

せんきょう

2007

1

社団法人 日本船主協会

●No.558●

SHIPPING FLASH

トン数税制は平成20年度導入に目処、船舶特償はほぼ現行内容にて存続
—平成19年度税制改正・財政投融资が決定—



せんきょう

1

JANUARY 2007

■巻頭言 2007年新春を迎えて 日本船主協会 会長□鈴木邦雄	1
■ SHIPPING フラッシュ トン数税制は平成20年度導入に目処、船舶特償はほぼ 現行内容にて存続 —平成19年度税制改正・財政投融资が決定—	2
■特別欄 芽を伸ばせるかトン数税制 読売新聞東京本社 論説副委員長□松田英三	7
■海運ニュース	9
■国際会議レポート	9
1. バラストタンク塗装基準が採択される —IMO 第82回海上安全委員会の模様について—	
■内外情報	16
1. 国際的な影響に配慮した海事政策の検討を求める —ICS/ISFがEU共通海事政策に関するコメントを欧州委に提出— 2. ベトナム海運関連市場へのアクセス等が大幅に改善 —ベトナムのWTO加盟について—	
■各種調査・報告書欄	21
「新欧州海事政策—グリーンペーパー論議—」最近の動き 海洋政策研究財団 主任研究員□今井義久	
■新規加入メンバー	30
海運日誌(12月)	31
船協だより	32
海運統計	33
編集雑感	表紙3
■囲み記事	
<ul style="list-style-type: none"> ・新年賀詞交換会を開催 27 ・海運PRパンフレット「Shipping Now 2006」の発行 27 ・コンテナ船訪問記 28 	

新年明けまして おめでとうございます

2007年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

昨年は、当協会が切望しておりましたトン数標準税制が平成19年度税制改正において正式要望として取り上げられ、協会を挙げて精力的な要望活動を展開した結果、当初の目標である平成19年度からの導入は叶いませんでしたが、国会の諸先生方や国土交通省、日本経済団体連合会をはじめ関係方面のご理解・ご尽力を得て、自民党の平成19年度税制改正大綱に「政策目的を達成させるための法律が平成20年の通常国会において整備されることを前提にして、平成20年度税制改正において具体的に検討する」という内容で明確に盛り込まれました。ここに至るまでに多大なご協力を頂きました国会の先生方、国土交通省他、関係の方々には改めて厚く御礼申し上げます。引き続き関係方面のご理解・ご支援を得まして、トン数標準税制が平成20年4月からスムーズに導入されるよう努力を継続する所存です。

今年4月には改正水先法が施行され、水先制度の抜本改革が具体化することとなります。また、新規日本籍船への船・機長配乗要件の撤廃が同じく4月から実現する見込みです。ここに行き着くまでに頂きました関係の皆様のご協力に深く感謝する次第です。

日本発着を含めた世界の海上荷動き量は年間68億トンに達し、中国をはじめとする BRICs 諸国の経済発展等を背景にこれからも増加することが予想されます。これら膨大な量の物資は、日本はもとより世界の産業と生活にとって不可欠ですが、日本の海運業界がその輸送需要に的確かつ安定的に対応していくためには、トン数標準税制や上記施

策による諸外国海運との競争環境の整備が是非とも必要であると考えています。

海運業界の業績に目を転じますと、外航海運各社は、コンテナ船部門で運賃の低迷が見られたものの、不定期船、タンカー部門は堅調に推移しました。一方で燃料費等運航コストの上昇により、大手では今期増収減益を見込んでいますが、一定の利益は確保できる見通しです。内航海運においては、数年来の燃料費価格の高止まりにより、大多数を占める中小企業事業者の企業体力を脆弱化させるなど、深刻な影響が出ています。国内物資の安定輸送を維持するために、関係方面に対し、内航海運業界への支援を要請して行きたいと思えます。

海運各企業は、ハード・ソフト両面からの安全運航対策を徹底しているところですが、昨年は、不幸にも鹿島港における座礁事故など国内において大きな海難事故が発生しました。われわれ海運業界の責務である物資の安定輸送を確保するためには、業界ベースでの積極的な取組みはもちろんのこと、各企業において、安全運航のさらなる徹底を図ることが最も重要なことであると考えています。

この他、日本人船員（海技者）の確保育成スキームが4月からの実施されることとなっているほか、外国人船員問題、先に述べた船舶の安全運航や海洋環境の保全への取り組みなど課題が山積しておりますが、関係者のご理解・ご協力を得ながら一つ一つ問題の解決に全力を尽くして行く所存です。



社団法人 日本船主協会
会長 鈴木邦雄



SHIPPING FLASH

トン数税制は平成20年度導入に目処、船舶特償はほぼ 現行内容にて存続

—平成19年度税制改正・財政投融资が決定—

平成19年度税制改正において、トン数標準税制（以下、トン数税制）について、「政策目的を達成させるための法律が平成20年の通常国会において整備されることを前提にして、平成20年度税制改正において具体的に検討する。」との結論が出された。また、平成19年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」および「国際船舶に係る固定資産税の軽減措置」について、ほぼ要望通りの内容で延長が認められた。

一方、平成19年度海運関係財政投融资については、当協会の要望どおりの内容にて実質的に満額確保となった。

それぞれの概要は以下の通りである。

1. 平成19年度海運関係税制改正

(1) トン数標準税制

トン数税制について当協会は、国交省海事局と共同で平成19年度税制改正要望に向け議論を深めるとともに、関係方面の理解を得るための活動を行ってきた。

その結果、自民党政務調査会「海運・造船対策特別委員会（委員長：衛藤征士郎衆議院議員）」に設置された「海運税制問題小委員会（委員長：金子一義衆議院議員）」において、「国際的な

海運税制の大きな相違は看過しえず、早急な是正が必要であり、また税のコンバージェンス（租税政策の国際的一致）からもトン数税制の導入に取り組むべきである。」との考えが示され、また日本経団連の平成19年度税制改正提言において、「欧米を始め主要海運国において、運航トン数を課税標準とするトン数標準税制が導入されている。海洋国家であるわが国産業の基盤として海運業の課税のあり方について、国際的な整合性の観点を踏まえた取り組みが必要である。」旨盛り込まれるなど実現に向けた環境が整備されてきた。（本誌2006年7月号P. 8および10月号P. 2参照）

国交省海事局は、平成18年9月1日、財務省および総務省に対し、平成19年度税制改正要望のひとつとして、「運航船（外航船舶）を日本籍船、実質支配外国籍船、単純外国用船の別にし、長期安定輸送従事船、資源エネルギー船、船員訓練に資する船、安全環境基準の前倒し、および非常時緊急対応船の政策目的を設け、その組合せにより税額を変化させるトン数税制」を立案しその創設を要望した。

一方、当協会は、引き続き国会議員への陳情等を精力的に行い、さらに世論を喚起するため

一般紙等に意見広告を掲載するなど種々の機会を捉え広報活動を展開した。

これら当協会の陳情活動等が奏功し、多数の議員がトン数税制の導入に対して理解を示してくれたが、同時に、財政難であるわが国において、現時点では大幅減税と映る面があり、一定の条件、すなわち日本籍船や日本人船員の増加など社会公的なことへの貢献をアピールしないと訴えるにあたり迫力を欠く、との助言を国会議員より得るなど、先行きは予断を許さない緊迫した状況が続いた。

国交省は最終段階まで、同省が立案した制度案をベースに、財務省と連日深夜まで折衝を行い、当協会は、この折衝のサポート資料を作成するとともに、国会議員の理解を得るべく、鈴木会長が中心となり毎日のように説明して廻った。

12月に入り最終局面になり、「当初要望（全ての運航船を対象）では前年度比の減税規模が相当大きくなり、とても財務省を突破することは出来ない、対象を日本籍船とすれば、減税規模が少なくなり、狙上へのぼる可能性がある。」旨、推進いただいている国会議員より打診があり、政策的判断から対象を限定することを承知した。

しかしながら、法律作成の物理的時間が無いため、平成19年4月の実施は不可能とのことで、このため平成20年の税制改正で措置されるよう、平成19年1月より法律案作成のための作業を開始することとなった。

最終的に「平成19年度税制大綱」においては、「外航海運事業者の日本籍船のみなし利益課税（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年の通常国会において整備されることを前提にして、平成20年度税制改正において具体的に検討する。」と記され、平成20年導入への公算が強くなった。

今後、国交省において審議会が発足し具体的

な検討が始まるが、財務省から依然大きな抵抗も予想され、楽観視はできない。当協会としては平成20年4月1日より各社にとって利用しやすい制度が導入されるよう、引き続き関係方面の理解と支援を求めている。

なお、トン数税制の議論の中で、災害など非常時における輸送力の確保の観点からの海運（外航船舶）の役割についても議論がなされ、今後、必要な対応を行っていくこととされた。

(2) 船舶の特別償却制度およびその他海運関係税制

当協会は、平成18年9月開催の定例理事会において、トン数標準税制の導入や、平成18年度末に期限切れとなる船舶の特別償却制度、国際船舶に係る固定資産税の課税標準の軽減措置、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などの延長をはじめとして、22の要望項目を取りまとめ、9月に「平成19年度税制改正要望」として自民党税制調査会に提出後、政府・国会等関係方面への要望活動を開始した。（本誌2006年10月号P.2参照）

一方、政府税制調査会が12月1日にとりまとめた「平成19年度の税制改正に関する答申」では、『税制については、中長期的な視点からの総合的な税制改革に向け、社会経済構造の変化に対応した各税目のあり方を検討していく。』『経済活性化に向けた税制の検討にあたっては、財政健全化との両立という視点や公平・中立・簡素の租税原則を踏まえ、国際的な競争条件を揃え、イノベーションを加速し、オープンな姿勢をとることが重要である。』としている。

こうした考えに基づき、『経済活性化に向けた速やかな対応』の項目で、『減価償却制度』については、『国際的な競争条件を揃え、競争上のハンディキャップをなくすことが重要』との指摘や『設備投資を促進し、生産手段の新陳代謝を加速する観点から、新規取得資産について法定耐用年数内に取得価額全額を償却できるよう制度を見直し、残存価額（10%）を廃止するとと

もに、償却率についても国際的に遜色のない水準に設定すべき』との方針が示された。また、『政策税制の集中・重点化』で触れている『役割を終えた既存の租税特別措置等については、引き続き整理合理化案を進めることが重要である。』とされ、従来から政策目的が不明確であるとの指摘や、制度の効果に疑問がある等の指摘を受けている特別償却制度などは廃止・縮減を迫られており、現行制度の維持が非常に厳しい状況とされていた。

回答申の考えを反映し、11月末に租税特別措置等について財務省より各省に対し、整理合理化案が提示された。船舶の特別償却制度については、対象船舶を『日本籍船に限定』、特別修繕準備金制度については、『積立限度額を現行3/4から1/2に縮減』など厳しい内容が示された。このため当協会は、国土交通省とも連携を図り、自民党税制調査会へ当協会の要望が反映されるよう国会議員へ陳情活動を展開し、これらの現状維持を精力的に訴えた。

その結果、12月14日に決定した与党税制改正大綱においては、以下の通りとなった。

① トン数標準税制

前項参照

② 船舶の特別償却制度

外航船舶については現行環境負荷低減船としての設備要件に一部付加（塗料、推進機関等）した内容で2年間延長。また、内航船舶については現行内容で2年間延長。

③ 国際船舶に係る固定資産税の課税標準の特例措置（1/15）

現行制度で5年間延長。

④ 償却可能限度額（95%）が撤廃

これにより、既存の資産については、償却可能限度額に到達後5年間で均等償却する。また、新規取得資産については残存割合（10%）を廃止し、備忘価額1円まで償却できるようカーブ（償却率）を見直す（250%定率法※の導入）。

固定資産税の償却資産については、資産課

税としての性格を踏まえ、現行の評価方法が維持される。

※250%定率法

まず、定額法の償却率（1/耐用年数）を2.5倍した率で償却する定率法により償却費を計算し、この償却費が一定の金額を下回るときに償却方法をこの250%定率法から定額法に切り替えて備忘価額まで償却する方法のこと。

⑤ スーパー中枢港湾に指定された港湾における次世代高規格コンテナターミナルにおいて整備される荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置

現行制度で2年間延長。

⑥ 特別修繕準備金についての財務省整理合理化案（積立限度額を3/4⇒1/2）

現行制度が維持。

平成19年度の当協会が要望した海運関係税制改正の結果は【資料1】、改正後の海運関係税制の全容は【資料2】の通りである。

2. 平成19年度海運関係財政投融资

平成19年度の日本政策投資銀行に係る財政投融资については、18年8月末、国交省をはじめとする関係省庁が財務省に対して要求を行っていたが、12月24日の閣議において政府案が決定された。

海運関係の財政投融资については、貿易物資の安定輸送に資する外航船舶整備については569億円、また海運関連施設整備については25億円の要求を行い、外航船舶整備については、「広域ネットワーク整備枠」（鉄道・航空等を含んだ大枠）で2,600億円、また、海運関連施設整備については「地域経済振興枠」で1,700億円とされ、それぞれこの枠内で対応されることとなり、いずれも実質的に満額確保となった。また金利等の融資条件についてはいずれも現行条件が存続されることとなった。

（企画部：宇佐美（トン数税制・財政投融资）・松本（船舶特償他））

【資料1】平成19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)整理案	最 終 結 果
1. トン数標準税制の導入	(現在は制度無し)	トン数標準税制の導入	—	20年度税制改正検討事項 ↓
	平成19年度税制改正大綱 平成18年12月14日 自由民主党 【検討事項】 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が果たすべき役割及び当該政策目的を達成するための規制等を明確にする法律が平成20年の通常国会において整備されることを前提として、平成20年度税制改正において具体的に検討する。			
2. 船舶等の特別償却制度の延長・恒久化	償却率： ・外航環境低負荷船(3000G/T以上) 特償率 18/100 ・内航環境低負荷船(300G/T以上) 特償率 16/100	延長に併せ恒久化 (適用期限：平成21年3月末)	○対象を日本籍船に限定	一部見直しの上2年間 延長 対象を現行の環境低負荷低減型船舶としての設備要件に一部付加(対象が外航船舶、内航船舶は現行通り)。
3. 船舶に係る固定資産税の廃止	・課税標準： (1) 内航船 価格の1/2 (2) 外航船 価格の1/6 (3) 外国貿易船(外資実績50%超) 価格の1/10 (4) 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15	船舶(償却資産)に対する固定資産税の廃止	—	現行内容で、5年間延長
4. 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・都市計画税の軽減措置	課税標準：価格の1/2	延長 (適用期限：平成21年3月末)	—	現行内容で、2年間延長

【その他財務省より整理案の出た海運関係税制】

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省(総務省)整理案	最 終 結 果
○船舶の特別修繕準備金制度	5年毎の定期修繕(法定)に係る費用の3/4を、準備金として各年度に積立	—	○特別修繕に要する金額の見直し 修繕費用の 3/4→1/2	現行内容で存続

【一般企業税制】

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省(総務省)整理案	最 終 結 果
○償却制度の改善	(1) 税法上の償却可能額は取得価額の95% (2) 耐用年数：油槽船13年、薬品槽船10年、その他15年	(1) 税法上100%償却を可能とすること (2) 船舶の耐用年数を短縮(税法上の償却と会計上の償却を分離させることを条件とする)	—	償却可能限度額(95%)の撤廃。 ○既存の資産： 償却可能限度額(5%)に到達後5年間で均等償却。 ○新規取得資産： 残存割合(10%)を廃止し、備忘価額1円まで償却できるようカーブ(償却率)の見直し(250%定率法の導入)。 ○固定資産税の償却資産： 資産課税として、現行の評価方法を維持。

【資料2】平成19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. 船舶の特別償却	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外航環境低負荷船 (3000G/T以上) 特償率 18/100 ・ 内航環境低負荷船 (300G/T以上) 特償率 16/100 	<p style="text-align: right;">平19.4.1~平21.3.31</p> <p style="text-align: right;">平19.4.1~平21.3.31</p>
2. 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> <ol 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) 	平18.4.1~平20.3.31
3. 特定資産の買換特例 (圧縮記帳制度)	<ol style="list-style-type: none"> (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)に新造船又は環境負荷低減型(中古船に限定)の設備要件が課される 	<p>昭45.4.1~平23.3.31</p> <p>昭59.4.1~平23.3.31</p>
4. 特定外国子会社等の所得の合算課税	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。	
5. 登録免許税の課税の特例	<p>軽減後の税率(本則4/1000)</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 所有権保存登記 国際船舶: 船舶価額の2.5/1000 (2) 抵当権設定登記 国際船舶: 債権金額の2.5/1000 	平18.4.1~平20.3.31
6. 特別修繕準備金	修繕費用×事業年度の月数/60か月×3/4	
7. 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 	
8. とん税、特別とん税	<ol style="list-style-type: none"> (1) とん 税 1純トン 16円 (2) 特別とん税 1純トン 20円 	
9. 固定資産税の課税の特例	<ul style="list-style-type: none"> 1) 船 船 <ul style="list-style-type: none"> ・ 課税標準: (1) 内航船 価格の1/2 (2) 外航船 価格の1/6 (3) 外国貿易船(外貿実績50%超) 価格の1/10 (4) 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15 2) 外航用コンテナ <ul style="list-style-type: none"> ・ 課税標準: 価格の4/5 	<p>平9~平23年度取得分</p> <p>平10~平19年度取得分</p>
10. 港湾施設の特例措置	<ul style="list-style-type: none"> 1) 外貿埠頭会社が所有又は取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置 <p>課税標準:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 平成10年3月31日までに取得した埠頭 <ol style="list-style-type: none"> ① 旧外貿埠頭公団からの継承資産 価格の3/5 ② その他(承継分) 価格の1/2 (2) 平成10年4月1日~平成18年3月31日までに取得する埠頭 <ol style="list-style-type: none"> ① 取得後10年間 価格の1/5 ② その後 価格の1/2 (3) 平成18年4月1日~平成20年3月31日までに取得する埠頭 <ol style="list-style-type: none"> ① 価格の1/2 2) 外貿埠頭会社の民営化に伴う税制上の所要の措置 <ol style="list-style-type: none"> (1) 公団から民営化会社への不動産の移転 <ul style="list-style-type: none"> 登録免許税 軽減税率 8/1000(当初2年間) 〃 15/1000(その後1年間) 不動産取得税 非課税 (2) 公団から民営化会社へ承継するコンテナ埠頭 <ol style="list-style-type: none"> ① 旧公団から公団が承継した埠頭 <ul style="list-style-type: none"> 課税標準 価格の3/5(承継後10年間) ② 公団が解散するまでに所有した埠頭(①を除く) <ul style="list-style-type: none"> 課税標準 価格の1/2(承継後10年間) 3) スーパー中核港湾の次世代高規格コンテナターミナルにおいて整備される荷捌き施設等に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置 <p>課税標準: 価格の1/2</p> 4) PFI法(民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律)に基づく選定事業として整備される公共荷捌き施設等の特例措置 <p>課税標準:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 固定資産税(税率1.4%): 価格の1/2 (2) 都市計画税(税率0.3%): 価格の1/2 (3) 不動産取得税(税率3%): 価格の1/2 	<p>平14.4.1~平20.3.31</p> <p>平18.4.1~</p> <p>平19.4.1~平21.3.31</p> <p>平12.4.1~平20.3.31</p> <p>平14.4.1~平20.3.31</p> <p>平15.4.1~平20.3.31</p>

※下線は平成19年度税制改正による変更箇所である。

芽を伸ばせるか トン数税制

読売新聞東京本社論説副委員長 松田英三



「今年は、いよいよトン数税制に挑戦します」。国土交通省の幹部から、その決意を聞いた時、「トライするのは悪くないけど、まず、まともには相手にされないのではないか」と思った。

経済部の旧大蔵省担当、論説委員の税制担当を通じ、毎年末繰り広げられる税制改正とは二十年以上の付き合いになる。各省庁の要求を審査する主税局、交渉の実舞台になる自民党税制調査会の“感覚”は知り抜いているつもりだ。

減税要求には強い警戒を示す。とりわけ、新奇な減税要求には拒絶に近い反応が待っている。租税特別措置の新設は、ある業界に認めた減税制度が「アリの一穴」となって、他の業界に広がらないか、と異様に警戒する。

無理もない。党税調には毎年、数千項目もの減税要求が寄せられるのだ。すべて受け入れていたら、税制は穴だらけになり、ただでさえ巨大な財政赤字が、さらに膨らんでしまう。特別扱いしないところだけで一定の税収を確保しようとすれば、その部分の税率を引き上げざるを得ず、不公平感も一気に高まるだろう。

法人税に一種の外形標準を導入するトン数標準税制は、税の世界では「常識破り」の租税特別措置の創設だ。しかも、新奇性はこのうえなく高い。「相手にされるようになるまでに、要求を数年続

ける必要があるのでは」と考えたのも自然の成り行きだ。

「電話帳」を勝ち抜いた

党税調では、各省庁や業界団体などからの税制改正要望を、一つの冊子にまとめる。分厚くなることから「電話帳」の異名を取る冊子だ。その電話帳を元に、個別の要求項目を片端から審査し、◎（実現）、○（実現の方向で検討）、△（さらに検討）、×（不採用）に区別していく。

最後は「インナー」と呼ばれる党税調幹部と財務省主税局（国税）、総務省自治税務局（地方税）の幹部がギリギリの折衝をし、自民党の税制改正大綱がまとめられる。自公連立後は、この後に公明党との折衝が加わり、与党の税制改正大綱として公表される。

私の予想に反し、トン数税制は大綱の「検討事項」に残った。

〈8 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)

これがトン数税制に関する大綱の全文である。

注目すべきは最後の「具体的に」という文言だ。平成19年度の税制改正大綱では、検討事項に十五の項目が盛り込まれているが、大半は「総合的に検討」「所要の検討」などとされており、新法制定とセットで「具体的に検討」としたのは、トン数税制しかない。来年の自民党税調で、導入に踏み切ることを濃厚におわせているとあって良い。

国交省海事局は、トン数税制導入に向け、その基盤となる海運サイドの法整備に、直ちに着手するという。大綱が条件とした新法を来年の通常国会に提出すべく、精力的な作業が進められるのだろう。

海運業界の関係者には、トン数税制の導入決定が早くとも一年後になったこと、当初は便宜置籍船も含むとされた税軽減対象が、日本籍船だけに限定されたことが、不満かもしれない。しかし、これだけ新奇性の強い税制を一発で「検討事項」とし、導入に半ば約束を取り付けたことは、極めて異例だと理解してほしい。関係者の努力には大変なものがあったに違いない。

支持された理由は

私は税制を「すぐ道に迷う深い森」だと判断している。人の手による法体系にすぎないのだが、膨大かつ複雑で、しかも毎年のように変更される。「全貌を把握した」と考えた瞬間、自分がいかに無知だったかを思い知らされる事態に直面するのが、日本の税制なのだ。

そんな中で党税調は、少なからぬ権威を保ってきた。税制に対する専門性によるのだろう。党税

調は自民党政調会の一機関だが、こと税制に関しては政調会長の容喙を許さぬ権威がある。政調の各部会も、税制では一介の要求団体と扱われる。安倍首相一極体制とインナーの軽量化で、党税調の権威にも翳りが見られるが、昨年末の税制改正では、それなりの識見を発揮したように思う。

その党税調がトン数税制を認めたのは、海運への危機感が働いたからではないか。日本籍船の隻数は百を割り、日本人船員の影はますます薄まろうとしている。海運会社にとって船籍と船員の“脱日本”は、やむにやまれぬ生き残り策だったが、今日では「万一の事態に対応できるのか」と国全体の安全保障に不安を生じせしめる要因となっている。

日本人船員が操る日本籍船を最小限は確保しないと、有事に対応できない。これは、党税調だけでなく、日本社会の総意になりつつある。トン数税制の導入は、問題緩和への数少ない具体策だ。海運業界も「脱日本」からの転換に覚悟を固めてほしい。

トン数税制に対し、私自身の意見を問われれば、「邪道」と答えざるを得ない。これを受け入れるなら、鉄鋼業界には粗鋼生産量、自動車業界には自動車生産台数に基づく外形標準課税への移行を認めないと、整合性が取れない。所得課税には、赤字なら法人税を払わなくても済む恩典もある。

だが、トン数税制は主要海運国がこぞって導入した税制だ。本来、経済協力開発機構(OECD)の「有害な税制の規制委員会」で禁止すべき税制だと思っているが、ここまで普及した以上、手をこまぬいては、日本のマイナスが大きくなりすぎる。海運会社が「プロ日本」に転じるなら、個人としてはトン数税制を容認しようと考えている。

今年は、海運業界の覚悟が問われる年である。



海運ニュース

●国際会議レポート●

1 バラストタンク塗装基準が採択される —IMO 第82回海上安全委員会の模様について—

国際海事機関（IMO）の第82回海上安全委員会（MSC82）が、2006年11月29日から12月8日までイスタンブール（トルコ）にて開催され、バルクキャリアのバラストタンクおよび二重底の保護塗膜の性能基準要件、ゴールベース・スタンダード（GBS）、海事保安の強化に係る措置、人的要因に関わる検討等について審議が行われた。その概要は以下のとおりである。

1. 防食塗装の性能基準

2006年5月に開催されたMSC81において、全船種のバラストタンクおよびバルクキャリアの二重船側部分に適用する防食塗装の性能基準、ならびに当該スペースに同基準の適用を義務付ける海上人命安全条約（SOLAS条約）II-1章3-2規則の改正案が合意されており、（本誌2006年6月号P.13参照）今次会合において内容の変更無く採択された。

新規則の概要は以下のとおりである。

- ① 発効日：2008年7月1日
- ② 適用箇所：500総トン以上の船舶のバラストタンクおよび全長150m以上のバルクキャリアの二重船側部分
- ③ 適用船舶：以下の何れかに該当する船舶
 - (i) 2008年7月1日以降に建造契約が交わされる船舶
 - (ii) (建造契約が無い場合、) 2009年1月1日以降に起工する船舶
 - (iii) 2012年7月1日以降に引き渡しが行われる船舶
- ④ 塗装基準に関する技術要件
 - (i) 塗料の性能試験
 - (ii) 塗装前の鋼板下地処理（油分、塩分、埃等）
 - (iii) 塗装施工手順
 - (iv) 溶接箇所の下地処理と再塗装

- 特に SLA の開発に用いる許容リスクを考慮するとともに、IMO における今後の Formal Safety Assessment(FSA)(*4)に関する作業について検討する。
- タンカー／バルクキャリアを対象とする GBS の階層構造を検討する。
- SLA を用いて、タンカー／バルクキャリアの GBS における第2階層を検討し発展させる。
- 船体構造、復元性、操縦性、防火措置、人的要因等、異なる分野の安全設計手法からリスクモデルを抽出する。
- 関連用語の統一を図るとともに、SLA に対する GBS ガイドラインを作成する。

- * 1 : 第4階層に位置づけられる船級協会等の規則が、GBS の第1階層および第2階層に適合しているかどうか検証するためのプロセス
- * 2 : MSC の下に設置され、実際に第3階層を運用するグループ
- * 3 : 確率や統計に基づいて船舶の許容リスクを明確化し、合理的な安全レベルを設定する手法
- * 4 : リスク評価手法を用いる規則作成手段

3. 海事保安の強化

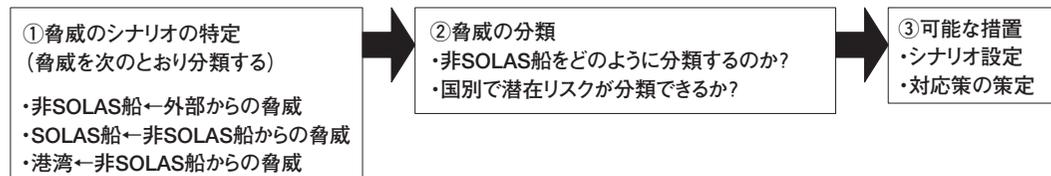
当該議題に関し、主に以下を検討した。

- (ア) 非 SOLAS 船に関する港湾施設の保安の強化
SOLAS X I - 2 章および ISPS コードの適用を

受けない船舶(以下、非 SOLAS 船という)の保安に関しても検討が必要であるとする日本、英国、米国の提案を受けて、書面審議グループを形成して検討を行うこととした。グループは英国がメインコーディネーターに、日本および米国がこれを補佐する形で次回会合に向け、以下の項目を考慮した指針策定作業を行うこととなった。

- (イ) サプライチェーンの保安に関する海上輸送部分での世界税関機構(WCO)との協力
アメリカ同時多発テロ以降、WCO は国際貿易のサプライチェーンにおける安全確保にIMO等の国際関係機関と協力し取組んで来た。この問題に関し、コンテナセキュリティー向上のための指針策定を行うことを日本が提案し、海上安全委員会および簡易化委員会合同で作業グループ(MSC/FAL 合同 WG)を設置して検討することとなった。ここでは、海上コンテナが一旦保安検査を終えると以後の保安検査を不要とする制度を目指す。なお、WCO の構想は陸上を含むサプライチェーン全体における保安確保を目指すものであり、IMO でどこまで検討範囲を担当すべきかななどを当 WG は i) 国際税関機構(WCO)の保安概念

図 指針策定上の骨子



- ① 脅威のシナリオを考慮した目的の特定を行うこと。
- ② 指針に含む非 SOLAS 船の分類と優先順位の決定。可能なら国別の潜在的なリスクに応じた分類を行うこと。
- ③ 可能な保安措置のリスト、非 SOLAS 船に対する手順・対応などを盛り込むこと。
- ④ ISPS コード対応船舶および港湾と非 SOLAS 船との関係における必要な追加の指針の明確化を図ること。

と SOLAS 条約・ISPS コードとの矛盾点の洗い出し、ii) 指針が強制化され、船舶・港湾の負担増とならないよう配慮をし、iii) 通関当手続きに関するシングルウィンドー化などの点を踏まえて検討する。

(ウ) 無線検査における船舶保安警報装置 (SSAS) の扱い

船舶の無線設備は定期的に検査を受ける必要があるが、保安上の装置である SSAS も無線設備である事から、一般の無線検査と同様に扱うと検査担当者に船舶の機密事項を開示することになり、保安上問題があるのではないかとの観点から検討が行われた。その結果、SSAS は無線検査要件に含める事は適当でないとしたが、将来再検討する可能性も含むこととした。

(エ) 長距離船舶識別追跡システム (LRIT) : (図参照)

既に前回会合において LRIT に関する SOLAS 条約の改正が2008年1月1日に発効することが決定している。一方で、LRIT に関わるデータの扱い等運用の詳細等が依然として定まっておらず、今次会合ではシステムに関する議論の整理の遅れが懸念され、新たに設けられた ad hoc WG は次の問題を次回会合までに中間会合および無線通信・捜索救助小委員会 (COMSAR) 等を通じて検討する。

- ① 監督機関：米国は LRIT 稼働期限 (2008年12月31日) までに国際移動衛星通信機構 (IMSO) が (改正 IMSO 条約の批准および条約発効後の総会決議などの手続きを要するため) 監督機関としての役を担えないと予測しており、当面の間は MSC がその任を負うべきと提案したものの意見が分かれ、結果的に IMSO を監督機関として起用する事が決定された。
- ② コスト負担：LRIT は IMO 加盟国、IMSO

加盟国、或いは船舶にはコスト負担を求めないとされていたが、IMSO は導入コストの提供を受けることは不可欠だと主張し、今後、監督機関への資金捻出方法を検討する。

- ③ 情報処理センターの運用：米国が当面の間、国際データセンターの設置および国際データ交換網業務の実施を申し出たものの、反対が多数あり、次回 COMSAR 等において検討する。

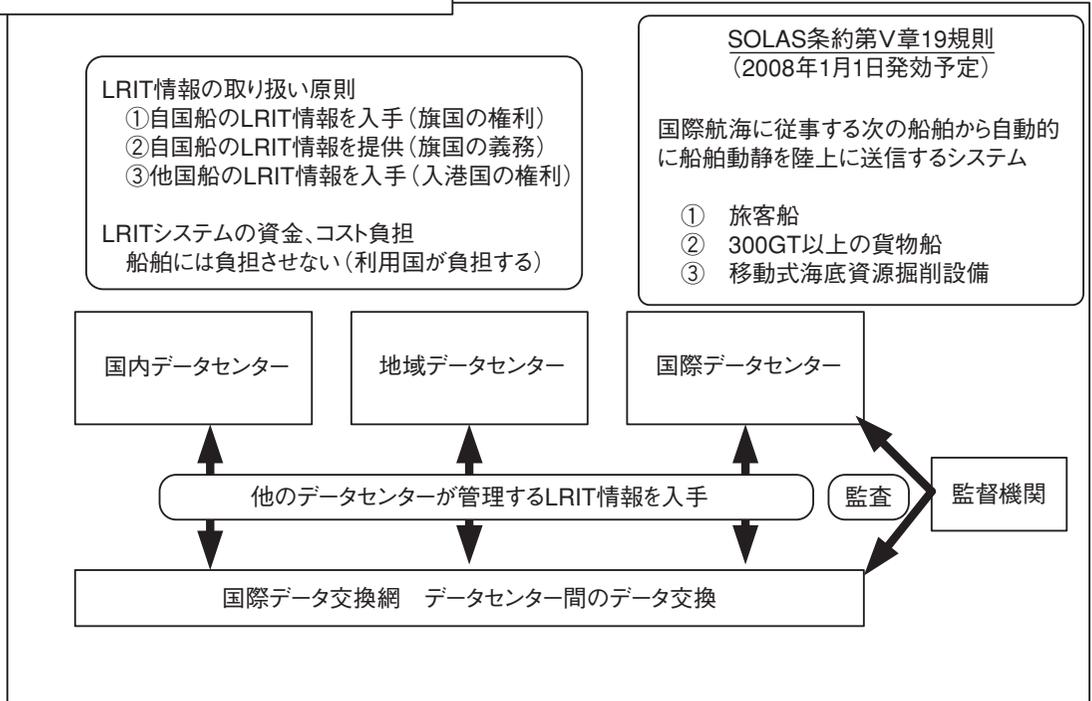
4. 人的要因に関わる検討

前回会合において人的要因に関して MSC/MEPC 合同作業グループ (WG) を少なくとも1年に1回開催することと決定されたことに伴い、今次会合で第1回 WG が開催された。人的要因における各種問題に関しては下図のとおり、各小委員会が関係しており、それぞれで検討を行う。

- (ア) BRM の強制化：ブリッジリソースマネジメント (BRM) に起因する海難が多発しているとの書面審議グループの報告から、航海士の BRM 訓練強制化について次回 STW で検討する。

- (イ) 海上人命安全および海洋環境保護強化に関する ISM コードの影響と効果：前回会合で専門家グループ (GIE) は、ISM コード関連文書が i) 会社の運航規模、形態に見合うもの、ii) 簡潔かつ、扱いやすいこと、iii) 安全および環境保護を考慮した運航に適したものでなければならぬとした。更に、ISM および ISPS 両コードで重複する項目を仕分ける必要があるものの、保安情報の秘匿性からそれが実行できない部分もあると指摘した。本会議ではこうした問題は PSC の MoU、旗国および P&I クラブなど関係者にデータ提出を要請し、調査を深めることを事務局に指示し、主管庁の指針がより扱いやすいものとなるよう改訂を行い、会社および船員によるコードへの理

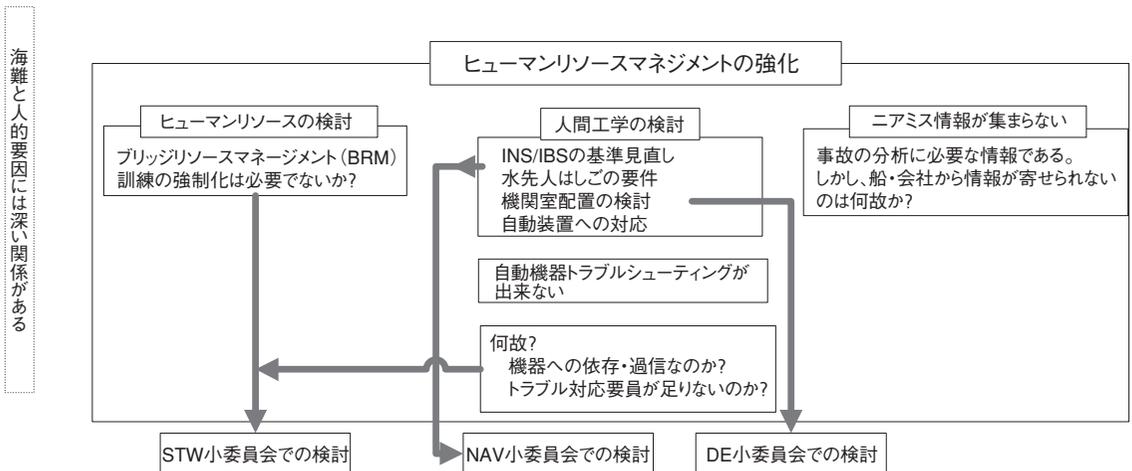
長距離船舶識別追跡システム (LRIT) とは?



船主の関心事項

- 2008年12月31日運用開始を目指す米国およびその他の国の動向
- 日本および便宜置籍国などの対応状況

図 ヒューマンリソースマネジメントの強化



解を高める必要な訓練が開発されるべきとし、政府、非政府組織に対し次回 GIE の会議への参画を求めた。

5. 小委員会関係議題

MSC の各小委員会に帰属する主要議題は次のとおりであった。

(ア) 旗国小委員会 (FSI) 関係

①救命艇の事故防止に関する回章の強制化

救命艇の事故を防止する為に前回会合で「救命艇の事故防止に関する回章 (Msc. 1/Circ. 1206)」が承認されたがこれを強制要件とすべきか前回 FSI では結論づけられなかったことからこの検討を行った。本会議では回章の運用について過渡期は非強制とし、2010年に再検討を求める案、出来るだけ早く強制化を求める案、関係業界の準備が整うまで期間を定めず非強制とする案、業界の準備が不十分なため代替措置を求める案などが検討された。審議の結果、現時点では非強制とし、2010年までに強制化出来るよう DE で検討することとなっ

た。

(イ) 航行安全小委員会 (NAV) 関連：

① COLREG23規則 (a) IACS の統一解釈 (UI) に従って航海灯の二重化を要求する回章案は検討を継続する。

② 北朝鮮のミサイル発射事件：昨年、北朝鮮が行ったミサイル発射訓練について事前に航行警報を発するなど航行安全対策が行われなかったことについて航行警報に関する回章の再認識を会議に求めた。

③ 重要議題

主に以下を重要議題として扱うこととした。

() 内は最終化目標年を示す。

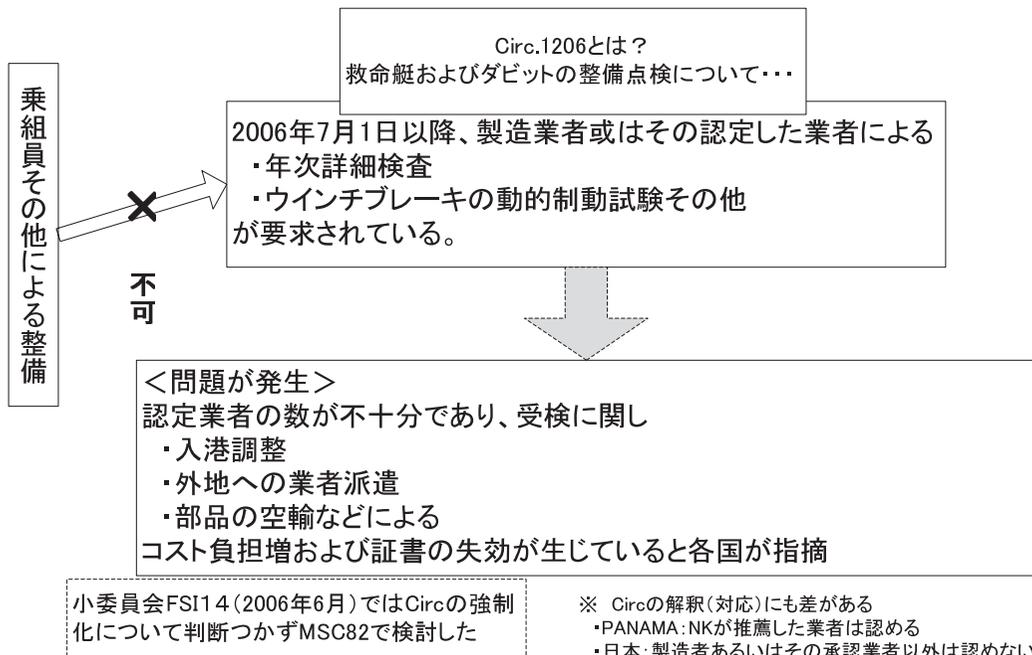
(i) INS および IBS の性能基準の見直し(2007)

(ii) ECDIS の使用と ENC の開発に関する評価 (2007)

(iii) COLREG 付属書 I 灯火の色に関する改訂 (2007)

(iv) 緊急時の船舶指揮に関する指針 (2007)

(v) 航海灯および同制御機その他に関する性



- 能基準の開発 (2007)
- (vi) ガリレオ受信機その他の全地球測位システム性能基準 (2008)
- (vii) 電子海図表示システム (ECDIS) の性能基準の見直し (2008)
- (viii) プレジャーボートとの航法：プレジャーボート密集海域における動力船の航法遵守の困難性に注目した新たな航法導入に向けた CORELG 改訂の検討。
- (ix) 安全な水先人移乗策の改善：SOLAS V 章 23 規則および総会決議 A. 889 (21) に従った水先人の梯子を使用した安全な移乗に関し、NAV および DE での検討。
- (x) 船橋視界の定義 SOLAS V 章 22 規則：特にコンテナ船の船橋における前方視界の死角に関する解釈が曖昧であるため指針として検討。
- (xi) AIS の誤送信防止：船舶が発する AIS の情報に誤りが多いため「AIS 装置の不正確な情報発信防止策」について FSI (PSC に関する部分) および必要であれば COMSAR の協力を仰ぎ、NAV にて検討。
- (xii) 公海上での抗議活動に対する船員および航行安全確保のためのコード：環境保護団体船舶による捕鯨調査船に対する危険な抗議活動等、FSI と共に新規指針策定を検討。
- (ウ) 防火小委員会 (FP) 関連 (SOLAS III 章関連規則)
- ① 第 3 規則：救命艇等の最低積みつけ高さの規定等に関し、「不利な縦傾斜および横傾斜」という定義について FP50 は SLF49 に詳細検討を求めたが SLF からはその検討権限を越えるとしたため、今次会合で検討し、DE および SLF で更に検討する。
- ② 第 19 規則：自由降下式救命艇による非常時のための訓練および操練に関し、「simulated」

の文言が混乱を招くとした意見が支持され、明確な表現とすべく同文言が削除された。また、多数の国が「救命艇の事故防止の指針」について修正を求めた。

- (エ) 設計設備小委員会 (DE) 関連：
主に以下を重要議題として扱うこととした。
() 内は最終化目標年を示す。

① 救命設備の要件に関する体系的考え：SOLAS III 章および国際救命設備 (LSA) コード全体の体系的な枠組みの見直しを日本が提案したところ「救命設備の要件に関する新たな枠組みの策定」として検討することとなった。なお、要すれば FP および COMSAR 各小委員会の協力を仰ぐ。

- (オ) 危険物、固体貨物およびコンテナ小委員会 (DSC) 関連：

主に以下を重要議題として扱うこととなった。() 内は最終化目標年を示す。

- ① 甲板上木材の安全な輸送に関するコードの見直し検討。(2010)
- ② SOLAS VI 章 5 規則および VII 章 5 規則で要求される貨物固縛マニュアルの翻訳版の承認方法の検討。(2008)
- ③ コンテナ固縛の安全作業に関する指針検討 (2007)

- (カ) 訓練当直基準小委員会 (STW) 関連

ISM コード改正を含む船上における安全衛生意識の向上の為、「船内安全衛生担当者のための訓練」を検討する。

6. その他

- (ア) 自主的気象報に関する WMO 報告：国際気象機関 (WMO) からは WMO を通じて世界の気象機関が利用するデータを民間がウェブで公開したため、一部船社は保安上、船舶から通報する気象観測データについて、船舶符号

を擬似符号に変換している旨の報告をした。

WMOはこれ以外の擬似符号への変換方法も運用されていることを紹介した。

(イ) 海賊および武装強盗からの海上交通の保護の強化に関する報告：事務局はMSC77以降、船舶に対する海賊および武装強盗に関し、月次および4半期報告を実施しているが2006年は前年に比べ、9ヶ月間の統計では被害数が8%減少したと報告した。原因として軍等の警備活動の強化が大きいと評価する反面、領

海内での錨泊あるいは係岸中の船舶の被害が多発しているとし、各国からの情報提供等の協力を繰返し求めた。なお、i) 紅海およびアデン湾沿岸国によるイエメンセミナーおよびオマーンワークショップ、ii) マラッカ・シンガポール海峡沿岸の航行安全に対する取り組み、iii) 西および中央アフリカ海事機関(MOWCA)とIMO合同の沿岸警備に関する会議など各地で会議が開催された旨報告があった。(海務部：平尾・山崎)

内外情報

1 国際的な影響に配慮した海事政策の検討を求める —ICS/ISFがEU共通海事政策に関するコメントを欧州委に提出—

2005年3月、欧州委員会はボルグ(Borg)委員(マルタ出身、漁業・海事担当)を議長とするタスクフォース(TF)を立ち上げ、EUとしての今後の海事政策の検討を開始した。同TFは、運輸担当のバロ(Barrot)委員をはじめ、企業・産業、環境、地域政策、科学・研究、エネルギーをそれぞれ担当する欧州委員会委員が参加し、広範な海事関係者の意見を聴取した後、2006年6月にグリーンペーパー*を発表した。

(関連記事：本誌2006年8月号P.8～10およびP.21 各種調査・報告書欄)

【資料1】の通り、2007年1月時点でEU加盟国は27カ国を数え、今後も拡大継続を予定していることから、世界におけるEUの存在感は一層高まっていくものと考えられる。

そのため、EU共通海事政策は世界海運界にも影響を及ぼすことになると思われるが、グリーンペーパーに含まれている海運業界関連の事項は以下の通りである。

○海事雇用促進関連

- EU域内における船員資格の相互承認実現に向け、既存の法的障壁の解消。
- EU船員の就業能力拡大のため、船員教育・訓練を整備し、国際基準プラスアルファの技能の取得実現。
- EU各国における船員賃金基準の問題(EU加盟国籍船上の賃金水準は如何にあるべきか)について、EUレベルでの更なる検討。
- 船員の適正な生活条件・労働環境確保の上で、EU加盟国によるILO海事統合条約の批准・実施が不可欠。これに関連して、欧州委はEU域内でのILO海事統合条約施行に関する通達を2006年中に発出予定。

○海事関連各分野の相乗効果向上関連

- 優良船主を港費・保安検査上で優遇する等の適切なインセンティブ制度の振興。
- 船舶に対する強制保険制度の実施。
- P&Iクラブによるクオリティシッピングへのインセンティブと、サブスタンダード船へのペ

ナルティの導入。

○海事データ管理関連

—航行安全／セキュリティの関連情報を域内当局で交換する SafeSeaNet システムの導入。

○その他

—EU 域内における航行安全／保安／環境保護問題に関して同一規則を適用する“Common EU maritime space”構想の導入。また、同構想が国際的な貿易交渉におけるカボタージュの扱いに影響を与えることを示唆。

—EU 船籍の導入可能性の検討。

—海事関連国際機関における EU のステータス／役割の見直しが必要。2002年の欧州委勧告を踏まえ、共同体としての IMO 加盟問題への対処。

—EEZ（排他的経済水域）及び国際海峡に係る UNCLOS（国連海洋法条約）の内容は、沿岸国が通航船舶に対し管轄権を行使できるよう強化すべき。

—最低限の船舶解撤基準義務化達成とクリーンな解撤施設の確立について、国際的レベルでこれを促進するイニシアティブを支持。

—旗国と船舶の genuine link（真正な関係）についての IMO の研究結果が示される（IMO は国連総会で要請されている）ことを期待するとともに、早急に本問題に関する結論が出されることを熱望。

—密輸・密航・テロ行為・環境汚染防止のための船舶臨検に関する域内関連当局連携強化の必要性。

—海上での海賊／略奪行為防止のため、域内の統一方策の導入。

同ペーパーに対し、国際海運業界としてのコメントを検討してきた ICS／ISF**は、2006年12月12日に欧州委員会に対し22頁にわたるコメントを提出し、その概要をプレスリリースした。同プレスリリースの仮訳は【資料2】の通り。

欧州委員会は、グリーンペーパーに関する関係者との協議を2007年6月までに終える予定で、同年後半には正式な提案を発表すると見られている。

EUにおける共通海事政策の検討は、日本船社の活動にも影響を及ぼすものであることから、当協会は ICS の一員として今後の動向を注視していくこととしている。

* グリーンペーパー

グリーンペーパーは議論を喚起するために作成される文書（いわゆる議論のたたき台）。それに対してホワイトペーパーは、グリーンペーパーに基づく議論を踏まえて作成される、公的かつ具体的な提案文書。

** ICS: International Chamber of Shipping

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

ISF: International Shipping Federation

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

ICS および ISF は、2006年12月現在、両団体合わせて40カ国の船主協会から構成され、世界商船隊の70%を代表している。欧州域内の問題に対応する欧州共同体船主協会（ECSA）とも密接に連携している。（企画部：中村）

【資料1】

○EU 拡大の歴史<2007年1月時点の EU 加盟国—27カ国>

原加盟国（1958年）：独、仏、イタリア、ベルギー、オランダ、ルクセンブルク

第1次拡大（1973年）：英国、アイルランド、デンマーク

第2次拡大（1981年）：ギリシャ

第3次拡大（1986年）：スペイン、ポルトガル

第4次拡大（1995年）：オーストリア、スウェーデン、フィンランド

第5次拡大（2004年）：ポーランド、チェコ、ハンガリー、エストニア、ラトビア、リトアニア、マルタ、キプロス、スロバキア、スロベニア

（2007年）：ブルガリア、ルーマニア

○今後のEU加盟候補国

トルコ、クロアチア、マケドニア旧ユーゴスラビア共和国

○潜在的加盟候補国

アルバニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、セルビア、モンテネグロ

○将来的に加盟を目指している国

ウクライナ、ノルウェー、モルドバ

【資料2】

2006年12月12日

欧州委員会に提出

EU 共通海事政策（案）に対する ICS/ISF のコメント

国際海運会議所（International Chamber of Shipping : ICS）と国際海運連盟（International Shipping Federation : ISF）は、2006年6月に発表されたグリーンペーパーでその概要が示された欧州海事政策の幅広い見直しについて、詳細かつ包括的なコメントを欧州委員会に提出した。同グリーンペーパーは世界の海運業界に大きな影響をもたらすことになるだろう。

ICS/ISF は、欧州委員会による政策の見直しが、海運業の重要性を認めた上でのものであり、かつEU のリスボン戦略*に基づく欧州海運業の競争力強化のためにふさわしい手段であるとする鮮明な態度を評価するものである。

しかしながら ICS/ISF は、IMO や ILO での技術的案件に係る意思決定の質的な側面に影響を与えかねないとの理由により、IMO/ILO における EU 加盟国の対処方針を EU としてさらに調整しようとする提案に対しては特段の懸念を表明するものである。IMO でのこうした動きは、現在 EU 各国の海運当局が IMO という重要な多国間機関において享受している影響力を実際に損ねる恐れがある。

また ICS/ISF は、国連海洋法条約の改定を求める提案に対しても懸念を持っている。EU は排他的経済水域（EEZ）における旗国権限の変更を提案する前に、沿岸国が（UNCLOS 改訂の結果得られるであろう）EEZ における新しい権限を、無害通航の侵害に故意に用いる恐れがあり、これは世界の主要な戦略的水路における海上貿易に深刻な影響をもたらしうることを非常に慎重に考慮すべきである。

更に我々は「欧州共通海域（Common European Maritime Space）」構想、特にグリーンペーパーの中で「同構想は国際的な貿易交渉におけるカボタージュの扱いに影響を与えるであろう」としている点に

着目する。EUは、同構想が非EU船社の（現在は国際航海と分類されている）EU域内航路参入を制限する手段に用いられないことを明示すべきである。

環境問題については、海運が他の商業的輸送手段と比べて非常に環境にやさしい輸送手段であること、及び、地球温暖化問題について海運は解決策の一部であって問題児ではないということがグリーンペーパーでは十分強調されていないことを指摘したい。

なお、ICS/ISFの欧州委員会提出コメントは以下のウェブサイトから入手できる。www.marisec.org（アクセス後、'industry submissions'をクリック）。

欧州委員会は、グリーンペーパーに関する関係者との協議を2007年6月までに終える予定で、2007年後半には正式な提案を発表すると見られている。

*リスボン戦略

2000年3月に欧州理事会によって採択された10ヵ年計画。同戦略は、EU経済を2010年までに知識経済・社会を基礎とした世界で最高の競争力と活力をそなえたものに改革することを目指したもので、1) 持続的な経済成長、2) 完全雇用、3) 社会的結束の強化、という3つの政策目標を設定し、欧州型経済社会モデルの構築を宣言した。

2 | ベトナム海運関連市場へのアクセス等が大幅に改善 —ベトナムのWTO加盟について—

WTO（世界貿易機関）は1995年1月にベトナムからの加盟申請を受領した後、作業部会における審議等の審査プロセスを進めてきたが、2006年11月7日の一般理事会（於ジュネーブ）において同国のWTO加盟を承認した。

その後議定書批准等の諸手続きを経て、ベトナムの加盟は2007年1月11日に発効することとなった。

（ベトナムは150番目のWTO加盟国・地域となる。アジアでは同国を含め22カ国・地域がWTO加盟）

わが国とベトナムの貿易は、2006年に初めて1兆円突破が見込まれるなど拡大を続けており、海運分野で見ても2006年1月～9月までの日本発・ベトナム向けコンテナ荷動き量は4万4,000TEUで前年同期と比べて34%増、ベトナムからの輸入も5万5,000TEUで前年比20%増と、日本関連アジア域内航路で2006年に最も荷動きが伸びた航路の

ひとつとなっている。また、低コストで優良な労働力が得られることを背景に、わが国による累積直接投資額は2006年6月末までに68億ドルに達している（日本の投資額は台湾、シンガポールに次ぎ3位）。このような状況下、わが国産業界ではベトナムに対しWTO加盟による一層の市場環境整備と経済成長が期待されていた。

ベトナムではWTO加盟により、関税率の削減（【資料1】参照）や投資規制の撤廃等、貿易・投資環境は大幅に改善されるが、海運関連分野でも【資料2】の通り関連市場アクセス等が改善されることになる。

また、わが国はベトナムとの経済関係を更に強化するため、2007年1月からEPA（Economic Partnership Agreement：経済連携協定）締結交渉を行うことにしており、海運サービスについても一層のビジネス環境整備に向けた協議が行われる予定である。

【資料1】わが国関心品目のベトナムにおける税率

品 目 名	WTO 加盟前の税率	WTO 加盟交渉結果による税率
自動車（部品）	5～ 50%	2～3年後に2～8%
自動車（完成車）	100～200%	100%のもの→5年後に75% 150%のもの→5年後に100%
電気機器・部品	0～ 45%	一部3～5年後に5～15%の削減
鉄鋼・鉄鋼製品	5～ 50%	一部5～7年後に5～10%の削減

※国土交通省海事局外航課国際機関条約対策室作成資料をもとに作成。

【資料2】ベトナム WTO 加盟後の主な改善点（海運関係）

	ベトナム WTO 加盟前	ベトナム WTO 加盟後
外航海運サービス市場アクセス	（如何なる自由化も）約束しない。 ＜自国籍船優遇措置、将来の規制強化等があり得た＞	貨物輸送を制限しない。 ＜海上貨物輸送に関し、無差別で自由なアクセスを将来にわたり保障＞
外航海運に従事する現地法人の設立	（如何なる自由化も）約束しない。 ＜ただし日本の場合は日越投資協定に基づき例外*＞	—加盟時に51%外資の合併企業の設立認可（5社に限定） —2年毎に合併企業の数に3社追加 —加盟5年後に外資制限、合併企業数制限を撤廃（100%外資可）
港湾サービスの利用アクセス	（如何なる自由化も）約束しない。 ＜差別的な措置等があり得た＞	合理的かつ無差別な条件で利用可能。
その他（最恵国待遇免除登録）		ベトナムと二国間での合意がなされれば、WTO加盟条件（加盟5年後に外資制限を撤廃）の例外措置として、5年待たずに外資100%の現地法人設置が可能となる。

※国土交通省海事局外航課国際機関条約対策室作成資料をもとに作成。

*2004年12月に発効した日越投資協定による最恵国待遇規定に基づき、邦船社については、100%独資現地法人の設立が1社のみ認められており、それ以外の場合は51%独資による現地法人設立が容認されている。

（企画部：中村）

「新欧州海事政策—グリーンペーパー論議—」最近の動き

海洋政策研究財団 主任研究員 今井 義久

2006年6月に発表された、「新欧州海事政策に関するグリーンペーパー」は、2007年6月までに関係者との協議を終え、2007年末までにEU議会と理事会に提案することとされている（本件に関しては、本誌2006年8月号P.8～10の同欄記事参照）。

論議収束に向け論議が活発化しているなか、2006年11月にベルギー・ブリュッセルで開催された「新欧州海事政策フォーラム」に参加する機会を得たので、同フォーラムの概要を報告するとともに、最近の会合から2つの論調（要旨）を抜粋し、併せて参考に供する。

1. 新欧州海事政策フォーラム

フォーラムは、2006年11月23日にブリュッセル市内のホテルで開催され、ECコミッショナーの基調演説、セッション1“欧州議会と加盟国議会の認識”、セッション2“欧州海事産業の認識”、セッション3“グリーンペーパーから活動計画に向けて”の構成で進められた。同フォーラムには内外の関係者124名が参加した。

【総括と所感】

海洋と海事に対する欧州のこの半年の議論を振り返ると、人間活動にとっての海とは何かの視点からそれらをカテゴライズすると共に、EU加盟国の個別政策とEUとしての将来の共通政策を念頭に置いた上での海洋と海事の統合化の議論になっている。当該フォーラムの議長を務めた Dutch Maritime Network の会長である Niko Wijnolst 氏は、欧州の産業部門が海事の戦略形成において重要な役

割を担うべきであるとし、そのためには海事クラスターがEU政策の牽引となる必要があるとの論調をこの時期に展開している。以下は、グリーンペーパー論議の収斂に向けた同氏の主張と、EC環境担当コミッショナーの Stravos Dimas 氏の「環境課題と将来の欧州の海事政策」、EC漁業及び海事担当コミッショナーの Joe Borg 氏の「欧州の海事政策、グリーンペーパーから活動計画に向けて」の論旨である。

グリーンペーパー草案の刊行以来半年の経過の中で、網羅すべき領域の選択は現実的になってきたが、将来の取組みを具体的に進めようとする場合にはまだ十分でない感がある。関係者との協議を踏まえ、2007年6月までにどのように取り纏めるかが焦点となろう。

【Niko Wijnolst 氏の主張の論旨】

EUの将来の海事政策に係わるグリーンペーパーは、半年の論議を経て、次の5つのテーマに焦点が当たって来ていると理解する。

- (1) 持続可能な海事の展開における欧州のリーダーシップの保持
- (2) 沿岸地域の生活の質の最大限の向上
- (3) 海洋と人との関係を管理するツールの提供
- (4) 海事のガバナンス
- (5) 欧州の海事遺産の再生と海事のアイデンティティーの再確認

(1)と(2)のテーマは、将来の海事政策のシステム上の境界の問題を産み出す。グリーンペーパーで

用いられている非常に広範な定義は包括的であるが、扱うのに非常に複雑になるかもしれない固有の問題を提起する。

(3)のテーマは、関連する海事と海洋の部門に関するデータの重大な不足と公平な行動基準を形成し、取組みとそしてモニターすることを難しくしている論題がある。(4)の海事のガバナンスを定義することは、そのような確実な量的面をベースに持たなくしては、なおのこと難しくなる。

将来の海事政策は、非常に多くのその他の国際的、国内的、そしてEU政策と関連しているため、ゴルディアスの結び目を解くのにリーダーシップを発揮するだろう。(5)の欧州の海事のアイデンティティーのテーマは、グリーンペーパーの協議のプロセスに寄与する加盟国を励まし、魅了的なコミッションによる徹底した努力による後押しを得るかもしれない。

グリーンペーパーが、次の3つの主要課題、システム上の境界、データの欠如、政策のヒエラルキーを提起することは明らかである。複雑さを第一に減らす必要性と、そして欧州の海事クラスターが将来のEUの海事政策を支持して牽引力となるべきことの評価に関する2つの部門に結論付けがされるであろう。

システム上の境界は、地理的、経済的、環境と社会面の領域のような範囲を基に定めることが出来る。グリーンペーパーにおける地理的範囲は、世界レベルから欧州レベル、地域レベル（例えば、バルト地域）、加盟国レベル、EEZ、そして最後に地方のレベルにその範囲の変更が及ぶ。

経済的な領域は、漁業、オフショア、海運、造船、海事クラスターのような個別の部門に係わる公正な競争環境、雇用、付加価値、輸出とイノベーションを通じたグローバルな競争力によって変わる。環境も多くの範囲に亘っており、海洋と海事、沿岸の侵食と保護、海洋汚染、オフショアエネルギー、気候変動、海岸の枯渇、生物多様性、土壌汚染、生息地と水の管理、安全とセキュリテ

ィー、空間計画についての知見を通じた持続可能な成長のための条件を整える。社会的な範囲は、発展のための沿岸観光、不法移民、教育、海事遺産とアイデンティティーを通じた雇用と教育の範囲に行き渡っており、更なる範囲が付け加わる可能性がある。

ショートリストは、グリーンペーパーが定めようとしている海事のシステムの複雑な境界を説明する。しかし、我々がどこに限界を引くかは明確でない。

それにも拘わらず、海事政策タスクフォースは、将来の欧州の海事政策が包含すべき範囲と同様に、より明確にシステムの境界を定めるための努力を尽くすべきである。論題と範囲についての現行の“主要な選択 (capita selecta)” は、グリーンペーパーの中心となる問題に焦点を当てることを難しくしている。

海事と海洋のデータの欠如の問題であるが、海洋と海事、沿岸、浚渫のような人的活動の影響、海事部門とクラスターの定義とその規模、気候変動等々についての知見の重大な欠如がある。海洋と海事の世界の複雑な関係についての確たる理解無しには、海事の政策を形成しモニターするのに携わる上で利用することが出来る行動基準を策定することは難しい。

科学的知見とデータの乖離を締め出して、包括的な欧州の海事政策を形成する幾つかの努力に対して率先者となるべきである。これは、また、欧州の海事が期待する範囲についてのシステム上の境界を定めるそのプロセスを支援する。是非というのではないが、関連のある変化、それらの程度、将来の海事政策の目標についての論議を避けるためには必要なことである。

最後に政策のヒエラルキーの問題がある。国連海洋法条約は加盟国とEUが署名し、海事と海洋の世界の主要な部分を統治するためのグローバルな海事政策の1つの例である。IMOはもう1つの例であって、海運、造船、船用の部門に焦点を当て

ている。その加盟国は、バルト海地域にとってのヘルシンキ委員会のような第三諸国との地域政策フォーラムの一部を担っている。EUの政策には、様々な海事政策の目標或いはEUの漁業政策のような部門の政策に対する結合政策に関連するものがある。

EUのこれらの政策に係わる影響と管理は幅広く変わる。加盟国の政策と共に、助成の問題がしばしば生じる。更には、明確な描写とヒエラルキーがグリーンペーパーには欠けていることから、加盟国の間での論議にとってのハードルがある。

グリーンペーパーは欧州の海事政策の枠組みを定める立派な企てであるが、海事と海洋のmatterについてのデータの構造的な欠如、明確なシステム上の境界が欠けていること、更には、その他の国際的な且つEUの政策範囲との政策的ヒエラルキーの不在と複雑な関係が、当該論議に対する建設的な貢献のタスクを難しくしている。

それ故に、加盟国では沿岸ツーリズムに向けられているような日常的なテーマの取組み以前に、基本の問題を扱うべきである。問題は加盟国がEUに求めることは何かであって、その回答以前に、EUの海事政策の中でそれをどのように構築するかである。

目の前のタスクの複雑さをどのように減らすことが出来るか？ 2006年10月5日にオスロで開催の海事産業フォーラムでは、海運、造船、船用、港湾の諸部門の代表からの陳述があり、市場の問題がEUの将来の海事政策問題の中心であるべきとの意見の表明があった。そこにおいては、海事の各部門が海事クラスターに結びついて経済的な牽引をする者である。

このような活動がなくなるとは、新しいEU政策にとっての真の必要性というものは無いだろう。従って、EUの将来の海事政策の中では、欧州の海事クラスターの中心的立場を取り上げることが海事政策タスクフォースにとっての賢明な考えであろう。そして、それが関連する問題の解決に当たっ

て積極的に関与すること無しに中心的な活動の場になることが予想しきれないので、海事の諸部門が彼らの活動の上で環境と社会的な局面に更に関与すべき意味合いも含むだろう。

欧州の海事クラスターは、EUの海事の政策策定の牽引としての責任を担う用意があるかどうか。用意がある場合は、すべての海事部門が堅実なEU政策が世界市場の需要によって導き出されるべきであることを確信する。競争は熾烈であって、それゆえに、EUが統合した海事政策を展開することは素晴らしいことである。用意の無い場合は、全ての加盟国と海事部門がそうではないが、過去数十年にわたって多くの進歩がなされて来たけれどそれに挑む用意がある。

その他に、我々が実際に話すことを承知しているか、欧州の海事クラスターがどれほど大きい規模か、我々はどうの様にそれを定義して測定するかがある。これらの重要な問題に答える用意をするために、EUは世界の主導的欧州の海事クラスターを定義して測定するための新しい研究をコミッションに求めるべきである。このことが、欧州における透明性を容易にし、分裂を減らすのにも役立つだろう。

第一段階では、欧州の海事クラスターのネットワークを創出した10カ国によって目標に向けた歩みが取られた。これに関し、オスロの海事産業フォーラムでは、「ダイナミックな欧州の海事クラスター：Dynamic European Maritime Clusters, published in August 2006 by Maritime Forum, Norway and Dutch Maritime Network」と題する本の刊行が紹介された。(筆者注：Wijnolst氏は、同書の中で、「海事クラスター政策とグリーンペーパー」他の執筆を担当している。)

それには、欧州にとっての経済クラスターの重要性に関するEC総局の貢献も含んでいる。市場部門を志向することが、産業と社会に十分に基盤を置いた包括的な将来の欧州の海事政策に到達する最良の方法であろう。

【Stravos Dimas 氏 (EC 環境担当コミッショナー) 基調演説論旨】

海洋と海事は地球の表面の71%をカバーしており、海事経済の源である。EU コミッションは、昨年、2021年までに EU の海洋環境の全般的な良好状態を達成する目的を持った海洋環境に関する戦略的テーマを採択したが、これは環境政策の策定にとっての新しい包括的アプローチを表すものである。EU にとっては、あらゆる圧力と影響を包み込む海洋環境の保護を強化するための統合戦略を展開する時期である。海洋戦略は、2006年6月のグリーンペーパーの採択に端を発する EU の将来の海事政策の環境上の幾つかの柱になっていくものである。3つの柱は、生態系ベースの管理についての原理の導入、欧州の海洋地域における特殊な環境上の特質に対する戦略的配慮、将来的措置が導き出せる知識ベースの必要性に傾注した戦略である。

3つ目の柱では、良い政策というものは優れた知識ベースの情報に基づくものであると言える。海事産業の持続可能な発展と環境の保全は必ずしも対立するものではない。シップリサイクルの問題については国際的な解決を求める必要があることは明白であるが、欧州自身としての対処も必要である。環境に優しい燃料の使用或いはエネルギー効率の良いに代表されるグリーンシップ（次期フレームワークプログラムの下でのウオーターボーン技術プラットフォームの実施構想の中の1つの課題）のような技術革新が、海事産業の競争力の向上には必要である。

【Joe Borg 氏 (EC 漁業及び海事担当コミッショナー) 基調演説論旨】

我々は欧州の海事経済の多くの現実に目を向けた論議を続けて来た。

グリーンペーパーについての1年にわたる論議の過程で、共同体にとっての将来の海事の政策は次の4つのことを構成内容とするであろうと理解している。

- 海洋と海事の持続可能な利用、海事の経済の更なる発展とその他の国々に対する競争力の問題に欧州がどのように係わるべきか。
- 既存の海事と海洋のデータを更に広範に有益なものにし、更なる海洋システムの学習と海上の新しい革新的利用の促進を踏まえての潜在的知識ベースと革新。
- 空間利用と統合的沿岸域の管理を含み、海事のクラスターに対する重要な領域と活動を齎すことによる海洋と陸上のインターフェースの管理のための最良の手段を通じた沿岸区域での生活の質の向上。
- ガバナンスとどのようにメンバー国、地域、EU が海洋と海事の更なる統合的管理を進展すべきか。

これらの全てが、欧州の海事クラスターに係わることである。グリーンペーパーの中で示しているが如く、EU は世界の主導的な海事の勢力であり、特に、海運、造船技術、沿岸観光、代替エネルギーを含むオフショアエネルギー、付帯するサービスに関してはそうである。将来的に見ると、クルーズ船運航、ツーリズム、港湾、養殖漁業、代替エネルギー、水中通信と海洋バイオ技術のような分野に潜在的成長を想定出来る。そして、我々はこれらの海事の諸活動からもたらされる利益を極大化する方法を見出す必要がある。海事の領域は経済成長と雇用の創出を謳ったリスボン戦略に対する貢献をし得る。

2. 最近の会合における論調 (要旨)

- (1) MARE FORUM 2006 (2006年9月25・26日、於アテネ) 会合議長 Mr. Michael Grey (ロイズリストのコラムニスト) の Chairman's Notes から
海運業は統合海事政策の検討における1つの要素であることは明らかである一方、その部門が欧州にとっては重要なものであり魅力のある環境運営をすることが、それが繁栄するには必要であると理解している。EC コミッションが、

常に、政策的観点から行われることは全て海運部門の競争的立場の向上と強化に寄与すべきとの強いメッセージを受け取っていることは明らかに見える。

海運業がより簡素化した堅実な規制の体制を必要とし、コミッショナーもその安定的規制の枠組みを強調しているように、そのような示唆については幅広い了解があることは明白である。海運の業界活動において、欧州だけがこのプロセスにおいて取り分け重要である人的資本の改善を伴う高度に革新的な研究開発を進めるならば、グローバルなこの産業において成功を収めるだろうとの示唆には熱心な産業の利害が絡んでいる。

交易に対する障壁の除去とその容易化に対するより良い改善プロセスが、明らかに高い優位性となって現れる。欧州の内航業界は未だに過剰な官僚的な税関体制に苦しんでいて、これは明らかに短距離水上輸送の更なる成長の実現を妨げている。そして、規制の全体的な圧力については、妥当なコスト利益の精査を条件とする政策的支援が明らかにあり、そのために付加価値を見出すものみに展望がある。更なる規制をするよりも、最良の規制をすることがむしろ強調される。

均衡がグリーンペーパーの繰り返すテーマにとって必要である。即ち、輸送の競争モード間の均衡、海事分野の色々な関係者のニーズの間の均衡、次の世代とその他の社会的考察に対する成長にとっての必要性和環境を保護するための必要性のお互いの間の均衡がある。

海運業に幾つかの機会を提供する必要なプロセスと機会そのものがあるという見方を共有する証があっても、海運業に係わる幾つかの問題は明白であって、妥協をすることが必要であるかもしれないこともある。選択的な欧州の船舶登録についてのいくつかの有利性がある場合、或いは、欧州のコストガードの展開に対

する必要な潮流、国連海洋法条約についての何等かの改定を伴う或いは無くしての共通の欧州の海事空間の出現を志向するプロセスを認めるような場合の幾つかの点では見解を異にすることがあるかも知れない。

人的要素に対するコミッションの関心とEUの乗組員の雇用についての可能性、高度の資格を持つ船員に対する必要性が、産業界全体に亘り広範に占められる課題であろう。海運業は人的資本に依存しており、新しい世代に対するキャリアーとして自らを売り込めないならその将来の見通しは厳しいものがある。

明らかに、欧州の職業を保護する必要性和陸上での国際的なマンニングを認める必要性に関しては異なる見方があり、そのことは欧州海運業の継続的競争力にとっては重要なことである。キャリアーマッピングの概念から出てくる幾つかの有望な考えがあるかもしれない。

グリーンペーパーの中では、港湾政策が全体の統合部分となって行き、海運業が依存できる高度の効率的な港湾インフラを持たない場合は、それ自体が障害となるであろうことは明らかである。

要点整理

- a. 海運業は積極的促進と調和の取れた安定を必要とする。
- b. 魅力のある環境行動を必要とする。
- c. 国際的な法規制を必要とする。
- d. 現実的で独断的でない調整的アプローチを求める。
- e. 船上と沿岸域の両方で産業にとってのより良い教育を受けた人、若年層を確保するため、人的要素についての大きな新しい焦点を求める。
- f. 持続可能性の観点からのその先端の保持を海運業に助長する新しく且つよりクリーンな船舶技術を必要とする。

- g. 技術革新と研究開発について新しい強勢を求める。
- h. それがそこに存在したいためには、欧州に堅実に根付いた本質的に機動性のある産業を維持する財政上の体制を求める。
- i. 経済と統制の両面で、優秀なオーナーを支援する実用的で現実的なインセンティブを必要とする。
- j. 付加価値を生み、高度化した、安全且つ持続的な海運業に焦点を当てた支援を必要とする。
- k. 海運業は独自性を持つ産業で、そのニーズはグローバルであることの理解を必要とする。
- l. 規制する側と業界の間では、更なる交流と相互理解の促進、信頼の構築を共に行う必要がある。
- m. 諸々の政策においては、過去に行われて来たよりも、規制を現実的で、先見的且つ副作用のないようにすることが必要とされる。

(2) **Maritime Industries Forum (2006年10月6日於オスロ)会合での、EUの漁業および海事担当コミッショナー Mr. Joe Borg のスピーチから**

欧州の海事産業の利害関係者で組織構成している「海事産業フォーラム (MIF)」の当該会合において、Joe Borg氏は、知識が最良の決定のためのベースの認識からのその潜在的可能性、競争力の強化、海事のガバナンスの3つの主要テーマに関して、産業界の見解を聴取する目的からの下記のスピーチを行った。なお、もう1人のEUコミッショナーのGunter Verheugen氏からは、欧州の海事産業がイノベーションに明らかに焦点を向け、グローバルのレベルで競争力を保持する必要性についてコメントした。以下がBorg氏のスピーチである。

「欧州が、全ての包括的アプローチが海洋環境を可能な限り保護する手立てを併行して取る一方、海からもたらされる利益を最大限にするために最良の保証が得られるよう論議の上、更なる包括的

アプローチを採るべきであると確信している旨の認識を改めて強調したい。

また、欧州が様々な部門の政策の中における達成に焦点を当て、諸政策が更なる広範な適応を通じてその他の政策分野を強化出来るよう検討するためには、何をすることが必要とされるかを示唆したい。

EUレベルでは、理事会、議会、委員会それ自身としては、これをどのようににし得るかを問いかけてたい。そして、海事の産業界と同じくEUの加盟国が、税関管理、海上の環境と安全のような課題について、更なる調整的アプローチからEUのガバナンスに進むよう立ち向かうだろう。グリーンペーパーの中では、コミッションによって取り上げられた欧州の共通の海事空間(例えば、EU籍のカボタージュの分野)の概念に注意を払って、そのような概念が多額の利益をもたらすことになるだろう。」

(筆者注：しかし、これに対し、INTERTANKO(独立タンカー船主協会)を含む産業界からは懐疑が表明された。)

「次に、IMOを含む国際的な場面での更なるEUの関与の必要性があることも指摘したい。

競争力に関しては、ビジネス機会を捉えることは産業界の役割であるが、政策の策定者はこの役割に関する支援にあらゆる力を注ぐべきで、産業界を支援する正当な政策とパラメーターは何か、どのようにこれらを最良に進めることが出来るかを問いたい。

欧州の海事産業は多くの海事分野のリーダーとして、欧州全域にわたって、リスボン戦略で設定した更なる成長とより良い仕事についての全面的な達成に寄与することが出来ると考える。

グリーンペーパーの中には、様々な規制が対価、少なくとも知識、品質を対象にしている場合の“最良の規制”についての論議も入るよう最後に指摘したい。」

関連記事 (P.16海運ニュース) も併せてご覧下さい

新年賀詞交換会を開催

当協会は、恒例の新年賀詞交換会を1月5日（金）正午より海運ビルにおいて開催し、来賓として国土交通省はじめ関係官庁や経済団体、会員会社などから総勢約440人の参加のもと、新しい年の門出を祝った。当日は、鈴木邦雄会長の主催者挨拶に続き、公務多忙の中ご臨席いただいた冬柴鐵三国土交通大臣より来賓を代表して挨拶をいただき、前川弘幸副会長の発声による乾杯の後、歓談に入り、盛会裡に終了した。

なお、会費の一部から、海難救助のボランティア活動を支援する「青い羽根募金」（日本水難救済会運営）への協力を昨年に続き行った。（総務部：斎藤）



▲鈴木会長



▲冬柴国土交通大臣



▲前川副会長

海運PRパンフレット「Shipping Now 2006」の発行

当協会では、日本の海運の果たす役割と重要性を教育機関、産業界始め広く一般の方々に理解していただくための一助として、海運PRパンフレット「Shipping Now」を例年刊行しており、今般2006年度版を発行いたしました。

このパンフレット（無料）は、わが国の経済と暮らしを支えて活躍する日本の海運の姿を写真やグラフを主体に分かり易く説明・紹介したもので、講演会やゼミの資料としても広く利用されています。

ご希望の方は、送付先住所・宛先、部数を当協会総務部（広報関係：TEL 03-3264-7181、FAX 03-5226-9166、e-mail：pub-office@jsanet.or.jp）までご連絡ください。なお、部数に限りがありご要望に沿えない場合もございますので予めご了承ください。

パンフレットの項目は以下の通りです。

- 豊かさの原点を支えるシーロード
 - ・暮らしを運ぶ
 - ・エネルギーを運ぶ
 - ・産業を運ぶ
- 内航海運の活躍
- 日本海運の現況と課題
- 環境問題への取り組み
- 安全運航への取り組み
- 船員育成への取り組み
- 総合物流への挑戦
- 船のいろいろ
- 海運用語集



（総務部：高橋）

コンテナ船訪問記

2006年11月30日、筆者を含めた6人の当協会事務局職員は日本郵船株式会社安全環境グループ・渡辺さんの案内のもと、大井コンテナターミナルで荷役中のコンテナ船「NYK LYRA」（パナマ籍：欧州航路）を見学した。本乗船見学は、同社のご厚意・ご協力によりコンテナ船の船内（ブリッジ、機関室）および荷役（船内から）の見学を行い、今後の業務に役立てることを目的とした職員研修の一環として実施されたものである。

コンテナターミナル（日本郵船事務所）到着後、一行はヘルメットを着用し、用意していただいた車に乗って着岸中のコンテナ船に向かった。途中には稼働中のトランスファー・クレーンやコンテナを待っているトラックの列。わが国の貿易量のおよそ99.7%（トン数ベース）がこうした港を経由して出入りしていることを改めて認識しているうちに、一行は接岸中の「NYK LYRA」側に到着した。6160 TEUの本船を目の前にし、その大きさに圧倒される思いであった。11月から当協会に勤務している筆者にとって、コンテナ船を間近で見るのはこのときが初めてだったため、気持ちが高揚している自分に気づきつつ、軽い足取りでタラップを上った。



▲ブリッジ内

ことができた。

船内に入ると、はじめにエレベーターを利用して最上階まで上がり、船の司令室であるブリッジに案内された。ブリッジの窓からは、ガントリークレーン3基がコンテナの積み降ろし作業を行っているところを望むことが出来る。また、ブリッジ内に目をやると、機具が整然と配備されており、室内の広さを実感する。2/Oに聞くと、(状況によって異なるが)通常航海中、ブリッジ内では乗組員2名程で勤務しているとのことだった。これだけ広いブリッジの中で、2名ほどの乗組員が大きいコンテナ船を操舵する。素人から見れば、それだけの人数で船の操

われわれ一行を船上で迎えてくれたのは、船に出入りする者をチェックするフィリピン人部員と今回案内役を務めてくれた二等航海士（以下2/O）。予め乗船前に本船の乗組員が皆外国人であることを聞いていたが、実際に外国人の乗組員を目の当たりにすると船舶の国際化・グローバル化を実感する



▲ブリッジから

舵は可能なのかと疑問に思ってしまうが、案内役の2/Oは(ブリッジ内の広さに対する配置人数について)「問題ない」と笑顔で答えてくれた。海の男はたくましい。

ブリッジ内を見渡すと、自動操舵装置をはじめ、電子海図、情報表示装置、GPS等操船に必要なハイテク機器が並ぶ傍ら、三角定規とともに鉛筆で書き込みがなされた海図が大きく広げられていた。数々の設備がデジタル化されている中であっても、旧来の方法は依然として健在のようである。

続いて一行は、機関制御室に案内された。そこを通り抜け、階段を下りるとメインエンジン等が立ち並ぶ。本船は停泊中であるため、メインエンジンは停止していたが、船内の電気供給のために発電機は稼働しており、機関室の中は会話を遮るかのような爆音が鳴り響いていた。



▲機関室

今回、初めてコンテナ船を訪問して、コンテナ船の構造および船員の勤務環境の一面を自分の目で見る事が出来た。今回の研修を通して、最新の船内設備とそれを使いこなす乗組員がいてはじめて安全航行の実現を果たし、日本貿易の安定性に寄与していることを再認識することが出来た。それは決して本を読んだだけで得られるものではない。このような貴重な機会を提供して下さった関係者に厚くお礼を申し上げる。

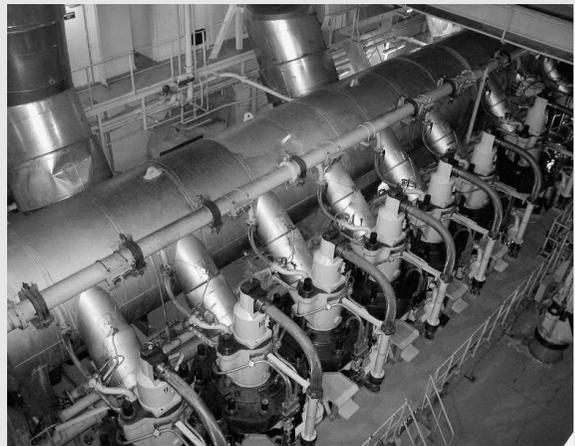
(企画部：水島)



▲自動操舵装置

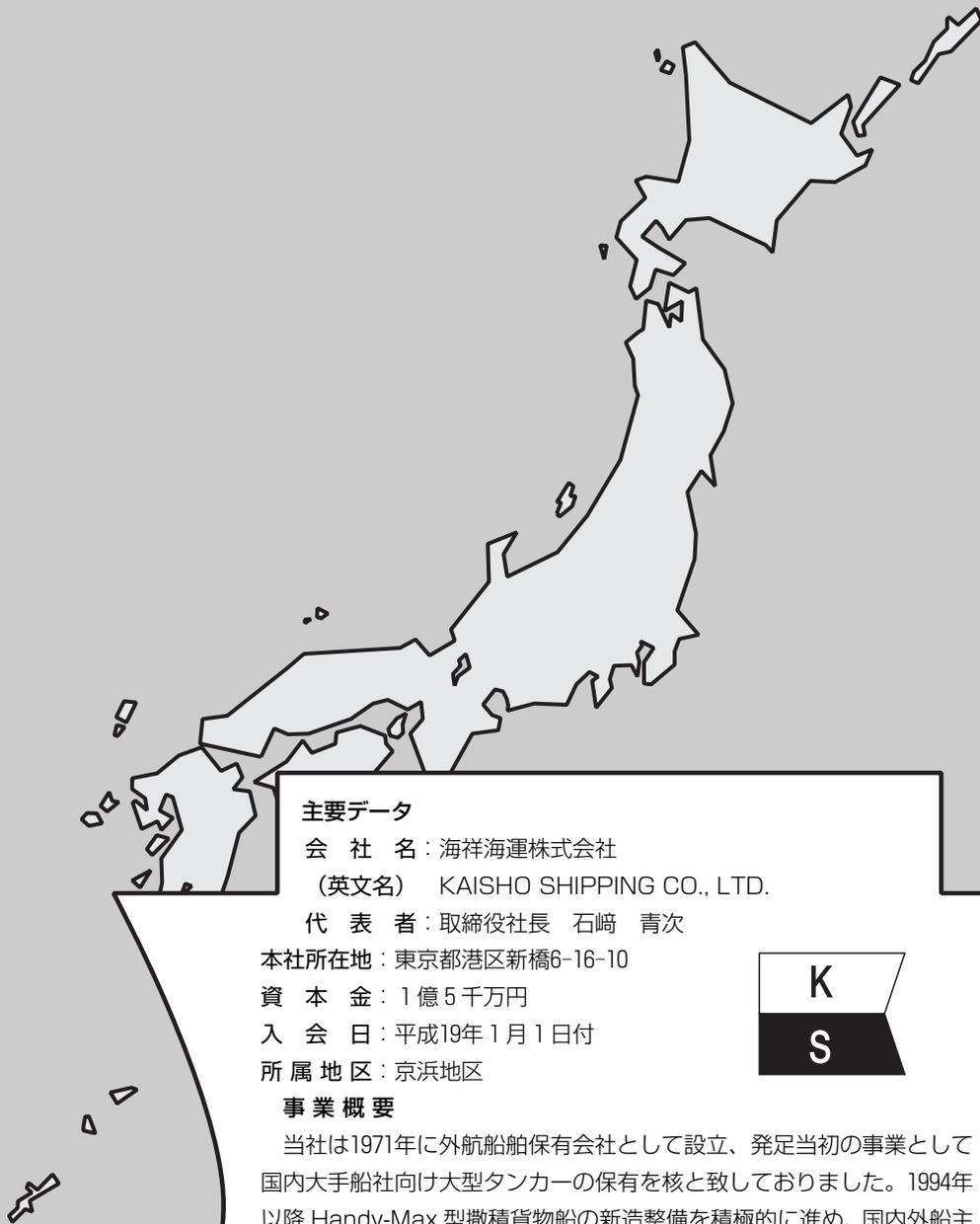
話によれば、メインエンジンや発電機によってそれぞれ音

が異なり、発電機の方がメインエンジンより高音であると伺った。耳をふさぎながら機関室内を移動していたが、なぜか暑い。訪船した時はすでに11月末で、海風が吹けばきっと寒いだろうと厚着をしていたために暑く感じることかと思っただけで、いち早く機関室から抜け出したいという気持ちになる。騒音と暑さの中で勤務をしている乗組員の苦勞が忍ばれる。



▲メインエンジン

新規加入メンバー



主要データ

会社名：海祥海運株式会社

(英文名) KAISHO SHIPPING CO., LTD.

代表者：取締役社長 石崎 青次

本社所在地：東京都港区新橋6-16-10

資本金：1億5千万円

入会日：平成19年1月1日付

所属地区：京浜地区

事業概要

当社は1971年に外航船舶保有会社として設立、発足当初の事業として国内大手船社向け大型タンカーの保有を核と致しておりました。1994年以降 Handy-Max 型撒積貨物船の新造整備を積極的に進め、国内外船主殿との定期用船契約を拠所にお客様のご信頼に沿うべく安全運航を第一として海上輸送業務に従事しております。

更なる事業拡大の一環として2002年より大型コンテナ船の保有事業を新たに開始、2004年までに整備した新鋭14隻のコンテナ船を全て国内船社殿に長期に亘って提供致し、各備船社殿のご期待に沿うべく引き続き邁進致しております。



- 6 公正取引委員会は、外航海運に関する独占禁止法適用除外制度について、「政府規制等と競争政策に関する研究会（座長：岩田規久男・学習院大学教授）」での報告書などを踏まえ、同制度の要否についての見解を発表した。
- 14 与党は、平成19年度税制改正大綱を発表した。日 「トン数標準税制」については、「政策目的を達成させるための法律が平成20年の通常国会において整備されることを前提にして、平成20年度税制改正において具体的に検討する」との結論が出されたほか、船舶の特別償却制度がほぼ要望どおりの内容で延長が認められるなど、一定の成果が得られた。
(P. 2 シッピングフラッシュ参照)
- 15 「船員に係る労働契約・労働時間法制検討会」日 (座長：野川忍・東京学芸大学教授) の第5回会合が開催され、中間とりまとめ案について意見交換がなされた。
- 22 第2回国際物流競争力パートナーシップが開日 催され、「国際物流競争力の強化のための行動計画」が決定された。



船協だより

公布法令（12月）

- ③ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行規則等の一部を改正する省令（国土交通省令第108号、平成18年12月5日公布、平成19年1月1日施行）
- ③ 危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令（国土交通省令第109号、平成18年12月5日公布、平成19年1月1日施行）
- ③ 船舶からの有害液体物質の排出に係る事前処理の方法等に関する省令及び油又は有害液体物質による海洋の汚染の防止のために使用する薬剤の技術上の基準を定める省令の一部を改正する省令（国土交通省令一環境省令第5号、平成18年12月8日公布、平成19年1月1日施行、一部平成19年4月1日施行）
- ③ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行規則等の一部を改正する省令（国土交通省令第121号、平成18年12月27日公布、平成19年4月1日施行、一部平成19年1月1日施行）

国際会議の予定（2月）

- 会議名：IMO 第11回無線通信・搜索救助小委員会（COMSAR11）
日 程：2月19日～23日
場 所：ロンドン
- 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19回中間会合
日 程：2月27～28日
場 所：沖縄

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年 月	輸 出 (FOB)	輸 入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸 出	輸 入
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,170	42,217	11,953	12.1	10.9
2005	65,662	56,381	8,782	7.3	15.6
2005年12月	6,340	5,428	912	17.5	27.4
2006年1月	5,008	5,362	▲ 353	13.5	27.0
2	5,850	4,903	947	20.7	30.3
3	6,816	5,848	968	18.0	25.3
4	6,129	5,479	650	11.3	20.2
5	5,704	5,323	381	18.9	18.0
6	6,271	5,465	805	14.5	18.3
7	6,321	5,463	858	14.2	16.9
8	6,141	5,946	195	17.6	16.2
9	6,832	5,823	1,009	15.3	17.0
10	6,593	5,984	609	11.5	17.5
11	6,631	5,719	911	12.1	7.5

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年 月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006年1月	115.45	114.10	117.71
2	117.87	116.25	118.95
3	117.31	115.82	118.86
4	117.13	114.30	118.67
5	111.51	109.50	113.65
6	114.53	111.65	116.54
7	115.65	113.65	117.25
8	115.88	114.44	117.32
9	117.01	115.85	117.93
10	118.59	117.42	119.51
11	117.35	115.65	118.30
12	117.30	114.87	119.03

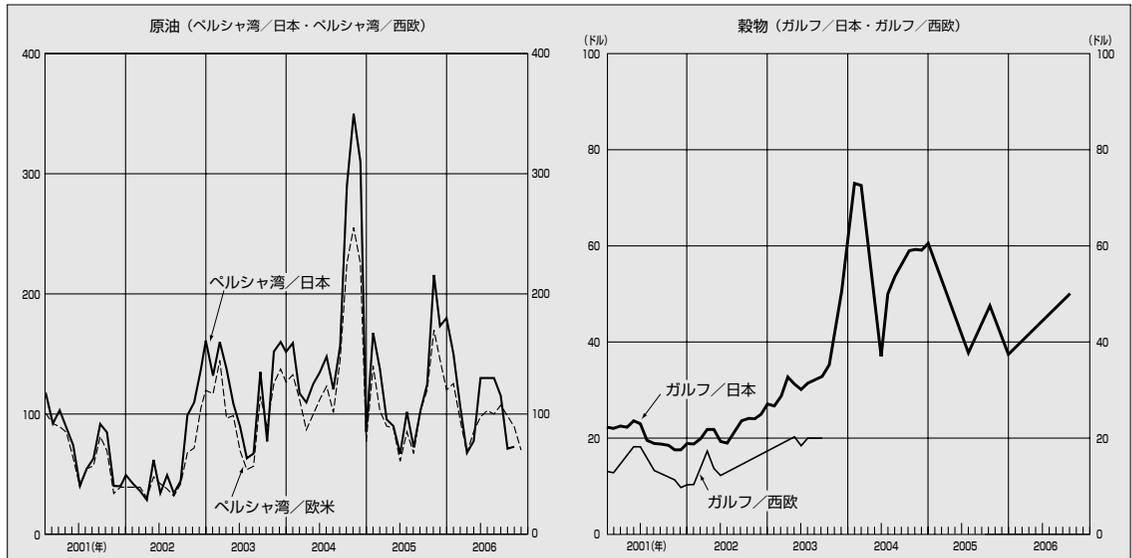
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル航海	(品 目 別 内 訳)								
				石 炭	穀 物	砂 糖	鉱 石	スクラップ	肥 料	その他	Trip	Period
2000	146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2005	74,402	2,145	72,257	28,566	3,760	162	39,105	247	331	86	289,216	53,234
2006												
4	8,381	0	8,381	2,205	1,277	80	4,755	0	64	0	28,633	5,346
5	9,858	300	9,558	3,045	347	14	6,090	0	61	0	32,392	7,986
6	4,675	0	4,675	970	95	0	3,610	0	0	0	26,563	12,140
7	4,317	0	4,317	1,580	17	0	2,715	0	6	0	20,588	11,132
8	5,107	0	5,107	857	0	0	4,250	0	0	0	20,162	16,143
9	7,312	0	7,312	1,485	285	28	5,480	0	94	0	24,416	9,361
10	6,992	0	6,992	1,550	534	0	4,858	0	50	0	25,679	6,450
11	8,447	0	8,447	2,485	251	0	5,638	73	0	0	37,542	11,346
12	4,633	0	4,633	1,150	168	0	3,315	0	0	0	24,540	8,655

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



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	2004		2005		2006		2004		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	152.50	87.00	85.00	59.50	180.00	80.00	127.50	82.50	77.00	62.50	120.00	75.00
2	159.00	102.50	167.50	75.00	150.00	100.00	132.50	87.50	140.00	112.50	125.00	85.00
3	117.50	70.75	137.50	75.00	106.50	66.50	112.50	60.00	102.50	75.00	95.00	57.50
4	110.00	77.50	96.00	80.00	68.00	50.00	87.50	67.50	90.00	72.50	67.50	55.00
5	125.00	71.25	90.00	62.50	77.50	67.50	100.00	69.50	88.25	62.50	85.00	55.00
6	135.00	114.00	67.50	52.50	130.00	82.00	112.50	87.50	61.25	50.00	97.50	70.00
7	148.00	120.00	102.00	73.75	130.00	91.00	123.00	95.00	85.00	62.50	102.50	80.00
8	121.00	97.50	72.50	56.50	130.00	90.00	102.50	87.50	67.50	60.00	100.00	85.00
9	157.50	83.50	102.50	62.50	115.00	105.00	145.00	75.00	102.50	65.00	107.50	85.00
10	290.00	156.00	125.00	90.00	71.00	67.50	225.00	117.50	120.00	87.50	89.50	65.00
11	350.00	265.00	216.00	135.00	72.50	60.00	255.00	167.50	170.00	130.00	70.00	60.00
12	310.00	85.00	172.50	110.00			225.00	97.50	145.00	100.00		

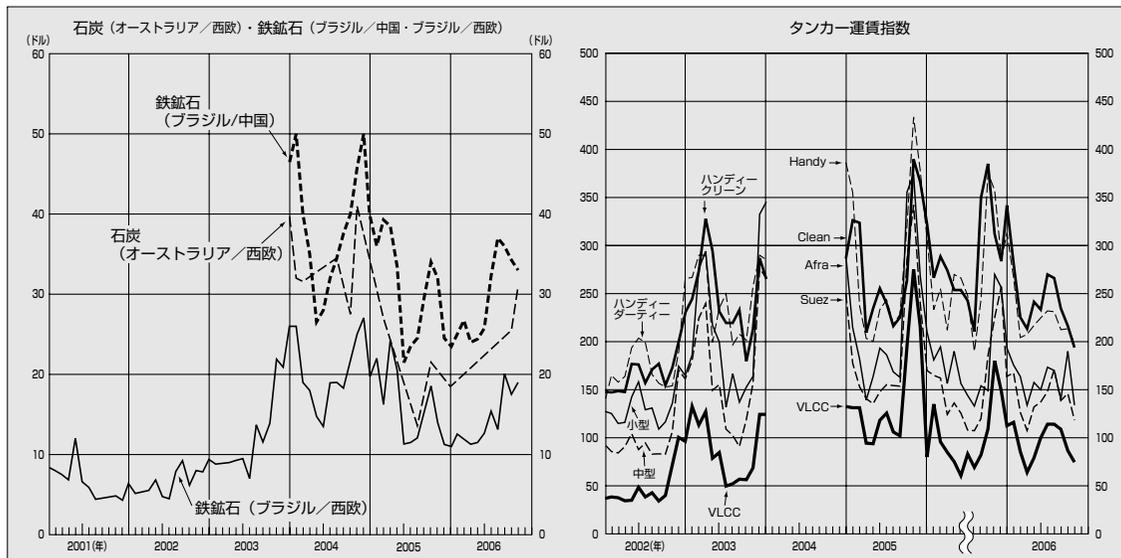
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				ガルフ/西欧			
	2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	60.50	59.75		37.45				
2								
3								
4								
5								
6								
7	37.75	37.50						
8								
9								
10	47.50		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)

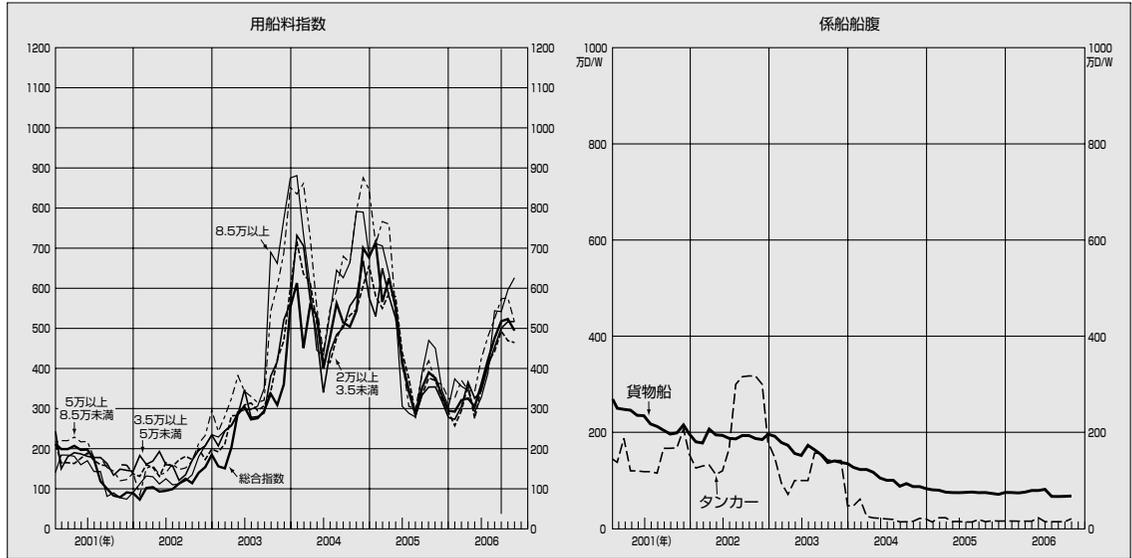
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2005		2006		2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	18.45	16.20	40.00	12.50	23.50	19.70	19.75	16.00	11.00	8.75
2	—	—	—	—	36.00	33.00	24.99	21.00	22.00	17.25	—	12.50
3	27.00	—	—	—	39.25	34.75	26.75	18.50	—	16.20	—	—
4	—	—	—	—	38.50	34.00	24.00	20.90	24.25	22.75	11.25	9.85
5	—	—	—	—	33.40	21.50	24.30	19.70	20.50	13.25	11.50	10.50
6	—	—	—	—	21.50	16.68	25.75	22.00	11.25	10.00	—	12.70
7	—	—	—	—	23.50	19.00	32.25	23.75	11.50	9.25	—	15.40
8	13.60	—	—	—	24.50	17.50	37.00	31.00	12.15	10.30	—	13.10
9	—	—	—	—	29.50	26.00	36.00	28.50	—	—	20.25	17.90
10	21.50	—	25.50	—	34.00	27.63	34.25	29.00	18.50	15.80	17.50	13.45
11	—	—	31.00	—	32.00	23.48	33.00	29.50	14.00	—	19.00	15.50
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2004					2005					2006				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322	112	163	193	314	342
2	132	178	215	355	326	135	165	181	233	267	116	168	176	267	282
3	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289	86	127	163	204	225
4	96	141	140	204	210	85	124	157	212	274	63	108	133	208	213
5	95	137	164	201	235	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241
6	119	149	193	233	256	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233
7	127	156	187	243	240	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271
8	107	155	169	219	217	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266
9	103	154	163	229	226	82	120	154	244	350	109	139	140	212	234
10	195	285	355	320	263	109	186	149	376	385	87	147	190	213	217
11	276	342	374	433	390	179	225	269	358	312	74	118	133	199	234
12	216	240	268	378	367	149	257	257	286	284	—	—	—	—	194
平均	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	—	—	—	—	—

(注) ①2003年までは「Lloyd's Ship Manager」、2004年からは「Lloyd's Shipping Economist」による。②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり(～2003) ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万～15万トン ⑥小型:3万～7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12～20万トン ⑪Afra:7～12万トン ⑫Handy:2.5～7万トン ⑬Clean:全船型



8. 貨物船定期用船料指数

月次	2003		2004		2005		2006					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万～2万	2万～3.5万	3.5万～5万	5万～8.5万	8.5万～		
1	185	1,733	553	4,539	677	4,471	-	290	278	324	305	294	2,263
2	156	1,669	613	5,290	715	4,511	-	258	272	328	373	292	2,328
3	151	1,802	615	5,122	565	4,685	-	295	305	371	356	321	2,493
4	203	2,081	558	4,635	624	4,810	-	360	366	346	345	325	2,495
5	290	2,317	533	3,452	552	3,737	-	275	325	342	291	304	2,495
6	304	2,135	401	2,762	412	2,586	-	351	344	424	328	359	2,739
7	273	2,238	478	3,971	342	2,307	-	415	405	479	389	421	3,191
8	276	2,322	562	4,180	285	2,169	-	442	453	524	544	475	3,672
9	294	2,467	514	4,214	352	2,949	-	494	500	574	542	518	4,207
10	337	4,477	503	4,602	391	2,949	-	469	518	577	597	522	4,053
11	309	4,046	544	4,264	376	2,991	345	464	518	615	627	493	4,121
12	360	4,539	701	5,176	332	2,624	-	-	-	-	-	-	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	2004						2005						2006					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209	146	708	755	34	128	171
2	206	1,236	1,279	51	286	490	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172
3	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170
4	181	1,101	1,232	55	163	256	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170
5	175	1,041	1,178	54	145	224	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170
6	168	935	1,057	55	142	218	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227
7	166	902	1,006	52	131	204	133	641	754	34	99	145	149	694	817	32	102	151
8	159	900	1,008	50	130	199	132	645	766	34	99	145	152	650	680	32	102	151
9	146	802	881	47	90	146	134	668	745	34	170	194	151	647	678	32	102	151
10	155	882	934	43	103	148	138	676	751	34	103	149	152	649	682	32	102	151
11	138	813	877	38	113	162	139	649	731	34	131	173	150	623	689	34	135	205
12	138	811	877	39	143	218	141	679	710	34	128	171	-	-	-	-	-	-

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

編集雑感

昨年7月、少しばかりまとまったお金が懐に入ってきたので車を購入しようと思立った。

ファミリー用の自家用車はすでに所有しているので、思い切って走ることそのものを楽しめるような車が欲しいと考え、いろいろと物色してみると……ちょうど7月末に発売になるM社のロードスターというオープンカーの電動開閉式バージョンに食指を動かされた。それまでの布製の幌だった屋根が樹脂製のものに代わっており、快適性も防犯性も向上している点も気に入った。

ところがいざ商談に臨んでみると、まだ発売前なのにすでに大人気車種で、納車は3ヵ月後の10月になるという。確かに格好のいい車だとは思いますが、いったいどんな客層が購入するのか気になるところである。

まあ、多少待ってもいいか……と購入を決め、待つこと3ヶ月。

やっと届いた（正確には受け取りに行った）わが愛車。さっそく街中や郊外を走ってみると、想像以上に軽快に走り、“操るのが楽しい車”とい

た印象である。その後しばらくの間は、社内の部下に「半田さん、最近、退社するのが早くないですか？」と言われるのも尻目に、早々に帰宅しては愛車との楽しいひと時を過ごすこととなった。

そんなある日、12月に入った頃だったと思うが、日本経済新聞に「なるほど、してやられたり！」と思うような記事が掲載された。タイトルは「電動開閉式のオープンカー中高年層つかみ快走」。内容は、M社のロードスターの売れ行きが好調で、発売4ヶ月で1300台の受注を獲得し、納車まで4～5ヶ月待ちとのこと。しかも、その購買層の4割は「長子が大学を卒業した40代後半から50代」で、夫婦二人でドライブを楽しみたいというニーズを掘り起こしたという。うーむ、まさに自分自身のことを言われている。

自動車会社のマーケティングの勝利なのか、私自身が流行に敏感ということなのか……後者であると信じ、今後はこの鋭敏な感性を大いに業務に生かしたいと考えているところである。

日本船主協会 常務理事兼海務部長 半田 収

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ部長
飯野海運 総務グループ 広報・IR室
川崎近海汽船 総務部副部長
川崎汽船 IR・広報グループ 情報広報チーム長
日本郵船 調査グループ コンテナ・港湾調査チーム長
商船三井 広報室マネージャー
三光汽船 社長室副室長（経営企画担当）
三洋海運 総務部副部長
新和海運 総務グループ 総務・法規保険チームリーダー
日本船主協会 常務理事
常務理事兼総務部長
常務理事兼海務部長
企画部長
海務部労政担当副部長

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

編集後記

新たな1年の始まりです。1月も下旬となると一連の新年行事も一段落し、さあ年度末、といったところかと思いますが、弊会に至っては現在ビル5、6Fにまたがる事務局の6F統合に向け工事や準備の真っ最中。春先には新・事務局および会議室フロアがお目見えする予定です。

新、といえ本年も業界の新入社員を対象とした「海運講習会」を3月27日に開催すべくこちらも準備を進めております。2007年はどんな顔に出会えるのか、今から楽しみでもあります。

私事ですが、ふと気づけばこの編集後記を書き始めて3年以上が経過し、異動して来た当初と比べ、良くも悪くも「海運」が注目されてメディア露出もかなり多くなりました。「海運」のイメージは一般に根付きつつあるのか、あるとすればそれはどんなものなのか、今知りたいことの一つでもあります。（MN）

せんきょう1月号 No. 558 (Vol. 47 No. 10)

発行●平成19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)

