

せんきょう

社団法人 日本船主協会

2007

2

●No.559●



■巻頭言	1
駆け込み発注に思う 日本船主協会 常任理事 新和海運株式会社 代表取締役社長□寛 孝彦	
■海運ニュース	2
国際会議レポート	2
1. STCW条約・コードの包括的な見直しに係わる審議始まる —IMO 第38回訓練・当直基準小委員会(STW38)の様相について—	
2. 船員に関する諸問題でアジア船主の共同声明を採択 —アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会第12回中間会合の様相—	
内外情報	6
1. 船員保険制度改革の方向性まとまる —船員保険事業運営懇談会報告書の概要—	
■特別欄	8
第9回 海運セミナー(2006年11月20日開催)講演録 「税制をめぐる諸問題」 自由民主党 衆議院議員□後藤茂之	
■メンバー紹介 No. 4	21
株式会社 商船三井	
■船の紹介	26
LNG DREAM(エルエヌジー・ドリーム) ／NYK BULKSHIP(EUROPE)LTD.(日本郵船グループ)	
■London 便り	28
海運日誌(1月) 30 海運統計 32 船協だより 31 編集雑感 36	
囲み記事	
・「日本海運の現状(2007年1月)」の発行 20 ・当協会半田常務理事 NHKラジオ番組に出演 31	

駆け込み発注に思う

日本船主協会 常任理事
新和海運株式会社 代表取締役社長 筧 孝彦



昨年自宅を建て替えた。木造・築25年の使い勝手の悪い家ではあったが、躯体はしっかりしていると素人なりに判断をして、建て替えるつもりは全くなかった。ところが、2年程前に横浜市の耐震診断を受けたところ、「大きな地震の際には倒壊の危険がある」という結果が出た。建て替え前の家は、昭和56年に建て売りの物件を購入したものであったが、この年は建築基準法の改正があり耐震基準が強化された年で、調べてみると、私が購入した家は基準強化前の駆け込みの物件であった。この問題については、迂闊にも当時はまったく認識せず、世間もあまり騒いでいなかったように記憶するが、耐震診断の結果が引き金になって、建て替えを行った次第である。

私事はさておき、ある新聞を見ていたら、「2006年の新造船の受注量が1億総トンを超えた可能性がある」と書いてあった。過去の受注量は2003年の約7,700万総トンが最高であったと記憶するが、2006年はそれを大幅に上回ることになる。海上荷動きは、貨物の種類を問わず右肩上がりが増加しており、当面大きな不安要因も見当たらないことから、船主

・運航者等の建造意欲が引き続き旺盛であることは理解できる。

これに加えて、それぞれの判断から、構造要件・塗装要件等の強化という流れの中で、「改定前のルールが適用される船を建造した方が得策」との意識が、発注者側にも造船所側にもあって、竣工が随分と先であり、また歴史的に見れば（この言葉は最近の海運業界内で大声で言うのははばかれるが）船価が高い水準にあるにもかかわらず、いわゆるストック・ポートを含む「駆け込み発注」の部分がかなりの量に上り、1億総トンという大きな数字になったのではなかろうか。

少し前の事例では、タンカーのダブルハル化の問題があった。この時も、一部にシングルハル・タンカーの駆け込み発注があり、船価も高い時期であったため、結果的に船主経済への負担が残り、またその後起こったフェーズアウトの問題に直面することとなった。

あれこれと思いを巡らせながらも、駆け込み発注を含んだ昨年の大量発注が、海運業界およびその関係者にどのような影響・結末をもたらすのか、関心を持たざるをえない。



海運ニュース

●国際会議レポート●

1 STCW条約・コードの包括的な見直しに係わる審議始まる —IMO 第38回訓練・当直基準小委員会(STW38)の様様について—

国際海事機関(IMO)の第38回訓練・訓練当直基準小委員会(STW38)が、2007年1月22日から26日までの間、ロンドンの王立園芸会議場において開催された。今次会合では、STCW条約・コードの包括的な見直し、有能海員の能力要件、海上保安を高めるための措置および安全配員原則の見直し等について審議された。

1. STCW条約・コードの包括的な見直し

本議題の作業完了の目標年次は、作業が後述のとおり広範囲にわたって行われることとなったため、当初予定されていた2008年から2010年に延期された。

(1) これまでの経緯

—STW37(2006年1月)—現行のSTCW条約が発効して約10年が経過していることから、条約の包括的な見直しを行うべきとのIMO事務局長の提案を受け、MSC81に承認を求めることとなった。
—MSC81(2006年5月)—条約の包括的な見直しの作業を以下のとおり二段階に分けて行うことで、

本議題をSTW小委員会の作業プログラムに組み込むことが承認された。

第一段階：見直すべき事項を特定する。

第二段階：具体的な見直し事項について関連規定の改正の要否について検討する。

(2) 今次会合における合意事項

本会議において見直すべき事項を特定する際、「現行条約の構成と目的を維持し、その基準を



▲ロンドンの王立園芸会議場

引き下げない」等の原則が議長より提案された。この原則に従い作業部会で審議した結果、見直しを検討する項目は全章にわたる広範囲なものとなった。

主な検討事項は以下のとおり。

- 第1-1規則 「定義および解釈」のうち有能海員の定義等について
- 第2-1規則 「甲板部当直職員の資格証明要件」のうちECDIS訓練要件について*1
- 第6-5規則 「船舶の保安に関する職務細目」について（新規）
- 第8-1規則 「任務への適合」のうち当直者の疲労を防止するための措置について*2
- 第8-3規則 「アルコール規制」の非強制要件を強制要件とすることについて*3

※1 ECDIS（電子海図）の訓練要件……ECDISは設置が未だ強制化されていない機器である等の理由により、日本、ギリシア、ICS（国際海運会議所）が強制化に反対した。これに対しノルウェー、ロシア、フランス、IFSMA（国際船長協会連盟）は訓練の強制化を支持したが、議長提案により、本訓練要件をB部（非強制規定）に含むことで合意した。

※2 当直者の疲労防止の措置……休息時間の適正な記録維持およびILO海事労働条約との整合性を図るよう見直す。本規則を当直者だけでなく、船長、機関長にも適用すべきであるとのオーストラリア提案をカナダ、ニュージーランド、ICFTU（国際自由労働組合連盟）が支持したものの、わが国を始め、ISF（国際海運連盟）、マーシャル諸島、イラン他が反対した結果、同提案は却下された。

※3 アルコール規制……MSC81の指示に従い、船上業務に従事している間のアルコール制限に関する強制規定の導入について審議したが、本要件が強制化された場合の検証方法について多くの疑問が表明された結果、今回の包括的見直しの対象外とされた。

2. 海上保安を高めるための措置

ISPSコードで規定される船舶保安管理者(SSO)以外の乗組員に対する訓練内容について審議した結果、船員がその職務に就く前に、SSOまたは同等の能力を有する者が当該船員に対する習熟訓練を実施することで概ね合意された。本議題は今後、『STCW条約の包括的見直し』の議題の中で議論していくこととなった。

3. 有能海員の能力要件

2006年2月に採択されたILO海事労働条約を策定するにあたり、有能海員の能力等について定めているILO第74号条約（わが国は未批准）をIMO/STCW条約に移管することがILO/IMOにおいて決定された。これを受けてSTW36（2005年1月）以降、STW小委員会および英国をリーダーとするコレスポンデンス・グループ（CG：E-mailによる検討会）において有能海員の能力要件等について検討されてきた。

米国、デンマーク、オランダはCG提案の乗船履歴は、職員の乗船履歴と比べて長すぎるとの見解を示したが、ICFTU、ILOはILO74号条約において要求されている乗船履歴は36ヶ月であることを考慮し、CG提案を更に短くする提案に反対を表明した。

結果、CG提案通りの乗船履歴で合意した。

また、求められる乗船履歴は、当直部員（STCW条約Ⅱ/4またはⅢ/4の要件を備えた者）としての乗船履歴とすることで合意された。



▲IMO 第38回訓練・当直基準小委員会の模様

名称	甲板部 (able seafarer deck)	機関部 (able seafarer engine)
定義	STCW 条約Ⅱ／5を満 たす者	STCW 条約Ⅲ／5を満 たす者
年齢	18歳以上	18歳以上
当直部員 としての 乗船履歴	18ヶ月以上の乗船履歴 または12ヶ月の乗船履 歴+承認された訓練	12ヶ月以上の乗船履歴 または6ヶ月の乗船履 歴+承認された訓練

4. 船舶の安全配員原則の見直し

欧州諸国は海難事故が疲労および配員基準と密接に関連しているとの調査機関の報告に基づき、船舶の安全配員の原則である総会決議 A. 890 (21) の見直しを提案している。

今次会合において、わが国を含む複数の代表団から、単純に疲労と海難事故を直結させるのではなく、様々な角度から包括的に見直すべきである

とした結果、各国の意見を踏まえ、今後コレスポ
ンデンス・グループ (CG) において検討されるこ
ととなり、わが国政府は CG への参加を表明した。

〈総会決議 A. 890 (21) の概要〉

- 各国主管庁が、最小配員を定める際には、STCW 条約第 8 - 2 規則に従った当直要員を維持できる等の原則を維持すべきである。
- 各国主管庁は、当直、勤務／休息時間等について定めた IMO、ILO の条約等を適切に考慮すべきである。
- 最少配員の決定の際には、船舶の大きさ、船種、輸送される貨物、寄港回数、航海の長さや性質等の要素を考慮すべきである。

(海務部：田部)

2 船員に関する諸問題でアジア船主の共同声明を採択 —アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会第12回中間会合の様相—

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会の第12回中間会合が1月16日香港において香港船主協会の主催により開催された。

会合には、日本、香港、中国、韓国、台湾、フィリピン、ベトナム、シンガポール、マレーシアの九つの国および地域の船主協会から多数の代表者が参加し、中国船協の Li Shan Min 議長の議事進行の下、船員に関する共通議題について活発な意見交換が行われた。当協会からは、船員委員会委員である鈴木会長の代理として鶴田労政幹事長(商船三井船舶部部長代理) が出席され、事務局から山脇海務部 (労政担当) 副部長が同行した。

会合に先立つ1月15日には、昨年2月に ILO 海事総会で採択された ILO 海事労働条約に関するセミナーが開かれ、ISF の労働委員会 (Labor Affairs Committee) の議長も務める香港船協事務局長の Arthur Bowring 氏から、同条約が海運界にもたらす影響と船主として注意すべき点に関する講演が行われた。

同日はさらに、香港船協の招きにより参加していた Global Maritime Education and Training As-

sociation (略称 GlobalMET、全世界の98の海事教育団体を会員とする海事教育機関の協会、前身は Association of Maritime Education & Training Institutions in Asia Pacific - AMETIAP) の Capt. Rod Short より、同団体が企画している IT 等新テクノロジーを利用した船員教育システムの構築に関するプレゼンテーションが行われた。

1月16日の本会合では、船員の教育訓練、STCW 条約の見直し、船員の身分証明 (ILO 条約第185号関連)、ILO 海事労働条約批准に向けての諸活動、海難事故時の船員の公正な取り扱い等に関する議論を行い、【資料】の通り共同宣言を採択した。

本議論中特に当協会から、現在 ISF で議論が行われつつある ILO の船員最低賃金 (ILO 勧告第187号関連) の算出に用いられる計算式の見直しについて触れ、現在の計算式の不合理性を説明し、船員の雇用条件は世界統一基準によるべきでなく、船員居住国の生活水準と経済状況に応じて、雇用者と居住国の船員代表者との交渉により決定されるべきであるとの原則により近づけるよう見直しが必要との見解を述べ、メンバーの理解を得た。

尚、今回の第13回中間会合は本年（2007年）秋 である。

に中国 Zhoushan（舟山）において開催される予定

（海務部：山脇）

【資料】

第11回船員委員会中間会合

於：香港、2007年1月16日開催

共同声明

（仮訳）

アジア船主フォーラム（ASF）の船員委員会、第12回中間会合が2007年1月16日火曜日、中国香港で開催された。会合は香港船主協会（HKSOA）の主催で開催され、中国船主協会（CSA）のリー・シャンミン氏が議長を務めた。

委員会は、中国、香港、日本、韓国、台湾からの代表およびASEAN 船主協会連合（FASA）からマレーシア、フィリピン、シンガポール並びにベトナムの船主協会の代表が会合に出席した。また、委員会は Global MET（Global Maritime Education & Training Association）および中国とベトナムの船員教育機関からのオブザーバーを歓迎した。

ISF 船員委員会の議長である香港船主協会代表取締役のアーサー・ボーリング氏は1月15日午後、最近の ILO 海事労働条約の進捗とその他船員問題についてのセミナーを開催した。

当委員会は IMO の STW 委員会が条約とコードを改正すべきか否かについて検討するため STCW95 の見直しを行うことについて留意した。メンバーは世界の船員の大多数が当地域から供給され、かつ雇用されていることから、ASF は STCW95 の施行の経験を共有して見直しに貢献すべきとの認識で一致した。

当委員会は安全配員および IMO の STW 委員会での A. 890（21）規則の見直しについての業界における論争について議論した。疲労と配乗要件の関連の程度を判定するために、独自に監査された研究による船種毎の実労働／休息時間の調査を行うことが必要である。

当委員会は IMO のコレスポンデンスグループが STCW 条約に甲板／機関部員の能力要件を追加する検討の進展について、IMO への同グループの最終報告とともに留意した。当委員会は AB Seafarer の定義について懸念を表明し、意図しない ILO 最低賃金に関連付ける動きを防ぐために、AB という表記を含まない、他のより受け入れられやすい表現が合意される必要があるとした。

当委員会は海事労働条約を普及する ILO キャンペーンを支援し、ASF メンバーにハイレベル三者調査団が各国／地域を訪れた際に必要な援助を提供するよう要請した。当委員会は当地域の各政府の条約施行に向けた積極的な関与を歓迎した。

当委員会は、条約に従った寄港国および旗国検査ガイドライン作成の、現在および今後の進展について懸念を表明した。当委員会は、MLC がスムーズかつ迅速に実行されるよう、できるだけ早く実用的で妥当なガイドラインを合意するため、完全な三者の取り組みが図られるよう、政府その他関係者の取り組みを促した。

当委員会は185条約批准が進まないことに懸念を表明した。委員会は船員の上下船が困難になりつつあることを懸念し、船員の確保に深刻なマイナスの影響を与えることに憂慮している。

当委員会は海難時の船員の公正な扱いについて、政府に対し IMO/ILO ガイドラインを十分に活用するよう促す。また、ガイドラインの実行及び改定が必要となる可能性のある分野の記録を監視する有効な手段の設置を支持する。

当委員会はこの5月に始まる第3回IBFでの2008年以降の国際船員の雇用条件の交渉に留意した。委員会はアジアの船員の安定した雇用とスムーズな供給を得るため、アジアの声を一致させる必要性をあらためて表明した。

当委員会はまた、以前述べた船員の雇用状況は船員が居住している各国の生活水準と経済状況に見合ったものでなければならず、雇用条件は世界統一基準ではなく雇用者と船員居住国の代表団体間の交渉で決定されなければならないとの立場を再確認した

当会合はASFメンバーが職業としての船員に関する自国の若者の認識向上への尽力に謝意を持って留意するとともに、地域の船舶職員候補生が増加していることに勇気付けられた。当会合はアジアの船員の訓練と雇用の教育機関と船主間の協力を歓迎し、伝統的シーマンシップが安全運航の確保のため重視されなければならないと考える。当会合はこれらの相互協力がアジアの船員の供給と雇用の継続的促進に貢献すると考える。

Global MET(旧AMETIAP)の事務局長であるCapt. Rod short氏は当委員会にGlobalMETの目標と目的および今後の事業計画についてプレゼンテーションを行った。当委員会はGlobalMETの発展と活動を歓迎すると共に、GlobalMETメンバーがSTCW95が改善される可能性のある分野に理解があることから、STCWの見直しについてGlobalMETと協力することについて合意した。

当委員会は2007年秋の第13回中間会合の舟山での開催についての中国船主協会からの申し出を承諾した。委員会は香港での第12回中間会合を主催した香港船主協会の親切と寛容に感謝の意を表明した。

2007年1月16日

内外情報

1 船員保険制度改革の方向性まとまる —船員保険事業運営懇談会報告書の概要—

1. 経緯

船員保険制度については、被保険者数の減少が続くとともに、管掌主体である政府において、船員保険特別会計の見直しや社会保険庁の組織改革が進められてきたことから、平成16年10月に厚生労働省保険局長の懇談会である「船員保険制度の在り方に関する検討会」が設置され、平成17年12月には「一般保険制度と統合すべき」とする内容の報告書が取りまとめられた。

また同報告書では、統合に向けての具体的な内容については、1年程度の期間をかけて検討することとされたことから、厚生労働省は平成18年4月に「船員保険事業運営懇談会」(座長：岩村正彦・東京大学大学院教授、事務局：社会保険庁)を設置し、検討を行ってきた。

同懇談会は、計6回の会合を開催し、平成18年12月21日開催の第6回会合において最終的な報告書を取りまとめた。

なお、同懇談会には、被保険者側委員として全日本海員組合が、船舶所有者側委員として当協会、日本旅客船協会、日本内航海運組合総連合会、大日本水産会が参画したほか、3名の公益委員、日本経済団体連合会、連合などが委員を務めた。

2. 懇談会報告書の概要

(1) 現行の船員保険制度の概要

- a. 職務外疾病部門：健康保険の療養の給付等
- b. 職務上疾病部門：労災保険の療養補償給付等

c. 年 金 部 門：労災保険の障害・遺族補償給付等

d. 失 業 部 門：雇用保険の失業給付等

注1：職務外年金は、1986年6月に厚生年金保険に統合済み

注2：船員労働の特殊性を踏まえた独自給付あり

(2) 一般保険制度との統合の骨格

- 船員保険の職務上疾病・年金部門については労災保険制度に、また失業部門については雇用保険制度に統合する。
- その他部分（職務外疾病部門、独自給付部分）については、全国健康保険協会*が運営主体となり、新船員保険制度として実施する。

(3) 報告書の要点

① 積立金差額への対応

船員保険の職務上年金部門を労災保険に統合する際、労災保険が採用している財政方式による積立金を確保することが要求される（＝積立金差額）。

- 積立金差額は船舶所有者が負担し、労災保険料率の上乗せにより償却する。
- 他部門の積立金のうち船舶所有者の負担に係る部分を活用し、積立金差額を圧縮する。
- 償却期間および償却率は、統合直前に決定することになるが、船舶所有者の全体の保

険料率が現在よりも増加しないよう措置を講じる。

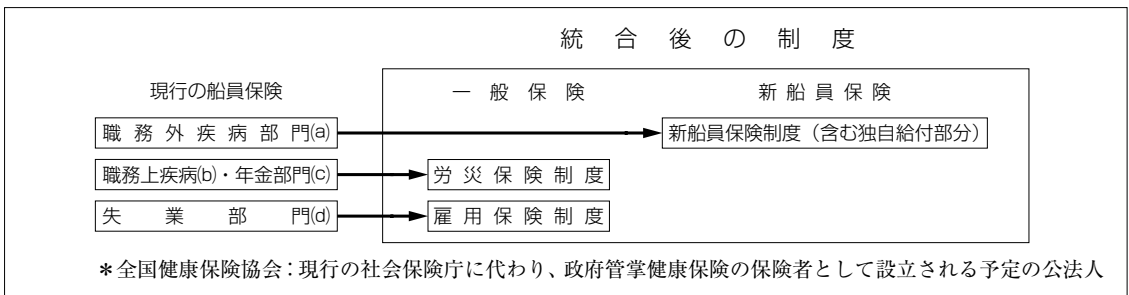
② 運営主体

- 新船員保険制度（職務外疾病部門、独自給付部分）については、運営コストを抑え効率的・安定的に業務を実施するため、独自の運営主体を設置せず、全国健康保険協会を運営主体とする。
- 同協会に船員保険協議会（仮称）を設置するなどして船員保険関係者の意見を反映させるための措置を講ずる。

③ 福祉事業

- 船員保険の福祉事業のうち、一般制度の枠組みで実施可能な事業はそれぞれで実施し、その他事業については事業内容を精査し、必要な事業については引き続き船員保険の福祉事業として実施する。
- 今後も引き続き、船員保険福祉施設の整理合理化に取り組む。
- 整理合理化の具体的な進め方など福祉施設の取扱いについては、新船員保険制度発足までの間、船員保険被保険者および船舶所有者の意見を十分配慮して、引き続き検討を行う。

（海務部：小松）



第9回 海運セミナー(2006年11月20日開催)講演録 「税制をめぐる諸問題」

自由民主党 衆議院議員 後藤茂之先生

経歴

前国土交通大臣政務官。大蔵省出身。大蔵省主税局企画調整室長。

衆議院議員3期目。

現職：[自由民主党] 政務調査会副会長（経済産業担当）、政調全体会議（予算合同）事務局長、財政改革研究会事務局長、税制調査会幹事、金融調査会事務局長・金融政策に関する小委員会小委員長、政策金融機関改革に関する合同部会事務局長、独禁法調査会企業統治に関する小委員会事務局長、中小企業調査会副会長・事務局長、行政改革推進本部事務局次長・公益法人委員会主査、組織本部団体総局情報通信関係団体委員長、党改革実行本部コンプライアンス小委員長ほか多数。

[衆議院] 衆議院国土交通委員会理事



▲自由民主党 衆議院議員 後藤茂之氏

どうも皆様、こんばんは。今日はこうした機会を作っていただきまして大変光栄に思っております。手持ち資料に現職表を配っていただきましたので、えらいたくさん役職がありますが、若干忙しいです。特に事務局長というのは会の段取りから案を作るのからやっておりますので、ちょっとバンク状態かなという感じもあります。今も政策金融機関改革で公営公庫をどうするか、財務省、総務省と全く話がつかず調整をしてきたところです。案については6月の段階で政府与党合意が閣議決定されていますが、その文章の解釈については同床異夢でして、文章はセットされていますが読み方は全く違う。しかし、来年の通常国会に法

案を出さなければいけないので、先延ばしした問題点がいま噴出しておりますで大変でございます。

それから金融の関係も、いま全般的には先端産業あるいは日本の大企業等では確かに日が差してきたという感じではありますけれども、しかし、まだまだ労働分配率が高まって、雇用所得が少なくても名目で元に戻ってくるなど投資が消費へあるいは企業部門から家計部門へと波及していくことが見られない中で、地方経済や中小企業等は、まだ大変厳しい状況にある。そういう中で、日銀はいろいろなところで「12月にも0.5%ぐらいに金利が引き上がることをマーケットは見込んでいる」という発言をしているようでありまして、0.25%引き上がって0.5%で本当に大丈夫なのか。实体经济から見れば、アメリカの住宅バブルが終了し、その後、本当に踊り場状況なのか、少し下がってしまうのか、日銀の総裁がおっしゃるように、「アメリカは大丈夫だ。よしんばアメリカが少し悪く

なっても中国やヨーロッパがあるから大丈夫だ」などという安易な見方で大丈夫なのか。当の金融政策の委員会としては、やはり実体経済を見ながら金利引き上げのタイミングは十分にしていけないと、腰折れになってしまっただけは大変。経済の状態が心配だと、そんな仕事もいたしております。

それから、企業統治委員会においては、今年は三角合併の問題だとか、有価証券報告書の記載内容の問題とかもあります。いわゆる国際的な合併の公正取引委員会のガイドラインをどうするかということで、明日から議論を開始いたします。その他いろいろな仕事をしておりますが、そちらの話もさせていただくと十分に面白いと思っておりますが、今日は講演内容にそった本来の私の役目に戻りまして、税制、特に法人課税や企業にとって関心のある税制の問題についてお話をいたします。

まず法人の実効税率の問題があります。実効税率は諸外国と比べてどうなのかということが、大変議論になっているわけでありまして。法人税率の水準については判断基準になるのはどのぐらいの税率が要するのかということが1つ。もう1つは、国際的な水準の比較、税のコンバージェンスが最も重要だと思っております。それは、法人税という税の仕組みにもよるわけでありまして。付加価値が生じて所得が生まれます。それを法人の段階で法人税として課税をするのか、あるいは、それは課税をせずに利益分配されたり、いろいろな形で川下に流れて行って所得課税で課税をするのか。それは一体、どういうレベルで課税をするのかということは、いわゆる法人課税を先に取ればそれだけ所得課税が減るということになるわけでありまして。そういう意味では、法人税というのは前取税である。前取税であるということから見ると、国としては法人税については税のコンバージェンスが特に重要である。それはなぜかということ、法人の実効税率は内外差があると国の中から法人は出て行って雇用機会が失われてしまいます。あるいは、事業の拠点を国内に置けないということに

なります。そういう意味では、法人税で一番重要なのは税のコンバージェンスである。もちろん、本当に財政が苦しいときにどこから税金を取るかということもありますが、しかし、それはさっき言ったように前取税であるということや、税の体系の議論としてあるわけですが、特にいま行われている実効税率の議論として、我々が考えなければいけないのは税のコンバージェンスの問題だと思っております。各国が実効税率を国家戦略として引き下げようとしているときに我が国において重要な政策課題だと思っております。

今の議論の状況ですが、いま実を言うと自然増収が多いと言われておりまして、大体いま報道されているなかでも、去年並み以上の自然増収があるだろうと言われております。去年が3兆円でした。去年は、今の時期、3兆円自然増収があるだろうと言われていまして、実際は決算を締めてみたら、もう2兆円増まして5兆円税金が増えました。ですから、今年の予算は予算の当初から2兆円下駄を履いている上に、今年も3兆円以上自然増収があるということになっておりまして、税金増が非常に多いということがいま見込まれております。

そういう議論の中で、いま一部経団連をはじめ来年は消費税の議論をすることになるだろうが、消費税の議論と法人の減税をセットにするというのは、いわゆる税の負担公平論的な勘定論から言うと、セットにするのは難しかりょう。だから、前倒して今年実効税率の問題も勝負するという議論も出ているわけでありまして。しかし、実効税率の議論というのは税の基本的な体系に関わることでもありまして、消費税の議論等財政再建の条件を整えた上で、国家戦略として法人税率の引き下げを議論するというのが筋だと思っております。政治的な議論でこんな話は皆さんあまり聞きたくないと思われるかもしれませんが、来年の参議院選挙前に、いずれにしても、来年の12月に消費税の議論が待っているということは国民は皆わかっております。では、その前に今年法人の実効税率を下げたから



と言って、決して政治的に通りがよくなると思われません。

もう1つは、減価償却の話これからいたしますが、減価償却による足元の法人税の減収というのが非常に大きいです。減価償却というのは将来的には落ちる損金の額は変わりませんから、長い目で見ればはっきり言って償却可能限度額が増えるところは減収になるでしょうが、それ以外のところは別に増減なしですが、足元で見れば、大きな減収になります。まず減価償却の話をきちんと大きな財源であってもやってみたらいいのではないかと。いま、そのような議論になっております。

法人実効税率、確かに法人所得と個人所得にどのように課税するかと資産、消費、所得にどうい割合で課税するかということからいけば、日本の法人課税の割合が高いとは言えます。しかし、皆様の実感には合わないかもしれませんが、税金負担そのものも日本は低いわけでありまして、いずれにしても、これをもって即、法人のところだけ減らすというわけにはまいりません。ただ問題は、いま私が総論として申し上げた税の国際比較ということで見たときに、日本は米国とドイツと並んで非常に実効税率が高いということがわかります。その他の国は、やはり少し低いという感じになってきていると思います。なおかつ、ドイツでは2008年1月から、法人実効税率を30%弱ま

で引き下げるという連立与党の合意がなされております。そういう意味では、ここが30%弱まで引き下がるということになってくると、実を言うとアメリカ、そのアメリカにもいろいろ州がありますが、やはり日本は相当高いという印象になってきていると思います。

主税局の言いぶりですが、従来は日本の法人の実効税率は主要諸外国並みの水準であるという言い方を崩しておりませんでした。最近では

財務大臣等の発言もあり、「高い国もあり、低い国もある」という言い方になっています。しかし、これは非常に重要なサインでありまして、先ほども言ったように、税制の専門家でも「法人税は税のコンバージェンスが一番大事である」と考えています。ですから、実効税率が諸外国に比べて高いところも低いところもあるけれども、総じて周りが低く下がってきていることを認めるということは、法人の実効税率水準の議論を、今年ではないかもしれないけれども、いずれにせよやらなければいけないということを意味しているわけです。ですから、今年がダメであっても、税制改革のなかでは大きな検討課題としての球になるだろうと思います。

税負担が全体として高いということになると、当然、国税と地方税は懐が違うわけですし、国税の側から見ると「国税が高いのではない、地方税が高いのだ」と、言う議論にもなります。しかし、税金を払う立場から言えば、国税で払っても地方税で払っても税負担ではあります。ただ、どの税目かで、誰が払うのかというのが企業には影響が出てきます。そういう意味では、国税・地方税の問題もしっかりと議論していく必要があると思っております。

それから、本当は一番初めに話しておいたほうがよかったかもしれませんが、消費税の問題は今年の年末は議論いたしません。今年の夏前までは、

この12月に消費税を含めた議論をする可能性もありということ、『骨太』の文書やいろいろなものが書かれてきました。私も安倍総理にも個人的に、当時はまだ総理ではありませんでしたが、お話ししましたが、やはりいろいろな事情を考えてみたときに、今年の12月に消費税の議論をすることは適切とは言えないのではないかと考えました。その理由の1つは、経済状況です。先ほど話しをしましたが、ちょうど主要産業や地域別産業の状況等、7～9月期の数字などをいろいろみてみますと、例えば、自動車産業や精密産業、情報関連などで、良かった地域は、この1～2ヵ月、数字が停滞しています。悪かった業種も非常に低いレベルでジリジリと良くなっているところは、良いところは若干在庫調整の局面に入っていることは皆さんがよく認識しているとおります。そういう地方や中小企業が状況にあるときに、消費税の増税という議論をするのはどうなのか。

2番目の理由は、16年から年金、医療、介護、障害者福祉と、次々に社会保障制度関連で改革を実行してきました。その改革を細かく個人個人の段階で見ると、もう少し見直す必要がある部分が出てきています。我々もそれぞれ地元に戻って、街中の1人1人の本当に困っている方の例を見ると、例えば、在宅の方で重度の障害がある、重度の介護が必要だという方について、本当にこれでいいのか。あるいは、特定の医療疾病について、本当にこれでいいのかというような部分もあります。やはり制度としてきちんと見直す必要があります。なぜかという、年金、医療、福祉の制度というのは、将来的に持続可能で安定的な制度であるという安心を国民に持ってもらうことが一番大切な課題だから、制度改革は財源の問題も含め、執行の問題も含めてやっていかなければいけないわけです。しかし、そういう問題を検討していくに当たっては、1人1人の本当に困っている人たちにどのようにセーフティネットが張れるかという部分も含めてやらなければいけない。そうということから言うと、特に介護や障害者福祉等を

はじめとしてまだまだ議論が足りないところがあるのではないかと。そういうところをきちんとやってからでないと、国民すべての人にあまねく、支払っていただく消費税の議論は難しいのではないかと。ということもあります。

そして政治的なことから言うと、はっきり言って行政改革の成果をもう少ししっかり国民に見せる。あるいは、いま言ったような心の通う社会福祉制度に対してきちんと目配りをしたということをしきりと国民に説明してから、消費税の問題というのは持ち出すべきではないかと考えたわけです。そういう意味で、消費税の議論は来年の秋以降にしようということになっています。

それから、消費税の引き上げというのは幾つかチェックポイントがあります。2009年に年金の国庫負担が1/3から1/2に引き上がります。この財源は、従来の議論から言えば、基本的には所得税定率減税をやめた分や所得課税の財源対策を充てるだけでは足りませんので、消費税のかなというように考えられてきた。そして、第2に2011年にはプライマリーバランスを回復するということになっていまして、財政構造研究会で去年から今年にかけて激しく党内で議論をしましたが、その財政構造研究会の事務局長をやるようにと言われているので、その議論も引き続きやりますが、プライマリーバランスを確保するためには、やはり2011年の段階でも税率の引き上げが要ります。

もう1つ、プライマリーバランスというのは政治的な意味はありますが、本当は財政学的、あるいは経済学的にはあまり意味のない目標です。経済学的にも財政的にも本当に意味があるのは、債務の膨張スピードと、経済の名目成長率をきちんとバランスできるか。つまり、名目成長率のスピードの範囲内に財政の債務負担の膨張を抑えられるかどうか、長い目で見たときに一番重要な目標になります。そのことについては、2010年代半ばぐらいに目途をつけていくというように、財政改革研究会報告や『骨太』方針でも取りまとめられています。そうすると、近々3つのチェックポ

イントの目標がありますが、チェックポイントに合わせて3回増税をすることが適切かという問題もあります。そういう意味では、消費税率の引き上げというのは政治的には、一般国民を巻き込む非常に重要な問題なので、どのように考えていくかということについては丁寧に議論していく必要があると思っています。

次に、減価償却制度は何としても今年やるべきだと私も思っています。これについては、償却可能限度額を撤廃する。100%償却できないのは日本だけです。やはり日本も100%償却できるようにしようということです。それから、技術進歩が著しいIT分野は法定耐用年数を短縮すべきではないか。今、ここはなるべく広く取りたいと思っていますが、実際に話が具体的にあるのは、例えばフラットパネルや半導体の関係など、できる限りここは財源との関係もありますが、IT分野等は法定耐用年数を短縮すべきであると考えます。

いろいろな業界が皆、自分の関係の耐用年数が実際とズレているというご議論はありますが、諸外国と比べて特に長いのは、競争の非常に激しいIT関連で、この差が大きいのということもあります。もう1つは、総理が就任された直後に「IT減税」とおっしゃいました。総理はその後おっしゃっていませんが、IT減税の球としては、実を言うとIT関連の特に新しい税制要望が出ていませんので、ぜひIT減税としてこうした部分については拾っていききたいと考えています。

それから、耐用年数短縮特例の話は、耐用年数は個別の企業が特例申請で短くすることもできます。しかし、例えば5名の担当者を置いて、プロが4ヵ月必死で作業をして400枚の申請書類を出して初めて、特別な耐用年数の短縮を認められているわけですし、その辺のところの事務手続きを考えるということです。

もう1つは、従来は5%のいわゆる償却のできない、法人税法上の償却できない部分と、固定資産税の残存の課税評価額の5%は合っていたわけ

ですが、100%償却を認めるということになると、固定資産税はどうするのかという重要な問題があります。少なくとも、従来は揃っていたわけで、総務省のほうは「固定資産税5%は全然法人税とは関係ないので、お譲りするつもりはない」という非常に厳しい姿勢です。確かに理論的にはそうかと思えます。しかし、実際の残存評価額は5%よりは低いと考えておりますし、この辺のところは今後調整をしていきたいと思えます。ただ、固定資産税の話は非常に厳しい問題が1つあります。いま、地方の市町村は大変財政が厳しいなかで、固定資産税は大変主要な財源項目になっています。これについては、地方財政の観点から言うと厳しいハードルであるといわざるを得ません。

それから、具体的に言うと新規設備だけに適用するにとどめるのか。100%償却と若干の限られた範囲内の短縮をやっただけで、国税で4,700億円、地方税で2,300億円、だいたい7,000億円ぐらいの減価償却見直しでの足元の見直し減になります。もし、これを既存設備まで広げるということになると、国税で1兆6,000億円、地方税で8,000億円、2兆5,000億円ぐらいの足元減収になります。ですから、どのぐらいやれるのかということは、そういうなかで既存設備までできるのか、新規設備に止まるのか。あるいは、どのぐらいまで、例えば、先ほど申し上げたような、法定耐用年数を見直すという分野を広げることができるのかということは考えていきたいと思っております。

それから、使用年数を耐用年数と考えてはいけないうわけで、固定資産税やいろいろなときにも関係してきますが、使用年数というのは修理や改良を加えることによってグッと増えています。そういうものをカウントしない減価償却の耐用年数と使用年数をごちゃ混ぜにすると大変なことになっていると思っております。減価償却制度については、そういう意味でビンテージは非常に長くなっていますし、諸外国と比べても非常に遜色がある制度になっていると考えています。

次に、トン税の問題です。いままでのところが長過ぎて、早くここだけしゃべれと思っている方もおられたのではないかと思います。実を言うとそういうことはありませんで、法人の実効税率のところでしたくしゃべっていた「税のコンバージェンス」というのが、まさにここにも適用になるということが一番申し上げたいと思います。

今回、トン数標準税制を考えると、国際的に見て主要海運国が皆やっていて世界標準になりつつある。このことが非常に重要だと思っています。国際的な整合性で比較すること、やはり税のコンバージェンスというのは非常に重要です。もし世界各国が自国の海運業に対して適用している税制を日本がやらないということは、日本は「日本の海運業が成り立たなくてもいい」というメッセージを送ることだと思っています。そういう意味では、日本の海運業、海運会社がしっかりやっていくためには、やはり世界標準となって税負担で見て相応の税制を国は準備する必要があると思っています。

先日もいろいろ話を伺ってしまして、例えば、いま主要各社も企業防衛等を一所懸命しておられるわけです。しかし、もし1社でも崩れるというようなことになると、例えば、日本人とのアテンドの問題、あるいは強力な従来の商権の問題等で日本の海運業は皆ひっくり返ってしまう事態になるということは私もよく肝に銘じています。それから、日本の海運会社も乗っ取りで狙われるような事態が発生しています。それは具体的に実際は行われませんでした。ノルウェーのベルゲッセンを買収したというような形で世界的にも激しい動きになっているなかで、やはりきちんと日本の海運を守るということは非常に重要な政策課題であると思っています。

党内の議論で私が少し気になっていたことがありまして、政治家というのは結構、「日の丸商船隊」とか「国家安全保障」とか、「有事の際にシーレーンを守る」とか言うと、それを聞いただけでみんなワッと胸が熱くなってくるわけです。私も決

してそうでないわけではありませんが、この議論、すなわち、「日の丸商船隊が有事に国家安全保障として役に立つ」というような議論をするべきではないと思っています。有事の話としてではなくて、日本の海運業が日本の船員と日本の船を持ってしっかりしていないと、外交上のいろいろなトラブルが起こったときにも国益上不利益を被る。そこを私は、「日本の商船隊を守る。日本船籍、日本人船員を守る。」ということの意味だと考えるべきであると思っています。

それから、よくトン数税制は見なし利益が入っているから特別に肩身の狭い税目であるという話を聞きます。しかし、見なし所得課税というのは必ずしも、例がないわけではありません。あとでキャピタルゲインの課税の話をも、もし時間があればしたいと思いますが、その部分だけ前倒ししてしゃべりますと、私は8年近く主税局にいましたが、株式の売上の1%に税金をかけるという「1%見なし分離課税」というのを、正確に言うと主税局ではなくて証券局総務課の税制担当補佐のときにオリジナルに考案しました。

経緯から言いますが、当時、税制改革を成功させるためにはどうしても2つの不公平税制に手を入れなければいけないというのが世間の議論でした。その1つは医師優遇税制、もう1つは株式のキャピタルゲインが原則非課税になっていたということ。この2点をきちんとやらないと、消費税を含む税制改革というのはできない。ところが当時、証券関係者は、政治の場面で絶対にキャピタルゲインの原則課税は通らないと思っていました。

それに対して、なんとしても原則課税でなければ困るといえるときに、この1%源泉分離課税というのを考えついたわけです。絶対反対の業界を説得するに当たってのセールストークは何かというと、当時、原則非課税でしたが、30回12万株。30回の取引を超えるもの、12万株の取引をすると総合課税になるということになっていました。結構、個人でそういう大口の取引をしている人たちに対して調査が入って、総合課税に追い込まれるケー

スがたくさん出ていました。もし1%源泉分離課税、つい最近まであった税制ですが、そうなれば青天井で大口の個人投資家に取引をしてもらえますね。もう1つ言うと、源泉分離課税で売却高の1%を源泉で分離して課税するだけだと、課税資料という世界からは全く切断されてることになりますね。このように証券関係者に話をしました。

さてこの1%分離課税というのはどういう成り立ちになっているかという、5%の株式売却益という見なし利益率に、通常の金融課税の、分離課税の基本である20%を掛けているという税率で、売上高の1%に課税をしたということです。

今回も、トン数標準税制は見なし利益を課税する。特に、この見なし利益は諸外国のように特別低い見なし利益を設定してしまうというよりも、ある程度合理的な、しかし、あまり高過ぎてはダメだということはよくわかっていますが、見なし利益率を設定して、いわゆる日本人船員や日本船籍、あるいは、いろいろな条件、つまり、日本の海運業が今後目指していくべき目標に合わせて軽減していくという仕組みになっているわけです。そういう意味では、見なし利益で課税をしていくという仕組みをここで作るということは前例のある話で問題はありません。まあ主税局は「問題だ」と言うかもしれませんが。株式のキャピタルゲインの見なし所得などは税制の根幹に関わる部分だと私は思います。個人の株式キャピタルゲインの課税に見なし利益率が2年前まであったということをよく思い出したらいいと、この部分については思っています。

そんなことで話をもとに戻しますが、実を言うと税のコンバージェンスが重要であるということです。ただ、これまで皆様方も、海事局も、自民党の関係者も、知恵を出していろいろな形で税制要望の形が変わってきていますが、税制の要件として、例えば諸外国並みの自国船籍や自国船員割合のようなものを求めて、入口の要件として税を適用するのでは、なかなか日本の場合はハードルを一遍に跳べないだろうという事情もあって、税

制改正要望の内容をうまく仕込んで、徐々に追い詰めてきているのだと思っています。

次に、そうは言っても、いろいろ詰めていかなければいけないこともあります。やはり日本籍船の数を5年で2倍増にする、これはできるのではないかと考えています。あるいは、日本人船員の増加を皆さんができると思われるような数字をきちんと約束する。あるいは、減税分で得た財源を、はっきり言って、税当局やいろいろな方たちはどう心配するかという、「これは利益処分してしまうわけではないでしょうね」とか、「何かほかのものに使いはしないでしょうね」と。「確実に政策目標である日本籍船や日本人海技者の確保、いろいろな非常事態、災害などに対応するための費用に充てていくのだ」ということを絞っていく。そのような話を、ある程度しっかりとした、これは法律にどこまできっちり書けるかは別として、少しきちんとした形で担保をしていく。そういうことをしていくことで説得力が高まっていくだろうと思っています。

正直言って、今はすごく所得が高いわけです。本来であれば、もっと儲かっていないときに入れてしまえば税収減などはものすごく小さいわけです。例えば、現在これをフルに入れたときに、1,000億、500億の減税になると言われて、特定の業界に対してと言われると皆思わず溜息が出るのは事実です。しかし逆に言うと、それだけ他国の海運業界とは大きなハンデを背負っていることを意味しているわけです。よく税をわかっている先輩たちが、「なぜ、もっと低いとき、調子の悪いときにこっそり入れておかなかったのか」という議論をされる方もあります。しかし、そのときには、逆にこれだけ大問題になっていなかったわけで、この話は諸刃の剣で、そういう見方をすれば世間に対してはなかなか大変だという言い方もされますが、逆に言えば、それだけ大きなハンディキャップを背負っているということになるので、その辺をきちんと理解できるように考えていくことだと思っています。

正直言って、私は一所懸命頑張って検討していききたいという姿勢で話していますが、客観情勢は大変厳しいと思っていますし、一丸となって、みんなが「必要だ」ということで議論をしていく必要があると思います。私は、腰砕けのような形でこういう税制を、それも本来は外国との比較で言えば相当に内容のいい税制を、中途半端な形で要望して、これをきわもの税制のようなレッテルを貼られてしまうと大変な損害だと思っていますので、今年何とかしっかりと議論すべきという気持ちが強いです。いずれにしても、この判断が諸外国にはあって、「日本の海運会社を守らなくていいのか」という点から見て、本当に重大な税制であるということを声を大きくして主張していく必要があると思っています。

ここまでくると、急にあとはどうでもいいという雰囲気になってもいけません、あとの話は皆様に若干関係があると思う点についてお話をします。特定事業用資産の買換え特例、これは「16号特例」と言いまして、何でも10年以上持っている、土地、建物・構築物が無制限に土地、建物・構築物に非課税で買換えができる特例です。これは、平成10年の改正で入りました。以前バブルのときにはありましたが、これがあったために土地バブルが一斉に全国に広がって土地バブルの元凶であったということで、バブルの後に土地税制で買換え特例は厳しくみんな剥がれてしまいましたが、平成10年に復活しています。

税当局は「これはデフレ対策であるから復活したのだ」と言っていますが、そもそもデフレ対策なのかという議論はもちろんあると思います。なぜかという16号買換え以外の買換えがありますが、内外、外内だとか、いろいろな形で議論をしている税制をある程度つまんできたという経過もあるので、そういうことから言うと完全にデフレ対策であるのかということに疑問はあります。よしんば、デフレ対策で入れたということであっても、いま地価が上がっているのは都心の一部地域



だけです。なおかつ、都心部でも一部以外、地価はまだ停滞していますし、地方では地価が下がり続けています。ですから、地価の状況から見ると、別にこの税制が今すぐ要らなくなったということではないと思います。

例えば、表参道ヒルズの図がありますが、これも実を言うとアークヒルズの土地の権利を取り換えて造っているものです。こういうのをやらせてやる必要があるのかという議論も一方ではあるかもしれませんが、しかし、こういう特例が使われて東京中心部の活性化の目玉となっているものもできているわけです。事業再構築ということで、もちろん工場跡地やいろいろなものがあります。それから、よく使われているのは、特に皆様方も関心があるとすれば福利厚生施設等でものすごくうまく使われています。福利厚生施設の土地や建物を、新しい形の買換え資産に使うという形です。

道路特定財源の話がありますが、総理の所信表明演説では、「道路特定財源については現行の税率を維持しつつ、一般財源化を前提に見直しを行い、納税者の理解を得ながら年内に具体案を取りまとめます」ということです。これはほとんど、平成17年12月9日の政府与党合意の文言をそのまま活かしたものです。この文章が、そのまま行革法の文章になっています。

エッセンスは、1つ目は道路整備に対するニーズを踏まえ、真に必要な道路は計画的に整備を進めます。ですから、真に必要な道路は造らなけれ

ばいけないということです。2つ目は、現行の税率水準を維持するとあります。ですから、暫定税率も含めて現行の税率水準を維持します。3つ目は、一般財源化を図ることを前提に。4つ目として最後に、納税者に対して十分な説明を行って理解を得て具体案を得る。この場合の「納税者」は厳密に言えば国民一般を指しているのではないです。この納税者というのは、実を言うとガソリン税・揮発油税のガソリンを払っている納税者や、自動車関連諸税、石油諸税を払っている納税者が、道路を造るという法律の枠組みの中で自分たちは税を払っているのだから、もし道路以外のところに使われるのであれば税率を引き下げてくださいという、そういう納税者の理解をある程度満足させるものでなければならない。

これだけ書いてきますと、「そう何でもかんでも一般財源化はできないよ」という話に、今回の一般財源化の議論はなっています。ところが、当初、国交大臣は「使途拡大でいいのだ」というように記者会見等で何度もおっしゃいました。財務大臣は、「使途拡大ではダメだ、ピュアな一般財源にしなければダメだ」というような話をしています、両大臣が高めのピンボールを投げ合っています。要望側の団体が高めのボールを投げ合っているのは当然だと私も思います。しかし、この政府与党合意に判子をついた政党から出ている両大臣が、あまり高めのボールを投げ合っているのもいかなものか。

どういうことかという、ハードルを高くしたそもそも論の議論をしていくということは、これだけの条件をセットしながら、一般財源化を図る方向でなんとか案をまとめるということで、2年がかりで助走をつけてきている話の前提が意味がなくなってしまう。少なくとも改革姿勢が後退しないように特定財源の議論をすべきだと言われていたときに、もう少しきちんとこうした4つの条件を満足するような道筋をつけながら、道路特定財源の議論を着実にしていかなければいけないと考えています。

次に環境税の議論ですが、そもそも環境税とは何かと考えたときに例えば、国民が本当にコンセンサスをもって理解しながら環境に悪いこと、すなわち、マーケットで評価されない外部不経済を市場に内部化するという意味、すなわち、環境に負荷がかかるようなものに対して税金を乗せて、ちゃんとマーケットの中で評価させるという意味で、いわゆる外部不経済を内部化する。そういう意味で明確な意味での環境税は理論的には立派な税だと思います。しかし、立派な税だとは思いますが、それは国民が経済成長を相当落としてでも、やはり環境にいい社会を創るというコンセンサスを持って、経済に影響のあるほど税をかけるから意味があるんです。

ところが、いま議論されている環境税は、環境税という名目でつくった税制から上がってきた税収入を環境目的に使うための税金です。経済に対して影響が出るかということ、燃料非課税ですから大丈夫です、原料非課税にします、たった4,000億か5,000億ぐらいですから、経済活動に影響が出ないから大丈夫です、というように説明されるものです。でも、私に言わせると、そういう税制でしたら、本当に環境税なのか。環境のための歳出に使う税収を確保する税というだけなのではないか。そういう新税を、はっきり言って本当に担ぐというのは一体どういうことなのか。経済状況の認識はどうなのか、今これだけ石油がどんどん上がっているときに、では、本当に石油関連の消費は減っているのかということ、あんまり減らない。それから、国民にそれだけの覚悟があって、税負担を経済活動に影響があるほどかけるつもりがあるのか。あるいは、新税って簡単に言うけど、新税を創るというのは政治的に大変コストのかかる話で、そういうことを消費税の引き上げとか、いろいろな議論をしているときにほんとにぶつける必要があるのか。もし、3,000~4,000億円の金が必要とか、今年は1,200億円とか、だんだん相場も下がってきているようですが、しかし、そういうことがあるとすると、財源確保ということで議論し

たほうがいいのではないかとということもあります。

それから上場株式のキャピタルゲインの議論は皆様の会社にとっても少し関係あるかと思っておりますが、何にもしないと20%か10%になるということは注意していただきたいと思います。20%の税率を、税制改正をして10%にするという話ではありません。いま現行の条文で何もしておかないでいくと10%から20%に税率が結果として引き上がる。法律の書き方から言うと、元に戻るというふうにいま書かれておまして、そういう意味ではもし20%への引上げに反対だとお考えなら、もう少し声が出ないと、このままだと税理論のまま押し切れそうな雲行きのような気がしてなりません。

それはなぜかということ、これまで金融所得を一体課税するという観点で20%に税率を合わせる改正を行ってきました。例えば、配当課税は原則総合課税でした。総合課税というのは累進課税です。そして、分離課税も35%源泉分離という制度がありました。いずれにしても高かった。譲渡益も26%の申告分離課税。それから無くなりましたが、5%の見なし所得率に20%の税率をかけるという1%見なし分離課税みたいなものがあつた。「金融商品に対する課税は中立性が大切だ。わかりやすく簡単な税がいい。それから貯蓄から投資へという形で日本のマーケットや資金調達を変えるべきだ」ということで、実を言うと税率の引下げを20%を目ざして行ってきました。そして平成13年度から16年度にかけて20%で揃えて、税制当局的な理解、そして、多分にそういう理解で理論的には進んできたと思っておりますが、ここを20%の一体課税で揃えるところが株式市場が厳しい中で本則の20%を平成15年度から19年度の間10%にしているというのが特別な措置を講じたという立場からの説明であつて、19年度に何もしなければ自然に戻るのでしょうか。今のマーケットは、これを導入した平成14年と15年度の状況は全然違うでしょうということ

もちろん、今マーケットはだいぶ変わってきていますし、マーケットがよくなってきているという認識はありますが、ただ、株式のマーケットが崩れてしまうということになった場合に、今の法人の収益構造や、今の景気に対する影響がどうかという議論は大いにチェックしていかなければいけない。だから、例えばマーケット関係者のなかには、「外人の保有割合や、売買比率が非常に高まっている中で、10%が20%に戻ってしまうということを外人投資家はあまり認識していないので、これが知れたら非常に崩れる要因になる」とか、いろいろおっしゃる方と、「いやあ、経済の実体が相当にいいので、10%から20%へという話はある程度折込済みで、そんなに株式市場は影響がないのではないか」という方と両方の意見があります。政府の立場とは別に、党税調の中では、やはり実体のマーケットのありよう、そうしたこともよく見ながら反応していくということになるだろうと思います。

そういうことで、ざあっといま1時間のお話をさせていただきました。あと、移転価格税制とか、内税控除とか、国際課税の問題点もあります。外税控除は引き続き検討していくということになっており、税当局は今年特に適正化も打つてこないはずですよ。ですから、引き続き外税控除に関する勉強会で事例を積み上げながら勉強していくということだと思います。移転価格については、要望側としては、いわゆる政府間が協議をしている間、資金繰りで取られる分を一体どうしてくれるのかという話や、あるいは判断基準が不透明であるので、もう少し基準を明確にしてほしいみたいな話が要望で出てまいりましたので、そうしたことはまた技術論として検討されていくだろうと思っております。

そんなことで、法人課税を中心に皆様方に関心のありそうな税制を中心にお話しをさせていただきましたので、皆様からいろいろご意見やご質問を伺いたいと思っております。私自身も税制調査

会の幹事でありますから、税制改正大綱を書くとき等はもちろん全体のバランスを含めて書いてまいります。それから、議論の中で全体のバランスとしてしっかりと正しい議論をしていきたいと思えます。税には課税の公平とか、税理論みたいなこともあります。税理論で、税制が整合的にできているとか、税理論的に仕組みがどうなのかという議論も一方であります。しかし、税制を私は経済実体とか、マーケットの状況だとか、やはりそうした経済や経済活動というものを中心に考えてみたときに、ツールとしての税制がどうであるのかという点で考えていくのが一番重要だと思っております。

ちょっと早口になりまして恐縮でございましたが、ご清聴ありがとうございました。

〈質疑応答〉

【質問】

貴重なお話をありがとうございました。1つ2つ教えていただきたいことがございます。1つは、税のコンバージェンスですが、これは国際社会の中で税のコンバージェンスというのはどういう地位を占めているか。日本の場合は、「税のコンバージェンスだけでは足りないんだよ」といつも我々には言われています。税の公平性だとか、経済状況とか、そういう全部を考えてという話だと思えますが、国際社会の中でそういう税のコンバージェ



ンスと言うのはどういう位置を持っているのでしょうか。

それから、消費税を上げることと、法人課税を下げること。今日のお話だと、要するに、法人税というのは前取りの部分が多いということですが、そうすると、消費税とか、個人所得課税のようなものがこれから上がってくれば、当然、法人税は連動すると考えていいものなのか、それぞれ別個の話でたまたま連動しているとお考えなのでしょうか。

【後藤先生】

まず、税のコンバージェンスは諸外国でも共通の課題になっていることです。各国の税当局は、基本的には税の引き下げ競争を法人税であることを恐れてはいます。それはなぜかという、際限のない引き下げ競争になるからで。だから、国際租税委員会なんかで議論するときには、定期的に法人税の下げ競争はやめよう。そうじゃないと、お互いに財政が持たないからというような議論を、従来租税委員会で何度も議論をしたりしております。そういう意味で、税のコンバージェンスというのは非常に重要な議論です。

私は少し強調しましたが、税制改革全般をやるときに、税のコンバージェンスだけだと申し上げているわけでも必ずしもなくて、例えば、消費税と所得税と法人税のバランスなど税のバランス論というのはあると思います。ただ、税のバランス論というのももちろんありますが、しかし、やっぱりいま国際経済社会がこれだけ進む中で、やはり税のコンバージェンスというのは非常に重要な課題で、恐らく、法人税の世界で議論するときには最も重要な価値判断な尺度である。それは、諸外国とも皆一緒です。

基本的に諸外国の経済戦略は何であるかという、法人税を下げて消費税を上げることです。それはなぜかという、結局、経済活動の源はなるべく自国に置きたい。自国に置くということはどういうことかという、雇用所得を落としていることでもありますし、経済活動が大きくなること



でもあります。大きくなった経済活動に薄く広く、消費課税をかけて、そして、その消費税を上げれば、実を言うと自分の国の中に経済活動を呼び込むということがトータル一番メリットになるから。

そういう意味で、実を言うと世界各国とも、戦略的に考えたときの税の1つの方向は法人税の率を引き下げて、消費税の税率を上げるというのは、国際経済戦略的に考えたときの各国の共通した戦略だということははっきり言えると思います。税のコンバージェンスが一番重要だと言いましたが、もちろん、消費、所得、資産、課税のバランス論と言うのはもちろんありますし、課税体系論という議論がないわけではありません。しかし、法人の実効税率や、いわゆる法人の税負担を考えるとときには、非常にコンバージェンスは重要である。これは世界各国共通の、日本も含めた認識だと思います。

〈おわりに〉

今日は、皆様に関係の深い税制の諸問題についてお話をしましたが、税というのは政治の一番の要諦の1つだと思います。

それはなぜかという、法人税はいまコンバージェンスだと言いましたが、相続税なんかになると、全く皆さんの価値判断です。つまり、3代経ったら子孫に美田が残らないのが公平だと考えるか。何で私たちは一生懸命働くのか。それは、子供や孫や子孫に、自分の働きを残してやりたいか

らなのではないか。これは、人類の本源的な本能で、これに基づいてアメリカの有名な経済学者はダイナシティ論を造っています。いわゆる、王朝理論ですね。そういう意味では、相続税の世界なんかは全くそれぞれの皆さんの人生に対する哲学や価値判断が正面からぶつかる世界でもあります。

所得課税もそうです。実を言うとも有能な働く力のある人により意欲を持って働いてもらうほうがいいのか。そのためには、ある程度、機会の平等を働かせて、ある程度運がよくて、能力があって、努力した人がたくさんの手取りをもらえるというのは社会の美学であると考えるか。それとも、日本のようなどちらかというと、結果として皆ある程度平等な社会がよいのか。

昔、中国から鄧小平がやって来たとき、鄧小平は日本の現状を見て言いました。「わが中国が目指している共産主義の理想郷がこの日本で実現している」と。それはなぜかという、彼らにとってみれば、全体として豊かになりたいわけです。そして、全体として豊かになって貧富の差をなくするのが共産主義です。中国の当時の現状、今でもそうですが、思い起こしていただければわかりますが、中国は全体が貧しくて貧富の差がすごく大きいんです。それで、鄧小平はそういったわけです。つまり、大企業の社長も、相当なオーナーも、そんなに違う生活はしていない。もちろん、会社の株式を持っているとか、そういう話は別としても、そんなに違う生活や、全く人種が違うような生活をしているわけではない。そういう意味で、個人所得課税でも、そういう哲学上の問題はあります。私が言ったのはいろいろな価値判断が入っているから税制というのはそういう意味で非常に政治マターだということです。また、景気に対して税を取る、取らないということは、非常に経済活動に対して中立的でない影響を与える。そういう意味では、非常に最も政治の重要な仕事だと思います。

「日本海運の現状(2007年1月)」の発行

当協会では、各種海運資料を作成しておりますが、今般「日本海運の現状(2007年1月)」を刊行いたしました。

「日本海運の現状」は、グラフや資料を用いながら、項目ごとに簡潔な解説を付し、日本海運の最新の姿を説明したもので、世界海運とわが国海運の輸送活動、海運経営、外航船員、内航海運の4つの柱で構成されております。

ご希望の方には、無料でお送りしておりますので、e-mailまたはFAXにて①会社名、②送付先、③希望部数をご記入のうえ、下記までお申し込み下さい。

〈お申し込み先〉

(社)日本船主協会 企画部(担当:利岡)

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL:03-3264-7174 FAX:03-3262-4757

E-MAIL: pln-div@jsanet.or.jp

日本海運の現状

2007年1月

社団法人 日本船主協会

「日本海運の現状(2007年1月)」掲載項目

I. 世界海運とわが国海運の輸送活動

1. 主要資源の対外依存度
2. わが国貿易に占める海上貿易の割合
3. 世界の海上輸送量と船腹量推移
4. わが国商船隊の輸送量推移
5. わが国商船隊の船腹量推移
6. わが国商船隊の構成
7. わが国商船隊の積取比率の推移
8. 世界の船齢別船腹量
9. 世界の商船建造量と竣工予定
10. 世界の船舶解撤量の推移

II. 海運経営

1. 海運市況
2. わが国商船隊の運賃収入の推移
3. 外航海運企業の損益状況
4. 外航海運企業の財務内容
5. 対米ドルレート為替相場の推移
6. 外航海運のドル建て比率と他産業の海外売上比率の比較

7. アジア/北米航路及び日本/アジア航路に

- おけるコンテナ輸送の現状
8. 一船当たりの年間船員費比較
9. 諸外国の海運強化策一覧
10. 主要国の海運強化策の概要
11. 諸外国のトン数標準税制一覧
12. 日本と欧州主要国の船舶償却制度の比較
13. タックスヘイブン対策税制

III. 外航船員

1. 外航船員数の推移
2. 年齢・階層別の船員数

IV. 内航海運

1. 国内輸送機関別にみた貨物輸送の推移
2. 内航海運の企業規模
3. 内航海運暫定措置事業
4. 内航燃料油価格の推移

[付録] 海運年表

(企画部:利岡)

メンバー紹介

No.4 株式会社 商船三井

主要データ

会社概要

会社名：株式会社 商船三井

(Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.)

本社所在地：〒105-8688 東京都港区虎ノ門
2丁目1番1号

本店所在地：〒530-6591 大阪府大阪市北区中之島
3丁目6番32号

資本金：64,915,351,028円

発行済株式数：1,205,410,445株

株主数：131,050名

主要株主：日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社、日本マスタートラスト信託銀行株式会社、資産管理サービス信託銀行株式会社、三井住友海上火災保険株式会社、株式会社三井住友銀行、ステートストリートバンクアンドトラストカンパニー、三菱UFJ信託銀行株式会社、ステートストリートバンクアンドトラストカンパニー、株式会社みずほコーポレート銀行、みずほ信託銀行株式会社

株式上場：東京、大阪、名古屋、福岡、札幌、各証券取引所

従業員数：881人（陸上600人海上281人）

*他社等への出向者を除く

グループ会社：ダイビル(株)・関西汽船(株)・商船三井客船(株)・商船三井ロジスティクス(株)・宇徳運輸(株)など、275社(連結決算対象会社)

*グループ会社従業員数8,351人
(連結決算対象会社)



▲代表取締役社長執行役員 芦田昭充



▲本社ビル外観



◀ファンネルマーク
(オレンジ色)

▼コンテナに描かれたアリゲーターマーク



企業理念

- 顧客のニーズと時代の要請を先取りする総合輸送グループとして世界経済の発展に貢献します
- 社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営を行ない、知的創造と効率性を徹底的に追求し企業価値を高めることを目指します
- 安全運航を徹底し、海洋・地球環境の保全に努めます

歴史

- 1884年 大阪商船設立
- 1930年 高速貨物船「畿内丸」(10,142重量トン)を建造、ニューヨーク急航サービスを開始。横浜／ニューヨーク間を25日と17時間30分で走破。当時の平均記録の35日間から大幅に短縮
- 1939年 「あるぜんちな丸」及び「ぶらじる丸」を建造。両船は、貨客船として南米航路に就航。当時の日本造船技術の粋を集めて建造した代表的貨客船で、多くの客船ファンを魅了
- 1942年 三井物産は船舶部を分社化し、三井船舶を設立
- 1964年 日本の海運界は大型集約により6社になる。大阪商船と三井船舶が合併し、大阪商船三井船舶に、日東商船と大同海運がジャパンラインに、山下汽船と新日本汽船が山下新日本汽船となった
- 1965年 日本初の自動車専用船「追浜丸」を就航、日本の自動車輸出に貢献
- 1967年 柳原良平氏のデザインのアリゲーター・マークが、大阪商船三井船舶の世界的規模のドアツードア・コンテナ・サービスのシンボルとして登場
- 1968年 大阪商船三井船舶、ジャパンライン、山下新日本汽船は、日本／カルフォルニア航路に、「あめりか丸」、「ジャパンエース」、「加州丸」のフル・コンテナ船をそれぞれ就航させる
- 1983年 LNG船「泉州丸」就航
- 1989年 日本初の本格的クルーズ外航客船「ふじ丸」就航
ジャパンラインと山下新日本汽船の合併により、ナビックスライン発足
- 1990年 ふじ丸の姉妹船、「にっぽん丸」就航
- 1993年 船員養成学校をマニラに設立

- 1999年 大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併、新生・商船三井発足
- 2003年 本社すべての部門および当社運航船舶がISO14001を取得。風圧抵抗を軽減・省工ネ設計の新型自動車船竣工



▲VLCC「OHMINESAN」「OTOWASAN」



▲石炭専用船「海燕」



▲20万トン型バルカー「AZUL FORTUNA」

入会日・所属地区

1964年4月1日（京浜地区船主会所属）

組織図（次ページ参照）

地図&所在地周辺案内

本社ビルがある虎ノ門界隈は、サラリーマンの憩いの場・新橋に隣接しており安い飲み屋には事欠きませんが、ここでは当社ビルロビー階にある、カジュアルフレンチレストラン「プティノー Le petit Tonneau」を紹介します。

フランス料理店にはフォーマルなコース料理を中心とした店が多い中、このお店は「カジュアル」を売りにしています。オーナーシェフのフィリップ・バットンさんは、テレビに登場するくらい名の知れたフレンチシェフで、この店を含めて3店



▲本社ビルロビー階にあるプティノー



▲社内風景

のレストランを東京に持っています。フランス人のウェイターが多いせいか、東京で暮らすフランス人が会合などで利用しているようです。本場のフランス料理を手ごろな値段で味わいたい方にはお勧めです。

ホームページ紹介

当社はホームページでの情報発信に力を入れています。特に次の3点に関しては、メインのページから独立した形でご覧いただけるように工夫しています。

- 1) 採用情報のページ
- 2) 決算・投資家情報のページ
- 3) CSR・環境保全のページ

なぜならこれらのページは、以下の通りにそれぞれ読者対象が異なるからです。

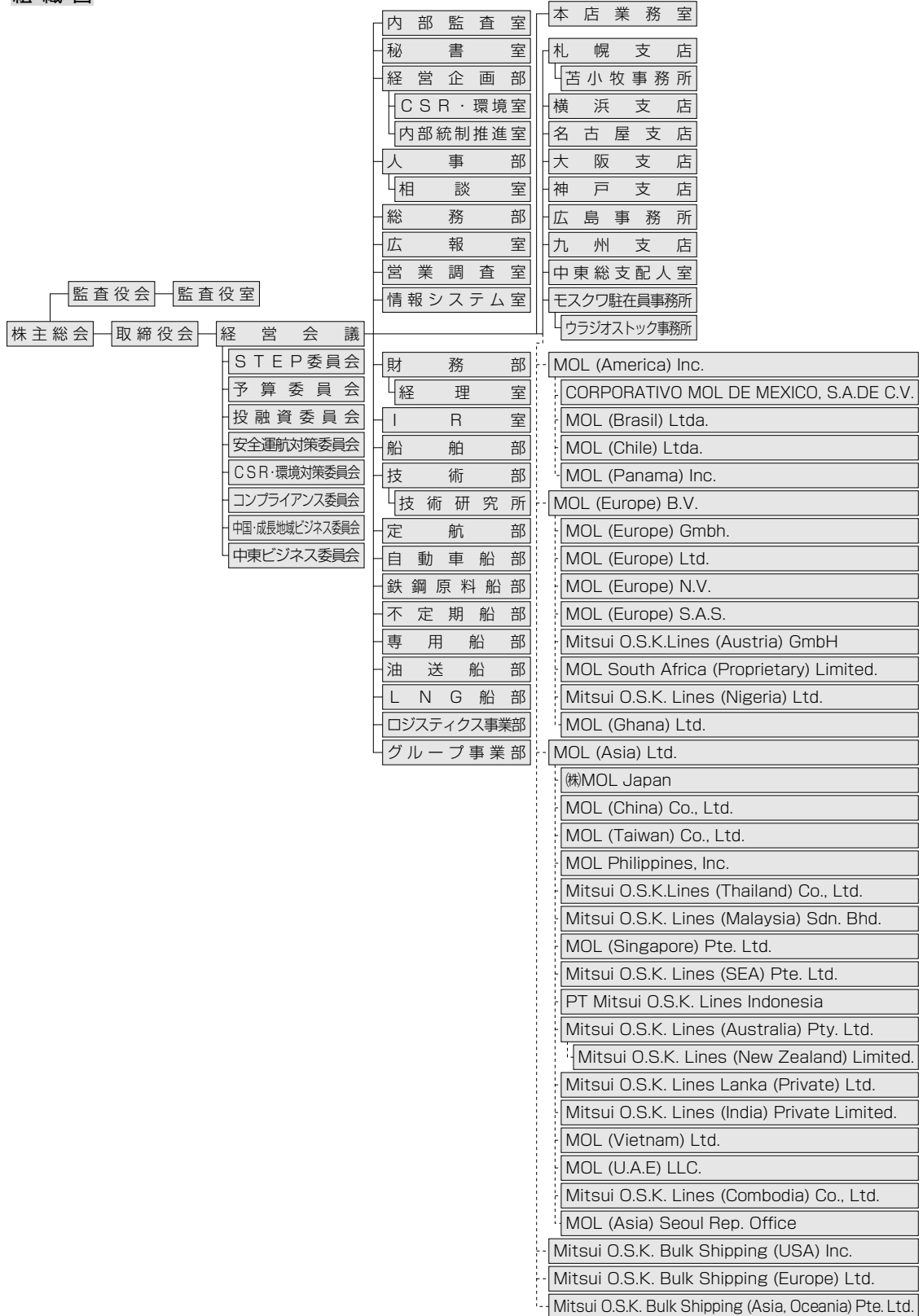
- 1) 当社を就職先として志望する大学生
- 2) は、当社の株に興味がある投資家
- 3) は、当社の活動に関心があるすべての人々

それぞれの読者が、速やかに必要な情報を取れるよう工夫を凝らしています。1)の採用情報のページでは採用条件などの必要情報だけでなく、学生に当社の実情をより正確に把握してもらうため、社内報「うなばら」の情報（若手スタッフからの海外事情に関する投稿記事）を転載することにより、当社社員がどのような活動を日頃で行っているかを伝えています。2)の決算・投資家情報のページでは、当社のIR担当者が直接、ホームページの修正・変更を担当することにより、タイ



▲http://www.mol.co.jp/menu-j.html

組織図



ムリな情報発信を心がけています。3)のCSR・環境保全についても2)同様に、当社のCSR・環境室が海運会社として発信すべき情報を一般の人にわかりやすく伝えるべく、努力しています。

これらの中でも、上記1)採用情報ページの「世界で展開中のMOLプロジェクト」は、当社の業務の国際性をよくあらわしています。生の商船三井社員の声を載せており、学生でなくても充分楽しめますので是非ご覧になってください。

<http://www.mol.co.jp/saiyoutop/>

ある社員の会社生活

(Mitsui O.S.K. Line (India) Pvt. Ltd. 勤務の鷲田康二(わしだこうじ)より)

コンテナはいつ着く!?

「鷲田さん、ウチのコンテナは一体いつになったらトゥクラカバードに着くんですか？」

私の月曜日は、いつもこんなふうには殺気だった(失礼!)日系企業に勤めるインド人幹部職員からの電話や電子メールで始まる。日本や東南アジア、いや全世界からインドに集まってくるコンテナは、それぞれに波瀾万丈のドラマがあったはずであるが、無事に早く届いて欲しいという送り主や海運会社の祈るような熱い気持ちは、インドのゲートポートであるナバシャバ港で、無慈悲にも完全に潰える。

毎年6月から10月頃にかけてのピークシーズンには、いったん鉄道貨車に載せてしまえば通常42時間程度で着く約1,450kmのムンバイ(ナバシャバ)・デリー間の輸送に、2~3週間を要することもある。原因はコンテナターミナルでの鉄道貨車への積み込み待ち。悪いことに、ひとたび鉄道経由の内陸輸送という形で税関に申告すると、途中でトレーラー輸送へ切り替えようとしても、輸送モードの変更が容易にはできない仕組みになっている。月並みな表現だが、急激な経済の発展に内陸の基幹インフラや生産性の低いお役所仕事がついていけない現状が続いている。

インドを楽しむ生活

自分で思いどおりにならないだけに本来ならイライラが募るような毎日だが、幸か不幸か私はあまりストレスを溜めないタイプ(多分、それだけ周囲の人にストレスを与えているのかもしれない)。



▲オールドデリー。ここだけは時間が止まったよう

幸いにも、ヨガに傾倒しているカミさんも、毎日の“計画”停電や風呂場の湯量が極めて少ないことなどに真剣に腹を立てているものの、インド生活をうまく楽しんでいる様子である。デリー在住の日本人駐在員の皆さんは、3連休などがあるとバンコクやシンガポールに“国外脱出”することが多いが、われわれはそういう機会を利用してデリー近郊(といっても車で7時間くらいかかってしまうが)の避暑地や観光地に出かけている。北に行けばヒマラヤ山脈に程近いウッタランチャル州に英国人が開拓したシムラーやリシュケシュなどの有名な山岳避暑地があるし、南西には広漠とした荒地のラジャスターン州があり、点在するオアシス都市には往時をしのばせる壮麗なマハラジャの宮殿がある。

最近の経済発展は目覚ましいとはいえ、日本や東南アジアの諸国にはなくインドにはあるものがまだまだたくさんあり、「せっかくインドに来たんだから、インドでしかできないことをして楽しもう」というのが、夫婦の合言葉になっている。「Incredible India!」これはインド観光省が掲げる観光振興のコピーだが、赴任1年余りたち、最近になってやっとその深遠な意味が分かってきた。インド探求は続きます。



▲デリー市街から約50km、ウッタルプラデシュ州にある鉄道リンクの内陸物流拠点のICD Dadri

LNG DREAM(エルエヌジー・ドリーム)

／NYK BULKSHIP(EUROPE)LTD.(日本郵船グループ)

船の主要データ

- 1) 船名：LNG DREAM
(エルエヌジー・ドリーム)
- 2) 船籍国：パナマ
- 3) 船種：液化天然ガス
(Liquefied Natural Gas：LNG)
運搬船
- 4) 船型：MOSS型
- 5) 総トン数：118,876 (G/T)
- 6) 重量トン数：71,845 (D/W)
- 7) 最大積載LNG量：約145,000m³
- 8) 全長：289.00m
- 9) 全幅：49.0m
- 10) 航海速力：20ノット

船の生い立ち

本船は、貨物タンク容積が従来主力であった12.5万～13.8万立米よりも一回り大きな世界最大級の球形貨物タンクを持つ最新鋭のLNG船として川崎造船所坂出口工場にて建造されました。2006年9月13日の就航時より現在まで、西豪州のダンピアと主要荷主である大阪ガス殿の受け入れ基地である大阪・泉北へのLNG輸送に従事していますが、世界中の様々な航路への就航も予定されています。

乗組員の構成

就航当初は、日本人職員6名、インド人職員7名、フィリピン人部員19名の計32名で運航を開始し、その後順次インド人への職員化を進め、2007年1月現在は日本人4名体制（船長、機関長、首席一等航海士、首席一等機関士）に移行し、30名で運航しております。その他、後述いたしますが、



▲LNG DREAMのスタッフ

インド人研修生を6名受け入れています。

本船の特徴

本船は、現在稼働している世界のLNG基地に寄航できるよう設計されており、当社のLNG船船隊では、初の寒冷地仕様となっています。

主な寒冷地仕様としては、以下の装置が設置されています。

- 甲板上の消火ライン凍結防止のための、電熱線によるヒーティング装置
- パラストタンク内の海水表面凍結防止のため、常に一定の雑用空気を投入し、タンク内パラスト水を循環させるバブリング装置
- ある程度の氷海を航行できるよう、水線部外板を肉厚とした、アイスベルト仕様
- 救命艇内の属具・燃料等の凍結防止のための、蒸気によるヒーティング装置

また、カーゴタンクカバーには、本船の主要荷主である大阪ガス殿の100周年記念事業の一つとして、画家ジミー大西さんによりデザインされた絵に、公募による大阪市内の小学生の絵20点が散りばめられた絵画を特殊フィルムに写し取り、貼り付けてあります。

春夏秋冬をイメージしたもので、4種類のカラフルな絵（魚・蟹・海老・亀）が各艀タンクから4番タンクまでそれぞれ配置されています。

本船の運航状況

どの船会社・どの船種にも言えることですが、クリーンエネルギーとして注目されているLNGの輸送に従事する本船においても、安全運航・安定輸送を維持し、お客様の信頼を得ることが第一の使命です。

積荷であるLNGは、沸点が-160℃であり、常に沸騰状態であるため、貨物タンクの圧力は高くなります。このタンクの圧力を制御するため、LNG船では他の船種と異なり、積荷である貨物（ガス化したもの）を本船の推進用燃料としてボイラで燃焼し、蒸気をタービンに供給する仕組みとなっています。

積荷航海では、発生するガスとタンクの圧力の制御に細心の注意が必要です。また、積み地にて直ちに積荷役が行えるよう、揚げ地にて積荷の一部を残したLNGを使用して、揚げ地出帆後積み地



▲ヘリポートもあります

までのバラスト航海の間、貨物タンクを規定された温度まで冷やす必要があります。

このようにLNG船では、積み荷作業や揚げ荷作業のみならず、航海中においても貨物に関連した作業を常に行っています。このため、他船種とは異なり、LNG船では航海中の貨物管理を行うため、貨物担当の航海士と機関士それぞれ1名が乗船しています。

～LNG船を取り巻く環境～

原油等の化石燃料に比べて、二酸化炭素の排出低減等のメリットがあり、クリーンエネルギーとして、ますます需要が世界的規模で拡大しているLNG業界において、輸送手段の一つであるLNG船も、今後拡大する傾向にあります。

しかしながら、LNG船隊の拡大とともに、その運航を担うべき船員が世界的に不足しています。この背景としては、既に説明致しましたがLNG船の推進機関が蒸気タービンであることが一因として挙げられます。日本の機関士の海技免状は、ディーゼル・タービンの両用に対応していますが、他の諸外国はディーゼルとタービンの海技免状が異なっているのが通例のようです。

タービンの海技免状を取得するには、タービン船の乗船実歴が必要となります。現在のところ、



▲船上でのひとコマ

世界の船隊の殆どがディーゼル船であり、従って現在の外国人機関士の場合、殆どがタービン船未経験者であり、彼らを今後のLNG船運航要員として確保・育成するためには、LNG船に実際に研修生として乗船させ、海技免状を取得させる必要があります。

当社では、各LNGプロジェクトに合わせ、諸外国の船員を育成するため、陸上研修／乗船研修を積極的に進めており、本船においては、現在インド人研修生を6名受け入れています。

///エルエヌジー・ドリームエピソード///

～船内生活～

どの船でも言えることですが、船内融和に一番影響があるのは、食事ではないでしょうか？

本船は、日本人、インド人およびフィリピン人の3国混乗であり、各々食事の内容が異なるため、日々の食事の準備に、フィリピン人コックは大変です。例えば、食材の調達ひとつをとっても、インド人用のさまざまなスパイスの手配があり、それぞれのスパイスに応じた調理技術が必要となります。

本船は日本の造船所で建造されたため、当初の食材も主に日本での補給とならざるを得なかったことから、これらスパイスを含めたインド人の食材の購入には、相当の費用がかかり、会社にて定められた予算内で取り揃えるのに非常に苦労しました。

本船のチーフコックは、食事が船内生活を円満にする重要な要素であることを理解しており、常に向上心を持って業務を行っています。特に、日本料理に興味があるようで、いずれはフィリピンで日本料理店を構えたいとの目標をもっているほどで、その成果は、日々の食事で垣間見ることができます。特に、正月には、おせち料理も登場し、日本人乗組員を驚かせました。



▲チーフコックによる見事なおせち料理



London 便り

変わったものと変わらないもの

ついこの間まで、「せんきょう」の編集に携わり、まだかと催促していたのが、逆に催促されるようになるとは……。催促してもダメな時には、仕方なく自らゴーストライターをやるしかないので、業務関連記事から“地区だより”まで書いた気がします(こんなこと書いていいのだろうか?)。その“地区だより”も阪神と九州が閉鎖されて、残すはワシントンとロンドンだけになってしまい、そうこうしている内に異動になり、その“地区だより”を書くことになってしまいました。

さて、ここロンドン事務所、正式には欧州地区事務局 (Europe District Branch) には1992年から95年にかけて駐在したことがあります。もう随分と前の話で、帰国してから11年、最後に出張で来てから7年が経過していることもあり、上手くも無い(はっきり言えば下手な)英語を駆使して格闘しなければならぬ恐怖と、何よりも英国での生活を単身でちゃんとやっていけるかどうかの不安がありましたが、結局ロンドンでは基本的には何も変わっていませんでした。

ロンドンの生活

ロンドンでは、食べ物がやたらと不味く、地下鉄がまともに走らず、バスの運行もでたらめで、水漏れやガス湯沸かし器の修理を頼んでもなかなか来ないし、来ても1日では決して解決しない、水道料金は異なった Customer number で2通も請求が来て、抗議しても Sorry の一言、しかも、きれいな女性には、とんとお目にかからないし、おまけに図々しいときている。一体この国はこの10年以上も何をしてきたのか?

こちらに来て、ICSやISF、英国船協やIntertanko、Intercargo の人達と会うと、まず最初に、「前と比べて今のロンドンはどうだ?」と必ず聞かれる。聞かれても「何も変わっていない」としか言いようがない。すると、例えば、「ロンドンの地下鉄は昔に比べて格段に良くなっただろう」と言う。まあ、言われてみれば昔はIRAの爆弾テロがちょくちょくあって、地下鉄車庫内に置き忘れた荷物があつたりすると、不審物ということで即電車はストップ、乗客は全員駅の外に退避させられて爆弾処理班が駆けつける、ということが良くあった。さらにひどいのは、天気がいいとやたらに通過する駅が多かったこと。これは、駅員が仕事を休んで遊びに行ってしまうかららしい。駅員が規定数に達しないと安全上の理由で駅が閉鎖されてしまうのだ。確かに今はこうしたことは無いが、2012年のオリンピックを控えて夜間と週末には毎日地下鉄の近代化工事が行われていて、予定通り工事が完了しないと、朝から地下鉄は大混乱する。信号機故障も頻繁にあってロンドン市民は大変怒っている。

一方で、交通機関の料金はビックリするほど値上がりした。昔は(と言っても僅か10数年前の話だが)地下鉄の初乗りが確か60pか80pあたりだったと思うが、今は何と£4もする。日本で1000円も払ったら一体どこまで行けるのか?といった話題が日本人の間では良く出る。

ロンドンの人達

2回目になると、良くも悪くも最初の感動というか、不安というか、緊張感が確実に減じてしま

う。それでも、初めて来た時から自分が異邦人であるという意識は不思議と持たなかった。多分、街中にアラブ系、アジア系、カリブ・アフリカ系の人種がわんさと溢れているからだと思う。日本人も相当増えた。

これは今も変わらない。しかも、EU 諸国を中心とした外国人の移民（出稼ぎ？）がどんどん増えている。英国の好景気（を通り越してバブルに近い）もあるし、2004年にチェコ、ハンガリー、ポーランドといった10カ国がEUに加盟した影響も大きいのだろう。さすがに、英国政府も今年加盟したブルガリアとルーマニアからの移民は制限するらしい。

一方で、昔は地下鉄にしてもバスにしても、それなりに（英国人の大好きな）queue（列）を作っていたように思う。少なくとも我先に乗車しようとするような光景は滅多に見られなかった。たまに割り込み者がいたりするとお年寄りが“Make a queue！”と叫んでいたのを良く見かけたものだ。バス、地下鉄に限って言えば、今、このqueueは完全に消滅した。

憶測でしかないが、外国人が増えたことが大きな理由のような気がする。ただ、白人を見ても英国人なのかどうか、さっぱり分からないが…。それに、人口密度が高くなれば列を作るという心の余裕も失われるのだろう。だから、日本も仕方が無いのだ、と言いつくまに聞かせていたりしている。

ロンドンの仕事

ロンドンの仕事も昔と変わらない。毎週、会議ばかりある。ICS、ISFは勿論のこと、IMOの会議も

ごっそりあるため、会議レポートは、その日に書き上げないと永久に書く機会を失ってしまう（ように思われる）。つい近年までは日本人駐在員が2名いたのが、今は1名体制になった。こうした事情もあり、NYK Europeの佐藤会長に事務局長をお願いして、当協会が加盟するICS理事会等の会議や各種行事にJSAを代表して出席していただいている。

一方で、仕事のやり方は完璧に変化した。これはロンドンに限らないが、昔は、まだTELEXが現役だった。さすがにこちらからの送信はFAXを使ったが、毎日送付する新聞記事は、のりとハサミで送信原稿を作っていて、ひどく面倒な作業で時間もかかったが、ある意味とてものんびりしていた。今は、PC（メール）という文明（悪魔）の利器（道具）が出来たために、仕事は格段に速く処理できるようになったものの、情報量、仕事量も格段に増えて、とんでもない時代になった。さまざまな案件毎に各国の船協間でメールが飛び交う。おまけにモバイルPCという（欲しくも無い）必需品（携帯電話もそうだ）があるので、土日であろうが自宅で仕事が出来てしまう。外地勤務の一番のメリットであろうと思われる仕事のON/OFFの境が無くなってしまった（モバイルPCの電源をONにしなければいいだけなのだけれど）。

さいごに

思いつくままに書いて、とりとめも無いものになりましたが、それでも色んな意味で、また何にも変わらないロンドン（英国）は良いところです。私は大好きです（日本の次に）。

（欧州地区事務局 駐在員 保坂 均）



1 海上保安庁は、東南アジア海域での海賊対策
日を推進するため、警備救難部国際刑事課に新たに「海賊対策室」を設置した。

5 当協会は、新年賀詞交換会を海運クラブにて
日開催した。

12 国土交通省は、昨年12月に取りまとめた「内
日航海運ビジネスモデル検討会（座長：今橋隆・法政大学経営学部教授）」の報告書を発表した。

15 「船員にかかる労働契約・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6回会合が開催され、同検討会の中間とりまとめが発表された。
（P. 6 海運ニュース参照）

15 「港湾施設の出入管理の高度化に関する検討会
日（座長：池田龍彦・横浜国立大学教授）」の第6回会合が開催された。

15 ASF 船員委員会第12回中間会合が香港にて開
日催された。
17 （P. 4 海運ニュース参照）
日

22 ICC（国際商業会議所）のIMB（国際海事局）
日は、2006年に全世界で発生した海賊等事案に関する年次報告（速報値）を発表した。それによると、海賊被害件数は239件（2005年は276件）となり、3年連続で減少した。

22 IMO 第38回訓練・当直基準小委員会（STW
/ 38）がロンドンにて開催された。
26 （P. 2 海運ニュース参照）
日

25 国土交通省は、わが国外航海運事業者等を対
日象とした2006年のわが国関係船舶における海賊等被害状況調査結果を発表した。それによると、2006年1年間に海賊等の被害（単に船舶に乗り込まれたものを含む）を受けたわが国関係船舶は8件（2005年は9件）で、そのほとんどはインドネシア周辺海域で発生している。

26 国土交通政策審議会港湾分科会（分科会長：
日黒田勝彦・神戸大学名誉教授）の第21回会合が開催され、港湾物流の新政策について検討がなされた。

29 「船員教育のあり方に関する検討会（座長：宮
日下國生・大阪産業大学経営学部教授）」の第3回会合が開催され、最終報告の骨子案について審議がなされた。



船協だより

国際会議の予定（3月）

会議名：IMO 第50回設計設備小委員会（DE50）

日程：3月5日～9日

場所：ロンドン

会議名：IOPC Fund 総会・理事会等

日程：3月14日～16日

場所：ロンドン

当協会半田常務理事 NHKラジオ番組に出演

1月22日、NHKラジオ第一放送の「ラジオタ刊」に半田収・当協会常務理事がゲストとして生出演した。当日は、「海運立国日本の最前線」と題し、同番組のキャスター岡部徹解説主幹・中野由貴アナウンサーと対談する形で、船長の経験を生かして、船の大きさや船内の様子などをわかりやすく説明するとともに、海運の重要性を強調したうえで、日本海運が競争力を維持するために諸外国がこぞって導入している「トン数標準税制」をわが国にも導入する必要があることを訴えた。

（総務部：石川）



▲キャスターの質問に答える半田常務理事（左）

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
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	5,721	909	12.1	7.6
12	6,960	5,847	1,113	9.8	7.7

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2006年2月	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
2007年1月	120.60	118.37	121.99

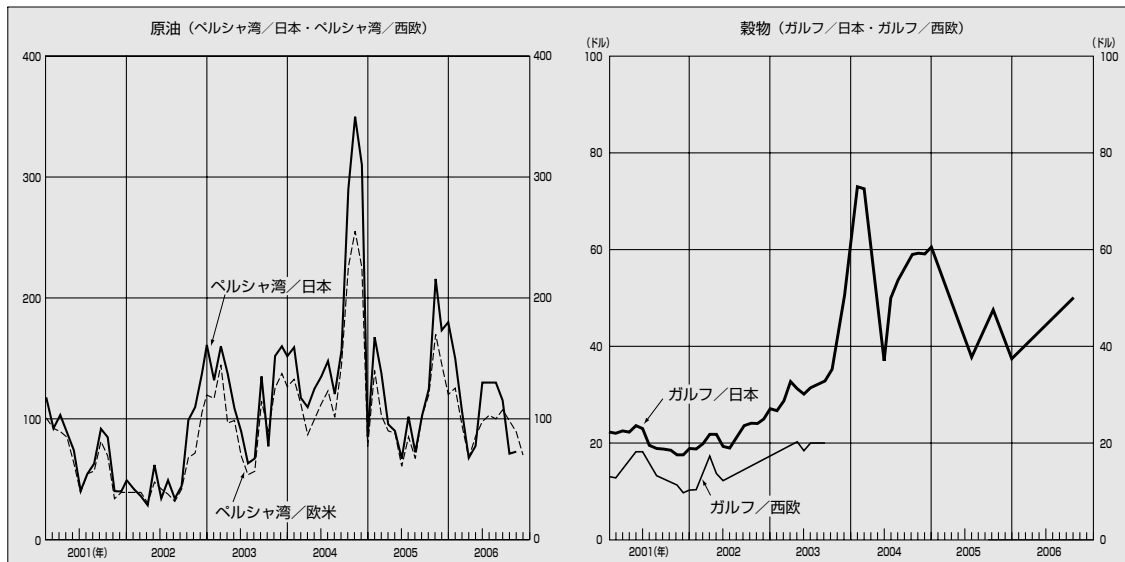
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル航海	(品 目 別 内 訳)								
				石 炭	穀 物	砂 糖	鉱 石	スクラップ	肥 料	その他	Trip	Period
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2005	74,402	2,145	72,257	28,566	3,760	162	39,105	247	331	86	289,216	53,234
2006	84,502	644	83,858	22,832	3,969	293	56,482	0	293	0	336,494	109,203
2006 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
2007 1	8,361	0	8,361	1,997	115	0	6,249	0	0	0	28,862	13,137

(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。



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					
	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		

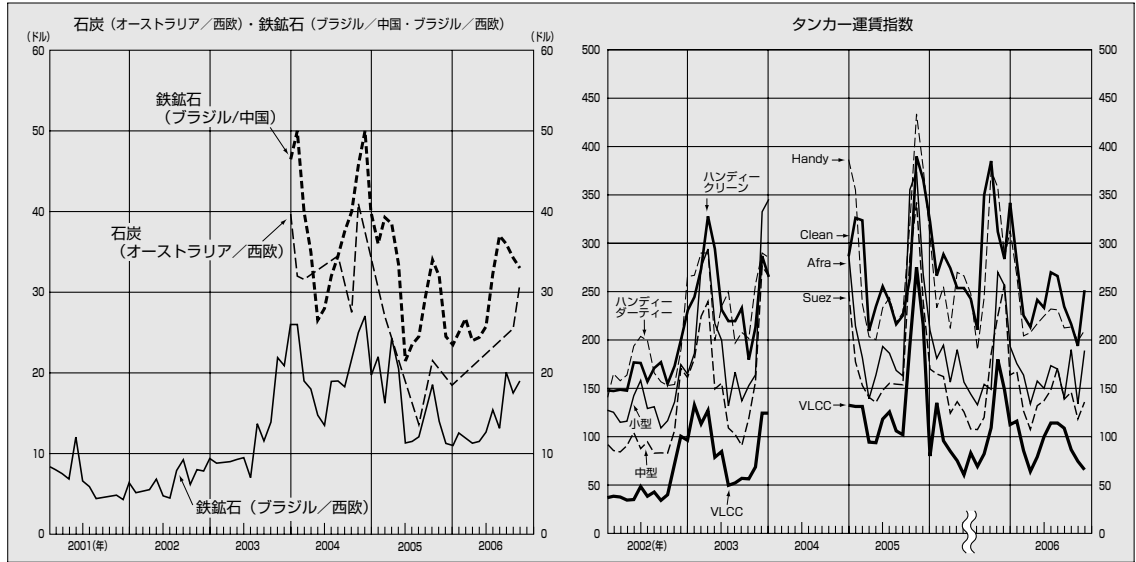
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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)

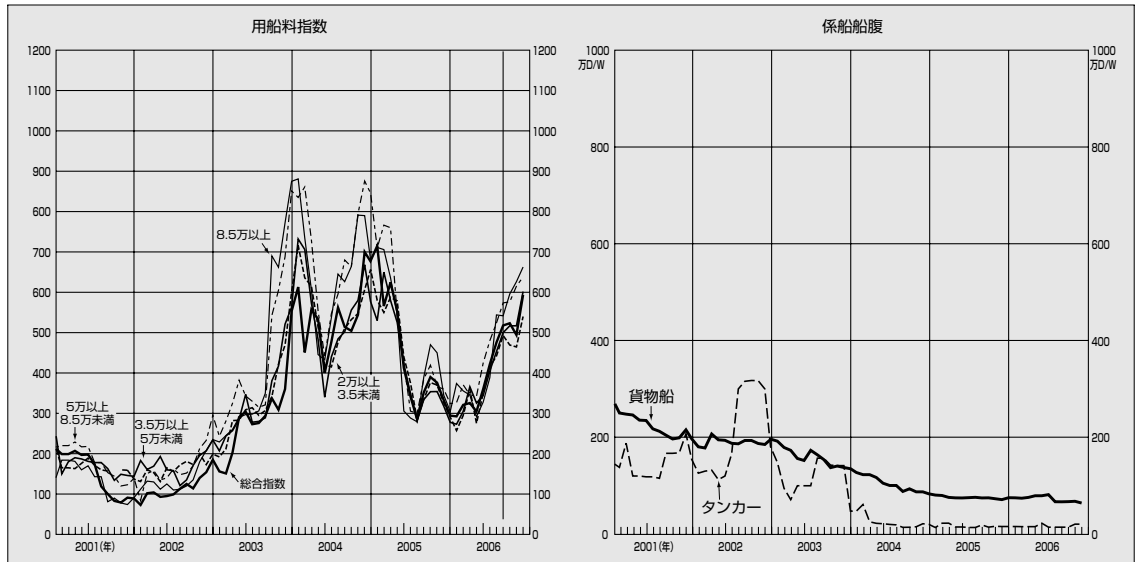
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2005		2006		2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	18.45	16.20	40.00	12.50	23.50	19.70	19.75	16.00	11.00	8.75
2	—	—	—	—	36.00	33.00	24.99	21.00	22.00	17.25	—	12.50
3	27.00	—	—	—	39.25	34.75	26.75	18.50	—	16.20	—	—
4	—	—	—	—	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	194
12	216	240	268	378	367	149	257	257	286	284	66	136	189	210	251
平均	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	93.3	141.3	163.9	227.7	247.4

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



8. 貨物船定期用船料指数

月次	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	0	540	601	638	662	594	4,318

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

- (注) ①船型区分は重量トンによる。
- ②用船料指数は1985年=100。
- ③BDI (Baltic Dry Index) は月央値。

9. 係船船腹量の推移

月次	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	151	623	640	34	135	205

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

編集雑感

誕生日とは生まれた日を祝う記念日である。プレゼントを受け取ったりその日のために用意したケーキや料理を、家族や友人と食べるのも毎年の楽しみなイベントである。世間では、「早生まれ」は、「遅生まれ」に比べて損か得かなどと言う議論をよく耳にすることがある。「早生まれ」とは1月1日から4月1日までに生まれた人で、1年前の4月2日以降に生まれた人と同じ学年となる。

私は、何十年か前の4月2日早朝に産声をあげた。その後、小学校に入学し、初めて自分が同級生の中で一番早く生まれたという実感を味わった。近所に住む3月生まれの幼なじみの女の子は、小さい頃は同い年だと思いついていたのに1学年先輩になっていたのを知り驚いたことを思い出す。反対に、3月生まれの同級生とは約1年の体力差を感じ、何となく優越感もちながら小学校生活を送った記憶もある。

それ以降、あまり自分の誕生日を意識することもなく、一浪の末やっと大学に入学した早々、新しいクラスメイトから質問を受けた。「何才ですか?」、「20才」と答えるや、「二浪ですか?」。また、会社の入社式の翌日に、同僚に聞かれた。「何才です

か?」、「24才」と答えると、「2年遅れですか?」。その時はなぜか1年分損をした気持ちになっていたように思う。これから何年か後には、賀寿の始まりとなる還暦を迎える時期が訪れる。しかも同年齢では一番早くである。その時に、自分は「4月2日」にどのように喜びを感じるのだろうか。

昔は、還暦とは人生の大きな節目であったが、今日では満60才は現役であり、少子化の真只中、長い年月をかけて熟成したものを、どのように会社に、社会に還元し発揮して行けば良いのか楽しみでもあり、また少々迷っていてもいる昨今である。

長い人生において、1年という期間はたいした問題ではない。ただ、早生まれの同級生より一つ年上と思われても、同年齢で一番早く生まれるというのは、理屈抜きで気分がいい。自分で誕生日を選べるのであれば、やっぱり「4月2日」生まれを選ばせてもらいたい。因に、妻は私と同じ年の3月28日生まれ。1学年先輩で「早生まれ」の肯定派である。

三光汽船株式会社 社長室副室長
(経営企画担当) 近 寿雄

編集委員名簿

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

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

編集後記

最近のニュースから思うこと。日本経済に目をやれば、第3四半期決算への期待を織り込んでからか海運株が軒並み上昇。ビジネスでは、従来の既成概念や業界の枠組みを超えた新サービス・商品・PR等が日々発表され、豊かになる毎日に嬉しい限り。その一方、親族間の悲しい事件・企業の様々な不祥事が頻発。良くも悪くも以前は想定外だった物事が増えている気がします。

今迄の「当然…だろう」「まさかそこまで…」といったいわゆる世間一般の常識・共通認識といった類のものが変化しているのかもしれない。ビジネスも人も変化・進化し続けることが更なる飛躍へのポイントかと思いますが、変えるべきものと守るべきものをしっかり認識して日々を送りたいものですね。(MN)

せんきょう2月号 No. 559 (Vol. 47 No. 11)

発行●平成19年2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)

