

# 2023 年度事業計画

2023 年 6 月

一般社団法人 日本船主協会



## 目 次

I	主要課題	1
1	海運政策	1
2	危機対応	2
3	地球環境/GHG	2
4	航行安全・セキュリティ	4
5	海運の重要性・魅力の発信	5
6	人材確保	6
7	国際諸団体	7
8	内航海運	8
II	諸課題	9
1	わが国海運の経営環境の整備	9
2	国際問題	9
3	法務保険問題	10
4	港湾問題	10
5	船員問題	12
6	環境問題	13
7	船舶の安全確保	14
8	調査広報事業	15
9	海外事業	15
10	関係団体支援事業	16



**I 主要課題****1 海運政策****(1) 海運税制への対応**

令和5年度税制改正において、外航船舶の特別償却制度の拡充・延長、また、買換特例制度およびトン数標準税制の延長が認められた。

当協会は、これら3税制が円滑に導入され、会員各社が十分に活用することによりわが国外航海運企業の国際競争力が強化されるよう、国土交通省海事局の協力を得て新たな制度の周知等に努める。

また、令和6年度税制改正においては、国際船舶（外航日本籍船）の登録免許税および固定資産税の特例措置が期限を迎えることから、日本商船隊の国際競争力強化の観点から、これら特例措置が確保されるよう対応する。

**(2) 日本籍船の確保に向けた規制等の制度の見直し**

日本籍船をパナマ等の外国船籍並みに保有しやすくするため、当協会は、国土交通省をはじめとする関係当局に対し、日本籍船の取得、保有に係る規制、手続き等の一層の改善を求めるなど、関連諸制度の見直しを求めていく。

**(3) 将来の海運支援策のあり方の検討**

欧州をはじめとする海運先進国においては、自国海運産業の競争力強化の観点から税制等の様々な海運政策を講じており、加えて近年では、GHG削減に向けた各企業の取り組みを促す政策等を講じつつある。

当協会は、GHG削減に向けた施策、海運、造船・船用工業等のわが国海事クラスター全体にとって必要な施策等、海運の国際競争力強化につながる中長期の支援策のあり方について、国土交通省海事局とも相談しつつ検討を進める。

## 2 危機対応

---

### (1) 国際政治経済環境の変化に起因する危機への対応

国際的な政治経済環境の変化は、近年でも、コロナウイルスに起因する船員交代や国際物流の混乱にみられるように、世界の海運にも大きな影響を与えている。2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻についても同様であり、当協会は、船舶および船員の安全確保のため、国土交通省海事局とも密接に連携し、情報収集および会員への情報発信等に引き続き努めていく。

また、大規模自然災害、紛争や軍事侵攻、経済制裁等、国際海運に関わる危機への対応を適切に行っていく。

### (2) 新型コロナウイルス問題への対応に関するレビュー

新型コロナウイルス感染症は、オミクロン株への移行、国際的なワクチン接種の普及等により死亡・重症化のリスクは大幅に軽減されており、わが国でも、2023年5月8日より、季節性インフルエンザと同様、第5類に再分類される見通しである。

また、国際的にも同様であり、既に100か国以上で水際対策が完全に撤廃され、継続している国でもワクチンの接種等を条件に入国が大幅に緩和されている。

当協会では、継続的に情報を収集、会員への共有を行うとともに、船員の感染防止や、各国の水際対策等により、船員交代が著しく困難になったことに対して様々な対応をとってきた。この経験を踏まえ、将来、新たな感染症の蔓延に遭遇した場合に備え、今回の対応についてレビューを行うこととする。

## 3 地球環境／GHG

---

### (1) 国際および地域ルール策定の動向への対応

GHG削減に関する国際海事機関（IMO）の動きに関しては、2022年の第78回海洋環境保護委員会（MEPC78）において、「GHG削減戦略の改正議論」および「船舶燃料のGHG排出量に関するライフサイクル評価ガイドライン」について、2023年のMEPC80での最終化に向けて議論を継続することが決まっている。

GHG 削減に関する議論および取り組みは世界的に加速しており、当協会は引き続き国内会合や 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。

一方、EU 排出権取引制度 (EU-ETS) が 2024 年以降、海運業界に順次拡大適用されることとなっており、同年以降、排出権償却に際し会員各社において新たな手続きおよび相当なコスト負担が想定されるため、当協会として情報収集やその共有、必要な調査を行うとともに、合理的・現実的な運用となるよう関係方面に働きかけ等を行う。

### (2) 2050 年 GHG ネットゼロを目指す海運の環境広報等の展開

海運業界は、環境保全は最重要課題の 1 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、取り組みの継続には、海運企業 (外航・内航) を取り巻く関連業界等にも現状を知ってもらうことが不可欠である。このため、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り組みについて広報活動を行い、社会的な認知度を高めるよう努力する。

特に GHG 排出削減に向けた取り組みについては、2021 年度、日本の海運業界として「2050 年 GHG へ挑戦する」ことを表明している。表明に合わせて発表した広報資料『日本の海運 2050 年 GHG ネットゼロへの挑戦』や当協会ホームページ等を活用し、また IMO における審議状況、2024 年に適用が開始される EU-ETS も織り込みつつ、関係者の理解醸成に向け、引き続き広報活動を展開する。

### (3) GX 移行債等の政府による支援策への対応

世界規模で、化石燃料中心の経済・社会、産業構造をクリーンエネルギー中心に移行させ、経済社会システム全体を変革させるグリーン・トランスフォーメーション (GX) 実現に向けた投資競争が加速している。

わが国においても「GX 実行会議 (議長：内閣総理大臣)」が設置され、今後 10 年間で 150 兆円を超える官民の GX 投資の実現に向け、GX 経済移行債の発行など GX 推進に関する各種施策についての検討が進められている。

当協会は、これら施策がゼロエミッション船等の普及促進をはじめ海事産業の競争力強化に資するものとなるよう、情報収集および会員への情報発信等に努める。

### (4) シップリサイクルへの対応

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で発効要件の1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。

発効要件上、2023年が極めて重要な年となることから、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、バングラデシュへの訪問団の派遣など、わが国政府等と連携して、主要リサイクル国における施設の改善を促し、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。

## 4 航行安全・セキュリティ

---

### (1) 航行安全対策ならびに情報発信（マラッカ海峡等）

当協会は、船舶の運航に支障が生じないように、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。

自律運航船等、船舶運航のデジタルラ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）を含め、国内外における検討に積極的に参画し、情報収集を行う。

船舶事故の背景にはヒューマンエラーとの因果関係が示される事例が多々ある。各船主が経験した事例を共有することで、同種の事故再発防止に繋がるような情報をはじめとする、会員向け安全情報のプラットフォームの作成・運用に取り組む。

わが国海運にとって重要な通航路の1つである、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全確保は欠くべからざるものである。同海峡の航行援助施設の維持管理はその重要要素の1つであり、沿岸3カ国での調整が困難であることから、当協会は主要な利用者として、これを主体的に支援するマラッカ海峡協議会を支援する。

### (2) ソマリア・アデン湾海賊対処等にかかわる諸活動

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、ほぼゼロ水準に抑えられているものの、この海域における海賊の脅威は消えてはいない。不審船情報は未だ発生しており、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、関係諸団体と連携し、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、活動に当たっている自衛隊・海上保安庁に対し、現地訪問団の派遣や、感謝の集いの開催等の支援活動を行う。

ギニア湾周辺海域の海賊については、誘拐事案など凶悪事案が多くあり、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。最近ではシンガポール海峡の事案が増加しており、これらを含め海賊問題に引き続き対応する。

## 5 海運の重要性・魅力の発信

海洋国家である日本の存立基盤ともいえる海運が担う役割や重要性への理解を、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。

新しい広報への取り組みとして、昨年度は 20 代前半の若者を主な対象に、都市部(東京都心および大阪梅田)やYouTube等において、「“開運”じゃなくて、“海運”です。」をキャッチコピーとした海運に係る広告を掲出する等、大規模な広報活動を展開した。今年度は、これらを更に充実・発展させた広報活動を行う。その際には他の海事各関係団体と連携しつつ進めていくとともに、海運のみならず、造船や港湾等の海事産業全体の認知につながるような活動にも注力していく。

また、コロナの影響も落ち着いてきたことから、今年度は出前授業や施設見学、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に更に注力するとともに、教科書での海上輸送に関する記述を維持・拡充するため、教科書会社や資料集会社への働きかけも継続する。その他学校現場での ICT 教育で活用できるよう制作したデジタルコンテンツの積極的な周知や、ウェブサイト、SNS 等での各種情報発信に努める。

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」等の各種イベントの機会を捉え、会員会社等と協力し、商船や海事施設の見学会などを実施するほか、それらイベントの様子を SNS 等で発信することを検討する。

この他、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継続する。

## 6 人材確保

---

### (1) 日本人船員(海技者)の確保に関する活動

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その内航ワーキンググループを中心に、教育機関、諸団体、国・自治体等、関係者との連携を強化し、船員不足、後継者の確保・育成等の諸問題へ取り組み、日本人船員と海技者の確保・育成に関わる啓蒙活動や広報活動を継続する。今年度はコロナ禍で中断していた商船系大学の学生と教員との意見交換を再開する。また、商船系大学・学校・教育機関の学生に海運が取り組む新たなビジネスや技術革新への対応など、将来期待される人材像と海技者の魅力を学生へ紹介する。

若年層を対象とした事業では、前年度末に撮影を実施したバーチャル訪船コンテンツを完成させ、IT等を活用した情宣を行うと共に、従来のDVD等と合わせ学校・教育機関で教材としての活用を依頼する。

外航日本人船員(海技者)確保・育成スキームについて、効果的な運用や今後の日本の資格取得方法などを関係者と連携して対応していく。さらに、わが国の外航海運を支える船員と海技者のあるべき姿、養成のあり方、教育体制等について、国土交通省、文部科学省、海技教育機構を含む海事教育・訓練機関、および関係団体等と協議し、船員と海技者の確保・育成に取り組んでいく。

内航海運について、船員に関わる「働き方改革」、船員不足・定着率低下などの関連諸問題について、関係団体とも連携し、教育・訓練機関や内航船社と意見交換や情報収集・情報発信を行う。

### (2) 外国人船員に対する承認試験制度への対応

外国人船員承認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、日本籍船に関わる制度や諸手続きの見直し、更なる合理化・改善を目指す。

コロナ禍による各国間移動制限が緩和されて来たことから、フィリピン、インドにおいて3年振りに JISS 審査を対面にて開催する。また、ブルガリアなど一部リモート試験を継続する場所もあるが、資格取得に関わる影響を最小限とし、日本籍船の運航や外国籍船の日本籍化に支障の出ることがないよう、国土交通省や関係機関等へ対応を働きかけていく。また、国土交通省認定のフィリピンの機関承認校3校（PMMA, MAAP, NTMA）は、本年5年毎の継続審査対象となるため、継続認定が得られるよう対応する。

外国人船員の日本の無線従事者資格取得について、現在は日本無線協会のみで実施されている無線講習の機会を増加させるため、関係団体においても無線講習が実施できるよう取り組む。また、船舶料理士講習の規制緩和について、国土交通省をはじめ関係団体等と検討し、省令の改正などに取り組む。

## 7 国際諸団体

---

### (1) スエズ・パナマ運河当局との関係強化と料金問題への対応

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るよう、また、透明性、合理性を欠いた一方的な通航料引き上げが回避されるよう、わが国政府、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・パナマ両国の外務当局等に働きかけていく。

パナマ運河庁に関しては、定期対話の継続を図るとともに、新料金体系導入後の動向を注視し、必要な意見反映に努める。スエズ運河庁に対しては、パナマ同様の定期対話体制の確立に向け、鋭意対応を継続する。

### (2) ICS、ASA 等国际諸団体の活動への対応

当協会は国際海運会議所（ICS）、アジア船主協会（ASA）等の民間団体の活動に積極的に参加し、意見の反映や情報収集に努める。

特に ASA に関しては、4年ぶりの対面開催となる総会（5月15日～17日於上海、中国船協主催）や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）を通じてアジア船主間の相互理解促進を図るとともに、ASA の対外発信強化に協力する。

ICS に関しては、6月にマニラで対面で開催される総会に対応する。

また、国際機関（IMO）や海運先進国当局間会議（CSG）等の政府間国際機関の動向にも引き続き注視していく。

### **8 内航海運**

---

内航船員不足および後継者の確保・育成に関する課題について、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り組みを引き続き行っていく。

また、日本内航海運組合総連合会と連携し、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、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。

## II 諸課題

### 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

わが国外航海運企業の国際競争力維持・強化に必要な海運政策について検討するため、日本海事センターの協力も得つつ、諸外国における海運税制をはじめとする海運政策の最新情報を把握する。

#### (2) OECD デジタル課税ルールおよび国際会計基準

OECD を中心に検討が進められ、2021 年 10 月に国際合意された、経済のデジタル化に対応した新たな国際課税ルールについて、わが国でも国内法制化が進められている。

また、日本の会計基準設定主体である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。

当協会は、これら 2 つの動向を注視し、会員企業の会計・経理に適切に反映されるよう、必要に応じ、国土交通省海事局、経団連や ICS 等を通じて意見反映に努める。

#### (3) 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) 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) 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。

## 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（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 等国際団体と連携の上、引き続き意見反映に努める。

### (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については適切に対応する。

### (3) イラン産原油の輸送に係る諸問題

イラン産原油のわ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。当協会は米国政府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) 船荷証券の電子化に関する国内法制化

法務省の法制審議会商法（船荷証券等関係）部会で議論が進められている船荷証券の電子化に係る国内法制化に対して、引き続き当協会の意見反映に努めていく。

## 4 港湾問題

---

### (1) 水先問題

国土交通省主催の「水先人の人材確保・育成に関する検討会」（以下、検

討会)へ引き続きユーザーの立場で参画し、2023年2月の検討会です承された「第四次とりまとめ」に掲げられた今後の対応と方向性が適切に実施されていることを確認する。

今後数年間は一級水先人の廃業者数が多く、中小規模水先区等における後継者の不足も見込まれ、水先人総数の減少が続くため、各水先区の水先人構成人数および水先業務の履行状況等を継続して確認し、国土交通省や関係団体と情報交換や協議・検討を行い、安全で安定的かつ継続的な水先業務の維持を図る。

特に日本水先人会連合会とは年2回開催する「船協・連合会業務連絡会」を通じて、安全かつ円滑な水先業務の確保と中小規模水先区の水先人不足に対する円滑な派遣支援の状況などを継続して確認する。また、水先人採用状況等も海技振興センターの各種委員会を通じて引き続きモニターしていく。

### (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、国土交通省港湾局「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」に参画し、関係施策の取り組み状況等を注視するとともに船社意見の反映に努める。

さらに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)について、船社にとって経済的かつ使い勝手の良いものとなるよう、CNPを推進する検討会に参画し意見反映に努める。

### (3) コンテナ保安・安全対策

24時間ルールなど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) 輸出入・港湾諸手続の簡素化

輸出入・港湾諸手続の更なる電子化や情報一元化により、船社の利便性が

向上するよう、2025年にシステム更改を予定するNACCS（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System）や港湾局が構築を進める情報プラットフォーム「サイバーポート」等の検討会に参画して意見反映に努める。また、2020年度から継続している財務省関税局との意見交換等も活用し船社意見の反映に努める。

### 5 船員問題

---

#### (1) 船員労務関連事項

国土交通省が主導する船員の働き方改革の一環として、改正船員法・船員職業安定法および関連省令が段階的に施行されることとなり、昨年の労務管理適正化等に関する法令・省令の施行に続き、本年4月1日から船員の健康確保に関する制度が施行される。これら法令・省令改正で求められる対応が実質的かつ効果的に行われるよう、国土交通省や会員会社と連携して対応すると共に、人材確保に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。

#### (2) STCW 関連事項

##### (ア) 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

アンモニア、水素などの新たな代替燃料や自動運航船（MASS）への関心が高まってきている。昨年同様、引き続き国際会議の動向もモニターし、会員船社にとって有効かつ過剰な負担とならないように国土交通省や関係団体と連携し、関係委員会や会議等に参画し対応する。

##### (イ) STCW条約に関連した国内対応について

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、引き続きIMO、ICS等を通じて国際的な動向を注視しながら、会員船社の意向を尊重しつつ、日本の資格制度が適切に維持されるよう努める。

**(ウ) 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、国土交通省および会員会社と連携し、無線資格や IGF コードに関係する訓練要件・資格等についての課題解決に努める。

**6 環境問題**

---

**(1) 船体付着物の移動**

船体付着物の越境移動を抑制するため 2011 年に採択された「船体付着生物管理ガイドライン」（非強制）は、2020 年にレビューが開始され、PPR10（2023 年 4 月）まで継続される予定である。

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) 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 または FSMC）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た。

また、豪州、ニュージーランドが行っているクサギカメムシに対する侵入防止規制に対し、引き続き注視し、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継続していくこととする。

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。

**(3) 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<sub>x</sub> 規制）」につき、排出ガス浄化装置（SO<sub>x</sub> 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 MEPC79 で採択された「地中海における燃料油硫黄分濃度の 0.10%以下とする規制（発効は 2025 年 5 月 1 日）」に関しても、詳細等について取り纏めるとともに会員へ周知していく。

また燃料油の品質問題、SO<sub>x</sub> 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ポート・ステート・コントロール (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。

#### (4) 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、MEPC78 において条約レビュープラン (Convention Review Plan) についての議論が開始された。

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、今後の IMO における条約レビュープランの議論に対して、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。

#### (5) 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との定期会合を実施し、同センターの業務運営の把握に努める。

## 7 船舶の安全確保

---

### (1) 船舶の設備・運用要件および貨物の安全な積載と輸送

IMO において、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、また、個品危険物、固体バラ積み貨物、バラ積み液体貨物等の積載や輸送に関する規則の

見直し、継続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。

### (2) 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している。

これに対応するため、巨大船は出入港等の運航調整が行われ、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。

## 8 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、メール、SNS 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。

## 9 海外事業

---

英国ロンドンの欧州地区事務局等を通して、ICS、IMO 等国际機関の活動に参画し、情報収集、意見反映等に努める。

### 10 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。2023年度においても、その活動状況を踏まえつつ、有意義な活動について支援していく。



