

2021 年度事業計画

2021 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	5
	2. 国際問題	6
	3. 法務保険問題	7
	4. 港湾問題	7
	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	9
	2. 環境問題	10
	3. 船舶の安全確保	11
IV	調査広報事業	12
V	海外事業	13
VI	関係団体支援事業	13

I 主要課題

1. トン数標準税制等の海運税制

「トン数標準税制(トン数税制)」(～2023年3月)、「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」(～2022年3月)の拡充・延長等、税制改正において国土交通省海事局および関係諸団体等と連携し、海運税制の確保、充実を図る。

特にトン数税制については、制度が導入された2009年当時と比べ、各社の事業構造や経営環境が大きく変化していることから、次期制度がこうした変化に則した柔軟な制度となるよう求めていく。

2. GHG等の地球環境保全対策・広報(IMO、UNFCCC/COP等)

(1) 温暖化問題

国連気候変動枠組条約(UNFCCC)第21回締約国会議(COP21)において、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は2018年の第72回海洋環境保護委員会(MEPC72)において「GHG削減戦略」を採択し、国際海運全体でのGHG削減目標を、①2030年までに効率40%以上改善、②2050年までに総排出量50%以上削減、③今世紀中なるべく早期に排出ゼロ、と定めるとともに、同戦略に基づき、2020年11月のMEPC75においてGHG削減の短期対策が承認された。

また国内においても、産学官公が一体となった国際海運GHGゼロエミッション・プロジェクトにおいて、ゼロエミッション船の商業運航を目指した具体的なロードマップが2020年3月に策定されている。

当協会は引き続き、GHG削減に関わる国内会合やMEPC他のIMOの会合に積極的に参画し、合理的かつ現実的な対策が取られるよう、わが国政府・関係団体や国際海運会議所(ICS)と密接に連携して対応していく。

併せて、今秋開催予定のCOP26の開催時期に合わせて、海運業界のGHGへの取り組みに関する広報を行う予定。

(2)大気汚染問題

2020年1月1日から始まった「一般海域における燃料油硫黄分濃度の0.5%規制(SO_x規制)」につき、排出ガス浄化装置(SO_xスクラバー)からの排水による環境への影響評価の議論が継続しており、引き続き関係当局・団体と緊密に連携して対応する。

また、燃料油の品質問題、SO_xスクラバーからの排水を禁止する地域規制の情報およびPSC対策等について、引き続き情報収集および周知を行っていくことに加え、ブレンド油の使用などに起因する主機関等への影響についてもモニタリングを行っていく。

(3)バラスト水問題

2017年9月8日に発効したバラスト水管理条約は、経験蓄積期間において収集された運用データ等を基に、IMOにおいて条約見直しの要否の検討が2022年後半までに行われる運びである。

当協会では会員から寄せられた運用上の問題点に関する情報を取りまとめの上、国土交通省へ報告を行っており、今後IMOにおいて開始される条約見直しの議論に対して、引き続き関係当局・団体と緊密に連携して対応する。

また、独自のバラスト水規制を実施している米国に関しても、継続して情報収集・提供に努め、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、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、取組みの加速には、海運企業(外航・内航)を取り巻く関連業界等にも現状を知ってもらうことが不可欠である。

特に世界および日本におけるGHG削減の取組みへの対応が最重要課題の一つであるとの認識に立ち、GHG問題への海運業界の取組みについて環境広報タスクフォースを中心に効果的な広報活動を行い、社会的な認知度を高めるよう努力する。具体的には、GHG問題に関する一般の理解を醸成するため、広報資料の作成等に引き続き取り組み、2021年11月に開催予定のCOP26などの機会を捉え、周知活動を実施する。

3. 新型コロナウイルス問題への対応

新型コロナウイルス感染症拡大に関する状況を注視するとともに、会員会社への適宜適切

な情報提供を行っていく。

新たな変異種の感染拡大など、世界的に入国者の隔離や移動の抑制等の感染拡大防止策が実施され、船員の交代に支障が生じていることから、引き続き ICS 等の関係者と連携しつつ、船員が円滑に移動・交代できる環境を確保すべく対応するほか、国内における船員交代の維持を図っていく。

4. 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。

2021 年度より海運に関連する記述が充実された教科書が中学校で使用されることを踏まえ、授業づくりへの協力や資料提供等を通じた教育関係者への海運の理解に向けた活動を行うとともに、今後の記述の維持・拡充のため教科書会社や資料集会社への働きかけも継続する。また、現在普及しつつある ICT 教育に対応するデジタルコンテンツの制作やウェブサイト、SNS 等を活用した各種情報発信を積極的に行っていく。

さらに、関係省庁や地方自治体、関係団体等と連携した「海と日本プロジェクト」をはじめとする各種イベントの機会を捉え、デジタルコンテンツの提供や会員会社等と協力し、新型コロナウイルスの感染状況を考慮しながら、商船の見学会などを実施していく。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て関係団体と協調して各方面への働きかけを行う。

5. アジア船主協会 (ASA) 日本総会

アジア7地域／国の船主協会(日本・韓国・中国・台湾・香港・アセアン・豪州)で構成する ASA は、年次総会を例年回り持ちで開催しており、2021 年の第 30 回年次総会は新型コロナウイルス感染拡大の状況に鑑み、5 月 18 日にオンライン方式で開催される予定。同総会まで ASA 会長を務める当協会内藤会長が議長となり、環境問題、コロナ禍での船員問題などのアジア海運に係る諸問題について意見交換がなされる他、5 つの常設委員会(海運政策、シッピング、船員、航行安全・環境、船舶保険・法務)の活動報告も行われる。なお、各委員会はその後、2022 年 3 月までを目途に中間会合を開催する予定。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。

6. ソマリア沖・アデン湾等諸海域の海賊等保安問題

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、自衛隊を含む各国政府による海賊対処活動、各商船による海賊対策の強化や民間武装ガードの採用等により、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、政府に対し自衛隊による商船の護衛活動の維持・継続を求めていく。さらに、ICS、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、近年はギニア湾周辺海域において、海賊による乗組員等の誘拐事案が多発する傾向にあることから、引き続き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

7. 人材確保

(1) 日本人船員(海技者)の確保に関する活動

優秀な日本人船員(海技者)を確保するため、人材確保タスクフォースおよび同タスクフォース内に設置した内航ワーキンググループを中心に、船員教育機関に限らず一般の教育機関とも連携して、広報活動等を継続していく。その中でも、若年層を対象とした事業では、教育機関および業界他団体とも連携し、オンラインで訪船見学ができるバーチャルコンテンツ等の制作準備を進めていく。

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

さらに、わが国の外航海運産業を支える船員のあるべき姿やその養成および教育体制について、海外の船員政策とも照らし合わせつつ、国土交通省、文部科学省をはじめ教育・訓練機関とも議論し、今後の施策に反映させていく。

(2) 外国人船員に対する承認試験制度の合理化・簡素化

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、承認試験制度の円滑な運用に努める。また、国土交通省をはじめ関係省庁と調整を行い、日本籍船に関わる諸手続きやその手順についても更なる合理化を目指す。さらに、会員船社にこれらの取組みに関する十分な説明を実施し、日本籍船についての理解が深まるよう努める。

コロナ禍による各国間移動制限によって承認試験の開催が難しい中、代替措置として 2021 年度については承認試験の試験計画に従いフィリピンではリモート審査の開催を予定している。承認船員を増やせないことにより日本籍船の運航や外国籍船の日本籍化に支障が出始めているため、コロナ禍の制限による影響を最小にすべく、あらゆる角度からコロナ禍にできることを提案し国土交通省等関係機関に働きかけていく。

II 海運振興事業

1. わが国海運の経営環境の整備

1-1 諸外国における自国海運強化策

わが国外航海運企業の国際競争力維持・強化のため、日本海事センターの協力も得て、諸外国における税制をはじめとする海運政策の動向を注視し、最新情報の把握に努める。

1-2 海運に係る規制等の制度見直し

海運に係る様々な規制に関する会員から寄せられた要望について、国土交通省海事局をはじめとする関係方面に改善を求めていく。特に、日本籍船の取得・保有に係る本邦固有の規制については、一層の改善が図られるよう活動する。

1-3 国際会計基準および OECD デジタル課税ルール

企業会計基準委員会 (ASBJ) は、日本の会計基準と国際会計基準 (IFRS) との整合性を確保すべく、2019 年 3 月から新たなリース会計基準の開発を進めている。

また、経済協力開発機構 (OECD) は経済のデジタル化に対応した新たな国際課税ルールの策定に取り組んでおり、2021 年 7 月に一定の結論を出すべく作業を進めている。

当協会は、これらの動向を注視するとともに、必要に応じ経団連や ICS 等を通じて意見反映に努める。

1.4 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

2.1 内外関係機関等での活動

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。

2.2 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。

2.3 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。

2.4 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、必要に応じ両運河庁やエジプト・パナマ両国の駐日大使館等に働きかけていく。

パナマ運河庁に関しては、2019年11月以降、コロナ禍のため中断されている海運業界との定期対話の早期再開に努める。スエズ運河庁に対しては、パナマ運河庁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

3-1 船主責任に関する条約等

IMO 法律委員会 (LEG) 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 等国际団体と連携の上、引続き意見反映に努める。

3-2 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。

3-3 イラン産原油の輸送に係る諸問題

イラン産原油の我が国への輸入に関しては、米国の包括的共同作業計画からの一方的離脱とそれに伴う同国の制裁拡大によって、2018年5月以降全面停止された状態となっている。当協会は米国の政権交代による政策変更の動きをはじめとするイランに関わる国際情勢を注視しつつ、国土交通省と連携して輸送に係る諸問題に適宜対応する。

4. 港湾問題

4-1 水先問題

国土交通省による「水先人の人材確保・育成に関する検討会」において、2022年度ま

で継続されることとなった「モニタリング委員会」では、今後も水先人会会則の実効性に関する評価を継続し、当該会則強化が安全性向上に向けてどのように効果があるのかを、検証していく。新たに日本水先人会連合会との踏み込んだコミュニケーションをとるべく業務連絡会を設置し、従前同様中小水先人区への支援体制についての評価検証も含めモニタリング委員会での評価に資する体制を構築していく。

今後数年間は、一級水先人の廃業者が多く見込まれる一方、参入予想者が極めて少ない時期を迎えることから全水先区レベルで人材不足の問題が顕在化してくることが想定されており、同検討会において審議を継続しつつ、ユーザーによる水先業務に対するモニター機能を深度化させ、安全で安定的・継続的な水先制度実現に努める。

4・2 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。

また、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」報告書に記された施策等のフォローアップのために設置された「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ」に参画し、各施策の取組状況等を注視していく。

4・3 コンテナ保安・安全対策

日本版 24 時間ルール等、コンテナ保安に係る規制の状況を注視するとともに、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「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」に参画し、船社に不合理な負担がかからないよう意見反映に努める

4・4 輸出入・港湾諸手続の簡素化

内閣官房 IT 総合戦略本部と国土交通省港湾局は、「港湾の電子化推進委員会」における検討を経て、2021 年 4 月、「港湾関連データ連携基盤」を稼働する。当協会は、同委員会および下部組織の WG に参画し、同連携基盤が港湾諸手続の簡素化となり、使い勝手の良いものとなるよう引き続き意見反映に努める。

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を実施するなど問題解決に向けた取組みを行う。

また、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

1-1 船員労務関連事項

国際労働機関(ILO)において、「海上労働条約特別三者委員会(STC)」および「最低賃金に関する三者委員会(JMC)」が開催される。当協会はこれらの会合に船主の立場で参画するとともに、ICS や会員船社と連携して必要に応じ意見反映に努める。

国土交通省による「船員の健康確保に関する検討会」において取り纏めがされた船員の働き方改革の実現に向けて、国土交通省や会員船社と連携して対応するとともに、人材確保にも資するより良い労働環境の実現に向けて、引き続き取り組んでいく。

1-2 STCW 関連事項

(1) 1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(STCW 条約) 関連

IMO 人的因子訓練当直小委員会(HTW)に提出された「乗船実習の質の確保するための措置の策定」、「義務的海上航行業務を簡素化するための措置の策定」に関する提案に対して国際的に船員の教育・訓練方法について関心が高まってきている。引き続き国際会議の動向も睨みつつ、会員船社にとって有効かつ負担とならないように国土交通省と連携し、必要に応じて関係会議に適宜参画し対応する。

(2) STCW 条約に関連した国内対応について

2020 年の第 102 回海上安全委員会(MSC102)において定義解された機関士及び電気技士等の能力要件に含まれる「高電圧」に関して、その範囲や要件が既存資格者(機関士)に影響が出ないか、若しくは最小限となるよう働きかける。

2020 年度より開始されている STCW 条約の包括的な見直しに対して、ICS その他の国の動向を注視しながら会員船社の利益を確保しながら日本の資格制度の国際的地位を確立して行けるよう努める。

(3) 日本商船隊に関わる主要関係旗国対応について

主要関係旗国(パナマ、リベリア等)における STCW 条約関連の訓練・資格に関して、無線資格や IGF コードに関係する訓練要件・資格等について、国土交通省および会員会社と連携して課題解決に努める。

2. 環境問題

2.1 シップリサイクル

シップリサイクル条約は、2019 年 11 月に世界最大の解撤実績を誇るインドが批准したことによって発効要件の一つ(締約国数 15 ヶ国以上)を満たし、近い将来の発効が期待されている。

当協会は、安全かつ環境基準に適合した船舶リサイクル施設を十分に確保すべく、わが国政府等と連携して、バングラデシュ等の主要リサイクル国における施設の改善を促すとともに、同条約が世界統一基準として早期に発効するよう関係者への働きかけを継続する。

2.2 船体付着物の移動

2011 年 7 月に採択された船体付着物の越境移動を抑制するための「船体付着生物管理ガイドライン」(非強制)について、IMO 第 7 回汚染防止・対応小委員会(PPR7。2020 年 2 月)において、レビューが開始された。

今後のレビューの結果によっては、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ことから、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。

2・3 アジア型マイマイガ等外来生物移動への対応

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、チリ、ニュージーランドおよび豪州が、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実施しており、新たにアルゼンチンでも 2021 年 4 月から同様の規制が導入される。

また、2018 年末より、クサギカメムシに対する侵入防止規制として、ニュージーランドが完成車他の貨物および船舶検査等を要求しており、船社に過度な負担が生じることが無いよう、引き続き注視し、適切に対応していく。とりわけ、2019 年からの豪州におけるクサギカメムシ規制については、完全に納得のいく形での解決には至っておらず、引き続き、関係会員会社および国土交通省をはじめ関係省庁と対応について協議を重ねていくこととする。

当協会では、マイマイガ等のハイリスクシーズンには会員船社に情報提供を行うとともに、新たな外来生物への規制を含む関連情報の収集を行い、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。

2・4 海上災害防止対策

当協会は、タンカーからの特定油流出事故等への対応および HNS(有害危険物質)防除資機材の提供等の業務が効率的かつ透明性の高いものとなるよう海上災害防止センターの運営を注視するとともに、必要に応じ意見反映に努める。

2020 年度においては、同センターの消防船検討委員会にて、所有する消防船の代替船建造(第一船目)に関する議論を重ねてきたが、料金改定案を含め大筋了承された。2021 年度以降も、コロナ禍における同センターの運営状況により、料金の改定等が議論される可能性もあり、当協会は引き続き検討に参画して意見反映に努める。

3. 船舶の安全確保

3・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、自律運航船等、船舶運航のデジタルイゼーショ

ンに係る諸問題(法整備、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。

また、2020年より開始された海上自衛隊の派遣情報集活動についても、定期的に情報交換を継続する。

3.2 貨物の安全な積み付けと運送

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が、IMOにおいて継続的に審議されている。また、IMOにおいては、船舶の各種設備(航海設備、無線設備、救命設備、防火・消火設備等)の船上運用を含めた規則等の見直しが定期的に審議されている。

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。

3.3 備讃瀬戸航路の安全航行対策

瀬戸内海備讃瀬戸海域では、毎年2月から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、関係者が一堂に会する会議にて意見調整を行うほか、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、新型コロナウイルスの感染状況を考慮しながら開催する。

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

英国ロンドンの欧州地区事務局等を通して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、2021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。