

～はじめに～

皆さん、こんにちは。日本船主協会の会長をやっております芦田でございます。本日はこのような席にお招きいただきまして、大変ありがとうございます。また IMO 事務局長に関水様が就任され、これはこれまで長い海運界、あるいは造船業界の悲願でございました。やっと実現したなということで、非常に嬉しく思うと同時に、大変期待いたしております。

～日本船主協会が取り組む最重要課題～

<p>日本船主協会が取り組む最重要課題</p> <p>“TPP-CPI”</p> <p>T ⇒ Tonnage Tax (トン数標準税制の拡充) P ⇒ Piracy (海賊問題への対処) P ⇒ Pilot (水先制度の改革) C ⇒ CO₂ (GHG削減問題への取り組み) P ⇒ PR (海運に関する広報活動) I ⇒ IFRS (国際会計基準の適用問題への取り組み)</p>	
--	---

それではレジメに沿いまして、私のスピーチをさせていただきます。まず1ページ目でございますけれども、現在日本船主協会が取り組んでおります問題は、TPP-CPIという言葉で表しております。TはトンネージタックスのTでございます。Pが先ほど来、話題になっております海賊問題のパイラシ

一、3番目は日本の水先問題でありますパイロット問題。CPIはCがCO₂削減、PがPR、色んな広報活動をもっと積極的にやるのが大切だろうということでPを入れております。IがIFRS、国際会計基準の適用問題への取り組みということでございます。

～IMOのイニシアティブを期待する主要課題～

我々がIMOのイニシアティブに期待している主要課題は、大きくいって3つございます。海賊問題、そしてGHGの削減問題、それからアジアとの一層の緊密化ということでございます。次にソマリア沖・アデン湾における海賊問題ですけれども、2009年から大々的に始まりまして、1番下の合計のところを見て頂きますと、事件発生件数が217件、このうちハイジャックされたのが47隻でございます。2010年、ほぼ同じような襲撃回数、219件でございます。ハイジャック件数も48隻、2009年、2010年、ほぼ同じレベルでございます。2011年には、これが237件と襲撃回数は増えたんですけれども、ハイジャック数は28隻と約半減いたしております。これも海上自衛隊、海上保安庁等のご協力もございまして、護衛艦を派

遣していただいているソマリア沖のところを護衛活動して頂いておりますので、この効果が現われているというふうに思います。

ところが一方で、次のページですけれども、この海賊問題はソマリア沖に留まらず、アラビア海、あるいはインド洋、それからアフリカ沖のほうに、どんどん活動領域が広がっているという大きな問題がございます。それでは国際的な取り組みとしてどういうふうになっているかということがございますが、国連ではソマリア対策のため、領海へ侵入を認める。こういう安保理決議を頂いております。それからコンタクトグループの設置、これは 2009 年 1 月からでございます。IMO におかれましては、海賊及び武装強盗の抑止に関する行動指針、いわゆるジブチコードというものが採択されております。それから民間武装ガードの利用に対する暫定指針採択は 2011 年 9 月でございます。各国色んな艦艇を出しております、ざっと 30 隻位が現在護衛活動に従事していただいているというふうに理解しております。

～海賊問題への海運業界の取り組み～

次のページでございますけれども、海運業界の取り組みといたしましては、まず安全海路、護衛船団へ積極的に参加すると。ただコンテナ船とか大型の PCC、それから LNG 船は、海面から甲板までのいわゆる乾舷というのが非常に高くなっています。しかもこの 3 つの船種のスピードはかなり早いということで、時々単独航行ということをやっております。それ以外の乾舷が低くて、しかもスピードが遅いと言われているケミカル船、あるいはプロダクト船、あるいは小型の PCC というものは、この護衛船団に積極的に参加しております。それから通報制度、これにも参加をしております。それから③のところですが、それでは我々がどういうふうにして海賊対策をやっているかということがございますが、当然海賊が迫ってきますとスピードを出します。ジグザグ航行をやって、大きな波を立てる。それで海賊は小さな高速ボートで来ますので、この波に対して弱いということで、海賊をこれによって回避すると。それから船から高压放水をやって、海賊が縄梯子を架けて登ってくるのを上から水の圧力で





突き落とすというようなこともやっております。それからレーザーワイヤー等々も設置しております。

それから不幸にして海賊が本船に乗り込んできた後、どうするかということですが、避難所、シタデルと称しておりますけれども、そういう場所を設置しておりますして、そこに乗組員

員 20 数名がそこに逃げ込む。そこには 3 日間の食糧、水等々がそこに置いてあります。したがって、その間に各国軍艦に通報して救助に来てもらう。そういう避難所の設置。それから先ほど来話がありますけれども、民間の武装ガードを本船に乗船させる。あるいは日本籍船の場合にはこういう武装ガードを乗せることができませんので、乗組員が非常に不安に駆られます。それを抑えるために、今は非武装の保安要員を乗せたりしております。海賊かどうか、接近する小舟があった場合に、その見極め、それからジグザグの一番効果的に大きな波を立てるような指導とか、そういうことをやることによって、乗組員の不安を少しでも緩和するというのでやっております。

昨年 7 月から 12 月まで半年の間に、この外国籍船への武装ガードを乗せた船の数は 112 隻でございます。半年で 112 でございますから、多分年間にしますと、もう少し増えて 250 隻余りに恐らく達するのではないかというふうに思います。それから海賊が先ほど言いましたように、アラビア海、インド洋のほうにずっと出っ張っておりますので、ペルシャ湾のほうも大変危ない航路になっております。ペルシャ湾に行く大型船では VLCC がございます。空船でペルシャ湾に入る時には、乾舷は非常に高いです。大体海面から 22 メートルぐらい、VLCC は大体船底から甲板まで 30 メートルございまして、空船で走っているときには 8 メートル沈んでおります。ですから海面から 22 メートル位出ておりますので、これは高さで大丈夫です。タンカーの場合には、スピードが非常に遅いので、スピードの点ではなかなか難しい。しかもジグザグ航行をやるにしても、旋回行動があまり俊敏でないということで、波も大きく立てられないという欠点がございます。

特に今度は油を積んで満船で帰るときには、フルドラフトになります。30 メー

トルのうち、22メートルを沈めます。上は8メートルしかない。これはちょっと低い高さということになります。おまけにスピードもフルで原油を積んでおりますと、動きも鈍いということがございまして、現在のところ海賊を回避するために、イラン、パキスタン、インドの沿岸にできるだけ近いところを走らせております。当然航行距離は長くなっております。

次は、お手元に写真等がここに表示しておりますので、後でご覧いただきたいと思っております。この海賊問題における問題点、これは先ほど申し上げた通りです。広域化している、装備、それからちょっと触れていなかったのは、海賊を捕えても、国際的な裁判システムが不備であると。最近ではすぐ海賊が解放される、また海賊になっちゃう、というイタチごっこのような面がございまして、一説には、小さな島がございまして、ソコトラ島という島ですが、そこに収監するような施設を作って、そこに今よりも長期間収監しておく方法もあるんじゃないか、という識者の方もいらっしゃいます。それから海賊を生み出す国そのものが問題だということで、これは国連ベースでぜひソマリアの無政府状態、これをもう少し改善するような形で、海賊行動をやらなくても何とか陸上だけで生活できるような形を、国際的な仕組みによって支えていくということが必要ではないかと思っております。

～海賊問題:IMOに期待すること～

次は、IMOに期待することということで、(各国への働きかけとしては、)欧州からも艦艇が派遣されておりますけれども、緊縮財政の煽りでその数を減らすというのがあると聞いておりますけれども、これはぜひ少なくとも現状の艦艇数を維持して頂きたいと思っております。それから海賊を訴追するための国際協力、これを推進して頂きたいと思っております。

国連への働きかけ。できましたら国連による武装ガードの乗船ですね。こういうことも考えていただきたいと思っておりますし、先ほど申し上げた裁判システム、これも体制の確立をやって頂きたい。根っこから解決するためには、ソマリア国の安定化ということがございまして。それからIMOの活動というところでは、先ほど来触れておりますので省略させていただきます。

～国際海運における GHG 削減問題～

それから国際海運における GHG 削減問題、これは Phase 1 から 3 まで、10% から 30% まで既にこういう対策、これは技術的な方法でございますけれども、採択されております。残されたのは、運航的手法、既存船対策でございますけれども、これは減速航海、これ

が私は一番有効であると思います。10% スピードを落としますと、30% 燃料を節約できます。ということは、CO₂ もそれだけ減るということでございますけれども、同じ量の荷物を運ぶためには 1 割スピードを落とすと、1 割余計に船が必要ですので、その分を考えますと、ネットでは 1 割スピードを落としますと、2 割削減できるということでございます。各社造船業界はもちろんでございますけれども、海運各社も色んなアイデアに取り組んでおります。ここにありますように LNG の燃料船、あるいは商船三井であれば「船舶維新」ということで色んなアイデアを出しております。日本郵船も「エコシップ 2030」ということで、色んなアイデアを出しております。

次のページは、(GHG 排出の) 総量は減らない、大きく増えていくのを抑制するという効果しかないということでございます。海上貨物は、どんどんこれからも伸びていきます。私が入社しましたのは、1967 年ですけれども、65 年には世界の人口 33 億人、これに対して海上荷動き 17 億トン、1 人当たり 0.5 トンでございました。これが 2002 年の頃、人口が 63 億人、海上荷動きも 63 億トン、ちょうど 1 人当たり 1 トンというふうになっております。2050 年には、世界の人口推計は 90 億人と言われておりますけれども、恐らく 1 人当たり 1.5 トンになると思います。そういたしますと、海上荷動きは、135 億トン、2004、5 年に比べて倍になる。こういう予想がございます。そうしますと船も倍になるわけですから、当然 CO₂ も増えるわけでございますけれども、これを技術的な技法、あるいは減速航海によって、その増量の趨勢をなだらかにしていくということであろうかと思っております。

②国際海運におけるGHG削減問題 =海運業界の取り組み=

- ◆ GHG削減技術を積極的に導入
(造船界とも協力)



- ◆ 減速航海等、環境効率の高い運航を追求

IMO における今後の検討ということでございますが、色々な考え方がございますけれども、考え方の基本は、関水事務局長が仰いましたように国連ベースでやりますとちょっとおかしなことになります。後進国を外すとかですね、そうすると中国が外れるということになって、中国は相当船の建造量も 40%位いっていますし、運航している隻数も多うございます。そこが外れるということは全然効果が出ないということですから、グローバル、全員を対象ということが大切であろうかと思えます。

それから次はグリーン気候基金、国際海運業界に拠出を期待されていますけれども、これは非常に無理であるということをもっと申し上げておきます。それから、次は IMO に期待することということも、これも大体色んなところで触れておりますので割愛します。

～外航海運の現状と見通し～

現在当面している海運の状況について申し述べます。現在ほぼ全部の会社が 4 月から 12 月の決算を発表いたしました。軒並み赤字でございます。これには色々な原因がございます。私もこれまで A、B、C、D、E、F、G、H、I、J ということで、述べてまいりましたが、こういうふうな 10 個の問題が同時に出てきたというのは、実は初めてでございます。私もこの業界に 45 年身を置いておりますけれども、こんなに同時に出てきたのは初めてでございます。即ち極端な言い方をしたら、過去 50 年間で初めてであると。

今回うまくこれを乗り切れば、将来 50 年間あり得ないと。ですから今が正念場であるというふうに認識しております。それから今回の不況というのは、大きく見たらリーマンショックがもう 1 回起きています。即ち 2008 年の 9 月ぐらいに起きたんですけども、一旦 2010 年に回復したかに見えましたけれども、実際には底流でそれがつながっていると。今回は、リーマンショックの第 2 回目であるというふうに捉えたほうがいいと思います。2008 年、9 年のリーマンショックに対しては、各国が流動性を高めるということで、歳出増加ということで対応いたしました。しかし、今回のはもう 1 回これを使うということではできません。オイルショックのときも、第一次オイルショック、第二次オイルショックがございました。影響度は

第二次オイルショックの影響のほうが大きかった。今回も同じことが言えると思います。というのは、第1回の時にとった対策、これが使えないということです。そうすると影響はかなり大きなものがあるだろうというふうに思います。そういうまです底流のところをしっかりと理解した上で、我々が当面している10個の問題について、対応していかなければならないと思います。

～円高と財政赤字～

ABCのAというのは、Appreciation of Yen。円高でございますけれども、これは長い目で見れば、このままずっと円高が続くというふうには思っておりません。過去3回円高のボックス圏がございました。360円から180円になりました。ところがそこで30%ぐらい返っています。240円に返って、それがまた120円まで円高にいったと。そこでまた円安に返っております。160円まで返っています。それがまた半分の79円75銭、これは95年ですけれども、そこから今度は40%ぐらい返って120円になったわけです。120円からどんどん円高にあって、今は75円。こういうことでございますから、3割ぐらいはまた返るチャンスがある。そうすると大体100円近く位までは円安に戻るだろうと思いますが、いつ返るかということが問題でございます。

バーナンキさんが、アメリカの現在の低金利水準、14年の後半まで維持するとこういうふうに述べられました。そうしますと金利差から考えますと、なかなか円安に戻るということはないなと。ところがよく考えてみますと、なぜ今、円が海外投資家に評価されているかという、3つあると思います。1つは経常収支が黒字ということです。ところがその中身の貿易収支、これが赤字になりました。それから日本の国債、93%が国内で消化されています。即ち家計の金融資産が多い。しかもその半分が預金である。預金が銀行に行く、銀行が国債を買う、こういうことで支えられているわけです。それから3つ目は消費税です。財政赤字がありますけれども、消費税を増税することによって財政赤字は減ると見られているわけです。しかし、これらの3つは、弱さも併せ持っているわけです。ところが海外の投資家は、この3つの要因を私は過大評価しているのではないかなというふうに思っております。まあ悪い円安というのはあまり歓迎したくないんですけども、もし消費税、

今回の増税がうまくいかないということになりますと、海外の投資家は「やはり日本は消費税の増税もできないのか」。そうすると残った2つの経常収支の黒字の評価も変わってくる。それから国内で国債が消化されているという点についても少し見直しが入ってくると思います。例えば個人の金融資産がございすけども、ネットでは1,117兆円です。一方、累積債務残高は1,000兆円、毎年40兆円近くも財政赤字が続くとすれば、残りの余裕は3年位しかない。その先を考えたら、海外の投資家に依存せざるを得ない。もうそろそろ海外の投資家もその辺に気づくと思います。そうするとこの評価も落ちるということになりますと、超円安が来るということが今は心配されております。そうならないように少しずつ円安に向かう、そしてレベルは95円から100円ぐらいになるということが望ましいと思います。

現在商船三井の場合には、200億ドルのドル収入がございす。ドルのコストもございす。その差が7.5%。即ち15億ドル、ドル収入の余剰になります。これが影響を受けるわけがございす。即ち1円違うと15億円増減になるという構造でございす。影響としては非常に大きいわけですがけれども、あとドルコスト化をさらに進めるということも重要でありますけれども、3、4年先にはかなり返ってくるということも頭に置いて、現在の75円レベルでできるだけコスト合理化をやる。即ち、今のコスト合理化というのは、将来の円安を見込んだ場合には、貯金をしているようなものでございす。

～燃料油価格の高騰～

Bというのは、Bunker price hike、燃料油の高騰でございす。1990年代の燃料油は100ドルでございす。今は730ドル位でございす。7.3倍になっております。この間経団連で講演がございまして、元IEAの方がお話しされましたけれど、将来原油価格は2015年に150ドルまでいく可能性があるということ指摘されました。そうなりますと、重油でいきますと1,000ドルぐらいになる。ですから2015年、4年先位になりますけれども、そのときにはそういう可能性もある。ところが一方、燃料の先物を見てもみますと、シンガポールでは1年先が70ドル安くなっています。ロッテルダムは50ドル安くなっております。こういう先物を見れば、うまく利用して対策がとれる可能性もございす。これは各社がどういうふ

うにこれを解釈して、どういう対策をとるかというところに尽きると思います。

～船腹過剰問題と経済成長の鈍化など～

それから C というのは、Capacity oversupply ですが、昨年 1,800 隻の船が竣工いたしました。一方で 570 隻の船が解撤されました。ネット約 1,200 隻、これは率にしましては 5.6%。で、これに対して海上貨物の伸びが、多分 2.5%あるいは 3%位に留まったと思っています。したがって、このギャップがマーケットを大きく引き下げたということでございます。それでは 2012 年にどうなるかということでございますけれども、中国の造船所は、今受注がどんどん減ってきて新しい受注もないということで大変だと言われています。しかし、現在獲得している受注残というのは、必ずデリバリーすると思います。そうしますと、2011 年と同じ位、1,800 隻位新しくデリバリーされると思います。それではどうしたらいいかということ、昨年は竣工船に対する解撤率が 32%でした。私はこの観点から言えば、解撤を 60%位にすることが唯一の対応策であると思います。そうすれば 1,800 隻デリバリーされても、1,100 隻位がスクラップされるわけですから、3%位の増になる。一方、荷物も 3%位は増えるだろうというふうに思いますので、各社が真剣に考えればギャップがさらに悪化することは回避することができると思います。こういう観点に立って、商船三井は VLCC 4 隻、それからアフラマックス 1 隻、合計タンカー 5 隻、これはまだ 14、5 歳と若いけれども、転売しようと思ったらいくらでもできますが、これはやっぱり解撤すべきだということで、スクラップすることを決定いたしました。

それから D は Disaster ですが、これはもう起きないことを祈るばかりです。E は Economic slowdown。今年は 2011 年比でたぶん 0.5%、これは IMF の推計ですが、それでも下がると推測されていますが、それ以上に悪化しないことを願っています。F が Financial crisis、これは金融危機でございますけれども、とにかく EU が特にドイツがしっかりとやって、対策をとって大きなデフォルトが生じないように願うばかりです。

～巨大コンテナ船社と高い調達コストなど～

GはGiant container players' misbehaviorsという、これは名前はすぐ皆様お分かりになると思います。トップが交代いたしましたので、方針も変わると期待しております。それから2つの大きなアライアンス、これが欧州航路で一緒にやるということになりました。運賃があまりにも下がり過ぎましたから700ドル位これから上げようということで、各社が色々発表しております。こういうことをやれば、何とか傷を2012年は浅くすることができると思います。HがHigh costsです。過去数年間非常に高マーケットのときがございました。このとき仕込んだ船は船価が高く、コストが高い。この対策は各社が色々なことを考えていると思います。商船三井について言えば、2010年まで、約600億の特別損を出して、ハイヤーベース、船価を下げることをやりました。これは大体6、7年で回収できますから、毎年少なくとも7、80億は軽くなっているというふうに思います。そういうことを2011年度、2012年度、なかなかそういう原資は出てきませんが、やっぱり思い切って何らかのことを考えるべきじゃないかと思います。


IがInfightingですけれど、これは過当競争をやっていますから、さっき言いましたようにGと絡んでおります。アライアンスを統合するとか、当社が中心になって進めたVLCCプールとか、色々なやりようはあると思います。JはJapanese problems、日本の6重苦と言われております。これはもう説明を要しないと思います。

～破十(テン)荒を以って臨む～

「破十荒」を以て臨む

破天荒

唐の時代、王朝成立から100年以上経た後も、荆州(現在の湖北省)地方から官吏登用試験の合格者が出ず、世の人はこれを破天荒(天が荒らがる)と言った。やがて劉琨(リョウケウ)ゼイという秀才が合格し、人々が「破天荒を破った」と言った故事に由来する。



- 今回の不況はリーマンショックの延長
 - オイルショックも2回目の方が影響が大きかった。
 - 心して取り組まなければならない。
- 10のマイナス要因が一度に生じた、50年に一度の危機
 - これを克服すれば、あと50年は来ない。

「A」Appreciation of Yen(円高)	「F」Financial crisis(金融危機)
「B」Bunker price hike(燃料油価格の高騰)	「G」Giant container players' misbehaviors(巨大コンテナ船社問題)
「C」Capacity oversupply(船数過剰)	「H」High costs(高い調達コスト)
「D」Disaster(自然災害)	「I」Infighting(過当競争)
「E」Economic slowdown(経済成長の鈍化)	「J」Japanese problems(日本の重苦問題)

- これら「十荒」に対する対策: 口頭で解説

こういうふうに10個の悪い要因を申し述べましたけども、その対策も少し申し述べました。私はこれを称して「破十(テン)荒」、今年は「破十(テン)荒」で行くぞということで行きたいと思っています。破天荒という言葉は、少しネガティブなトーンが入っておりますけれど、この資料の中に書いてございますように、本当はいい

言葉なのです。中国荊州で優秀な人が科挙を受けても全然通らない。これはもうそ

の人の質が悪いのではなくて、天の荒ぶる仕業に違いないということで、「天荒」というふうに称したんですね。ところがある年優秀な人が出て、科挙に受かったと。天荒を破ったということで、破天荒という言葉が出来たわけです。さっき A から J まで、我々海運界が直面している「天」の荒ぶる要因、「10 個」の荒ぶる要因を破る、もじって「破十（テン）荒」ということで、今年、来年臨んでいきたいと思っております。ぜひ皆様のご理解とご支援を頂戴したいと思います。

最後は何か海運業界だけのことをしゃべりましたけれども、IMO には本当に期待しておりますし、私も関水様が事務局長になられて、大変嬉しく思っていますし、期待しております。また先ほど申し上げた海賊とか色々な問題がございます。これは共に手を携えて、こちらのほうも「破十（テン）荒」でいきたいと思いますが、どうぞよろしくお願ひします。大分時間を超過いたして申し訳ございません。どうもありがとうございました。