2020年度事業報告書

2021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…… 4
２．第７３回通常総会…… 5
３．役員等の異動…… 5
４．諸会議開催状況…… 6
５．地区船主会の状況…… １０
６．常勤役職員に関する事項…… １１
７．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
８．その他の活動…… １１

事　業　編

Ⅰ　２０２０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…… １２
２．地球環境保全対策および理解醸成活動…… １３
３．海運税制…… １４
４．ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題…… １５
５．人材確保…… １６
６．新型コロナウイルス問題への対応…… １７

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…… １８

１・２ 海運に係る規制等の制度見直し…… １８
１・３ 国際会計基準および OECD デジタル課税ルール …… １９
１・４ 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度…… １９

２．国際問題

２・１ 内外関係機関等での活動…… ２０
２・２ 諸外国規制の撤廃・緩和…… ２１
２・３ 各国海運政策…… ２１
２・４ スエズ・パナマ運河…… ２２

３．法務保険問題

３・１ 船主責任に関する条約等…… ２３
３・２ 油濁被害の補償制度…… ２５
３・３ イラン産原油の輸送に係る諸問題…… ２５

４．港湾問題

４・１ 水先問題…… ２６
４・２ 港湾整備…… ２６
４・３ コンテナ保安・安全対策…… ２７
４・４ 輸出入・港湾諸手続の簡素化…… ２７

５．内航海運に係る問題…… ２８

Ⅲ 安全環境・船員事業

１．船員問題

１・１ 船員労務関連事項…… ２８

１・２　ＳＴＣＷ関連事項…… ２９

２．環境問題

２・１　シップリサイクル…… ３０
２・２　船体付着物の移動…… ３０
２・３　アジア型マイマイガ等外来生物移動への対応…… ３０
２・４　海上災害防止対策…… ３１

３．船舶の安全性確保

３・１　航行安全情報の収集と発信…… ３１
３・２　貨物の安全な積み付けと運送…… ３２
３・３　備讃瀬戸航路の安全航行対策…… ３３

Ⅳ　調査広報事業

１．会員向け情報提供…… ３３
２．セミナー等の開催…… ３３
３．海運等に関する統計資料・情報の収集と整理…… ３４
４．その他…… ３４

Ⅴ　海外事業

１．欧州・北米地区事務局の活動…… ３５

Ⅵ　関係団体支援事業 …… ３７

事業報告の附属明細書 …… ３８

事 業 概 況

2020 年度は新型コロナウイルス感染症の世界的流行により、多くの国で感染拡大防止のため渡航規制や外出制限が実施されるなど、人・モノ・カネの流れに大きな影響を及ぼし、世界経済は未曾有の停滞にさらされた。わが国においても、国内の経済社会活動の抑制を余儀なくされるとともに主要貿易相手国における経済活動の低調等、経済に甚大な影響をもたらした。

わが国海運を取り巻く環境については、各国が人の入出国に対する厳しい規制を導入したことにより船員の交代が滞り、船舶の安全運航上の問題となった。海上荷動きについては、年度当初は国際的な需要急減を受けほぼ全部門で落ち込みが見られたが、その後の経過は部門によって大きな差が生じており、コンテナ部門についてはコロナ禍による各国の巣ごもり需要により北米を中心に荷動きが急回復した一方、タンカー部門などは需要低迷が続いている。なお、船員交代問題はわが国政府はじめ関係機関との協力により、改善の傾向にあるものの新型コロナウイルスの変異型が世界中に急拡大し、依然として予断を許さない状況が続いている。

こうした状況下、当協会が 2020 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。

例年、海運の重要性に関する認知度向上のための活動として、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例年開催しているが、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から開催を見送り、ステイホームしながらでも船や船員等を身近に感じてもらえるよう動画コンテンツを制作し、Twitter や YouTube といった SNS を活用した積極的な配信を行った。また、2020 年度からの小学校の新学習指導要領実施を踏まえ、自動車工業の中での船の役割を紹介した当協会オリジナルノートを学校関係者に配布し、それを活用した授業の働きかけなど実施可能な対応を行った。また、教員向け指導事例の共有化など環境整備に努めた。

国際海運における地球温暖化問題については、2018 年 4 月に開催された国際海事機関（IMO）第 72 回海洋環境保護委員会（MEPC）において採択された「GHG 削減戦略」に基づき、2020 年 11 月の MEPC75 において温室効果ガス（GHG）削減の短期対策として「既存船への燃費性能規制」および「燃費実績の格付け制度」が承認された。当協会は、GHG 削減に係る国内会合や MEPC 並びに他の IMO の会合に積極的に参画し、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。

大気汚染問題については、2020 年 1 月 1 日から実施された「一般海域における燃料油硫黄分濃度 0.5%規制」につき、燃料油の品質問題や排出ガス浄化装置（SOx スクラバー）の搭

載問題および故障時の対応等に対して、適切に情報収集を行うとともに船舶の運航に支障が生じないように関係当局・団体と緊密に連携して対応した。

バラスト水問題については、IMO は今後、2017 年 9 月に発効したバラスト水管理条約の改正要否を検討するにあたり、現在は条約運用上の課題等についてデータ収集を行っている。当協会も会員会社協力の下、データ収集の手法について国土交通省と調整を重ねている。こうした海運業界の環境保全への取り組み、とりわけ GHG 削減対策についての認知度を高めるための広報活動を予定していたが、新型コロナウイルスの感染拡大により、環境問題を議論する主な国際会議が軒並み延期されたため、広報活動のスケジュールを変更し 2021 年 11 月に延期された第 26 回国連気候変動枠組条約締結国会議（COP26）に合わせ、環境広報タスクフォースを中心に海運業界における GHG 削減対策についての広報資料の作成・周知活動を進めていくこととした。

海運税制については、2021 年 3 月末に期限を迎える「外航船舶の特別償却制度」の延長、「国際船舶に係る固定資産税の特例措置」の延長・拡充、および「造船業の競争基盤整備に係る固定資産税の特例措置（造船税制）」の創設を重点要望とし、要望活動を展開した。その結果、「令和 3 年度税制改正の大綱」において、特償延長、固定資産税の特例延長・拡充が認められた。造船税制については認められなかったものの、別途、造船所の生産性向上等の支援策が講じられることとなった。

海賊問題については、2020 年の全世界における海賊事件は、前年比約 21％増の 195 件となった。そのうち、最も多かったのはナイジェリア（35 件）で、ギニア湾を中心とする西アフリカ全体で見ると前年比約 32％増の 84 件が発生した。とりわけ、近年はギニア湾周辺海域において、遠洋 200 海里を超えて襲撃される事態も増加しており、当協会は、船舶が同海域を安全に航行できるよう、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した。一方、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、当協会は自衛隊による商船の護衛活動の維持・継続について、政府に対して働きかけを行った。その結果、海賊対処行動が1年間継続されることとなった。

人材確保については、船員教育機関および会員各社の協力の下、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。主に 5 高専合同進学 WEB ガイダンスや東京海洋大学における学生向け講演会やオープンキャンパスへの協力、東海大学での寄附講座の実施、海洋教育機構教員と内航船社の意見交換会、海洋教育機構の学生を対象とした内航船社との勉強会等をオンライン開催にて行った。また、国土交通省が官学労使をメンバーとし

て開催している「船員養成の改革に関する検討会」に参画し、効率的な養成や入学条件の拡大等について調査・分析をしながら船員養成の拡充を図ることが示された。

一方、外国人船員承認制度に関しては、新型コロナウイルス拡大の影響により中止となった事業もいくつかあったが、オンラインへの実施方法変更などで臨機応変に対応し、ほぼ事業計画通り完遂することが出来た。当協会は引き続き必要な地域においてリモート形式で実施できるよう、国土交通省をはじめ関係機関に要請を行い、実地検討に協力していく。

新型コロナウイルス問題への対応については、日本における船員の交代に支障を及ぼさないよう、関係省庁との交渉を重ねてきた。公共交通機関を利用できないなど制約はあるものの本邦における船員交代を維持している。また、日本海員掖済会と連携し、日本人船員（内航船員含む）に対する PCR 検査を可能にするなど交代の円滑化、感染の防止の観点から種々の対応を講じたほか、各国における規制状況等の情報提供に努めた。

その他、わが国海運の経営環境の整備や国際問題、法務保険問題、港湾問題、内航海運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 2020 年 3 月 31 日現在 126 社で、年度中 1 社の入会および 1 社の退会があり、当年度末の 2021 年 3 月 31 日においては 126 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	2020. 3. 31	2021. 3. 31
京　　浜	70 社	70 社
阪　　神	51 社	51 社
九　　州	5 社	5 社
計	126 社	126 社

なお、2020 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	2020. 6. 1	オーシャン・ジオフロンティア	京浜
退会	2021. 3. 31	太平洋沿海汽船	京浜

また、会員会社より届出のあった船腹量は、2021 年 1 月 1 日現在次のとおりとなっている。所有船について隻数、総トン数、重量トン数すべて減少となった。外国船用船は隻数、トン数ともに減少、日本船用船は隻数は減少したもののトン数は増加となった。

	所 有 船			外国船用船			日本船用船		
	2020.1.1	2021.1.1	増減	2020.1.1	2021.1.1	増減	2020.1.1	2021.1.1	増減
隻数	421	402	-19	1,633	1,589	-44	765	751	-14
総トン数(G/T)	14,476,842	13,683,658	-793,184	79,590,803	78,810,514	-780,289	6,619,623	6,791,718	172,095
重量トン数(D/W)	23,870,298	22,385,058	-1,485,240	125,277,812	127,332,672	2,054,860	11,770,130	12,086,648	316,518

2. 第73回通常総会

当協会第73回通常総会は、2020年6月26日開催を予定していたが、新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、書面開催となった。

2020年6月12日、会長　内藤忠顕が正会員の全員(127名)に対して下記総会決議の目的である事項について提案書を発し、当該提案につき、2020年6月26日までに、正会員全員から書面または電磁的記録により同意の意思表示を得たので、定款第21条第3項の規定に基づき、当該提案を可決する旨の総会決議があったものとみなされた。

第1号議案　　2019年度事業報告および決算

第2号議案　　2020年度事業計画および収支予算

第3号議案　　役員の選任

3. 役員等の異動

当協会の役員は、2019年6月28日開催の第72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、2020年度中に次の異動があった。

① 理事

辞任	2020.6.26	川崎近海汽船	取締役社長	赤沼　宏
就任	2020.6.26	川崎近海汽船	取締役社長	久下　豊
辞任	2021.3.31	商船三井近海	取締役社長	永田　健一

② 審議員

当協会の審議員は、2019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、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、2020年度中に次の異動があった。

辞任	2020.6.25	日産専用船	取締役社長	遠藤　浩二
就任	2020.6.25	日産専用船	取締役社長	大倉　健志
辞任	2020.12.7	菅原汽船	取締役社長	菅原　博文
就任	2020.12.7	菅原汽船	取締役社長	菅原　勝利

当協会の役員は、2019 年 6 月 28 日開催の通常総会後の臨時理事会において選任されたが、2020 年度中に次の異動があった。

① 理事長および常務理事

辞任	2020.6.30	理事長	小野　芳清
就任	2020.7.1	理事長	森重　俊也
辞任	2020.6.30	常務理事	小泉　浩信

② 代表理事および業務執行理事

辞任	2020.6.30	理事長	小野　芳清
就任	2020.7.1	理事長	森重　俊也
辞任	2020.6.30	常務理事	小泉　浩信

4. 諸会議開催状況

(1)理事会

2020 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。(6 回開催)

○第 687 回定例理事会(2020 年 5 月 25 日)

議案(書面審議)
1. 理事候補者の選任
2. 第 73 回通常総会付議議案
3. 第 73 回通常総会の開催方法
4. 会員異動

議案(書面報告)
1. 新型コロナウイルス関連報告
2. 委員長報告
   ・政策委員会(税制改正/「海事産業将来像検討会」の結果/・インドネシア貨物留保規則/当協会の次期 ASA 会長就任・2021 年総会主催)
   ・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)
   ・外航労務部会(外航労務部会報告)

○臨時理事会(2020 年 6 月 26 日)(書面開催)

議案
1. 常務理事(業務執行理事)の選定
2. 理事長(代表理事)の選定

○第 688 回定例理事会(2020 年 9 月 23 日) (ウェブ会議)

議案

1. 新型コロナウイルス関連報告
2. PCR 検査に関する日本海員掖済会との合意ならびに検査機器導入への補助
3. 委員長報告
・政策委員会（税制改正/交通政策審議会・海事分科会「国際海上輸送部会」および「海事イノベーション部会」への対応）
・労政委員会（人材確保タスクフォース中間報告/パナマ ROC およびパナマ海技免状について）
・海上安全委員会（海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向）
・港湾委員会（水先問題）

書面報告事項
・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向)

○第 689 回定例理事会（2020 年 11 月 25 日） （ウェブ会議）
議案
1. GHG 問題に関する国交省からの状況説明
2. 当協会が取り組む課題の進捗状況
3. 2020 年度上半期経理報告
4. 新型コロナウイルス関連報告
5. マラッカ海峡協議会への分担金の拠出
6. 委員長報告
・政策委員会（税制改正）
・労政委員会(船舶職員実務能力確認制度（3 カ月コース）の拡大)
・海上安全委員会（海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向）
・外航労務部会（全日本海員組合全国大会の模様）

書面報告事項
・政策委員会（総合海洋政策本部参与会議「海洋産業競争力 PT」への対応/交通政策審議会・海事分科会「国際海上輸送部会」および「海事イノベーション部会」への対応/アジア船主協会（ASA）会長会議）
・海上安全委員会(IMO 第 102 回海上安全委員会（MSC）の模様)
・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向)
・年末年始の業務日程

○第 690 回定例理事会（2021 年 1 月 27 日）(ウェブ会議)
議案
1. 2021 年度予算編成方針
2. 新型コロナウイルス関連報告
3. 環境・海上安全 Webinar の開催
4. 委員長報告
・政策委員会（税制改正/OECD による国際課税原則見直しの動き/交通政策審議会・海事分科会「国際海上輸送部会」および「海事イノベーション部会」への対応/総合海洋政策本部「参与会議」海洋産業競争力 PT への対応）
・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）
5. その他（2021 年 3 月の定例理事会から通常総会までの予定）

○第 691 回定例理事会（2021 年 3 月 24 日）(ウェブ会議)
議案
1. 2021 年度事業計画および収支予算案
2. 理事の補欠選任
3. 新型コロナウイルス関連報告
4. 委員長報告
・政策委員会（税制改正/総合海洋政策本部「参与会議」海洋産業競争力 PT への対応/パナマ運河通航予約料等の改定）

・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（環境広報タスクフォース活動報告）
・内航委員会（内航委員会の活動）
・港湾委員会（港湾物流幹事会・物流システム幹事会の活動）
5. 次期理事・監事候補者推薦委員会および次期会長・副会長候補者推薦委員会の設置
6. 第 74 回通常総会および総会後懇親パーティーの扱いについて
7. その他（第 692 回定例理事会(5/26)および第 74 回通常総会(6/25)当日の予定/
理事会等の開催日(2021 年 6 月から 2022 年 6 月まで)

書面報告事項
・政策委員会、労政委員会、海上安全委員会、内航委員会
（海運関係提出法案等の動き 海上運送法等「造船法、船員法・船員職業安定法、内航海運業法・船舶安全法」 海上交通安全法等「港則法、航路標識法」）
・環境委員会(シップリサイクルを巡る最近の動向)

(2)常任委員会

2020 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 10 回開催）

○第 75 回常任委員会（2020 年 4 月 22 日） ウェブ会議
議案
1. 新型コロナウイルス関連報告
書面報告事項
1.現代・大宇統合に関する公取への意見書提出
2.外航労務部会報告
3.海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
4.環境問題を巡る最近の動向
5.シップリサイクルを巡る最近の動向
6.インドネシア貨物留保規則

○第 76 回常任委員会（2020 年 5 月 25 日）
第 687 回定例理事会との合同書面審議

○第 77 回常任委員会（2020 年 7 月 22 日） 対面・ウェブ会議
議案
1. 新型コロナウイルス関連報告
2. 税制改正
3. 交通政策審議会・海事分科会「国際海上輸送部会」および「海事イノベーション部会」への対応
4. ASA に関する最近の動き
5. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
書面報告事項
1. 海運の認知度向上に向けた活動
2. 環境問題をめぐる最近の動向
3. シップリサイクルを巡る最近の動向

○第 78 回常任委員会（2020 年 9 月 23 日）
第 688 回定例理事会との合同ウェブ会議として開催

○第 79 回常任委員会（2020 年 10 月 28 日）ウェブ会議
議案
1. GHG 問題に関する国交省からの状況説明
2. 総合海洋政策本部参与会議「海洋産業競争力 PT」への対応

3. 税制改正
4. 交通政策審議会・海事分科会「国際海上輸送部会」および「海事イノベーション部会」への対応
書面報告事項
1. 新型コロナウイルス関連報告
2. 船舶職員実務能力確認制度(3 カ月コース)の拡大
3. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
4. 環境問題を巡る最近の動向

○第 80 回常任委員会(2020 年 11 月 25 日)
第 689 回定例理事会との合同ウェブ会議として開催

○第 81 回常任委員会(2020 年 12 月 16 日)ウェブ会議
議案
1. 税制改正
2. 交通政策審議会・海事分科会「国際海上輸送部会」および「海事イノベーション部会」への対応
3. 総合海洋政策本部「参与会議」海洋産業競争力 PT への対応
4. 新型コロナウイルス関連報告
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
書面報告事項
1. 2020 年海運界重大ニュース
2. シップリサイクルを巡る最近の動向

○第 82 回常任委員会(2021 年 1 月 27 日)
第 690 回定例理事会との合同ウェブ会議として開催

○第 83 回常任委員会(2021 年 2 月 24 日)ウェブ会議
議案
1. 2021 年度事業計画および予算編成
2. 新型コロナウイルス関連報告
3. 海運関係提出法案等の動き
海上運送法等(造船法、船員法・船員職業安定法、内航海運業法・船舶安全法)
海上交通安全法等(港則法、航路標識法)
・海運関係提出法案(海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案/海上交通安全法等の一部改正)
・自民党「海事産業再建会議」
4. 総合海洋政策本部「参与会議」海洋産業競争力 PT への対応
5. アジア船主協会(ASA)東京総会(5 月 17～18 日)のオンライン開催化
6. パナマ運河通航予約料および付随料金の改定
7. 米国カリフォルニア州法改正(同州海域における油流出に対する罰則強化)
8. 環境広報タスクフォース活動報告
9. 国際海上コンテナ輸送の需給逼迫に係る協力依頼
書面報告事項
1. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
2. 環境・海上安全 Webinar の開催
3.【動画】船長が教えてくれる“あんなコト、こんなコト”

○第 84 回常任委員会(2021 年 3 月 24 日)
第 691 回定例理事会との合同ウェブ会議として開催

5. 地区船主会の状況

(1)京浜地区船主会

[会　員　数] 70社

[議　　長] NSユナイテッド海運 取締役社長 谷水　一雄

[会議開催状況] 定時総会1回（書面開催） 定例会5回(書面開催3回・ウェブ会議(各地区合同開催2回)

定時総会を6月8日に書面開催し、2019年度決算報告および2020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、12月にGHG問題の現状に関する説明会（説明者:国土交通省 海事局大臣官房技術審議官（海事局担当）/国際海事機関（IMO）海洋環境保護委員会（MEPC）議長 斎藤英明氏）を各地区船主会/中・四国支部と合同でウェブ開催した。

(2)阪神地区船主会

[会　員　数] 正会員 51社（内、中・四国支部30社）

準会員 4社（内、中・四国支部 1社）

[議　　長] 八馬汽船 取締役社長 酒井　隆司

（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（書面開催）定例会 5回（書面開催2回・ウェブ会議(1回/各地区合同開催2回)

中・四国支部定例会5回（書面開催3回・ウェブ会議(各地区合同開催2回)

定時総会を6月19日に書面開催し、2019年度決算報告および2020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（書面開催） 定例会5 回（書面開催2回・ウェブ会議(1回/各地区合同開催2回)

定時総会を 6 月 12 日に開催し、2019 年度決算報告および 2020 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。

6. 常勤役職員に関する事項

	2020. 3. 31	2021. 3. 31	増　減
役員	6 名	5 名	−1 名
職員	33 名	33 名	±0 名

7. 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	2017 年 3 月期	2018 年 3 月期	2019 年 3 月期	2020 年 3 月期	2021 年 3 月期
当期収入合計	1,363,272,153	1,220,871,574	1,207,780,660	1,202,251,477	1,304,034,019
当期支出合計	1,341,541,851	1,281,355,359	1,241,455,006	1,264,220,865	1,203,054,928
当期収支差額	21,730,302	△ 60,483,785	△ 33,674,346	△ 61,969,388	100,979,091
前期繰越収支差額	229,251,687	250,981,989	190,498,204	156,823,858	94,854,470
次期繰越収支差額	250,981,989	190,498,204	156,823,858	94,854,470	195,833,561
資産合計	2,864,932,635	2,816,627,193	2,835,929,231	2,830,107,049	2,941,250,265
負債合計	438,677,244	439,884,756	481,683,238	524,261,589	532,705,341
正味財産	2,426,255,391	2,376,742,437	2,354,245,993	2,305,845,460	2,408,544,924

8. その他の活動

(1)新年賀詞交換会の中止

当協会は、2021 年 1 月 5 日に海運ビル国際会議場において日本造船工業会との共催で開催する予定であった新年賀詞交換会について、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、同工業会と協議した結果、開催を中止した。

事　業　編

Ⅰ　2020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

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、商船の見学会や出前授業などは限定的な実施となったが、制約のある中で、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深めていくため、子供たちを中心に一般の方々に向けた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

当協会は会員会社や関係団体等の協力による船舶や海事施設等の見学会を「船ってサイコ～」と題し、全国各地で例年実施しているが、今年度の開催は見送った。このため、ステイホームしながらでも船や船員等を身近に感じてもらうべく動画コンテンツ「船長が教えてくれる“船のあんなコト、こんなコト”」を制作し、Twitter、YouTube といった SNS を活用し積極的に発信した。

また、政府と日本財団が中心となって開催している「海の日」行事（“海と日本プロジェクト2020”）では、例年、自動車専用船の見学会やブース出展を通じて協力しているが、今年度はオンライン開催となったことから、当協会は女優 川栄李奈さんが海事施設を訪問して紹介する動画コンテンツに一等航海士を派遣し、コンテナターミナルから見える船舶を通して、商船・船員の重要性を伝えた。

その他、関係省庁や地方自治体等とも連携し、「横浜うみ博」をはじめとした各種イベントにも動画コンテンツを掲載するなど協力した。

（2）学校教育関係の活動

今年度からの小学校の新学習指導要領実施を踏まえ、学校教育の場で海運の役割を取り上げた授業や校外学習の実施に協力すべく見学会や出前授業を予定していたが、上期の実施は見送った。一方、下期は一部地域で見学会等を実施することができた。

このように対面での実施が困難な状況であったことから、自動車工業の中での船の役割を紹介した当協会作製のノートを学校関係者に配布し、それを活用した授業を働きかけるなど、実施可能な対応を行った。また、前述の動画コンテンツ「船長が教えてくれる“船のあんなコト、こんなコト”」は現在普及しつつある ICT 教育を勘案し、授業で活用できるような内容とするなど工夫を凝らした。

さらに、日本海事広報協会等と連携し、教科書や社会科資料集の発行会社への活動を継続した。

2. 地球環境保全対策および理解醸成活動

(1)温暖化問題

2018 年に国際海事機関(IMO)の第 72 回海洋環境保護委員会(MEPC72)において採択された「GHG 削減戦略*」に基づき、2020 年 11 月の MEPC75 において温室効果ガス(GHG)削減の短期対策として「既存船への燃費性能規制」および「燃費実績の格付け制度」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 月に策定された。

当協会は GHG 削減に関わる国内会合や MEPC 並びに他の IMO の会合に積極的に参画し、GHG 削減対策がグローバルな枠組みかつ現実的な内容となるよう、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た。

一方、EU 排出権取引制度(EU-ETS)を国際海運に拡張しようとする EU の地域規制の動きに対しては、わが国政府および ICS と連携の上、「国際海運における GHG 削減の取り組みは地域規制ではなく、IMO を通じた全世界的な対応・議論を行うべき」という主旨の反対の意見表明をパブリックコメントに提出した。

*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するとともに、短期、中期および長期での GHG 削減の対策に取り組む等の戦略。

（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（SOx 規制）」につき、燃料油の品質問題や排出ガス浄化装置（SOx スクラバー）の搭載問題および故障時の対応等に対して、適切に情報収集を行うとともに船舶の運航に支障が生じないよう関係当局・団体と緊密に連携して対応した。

また SOx スクラバーからの排水を禁止する地域規制の情報等についてタイムリーな情報収集および周知を行うとともに、排水による環境への影響評価に関わる国内外の会合に積極的に参画した。

（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り、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た。今後、集積されたデータを基に、条約の改定の要否が検討されることになる。

また米国では、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。2021 年 3 月現在 USCG から型式承認を受けた会社は 30 社 40 機種となっており、機種の選択等、会員から特段の報告は受けていない。

（4）環境広報活動

海運業界の環境保全への取組み、とりわけ GHG 削減対策についての認知度を高めるための広報活動を予定していたが、新型コロナウイルスの感染拡大により、第 26 回国連気候変動枠組条約締約国会議（COP26）をはじめ、環境問題を議論する主な国際会議が軒並み延期されたため、広報活動スケジュールの見直しを行った。スケジュールの見直しを踏まえ、2021 年 11 月に延期された COP26 に合わせ、環境広報タスクフォースを中心に海運業界における GHG 削減対策についての広報資料の作成・周知活動を進めていくこととした。

3．海運税制

当協会は、令和 3（2021）年度税制改正において、2021 年 3 月末に期限を迎える「外航船

舶の特別償却制度」の延長、「国際船舶に係る固定資産税の特例措置」の延長・拡充、および「造船業の競争基盤整備に係る固定資産税の特例措置（造船税制）」の創設の 3 点を重点要望とし活動を展開した。

2020 年度は、新型コロナウイルス感染症によるわが国財政への影響もあり、海運税制を取り巻く環境が一層厳しさを増す状況下、当協会は、財務省および総務省と折衝する国土交通省海事局をデータ作成等でサポートするとともに、内藤会長が中心となり国会議員への陳情活動等を通じて各制度の必要性を訴えた。

その結果、2020 年 12 月に閣議決定された「令和 3 年度税制改正の大綱」において、船舶特償の延長、国際船舶の固定資産税の特例延長・拡充が認められた。造船税制の創設については認められなかったものの、別途、政府において造船所の生産性向上等を後押しするための支援策が講じられることとなった。

なお、内航の「船舶特償」、「中小企業投資促進税制」および「軽油引取税の課税免除の特例措置」についてもそれぞれ延長が認められた。

4. ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊問題

国際商業会議所（ICC） 国際海事局（IMB）によれば、2020 年の全世界における海賊事件は、前年（162 件）から約 21％増の 195 件が報告された。地域別にみると、1 位ナイジェリア（35 件）、2 位インドネシア（26 件）、3 位シンガポール海峡（23 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（64 件）から約 32％増の 84 件が発生した。

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、自衛隊による商船の護衛活動の維持・継続について、政府に対し働きかけを行った。その結果、海賊対処行動が 1 年間継続されることとなった。

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しているほか遠洋 200 海里を超えて襲撃される事例も増加している。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した。

５．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 WEB ガイダンスや、主に 5 高専の学生を対象とし、弓削商船高等専門学校ならびに、富山高等専門学校で開催されたキャリア教育セミナーにて、日本の海運に関する講演を行った。また、東京海洋大学（海洋工学部）における学生向け講演会や、オープンキャンパスへの協力、東海大学での寄附講座の実施、海技教育機構教員と内航船社の意見交換会、海技教育機構の学生を対象とした内航船社との勉強会等をオンライン開催にて行った。加えて、都内中学校からの要請を受け、キャリア教育の一環である「校内ハローワーク」に協力するなど、外部要請に対しても協力した。また、船員の仕事を紹介する DVD「DEAR FUTURE / BEYOND THE DREAM」を 2019 年度に引き続き教育機関等に提供し、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6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）「船員養成の改革に関する検討会」について

船員養成のあり方を検討するために、国土交通省が官学労使をメンバーとして開催している「船員養成の改革に関する検討会」に参画した。2021 年 2 月、船員養成の改革に関する議論の取りまとめが行われ、「目指すべき方向性」として、①海技学校（高校相当）を段階的に短大化し、また、②一般大学卒業者に新たな養成コースの門戸を開くことについて検討を行う等、効率的な養成や入学条件の拡大等について、調査・分析をしながら船員養成の拡充を図ることが示された。

（3）外国人船員承認制度に関する活動

①コロナ禍におけるリモート形式による JISS 講習・試験等の実施

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により見送っていた JISS 講習・審査等を、2021 年 2 月、マニラ（フィリピン）において問題なくリモート形式で実施することができた。

今後、各国間の移動制限が緩和されるまでは、JISS 講習・試験等がボトルネックとならずに、引き続き必要な地域においてリモート形式で実施していけるよう、国土交通省をはじめ関係機関に要請を行い、実施検討に協力している。

②船舶職員実務能力確認について

実務能力確認制度の対象国拡大のため国土交通省に働きかけを行っている。その結果、3カ月コース（全社対象）について、これまでのフィリピン、インドネシア、ベトナムに、インドと大韓民国が追加された。これにより対象国は 5 ヵ国となった。引き続き会員船社の要望に合わせて対象国拡大に向け働きかけを行っている。

③機関承認校の継続審査について

2020 年度に予定されていた、ブルガリア、ルーマニア、クロアチアの下記機関承認校（4校）の継続審査は、コロナ禍において実施できず、延期となった。しかしながら4校について、5 年を経過しているが、継続審査が実施されるまで引き続き有効であることを確認した。

・Nikola Vaptsarov Naval Academy（ブルガリア）
・Technical University of Varna（ブルガリア）
・Constanta Maritime University （ルーマニア）
・University of Split（クロアチア）

④二国間承認約束締結国の拡大

2019 年 1 月に締結されたポーランドを含めて現在 18 カ国となっているが、さらに会員船社からの要望に沿って新たなる承認約束締結に向けて国土交通省に働きかけを継続させている。

6. 新型コロナウイルス問題への対応

2019 年 12 月に中国湖北省（武漢市）で症例が報告された新型コロナウイルスは、中国の春節（2020 年 1 月 24 日～）前の人々の移動などにより、感染者数の増加が始まり、今日至るまでの間に感染は爆発的に拡大した。2020 年 12 月には、英国で変異種が確認されており、日本においても、水際対策が強化されている。

当協会は、日本における（外国人）船員の交代に支障を及ぼさないよう、関係省庁との交渉

を重ね、現在に至るまで、公共交通機関に利用できないなど、制約はあるものの、本邦における船員交代を維持している。

また、日本人船員（含む内航船員）に対するPCR検査については、日本海員掖済会と提携し、可能にするなど、交代の円滑化、感染の防止の観点から、種々の対応を講じたほか、各国における規制状況等の情報提供に努めた。

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

当協会は、日本海事センターの協力も得つつ、トン数標準税制（トン数税制）など諸外国の税制をはじめとする海運政策の最新情報の把握に努めた。

2020年7月、国土交通大臣の諮問を受け、交通政策審議会海事分科会に「国際海上輸送部会」および「海事イノベーション部会」が設置され、「わが国外航海運業・造船業の基盤整備策等」についての検討が開始された。当協会からは内藤会長が両部会に参画し、わが国外航海運の国際競争力強化の観点から意見開陳した。特に、トン数税制については、制度導入以降、各社の事業構造や経営環境が大きく変化していることに鑑み、次期制度が柔軟な制度となるよう強く求めた。

また、当協会は、総合海洋政策本部参与会議の海洋産業競争力 PT（主査：内藤当協会会長）においても、わが国外航海運の国際競争力強化の必要性等について意見開陳した。

1-2 海運に係る規制等の制度見直し

当協会は、政府における規制改革の検討状況を注視し、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。特に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）」と毎年会合を行い、その進捗状況等を確認している。本年度は、2020年8月にPTとの会合を開催し、当協会の主要要望事項の進捗状況を確認するとともに中長期的な課題につ

いて意見交換を行った。

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、日本の会計基準を国際的に整合性のあるものとするための取り組みの一環として、2019 年 4 月から、すべてのリースについての資産および負債を認識する会計基準を開発すべく検討している。当協会は、定期傭船契約はリース契約ではない旨を説明し慎重に検討するよう求めており、2020 年度も ASBJ との面談等を通じて ASBJ の検討状況を注視した。

OECD は、税源浸食と利益移転問題への対応の一環として、2019 年 7 月から、いわゆる「デジタル経済課税ルール」を策定すべく検討している。当協会は、同ルールが円滑な外航海運事業運営を妨げるものとならないよう、2020 年 12 月、ICS を通じて OECD に意見書を提出した。また、経団連の意見書、更には各国経済団体で構成される OECD の民間諮問機関である BIAC が OECD に提出した意見書にも当協会の意見を盛り込んでもらうなど、鋭意意見反映に努めた。

1-4 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（以下「除外制度」）の維持を基本方針とし、ICS やアジア船主協会（ASA）海運政策委員会顧問弁護士を通じた情報収集・注視を継続した。2020 年度に会員周知した主要な進展は以下の通り。

(1)シンガポール

同国除外制度の有効期限は 2020 年 12 月末とされていたところ、同年 8 月、シンガポール競争当局（Competition Commission of Singapore）は、コロナ禍において定航海運が国際経済に果たす役割を考慮し、2021 年 12 月末までの 1 年間、現行制度の延長を決定するとともに、延長された期限までに制度見直し案を取りまとめ通商産業大臣へ提言を行うこととした。

（2）米国

同国除外制度は、原則全てのサービスコントラクトの届出を求め、その内仕出/仕向地の港湾名区域、品目、最低貨物量、契約期間等特定の契約項目(Essential Terms)は公示を義務付けていることが特徴であったが、2020 年 6 月、連邦海事委員会（Federal Maritime Commission）は世界海運評議会（WSC）を中心とする船社の要請に応じ、Essential Terms の公示義務を撤廃する改正規則が発効した。

2. 国際問題

2･1 内外関係機関等での活動

（1）アジア船主協会（ASA）

①ASA 年次総会

当初 2020 年 5 月に豪州船主協会の主催により、ダーウィンにおいて開催予定であった第29 回 ASA 年次総会は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い Web 会議システムを使用し、加盟各船協が参加して開催された。当協会からは中島副会長、小野理事長他が参加したほか、2019 年に導入された賛助会員制度に基づき賛助会員 3 社1団体が初めて参加した。なお、Web 開催に伴い、各船協からの出席者は会長、事務局長等少数に限定されることとなり、通常併催される海事フォーラム等の開催は見送られた。

同総会では、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）の年間活動内容について各委員長から報告があったほか、輪番制を定める定款の規定に基づき、次期会長に当協会内藤会長が選出された。

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、本総会のほか、以下の各活動に積極的に参加した。

②ASA 海運政策委員会（SPC）

ASA SPC（委員長：当協会中島副会長）は、3 月 31 日に Web 会合を実施した。会合では、新型コロナウイルス問題の経済に対する影響や、保護主義の動向を含めた最近の世界各地の海運政策、パナマ運河通航料問題、独禁法適用除外問題などについて意見交換を行った

ほか、海運業界の反汚職活動に関する啓蒙活動が実施された。当協会は、今後も同委員会委員長・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ることとしている。

③ASA 加盟船協会長会議

内藤 ASA 会長の議長のもと、2020 年 10 月 28 日に第 27 回 ASA 会長会議が Web 上開催され、2020 年度の決算案および 2021 年度の予算案が審議・了承されたほか、事務局運営問題について意見交換が行われた。なお、コロナ禍による一部船協の財政難を背景として、2020 年会費（支払済）を遡及的に 25%減額することが決定された。

（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）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）、先進海運国当局間会議（CSG）等の政府機関・組織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）等の活動に積極的に参加した。

2・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に実施し、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、日本政府と当該国との二国間協議や、CSG をはじめとする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 など関連する国際海運団体と連携し、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。

2・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

関連する国際海運団体と連携の上、対応を行った。

米国では、米国産 LNG・原油の輸出に際し一定割合で米国建造・米国人配乗の米国籍船の使用を義務付ける法案（Energizing American Shipbuilding Act of 2019）が 2021 年 1 月の第 117 議会期開始と共に審議待ち状態から一旦廃案となったが、類似の法案が 2021 年 3 月上下両院に再提出されているため、状況注視を継続している。

一方アジアでは、インドネシア政府が 2017 年 10 月に公布した、石炭・粗パーム油の輸出時に自国船社の利用等を義務付ける大臣規則について、当協会をはじめとした各国船協や ICS 等の国際海運団体および各国政府海運当局が強い懸念を表明、同国政府に再考を働きかけた結果、施行日が 2018 年 4 月末から 2020 年 5 月 1 日に延期された。その後も同国政府が規則廃止に応じなかったため、当協会は海運関係者に加え、荷主関係者に対しても直接・間接的なアプローチを強化し、ICSも現地荷主団体と協働し更なる国際的な圧力を高めた結果、2020 年 4 月 8 日に同国政府は規則の対象を 15,000DWT 以下の船舶に限定するとした上で予定通り 5 月 1 日に施行した。これにより当協会会員会社の石炭/粗パーム油輸送の多くにおいて深刻な影響を与えることは回避できることとなったが、本件が悪しき前例となり、他国の模倣および対抗措置を招きかねないため、引続き規則の完全撤廃を求め続けていくこととしている。なお、2020 年 7 月 15 日付で同国政府は本規則の対象を 10,000DWT 以下に緩和する旨の新規則を公表（即日施行）した。このほか、インド、エジプトの海運関係法改正の動きに伴い、海運業界の事業実態とそぐわない規則案が検討されているため、情報収集に努め、状況注視を継続している。

2･4 スエズ・パナマ運河

（1）スエズ運河

当協会はかねてより 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、2015 年 7 月の ICS 等と SCA 長官他の対話以降、進展していない。

SCA は 2020 年 1 月 4 日に発表したドライバルク船と LPG 船の通航タリフの約 5%値上げを 2020 年 4 月1日予定通り実施した。値上げは 2015 年以降 5 年ぶりとなる。また、2021 年 1 月、当年中は、通航タリフを据え置くと表明している。当協会では、ICS に対し、一方的な値上げ抑止の観点から早期の対話実現を SCA に再度申し入れるよう要請を行った。

(2)パナマ運河

パナマ運河に関しては 2017 年 11 月以降、国際海運業界・当協会とパナマ運河庁(ACP)との対話慣行が確立している。2020 年度はコロナ禍の影響により、書簡を通じて意思疎通を図ったほか、在京パナマ大使との連絡により、状況改善後の東京での早期対話実現を目指した。2020 年 9 月 16 日には国土交通省と ACP との間で政府間Web対話が行われ、当協会中島副会長もオブザーバー参加し、2020 年 2 月 15 日に開始された上水サーチャージの導入に至った明確な説明を求めるとともに、早期の対面対話再開を促した。

一方、ACP は 2020 年 4 月 1 日、予定通り通航料値上げを実施した他、2021 年 2 月 17 日にはコロナ禍による需給の変化に対応するためとして通航予約料、通航枠オークション時の入札最低価格および通航付随料金(タグ料等)を 4 月 15 日以降値上げすること等を発表した。実質 2 ヶ月前の値上げ通知であり、値上げ理由も不明確なことから、当協会は 3 月 8 日付で、十分な事前周知期間設定と、コスト増等具体的な値上げ根拠を求める書簡を ACP に送付し、意見交換を続けている。また、ICS、 ASA、ECSA からも連名で同主旨の書簡が送付されている。

今後はコロナ禍後の早期の直接対話再開により ACP との共通認識醸成に努めるとともに、新水源対策財源のための通航料等再改定を想定し、荷主関連を含めた関係国際団体との一層の連携強化に努めることとしている。

3. 法務保険問題

3-1 船主責任に関する条約等

当協会は IMO 法律委員会(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 LEG 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。2020 年度は以下の議題を中心に対応した。

(1)IMO 条約に基づく責任を制限する船主の権利を否定する基準に関する統一解釈

2016 年の Prestige 号油濁事故に関するスペイン最高裁判決等を契機として、国際油濁補

償基金（IOPCF）で検討が続けられていた条約の統一的解釈の重要性を巡る議論を引き継ぐ形で 2019 年 3 月以降、国際 P&I グループ（IG）をコーディネーターとする LEG の非公式コレスポンデンスグループ（CG）で本件検討が進められ、当協会は ICS を通じこれに参画した。2020 年 12 月に Web 開催された LEG107 では、ICS/IG を中心としたグループより過去の LEG 等における検討過程を取りまとめた提案文書が提出され、また、IMO 事務局からは統一解釈案の採択方法が例示（締約国会議、総会または委員会による決議）された参考文書が提出された。議論の結果、統一解釈は 1976 年の海事債権についての責任の制限に関する条約（LLMC76）起草時の諸原則に基づき LEG108（2021 年 7 月開催予定）までに会期間の CG で作成されることとなったが、採択方法は引続き検討されることとなった。

（2）IMO 諸条約の責任制限限度額改正を視野に入れた事故データ収集方法の構築

LEG107 においてオーストラリア・フランスが、将来の IMO 諸条約における責任制限限度額改正を視野に入れた事故データ収集方法を構築するための提案文書を提出した。但し、Web 開催された LEG107 では時間が限られたため、両国に対しては、LEG108 で具体的な収集方法等を提案する文書を追加提出することが求められた。

（3）バンカー条約およびナイロビ条約

わが国は「燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」（バンカー条約、2008 年 11 月発効）および「難破物の除去に関するナイロビ国際条約」（ナイロビ条約、2015 年 4 月発効）を批准していないが、こうした除去等に係る費用補償に関しては、船舶油濁損害賠償保障法（以下、油賠法）で独自に外航船舶に対する保険付保を義務付けている。一方で、条約に規定のある保険者への直接請求権および裁判判決の相互承認は措置しておらず、近年被害者への補償が行われない事例が発生していることから、国土交通省はこれを確実なものとするため、関係者の了解を取り付けた上で油賠法の一部改正を通じて両条約の国内法制化を進めていくこととした。

2020 年 7 月 1 日、わが国政府は両条約の加入書を IMO 本部に寄託したため、両条約はわが国において同年 10 月 1 日から効力が生じることとなった。これに伴い既に成立している、改正油賠法も同日から施行された。

3･2 油濁被害の補償制度

2020 年 12 月および 2021 年 3 月に IOPCF 会合が Web 開催され、当協会代表も参加した。2020 年 12 月の会合においては、現在 IOPCF への最大の資金拠出国となっているインドが、資金拠出のあり方の再考を求め、油濁関連 2 条約（1992 年の油による汚染損害についての船主の民事責任に関する国際条約：CLC 条約、および 1992 年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約：FC 条約）を改正するため、ワーキンググループ（WG）を設置の上議論を行う旨の提案文書を提出した。これに対して、各国からは提案の根拠が条約の基本理念に反する等、否定的な見解が多数出されたものの、本格的な検討は対面会合開催後に行われることとなった。

一部の IG メンバー外の保険者（non-IG）による不十分な補償問題等に関しては、2020 年 12 月の会合において監査委員会委員長から提出文書に沿って検討結果が報告されたが、時間の都合上各国による議論は今後の会合に委ねられることとなった。

その他、両会合では Agia Zoni Ⅱ 号および Bow Jubail 号をはじめとする油濁事故クレーム処理等が審議された。

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･3 イラン産原油の輸送に係る諸問題

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、わが国はイラン産原油輸送を継続するため 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 IG 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 2016 年 1 月に承認され多くの経済制裁が解除されたが、2018 年 5 月に米国は JCPOA からの一方的な離脱を表明、イラン産原油輸入禁止を含む米国二次制裁を同年 8 月 7 日および 11 月 5 日に再発動した。日本を含む 8 カ国・地域は 180 日間に限り制裁の適用除外を受けたが、2019 年 5 月 1 日

を以って除外措置が撤廃され、現在輸入は全面停止となっている。但し、わが国政府はイラン産原油輸送に係る制裁が解除されればすぐに輸入が再開出来るよう、2021 年度も政府補償スキームを継続することとした。

当協会は国土交通省に会員会社の要望等必要な情報を提供し、意見反映に努めた。

4. 港湾問題

4･1 水先問題

国土交通省が主催する「第 15 回水先人の人材確保・育成に関する検討会」による「第 3 次とりまとめ」(2020 年 5 月)において、水先人総数は、今後数年間、減少が見込まれるがその後増加に転じることが予想されるため、養成定員を今後 3 年間は、二級は 5 名、三級は 5 名＋αと減じ、2023 年度以降に関しては見直しを検討することとした。また「モニタリング委員会」に関しては、安全性の観点も含め、水先人会会則実効性の強化がより安定的なサービスの維持と安全性を高めていくことに資するものであるかを検証する場と位置付け、旧来の「モニター会合」は、日本水先人会連合会や各水先人会との良好なコミュニケーションを維持しつつ、「船協・連合会業務連絡会」と改変し水先幹事会が中心となって、より踏み込んだ安全性の効果検証等が行える体制とした。

4･2 港湾整備

(1)交通政策審議会港湾分科会

掲題分科会が 2020 年度に 3 回開催され(第 79～81 回)、港湾計画の改訂等の審議が行われた。

第 79 回(2020 年 6 月)では、特定港湾の機能を効率的に発揮させるために必要な上屋、荷役機械、ふ頭用地等を整備する「令和 2 年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)」について審議、了承された。当協会は同分科会に参画し、意見反映に努めた。

(2)国際コンテナ戦略港湾推進委員会

掲題委員会(座長:国交副大臣)は、2014 年に 3 本柱(集荷、創貨、競争力強化)からなる

施策を盛り込んだ報告書を取りまとめ、その後、各施策のフォローアップを行っている。2019年 2 月には、より詳細なフォローアップを行うとともに新たな課題を抽出すべく、委員会の下にWG が設置されている。

2020 年度に WG 会合がオンライン形式で 2 回開催され、各種施策のフォローアップが行われた。当協会は WG に参画し、状況を注視した。

4・3 コンテナ保安・安全対策

（1）日本版 24 時間ルール

2014 年 3 月から実施の「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）」に関し、当協会はコンテナ物流に支障が生じないよう状況を注視した。

（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は、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」を設置し、国際海上コンテナの特殊性を踏まえた安全対策を推進している。2020 年度は2021 年 3 月に会議が開催され、コンテナ横転事故等の発生状況等について報告があった後、その対策について意見交換がなされた。当協会は同会議に参画し、船社に負担がかからないよう注視した。

4・4 輸出入・港湾諸手続の簡素化

（1）港湾の電子化（サイバーポート）推進委員会

政府は、港湾の電子化により港湾物流の生産性向上を図るため、「高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部（IT 総合戦略本部）」の下部組織として、2018 年に掲題委員会および実務者による WG を設置している。

2020 年度は委員会が 2 回、WG が 3 回それぞれ開催され、2021 年 4 月の港湾関連データ連携基盤（サイバーポート）稼働に向けた検討が進められた。当協会は同委員会、WG に参画し、意見反映に努めた。

（2）NACCS 更改への対応

2019 年 8 月、第 7 次 NACCS 更改に向けた検討会が立ち上げられ、2025 年 10 月稼働に向けた検討が進められている。当協会は同検討会に参画し、意見反映に努めた。

（3）財務省関税局との意見交換

2020 年 10 月、財務省の関税局長から当協会会長に対して、「税関業務改善のため、関係業界との意見交換を行いたいので協力願いたい」旨、依頼があった。

これを受け、2020 年度内に関税局との意見交換を 2 回実施し、当協会から税関手続き等の実態を説明するとともに、その改善を要望した。その結果、「長期蔵置貨物に係る報告の電子化の徹底」、「NAVALOCK をコンテナシールとして扱うことの徹底」等の改善が為された。

5. 内航海運に係る問題

当協会は、内航事業者に影響を及ぼす可能性のある条約、国内法および税制等に大きな動きがある際、当協会として検討可能となるよう内航委員会を組織し、近年は、毎年 2 月頃に委員会を開催し、内航海運の課題等について海事局から説明頂くなど状況把握に努めている。

また、当協会（九州地区船主会）は毎年 7 月頃、九州地区船員対策連絡協議会と共催で、内航船員の出身者が多い九州方面の水産系高校・海上技術学校と内航事業者による「人材確保・育成に関する懇談会」をに福岡において実施しているが、2020 年度は、新型コロナウイルスの感染状況に鑑み、開催を見送った。

Ⅲ 安全環境・船員事業

1. 船員問題

1・1 船員労務関連事項

（1）ILO 海上労働条約（MLC 条約）について

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が 2020 年 12 月

26 日に発効し、日本では改正条約を担保するため船員法施行規則が改正され同日付で発効した。当協会は国土交通省と連携して、改正省令とガイドラインのスムーズな発効と導入に向けて、会員船社に対して必要な情報発信を行った。

（2）船員の働き方改革について

国交省が主催する交通政策審議会海事分科会船員部会および、船員の健康確保に関する検討会に参画し、人材確保にも資するより良い労働環境の実現に向けて意見反映に努めた。

船員の健康確保および労働環境改善に資する具体的な制度設計に向けた議論を踏まえ船員法および船員職業安定法が改正されることが決まった。主な改定内容は、労務管理者の選任と労働時間の範囲の見直しで、すでに会員船社にも情報を発信し、これらにより雇用・派遣を問わず船員に関し労務管理者のもとでの適正な労働時間管理を実現していくこととなった。

1・2 STCW 関連事項

（1）IMO 人的因子訓練当直小委員会（HTW）について

2021 年 2 月に開催された HTW 7 に参画し、下記について審議した。

① STCW-F 条約において、「限定水域」を基本訓練の一部免除の対象に含めること、漁船員が取得すべき健康証明書の最低年齢が「国内法及び慣習に従って管轄当局から認められた場合は 15 歳以上」とすることが合意されたが、これらによって STCW 条約が適用される一般商船および乗組員が影響を受けることがないことを確認した。

② コロナ禍及びその終息後における船員の資格証明書等の取扱いについて、各国が暫定的に実施している資格証明書の更新延長等の暫定措置の共通化を促進することとなった。具体的な内容は通信作業部会にて審議され、その結果を海上安全委員会（MSC104）に報告することで合意された。

③ 資格証明書の電子化に係る STCW 条約改正案等が議論され、具体的な内容については、次回 2021 年 7 月以降に開催予定の HTW8 まで通信作業部会で引き続き議論されることとされた。

2. 環境問題

2-1 シップリサイクル

新型コロナウイルスの影響によって定期的に実施していた主要解撤国への訪問団派遣は中断したが、シップリサイクル条約（HKC）の発効に向け安全かつ環境基準に適合する解撤ヤードが十分に確保されるよう、ヤードの操業状況や安全・環境対策の進捗状況等の現地情報を関係者と共有し引き続き船主意見の反映に努めた。また、国土交通省や日本海事協会等とWebinar（2020 年 10 月）で講演し HKC の重要性を国際的に広く訴えるなど、HKC 発効への機運醸成に尽力した。さらに、新型コロナウイルスの感染拡大は、EU 域内規制（EU SRR）により2020 年 12 月 31 日以降の EU 寄港船に所持が求められる船舶内の有害物質一覧表（IHM）の準備にも影響を与えたため、ICS など国際海運団体と協働して欧州委員会（EC）に働きかけた結果、6 ケ月の緩和措置（～2021 年 6 月末）を獲得した。

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 の小委員会である PPR7（2020 年 2 月）において、レビューが開始された。

当協会は、船舶の運航に支障が生じることのないように対応するべく、本件に関する国内外の検討会に参画した。

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こととなった。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、適切に対応を行ったが、年度後半には、新型コロナウイルス感染症の拡大

に起因し、検査が遅延するなどの問題が新たに発生しており、関係省庁とも連携し、対応することとする。
また、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いないが、関係会員会社および国土交通省をはじめ関係省庁とともに、対応について協議を重ねて対応した。

当協会は、マイマイガ等のハイリスクシーズンに会員船社へ情報提供を行い、外来生物の規制に関する情報収集を行うとともに、船舶の運航に支障がないよう、関係当局と連携して適切な対応を行った。

2･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、特定油および有害液体物質（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、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、関係専門委員会に参加している。消防船専門員会においては、代替消防船（一隻）の建造に関し、専門員会において議論を重ね、建造することが決定され、2024 年に竣工する予定。

3. 船舶の安全性確保

3･1 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、自衛隊中東追加派遣に伴う情報を含めアラビア海、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。また、自律運航船に係る諸問題(法整備、航行技術等)については、国の勉強会に参画し、必要な情報を発信した。

なお、2020 年度内に発生したモーリシャス座礁事故およびスエズ運河座礁事故への対応は以下のとおり。

（1）モーリシャス座礁事故

2020 年 7 月 25 日にモーリシャス沿岸のサンゴ礁に座礁した「WAKASHIO」号は、座礁中に荒天のため船体損傷が発生した。損傷により燃料油が流出し、海洋および沿岸区域に油濁が発生したため、国際的な問題に発展することとなった。同船の船主は当協会非会員の日本の会社であったが、運航者が協会の会員である商船三井であったことから、協会も関与することとなった。油濁対応ならびに船体撤去（2021 年 3 月末も継続中）は船主責任で対応したが、用船者としての社会的な責任から商船三井でも、モーリシャスに連絡事務所を設置するなど、同国への支援を展開した。事故原因は、船員の不注意と推定されるものであったことから、国土交通省でも再発防止対策に関する注意喚起を行い、協会でも、内容の確認を行ったほか、会員周知を行い再発防止に努めるよう啓発を行った。

（2）スエズ運河座礁事故

2021 年 3 月 23 日にスエズ運河を北航中のコンテナ船 EVER GIVEN 号（正栄汽船所有、エバーグリーン社運航）が、強風ほかの原因（原因については調査中）にて座礁事故を起こした。この座礁により、全長 400mの船体が、東向きに航路を閉塞する状況となった。
離礁作業は難航したが、3 月 29 日に離礁に成功し、同日 18 時（現地時間）より通航が再開した。

この間、協会では、メディア対応をはじめ、滞留状況を確認し、国土交通省に情報提供行うなどの対応をとったほか、状況について、確認できる範囲で会員に情報を提供した。

なお、スエズ運河が閉鎖されたのは、1974 年の第 4 次中東戦争以来である（1975 年 6 月に再開）。

3･2 貨物の安全な積み付けと運送

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が継続的に審議されている。

当協会は、これら審議に対応する各種関連検討委員会に参画し、今年度はコロナ禍により開催されなかったが IMO 貨物輸送小委員会（CCC）の審議動向を把握するとともに、貨物の安全な積み付けと運送に関する規則について、事前に取り纏めた船主の意見が適切に反映されるべく対応した。

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。

2020 年の運航調整事例は前年(62 件)と比べて約 20%減の 49 件となり、運航調整件数は減少傾向にあるものの、船舶の航行安全かつ安定的な輸送が確実に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に対して当該海域の航行安全対策への協力を要請した(2020 年度は、新型コロナウイルス感染拡大による緊急事態宣言が発令されたこともあり、書面のみによる協力要請とした)。

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している。

2. セミナー等の開催

(1)「環境・海上安全 Webinar」の開催

当協会は、例年、海上安全や環境を巡る諸課題に関して情報の提供や問題意識の共有を目的としたセミナーを開催している。新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、2021 年 2

月に「環境・海上安全 Webinar」を初めてオンライン形式で開催し、会員会社のほか海事関係企業・団体等から約 190 名が参加した。

（2）「2021 年海運講習会」の開催

毎年 3 月に会員会社の新入社員等を主な対象に、社会人としての門出を祝し、海運人としての自覚を促す一助に「海運講習会」を開催している。本年については新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、オンデマンド方式にて実施し、約 180 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 2020」の発行

海運のほか関連産業の諸統計を分類・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 2019」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した。

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等、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、一般紙記者および海運専門紙記者を対象として、定例理事会開催日に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

例年実施している大学講座への講師派遣については、上期に予定されていたものは中止となったが、下期は、オンライン形式で実施し、大学生等を対象に海運に対する理解促進に努めた。

Ⅴ 海外事業

1．欧州・北米地区事務局の活動

（1）欧州地区事務局

当協会が加盟する ICS の委員会・小委員会・WG 等の会議に加え、新型コロナウイルス感染拡大に伴う船員交代問題関連会合にも開催の都度出席し、当協会意見の反映、問題提起等を行った。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。

2020 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

- コロナ禍における船員交代問題への対応
- 外航海運からの GHG 削減中期目標対策問題への対応
- GHG 長期目標削減のための業界主導型基金設立検討への対応
- 船舶からの大気汚染防止のための国際条約（MARPOL 条約付属書Ⅵ）の硫黄酸

化物（SOx）および窒素酸化物（NOx）規制問題への対応

- SOxスクラバーの設置・試験・承認・洗浄水排出問題への対応
- バラスト水処理装置の試運転時の承認ガイドライン策定問題への対応
- ギニア湾等における海賊問題への対応
- 荒天時の最低機関出力ガイドライン問題への対応
- 船底防汚塗料のシブトリン使用禁止問題への対応
- 船体付着生物管理ガイドラインへの対応
- 水中洗浄基準（Underwater Cleaning Standard）への対応
- 北極海における船舶の重質油使用およびブラックカーボン排出規制問題への対応
- 汚水処理装置関係附属書・ガイドライン改正への対応
- コンテナ貨物からの火災問題への対応
- 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 に関する諸検討への対応
- 船舶の消火および救命艇・救命設備等の安全対策見直しへの対応
- シップリサイクル条約早期発効に向けた取組（業界団体間協議等への対応）
- マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策への対応
- 米国カリフォルニア州油流出関連違反刑罰強化への対応
- 国際団体主導による広報活動への対応
- ICS 保護主義政策調査への対応
- 国際油濁補償基金への対応

② 情報収集関係

- EU-ETS 審議動向
- 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）動向
- 地中海難民救助活動（Migrant Rescue in the Mediterranean）
- インドネシアにおける石炭等貨物留保規制
- EU シップリサイクル規則
- 米国 LNG 輸出関連法案（自国籍船・自国建造等優先）
- 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
- 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
- 条約の首尾一貫した適用問題
- 米国の対イラン経済制裁に対する関係国・地域の動向
- Brexit（英国の EU 離脱）に伴う海運業界への影響
- 国家管轄権外区域の海洋生物多様性（BBNJ）に関する条約策定動向
- 船主責任制限権利阻却事由に関する統一解釈問題
- 英国大陸棚開発事業従事船乗組員最低賃金問題

2020 年度の欧州地区事務局の体制は以下の通りである。

【欧州地区代表】Svein Steimler

【欧州地区事務局長】有坂俊一

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。2020 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、海技教育機構（旧航海訓練所）、ICS、ASA の事業に対し、助成を行った。

事業報告の附属明細書

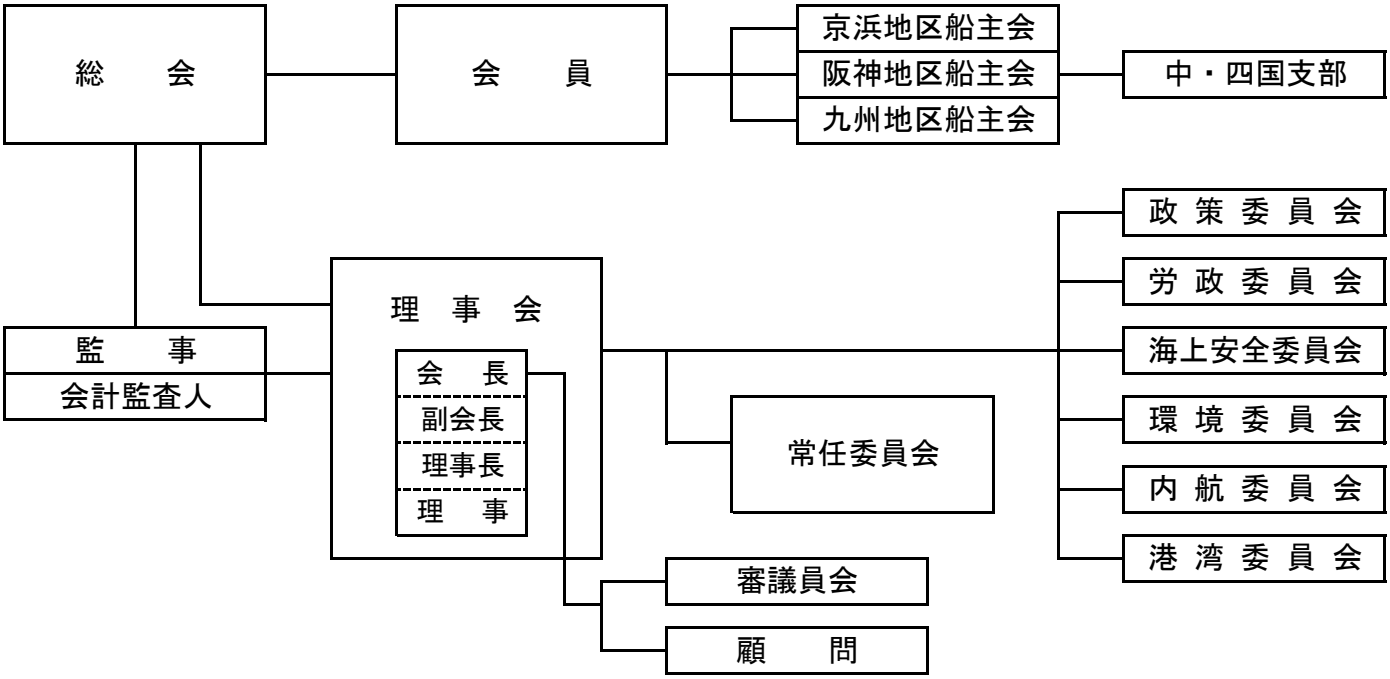
2020 年事業報告には、「一般社団法人及び一般財団法人に関する法律施行規則」第 34 条第 3 項に規定する附属明細書「事業報告の内容を補足する重要な事項」が存在しないので作成しない。

2021 年 6 月
一般社団法人　日本船主協会

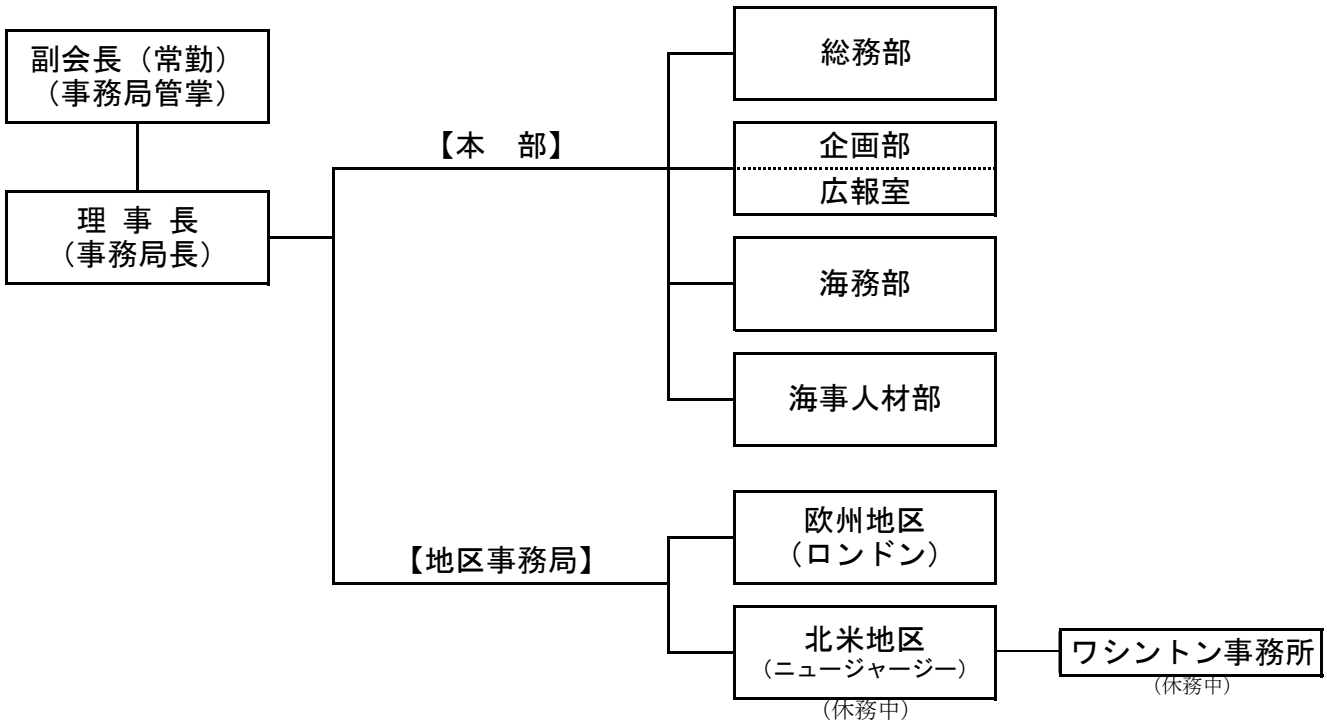
付

日本船主協会機構図

（2021年3月31日現在）



《参考》　事務局機構



資料

役 員 名 簿

2021 年 3 月 31 日現在

会長 （代表理事）	日本郵船	取締役会長	内 藤 忠 顕
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	明 珍 幸 一
副会長 （理事）	ENEOS オーシャン	取締役社長	廣 瀬 隆 史
副会長 （理事）	栗林商船	取締役社長	栗 林 宏 吉
副会長 （理事）	国際船員労務協会	会長	赤 峯 浩 一
副会長 （代表理事）			中 島 孝 ＊
理事長 （代表理事・事務局長）			森 重 俊 也 ＊

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 舎 裕 己
出光タンカー	取締役社長	寺 内 正
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	谷 水 一 雄
NYK バルク・プロジェクト	取締役社長	野 瀬 素 之
川崎近海汽船	取締役社長	久 下 豊
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

ケイラインローローバルクシップマネージメント	取締役社長	門野英二
神戸船舶	代表取締役	原田　正
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
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	酒井隆司
三菱鉱石輸送	取締役社長	鈴木一行
明治海運	取締役社長	内田和也

常務理事（業務執行理事）	石川　尚＊
常務理事（業務執行理事）	田中俊弘＊
常務理事（業務執行理事）	大森　彰＊

監事

旭海運	取締役社長	根元　聡
玉井商船	取締役社長	佐野展雄
東興海運	取締役社長	井髙英輔

＊は常勤役員