

平成28年度事業計画

平成 28 年 6 月

一般社団法人 日本船主協会

平成 28 年度事業計画

目 次

I 主要課題	1
II 海運振興事業	
1. わが国海運の経営環境の整備	5
2. 国際問題	6
3. 法務保険問題	7
4. 港湾問題	7
5. 内航海運に係る問題	9
III 安全環境・船員事業	
1. 船員問題	9
2. 環境問題	10
3. 船舶の安全確保	12
IV 調査広報事業	12
V 海外事業	13
VI 関係団体支援事業	13

I 主要課題

1. 海運の重要性に関する認知度向上のための活動

わが国は、貿易物資の 99%超(重量ベース)を海上輸送に依存しており、海運は重要な産業である。しかし、一般的にはその重要性に関する認知度は非常に低く、海運政策への理解や海事人材確保が懸念される状況となっている。このため、青少年を中心に一般の人々を対象として海運の重要性への理解を深めていただくための広報活動を行っていくとともに、海事関係団体とも連携し、学校教育における海事教育の推進を図っていく。

また、昨年引き続き予定されている行政府による海の日に係るイベント・行事をはじめあらゆる機会を捉えて海運の重要性に関する認知度向上に努める。

2. 海運税制

租税特別措置については、近年、法人実効税率引き下げに伴う抜本的な見直しが取沙汰される中、平成 28(2016)年度税制改正大綱においても、期限が到来するものを中心に廃止を含めてゼロベースで見直しを行う旨が明記された。また、平成 29(2017)年 4 月からの消費税増税に伴い軽減税率が導入され、その代替財源の確保が今後議論される見通しであり、平成 29(2017)年度税制改正も海運税制にとって厳しい状況が続くと予想される。

このような状況下、船舶の特別償却制度および特定資産の買換特例(圧縮記帳制度)が平成 28(2016)年度末で期限を迎えることから、当協会は、国土交通省等と協調しあらゆる機会を通じて関係方面への説明を行う等して、現行制度の維持に全力で取り組む。また、平成 29(2017)年度末に期限を迎えるトン数標準税制についても、わが国外航海運の国際競争力の強化の観点より、国土交通省等と密接に連携しつつ対応していく。

3. 『新外航海運政策』の早期実現に向けた提言に関する周知活動

当協会は、わが国の国民生活および多種多様な産業を支える重要なインフラであるわが国外航海運産業を国家戦略産業と位置付け、その国際競争力の強化を明確に目的とした国家政策を打ち出していく必要性への理解醸成を図るべく、『新外航海運政策』の早期実現に向けた提言」を平成 27(2015)年 7 月に取り纏めた。本年度も、平成 29(2017)年度以降の税制改正要望とも絡めながら、提言内容についての周知活動を継続するとともに、その一環として、海事クラスターに関するシンポジウムを平成 28(2016)年 4 月に神戸市に於いて開催する。

4. 人材確保

(1) 日本人船員(海技者)の確保に関する活動

優秀な日本人船員(海技者)を確保するため、人材確保タスクフォースおよび同タスクフォース内に設置した内航ワーキンググループを中心に、船員教育機関に限らず一般の教育機関とも連携して、広報活動等を継続する。

(2) 外国人船員に対する承認試験制度の合理化・簡素化

平成 23(2011)年 3 月、国土交通省「成長戦略船員資格検討会」において取りまとめられた外国人船員承認制度の規制緩和措置に沿い、船社の要望を踏まえ承認試験制度の合理化・簡素化に努める。特に平成 29(2017)1 月 1 日からの STCW 条約マニラ改正の完全施行に先立ち、多くの承認船員の承認証の更新が予想される。当協会は滞りなく承認証が更新できるよう関係者と連携して対応する。

5. 水先問題

平成 27(2015)年4月、国土交通省は当協会の申し入れを受けて水先人人材確保・育成等検討会を設置し、水先人の人材確保、安全対策を含む水先に関する重要な項目について、5 回に亘って検討を行い、中小水先区の後継者確保問題を含む短期的対策等について中間とりまとめを行った。

今後、短期的対策の進捗を見ながら、人材確保・安全確保に係る問題の根本的な解決に向けて「引受け主体の法人化」の実現により安定的・継続的な水先制度となるための制度改善の実現に向かって同検討会で意見反映に努めていく。

また、港湾管理者等から横浜川崎区の強制水先対象船のトン数(現行 3,000 総トン)の引き上げに関する要望を受けて、平成26年度に国土交通省が検討会を設置し審議の結果、横浜区の強制水先緩和(強制水先対象トン数を1万総トンに緩和)が平成 27(2015)年 8 月 1 日より実施された。

川崎区については、平成 28(2016)年 3 月より検討が開始され、当協会は検討会にユーザーの立場から参画し、当該水域の実情に即した安全面の検証などを引き続き訴えていく。

6. ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題

ソマリア沖・アデン湾海域(含む紅海)における平成 27(2015)年の海賊発生件数は、各国政府による海賊対処活動や各商船による海賊対策の強化、民間武装ガードの採用等により、同海域における事件の増加・凶悪化が見られた平成 20(2008)年以降初めて0件を記録した。海賊事件発生の抑制には、平成 25(2013)年末から CTF151(有志連合軍任務部隊)に自衛隊が参画し、監視体制が強化されたことも一因と考えられる。しかしながら、この海域における海賊の脅威は依然として大きく、その活動も広範囲に及ぶため、引き続き厳重な警戒と各国の活

動による抑止力は不可欠である。

そのため、当協会は、船舶が同海域を引き続き安全に航行できるよう、政府に対し商船の護衛活動の維持・継続を求めていく。さらに、国際海運会議所(ICS)、アジア船主フォーラム(ASF)等と連携し、国連や国際海事機関(IMO)での検討に積極的に参画し、各国協調した海賊対策が実施されるよう活動する。

また、最近の海賊発生傾向、特にギニア湾諸国や東南アジア海域での海賊対策に関する国際動向を注視し、有効な対策が図られるよう、関係者と連携して対応する。

7. マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策

当協会が平成26(2014)年に取り纏めたマラッカ・シンガポール海峡航行安全対策4提案のうち2提案については、沿岸3ヶ国の承認が得られ、平成28(2016)年に専門家を起用した提案内容の調査・評価が行われる。当協会は、マラッカ海峡協議会(マ協)等と連携し、調査・評価の実施に協力するとともに、提案の実現に向け対応する。

また、同海峡における航行援助施設の十分な整備を確保するため、引き続き、沿岸3ヶ国による航行援助施設基金へ拠出するほか、同施設整備に関する技術指導や上述2提案の実現に向けた調整等を行うマ協の活動を支援する。

加えて、当協会は、同海峡の一層の航行安全が図られるよう、国交省やマ協等を通じ、沿岸3ヶ国に対して同基金の有効活用を求めていく。さらに、10カ年計画が終了する平成31(2019)年以降の航行援助施設の維持・管理について、多くの海峡利用国・利用者等が参加する公平かつ持続可能性のある国際協力体制が構築されるよう、関係当局と連携して対応する。

8. 国際海運における地球温暖化・海洋汚染防止対策

(1) 温暖化問題

平成27(2015)年12月に開催された国連気候変動枠組条約(UNFCCC)第21回締約国会議(COP21)では、発展途上国・先進国ともに地球温暖化対策に取り組むことなどを約束するパリ協定が合意に至ったことから、IMOにおいても、温暖化対策の着実な対応が益々重要性を帯びてきている。

IMOでは、国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出抑制策として、技術的手法および経済的手法(MBM)の検討を行っている。技術的手法については、「エネルギー効率設計指標(EEDI)」*1などを強制化する改正海洋汚染防止条約(MARPOL 条約)附属書VIが平成25(2013)年1月1日に発効した。一方、MBMについては、その前段とも目されるMRV(排出

量監視・報告・認証)の検討が続けられている。具体的な MRV の手法については、多数の日本船社が船舶エネルギー効率マネジメントプラン(SEEMP)の一環として取り入れているエネルギー効率運航指標(EEOI)^{*2}を活用した Annual Efficiency Ratio(AER)案をわが国から提案している他、米国等がそれぞれ独自の MRV 案を提案している。

当協会は、MRV が合理的かつ現実的な内容となるよう、また、船舶のエネルギー排出効率改善をベースとした手法が採用されるよう、EU における MRV 地域規制の動向も注視しつつ、わが国政府等と密接に連携して対応する。

なお、UNFCCC や G20 における途上国支援のための長期資金(年間 1,000 億米ドル)の拠出を巡る検討については、不合理かつ過大な拠出が国際海運に課せられれば深刻な市場歪曲などが懸念されるため、わが国政府や ICS と密接に連携して対応する。

*1:船舶の仕様に基づいて、各船の貨物1トン・1マイル輸送あたりのCO2排出量を評価する指標

*2:運航時における船舶からのCO2排出削減を目的とした、効率的な運航方法を促進・支援する

自己モニタリングツール

(2) バラスト水問題

平成 16(2004)年に採択されたバラスト水管理条約は、批准国が 30 か国でかつ、それら批准国の船腹量合計が、全船腹量の 35 パーセントを超えた日の 1 年後に発効する。わが国は平成 26(2014)年 10 月に同条約を批准し、42 か国目の締約国となった。同条約批准国の合計船腹量は、平成 28(2016)年 3 月現在、34.35%で、近々発効要件を充足する可能性が高まっている。

一方、IMO では、ICS 等業界団体からバラスト水処理設備(BWMS)の試験方法(G8)の強化が提案され、平成 26(2014)年 10 月の MEPC67 において、G8 強化に係るレビューの開始と、既に処理設備を搭載している船舶が G8 強化後に不利益を被るべきではないこと等の内容を盛り込んだ決議が採択された。米国では、IMO とは別の基準による独自のバラスト水規制を既に実施しており、船主は米国寄港船に対して、米国海岸ガード(USCG)が型式承認した BWMS の搭載義務実施期限に合わせた入渠工事実施を迫られているが、現時点で USCG 承認を取得した BWMS は無く、現在審査中の機器が平成 28(2016)年内に承認されるかどうか不明という状況にある。

当協会は、本件に関し広く情報収集を行い、国内外の検討に参画し、同条約の発効後に船舶運航に支障がないよう対応する。

II 海運振興事業

1. わが国海運の経営環境の整備

1. 国際会計基準(IFRS)

金融庁(企業会計審議会)は、平成 25(2013)年 6 月、IFRS の強制適用の判断を見送るとともに、わが国に適した IFRS を検討していくことを打ち出し、これを受けて、企業会計基準委員会(ASBJ)において、IFRS の各基準の日本基準への取り込みに関する検討が行われている。ASBJ は、IFRS の新たな収益認識基準について、平成 30(2018)年 1 月からの導入を目標とした検討を開始しており、また、平成 28 年(2016)年 1 月に公表された新たなリース基準についても将来的に国内基準への取り込みに関する議論を行う見込みであるため、当協会は、これらの検討状況を注視するとともに、必要に応じ、海運業界の意見発信を行っていく。

2. 海運に係る諸規制の緩和

当協会は、政府の規制緩和推進計画が開始された平成 7(1995)年より、会員会社から寄せられた海運関係の規制緩和要望を行っており、これまで一定の成果を挙げている。一方、内閣府では、平成 24(2012)年 12 月の政権交代後、平成 25(2013)年 1 月 23 日に新たに「規制改革会議」が設置されており、当協会は、引き続きその動向を注視するとともに、会員会社のニーズを踏まえつつ対応していく。また、日本籍船保有に関する諸規制の緩和については、引き続き国土交通省海事局内に設置された「競争力ある日本籍船増加のための規制改革検討プロジェクトチーム」への働きかけなどを通じて意見反映に努める。

3. 政策金融の確保

政策系金融機関の改革の一環として、平成 20(2008)年 10 月、日本政策投資銀行(以下、「政投銀」)の民営化(株式会社化)以降、船舶建造のための政策金融は他のいわゆるインフラ整備等への政策金融と同様、措置されていない。また、政府は平成 26(2014)年度末を目途として政投銀の組織の在り方等を見直すこととしていたが、平成 27(2015)年 1 月に財務・経済産業両省は、政投銀の民営化について、完全民営化の時期は示さずに、一定の政府出資を維持する方針を発表した。

当協会は、政策金融は船舶ファイナンスの重要なメニューの1つとなり得ることから、政策金融に関する動きがある場合に迅速に対応できるよう、引き続き政府の動きを注視していく。

4. 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

わが国では平成 27(2015)年度より現行適用除外制度に関する再検討が行われている。当協会は、会員会社の事業運営に支障を及ぼすような検討結果がもたらされないよう対応していく。また、国内外の適用除外制度に関する動向を引き続き注視し、国際海運会議所(ICS)やアジア船主フォーラム(ASF)等の国際団体とも連携して対応する。

2. 国際問題

1. 内外関係機関等での活動

(1) アジア船主フォーラム(ASF)

第 25 回 ASF 総会が中国船主協会の主催で平成 28(2016)年 5 月 19 日に中国・上海で開催されるほか、5 つの常任委員会(SHIPPING・エコノミクス・レビュー、シップリサイクリング、船員、航行安全・環境、船舶保険・法務)の各中間会合が開催される。当協会は、これら会合に積極的に参加し、アジア船主間の相互理解促進を図るとともに、適宜、ASF の意見を対外的に発信していく。

(2) 国際海運会議所(ICS)、国際海事機関(IMO)等

当協会は、ICS、国際商業会議所(ICC)、欧州船主協会(ECSA)等の民間団体の活動に参加して意見反映や情報収集に努めるとともに、IMO 等の政府間国際機関の動向を注視し、必要に応じ意見反映を図る。

2. 諸外国規制の撤廃・緩和

健全な海運関連事業の展開を阻害するような諸外国規制の緩和・撤廃に向け、国土交通省等と連携の上、当該国に働きかけるとともに、WTO 海運自由化交渉等の多国間協議や二国間の経済連携協定(EPA)や自由貿易協定(FTA)に係る協議の状況を注視し、必要に応じ意見反映に努める。

3. 各国海運政策

欧米、中国やインドをはじめとするアジア地域およびその他の地域での海運諸問題に関する動向を注視し、必要に応じ意見反映に努める。

4. スエズ・パナマ運河

両運河において安全・円滑な通航環境が確保され、また、不透明、不合理、かつ突然の通航料引き上げが一方的に実施されないよう、当協会はわが国政府や ICS、ASF と連携して状

況を注視しつつ、エジプト・パナマ両国の駐日大使館や両運河庁に働きかけていく。

また、今後、スエズ・パナマ両運河庁に透明性・安定性・将来予見性のある通航料政策を確保してもらう上で、両運河庁と海運業界の定期対話メカニズム構築は不可欠であることから、ICS や ASF 等と連携して定期対話の枠組み立ち上げに向け引き続き対応していく。

5. 国際海運会議所(ICS)日本総会

ICS の年次総会が、平成 28(2016)年 6 月 1 日～3 日の日程で、当協会主催により東京で開催される予定である(日本での開催は平成 15(2003)年の淡路島総会以来 13 年ぶり)。当協会は、今回の ICS 総会が ICS メンバー間の一層の連携促進において有効な場となるよう対応していく。

3. 法務保険問題

1. 油濁被害の補償制度

国際油濁補償基金における油濁事故補償の運用状況、船舶の定義の検討等について関連情報の収集に努めるとともに、船主責任に影響を及ぼす事項等があれば適切に対応する。

2. イラン産原油輸送タンカー特措法

イランに対する国際制裁の海運への影響を注視するとともに、「特定タンカーに係る特定賠償義務履行担保契約等に関する特別措置法(特措法)」に基づくイラン産原油輸送に影響を及ぼす事項等があれば適切に対応する。

3. 商法(運送・海商関係)改正

法制審議会商法(運送・海商関係)部会で議論が進められていた運送・海商関係に係る規律の改正について、平成 28(2016)年 2 月 12 日の総会において要綱が取りまとめられ、同日法務大臣に答申された。法改正作業の進捗につき注視していく。

4. 港湾問題

1. 国際コンテナ戦略港湾政策

(1) わが国港湾の国際競争力強化

平成 26(2014)年 1 月、国土交通省の「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会(座長:同省副大臣)」は、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速を図るため、基幹航路の維持・拡大を

政策目標とした集貨、創貨および競争力強化の個別施策(3本柱)等を含む報告書を取りまとめた。当協会は、本報告書のフォローアップに引き続き注視するとともに、その実現に向け交通政策審議会港湾分科会をはじめとする関係会議において鋭意意見反映に努める。

(2) 港湾運営会社

平成 26(2014)年 4 月、国際戦略港湾の港湾運営会社に対して政府の出資を可能とするなどを盛り込んだ改正港湾法が成立した。

阪神港においては、同年 10 月に神戸港・大阪港両港の埠頭会社が経営統合し阪神国際港湾(株)が設立された。国は、同年 11 月に同社を港湾運営会社として指定し、同年 12 月に同社に対して出資した。

一方、京浜港では統合に向けて3港の港湾管理者間の調整がつかず、平成 28(2016)年 1 月に横浜港・川崎港の2港で先行して横浜川崎国際港湾(株)が設立され、同年3月に港湾運営会社の指定及び国出資がなされた。平成 28(2016)年度は、阪神港に引き続き、京浜港においても港湾運営会社が本格的に発足することとなる。当協会は、港湾運営会社の取組について引き続き注視していく。

2. コンテナ保安・安全対策

(1) 日本版 24 時間ルール

平成 26(2014)年 3 月より実施された日本版 24 時間ルールの運用状況を注視し、必要に応じ、財務省関税局および NACCS センターと意見交換するなどして船社の負担軽減に向けて意見反映に努める。

(2) 国際海上コンテナの陸上輸送の安全対策

国土交通省は、コンテナの陸上運送における安全確保を図るために策定されたガイドラインおよびマニュアルを踏まえ、過積載、偏荷重等の不適切コンテナの発見・是正のリーフレットを作成するなど事故軽減に向けて関係者による対応を行っている。当協会は、船社に金銭面および業務面で負担がかからないよう、また、ターミナル業務に支障をきたさないよう注視するとともに意見反映に努める。

3. NACCS(航空及び海上貨物の輸出入等関連手続きシステム)更改

平成 29(2017)年 10 月の第 6 次 NACCS 更改が船社にとってより使いやすいシステムとなるよう鋭意意見反映に努める。

4. 港湾整備関係等

港湾法に基づきわが国の港湾計画等を審議する交通政策審議会港湾分科会に委員として

参画し、港湾の利用者の立場から意見の反映に努める。さらには、国際バルク戦略港湾および日本海側拠点港のフォローアップを注視し、必要に応じ港湾利用者の立場から鋭意意見反映に努める。

5. 内航海運に係る問題

1. 内航船員不足問題

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、内航船員の高齢化に伴う若年船員不足が顕在化し、後継者の確保・育成対策が喫緊の課題となっている。当協会は、船員教育機関をはじめ関係団体等と連携し問題解決に向けて取り組む。

2. 関係団体等との協調

世界経済のグローバル化の加速やわが国の産業構造の変化などによる影響を受け輸送需要が低迷する中、船舶・船員の高齢化をはじめとした構造問題、カボタージュ制度の堅持など内航海運を取り巻く問題は山積している。このため、当協会は、超党派の国会議員で構成する海事振興連盟ならびに日本内航海運組合総連合会と協調し、諸問題の解決に努める。

また、内航業界に関連する各種条約や国内法改正、税制改正などの動向について、情報収集および対応策の周知徹底を図り、必要に応じて関係団体と協調し意見反映に努める。

Ⅲ 安全環境・船員事業

1. 船員問題

1. 船員労務関連事項

平成 25(2013)年 8 月 20 日に、2006 年の海上の労働に関する条約(MLC 条約)が発効し、日本では平成 26 年(2014)年 8 月 5 日に効力が発効した。平成 26(2014)年及び平成 28(2016)年には同条約の運用を継続的に検討する特別3者委員会が開催され、計 4 件の改正提案が採択されている。当協会は、同条約改正に伴う国内法の改正等に必要な対応を行うと共に、船員の最低賃金等を含めた船員の労務関連事項に対して、必要な対応を図っていく。

2. STCW 関連事項

平成 22(2010)年 6 月の締約国会議で採択された船員の訓練および資格証明ならびに当直の基準に関する国際条約(STCW 条約)の改正は、船員の能力・新たな資格および船員への教育・訓練等に関する要件が追加され、平成 24(2012)年 1 月 1 日に発効、平成 29(2017)年 1 月 1 日より完全施行となる。当協会は IMO 人的因子訓練当直小委員会 (HTW) において審議された「ガス又は低引火点燃料を使用する船舶に乗り組む船員に求める訓練要件」ならびに「極海(北極海および南極海)を航行する船舶に乗り組む船員に求める訓練要件」等について、関係船舶の運航に支障が生じないよう船社と連携を密にし、関係者への調整を図り、船主利益を確保するよう努める。

3. 外航日本人船員(海技者)の確保・育成スキーム

平成 26(2014)年 4 月より実施されている「外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム(合同面談会)」が円滑に実施されるよう関係者と連携し対応する。

2. 環境問題

1. 大気汚染防止

船舶から排出される窒素酸化物(NO_x)および硫黄酸化物(SO_x)を段階的に規制する海洋汚染防止条約(MARPOL 条約)改正附属書 VI が、平成 22(2010)年 7 月に発効した。

これに関連し、SO_x に係る一般海域における燃料油硫黄分濃度の 0.5%規制開始時期(平成 32(2020)年または平成 37(2025)年)等に関し国際海事機関(IMO)で議論が続けられているが、環境保全を念頭に置きつつ、船舶の安全かつ円滑な運航、公平な競争条件の担保という観点などから、当協会はわが国政府や関係者と密接に連携して対応する。

また、平成 23 年(2011)年 7 月の IMO 第 62 回海洋環境保護委員会(MEPC62)より、船舶から排出されるブラックカーボンの北極圏への影響および規制の要否に関する検討が開始されていることから、IMO での議論の推移を注視し、上記同様の観点から、わが国政府等と密接に連携して対応する。

2. 船体付着物の移動

平成 23(2011)年 7 月の IMO MEPC62 において、船体付着物の越境移動を抑制するための「船体付着による有害水生生物の移動を最小化するためのガイドライン」が採択された。同ガイドラインは非強制であるが、平成 25(2013)年 6 月を起点に 5 年間のレビュー期間が設け

られ各国の自主的な取組みが求められており、さらに、この間の実施状況によっては、将来同ガイドラインの条約への格上げ、義務化が検討される可能性がある。

当協会は、本件に関する国内外の検討に参画し、同ガイドラインによって船舶の運航に支障がないよう対応する。

3. シップリサイクル

海運業界にとって、十分な解撤キャパシティの確保は重要であることから、シップリサイクル条約(香港条約)に適合する十分な解撤ヤードが確保されるよう、当協会は、わが国政府等と連携して、インド等におけるリサイクル施設の改善に向けた取り組みを促していくとともに、香港条約の早期発効に向け関係先への働きかけを行っていく。

一方、EUにおいては、域内規則に基づき、年末までにEU承認リサイクルヤードが公表されるとともに、転籍による規制逃れを防止するための経済的手法の導入についての検討結果が公表される予定である。当協会は、承認ヤードから一律にビーチング方式が除外されることのないよう、また、非EU籍船に経済的不利益を負わせる制度が導入されることのないよう、わが国政府をはじめ、国際海運会議所(ICS)/欧州船主協会(ECSA)等の船主団体と連携して対応する。

4. アジア型マイマイガ

米国等へのアジア型マイマイガ(AGM)の侵入防止規制に関しては、米国、カナダ、メキシコの3カ国により構成される北米植物防疫機関(NAPPO)が、平成24(2012)年3月に導入した新たなAGM侵入防止対策基準を基に、日本を含むAGM発生地域に寄港した船舶に対する船舶検査、不在証明制度等の検疫措置を米国、カナダで講じており、チリ、豪州、ニュージーランドでも米加と同様な措置を実施している。

当協会は、関連情報を収集するとともに、当該規制により船舶の運航に支障がないよう関係当局と連携して対応する。

5. 海上災害防止対策

海防法改正により、独立行政法人海上災害防止センターが行っていたタンカーからの特定油流出事故等への対応、HNS(有害危険物質)防除資機材の提供等の業務ならびに資産は平成25(2013)年10月に指定海上防災機関としての一般財団法人へ承継された。

当協会は効率的かつ透明性の高い海上防災体制の構築を図るべく、同法人の運営上の問題の検討に関わり、船社の負担軽減に向けて意見反映に努める。

3. 船舶の安全確保

1. 貨物の安全な積み付けと運送

個品危険物、固体バラ積み貨物、バラ積み液体貨物等の積み付けや輸送に関する規則の見直しは、IMO において継続的に実施されている。当協会は、これらの審議に対応する国内外の検討に参画するとともに、IMO の関係委員会、小委員会に参加し、船舶の安全運航を確保するとともに、船主に過大なコスト負担を強いる規則改正とならないよう対応する。

2. 船舶の救命設備等の見直し

当協会は、IMO で改正等が審議される救命設備の見直し等に関し、国交省等関係機関による検討に参画し、経過、状況および対応などの情報を収集するとともに、救命設備の安全性向上等に関する船社の意見が反映されるよう、適宜働きかける。

3. 航行安全情報の収集と発信

当協会は、船舶の運航に支障が生じないよう、関係当局と連携して船舶の安全保安に関する情報を収集し、速やかに発信していく。

4. 備讃瀬戸航路

瀬戸内海備讃瀬戸海域では、毎年2月末から8月の間、こませ網漁業盛漁期に航路が全面閉塞される状態がしばしば発生するため、巨大船の出港調整が行われ物資の安定輸送や地元経済に影響が出る状況となっている。

当協会は、備讃瀬戸海域における安全かつ円滑な船舶交通を確保するための活動を引き続き行う。

IV 調査広報事業

1. 会員向け広報

メールおよびホームページ会員専用コーナーより迅速に情報提供を行う。また、会員会社の新入社員を主な対象に、海運人としての心構えや自覚醸成に資するよう「海運講習会」を開催する。

2. セミナー等の開催

海上安全や海洋環境を巡る国際情勢に関し、情報の提供や問題意識の共有等を目的とす

るセミナーを開催する。

また、海運業に関係する業種(メディア・金融・荷主・官庁など)の新任担当者などを主な対象に我が国海運の理解促進のため初心者向けの外航海運セミナーを開催する。

3. 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理

継続してわが国の商船船腹の状況について把握するとともに、海運とこれを取巻く諸状況について内外の統計資料・情報の収集と整理を行い、「海運統計要覧」や「船協海運年報」等を通じて会員会社をはじめ関係方面の利用に供する。

V 海外事業

英国ロンドンに欧州地区事務局を、米国ニュージャージーに北米地区事務局を置き、国際海運会議所(ICS)等船主団体および政府関係機関等からの情報収集等に努める。

VI 関係団体支援事業

当協会は従来から海運産業の発展に資する事業を実施する団体に対し助成を行っているが、本年度においてもその活動状況を踏まえつつ、有意義な活動を支援する。