

序 文

日本船主協会が、その国際競争力強化のため欧州各国と同じように導入を要望していたトン数標準税制は、競争力やイコールフットィングのみを理由としては世論に受け入れられないので、安全保障の観点から日本籍船や日本人船員増加の手段として位置づけるより他はないようである。

2006年1月に日本船主協会会長が初めてトン数標準税制の導入に言及したのは、前年度の外航海運3社の経常利益が3,392億円だったこともあり、タイミングも悪かったが、それ以上に世論に船主協会の主張が浸透していないことがトン数標準税制が受け入れられない大きな理由であろう。

海運会社はB to Bであり一般消費者と密接な関係がなく、世論の理解を得ようと努力していないように思える。低金利の今は忘れ去られたことだが、利子補給制度の継続のために「ナショナル・ミニマム」など振りかざし世論に訴えた時代もあった。

日本船長協会の「船長母校へ帰る」の事業が学校関係者に大変評価されていることや当財団ホームページの「船に関するQ&A」が、学校の教材として取り入れられている事実などを知れば、未曾有の利益をあげている船社が収益の一部を拠出し常日頃海運の重要性をPRしていれば今回の結果も変わっていたかもしれない。

今年の「海事交通研究」ではトン数標準税制にスポットを当てた。「諸外国及び日本におけるトン数標準税制の動向に関する考察」は勿論のこと、トン数標準税制の導入に当たり日本籍船および日本人船員の重要性が認識された点を勘案し、戦中・戦後国に貢献した日本海運を検証した「戦中・戦後における喪失商船」、「氷川丸の生涯」や「キャリア船員の重要性とキャリア・パス・スキームに関する一考察」も関係論文と位置づけている。

そのほか、クルーズ客船研究の嚆矢となる「クルーズ客船における船型効果」、神戸開港140周年記念論文「神戸港競争力復活へのシナリオ」、川崎汽船OBの個人研究者三浦氏および本年より当財団の評議員となられた苦瀬教授の論文といずれも力作ぞろいの「海事交通研究第56集」を発行できたことに関し、執筆者の皆様に感謝する次第である。

尚、クルーズに関する論文を執筆された下條氏による「豪華巨大船によるクルージング体験記」を添付した。

2007年11月

財団法人 山縣記念財団
理事長 宮都 讓

