

平成29年度事業計画

平成 29 年 6 月

一般社団法人 日本船主協会

平成 29 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	11
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

海洋国家である日本の存立基盤ともいえる海運の重要性への理解を、広く一般、特に子供たちを中心に広げていく広報活動を引き続き展開していくこととする。

今年度は、改訂された学習指導要領に基づき、同要領解説書の作成や教科書の改訂が行われることから、教育現場で実際に海運の重要性についての指導を行う環境が整備されるよう、資料提供等を通じて関係各方面に働きかけていく。

さらに、授業で海運の重要性を取り上げるよう、各地の教育委員会に対し働きかけを行う。

また、関係省庁、日本財団や地方自治体と連携し、「海と日本プロジェクト」や「海フェスタ神戸」をはじめとする各種イベントにも積極的に参加し、海事産業界全体でこれらを盛り上げていくとともに、海洋国家日本の象徴でもある「海の日」の7月20日への固定化に向け関係各方面に働きかけを行う。

2. 国際海運における地球環境保全対策

(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が、海運については引き続き国際海事機関(IMO)で対策を検討していくこととなった。

IMOでのこれまでの検討の結果、国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出抑制策として、「エネルギー効率設計指標(EEDI)」*1などを強制化する海洋汚染防止条約(MARPOL 条約)附属書VIの改正が平成25(2013)年1月1日に発効し、また、DCS(Data Collection System for Fuel Consumption)の強制化が、平成28(2016)年10月のIMO第70回海洋環境保護委員会(MEPC70)にて採択された。

一方、同じくMEPC70において、わが国を含む多数国より国際海運からのGHG排出削減対策の検討を加速化すべきと提案した結果、GHG排出削減に向けた今後の取組を2018年までに策定することなどを内容とするIMO戦略策定のロードマップが合意された。

当協会は、経済的手法(MBM)の議論とも密接な関係にあるIMO戦略について、合理的かつ現実的な内容となるよう、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、わが国政府や国際海運会議所(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) 大気汚染問題

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MARPOL条約附属書VIの改正が、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%規制について、平成28(2016)年10月のIMO MEPC70において、その開始時期を平成32(2020)年1月1日とすることが決定され、今後、規制開始に向けて解決すべき諸課題(不正防止策、適合油の品質確保など)を検討していくことが合意された。

わが国政府は、国内における同規制の円滑な導入を図るため、海運業界・石油業界・関係省庁などによる検討会を設置した。当協会は、船舶の安全かつ円滑な運航、公平な競争条件の確保といった観点から、この検討に適切に対応していく。

また、平成23(2011)年7月のIMO 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行われていることから、IMOでの議論の推移を注視し、わが国政府等と密接に連携して対応する。

(3) 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、平成28(2016)年9月8日、フィンランドの批准により発効要件を充足し、平成29(2017)年9月8日に発効することが決定した。条約発効日は決定したものの、既存船に対するバラスト水処理装置の搭載期限の延長問題や、処理装置を運用している船舶から排出基準を超えるバラスト水の排出が認められた場合の処置、最適なバラスト水サンプリング手法などの課題が残っているため、IMOにおいて引き続き審議が行われている。

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、米国寄港船は、米国海岸ガード(USCG)が型式承認したバラスト水処理装置の搭載が義務付けられているが、平成29(2017)年1月現在、USCGから型式承認を受けた処理装置は3機種のみである。

当協会は、バラスト水管理条約が円滑に実施されるよう、国内外の検討に参画し、情報収集・提供に努めるとともに、地域規制により船舶運航者が不利益を被ることのないよう対応する。

3. 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い、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の見直しを実施されてきたが、平成29(2017)年度税制改

正大綱においても引き続き見直しを行う旨明記された。平成 30(2018)年度税制改正においても厳しい状況が続くと予想されるが、国際船舶に係る登録免許税および固定資産税の特例措置が平成 29(2017)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・改善に全力で取り組む。

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は、平成 29(2017)年度税制改正大綱において、日本の船主が海外子会社を通じて実質的に保有する一定要件を満たした外国船舶にまで対象が拡充されることとなった。平成 30(2018)年 4 月からの実施に向け、海上運送法の改正等が行われることから、動向を注視していく。

4. 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、事件の増加・凶悪化がピークを迎えた平成 22(2010)年以降初めて 0 件を記録し、また、翌平成 28(2016)年も海賊発生件数は 2 件にとどまった。

海賊事件発生の抑制には、わが国自衛隊のほか、各国海軍の連携した海賊対処行動が貢献していると考えられる。海賊の発生は低水準にあるものの、この海域における海賊の脅威は依然として大きく、活動範囲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。

このため、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 ICS、アジア船主協会(ASA)等と連携し、国連や IMO に対して各国が協調した海賊対策を実施するよう求めていく。

また、最近はいエメン沖、ギニア湾諸国およびスルー海において海賊テロ事件が多発する傾向にある。同海域における状況を注視し、迅速な情報提供および有効な対策が図られるよう、関係者と連携して対応する。

5. マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策

当協会が提唱したマラッカ・シンガポール海峡の航行安全提案については、マラッカ海峡協議会(マ協)等の協力を得て、沿岸 3 ヶ国のプロジェクトとして調査・検討が進められている。当協会は、IMO への提案を目指し、マ協等と連携して対応する。

また、同海峡における航行援助施設を適切に維持・管理するため、引き続き、沿岸 3 ヶ国による航行援助施設基金に資金を拠出するほか、同施設整備のための技術指導や航行安全提案の実現に向けたマ協の活動を支援する。

さらに、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とともに、10カ年計画が終了する平成31(2019)年以降の航行援助施設基金のあり方について、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、関係者と連携して対応する。

6. 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。また、外航日本人船員(海技者)確保・育成スキームが円滑に実施されるよう関係者と連携し対応する。

(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、承認試験制度の合理化・簡素化に努める。特に船社の要望を踏まえ、二国間取極国の拡大、機関承認の対象校及び船舶職員実務能力確認制度の対象国の拡大を図る。

7. 水先問題

平成 27(2015)年4月に国土交通省が設置した水先人人材確保・育成等検討会では、これまで9回に亘り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。

今後は、内海水先区対策を含む最終的なとりまとめに向けて審議を行うこととなっている。

当協会は、水先制度を安全で安定的・継続的なものとするための制度改善に向けて、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 25(2013)年度に国土交通省が設置した検討会の審議の結果、横浜港部分の強制水先緩和(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。川崎港部分については、平成 28(2016)年 3 月より検討が開始され、現在は京浜運河におけるタンカーと一般貨物船の事故時の影響について調査が行われている。今後、同調査結果を踏まえて川崎港部分の強制水先トン数の見直しについて検討が行われることとなっている。

当協会は、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。

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(平成 30(2018)年 1 月 1 日以後開始する事業年度に適用可能)について、平成 29(2017)年 6 月までに公開草案を公表することを目標に会計基準の開発を進めており、また、平成 28(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 月から新たに「規制改革会議」が設置されていたが、平成 28(2016)年 7 月末に同会議が設置期限を迎えたことから、同年 9 月に後継組織として「規制改革推進会議」が設置された。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. 海洋基本計画の見直し

海洋基本法(平成 19(2007)年施行)に基づき平成 20(2008)年に策定された「海洋基本計画」は、概ね 5 年毎に見直しを行うこととされている。

現行計画(平成 25(2013)年度～)の期間が本年度までとなっているため、当協会は、わが国外航海運の国際競争力強化の観点から、次期計画の策定状況を注視しつつ、当協会意見が反映されるよう関係方面への働きかけを適切に行っていく。

5. 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

国内外の現行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)やアジア船主協会(ASA)等の国際団体と連携して対応する。

2. 国際問題

1. 内外関係機関等での活動

(1) アジア船主協会(ASA)

第 26 回 ASA 総会が台湾船主協会の主催で平成 29(2017)年 5 月 25 日に台湾・台北で開催されるほか、5 つの常設委員会(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、ASA 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、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

各国・地域における当協会会員会社の健全な事業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、ICS、ASA 等と連携の上、当該国に働きかけるとともに、海運サービス自由化に係る多国間協議や二国間の経済連携協定(EPA)、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

各国・地域における海運政策策定の動向を注視し、海運業の健全な発展を妨げる恐れ

ある動きに対しては、関係方面と連携して改善を働きかける。

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、ASA と連携して状況を注視しつつ、両運河庁やエジプト・パナマ両国の駐日大使館に働きかけていく。

また、今後、両運河庁に透明性・安定性・将来予見性のある通航料政策と安全通航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制度の構築は不可欠であることから、ICS や ASA 等と連携して同制度構築に向け引き続き対応していく。

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等について関連情報の収集に努めるとともに、船主に影響を及ぼす事項等があれば適切に対応する。

2. 船主責任制限制度

IMO 法律委員会等で検討される船主責任に関する条約や海運に係る法律事項について国内外での検討に参加・協力し、当協会意見の反映に努めるとともに、欧州で見られる船主責任制限制度を脅かす動きを注視するとともに、ICS 等の国際団体と連携し対応する。

3. イラン産原油輸送タンカー特措法

イランに対する経済制裁に伴う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。

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を引き続き注視するとともに、特に競争力強化の

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。

また、港湾分科会が平成 29 年度内に取り纏めを予定している港湾における中長期政策についても、引き続きその動きを注視するとともに、必要に応じ、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、同年3月に港湾運営会社の指定及び国出資がなされ、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始動した。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、船社に経済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(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、同条約改正に関し国内対応がスムーズに進むよう働きかけると共に、第 2 回特別 3 者委員会において労働者側より提案され継続審議となっている「海賊による拘束中の船員への賃金支払い」について、情報収集・意見集約等の対応を図り、平成 30(2018)年春に開

催予定である第3回特別3者委員会に向けた対応を図る。

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、船員的能力・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った。当協会は STCW 条約で求められる基本訓練の実地訓練及び、国際海事機関(IMO) 人的因子訓練当直小委員会 (HTW) において審議された「疲労に関するガイドラインの見直し」について、船社にとって過度な負担とならないように関係機関と調整を図り、船主利益を確保するよう努める。

2. 環境問題

1. 船体付着物の移動

平成 23(2011)年 7 月の IMO 第 62 回海洋環境保護委員会 (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り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。

2. シップリサイクル

平成 28(2016)年に最大の船主国であるパナマがシップリサイクル条約(香港条約)に加入し、批准国は 5 か国となった。さらに、同年 11 月の日印共同声明において、両国は同条約を早期に締結する意図を表明した。当協会は、安全かつ環境基準に適合した解撤ヤードの十分なキャパシティを確保するため、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、同条約の早期発効に向け関係者へ働きかけを行う。

一方、EU においては、域内規則に基づき、承認リストに入るための第三国のリサイクルヤードの審査が行われるとともに、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が検討されている。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 (ECSCA) 等の船主団体とも連携して対応する。

3. 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、ハイリスクシーズンには会員船社に注意喚起し、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。

4. 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

海上コンテナ総重量の誤申告が原因とされるコンテナ損失事故の防止策として、船積み前のコンテナ実重量の確実な証明行為が行われるよう、海上人命安全条約 (SOLAS 条約) が改正され平成 28 (2016)年 7 月 1 日に発効した。

IMO においては、個品危険物、固体ばら積み貨物、ばら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に関する審議が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、小委員会に出席し、船舶の安全運航の確保を第一義として、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

わが国政府は、2013 年のコンテナ船折損事故を受け、平成 28 (2016)年、救命設備等の見直しを IMO へ提起した。当協会は、国内外における検討に積極的に参画するとともに、救命

設備の安全性向上に向け対応する。

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

ホームページの会員専用コーナー等により迅速に情報提供を行う。また、会員会社の新入社員を対象に、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、海運業に関係するメディア・金融・荷主・官庁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。