

平成29年6月16日

この度、皆様のご推挙により日本船主協会の会長に就くこととなりました武藤光一でございます。なにぶん、力不足でありますので、皆様方のお力添えを賜りまして、大任を果たしてまいる所存でありますので、ご指導、ご協力の程何卒お願い申し上げます。

工藤前会長におかれましては、2年間の在任期間中に持ち前の行動力を存分に発揮されまして、本船見学会など、様々な行事を展開し、国民の皆様に対する広報活動を積極的に推進するなど、我が国における海運及び海事クラスターの認知度向上に尽力されました。また、10年に1度行われる小中学校の学習指導要領の改訂にあたって、海事産業の重要性を盛り込んでいただけられるようになったことは、画期的なことでありました。教育の現場で海運の大切さを認識してもらえるようになるものと確信しております。2017年税制改正におきましては、トン数標準税制の再拡充を含む5つの要望事項が同時に改正時期となりましたが、全要望事項を認めていただくという目覚ましい結果を残されました。もちろん、これらは、国会議員の先生方や国土交通省の皆様、そして造船業界をはじめ海運に関わる多くの方々、更には国民の皆様のご理解を得て結実したものではありませんが、工藤前会長のリーダーシップが果たされた役割も大きかったものと敬意を表するとともに感謝申し上げます。

また、小田前副会長におかれても、会長を支え、様々な施策実現にご尽力を頂きました。この場を借りて御礼申し上げます。次第です。

さて、これからの課題ですが、これは、ただ今決議されました平成29年度基本方針通りであります。若干補足いたしますと、工藤前会長が一丁目一番地として推し進められた我が国海事産業の重要性の認知度向上は、いろいろな施策を進める上での基盤となるものであり、短期間に大きな成果が出るものではありませんので、引き続き重点課題として取り組んで参ります。

我が国の電力、ガス、石油、化学や製鉄、そして食糧などは国民経済および国民生活にとって基本的且つ重要なインフラ産業であります。これらに共通して必要なのは安定して原材料を運ぶ海運サービスであります。我々海事産業は、縁の下から、これらの重要インフラを支える存在であり、海運がインフラのインフラなどと言われるゆえんでもあります。

また、海運は海事立国日本の海事クラスターの中核という役割も担っております。大都市圏や船主・造船所の多くが存在する地域における海事クラスターのすそ野は広く、我々はそれら産業の振興に大いに貢献しております。

このような海運、海事クラスターの重要性についてさらに認知度を高めるべく、様々な活動に引き続き注力して参ります。

海事産業の重要性の周知を図りつつ、我々を取り巻く目下の課題について取り組んで参ります。

まずは、外航海運の経営環境整備です。今般、国会議員の先生方や国土交通省の皆様など多くの関係者のご尽力、ご支援により成立した改正海上運送法に基づくトン数標準税制の再拡充が滞りなく実施されることを注視したいと存じますが、現下における外航海運を取り巻く厳しい環境も考慮いただけることは大きな支援となります。一方、日本籍船、日本人船員を保有、雇用するのは、日本の海運であり、日本の海運が健全に生き残らなければ、本税制の本来の目的達成も困難となります。将来、日本の海運が、日本に基盤を置いて、外国の船会社と同等な条件下で戦えるイコールフットィングの実現に向けて引き続き、ご理解をいただけるよう関係者に働きかけをしていきたいと思っております。

また、今年度末に期限を迎える国際船舶に係る登録免許税と固定資産税の軽減措置の延長にも努めます。

次に外航、内航、水先、海洋事業などにおける将来を担う海事人材の確保です。国土交通省、船員教育機関、全日本海員組合など多くの関係者が精力的に活動しておられ、頼もしく思いますが、当協会としても、それら関係者と連携して、海運の重要性、魅力につき若者に訴え、海に興味を持つ若者の分母を増やす活動を進めていきたいと思っております。また、日本の外航海運を支える外国人船員の確保、育成についても官労使で協調して取り組んで参ります。

環境を巡る諸問題につきましては、大気汚染防止対策、地球温暖化対策、バラスト水管理などがあります。世界単一市場での競争を前提とする国際海運においては、旗国による差別がないようにすることが求められ、また、海事産業に行き過ぎた負担が求められるようなことが無い様、国際的な議論の動向に注視し、意見をしていきます。また、大気汚染物質の一つである硫黄酸化物、いわゆる SO_x の規制においては、2020年1月という期限が設けられておりました、事業が滞りなく行われるよう、世界の港における適合油の確保、スクラバー排水の環境評価など当協会としても積極的に参画して参ります。

ソマリア沖・アデン湾の海賊対処では、関係省庁また関係諸国の絶大なるご尽力によりまして、海賊発生件数の抑え込みが図られ、感謝申し上げます。しかし、依然、ソマリアの貧困問題は解決しておらず、潜在リスクは高いままで、今年に入って何件かの海賊行為が見られます。引き続き、本活動にご理解をいただけるようお願いをして参りたいと思います。また、フィリピンのスルー海などにおいて新たな海賊リスクが生まれてきており、関係諸国への対応強化も、政府とともに働きかけていきたいと思ひます。

国内貨物輸送の約 4 割を担う重要な輸送モードである内航海運につきましても、船舶・船員の高齢化をはじめとする諸問題について、日本内航海運組合総連合会と協調して対処して参ります。

問題ばかり言及してきましたが、我々海事産業においても昨今、船上 IoT をはじめイノベーションを起こす機運が高まってきております。

北極海航路や自動運航船の話も登場してきました。国土交通省では、海運、造船、海洋事業を推進するため、**i-Shipping**、**j-Ocean** のプロジェクトにより、生産性革命へと大きく歩を進めようとしています。当協会も歩調をあわせ、会員各社の事業の安定と成長のための応援をしていきたいと思ひます。

最初に述べた海運の重要性の認知度向上のためには、海運が若者にとって魅力的な産業、会社になることが極めて重要であります。

会員各社のなお一層の奮励を期待するとともに、外航船員、内航船員、水先人、海洋事業従事者として働く職場の魅力についても、関係諸団体の皆様とともに積極的に広報していきたいと思ひます。

我が国海事産業に関わる多くの皆様、そして将来を担う若者達とともに、日本の海運の更なる成長に貢献できる様努力する決意でございますので、何卒ご支援の程をお願い申し上げ、日本船主協会会長就任の挨拶といたします。ありがとうございました。

以上