

せんきよう

2010
1
No.594

新春
特別寄稿

毎日新聞社 論説委員
児玉 平生

『黒船はもう
来ないと言
われるが…』

ごあいさつ

2010年新春を迎えて

特別欄

2009年 海運界 重大 ニュース

Shipping **FLASH**

外航コンテナ固定資産税の軽減措置が恒久化
平成22年度海運関係税制改正要望結果

Contents

ごあいさつ.....1

2010年新春を迎えて

社団法人 日本船主協会 会長 / 宮原 耕治

新春特別寄稿.....2

黒船はもう来ないと言われるが...

毎日新聞社 論説委員 / 児玉 平生

特別欄.....4

2009年 海運界 重大 ニュース

Shipping **FLASH** 7

外航コンテナ固定資産税の軽減措置が恒久化

平成22年度海運関係税制改正要望結果

海運ニュース.....13



1. 国際海運におけるGHG削減についても進展なし

国連気候変動枠組条約第15回締約国会議の様様



囲み記事.....15

新年賀詞交換会を開催

囲み記事.....16

船舶特別償却制度の恒久化、トン数標準税制の拡充などに関する決議を採択

— 海事振興連盟平成21年度通常総会の様様 —



海運日誌(12月).....18

船協だより.....19

海運統計.....20

機関誌「せんきょう」廃刊のおしらせ.....24

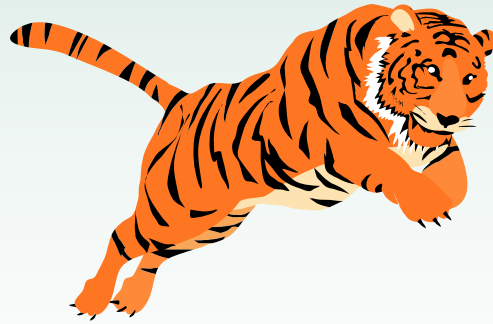
社団法人 日本船主協会 総務部

編集雑感.....25

編集後記.....25



社団法人 日本船主協会
会長 宮原 耕治



新年 おめでとうございます

2010年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

昨年は米金融機関の破綻に端を発する世界的な不況の荒波の中で年が明けました。世界的な景気後退によって荷動きが低迷した結果、わが国外航海運の業績も大幅な悪化を余儀なくされています。各社とも、減速航海や船腹調整に取り組むとともに、あらゆるコストの削減を図るなど収支改善に努めましたが、円高の追い討ちもあって、2010年3月期の通期決算は極めて厳しいものとなる見込みです。今年もまた厳しい経営環境が続くと予想されますが、インフラ投資が必要な新興国の需要回復を梃子にドライバルク市況が上昇しつつあり、また、米国経済に底入れの兆しが見えるなど、わずかながら明るさが見えてきました。

船舶の航行安全に目を転じると、ソマリア沖・アデン湾において頻発する凶悪な海賊事件に対処するため、日本政府は、昨年3月に海上自衛隊の護衛艦2隻をアデン湾に派遣し、海上警備行動に基づく商船の護衛活動を開始しました。6月には海賊対処法が制定され、7月より同法に基づく護衛活動が展開されています。自衛隊の国外での活動に慎重論が根強いわが国において、比較的短期間に護衛艦派遣、新法成立を実現できたことは、画期的と言えます。ここに至るまでの国会の諸先生方および関係当局の多大なるご尽力、国民の皆様のご理解に改めて厚く御礼申し上げますとともに、現地で商船の護衛に奮闘されている自衛官・海上保安官の皆様にも深く感謝申し上げます。

安全運航と共に重要なのが環境保全です。特に地球温暖化問題については、昨年12月に気候変動枠組条約締約国会議、いわゆるCOP15が開催され、その動向が世界的に大きく注目されました。国際海運においても、IMO(国際海事機関)を中心に温室効果ガスの削減に積極的に取り組んでおり、当協会としても、国際海運の特殊性を踏まえた効果的かつ実効性のある削減対策が実施されるよう、関係当局等と連携して取り組んで参ります。

これらに並び、国際的な競争条件の均衡化を図るための海運税制の維持・改善、日本人海技者(船員)の確保・育成、日本籍船に乗組む外国人船員の承認制度の合理化・簡素化、水先制度における競争原理の導入など課題は数多いですが、一つ一つ問題の解決に全力を尽くしていく所存です。

内航海運においては、船員不足対策やカボタージュ制度の堅持などの重要な政策課題に加え、高速道路無料化に向けた検討及び地球温暖化対策税制導入議論の浮上など問題が山積しております。国内物資の安定輸送を維持するために、引き続き支援を関係方面に要請していきたいと思います。

本年も皆様から特段のご指導、お力添えを賜りますようお願い申し上げます。



黒船はもう来ないと 言われるが…



毎日新聞社 論説委員 児玉 ひら平生

今年、平成天皇の即位の礼からちょうど20年となる。その1990年に世界では、東西ドイツが統一し、イラク軍がクウェートに侵攻し全土を制圧し湾岸戦争が勃発した。そして、日本にスポットをあてると、バブルの崩壊が始まった年ということになる。失われた10年と言われたが、昨今の経済の状況を追加して考えると、失われた20年が始まった年と言えるのかもしれない。

この1990年の流行語というと、「アッシーくん」や「おやじギャル」だった。呼べばすぐにやってきて車で送り迎えしてくれる。夜遊びで遅くなった時に便利な足代わりの男子がアッシーくんだった。

おやじギャルの方は、ゴルフ、赤ちょうちん、競馬、株式投資など、親父がするようなことを好んでやる男並みの行動力と生活力をもった20代後半の女性を指す言葉だった。

いずれも、バブル絶頂期の世相を反映している。そして、もうひとつ、この年の流行語となったのが、「ボーダレス」だった。

冷戦が終り国家間の急速な融和を背景に、あらゆる分野で境界があいまいになってきた状態を意味していたが、高い収益を求めるマネーと、安い労働

力を得たい産業が、競って新興国を目指して本格的に動き出した時期とも重なる。

実はこの1990年に、その後の日本にとって重要な役割を果たすことになる取り決めが日米間で結ばれた。日米構造協議である。

国内の利害関係を自らの力で調整することができず、外圧に頼るという形で解決を図ってきた日本の政治にとって、日米構造協議はその集大成と云っていい交渉だった。

その日米構造協議の最終報告の内容を項目的にまとめると、

- ▽ 10年間で430兆円の公共投資基本計画
- ▽ 低・未使用土地の有効利用
- ▽ 大店法改正着手
- ▽ 違法カルテルの監視と罰則強化
- ▽ 系列取引に対するガイドライン策定
- ▽ 内外価格差是正

ということになる。

このうち、公共投資基本計画については、当初91年度から10年で430兆円となっていたが、94年に追加して13年間で630兆の計画に改められた。この公共事業の大盤振る舞いは、現在の危機的な財政の状況を形成する大きな要因になったと指摘されている。

また、大店法の改正は、郊外型の大規模ショッピングセンターの形成を促し、地方都市を中心に中心

市街にシャッター商店街を出現させることにつながった。

違法カルテルの監視と罰則強化については、課徴金の引き上げが実現しただけでなく、課徴金の減免制度も導入されることになった。違反行為を行っていても、公取委へ情報提供した場合には、課徴金の減額または免除を行い、情報提供を奨励する仕組みだ。

そしてこの1月からは、課徴金の対象となる違反行為について、カルテルだけでなく、圧倒的な市場支配力を持つ事業者が、その支配力をもとに、自らの利益を確保するために行う行為についても、適用範囲が広がった。

消費者が安価で良質な製品やサービスを享受できるようにするには、健全な競争が必要だ。それは、その通りなのだが、これにボーダレスによって生じた新興国からの輸出攻勢も加わる形で、日本の内外価格差は急速に縮小していくことになる。

日米構造協議で米側は、日本の消費者の利益を強調した。そして、米側の求めに応じた制度改正が行われ、業界の慣行や行政指導などではなく、市場の機能を活用した透明度の高いシステムの導入をめざした。

結果的に、日米構造協議の最終報告に盛り込まれた内外価格差の是正は実現した。しかし、政府債務の残高がGDP(国内総生産)の2倍にも達し、さらに、実質経済成長率はわずかにプラスでも、名目のGDPは減少を続けるという現在の日本経済の状況を考えると、喜んでばかりはいられない。

この閉塞感の打開を期待して政権交代が実現したのだと思うが、誕生した鳩山政権が、沖縄の普天間飛行場の移設問題を白紙に戻して再検討するというのは、米国の外圧に依存してきた手法についても変えていきたいという考えが、背景にあるように感じる。

その鳩山政権が掲げているのが「コンクリートから人へ」だ。効果の乏しい事業に大量の予算が使われてきたことには、日米構造協議で決まった公共投資基本計画も貢献してきたわけだが、それを抜本的

に見直すという。

国の直轄公共事業について前原誠司国交相は「選択と集中」を打ち出し、ダムと国道を取り上げた。そして、その第3弾として、**港湾についても選択と集中を行うのだそうだ。**

概算要求に生かすため今夏を目標に、継続中の施設整備事業を終えた後は整備をやめる港湾と、新規整備を行う港湾とに仕分けする。その結果、全国に103ある重要港湾の半数程度で、岸壁や港湾道路などの新規整備を凍結することになると報じられている。

高速道路、空港、新幹線と、交通機関の役割分担を決めないまま、施設の整備が続いてきたが、これは港湾も同じ。各県に港湾がつくられ、小規模なコンテナ用のターミナルが次々に整備されてきた。しかし、内航船はコストが高いうえ、規模が小さいため冬の日本海の航行には耐えられないという。日本の港湾から韓国の釜山に運ばれ、釜山が日本のハブ港湾の役割を担う格好になっている。

一方、その釜山や上海から北米に向かう貨物船の多くが、日本海から津軽海峡を通して太平洋に入る。**アジアと北米を結ぶ大圏航路に沿う形で日本列島が所在するのに、そのメリットが生かされていない。**

大型のケミカルタンカーが停泊できる港湾がないため、小型のケミカルタンカーに積み替える作業が、汚染が懸念される沖取りという形で神戸沖などで行われているという。内航海運の非合理的な仕組みも続いたままだ。

こうした問題を抱える港湾についても、政策の見直しが始まろうとしているわけだが、「黒船はもう来ない」と言われているように、外圧に頼ることはできない。その中で、どのように選択と集中が行われることになるのか。展開を注目していきたい。

2009年 海運界 重大 ニュース

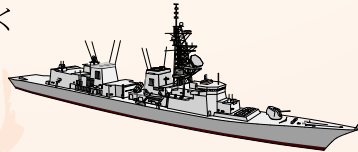
1 アデン湾での海賊対処のため海上自衛隊護衛艦が派遣される、海賊対処法も成立

アデン湾・ソマリア東方沖では、機関銃やロケット砲等の重火器で武装した海賊による襲撃が頻発。

わが国政府は日本関係船を護衛するため、2009年3月、自衛隊法に基づく海上警備行動を発令し、護衛艦2隻によるアデン湾での護衛が開始された。また、5月には、P-3C哨戒機 2機がジブチに派遣されている。

その後、6月に「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」が成立(7月24日施行)、日本に関係のない外国船舶も対象とした護衛が開始された。

海上自衛隊の護衛活動は、これまでに450隻以上の商船の安全航行に寄与し、わが国商船関係者のみならず、海外からも高く評価されている。



2 世界同時不況の影響が続き、市況が依然として低迷

海運市況はドライバルク船市況が持ち直しを見せたものの、コンテナ船・タンカーの市況は昨年秋の金融危機に伴う世界同時不況の影響が続き、依然として低迷している。特にコンテナ船事業は、海外有力船社をはじめ、その多くが巨額の赤字を計上した。日本の海運各社にとっては、円高の追い打ちもあり、事業環境は極めて厳しく、船隊規模の縮小等あらゆるコストの削減に取り組んでいるものの、2010年3月期の通期決算予想は極めて厳しいものになっている。

3 国土交通大臣の主導により、「国土交通省成長戦略会議」を設置

前原国土交通大臣主導の下、わが国のリソースを有効活用し、国際競争力を向上させるための成長戦略を確立することを目指す「国土交通省成長戦略会議」が2009年10月に設置された。同会議の5つの検

討課題の1つとして「海洋立国日本の復権」が掲げられ、外航海運および港湾の国際競争力強化をテーマとする3つの検討委員会が設置された。

当協会は、これまでイコールフットィングの実現による国際競争力維持・強化の観点から税制をはじめ様々な施策の要望を行っており、今般、この会議が国際競争力に主眼をおいて検討を開始したことを高く評価し、2011年度予算・税制改正への反映を目指すべく積極的に審議に参画している。

4 シップリサイクル条約が採択される—安全かつ環境上適切な解撤の実施に向け前進

国際海事機関(IMO)では、2005年11月開催の第24回総会以降、船舶のリサイクルにおける環境汚染や労働災害を防ぐ観点から、新たな条約を策定すべく検討が行われてきた。

その結果、2009年5月、香港において、「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約」(以下、シップリサイクル条約)が採択された。

シップリサイクル条約は早ければ2012年度中にも発効すると予想され、発効後5年以内に現存船へのインベントリ(船内にある有害物質の一覧表)の備え付けが義務付けられていることから、インベントリの円滑な作成体制の整備に向け、関係者による協議・連携が不可欠となるほか、条約批准のための国内法の整備等国内的な対応が急がれている。

5 国際海運におけるGHG削減／大気汚染防止に向けた本格的な検討開始

国際海事機関(IMO)では、国際海運分野における温室効果ガス(GHG)の排出削減や大気汚染防止等に関する検討が活発に行われた。

船舶からのGHG排出削減対策については、新造船の燃費性能をインデックス化するエネルギー効率設計指標(EEDI)や効率的な運航を促す船舶エネ



ルギー効率管理計画(SEEMP)等のツールが開発されたほか、燃料油課金等の経済的手法についても、その選定に向け2011年までの作業計画が合意された。

一方、今後段階的に厳しい規制値を課すこととなっている船舶からの窒素酸化物(NOx)、硫黄酸化物(SOx)、粒子状物質(PM)については、一般海域よりも更に厳しい規制を課す排出規制海域(ECA)として米国・カナダの沿岸200海里を指定する海洋汚染防止条約(MARPOL条約)附属書VI改正案が承認され、2010年3月のIMO会合において採択される見通しとなった。

6 トン数標準税制の適用始まる —10社が認定

トン数標準税制の根拠法である改正海上運送法等の成立・施行を受け、2009年1月末までに、当協会会員である外航海運事業者10社が、トン数標準税制の認定申請を行った。国土交通省海事局による審査の結果、全社が認定され、4月1日よりわが国において初めてトン数標準税制の適用が実現した。

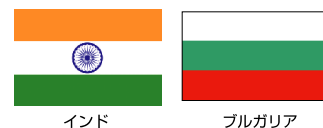
7 外国人船員承認試験をインド、ブルガリアにおいて初めて実施

外国人船員の承認海技資格取得制度の合理化・簡素化のため、STCW条約の締約国が発給した資格証明書を有する者にはわが国の海事法令の周知のみによる承認証発給とすることを当局に求めていたことを受け、国土交通省は、2008年11月、承認試験の実施回数の増加および実施国の拡大、さらに民間

委託等を盛り込んだ報告書を取りまとめた。

これにより、従来フィリピン(マニラ)においてのみ実施されていた承認試験を、本年初めてインド(ムンバイ)およびブルガリア(バルナ)でも実施するとともに、試験期間も短縮した。

今後も使い易い制度に向け更なる合理化・簡素化を求めていく。



インド

ブルガリア

8 適切な市場環境の整備に向け水先人指名制トライアル事業を実施

水先制度改革の一環として、2008年4月より水先料金は上限認可・届出制へと移行するとともに、併せて水先人指名制が導入されたが、こうした制度上の改正が行われたにもかかわらず、十分に機能していない状況であったことから、当協会は改善に向けて、関係各方面への働きかけを行ってきた。

このような状況下、2009年2月に交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会が設置され、水先制度における指名制を有効に機能させ、水先料金の柔軟な設定を可能とするような新たなルールの形成に向けた審議が進められ、同年6月25日開催の第4回会合において、当面「指名制トライアル事業」を実施することが適当とする報告書が取りまとめられた。

これに沿って7月以降、東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海の4水先区で順次同事業が開始され、その後、12月には新たな料金での事前指名契約の締結もあり、今後の拡大が期待されている。

9 内航海運不況対策が予算措置される一方、モーダルシフトに逆行する高速道路料金無料化および地球温暖化対策税制問題が浮上

2008年後半以降の世界的不況による影響で内航荷動きが激減したことなどから内航海運の不況対策として、政府補正予算による高齢船の解撤促進のための「緊急老朽船処理対策促進事業」、新規建造促進策としての「内航船舶共有建造スキーム」、「船員雇用の対策」等が実施され、その効果が期待されている。

しかしながら、一方では、2008年より実施されてきた高速道路料金の引下げによる、RORO船やフェリー等による輸送量の減少に加え、モーダルシフトをさらに逆行させることとなる高速道路料金無料化の動きが浮上した。また、地球温暖化税制導入議論が浮上してきたことで、内航船のコストの相当割合を占める燃料費の一層の負担増の可能性がはじまってきた。

これらの動きは、内航海運に甚大な影響を及ぼしかねないものとなるため、内航総連合会をはじめとした海運関係団体では、政府をはじめ関係方面に対し、これらへの反対運動を展開した。

10 2010年度税制改正では大旨現行制度が維持、一部恒久化

2010年度政府税制改正大綱において、2010年3月末をもって適用期限を迎える「国際船舶に係る登録免許税」については、現行の軽減税率2.5/1000を3/1000に上げた上で延長、さらに「外航用コンテナに係る固定資産税」については軽減措置（課税標準4/5）を現行通りとした上で恒久化が認められた。また、内航関係の「中小企業投資促進税制」や「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」についても大旨、要望内容での存続・拡充が認められた。

11 ASF次期事務局長を日本船主協会から選任



アジア地域の船主間の相互信頼と協力関係の育成を目的として、1992年に当協会の提唱で設立されたアジア船主フォーラム(ASF)では、次期事務局長に、当協会の園田裕一常務理事を選任した(任期は3年)。同氏は2010年1月1日から次期事務局長(Secretary General Designate)として、事務局のあるシンガポールで活動を開始する。

12 DVD「海の上のプロフェッショナル」制作等日本人船員(海技者)の確保に努力

当協会は、優秀な日本人船員(海技者)の確保のため、海事教育機関と連携し、2009年7月、「船員の仕事と魅力および商船系学校を紹介するDVD・小冊子」を制作。関係方面に広く無料配布し、普及・啓蒙活動を一層強化した。また、国立商船高等専門学校の合同進学会ガイダンス等昨年からはじめた事業も継続して実施した。



January
2010

Shipping FLASH

外航コンテナ固定資産 税の軽減措置が恒久化

平成22年度海運関係税制改正要望結果

平成22年度税制改正要望の結果については、12月22日に平成22年度政府税制調査会（以下、政府税調）による平成22年度税制改正大綱が取り纏められた。

租税特別措置の全面見直し方針とされる厳しいなか「国際船舶に係る登録免許税の軽減措置」は一部見直しで延長、「外航コンテナに係る固定資産税の軽減措置」が恒久化とされるなど概ね現行通りで延長が認められた。（〔資料1〕参照）

平成22年度海運関係税制改正の経緯は概要以下の通りである。

当協会は、平成21年9月開催の定例理事会において、平成22年3月末に期限切れを迎える「国際船舶に係る登録免許税の特例措置の延長（所有権保存登記、抵当権設定登記本則税率4/1000を2.5/1000に軽減）」、「外航用コンテナに係る固定資産税の廃止」、「外貿埠頭公社に係る特例措置の延長および指定会社等に係る特例措置の拡充」、「中小企業投資促進税制の延長（内航船の特別償却または税額控除）」を中心に「平成22年度税制改正要望」として要望項目を取り纏め、国会関係をはじめ関係各方面に対し、海運税制の維持・拡充の必要性等について訴える活動を開始した。（本誌2009年10月号P.2参照）

（1）各省庁からの税制改正要望の再提出

旧政権下で、各省庁は例年通り8月末までに税制改正要望を財務省・総務省に提出していたが、新政権になり、各要望項目について真に必要なかを精査するとともに、減税を要望する場合には、財政規律を維持する観点から、いわゆるペイ・アズ・ユー・ゴー原則（財源なくして減税なし）を念頭に置き、ゼロベースから徹底した見直しを行うこととされた。本要請に基づき各省庁は10月末までに税制改正要望を財務省、総務省に再提出した。

再提出された海運関係についての項目は以下の通り。

《国土交通省関係》

- 国際船舶に係る登録免許税の特例措置の延長（所有権保存登記、抵当権設定登記本則税率4/1000を2.5/1000に軽減）
- 外航用コンテナに係る固定資産税の特例措置（課税標準4/5）の延長
- スーパー中樞港湾において外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る課税標準の特例の延長
- スーパー中樞港湾において指定会社等（民営化会社）が国の補助金又は無利子貸付金により新たに取得する大規模コンテナ埠頭に係る固定資産税・都市計画税の特例措置の創設
- 外航船員に係る所得税、住民税の軽減措置の創設

《経済産業省関係》

- 中小企業投資促進税制の延長（内航船の特別償却または税額控除）

【資料1】平成22年度税制改正要望事項 改正内容 ■ 海運税制

項目	現行制度	要望内容	財務省／総務省 査定案	最終結果
1.国際船舶に係る登録免許税の特例措置の改善・延長	<p>軽減後の税率(本則4/1000)</p> <p>(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2.5/1000</p> <p>(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2.5/1000</p>	<p>更なる軽減 (税率を2.5/1000から2.0/1000に軽減)</p>	D判定「認めない」	<p>軽減税率を現行の2.5/1000から3/1000(本則4/1000)に上げた上で2年間延長</p>
2.外航用コンテナに係る固定資産税の廃止	課税標準:価格の4/5	外航用コンテナ(償却資産)に対する固定資産税の廃止	B判定「要望内容の見直しが適切にできれば、認められる」	軽減措置を現行通り(課税標準4/5)で恒久化
3.中小企業投資促進税制の延長(中小企業による機械装置等の取得に係る特例)	<p>基準取得価額×30/100の特別償却又は基準取得価額×7/100の税額控除(資本金1億円以下の法人に適用、ただし、税額控除を選択できるのは資本金3,000万円以下の法人のみ)</p> <p>1) 機械装置 (取得価額160万円以上) (リース費用総額210万円以上)</p> <p>2) 電子計算機等及び一定のソフトウェア (取得価額120万円以上) (リース費用総額160万円以上)</p> <p>3) 船舶(内航貨物船 〔基準取得価額=取得価額×75%〕)</p> <p>4) トラック車両 (車両総重量3.5トン以上)</p>	延長	C判定「要望内容の抜本的見直しができなければ、認められない」	現行内容で、2年間延長
4.スーパー中樞港湾において外資埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る課税標準の特例	<p>固定資産税・都市計画税の課税標準:</p> <p>(1) 平成10年3月31までに取得した埠頭(既存分のコンテナ埠頭)</p> <p>①旧外資埠頭公社からの継承資産 …価格の3/5</p> <p>②その他(承継分)…価格の1/2</p> <p>(2) 平成10年4月1日～平成18年3月31日までに取得した埠頭(既存分のコンテナ埠頭)</p> <p>①取得後10年間 …価格の1/5</p> <p>②その後 …価格の1/2</p> <p>(3) 平成18年4月1日以降に取得した埠頭(既存分のコンテナ埠頭) …価格の1/2</p>	外資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	D判定「認めない」	<p>特例率を22・23年度は3/5、24年度は4/5等とし3年延長の上、廃止</p>
5.スーパー中樞港湾において指定会社等(民営化会社)が国の補助金又は無利子貸付金により新たに取得する大規模コンテナ埠頭に係る固定資産税・都市計画税の特例措置	—	創設	D判定「認めない」	固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置の創設(課税標準1/2)

(2) 国土交通省ヒアリング

新政権では、各省庁による政務三役(大臣、副大臣、政務官)が税制改正作業のとりまとめを行うこととなっており、10月20日には、辻元清美 国土交通副大臣、三日月大造 政務官による業界ヒアリング、10月27日には、国土交通省政策会議において業界ヒアリングが行われ、宮原会長、林副会長、中本理事長より当協会要望について説明を行い、与党国会議員関係者に理解を求めた。

特に主張した内容は、食料・エネルギー輸入依存度が高いわが国において、わが国外航海運は経済安全保障の観点からも欠くことのできない産業である。さらに、外航海運は、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ことから、これを維持していくためには、諸外国の海運企業と互角の競争が出来るよう国際的な競争条件の均衡化を図る必要があり海運関係諸税制の維持・改善は不可欠であることを訴えた。

(3) 政府税調の動き

① 政府税調の設置

10月8日に第1回会合が開催され、税制改正及び税制全般の将来ビジョンについて鳩山総理大臣から政府税調会長(藤井財務大臣)に対し諮問が行われた。政府税調は、第1回会合以降、各テーマ(法人税、地方税、消費税、租税特別措置など)について継続的に検討を行った。

② 租税特別措置等の見直し

租税特別措置等については、11月10日に「租特の見直し基準」【以下Ⅰ. 参照】などが示された。国土交通省では、財務省および総務省との事務折衝において、各要望事項が同基準等に適合していることを挙証する議論を継続的に行ってきた。

11月16日には、財務省および総務省による査定案が提示され、海事関係については【以下Ⅱ. 参照】、D判定の「認めない」が多く、厳しい内容となっていた。

Ⅰ 政府税調による判断基準など

- 租特については、税率の軽減などを伴う241項目について今後4年間で抜本的に見直す。
- 期限がきたものは原則廃止とし、存続する場合

も以下指針に照らして判断し、指針を満たす場合に限り3年以内の継続を認める。

- 適用期限が定められていない租特も指針に沿って存廃を判断し、存続が必要な場合は租特ではなく恒久化を検討する。
- 一方、20年以上存続している措置は、恒久化を含めて検討する。

《租税特別措置見直しの指針》

指針を基準に税制処理が行われる

<合理性>

- ・ 法律に規定されるなど、所管省庁の政策体系の中で優先度・緊要度の高いものとして明確に位置づけられているか
- ・ 当初の政策目標が既に達成されていないか

<有効性>

- ・ 適用数が僅少だったり、想定外に特定の者に片寄っていないか
- ・ 所管官庁の事後評価等において、税収減を是認するような費用対効果が客観的に確認されているか

<相当性>

- ・ 同様の政策目的に係る他の支援措置等がある場合に適切かつ明確に役割分担しているか
- ・ 課税の公平原則に照らし、国民の納得できる最低限の特例措置か

※上記の検証にあたっては存続期間が10年を超えたり、適用者数が2けた台以下の措置は特に厳格に判断

Ⅱ 財務省・総務省1次査定案(平成21年11月16日)

● 財務省査定案

- ① 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置
⇒ 認められない【D判定】
- ② 外航船員に係る所得税、住民税の軽減措置
⇒ 認められない【D判定】
- ③ 中小企業投資促進税制
⇒ 要望内容の抜本的見直しができなければ認められない【C判定】

● 総務省査定案

- ④ 外航コンテナに係る固定資産税の軽減措置
⇒ 要望内容(要件等)の見直しが適切にできれば、認められる【B判定】
- ⑤ スーパー中枢港湾において外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る課税標準の特例
⇒ 認められない【D判定】
- ⑥ スーパー中枢港湾において指定会社等(民営化会社)が国の補助金又は無利子貸付金により新たに取得する大規模コンテナ埠頭に係る固定資産税・都市計画税の特例措置
⇒ 認められない【D判定】

その後、政府税調では11月17日以降引き続き、H22年度税制改正取り纏め(税制改正大綱)に向けた審議が集中的に行われ、11月30日には税調による第1次査定案が示された。財務省査定案では、「国際船舶に係る登録免許税の軽減措置」がD判定(認められない)だったものが軽減税率を上げた上【現行の2.5/1000から3/1000(本則4/1000)】でA判定(認める)となった。また、総務省査定案では「外航コンテナに係る固定資産税の軽減措置」がB判定(要望内容の見直しが適切にできれば、認められる)であったが、現行通りの軽減措置(課税標準4/5)のままで、恒久化とされた。

また、「スーパー中枢港湾において外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る課税標準の特例」および「スーパー中枢港湾において指定会社等(民営化会社)が国の補助金又は無利子貸付金により新たに取得する大規模コンテナ埠頭に係る固定資産税・都市計画税の特例措置」もD判定から一部創設の上、大旨現行通りの査定案内容とされた。

さらに、12月3日の第2次査定案において、「中小企業投資促進税制」がC判定(要望内容の抜本的見直しができなければ、認められない)だったものが、現行制度のまま維持とされた。一方、「外航船員に係る所得税、住民税の軽減措置」は、認められないこととなった。

これらの内容が、12月22日に発表された政府税調による平成22年度税制改正大綱に反映されている。

(4) 海事振興連盟との連携

超党派議員で構成する海事振興連盟(会長:衛藤征士郎衆議院議員)は、11月17日に総会を開催し、海事関連の重点要望事項について決議を取り纏めた。特に総会に先立ち国土交通省三日月政務官の挨拶では、税制改正において、「国際船舶に係る登録免許税」「外航用コンテナの固定資産税」の特例措置については、海事振興連盟と協調し延長していきたい旨、制度の維持について意欲的な発言があった。総会後引き続き開催された同連盟所属国会議員との懇談会において宮原会長より、税制改正等について当協会要望をおこなった。(P.16囲み記事参照)

その後、11月19日には、正副会長会議が行われ、同連盟傘下団体の各理事長が集まり、今後の対策等について議論し、12月9日に同連盟の衛藤会長、高木副会長兼事務総長が、藤井財務大臣および前原国土交通大臣に面会し、海運関係税制や内航業界や旅客船・フェリー業界に影響を及ぼす地球温暖化税制導入反対などについて要望を行った。

平成22年度の当協会が要望した海運関係税制改正要望の結果は【資料1】(P.8参照)、改正後の海運関係税制の全容は【資料2】の通りである。

(企画部:松本)



【資料2】平成22年度税制改正後の海運関係税制一覧

項目	制度の概要	適用期間								
1. トン数標準税制 (海上運送法第38条に規定する課税の特例)	<p>「日本船舶・船員確保(5年)計画」を作成・申請し、国土交通大臣の認定を受けた対外船舶運航事業者は、当該5年間、日本籍船に係る所得についてトン数標準税制(課税の特例)を適用できる。5年後に更なる5年計画作成し再認定を受ければ更に5年間適用できる。</p> <p>(1) 主な認定基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 日本籍船を5年間で2倍以上とすること ② 毎年度、日本籍船1隻当たり1名以上の日本人船員を訓練すること ③ 毎年度、日本籍船1隻当たり4人以上の日本人船員を雇用していること <p>(2) 対象 日本籍船に係る所得</p> <p>(3) みなし利益 「1日当たりのみなし利益の金額※」×「当該日本籍船の年間稼働日数」により算出。 ※1日当たりのみなし利益の金額(100N/T当たり)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">～1,000N/T</td> <td style="text-align: center;">120円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,000 N/T～10,000N/T</td> <td style="text-align: center;">90円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">10,000 N/T～25,000N/T</td> <td style="text-align: center;">60円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">25,000N/T～</td> <td style="text-align: center;">30円</td> </tr> </table> <p>(4) 課税の特例 「日本籍船に係る本来の所得」から「みなし利益」を差し引いた金額を所得控除(損金算入)できる。</p>	～1,000N/T	120円	1,000 N/T～10,000N/T	90円	10,000 N/T～25,000N/T	60円	25,000N/T～	30円	<p>平21(22).4.1～ 平26(27).3.31(5年間) 再認定を受けた事業者は 平26(27).4.1～ 平31(32).3.31(5年間) も適用可</p>
～1,000N/T	120円									
1,000 N/T～10,000N/T	90円									
10,000 N/T～25,000N/T	60円									
25,000N/T～	30円									
2. 船舶の特別償却	<p>外航環境低負荷船(3000G/T以上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●特償率 18/100 ●特償率 16/100(但し、収入金額の課税の特例(所謂トン数標準税制)の適用を受ける法人が取得等をする日本籍船以外の外航船舶) <p>内航環境低負荷船(300G/T以上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●特償率 16/100 ●特償率 18/100(但し、環境への負荷の低減に著しく資する船舶) 	<p>平21.4.1～平23.3.31</p> <p>平21.4.1～平23.3.31</p>								
3. 中小企業投資促進税制(中小企業による機械装置等の取得に係る特例)	<p>取得価額×30/100の特別償却又は取得価額×7/100の税額控除(資本金1億円以下の法人に適用、ただし、税額控除を選択できるのは資本金3,000万円以下の法人のみ) (船舶については、基準取得価額×30/100の特別償却又は基準取得価額×7/100の税額控除)</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) 機械装置(取得価額160万円以上)(リース費用総額210万円以上) 2) 電子計算機等及び一定のソフトウェア(取得価額120万円以上)(リース費用総額160万円以上) 3) 船舶(内航貨物船(基準取得価額=取得価額×75%)) 4) トラック車両(車両総重量3.5トン以上) 	<p>平18.4.1～平24.3.31</p>								
4. 特定資産の買換特例(圧縮記帳制度)	<p>(1) 船舶から船舶 (2) 内航船舶から減価償却資産 ((1)(2)とも譲渡差益の80%を圧縮記帳) 買換え資産(船舶)に対して新造船又は環境負荷低減型(中古船に限定)の設備要件あり</p>	<p>昭45.4.1～平23.3.31 昭59.4.1～平23.3.31</p>								
5. 特定外国子会社等の所得の合算課税	<p>特定の外国子会社等の留保所得のうち、親会社(内国法人)の持ち分に対応する部分を親会社の所得に合算して課税する。</p>									

【資料2】平成22年度税制改正後の海運関係税制一覧

項目	制度の概要	適用期間
6. 登録免許税の課税の特例	<p>軽減後の税率(本則4/1000)</p> <p>(1) 所有権保存登記 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)をする国際船舶の所有権の保存登記 ……船舶価額の<u>3.0/1000</u></p> <p>(2) 抵当権設定登記 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<u>3.0/1000</u></p>	平18.4.1~平24.3.31
7. 特別修繕準備金	修繕費用×事業年度の月数/60か月×3/4	
8. 船舶の耐用年数	<ul style="list-style-type: none"> ●油そう船 13年 ●薬品そう船 10年 ●その他のもの 15年 	
9. とん税 特別とん税	<p>(1) とん税 1純トン 16円</p> <p>(2) 特別とん税 1純トン 20円</p>	
10. 固定資産税の課税の特例 1) 船舶	<p>●課税標準:</p> <p>(1) 内航船 価格の1/2</p> <p>(2) 外航船 価格の1/6</p> <p>(3) 外国貿易船(外貿実績50%超) 価格の1/10</p> <p>(4) 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15</p>	平9~平23年度取得分
2) 外航用コンテナ	<p>●課税標準: 価格の4/5</p>	恒久化
11. 港湾施設の特例措置 1) スーパー中樞港湾において外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る課税標準の特例	<p>【外貿埠頭公社】</p> <p>●課税標準:</p> <p>① 港湾法第2条第1項に規定する港湾管理者により設立された公益財団法人で政令で定めるもの[(財)横浜港・(財)名古屋港、(財)大阪港、(財)神戸港埠頭公社]が旧外貿埠頭公社の解散及び業務の承継に関する法律第2条第1項の規定により承継した一定規模以上のコンテナ埠頭 ……固定資産税・都市計画税の課税標準を <u>3/5(当初2年間)</u> <u>4/5(残り1年)</u> ⇒3年延長の上、廃止</p> <p>② 上記外貿埠頭公社が平成10年3月31日までに所有している一定規模以上のコンテナ埠頭 ……固定資産税・都市計画税の課税標準を <u>1/2(当初2年間)</u> <u>2/3(残り1年)</u> ⇒3年延長の上、廃止</p>	平14.4.1~平25.3.31
2) スーパー中樞港湾において指定会社等(民営化会社)が国の補助金又は無利子貸付金により新たに取得する大規模コンテナ埠頭に係る固定資産税・都市計画税の特例措置	<p>【指定会社等】</p> <p>(1) 外貿埠頭公社から民営化会社へ承継するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税</p> <p>① 旧公団から公社が承継した埠頭 課税標準 価格の3/5(承継後10年間に限る)</p> <p>② 公社が解散するまでに所有した埠頭(①を除く) 課税標準 価格の1/2(承継後10年間に限る)</p> <p>(2) 特定外貿埠頭の管理運営に関する法律第三条第三項に規定する指定会社(以下「指定会社」)等が、国の補助金又は無利子貸付金により新たに取得する大規模コンテナ埠頭</p> <p>○ 取得後10年間、固定資産税・都市計画税の課税標準を1/2</p>	平18.4.1~ 平22.4.1~

※下線は平成22年度税制改正による変更箇所。

1 国際海運における GHG削減についても進展なし

国連気候変動枠組条約第15回締約国会議の様相

国連気候変動枠組条約(UNFCCC)の第15回締約国会議(COP15)が、2009年12月7日から19日まで、デンマーク・コペンハーゲンにおいて開催された。わが国からは、鳩山首相、小沢環境大臣、福山外務副大臣および増子経済産業副大臣をはじめ国土交通省関係者を含む100人以上が出席した。

(1) 経緯

UNFCCCは、大気中の温室効果ガス(GHG)の濃度を安定化させることを目的としており、1997年には先進国に対し法的拘束力のあるGHG排出削減の数値約束を設定した京都議定書が採択された。同議定書では、2008年～2012年間の先進国のGHG排出量を1990年比5.2%削減することが規定されているが、2013年以降の枠組みについては未定となっていることから、COP15で新たな枠組みに関する合意を得るべく作業が進められてきた。

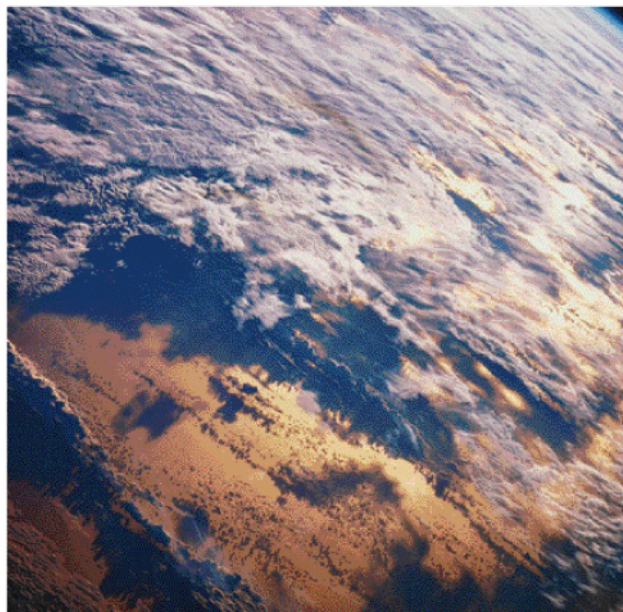
国際海運・国際航空から排出されるGHGの削減対策については、京都議定書の削減対象から除外され、それぞれ国際海事機関(IMO)および国際民間航空機関(ICAO)での検討に委ねられていたが、国際海運の取り扱いが新たな枠組みにおいてどのようになるのか、COP15での審議動向が注目されていた。

(2) 全体の概要

中国(CO₂排出量世界1位)および米国(同2位)を含む新たな包括的枠組みを目指すEU、日本をはじめとする先進国と、削減義務は先進国だけに課されるべきと主張する途上国が対立し、COP15では次期枠組みの合意をまとめることが困難な状況となったことから、その骨格を成す重要なテーマに関する「政治合意」の作成を目指して議論が進められた。

<主要テーマ>

- ◇ 削減目標
 - ・ 2020年ごろまでの先進国の削減目標
 - ・ 2020年ごろまでの途上国の排出抑制策



◇ 次期枠組み

京都議定書の延長か、米中を含む新たな包括的枠組みか

◇ 資金支援

2012年までの途上国支援の具体化および
2013年以降の途上国支援の仕組み

◇ ポスト京都議定書の法的文書採択の時期

会合では、特別作業部会等における事務レベルでの議論、閣僚レベルでの議論を経て、17日夜から18日深夜にかけて26の主要な国・機関の首脳レベルによる協議・交渉が行われ、「コペンハーゲン合意」が作成された。その後、19日未明にかけて同合意について全体会合で審議した結果、大多数の国の賛同を得て合意文書の採択を目指したが、数ヶ国(ベネズエラ、キューバ、ボリビア、スーダン他)が作成過

程が不透明であったことを理由に採択に反対したため、COP15としては"同合意に留意する"ことが決定されるに留まった。

次回COP16については、2010年11月にメキシコで開催されることが決定されたものの、それまでの作業計画は未定であり、今後開催される見込みの特別作業部会等において合意形成に向けて引き続き議論が行われる見通しである。

<コペンハーゲン合意の概要>

- ① 世界全体の長期目標として産業化以前からの気温上昇を2度以内に抑える。
- ② 附属書I国(先進国)の2020年の削減目標および非附属書I国(途上国)が実施する削減行動をリスト化する。各国は、同行動の内容を2010年1月末までにUNFCCC事務局へ提出する。
- ③ 締約国の行動は、測定／報告／検証が可能なものでなければならない。非附属書I国(途上国)の削減行動の取り組み状況は2年毎に国連を通して公開される。国際的な支援を受けた削減行動は国際的な検証の対象となる。
- ④ 先進国は、2010～2012年の間に途上国に対し計300億ドルの資金支援を行う。また2020年までに年間1000億ドルの資金拠出を目標に努力する。
- ⑤ この合意の実施状況を2015年までに評価する。

(3)国際海運に関する審議

国際海運・国際航空から排出されるGHGの取り扱いに関しては、"共通だが差異ある責任"の原則*を尊重するよう求める途上国と、すべての船舶に対して一律の規制適用を求める先進国との間で対立した。数度に亘る非公式協議を経て、15日の閣僚級非公式協議では、①原則、②目標、③燃料油への課金等による基金の3点について各国意見の聴取が行われた結果、主要論点と各国のスタンスが把握・共有された。しかしながら、これら審議内容は、COP15会合終盤の混乱の中、結果的に特別作業部会の報告に

もCOP決定にも反映されずに終了した。このため、今後開催される見込みの特別作業部会において改めて審議される見通しである。

なお、UNFCCCでは結論が出されなかったものの、IMOにおいては、次回2010年3月の第60回海洋環境保護委員会(MEPC60)において、引き続き国際海運からのGHG削減対策の議論が行われる予定である。

*地球温暖化への責任は世界各国に共通するが、今日ある大気中の温室効果ガスの多くは先進国が過去に放出したものであることから、先進国と途上国の責任に差をつけることを謳った概念

【主要論点と各国スタンス】

<各国に共通したポジション>

- 国際海運・国際航空についてはIMO・ICAOで対策を行うべき
- UNFCCCからIMO・ICAOに対しGHG削減に係る何らかのガイダンスを示すべき

<原則について>

- 途上国は、国際海運の分野においても"共通だが差異ある責任"の原則の明記を強く主張したものの、先進国はこれに否定的なスタンスを表明
- サウジアラビア等一部途上国は、附属書(I)国(先進国)のみが削減義務を負うべきとの姿勢であったが、中国、ブラジル等はすべての船舶に対する一律適用の必要性を必ずしも否定せず

<目標について>

- EUは、国際海運からのGHG削減の数値目標の設定を強く主張したものの、日本を含むその他の先進国、途上国はこれに反対

<燃料油への課金等による基金について>

- 日本、EU等は、国際海運・航空に対する燃料油への課金等何らかの方法により基金を形成し、それを途上国支援に活用できると主張し、途上国の一部もこれに賛同
- 米国、中国等は基金形成にかかる課金自体に反対

(海務部・斎藤)

新年賀詞交換会を開催

当協会は、平成22年1月5日(火)正午より、海運クラブ(東京・千代田区)において恒例の新年賀詞交換会を開催し、会員会社はじめ国土交通省、関係官庁、海事関係団体など関係者総勢約500名参加のもと、新しい年の門出を祝った。

当日は、宮原耕治会長より日本海運の国際競争力強化とともに環境保全についても積極的に取り組んで行くとの年頭挨拶に続き、公務多忙の中で臨席いただいた三日月大造・国土交通大臣政務官より国土交通省成長戦略会議の目標のひとつに掲げる「海洋国家日本の復権」に向けたスタートの年になることを祈念したいとの挨拶があった。

これに続き芦田昭充副会長による乾杯の発声の後、歓談に移り賀詞交換会は盛会のうちに終了した。

(総務部・細川)



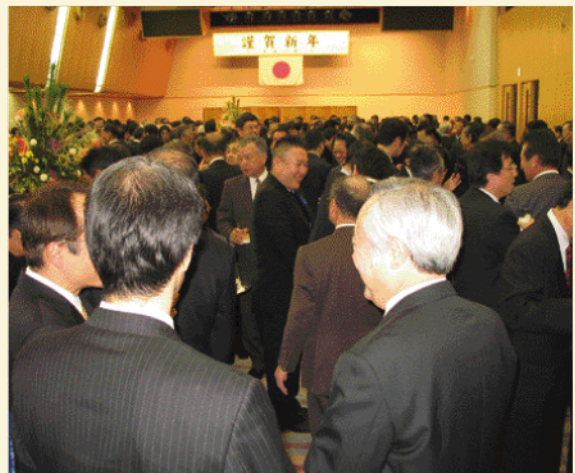
主催者を代表して挨拶する宮原会長



新年の挨拶を述べる三日月国土交通大臣政務官



乾杯にあたって挨拶する芦田副会長



盛況を呈した会場の模様

船舶特別償却制度の恒久化、トン数標準税制の拡充などに関する決議を採択

— 海事振興連盟平成21年度通常総会の模様 —



海事振興連盟平成21年度通常総会の模様

える諸課題への対応等を取り纏めた10項目からなる決議を採択した(【資料】参照)。

決議の中で外航海運関係では、今年度末で期限を迎える国際船舶に係る登録免許税および外航用コンテナに係る固定資産税の特例措置等の延長・改善に加え、船舶特別償却制度および特定資産の買換特例等の恒久化、トン数標準税制の対象船舶を全運航船まで拡充すること、またソマリア沖・アデン湾における海賊問題については引き続き適切な対処に努めることが盛り込まれた。

閉会挨拶で衛藤会長からは、真の海洋立国としての日本をつくるため、必要な施策を実現し、同連盟が海事立国推進に向けた一翼を担えるよう全力を尽くす旨表明があった。

総会に引き続き開催された海事関係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った。これに対し、出席の国会議員から意見等が出され、列席の小野芳清国土交通省海事局長をはじめとする、行政側から対応状況等につき説明があった。

当協会宮原会長は、世界単一市場の下、厳しい国際競争に晒されている外航海運においては国際的な競争条件の均衡化を図ることが必要不可欠である旨説明し、具体的には、今年度末に期限切れを迎える海運税制の延長・改善、船舶特別償却制度および特定資産の買換特例の恒久化を強く要望した。またソマリア沖・アデン湾における海賊対策については、現在の護衛活動を評価するとともに、活動継続の要望を行った。

上野孝・日本内航海運組合総連合会会長(当協会副会長)からは、内航海運を取り巻く状況について説明があった後、内航緊急不況対策への理解と協力、租税特別措置の継続、高速道路無料化への慎重な対応と相応の支援、カボタージュ制度の堅持等につき要望があった。



懇談会で発言する当協会・宮原会長

乾新悟・外航オーナーズ協会会長は、当協会と同様、海運関連税制の延長・改善を求めるとともに、中小の海運事業者には特に切実な問題である外国人船員資格付与制度の更なる合理化と簡素化につき要望を行った。

その他、日本造船工業会、日本中小型造船工業会、日本港運協会、日本倉庫協会、日本旅客船協会、全日本海員組合から夫々要望が行われ、衛藤会長からは、業界の要望につき緊急に取り纏めを行い策定する旨表明があった。

(審議役:植村)

超党派の国会議員および海事関連業界等で構成する海事振興連盟(会長:衛藤征士郎衆議院議員)は、平成21年11月17日、所属国会議員51名、同代理54名の参加を得て、平成21年度の通常総会を開催した。

冒頭、来賓の三日月大造・国土交通大臣政務官の挨拶の後、新会長に衛藤征士郎衆議院議員(自民党・大分2区)を選出し、平成20年度の事業報告・収支決算、平成21年度の事業計画・予算案を策定するとともに、海事産業界が抱



海事振興連盟・衛藤会長(写真中央)

決 議

四面を海に囲まれ資源の乏しいわが国において、海事各産業は国民生活・経済を支える上で大きな役割を担っている。すなわち、海運、造船、港運、倉庫、旅客船等海にかかわる産業は、日本経済の動脈・静脈を形成しており、これが一部でも支障をきたすことは、国民生活および地域経済にとって大きな打撃となる。かかる観点から、下記項目の実現に全力で取り組む。

また、当連盟は日本国土の均衡のとれた発展をはかるためにも海事地場産業の活動を支援し、適切に次世代に引き継がれるよう環境整備を行っていく。

記

1. わが国海外海運が諸外国海運と同等の競争条件を確保するため、平成21年度末で適用期限を迎える「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」、「外航用コンテナに係る固定資産税の特例措置」等の延長・改善に努める。併せて、期限内である「船舶の特別償却制度」、「特定資産の置換特例」等については恒久化を求めていくとともに、「トン数標準税制」の適用対象船舶を全運航船舶まで拡充するなど、海運税制全般の改善を図る。
また、ソマリア沖・アデン湾は欧州とアジアを結ぶ海上輸送路の要衝であり、同海域の安全確保は貿易立国であるわが国にとって極めて重要であることから、引き続き、関係者が一丸となって海賊問題に適切に対処し、わが国経済と国民生活に不可欠な物資の安定供給に努める。
2. 今後の厳しい国際競争に備えた経営基盤の強化、技術基盤の強化、国際協調の推進等、造船業の持続的成長に向けた諸施策を推進する。
3. 堅実健全な中小型造船業の構築に向けて、技能・技術の伝承、環境問題に対応した技術開発、労働安全衛生対策等の取り組みに対する諸施策を推進する。
4. 港湾運送事業の安定化、効率化及びサービスの向上のための指導及び支援と港湾の国際競争力の強化等に関する諸施策並びに規制緩和の進展に対する適切な対応、港湾労働の安定化に関する諸施策の実施を図る。また、中小港湾運送事業者等の取得した機械等の特別償却又は税額控除の税制特例の延長等を図る。
5. 物流効率化法の活用等を通じ、物流効率化・環境負荷の低減・高度化に資する倉庫施設整備及び3PL事業を推進する。
6. わが国国内の基幹的貨物輸送モードである内航海運の活性化を図るため、内航海運の市場環境の整備とその一層の健全化に資することを目的に、内航海運緊急不況対策の強力な推進、内航海運暫定措置事業の継続とその円滑かつ着実な実施、内航船舶の特別償却、買替資産の圧縮記帳制度及び中小企業投資促進税制等の恒久化、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度の活用等により代替建造を促進し、経営基盤強化のための諸施策を推進し、また、国内海上貨物の安定輸送のため不可欠なカボタージュ制度を堅持するとともに、高速道路無料化については、内航コンテナ船及びRORO船に大きな影響があることから、慎重な対応を要請する。
7. フェリー航路は高速道路料金等の大幅な引き下げ等により、極めて厳しい経営環境化にある。
海の公共交通機関として地域住民の足となり、運輸分野のCO₂削減対策、マイカーやトラック運転手の過労運転防止・交通事故予防、災害時の緊急輸送ルート等として大変重要な役割を果たしているフェリー航路の維持・存続のため、国によ

る抜本的な支援措置を図る。

なお、国策として実施された高速道路の大幅な値下げ等により廃止等に追い込まれるフェリー航路には、転業支援策・離職者対策等の抜本的な対策を図る。

離島航路は、過疎化・高齢化による輸送人員の減少や燃料油の高騰等によりその運営は極めて厳しい状況下にあり、離島住民にとって必要不可欠な航路を安定的に維持していくため、離島航路補助並びに離島航路用船舶の整備等に対する助成制度の更なる充実を図る。

8. 優秀な外航日本人船員の確保・育成を図るため、新人船員の就職促進を図るとともに、「海洋立国推進功労者表彰」「海の日」関連イベント等の実施により、海の仕事、海の重要性を理解してもらうべく海事広報活動を戦略的かつ精力的に展開する。さらに、外航日本人船員の職種魅力向上と職種の重要性のアナウンス効果を図るため、外航日本人船員に係る所得税・地方税の軽減制度の実現に努める。
また、内航海運分野における船員の高齢化の進展による後継者不足に対応するため、「船員計画雇用促進等事業」等により若年船員の確保に努める。
9. スーパー中樞港湾プロジェクトについて、さらに重点化を図り、国際競争力の強化に取り組むとともに、資源・エネルギー等の戦略物資の輸送船舶の大型化に対応するため、拠点的な港湾において港湾施設の機能強化を図る。加えて、大規模地震等に備えた災害時における緊急物資輸送のための耐震強化岸壁の整備、快適で利便性の高い旅客船ターミナル等の整備、遠隔離島における輸送や補給等が可能な活動拠点の整備を行う。
また、スーパー中樞港湾において外貿埠頭公社からコンテナ埠頭を承継する指定会社等が取得するコンテナ埠頭に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置の拡充及び新規取得分の創設、指定会社等が公社からの出資により取得した外貿埠頭業務用不動産の所有権の移転登記に係る登録免許税の特例措置の創設を図る。
10. 海上保安庁は、引き続き、海洋権益の保全、沿岸水域の監視警戒等に適切に対応するため、老朽・旧式化が進んだ巡視船艇・航空機等の緊急かつ計画的な代替整備を進めるとともに、遠方海域・重大事案への対応体制を強化するため、被害制御・長期行動能力等を備えたしきしま級巡視船の整備を図る。また複数クルー制の拡充や海上交通安全施策の推進などの人的整備を進め、海上保安体制の強化を図る。

以上決議する。

平成21年11月17日
海事振興連盟 平成21年度通常総会



海運日誌

December 2009



12月2日

国土交通省政策会議の第5回会合が開催され、「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」の設置等が検討された。

12月4日

「国際海上コンテナの陸上輸送における安全対策検討会議」の第1回会合が開催された。

12月4日

「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会(座長:杉山武彦・一橋大学学長)」の第1回会合が開催された。



12月7日~19日

国連気候変動枠組み条約(UNFCCC)第15回締約国会議がデンマークのコペンハーゲンにて開催された。
(P.13海運ニュース参照)

12月8日

国土交通省成長戦略会議の下に外航海運の競争力強化をテーマとして設置された「外航海運検討会(座長:柳川範之・東京大学大学院経済学研究科准教授)」の第1回会合が開催された。

12月15日

国土交通省成長戦略会議の下にわが国港湾の競争力強化をテーマとして設置された「国際コンテナ戦略港湾検討委員会(座長:黒田勝彦・神戸大学名誉教授)」、「国際バルク戦略港湾検討委員会(座長:黒田勝彦・神戸大学名誉教授)」の第1回会合が開催された。

12月22日

政府税制調査会は平成22年度税制改正大綱を発表した。
(P.7 SHIPPING FLASH参照)

12月22日

船舶内工務・作業に関する事故防止対策検討委員会(座長:渡邊豊・東京海洋大学海洋工学部教授)の第3回会合が開催された。

12月24日

国土交通省成長戦略会議の「外航海運検討会」の第2回会合が開催され、当協会宮原会長をはじめとした業界団体等からのヒアリングや意見交換が行われた。

船協だより

公布法令（12月）

- ④ 港湾法施行令の一部を改正する政令
(政令第278号、平成21年12月9日公布、平成21年12月16日施行)
- ④ 船舶設備規程等の一部を改正する省令
(国土交通省令第69号、平成21年12月22日公布、平成22年1月1日施行、一部22年7月1日施行)
- ④ 船舶設備規程等の一部を改正する省令の一部を改正する省令
(国土交通省令第70号、平成21年12月25日公布、平成22年1月1日施行)

国際会議の予定（2月）

- 会議名：IMO第14回ばら積み液体およびガス小委員会 (BLG)
日 程：2月8日～12日
場 所：ロンドン
- 会議名：IMO第53回設計設備小委員会 (DE)
日 程：2月22日～26日
場 所：ロンドン

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	伸率	
				輸出	輸入
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	16.6
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2007	83,938	73,121	10,817	11.5	8.9
2008	81,047	5,154	▲ 322	▲ 35.0	▲ 21.5
2009 1	3,480	4,436	▲ 956	▲ 45.7	▲ 31.9
2	3,526	3,444	83	▲ 49.4	▲ 43.0
3	4,184	4,175	9	▲ 45.5	▲ 36.6
4	4,196	4,129	66	▲ 39.1	▲ 35.8
5	4,020	3,724	297	▲ 40.9	▲ 42.4
6	4,600	4,094	506	▲ 35.7	▲ 41.9
7	4,844	4,867	377	▲ 36.5	▲ 40.8
8	4,510	4,329	182	▲ 36.0	▲ 41.2
9	5,110	4,587	524	▲ 30.6	▲ 36.9
10	5,308	4,503	805	▲ 23.2	▲ 35.6
11	4,991	4,619	371	▲ 6.3	▲ 16.8

(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	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
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
2008	103.36	87.50	110.30
2009 1	90.41	88.55	93.90
2	92.50	89.40	97.80
3	97.87	95.40	99.25
4	99.00	96.00	100.80
5	96.27	94.15	99.30
6	96.52	94.90	98.42
7	94.50	92.60	96.80
8	94.82	92.70	97.25
9	91.44	88.90	93.15
10	90.29	88.45	92.07
11	89.19	86.00	90.70



3 不定期船自由市場の成約状況

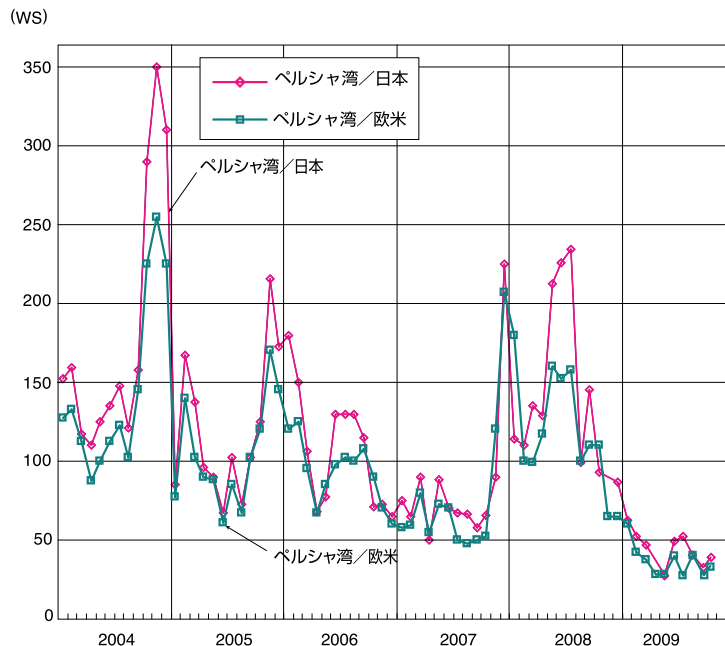
(単位：千M/T)

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	106,656	1,100	105,556	28,455	2,799	25	73,956	263	41	17	296,316	84,522
2008 10	12,693	390	12,303	4,563	392	0	7,308	40	0	0	19,102	5,601
11	6,292	0	6,292	3,300	600	0	2,240	152	0	0	20,306	3,880
12	13,535	0	13,535	3,325	501	0	9,710	0	0	0	16,098	2,616
2009 1	16,099	75	16,024	3,420	180	0	12,424	0	0	0	24,922	5,101
2	11,417	0	11,417	2,060	232	29	9,030	66	0	0	26,746	4,316
3	22,522	0	22,522	1,945	380	23	20,124	0	50	0	28,618	5,259
4	11,686	0	11,686	840	90	0	10,754	0	0	2	19,123	2,332
5	11,692	0	11,692	809	265	0	10,618	0	0	0	28,824	9,710
6	12,130	310	11,820	1,185	115	0	10,390	0	0	130	27,253	7,338
7	19,292	480	18,812	1,359	166	0	16,994	0	0	294	31,798	8,199
8	14,643	65	14,578	2,421	215	0	11,910	0	0	33	22,677	2,157
9	16,009	80	15,929	2,954	551	0	12,424	0	0	0	27,941	5,547
10	13,312	0	13,312	1,053	101	0	12,158	0	0	0	29,017	6,629
11	9,026	0	9,026	1,687	56	0	7,228	0	55	0	31,736	9,605
12	10,876	0	10,876	1,113	273	0	9,490	0	0	0	24,093	3,407

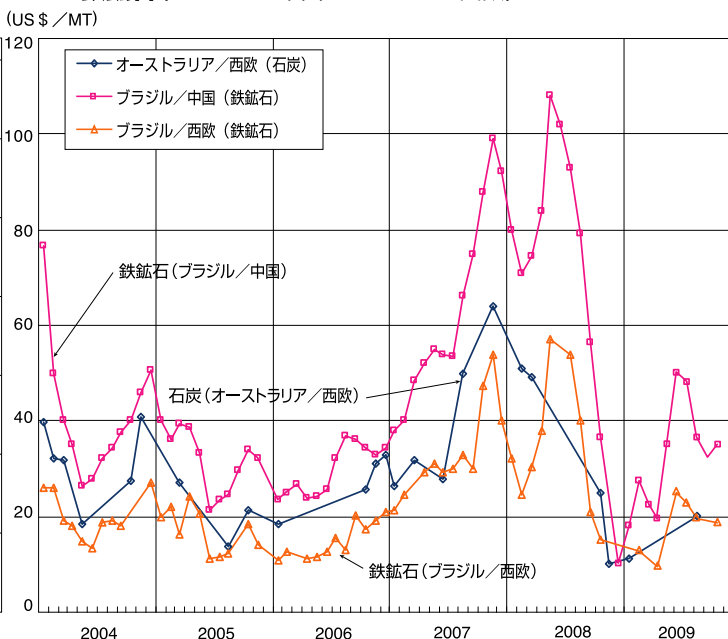
(注)① マリタイム・リサーチ社資料による。 ② 品目別はシングルものの合計。 ③ 年別は暦年。



原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/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					
	2007		2008		2009		2007		2008		2009	
	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	75.00	47.50	114.00	85.00	62.50	43.50	57.50	45.00	180.00	74.00	60.00	32.50
2	65.00	45.00	110.00	89.00	52.50	38.50	59.00	47.50	100.00	80.00	42.50	31.00
3	90.00	65.00	135.00	92.50	47.00	36.50	80.00	54.00	99.00	75.00	37.50	22.50
4	50.00		129.25	85.00	—		55.00	40.00	117.50	67.50	28.50	17.50
5	88.50	62.50	212.50	140.00	27.00		72.50	60.00	160.00	115.00	28.50	17.50
6	70.00	63.75	226.00	165.00	49.00	41.00	70.00	50.00	152.50	130.00	39.50	19.00
7	67.50	56.00	234.00	193.75	52.25	32.50	50.00	42.50	157.50	95.00	27.50	19.25
8	66.75	56.00	99.00		40.00		47.50	45.00	100.00	65.00	40.00	25.00
9	57.50	52.50	145.00	95.00	33.00		50.00	40.00	110.00	77.50	27.50	22.00
10	66.00	51.25	93.00	70.00	39.00	37.50	52.50	40.00	110.00	72.50	32.50	23.50
11	89.75	57.50	—				120.00	45.00	64.50	45.00		
12	225.00	175.00	87.00	60.00	207.00	110.00			65.00	50.00		

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

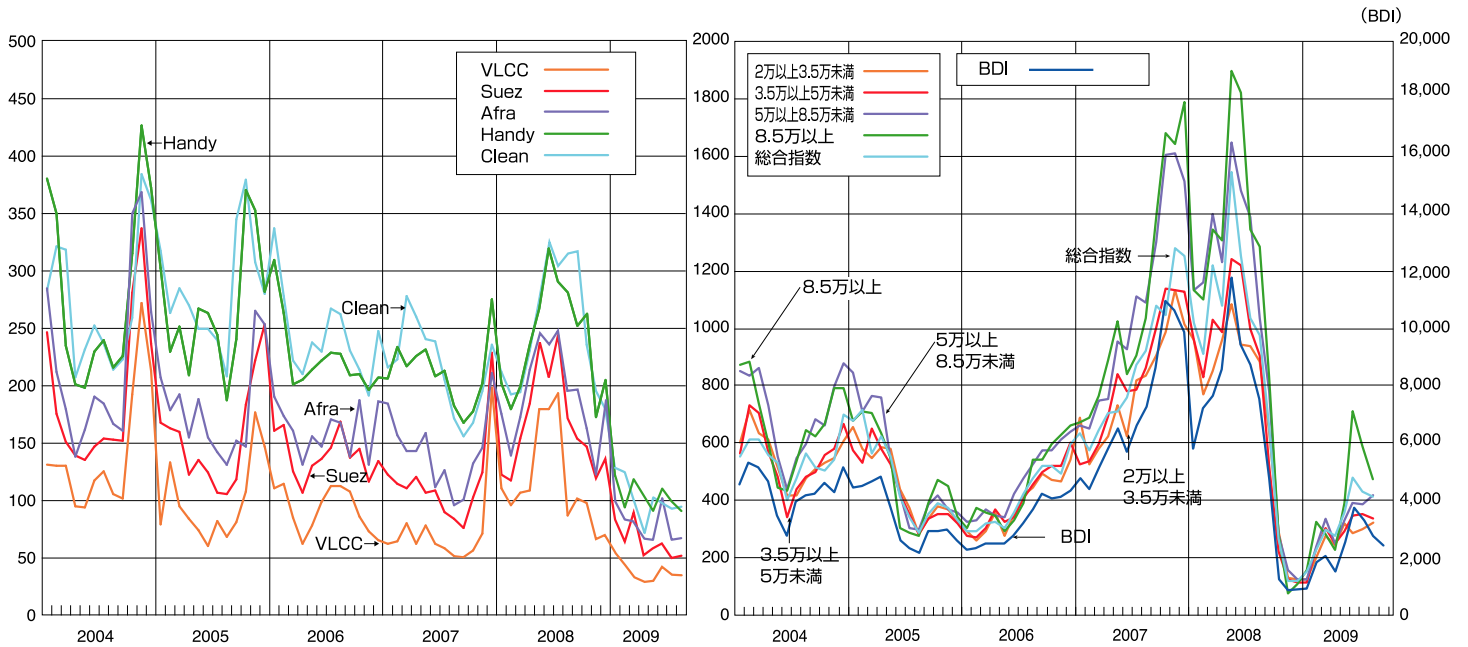
(単位：ドル/トン)

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)				
	2008		2009	2008		2009		2008		2009		
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低		
1	—		11.25		80.00	49.00	18.00	9.25	32.00	19.00	—	
2	51.00		—		71.00	55.00	27.50	13.00	24.50		12.95	
3	49.00	42.00	—		74.50	62.50	22.50	6.75	30.35		—	
4	—		—		84.00	71.00	19.50	14.75	38.00		9.75	
5	—		—		108.00	93.50	35.00	20.75	57.00	47.50	—	
6	—		—		102.00	83.50	50.00	27.25	—		25.00	
7	—		—		92.75	82.00	48.00	24.80	54.00	40.00	23.00	16.25
8	—		20.00		79.00	68.00	36.50	25.00	40.00	32.00	19.75	16.00
9	—		—		56.50	39.00	32.50	22.00	21.00	19.50	—	
10	25.00	18.50	—		36.50	12.00	35.00	12.00	15.25	7.90	19.00	16.25
11	10.25	4.00	—		—		—		—		—	
12	—		—		10.25	8.20	—		—		—	

(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	2007					2008					2009				
	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	63	124	187	209	219	112	124	178	205	215	54	84	100	125	130
2	65	116	159	237	226	97	119	141	182	195	44	65	84	95	126
3	81	112	145	220	282	108	156	175	202	197	33	90	82	120	105
4	63	122	145	229	264	110	187	217	239	234	29	52	67	105	72
5	79	108	161	235	244	182	239	247	271	279	30	58	66	90	103
6	63	110	113	211	242	182	210	237	324	326	43	63	102	112	98
7	59	91	128	216	208	196	248	250	291	305	36	50	66	100	94
8	52	85	97	185	174	88	174	196	282	316	35	52	67	91	96
9	51	77	102	170	158	103	156	197	252	317					
10	57	104	134	180	170	99	149	165	263	239					
11	72	126	148	205	198	67	121	124	175	198					
12	201	232	214	279	239	71	139	191	206	182					
平均	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

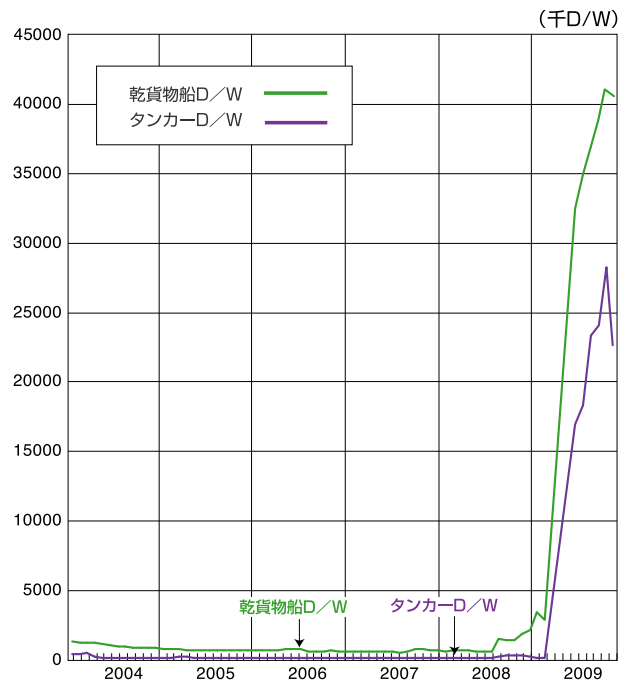
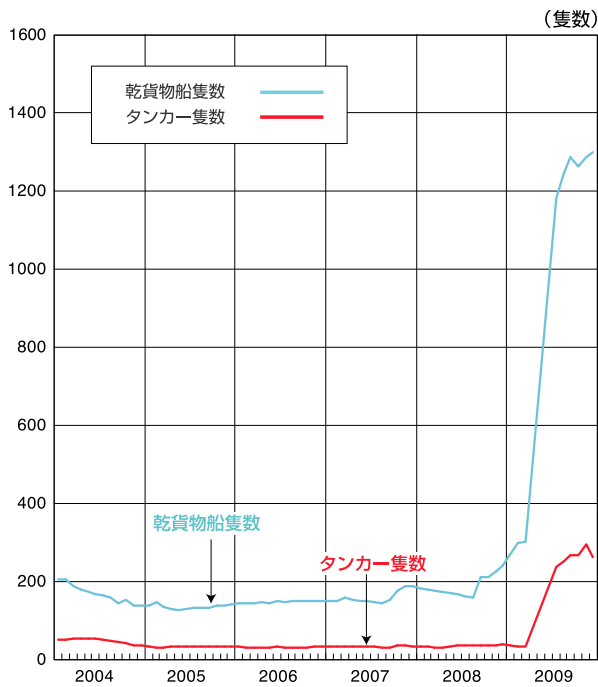
7 貨物船定期用船料指数

月次	2006		2007		2008		2009						
	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	294	2,263	632	4,762	1,018	5,780	-	126	116	125	155	154	908
2	292	2,328	577	4,366	908	7,187	210	203	231	240	327	227	1,846
3	321	2,493	644	5,172	1,221	7,619	294	277	303	337	283	296	2,058
4	325	2,495	707	5,782	1,080	8,550	-	242	252	249	226	277	1,534
5	304	2,495	712	6,521	1,544	11,771	-	319	292	329	389	358	2,544
6	359	2,739	959	5,672	1,250	9,428	-	286	347	390	708	479	3,763
7	421	3,191	875	6,601	1,036	8,737	-	296	351	386	588	426	3,324
8	475	3,672	920	7,289	976	7,543	-	322	335	418	475	413	2,774
9	518	4,207	1,078	8,619	657	4,782							2,431
10	522	4,053	1,044	10,944	267	1,221							
11	493	4,121	1,280	10,647	117	868							
12	594	4,318	1,251	8,819	121	803							

(注)①「Lloyd's Shipping Economist」による。②船型区分は重量トンによる。③用船料指数は1985年=100。④BDI:(Baltic Dry Index)は月央値。



係船船腹



8 係船船腹量の推移

月次	2007						2008						2009					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	151	623	640	34	135	205	183	873	709	36	109	158	271	2079	2168	39	203	249
2	152	642	642	34	135	189	179	749	680	35	108	157	298	2772	3452	36	183	220
3	158	677	672	34	125	189	176	710	699	33	104	150	301	2580	2878	35	183	219
4	154	644	625	34	126	190	173	714	697	33	104	150	-	-	-	-	-	-
5	151	610	602	34	126	190	172	668	687	35	105	153	-	-	-	-	-	-
6	151	606	600	35	128	191	167	614	644	38	103	148	-	-	-	-	-	-
7	149	603	595	35	128	191	163	595	615	38	103	148	1177	-	32412	237	-	16904
8	146	593	581	33	104	150	159	584	611	37	101	146	1240	-	34916	251	-	18283
9	153	650	665	33	104	150	211	1491	1515	39	150	248	1284	-	36877	270	-	23336
10	177	771	812	38	114	165	212	1485	1490	39	206	330	1265	-	38849	270	-	24012
11	188	801	782	37	110	160	226	1475	1483	39	203	325	1288	-	40959	292	-	28440
12	187	871	745	36	109	158	242	1832	1934	40	266	360	1296	-	40625	269	-	22818

(注) Lloyd's Inactive Vessels による。



©K.Shikano

平成22年1月

読者各位

機関誌「せんきょう」廃刊のお知らせ

社団法人日本船主協会
総務部

拝啓 時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。

平素は当協会機関誌「せんきょう」をご愛読賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、このたび、当協会の取り組みや各種資料等を通じ海運業界の動きをお伝えしてまいりました機関誌「せんきょう」を2010年3月号(Vol.50、No.596)をもって廃刊することといたしました。

今後は、弊会ホームページ (<http://www.jsanet.or.jp>) を中心に「せんきょう」の巻頭言や国際会議の動向等を継承しつつ、電子媒体の長所を活かした情報発信や更なる充実に努めてまいる所存でございます。

今後ともみなさまの倍旧のご指導・ご支援を賜りたく、何卒宜しくお願い申し上げます。

敬具

お問い合わせ先:

社団法人日本船主協会 総務部(広報) 高橋・長嶋

Tel:03-3264-7181 e-mail:pub-office@jsanet.or.jp

編集雑感

新年明けましておめでとうございます。

毎月、保険屋さんから雑学コラムなるものが送られてくる。

これがなかなか面白く、毎月楽しみにしている。今回のテーマは、「手締め」であった。おめでたい席でよくやる「一本締め」や「三本締め」のことである。手締めのももとのルーツは、神社へ参拝した時の拍手からのようだ。この拍手、神様を招くという意味があるそうで、契約を交わす時は、かつては神社で手を打ち鳴らした上で行ったそうだ。神に誓って契約を守る、ということだったのだろう。現在でも、商談などで手を打つという言葉は良く使われている。正月初詣に出かけ、お賽銭を投げ入れ、一礼してパンパンと拍手を打ち、今年一年の祈願をされた方も多いと思うが、願い事をするというより、神様に誓いを立てるといふ、決意表明が本当のようだ。

手締めは、ももとは「手打ち」という言葉を使っていたようであるが、人を殺める「手討ち」と同音で紛らわしいため、手締めに変わったようだ。文字というより、言葉の時代であった江戸時代の話であるので、当然といえば

当然だ。一般的に使われている一本締めは、「イヨーオ、シャシャシャン・シャシャシャン・シャシャシャン・シャン」と、かけ声の後に、三度の拍手、また三度、さらに三度、そして最後に一度拍手を打つ。合計十回手を打ち鳴らすのであるが、三度の拍手が三回で、合計九回となる。この九に一を足す、すなわち、一つ点を加えることで、「丸」の字が完成する。これで、『丸く収まった』となり、最後に「おめでとうございます」で締める。なんとも、粋な儀式である。三本締めはこれを三回繰り返す。さしずめ、全て丸く収まったということか。ちなみに、この拍手の前の「イヨーオ!」という言葉も、「祝おう」がなまったものともいわれている。

この縁起の良い一本締めと間違われるのが「一丁締め」だ。別名、「関東の一本締め」である。「イヨーオ!パン」と、かけ声の後に一度だけ大きく拍手を打つのであるが、ももとの意味を知ると、なんとも略式化され過ぎて、味気がないものだ。厳しい時代である。例え、ささやかでも良いことがあったら、最後に丸く治める正式な一本締めを行いたいものだ。

日本船主協会 総務部長 田中 初穂

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	総務企画グループ広報・IR室	伊藤 夏彦
川崎近海汽船	総務部 課長代理	雨宮 一弘
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 経営企画課長	後藤 安直
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	井上 晃
	企画部長	清野 鉄弥
	総務部長	田中 初穂
	海務部長	保坂 均
	海務部労務担当リーダー	吉田秀一郎

編集後記

2010年のスタートです。21世紀が始まって10年目に突入、なんだか少し感慨深いものがあります。

10進法で生活していると、10年は一区切り。ふと周りを見渡せばデフレや就職氷河期の再来と、デジャヴのような光景が広がっています。『歴史は繰り返す』『景気サイクル』等言われたりもしますが、全く同じものは2つとないのがこの世の中。

ところで、なんと弊誌も今年節目を迎えることに。1960年8月の創刊以来、巻数は50・号数は594を数え600に迫り、あまたのリニューアルや変更を通じ進化して参りました。近年では一昨年のフルカラー・A4化・デザイン変更、昨年のエコ化促進。弊誌は、3月をもって廃刊となりますが、電子メディア化の進むこの時代に今後どのような姿になっていくのか、皆様と共に楽しみにしたいと思います。



せんきょう 1月号 No.594 (Vol.50 No.10)

発行：平成22年1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。）
5頁写真提供：<http://shipphoto.exblog.jp>

今月の表紙 コンテナターミナルの新年

新春を迎え、コンテナターミナルに停泊するコンテナ船では、荷役が行われています。

冬の夜空にターミナルの明かりが一層映える日没後の港です。

