

2009年11月26日 今治ロータリークラブ講演 @ 今治商工会議所

題目 : 海運界でのブローカーの役割と世界の船員事情について。

本日はお忙しいところご参集頂き誠にありがとうございます。

先ず、今日の『テーマ』の『海運ブローカーと船員事情』についてお話をする前に簡単に私が何故商船学校に入学したかの経緯をお話します。

それと前もってお詫びしますが、最近では長年の飲酒による影響か、はたまた加齢による影響か滑舌(かつぜつ)が悪くなり、お聞き苦しいところも多々ありますがご容赦ください。逆にお酒を飲めば舌の廻りも良くなりますが、近藤さんより禁酒命令が出ていますので、今日は素面でしゃべります。

何故、商船学校に入学したか？

私は1956年(昭和31年)松山で生まれました。その後松山当時は四国で一番のマンモス中学の雄新中学を卒業後、弓削商船に入学し、5年半の全寮生活を経て1977年に卒業しました。残念ながら、うちの親族には海運・造船関係に従事する人間は一人もいませんでした。では何故、船乗りという職業を選択したかと言えば、中学卒業前に、高校入試案内なパンフレットで『[弓削商船卒業前には世界一周の旅が出来る](#)』と言う見出しに飛びついたからです。当時15歳の中学生には、世界一周というのは男一生涯の夢というような気持ち一杯でした。

一速飛びで職員室に駆け込み、担任の先生に相談したところ、『君は体力的には問題ないだろうけど、もうちょっと勉強を頑張らないとダメ』と駄ダシの忠告を受けた記憶があります。しかし、**偶然ですが**、その担任の渡辺先生という方が弓削商船を卒業し、船員を経験して、戦争後、雄新で数学の先生をしていたのも何らかの縁があったのかも知れません。

一昔、二昔前なら、男であれば、『港、みなとに女あり』という職業に憧れ、非常にステータスがが高く、また高給取りの職業の代表であったと思います。それが、第一次オイルショック以降、卒業後、海運業界に船乗りとして採用されたのは本当にごくわずかで、しかも本来なら外国航路の船長や機関長としての教

育を受けたにも拘わらず、地元のフェリー、海上自衛隊、海上保安庁に入った級友も少なくありません。

また、少々話は横に外れますが、私の母親の出身は内子町の大瀬という田舎です。あの大江健三郎の輩出した町でもあります。お袋の親父さん、即ちお爺ちゃんというのが変人だったようで、明治の青年時代に、何と横浜まで無銭乗車し、その後密航をしてサンフランシスコに渡ったという随分無鉄砲な若者というか馬鹿者だったそうです。おそらく明治時代の混乱期に新聞かなにかでアメリカのゴールドラッシュを聞きつけ、着の身着のままサンフランシスコまで行ったという恐ろしく無鉄砲の人間だったようです。アメリカで一財産を蓄えて、長崎経由で帰国し、大瀬に立派な家を建てて、そこまでは良かったようですが、結婚する頃には飲めや、歌えのドンちゃん騒ぎをし、財産を潰してしまし、小原庄助のような人生を送ったそうです。その話を成人してから聞くにつけ、私自身の人生にも、そのDNAが深く関わっているような気がしてなりません。

私自身、松山で生まれて、中学まで、四国より出たのは、修学旅行で九州や中国地方に出掛けた程度で、関西方面に始めて行ったのが中学2年生の時にあった大阪万博くらいで、全くの典型的な田舎者でした。それ以来、関西より北上したことはありません。商船学校を卒業し、航海訓練所の練習船に乗船する事になり、21歳の9月になって始めて上京しました。その船がサンフランシスコ、パナマのバルボア、リオデジャネイロ、ケープタウン、シンガポールと90日に亘り世界一周の実習を経験しました。これこそ、うちのお爺さんがたどった密航事件ではありませんが、私自身が世界に目を向けた始まりだと思えます。ましてや**偶然・奇遇**とは云いながら、その爺さんが密航して上陸した港と私が練習船で行った初めての外国の港が同じサンフランシスコというのも摩訶不思議な縁を感じます。

当時の船員事情

私が商船学校に入学した当時は、日本の海運界で約6万人程度の外国航路の船員がいましたが、卒業する1977年頃には半分の3万人程度まで減少しています、その理由はオイルショックによる景気後退、円高による日本人船員のコスト高などが上げられます。近藤さんに催促された訳ではありませんが、今治の船会社の方の名誉のために申しますと、決して利益をどっかに逃がすとか税金を払いたくないとか不純な発想ではなく、円高などに対抗するリストラ策

として日本の海運界は本船を日本籍から仕組み船と云ってパナマやリベリアといった便宜籍に移し、安価なフィリピンや韓国人を雇うことより、この局面を打開しました。最終的にはコストを削減して、日本の海運界は世界でも一早く国際競争に対抗し、唯一生き残っている業界だと思えます。その一番の犠牲者でもある我々の商船学校では、我々が入学する以前は、卒業するちょっと前までは、各海運会社の就職担当者や卒業生が学校にきて練習船の乗船前に、支度金と称して30万円、50万円、当時としては3、4ヶ月分の給料を訳も分からない学生に青田買いに目的で支払っていたようです。

世界の船員事情に目を向ければ、現時点で外国航路の乗組み員と云われている人数は約45万人の士官と部員72万人と云われています。更に、2015年ごろには士官が5%程度不足すると言われていています、その原因は益々船乗りという職業に魅力なくなってきたことにつきてはと思えます。即ち3K（キツイ、汚い、危険）の職業の典型と云えるでしょう。

しかし、先の述べた船員の供給はアジアではインド、フィリピンこの2大巨頭が船員の雇入れ最大マーケットになっています。彼らが現在船長として雇えば月額8千ドルから1万ドル、特殊な船によっては1万2千ドルという大金が支払われています、彼らがそのお金を自国に米ドルで持ってかえれば一流会社の社長クラスかそれ以上の年収といえます。彼らに話を聞くと自宅を最低でも2軒所有し、メイドは数名雇い、何不自由なく生活している実態が浮かび上がります。しかも、年齢はまだ30歳中ごろで、40歳前後には引退を考え、地元で大金を元手に商売を始めたいとほざく輩も沢山います。

海運、造船に深く関わる今治という土地柄

この今治という土地柄は世界の海運界・造船界からみても3大メッカとして語られています。多くの船を運航する海外のオペレーターや日本有数の商社などもこの地域に日参しています。その3大メッカのあと二つとは、ノルウェーとギリシャを指します、しかし、この二カ国に負けないのは、船を造る造船業と船を所有する船主が一緒に存在するということです。更に凄いのは、その他の2カ国はノルウェー、ギリシャと国をあげての土地柄ですが、ここは今治という、失礼ながらちっぽけな地方都市が世界に伍しているすばらしい町であることを皆さんがご理解して頂ければ幸いです。

その一片の歴史をたどるには是非一度ハードボイルド作家の北方謙三の書い

た『絶海にあらず』という歴史小説を読んでみてください。モデルは平安中期の藤原純友（ふじわらすみとも）、が、いかにしてこの地域、瀬戸内海で海賊をやりながら、海運や造船が発展したか垣間見ることが出来ると思います。この今治でも村上水軍や来島水師など、なごりのある名称も多く興味深い話が満載されています。私は決して出版社の回し者ではございませんが、先ず地元愛媛、今治その地域の経済・産業がどのように発展していったかを勉強するには良い教材です。自ら知らずして、世界に対抗することはできないと思います。

世界で一番手に入りたいものは？

ちょっと話は横道にそれますが、様々の国で、男が将来一番持ちたいものは何かという議論をしたことがあります。今でいう、世界の欲しいものベストランキングでしょうか?? 最近の状況では誰も同意出来ないかも知れませんが、まず、日本人のお嫁さん、アメリカの家、ドイツの車、フランス人と中国人のシェフ2名、英国の執事、(しつじと言っても動物の羊とは違います!!、英語でいうバトラーです、シープではありません。)これが常に世界NO1のランキングでしたが、ある意地悪な友人がそれを一つ入れ違えば、世界で絶対に持ちたくないワーストNo1になるということを見つけた、即ち、狭い日本の家、燃費が悪く、故障の多いアメリカ車、ローストビーフかフィッシュ&チップしか料理出来ない英国人シェフ、融通の利かないフランスと常識のない中国の執事2名、最後は堅物のたくましいだけのドイツの奥さん、それに先ほどの同意できないと言った、大和なでしこが消え去った昨今の日本の奥さんという事になります。皆さんの周りに世界NO1がいくつあるかあとでゆっくりチェックしてみてください。因みに現在弊社には、常識があるかどうか分かりませんが、大連からきた中国人と料理のセンスのないロンド出身の英国人が働いていますが、この話をしたら苦笑いしていました。

ブローカーとは

さて、本題のブローカーについてですが、

私の職業はと聞かれれば、海運コンサルタントと答えています、しかし、本当はブローカーという表現が正解です。残念ながら、日本では海運業に限らず不動産仲介などもブローカーと呼ばれていますが決して人受けの良い職業と思われていません、各業界でもブローカーのことを『千三や』と言われていますが、皆さん意味をご存知でしょうか? 知っている方挙手をお願いします!!!

これは、千回営業しても三回しか成約しないほど徒労に終わると言う意味で使われているようです、本当にタフな職業で根気のいる仕事の意味だと思っていました。しかし、この講演をやる前に改めて辞書で調べてみたら、**千三やとは**『千回に三度した本当のことを言わない、うそつき』とありました、これは本当にショックでした！！ 私の職業はうそつきか？？ これでは末代までの恥と思い、今日、皆さんの前で海運ブローカーが如何に大変で情熱とプライドをもってやっている職業であるかちょっと逸話を交えながらご説明したいと思います。

弊社 ISC も日本海運集会所という業界団体に認められた『日本シップブローカーズ協会』の団体の会員です。本日そのバッジも胸につけています。今日は**偶然・奇遇**な話が多いのですが、この団体が1959年の発足し、今年で50周年を迎えました、つい先日、海運造船界より多数の来賓をご招待し50周年のパーティーを開催しました。私も52社ある会員メンバーの一人としてホスト役を務めました。

ブローカーの話をするにはロンドンの歴史を抜きにしては語れません。元々は大航海時代に船乗りや荷主、船主など、海運に関わる人たちが集まるカフェがブローカー発祥の地と言われています。即ち、毎朝、同じカフェに集まり、どの船が荷物を探しているとか、どの船がどの国に向けて航海するとか。その情報を取り纏めて、船や荷物の配船をしたのが海運ブローカーの始まりと言われています。

英国において、3大ブローカーとは海運、保険、証券の職業を指します。中でも、海運ブローカーとは先ほど述べた歴史から始まり、今日でも非常に地位の高いものです。1980年代にロンドンに赴任したころはブローカーが集まる『Baltic Exchange(海運集会所)』という非常に由緒ある歴史的建物がありました。当時、毎日11時過ぎからブローカー達が大挙押し寄せます。イメージとしては、昔、場たちをしていた証券取引所のような雰囲気です。ブローカー達が大広間を歩き回り、本船のオープンポジションと世界中の荷物の引き合いの情報交換し、各国の顧客に電話連絡をとり瞬時に成約をするという活気のある場所でした。

当時、この場所、女性は入場禁止（確かエリザベス女王だけは入館を認められたような記憶があります。）また会員ブローカーは必ず正装で入場する（上下背広にネクタイ、当然ブレザーの類もだめ）という英国紳士の典型のような職

場でした。私が出向していたブローカー会社がメンバーでそのゲストとして何度も訪問させてもらいました。そこでは千回に三回程度の本当のことを言うのではなく、ブローカー達がいち早く、的確な情報を同業者に伝え、彼らと船と荷物の備船契約を締結することになります。

そこで、成約したものは全て口頭での約束事でした、『My word is my bond』という格言のもと粛々と仕事が遂行されていました。My word is my bond とは一言で言えば（俺の言葉そのものが契約書である）という非常に重みのあるものです。これこそが日本で言われている千みつやのルーツです！！当時はメールなどは当然ありません。唯一の通信手段が固定電話とテレックスのやり取りだけでした。回線を繋ぐのも大変で世界中の海運会社や荷主がロンドンのブローカーを通して情報をとり、そのフィードバックで即座に契約を締結するのが慣わしでした。勿論、契約後には事務所に帰ってテレックスにて Recap という fixture confirmations という合意した内容を両者に送って改めて署名をするというスタイルでした。しかし、成約した場合、この Baltck Exchage の地下にあるレストランで祝杯をあげるというのが慣わしで、成約した時はちゃんとしたダイニングで食事をし、駄目だったときは立ち飲みパブで憂さを晴らすというようなことをしていました。

ブローカーにとって必要な資質とは

仕事の本質はどのような業種でも一緒だと思いますが、特に海外の顧客を相手に商売をするに我々ブローカー業は Misson (即ち使命)、Passion (即ち情熱)、Action (即ち行動) の3拍子が揃わないと、人や物を動かしたり、説得するとは出来ません、使命とはこの海運に携わる人間として、海運国日本の船主、造船所を世界中に売り込んであるという、使命感、また、顧客を説得する熱い情熱、門前払いされても、千三やと云われても、世界中のどこかに必要とされている顧客を探し出す行動力、その三つを念頭においてやれば何れは世間・顧客が自分に目を向けてくれる、そう信じて日々の仕事をやっております。私の好きな諺『成せば成る、成さねば成らぬ何事も、成さぬは人の成さぬなりけり』この信条が私のモットーです。

海運業と裁判

我々ブローカーの仕事は先ほど述べたように口頭での契約がベースなる一方で、非常に世界の景気に左右され、50億円で建造されていたVLCC（巨大タ

ンカー) が石油原料の高騰によりほんの数年で数回転売されて建造もされていない4年先に引き渡しされる船がペーパーの契約だけで、二倍近くの100億円になることもあります。しかし、マーケットが暴落すればイチャモンをつけて何とか引取りを拒否したり、値引きをしたりという悩ましい事態になることも少なくありません。その場合、必ず弁護士の登場となります。そこで面白いのは、海運界の場合はほぼ100%が英国法を採用しており、裁判はロンドンの法廷でおこなうのが原則です。

じゃあ、なぜアメリカではやらないのか？前にも述べたように海運の発祥が英国であることと、また裁判システムが米法の場合と異なることに起因しています。英国では、先ず裁判になるまえに **Solicotr** という事務弁護士を雇い、法廷では **Balisotr** という法廷弁護士が活動することになります。しかし、英国では基本的に弁護士費用というのは時間単位請求のためべら棒な請求は出来ません。勿論その弁護士の経験などによりそのタイムチャージは違ってきます。逆にアメリカでは、弁護士が成功報酬で仕事を請負い、莫大な請求をしてその報酬が彼らの腕の評価になることも多々あります。

次はアデン湾沖の海賊問題について

ところで、藤原の純友のような古きよき時代の海賊ではなく、最近テレビや新聞報道で、ご承知とは思いますが、世界中で昨年2008年、1年間で何件の海賊事件が発生したかご存知でしょうか??

正解は **国際海事局 International Maritime Bureau に報告あった事件だけで、293件**となります。そのうち今問題になっているのが、アフリカ北東部と中東に挟まれたソマリアが無政府状態になって海賊と化し、アデン湾沖に出没して身代金誘拐事件として海運界にとっては死活問題になっています。昨年このソマリアの海賊に襲われた事件は111件、42隻がハイジャックされて、815名の船員が人質、うち4名が殺害され、14名が行方不明となっています。2009年3月日本政府も閣議決定をして、海上自衛隊の護衛艦2隻『さざなみ』、『さみだれ』を現地の派遣し、6月にはP-3Cの哨戒機、2機をソマリアの隣国ジブチの派遣しました。

現在も、この海賊出没地域に日本の関係する船舶が年間約2千隻も通行しています。これは、一日に5.5隻の船が皆さんの日常生活に必要な資源・物資を世界中から、リスクを冒して海上輸送がおこなわれているということにもなります。また、中東から運ばれている石油の90%がそれらに海域近くを經由し日本に輸入されています。既に、日本のみならずヨーロッパを始めアジアで

も中国、韓国の海軍が護衛、警備に当たっていますが、決して海賊行為は減っていません。何故ならこの地域は日本国土と同様の広さになる広大な海上で瀬戸内海のような狭い海域ではありません。

海運と日常生活の結びつき

私は、海運のついでの話をするときに必ず引用するのが、ペットボトルの水 1 リットル 198 円の値段と、ガソリン 1 リッターが 120 / 30 円の値段の違いです。如何にガソリンが安いとか素朴な疑問を提起するようにしています（更にはこのガソリンの値段には税金が含まれていることも忘れないでください。）最近の日本人、特に若い人たちは平気で自動販売機で 120 円のペットボトルの水を購入していますが、我々の子供の時代、水はタダが当然というのが日本だと思っていました。

一方、ガソリンが 1 リッター 100 円を超えたときに、世間の人々は高いとクレームをしていました、しかし、想像をしてみてください、ガソリンは水のように六甲の山からタダ同然で湧き出たものをタンクローリーから工場に輸送してボトリングして売られているのとは訳が違います。

ガソリンは原料となる、原油を中東より 2 週間近く掛けて日本国内に輸送し、その後石油会社のプラントにて精製し、ガソリンを作って、その後、各地の精製工場よりタンクローリーの移して最寄のガソリンスタンドに運ばれて、やっと消費者の手元に届きます。原油が輸送されるには、今日お話した**船員や海賊の被害リスク**やら、我々のような**一流ブローカーの様々の仲介**を経て、皆さんの手元に届いていることを今後は違った視点で海上輸送という仕事を見直す機会にして頂ければと思います。

最後に、日本ブローカーズ協会 50 周誌より抜粋した海運 50 周年の歴史の一部を造船の発展、石油タンカー、海賊、アフリカ問題なども時系列に簡単な解説を交えご紹介して終わりにしたいと思います。

海運界の歴史 50 周年

1962年 昭和37年佐世保重工で当時世界最大のタンカー『日章丸』13万トン進水
当時の記事、13万トンの原油を精製しガソリンに換算した場合、小型車で赤道を1万回廻ることが出来る、重油では火力発電に換算して日本全国の電気量を10日分賄えると紹介。

1967年 昭和42年 中東戦争によりスエズ運河閉鎖

1975年 昭和50年 スエズ運河再開通

世界最大のタンカー『日精丸』完工 48万トン

大きさは長さで379メートル、幅62メートル 当然東京タワーより高さで上回ると話題になる。

1985年 昭和60年 三光汽船が倒産 戦後最大の負債額 7000億円

1988年 昭和63年 アラスカ沖で タンカー（エクソン・バルデス号）油濁事故

その後19年裁判は継続しエクソンは25億ドル（2797億円当時換算レート）に懲罰的罰金につき最終的には5.75億（643億円）ドルにて和解、

1990年 平成2年 アメリカで油濁法（OPA90）成立、

この法案がまさしくエクソン・バルデス号事件以降、アメリカに入港する船はその油濁流出などの事故に責任を取れる資金がなければ入港できないというトンでもない悪法。

1991年 平成3年 湾岸戦争終結

この前後よりソマリアの無政府状態がおこり、アメリカが介入してその後撤退

2001年 平成13年 アメリカ同時多発テロ

2003年 平成15年 イラク戦争勃発

2008年 平成20年 ソマリア周辺での海賊により襲撃が社会問題と化す。

アメリカのリーマンブラザーズが破綻 世界的な金融危機

2009年 平成21年 日本ブローカーズ協会創立50周年、ISC創立8周年

本日はご清聴ありがとうございました。