

序 文

今年は当財団の創設者山縣勝見の没後30年である。創設者は、日本の海運が戦時補償打ち切りのため復興が思うに任せない時、日本船主協会の会長として計画造船による船腹の増強、利子補給枠の増加のため奔走した。しかし船社は船腹拡充のため計画造船の獲得を競い、更には傭船船腹の拡充には損出しも厭わぬ状況であった。スエズ・ブームの時代にはこの傾向は頂点に達し、激しい船台の奪い合い、長期輸送契約取り決めのための運賃値下げ競争が続いた。やがてこのような量的拡大の欠陥が露呈し、ブームの冷却によって各社は手痛い打撃を受けた。世界の海上物流の需要と供給を中長期的に冷静且つ綿密に分析し、その上で日本海運の充実を図っていくべきと感じていた創設者の落胆は大きかったに違いない。

歴史は繰り返す。1972年末の全米石油審議会報告で、米国の石油輸入量が71年の392万バレル/日から急増し、85年には1,347万バレル/日と71年の3倍以上に達するとの予測が出され、その圧倒的部分を供給余力のある中東に依存せざるをえないことが明らかにされた。これを見た多くの船社は大量のタンカーの需要を想定し、船台の確保に走った。結果、船腹の供給過多になり、海運界に陰りが見え始めた。

その後の海運界は、85年の「プラザ合意」を経て、95年4月には1ドル=80円を割り込むという想像を絶する円高の影響をまともに受け、生き延びるため血のにじむような合理化努力と会社統廃合の連続で、大量の人員整理に踏み切らざるを得なかった。99年4月商船三井とナビックスラインが合併し、6中核体は3社になった。

現在、残った3社のうち日本郵船と商船三井は連結経常利益が1,000億円を超える。

会社の総称である「経常利益1,000億円クラブ」に名を連ね川崎汽船もそのすぐ近くにいる。

しかしその収益もやや下降気味のなか、造船業界が空前の受注ラッシュに沸いていると報じられている。既に6年後の2012年の船台が埋まり始めたそうで、裏を返せば、船主が船台確保に走っているということである。過去の轍を踏むのではないだろうか。これが杞憂であれば幸いである。

今後の不定期船マーケットは我々の最大の関心事であり、今年の「海事交通研究」ではここにスポットを当てた。三人の執筆者に特異な視点からマーケットを検証していただいた。

そのほかのテーマも、いま海運界で問題となっていることばかりである。

今年度も力作ぞろいの「海事交通研究 第55集」を発行できたことに関し、執筆者の皆様に感謝申し上げる次第である。

2006年11月

財団法人 山縣記念財団
理事長 宮都 讓