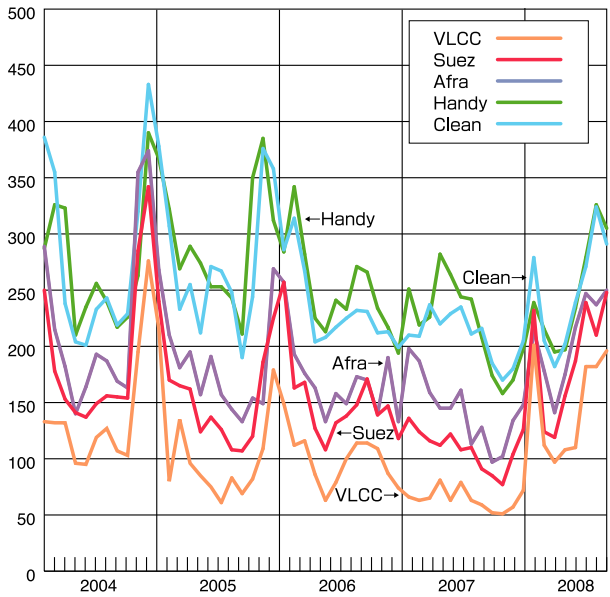
5. 石炭 (オーストラリア/西欧) ・鉄鉱石 (ブラジル/中国・ブラジル/西欧) (単位：ドル/トン)

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)			
	2007		2008		2007		2008		2007		2008	
	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	26.50				38.00	26.50	80.00	49.00	21.50	16.75	32.00	19.00
2			51.00		40.25	38.00	71.00	55.00	24.75	24.50		24.50
3	31.80		49.00	42.00	48.30	39.00	74.50	62.50				30.35
4	30.50				52.00	44.00	84.00	71.00		29.25		38.00
5					55.00	51.00	108.00	93.50	31.00	27.30	57.00	47.50
6					54.00	40.75	102.00	83.50	29.10	28.60		
7	27.75				53.50	27.50	92.75	82.00	30.00	24.10	54.00	40.00
8					66.00	59.50	79.00	68.00	32.80	28.10	40.00	32.00
9	50.00				75.00	66.00				30.10		
10					88.00	20.80			47.50	46.50		
11					98.88	85.00			54.00	44.00		
	64.00				92.00	82.50						

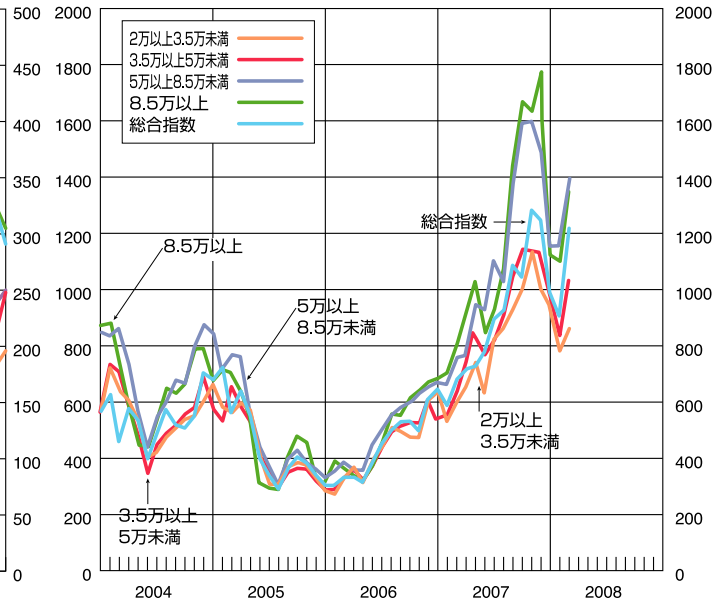
(注)① 日本郵船調査グループ資料による。 ② いずれもケーブサイズ(14万D/W以上)の船舶によるもの。 ③ グラフ値はいずれも最高値。



タンカー運賃指数



用船料指数



6. タンカー運賃指数

月次	2006					2007					2008				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	112	163	193	314	342	63	124	187	209	219	112	124	178	205	215
2	116	168	176	267	282	65	116	159	237	226	97	119	141	182	195
3	86	127	163	204	225	81	112	145	220	282	108	156	175	202	197
4	63	108	133	208	213	63	122	145	229	264	110	187	217	239	234
5	79	132	158	217	241	79	108	161	235	244	182	239	247	271	279
6	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242	182	210	237	324	326
7	114	148	173	232	271	59	91	128	216	208	196	248	250	291	305
8	114	171	170	231	266	52	85	97	185	174	—	—	—	—	—
9	109	139	140	212	234	51	77	102	170	158	—	—	—	—	—
10	87	147	190	213	217	57	104	134	180	170	—	—	—	—	—
11	74	118	133	199	194	72	126	148	205	198	—	—	—	—	—
12	66	136	189	210	251	201	232	214	279	239	—	—	—	—	—
平均	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	93.3	141.3	163.9	227.7	247.4	—	—	—	—	—

(注)①「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 イ.VLCC: 20万トン以上 ロ.Suez: 12~20万トン ハ.Afra: 7~12万トン ニ.Handy: 2.5~7万トン ホ.Clean: 全船型

7. 貨物船定期用船料指数

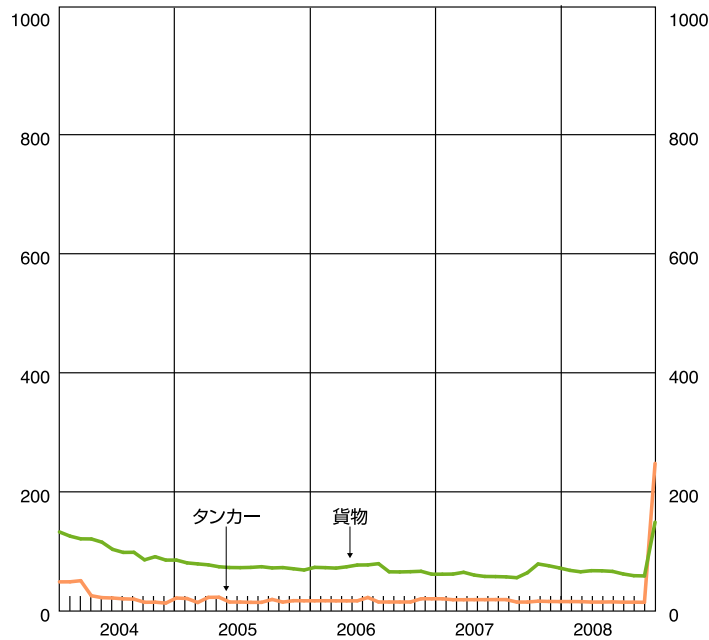
月次	2005		2006		2007		2008						
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~	総合指数	BDI
1	677	4,471	294	2,263	632	4,762	0	960	962	1,134	1,134	1,018	5,780
2	715	4,511	292	2,328	577	4,366	0	772	828	1,158	1,100	908	7,187
3	565	4,685	321	2,493	644	5,172	1,470	851	1,032	1,399	1,343	1,221	7,619
4	624	4,810	325	2,495	707	5,782	0	959	987	1,230	1,305	1,080	8,550
5	552	3,737	304	2,495	712	6,521	1,875	1,083	1,242	1,646	1,896	1,544	11,771
6	412	2,596	359	2,739	959	5,672	0	941	1,217	1,478	1,823	1,250	9,428
7	342	2,307	421	3,191	875	6,601	929	939	997	1,388	1,346	1,036	8,737
8	285	2,169	475	3,672	920	7,289	—	—	—	—	—	—	7,543
9	352	2,949	518	4,207	1,078	8,619	—	—	—	—	—	—	—
10	391	2,949	522	4,053	1,044	10,944	—	—	—	—	—	—	—
11	376	2,991	493	4,121	1,280	10,647	—	—	—	—	—	—	—
12	332	2,624	594	4,318	1,251	8,819	—	—	—	—	—	—	—

出所:①「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。③ BD:(Baltic Dry Index)は月央値。



係船船腹



8. 係船船腹量の推移

月次	2006						2007						2008					
	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/	千D/	隻数	千G/	千D/	隻数	千G/	千D/	隻数	千G/	千D/	隻数	千G/	千D/	隻数	千G/	千D/
1	146	708	755	34	128	171	151	623	640	34	135	205	183	873	709	36	109	158
2	146	692	750	33	130	172	152	642	642	34	135	189	179	749	680	35	108	157
3	146	671	742	32	128	170	158	677	672	34	125	189	176	710	699	33	104	150
4	147	685	764	32	128	170	154	644	625	34	126	190	173	714	697	33	104	150
5	144	683	794	32	128	170	151	610	602	34	126	190	172	668	687	35	105	153
6	150	689	796	34	203	227	151	606	600	35	128	191	167	614	644	38	103	148
7	149	694	817	32	102	151	149	603	595	35	128	191	163	595	615	38	103	148
8	152	650	680	32	102	151	146	593	581	33	104	150	159	584	611	37	101	146
9	151	647	678	32	102	151	153	650	665	33	104	150	211	1491	1515	39	150	248
10	152	649	682	32	102	151	177	771	812	38	114	165	-	-	-	-	-	-
11	150	623	689	34	135	205	188	801	782	37	110	160	-	-	-	-	-	-
12	151	623	640	34	135	205	187	871	745	36	109	158	-	-	-	-	-	-

(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。



2008年
10月
編集雑感

社会保険庁の年金記録の杜撰な管理、基礎年金の全額税負担の議論などが新聞を賑わしている。こんな状態で、よく国民は「今まで払った年金を返せ」と言わないものだと感心する。よその国なら暴動が起きてもおかしくないのではとさえ思う。

これに加えて、後期高齢者医療制度のひどさ。我々の老後はどうなるのだろうかと言うのが、老若男女を問わず日本人の最大の不安ではなからうか。

何でこんなことになったのか、ひょっとすると、戦後の民法改正で家父長制が崩壊したことに原因があるのではないかと考えてみた。

親の遺産の相続権が子に平等になったために家督相続がいい加減になってしまったのではないか。戦前は、一般的に長男が家督を相続し、家の権利と義務の一切を引き継ぐ慣わしがあり、相続した者は親の面倒ばかりでなく兄弟の面倒も見る。長男にはその義務があり、またそれだけ

の権力も有していた。この制度を壊し、皆を平等にしたことで、遺産相続は家族の争いの種になり、親の面倒は誰も見ない。老後は社会が共同して支えると言う美名の陰で、老人が置き去りにされているのではなからうか。介護保険など若い頃から望む人などいるはずかない。

また、家の概念も希薄になり、核家族、少子化に繋がったと考えられないか。

老いても子供に面倒を見てもらうつもりはないなどと強がりと言う風潮が一生独身や子供を持たない夫婦を増加させたのではないか。

更に、これが地方の過疎化の原因でもなからうか。

かくいう自分も地方出の長男で、今では田舎に母親が一人暮らし。他人事ではない。



日本船主協会 常務理事・総務部長 井上 晃

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ次長	裏 啓史
飯野海運	総務グループ 広報・IR室	伊藤 夏彦
川崎近海汽船	総務部課長代理	酒矢 雅久
川崎汽船	IR・広報グループ	
	情報広報チーム長	高崎 俊明
日本郵船	調査グループ・グループ長代理	宮本 佳亮
商船三井	広報室マネージャー	鹿野 謙二
三光汽船	社長室専任室長	近 寿雄
三洋海運	総務部副部長	荒井 正樹
新和海運	総務グループ	
	総務・法規保険チームリーダー	吉川 誠
日本船主協会	常務理事兼総務部長	井上 晃
	常務理事兼海務部長	半田 收
	常務理事兼企画部長	園田 裕一
	企画部政策担当部長	清野 鉄弥
	海務部労政担当リーダー	吉田秀一郎

せんきょう 2008年10月号 編集後記



お気づきのとおり今月号から弊誌はカラー・A4サイズとなり、デザインも一新して新たなスタートを切りました。調べてみたところ、なんと「船協月報」「せんきょう」を通じて、表紙・本文ともにフルカラーになるのは初めてのこと。当然賛否両論はあるかと存じますが、ご覧になっていかがでしょうか？ 忌憚のないご意見、どしどし♪お待ちしております！

10月といえばもうすっかり秋ですね。これを書いているのはまだ10月の初めなのですが、朝晩はめっきり涼しくなり、雨天ともなれば鍋やおでん!…ではなく、スープやホットココア*が少々恋しくなるような日も。突然？訪れた秋に、早く衣替えをしなければ、と思うこの頃。体調を崩しやすい時期でもあるので、みなさま、お身体ご自愛ください。(MN)

せんきょう 10月号 No.579 (Vol.49 No.7)

発行：平成20年10月20日 発行所：社団法人 日本船主協会
創刊：昭和35年8月10日 〒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
制作：株式会社 創造社 / 株式会社 作品舎
定価：407円（消費税を含む。会員については会費に含めて購料を徴収しています。）
3頁写真提供：<http://shipphoto.exblog.jp>

今月の表紙 コンテナ船

原材料から精密部品、食料や雑貨など、日常生活に必要な物資のほとんどがコンテナ船で輸出入されています。まさに、暮らしを運ぶ船です。

船はそれぞれの貨物の特徴に合わせて、いろいろな顔を持っています。原油を運ぶタンカーや車を運ぶ自動車専用船、人を運ぶ客船、個性豊かです。今月の表紙では、暮らしの中の船、食欲の秋のために南の国から新鮮なフルーツを届けてくれる「食を運ぶコンテナ船」をイメージしました。幸せ感じるスイーツに、ちょこっとのったフルーツもコンテナ船でやって来たのかもしれないね。時代のニーズに応えながら、私たちの小さな幸せを運んでくれるエキスパートの一つ、コンテナ船。今日も、美しい地球星の何処かの海で、大活躍しています。



コンテナ船は
積み替えがスピーディー！
積み下ろされたコンテナはそ
のまま陸路へ・・・
海陸一貫の「ドア・ツー・ドア」
輸送を行っているよ!!

