

海事振興連盟「年齢制限のない若手勉強会」(開催記録)

	開催日	講師	演題	概要
第1回	2008年10月1日	(社)日本船主協会 副会長 飯塚孜氏	海運の実務 -CapesizeBulker建造の過程-	船社がCapesizeBulker(大型ばら積み船)建造を決定するまでのプロセス(経営計画の策定~方針・細部の決定~採算評価)について、船社実務者の視点で解説を行った。
第2回	2008年10月7日	(財)日本海事センター 理事長(前国土交通省海事局長) 春成誠氏	海運政策の変遷とトン数標準税制	戦後の我が国における海運と国家のかかわりについて、海事行政に長年携わった経験を踏まえ、夫々の時代を踏まえた政策の転換に一つの焦点を当てて紹介を行った。
第3回	2008年11月12日	内航労務協会 専務理事 山岡靖治氏	内航船員不足問題について	内航海運の輸送に関して最終的な責任を有するのは荷主と内航オペレーターであり、両者が協働して新人内航船員を確保育成することが重要であるとの観点から講話を行った。
第4回	2008年12月2日	衆議院議員 (衆院財務金融委員会委員) 関芳弘先生	世界的金融危機にどう対応するか	財務金融委員会、また都市銀行勤務の経験を踏まえ、今般の金融危機に対する我が国や米国の対策、また、金融派生商品の問題点などについて講話を行った。
第5回	2009年1月8日	アンカー・シップ・インベストメント(株) 特別顧問 足立曠氏	外資系海運企業の経営と日本海運の今後の方向	経営基盤や思想の異なる邦船社と外船社の双方に勤務した経験を踏まえ、特に外船社の視点からの欧米船社と邦船社のビジネスモデルの差異などについて講話を行った。
第6回	2009年1月23日	立正大学法学部教授 山下学先生	税政策学について -トン数標準税制の導入-	租税学の観点から、「公平・中立・簡素」という租税原則と政策税制の関係(租税正義の下での比較衡量)を中心に、トン数標準税制に係る理論的側面について講話を行った。
第7回	2009年2月18日	(社)日本船主協会 理事長 中本光夫氏	海運政策あれこれ	国土交通省および船主協会での経験を踏まえ、その間に手がけた国際船舶制度導入からトン数標準税制の実現に至る過程や、その際の苦労に関し、紹介を行った。
第8回	2009年3月6日	東海大学海洋学部 国際物流専攻・教授 篠原正人先生	日本の海事クラスター -なぜ協働のメソッドが強いのか-	船社から学会に転進した経験を踏まえ、特に海技者育成の面から見た欧州船社と日本船社の相違点や、日欧の海事クラスターの比較などについて講話を行った。
第9回	2009年3月23日	新生銀行 コーポレートアドバイザー一部次長 木村昌吾氏	M&Aとは何か -戦略的活用に向けて-	M&Aについて、その基本を重要な経営手法として定着してきたここ10年くらいの様々な事例を踏まえて紹介し、また、最近の金融危機を経てM&Aがどういう意義を持ち始めているかについて講話を行った。
第10回	2009年4月9日	衆議院議員 松浪健太先生	道州制のひらく日本の未来	権限、財源、人員の3源を地方に移譲する道州制の導入の必要性と、道州制がもたらす行革コストの削減など多くの分野での相乗効果について講話を行った。
第11回	2009年4月27日	丸紅経済研究所チーフアナリスト 猪本有紀氏	大恐慌下での企業経営	世界的な同時不況の中、環境ビジネスや再生可能エネルギー、メディアの開発に力を入れる一方で、リスクマネージメントの強化、ポートフォリオ・ユニットを通じた連結経営を推進する等大手商社の動向について講話を行った。
第12回	2009年5月15日	㈱日本政策投資銀行 企業金融第4部課長 杉本健氏	現在の金融情勢及び政策金融の現状について	現下の金融情勢に関し、米国の消費動向、内外の信用収縮の状況を交えて解説を行い、併せて我が国の金融対策等とその中における政策金融のあり方などについて説明を行った。
第13回	2009年5月26日	日本郵船㈱社史編纂室長 松田俊男氏	船社経営の基本	船社の収支構造につき、貨物費、燃料費、港費、船費、店費夫々の具体的な内容や総コストに占める割合などを、例を挙げて分かり易く説明した。また、特にコンテナ船の運航採算について、往復航インバランスを踏まえた解説を行った。
第14回	2009年6月9日	(財)日本海事センター企画研究部 研究員 松田琢磨氏	中国経済の見通しと海運への影響	中国経済もリーマンショック以降の世界金融危機の影響を受け、外需の輸出は伸び悩むも内需は欧米に比べ、経済成長の余力が見られることから、長期的には中国向け荷動き増が海運に大きく寄与するであろうという解説を行った。
第15回	2009年6月23日	衆議院議員(衆議院予算委員長) 衛藤征士郎先生	海事立国の重要性と今後の国政はどうあるべきか。	財政・税制・金融の3政策を整備した上で海事立国を推進すべきであり、トン数標準税制を先進国並みの制度にする必要性を説いた。政治に於いては、国内は憲法改正・国会の院制改編、国外は国連の常任理事国入りの必要性など興味深いお話を頂いた。

	開催日	講師	演題	概要
第16回	2009年7月7日	日本水先人会連合会 会長 小野嘉久氏	水先人の役割と今後	日本に於ける水先人制度の変遷を皮切りに、2008年度4月より施行された改正水先法の詳細を分かり易く説明された。新制度実施に伴う課題及び今後若手三級水先人の育成・支援の必要性が提起された。
第17回	2009年7月28日	川崎汽船㈱取締役常務執行役員 鳥住孝司氏	船社の財務諸表の読み方	1970年以降の会計基準変更に伴う船社財務諸表に於ける船舶の記載方法の変遷を説明された。今後、国際会計基準の変更により船社の貸借対照表(B/S)の見直しが必要となり、機能通貨(ドル決済)等も問題となると指摘された。
第18回	2009年8月4日	㈱日本海事新聞社 社長 大山高明氏	針路を海にとれ -海洋国家日本のかたち-	日本の海岸線は34,000kmと世界で6番目の長さで中国の約2倍であることから海洋国家に相応しい。同じ海洋国家イギリスとは歴史の違い(国家の支持があったか否か)により大きな差となった。国民が海洋国家を再認識することが必要である点を力説された。
第19回	2009年8月26日	国際船員労務協会理事長 辻本泰久氏	国際船員問題について	戦後の邦船社の船員労務問題への取り組み方を、時系列に分かり易く説明いただき、さらに貴重な資料をご披露いただいた。また、長年培った海外船員に係わる賃金交渉経緯も非常に興味深い内容であった。
第20回	2009年9月8日	元海上保安庁警備救難監 富賀見栄一氏	海上保安庁進化論-海洋警察力の本質から今後の海洋東アジアが見える-	平時においては国際法を遵守した海上警察力=ホリスティックによって、国際社会における外交を取り進める点を説明された。隣国韓国・中国が海軍に代わって、既にこのホリスティックを強化しており、Korean Coast GuardとChina Coast Guardを例を説明された。
第21回	2009年9月30日	毎日新聞社特別顧問 玉置和宏氏	最近のG8サミットからみた国際政治	1975年創設のG8は非公式なフォーラムながら世界経済を牽引する会合として、重要性を増してきたが、米国を主とした先進国経済の衰退と昨今の新興国の台頭により、21世紀はG20への展望となる旨説明された。また、日本は政治の不安定(5年で5人の首相交代)により、中曽根時代と比し、その地位は低下している点を指摘された。
第22回	2009年10月15日	日本船主協会 副会長 林忠男氏	船舶管理について	船舶管理会社は、日本においては大手船社系列が主体であるが、欧州・香港はM&Aにより大手独立系による寡占化となっている。今後とも安全運航・環境保全面で重要な役割を背負っており、その為にはSI(superintendent)の養成が不可欠である点を強調された。
第23回	2009年10月29日	衆議院議員 西村やすとし先生	日本の経済・社会の変化と政治の行方	港湾は海洋国家日本にとって非常に大事であり、3~4のスーパー中核港湾を集中的にインフラ整備すべきであると強調された。
第24回	2009年12月2日	早稲田大学法学部教授 河野真理子先生	国際法における旗国主義の意義	国連海洋法条約における船舶の旗国主義の意義に関し、説明され、便宜置籍船・裸備船契約での船舶の国籍変更=2つの要因により、船舶と旗国の真正な運航(genuine link)が希薄になっている事を前提に船舶管理を行う必要性がある点を指摘された。
第25回	2009年12月15日	(韓国)聖深大学経済学部副教授 韓鍾吉先生	韓国からみた日本の海運-海運の国際競争力を考える-	日本海運は不況を克服する底力を持っており、他国を圧倒している。その競争力として、船主とオペレーターの区分体制②定期船と不定期船のハリス経営③荷主との長期的取引④協力的な労使関係の4点を指摘された。今後の課題として、メカニズムの革新が必要になると強調された。
第26回	2010年1月19日	(財)日本海事センター企画研究部 研究員 松田琢磨氏	世界金融危機に対する海運業の対応-係船とクラブ-	世界金融危機以降における船社対応として、①運航船の係船②老齢船のスクラップ③新造船キャンセルによる船腹調整に関し、説明し、その効果として、運賃低下抑制及び費用効率性が高まり、環境対応を進める好機となるという見解を示した。
第27回	2010年2月10日	衆議院議員 生方幸夫先生	時局講演 -国会状況・経済等について-	民主党は消費者優先志向であり、サプライ側=大企業優先であった自民党との違いであり、所得税控除ではなく、子供手当の給付金制度を採用したとの事。この夏の参議院選は民主党政権確立に向け重要であり、結果次第では政権再編の可能性もある点を説明された。
第28回	2010年2月17日	東京大学公共政策大学院教授 中里実先生	これからの日本の税制はどうあるべきか	政府の税制調査専門委員会委員の立場より、民主党の税制改革の方向性について、説明されたが、特に給付付き税制控除が導入された際の問題点、法人税における特別措置に係わる仕分け作業、世界的には廃止方向の強い相続税等に関し、非常に分かり易い説明がなされた。
第29回	2010年2月22日	(財)日本海事センター理事長 春成誠氏	外航海運発展のための政策とは	外船大手との体力差のある日本船社がグローバルに戦う為には、競争優位の戦略が不可欠となっており、そのためには、国・政府が競争条件・環境に関する諸外国の動向を監視し、情報収集・分析を行い、迅速に競争力強化策を導入すべきという見解を示した。
第30回	2010年3月10日	金沢工業大学産学連携室 コーディネーター小松俊昭氏	瀬戸際の日本-地域の何をどのように活性化するか？-	「団塊の世代」の第二の人生におけるライフスタイルと「団塊世代ジュニア」を含む若者の新しいライフスタイルを連携させ、地域の新しいネットワーク=絆を生み、衰退した地域の活性化を公益のため実践している点を説明された。

海事振興連盟「年齢制限のない若手勉強会」(開催記録)

	開催日	講師	演題	概要
第31回	2010年3月16日	衆議院議員 浅尾慶一郎先生	時局講演 -国会状況・経済等について-	医療費、年金、子供手当など社会保障費の増加は避けられない。国民の負担増に対処するためには国民の所得を増やす平成版の所得倍増政策が必要である。無駄を省くと同時に、国をあげて成長率を高めるための投資を集中的に行うなど選択と集中の政策が必要である。
第32回	2010年3月29日	衆議院議員(連盟副会長兼事務総長) 衆議院運営委員会筆頭理事 高木義明先生	国会情勢について	脱官債依存を目標と民主党政権の現状及び国会情勢を説明し、日本の外航海運が国際競争力を強化する為には、EqualFootingな税制改革の必要性と優秀な船員確保・育成が重要である点を強調された。また、海運動成策を目的とした交通基本法の構築が必要であると主張された。
第33回	2010年4月12日	東京スター銀行 グループ統括部長 木原知己氏	船舶ファイナンスの現状について	金融機関からみた船舶融資に関し、昨今の海運市況低迷によるリスク要因の増加に伴い、貸出条件が厳しくなっている点を説明され、今後、日本の船主経営は、ギリシア船主と比較しながら、近代化が重要である点強調され、金融機関から望ましい船主の理想像を説明された。
第34回	2010年4月28日	衆議院議員 中谷元先生	時局講演	2009年6月に成立したソマリア沖アデン湾での海賊対処行動に係わる法律は、当時の与党であった自民党と公明党が提案したもので、本年7月23日にその活動期間が満了となるが、与党・民主党に積極的に働きかけ、継続に努める意欲を述べられた。
第35回	2010年5月13日	甲南大学経営学部教授 安積敏政先生	激動するアジアにおける企業の経営戦略	日本製造業の中で、この10年間成長維持を果たした企業は、長期visionを策定の上、国内の内需縮小を認識し、アジアの成長性を捉え、積極的にアジア(主として中国、現在はインド)に進出した結果利益を確保した点を事例を挙げ、分かり易く説明された。
第36回	2010年6月3日	衆議院議員国土交通省政務官 三日月大造先生	わが国外航海運と日本の成長戦略	外航海運の国際競争力強化、他国との競争条件均衡化に向け、①トン数標準税制の適用対象を外国船舶にも拡大させる。②船舶に係る固定資産税・登録免許税の軽減等を平成23年度税制改正において、国交省として税制当局と真っ向勝負する旨強調された。
第37回	2010年6月30日	九州大学大学院経済学研究院教授 星野裕志先生	多国籍企業としての日本海運企業の成長	邦船社は、海外現地法人及び積取量の海外シェア増等、事業の多国籍化は進んでいるが、経営に於いては、日本人による意思決定がされており、この点が課題であると指摘され、今後、外国人を経営面で活用し、真の多国籍企業を目指すべきと説明された。
第38回	2010年7月29日	川崎汽船㈱ 経営企画グループグループ長補佐 新井真氏	"エクソン・ヴァルディーズ号"事件と米国における損害評価の動向	1989年3月アラスカ沖で発生した米国エクソン社の大型タンカー"エクソン・ヴァルディーズ"号の座礁による過去最大・最悪の原油流出事故は、2008年6月に連邦最高裁で決着するまで、20年近い裁判となったが、油濁事故に係る制定法の分野に大きな影響を与えた点を説明された。
第39回	2010年8月9日	元東京商船大学教授 (NHK大河ドラマ「龍馬伝」操船技術指導) 橋本進氏	龍馬伝と海	NHK大河ドラマ「龍馬伝」と史実の大きな違いとして、勝海舟・岩崎弥太郎と龍馬の関係がドラマほど深い関係ではないことを説明された。龍馬は裕福な家庭で育ち、人柄の良さが災いし、薩摩、長州並びに土佐藩に利用された結果暗殺されたと解説された。
第40回	2010年9月6日	海上自衛隊幹部学校校長 海将吉田正紀氏	海洋新時代における海上自衛隊	海上自衛隊の現体制及び有事に備えた訓練状況をビデオ等で紹介され、ソマリア沖海族対処に関する活動を説明され、海上保安庁との連携、民間海運会社への支援等の成果を得ており、今後、日本の海洋戦略上、米国、中国との関係も重要である点を指摘された。
第41回	2010年9月16日	衆議院議員 漆原良夫先生	時局講演	9月14日の民主党総選挙の結果は民意が反映された結果であるが、来年4月の予算時期に一波乱があると予想され、小沢氏の再登場もあろうと予想。公明党は独自路線を目指し、野党として、全ての法案に反対はせず、個別に対応し、国民への説明責任を果たす旨明言された。
第42回	2010年10月4日	参議院議員 有田芳生先生	参議院選挙を終えて -21世紀日本の構造-	7月に行われた第22回参議院選挙比例代表選でトップ当選で議員になり、初めて経験した野次に呆れる国会及び永田町言葉への違和感を述べられ、今後、今までには無かった政治家を目指し、日本社会の構造転換を図る意気込みを強調された。
第43回	2010年10月27日	衆議院議員 野田毅先生	日本経済再生の途-今、政治は何をなすべきか-	政権交代を題目に誕生した民主党政権は、国民の期待に反し、展望なき政策の連続により種々のトラブルが発生、非常に憂慮しているとの事。特に、外交面における①米国との普天間基地問題②中国との尖閣諸島問題を指摘した。今後の日本の姿として、場当たり的ではない大局的な見地に立った国家戦略が不可欠である点を強調された。
第44回	2010年11月25日	JA三井リース㈱顧問 陶浪隆生氏	リース業界の現状と環境変化-IFRS導入を巡る動き-	日本のリース業界は、1991年取扱高9兆8千億円をピークに2006年以降は減少傾向となっているが、主要取引先である中小企業の取扱減小が原因であるとの事。経済発展しているアジア進出が現在の課題との事。2015~2016年IFRS(国際財務報告基準)導入を巡り、リースの利便性が損なわれる可能性もあり、特に、海運業及び不動産業への影響が懸念される点を指摘された。
第45回	2010年12月14日	①特定非常利活動法人環境・災害対策研究所 副理事中村八郎氏 ②日本大学理工学部海洋建設工学科大院 上席研究員佐藤千昭氏	大規模防災対策と危機管理	M6~7クラスの首都直下型地震が東京を襲った場合の人的被害等を想定し、災害発生時における各自自治体間の実態に則した緊急時訓練の必要性を指摘された。一方、陸上交通路の遮断や施設の倒壊等を想定し、移動式海上救急医療施設・基地の設置構想を説明された。その役割として、震災時に対応可能な病院の病床不足を取り上げ、交通路としての河川の有効性、災害の影響を受けにくい海上の価値を強調された。

## 海事振興連盟「年齢制限のない若手勉強会」(開催記録)

	開催日	講師	演題	概要
第46回	2011年1月17日	国土交通省海事局船舶産業課 国際業務室長 加藤光一氏	シブプリサイクルを巡る今後の課題	世界の貿易量拡大に伴い、船腹量の増大は今後とも拡大傾向にあるが、同時に老齢船のリサイクル市場も拡大している。解撤業は中国、インド、バングラデシュが主要国となっている。この市場参入に向け、国交省を中心にしたプロジェクトを推進しており、国内に於けるリサイクル市場の構築を目指していると説明された。
延期		国土交通省海事局長 井手憲文氏	平賀謙と日本の海洋国家	
第47回	2011年2月8日	(株)日本総合研究所調査部 ビジネス戦略研究センター所長 兼主任研究員山田久氏	今後の経済・経営環境と新しい人材活用システム	近年の日本経済の成長パターンの問題として輸出を挙げ、その背景として他国と比べて企業の雇用スタンスが人件費削減偏重という問題を抱えていることをまず指摘した。その上でグローバル化とサービス産業化は不可避であるとし、日本経済はグローバル化を通じた製造業の高度化を進め、それをエンジンとして家計への分配、内需拡大への道筋をつけるべきとの考え方が示された。
第48回	2011年2月15日	株式会社ノヴァエネルギー 代表取締役鈴木清美氏	潮流・海流エネルギーの実用化	徳丸海運(冷凍船オペレーター)船長時代の経験より、潮流発電のVenture企業を立ち上げ、現在淡路島北端にて実験を開始し、2020年を目途に潮流発電所建設を目指している。既に英国は積極的に取り組んでおるも、日本は海洋エネルギーに対する定義付けが無いことを理由に経済産業省は消極的である為、苦戦しているのが現状との事。今後とも、政財界を通じ啓蒙活動を続け、原動力よりも低コスト、風力よりも効率性の高いメリットを強調し、潮流発電の実用化に向け努力したいと強調された。
第49回	2011年2月24日	東海大学海洋学部海洋文明学科教授 山田吉彦先生	海上輸送の重要性とシーレーン	日本の排他的経済水域と海洋安全保障の点より、①北方領土対ロシア②竹島対韓国③尖閣諸島対中国、台湾④沖ノ島島について、今後の対応策を説明された。また、ソマリア海賊問題は、昨今のイスラム諸国の動乱により更に悪化する事、南シナ海でも海賊が増加している点を指摘された。
第50回	2011年3月3日	慶應義塾大学名誉教授 栗林忠男先生	海洋基本法と国連海洋法条約体制	日本の海洋政策の新たな制度的枠組みを目的に、平成19年(2007年)7月海洋基本法が施行されたが、その際、参考とした海の憲法とよばれる国連海洋法条約(1982年採択、1994年発効、日本は1996年に批准。)に関し、10年間その策定作業に携った実体験から成立までの経緯、実態並びに問題点を含め、海洋基本法及び沖ノ島問題と絡め説明された。
延期	東日本大震災のため延期	衆議院議員 馬淵澄夫先生	「時局講演」(仮題)	
延期	東日本大震災のため延期	衆議院議員 長島昭久先生	「時局講演」(仮題)	
第51回	2011年4月27日	元海洋政策研究財団 東義大学准教授 具京模先生	韓国における海運税制 -トン数標準税制と韓国海運の発展- (仮題)	主な海運支援策である①国際船舶登録制度、②国際必須船隊制度、③トン税制度、④船舶投資会社制度について、導入の背景、制度の特徴、評価などを説明いただいた。特に、トン税制度の経済効果を検証され、費用対効果でトン税施行は妥当であると分析している。また、チェジュ特区登録制度は日本の地方振興策にも参考になると関心を集めた。
第52回	2011年5月10日	衆議院議員 荒井聰先生	時局講演(仮題)	政治の道を志すきっかけとなったスリランカ大使館での経験談から始まり、日本の安全保障戦略では、尖閣問題を巡る対中関係を中心に、セカンドトラック(正式な外交ルート以外の民間外交・議員外交)構築の重要性を強調された。東日本大震災を契機として、自民党時代の「均衡ある国土発展」と原動力政策は大きく見直され、国県市町村といった行政スタイルも道州制への移行が必要など、日本が大きな転換点にいるとお話を伺った。
第53回	2011年5月30日	全日本海員組合中央執行委員 水産局長高橋健二氏	東日本大地震を体験して(仮題)～復興のためにはなにが必要か～	ご自身が郷里の石巻に出張中に被災された体験を、多くの写真をもとにご説明いただいた。救助活動では、中型いか釣り船を手配し、海からの救援物資を輸送したことが効果的であった。救援活動に大型フェリーや旅客船の活用を図るべきであること、非常時には日本人船員が不可欠であること、そして「復興は海から」と力説された。
延期	2011年6月21日	衆議院議員 石田真敏先生	「時局講演」(仮題)	
第54回	2011年6月27日	リスカジャパン(株) 福田茂樹氏	リベリア船舶登録とその要件	リベリアは1980年代の政情不安のため登録隻数がパナマに大きく水をあげられた。リスカは米国を本拠地として、2000年から船籍登録業務を再構築し、登録隻数は一時の1,600隻から3,600隻まで巻き返している。①パナマが圧倒的に多い日本、韓国、中国での登録船の増大、②リベリアの強い欧州、北米、中南米、ロシア、シンガポール、台湾での維持、拡大、③国営船会社との関係強化を目指したい。
第55回	2011年7月27日	国土交通省海事局安全基準課 国際基準調整官 大坪新一郎氏	IMOでの環境規制と日本の戦略ーGHG対策を事例として(仮題)	2011年7月15日IMOにおいて、日本が主導した国際海運におけるGHG排出規制が世界ではじめて導入された。日本案を国際合意とするまでのプロセスを具体的に説明いただいた。必要な規制、急ぐべき規制であると判断したならば積極的に対応し、規制内容にあらゆる面で先手をうつことが却って安全策である。国際的な合意形成では、自身の人間を相手にするのだから、個人的な信頼、誠意、忍耐、謙虚さが必要であるが最後は「気合」がものを言う。
第56回	2011年8月23日	元農林水産大臣衆議院議員 赤松広隆先生	「時局講演」(仮題)	鳩山政権と菅政権を比較、鳩山内閣の大臣は適材適所で、政治主導を実現したが、菅政権は政治に理念がなく、参院選挙に大敗したにも関わらず、誰も責任を取らないなど、民主党支持率急落の原因となった。農水大臣として担当したコメ所得補償、大西洋クロマグロ禁輸案や捕鯨問題などもわかりやすく解説いただき、最後に、民主党代表戦に關しての最新情報をご披露いただいた。

海事振興連盟「年齢制限のない若手勉強会」(開催記録)

	開催日	講師	演題	概要
第57回	2011年9月14日	自由民主党副幹事長 衆議院議員 石田真敏先生	「時局講演」(仮題)	自民党も震災対策を率先してやっているが、野党に転落して報道が激減したため評価されていない。野田政権の支持率は60%以上だが、大臣の資質に問題があると考えている。民主党の政策的な政策には注意しなければならない。小泉政権が誕生して10年が経過した2011年はエポックメイキングの年になるだろう。日本には400兆円の借金があり、日本国債が暴落する可能性もある。今のままでは日本がもたない。税負担をお願いするなど痛みの伴う政策がすぐにも必要である。
第58回	2011年10月11日	元国土交通大臣 衆議院議員 馬淵澄夫先生	「時局講演」(仮題)	民主党代表選では、東日本大震災からの復興と原発事故収束を訴えて戦ったが、24票で敗退した。事前の票集りは33票で、投票したと言ってくれた議員が34人いて、永田町の厳しさを感じるようになった。菅改選内閣では原発担当補佐官として働いたが、耐震協賛問題を追及してきた土本の専門家として、政府の原発安全宣言を許容することができず、平成23年6月に退任した。経済政策に対する厳しい発言を続け、原発のバックエンド対策や関西の復興を訴えていきたい。
第59回	2011年10月18日	海洋政策研究財団会長 秋山昌廣氏	海の国境	日本の排他的経済水域は405万平方kmと世界第6位に躍進する。さらに、大陸棚限界延長を申請すれば、管轄区域は74万平方kmと領土面積の2倍となる。しかしながら、排他的経済水域では7カ国、大陸棚限界延長申請では米国とパラオと調整する必要がある。中国は国際法学会などで、尖閣諸島や竹島の領有権を主張しており、日本も対抗策を考えるべき。中国は南シナ海で領有権を拡大し、東シナ海でも同様の手法で進出してくる可能性がある。中国国内で混乱した場合が特に危険である。
第60回	2011年11月7日	参議院内閣委員会理事 自民党参議院政策審議会副会長 参議院議員 宮沢洋一先生	「目の前の日本の危機と対策」(仮題)	TPPに関しては、国際化は必要だが胡散臭いものを感じている。米国が熱心に推進しているのか疑問であり、米国農業は豪州に勝てない。日本は「群衆象を撫でる」状態になっている。日本の財政面では、日本国債が暴落する日(エクسس・デー)を想定して、処方箋を作成している。高齢化による貯蓄率の低下、経常黒字がこの先6〜7年しかもたない、ハゲタカファンドが国債の暴落を仕掛けてきているなど状況は悪化している。外交面では、中国より韓国との関係を重視すべきとお話を伺った。
第61回	2011年12月7日	日本船主協会 副会長 五十嵐誠氏	海運企業と円高のインパクト-なぜ日本企業は円高に弱いのか-	円高は日本海運企業の大敵であり、P/LとB/Sの全ての面でネガティブインパクトとなる。邦船3社の収支が感応度(対経常利益比率)は1.6%で、シャープやコマツ並みと高い。ドルコスト化を進めてきたが、どうしても円コストで残るものがあり、これは、本社を海外に移転させなければ解消しない。為替換算調整動向は、円高時にはマイナス動向が拡大し、資本の部を圧縮する。為替ヘッジも、円高よりマイナスに動くことが多い。ドル安に加え、ユーロ安や円コスト船が新たな問題となる。
第62回	2012年1月31日	元防衛大臣参議院議員 北澤俊美先生	時局講演	防衛大臣在任時を振り返り、沖縄米軍基地問題、武器輸出三原則、対中国問題など主要な防衛政策に対して語った。ソマリア沖の海賊対策では、(質問に答えて)「これ以上の労力を護衛艦に負わせるのは、今の段階では難しいのではないかと。ジブチに航空部隊の基地を造って、日本は本気だということは世界に発信できているので、連携プレーでもうしばらくやっていくしかない」と語り、同海域への艦隊の増派は難しいとの見方を示した。
第63回	2012年2月9日	商船三井最高顧問 元日本郵政公社総裁 生田正治氏	この国の“かたち”を考える-TPPとの関連において-	日本は1990年頃から下り坂に入った。その日暮らしては、国家観を考える本当のターニングポイントに立っている。日本は世界に門戸を開き、成長著しいアジアを舞台に、世界に通用する競争力を身に着けるべきだと、TPPの積極推進論を展開した。郵政事業では、総裁時代に実現した改革が、退任後すぐに元に戻ってしまい、民営化は先延ばしとなり、特定郵便局の改革も見送りとなった。民営化は国民の利益であり、改革反対論には利用者・消費者の視点が欠けている。
第64回	2012年2月16日	国民新党幹事長 衆議院議員 下地幹郎先生	時局講演(仮題)	野田総理が消費税増税を実行するためには、その前に、①国会議員の定数削減、②公務員制度改革、③無駄削減のシステム構築、④新たな財源の確保、といった身を切る政策を実行することが不可欠である。郵政改革では、民営化するなら利益の出る組織にする必要がある。普天間基地の辺野古への移転は、16年もたっても前進しないので、諦めて新たな場所を探すべき。沖縄の基地負担が重過ぎるので、その是正と、日米地位協定の改定が必要である。石原新党の結党時期や政策案にも言及があった。
第65回	2012年3月7日	自由民主党衆議院議員 小池百合子先生	気候安全保障論	気候変動は安全保障に直結している。パン(食糧)の減少が歴史を変えている。北極航路の出現はヴァスコ・ダ・ガマ以来の大変化であり、ロシアなどの沿岸国のはかに中韓までが動いている。日本も北極海航路や竹島、日本海呼称問題などには戦略的アプローチが必要である。防衛問題では、ホルムズ海峡へ機雷掃海艇を派遣するための法的根拠の整備が必要であり、武器輸出三原則の緩和の動きなど、与党も学習しているところである。イスラエルによるイラン空爆は、いつ行われるかわいそう差し追った段階にある。
第66回	2012年3月29日	川崎汽船相談役 新谷功氏	海運不況の歴史と返還	ご自身の経験をもとに、ボンドの対米ドル切り下げ(1967年)から現在に至るまでの為替変動と経済危機が、日本船社に与えた影響を具体的に説明いただいた。現在の不況に関しては、不況克服に寄策はない。この先2〜3年は不況が続くと覚悟する必要がある。好転の兆しをいかにして掴むか。体力を蓄え、来るべき時に備えておく必要があると分析。また、後進に対しては、「海運はさまざまなものに影響される。その変化を早く嗅ぎ取るアンテナ、感性を磨いていくことが期待される」の言葉をいただいた。
第67回	2012年4月27日	衆議院議員予算委員長 衆議院議員 中井洽先生	衆議院予算委員会の活動(仮題)	鳩山は類い稀なる「シャベリー」であり、それが政治の混乱を招いた。昔は知ったかぶり、なんでも仙谷に任せていた。野田は弁舌に優れ、米国の信頼も厚い。東日本大震災の復旧が遅いのは、なんでも地元でやろうとしたからである。また、原発事故に関しては、世界を見回しても原発事故の専門家がいないことが問題である。昔がまた知っているほうだった。なんとしても財政再建をするため消費税増税の結論を出す必要がある。衆議院解散の空気は鎮まっており、関心は衆参同時選挙に向かっている。
第68回	2012年5月16日	元防衛庁長官 海事振興連盟副会長衆議院議員 大野功統先生	日本丸よ、どこにゆく! ~船長の首のすげかえごっこはやめて、早く目指す港へ~	東京五輪が開催され、新幹線が開通した1964(昭和39)年当時の夢と希望、そしてチャレンジ精神を日本に取り戻したい。この20年間所得も消費も増えておらず、所得税と法人税の増徴は半減している。日本全体のバイを拡大しない限り内需は拡大しない。国際競争力のある人材の育成、物流インフラの整備、外国人観光客の誘致、事業者負担の軽減が重要。少子高齢化は静かに忍び寄る有事であり、女性の就労を支援する政策を講じ、正規労働者を増やし未婚率を下げる必要がある。また地方の発展を目指したい。
第69回	2012年5月31日	参議院議員 金子洋一先生	円高とその対策	現在の円高・デフレの克服が我が国最大の問題である。円が米ドル、ユーロなどの外貨と比較して少なくなったことで円高となり、国内のモノと比較してカネが少なくなったことでデフレとなっている。その解決策として、「米国型量的緩和政策」を採ることが必要であり、日銀は国債買い切りオペとインフレ目標政策で対応すべきである。日銀法を改正し、米国のように「雇用の最大化」を政策目標に入れることがどうしても必要。消費税増税には反対。不況のときの財政再建は景気と雇用に有害である。
第70回	2012年6月8日	防衛省統合幕僚学校教育課教務班長 1等海佐 清水雅彦氏	派遣海賊対処航空部隊の活動状況について	講師は指揮官として平成22年2月から同年6月までジブチに駐留し、P-3C2機による海賊対処任務を行った。任務は船舶の航行の安全確保のため、警戒監視及び情報収集を行うとともに海賊行為を制止することである。88回の任務飛行を行い、海賊被害は1件も発生しなかった。航空隊は海自隊員100名、陸自隊員50名で構成されていたが、陸海が融和回結して任務を完遂することができた。また、劣悪な環境であったが、隊員は良き外交官として、フクザワ中学校や孤児院に出向き現地の子供たちとの交流を行っていた。
第71回	2012年6月26日	日本海事センター企画研究部部長 松月正氏	各県別海事産業の経済学	6月末に刊行した「各県別海事産業の経済学」をもとに、調査対象とした7県から、海事クラスターの集積が特に進んでいる熊本県、長崎県、愛媛県と広島県について、各県の県勢、造船業・船用工業、港事情、内航・外航海運、旅客船事業や水産業、船員育成機関などの歴史、現状をご説明いただいた。行政の取り組みとしても、長崎県の造船クラスター強化策や愛媛県今治市海都市推進課の活躍が紹介された。講演終了後には、富山県、新潟県と秋田県も含め質疑応答が行われた。

海事振興連盟「年齢制限のない若手勉強会」(開催記録)

	開催日	講師	演題	概要
第72回	2012年7月18日	日本郵船最高顧問 根本二郎氏	基本に戻る	グローバルイゼーションにより道徳を失った競争社会が出現し、IT技術の発展により仮想社会が拡がっている。人間性が阻害された時代になったと言えるが、歴史は変化の連続であり、その変化に挑戦しなければ、歴史の舞台からステップダウンせざるおえない。的確に変化に対応するためには「基本に戻る」ことが重要であると指摘された。また、「海の日」を秋に移動させる案に対しては、制定に向けた活動を振り返り、国民運動により制定された記念日を安直に移動させることに強く反対された。
第73回	2012年8月27日	日本海事センター海事図書館長 福山秀夫氏	中国の鉄道コンテナ輸送について	中国では、鉄道部が2003年12月に設置した中鉄集装箱運輸有限公司が、コンテナ輸送のすべてを管轄している。輸送サービスの品質向上のため、フレートライナー(五定列車)を走らせ、全国に18のコンテナ物流センターを建設している。また、海上コンテナの取扱いを増やすべく「海鉄連携」を推進中。2011年の取扱いは488万TEUだが、目標は3,000万TEU。新ユーラシア・ランドブリッジ、中越間輸送、Singapore-KummingRailLinkなど国際複合輸送の動きが出ている。
第74回	2012年9月25日	「国民の生活が第一」衆議院議員 菅川洋先生	「衆議院財務金融委員会の活動」-主に税制改正のあり方-	日本の税制は1950年のシャウ勸告がベースで、今の時代に対応していないので抜本的に変えるべき。税制改正をめぐる国会のあり方については、予算委員会では十分な審議を尽くさないので、財務金融委員会で行うべきと指摘された。また、消費税に関しては、増税しても税収増加にはつながらない。デフレ脱却策の検討を優先すべきだったが、政府に真剣に議論しようという姿勢が見られなかった。トン数税制に対しては、それが世界の標準ルールであれば、日本でも同じ環境を作るのが政治の役目だと指摘された。
第75回	2012年10月10日	自由民主党副総裁衆議院議員 高村正彦先生	時局講演(あるべき日本の外航政策、我が国をどう立て直すか)	小泉政権の時に発生した日中外交問題は、経済には波及しなかったが、今回は経済にまで影響が及んでおり、日本の外交力の劣化を示すものとして、民主党政権の不振を指摘。領土紛争はなかなか解決しないが、現在の戦略的互換関係を戦力的互恵関係に戻すべく知恵を出さないといい、安保を維持するためには、日本は基地を提供するだけではダメで、後方支援が必要。領海を守るためには、海上保安庁、自衛隊の増強と日米同盟の強化が重要である。必要最小限の集団的自衛権は主権国家として必要である。
第76回	2012年11月19日	日本海事センター企画研究部 研究員 松田琢磨氏	日本における海事クラスターの規模-産業関連表、国民経済計算、法人企業統計、経済センサスを利用した調査結果-	過去海事クラスターの経済規模を試算した事例があるが、対象業種に疑義があり、かつ、試算結果を後日検証できないという欠陥があった。今回日本海事センターが発表した経済規模は、産業関連表等の統計資料をもとに、具体的な計算方法を明示し、対象業種を①海産産業(中核、非中核)、②関連産業、③隣接産業の3つに分けて、それぞれの経済規模を試算したのが、大きな特長である。今後も更新作業を継続し、経済規模の歴史的变化やシナジー効果などを調査していきたい。
第77回	2013年1月25日	政策研究大学院大学客員教授 工学博士国際港湾協会名誉事務総長 井上聡史氏	世界の港湾経営と日本の課題	世界の港湾が、革新的なコンテナターミナルを開発し、ロジスティクスパークを背後地に集積させているという具体例を紹介。日本の港湾は長く低迷しているが、日本の持つ高度な産業、成熟した消費、アジア市場との近接性といったポテンシャルを生かし、国際ロジスティクス産業の国際拠点として成長させることが必要と訴えた。そのためには、港湾管理者の役割強化と本格的なターミナルオペレーターの育成・確保が重要であると指摘。港湾運営会社制度に関しては、「問題が多い」と繰り返し直した。
第78回	2013年2月5日	観光庁長官 井手憲文氏	クルーズ船の展望と課題(仮題)	1.平賀謙博士(旧帝国海軍造船中尉)の功績に関して説明があった。2.訪日外国人増加策では、個人旅行と国際会議等をターゲットとし、オールジャパンで取り組んでいる。3.外航クルーズの振興(特にインバウンド)に向け、昨年から行政サイドが連携して全般的な意見交換や諸問題の洗い出しを行っている。遅れが指摘されている港湾施設やCIQ(税関、入国管理、検疫)については、港湾施設の整備はこれから検討し、入国審査のスピードアップには、関係当局も前向きに対応しているなどの説明がなされた。
第79回	2013年3月13日	民主党衆議院議員 前防衛副大臣前内閣総理大臣補佐官 長島昭久先生	中国の抬頭と日本の外交安全保障戦略	尖閣諸島をめぐる日中問題は数年続くかもしれないが、悲観することはない。外交では「遠交近攻」策をとり、遠国を味方に引き入れ、対中外交で優位に立つことが必要であると強調。中国政府の領土観は乾隆帝時代の最大版図を理想とし、離島を侵略することはあり得る。また、劉華清の「近海防御戦略」が継承されており、制海権確保の目標はかなり達成されていると危機感を示した。また、領海の警備体制では、現在日本が艦艇数で優位にあるが、今後中国が船隊整備を活発化させることから「勢力は5年以内に逆転するだろう」と警告された。
第80回	2013年4月3日	自由民主党衆議院議員幹事長代行 細田博之先生	時局講演	日銀の黒田総裁は同級生であり、若いころから「お前が日銀総裁をやれ」と言っていたくらい総裁としては適任である。安全保障面では北朝鮮の核兵器が最大の不安材料である。10増5減案を2011年5月に立案し、300議席のすべての格差を2倍未満するための提案を各党に対案した。現在衆議院の定数削減・選挙制度見直しについて、各党間で協議しているところである。平成25年度参議院選では、自公で過半数以上を確保するためには、自民で55議席獲得が目標である。TPPは実際のインパクトがはっきりしていない。
第81回	2013年4月17日	海上保安庁海洋情報部 長谷伸氏	領海、EEZ、大陸棚	「海」とは何か「どこからが海なのか」「島」の定義などを、国連海洋法条約などの規定を踏まえて説明していただいた。大陸棚延伸問題では、大陸棚の定義、我が国の大陸棚延伸に対する取り組みの経緯、ロシア、中国や韓国などの近隣諸国の動きなどを解説いただいた。日本は、国連の大陸棚限界委員会に2008年に74万平方kmの延伸を申請したが、25万平方kmはペンデングとなっている。延伸問題が決着したわけではない。今後とも国を挙げての海洋施策の拡充が必要であり、的確な海洋情報を発信することが重要課題となっている。
第82回	2013年5月8日	衆議院議員 松浪健太先生	「維新の会」これからの活動	歴史を動かしたいと思い、「日本維新の会」結党に参画した。国会対策委員長代理としては、総理大臣の拘束時間を短くする、党首討論を増やすなどの国会改革を進めたい。党内では、カバダンスを強化しているところである。拳手による多数決の文化を定着させたい。政策としては、道州制を強く推進している。道州制ができれば税制も含め大膽な改革が可能となる。「運輸物流改革議員連盟」を設立して活動している。道州制後の港湾、空港問題などを検討したい。大阪と兵庫が合併して、港湾や空港を一体経営したらどうか。
第83回	2013年5月23日	衆議院議員 山本幸三先生	「日本経済再生のために」	日銀理論はインフレ/デフレを助長するだけだと学生時代から批判していた。日銀の金融政策に異を唱える議員連盟をいくつか立ち上げ、安倍首相をリフレ推進派に転換させた経緯を説明。物価上昇の経路としては、マネタリーベースが増大すれば、予想インフレ率が上昇し、消費・投資が増大、貨幣流通速度が増大するので、物価が上昇すると説明。設備投資にはいくつものサイクルがあるが、全てのサイクルが重なる時期(ゴールデンサイクル)があるので、一大投資ブームが起こると予想。リフレ政策で日本経済は必ず再生すると力説された。
第84回	2013年6月14日	海洋研究開発機構(JAMSTEC)ちきゅう 船舶・開発担当理事 堀田平(ほったひと)氏	地球深部探査船「ちきゅう」を中心とする探査船の機能と調査活動について	JAMSTECは海洋科学の総合的研究機関として、研究開発、海洋探査、国際共同研究などを行い、海洋立国日本を科学技術で支えている。地球深部探査船「ちきゅう」を筆頭とする研究船を現在7隻運航し、他に有人/無人探査機を開発・運用している。研究船は2012年度に日本を中心に平均280日/隻稼働している。「ちきゅう」ではメタハイドリートの試験に成功し、基礎的研究に加えて資源探査を行えることを証明した。掘削作業はノルウェーの会社に委託していたが、最近では「ちきゅう」が人材育成の場となり、日本人技術者が育ってきている。
第85回	2013年6月25日	日本内航海運組合総連合会理事長 影山幹雄氏	内航海運の現状と課題	内航船主は構造的に運賃交渉力が弱く、内部留保もままならない。このため船舶と船員の高齢化が進んでいる。新規貨物開拓に向け、モーダーンシフト、フィーダーコンテナと静脈物流に取り組んでいる。オーナーのグループ化、集約化を進めているが、一杯船主に拒否反応が強い。中小オーナーも参加した船舶管理会社による船員配業、運航管理なども提唱している。内航船員育成のための海上技術短期大学の受検者が増えているので、定員増を運動していく。また、カボタージュ制度を堅持する重要性を強調された。
第86回	2013年7月9日	資源エネルギー庁資源・燃料部長 安藤久佳氏	シェールガスと日本のLNG調達について	日本のLNG需要は2010年度から2012年度にかけて3割増加し、LNG輸入価格も5割上昇したため、2011年から貿易赤字に転落した。燃料調達費の削減は、日本経済にとって喫緊の課題である。このために、米国からのLNG輸入の早期実現、供給源の多角化による価格競争の促進等に取り組んでいる。国内では、燃料費高騰の一因となった電力料金査定制度の見直しと石炭火力の再評価を行っている。米国におけるシェールガスの開発状況やロシアの動きについて解説いただき、最後に、日本近海の資源開発の状況について説明いただいた。

海事振興連盟「年齢制限のない若手勉強会」(開催記録)

	開催日	講師	演題	概要
第87回	2013年9月12日	日本船主協会副会長 (商船三井フェリー前社長 日本長距離フェリー協会前会長) 鈴木修氏	日本のフェリーサービス(長距離フェリーサービスの特性と役割)	長距離フェリーの沿革、各種フェリーサービスの現状や競合するRORO船との比較などのご説明をいただいた。フェリーは建造コストが高く、燃料コストも高いので、2機1軸やハイブリッド方式の導入など新造代替船では燃費の改善が急務である。フェリーは大規模災害発生時の有効な代替輸送機関であり、フェリーに対する認知度の向上、国の交通システムにおけるフェリーの役割分担の明確化など交通基本法の早期成立が必要。また、長距離フェリーの収益性を開けては、「比較的健全な事業になりつつある」との分析を披露された。
第88回	2013年10月8日	元衆議院議員元厚生大臣 元自民党税制調査会長 弁護士 津島雄二先生	「未来を見据えて安倍内閣の課題」(税と社会保障を考える)」について	将来の超高齢社会に対応するためには、アベノミクスでは基盤不十分である。間接税は転嫁吸収が行われやすいこと。輸出運付を通じて、競争力を維持する。投資を促進する等の必要性を指摘された。未来を見据えるために留意すべきこととして、外国の知見の安易な輸入は避けなければならない。日本の社会経済の実態に即した議論を重ねる。税制の実態について複合的な視点を持つ。国際化の進展に十分な認識を持つ等を強調された。また、モデル構築上の留意点として、自助、共助と公助の組み合わせ、教育や技術水準の維持など競争力の維持、女性の社会進出への支援、医療などのサービス産業の重要性の認識の4点を挙げられた。
第89回	2013年10月30日	自由民主党衆議院議員復興副大臣 谷公一先生	東日本大地震の復興状況(東北3県はどの位復興できたか)とこれからの日本	東日本大震災は、エリアが広く、被災自治体と死亡・行方不明者の数も多く、さらに原発事故が加わった巨大複合災害である。国は阪神大震災の時より厚い支援を行っており、阪神のとき6兆円だった国費が東日本では25兆円となっている。がれきの撤去は進んでいるが、恒久住宅の建設が進んでいる。農業、水産業、観光業は回復傾向にある。単に復旧するだけでなく、震災復興の加速化に取り組みむとともに、人口減少、高齢化、産業の空洞化などの課題を解決して、我が国や世界のモデルになる「新しい東北」の創造を目指している。
第90回	2013年11月27日	日本造船工業会常務理事 桐明公男氏	「造船業の現状」について	新造船需要の回復は、老齢船が少ないため、燃費性能や環境規制による既存船の経済的・社会的陳腐化が加速しない、早期回復は見込めず、時間のかかるU字回復になるとみている。日本造船業は2014年問題を克服したが、操業レベルは今後の需要動向次第であり、何処まで操業を落とせるかが課題。トンネルの先はばら色だが、不況が長期化する可能性もあり、体力勝負となる。海事クラスターのなかで協業をはかり、新たな企業連携が必要である。また、船舶の一生にわたっての価値を最大にするための高LCV(LifeCycleValue)
第91回	2013年12月11日	日本旅客船協会理事長 谷口克己氏	「旅客船業界の現状と課題」について	日本旅客船協会は、旅客船業界のための施策実現に向けたロビー活動が主要業務。安全対策などの公益事業に加えて、損害賠償責任保険の運営等を行っている。離島航路は欠損が拡大する傾向にあり、120社が国庫補助を受けている。フェリー事業は揺れ動く高速道路政策に翻弄されている。2014年4月以降の本四連絡橋通航料金額によっては、瀬戸内フェリーが減収する可能性もある。代替建造や燃料油に対する助成、安全規制などの社会的規制の緩和等が必要。モーダルシフトの推進や大災害に備えた海上交通機関確保のための施策に期待したい。
第92回	2014年1月14日	日本中小型造船工業会専務理事 井上四郎氏	「中小型造船業の現状と課題」について	会員は83社(賛助会員33社を含む)、建造船舶は載重重量トン5万トン以下、瀬戸内と大分に集中的に立地し、艦艇以外の多種多様な船種を建造、地方経済を支えている。「きめ細かな対応力」が強みであり、船主にこまめに足を運んでニーズを(み取り、性能や納期などを具体的に示せる能力に優れている。同工業会では、行政、日本財団、日本海事協会、海上技術安全研究所から支援を受けて、人材の確保、設計技術者の育成、エネルギー効率設計指標(EEDI)の改善、船内の居住区等における騒音対策、労働災害防止対策等を行っている。
第93回	2014年2月17日	日本船主協会 理事長 小野芳清氏	「新海洋基本計画と外航海運」について	講師は、事務局長として新海洋基本法の改訂作業に関わった経験をもとに、新法の概要を説明いただいた。特に、力を入れている項目としては、海洋産業の振興と創出、海洋の安全確保、海洋調査の推進、人材の育成と技術力の強化等である。改訂作業の議論の中心が、海洋エネルギーと鉱物資源開発に置かれ、海運や造船といった伝統産業の経験、ノウハウや暗黙知が、海洋開発などの新産業にも活用でき、相互補完もできるはずだが、その部分の記述がないのは残念であり、「海洋立国」という言葉を入れるべきであったとの所感を述べられた。
第94回	2014年3月11日	マーシャルアイランド海事局日本局長 岡本雅治氏	主要船籍の特性と差異-使い勝手の良い船籍とは？	船籍が増えた理由や、OpenFlagの主要旗国である5か国を対比して、旗国別のメリット/デメリットを解説いただいた。日本船主の船籍国で大宗を占めるパナマでも潜在的なリスクがあると指摘。「絶対に使い勝手のよい船籍はない」として、日本において第二船籍を創設することを提唱された。2003年に頓挫した経緯はあるが、海事クラスターが集積する日本を支える船籍が必要であり、第二船籍に係る業務が国内で一つ一つの産業に育つ可能性もあり、制度創設に向けて理解・協力を求められた。また、船籍と船級協会との関係についても説明いただいた。
第95回	2014年4月2日	民主党国会対策委員長衆議院議員 松原仁先生	「3つの敗戦」から脱却して力強い国家を!	第二次世界大戦における我が国の敗戦は、3つに分けることができる。第一の敗戦は米国に敗れたことであるが、経済成長することによって克服できた。第二の敗戦は「自虐史観」が顕著となり、その後の政策形成に大きく影響したということである。第三の敗戦は、情報戦において敗北を喫しているということである。「外交は内政を凌駕すること」を肝に銘じ、欧米における情報戦にカネと時間をかけるべきである。グループハルススタンダードを確立し、国際ルールを設定できる国が、国際間で圧倒的な優位に立つことができるのである。
第96回	2014年4月21日	自由民主党安全保障調査会会長 衆議院議員岩屋毅先生	安倍政権の安全保障政策について	米国の指導力低下と中国の海洋進出により、日本を取り巻く環境は悪化している。対策として、安倍政権では、自主防衛力の充実強化を図るべく、国家安全保障会議の設立、防衛計画大綱の改訂などを進めてきた。集団的自衛権、個別的自衛権、PKO活動における武器使用基準などの法的基盤を整備するためには、プロセスを踏んで丁寧に作業を進めていくことが肝要である。また、日米同盟の深化・強化を図り、アジア太平洋の安定と繁栄を目指してリーダーシップを発揮し、友達(友好国)を増やしていくことが重要である。
第97回	2014年5月7日	日本郵船 代表取締役専務経営委員 長澤仁志様	邦船社の海洋開発への参画	日本郵船の海洋事業に対する取り組みを中心に、他社の事業展開も含め海洋開発事業の概要と課題を説明いただいた。邦船大手は従来型の海運事業の収益性が低下しているため、近年海洋事業に力を入れているが、海洋事業は参入障壁が高く、人材不足もあり、海外勢に遅れをとっている。世界的に拡大する海洋開発市場に参入して収益機会を確保することは重要であり、日本のEEZの開発を行うには、目前で海洋開発を行う技術の確保が必要である。そのためには、官民が提携して人材の育成・確保を行い、開発事業への政策・金融支援が必要である。
第98回	2014年6月30日	自由民主党TPP対策委員長衆議院議員 西川公也先生	TPP協定交渉について	2014年4月25日に安倍首相から直接依頼を受けTPP対策委員長に就任した。甘利TPP大臣が表の顔なら、西川氏は舞台裏の「調整役」を担っている。日本は農産物(米、麦、牛肉、豚肉、乳製品、砂糖)、米国は自動車と工業製品が守るべき品目となっている。特に、日本にとっては牛と豚であり、米国は豚肉業界からの圧力が強い。日米協議が膠着状態となったため、日豪の経済連携協定(EPA)を先行させた。TPPに先行して豪州牛肉肉の関税引き下げが決まったことから、米国に相当のプレッシャーをかけることができた。
第99回	2014年8月5日	流通科学大学教授 森隆行様	内航海運の現状と課題	内航海運は安全保障や物流インフラとして重要であるにも関わらず、あらゆる面において注目度が低く、関心が薄い。内航海運の船員不足の対策としては、定員の削減と外国人船員の配乗を検討すべき。外国人船員配乗とかボーター・ジュ問題はまったく別のものであり、正しく理解したうえで議論が必要。内航海運の諸問題のほとんどが中小オーナーの問題である。家族経営で労働環境が悪く、若手船員の採用が困難であり、船舶品質の維持、安全と環境対策への投資が困難。グループ化等による経営規模の拡大と船舶管理のアウトソーシングを検討すべき。
第100回	2014年10月14日	海洋共育センター理事長 蔵本由紀夫氏	内航海運の船員問題について-海洋共育センター設立-	海洋共育センターは、内航海運の船員不足問題の緩和・解消や既存船員の技能向上、事業者の意識改革を目的とする組織で、2013年9月に設立された。同センターでは、船員教育を受けたい陸上からの転職者の確保に注力。国交省の協力を得てハローワークにも求人ポストを貼ってもらって運動を展開している。民間完結型の新6級航海士短期養成課程で新人船員確保に向け、民間社船実習船団の登録船補充に取り組んでいる。また、この10月1日に創設された新6級機関士短期養成制度を活用した課程を開講させる準備を進めている。新6級の養成課程は尾道海技学院に設置されている。
第101回	2014年11月11日	東京大学大学院経済学研究科教授 東京大学ものづくり経営研究センター長 ものづくり改善ネットワーク代表理事 藤本隆宏氏	ものづくりが日本を救う	1990年~2000年代は冷戦後のグローバル競争の時代であり、日本企業は資金20分の1の新興国と競争することとなり、ハンデ最大の暗黒時代であったが、新興国の資金高騰によりハンデは緩和されつつある。日本企業は厳しい案件のもとで「撥り合せ」によりものづくりをするのが得意である。現場発の成長戦略が必要であり、現場においての生産性向上と有効需要の創出が、明るい日本経済を作るのである。「良い現場」を日本に残すことを明示した政策が必要であり、企業活力を殺ぐ規制は緩和・撤廃していくべきである。

## 海事振興連盟「年齢制限のない若手勉強会」(開催記録)

	開催日	講師	演題	概要
第102回	2014年12月15日	大阪府立大学大学院・工学研究科長 工学部長海洋システム工学分野教授 池田良穂氏	客船産業振興を核とした新海事産業の創生-クルーズ客船からフェリー、離島航路客船まで-	1960年代に米国で誕生した「現代クルーズ」は8兆円産業に成長、国家補助がなくとも高い利益の出る産業に脱皮した。起点港には大きな経済波及効果があり、港湾によるクルーズ誘致戦略が起きている。日本においてもクルーズハブ港を整備することが必要であり、クルーズ客船が寄港すれば内外の観光客を大量に誘致できる。また、クルーズ振興により海運業、造船業、船用工業など幅広い分野での活性化が期待できる。各種規制緩和(出入国関連、巨大船規制、各種港湾規制)もクルーズ振興には必要である。
第103回	2015年1月21日	青森県知事 三村申吾氏	青森県ロジスティクス戦略-海洋国家日本再生への提言-	津軽海峡は北米航路のコンテナ船の3割が通過するなどロジスティクスの戦略上重要な拠点であり、今後北極海航路が発展すればさらに通過する船舶は増加する。東ではロジスティクス戦略の将来像をまとめ、港湾の利便性向上による貨物の集積と北米航路と北極海航路を意図した寄港誘致策を検討している。物流改革策としては「青森県総合流通プラットフォーム」を立ち上げ、国内と東南アジア向けに鮮度・品質を維持できる輸送サービスを構築し、県内農水産物の販売・輸出を促進すべく様々な対策を講じている。
第104回	2015年2月25日	衆議院議員 弁護士 若狭勝先生	ある海難事故の暴かれる嘘(嘘の見抜き方)	なだしお事件では、航海日誌の改ざんと操船の実態に対する組織的な隠ぺいが行われ、捜査でもその2つの大きな嘘が暴かれた。嘘を見抜くには、言葉や態度による嘘反応を見分けることが重要である。政治資金問題で窮地に陥った政治家の記者会見を例に、嘘の見分け方について具体的に説明いただいた。「日本は恥の文化」といわれ、恥の意識が嘘をつくことを抑制してきたが、その意識が薄れてきている。宗教のない日本においては、良き社会を守るためには、恥に代わる共通の価値観を構築する必要がある。
第105回	2015年3月27日	国土交通省 海事局長 森重俊也 氏	海事と地域力	海事産業は地域振興と魅力ある地域づくりに大きく貢献している。造船業の地方生産比率は93%であり、船用工業は65%を占めている。内航関連事業者の本社所在地、内航船員居住地や海技教育機構の学生の出身地も各県に分布している。「海洋国家」を定義すると、「自国で船を造れる、操れる、生業としている」となる。海事は地方の持続的発展のベースであり、海事発展には国民生活に海洋国家のDNAが流れているかがポイントである。海のDNAを次世代に継承するために対策を講ずる必要がある。
第106回	2015年4月27日	駐日パナマ大使兼在東京パナマ総領事 リッテル・ディアス 氏	駐日パナマ大使兼在東京パナマ総領事が紹介する、パナマの概要と海事的観点	パナマ経済の特徴は、①ドル化経済、②ロジスティクス・ハブと観光産業、③パナマ運河と④金融産業の安定成長にある。国際競争力ランキングは中南米で2位。運河の拡張工事は2015年末に終了し、2016年4月から新航路のオペレーションを開始。パナマ籍船は世界の商船船隊量の19.3%を占め、日本船主が1,745隻で最多である。船籍登録業務では、国際資格を有する検査員を採用し、旗国検査員を増員することや企業内で検査を実施するシステムの導入を計画している。また各種手続きの電子化を進めている。
第107回	2015年5月27日	自由民主党 副幹事長 農林部会長 齋藤 健 先生	衆議院議員 農業改革とTPP	TPPは聖域なき関税撤廃を前提としているが、日本と米国はお互いにセンシティブな品目があることを認め合った上で交渉を開始している。米国の自動車産業はTPPを望んでいないので、交渉を長引かせるために、一方的な要求を日本に突き付けてきている。また、米国民議会でTPA法案が通過することが必要であり、さらに、次の政権でさらなる妥協を迫られることも考えられる。日本としては、日米交渉が日本側の事情で決裂したといわれぬよう前向きな態度を維持しつつ、カードをきるのをあせらぬことが大切である。あせっているのはパナマ政権である。
第108回	2015年7月3日	民主党 参議院議員 大野元裕 先生	中東問題について	中東問題の根底となるイスラム教スンニ派とシーア派の成立過程と宗派の違い、1904年にエジプトで始まった原理主義運動から過激主義が強くなり、アルカイダやISILが誕生した経緯を説明いただいた。ISILは宗派による差別や貧富の差、部族間対立のなかで勢力を拡大してきたが、2014年6月30日に「イスラム国(IS)」を宣言してから情勢が大きく変化し、四方を敵に回すこととなった。ISの勢いは低下傾向にあるが、石油価格の下落とシリア政権の存亡が中東社会に与える影響は大きく、ISが勢力を再度拡大する可能性もある。
第109回	2015年8月20日	外務省 中東アフリカ局長 上村 司 氏	中東問題について	アラブ民族は20以上の国家群を形成し、3.5億人の人口を擁するが、アイデンティティは極めて複雑で、3層構造に分かれている。人為的国境に分断された部族、アラブ民族主義とそれに対抗するペルシャ主義とトルコ主義、いちばん大きな帰属意識はウマ(イスラム共同体)である。サウジ(GCC)、エジプト、イラン、イスラエルとトルコが主要勢力であり、地域安定化の鍵を握っている。特に、エジプトは信頼できる国だと考えている。イランに対する制裁はすくじはなくなりますが、その動向を最大限注視している。
第110回	2015年9月30日	大東文化大学 国際関係学部 国際関係学科(アジア地域研究科 アジア地域研究) 教授 松本 弘 氏	中東問題について(特にイエメン情勢)	1990年に南北イエメンが統合され、現在のイエメンが成立した。人口は2,441万人でサウジ・アラビアより多い。農業が最大の産業であり、原油を輸出しているが、海外からの支援が大きなポジションを占め、サウジへの出稼ぎも多量。「アラブの春」の影響で、大統領が交代したが、後任大統領が無能で国内が混乱。反政府勢力であるホーシー派が台頭。さらに、イラン革命隊が介入し、政府側を支援するためにサウジが空爆を開始した。サウジはイエメン人が難民として流入することを危惧し、事態の収拾に乗り出したものだが、事態が好転する兆しは今のところない。
第111回	2015年10月30日	日本船主協会 理事長 小野芳清 氏		「新外航海運政策」の早期実現に向けての提言を2015年7月にまとめた。この提言には具体的に欲しいものは書いていない。日本のオビエノン・リーダーと言われる方々と議論をし、外航海運の重要性を整理いただくための材料として作成した。議論が深まり、外航海運の認知度が高まり、具体的な制度設定(国家政策)につながるものと考えている。提言では、「インフラのインフラ」である外航海運の重要性、取り巻く環境、諸外国における海運支援とその考え方、わが国外航海運産業が直面する課題、外航海運政策の方向性などをまとめている。
第112回	2015年12月2日	海上保安庁 海洋情報部長 春日 茂 氏	我が国管轄海域の範囲確定や管轄海域の管理・利用開発に役立つ海洋情報	海洋情報部は140年以上の歴史を有し、海図作成のための調査を行い、大陸棚延長申請を大陸棚限界委員会に提出し、海洋権益を保全・拡大することも重要な任務である。海域火山の監視・観測を行い航行の安全を確保するとともに、地震・津波関連の防災情報を整備している。領海の外縁を根拠づける離島に名前をつけ、低潮高地・低潮線の保全及び情報管理を行っている。海洋基本計画にもとづき、海洋基盤情報を整備すべく、海洋調査に力を入れている。また、海洋情報を一元的に管理すべく「海洋台帳」を整備している。
第113回	2016年1月27日	日本海事センター 部 研究員 本図宏子 氏	企画研究 一帯一路構想と中国海事産業	「一帯一路構想」の概要と中国政府と各省による具体的な政策展開について説明いただき、同構想に対する海事関係者の率直な反応も紹介された。海上シルクロード構想は、中国海事産業の発展と海洋権益の取得を目指したものであるが、種々のリスク要因も抱えていると分析。次に、中国海事産業の現状が紹介され、海運強国を目指した一連の動きについて解説いただいた。中国商船隊の積取比率が近年20%まで減少していることに対する原因分析が関心を集めた。海運企業の合併・再編の動きには、肥大化により非効率性が助長されるとの懸念も生じているとの指摘もあった。
第114回	2016年2月17日	前文部科学大臣 衆議院議員 先生	下村博文 21世紀を生き抜く教育とは?	日本は、従来より産業化社会に適した暗記による学力試験対策の教育を行ってきたが、1990年以降の社会は情報化時代に転換している。これからは3つの能力を伸ばす必要がある。第1は課題に対して主体的に解決していく能力、第2は無から有を生み出す創造力、第3は優しさと、慈しみといった感性である。米国の学生は起業志向が強いが、日本の学生は安定志向が強く、この古い考え方を変えるためには教育が重要である。21世紀は諸問題を一神教では解決できない時代であり、日本の存在が大きくなる時代である。世界と共生するためには、日本は強くなるといけない。日本の魅力、経済力、活力を高めていくことが重要である。
第115回	2016年3月30日	早稲田大学大学院 法学研究科 師 木原知己 氏	非常勤講 海事立国のためのお金の話	金融機関は日本海事クラスターの一員ではなく、クラスターを支援する海事プースターの一つである。日本海事クラスターをSWOT分析すると、脅威(W)としてはクラスター・プースターともに戦略性が不足している。船舶金融を進化させるためには、アセットファイナンスを推進すべきで、国を巻き込んで「日本交通銀行」のような組織を作ることも一案。船舶金融に専門性の高い人材を集める必要があり、海外進出も考えられる。金融機関が船主業界の再編をアシストすることも重要であり、今後M&Aの案件が増加するが、持ち株会社方式で資本と経営を分離することなども検討すべき。



海事振興連盟「年齢制限のない若手勉強会」(開催記録)

	開催日	講師	演題	概要
第116回	2016年4月28日	関西大学 政策創造学部 教授 二 氏 羽原敬	海事・海洋開発におけるリスク・マネジメントの運用と課題	海運事業は国家重要基幹産業として位置付けるべきである。アジア太平洋地域における海事安全推進機関を創設すべき。また、船員育成制度の改革案として、(独)海事商船教育訓練機構及び(財)海事人材開発センターの創設を提案している。水先制度の改革にも取り組んでおり、水先サービスの高度化と基盤強化を目指している。海事に関する我が国全体の置かれている状況を認識すると、海洋の総合管理とともに、本格的な海事リスクマネジメントの構築および新たな展開を試みる必要があり、日本の海運を発展させるための重要な海事産業基盤の整備となる。
第117回	2016年5月24日	ブーケ・ド・フルーレット 代表 馬淵治好 氏	これからの日本経済と市場の行方	足元の国内雇用情勢は、一般労働者の雇用が増加するなど明るい材料が出ている。しかし、輸出は不振。輸出企業は何を売るかではなく、どこへ行くかに関心があるようで、覇気に乏しい。ヘッジファンドを中心に、日銀の金融対策に対する期待が高過ぎ、懸念材料になっている。資金ニーズがないため、これ以上の金融緩和策はとりようがない。米国経済は内需が主導。米国政府はドル高をけん制しているが、金利を上げればドル高/円安に振れるだろう。中国経済は、急激な失速を避ける政策により、景気減速は極めて長く続くだろう。
第118回	2016年6月28日	笹川平和財団 常務理事 海洋政策研究所長 寺島紘士 氏 笹川平和財団 海洋政策研究所 海洋研究調査部長 古川恵太 氏	海洋ガバナンスと海を活かした地方創生	「沿岸域の総合的管理」は米国で始まり、リオの地球サミット(1992年)で行動計画に採択され、今では世界各国で実施されている。日本では海洋基本法(2007年)において基本的施策に採択、海洋基本計画(2013年閣議決定)で計画が策定されているが、評価・見直しの時期になっている。海洋政策研究所では、2010年から地域の活性化に熱心な自治体と協力して、沿岸域の総合的管理モデルサイト事業に取り組んでいる。海を活かした地域振興を行うためには、地域が主体となり、国の支援、財団・専門家(地元の大学など)との連携が必要である。
第119回	2016年7月26日	日本海事センター 企画研究部 研究員 野村摂雄 氏	欧州海運国の海運強化政策	日本海事センターでは2011年から諸外国の海運政策を調査している。今回は欧州海運国のなかでも、好対照となるギリシャとスウェーデンの海運政策について解説。ギリシャでは、海運事業者はトン数標準税制により免税・減税の恩恵を受け船員税制でもメリットを享受しており、対象が広すぎるとしてEUから批判されている。一方、スウェーデンは2004年から2006年にかけてトン数標準税制を導入しようとしたが失敗。現在導入すべく動いているが、海運強化策が講じられなかったことにより、同国の外航海運事業は衰退の一途を辿っている。
第120回	2016年9月12日	駐日エジプト・アラブ共和国 特命全権大使 イスマイル カイラット 氏	The New Egypt:promising investment opportunities	エジプトと日本の外交関係は極めて緊密であり、日本はアジア圏最大の投資国である(2013年)。エジプトは政治的安定を回復、経済は成長だけでなく構造改革を進めている。スエズ運河は新運河と既存水路の深度化拡張工事により双方向航行が可能となり、待ち時間が劇的に減少した。さらに、曳船を増やし、給油所などの物流付帯サービスを充実させ、二国間協定を通じ新しい海運を誘致するなどの中・長期政策を検討している。スエズ運河に沿って物流ハブや工業地帯を開発する。パナマ運河とは補完関係にあり、2つのルートの役割分担が重要である。
第121回	2016年10月6日	東京海洋大学 教授 岩淵聡文 氏	海洋文化資源と国立海事博物館構想	ユネスコが2001年に採択、2009年に発効した「水中文化遺産保護条約」は、米英日中韓露などは未批准であるが、その理念や精神は国際的に無視できない情勢にある。日本は文化財保護法がカバーしていないこともあり、批准の動きはないが中国、韓国やインドネシアは保護条約への対応が始まっており、海の文化遺産の博物館・研究所の建設が進んでいる。日本は逆に各地の博物館が閉鎖され、海没遺骨の尊厳が損なわれる事態も発生している。日本が海洋立国を目指すならば、国立海事博物館の設置が必要であり、世界への情報発信の場とすべきである。
第122回	2016年11月7日	日本海事センター 企画研究部 研究員 中村秀之 氏	欧州海運国の海運強化政策2	EUには、海運への国家補助に関するガイドラインがある。各国の政策は概ねこのガイドラインがベースとなっており、EU籍船を増やすことを目的としている。英国にはオフショア登録制度(第二船籍)があり、トン数標準税制、船員所得控除制度や海事訓練支援制度も導入されている。英国運輸省は自国海事クラスターを海外に売り込む動きを強化している。ドイツは船籍登記を残したままフラッグアウトできる。その際の補償金を船員の訓練費に充当。フランスは他の海運国の後追いで、国際船舶登録も苦戦。CMA-CGMIには産業構造調整基金の資金を投入。
		自由民主党 参議院議員	海洋教育の推進について	産学連携により人材をしっかりと育成すると同時に、技術力を評価していくこと

	開催日	講師	演題	概要
第123回	2016年12月5日	参議院文教科学委員長 赤池誠章 先生		が、第二次海洋基本法の課題の一つとなっている。海洋教育は応用力、活用力をつけるにはうってつけであり、道徳教育にも適している。山形県南陽市で開催された「海の仕事セミナー」は多くの示唆に富んでいる。教科書に海に関する記述を増やすためには教科書会社への働きかけが重要であり、海洋教育に積極的に取り組んでもらうためには地方公共団体と直接話すことが重要である。海洋少年団の振興も大事。安倍総理からは「海の日」で力強いメッセージをいただいている。
第124回	2017年1月12日	日本貿易振興機構(JETRO) 海外調査部米州課長 秋山士郎 氏	新政権下における通商政策と日本企業の米国ビジネス	トランプ氏の勝因は激戦州での勝利によるものであり、ビジネスマンらしいエリアマーケティングの成果。波乱の選挙結果により、党内さらには国内の断裂・断層が顕在化。より大きな課題は民主党と共和党の間の相互不信。トランプ氏の最大の関心は、米国経済成長の回復・加速、国内生産・輸出・雇用の拡大。通商政策はあくまでも「手段の一つ」との位置づけ。議会共和党はトランプ氏の方針に歩み寄る姿勢を見せつつも、自由貿易やFTAの意義を主張。ペンス氏は州知事時代日本企業誘致に積極的。通商政策の見通しは、共和党内の動きをまず注視。
第125回	2017年2月15日	自由民主党 衆議院議員 小野寺五典 先生	海洋国家日本のあり方	尖閣の問題のように、今後とも海洋資源を巡る国際間の紛争が増えると思込まれる。広大な海洋面積を保持するため、日本の周りにある島をしっかりと管理する必要がある。国境離島対策法案を作成した。日本の海洋資源は1,000兆円との試算もあり、この額は国に借金に匹敵する額であることから、日本が資源大国になる可能性もある。宇宙は夢を与えるが、海は実利の場であり、海洋資源開発に官民をあげて積極的に取り組むことが必要。総合海洋政策本部が立ち上がったが、海洋調査だけをとても省庁縦割りとなっており、改革が急務である。
第126回	2017年3月15日	日本海事センター 企画研究部 研究員 森本清二郎 氏	外航海運におけるCO2削減対策について	外航海運におけるCO2削減策を中心に、Sox規制やバラスト水管理条約を含め、環境規制全般に関して、最近の動きを解説した。環境規制はコストがかかるが、規制に対応することが日本海運の競争力強化になり、日本経済にも貢献する。さらに、解撤の促進により船腹需給を引き締める効果が期待できる。IMOのグローバルな規制とEUや米国の地域規制が併存しているのが現状であり、IMOの規制がEUなどの地域規制の影響を受けることが最近増えている。欧州の排出権市場を活性化するためにCO2規制を誘導するような動きもあり、対応が必要である。
第127回	2017年4月10日	統合幕僚長 河野克俊 氏	我が国をとりまく安全保障環境と自衛隊の統合運用について	北朝鮮問題、中国の海洋進出やロシアとの関係に関する問題等、我が国の安全保障環境について、最近の現況について解説された。また、ソマリア沖の海賊対策部隊派遣や南スーダンの国連PKO活動への自衛隊派遣など、自衛隊の国際協力活動状況についても、説明があった。90年代以降、自衛隊の国連PKO活動など国際貢献への参加や国内外の災害派遣の機会が増えている。自衛隊やその活動に対する国民の好感度や信頼性も高まりつつある。現在自衛隊が採用している統合運用管理体制は、より迅速な自衛隊派遣の意思決定につながっていると評価している。引続き慢心せずに平和・防衛活動に励みたい。
第128回	2017年5月17日	衆議院議員 平沢 勝栄 先生	最近の内外情勢について	最近の内外の政治情勢について、解説があった。2017年は酉年であるが、過去93年の自民党の下野、13年の郵政選挙等、政治的に大きい動きがあった。目下、北朝鮮問題、米国トランプ政権の誕生等、日本の政治に影響が大きい案件が目立っている。トランプ政権も足元支持率の維持のため、北朝鮮に対する軍事的行動を起こす危険性が懸念される。国内的には、安倍政権は安定的と言えるが、テロ防止対策等、安全保障問題は、少子高齢化対策、デフレ脱却問題と並んで重要な政権課題。長い政権となり、不適切な発言・対応も散見されるが、謙虚さを忘れず、取組んでいきたい。