

2024 年度事業計画書

2024 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	1
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	8
8	内航海運	8
II	諸課題	10
1	わが国海運の経営環境の整備	10
2	国際問題	10
3	法務保険問題	11
4	港湾問題	12
5	船員問題	13
6	環境問題	14
7	船舶の安全確保	16
8	調査広報事業	16
9	海外事業	17
10	関係団体支援事業	17

I 主要課題**1 海運政策****(1) 海運税制等、海運支援策への対応**

令和7年度税制改正で期限を迎える外航海運税制はないものの、日本商船隊の競争力に不可欠な「外航船舶の特別償却制度および買換特例(圧縮記帳)制度」が令和8年度税制改正で期限を迎えるため、国土交通省海事局と密接に連携し、両制度の改善・延長実現に向けた準備を進める。また、現行トン数標準税制の期限到来は令和9年度末ではあるが、海事局とともに他国制度の洗い直しを行う等、次期制度要望に向け準備していく。

一方、GX 経済移行債関連を中心に、海運税制以外の支援策が措置されるよう対応していく。

(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籍船並みに保有しやすくするため、当協会は、国土交通省海事局が昨年取り纏めた「日本籍船に関する制度・手続きの柔軟化・簡素化」方針に沿った対応がしかるべく進められるよう、引き続き後押ししていく。

2 危機対応**(1) 紅海等、中東海域における危機**

2023年10月、ガザ地区からパレスチナ武装勢力ハマスによるイスラエルへの奇襲攻撃に対するイスラエルからの反撃など武力衝突が激化している。ハマスとの連帯を掲げるイエメンのホーシー（フーシ）派は、11月に紅海において GALAXY LEADER をハイジャックし、その後、紅海を航行する商船に対する度重なる攻撃を繰り返し、日本商船隊は紅海の航行を事実上中断した。また、これに呼応するかの様に、ソマリア海賊が再発しはじめ、ソマリア沿岸から400海里以上離れた海域でも事案が発生した。当協会は国土交通省海事局と密接に連携するなど、情報の収集と会員への安全情報の発

信に努める。

(2) ロシアのウクライナ侵攻問題

引き続き、本件に係る情勢ならびに対ロシア経済制裁に関する状況等を把握し、会員会社への適宜適切な情報提供を行う。

(3) 国際政治経済環境の変化に起因する諸事態

国際的な政治経済環境の変化は、ロシアのウクライナ侵攻の長期化やイスラエルとハマスの軍事衝突に起因する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。当協会は、船舶および船員の安全確保等のため、国土交通省海事局とも密接に連携し、これら事変に関する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。

(4) 新たな危機管理情報ソースの活用

これら中東地域、ウクライナのほか、東アジア等、国際政環境の変化に伴う危機管理・安全情報を専門機関より効率的に入手し、会員へ適時適切に提供する体制を講ずる。

3 地球環境/GHG

(1) IMO グローバルルール、EU-ETS 等への対応

GHG 削減に関する国際海事機関（IMO）の動きに関し、2023 年の第 80 回海洋環境保護委員会（MEPC80）において、2050 年頃の GHG 排出ネットゼロを掲げる「2023 年版 IMO GHG 削減戦略」が採択された。さらに、CO₂、CH₄ および N₂O を含む GHG 排出強度の計算方法、燃料ライフサイクルラベル等について全般的な枠組みを示す「船舶燃料のライフサイクル GHG 強度に関するガイドライン」も採択され、今後は GHG 排出削減のための中期対策として、技術的な要素と経済的な要素の両方から構成される対策案（basket of measures）の検討が進められていくこととなる。

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 1 月以降、海運業界に適用開始しており、排出量の報告や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) GX 経済移行債等の政府による支援策への対応

現在、わが国では政府の「GX 実行会議」を中心に、GX 推進に向けた検討および取り組みが進められている。

各産業における GX 関連投資を後押しするための GX 経済移行債による支援について、当協会は国土交通省海事局と密接に連携し、ゼロエミッション船等の導入・普及促進等を支援する予算が 2025 年度に措置されるよう取り組む。また、同支援に関連して、海運事業者に過剰な負担が課されることのないよう対応していく。

(3) 2050 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ひと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、2023 年 7 月の MEPC80 で採択された新たな IMO GHG 削減戦略や、2024 年に適用が開始される EU-ETS なども織り込みつつ、関係者の理解醸成に向け、引き続き情報発信を展開する。

(4) シップリサイクルへの対応

シップリサイクル条約は、2023 年 6 月に発効要件を充足し、2025 年 6 月に発効することとなった。当協会は、引き続きわが国政府や関連国際団体と連携の上、主要解撤国でのヤード水準の改善、未批准国（中国など）への批准拡大、EU シップリサイクル規則およびバーゼル条約（廃棄物の越境移動を原則禁止）との整合性確保等に向けた取り組みを継続する。

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。

自律運航船をはじめ、情報通信を活用した船舶運航の自動化に係る諸問題（法整備、技術等）に関し、国内外における検討に積極的に参画し、情報収集を行う。

船舶事故について各船主が経験した事例を共有し、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運用を 2023 年 1 月より開始しているが、そのほかにも航行安全に関する情報の迅速な展開に利用ができることから各種情報の展開のために運用を継続する。

わが国海運にとって重要な通航路のひとつである、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全確保は維持されなければならない。同海峡の航行援助施設の維持管理は重要要素の一部であり、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) ソマリア沖・アデン湾海賊対処等にかかわる諸活動

近年、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、わが国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たが、2023 年に紅海においてイエメンのホーシー（フーシ）派が船舶への攻撃を開始し始めたところから、ソマリア沿岸およびはるか沖で再び船舶のハイジャック事案が発生し始めた。この

ことは、海賊が完全に消滅していなかったことを現し、引き続き厳重な警戒と各国海軍等による抑止活動が不可欠であることを意味する。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・継続を求めている。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る。

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

(1) 一般向け広報

海運の役割と重要性を、特に子供たちを含む一般の人々に広く理解してもらうための広報活動を引き続き展開していく。具体的には、「海と日本プロジェクト」等のイベント機会を捉えた商船・海事施設の見学会や海事 PR ブースの出展等によって情報提供するとともに、それら活動の模様を SNS 等で発信していく。また、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。

(2) 新しい広報等の展開

「“開運”じゃなくて、“海運”です。」をキャッチコピーとする PR プロジェクトについて、昨年度は、集中キャンペーンの地域を全国 8 都市に拡大した他、SNS を活用したキャンペーン等を実施した。今年度も引き続き、海運だけでなく造船や港湾等の海事産業全体の認知を促進するため、他の海事各関係団体とも連携しながら、SNS も活用しつつ全国的に本プロジェクトを展開する。

(3) 学校/教育関係者への重点的広報

海上輸送に関する授業での説明や教科書への記述を維持・拡充するため、小中学生向けの出前授業や施設見学会に加えて、教員や教科書会社などに対し

て資料提供や施設見学会の開催を行い、学校/教育関係者の海運に関する理解増進を支援する。また、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を積極的に周知する。

6 人材確保

(1) 海技教育機構（JMETS）を含む船員教育のあり方の検討

国土交通省海事局は、2026 年度を期初とする海技教育機構の次期中期（5 カ年）計画策定に向け、昨年度に開催した海技教育機構に関わる「日本船主協会との意見交換会」で今後の課題となった 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運営費負担額の算定方法、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、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）の関係整理を引き続き検討するとしている。また、海事局は今年度において船員ビジョン検討会（仮称）、船員養成の改革に関する検討会（仮称）、および、必要に応じて意見交換会等を開催するとしている。これら検討会等へ参画し、海技教育機構の運営費交付金（国費）のあり方、業界ニーズを踏まえた教育・実習の実施、および、練習船の多科多人数配乗の解消など、海運業界の意見が次期中期計画へ反映されるように引き続き働き掛ける。

(2) 日本人船員（海技者）の確保・育成に関する活動

優秀な日本人船員（海技者）を確保するため、人材確保タスクフォース、および、同タスクフォース内に設置した内航ワーキンググループを中心に、海事教育機関、海事諸団体、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・育成に関わる啓発活動や広報活動等を継続する。

商船系大学、商船系高専、海技教育機構など教育機関の教員との意見交換を実施するとともに、海運が取り組む新たなビジネスや技術革新への対応等、将来の人材像と海技者の魅力を学生へ説明し、海運業界の啓発活動を行う。若年層を対象とした事業では、前年度に完成した自動車船バーチャル訪船コンテンツ、および、船員の仕事を紹介する DVD 等を講演会と出前授業の機会

や IT 等を活用して広く周知し、学校・教育機関での教材として活用してもらうなど、海運や船員の仕事の魅力を広く発信する。

外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームでは、効果的運用や今後の在り方の検討を継続し、関係者と連携して更なるスキームの活性化を図る。

船員に関わる「働き方改革」について、関係団体とも連携し、関連する法令の改正への対応と関連情報の収集・発信・共有などを行う。

(3) 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。国土交通省をはじめ関係省庁と調整を行い、日本籍船に関わる諸手続きやその手順について、更なる合理化（押印の廃止、報告手順の整理、電子化等）や改善を目指す。さらに、会員船社にこれらの取組みに関する十分な説明を実施し、日本籍船への理解が深まるよう努め、日本籍船増加の一助とする。

コロナ禍による各国間移動制限解除に伴い、ブルガリアなど一部リモートでの開催を除き、昨年度同様に引き続き対面での JISS 審査を実施する。JISS 承認資格を有する外国人船員の不足により日本籍船の増加と運航に支障が出ないように、引き続き国土交通省や関係機関等へ対応を働きかけていく。特に外国人船員の日本の無線従事者資格取得については、現在、日本無線協会のみによって実施されている無線講習を関係団体と共に新たな無線講習の実現に取り組み、2024 年度下期からの試験的な講習を開始する。また、外国人船員の日本の船舶料理士資格取得について、国土交通省と関係諸国の船舶料理士講習の内容や試験方法などの資格制度を調査し、国内法の規制緩和に向けた活動を継続する。

現在、国土交通省によって認定されているフィリピンの機関承認校 2 校が本年 5 年毎の継続審査対象となるため、国土交通省が行う継続審査を手配するなど、関係団体と共に協力しながら認定が継続となるように対応する。また、フィリピンの邦船社系商船大学が JISS 機関承認校として新規認定されるようにサポートする。

7 国際諸団体

(1) ASA プレゼンスの向上に向けた取り組み

アジア船主協会（ASA）は 2023 年 10 月に今後の活動強化やプレゼンス向上に向けた方針を採択、その中でアジア船主が一堂に会する総会の重要性を再確認するとともに、ASA の対外発信をメンバー船協が支援していくことで合意した。当協会は従来から同団体の活動に主導的な役割を担っており、本年度も総会（5 月 27 日～29 日）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）に参加するとともに、ASA 主催イベントや対外発信について積極的に関与していく。

(2) スエズ・パナマ運河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・パナマ両国の関係当局等に働きかけていく。

パナマ運河庁に関しては、通航制限下の運河運営の動向について特に注視し、定期対話等を通じて必要な意見反映に努める。

また、スエズ運河庁に関しては、地政学的リスクが増大し、商船が紅海航行回避を余儀なくされているところ、同庁との連携を確保すべく、定期対話体制の確立に向け、鋭意対応を継続する。

(3) ICS 等国際諸団体等の活動への対応

当協会は（上述の）ASA に加え、国際海運会議所（ICS）等の民間団体の活動にも積極的に関与し、意見の反映や情報収集に努める。特に 6 月にモントリオールで開催される ICS 総会をはじめ同団体の関係会合に参加する他、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

(1) 内航船員の確保・育成に関する活動

物流の停滞が懸念される「2024 年問題」に対して、内航海運はモーダル

シフトの受け皿としてより多くの貨物輸送が期待されている一方、内航船員不足および後継者の確保・育成に関する問題を抱えている。当協会は、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う。

(2) 内航関連法令等の改正への対応

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、日本内航海運組合総連合会と連携し、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**

わが国海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、わが国でも段階的に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）との整合を図るべく、2019 年 3 月から新たなリース会計基準の開発を進めており、2024 年度中の最終化が見込まれている。

当協会は、これら二つの動向を注視するとともに、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

EU・英国がコンソーシア規則を廃止し、今後他国も追随することが想定されるところ、当協会は引き続き国内外の動向を注視し、ICS や ASA 等の国際団体と連携して制度維持に努める。

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、会員船社へ不要または過度な負担が生じぬよう、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

2023年2月の国土交通省主催「水先人の人材確保・育成に関する検討会」で承認された「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国土交通省や海技振興センター主催の各種委員会等を通じて引き続きモニターしていく。また、今後も数年間は一級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と水先人総数の減少が続くことから、国土交通省海事局/日本水先人会連合会/船協による「三者による連絡会」、および、日本水先人会連合会/船協による「船協・連合会業務連絡会」を年2回開催し、国土交通省や関係団体と情報交換を行うと共に、各水先区水先人の確保・養成状況を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。

(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」をはじめとする各種会議に参画し、関係施策の取組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も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、船社の利便性向上を図る第7次 NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System) の詳細仕様が2024年3月に最終化された。2025年の同システム更改に向けて、会員各社が円滑に対応できるよう情報収集および周知に努める。また、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」等の検討会に参画するとともに、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

厚生労働省が主導する育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律等の改正に伴い、関連する船員法の特例規定も併せて見直しが行われる予定であり、改正船員法・船員職業安定法、および、関連省令の施行に続き、船員の働き方改革の一環として、船員の福祉に関する制度が拡充される。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、人材確保にも資するより良い労働環境の実現に向けて引き続き取り組んでいく。

また、ILO 海上労働条約（MLC 条約）関連事項について、ICS を通じ ILO-IMO 関連国際委員会等での議論の動向をモニターし、ハラスメント防止に関わる要求事項等、新たな MLC 条約への追加項目が実行に適し、かつ、会員会社への負担が過剰とならないように国内関係機関や ICS と連携し対応していくと共に、ILO に関連する国内法規への対応等を行う。

(2) STCW 条約関連事項

(ア) STCW 条約関連

現在 IMO では STCW 条約の包括的な見直しを2027年完了に向け進めており、アンモニアや水素などの新たな代替燃料と自動運航船 (MASS) への関心が高まってきている。昨年同様、引き続き IMO 国内関係委員会や ICS 等を通じて国際的な動向をモニターし、国土交

通省や関係団体と連携し国際委員会や会議等に参加し、関連する国際条約や法規が会員船社にとって有益、かつ、過剰な要求とならず実効的なものとなるように対応していく。

(イ) 国内対応

STCW 条約の包括的な見直しに関連し、引き続き国際的な動向を注視しつつ、会員船社の意向を踏まえた国内法規の制定・改正・規制緩和等が行われ、日本の資格制度が健全な形で維持されるように継続して対応していく。また、STCW 条約に基づく海技資格の承認約束締結国と日本の海技免状や各資格の内容等について実務的な手続きが円滑に行われるようサポートを行う。

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、2023 年 4 月の第 10 回汚染防止・対応小委員会（PPR10）で継続審議された後、2023 年 7 月の第 80 回海洋環境保護委員会（MEPC80）にて改正案が採択されると共に、2025 年を目標に「水中洗浄に関するガイダンスの作成」を作成する事が合意された。今後は、これらのガイドライン等に従って船体付着生物の管理が行われ、生物の越境移動の抑制や燃料消費量の削減につながる事が期待されている。

同ガイドラインは将来的に強制要件への格上げ、義務化が検討される可能性もあることから、当協会は、本件に関する国内外の検討に参加し、ガイドラインを適切に用いた船体付着生物の管理が実施されることを目指す。

(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（FSMC:Flighted Spongy Moth Complex）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（SOx 規制）」につき、排出ガス浄化装置（SOx 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。また第 79 回海洋環境保護委員会（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、SOx 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引き続き必要な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、第 78 回海洋環境保護委員会（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。

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、今後改めて通信部会が設置され、次回 MEPC 81 に向けて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が、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断続的に発生している。

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。2024 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。