

平成30年度事業計画

平成 30 年 6 月

一般社団法人 日本船主協会

目 次

I	主要課題	1
II	海運振興事業	
1.	わが国海運の経営環境の整備	6
2.	国際問題	7
3.	法務保険問題	8
4.	港湾問題	8
5.	内航海運に係る問題	9
III	安全環境・船員事業	
1.	船員問題	10
2.	環境問題	11
3.	船舶の安全確保	12
IV	調査広報事業	13
V	海外事業	14
VI	関係団体支援事業	14

I 主要課題

1. 海運の重要性に関する認知度向上のための活動

海洋国家である日本の存立基盤ともいえる海運の重要性への理解を、子供たちを中心に一般の方々に、広げていく広報活動を引き続き展開していくこととする。

特に今年度は、海運に関連する内容が充実した改訂学習指導要領を踏まえ、教育現場で実際に海運の重要性についての指導を行う環境が整備されるよう、また、今後公表される高等学校の同要領解説や改訂される中・高等学校の教科書に、海運の重要性に関する記述がなされるよう、資料提供や関係各方面への働きかけを行う。

さらに、関係省庁、地方自治体や関係団体等と連携し、「海と日本プロジェクト」や「海フェスタにいがた」をはじめとする各種イベントにも積極的に参加し、海事産業界全体でこれらを盛り上げていくとともに、海洋国家日本の象徴でもある「海の日」の7月20日への固定化に向け関係団体と協調して各方面への働きかけを行う。

2. 地球環境保全対策および理解醸成活動

(1) 温暖化問題

平成27(2015)年12月に開催された国連気候変動枠組条約(UNFCCC)第21回締約国会議(COP21)では、発展途上国・先進国ともに地球温暖化対策に取り組むことなどを約束するパリ協定が合意に至ったが、海運については引き続き国際海事機関(IMO)で対策を検討していくこととなった。

IMOでのこれまでの検討の結果、国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出抑制策として、「エネルギー効率設計指標(EEDI)」*1などを強制化する海洋汚染防止条約(MARPOL 条約)附属書VIの改正が平成25(2013)年1月1日に発効し、また、DCS(Data Collection System for Fuel Consumption)の強制化が、平成28(2016)年10月のIMO第70回海洋環境保護委員会(MEPC70)にて採択され、平成31(2019)年1月より運用が開始されることとなった。

一方、同じくMEPC70において、船舶からのGHG排出削減に関する包括的なIMO戦略を平成30(2018)年までに策定することが合意された。

経済的手法(MBM)に関する検討、UNFCCCやG20における途上国支援のための長期資金(年間1,000億米ドル)の拠出を巡る問題等、不確定要素が多い中、当協会はIMO戦略が

合理的かつ現実的な内容となるよう、わが国政府や国際海運会議所(ICS)と密接に連携して対応する。

*1: 船舶の仕様に基づいて、各船の貨物1トン・1マイル輸送あたりのCO₂排出量を評価する指標

(2) 大気汚染問題

船舶から排出される窒素酸化物(NO_x)および硫黄酸化物(SO_x)を段階的に規制するMARPOL条約附属書VIの改正が、平成22(2010)年7月に発効した。

これに関連し、SO_xに係る一般海域における燃料油硫黄分濃度の0.5%規制について、平成28(2016)年10月のIMO 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され、平成30(2018)年2月に開催された第5回汚染防止・対応小委員会(PPR5)より規制開始に向けて解決すべき諸課題(不正防止策、適合油の品質確保など)の本格的な審議が開始された。

一方、わが国政府は、国内における同規制の円滑な導入を図るため、海運業界・石油業界・関係省庁などによる検討会を設置した。

当協会は、船舶の安全かつ円滑な運航、公平な競争条件の確保といった観点から、この問題に適切に対応していく。

(3) バラスト水問題

平成29(2017)年9月8日に発効したバラスト水管理条約は、当面の間は「経験蓄積期間(EBP: Experience Building Phase)」としてIMOにて関係国・業界からデータを収集して条約運用上等の課題を洗い出し、今後の条約見直し作業に活用することになっているため、会員各社に運用上の問題点に関する情報提供を依頼し、それらを取りまとめて国交省と調整する。

一方、米国においては、IMOとは別の基準による独自のバラスト水規制を既に実施しており、米国寄港船は、米国海岸ガード(USCG)が型式承認したバラスト水処理装置の搭載が義務付けられているが、型式承認機関が承認試験を辞退するなどの混乱が見られる。

当協会は、バラスト水管理条約が円滑に実施されるよう、国内外の検討に参画し、情報収集・提供に努めるとともに、地域規制により船舶運航者が不利益を被ることのないよう対応する。

(4) 環境広報活動

海運業界は、環境保全は最重要課題のひとつであるとの認識に立ち、IMO ルールの遵守はもとより地球・海洋環境・生物多様性の保全に積極的に取り組んでいるが、取組の継続には、

海運企業(外航・内航)を取り巻く関連業界等にも実態を知ってもらうことが不可欠であるため、環境委員会の下に設置した環境広報タスクフォースを中心に、海運業界の環境保全への取組について啓発活動を行い、社会的な認知度を高めるよう努力する。

3. 海運税制

近年、租税特別措置は廃止を含めたゼロベースでの見直しを行うこととされ厳しい状況にある。

このような状況下、当協会は、平成 31 年度税制改正において、期限を迎える「船舶の特別償却制度」が維持されるよう、国土交通省海事局等と連携して対応するとともに、あらゆる機会を通じて関係方面にその必要性を訴えていく。

また、平成 30(2018)年 4 月より適用開始される「トン数標準税制」が円滑に実施されるよう注視していく。

4. ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題

ソマリア沖・アデン湾海域(含む紅海)における海賊発生件数は、各国政府による海賊対処活動や各商船による海賊対策の強化、民間武装ガードの採用等により、平成 27(2015)年は、ピークを迎えた平成 22(2010)年以降初めて 0 件を記録した。しかしながら、平成 28(2016)年は 2 件、平成 29(2017)年は 3 件のハイジャックを含め 12 件(紅海での海賊発生件数 3 件を含む)発生しており、増加傾向に転じている。

海賊の発生は以前に比べれば低水準にあるものの、この海域における海賊の脅威は依然として大きく、活動範囲も広範囲に及ぶため、引き続き厳重な警戒と各国海軍等の活動による抑止力は不可欠である。

このため、当協会は、船舶が同海域を引き続き安全に航行できるよう、政府に対し商船の護衛活動の維持・継続を求めていく。さらに、ICS、アジア船主協会(ASA)等と連携し、国連や IMO に対して各国が協調した海賊対策を実施するよう求めていく。

また、最近はいエメン沖、ギニア湾諸国およびスルー海において海賊テロ事件が多発する傾向にある。同海域における状況を注視し、迅速な情報提供および有効な対策が図られるよう、関係者と連携して対応する。

5. マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策

当協会が提唱したマラッカ・シンガポール海峡の航行安全提案については、マラッカ海峡協議会(マ協)等の協力を得て、沿岸3ヶ国のプロジェクトとして調査・検討が進められている。当協会は、IMOへの提案を目指し、マ協等と連携して対応する。

また、同海峡における航行援助施設を適切に維持・管理するため、引き続き、沿岸3ヶ国による航行援助施設基金に資金を拠出するほか、同施設整備のための技術指導や航行安全提案の実現に向けたマ協の活動を支援する。

さらに、当協会は、同海峡の一層の航行安全が図られるよう、国交省やマ協等を通じ、沿岸3ヶ国に対して同基金の有効活用を求めていくとともに、10カ年計画が終了する平成31(2019)年以降の航行援助施設基金のあり方について、多くの海峡利用国・利用者等が参加する公平かつ持続可能性のある国際協力体制が構築されるよう、関係者と連携して対応する。

6. 人材確保

(1) 日本人船員(海技者)の確保に関する活動

今後生産年齢人口の減少が加速する中、優秀な日本人船員(海技者)を確保するため、人材確保タスクフォースおよび同タスクフォース内に設置した内航ワーキンググループを中心に、船員教育機関に限らず一般の教育機関とも連携して、広報活動等を継続する。今後2年かけて広報マテリアル(DVD等)の改訂を行う。

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

さらに、日本人船員の位置づけなど、わが国外航海運産業を支える船員のあるべき姿について議論し、今後の施策に反映させる。

(2) 外国人船員に対する承認試験制度の合理化・簡素化

平成23(2011)年3月、国土交通省「成長戦略船員資格検討会」において取りまとめられた外国人船員承認制度の規制緩和措置に沿い、承認試験制度の合理化・簡素化に努める。特に船社の要望を踏まえ、二国間取極国、機関承認制度および船舶職員実務能力確認制度の対象拡大を図る。

7. 水先問題

国土交通省による水先人の人材確保・育成等に関する検討会は、平成 29(2017)年 9 月の第 11 回検討会で第 2 次とりまとめを行い、これに基づき設置したモニタリング委員会において、当面、内海水先区水先人会が進める業務改善や募集活動の取り組みおよび各水先人会が改正した水先人会会則の実効性について評価検証を行う。また、水先人の責任のあり方について、専門家も交えた勉強会を設置し検討を進めていく。なお、同検討会においては、これらの課題等を踏まえ、内海水先区対策を含む最終的なとりまとめに向けて審議を行うこととなっている。

当協会は、より安全で安定的・継続的な水先制度実現に向けて同検討会で意見反映に努めていく。

また、横浜川崎区の強制水先対象船のトン数について、国土交通省による検討会の審議結果に基づき、平成 27(2015)年 8 月 1 日より横浜港部分が 3,000 総トンから 1 万総トンに緩和された。川崎港部分については、現在、京浜運河におけるタンカーと一般貨物船の事故時の影響等について調査が行われており、今後、同調査結果を踏まえて検討が行われることとなっている。

当協会は、安全の確保を前提に、当該水域の実情に即した制度となるよう、引き続き対応していく。

Ⅱ 海運振興事業

1. わが国海運の経営環境の整備

1. 諸外国における自国海運強化策

国際競争条件の均衡化の観点から、トン数標準税制をはじめとする諸外国の海運強化策の動向を注視し、必要に応じ、わが国海運政策の改善を働きかける材料とする。

2. 国際会計基準(IFRS)

金融庁は、IFRS のわが国への強制適用を見送ったが、企業会計基準委員会(ASBJ)において、日本基準を国際的に整合性のあるものにするための検討が行われている。

ASBJ は、平成 28(2016)年 1 月に公表された IFRS 新リース基準について、今後、海運にも関わる内容を検討する可能性があることから、当協会は、その動向を注視するとともに、必要に応じ、意見反映に努める。

3. 海運に係る規制等の制度見直し

政府における規制緩和の検討組織の動向を注視するとともに、海運に関する規制については、会員のニーズを踏まえ関係方面に改善を求める。特に、日本籍船の取得・保有に係る規制については、国土交通省海事局の「競争力ある日本籍船増加のための規制改革検討プロジェクトチーム」への働きかけなどを通じて意見反映に努める。

また、近年の様々なイノベーションがわが国海運の健全な発展につながるよう、海事生産性革命(i-Shipping および j-Ocean)等に係る議論に積極的に関与していく。

4. 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

国内外の現行適用除外制度に関する動向を引き続き注視し、ICS や ASA 等の国際団体と連携して対応する。

2. 国際問題

1. 内外関係機関等での活動

(1) アジア船主協会 (ASA)

第 27 回 ASA 総会が香港船主協会の主催で平成 30(2018)年 5 月 15 日に香港で開催されるほか、5 つの常設委員会(海運政策、シップリサイクリング、船員、航行安全・環境、船舶保険・法務)の各中間会合が開催される。当協会は、これら会合に積極的に参加し、アジア船主間の相互理解促進を図るとともに、適宜、ASA の意見を対外的に発信していく。

(2) 国際海運会議所(ICS)、国際海事機関(IMO)等

ICS、欧州船主協会(ECSA)等の民間団体の活動に参加して意見反映や情報収集に努めるとともに、IMO 等の政府間国際機関の動向を注視し、必要に応じ意見反映を図る。

2. 諸外国規制の撤廃・緩和

各国・地域における当協会会員会社の健全な事業展開を阻害するような外国政府による規制の緩和・撤廃に向け、国土交通省、ICS、ASA 等と連携の上、当該国に働きかけるとともに、海運サービス自由化に係る多国間協議や二国間の経済連携協定(EPA)、自由貿易協定(FTA)に係る協議の状況を注視し、必要に応じ意見反映に努める。

3. 各国海運政策

各国・地域における海運政策策定の動向を注視し、海運業の健全な発展を妨げる恐れのある動きに対しては、関係方面と連携して改善を働きかける。

4. スエズ・パナマ運河

両運河において安全・円滑かつ需要に対応した通航環境が確保され、また、不透明、不合理かつ突然の通航料引き上げが一方的に実施されないよう、わが国政府や ICS、ASA と連携して状況を注視しつつ、必要に応じ両運河岸やエジプト・パナマ両国の駐日大使館等に働き

かけていく。

平成 29(2017)年に海運業界とパナマ運河庁の定期対話が開始された。パナマ運河に関しては、今後も対話の維持を図る。また、スエズ運河庁に対しては、パナマ同様の定期対話の実現に向け、ICS や ASA 等と連携して働きかけを強化していく。

3. 法務保険問題

1. 船主責任に関する条約等

IMO 法律委員会等で検討される船主責任に関する条約や海運に係る法律事項について国内外での検討に参加・協力するとともに、ICS 等国際団体と連携の上、引続き意見反映に努める。また、欧州等で HNS 条約の批准に向けた動きが出ているなか、国内でも国交省による HNS 条約検討会が設置されたため、同検討会に参加の上、情報収集等に努める。

2. 油濁被害の補償制度

国際油濁補償基金における油濁事故補償の運用状況等について関連情報の収集に努めるとともに、船主に影響を及ぼす事項等があれば適切に対応する。

3. イラン産原油輸送タンカー特措法

イランへの経済制裁に対する関係諸国の動向や海運への影響を注視するとともに、「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)」に基づくイラン産原油輸送に影響を及ぼす事項等があれば適切に対応する。

4. 港湾問題

1. 港湾整備

わが国の港湾計画等を審議する交通政策審議会・港湾分科会に参画し、港湾利用者の立場から意見反映に努める。港湾分科会が平成 30(2018)年の夏頃に取りまとめる予定の「港湾

における中長期政策」についても、引き続きその動向を注視する。

また、国土交通省の国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾、日本海側拠点港についてのフォローアップを引き続き注視するとともに、阪神国際港湾(株)および横浜川崎国際港湾(株)の取り組みについて注視していく。

2. コンテナ保安・安全対策

日本版 24 時間ルール of 運用状況を注視し、必要に応じ、財務省関税局等と意見交換するなどして船社の負担軽減を図る。

また、国土交通省自動車局の「コンテナ陸上輸送の安全確保」のための検討組織に参画して、船社に負担がかからないよう意見反映に努める。

3. 輸出入・港湾諸手続の簡素化

平成 29(2017)年 10 月から開始された第 6 次 NACCS 更改が円滑に実施されているか注視し、必要に応じて改善要望を行う。また、平成 31(2019)年頃から、第 7 次更改に向けた検討が開始される見通しであることから、その動向を注視していく。

5. 内航海運に係る問題

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

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

Ⅲ 安全環境・船員事業

1. 船員問題

1. 船員労務関連事項

「海上の労働に関する条約」(MLC)に関して、特別三者委員会(Special Tripartite Committee、STC)が平成 26(2014)年および平成 28(2016)年にそれぞれ第 1 回と第 2 回が開催され、計 4 件の改正提案が採択されている。このうち 2014 年改正条約については、わが国でも国内法整備を経た平成 29(2017)年 11 月 18 日に発効した。

平成 28(2016)年の第 2 回 STC において、当協会は ICS を通して海上労働証書の有効期間に関する改正案を提出し、全会一致で採択された。当該改正は 2016 年改正条約として平成 30(2018)年末に発効する見込みであり、わが国においても国内法整備が進められる予定であることから、当協会でも改正事項のスムーズな導入、発効に向けて働きかけを行っていく。

加えて、第 2 回 STC にて設置された「海賊等に拘束されている期間の賃金の継続支払いに係る条約規範改正(船員側提案)」に関するワーキンググループ(WG)が平成 29(2017)年 4 月に招集され、当協会事務局も出席した。同 WG の審議を経て、平成 30(2018)年 4 月にジュネーブで開催される第 3 回 STC の場で最終的な取りまとめが行われる見通しとなっており、当協会も同 STC への出席に向けて、各種情報収集・意見集約などの対応を行っていく。

併せて、6 月には平成 31(2019)年以降 2 年分の ILO 最低賃金を決める JMC (Subcommittee on wage of Seafarers of the Joint Maritime Commission)が ILO 本部で開催されるので、会員船社の意見を集約し、反映に向けて JMC に船主側委員として参画する。

2. STCW 関連事項

平成 22(2010)年 6 月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国際条約(2010 年 STCW 条約)が平成 29(2017)年 1 月 1 日より完全施行となった。当協会は、引き続き 2010 年 STCW 条約第 6 章で求められる基本訓練の実施、国際ガス燃料船安全コード(IGF コード)や極海コード(Polar コード)を受けた STCW 条約改正の国内対応について、船社にとって過度な負担とならないように関係機関と調整を図り、船主利益を確保するよう努める。

また、平成 30(2018)年 7 月に開催される IMO 人的因子訓練当直小委員会 (HTW) に出席し、継続審議事項である「疲労に関するガイドラインの見直し」や、i-Shipping の中心的課題である MASS (Maritime Autonomous Surface Ship、自動運航船) に関する能力要件などの審議事項について、船社からの意見反映に努める。

2. 環境問題

1. シップリサイクル

平成 29(2017)年 9 月、日印両国は、日印共同声明においてシップリサイクル条約を早期に締結する意図を表明するとともに、インドのシップリサイクル施設改善事業のための円借款貸付契約に調印した。また、わが国政府は、同条約批准のための法律案を今通常国会へ提出した。

当協会は、安全かつ環境基準に適合した解撤ヤードの十分なキャパシティを確保するため、わが国政府等と連携して、インド等におけるリサイクル施設の改善に向けた取り組みを促していくとともに、同条約の早期発効に向け関係者へ働きかけを行う。

2. 船体付着物の移動

平成 23(2011)年 7 月の IMO MEPC62 において、船体付着物の越境移動を抑制するための「船体付着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。同ガイドラインは非強制であるが、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り組みが求められており、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。

当協会は、本件に関する国内外の検討に参画し、同ガイドラインによって船舶の運航に支障がないよう対応する。

3. アジア型マイマイガ

米国等へのアジア型マイマイガ (AGM) の侵入防止規制に関しては、米国、カナダ、メキシコの 3 カ国により構成される北米植物防疫機関 (NAPPO) が、平成 24(2012)年 3 月に導入し

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船舶検査、不在証明制度等の検疫措置を米国、カナダで講じており、チリ、豪州、ニュージーランドでも米加と同様な措置を実施している。

当協会は、関連情報を収集するとともに、ハイリスクシーズンには会員船社に注意喚起し、当該規制により船舶の運航に支障がないよう関係当局と連携して対応する。

4. 海上災害防止対策

海防法改正により、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資産は、平成 25(2013)年 10 月に指定海上防災機関としての一般財団法人 海上災害防止センターへ承継された。

当協会は効率的かつ透明性の高い海上防災体制の構築を図るべく、同法人の運営上の問題の検討に関わり、船社の負担軽減に向けて意見反映に努める。

3. 船舶の安全確保

1. 航行安全情報の収集と発信

当協会は、船舶の運航に支障が生じないよう、関係当局と連携して船舶の安全保安に関する情報を収集し、速やかに発信していく。また、IMO でも検討が始まった自律運航船に係る諸問題(法整備、航行技術等)に関し、国内の海事生産性革命(i-Shipping)を視野に入れつつ、国内外における検討に積極的に参画し、情報収集を行う。

2. 貨物の安全な積み付けと運送

海上コンテナ総重量の誤申告が原因とされるコンテナ損失事故の防止策として、船積み前のコンテナ実重量の確実な証明が行われるよう、海上人命安全条約(SOLAS 条約)が改正され平成 28(2016)年 7 月 1 日に発効した。これにより、国内において海上輸出コンテナの総重量を確定する荷送人および荷送人に代わり総重量の確定を行う者に対し、事前に届出・登録を求める制度が開始された。同条約発効から 1 年以上が経過したことを踏まえて、国内におい

では「国際海上輸出コンテナの安定的な輸送に必要な重量確定・情報伝達等のあり方に係る検討会」が設置され、問題点の検討が行われている。

また、IMO においては、個品危険物、固体バラ積み貨物、バラ積み液体貨物等の積み付けや輸送に関する規則の見直しに関する審議が継続的に実施されている。

当協会は、これらの審議に参画し、船舶の安全運航の確保を第一義として、船主に過大なコスト負担を強いる規則改正とならないよう対応する。

3. 船舶の救命設備等の見直し

わが国政府は、平成 25(2013)年のコンテナ船折損事故を受け、平成 28(2016)年、救命設備等の見直しを IMO へ提起した。当協会は、国内外における検討に積極的に参画するとともに、救命設備の安全性向上に向け対応する。

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、巨大船の出港調整が行われ物資の安定輸送や地元経済に影響が出る状況となっている。

当協会は、備讃瀬戸海域における安全かつ円滑な船舶交通を確保するための活動を引き続き行う。

IV 調査広報事業

1. 会員向け情報提供

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

2. セミナー等の開催

海上安全や海洋環境を巡る国際情勢に関し、情報の提供や問題意識の共有等を目的とするセミナーを開催する。

また、メディア・金融・荷主・官庁の新任担当者などを主な対象にわが国の外航海運について概説するセミナーや、会員会社の新入社員等を対象に海運人としての心構えや自覚醸成に資する「海運講習会」を開催する。

3. 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理

継続してわが国の商船船腹の状況について把握するとともに、海運とこれを取巻く諸状況について内外の統計資料・情報の収集と整理を行い、「海運統計要覧」や「船協海運年報」等を通じて会員会社をはじめ関係方面の利用に供する。

V 海外事業

英国ロンドンに欧州地区事務局を、米国ニュージャージーに北米地区事務局を置き、ICS等船主団体および政府関係機関等からの情報収集等に努める。

VI 関係団体支援事業

当協会は従来から海運産業の発展に資する事業を実施する団体に対し助成を行っているが、本年度においてもその活動状況を踏まえつつ、有意義な活動を支援する。