

# 日本船主協会第64回通常総会の概要

## ～ 芦田新会長が選任される ～

日本船主協会第64回通常総会は、平成23年6月15日（水）午後1時より、海運ビルにおいて開催された。

総会では宮原会長が議長となり、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。（資料は日本船主協会ホームページをご参照ください。）

- |       |                          |
|-------|--------------------------|
| 第1号議案 | 平成22年度事業報告および決算について      |
| 第2号議案 | 平成23年度事業計画および収支予算について    |
| 第3号議案 | 決議案について                  |
| 第4号議案 | 新法人への移行に伴う定款改正について       |
| 第5号議案 | 平成22年度通常総会以降における役員異動について |
| 第6号議案 | 役員および会計監査人の選任について        |

また、本年度の通常総会は役員の改選期にあたるため、会長・副会長をはじめとする役員が改選された。選任された会長・副会長は以下の通りである。

会長	商船三井	取締役会長	芦田 昭充（新）
副会長	日本郵船	取締役社長	工藤 泰三（新）
〃	川崎汽船	取締役社長	朝倉 次郎（新）
〃	JX日鉱日石タンカー	取締役社長（予定）	加藤木 覚（新）
〃	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	理事	飯塚 孜（元）
〃（常勤）	日本郵船	顧問	五十嵐 誠（新）

なお、芦田会長の就任挨拶は以下の通りである。

### 日本船主協会 第64回通常総会 芦田昭充会長挨拶

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芦田でございます。なにぶん浅学菲才の身でございますが、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、何卒宜しくお願ひ申し上げます。

宮原 前会長の在任期間は、政権交代に始まり、東日本大震災の影響が色濃く残る中に終わる激動の2年でした。この間、海運税制においては、租税特別措置見直しの逆風の中にあって船舶に係る特別償却並びに買換特例制度を死守されたのみならず、イコールフッティングの旗

を高く掲げ、トン数標準税制の拡充を今一步のところにまで導かされました。海運業界喫緊の課題であるソマリア沖・アデン湾における海賊対策については、自ら炎暑のジプチに赴かれ、現地で活動する自衛隊に感謝の意を表されました。更に、水先制度や承認船員制度といった長年の懸案においても、その改善に向け大きな足跡を残されました。この2年間のご尽力に対し心より感謝申し上げます。

また、常勤副会長として大きな課題に取り組んでいただいた林 前副会長にも、そのご功績に対して厚く御礼申し上げます。

さて、約3ヶ月前の3月11日に発生した東日本大震災は、東北地方を中心に多大な人的・物的被害をもたらすとともに、日本経済にも痛撃を与えました。日本の外航・内航海運は、緊急物資の輸送等によって地震発生直後の被災地救援に貢献しました。また、原発事故に伴う風評で一部外国船社の日本寄港忌避が見られる中、日本船社は、揺らぐことなく、復旧のために必要な燃料を始めとする物資を運び続けました。今後、復旧から復興へ、そして更に新たな成長へと、日本、そして日本経済が歩を進めていく中にあっても、海運が果たすべき役割は大きいといわなければなりません。

日本の暮らしと経済を支える基本インフラであるとともに、世界の成長を支え、我が国に世界の成長の果実を取り込み得る我が国海運業の健全な発展のため、私が重点的に取り組みたいと考える点を、いくつか申し述べます。

第一に、我が国外航海運の国際競争力の維持・強化のための施策、就中、劣後する国際競争条件の均衡化のための、トン数標準税制の拡充です。

我が国外航海運は、今日に至るまで様々なチャレンジを乗り越えてきました。中でも1980年代以降進展した円高は、日本船社を根底から揺さぶりました。コストのドル化など生き残りのために払われた多くの努力、労使共に進めた緊急雇用対策の多大な犠牲があつてはじめて競争力を回復し、2000年代に入ってからの好況を享受することができたことを私は忘れることができません。その好況も2008年のリーマンショックと、その後の大きく変動する市況、そしてついに港により一時は700ドルを超えた燃料油高によって揺さぶられています。とはいっても世界における海上輸送の需要そのものは新興国を中心に大きく伸びています。その需要を取り込む鍵が国際競争力であり、世界単一市場での競争を勝ち抜くため、各社はその維持・向上のために厳しい合理化に取り組んでいます。しかし30数%の税率の差は、本社所在地である日本で課税される海運にとって企業努力によって克服しえない、その存続にかかわる問題です。トン数標準税制がより世界標準に近付くようその拡充を要望してきているのはまさにそのためであり、これによって日本船社が世界の需要を取り込み、生き残り、そして成長することによって、我が国の経済安全保障、並びに海事関連産業の成長にも貢献できると信じています。

第二に、海賊問題への対処です。

2010年にソマリア沖・アデン湾で発生した海賊事件は

219件、このうちハイジャックに至ったものは48隻にのぼりました。今年は5ヶ月で既に145件に達しています。顕著な傾向は、発生海域がソマリア東方沖、更にはアラビア海、インド近海にまで拡大していることです。日本をはじめ各国から派遣された軍艦約30隻と哨戒機が護衛を行うアデン湾に限れば、発生件数は2009年の131件から、2010年は、なお多いとはいって75件に減少しています。我が国自衛隊の貢献に対しては日頃より深く感謝しているところですが、この場を借りて改めてお礼申し上げます。しかしながらこの間、アデン湾の外、ソマリア東方沖における発生件数は86件から144件へと大きく増加しています。世界の海上交通の要衝を通過する船が絶えず海賊の脅威にさらされ、5月下旬の時点で、26隻の船が抑留され、522名の乗組員が人質となっている状況はまさに異常と言わざるを得ず、輸出入に大きく依存する我が国にとっても極めて深刻な事態です。国際的な協調体制の確立など、より効果的な海賊対処活動の実施に向けあらゆる手段を講じるよう、我が国政府及び国際機関に働きかけていく所存です。

第三に、水先制度の改革を推進します。

戦後日本海運が円高・燃料油高など幾多の試練にもまれながら状況に合わせて変化し、これを取り巻く制度も変わってきた中で、唯一変わらなかったのが水先制度です。港湾及び内海における安全航行に貢献している水先制度ですが、我が国の海運並びに港湾が世界マーケットで戦っていくために、大きな変革が求められています。既に各種の施策が実施され、2009年には指名制トライアル事業も開始されました。現状においてはなおユーザーの意向を反映した料金が設定されるまでには至っていません。現役の船長と比較してその業務・責任において適正であり且つ透明性のある情報に基づく料金の設



定、並びに第一期生がこの夏に免許を取得し業務を開始する三級水先人の定着等に向けて、水先人会並びに国土交通省等関係先と精力的に協議して参る所存です。

第四に、外航海運の GHG（温室効果ガス）削減問題にも、正しい方向性をもって着実に取り組んでいく必要があります。

新興国を中心とする世界経済の成長と共に伴う輸送需要の増大に応えようとする外航海運にとって、GHG の削減は一面において二律背反を強いるもののように思われます。しかし、外航海運は世界の GHG 排出量の約 3% を占めており、責任をもってその削減に取り組んでいかなければなりません。その鍵は、技術革新と運航の効率化によるエネルギー効率の改善にあります。これを促すための手法が我が国等によって IMO(国際海事機構)において提案され、議論されていますが、一方で外航海運全体に総量削減義務を課すべきであるとか、削減義務において先進国と途上国に差をつけるべきだといった主張も、IMO の内外で聞かれます。当協会は、我が国政府と足並みを揃え、世界の経済成長を阻害せず、会社の所在地や船籍を問わず全船一律に適用され、外航海運における実質的な GHG 削減に役立つ枠組みが、国連の海事専門機関である IMO の場で構築されるよう、国際海運団体等に働きかけていくべきであると考えます。

第五に、国際会計基準（IFRS）の強制適用は、海運業界にとって看過し得ない問題です。

中でも、定期傭船がリースと看做されオンバランスとなる虞があることは、契約の実態が反映されているとは言えず、資本市場に無用の混乱をもたらすことが懸念されます。また所謂「機能通貨」の基準により、収益・費用面でドル建て取引が太宗を占める海運業においてドル帳簿と円帳簿の複数帳簿が求められることとなれば、大きな負担です。その他の問題点も含め、海運業の現実に即した慎重な議論が行われるよう、当協会として積極的な意見表明を行っていきたいと考えます。

第六に、以上に述べてきたような課題に取り組むためにも、海運に対する認知度を高めるための広報活動が重要だと考えます。

日本の輸出入のうちトン数ベースで 99.7%が船によって運ばれているという言い古された話にしても、グローバル経済を支え、グローバル競争の中で頑張っている海運会社とそこで働く人間の姿も、そしてその存在を脅かす海賊を始めとする問題についても、残念ながらまだ日本国内において充分に認識され、理解されているとは言えないのが実情です。あらゆる機会を捉え、これまでにも増して積極的に、そしてわかりやすいかたちで情報発信に努めていきたいと存じます。

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。

国内貨物の約 4 割を輸送し、低環境負荷輸送への移行を推進する所謂モーダルシフトの担い手である内航海運ですが、かねてより船腹の過剰、船員の不足といった問題に悩まされています。これに加え、ここ 1～2 年、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など、世界共通のルールであるカボタージュ制度が脅かされたり、高速道路料金の引き下げや無料化によってフェリー業界がその存立基盤を脅かされるといった看過しがたい事態も生じました。当協会としては、日本内航海運組合総連合会と協調してこれらの問題に対処するとともに、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、税制改正などについて、内航海運事業者の皆様の意見反映に努めて参ります。

今日、世界の GDP に占める貿易の割合は 30% に達します。原油・鉄鉱石・自動車は、その生産量のおよそ半分が船によって海を渡っています。海運は、最も重要な基本インフラとして、世界経済を支えていると言うことができます。日本海運がその中にあって確固たる地位を占めることができるように、そのことによって日本そして世界の経済成長を支え続けることができるよう、これまで申し述べました重要課題に全力をもって取り組んで参る所存です。本日ご来席の皆様をはじめ関係の皆様のご支援とご指導を賜りますよう心よりお願い申し上げ、会長就任のご挨拶とさせていただきます。■