

2019 年度事業報告書

2020 年 6 月

一般社団法人 日本船主協会

目 次

事業概況	1
------	---

組 織 編

1. 会員の現状	4
2. 第72回通常総会	5
3. 役員等の選任	5
4. 役員等の異動	9
5. 委員長の委嘱等	9
6. 諸会議開催状況	10
7. 地区船主会の状況	13
8. 常勤役職員に関する事項	14
9. 収支および正味財産増減の状況ならびに財産の状態の推移	15
10. その他の活動	15

事 業 編

I 2019年度の主要課題

1. 海運の重要性に関する認知度向上のための活動	16
2. 地球環境保全対策および理解醸成活動	17
3. 海運税制	19
4. ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題	19
5. マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策	20
6. 人材確保	21
7. 水先問題	22
8. 中東における航行安全問題	23
9. 新型コロナウイルス問題	23

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…………… 2 4
- 2. 国際会計基準および OECD デジタル課税ルール …… 2 4
- 3. 海運に係る規制等の制度見直し…………… 2 4
- 4. 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度…………… 2 4

2 国際問題

- 1. 内外関係機関等での活動…………… 2 5
- 2. 諸外国規制の撤廃・緩和…………… 2 7
- 3. 各国海運政策…………… 2 7
- 4. スエズ・パナマ運河…………… 2 8

3 法務保険問題

- 1. 船主責任に関する条約等…………… 2 9
- 2. 油濁被害の補償制度…………… 3 0
- 3. イラン産原油の輸送に係る諸問題…………… 3 0

4 港湾問題

- 1. 港湾整備…………… 3 1
- 2. コンテナ保安・安全対策…………… 3 1
- 3. 輸出入・港湾諸手続の簡素化…………… 3 2

- 5 内航海運に係る問題 …… 3 3

Ⅲ 安全環境・船員事業

1 船員問題

1. 船員労務関連事項	3 3
2. S T C W関連事項	3 4

2 環境問題

1. 船体付着物の移動	3 4
2. シップリサイクル	3 5
3. アジア型マイマイガ	3 5
4. 海上災害防止対策	3 6

3 船舶の安全性確保

1. 航行安全貨物の収集と発信	3 6
2. 貨物の安全な積み付けと運送	3 6
3. 船舶の救命設備等の見直し	3 7
4. 備讃瀬戸航路	3 7

Ⅳ 調査広報事業

1. 会員向け情報提供	3 8
2. セミナー等の開催	3 8
3. 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理	3 9
4. その他	3 9

V 海外事業

1. 欧州・北米地区事務局の活動	4 0
------------------	-----

VI 関係団体支援事業	4 2
-------------	-----

事業報告の附属明細書	4 3
------------	-----

事業概況

2019 年度の世界経済は、前年度より続く米中貿易摩擦や英国の EU 離脱問題により減速が見られた。わが国においても、世界経済の減速による影響を受けたものの、雇用・所得環境の改善に伴う個人消費の持ち直し等により、緩やかな回復が見られた。しかしながら、2020 年に入り、新型コロナウイルスにより世界の経済活動が大きく停滞し、先行きは不透明な状況である。

わが国海運を取り巻く環境については、2019 年も米中貿易摩擦等の影響により、不透明な環境下ではあったが、2020 年 1 月からの SOx 規制強化への対応等を背景とした需給の引き締めにより、緩やかに回復が見られた。しかしながら、新型コロナウイルスによる荷動きの停滞により、再び先行きは不透明な状況にある。

こうした状況下、当協会が 2019 年度に取り組んだ主要事業の概要は、以下のとおりである。

海運の重要性に関する認知度向上のための活動としては、今年度も「海の日」を中心に、子供たちをはじめとした一般の方々向けの船舶や海事施設等の見学会などを実施した。また、2020 年度からの新学習指導要領実施を踏まえ、学校教育の場で海運が取り上げられるよう、授業シナリオ作成や研究授業への協力、各地の公的な教員研修や小学校の社会科見学コースへ海事施設の組み入れを推進した。他方、これまでの教科書会社への働きかけが奏功し、5 月に公表された小学校の新しい教科書に海運に触れる記述が増加した。

国際海運における地球温暖化問題については、2018 年 4 月の国際海事機関(IMO) 第 72 回海洋環境保護委員会(MEPC)において、温室効果ガス(GHG)削減目標や対策を包括的に定める「GHG 削減戦略」が採択され、これに対し当協会は、地球温暖化対策が合理的かつ現実的な内容となるよう、わが国政府や国際海運会議所(ICS)と密接に連携して対応した。

2020 年 1 月 1 日から実施された一般海域での燃料油硫黄分濃度 0.5%規制については、公正な国際競争条件を確保すべく、2019 年 5 月に開催された第 74 回 MEPC において「SOx 規制の統一的実施のためのガイドライン」が採択された。当協会は、環境保全を念頭に置きつつ、船舶の円滑な運航や公平な競争条件確保の観点から、国土交通省等と連携して対応した。

2017 年 9 月に発効したバラスト水管理条約については、IMO にてデータ収集およびレビューが行われており、2022 年に条約見直しの要否の検討を行うこととなっていることから、当協会は会員会社より運用上の問題点に関する情報を収集、それらを取りまとめた上で国土交通省へ報告を行った。

こうした海運業界の環境保全への取り組みを広く知ってもらうべく、当協会は 2019 年 4 月に国土交通省・日本経済団体連合会他との共催により、「海事分野における SOx 規制導入を考えるシンポジウム」を開催したほか、前年度に作成したパンフレット「海運業界の挑戦」を引き続き広く配布するとともに、同パンフレットを用いメディア等に対して説明を行った。

海運税制については、当協会の活動が奏功し、「外航船舶の圧縮記帳」および「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」の延長が認められた。また、内航船舶の圧縮記帳および地球温暖化対策税の還付制度についても延長が認められた。さらに、とん税・特別とん税の特例措置の創設も認められた。

海賊問題については、2019 年の全世界における海賊事件は、前年比約 19%減の 162 件となった。うち、最も多かったのはナイジェリア(35 件)で、ギニア湾を中心とする西アフリカ全体で見ると前年比約 21%減の 65 件が発生した。当協会は、国土交通省、外務省、防衛省等ならびに ICS との連携を強化し、迅速な情報提供等の対応に努めた。一方、ソマリア沖・アデン湾においては、海賊の潜在的な脅威は依然として大きく、各国による海賊対処活動の継続は不可欠であることから、当協会は、自衛隊の護衛艦等を引き続き同海域に派遣するよう働きかけている。

マラッカ・シンガポール海峡(マ・シ海峡)においては、国際協力の枠組みの下、2009 年からの 10 年計画に基づき航行援助施設整備事業が実施され、2019 年 1 月からは、新たな 5 年計画に基づき運用されることとなった。当協会は資金協力を行う等、同整備事業を支援した。また、当協会は、マ・シ海峡沿岸国やマラッカ海峡協議会とともに同海峡における航行安全対策の具体化に向けた取り組みを進めた。

人材確保については、船員教育機関とも連携し、優秀な日本人船員(海技者)の確保に向けた広報活動等を行った。また、当協会は国土交通省が開催している「船員養成の改革に関する検討会」に参画し、内航船員養成や民間 6 級海技士の拡充に向けた検討を進めた。一方、外国人船員承認制度に関しては、当協会の働きかけにより、船舶職員実務能力確認の対象拡大が認められた他、インドの機関承認校 3 校の認定が更新されるよう協力した。

水先問題については、国土交通省による 2017 年 9 月の「水先人の人材確保・育成等に関する検討会」の第 2 次取りまとめによって設置された「モニタリング委員会」にて、継続的な評価検証が行われた。当協会は、安全性確保および安定的なサービスが継続されることを目指して水先人会との良好なコミュニケーションを維持しながら取り組みを進めた。

中東における航行安全問題については、2019 年 5 月にフジャイラ沖において商船が攻撃されるなど、中東海域における安全な航行に重大な懸念が生じた。当協会は、政府および関

係者と連携して航行安全確保に向けた対応を行った。

新型コロナウイルス問題については、同ウイルスの感染拡大を受け、当協会は、船員が円滑に移動・交代できる環境を確保すべく、ICS と連携し、IMO や世界保健機関(WHO)等に国際的な対策を求めた一方、わが国政府や国土交通省に対し日本における対応改善を要請した。

その他、わが国海運の経営環境の整備や国際問題、法務保険問題、港湾問題、船員問題、船舶の安全確保などに必要な対応を行った。

組 織 編

1. 会員の現状

当協会の会員会社は、前年度末の2019年3月31日現在126社で、年度中2社の入会、会員会社間の合併による会員数の変更1社および1社の退会があり、当年度末の2020年3月31日においては126社となった。

この所属地区別会員社数は、それぞれ次のとおりである。

所属地区	2019. 3. 31	2020. 3. 31
京 浜	70 社	70 社
阪 神	51 社	51 社
九 州	5 社	5 社
計	126 社	126 社

なお、2019年度中における会員会社の異動は次のとおりである。

区 分	年月日	会 社 名	所属地区
入会	2019. 10. 1	アンカー・シップ・パートナーズ	京浜
入会	2019. 10. 1	オーシャンネットワークエクスプレスホールディングス	京浜
合併	2020. 1. 1	昭和シェル船舶 ※出光タンカーと合併	京浜
退会	2020. 3. 31	関兵海運	京浜

また、会員会社より届出のあった船腹量は、2020年1月1日現在次のとおりとなっている。所有船については隻数は増加したものの総トン数で増加、重量トン数で減少となり、外国船用船は隻数、トン数ともに減少、日本船用船は隻数、トン数ともに増加となった。

	所 有 船			外国船用船			日本船用船		
	2019.1.1	2020.1.1	増減	2019.1.1	2020.1.1	増減	2019.1.1	2020.1.1	増減
隻数	420	421	1	1,689	1,633	△56	721	765	44
総トン数(G/T)	14,148,799	14,476,842	328,043	81,907,085	79,590,803	△2,316,282	5,740,439	6,619,623	879,184
重量トン数(D/W)	23,973,438	23,870,298	△103,140	128,014,752	125,277,812	△2,736,940	10,382,604	11,770,130	1,387,526

2. 第72回通常総会

当協会第72回通常総会は、2019年6月28日午後1時より、東京都千代田区平河町2丁目6番4号 海運ビル国際会議場において、会員126名中96名(本人31名、書面表決および委任65名)の出席を得て開催された。

総会は武藤会長が議長となり、下記各号議案について審議を行い、いずれも原案どおり可決承認した。

- 第1号議案 2018年度事業報告および決算
- 第2号議案 2019年度事業計画および収支予算
- 第3号議案 役員を選任

3. 役員等の選任

(1) 第72回通常総会

当協会の役員任期は就任2カ年目の通常総会の日までとなっており、本年度がその改選期にあたるため、2019年6月28日開催の第72回通常総会において以下の役員選任等を行い、各氏は同日付で就任した。

① 理事・監事の選任

理事(31名)

旭タンカー	取締役社長	中井和則
イースタン・カーライナー	取締役社長	吉田勝
飯野海運	取締役社長	當舎裕己
出光タンカー	取締役社長	寺内正
乾汽船	取締役社長	乾康之
NSユナイテッド海運	取締役社長	谷水一雄
NYKバルク・プロジェクト	取締役社長	野瀬素之
川崎汽船	取締役社長	明珍幸一 (新)
川崎近海汽船	取締役社長	赤沼宏
神原汽船	取締役社長	神原宏達

共栄タンカー	取締役社長	高 田 泰
栗林商船	取締役社長	栗 林 宏 吉
ケイラインローローバルクシップマネジメント	取締役社長	門 野 英 二 (新)
神戸船舶	代表取締役	原 田 正 (新)
商船三井	取締役社長	池 田 潤一郎 (元)
商船三井近海	取締役社長	永 田 健 一
JXオーシャン	取締役社長	廣 瀬 隆 史
瀬野汽船	取締役社長	瀬 野 洋一郎
田渕海運	取締役社長	田 渕 訓 生
鶴丸海運	取締役社長	鶴 丸 俊 輔
日本郵船	取締役会長	内 藤 忠 顕
八馬汽船	取締役社長	酒 井 隆 司
三菱鉱石輸送	取締役社長	鈴 木 一 行
明治海運	取締役社長	内 田 和 也
国際船員労務協会	会長	赤 峯 浩 一
日本船主協会	常勤副会長	中 島 孝 (新)
日本船主協会	理事長	小 野 芳 清
日本船主協会	常務理事	石 川 尚
日本船主協会	常務理事	田 中 俊 弘
日本船主協会	常務理事	小 泉 浩 信
日本船主協会	常務理事	大 森 彰
監事(3名)		
旭海運	取締役社長	根 元 聡
玉井商船	取締役社長	佐 野 展 雄
東興海運	取締役社長	井 高 英 輔

② 会長・副会長の選定

会長	日本郵船	取締役会長	内藤 忠 顕 (新)
副会長	商船三井	取締役社長	池田 潤一郎 (元)
副会長	川崎汽船	取締役社長	明 珍 幸 一 (新)
副会長	JXオーシャン	取締役社長	廣 瀬 隆 史
副会長	栗林商船	取締役社長	栗 林 宏 吉 (新)
副会長	国際船員労務協会	会長	赤 峯 浩 一
副会長(常勤)	日本船主協会	常勤	中 島 孝 (新)

(2)臨時理事会

当協会は、2019年6月28日の通常総会後の臨時理事会において(一部理事については就任後の書面審議により)以下の役員の選定等を行い、各氏は同日付で就任した。

① 理事長および常務理事の選定

理事長	小 野 芳 清
常務理事	石 川 尚
常務理事	田 中 俊 弘
常務理事	小 泉 浩 信
常務理事	大 森 彰

② 代表理事および業務執行理事の選定

代表理事(5名)

会長	日本郵船	取締役会長	内藤 忠 顕 (新)
副会長	商船三井	取締役社長	池田 潤一郎 (元)
副会長	川崎汽船	取締役社長	明 珍 幸 一 (新)
副会長(常勤)	日本船主協会		中 島 孝 (新)
理事長	日本船主協会		小 野 芳 清

業務執行理事(4名)

常務理事	日本船主協会	石 川 尚
常務理事	日本船主協会	田 中 俊 弘
常務理事	日本船主協会	小 泉 浩 信
常務理事	日本船主協会	大 森 彰

③ 常任委員の委嘱

飯野海運	取締役社長	當 舍 裕 己
NS ユナイテッド海運	取締役社長	谷 水 一 雄
NYK バルク・プロジェクト	取締役社長	野 瀬 素 之
川崎汽船	取締役社長	明 珍 幸 一 (新)
栗林商船	取締役社長	栗 林 宏 吉
JX オーシャン	取締役社長	廣 瀬 隆 史
商船三井	取締役社長	池 田 潤一郎 (元)
田渕海運	取締役社長	田 渕 訓 生 (新)
日本郵船	取締役会長	内 藤 忠 顕
国際船員労務協会	会長	赤 峯 浩 一
日本船主協会	常勤副会長	中 島 孝 (新)
日本船主協会	理事長	小 野 芳 清

④ 審議員の委嘱

京浜地区選出(13名)

NS ユナイテッド内航海運	取締役社長	菅 原 泰
関西ライン	取締役社長	岡 田 高 明
近海郵船	取締役社長	田 島 哲 明
国華産業	取締役社長	前 原 徹 (新)
三洋海運	取締役社長	三 木 孝 幸
商船三井オーシャンエキスパート	取締役社長	根 本 正 昭
昭和日タン	取締役社長	筒 井 健 司
太平洋汽船	取締役社長	三 木 賢 一
第一タンカー	取締役社長	北 村 知 久
大東通商	取締役社長	中 部 由 郎
鶴見サンマリン	取締役社長	馬 越 正 文
東海商船	取締役社長	小 林 成 吉 (新)
日産専用船	取締役社長	遠 藤 浩 二

阪神地区選出(8名)

大阪船舶	取締役社長	小 谷 盛 雄
佐藤汽船	取締役	佐 藤 公 夫
佐藤國汽船	取締役社長	佐 藤 國 安
菅原汽船	取締役	菅 原 博 文
東栄ジャパン	取締役社長	萬 昌 也 (新)
東慶海運	取締役社長	長谷部 哲 也
プリンス海運	取締役社長	長 手 裕 輔
豊洋汽船	取締役社長	渡 部 哲

九州地区選出(1名)

宇部興産海運	代表取締役	藏 内 隆 文
--------	-------	---------

⑤ 顧問の委嘱

定款第 42 条により、前会長 商船三井 武藤光一氏の推薦があり、これを了承し、同氏に委嘱することとした。

4. 役員等の異動

会員会社の届け出代表者変更等による 2019 年度中の役員等の異動状況は次のとおりである。

(1) 審議員

辞任	2019.4.3	関西ライン	取締役社長	福 澤 文 雄
就任	2019.4.3	関西ライン	取締役社長	岡 田 高 明

5. 委員長の委嘱等

(1) 委員長の委嘱

常設委員会および特別委員会規程第 4 条により、委員長は理事会の推薦により会長が委

嘱することとなり、2019年6月28日開催の臨時理事会において、会長が下記の各氏を同日付で委嘱した。

【常設委員会委員長】

政策委員会	商船三井	取締役社長	池田潤一郎(元)
労政委員会	川崎汽船	取締役社長	明珍幸一(新)
海上安全委員会	飯野海運	取締役社長	當舍裕己
環境委員会	JXオーシャン	取締役社長	廣瀬隆史
内航委員会	田渕海運	取締役社長	田渕訓生(新)
港湾委員会	日本船主協会	常勤副会長	中島孝(新)

(2) 地区船主会議長の選任

地区船主会議長は、地区船主会規程第5条により理事会において理事の中から選任することとなり、2019年6月28日開催の臨時理事会において、次の各氏を選任し、各氏は同日付でそれぞれ就任した。

京浜地区船主会議長	NSユナイテッド海運	取締役社長	谷水一雄
阪神地区船主会議長	八馬汽船	取締役社長	酒井隆司
九州地区船主会議長	鶴丸海運	取締役社長	鶴丸俊輔

(3) 審議員会議長の選定

審議員会議長および副議長については、2020年3月2日開催の第7回審議員会(書面開催)において下記のとおり選定し、各氏は同日付でそれぞれ就任した。

議長	太平洋汽船	取締役社長	三木賢一
副議長	東慶海運	取締役社長	長谷部哲也

6. 諸会議開催状況.

(1) 理事会

2019年度中に開催した理事会での議案および報告事項は以下のとおりである。(5回開催)

○第682回定例理事会(2019年5月22日)

議案

1. 第72回通常総会付議議案

2. 2019・20 年度審議員の割当数
3. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/リース会計基準の見直し)
 - ・海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向/航行安全対策について)
 - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向/環境広報タスクフォース活動報告/シブプリサイクルを巡る最近の動向)
 - ・港湾委員会(水先問題)
4. 会員異動
5. その他(第 72 回通常総会への出席依頼)

○臨時理事会(2019 年 6 月 28 日)

議案

1. 理事長および常務理事の選定
2. 代表理事および業務執行理事の選定
3. 常任委員の選定
4. 地区船主会議長の選任
5. 常設委員会委員長の委嘱
6. 審議員の委嘱
7. 顧問の委嘱
8. その他(2020 年 5 月理事会開催日の変更)

○第 683 回定例理事会(2019 年 9 月 25 日)

議案

1. 会員異動
2. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/パナマ運河通航料問題)
 - ・労政委員会(人材確保タスクフォース中間報告)
 - ・海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向)
 - ・環境委員会(環境広報タスクフォース活動報告/シブプリサイクルを巡る最近の動向)
 - ・港湾委員会(水先問題)
3. その他
書面報告事項
 - ・政策委員会(船舶マネロン対策について/海の日を中心とした海運イベント等)

○第 684 回定例理事会(2019 年 11 月 27 日)

議案

1. 令和元年台風第 19 号災害への義援金対応
2. 当協会が取り組む課題の進捗状況
3. 2019 年度上半期経理報告
4. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/OECD による国際課税原則見直しの動き(いわゆる「デジタル経済課税ルール」)/パナマ運河岸との定期対話)
 - ・海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向/マラッカ海峡航行安全対策)
 - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向・SOx 規制関連)
 - ・外航労務部会(全日本海員組合全国大会の模様)
6. その他(海賊対処活動に対する感謝の集いの開催/年末年始の業務日程)
書面報告事項
 - ・環境委員会(シブプリサイクルを巡る最近の動向/環境問題を巡る最近の動向(GHG 関連))

○第 685 回定例理事会(2020 年 1 月 22 日)

議案

1. 会員異動
2. 2020 年度予算編成方針
3. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/「海事産業将来像検討会」への対応/パナマ運河・スエズ運河通

航料問題)

- ・労政委員会(外国人船員承認制度/海運・船員 PR 用 DVD「DEAR FUTURE」の配布状況)
 - ・海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向/海上安全セミナーの開催)
 - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向/シップリサイクルを巡る最近の動向)
4. その他(3月理事会当日の予定)

○第 686 回定例理事会(2020 年 3 月 25 日)書面開催

議案

1. 新型コロナウイルス関連報告
2. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/ パナマ運河渇水対策新料金/アジア船主協会(ASA)会長会議)
 - ・労政委員会(人材確保タスクフォース年間報告)
 - ・海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向)
 - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向/シップリサイクルを巡る最近の動向/
環境広報タスクフォース活動報告)
 - ・内航委員会(内航委員会の活動)
 - ・港湾委員会(港湾物流幹事会・物流システム幹事会の活動)
3. その他(第 687 回定例理事会(5/20)から第 73 回通常総会(6/26)当日の予定/
理事会等の開催日(2020 年 6 月から 2021 年 6 月まで)

(2) 常任委員会

2019 年度中に開催した常任委員会での議案および報告事項は以下のとおりである。(計 9 回開催)

○常任委員会(2019 年 4 月 24 日)書面開催

議案

1. 環境広報タスクフォース活動報告
2. シップリサイクルを巡る最近の動向
3. パナマ運河庁との対話
4. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向

○第 66 回常任委員会(2019 年 5 月 22 日)
第 682 回定例理事会との合同会議として開催

○第 67 回常任委員会(2019 年 7 月 24 日)

議案

1. パナマ運河通航料問題
2. 「海の日」を中心とした海運イベント等の実施
3. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
4. 環境広報タスクフォース活動報告

書面報告事項:

1. ASA 当協会代表
2. シップリサイクルを巡る最近の動向

○第 68 回常任委員会(2019 年 9 月 25 日)
第 683 回定例理事会との合同会議として開催

○第 69 回常任委員会(2019 年 10 月 23 日)

議案

1. 税制改正
2. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
3. 海運ビルの今後のあり方

書面報告事項

1. マラッカ海峡航行安全対策
2. 環境問題を巡る最近の動向

○第70回常任委員会(2019年11月27日)
第684回定例理事会との合同会議として開催

○第71回常任委員会(2019年12月18日)
議案

1. 税制改正
2. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
3. マラッカ海峡協議会への分担金の拠出
4. 環境問題を巡る最近の動向
5. シップリサイクルを巡る最近の動向

○第72回常任委員会(2020年1月22日)
第685回定例理事会との合同会議として開催

○第73回常任委員会(2020年2月26日)
議案

1. 2020年度事業計画および予算編成
 2. パナマ運河追加料金新設問題
 3. 新型コロナウイルス関連に関する報告
 4. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
 5. シップリサイクルを巡る最近の動向
 6. 環境広報タスクフォース活動報告
 7. GHG問題に対する日本船主協会としての取り組み
- 書面報告事項:

1. インドネシア貨物留保規則

○第74回常任委員会(2020年3月25日)
第686回定例理事会との合同会議として書面開催

7. 地区船主会の状況

(1)京浜地区船主会

[会 員 数] 70社

[議 長] NSユナイテッド海運 取締役社長 谷水 一雄

[会議開催状況] 定時総会1回 定例会5回

定時総会を5月31日に開催し、京浜地区選出審議員を選出するとともに、2018年度決算報告および2019年度予算案等について審議・承認した。定例会においては、理事会における審議・報告事項を中心に当面する諸問題について対処方針を報告した。また、10月定例会では、「環境に関する国際基準の動向」(講師 国土交通省 海事局 船舶産業課長/IMO MEPC 議長 斎藤 英明氏)と題する講演会を開催した。

(2) 阪神地区船主会

[会 員 数] 正会員 51 社 (内、中・四国支部 30 社)

準会員 3 社 (内、中・四国支部 1 社)

[議 長] 八馬汽船 取締役社長 酒井 隆司

(中・四国支部 支部長) 瀬野汽船 取締役社長 瀬野 洋一郎

[会議開催状況] 定時総会 1 回(神戸開催) 定例会 5 回(神戸開催)

中・四国支部定例会 5 回(今治・福山開催)

定時総会を 6 月 10 日に開催し、阪神地区選出審議員を選出するとともに、2018 年度決算報告および 2019 年度予算案等について審議・承認した。定例会においては、理事会における審議・報告事項を中心に当面する諸問題について意見交換を行った。

(3) 九州地区船主会

[会 員 数] 正会員 5 社、準会員 4 社

[議 長] 鶴丸海運 取締役社長 鶴丸 俊輔

[会議開催状況] 定時総会 1 回(北九州開催) 定例会 5 回(北九州開催)

定時総会を 6 月 7 日に開催し、九州地区選出審議員を選出するとともに、2018 年度決算報告および 2019 年度予算案等について審議・承認した。定例会においては、理事会における審議・報告事項を中心に当面する諸問題について意見交換を行った。

8. 常勤役職員に関する事項

	2019. 3. 31	2020. 3. 31	増 減
役員	6 名	6 名	±0 名
職員	32 名	33 名	±1 名

9. 収支および正味財産増減の状況ならびに財産の状態の推移

事業年度	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期
当期収入合計	1,373,875,214	1,363,272,153	1,220,871,574	1,207,780,660	1,202,251,477
当期支出合計	1,282,920,672	1,341,541,851	1,281,355,359	1,241,455,006	1,264,220,865
当期収支差額	90,954,542	21,730,302	△ 60,483,785	△ 33,674,346	△ 61,969,388
前期繰越収支差額	138,297,145	229,251,687	250,981,989	190,498,204	156,823,858
次期繰越収支差額	229,251,687	250,981,989	190,498,204	156,823,858	94,854,470
資産合計	2,969,017,258	2,864,932,635	2,816,627,193	2,835,929,231	2,830,107,049
負債合計	488,832,274	438,677,244	439,884,756	481,683,238	524,261,589
正味財産	2,480,184,984	2,426,255,391	2,376,742,437	2,354,245,993	2,305,845,460

10. その他の活動

(1) 新年賀詞交換会の開催

当協会は、2020年1月7日、海運ビル国際会議場において、日本船主協会・日本造船工業会両会共催の新年賀詞交換会を開催した。来賓に青木一彦国土交通副大臣をはじめ、国会議員、国土交通省や関係官庁の方々などを迎え、総勢約650名が参加した。

事業編

I 2019年度の主要課題

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も広げていく広報活動を展開した。活動状況は以下の通りである。

(1)「海の日」を中心とした海運イベント等の実施

当協会は会員会社や関係団体等の協力による船舶や海事施設等の見学会を「船ってサイコ～2019」と題し全国各地で実施した。政府と日本財団が中心となって7月15日に東京晴海ふ頭で開催された「海の日」行事(“海と日本プロジェクト”2019)では、自動車運搬船の一般公開とともに操船シミュレータ体験を交えたブース出展を行うなど、子供たちを主な対象とした活動に積極的に取り組んだ。

また、関係省庁や地方自治体等とも連携し、「海フェスタしずおか」をはじめとした各種イベントにも協力した。

(2)学校教育関係の活動

2020年度からの新学習指導要領実施を踏まえ、学校教育の場で海運の役割を取り上げた授業や校外学習が実施されるよう、荷主団体とも連携し、見学会や資料提供を通じ、工業や貿易に関する授業シナリオ作成および研究授業等に協力するとともに、各地の公的な教員研修や小学校の社会科見学コースへ海事施設の組み入れを推進した。

他方、これまでの教科書会社への働きかけが奏功し、5月に公表された小学校の新しい教科書に海運に触れる記述が増加した。更に、日本海事広報協会等と連携し、教科書や社会科資料集の発行会社も対象とした説明会や見学会等の活動を継続した。

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、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 2013 年 1 月 1 日に発効し、また、IMO-DCS (Data Collection System for Fuel Consumption) の強制化が 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、2019 年 1 月より運用が開始された。さらに、2018 年 4 月の MEPC72 においては、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等を包括的に定める「GHG 削減戦略」が採択された。経済的手法 (MBM) に関する検討、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、わが国政府や国際海運会議所 (ICS) と密接に連携して対応した。

*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、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 10 月の 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 規制の統一の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中、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

適切に対応した。

(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。

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。2020年3月現在USCGから型式承認を受けた会社は23社29機種となった。

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した。

(4) 環境広報活動

2020年1月1日より強化される船舶燃料油中の硫黄分(SO_x)濃度規制を念頭に、海運業界の環境保全への取組みを広く周知するため、2019年4月に国土交通省・日本経済団体連合会他との共催により、「海事分野におけるSO_x規制導入を考えるシンポジウム」を開催し、関係業界から300名を超える参加を得た。また、前年度に制作したパンフレット「海運業界の挑戦」を引き続き広く配布し周知を図るとともに、同パンフレットを用いてメディア等に対して説明を行った。

3. 海運税制

当協会は、令和 2(2020)年度税制改正において、2020 年 3 月末に期限を迎える「外航船舶の圧縮記帳(特定事業用資産の買換特例)」および「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」の延長を重点要望とし、要望活動を展開した。

近年、租税特別措置については、廃止を含めてゼロベースで見直しを行うとの方針が与党より示されている。海運税制を取り巻く状況は依然として厳しいものであったが、国土交通省海事局が財務省主税局と折衝するとともに、内藤会長が中心となり、国会議員への陳情活動等を通じて両制度の重要性を訴えたことが奏功し、2019 年 12 月に閣議決定された「令和 2 年度税制改正の大綱」において、両税制の延長が認められた。

なお、当協会が海運関係事項として併せて要望していた内航船舶に係わる圧縮記帳および地球温暖化対策税の還付制度についても延長された他、国土交通省港湾局が中心となって求めている「国際コンテナ戦略港湾政策に係るとん税・特別とん税の特例措置」についても創設が認められた。

4. ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題

国際商業会議所(ICC) 国際海事局(IMB)によれば、2019 年の全世界における海賊事件は、前年(201 件)から約 19%減の 162 件が報告された。地域別にみると、1 位ナイジェリア(35 件)、2 位インドネシア(25 件)、3 位シンガポール海峡(12 件)となり、ギニア湾を中心とする西アフリカ全体では、前年(82 件)から約 21%減の 65 件が発生した。

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 件が発生、2019 年には再び 0 件となった。

各国政府による海賊対処活動に加え、ベストマネージメントプラクティス(BMP)の徹底など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る抑止力の効果により、低水準で推移しているものの、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とから、当

協会は、自衛隊の護衛艦等を引き続き同海域に派遣するよう働きかけている。

ギニア湾周辺海域の海賊は、銃砲等により武装しており、船舶や乗組員へ向け発砲する事例が多く、乗組員が負傷および航海設備や無線設備が破損された事例が多数出ている。特に 11 月頃より海賊による乗組員等の誘拐事案が急激に増加しており、母船を用いて沖合の船舶にまで襲撃を行うケースもあり、巧妙化・凶悪化している。

当協会は、国土交通省、外務省、防衛省等ならびに ICS との連携を強化し、迅速な情報提供等の対応に努めた。

5. マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策

マラッカ・シンガポール海峡(マ・シ海峡)においては、国際協力の枠組み(協力メカニズム)の下、2008 年 4 月に航行援助施設基金(基金)が創設され、10 か年の事業計画(2009 年-2018 年)に基づき航行援助施設整備事業を実施した。2018 年秋の基金委員会にて、2019 年からの5か年計画が承認され、2019 年1月からは、新たな5か年計画に基づき運用されることになる。

当協会は約 40 年にわたり、石油連盟、日本損害保険協会等の国内関係団体とともに、マラッカ海峡協議会(マ協)を通じマ・シ海峡の航行援助施設維持管理事業を支援しており、マ・シ海峡の航行安全の重要性に鑑み、今年度も引き続き資金拠出を行った。

また、当協会は、マ・シ海峡を通峡する船舶の増加および大型化により、同海峡が一層輻輳化し危険性が增大している状況から、マ・シ海峡における航行安全対策を取りまとめた。同対策は、2015 年 10 月の沿岸国政府間技術専門家会合(TTEG)においてマ協提案としてプロジェクト化されて以来、マ協を通じて沿岸参加国と対策の検討を進めてきた。当協会は、マ協がコンサルタントを起用して実施した当該提案の検証のためのシミュレーション作業に参画し、2019 年 4 月にマラッカ海峡東部フィリップチャンネル付近の分離航路帯における(深喫水ルートの)追い越し禁止対策に関する効果を確認した。同シミュレーションの結果は、沿岸三か国によるプロジェクト検討委員会において承認され、同海域における今後の航行安全において考慮されることとなった。この結果をもって、同プロジェクトは終了された。

2014 年9月の定例理事会にて承認された4提案中の残りの2提案については、要する期間・費用ならびに現状を考慮し、当面の間凍結することが、2019 年 11 月の定例理事会にて承認された。

6. 人材確保

(1) 日本人船員(海技者)の確保に関する活動

人材確保タスクフォースおよび内航ワーキンググループが中心となり、船員教育機関とも連携しつつ、優秀な日本人船員(海技者)の確保に向けた広報活動等を行った。

具体的には、会員各社の協力の下、中学生・保護者向けの 5 高専(商船学科)合同進学ガイダンスや、主に 5 高専の学生を対象とした「海技者セミナー」(地方運輸局主催)への協力、5 高専およびフィリピンの海事大学(MAAP:Maritime Academy of Asia and the Pacific)の学生を対象に、日本の海運に関する講演を行った。また、東京海洋大学(海洋工学部)および神戸大学(海事科学部)における学生向け講演会・座談会や、オープンキャンパスへの協力、東海大学での寄付講座の実施、海技教育機構教員と内航船社の情報交換会、海技教育機構教員と学生を対象とした内航船社との勉強会等を行った。加えて、都内中学校からの要請を受け、キャリア教育の一環である「勤労留学」や「校内ハローワーク」に協力するなど、外部要請に対しても協力した。また、船員の仕事を紹介する新作 DVD「DEAR FUTURE / BEYOND THE DREAM」や内航船員を紹介するポスターを作成するなど、船員職業の認知度向上を目指して精力的に活動した。

そのほか、制度が見直されて 5 年目になる官学労使による「外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム」がより円滑に実施されるよう関係者と連携し、効率的に活動を展開した。

(2)「船員養成の改革に関する検討会」について

船員養成のあり方を検討するために、国土交通省が官学労使をメンバーとして開催している「船員養成の改革に関する検討会」に参画している。内航新人船員(4 級海技士)の養成定員について需給を勘案しながら段階的に拡充していくことや、小型船の要員確保が急務となっている状況下、民間 6 級海技士の拡充に向けた検討を進めている。さらに業界のニーズをきめ細やかに確認するため外航部会および内航部会に分けた検討が進められている。

(3) 外国人船員承認制度に関する活動

① 船舶職員実務能力確認について

実務能力確認制度の対象国拡大のため国土交通省に働きかけを行っている。その結果、1 カ月コース(対象船社:日本郵船、商船三井、川崎汽船、ベルンハルト・シュルテ・シップマネ

ージメント(BSM)及びNS ユナイテッド海運のみ)において、新たにバングラデシュおよび韓国が追加された。これにより対象国は 11 カ国となった。引き続き全社が対象となる能力確認制度についても対象国拡大に向けて働きかけを行っている。

②機関承認校の更新審査について

認証開始から 5 年を経過したインドの機関承認校である下記 3 校において、2019 年 10 月に実施された国土交通省による継続審査に随行し、3 校とも機関承認校としての認定がスムーズに継続されるよう協力した。

- ・ Tolani Maritime Institute
- ・ Maharashtra Academy of Naval Education and Training
- ・ Vels University School of Maritime Studies

③二国間取極国の拡大

2018 年 4 月に二国間で覚書を取り交わしていたロシアについて、最終確認を終え 2019 年 11 月よりロシア人船員の承認証取得が可能となった。また、ロシアの次に会員から要望のあったポーランドとの二国間承認約束も 2019 年 1 月に締結された。現在、国土交通省が最終確認中。これで日本との二国間承認約束締結国はポーランドを含めて現在 18 カ国となった。さらに会員船社からの要望に沿って新たなる承認約束締結に向けて国土交通省に働きかけを継続させている。

7. 水先問題

国土交通省が主催する「水先人の人材確保・育成に関する検討会」の第 2 次とりまとめ(2017 年 9 月)によって設置された「モニタリング委員会」において、水先人会会則の実効性や、中小水先区への支援体制などについて継続的に評価検証を行っている。また二級・三級水先人の就業範囲を見直す等、安全性確保および安定的なサービスが継続されることを目指して水先人会との良好なコミュニケーションを維持しながら取り組みを進めている。なおモニタリング項目のひとつであった内海水先人会の人材確保に関しては、約 2 年半の活動が奏功し、今後は、水先人会独自の取り組みに委ねられることとなった。

8. 中東における航行安全問題

2019年5月にフジャイラ沖において4隻の商船が攻撃され、同6月には当協会会員会社の運航船に対する攻撃事案が発生するなど、中東海域における安全な航行に重大な懸念が生じた。当協会は、安全対策の徹底を呼びかけるとともに、当該海域における会員会社の航行情報や自衛隊の情報収集活動の状況を政府と共有するなど、政府および関係者と緊密に連携して航行安全確保に向けた対応を行った。

9. 新型コロナウイルス問題

2019年12月に中国湖北省(武漢市)で症例が報告された新型コロナウイルスは、当初中国湖北省において数十人規模の感染に収まっていた。

中国の春節(2020年1月24日～)を前に人々の移動が始まり、感染者数の増加が始まった。当協会では、1月17日に官庁からの最初の注意喚起を会員に周知し、その後も頻繁に注意喚起を行った。

1月21日には、わが国初の感染者が報告され、数日のうちにタイ、韓国、香港、シンガポール、台湾などでも感染が拡がり始めた。春節の開始時点で846名だった感染者数は、1月末で7818名に増加した。

1月31日付政府の閣議決定により、中国湖北省に過去14日滞在していた外国人および同国湖北省の旅券所持者の入国の拒否が決定された。その後、浙江省、韓国等入国禁止の対象が拡大し、併せて検疫強化の対象国もアジアまで拡大した。

これらの動きに合わせ、隔離政策をとる国が増え続け、船員の交代に影響が出始め、会員各社においては、ILO 海上労働条約(MLC)の延長期限まで船員交代を行わない方針を取り始めている。当協会は、船員が円滑に移動・交代できる環境を確保すべく、国際海運会議所(ICS)と連携し、国際海事機関(IMO)や世界保健機関(WHO)等に国際的な対策を求めた一方、わが国政府や国土交通省に対し日本における対応改善を要請した。

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

当協会は、トン数標準税制をはじめとした諸外国の税制や海運政策の動向について、日本海事センターの協力も得つつ、引き続き注視した。

2. 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、日本基準を国際的に整合性のあるものとするための取り組みの一環として、すべてのリースについて資産および負債を認識する会計基準を開発すべく、2019年4月から検討を開始した。当協会は、ASBJとの面談等を通じて情報収集を行うとともに、定期傭船契約はリース契約ではない旨を説明し、慎重な検討を求めた。

OCED は、税源浸食と利益移転問題への対応の一環として、2019年7月からいわゆる「デジタル経済課税ルール」の検討を開始した。当協会は、円滑な外航海運事業運営を妨げる内容が同ルールに盛り込まれないよう、国際海運会議所(ICS)を通じて OECD 事務局への意見提出等を行った。

3. 海運に係る規制等の制度見直し

当協会は、政府における規制改革の検討状況を注視し、会員から寄せられた海運に係る規制緩和要望の実現を求める活動を行った。特に日本籍船に係る規制緩和については、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(PT)」と2019年6月に会合を開催し、当協会の主要要望事項の進捗状況を確認するとともに中長期的な課題について意見交換を行った。

4. 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持を基本方針とし、特に 2019 年度においては以下を中心とした活動を行った。

(1)EU

EU では欧州委員会規則 906/2009(所謂「コンソーシアム規則」)によって船腹共同配船(VSA)に対する EU 競争法適用除外(更改期限:2020 年 4 月 25 日)が認められているところ、同委員会競争総局は 2018 年 5 月以降、規則更改に関する検討を進めてきた。2019 年 11 月には、同規則を 4 年間単純延長する改定案が公表され、2020 年 1 月 3 日を期限としてパブリックコメントが募集された。当協会は、現行規則はアライアンス等を通じた安定的なサービスの充実・効率化に不可欠なものであるとの認識の下、制度維持の立場から関連する国際海運団体と連携しつつ、業界共同コメント(国際海運会議所(ICS)・アジア船主協会(ASA)・世界海運評議会(WSC)の連名)の提出(2019 年 12 月 20 日付)や当協会独自コメント(12 月 23 日付)の提出などの対応を行った。

一方、欧州の荷主団体は規則延長に反対するコメントを提出したものの、欧州委員会競争総局は、2020 年 3 月 24 日付で、改定案通りの内容となる改正委員会規則(2020/436)を公表し、適用除外措置は 2024 年 4 月 25 日まで 4 年間延長されることとなった。

(2)その他

その他主要国の独禁法適用除外制度に係る動向を注視し、豪州(2019 年末より現行制度見直し中)、マレーシア・ニュージーランド(それぞれ制度見直しの結果、2019 年 7 月・8 月以降、VSA に対する適用除外を維持)などの動きに際し、ICS や ASA 海運政策委員会顧問弁護士等を通じた情報収集と会員周知を行った。

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)

①ASA 年次総会

2019 年 5 月 28 日にタイ・バンコクで開催された第 28 回 ASA 年次総会には、当協会から武

藤会長、廣瀬・磯田両副会長、小野理事長、當舎理事他が参加した。

同総会全体会議では、前回総会以降に開催された 5 つの常設委員会(海運政策、シッピングサイクリング、船員、航行安全・環境、船舶保険・法務)の活動内容について各委員長から報告があったほか、賛助会員資格新設とそれに伴う定款の改正が了承された。続いて行われた Shipping Forum では他の国際海運団体も出席の下、海賊問題、2020 年船舶 SOx 規制、自動運航船等について、活発な意見交換が行われた。

当協会は、ASA がアジア船主の相互理解と信頼を深める場であり、また、アジア船主の共通認識を対外的に発信する上でも重要な場と位置付け、その活動に積極的に参加した。

②ASA 海運政策委員会(SPC)

ASA SPC(委員長:中島当協会副会長)は、当初 2020 年 3 月 13 日に東京で第 32 回中間会合を開催予定であったが、新型コロナウイルスの世界的な影響拡大により、4 月中に書面(e-mail)にて会合を実施することとなった。会合では、新型コロナウイルス問題の経済に対する影響や、保護主義の動向を含めた最近の世界各地の海運政策、パナマ運河通航料問題、独禁法適用除外問題などについて意見交換を行う予定。当協会は、今後も同委員会委員長・事務局担当船協として SPC 会合の運営を行い、海運政策問題を通しアジア船主の相互理解と信頼の増進および意見発信に努めることとしている。

③ASA 加盟船協会長会議

ASA 加盟船協会長会議は、2019 年 5 月 27 日にバンコクで第 25 回会合を、同年 12 月 4 日にシドニーで第 26 回会合をそれぞれ開催した。

これら会合では、2019 年度の決算案および 2020 年度の予算案が審議・了承されたほか、第 25 回会合では年次総会での承認に先立ち、賛助会員資格新設とそれに伴う定款の改正に関する最終案が審議された。

また、対面の会合に加え、2019 年 8 月、9 月、2020 年 3 月には電話での会長会議を行い、事務局運営問題や新型コロナウイルス問題への対処などについて検討・決定を行った。

(2)国際海運会議所(ICS)、国際海事機関(IMO)等

ICS、ECSA 等の民間団体の活動に積極的に参加するとともに、IMO、国際労働機関(ILO)、先進海運国当局間会議(CSG)等の政府機関・組織における海運関係事項の討議を注視し、

必要に応じ当協会の意見反映に努めた。

また、国内においても、日本経済団体連合会(経団連)等の活動に積極的に参加した。

2. 諸外国規制の撤廃・緩和

当協会国際幹事会は国土交通省海事局外航課との意見交換会を定期的を実施し、その中で会員各社の諸外国における事業展開上障害となっている規制等を共有し、日本政府と当該国の二国間協議やCSGをはじめとする多国間会合の場でこれら案件が取り上げられるよう努めた。また、ICSなど関連する国際海運団体と連携し、各障害案件の改善に向けた活動を行った。

新サービス貿易協定(TiSA)などの国際協定類に関しては、当協会は引き続き、情報収集と注視に努めた。

3. 各国海運政策

各国・地域の議会・当局の動きなど、海運政策に関する動向について情報収集を行い、必要に応じて、当協会会員の健全な事業活動に悪影響を及ぼさないようICS、ECSA、ASAなど関連する国際海運団体と連携の上、対応を行った。

ロシアにおいては、北極海域のエネルギー資源の輸送を自国籍船に限定する法律(条項)が2019年1月に施行され、輸送対象に外航が含まれるか否かにつき、ICSや日本政府を通じ、ロシア当局に確認中である。関連して、2020年3月には許可を得た外国籍船にロシアの北極海域の輸送を許可する法律(条項)が施行された。また、米国では米国産LNG・原油輸出に際し、一定割合で米国建造・米国人配乗の米国籍船の使用を義務付ける法案が2019年6月上下両院に再提出され、現在審議待ちの状態であるため、状況注視を継続している。

一方アジアでは、インドネシア政府が2017年10月、石炭・粗パーム油の輸出時に自国船社の利用等を義務付ける大臣規則を公布、2018年4月末に施行する旨公表したが、当協会をはじめとした各国船協やICS等の国際海運団体および各国政府海運当局は強い懸念を表明、規則廃止を求める意見書提出等の働きかけを行った結果、同国は施行を2020年5月1日に延期する旨発表した。その後も同国政府が規則廃止に応じなかったため、当協会はこれまでの海運関係者に加え、荷主関係者に対しても直接・間接的なアプローチを強化し、また、

ICS は現地荷主団体と協働し更なる国際的な圧力を高めているところである。

4. スエズ・パナマ運河

(1) スエズ運河

当協会がかねてより ICS 等と連携し、機会を捉えてスエズ運河庁(SCA)に対して運河ユーザーとの定期対話制度構築を求めてきたが、2015 年 7 月の ICS 他と SCA 長官他の対話以降、実現していない。

こうした中、SCA は 2020 年 1 月 4 日、2015 年以降据え置かれていた通航タリフのうち、ドライバルク船と LPG 船について 2020 年 4 月以降、約 5%の値上げを実施することを発表した。当協会では、会員会社への影響を確認するとともに、ICS に対し、一方的な値上げ抑止の観点から早期の対話実現を SCA に再度申し入れるよう要請を行った。

(2) パナマ運河

パナマ運河に関しては 2017 年 11 月以降、国際海運業界・当協会とパナマ運河庁(ACP)との対話慣行が確立しており、2019 年 4 月 16 日には東京で当協会と ACP との間で対話が行われ、当協会からは運河の安全・効率的な通航確保、通航料金改定にあたっての十分前広な周知、LNG 船に対する通航枠確保等を求めた。

一方、ACP は同年 6 月 14 日、2020 年 1 月 1 日以降、コンテナ船以外のほぼ全ての船種に係る通航料金値上げ(約 5~15%)案を公表し、パブリックコメントを募集した。当協会は、実施時期の延期と料金改定案の再考を求める意見書を提出するとともに、7 月にパナマで開催された公聴会に中島副会長が参加し、直接 ACP に要望を伝えた。また、当協会の働きかけにより、ICS・ASA・ECSA も連名で意見書を提出した。この結果、ACP は値上げ実施時期を 2020 年 4 月 1 日に延期の上、一部の値上げ幅を圧縮することを発表した。

その後、2020 年 1 月 13 日、ACP は上記通航料値上げとは別途、パナマ運河の水源(ガソン湖)の水位低下に対処するため、同年 2 月 15 日以降上水サーチャージ等(以下「新料金」)を導入する旨を発表した。この新料金に関しては、予告期間が 1 ヶ月と極めて短期間であり、かつ用途等も明確でなかったため、当協会は、国土交通省海事局、与党関係者、国際団体等と連携し、ACP に対して再考と導入延期を求める働きかけを行った。2 月前半には当協会および ICS、WSC などの国際海運団体が相次いで ACP 長官に対しレターを送付したほか、2

月 13 日には当協会中島副会長がパナマを訪問、海事局の代表とともに ACP 長官および運河担当大臣に対し直接要望を行ったが、渇水対策に猶予がないとする ACP の翻意は得られず、新料金は予告通り 2 月 15 日に導入された。一方、パナマでの合意に基づき今後、ACP 長官が早期に来日し、新料金の根拠や長期的な渇水対策等について説明がなされる予定であるが、新型コロナウイルス問題の影響で、具体的な来日日程は未定である。

3 法務保険問題

1. 船主責任に関する条約等

当協会は IMO 法律委員会 (LEG) で審議される条約あるいはその改正案等への対応について、日本政府代表団の一員として LEG に参画し、その進捗状況について情報収集に努めるとともに、国内の検討機関である日本海事センターIMO 法律問題委員会等を通じて意見反映に努めた。2019 年度は以下の議題を中心に対応した。

(1) IMO 条約に基づく責任を制限する船主の権利を否定する基準に関する統一解釈

2016 年の Prestige 号油濁事故に関するスペイン最高裁判決等を契機として、国際油濁補償基金 (IOPCF) で検討が続けられていた条約の統一的解釈の重要性を巡る議論を引き継ぐ形で 2019 年 3 月以降、国際 P&I グループ (IG) をコーディネーターとする LEG の非公式レスポネンスグループで本件検討が進められ、当協会は ICS を通じこれに参画した。2020 年 3 月に開催予定であった LEG107 では、同グループから過去の LEG 等における検討過程を取りまとめた資料を報告、LEG108 での統一解釈案採択に向けた審議が行われる予定であったが、同会合は新型コロナウイルス対策により当面延期されることとなった。

(2) バンカー条約およびナイロビ条約

わが国は「燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(バンカー条約、2008 年 11 月発効) および「難破物の除去に関するナイロビ国際条約」(ナイロビ条約、2015 年 4 月発効) を批准していないが、こうした除去等に係る費用補償に関しては、船舶油濁損害賠償保障法 (以下、油賠法) で独自に外航船舶に対する保険付保を義務付けている。一方で、

条約に規定のある保険者への直接請求権および裁判判決の相互承認は措置しておらず、近年被害者への補償が行われない事例が発生していることから、国土交通省はこれを確実なものとするため、関係者の了解を取り付けた上で油賠法の一部改正を通じて両条約の国内法制化を進めていくこととした。その後 2019 年 3 月 8 日付で「船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案」が閣議決定、同法案は 2019 年 5 月 24 日に参議院本会議で可決・成立し、関係政令も同年 12 月 20 日に閣議決定された。現在、国土交通省は 2020 年 10 月 1 日の改正油賠法施行を目指し、関係省令等の整備を進めている。

2. 油濁被害の補償制度

2019 年 4 月および 10 月に開催された IOPCF 会合では、1996 年の危険物質及び有害物質の海上輸送に関連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約を改正する 2010 年の議定書(2010 年 HNS 条約)に対する各国の批准動向の報告や、一部の IG メンバー外の保険者(non-IG)による不十分な補償問題等に関する検討が行われた。non-IG 問題に関しては、IOPCF が被害者に対して代位補償を行わざるを得ない事例も散見されており、監査委員会で対応案の検討が続けられることとなった。

その他、Agia Zoni II 号、Hebei Spirit 号および Bow Jubail 号をはじめとする油濁事故クレーム処理等が審議された。また、現在 IOPCF への最大の資金拠出国となっているインドが、資金拠出のあり方の再考を求め、油濁関連 2 条約(1992 年の油による汚染損害についての船主の民事責任に関する国際条約:CLC 条約、および 1992 年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約:FC 条約)の改正提案を提出したものの、同国代表団が会合を欠席したため審議は先送りとなった。

当協会は、これら検討状況について情報収集に努めるとともに、国内の検討機関である日本海事センターの油濁問題委員会等を通じて意見反映に努めた。

3. イラン産原油の輸送に係る諸問題

対イラン制裁でイラン産原油輸送に対する欧米の保険者による保険引き受けが禁止されるなか、わが国はイラン産原油輸送を継続するため 2012 年に「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)を制定し、政府が保険者に代わり補償を

提供するスキームを実施している。政府スキームにおける補償上限額等は、国際的な水準である IG 再保険スキームにおける上限額を勘案して政省令で規定されており、また、同スキームを利用しイラン産の原油輸送に携わる船社は交付金交付契約を政府と締結している。

その後イランと関係国間で包括的共同作業計画(JCPOA)の履行が 2016 年 1 月に承認され多くの経済制裁が解除されたが、2018 年 5 月に米国は JCPOA からの一方的な離脱を表明、イラン産原油輸入禁止を含む米国二次制裁を同年 8 月 7 日および 11 月 5 日に再発動した。日本を含む 8 カ国・地域は 180 日間に限り制裁の適用除外を受けたが、2019 年 5 月 1 日を以って除外措置が撤廃され、現在輸入は全面停止となっている。但し、わが国政府はイラン産原油輸送に係る制裁が解除されればすぐに輸入が再開出来るよう、2020 年度も政府補償スキームを継続することとした。

当協会は国土交通省に会員会社の要望等必要な情報を提供し、意見反映に努めた。

4 港湾問題

1. 港湾整備

(1) 交通政策審議会港湾分科会

本年度、掲題分科会は 4 回(第 75~78 回)開催され、港湾計画の改訂のほか、2019 年 11 月に成立した改正港湾法を踏まえ、洋上風力発電の導入促進等に向けた「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の変更等が審議された。当協会は同分科会に参画し、意見反映に努めた。

(2) 国際コンテナ戦略港湾推進委員会

国土交通省港湾局は、国際コンテナ戦略港湾の深化と加速を図るため掲題委員会(座長:国土交通副大臣)を設置して検討を進め、2014 年には 3 本の施策(集貨・創貨・競争力強化)からなる「最終とりまとめ」を公表した。その後、3 本の施策に係る更なる対応を検討すべく、委員会の下に WG が設置され、その第 1 回会合が 2020 年度 3 月に開催される予定であったが、新型コロナウイルスの関係で延期された。

2. コンテナ保安・安全対策

(1) 日本版 24 時間ルール

2014 年 3 月から実施の「日本版 24 時間ルール(海上コンテナ貨物に係わる出港前報告制度)」に関し、当協会はコンテナ物流に支障が生じないよう状況を注視した。

(2) 国際海上コンテナの陸上輸送の安全対策

国土交通省自動車局は、2013 年 5 月に「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」を設置し、国際海上コンテナの特殊性を踏まえた安全対策を推進している。本年度は 2020 年 2 月に同会議が開催され、コンテナ横転事故等の発生状況等が報告されたほか、対策について意見交換された。当協会は同会議に参画し、船社に負担がかからないよう注視するとともに意見反映に努めた。

3. 輸出入・港湾諸手続の簡素化

(1) 港湾の電子化(サイバーポート)推進委員会

政府は、港湾の電子化により港湾物流の生産性向上を図るため、「高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部 (IT 総合戦略本部)」の下部組織として、2018 年 11 月に掲題委員会を、同 12 月に WG を設置。2019 年度は委員会・WG とともに 2 回ずつ開催され、2020 年度中のコンテナ関連データ基盤構築に向けた検討が行われた。当協会は同委員会・WG に参画し、意見反映に努めた。

(2) NACCS 更改への対応

2019 年 8 月、第 7 次 NACCS 更改(2025 年実施予定)に向けた検討会が立ち上がり、2020 年 1 月には基本仕様が取りまとめられた。当協会は同検討会に参画し、意見反映に努めた。

(3) 貿易業務の高度化に向けたデータ利活用検討会

経済産業省は、貿易データ利活用による手続きの効率化や新サービスの創出に向け、2019 年秋に本検討会を立ち上げた。2019 年 10 月以降、書面開催も含め 3 回の会議が開催され、データ利活用に係る留意点集等が取り纏められた。当協会は、同検討会に参画し、意見反映に努めた。

5 内航海運に係る問題

当協会は、内航海運に係る税制改正要望や船員確保などの業界を取り巻く諸課題について、日本内航海運組合総連合会と協調し意見反映に努めるとともに、解決に向けた取り組みを行っている。その一環として、内航船員の出身者が多い九州方面の水産系高校・海上技術学校と内航海運事業者による「人材確保・育成に関する懇談会」（共催：九州地区船員対策連絡協議会）を毎年開催しており、本年度は 2019 年 7 月に福岡市で開催した懇談会において、教育機関と事業者の双方から関係報告がなされるとともに活発な意見交換が行われた。

Ⅲ 安全環境・船員事業

1 船員問題

1. 船員労務関連事項

(1)ILO 海上労働条約(MLC 条約)について

MLC 2018 年改正条約「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」(2020 年 12 月発効予定)に向けた国内制度化勉強会に、当協会は船主側委員として参画し、意見の反映に努めた。国内制度としては、省令改正およびガイドラインによる措置を講ずることとなった。

(2)協議会(安全)について

2019 年 6 月に発生したオマーン湾における船舶被弾事案を受け、外航労務部会と全日本海員組合は協議会(安全)を開催し、中東方面海域における緊急連絡体制の確認と情報共有体制について取り決めを行った。また、新型コロナウイルス感染拡大の影響により船員の交代が困難となる状況が発生したことから、船主側より協議会(安全)の開催を申し入れ、連続乗船期間の制限について労使間で柔軟に対応することを確認した。

(3) 船員の働き方改革について

交通政策審議会海事分科会船員部会における、船員の就労体制や健康・メンタルヘルス確保に向けた議論および「船員の健康確保に関する検討会」に参画し、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だ。

2. STCW 関連事項

(1) 国際ガス燃料船安全コード(IGF コード)について

IGF コードの適用を受ける船舶(LNG 燃料船等)を対応として、必要となる訓練の受講、資格の取得における問題点を国土交通省その他関係機関等と共有し、調整を行っている。

(2) IMO 人的因子訓練当直小委員会(HTW)について

2019年5月に開催されたHTW 6に参画し、以下3点

- ① 「疲労の軽減及び管理に関するガイダンス」についてHTW5の合意をあくまでもガイドラインとして承認。
- ② STCWコードにおける電気技士(III/6)を運用水準に含める。
- ③ 高電圧の定義を「高電圧とは1,000ボルト以上の交流又は直流」を言うと明確化。
をMSC海上安全委員会に上程すべく取り纏めた。

2 環境問題

1. 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会に参画し、今後、船舶の運航に支障が生じないよう対応を続ける。

2. シップリサイクル

環境・安全に配慮したシップリサイクルへの関心が高まるなか、老齢船の円滑な解撤を進めるには、シップリサイクル条約(HKC)の環境・安全基準に適合する解撤ヤードが世界的に分布していることが求められる。この実現のため当協会は、国土交通省や日本海事協会等関係者と密接に連携し、主要解撤国であるバングラデシュ(2019年4月)やインド(2020年2月)に訪問団を派遣して両国解撤ヤードを視察し、現状を把握したうえで関係者に対して解撤ヤード等の改善とHKC発効の重要性を訴えた。また、HKC早期発効の鍵を握る中国に対しては、北京で開催された日中海運政策フォーラム(2019年9月)に参加して、国土交通省海事局とともにHKC早期批准を強く要請した。その他、当協会はロンドンで開催された国土交通省・IMO共催のシップリサイクル条約早期発効に向けた国際セミナー(2019年5月)やTradeWinds社のフォーラム(2020年3月)、ICSやASA等の国際海運団体との協議の場など、あらゆる機会を捉えてHKC早期発効に向けた機運醸成に尽力した。

シップリサイクルに関するルールについては、2018年12月31日からEUによる地域規制(EU SRR)の適用が開始され、EU SRRのデファクトスタンダード化やHKCとのダブルスタンダード化による混乱が懸念されており、HKC発効による世界統一ルールの確立が望まれている。このような状況において、当協会の上記活動が実を結び、2019年度は主要解撤国のインド(2019年11月)をはじめとする5か国が批准して締約国数が発効要件の一つである15ヶ国に達するなど、条約発効への道筋が明確になった。

3. アジア型マイマイガ

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。

当協会は、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、マイマイガのハ

イリスクシーズンには会員船社に注意喚起するとともに、クサギカメムシ問題(特に豪州)に関しては、日本の関係省庁と連携し、当該規制が船舶の運航に与えている支障について引き続き対応していくこととする。

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等の流出事故への対応、特定油および有害液体物質(HNS)防除資機材の提供等の業務ならびに同センターの資産は、2013年10月に指定海上防災機関としての一般財団法人海上災害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構築を図るべく、同センターと「運営検討委員会」を設置している。2019年度も7月に同委員会を開催し、同センターの運営状況について報告を受けるとともに、意見反映に努めた。

3 船舶の安全性確保

1. 航行安全貨物の収集と発信

当協会は、北朝鮮のミサイル発射やインドの飛しょう体実験、また、自衛隊中東追加派遣に伴う情報を含めアラビア海、イエメン、ギニア湾周辺海域およびフィリピン周辺海域(スルー海・セレベス海)における海賊・テロ事件に関する情報の収集・提供を行うなど、各種安全情報等の周知に努めた。また、自律運航船に係る諸問題(法整備、航行技術等)については、国の勉強会に参画し、必要な情報を発信した。

2. 貨物の安全な積み付けと運送

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が継続的に審議されている。

当協会は、これら審議に対応する各種関連検討委員会に参画すると共に IMO 第6回貨物輸送小委員会(CCC6)に出席、貨物の安全な積み付けと運送に関する規則について、事前に

取り纏めた船主の意見が適切に反映されるべく対応した。

3. 船舶の救命設備等の見直し

2013年6月のコンテナ船「MOL COMFORT」折損事故に関して、救命艇の換気に関する規定の不備が報告されたことを受け、日本海事協会に設置された検討会において、国際救命設備コード(LSAコード)の改正について検討が行われている。

2016年11月に開催されたIMO第97回海上安全委員会(MSC97)において、わが国より提案した全閉囲型救命艇の換気要件を策定するための新規作業計画が支持され、2017年3月開催のIMO第4回船舶設備小委員会(SSE4)より具体的な検討を開始し、米国をコーディネーターとするレスポンスグループ(CG)が立ち上げられた。

2018年3月に開催されたIMO第5回船舶設備小委員会(SSE5)においてCGで取りまとめられたレポートが審議され、全閉囲型救命艇の換気要件については換気流量を一人当たり5 m³/hとして換気期間を24時間以上とすることで合意された一方、全閉囲型以外の救命艇・救命筏の換気要件については、引き続きCGで検討のうえSSEで審議することとなった。

2020年3月開催IMO第7回船舶設備小委員会(SSE7)において、部分閉囲型救命艇及び救命いかだの換気要件については、入り口が閉鎖された場合でも、収容可能人数に対して長期的に5000ppmを超えるCO₂濃度を防ぐために十分な空気の供給を要求するLSAコード改正案が合意されたが、部分閉囲型救命艇の換気試験に関する試験勧告は継続審議となり、また、救命いかだの同試験勧告は時間が不足していたため審議されておらず、これらを全て最終化した後、他の換気要件に関する全てのLSAコード改正案をMSCに提出することとなった。

当協会は、救命艇の換気要件のみならず、船主への大きな費用及び本船への過度な負担が伴う可能性のある救命設備等の見直しに関する条約、規則及び規格改正に関連する国内外の検討に参加し、適正かつ合理的な規則・指針等が策定されるように取り組んだ。

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、巨大船の航路への入航調整等が強いられ、物資

の安定輸送に影響が出ている。

2019年の運航調整事例は前年(68件)と比べて約10%減の62件となり、運航調整件数は減少傾向にあるものの、船舶の航行安全かつ安定的な輸送が確実に確保されるレベルには至っていない。

当協会は、関係団体(日本水先人会連合会、日本船長協会、日本旅客船協会、全日本海員組合、日本内航海運組合総連合会)とともに安全な可航水域の確保について海上保安庁に陳情するとともに、瀬戸内海を管轄する同庁関係者および同海域の水産業を管轄する香川県庁に対して当該海域の航行安全対策への協力を要請した。

IV 調査広報事業

会員への情報提供とともに、一般向けにも海運等に関する統計資料・情報を取りまとめ関係方面の利用に供した。また、オピニオンリーダー、メディア、大学生などを対象とした各種の活動を展開した。活動状況は以下のとおりである。

1. 会員向け情報提供

会員向け情報「船主協会からのお知らせ」を、電子メールにより迅速な配信に努めた。また、会員専用サイトにおいて、発信した情報を会員が随時検索できるようデータベース化している。

2. セミナー等の開催

(1)「環境セミナー」の開催

当協会は、例年、海上安全や環境を巡る諸課題に関して情報の提供や問題意識の共有を目的としたセミナーを開催しており、今年度も2020年3月に「海上安全セミナー」の開催を予定していたが、新型コロナウイルスの感染拡大状況を考慮し、開催を見送った。

(2)「2020年海運講習会」の開催中止

毎年3月に会員会社の新入社員等を主な対象に、社会人としての門出を祝し、海運人とし

での自覚を促す一助に「海運講習会」を開催していたが、本年については新型コロナウイルスの感染拡大状況を考慮し、開催を見送った。

(3) イベント会場でのセミナーの開催

2019年5月の「国際海事展バリシップ 2019」の機会を捉え、「海運業界の挑戦～地球・海洋環境の保全に向けて～」と題したセミナー開催し、官公庁および製造、物流、教育、金融といった関係業界から約70名が参加した。

3. 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理

(1) 「海運統計要覧 2019」の発行

海運のほか関連産業の諸統計を分類・整理し、統計資料集として取りまとめ、会員会社をはじめ広く関係者の利用に供した。

(2) 「船協海運年報 2018」の作成

当協会の国内外にわたる事業活動を通じて海運業界の動きを記録し、海運関係資料として取りまとめるとともに、当協会ホームページにおいて公開した。

4. その他

オピニオンリーダーやメディアを対象とした広報や大学寄附講座への協力等、概要以下の活動を展開した。

(1) 各メディアへの対応

海運の理解促進に資する報道に繋がるよう、一般紙記者および海運専門紙記者を対象として、定例理事会開催日に会長による定例記者会見を実施するとともに、メディア関係者からの取材要請に適時対応した。また、会長インタビュー等の企画を通じ、海運の理解促進に努めた。さらに、会員会社および海事記者会の便宜を図るため、プレスリリースの窓口業務を行った。

(2) ホームページ等による広報、雑誌「KAIUN」への掲載

海運業界が直面する諸問題や内外の動向およびこれらに対する当協会の対応や活動を随時ホームページに掲載するとともに、SNS も活用して情報を発信した。また総合物流誌「KAIUN」(日本海運集会所発行)にも当協会常任委員の執筆による「オピニオン」や諸活動を掲載し、業界関係者等へ広くアピールした。

(3) 大学寄附講座等への講師協力

以下の大学講座への講師派遣や施設見学会等に例年通り協力し、大学生等を対象に海運に対する理解促進に努めた。

- ・ 日本物流団体連合会 3 大学各 1 講座(青山学院大学、横浜国立大学、首都大学東京)
- ・ 松山大学 7 講座
- ・ 東京大学大学院 1 講座、施設見学 1 回
- ・ 関西海事教育アライアンス(大阪大学・大阪府立大学・神戸大学) 3 講座

V 海外事業

1. 欧州・北米地区事務局の活動

(1) 欧州地区事務局

当協会の加盟する ICS の各種会議に出席し、当協会意見の反映、問題の提起等を行った。また、IMO や IOPCF の関係会合に日本政府代表団の一員として出席し、当協会意見も含めた政府対処方針の実現に向け対応した。さらに、CSG と ICS の対話では、業界側出席者の一員として、当協会が特に懸念する諸案件について議論をリードした。

このほか、ECSA の会合にオブザーバー参加するとともに、国際タンカー船主協会 (INTERTANKO) や国際乾貨物船主協会 (INTERCARGO) 等の国際団体、欧州各国の船主協会や関連する国際会議を通して各種情報の収集に努めた。

2019 年度における主な対応案件は次のとおりである。

① 会議関係

- ・ 外航海運からの地球温暖化ガス(GHG)削減中期目標対策問題

- ・ GHG 長期目標削減のための業界主導型基金設立検討
- ・ 船舶からの大気汚染防止のための国際条約(MARPOL 条約付属書VI)の硫黄酸化物(SO_x)および窒素酸化物(NO_x)規制問題
- ・ SO_xスクラバーの設置・試験・承認・洗浄水排出問題に対する対応
- ・ バラスト水処理装置の試運転時の承認ガイドライン策定問題への対応
- ・ 国際団体主導による環境 PR への対応
- ・ 自動運航船の国際ルール策定に向けた検討
- ・ 荒天時の最低機関出力ガイドライン問題
- ・ タンカー・バルカーの Goal Based Standard 策定
- ・ 船底防汚塗料のシブトリン使用禁止問題への対応
- ・ 船体付着生物管理ガイドラインへの対応
- ・ 北極海における船舶の重質油使用およびブラックカーボン排出規制問題に対する対応
- ・ 第二世代非損傷時復元性基準の暫定ガイドラインとりまとめ問題
- ・ 船上揚貨装置の安全基準ガイドライン
- ・ 陸電作業の安全性運用ガイドライン策定
- ・ 液化ガス運搬船の固定式ドライケミカル粉末消火器承認のためのガイドライン
- ・ RO/RO 客船フェリー・RO/RO 区画の艙内火災問題の検討
- ・ コンテナ貨物からの火災問題についての検討
- ・ サイバーセキュリティ、GMDSS(海上遭難・安全システム)近代化、E-navigation に関する諸検討
- ・ 船舶の消火および救命艇・救命設備等の安全対策見直し
- ・ シップリサイクル条約早期発効に向けた取組(業界団体間協議等への対応)
- ・ マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策
- ・ 国際油濁補償基金の運営

② 情報収集関係

- ・ バラスト水管理条約発効に伴う処理装置搭載期限、型式承認(IMO ガイドライン、米国)等に関する情報
- ・ 地中海における難民救助活動(Migrant Rescue in the Mediterranean)

- ・ ギニア湾等における海賊問題
- ・ インドネシアにおける石炭等貨物留保規制問題
- ・ EU シップリサイクル規則への対応
- ・ 米国の LNG 輸出関連法案(自国籍船・自国建造等優先)問題
- ・ パナマ・スエズ運河拡張・通航料問題
- ・ フィリピン CCT(Common Carrier Tax)等外国船社差別待遇問題
- ・ 外航船社間協定に関する独禁法適用除外制度
- ・ 欧州主要海運国の外航海運政策(トン数税制等)に関する動向
- ・ IFRS適用問題
- ・ 条約の首尾一貫した適用問題
- ・ 米国の対イラン経済制裁に対する関係国・地域の動向
- ・ Brexit(英国の EU 離脱)に伴う海運業界への影響
- ・ 国家管轄権外区域の海洋生物多様性(BBNJ)に関する条約策定動向
- ・ 船主責任制限権利阻却事由に関する統一解釈問題
- ・ ICS 保護主義政策調査への対応
- ・ 新型コロナウイルス対応

2019 年度の欧州地区事務局の体制は以下の通りである。

【欧州地区代表】Svein Steimler

【欧州地区事務局長】川嶋 民夫が退任、有坂俊一が後任として就任

VI 関係団体支援事業

当協会は、海運産業発展のための事業を実施する団体に対して助成を行っている。2019 年度は、日本海事センターによる海事関連団体の公益事業支援活動に 3.7 億円を協力したのをはじめ、日本船員厚生協会、日本水難救済会、日本海事広報協会、航海訓練所、ICS、ASA の事業に対し、助成を行った。

事業報告の附属明細書

2019年度事業報告には、「一般社団法人及び一般財団法人に関する法律施行規則」第34条第3項に規定する附属明細書「事業報告の内容を補足する重要な事項」が存在しないので作成しない。

2020年6月

一般社団法人 日本船主協会