

2022 年度事業報告書

2023 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75回通常総会	4
3. 役員等の異動	4
4. 諸会議開催状況	5
5. 地区船主会の状況	9
6. 常勤役職員に関する事項	10
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 2022年度の主要課題

1. 海運税制（トン数税制、船舶特償、買換特例）	12
2. GHG等の地球環境保全対策・広報（IMO、UNFCCC/COP等）	12
3. ロシアのウクライナ侵攻問題への対応	14
4. 新型コロナウイルス問題への対応	14
5. コンテナ輸送の需給逼迫問題への対応	15
6. スエズ・パナマ運河	15
7. 海運の重要性に関する認知度向上、広報活動の強化	16
8. ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊等保安問題	18
9. 人材確保	19

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	20
1・2 海運に係る規制等の制度見直し	21
1・3 国際会計基準および OECD デジタル課税ルール	21
1・4 第4期海洋基本計画への対応	22
1・5 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度	22

2. 国際問題

2・1 内外関係機関等での活動	23
2・2 諸外国規制の撤廃・緩和	23
2・3 各国海運政策	23

3. 法務保険問題

3・1 船主責任に関する条約等	24
3・2 油濁被害の補償制度	24
3・3 イラン産原油の輸送に係る諸問題	25
3・4 船荷証券の電子化に関する国内法制化	25

4. 港湾問題

4・1 水先問題	26
4・2 港湾整備	27
4・3 コンテナ保安・安全対策	28
4・4 輸出入・港湾諸手続の簡素化	28

5. 内航海運に係る問題	29
--------------	----

Ⅲ 安全環境・船員事業

1. 船員問題

1・1 船員労務関連事項	30
1・2 STCW関連事項	31

2. 環境問題

2・1 シップリサイクル	31
2・2 船体付着物の移動	32
2・3 アジア型マイマイガ等外来生物移動への対応	32
2・4 海上災害防止対策	33

3. 船舶の安全確保

3・1 航行安全情報の収集と発信	34
3・2 貨物の安全な積み付けと運送	34
3・3 備讃瀬戸航路の安全航行対策	35

Ⅳ 調査広報事業

1. 会員向け情報提供	35
2. セミナー等の開催	35
3. 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理	36
4. その他	36

Ⅴ 海外事業

1. 欧州・北米地区事務局の活動	37
------------------	----

VI 関係団体支援事業	39
事業報告の附属明細書	40

事業概況

2022 年度の世界経済は、需要と供給の両面で回復が進んだものの、米欧を中心とした高インフレと金融引き締めが世界規模で経済成長を下振れさせた。わが国においても、資源高や記録的な円安による輸入物価の上昇を主因としたインフレが続き、食料品や電気・ガス料金の値上げなどが家計を圧迫する一方で、十分な価格転嫁ができない企業の収益を圧迫した。

海運市況は、これらに加えロシアによるウクライナ侵攻、新型コロナウイルスの継続的影響といった混乱に直面しつつも、総じて好況を維持した。しかし、港湾混雑の解消や貿易量鈍化によってコンテナ船の運賃が調整局面に入るなど、予断を許さない状況にある。

こうした状況下、当協会が 2022 年度に取り組んだ主な事業の概況は、以下のとおりである。

令和 5 年度税制改正に関しては、「外航船舶の特別償却制度」の拡充・延長、「外航船舶の買換特例(圧縮記帳)」および「トン数標準税制」の延長を要望した。財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、造船業界とも連携して国会議員への陳情活動等を行い、各制度の必要性を訴えた。その結果、2022 年 12 月に閣議決定された「令和 5 年度税制改正の大綱」において、すべての要望が認められた。

地球環境保全対策に関しては、国内会合や国際海事機関(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)と密接に連携し対応した。また、EU 排出権取引制度(EU-ETS)を国際海運に拡張する 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」という姿勢を主張した。

ロシアのウクライナ侵攻問題に関しては、両国周辺における本船運航状況や、ロシア人船員・ウクライナ人船員の交代、保険、ロシアへの経済制裁など、会員各社の事業運営に関わる情報を収集し発信した。

新型コロナウイルス問題に関しては、各国の情報収集を行い、2023 年 1 月に新型コロナウイルスのガイダンスの改訂を行った。2020 年以来国内での船員交代が閉ざされないよう関係省庁と交渉・調整を行ってきたが、2022 年 10 月の水際対策の大幅緩和により、外国人船員のステータスも一般外国人と同じになった。

コンテナ輸送の需給逼迫問題に関しては、わが国をめぐる国際海上物流の更なる悪化が業界全体に悪影響を及ぼさないように、国土交通省海事局等とも連携し、正確な情報の把握、共有に努めた。

広報活動に関しては、船舶や海事施設の見学会の開催や SNS を活用した情報発信等に加え、海や船に直接関わることが少ない人々、特に都心部の 20 代前半の若者を主な対象に、2023 年 2 月の特設サイトの開設を皮切りに、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という新たな取り組みを展開した。

スエズ運河に関しては、度重なる通航料の値上げに対抗するため、2023 年 2 月に ICS とスエズ運河庁(SCA) 対面対話を実現させ当協会の意向を示した。

パナマ運河に関しては、同運河の新料金体系に対し遺憾の意を表明するとともに、2023 年 3 月には池田会長がパナマ訪問のうねコルティソ大統領と会談を行い、事業環境が大きく変化した際の速やかな体系・料率の見直しの必要性を訴えた。

海賊問題に関しては、ソマリア沖・アデン湾での自衛隊の護衛活動が維持されるよう働きかけた。2023 年 2 月には、池田会長をはじめ主要会員会社の役員等によるジブチ共和国訪問団を形成し、海賊対処任務に従事する護衛艦および哨戒機の活動拠点を訪問した。会長は、任務に従事する自衛官、海上保安官に対し、わが国商船隊の航行上の海上保安活動への感謝の言葉を直接伝えた。そのほかにも、イエメン・オマーン沖、ギニア湾、マラッカ・シンガポール海峡などの状況を注意し、迅速な情報提供と有効な対策が図られるよう対応した。

日本人船員(海技者)の確保に関しては、大学生向け講演会や寄付講座、5 高専合同進学 WEB ガイダンスを実施したほか、商船系高専でのキャリア教育セミナーや教員 FD 研修、海技教育機構練習船の WEB 視察会、都内中学校での校内ハローワークなどに協力した。

外国人承認船員の確保に関しては、コロナ禍で延期されていたブルガリア、ルーマニア、クロアチアの機関承認校(4 校)について国土交通省による継続審査を実施し、4 校とも合格した。また、国土交通省への働きかけが功を奏し、2022 年 5 月には二国間承認約束締結国にパナマが調印した。

組 織 編

1. 会員の現状

当協会の会員会社は、前年度末の 2022 年 3 月 31 日現在 126 社で、年度中 2 社の入会あり、当年度末の 2023 年 3 月 31 日においては 128 社となった。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	2022. 3. 31	2023. 3. 31
京 浜	70 社	70 社
阪 神	51 社	53 社
九 州	5 社	5 社
計	126 社	128 社

なお、2022 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	2023. 2. 1	村上石油株式会社	阪神
入会	2023. 2. 1	明邦海運株式会社	阪神

また、会員会社より届出のあった船腹量は、2023 年 1 月 1 日現在次のとおりとなっている。

	所 有 船			外国船用船			日本船用船		
	2022.1.1	2023.1.1	増減	2022.1.1	2023.1.1	増減	2022.1.1	2023.1.1	増減
隻数	380	368	-12	1,570	1,555	-15	758	777	19
総トン数(G/T)	13,164,777	12,851,603	-313,174	76,331,555	74,772,496	-1,559,059	7,512,850	8,599,007	1,086,157
重量トン数(D/W)	21,137,373	21,755,734	618,361	122,423,470	118,893,455	-3,530,015	12,847,936	15,144,677	2,296,741

2. 第 75 回通常総会

当協会第 75 回通常総会は、2022 年 6 月 24 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 2 階ホールにおいて、会員 126 名中 106 名(本人 18 名、書面表決および委任状 88 名)の出席を得て開催された。

第 1 号議案 2021 年度事業報告および決算

第 2 号議案 2022 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、2021 年 6 月 25 日開催の第 74 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、2022 年度中に次の異動があった。

① 理事

辞任	2022.6.24	旭タンカー	代表取締役社長	中井 和則
就任	2022.6.24	旭タンカー	代表取締役社長	春山 茂一
辞任	2022.6.24	出光タンカー	代表取締役社長	寺内 正
就任	2022.7.1	出光タンカー	代表取締役社長	松尾 一郎
辞任	2022.6.24	共栄タンカー	代表取締役社長	高田 泰
就任	2022.6.29	共栄タンカー	代表取締役社長	近藤 耕司

② 監事

辞任	2022.6.24	東興海運	代表取締役社長	井高 英輔
就任	2022.6.24	東興海運	代表取締役社長	井高 建介

③ 審議員

当協会の審議員は、2021 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 2022 年度中に次の異動があった。

辞任	2022.4. 1	第一タンカー	代表取締役社長	北村 知久
就任	2022.4. 1	第一タンカー	代表取締役社長	大河内 賢

当協会の役員は、2021 年 6 月 25 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、2022 年度中に次の異動があった。

① 常務理事

就任	2022.7.1	常務理事	越水 豊
----	----------	------	------

4. 諸会議開催状況

(1) 理事会

2022 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 697 回定例理事会(2022 年 5 月 25 日) (ウェブ会議)

議案

1. 理事・監事候補者の選任【審議事項】
2. 第 75 回通常総会付議議案【審議事項】
3. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
4. 新型コロナウイルス関連報告
5. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/スエズ・パナマ運河通航料問題/アジア船主協会(ASA)第 30 回会長会議・第 31 回年次総会)
 - ・海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向/ジブチ海賊対処活動拠点設立 10 周年記念式典への出席)
 - ・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)
 - ・港湾委員会(水先問題)

書面報告事項

- ・コンテナ輸送需給の逼迫問題
 - ・政策委員会(経済安全保障推進法の成立/デジタル課税ワーキンググループ(WG)の活動報告/船協広報ワーキンググループの活動/新たな web ページ「海と船の基礎知識」の制作)
 - ・内航委員会(内航関係 自民党「総合的な経済対策を求める緊急決議」)
6. その他(第 75 回通常総会(6/24)当日の予定)

○臨時理事会(2022 年 6 月 24 日) (対面/ウェブ会議併用)

議案

1. 常務理事および業務執行理事の選定【審議事項】
2. 2022 年 6 月から 2023 年 6 月までの理事会等の開催予定日【報告事項】

○第 698 回定例理事会(2022 年 9 月 28 日) (ウェブ会議)

議案

1. 新型コロナウイルス関連報告
2. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
3. 「民間武装警備員」乗船可能船の拡充
4. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/デジタル課税 WG の活動報告/第 4 期海洋基本計画への対応/スエズ

運河通航料金問題/ASA SPC(アジア船主協会 海運政策委員会)第35回中間会合/新たな広報活動の推進)

- ・労政委員会(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/海上安全を巡る最近の動向(HRA撤廃、IMO-CCC8 会議報告))

書面報告事項

- ・コンテナ輸送需給の逼迫問題
- ・労政委員会(2022 年 ILO 第 4 回 STC Part2(MLC 条約コード改正)の結果報告/2022 年 ILO 最低賃金三者委員会の結果報告)
- ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向(IMO MEPC78 開催報告/EU-ETS の動向について))

○第 699 回定例理事会(2022 年 11 月 22 日)(対面/ウェブ会議併用)

議案

1. 2022 年度上半期事業・経理報告
2. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
3. 「民間武装警備員」乗船可能船の拡充
4. GX 実行会議の動き
5. 2023 年度マラッカ海峡協議会拠出金について【審議事項】
6. 2023 年新年賀詞交換会の取扱いについて【審議事項】
7. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/海事広報活動の強化)
 - ・労政委員会(全日本海員組合全国大会の様態)
 - ・海上安全委員会(海上安全への取り組みについて/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

- ・新型コロナウイルス関連報告
- ・コンテナ輸送需給の逼迫問題
- ・海上安全委員会(IMO - MSC106 会議報告)
- ・環境委員会(シブプリサイクルを巡る最近の動向)
- ・港湾委員会(CNP の推進等に係る港湾法の一部改正)

○第 700 回定例理事会(2023 年 1 月 25 日)(対面/ウェブ会議併用)

議案

1. 2023 年度予算編成方針【審議事項】
2. 会員異動【審議事項】
3. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
4. 新型コロナウイルス関連報告
5. GX 実行会議の動き
6. 2025 年日本国際博覧会(大阪・関西万博)への寄付金協力依頼【審議事項】
7. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/第 4 期海洋基本計画への対応/海事広報活動の強化)
 - ・海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向(ジプチ訪問等)/海上安全セミナーの開催)
 - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向)
8. その他(2023 年 3 月の定例理事会から通常総会までの予定)

書面報告事項

- ・デジタル課税 WG の活動報告

○第 701 回定例理事会(2023 年 3 月 22 日)(対面/ウェブ会議併用)

議案

1. 2023 年度事業計画および収支予算案【審議事項】
2. 会員異動【審議事項】
3. 委員長報告

- ・ 政策委員会(税制改正/スエズ・パナマ訪問について/アジア船主協会(ASA)および ICS の年次総会/海事広報の強化(実施状況))
- ・ 労政委員会(フィリピン マルコス Jr. 大統領との面談会/人材確保タスクフォース年間報告)
- ・ 海上安全委員会(ジブチ訪問について/日本籍船に対する海事関係証書等の電子証書の交付について)
- ・ 内航委員会(内航委員会の活動)
- ・ 港湾委員会(港湾委員会(港湾物流幹事会・物流システム幹事会)の活動/水先問題)
- 4. 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【審議事項】
- 5. その他(第 702 回定例理事会(5/29)および第 76 回通常総会(6/30)当日の予定/理事会等の開催日(2023 年 6 月から 2024 年 6 月まで))

書面報告事項

- ・ 2023 年トルコ・シリア地震関連報告
- ・ 新型コロナウイルス関連報告
- ・ ロシアのウクライナ侵攻関連報告
- ・ GX 実行会議の動き
- ・ 政策委員会(第 4 期海洋基本計画への対応/船荷証券の電子化に関する国内法制化)
- ・ 海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向)

(2) 常任委員会

2022 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 95 回常任委員会(2022 年 4 月 27 日)

議案

1. 「昨今の国際情勢と海事産業」(参議院議員元総理大臣補佐官 阿達 雅志先生によるご講演)
2. 第 75 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【審議事項】

3. 報告

- (1) ロシアのウクライナ侵攻関連報告
- (2) 新型コロナウイルス関連報告
- (3) 税制改正
- (4) スエズ・パナマ運河通航料問題
- (5) アジア船主協会(ASA)に関する最近の動き
- (6) 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
- (7) 環境問題を巡る最近の動向
- (8) シップリサイクルを巡る最近の動向

書面報告事項

1. OECD デジタル課税 WG の設置
2. コンテナ輸送需給の逼迫問題
3. 内航関係(自民党「総合的な経済対策を求める緊急決議」)
4. 2022 年度当協会広報活動に向けてのワーキンググループ設置
5. 商事法(船荷証券)の電子化に関する動き

○第 96 回常任委員会(2022 年 5 月 25 日)

第 697 回定例理事会との合同会議として開催

○第 97 回常任委員会(2022 年 7 月 27 日)(対面/ウェブ会議併用)

議案

1. IMO 第 78 回海洋環境保護委員会(MEPC78)の結果等について(国土交通省海事局による説明)

2. 報告

- (1) 税制改正

- (2) 第4期海洋基本計画への対応
- (3) パナマ運河通航料金問題
- (4) 新たな広報活動の推進
- (5) マラッカ海峡協議会の財務状況改善等に関する検討会

書面報告事項

1. 新型コロナウイルス関連報告
2. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
3. コンテナ輸送需給の逼迫問題
4. 経済安全保障推進法成立後の動き
5. 新たな web ページ「船と海の基礎知識」の公開
6. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
7. IMO MEPC78 開催報告／EU-ETS の動向について
8. IMO NCSR9 開催報告
9. 2022 年 ILO 第4回 STC Part 2(MLC 条約コード改正)の結果報告
10. 2022 年 ILO 船員賃金小委員会の結果報告

○第98回常任委員会(2022年9月28日) 第698回定例理事会との合同会議として開催

○第99回常任委員会(2022年10月26日)(対面/ウェブ会議併用) 議案

1. 報告
 - (1) 新型コロナウイルス関連報告
 - (2) ロシアのウクライナ侵攻関連報告
 - (3) 税制改正
 - (4) 新たな広報活動の推進
2. 海上安全への取り組みについて
 - (1) 業界が横断的に安全の向上を目指す取り組みについて(日本船主協会による説明)
 - (2) モーリシャス沖での座礁事故について(商船三井 常務執行役員 谷本光央氏による説明)
 - (3) 意見交換

書面報告事項

1. 「民間武装警備員」乗船可能船の拡充
2. コンテナ輸送需給の逼迫問題
3. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
4. シップリサイクルを巡る最近の動向

○第100回常任委員会(2022年11月24日) 第699回定例理事会との合同会議として開催

○第101回常任委員会(2022年12月21日)(対面/ウェブ会議併用) 議案

1. GHG を巡る最近の動向(GX 移行債、IMO、EU)(国土交通省海事局による説明)
2. 【審議事項】2023 年新年賀詞交換会の取扱いについて
- 3 報告
 - (1) 税制改正
 - (2) ロシアのウクライナ侵攻関連報告
 - (3) 海事広報活動の強化

書面報告事項

1. 新型コロナウイルス関連報告
2. 海賊テロ事件の発生状況ならびに動向

- 3. IMO MEPC79 開催報告
- 4. 海上安全セミナーの開催

○第 102 回常任委員会(2023 年 1 月 25 日)
第 700 回定例理事会との合同会議として開催

○第 103 回常任委員会(2023 年 2 月 22 日)(対面/ウェブ会議併用)
議案

- 1. 「マラッカ海峡協議会の財務状況改善等検討委員会」の検討状況について(マラッカ海峡協議会による説明)
- 2. 2023 年度事業計画および予算編成
- 3. 報告
 - (1) 2023 年トルコ・シリア地震関連報告
 - (2) フィリピン マルコス Jr.大統領との面談
 - (3) 日本籍船に対する海事関係証書等の電子証書の交付について
 - (4) ジブチ訪問について
 - (5) シップリサイクルを巡る最近の動向

書面報告事項

- 1. 新型コロナウイルス関連報告
- 2. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
- 3. 税制改正
- 4. デジタル課税 WG の活動報告
- 5. 海事広報の強化
- 6. 海上安全セミナーの開催
- 7. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向

○第 104 回常任委員会(2023 年 3 月 22 日)
第 701 回定例理事会との合同会議として開催

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 代表取締役社長 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(対面開催 3 回・ウェブ会議(各地区合同開催 2 回))

定時総会を 6 月 10 日に書面開催し、2021 年度決算報告および 2022 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 月に開催予定だった講演会は中止となった。

(2)阪神地区船主会

[会 員 数] 正会員 53 社 (内、中・四国支部 33 社)

準会員 4 社 (内、中・四国支部 1 社)

[議 長] 八馬汽船 代表取締役社長 酒井 隆司

(中・四国支部 支部長) 瀬野汽船 代表取締役社長 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(対面開催3回・ウェブ会議(各地区合同開催2回))

中・四国支部定例会 5 回(対面・ウェブ併用開催3回・ウェブ会議(各地区合同開催2回))

定時総会を 6 月 23 日に書面開催し、2021 年度決算報告および 2022 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 代表取締役会長 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(対面開催3回・ウェブ会議(各地区合同開催2回))

定時総会を 7 月 22 日に書面開催し、2021 年度決算報告および 2022 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

	2022. 3. 31	2023. 3. 31	増 減
役員	5 名	6 名	+1 名
職員	31 名	32 名	+1 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	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期	2022年3月期	2023年3月期
当期収入合計	1,207,780,660	1,202,251,477	1,304,034,019	1,272,304,751	1,240,265,275
当期支出合計	1,241,455,006	1,264,220,865	1,203,054,928	1,234,732,584	1,308,860,153
当期収支差額	△33,674,346	△61,969,388	100,979,091	37,572,167	△68,594,878
前期繰越収支差額	190,498,204	156,823,858	94,854,470	195,833,561	233,405,728
次期繰越収支差額	156,823,858	94,854,470	195,833,561	233,405,728	164,810,850
資産合計	2,835,929,231	2,830,107,049	2,941,250,265	2,847,370,578	2,798,762,876
負債合計	481,683,238	524,261,589	532,705,341	400,305,275	416,267,222
正味財産	2,354,245,993	2,305,845,460	2,408,544,924	2,447,065,303	2,382,495,654

8. その他の活動

(1) 新年賀詞交換会の開催

当協会は、2023年1月25日に海運ビル2階ホールにおいて日本造船工業会との共催で開催した。来賓に斉藤鉄夫国土交通大臣をはじめ、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260名が参加した。

事業編

I 2022年度の主要課題

1. 海運税制(トン数税制、船舶特償、買換特例)

令和5年度税制改正において、当協会は重点事項として、2023年3月末に期限を迎える、「外航船舶の特別償却制度」の拡充・延長、「外航船舶の買換特例(圧縮記帳)」および「トン数標準税制」の延長を要望した。当協会は、財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、造船業界とも連携して国会議員への陳情活動等を行い、各制度の必要性を訴えた。その結果、2022年12月に閣議決定された「令和5年度税制改正の大綱」において、いずれも認められた。

2. GHG等の地球環境保全対策・広報(IMO、UNFCCC/COP等)

(1) 温暖化問題

2022年6月のIMO第78回海洋環境保護委員会(MEPC78)および12月のMEPC79にて、「GHG削減戦略の改正」、「GHG中長期対策の検討」および「燃料のライフサイクル評価ガイドライン」について、活発な議論が行われたが合意には至らず、継続審議を行う運びとなった。

また、GHG短期対策の効果等を詳細に分析するための「IMO Data Collection Systemの報告内容の細分化」に関する提案についても、中国他が反対したためMEPC79において採択とはならず、継続審議となった。

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の検討」と「国際海運GHGゼロエミッションと海事産業競争力に関する検討」が行われた。

当協会はGHG削減に関わる国内会合やMEPCをはじめとする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)と密接に連携し対応した。

また 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、パブリックコメントにおいて「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」という姿勢を主張したが、2022 年 12 月 EU 議会、理事会、委員会の三者間で内容に関する合意が得られて、2023 年 5 月頃にそれぞれ可決する見込みとなっている。当協会では現時点で得られている情報を元に、可決後の適当なタイミングを見計らって、会員への情報提供を行う予定。

(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(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。

なお、SOx に関しては地中海 Emission Control Area が MEPC79 にて採択されるとともに発効日が 2025 年 5 月 1 日に確定したことを受け、会員に対して関連する IMO 決議に関する情報提供を行った(内容は、2023 年度早期に行う予定)。

(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に関し、12 月の MEPC79 において、「バラスト水記録簿の改正」、「寄港地の水質に問題がある場合のバラスト水管理方法の明確化」および「処理済み汚水・グレーウォーターのバラストタンク一時貯留に関する取扱いの明確化」について審議が行われた。議論は最終化せず、MEPC80 に向けて継続審議となった。

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されており、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。2023 年 3 月末現在 USCG から型式承認を受けた処理装置は 50 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

当協会は近年、海運業界の環境保全への取り組みを広く周知する活動を強化しており、今年度は10月に協会ホームページ内のGHGに関する特設ページを更新し、視覚訴求性を高め、かつ専門的なデータ・資料に関しても必要に応じ深掘り可能な構成に全面更改したほか、SDGsに関する企業等の取り組みを紹介するYouTubeチャンネルに環境広報TFの代表が出演し、当協会の活動や海運の特性について分かりやすく解説した。その他、月間誌『海運』の4月号～10月号に連載の形で、国際海運に係るGHG規制・取り組みの進化と新燃料の動向等に関するQ&A集や、GHGネットゼロへの挑戦に関する当協会関係者座談会の模様を掲載するなど、新旧様々なメディアを通じ、幅広い層への理解浸透を図った。

3. ロシアのウクライナ侵攻問題への対応

2022年2月24日の侵攻開始以降、当協会は海事局とも連携し、両国周辺における本船運航状況や、ロシアおよびウクライナ人船員の交代、船舶保険、ロシアへの経済制裁など、当協会会員各社の事業運営に関わる情報を収集のうえ、各社に発信した。

4. 新型コロナウイルス問題への対応

2020年初頭から感染が広がったコロナ禍に関しては、2020年以来国内での船員交代が閉ざされないよう、関係省庁と交渉・調整を行い、船員の入国については「特段の事情」が認められ、制約を受けながらも本邦での交代は可能となっている。この間、新型コロナウイルスは、変異を遂げ、2021年11月頃より新たな感染力の強い変異株であるオミクロン株(およびその亜種)が主流となってきているが、(諸説あるが)毒性が弱いため、高齢者を除き、重症化リスクはほとんどなくなった。2022年度においては、10月に政府が大幅な水際対策の緩和を実施したことから、外国人の入国が解禁となり、船員のステータスも一般外国人と同様となった。

2022年12月には中国がゼロコロナ政策を撤回し、中国からの人流が活発となることが予想されたため(併せて中国政府がデータを公開しないため)、2023年1月初めから日本、韓国、欧州他で中国から直行する入国者に対して、入国検査を要求するなど、水際措置の強化に乗り出したが、3月にはほぼ解消された。

2023 年 1 月 27 日、日本政府は 5 月 8 日以降の新型コロナウイルスの感染症法の分類を 5 類(季節性インフルエンザと同じ分類)に移行することを発表した。

年度末には、船員交代は、コロナ前の状況となり支障はなくなった。

当協会としては、各国の対応状況に関する情報収集を行ったほか、2023 年 1 月に新型コロナウイルスに関するガイダンスの改訂を行い、第7版をリリースした。

5. コンテナ輸送の需給逼迫問題への対応

国際物流の混乱は、北米等での労使交渉や中国のゼロコロナ政策など不確定要素により、2022 年の末頃に沈静化するまで先行き不透明な状況が続いた。さらにロシアのウクライナ侵攻による影響懸念や物価上昇なども背景に、コンテナ輸送の状況には依然として高い関心が示された。

当協会は、わが国をめぐる国際海上物流の更なる悪化が業界全体に悪影響を及ぼさないように、国土交通省海事局等とも連携し、正確な情報の把握、共有に努めた。

6. スエズ・パナマ運河

(1)スエズ運河

スエズ運河庁(SCA)は、2022 年 2 月のタリフ 6%値上げに続き、3 月のサーチャージ新設、5 月の同サーチャージ引き上げに加え、2023 年 1 月 1 日付でドライバルカー・客船のタリフを 10%、それ以外の全船種のタリフを 15% 夫々引き上げた。このような度重なる値上げに対し、当協会は現行の通航料改定にかかる透明性・予見可能性の改善、十分な事前周知期間の確保および事前協議・公聴機会の創設を求めることを基本方針に、ICS、ASA などと連携しつつ、機会を捉えて SCA に対して運河ユーザーとの対話を求めてきた。今年度については、4 月に SCA 調査研究局長と WEB 対話を実施し、当協会の懸念等を説明、2023 年 1 月には ICS・SCA のオンライン対話を通じて友田副会長(ICS 運河委員会委員長)が対面対話の実現を改めて要請。その結果、2 月 28 日にラビア SCA 長官も参加する ICS・SCA 対面対話が SCA 本部で実現、業界の要望事項を改めて示し、同長官からは今後も継続的に業界と対話していく意向が示された他、その翌日には友田副会長と SCA 調査研究局長の間でより詳細な議論が行われた。当協会は今後も引き続きあらゆる機会を捉えた対話を行い、業界の要望や懸念等

を表明していく。

(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。2023 年 3 月には池田会長および友田副会長ほかがパナマを訪問し、コルティソ大統領やバスケス ACP 長官らと会談を行った。当協会会長が同国を訪問するのは初となり、同大統領より、「池田会長の訪問は両国の関係をさらに深める記念すべき一歩として高く評価する」との発言があった。

料金に関する動きについては、ACP が 2022 年 4 月 1 日、2023 年 1 月以降の新料金体系案を公表。料金体系を簡素化した上、3 年間をかけて船種・船型によって最終的に 10～100%の料金を引き上げる方針を示した。これに対し、当協会は事前周知期間に関する配慮を評価するものの、極端な幅の値上げは国際インフラであるパナマ運河の長期安定的な持続性との両立を欠くとして、ACP に意見書を提出するとともに、5 月にパナマで開催された公聴会には友田副会長が参加し、主要国際海運団体の意見書要点を説明した他、同公聴会後にはバスケス長官他との個別面談も行った。7 月に入り、ACP は公聴手続きを踏まえた新料金最終版を公表、バラスト航海にかかる値上げ幅の若干不引き下げ等があったが、その他は当初案通り 2023 年 1 月から適用開始が決定されたことを受け、当協会は実質的な値上げ幅の見直しがなされなかった点に遺憾の意を表明するとともに、今後事業環境が大きく変化した際の速やかな体系・料率の見直しの必要性を強調する内容の当協会談話をプレス発表した。

7. 海運の重要性に関する認知度向上、広報活動の強化

当協会では、日本の暮らしと産業を支える海運の重要性や役割を伝えるべく、これまでの船舶や海事施設の見学会の開催や SNS を活用した情報発信等に加え、今年度は、重要課題のひとつとして「海事広報活動の強化」を掲げ、海運の重要性や役割の認知度を更に高め、海事産業全体に関心をもっていただくための PR プロジェクトを始動した。従前の広報活動を含めた活動状況は以下のとおり。

(1) 海運の PR キャンペーンの実施

海や船に直接関わることが少ない人々、特に都心部の 20 代前半の若者を主な対象に、

2023 年 2 月 17 日の特設サイトの開設を皮切りに、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。本キャンペーンは、会員会社や他の海事諸団体等からの協力もあり成功裏に終わった。これらを更に充実・発展させるべく来年度に向けての検討も開始した。

(2)海運の認知度向上に向けたイベント等の実施

新型コロナウイルスの影響により、対面型のイベントが制限を余儀なくされていたものの、開港 100 周年記念イベントを開催した愛媛県今治市および山口県周南市にて、他の海事諸団体等と連携し、海事広報ブース(海運等の海事産業を紹介)を出展した。また、周南市では同イベントのタイミングに合わせて、大島商船高等専門学校の協力を得て、練習船「大島丸」の体験航海も実施した。その他、今年度新たに制作した海運を分かりやすく紹介したサイト「船と海の基礎知識」や、既存の動画コンテンツ「船長が教えてくれる“船のあんなコト、こんなコト”」および DVD「暮らしを支える 日本の海運(改訂版)」を活用した SNS での情報発信に注力するとともに、これらの視聴者を増やすためにキャンペーンなどを実施した。

また、日本財団、総合海洋政策本部および国土交通省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 2022”)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、今年度もオンライン開催となったことから、当協会は動画コンテンツを提供するとともに、同プロジェクトが制作した「エコシップ」や「未来の船」などを紹介する動画へ会員会社の機関士を派遣する等、海運の重要性や船員の仕事の魅力について伝えた。

(3)学校教育関係の活動

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に協力すべく見学会や出前授業を実施した。出前授業においては、新たな取り組みとして、コンテナ船やコンテナの模型を活用するなど、より海運に興味を持ってもらうような授業内容とした。また、多くの先生方に出前授業への講師派遣や海運に関する資料が提供できることを周知すべく、全国小学校社会科研究協議会(札幌大会・熊本大会)にてブースを設置した他、全国中学校社会科教育研究会「会報」の誌面に広告を掲載した。

8. ソマリア沖・アデン湾等諸海域における海賊等保安問題

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、2011 年をピークに漸減傾向にあり、この 2019 年以降は 2021 年の未遂 1 件のみであった。

このような状況から ICS、BIMCO などの業界は、2023 年 1 月 1 日からこれまで同海域に設定していた High Risk Area を撤廃したが、当協会は潜在的な海賊発生のおそれは払拭されていないと判断し、会員に対しソマリア、イエメン沖に接近しないような航路選定を推薦している。

海賊の減少は顕著である一方、2022 年はイエメン・オマーン沖海域でドローンによる商船などへの攻撃のほか、不審なドローンによる商船への接近も発生した。

当海域における保安の重要性は各国政府・業界が認識を共有するところであり、引き続き厳重な警戒と各国海軍等の活動による航行安全対策は不可欠である。

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・継続について働きかけを行った。

これに関し、2023 年 2 月には池田会長をはじめ主要会員会社の役員等によるジブチ共和国訪問団を形成し、海賊対処任務に従事する護衛艦および哨戒機の活動拠点を訪問した。

会長は任務に従事する自衛官、海上保安官に対し、わが国商船隊の航行上の海上保安活動への感謝の言葉を直接伝えた。

ギニア湾においては、誘拐を含む海賊による事案が多発し、一時は年間 80 件程度を記録していたが、2021 年は 35 件、2022 年は 19 件と減少傾向にある。

例えばナイジェリアでは 2021 年に周辺海域の警備強化を目指す Deep Blue Sea Project を発足させ、警備船艇を増強するなどし、周辺の警戒監視を強化してきている。

マラッカ・シンガポール海峡では、航行中あるいは錨泊中の船舶への乗り込み窃盗事案が 2021 年は 35 件、2022 年は 38 件と増加傾向にある。

当協会は、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している。

9. 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の活動として、船員教育機関とも連携し、優秀な日本人船員(海技者)の確保のための活動に取り組んだ。

具体的には、商船系大学関連では、東京海洋大学(海洋工学部)の学生へ講演の実施やオープンキャンパスへの協力を行った。東海大学(海洋学部航海工学科)においては、会員会社の協力の下、14 回にわたる寄付講座を実施した。商船系高専関連では、中学生と保護者を対象とした 5 高専(商船学科)合同進学ガイダンスをオンライン形式で開催した。また、高専における次世代の海洋人材育成に関する協議会の活動にも協力し、広島商船高等専門学校で開催されたキャリア教育セミナーや、最先端施設見学や内航船社との意見交換会等のプログラムを含む商船系高専の教員 FD 研修を実施した。海技教育機構関連では、同機構各校の教員と内航船社の意見交換会を開催し、練習船の WEB 視察会および外航船社との意見交換会へ協力した。この他、商船系高専と海上技術学校・短大の学生を主対象者とした「内航海運オンライン合同企業説明会」を開催した。また、都内中学校においてキャリア教育の一環である「校内ハローワーク」へ協力した。更に、内航船員を紹介する「先輩たちはいま!」のポスター第5弾を制作し配布すると共に、船員の仕事を紹介する DVD「DEAR FUTURE / BEYOND THE DREAM」を教育機関等へ提供し、船員の認知度向上や魅力の発信に努めた。

その他、官労使による「外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム」では、今年度は学校説明会および合同面談会に直面参加し協力した。また、このスキームをより効果的な事業内容とするための見直しを関係者と連携して検討するなど継続的な活動を行った。

(2) 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の影響が継続したことから、JISS 講習・審査等を昨年度に引き続きリモート形式でフィリピン、インド、ブルガリアにて合計 8 回開催した。

新型コロナウイルス感染症による移動制限もなくなり経済活動も正常化していくなか、2023 年度は JISS 講習・試験等の対面開催を計画しているが、今後も JISS 講習・試験等の実施が外国人船員育成のボトルネックとならないように国土交通省をはじめとする関係機関へ継続して働きかけていく。

②船舶職員実務能力確認について

現在の実務能力確認制度の 3 カ月コース(全社対象)は、フィリピン、インドネシア、ベトナム、インドおよび大韓民国の 5 か国となっている。引き続き会員船社の要望に合わせて対象国拡大に向けて国土交通省に働きかけを継続的に行っている。

②機関承認校の継続審査について

新型コロナウイルス感染症の影響により延期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)の国土交通省による継続審査を 2022 年 9 月末に実施した。その結果、4 校とも審査に合格し承認校継続となった。

- 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)

③二国間承認約束締結国の拡大

二国間承認約束締結国は 2020 年に締結されたポーランドを含めて 18 カ国となっていたが、2022 年 5 月にはパナマが調印し、19 カ国となった。今後更に会員船社からの要望に沿って新たな承認約束締結に向け国土交通省へ働きかけを継続している。

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、トン数標準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について日本海事センターの協力も得つつ、その把握に努めた。

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おり、特に日本籍船の保有に係る障壁については、かねてより国土交通省海事局に対して柔軟な対応等を求めてきた。

今年度は、2023 年 3 月末に期限を迎えるトン数標準税制の延長に向けた議論の中で、日本籍船保有に係る障壁軽減も課題の一つとされ、特に、民間武装警備員が乗船可能な日本籍船を拡充する必要性が再認識された。海事局は、当協会の強い要望を受け、関係省庁と折衝を重ねた結果、2022 年 9 月 30 日に「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法施行令の一部を改正する政令」が閣議決定のうえ、10 月 5 日付で公布、12 月 1 日より施行され、民間武装警備員が乗船可能な船種の拡充が実現した。当協会は、関係資料の作成等で、海事局の関係省庁との折衝をサポートした。また、当協会がかねてより要望してきた、日本籍船に対する証書等の電子交付について、2023 年 2 月 13 日より、外航・内航を問わず、すべての日本籍船を対象に電子証書類の正式運用が開始された。

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、2022 年度も ASBJ の検討状況の把握に努めた。

一方、2021 年 10 月に最終合意された、OECD のいわゆる「デジタル経済課税ルール」において、国際海運業所得は唯一、第 2 の柱(グローバルミニマム課税)の適用除外とされたが、同所得以外は適用対象となった。このため、国内法における国際海運業所得の区分が曖昧、または、実務と異なるような取扱いとなれば、船社が全世界所得の区分処理を行う上で、大きな事務負担が生じるおそれがあることから、当協会は税理士法人の支援を得て、船社実務を踏まえた国内法制化等を求める要望書を作成し、海事局経由、財務省に提出した。海事局は当協会サポートの下、令和 5 年度税制改正にあわせ、要望実現に向け財務省と折衝を行ったが、第 2 の柱の国内法制化は、令和 6 年度税制改正にまたがって段階的に行われることとなったため、当協会要望事項に係る海事局と財務省の折衝も継続することとなった。

1・4 第 4 期海洋基本計画への対応

当協会は、第 4 期海洋基本計画の策定に向けた政府の動きを注視しつつ、事務局内に検討チームを設置して海運業界が求めたい政策を「第 4 期海洋基本計画に求めるもの」として整理し、第 4 期計画に当協会の考えが反映されるよう関係方面に活動した。

1・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(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)等を通じて情報収集・注視に努めた。2022 年度の主要な動きは以下の通り。

(1)米国

コロナ禍のコンテナ物流の混乱や国際輸送コストの上昇を受け、船社への監視強化を目的とする海事法改正案が 2022 年 6 月成立。これに加え、除外制度そのものを廃止する海運独占禁止法案が 2023 年 3 月に米国議会に再提出されたことから引き続き状況を注視している。

(2)香港

香港の船腹共同配船(VSA)を対象とする除外制度の期限は 2022 年 8 月となっていたところ、2022 年 5 月 5 日に 4 年間の単純延長案が公表され、同年 6 月 6 日を期限にパブリックコメントが募集されたため、当協会は ASA、ICS を通じ延長案を支持するコメントを提出。香港政府は 2022 年 7 月 7 日、原案通りの延長を発表した。

(3)EU

欧州委員会競争総局(EU DG COMP)は現行コンソーシアム規則(有効期限:2024 年 4 月 25 日)の期限延長如何を検討すべく、同規則が前回(2020 年)延長以降に果たした機能の評価を目的とする意見募集を 10 月 3 日までを期限に実施したため、当協会は ASA および ICS を通じ、現行規則維持を求めるコメントを提出した。

(4) 英国

英国の除外制度は EU 離脱後も、EU コンソーシアム規則の内容および有効期限を踏襲している。英国競争・市場庁(CMA)は 2023 年 1 月同制度見直しに関する提言を公表、その内容は基本的に現行制度を維持するものの、今後の見直しのタイミングについては英国関連法に従い、新規則適用開始から 5 年以内とした。同提言に対するパブリックコメントが募集されたことから、当協会は ASA、ICS を通じ同案を支持するコメントを提出した。

2. 国際問題

2.1 内外関係機関等での活動

(1) 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、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、会員各社が諸外国で事業展開を行う上で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)などの国際協定に関しては、引き続き、情報収集と注視に努めた。

2.3 各国海運政策

インド、エジプトの海事関係法改正の動きや、バングラデシュの貨物留保政策など、各国・地域の海運政策に関する動向について情報収集を行い、同政策で当協会会員会社の健全

な事業活動に悪影響が及ばないよう、必要に応じて ICS、ECSCA、ASA など関連する国際海運団体と連携しつつ対応した。

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に対応すべく、日本政府代表団の一員として参画し、その進捗状況について情報収集を行うとともに、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。

2022 年度は以下の議題を中心に対応した。

オーストラリアおよびフランス両政府が LEG107(2020 年 11 月)に将来の 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を共同提案したため、ICS をはじめとする国際海運団体は船主責任限度額引き上げにつながる動きとして強く警戒し、当協会も日本政府に対し、慎重な検討を求めてきた。

2022 年、オーストラリアは会期間の公式コレスポンドスグループ(CG)の取り纏め役を担い、議論の土台となる「原則と方針」等を取り纏め、2023 年 3 月に開催された LEG110 に提出した。これに対し、日本をはじめ各国・団体は LEG110 の審議の場で提案文書に一部解釈不明瞭な記載がある旨指摘した結果、当該記載が削除された上で、今後も CG で議論を続けていくことが合意された。

3.2 油濁被害の補償制度

2022 年 10 月に国際油濁補償基金(IOPCF)会合が約 3 年ぶりに対面開催され、当協会も参加した。

同会合では 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の他、ロシアのウクライナ侵攻にともなう対ロシア制裁に関連し、ロシア産石油輸送に関する保険付保への影響について審議された。ロシア産原油の瀬取りを含む違法取引、所謂「制裁逃れ」のリスク増大および本来船主(保険者)が負う補償義務を基金が背負わざるを得ない事象が発生しかねないため、カナダや国際 P&I グループ(IG)等から注意喚起がなされた。

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

対イラン制裁により欧米の保険者はイラン産原油輸送にかかる保険の引き受けが禁止されているなか、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政府との間で交付金交付契約を締結している。

その後、2016年1月に包括的共同作業計画(JCPOA)が承認されたため、イランに対する多くの経済制裁が解除されたが、2018年5月に米国が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11月までに再発動した。この結果、日本への原油輸入も2019年5月以降全面停止となっている。ただし、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、2023年度も政府補償スキームが維持されることになっている。当協会は状況を注視し、必要な情報を会員会社に提供するように努めた。

3・4 船荷証券の電子化に関する国内法制化

船荷証券の電子化について、前回の商法(運送・海商関係)改正(2019年4月施行)の議論では新たな法規律を設ける必要がない旨結論付けられたため、現行法には盛り込まれなかった。そうした中、2020年に発足した菅政権がデジタル化推進の方針を示すとともに、日本経済団体連合会が新型コロナウイルス感染拡大にともなう業務環境の変化を踏まえ、商法をはじめとする関連法の改正を政府に要望した。

こうした動きを受け、2021年4月に法務省は関係者・有識者による「商事法の電子化に関する研究会(座長:東京大学藤田教授)」を設置し、検討に着手、2022年4月からは法制審議会 商法(船荷証券等関係)部会での議論が続いている。当協会も法務省の要請を踏まえ、当

協会顧問弁護士の池山明義弁護士(前回商法改正時も当協会を代表して法制審議会関係部会に参画)を委員に推薦するとともに、会員各社の顧問弁護士をはじめとした関係者協力の下、法制審議会での検討をバックアップした。

これまで、電子船荷証券の定義、船荷証券および電子船荷証券の利用状況調査、立法措置のあり方や認証機関の設置要否および諸外国事例の確認等が行われ、研究会の議論を取り纏めた報告書および商法部会の議論を取り纏めた中間試案が完成した。これを受け法務省は、2023 年 3 月 31 日より本案に関するパブリックコメントの募集を開始した。

今後は 2023 年 9 月の法制審議会総会にて法務大臣に答申すべく議論が続く予定。

4. 港湾問題

4.1 水先問題

国土交通省海事局主催の「水先人の人材確保・育成に関する検討会」(以下、検討会)において 2023 年度以降の水先人採用人数は未定となっていた。このため、水先幹事会および日本水先人会連合会と共に、水先人人数の推移、各水先人の構成と人数を確認し、2023 年度以降の適切な水先人募集人数について協議・検討を重ね、結果を取り纏め、国土交通省海事局へ提出した。

検討会の第三次とりまとめ(2019 年 3 月)に従い、国土交通省海事局主催の「モニタリング委員会」において以下の評価・検討を行った。

- ①「安全かつ円滑な水先業務の確保」のため各水先人会が改正した水先人会会則の安全性向上への実効性の評価
- ②「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確保」のため各水先人会が改正した水先人会会則の実効性と水先人派遣支援現況の評価
- ③ モニタリング委員会における 3 年間の取り組みの評価
- ④ モニタリング委員会の次年度以降の対応の検討

この結果、改正した水先人会会則は水先業務の安全性向上に寄与していることを確認した。また、中小規模水先区の水先人不足に対する円滑な派遣支援が適切に実施されており、水先サービスの提供に支障が生じていないことを確認した。これらを通じ、モニタリング委員会は今後これらの評価検証は行わないこととし、現在特段評価検証・検討する事項もないことから、

2022 年度をもってモニタリング委員会は廃止することとなった。

2023 年 2 月開催の検討会では 1. モニタリング委員会の取組みの評価および次年度以降の対応の報告、2. 嚮導業務支援システム(PPU)調査結果報告、および、3. 「第四次とりまとめ」が行われた。今後「第四次とりまとめ」に従って各課題に対応し、検討会において関係者は必要に応じてフォローアップを行うとともに、引き続き水先人の安定的な確保・育成に向けて必要な検討を進めていくこととなった。

なお、日本水先人会連合会と「船協・連合会業務連絡会」を定期的に開催し、第四次とりまとめに沿った各課題への対応の情報交換や引き続き水先人会会則の実効性に関する動向と中小水先人区への支援体制等の確認を行うこととした。

今後数年間は一級水先人の廃業者が多く見込まれるなど全水先区レベルで水先人減少と人材不足の状態が続くため、水先人の構成と人数、および水先業務の履行状況等を継続して確認し、安全で安定的かつ継続的な水先制度の維持に協力する。

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 2022 年度に 4 回(第 85～88 回)開催され、特定港湾施設整備事業基本計画や各港における港湾計画の改訂および港湾法改正による基本方針の変更についての審議等が行われた。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政策

国際コンテナ戦略港湾推進委員会は、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、ワーキンググループ(WG)を設置し、各施策をフォローアップしてきた。2022 年度の WG では、前年度に整理した「ワーキンググループ中間とりまとめ」のレビューが行われた。

また、2023 年 2 月には、これまで進めてきた国際コンテナ戦略港湾政策をフォローアップし、今後の進め方について検討を行うため、推進委員会および WG を発展的に解消し、新たに「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」が設置された。当協会は引き続き新しく設置された検討委員会にも参画し、第 2 回検討委員会において提言を発表するなど、意見反映に努めた。

(3)カーボンニュートラルポート(CNP)・港湾脱炭素化推進

港湾法の一部改正(2022 年 11 月成立、12 月施行)により、CNP の形成を推進する仕組みとして「港湾脱炭素化推進計画」および「港湾脱炭素化推進協議会」等に関する規定が新設されたこと等を踏まえ、2023 年 3 月、港湾局は「CNP 形成計画」策定マニュアル(2021 年 12 月公表)をベースに新たに「港湾脱炭素化推進計画」作成マニュアルを取りまとめ、公表した。また港湾局は 2023 年 3 月、港湾のターミナルにおける脱炭素化の取組を客観的に評価する認証制度の導入に向け、「CNP 認証(コンテナターミナル)」制度案を取りまとめ、公表した。

当協会は、「CNP の形成に向けた検討会」や「港湾ターミナルの脱炭素化に関する認証制度の創設に向けた検討会」等に参画し、上記の取りまとめに船社意見が反映されるよう努めた。

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把握に努めた。

(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。本年度は 2023 年 3 月に会議が開催され、コンテナ横転事故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、状況把握・意見反映に努めた。

4・4 輸出入・港湾諸手続の簡素化

(1)サイバーポート(Cyber Port)進捗管理 WG

国土交通省港湾局および内閣官房情報通信技術(IT)総合戦略室が進めてきた港湾の完全電子化・港湾に関する行政手続や調査・統計業務の効率化を図る情報システムの構築に向けた検討は、2021 年 9 月のデジタル庁発足後、港湾局が設置した「サイバーポート進捗管

理 WG」で実施されている。当協会は同 WG(港湾物流分野)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」旨の依頼があり、意見交換を実施している。

本年度は 2022 年 6 月と 2023 年 2 月に会議を開催し、関税局から施策の説明(スマート税関の実現に向けたアクションプラン 2022)を受けた他、空コンテナ等の荷揚げや保税運送に係る申告内容の緩和等の会員から寄せられた要望および世界情勢(対ロシア経済制裁、新型コロナ、北米西岸労使交渉等)の影響について議論した。

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」を福岡において実施している。2022 年度の懇談会は 7 月 6 日に対面・オンライン併用で開催、教育機関と事業者合わせて約 80 名が参加し、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・1 船員労務関連事項

(1) ILO 海上労働条約(MLC 条約)について

2022 年 5 月、ILO 本部にて第 4 回特別三者委員会(STC) Part II が開催され、当協会も船主側メンバーとして参加した。本会合は 2021 年 4 月に開催された第 4 回 STC Part I の続きという位置付けであり、政府代表・船舶所有者代表・船員代表の三者間で「MLC 条約コードの改正」について協議が行われた。当協会は開催に先立ち、会員会社と改正内容について意見交換を行い、船主側代表団である ICS に日本側船主意見をフィードバックするとともに、国土交通省との情報共有によって日本政府としてのスタンスを確認する等、船主側にとって不利な改正内容とならないよう対応を行った。

本会合における三者協議の結果、計 12 件の改正案のうち、8 件の MLC 改正案が合意・可決されたが、船主側にとって不合理な提案は全て取り下げ、もしくは次回の STC で協議されることとなった。本協議結果については、国土交通省と連携し、会員船社に対し必要な情報発信を行った。

また、2022 年 5 月、上記 STC Part II 会合に続いて ILO 合同海事委員会船員賃金小委員会が開催され、当協会も船主側メンバーとして参加した。同会合では 2023 年 1 月以降の甲板手(AB)の最低賃金の労使間協議が行われ、協議の結果、2023 年から 2025 年まで最低賃金を段階的に増額することで労使間合意に至った。当協会では協議前から、当該最低賃金が IBF 賃金額を上回ることを避けたいという主張を ICS に対して強く申し入れており、協議結果は、それが勘案された形での合意がなされた。

(2) 船員の働き方改革について

2022 年から段階的に施行される改正船員法および省令により、船員の労働管理や心身の健康確保の改善に重点が置かれた「船員の働き方改革」が進められている。当協会では、国土交通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各種検討会に参画し、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を行

った。また、会員会社において改正規則に対応した運用の開始に遺漏がないよう適宜情報発信するとともに、各社において課題となっている点等を国土交通省にフィードバックするなど、「船員の働き方改革」が実効性をともなう施策となるよう努めた。

1・2 STCW 関連事項

IMO 人的因子訓練当直小委員会 (HTW) について、2023 年 2 月に開催された HTW9 国内委員会へ参画し国土交通省の対応に協力し、HTW9 にリモート参加した。HTW9 における主な議題と進捗は以下の通り。

- ① STCW 条約について、本条約の包括的な見直し作業が進められることになり、包括的な見直し作業の目的と原則に合意した。本条約の改正範囲と今後の作業の進め方については、コレスポnden ス・グループ (CG) を設置し、引き続き検討を進めることになった。
- ② STCW-F 条約の包括的な見直しについて、2015 年より IMO において、その包括的な見直し作業が進められてきた。今回この見直し作業の最終化に向けて、残されていた課題の検討を進め、条約の改正案と関連指針案に合意された。
- ③ いじめ及びハラスメントの防止及びこれに対応するための船員の訓練規定については米国より提案された案をベースに議論が行われ、STCW コード A 部第 VI/1-4 表の改正案について最終化された。
- ④ バラスト水管理への改正案については、本小委員会にて独立で検討するのではなく、今後は STCW 包括的レビューの一環として議論されることとなった。

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の発効要件は 2021 年度に締約国数は満たしたものの、船腹量・解体能力要件は依然未達の状況となっている。発効に向けては 2023 年前半までにバングラデシュの批准が得られるかが鍵となっており、当協会は 2022 年 4 月に国土交通大臣に同国国内解撤ヤード整備に対するわが国の環境支援を要請する要望書を提出したほか、昨年度に引き続き国土交通省主催のバングラデシュのシップ・リサイクルヤードに関するモニタリング調査

に積極的に参加した。同調査においては、ヤードの操業状況や安全・環境対策の状況等の現地情報を Web で視察するとともに現地ヤードと意見交換を行い船主意見の反映に努めた。

また、2022 年 10 月にドバイで開催された Trade Winds 主催 Ship Recycling Forum、2023 年 2 月に都内で開催された日本海事協会主催のシップリサイクルセミナーの双方において講演を行い、循環型社会の到来を念頭に早期の条約発効は不可欠として、日本政府を含む関係者の一層の理解と協力を求めた。今後、2023 年 5 月には当協会主導により、バングラデシュに官民合同訪問団を派遣する予定である。

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 の小委員会である PPR8(2021 年 3 月)において、ガイドラインの具体的内容を今後通信部会にて検討を行うことが決まった。検討結果については PPR 9 にてガイドラインの具体的内容を更に検討し、PPR10 に報告することを合意。

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、通信部会での議論状況を注視するとともに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ている。特定リスク期間(SRP)は 2022 年に改訂があった。

AGM 規制国を代表してカナダ政府より AGM の一般名称変更に関し、農林水産省より情報の共有がなされ、名称が FSMC (Flight Spongy Moth Complex)に変更となった。

2023 年 3 月に、カナダ食品検査庁、米国農務省、ニュージーランド第一産業省等とマイマイガの現状に関し意見交換会を実施。FSMC への名称変更に関し、証書等の内容、記載に関しては変更ないことを確認した。

また、2018 年にニュージーランドで、2019 年に豪州にて、クサギカメムシに対する侵入防止規制として、ニュージーランドおよび豪州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、各社によるプログラムへの参加など適切に対応を行った。

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。

2023 年 2 月より豪州において植物種子防疫検査の効率の問題に起因した自動車運搬船の滞船が発生しており、協会でも海事局経由農林水産省を通じて、改善を申し入れている。

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、同センターの運営検討委員会や関係専門委員会に参加している。2022 年度の運営検討委員会は、8 月 31 日に開催され、前年度の事業報告・決算や、今年度の事業計画・予算等を基に意見交換した。

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、船舶航行安全に直結する情報の入手と発信に努めた。

例えば、ロシアによるウクライナへの軍事侵攻、繰り返される北朝鮮のミサイル発射、中国による台湾周辺における軍事演習、オマーン湾における他国商船への攻撃などの保安事案発生に対しては官民で情報共有を図った。

パナマ運河新閘門通峡時にフェンダー整備が不十分な岸壁と接触することで船体損傷が複数発生していた件に関してはパナマ運河当局に対し、航行安全の観点から施設の改善を求め、引き続きユーザーとしての声を伝えるべく、継続的な対話を行うこととした。

2020 年にモーリシャスで発生したバルカー座礁事故に関して、国土交通省から同種事故の再発防止対策の徹底が求められた。当協会は、会員間で事故情報の共有を図るためのプラットフォームを構築し、外航海運の安全向上と安全文化醸成に向けて取り組んだ。

2020 年より、海上自衛隊艦艇が中東海域に派遣され、情報収集活動を行っているが、当協会は政府機関と定期的に情報交換を行い、航行安全情報を会員と共有した。

自律運航船等、船舶運航に係る諸問題（法整備、技術等）に関し国内外における検討に参画し、情報収集と会員との共有を行った。

2022 年 2 月 24 日、ロシアによるウクライナへの軍事侵攻が開始した後、ウクライナ諸港では会員関係船が出港できない状況が続き、また、ミサイルに被弾した船舶も発生した。周辺海域には機雷が敷設され、浮遊機雷が沿岸国に流れ着くなど、黒海内では航行上のリスクが依然として高いままである。

黒海内航行に影響のある情報を収集し、会員と共有し、加えて、同海域における関係船舶の動静を国交省と共有するなどし、黒海内の保安状況を注視している。

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するとともに、IMO 第8回貨

物輸送小委員会(CCC8)に参加している。同会議では貨物の安全な積み付けと運送に加えて、ガス燃料船のほか新燃料(メタノール、水素、LPG、アンモニア等)、燃料電池のガイドラインも扱われており、これらについて、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

瀬戸内海の備讃瀬戸海域では、毎年2月から8月にかけてこまめ網漁業盛漁期に航路が全面閉塞される状態が発生すると、巨大船の航行調整が行われ、物資の安定輸送や地元経済に影響を及ぼす状況となる。

当協会は、コロナ感染症対策で中断していた行政機関への陳情活動を再開し、また、関係者が一堂に会する会議に出席し、船舶の航行安全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、大学生等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)「2023 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。本年は、会場とライブ配信を併用したハイブリッド方式にて開催し、約260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 2022」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。

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つながるよう、一般紙記者および海運専門紙記者を対象として、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。

- ・ 日本物流団体連合会 3 大学各 1 講座(青山学院大学、横浜国立大学、法政大学)
- ・ 松山大学 7 講座
- ・ 東京大学大学院 1 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ともなう船員交替問題関連会合やウクライナ情勢対応検討諸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。

2022 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替問題への対応
- ・ ウクライナ情勢問題への対応
- ・ 地球温暖化対策に基づく外航海運からの GHG 排出削減問題への対応
- ・ 船舶燃料のライフサイクルにおける GHG 排出量評価ガイドラインへの対応
- ・ アンモニアを燃料とする船舶の安全性基準ガイドライン策定への対応
- ・ 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) への対応
- ・ 排ガス洗浄装置 SO_xスクラバーの排水問題への対応
- ・ 北極海における船舶の重質油使用・保持に関する規制への対応
- ・ バラスト水管理条約の実効性に関する諸問題への対応
- ・ 船底防汚塗料のシブトリン使用問題への対応
- ・ 船体付着有害生物の管理ガイドラインへの対応
- ・ 船底水中洗浄基準 (Underwater Cleaning Standard) 策定への対応
- ・ 船内汚水処理装置の運用に関する諸問題への対応
- ・ 船舶からの海洋プラスチックごみ流出問題への対応
- ・ 船舶から水中への騒音による固有生物への環境影響問題への対応

- ・ 自動運航船の国際基準策定への対応
- ・ 船舶の火災防火・消火および救命艇・救命設備等の安全基準見直しへの対応
- ・ ギニア湾等における海賊問題への対応
- ・ 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
- ・ 国際油濁補償基金への対応
- ・ シップリサイクル条約早期発効に向けた取組

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ともなう動向
- ・ 地中海難民救助活動 (Migrant Rescue in the Mediterranean)
- ・ 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)
- ・ 米国海事法改正案
- ・ パナマ・スエズ運河通航料問題
- ・ OECD デジタル課税
- ・ 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
- ・ 日米欧を中心とした対ロシア経済制裁および同国産原油等の上限価格措置 (プライスキャップ制度) に対する関係国・地域の動向
- ・ Brexit (英国の EU 離脱) にともな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
- ・ 英国等における自国最低賃金を船員に適用する法案問題

2022 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。2022 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。

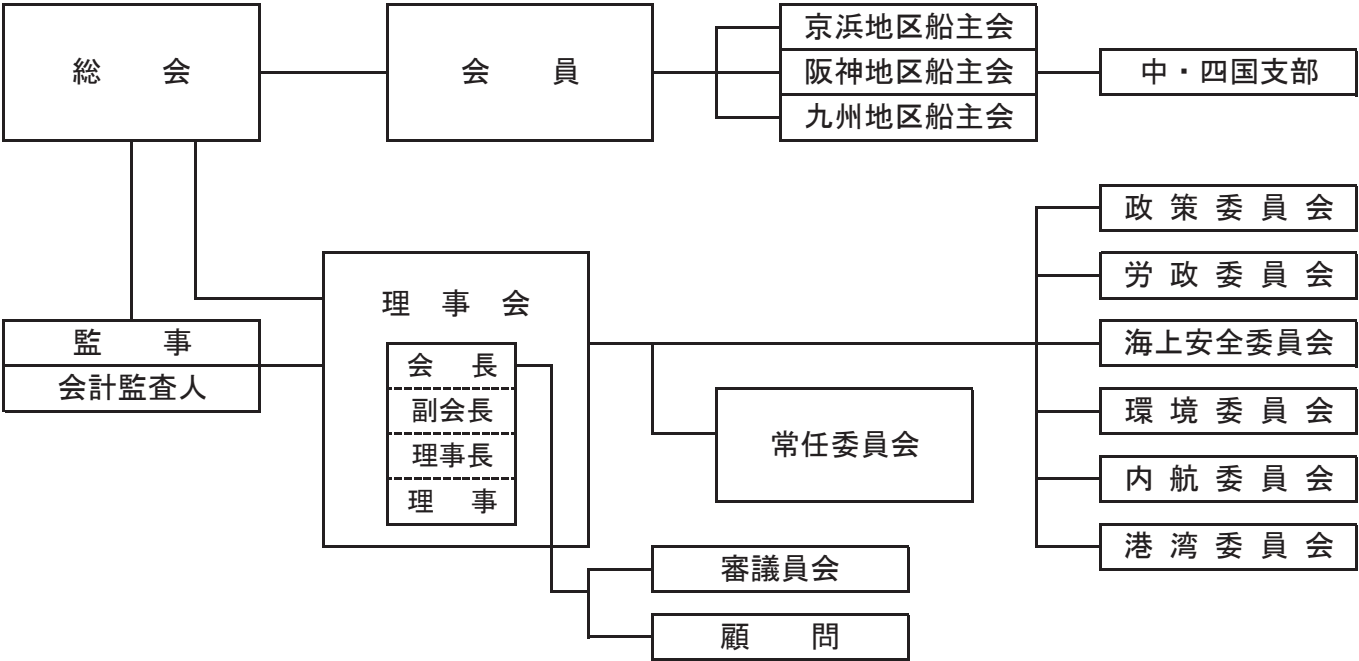
事業報告の附属明細書

2022 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。

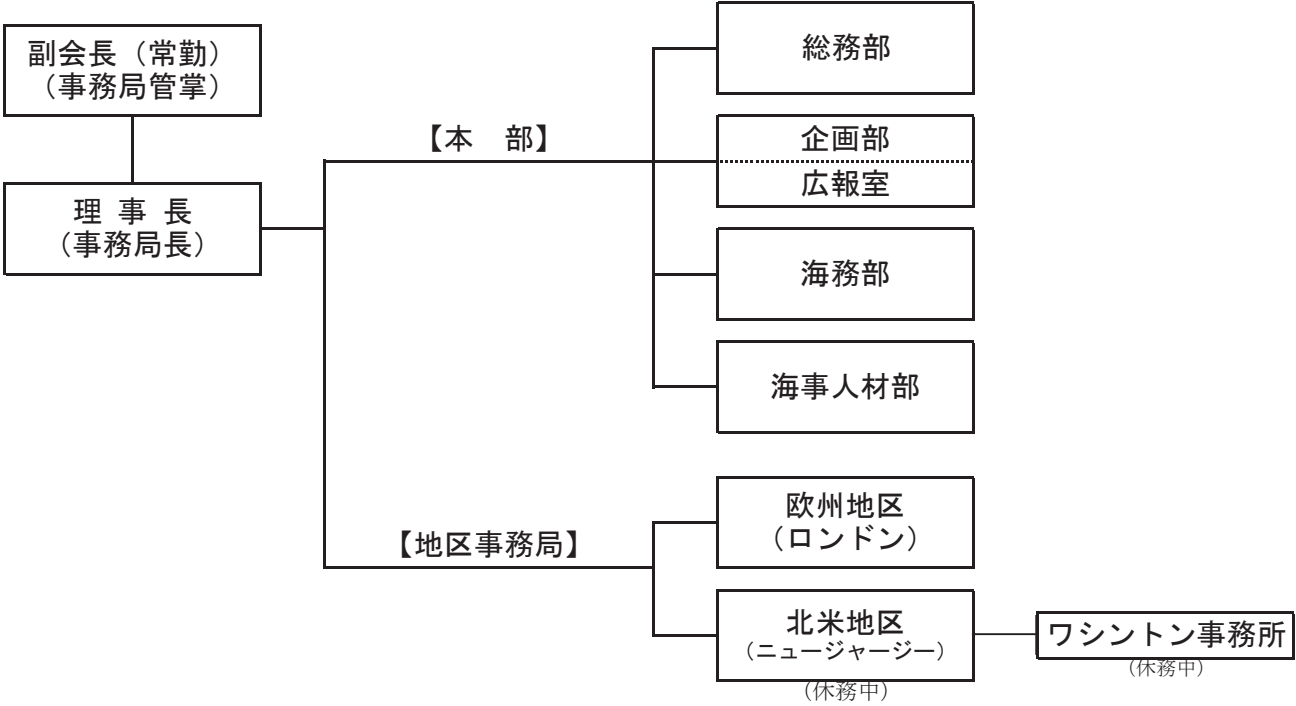
2023 年 6 月
一般社団法人 日本船主協会

日本船主協会機構図

(2023年3月31日現在)



《参考》 事務局機構



資料

役員名簿

2023年3月31日現在

会長 (代表理事)	商船三井	代表取締役会長	池田潤一郎
副会長 (代表理事)	日本郵船	代表取締役社長	長澤仁志
副会長 (代表理事)	川崎汽船	代表取締役社長	明珍幸一
副会長 (理事)	ENEOS オーシャン	代表取締役社長	廣瀬隆史
副会長 (理事)	栗林商船	代表取締役社長	栗林宏吉
副会長 (理事)	国際船員労務協会	会長	井上登志仁
副会長 (代表理事)			友田圭司*
理事長 (代表理事・事務局長)			森重俊也*
理事			
	旭タンカー	代表取締役社長	春山茂一
	イースタン・カーライナー	取締役会長	吉田勝
	飯野海運	代表取締役社長	當舍裕己
	出光タンカー	代表取締役社長	松尾一郎
	乾汽船	代表取締役社長	乾康之
	NS ユナイテッド海運	代表取締役社長	谷水一雄
	NYK バルク・プロジェクト	代表取締役社長	野瀬素之
	川崎近海汽船	代表取締役社長	久下豊
	神原汽船	代表取締役社長	神原宏達
	共栄タンカー	代表取締役社長	近藤耕司

ケイラインローローバルシップ マネージメント	代表取締役社長	門 野 英 二
神戸船舶	代表取締役	原 田 正
商船三井ドライバルク	代表取締役社長	菊 地 和 彦
瀬野汽船	代表取締役社長	瀬 野 洋一郎
田渕海運	代表取締役社長	田 渕 訓 生
鶴丸海運	代表取締役会長	鶴 丸 俊 輔
八馬汽船	代表取締役社長	酒 井 隆 司
三菱鉱石輸送	代表取締役社長	小笠原 和 夫
明治海運	代表取締役社長	内 田 貴 也
常務理事（業務執行理事）		大 森 彰＊
常務理事（業務執行理事）		宇佐美 和 里＊
常務理事（業務執行理事）		細 川 淳＊
常務理事（業務執行理事）		越 水 豊＊

監事

旭海運	代表取締役社長	根 元 聡
玉井商船	代表取締役社長	佐 野 展 雄
東興海運	代表取締役社長	井 高 建 介

＊は常勤役員

