

2020 年度事業計画

2020 年 6 月

一般社団法人 日本船主協会

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	8
	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	1 1
	3. 船舶の安全確保	1 2
IV	調査広報事業	1 3
V	海外事業	1 4
VI	関係団体支援事業	1 4

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、子供たちを中心に一般の方々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。

今年度より海運に関連する記述が盛り込まれた教科書が小学校で使用されることを踏まえ、映像資料等の充実とともに社会科見学や授業づくりへの協力を積極的に取り組む。また、今後の記述の維持・拡充のため教科書会社や資料集会社への働きかけを継続する。

さらに、関係省庁や地方自治体、関係団体等と連携した「海と日本プロジェクト」をはじめとする各種イベントの機会を捉え、会員会社等と協力し、商船の見学会を中心としたイベントを実施していく。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て関係団体と協調して各方面への働きかけを行う。

2. 地球環境保全対策および理解醸成活動

(1) 温暖化問題

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、2018年の第72回海洋環境保護委員会（MEPC72）において、国際海運の温室効果ガス（GHG）削減目標やその実現のための対策候補等を包括的に定める「GHG削減戦略」が採択された。これにより、国際海運全体でのGHG削減目標として、①2030年までに効率40%以上改善、②2050年までに総排出量50%以上削減、③今世紀中なるべく早期に排出ゼロ、を目指すこととなった。

一方、国内では産学官公が一体となってGHG削減の取組に対応すべく、「国際海運GHGゼロエミッション・プロジェクト」を立ち上げている。

経済的手法に関する検討、UNFCCCや金融世界経済に関する首脳会合（G20）における途上国支援のための長期資金の拠出を巡る問題等、不確定要素が多い中、当協会はGHG

削減戦略が合理的かつ現実的な内容となるよう、わが国政府・関係団体や国際海運会議所 (ICS) と密接に連携して対応する。

(2) 大気汚染問題

IMO において、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、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、2016 年の MEPC70 において、その開始時期を 2020 年 1 月 1 日とすることが決定された。その後、IMO での審議の結果、2019 年に開催された MEPC74 において不正防止対策、適合油の品質確保、燃料油サンプルの分析手法などを取りまとめた「SO_x 規制の統一的実施のためのガイドライン」が採択された。

2020 年以降もしばらくは、燃料油の品質問題や排出ガス浄化装置 (SO_x スクラバー) の搭載問題等が続くと思われるため、PSC 対策等の運航面を中心とした新たに出てくるであろう問題に適切に対応していく。

(3) バラスト水問題

2017 年 9 月 8 日に発効したバラスト水管理条約については、現在「経験蓄積期間 (EBP: Experience Building Phase)」としての運用が行われており、IMO にて 2019 年末まで関係国・業界からのデータ収集、2022 年前半までに提出されたデータを基にレビューを行い、2022 年後半までに条約見直しの要否の検討を行うこととなっている。

2018 年および 2019 年の EBP における運用上の問題点に関する情報を会員会社より収集、それらを取りまとめた上で国土交通省へ報告を行った。本報告に基づく IMO への報告内容が国土交通省にて検討されることとなり、条約改正の要否の検討を含め、国土交通省と調整を行う。

一方、米国においては、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、米国コーストガード (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。

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。

(4)環境広報活動

海運業界は、環境保全は最重要課題の一つであるとの認識に立ち、IMO ルールの遵守はもとより地球・海洋環境・生物多様性の保全に積極的に取り組んでいるが、取り組みの継続には、海運企業(外航・内航)を取り巻く関連業界等にも現状を知ってもらうことが不可欠であるため、環境広報タスクフォースを中心に海運業界の環境保全への取り組みについて広報活動を行い、社会的な認知度を高めるよう努力する。

本年度は、GHG 問題に関する一般の理解を醸成するために、COP26 会議に合わせてパンフレットを発行する。

3. 海運税制

2021 年度税制改正において、「外航船舶の特別償却制度」および「国際船舶に係る固定資産税の特例措置」が維持されるよう国土交通省海事局と連携して対応する。また、海事クラスター一丸となり、あらゆる機会を通じて国会等関係方面にその必要性を訴えていく。

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、2015 年は、ピークを迎えた 2010 年以降初めて 0 件を記録した。しかしながら、2017 年は 3 件のハイジャックを含め 12 件(紅海およびイエメンでの海賊発生件数 4 件を含む)発生、2018 年は 3 件発生しており、2019 年は 0 件となった。

自衛隊を含む各国海軍等の尽力により海賊の発生は以前に比べれば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海軍等の活動による抑止は不可欠である。

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、政府に対し自衛隊による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、近年はイエメン沖、ギニア湾諸国およびスーラ海において海賊テロ事件が多発する傾向にある。特に海賊による乗組員等の誘拐事案については、2018 年は全体で 83 件、2019 年は 134 件と急激に増加しており、ギニア湾においては、海賊が母船を用いて沖合の船

船にまで襲撃を行うケースもあり、巧妙化・凶悪化している。今後も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. 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、広報活動等を継続していく。

また、外航日本人船員(海技者)確保・育成スキームが円滑に運用されるよう、関係者と連携して対応する。

さらに、わが国の外航海運産業を支える船員のあるべき姿やその養成および教育体制について、海外の船員政策とも照らし合わせつつ、国土交通省、文部科学省をはじめ教育・訓練機関とも議論し、今後の施策に反映させていく。

(2) 外国人船員に対する承認試験制度の合理化・簡素化

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、承認試験制度の円滑な運用に努める。また、国土交通省をはじめ関係省庁と調整を行い、日本籍船に関わる諸手続きやその手順についても更なる合理化を目指す。さらに、会員船社にこれらの取組みに関する十分な説明を実施し、日本籍船についての理解が深まるよう努める。

承認制度の一つである船長による能力確認手法は大変有効な制度として認知されてきており、今後この制度の拡大等改善も図りながら、さらなる合理化・簡素化を目指して、国土交通省と連携して対応していく。また、5年を経過する機関承認校に対しては国土交通省による継続審査が必要となるが、審査が順次適時に進められるよう、会員船社および関係者と連携して準備を進めていく。

6. 新型コロナウイルス問題への対応

新型コロナウイルス感染症拡大に関する状況を注視するとともに、会員会社への適宜適切な情報提供を行っていく。

また、世界的に入国者の隔離や国内移動の抑制等の感染拡大防止策が実施され、船員の交代に支障が生じていることから、引き続き ICS 等の関係者と連携しつつ、船員が円滑に移動・交代できる環境を確保すべく対応する。

II 海運振興事業

1. わが国海運の経営環境の整備

1. 諸外国における自国海運強化策

わが国のトン数標準税制(現行制度の適用期限は 2023 年 3 月)について、国土交通省海事局とも連携して次回要望に向けた検討を進める。また、必要に応じ、日本海事センターの協力も得て、同税制をはじめとする諸外国の海運強化策につき再調査を実施する。

2. 海運に係る規制等の制度見直し

海運に係る様々な規制について、政府機関における検討状況を把握しつつ、会員から寄せられた要望について関係方面に改善を求めていく。特に、日本籍船の取得・保有に係る本邦固有の規制については、国土交通省海事局の「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. 国際会計基準および OECD デジタル課税ルール

企業会計基準委員会(ASBJ)は、日本の会計基準と国際会計基準(IFRS)との整合性を確保すべく、2019 年 3 月から新たなリース会計基準の開発を進めている。

また、OECD は、経済のデジタル化に対応した新たな国際的な法人課税ルールを 2020 年末までに策定したいとしている。

当協会は、これらの動向を注視するとともに、必要に応じ意見反映に努める。

4. 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、ICS や 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 29 回 ASA 総会(当初 2020 年 5 月 28 日に豪州で開催予定)は、新型コロナウイルス感染症拡大の状況に鑑み、電話会議等の方法により非対面で開催される。5 つの常設委員会(海運政策、シップリサイクリング、船員、航行安全・環境、船舶保険・法務)の各中間会合については 2021 年 3 月までに開催される予定。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

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外国政府による規制の緩和・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の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・円滑かつ需要に対応した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、わが国政府や ICS、ASA と連携して状況を注視しつつ、必要に応じ両運河庁やエジプト・パナマ両国の駐日大使館等に働きかけていく。

パナマ運河庁とは、2017 年に開始された業界主導の定期対話に加え、濁水対策問題を契機に 2020 年 3 月以降に設置される日パ政府間定期協議に新たに参加する。スエズ運河庁に対しては、パナマ運河庁同様の定期対話の実現に向け、ICS や ASA 等と連携して働きかけを強化していく。

3. 法務保険問題

1. 船主責任に関する条約等

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・協力するとともに、ICS 等国際団体と連携の上、引き続き意見反映に努める。また日本政府はバンカー、ナイロビ両条約の批准および国内法制化の準備を進めているため、動向を注視の上適宜対応する。

2. 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。

3. イラン産原油の輸送に係る諸問題

米国政府による包括的共同作業計画からの一方的離脱によりイラン産原油輸入は再び制裁対象となり、日本は 2018 年 11 月 5 日から 180 日間に限り適用除外が認められ同原油輸送を再開したが、2019 年 5 月 2 日に除外措置が撤廃されたため、現在輸入は全面停止となっている。当協会は引き続き米国の動向などイラン制裁の動きを注視のうえ、国土交通省と連携して輸送に係る諸問題に適宜対応する。

4. 港湾問題

1. 水先問題

国土交通省による「水先人の人材確保・育成に関する検討会」の第三次取り纏め（2019年3月）の中で、これまでの3年間の評価検証および業務に対する水先人の意識が向上してきている状況を踏まえ、2022年度まで継続されることとなった「モニタリング委員会」に、引き続きユーザーの立場で参画し、水先人会会則の実効性に関する動向を見守りながら、さらに中小水先人区への支援体制について評価検証を実施していく。

これらの取り組みを通して会員船社と日本水先人会連合会および各水先人会とのコミュニケーションが活性化されつつあり、現場の実態も徐々によく見えるようになってきていると認識している。

今後数年間は、一級水先人の廃業者が多く見込まれる一方、参入予想者が極めて少ない時期を迎えることから全水先区レベルで人材不足の問題が顕在化してくることが想定されており、同検討会において審議を継続しつつ、ユーザーによる水先業務に対するモニター機能を深度化させ、安全で安定的・継続的な水先制度実現に努める。

2. 港湾整備

わが国の港湾計画等を審議する交通政策審議会・港湾分科会に参画し、港湾利用者の立場から意見反映に努める。

また、洋上風力発電の導入促進に係る改正港湾法が2019年11月に成立したことから、これに伴う埠頭整備や発電設備の設置が本船の荷役や安全運航に支障を及ぼすことがないよう注視していく。

3. コンテナ保安・安全対策

日本版24時間ルールの実用上の不具合があるか引き続き注視するとともに、今夏の東京オリンピック・パラリンピックに向けたセキュリティ強化が船社の大きな負担とならないよう財務省関税局等と意見交換するなど鋭意対応する。

また、国土交通省自動車局の「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」に引き

続き参画し、船社に不合理な負担がかからないよう意見反映に努める

4. 輸出入・港湾諸手続の簡素化

内閣官房 IT 総合戦略本部と国土交通省港湾局は、2020 年末までの「港湾関連データ連携基盤」の構築を目指し、「港湾の電子化推進委員会」および下部組織の WG で検討を進めている。当協会は、引き続き委員会および WG に参画し、船社にとって使い勝手の良い基盤が構築されるよう意見反映に努める。

また、第 7 次 NACCS 更改(2025 年開始予定)に関する検討組織に参画し、船社の利便性が一層向上するよう意見反映に努める。

5. 内航海運に係る問題

内航船員不足および後継者の確保・育成に関する問題について、船員教育機関との懇談会等を実施するなど問題解決に向けた取組みを行う。

また、カボタージュ制度の堅持、老朽船の代替建造促進、モーダルシフトの促進など内航海運を取り巻く課題について、日本内航海運組合総連合会と連携し対応するとともに、内航海運に影響を及ぼす可能性のある条約や国内法の改正、あるいは内航の税制改正等について、情報収集および周知に努める。

Ⅲ 安全環境・船員事業

1. 船員問題

1. 船員労務関連事項

「海上の労働に関する条約」(MLC) の 2018 年改正 (2020 年 12 月発効見込み) の「海賊等に拘束されている期間の賃金の継続支払いに係る条約規範改正 (船員側提案)」に関する最終取りまとめが行われた。これを踏まえ、わが国における国内法整備に向け、

国土交通省、会員船社と連携して改正事項のスムーズな導入、発効に向けて適切に対応していく。

船員の働き方改革に関連して、交通政策審議会海事分科会船員部会において、就労体制や健康・メンタルヘルス確保に向けた議論にも参画し、会員船社と連携しながら人材確保にも資するより良い労働環境の実現に向けて取り組んでいく。

2. STCW 関連事項

(1) 1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(STCW 条約) 関連

IMO 人的因子訓練当直小委員会 (HTW) において「乗船実習の質の確保」に関する提案が出され、船員教育に関し国際的に関心が高まってきている。引き続き国際会議の動向も睨みつつ、会員船社にとって負担とならないように国土交通省と連携し、必要に応じて関係会議に適宜参画し対応する。

(2) STCW 条約に関連した国内対応について

2017年1月1日より完全施行となった STCW 条約に関して同条約第6章で求められる基本訓練の開催案内や関係者への周知、また、国際ガス燃料船安全コード(IGF コード)発効に伴う訓練・資格に関する追加要件および顕在化した問題点の認識およびその対策について会員船社が円滑に対応できるよう、国土交通省その他関係教育機関等と密に情報共有をし、調整を行う。

また、2020年度より始まる STCW 条約の包括的な見直しに対して、ICS の動向を注視しながら会員船社の利益を確保しながら日本の資格制度の国際的地位を確立して行けるよう努める。

(3) 日本商船隊に関わる主要関係旗国対応について

主要関係旗国(パナマ、リベリア等)における STCW 条約関連の訓練・資格に関して、無線資格や IGF コードに関係する訓練要件・資格等について、国土交通省および会員会社と連携して課題解決に努める。

2. 環境問題

1. シップリサイクル

シップリサイクル条約は、主要リサイクル国のインドが 2019 年 11 月に批准したことで締約国が 15 カ国に達するなど、発効に向けて大きく前進している。

当協会は、安全かつ環境基準に適合した船舶リサイクル施設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、バングラデシュ等の主要リサイクル国におけるリサイクル施設の改善に向けた取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。

2. 船体付着物の移動

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「船体付着生物管理ガイドライン」が採択された。同ガイドラインは現在非強制であるが、2018 年 2 月の IMO PPR5 において、2 年間(2018 年、2019 年)レビューすることが合意され、2020 年 2 月より開始されるレビューの状況によっては、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. アジア型マイマイガほか外来生物の移動

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、チリ、ニュージーランドおよび豪州が、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実施している。また、一昨年末、クサギカメムシに対する侵入防止規制として、ニュージーランドならびに豪州が貨物の検査等を要求しているが、特に昨年より規制が始まった豪州においては検査基準が不明確なこともあり、実質、全船検査の状況が続いている。また、発見された生物が指定の外来生物ではない場合でも検査を要求されるなど、対応に多大な費用と時間を要している。豪州における規制については、今年も引き続き、継続して対応していく。

当協会では、新たな外来生物への規制を含む関連情報を収集するとともに、マイマイガやクサギカメムシ等の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

海洋汚染防止法改正により、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および 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、2013年10月に指定海上防災機関としての海上災害防止センターへ承継された。

当協会は効率的かつ透明性の高い海上防災体制の維持・推進を図るべく、引き続き、同センターの運営を注視するとともに、必要に応じ意見反映に努める。

現在、海上災害防止センターの消防船検討委員会では、所有する消防船の代替船建造に関する議論を重ねており、今年度は承認された代替船のスペックを基に料金改定案について議論される予定である。当協会は引き続き検討に参画して意見反映に努める。

3. 船舶の安全確保

1. 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。また、自律運航船等、船舶運航のデジタルイゼーションに係る諸問題(法整備、技術等)に関し、国内の海事生産性革命(i-Shipping)を視野に入れつつ、国内外における検討に積極的に参画し、情報収集を行う。

2. 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において継続的に審議されている。また、IMOにおいては、船舶の各種設備(航海設備、無線設備、救命設備、防火・消火設備等)の船上運用を含めた規則等が見直しが定期的に審議されている。

当協会は、これらの審議に参画し、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。

3. 備讃瀬戸航路の安全航行対策

瀬戸内海備讃瀬戸海域では、毎年2月から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、関係者が一堂に会する会議にて意見調整を行うほか、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. 会員向け情報提供

ホームページの会員専用サイトに必要な情報を適時適切に掲載するとともに、Eメール等により会員各社に対し迅速な情報提供を行う。

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、会員会社の新入社員等を対象に海運人としての心構えや自覚醸成に資する「海運講習会」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

英国ロンドンの欧州地区事務局等を通して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。