

せんきょう

2008

6

社団法人 日本船主協会

●No.575●

SHIPPING FLASH

トン数標準税制

—海上運送法等の一部改正法案が成立—



せんきょう

6

JUNE 2008

■巻頭言 1

「国境を越えるメセナ」

日本船主協会 常任理事 日鉄海運株式会社 代表取締役社長 島川恵一郎

■ SHIPPING FLASH 2

トン数標準税制

—海上運送法等の一部改正法案が成立—

■海運ニュース 5

国際会議レポート 5

1. LRIT 船上機器の検査および承認に関する指針が決まる

—IMO 第84回海上安全委員会の模様について—

2. 国際海運業界における共通課題について議論

—ICS/ISF 2008年年度総会の模様—

■内外情報 9

1. 地球温暖化防止をテーマにセミナーを開催

—第6回環境セミナーの模様—

■寄稿 12

「これからの教育と共育」

東京都小学校社会科研究会会長 新宿区立余丁町小学校 校長 豆田啓二

海運日誌(5月)	14	海運統計	16
船協だより	15	編集雑感	20

■囲み記事

- ・日中両国の船社が海運市況の動向について講演 10
- ・海事振興連盟、海事立国推進議員連盟が「日本丸」を視察 11

「国境を越えるメセナ」

日本船主協会 常任理事
日鉄海運株式会社 代表取締役社長

島川恵一郎



先日久しぶりに「感動の一時」を味わうことが出来た。

4月9日に紀尾井ホールで行われた日本と韓国の障害を持つアーティスト達による「ビューティフルフレンズコンサート」の公演である。2008年は韓国政府が定めた日韓観光交流年に当たることから、韓国を代表する鉄鋼会社であるPOSCOと新日本製鐵が後援し、日韓の文化交流事業として開催され、またその収益金の一部が視覚障害者の自立支援活動を行う東京ヘレンケラー協会と、アジア、アフリカ等で飢餓や貧困に苦しむ人々の支援活動を行う日本国際飢餓対策機構に寄付されるものであった。当日は日韓を代表する若手の世界的アーティストの素晴らしい演奏の数々が繰り広げられたが、中でも日本の視覚障害の若手ピアニスト辻井伸行の素晴らしいショパンのポロネーズ、韓国の視覚障害者の室内管弦楽団であるハートハートチェンバーオーケストラによる見事なブラームスのハンガリー舞曲第5番、そしてとりわけ圧巻であり、感動的であったのは、先天性の障害により両腕の指が2本ずつしかなく、膝下の足が無い韓国の女性ピアニスト、イ・ヒアによる見事なショパンの幻想即興曲であった。彼女は障害を克服すべく幼少の頃より、一日10時間の猛練習により実力を向上させ、コンサートピアニストになり、94年には韓国で障害克服大統領賞を受賞し、今日では4本指のピアニストとして広く活躍する

ようになった、まさにヘレンケラーのような努力の女性である。

演奏の素晴らしさは言うまでもないが、彼女の明るく屈託のない表情と、話し、笑い、歌う姿に魅了され、その人柄に感動を覚えずにはいられなかった。最後は、出演者全員と聴衆が一緒になって、韓国の名曲「故郷の春」と、日本の唱歌「故郷」を歌い、日韓両国民にとっての感動のフィナーレで公演の幕を閉じた。

POSCOと新日鐵による、このような国境を越えた文化交流事業の展開、あるいは世界の障害者や難民の支援活動への貢献は、グローバル化に対応する国際的企業の新たな使命と役割を示唆するものと感じた。翻って、外航海運業界にある我が社を考えると、世界の多くの国々から原燃料を輸送し、また船員もフィリピン、インド、ベトナム、中国、等々多くの国の人々に働いてもらい事業活動が成り立っている。こうした各国の人々との長期に亘る友好関係を築いてゆくためにも、単なる経済関係にとどまらぬ、文化的理解や友情の涵養にも今後は更に意を用いる必要がある。ともすれば国際競争力の強化の側面にばかり目が向きがちなグローバル化時代の昨今ではあるが、思いやりや友情、相手の文化、伝統や人間性など、より人間的文化的側面への理解が大切なのが、国境を越えビジネスを展開するグローバル化の時代なのではないだろうか。



SHIPPING FLASH

トン数標準税制

—海上運送法等の一部改正法案が成立—

トン数標準税制（以下、トン数税制）については、平成20年度の与党税制改正大綱（平成19年12月13日）において「四面環海のわが国にとって、安定的な国際海上輸送を確保することは重要な課題である。その安定輸送の核となるべき日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るため、非常時における国際海上輸送に係る航海命令等の制度化に併せて、日本籍船に係るみなし利益課税（いわゆるトン数標準税制）を創設する」と整理された。また、民主党2008年度税制改革大綱（同年12月25日）においても「外航海運市場において世界標準とも言うべきトン数標準税制を導入する」とされた。（本誌2008年1月号P.4参照）。

その後、国土交通省海事局および財務省は関連法案等の整備に着手し、一方、当協会は、使い勝手の良い制度となるよう関係方面に求めてきた。

平成20年5月30日、トン数税制等に関する海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案が参議院本会議で可決・成立し、同年6月6日に公布された。

同法律公布までの国会審議状況等は概要以下の通りである。

1. 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案

海事局は、平成20年2月5日、トン数税制等に

関する海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案を国会に提出した。

同法律案の国会審議は、ねじれ国会の影響等により遅れていたが、5月8日に漸く衆議院の国土交通委員会（委員長：竹本直一衆議院議員）に付託され、5月21日に開催された同委員会において審議の結果、賛成多数にて原案通り可決された。また同委員会では、自民党・民主党・無所属クラブ、公明党および国民新党・そうぞう・無所属の会の四会派共同提案による附帯決議案が提出され、賛成多数にて採択された。この附帯決議には、船舶特償等、トン数税制以外の措置においても国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること等が盛り込まれている（【資料1】参照）。

同法律案は、5月22日に開催された衆議院本会議で可決された後、5月23日付で参議院の国土交通委員会（委員長：吉田博美参議院議員）に付託され、5月29日の同委員会において審議の結果、全会一致をもって原案どおり可決された。また、同委員会においても、民主党・新緑風会・国民新・日本、自民党・無所属の会、公明党および社民党・護憲連合の各派共同提案による附帯決議案が提出され、審議の結果、採択された。この附帯決議には、衆議院同様、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めることに加え、航海命令の発動要件を明確にすること等が盛り込まれ

ている（【資料2】参照）。

その後、同法律案は5月30日の参議院本会議で可決・成立し、6月6日に公布された。当協会は

同法律案成立後直ちに前川会長コメントを発表した（【資料3】参照）。

平成20年

2／5（火） 「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」閣議決定→同日衆議院に送付

5／8（木） 衆・国交委員会（委員長：竹本直一衆議院議員）に付託

5／20（火） 衆・国交委員会で冬柴国交大臣による提案理由説明

5／21（水） 衆・国交委員会で審議の結果、可決（併せ附帯決議が採択）

5／22（木） 衆・本会議で審議の結果、可決→同日参議院に送付

5／23（金） 参・国交委員会（委員長：吉田博美参議院議員）に付託

5／27（火） 参・国交委員会で冬柴大臣による提案理由説明

5／29（木） 参・国交委員会で審議の結果、可決（併せ附帯決議が採択）

5／30（金） 参・本会議で審議の結果、可決・成立

6／3（火） 公布閣議

6／6（金） 公布（官報掲載）

2. トン数税制の適用条件など

トン数税制の適用を受けようとする外航海運事業者は、国交大臣が定める基本方針を踏まえ、日本籍船の増加や日本人船員（海技者）の訓練等に関する計画を作成し、国交大臣の認定を申請することとされており、認定を受けた事業者のみがトン数税制の適用を受けられる。また、認定を受けトン数税制を適用した事業者は、毎年度、自ら作成した計画の実施状況を報告しなくてはならず、正当な理由が無く計画が達成できていない場合に

は国交大臣から勧告が出され、勧告に従わない場合は認定が取り消される。

これら基本方針や認定基準等については、今後、交通政策審議会の審議等を経て、政省令等により定められることとされているので、当協会は、別途財務省が整備している租税特別措置法の政省令と併せ、諸外国同様の使い勝手の良いトン数税制となるよう引き続き注視していくこととしている。

（企画部：宇佐美）

【資料1】

海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案に対する附帯決議

平成20年5月21日

衆議院国土交通委員会

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

一 安定的な海上輸送を確保する上で日本船舶の確保並びに日本人船員の育成及び確保が重要であることにかんがみ、日本船舶・船員確保計画の認定状況やトン数標準税制の適用状況を継続的に把握し、その効果を検証すること。また、法改正の目的が達成されるよう、船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン数標準税制以外の税制及び船員雇用に係る支援措置の充実等により、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること。

二 国際競争力強化の観点から、日本船舶・船員確保計画への積極的な取組を促すため、同計画の認定申請に際しては、申請者の過度な負担とならないよう手続の簡素化に努め、認定に当たっては、効率

的に事務処理を行い、迅速な手続を行うこと。

三 海洋基本法に示された海洋に関する国民の理解の増進と人材育成を図るため、国家的取組として総合海洋政策本部のリーダーシップの下、海事広報活動の抜本的見直しを図り、青少年の海に関わる仕事への憧れを喚起するべく、海の魅力や海の職場、船員労働の重要性について学校教育と連携した海事教育の推進に積極的に努めること。

【資料2】

海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案に対する附帯決議

平成20年 5月29日

参議院国土交通委員会

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一、日本船舶・船員確保計画の認定状況やトン数標準税制の適用状況を継続的に把握し、その効果を検証するとともに、船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン数標準税制以外の税制及び船員雇用・待遇改善に係る支援措置の充実等、総合的な視点から、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること。

二、昨今の海難事故にかんがみ、我が国海運のより一層の安全性を確保する観点から、国際的にも評価される我が国船員を育成・確保するため、教育訓練システムの充実・改善の具体化並びに、事業者への指導を強化すること。

三、外航に拡大された航海命令制度については、発動基準を明確にするほか、船員の安全確保策等について関係者の理解が得られるよう、適切かつ十分な検討を加えること。

右決議する。

【資料3】

平成20年 5月30日

トン数標準税制に関する海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案が成立したこと についての前川会長コメント

社団法人日本船主協会

本日の参議院本会議におきまして海上運送法等の一部を改正する法律案が可決・成立し、これにより、当協会が切望しておりましたトン数標準税制が漸くわが国においても導入されることが決定いたしました。

この法律は、国際競争条件の均衡化を図ることにより、日本籍船・日本人船員（海技者）を増加させ、安定的な国際海上輸送の確保を図るという我が国にとって極めて重要な課題に関する国会と政府から外航海運業界への期待のメッセージであると受けとめております。

私ども外航海運業界は、「我が国経済に必要不可欠な物資の安定輸送」をその使命としています。我々は、この法律に込められた期待に対し全力で応えてまいる所存です。

この法律の施行にあたっては、附帯決議に記された考え方に沿って、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること、申請者の過度の負担にならないようにすること等について適切に対応していただけるものと考えております。

このような新時代を画する税制が導入されることは、ひとえに国会の諸先生方の海運業界に対するご理解と国土交通省ご当局の多大なるご尽力の賜物であり、改めて深く感謝申し上げます。



海運ニュース

国際会議レポート

1 LRIT 船上機器の検査および承認に関する指針が決まる —IMO第84回海上安全委員会の模様について—

国際海事機関（IMO）の第84回海上安全委員会（MSC84）が、2008年5月7日から16日までロンドンにて開催され、船舶長距離識別追跡装置（LRIT）、ゴールベーススタンダード等について審議が行われた。

概要は以下のとおりである。

1. 船舶長距離識別追跡装置（LRIT）について （本誌2007年11月号P. 3 参照）

LRITの実施に関する海上人命安全条約（SOLAS条約）の改正については、2008年1月1日に発効し、2008年12月31日以降運用されることとなっている。今次会合においては、船上機器の承認や検査等に関する審議が行われた。

(1) 船上機器関連について

① 船上機器の検査および承認に関する指針

船上機器の検査および承認に関する指針案が、2008年4月に開催された専門家会合にて纏められており、今次会合に提出されていた。今次会合においては、特段の反対無く同案が承認され、船上機器は以下のいずれかの方法

により LRIT 対応機器として認められることとなった。

- (a) 船上機器は、性能基準に基づき主管庁による型式承認を受けること
- (b) 船上機器は、SOLAS条約第4章14規則の要件（GMDSS 機器関連）に適合し承認されたもので、かつ船上で機能試験※1に合格すること
- (c) 船上機器は、国際電気標準会議（IEC）※2の IEC-60945※3に適合したもので（証書が必要）、かつ船上で機能試験※1に合格すること

※1 機能試験：船上で船舶から通信事業者の基地局に対し、実際に通信を行い、LRITの要件を満たすか確認する試験

※2 国際電気標準会議（IEC）：電気および電子技術分野の国際規格の作成を行う団体

※3 IEC-60945：IECが、船用機器として電磁妨害に関して定めた規格

② LRIT 情報の送信間隔について

既に採択されている LRIT 性能基準では、送信間隔は 6 時間毎と規定されている。これに対し、パナマは、経費の削減と船舶から送信される LRIT 情報のほとんどは使用されないという理由から、送信する間隔を 6 時間毎から 12 時間毎に変更することを提案した。一方、国際海上通信委員会 (CIRM) からは、12 時間毎に変更しても経費削減の効果が見込めないと報告があった。本件については、審議の時間が十分になかったため、次回 MSC 85 (2008 年 12 月) にて継続審議されることとなった。

③ AIS ネットワークを利用した LRIT への転用について

欧州諸国より、沿岸付近のみを航行海域とする船舶はインマルサット等の設備を搭載していないため、LRIT 導入に伴い新たな設備の搭載が必要となるが、これらの船舶には船舶自動識別装置 (AIS) が既に搭載されていることから、AIS から送信される情報 (船舶の ID、位置等) を LRIT 情報として扱い、新たな機器の搭載を免除することについて提案があった。

これに対し、パナマは、同提案に理解は示すが、AIS 情報には LRIT で要求される以外の情報 (船舶の大きさ、船種、目的地等) が含まれることから、必要な情報と不要な情報を考慮する必要があると発言した。本件については、AIS は既存の設備を利用することで設備投資等の大きな経費がかからないという利点から概ね賛成を表明する国が多かったが、合意には至らず、次回 MSC85 にて継続審議することとなった。

(2) LRIT システムの実施のための指針について

今次会合において、LRIT の関連設備に不具合が発生した場合の取り扱い等を明確化するため、次の内容とする回章文が承認された。

① 陸上側が原因の場合

船舶から送信された LRIT 情報について、

以下の不具合が発生しても、船舶に責任を課さない。

- (a) データセンター等 (陸上側) の設備が故障のため、LRIT 情報を必要とする旗国、沿岸国、寄港国に情報が配信されない場合
- (b) データセンター等 (陸上側) が配置されていないため、LRIT 情報が旗国等に配信されない場合

② 船上機器が原因の場合

船上機器の不具合が原因となり陸上側で LRIT 情報を受信できない場合、旗国、沿岸国、寄港国は、該当船舶に知らせなければならない (なお、船舶が船上機器に不具合があることを把握している場合には、本船から寄港国へ知らせることを推奨している)。

2. ゴールベーススタンダード (GBS) について

現在、MSC の長期課題として、船体の構造基準に一定の目標を定め、国際的に合意された要件を設定する「目標指向型の新造船構造基準 (Goal-Based New Ship Construction Standards: GBS)」に関する検討が行われており、5 段階の階層構造の下で船級協会の構造規則等を評価する枠組み等が現在までに合意されている。また、MSC81 (2006 年 5 月) において、油タンカーおよびばら積み貨物船を対象として、仕様のアプローチ (板厚要件等の各種要件を仕樣的に策定する方法) に基づく GBS と、セーフティーレベルアプローチ (SLA; リスクを物差しとして、達成すべき船舶の安全性レベルを定量的に設定する規則策定方法) に基づく GBS を、並行して検討していくことも合意されている。

MSC83 (2007 年 10 月) においては、国際船級協会連合 (IACS) の共通構造規則 (CSR) を用いた予行評価の実施、および第 3 階層の最終案の作成を、MSC85 (2008 年 12 月) における最終化を目標として専門家グループによって行うこととされた (パイロットプロジェクト)。また、同会合では、

今後 IMO において、構造規則の他に防火・救命等の分野でも GBS による規則作成を行う場合の基準作りについて検討していくことが合意されている。

今次会合においては、油タンカーおよびばら積み貨物船からコンテナ船や一般貨物船等への船種の拡大、船体構造から他の要件への対象の拡大等について検討が行われた。審議の結果、GBS には、船体構造だけでなく、防火・救命、復原性等の幅広い設計や建造に関する規則が対象となることが確認され、SLA を取り入れた**包括的な GBS**を IMO で策定するためのガイドライン作成について検討していくことが合意された。

なお、次回 MSC85では、油タンカーおよびばら積み貨物船を対象とした仕様のアプローチに基づく GBS、および関連する SOLAS 条約の改正案が最終化される見込みである。

3. バルクキャリアの定義について

2006年7月1日に発効した改正 SOLAS 条約第12章により、新しいバルクキャリアの定義（広義の定義：用途による定義）が導入され、同時に同第2-1章（構造）のバルクキャリアの定義も同第12章を参照するよう改正された。一方、従来から、同第9章にもバルクキャリアの定義（狭義の定義：形状による定義）が存在し、固定式検査設備（PMA）の設置、自由降下式救命艇の強制、および検査強化プログラム（ESP）の実施等が参照されている。

このように、SOLAS 条約中にバルクキャリアに対する2つの定義が混在することから、MSC81（2006年5月）において、形状による定義をやめる方向で、定義の調和に関する検討が開始された。その後、第50回設計設備小委員会（DE50；2007年3月）、MSC83（2007年10月）、および DE51（2008年2月）において審議が行われたが、いずれも結論は導き出されていなかった。

今次会合では、至急結論を出すべきであるとの意見と、次回 MSC85あるいは中間会合において詳細に審議するべきとの意見が表明されたが、多数が後者の支持を表明したことから、次回 MSC85

（2008年12月）直前に中間会合を開催し、**本件に関する“解釈”の作成について詳細な審議を行うことが合意された。**

4. 今次会合におけるその他の採択・承認要件

(1) 固定式加圧水噴霧装置を搭載している閉塞された車両積載区画等の排水対策について（本誌2007年11月号P.3参照）

2006年に発生した RORO 客船の転覆事故を契機に、消火水が適切に排水されるよう、排水口のゴミ等による詰まり防止措置を講じることを義務付ける **SOLAS 条約の改正案**が採択された。これにより、**対象となる船舶は、2010年1月1日以降の最初の検査までに対応が必要となる。**なお、技術要件の詳細については、防火小委員会（FP）等において、現在指針案の作成が進められている。

(2) 非常時曳航手引書の船上備え付けについて（本誌2007年11月号P.5参照）

全ての船種を対象とした、既存の係留・係船設備を用いて本船を曳航する手段を記載する「**非常時曳航手引書**」の船上備え付けを義務付ける **SOLAS 条約の改正案**が採択された。また、**同手引書を作成するための指針案についても併せて承認された。**

なお、手引書の備え付けに関する適用時期については、次のとおりである。

- 2010年1月1日以前に起工した旅客船
：2010年1月1日まで
- 2010年1月1日以降に起工する旅客船
：完工時
- 2010年1月1日以前に起工した貨物船
：2012年1月1日まで
- 2010年1月1日以降に起工する貨物船
：完工時

(3) 舷梯の点検および検査要件について（本誌2007年11月号P.5参照）

船舶乗降時におけるパイロット等の事故多発を受け、**船舶に安全に乗下船できるための設備**

を義務付ける SOLAS 条約の新規則案が採択された。なお、同乗降設備の設置・保守・検査等に関する指針案については、次回設計設備小委員会 (DE) においてさらに審議されることとなった。

- (4) 固定式炭酸ガス消火装置の二段階操作要件の遡及適用について (本誌2007年11月号 P. 5 参照)

1994年10月1日以降に船舶に搭載される固定式炭酸ガス (CO₂) 消火装置については、誤操作による炭酸ガスの放出を防止するため2段階の操作とすることが要求されているが、本要件を既存船へ遡及適用するための SOLAS 条約の改正案が採択された。なお、対象となる船舶は、2010年1月1日以降の最初の入渠までに対応が必要となる。

- (5) AIS-SART の搭載

船舶から退船した場合等に周辺の船舶に遭難者の位置情報を知らせるレーダートランスポンダーは、従来、レーダー波を利用していたが、その代替設備として、AIS の技術を利用する “AIS-SART” の搭載を新たに認める SOLAS 条約改正案が採択された (2010年1月1日発効)。同改正条約の発効後は、従来のレーダートランスポンダーか AIS-SART のいずれかを搭載すればよいこととなる。

- (6) 全閉囲型救命艇におけるイマーシヨンスーツ

の着用に関する指針

全閉囲型救命艇内でイマーシヨンスーツを着用した際の、作業性の困難さや脱水症状に陥る問題点等の指摘を受け、「全閉囲型救命艇に乗り組む際は、イマーシヨンスーツを着用しなくてもよい」とする指針案が承認された。

- (7) 救命艇に想定する乗員の平均体重

乗組員の体格が以前想定していたものと変わってきているという理由から、貨物船の救命艇に想定する平均体重を現行75kgから82.5kgに変更する、国際救命設備コード (LSA コード) および救命設備の試験勧告の改正案が承認された (既存のものは適用されない)。

- (8) 「救命艇および進水装置等の整備事業者認証のための暫定勧告」について (本誌2008年3月号 P. 9 参照)

MSC81 (2006年5月) にて作成された救命艇等の定期的整備に関する指針 (MSC.1/Circ. 1206) では、救命艇および進水装置等の整備は、原則、「救命艇等の製造事業者あるいはその製造者に承認された整備事業者」により実施されることとなっていた。今次会合において、主管庁または主管庁から承認された機関もこれら整備を行うことができるとする内容の暫定勧告案が承認された。

(海務部：山本・山崎)

2

国際海運業界における共通課題について議論 —ICS/ISF 2008年年次総会の模様—

2008年5月19日から21日、ICS*1とISF*2の合同年次総会がギリシャのアテネで開催され、20カ国の船主協会の代表が参加した。当協会からは、当協会のICS代表である諸岡正道日本郵船取締役・専務経営委員/NYK Group Europe Ltd. 社長と、園田裕一常務理事が出席した。

会合では、ICS・ISFの1年間の活動が総括されるとともに、世界海運界が直面する諸問題について活発な議論が行われた。

1. 主要議題

① 船舶排出 CO₂ 削減

船舶からの二酸化炭素排出量を削減するための現実的な解決策をIMOにおいて検討していくことを確認した。

② 船員訓練基準

各国政府のILO 海事労働条約批准状況、船員不足および現在IMOで行なわれているSTCW条約の見直しについて意見交換した。

③ 米国コンテナ全量検査

米国が2012年までに導入を予定しているコンテナ全量検査について深刻な懸念が示された。



2. 役員選出

Spyros M Polemis 氏（ギリシャ）を ICS と ISF の夫々の会長に再選（任期2年）した。Robert Ho 氏（香港）と Lars Vang Christensen 氏（デンマーク）が ICS 副会長に選出され、Luis Ocejo 氏（メキシコ）と Dirk Fry 氏（キプロス）が ISF 副会長に選出された。

（企画部：園田）

- * 1 ICS (International Chamber of Shipping: 国際海運会議所)

36の各国船主協会をメンバーとする国際団体。IMO（国際海事機関）における航行安全、海洋環境保全、海事法制、情報システム等に関する国際規則制定作業などに海運業界の利益を代表して対応するとともに、EU（欧州委員会）等で議論されている独禁法や海運政策問題にも対応。



- * 2 ISF (International Shipping Federation: 国際海運連盟)

34の各国船主協会をメンバーとする国際団体。海上労働問題全般に亘る検討・処理を目的とし、主として ILO（国際労働機関）において海運雇用者を代表。

それぞれの詳細については、www.marisec.org 参照。

● ● ● 内外情報 ● ● ●

1 地球温暖化防止をテーマにセミナーを開催 —第6回環境セミナーの模様—

当協会は、環境対策の一環として、環境問題に関するさまざまな情報の提供や問題意識の共有などを目的に「環境セミナー」を開催しており、去る5月29日、地球温暖化防止をテーマとして第6回セミナーを開催した。

現在、北海道洞爺湖サミットの開催を7月に控え、地球温暖化問題が大きく注目されている。また、国際海事機関（IMO）においても国際海運からの温室効果ガス（GHG）削減策の検討が活発化している。こうした状況を踏まえ、審議の状況や

業界の動向などについて4名の専門家がそれぞれ講演した。本問題への関心の高さを反映して、当協会会員会社のほか、海事関係団体、行政関係者などから約130名以上の参加があった。

なお、講演の概要は以下のとおりである。

講演1：「ファインダーから見た加速する温暖化」

中村征夫氏（写真家）

水中写真家・報道写真家として活躍する同氏は、取材活動を通じて得た環境保護への問



▲セミナー会場全景



▲主催者を代表し挨拶する杉山副会長兼海上安全・環境委員長（当時）

題意識を、多くの写真を通して説明した。同氏がライフワークとしている東京湾の魚や、乱開発による沖縄の珊瑚礁の死滅・白化現象、諫早湾の干拓事業による環境影響などを紹介し、環境保護の重要性を訴えた。

講演2：「地球温暖化問題に関する産業界の取り組み」

岩間芳仁氏（社）日本経済団体連合会 産業第三本部長）

地球温暖化問題に関して、日本経団連の活動を中心に産業界の取り組みについて説明した。温暖化対策として、発電、製鉄、セメント製造などの分野毎に国境を越えて優れた技術等の共有を図る「セクター別アプローチ」や、各業界・企業が自主的に取り組みを進める「環境自主行動計画」の有効性について、また、排出量取引制度の問題点などについて説明した。

講演3：「国際海運における地球温暖化問題の動向・今後の取り組み」

今出秀則氏（国土交通省海事局参事官（技術政策担当））

気候変動枠組み条約では、ポスト京都議定書の枠組みに関して、2009年末の締約国会議での合意を目指して進められており、国際海運

においても具体的な対策を示すことが求められている。同氏は、すべての国際船舶がCO₂削減に取り組める制度を目指すべきとして、省エネ性能の良い船舶の投入を促進するための実燃費指標の導入について説明した。また、新造船からのCO₂排出量3割削減を目標とするなど、革新的な省エネ技術の開発、実用化支援スキームの創設などを進めていくことについて説明した。

講演4：「外航海運からのCO₂排出量予測と将来のあるべき姿」

華山伸一氏（海洋政策研究財団 主任研究員）

同財団による、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）シナリオに基づいた国際海運からのCO₂排出量の将来予測の結果から、同氏は、今後も国際海運からのCO₂排出量は右肩上がりに増加し続けることを紹介した。また、コンテナ貨物は2050年には現在の6倍以上になるとの予測を受け、国際海運からのCO₂排出量の抑制には、燃費を半減させるような技術開発や、コンテナ船においては減速航行などのソフト面の対策の必要性などについて説明した。

（海務部：斎藤）

日中両国の船社が海運市況の動向について講演

—日中海運セミナー開催—

コンテナ、バルクおよびタンカーの市況見通しについて両国の船社が講演する日中海運セミナー（主催：日本海運集会所）が、当協会および中国船東協会の協力の下、2008年5月13日に海運ビルで開催された。本セミナーでは市況見通し以外にも、当協会の園田常務理事がIMO（国際海事機関）で採択予定のシップリサイクルリング条約について、また、中国船東協会の Xu Guibin 副会長が中国海運・造船業界の動向についてそれぞれ紹介した。

（企画部：水島）



▲会場のようす

海事振興連盟、海事立国推進議員連盟が「日本丸」を視察



▲実習生との懇談の様子

当日は船員教育について、航海訓練所より説明を受けた後、晴天の空の下、船橋屋上に出て、実習生110名により、実際に展帆されていく作業を真剣に見守った。

つづいて、実習生居住区、調理室、機関制御室などの船内施設を視察した。

その後、再び甲板上に上がり、暫く



▲作業を真剣に見守る一行

去る5月26日、海事振興連盟（会長：中馬弘毅衆議院議員）、海事立国推進議員連盟（会長：衛藤征士郎衆議院議員）所属の国会議員13名が、練習帆船「日本丸」を視察。当協会からは前川会長、中本理事長が参加した。

この視察は、かねてより所属議員の方々から要望が寄せられていたもので、関係先の協力を得て開催されたものである。



▲万歳三唱で実習生を激励

の間、実習生全員と懇談、実習の様子をヒアリングするなどした。議員からは、実習生の立派な姿に感銘を受けた旨の感想も聞かれ、全員で万歳三唱し、激励した。

（総務部：高橋）



「これからの教育と共育」

東京都小学校社会科研究会 会長
新宿区立余丁町小学校 校長

豆田啓二

1. 新しい教育の方向

普段から教育に関わっている立場として教育について語ることは多い。学校での教育、家庭での教育、子育てのあり方からしつけまで、教育に関わるありとあらゆることが問われ、何かあるたびに学校の責任が云々される状況にある。今、教育は、国際機関の学力調査の結果などから、いかに子どもたちに学力をつけていくかといった論議が後を絶たない。現場では、少人数指導やTT（Team Teaching）といった指導形態や指導方法を工夫しながらまずは学習内容の定着に力を注いでいる。子どもたちに基礎・基本的な知識の定着を図り、その知識を活用し、課題をつかみ自ら考え解決していく力の育成が何より大切である。学力を単に数値に表し、今の日本の子どもたちの学力を云々することはできない。特に、これからは、思考力や判断力、そして、伝え合う表現力といった数値には表せない力の育成が重視されるはずである。その意味でも、今後一層グローバル化し複雑化していく社会をどのように生き抜いていくのか、その力の育成が大きな教育課題となるはずである。

教育基本法の改定に伴い学校教育法などの教育三法の改正があり、これからの教育の方向が示され、この3月に新しい学習指導要領が告示された。その基本理念は、「生きる力の育成」である。「公共の精神の尊重」、「人間性、創造性の育成」、「伝統の継承」といったことが今回の教育の骨格であ



豆田啓二氏

る。今後、益々国際化、情報化が進み、科学技術の進展が予想される変化の激しい社会において、自己を見失うことなく自ら問題意識を持って主体的に生き抜く心豊かでたくましい子どもの育成が求められる。このことは、国際社会に生きる日本人としての資質や、情報の収集、選択、活用できる能力、積極的に何事にもチャレンジしていく資質を養うことにもつながることとして重要である。そのためにも、様々な体験を通じた活動や地域の人々や地域に触れ合い、関わりあっていく具体的な学習が一層大切となる。

2. 共に育てる

今回の改訂で示されているのが、規範意識の高揚や心の豊かさの育成である。今の子どもたちは、明るく物おじせず目立ちたがり屋でもある。また、一方では、集中力や根気に欠け、相手を思いやる

ところが少ない傾向にある。子どもたちの環境はというと、三間がない。時間と空間、仲間の三間である。家に帰ってもいけいこや塾で遊ぶ時間や仲間がいない。遊ぶ空き地もない。そんな今の環境や状況の中でかわいそうな気がするが、子どもたちには柔軟さがありその適応能力はすごいものがある。外国から日本へ、日本から外国へと居住地が変わっても、言葉や生活にすぐに馴染んでしまうのも子どもである。難しい情報機器もちょっと習うだけで簡単に操作するようになる。その適応の速さはやはり頭の柔らかさからだと思う。ところが、今の子どもがこれでいいのか気になる事も多い。相手を思いやる心がなさ過ぎる点である。昔、江戸の町の人々は、「江戸しぐさ」という他人を不愉快にせず気持ちよく過ごすマナーを身につけていた。たとえば「傘かしげ」は、傘を差した他人同士がすれ違う際にお互いに傘を反対方向に斜めにかしげるので濡れずにすむというわけである。また、「こぶし腰浮かせ」は船に乗るときに先に乗った客が腰を浮かせてこぶし一つ詰めるともう一人が座れることになるわけで、大勢の人が住む江戸の町でのちょっとした心がけであり、当時、世界一の人口が集まった都市、江戸の町で人々が過ごしていく知恵だったのである。今の人々が江戸しぐさをそのまま真似るのではなく、その精神を少しでも真似るとその応用する場は広がっていくはずである。こういった精神は、学校だけで培っていくのではなく、家庭や地域がそれぞれの教育力を自覚して学校と一体となって推進していくことが大切である。互いに責任を擦り合うことをなくし共に育てていくという意識を持って指導すべきである。

3. 舳い綱と子育て

「舳う」という漢字は「もやう」と読む。船を岸につなぎ止めるために杭につなぐ綱のことを「舳

い綱」と言い、互いにつなぎあわせて止めてある船のことを舳い船などと言う。船を波止場につなぎ止めたり、船同士をつなぎ止めるたりするためには綱を使うが、この時のこの綱の張り方が問題である。この綱が、少しも緩みもなくピーンとした状態でつなぐ場合と、だらりと緩みをもたせてつなぐ場合とでは、波の上で止め置かれた船の状況が大きく違ってくる。緩みのない綱は、大きな波が何度も打ち寄せるたびに擦れて綱が切れてしまい船を止め置くことができない。また、緩みすぎると船は支えられず転覆してしまう。ではどうすればよいか。船が波に揺られるように少しは緩みのあるつなぎ方、バランスあるつなぎ方が大切になってくる。このことは、子育てや人との関わり方に例えられことが多い。ピーンと張ることは、子育てで言う過保護であり、緩め過ぎることは、放任である。まさに、子育てにおける親と子の距離のあり方に深く関係しており、近づき過ぎず、離れすぎない剣道の間合いのとり方そのものである。

4. まとめ

人間誰しも、育てられ、育ち、育てていく過程をたどる。教育が時代や社会の動きにより変わっても、生きていくための教育はどんな時代となろうとも変らないはずである。昔から、「養育は家庭、知育は学校、訓育は地域」と言われてきたが、先行き不透明な今だからこそ、それぞれの教育機能を生かしたバランスよい融合と、三者が共に育てる意識を持ちこれからの教育・子育てを推進していく必要があるだろう。その意味でも、それぞれが、それぞれの教育機能をしっかりと自覚し發揮していくことが大切になってくるはずである。



- 7
} 16
日 IMO 第84回海上安全委員会 (MSC) がロンドンにて開催された。(P. 5 海運ニュース参照)
- 13
日 日中海運セミナー (主催: 日本海運集会所、協力: 当協会および中国船東協会) が東京にて開催された。(P. 10 囲み記事参照)
- 17
日 第2回日中韓物流大臣会合が岡山にて開催され、『1. 北東アジアでのシームレスな物流』『2. 環境にやさしい物流』『3. 安全で効率的な物流』という3大目標等を中心とした共同声明『岡山宣言』が採択された。
- 19
日 「港湾手続の統一化・簡素化に関する官民合同検討会」の第4回会合が開催された。
- 19
} 21
日 ICS/ISF年次総会がギリシャのアテネにて開催された。(P. 8 海運ニュース参照)
- 20
} 21
日 US-CSG 会合 (米国運輸省海事局と CSG メンバー18ヶ国による海運当局担当者の政策対話) が米国ワシントンにて開催され、コンテナ・スキャニング法案 (2012年発効予定) や独禁

法適用除外制度などについて意見交換がなされた。

- 23
日 交通政策審議会港湾分科会 (部会長: 黒田勝彦・神戸大学名誉教授) の第30回会合が開催され、「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の変更について審議された (平成20年10月に方針変更告示予定)。
- 27
} 28
日 マラッカ・シンガポール海峡の航行安全および環境保全のために創設された「協力メカニズム」に基づき、「第1回協力フォーラム」がマレーシアのクアラルンプールにて開催された。同海峡の沿岸国、利用国および利害関係者が会し、同海峡の安全・環境保全対策に関して意見交換等が行われた。
- 29
日 当協会による第6回環境セミナーが東京にて開催された。(P. 9 海運ニュース参照)
- 30
日 トン数標準税制等に関する「海上運送法等の一部改正法案」が参議院本会議にて可決・成立した。(P. 2 シッピングフラッシュ参照)
- 30
日 国土交通省および海洋政策研究財団により、「国際海運からの温室効果ガス排出削減に向けた国際ワークショップ」が東京にて開催され、6月下旬にオスロにて開催される IMO の海洋環境保護委員会 (MEPC) 中間会合に先立って、関係国や関係機関を集め、国際海運における GHG 対策についての意見交換・検討が行われた。



船協だより

5月の定例理事会報告事項

(5月28日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. トン数標準税制関連報告
2. 国際船舶における日本人船・機長配乗要件撤廃問題
3. 第17回 ASF 中国総会の開催について

労政委員会

1. 承認試験制度の簡素化に係る規制改革要望

海上安全・環境委員会

1. IMO 第57回海洋環境保護委員会 (MEPC57) 報告
 - (1) 大気汚染防止・温室効果ガス排出削減
2. シップリサイクル条約の進捗状況

内航部会

1. 海事振興連盟『大分タウンミーティング』について

国際会議の予定(7月)

会議名: IMO 第54回航行安全小委員会 (NAV54)

*再掲

日程: 6月30日～7月4日

場所: ロンドン



▲ 6月13日開催 トン数標準税制・感謝の集い

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 5 月	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
2008年 1 月	6,408	6,498	▲ 89	7.7	9.2
2	6,975	6,012	963	8.7	10.2
3	7,682	6,573	1,108	2.3	11.2
4	6,891	6,411	479	3.9	11.9

(注) 財務省貿易統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

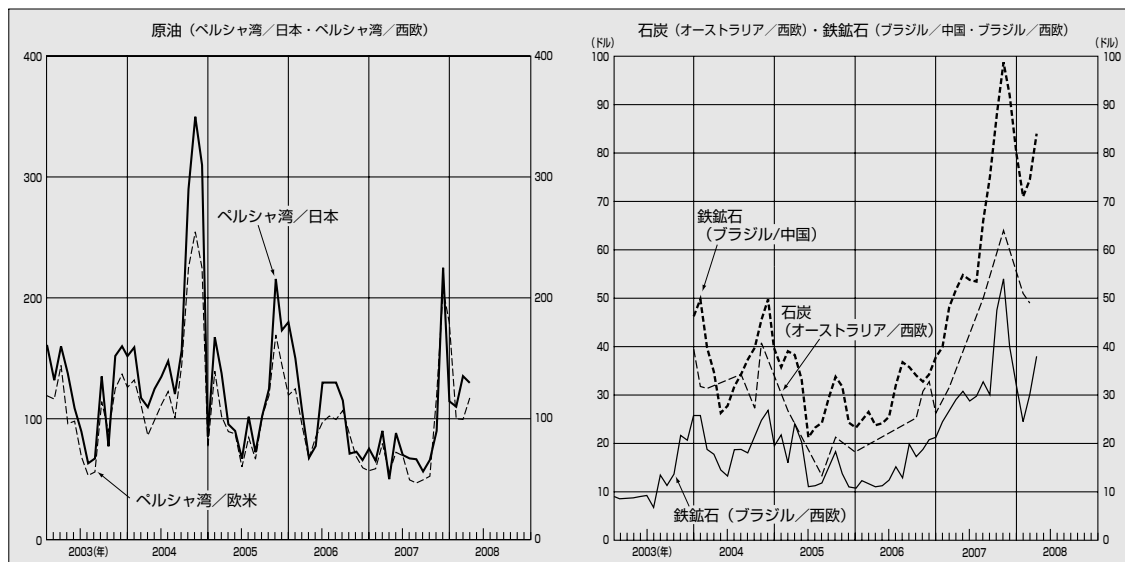
年 月	年間平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2007	117.79	108.25	123.95
2007年 6 月	122.62	120.94	123.95
7	121.59	118.52	123.63
8	116.72	112.40	119.68
9	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
2	107.81	104.73	108.22
3	100.79	97.00	103.78
4	102.45	99.83	104.70
5	104.14	102.85	105.66

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
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	9	4,452	0	4,452	885	256	0	3,311	0	0	25,805	13,310
	10	2,682	0	2,682	557	435	0	1,653	0	36	21,135	11,450
	11	8,692	200	8,492	2,567	247	0	5,678	0	1	31,395	9,981
	12	4,994	0	4,994	1,432	237	0	3,260	0	65	23,208	5,923
2008	1	10,119	320	9,799	2,782	164	25	6,828	0	0	28,265	7,989
	2	5,831	0	5,831	880	88	0	4,862	0	0	24,939	8,605
	3	5,932	0	5,932	1,511	108	0	4,310	0	0	24,714	6,687
	4	9,795	0	9,795	2,717	84	0	6,964	0	30	34,371	13,301
	5	6,122	0	6,122	1,165	94	0	4,830	19	0	23,160	10,535

(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					
	2006		2007		2008		2006		2007		2008	
	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	180.00	80.00	75.00	47.50	114.00	85.00	120.00	75.00	57.50	45.00	180.00	74.00
2	150.00	100.00	65.00	45.00	110.00	89.00	125.00	85.00	59.00	47.50	100.00	80.00
3	106.50	66.50	90.00	65.00	135.00	92.50	95.00	57.50	80.00	54.00	99.00	75.00
4	68.00	50.00	50.00		129.25	85.00	67.50	55.00	55.00	40.00	117.50	67.50
5	77.50	67.50	88.50	62.50			85.00	55.00	72.50	60.00		
6	130.00	82.00	70.00	63.75			97.50	70.00	70.00	50.00		
7	130.00	91.00	67.50	56.00			102.50	80.00	50.00	42.50		
8	130.00	90.00	66.75	56.00			100.00	85.00	47.50	45.00		
9	115.00	105.00	57.50	52.50			107.50	85.00	50.00	40.00		
10	71.00	67.50	66.00	51.25			89.50	65.00	52.50	40.00		
11	72.50	60.00	89.75	57.50			70.00	60.00	120.00	45.00		
12	65.00	51.25	225.00	175.00			60.00	48.25	207.00	110.00		

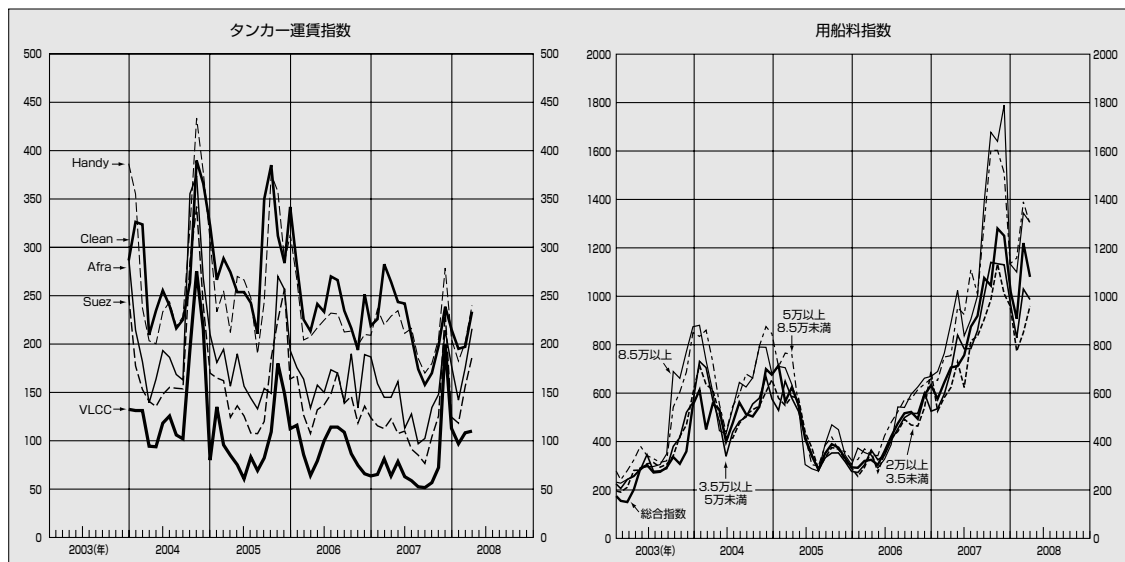
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

5. 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)			
	2007		2008		2007		2008		2007		2008	
	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	26.50		—		38.00	26.50	80.00	49.00	21.50	16.75	32.00	19.00
2	—		51.00		40.25	38.00	71.00	55.00	24.75	24.50	24.50	
3	31.80	30.50	49.00	42.00	48.30	39.00	74.50	62.50	—		30.35	
4	—				52.00	44.00	84.00	71.00	29.25		38.00	
5	—				55.00	51.00			31.00	27.30		
6	27.75				54.00	40.75			29.10	28.60		
7	—				53.50	27.50			30.00	24.10		
8	50.00				66.00	59.50			32.80	28.00		
9	—				75.00	66.00			30.10			
10	—				88.00	20.80			47.50	46.50		
11	64.00	58.00			98.88	85.00			54.00	44.00		
12	—				92.00	82.50			40.00			

(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。



6. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2006					2007					2008				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	112	163	193	314	342	63	124	187	209	219	112	124	178	205	215
2	116	168	176	267	282	65	116	159	237	226	97	119	141	182	195
3	86	127	163	204	225	81	112	145	220	282	108	156	175	202	197
4	63	108	133	208	213	63	122	145	229	264	110	187	217	239	234
5	79	132	158	217	241	79	108	161	235	244					
6	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242					
7	114	148	173	232	271	59	91	128	216	208					
8	114	171	170	231	266	52	85	97	185	174					
9	109	139	140	212	234	51	77	102	170	158					
10	87	147	190	213	217	57	104	134	180	170					
11	74	118	133	199	194	72	126	148	205	198					
12	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					

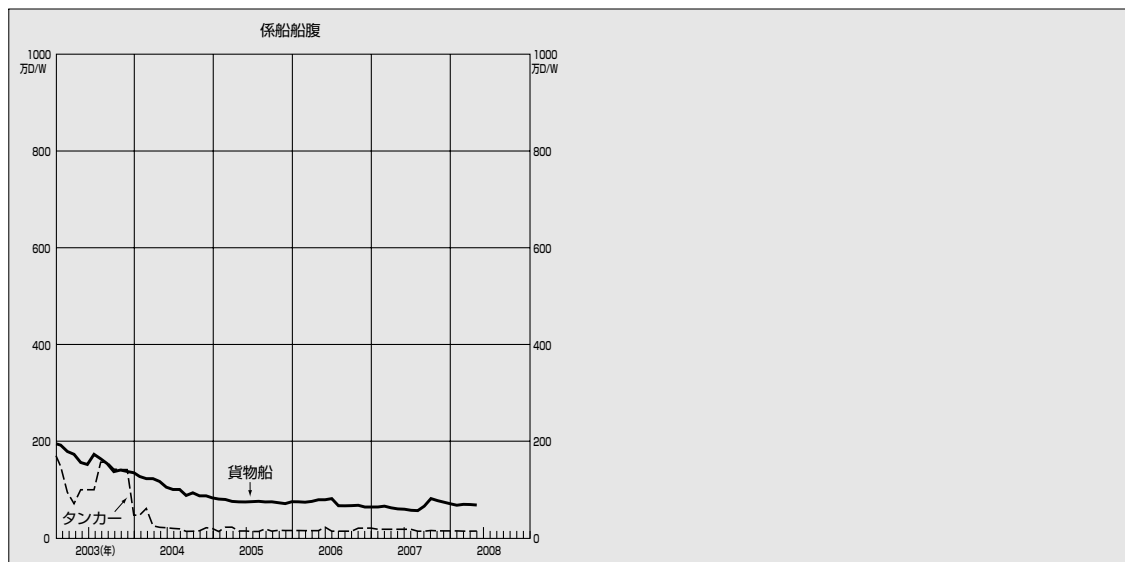
(注) ①[Lloyd's Shipping Economist]による。②タンカー運賃はワルドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり(～2003) ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万～15万トン ⑥小型:3万～7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12～20万トン ⑪Afra:7～12万トン ⑫Handy:2.5～7万トン ⑬Clean:全船型

7. 貨物船定期用船料指数

月次	2005		2006		2007		2008						
	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	677	4,471	294	2,263	632	4,762	0	960	962	1,134	1,134	1,018	5,780
2	715	4,511	292	2,328	577	4,366	0	772	828	1,158	1,100	908	7,187
3	565	4,685	321	2,493	644	5,172	1,470	851	1,032	1,389	1,343	1,221	7,619
4	624	4,810	325	2,495	707	5,782	0	959	987	1,296	1,305	1,080	8,550
5	552	3,737	304	2,495	712	6,521							11,771
6	412	2,586	359	2,739	759	5,672							
7	342	2,307	421	3,191	875	6,601							
8	285	2,169	475	3,672	920	7,289							
9	352	2,949	518	4,207	1,078	8,619							
10	391	2,949	522	4,053	1,044	10,944							
11	376	2,991	493	4,121	1,280	10,647							
12	332	2,624	594	4,318	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。



8. 係船船腹量の推移

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	179	749	680	35	108	157
3	146	671	742	32	128	170	158	677	672	34	125	189	176	710	699	33	104	150
4	147	685	764	32	128	170	154	644	625	34	126	190	173	714	697	33	104	150
5	144	683	794	32	128	170	151	610	602	34	126	190	172	668	687	35	105	153
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

今年のG.W.には、1泊2日と慌しかったが大阪へ行く機会があった。初日に所期の目的（同窓会出席）を果たし、さて2日目は何をしようかと考えた結果、これまでに訪ねたか、いつか訪ねたかった大阪と奈良の身近な神社・仏閣を巡ることに決めた。

最初は出身地に程近い石切^{いしきり}剣箭神社（東大阪市）に詣でた。ここは古来「でんぼ（おでき）」の神様として地元で親しまれ、最近では難病封じの神様として名高い。私が七五三を祝ったところでもある。午前8時過ぎに着いたが既に大勢の方が境内で「お百度（2つのお百度石の間を祈願しながら百回まわる行）」を踏んでおられ、私も三十数年振りにお参りすることとした。1時間ほど掛かって、清々しく厳かな気分を頂戴して無事終了。

次に近鉄電車で奈良県側へシフトし、小学生の頃祖父母や両親と訪ねた「生駒聖天（宝山寺、生駒市）」を目指す。生駒山の中腹にある同寺へは麓からはケーブルカーを利用するのが一般的だが、生憎G.W.の最中は山頂の遊園地に向かう親子連れの長蛇の列で駅は溢れかえり、徒歩で行くこととする。麓からは、東京で言う和高尾山薬王院と

同じ位の距離だが、その日の関西の気温は30度近くに達し、1時間ほど歩いた後には汗だくに。しかし偶々お寺のご本尊の秘仏（歓喜天という開運の仏様）ご開帳の縁日に恵まれ、爽やかな風の吹く中「開運」は「海運」に通じるとの思いでお祈りし、復路はケーブルカーで快適に下山。

この後奈良市内に入り「秋篠寺」「西大寺」を続けて訪問。秋篠寺は、中学2年生の時お邪魔した担任の先生宅から近く、当時先生にご案内頂いたのに僅かな記憶が残るのみ。今回の再訪で、それらはご本尊の薬師如来や日本で唯一現存する伎芸天等々を拝観した記憶であったと判り、溜飲が下がる気分。また西大寺は、東大寺に並ぶ大寺で初の訪問となったが、メインの四棟のお堂では様々な仏像を、夫々に個性的なガイドの方々のユニークな解説やパフォーマンスを堪能しながら楽しく拝観。大満足のうちに東京への帰途についた。

駆け足での社寺参拝だったが、前日の同窓会共々、昭和40～50年代の自らの思い出を辿る、心に残る二日間となった。

新和海運株式会社 総務グループ

総務・法規保険チームリーダー 藤田 正数

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	社長室専任室長	近 寿雄
三洋海運	総務部副部长	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

今月号の SHIPPING フラッシュにもありますようにトン数標準税制の関連法案が成立いたしました。「せんきょう」では来月号から“祝！トン数標準税制”で特集を組んでいこう（予定）と思っております。皆様、「こういうことが聞きたい」とか「どんな苦労があったの？」とかご質問等がありましたらドシドシ事務局宛にご連絡くださいませ。お待ちしております！

私が大変だったのではと思うのは、会長たちの陳情廻りでしょうか。税制の説明の為、国会議員の先生方に時間をいただくのですが、多忙な先生方の急なアポや分刻みのアポに應えるため、会長たちはいつも走っていたようです。7階から1階への階段の上り降りはもちろんですが、参議院、衆議院の第1、第2と3つの議員会館をいきし、果ては国会議事堂内の委員長室、党本部といろいろな場所で陳情をおこないました。まさに体力勝負！おつかれさまでした。

ところで、当協会にはこの法案の成立を祈願して片目の達磨があり、先日筆入れ式がおこなわれました。明るい未来を象徴するようたくさんのキラキラ★が入るのかと思っていたのですが、●目でした。それって（・_・;）。（YH）

せんきょう6月号 No. 575 (Vol. 49 No. 3)

発行●平成20年6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)

