

船舶特償をはじめとする海運税制の維持・改善を目指す

－日本船主協会第 67 回通常総会の概要－

当協会は日本船主協会第 67 回通常総会を平成 26 年 6 月 18 日（水）午後 1 時より海運ビルにおいて開催した。当日は、森重海事局長より来賓挨拶をいただいた後、議事に入り、平成 26 年度事業計画などの議案を原案通り承認するとともに、第 67 回通常総会決議（資料 1）を全会一致で採択し、「船舶特償をはじめとする海運税制の維持・改善」をはじめ、今年度当協会が力を入れて取り組む課題を明確にした。また、飯塚副会長の退任に伴い、佐々木真己氏（国際船員労務協会会長）を新たに副会長に選任した（6 月 27 日付）。

【資料 1：第 67 回通常総会決議】

日本船主協会 平成 26 年度基本方針

わが国海運企業の使命は、「安全かつ安定的な海上輸送サービスの提供を通じて国民生活や産業活動を支え、ひいては世界経済の健全な発展に資すること」である。

しかしながら、外航海運においては、常に激しい国際競争裡にあるため、少なくとも税制についての国際競争条件の均衡化が必要不可欠であるが、わが国の制度は諸外国に比し見劣りする状況にあり、その使命を果たすことに支障を来す恐れがある。

また、内航海運は、近年、トラックドライバー不足がわが国の産業活動に影響を及ぼしつつある中、国内物流の担い手として一層期待されているが、従来から船舶・船員の深刻な高齢化問題を抱えている。

当協会は、わが国海運企業がこの課せられた使命を果たすことができるよう国内の関係者および ICS（国際海運会議所）、ASF（アジア船主フォーラム）等の国際海運団体と連携しつつ、経営環境の整備に努めていく。

一方、海運企業にとり、船舶の安全運航は当然の責務であるのでその徹底に努め、また、事業推進に伴う環境への負荷についても認識し、地球環境保全に貢献していく必要がある。

当協会は、わが国海運企業が今後も安定的且つ良質な輸送サービスを提供するわが国経済社会の基本インフラとして、国民生活の向上と経済の発展に寄与し続けることが出来るよう全力で取り組む。

このような理念の実現のため、平成 26 年度においては、下記項目を中心に活動することを基本とする。

記

1. 外航海運の経営環境整備

- 船舶の特別償却制度、固定資産税の特例など海運税制の維持・改善
- 必要な政策金融の確保
- 国際競争条件の均衡化および世界の成長をわが国に取り込むための新たな外航海運政策の構築に向けた検討
- スエズ・パナマ運河通航料の不合理な引き上げの抑止
- 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持

2. 安全運航・海賊対策、地球環境保全

- ソマリア沖・アデン湾およびギニア湾等における海賊問題への対応
- 国際海運における地球温暖化対策およびバラスト水管理条約への意見反映
- 水先人後継者確保問題への対応

3. 内航海運の経営環境整備

- カボタージュ制度の堅持
- 内航船員の確保および老朽船の代替建造の促進
- 内航海運による国内物流インフラの確保

以上決議する。



▲森重海事局長



▲朝倉船主協会会長

第 67 回通常総会(2014 年 6 月 18 日)朝倉会長挨拶

この 1 年間の活動を振り返りますと沢山のテーマがございますが主なものについて所感を述べさせていただきます。第一に、武装ガード法(海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法)の成立がございました。当協会では、従来より日本籍原油タンカーへの民間武装ガードの乗船を可能とする法律の制定を求めていたのですが、昨年 6 月に会長に就任して早々の政局において紆余曲折あり、少し遅れましたが 11 月 13 日に法案が通りました。このことにより、我々は安心して原油輸送を継続出来るようになりました。わが国へのエネルギー資源の輸送という日本船主協会加盟の各社の使命を果たすことが可能になったということで非常に良かったと思っています。

税制については、平成 26 年度税制改正に関し、船舶の買換特例(圧縮記帳)および国際船舶の登録免許税の特例の延長要望活動は、かなり厳しい状況でしたが、この 2 つの税制の必要性を粘り強く国会議員の先生方に訴えた結果、昨年末の税制改正大綱において延長が認められました。

また、8 年ぶりの日本主催となったアジア船主フォーラム(ASF)総会については、滋賀県大津市にて盛大に開催いたしました。アジア各国から船協メンバー 140 名、同行者等含むと約 200 名が、各種会議に参加するとともに、京都の観光を楽しみました。ASF のあり方については、コマーシャルを除いた話題—海賊問題、環境問題、安全運航等共通の理解を深めるという意味では、アジアの声を一つに出来る場として、私は非常に意義があり、今後も活動を継続するべきであろうと思っています。この開催にあたり、船協の若手～幹部まで一丸となって取り組み、参加者からお褒めの言葉を頂いたことを付け加えます。

さて、平成 26 年度の活動基本方針と主要課題を先ほど決議いたしました。その中でも特に取り組んで行かなければいけない課題は、船舶特別償却、船

船舶の固定資産税の特例等我々にとって本当に必要な海運税制です。この税制については何が何でも守っていく所存です。また、国際競争条件の均衡化および世界の成長をわが国に取り込むための「新たな外航海運政策の構築」に向け大きな議論をもって検討することが必要だろうと思っています。じっくり議論をし、骨太の方針が出来あがればと思っています。

水先人後継者の確保への対応については、急速に水先人の高齢化が進む中、退任する方と新たに水先人になる方のインバランスが急速に拡大している現状に鑑みた課題です。数年後には大きな問題になりかねないため、真剣に関係各位と話し合い、取り組んでまいります。

内航海運の経営環境整備についても、従前同様、カボタージュ制度の堅持はもとより、内航海運に係わる人材確保も非常に重要な問題になっております。日本経済が抱える人手不足の問題が、我々海運業でもいよいよ顕在化してきており、この問題の解決に向けて積極的に取り組んで行きたいと思っていますので、皆様ご支援の程よろしくお願いいたします。

最後に、外航海運の現況・概況についてコメントいたしますと、船種により多少の差はありますが、全般に船腹過剰の状況は改善されていないと見受けられます。そんな中でも多くの日本の船社はそれぞれ必死の努力をし業績を回復させてきました。これについては誇りに思っていると思いますが、その一方で、世界中に有り余る投機資金、イージーマネーが我々の業界に流れ込んでいます。昨年から今年の前半にかけて再び新造船の大量発注がなされた事がありました。私はこの状況を大変憂慮しておりますが、私たちは業界の健全な発展を強く望んでいる、ということをお願い申し上げます。本日はどうもありがとうございました。

以上