

せんきょう

社団法人 日本船主協会

2008

2

●No.571●

海運ニュース

アフリカが東南アジアを抜いて世界一の海賊多発地域に

—2007年の海賊事件発生状況—



せんきょう

2

FEBRUARY 2008

■巻頭言	1
次世代エネルギーへの取り組み 日本船主協会 常任理事 飯野海運株式会社 代表取締役社長■杉本勝之	
■特別欄	2
第10回 海運セミナー(2007年12月12日開催)講演録 「ねじれ国会と政策課題」 自由民主党 衆議院議員■萩原誠司先生	
■海運ニュース	11
国際会議レポート	11
1. シップリサイクル条約案の逐条審議が進む —IMO海洋環境保護委員会シップリサイクル作業部会 第3回中間会合(MEPC-ISRWG3)の模様—	
2. 低引火点貨物を輸送する油・ケミカルタンカーの 爆発防止対策の検討始まる —IMO 第52回防火小委員会(FP)の審議概要について—	
内外情報	14
1. アフリカが東南アジアを抜いて世界一の海賊多発地域に —2007年の海賊事件発生状況—	
■London 便り	18
海運日誌(1月) 21	海運統計 23
船協だより 22	編集雑感 表紙3
囲み記事	
・「日本海運の現状(2008年1月)」の発行	20
・「トン数標準税制・感謝の集い」を開催	22

次世代エネルギーへの 取り組み

日本船主協会 常任理事
飯野海運株式会社 代表取締役社長

杉本勝之



環境問題への国際的な取り組みは、船会社の経営に大きな影響を与える。船体構造への規制という形で影響だけでなく、より環境負荷の少ない燃料の使用を義務付ける動きも厳しくなってきた。しかし一番大きな影響は、運ぶ荷物が増大する中で、石炭・石油・ガスが単に燃料としてではなく、工業原料としての物流に徐々に変わることであろう。また、前述のような化石燃料への直接的規制は、既存の化石燃料の物流を変えることだけでなく、バイオ燃料というこれまでになかった物流を生む。バイオマスを農作物由来でつくるのであれば、その輸送の流れも変わる。例えば、インドネシアやマレーシアはバイオ燃料等の利用増加を見込みパームオイル・プランテーションを倍増させる計画があるが、それはつまり原料のままか、燃料用エタノールで輸出される可能性を意味する。

CO₂の排出と吸収のバランス収支がゼロとなる性質を、カーボンニュートラルという。バイオ燃料はカーボンニュートラルの特性を持つ新エネルギーとして着目されてきた。しかし、その製造過程や利用の段階で副作用があることも分かってきた。バイオ燃料は、現在の技術では、主に穀物から炭水化物を取り出すため、食料とも競合している。その結果、穀物価格の高騰を招き、燃料用に遺伝子が組み替えられた農作物が、食料危機や食

の安全を脅かす。今後10年間、多くの農作物は過去にみられないほどの高価格が持続すると予測する人もいる。

しかし、バイオ燃料をはじめとする代替エネルギーの開発への挑戦や、環境問題への取り組みは、止むことがない。環境問題の解決の鍵は、規制により時間稼ぎをしながら、如何に短時間で採算性を見込める新技術開発を行えるかにかかっている。急成長する中国やインドのような新興大国の経済的發展を支えるには、化石燃料を由来とするエネルギーの投入だけでは環境に与える影響が大きすぎる。ここにきて世界の経済發展を持続可能ならしめるには、食物と競合しない環境にやさしい低コストの新代替エネルギー開発が急務となっている。

経済發展と環境保護とを両立させるのは難しいが、高度な環境基準は、船社に新技術水準の船への転換需要をもたらし、経営手法や会社組織の改革を促す。我々海運業者も個々の立場から、その役割をもう一度見直す時期に来ているのではないだろうか。

第10回 海運セミナー(2007年12月12日開催)講演録 「ねじれ国会と政策課題」

自由民主党 衆議院議員 萩原誠司先生

経歴

通商産業省出身。通産省で特定産業構造改善臨時措置法を含む産業政策を担当。特に、平成不況期には、数次にわたる税制改革と総合経済対策を立案。ジェトロ(JETRO)で貿易保険のニューヨーク事務所長や通産省情報政策企画室長等を経て、平成11年2月より平成17年8月まで岡山市長(2期)。

平成17年9月の衆議院議員選挙で初当選(岡山2区)。

現在、衆議院総務委員会や厚生労働委員会などに所属。



▲自由民主党衆議院議員 萩原誠司先生

はじめに

衆議院の萩原誠司です。私のような経済政策、通産省のバックグラウンドを持つ者の視点からお話しさせていただき、何らかの参考になればと思っています。

私が通産省にいた時は不況になると忙しく、その中で鍛えられた実感があります。日本の産業がいろいろな形で変革を遂げて乗り切っていくとする努力のサポートを何度か経験させていただいたわけです。通産省時代、その集大成が「特定産業構造改善臨時措置法」という形で出来上がったときの法案、税制、財投、予算の企画立案担当として大変いい勉強をさせていただきました。

トン数標準税制については後でまた詳しく話を

いたしますが、1点だけ事前に申し上げますと、声を揃えてきちんと物を言った業界のほうが、いままでのいろいろな例から得をしているということは申し上げさせていただきます。

「ねじれ」の未体験ゾーン

「ねじれ国会と政策課題」とありますが、これは私が選んだ題ではなく、ねじれていることに対して強い思いを持っているということではありませんので、その辺はご了承くださいと思います。ですが**政策の現場、国会の現場におりますと、雰囲気は随分変わりました。**そのこぼれ話をご紹介しますと思います。

国会には、各役所が大臣のサポートや調節するための連絡室があります。私は、連絡室の室長さん方と定例的に会い、本当に重要な仕事をしてい

るセクションと横断的にご意見を聞いておくというのをずっと続けています。

3週間ぐらい前にお会いした時伺いました話。例えば自民党の部会と調整して案件がまとまり、それが新聞に出ます。それに対して民主党からクレームがつかしました。ある参議院議員の方が、「自分が担当しているのになぜ事前に説明しないのか。与党がやっていた話とは言え、参議院では自分たちが多数派なのだから、事前に知る必要がある」というのです。結局、「罰として今後1年全ての政策決定文書をその日のうちに説明すること」になったというお話でした。

2番目は衆議院の事務局の方々のお話ですが、国会には不文律というか慣習法がたくさんあって、対処法が大体決まっています。そういう隠れたルールを参議院の民主党の方々は知らない、ないしお守りにならない。しかし、自分は衆議院の事務局の者だから参議院の方々に言えない。一方で、衆議院の民主党の方々はよく知っている。そこで、参議院の民主党の方々に、「こんなことでは大変ですよ。仮に政権を取っても議会運営ができなくなりますよ」という注意をすると、ほとんどの議員は、「その時はその時」と言っているそうですが、一部の議員は「確かにこれは異常だ。これを放っておいたのでは国会そのものが壊れていく可能性がある。責任を感じた」という話もあったようなことを言っていました。

それから私は今、「厚生労働」、「総務委員会」、特別委員会では、「政治倫理の確立及び公職選挙法改正に関する特別委員会」、「北朝鮮による拉致問題等に関する特別委員会」という4つの担当をさせていただいていますが、労働契約法案の審議のときに与党を代表して、「法案をきちんと読んだ上で意図と異なることがこの法案の中で発生する可能性が幾つかある」というお話を一時間ずっとしました。

例えば、労働契約法案の民主党案の中に雇用契約の成立の時期があって、「各会社が内定通知を発

出した時点で労働契約が成立したものとみなす」という既定があります。「これは内定を受けた若い人の権利を守るためだ」と言うけれども、考えてみると、学生さんたちは幾つかの会社から内定を得ることは当然です。発するたびに雇用契約が成立するとどうなるかという、最初に来たものしか行けなくなるのか、あるいは類似の雇用契約が全部成立していったら契約破棄をせざるを得ない状況になって、最後の1項でやれることになります。これは、実は労働者の権利保護にとってマイナスになってきます。

あるいは、各会社で「健康診断をしてはならない」という項目が出てきます。なぜかという、健康診断をされることが嫌な人がいるからという話。けれども、健康診断をすることは労働者にとって非常に意味があるし、もしそれを禁止すると健康状態を保持しておくべき職場は、健康診断を労働者として受けて診断書を持って行くということになり負担がかさみます。そういうことが起こりうる話が、1つの法案の中に40ぐらいあります。

その説明をした上で、これが本当に労働者の保護になるのかという疑問をずっと提起しました。その質問が終わった後にある議員が来て、「うちの法案をよく読みこんでおられましたね、ありがとうございました。ざる法案で恥ずかしくなりました」と言ったという話があります。

結果として、この労働契約法案については与党提出の法案を一部だけノーマル修正をして参議院に送りましたから、民主党との共同提案になるわけです。その後、労働契約法案を3党共同提案ということで参議院に送って趣旨説明をしますが、そのときに民主党の衆議院の方も趣旨説明になる。その人が立って説明をし始めようとしたときに、参議院の民主党の皆さんが「安易な修正するな」と野次が飛んで、その説明に立った方が大変寂しいような顔をしたということがあります。

それから某与党議員の話として、「『有害鳥獣による農林水産業に対する被害を防止するための特



別措置に関する法律（原案）の協議の際、民主党から「有害鳥獣とは差別だ。そもそも、林野、山の中で食糧がなくなって仕方なく外に出ているのであって、意図的にやっているわけではないのだ」という話が出て、原理主義的に言われて大変困ったという報告がありました。結局、「有害鳥獣」をやめて「鳥獣の」としたものですから、今度は罪のない鳥獣が撃たれる可能性があるということにもなりかねません。この手の議論が、いま参議院の民主党を中心として随分横行しているというのが実態の一部であります。

これらを通じ、我々サイドにも「政府というのが与党だけのもので独占できている」というような驕りがあったかもしれないけれども、反省をした上で、原点である「政治は国家・国民のためだ」ということをいま本当に強く実感させていただいています。この思いというものが、次第に雰囲気として野党サイドの方々に伝わっていくことを期待しています。

総理は誠意ある対応をきちんと取り続けていこうと思っているし、そういうことが理解されない限り、実は大連立を組んでもやはり原理主義的な、傲慢な対応が表れてくる。だから、本当の論点は、国民のための政治が参議院の関係で今後6年できないとしたら問題ですから、地道な努力をしっかりとやっていかなければいけないと思っています。

「ねじれ」の未体験ゾーンのルール無視の典型的な例が、某大臣の証人喚問でした。証人喚問とい

うのは議員証言法により罰則につながる可能性があって、その運用については特に少数派を保護するために、提案をするときには賛成・反対は別として、少なくとも全会一致で提案をするという形になっています。問責決議も同じです。それが、委員長が職権で委員会を開いて多数決で決めたので問題になりましたが、2つの要因で解消した。1つは、共産党の衆議院議員が警鐘を発した。2つ目は、この背景にあった会食がどうも嘘であった。出所はどこかということ、M氏が逮捕される前にメディアから取材を受けて、不確かなままの発言をし、そのテープが民主党に横流しされて追及となった。

これは幾つか問題がありますが、1つは入手経路という方法論の問題。それから、容疑者の言葉を鵜呑みにしていいのかといった問題。民主党サイドもかなり煮詰まった判断をしたのではないかな。それらを含め、中止されました。これは、今後の国会運営に若干の朗報です。つまり、問題の処理の仕方について元のルールが復活する兆しがあるような気がしています。

安全保障政策

2番目の項目ですが、安全保障政策がいま最大論点の一つになっています。藩基文国連事務総長（韓国の前の外相）は、こう言っています。「アフガニスタンと周辺地域の持続的な平和、そしてテロのない世界の実現はアフガニスタンにおける活動の成功にかかっていることを再び強調したい。そして、アフガニスタンに関する活動に従事しているすべての政府が現在のコミットメントを継続することを強く望む」。これは11月6日の談話ですが、基本的には名指しで日本のことを言っているわけです。イギリスの政府は、「アフガニスタン内外で行われている国際的なテロ作戦を支援する上で、日本が果たしてきた役割は有意義であり、国際社会への日本のコミットメントの重要なシンボルであった。」とコメント。

我々が心配していることは様々にありますが、1つは、日本の安全保障に将来にわたって影響を与える可能性。日本は平和憲法を持っていますから専守防衛はできるが、それ以上のことができない。したがって、1つには日米安全保障条約において軍事的に補完する。2つには、先般の国連における対北朝鮮非難決議及び制裁決議をやったように、国連の力というものを未然の分野では相当程度活用することによって安全を保たなければならない国である。

国連との関係で言うと、民主党の論点である「日本の給油活動について国連決議はない」という点、これは国連から見れば内政干渉の問題もあり、決議自身が成り立たないのでそれはできない。だから、できる範囲でできることをやって欲しいと言わざるを得ない。それに対して、それでは不十分だと言われると国連の機能が麻痺する。これら国連や国際社会との関係による影響を我々は危惧し、日米安全保障条約の執行に無駄な負担を与えないことを懸念しています。

あるいは、他の外国における活動量の低下、例えば**石油対策**があります。日本の国内対策に加えてIEAを中心とした国際対策を経済産業省を中心に一生懸命に努力をしていますが、成果が上がりません。その背景には幾つかの事情があります。例えば、他の国の場合には景気が拡大して、物価上昇の中での石油の値上がりなので吸収される、あるいは、所得が上昇しているので不満が高まらない。しかし日本の場合には所得の増加が止まっている、減少しているという中の話なのできついということを理解してもらえない。もう1つは、日本の発言力が弱くなっている。そういう可能性が非常に高い。

先だって経済産業大臣がIEAに対し、投機による原油価格の高騰分についてだけでも何とかしたいという話をしていました。結局、なかなかIEAの議論が整わないので、日本で資金を提供するので実行して欲しいと頼めば可能かもしれません。



しかし、そのやり方は外交的な観点からすると、切ないやり方になっていることはご理解をいただきたいと思います。一方で、この膠着状態を乗り切って、再度、来年の早い時期にインド洋上に補給艦を送ることができれば、これは日本に対する国際的信頼感が向上すると思っております。

経済・政策状況

経済についてはどうか。海運の方々是好調を維持しておられると思いますが、**規模・地域の格差が全くと言っていいほど解消しないままに停滞感が拡大している**と思います。政府もそれに反応して、平成19年度の経済見通しを下方修正しました。来年度は多分回復するだろうということで2%強の目標を立てることになると思いますが、今年は1.5とか、そういう水準になりつつあると思います。

景気循環アナリストSさんの話を要約すると、「DIの動きを見ると、日本経済は11月末の時点で既に下降局面に入っている可能性は高い。需要の動向を見ると、消費は給与所得が伸びないことなどが原因で非常に弱い。それから、設備投資にも陰りが出始めている」という判断です。そして「公共事業は圧倒的に弱く、そして住宅は建築確認厳格化の影響もあって歴史的に悪い水準」であるということです。けれど、住宅は恐らくGDPを0.3とか0.4とか押し下げている可能性があるかと私たちも計算しています。逆に言うと、ただ輸出だけが突出しているのが現状です。結果として、利益水



準も輸出に絡む企業群に集中しているのが現状と理解しています。

したがって、このところ所得が増えていない。つまり、大企業、上場企業からの所得移転というのが従前には進んでいない中でエネルギー価格の高騰がきますから、消費者マインドはものすごく冷えて、実際もそのような形になりつつあります。

しかしその対策としてかつてのように景気の維持拡大に財政出動をもってするというには無理がまだあります。その理由は第1に、財政赤字が膨らんだ経済あるいは国家運営においてさらになる財政赤字を拡大する施策を取ると、その財政支出に対して後から増税がくるということを危惧するために、かえって民間の支出行動が沈滞化するという効果があります。

歴史的に見ると、どうも1990年代の終わり辺りから非ケインズ効果が日本の経済の中でも恐らく実証できる水準で働いていると言われつつあります。そして、その効果というものは、少なくとも基本的財政収支のバランスがゼロになるまでは継続すると見たほうがよく、いまケインズ型の政策をすることによって景気全体を押し上げようということにはまだまだ無理があると見るべきだろうと思います。

そこで、これはまだ政府内でもあまり議論が及んでいませんが、私個人としては**金融政策にもう一回登場**してもらわなければならないかもしれないと思います。アメリカも含めて金融政策を拡大

基調に持っていかなざるを得ない状況が非常に強くなっていて、マーケットが求めているレベルが高くなってきていると思います。日本は、1年ちょっと前の7月に「ゼロ金利解除」をしました。ゼロ金利解除の前は何だったかというと、「量的緩和政策」がありました。いま0.5になっている。段階で言えば0.25という刻みですから、いまのレベルをレベル2とします。レベル1が0.25で、レベル0がゼロ金利で、量的緩和がマイナス1です。だから、段階がまだ幾つかあります。その段階を、いままでの日銀のスタンスは、景気というものは基本的には拡大基調にあるということを強く念頭に置いた上でじわじわと上げながら、それ自身が景気に対する前向きな姿勢を示すという誘導的な意味を込めてやっていく考えでいました。その前に日本経済を先ほどの住宅市場の強度の冷え込み（政策不況）があるという事情を考えると、一旦もう1ステップ下がった話をしてもいいかもしれない。そういうことを政府・与党として頭の中に入れておかないと、政策手段が非常に枯渇している。ここが恐らく、今後の焦点になってくるし、その予兆として原油高・燃料高に対して政策的な金融、中小企業金融公庫といったところをきちんと拡大しようという議論も出始めています。

もう1つは、総理がいま「日本経済の再拡大」「再成長」というものについて各省庁にお触れを出しています。経済財政諮問会議の担当大臣に向けて、もう1つは経済産業大臣に対して「**成長戦略のやり直し**」を言っています。その中でも議論されつつありますが、分配論に若干影響を及ぼそうとすると、競争政策と労働市場政策に手をつけざるを得ないと思います。

競争政策については、例えば陸上の運輸で言うトラック業界は悲鳴を上げています。その結果として、ドライバーの方々の賃金に負担が寄ってくる。そこで何が問題かということ、トラック運送業界と荷主との関係を一体どう考えるのか。荷主の方々は通常結構大きいですが、優越的な地位の

乱用というのがあるいはしないか。あるいは、差別的対価みたいな問題がないだろうかということを考える。一方で、いまの独禁法は確かに法律の条項の中には「優越的な地位の乱用」であるとか、「差別的対価」という大企業・中小企業問題への糸口は書いたけれども、実際にそれがツールとして活用できるかというところできない状況になっている。したがって、いま自民党の中でも独禁法調査会ではそれを使えるようにする。つまり、独禁法というのはもちろん消費者と産業との関係を記述して消費者利益を確保する法律だけれども、その中間段階として、長期的な意味で消費者にも益があるような意味において中小企業を守っていく。典型的な例で申し上げると、ガソリンスタンドが過当競争に陥っていまどんどん数が減って潰れている。田舎のほうに行くと、ガソリンスタンドまでが遠くそれは消費者にとってよくないから、長期的に考えた中小企業政策をしなければいけないし、そのために独禁法が中小零細企業を守れる法律になるという政策変更をいま求めて議論がされています。

お年寄り政策については、自由化プラス、セーフティネットの拡大ということが民主党も自民党も考えていることですが、お金になるか、本当の意味で議論をするという政策になるかもしれないと思います。そのことを含めて皆さん方の業界はトンネージタックス、日本人船員の拡大と言ったんですね。実は、今回の景気拡大を求める下降局面における先行事例として大変大きな価値があると我々は見させていただいているような状況です。

また、住宅及び関連施設については、マンションで起こった話を個別の二階建ての住宅に適用するのはやめて欲しいと言って、それは国土交通省、担当部局、住宅局も含めて大体わかったということになっています。

財政状況

以上が経済の状況及び政策の状況ですが、**財政**



については若干重しが強いです。厚生労働分野は強い歳出圧力が全国的にあります。医療の崩壊と言われる中での医療費の削減に限界があった。医療費は0.01ぐらいで上がるでしょう。あるいは、高齢者の医療費負担に対して強い抵抗があって、これも凍結する。肝炎対策で新たな支出を出す。農林水産について言うと、米対策で補正を組まざるを得ないかもしれない等々の要請があります。一部、防衛の装備費など自粛変化の恐れが出ていて、防衛省の要求額1,100億円がバツサリとゼロです。さらに一方、税収の増大まで一服感があります。したがって、平成19年度の税収を54兆円予算で計上していますが、未達になる可能性が出てきています。農林等の補正の可能性も含めて、平成19年度予算で既に3,000億円程度の追加的な要調整額が出ているのかもしれない状況があります。

その中で、税調の租税特別措置について言うと、前向きというか、「**歴史的な成果であったトンネージタックス**」も含めて取ってきました。試験研究税制も、いわゆる増加分について税額の2割が総合的な控除額の天井だったけれども、それに10%くっつけて、ある意味で3割までいけるという形になっています。それから、エンジェル税制といっていわゆる創業期の企業に対する支援税制、税額控除を要求していました。結局、税額控除は潰れたけれど、所得控除でいく、それも上限1,000万円までいってくれるわけです。それぐらい思い切ったことがやられています。

考えるとかなり頑張った形になっていますが、そこに若干「ねじれ」の影響もあるかと思います。選挙の配慮というものがある。ただそういうことをすると、歳出において相当な圧力があり、基本的には消費税増税の話がまた強くなってござるを得ない。

税調について言うと、党内論議の最終局面でねじれの影響を意識しながら消費税増税を中長期的にどこまで示せるかというレベルの綱引きが行われます。このことは、抜本的税制改正論に至るまでのつなぎの増収策が非常に重要になってくる。この数年間をどうつないでいくのが非常に重要な議論になってきて、霞ヶ関埋蔵金、睡眠預金対策、相続税問題です。埋蔵金はありませんが、確かに財政投融资会計で言うと金利変動準備金が約17兆円あって、基本的に金利変動はほとんどしていないわけですから、貸している額が減っているのです、この17兆円のうちの幾らかは取り崩し可能。かつて一回、12兆円取り崩しています。ただ、17兆円を5年間取り崩していても年に3兆円強しかにならないということを党でも言っています。しかし、これは使わざるを得ないのではないかと思います。

それから、**睡眠預金**というのは皆さんも恐らく覚えがあると思いますが、転勤をしたときとか、学校に初めて入って東京に来たときとか、いろいろな口座を持っているはずで、10年間放っておいた口座を睡眠預金と一般的に定義されていますが、これは日本のいまの仕組み、法律という言葉を使わずにあえて仕組みと言いますが、仕組みでは最終的に銀行その他金融機関の特別利益として計上されています。その計上のされ方、取扱いについては、何と銀行協会の通達で決めてあります。その通達は何に依拠しているかというと、恐らく民法の通則か商法に依拠している。放ったままの債権は自分達のものだと書いてある。ただし、銀行協会というのは任意団体というか人格なき集団です。それが決めたことで銀行が運用されている

というのはいびつな世界になっています。

ところで、世界各国ではどうなっているのかというと、この睡眠預金についてはアメリカでは州政府が管理して最後までお支払いする。ある一定の睡眠をすると州の管理に移って、そしてずっと申請する者が名乗り出てきたときにはお支払いをする。管理を州がするということの代償として、来ないのは使うという形です。カナダは確かカナダ銀行だったと思いますが国庫が活用する。そして、ヨーロッパの諸外国が随分議論していて、一番明確に前進をしているのがアイルランドでありまして、アイルランドは睡眠預金については福祉財源として活用するための特別立法を示しました。それがいまイギリスに飛び火をしています。オーストラリアも、大体そうです。

日本はという話になっています。どれぐらいあるのかというのはいはっきりしません。ちなみにイギリスの例では、約5兆円と言われています。毎年発生する額が1,000億円で、5兆円貯まっているというイメージです。これを日本に引き直してみると、毎年2,000億円使ってもずっと使えるかもしれないというのが睡眠預金です。これは立法措置で解決がつくかもしれない。この話は去年の年末に自民党の中で話をしたら笑われました。今年は、税調と、予算のための政調の本会で発言したときに笑う人がいなかった。谷垣財務大臣にも話したら「研究してみるか」と言っていた。皆さんも睡眠預金をお持ちの可能性がある方はお勧めします。しかし、これは相続のし忘れ、孤独死も結構あります。

トンネージタックスへの思い

トンネージタックスについての思いを少しお話ししておきたいと思います。かつて私が通産省で似たような政策をやったときに、「特定不況産業振興基金」というのがあって、民間で払ってもらいました。使う産業と使わない産業がありますが、使う産業というのは一生懸命に発言している産業です。その仕方も、立法のときから明確に用途を

示した産業しか使いません。

私は経験から、1つにはこれから立法措置が動いていく議論がされていくと思います。その中で、例のトンネージタックスの使い方は当然影響を受けます。はっきりと、ご自身たちの使い勝手の良ように発言すべきです。**使い勝手が良くて、その効果がなければ結局意味がない。**それが、皆さん方の経営の中に生かされていくようにしていかなければいけない。そのためには、言いたいことも全部まとめて正々堂々と行っていただきたい。それが、役所サイドにうまくインプットされれば、役所もやれます。そのためには、まさに現場感覚がある話をきちんと整理してはっきりと行っていただくことから始めていただきたい。

私たちが産業関係の制度をつくるときには、30社、50社に、「どうですか」と言って聞いて回りました。社長さんや別のセクションから聞くケースもあるし、いろいろな話をとにかく聞いていく。そうすると、こちらに蓄積ができて、専門家になります。幾つかの会社の話を知っているから先方も聞くという作業をずっとしていくうちに、「これだったら、やれる。皆が喜ぶ形になる。」という実感を企画担当が持てれば、いい話につながっていくのではないかと思います。そのプロセスというのは、まさにこれからです。

法案ができて国会に出た後でもいろいろなところで折衝が続きます。それをこれから半年間徹底的にやっていただきたい。やっていくうちに理解も進むし、政策が発動されるころにはすぐにでも使えるようになっていくんです。5月ごろまた勉強会を開いて、「これはどういう制度ですか」ではなくて、「あの条文は、私が入れた条文なんだ」というような思いがある形に仕上げていくことが実は重要です。

産業政策というのは結果も重要ですが、そのプロセスにおいて意思確認、制度づくり、連携というように起こっていくから政策として意味があると思います。それがこれから始まろうとしている。

税が取れたので、お互いに役所と業界、あるいは業界の中同士がかなり喧々諤々いい議論をしながら、自分たちの中にこの税制を体現して組み込んでいく。その作業があるかないかで、この税制が生きてくるかどうか随分変わってくる。それを私は自分の体験から強く感じています。

今後、国会でいろいろなことが起こると思いますが、トンネージタックスについては調整がつつある分野、原理主義が少し消えた分野の筆頭でもあります。海事振興連盟という超党派の議員連盟があって、民主党の議員からは、「自分がやる」と言っているからやる」と言っていたけるような環境がありますので、この分野については恐らくあまり大きなねじれはなくなってきていると思います。厚生労働分野でも、さっき申し上げたように凸凹した細かい話はありませんでしたが、法案の調整がつつつつありまして、こういう分野が広がることを期待しています。

ただ今後、防衛分野を含めて例えば教育とか、人づくりという思想信念が絡む分野で、一体どういう調整ができるのかを私自身としては注意しながら、そのときにいい動きができるように鍛錬をしていきたいと思っています。

さいごに

最後に一言まとめの話をしますと、短期的には与野党双方とも原理主義、つまり、自分しか正しくないという考え方を何とか克服する努力をし、**国家・国民本位ということを再確認する作業を粘り強くやっていきたい。**ただ、これには**国民世論の皆さんの若干のバックアップも必要。**ぜひとも国民本位・国家本意の政策をしてほしいということを皆さん方からもあらゆる機会にお話をさせていただきたいと思います。

並行して、総理が外交について同じことを言っていました。外交と財政期日については共通の目標を設定する必要があると思います。財政規律について共通の目標が設定できないと、それで一

時的に政治が動いたときに取り返しがつかないと思います。それをぜひやっていきたいと思います。

さらに中期的には、今後の政治の中で何党かということは超えて日本及び日本人の自信の回復ということをやぜひ掲げなければいけない。日本人の主張について過去から主張する人はたくさんいますが、将来から主張することができるようなリーダーシップを誰かに体现してもらいたいし、そのバックアップを私自身やっていきたい。過去及び将来から、伝統と日本人のやる気の両方から日本・日本人の自信回復をつけるということが、次の政権かその次の政権なのかわかりませんが、絶対に必要と考えて精進していきたいということを申し上げて、きょうのお話を閉じさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

〈質疑応答〉

【質 問】

このたびのトン数標準税制導入の動きについて、萩原先生からご助言、ご努力をいただきまして改めて御礼申し上げます。また、先ほどのお話の中で今後の取り組みとして関係官庁と本音で話し合うというご助言については、我々ユーザーにとって使い勝手のいい制度になるべく、これからも努力して海事局のご協力も得ながら進めていきたいと考えております。

そこで質問ですが、「国際租税では、海外に残る

日本企業の利益の還流が重要」という点についてどういう議論がなされているか、差し支えない範囲でお願いいたします。

【萩原先生】

2006年だったと思いますが、2005年か2006年の会計年度でアメリカのケースがありました。それは何かというと、アメリカ国籍の企業が海外に持っている利益を積んだ分がある。これを、いままでの制度だともう一回課税して戻しますが、期限を切って1年間だったら2005年か2006年の会計年度において益金不参入でいい。ただ、数十兆円入っていたわけです。それが研究開発に使われたり、ものすごい資金還流がありました。日本でも、国内に戻ってくるときに税をかけるだけではなくて、日本経済全体の活性化を考えると、アメリカでもやったようなことを参考にしながら、益金不参入をし、それを今度はどう使うかということをしかり議論すべきだろうという話を今回の税調でしました。ただ、余りに話が大きいのでいわゆる二重△という長期検討課題の中で整理されつつありますが、これはどこかで実現したほうがいいです。日本人として、海外にずっとお金を置っぱなしというのは不安ですね。ところが、返すとなると税金を取られるのだったら、どこか窓口を開けて、ある年に沢山返してもらって、各会社の研究開発資金にするとかがいいと思います。

これは一部調査がありまして、何に使うのかといたら、ほとんどの会社が真面目に「人材開発とか研究開発に使いたい」という意向が多くなっています。それを、今後2、3年のうちに実行したい。日本の場合には、数十兆円とはならないのだと思いますが、いずれにしても、上場企業だけで多くの資金が海外で運用されている。それを、日本国内に戻して運用するということができるようにするというのがいまの検討状況であります。





海運ニュース

●国際会議レポート●

1

シップリサイクル条約案の逐条審議が進む —IMO海洋環境保護委員会シップリサイクル作業部会 第3回中間会合(MEPC-ISRWG3)の様—

- *非締約国のリサイクル施設を使用する場合の要件等の審議
- *リサイクル国によるリサイクル計画の事前承認の審議
- *船舶の検査に関する合意
- *条約採択会議までのスケジュール

1. 経緯

シップリサイクルに関しては、国際海事機関(IMO)において、新条約を策定するべく2006年3月開催の第54回海洋環境保護委員会(MEPC54)から審議が開始され、2009年春の採択を目指して作業が進められている。

今般、2008年1月21日より25日までの間、フランスのナントにおいてMEPCシップリサイクル作業部会第3回中間会合(MEPC-ISRWG3)が、日本を含む29カ国、12機関の参加により開催された。わが国からは、国土交通省、JETRO ジャパンシップセンター、海上技術安全研究所、当協会などが

ら5名が参加した。

今回の会合では、2007年7月開催のMEPC56に引き続いて条約草案が逐条ごとに審議された。主な審議結果は次の通りである。

2. 主な審議結果

(1) 条約本文

*条約の適用範囲から「内航船(生涯にわたり国外に出ることなくリサイクルされる船舶)」を除外することに関しては、既にMEPC56で合意されていたものの、その規定ぶりについては合意できていなかった。今回審議の結果、生涯にわたり締約国の管轄下(排他的経済水域(EEZ)内)の運航にのみ従事する船舶については本条約の適用を除外することとなった。(ただし、わが国においては上記適用除外船舶の多くが最終的に海外売船等で管轄外に出ることになるため、適用除外となる日本籍船は実態的にほとんどないと思われる。)

*英国より、締約国の管轄下にある条約の要件を満たしていないリサイクル施設が条約の要件を満足できるようにするため、IMOにより設立される委員会が当該リサイクル施設の改善計画等に関する勧告を作成し、一定期間支援するなどのメカニズムを構築すべきとの提案があった。審議の結果、解撤国（途上国）に対する支援については、IMOによる技術協力プログラム等、本条約の枠外で取り扱われることとなった。

(2) 条約附属書

*前回 MEPC56において、米国より、「非締約国の安全・環境上適した施設でのリサイクルを、二国間、多国間または地域協定を締結することにより認める」との提案がなされ、その意図（十分な解撤能力の確保等）は評価されたものの、同提案では条約批准のインセンティブが働かなくなること、グローバルな条約を策定することの趣旨に反することなどから、十分な検討が必要とされていた。今回の会合では、ノルウェーより、「非締約国のリサイクル施設を使用する場合の要件、手続き等を新規則として追加する」との提案がなされた。審議の結果、本特別要件については、次回 MEPC57（2008年3月末開催）で引き続き検討されることとなった。

*個船ごとに策定されるリサイクル計画については、現在の条約草案では旗国が最終検査において、有害物質一覧（インベントリ）と合わせて確認し、リサイクル準備国際証書を発給するこ

ととなっている。今回の会合では、仏・デンマークより、「当該計画は、旗国による最終検査の前に、リサイクル施設を承認したリサイクル国の所管官庁により承認されるべき」とする提案がなされた。審議の結果、最終検査前のできるだけ早い段階でリサイクル国を関与させることにより、リサイクル手続きにおける商業リスクを低減できること等から、当該提案のコンセプトについては概ねの合意が得られたものの、条約草案に当該条文案を取り込むまでには至らなかったため、次回 MEPC57で引き続き検討が行われることとなった。

*船舶の検査については、初回検査（新造船＝建造時、現存船＝条約発効後5年以内）、定期検査（5年毎）および最終検査（リサイクル直前）を行うことが強制要件となり、船主の要求により追加検査（非強制）を行うこともできることとなった。

3. 今後の予定

- 2008年3月31～4月4日：MEPC57（条約案の逐条審議）
- 2008年6月：IMO 理事会（条約採択会議日程の最終決定）
- 2008年10月：MEPC58（条約案最終化）
- 2009年5月11～15日：条約採択会議（於：香港）

（企画部：小松）

2 低引火点貨物を輸送する油・ケミカルタンカーの爆発防止対策の検討始まる —IMO 第52回防火小委員会(FP)の審議概要について—

*次回会合で、具体的な爆発防止対策を検討
*貨物船の非常用消火ポンプの揚程に関する
IACSの統一解釈については継続審議

国際海事機関（IMO）の第52回防火小委員会（FP 52）が、2008年1月14日から18日までロンドンにて開催され、低引火点貨物を輸送する油・ケミカルタ

ンカーの爆発防止対策等に関する審議が行われた。その概要は以下のとおりである。

1. 低引火点貨物を輸送する油・ケミカルタンカーの爆発防止対策について

(1) 経緯

載貨重量20,000トン未満の小型タンカーにお

いて、近年、爆発事故が多発していることから、IMOにおいて、その爆発防止対策について検討が行われている。

2007年2月の第51回防火小委員会（FP51）では、今後の検討の進め方について審議が行われ、次のとおりとすることが合意された。

＊イナートガスシステム（IGS）の有効性およびケミカルタンカー運航の複雑さを考慮し、「低引火性物質を輸送する油およびケミカルタンカーの爆発を防止するための措置」について、2年を目処に、関係小委員会で検討を行うこと

＊上記検討は、まず新造タンカーについて行い、同検討の結果、要すれば、現存船について、適切な措置を検討すること

同審議結果は、2007年10月の第83回海上安全委員会に報告され、防火小委員会の優先議題として検討を行い、2009年を目処に完了することとされた。

(2) 審議概要

MSC83の指示を受け、今次会合より、「低引火点貨物を輸送する油・ケミカルタンカーの爆発防止対策」の具体的な検討が開始された。

今次会合には、わが国より、IGS設置と爆発防止効果に関する費用対効果の分析結果が報告されているほか、ノルウェーより、船型、タンクサイズ等に関係なく、貨物の特性に応じた要件を設定する「Property Based Approach」に関する文書が提出されていた。

わが国の分析結果によれば、小型タンカーの爆発事故は、機関室など貨物タンク以外でも相当数発生しており、必ずしもIGSが有効とは限らないとされている。また、IGS設置には多額の費用が必要となることから、わが国の費用対効果分析では、IGSの設置は「正当化されない」との結果となっており、オランダ、International Parcel Tanker Association (IPTA) がこれを支持し、IGSの設置は不要であるとの意見を述べた。

これに対し、ノルウェー文書では、IGS設置の必要性を主張しており、Property Based Approach

に従って、SOLAS条約および危険化学品のばら積運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則（IBCコード）を見直すことが提案されていた。同提案に対しては、スウェーデン、デンマーク、石油会社国際海事評議会（OCIMF）、国際独立タンカー船主協会（INTERTANKO）等がこれを支持した。なお、ノルウェーは次回会合にSOLAS条約の改正案を提出する旨表明している。

一方、ギリシャ、ICSより、爆発事故は適切なオペレーションの不履行が主原因であり、荷役手順に係る人的要因の問題点を抽出するため事故データの収集が必要であるとの意見があったほか、検討に当たっては更なる事故データの収集が必要であるとの意見が多数の国よりあった。

(3) 審議結果

人的要員を含め、爆発防止対策の検討については、十分な爆発事故データの分析の必要性が確認され、各締約国に対し、同データの提供が要請された。また、次回会合では、作業部会を設置し、当該データに基づき、具体的な爆発防止対策について検討を行うことが合意された。

2. 貨物船の非常用消火ポンプの揚程に関する IACS の統一解釈について

貨物船の非常用消火ポンプの揚程については、火災安全設備コード（FSSコード12章2.2.1.3）に規定されているが、これに対する国際船級協会連合（IACS）の統一解釈案に関し、FP49（2005年1月）から審議が継続されている。なお、同FSSコードにおいては、非常用消火ポンプの揚程を決定する際に、ドライドックへ入渠する場合を除き、航行中に遭遇する可能性が高い船舶の状態を考慮することが規定されている。

前回FP51においては、国際海運会議所（ICS）は、IACS案で規定されている船舶の上下動（ヒープ）および縦揺れ（ピッチ）の数値は小さすぎる旨の指摘を行い、審議の結果、復元性・満載喫水線・漁船安全小委員会（SLF）に検討を求めることとされた。その後、昨年開催されたSLF50において、IACS

案における数値は適当であると判断されたため、今次会合においてこれらの数値は合意された。

また、港内等の閉鎖された水域を航行する場合の船舶の状態に関し、プロペラの1/3が海面に出ているイーブンキール状態が想定されている点について、わが国は、そのような想定を行う合理性はなく、実際の運航の際に生じ得る最小喫水状態を用いるべきと主張した。これに対し IACS から、当該規定は海水の取り出し位置を高くしないよう

設計させるものであるとの説明があり、これを支持した国が多かったことから、同内容が合意された。

しかしながら、バラスト水交換時や荷役中の船舶の状態を考慮しなくても良いとしている点に ICS が強く反対したため、IACS 案全体については最終的な合意に至らず、次回 FP53において継続審議されることとなった。

(海務部：黒越・山崎)

●●● 内外情報 ●●●

1 アフリカが東南アジアを抜いて世界一の海賊多発地域に —2007年の海賊事件発生状況—

***ICC-IMB 発表の2007年全世界での海賊等発生状況**

***国土交通省海事局発表の2007年日本関係船舶の被害状況**

国際商業会議所 (ICC) の下部組織である国際海事局 (IMB) は、2007年に世界で発生した海賊等事案について報告書を発行しました。

また、国土交通省海事局外航課は、2007年に日本関係船舶が受けた海賊行為等による被害状況について調査結果を公表しました。

これらの概要については以下のとおりです。

政府等関係機関に対して、防止対策の強化を要請する上で実態把握が重要となりますので、関係各社におかれましては、事件に巻き込まれた際には、関係先への通報をお願いいたします。

1. 2007年 IMB 海賊レポート概要

2007年に報告のあった海賊事件は、昨年より24件多い263件 (約10%増) であった。この数年減少傾向であったが4年ぶりに増加に転じた。世界各地域をみると、かつて海賊多発地域であった東南アジアは年々減少しているものの、アフリカでの発生件数が急増しており、ついに東南アジアを抜いて世界で最も海賊発生件数の多い地域となった。

かつて世界全体の1/3以上を占めた東南アジア地域での発生件数は、昨年の83件から70件に減った。インドネシアでは昨年の50件から43件に、マラッカ海峡でも11件から7件にと、東南アジアの主要国では軒並み海賊発生件数が減っている。この減少傾向は2003年より続いており、これは沿岸地域各国の協力体制が確立され、警備が強化されたことによる効果の表れであると報告書では歓迎している。

また、昨年増加の著しかったインド亜大陸地域のバングラデシュ (チッタゴン港) も47件から15件の大幅減少となった。バングラデシュ当局の努力に対する評価はあるものの、錨地への進入時および錨泊時にはまだ警戒が必要であるとしている。

主要な多発地域の事件が減少する一方、世界全体での海賊発生件数を押し上げた要因は、アフリカ地域、特にナイジェリアおよびソマリアでの急増であった。ナイジェリアでは昨年の12件から42件に激増しており、これはインドネシアの43件に次ぎ世界で2番目の多発国となる。ナイジェリアでは、停泊中に船舶に乗り込まれ、襲撃、人質となるケースが多い。同国の政情不安から、海賊達はこれらの行為を政治的要求として正当化しており、軍服を着て海賊行為に及ぶ者が多く見受けられる。

一方ソマリアでは、沿岸を航行中にハイジャック

クされ、船舶ごと人質に取られるケースがほとんどである。2007年に11件の事件が発生しているが、人質となった乗組員は154名と世界で最も多かった。報告書では、ソマリアは内戦が続き無政府状態であることから、海賊の抑制には国際的な合同艦隊の介入が唯一有効な手段であるとしている。

また、アフリカ地域では、紅海／アデン湾、タンザニア（ダル・エス・サラーム港）でも事件が増加しており、航行の際は注意が必要である。（〔表1～3〕参照）

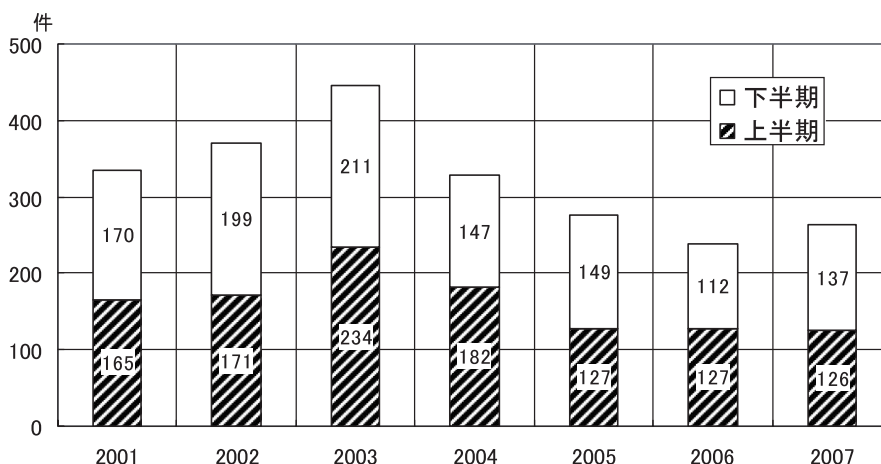
〔主な事件の概要〕

(1) 2007年9月22日、パーム油を積載したインド

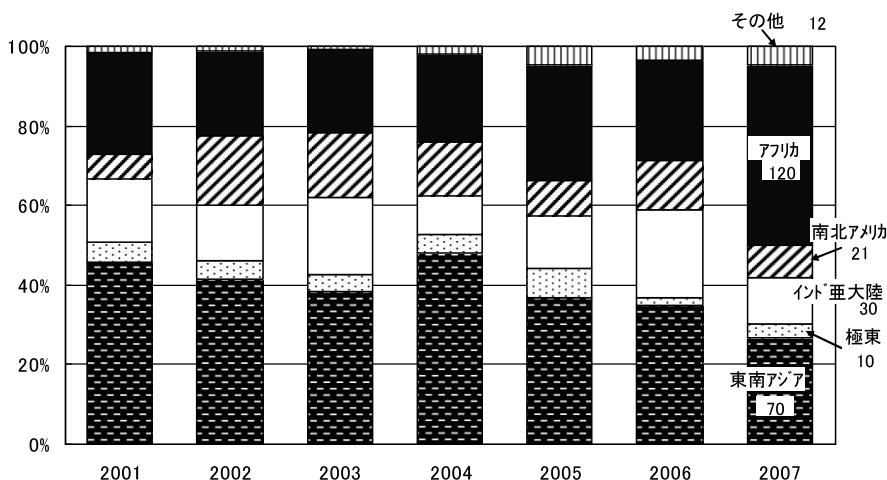
ネシア籍プロダクトタンカー“Kraton”号が Cilacap へ向け Palembang 出港後、武装した海賊にハイジャックされた。同船は航路からはずれ、マレーシア／シンガポール方面へ進路を変更させられた。同船の船主がこの件を IMB Piracy Reporting Centre (PRC) に報告し、PRC が各国関係機関に搜索を要請した。2日後の9月24日、インドネシア海軍が Tanjung Ayam の南で同船を発見。ただちに14人の海賊全員を取り調べのため抑留した。乗組員は全員無事であった。

(2) 2007年10月28日、パナマ籍（運航会社：日本）のケミカルタンカー“Golden Nori”号がアデン湾を航行中にソマリアの武装海賊にハイジャック

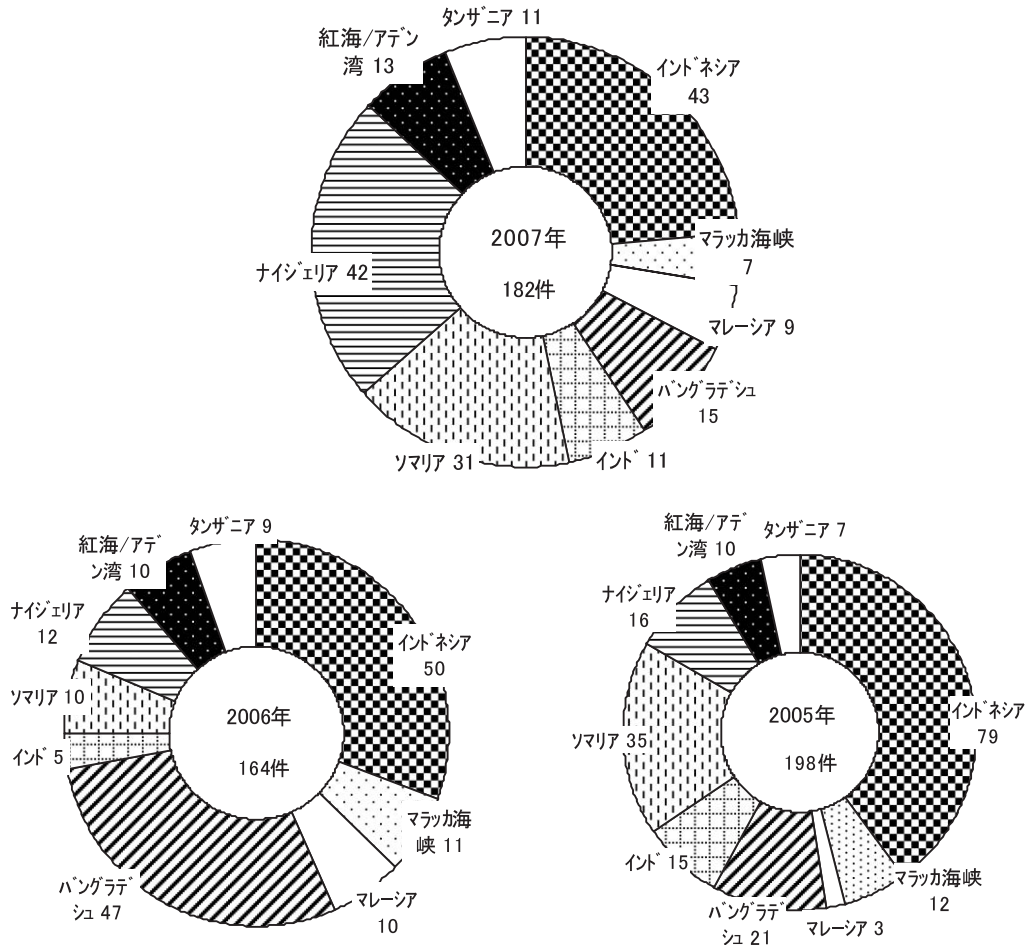
〔表1〕 海賊発生件数推移



〔表2〕 世界各地域毎の海賊発生件数の比較



〔表3〕 主要9 国・地域の海賊発生件数（過去3 年比較）



クされた。同船は遭難警報を発報し、これを受信したIMB PRCは周辺海域の合同艦隊へ救助を要請したが、同船を捕獲するには至らなかった。海賊は乗組員の解放と引き換えに身代金を要求し、応じない場合は人質を殺害すると脅迫してきた。1ヵ月半に及ぶ交渉の末、12月12日に船舶、乗組員ともに解放された。この為に海賊側に身代金が支払われたものと見られている。後日、ソマリア Puntland 地方の自治警察が同船のハイジャックに関わった海賊のうち2名を逮捕したと伝えている。

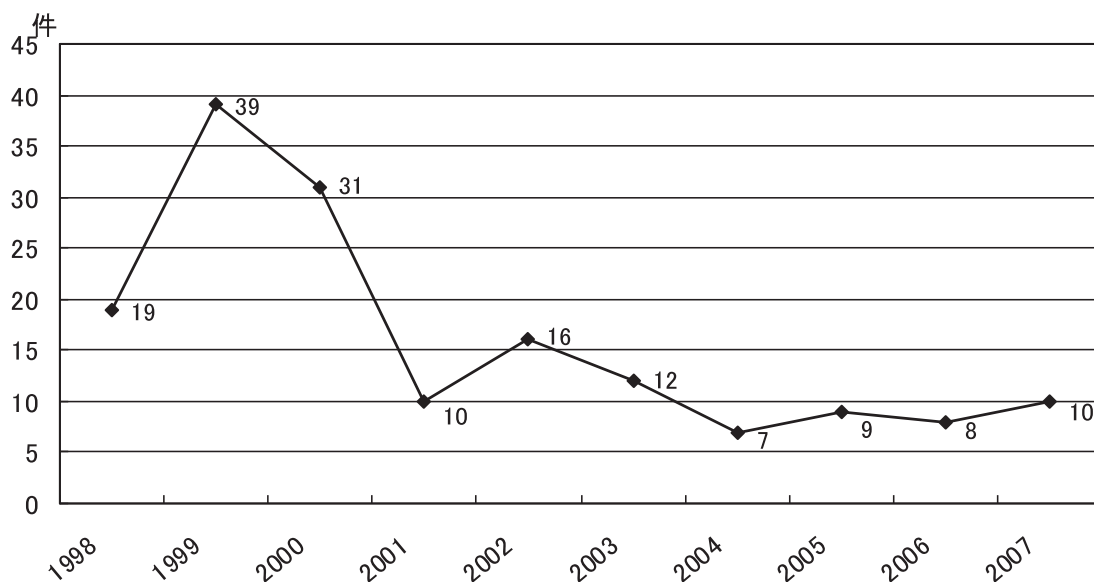
- (3) 2007年11月28日、マーシャル諸島籍のプロダクトタンカー“Athlos”号がナイジェリアの Lagos Roads で錨泊中に武装した海賊に襲撃された。軍服を着用した12人の海賊は、軍用ボートで同船

に近づき、内9人が乗り込んできた。船長は海賊のボートに乗り移るように強制されたが、これを拒み、船の居住区域へ逃げ込んだ。この時発砲があったが、船長に怪我は無かった。海賊は居住区域で物色や略奪を行なう一方、二等航海士、甲板手および司厨員の3人を人質に取った。90分後、現金およびタバコと引き換えに人質を解放し去っていった。翌日、船長に対し昨夜の海賊から、次に入港する Harcourt 港（ナイジェリア）で再び同船を襲撃するという脅しの電話があった。

2. 2007年日本関係船舶における海賊等被害状況

わが国外航海運事業者等からの報告を基に、2007年の1年間に日本関係船舶（日本籍船および日本

〔表 4〕 わが国関係船舶における海賊行為等による被害発生件数の推移（過去10年）



の事業者が運航する外航船舶）が海賊等から受けた被害の状況について取りまとめられた。

(1) 被害件数

2007年において、日本関係船舶が海賊に襲われた件数は10件で、昨年の8件から増加した〔表 4〕参照〕。被害船の船籍別内訳は、パナマ籍 6 隻、香港籍 2 隻、アンティグア・バーブーダ籍、日本籍が各 1 隻であった。また、被害船舶のうち、日本人が乗船していた船舶は 1 隻であった。

(2) 発生海域

地域別に見ると、東南アジア 5 件（インドネシア 4 件、マレーシア 1 件）、インド 2 件、アフリカで 3 件（ソマリア、ナイジェリア、タンザニア各 1 件）発生している。

(3) 被害状況

ソマリアでのハイジャックにより、現在も 1 名（フィリピン人）が行方不明となっている。海賊に縛り上げられ負傷したり、船用品等が盗難される被害が多くみられる。

（海務部：伊東）



London便り

ロンドンでは何でも手に入る！ 暮らしは便利、だが何でも高い！

ロンドンに暮らして未だ4ヶ月経ったばかりですが、これまでのロンドン生活で得た食料事情・物価事情についてお知らせします。

私は、現在家内と2人でロンドン市内のほぼ西の外れにある、ケンジントンというところに住んでいます。チャールズ皇太子がお住まいになっているケンジントンパレスまで、歩いて30分位で行ける処に住んでいます。10分も歩けば、ハイストリートケンジントンという言わば、東京の青山のようなところに出、そこにはしゃれたレストラン、映画館などもあり、週末は時々楽しんでいます。

我々が住んでいるマンションは7年前に出来た、ロンドンでいえばかなり新しい部類のマンションです。出来はそんなに良いと思わないのですが、中に専用のフィットネスジムがあり、ポーター（日本で言えば管理人）が24時間常駐し、このポーターの処を通らなければ、誰も中に入れないようになっており、セキュリティ上は大変良いところです。不動産屋から、頻繁に売却を促すチラシが郵便受けに入ります。そんなチラシから情報を得たのですが、我々が住んでいる高々90平方メートル程度のマンションが、何と1億7000万円もするそうです。家内と日本ではとても住めないところに住んでいるのだねと話していますが、ロンドンの住宅は大変に高いと思います。

この我が家の直ぐ隣に、Tescoという英国では最大手のスーパーがあります。この便利さも、ここを選んだ一つの理由ですが、ここは週末を除けば24時間営業しています。

大変大きなスーパーで、品揃えが素晴らしい。里芋、大根、白菜、椎茸など日本的な野菜がほとんどいつでも買えます。20年ほど前メルボルンで

生活していた時、大根とか白菜を手に入れるのに大変に苦労した事と比べると大きな違いです。因みにこのスーパーでは南瓜は「pumpkin」と「kabochya」と区別して売っています。「kabochya」の方が少し値段が高いのですが、こちらの方が良く売れているようです。こんなところにも日本語が登場し、上質のものとして売られているのを見ると気分は悪くありません。

更に面白いことには、このスーパーで、海苔、寿司用米、酢、みりん、インスタント味噌汁、はたまた海苔巻き用「すだれ」まで売っています。これだけ、寿司を初め日本食が世界の食になったということでしょうね。商品のラベルを良く読むとこれら寿司用品は日本製ではなく全てメイドインカリフォルニアという事が判ります。つまり、ロンドンで、アメリカ製寿司を楽しめるということです。我々はまさにボーダーレスの世界に生きていることを実感します。そういえば、このスーパーでは世界中の言葉を耳にします。フランス語、スペイン語、アラビア語等、英語を聞く方がむしろ珍しいくらいです。

かように日本食が国際食になってくれたおかげで、日本人にとって大変住みやすくなったのですが、もう一つ久しぶりにロンドンに来て気がついたことは、随分コーヒーを飲む人が増えたということです。多分ロンドンが国際都市になって、外国人が多く暮らしていることと関係があると思います。市内ですとスターバックスのコーヒー店は500メートルに1軒位あるのではないかと思います。知らないうちにお茶の国から、コーヒー天国に変わっていました。値段の話をすると気分が悪くなるので、あまり書きたくありませんが、スターバックスの一番小さいサイズ

のカフェラテ（これを Tall と呼び、日本では一番大きなサイズにほぼ匹敵）が2.7ポンドですから600円以上します。

値段について触れたついでに、面白いというか、不思議な例を2,3紹介しますと、私は普段から英文の小説を良く読みますが、明らかに英国で発行された本（印刷などはどこでされているのか良く分かりませんが）が日本では1000円から1200円くらいで買えるのですが、こちらでは大体8ポンド（1800円以上）します。また、家内から聞いた話ですが、英国製のかなり有名なブランドの水彩絵の具が、日本では400円くらいで買える物が、こちらでは4ポンド（900円くらい）するそうです。どうなっているのでしょうか？ 英国製品も日本で買う方が安い！ 多分製品の製造原価等はしれていて、殆どが物流コストで値段が決まっている。かつその国の物価標準に見合った価格体系つまりマーケットプライスになっていると思います。従って物価からみると、今の円—ポンド為替レートは100円—1ポンドが適当なのかもしれません。

もう一つ、ロンドンに暮らし始めて気がついたことは、生活する上で、インターネットは欠かせないという事です。オペラやコンサート、バレエの切符、映画の座席指定券、国鉄の切符購入を始め、各種料金の支払い、はたまた、地下鉄の運行状況などもインターネットで情報を確認しておかないと、とんでもない目に合うこともあります。駅へ行って見たが、電車が動いていないとか。テレビのニュースなどでも簡単に触れていますが、すごくローカルな情報までカバーしていませんので、このインターネットによる情報入手は大変重要です。もちろん電話での問い合わせサービスもありますが、私はこれがとても苦手です。仕事の上の電話は、なんとかなるのですが、この一般サービスの電話に出てくる人が面白い。スコットランド訛りの人もあれば、リバプール訛りの人もあり、インド系の人も多く出てきますが、気がつくと実際にインドにいる人と話していたとか。日本人には、これが英語かと疑うほど聞き取りづらい代物です。日本でも、電話通販とか、プロバイダーの電話サービスとかは必ず北海道とか沖縄の局番になっているように、電話のサービスは地方の



事務所、場合によってはインドにある事務所にやらせているとかがあるのだと思います。そんなわけでインターネットには大変お世話になってます。分からない言葉があれば辞書をひいても、インターネットは待ってくれますものね。

このインターネット販売での面白い経験を述べますと、映画の切符は、インターネットで購入すると必ず高い。もちろん早めに予約するわけですから良い席が取れ、映画館の切符売り場で待たされたりしないメリットがあるのですが、私の記憶が正しければ、日本とは逆。日本では大抵の場合、インターネットでの事前予約は何がしかの割引がある。ついでに日本の料金体系と違う例の一つをご紹介します。地下鉄、といっても郊外では地上を走りますが、市街地乗車は高く、郊外では安くなります。また、平日の日中ほど高く、休日、深夜は安くという設定になっています。我が家は比較的にヒースロー空港に近く、出張で夜空港から地下鉄利用で50分くらいで帰宅できますが、わずか1ポンドで済みます。数少ないロンドンでの安い例です。

あっという間に紙面がなくなりました。スピード違反で捕まったこと、現代IMO事情、英国の複雑な歴史など、まだまだ書きたいことが沢山あるのですが、それは次回という事にします。仕事について全く触れなかったことの罪滅ぼしに、ICS Marine Committee の写真を掲載します。前列に右端が筆者です。

（技術顧問〔欧州地区事務局勤務〕井上 幸一）

「日本海運の現状（2008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（2008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

2008年1月

社団法人 日本船主協会

「日本海運の現状（2008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)



7 当協会は、新年賀詞交換会を海運クラブにて開催した。

9 ICC (国際商業会議所) のIMB (国際海事局) は、2007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263件 (2006年は239件) となり、増加に転じた。特にアフリカ海域の増加が著しくなっている。
(P.14海運ニュース参照)

10 国土交通省は、ツバル籍船に日本の海技資格証明書の所有者が職員として乗り組むことが可能となる取り決めに同国と締結した。

11 国土交通省は、わが国外航海運事業者等を対象とした2007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、2007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) を受けた船舶は10件 (前年は8件) あり、発生箇所としては主に東南アジアやアフリカ周辺となっている。
(P.16海運ニュース参照)

14 IMO 第52回防火小委員会 (FP) がロンドンにて開催された。(P.12海運ニュース参照)

21 IMO 第3回シップリサイクル作業部会中間会合がフランスのナントにて開催された。
(P.11海運ニュース参照)

22 平成20年度の税制改正においてトン数標準税制が導入の運びとなったことを受け、当協会は外航オーナーズ協会と共同で、海事振興連盟および海事立国推進議員連盟の国会議員、荷主業界はじめ関連団体ならびに国土交通省を招いて「感謝の集い」を開催した。
(P.22囲み記事参照)

28 交通政策審議会港湾分科会の懇談会が開催され、3月に答申予定の「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」についての答申案が報告され、意見交換がなされた。



船協だより

国際会議の予定（3月）

会議名：IMO第33回訓練・当直基準小委員会 (STW)

日 程：3月3日～7日

場 所：ロンドン

会議名：IOPC Fund理事会等

日 程：3月11日～14日

場 所：モナコ

会議名：IMO第57回海洋環境保護委員会 (MEPC)

日 程：3月31日～4月4日

場 所：ロンドン

「トン数標準税制・感謝の集い」を開催

当協会は外航オーナーズ協会と共同で、2008年1月22日、海運クラブにおいて「トン数標準税制・感謝の集い」を開催した。この集いは、トン数標準税制（以下「トン数税制」）が平成20年度税制改正において導入される見通しとなったことを受け、国会議員、関係省庁、関係業界等トン数税制の実現に向けてご支援・ご尽力いただいた方々をお招きし開催したもの。当日は来賓として出席した冬柴鐵三国土交通大臣はじめ、与野党国会議員本人64名、同代理92名含め、国交省、内閣官房、関係団体、当協会会員等関係者計約300名の参加を得、盛会裡に閉会した。

（総務部：石川）



▲前川弘幸当協会会長



▲林忠男外航オーナーズ協会副会長



▲冬柴鐵三国土交通大臣



▲衛藤征士郎衆議院議員



▲乾杯の音頭をとる高木義明衆議院議員



▲会場の様子

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
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	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2007年 1 月	5,953	5,957	▲ 3	19.0	10.3
2	6,418	5,443	975	9.7	10.2
3	7,513	5,885	1,628	10.3	0.2
4	6,633	5,712	921	8.2	3.5
5	6,565	6,182	383	15.1	15.6
6	7,284	6,064	1,220	16.2	10.8
7	7,063	6,402	661	11.8	17.1
8	7,028	6,295	734	14.5	5.8
9	7,270	5,636	1,634	6.5	▲ 3.2
10	7,507	6,504	1,002	13.8	8.7
11	7,268	6,480	788	9.6	13.3
12	7,436	6,561	874	6.9	12.2

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	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2007	117.79	108.25	123.95
2007年 2 月	120.45	118.48	121.48
3	117.28	115.60	118.30
4	118.83	117.77	119.60
5	120.73	119.55	121.70
6	122.62	120.94	123.95
7	121.59	118.52	123.63
8	116.72	112.40	119.68
9	115.02	113.20	115.98
10	115.74	113.80	117.68
11	111.26	108.25	115.33
12	112.67	110.20	118.95
2008年 1 月	107.66	105.90	110.05

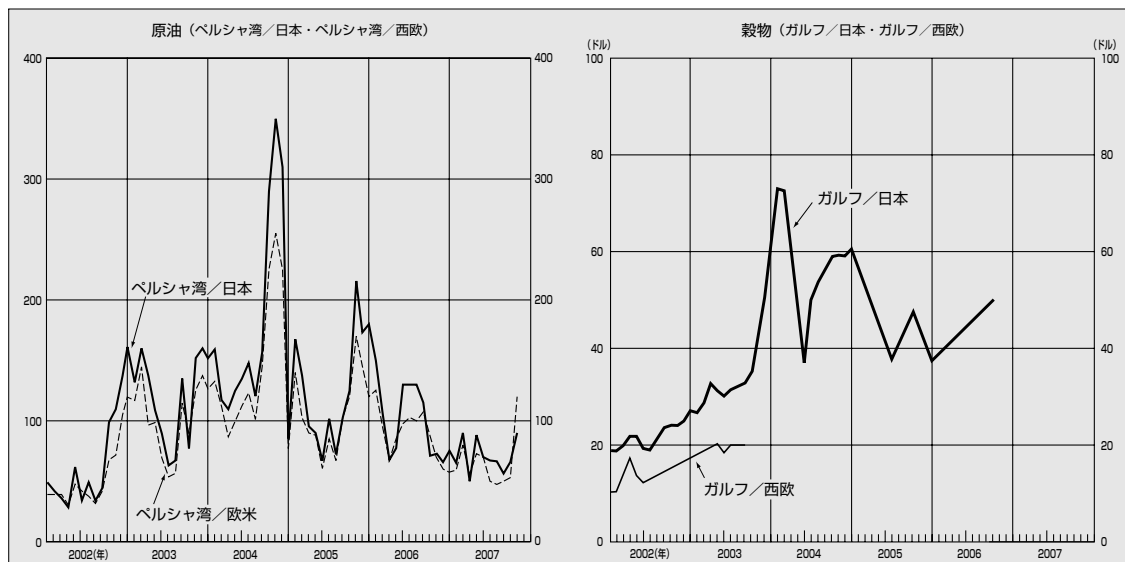
(注) 財務省貿易統計による。

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	
年次													
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		76,847	2,145	74,702	28,566	3,760	162	41,552	247	331	86	289,216	53,234
2006		84,515	644	83,871	22,832	3,969	293	56,482	73	282	0	336,494	109,203
2007		73,045	270	72,775	20,401	2,395	44	49,779	0	156	0	295,398	139,995
2007	5	5,560	70	5,490	1,790	350	0	3,350	0	0	0	23,402	9,479
	6	10,070	0	10,070	3,380	189	0	6,483	0	18	0	26,375	8,819
	7	7,479	0	7,479	1,818	181	0	5,480	0	0	0	28,710	14,166
	8	4,172	0	4,172	1,515	167	0	2,460	0	30	0	20,848	10,533
	9	4,452	0	4,452	885	256	0	3,311	0	0	0	25,805	13,310
	10	2,682	0	2,682	557	435	0	1,653	0	36	0	21,135	11,450
	11	8,692	200	8,692	2,567	247	0	5,678	0	1	0	31,395	9,981
	12	4,994	0	4,994	1,432	237	0	3,260	0	65	0	23,208	5,923
2008	1	10,119	320	9,799	2,782	164	25	6,828	0	0	0	28,265	7,989

(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					
	2005		2006		2007		2005		2006		2007	
	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	85.00	59.50	180.00	80.00	75.00	47.50	77.00	62.50	120.00	75.00	57.50	45.00
2	167.50	75.00	150.00	100.00	65.00	45.00	140.00	112.50	125.00	85.00	59.00	47.50
3	137.50	75.00	106.50	66.50	90.00	65.00	102.50	75.00	95.00	57.50	80.00	54.00
4	96.00	80.00	68.00	50.00	50.00	50.00	90.00	72.50	67.50	55.00	55.00	40.00
5	90.00	62.50	77.50	67.50	88.50	62.50	88.25	62.50	85.00	55.00	72.50	60.00
6	67.50	52.50	130.00	82.00	70.00	63.75	61.25	50.00	97.50	70.00	70.00	50.00
7	102.00	73.75	130.00	91.00	67.50	56.00	85.00	62.50	102.50	80.00	50.00	42.50
8	72.50	56.50	130.00	90.00	66.75	56.00	67.50	60.00	100.00	85.00	47.50	45.00
9	102.50	62.50	115.00	105.00	57.50	52.50	102.50	65.00	107.50	85.00	50.00	40.00
10	125.00	90.00	71.00	67.50	66.00	51.25	120.00	87.50	89.50	65.00	52.50	40.00
11	216.00	135.00	72.50	60.00	89.75	57.50	170.00	130.00	70.00	60.00	120.00	45.00
12	172.50	110.00	65.00	51.25			145.00	100.00	60.00	48.25		

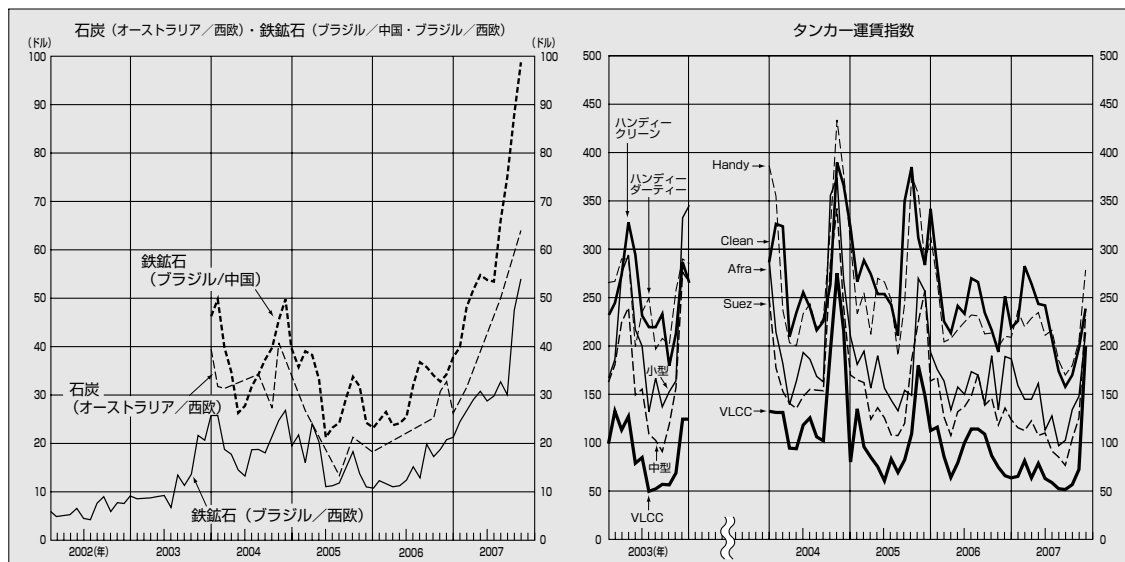
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	37.45		—		—		—	
2	—		—		—		—	
3	—		—		—		—	
4	—		—		—		—	
5	—		—		—		—	
6	—		—		—		—	
7	—		—		—		—	
8	—		—		—		—	
9	—		—		—		—	
10	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）

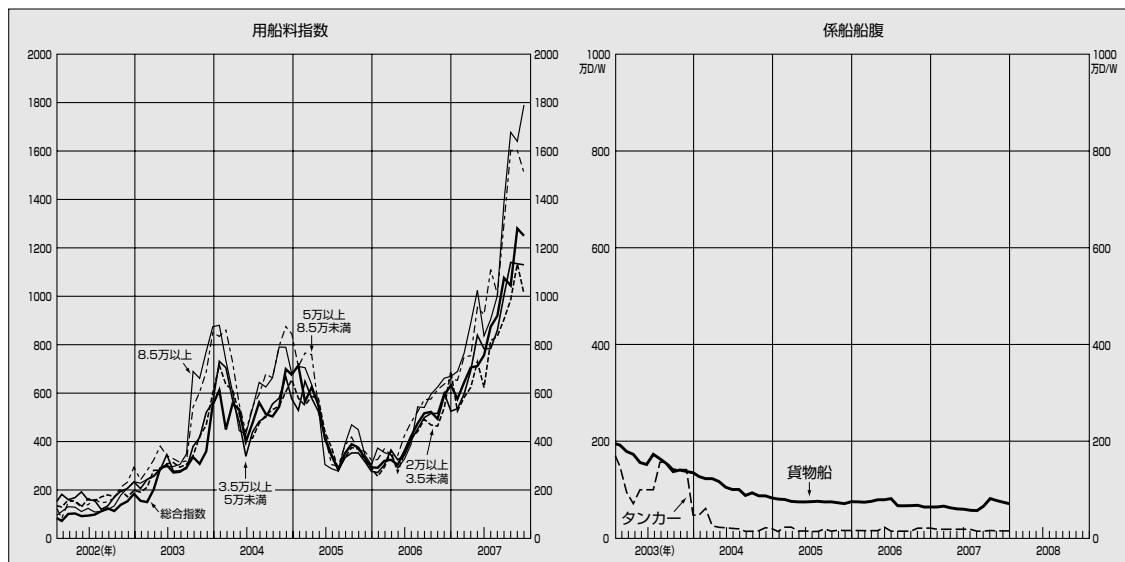
月次	オーストラリア／西欧(石炭)				ブラジル／中国(鉄鉱石)				ブラジル／西欧(鉄鉱石)			
	2006		2007		2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	18.45	16.20	26.50		23.50	19.70	38.00	26.50	11.00	8.75	21.50	16.75
2	—	—	—	—	24.99	21.00	40.25	38.00	12.50	—	24.75	24.50
3	—	—	31.80	30.50	26.75	18.50	48.30	39.00	—	—	—	—
4	—	—	—	—	24.00	20.90	52.00	44.00	11.25	9.85	29.25	—
5	—	—	—	—	24.30	19.70	55.00	51.00	11.50	10.50	31.00	27.30
6	—	—	27.75	—	25.75	22.00	54.00	40.75	12.70	—	29.10	28.60
7	—	—	—	—	32.25	23.75	53.50	27.50	15.40	—	30.00	24.10
8	—	—	50.00	—	37.00	31.00	66.00	59.50	13.10	—	32.80	28.00
9	—	—	—	—	36.00	28.50	75.00	66.00	20.25	17.90	30.10	—
10	25.50	—	—	—	34.25	29.00	88.00	20.80	17.50	13.45	47.50	46.50
11	31.00	—	64.00	58.00	33.00	29.50	98.88	85.00	19.00	15.50	54.00	44.00
12	33.00	—	—	—	34.45	31.50	—	—	21.00	20.50	—	—

（注）①日本郵船調査グループ資料による。②いずれもケープサイズ（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														
	2005					2006					2007				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	80	170	210	307	322	112	163	193	314	342	63	124	187	209	219
2	135	165	181	233	267	116	168	176	267	282	65	116	159	237	226
3	96	162	195	255	289	86	127	163	204	225	81	112	145	220	282
4	85	124	157	212	274	63	108	133	208	213	63	122	145	229	264
5	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241	79	108	161	235	244
6	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242
7	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271	59	91	128	216	208
8	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266	52	85	97	185	174
9	82	120	154	244	350	109	139	140	212	234	51	77	102	170	158
10	109	186	149	376	385	87	147	190	213	217	57	104	134	180	170
11	179	225	269	358	312	74	118	133	199	194	72	126	148	205	198
12	149	257	257	286	284	66	136	189	210	251	201	232	214	279	239
平均	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	93.3	141.3	163.9	227.7	247.4	75.5	117.3	144.4	214.7	218.7

（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	2004		2005		2006		2007						
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万～ 2万	2万～ 3.5万	3.5万～ 5万	5万～ 8.5万	8.5万～	総合指数	BDI
1	553	4,539	677	4,471	294	2,263	0	689	525	660	670	632	4,762
2	613	5,290	715	4,511	292	2,328	0	527	536	653	690	577	4,366
3	615	5,122	565	4,685	321	2,493	0	581	597	750	765	644	5,172
4	558	4,635	624	4,810	325	2,495	0	623	693	756	891	707	5,782
5	533	3,452	552	3,737	304	2,495	479	730	840	955	1,025	712	6,521
6	401	2,762	412	2,586	359	2,739	0	624	783	926	839	759	5,672
7	478	3,971	342	2,307	421	3,191	0	817	785	1,109	905	875	6,601
8	562	4,180	285	2,169	475	3,672	0	837	861	1,091	1,034	920	7,289
9	514	4,214	352	2,949	518	4,207	0	905	1,003	1,300	1,389	1,078	8,619
10	503	4,602	391	2,949	522	4,053	697	985	1,140	1,602	1,678	1,044	10,944
11	544	4,264	376	2,991	493	4,121	0	1,134	1,134	1,609	1,640	1,280	10,647
12	701	5,176	332	2,624	594	4,318	0	1,011	1,129	1,511	1,789	1,251	9,848

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. 係船舶腹量の推移

月次	2006						2007						2008					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/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	146	708	755	34	128	171	151	623	640	34	135	205	183	873	709	36	109	158
2	146	692	750	33	130	172	152	642	642	34	135	189						
3	146	671	742	32	128	170	158	677	672	34	125	189						
4	147	685	764	32	128	170	154	644	625	34	126	190						
5	144	683	794	32	128	170	151	610	602	34	126	190						
6	150	689	796	34	203	227	151	606	600	35	128	191						
7	149	694	817	32	102	151	149	603	595	35	128	191						
8	152	650	680	32	102	151	146	593	581	33	104	150						
9	151	647	678	32	102	151	153	650	665	33	104	150						
10	152	649	682	32	102	151	177	771	812	38	114	165						
11	150	623	689	34	135	205	188	801	782	37	110	160						
12	151	623	640	34	135	205	187	871	745	36	109	158						

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

編集雑感

昨夏の封切り時から行きたかった映画を先日遂に観た。作品は「夕風の街 桜の国」。原爆投下から13年たった広島と、現代の東京・広島を舞台にした2部構成（原作は手塚治虫文化賞受賞）。

被爆して亡くなった父や、背中で命絶えた妹、生き残った母と弟を思う主人公（姉）の心や、周囲の人々の想いに、ずっと泣き放しだった。生き残った人間は、去った人のために何をすべきなのか。何を引き継ぎ、どう生きるのか。

「原爆は落ちたのではない。落とされたのよ」「原爆を落とした人は、10年たって『やった。また一人殺せた』と、ちゃんと思っているかな」。こう語った姉は、青春の最中に発症し、疎開していた弟と自らの想いを寄せる人へ命を託し、世を去る。「いつまでも覚えていて、忘れないで」と言い残して。

姉の最後のつぶやき（物語はこれで終わらない）のように物語はそれで完とならず、弟の娘つまり姪に主人公を移して現代へ。桜咲く団地での、残された者の日々。そして姪が初めて知る、叔母の青春と哀しみ。父（＝弟）の願いと五十回忌への想い。自らの命の重さ…。原爆のむごさ・悔しさを、心に訴える大変な名画だった。

去年の正月には一緒に旅をするなど元気だった私の姉が突如病に倒れ、半年間の厳しい闘病の末に昨年夏、世を去った。残された者は、死せる者のために何が出来るのか。どうしてこんなことになったのか。その思いは重くなるばかりだ。

命の重さに変わりはないが、突然の病死に接してもこんなのだ。戦争で理不尽に殺された方の心

中を思うと、悲痛さも極まる。多分、残された者は何も出来ないのだろう。唯一できるとすれば、映画の主人公が言い残したように「長生きして、逝った人をいつまでも忘れない」こと。亡くなった人の分まで、幸せになること。

満州逃避行の祖父母の悲劇から60年を超え、「桜の国」で生きる私は、誓う。「私は忘れない」―。病など多くの苦しみ・哀しみを抱えて精一杯生きる人たち、「夕風の街」広島や長崎・沖縄の人たちに、願わくは安らぎが訪れんことを。

「人の死とはそんなものだ。おまえの中で、杜遷は生き続ける。お前がやることは、杜遷がやっていることでもある。お前の考えは、杜遷の考えでもある」「はい」「そうやって人の死を受け入れていくしか、生き残った者には道はない」「お前の中で、母御は生きている。そうやって、お前は生きるしかない。そのうち、心の中は死者で溢れる。それが生きているということでもあるのだぞ。お前が死ねば、誰の心の中で生き続けるのであろうな」

（北方謙三版「水滸伝」より）

*亡き黒木和雄監督の「TOMORROW／明日」「父と暮らせば」、遺作「紙谷悦子の青春」もお勧めしたい。「TOMORROW／明日」は原爆投下の前日の長崎が舞台、「父と暮らせば」は「夕風の街」と同じように戦後の広島が舞台、「紙谷悦子の青春」は終戦間際の鹿児島が舞台だ。

株式会社商船三井 広報室マネージャー
鹿野 謙二

編集委員名簿

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

編集後記

今回は当誌の編集を気にかけて、年末年始をタイで過ごしてふと思ったこと。バンコクの空港に到着したのは深夜だったが、銀行の出先窓口は開いていて、大概の通貨ならパーツに両替できるようになっている。外国人旅行者がまず必要なのは現地の現金。タイでは外国人旅行者が到着すると、すぐ両替できるわけ、旅行者は、たちどころにしてタイでお金を使える体勢(?)になる。外国人旅行者が集まる街のツボには銀行の両替所もあり、手続きに大した時間も言葉も要らない。まるでどしどしパーツに替えて使っていくと微笑んでいるかのよう。バックパッカーと思いきも気軽に立ち寄って両替する。巷ではロシア人の観光客が増えればロシア語の広告がすぐ目立つようになる。物価が割安なこともあり、タイには外国人旅行者が世界中からやってくるが、外国人旅行者がお金を使い易いようになっている配慮が随所に見受けられる。ビーチで客を回りマッサージをするおばちゃんの話に妻（タイ人）が聞き耳を立てていた。そのおばちゃんは今40代。若くして夫と別れ、残された幼い子供2人をビーチでマッサージおばちゃんをしながら育て、1人は今春銀行へ、1人は大学へ進学した、と。教育費はどう捻出したのか。なんと週末は1日に4,000Bも稼ぐことが珍しくないそうだ。1B＝3.5円で計算すると14,000円もの現金収入。為替レート上では単純にそう計算されるのだが、屋台で一食100円程で済むタイでは、日本の20,000円超分の感覚はある。旅行者が使ってくれるお金は大きい。日本に帰国したとき、到着ロビーに見かけた両替所は1ヶ所。手続き案内板はなんと日本語。年々日本への外国人旅行者は増えてきている。折角、お金を落としに来てくれているのだが…(た)

せんきょう2月号 No. 571 (Vol. 48 No.11)

発行●平成20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)

