

せんきょう

社団法人 日本船主協会

2006

11

●No.556●



せんきょう

11
NOVEMBER 2006

■巻頭言 1

心の海を想い 船出せよ

日本船主協会 常任理事 株式会社商船三井 代表取締役社長 芦田昭充

■海運ニュース 2

国際会議レポート 2

1. シップリサイクル新条約、バラスト水管理条約、船舶からの大気汚染の防止が審議
—IMO第55回海洋環境保護委員会(MEPC55)の模様について—
2. アテネ条約のテロ問題に結論
—IMO第92回法律委員会の模様—

内外情報 9

1. 日本人船員(海技者)確保・育成新スキームの検討状況を確認
—第9回「船員・船籍問題労使協議会」の模様—
2. 安定した船員供給確保のための諸施策推進やグローバル時代に相応しいIBF体制の検証に合意
—第1回日本-フィリピン マンニング・カンファレンスの模様—
3. 欧州発着の不定期船へのEU競争法フル適用開始
—EU競争法見直し:不定期船部門—
4. 当協会、EU同盟規則廃止後の定期船社の活動に関するコメントを提出
—EU競争法見直し:定期船部門—

■CSRコーナー(最終回) 22

日本経団連のCSRに関する取り組み

—「CSR推進ツール」とISOにおける規格化作業への積極的な参画
日本経団連 社会第二本部長 齋藤 仁

■出来事から思うこと No.3 25

『宮中の料理人が私に教えてくれたこと』

パレスホテル 海運クラブ営業所 支配人 平山 章

海運日誌(10月)	28	海運統計	30
船協だより	29	編集雑感	36

困り記事

- ILO 海事労働条約セミナーが開催される 18
- 豪州海事局とのポートステートコントロールに関する意見交換会が実施される 20
- トン数標準税制導入に向けた決議を採択 21

心の海を想い 船出せよ

日本船主協会 常任理事
株式会社商船三井 代表取締役社長 芦田昭充



「考えていた以上に船は大きかった。その大きな船に乗って広い海の上に出られたことが、一番良かった」(小4・男子)「いつも観られない星や星座を、船でたくさん観られてうれしかった」(小5・女子)「海や船のことが分かって楽しかった」(小6・女子)「素晴らしい機会だった。来年も是非続けてほしい」(保護者)。

海洋国家・日本。わが国の将来を担う小・中学生に船や海洋への関心を一層深めてもらう機会として、児童・生徒およびその保護者合わせて314人を招いた「商船三井キッズ・クルーズ」を、この3月に客船にっぽん丸を舞台として実施した。

受付や出発式、避難訓練の際には緊張気味だった「キッズ」たちは、船内探検が終わるころには生き生きとした表情になって、各々興味を持った分野に参加。快晴の下、デッキスポーツでは歓声が飛び交い、手旗信号・ロープワークなどの船上教室では真剣な表情で取り組む姿がみられた。船や航海、地球環境を守る海の大切な役目・素晴らしさに関する話にも、子供たちは瞳を輝かせながら聞き入っていた。

当協会を挙げて取り組んだ「海の日」祝日化は成就したものの“ハッピーマンデー”によって、明治以来の歴史を持った7月20日から7月第3日曜日に変えられた。この事例でも、日本は周囲の海に囲まれていながら一般的国民の「海との心理的距離」が近いとは言えず、海や船への関心もそれほど深くない、と感じることが多い。CSR(企業の社会的責任)が叫ばれる中、社会貢献の一環として初めて取り組んだクルーズであったが、船や海に接して子供たちが輝かせる瞳や率直な思いに

教えられることもまた多かった。参加者の感想に接して痛感したのは、やはり「海洋の素晴らしさや船の大きさ・役割」を業界全体として、次の世代に伝えていくことの大切さだ。

将来、船員になってほしいといった短絡的な考えで実施したクルーズではなかったが「少年少女たちの心の中に各々の海を持ってもらい、自由に船出してほしい」「海や船との距離を縮めたい」といった思いは深い。海を基盤に事業展開する業界人として今後、こうした思いや海運の大切さをいかにして発信していくか。この課題に日本海運全体として取り組んでいき、分かりやすく伝えることが、益々必要になってきている。我々に課せられた責務は、小さくない。

この夏、NHK「みんなのうた」で「みんなのうみ」という曲が話題になった。『海への思いや憧れ』をこめて、人気グループ“TUBE”の前田亘輝氏が童謡「うみ」へのオマージュとして作詞したそう。新進画家“326”(ナカムラミツル)の絵も心温まる作品だった。その「みんなのうみ」の曲中にも取り入れられた「うみ」の懐かしい歌詞を口ずさむと、故郷・島根の美しい日本海や秋の日差し、はるか水平線を航行する船が鮮やかに思い出される。浜辺に寄せる波の音、松籟も聞こえてくる。

このように日本人には一方で、海を思える環境や心理的因子があるようだ。当協会そして海運業界全体のさらなる広報活動によって、海が文字通り「みんなの海」となり、日本そして世界の暮らしを支える船舶が多くの人々の心に息づくことを祈りたい。これらの歌のように……。



海運ニュース

●国際会議レポート●

1

シップリサイクル新条約、バラスト水管理条約、船舶からの大気汚染の防止が審議

—IMO第55回海洋環境保護委員会(MEPC55)の様態について—

2006年10月9日から13日まで、ロンドンの Westminster Central Hall (注: IMO 本部ビルが改装中のため)において第55回海洋環境保護委員会(MEPC55)が開催され、シップリサイクル新条約、バラスト水管理条約、船舶からの大気汚染の防止が主要議題として審議された。本稿では、これら主要議題の審議概要を紹介する。

1. シップリサイクル新条約

IMOでは、05年11月のIMO総会において、シップリサイクルに係る新条約※1を08年から09年の間に採択することが合意され、06年3月のMEPC54においてノルウェー提案による条約の第一次草案の審議が行われた。(本誌2006年4月号P.8参照)

※1 正式名称は、「安全および環境上適正な船舶の再資源化のための国際条約」。条約案は、条約本文、規則A部(総則)、同B部(船舶の要件)、同C部(リサイクル施設の要件)、同D部(通報の要件)、附録1(有害物質の管理)、附録2(関連する証書および書類の様式)で構成する。

MEPC55では、ノルウェーを議長とするシップリサイクルWGが設置され、MEPC54以降にコレスポンデンスグループ(CG=Emailで審議を進めるグループ)で審議が進められた条約の第二次草案が逐条で議論されたほか、日独提案による「船舶に含まれる有害物質のインベントリを作成するためのガイドライン案」、日本提案による「船舶での使用を禁止・制限される有害物質案」および「証書と検査の考え方」などについて検討が行われた。

主要事項の審議概要は後述のとおりであるが、MEPC55では審議過程ということもあり条約の内容について具体的な決定がなされるということはなく、今後の議論を加速するための方向性が確認されることとなった。MEPC56(07年7月)の前の5月に中間作業部会を開催することとされ、それまでにCGで条約案の審議を進めることとされた。日独提案のインベントリ作成ガイドライン案については、今後同案を議論のベースとすることが合意されるとともに、MEPC55までに日独間で意見調整

がつかなかった既存船のパートを含めて、MEPC 56に向けて両国間で検討を進めることとされた。また、日本提案による「船舶での使用を禁止・制限される有害物質」および「証書と検査の考え方」についても、大方の支持を得て、わが国がMEPC 56に対し詳細を提案することとされた。

今後の審議に向けてわが国は、インベントリ作成ガイドラインをはじめ、船舶での使用を禁止・制限される有害物質、証書と検査のガイドラインおよびリサイクルヤードの基準に関するガイドライン（後述）を提案する必要がある多くの宿題を抱えることとなったが、これはシップリサイクルの審議を主導する国のひとつである日本に対する各国の期待の表れとも言えよう。MEPC56の前に開催される中間作業部会では5日間が条約案および各種ガイドラインの審議に費やされ検討の山場を迎えることとなるが、当協会としては、引き続き国土交通省をはじめとする関係者と連携しつつ実効性・実行性ある条約の確立を目指すこととしている。

〈シップリサイクル新条約：主要事項の審議概要〉

(1) インベントリ作成ガイドライン案（条約規則第B部関係）

日独提案によるガイドライン案の内容は、船舶の建造時に造船所と舶用品業界が上流の部品メーカーから入手した情報を元にインベントリを作成するとともに、インベントリが条約に従って作成されたものであることを確保するために「供給者適合宣言」を発行、また運航時には、船主が設備機器等の変更・修繕の際にインベントリの内容を更新するとともに、適切な管理を確保するためにインベントリ管理者を任命するなどの社内体制を構築するというものである。*2

*2 条約案では、インベントリは、第1部（船舶の構造・設備機器に含まれる物質）、第2部（運航中に発生する廃棄物）、第3部（貯蔵品）で構成するとされているが、具体的な物質・物品名はガイドラインで定めることとしている。日独文書では、インベントリに記載すべき物質として、表A（船舶での使用を禁止・制限される特定化学物質＝条約の附録1で規定する予定）、表B（潜在的有害物質＝カドミウム、アゾ染料等）、表C（環境・安全に害を及ぼす物品）、表D（民生品＝テレビなど）を提案していた。

ガイドライン中の「既存船」の部分は、MEPC 55までに日独の意見調整が図れなかったため、夫々が個別にMEPC55に提案文書を提出していた。作成方法の基本的な考え方については両国間の認識はほぼ一致していた。船舶図面等の文書確認とサンプリングにより有害物質を特定し、特定が不可能な物質については「潜在的有害物質」として取り扱うというものである。また、インベントリに記載すべき物質として、各種条約で使用が禁止・制限されている物質を記載すべきとする考え方について両国の合意があったが、潜在的有害物質（表B）について、独は合金に使用される物質以外は記載すべきとし、一方日本は可能な範囲で記載すればよいとし、時間の制約上意見の調整が図れなかった。

MEPC55では、日独提案をベースとして検討を進めることが確認されるとともに、既存船については、①インベントリの正確性のレベルを決定することの困難さ、②既存船のインベントリを準備する時期、③有害物質の調査に携わる人間の安全性、について問題点があることが認識された。ガイドライン案については、MEPC56に向けて日独で既存船の部分を含め更なる検討を行う予定である。

また、条約の附録1で定められることになる「船舶での使用を禁止・制限される物質」についても、日本がMEPC55に提案していた5物質（アスベスト、PCB、オゾン層破壊物質、TBT、TBTO）をベースとして検討を進めることが確認された。附録1については、MEPC56に向けてわが国が提案を行う予定である。

(2) 検査と証書（条約規則第B部関係）

検査と証書の考え方について日本は、インベントリ検査には、船舶の航行安全を担保するための通常の船舶検査と目的が異なるため、厳格な検査は不要であり、船舶の建造時にインベントリが適切に作成され運航時に適切に管理されている程度を確認すればよいこと、そのため竣工時の初回検査、5年毎の定期検査、大規模修繕時の船主の任意による追加検査および解撤準

備完了時の最終検査を行うことを提案していた。

日本の考え方に対し大方の指示が得られたが、ギリシャ、INTERTANKO より、5年毎の定期検査は不要との意見が示された。日本は、議場内外で5年毎の検査ではインベントリの内容を検査するのではなく、船主がインベントリの管理体制を維持していることを確認することでインベントリが適切に管理されていると見做すこと、追加検査は船主の希望で必要に応じ行うものであること、インベントリの更新時毎に検査を行うと検査回数が数え切れないものになるのに対し、日本提案は船舶のライフサイクル時に5、6回の検査を受ければよく、船主負担の軽減を意図するものであることを説明。INTERTANKOによると、同団体とギリシャは、日本提案は理解するが、現在の条約案文では年次検査でもインベントリの検査が行われる可能性があり、検査料金の負担が大きくなることを懸念しているとのことである。

今後については、日本が証書と検査に係るガイドライン案をMEPC56に提案することとされた。

(3) 通報の要件 (条約規則第D部関係)

条約第C部 (リサイクル施設の要件) の審議の際に、ICSより、条約案ではリサイクル施設は自国政府からの承認を受けて開業することとされているため、各船のリサイクル毎に自国に通報し許可を得ることは煩雑な手続きを避けるためにも不要であるとの主張がなされた。^{※3}これに対し、中国はリサイクル売船時の過度の手続きは不要としICSの主張を支持、一方、デンマークよりICSの主張は指示できないとの意見が出された。通報については第D部の審議の際に検討するとしたが、MEPC55では時間の制約からこれ以上の議論はなされなかった。

※3：条約案では、リサイクル施設はリサイクル開始前に自国政府に通報、[14]日以内に異議がなければリサイクルを開始してよいとされている。

(4) 条約の適用範囲 (条約第3条関係)

条約の適用範囲について、条約案では400GT

以上の船舶 (官船は除く) に適用するとしていた。MEPC55では、ロシア、シンガポール等がSOLAS条約の適用範囲である500GTを主張、MEPC議長総括により500GTを条約案で使用することとした。また、米国が内航船を条約の適用外とすることを強く主張、大方は条約の抜け道を防ぐために内航船を対象とすべきとの意見であったが、今後の検討とされた。

(5) シップリサイクル施設の要件 (条約規則第C部関係)

第C部についてILOは、既存のILO条約/勧告/ガイドラインが同部に反映されていないとして、強い懸念を表明する文書をMEPC55に提出していた。MEPC55の場でもILOより、第C部については、シップリサイクルに関するILOガイドラインが直接参照されるべきとの主張がなされ、ブラジル、フランス、ICFTU (国際自由労連)、等がこれを支持した。IMO条約がILOガイドラインを参照することになった場合、ILOでガイドラインの変更が行われる度にIMO条約の見直しが必要となり、手続きが煩雑となる。これを懸念するわが国は、シップリサイクルに係るILOとバーゼル条約のガイドラインを考慮しつつ、リサイクルヤードの基準ガイドライン案をMEPC56に提案することを表明、これをノルウェー、中国、マルタ、キプロス、ギリシャ、トルコ、米国等が支持しILOの主張は退けられた。また、日本の提案に対し、英国、デンマーク、米国、等がガイドラインの作成に協力することを表明、日本はこれらの国と連携を図りつつ、MEPC56に向けてガイドライン案を提出することとなった。

(6) ILO/IMO/バーゼル条約の合同作業部会 (JWG)

ILO、英国、デンマーク、ブラジル、ICFTUが、IMO条約 (特に第C部) の策定過程におけるILO、バーゼル条約からの情報提供が重要であるとし、第3回JWGの早期開催を主張、一方、日本、ノルウェー、米国、ドイツ、ギリシャ等は、中間作業部会までにIMO側で多くの作業が

残されており、これらの作業の進捗を見てJWGの開催を決めるべきとし、結果として次回JWGの開催時期については、MEPC56で検討を行うこととされた。(JWGについては、本誌2005年3月号P. 6、2006年1月号P. 4参照)

(7) トルコによる解撤トライアルの提案

トルコより、IMO条約の実行性・実効性を確認するため、条約案に従って現存船2隻をリサイクルするというトライアルを実施したいとの提案があった。締約国および関係団体に対しトライアルのための船舶の提供を求めるとともに、IMO、ILOおよびバーゼル条約からのメンバーによる監督機関を設置し、リサイクルの各段階のモニターを行いたいとのことである。MEPC55としてトルコ提案を受け入れることとされた。

2. バラスト水管理条約関連

(1) バラスト水管理条約の見直し

バラスト水管理条約では、船舶から排出されるバラスト水の排出基準(D-2基準)が規定されている。当該基準では、排出されるバラスト水中に含まれるプランクトンおよび病原菌の生存数が制限されており、基準を満足するためには、バラスト水を処理する装置が必要となる。同条約上、最も早期に基準が適用されるのは2009年1月1日以降建造のバラスト水容量5,000m³未満の新造船となっている。

しかしながら、同条約が採択された2004年において、D-2基準に適合する処理技術が存在しなかったことから、同基準の最も早期の適用日(以下、適用日)から少なくとも3年前までに、バラスト水処理技術の検証を行い、基準の見直しを行うことが条約に規定されている。

今次会合は、適用日から3年前にあたるため、処理技術の検証および基準の見直しについて審議が行われた。

会合では、日本、ドイツ、英国、韓国、ノルウェーから15の処理装置に関する情報が提供された。各国からの報告によれば、全ての処理装置が適用日までに実用可能となっている。

しかしながら、処理装置は、基本承認(IMO)→型式承認(各国の主官庁)→最終承認(IMO)が必要となり、基本承認から最終承認までの最短のスケジュールは下表のとおりとなる。

基本承認 (IMO)	2006年3月 (MEPC54)	2006年10月 (MEPC55)	2007年7月 (MEPC56)
型式承認 (主官庁)	2006年11月	2007年6月	2008年4月
最終承認 (IMO)	▼2007年7月 (MEPC56)	▼2008年3月 (MEPC57)	▼2008年10月 (MEPC58)

上記の表のとおり、2009年1月1日までに処理装置を実用化するためには、MEPC58での最終承認では遅すぎるため、少なくとも今次会合において基本承認を受ける必要があるが、これまでに基本承認を受けている装置は4つのみとなっている。また、基本承認を受けている装置についても、陸上試験施設、生物分析機関の利用可能状況などにより、今後の承認手続きに遅延が生じる可能性がある。

さらに、2009年1月1日適用船は、既に契約済みの場合があり、これらの船舶に装置を搭載するには、設計の変更が必要となり、追加費用と遅延が発生することとなる。

そのため、適用日の延長や2009年1月1日適用船に対する排出基準の一定期間の適用除外を求める意見があった。

審議の結果、処理装置開発国による実用化可能とする意見と適用日の延長や適用除外を求める意見の双方を取り入れ、「適用日までの処理装置の実用化は恐らく可能」との前提で、適用日の延長および適用除外について、次回MEPC56において再度検討することとなった。

(2) バラスト水管理条約に関するガイドライン

2006年4月の第10回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG10)で最終化された下記5つのガイドライン案が採択された。

- G1：沈殿物受入施設に関するガイドライン案
- G5：バラスト水受入施設に関するガイドライン案
- G11：バラスト水交換のための設計及び建造基準に関するガイドライン案

- G12：船上での沈殿物制御施設の設計及び建造に関するガイドライン案
- G14：バラスト水交換水域指定に関するガイドライン案

なお、G13（緊急事態を含むバラスト水管理追加方策に関するガイドライン）に関しては、追加方策に関する手続きが不明瞭との意見があったことから、2007年4月のBLG11において再度検討し、同年7月のMEPC56での採択を目指すこととなった。

3. 船舶からの大気汚染の防止関連

- (1) 地球温暖化ガス（Green House Gases：GHG）
- (a) 科学および技術の助言に関する補助機関（Subsidiary Body for Scientific and Technological Advice：SBSTA）※1からの報告

IMO事務局より国連気候変動枠組条約（UNFCCC）※2の下部委員会であるSBSTAにおける国際物流からのCO₂排出に関する審議結果が報告された。同報告によれば、国際物流（航空・海運）におけるCO₂排出削減については、京都議定書※3の規定に従い、それぞれの専門機関であるICAO（国際民間航空機関）およびIMOにおいて解決されるべきとの意見が大勢を占めたが、国際物流からのCO₂排出削減に関する同議定書の免除規定を削除すべきとの意見もあり、本件については継続して審議することとなっている。

ノルウェーは上記報告を受け、IMOとUNFCCC特にSBSTA、また同じく京都議定書において国際的な運航からのGHG削減を付託されているICAOとの協力関係を一層強化する必要があること、またIMOにおいて2000年10月に作成されたGHG研究レポート※4の更新の必要性を主張した。

審議において、SBSTAなど他の機関との協力関係の構築については、多くの国が賛成を示したが、米国、中国、サウジアラビア、イランの反対があり、具体的な方策については検討が行われず、各機関の事務局間により、

それぞれの情報を相互に交換しあうことのみが合意された。

また、GHG研究レポートの更新については、反対意見もあったが、同レポートのGHG排出量が1996年の古いデータであること、全世界における海上輸送量や輸送形態などに大きな変化があること、暫定CO₂インデックスガイドラインの策定などIMOにおける施策が実施されていることなどから、更新することが合意された。

今次会合において、更新作業に関する付託事項案が原則合意され、次回MEPC56において最終化されることとなった。

また、同レポートの完成については、2010年を一応の目標とすることとなった。

※1：気候変動枠組条約に関連する科学的および技術的な事項に関する時宜を得た情報および助言を、締約国会議に提供するための条約の補助機関

※2：気候に対して人為的な影響を及ぼさない範囲で大気中のCO₂など温室効果ガスの濃度を安定化させることを目的とした条約。具体的には、締約国（先進国）に対して温室効果ガスの排出と吸収の目標の作成、温暖化の国別の計画の策定と実施などが義務つけられる。1992年採択、1994年発効。

※3：UNFCCCの目的を達成するための議定書。先進国等に対し、温室効果ガスを1990年比で、2008年～2012年に一定数値（日本6%、米7%、EU8%）を削減することを義務づけている。2005年2月に発効。

※4：GHG排出削減のための方策に関する調査研究報告。地域別GHG排出量、使用燃料別のGHG排出量などに関する調査や船体形状および燃焼機関の改良、排出権取引などGHG排出削減手段に関する検証結果。

- (b) CO₂排出インデックスに関する検討

2005年7月のMEPC53において暫定CO₂排出インデックスガイドラインが策定（本誌2005年8月号P.6参照）されたことを受け、各国から同ガイドラインの実船での検証結果が報告され、以下のとおり審議が行われた。

なお、同ガイドラインについては2008年10月のMEPC58まで見直しは行わず、各国からの検証結果の提出を求めるのみとなっていることから、今次会合においては問題点を見出すのみとなった。

- ① 同一船種船型においても、インデックスの

バラツキが非常に大きい。その原因としては航海距離、積荷の状態、季節、航路の違いなどが考えられる。

- ② 積荷航海とバラスト航海の取扱いについて、同一船種においても各国間で隔たりがある。空荷であるバラスト航海におけるCO₂排出量を含めるかどうか意見が分かれていることから、少なくとも同一船種間ではバラスト航海と積荷航海の取り扱いを統一する必要があることが確認された。
- ③ LNG船のインデックスが、LPG船あるいは原油タンカーに比べて大きくなっており、以下のような意見があった。
 - メタンガスの熱量当たりのCO₂発生量は、重油のそれに比較して小さいものの、船舶の大きさに比較して積載重量が小さいこと
 - ディーゼル機関に対して熱効率の悪い蒸気タービン機関を用いていること

- LNGガスエンジンを主機に用いた場合は、現状の推進システムよりかなり小さいインデックスが期待できること

- (2) 陸上電源使用のための船陸間接続の標準化について

スウェーデンより、船舶からの大気汚染の防止に関するMARPOL条約附属書VIに陸上電源の使用に関する規定案が提案された。

同提案については、船陸間接続の国際規格の必要性は認めるものの、技術的問題が多数有り、MARPOL附属書VIに陸電使用を含めるためには十分な調査が必要であり、時期尚早であるとの意見が大勢を占め、国際標準化機構(ISO)に国際規格策定作業を委ね、同作業が終了するまでIMOにおいて議論を行わないこととなった。

(企画部：本澤(1)、海務部：黒越(2・3))

2 アテネ条約のテロ問題に結論 —IMO 第92回法律委員会の模様—

IMO 第92回法律委員会が2006年10月16日から20日までの間、パリのUNESCO本部で開催された。主要議題の結果は以下のとおり。

1. 海難残骸物の除去に関する条約案(Wreck Removal)

本条約案は、海難残骸物の除去に係る船主の義務および金銭的保証の義務付け、沿岸国による除去の権利などを目的とするもので、今次会合では2007年5月に予定される条約採択の外交会議を前にドラフトの最終案文化に向け、以下主要点を中心に審議が行われた。

① 条約の適用範囲

本条約ドラフトでは排他的経済水域(EEZ)を適用範囲としつつも強制保険/金銭的保証の規定(船主の強制保険および保険者への直接請求)については領海にも適用できる(Opt-in条項)としていたことから、デンマーク等より保険条項だけのOpt-inでは条約の統一性および透明性を

欠くとして、全締約国の適用範囲を領海に拡大する、または、各締約国が領海への適用するかどうかを選択する、とした提案がなされたが、オランダ等は現行ドラフトで問題はなくこれを維持すべきとして見解が分かれた。

また、ICSからは海難残骸物への責任に関しEEZと領海で異なる手続きを生じぬよう調和したルールとすべきこと、更に国際P&Iグループ(以下、IG)からは、グループが証書を発行するのは国際ルールに基づくものに限られるとして、各締約国が領海において異なる法体系を取れば証書を発行することは出来ないとの発言があった。

本件については非公式作業部会で検討が行われた結果、デンマーク等よりOpt-inする規定を限定して解決を図るとした案が、一方でオランダ・アルゼンチンから現行規定を微修正(実質的には現行と同じ)した案が委員会に提出されたが議論は割れたままで纏まらず、ドラフトで

は両論併記としたまま外交会議まで結論を持ち越すこととなった。

② テロ被害に対する責任

テロ行為による海難残骸物の発生に係る船主責任の問題について、オランダ提案では船主やP&Iクラブが付保する戦争保険で十分カバーできると結論付けドラフトの変更(テロ免責等)は必要ないとしていた。これに対してIGおよびICSは、戦争保険は除去費用のみに充てられるものではないこと、7日前通知により一方的に解除が可能のためドラフトの規定(3カ月の期間を経過する前に効力を失う可能性がある場合は条約の要件を満たすことにはならない)に反すること、多数の保険者が異なるレベルのカバーを提供しており条約が要求する証書を発行することは困難であること、アテネ条約のように新たに証書を発行する機関が必要であることなど諸問題が見落とされていると反論した。更に本条約案において請求者になるのは国であり、利用者(船客)保護を主目的としていたアテネ条約のケースが必ずしも当てはまるとは限らないとしてテロリズムを戦争と同様(適用除外)に扱うよう主張した。

アテネ条約とは異なる解決を図るとした見解には、ギリシャ、ブラジル、デンマークなど複数の国より支持を得たが、一方で米国等は現行ドラフトの変更は不要との立場を取るなど結論がでなかった。こうしたなか、英国はIGに理解を示した上で、実行可能な解決策を検討する申し出があり本件は引き続き議論していくこととなった。

③ 紛争の解決

現行ドラフトでは締約国間で条約の解釈または適用に関し紛争が生じた場合には当事者間の合意した平和的手段で解決すると規定されているが、イタリア等よりこうした手段での解決が図られない際は国連海洋法条約(UNCLOS)の紛争解決手段を準用するか、国際海洋法裁判所(ITLOS)に提起できるとの提案があり、審議の結果、ドラフトの規定が変更された。

④ 船舶の適用基準

本条約に基づき強制保険の対象となる船舶の適用基準は総トンで規定することを決定した。また、総トン数については外交会議で300G/T以上または500G/T以上の何れかで結論を出すこととなった。

2. 2002年アテネ条約改定議定書

1974年アテネ条約を改定する2002年議定書は未だ発効に至っていないが、その原因とされる改定議定書が定める金銭的保障の実効性(テロ問題および保険総額の問題)について、これまで法律委員会での議論とともにノルウェーのRøsæg教授を中心に非公式な協議が行われてきた。

① テロ問題

2006年4月の第91回法律委員会において、ロンドンの保険ブローカーより戦争危険(テロ危険)について5億USドルの限度額を設けた上で条約が要求する証書の発行を引き受け可能とするスキームが紹介されたが、事前の検討時間が無かったことおよびスキームの詳細が不明だったこともあり継続審議となっていた。

今次会合では“テロ問題”に関する現実的かつ実行可能な解決策として、英国よりテロ関係の責任については“船客1人あたり25万SDR”または、“1船あたり3億4,000万SDR(=5億USドル)”として、テロ損害の請求に関しては責任限度額と強制保険額を同一にした提案(注)の説明があり、共同提案者であるICCL(国際旅客船評議会)、ICSをはじめ業界も妥協的解決策としてこれを支持、更に各国からも支持が表明されたことから同提案が了承された。

② 保険総額の問題

議定書が規定する高額な強制保険と責任限度額に対し保険引受けが困難であるとの問題についてこれまでIGで検討が行われてきたが、今般IGより乗客3,600名以下の客船に対して保険カバーを提供するとの表明があった。但し、全てのクラブが対応するものではないこと、更にはテロ問題がP&Iクラブおよび船主にとって納得の

いく解決が図れた場合に限ることが付け加えられた。

テロ問題についてはIGも上記提案を原則支持しており、これに伴い保険総額の問題についても進展が図られるものと見られる。

注) アテネ条約の非戦争保険分野は、強制保険額を25万SDR、責任限度額を40万SDRとしている。

3. 船員の公平な取り扱い(Fair Treatment of Seafares)

近年海難事故に伴い、船長／船員が沿岸国に長期間に渡り勾留されるケースが起きていたことに端を発し、「船員の公平な取り扱い」に関するガイドラインが2006年4月の第91回法律委員会および同年6月のILO理事会で採択されている。

当該ガイドラインは寄港国／沿岸国に対し、捜査の公正化と迅速化、不当な拘留の防止、関係者との連絡手段の確保、人件の保護、給料や生活の保証、差別的待遇の防止などが示されているほか、旗国、船員国、船主、船員の夫々に対して、海難事故発生時に船員が公正な取扱いを受けられることを確保することを推奨している。

今次会合では米国等が改正を提案した、賃金の支払い、非商用船への非適用、海難事故の定義、黙秘権の行使等について法律委員会の下に設置されたアドホックWGを中心に検討が行われたが、ガイドラインは作成されて間もないため改正を檢

討するには今しばらく様子を見る必要があるとする意見も多く、改正の必要性についてコンセンサスを得るにはいたらなかった。

また、IMO/ILOの合同アドホック専門家WGを復活させて、ガイドラインの履行状況と改正が必要となりうる分野をモニターする提案もされたが、WGの委託事項を検討するのに十分な時間もなかったため結論はでなかった。

しかしながら、米国より引き続き本件を法律委員会で審議すべきとの提案もあったことから次回法律委員会の議題として残すこととなった。

4. HNS条約の実施状況の監視

HNS条約(危険物質および有害物質の海上輸送に伴う損害についての責任および補償に関する国際条約)は1996年の採択から10年を経たが未だに発効に至っていない。同条約は現在まで8カ国(発効要件:12カ国)が批准を済ませているが、貨物受取量の報告(発効要件:締約国より4,000万トン以上の受取量報告を要する)があったのは1カ国のみであり、IMO事務局が締約国に対し報告義務を果たすよう促した。

また実施状況について、締約国であるキプロスから近いうちに貨物受取量の報告を行うこと、デンマーク、英国から2007年の批准に向けた取組みを進めているとの報告があった。

(企画部:伊藤)

内外情報

1

日本人船員(海技者)確保・育成新スキームの検討状況を確認

—第9回「船員・船籍問題労使協議会」の様相—

日本船主協会(以下「船協」と全日本海員組合(以下「組合」)は、10月25日に第9回「船員・船籍問題労使協議会」(以下、「協議会」)を開催した。(出席者は【資料】参照)

今次協議会では、第7回協議会でとりまとめた「外航日本人船員(海技者)の確保・育成に資す

るための施策骨子」(本誌2006年7月号P.15参照)に基づき、官労使3者で進めている「外航日本人船員(海技者)の確保・育成新スキーム」に関するこれまでの検討結果ならびに進捗状況を確認するとともに、新スキームにおける育成要員の労働条件、外航日本籍船の日本人船・機長配乗要件撤

廃の既存船への適用等について意見交換が行われた。

新スキームについては、2007年度からの実施に向け、2006年6月より官労使3者で構成する「外航日本人船員確保・育成に関する新スキーム導入のための検討調整会議」および同検討調整会議の下に設置された実務者レベルのWGにおいて具体的な検討が開始され、これまでに新スキームの構成と役割、統括組織と実施団体、導入研修スケジュールと座学カリキュラム等を重点に検討が行われてきた旨報告がなされ、これを了承した。

また、育成要員の労働条件について、「施策骨子」での労使確認を踏まえた育成要員の給与、労働時間・休日休暇等に関する船協・組合側作業委員長（船協側：宇佐美副会長、組合側：平山国際局長）

間の検討結果が報告され、これを了承した。

さらに、船・機長配乗要件撤廃の既存船への適用に関し、2005年6月13日の労使合意文書（本誌2005年7月号P.22参照）の趣旨、7月28日の交通政策審議会・海事分科会における国土交通省見解（本誌2006年8月号P.5参照）を踏まえ、改正通達が適用される2007年4月までに、既存船の取扱いを別途労使確認することとした。

その他、新スキームに係る費用問題について、組合と国際船員労務協会で管理する「雇用安定基金」から資金提供を行うとの雇用安定基金管理運営委員会（2006年10月13日開催）の決定を受け入れ、これを有効に活用していくこと等が確認された。

（企画部：本澤）

【資料】

【第9回「船員・船籍問題労使協議会」出席者】

日本船主協会

会 長	鈴木 邦雄（商船三井取締役会長）
副 会 長	宮原 耕治（日本郵船取締役社長）
副 会 長	前川 弘幸（川崎汽船取締役社長）
常 任 理 事	芦田 昭充（商船三井取締役社長）
副 会 長	宇佐美皓司
理 事 長	中本 光夫

全日本海員組合

組 合 長	井出本 榮
中央執行委員・ 国際局長	平山 誠一
中央執行委員・ 政策教宣局長	三尾 勝
政策教宣局 総合政策部長	清水 保
国際局外航部長	牧添 正信

2

安定した船員供給確保のための諸施策推進やグローバル時代に相応しいIBF体制の検証に合意

—第1回日本—フィリピン マンニング・カンファレンスの模様—

2006年10月26日、27日の2日間にわたり、当協会が後援する「第1回日本—フィリピン マンニング

・カンファレンス」が国際船員労務協会（IMMAJ）およびPJMCC*1の共催で都内において開催された。

同カンファレンスでは、世界的な船腹量の増大が予想されている状況下、今後安定的な船員確保が重要課題であるとの認識の下、世界最大の船員供給国であるフィリピンとの連携強化を図るため、“船員安定供給への挑戦”をテーマに日本・フィリピンの両国からプレゼンテーションが行われた。また、最終日には安定した船員供給確保のための諸施策推進やグローバル時代に相応しいIBF体制の検証を合意・確認する共同声明（【資料】参照）を採択した。



▲挨拶する鈴木当協会会長

カンファレンスの1日目は、栢原国際船員労務協会会長、エデュアルド・マネッセ PJMCC 会長および鈴木当協会会長の挨拶にはじまり、富士原国土交通省海事局長から船員の需要動向や日本商船隊の拡大に伴う課題などについて、アルツーロ・ブリオン労働大臣からはフィリピンの船員教育の現状などに関する基調講演がそれぞれ行われた後、富久尾日本海洋科学代表取締役社長、山協当協会海務部副部長および辻本国際船員労務協会理事長の3氏による日本側からのプレゼンテーションが行われた。

富久尾社長からは、「船員の世界動向と将来展望」との題目で、諸外国における船員需給の現状説明があった後、質の高い船員の安定供給のためには、①これまで会社単位で行ってきた船員の技術向上を産業界全体の問題として取り扱う必要がある、②日本とフィリピンの海運界の関係を、従来の安価な船上労働力の利用と供給という第一段階の関

係から、広く海事クラスター全般における共同を目指す第二段階の関係に移す必要がある等の認識が示された。山協副部長は「日本船社の取り組みの現状と課題」と題してわが国の船員供給を取り囲む状況を報告した後、日本の船社が船員供給国や船員自身に対して求める点を説明した。最後に壇上に立った辻本理事長は「日本船舶に乗り組むフィリピン人船員教育／訓練の取り組みに関する現状と展望」と題して、日本商船隊におけるフィリピン人船員への依存度について説明した後、質の高いフィリピン人船員を日本商船隊に安定供給するための国際協力パートナーシップ促進に向けた諸施策に関する提言を行った。

2日目には、フィリピン側からクリストファー・マンボン PRC*2 機関士部会前議長、ロサリンダ・バルドス POEA*3 長官、アーネスト・ビトニオ NLRC*4 前議長、グレゴリオ・オカ AMOSUP*5 組合長(MAAP*6 創立者)、エドアルド・サントス MAAP 学長およびエリクソン・マルケス PJMCC 理事の6氏による船員に係る対応の現状と将来展望に関するプレゼンテーションがそれぞれ行なわれた。



▲会場の模様

マンボン PRC 前議長は、船員不足、海技試験回数の限定と処理の遅さなどの諸問題を解消するために航海士を対象にコンピュータ（ウォーク・イン・イグザミネーション・システム）による海技試験を本年8月から導入していることを紹介するとともに同システムへの支援を求めた。バルドス POEA 長官は、フィリピン人船員の現状や職員不足

を補うために船主協力を得て商船大学以外の卒業生に海技免状を取得させるためのコース（ブリッジコース）を設置していること、更に1980年代からの欧州諸国による船員養成に係る支援メカニズムの現状を説明し、わが国に対して練習船の不足に対する支援や企業単位を越えたトレーニングセンターの設立などの支援プログラムに関する提言を行った。ビトニオ NLRC 前議長からは雇用に関するリーガルリスク削減のための措置について、オカ MAAP 創立者からは MAAP キャデットへの支援枠を増員していることや MAAP のブリッジ・コース・プログラムについて、エドアルド・サントス MAAP 学長からは、IBF 協約に基づくトレーニングレービー基金を活用したケミカル船やプロダクト船訓練シュミレータを MAAP 内の IMMAJ-PJMCC トレーニングセンターに来年の稼働に向けて設置するプロジェクトについてそれぞれ紹介された。そして最後のプレゼンターであるエリクソン・マルケス PJMCC 理事からは、仕事にプライドを持ったフィリピン人船員を輩出するために作成したビデオが紹介されるとともに日本船主に対してキャデット枠の拡大を要請された。



▲共同声明に調印する、栢原国際船員労務協会会長(左)とマネッセ PJMCC 会長(右)

フィリピン側による全プレゼンテーションの終了後、栢原国際船員労務協会会長とエデュアルド・マネッセ PJMCC 会長により、従来より取り組んできたフィリピンの船員供給の安定化と船員養成の高度化を加速するための諸施策を推進すること、安定した労使関係を目指し IBF*7・8 体制を検証す

ること、更に、船員不足という喫緊の課題に対応するために両者が友好関係を強化するとともに、本カンファレンスを後援した当協会をはじめ日本・フィリピンの官労使関係者と緊密に連携をとり、互いにパートナーとして前向きに取り組むことを宣言した共同声明を採択し閉幕した。



▲レセプションで乾杯をする首脳陣。左からブリオン労働大臣、オカ AMOSUP 組合長、セントトーマス前労働大臣、望月義夫国土交通副大臣、ドミンゴ・シアゾン駐日フィリピン大使、鈴木当協会会長、栢原国際船員労務協会会長、マネッセ PJMCC 会長

本カンファレンスには、わが国から富士原国土交通省海事局長、栢原国際船員労務協会会長および鈴木当協会会長をはじめ国土交通省、国際船員労務協会、全日本海員組合および当協会関係者が、フィリピンからはブリオン労働大臣、パトリシア・セントトーマス前労働大臣をはじめとする政府高官とマネッセ会長、オカ AMOSUP 組合長をはじめ PJMCC 並びに労働組合関係者などのべ400名以上の日本・フィリピンの官・労・使関係者が出席し、今後急拡大する日本商船隊への良質で安定した船員供給のための施策について活発な意見交換が行われ、成功理に終了した。

- * 1 PJMCC: Philippine-Japan Manning Consultative Council の略。船員を日本の船会社に派遣するフィリピンのマンニング会社の協会。
- * 2 PRC: Professional Regulation Commission の略。フィリピンの各種国家資格免状を認証、管理する政府機関。
- * 3 POEA: Philippine Overseas Employment Administration (フィリピン海外雇用庁) の略。海外で就労するフィリピン人を統括管理する政府機関。船員もここで発行される許可が必要。

- * 4 NLRC: National Labor Relations Commission の略。公正な労使関係を管理監督する政府機関。
- * 5 AMOSUP: Associated Marine Officers' & Seamen's Union of the Philippines の略。1972年に創立されたフィリピン最大の船員組合。
- * 6 MAAP: Maritime Academy of Asia and Pacific の略。1982年創立で、AMOSUP のサポートを受けている私立の商船大学。施設と教育設備はフィリピン内では郡を抜いている。練習船を所有し、毎年の卒業生は本年入学より約200人。

- * 7 IBF: International Bargaining Forum (国際団体交渉協議会) の略。2003年に「ITF 特別協約が適用される船舶に乗組む船員の労働条件に関して、可能な限り両者にとって満足の行く合意を目指して交渉する」などを目的として設立した ITF と使用者側による交渉協議会。
- * 8 ITF: International Transport Workers' Federation (国際運輸労働者連盟) の略。1896年に結成された運輸関係労働組合の国際的な産別組織。

(海務部：小畑)

【資料】

Japan-Philippines Manning Conference 共同声明

第1回、「日本—フィリピン マンニング・カンファレンス」の閉幕に当り、国際船員労務協会とPJMCC (Philippine-Japan Manning Consultative Council, Inc.) は、次の通り声明を発表する。

1. 現状認識

ここ数年の世界的な新造船発注の急増により、全世界の商船隊は急激に拡大し、2005年末を基準に考えた場合、2010年には30%強の増加と見込まれている。とりわけ日本商船隊においては隻数ベースで約40%強の急増となる。

今や、安定した乗組員の確保は、日本商船隊の維持に留まらず、世界の海運サービスの健全な発展にとって、きわめて重要な課題である。さらに、LNG 船、プロダクトタンカー等に代表される特殊技術を要求される船舶の増加も著しく、乗組員の海技スキルの向上もあわせて要請される場所である。

また、安定した船員配乗の基礎となるべき国際的労使協調関係も、その基盤となる IBF 体制が、グローバル経済時代に相応しいものであるかどうか、怠り無く検証を続けていかなければならない。

2. 国際船員の安定的供給を目指し、フィリピンにおける諸施策を推進

上記の現状認識に立ち、従来から取り組んできた船員供給の安定化と海員養成の高度化を更に加速する。具体的には、当面、全日本海員組合との協調関係をベースとして下記の諸施策を充実させることを確認した。

(ア) 奨学生制度の拡充

現在、120名規模となっている MAAP の IMMAJ 奨学生を、来年度は更に160名規模に拡大する。また、同奨学生制度を他の商船大学等にも拡大し、フィリピンにおける安定的な船員供給システムの一環として定着せしめることを検討する。

(イ) フィリピン海技試験制度の簡素化

フィリピン人船員の、海技資格の付与、昇格手続きの簡素化を企図した、いわゆる「Walk-in Examination」の推進を資金面ならびにノウハウ面で全面的に後援し、フィリピン人船員の昇進昇格の効率化を通して、配乗の合理化を追求する。

(ウ) 船員福利厚生政策の更なる推進

従来から行ってきた各種船員アップグレード教育施設の充実、マリナーズホームの建設を初めと

した福利厚生施設の建設運営等、IBF 協約下での船員福利諸施策の更なる推進を通して、フィリピン人船員の海技スキルならびにモチベーションの向上を図る。

3. 安定した労使関係を目指して—IBF 体制の検証

安定した国際船員供給の基礎となるのは、安定した労使関係の構築にある。その意味で、IBF 体制の果たしてきた一定の役割に関しては、それを否定するものではないが、今一度、長期的な視野に立ち、グローバル経済時代に相応しい、新しい国際船員労使関係の構築を目指す。

(ア) 公正な国際船員労使交渉の推進

今や、FOC 船は先進国海運の基盤として、雇用形態、労働条件等、十分成熟したシステムとなっている。その意味で、原始的な FOC 船の有様を想定して起草された ITF の FOC Policy は時代遅れの感を否定できない。また、アジア人船員が世界外航海運の太宗となった今日、先進国、とりわけ欧州船員の既得権益保護に大きく軸足を置いた Policy は、廃棄も含め、厳しく検証されて然るべきものと考ええる。

(イ) 受益船主国組合の役割の見直し

FOC 船における、国際船員の労働条件は、実質船主国の船主団体と供給国組合の間で決められるものであるべきであり、その中間に介在する、いわゆる受益船主国組合の役割は、最小限に止められなければならない。受益船主国組合の優先交渉権の見直しと、新しい国際労使交渉の枠組みに関する検討と提案を次期 IBF ラウンドで行う。

(ウ) 2007年 IBF 交渉に向けて

2007年5月より始まる、IBF 交渉においては、上記原則を踏まえた議論を粘り強く展開するとともに、船員供給国の経済事情を無視した、強制要件としての最低賃金コンセプトの廃棄をはじめ、TCC コンセプトに対する根源的 (Radical) な見直しを要求する。また、港湾労組等の支援を得た荷役ボーイコット運動は、対話による解決を追求する IBF の精神に大きく背違するものであり、その廃棄を強く要求する。

4. 日本、フィリピン協力関係の更なる強化を

船員の安定した供給システムは、一朝一夕にできるものではなく、長期的な観点から取り組まねばならないことは言うまでも無い。世界最大の船員供給国であるフィリピンを代表する船員配乗代理店協会である PJMCC と、世界最大の海運国である日本を代表する国際船員雇用者団体である IMMAJ は、従来からパートナーとして日本商船隊の船員安定供給に寄与しながら、日本経済のみならず、世界経済発展の基盤となる海運の人的なインフラを大きく支えてきた。

今、新造船の急増から派生する船員不足という喫緊の課題に対しては、問題の根源に迫る掘り下げと、中・長期的な視点からの対応が要請されているとの認識を共有し、両者の友好関係を更に強化することは当然のことながら、後援を頂いた日本船主協会を始めとして、今回、本カンファレンスに参集を頂いた両国官労使の関係者の皆様と緊密に連携をとり、互いにパートナーとして前向きに取り組むことを、ここに宣言する。

2006年10月27日

国際船員労務協会
会長 栢原 信郎

PJMCC
会長 エデュアルド・E・マネッセ

3

欧州発着の不定期船へのEU競争法フル適用開始 —EU競争法見直し：不定期船部門—

本誌2006年10月号P.24で報告の通り、欧州連合(EU)は9月末、定期船同盟にEU競争法からの包括適用除外を認める欧州理事会規則4056/86の廃止(別稿参照)と、EU競争法手続法の適用範囲を不定期船分野に拡大する決定を行った。

この決定に従い、不定期船に対しては、06年10月18日からEU競争法の全面適用が開始された。(定期船に関しては2年間の猶予期間あり)

同分野に関しては、従来からEU競争法の実体法(EC条約第81・82条)は適用されていた(カルテル行為等は禁止)ものの、競争法抵触行為に対する欧州委員会の調査・罰則等を定める手続法(欧州理事会規則1/2003)からは適用が除外(同規則第32条)されていた。このため、これまでは、不定期船分野においては欧州委員会競争総局に取締権限はなく、同分野に関する調査・罰金課徴等はEU加盟各国が国内競争法に基づいて行えるに過ぎなかった。

10月18日以降は、規則1/2003第32条が廃止され

るため、欧州発着の不定期船海上輸送に関してEU競争法に抵触する行為が行われれば、他産業同様、欧州委員会がフルに権限を行使することが可能となった。

一方、欧州委は、今後2年以内に定期船・不定期船双方をカバーしたEU競争法適用に関するガイドラインを策定することとしており、2007年秋頃に案が公表される見通しである。

ガイドライン未策定の現時点で、欧州委が本格的な調査や罰金課徴に向けて動き出す可能性は低いと見られているものの、欧州に不定期船配船(タンカー、バルカー、自動車、冷凍船等、定期船以外のあらゆる外航海上輸送)を行う各社は、これを機にEU競争法の遵守につき再度確認する必要があるものと思われる。

EU競争法違反が確定した場合の罰金は、最大で当該企業の全世界での売り上げの10%である。

(企画部：山上)

4

当協会、EU同盟規則廃止後の定期船社の活動に関するコメントを提出

—EU競争法見直し：定期船部門—

本誌2006年10月号P.24で報告の通り、欧州連合(EU)は、定期船同盟に対してEU競争法の包括適用除外を認める欧州理事会規則4056/86(同盟規則)を、2年間の猶予期間を経た08年10月18日に廃止することを決定した。

欧州委員会は、2年後の規則全廃までに海運分野(定期船・不定期船)へのEU競争法適用に関するガイドラインを発行することとしており、ガイドライン案策定に先立ち、9月29日にIssues Paperを発行した。同Paperは、06年6月にELAA*が提出した同盟制度廃止後の定期船社間の情報交換等に関する提案(ELAA新提案)に対する欧州委の見

解がまとめられており、10月31日を期限として関係者意見が求められた。

これに対し、当協会は、ELAA新提案を原案通り認めることなどを求めるコメントを提出した。Issues Paperおよび当協会コメントの概要は以下の通り。

*ELAA (European Liner Affairs Association)

EU競争法適用除外制度見直しを契機に、欧州発着の定航船社が組織した対EUロビイング団体。現在の加盟船社は邦船3社を含む21社。本部：ブラッセル

- 欧州委員会 Issues Paper (06年9月29日付) 概要
- 定期船市場は、構造上、談合を招きやすい市場であり、過去にも共謀行為が行われてきた。

● ELAA 新提案の一部は競争制限的で許容できない。
現時点での分析結果は以下の通りであり、10月31日を期限として関係者の意見を求める。

(1) EU 競争法 (EC 条約81条) 違反となる内容

① 船舶供給予測

供給が逼迫するとの予測が出された場合、運賃を高止まりさせる効果を有するため、許容できない。

② 供給予測に基づく船社間のみでの意見交換

参加船社の将来の行動を確定させる効果があり、許容できない。信頼性あるサービス提供との関係も明らかでない。

③ CAF (通貨調整課徴金) 算定

他の産業も通貨変動には対処してきている。通貨変動に対する平均コストを公表することは、荷主との交渉に際して船社同士がシグナルを送ることとなり、荷主の利益とはならず、許容できない。

(2) EU 競争法に適合する可能性のある内容

④ THC**, BAF (燃料費調整料率) 等のサーチャージ類に関するデータ公表

燃料油価格、平均船型の燃料消費のような公開された客観的なデータの作成であれば問題ないが、平均コストの公表は競争法上不可。ELAA の提案するターミナル費用の各要素に関するデータ公表に関しては、関係者の意見を求めたい。

**THC (ターミナル・ハンドリング・チャージ) :
積み地あるいは揚げ地のコンテナターミナルで発生するコンテナの取り扱い費用の一部を補填する目的で設定された、船社が荷主に課徴する料金。

⑤ 荷動きデータ

ELAA の提案する発着港湾別データは詳細過ぎており、航路別・方向別が適当と考える。

⑥ 消席データ

航路別・方向別のデータ収集は問題ないが、ELAA の提案する毎月、8 週遅れ (将来的には 4 週遅れ) の四半期平均データを公表すること (頻度等) が妥当かどうかにつ

いて、荷主の意見を求めたい。

⑦ 運賃指標

航路別・方向別の指標作成は問題ないが、毎月、3~6 ヶ月遅れの四半期データを公表するという方式については、遅れと公表間隔を拡大した方が船社の協調行為を引き起こす可能性は低い。運賃指標が効率性向上につながるかどうかにつき、特に荷主の意見を求めたい。

(3) EU 競争法に適合すると考えられる内容

⑧ 独立したデータ収集機関

ELAA の提案する独立データ機関の設立は適切。

⑨ 貿易関係者の forum 開催

運賃や個別船社・荷主にかかる需給状況等、商業上の問題が取り扱われないう限り、関係者および経済全体の利益につながり、適切。

⑩ 船社による団体 (地域ごとの委員会含む) 結成

他の産業同様、定期船業界にも結成の権利がある。

●当協会コメント (06年10月31日付) 要旨

- 当協会は、船社間協定に対する独禁法適用除外制度は世界各地で極めて適切に機能しており、引き続き維持されるべきものと確信する。
- 一方、当協会は欧州航路における絶対的な最低線として、ELAA 新提案を支持する。欧州委員会は、最低でも ELAA 新提案を原案通り承認し、今後発表するガイドラインに同提案を盛り込むべきである。これは国際礼讓、法的確実性、そして世界貿易全体にとっての利益につながる。(全文は【資料】参照)

(企画部：山上)

海上運送サービスに対する EU 競争法の適用について今後発行される欧州委員会のガイドラインに関連し、船社業界との意見交換を通じて提起された論点 (Issues Paper) に対する日本船主協会コメント

海上運送サービスに対する EU 競争法の適用について今後発行される欧州委員会のガイドラインに関連し、船社業界との意見交換を通じて提起された論点 (2006年 9 月29日付 Issues Paper) に対し、日本船主協会は以下コメントを提出する。

1. Issues Paper

当協会は、Issues Paper の論調、即ち定期船市場が談合体質にあるとの見方は、ELAA 提案の分析全体に影響を及ぼす重大な誤りであり、遺憾に思うものである。業界の全ての関係者は、定期船市場が極めて競争的であると認識している。更に、船社はこれまで法令を遵守してきており、今後もこれを続けていく所存である。

2. ELAA 新提案

当協会は、船社間協定に対する独禁法適用除外制度は世界各地で極めて適切に機能しており、引き続き維持されるべきものと確信するところであるが、一方、欧州航路における絶対的な最低線として ELAA 新提案を支持するものである。同提案は、欧州における今後の体制として実行可能な解決策を提示し、サプライチェーンに関わる全ての関係者に利益をもたらすものである。

特に、当協会は：

- 市況情報の交換制度は、業界の運営に不可欠な情報を供給し、世界貿易の発展を可能とするものである。我々は、タイムリーな情報なくしては事業運営が不可能であると痛感している。
- 船社および荷主への正確な需給予測の提供を確保するため、欧州航路に関するこれら比類ない情報を活用すべきであり、そして
- 貿易の発展を可能とするために需要に応じた供給 (スペース) を確保するには、航路状況に関する協議を行うことが必要である。このような協議は、船社と荷主の双方にとって共通の利益をもたらすものである。

3. ELAA による顧客調査

当協会は、ELAA が一連の顧客に対し行った意識調査に注目している。この調査によると、ELAA 新提案に対して多くの支持が寄せられており、この点に関し、欧州委員会の注意を喚起したい。

4. 結 論

ELAA は同新提案の競争促進効果を明らかにしており、いかなる反競争的效果に対しても適切な予防手段を提示している。従って当協会は、欧州委員会に対し、絶対的な最終線として、ELAA 新提案を原案通り承認し、今後発表するガイドラインに同提案を盛り込むよう求めるものである。これは国際礼讓、法的確実性、そして世界貿易全体にとっての利益にかなうものである。

ILO 海事労働条約セミナーが開催される

国土交通省は、本年2月に採択されたILO（国際労働機関）海事労働条約について、ASEAN（東南アジア諸国連合）各国による本条約の早期批准に向けた情報・意見交換を行うことが重要であるとの観点から、2006年10月30日（月）、10月31日（火）の両日に東京の三田共用会議所でILO 海事労働条約セミナーを開催した。

ILO 海事労働条約は、これまでILOで採択されてきた海事労働に関する60を超える条約もしくは勧告を現代的視野から整理統合し、更にIMO（国際海事機関）の関係条約の手法である証書の発行や船舶検査の仕組みを取り入れることにより、実効性を高めたものであり、IMOの海上人命安全条約（SOLAS）、船員の訓練及び資格証明ならびに当直基準に関する国際条約（STCW）、海洋汚染防止条約（MARPOL）に続く第四の柱になると言われている。

本セミナーには、ILOのドンビアヘンリー国際労働基準局長およびILO海事総会の政府グループ議長を務めた中国政府の張交通部次長をはじめ、ASEAN各国（カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム）、フランス、韓国、パナマの政府関係者が参加したほか、民間機関からも、国際海運連盟（ISF）、国際運輸労働者連盟（ITF）の両団体事務局も加わり、活発な意見交換が行われた。また、船社や労働組合などの関係者も会議の様子を傍聴し、約140名が参加するセミナ



▲ILO 海事労働条約セミナーの様相

一となった。当協会は、国土交通省の要請に応じて、本セミナーの準備段階から参画するとともに、全日本海員組合と共同してセミナー開催の2日間の昼食会の提供を行った。

初日はASEAN各国による条約批准に向けた取り組みに関するカントリーレポートが発表され、2日目は海事労働条約の主なテーマである雇用条件、船舶所有者責任、社会保障、検査について活発な議論が行われた。

今回のセミナーを通じ、本条約に対応するにあたっての各国の国内法の諸問題や、行政における海運を担当する省庁と労働を担当する省庁との協調の難しさなど、今後検討すべき点が洗い出され、これらを解決するにあたって国家間の協力や情報交換、ILOの技術支援など国際的な連携が重要であることが認識された。

率直に言って、ASEAN各国の中には本条約の内容やその意義の理解が不十分と言わざるを得ない国も見られたが、各国がその事実をセミナーを通じて認識できたことは、各国の批准への大きな一歩となったと思われる。また、傍聴席には当協会からの呼びかけに応じて来日した台湾（ILO非加盟）の官労使の代表の姿も見られた。

ILO海事労働条約は、一般のILO条約の批准状況に象徴されるように、その取り組み姿勢は欧州諸国が先行しているが、今回のセミナーはASEAN各国において、この条約の取り組みを促進させる上で建設的な情報・意見交換の場となった。ASEAN各国をはじめとするアジア諸国は日本の船主に関係する国も多く、今後の動向には当協会として注視してゆきたい。

（海務部：松浦）



▲ドンビアヘンリー ILO 国際基準局長他セミナー参加者

豪州海事局とのポートステートコントロール に関する意見交換会が実施される

2006年10月16日、当協会の海務幹事会は Australian Maritime Safety Authority (豪州海事局：AMSA) のポートステートコントロール (PSC)※1を統括する Mick Kinley 氏 (General Manager) と意見交換会を行いました。

会合は Kinley 氏より AMSA で行う PSC について、受検者側である日本船主の意見・要望等を聞きたいとして実現したもので、東京 MOU※2事務局から企画課長の寧正 (ニンツェン) 氏も同席しました。

会合では当協会側から、入港時、乗組員は様々な官憲対応や荷役、整備など本船作業をする中で PSC にも対応しなければならず乗組員の労務負担が大きいことについて配慮を求める声、整備不良等で拘留された船舶情報がインターネットで公開される事は会社が対策を講ずるための良い参考事例である事などの声があがりました。

これに対して Kinley 氏は、PSC が乗組員に及ぼす労務負担について理解を示し、より良い PSC のあり方に向けて努力している旨回答をした上で、船主に対して特に船舶の救命設備の整備および船員への指導を確実にして欲しいとの要請を行いました。また、ILO 海事労働条約の発効の際には、PSC では労務管理についても検査する必要が生じることとなるが、その準備は東京 MOU を中心に行っているとの説明がありました。

会合は Kinley 氏から今後も貴重な意見を是非聞かせて欲しいとの言葉を以って終了しました。

(海務部：平尾)

※1 ポートステートコントロール：寄港国が入港した外国籍船舶に対し、その構造・設備や乗組員の資格等が国際条約に適合しているか確認する検査。

※2 東京 MOU：PSC に関する地域的な国際協力体制を確立する目的で、1993年に「アジア太平洋地域における PSC の協力体制に関する覚書 (Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region)」が関係国の間で合意されて発足した PSC 実施体制。東京 MOU には我が国や、オーストラリアのほかアジア太平洋地域の18カ国が参加している。



▲左：豪州海事局・Mick Kinley氏、右：東京MOU・寧正氏



▲意見交換会の模様

トン数標準税制導入に向けた決議を採択

— 海事振興連盟平成18年度通常総会の模様 —

超党派の国会議員および海事産業界等で構成する海事振興連盟（関谷勝嗣会長）は、去る10月12日、平成18年度の通常総会を開催し、来年度の予算および事業計画を策定するとともに、海事産業界が抱える諸課題への対応等を取りまとめた11項目からなる決議を採択した。

決議の中で外航海運関係については、トン数標準税制の導入、外航船舶の特別償却制度および国際船舶に係る固定資産税の特例措置の堅持、が第1番目の項目に盛り込まれた。

また、来賓の冬柴鐵三・国土交通相は挨拶のなかで、トン数標準税制の実現に向け、海事振興連盟と事業者が協力して対応するとともに、国交省としても強く主張していく旨述べられた。

総会後引き続き開催された海事関連団体との懇談会においては、はじめに各団体より直面している諸課題への対応等につき要望があり、これに対し出席の国会議員からは様々な意見が出された。また列席の富士原康一・国土交通省海事局長からは現状などにつき説明があった。

懇談会において当協会・鈴木邦雄会長は、平成19年度税制改正について概要次の通り発言した。

「わが国の海運税制は、トン数標準課税制度を採用している諸外国の海運税制に比べてはるかに見劣りしているのが現状である。わが国外航海運が今後も安定的な輸送を提供し、国民経済へ貢献し続けていくためには、諸外国海運と同等の競争条件を確保することが不可欠であるといえる。そのためにも早期にトン数標準税制を導入するとともに船舶特別償却制度の延長・恒久化および船舶に係る固定資産税の廃止等をお願いしたい。」



▲総会で発言する当協会鈴木会長

当協会は、今後もトン数標準税制をはじめとする海運政策の実現に向け、機会を捉え適切に対応していくこととしている。（企画部：植村）



▲海事振興連盟平成18年度通常総会の模様

日本経団連のCSRに関する取り組み

—「CSR推進ツール」とISOにおける規格化作業への積極的な参画

日本経団連 社会第二本部長 齋藤 仁

日本経団連（以下「経団連」）では、2003年10月に企業行動委員会と社会貢献推進委員会の合同部会として社会的責任経営部会を設置し、社会的責任経営のあり方を総合的に検討している。ここでは、国際標準化機構（ISO）における社会的責任の規格作りの状況も合わせ、経団連のCSRに関する取り組みについて報告する。

○「CSR推進ツール」を作成

経団連では2004年に「企業行動憲章」と「実行の手引き¹」をCSRの視点を盛り込む形で改定を行った。その結果、「実行の手引き」はCSR活動の指針ともいえるガイドブックとなったが、企業の担当者からはさらに次のような意見が寄せられた。

- ◆「実行の手引き」では、CSR活動における諸課題が「企業行動憲章」の条文に沿って整理されている。これをCSRで注目されている「コンプライアンス・企業倫理」「情報」「人権・労働」などの課題分野と、「消費者・顧客」「取引先」「株主」などのステークホルダー毎に分類すれば、企業が取り組む分野をより明確に把握できるのではないか。
- ◆「実行の手引き」だけでなく、各種評価機関から寄せられるアンケート調査項目なども踏まえて諸課題を整理できれば、より効果的ではないか。
- ◆CSR活動を実践する際に参照できる企業の実例集があれば、日本のあらゆる企業のCSR推進に役立つのではないか。

「企業行動憲章」と「実行の手引き」の改定で中

心的な役割を果たした社会的責任経営部会は、こうした意見に対応すべく、約1年にわたって検討を進め、2005年10月に「CSR推進ツール」を完成させた。

同ツールは、「CSR主要要素のマトリックス」と「CSR主要項目と参考事例」の2つから成る（図参照）。「CSR主要要素のマトリックス」は、課題分野を縦軸に、ステークホルダーを横軸に取って、CSRを推進する上での課題を整理したものである。企業はこのマトリックスを用いることで、幅広い視野から課題を確認することができる。なお、課題の整理は、「実行の手引き」だけでなく、各種評価機関から寄せられるアンケート調査項目なども踏まえている。

「CSR主要項目と参考事例」は、「CSR主要要素のマトリックス」で整理された諸課題を、企業がどう実践しているかを示した実例集である。社会的責任経営部会の関係企業から、合計304事例が収集されている。事例は、大企業の先進的なものから、多くの企業で実践されている一般的な事例まで、幅広く集められているため、規模・業種を問わずあらゆる企業が参考にすることができる。

社会的責任経営部会は、事例をさらに充実させるなど、「CSR推進ツール」がより使いやすいものとなるよう今後も検討を行っていく。なお、このツールは、経団連のホームページよりダウンロードが可能なので、ぜひご参照いただきたい²。

この他、経団連では2005年3月から4月にかけて、CSRに関するアンケート調査を初めて実施した。これは、経団連会員企業のCSR活動の現状や今後の方向性を把握する目的で、社内体制の整備、

「CSR 主要要素のマトリックス」(一部)

	基本原則	消費者・顧客	取引先
I. コンプライアンス 企業倫理	○企業倫理の徹底を図る。 ○法令を遵守する。	○公正取引・競争の徹底 ○消費者関連法令の遵守	○下請法を遵守した公正な取引 ○倫理観を持った公正な購買活動の実施 ○知的財産権の尊重
II. 情報	○ステークホルダーに適時適切に情報を開示するとともに、対話チャネルを充実する。 ○情報を適切に管理する。	○顧客対応に関わる情報の提供 ○製品・サービスに関する適切な情報の提供 ○コミュニケーションの促進 ○プライバシーの保護	○経営理念、行動規範の周知 ○調達方針、調達手続きの明示 ○コミュニケーションの促進
III. 安全と品質	○高品質かつ安全な製品・サービスを、安全な方法で生産・提供する。	○高品質かつ安全な製品・サービスの提供	○安全と品質に関する要求事項の明確化

「CSR 主要項目と参考事例」(「II 情報」・「取引先」の部分)

	主要項目	参考事例
経営理念、行動規範の周知	●経営理念、行動規範を取引先に周知する。	●サプライヤーが、関連法令の遵守、人権尊重、環境保全などに関するグループの基本方針を理解し実践するため、「サプライヤー行動規範」を制定(ソニー)
調達方針、調達手続きの明示	●調達方針(購買基本方針)を公表する。	●調達方針を制定し、ホームページなどで公開。 ●取引先に対する説明会を実施。
コミュニケーションの促進	●サプライヤーミーティングを開催する。	●サプライヤーミーティング等を定期的 to 実施し、調達や法遵守についての確認を行う。 ●仕入先に対する説明会を開催し、グリーン調達の方針を説明。

報告書作成状況、取り組み分野など CSR に関する諸項目を調査したもので、572社から回答があった(回答率43.2%)。日本船主協会でも同様のアンケートを実施され、その結果は本誌5月号に記載されているが、経団連会員企業の調査結果と比較いただき、参考としていただければ幸いです³。

○ ISO における SR (社会的責任) 規格化作業への積極的な参画

経団連は、CSR をめぐる国際的な動向を的確に把握し、日本産業界としての考え方を世界的な議論の場に反映していくことが重要であると考えて

いる。

ISO では現在、2009年1月の公表に向け、SR に関するガイダンス規格「ISO26000」の策定作業が進められているが、経団連は、ワーキンググループ(WG)に3名の専門家を派遣するなど、これに積極的に対応している(「CSR」でなく「SR」としているのは、この規格が、企業だけでなく、政府、労働組合、消費者団体、NGO などを含めたあらゆる組織に適用されるため)。

当初日本産業界は、SR のように、多様性があった、各組織が自主的に取り組む性格のものは ISO になじまないとして、規格化に反対してきた。し

かし、2004年6月に、途上国の多数の賛成を背景に、規格づくりに着手することが決定したことから、経団連は、企業にとって不都合な規格とならないようにするため、積極的に関与している。

規格化作業は、2005年3月のWG第1回総会（ブラジル・サルバドール）以降本格化し、同年9月の第2回総会（バンコク）では、規格の骨格と前提条件を定めた設計仕様書（DS）が採択された。この設計仕様書に基づく第1次作業文書（WD1）は本年4月に作成され、その内容は、5月の第3回総会（リスボン）で検討された。

現在は、10月に作成された第2次作業文書（WD2）へのコメント提出期間（～12月4日）となっており、そのコメントを踏まえたWD2の検討が、来年1月29日からシドニーで開催される第4回総会で行われる。

経団連は、これら一連の動きに対応するため、社会的責任経営部会の下にISO対応チームを設置し、これまで50回を超える会合を開催して議論を重ねてきた。WD2へのコメント作成作業も、現在急ピッチで進めている。

経団連としては、日本企業の長年にわたる実績や知見を踏まえ、途上国や中小企業も含めた全てのステークホルダーにとって、実用的で使いやすいガイダンス規格とすることを目指している。

また、SRは、各組織がその必要性を理解し、自主的に取り組む性格のものであることから、「ISO9000」や「ISO14000」でおなじみの第三者認証が組み込まれることや、第三者認証に繋がりがかねないマネジメントシステム規格（MSS）的アプロ

チに対し、特に注意して対応している。

その結果、WD2においては、規格の取扱範囲を定めた「適用範囲」に、「適合性評価（第三者認証）を目的としない」「MSSとしない」「（企業を狙い撃ちするのではなく）あらゆる組織を対象とする」との前提条件が盛り込まれている。

今後も、経団連は、第三者認証に繋がる要素を排除する一方で、途上国や中小企業にも役立つ、シンプルで実用的なガイダンス作りに引き続き尽力していきたいと考えている。

- 1 「企業行動憲章」は、<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/cgcb/charter.html>、「実行の手引き」は、<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/cgcb/tebiki.pdf>を参照。
- 2 「CSR推進ツール」は、<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/csr/tool.pdf>を参照。
- 3 調査結果は、<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2005/066.pdf>を参照。

☆せんきょう CSR キャンペーン☆

近年、海運業界のみならず各企業においてCSR（Corporate Social Responsibility：企業の社会的責任）への取組み・重要性が高まりつつあります。この現状を踏まえ、当協会では会員企業各社におけるCSR活動の参考となることを目的に、取組み実態アンケートを行うとともに、本誌上にて先進的に対応する企業等の事例をご紹介します。（今回で最終回となります）

<記事一覧>

2006年5月号 CSRに関する当協会会員アンケート結果

同 6月号	株式会社商船三井	同 9月号	飯野海運株式会社
同 7月号	日本郵船株式会社	同 10月号	新和海運株式会社
同 8月号	川崎汽船株式会社	同 11月号	日本経団連

『宮中の料理人が 私に教えてくれたこと』

パレスホテル 海運クラブ営業所 支配人
平山 章



教えてくれたといっても、宮中の料理人（渡辺誠氏・宮内庁管理部大膳課96年退官）と面識がありません。その方が書かれた専門誌を読んで教えられたことです。私のような職業をしていますと料理やマナー関係など何でも判っていると思われがちですが、とんでもないことです。知らないことばかりです。その方の宮中の正餐という記述があり、その中で私が、そう云う事だったのか！ と思ったことを書かせていただきます。

まずは乾杯から

ルーツはキリスト教の儀式。半分は神で半分は悪魔である聖水を飲む時に、音を出して悪魔を祓うのだそうです。乾杯でグラスをぶつけ合う習慣も、恐らくこの悪魔祓いの儀式に由来しているのではないかということです。ピストロなどのカジュアルな店では、あちらこちらから乾杯する音が聞こえてきて楽しいのですが、正餐では乾杯はしません。音を出すのが下品とかではなく、正餐で使われるグラスは非常に繊細なカットを施したグラスで、乾杯をしますとヒビが入ってしまったりするようなデリケートなもの（カットの施されている部分はパラフィン紙1枚の薄さ）なのです。

ですから衝撃に大変弱いので、乾杯でグラスをぶつけ合ったりしますとあちらこちらでワインが噴き出し大変なことになります。

ではフォーマルな乾杯とはどうすれば良いのでしょうか。調べましたところグラスを顔の前にかざし、視線を相手に向けて軽く会釈をするような感じで少し頭を下げる。ただ、これが結構難しく、真似をしようとしますとグラスが視線の邪魔をして前方が見えなくなりますし、相手の視線も遮ることになりますので相手に失礼にあたる。美しい乾杯をしたいなら、だいたい顔の前辺りという大まかな位置を目安にするのが宜しいそうです。

正餐では、ワイングラスを持ち上げて色を見るのも止めたほうが良いようです。色を確認するのは本来ソムリエの役目だからです。そもそもグラスに何故カットが施されているのかといいますと、ロウソクの光が揺らぎながらグラスに差し込んだ時、カットを通してワインの色が純白のテーブルクロスに映るように工夫されていることだそうです。ヨーロッパの旧家では、燭台の高さに合わせてその家のグラスの角度や彫り方が決まるという、いかにきれいにワインの色を反射させるか細かな神経を払うそうです。

一方、香りを嗅ぐのは失礼にあたらぬところが、礼儀の一つになっているようです。

ヨーロッパの旧家ではその家独自のブレンドをしたり、特定の畑のブドウしか使わないとか、ワインに並々ならぬこだわりを持っている家が多く、それを営めるために生まれた礼儀だそうです。といってもグラスを回すと粗相をする恐れがありますので、口に含みワインを揺り起こして飲み込み、鼻から息を抜くという要領でアロマを楽しむのが良いようです。

でも我々が普通レストランに行った時は、ついついグラスを持ち上げて見てしまいますね。これはあくまでも正餐の時のことですので、固くお考えにならないでください。そのような事にこだわり過ぎますと、せっかくのお料理が不味くなってしまいます。

次にシャンパン

シャンパンの善し悪しは糖度の低さと共に、いかに発泡が長続きするかで決まります。その泡を見るためにフルート型が発達したのだそうですが、このグラス製造が難しく壊れやすいため、米国で口の広い平型グラスが流行し、今では晩餐会も平型だそうです。

しかしホテルや一般のレストランでは、今でもフルート型で提供しているところが多く見られます。パレスホテル本社のレストランもフルート型が主流です。やはり見た目がオシャレですから特に女性客にはフルート型が好まれるようです。

次にナプキン

ナプキンのルーツを辿れば、それはテーブルク

ロスです。13世紀に貴族の特権として純白のテーブルクロスの使用が認められ、一般市民には法律で禁じられていた頃、彼らは悠々とクロスの裾をたくし上げ、襟元やベルトの部分に差込み、服が汚れるのを防いでいたのです。それが時代の流れとともに分離して、ナプキンという形になったとされています。ただ、クロスを支込んだ事を忘れたまま中座したら大変だったでしょうね！

これが16世紀になると、フランスの上流社会では、ナプキンを首に巻きつけ両側から広げて下げるのが当たり前になりました。17世紀では、貴族の胸元に家柄や財産などの象徴として宝石や勲章が飾られました。首からナプキンを下げていてはせっかくの宝石が隠れてしまうのでナプキン留めの役割をする宝石によるブローチが誕生しました。しかし、所詮ブローチは貴族の持ち物。一般社会ではブローチは省かれ、襟元から斜めにナプキンを下げる方法が広まり、作法の基本を形作りました。

このように、物事は連鎖反応のごとく流行っては廃り、廃っては流行るのですが、現在のマナーではナプキンは半分に折って膝の上に置くのが基本で、襟元から下げるのは老人と子供だけに許さ



▲ロビー・クロック（海運ビル1F）

れるようになりました。しかし、例えばシルクのドレスを汚したくなければ襟元から斜めに下げるのはおかしなことではないですし、第2ボタン付近にナプキンを挟んでネクタイを守ってもマナー違反ではないそうです。そうですよね、お気に入りの洋服やネクタイを汚したら悲しいですからね！

ナプキンの大きさですが正餐では75センチ角、ホテルや一般のレストランでは55センチ角が多く使われています。そして合理的にナプキンを使う方法は折り目を手前にして膝に置き、口を拭いて汚れた部分を少しずつ内側に織り込んでいく。中座するときは椅子の上に置き、デザートまで終わりましたら軽くたたんでテーブルの上に。これで終了です。

乾杯から始まりナプキンまで途中大分スキップしましたが、その他、書きたい話は色々ありますが、まだまだ知らないことも多く、今後も私なりに勉強していきたいと考えています。

大航海時代の貴族は料理を手で食べていたと当時のマナー本に書かれていることから、マナーはどんどん進化していますので、私としましてはマナーとは本来、周囲の方々に不愉快な感じを与えなければ、それでいいのではないかと思う今日この頃です。

* * *

海運クラブ <http://www.kaiunclub.org/>



▲業界人が集う海運クラブ。一般の方々にも利用されている（海運ビル3F）

“出来事から思うこと～On the Promenade Deck”は、客船に乗船し、船上で出会った人は、普段接する機会のない世界の人でした…とのイメージで、業界外のその道の専門家に職務や出来事を通して思ったこと、感じたことを自由にお話しいただき、異業種や異分野における見方や価値観を探るコーナーです。



9
 〽
 13
 日
 IMO第55回海洋環境保護委員会 (MEPC55) が
 ロンドンにて開催された。
 (P. 2 海運ニュース参照)

13
 日
 日本と英国の海事当局者が協力関係を深める
 こと等を目的とし定期的に行われる日英海事
 政策対話の第4回会合が開催され、トン数標
 準税制など海事政策全般について日英両国の
 海事局長による意見交換が行われた。

16
 〽
 20
 日
 IMO第92回法律委員会 (LEG92) がパリにて
 開催された。
 (P. 7 海運ニュース参照)

22
 日
 パナマ運河拡張計画の是非に関する国民投票
 がパナマで行われ、計画が可決された。

23
 〽
 27
 日
 1992年 IOPC 基金第11回総会等がロンドンにて
 開催された。

25
 日
 当協会と全日本海員組合は第9回船員・船籍
 問題労使協議会を開催した。
 (P. 9 海運ニュース参照)

25
 日
 国土交通省は、海上輸送モーダルシフト推進
 検討会の第1回会合を開催した。

26
 〽
 27
 日
 国際船員労務協会は、世界最大の船員供給国
 であるフィリピンの船員配乗業務団体である
 Philippine-Japan Manning Consultative Coun-
 cil, Inc (PJMCC) と共催で「船員安定供給へ
 の挑戦」をテーマにした日本-フィリピン
 マンニング・カンファレンスを東京にて開催
 した。当協会も後援者として参加した。
 (P. 10海運ニュース参照)

30
 〽
 31
 日
 国土交通省は、本年2月に採択されたILO
 海事統合条約批准の促進に向けたアジア各国
 の情報・意見交換を目的とした海事労働条約
 セミナーを東京にて開催した。
 (P. 18囲み記事参照)



船協だより

公布法令（10月）

- ② 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令（政令第328号、平成18年10月12日公布、平成19年1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102号、平成18年10月18日公布、平成19年1月1日施行）

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10月	5,910	5,092	818	8.0	17.9
11	5,915	5,319	596	14.7	16.7
12	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	5,821	1,011	15.3	16.9

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
2005年11月	118.41	116.55	119.83
12	118.64	115.72	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

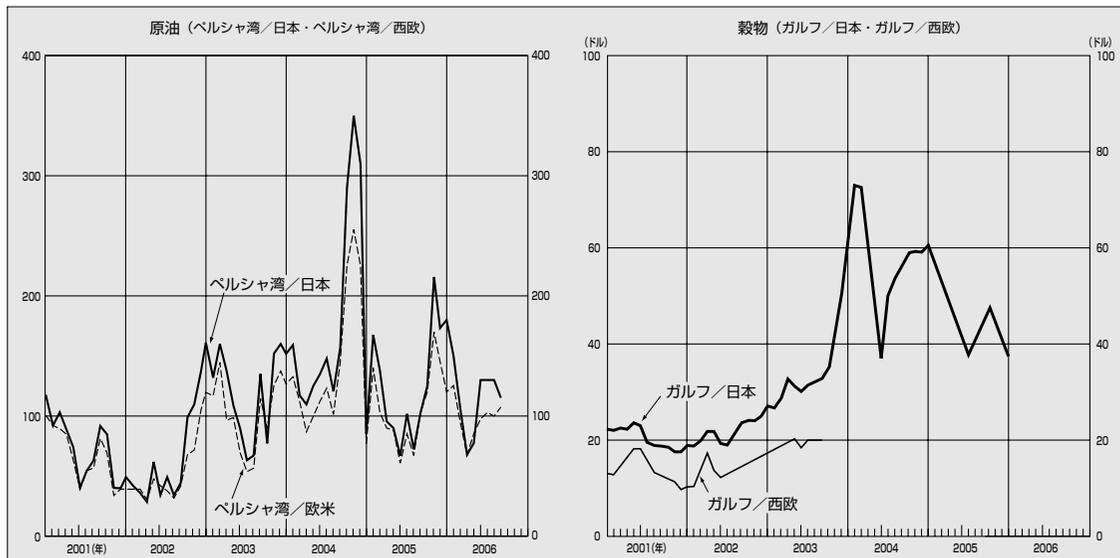
(注) 財務省貿易統計による。

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 2	7,712	44	7,668	2,295	290	0	5,083	0	0	0	28,230	8,282
3	8,119	300	7,819	2,045	216	147	5,411	0	0	0	39,931	7,957
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

(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			225.00	117.50	120.00	87.50		
11	350.00	265.00	216.00	135.00			255.00	167.50	170.00	130.00		
12	310.00	85.00	172.50	110.00			225.00	97.50	145.00	100.00		

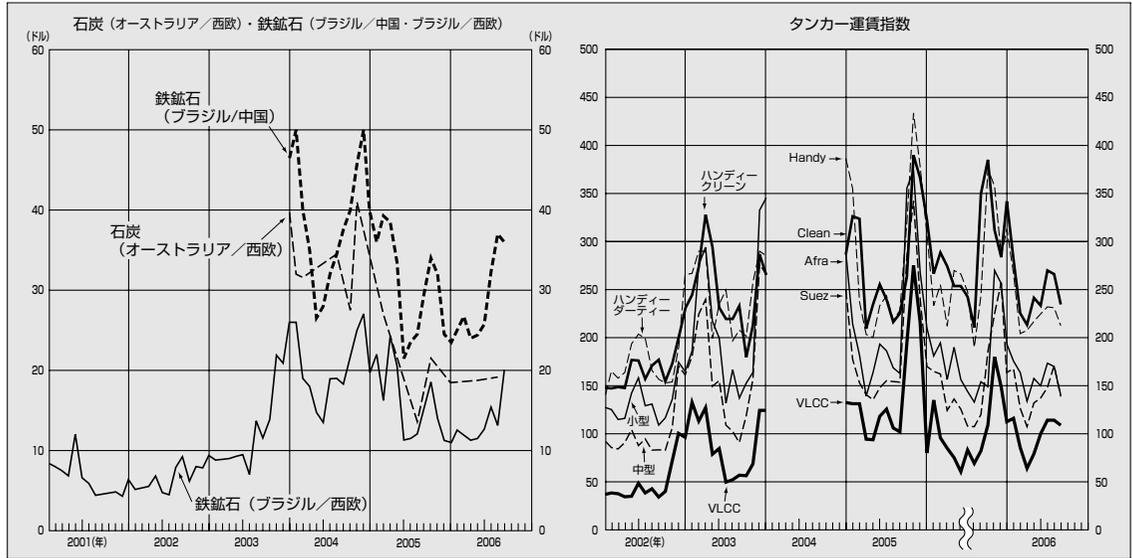
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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							
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)

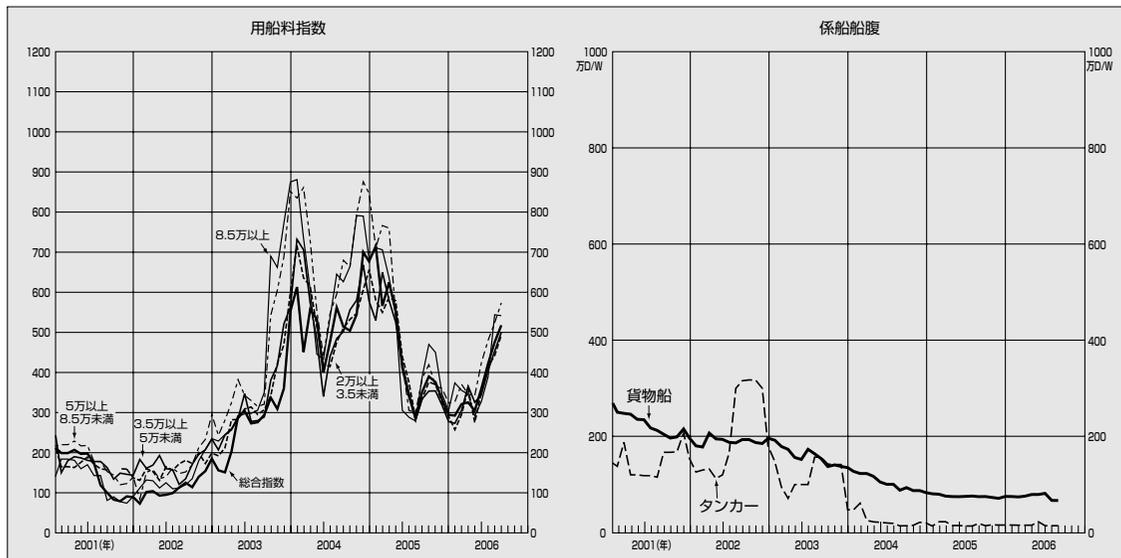
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2005		2006		2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	18.45	16.20	40.00	12.50	23.50	19.70	19.75	16.00	11.00	8.75
2	—	—	—	—	36.00	33.00	24.99	21.00	22.00	17.25	—	12.50
3	27.00	—	—	—	39.25	34.75	26.75	18.50	—	16.20	—	—
4	—	—	—	—	38.50	34.00	24.00	20.90	24.25	22.75	11.25	9.85
5	—	—	18.75	—	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	—	19.10	—	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	—	—	—	34.00	27.63	—	—	18.50	15.80	—	—
11	—	—	—	—	32.00	23.48	—	—	—	14.00	—	—
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	—	—	—	—	—
11	276	342	374	433	390	179	225	269	358	312	—	—	—	—	—
12	216	240	268	378	367	149	257	257	286	284	—	—	—	—	—
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	-	-	-	-	-	-	4,053
11	309	4,046	544	4,264	376	2,991	-	-	-	-	-	-	-
12	360	4,539	701	5,176	332	2,624	-	-	-	-	-	-	-

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	-	-	-	-	-	-
11	138	813	877	38	113	162	139	649	731	34	131	173	-	-	-	-	-	-
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。

トン数標準税制キャンペーン

トン数標準税制は、世界標準といえる税制です。

トン数標準税制による法人課税方式(例)

(運航船舶の純トン数×係数×運航日数)×法人税率
利益ではなく船舶のトン数に基づいて算出されるので、
好不況にかかわらず税額は一定です。

従来の法人課税方式

(収益－費用)×法人税率

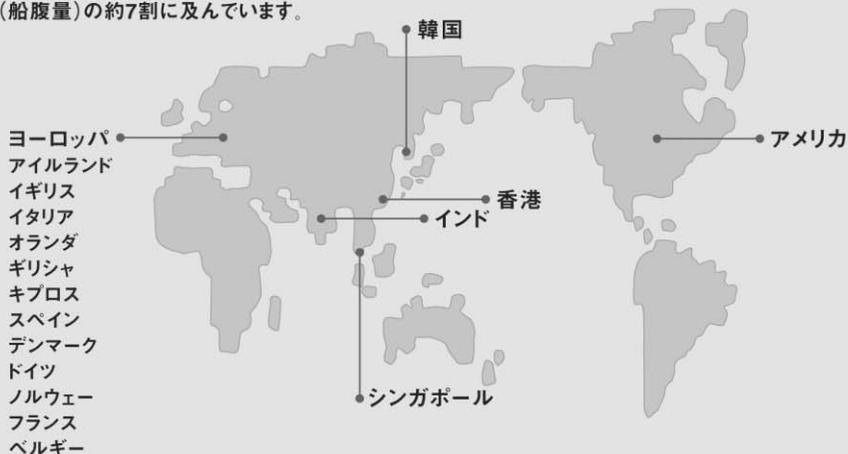


日本を除く海運の先進国では、海運業への法人税にトン数標準税制を採用しています。これは、運航している船舶のトン数（貨物を積むスペースの容積）から“みなし利益”を算出して、課税する方式です。

一方、日本の海運業では法人税は実際の利益に対して課税（所得課税）されているため、特に好況期には海外との利益格差が拡大し、国際競争のなかでハンディキャップを負うことになります。

すでに、日本を除く海運の先進国では、
10年前から導入が進んでいます。

1996年のオランダを皮切りにトン数標準税制の導入が進み、
世界の商船隊（船腹量）の約7割に及んでいます。



※シンガポール、香港、キプロスはトン数標準税制導入国ではありませんが、海運に対して無税または軽課税です。

国際競争力の強化が必要です。

欧米などでは、貿易の中心となっている海運業を重要な産業と位置づけて、政策に反映させています。トン数標準税制も、自国海運の国際競争力を高めるために多くの海運先進国で導入されています。その割合は、世界の商船隊の約7割にも及び、世界標準となっています。

日本の海運が国際競争力を確保し、これらの国々との競争に立ち向かっていくためには、世界共通のルールとなりつつあるトン数標準税制の導入が是非とも必要です。

このまま海外の海運会社との利益格差が広がれば、暮らしや産業を支える日本の海運を維持できなくなることも考えられます。



海運市況の安定化につながります。

納税額が予め確定するトン数標準税制の導入は、海運会社の経営の安定性確保につながり、好況期の内部留保を活用した機動的かつ低コストでの船舶投資が可能となります。これにより好不況に関係なく安定的に船舶への投資を行うことができ、運賃の乱高下が緩和されます。

このような海運市況の安定化は、荷主や国民の利益にもなることです。

国益にも大きな波及効果があります。

海運は、さまざまな資源や物資を輸出入することで、日本の多くの産業を支えています。特に、造船や港湾などの産業とは深い関わりを持っています。

トン数標準税制の導入によって、海運会社が活力を持ち続けることは、他産業の発展を維持していくことにもつながります。これは、GDPの創出や雇用機会の提供、産業間の技術連携などに波及し、日本の大きな国益になることです。

また、国際海上輸送の質や効率性、安定性を確保するといった国の政策にも、トン数標準税制の導入は合致しています。



この内容に関するパンフレットをご希望の方は、下記までご連絡ください。
(企画部) TEL : 03-3264-7174、FAX : 03-3262-4757、e-mail : pln-div@jsanet.or.jp
なお、パンフレットは、当協会ホームページ (www.jsanet.or.jp) にも掲載しています。

編集雑感

東京から関東平野の中心に向かって約40km、「小江戸」と呼ばれる内陸の街に生まれ、育ち、そして今も住んでいます。そんな自分が何故「海運会社」に縁があったのかと、時々ふと思ったりしましたが、どうやら「海」には関係なくとも、「ふね」には係りのあった街らしいことが分かりました。

この街は、江戸時代には城下町であると共に、近郊の農作物や軽工業品を商う商人町としても栄えました。地場の経済圏として発展すると共に、急成長する江戸に木材、食料や軽工業品を供給する基地としての役割も果たすようになりました。幕府との間の資材輸送をきっかけとして、江戸の隅田川の浅草を終点として、荒川（外川）を経て内川と呼ばれた新河岸川の上流に起点を設けたのが、小江戸の「舟運」産業の始まりであったそうです（因みに、今年9月にオットセイがこのルートを遡って田んぼで発見され、新聞・テレビでニュースになりました）。舟には「並船」、「早船」、「急船」、「飛切り船」があり、「並船」は荷のみの不定期船で、満船になるまで各河岸を回りました。「早船」は定期船で、4～5日で河川120kmを往復（片道では、午後4時頃出帆、翌朝9時頃には千住に着いて乗客を下ろした）、月6便と決められていました。「急船」は急ぎの荷を乗せた不定期船を指し、3～4日で1往復、「飛切り船」は日本橋魚河岸のマグロなどを積んだ超特急便で、小江戸では「江戸から飛切で着いたばかりの生魚をすず

める」のが客をもてなす最高のものとされたそうです。

それまでの陸路での荷車による輸送と比べ、舟運は「大量輸送」、「費用低廉」、「高速」という点に優れ、陸路から輸送モードの転換が図られました。これらは時代を問わず、変わることはない「輸送の3大要素」です。それが証拠に、この「舟運」産業は明治期に入り鉄道が発達するにつれて、「3大要素」をそのまま奪われ衰退へと向いました。

グローバルな物流において、現在船舶以外の輸送モードは主に航空機です。航空業界が急速に発展したのは第二次大戦後からで、それから20年経たずに国際旅客はほぼ飛行機にシフトしました。それから更に50年弱経った今、「大量輸送」、「費用低廉」に係る貨物については海運が確保していますが、「高速」を必要とするものについては航空機にシフトしました。そのモードの利点を選んで荷が移るのは「舟運」の示すところでもあります。「技術革新」という言葉が気になります。

潮風に飽きたら、小江戸散策をお勧めします。首都圏からの日帰り観光地です。もう「舟運」産業はないので、「ふね」との関係は無くなりましたが、江戸時代の在の雰囲気とその街並みから楽しめるかも知れません（さつま芋が名物で各種芋料理も楽しめます）。

日本郵船株式会社 調査グループ

コンテナ・港湾調査チーム長 細野 直也

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

日本の戦後の景気循環において、2002年2月から始まった拡大が、とうとう「いざなぎ景気超え」だそうです。実感が湧かない長期景気拡大、とメディアが報じるこの頃ですが、売り手市場、人材不足、新卒採用増加などの求人関連ニュースを聞くと良いのかも、と思えてくるから不思議。気づけば弊会にも私N以来約3年ぶりの新人が登場、人手不足はこんなところまで及んでいた模様。

つい最近目にした鉄鋼連盟のcatchyなポスターは「メタルはイケているのか？」というフレーズとロックスターの写真。学生の就職先で決してメジャーではないらしい同業界がキャンペーンの一環で作成したとのこと。impact大です。ふと、ここ数年の好業績やN社の「フネさん」で認知度は上がったとはいえ、自分は学生時代、海運も、それが商社や貿易同様国際的だということすら知らなかったことを思い出すと、「Shippingは、Seamenはイケているのか？」と考えてしまうのは果たして??? (MN)

せんきょう11月号 No. 556 (Vol. 47 No. 8)

発行●平成18年11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)

