

## 日本船主協会第 68 回通常総会の概要 ～工藤新会長を選任～

日本船主協会は第 68 回通常総会を平成 27 年 6 月 17 日(水)午後 1 時より、海運クラブにおいて開催した。

朝倉会長が議長となり、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26年度事業報告および決算
- 第 2 号議案 平成27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 定款の変更
- 第 5 号議案 役員を選任

役員の変更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	日本郵船	取締役会長	工藤泰三(新)
副会長	商船三井	取締役社長(予定)	池田潤一郎(新)6/23付
〃	川崎汽船	取締役社長	村上英三(新)
〃	JXオーション	取締役社長	小林道康
〃	東都海運	取締役社長	小比加恒久(新)6/19
〃	国際船員労務協会	会長	佐々木真己
〃	日本船主協会	常勤副会長	小田和之(新)

### 日本船主協会 平成 27 年度基本方針

わが国海運企業の使命は、「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、外航海運は、世界単一市場の中、常に激しい国際競争裡にあり、諸外国の海運企業と伍していくためには、国際競争条件の均衡化が最低限必要であるが、わが国の制度は諸外国と比べ見劣りしているという問題を抱え、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の問題を抱えており、その使命を果たすことに支障を来す恐れがある。

わが国海運企業は上記のような問題を抱えているほか、中長期的にその使命を果たしていくには、将来の優秀な海事人材を確保することが極めて重要であり、そのためには海運の重要性に関する認知度向上のための広報活動を中心に積極的な活動の展開が必要である。

一方、船舶の安全運航の確保および環境に関する取り組みは海運企業にとり当然の責務であり、安全対策の拡充や海洋・地球環境の保全に努め、広く社会に貢献していく必要がある。

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、以下項目の実現に努める。

## 記

### 1. 海運の重要性に関する認知度向上

### 2. 外航および内航海運を担う優秀な海事人材の確保

### 3. 外航海運の経営環境整備

- 船舶の登録免許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に資する新たな外航海運政策の構築
- 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

### 4. 航行安全の確保と地球環境の保全

- 水先諸問題への対応
- ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題への対応
- マラッカ・シンガポール海峡航行安全確保に向けた対応
- 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問題への意見反映

### 5. 内航海運の経営環境整備

- カボタージュ制度の堅持
- 老朽船の代替建造の促進
- 内航海運へのモーダルシフトの促進

以上決議する。

日本船主協会 第 68 回通常総会 工藤会長挨拶

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工藤でございます。何分非力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、何とぞ宜しくお願い申し上げます。

朝倉前会長におかれましては、2年間の在任期間中に海賊対処活動の継続、海運税制の延長、そして水先人後継者問題への対応等、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、リーダーシップを発揮し、このような大きな成果まで導かれました。朝倉前会長のご尽力に対し心より感謝申し上げます。

また、朝倉前会長とともにこれら課題に取り組んでいただいた鈴木前常勤副会長にも厚く御礼申し上げます。

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「平成 27 年度基本方針」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。

世界の海上貨物の年間荷動き量は、世界の人口増加に比例し、着実に増加しており、約 100 億トンです。このうち日本発着の貨物は年間 10 億トンであり、人口では世界の 2%弱しかない国が、世界の海上貨物の 1 割を占めております。まさに日本は貿易立国であるといえます。日本商船隊は世界の船腹量の 1 割強を維持していますが、このうち 3 分の 1 は瀬戸内を中心とする船主からの傭船です。船主は新造船の 8 割以上を日本の造船所に発注しており、ファイナンスも地方銀行との連携が強いなど地方活性化に大きく貢献しています。また、日本の造船業界は世界シェアの 2 割を占め、我々海運業界とともにわが国海事クラスターの中核的存在です。

一方、陸地面積では小国のわが国ですが、排他的経済水域は世界 6 位の大国です。メタンハイドレート、熱水鉱床など、海底資源も豊富であると言われ、海洋事業が、わが国の成長牽引分野と期待されています。現在、掘削船、所謂ドリルシップや、浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備である FPSO 事業など海外の海洋事業関連案件には、我々外航海運や日本の造船所が参画を既にはじめていますが、将来、日本の排他的経済水域でのオフショア事業拡大のためには、これらの知見・経験の集積が極めて重要です。

さらに、わが国の少子・高齢化、労働人口減少問題は、日本経済の成長にとって、

大きな足枷となる可能性が現実味を帯びて来ました。最近、トラックの運転手不足問題が頻繁に取り上げられていますが、代表的な内航船は10トン積トラック160台分を5人の船員で輸送が可能です。また、CO<sub>2</sub>の排出量に関しても、内航海運の方が圧倒的に優れます。モーダルシフトを上手く推進することが、1つの解決方法と言えます。

このように、わが国海運産業は経済の最重要インフラの一つであると同時に、造船業、金融業にも波及効果が大きい海事クラスターの中核的存在、且つ、世界の人口増加や将来の海洋事業等、大きな成長潜在力を持ち、更には、日本の労働人口減少問題・環境問題にも貢献できる産業です。それにも拘わらず、日本の海運産業は、多くの問題や課題を抱えているのが実情です。

まず、なんと言っても、外航海運のイコール・フッティング問題です。海事振興連盟、国土交通省の絶大なるご尽力により、トン数標準税制を導入・拡大していただきましたが、残念ながら、未だ諸外国の制度に比し大きく見劣りしたレベルです。また、船舶の償却制度等も劣後しております。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。この状況を放置すると、わが国外航海運は成長を大きく阻害されるばかりか、場合によっては世界市場から撤退を余儀なくされる可能性もあります。先程、日本商船隊は世界の1割強を維持していると申し上げましたが、船のトン数ベースでは平成12（2000）年と比較してほぼ倍増しているものの、輸送シェアでは数ポイント減少しており、世界の成長ペースを取り込めず、相対的に地盤沈下しつつあります。

次の課題は人材です。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、チャトル等のタンカー関係の船種を中心に大変厳しくなっています。当然、これまでに以上に、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、また競争力の一つとなっています。問題は世界単一市場で熾烈なコスト競争に晒されているため、日本人船員が少数精鋭にならざるを得ず、船員という職業の認知度が低いという点です。他方、今後成長が期待される海洋事業部門ですが、将来分野のため、当然のことながら、人材が不足しており、官民双方で、この分野の人材への先行投資が急がれます。その点からも、民間ベースでは前述のイコール・フッティングがますます重要になってきます。

一方、先ほど申し上げたトラック運転手不足の対応で注目される内航海運ですが、船員不足がトラックより深刻というのが実態です。さらに、水先人不足問題が顕在化しつつあり、安全航行の観点からも早急な対応が求められます。

次は、世界の外航海運共通の問題です。先ず、安全航行の最大の課題であったソマリア・アデン湾の海賊問題は、海事振興連盟、国土交通省はじめ関係省庁の絶大なるご支援の下、多くの関連国と同様に、自衛隊員および海上保安官の派遣が維持され、また、民間武装ガードの日本籍船への乗船が可能となり、海賊活動がほとんど封じ込まれています。ただ、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おり、この活動継続は極めて重要です。

地球環境保全関係では、間近に迫ったバラスト水管理条約の発効を前にバラスト水処理装置を巡る諸問題やIMO基準とは異なる米国基準への対応等の問題を解決する必要があります。CO<sub>2</sub>問題では、UNFCCCなどで、CO<sub>2</sub>削減で途上国を支援するための年間1,000億ドルの資金拠出を巡って、外航海運に過度な負担を求める動きがあり、これを絶対阻止せねばなりません。また、パナマ、スエズ両運河は海運にとって必要不可欠な存在ですが、近年繰り返されてきた一方的な且つ大幅な値上げを、今後、如何に歯止めをかけていくかが課題です。

なお、これらの安全航行、環境保全、運河問題は世界共通の問題ですが、貿易依存度の高い日本が特に大きな影響を受けるという視点を忘れてなりません。ICS、ASFとも連携しつつ、日本がオピニオン・リーダーとして主体的に対応する必要があります。

以上、対処すべき主な課題とその背景を述べて参りましたが、その解決のキーワードは、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アップと言うことに集約されます。日本および世界経済にとって極めて重要なインフラであり、環境にも優しい、且つ、成長産業であることを皆様にもっともっとご理解頂ければ、解決の糸口になる筈です。業態がB to Bということで情報発信が疎かであったことは否めません。今後は積極的な対外広報活動が不可欠です。

わが国海運の更なる成長のため、皆様とともに頑張って参りたいと存じますので、ご支援の程、宜しくお願い申し上げます、会長就任の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。



▲森重海事局長



▲工藤船主協会新会長



▲朝倉船主協会会長