

2023 年度事業報告書

2024 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76回通常総会	4
3. 役員等の選任	4
4. 委員長の委嘱等	8
5. 諸会議開催状況	9
6. 地区船主会の状況	13
7. 常勤役職員に関する事項	14
8. 収支および正味財産増減の状況ならびに財産の状態の推移	15
9. その他の活動	15

事 業 編

I 2023年度の主要課題

1. 海運政策	16
2. 危機対応	17
3. 地球環境/GHG	17
4. 航行安全・セキュリティ	20
5. 海運の重要性・魅力の発信	22
6. 人材確保	23
7. 国際諸団体	26
8. 内航海運	27

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…………… 27
- (2) 国際会計基準および OECD デジタル課税ルール…………… 28
- (3) 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度…………… 28

2. 国際問題

- (1) 諸外国規制の撤廃・緩和…………… 29
- (2) 各国海運政策…………… 29

3. 法務保険問題

- (1) 船主責任に関する条約等…………… 29
- (2) 油濁被害の補償制度…………… 30
- (3) イラン産原油の輸送に係る諸問題…………… 30
- (4) 船荷証券の電子化に関する国内法制化…………… 31

4. 港湾問題

- (1) 水先問題…………… 32
- (2) 港湾整備…………… 32
- (3) コンテナ保安・安全対策…………… 33
- (4) 輸出入・港湾諸手続の簡素化…………… 34

5. 船員問題

- (1) 船員労務関連事項…………… 34
- (2) STCW 関連事項…………… 35

6. 環境問題

- (1) 船体付着物の移動…………… 36
- (2) アジア型マイマイガ等外来生物移動への対応…………… 36
- (3) 海上災害防止対策…………… 37

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…………… 37
- (2) 備讃瀬戸航路の安全航行対策…………… 38

8. 調査広報事業

- (1) 会員向け情報提供…………… 38
- (2) セミナー等の開催…………… 38
- (3) 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理…………… 39
- (4) その他…………… 39

9. 海外事業 …………… 40

10. 関係団体支援事業…………… 42

事業報告の附属明細書 …………… 43

事業概況

2023 年度の世界経済は、米欧を中心にインフレ圧力が高まり、各国での金融引き締めの実施、不動産不況の影響を受ける中国経済などにより停滞感が強まる一年となった。わが国においては、春闘での 30 年ぶりの高水準の賃上げや企業の投資意欲の高まりなど、経済の正常化やデフレ脱却に繋がる変化が見られたものの、物価高などが足かせとなり、経済の回復ペースは緩やかであった。

海運業界については、これらに加えロシアによるウクライナ侵攻の長期化、イスラエル・パレスチナの武力衝突などにより、国際海運を取り巻く状況の不確実性が高まる一年となった。

こうした状況下、当協会が 2023 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。

海運政策に関しては、令和 6 年度税制改正における当協会の重点要望である国際船舶に係る「登録免許税の特例措置」の拡充・延長および「固定資産税の特例措置」の延長はいずれも認められた。また、日本籍船が外国籍船並みに保有しやすくなるよう海事局や総務省に制度改善と柔軟な対応等を求めてきた結果、外国人船員に係る船舶料理工士講習制度の改善に向けた取り組みが進むとともに、日本籍船における衛星通信システム「スターリンク」の領海外での利用が実現した。

危機対応に関しては、ロシアのウクライナ侵攻およびイスラエルとハマスの軍事衝突について、当協会会員各社の事業運営に関わる情報を収集し、各社に発信したほか、新型コロナウイルス対応に関するレビューを作成した。

地球環境/GHG に関しては、IMO の 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、国内外の会合に積極的に参画するとともに、わが国政府・関係団体や ICS と密接に連携し対応したほか、2024 年 1 月より開始された EU-ETS については、勉強会や説明会の開催、会員周知等により会員各社の理解向上や対応準備に努めた。また、GX 経済移行債等の政府による海運支援策については、海事局が必要とするデータ提供等を通じ、令和 6 年度要求における海事関連 GX 予算確保に向けた同局の動きをサポートした結果、ゼロエミ船等の生産設備導入を支援するための予算が措置された。

航行安全・セキュリティに関しては、会員向け情報共有プラットフォームを活用し、航行安全に関する情報を迅速に会員へ展開した。また、海賊問題については、自衛隊によるソマリア沖・アデン湾沖の海賊対処活動の維持・継続を求めたほか、感謝の集いを再開し、自衛隊・海上保安庁隊員へ感謝の意を伝えた。

海運の重要性・魅力の発信に関しては、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、「海事広報活動の強化」を重要課題のひとつとして掲げ「“開運”じゃなくて、“海運”です。」をキャッチコピーとする PR プロジェクトを今年度も実施した。

人材確保に関して、日本人船員(海技者)の確保については、大学生向け講演会や 5 高専

合同進学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、学生を対象とした内航海運オンライン合同企業説明会や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ついては、JISS 講習・審査等を対面での開催を再開したほか、フィリピンの機関承認校(3校)への国土交通省による継続審査が実施され、3校とも合格した。

国際諸団体に関して、スエズ運河については、スエズ運河庁(SCA)とのオンライン会合、ASA 会合への SCA 幹部の招聘、国際臨海開発研究センターの SCA 向け国内研修への協力など、関係構築に努め、その中で航行安全、円滑かつ安定的な運河運営を繰り返し要望した。

パナマ運河については、同国の渇水に伴う通航制限下において、船種間の公平な通航機会の確保や通航ルール変更時の時間的余裕を持った事前周知等を求めるレターをパナマ運河庁に発出した。

また、ICS や ASA の諸活動に積極的に参画した。

内航海運に関しては、当協会が組織する内航委員会を開催し、内航海運の課題等についての状況把握に努めたほか、船員教育機関と内航事業者による「人材確保・育成に関する懇談会」を実施し、意見交換を行った。

組 織 編

1. 会員の現状

当協会の会員会社は、前年度末の2023年3月31日現在128社で、年度中8社の入会、2社の退会があり、当年度末の2024年3月31日においては134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	2023. 3. 31	2024. 3. 31
京浜	70 社	69 社
阪神	53 社	60 社
九州	5 社	5 社
計	128 社	134 社

なお、2023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. 4. 1	英弘汽船株式会社	阪神
入会	2023. 4. 1	愛媛海運株式会社	阪神
入会	2023. 4. 1	恵進海運株式会社	阪神
入会	2023. 4. 1	志嶋汽船株式会社	阪神
入会	2023. 4. 1	大道海運株式会社	阪神
入会	2023. 4. 1	伯洋汽船株式会社	阪神
入会	2023. 4. 1	弥幸汽船株式会社	阪神
入会	2023. 4. 1	久福汽船株式会社	阪神
退会	2024. 3. 10	プリンス海運株式会社	阪神
退会	2024. 3. 31	三光汽船株式会社	京浜

また、会員会社より届出のあった船腹量は、2024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		
	2023.1.1	2024.1.1	増減	2023.1.1	2024.1.1	増減	2023.1.1	2024.1.1	増減
隻数	368	380	12	1,555	1,505	-50	777	800	23
総トン数(G/T)	12,851,603	13,152,276	300,673	74,772,496	72,890,765	-1,881,731	8,599,007	9,248,558	649,551
重量トン数(D/W)	21,755,734	22,112,943	357,209	118,893,455	115,397,513	-3,495,942	15,144,677	16,258,077	1,113,400

2. 第76回通常総会

当協会第76回通常総会は、2023年6月30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136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 2022年度事業報告および決算
- 第2号議案 2023年度事業計画および収支予算
- 第3号議案 役員を選任

3. 役員等の選任

(1) 第76回通常総会

当協会の役員は就任2カ年目の通常総会の日までとなっており、本年度がその改選期に当たるため、2023年6月30日開催の第76回通常総会において以下の役員を選任等を行い、各氏は同日付で就任した。

① 理事・監事の選任

理事(30名)

旭タンカー	代表取締役社長	春山茂一
イースタン・カーライナー	取締役相談役	吉田勝
飯野海運	代表取締役社長	大谷祐介(新)
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ユニテッド海運	代表取締役社長	山中一馬(新)
NYKバルク・プロジェクト	代表取締役社長	須田雅志(新)
ENEOSオーシャン	代表取締役社長	廣瀬隆史
川崎汽船	代表取締役社長	明珍幸一
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

栗林商船	代表取締役社長	栗 林 宏 吉
ケイラインローローバルグループ マネジメント	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	代表取締役社長	橋 本 剛 (新)
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	取締役会長	鶴 丸 俊 輔
日本郵船	取締役会長	長 澤 仁 志
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
国際船員労務協会	会長	井 上 登志仁
日本船主協会	常勤副会長	土 屋 恵 嗣 (新)
日本船主協会	理事長	森 重 俊 也
日本船主協会	常務理事	大 森 彰
日本船主協会	常務理事	宇佐美 和 里
日本船主協会	常務理事	越 水 豊

監事(3名)

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

② 会長・副会長の選定

会 長	川崎汽船	代表取締役社長	明 珍 幸 一 (新)
副会長	日本郵船	取締役会長	長 澤 仁 志
〃	商船三井	代表取締役社長	橋 本 剛 (新)
〃	ENEOS オーシャン	代表取締役社長	廣 瀬 隆 史
〃	栗林商船	代表取締役社長	栗 林 宏 吉

”	国際船員労務協会	会長	井上登志仁
”	日本船主協会	常勤	土屋恵嗣（新）

(2)臨時理事会

当協会は、2023年6月30日の通常総会後の臨時理事会において以下の役員の選定等を行い、各氏は同日付で就任した。

① 理事長および常務理事の選定

理事長	森重俊也
常務理事	大森彰
常務理事	宇佐美和里
常務理事	越水豊

② 代表理事および業務執行理事の選定

代表理事(5名)

会長	川崎汽船	代表取締役社長	明珍幸一（新）
副会長	日本郵船	取締役会長	長澤仁志
副会長	商船三井	代表取締役社長	橋本剛（新）
副会長（常勤）	日本船主協会		土屋恵嗣（新）
理事長	日本船主協会		森重俊也

業務執行理事(3名)

常務理事	日本船主協会	大森彰
常務理事	日本船主協会	宇佐美和里
常務理事	日本船主協会	越水豊

③ 常任委員の委嘱

飯野海運	代表取締役社長	大谷祐介（新）
NS ユナイテッド海運	代表取締役社長	山中一馬（新）
NYK バルク・プロジェクト	代表取締役社長	須田雅志（新）

ENEOS オーシャン	代表取締役社長	廣瀬 隆 史
川崎汽船	代表取締役社長	明 珍 幸 一
栗林商船	代表取締役社長	栗 林 宏 吉
商船三井	代表取締役社長	橋 本 剛
商船三井ドライバルク	代表取締役社長	菊 地 和 彦 (新)
田淵海運	代表取締役社長	田 淵 訓 生
日本郵船	取締役会長	長 澤 仁 志
国際船員労務協会	会長	井 上 登志仁
日本船主協会	常勤副会長	土 屋 恵 嗣 (新)
日本船主協会	理事長	森 重 俊 也

④ 審議員の委嘱

京浜地区選出(13名)

NS ユナイテッド内航海運	代表取締役社長	福 田 和 志
関西ライン	代表取締役社長	岡 田 高 明
近海郵船	代表取締役社長	関 光太郎
国華産業	代表取締役社長	前 原 徹
三洋海運	代表取締役社長	三 木 孝 幸
商船三井オーシャンエキスパート	代表取締役社長	瀧 口 慎 吾
昭和日タン	代表取締役社長	筒 井 健 司
太平洋汽船	代表取締役社長	吉 田 明 博
第一タンカー	代表取締役社長	大河内 賢
大東通商	代表取締役社長	中 部 由 郎
鶴見サンマリン	代表取締役社長	宍 倉 俊 人
東海商船	代表取締役社長	小 林 成 吉
日産専用船	代表取締役社長	永 田 克 巳

阪神地区選出 (9名)

大阪船舶	代表取締役社長	小 谷 盛 雄
佐藤汽船	代表取締役	佐 藤 公 夫

佐藤國汽船	代表取締役社長	佐藤國安
菅原汽船	代表取締役	菅原勝利
東栄ジャパン	代表取締役社長	萬昌也
東慶海運	代表取締役社長	長谷部哲也
新田汽船	代表取締役	青山彰（新）
船田海運	代表取締役社長	船田洋行（新）
豊洋汽船	代表取締役社長	渡部哲
九州地区選出（1名）		
宇部興産海運	代表取締役社長	椎木耕造

⑤ 顧問の委嘱

定款第 42 条により、前会長 商船三井 池田潤一郎氏の推薦があり、これを了承し、同氏に委嘱することとした。

4. 委員長の委嘱等

(1) 委員長の委嘱

常設委員会および特別委員会規定第 4 条により、委員長は理事会の推薦により会長が委嘱することとなっており、2023 年 6 月 30 日開催の臨時理事会において、会長が下記の各氏を同日付で委嘱した。

【常設委員会委員長】

政策委員会	日本郵船	取締役会長	長澤仁志（新）
労政委員会	商船三井	代表取締役社長	橋本剛（新）
海上安全委員会	飯野海運	代表取締役社長	大谷祐介（新）
環境委員会	ENEOS オーシャン	代表取締役社長	廣瀬隆史
内航委員会	田渕海運	代表取締役社長	田渕訓生
港湾委員会	日本船主協会	常勤副会長	土屋恵嗣（新）

(2) 地区船主会議長の選任

地区船主会議長は、地区船主会規定第5条により理事会において理事の中から選任することになっており、2023年6月30日開催の臨時理事会において、次の各氏を選任し、各氏は同日付でそれぞれ就任した。

京浜地区船主会議長	NS ユナイテッド海運	代表取締役社長	山 中 一 馬 (新)
阪神地区船主会議長	ケイラインローバルシップマネジメント	代表取締役社長	門 野 英 二
九州地区船主会議長	鶴丸海運	取締役会長	鶴 丸 俊 輔

(3) 審議員会議長の選定

審議員会議長および副議長については、2024年3月1日開催の第12回審議員会(ウェブ会議併用)において下記のとおり選定し、各氏は同日付でそれぞれ就任した。

議長	日産専用船	代表取締役社長	永 田 克 巳
副議長	東慶海運	代表取締役社長	長谷部 哲 也

5. 諸会議開催状況

(1) 理事会

2023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702回定例理事会(2023年5月29日)(対面/ウェブ会議併用)

議案

1. 第76回通常総会付議議案【審議事項】
2. 2023・24年度審議員の割当数【審議事項】
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/アジア船主協会(ASA)関連の会合)
 - ・海上安全委員会(マラッカ海峡協議会に関する現状について)
 - ・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)
5. その他(第76回通常総会(6/30)当日の予定/2023年6月から2024年6月までの理事会、地区船主会等の開催予定日)

書面報告事項

1. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
2. GX 実行会議の動き
3. 政策委員会(第4期海洋基本計画への対応/リース会計基準の見直し/デジタル課税WGの活動報告/船荷証券の電子化に関する国内法制化/海事広報活動の強化)
4. 海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向)
5. 内航委員会(2023年度「船員教育機関と日本船主協会・内航海運業界との人材確保・育成に関する懇談会」)

○臨時理事会(2023年6月30日)(対面/ウェブ会議併用)

議案

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

○第703回定例理事会(2023年9月27日)(対面/ウェブ併用会議)

議案

1. GX 実行会議の動き
2. 新型コロナウイルス関連報告
3. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/ASAの今後のあり方に関する検討状況/海事広報活動の強化)
 - ・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(海上安全に関わる情報/日本籍船の衛星通信に関する規制緩和要望について)
 - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向)
4. 議事録の作成・押印の不備について
5. その他(2023年6月から2024年6月までの理事会、地区船主会等の開催予定日)

書面報告事項

1. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
2. 日本籍船に関する制度・手続きの柔軟化・簡素化
3. 政策委員会(デジタル課税WG活動報告)
4. 海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向)
5. 環境委員会(シッパーサイクルを巡る最近の動向)

○第704回定例理事会(2023年11月21日)(対面/ウェブ会議併用)

議案

1. 2023年度上半期事業・経理報告
2. 軍事行動の影響および原発処理水問題
3. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/リース会計基準の見直し/ASA 会長会議(香港)/スエズ・パナマ両運河問題/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概要報告)
 - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向)
4. 議事録の作成・押印の不備について

書面報告事項

1. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
2. 海上安全委員会(日本籍船の衛星通信に関する規制緩和要望について/海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向)
3. 環境委員会(シッパーサイクルを巡る最近の動向)
4. 港湾委員会(水先問題)
5. 2023年6月から2024年6月までの理事会、地区船主会等の開催予定日

○第705回定例理事会(2024年1月24日)(対面/ウェブ会議併用)

議案

1. 「2024年度事業計画および予算編成」の方針【審議事項】
2. 会計監査人の報酬について【審議事項】
3. マラッカ海峡協議会拠出金について【審議事項】
4. イスラエル・ハマス軍事行動の影響

5. GX 実行会議の動き
 6. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/パナマ運河問題/海事広報活動の強化)
 - ・労政委員会(海技教育機構に関する意見交換会の概要報告)
 - ・海上安全委員会(日本籍船の衛星通信に関する規制緩和要望について)
 - ・環境委員会(環境問題を巡る最近の動向)
 7. 議事録の作成・押印の不備について
- 書面報告事項
1. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
 2. 政策委員会(OECD 造船部会の動き)
 3. 海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向)

○第 706 回定例理事会(2024 年 3 月 27 日)(対面/ウェブ会議併用)
議案

1. 理事の補欠選任【審議事項】
2. 常任委員の選任【審議事項】
3. 会員異動
4. 2024 年度事業計画(案)および収支予算(案)【審議事項】
5. 新型コロナウイルス感染症に係るレビュー
6. イスラエル・ハマス軍事行動の影響/紅海事案を巡る戦争保険について
7. 委員長報告
 - ・政策委員会(海事広報活動の強化)
 - ・労政委員会(人材確保 TF 年間報告)
 - ・環境委員会(環境問題を巡る動向)
 - ・内航委員会(内航委員会の活動)

書面報告事項

1. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
2. 政策委員会(税制改正)
3. 海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向/日本籍船の衛星通信に関する規制緩和要望について)
4. 環境委員会(環境セミナーの開催)
5. 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)
6. 2024 年 6 月から 2025 年 6 月までの理事会、地区船主会等の開催予定日

(2) 常任委員会

2023 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 105 回常任委員会(2023 年 4 月 26 日)

議案

1. 報告
 - (1) 海事広報活動の強化
 - (2) 「JSA 海上安全プラットフォーム」の全会員向け運用開始について
 - (3) シップリサイクルを巡る最近の動向

2. その他

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. 第 4 期海洋基本計画への対応
4. デジタル課税ワーキンググループ(WG)活動報告
5. ASA 活動関連報告
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. 公益財団法人琴平海洋会館への支援について

○第 106 回常任委員会(2023 年 5 月 29 日)
第 702 回定例理事会との合同会議として開催

○第 107 回常任委員会(2023 年 7 月 26 日)(対面/ウェブ会議併用)
議案

1. 報告

- (1) 税制改正
- (2) LNG 燃料船などに乗組むための資格(甲種危険物等取扱責任者(低引火点燃料))認定に係る履歴の緩和について

2. 海事局からの説明・意見交換

- (1) 日本籍船に関する制度・手続きの柔軟化・簡素化
- (2) IMO 第 80 回海洋環境保護委員会(MEPC80)の結果について

書面報告事項

1. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
2. デジタル課税 WG 活動報告
3. 欧州地区代表変更
4. ASA 各常設委員会の当協会代表
5. 海事広報活動の強化
6. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
7. シップリサイクルを巡る動向

参考資料

- ・常設委員会委員長・幹事長等／委員会委員名簿

○第 108 回常任委員会(2023 年 9 月 27 日)
第 703 回定例理事会との合同会議として開催

○第 109 回常任委員会(2023 年 10 月 25 日)(対面/ウェブ会議併用)
議案

1. 報告

- (1) 税制改正
- (2) ASA 会長会議(香港)
- (3) パナマ・スエズ両運河問題
- (4) 軍事行動の影響および原発処理水問題

2. 議事録の作成・押印の不備について

3. その他

書面報告事項

1. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
2. コンソーシアに対する EU 独禁法適用除外制度の廃止について
3. 日本籍船の衛星通信に関する規制緩和要望について
4. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
5. シップリサイクルを巡る最近の動向

○第 110 回常任委員会(2023 年 11 月 21 日)
第 704 回定例理事会との合同会議として開催

○第 111 回常任委員会(2023 年 12 月 20 日)(対面/ウェブ会議併用)
議案

1. 独立行政法人航空大学の現状と課題(井戸川眞理事長によるご講演、意見交換)

2. 報告

- (1) 税制改正
- (2) イスラエル・ハマス軍事行動の影響
- (3) マラッカ海峡協議会拠出金について

書面報告事項

1. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
2. デジタル課税ワーキンググループ(WG)活動報告
3. 経済安全保障推進法成立後の動き
4. スエズ・パナマ両運河問題
5. 海事広報活動の強化
6. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
7. 環境セミナーの開催

○第 112 回常任委員会(2024 年 1 月 24 日)
第 705 回定例理事会との合同会議として開催

○第 113 回常任委員会(2024 年 2 月 28 日)(対面/ウェブ会議併用)
議案

1. 2024 年度収支予算等について
2. 報告
 - (1) パナマ運河問題
 - (2) 海事広報活動の強化
 - (3) イスラエル・ハマス軍事行動

書面報告事項

1. ロシアのウクライナ侵攻関連報告
2. 日本海事センター「海事立国フォーラム」の様様
3. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
4. 日本籍船の衛星通信に関する規制緩和要望について
5. 環境セミナーの開催

○第 114 回常任委員会(2024 年 3 月 27 日)
第 706 回定例理事会との合同会議として開催

6. 地区船主会の状況

(1)京浜地区船主会

[会 員 数] 69 社

[議 長] NS ユナイテッド海運 代表取締役社長 山中 一馬

[会議開催状況] 定時総会 1 回 (対面・ウェブ会議) 定例会 5 回(対面・ウェブ会議)

定時総会を 6 月 8 日に開催し、2022 年度決算報告および 2023 年度予算案等について審議・承認した。定例会においては、理事会における審議・報告事項を中心に当面する諸問題について対処方針を報告した。また、10 月定例会では「国際海運の GHG 削減に係る IMO の動向等」(説明者:国土交通省海事局海洋・環境政策課環境渉外室長 塩入隆志氏)と題する講演会を開催した。

(2) 阪神地区船主会

[会 員 数] 正会員 60 社 (内、中・四国支部 41 社)

準会員 4 社 (内、中・四国支部 1 社)

[議 長] ケイラインローバルシップ・マネジメント 代表取締役社長 門野 英二
(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(対面) 定例会 5 回(対面開催 1 回・ウェブ会議併用 4 回)
中・四国支部定例会 5 回(対面・ウェブ会議併用 5 回)

定時総会を 6 月 7 日に開催し、2022 年度決算報告および 2023 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 取締役会長 鶴丸 俊輔

[会議開催状況] 定時総会 1 回(対面) 定例会 5 回(対面開催 1 回・ウェブ会議併用 4 回)

定時総会を 6 月 1 日に開催し、2022 年度決算報告および 2023 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。

7. 常勤役職員に関する事項

	2023. 3. 31	2024. 3. 31	増 減
役員	6 名	5 名	-1 名
職員	32 名	32 名	±0 名

8. 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

(単位:円)

事業年度	2020年3月期	2021年3月期	2022年3月期	2023年3月期	2024年3月期
当期収入合計	1,202,251,477	1,304,034,019	1,272,304,751	1,240,265,275	1,232,112,148
当期支出合計	1,264,220,865	1,203,054,928	1,234,732,584	1,308,860,153	1,323,123,148
当期収支差額	△61,969,388	100,979,091	37,572,167	△68,594,878	△91,011,000
前期繰越収支差額	156,823,858	94,854,470	195,833,561	233,405,728	164,810,850
次期繰越収支差額	94,854,470	195,833,561	233,405,728	164,810,850	73,799,850
資産合計	2,830,107,049	2,941,250,265	2,847,370,578	2,798,762,876	2,757,511,195
負債合計	524,261,589	532,705,341	400,305,275	416,267,222	474,975,757
正味財産	2,305,845,460	2,408,544,924	2,447,065,303	2,382,495,654	2,282,535,438

9. その他の活動

(1) 新年賀詞交換会の開催

当協会は、2024年1月5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。来賓に水嶋智国土交通審議官をはじめ、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500名が参加した。

事業編

I 2023年度の主要課題

1. 海運政策

(1) 海運税制(登録免許税、固定資産税)

令和6年度税制改正において、当協会は重点事項として、2024年3月末に期限を迎える、国際船舶に係る「登録免許税の特例措置」の拡充・延長および「固定資産税の特例措置」の延長を要望した。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、明珍会長を中心に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、2023年12月に閣議決定された「令和6年度税制改正の大綱」において、いずれも認められた。

(2) 日本籍船の確保に向けた規制等の制度の見直し

当協会は、日本籍船がパナマ等の外国籍船並みに保有しやすくなるよう、かねてより国土交通省海事局に制度改善と柔軟な対応等を求めてきた。

海事局は関連制度・手続きの改善に向け、2023年初、改めて当協会会員船主にも問題点をヒアリングのうえ、同年6月末に「日本籍船に関する制度・手続きの柔軟化・簡素化」方針を取りまとめた。その後、海事局は同方針に基づき、検討・対応を進め、2023年度においては、外国人船員に係る船舶料理士講習制度の改善に向けた取り組みを進めた。

その他、全世界で高速データ通信を提供する衛星通信システム「スターリンク」が日本籍船の場合、電波法の関係上、我が国領海外で利用できなかったことから、海事局および総務省に要望を行った結果、2024年2月から領海外でも利用が可能となった。

(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は、自国海運産業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いることを踏まえ、当協会は、我が国海運からのGHG削減の後押しとなるよう、国土交通省海事局による令和6年度の海事関連GX推進対策予算獲得に向けた取り

組みをサポートした。

海事局が必要とするデータの提供等を通じ、同局の取り組みをサポートした結果、まずは令和 6 年度以降の 5 年間、ゼロエミッション船等供給基盤整備に係る造船・舶用事業者向け支援予算が措置され、海運事業者向け支援は令和 7 年度以降の確保を目指す流れとなった。

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

2022 年 2 月のロシアのウクライナ侵攻開始以降、当協会は国土交通省海事局とも連携し、両国周辺における船舶運航状況や、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。また、2023 年 10 月のイスラエルとハマスの軍事衝突により紅海等、中東海域における海運の安全運航への緊張が高まったことから、関連情報を収集し、各社に発信した。

(2) 新型コロナウイルス対応に関するレビュー

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、重症化リスクはほとんどなくなった。このような状況変化に合わせて、2022 年春季頃より、各国政府が順次、大幅な水際対策の緩和を行った。

我が国においては、2023 年 5 月 8 日に、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)に移行し、水際措置を含め規制は撤廃された。

2023 年夏季までに、米国、中国などの水際対策も撤廃され、2024 年 3 月 1 日現在で、水際措置をとる国はなくなった。

協会事務局では、2023 年度にレビューを行い、2024 年 3 月に完成した(2024 年 3 月の定例理事会にて報告済)。

3. 地球環境/GHG

(1) 国際政治経済環境の変化に起因する危機への対応

ア 温暖化問題

2023 年 7 月の IMO 第 80 回海洋環境保護委員会(MEPC80)にて、「GHG 削減戦略」が改

訂され、国際海運として 2025 年頃の GHG 排出ゼロの目標が掲げられると共に、「燃料のライフサイクル評価ガイドライン」が採択された。今後は、GHG の排出を段階的に削減するための手段としての更なる対策(中期対策)について、継続的に審議される。

また、MEPC 80 にて 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」に関して、燃料消費量を主機・補機等別に報告することや、総貨物輸送量を追加すること等が合意され、1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年の議定書(MARPOL 条約) 附属書 VI 付録 IX の改正案が承認された。

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」との考え方を示したものの、2023 年 4 月に導入が決定され、2024 年 1 月より EU-ETS の海運への適用が開始した。当協会は EU-ETS 及び 2025 年から開始される FuleEU Maritime に関する最新の情報収集を実施し、得られた情報を元に、複数回の勉強会及び説明会を開催した他、会員周知等により会員各社の理解向上や対応準備に努めた。

イ 大気汚染問題

MARPOL 条約附属書VIの第 14 規則に基づき 2020 年 1 月 1 日より適用された「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、燃料油の品質問題や排出ガス浄化装置(SO_x 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、SO_x スクラバーからの排水を禁止する地域規制についても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、SO_x 規制に関しては地中海の排出規制海域(Emission Control Area)が MEPC79 にて、2025 年 5 月 1 日に発効することが採択されたことを受け、会員に対し、関連する情報を提供した。

ウ バラスト水問題

2017年9月8日に発効した船舶バラスト水規制管理条約に関し、同条約の履行状況を評価し条約要件の見直しを検討するための経験蓄積期間(Experience Building Phase:EBP)が設けられており、これまで条約レビュー計画(Convention Review Plan:CRP)の策定作業が通信部会によって進められてきた。2023年7月のMEPC80では、条約要件の見直しに向けた優先改正事項を含むCRPが承認された。今後、改めて通信部会が設置され条約要件の見直し作業が継続されることとなった。当協会はバラスト水管理条約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、わが国政府・関係団体や国際海運会議所(ICS)とも密接に連携し対応していく予定。

また米国においては、IMOとは別の基準による独自のバラスト水規制が既に実施されており、米国寄港船は、米国海岸ガード(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。2024年2月末現在でUSCGから型式承認を受けた処理装置は54機種となっているが、会員から特段の苦情等の報告は受けていない。

(2)2050 ネットゼロを目指す海運の環境広報等の展開

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2023年7月、MEPC80で新たな温室効果ガス(GHG)削減戦略が採択されたことを受け、当協会ホームページ内においてGHGに関する特設ページを更新し、2021年10月当協会の目標として発表した「2050年GHG ネットゼロ」が、国際海運界全体の目標とされた点を周知した。また、2024年2月には会員内外に向け「環境セミナー」を開催し、約190名(オンライン含む)の参加を得て、IMOの新たな戦略やEU-ETSなどに関する幅広い情報共有に努めた。

その他、2023年12月、ICSが第28回国連気候変動枠組条約締約国会議(COP28、於:ドバイ)期間中に開催したハイレベル海事会合に当協会欧州地区代表がパネリストとして参加、脱炭素化に向けた日本の海運業界の先導的な役割をアピールした。

(3)GX 経済移行債等の政府による支援策への対応

2022年に「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、20兆円規模のGX経済移行債の発行などGX推進に関する様々な取り組みが進められている。

当協会は、同会議などの情報収集を行うとともに、海事局が必要とするデータ提供等を通じ、令和6年度概算要求における海事関連GX予算確保に向けた同局の動きをサポートした。

令和6年度はゼロエミッション船の導入・普及に先立ち、まずはこれらの生産設備の導入を支援するための予算が措置された。

(4) シップリサイクルへの対応

2009年にIMOで採択された2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用の為の香港国際条約(シップリサイクル条約)に関しては、その後、船腹量・解体能力に係る発効要件を満たせない状況が続いており、当協会は日本政府やICSなどと連携して、発効の最後の鍵を握る未批准国であったバングラデシュを中心に条約加入への働きかけを強化するとともに、セミナーでの講演等を通じ早期発効に向けた機運醸成に努めてきた。このような中、2023年4月の日本・バングラデシュ首脳会談において、同国の早期批准方針が確認されたことに続き、5月下旬には当協会常勤副会長を団長とする官民合同の代表団が同国を訪問、現地の解撤ヤードの改善状況を確認するとともに、同国工業大臣やヤード関係者と面談し、批准に向けた後押しを行った。こうした結果、バングラデシュは6月下旬にリベリアとともにIMOへの条約加入手続き(寄託)を行い、シップリサイクル条約は発効要件を充足、2025年6月に発効することとなった。これを受け、当協会は直ちに会長名による歓迎声明を発表した。

その後、2023年10月にシンガポールで開催された国際フォーラムに当協会代表が参加し、残る課題となる条約水準ヤードの拡大、既存の有害廃棄物輸出規制(バーゼル条約)や、EU地域規制(EUシップリサイクル規則)との整合性確保の必要性などについて関係者に訴えた。

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

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、イスラエルと軍事組織ハマスの衝突に起因するイスラエル諸港の緊迫、イエメンの武装組織ホーシー派(フーシ派)による紅海・アデン湾での商船「拿捕」や商船への武力攻撃、加えて再発した海賊などの保安事案発生に対しては官民で情報共有を図り、会員への展開を行った。

情報展開において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活用し、情報の迅速な展開にも寄与している。

また、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ている。

(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、これまで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、2019 年以降は 2021 年の未遂 1 件のみと、ほぼゼロ水準に抑えられていた。かかる状況から、ICS、BIMCO など業界としては 2023 年 1 月 1 日から同海域に設定していた High Risk Area を撤廃したが、当協会は自主的に避航海域を設定し、会員に対し、ソマリア、イエメン沖に接近しない航路を推薦してきた。

こうした中、11 月にイエメンの武装勢力ホーシー派が紅海で日本関係船 GALAXY LEADER をハイジャックした後、同海域付近で一般商船をミサイル・ドローンで攻撃する事態が頻発した。

この時期に、ソマリア沿岸で漁船が乗っ取られる事案が生じた以後、陸岸から 400 海里以上離れた洋上でバルカーがハイジャックされるなど、海賊事案が増加しつつある。不審船情報はオマーン湾からアラビア海にかけて広範囲で発生しており、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。

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・継続を求めてきた。

また、政府の活動に対しては、自衛隊・海上保安庁隊員への感謝の言葉を直接伝える行動として、昨年度からジブチ訪問を再開したが、今年度は東京において感謝の集いも再開し、多くの海賊対処関係者に明珍会長から感謝の言葉を伝えた。

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、2022 年は 19 件、2023 年は 21 件と低い水準を維持している。特に事案が多発していたナイジェリアで 2021 年に周辺海域の警備強化がはかられ、2022 年はゼロ件、2023 年は 2 件と効果が表れている。

マラッカ・シンガポール海峡では、航行中或いは錨泊中の船舶への乗り込み窃盗事案が 2022 年は 38 件、2023 年は 37 件と依然として高い傾向にある。

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。

5. 海運の重要性・魅力の発信

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、2022 年度より「海事広報活動の強化」を重要課題のひとつとして掲げ、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、「“開運”じゃなくて、“海運”です。」をキャッチコピーとする PR プロジェクトを始動した。これら活動の状況は以下のとおり。

(1) 海運の PR キャンペーンの実施

より多くの一般の方に海運の存在を知っていただけるよう、「海の日」を中心に SNS(X)を活用した PR キャンペーンを展開し、SNS フォロワーを 4 万人超(最大値)に増加させるなど海や船に直接関わることが少ない人々との接点を拡大した。そのうえで、2024 年 1 月中下旬を中心に若年層をターゲットとして全国 8 都市(札幌・渋谷・横浜・名古屋・大阪・神戸・広島・福岡)で交通広告・屋外広告・シネアド広告を展開するとともに、関東・関西圏で YouTube 広告を実施する集中キャンペーンを展開した。両キャンペーンは、会員会社や他の海事諸団体等からの協力も得て成功裏に終わった。また、これら活動を更に充実・発展させるべく、来年度に向けての検討を開始した。

(2) 海運関係イベントへ出展等

コロナ禍の影響で大幅に縮小されていた対面型イベントが本格的に再開されたことから、他の海事諸団体等とも連携し、国土交通省他による「海の日行事」や全国各地で開催された船や港に関するイベントで海事 PR ブースを出展するとともに、その模様を SNS(X)等で発信するなど、海運の認知度向上に向けて積極的に活動した。また、下関市と北九州市および神戸市では練習船による体験航海も実施した。

(3) 学校教育関係の活動

学校教育の場における海運の役割を取り上げた授業や校外学習に協力すべく、出前授業や海事施設の見学会を実施した。出前授業では、インターネット会議システムを利用し、国内

のみならず海外の日本人学校に対しても授業を実施した。また、教員向けに海事講座や見学会を実施した他、全国小学校社会科研究協議会(東京大会)にブース出展して出前授業への講師派遣や海運に関する資料提供について紹介するなど、教育関係者に向けた広報にも注力した。

6. 人材確保

(1)日本人船員(海技者)の確保に関する活動

人材確保タスクフォース、および、内航ワーキンググループの活動として、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。

商船系大学関連では、東京海洋大学(海洋工学部)と神戸大学(海洋政策科学部)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)では、会員会社の協力の下、14回に亘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4年ぶりに対面形式で開催した。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、大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での講演を実施し、また、最新技術の講演と最先端施設の見学会実施と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、また、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・短大の学生を主な対象者とした「内航海運オンライン合同企業説明会」を開催した。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。また、内航船員を紹介する「先輩たちはいま!」のポスター第6弾を制作し配布した。更に、船員の仕事を紹介するDVD「DEAR FUTURE / BEYOND THE DREAM」、および、本年度に制作が完了した自動車船のバーチャル訪船コンテンツを各種イベント開催時やインターネットとSNSを通じて広く海事関係者や教育機関等へ紹介し、海運の役割の重要性、および、船員の魅力と認知度を向上するための活動に努めた。

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、合同面談会に対面参加し活動に協力した。また、このスキームをより効果的な事業内容とするために、スキームの見直しについて関係者と検討を行い、更なるスキームの活性化に努めた。

今年度において、トン数標準税制の認定会社に課せられる日本人船員養成に関わる海技教育機構への第三者委託費の増額計画や海技教育機構練習船の運航費不足などの問題が生じ、国土交通省海事局主催の海技教育機構に関わる「日本船主協会との意見交換会」(含む、ワーキンググループ)が開催となり、労政委員会と労政幹事会メンバー会社が参加した。この意見交換会では、主として海技教育機構に対する業界ニーズ、海技教育機構の現状と従来の改革、教育訓練を取り巻く窮状、および、財政状況について意見交換が行われた。その結果、論点整理が行われ、1)大型練習船等の再編、2)実習生配乗の合理化、3)練習船の教官・教員の確保、4)財政基盤の安定、5)練習船実習の「質」の向上、および、6)船員養成の「量」の確保の必要性が認識された。更に、海事局は2026年度を期初とするJMETS(海技教育機構)の次期中期(5カ年)計画策定に向け、今後の課題として、①船員養成を持続可能なものとするための学生/海運業界/国による海技教育機構の運営費負担のあり方、②運営費を海運業界が負担する場合の負担額算定方法、③荷主(経営陣)も含めた負担のあり方、④商船系大学と高専負担分の増額、および、⑤第三者委託費(トン数標準税制認定企業の負担)と受益者負担(海運業界全体での負担)の関係整理について、引き続き検討を行うことになった。

(2)外国人船員に対する承認試験制度への対応

ア JISS 講習・試験等について

新型コロナウイルス感染症の影響が収束したことにより、2023年度はJISS講習・審査等を対面での開催を再開し、フィリピン、インド、ブルガリアにて合計8回開催した。

外国人の無線従事者資格等の取得について、日本無線協会による従来の講習・審査に加えて、日本船員雇用促進センター(SECOJ)による講習と審査の実施に向け、国土交通省や総務省と協議を重ね、e-learningシステムの制作と講習講師のアレンジ等の準備を行った。引き続きSECOJが新たに講習と審査が行えるように対応していく。

また、日本籍船で外国人船員のみが配乗となっている場合、会員会社から現行の日本の船舶料理士資格の講習と試験の要求が過剰との指摘があり、①学科試験、実技講習及び実技試験は講習実施機関で実施し、講習機関が行う座学講習については、オンライン又はe-learningでも可能とすること、②外国人でMLC条約を批准した自国の資格を持っている者は、座学講習及び学科試験を免除すること、および、③外国人でMLC条約を批准した自国の資格を持っている者で、司厨部員として2年以上の乗船履歴がある者は、実技講習及び実技試

験を免除するように国土交通省海事局へ規制緩和の要望を提出した。海事局は、現在、船協の要望について調査と検討を行っている。

今後も JISS 資格取得等が外国人船員育成と配乗の支障とならず円滑に取得できるように、国土交通省を始めとする関係機関へ継続して働きかけていく。

イ 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カ国が対象国となっている。会員船社の要望により、ロシアを対象国とするように国土交通省へ働きかけたが、残念ながら、紛争等の影響により実現には至らなかった。

ウ 機関承認校の継続審査について

フィリピンの下記機関承認校(3校)の国土交通省による継続審査を 2023 年 9 月末に実施した。その結果、3校とも審査に合格し承認校継続となった。

- NYK-TDG Maritime Academy (NTMA)
- Philippine Merchant Marine Academy (PMMA)
- Maritime Academy of Asia & the Pacific (MAAP)

エ 二国間承認締結国の拡大

二国間承認締結国は 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。2023 年度はブルネイやパラオ等の二国間承認締結の可能性について調査・検討を行ったが、会員会社からのニーズがなかったため、二国間承認締結国は行われなかった。現在、会員船社からの要望に沿ってシンガポール、ウクライナなど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。

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

ア スエズ運河

スエズ運河庁(SCA)は2020年以降、通航料金(タリフ)を度重なり引き上げていることから、当協会は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・公聴会の創設を求めることを基本方針に、国際海運会議所(ICS)やアジア船主協会(ASA)等とも連携して、SCAに対し業界の懸念事項を表明するとともに、定期的な対話を求めている。

2023年度において当協会は、SCAとのオンライン会合に加え、5月のASA海事政策委員会(SPC)中間会合ではSCA幹部を運河航行安全に関するセッションに講演者として招聘した他、国際臨海開発研究センターによるSCA幹部・中堅職員向け国内研修に協力するなど、SCAとの関係構築に努め、その中で航行安全、円滑かつ安定的な運河運営を繰り返し要望した。

また、10月16日にはSCAが2024年1月15日付でタリフを船種により5%または15%引き上げると発表したことから、SCAに対して詳細な説明と十分な事前通知期間の確保等を求めるレターを発出するとともに、ASAを通じて関係国際海運事団体連名での共同レターの発出を働きかけた。

当協会は今後もあらゆる機会を捉え、業界の要望や懸念等を表明していく。

イ パナマ運河

パナマ運河庁(ACP)は同国渇水に伴い2023年7月末に1日の通航隻数を制限する措置を導入、現在(2024年3月時点)も継続している。当初ACPは、現開門向け通航予約枠の一部を特定の船種に優先的に割当てたことから、当協会は船種間の公平な通航機会の確保を求めるレターを発出するとともに、ASAやICSに加え、日本政府とも連携して働きかけを行った結果、ACPは11月に同優先措置を是正するに至った。

さらに当協会は、通航制限下での船社・船種間の公平性の確保から運河通航予約ルールの見直しや、運河利用者の予見性確保の観点から、通航ルール変更の際は時間的余裕を持った周知、および中・長期的な渇水対策の提示等を求めるレターを2024年2月にACP長官に発出した。

また、国際海運業界・当協会との対話慣行が 2017 年 11 月から確立しており、今年度は当協会土屋副会長(ICS 運河小員会委員長)が 1 月にパナマを訪問し、ICS 訪問団の一員として ACP 長官と面談した他、オペレーション部門幹部と個別に面談し、濁水問題や新開門の通航安全問題等について意見交換を行った。当協会は今後もあらゆる機会を捉え、業界の要望や懸念等を表明していく。

(2)ICS、ASA 等国际諸団体の活動への対応

ICS、ASA、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、必要に応じ当協会の意見反映に努めた。特に、ASA の今後のあり方を検討するタスクフォースでは、当協会が議長を務め、ASA のプレゼンス向上や対外発信の強化に向けた 7 つの勧告を取り纏め、10 月の ASA 会長会議で採択された。

8. 内航海運

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。2023 年度の懇談会は 7 月 7 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 70 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。

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

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。

(2) 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、国際整合性の観点から、2019年4月に我が国の新リース会計基準の開発に着手、これまで当協会は、定期傭船契約はリース契約ではない旨を説明し、慎重な検討を求めてきたが、2023年5月、ASBJは、「同契約はリースを含むと解釈され得る」旨を含む新基準案を公表した。同案の最終化は2024年度中が見込まれるところ、当協会は会員各社が新基準にスムーズに対応できるよう、国土交通省海事局とも連携して対応した。

また、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惧れがあることから、当協会は2022年度に続き、2023年度も税理士法人の支援を得て追加要望を取り纏め、海事局経由、財務省に提出するとともに、要望実現に向けた海事局の折衝をサポートした。

(3) 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・意見表明に努めた。2023年度の主要な動きは以下の通り。

ア EU

2023年10月、欧州委員会競争総局(EU DG COMP)は2022年8月より見直しを行っていた現行コンソーシア規則について、現有効期限の2024年4月25日で失効させる旨(=除外制度の廃止)を発表。当協会はASAを通じ、制度の重要性を訴えるプレスリリースを行った。

イ 英国

英国の除外制度はEU離脱後も、EUコンソーシア規則の内容および有効期限を踏襲していたが、英国競争・市場庁(CMA)はEUの同規則廃止決定を受け、2023年11月、2024年4月25日をもって制度を廃止する勧告案を発表。これに対し、当協会はASA、ICSを通じ同制度廃止に反対する内容の意見書を提出したほか、業界はCMAとの対話のなかで制度の

重要性を主張したものの、CMA は 2024 年 2 月に制度廃止勧告を最終化した。

ウ 米国

2022 年 6 月に船社への監視強化を目的に成立した改正海事法に続き、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動向を注視していたが、2024 年 3 月現時点で特段の進展は見られていない。

2. 国際問題

(1) 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。特に、豪州港湾における混雑問題については会員各社の要望に応じ、国交省を通じた同国政府への要請を行うなど事態改善に努めた。

(2) 各国海運政策

バングラデシュ、米国およびロシア等の保護主義的措置や、ナイジェリアにおける法人収入税課徴の動き、インド・エジプトにおける海事関連税制など各国・地域の海運政策の動向について情報収集を行い、必要に応じて ICS、ECSA、ASA など関連する国際海運団体と連携し、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に対応した。

3. 法務保険問題

(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ている。

船主の責任制限限度額を巡っては、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ネンスグループ(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。同CGでは、オーストラリアに代わり日本が取り纏め役となり、船主責任制限制度改定の必要性に係る評価手法の策定に向けて、事故の経験の情報収集と定期的報告に関する手法案、ならびに貨幣価値の変動を評価する手法案の検討が続いている。

(2) 油濁被害の補償制度

2023年11月に国際油濁補償基金(IOPCF)会合がIMO本部にて開催され、当協会も日本政府代表団の一員として出席した。

同会合では油受取量未報告国への対応として同基金事務局長が推定受取量を基に請求書を発行できる権限を与える旨の決議が採択された他、持続性油・ケミカル貨物双方の輸送が可能な船舶に対しCLC条約・バンカー条約のどちらを適用すべきか判断するための標準手続き策定作業に関する進捗共有、ならびにロシア制裁が国際油濁補償体制に与える潜在的影響等について協議された。ロシア制裁関連事項については、わが国より、ロシア産原油等に係る価格上限制度の確実な履行および同制度に関しG7等が公表したアドバイザリーの遵守を同基金全加盟国に呼びかけるとともに、適切なP&I保険を付保することの重要性を指摘した。

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) 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。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できるよう、2024年度も政府補償スキームを維持している。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努めた。

(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)部会に議論の場が移された。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。

これまでの商法部会の議論を取り纏めた中間試案が作成されたことを受け、法務省は2023年3月31日よりパブリックコメントを実施。2023年度は中間試案の内容およびパブリックコメントの結果等も踏まえながら、法制化にあたり論点となる各規律について商法部会での議論が継続している。

4. 港湾問題

(1) 水先問題

2023年2月に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」で取り纏められた「第四次とりまとめ」に掲げられた水先人の安定的な確保・養成と円滑かつ安全な水先業務維持を確認するため、2023年度から国交省海事局/日本水先人会連合会/船協による「三者による連絡会」を新たに立ち上げ、従来から実施している日本水先人会連合会/船協による「船協・連合会業務連絡会」と共に年2回開催した。第1回および第2回「三者による連絡会」の内容は、2024年3月に書面開催された「水先人の人材確保・育成に関する検討会」にて報告された。今後数年間は高齢水先人の廃業者数が増え、中小規模水先区等における後継者の不足も見込まれているが、特に中小規模水先区の水先人不足への対策は、水先人の中小水先区間の相互派遣と5大水先区から中小水先区への派遣により5大水先区を除く29区全ての水先区で支援が実施されていることを確認した。また、日本水先人会連合会事務所内に設置された操船シミュレータが主として中小水先区水先人の安全な水先業務維持に供されていることを確認した。

2023年度から2025年度までの3年間は、二級水先人は毎年2人、三級水先人は毎年2人+ α が水先人候補者の支援対象者となったが、海技振興センター主催の「水先人養成に関する総合事業検討委員会」、および、各級水先人の「選考に関する専門会議」を通じ、的確に水先人の確保・育成が行われていることを確認した。

(2) 港湾整備

ア 交通政策審議会港湾分科会

掲題分科会が2023年度に4回(第89~92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。

イ 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。

その後、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、2024年2月には、国際海上コンテナ物流を取り巻く情勢変化を踏まえた組むべき施策の方向性がとりまとめられた。

当協会は同検討委員会にも参画し、上記の取りまとめに船社意見が反映されるよう努めた。

ウ カーボンニュートラルポート(CNP)・港湾脱炭素化推進

政府目標である「2050年カーボンニュートラル」の実現に向け、国土交通省港湾局が2021年8月に立ち上げた「CNPの形成に向けた検討会」は、同年12月のCNP形成計画策定マニュアル取り纏めを経て、2023年度は同マニュアル等に基づく各港でのCNP取組状況や関連技術開発等の動向について、確認・意見交換した。

また、港湾局は、CNP形成に関連し、2022年6月に「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」を立ち上げ、2022年度末の「CNP認証」制度案取り纏めを経て、2023年度は制度案の試行状況等につき、確認・意見交換した。

当協会は、両検討会に参画し、船社意見を踏まえ意見陳述を行った。

(3)コンテナ保安・安全対策

ア 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。

イ 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2024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) 輸出入・港湾諸手続の簡素化

ア 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)総合戦略室は、港湾の完全電子化・関連行政手続等の効率化を図る情報システムの構築に向け、「港湾の電子化(サイバーポート)推進委員会」を設置して、当協会等の関係者参画の下で検討を進め、2020年度末にサイバーポートを立ち上げ、2021年度から運用を開始した。

その後、港湾局は「サイバーポート進捗管理 WG」でサイバーポートの運用状況を注視するとともに、改善に向けた議論を重ねている。

当協会は同WG(港湾物流分野)に参画し、意見反映に努めた。

イ 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、2024年3月に第7次NACCS詳細仕様は最終化された。当協会は同検討会に参画し、意見反映に努めた。

ウ 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2023年6月に会議を開催し、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、会員から寄せられた要望についての意見交換を行った。

5. 船員問題

(1) 船員労務関連事項

ア ILO 海上労働条約(MLC 条約)への対応

2024年3月に海上労働条約関連国内法令(和英対訳)の改正作業を行った。本仮訳は適用される国内法令をPSC検査官や外国人船員が理解することができるよう、MLC関連国内法令を英訳し各船に備え置くことを目的に実施している。今年度は改正版冊子を計300隻の日本商船隊MLC適用船舶に配布し、一部の船舶及び、希望した船舶管理会社にはデータでの送付を行った。

イ 船員の働き方改革への対応

船員の働き方改革に関連して、2023 年から船員の健康確保に関する制度改革が進められている。当協会は、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等に参画し、人材確保に資するより良い労働環境の実現に向けて業界意見の反映を行った。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に適宜情報発信すると共に、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、船員の健康・福祉が実効性を伴う施策となるよう対応に努めた。

(2)STCW 関連事項

ア STCW 条約対応

2024 年 2 月に開催された IMO 人的因子訓練当直小委員会 (HTW) に関わる国内委員会と HTW10 に参加し、主として以下の議題について国土交通省へ協力した。

- ① STCW 包括見直しの対象について、新技術への対応、デジタルイゼーション、メンタルヘルス、サイバーセキュリティなど特定の項目リストの検証と最終化
- ② 包括見直しの方法につき、見直し作業を「見直し段階」、「改訂段階」の 2 段階に分けること、また HTW 10 と 11 との間に会期間中間作業部会 (ISWG) を設置すること、および、2027 年適用に向けたロードマップの作成
- ③ IGF コード改訂、水素等の代替燃料、自動運航 (MASS) については、具体的に規定を決めることは時期尚早であり、今後も CCC や MSC 等にて継続協議をしていくことの確認
- ④ 統合船橋システム運用、LPG タンカーシミュレーター等に関する非強制 MSC ガイドライン(モデルコース)の改定案の検討と最終化

イ STCW 条約に関連した国内対応

STCW 条約では IGF コード適用船舶 (LMG 燃料船) への配乗資格として、少なくとも 1ヶ月の乗船訓練中に 3 回のバンカリング経験が要求されている。船協は、これに関連する国内船員法施工規則の一部規制緩和を申し入れ、協議の結果、①新造船就航時における造船所でのバンカリング、および、②陸上勤務中の機関士によるポートアテンダンスも乗船訓練中のバンカリング経験として認められることとなった。また、船協からの申し入れにより、乙種危険物取

扱等責任者(低引火燃料)資格は、従来は更新講習の受講のみ更新が認められていたが、甲種危険物取扱等責任者(低引火燃料)と同様に「一定の作業経験等を有する場合」にも更新が認められることとなった。

ウ 日本商船隊に関わる主要関係旗国対応

STCW 条約に基づく海技資格の承認約束締結国として 2022 年にパナマが追加されたため、同国と日本の海技免状、各資格の内容等について国土交通省に情報提供を行い、実務的な手続きが円滑に行われるようサポートを行った。

6. 環境問題

(1) 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、2018 年 4 月の MEPC72 において、船体付着生物管理ガイドラインのレビューを行うことが合意され、その後 2023 年 7 月の MEPC80 において、船体付着生物管理ガイドラインの改正案が採択されるとともに、アウトプットを「水中洗浄に関するガイダンスの作成」へ変更し、目標年が 2025 年と設定された。2024 年 2 月の IMO 第 11 回汚染防止・対応小委員会(PPR11)においては、起草部会(DG)が設置され、「水中洗浄に関するガイダンス」を検討するための通信部会向けの付託条項(TOR)が設定された。今後この通信部会において水中洗浄に関するガイダンスの中身が審議される。

当協会は、本件が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ていく。

(2) アジア型マイマイガ等外来生物移動への対応

Lymantria dispar; 俗称「アジア型マイマイガ(Asian Gypsy Moth: 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、新たにアールゼンチンでも 2021 年 4 月から同様の規制が導入されている。(なお、特定リスク期間(SRP)については 2022 年に改訂された)

なお、米国昆虫学会は俗称の「Gypsy Moth」は不快な印象を与えかねないとして 2023 年、

「Spongy Mmoth」に名称が変更された。これに関し、農林水産省からは AGM 規制国を代表してカナダ政府より AGM の一般名称を FSMC (Flight Spongy Moth Complex) に変更する旨通達があったとの連絡を受けた。

当協会は 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がないことを確認した。

また、2018 年にニュージーランド、2019 年に豪州にて、クサギカメムシ (Brown Marmorated Stink Bug: BMSB) 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。

(3) 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防止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。2023 年度の運営検討委員会は、9 月 13 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。

一方、消防船専門委員会においては、長年の課題となっていた消防船の代替建造について、日本財団の助成を得て代替消防船1隻を建造しているが、2024 年秋に就航する予定である。

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9回貨物輸送小委員会(CCC9)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、「液化水素運搬船の暫定勧告の見直し」に関し、非公式通信作業部会で取りまとめた基準改正が合意され MSC108 で採択される予定。その他、「代替燃料(水素、アンモニア)の安全ガイドライン」が検討され次回会合に向けて引き続きガイドライン案を検討することとなった。

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。

(2) 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、こませ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、海運業、荷主、水先人、水産事業者、学識経験者、海上保安機関を含む行政関係者等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。

8. 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

ア 「2024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

ア 「海運統計要覧 2023」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。なお、海運統計要覧は、従来から一部をホームページ上で一般に公開しているが、2023 年度より冊子版の作成を取り止め、その全体も ID/PW を用いてオンライン公開している。

(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。

ア 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。

イ 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。

ウ 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
- ・関西海事教育アライアンス(大阪大学・大阪公立大学・神戸大学) 3 講座

9. 海外事業

(1) 欧州地区事務局の活動

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、ウクライナ情勢や紅海における商船攻撃事案への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。

2023 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

- ・ウクライナ情勢問題への対応
- ・紅海における商船攻撃事案への対応
- ・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
- ・水素やアンモニア等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
- ・ STCW 条約見直し作業への対応
- ・ 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 および FuelEU maritime の審議動向
- ・ バラスト水管理条約発効にともなう動向
- ・ 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
- ・ UN/OECD モデル租税条約
- ・ ESG に関する国際的イニチアチブの海運業界への影響
- ・ 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等を船員に適用する法案問題
- ・ 海上労働条約に関連したハラスメント問題

2023 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 / Carl-Johan Hagman (6 月 27 日就任)

【欧州地区事務局長】有坂 俊一 / 伊勢川 光 (7 月 1 日就任)

10. 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。2023 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。

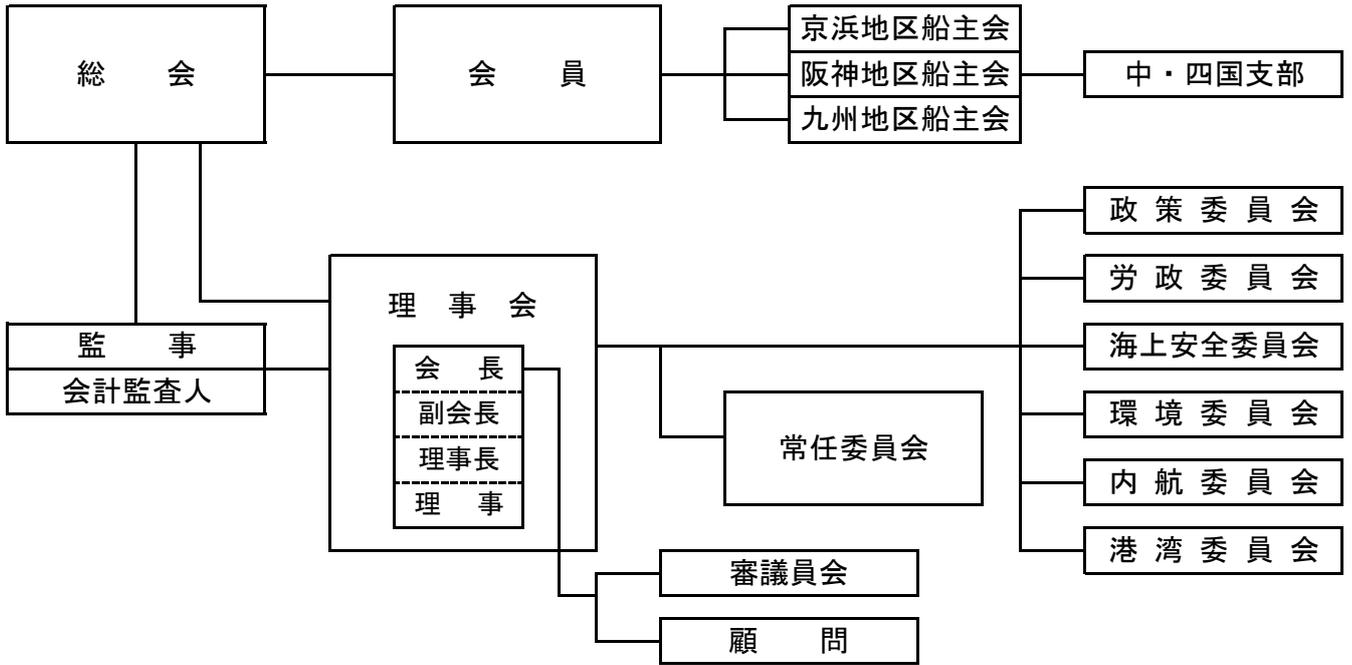
事業報告の附属明細書

2023 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。

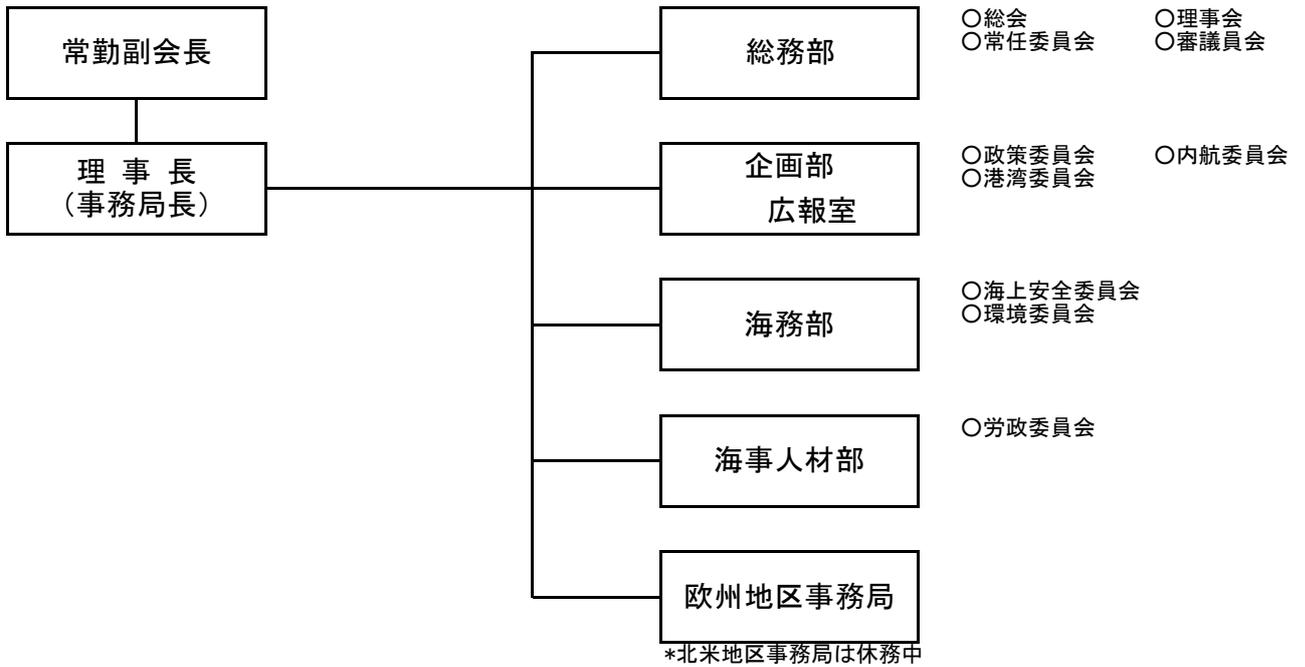
2024 年 6 月
一般社団法人 日本船主協会

日本船主協会機構図

(2024年3月31日現在)



《参考》 事務局機構



資料

役員名簿

2024年3月31日現在

会長 (代表理事)	川崎汽船	代表取締役社長	明 珍 幸 一
副会長 (代表理事)	日本郵船	取締役会長	長 澤 仁 志
副会長 (代表理事)	商船三井	代表取締役社長	橋 本 剛
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)			土 屋 恵 嗣 *
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	取締役相談役	吉 田 勝
	飯野海運	代表取締役社長	大 谷 祐 介
	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	山 中 一 馬
	NYK バルク・プロジェクト	代表取締役社長	須 田 雅 志
	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
ケイラインローバルシップ マネジメント	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	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
明海グループ	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）		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