

平成24年度事業計画

平成 24 年 6 月

一般社団法人 日本船主協会

平成24年度事業計画

目 次

．主要課題.....	1
．海運振興事業	
1．わが国海運の競争力強化.....	4
2．国際問題.....	5
3．法務保険問題.....	6
4．港湾問題.....	6
5．内航海運に係る問題.....	8
．安全環境・船員事業	
1．船員問題.....	9
2．環境問題.....	10
3．船舶の安全性確保.....	12
4．船舶の航行安全対策.....	13
．調査広報事業.....	14
．海外事業.....	15
．関係団体支援事業.....	15

主要課題

1. トン数標準税制の拡充

当協会が、国際競争条件均衡化の観点から求めてきたトン数標準税制(以下、トン数税制)の拡充については、平成 23(2011)年 12 月の平成 24 年度税制改正大綱で、「次期通常国会における海上運送法改正等を前提に平成 25 年度税制改正において拡充する」との結論となり、拡充される可能性が極めて高くなった。

同大綱に基づき、一定要件を満たす自社仕組船を準日本船舶として認定する制度を創設するための海上運送法改正が行われた後、平成 25 年度税制改正において、準日本船舶にトン数税制の適用を認める租税特別措置法の改正が行われる見込みであるが、当協会としては、国際競争条件均衡化の観点からも船社にとり使いやすい拡充がなされるよう、引き続き、全力で取り組む。

2. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題

ソマリア沖・アデン湾における海賊事件は依然として減少する兆しが見えず、その発生海域もソマリア東方沖から、インド洋全域、アラビア海へと拡大している。

当協会は、わが国政府に対して同海域を航行する船舶の安全が確保されるよう、自衛隊等による商船の護衛活動を継続するとともに、現地での状況把握に努め、護衛活動をより効果的に実施するためにあらゆる手段を検討するよう求めていく。

また、商船の自衛措置として、欧州諸国を含む多くの国々が、公的もしくは民間の武装ガードの乗船を許容している状況を踏まえ、日本籍船においても船社が必要とする場合には公的な武装ガードを乗船させるか、または、これが不可能な場合は民間の武装ガードの乗船を可能とする措置が導入されるよう、国会および関係省庁に対して働きかけていく。

さらに、各国が協調して実効ある海賊対策に取り組むよう、国際海運会議所(ICS)、アジア船主フォーラム(ASF)等と連携して、国連や国際海事機関(IMO)での検討を促進させるよう努める。

3. 水先問題

平成 19(2007)年の改正水先法施行により講じられた制度改革については、多くの施策が実行に移されたものの、実態として必ずしも円滑な推進・定着が期待できない状況にある。また、改正水先法は施行 7 年以内にレビューを行うこととされている。

こうした状況を踏まえ、水先人の安定供給、資質の向上・維持、水先料金など特にユーザー

として関心の高い施策について、概要次のとおり実効性の向上に資する活動を行う。

船舶の安全運航に関わる水先人の安定供給や品質管理などに関しては、水先人の養成事業全般について問題点を把握し改善を求めるとともに、水先業務運営の適確化や透明性確保などについても、ユーザーとしての意見反映を図る。

また、水先料金については、本年4月1日より新しい上限の下での料金となったが、更に上限認可・届出制の下におけるあるべき姿を念頭に水先人指名制の本格運用による競争環境の実現等を求めていく。

4. 国際海運における地球温暖化防止対策

国際海事機関(IMO)では、国際海運分野における温室効果ガス(GHG)削減対策として、技術的手法および経済的手法(MBM)が検討されている。

技術的手法の検討においては、「エネルギー効率設計指標(EEDI)」*1 および運航的手法である「船舶エネルギー効率マネジメントプラン(SEEMP)」*2 を強制化する海洋汚染防止条約(MARPOL条約)改正附属書VIが平成25(2013)年1月1日に発効する。

MBMについては、わが国および世界海運評議会(WSC)よりEEDIの優れた船舶に対し課金の減免を行い効率改善のインセンティブを付与する燃料油課金制度、また英国・ノルウェー等より排出量取引制度(ETS)、デンマーク等より海運セクターの排出総量規制を伴う燃料油課金制度などが提案されており、今後、IMOにおいてこれらMBM案の絞り込みが行われる予定である。

当協会は、MBMが全船に一律に適用されること、また、総量規制(キャッピング)ではなく、船舶の効率改善をベースとした手法が採用されるよう、わが国政府等と密接に連携して対応する。

なお、国連気候変動枠組条約において平成32(2020)年の発効を目標に検討が行われている新議定書(ポスト京都議定書)に関する協議に当たっては、国際海運からのGHG削減対策が、削減手法も含め引き続きIMOでの検討に委ねられること、また、Green Climate Fund(緑の気候基金)への資金拠出を巡る検討や、EUにおける地域規制導入の動きに対しても、あくまでIMOでの検討を基本とするよう、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

5. 国際会計基準(IFRS)

金融庁は、わが国における国際会計基準(IFRS)の適用方法や適用時期などについて、企業会計審議会の議論を踏まえ、平成24(2012)年を目途に強制適用の可否を判断している。

IFRSの適用のあり方によっては、一部の業種に著しい負担を強いることが懸念される。海運業にとっては、国際会計基準審議会(IASB)による「リース」、「収益認識」などの公開草案の考え方が修正されることなく議決されると、歴史的にその合理性が実証されてきた海運業の会計実務を大きく変更する必要が生じるが、そのような変更によって、経営実態が正しく反映された有用な会計情報が提供できると言えるのか疑念を拭えない。

このため、当協会は、平成22(2010)年5月に設置したIFRS勉強会において、海運業界として留意すべき事項の考え方の整理を行い、関係団体等と協調しつつ、IASBが公表する基準案等について会計実務の立場から関係方面への意見反映に鋭意努める。

6. イラン制裁問題

平成24(2012)年1月、EU外相理事会はイランに対して、原油、石油製品、石油化学製品の売買および輸送の禁止、これら貨物の輸送に関する保険、再保険の提供を禁止する決議を採択、3月の同理事会でEU規則として詳細が決定された。これにより国際P&Iグループのプールや再保険、またEUに係わる船舶保険および貨物保険の再保険が制裁の対象となるため、輸送活動に大きな影響が生じることとなる。

こうした事態を受け、わが国は非EU加盟国が行う海上輸送に係る損害賠償保険を制裁措置から除外することを強く働きかけている。

当協会は除外が認められない場合を想定し、輸送活動を継続するための必要な対策について検討する。

7. 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、特定教育機関

の卒業者については、承認試験を免除する「機関承認制度」、E-Learning システムを活用した国内海事法令講習、評価期間が短縮された新たな船長(機関長)実務能力確認スキーム、船舶料理士について船社訓練機関の講習を試験合格同等とみなす「認定講習」などの制度が取りまとめられ、順次導入されることとなった。

当協会は、これら制度が円滑に実施されるよう、船社および国土交通省等関係者間の調整に努めるとともに、引き続き国交省等に承認船員制度の更なる合理化・簡素化等を求めていく。

海運振興事業

1 わが国海運の競争力強化

1. 平成25年度税制改正

わが国外航海運企業が世界単一市場の中で諸外国の船社と互角の競争を行っていくためには、国際的な競争条件の均衡化を図ることが必要である。

このため、当協会は、トン数標準税制の拡充に係る法改正等の過程において、船社にとり使い勝手の良い制度となるよう努める(1参照)とともに、平成24(2012)年度末で期限切れを迎える「船舶特別償却制度」などの現行海運税制の維持・改善に努める。また、タックスヘイブン対策税制等の国際課税、一般税制の改善については、経団連をはじめ各産業界とも連携を図り、国際競争力強化の観点から実現に努める。

2. 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、日本政策投資銀行は民営化(株式会社化)された。同行がこれまで担ってきた政策金融を今後も維持するためには新たに措置を講じなければならないが、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。

わが国外航海運企業が今後も高品質なサービスを提供し続けていくためには、不断の船隊整備による事業基盤の強化を図っていく必要があり、船舶建造のための低利かつ長期安定資金を確保できる政策金融が不可欠であることから、当協会はその必要性につき訴えていく。

3. 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が、引き続き会員会社のニーズを踏まえ対応する。

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」への働きかけ等を通じ、意見反映に努める。

4. 海洋基本計画の見直し

平成19(2007)年7月20日に施行された海洋基本法に基づき、平成20(2008)年3月に策定された海洋基本計画は、概ね5年毎に見直すとしており、既に関係方面において見直しに向けた検討が行われている。

当協会は、わが国海運の競争力強化の観点等から、本件に注視するとともに機会を捉えて意見開陳する等、適切に対応する。

2. 国際問題

1. 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)やアジア船主フォーラム(ASF)等の国際団体と連携して対応する。

2. アジア船主フォーラム(ASF)

第21回ASF総会がオーストラリア船主協会の主催で平成24(2012)年5月22日にオーストラリア・ポートダグラスで開催される他、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)の各中間会合が年数回開催される。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、必要に応じASFの共通認識を他地域の関係者に向けて発信していく。

3. コンテナ保安対策

平成26(2014)年3月の施行を目途とする「海上コンテナ貨物に係る積荷情報の事前報告制度の早期化、詳細化および電子化(所謂「日本版24時間ルール」)の運用面等詳細な点に係る検討に関して、財務省関税局をはじめとする関係者との意見交換や関係会合等を通じて、当協会意見の反映に努める。

4. スエズ・パナマ運河通航料問題

スエズ運河とパナマ運河の通航料問題に関して、引き続きそれぞれの動向を注視し、必要に応じて ICS や ASF 等の海運国際団体とも連携しながら、当協会意見の反映に努める。

5. 諸外国規制の撤廃・緩和

海運関連業務に対する諸外国規制が撤廃されるよう、国土交通省等と連携の上、関係方面に求めていく。

6. 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。

7. 内外関係機関等での活動

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に努めるとともに、国際海事機関 (IMO) 等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。

3. 法務保険問題

1. 1996年海事債権責任制限条約の改正

IMO 法律委員会等で検討される 1996 年海事債権責任制限条約の改正について、これらに対応した国内外での検討に参加・協力し、当協会の意見反映に努める。

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き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。

4. 港湾問題

1. 国際コンテナ戦略港湾

(1) 港湾施設使用料等の国際競争力強化要望

平成 23(2011)年 4 月 1 日より改正港湾法が施行され、国際コンテナ戦略港湾構想が始動している。本構想の骨子は、日本港湾の国際競争力の回復を目指すものであり、近隣外国諸港からのトランシップ貨物の奪回を含めた京浜港、阪神港へのコンテナ貨物の集中を謳って

いる。

当協会はこの構想に沿い、制度面での港湾利用料の国際競争力強化が実現可能となるよう、国土交通省、港湾管理者、埠頭会社に、財政支援措置の継続・強化、施設借受料・入港料等の低減要望を続ける。

(2) 港湾運営会社

改正港湾法の骨子のひとつである港湾運営会社制度が平成23(2011)年12月15日に施行された。本制度により、京浜3港と阪神港は4年間の移行期間において平成27(2015)年度中にそれぞれ一つの統合された港湾運営会社の設立認定を受けることとなる。伊勢湾は更に1年間の猶予があるスケジュールとなっており、本年度はその実質初年度である。

この港湾運営会社は30%程度の民間資本の導入が必須要件となっているのみならず、業務範囲が不明確であり、港湾の公共性への影響ならびに既存の民間事業が圧迫される懸念は払拭されていない。

当協会は、港湾運営会社が船社にとり不利益を与えないものとなるよう、国土交通省をはじめ関係団体等に積極的に働きかけ、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

コンテナの陸上輸送の安全を確保するため、コンテナを積載した車両のドライバーがコンテナ内の貨物情報を把握できるようにコンテナ情報の伝達等を義務付ける法律案が平成24(2012)年3月に閣議決定された。今後、国会審議を経て、法の運用面等詳細な点に関する検討に移ることとなっている。当協会は、これらの運用が船社にとって過度の負担とならないよう注視し、意見反映を図る。

3. 貿易手続きの改革

港湾諸手続の簡素化の進捗状況を引き続き注視し、必要に応じて日本経団連等と協力してその確実な実施を働きかける。また、平成29(2017)年10月に予定される通関情報処理システム(NACCS)第6次更改に向けた検討会合をはじめとした官民の関係諸会議等を通じて、NACCSを中心とするシステムが利用者にとって更に利便性の高いものとなるよう、当協会意見の反映に努める。

4. 港湾整備関係等

(1) 交通政策審議会港湾分科会

港湾法に基づき、わが国の港湾計画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。

(2) 日本海側拠点港フォローアップ

中国、韓国、ロシア等日本海周辺の対岸諸国の経済発展を日本海側港湾の活性化に繋げることを目的に「日本海側拠点港形成検討委員会」が立ち上げられた。その後3月11日の東日本大震災により太平洋岸諸港のリダンダンシー(補完)機能がクローズアップされ選定の機運が高まり、その結果、「総合的拠点港」として、新潟港、伏木富山港、下関港、北九州港、博多港の5港、「日本海側拠点港」として19港・28計画が選定され、さらに4港・4計画が「拠点化形成促進港」として選定された。

本年度は選定後の各港の取組み状況に関するフォローアップが適宜開催される予定であり、当協会は、委員として会議へ出席し港湾の利用者の立場から意見の反映に努める。

(3) 港湾施設の出入管理システムの高度化

国土交通省は、コンテナターミナルの保安と物流効率を両立させることを目的に、平成22(2010)年度末に本システムの試行運転を開始し、平成24(2012)年7月1日から本格稼働の予定であったが、平成23(2011)年度末に実施時期を1年延長し平成25(2013)年7月1日からとすることを発表した。

邦船3社も神戸、名古屋において試行運転を実施しているが、システム使用料についての最終合意は出来ていない。

当協会は、利用者間での公平性担保、費用負担方法等につき、埠頭借受者および港湾の利用者の立場から意見の反映に努める。

5. 内航海運に係る問題

1. 内航船員不足問題

内航海運事業者にとって後継者の確保・育成が喫緊の課題となっていることから、当協会は、船員教育機関をはじめとした関係団体等と連携して問題解決に向けて取り組む。また、船員不足問題の解決策の一つとされる、水産系高校卒業者における航海当直部員資格制度の改正や6級海技士(航海)資格取得に必要な航海実歴短縮などの措置に向け関係者と協調し、その実現に努める。

2. 海事振興連盟等との協調

国内産業構造の変化などを受け、産業基礎物資を中心に輸送量の低迷が続く中、内航燃料油の高騰、内航船員不足問題、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、超党派による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。

3. その他

内航業界に影響を及ぼす可能性のある各種条約や関係国内法改正、税制改正などの動向について、内航海運事業者が適時に対応を取れるよう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て、意見反映に努める。

安全環境・船員事業

1. 船員問題

1. ILO海上労働条約

国際労働機関(ILO)海上労働条約の平成 24(2012)年 3 月末の批准国数は、手続き中の国を合わせ 25 カ国であり、発効要件(30 以上の加盟国)を満たすには、残り 5 カ国の批准が求められる。国内では、国土交通省が同条約の批准を踏まえた船員法改正案を平成 24(2012)年の通常国会に提出しており、本年上半期中の成立・公布が見込まれている。同省は、改正船員法の運用詳細を定める政令・省令等の案について、関係団体との意見交換会を予定していることから、当協会は同会に参画して適正な案となるよう取り組む。

また、パナマ、リベリア、マーシャル諸島、バハマ等の主要船籍登録国の国内法に関する情報を収集・周知するとともに、国土交通省とともに条約および国内法について説明会を開催するなどして、当協会会員関係船舶の運航に支障が生じないよう努める。

2. 改正 STCW 条約

平成 22(2010)年 6 月末に採択された、船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する改正国際条約(改正 STCW 条約)により、新たな資格が導入された他、船員の能力および船員への教育・訓練等に関する要件が追加された。

これを受け、改正船員法については、既に平成 24(2012)年 1 月 1 日付で施行されたものの、船舶職員法については、同年 4 月に開催される国際海事機関(IMO)第 43 回訓練当直小委員会(STW43)の審議結果を踏まえ、平成 25(2013)年度中の法改正等を目途に作業が進められる見通しである。

当協会は、国土交通省の船舶職員法改正作業において、本船職員に過重な負担が課されぬよう取り組む。

3. 外航日本人船員(海技者)の確保・育成スキーム

平成 19(2007)年 4 月より官労使により実施されている外航日本人船員(海技者)確保・育成スキームについては、同年 10 月以降、育成要員の訓練が開始され、これまでに 27 名が外航船社に就職した。

当協会は、同スキームの円滑な実施に向け、引き続き関係者と連携し対応する。

4. その他

(1) 外航労務部会関係

外航労務部会と全日本海員組合との中央の労働協約に基づき定められている各種委員会、協議会等を通じ、良好な労使関係の構築、維持を図る。

(2) 外国人船員問題

外国籍船に乗り組む外国人船員の労働条件等について、引き続き、国際船員労務協会(IMMAJ)と連携して船主に過度の負担とならないよう取り組む。

(3) 船員保険

全国健康保険協会の「船員保険協議会」、および「船員保険制度に関する懇談会」に参画し、他の船主団体とも連携しつつ、合理的な制度運営が為されるよう対応する。

2. 環境問題

1. 海洋汚染防止

(1) バラスト水排出規制

平成 16(2004)年に採択されたバラスト水管理条約は、発効後にバラストタンクの容量と建造年に応じて、段階的に対象船舶へのバラスト水処理装置(BWMS)の搭載を義務付けている。

しかしながら、BWMS 搭載に関する技術的な問題やポート・ステート・コントロール(PSC)サンプリング手順の統一化等の問題が残っており、国際海事機関(IMO)ではこれら未解決の問題について検討を続けている。

当協会は、本件に関する国内外の検討に参画し、同条約の発効時に船舶の運航に支障が生じないよう対応する。

(2) 船舶からの廃物

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、廃物の詳細な区別や揚荷後の貨物残渣の排出の可否など、現在の規則をより明確にした海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 改正附属書 V が採択され、平成 25(2013)年 1 月 1 日に発効する。

発効後は、「有害」な貨物残渣および洗浄水の排出が禁止されるとともに、船内で処理できない廃物は原則として陸揚げ処理することが求められる。

しかしながら、「有害」貨物の特定には至っておらず、陸上受入れ施設の整備も国内外ともに不十分な状況にある。

当協会は、これらの問題を踏まえ、改正条約の発効時に船舶の運航に支障が生じないように対応する。

(3) 船体付着物の移動

平成 23(2011)年 7 月の 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案」が最終化された。

同ガイドラインはボランティアベースで実施されるが、実施後 4 年間程度のレビュー期間が設けられ、その間の実施状況によっては、同ガイドラインが強制化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、同ガイドラインが船舶の運航に支障を及ぼすことのないように対応する。

2. 大気汚染防止

平成 22(2010)年 7 月に発効した MARPOL 条約改正附属書 VI により、船舶からの窒素酸化物 (NO_x) および硫黄酸化物 (SO_x) 等の排出規制が強化されるとともに、より厳しい排出規制を適用する排出規制海域 (ECA) の指定に関して、従来の SO_x 規制に加えて NO_x 規制の導入も可能となった。わが国政府は、ECA における NO_x 規制に適合するために必要な技術開発を推進するとともに、わが国における ECA の設定について検討を行っている。

当協会は、これらに関連する検討に参画し、船舶の円滑な運航に支障を及ぼさないよう努める。

3. シップリサイクル

平成 21(2009)年に採択された「2009 年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約」(シップリサイクル条約) に関連するガイドラインの策定作業が行われている。平成 24(2012)年 10 月開催予定の MEPC64 では、残された 2 つのガイドラインが最終化さ

れるため、今後、条約の批准、発効に向けた動きが加速するものと予想される。また、この動きに対応して、船舶に関するバーゼル条約とシップリサイクル条約の適用に関する問題を解決する必要がある。

当協会は、わが国政府等と緊密に連携し、条約の発効に向けて問題が生じないよう対応する。また、シップリサイクル条約発効後の解撤キャパシティ確保の観点から、インド等におけるリサイクル施設の改善について、関係者と協調して取り組む。

4. 海上災害防止対策

独立行政法人 海上災害防止センターは、タンカーからの特定油流出事故等に対応するとともに、有害危険物質(HNS)防除資機材の提供業務等を行っている。

当協会は、同センターの新公益法人制度対応の検討をはじめ、運営に係る各種委員会に参画して意見反映に努める。

5. 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ヶ国により構成される北米植物防疫機関(NAPPO)が、平成21(2009)年8月に新たなAGM侵入防止対策基準の導入を決め、段階的にこれを取り入れてきた。米国、カナダでは平成24(2012)年3月に新基準に完全移行し、メキシコでも平成25(2013)年からの完全施行に向けて段階的に新基準を導入している。また、他国においても同様の規制を設ける動きがある。

当協会は、関連情報を収集するとともに、当該規制が船舶の運航に支障を及ぼすことがないよう関係当局と連携して対応する。

3. 船舶の安全性確保

1. 貨物の安全な積み付けと運送

貨物(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し、船舶の安全を確保し、かつ、船舶の運航を考慮した規則改正となるよう対応する。

2. 船舶の救命設備等

船上での訓練時等に救命艇の落下事故が多発したことを受け、救命艇の離脱装置の性能

要件を強化した国際救命設備コード(LSA コード)の改正案、同性能要件に適合していないすべての救命艇の離脱装置の換装を義務付ける海上人命安全条約(SOLAS 条約)改正案、およびLSAコード改正案の要件に適合しない現存救命艇の離脱装置の評価方法に関するガイドライン案が策定され、平成23(2011)年5月のIMO第89回海上安全委員会(MSC89)において採択された。

これに伴い、救命艇離脱装置の製造業者は、同ガイドラインに従って既存船における同装置の評価を実施し、主管庁の承認を得ることが義務付けられるとともに、各国主管庁は同装置の評価結果を平成25(2013)年7月1日までにIMOに報告することが求められている。

当協会は、離脱装置の安全性向上を図るため、運用面も考慮した適正かつ合理的な規則等が策定されるよう努めるとともに、既存装置の評価結果を早急に開示するよう関係者に働きかけ、円滑な導入を図られるよう対応する。

4. 船舶の航行安全対策

1. マラッカ・シンガポール海峡

マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設の整備事業については、海峡利用国等の自発的な寄付による「航行援助施設基金」により実施されている。当協会は、同海峡の安全な航行環境の確保を図るため、マラッカ海峡協議会を通じて航行援助施設の整備事業に協力するとともに、多くの海峡利用国・利用者等が参加する公平かつ実効性のある国際協力体制が形成されるよう、関係当局等と連携して取り組む。

2. 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「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している。その結果、巨大船の出港調整が行われるなどして、物資の安定輸送や地元経済に影響が生じている。

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、関係者と連携して対応する。

3. その他

当協会は、船舶の安全・保安に関する内外の情報を収集し、速やかに周知することにより、会員会社運航船の安全確保に資するよう努める。

調査広報事業

海運の役割や重要性等を広く訴えるため、ホームページの充実や記者会見などを通じて積極的にアピールする。また、各種パンフレットや既存のDVDをあらゆる機会を通じて配布する。なお、教材用映画「日本の海運」(DVD)については、改訂版制作に向けての作業に着手する。

さらに、海運に関連する統計資料・情報を取り纏め、関係者の利用に供する。

今年度の活動計画の概要は以下の通り。

(1) オピニオンリーダー・マスコミ向け広報

オピニオンリーダー、メディア関係者などに対して、当協会の活動やプレスリリースなどをホームページに掲載するとともに定例記者会見および記者懇談会をはじめあらゆる機会を通じて、海運業界の直面する諸問題や内外の動向および当協会の対応・活動などをアピールする。

(2) 一般向け広報

学校・学生等も含めた一般向け広報に関しては、ホームページによる情報発信とともに、関係団体とも連携し、教師向けセミナーの実施や寄附講座への講師派遣などの協力を行い、海運の役割や重要性などの認識の向上や理解促進に努める。また、海事関係のイベント等あらゆる機会を捉えて各種パンフレットや既存のDVDを配布する。さらに配布されたパンフレットやDVDが、どのように活用されているかについて、モニタリングを行い、DVDの制作や今後の活動の参考とする。

また、平成 15(2003)年に完成した教材用映画「日本の海運」の改訂版制作に向けての作業に着手する。

(3) 会員向け広報

会員各社向け広報については、電子メールやホームページの会員専用コーナーにおいて、迅速な情報発信に努める。また、主に会員会社の新入社員を対象に、海運人としての自覚や社会人としての心構えを認識することを目的とした「海運講習会」を開催する。

(4) セミナー等の開催

海運業界のニーズにあった情報を提供することを目的として、会員会社の関係者を対象としたセミナー等を開催する。

(5) 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。

海外事業

当協会は、英国ロンドンに欧州地区事務局を、米国ニューヨーク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。

関係団体支援事業

当協会は、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、本年度においても同様の支援を実施する。