

平成28年度事業報告書

平成 29 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69回通常総会	4
3. 役員等の異動	6
4. 委員長の委嘱等	7
5. 諸会議開催状況	7
6. 地区船主会の状況	10
7. 常勤役職員に関する事項	11
8. 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	11
9. その他の活動	12

事 業 編

I 平成28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	13
2. 海運税制	14
3. 『新外航海運政策』の早期実現に向けた提言に関する周知活動	14
4. 人材確保	15
5. 水先問題	15
6. ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題	16
7. マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策	16
8. 国際海運における地球温暖化・海洋汚染防止対策	17

II 海運振興事業

1 わが国海運の競争力強化

1. 国際会計基準（I F R S）	1 9
2. 海運に係る諸規制の緩和	1 9
3. 政策金融の確保	2 0
4. 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度	2 0

2 国際問題

1. 内外関係機関等での活動	2 1
2. 諸外国規制の撤廃・緩和	2 3
3. 各国海運政策	2 3
4. スエズ・パナマ運河	2 3
5. 国際海運会議所（I C S）日本総会	2 4

3 法務保険問題

1. 船主責任に関する条約等	2 5
2. 油濁被害の補償制度	2 5
3. イラン産原油輸送タンカー特措法	2 6
4. 商法（運送・海商関係）改正	2 6

4 港湾問題

1. 国際コンテナ戦略港湾政策	2 7
2. コンテナ保安・安全対策	2 7
3. N A C C S（航空及び海上貨物の輸出入等関連手続きシステム）更改	2 8
4. 港湾整備関係等	2 8

5 内航海運問題

- 1. 内航船員不足問題…………… 28
- 2. 関係団体等との協調…………… 29

Ⅲ 安全環境・船員事業

1 船員問題

- 1. ILO海上労働条約…………… 29
- 2. 改正STCW条約…………… 29
- 3. 外航日本人船員（海技者）の確保・育成スキーム…………… 30
- 4. その他…………… 31

2 環境問題

- 1. 船体付着物の移動…………… 32
- 2. シップリサイクル…………… 32
- 3. アジア型マイマイガ…………… 33
- 4. 海上災害防止対策…………… 33

3 船舶の安全性確保

- 1. 貨物の安全な積み付けと運送…………… 34
- 2. 船舶の救命設備等の見直し…………… 34
- 3. 航行安全情報の収集と発信…………… 35
- 4. 備讃瀬戸航路…………… 35
- 5. その他…………… 35

IV 調査広報事業

1. 会員向け広報	3 6
2. セミナー等の開催	3 6
3. 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理	3 7
4. その他	3 7

V 海外事業

1. 欧州・北米地区事務局の活動	3 8
------------------	-----

VI 関係団体支援事業

事業報告の附属明細書	4 0
------------	-----

事業概況

平成 28(2016)年度の世界経済は、米国をはじめ先進国経済の緩やかな景気拡大・回復が続き、中国をはじめとする一部新興国は景気減速の一服感が見られた。他方、わが国においては、円安進行により輸出の持ち直しがみられるものの、個人消費は依然力強さに欠け、景気は緩慢な回復に留まった。

わが国海運を取り巻く環境については、歴史的低水準の市況は脱したものの、新造大型船竣工等に伴う船腹供給過剰による需給ギャップ拡大により、依然としてコンテナ部門だけでなくドライバルク部門も市況低迷が続いている。

このような状況下、当協会が平成 28(2016)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については、昨年引き続き一般の方々には商船の公開を中心とした見学会等を各地で 7 月から 8 月にかけて集中的に行った。また、次期学習指導要領に海事産業について具体的な記述が加わるよう、関係各方面へ働き掛けるとともに、海事関係団体での勉強会を開催し、パブリックコメントへの意見提出に努めた結果、「海運の重要性」に関する指導につながる表現や「海上輸送」の文言がはじめて盛り込まれ、学校教育において海運を取り上げやすくする方向付けがなされた。

海運税制については、平成 29(2017)年 3 月末に期限を迎える船舶の特別償却制度および圧縮記帳制度(特定事業用資産の買換特例)の延長ならびに平成 30(2018)年 3 月末に期限を迎えるトン数標準税制の拡充を本年度の重点要望として関係各方面に働きかけ、その結果、「平成 29 年度税制改正大綱」において、ほぼ要望通りの内容で、各税制の拡充・延長が認められた。

人材確保については、船員教育機関と連携し、優秀な日本人船員(海技者)の確保に向けた進学ガイダンスの開催や情報交換会等を実施した。他方、外国人船員の資格承認制度については、1 ヶ月コースの承認取極め国としてモンテネグロが対象国として認定された。また、船舶料理士講習同等認定についてはインド・ムンバイにある講習機関が新たに認定された。

内航海運分野においても、若年船員の確保・育成の観点から、水産系高校や海上技術学校と内航船社との懇談会を引き続いて開催するなど、内航船員不足問題への対応を行った。

水先問題については、平成 27(2015)年 4 月に国土交通省が設置した水先人人材確保・育成等検討会に本年度は 4 回に亘り参加し、平成 28(2016)年 6 月開催の第 6 回検討会では、中小水先区の後継者確保問題を含む短期的対策等について中間とりまとめが行われた。

海賊問題については、全世界における海賊事件が、前年比約 2 割減の 191 件となった。地域別にみると、1 位はインドネシア(49 件)、また 2 位ナイジェリア(36 件)を始めとする西アフリカ全体では前年比 32 件増の 54 件と大幅に増加した。他方、ソマリア海賊による事件に関しては、低水準で推移していたが、3 月 13 日に平成 24(2012)年来となるハイジャック事件が発生した。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、各国海軍による海賊対処活動の継続は不可欠であることから、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(以下、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、平成 20(2008)年 4 月に航行援助施設基金が創設され、10 か年の事業計画(平成 21(2009)年-平成 30(2018)年)に基づき航行援助施設整備事業を実施している。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、IMO への提案に向けて検討を続けている。

国際海運における地球温暖化対策については、IMO(国際海事機関)において、個船からの CO2 排出量を把握するための燃料消費実績報告制度(DCS)の導入が、第 70 回海洋環境保護委員会(MEPC70)において海洋汚染防止条約(MARPOL 条約)付属書 VI の改正として採択された。当協会は、同制度が合理的なものとなるよう、国土交通省と密接に連携・協調して対応した。

バラスト水排出規制問題については、平成 28(2016)年 9 月、フィンランドの批准により、バラスト水管理条約の発効要件が充足され、平成 29(2017)年 9 月 8 日に発効することとなった。当協会は、IMO の会議を含む国内外の検討に参画し、同条約発効後に、船舶の運航に支障が生じないように対応した。

硫黄酸化物(SO_x)の排出規制については、一般海域における燃料油硫黄分濃度の 0.5%規制(現行は 3.5%)の開始時期が、平成 28(2016)年 10 月の MEPC70 において、平成 32(2020)年 1 月 1 日とすることが決定した。当協会は、環境保全を念頭に置きつつ、船舶の円滑な運航、公平な競争条件の確保という観点から、国土交通省や国際海運会議所(ICS)などと密接に連携・協調して対応した。

その他、わが国海運の競争力強化問題や国際問題、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、前年度末の平成 28(2016)年 3 月 31 日現在 118 社で、年度中 5 社の入会があり、当年度末の平成 29(2017)年 3 月 31 日においては 123 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 28. 3. 31	平 29. 3. 31
京 浜	75 社	69 社
阪 神	40 社	50 社
九 州	3 社	4 社
計	118 社	123 社

なお、平成 28(2016)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	28. 4. 1	富 洋 海 運	京 浜
所属地区変更	28. 5. 25	安 保 商 店	京浜→阪神
所属地区変更	28. 5. 25	河 菜 海 運	京浜→阪神
所属地区変更	28. 5. 25	神 原 汽 船	京浜→阪神
所属地区変更	28. 5. 25	共 和 産 商	京浜→阪神
所属地区変更	28. 5. 25	春 山 海 運	京浜→阪神
所属地区変更	28. 5. 25	船 田 海 運	京浜→阪神
所属地区変更	28. 5. 25	豊 洋 汽 船	京浜→阪神
所属地区変更	28. 5. 25	吉 屋 海 運	京浜→阪神
所属地区変更	28. 5. 25	リ ベ ラ	京浜→阪神
社 名 変 更	28. 10. 1	NYK バルク・プロジェクト (旧社名 NYK バルク・プロジェクト貨物輸送)	京 浜
入 会	28. 12. 1	東 栄 リーファーライン	京 浜
入 会	28. 12. 1	東 広 運 輸	九 州
入 会	28. 12. 1	日 本 マントルクエスト	京 浜

社名変更	29. 1. 1	M O Lケミカルタンカー (旧社名 東京マリン)	京 浜
入会	29. 2. 1	藤 光 汽 船	阪 神

また、会員会社より届出のあった船腹量は、平成 29(2017)年 1 月 1 日現在次のとおりとなっている。所有船および日本船用船についてはトン数が増加した一方、外国船用船は隻数、トン数ともに減少した。

	所 有 船			外国船用船			日本船用船		
	平 28.1.1	平 29.1.1	増減	平 28.1.1	平 29.1.1	増減	平 28.1.1	平 29.1.1	増減
隻数	401	399	△2	1,865	1,774	△91	690	690	±0
総トン数(G/T)	12,432,690	12,799,629	366,939	88,734,567	83,092,909	△5,641,658	3,174,428	4,166,888	992,460
重量トン数(D/W)	22,421,959	22,744,227	322,268	138,350,956	128,292,003	△10,058,953	4,716,204	7,055,530	2,339,326

2. 第 69 回通常総会

当協会第 69 回通常総会は、平成 28(2016)年 6 月 15 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 119 名中 102 名(本人 26 名、書面表決および委任 76 名)の出席を得て開催された。

総会は工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 平成 27 年度事業報告および決算
- 第 2 号議案 平成 28 年度事業計画および収支予算
- 第 3 号議案 決議
- 第 4 号議案 役員を選任

決議(第3号議案)

わが国海運企業の使命は、「安定的な海上輸送サービスの提供を通じて国民生活や産業活動を支え、ひいては世界経済の健全な発展に資すること」である。

しかしながら、外航海運は、世界単一市場の中、常に激しい国際競争裡にあり、また、現下の未曾有の不況下、諸外国の海運企業と伍していくためには、国際競争条件の均衡化が最低限必要であるが、海運税制をはじめとするわが国の制度は諸外国に比し未だ同等と言えな

い状況にある。

また、内航海運は、近年、トラックドライバー不足がわが国の産業活動に影響を及ぼしつつある中、国内物流の担い手として一層期待されているが、従来から船舶・船員の深刻な高齢化の問題を抱えており、その使命を果たすことに支障を来す恐れがある。

わが国海運企業は上記のような問題を抱えているほか、中長期的にその使命を果たしていくには、将来の優秀な海事人材を確保することが極めて重要であり、そのためには海運の重要性に関する認知度向上のための広報活動や学校教育における海事教育の推進など積極的な活動の展開が必要である。

一方、船舶の安全運航の確保および地球環境の保全に関する取り組みは海運企業にとり当然の責務であり、その徹底に努め、広く社会に貢献していく必要がある。

当協会は、わが国海運企業がこの課せられた使命を果たすことができるよう国内の関係者およびICS(国際海運会議所)、ASA(アジア船主協会)等の国際海運団体と連携しつつ、以下項目の実現に努める。

記

1. 海運の重要性に関する認知度向上
2. 外航および内航海運を担う優秀な海事人材の確保
3. 外航海運の経営環境整備
 - トン数標準税制、船舶の特別償却制度・圧縮記帳制度など海運税制の維持・改善
 - 必要な政策金融の確保
 - スエズ・パナマ運河通航料の不合理な引き上げの抑止
 - 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持
4. 航行安全の確保と地球環境の保全
 - 水先諸問題への対応
 - ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題への対応
 - マラッカ・シンガポール海峡の航行安全確保に向けた対応
 - 国際海運における地球温暖化対策およびバラスト水管理条約問題への意見反映
5. 内航海運の経営環境整備
 - カボタージュ制度の堅持
 - 老朽船の代替建造の促進
 - 内航海運へのモーダルシフトの促進

以上決議する。

3. 役員等の異動

(1) 役員等の異動

当協会の役員は、平成 27(2015)年 6 月 17 日開催の第 68 回通常総会において選任され、任期は就任 2 カ年目の通常総会の日までであるが、会員会社の届出代表者の変更等により、平成 28(2016)年度中に次の異動があった。

① 理事

辞任	28. 4.1	NYK バルク・プロジェクト貨物輸送	取締役社長	諸 岡 正 道
就任	28. 4.15	NYK バルク・プロジェクト貨物輸送	取締役社長	阿 部 隆
辞任	28. 6.28	飯野海運	取締役社長	関 根 知 之
就任	28. 6.28	飯野海運	取締役社長	當 舍 裕 己
辞任	28. 6.28	太洋日本汽船	取締役社長	安 居 尚
就任	28. 6.28	太洋日本汽船	取締役社長	有 坂 俊 一

(2) 常任委員等の異動

当協会の常任委員は、平成 27(2015)年 6 月 17 日の臨時理事会で選任されたが、会員会社の届出代表者の変更等により、平成 28(2016)年度中に次の異動があった。

辞任	28. 4.1	NYK バルク・プロジェクト貨物輸送	取締役社長	諸 岡 正 道
就任	28. 4.1	NYK バルク・プロジェクト貨物輸送	取締役社長	阿 部 隆
辞任	28. 6.28	飯野海運	取締役社長	関 根 知 之
就任	28. 6.28	飯野海運	取締役社長	當 舍 裕 己

(3) 審議員等の異動

当協会の審議員は、平成 27(2015)年の京浜・阪神・九州の各地区船主会定時総会において夫々選出され、平成 29(2017)年の通常総会までが任期となっているが、会員会社の届出代表者の変更等により、平成 28(2016)年度中に次の異動があった。

就任	28. 5.27	近 海 郵 船	取締役社長	田 島 哲 明
就任	28. 5.27	第 一 タ ン カ ー	取締役社長	北 村 知 久
辞任	28. 6.16	太 平 洋 汽 船	取締役社長	檜 岡 孝 武
就任	28. 9.30	太 平 洋 汽 船	取締役社長	三 木 賢 一
辞任	28. 6.29	日 産 専 用 船	取締役社長	大 江 明 生
就任	28. 9.30	日 産 専 用 船	取締役社長	遠 藤 浩 二
辞任	29. 3.31	宇 部 興 産 海 運	取締役社長	今 澄 敏 夫
辞任	29. 3.31	商船三井オーシャンエキスパート	取締役社長	葛 西 弘 樹

4. 委員長の委嘱等

(1) 委員長の委嘱

常設委員会委員長は平成 27(2015)年 6 月 17 日開催の臨時理事会で委嘱され、任期は 2 カ年となっているが、会員会社の届出代表者の変更により、平成 28(2016)年度中に次の異動があった。

【常設委員会委員長】

①海上安全委員会

辞任	28. 6.28	飯野海運	取締役社長	関根知之
就任	28. 6.28	飯野海運	取締役社長	當舍裕己

(2) 審議員会議長の選出

審議員会議長については、平成 28(2016)年 2 月 16 日開催の第 4 回審議員会において選出され、平成 29(2017)年度の通常総会までが任期となっているが、会員会社の届出代表者の変更により、平成 28(2016)年度中に次の異動があった。

辞任	28. 6.16	太平洋汽船	取締役社長	樽岡孝武
就任	29. 2.27	太平洋汽船	取締役社長	三木賢一

5. 諸会議開催状況

(1) 理事会

平成 28(2016)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 667 回定例理事会(平成 28 年 5 月 25 日)

議案

1. 会員異動
2. 第 69 回通常総会付議議案
3. 常任委員の選定
4. 常設委員会委員長の委嘱
5. 地区船主会規程の改正
6. 地区船主会支部の設置(中・四国支部)
7. 事務局規程の改正(総務幹事会関係)
8. 委員長報告
 - ・政策委員会(平成 29 年度税制改正／アジア船主フォーラム(ASF)第 25 回年次総会／スエズ・パナマ運河通航料問題／「海の日」を中心とした海運イベント等の実施)
 - ・労政委員会(ILO 最低賃金の JMC(3 者委員会)の結果報告)
 - ・海上安全委員会(海賊事案の現状／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)
 - ・港湾委員会(水先問題)
9. その他(第 69 回通常総会への出席依頼／理事会等の定例開催日)

○第 668 回定例理事会(平成 28 年 9 月 28 日)

議案

1. 会費関係
2. 運輸安全マネジメント 10 周年強化月間への協力(新聞広告掲載)
3. 委員長報告
 - ・政策委員会(平成 29 年度税制改正／外航日本人船員(海技者)確保・育成スキームの状況／「海の日」を中心とした海運イベント等)
 - ・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(海賊問題／マ・シ海峡航行安全対策)
 - ・環境委員会(IMO-MEPC70 への対応／シップリサイクル)
 - ・外航労務部会(協議会(安全)の開催について)
4. その他(叙勲・褒章受章者祝賀パーティー(中止報告)／理事会等の定例開催日(総会開催日変更))

○第 669 回定例理事会(平成 28 年 11 月 30 日)

議案

1. 会員異動
2. マラッカ海峡協議会への拠出
3. 当協会が取り組む課題の進捗状況
4. 平成 28 年度上半期経理報告
5. 委員長報告
 - ・政策委員会(平成 29 年度税制改正／ASA 会長会議／学校教育関係の活動)
 - ・海上安全委員会(海賊事件の発生状況／海賊対処活動における護衛体制の変更／イエメン沖航行船舶への武力攻撃)
 - ・環境委員会(IMO 第 70 回海洋環境保護委員会の模様／シップリサイクルを巡る最近の動向)
 - ・港湾委員会(水先問題)
 - ・外航労務部会(組合全国大会の模様)
6. その他(平成 29 年度通常総会までの主な会議予定(案)／年末・年始の業務日程)

○第 670 回定例理事会(平成 29 年 1 月 25 日)

議案

1. 会員異動
2. 平成 29 年度予算編成方針
3. 委員長報告
 - ・政策委員会(平成 29 年度税制改正)
 - ・労政委員会(STCW 条約マニラ改正への対応と進捗状況に関する報告)
 - ・海上安全委員会(海賊問題)
 - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向)
4. その他(当協会活動に関するアンケート／海運ビルの今後のあり方の検討／3 月理事会当日の予定)

○第 671 回定例理事会(平成 29 年 3 月 22 日)

議案

1. 会員異動
2. マラッカ海峡協議会のあり方および分担金の拠出
3. 平成 29 年度事業計画および収支予算
4. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正／ASA SERC 第 29 回中間会合／イラン産原油の輸送に係る補償／外航日本人船員(海技者)確保・育成スキームの状況／学習指導要領改訂案に対する意見提出)
 - ・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)
 - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向)
5. その他(当協会活動に関するアンケート／当協会欧州地区代表／第 672 回定例理事会(5/24)および第 70 回通常総会(6/16)当日の予定)

(2) 常任委員会

平成 28(2016)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 8 回開催)

○第 41 回常任委員会(平成 28 年 4 月 27 日)

議案

1. 平成 29 年度税制改正
2. 海事クラスターシンポジウム(於 神戸)
3. スエズ・パナマ運河通航料問題
4. 「海の日」を中心とした海運イベント等の実施
5. 海賊事案の現状
6. 環境問題を巡る最近の動向
7. ILO 最低賃金の JMC(3 者委員会)の結果報告
8. 水先問題
9. 外航中央交渉委員会の結果報告

○第 42 回常任委員会(平成 28 年 5 月 25 日)

第 667 回定例理事会との合同会議として開催

○常任委員会(平成 28 年 7 月 27 日)中止のため書面報告

議案

1. 平成 29 年度税制改正への対応
2. スエズ・パナマ運河通航料問題
3. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度
4. 「海の日」を中心とした海運イベント等の実施
5. 海賊問題(海賊事案の状況、海賊対策要項の延長)
6. GHG 問題(ICS 燃料油課金制度の検討(ICS 総会結果))
7. リサイクル問題(ASA の ECSA 会談等結果、EU 資金メカニズムの検討)
8. 水先問題

○第 43 回常任委員会(平成 28 年 9 月 28 日)

第 668 回定例理事会との合同会議として開催

○常任委員会(平成 28 年 10 月 26 日)中止のため書面報告

議案

1. 平成 29 年度税制改正
2. 海賊問題
3. MEPC70 への対応
4. 水先問題

○第 44 回常任委員会(平成 28 年 11 月 30 日)

第 669 回定例理事会との合同会議として開催

○第 45 回常任委員会(平成 28 年 12 月 21 日)

議案

1. 平成 29 年度税制改正
2. 海賊問題
3. SOx 排出規制問題
4. 水先問題
5. 次年度の活動に向けて(重点事項)

○第 46 回常任委員会(平成 29 年 1 月 25 日)

第 670 回定例理事会との合同会議として開催

○第 47 回常任委員会(平成 29 年 2 月 23 日)
議案

1. 平成 29 年度事業計画および予算編成
2. マラッカ海峡協議会への支援のあり方
3. 海賊問題
4. 環境問題を巡る最近の動向
5. STCW 条約に定める基本訓練の的確な実施について
6. 学習指導要領改訂案に対する意見提出
7. 当協会活動に関するアンケート
8. 定年制度に関する協議会 進捗報告と今後の対応

○第 48 回常任委員会(平成 29 年 3 月 22 日)
第 671 回定例理事会との合同会議として開催

6. 地区船主会の状況

四国・中国地域の会員増加に伴う同地域での定期例会を開催可能とする地区船主会例会の運営体制の見直しを行い、平成 28(2016)年 5 月 25 日より阪神地区船主会 中・四国支部を設置し、同地域(今治市および福山市)において定例会を 4 回開催した。

(1) 京浜地区船主会

[会 員 数] 正会員 69 社

[議 長] NS ユナイテッド海運 取締役社長 小島 徹

[会議開催状況] 定時総会 1 回(東京開催) 定例会 6 回(東京開催)

定時総会を 5 月 27 日に開催し、平成 27(2015)年度決算報告および平成 28(2016)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、「2016 年米国大統領選挙展望と次期政権の課題」(講師:住友商事グローバルリサーチ株式会社 国際部 シニアアナリスト 足立正彦氏)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 50 社 (内、中・四国支部 28 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 伊藤 隆夫

(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 4 回(今治・福山開催)

定時総会を 5 月 31 日に神戸で開催し、平成 27(2015)年度決算報告、中・四国支部の設置および平成 28(2016)年度予算案等について審議・承認した。各定例会においては、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 4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、平成27(2015)年度決算報告および平成28(2016)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。

※上記会員数はいずれも平成29(2017)年3月31日現在

7. 常勤役職員に関する事項

	平成 28. 3. 31	平成 29. 3. 31	増 減
役員	6名	6名	±0名
職員	31名	32名	+1名

8. 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	25年3月期	26年3月期	27年3月期	28年3月期	29年3月期
当期収入合計	1,199,170,425	1,524,290,710	1,121,012,583	1,373,875,214	1,363,272,153
当期支出合計	1,227,278,438	1,379,942,007	1,269,683,831	1,282,920,672	1,341,541,851
当期収支差額	△ 28,108,013	144,348,703	△ 148,671,248	90,954,542	21,730,302
前期繰越収支差額	170,727,703	142,619,690	286,968,393	138,297,145	229,251,687
次期繰越収支差額	142,619,690	286,968,393	138,297,145	229,251,687	250,981,989
資産合計	3,026,291,892	2,888,674,934	2,867,025,015	2,969,017,258	2,864,932,635
負債合計	510,303,874	428,319,614	495,370,919	488,832,274	438,677,244
正味財産	2,515,988,018	2,460,355,320	2,371,654,096	2,480,184,984	2,426,255,391

9. その他の活動

(1) 新年賀詞交換会の開催

当協会は、平成 29(2017)年 1 月 5 日、海運ビル国際会議場において、新年賀詞交換会を開催した。来賓に武藤国土交通事務次官をはじめ、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 600 名が参加した。

事業編

I 平成28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を一般、特に子供たちを中心に広く認識いただくべく広報活動を展開した。活動状況は以下のとおりである。

(1) 「海の日」を中心とした海運イベント等の実施

海を未来へ引き継ぐ目的で政府と日本財団が中心となりオールジャパンで推進している「海と日本プロジェクト」の一環として、当協会は会員会社や関係団体等の協力を得て、船舶や造船所などの海事施設等の見学会を「船ってサイコ〜2016」と題し実施した。また、子供たちを対象とした練習帆船のセイルドリルやシミュレータ体験を交えた行事なども積極的に取り組んだ。さらに、関係省庁や地方自治体等とも連携し、「海フェスタ東三河」や「船との出会い事業」をはじめ各種イベントにも協力した。

(2) 学校教育関係の活動

学校教育の場で海運の重要性を取り上げてもらうよう各地域の教育委員会をはじめ関係各方面に働きかけを行い、海事都市など一部の小・中学校で実施された授業の組み立て方などを、教育委員会などを通じ広く共有するとともに、教師や児童向けに船舶等の見学機会の提供や授業への講師派遣、資料提供などの活動を積極的に展開した。

他方、教科書や実際に授業で扱う内容のベースとなる学習指導要領には海事産業に関する記述がほとんどなく、授業で取り上げるのが難しい状況にあった。このため、同要領が約10年ぶりに見直されることを契機として、一昨年、海事7団体が連名で文部科学大臣へ要望書を提出するとともに、関係各方面へ働き掛けるなど、海運の重要性を盛り込むべく、意見反映に努めた。こうした活動が功を奏して、平成29(2017)年3月31日に公示された次期学習指導要領には、小学校の「社会」に、海洋国家のわが国にとっての「海運の重要性」への展開につながる表現が盛り込まれるとともに、中学校の「社会」では、国内外の結びつきの特色を理解する切り口の一つとして物流が挙げられ、「海上輸送」の文言が盛り込まれた。

2. 海運税制

平成 29(2017)年度税制改正について当協会は、平成 29(2017)年 3 月末に期限を迎える船舶の特別償却制度および圧縮記帳制度(特定事業用資産の買換特例)の延長を重点要望とするとともに、国際課税、一般企業税制についても経団連等の動向を踏まえて要望した。また、平成 30(2018)年 3 月末に期限を迎えるトン数標準税制については、2 年かけてその拡充を求めることとし、このため、本年度の重点要望とした。

本年度は、当協会の 3 つの重点要望を含む 5 つの海運関係税制が同時に要望時期を迎え、海運税制を取り巻く状況は極め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精力的に折衝し、また、工藤会長が中心となり、今治・広島地区の専業船主や内航海運業界、造船業界、地方銀行等の関係者とも協調しながら、国会議員への陳情活動等を通じ海運税制の重要性を訴えたことが奏功し、平成 28(2016)年 12 月に閣議決定された「平成 29 年度税制改正の大綱」において、ほぼ要望通りの内容で、各税制の拡充・延長が認められた。

トン数標準税制については、同大綱において、海上運送法等の改正を前提に、準日本船舶の対象範囲を一定の要件を満たす国内船主の海外子会社保有船にまで拡充すること等が認められたことから、国土交通省海事局は、同大綱に基づき海上運送法等の一部を改正する法律案を作成し、同法案は平成 29(2017)年 2 月 3 日に閣議決定され、国会に提出された。同法案は、同年 3 月 31 日の衆議院国土交通委員会にて審議のうえ、賛成多数で可決され、引き続き国会審議が行われることとなった。

3. 「『新外航海運政策』の早期実現に向けた提言」に関する周知活動

当協会は、わが国外航海運産業を国家戦略産業と位置付け、その国際競争力強化を明確に目的とした国家政策を打ち出していく必要性への理解醸成を図るべく、「『新外航海運政策』の早期実現に向けた提言」を平成 27(2015)年 7 月に取り纏め、同提言の周知活動の一環として、平成 28(2016)年 4 月 18 日に神戸市において「海事クラスターシンポジウム～神戸における海事産業の位置付け～」を開催した。当日は海事関係者のみならず、大学生など一般の方も含め 200 名を超える出席を得た。

4. 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)進学ガイダンスや、東京海洋大学(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・座談会、オープンキャンパスへの協力、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実施した。今回初の試みとして、昨年度までの5高専の教員と内航船社の情報交換会にかわり、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)への協力を行った。加えて、都内中学校キャリア教育、愛媛県海運人材確保促進事業に協力するなど、精力的に活動した。

(2) 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

1ヶ月コースの承認取極め国としてモンテネグロを対象国とするよう国土交通省海事局海技・振興課へ要望し、平成29(2017)年3月7日、承認取極め国としてモンテネグロが認定された。

②船舶料理士講習同等認定について

インド・ムンバイに拠点のあるTRAINING SHIP RAHAMANを船舶料理士講習の同等認定機関として国土交通省海事局船員政策課へ申請を行い、平成28(2016)年6月23日に認定された。これにより、フィリピンにおける講習機関3か所と合わせて、計4か所が認定されることになった。

5. 水先問題

平成27(2015)年4月に国土交通省が設置した水先人人材確保・育成等検討会(座長 落合誠一 東京大学名誉教授)では、本年度は4回に亘り検討を行い、平成28(2016)年6月開催の第6回検討会では、中小水先区の後継者確保問題を含む短期的対策等について中間とりまとめを行った。

その後、水先人の責任制限及び水先引受け主体の法人化等について審議を行った。

当協会は、安全で安定的・継続的な水先制度となるための制度改善の実現に向けて鋭意意見反映に努めた。

なお、今後は内海水先区対策のとりまとめに向けて審議を行うとともに、水先人の責任制限及び水先引受け主体の法人化等が引き続き検討されることとなっている。

6. ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題

国際商工会議所(ICC) 国際海事局(IMB)によれば、平成 28(2016)年の全世界における海賊事件は、前年(246 件)から約 2 割減の 191 件が報告された。地域別にみると、1 位インドネシア(49 件)、2 位ナイジェリア(36 件)、3 位インド(14 件)となり、ギニア湾を中心とする西アフリカ全体では、前年より 32 件と大幅に増加し 54 件が発生した。ソマリア海賊による事件に関しては、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。

なお、平成 29(2017)年に入ってから、3 月 13 日にコモロ籍バンカー・タンカーがハイジャックされる事件が発生し、平成 24(2012)年以来のハイジャック事件となった。

10 月以降、フィリピン周辺海域であるスルー海において身代金を目的とする凶悪な海賊事件が頻発したことから、当協会は、外務省を通じ、フィリピン大統領宛に海賊問題への対応を求める書簡を送達した。また、イエメン沖では、内戦の影響と思われる航行船舶への軍事攻撃が発生したため、当協会は、国交省、外務省、防衛省等との連携を強化し、対応に努めた。

さらに、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、各国海軍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。

7. 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、平成 20(2008)年 4 月に航行援助施設基金が創設され、10 か年の事業計画(平成 21 年(2009)-平成 30 年(2018))に基づき航行援助施設整備事業を実施している。

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)を通じ同海峡の航行援助施設維持管理事業を支援しており、同海峡の航行安全の重要性に鑑み、引き続き資金拠出を行った。一方、施設維持管理費用に対する沿岸国の自己負担増額により、基金からの支出額は減少し、結果として基金の残高は増え

ていることから、当協会は、同協議会を通じ基金の有効活用も含めた次期整備計画のあり方を検討するよう求めている。

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増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、平成27(2015)年10月に開催された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が決定した。翌年10月のTTEGでは、中間報告を行い、国際海事機関(IMO)への提案に向けて引き続き検討を進めている。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評価等に関するシミュレーション作業に参画・協力した。

8. 国際海運における地球温暖化・海洋汚染防止対策

(1) 地球温暖化対策

国連気候変動枠組条約(UNFCCC)の京都議定書において、国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出抑制対策はIMOにおいて検討することとされ、技術的手法に引き続いて、経済的手法(MBM)の検討が行われている。

MBMの議論は一時棚上げされているが、平成26(2014)年3月末に開催された第66回海洋環境保護委員会(MEPC66)より燃費報告制度(MRV; Monitoring, Reporting and Verification)に関する検討を開始(後に同様の主旨のまま、名称をDCS(Data Collection System for Fuel Consumption)に変更)し、平成28(2016)年10月のIMO MEPC70において、DCSを強制化する海洋汚染防止条約(MARPOL条約)付属書VIの改正を採択した。

わが国は、多数の日本船社が船舶エネルギー効率管理計画(SEEMP; Ship Energy Efficiency Management Plan)の一環として取り入れているエネルギー効率運航指標(EEOI; Energy Efficiency Operational Indicator)を準用した燃費評価指標の採用がDCSの導入によって妨げられないよう、各船より報告される燃費関連の項目および当該データの秘匿に関する議論等に、国土交通省と密接に連携・協調して対応した。

一方、同じくMEPC70において、我が国を含む多数国より国際海運からのGHG排出削減対策の検討を加速化すべきとの提案が行われた結果、GHG排出削減に向けた今後の取組みを定めるIMO戦略を平成30(2018)年までに決定することとし、そのための具体的な作業スケジュールを定めたロードマップを策定した。

環境保全に向けた国際海運の責務を積極的に果たすとともに、また、その対策が合理的かつ現実的な内容となるよう、当協会は、わが国政府等と密接に連携して対応した。

一方、UNFCCC における長期資金問題については、特定の業界に対して不合理な負担を課される事態を避けるため、国土交通省をはじめ関係省庁や経団連の理解を得て、平成 28 (2016)年 11 月の UNFCCC 第 22 回締約国会議(COP22)での検討に対応した。その結果、COP22 では国際運輸からの長期資金拠出に言及するような結論にはならなかった。

(2) 海洋汚染防止対策(バラスト水排出規制問題)

平成 28(2016)年 9 月、フィンランドの批准により、バラスト水管理条約の発効要件が充足し、平成 29(2017)年 9 月 8 日に発効することとなった。IMO では、平成 28(2016)年 10 月の MEPC70 において、バラスト水処理設備(BWMS)の試験方法(G8)の改正案が採択され、平成 32(2020)年 10 月 28 日以降は、改正 G8 承認機器の搭載が義務付けられることとなった。また、現在合意されている既存船への BWMS の搭載期限(条約発効後最長 5 年以内)を更に 2 年延長すべきとの提案があり、審議の結果、現在の合意は維持されたが、延長提案についても次回 MEPC71(平成 29(2017)年 7 月)で引き続き検討されることとなった。

当協会は、IMO 会議を含む国内外の検討に参画し、同条約発効後に、船舶の運航に支障が生じないように対応した。

(3) 大気汚染防止対策

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。

このうち、SO_xについては、一般海域における燃料油硫黄分濃度の0.5%規制(現行は3.5%)の開始時期(平成 32(2020)年または平成 37(2025)年)を決定するため、将来的な規制適合油の供給可能性等の調査が行われた結果、平成 28(2016)年 10 月の MEPC70 において、その開始時期を平成 32(2020)年 1 月 1 日とすることが決定した。また、ブラックカーボンの北極圏への影響および規制の要否に関する検討も行われているため、当協会は、環境保全を念頭に置きつつ、船舶の円滑な運航、公平な競争条件の担保という観点から、国土交通省や国際海運会議所(ICS)などと密接に連携・協調して対応した。

II 海運振興事業

1 わが国海運の競争力強化

1. 国際会計基準(IFRS)

国際会計基準審議会(IASB)および米国財務会計基準審議会(FASB)が平成 26(2014)年 5月に公表した新たな収益認識基準(IFRS 第 15 号)について、平成 28(2016)年 2月に企業会計基準委員会(ASBJ)が、IFRS 第 15 号を踏まえたわが国における収益認識基準の開発について意見公募を行ったことから、当協会は、IFRS 勉強会において海運業界への影響を精査し、海運業界において定着している会計実務に大きな影響が及ぶことのないよう、同年 5月 31日に意見書を提出した。

また、IASB が平成 28(2016)年 1月に公表した新たなリース基準(IFRS 第 16 号)について、当協会は、同年 4月、新基準が海運業界に与え得る影響等について、会員を対象とした監査法人によるセミナーを開催した。

2. 海運に係る諸規制の緩和

当協会は、政府の規制緩和推進計画が開始された平成 7(1995)年より、会員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。内閣府では、平成 25(2013)年 1月より「規制改革会議」を設置されていたが、平成 28(2016)年 7月末に同会議が設置期限を迎えたことから、同年 9月に後継組織として「規制改革推進会議」が設置された。当協会は、それらの動向を注視するとともに、会員ニーズを確認する等の対応をした。

日本籍船に係る規制緩和については、平成 22(2010)年 5月に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(PT)」と当協会との間において検討を進めており、平成 28(2016)年度においても、当協会は、5月に PT との意見交換を実施するなど、規制緩和の進展に努めた。

3. 政策金融の確保

政策系金融機関の改革の一環として、平成 20(2008)年 10 月、日本政策投資銀行(以下、「政投銀」)の民営化(株式会社化)以降、船舶建造のための政策金融は他のいわゆるインフラ整備等への政策金融と同様、措置されていない。また、政府は平成 26(2014)年度末を目途として政投銀の組織の在り方等を見直すこととしていたが、平成 27(2015)年 1 月に財務・経済産業両省は、政投銀の民営化について、完全民営化の時期は示さずに、一定の政府出資を維持する方針を発表した。

当協会は、政策金融は船舶ファイナンスの重要なメニューの1つとなり得ることから、政策金融に関する動きがある場合に迅速に対応できるよう、本件に関し鋭意情報収集に努め、機会を捉えてその必要性を訴えた。

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、以下のとおり活動した。

(1) 日本

平成 27(2015)年度中に再検討を行うこととなっていた船社間協定に対するわが国の独禁法適用除外制度のあり方について、国土交通省は同年 10 月から日本海事センター主催の海運経済問題委員会において再検討作業を開始した。同委員会は平成 28(2016)年 1 月までに計 3 回開催され、「現行制度維持が適切」とする報告書が取り纏められた。他方、公正取引委員会は、平成 27(2015)年 4 月以降、当協会を含む国内外の海運業界や荷主業界関係者への実態調査やヒアリングを実施し、平成 28(2016)年 2 月に「外航海運に係る独禁法適用除外制度を維持すべき理由は存在しないものと考えられる」との結論を含む独自の報告書を発表した。

その後、国土交通省は再検討の最終的な結論を出すべく公正取引委員会と協議を継続した結果、平成 28(2016)年 6 月 14 日、現行の適用除外制度を当面維持することとし、運賃同盟については有効性を確認したうえで必要な見直しを行う、と発表した。

当協会は適用除外制度維持に向け国土交通省を支援したほか、公正取引委員会のヒアリングに対しては、同制度維持の必要性について理解を求めるなど意見反映に努めた。

(2) 香港

香港では平成 27(2015)年 12 月 14 日付で競争条例が施行されたが、同条例では協議協定(VDA)と船舶共有協定(VSA)が禁止行為とされたことから、香港定期船協会(HKLSA)は香港競争当局(HKCC)にそれらを一括適用除外とするよう求める申請を行った。HKCC は同申請を受理するとともにパブリックコメントを募集したことから、当協会、国際海運会議所(ICS)およびアジア船主協会(ASA)は HKLSA の申請を支持する意見書をそれぞれ提出した。その後、HKCC は 9 月 14 日に VSA のみを一括適用除外とする提案を発表し再びコメントを募集したことから、当協会をはじめとする海運関係団体は、香港の主要貿易相手国が VDA および VSA への一括適用除外制度を認めるなか、香港のみ制度が逸脱するのは香港経済にとっても有益とはならないことから VDA も適用除外とされるべき、などの論点を含む意見書を提出した。

更に、HKLSA は平成 29(2017)年 2 月 27 日付で HKCC に対し追加の意見書を提出し、VDA が適用除外と認められないと判断される場合は、運賃やサーチャージに係る議論は行わない形の VDA を適用除外とするよう申し入れたことから、当協会をはじめとする海運関係団体は HKLSA を支持する意見書をそれぞれ提出している。

(3) インド

インドでは平成 25(2013)年 12 月以降 1 年間の暫定措置の更新を繰り返す形で船舶共有協定(VSA)への独禁法適用除外制度が導入されており、平成 28(2016)年 3 月には 3 回目の制度更新が発表された。同制度は平成 29(2017)年 3 月 1 日で有効期限を迎えたが、いまだ更新がなされていないため、海運業界関係者から当局に対する働きかけが行われている。

2 国際問題

1. 内外関係機関等での活動

(1) アジア船主フォーラム(ASF)

① ASF 年次総会

平成 28(2016)年 5 月 19 日に中国・上海で開催された第 25 回 ASF 年次総会には、当協会から工藤会長、池田・村上・小林・小田各副会長、小野理事長、関根理事他が参加した。

今次総会にて、ASF の現行組織をより適切に反映すべく、名称を ASA とすることが合意された。

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(シッピング・エコノミ

ックス・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Shipping Forumでは他の国際海運団体も出席の下、海賊問題、独禁法適用除外問題、海事労働条約、シップリサイクル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、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 シッピング・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)

ASA SERC (委員長:村上当協会副会長)は、平成 29(2017)年 3 月 10 日に福岡県・福岡市で第 29 回中間会合を開催した。会合では、世界経済の現状や各海運マーケットの状況の他、環境問題や独禁法適用除外問題などの海運業界が直面する主要課題について出席者が現状認識を共有するとともに、主要課題に関する ASA の対応方針につき意見交換した。当協会は、同委員会委員長・事務局担当船協として SERC 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。

③ASA 加盟船協会長会議

ASA 加盟船協会長会議は、平成 28(2016)年 5 月 18 日に中国・上海で第 19 回会合を、同年 11 月 28 日にシンガポールで第 20 回会合をそれぞれ開催した。

第 20 回会合では、平成 29(2017)年を以って Harry Shin 事務局長(韓国船協出身)が退任し、平成 30(2018)年 1 月から Ang Chin Eng 氏(シンガポール船協出身)が新事務局長に就任することが内定した。

その他、平成 28(2016)年度の決算案および平成 29(2017)年度の予算案が審議され、了承された。

(2) 国際海運会議所(ICS)、国際海事機関(IMO)等

ICS、欧州共同体船主協会(ECSA)、国際商業会議所(ICC)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、日本経済団体連合会(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。

2. 諸外国規制の撤廃・緩和

当協会国際幹事会は国交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案件を共有し、日本政府と当該国の二国間協議や多国間会合の場で諸案件が取り上げられるよう努めた。また、ICS や ASA と連携し、各障害案件の改善に向けた活動を行った。

3. 各国海運政策

米国については、同国連邦海事委員会(FMC)の動向や議会における海運関連法案の審議等の状況を注視した。また、EU については、ICS や ECSA 等を通じ、欧州委員会の動向に関する情報収集に努めた。

とりわけ、平成 28(2016)年度においては、2 月末に米国議会で米国産 LNG・原油輸出に係る貨物留保法案が提出され、一方、ロシアでもエネルギー輸出に係る貨物留保政策導入が取り沙汰される等、一部の国や地域で過剰な自国籍船保護の動きが見られたことから、わが国政府や ICS 等と連携して注視するとともに、それらが当協会会員の健全な事業展開に悪影響を及ぼすことのないよう対応した。

4. スエズ・パナマ運河通航料問題

(1) スエズ運河

当協会はかねてより ICS 等と連携し、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結果、平成 27(2015)年 7 月には ICS 他と SCA 長官他の対話が開催されたが、これに続く対話は平成 28(2016)年度中には実現しなかった。

一方、SCA は平成 27(2015)年以降、通航料タリフを据え置いていることから、その見直しの動きを注視する一方、通航料減額措置に係る情報の取得や分析を進めるとともに、運河での安全通航関連の情報収集に努めた。

また、当協会は、平成 28(2016)年 8 月に SCA 職員が国際協力機構(JICA)技術研修のために来日した機会を捉えて意見交換したほか、同年 9 月には海事振興連盟支援の下、駐日エジプト大使による講演会を開催する等、SCA ならびにエジプト政府との関係構築に向けた取り組みを行った。

(2)パナマ運河

平成 28(2016)年 4 月、来日したパナマ大統領他と当協会代表が面談し、当時、懸案となっていたパナマ運河の水不足問題等について意見交換したほか、かねてより当協会がパナマ運河庁(ACP)に求めている定期対話制度の実現に向け、パナマ側から非常に前向きな意向が示された。

一方、平成 19(2007)年に着工したパナマ運河新開門は、漸く平成 28(2016)年 6 月 26 日に開通、小田副会長他は同日にパナマで行われた開通式典に出席するとともに、ACP 関係者と今後の通航料タリフ見直しの見通しや定期対話制度等について意見交換した。

平成 29(2017)年 3 月 23 日には、東京で ACP 長官と当協会代表が面談、新開門通航船の安全確保策の徹底を求めたほか、定期対話制度の早期実現に向け、具体的対応を進めていくことを提案したところ、今後双方でやりとりを重ねていくことで合意した。

5. 国際海運会議所(ICS)日本総会

ICS の年次総会が平成 28(2016)年 6 月 1 日～3 日に、当協会の主催により東京都千代田区で開催された。今次 ICS 総会には日本を含む 24 地域・国の船協代表と ICS 事務局の他、オブザーバー出席の ASA および ECSA 事務局長を含め約 70 名の代表・同伴者が参加し、成功裏に全日程を終了した。

総会では、地球温暖化ガス(GHG)排出量削減問題等の環境問題や、航行安全、法務保険、船員労政、海運政策の各分野で現在、海運業界が直面する案件に関し意見交換が為され、ICS は総会終了後、EU に対し CO2 排出量監視に係る独自規則と IMO 規則との整合を図るよう求めるプレスリリースを行った。

また、平成 24(2012)年 5 月から ICS 会長を務めていた諸岡正道 横浜川崎国際港湾株式会社社長(前当協会理事)は今次総会を以って会長を退任、後任にはシンガポール船協会長の Esben Poulsson 氏が就任した。

3 法務保険問題

1. 船主責任に関する条約等

平成 28(2016)年 6 月に開催された IMO 法律委員会 (LEG) では、前回会合で万国海法会 (CMI) より提案があった「外国での船舶の裁判上の売買及びその承認に関する国際条約案」について、中国、韓国および CMI の共同提案として議題に取り上げることが再提案されたが、引き続き正式議題とするには差し迫った必要性がないと結論付けられた。また、平成 26 (2014) 年に設置された HNS 条約の発効促進を目的としたコレスポネンスグループの活動期間を更に 1 年間延長することが了承されたほか、フランスより、CLC 条約および HNS 条約証書の発行業務の事務負担軽減を目的に、締約国が認定する機関に証書の発行権限を委譲することを可能とする総会決議案について審議され、フランスを調整役に次回会合までにコレスポネンスグループでさらに検討が進められることとなった。

当協会は、上記議題をはじめ 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同委員会に参画し、その進捗状況について情報収集に努めるとともに、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。

2. 油濁被害の補償制度

平成 28(2016)年 4 月および 10 月に開催された国際油濁補償基金 (IOPC Fund) 会合では、平成 14(2002)年にスペイン沖で発生した Prestige 号の油濁損害事故についてスペイン最高裁が従来とは異なる解釈によって船長および船主への刑事責任を課すとともに船主と保険者の責任制限の権利を否定する判決を下したことを巡り激しい議論が交わされ、各国および産業界より条約に基づく国際油濁補償制度の適切な履行がはかられていないこと、更には判決が海運業界ならびに保険業界へ与える影響等について強い懸念が表明された。

その他、Erika 号、Hebei Spirit 号をはじめとする油濁事故クレーム処理や船舶の定義に関するガイダンス文書、P&I クラブによる仮払い、環境損害のための任意の追加基金創設に関する提案などが審議された。

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. イラン産原油輸送タンカー特措法

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、わが国ではイラン産原油輸送を継続するため平成 24(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 P&I 保険国際グループ(IG)の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。

平成 27(2015)年 7 月 14 日にイランと関係国の間で核問題に関する包括的共同作業計画(JCPOA)が合意され、平成 28(2016)年 1 月 17 日にはイランによる主要措置の履行が承認されたことを受け多く経済制裁が解除された。しかしながら、米国は、米国企業がイラン関係のビジネスに従事することを禁止する一次制裁を解除していないため、米国の再保険者による保険引き受けが出来ず、IG 再保険スキームの完全な保険カバーの提供が困難になっていたが、2017 保険年度より不足分は米国以外の保険者により補完されることが国際 P&I グループから発表された。

同発表により IG 再保険スキームが制裁前とほぼ同じ形で行われることとなったが、わが国政府は、平成 29(2017)年度の政府補償スキームについて、米国の政権交代に伴う制裁復活の可能性および依然として完全な保険カバーが提供されていないことを踏まえ、相当の額を反映した予算案を提出した。その後、3 月 21 日に施行に必要となる事項を定めた特措法施行令を改正する政令が閣議決定され、3 月 24 日に公布された。

4. 商法(運送・海商関係)改正

平成 26(2014)年 4 月より法制審議会商法(運送・海商関係)部会において商法の現代化に向けた検討が開始され、約 2 年間におよび審議の結果、平成 28(2016)年 2 月 12 日の法制審議会総会において要綱が決定し、同日法務大臣へ答申された。その後、10 月 18 日に「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律案」が閣議決定され、国会に提出されたが審議には至らなかった。

4 港湾問題

1. 国際コンテナ戦略港湾政策

国土交通省港湾局の「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会(座長:同省副大臣)」は、平成 26(2014)年 1 月、同政策の深化と加速に向け、集貨、創貨および競争力強化の個別施策(3 本柱)等を含む報告書「最終とりまとめ」を公表した。

同委員会は平成 26(2014)年 8 月に「最終とりまとめ」のフォローアップが行われて以来、開催されていなかったが、平成 28(2016)年 5 月に第 7 回会合が開かれ、阪神港・京浜港における経営統合や近年の港湾・海運を取り巻く状況及び国際コンテナ戦略港湾政策の進捗状況報告等について報告がなされた。

当協会は、同委員会への参画等を通じて、港湾運営会社の取組の進捗状況について情報収集に努めた。

2. コンテナ保安・安全対策

(1) 日本版 24 時間ルール

平成 26(2014)年 3 月より実施されている「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)」については、平成 28(2016)年度においても、特に外地の NVOCC の情報提出が不十分な状況がみられたことから、当協会は関税局との意見交換を通じて、本制度の周知・徹底を図るなどの改善を求めた。

(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陸上輸送における安全確保を図るため、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」および「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」が策定され、平成 25(2013)年 8 月から運用開始されている。

本年度も引き続き平成 29(2017)年 3 月に国土交通省自動車局等主催の「国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策会議」が開催され、国土交通省より、最近のコンテナ横転事故等の発生状況等について報告が行われるとともに、ガイドライン等の周知徹底と着実な実施を図るため、地方連絡会議を東北地域に拡大することが承認された。

当協会は、船社に金銭面および業務面で負担がかからないよう、また、ターミナル業務に支障をきたさないよう注視するとともに意見反映に努めた。

3. NACCS(航空及び海上貨物の輸出入等関連手続きシステム)更改

当協会は、平成 29(2017)年 10 月に稼働予定の貿易諸手続きに係る所管省庁の横断的なシングルウインドウとなる通関情報システム(第 6 次 NACCS 更改)の総合運転試験の状況等を注視するなど、その具体的な運用に関する情報収集に努めた。

4. 港湾整備関係等

平成 28(2016)年度内に交通政策審議会港湾分科会が 4 回開催され(第 63~66 回)、主として全国の港湾計画について報告および審議がなされた。第 63 回では、熊本地震(平成 28(2016)年)に係る港湾の対応状況について報告がなされた。第 64 回では、神戸港および大阪港の港湾計画の一部変更および平成 28(2016)年度特定港湾施設整備事業基本計画案について審議が行われ了承された。第 65 回では、水島港および那覇港の港湾計画の一部変更について審議された。第 66 回では、小名浜港の港湾計画の改定等について、また、佐世保港、八代港、平良港、秋田港、敦賀港、神戸港、高松港、志布志港の各港における港湾計画の一部変更について審議された。

また、今後の港湾政策の中長期政策を取りまとめるべく、第 64 回より議論を開始し、第 66 回において、政策の方向性が提示され、今後、平成 29(2017)年夏の間取りまとめを経て、平成 30(2018)年夏の最終取りまとめを目指すこととなった。

当協会はこれら分科会に参画し、鋭意意見反映に努めた。

5 内航海運問題

1. 内航船員不足問題

当協会は毎年、若年船員の確保・育成の観点から、内航船員の出身者が多い九州地区において、内航船社で構成する九州地区船員対策連絡協議会との共催により、同地域の水産系高校、海上技術学校と内航船社との「人材確保・育成に関する懇談会」を開催しており、本年度も、平成 28(2016)年 7 月、福岡市にて開催した。同懇談会では、各教育機関から卒業生の海上への就職状況の他、学生の海運に対する意識や海運事業者から新卒船員の採用状況や採用に関する考え方等について報告がなされたのち、人材の確保・育成に関し活発な意見交換が行われた。

2. 関係団体等との協調

当協会は、内航海運関係の平成 29(2017)年度税制改正要望や、高齢化が進む内航船員の安定的確保などの諸課題について、日本内航海運組合総連合会等と協調し、鋭意情報収集を行い、機会を捉えて意見反映に努めた。

Ⅲ 安全環境・船員事業

1 船員問題

1. ILO海上労働条約

平成 26(2014)年 4 月に開催された第 1 回国際労働機関(ILO)特別 3 者委員会において採択されていた海上労働条約(MLC)第 1 回改正条約(遺棄された船員の送還、および船員の勤務中の傷病、死亡した場合の金銭的保証制度の構築)が平成 29(2017)年 1 月 18 日をもって正式に発効し、船主は「金銭的保証」に加入している証拠として、保険者が発行する証明書の保持が必要となった。「金銭的保証」は P&I 保険によって担保され、船主は P&I クラブが発行する証明書を取得し船内に掲示する必要がある。

当協会は日本船主責任相互保険組合や関係機関と連携し、情報の収集および発信等を行った。

2. 改正 STCW 条約

(1) 改正 STCW 条約の完全施行について

平成 22(2010)年 6 月末に採択された、船員の訓練および資格証明ならびに当直の基準に関する改正国際条約(改正 STCW 条約)では新たな資格要件が追加された他、船員の能力および船員への教育・訓練等に関する改正がなされた。

本改正条約が平成 29(2017)年 1 月 1 日に完全施行されたことに伴い、改正 STCW 条約第 6 章で定められる基本訓練等を適切に実施するため、実地訓練の的確な実施を求めた補足通達が国土交通省海事局船員政策課より出された。

当協会では、実地訓練内容が国際水準を上回り、船社にとって過度な負担とならない様要請し、また基本訓練等の的確な実施が可能となるよう、基本訓練に関わる質問の受け付けや情報の周知を行った。

(2) 第4回人的因子訓練当直小委員会について

平成 29(2017)年 2 月、国際海事機関(IMO)第 4 回人的因子訓練当直小委員会(HTW4)が開催され海務部(労政)より 1 名が出席した。当協会は今回審議された内容等について、関係船舶の運航に支障が生じないよう船社と連携を密にし、関係者への調整を図り、船主利益を確保するよう取り組んだ。

HTW4 の主な審議内容・結果は以下のとおり。

① 漁船員の訓練及び資格証明並びに当直基準に関する国際条約(STCW-F 条約)

今次会合より STCW-F 条約の包括的改正に着手したが、時間的制約により日本政府をコーディネーターとしたコレスポnden スグループを構成し、次回会合までに引き続き議論されることとなった。

② STCW 条約で所持が要求される証明書等の明確化について

PSC に関する既存のガイドライン等を整理・統合し、PSC 時に提示が必要な証明書等を明確化するための暫定的な回章が策定され、平成 29(2017)年 6 月に開催予定の第 98 回海上安全小委員会へ報告され、承認される予定となっている。

③ 疲労の軽減及び管理に関するガイドラインの見直しについて

前回会合で設置されたコレスポnden スグループの報告書等に基づき議論されたが、時間的制約により、平成 30(2018)年 6 月開催予定の第 5 回 HTW において継続審議することが決定された。

3. 外航日本人船員(海技者)の確保・育成スキーム

官労使による「外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム」の平成 28(2016)年度合同面談会が広島(6/21)、大阪(6/23)および東京(6/27)にて夫々開催され、現在、2 期生が平成 28(2016)年 10 月より 1 年間の研修を行っている。

当協会は、同制度が円滑に実施されるよう関係者と連携するとともに、各社の更なる金銭的な負担等が発生することのないよう十分注意しつつ対応した。

4. その他

(1) 定年制度に関する協議会

平成 28(2016)年度労働協約改定交渉において、船員の年金受給開始年齢の引き上げに伴う船員の定年年齢と年金受給開始年齢に空白期間が生じてしまうことについて、労使で空白期間を埋める具体的な協議を行う場として定年制度に関する協議会が設置された。海務部(労政)では、外航労務部会事務局として船主側の意見取り纏めや組合側との協議会開催に関する調整等を行った。

協議会では、定年後の雇用については選択定年制度の見直しと併せて協議したいとする船主側と、協議会設置の目的は空白期間を埋める具体的な協議を行う場であり選択定年制度の見直しは協議できないとする組合側とで議論は平行線をたどった。

その為、第 3 回目の協議会において協議会の解消を確認し、平成 29(2017)年度外航労働協約改定交渉の場において協議を進めていくこととなった。

(2) 労働協約改定交渉委員会

平成 28(2016)年度に引き続き、労働協約改定交渉委員会(中央交渉)を開催した。

海務部(労政)では、外航労務部会事務局として定年に関する協議会において組合側より示されていた定年限度年齢の引き上げに関し、外航労務部会加盟各社への説明及び意見照会を行い、定年制度の見直しについては選択定年制度及び関連する項目の見直しを併せて行うよう申し込みを行った。

計 4 回に亘る交渉委員会及び設置された小委員会での協議の結果、定年限度年齢の 60 歳は変更せず、退職年齢の限度を 65 歳まで段階的に設けること、選択定年制度に関しては 50 歳から 54 歳部分の退職特別加算金及び職業転換教育に係る準備休暇を平成 39(2026)年 4 月 1 日から段階的に廃止することで合意した。

(3) 「外航日本人船員の量的観点からの確保・育成検討会」について

平成 28(2016)年 11 月 21 日、第 5 回外航日本人船員の量的観点からの確保・育成検討会が開催された。検討会は国土交通省海事局、全日本海員組合および当協会で構成されており、外航日本人船員の現状と海事広報を含む確保育成の取り組み状況の共有化が図られた。同検討会は、次年度も検討が継続される。

(4) 船員保険

当協会では、他の船主団体と連携しつつ「船員保険協議会」に参画し、船員福祉充実の重要性も踏まえ、船主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。

また、全国健康保険協会船員保険部が行う船員保険事業に係る広報について、船員保険制度及び事業等についての周知を目的とし、会員周知を行った。

2 環境問題

1. 船体付着物の移動

平成 23(2011)年 7 月の IMO 第 62 回海洋環境保護委員会 (MEPC62) において、船体付着物の越境移動を抑制するための非強制の「船体付着による有害水生生物の移動を最小化するためのガイドライン」が採択された。同ガイドラインでは、平成 25(2013)年 6 月を起点に 5 年間のレビュー期間が設けられ、各国の自主的な取組みが求められている。さらに、この間の実施状況によっては、将来同ガイドラインの条約への格上げ、義務化が検討される可能性がある。

我が国では、平成 29(2017)年の包括的レビューまでにガイドラインの実効性及び問題点を明らかにすることを目的とした検討会が日本船舶技術研究協会に設置され、本年度は海外の動向調査、ガイドライン実施の影響分析・評価を実施した。

当協会は、検討会に委員として参加し、同ガイドラインの義務化によって船舶の運航に支障が生じないよう対応した。

2. シップリサイクル

シップリサイクル条約は、平成 28(2016)年 9 月に世界最大の船主国であるパナマが批准し、同年 11 月に合意された日印共同声明において、世界最大の解撤国であるインドが同条約への早期締結の意向を示したことで、その発効に現実味が出てきた。

インドでは、同条約への適合証明を取得したヤードは、昨年度末の 4 ヤードから 29 ヤードへと大きく増加した。また、様々な関係者がインドのリサイクルヤードの改善に取り組んでおり、日本政府も日印共同声明において改善のための支援を行うことを表明している。一方、リサイクルヤードにおける労働環境改善促進の動きはバングラデシュおよびパキスタンへも波及する状況にある。

老齢船の円滑な解撤を進めるには環境基準に適合した十分なキャパシティを有する解撤ヤードの確保が求められるため、当協会は、国土交通省や日本海事協会 (NK) 等関係者と密接に連携し、あらゆる機会を通じて、インドにおける解撤ヤードの改善を関係者へ働きかける一

方、条約の早期批准をパナマはじめ政府関係者等へ働きかけた。平成 29(2017)年 1 月には関係者とともにインドの解撤ヤード等を訪問するとともに、同年 2 月には TradeWinds 社が開催するセミナーに参加し、ヤード改善のさらなる促進、条約早期批准の必要を訴えた。

一方、EU は、独自のシップサイクル規則の実行性を高めるため資金メカニズムの導入を検討しており、平成 28(2016)年 6 月、EU が起用するコンサルタントが、非 EU 籍船を含む EU 諸港寄港船に対し課金を行う制度案を提案した。当協会は、アジア船主協会 (ASA)、さらに国際海運会議所 (ICS)、欧州船主協会 (ECSA) 等の国際海事団体とも密接に連携し、同年 7 月には、これら団体より同制度案への反対意見書を EU に提出した。また、同制度案に反対するための理論武装を行うべく国土交通省等の調査研究に協力した。

3. アジア型マイマイガ

米国等へのアジア型マイマイガ (AGM) の侵入防止規制に関して、米国、カナダ、メキシコの 3 カ国により構成される北米植物防疫機関 (NAPPO) は、平成 24(2012)年 3 月に導入された新たな AGM 侵入防止対策基準を基に、日本を含む AGM 発生地域に寄港した船舶に対する検疫措置を米国、カナダで講じている。併せて、チリ、豪州、ニュージーランドにおいても同様に船舶検査、不在証明制度等の検疫処置が実施されている。国交省海事局は、ハイリスク期間中 (3 月～9 月中旬)、日本に寄港した船舶で、AGM 検査によって卵塊や成虫が発見された当協会会員関係船に対して、乗組員による自主検査と、その後の米国、カナダ入港時の検査結果フィードバックを要請しているが、本年度はハイリスク期間において該当船はなかった。

平成 28(2016)年 10 月に、米国・カナダ当局の関係者が当協会を表敬訪問した際、船体検査実施等に関する船社要望を伝えた。

当協会は、ハイリスク期間に日本で実施された船舶検査で AGM の幼生・卵塊が発見された場合、関係船社に対して、注意喚起と上記の国に入港前の乗組員による自主検査実施を要請するとともに、関係当局と連携し、規制に関する最新情報の収集および会員への周知を通じて、当該規制による船舶運航への支障が生じないよう対応した。

4. 海上災害防止対策

海防法改正により、独立行政法人海上災害防止センターが行っていたタンカーからの特定油流出事故等への対応、HNS (有害危険物質) 防除資機材の提供等の業務ならびに同センタ

一の資産は平成 25(2013)年 10 月に指定海上防災機関としての同名の一般財団法人へ承継された。

当協会は同センターが一般財団法人に移管したのちも、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、引き続き同法人の業務の合理化等の運営上の問題の検討に関わり、意見反映に努めた。

3 船舶の安全性確保

1. 貨物の安全な積み付けと運送

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 IMO において継続的に実施されている。平成 28(2016)年 9 月の第 3 回貨物運送小委員会(CCC2)では、液化水素運搬船にかかる安全要件、極低温環境における高マンガン鋼の使用、燃料電池を使用する船舶、メタノール／エタノールを燃料として使用する船舶の安全基準等が審議された。

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、船舶の安全に十分に配慮しつつ、船社の不利にならない規則改正となるよう業界意見の反映に努めた。また、改正 SOLAS 条約発効に伴って、平成 28(2016)年 7 月から始まった、コンテナ総重量確定制度(VGM)が円滑に実施されるよう、国交省、関係船社、ターミナルと連携するなど、必要な対応を行った。

2. 船舶の救命設備等の見直し

平成 25(2013)年 6 月のコンテナ船「MOL Confort」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。

平成 28(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、平成 29(2017)年 3 月に開催される第 4 回設計設備小委員会(SSE 4)より具体的な検討を開始することとなった。SSE 4 では、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、さらに議論を深めることとなった。

当協会は、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。

3. 航行安全情報の収集と発信

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、イエメンおよびフィリピン周辺海域(スールー海・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。

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。

平成28(2016)年の運航調整事例は昨年(107件)と比べて24件減の83件となったものの、船舶の航行安全かつ安定的な輸送が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。

5. その他

(1) 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、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・審議する国際標準化機構(ISO)技術委員会TC104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の認知する国際貨物コンテナ所有者コードの登録機関であるBIC(Bureau International des Containers)の日本の窓口として、コードの円滑な管理に努めた。

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. 会員向け広報

(1) 「2017年海運講習会」の実施

平成29(2017)年3月31日に会員会社等の新入社員を主な対象として、その社会人としての門出を祝し、海運人との自覚を促す一助に海運講習会を海運クラブで開催した。当日は、小田副会長をはじめ、NS ユナイテッド海運 藤田船長等を講師に、新入社員に対する激励や体験談、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研修などを実施、118名が参加した。

(2) 会員への情報発信等

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を進めた。

(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。

2. セミナー等の開催

(1) 「外航海運セミナー」の開催

一般向けに外航海運の概要や安全環境への取り組みについて解説する「外航海運セミナー」を計3回開催した。

2016(平成28)年4月15日 東京@「SEA JAPAN」会場内(250名以上の登録)

〃 7月7日 東京@海運クラブ(32名の参加)

〃 7月8日 神戸@神戸国際会館(10名の参加)

(2) 「環境セミナー」の開催

環境を巡る諸課題に関して情報の提供および問題意識の共有を目的に、平成29(2017)年

3月に「環境セミナー」を開催し、会員会社をはじめ、関係省庁や海事関係団体・企業などから約90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 2016」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 2015」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纏めるとともに、当協会ホームページにおいて公開を進めた。

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など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、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。

(2) ホームページ等による広報、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)にも当協会の活動を掲載し、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、施設見学会等に協力し、海運に対する理解促進に努めた。

- ・ 物流連 2 大学各 1 講座(青山学院大学、横浜国立大学)
- ・ 松山大学 7 講座

- ・ 東京大学 1 講座、施設見学 1 回
- ・ 法政大学 1 講座
- ・ 関西海事教育アライアンス 12 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

当協会の加盟する国際海運集会所(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、国際海事機関(IMO)や国際油濁補償基金(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。

このほか、欧州船主協会(ESCA)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。

平成 28 (2016)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)削減問題
- ・ 船舶による汚染の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
- ・ バラスト水管理条約に関する諸問題
- ・ タンカー・バルカーの Goal Based Standard 策定
- ・ 極海を航海する航海士・機関士の訓練・資格要件問題
- ・ コンテナの保安問題および安全な固縛に関する要件
- ・ 国際海上ばら積み貨物規則(IMSBC コード)の改正
- ・ 荒天時の最低機関出力ガイドライン問題
- ・ 液化水素運搬船の安全要件
- ・ 船上係船設備および係船索に関する安全対策
- ・ 船上クレーンの安全対策問題
- ・ 船舶の救命設備等の見直し(救命艇・救命いかだに対する換気要件追加等)

- ・ マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策
- ・ サイバーセキュリティ(Cyber Security)、E-navigation に関する諸検討
- ・ 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)
- ・ EU におけるシップリサイクリング域内法改正への対応
- ・ 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
- ・ ミャンマー港湾におけるコンテナ輸送取引への政府介入問題
- ・ 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(国際会計基準)適用問題
- ・ 対イラン経済制裁部分解除に伴う各国船協の動向
- ・ Brexit(英国の EU 離脱)に伴う海運業界への影響

平成 28(2016)年度の欧州地区事務局の体制は以下のとおりである。

【欧州地区代表】中井 拓志(日本郵船経営委員／日本郵船欧州統括会社社長)

【欧州地区事務局長】川嶋 民夫

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 28(2016)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、国際海運会議所(ICS)、アジア船主協会(ASA)の事業に対し、助成を行った。

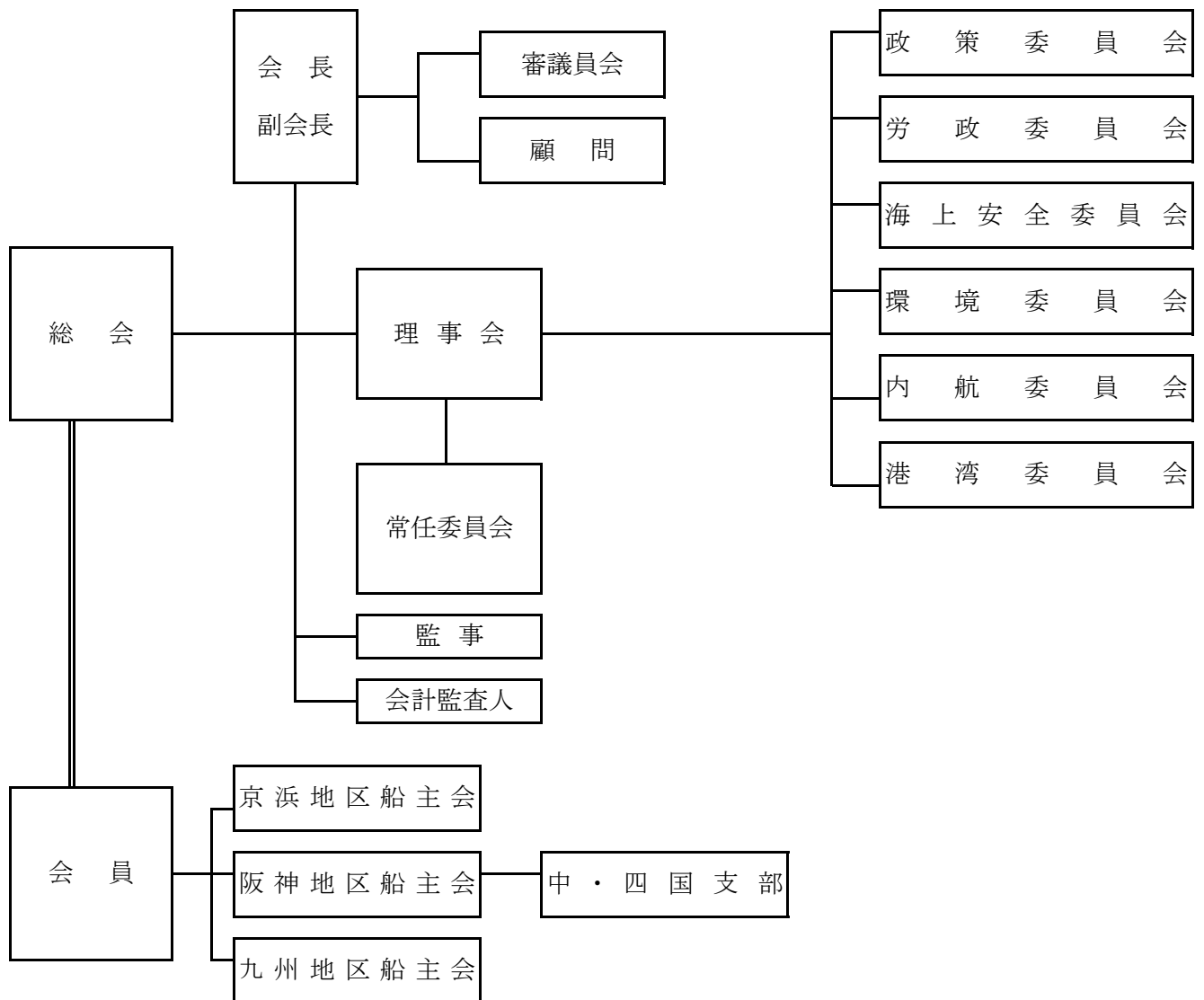
事業報告の附属明細書

平成 28 年事業報告には、「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。

平成 29 年 6 月
一般社団法人 日本船主協会

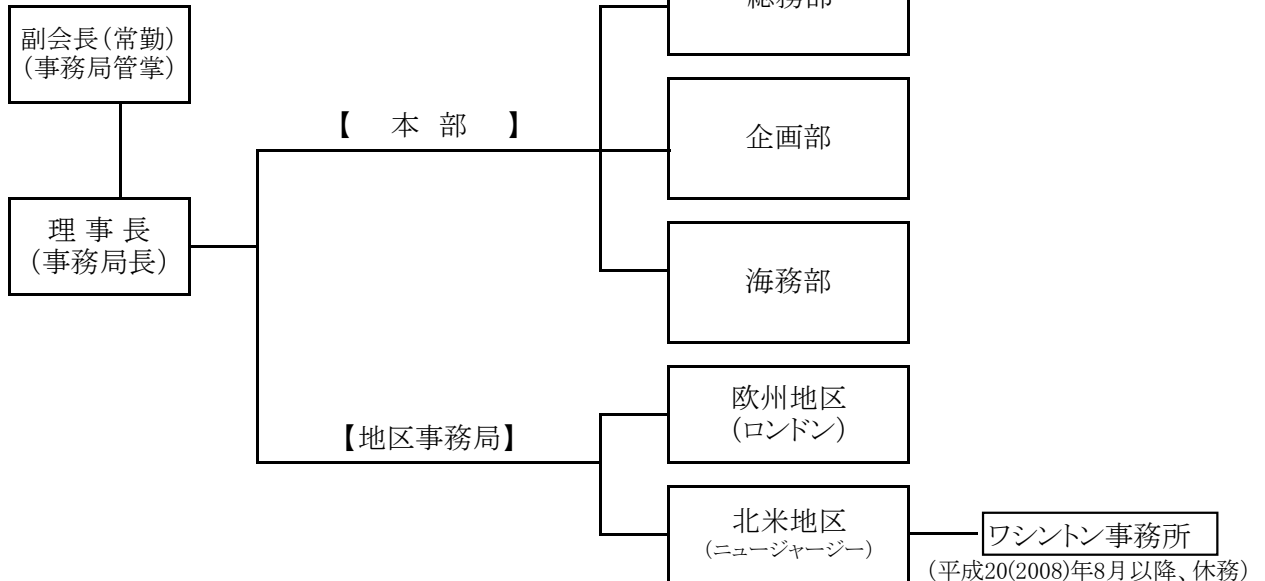
日本船主協会機構図

(平成29.3.31現在)



《参考》

事務局機構



資料

役員名簿

平成 29 年 3 月 31 日現在

会長 (代表理事)	日 本 郵 船	取 締 役 会 長	工 藤 泰 三
副会長 (代表理事)	商 船 三 井	取 締 役 社 長	池 田 潤 一 郎
副会長 (代表理事)	川 崎 汽 船	取 締 役 社 長	村 上 英 三
副会長 (理事)	J X オ ー シ ャ ン	取 締 役 社 長	小 林 道 康
副会長 (理事)	東 都 海 運	取 締 役 社 長	小 比 加 恒 久
副会長 (理事)	国 際 船 員 労 務 協 会	会 長	佐 々 木 真 己
副会長 (代表理事)	(常 勤 ・ 事 務 局 管 掌)		小 田 和 之

理 事

旭 タ ン カ ー	取 締 役 社 長	児 玉 英 男
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 舍 裕 己
出 光 タ ン カ ー	取 締 役 社 長	飯 島 大
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	小 畠 徹
NYK バ ル ク ・ プ ロ ジ ェ ク ト	取 締 役 社 長	阿 部 隆
川 崎 近 海 汽 船	取 締 役 社 長	石 井 繁 礼
共 栄 タ ン カ ー	取 締 役 社 長	林 田 一 男
栗 林 商 船	取 締 役 社 長	栗 林 宏 吉

商船三井近海	取締役社長	安達士郎
瀬野汽船	取締役社長	瀬野洋一郎
太洋日本汽船	取締役社長	有坂俊一
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
八馬汽船	取締役社長	伊藤隆夫
三菱鉱石輸送	取締役社長	中村浩之
明治海運	取締役社長	内田和也

監事

旭海運	取締役社長	田邊典夫
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

常勤役員

理事長（代表理事・事務局長）	小野芳清
常務理事（業務執行理事・海務担当）	保坂均
常務理事（業務執行理事・総務担当）	田中初穂
常務理事（業務執行理事・企画担当）	石川尚
常務理事（業務執行理事・労政/水先担当）	田中俊弘

(注1)常勤の記載がない場合は非常勤