

2019年6月28日

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内藤でございます。皆様のご支援ご協力のもと、大任を果たして参る所存ですので、宜しくお願い申し上げます。

武藤前会長におかれましては、2年間の在任期間中にわが国海事産業の重要性の認知度向上、海運税制の拡充・延長、そして海賊対処活動の継続等、数々の重要課題に大きな成果を残されました。いずれの課題も国会や政府をはじめ、関係の皆様、ひいては国民の皆様のご理解・ご支援が不可欠であるところ、力強いリーダーシップを発揮され、このような大きな成果まで導かれました。武藤前会長のご尽力に対し心より敬意を表しまして、感謝申し上げます。

さて、当協会としてやらねばならないことは、先程、決議された「2019年度事業計画」の案件を着実に実行することですが、その中でも重要な課題とその背景をいくつかここで申し述べます。

第一に、外航海運は世界の単一市場の中で常に激しい国際競争に晒されています。このため、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が極めて重要であります。

こうした見地からまず申し上げますと、「外航船舶の買換特例（圧縮記帳）」および「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」は今年度末に期限切れとなりますが、両税制とも国際比較の観点で言えば最低限必要なものと断言出来るかと思えます。2020年度税制改正でこれら特例措置が必ず維持されるよう、国土交通省と連携し、全力をあげて対処して参ります。

また、トン数標準税制は、4年後の2023年3月末に期限を迎えますが、今のうちから次フェーズを見据えた検討を開始する必要があります。日本のトン数標準税制は、諸外国の制度と比較するとまだ大きく見劣りしており、これを早くグローバルスタンダードの制度へと改正し、外航海運企業にとって使い勝手の良いものに変えていかなければなりません。海事振興連盟の国会議員の先生方、並びに国土交通省に、この点を継続的に粘り強く訴えて参りたいと考えています。

二番目に、環境問題です。地球環境の保全は、日本船主協会にとりましても最重要課題の一つです。海運業界は、IMOにおいて採択された、温室効果ガス（GHG）削減戦略や硫黄酸化物（SO_x）規制、バラスト水管理条約といったルールの順守はもとより、地球・海洋環境・生物多様性の保全に積極的に取り組んでおります。こうした取り組みの継続には、海運企業を取り巻く関連業界、はたまた社会全体に広く海運の現状を知って頂くことが肝要であり、日本船主協会がその中心的役割を担い、海運業界の環境保全への取り組みについて社会的な認知度を高めるよう、継続して努力して参ります。

次の課題は人材の確保・育成です。外航海運を例に取り上げますと、船のサイズはコンテナ船を中心に超大型化し、操船の難度も増しております。安全基準についても、最近増加の著しいLNG船やタンカーといった船種を中心に大変厳しくなっています。当然、これまで以上に、船員の質の向上が担保される必要がありますが、それを支える核となるのはやはり日本人船員です。少数精鋭ながら日本人船員の高い安全意識と技術が根底にあり、それが外国人船員の意識向上にも波及し、全体のレベルを確保しているというのが日本の外航海運の現状であり、競争力の源泉となっています。また内航海運においては、船員不足は非常に深刻であり、優秀な船員の確保・育成が急務です。

こうした点に関連し、国土交通省は昨年、「船員養成の改革に関する検討会」を立ち上げ、日本人船員養成の問題について、官労使に学識経験者も交えて検討しておりますが、当協会においても、これらの問題を真摯に検討すべく、このたび7月1日付にて「海事人材部」を新設致します。わが国の外航・内航海運産業を支える日本人船員・海技者のあるべき姿について、関係諸団体と共にしっかり議論していきたいと思っております。

次に、海賊問題です。ソマリア沖・アデン湾海域における海賊問題は、海事振興連盟、国土交通省はじめ関係省庁の絶大なる御支援の下、多くの関連国と同様に、自衛隊員の派遣が維持され、海賊活動は一時よりは低調に推移しております。しかし、引き続き潜在的脅威であることに変わりありません。また、ますます混迷を深める中東情勢に鑑みますと、護衛活動の重要性はむしろ増しているとも考えられ、この活動継続は極めて重要と認識しております。これに関連し、6月13日、日本船主協会の会員会社である国華産業株式会社が運航するケミカルタンカー“KOKUKA COURAGEOUS”（2010年竣工パナマ籍船、27,000DWT）が、サウジアラビアからシンガポールに向けメタノールを積載して航行中、イラン沖約40kmのオマーン湾において攻撃されるという、誠に衝撃的な事件が発生しました。斯かる事態を日本船主協会としても大変深刻に受

け止めており、船舶の安全運航と船員の安全を守る為、国土交通省はじめ関係省庁とも緊密に連携して対処して参る所存です。

また、このほかにも課題を挙げればきりがありませんが、前述の船員不足が喫緊の課題である内航海運に係る諸問題、近い将来において人材不足が懸念される水先問題、環境に配慮したシップリサイクル等の課題についても積極的に取り組んで参りたいと存じます。

そして、こうした様々な課題を解決していくためには、国民の皆様のご理解、即ち、わが国海運産業の重要性についての認知度向上が欠かせません。海洋国家である日本の存立基盤ともいえる海運の重要性への理解を、子供たちを中心に一般の方々に広げていく広報活動を、引き続き展開して参ります。

最後に、日本の海事クラスターについて、簡単に一言触れておきたいと思えます。これからの時代は、従来の延長線でものごとを考えるだけでは限界があり、皆がそれぞれに生き残る道を、改めて真剣に考えねばならない時期に差し掛かっていると、強く感じています。果たして、我々日本人の特性、強みは何であるのか、そしてそれを海運業界や海事クラスターという土俵でどう生かしていくのか、そういった大局的な視点を心掛けていきたいと思えます。今後の海運業界を俯瞰したときに、やはりこれからの時代に環境問題は避けて通ることは出来ず、その意味において、「デジタルイゼーション」や「グリーン」がキーワードになってくるのではないかと考えています。

わが国の海運の更なる成長・発展のため、知恵を絞り創意と工夫をもって邁進して参る所存ですので、従来同様、皆様方の御支援を賜りますようお願い申し上げます、会長就任のご挨拶とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

以上