

当協会第 63 回通常総会について

当協会は、平成 22 年 6 月 16 日、東京都千代田区平河町海運ビル 2 階ホールにおいて第 63 回通常総会を開催いたしました。

当日は 22 年度の事業計画および収支予算を原案どおり承認するとともに、総会決議を前回一致で採択し、船舶の航行安全確保やわが国海運の国際力強化への取り組みをはじめ、今年度に当協会が取り組む課題を明確にしました。

また、芦田昭充副会長の辞任に伴い、武藤光一氏（商船三井次期社長）を新たに副会長に選任しました。

採択された決議および当日の宮原耕治会長挨拶の内容は次のとおり。

第 63 回通常総会決議

四面を海に囲まれ資源の乏しいわが国において、海運は国民生活・経済を支える上で大きな役割を担っており、安定的な海上輸送の確保は極めて重要である。

わが国及び世界の实体经济は、世界同時不況以降の最悪期は脱しつつあるものの、経済活動の水準は依然として低く、わが国海運業界においても厳しい経営環境を余儀なくされている。このような状況下、わが国外航海運が世界単一市場において諸外国企業との熾烈な競争に勝ち抜くためには、国際競争力の一層の強化が必要である。トン数標準税制については世界標準の制度とすべく、適用範囲を全運航船に拡大することを求めていく。また、平成 22 年度末に期限切れを迎える船舶の特別償却制度及び特定資産の買換特例（圧縮記帳制度）をはじめとする海運税制の維持・改善や政策金融の確保など、必要な諸施策の実現に取り組んでいく。

海運業界にとり船舶の安全運航は当然の責務である。わが国海運企業が国民生活に必要な物資を今後も安定的に輸送していくため引き続きその徹底に努める。

ソマリア沖・アデン湾における海賊事件は依然として頻発しており、その活動海域がアデン湾東方沖にまで拡大している。当協会は、わが国政府に護衛活動の維持・継続を求めていくとともに、護衛範囲の拡大や国際的な協調体制の確立など、より効果的な活動の実施に向けあらゆる手段を講じるよう働きかけを行う。

環境保全の推進、なかんずく地球温暖化防止対策については、IMO（国際海事機関）で国際海運からの GHG（温室効果ガス）排出削減対策の検討が活発に行われている。当協会は、わが国政府等と密接に連携し、船舶のエネルギー効率改善に重点を置いた効果的かつ合理的な対策がとられるよう努める。

次世代の優秀な日本人海技者の確保に向けては、海事教育機関等と連携しつつ必要な広報活動等を行う。また、外国人船員の承認制度に係わる海技資格付与制度の更なる合理化・簡素化を実現するよう関係当局等に働きかけを継続する。

内航海運は、低迷が続いている運賃及び用船料の下落、船腹過剰等への対応が喫緊の課題となっており、これら問題について、関係団体等と連携を図り内航不況対策の推進をは

じめ諸課題の解決に努める。

われわれ海運業界は、その目指す課題の実現を図るため、関係者の理解を得ながら下記項目の実現をもってわが国海運の一層の発展を期するものである。

記

1. 安全運航の徹底

2. 環境保全の推進

外航海運における GHG 排出削減対策への対応
シップリサイクル問題への対応

3. わが国外航海運の国際競争力の維持・強化

トン数標準税制の円滑な実施及び適用範囲の拡大
船舶の特別償却制度及び特定資産の買換特例（圧縮記帳制度）の維持・改善
必要な政策金融及び後継制度の確保

4. 経済・社会の変化に即した構造改革実現

水先制度改革の実効性の向上
日本籍船運航に係わる海技資格等の承認制度の更なる合理化・簡素化

5. 国際問題への適切な対応

ソマリア沖・アデン湾における海賊問題への対応
外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持
ASF（アジア船主フォーラム）等を通じた意見反映

6. 船員問題への適切な対応

次世代日本人海技者の確保への対応
ILO（国際労働機関）海事労働条約の国内法整備への対応
STCW 条約の包括的見直しへの対応
国際船員問題への適切な対応

7. 内航海運に係る諸問題への対応

内航不況対策の推進
内航船員不足問題への対応
カボタージュ制度の堅持
モーダルシフトの促進

以上決議する。

平成 22 年 6 月 16 日

社団法人日本船主協会 第 63 回通常総会

日本船主協会 第 63 回通常総会 宮原会長挨拶

平成 22 年 6 月 16 日

第 63 回総会に当たり、ご挨拶申し上げます。

初めに、昨年 6 月私が日本船主協会会長に就任して以来、この 1 年間、当協会が直面するさまざまな課題に着実に対応することができましたことは、ひとえに関係の皆さまのご協力・ご支援のたまものであるとあつく御礼申し上げます。

中でも、海賊事件への対応については、アデン湾での安全航行確保のため、わが国海上自衛隊の護衛艦2隻とP3C哨戒機2機の派遣を継続していただきました。この海域における海賊事件は依然として頻発していますが、わが国護衛艦による護衛船団に対する海賊の攻撃は皆無であり、国内外の海運会社はもとより各国政府や関係機関から高い評価を受けているところです。

また、わが国海運の国際競争力強化のための海運税制の在り方についての議論が深まっていることも政府はじめ関係の皆さまのご理解のたまものです。昨年9月に発足した民主党新政権下の国土交通省成長戦略会議においてトン数標準税制の拡充などイコールフットイングへの理解が深まっており、また、超党派の議員連盟である海事振興連盟においても議論を深めていただいております。

これからの1年も、引き続き、この海賊対処を含む船舶の航行安全の確保とわが国海運の国際競争力強化の問題への対応が、私共が取り組むべき課題の大きな柱になりますが、本日の総会決議におきましては、このほかに環境保全の推進、船員問題への適切な対応など、重要な課題について、さらにしっかり取り組んでいくことを決議致しました。

それではここで、本日決議した当協会の主要課題について、私が昨年会長に就任して以来の対応を振り返りつつ、今後の取り組みについて説明申し上げます。

第一に、船舶の航行安全の確保、特にソマリア沖・アデン湾における海賊問題への対応です。

この海域における昨年1年間の海賊事件は前年比倍増の217件に上りました。昨年3月にわが国護衛艦によるアデン湾における護衛活動を開始していただいてから、昨年6月の海賊対処法成立を経て、先週までの実績で護衛回数は143回、通算950隻に上る船舶が護衛を受けています。

しかしながら、こうした活動にもかかわらず海賊事件の発生件数は減少の兆しが見えず、また、その活動海域も拡大の傾向を見せています。当協会は、政府に対し、護衛頻度の増加など護衛活動をより効果的に実施するためのあらゆる手段を検討するよう要望しています。あわせて、護衛活動の継続・拡充に資するよう、あらゆる機会を通じて関係のかたがたや一般国民の皆さまに護衛活動の重要性を訴えるとともに、護衛活動への感謝を表すための諸活動を実施していきます。

第二に、わが国海運の国際競争力強化、特に海運税制の改善への取り組みです。

わが国トン数標準税制は、昨年4月より10社に、そして今年4月より1社にそれぞれ適用が開始されています。しかしながら、その適用範囲はわが国商船隊の約4%にすぎない日本籍船に限定されていることから、当協会ではあらゆる議論の機会を捉えて、この範囲を他の主要海運国と同様、全ての運航船に拡

大することを求めてまいりました。昨年12月に設置された国土交通省成長戦略会議外航海運検討会においても、国際競争力強化のためのイコルフットイングの必要性について議論され、関係の皆さまのご理解もいただき、その速やかな実現に向けて今年度から取り組んでいただくことになっております。

当協会としては、今後活発化する平成23年度税制改正の議論の中で、あらためてわが国外航海運の国際競争力強化を喫緊の課題として訴え、トン数標準税制の適用範囲拡大のほか、来年3月末で期限切れを迎える「船舶の特別償却制度」、「圧縮記帳制度」の延長・恒久化などを求め、イコルフットイング実現を目指してまいります。

第三は、環境保持のための諸規制への対応、特に外航海運における温室効果ガス排出削減対策への対応です。

この問題は、引き続きIMO（国際海事機関）において、具体的な削減の手法の議論が進められました。わが国は技術的手法として「エネルギー効率設計指標（EEDI）」および運航的手法として「船舶エネルギー効率マネジメントプラン（SEEMP）」の開発に大きな役割を果たしています。

経済的手法については、英国・ノルウェーなどから排出権取引制度が提案されている中、わが国は、個船のエネルギー効率の改善に重点を置きインセンティブを与えるスキームを提案しています。中国やインドは、途上国船舶への課金免除を求めるなど、「共通だが差異ある責任」の原則を適用するよう訴えています。外航海運は世界共通の土俵において国際競争が行われているビジネスであり、あらゆる国に一律のルールが適用されるべきです。当協会としても、政府と密接に連携し、外航海運の特徴を踏まえた公平かつ実効性のある削減対策が構築されるよう努めてまいります。

第四には、経済・社会の変化に即した構造改革の実現、特に水先制度改革の実効性の確保です。

水先制度については、指名制を有効に機能させ、水先料金の柔軟な設定を可能とするような新たなルールの形成を目指し、昨年7月より東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海の4つの水先区において、順次「指名制トライアル事業」が開始されました。

このトライアル事業は、当初の計画より遅れて今年9月まで継続されることとされ、上限認可料金の見直しも来年3月末まで期限が延長されましたが、トライアルの実施状況をしっかりモニターしつつ、今後の施策の在り方の検討を進めてまいり所存です。安全性を確保しながら、水先業務運営の透明性確保や競争原理の導入が実現するよう、必要な改善を求めてまいります。

第五に、船員問題への適切な対応、特に人材確保への対応です。

日本人船員（海技者）の確保・育成については、一昨年7月に設置した「人

材確保タスクフォース」を中心に、海事教育機関とも連携しつつ広報活動などを行いました。今年度もこれを継続し、将来のわが国海運業を支える次世代の日本人海技者の確保・育成に取り組みます。

また、当協会が精力的に進めてきた日本籍船に配乗する外国人船員の承認試験に関する規制緩和の一環で、今年度より民間機関による審査が実施されることになりました。この制度の更なる合理化・簡素化は、日本籍船増加の観点からも重要であり、引き続き政府に働きかけを行ってまいります。

外国籍船に乗り組む外国人船員の賃金等については、引き続き、国際船員労務協会と連携して情報の入手および船主意見の反映に努めるとともに、平成23年中に発効が見込まれているILO（国際労働機関）海事労働条約についても、わが国の批准に向けた国内法制化の議論に参画しつつ、主要な船籍登録国の批准に向けた動向を把握し、関係船舶の運航に支障が生じないように努めてまいります。

最後になりますが、内航海運に係る諸問題への対応にも力を尽くしていく所存です。

内航海運は、一昨年景気後退による大幅な荷動き減少および運賃・用船料の下落、船腹過剰などの厳しい状況からの回復は依然として進んでいません。引き続き、日本内航組合総連合会と協調し、内航海運の活性化対策を推進致します。

また、先般、沖縄県の限定した貨物について、外国籍船による国内向けの輸送を可能とする措置が講じられることとなりましたが、当協会としては引き続き、わが国においてカボタージュが堅持されるよう努めてまいるとともに、内航業界に影響を及ぼす可能性のある各種条約や関係国内法改正、税制改正などの動向について、関係団体と協調して情報収集および意見反映に努めます。

加えて、高齢化等に伴う船員確保対策についても適切に対応してまいります。

以上、本日、当協会の活動の節目の日である通常総会開催の日に当たり、わが国海運業界が、日本のさらなる成長のために欠くことができない産業であり続けることができるよう、ひいては、世界の海運業界の中でも、わが国海運業界が世界経済を支える屋台骨たる地位を維持することができるよう、これまで申し述べました数々の重要課題に全力で取り組む決意を新たにしているところです。

本日ご来席の皆さまをはじめ、関係の皆さまのご指導とご支援を賜りますようお願い申し上げます。