

# 平成29年度事業報告書

平成 30 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70回通常総会	4
3. 役員等の選任	5
4. 役員等の異動	9
5. 委員長の委嘱等	10
6. 諸会議開催状況	11
7. 地区船主会の状況	14
8. 常勤役職員に関する事項	15
9. 収支および正味財産増減の状況ならびに財産の状態の推移	15
10. その他の活動	15

## 事 業 編

### I 平成29年度の主要課題

1. 海運の重要性に関する認知度向上のための活動	16
2. 国際海運における地球環境保全対策	16
3. 海運税制	18
4. ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題	19
5. マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策	20
6. 人材確保	20
7. 水先問題	21

## 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）	2 3
2. 海運に係る諸規制の緩和	2 3
3. 政策金融の確保	2 3
4. 海洋基本計画の見直し	2 4
5. 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度	2 4

### 2 国際問題

1. 内外関係機関等での活動	2 6
2. 諸外国規制の撤廃・緩和	2 7
3. 各国海運政策	2 7
4. スエズ・パナマ運河	2 8

### 3 法務保険問題

1. 油濁被害の補償制度	2 9
2. 船主責任制限制度	3 0
3. イラン産原油輸送タンカー特措法	3 0

### 4 港湾問題

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

5. 内航海運問題	3 3
-----------	-----

### Ⅲ 安全環境・船員事業

#### 1 船員問題

1. 船員労務関連事項	3 3
2. STCW関連事項	3 4
3. その他	3 5

#### 2 環境問題

1. 船体付着物の移動	3 6
2. シップリサイクル	3 6
3. アジア型マイマイガ	3 7
4. 海上災害防止対策	3 7

#### 3 船舶の安全性確保

1. 貨物の安全な積み付けと運送	3 7
2. 船舶の救命設備等の見直し	3 8
3. 航行安全情報の収集と発信	3 8
4. 備讃瀬戸航路	3 9

### Ⅳ 調査広報事業

1. 会員向け情報提供	3 9
2. セミナー等の開催	3 9
3. 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理	4 0
4. その他	4 0

## V 海外事業

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

VI 関係団体支援事業	4 3
-------------	-----

事業報告の附属明細書	4 4
------------	-----

## 事業概況

平成 29(2017)年度の世界経済は、地政学的な緊張の高まりや政治的な不確実性が見られたものの、全体的には景気の回復基調が続いた。わが国においても、世界経済の回復を背景とした輸出の増加とともに内需も拡大し、安定した雇用・所得情勢を受け、緩やかな景気回復が継続した。

わが国海運を取り巻く環境については、昨年までの歴史的な不況を脱し、底堅い世界経済を背景に荷動きは堅調に推移し、ドライバルク部門をはじめ市況の回復傾向が見られた。しかしながら、依然として船腹過剰状態の解消には至っておらず、特にコンテナ船部門では、わが国海運企業を含むグローバル規模での合従連衡を通じた経営合理化が進められた。

このような状況下、当協会が平成 29(2017)年度に取り組んだ主要事業の概要は、以下のとおりである。

海運の重要性に関する認知度向上のための活動としては、昨年に続き、子供たちを中心に一般の方々を対象とした船舶や海事施設等の見学会などを、「海の日」を中心に実施した。また、学校教育において海運の重要性が取り上げられるよう、各地域の教育委員会等に働きかけるとともに、小・中学校の新たな学習指導要領において海運関連の内容が充実したことを踏まえ、教科書会社に対し、題材の提案や見学機会の提供などを行った。

地球環境保全対策の内、地球温暖化問題については、平成 28(2016)年 10 月の国際海事機関(IMO)第 70 回海洋環境保護委員会(MEPC70)において温室効果ガス(GHG)削減戦略を平成 30(2018)年までに決定することとされ、平成 29(2017)年 6 月の IMO 第 1 回 GHG 中間会合より審議が本格的に開始された。当協会は、環境保全に向けた国際海運の責務を果たすとともに、地球温暖化対策が合理的かつ現実的な内容となるよう、国土交通省等と連携して対応した。

平成 32(2020)年 1 月 1 日から開始される一般海域における燃料油硫黄分濃度の規制強化(現行 3.5%以下から 0.5%以下)については、同規制の遵守を徹底すべく、平成 30(2018)年 2 月に開催された IMO 第 5 回汚染防止・対応小委員会より、同規制の統一的な実施方策に関する審議が本格的に開始された。当協会は、環境保全を念頭に置きつつ、船舶の円滑な運航や公平な競争条件担保の観点から、国土交通省等と連携して対応した。

バラスト水問題については、平成 29(2017)年 9 月 8 日にバラスト水管理条約が発効した。一方、既存船に対するバラスト水処理装置の搭載期限を最長 7 年に延長する改正案が平成 29(2017)年 7 月の MEPC71 で承認され、平成 30(2018)年 4 月の MEPC72 で採択された。

当協会は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対応した。

海運税制については、平成 30(2018)年 3 月末に期限を迎える国際船舶に係る登録免許税および固定資産税の特例措置の延長に向けて要望活動を行い、その結果、「平成 30 年度税制改正の大綱」において両税制の延長が認められた。また、平成 29 年度税制改正において拡充が認められたトン数標準税制については、関係法令の整備が進められ、当協会は海事分科会において意見反映に努めるなど、同税制がわが国海運産業の国際競争力強化に資するものとなるよう対応した。

海賊問題については、平成 29(2017)年の全世界における海賊事件は、前年比約 6%減の 180 件となった。地域別にみると、1 位インドネシア(43 件)、2 位ナイジェリア(33 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比約 17%減の 45 件が発生した。他方、ソマリア沖・アデン湾海域に関しては、平成 29(2017)年 3 月に平成 24(2012)年以来となるハイジャック事件が発生した他、11件の海賊事件があったことに見られるように、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。

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、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が実施されており、当協会は、航行援助施設基金への寄付を含め当該事業を支援した。また、当協会は、マ・シ海峡における航行安全対策について提案し、IMO で承認されるよう沿岸国等との調整を進めている。

人材確保については、船員教育機関とも連携し、優秀な日本人船員(海技者)の確保に向けた広報活動等を行った。一方、外国人船員承認制度に関しては、船舶職員実務能力確認の対象拡大が認められた他、フィリピンの機関承認校 3 校に対する国土交通省による現地更新審査が実施され、すべての機関承認校の更新認定が滞りなく行われた。

水先問題については、当協会も参画する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が、平成 29(2017)年 9 月の第 11 回検討会において第 2 次とりまとめを行い、これに基づき、水先人試験の合理化が平成 30(2018)年 4 月より実施されるとともに、更なる検討・検証に向け委員会や勉強会が設置されることとなった。

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 29(2017)年 3 月 31 日現在 123 社で、年度中 3 社の入会および 1 社の退会があり、当年度末の平成 30(2018)年 3 月 31 日においては 125 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 29. 3. 31	平 30. 3. 31
京 浜	69 社	68 社
阪 神	50 社	52 社
九 州	4 社	5 社
計	123 社	125 社

なお、平成 29(2017)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	29. 4. 1	伯洋海運	九州
退会	29. 7. 31	三井近海汽船	京浜
入会	30. 2. 1	栄福海運	阪神
入会	30. 2. 1	三社汽船	阪神

また、会員会社より届出のあった船腹量は、平成 30(2018)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は隻数、トン数ともに増加し、外国船用船については、隻数は減少したもののトン数は微増であった。

	所 有 船			外国船用船			日本船用船		
	平 29.1.1	平 30.1.1	増減	平 29.1.1	平 30.1.1	増減	平 29.1.1	平 30.1.1	増減
隻数	399	411	12	1,774	1,748	△26	690	700	10
総トン数(G/T)	12,799,629	13,833,883	1,034,254	83,092,909	83,648,846	555,937	4,166,888	4,837,708	670,820
重量トン数(D/W)	22,744,227	23,972,062	1,227,835	128,292,003	128,765,875	473,872	7,055,530	8,644,976	1,589,446

## 2. 第70回通常総会

当協会第70回通常総会は、平成29(2017)年6月16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124名中105名(本人25名、書面表決および委任80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28年度事業報告および決算
- 第2号議案 平成29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、特に定期船部門では、未曾有の不況下、一昨年来、わが国海運企業を含むグローバル規模での合従連衡を通じた経営合理化を余儀なくされ、事業環境は大きく変化している。このような環境下、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のわが国産業活動に及ぼす影響が顕著となりつつある中、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が、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に向け、広く一般を対象とした広報活動とともに、学校教育において適切に取り扱われるよう関係各方面に働きかけることが必要である。

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、以下の課題に取り組む。

#### 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
    - ・トン数標準税制拡充の着実な実施、登録免許税・固定資産税の特例など海運税制の維持・改善
    - ・海洋基本計画の見直し
    - ・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
    - ・国際海運における地球温暖化対策、大気汚染対策およびバラスト水管理条約への意見反映
    - ・ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題への対処
    - ・マラッカ・シンガポール海峡の航行安全確保
    - ・わが国および主要船舶解撤国によるシブプリサイクル条約早期批准
    - ・水先諸問題の解決
  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. 役員等の選任

#### (1) 第70回通常総会

当協会の役員は就任2カ年目の通常総会の日までとなっており、本年度がその改選期にあたるため、平成29(2017)年6月16日開催の第70回通常総会において以下の役員

選任等を行い、各氏は同日付で就任した。

### ① 理事・監事の選任

#### 理事(30名)

旭タンカー	取締役社長	中井和則	(新)
イースタン・カーライナー	取締役社長	吉田勝	
飯野海運	取締役社長	當舎裕己	
出光タンカー	取締役社長	飯島大	
乾汽船	取締役社長	乾康之	
NSユニテッド海運	取締役社長	小嶋徹	
NYKバルク・プロジェクト	取締役社長	阿部隆	
川崎汽船	取締役社長	村上英三	
川崎近海汽船	取締役社長	赤沼宏	(6/27付・新)
神原汽船	取締役社長	神原宏達	(新)
共栄タンカー	取締役社長	高田泰	(6/29付・新)
栗林商船	取締役社長	栗林宏吉	
商船三井	取締役会長	武藤光一	
商船三井近海	取締役社長	永田健一	(6/28付・新)
JXオーシャン	取締役社長	小林道康	
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	
東都海運	取締役社長	小比加恒久	
日本郵船	取締役社長	内藤忠顕	(新)
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	
国際船員労務協会	会長	赤峯浩一	(新)
日本船主協会	常勤副会長	磯田裕治	(新)

日本船主協会	理事長	小野芳清	
日本船主協会	常務理事	石川尚	
日本船主協会	常務理事	田中俊弘	
日本船主協会	常務理事	小泉浩信	(新)

#### 監事(3名)

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

## ② 会長・副会長の選定

会長	商船三井	取締役会長	武藤光一(新)
副会長	日本郵船	取締役社長	内藤忠顕(新)
副会長	川崎汽船	取締役社長	村上英三
副会長	JXオーシャン	取締役社長	小林道康
副会長	東都海運	取締役社長	小比加恒久
副会長	国際船員労務協会	会長	赤峯浩一(新)
副会長(常勤)	日本船主協会	常勤副会長	磯田裕治(新)

## (2)臨時理事会

当協会は、平成29(2017)年6月16日の通常総会後の臨時理事会において(一部理事については就任後の書面審議により)以下の役員を選定等を行い、各氏は同日付で就任した。

### ① 理事長および常務理事の選定

理事長	小野芳清
常務理事	石川尚
常務理事	田中俊弘
常務理事	小泉浩信(新)

### ② 代表理事および業務執行理事の選定

代表理事(5名)

会長	商船三井	取締役会長	武藤光一
副会長	日本郵船	取締役社長	内藤忠顕(新)
副会長	川崎汽船	取締役社長	村上英三

副会長(常勤)	日本船主協会	磯田裕治(新)
理事長	日本船主協会	小野芳清

業務執行理事(3名)

常務理事	日本船主協会	石川 尚
常務理事	日本船主協会	田中俊弘
常務理事	日本船主協会	小泉浩信(新)

③ 常任委員の委嘱

飯野海運	取締役社長	當 舍 裕 己
NSユナイテッド海運	取締役社長	小 畠 徹
NYKバルク・プロジェクト	取締役社長	阿 部 隆
川崎汽船	取締役社長	村 上 英 三
栗林商船	取締役社長	栗 林 宏 吉
商船三井	取締役会長	武 藤 光 一
JXオーシャン	取締役社長	小 林 道 康
東都海運	取締役社長	小比加 恒 久
日本郵船	取締役社長	内 藤 忠 顕(新)
国際船員労務協会	会長	赤 峯 浩 一(新)
日本船主協会	常勤副会長	磯 田 裕 治(新)
日本船主協会	理事長	小 野 芳 清

④ 審議員の委嘱

京浜地区選出(13名)

NSユナイテッド内航海運	取締役社長	高 木 一 美
関西ライン	取締役社長	福 澤 文 雄
近海郵船	取締役社長	田 島 哲 明
三洋海運	取締役社長	三 木 孝 幸
商船三井オーシャンエキスパート	取締役社長	根 本 正 昭
昭和日タン	取締役社長	筒 井 健 司
関兵海運	取締役社長	関 駿 也

太平洋汽船	取締役社長	三木 賢一
第一タンカー	取締役社長	北村 知久
大東通商	取締役社長	中部 由郎
鶴見サンマリン	取締役社長	馬越 正文
東海商船	取締役社長	伊川 重夫
日産専用船	取締役社長	遠藤 浩二

#### 阪神地区選出(8名)

大阪船舶	取締役社長	小谷 盛雄
神戸船舶	代表取締役	原田 正
佐藤汽船	代表取締役	佐藤 公夫
佐藤國汽船	取締役社長	佐藤 國臣
菅原汽船	代表取締役	菅原 博文
東慶海運	取締役社長	長谷部 哲也
プリンス海運	取締役社長	長手 裕輔
豊洋汽船	代表取締役	渡部 哲(新)

#### 九州地区選出(1名)

宇部興産海運	代表取締役	藏内 隆文
--------	-------	-------

#### ⑤ 顧問の委嘱

定款第 42 条により、前会長 日本郵船 工藤泰三氏の推薦があり、これを了承し、同氏に委嘱することとした。

## 4. 役員等の異動

会員会社の届け出代表者変更等による平成 29(2017)年度中の役員等の異動状況は次のとおりである。

### (1) 審議員

辞任	29. 7.29	NSユナイテッド内航海運	取締役社長	高木 一 美
就任	29. 9.29	NSユナイテッド内航海運	取締役社長	菅原 泰
辞任	29. 10.10	佐藤國汽船	取締役社長	佐藤 國 臣
就任	29. 11.27	佐藤國汽船	取締役社長	佐藤 國 安

## 5. 委員長の委嘱等

### (1) 委員長の委嘱

常設委員会および特別委員会規程第 4 条により、委員長は理事会の推薦により会長が委嘱することとなっており、平成 29(2017)年 6 月 16 日開催の臨時理事会において、会長が下記の各氏を同日付で委嘱した。

#### 【常設委員会委員長】

政策委員会	川崎汽船	取締役社長	村上 英 三(新)
労政委員会	日本郵船	取締役社長	内藤 忠 顕(新)
海上安全委員会	飯野海運	取締役社長	當 舍 裕 己
環境委員会	JXオーシャン	取締役社長	小林 道 康
内航委員会	栗林商船	取締役社長	栗 林 宏 吉
港湾委員会	日本船主協会	常勤副会長	磯 田 裕 治(新)

### (2) 地区船主会議長の選任

地区船主会議長は、地区船主会規程第 5 条により理事会において理事の中から選任することとなっており、平成 29(2017)年 6 月 16 日開催の臨時理事会において、次の各氏を選任し、各氏は同日付でそれぞれ就任した。

京浜地区船主会議長	NSユナイテッド海運	取締役社長	小 畠 徹
阪神地区船主会議長	八馬汽船	取締役社長	伊 藤 隆 夫
九州地区船主会議長	鶴丸海運	取締役社長	鶴 丸 俊 輔

### (3) 審議員会議長の選定

審議員会議長および副議長については、平成 30(2018)年 3 月 6 日開催の第 6 回審議員

会において下記のとおり選定し、各氏は同日付でそれぞれ就任した。

議長	太平洋汽船	取締役社長	三木賢一
副議長	神戸船舶	代表取締役	原田正

## 6. 諸会議開催状況.

### (1)理事会

平成 29(2017)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 672 定例理事会(平成 29 年 5 月 24 日)

議案

1. 第 70 回通常総会付議議案
2. 理事および監事候補者の推薦に関する規程の改正
3. 平成 29・30 年度審議員の割当数
4. 事務局規程等の改正
5. 委員長報告
  - ・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)
6. その他(第 70 回通常総会への出席依頼/理事会等の定例開催日)

#### ○臨時理事会(平成 29 年 6 月 16 日)

議案

1. 理事長および常務理事の選定
2. 代表理事および業務執行理事の選定
3. 常任委員の選定
4. 地区船主会議長の選任
5. 常設委員会委員長の委嘱
6. 審議員の委嘱
7. 顧問の委嘱

#### ○第 673 回定例理事会(平成 29 年 9 月 27 日)

議案

1. 会員異動
2. 退会会員保有の日本海運会館株式の買取り
3. マラッカ海峡航行安全対策
4. 委員長報告
  - ・政策委員会(税制改正/ASA SERC の活動について/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)
  - ・労政委員会(JISS 船長実務能力確認の対象拡大/人材確保タスクフォース中間報告)
  - ・海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向)
  - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向/シップリサイクルを巡る最近の動向)
  - ・港湾委員会(第 6 次 NACCS 更改/水先問題)
5. その他(会計監査人について/理事会等の定例開催日)

#### ○第 674 回定例理事会(平成 29 年 11 月 22 日)

議案

1. 会計監査人の選任を书面審議で行う旨の理事会決議

2. 会計監査人の報酬
3. 当協会が取り組む課題の進捗状況
4. 平成 29 年度上半期経理報告
5. 委員長報告
  - ・政策委員会(税制改正/パナマ運河通航料問題)
  - ・海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向/マラッカ海峡航行安全対策)
  - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向/シブプリサイクルを巡る最近の動向)
  - ・外航労務部会(組合全国大会の模様)
6. その他(海賊対処活動に対する感謝の集いの開催/年末年始の業務日程)

○第 675 回定例理事会(平成 30 年 1 月 24 日)

議案

1. 会員異動
2. 平成 30 年度予算編成方針
3. 委員長報告
  - ・政策委員会(税制改正/海洋基本計画改定への対応/ASA 当協会代表について/海運の認知度向上に向けた活動)
  - ・海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向/海上安全セミナーの開催)
  - ・環境委員会(シブプリサイクルを巡る最近の動向/環境広報タスクフォースの設置)
4. その他(会計監査人の就任/3 月理事会当日の予定)

○第 676 回定例理事会(平成 30 年 3 月 28 日)

議案

1. 理事および副会長の補欠選任
2. 常任委員および常設委員会委員長の選任
3. 平成 30 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 SPC 第 30 回中間会合/パナマ運河岸との定期対話/イラン産原油の輸送に係る補償)
  - ・労政委員会(人材確保タスクフォース年間報告)
  - ・海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向)
  - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向/シブプリサイクルを巡る最近の動向/環境広報タスクフォース活動報告)
  - ・港湾委員会(港湾の中長期政策/貿易手続き等に係る官民協議会/ドライバルク港湾幹事会の廃止)
  - ・外航労務部会(協議会(安全)報告)
5. その他(会員異動(社名変更)/  
第 677 回定例理事会(5/23)および第 71 回通常総会(6/20)当日の予定/  
理事会等の定例開催日(平成 30 年 6 月から平成 31 年 6 月まで))

## (2)常任委員会

平成 29(2017)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)

○常任委員会(平成 29 年 4 月 26 日)中止のため書面報告

議案

1. 税制改正
2. 海洋基本計画改訂への対応
3. 水先問題
4. 海賊・テロ事件の発生状況
5. 環境問題を巡る最近の動向
6. 外航中央交渉委員会の結果報告

○第 49 回常任委員会(平成 29 年 5 月 24 日)  
第 672 回定例理事会との合同会議として開催

○第 50 回常任委員会(平成 29 年 7 月 26 日)  
議案

1. 税制改正
2. 海洋基本計画改訂への対応
3. ICS アジア事務所の誘致
4. パナマ運河通航料問題
5. 「海の日」を中心とした海運イベント等の実施
6. マラッカ海峡航行安全対策について
7. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
8. IMO 第 98 回海上安全委員会について
9. 環境問題を巡る最近の動向
10. 水先問題
11. IBF 交渉の結果報告

○第 51 回常任委員会(平成 29 年 9 月 27 日)  
第 673 回定例理事会との合同会議として開催

○常任委員会(平成 29 年 10 月 25 日)中止のため書面報告

1. 税制改正
2. パナマ運河庁との第 1 回定期対話
3. マラッカ海峡航行安全対策
4. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向

○第 52 回常任委員会(平成 29 年 11 月 22 日)  
第 674 回定例理事会との合同会議として開催

○第 53 回常任委員会(平成 29 年 12 月 20 日)  
議案

1. 税制改正
2. ASA 会長会議の様様
3. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
4. 三級水先修業生の商船乗船訓練への協力要請

○第 54 回常任委員会(平成 30 年 1 月 24 日)  
第 675 回定例理事会との合同会議として開催

○第 55 回常任委員会(平成 30 年 2 月 28 日)  
議案

1. 平成 30 年度事業計画および予算編成
2. 税制改正
3. インドネシア貨物留保規則
4. 高等学校学習指導要領改訂
5. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
6. 環境問題を巡る最近の動向
7. シップリサイクルを巡る最近の動向
8. 環境広報タスクフォース活動報告
9. IBF 交渉の結果報告
- 10 その他 (1)海運ビルの将来のあり方について

○第 56 回常任委員会(平成 30 年 3 月 28 日)  
第 676 回定例理事会との合同会議として開催

## 7. 地区船主会の状況

### (1)京浜地区船主会

[会 員 数] 68 社

[議 長] NSユナイテッド海運 取締役社長 小 畠 徹

[会議開催状況] 定時総会 1 回 定例会 6 回

定時総会を 5 月 30 日に開催し、京浜地区選出審議員を選出するとともに、平成 28(2016)年度決算報告および平成 29(2017)年度予算案等について審議・承認した。定例会においては、理事会における審議・報告事項を中心に当面する諸問題について対処方針を報告した。また、10 月定例会では、「環境問題を巡る動向について」(説明者 日本船主協会 海務部長 大森 彰)と題する説明会を開催した。

### (2)阪神地区船主会

[会 員 数] 正会員 52 社 (内、中・四国支部 30 社)

準会員 3 社 (内、中・四国支部 1 社)

[議 長] 八馬汽船 取締役社長 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 29 日に開催し、阪神地区選出審議員を選出するとともに、平成 28(2016)年度決算報告および平成 29(2017)年度予算案等について審議・承認した。定例会においては、理事会における審議・報告事項を中心に当面する諸問題について意見交換を行った。

### (3)九州地区船主会

[会 員 数] 正会員 5 社、準会員 4 社

[議 長] 鶴丸海運 取締役社長 鶴 丸 俊 輔

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

定時総会を 6 月 7 日に開催し、九州地区選出審議員を選出するとともに、平成 28(2016)年度決算報告および平成 29(2017)年度予算案等について審議・承認した。定例会においては、理事会における審議・報告事項を中心に当面する諸問題について意見交換を行った。

## 8. 常勤役職員に関する事項

	平成 29. 3. 31	平成 30. 3. 31	増 減
役員	6 名	5 名	-1 名
職員	30 名	31 名	+1 名

## 9. 収支および正味財産増減の状況ならびに財産の状態の推移

事業年度	26 年 3 月期	27 年 3 月期	28 年 3 月期	29 年 3 月期	30 年 3 月期
当期収入合計	1,524,290,710	1,121,012,583	1,373,875,214	1,363,272,153	1,220,871,574
当期支出合計	1,379,942,007	1,269,683,831	1,282,920,672	1,341,541,851	1,281,355,359
当期収支差額	144,348,703	△ 148,671,248	90,954,542	21,730,302	△ 60,483,785
前期繰越収支差額	142,619,690	286,968,393	138,297,145	229,251,687	250,981,989
次期繰越収支差額	286,968,393	138,297,145	229,251,687	250,981,989	190,498,204
資産合計	2,888,674,934	2,867,025,015	2,969,017,258	2,864,932,635	2,816,627,193
負債合計	428,319,614	495,370,919	488,832,274	438,677,244	439,884,756
正味財産	2,460,355,320	2,371,654,096	2,480,184,984	2,426,255,391	2,376,742,437

## 10. その他の活動

### (1) 新年賀詞交換会の開催

当協会は、平成 30(2018)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。来賓にあきもと司国土交通副大臣をはじめ、国会議員、国土交通省や関係官庁の方々などを迎え、総勢約 600 名が参加した。

# 事業編

## I 平成29年度の主要課題

### 1. 海運の重要性に関する認知度向上のための活動

海洋国家である日本の存立基盤ともいえる海運の重要性への理解を、子供たちを中心に一般の方々にも広げていく広報活動を展開した。活動状況は以下の通りである。

#### (1)「海の日」を中心とした海運イベント等の実施

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、船舶や海事施設等の見学会を「船ってサイコ〜2017」と題し実施した。また、操船シミュレータ体験を交えたブース出展等に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、「海フェスタ神戸」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た授業や校外学習が実施される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った。また、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、約 10 年ぶりに改訂された小・中学校の学習指導要領において海運に関連する内容が充実したことを踏まえ、小・中学校社会科の教科書を作成している会社に対し、題材の提案や見学機会の提供などの働きかけを積極的に行った。

### 2. 国際海運における地球環境保全対策

#### (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)で対策を検討することとされ、技術的手法(新造船のエネルギー効率の改善)、運航的手法(減速航行、最適航路選択等)および市場メカニズムに基づく経済的手法(燃料油課金、排出量取引等)についての検討が続けられている。

経済的手法の議論は途上国の反対もあり一時棚上げされているが、平成 26(2014)年 3 月に開催された IMO 第 66 回海洋環境保護委員会(MEPC66)において、燃料消費実績報告制度(DCS: Data Collection System)構築に係る具体的な審議が開始され、その後の平成 28(2016)年 10 月に開催された MEPC70 において、DCS 導入のための海洋汚染防止条約(MARPOL 条約)附属書VI改正が採択された。DCS によって平成 31(2019)年以降、船舶の運航データが収集され IMO に報告される。

一方、MEPC70 において、我が国を含む多数国より国際海運からの温室効果ガス(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 GHG 削減戦略を平成 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が策定された。

平成 29(2017)年 6 月に開催された IMO 第 1 回 GHG 中間会合より GHG 排出削減戦略の策定に向けた審議が本格的に開始され、平成 30(2018)年 4 月に開催される MEPC72 において GHG 削減戦略が策定されることとされている。

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、国土交通省や国際海運会議所(ICS)等と密接に連携して対応した。

## (2)大気汚染問題

船舶から排出される窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)および硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)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<sub>x</sub> について一般海域における燃料油硫黄分濃度の規制強化(現行 3.5%以下から 0.5%以下)の開始時期が MEPC70 において平成 32(2020)年 1 月 1 日とすることが決定されたが、(スクラバー等の装置なしで)基準に適合しない安価な高硫黄燃料油を使用するなど同規制が遵守されない場合には外航海運の競争条件が不当に歪められることが懸念されるため、IMO では平成 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、SO<sub>x</sub> 規制の統一的な実施方策に関する審議が本格的に開始された。

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 ICS 等と密接に連携・協調して対応した。

### (3) バラスト水問題

平成 16(2004)年に採択されたバラスト水管理条約は、平成 28(2016)年 9 月 8 日、フィンランドの批准により発効要件を充足し、平成 29(2017)年 9 月 8 日に発効した。既存船に対するバラスト水処理装置の搭載期限を最長 7 年に延長する改正案が MEPC71(平成 29(2017)年 7 月)で承認され MEPC72(平成 30(2018)年 4 月)で採択されたが、引き続き処理装置を運用している船舶から排出基準を超えるバラスト水の排出が認められた場合の処置や最適なバラスト水サンプリング手法などの課題は、IMO において審議が行われている。

米国では、IMO とは別の基準による独自のバラスト水規制を既に実施しており、米国寄港船は、米国コーストガード(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、平成 30(2018)年 1 月現在、USCG から型式承認を受けた処理装置は 6 機種あり、審査中は 2 機種となった。

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. 海運税制

平成 30 年度税制改正において、当協会は、平成 30(2018)年 3 月末に期限を迎える国際船舶に係る登録免許税および固定資産税の特例措置の延長に向けて要望活動を行った。

近年、租税特別措置については期限の到来するものを中心に廃止を含めてゼロベースで見直しを行うとの方針が与党より示されており、海運税制を取り巻く状況は依然として厳しいものであったが、国土交通省海事局が財務省主税局や総務省自治税務局と精力的に折衝するとともに、武藤会長が中心となり国会議員への陳情活動等を通じ両制度の重要性を訴えたことが奏功し、平成 29(2017)年 12 月に閣議決定された「平成 30 年度税制改正の大綱」において、両税制の延長が認められた。

トン数標準税制については、平成 29 年度税制改正において海上運送法の改正を前提として適用対象を国内船主の海外子会社の保有船まで拡充することが認められていたところ、平

成 29(2017)年4月に海上運送法の改正法が成立し、10月に施行された。また、平成 30(2018)年 2 月、関連する「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」が交通政策審議会海事分科会での審議を経て告示されるとともに、「日本船舶・船員確保計画の認定に関する基準」の通達がなされた。

当協会は、海事分科会において意見反映に努めるとともに、平成 29(2017)年 12 月に会員向けの説明会を開催するなど、新たなトン数標準税制が競争力あるものとなるよう鋭意対応した。

#### 4. ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題

国際商工会議所(ICC) 国際海事局(IMB)によれば、平成 29(2017)年の全世界における海賊事件は、前年(191 件)から約 6%減の 180 件が報告された。地域別にみると、1 位インドネシア(43 件)、2 位ナイジェリア(33 件)、3 位比国(22 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(54 件)から約 17%減の 45 件が発生した。

ソマリア海賊による事件に関しては、ハイジャック事件は平成 24(2012)年以降発生していなかったが、平成 29(2017)年は 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、合計 12 件の海賊事件(紅海の一部海域を含む/うちハイジャック 3 件)が発生した。

各国政府による海賊対処活動に加え、ベストマネージメントプラクティス(BMP)の徹底など各商船による海賊対策の強化、民間武装ガードの採用等による抑止力の効果により、低水準で推移している。

なお、ギニア湾周辺海域の海賊は、銃砲等により武装しており、船舶や乗組員へ向け発砲する事例が多く、乗組員が負傷および航海設備や無線設備が破損された事例が出ている。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、国土交通省、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。

## 5. マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策

マラッカ・シンガポール海峡(マ・シ海峡)においては、国際協力の枠組み(協力メカニズム)の下、平成 20(2008)年 4 月に航行援助施設基金(基金)が創設され、10 か年の事業計画(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。

当協会は約 40 年にわたり、石油連盟、日本損害保険協会等の国内関係団体とともに、マラッカ海峡協議会(マ協)を通じマ・シ海峡の航行援助施設維持管理事業を支援しており、同海峡の航行安全の重要性に鑑み、今年度も引き続き資金拠出を行った。一方、施設維持管理費用について沿岸国が自己負担を増やし、結果として、基金からの支出額が減少し残高が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平成 31(2019)年から 5 年間の次期整備計画のあり方を検討するよう求めた。

また、当協会は、マ・シ海峡を通峡する船舶の増加および大型化により、同海峡が一層輻輳化し危険性が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 月の沿岸国政府間技術専門家会合(TTEG)においてマ協提案としてプロジェクト化され、IMO への提案に向けて検討を進めている。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再検証のためのシミュレーション作業に参画した。

## 6. 人材確保

### (1) 日本人船員(海技者)の確保に関する活動

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

具体的には、会員各社の協力の下中学生・保護者向けの 5 高専(商船学科)合同進学ガイダンスや、主に 5 高専の学生を対象とした「海技者セミナー」(地方運輸局主催)への協力、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・座談会や、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行った。加えて、都内中学校より要請を受けてキャリア教育の一環である「校内ハローワーク」に参画、愛媛県海運人材確保促進事業の一環として「お仕事フェスタ」に協力するなど、外部要請に対しても船員職業の認知度向上を目指して精力的に活動した。

そのほか、制度が見直されて 3 年目になる官労使による「外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム」がより円滑に実施されるよう関係者と連携し、効率的に活動を展開した。

## (2)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

労政幹事会で要望が上がっていた船舶職員実務能力確認の対象拡大に関して、平成 29(2017)年 7 月 21 日付で 1 ヶ月コースの対象船社として NS ユナイテッド海運が認定され、3 ヶ月コースの承認取極め国としてベトナムが追加された。

当協会では、国土交通省海事局による審査を補佐するため、会員船社やベトナム海事大学等の現地機関との調整を図り、ベトナムにおける現地審査が滞りなく実施されるよう審査に随行した。

### ②機関承認校の更新審査について

平成 23(2011)年度に認定されたフィリピン機関承認校 3 校に対して、国土交通省海事局による現地更新審査が平成 29(2017)年 10 月に実施され、11 月 30 日付で当該機関承認校の更新認定が国土交通省より通知された。当協会では更新審査が滞りなく実施されるよう関係機関と調整を図り、現地更新審査に随行した。

### ③三級海技士(電子通信)失効再交付講習開催頻度見直しについて

平成 27(2015)年度より承認試験や民間審査の時期と併せ年 8 回開催されていたが、1 回あたりの受講者数が 2.5 人と少なく、インド、ブルガリアにおいては希望者 0 または 1 人のみの場合があった。その為、講習の効率化の観点から実施回数および開催場所について見直しを行い、船社の下承を得たうえで回数を年 4 回に集約しフィリピン開催のみとした。

## 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(座長 落合誠一 東京大学名誉教授)は、平成 29(2017)年 9 月の第 11 回検討会において第 2 次とりまとめを行った。これに基づき、水先人試験の合理化が平成 30(2018)年 4 月より実施されるとともに、内海水先区水先人会が進める業務改善や募集活動に関する取り組みの推移および改正された各水先

人会会則の実効性について、モニタリング委員会を設置して評価検証を行うこととなった。また、水先人の責任のあり方について専門家を交えた勉強会を設置し検討を進めていくこととなった。

当協会は、同検討会に参画し、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ている。

## 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)

企業会計基準委員会(ASBJ)は、平成27(2015)年3月から、IFRSを基本としたわが国における包括的な「収益認識基準」の開発を行っている。当協会は、海運業界で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ASBJに対し説明を行い、その結果、平成29(2017)年7月にASBJが公表した収益認識基準の公開草案では、「船舶による運送サービス」については、代替的な取扱いとして航海を単位とする収益認識が追加的に認められた。

#### 2. 海運に係る諸規制の緩和

当協会は、政府における規制改革推進体制の動向を注視し、会員から寄せられた海運に係る規制緩和要望の実現を求める活動を行っている。

日本籍船に係る規制緩和については、国土交通省海事局の「競争力ある日本籍船増加のための規制改革検討プロジェクトチーム(PT)」に対し、特に早急に見直しが必要な事項の緩和が図られるよう強く働きかけた。また、海事局の協力を得て、平成29(2017)年12月、東京、呉および今治において、日本籍船の保有手続等に関する説明会を開催した。

#### 3. 政策金融の確保

政策系金融機関の改革の一環として実施された平成20(2008)年10月の日本政策投資銀行の民営化以降、船舶建造のための政策金融は他の所謂インフラ整備等への政策金融と同様に措置されていない。また、政府は、平成26(2014)年度末を目途として同行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選択肢の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、本件に関し情報収集に努め、機会を捉

えてその必要性を訴えた。

#### 4. 海洋基本計画の見直し

当協会は、概ね 5 年毎に見直すこととされている「海洋基本計画」の第三期計画策定に向けた検討状況を注視し、機会を捉えて、わが国外航海運の国際競争力の観点から意見反映に努めた。

当協会の活動が奏功し、日本経済団体連合会の「新たな海洋基本計画の策定に向けた提言」に、“さらなるイコルフットイングの実現に向け、海運関連税制の不断の見直しが求められる”旨の記述が盛り込まれた。また総合海洋政策本部参与会議の「次期計画改定に向けた意見書」においても外航海運について“国際競争力強化の施策にこれまで以上に取り組む”こと等が盛り込まれた。第三期計画は本年 4 月頃に閣議決定される見込みである。

#### 5. 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持を基本方針とし、特に平成 29(2017)年度においては以下を中心とした活動を行った。

##### (1) マレーシア

マレーシアでは、平成 24(2012)年 1 月 1 日に競争法が施行。同月、マレーシア競争委員会(MyCC)は船社間協定への適用除外制度を暫定的に導入すると公表。その後、MyCC は平成 26(2014)年 7 月、協議協定(VDA)および船腹共有協定(VSA)に対する独禁法包括適用除外制度を 3 年間有効にすると発表した。

平成 29(2017)年 7 月 7 日で現行の制度が有効期限を迎えるため、MyCC は同年 5 月 11 日に現行通りの内容で 2 年間延長する旨の提案を行い、併せてパブリックコメント募集も行った。当協会は ICS およびアジア船主協会(ASA)と連携の上、同年 6 月 8 日に意見書を提出したところ、MyCC は同年 6 月、現行通りの内容で 2 年間延長することを発表した。なお、VDA については、市況データ、国際貿易の傾向についてのみ情報交換を認め、運賃に関するガイドラインや情報交換は一切認めないとされ、一般的な制度より限定的な内容となっている。

## (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 VDA と VSA が禁止行為とされたことから、香港定期船協会(HKLSA)は香港競争委員会(HKCC)にそれらを一括適用除外とするよう求める申請を提出した。HKCC は同申請を受理した上、パブリックコメントを募集したところ、当協会や ICS および ASA は HKLSA を支持する意見書を夫々提出した。その後、平成 28(2016)年 9 月 14 日に HKCC が 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、当協会は ICS 等とともに VDA も適用除外とされるべきである旨の意見書を提出した。更に、当協会は ICS 等とともに平成 29(2017)年 2 月 27 日、VDA に関する HKLSA の妥協提案(HKCC の強硬姿勢を受け VDA から運賃に関する要素を全て除いた協定への適用除外を求めるもの)も支持する意見書を提出した。

その結果、平成 29(2017)年 8 月 8 日に HKCC は VSA のみを適用除外とすることを発表。有効期間は 5 年とし、4 年経過時点で今後の扱いについて再検討を行うこととされた。なお、VDA については、適用除外は認められないものの、一定の情報交換(業界が抱える一般的な問題、一般的な経済問題やトレンド、規制やコンプライアンスに係る問題など)については競争法に触れる懸念がないことが併せて公表された。

## (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 VSA への独禁法適用除外制度が導入されており、直近では平成 29(2017)年 6 月 20 日に平成 30(2018)年 6 月 19 日まで有効とする旨発表された。なお、インド海運総局は引き続き全ての VSA に提出義務を課すとともに、活動の監視も継続するとしている。

当協会は、ASA 海運政策委員会(SPC)顧問弁護士等を通じて情報収集に努めるとともに、会員船社を含む関係各所に情報提供を行った。

## 2 国際問題

### 1. 内外関係機関等での活動

#### (1) アジア船主協会 (ASA)

##### ① ASA 年次総会

平成 29(2017)年 5 月 25 日に台湾・台北で開催された第 26 回 ASA 年次総会には、当協会から池田・村上・小林・小田各副会長、小野理事長、當舎理事他が参加した。

同総会全体会議では、前回総会以降に開催された 5 つの常設委員会( SHIPPING・エコノミクス・レビュー、シップリサイクルリング、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、海上労働条約、シップリサイクル問題等について活発な意見交換が行われた。

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

##### ② ASA 海運政策委員会 (SPC)

ASA SPC(委員長:磯田当協会副会長)は、平成 30(2018)年 3 月 15 日に東京都内で第 30 回中間会合を開催した。委員会の名称については、平成 29(2017)年 11 月の ASA 会長会議において、議論の中心を海運政策の問題とすることを明らかにするため、SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)より変更され、変更後初の開催となった(中間会合の開催回数については、前例に則り通算としている)。

会合では、最近の海運政策動向や、運河問題、独禁法適用除外問題などの海運業界に係る政策課題について出席者が現状認識を共有するとともに、インドネシア貨物留保規制に関するポジションペーパーを採択した。当協会は、同委員会委員長・事務局担当船協として SPC 会合の運営を行い、海運政策問題を通しアジア船主の相互理解と信頼の増進および意見発信に努めた。

##### ③ ASA 加盟船協会長会議

ASA 加盟船協会長会議は、平成 29(2017)年 5 月 24 日に台湾で第 21 回会合を、同年 11

月 24 日に香港で第 22 回会合をそれぞれ開催した。

これら会合では、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確認されたほか、平成 29(2017)年度の決算案および平成 30(2018)年度の予算案が審議され、了承された。また、前記の通り、 SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会の名称を海運政策委員会に変更することも承認された。

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

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

## 3. 各国海運政策

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

平成 29(2017)年度においては、米国産 LNG・原油輸出に係る貨物留保法案が引き続き議会に上程(提出は平成 28(2016)年 2 月)されているほか、ロシアで北極海域のエネルギー資源の輸送(外航を含むかは確認中)を自国籍船に限定する内容を含む法律が平成 30

(2018)年2月に施行(但し、籍船に関する条項の施行は平成31(2019)年)され、インドネシアで石炭・粗パーム油の輸出等を自国船社に限定する貨物留保規則が平成29(2017)年10月に公布されるなど、各地で保護主義的な動きが強まった。

とりわけ、インドネシア新規則については、施行が平成30(2018)年4月末と定められており、当協会会員船社およびわが国荷主業界への直接の影響が強く懸念されることから、当協会は平成30(2018)年1月にジャカルタで開催された関連セミナーに出席するなどして情報収集を進めたほか、国土交通省および関係荷主、ICS、ASAなどと緊密に連携を取った上対応を行った。ICSからは同年2月にインドネシア政府宛レターが提出されたほか、ASAからもSPC(同年3月開催)での意見交換を経て、同様のレターが発出される見込みである。

## 4. スエズ・パナマ運河

### (1)スエズ運河

当協会がかねてよりICS等と連携し、機会を捉えてスエズ運河庁(SCA)に対して運河ユーザーとの定期対話制度構築を求めてきたが、平成27(2015)年7月のICS他とSCA長官他の対話以降、実現していない。

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収集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29(2017)年7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するなど、広く機会を捉えてSCA関係者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29(2017)年6月1日、パナマ運河庁(ACP)はLNG船/LPG船の通航料値上げ(夫々最大約15%/30%)とコンテナ船の一部通航料値下げを軸とする料金改定を同年10月1日付で行う旨を公表し、同時にパブリックコメントの募集が行われた。当協会は、ICS、ASAと連携の上、特にLNG・LPG船のショートノーティスかつ大幅な通航料値上げに関して強い懸念を表明し、十分前広な事前通告・事前協議と、定期対話の早期実現を求める意見書を提出した。同年7月5日にはパナマにて本件に関する公聴会が開催され、磯田副会長が出席。前記意

見書を踏まえた意見陳述を行ったほか、別途 ACP 長官を含む首脳に直接申し入れを行い、同年 11 月にパナマで海運業界との第 1 回定期対話を行うことで合意した。また、同年 9 月 5 日には、パナマのサイン・マロ副大統領来日の機会に当協会首脳と会談を行い、内藤副会長他が出席。重ねて通航料問題への憂慮の念と対話の重要性を伝えた。その後、通航料は 10 月に原案通り改定されたが、同年 11 月 13 日に実現した当協会を中心とする海運業界と ACP の第 1 回定期対話(於 パナマ)では、磯田副会長他から当協会の要請を繰り返し強調した。これに対し、ACP キハーノ長官他からは通航料に関する事前通知の制約や、LNG 船向けスロット枠拡大等につき、率直な説明があり、今後も対話を継続する点で合意した。次回の対話は、平成 30(2018)年 4 月に東京で当協会/ACP 間で行われる。

### 3 法務保険問題

#### 1. 油濁被害の補償制度

平成 29(2017)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、Prestige 号の油濁損害事故に係るスペイン最高裁判決および他国でも責任制限制度を脅かしかねない国内法を制定する動きが散見されたことから、ICS および IG は、平成 29(2017)年 4 月の IOPCF 会合で条約の首尾一貫した適用等を訴える文書を提出した。同会合では検討の結果、具体的な対応策について次回の会合で基金事務局長が複数のオプションを提案することとしたため、同年 10 月の会合ではこれらが審議されたものの、フランスやスペインをはじめ複数の国から手続上の問題等強い反論があった結果、コンセンサスを形成するには至らなかった。

その他、Agia Zoni II 号、Hebei Spirit 号をはじめとする油濁事故クレーム処理や解雇または減給された従業員への補償基準、環境損害に関する請求提出者を支援するガイドラインの草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。

## 2. 船主責任制限制度

平成 29(2017)年 4 月に開催された IMO 法律委員会(LEG)では、平成 26(2014)年に設置された 1996 年の危険物質及び有害物質の海上輸送に関連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約を改正する 2010 年の議定書(2010 年 HNS 条約議定書)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報告があり、HNS 事故シナリオ、条約発効および実施のための決議案ならびにワークショップのプログラム案の内容が了承された。ワークショップについては平成 30(2018)年 4 月 26 日および 27 日にロンドンで開催されることとなった。また、同グループは LEG から委託されたすべての業務を完遂したため、今回をもって解散することとなった。

この他、前回会合後にフランスを中心として検討を進めていた民事責任条約および 2010 年 HNS 条約議定書の証書発行権限の委譲に関する総会決議案は、今次会合で改めて提出され、会期中設置の Drafting Group による修正等を経て了承された。

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。また、欧州等で 2010 年 HNS 条約議定書の批准に向けた動きが出ている中、国内でも検討機関である日本海事センターにおいて 2010 年 HNS 条約議定書に関する検討委員会が設置されたため、当協会も参画し意見反映に努めた。

## 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。

その後イランと関係国間で包括的共同作業計画(JCPOA)の履行が平成 28(2016)年 1 月

に承認され、多くの経済制裁が解除されたが、米国は同国企業がイラン関係ビジネスへの関与を禁止する一次制裁を解除しておらず、米国の再保険者による保険引受けは不可能であった。そのため IG は再保険スキームの完全な保険カバー提供を目的に、不足分を米国以外の保険者から補完している。

上記の通り昨年から 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、米国政府による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、平成 30(2018)年度も政府補償スキームを継続することとした。

当協会は各国政府の動向等について情報収集に努めるとともに、会員会社に対して必要な情報を提供した。

## 4 港湾問題

### 1. 国際コンテナ戦略港湾政策

国土交通省港湾局は、平成 22(2010)年に阪神港および京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定して以降、両港を中心として必要な施策を実施してきたが、コンテナ船の大型化や基幹航路の再編、海運・港湾を取り巻く情勢の変化などを踏まえ、平成 25(2013)年に「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会(座長:国土交通副大臣)」を設置し、意見交換等を実施している。

平成 29(2017)年 6 月に開催された第 8 回会合では、港湾局より近年の港湾・海運を取り巻く状況や、AI ターミナルの実現など今後の取組について報告が行われた。

当協会は、同委員会に参画し、意見反映に努めた。

### 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、会員より、特に外地の NVOCC からの情報提出が不十分なため業務に支障をきたしているとの情報が寄せられている。

当協会は、財務省関税局に対し、本制度の一層の周知・徹底などの改善策を講じるよう

求めた。

## (2) 国際海上コンテナの陸上輸送の安全対策

国土交通省自動車局では、国際海上コンテナの特殊性を踏まえた安全対策を推進するため平成 25(2013)年 5 月に「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」を設置、同会議にて検討を行った安全輸送に係るガイドラインおよびマニュアルが同年 8 月から運用されている。本年度は平成 30(2018)年 3 月に同会議が開催され、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(航空および海上貨物の輸出入等関連手続きシステム)更改

平成 29(2017)年 10 月から第 6 次 NACCS が稼働した。当協会は、第 6 次 NACCS 更改の円滑な実施に向け、NACCS センターが実施する説明会への参加を呼び掛けるなど、会員会社への注意喚起を行うとともに、第 7 次に向けて、利便性向上や機能拡充等に向けた会員ニーズの確認を行った。

## 4. 港湾整備関係等

今年度、交通政策審議会港湾分科会は 4 回開催され(第 67~70 回)、国の港湾行政ならびに港湾管理者(地方公共団体等)が個別の港湾計画を定める際の指針となる「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の変更や全国の港湾計画について報告および審議がなされた。

また、平成 27(2015)年 7 月より検討が行われている「港湾政策の中長期政策」については、平成 29(2017)年 12 月に中間とりまとめが公表された。

当協会は同分科会に参画し、意見反映に努めた。

## 5 内航海運問題

当協会は、内航海運に係る税制改正要望や船員確保などの業界を取り巻く諸課題について、日本内航海運組合総連合会と協調し意見反映に努めるとともに、解決に向けた取り組みを行っている。その一環として、内航船員の出身者が多い九州地区の水産系高校や海上技術学校と内航海運事業者を招いての「人材確保・育成に関する懇談会」(共催:九州地区船員対策連絡協議会)を開催しており、本年度は、平成 29(2017)年 7 月に福岡市にて会合を実施、各教育機関および事業者の双方から関係報告がなされるとともに活発な意見交換が行われた。

## Ⅲ 安全環境・船員事業

### 1 船員問題

#### 1. 船員労務関連事項

平成 29(2017)年 1 月に発効した海上労働条約(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)に関する国内法、「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」が 4 月 21 日に公布され、国内法整備の為に改正条約の批准を延期していたわが国も ILO へ正式に批准を通達、同法の施行を経た 11 月 18 日に発効した。

また平成 28(2016)年の第 2 回国際労働機関特別三者委員会(ILO Special Tripartite Committee、STC)席上で設置が確認された「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 月にジュネーブで開催された。WG では提案に対する継続審議が行われ、平成 30(2018)年 4 月の第 3 回 STC へ向けた文書が取り纏められた。

当協会は関係機関と連携し、情報の収集および発信等を行った。

## 2. STCW 関連事項

### (1)改正 STCW 条約の完全施行について

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)が平成 29(2017)年 1 月 1 日に完全施行されたことに伴い、国土交通省の登録を受けた各講習機関において改正 STCW 条約第 6 章で定められている基本訓練(実地訓練)が開始された。当協会では、当該訓練に関わる質問の受け付けや情報の周知を行った。

### (2)危険物等取扱責任者(低引火点燃料)について

国際ガス燃料船安全コード(IGF コード)の改正を受けた STCW 条約改正が行われたことに伴い、平成 29(2017)年 10 月 1 日に船員法施行規則が改正され、IGF コード適用船に乗り組む船員資格「危険物等取扱責任者(低引火点燃料)」が規定された。当協会では会員周知や労政幹事会において説明会を実施するとともに、会員船社からの要望や問い合わせに対応し、追加の周知等を行った。

### (3)IMO 人的因子訓練当直小委員会について

漁船員の訓練・資格証明について定めた条約である「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)」は平成 7(1995)年に採択され平成 24(2012)年に発効した。しかしながら採択以降一度も改正されておらず、近年の社会情勢の変化等に対応できていないこともあり、我が国を含め多くの国において未批准である。その為、平成 29(2017)年 2 月に開催された IMO 第 4 回人的因子訓練当直小委員会(HTW4)において、批准国拡大を目指した包括的改正について議論が開始された。

STCW-F 条約は漁船員を対象としたものであるが、当該条約にもとづいて教育を受けた場合、取得できる資格証明書(海技免状)は商船の資格証明書とは区別されることになる。その為、我が国が批准した場合、当該条約にもとづいて教育が実施される可能性のある水産系教育機関(水産系高校や大学(水産系学部))の卒業生が、商船の資格証明を取得できずに商船に乗船できない可能性がある。

当協会では、従来通り水産系教育機関卒業生が商船でも活躍できるキャリアパスを確保するため、STCW-F 条約国内法制化検討会および HTW4 において設置されたコレスポネンスグループにおいて意見の反映に努めた。

### 3. その他

#### (1)協議会(安全)アデン湾ハイリスクエリアおよびイエメン周辺海域関連

平成 30(2018)年 2 月の国際団体交渉協議会 (IBF) の会議においてこれまでのイエメン国内港に加え、イエメン本土沿岸から 12 海里内についても Warlike Operations Area (WOA) に設定されたほか、海上警備航路帯 (Maritime Security Transit Corridor、MSTC※) を Extended Risk Zone (ERZ) に設定し、ソマリア北岸から 12 海里内の WOA を High Risk Area にダウングレード、更に紅海側 ERZ の縮小などが決定された。(※平成 29(2017)年 9 月に合同海上部隊 (Combined Maritime Forces、CMF) が提唱した推奨航路)

一方、外航労務部会と全日本海員組合は協議会(安全)を開催し、平成 30(2018)年 3 月 1 日付で当該エリアに関する確認書の見直しを行った。内容は、元々就航しないエリアとしているソマリア北岸の取扱い以外は IBF 合意と同等であり、船主団体および組合への入出域通報もこれまで通り継続する。

#### (2)「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 29(2017)年 9 月 20 日に第 6 回、10 月 30 日に第 7 回の「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。検討会は平成 26(2014)年以降、国土交通省海事局、全日本海員組合および当協会の間で開催(非公開)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てきた。

平成 30(2018)年 1 月 23 日開催の交通政策審議会第 34 回海事分科会の場で「日本船舶及び船員の確保計画に関する基本方針」の変更について審議が行われ、外航日本人船員を平成 30(2018)年から 10 年間で 1.5 倍という当面と目標が掲げられた。また、次年度以降の検討会のあり方を見直し、公益委員を交えた公開形式とすることが 3 月 23 日の交通政策審議会海事分科会第 99 回船員部会の場で海事局より発表されている。

#### (3)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、船主に過度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、船員保険制度およ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「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会に参画し、同ガイドライン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

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の解撤ヤードの確保が求められるとして、当協会は、国土交通省や日本海事協会等関係者と密接に連携し、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、シップリサイクル条約 (HKC) の早期批准を政府関係者等へ働きかけた。平成 30(2018)年 2 月にはわが国関係者とともによりインドを訪問し、解撤ヤード視察および関係者との対話を行うとともに、同年 3 月には TradeWinds 社が開催するフォーラムに参加し、ヤード改善に向けた関係者の協働、条約早期発効の必要を訴えた。

インドでは、HKC 適合証明を取得したリサイクルヤードが約 60(稼働中ヤードの約 7 割)と急速に拡大し、平成 29(2017)年 9 月にリサイクルヤード改善のための ODA 円借款契約が締結されるなど、インドの条約批准環境は整いつつある。また、日印共同声明を踏まえ、両国では条約締結準備が進められ、日本政府は平成 30(2018)年 3 月に条約締結のための法律案を今通常国会に提出した。当協会は、法律案の整備のための検討会に参画したほか、国土交通省と密接に連携し、船主意見の反映に努めた。

一方、EU においては、リサイクルに関する域内規則の適用を転籍によって逃れることを防ぐため、経済的手法の導入が検討されていたが、平成 29(2017)年 8 月、当面見送る方針が示

された。当協会は、非 EU 籍船に経済的不利益を負わせる制度が導入されることのないよう、わが国政府をはじめ、ICS/ECSA 等の船主団体とも連携して対応した。

### 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等の流出事故への対応、特定油および HNS 防除資機材の提供等の業務ならびに同センターの資産は平成 25 (2013) 年 10 月に指定海上防災機関としての一般財団法人 海上災害センターへ承継された。

当協会は、効率的かつ透明性の高い海上防災体制の構築を図るべく、同センターの運営上の検討に関わり、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

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行為が行われるよう、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。

IMO においては、個品危険物、固体ばら積み貨物、ばら積み液体貨物等の積み付けや輸送

に関する規則の見直しに関する審議が継続的に実施されている。

当協会は、これらの審議に対応する国内外の検討に参画するとともに、IMO の関係委員会、小委員会に出席し、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した。

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

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 月開催の第 4 回船舶設備小委員会(SSE4)より具体的な検討を開始し、米国をコーディネーターとするレスポンスグループ(CG)が立ち上げられた。

平成 30(2018)年 3 月に開催された第 5 回船舶設備小委員会(SSE5)において CG で取りまとめられたレポートが審議され、全閉囲型救命艇の換気要件については換気流量を一人当たり 5m<sup>3</sup>/h として換気期間を 24 時間以上とすることで合意された一方、全閉囲型以外の救命艇・救命筏の換気要件については、平成 30(2018)年も引き続き CG で検討のうえ SSE で審議することとされた。LSA コード改正案は、これらを含む審議が全て終了した後、MSC に提出されることとなる。

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、ギニア湾周辺海域およびフィリピン周辺海域(スルー海・セレベス海)における海賊・テロ事件に関する情報の収集・提供を行うなど、各種安全情報等の周知に努めた。

## 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 29(2017)年の運航調整事例は昨年(83 件)と比べて 33 件減の 50 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。

## IV 調査広報事業

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

### 1. 会員向け情報提供

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

### 2. セミナー等の開催

#### (1)「海上安全セミナー」の開催

海上安全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 30(2018)年 3 月に「海上安全セミナー」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 110 名が参加した。

## (2)「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。

平成 29(2017)年 5月 27日 今治(「BARI-SHIP」会場内)

〃 7月 4日 東京(海運クラブ)

〃 7月 14日 神戸(神戸国際会館)

## (3)「2018年海運講習会」の実施

平成 30(2018)年 3月 30日に会員会社等の新入社員を主な対象として、社会人としての門出を祝い、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、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・マナー研修などのプログラムにより実施し、105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 2017」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まとめ、会員会社をはじめ広く関係者の利用に供した。

### (2)「船協海運年報 2016」の作成

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

## 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。さらに、会員会社および海事記者会の便宜を図るため、プレスリリースの窓口業務を行った。

## (2) ホームページ等による広報、雑誌「KAIUN」への掲載

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

## (3) 大学寄附講座等への講師協力

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

- ・ 物流連 3 大学各 1 講座(青山学院大学、首都大学東京、横浜国立大学)
- ・ 松山大学 7 講座
- ・ 東京大学大学院 1 講座、施設見学 1 回
- ・ 関西海事教育アライアンス(大阪大学・大阪府立大学・神戸大学) 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 ICS の各種会議に出席し、当協会意見の反映、問題の提起等を行った。また、IMO や IOPCF の関係会合に日本政府代表団の一員として出席し、当協会意見も含めた政府対処方針の実現に向け対応した。

このほか、ECSA の会合にオブザーバー参加するとともに、国際タンカー船主協会 (INTERTANKO) や国際乾貨物船主協会 (INTERCARGO) 等の国際団体、欧州各国の船主

協会や関連する国際会議を通して各種情報の収集に努めた。

平成 29(2017)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(CO<sub>2</sub> 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<sub>x</sub>)および窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)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
- ・ 燃料電池船の安全要件
- ・ 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、GMDSS(海上遭難・安全システム)近代化、E-navigation(VTS 等海上サービスのフォーマット・構成の調和等)、自動運航船に関する諸検討
- ・ 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)
- ・ インドネシアにおける石炭等貨物留保規制問題
- ・ 環境 PR に関する欧州各国船協の動向
- ・ EU におけるシッパー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 29(2017)年度の欧州地区事務局の体制は以下のとおりである。なお、同年 4 月 1 日付で Svein Steimler 氏(日本郵船経営委員／日本郵船欧州統括会社社長)に欧州地区代表を委託した(Steimler 氏は同年 5 月の ICS 総会で ICS 理事に選任)。

【欧州地区代表】Svein Steimler

【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 29(2017)年度は、日本海事センターによる海事関連団体の公益事業支援活動に 3.7 億円を協力したのをはじめ、日本船員厚生協会、日本水難救済会、日本海事広報協会、航海訓練所、ICS、ASA の事業に対し、助成を行った。

## 事業報告の附属明細書

平成 29 年度事業報告には、「一般社団法人及び一般財団法人に関する法律施行規則」第 34 条第 3 項に規定する附属明細書「事業報告の内容を補足する重要な事項」が存在しないので作成しない。

平成 30 年 6 月  
一般社団法人 日本船主協会



資料

## 役員名簿

平成30年3月31日現在

会長 (代表理事)	商船三井	取締役会長	武藤 光 一
副会長 (代表理事)	日本郵船	取締役社長	内藤 忠 顕
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)	JX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	赤 峯 浩 一
副会長(常勤) (代表理事)			磯 田 裕 治
理事	旭タンカー	取締役社長	中 井 和 則
	イースタン・カーライナー	取締役社長	吉 田 勝
	飯野海運	取締役社長	當 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	赤 沼 宏
	神原汽船	取締役社長	神 原 宏 達
	共栄タンカー	取締役社長	高 田 泰
	栗林商船	取締役社長	栗 林 宏 吉

商船三井近海	取締役社長	永田健一
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

副会長(代表理事) (前掲)	磯田裕治
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・総務担当)	石川尚
常務理事(業務執行理事・海務担当)	田中俊弘
常務理事(業務執行理事・企画担当)	小泉浩信

(注1) 常勤の記載がない場合は非常勤