

平成23年度事業報告書

平成 24 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	3
2. 第64回通常総会	4
3. 役員および評議員の選出等	6
4. 委員長・部会長等の選出	11
5. 理事・監事候補者推薦委員会、会長・副会長候補者推薦委員会、 予算委員会および決議案起草委員会	12
6. 一般社団法人への移行	12
7. 諸会議開催状況	13
8. 地区船主会の状況	16
9. 常勤役員に関する事項	17
10. 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	18
11. その他の活動	18

事 業 編

I 平成23年度の特記事項

1. 東日本大震災・原発事故	19
2. トン数標準税制の適用範囲の拡大等	20
3. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題	21
4. 水先問題	22
5. 国際海運における地球温暖化防止対策	24
6. 国際会計基準（IFRS）適用問題等	24

7. 人材確保	26
---------	----

II 海運振興事業

1 わが国海運の競争力強化

1. 平成24年度税制改正はじめ海運企業関係の税制問題等	28
2. 政策金融の確保等	30
3. 海運に係る諸規制	30

2 国際問題

1. イラン制裁措置問題	30
2. スエズ・パナマ運河通航料問題	31
3. 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度	32
4. コンテナ保安対策	33
5. アジア船主フォーラム (ASF)	34
6. WTO海運自由化交渉等	35
7. 各国海運政策	36
8. 内外関係機関等での活動	36
9. その他	36

3 法務保険問題

1. 1996年海事債権責任制限条約の改正	37
2. 油濁被害の補償制度	38

4 港湾・物流問題

1. 国際コンテナ戦略港湾	38
2. 国際海上コンテナの陸上輸送の安全対策	39
3. 貿易手続の改革	40
4. 港湾整備関係	40

5 内航海運に係る問題

1. 内航船員不足問題	41
2. 海事振興連盟との協調等	42
3. その他	42

Ⅲ 安全環境・船員事業

1 船員問題

1. 外国人船員問題	43
2. STCW条約の包括的見直し	43
3. ILO海上労働条約	44
4. 外航日本人船員（海技者）の確保・育成スキーム	45
5. その他	45

2 環境問題

1. 海洋汚染防止	46
2. 大気汚染防止	47
3. シップリサイクル	48
4. 海上災害防止対策	49
5. アジア型マイマイガ	49

3 船舶の安全性確保

1. 船体の防食対策	5 0
2. 貨物の安全な積み付けと運送	5 0
3. 船舶の救命設備等	5 0

4 船舶の航行安全対策

1. マラッカ・シンガポール海峡	5 1
2. 備讃瀬戸航路	5 2
3. その他	5 2

IV 調査広報事業

1. オピニオンリーダー・マスコミ向け広報	5 2
2. 一般向け広報	5 3
3. 会員向け広報	5 5
4. セミナーの開催	5 5
5. 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理	5 6
6. その他	5 6

V 海外事業

1. 欧州・北米地区事務局の活動	5 6
------------------	-----

VI 関係団体支援事業	5 8
-------------	-----

事業概況

今年度の世界経済は、年度末にかけてようやく米国に改善の傾向がみられるものの、債務問題を抱える欧州の景気が減速・低迷を続けたため、これまで世界経済を下支えしていた新興国の成長も鈍化するなど、総じて景気後退の色合いが濃いものとなった。

国内経済は、東日本大震災や史上最高値を更新した円高などの影響により、輸出が急減し、貿易収支は 31 年ぶりに赤字に転落するなど、景気低迷が続いた。

海運業界においては、景気の減速による荷動量の伸び悩みに加え、新造船の大量竣工により船腹過剰状態が進み、一部回復の兆しが見られるものの概ね市況は低迷した。さらに、燃料油価格の暴騰により、経営環境は一段と厳しい状況となっている。特に、我が国海運企業にとっては、これに、円高や東日本大震災の影響が加わり、一層厳しい経営環境に置かれている。

このような状況下、当協会は、平成 23(2011)年 3 月 11 日に発生した東日本大震災に対処するため、会長を本部長とする「東北地方太平洋沖地震支援対策本部」を設置し、被災地の復興支援をはじめ、原子力発電所の放射能漏れ事故による風評を払拭するための防止策などに積極的に取り組んだ。

この他、当協会が平成 23(2011)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。

トン数標準税制については、国際競争条件均衡化の観点から、平成 23 年度の税制改正要望において適用範囲の拡大を求めたが、平成 24 年度以降の検討課題と整理されていた。このため、平成 24 年度税制改正要望において、トン数標準税制の早期拡充を訴える意見広告を主要六大紙に掲載したのをはじめとして、その実現に向けて精力的に陳情活動を行った。その結果、「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」との結論に達し、トン数標準税制の拡充が認められた。

ソマリア沖・アデン湾における海賊問題については、平成 23 年に発生した海賊事件は、前年からさらに増加し 237 件となったが、ハイジャック発生件数は 28 件と減少した。これは、わが国をはじめ各国海軍による海賊対処活動や、シタデル(籠城設備)の設置、民間武装ガードの採用など、各商船の自衛対策等が奏功したものとみられている。ただし、多くの国々が、自国籍船への公的もしくは民間武装ガードの乗船を許容する中で、日本籍船にあっては、いずれの乗船も実現していないため早急を実現するよう、国会および関係省庁に要望を続けている。

水先問題については、平成 24(2012)年度の料金上限額(自動認可額)の設定に当たっては、当協会から提出した外航船長報酬データと水先人側のデータを基に、国土交通省で作

業が行われ、その結果、水先料の上限額を平均4.8%引き下げることとなり、4月以降適用された。平成19(2007)年4月に上限額が設定されて以来、初めて引き下げが実現した。

国際海運における温室効果ガス排出抑制策については、国際海事機関(IMO)において検討することとされている。IMOでは、船舶のエネルギー効率改善を促進するための技術的手法を開発し、これを強制化する改正条約を採択、平成25(2013)年1月より発効することとなった。当協会は、わが国政府に協力し、合理的かつ現実的な規則となるよう対応した。

国際会計基準(IFRS)の連結財務諸表への強制適用問題に対処するため、IFRS勉強会を設置し、IFRSの任意適用、海運業界への影響が大きい会計基準および収益の認識などについて提言を取りまとめ、業界の実情に即した適用となるよう、関係方面に広く働きかけを行った。

人材確保については、日本人船員(海技者)の確保に関し、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を行った。また、外国人船員の資格承認問題に関しては、平成22(2010)年の国土交通省「成長戦略船員資格検討会」において取りまとめられた機関承認制度やE-Learningシステムを推進するため、国土交通省に積極的に協力した。その結果、フィリピンの船員養成機関3校が機関承認され、3校の卒業生については承認試験を免除する措置が実現した。また、資格承認に当たって必要な各種講習および修了試験を船上および陸上で受講することが可能なE-Learningシステムを開発し、希望船社に提供した。

さらに、広報活動の充実、イラン制裁措置問題、国際問題、法務保険問題、シッピングサイクル問題、船舶の航行安全問題、内航海運に係る問題などについて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、前年度末の平成 23(2011)年 3 月 31 日現在 101 社であり、年度中 1 社の入会および 1 社の退会があり、当年度末の平成 24(2012)年 3 月 31 日においては 101 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	平23. 3. 31	平24. 3. 31
京 浜	68社	69社
阪 神	29社	29社
九 州	4社	3社
計	101社	101社

なお、平成 23(2011)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	23. 4. 1	ア イ メ ッ ク ス	京 浜
社名変更	23. 4. 1	商船三井オーシャンエキスパート (旧社名 国際マリントランスポート)	京 浜
社名変更	23. 4. 1	J X 日 鉱 日 石 タ ン カ ー (旧社名 新日本石油タンカー)	京 浜
退 会	23. 12. 31	伯 洋 海 運	九 州

また、会員会社より届出のあった船腹量は、平成 23(2011)年 4 月 1 日現在次のとおりとなっている。日本船用船は隻数が減少したものの、トン数は大幅に増加した。また、所有船および外国船用船については隻数およびトン数が増加した。

	所 有 船			外 国 船 用 船			日 本 船 用 船		
	平 22.4.1	平 23.4.1	増 減	平 22.4.1	平 23.4.1	増 減	平 22.4.1	平 23.4.1	増 減
隻数	241	256	15	2,251	2,299	48	579	577	△2
総トン数(G/T)	8,298,571	9,587,068	1,288,497	99,408,076	103,192,978	3,784,902	1,536,910	2,448,362	911,452
重量トン数(D/W)	11,222,026	13,956,400	2,734,374	150,118,274	157,046,030	6,927,756	2,307,078	3,333,761	1,026,683

2. 第64回通常総会

当協会第64回通常総会は、平成23(2011)年6月15日午後1時より、東京都千代田区平河町二丁目6番4号海運ビル国際会議場において、会員102社中100社(本人30社、書面表決および委任70社)の出席を得て開催された。

総会は宮原会長が議長となり、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 平成22年度事業報告及び収支決算について
- 第2号議案 平成23年度事業計画及び収支予算について
- 第3号議案 決議案について
- 第4号議案 新法人への移行に伴う定款改正について
- 第5号議案 平成22年度通常総会以降における役員異動について
- 第6号議案 役員および会計監査人の選任について

決議案(第3号議案)

四面を海に囲まれ資源の乏しいわが国において、海運は国民生活・経済を支える上で大きな役割を担っており、安定的な海上輸送の確保は極めて重要である。

わが国外航海運が世界単一市場において諸外国企業との熾烈な競争に勝ち抜くためには、国際競争力の一層の強化が必要である。トン数標準税制については世界標準の制度とすべく、引き続き適用範囲の拡大を求めていくとともに、海運関係税制の改善など、必要な諸施策の実現に取り組んでいく。

本年3月に発生した東日本大震災に関しては、当協会はわが国の復興に向けて物資や資源の安定的な輸送に全力をあげるとともに、海運に係る風評被害対策を政府等に働きかけていく。

海運業界にとり船舶の安全運航は当然の責務である。わが国海運企業が国民生活に必要な物資を今後も安定的に輸送していくため引き続きその徹底に努める。

ソマリア沖・アデン湾における海賊事件は依然として頻発しており、その発生海域がソマリア東方沖、アラビア海にまで拡大している。当協会は、わが国政府に護衛活動の維持・継続を求めていくとともに、国際的な協調体制の確立など、より効果的な活動の実施に向けあらゆる手段を講じるよう働きかけを行う。

環境保全の推進、なかんずく地球温暖化防止対策については、IMO(国際海事機関)で国

際海運からのGHG(温室効果ガス)排出削減対策の検討が活発に行われている。当協会は、わが国政府等と密接に連携し、船舶のエネルギー効率改善に重点を置いた効果的かつ合理的な対策がとられるよう努める。

次世代の優秀な日本人海技者の確保に向けては、船員教育機関等と連携しつつ必要な広報活動等を行う。また、外国人船員の承認制度に係わる海技資格付与制度の更なる合理化・簡素化を実現するよう関係当局等への働きかけを継続する。

内航海運は、船腹過剰や船舶燃料油の高騰に加え、船員不足問題等への対応が喫緊の課題となっており、これら問題について、関係団体等と連携を図り諸課題の解決に努める。

われわれ海運業界は、その目指す課題の実現を図るため、幅広い広報に努めつつ、関係者の理解を得ながら下記項目の実現をもってわが国海運の一層の発展を期するものである。

記

1. 東日本大震災への対応

2. 安全運航の徹底

3. 海賊問題への対応

4. 環境保全の推進

外航海運におけるGHG排出削減対策への対応

シップリサイクル問題への対応

5. わが国外航海運の国際競争力の維持・強化

トン数標準税制の適用範囲の拡大

海運関係税制の維持・改善

必要な政策金融及び後継制度の確保

IFRS(国際会計基準)適用問題への対応

6. 経済・社会の変化に即した構造改革実現

水先制度改革の実効性の向上

日本籍船に係わる諸制度の更なる合理化・簡素化

7. 国際問題への適切な対応

外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持

ASF(アジア船主フォーラム)等を通じた意見反映

8. 船員問題への適切な対応

次世代日本人海技者の確保への対応

ILO(国際労働機関)海上労働条約の国内・主要旗国法整備への対応

改正 STCW 条約への対応

国際船員問題への適切な対応

9. 内航海運に係る諸問題への対応

内航船員不足問題への対応

カボタージュ制度の堅持

モーダルシフトの促進

以上決議する。

3. 役員および評議員の選出等

当協会の役員の任期は就任 2 ケ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、第 64 回通常総会において役員および評議員の選出等を行った。

(1) 理事・監事の選出

当協会は、平成 23(2011)年 6 月 15 日開催の第 64 回通常総会において、理事・監事として下記各位を選出し、各氏は同日付で就任した。

理事(非常勤 22 名)

旭 タ ン カ ー	取締役社長	岩 田 誠
第 一 中 央 汽 船	取締役社長	小 出 三 郎
イースタン・カーライナー	取締役社長	吉 田 勝
八 馬 汽 船	取締役社長	松 永 武 士 (新)
出 光 タ ン カ ー	取締役社長	後 藤 勝 美 (新)
飯 野 海 運	取締役社長	関 根 知 之
乾 汽 船	取締役社長	乾 新 悟
JX 日 鉱 日 石 タ ン カ ー	取締役社長	加 藤 木 覚 (新)
川 崎 近 海 汽 船	取締役社長	石 井 繁 礼 (新)
川 崎 汽 船	取締役社長	朝 倉 次 郎
栗 林 商 船	取締役社長	栗 林 宏 吉
明 治 海 運	取締役社長	内 田 和 也
三 菱 鉱 石 輸 送	取締役社長	稲 見 俊 文 (新)
日 本 郵 船	取締役社長	工 藤 泰 三
日 正 汽 船	取締役社長	宮 川 雅 夫 (新)

NS ユナイテッド海運	取締役社長	小 畠 徹 (新)
三 光 汽 船	取締役社長	松 井 毅
瀬 野 汽 船	取締役社長	瀬 野 洋一郎 (新)
商 船 三 井	取締役社長	武 藤 光 一
太 洋 日 本 汽 船	取締役社長	長谷川 陽 一
鶴 丸 海 運	取締役社長	鶴 丸 俊 輔
上 野 トランステック	取締役会長兼社長	上 野 孝

監事(非常勤3名)

NYKグローバルバルク	取締役社長	阿 部 隆
玉 井 商 船	取締役社長	本 馬 修
日本造船工業会	常務理事	桐 明 公 男

理事候補者(22名)については、「理事および監事候補者互選規則」に基づき、平成 23(2011)年 5 月 18 日開催の「理事・監事候補者推薦委員会」において、会費納入額上位会社からの候補者 7 名、内航部会長推薦による内航会社からの候補者 2 名、地区船主会議長推薦による当該地区からの候補者 6 名(京浜地区 3 名、阪神地区 2 名、九州地区 1 名)、会長推薦による候補者 7 名を選出し、監事候補者(3 名)については、京浜地区船主会議長が同地区所属の外航オペレーターの中から、内航部会長が内航会社の中から、会長が会員外からそれぞれ1名を選出した。

(2) 会長・副会長の選出

当協会は、平成 23(2011)年 6 月 15 日開催の第 64 回通常総会において、会長および副会長として次の各氏を選出し、各氏は同日付で就任した。

会 長	商 船 三 井	取締役会長	芦 田 昭 充 (新)
副会長	日 本 郵 船	取締役社長	工 藤 泰 三 (新)
同	川 崎 汽 船	取締役社長	朝 倉 次 郎 (新)
同	JX 日鉱日石タンカー	取締役社長	加 藤 木 覚 (新)
同	上野トランステック	取締役会長兼社長	上 野 孝
同	国際船員労務協会	理 事	飯 塚 孜 (元)
同(常勤)	日 本 郵 船	顧 問	五 十 嵐 誠 (新)

上記会長・副会長の選出については、平成 23(2011)年 5 月 18 日開催の「次期会長・副会長候補者推薦委員会」において協議した結果、会長候補者として商船三井 取締役会長 芦

田昭充氏を推薦すること、また副会長は新会長に指名願うことを決め、同日開催の第 643 回定例理事会へ報告し、総会付議議案として決定した。

第 64 回通常総会において、上記推薦委員会の推薦に基づき、芦田昭充氏を新会長に選出し、副会長には、芦田会長の指名により上記 6 名を選任した。

(3) 常任理事の選出

当協会は、平成 23(2011)年 6 月 15 日、通常総会後の臨時理事会において常任理事の選出を行った。常任理事は理事が互選することとなっているが、選出は会長に一任することとし、芦田会長より下記のとおり指名があり、各氏は同日付で就任した。

第一中央汽船	取締役社長	小出三郎
飯野海運	取締役社長	関根知之
JX日鉱日石タンカー	取締役社長	加藤木 覚(新)
川崎汽船	取締役社長	朝倉次郎
栗林商船	取締役社長	栗林宏吉
日本郵船	取締役社長	工藤泰三
NSユナイテッド海運	取締役社長	小島 徹(新)
三光汽船	取締役社長	松井 毅
商船三井	取締役社長	武藤光一

(4) 代表理事・業務執行理事の選出

当協会は、平成 23(2011)年 6 月 15 日、通常総会後の臨時理事会において、当協会が移行する一般社団法人の最初の代表理事および業務執行理事の選出を行い、選出は会長に一任することとし、芦田会長より下記のとおり指名があった。各氏は一般社団法人に移行登記をした日より就任する。

代表理事(5名)

会長	芦田昭充	商船三井	取締役会長
副会長	工藤泰三	日本郵船	取締役社長
副会長	朝倉次郎	川崎汽船	取締役社長
副会長	五十嵐 誠	日本郵船	顧問
理事長	中本光夫		

業務執行理事(2名)

常務理事 井 上 晃
常務理事 半 田 收

(5) 顧問の委嘱

顧問は、定款の規定により、理事会の同意を得て会長が委嘱することとなっており、平成 23 (2011)年6月15日、通常総会後の臨時理事会において、芦田会長より川崎汽船 取締役会長 前川弘幸氏および日本郵船 代表取締役会長 宮原耕治氏の推薦があり、これを了承、委嘱することとした。

これにより、当協会の顧問は下記の各位となった。

近 藤 鎮 雄	乾 英 文
相 浦 紀 一 郎	崎 長 保 英
松 成 博 茂	草 刈 隆 郎
松 岡 通 夫	鈴 木 邦 雄
根 本 二 郎	前 川 弘 幸
新 谷 功	宮 原 耕 治
生 田 正 治	

(6) 評議員の選出

当協会は、「評議員選出規則」に基づき、京浜・阪神・九州それぞれの地区船主会定時総会において下記評議員を選出し、平成 23 (2011)年6月15日開催の第 64 回通常総会へ報告、各氏は同日付でそれぞれ就任した。

京浜地区選出(14名)

旭 海 運	取締役社長	木 村 丈 剛
日 之 出 郵 船	取締役社長	木 下 純 夫 (新)
神 原 汽 船	取締役社長	城 暁 男
関 西 ラ イ ン	取締役社長	村 山 春 樹
近 海 郵 船 物 流	取締役社長	野 崎 哲 一 (新)
共 榮 タ ン カ ー	取締役社長	林 田 一 男
日 産 専 用 船	取締役社長	山 本 幸 一
三 洋 海 運	取締役社長	三 木 孝 幸
商 船 三 井 近 海	取締役社長	西 島 信 雄

商船三井オーシャンエキスパート	取締役社長	葛西弘樹(新)
昭和油槽船	取締役社長	筒井健司(新)
東京マリン	取締役社長	青木陽一(新)
鶴見サンマリン	取締役社長	広岡兼次
雄洋海運	取締役社長	土谷直昭

阪神地区選出(6名)

神戸船舶	取締役社長	原田弘
大阪船舶	取締役社長	小谷盛雄
佐藤汽船	取締役会長	佐藤忠男
佐藤國汽船	取締役社長	佐藤國臣
田渕海運	取締役社長	田渕訓生
東興海運	取締役社長	井高大介

九州地区選出(1名)

宇部興産海運	取締役社長	末繁哲雄(新)
--------	-------	---------

(7) 会計監査人の選任

当協会は、平成23(2011)年6月15日開催の第64回通常総会において、当協会が移行する一般社団法人の最初の会計監査人に公認会計士 山本昭憲氏を選任した。同氏は一般社団法人に移行登記した日より就任する。

(8) 役員および評議員の異動

会員会社の届出代表者変更等による平成23(2011)年度中の役員および評議員の異動状況は次のとおりである。

1) 常任理事(非常勤)

辞任	23.5.18	川崎汽船	前・取締役社長	黒谷研一
就任	23.5.18	川崎汽船	取締役社長	朝倉次郎
辞任	24.3.12	三光汽船	取締役社長	松井毅

2) 理事(非常勤)

辞任	23.5.18	川崎汽船	前・取締役社長	黒谷研一
就任	23.5.18	川崎汽船	取締役社長	朝倉次郎

3) 評議員(非常勤)

辞任	24. 3. 28	関西ライン	前・取締役社長	村山春樹
辞任	24. 3. 31	雄洋海運	前・取締役社長	土谷直昭

4. 委員長・部会長等の選出

(1) 委員長・部会長等の選出

常設委員会・部会および特別委員会規則により、委員長・部会長は理事会の推薦により会長が委嘱することとなっているが、平成 23(2011)年 6 月 15 日開催の臨時理事会において、選出は会長に一任することとし、会長が下記の各氏に同日付で委嘱した。

【常設委員会委員長】

政策委員会	川崎汽船	取締役社長	朝倉次郎(新)
労政委員会	日本郵船	取締役社長	工藤泰三(新)
海上安全委員会	第一中央汽船	取締役社長	小出三郎(新)
環境委員会	JX日鉱日石タンカー	取締役社長	加藤木 覚(新)

【常設部会部会長】

内航部会	栗林商船	取締役社長	栗林宏吉
------	------	-------	------

【特別委員会委員長等】

アデン湾航行安全対策本部	商船三井	取締役会長	芦田昭充(新)
東北地方太平洋沖地震支援対策本部	商船三井	取締役会長	芦田昭充(新)
新公益法人制度対応検討委員会	商船三井	取締役会長	芦田昭充(新)
港湾関連業務専門委員会	商船三井	取締役会長	芦田昭充(新)
港湾物流専門委員会	川崎汽船	取締役専務執行役員	村上英三(新)

(2) 地区船主会議長の選出

平成 23(2011)年 6 月 15 日開催の臨時理事会において、各地区船主会議長の選出については会長に一任することとし、会長の指名により次の各氏を選出し、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	小 畠 徹(新)
阪神地区船主会議長	太洋日本汽船	取締役社長	長谷川 陽一
九州地区船主会議長	鶴丸海運	取締役社長	鶴丸 俊輔

(3) 評議員会議長・副議長の選出

評議員会議長および副議長については、平成 24(2012)年 2 月 28 日開催の第 73 回評議員会において下記のとおり選出し、各氏は同日付でそれぞれ就任した。

議 長	東京 マリン	取締役社長	青 木 陽 一
副 議 長	田 淵 海 運	取締役社長	田 淵 訓 生

5. 理事・監事候補者推薦委員会、会長・副会長候補者推薦委員会、 予算委員会および決議案起草委員会

第 64 回通常総会へ向け、平成 23 年 3 月 23 日開催の定例理事会において、理事・監事候補者推薦委員会、会長・副会長候補者推薦委員会、予算委員会および決議案起草委員会の設置を決定した。理事・監事候補者推薦委員会は、理事・監事候補者互選規則に基づき常任理事会構成員および地区船主会議長により構成し、その他の委員会については、慣例により常任理事会構成員、地区船主会議長および評議員会議長による委員構成とした。

各委員会とも 5 月 18 日に開催し、それぞれ平成 23 年度予算案および第 64 回通常総会決議案を審議・決定した。両案は同日開催の定例理事会において「第 64 回通常総会付議議案」として承認され、原案通り通常総会へ付議された。

6. 一般社団法人への移行

公益法人改革三法の実施により、既存の社団法人・財団法人は平成 25(2013)年 11 月末までに新法人へ移行することが求められている。

当協会は、平成 22(2010)年 6 月に宮原会長(当時)を委員長とする「新公益法人制度対応検討委員会」を設置するとともに、同年 11 月の定例理事会において、「一般社団法人に移行し、新法人の機関は現行の組織を踏襲する」との方向性を決定し、平成 24(2012)年 4 月 1 日の移行登記を前提として準備を開始した。

平成 23(2011)年 6 月の通常総会および臨時理事会において、新法人における定款案を決議するとともに、移行後最初の代表理事、業務執行理事および会計監査人の選任を行った。さらに、公益目的支出計画等を 9 月の定例理事会において決議し、10 月 11 日に内閣府公益認定等委員会に移行認可申請を行った。その後、同委員会における審議の結果、2 月 23 日

に当協会の申請が承認され、3月21日に内閣総理大臣より認可書が交付された。

これを受け、当協会は、4月1日に移行登記を行い、社団法人から一般社団法人に移行した。

なお、一般社団法人となっても基本的に従来の組織を踏襲するが、「常任理事」は「常任委員」に、「評議員」は「審議員」にそれぞれ名称が変更となった。

7. 諸会議開催状況

(1) 理事会

平成23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通りである。

(定例理事会は5回、臨時理事会は1回開催)

○第643回定例理事会(平成23年5月18日)

議案

1. 理事辞任に伴う補欠選任について
2. 常任理事辞任に伴う補欠選任について
3. 第64回通常総会付議議案について
4. 次期会長・副会長候補者について
5. 平成23・24年度評議員の割当数について
6. 新法人への移行に伴う定款改正について
7. 東日本大震災への対応について
8. 委員長・部会長報告
 - ・政策委員会(トン数標準税制の拡充/国際会計基準(IFRS)に関する当協会意見書/アジア船主フォーラム関連事項/ICSおよびISFの統合)
 - ・海上安全委員会(ソマリア沖・アデン湾における海賊問題)
 - ・環境委員会(国際海運からのGHG削減問題)
 - ・労政委員会(ILO最低賃金/成長戦略船員資格検討会)
9. その他(IMO事務局長選挙/第64回通常総会への出席依頼)

○臨時理事会(平成23年6月15日)

議案

1. 常任理事の互選について
2. 代表理事および業務執行理事の選定について
3. 常設委員会委員長・部会長等の委嘱について
4. 地区船主会議長の選任について
5. 顧問の委嘱について
6. 退任会長・副会長に対する記念品の贈呈について
7. 理事会等の開催日について
8. その他

○第644回定例理事会(平成23年7月27日)

議案

1. 委員会組織
2. 当協会が取り組む重要課題
3. 東日本大震災・原発事故への対応
4. 委員長・部会長報告
 - ・政策委員会(トン数標準税制拡充要望/平成24年度税制改正要望/国際会計基準(IFRS)/船員税制/船社間協定に対する独禁法適用除外制度/ASF常任委員会)

への当協会代表)

- ・労政委員会(国交省「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会」)
 - ・海上安全委員会(ソマリア沖・アデン湾における海賊問題)
 - ・環境委員会(IMO 第 62 回海洋環境保護委員会の結果)
 - ・内航部会(人材確保・育成に関する懇談会)
 - ・人材確保タスクフォース(外国人船員に対する付与資格に関わる講習のE-Learning化／日本人船員(海技者)の確保に関する活動)
5. その他(IMO 事務局長選挙／理事会開催予定日)

○第 645 回定例理事会(平成 23 年 9 月 28 日)

議案

1. 当協会の新法人への移行
2. 東日本大震災・原発事故への対応
3. 委員長・部会長報告
 - ・政策委員会(トン数標準税制拡充要望／平成 24 年度税制改正要望／国際会計基準(IFRS)に関する動き／海運広報活動の強化)
 - ・労政委員会(国交省「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会」)
 - ・海上安全委員会(ソマリア沖・アデン湾における海賊問題)
 - ・港湾関連業務専門委員会(水先料の自動認可額(上限)改定問題)
 - ・人材確保タスクフォース(外国人船員承認制度関係)
4. その他(叙勲・褒章受章者祝賀パーティーの開催)

○第 646 回定例理事会(平成 23 年 11 月 24 日)

議案

1. 平成 23 年度上半期経理報告
2. 委員長・部会長報告
 - ・政策委員会(トン数標準税制等平成 24 年度税制改正要望／国際会計基準(IFRS)の動向／船主責任制限条約の責任限度額改正案)
 - ・労政委員会(国交省「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会」／IBF地域交渉の結果)
 - ・海上安全委員会(ソマリア沖・アデン湾における海賊問題)
 - ・環境委員会(国際海運における GHG 削減問題)
 - ・港湾物流専門委員会(日本版 24 時間ルール関連報告)
 - ・港湾関連業務専門委員会(水先料の自動認可額(上限)改定問題)
3. その他(平成 24 年度通常総会までの主な会議予定／年末・年始の業務日程)

○第 647 回定例理事会(平成 23 年 3 月 28 日)

議案

1. 会員異動
2. 平成 24 年度予算委員会の設置および予算編成方針
3. 第 65 回通常総会決議案起草委員会の設置
4. マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設基金への対応
5. 当協会の一般社団法人への移行
6. その他
7. 委員長・部会長報告
 - ・政策委員会(トン数標準税制拡充等平成 24 年度税制改正要望／EU イラン制裁に関する保険問題／船主責任制限条約の責任限度額改正／国際会計基準(IFRS)の動向／ICS 次期会長候補者の推薦／ASF 豪州総会の開催)
 - ・海上安全委員会(ソマリア沖・アデン湾における海賊問題)
 - ・労政委員会(IBF High Risk Area／国交省「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会」／全日海との平成 24 年度外航労働協約改定交渉)
 - ・環境委員会(IMO 第 63 回海洋環境保護委員会の結果)
 - ・内航部会(内航海運関係の動向)
 - ・港湾物流専門委員会(スエズ運河通航料問題／国際海上コンテナの陸上輸送に係る法案／日本版 24 時間ルール等)
 - ・港湾関連業務専門委員会(水先料の自動認可額(上限)改定問題／水先人の養成問題)

- ・人材確保タスクフォース(外国人船員承認制度関係/日本人船員(海技者)の確保に関する活動)
8. 通常総会等当日の会議予定

(2) 常任理事会

平成 23 年度中に開催した常任理事会での議案および報告事項は以下の通りである。

(計 10 回開催)

○第 622 回常任理事会(平成 23 年 4 月 27 日)

議案

1. 東北地方太平洋沖地震への対応について
2. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題
3. 国際海運からの GHG 削減問題
4. トン数標準税制拡充要望について
5. 船員税制の検討状況について
6. 成長戦略船員資格検討会について
7. 国際船員労務協会関連報告
8. その他(新法人への移行)

○第 623 回常任理事会(平成 23 年 5 月 18 日)

議案

1. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題
2. トン数標準税制拡充要望
3. ILO 最低賃金
4. 国際船員労務協会関連報告

○第 624 回常任理事会(平成 23 年 7 月 27 日)

議案

1. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題
2. 国際海運からの GHG 削減問題
3. トン数標準税制拡充要望
4. 水先問題
5. その他(IBF 交渉)

○第 625 回常任理事会(平成 23 年 9 月 28 日)

議案

1. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題
2. トン数標準税制拡充等平成 24 年度税制改正要望
3. 水先料金問題
4. 国際船員労務協会関連報告

○第 626 回常任理事会(平成 23 年 10 月 26 日)

議案

1. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題
2. 国際海運からの GHG 削減問題
3. トン数標準税制拡充等平成 24 年度税制改正要望
4. 水先料金問題
5. 国際船員労務協会関連報告
6. その他(記者懇談会の開催)

○第 627 回常任理事会(平成 23 年 11 月 24 日)

議案

1. トン数標準税制拡充等平成 24 年度税制改正要望
2. 水先料金問題
3. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題
4. バラスト水処理装置の特許料問題

○第 628 回常任理事会(平成 23 年 12 月 21 日)

議案

1. トン数標準税制拡充等平成 24 年度税制改正要望
2. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題
3. 国際海運からの GHG 削減問題
4. 当協会が取り組む重要課題等の進捗状況
5. 東日本大震災について
6. その他(米国による対イラン追加制裁措置／全日海春闘関連／その他)

○第 629 回常任理事会(平成 24 年 1 月 25 日)

議案

1. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題
2. マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設基金への対応
3. トン数標準税制の拡充
4. 全日海との平成 24 年度労働協約改定交渉
5. ICS 次期会長候補者の推薦
6. その他(一般社団法人への移行認可申請／ホルムズ海峡有事の際の対応)

○第 630 回常任理事会(平成 24 年 2 月 22 日)

議案

1. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題
2. 国際海運からの GHG 削減問題
3. トン数標準税制の拡充
4. 水先料金問題
5. 国際海上コンテナの陸上輸送に係る法案
6. スエズ運河通航料問題
7. その他(ICS 次期会長候補者の決定／来年度予算)

○第 631 回常任理事会(平成 24 年 3 月 28 日)

議案

1. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題
2. 国際船員労務協会関連報告
3. IMO 第 63 回海洋環境保護委員会の結果
4. トン数標準税制の拡充
5. イラン追加制裁措置関係

8. 地区船主会の状況

(1) 京浜地区船主会

[会 員 数] 69 社(平成 24 年 3 月 31 日)

[議 長] NS ユナイテッド海運 社長 小島 徹

[会議開催状況] 定時総会 1 回 定例会 6 回 懇親会 1 回

定時総会を6月1日に開催し、京浜地区選出評議員を選出するとともに、平成22(2010)年度決算報告および平成23(2011)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、4月および10月の定例会では、それぞれ「今日の国際情勢と日本外交」(講師:外務省顧問(前外務事務次官) 藪中三十二氏)および「自動車産業の動向と課題」(講師:(一社)日本自動車工業会 理事・事務局長 岩武俊広氏)と題する講演会を開催するとともに、10月の定例会終了後には懇親会を開催し、会員相互の親睦を図った。

(2) 阪神地区船主会

[会 員 数] 31社(うち準会員2社) (平成24年3月31日)

[議 長] 太洋日本汽船 社長 長谷川陽一

[会議開催状況] 定時総会1回 定例会4回 懇親会1回

定時総会を5月30日に開催し、阪神地区選出評議員を選出するとともに、平成22(2010)年度決算報告および平成23(2011)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うとともに、運輸監理部、税関等からの要請により、式典や会合への出席、および関連情報の周知、報告を行った。そのほか、12月の定例会終了後、懇親会を開催し会員相互の親睦を図った。

(3) 九州地区船主会

[会 員 数] 6社(うち準会員3社)(平成24年3月31日)

[議 長] 鶴丸海運 社長 鶴丸俊輔

[会議開催状況] 定時総会1回 定例会4回 懇親会1回

定時総会を6月6日に開催し、九州地区選出評議員を選出するとともに、平成22(2010)年度決算報告および平成23(2011)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うとともに、7月には博多において船員教育機関と内航海運業界との人材確保育成に関する懇談会に参画した。また、12月の定例会終了後、懇親会を開催し会員相互の親睦を図った。

9. 常勤役職員に関する事項

	平成23. 3. 31	平成24. 3. 31	増 減
役員	4名	4名	±0名
職員	39名	38名	-1名

10. 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	20年3月期	21年3月期	22年3月期	23年3月期	24年3月期
当期収入合計	1,480,193,113	1,398,217,744	1,102,124,618	1,226,376,281	1,288,971,301
当期支出合計	1,439,372,219	1,408,170,430	1,274,079,217	1,237,736,421	1,285,211,316
当期収支差額	40,820,894	△ 9,952,686	△ 171,954,599	△ 11,360,140	3,759,985
前期繰越収支差額	319,414,249	360,235,143	350,282,457	178,327,858	166,967,718
次期繰越収支差額	360,235,143	350,282,457	178,327,858	166,967,718	170,727,703
資産合計	3,249,581,865	3,224,956,651	3,034,483,570	3,022,300,011	3,068,586,348
負債合計	491,278,217	498,652,327	478,606,973	481,543,471	525,577,331
正味財産	2,758,303,648	2,726,004,324	2,555,876,597	2,540,756,540	2,543,009,017

11. その他の活動

(1) 叙勲・褒章受章者祝賀パーティーの開催

当協会は、平成 23(2011)年 11 月 24 日、海運ビル 3 階において、海運関係の叙勲・褒章受章者に祝意を表するため、祝賀パーティーを開催した。平成 23(2011)年度の春の褒章において元・飯野海運株式会社社長 杉本勝之氏および元・新和海運株式会社社長 笈孝彦氏が藍綬褒章を受章した。

(2) 新年賀詞交換会の開催

当協会は、平成 24(2012)年 1 月 5 日、海運ビル 2 階において、新年賀詞交換会を開催した。来賓に松原仁国土交通副大臣をはじめ国土交通省や関係官庁、経済団体の方々などをお迎えし、総勢約 530 名参加の下、盛会裡に終了した。

事業編

I 平成23年度の特記事項

1. 東日本大震災・原発事故

当協会は、平成23(2011)年3月11日の東北地方太平洋沖地震(以下、東日本大震災)の発生を受け、3月14日に宮原会長(当時)を本部長とする「東北地方太平洋沖地震支援対策本部」を設置し、被災地の復興支援および関連する諸問題に対し概要以下のとおり対応した。

(1) 被害状況の調査および関係情報の収集・周知

関係船舶をはじめ、地震・津波による会員各社の被害状況を調査した。

また、国土交通省をはじめとする関係方面と連携し、船舶の安全運航情報を収集するとともに、会員船社への提供に努めた。

(2) 救援・復興支援への対応

①輸送協力

当協会は、海外から被災地への救援・復興支援物資の無償輸送協力を行った。会員3社の協力を得て、3月18日から8月末までに仮設住宅用資材等を積載した318TEUのコンテナを輸送した。

②日本財団の救援活動への協力

独自に被災地の救援活動を開始した日本財団に対し500万円の協力を行った。

③義援金の受付

当協会は、各国の団体等からの要請に応え、義援金専用口座を設置し、内外の団体・企業からの義援金を受付けた。その結果、11の団体・企業等より総額約2,470万円にのぼる義援金を受領し、全額を日本赤十字社へ拠出した。

(3) 放射能漏れ事故に係る風評被害対策

福島原子力発電所からの放射能漏れの発生に伴い、諸外国の政府や船社から日本寄港への懸念や寄港拒否の意向が示されるとともに、外国人船員からも日本寄港船舶での就労を拒否する動きが出てきた。このため、当協会は、3月18日、パナマ等の主要旗国政府、フィリ

ピン船舶職員部員組合 (AMOSUP)、国際海運会議所 (ICS)、国際海運連盟 (ISF)、アジア船主フォーラム (ASF) 等の関係方面に日本寄港の安全性をアピールするとともに、風評被害防止への協力を求めた。また、日本政府等に対し、主要港における放射線量の計測、公開、証明等を求めるとともに、国内の放射能レベルは人体に影響ない程度であることを海外メディア等に向けて発信するよう働きかけた。

この結果、国際海事機関 (IMO) や世界保健機関 (WHO) を含む 5 つの国際機関は、日本沿岸の放射線量は人体、貨物の安全性に影響がない程度である旨を公表した。また、国土交通省は、4 月 22 日、輸出コンテナおよび船舶の放射線測定に対する証明を実施するとともに、港湾内の大気・海水について放射線を測定し、自らのホームページに公表することを発表した。

その後、政府および自治体等による放射線情報の開示等が進み、影響のないレベルであることが明らかになるにつれ、徐々に事態は沈静化した。

(4) 原子力損害賠償紛争審査会への対応

原子力損害の賠償に関する法律に基づき、平成 23 (2011) 年 4 月に文部科学省に設置された「原子力損害賠償紛争審査会」は、福島原発事故に伴う損害 (含いわゆる風評被害) に関し、「原子力損害の範囲の判定の指針その他の当該紛争の当事者による自主的な解決に資する一般的な指針」を早急に策定することとし、策定に当たっては、原子力損害に該当する蓋然性の高いものから、順次指針として提示することとした。

当協会は、同年 6 月、同審査会からの依頼に基づき専門委員を推薦し、国土交通省および当協会顧問弁護士等と相談しつつ、会員 (外航海運) の本件に係る損害の実態調査を行い、6 月 30 日にその結果を同審査会に報告した。

その後、同審査会は、当協会を含む各業界の調査結果を基に検討を行い、8 月 5 日、「東京電力株式会社福島第一、第二原子力発電所事故による原子力損害の範囲の判定等に関する中間指針」を取りまとめ、一般に公開した。

この中間指針では、賠償すべき損害と認められる一定の範囲の損害類型が示されており、当協会が報告した外航海運企業の損害についても盛り込まれた。

2. トン数標準税制の適用範囲の拡大等

わが国におけるトン数標準税制 (以下、トン数税制) は、その適用範囲が日本籍船に限定されており、全運航船を対象とする諸外国のトン数税制と差異があることから、当協会は、国際

競争条件均衡化の観点から、適用範囲の拡大を求めてきた。

こうした中、国土交通省は、民主党政権下において設置された成長戦略会議における検討結果も踏まえ、平成 22(2010)年に、平成 23 年度税制改正要望として、トン数税制の拡充を求めたが、財務省の抵抗は強く、最終的に G 判定(平成 24 年度以降の検討課題)とされ、実現には至らなかった。

この結果を受け、国土交通省は、平成 23(2011)年 2 月に勉強会を設置し、同年 6 月までに、トン数税制拡充の政策目的の再整理および理論面の検討を行った。当協会からは宮原会長、芦田商船三井会長、前川川崎汽船会長(いずれも当時)らが参画し、政策税制の形作りや資料収集には最大限協力する意を伝えた上で、一刻も早い実現を要望した。

平成 23(2011)年 9 月末、国土交通省は、上記勉強会の検討結果を踏まえ、平成 24 年度税制改正において、改めてトン数税制の拡充を要望した。その内容は、経済安全保障の確立および国際競争力の強化という目的の下、現行制度で対象となっている日本籍船に加え、日本の船社が支配する特に重要な一定の外国籍船を対象を拡充するというものである。

その後、国土交通省は財務省と激しい折衝を行い、一方、当協会は、経団連や造船業界の協力も得つつ、芦田会長が中心となり、国会議員への陳情活動を精力的に行った。さらに、本要望の実現には世論を巻き込んだ活動の一層の強化が不可欠であることから、11 月上旬、一般紙等にトン数税制の早期拡充を訴える意見広告を掲載した。

これら活動等が奏功し、平成 23(2011)年 12 月 10 日に決定された平成 24 年度税制改正大綱において、トン数税制の拡充要望については、「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、拡充要望が認められた。

税制改正大綱決定後、国土交通省は、海上運送法の一部改正案の作成作業を行い、同改正案は平成 24(2012)年 2 月 21 日に閣議決定された。同改正案は、衆議院および参議院の国土交通委員における審議を経て、会期末までに成立する見込みである。本改正により、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が創設され、平成 24 年末の平成 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予定である。

3. ソマリア沖・アデン湾における海賊問題

平成 23(2011)年の全世界における海賊事件は、前年より 6 件少ない 439 件(前年比約

1.3%減)となり、5年ぶりの減少となったが、地域別にみると、ソマリア沖・アデン湾における海賊事件は依然として頻発しており、前年(219件)からさらに増加し237件にのぼった。

一方、同海域における平成23(2011)年のハイジャック件数は、前年の48件(前々年47件)から28件へと大幅に減少した。これは各国海軍による海賊対処行動や、シタデル(籠城設備)の設置、民間武装ガードの採用など各商船における自衛対策等が功を奏したものとみられているが、同海域における海賊の凶悪化は依然として顕著であり、平成23(2011)年は8名もの船員が海賊に殺害された。

海賊事件は、各国艦艇による護衛や哨戒活動が及ばないインド洋およびアラビア海の全域にまで拡大しているため、現在では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。

しかしながら日本籍船においては、民間人による武器の所持が禁止され、武装ガードを乗船させることができない状況にある。このため、当協会は船社が必要とする場合に自衛官や海上保安官など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を導入するよう、国会および関係省庁に要望活動を行った。

また、ソマリア沖・アデン湾で活動する海賊対処行動水上部隊および航空隊に対して直接感謝の意を伝えるため、平成23(2011)年7月に芦田会長を団長とする訪問団をジブチに派遣するとともに、翌年3月に「海賊対処活動に対する感謝の集い」を開催した。

4. 水先問題

(1) 水先料の上限額(自動認可額)の改定

平成19(2007)年4月の改正水先法の施行により水先料金は平成20(2008)年4月より従来の省令料金から上限認可・届出料金となったことに伴い、料金の上限額(自動認可額)が国土交通省から公示されているが、平成24(2012)年4月以降の同料金設定にあたっては、前回設定時の平成23(2011)年2月に当協会の問題指摘を受けて、関係者間でデータを共有し、適正化を図ることとなっていた。

上記の経緯から、平成24(2012)9月、同省より水先人の適正報酬の参考とするための外航船長報酬に関する原データ提供について要請があるとともに、検討に先立ち自動認可額設定に関する基本的な考え方が示された。

原データの提供は極めて異例であったが、当協会はこれに応じる方針を確認し、同年10月までに関係各社は合計300余名分のデータを同省へ提出した。また、同省から示された基本

的な考え方に対し、当協会は不明点を質しつつ、意見交換を行った。その中で、同省が水先人の適正利潤(＝報酬)は外航船長報酬相当額を基本とするとしていることについて、当協会は「外航船長との業務量や責任範囲の差異等を斟酌して相応の減額を考慮すべき」との主旨の意見書を同年11月に提出した。しかしながら、同省は水先人の安定的確保が最も重要であるとして、指標に関する議論は平行線を辿り、従来通り水先人の適正報酬は外航船長報酬として算定が行われた。

この結果、同省はこれらと水先側データの平成22年度の実績をもとに平成24年度の予測を行い、船長報酬を上回る金額を水先人の報酬から減額(平均10.8%)、水先料の上限額を平均4.8%(五大水先区において2.5%～8%)引き下げることとし、平成24(2012)年4月以降の自動認可額として同年2月公示した。

(2) 競争環境の実現

水先料金は上限認可・届出料金制への移行と水先人の指名制の導入により、水先人間の競争による業務の効率化や料金の適正化が図られることが期待されたが、制度導入後も上限認可額に張り付いた状態が続くとともに、ユーザーが自由に水先人を選べる指名制も実現しなかった。

こうした状況下、国土交通省が交通政策審議会海事分科会船員部会の下に設置した「水先小委員会」の提言に沿って、「指名制トライアル事業」が平成21(2009)年7月から平成22(2010)年9月にかけて実施された。同年12月開催の水先小委員会は、指名による割引料金の出現など、トライアル事業を一定程度評価し、今後はその成果を踏まえ、指名制の健全な運用を図るべきと結論付けた。

これを受け、当協会は、指名制の更なる深度化に向け日本水先人会連合会との間に「指名制度運用協議会」を設置し具体的な方策について協議を重ね、競争原理を働かせうる指名制度(個人指名等)をめぐる論点について整理を行った。

(3) 水先人の養成問題

制度改正により、水先人の免許は、一級から三級までの等級別免許になり、また、水先人試験の受験資格に、登録水先人養成施設における養成課程の修了が義務付けられた。併せて、養成課程の期間、修業生の支援を行うために、(財)海技振興センターが設立され、当協会は、同センター内に設置された水先人養成支援事業検討委員会で審議される水先人の養成、特に三級水先人の養成全般の検討や商船等での乗船訓練にも積極的に協力している。

2年半にわたる養成課程を平成23(2011)年3月に修了した三級水先人修業生の第一期生は、国家試験を経て19名が水先人の免許を取得し、現在各水先区において、実務教育が

進められている。

当協会は、これら動向を注視するとともに、養成全般の問題点について検討を行い、同センターの関係委員会で、ユーザーとしての意見反映に努めている。

5. 国際海運における地球温暖化防止対策

国連気候変動枠組条約 (UNFCCC) では、京都議定書において、国際海運からの温室効果ガス (GHG) 排出抑制策は国際海事機関 (IMO) において検討することとされている。これを受けて、IMO は、船舶の効率改善を促進するため、技術的手法として設計段階において船舶の燃費性能を指標化する「エネルギー効率設計指標 (EEDI)」などを開発し、平成 23 (2011) 年 7 月の第 62 回海洋環境保護委員会 (MEPC62) で、これらを強制化する MARPOL 条約附属書 VI の改正を採択した。続く平成 24 (2012) 年 3 月の MEPC63 で関連するガイドラインを採択し、平成 25 (2013) 年 1 月 1 日の同附属書改正の発効に向け枠組みが整った。

当協会は、わが国政府に協力し、EEDI などの義務化を検討する審議に積極的に参画するとともに、船舶データを提供するなどして、合理的かつ現実的な規則となるよう対応した。

一方、燃料油課金制度および排出量取引制度等の経済的手法についても並行して検討が行われた。わが国は、世界海運評議会 (WSC) と共同で、燃料油課金をベースに個船のエネルギー効率の改善にインセンティブを与える制度 (EIS: Efficiency Incentive Scheme) を提案しているが、平成 24 (2012) 年 10 月の MEPC64 に向け EIS 提案への支持拡大を図るべく、同提案の修正を検討している。当協会は、わが国政府と連携して、これに対応している。

さらに、UNFCCC や G20 における Green Fund (気候変動基金) 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向に関しては、あくまで IMO での検討に委ねるべきことを基本として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。

6. 国際会計基準 (IFRS) 適用問題等

わが国における国際会計基準 (IFRS) の適用について、金融庁は、平成 24 (2012) 年中に連結財務諸表への強制適用の是非・範囲を決定する予定としている。

当協会は、平成 22 (2010) 年 5 月に IFRS 勉強会を設置し、海運業界にとって影響が大きいと考えられる会計基準を取り上げて、既存の会計実務に対する影響の検討を行うとともに、国際会計基準審議会 (IASB) が公表した基準案についても、海運業会計実務の立場から

IASB に対し、必要に応じて当協会としての意見を発信するなど、関係方面への意見反映に努めた。

(1) IFRSに関する当協会提言

当協会は、連結財務諸表への IFRS の適用に対し任意適用が望ましいとする内容をはじめとした「IFRS 適用に関する提言」をとりまとめ、平成 23(2011)年 4 月以降に金融庁、日本経済団体連合会(経団連)、企業会計基準委員会(ASBJ)に提出し、意見反映に努めた。

また、導入は慎重に判断すべきとする産業界からの意見書「我が国の IFRS 対応に関する要望(同年 5 月)」ならびに連合「2012 年度重点政策 平成(同年 6 月)」の公表、さらに米国証券取引委員会(SEC)が示した適用時期を慎重に判断すべきとする方針などから、同年 6 月に金融担当大臣は、仮に強制適用する場合であってもその決定から 5~7 年程度の十分な準備期間の設定を行うことを表明した。

(2) 新リース会計への対応

新リース会計については、平成 23(2011)年 4 月 22 日に IASB が新リース会計についての定義仮決定を行い、用船料をリース要素とサービス要素に配分すべきとする考えが示された。

当協会は、従来から主張している、①定期傭船契約は、役務提供契約であるためリースに該当しない、②使用权(支配)の移転を以ってリース契約と考えられているが、あくまで支配は船主側にある、③定期傭船契約において、その傭船料をリース要素とサービス要素に配分することは困難、とする考えを IASB に説明するため平成 23(2011)年 6 月に IASB 本部(ロンドン)を訪問した。こうした活動を踏まえ、国際海運集会所(ICS)では、同年 7 月に当協会の意見を反映したポジションペーパーを IASB 理事会議長宛に提出した。

また、新リース会計基準についての再公開草案は、平成 24(2012)年下期中(7~12 月)の公表予定となっている。

(3) 顧客との契約から生じる収益の認識(収益認識)への対応

IASB は、平成 23(2011)年 11 月 14 日に収益認識に関する再公開草案を公表した。当協会は、同草案に対し、海運業界として懸念される収益認識の時期について進行基準、完了基準の 2 種類の履行義務についての判断を中心としたコメントを平成 24(2012)年 3 月 13 日付で IASB 宛に提出した。

(4) 関係機関との協調活動など

①海運先進 18 カ国当局間会議(CSG 会議:Consultative Shipping Group)

平成 23(2011)年 6 月 23 日、24 日にベルギー・ブラッセルで開催された CSG 会議では、

新リース会計に関する海運業界への影響について、IASBに対して意見書を提出することとなった。その後、議長国であるデンマーク政府より、今後の再公開草案の発表を踏まえ、意見書の提出を延期する旨、各国政府宛に連絡が行われた。

②金融庁との意見交換

当協会は、金融庁総務企画局関係者とIFRSが強制適用される場合の海運業界への影響などについて、数回にわたり意見交換等を行った。

③ASBJによる「アジェンダ協議 2011」(以下、「協議文書」)対応

平成23(2011)年7月、IASBは、将来のIFRS作業の戦略的方向性に関し関係者の見解を求める意見募集「協議文書」を公表した。これを受け、ASBJは、「協議文書」に対する提言の策定にあたり、当協会を含む業界団体からヒアリングを行った。

当協会は、「機能通貨」に関し、自国通貨が機能通貨と異なる場合、企業の内部管理を反映しない財務報告を行うこととなり、所在地国の税法や会社法(配当可能利益の算出)が機能通貨を容認していない場合、複数の通貨をベースとする帳簿を用意する必要があり、ベネフィットに見合わない多大なコストが生じる問題点などを指摘した。

④経団連によるIFRSに関する調査結果

経団連は、傘下の業界団体および企業を対象としたIFRSに関する調査結果概要をとりまとめ、平成24(2012)年2月29日の企業会計審議会総会に提出した。同概要については、当協会が提出した意見と同様、全体として現在の任意適用を続けるべきとする意見が大勢を占め、強制適用には慎重な考えが示された。

7. 人材確保

(1) 日本人船員(海技者)の確保に関する活動

①人材確保タスクフォースの活動

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、中学生・保護者向けの高専(商船学科)進学ガイダンスや、東京海洋大(海洋工学部)および神戸大学(海事科学部)の学生向け講演会、海技教育機構教師と内航船社の情報交換会等を実施したほか、都内の中学校のキャリア教育に協力するなど、精力的に活動した。

②国土交通省「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会」

平成 23(2011)年 5 月、国土交通省は、海運業界の求める日本人船員像や、それを踏まえた教育・訓練内容の見直し、海技者育成に係る受益者負担のあり方等を検討課題として、学識者、商船系教育・訓練機関、当協会を含む関係団体で構成する「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会」を立ち上げた。

同検討会における審議の結果、社船実習要件の一部緩和策や、内航船による社船実習導入方針、商船系大学・高専における乗船実習の見直し方針等を含む報告書が取りまとめられた。一方、受益者負担問題に関しては、国土交通省の強い意向により、航海訓練所の航海訓練費用等や海技教育機構の船員再教育費用および授業料について、両組織のさらなる業務効率化を前提に受益者負担の適正化を図る方針が報告書に盛り込まれた。

当協会は、会員船社のニーズに応える優秀な日本人船員の効率的な育成環境の整備に向け、検討会において関係教育機関での教育内容の拡充や乗船実習の見直しを求めるとともに、社船実習要件の緩和を要請し、また、受益者負担問題については海運業界に過重な負担が強いられることのないよう意見反映に努めた。

(2) 承認船員制度等に関する活動

平成 22(2010)年度の国土交通省「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基づき、機関承認制度、E-Learning システムを活用した講習等が導入されることとなった。平成 23(2011)年度における主な進捗状況は以下のとおりである。

①機関承認制度

機関承認制度は、国土交通省によって認定された海外の船員養成機関を卒業した者に対し、承認試験を免除する制度。同省は平成 23(2011)年 8 月に比国の船員養成機関 3 校をその対象として認定しており、今後も船社からの要望を踏まえて認定校の拡大が図られる見込みである。当協会は、同省の認定校調査や関連情報の収集に積極的に協力した。

②E-Learning システムを活用した講習について

E-Learning システムは、船上および陸上(マンニング会社等)で国内海事法令講習の受講・修了試験が行える(修了試験については当面、陸上のみ)制度で、当協会は国土交通省等と連携して国内海事法令講習、衛生管理者資格講習(座学のみ)、危険物等取扱責任者講習に係る E-Learning システムを開発し、関連ソフトウェアを希望船社に無償提供した。なお、同システムは平成 24(2012)年 4 月から運用開始されることとなっている。

II 海運振興事業

1 わが国海運の競争力強化

1. 平成24年度税制改正はじめ海運企業関係の税制問題等

(1) 平成23年度税制改正に伴う改正法案

平成 22(2010)年 12 月に取りまとめられた平成 23 年度税制改正大綱で存続・延長が認められた船舶の特別償却および買換特例(圧縮記帳)に関する改正法案については、政局の問題等から平成 23(2011)年 3 月末までに成立せず、このため、「国民生活等の混乱を回避するための租税特別措置法等の一部を改正する法律」(いわゆる「つなぎ法」)により、旧制度が平成 23(2011)年 6 月 30 日まで延長、その後、改正法案は、6 月 30 日に成立、7 月 1 日より施行された。

当協会は、7 月 1 日から施行された制度に新たに追加される設備要件や適用時期等につき鋭意情報収集し、会員に対し注意喚起等に努めた。

(2) 平成24年度税制改正への対応

平成 24 年度の税制改正要望について、当協会は、平成 23(2011)年 7 月、国土交通省が募集したパブリックコメントに、トン数標準税制の適用対象船舶の拡充および平成 24(2012)年 3 月末で期限を迎える税制の以下 4 項目を提出した。

1. トン数税制の適用対象船舶の拡充
2. 国際船舶に係る登録免許税の改善および恒久化
3. 船舶に係る固定資産税の廃止
4. 中小企業投資促進税制の改善

並行して、そのほかの海運税制、国際課税、企業税制等についても検討を行い、9 月の定例理事会において、上記 4 項目を含む「平成 24 年度税制改正要望」を取りまとめ、関係方面への要望・陳情活動を開始した。

一方、国土交通省は、パブリックコメントを受け、7 月末に市村浩一国土交通大臣政務官による関係団体へのヒアリングを実施した。当協会からは芦田会長が出席し、トン数税制の拡充をはじめとする要望について、国際競争力強化の観点から必要性を訴えた。その後、国土交通省は、東日本大震災の復興財源確保の問題や、ペイアズユーゴー原則(財源確保のルー

ル)の徹底が求められている状況等も踏まえつつ検討を行い、9月末、上記当協会要望のうち1から3について、政府税制調査会および財務省・総務省に要望した。なお、中小企業投資促進税制については、中小企業庁より要望された。

その後、国土交通省は、財務省等と厳しい折衝を行い、当協会は芦田会長が中心となり、民主党、自民および公明各党の業界ヒアリングや超党派の国会議員により構成される海事振興連盟の会合に出席するとともに、多くの国会議員に対して直接面談し、当協会要望の必要性を強く訴えた。

これら関係者への陳情活動等を重疊的に行ったことが奏功し、平成23(2011)年12月10日に決定された平成24年度税制改正大綱において、当協会要望は、厳しい財政状況の中、以下のとおりほぼ要望通りの内容で延長が認められた。

主要海運税制を含めた概要は以下のとおりである。

【平成24年度税制改正大綱】

1. トン数税制

一定の要件を満たした外国船舶に対象を拡充（本書I.2参照）

2. 国際船舶に係る登録免許税

軽減税率を3/1000から3.5/1000に引き上げ、適用期限を2年間延長

3. 船舶に係る固定資産税

国際船舶：課税標準 1/15 ⇒1/18、適用期限を3年間延長

外国貿易船：課税標準 1/10 ⇒1/6

外国船舶：課税標準 1/6（現行通り）

4. 中小企業投資促進税制

内航船（特別償却または税額控除）現行維持 適用期限を2年延長

5. 地球温暖化対策税制（環境税）創設に伴う石油石炭税の一部還付措置

対象：内航事業者他、平成24年10月1日～26年3月末まで適用

6. 船舶に係る軽油引取税の免税措置

3年間延長

2. 政策金融の確保等

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。一方、平成 20(2008)年 10 月、政策系金融機関の改革の一環として、日本政策投資銀行が民営化(株式会社化)されたことにより、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、措置されていない状況にある。このため当協会は、本件に関し鋭意情報収集に努めるとともに、機会を捉えてその必要性を訴えた。

3. 海運に係る諸規制

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改革要望を行っており、これまで一定の成果を挙げている。現在は、内閣府に設置された「国民の声」がそのとりまとめを行っている。

一方、日本籍船に係る様々な規制について、当協会は、国土交通省海事局に対して直接、その抜本的緩和を求め、これを受け、平成 22(2010)年 5 月、海事局内に「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)」が設置され、以降、局内横断的に検討が進められている。

本年度も PT と当協会関係者が鋭意意見交換を行い、その結果、船員雇入れ手続きの簡素化等、具体的な進展がみられた。

2 国際問題

1. イラン制裁措置問題

平成 24(2012)年 1 月 23 日、EU 外相理事会は核開発を続けるイランに対して、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、その後 3 月 23 日に開催された同理事会で細則が審議された結果、原油については賠償責任保険についてのみ 6 月末までは制裁の実施を延期すること

で合意され、7月1日以降の取り扱いについては5月のEU外相理事会で改めて結論を出すこととなった。

これにより非EU加盟国への原油等の輸送が禁止されるものではないが、国際P&Iグループのプールや再保険、また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った。

これら動きと並行して関係省庁からの要請に基づき、船舶保険と貨物保険について海運、石油および損保業界で新たな保険等、可能な対応に向けた調整が行われ、本邦損保会社が提供できる保険額の範囲を踏まえた上での輸送体制が構築された。

当協会は、国交省と緊密に連携を取り、海運業界としての意見反映に努めるとともに可能な対応について検討を行った。

2. スエズ・パナマ運河通航料問題

(1) スエズ運河

スエズ運河庁は、平成23(2011)年12月1日、平成21(2009)年から平成23(2011)年は据え置いたスエズ運河通航料金を平成24(2012)年3月1日から全船種を対象に約3%値上げ(北航のコンテナ船は別途追加値上げ有り(注1))すると発表した。

これに対して当協会は、国際海運会議所(ICS)に対応を働きかけ、平成23(2011)年12月15日付で国際海運4団体(注2)連名により、また平成24(2012)年2月13日付でICSより、それぞれ値上げの再考を求める意見書が発出された。しかしながら、通航料金の値上げは予定どおり実施されたため、当協会はアジア船主フォーラム(ASF)にも対応を働きかけ、ASFからも、一方的な値上げ断行に遺憾の意を表すとともに海運業界との協議の場の構築を求める意見書が、平成24(2012)年3月26日付で発出された。

一方、上記の民間レベルでの働きかけに加えて、政府レベルでの働きかけについても国土交通省海事局(および海事局経由で外務省)と情報を共有しつつ検討を行い、平成24(2012)年2月2日に海事局と外務省を訪問して事情を説明するとともに当協会意見書を提出し、在エジプト日本国大使館からスエズ運河庁への働きかけ等の対応を要望した。

(注1)6段積み以上のオンデッキ積コンテナ追加料金を2ポイント値上げ(例:6段積み追加料金16%→18%、7段積み追加料金18%→20%)

(注2)ICS、ボルチック国際海運協議会(BIMCO)、国際乾貨物船主協会(INTERCARGO)および国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)

(2) パナマ運河

パナマ運河庁は、パナマ運河通航料金を平成 23(2011)年 1 月(冷凍船は 4 月)に値上げ(船種により約 12~16%の値上げ)後、新たな料金改定案を提示していない。しかし、平成 26(2014)年の運河拡張を見据えて海運業界へのヒアリングを行うなかで、従前の料金改定と並行して、長期的には現行より市場の変動を反映しやすい仕組みを検討したいとの考えを示しており、当協会はパナマ運河庁の動向を注視した。

3. 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維持を基本方針とし、以下のとおり活動した。

(1) 日本

国土交通省は平成 23(2011)年 6 月、わが国の適用除外制度のあり方について公正取引委員会と協議した結果、引き続き適用除外制度を維持し、平成 27(2015)年に再度見直しについて検討すると発表した。今般の見直しは規制・制度改革に係る対処方針(平成 22(2010)年 6 月 18 日閣議決定)を受けたもので、同省は適用除外制度維持に至った理由について、わが国主要貿易国が制度を維持している現状や、EU の定期船同盟に対する競争法適用除外制度廃止の影響を挙げた。

日本の適用除外制度のあり方については、日本海事センターが主催する海運経済問題委員会(委員長:杉山 武彦 成城大学社会イノベーション学部教授)において、国土交通省海事局外航課、学識経験者、荷主代表および当協会が参画して継続的に意見交換している。平成 23(2011)年度は 9 月および 3 月にそれぞれ開催され、当協会は現行適用除外制度維持に向けた意見反映に努めた。

(2) 米国

米国連邦海事委員会(FMC)は平成 23(2011)年 2 月、EU の定期船同盟に対する競争法適用除外を規定した規則 4056/86 廃止(平成 20(2008)年 10 月)の影響を取り纏めた報告書を公表し、同適用除外制度廃止は米国関係航路に悪影響を与えるものではないと結論付けた。当協会は、同報告書の内容次第では米国のみならず諸外国の適用除外制度の見直しにも一定の影響を与える可能性があることから、平成 23(2011)年 1 月に FMC に意見書を提出した後も同報告書の動向を注視した。

なお、同報告書公表後、当協会はその概要を平成 24(2012)年 3 月に開催された第 12 回

海運経済問題委員会(上記 3(1)参照)で報告するとともに、日本海運集会所発行の「海運」に掲載した。

(3) ニュージーランド

ニュージーランドの生産性委員会(Productivity Commission)は自国政府からの要請を受け、同国の国際輸送サービスの利用可能性および効率性の改善を図ることを目的に独禁法適用除外制度のあり方を含めた調査を行っている。同委員会が平成 23(2011)年 7 月に関係者から意見募集を行った際には、当協会は同国の現行適用除外制度維持を求める意見書を提出した(同委員会は平成 24(2012)年 1 月、同盟・協議協定に対する適用除外制度廃止を求める一方、コンソーシアは登録制を条件に適用除外制度維持を勧告する内容を盛り込んだ報告書案を公表した。なお、同報告書(最終版)は平成 24(2012)年 4 月にニュージーランド政府に提出される予定となっている)。

(4) APEC(アジア太平洋経済協力)

APEC 交通ワーキンググループ/港湾海事専門家会合は、平成 19(2007)年 4 月より、アジア・太平洋地域内での"non-ratemaking agreements"(検討対象はコンソーシア等の船腹共有協定やコンテナ交換協定などの非価格協定)の競争法上の取り扱いに関するガイドラインの策定を検討している。当協会は同ガイドライン策定の動向に注視し、平成 22(2010)年 10 月に千葉・舞浜で開催されたワークショップに参加(海運業界からは当協会のほか、ICS および世界海運評議会(WSC)が参加)するとともに、その後も国土交通省の対応に当協会の意見が反映されるよう努めた。

APEC は平成 23(2011)年 6 月に豪州で開催された会合において、APEC 域内では非価格協定に対して競争法適用除外とすることを推奨する内容のガイドライン(法的拘束力なし)を採択した。

4. コンテナ保安対策

国際貿易の安全確保と円滑化に向けた取組みが国際的になされる中、わが国においても積荷情報を活用したリスク管理に基づく水際取締りの強化を図るため、「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(以下、「日本版 24 時間ルール」)」の導入が検討されてきた。

日本版 24 時間ルールは、平成 24(2012)年 1 月 31 日に閣議決定された「関税定率法等の一部を改正する法律案」の一部として国会に提出され、同年 3 月 30 日付で成立した。今後、

制度の運用に係る関係者の協議を経て平成 26(2014)年 3 月を目途とした施行が予定されている。

当協会は、財務省関税局をはじめとする関係者との意見交換、日本版 24 時間ルールを検討する会合およびパブリックコメントの提出等を通じて、貿易・船社事業活動に支障をきたさない制度となるよう積極的に意見反映に努めた。

5. アジア船主フォーラム (ASF)

(1) 第20回バリ総会

平成 23(2011)年 5 月 24 日にインドネシア・バリ島で開催された第 20 回 ASF 総会には、当協会からは宮原会長、武藤・前川・松山・林各副会長および工藤常任理事他が参加した。

同総会の全体会議では、平成 22(2010)年 5 月の第 19 回 ASF 香港総会以降に開催された 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)の活動内容について各委員長から報告があり、続いて行われた ASF Shipping Forum では他の国際海運団体も出席の中、海賊問題や環境問題等について率直かつ活発な意見交換が行われた。

当協会は、ASF がアジア船主の相互理解と信頼を深める場であり、さらに ASF の共通認識を他の地域の関係者に向けて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。

次回第 21 回総会は、平成 24(2012)年 5 月 22 日に豪州・ポートダグラスで開催される。

(2) ASF SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC)

ASF SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(委員長:工藤当協会副会長)は平成 23(2011)年 11 月 2 日に韓国・ソウルで第 24 回中間会合を開催し、世界経済の現状、定期船/不定期船/タンカーのトレード状況、独禁法適用除外問題、環境問題など海運業界が直面している諸問題について活発な意見交換を行い、各社が個々の事業に対する経営判断を行う際に、リーマンショック以降の困難な状況の中で当業界が経験したことも考慮するとともに、円滑な世界貿易を支えるため、正確な市場および貿易のデータを評価した上で、個々の事業に対する経営決定を行っていくことの重要性が留意された。

当協会は同委員会事務局として、上記会合の運営を行い、アジア船主の相互理解と信頼の増進に努めた。

(3) ASF加盟船協会長会議

ASF 加盟船協会長会議は、平成 23(2011)年 5 月 23 日にインドネシア・バリ島で第 9 回会合を、同年 10 月 18 日にシンガポールで第 10 回会合をそれぞれ開催し、シンガポール・シップ・セールス・フォーラム(中古船売買契約書式)頒布権譲渡問題、海賊問題に関する ASF タスクフォース立ち上げ構想、および国際海事機関(IMO)オブザーバーステイタス申請問題等について審議した。当協会は、上記会合に参画し意見反映に努めた。

なお、IMO オブザーバーステイタス問題について、当協会は現行の ASF 事務局規模の維持を前提に同申請の支持を表明してきたが、ASF 事務局は当協会のスタンスでメンバー船協のコンセンサスが得られたとして、平成 24(2012)年 3 月 15 日に IMO 事務局に対してオブザーバーステイタスを申請した。本件は、同年 6 月の IMO 理事会で審議される予定となっている。

6. WTO海運自由化交渉等

(1) WTO海運自由化交渉

平成 13(2001)年に開始された世界貿易機関(WTO)ドーハ・ラウンドでは、農業・非農産品分野(NAMA)・サービスの一括受諾(シングルアンダーテイキング)を目指しているものの、農業・NAMA 分野の関税削減率等に関する主要国間の対立で合意に至っていない。海運を含むサービス分野については現在、リクエスト&オファー方式(個別分野・措置ごとの自由化の要請(リクエスト)に対し自由化案(オファー)を提出)で進められている。

当協会は、国土交通省を通じて情報収集を行うとともに、同省と当協会国際幹事会の間の会合を通じて、海運市場の更なる自由化に向け同省への働きかけに努めた。

(2) FTA/EPA交渉

わが国の自由貿易協定(FTA)／経済連携協定(EPA)の現状は以下のとおりである。当協会は、国土交通省を通じて情報収集を行い、各国との FTA/EPA 交渉において海運関係障壁の撤廃等が図られるよう意見反映に努めた。

〔日本の FTA/EPA の現状〕

発効済：シンガポール、メキシコ、マレーシア、チリ、タイ、インドネシア、ブル

ネイ、ASEAN 全体、フィリピン、スイス、ベトナム、インド、ペルー

交渉中：豪州、ペルシャ湾協力会議 6 カ国(GCC)

交渉中断：韓国

7. 各国海運政策

(1) 米国

連邦海事委員会(FMC)の動向、議会における海運関連法案の審議等の状況を注視した。

(2) EU

近年 EU および同加盟国の諸規則・政策が海運業界に与える影響は拡大しつつあり、当協会は ICS や欧州船主協会(ECSA)等関係方面からの情報収集に努めた。

(3) 中国

日中両国の海事当局および民間海運関係者の合同による日中海運政策フォーラムの第 4 回会合が平成 24(2012)年 3 月に中国・北京で開催され、日本側から日本の放射線検査状況について説明があったほか、海賊問題やシップリサイクル等について意見交換が行われた。当協会は、「中国における外資代理店の業務範囲」および「中国の法令改定の事前周知」に関する要望がフォーラムの場で適切に取り上げられるよう、国土交通省への働きかけに努めた。

8. 内外関係機関等での活動

海外関係では、ICS、国際海運連盟(ISF)、ECSA、国際商業会議所(ICC)、経済産業諮問委員会(BIAC)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)等の政府機関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、日本経団連、日本商工会議所、ICC 日本委員会等の活動に積極的に参加した。

9. その他

(1) IMO事務局長選挙

平成 23(2011)年 6 月に開催された IMO 理事会において、日本政府の全面的バックアップを受けて立候補した関水康司氏が次期 IMO 事務局長に選出された。当協会は、事務局長

選にあたり IMO 理事国の船主協会に対し関水氏への投票支持を呼びかけるなど協力した。その後、同年 11 月に開催された IMO 総会で任命が正式に承認され、平成 24(2012)年 1 月 1 日より IMO 事務局長に就任した。なお、日本人が IMO 事務局長に就任するのは初めてのことである。

(2) ISO/TC104 国内委員会関連業務、国際貨物コンテナ所有者コード管理業務

当協会は、国際標準化機関(ISO)の海上貨物コンテナにおける寸法、仕様・試験方法、通信等の国際標準化を推進・審議する技術委員会 TC104(貨物コンテナ)に対応する国内審議団体の事務局を務めるとともに、わが国の現状と利益に沿った国際標準化がなされるよう意見反映に努めた。

また、ISO の認知するコンテナ所有者コードの国際登録機関である BIC (Bureau International des Containers)の日本側機関として国際貨物コンテナ所有者コードの管理を行った。

3 法務保険問題

1. 1996年海事債権責任制限条約の改正

平成 21(2009)年 3 月に豪州の沖合で起きた船舶燃料油流出事故により船主責任制限条約の 1996 年議定書(96LLMC)が定める責任限度額を大幅に超える被害が発生したことを受け、平成 22(2010)年 11 月、豪州をはじめ 20 カ国が共同提案の形で 96LLMC の責任限度額の改正提案を国際海事機関(IMO)に提出した。改正提案は平成 22(2010)年 11 月および翌年 4 月に開催された IMO 法律委員会において予備的な議論という位置付けで審議が行われた結果、詳細について十分な検証が必要としながらも改正提案が幅広い支持を集めることとなった。

当協会は、日本政府代表団の一員として IMO 法律委員会に参画し、その進捗状況について情報収集に努めるとともに、平成 24(2012)年 4 月の IMO 法律委員会での正式審議に向けて国交省との間で日本の対応案について検討を行い、引き上げ自体は不可避の状況下で出来る限り客観的なデータに基づく引き上げ提案を示すことが必要との認識の下、締約国の貨幣価値の変動(インフレ率)に基づき引き上げ幅は最大で 45%とする提案文書を IMO へ提出することで合意した。

2. 油濁被害の補償制度

国際油濁補償基金(IOPC Fund)においては、基金理事会では Erika 号、Prestige 号および Hebei Spirit 号をはじめとする油濁事故クレーム処理、基金総会では基金の運営全般に関する事項がそれぞれ審議されたほか、小額大量請求の査定および仮払いに関する問題について第 6 作業部会が設置され審議が行われた。

さらに平成 23(2011)年 10 月の同総会では、新たに船舶の定義に関する作業部会の設置が決定され、何が条約上の船舶に該当するか、また船舶と定義される場合の錨泊期間等について審議していくこととなった。

当協会は、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の油濁問題委員会を通じて意見反映に努めた。

4 港湾・物流問題

1. 国際コンテナ戦略港湾

(1) ターミナル借受料等の低廉化

約 60 年ぶりの大改正となる改正港湾法が平成 24(2012)年 4 月 1 日に施行された。同改正法により、港湾の種類が見直され、京浜 3 港(東京・川崎・横浜)と阪神 2 港(大阪・神戸)が新たに「国際戦略港湾」という港格に指定されたほか、「港湾運営会社制度」が創設(同年 12 月 15 日施行)された。

法改正の目的として、港湾の「選択と集中」によるコンテナ貨物の国際コンテナ戦略港湾への集中、国内フィーダー機能強化による釜山トランシップ貨物の戦略港湾への取り込み、港湾運営の民営化等が掲げられている。

当協会は、それを実現する為には港湾施設使用料の低減化が必須であり、法改正による国費投入・規制緩和・税制改正等を活用したコンテナターミナル借受料の低廉化の実現をあらゆる機会を通じて要請した。

(2) 港湾運営会社のあり方

改正港湾法により創設される港湾運営会社の母体としては現行の埠頭会社が想定されて

おり、既に民営化された東京港埠頭株式会社(平成 20(2008)年 4 月)、大阪港埠頭株式会社、神戸港埠頭株式会社(平成 23(2011)年 4 月)に続き、平成 24(2012)年 4 月には横浜港埠頭公社が、同年 12 月末には名古屋港埠頭公社が民営化される。

この運営会社は 30%程度の民間資本の導入が前提となっているのみならず、業務範囲も不明確である等、港湾の公共性への影響ならびに民間事業が圧迫される懸念がある。

当協会は、国際コンテナ戦略港湾検討委員会等の場で、港湾運営会社のあり方についてのガイドライン設定のプロセスについては透明性のあるものとするよう国土交通省に対して要請を行った。

2. 国際海上コンテナの陸上輸送の安全対策

国際海上コンテナのトレーラーによる死傷事故が相次いで発生したことを受けて平成 22(2010)年 3 月 5 日に国会に提出された「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」は、同年 12 月の臨時国会において審議未了として廃案となったが、国土交通省は重量測定の実証実験や技術的な検証を行うなど同法律案の再提出に向けて準備を進めてきた。

こうした中、平成 23(2011)年 11 月、自動車局より「IMO/ILO/UNECE 貨物輸送ユニットの収納のためのガイドライン」や「SOLAS 条約」の改正の議論が開始されることも視野に、コンテナの陸上輸送における安全対策には船社の一層の協力が不可欠として、船社の立場を廃案となった前法律案における「ドライバーへの情報提供に協力する立場」から、「受荷主の求めに応じて情報提供する義務を負う立場」へ変更する修正案について理解を求められた。これに対して当協会は、荷主の情報である貨物情報の提供を船社に義務付ける修正案は不合理であることを説明して強く反対を表明したが、関係者の情報提供の義務付けを整え安全対策を進めるためには船社の協力が不可欠とされたため、業務に追加の負担が生じないことを前提として、この要請を受諾した。

その後、法律案が示すスキームでは安全確保に繋がらないとの意見が経団連等から示される中、政府は平成 24(2012)3 月 6 日、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出来るようにコンテナ情報の伝達等を義務付ける「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」を閣議決定し、国会に提出した。今後、法律案は国会で審議されることとなるが、運用面の多くは政省令に委ねられることとなっている。

当協会は、自動車局との意見交換や経団連の活動等を通じて、安全対策は事故原因の徹

底的な究明に基づく効果的かつ実効性のある対策を構築して実施することが肝要との考え方にに基づき、船社意見の反映に努めた。

3. 貿易手続の改革

わが国の出入港制度は、平成 17(2005)年 9 月の国際海上交通簡易化条約(FAL 条約)の批准を契機に申請項目が約 600 項目から約 200 項目へと大幅に削減され、また平成 20(2008)年 10 月には府省共通ポータルが稼働して電子申請によるシングルウィンドウ化が実現するなど、制度の簡素化、利便性向上に向けた取組みが進められてきた。

当協会は、かねてより経団連での活動および財務省や国土交通省など関係省庁との意見交換等を通じ貿易諸手続きの簡易化が図られるよう意見反映に努めており、平成 23(2011)年 9 月に開催された国際海事機関(IMO)第 37 回簡易化委員会(FAL37)に向けた「FAL 条約に関する官民連絡会議」や、平成 24(2012)年 3 月の経団連の提言「国際競争力強化に向けた港湾・輸出入諸制度の改革」等を通じて引き続き船社意見の反映に努めた。

また、「関税定率法等の一部を改正する法律案」が平成 24(2012)年 3 月 30 日に成立したことにより、当協会が以前より要望していた「免税コンテナの国内運送への使用に係る条件等の緩和」が 4 月 1 日以降施行されることとなり、効率的・経済的なコンテナの運用および事務処理の簡素化が見込まれることとなった。

4. 港湾整備関係

(1) 交通政策審議会港湾分科会

交通政策審議会港湾分科会(第 41～48 回)において、主として全国の港湾計画についての報告および審議が為された。また港湾法改正による国際コンテナ戦略港湾に関する大きな変更として、「港湾の種類の見直し」と「港湾運営制度の創設」があり、それぞれ第 44 回港湾分科会(6 月 30 日)および第 47 回港湾分科会(12 月 8 日)にて審議された。

当協会は、港湾物流専門委員会委員長が委員として参画し、港湾の利用者の立場から意見の反映に努めた。

(2) 日本海側拠点港の選定

国土交通省は、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾の選定に続き、中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り込むための日本海側港

湾のあるべき姿等について検討を行っていくこととし、「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」を立ち上げた。東日本大震災の影響により作業が一時延期されたが、平成 23 (2011)年 6 月 3 日に日本海側拠点港湾募集要項が発表され、これに日本海側にある 23 港 19 港湾管理者から 44 機能に亘って応募があった。

選定の結果、「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 港が、「日本海側拠点港」として 19 港・28 計画が選定された。また、4 港・4 計画が「拠点化形成促進港」として選定された。

当協会からは、同検討委員会に港湾物流専門委員会委員長が委員として参画した。

(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との目的で、本システムの試行運転を平成 22 (2010)年度末に開始し、平成 24 (2012)年度より本格稼働の予定であったが、計画に遅れが生じ、実施時期を平成 25 (2013)年 7 月 1 日に延期した。

試行運転期間中に本システム導入によるコンテナターミナルにおけるコンテナ搬出入への影響を見極める必要があり、また、システム使用料についても低減化および利用者間での公平性担保を図る必要があることから、当協会は、埠頭借受者および利用者の立場から意見の反映に努めた。

5 内航海運に係る問題

1. 内航船員不足問題への対応

当協会は、若年船員の確保・育成といった観点から内航船員の出身者の多い九州地区において、同地域の内航海運事業者らで構成する九州地区船員対策協議会と水産系高校をはじめとする船員教育関係者と定期的に意見交換を実施しており、平成 23 (2011)年 7 月 6 日に福岡県福岡市において「人材確保・育成に関する懇談会」を開催した。同会合において船員不足問題の原因の一つとして考えられる教育機関の違いによる航海実歴問題を解決するための特例措置の創設についての方策を検討したことを受け、当協会は関係方面への意見反映に努めてきた。

平成 24 (2012)年 3 月 19 日に開催された国土交通省「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会」では、船員養成のあり方について最終報告がまとめられ、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を講ずる考えが示された。

当協会は、同検討会の最終報告で示された内容が、実効性のある制度として措置されるよう、関係者と協調した対応を図ることとしている。

2. 海事振興連盟との協調等

超党派議員等で構成する海事振興連盟(会長:衛藤 征士郎衆議院議員)は、平成 23(2011)年 7 月 27 日に宮城県仙台市、翌年 2 月 25 日に山口県下関市にて、地元選出の国会議員と海事産業および関係諸団体等の代表を招きタウンミーティングを開催した。当協会もこれに参画し、東日本大震災によって被災した海にかかわる産業の復旧・復興策をはじめ、内航に関わる税制の必要性、カボタージュ制度の堅持などを訴え、国政へ反映させる活動を行った。

3. その他

シップリサイクル条約の発効を控え、外航船のみならず、国際総トン数 500 トン以上の内航船を海外売船する場合にインベントリと呼ばれる有害物質一覧表の保持が義務付けられるため、その準備として内航部会メンバーを対象に注意喚起を行った。

この他、平成 22(2010)年 10 月に内閣府の規制・制度改革窓口「国民の声」で設けられた第 2 回集中受付月間において、当協会は、これまで通り「内航船の航行区域の拡大の検討」を要望した。その後、平成 23(2011)年 4 月 8 日に以下概要について閣議決定された。

- ① 限定近海区域のうち、沿海区域に近い部分のみを航行する船舶の構造・設備要件を設定する。〈平成 23(2011)年度措置〉
- ② 安全性を確保しつつ、沿海区域の部分的な拡大を検討し結論を得る。
〈平成 23(2011)年度検討開始、平成 24(2012)年度結論〉
- ③ 沿海資格船から限定近海船への変更を容易にするための基準の見直しを行う。
〈平成 24(2012)年度措置〉

Ⅲ 安全環境・船員事業

1 船員問題

1. 外国人船員問題

各国の自国籍船に乗組む船員の賃金基礎となる国際労働機関(ILO)が定めた最低賃金(AB船員基本給ベース)は、平成20(2008)年12月末日以降は\$545のまま凍結状態にあったが、同23(2011)年4月の労使交渉において、同24(2012)年から25(2013)年末までの間に\$585まで段階的に引き上げることが決定された。

当協会は、ILOでの労使交渉に国際海運連盟(ISF)の一員として出席し、最低賃金の引き上げ幅を最小限に止めるよう努めた。

一方、国際団体交渉協議会(IBF)交渉は、平成23(2011)年の交渉から、従来のトータル・クルー・コストに対する引き上げ率を決める方式を変更し、船員賃金や組合関連基金等をA項目、その他をB項目と分けた上で、中央交渉ではA項目全体の引き上げ率のみ取り決め、詳細は地域交渉に委ねる交渉方法が採用された。新しい方法に基づき交渉が進められた結果、3年ぶりに船員賃金が見直され、現行のAB船員の手取り賃金\$564が、平成24(2012)年から同26(2014)年までの間で計\$72増額されることとなった。

当協会は国際船員労務協会(IMMAJ)と密接な情報交換を行い、IMMAJを通じて賃金の引き上げ幅が高額とならないよう努めた。

2. STCW条約の包括的見直し

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)では、新たな資格要件が追加されたほか、船員の能力および船員への教育・訓練等に関する改正が為された。

改正STCW条約は平成24(2012)年1月に発効することから、国土交通省は同年1月1日付で船員法施行規則等の関係規定を改正した。

当協会は、船員法関連の改正が会員船社に新たな負担を与えぬよう国交省と調整を行った結果、運用面で実害のない範囲の改正に止まった。

なお、同様に改正の必要がある船舶職員法関係規定については、改正 STCW 条約で当該規定に関する5年の経過措置が承認されていることもあり、改正作業は今後順次取り進められる。

3. ILO海上労働条約

平成18(2006)年2月、ILO第94回総会において採択された「2006年ILO海上労働条約」は、これまでにリベリア、マーシャル諸島、バハマ、パナマ、ノルウェー、ボスニア・ヘルツェゴビナ、スペイン、クロアチア、ブルガリア、カナダ、セントビンセント・グレナディーン、スイス、ベナン、シンガポール、ガボン、デンマーク、アンティグア・バーブーダ、ラトビア、ルクセンブルク、キリバス、オランダ、オーストラリアの22カ国が批准した。

当該条約の発効要件は、30以上の加盟国と世界の商船船腹量の33%で、本要件を満たした12ヶ月後に効力を生じる。既に商船船腹量の要件は満たしている(平成24(2012)年3月末時点:56%)が、批准国数の要件は満たしておらず、残り8カ国の批准が求められる。ILOは、当初、EU指令によりEU加盟国(27カ国)が全て批准し、条約要件を満たすと見込んでいたが、依然として、EU諸国に国内法対応の遅れが生じており、EU加盟国で批准した国は、スペイン、ブルガリア、デンマーク、ルクセンブルグ、オランダの5カ国に留まっている。

国内では平成18(2006)年9月、国土交通省が、当協会を含む官労使による「ILO海上労働条約国内法制化勉強会」を設置して、条約批准に向けて関係国内法改正に係る検討を進め、平成23(2011)年秋には同勉強会での検討結果を反映させた船員法改正法案を取りまとめた。同法案は平成24(2012)年の通常国会に提出されており、同年6月下旬頃の公布が見込まれている。

当協会は、船員法改正案の取りまとめにあたり、会員船社に過重な負担が強いられることのないよう努めるとともに、同改正案の内容を各社に事前に理解して貰うため、平成23(2011)年9月および10月に、東京と神戸において説明会を開催した。

一方、国外においては、各国で国内法制化の作業が進められているため、パナマ、リベリア、バハマ、マーシャル諸島等の主要な船籍登録国の関係機関と協力関係を維持しつつ、会員船社の船舶運航に支障を来す内容が盛り込まれないよう働きかけを行った。

4. 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・育成スキームに関しては、同年 10 月から 1 期生 11 名(航海士 9 名・機関士 2 名)、平成 20(2008)年 10 月から 2 期生 17 名(航海士 15 名・機関士 2 名)、平成 21(2009)年 10 月から 3 期生 17 名(航海士 15 名・機関士 2 名)、平成 22(2010)年 10 月から 4 期生 17 名(航海士 15 名・機関士 2 名)、平成 23(2011)年 10 月から 5 期生 14 名(航海士 11 名・機関士 3 名)の育成がそれぞれ開始されている。

これまでに、外航船社に 27 名(航海士 25 名・機関士 2 名)が就職したほか、内航船社等海運企業・組織等に 15 名(航海士 12 名・機関士 3 名)が就職し、自己都合での離脱者 5 名(航海士 4 名・機関士 1 名)を差し引いた在籍者は 29 名(航海士 24 名・機関士 5 名(平成 24(2012)年 3 月末現在))となっている。

当協会は、スキームの円滑な運営に向け関係者と協力して取り組んだ。

5. その他

(1) 全日海との平成24年度外航労働協約改定交渉

平成 24(2012)年 2 月 29 日、全日本海員組合より外航労務部会に対し、航海日当の改定等に関する平成 24 年度の労働協約改定申し入れが為された。航海日当の改定は、各社個別交渉にはなじまない中央交渉の項目と労使で整理されているため、10 年ぶりの中央協議となる外航労働協約改定交渉委員会が開催された。3 月 14 日以降、全 4 回にわたる協議の結果、以下の内容で、妥結に至った。

① 第 156 条(航海日当)

「航海日当協議会」を新たに設置し、航海日当額ならびに非課税枠拡大への取り組みを含め協議する。

② 海上ブロードバンドサービス導入船舶について

組合員の福利厚生の一環として、業務に支障がない範囲で、1 日のうちの一定の時間帯において、船陸間通信の使用を乗組員に開放し、インターネットや E メール^①の無料使用を認める。

具体的な運用方法については、各社と組合担当支部が協議し決定する。

(2) 船員保険

船員保険は、平成 22(2010)年 1 月、雇用・労災保険が陸の一般制度に統合され、一般の制度を上回る部分等については新船員保険として全国健康保険協会により運営されている。

当協会は、新船員保険の事業を検討する船員保険協議会に参画し、東日本大震災で被災した被保険者に対する特別措置等の事業について、合理的な内容となるよう働きかけた。

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、段階的に対象船舶に対してバラスト水処理装置(BWMS)の搭載を義務づけている。

しかしながら、BWMS 搭載についての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が課題として残っており、これらに懸念を示す旗国は同条約への批准を見合わせている。平成 24(2012)年 3 月末現在で、批准国は 33 ヶ国、合計船腹量は 26.46%であり、まだ発効要件を満たしていない状況にある。

これに関連し、技術的なレビューを発効要件充足後から発効までの 12 か月間に行うことが平成 23(2011)年 7 月の国際海事機関(IMO)第 62 回海洋環境保護委員会(MEPC62)で合意された。これを受け、わが国は同レビューの適切な実施に向け、平成 24(2012)年 2 月の MEPC63 において、日本関係船舶では BWMS の搭載が進んでいない状況から、条約発効後の一定期間に現存船への BWMS 設置工事が集中することを指摘した。また、各国においても同様の調査を実施し、データの収集・分析を進めるべきことを提案し、合意された。当協会は、同提案を策定するにあたり、BWMS の搭載状況調査を行うなどの協力を行った。

また当協会は、バラスト水管理条約の発効時に船舶の円滑な運航に支障を生じることのないよう、予想される問題点を指摘するとともに、BWMS の実用化状況などの情報を収集・提供した。

(2) 船舶からの廃物

船舶からの廃物による海洋汚染の防止を規定する海洋汚染防止条約(MARPOL 条約)附属書 V は、平成 19(2007)年 7 月の MEPC56 より見直しのための検討が続けられてきたが、

平成 23(2011)年 7 月の MEPC62 において、廃物の詳細な区別や荷役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規則改正案が採択された。

同改正案は平成 25(2013)年 1 月 1 日に発効し、原則としてすべての廃物の海洋投棄が禁止となる。一般ごみはじめ海洋環境有害物質である貨物残渣や、それら貨物のホールド洗淨水も海洋に排出することができなくなるため、それらは港湾の廃物受け入れ施設に陸揚げすることが求められる。

しかしながら、陸上受け入れ施設は国内外ともに十分整備されていない状況にあることから、当協会はこれら施設の早急な整備を関係当局に要望した。

また、平成 24(2012)年 2 月の MEPC63 では、海洋環境有害物質に分類される固体ばら積み貨物の評価基準が合意されたが、有害物質(貨物)の特定には時間を要するため、これら貨物に対する猶予措置を導入することも併せて合意された。

当協会は、関係荷主団体に対して情報提供を行うとともに、海洋汚染防止を考慮しつつ貨物輸送に支障が生じることのないよう意見反映に努めた。

(3) 船体付着物の移動

船体に付着した生物が、移動した先の生態系に悪影響を及ぼすとして、平成 21(2009)年より検討が開始された「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」が平成 23(2011)年 7 月の MEPC62 で採択された。

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、本件に関する各種検討会に参画するとともに、IMO 等の会合に出席し、船舶の効率的な運航に影響を及ぼすことのないよう努めた。

2. 大気汚染防止

窒素酸化物(NO_x)および硫黄酸化物(SO_x)等の排出を規制する MARPOL 条約附属書 VIについては、平成 20(2008)年 10 月に開催された MEPC58 において改正案が採択された。これにより、NO_x 規制については平成 23(2011)年から現行規制値より 15.5%~21.8%削減する規制値を導入すること(2次規制)、および平成 28(2016)年から同 80%削減する規制値を IMO によって設定される排出規制海域(ECA)に導入すること(3次規制)となった。

3次規制に関しては、エンジン単体での対応のみでは規制値をクリアすることが難しいことから、わが国は選択接触還元触媒(SCR)脱硝装置の開発を進めており、IMO においても、

SCR 脱硝装置付エンジンに対して、エンジンとSCR 脱硝装置を分離して別々に検査・認証を実施できるスキームを提案した。その後、本スキームを含む NO_x テクニカルコードの改正が平成 23(2011)年 7 月の MEPC62 で承認、翌年 3 月の MEPC63 で採択された。

当協会は、本件に関する国内の検討会に参画するなどして、現実的な規則となるよう努めた。

なお、わが国においても、国土交通省が平成 22(2010)年 2 月に「船舶からの大気汚染物質放出規制海域(ECA)に関する技術検討委員会」を設置し、わが国における ECA 設定の必要性、必要な場合の適切な ECA 指定範囲を含めた IMO への ECA 指定提案の基礎データの検討を開始した。本年度はシミュレーション実施に向け船舶からの大気汚染物質の排出量データの整備等の検討が行われた。

当協会は、本委員会に参画し情報収集を行うとともに、意見の反映に努めた。

3. シップリサイクル

「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)」は、平成 21(2009)年 5 月に採択されたが、その後も IMO 海洋環境保護委員会において、同条約を補完する各種ガイドラインの審議が続けられ、平成 23(2011)年 7 月の MEPC62 および翌年 2 月の MEPC63 において、「船舶リサイクル施設ガイドライン」等 4 つのガイドラインが採択された。

当協会は、これら関連ガイドラインが実効性を有し、かつ実行可能なものとなるよう国内外の検討の場に積極的に参画し意見反映に努めた。

また、平成 23(2011)年 10 月に開催されたバーゼル条約第 10 回締約国会議において、バーゼル条約とシップリサイクル条約の規制・執行レベルの同等性評価について審議が行われた結果、「同等性があるとする締約国がある一方、そのように考えない締約国があることを記録する」とこととされ、「シップリサイクル条約を早期に発効させるため、批准を推奨する」ことが決議された。これにより、シップリサイクルに関するバーゼル条約締約国会議における議論は一応の結着をみたことから、当協会は、船舶に対するバーゼル条約の適用問題を解決すべく、国土交通省と連携を取りつつ対応した。

さらに当協会は、現在、インドにおいて進められている、わが国政府開発援助(ODA)を利用した環境配慮型のリサイクル・ヤード整備に向けたプロジェクトについてインド側関係者と意見交換するとともに、リサイクル・ヤードの現状を視察するため、インドに訪問団を派遣した。

4. 海上災害防止対策

「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」(以下海防法)に基づき、特定油を積載して航行する 150G/T 以上のタンカー所有者は、油防除資機材を備え付けることとされており、独立行政法人 海上災害防止センターは、タンカー所有者に代わってこれら資機材を一括して保有、配備するなど海上防災関連事業を実施している。また、平成 20(2008)年 4 月の同法の一部改正により、特定油以外の油および有害液体物質をばら積みで輸送する 150G/T 以上の船舶を対象に、特定海域における有害危険物質(HNS)防除資機材の備え付け等が義務付けられたことから、HNS タンカー所有者に対する防除資機材等の提供業務も実施している。

当協会は、同センターの事業運営に関する委員会に参画し、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意見反映に努めた。また、平成 22(2010)年 12 月に「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」が閣議決定され、同センターは、油等防除の確実な実施のために必要な枠組みを維持しつつ、実施主体は公益法人などの民間主体とすることとなり、この方針に沿った海防法の改正法案が平成 24(2012)年 2 月に国会に提出された。当協会は今後の組織運営のあり方についても、検討に関わり意見反映に努めた。

5. アジア型マイマイガ

平成 19(2007)年 6 月に導入された米国およびカナダへのアジア型マイマイガ(AGM)の侵入防止規制に関し、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(以下、新 NAPPO 基準)の導入を決め、以後、段階的な運用を行ってきたが、米国、カナダでは本年 3 月から完全施行を開始した。(メキシコは平成 25(2013)年に移行予定)

当協会は、これらの動向に関する情報収集を行い、新 NAPPO 基準では対象が貨物まで拡大されることから、貨物については荷主による自主点検がなされるよう農林水産省等に要請するとともに、会員船社が新 NAPPO 基準へ円滑に移行できるよう対応した。

また、ニュージーランド等諸外国の AGM 規制に関する情報収集に努めた。

3 船舶の安全性確保

1. 船体の防食対策

国際海事機関(IMO)で検討が行われていた原油タンカーの貨物油タンクの防食措置義務化については、平成 22(2010)年 5 月に開催された第 87 回海上安全委員会(MSC87)において、わが国の提案をほぼ全面的に反映した貨物油タンクの防食塗装性能基準が代替の防食措置となる耐食鋼の性能基準とともに採択された。

一方、バラスタングの防食措置については、海上人命安全条約(SOLAS 条約)の改正が発効してから 3 年が経過し、バラスタング塗装性能基準(PSPC)に従った船舶の建造実績が増えてきている。このため、わが国では、今後、IMO において、PSPC の見直しが議論される可能性を踏まえ、PSPC に対する問題点の調査等を行った。

当協会は、本件に関する検討会に参画して情報収集を行うとともに、実情に照らした意見の反映に努めた。

2. 貨物の安全な積み付けと運送

固体ばら積み貨物の輸送については、平成 23(2011)年 1 月 1 日に固体ばら積み貨物の安全実施コード(IMSBC コード)が発効したが、発効後間もないこともあり、関係者の遵守状況の改善が求められている。特に、ニッケル鉱、鉄鉱粉などの液状化する恐れのある貨物を安全に輸送するため、水分値情報や水分値計測の手順等について、より正確性を増すように継続して検討が行われている。

一方、液体ばら積み危険品の輸送については、危険化学品のばら積運送のための船舶の構造および設備に関する国際規則(IBC コード)の運送要件等の見直しが検討されている。

当協会は、官民で構成される委員会等に参画し、会員船社に情報を提供するとともに、関連業界団体とも情報を共有して対応した。

3. 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、平成 21(2009)年 7 月の MSC86 において、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、および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 SOLAS 条約の改正案が承認された。

その後、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、平成 23(2011)年 5 月の MSC89 において、SOLAS 条約改正案、LSA コード改正案とともに採択された。

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必要がある。同装置の評価結果は、平成 25(2013)年 7 月 1 日までに各国主管庁より IMO に報告される予定である。

当協会は、本件に関する国内外の検討に参画し、離脱装置の安全性向上のために運用面での対応も考慮した上で、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、既存船の同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た。

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(マ・シ海峡)の航行安全問題に関しては、平成 19(2007)年 9 月に、国際海事機関(IMO)の関与の下、沿岸国および海峡利用国により航行安全、環境保全に関する国際的な協力の枠組みが合意された。これに伴い、同海峡の航行援助施設整備事業を行う航行援助施設基金が平成 20(2008)年 4 月に創設され、翌年 1 月以降、同基金により整備事業が実施されている。

同基金は、海峡利用国および関係団体等から広く拠出を募っており、平成 23(2011)年には予算額の 3 分の 1 を拠出した日本財団のほか、中東航行援助サービス(MENAS)、マラッカ海峡協議会、韓国、アラブ首長国連邦、中国、サウジアラビアおよび IMO が拠出を行った。

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関係団体とともに、マラッカ海峡協議会を通じマ・シ海峡の航行援助施設維持管理事業を支援してきた。新たな枠組みにおいても引き続き支援することとし、平成 20 年度および 21 年度には同協議会へそれぞれ 7,000 万円を拠出、平成 22 年度は急激な円高による為替差益調整分として 320 万円を減額した 6,680 万円を同協議会に拠出した。

さらに平成 23 年度についても、厳しい経営環境ではあったが同海峡の安全性確保の重要

性、さらには創設後間もない基金が安定化するまでは応分の負担が必要との判断から、これまで同様 7,000 万円の拠出を決定し、円高調整分として 510 万円を差し引いた 6,490 万円を拠出した。

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行われ、物資の安定輸送や地元経済に影響が出ている。

平成 23(2011)年には、航路内を安全に航行するための可航幅が確保できないため、延べ 50 隻に及ぶ運航調整事例が発生した。

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。

3. その他

イランによるホルムズ海峡封鎖の可能性を踏まえ、同海域の航行安全情報の収集・提供を行うなど、各種安全情報の周知に努めた。

IV 調査広報事業

海運の役割や重要性を幅広く PR するため、以下の広報活動を展開するとともに、海運等に関する統計資料・情報を取り纏め関係方面の利用に供した。

活動状況の詳細は以下の通りである。

1. オピニオンリーダー・マスコミ向け広報

(1) ホームページの充実、雑誌「KAIUN」への広告掲載

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主な内容とする記事を随時ホームページに掲載、また雑誌「KAIUN」(日本海運集会所発行)にも掲載することで、業界関係者へも広くアピールした。

(2) 定例記者会見等の開催

定例理事会開催日に、一般紙記者および海運専門紙記者を対象として、会長による定例記者会見を実施した。また、一般紙・専門紙各記者や一般紙論説委員との懇談会を実施するなど、各種取材に積極的に協力し、海運への理解の浸透に努めた。

(3) 経済誌等への掲載

(社)日本物流団体連合会とのタイアップ企画として、「経済界」に海運業界の現状および課題などについて、芦田会長のインタビューを掲載した。

また、「読売クォーターリー」には、中本理事長から、「海賊対処の特効薬は武装ガード乗船」と題した寄稿を掲載し、海賊対策の重要性を訴えた。

(4) その他

メディア関係者からの取材協力について会員会社とともに積極的に対応し、その結果、一般紙、テレビで以下の報道がなされた。

朝日新聞の「海運大競争時代」(日曜版 GLOBE)と題する外航海運の特集や内航海運特集(土曜版 Be)をはじめ、海賊問題などが一般紙に頻繁に取り上げられた。

また、BS 朝日で海運を特集した番組が GLOBE タイアップ企画として放映されたほか、テレビ東京の「未来世紀ジパング」では第 1 回特別版としてジャーナリスト池上彰によるソマリアの海賊問題が取り上げられた。

2. 一般向け広報

(1) ホームページの充実

海運業界の声を発信する当協会会長、副会長および常任理事によるオピニオンの掲載、プレスリリースや最新の海賊レポート等の発信、トピック画像の更新を行い、一般向けの海運の PR 強化に努めた。

(2) 教師向け見学会の開催

平成 23(2011)年 7 月に石油連盟との共催で東京都小学校社会科研究会の教師 56 名を

対象に、横浜港および東亜石油の京浜製油所(川崎)を見学するとともに、海運・石油両業界の現状や魅力などを説明した。

また、8月には福岡市小学校社会科研究会の教師36名を対象に、国土交通省九州運輸局、(社)博多港振興協会、九州地方海運組合連合会の協力を得て、コンテナターミナルの見学や福岡市営渡船に乗船し海上から博多港の海事施設などを見学した。

(3) 寄附講座への講師派遣に協力

① 松山大学の寄付講座への協力

松山大学からの要請により、同大学で開講された公開講座「海事経済論」全15講座のうち、6講座については、会員会社より講師の派遣を行い、海運に対する理解促進に努めた。なお、本講座には学生だけでなく一般の聴講者も多数参加した。

② 物流連大学寄附講座への講師派遣に協力

(社)日本物流団体連合会が関西大学、慶應大学、横浜国立大学で行った物流全般をテーマとする大学寄附講座のうち、外航海運の講座について、会員会社より講師を派遣し、各校1講座、計3講座に協力した。

③ 関西海事教育アライアンスの寄付講座への協力

大阪大学、大阪府立大学、神戸大学による関西海事教育アライアンスとして3大学大学院の連携授業が開講され、当協会会員会社より、講師として計15回の講座に協力した。

④ 東京大学公共政策大学院の寄付講座への協力

東京大学公共政策大学院からの要請により、同大学院の「海事産業・政策論」1講座について、当協会会員会社からの講師派遣を行った。

(4) 海運紹介映画「日本の海運」(DVD)の配布

一般の幅広い層を対象に、人々の暮らしに結びついている日本の海運の役割と重要性を認識してもらうために作成した映画「日本の海運」(DVD)を関係先やホームページを通じて積極的に配布し、海運に対する認識の向上に努めた。

(5) パンフレットの配布

(公財)日本海事広報協会の「SHIPPING NOW」2010-2011年版の制作に引き続き協力するとともに、このパンフレットや当協会が作成した子供向けの学習マンガ「船ってサイコー」を関係団体などが実施するイベントやホームページを通じて積極的に配布し、海運への認識の向上に努めた。

また、例年協力している(社)日本船長協会による児童・生徒向けに実施している「船長、母校へ帰る」と題して子供達に海と船を語る会合については、平成23年度は全国で11回開催

され、延べ 1,000 名の児童・生徒などに「船ってサイコー」などのパンフレット等を配布した。

3. 会員向け広報

(1) 当協会ホームページ(会員コーナー)の拡充

事務局より会員向けに発信する情報などについては、電子メール等を利用して迅速な配信に努めた。また、メンバーが随時検索できるようデータベース化に努めた。

(2) 「2012 年海運講習会」の実施

例年、当協会は、会員会社の新入社員を対象とした海運講習会を開催している。本年度は、3月29日、新入社員156名を対象として実施した。当日は、広報担当の朝倉副会長をはじめ、会員会社の海運実務者および船長等を講師に迎え、新入社員に対する激励や海運の現状に関する説明、船長講話、コミュニケーション・マナー講習などを実施した。

(3) 海事記者会・プレスリリース業務

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。

4. セミナーの開催

当協会は、海運業界のニーズにあった情報を提供することを目的に、会員会社の関係者を対象とした勉強会として、以下のセミナーを開催した。

① 海運セミナー

平成 23(2011)年 4 月 15 日(金) 参加人数:60 名

講演 「今日の国際情勢と日本外交」

外務省顧問(前外務事務次官) 藪中 三十二 氏

(なお、本セミナーは、京浜地区船主会と合同で開催した。)

② 海上安全セミナー

平成 23(2011)年 7 月 25(月) 参加人数:110 名

講演1 「シーレーンを巡る国際情勢」

NPO 法人 国際変動研究所理事長 小川 和久 氏

講演 2 「海洋の安定に向けた各国の取り組み」

海上自衛隊幹部学校長・海将 吉田 正紀 氏

5. 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 2011」の発行

海運のほか関連産業の諸統計等を分類・整理し、統計資料集として取り纏め、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 2010」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、海運関係参考資料として取り纏めるとともに、当協会ホームページにおいて公開した。

6. その他

(1) 一般紙への意見広告

「トン数標準税制の拡充」の実現に向けて、平成 23(2011)年 11 月に六大紙(朝日、毎日、日経、産経、東京、読売)等へ意見広告を順次掲載した。

(2) 海事人材確保タスクフォースの活動に協力

人材確保タスクフォースの活動に協力し、平成 23(2011)年 7 月に東京、神戸、福岡で開催された商船高等専門学校 5 校合同進学ガイダンスにそれぞれ協力した。

また、教育新聞に働きかけ、同タスクフォースの活動や進学ガイダンスの PR 記事を掲載した。さらには当協会のホームページで「船員への道」の配信も行う等、海技者の確保に向けた活動にも協力した。

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

当協会の加盟する国際海運集会所(ICS)および国際海運連盟(ISF)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、国際海事機関(IMO)の各委員会およびバーゼル条約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 会合(海運先進 18ヶ国当局間会議)に付随する海運業界セミナーや経済協力開発機構(OECD)関係会合に参加し情報収集に努めた。

このほか、欧州船主協会(ECSA)や国際商業会議所(ICC)の会合にオブザーバー参加するとともに、国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)や国際乾貨物船主協会(INTERCARGO)等の国際団体および英国船主協会を初めとする欧州各国の船主協会を通して各種情報の収集に努めた。

また、東北地方太平洋沖地震による放射能漏洩事故の風評の防止に向け、東京湾諸港の安全性について、ICS を通じ各国船主協会の理解促進に努めるとともに、英国の業界紙で取り上げられるよう働きかけを行った。

平成 23(2011)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(CO₂ 等)排出削減問題
- ・ 海洋汚染防止条約(MARPOL 条約)附属書VIの硫黄酸化物(SO_x)および窒素酸化物(NO_x)規制の見直し
- ・ MARPOL 条約附属書 V の貨物残渣の排出規制に関するガイドラインの策定
- ・ タンカー・バルカーの目標指向型の新造船構造基準(Goal Based Standard)策定
- ・ コンテナの保安問題および安全な固縛に関する要件
- ・ 小型タンカー等へのイナータガスシステム(IGS)の義務付け問題
- ・ シップリサイクル条約に付随するガイドラインの策定
- ・ 固体ばら積み貨物の安全実施コード(IMSBC コード)の改正
- ・ バラストタンク等の防食塗装の補修・修繕に関する指針
- ・ 船舶の救命設備等の見直し
- ・ 1996 年船主責任制限条約(LLMC)の改正

② 情報収集関係

- ・ ソマリア沖・アデン湾における海賊問題
- ・ 海運政策に関する欧州各国の状況
- ・ 国際会計基準(IFRS)適用問題
- ・ パナマ・スエズ運河通航料問題

平成 23(2011)年度の欧州地区事務局の体制は以下のとおりであり、同年 7 月 1 日付で西

川 司が欧州地区事務局長に就任した。

【欧州地区代表】服部 浩(日本郵船常務経営委員／NYK Group Europe Ltd. 社長)

【欧州地区事務局長】西川 司

また、服部欧州地区代表は、平成 23(2011)年 5 月 18 日開催の ICS／ISF 年次総会において ICS 理事に選任された。なお、両団体は同年 6 月 1 日付で統合した上、新組織名を ICS とし、同代表は引き続き新組織の理事に就任した。

(2) 北米地区事務局

平成 23(2011)年度の北米地区事務局の体制は以下のとおりとなっている。

【欧州地区代表(北米地区事務局長兼務)】

碓井康之(日本郵船経営委員／NYK Group Americas Inc. 社長)

※ ワシントン事務所は平成 20(2008)年 8 月以降、休務

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。平成 23(2011)年度は、(公財)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、(財)日本船員厚生協会、(公社)日本水難救済会、(公財)日本海事広報協会、国際海運会議所(ICS)および国際海運連盟(ISF)、アジア船主フォーラム(ASF)の事業に対し、助成を行った。