

海運の重要性に関する認知度向上への取り組み強化を目指す

－日本船主協会第 69 回通常総会の概要－

当協会は日本船主協会第 69 回通常総会を平成 28 年 6 月 15 日（水）午後 1 時より海運ビルにおいて開催した。当日は、坂下海事局長より来賓挨拶をいただいた後、議事に入り、平成 28 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 69 回通常総会決議（資料 1）を全会一致で採択し、「海運の重要性に関する認知度向上」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。

【資料 1：第 69 回通常総会決議】

日本船主協会 平成 28 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、また、現下の未曾有の不況下、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、海運税制をはじめとするわが国の制度は諸外国に比し未だ同等と言えない状況にある。

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や学校教育における海事教育の推進など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地球環境の保全に関する取り組みは海運企業にとり当然の責務であり、その徹底に努め、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）、ASA（アジア船主協会）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
 - トン数標準税制、船舶の特別償却制度・圧縮記帳制度など海運税制の維持・改善
 - 必要な政策金融の確保
 - 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・シンガポール海峡の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。



▲坂下海事局長



▲工藤船主協会会長

平成 28 年 6 月 15 日

第 69 回総会に当たり、一言、ご挨拶申し上げます。

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幾分なりとも対応することができましたことは、偏に関係の皆様のご協力・ご支援の賜物であり、厚く御礼申し上げます。

海運税制においては、登録免許税の特別措置について継続適用となりました。安全航行面では、ソマリア沖・アデン湾の海賊問題の対処のために、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、わが国商船隊が安心して航行を続けることができいております。海運の認知度向上の観点で最重要課題である海事広報の充実については、「海でつながるプロジェクト」と連携し、関係諸団体や会員企業と協力しながら 20 を超える船舶・設備の見学会を実施し、2,000 人強の方々に来場いただく等、取り組みを強めてまいりました。

さて、本年度、当協会が取り組むべき課題は、当然ながら、従前と大きく変わる筈がなく、基本的には前年を踏襲する形で、先程、決議された「平成 28 年度基本方針」の案件を着実に取り組んで行く事ですが、重要な点を幾つか補足説明させていただきます。

第一に、海運の重要性に関する認知度向上への取り組みを更に強化することです。

海運会社は、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という使命を持っております。にも拘らず、日本の海運業は、人材確保や税制面等で多くの課題・問題を抱えており、その解決には、先ず、国民の皆様には船や海運の魅力や重要性をご理解頂き、海運関係産業を応援して頂くことが不可欠です。本年度も昨年度に引き続き、船の見学会等を中心とした広報活動や、学校教育における海事教育の推進等、海事広報活動を更に積極的に展開してまいります。

第二は、先程も触れましたが、矢張り、優秀な海事人材の確保です。

外航海運は、世界単一市場の中、常に激しい国際競争下にあります。競争力の前提には、何と言っても、安全運航の確保があります。

コスト削減の為、船のサイズはコンテナ船を中心に超大型化し、操船の難易度は増すばかりです。また、安全基準についても、LNG やタンカー関係の船種を中心に愈々厳しくなっていますが、それ故に、優秀な船員に依る安全運航面での差別化が、より一層重要性を増す訳です。

更に、今後成長が期待される海洋事業にも多くの優秀な人材が必要となりますので、認知度の向上を図り、人材の確保育成が急がれます。

一方、内航海運は、トラック運転手不足もあり、国内物流の担い手として、又、環境に優しい物流として、一層対応が注目されています。船舶・船員の高齢化という

問題解決に向けて、内航船事業、及び、内航船員という職業にも注目してもらうよう努力してまいります。

第三に、外航海運の環境整備、特に海運税制の維持・改善です。

まずは、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」の延長を求めてまいります。

そして、本年度ではなく来年度末に期限切れを迎える「トン数標準税制」ですが、その適用拡大には、海上運送法等の改正が前提となることが想定されますので、本年度から2年掛かりで総力を挙げて取り組んで行く必要があります。昨今、コストを全くカバー出来ない程の異常とも言える低マーケットがコンテナ船、ドライ貨物船等で継続する中、欧州船社のマーケットに対する耐性が高いのは、高マーケット時にトン数税制等を活用し蓄積した高水準の内部留保に、その要因の一部があるのだと思われまます。ボラティリティが高いという海運マーケットの特性を考えた場合、世界標準とも言える「トン数税制」等でのイコール・フットィングは外航海運にとって死活問題と言っても過言ではありません。国土交通省、海事振興連盟の先生方をはじめ、関係の皆様のご理解、ご支援を得ながら、「トン数税制拡充」に取り組んでまいります。

第四に、航行安全の確保と地球環境の保全の取り組みです。

水先諸問題については人材確保育成の検討会を通じて取り組みを進めていますが、安全航行の観点から引き続き早急な対応が求められます。

海賊問題については冒頭申し上げました通り、ソマリア沖・アデン湾での封じ込めに成功しているものの、周辺地域の情勢に鑑み、護衛活動の継続は非常に重要です。また、世界が注目する環境問題、例えば、CO₂排出削減やバラスト水管理といった課題についても、ICS（国際海運会議所）やASA（アジア船主協会）とも連携し、IMO（国際海事機関）主導での早期問題解決に尽力して参ります。

さて、毎回申し上げる通り、世界人口の1.8%しかないのに、世界の年間荷動き量、約100億トンの、凡そ1割もの貨物が発着する日本が、海運立国である事は明らかです。また、今後、大きく荷動き増加が期待されるのは、日本の成長モデルを取り込んで成長を続けるアジアの新興国であり、日本海運のビジネス・モデルも、当然アジアで通用する可能性が高く、大きな成長余力が、我々の近くに存在する訳です。そして、我々、日本船主は新造船の8割以上を日本の造船所に発注しており、その造船所の大半が地方に存在する事もご案内の通りです。

今後、少子高齢化が加速し、その対応として地方創生の重要性が叫ばれる中、造船業の再拡大にも大きな期待が寄せられ始めています。

その為にも、我々は、世界トップレベルの船隊規模と競争力を維持し、成長を持続する努力を怠ってはなりません。皆さん、今後も一緒に頑張っ参りましょう。

最後に、本日ご来席の皆様をはじめ、関係の皆様の、引き続き御指導と御支援を御願ひ申し上げ、私の御挨拶とさせていただきます。

どうも有難う御座いました。

以 上