

2016年(平成28年)10月5日(水) 第13回 例会 (通算2719回)



人類に
奉仕する
ロータリー

Weekly Report No.2603

Rotary International District2580

石垣ロータリークラブ



Rotary

石垣ロータリークラブ

地区ガバナー：上山 昭治氏

RI 会長：ジョン・F・ジャーム

「出会いを大切に」

ロータリーレート \$1=¥102

石垣ロータリークラブ55年のあゆみ

1973～1974年度



十三代会長 池間 武福

副会長	奥平 広一	幹事	岸本 恵正
副幹事	山城 明	会計	野原 敏市
会場監督	平良 恵清	クラブ奉仕	
社会奉仕	西表 孫知	職業奉仕	廖 運成
国際奉仕	マリオ・C・パーベリー		

- 会員の親睦をより深めるため家族同伴の観月会パーティーを開催
- 会員を中心とした囲碁大会を開催

《社会情勢》

- 1974年・狭乱物価、インフレ物価高「全国1位」
- ・死亡事故ゼロ記録の快挙
 - ・黒島、新城への海底送水の完成
 - ・電話事情改善、那覇ー石垣間のダイヤル化

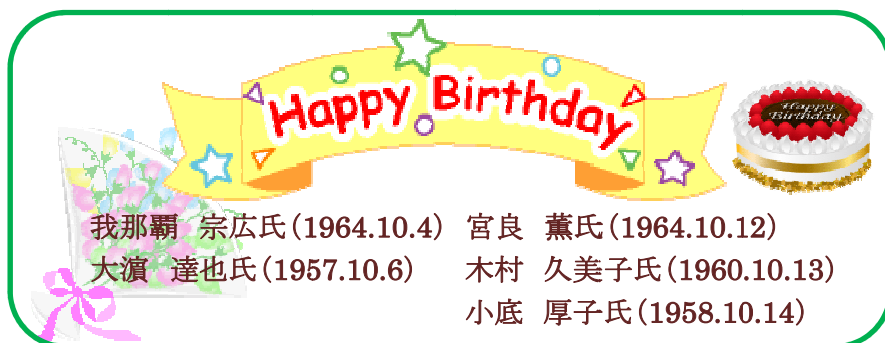
【RIテーマ】

A TIME FOR ACTION!

今こそ行動のとき



1973～74年度 RI会長
ウィリアム C.カーター
(米国・バタシーRC)



我那覇 宗広氏(1964.10.4)	宮良 薫氏(1964.10.12)
大濱 達也氏(1957.10.6)	木村 久美子氏(1960.10.13)
	小底 厚子氏(1958.10.14)

会 長	： 前木 繁孝	副 会 長	： 大浜 一郎	幹 事	： 前原 博一
副 幹 事	： 宮城 早人	SAA・出席	： 遠藤 正夫	情報・会報	： 宮良 薫

例会日 水曜日 12:30～13:30
 例会場 ホテル日航八重山(0980)83-3311
 事務局 〒907-0013 石垣市浜崎町 1-1-4

TEL/FAX(0980)83-2917
 URL <http://ishigaki-rotary.jimdo.com>
 E-mail ishirotaary@ninus.ocn.ne.jp

- 司会進行：我那覇 宗広
- ロータリーソング：えんどうの花・四つのテスト
- ソングリーダー：大浜 勇人
- ゲスト：宮城 茂氏(琉球海運(株)代表取締役社長)
- ピジター：嶋村 文男氏(東京東江戸川RC)
- メークアップ：小底厚子・小林昌道・宮良幸男
米盛 博和

■出席報告

会員総数 41名 出席義務会員 40名
 出席数 21名 欠席数 19名
 出席率 52.50%(9月通算出席率 64.38%)

 **本日のここここ**

	小計	累計
BOX	¥16,000	¥67,000
コイン	¥754	¥53,128
合計		¥120,128

- いつもお世話になっています。前木会長との約束通り訪問、嬉しく思っています。(嶋村 文男)
- 希望ヶ丘 20周年記念式典、歴代会長の皆さんに出席頂き、お陰様で無事終える事が出来ました。(感謝！)(宮良 榮子)
- 事務所登録 10年になりました。これからもよろしくお願いします。(南波 正幸)
- 琉球海運株式会社の宮城社長様!!今日は勉強になりました!!ありがとうございます。
嶋村様本日も時間を作って頂き、石垣 RC へのメイキャップありがとうございます。(前木 繁孝)
- 台風被害小さくてホッとしています。(白道 直行)
- 琉球海運株式会社、社長宮城茂氏のゲスト卓話ありがとうございます。(上勢頭 保)
- 琉球海運宮城茂社長ありがとう御座いました。(大濱 達也)
- 東江戸川 RC の嶋村様をお迎えて(仁開 一夫)
- 嶋村さん本日はありがとうございました。(前原博一)
- モンゴル行って参りました。(大浜 勇人)

委員会からの報告

◎大浜 勇人 (国際・米山委員長)
 先日 21 日から 25 日にかけてモンゴルのウランバートルに米山委員の皆さん、今日来られている嶋村さんと他 4 名、合計 6 名で行って参りました。皆様に私からのオランダ、モンゴル合弁企業のモンゴル産チョコレート、嶋村さんから人形焼のお土産を戴いております。ぜひご賞味ください。

ピジター：嶋村 文男氏

東京東江戸川 RC の本年度会長をさせて頂いています。前木会長とは同期の会長という事で、必

ず 1 回来ますと約束しましたので、今日来られたことを嬉しく思います。

私は去年まで 4 年間米山の委員を務めさせて頂きまして、今年からは自分のクラブに専念しておりますが、米山との交流としては、2 年目をお願いをして、沖縄本島にいる奨学生 3 人を石垣に来て、大歓迎を受けまして、天気が悪かったんですが、バーベキューをして大変思い出深いです。

来月 11 月 9 日に本島にいる奨学生 3 人がこちらに訪問させて頂いて、皆さんにお世話になりますので、米山の事を少しでも理解する場になってもらえればと思います。

最後にモンゴルの話を 1 つだけ、モンゴルでは元米山奨学生のジャンチブ・ガルバドラッハさんがやっている新モンゴル学園を訪問し、インターアクト、ローターアクトと交流をし、ウランバートルから 3 時間くらい、観光ゲルではなく、実際に住んでいる所に泊まりました。大変な歓待を受けて、少し勇人さんは飲み過ぎて、色んなことがありましたので、その辺の楽しい話は改めて本人から出ると思います。来年はガルさんがいるフレロータークラブが 15 周年という事もあって、4 月か 5 月に米山学友会も一緒にやるようですので、ぜひ石垣 RC の皆さんも一緒にモンゴルの地を踏めればと思います。

今後ともよろしくお願い致します。

会長挨拶：前木 繁孝

昨日の台風、そこまで接近するとは思っていなかった方々がほとんどだと思いますが、朝から強い暴風がきまして、被害を受けられた方もいらっしゃるのではないのでしょうか。私は今、ホテルの建築を請け負ってしまして、追い込みに入っている所なんです。そこに日々来る船の中に、いろんな資材が積まれて入って来るんです。それが今ピタッと止んだ所で、非常に深刻な状態になっています。正に船に頼らなければならない島なんです。その船の一番、特に貨客船から貨物船に切り替えられた、琉球海運の社長がお見えになっております。後ほど今後の石垣島の展望、RO-RO 船を使つての、台湾に車を直に乗り入れて行き来できるという、ダイナミックな発想を実現された事についても触れて頂けると有難いと思います。

先ほど嶋村さんにご挨拶を頂きましたが、私と早人さんが米山梅吉記念館、奉仕作業に出向いた時、嶋村さんがおっしゃっていました。メイキャップしに行きます。約束しますからという事で、実際に今日来て頂きました。日帰りという事で、メイキャップのためだけに石垣に来て頂くというのは本当にありがたく感謝している次第です。

ゲスト卓話：宮城 茂氏

琉球海運（株）代表取締役社長

～石垣港における国際航路の可能性について～

まず当社の概要についてお話致します。当社は1950年の1月23日に設立されております。今年で66年を迎えた事になります。当時、石垣には「若葉丸」という貨客船が就航しておりました、週1便で寄港していたようです。492トンという大変小さな船で、棧橋も岸壁も整備されていなくて、竹富島との間に船を泊めて、通船で貨物とか人を運んでいたという記録が残っております。風の強い時期とか時化の日などは、船に乗り降りするのに命がけだったと聞いております。その後、昭和34年1960年、当時はまだ日本に復帰しておりませんので、琉球籍船と言っていました、その琉球籍船「球陽丸」が初めて太平洋を横断、琉球政府の委託で食糧会社（沖縄食糧（株））買い付けの米輸送のため、ロスアンゼルスへ向かったという歴史があります。そして1976年10月12日に会社更生の手続きの開始を申請するということがございました。これは1975年に開かれた国際海洋博覧会に向けて琉球海運も船舶建造などに投資を行ったが、過剰投資となり結局147億円という、当時の戦後沖縄での最大の倒産という事で、みんなショックを受けられたと思います。この10月12日の大変な時、私は琉球海運の東京支社におりまして、まだ入社して翌年で、これからどうなるのか大変心配しました。その2日前、1976年（昭和51年）10月10日は石垣島の英雄、具志堅用高が世界チャンピオンになった日です。その日の朝のスポーツ紙には、当時のチャンピオン、グスマンは非常に強くて、当時ヘビー級でフォアマンという強いチャンピオンがいて、このグスマンは小型フォアマンと言われていて、具志堅もかなり強いけども、小型フォアマンと言われているチャンピオンには勝てないんじゃないかなという、コメントが載っていました。しかし見事その夜、具志堅用高がめちゃくちゃに強いノックアウトで日本人を驚かせたという事がありました。具志堅用高氏は戦後沖縄の育てた最大のチャンピオンと言っても過言ではないかと思っております。

当社は平成26年6月に福岡、鹿児島、沖縄那覇、宮古島そして石垣島から台湾・高雄航路を開設しました。実は1963年から72年まで那覇—平良—石垣—基隆に約9年間、台湾航路をやっていましたが、1972年復帰の年に止めております。いきさつは、海上における人命の安全に関する国際条約、SOLAS条約というのがありまして、日本国も比準しておりましたので、復帰により琉球籍から日本

国籍に変わると言う事で、SOLAS条約に適用するために、船の大きな改造が必要で、莫大な費用がかかるという事で、やむなく台湾航路を止めています。

台湾航路の後、琉球海運は韓国のヨース（麗水）と福岡を結んで外国航路をやりましたが、2年も経たずに撤退しました。理由は麗水が約30万人しかいないと、一方高雄港は287万人、約300万人います。それから使用船舶の違いがあります。貨客船と貨物船の乗組員数の違いです。貨客船は28名乗組員、予備船員約1.4倍と合わせて約36名船員を抱えなければなりません。一方貨物船は乗組員13名でそのコストの差異は一人当たり約1千万円としますと、年間約1億9千万円の違いがあります。そういう事もあって、やむなく撤退したという経緯がございます。

我々が外航を始めた背景ですが、日本が少子化、人口が減っていくと、それに対して東南アジア、中国もそうですが、人口が増えて経済が増々発展するという事で、世界から注目されております。琉球海運は内航中心にやっておりましたが、これからは南の国際航路の開拓にも目を向けようじゃないかと言う事で、長期の経営戦略を立てる中で、外国航路の研究をしようという事で始めたわけです。背景の2番目としては、ご承知の通り平成20年の5月、A社の経営が破たんして、台湾航路が廃路になったということがありました。私どもにも航路の再開を要望する声が多数寄せられました。そういう事もあって外航について研究してみようじゃないかという所から始まったわけです。

始めるにあたっては2つ方針を持って臨んでおります。1つは今ある現有船舶で外航、台湾をやろうと、2つ目は国内航路とかけてやろうと、内外併用型と言っていますが、この2つの方針で始めております。ですから福岡、鹿児島を経由して、それから宮古、石垣に寄って、台湾にとというような形の航路を設定したわけでございます。「みやらびⅡ」という船は石垣までは来ていましたが、1日余裕があります。その余裕の日をちを使って台湾と結ぼうという事で、やっております。それにはコストパフォーマンス、費用対効果ということで、最少のコストで効果を上げようという発想があったわけです。「みやらびⅡ」を国際仕様に切り替えて就航させました。

台湾航路の現況ですが、26年の12月に商船三井とコンテナ輸送網で提携をしました。沖縄から高雄、高雄から世界に商船三井の船を使って運ぶことが出来るようになりました。ちなみに石垣から香港、これは3日で行けるようになりました。土曜日に出て日曜に高雄、火曜日には香港に入るというような形になっています。あとシンガポール、マニラも7日、5日で行けるという事で、非

常に石垣は日本で最も東南アジア、香港にも近い所であって、地理的な優勢を航路に生かしているという事です。商船三井と提携して、台湾のみならず、世界に物を運んだり、あるいは世界から運び込むというシステムを作ってきました。

28年、今年の4月に台湾政府から許可を得て、日本のトレーラーが台湾の道路をそのまま走る事が出来る、我々シームレス物流と言っていますが、それを実現しております。これはトレーラーにコンテナを乗せてその状態で通関をして、ROR船にそのまま積み込み、台湾でそのままの状態でお客様にお届けするシステムです。例えばオリオンビールのマークを付けたトレーラーを工場からそのまま船に乗せて、台湾のお客様の所に運ぶと、台湾の中をオリオンビールのマークを付けたトレーラーが走れるようになったという事です。これについては台湾政府が非常に度量が大きくて、台湾の車は日本国内は走れないわけですが、我々台湾から始めましょうかと言ってくれまして、4月からスタートする事が出来ました。一昨年台湾航路を始めましたが、始めの3年は相当苦労するんじゃないかなと思いましたが、おかげ様で2年目にしてなんとか黒字の航路にする事ができました。今年は3年目になりますが、昨年と比べて30%くらい貨物量が増えて、運営されているという所です。輸入と輸出の比率は輸入が60%、輸出が40%くらいです。その中で沖縄が50%、鹿児島が25%、それから福岡が25%という事で、バランス良く積み取りが出来ていると、あるいは輸出輸入が出来ているという状況かなと思っております。

最近世界の外航の中で大変な事が起こっております。韓国の最も大きな韓進海運が8月末に破たんしてしまいました。この韓進海運（韓国の10大財閥の1つ、大韓航空系列企業）はコンテナの輸送量では世界第7位の海運会社です。ちなみに日本の3大海運である日本郵船13位、商船三井12位、川崎汽船15位であり、日本の大手外航海運の会社よりもさらに大きな会社です。そこがもろくも経営が破たんしてしまったという事です。海運業というのは非常に景気の波の変動を直に受けますので、一旦不況に入るとどうしても経営が維持できないという事で、これだけ大きな船会社が倒産するという事態になっております。今97隻の内の60数隻が港に入れないと、港に入ったら積んでいる貨物が差し押さえに合うと、あるいは荷役の料金が払えないという事で、1兆7千億円くらいの品物を積んだまま、海上を動けずにいるという事で、海運の世界では大きな出来事として捉えられているわけです。ちなみに同じ海運で内航沖縄航路においても平成元年から平成20年の20年間で9社が、この航路から撤退、もしくは破産という事で、大変厳しい状況の中がありました。

当社の石垣輸出入実績は、輸出が平成28年4月木材、同年7月中古建機、輸入は平成27年7月材木、28年5月建築資材などがありました。新石垣空港が出来て観光客が110万人来られていると聞いております。1970年復帰の年の沖縄県全体の観光客44万人なんです。それでも石垣島に110万人も来てるという、沖縄全体では800万人です。沖縄県の人口が143万人、観光客は800万人、800万人がだいたい3.73日沖縄に滞在します。これを800万×3.73して365日で割りますと、1日だいたい8万人くらいになります。ですから143万人+8万人で151万人が沖縄に常時いるという形になるわけなんです。観光客は平均75,000円くらい消費しています。1日に換算すると20,000円くらいになります。我々沖縄県民が1日消費するのが2,200円くらいです。ですから約9倍、観光客が来たらこちらで消費してくれるという事で、大変経済効果が大きいわけです。人口143万人ですが、これを消費人口で見たら、今沖縄県にはだいたい220万人ほどの消費人口がいるんじゃないかなという事が、我々の独断と偏見の計算ですが、言えるんじゃないかなと思っております。人が集まれば物が集まるわけですから、当然物流が増えてきます。物流が増えてくると我々海運の方に、物の輸送というのは大きく依存していますので、我々もそのための対応をして行かなければならないという事になります。

石垣は観光資源が豊富ですので、これからもどんどん観光客が増えてくる事が予想されますし、当然それに関連して色々な物が消費されていくと思っております。その為に、また私どもも一生懸命頑張っていきたいと思っております。本島から入って来る物もそうですが、海外からも物が入ってくるというのも、これから増えてくると予想されます。現在週1便なんですけど、早い段階で週2便まで持って行って、もっと利便性を高めて、サービスを良くして、もちろん運賃もお客さんのニーズに応えられるようにして、石垣の皆さんの期待に答えていきたいと思っております。ご清聴ありがとうございました。



卓話の記念に石垣RCのバナーを贈呈しました。