

日本船主協会第 66 回通常総会の概要
～朝倉新会長を選任～

日本船主協会は第 66 回通常総会を平成 25 年 6 月 19 日(水)午後 1 時より、海運クラブにおいて開催した。

芦田会長が議長となり、以下の議案について審議を行い、いずれも原案通り可決承認した。

- 第 1 号議案 平成24年度事業報告および決算
- 第 2 号議案 平成25年度事業計画および収支予算
- 第 3 号議案 決議
- 第 4 号議案 定款の改正
- 第 5 号議案 役員および会計監査人の選任

役員の改選期となる今回の通常総会では、以下の会長・副会長を選任した。

会長	川崎汽船	取締役社長	朝倉次郎(新)
副会長	日本郵船	取締役社長	工藤泰三
〃	商船三井	取締役社長	武藤光一(新)
〃	JX日鉱日石タンカー	取締役社長	加藤木覚
〃	上野トランステック	取締役会長兼社長	上野孝
〃	国際船員労務協会	会長	飯塚孜
〃	日本船主協会	常勤副会長	鈴木修(新)

なお、理事長には、小野芳清を選任した。

朝倉新会長挨拶は以下の通り。

日本船主協会 第 66 回通常総会 朝倉会長挨拶

この度、皆様のご推挙により、会長職を務めることになりました朝倉でございます。なにぶん非力の身ではございますが、皆様のお力添えを賜り、大任を果たして参る所存ですので、ご指導、ご協力のほど、何卒宜しくお願い申し上げます。

芦田前会長は、東日本大震災の影響が色濃く残る中当協会会長にご就任され、

市況低迷や円高、燃料高など海運業への逆風が強まる中、主要な取り組み課題に据えられましたトン数標準税制の拡充という業界の悲願の達成をはじめとし数々の実績をあげられました。2年間の在任期間中の取り組み課題を、トン数標準税制・海賊問題・水先制度改革等の頭文字をとって TPP-CPI と表現され、広く世間へ周知をされましたがその各項目について余す事なく達成されたご尽力に対して心より感謝申し上げます。

今日の日を迎える直前まで、海運業界喫緊の課題である日本籍船への民間武装警備員乗船を認める特別措置法成立にむけて関係先へ積極的働きかけを続けられ、今国会中での法案成立にあと一步のところまで来た事は乗組員の生命の安全・経済安全保障といった観点からも誠に意義深いことであり、何としても成立をと願っております。

この法案の成立に向けて御支援いただいた国会議員の諸先生方・国土交通省他関係省庁の皆様・海事クラスターとして共に汗を流した関連業界の皆様・そして日本船主協会事務局の皆さんに高い席からではございますが改めて感謝申し上げます。乗組員の生命と、日本へのエネルギー輸送の生命線を守るという趣旨に党派を超えて、皆さんが賛同し、結集し、チームワークで難題を解決してまいりましたが、その中心にあって比類なきリーダーシップを発揮され精力的に活動された芦田前会長のご努力に敬意を表しますとともに、大変感謝申し上げます。

そういった数々の課題に芦田前会長とともに二人三脚で取り組まれ、大きな成果を遂げられました五十嵐前常勤副会長と中本前理事長のご功績に対しても厚く御礼申し上げます。

さて、日本海運は昨年度も誠に厳しい損益状況を余儀なくされ、ありとあらゆるコスト合理化をもって耐えしのいでまいりました。5月までの円高修正でひと息はついたものの、需給バランス改善による市況の本格的回復にはまだほど遠く、引き続き需給改善の自助努力を継続して行くことが海運業の存続には必要であります。海運は目立ちませんが日本人の暮らしと経済を支える基本インフラであります。貿易立国日本の足元を支え、かつ世界単一市場で日本海運が巨大外国船社と互角に戦い、健全な発展を遂げられるよう後押しする諸策の実現を進めていく事が新会長としての私の課題と考えております。そのために私が特に重視しておきたい点をいくつか申し述べます。

第一にわが国外航海運の国際競争力の維持・強化のための国際競争条件均衡化への取り組みであります。

今年度末に期限切れとなる「船舶の買換特例(圧縮記帳制度)」および「国際船舶の登録免許税の特例」の維持・改善に全力を尽くします。また、昨年拡充

されましたトン数標準税制につきましては、国会議員および国土交通省のご尽力に改めて感謝申し上げるとともに、必要な規制緩和の早期実現など使い勝手の改善も含めて、国際標準への「ホップ・ステップ・ジャンプ」のジャンプに向けた検討を継続してまいりたいと考えております。

第二に海賊問題への対処です。

昨年のソマリア沖・アデン湾における海賊発生件数は、昨年と比較するとかなり減少しています。これは自衛隊・海上保安庁の長年にわたる護衛活動や各国艦艇による護衛・警戒活動の成果によるところが大であり、あらためて関係省庁と現地の皆様のご尽力に感謝申し上げます。また、ソマリア海賊の発生海域はオマーン沖・アラビア海に拡大、さらに、西アフリカ・ギニア湾等でも昨年は58件の海賊事件が発生するなど深刻な状況にあります。

一方、今国会において日本籍船への民間装ガード乗船を認める法案の成立が期待されることから、船社としては最大限の自衛措置をはかりつつ、関係省庁に対してハイリスク海域を航行する船舶の安全確保対策を継続・強化いただく様はたらきかけてまいります。

第三に環境保全の推進です。

外航海運のGHG(温室効果ガス)削減問題では、途上国支援のための長期資金として年間1,000億ドルの拠出を巡って国際海運・航空に過度の負担を強いようとする動きやEU地域規制の動きなどが活発化しております。IMO(国際海事機関)では、エネルギー効率の改善を図るための改正条約を採択し、他産業に先駆けて本年1月1日から導入されました。外航海運の環境対応は、旗国に拘らず世界一律に実施されることが何よりも増して重要であることから、引き続きIMOの場で検討が進められるよう、わが国政府と足並みをそろえて対応してまいります。

バラスト水排出規制については、近い将来条約の発効要件を満たすとの見通しも出てきていることから、わが国においても条約批准および国内法の整備なども含め、条約要件が円滑に導入されるようわが国政府に働きかけてまいります。

第四に水先制度の改革の次なるステップの検討を進めます。

芦田前会長がアンシャンレジュームと位置づけられて国土交通省等関係先と精力的に協議され、その結果、透明性のある情報にもとづく水先料金の引き下げや水先人養成制度の改善など、改革の成果をあげられました。今後は水先人

の後継者の確実な確保・育成にとってどのような枠組みを構築しなければならないか等の継続課題についてじっくり腰を据えて内部で検討の上、関係先との意見交換をすすめてまいります。

第五に国際海運問題への適切な対応、とりわけスエズ・パナマ通航料金問題への対応です。

海上交通の要衝である両運河で近年繰り返される一方的な通航料金の値上げは、世界経済の回復を遅らせるばかりでなく、両運河を経由する海上輸送の安定供給にも影をおとしかねないものであります。

パナマ運河については、2015年央の第三閘門開通後、米国産シェールガスの輸送路と目されることから、わが国政府からも先般の岸田外務大臣のパナマ訪問時にエネルギー安全保障上の観点から通航料金問題についてはたらしかけていただいております。当協会は、わが国政府や国際海運団体とも連携し、両運河ユーザーに過度の負担を強いない合理的かつ透明性のある料金体系となるよう、意見反映に努めます。

第六に船員問題への対応です。

まず、今後の日本商船隊を担う、優秀な日本人船員(海技者)の確保に向けて、船員教育機関等と連携して積極的な広報活動を展開していきます。

さらに改正 STCW 条約(船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約)への準拠および来る8月に発効する MLC (ILO 国際労働機関 海事労働条約)への対応等、国交省およびフィリピンをはじめとする船員供給国の官民の関係者との相互理解を深め、日本商船隊の安全運航維持の原動力である優秀な日本人・外国人船員の確保・育成に全力で取り組んでまいります。

最後に内航海運に関わる問題についてふれさせていただきます。

日本経済や国民生活を支える重要な輸送モードである内航海運の安定的輸送確保のため、国際的慣行となっているカボタージュ制度の維持がこの度の新たな海洋基本計画に明記されました。同制度の維持がゆるぐ事なき様、引き続き注視してまいります。また、内航海運は船舶の老朽化・船員の高齢化という深刻な問題を抱えております。当協会としても、内航部会を中心にこれら業界がかかえる諸問題について日本内航海運組合総連合会とも連携し改善に向けて努めてまいります。