

せんきょう

2009

8

No.589

巻頭言

新日本石油タンカー株式会社
代表取締役社長
松山 行宏

『環境セミナー』
で思う

国際会議レポート

1. GHG削減の経済的手法 2011年までのロードマップが合意

内外ニュース

1. 九州地区から内航船員確保に関する諸問題の意見を発信
2. 第2次派遣部隊が横須賀港・舞鶴港を出港

Contents

巻頭言 1

『環境セミナー』で思う

日本船主協会 副会長 新日本石油タンカー株式会社 代表取締役社長 / 松山 行宏

海運ニュース 2



国際会議レポート

1. GHG削減の経済的手法 2011年までのロードマップが合意
IMO第59回海洋環境保護委員会(MEPC59)の様様



内外ニュース

1. 九州地区から内航船員確保に関する諸問題の意見を発信
内航船員人材確保育成に関する海技教育機関との懇談会

2. 第2次派遣部隊が横須賀港・舞鶴港を出港
海賊対処法成立後、初の護衛艦の派遣



第14回 海運セミナー(2009年7月2日開催)① 15

「世界同時不況と今後の展望」

株式会社日本経営開発研究所 代表取締役所長 / 太田 滋 氏

囲み記事 22

小学校教師を対象に横浜で見学会を開催

「海フェスタよこはま」へ出展

「海事レポート(平成21年版)」が発表される

海運PRパンフレット『Shipping Now 2009-2010』の発行

「海運統計要覧2009」の発行



海運日誌(7月) 27

船協だより 28

海運統計 29

編集雑感 33

編集後記 33

統計データ
コーナーも
あります!

『環境セミナー』 で思う

日本船主協会 副会長
新日本石油タンカー株式会社 代表取締役社長 / 松山 行宏



燃費が良く、環境性能にも優れるハイブリッド車の売れ行きが好調である。しかし、その一方で若者の車保有に対する関心が薄れてきているようだ。

若者の車離れは、主に取得費用、維持費等のコストの問題、駐車、渋滞また運転そのものを面倒に思うことなどだそうで、少子化問題をこれに加えれば、国内向け自動車販売は、この先苦戦が予想されそうだ。

庶民の夢といわれた3C*1が、日本の飛躍的な経済成長に伴い当たり前のものとなった現在、きっかけはともあれ、人々の関心が所有する喜びまた消費する喜びから節約する喜び、エコロジーに転換したことは、人の英知のなせる業であろう。

フードマイレージ*2に関する問題提起が近年盛んに行われているが、これも温室効果ガスに密接に関係する事柄である。

ニュースでは、大手コンビニエンスチェーンの賞味期限切れ食品の取り扱いを巡って、本社と店舗の確執が報じられた。

大量の賞味期限切れ食品の廃棄は、実にもったいなく、飢餓に苦しむ多くの国々を思えば、大変遺憾なことであり、国民一人ひとりが、これを認識し自戒する必要があるだろう。

資源また食料自給率に乏しいがために広範囲、かつ大量の物資を海外に依存するわが国で、遠く外国から多くの貴重なエネルギーを費やして輸入した物資の多くが浪費され、廃棄に回っている現状に、その輸入に深く携わる海運業界としても、誠に残念なことである。

そうした意味で、先日開催された当協会主催の「環境セミナー」では、アグネス・チャンさんの実体験に基

づいた飢餓と貧困にあえぐ国々の現状報告とフードマイレージ問題にも関連する温室効果ガス削減についての国土交通省ならびに識者の講演が行われ、参加者全員が改めて環境問題の重要性を認識する機会となり、また当協会の真摯な取り組みをアピールするセミナーであったと思う。

世界規模の温室効果ガス削減を推進する上で、先進国と途上国間の「共通だが差異ある責任」は、双方の着地点の困難性を示すものである。

われわれ海運業界が、環境問題において解決すべき課題は、これに留まらない。

SOx、NOx、バラスト水管理、シップリサイクリング等々、数多い課題が山積しており、その解決に向けて、まさに人の英知を結集しなければならない正念場を迎えている。

*1 3C:1960年代にあれば理想的とされた耐久消費財3製品(car/cooler/color TV)のこと。

*2 フードマイレージ:食料輸送における環境負荷の指標で、輸送距離と輸送量の面から捉えた食料供給の実態と、食料輸送が環境に与える負荷の度合いを表す。



1 GHG削減の経済的手法 2011年までのロードマップが合意

IMO第59回海洋環境保護委員会 (MEPC59) の模様

国際海事機関(IMO)の第59回海洋環境保護委員会(MEPC59)が、2009年7月13日から17日まで、ロンドンにおいて開催され、国際海運における温室効果ガス(GHG)削減対策、シップリサイクル(船舶の解撤)およびバラスト水管理条約等に関する審議が行われた。

主な議題の審議概要は以下のとおりである。

1. 国際海運における温室効果ガス(GHG)削減対策について

国連気候変動枠組み条約(UNFCCC)の京都議定書においては、GHG排出削減義務を附属書Iに掲げる先進国のみに課しているが、国際海運からのGHG抑制についてはIMOにおいて検討することとされている。IMOでは、国際海運からのGHG排出削減のため、船舶のエネルギー効率改善等の技術的手法および減速航行等の運航上の手法として、以下の施策について検討が進められてきた。

○ エネルギー効率設計指標(EEDI : Energy Efficiency Design Index)

船舶の設計・建造段階において船舶の仕様に基づき、貨物1トンに1マイル運ぶのに排出されると見込まれるCO₂排出量を事前評価し、各船に付与するもの。各船固有の数値

○ エネルギー効率運航指標(EEOI : Energy Efficiency Operational Indicator)

船舶運航中の燃料消費量等から、貨物1トンに1マイル運ぶのに排出したCO₂排出量を算出した値、各船により、また、航行環境等により変動する。

○ 船舶エネルギー効率マネジメントプラン(SEEMP: Ship Energy Efficiency Management Plan)

就航する船舶においてCO₂排出削減を促進・支援するため、当該船舶で実施するCO₂削減対策等について自己モニタリングを行うプラン

今次会合においては、上記の手法を実施するためのガイドラインの最終化等について審議されたほか、燃料油課金や排出量取引等の経済的な手法についての検討が行われた。審議の概要は以下のとおりである。

(1) EEDIおよびSEEMP関係ガイドライン等の採択

EEDIおよびSEEMPに関する以下のガイドラインが採択された。今後、各国においてEEDIの算出等が試行的に実施され、2010年3月のMEPC60においてEEDIの強制化が審議される見通しである。

- ① EEDIの算出方法に関するガイドライン
- ② EEDIの計算過程を第三者(認証機関)が確認するためのガイドライン
- ③ EEOIの算出のためのガイドライン
- ④ SEEMPの実施に関するガイダンス

(2) 経済的手法の検討

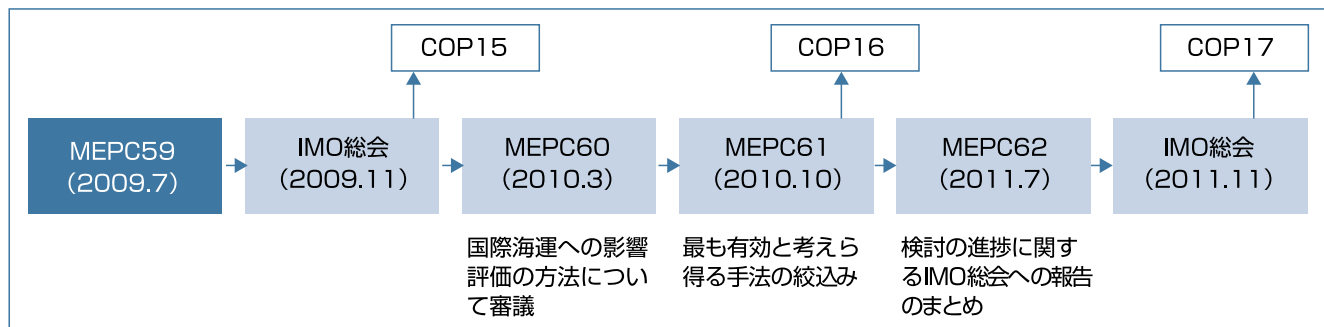
経済的手法については、今次会合より本格的な検討が開始され、各国より具体的手法について提案された。

ドイツ ノルウェー フランス	海運に特化した排出量取引制度
デンマーク	燃料油課金制度(燃料油の課金から「国際GHG基金」を形成し、同基金を途上国の適応プロジェクト等に活用)
日本	燃料油課金・改善案(課金の一部を効率改善に優れた船舶へ還付するインセンティブ・スキームの導入等)
米国	EEDI活用した効率基準に基づく効率クレジット取引制度

燃料油課金制度に対しては、キプロス、ニュージーランド、ギリシャ等多くの国が支持を表明し、日本提案のインセンティブ・スキームにもいくつかの国からさらなる検討への関心が示された。一方、排出量取引

制度への支持を表明した国は提案国以外にはなかった。

また、今次会合では、経済的手法に関する今後の作業計画が合意された。



(3) 今後のスケジュール

IMOは、国際海運からのGHG削減対策に関する審議の進捗を、2009年12月に開催されるUNFCCC第15回締約会議(COP15)へ報告するよう求められており、今次会合での合意事項を踏まえ、本年11月のIMO総会においてCOP15への報告内容が検討される。また、COP15では、ポスト京都議定書(2013年以降)の枠組みを決定する方針とされていることから、それに向けて精力的に作業部会が開催されている。国際海運の取り扱いについては、これまでと同様にIMOで検討・合意されることが最も重要であることから、今後の推移を注視する必要がある。

2. シップリサイクル関連

(1) 背景と審議結果

シップリサイクルに関しては、船舶の解撤に伴う環境汚染、労働災害を防止する目的で「2009年の船舶の安全と環境上適正な再生利用のための香港国際条約(以下、シップリサイクル条約)」が本年5月に香港において採択された。

一方、これに先立つ前回MEPC58(2008年6月開催)においては、同条約を補完するため、日本をコーディネーターとして、E-mailを利用して審議を行うコレスポネンクス・グループ(CG)を設置し、「有害物質インベントリ作成ガイドライン案(インベントリ・ガイドライン案)」*1および「安全かつ環境上適切な船舶リサイクルのためのガイドライン案(施設ガイドライン案)」*2の検討・作成を行うことが合意された。

今次MEPC59では、同CGで作成した2つのガイド

ライン案が審議された結果、インベントリ・ガイドライン案については、一部修正の上で採択され、施設ガイドライン案については、骨子案が合意されるとともに、次回MEPC60(2010年3月開催)での採択を目指して引き続きCGで検討が行われることとなった。

なお、CGのコーディネーター役は、引き続きわが国が務める。

- *1: 条約で義務付けられた新造船および現存船のインベントリ(有害物質一覧表)作成に関する手法および作成例、インベントリの様式、インベントリ作成に必要な材料宣誓書および供給者適合宣言書の様式等を詳細に定めたもの
- *2: 条約で義務付けられた船舶リサイクル施設(=解撤ヤード)に関する要件を満足するために必要な管理システムや技術情報の詳細を提示するもの

(2) インベントリ・ガイドライン案に関する審議の主要点

① 新造時に材料宣誓書(MD=Material Declaration)が入手できない場合の取り扱い

【ガイドライン原案における規定等】

新造時にMDが入手できない場合は、MDの欠如をインベントリ中に記載した上で、次回検査時までにMDを入手

【審議結果】

同取り扱いは、新造時にMDを取得すべきとする条約の遵守を妨げる可能性があるという理由から、規定を削除することとなった。

【補足】

本規定の削除により、造船所/船用メーカーはMDを必ず提出する必要がある。

② 現存船インベントリの作成方法

【ガイドライン原案における規定等】

現存船のインベントリ作成は、旗国/代行機関の承認を受けた専門家または専門家グループが作成

【審議結果】

インベントリの作成は、専門家または専門家グループに限定されるべきではないとの意見が大勢を占め、審議の結果、インベントリは「専門家の援助を利用しつつ船主が作成する(The procedures described 4.2 should be carried out by the shipowner, who may draw upon expert assistance)」こととなった。

【補足】

これにより、インベントリの作成主体を専門家に限定するのではなく、船主自らも作成できるようになった。船主が専門家にインベントリの作成を依頼することも可能

③ 旗国/代行機関による目視/サンプリング計画の事前承認

【ガイドライン原案における規定等】

インベントリ作成のための目視/サンプリングチェックを実施する前に、旗国/代行機関が目視/サンプリング計画を承認(現存船インベントリの作成に際して、目視/サンプリングチェックを終了し、本船が出航する段階になってから調査の不備が発覚した場合、船主にとって大きな負担となるため)

【審議結果】

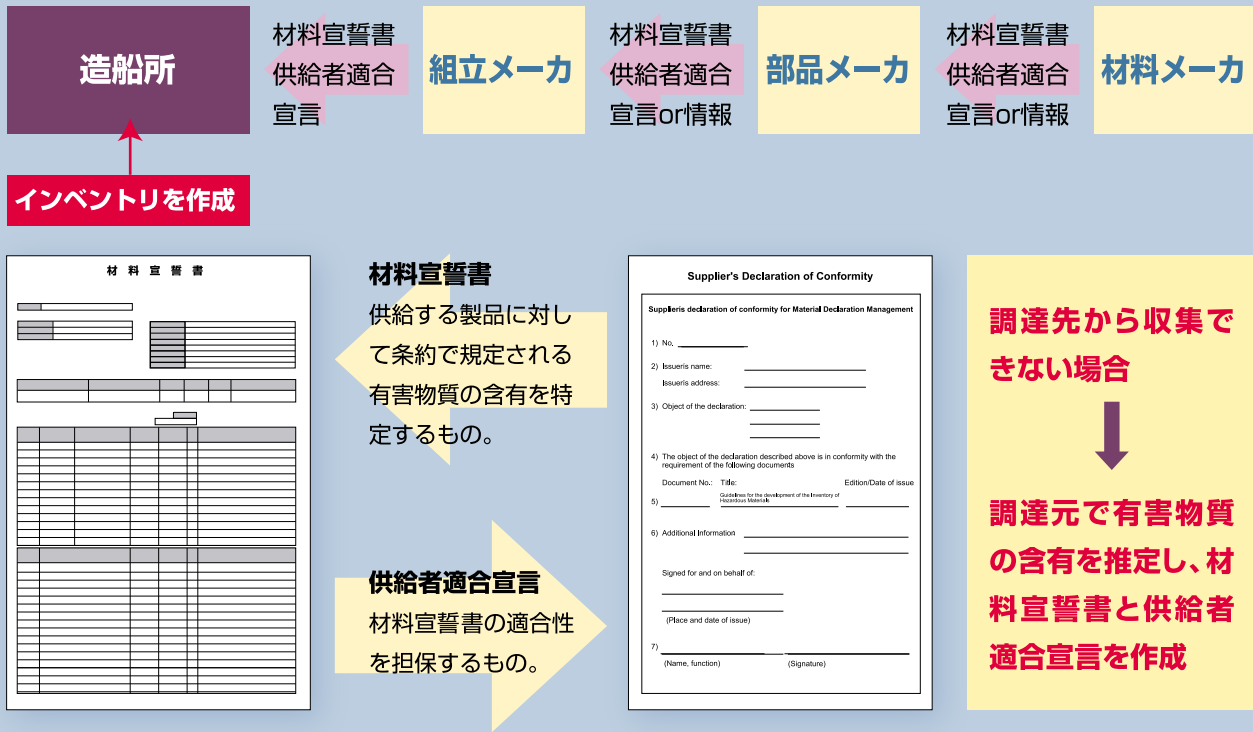
目視/サンプリング計画の事前承認は、シップリサイクル条約の要求を超える規定であるため削除すべきとの提案があり、審議の結果、削除することとなった。

【補足】

本規定が削除されたため、船主としては目視/サンプリングチェックにおいて不備が無いよう十分注意する必要がある。

新造船インベントリ作成方法

川上（材料メーカ）から川下（造船所）まで順次材料宣誓書を提出する。
テーブルA、B物質を製造時に意図的に混入した場合データを宣誓する。



④ インベントリ作成に関するIACS提案 (Hazard-based approach)

【審議結果】

IACS(国際船級協会連合)より、本ガイドライン案によるインベントリ作成方法とは異なる方法*3による作成も認めるべきとの主張があり、審議の結果、IACSが次回MEPC60に具体的な提案を行うこととなった。

【補足】

IACS提案の"Hazard-based approach"が具体的にどのようなものとなるのか今後注視が必要。

*3:IACSの発言によれば"Hazard-based approach"。提案文書がないため詳細は不明であるが、新造船についてもMDを集めるのではなく、現存船のインベントリ作成と同様に、有害物質情報をベースとした方法でインベントリを作成するアプローチと思われる。

3. バラスト水管理条約関連

今次会合では、バラスト水処理システム(BWMS)の承認、およびBWMSの搭載に係わる諸問題などが審議された。

(1) 2010年建造船へのバラスト水処理システムの搭載に関する検討

2009年以降に建造されるバラスト水容積5,000m³未満の船舶へのBWMSの搭載義務付けに関して、2009年建造船については一定の猶予期間を設けることが、2007年11月のIMO総会決議で採択された。また、同決議では2010年建造船へのBWMSの搭載義務付けの猶予の要否についても再審議するようMEPCに求めていた。

今回、日本より現在のBWMSの開発状況では2010年建造船へのBWMSの適用には懸念がある旨主張を行った。審議の結果、2010年建造船へのBWMSの適用は、開発状況および承認状況から十分可能と判断され、適用期日の延期等の措置は不要とされたが、BWMSの搭載に係る問題については、MEPC61(2010年10月)において引き続き審議されることが合意された。

なお、同条約が仮に2011年以降に発効された場合であっても、2010年建造船には遡及してBWMSの搭載が要求されるので、注意が必要である。

現存船インベントリ作成方法

作成フロー

1

必要な情報収集

船舶図書&同型船姉妹船情報

2

分析と調査範囲の確定

テーブルA物質は必須、テーブルB物質は推奨

3

目視/サンプリングチェック計画の作成

①目視チェック ②サンプリングチェック ③潜在的含有箇所に分類

4

目視/サンプリングチェック計画の承認

主管庁もしくは代行機関の承認

MEPC59において削除

5

船上目視/サンプリングチェックの実施

検査不能箇所は潜在的含有箇所に分類

6

インベントリ第I部等の作成

①有害物質を含む ②潜在的に有害物質を含むに分類

(2) バラスト水処理システムの承認

今次会合において、BWMSで使用される活性化物質の承認手順に基づき、3個の基本承認および4個の最終承認が以下のBWMSに対して与えられた。

- 中国(Blue Ocean Shield):基本承認合格
- ドイツ(Aqua Tri Comb™ BWTS):基本承認合格
- 韓国(HHI Ballast Water Management System (Eco Ballast)):基本承認合格
- 日本(Hitachi Ballast Water Purification System (Clear Ballast)):最終承認合格
- ドイツ(RWO Ballast Water Management System (Clean Ballast!)):最終承認合格
- 韓国(NK-O3 Blue Ballast System):最終承認合格
- オランダ(Greenship Sedinox BWMS):最終承認合格

これにより、基本承認済みの活性化物質は「16」、最終承認済みの活性化物質は「8」となった。

4. MARPOL条約関連

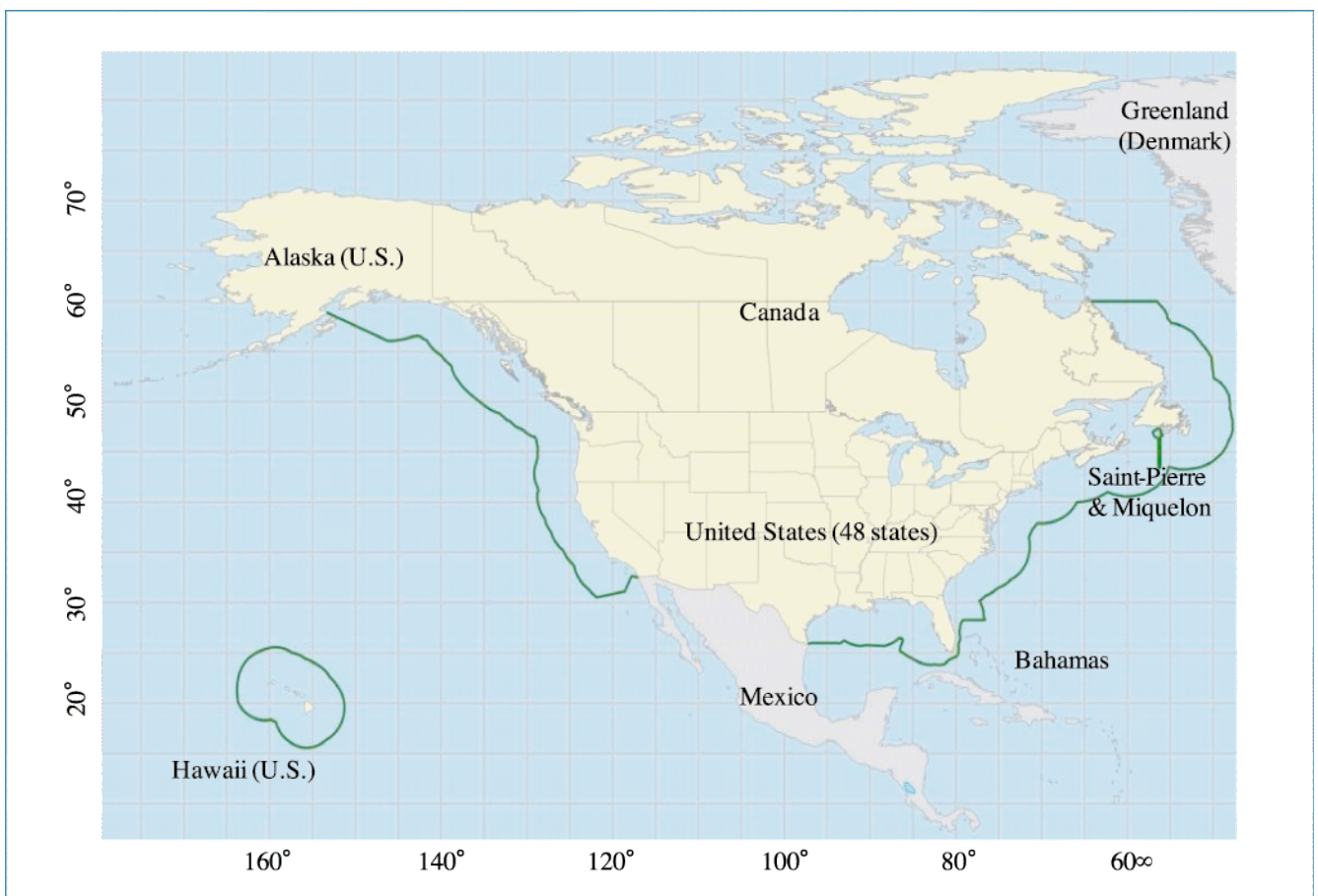
(1) 米国・カナダのECA設定

米国・カナダにより、2010年7月発効予定のMARPOL条約附属書VIに基づいて、米国・カナダの沿岸200海里内の海域(アラスカ西岸など、一部海域を除く)を、NOx、SOxおよびPM(Particulate Matter: 粒子状物質)の放出規制海域(ECA: Emission Control Area)に指定するための附属書VIの改正案が今次会合に提出された。

審議の結果、同提案が附属書VIに規定されるECA設定の条件に適合することが確認され、同提案は承認された。同改正案は2010年3月に開催予定のMEPC60にて採択され、早ければ2012年7月に発効する予定である。

(2) 海上における油移送に関するMARPOL附属書Iの改正

海上における油タンカー間の油移送(STS: Ship To Ship)に関するMARPOL附属書Iの改正については、前回のMEPC58にて、海上で貨物油移送を行う150GT



以上の油タンカーは油移送計画書(STS 計画書)の所持と沿岸国への事前通報を義務付けることが承認されていた。

今次会合では、通報海域を排他的経済水域(EEZ: Exclusive Economic Zone)とすること、沿岸国への事前通報は48時間以前に行うことを義務付けることが確認され、採択された。

本改正は2012年4月1日から適用される。

(3) 燃料油規格

船用燃料油の品質については、MARPOL条約附属書では含有する硫黄分の濃度のみが規制されているが、2008年3月に開催されたMEPC57において、大気

船舶の安全、エンジン性能および船員の健康を考慮した燃料油の性状について、国際標準化機構(ISO)にて検討を行うよう要請された。これを受け、ISOは燃料油の物性や含有物質の制限値について審議を行い、今次会合へ中間報告を提出した。

審議の結果、ISOにおける審議が未だ継続中であること、また、一部の性状・成分(硫化水素(H₂S)、燃焼性など)についてさらに検討が必要であることから、引き続き検討されることとなった。

(海務部:斎藤(GHG)・小松(シプリサイクル)・松田(バラスト、MARPOL)・河本(ECA))

内外ニュース

1 九州地区から内航船員確保に関する諸問題の意見を発信

内航船員人材確保育成に関する海技教育機関との懇談会

当協会(鶴丸俊輔・九州地区船主会議長、栗林宏吉・内航部会長)は、7月1日(水)福岡市博多区において、内航海運事業者と海技教育機関(国立海上技術学校、水産系高校)による内航船員不足問題に関する懇談会を開催した。同懇談会は、前回(平成20年3月24日小倉で開催)に続き開催したもので、依然として高齢の内航船員が多く、不足傾向にある若年船員を確保・育成していく必要があることから、海技教育機関と内航海運業界との間で率直な意見交換を行うために開催したものである。(参加者は【資料1】参照)

懇談会では、各教育機関から最近の就職状況や内航海運に対する学生の意識などについて説明があり、内航海運業界からは、現下の不況の影響のため船腹過剰傾向となっており、厳しい局面を迎えているが、中長期の展望を見据えて、新規卒業生を採用していくことが必要であることなど説明があった。また、水産系高校と海上技術学校の卒業生による乗船履歴の差で、内航海運事業者による採用条件に影響が出る問題もあるが、当直に必要な6級海技士免許を早期(費用負担の問題もあるが)に取得できるようにすることが、即戦力として活躍が出来るのではとの意見が大勢であった。



鶴丸九州地区船主会議長による挨拶

懇談会の模様

懇談会に先立ち、主催者として挨拶した当協会九州地区船主会・鶴丸俊輔議長(鶴丸海運社長)が、「事業者、教育機関の双方が価値ある意見を取交わし、九州から船員諸問題についての意見発信ができるような懇談会としたい」と述べた(【資料2】参照)。鶴丸議長の挨拶の後、懇談会では水産系高校、海上技術学校から最近の就職状況等の説明から始まり、内航海運事業者から採用状況や実情等について、概要以下の通り説明があった。

水産系高校からの意見

- 本科(3年制)卒業後には、6級海技士の問題、内航海運業への就職の問題で、専攻科や水産大学校、海技学校に進んで上級免状を取得し、就職するといった傾向がある。当直に必要な6級海技士免許について、本科卒業までに免許が取得できることとなれば、就職の傾向も大きく変わってくるのではないか。
- 就職状況について、殆どの内航海運事業者の求人票は、年齢19歳以上、海技士免許で6級、5級以上であるため、本科卒業生では、内航海運業に就職したくとも出来ないといった状況がある。このため、専攻科などへの進学希望者が増加している。
- 水産系高校(本科)の卒業生は内航船員としての就職希望者が多いが、求人票が少ない等のミスマッチもあり、これを解消するためには、本科在籍期間

中に6級ないし5級の認定を与える以外に若年船員の不足を解消する方法はないのではないか。

- 水産系高校の間でもカリキュラムや取組み等の特色に差があるため、各事業者・関係者にはこの辺のところを認識していただきたい。
- 地元の中学生は水産海洋に興味あまりなく、年々受験者数が減少しているため、今後の課題として考える必要がある。

海上技術学校からの意見

- 卒業後に船に乗るという強い職業意識を持った生徒が入学している。こうしたことから現在の景気低迷などより3年及び乗船実習半年間の勉強をして、いざ卒業したときに就職口がないというのは、我々としても残念であるため、事業者の方々のご支援ご協力をお願いしたい。
- 入学する学生の大半は九州圏からで、定員30名ではあるが、学生の確保が大命題である。このため、独自に小学生などへ各種啓蒙活動を行っている。例えば、出前講座や体験乗船などを実施し、小学生を中心に海への関心を引き出す活動をしている。
- 就職については、油槽船などの船員を希望している学生が多い。少しでも給料の高く、纏まった休暇、会社規模(組織化船であるか等)、職員になれるかなどが選択肢として考えているようだ。
- 入学希望者数の減少がここ数年続いているため、九州はじめ瀬戸内・関西方面の中学校を訪問し説明会などを行っている。また、体験入学/体験乗船などを行うことで、入学後のミスマッチを防げることに役立っている。

主な事業者からの最近の採用状況等の説明

- 内航部会 三木副部長
(全国内航輸送海運組合 会長)

これまで水産系高校の学生の内航への就職は少ないと思われていたが、ここ数年、専攻科卒の就職が多くなっている印象を受けた。現在、内航船員数は3万人の規模だが、この数年で荷動きも回復すると思われ、そのときには年間1,000人以上採用して



海技教育機関の関係者



左から中本理事長、三木副部会長、栗林部会長、鶴丸九州地区船主会議長

いかないと需要に追いつかないことが予想される。現在、全国の海上技術学校を併せた毎年の卒業生は300名を切る人数であり、このことから水産系高校からの採用は年々増加傾向になっていくと考えられる。

水産系高校から内航海運業界への就職を増やすべく、事業者も努力するが、高校においても進路指導を宜しく頼みたい。

○ 内航部会 栗林部会長 (内航大型船輸送組合 会長)

昨年からの不況により、国内の海上荷動きは、大幅に減少しており、現状では船腹過剰傾向となり、厳しい局面を迎えている。ただし、秋口から年末にかけてピークの8割まで戻すといった予想もあり、これに対応した業界としての動きも出てくることが考えられる。

政府においても平成21年度一次補正予算による不況対策を各種講じていただいているものの、事業を継続していくかを判断する内航海運事業者も出てくると思われ、これから残っていく事業者が、海技の伝承をしていくことが必要である。日本の景気が上向き、マーケットが落ち着けば、船員需給が逼迫することは明らかであるため、こうした現状を見据えた船員の補充はしていかなければならない。

三木副部会長が説明された教育機関からの船員供給数に関連して、これまでの船腹需給によるマーケットから、今後は、船員数のバランスで需給関係が形成される可能性が高い。

小学生などの段階から海運についての興味を持っていただくなど、彼らが近い将来に船員になるかが、業界にとって重要な問題である。

様々な問題はあるが、海技者育成のためには、海上技術学校や水産系高校などの教育機関の区別なく、いかに若者が船員として活躍できるのかを考え、関係者間で政策対応いただき、変えていくべき事は変えていくことがこれからの課題である。

○ 九州地区船員対策連絡協議会 木許会長 (九州地方海運組合連合会 会長)

かつて、3Kと呼ばれていた内航海運の仕事について現在では、認識は変えることが必要である。現在、船員が荷役作業をする事はなく、船舶設備として自動操舵装置をはじめとした安全航行のための設備が充実し、人的エラーによる事故を防止するための教育訓練等の取組みをしている。また、船員の海上生活には個室が与えられるなど環境は向上している。

また、船員の高齢化は既に顕在化しており、海技の伝承のためにも若者が海への興味を持っていただくような努力は継続していきたい。



懇談会全体

○九州地区船員対策連絡協議会

林副会長(全国内航タンカー海運組合西部支部長)

船員を30名以上抱えた会社が多い中、採用時に6級海技士の免状を取得していない(即戦力扱いきない)学生の採用は、昨年までコスト的にある程度余裕もあったが、現在では相当厳しいのが現状である。

また、内航タンカーの実態として、高齢化が進ん

でいることは事実であるが、危険物積載船を扱う以上、教育中の船員に事故があれば、自社の責任/存続はもとより、オペレーター、さらには荷主への影響は甚大であることも関係者には認識いただきたい。

しかし、優秀な若手船員は今後不可欠であることから、将来的に更に6,000人以上の船員が必要との試算からも、提案として内航タンカーへ乗船する船員を格付等できる船員養成システムなどはできないだろうか。

(企画部:松本)



内航海運事業者

資料 1

内航船員人材確保育成に関する海技教育機関との懇談会 参加者(H21.7.1)

【海運業界】

(社)日本船主協会

鶴丸海運	社長	鶴丸 俊輔 (九州地区船主会 議長)
栗林商船	社長	栗林 宏吉 (内航部会 部会長)
三洋海運	社長	三木 孝幸 (内航部会 副部会長)
ジェネック	海運グループ長	吉田 伸也
宇部興産海運	船員管理グループ課長	藤永 達治
日本サルヴェージ	門司支店海務・工務部長	久保 和己
日本サルヴェージ	門司支店次長	中原 洋司
鶴丸海運	海運部次長	早苗 芳幸
鶴丸海運	船舶部海務課長	長谷部 伸治
日本船主協会	理事長	中本 光夫

海事振興連盟

参与

植村 保雄

九州地区船員対策連絡協議会

南光汽船	会長	木許 作太 (九州地方海運組合連合会 会長)
共同フェリー	社長	里村 定夫 (九州地方海運組合連合会 副会長)
斎藤海運	代表取締役	斉藤 通直 (九州地方海運組合連合会 副会長)
日向海運	社長	日向 啓 (九州地方海運組合連合会 副会長)
祝林タンカー	代表取締役	林 克基 (全国内航タンカー海運組合西部支部支部長)
木村海運	代表取締役	木村 五六 (全国内航タンカー海運組合西部支部副支部長)
米中海運社	代表取締役	米中 新吾 (全国内航タンカー海運組合西部支部評議員)



九州地方海運組合連 合会船員対策委員会	青嶋海運	代表取締役	青嶋 長太郎
	霧島海運商会	代表取締役	阿部 和久
	丸阿産業	代表取締役	阿利 欽章
	旭海運	代表取締役	宗田 銀也
	松島輸送船	代表取締役	深水 保廣
九州地方海運組合連合会	専務理事	児玉 尚	
博多地区海運組合	事務局長	小川 行宣	
全国内航タンカー海運組合西部支部	事務局長	船本 眞二	
海技教育機関	福岡県立水産高等学校	教諭	伊豆丸 良雄
		教諭	月俣 誠司
	山口県立水産高等学校	教諭	増田 雄次郎
		進路指導主事	田畑 文敏
	長崎県立鶴洋高等学校	進路指導主任	佐古 泰治
	大分県立海洋科学高等学校	進路指導主任	保毛 津大作
	宮崎県立宮崎海洋高等学校	進路指導主事	赤嶋 悦朗
	鹿児島県立鹿児島水産高等学校	海洋科機関コース	飯田 正志
	国立唐津海上技術学校	指導課長	小林 康久
国立口之津海上技術学校	校長		
国土交通省 九州運輸局	海事振興部	貨物課長	大隈 三由記
	海事振興部	船員労政課長	池端 洋一
	海上安全環境部	海技資格課長	光畑 博明
	海上安全環境部	船員労働環境課長	杉町 敏紀

資料 2

主催者挨拶

鶴丸俊輔 九州地区船主会議長(鶴丸海運 社長)

私ども海運事業者を取り巻く環境は、昨年の金融危機に端を発した景気悪化により海上輸送量は軒並み減少の一途をたどり、大変厳しい情勢となっております。

国は経済対策や補正予算による打開策を打ち出し、海運事業者に対しても経済危機対策として予算を盛り込み、活用を促しているさなかでございます。

このような諸策により、現時点が輸送量の底となる見方が多くなっております。経済情勢に左右されやすい業界といえますが、それだけ密接に国民生活にかかわりのある業種ともいえるのではないかと思います。

その国民生活を支える海上輸送を担う船員については、少子高齢化する我が国の人口減少傾向により、以前から船員不足問題について提起されておりました。

昨年、平成20年7月に交通政策審議会から答申をうけた国土交通大臣は、「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」を定め、船員確保の意義について明確にしております。

内航海運につきましては、国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資の約8割の輸送を担い、海上旅客輸送を含めて極めて重要な輸送機関であるとし、地球温暖化防止に資するモーダルシフトの担い手としても極めて高い公益性を有するとして、人的基盤である内航船員の意義・必要性が十分考慮された方針となっており、船員計画雇用促進等の支援措置が講じられております。

そのような中におきまして、海技教育機関の先生方には、これら日本の安定的な海上輸送を担うべく重要な船員の卵を育成していただいているわけですが、事業者・教育機関双方の価値ある意見を是非この会において取り交わしていただき、双方の今後の発展に寄与できるよう、また、全国的に船員数が多いといわれるこの地、九州から船員諸問題について意見発信ができるような懇談会となればと考えております。

2 第2次派遣部隊が 横須賀港・舞鶴港を出港

海賊対処法成立後、初の護衛艦の派遣

ソマリア沖・アデン湾における海賊対処にあたる第2次派遣部隊として、海上自衛隊の護衛艦「はるさめ」と「あまぎり」が、7月6日、それぞれ神奈川県横須賀基地および京都府舞鶴基地を出港した。出港にあたっては横須賀基地において護衛艦「はるさめ」の出港行事が浜田防衛大臣出席の下、行われた。当協会からは宮原耕治会長他が出席し、派遣部隊の指揮官らに花束を贈呈し、護衛艦の乗組員の方々に対して、感謝の意を表した。

また、舞鶴基地における護衛艦「あまぎり」出港行事には、当協会から林副会長他が出席した。

その後、両艦は7月24日にアデン湾海域に到着し、第1次派遣部隊の護衛艦「さみだれ」、「さざなみ」に代わり、7月28日より1回目の護衛活動を開始した。これは6月19日に成立、7月24日に施行された海賊対処法に基づく最初の海賊対処行動の活動となる。本護衛活動における船団には3隻の日本関係船舶および2隻の日本関係船舶以外の外国船舶が参加した。

なお、第1次派遣部隊の護衛艦「さみだれ」、「さざなみ」は東航、西航合わせ41回の護衛活動を行い、121隻の商船の航行安全に尽力した。これに対し、多くの商船より感謝のメッセージが届けられており、ここにその一部を紹介する。

(海務部:山本)



メッセージ ①

お世話になりました。

現場に身を置く者と致しましては、乗組員の生命、船、積荷の安全を、同国の護衛艦に守って頂くというこれ以上の安心感はなく、小職以下乗組員一同、非常に感謝致しております。

日本国内に於いては様々な議論がなされているようですが、この海域の安全が取り戻されるまでこのMISSIONが無事継続される事を祈っております。

長時間のESCORT有難う御座いました。



メッセージ ②

拝啓

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

さて、私どもの所有船は5月2日1320時(日本時間)に無事にアデン湾を抜け紅海に入りました。

この度は船団護衛に関し、事前のご連絡から護衛実施に至るまで格段のご配慮を頂きありがとうございました。

本船からも「さざなみ」「さみだれ」両護衛艦を間近にし、乗組員はもとより乗客からも感激したとの声を頂いております。

現場の艦艇上では常に緊張が強られる状況ですが、無事な任務遂行を祈っております。

とり急ぎメールにて簡単ではございますが、御礼申し上げます。

敬具



メッセージ ③

海上自衛隊第8護衛隊司令五島一等海佐を始めとする両護衛艦乗艦中の海上自衛隊の皆様、及び海上保安庁ソマリア周辺海域派遣捜査隊の皆様、アデン湾におけます我が船団の護衛を頂きまして、誠にありがとうございました。

おかげさまで、緊張の中、無事にアデン湾を抜けることが出来ましてホッとしております。ここに、乗客・乗組員1,098名を代表致しまして、隊員の皆様に深く感謝申し上げます。

非常に寒い3月に呉基地を出発され、5月現在アデン湾という酷暑と緊張の中、毎日のように日本商船隊の護衛の任務につかれていますことを考えますと、同じ船乗りとして感謝に耐えられません。同僚の欧州・中東と日本を結ぶ貨物船船長・乗組員も恐怖の中、この海域を航行しているわけでありますが、皆様の護衛艦がいてくださることが、どんなにか心強いか分かりません。

また、本船、乗船客の皆様も、遠く中東にて海賊船から一般商船を守っているお姿を見て、頼もしく思われ、感激しておられます。

引き続き過酷な任務は続くことと思いますが、どうか立派に任務を遂行され、無事に故国日本へ戻られることを願っております。

本当にありがとうございました。



メッセージ ④

貴隊のご協力のお陰でアデン湾海賊危険海域を安全に通過できたことに対し、謹んで感謝のメッセージを送ります。

次回アデン湾を航行する際には再び船団に加えて頂ければ幸いです。

護衛終了のメッセージと、海賊情報を確かに受信致しました。この感謝のメッセージを「さみだれ」にも届けて頂ければと存じます。

貴隊のご協力を重ねて感謝申し上げます。



メッセージ ⑤

護衛に関し、本船へ格別な御配慮を頂きまして誠にありがとうございました。自衛艦「さざなみ」「さみだれ」の自衛官の皆様方の護衛活動に本船乗組員一同感謝しております。

本船5年ぶりに日本に帰国しますが、両艦に護衛して頂き、気がかりだったアデン湾を無事通過することができまして、本船25年間の最後となる航海を終えることが出来そうです。

酷暑の中、自衛官の皆様方の今後の御活躍と御健康をお祈りします。



護衛艦の出港行事



浜田防衛大臣より訓示



自衛艦隊司令官より訓示



宮原会長より花束贈呈



当協会より感謝のメッセージ



「はるさめ」出港



「あさぎり」出港

第14回海運セミナー (2009年7月2日開催) ①

「世界同時不況と今後の展望」

株式会社日本経営開発研究所 代表取締役所長
太田 滋 氏

太田です。私も経営コンサルタントというのは、経済評論を専門にしているわけではありませんが、一定の経済見通しを当然の前提といたします。しかも、予測は評論のためではなく意思決定のためにしていますので、1つの参考にしていただければ幸いです。

1. 世界同時不況の基本要因

アメリカの金融恐慌

今回の世界同時不況の基本的な引き金になったのはアメリカの金融恐慌であることは論を待たないところです。日本も、1990年代初めに「バブルの崩壊」という悲惨な経験を味わいました。

アメリカの今回の金融恐慌にしても、事の発端は住宅投機の行き過ぎが決定的な要因になっています。その限りでは日本のバブル崩壊の再来であるという見方もできますが、及ぶ範囲が比較にならないほどの広さと深さを持っています。日本の「バブル崩壊」との決定的な違いは、住宅ローンなどを中心にして債権が証券化され、その債権が不良化し、証券化した債権に対して保険会社が保険をかけ、その波及が保

険会社にも及ぶというある意味前代未聞のことです。

これは(【資料1】参照)、日本経済新聞から出ている新書版から引っ張ってきた図です。『証券化の知識』という本で、今回の事態で私も改めて読み直してみました。

一番左側は「債務者」で住宅ローン等を組んだ人です。その人に金融機関が貸し付ける(債権者)のですから、別に不思議なところはありません。ところが、日本と違うのは債権者(金融機関)が、日本語で言う「特別目的事業体」、「SPV」等いろいろな表現を使いますが、証券発行会社にその債権を全部売り渡す。引き受けた「特別目的事業体」は、債権をプールして証券として売り出す。それを「投資家」が買うという、債権者が広範に広がったことが今回の金融恐慌のベースになっています。

買い取った「特別目的事業体」側は、特にハイリスク・ハイリターン債権に対して、それを金融工学的に組み合わせる一般の投資家が買えるような証券にする。しかし、一般の投資家は手が出しにくい商品なので、ハイリスク・ハイリターンを求めるヘッジファンドなどが主として購入する形になる。ヘッジファンドもリスクを100%負い切れるわけではないので、恐ろしいところはある。

それに対し、1つは格付機関が適切な格付けをする。同時に、それだけでは足りないので保険会社が保険をかける。日本の金融機関のケースでも、個別の債権に対し保険をかけるという行為は過去にあったわけで、私もコンサルティングで経験したことがあります。ところがアメリカの場合には金融商品そのものに保険をつける。更には保険会社が、金融商品に対して保険をかける行為そのものをまた証券化するという、非常に複雑なことをやる。

話によると、アメリカでは債権に関して保険をかけるという習慣があります。なぜかという、アメリカは州債を出したりしますが、大きい州ならよいが小さい州もありますから、その州債は購入者にとって非常にリスクなもので内情がよくわかりません。

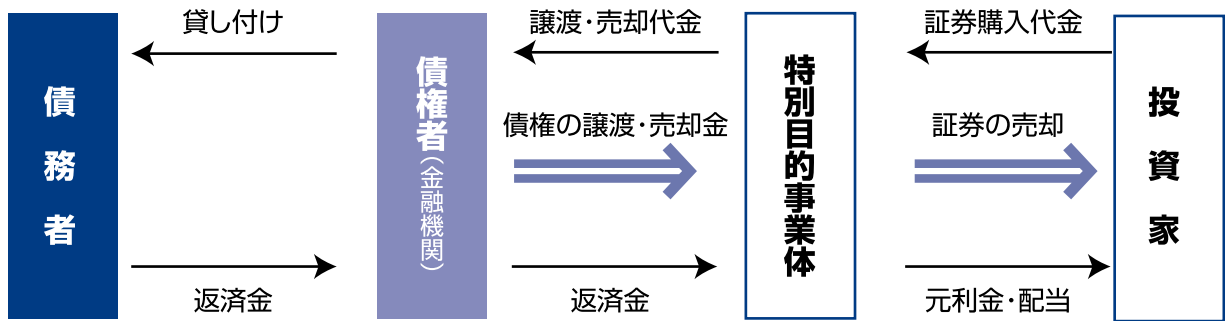


プロフィール

株式会社 日本経営開発研究所
代表取締役所長 太田 滋 氏

1947年生。東京大学経済学部卒業後、日本経営開発研究所助手、経営コンサルタント、主任経営コンサルタントを経て、1987年より同研究所のパートナー、2001年より同研究所所長。長期経営指導を含む経営コンサルティングを担当し、各種セミナー等の講師を務める一方、同研究所主催の長期宿泊研修「特別錬成講座」を50回以上実施。著書多数。

資料1 債権の証券化の概念図



(「証券化の知識」大橋和彦著・日本経済新聞社P.19)

それに対して保険会社が保険を掛け、州債が焦げ付いた状態になった場合に備えて保険付きで発行するというパターンを取る。実際はそうならないので、保険料の丸取りになるわけです。こういう図式が発達していくにつれ、保険会社はもっと保険の領域を広げるといふ認識で次々に保険をかけるということが、広がっていったのです。

今回の金融恐慌で最大の支援を受けたのはAIGだろうと思います。日本人からすると、どうして保険会社がということになりますが、考えてみると金融商品に全部保険を掛けていたので、そのダメージは図り知れないものがあります。しかも、SPV等が出す金融商品は証券市場に上場しているような商品とは違って、相対取引でやるので時価がよくわかりません。結局、損害もよくわからない中で保険行為だけが残ることになる。もし保険会社が潰れるとなると生命保険等含め深刻な事態になります。

結局、アメリカの5大証券は全部壊滅しました。ベア・スタンズとリーマンが完全に崩壊し、リーマンは史上最大の倒産です。その他の上位3社いずれも、銀行の直接傘下に入って独立企業ではなくなりました。アメリカの金融機関、証券会社、投資会社が全面的に壊滅するという有様になったわけです。

その根本は、銀行の債権が証券化され、それをヘッジファンドが買うということが無秩序に進んだことだと思います。通常の金融機関はBIS規制¹⁾がかかっていて、むやみな貸し出しはできません。ところが、金融機関が「特別目的事業体」なる証券発行会社に債権を全部売り渡すことになると、BIS規制でそれ以上貸してはいけないという規制は容易く逃れられます。証券化して証券を発行する会社は事実上金融機関の

子会社に近い存在であっても、表向きは全くの別会社ですから規制はかからないわけです。他方、ヘッジファンドのバックにいる投資銀行は、証券会社としてアメリカの証券監視委員会等の規制がかかっています。ところが、そこが出資してヘッジファンドが動くということになると、ファンドのほうには事実上規制はかからない。

今回の事態で、日本だったらほぼ100%近くが監視下にあると思いますが、アメリカで監視下に正式に入っていたのは全貸付の25%に過ぎなかったと言われています。75%は事実上無規制で、そういったところが投機にのめり込み、破綻することで世界の金融秩序が著しく混乱する。これが放置し難い事態であることは言うまでもないことだと思います。

現状ではアメリカの金融危機は依然としてくすぶっていると断言していい。結局、金融機関が抱えている不良債権を償却すれば自己資本が摩滅する。それを公的資金で資本注入する以外に解決策はないだろうと思います。その結果銀行が立ち直ってくれば、株式を再び証券市場で売り出して回収することができるはずです。基本的にはリターンがあり得るので、それが恐らく今後の対処の主軸になるだろうと思います。

ただ、いかほどの金額になるのかは全く未知数です。時を追うに従って不良債権の金額が膨らむ傾向があり、これは(【資料2】参照)アメリカの経済評論家とは違った立場の人が試算したものです(去年のリーマンショックの少し前頃)。そのときに弾き出したのが、1兆ドルの金融機関の損失という数字でした。1兆ドルですから、すなわち100兆です。

この資料を注意してみると、一番下のほうに「推定不可能な商品」というのがありまして、「モノライン

保険*2会社の格下げ」「信用デフォルト(債務不履行)・スワップ*3のデフォルトと評価損」とあります。保険会社絡みの損失というのは算定し難い、しかも、極めて巨額になり得るという注釈付きです。

去年の11月にみずほ証券がダメージ見積もりを出しています。アメリカで4.4兆ドル、ヨーロッパ地域で1.4兆ドル、全世界で580兆円ぐらいです。日本のGDP

が大体500兆ですから、日本のGDPの1年分ぐらいです。アメリカで440兆というと、GDPが日本の3倍ぐらいあるので1,500兆ぐらいありますが、それに対し400兆強が焦げ付く。いずれにせよ、終局的には金融機関を公的資金の資本注入で救済するという以外に方策はないだろうと思います。

資料 2

デフォルト損失と評価損の推定(金額の単位は10億ドル)

金融商品	現在の市場規模	デフォルト率	評価損率	回収率	純損失額	コメント
住宅用モーゲージ・ローン						
サブプライムなど的高リスク・モーゲージのデフォルト	\$1,500	20%	NA	50%	\$150	現在の市場予想に近い
デフォルトを起こさなかったサブプライム・モーゲージ関連CDOの評価損	\$1,200	NA	25%	NA	\$300	おそらく低すぎる。最近発行された案件では60~70%の評価損を計上へ
小 計					\$450	
企業債務						
高利回り債デフォルト	\$1,000	10%	NA	50%	\$50	1990~91年のデフォルト率
デフォルトを起こさなかった高利回り債の評価損	\$900	NA	20%	NA	\$180	1991年の実績に基づくスプレッド拡大
レバレッジ・ローンCDOのデフォルト	\$500	10%	NA	50%	\$25	高利回り債に連動
デフォルトを起こさなかったレバレッジ・ローンCDOの評価損	\$450	NA	20%	NA	\$90	高利回り債に連動
CLOに組み入れられていないレバレッジ・ローン	\$1,000		???			大部分は銀行が簿内で保有。時価評価されていない。損失はCLOに連動するが、銀行が損失認識と評価損計上を遅らせる可能性も
小 計					\$345	
その他の推定可能な商品						
CMBSのデフォルト	\$800	10%	NA	50%	\$40	2006~07年には引き受け基準が極端に緩和
デフォルトを起こさなかったCMBSの評価損	\$720	NA	15%	NA	\$108	おそらくは低めの推定
クレジット・カード	\$900	7.5%	NA	NA	\$67	おそらくは低めの推定
小 計					\$215	
推定不可能な商品						
モノライン保険会社の格下げ			???			きわめて巨額になりうる
信用デフォルト・スワップのデフォルトと評価損			???			きわめて巨額になりうる
評価可能な商品の合計					\$1,010	

(「なぜアメリカ経済は崩壊に向うのか—信用バブルという怪物」
チャールズ・A・モリス著 日本経済新聞社)

世界同時不況

問題は、今後この不況がいかなる形で展開していくのかです。アメリカ・ヨーロッパの金融危機が引き金になって世界同時不況的な様相となりました。特にアメリカでは、貯蓄率がマクロの統計でゼロぐらいの水準です。平均でそうならば、半分ぐらいの家庭はローン依存で消費していることとなります。そもそもアメリカは、自国の経済力を超えて輸入している現実があります。その輸入超過の張本人は中国です。

中国から安いものを大量に仕入れて消費する。中国は輸出主導型で経済が伸びる。中国が経済拡張すれば、主だった生産財・資本財が不足するので、それを日本が供給する。そういう形でアジア太平洋の経済循環は成り立っていると言っていると思います。その大元の需要要因であるアメリカの経済がダウンすると、アジア太平洋の成長循環が甚大な打撃を受ける。

また、ヨーロッパの金融資本はアメリカ側の金融資本とほとんど歩調を合わせて今回の金融投機にのめり込んだと言っていると思います。したがって、受けているダメージは、アメリカに匹敵するものがある。

EU経済全体としては、中東欧がある意味自由経済のフロンティアとして発展し、成長の原動力になっていると思いますが、もはやそういうところに対して、海外投資をする余力をEU金融資本は喪失しています。むしろ、回収するペースに入ることになると、中東欧の経済成長が著しく阻害されると見ざるを得ない。つまり、ヨーロッパも著しく沈滞する状況を想定せざるを得ない。

最後に、産油国はこの間、世界的な好景気のみならず、ファンドの投機で相当潤っていたことは否定し難い事実です。日本の景気は、08年9月にリーマンショックという形になりましたが、実は08年の年初辺りから景気がやや後退傾向にあったと言っていると思います。その主因になったのが、原材料が著しく暴騰し、材料高の製品安になってメーカーが痛めつけられたことが決定的だった。

いまは昔の話になってしまいましたが、一時、原油が3倍に上がりました。特に電機メーカーが著しく打撃を受けたのは、銅が5、6倍に跳ね上がるという、原材料の著しい暴騰がありました。もちろん、中国・イ

ンドのような国が経済発展してくることで需要そのものが膨らんだことは事実ですが、それにファンドの投機が輪をかけたと言って良いでしょう。それが全面的に弾け、なおかつ先進国が不況過程に入れば原材料需要も落ちざるを得ない。結局のところ、世界すべての国が等しく打撃を受けるという形になり、そういう現実になっていると思います。

2.世界同時不況脱出の展望

景気循環のパターンと日本のダメージ

さて、この不況脱出の展望をどう描くか。まず、教科書の見地から景気循環はどういうパターンを取るかを考えてみます。

何かの要因で需要が増える。需要が増えれば生産が増える、生産が増えれば雇用は増える、生産がさらに増えれば、投資も増え、さらに需要が増えてくる。つまり、資本財の需要が増える。雇用が増えれば、消費も上がってくる。経済というのは、一旦正の循環に入ると伸び続け、遂には、行き過ぎる傾向があります。

好況過程で正の循環に入り、企業の業績が増収増益を続ける形になったとき、それが無限に続くかと言えば資金と労働力のネックがある。投資が活発化すると、投資資金は一時に出ますが、回収は長期にわたる。つまり資金が逼迫し、段々金利が上がっていく。また、労働力は無限に存在するわけではないので労働力のネックが発生する。日本でも07年の後半辺りというのはかなり人手不足に近いケースになりました。

金利も賃金も上がると、利益が圧迫される。投資の余力がなくなってきて投資が減少する。投資が減れば、投資財を作るところは雇用減になって更に需要が減少する。その辺が引き金になって、生産がダウンしていく。一旦負のスパイラルに入ると、さっきと逆の理屈でどんどん下っていくこととなります。

企業は、減収減益になる。そこでリストラしたり、減収であっても増益に持っていくことを企てる。その辺が不況の底になって、状況としては賃金や金利は低下しているわけですから、それが促進剤になる。そのときに、何か需要増要因が働くと生産増が立ち上がり、再び好況的な流れに入る。こういったことが、特殊要因を全部除いたときに一般的に言える景気循環のパターンだと思います。

そのときに何が一番基本的な指標になるかと言えば、経済を動かしているのは企業なのであって、つまり、企業の収益動向にあると思います。増収増益であれば好況局面、減収減益になれば不況局面である。減収であっても増益ペースに持って行くのが、不況転換の一番基本的な指標であると思います。

今回の世界同時不況での日本のダメージを考えると、日本の金融機関の打撃は世界的には比較的少ないほうだと思います。金融機関の保有している債権や証券が目減りするという評価損的なものはあるにせよ、一部の特殊な例を除けば直接今回の証券化恐慌に巻き込まれたということはないと言っていいのではないかと思います。それは、バブル崩壊以降自分の整理で精一杯で、ヨーロッパの金融機関のようにアメリカの金融投機に乗るだけの余力がなかったからだと言えます。

メーカーのほうはグローバルに競争力を拡大して全世界の需要を引き受ける形で事業を展開していたために、同時不況の影響は極めて強い。例えば、自動車ではヨーロッパのように、世界のマーケットで販売してなかったならば、極端なダメージはなかっただろうと思います。日本の場合、ある意味、競争力が強いがゆえに同時不況の需要減の影響をまともに受けるという形になった。

今後の展望

さて、今後の展望を考えてみると、今の事態を政府筋では100年に一度の経済危機と言って不況対策に躍起になっている。人によっては、「1929年の世界恐慌の再来である」と言う方もいらっしゃるが、それはいかがなものか。

1929年の世界恐慌は、世界の経済史の中でも特殊なものです。第一次大戦でドイツ帝国が惨敗し、天文学的な賠償金を課せられた。とてもドイツ一国で払えないので、アメリカがドイツに資本輸出し、それが外貨の源泉になってドイツは賠償金を払うことができた。賠償をもらったイギリスとフランスは、辛うじて経済を回すといった、非常に不安定な経済状態でした。その中で、アメリカで証券ブームが起きる。ドイツに対する貸付よりもはるかに儲かるので資金がどんどんウォール街に集中し、ドイツに対する金の流れが細ってくる。細ってくれば、ドイツは賠償がもはや払えないので、金融が破綻する。これが引き金になって、ヨーロッパ・アメリカに金融破綻が波及していった。

終局、金本位制^{*4}が崩壊して、いろいろな国が自分の競争力を高めようと為替ダンピング^{*5}まがいのことをし、世界の貿易はどんどん縮小していく。遂には戦時経済になったというのが20年代~30年代にかけての世界経済だと思います。今の世界で、その再来が

想定されるとは到底思えません。あまり過大なパニック心理に走ることは非常に危険なことで、企業経営に当たる場合も全く同じです。

そこで、先ほどの景気循環パターンで、今どのぐらいの所にいるかと考えてみるとまだまだ減収減益に歯止めがかかった状態ではない。今さかんに「景気の底打ち」と言われていますが、それはマクロ的に見て事態がこれ以上悪化する可能性は少ないのではないかということだと



思います。

そこから反転していくのでなければ、底を打ったとは本来言えないはずです。減収であっても企業が増益に転化したときが本来の底打ちです。その状態に平均的な企業、少なくとも、日本経済をリードするような企業が行くにはまだ距離があると思います。

例えば、自動車産業では一頃操業度が50%ぐらいまで落ちたと思います。実需のほうは大体70%ぐらいだと思いますが、それまで相当のペースで造っていたので在庫が溜まっている。在庫調整を含めて生産を落とす。今年の4月ごろまでは50%ぐらいに落としていた。私のクライアント先にも自動車関連の企業があります。そこで目指したことは、半減は長続きしないので、いずれ実需に近い所に戻ってくるだろうから、70%ぐらいのラインでバランスが取れることを目標に何とか固定費削減をするということでした。ただ、回避しようと思ったのはいわゆる正社員・基幹社員、終身雇用制の社員を切ることです。そのため賞与を年間で2ヵ月にするといった相当緊急避難的なこともやっています。

しかし、今の段階で月次黒字ペースの会社は自動車関連でそう多くありません。なっている会社は、どちらかというと軽自動車を中心にやっているところです。インド辺りで、軽自動車が前年比1割アップぐらいで需要が盛り上がっています。そういうところを中心にやっている会社は80%水準ぐらいまで戻って利益が出ていますが、それは少数派です。前年比8割水準までいけば、利益が出てくると思います。そこまでいけば、減収であっても赤字状態から増益になります。しかしそこにたどりつくまでには少なくともあと半年ぐらいかかるのではないかと思います。

そして、その状態から更に反転上昇に向かっていくためには、何か新規需要というものが必要である。今われわれがしていることは、主として需要減に対してリストラで対応し、減収でも増益になり得る体質を作ることに全力投球しています。それですべて解けたわけではないが、それは解けつつあると言っていると思います。しかし、それだけでは反転上昇ということにはならない。

企業の内部努力としては、技術革新や新機軸で需要を創造する。例えば、自動車産業で言えば、電気自

動車の実用化です。今はコストも高いし、決定的なネットワークは走行距離が200キロということですが、燃費はハイブリッドの1/3以下でCO₂は全く出ません。特に、原発で電力を供給すれば全然出ないと言ってよいと思います。

電気自動車の実用に耐えるものが出てくれば、また新しい需要が創造され、本格的な需要増要因になる。いまエネルギーでも、原発ブームが再来しそうな形勢です。そのときに、需要に応えられるのは日本の重電メーカーに限られるのではないかと思います。アメリカではほとんど撤退して、日本に技術を含めて売り渡している形になっています。フランスは8割ぐらいを原発でまかなっている国ですから、メーカーはありますが、全般に中規模の原発が多い。大規模原発になったら、恐らく日本のメーカーに需要がくる。そういうエネルギー革新的な流れになっている。

いずれにしても、技術革新や新機軸で新しい需要が生まれる、あるいは、今迄自由経済・資本主義のフロンティアであったインド辺りの需要が本格的になるといった要因が盛り上がってこない、増収増益は簡単に訪れないと言ってよいのではないかと。

恐らく、減収増益ペースに持っていくにはあと半年から1年ぐらいかかるのではないかと思います。企業の利益が出る状態になって、増収増益で本格的に上昇していくためには、少なくとも2~3年ぐらいはかかると思います。そのような形での長期不況を想定して経営をしているのが現状のコンサルタントの立場です。

さて、それとともにポスト世界同時不況も当然考えざるを得ません。

その1つは、(国の)財政再建圧力というのが非常に強くなるだろうということですが、経営上特に想定しているのは、今の少子高齢化が一層進行して人手不足が再来するのではないかとということです。

今雇用情勢是最悪で、求人倍率は0.4台、失業率は5%を超えるという勢いで、人手不足とはほど遠い状況にあります。05年から07年辺りまでは求人倍率は1を超えていたのですが、成長率は、たった2%ぐらいでした。それで人手不足になるということは相当恐るべきことです。その時点よりも、今後は一層少子高齢化が進んでいるという想定になりますから、成長

率が復元したときに人手不足になる公算は極めて大きいと思います。

不況対策は重要ですが、乱暴な雇用調整はかなり危険です。もし、将来において人を採ることが難しい会社になってしまうと、人が減る一方になり、21世紀のいずれかに消滅する会社になることは必至です。ですから、今は極力正社員の雇用調整を回避しようと耐えている最中であると思います。積極策としては、それぞれの業界が何か需要創造を図る。不況で売上が立たない、売上が減るといのは今迄の延長上のやり方ではもはや不可であるということだと思います。不況だからといって、人の育成に対する投資、あるいは事業の研究開発投資といったものまで放棄せざるをえなければ、仮に不況克服に成功してもただ存続しているだけの会社になる危険性もあります。それでは意味がないと思うわけです。

3.おわりに

今回の不況というのは果たしてどのぐらいの持続期間があるものか。それと同時に、不況の永続があり得ない以上は、ポスト世界同時不況を考えて何を想定しておくべきか。こういうことを併せて考えていくことが、重要ではないかと考えながら私は今コンサルティングをしています。あまり本格的な経済評論にはなりません。ただ、コンサルティングという人間は今どんなことを考えているのかということ。これを若干なりとも参考にしていただければ幸いです。どうもご清聴ありがとうございました。



- *1 BIS規制:国際業務を行う銀行の自己資本比率に関する国際統一基準のこと。G10諸国を対象に、自己資本比率の算出方法(融資などの信用リスクのみを対象とする)や、最低基準(8%以上)などが定められている。自己資本比率8%を達成できない銀行は、国際業務から事実上の撤退を余儀なくされる。
<http://www.findai.com/yogoe/index5bi.html>
- *2 モノライン保険:金融保証保険の業務だけを専門に行っている保険会社
<http://www.re-words.net/japan/frame.php?n=2326>
- *3 スワップ:2当事者(X,Y)間で、事前に合意された数式にしたがって求められたキャッシュフローを、決められた期間において、決められた回数だけ交換する契約
<http://www.nomura.co.jp/terms/japan/su/swappu.html>
- *4 金本位制:金を通貨価値の基準とする制度で、中央銀行が、発行した紙幣に相応する金を常時保管し、金と紙幣との兌換を保証するというもの
<http://www.findai.com/yogo/0288.htm>
- *5 為替ダンピング:輸出を伸ばそうとして、自国の為替レートの切り下げを行うこと
<http://www.findai.com/yogow/w00456.htm>

小学校教師を対象 に横浜で見学会を開催

当協会は、去る7月30日、学校・学生向け広報の一環として、小学校教師を対象とした見学会を横浜にて開催した。



朝7:50 東京駅丸の内口に集合する先生方

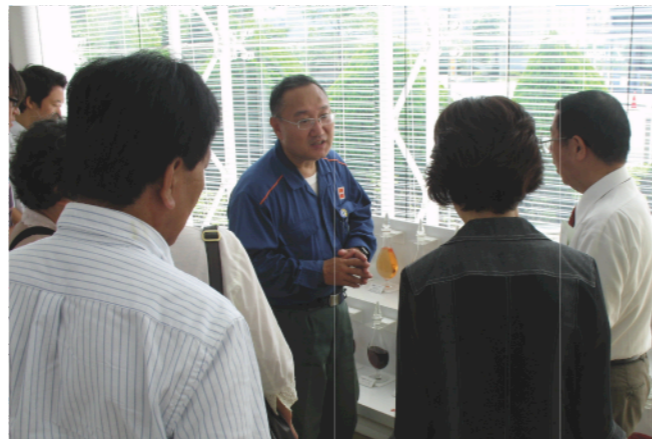


講演する森本日本船長協会会長



氷川丸の船倉を改装したホールにおいて、説明を聞く先生方

この見学会は、東京都小学校社会科研究会が主催し、当協会と石油連盟が協賛し、(社)日本船長協会や氷川丸、日本郵船歴史博物館の協力も得て実施したもので、東京都の小学校教師54名が参加した。



製油所内で説明を聞く先生方

午前中は、根岸にある新日本石油の製油所において石油精製の過程などについて説明を受けたあとバスに乗り石油精製施設内を見学した。

午後は、山下公園に係留されている氷川丸へ移動し、船内のホールにて、(社)日本船長協会・森本会長より「海と船の話」と題する船長講話が行われた。

引き続き、氷川丸の金谷船長より氷川丸の概略説明を伺った後、氷川丸の経歴を辿りながら日本の海運の歴史を見る映像を視聴するとともに、船内を見学した。

都小社研会長 久保田先生より、氷川丸に深い感銘を受けたとご挨拶があり、即興で歌が詠まれた。

『時を超え 海を越えゆく 氷川丸
人と文化と夢を運ばん』



博物館内で説明を聞く先生方

その後、日本郵船歴史博物館を訪れ、同博物館の名尾チーム長より展示物の説明を伺った。先生方からは、「もっと時間をかけて見学したい」との感想も寄せられた。



見学した氷川丸

今回は、先生に海技者の仕事について理解を深めていただくため、東京横浜間の車中において船員の職業について説明を行うとともに、人材確保タスクフォースが中心となって制作した「海の上のプロフェッショナル」を上映し、視聴いただいた。

参加された先生方からは、「実際のものを見学でき、海運業界や石油業界の役割や重要性がよく判り、授業の参考になった」との感想が多数寄せられた。

(総務部:高橋)



「海フェスタよこはま」へ出展

当協会は、7月18日(土)から26日(日)の間に開催された「海フェスタよこはま(海の総合展)」に、日本内航海運組合総連合会および(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構と共同で出展した。



赤レンガ倉庫1号館2階にシミュレーターコーナーと展示コーナーを出展し、シミュレーターコーナーでは、参加者が、初級編(ニューヨーク港)、中級編(シドニー港)、上級編(香港港)、特別編(横浜港)の4港からコースを選び船の操船を体験した。

海フェスタとは、「海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日」という「海の日」本来の意義を再認識し、3連休をより有効に活用し海に親しむ環境づくりを進めることを目的として、毎年全国の主要港湾都市において開催されているものである。平成21年は横浜開港150周年記念事業として横浜で開催された。



また、展示&パネルコーナーでは、各団体が作成したパンフレットやDVDを配布するほか、船の模型やパネルの展示を行った。当協会は、パンフレット・DVD配布のほかPC4台を設置してDVD「日本の海運」の視聴や体験ゲーム(「ワールドワイドに船を追い」)などを出展した。

おとうさん
も体験ゲーム
に夢中!



開催期間中、ブースには1万2,500人余の人々が訪れ、23日には秋篠宮ご夫妻の来訪もあった。一方、シミュレーターは806名が体験した。当協会ではブース内外で海運PR資料やDVDを延べ1万部程配布し、海運が果たしている役割や重要性について積極的にPRを行った。

(総務部:高橋)

国土交通省編集

「海事レポート(平成21年版)」が発表される

国土交通省海事局編による「海事レポート(平成21年版)」が7月17日に発表されました。同レポートは毎年の海事行政の現状について取りまとめているもので、本年版の構成は以下の通りです。なお、昨年までは冊子として発行されておりましたが、本年から冊子の販売はなくなりました。

第I部 海事行政における重要課題

第II部 海事の現状とその課題

第I部では国際競争力のある海事立国づくりにつながる「安定的な国際海上輸送の確保」、「海事産業を担う人材の確保・育成」など海事の最重要課題の紹介、第II部では海事行政の各分野について各種データと現状分析を踏まえ、直面する政策課題とそれへの対応がまとめられています。

● 同レポートは、国土交通省HPの下記URLよりダウンロードが可能です。

http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji01_hh_000043.html

ダウンロード
はこちらから

(総務部:高橋)

海運PRパンフレット 「Shipping Now 2009-2010」の発行

日本の海運の果たす役割と重要性を教育機関、産業界始め広く一般の方々にご理解いただくため毎年刊行の「Shipping Now」の新版(2009-2010)がこのたび発行されました。

このパンフレット(無料、送料別)は、わが国の経済と暮らしを支えて活躍する日本の海運の姿を写真やグラフを主体に分かり易く説明・紹介したもので、講演会やゼミの資料としても広くご活用いただけます(別冊データ編もございます)。

ご希望により送付いたしますので、送付先および部数を以下宛にご連絡ください。



お申し込み先

(社)日

TEL:03-3264-7181 FAX:03-5226-9166

E-mail:pub-office@jsanet.or.jp

(総務部・高橋)

「海運統計要覧2009」の発行

当協会では1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や主要関連産業の各種統計資料を幅広く収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者はもとより広く一般の方々の参考に供しておりますが、今年2009年版を発行いたしました。

構成は以下の通りとなっています。

項目

I 船腹	V コンテナ輸送	IX 船員関係
II 船舶の建造と消失	VI 企業財務	X 関連産業の動向
III 海上荷動と海運市況	VII 内航海運	
IV 輸送活動	VIII 港湾関係	

なお、本書は1部1,000円(税込、送料別)にて実費頒布致しますので、購入をご希望の方は希望部数と送付先を以下までご連絡ください。

お申し込み先

(社)日本船主協会 総務部(統計出版担当:高橋)

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL:03-3264-7188 FAX:03-5226-9166

E-mail:pub-office@jsanet.or.jp

(総務部・高橋)



当協会と九州区船員対策連絡協議会は、海技教育機関(水産系高校、海上技術学校)と内航海運を中心とした人材確保・育成に関する懇談会を福岡にて開催した。
(P.7 海運ニュース参照)

IMO第59回海洋環境保護委員会 (MEPC) がロンドンにて開催された。
(P.2 海運ニュース参照)



国土交通省は、平成21年版「海事レポート」を発表した。
(P.25 囲み記事参照)

横浜開港150周年記念事業「海フェスタよこはま」が横浜にて開催され、当協会は海の総合展に共同出展した。
(P.24 囲み記事参照)

7月25日

当協会は、国立商船高等専門学校(5校)合同進学ガイダンスを東京にて開催し、商船高等専門学校の生徒募集活動を支援した(8月8日には福岡で開催)。

7月27日

交通政策審議会海事分科会船員部会(部長:小杉丈夫 弁護士)の第8回会合が開催された。

7月27日~31日

IMO第55回航行安全小委員会 (NAV) がロンドンにて開催された。

7月30日

当協会は、学校・学生向け広報の一環として石油連盟と協賛し、小学校社会科教師を対象とした見学会を横浜港等にて開催した。
(P.22 囲み記事参照)



海フェスタ
サイコー!
船って
サイコー!

キッズコーナー
もあります。

日本船主協会ホームページ

<http://www.jsanet.or.jp>

船協だより

7月の定例理事会報告事項

(7月22日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. ASF(アジア船主フォーラム) 常任委員会への当協会代表(2009年-2011年)

海上安全委員会

1. 国際船員問題小委員会の解散
2. 船員保険福祉施設の整理合理化

労政委員会

1. アデン湾における海賊問題

環境委員会

1. IMO MEPC59報告

内航部会

1. 海事振興連盟・函館タウンミーティング
2. 人材確保・育成に関する懇談会

港湾関連業務専門委員会

1. 水先小委員会報告

人材確保タスクフォース

1. 活動報告

公布法令 (7月)

法 港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律(法律第69号、平成21年7月3日公布、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行)

省 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第46号、平成21年7月10日公布、施行)

政 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令(政令第185号、平成21年7月17日公布、平成21年8月1日施行)

政 海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令(政令第186号、平成21年7月17日公布、法律施行日から施行)

省 船員保険法施行規則の一部を改正する省令(厚生労働省令第132号、平成21年7月22日公布、平成22年1月1日から施行、一部公布日から施行)

陳情書・要望書等 (7月)

提出日：7月10日

宛先：国土交通省 海事局長 伊藤 茂 殿

件名：アデン湾に隣接する紅海入口付近における船舶の安全航行について

要旨：海賊事件がアデン湾に隣接する紅海入口付近にも拡大する傾向にあるため、護衛艦による海賊対処行動を行う海上の区域を紅海入口付近にまで拡大するよう要望。

国際会議の予定 (9月)

会議名：IMO第14回 危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC)

日程：9月21日～25日

場所：ロンドン



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	伸率	
				輸出	輸入
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	16.6
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2007 11	7,268	6,480	788	9.6	13.3
12	7,436	6,561	874	6.9	12.2
2008 1	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	6,416	475	3.9	12.0
5	6,809	6,451	357	3.7	4.5
6	7,154	7,035	119	▲ 1.9	16.5
7	7,629	7,546	82	8.0	18.3
8	7,054	7,386	▲ 332	0.3	17.4
9	7,364	7,278	87	1.5	28.9
10	6,924	6,991	▲ 67	▲ 7.8	7.4
11	5,325	5,550	▲ 225	▲ 26.7	▲ 14.4
12	4,832	5,154	▲ 322	▲ 35.0	▲ 21.5
2009 1	3,480	4,436	▲ 956	▲ 45.7	▲ 31.9
2	3,526	3,444	83	▲ 49.4	▲ 43.0
3	4,184	4,175	9	▲ 45.5	▲ 36.6
4	4,196	4,129	66	▲ 39.1	▲ 35.8
5	4,020	3,724	297	▲ 40.9	▲ 42.4
6	4,600	4,092	507	▲ 35.7	▲ 41.9

(注)① 財務省貿易統計による。

2 対米ドル相場推移 (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
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
2008 7	106.81	104.79	108.10
8	109.28	107.55	110.30
9	106.75	104.30	108.90
10	100.33	93.60	105.90
11	96.81	94.20	99.75
12	91.28	87.50	95.30
2009 1	90.41	88.55	93.90
2	92.50	89.40	97.80
3	97.87	95.40	99.25
4	99.00	96.00	100.80
5	96.27	94.15	99.30
6	96.52	94.90	98.42
7	94.50	92.60	96.80



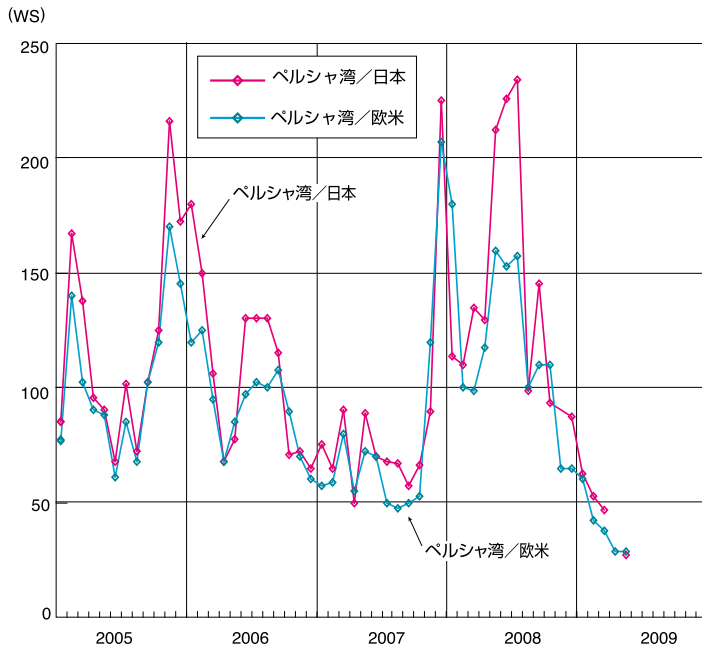
3 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

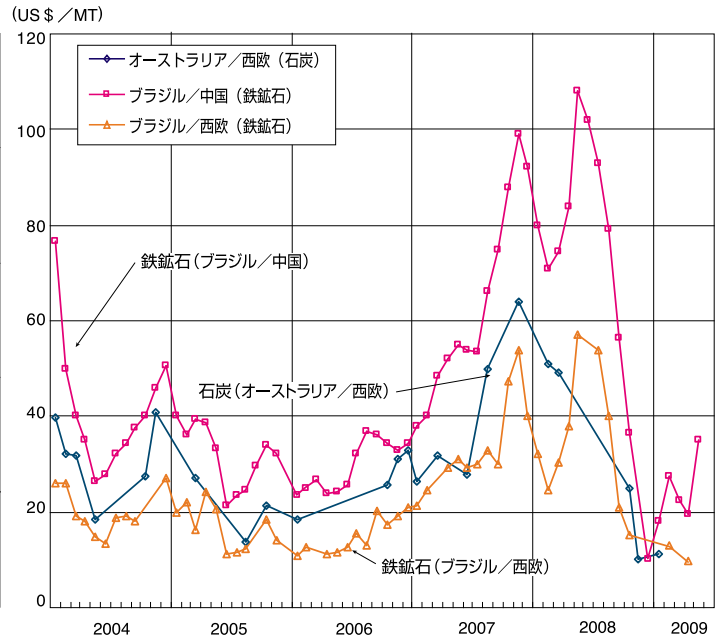
区分	合計	航海用船									定期用船	
		連続航海	シングル	(品目別内訳)							Trip	Period
年次			石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他			
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	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
2008	106,656	1,100	105,556	28,455	2,799	25	73,956	263	41	17	296,316	84,522
2008 8	8,904	0	8,904	2,410	119	0	6,375	0	0	0	24,943	3,341
9	10,952	320	10,632	3,152	375	0	7,106	0	0	0	23,958	3,634
10	12,693	390	12,303	4,563	392	0	7,308	40	0	0	19,102	5,601
11	6,292	0	6,292	3,300	600	0	2,240	152	0	0	20,306	3,880
12	13,535	0	13,535	3,325	501	0	9,710	0	0	0	16,098	2,616
2009 1	16,099	75	16,024	3,420	180	0	12,424	0	0	0	24,922	5,101
2	11,417	0	11,417	2,060	232	29	9,030	66	0	0	26,746	4,316
3	22,522	0	22,522	1,945	380	23	20,124	0	50	0	28,618	5,259
4	11,686	0	11,686	840	90	0	10,754	0	0	2	19,123	2,332
5	11,692	0	11,692	809	265	0	10,618	0	0	0	28,824	9,710
6	12,130	310	11,820	1,185	115	0	10,390	0	0	130	27,253	7,338
7	19,292	480	18,812	1,359	166	0	16,994	0	0	294	31,798	8,199

(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。

原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)



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)



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					
	2007		2008		2009		2007		2008		2009	
	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	75.00	47.50	114.00	85.00	62.50	43.50	57.50	45.00	180.00	74.00	60.00	32.50
2	65.00	45.00	110.00	89.00	52.50	38.50	59.00	47.50	100.00	80.00	42.50	31.00
3	90.00	65.00	135.00	92.50	47.00	36.50	80.00	54.00	99.00	75.00	37.50	22.50
4	50.00		129.25	85.00	—		55.00	40.00	117.50	67.50	28.50	17.50
5	88.50	62.50	212.50	140.00	27.00		72.50	60.00	160.00	115.00	28.50	17.50
6	70.00	63.75	226.00	165.00			70.00	50.00	152.50	130.00		
7	67.50	56.00	234.00	193.75			50.00	42.50	157.50	95.00		
8	66.75	56.00	99.00				47.50	45.00	100.00	65.00		
9	57.50	52.50	145.00	95.00			50.00	40.00	110.00	77.50		
10	66.00	51.25	93.00	70.00			52.50	40.00	110.00	72.50		
11	89.75	57.50	—				120.00	45.00	64.50	45.00		
12	225.00	175.00	87.00	60.00			207.00	110.00	65.00	50.00		

(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)

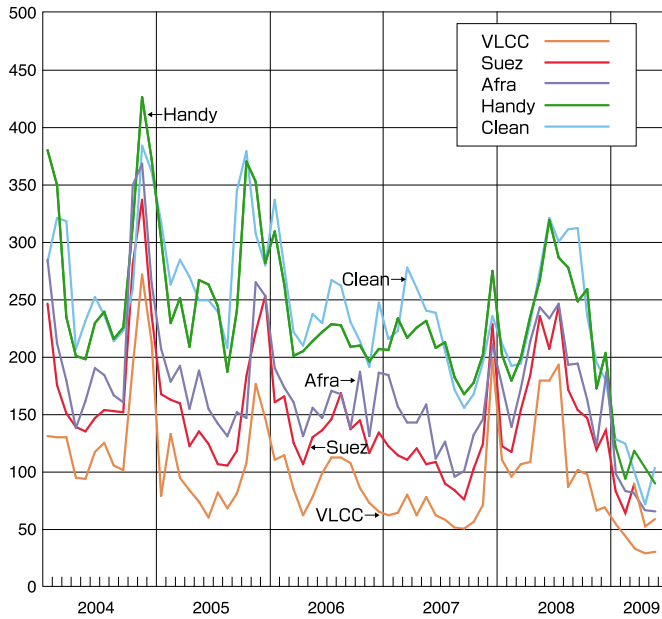
(単位：ドル/トン)

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)				
	2008		2009		2008		2009		2008		2009		
	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	—		11.25		80.00	49.00	18.00	9.25	32.00	19.00	—		
2	51.00		—		71.00	55.00	27.50	13.00	24.50	—			12.95
3	49.00	42.00	—		74.50	62.50	22.50	6.75	30.35	—			
4	—		—		84.00	71.00	19.50	14.75	38.00	—			
5	—		—		108.00	93.50	35.00	20.75	57.00	47.50	—		
6	—		—		102.00	83.50			—				
7	—		—		92.75	82.00			54.00	40.00	—		
8	—		—		79.00	68.00			40.00	32.00	—		
9	—		—		56.50	39.00			21.00	19.50	—		
10	25.00	18.50	—		36.50	12.00			15.25	7.90	—		
11	10.25	4.00	—		—				—				
12	—		—		10.25	8.20			—				

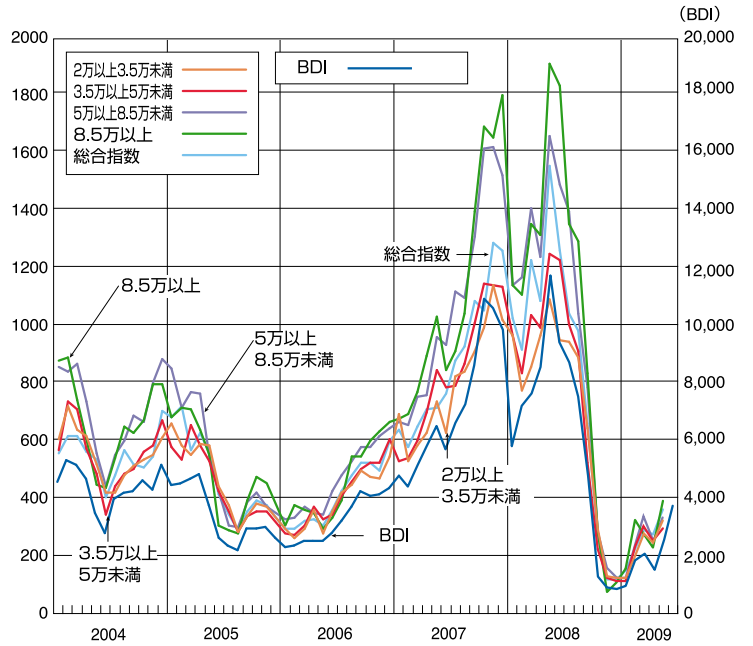
(注)① 日本郵船調査グループ資料による。 ② いずれもケープサイズ(14万D/W以上)の船舶によるもの。 ③ グラフ値はいずれも最高値。



タンカー運賃指数



用船料指数



6 タンカー運賃指数

月次	2007					2008					2009				
	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	63	124	187	209	219	112	124	178	205	215	54	84	100	125	130
2	65	116	159	237	226	97	119	141	182	195	44	65	84	95	126
3	81	112	145	220	282	108	156	175	202	197	33	90	82	120	105
4	63	122	145	229	264	110	187	217	239	234	29	52	67	105	72
5	79	108	161	235	244	182	239	247	271	279	30	58	66	90	103
6	63	110	113	211	242	182	210	237	324	326					
7	59	91	128	216	208	196	248	250	291	305					
8	52	85	97	185	174	88	174	196	282	316					
9	51	77	102	170	158	103	156	197	252	317					
10	57	104	134	180	170	99	149	165	263	239					
11	72	126	148	205	198	67	121	124	175	198					
12	201	232	214	279	239	71	139	191	206	182					
平均	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 イ.VLCC: 20万トン以上 ロ.Suez: 12~20万トン ハ.Afra: 7~12万トン ニ.Handy: 2.5~7万トン ホ.Clean: 全船型

7 貨物船定期用船料指数

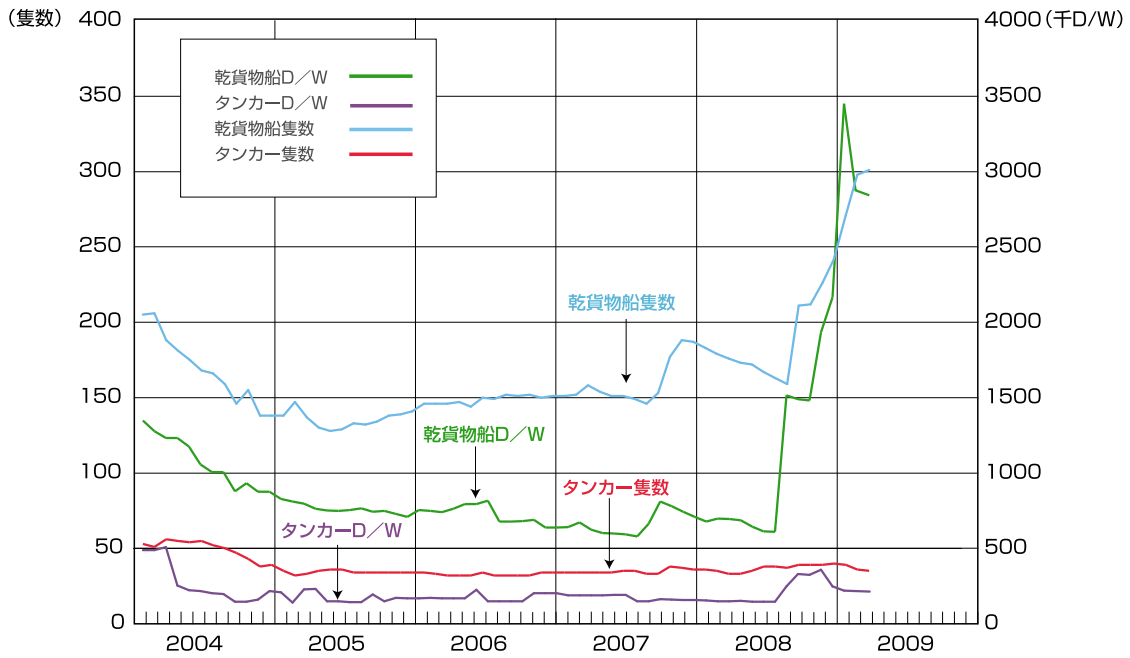
月次	2006		2007		2008		2009					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~		
1	294	2,263	632	4,762	1,018	5,780	-	126	116	125	155	154	908
2	292	2,328	577	4,366	908	7,187	210	203	231	240	327	227	1,846
3	321	2,493	644	5,172	1,221	7,619	294	277	303	337	283	296	2,058
4	325	2,495	707	5,782	1,080	8,550	-	242	252	249	226	277	1,534
5	304	2,495	712	6,521	1,544	11,771	-	319	292	329	389	358	2,544
6	359	2,739	959	5,672	1,250	9,428							3,763
7	421	3,191	875	6,601	1,036	8,737							
8	475	3,672	920	7,289	976	7,543							
9	518	4,207	1,078	8,619	657	4,782							
10	522	4,053	1,044	10,944	267	1,221							
11	493	4,121	1,280	10,647	117	868							
12	594	4,318	1,251	8,819	121	803							

出所:①「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。 ③ BDI: (Baltic Dry Index)は月央値。



係船船腹



8 係船船腹量の推移

月次	2007						2008						2009					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			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	151	623	640	34	135	205	183	873	709	36	109	158	271	2079	2168	39	203	249
2	152	642	642	34	135	189	179	749	680	35	108	157	298	2772	3452	36	183	220
3	158	677	672	34	125	189	176	710	699	33	104	150	301	2580	2878	35	183	219
4	154	644	625	34	126	190	173	714	697	33	104	150						
5	151	610	602	34	126	190	172	668	687	35	105	153						
6	151	606	600	35	128	191	167	614	644	38	103	148						
7	149	603	595	35	128	191	163	595	615	38	103	148						
8	146	593	581	33	104	150	159	584	611	37	101	146						
9	153	650	665	33	104	150	211	1491	1515	39	150	248						
10	177	771	812	38	114	165	212	1485	1490	39	206	330						
11	188	801	782	37	110	160	226	1475	1483	39	203	325						
12	187	871	745	36	109	158	242	1832	1934	40	266	360						

(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。



写真展「波濤を越えて」出展作品より 撮影:大瀧敏弘

編集雑感

7月のラクイラサミットの間では、2050年までに世界全体で温室効果ガスの半減を目標とすることに新興国の合意が得られず、お互いに努力を継続することとなった。

日本では、政府は中期目標として2020年までに温室効果ガスの2005年比-15%を決定したが、京都議定書の基準年1990年比では-8%となり、2012年までに-6%を約束した京都議定書からほとんど踏み込んでおらず、ECOLOGYよりECONOMYに配慮したものとなっている。ECOLOGYは人間を含む生物が生存し続けられる地球環境を保つため、持続可能な循環型社会を目指している。勝手ながら、たくさんの方の施策のうち二つばかり思いを巡らせてみた。

一つ目はサマータイムの導入。DAYLIGHT SAVING TIMEとも言われるように省エネルギーを図るため、日の出が早い夏季期間、時計の針を1~2時間進めることになる。現在では主に夏と冬の日照時間の差が大きい高緯度の80カ国以上で採用されているそうだ。日本も戦後、米軍占領下の4年間実施した経験があるが、その省エネ効果に疑問が払拭されず、ここ10年来、省エネルギー施策の一つとして浮上しては消えることを繰り返している。そろそろ閉塞感を打破するためにも実践の時ではないだろうか。労働時間の延長

につながると思った議論もあるが、明るいうちに仕事を終わらせ、勉強、趣味、スポーツ、家族と過ごす時間や地域との交流等、仕事以外の活動に従事できれば、新たなECONOMYが必ず生まれてくるし、ワークライフバランスにも資する。もう、国民に肌で感じてもらう段階ではと思っている。

二つ目はフリーマーケットへの参加。個人レベルで身近にできるもので、草の根運動としても広く開催されているのが家庭での不要品、未使用品等をリユースしてもらうことを目的としている。主催者へ参加費を支払い、公民館、公園、広場等で休日などに自分の露店を出すのである。お客の値引きを見越して値付けしたり、値引交渉に応じたりすることが新鮮で面白い。子供のいる家庭では成長に伴いまだ使用できる衣服、日用品、玩具等多く出る場合、また誰かに使ってもらえるというエコ感覚と、多少のお小遣いが手に入るの悪くはない。ECONOMYの総量増加には結びつかないが、もうひとつの意味である経済的、経済性といった質をもたらしてくれる、両立する「エコ」であると思っている。但し、趣味の範囲を超えると副業とみなされるので会社勤めの方はご注意ください。

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 吉川 誠

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	雨宮 一弘
川崎汽船	IR・広報グループ	
	情報広報チーム長	高崎 俊明
日本郵船	調査グループ・グループ長代理	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 経営企画課長	後藤 安直
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	吉川 誠
日本船主協会	常務理事兼総務部長	井上 晃
	常務理事兼企画部長	園田 裕一
	企画部税制担当部長	清野 鉄弥
	企画部政策担当部長	田中 初穂
	海務部長	保坂 均
	海務部労政担当リーダー	吉田秀一郎

編集後記



7月18日から26日までの9日間、横浜赤レンガ倉庫において「海の総合展」が開催され、当協会も他団体と共催で出展しました。23日には秋篠宮ご夫妻もみえられました。この期間中、出展ブース内や外の赤レンガ広場で海運PRパンフレットやDVDを延べ1万部以上配布しました。資料を受け取る人たちの様子は実に様々ですが、「海運のパンフレット(DVDです)」と言うと大方興味を持って受け取ってもらえました。直に手渡し配布することによって、普段海運に馴染みのない人たちの多くが、知らないけれども海運や商船に興味を抱いていることを実感した期間でした。これからも海運の認知度アップに努めていきたいと思っております。(た)

せんきょう 8月号 No.589 (Vol.50 No.5)

発行：平成21年8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
制作：株式会社 創造社 / 株式会社 作品舎
定価：407円（消費税を含む。会員については会費に含めて購料を徴収しています。）
写真協力：波濤会写真展「波濤を越えて」出展作品より(p32)

今月の表紙

バカンスシーズン

夏のバカンスシーズン真っ只中。パラソルの咲く砂浜で海水浴を楽しむ人々の視線の先には、沖に浮かぶLNG船。今月は、夏休みもなく働いている商船をイメージしました。

