

2024 年度事業報告書

2025 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77回通常総会	4
3. 役員等の異動	4
4. 地区船主会議長の選任	6
5. 諸会議開催状況	7
6. 地区船主会の状況	10
7. 常勤役職員に関する事項	11
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	12
9. その他の活動	12

事 業 編

I 2024年度の主要課題

1. 海運政策	13
2. 危機対応	14
3. 地球環境/GHG	15
4. 航行安全・セキュリティ	17
5. 海運の重要性・魅力の発信	18
6. 人材確保	19
7. 国際諸団体	22
8. 内航海運	24

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…………… 2 4
- (2) 国際会計基準および OECD デジタル課税ルール…………… 2 5
- (3) 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度…………… 2 5

2. 国際問題

- (1) 諸外国規制の撤廃・緩和…………… 2 5
- (2) 各国海運政策…………… 2 5

3. 法務保険問題

- (1) 船主責任に関する条約等…………… 2 6
- (2) 油濁被害の補償制度…………… 2 6
- (3) イラン産原油の輸送に係る諸問題…………… 2 7
- (4) 船荷証券の電子化に関する国内法制化…………… 2 7

4. 港湾問題

- (1) 水先問題…………… 2 8
- (2) 港湾整備…………… 2 8
- (3) コンテナ保安・安全対策…………… 2 9
- (4) 輸出入・港湾諸手続の簡素化…………… 2 9

5. 船員問題

- (1) 船員労務関連事項…………… 3 0
- (2) STCW 関連事項…………… 3 1

6. 環境問題

(1) 船体付着物の移動	3 2
(2) アジア型マイマイガ等外来生物移動への対応	3 2
(3) 大気汚染問題	3 2
(4) バラスト水問題	3 3
(5) 海上災害防止対策	3 3

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	3 4
(2) 自動運航船の開発に関する検討	3 4
(3) 備讃瀬戸航路の安全航行対策	3 4
(4) 洋上風力発電開発に係る航行安全対策	3 5

8. 調査広報事業

(1) 会員向け情報提供	3 5
(2) セミナー等の開催	3 5
(3) 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理	3 6
(4) その他	3 6

9. 海外事業

10. 関係団体支援事業

事業報告の附属明細書	4 1
------------	-----

事業概況

2024 年度の世界経済は、米欧におけるインフレの鎮静化や中国の景気刺激策の効果等により、回復基調が見られたものの、足元では米国新政権による通商政策の転換を受けて先行きの不透明感が増している。わが国においては、企業部門は堅調さを維持し、春闘において 33 年ぶりとなる高水準の賃上げが実現する等、デフレ脱却への期待が高まったものの、エネルギーや食料品などの物価上昇が足かせとなり、経済の回復ペースは緩やかなものにとどまっている。

海運業界については、これらに加え、中東や紅海を巡る情勢の悪化によりスエズ運河に繋がる紅海の航行を回避して喜望峰経由へ迂回せざるをえない状況が常態化したほか、ロシアによるウクライナ侵攻の長期化等の地政学リスクにより、引き続き国際海運を取り巻く状況は予断を許さない一年となった。

こうした状況下、当協会が 2024 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 7 年度税制改正において、当協会が要望していた内航船舶に係る「中小企業投資促進税制」の延長が認められた。また、日本籍船が外国籍船並みに保有しやすくなるよう、会員会社と連携のうえ、海事局による外国人の船舶料理士講習および実技試験の段階的緩和への取組みをサポートした。

危機対応に関しては、イスラエルとハマスの軍事衝突およびロシアのウクライナ侵攻について、新たな危機管理情報ソースも活用して、会員各社の事業運営に資する情報を収集し、各社に発信した。

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、EU において適用が開始された EU-ETS および FuelEU Maritime について、関連情報の収集・会員への周知、合理的な運用に向けた関係方面への働きかけを行った。また、GX 経済移行債等の政府による支援策については、データ提供等を通じて海事局をサポートした結果、2025 年度政府予算での海運事業者向け支援予算獲得にはいたらなかったものの、2024 年度から支援予算措置済であった造船・船用向けに 300 億円の追加支援が措置された。その他、2050 年 GHG ネットゼロへの挑戦についての環境広報活動やシブプリサイクルに関する諸課題について対応した。

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、ソマリア沖・アデン湾海域の海賊対処活動の維持・継続を求めたほか、同活動への感謝の集いの開催、護衛艦出国行事およびバーレーンでの海賊対処行動 15 周年記念行事への出席等を通じ、関係者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、「“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、2024 年度は新たな広告媒体も活用し実施した。

人材確保に関しては、「海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」等に参画し、当協会会員の意見が反映されるよう関係者と連携し検討を重ね、船員と海技者の持続的な確保・育成に向け協力した。

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広島県呉市でのイベント「くれ海博」、児童養護施設の子供達向けイベントなどに協力した。

外国人船員の確保については、外国人船員承認制度が円滑な運用となるよう、日本籍船に関わる手続きの合理化・改善に向け、関係機関への働きかけをおこない、無線従事者資格等の取得については、新たな国内関係団体による講習と審査が行われた。また、フィリピンの機関承認校(2校)の継続審査および新規認定審査が実施され、両校とも合格した。

国際諸団体に関しては、ASA のプレゼンス向上に向けた対外的な意見発信の強化やイベント開催等に積極的に関与した。また、ICS や ECSA 等の民間団体の活動にも積極的に参加し、意見反映に努めた。

スエズ・パナマ両運河については、安全で公平かつ円滑な通航環境が確保され、透明性・合理性を欠いた一方的な通航料金の改定がなされないよう、両運河庁をはじめとする関係者と定期的な対話を行った。

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2024年3月31日現在134社で、年度中1社の入会、2社の退会があり、当年度末の2025年3月31日においては133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	2024. 3. 31	2025. 3. 31
京浜	69社	69社
阪神	60社	59社
九州	5社	5社
計	134社	133社

なお、2024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	2024. 7. 1	株式会社富洋海運	阪神
退会	2025. 3. 31	大道海運株式会社	阪神
退会	2025. 3. 31	藤光汽船有限公司	阪神

また、会員会社より届出のあった船腹量は、2024年10月1日(※)現在次のとおりである。

	所 有 船			外国船用船			日本船用船		
	2024.1.1	2024.10.1	増減	2024.1.1	2024.10.1	増減	2024.1.1	2024.10.1	増減
隻数	380	412	32	1,505	1,546	41	800	839	39
総トン数(G/T)	13,152,276	13,751,916	599,640	72,890,765	71,710,032	-1,180,733	9,248,558	9,092,689	-155,869
重量トン数(D/W)	22,112,943	23,087,022	974,079	115,397,513	112,672,508	-2,725,005	16,258,077	15,764,938	-493,139

※当年度より船腹量調査の時期を、従来の1月1日時点から10月1日時点に変更した。

2. 第 77 回通常総会

当協会第 77 回通常総会は、2024 年 6 月 28 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 134 名中 112 名(本人 24 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 2023 年度事業報告および決算
- 第 2 号議案 2024 年度事業計画および収支予算
- 第 3 号議案 定款の変更
- 第 4 号議案 役員を選任

3. 役員等の異動

(1) 役員等の異動

当協会の役員は、2023 年 6 月 30 日開催の第 76 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、会員会社の代表者変更の届出等により、2024 年度中に次の異動があった。

① 理事

辞任	2024.4.1	イースタン・カーライナー	取締役相談役	吉田 勝
就任	2024.4.23	イースタン・カーライナー	代表取締役副社長	高山 浩司
辞任	2024.4.1	商船三井ドライバルク	代表取締役社長	菊地 和彦
就任	2024.4.23	商船三井ドライバルク	代表取締役社長	平田 浩一
辞任	2024.5.11	出光タンカー	代表取締役社長	松尾 一郎
辞任	2024.6.28	鶴丸海運	取締役会長	鶴丸 俊輔
辞任	2024.6.28	八馬汽船	代表取締役社長	酒井 隆司
就任	2024.6.28	出光タンカー	代表取締役社長	稲垣 富生
就任	2024.6.28	伯洋海運	代表取締役社長	山本 勇樹
就任	2024.6.28	八馬汽船	代表取締役社長	篠崎 宏次
辞任	2024.6.27	三菱鉱石輸送	代表取締役社長	小笠原和夫
就任	2024.7.18	三菱鉱石輸送	代表取締役社長	浦上 宏一

辞任	2024.10.1	ケイラインローローバルクシップマネジメント	代表取締役社長	門野 英二
就任	2024.10.24	ケイラインローローバルクシップマネジメント	代表取締役社長	谷岡 弘茂

② 監事

辞任	2024.6.28	玉井商船	代表取締役社長	佐野 展雄
就任	2024.6.28	邦洋海運	代表取締役社長	内藤 陽子

(2) 常任委員の異動

当協会の常任委員は、2023年6月30日開催の臨時理事会で選定され、任期は就任2カ年目の通常総会の日までであるが、会員会社の代表者変更の届出等により、2024年度中に次の異動があった。

辞任	2024.4.1	商船三井ドライバルク	代表取締役社長	菊地 和彦
就任	2024.4.1	商船三井ドライバルク	代表取締役社長	平田 浩一

(3) 審議員の異動

当協会の審議員は、2023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、会員会社の代表者変更の届出等により、2024年度中に次の異動があった。

辞任	2024.4.1	大東通商	代表取締役社長	中部 由郎
就任	2024.4.1	大東通商	代表取締役社長	阿久沢康夫
辞任	2024.6.21	国華産業	代表取締役社長	前原 徹
就任	2024.6.21	国華産業	代表取締役社長	今川 公史

(4) 理事長・常務理事および代表理事・業務執行理事の異動

当協会の理事長・常務理事および代表理事・業務執行理事は、2023年6月30日開催の通常総会後の臨時理事会において選定され、任期は就任2カ年目の通常総会の日までであるが2024年度中に次の異動があった。

① 理事長および常務理事

退任	2024.6.28	常務理事	大森 彰
就任	2024.6.28	常務理事	平尾 真二
就任	2024.6.28	常務理事	松本 隆司
辞任	2024.6.30	理事長	森重 俊也
就任	2024.7.1	理事長	篠原 康弘

② 代表理事および業務執行理事

代表理事

辞任	2024.6.30	理事長	森重 俊也
就任	2024.7.1	理事長	篠原 康弘

業務執行理事

退任	2024.6.28	常務理事	大森 彰
就任	2024.6.28	常務理事	平尾 真二
就任	2024.6.28	常務理事	松本 隆司

4. 地区船主会議長の選任

地区船主会議長は、2023年6月30日開催の通常総会後の臨時理事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、2024年度中に次の異動があった。

阪神地区船主会

辞任	2024.10.1	ケイラインローローバルクシップ管理	代表取締役社長	門野 英二
就任	2024.11.27	ケイラインローローバルクシップ管理	代表取締役社長	谷岡 弘茂

九州地区船主会

辞任	2024.6.28	鶴丸海運	取締役会長	鶴丸 俊輔
就任	2024.6.28	伯洋海運	代表取締役社長	山本 勇樹

5. 諸会議開催状況

(1) 理事会

2024 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 707 回定例理事会(2024 年 5 月 22 日) (対面/ウェブ会議併用)

議案

1. 第 77 回通常総会付議議案【審議事項】
2. イスラエル・ハマス軍事行動の影響
3. 委員長報告
 - ・政策委員会(税制改正/経済安保関係/海事広報活動の強化)
 - ・労政委員会(海技人材の確保のあり方に関する検討会)
4. その他(2027 年国際園芸博覧会への寄付金協力依頼/ 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)

書面報告事項

- ・GX 実行会議の動き
- ・ロシアのウクライナ侵攻関連報告
- ・政策委員会(デジタル課税 WG の活動報告)
- ・海上安全委員会(海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向)
- ・内航委員会(2024 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(2024 年 6 月 28 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. 九州地区船主会議長の選任【審議事項】
3. 理事の補欠選任【審議事項】
4. 会員異動【審議事項】
5. 規程の変更【審議事項】
6. 退会会員保有の(株)日本海運会館の株式買受【審議事項】

○第 708 回定例理事会(2024 年 9 月 25 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. 商船への武力攻撃および海賊・テロ等の状況
3. 海運ビルの今後のあり方について
4. 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/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)
 - ・労政委員会(人材確保 TF 中間報告/海技人材の確保のあり方に関する検討会②/海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会)
5. その他(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/高円宮妃殿下からの寄贈/総務部業務改革 TF 報告/会費算出のための資本金および船腹量調査について(お願い))

書面報告事項

- ・政策委員会(パナマ運河問題)
- ・港湾委員会(水先問題)
- ・環境委員会(シブプリサイクルを巡る最近の動向)

○第 709 回定例理事会(2024 年 11 月 27 日)(対面/ウェブ会議併用)
議案

1. 阪神地区船主会議長の選任【審議事項】
2. 2024 年度上半期事業・収支報告
3. 商船への武力攻撃および海賊・テロ等の状況
4. 委員長報告
 - ・ 政策委員会(税制改正/スエズ運河問題/海事広報活動の強化)
 - ・ 港湾委員会(EU 新輸入管理システム ICS2 への対応)
 - ・ 労政委員会(第 3 回(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会について②/
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)

書面報告事項

- ・ 政策委員会(アジア船主協会と海事反汚職ネットワークの共同オンラインセミナー開催について/
香港海事週間イベントへの参画)
- ・ 環境委員会(シップリサイクルを巡る最近の動向)
- ・ 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

○第 710 回定例理事会(2025 年 1 月 22 日)(対面/ウェブ会議併用)
議案

1. 「2025 年度事業計画および予算編成」の方針【審議事項】
2. 海運ビルの今後のあり方について
3. 商船への武力攻撃および海賊・テロ等の状況
4. 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(海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会 ③/海技人材の確保のあり方
に関する検討会 ③/退職海上自衛官の活用および防衛省との申合せについて)
 - ・ 海上安全委員会(2025 年度マラッカ海峡協議会拠出金について)
5. その他(2025 年 6 月から 2026 年 6 月までの理事会、地区船主会等の開催予定日/総務部業務
改革 TF 報告(規程見直しの今後の予定)/高円宮妃殿下からの寄贈)

書面報告事項

- ・ 海上安全委員会(海上安全セミナーの開催/ RightShip による検船プログラムの変更について)
- ・ 環境委員会(環境問題を巡る最近の動向)

○第 711 回定例理事会(2025 年 3 月 26 日)(対面/ウェブ会議併用)
議案

1. 理事および副会長の補欠選任【審議事項】
2. 常任委員および常設委員会委員長の選任【審議事項】
3. 会員異動【一部審議事項】
4. 2025 年度事業計画(案)および収支予算(案)【審議事項】
5. 次期理事・監事候補者推薦委員会および次期会長・副会長候補者推薦委員会の設置【審議事
項】
6. 海運ビルの今後のあり方について
7. 商船への武力攻撃および海賊・テロ等の状況
8. 委員長報告
 - ・ 政策委員会(海事広報活動の強化/米国通商代表部の中国建造船舶に対する対抗措置につ
いて)
 - ・ 労政委員会(人材確保タスクフォース年間報告/退職海上自衛官の活用に関する防衛省との申
合せ締結完了の報告)
 - ・ 海上安全委員会(自動運航船に関する検討について/洋上風力発電の開発と安全運航に関
する問題について)
 - ・ 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)の活動報告)

書面報告事項

- ・ 政策委員会(税制改正/パナマ・スエズ両運河問題について/万国海法会国際会議(於:東京、

- 5/13～17)について)
- ・ 環境委員会(環境問題を巡る最近の動向)
 - ・ 港湾委員会(水先問題)
 - ・ 2025年6月から2026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

2024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115回常任委員会(2024年4月24日)(対面/ウェブ会議併用)

議案

1. 報告

- (1) アジア船主協会(ASA)関連会合
- (2) イスラエル・ハマス軍事行動の影響

2. 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. 海賊・テロ事件の発生状況ならびに動向
3. シップリサイクルを巡る最近の動向

○第116回常任委員会(2024年5月22日)

第707回定例理事会との合同会議として開催

○第117回常任委員会(2024年7月24日)(対面/ウェブ会議併用)

議案

1. 報告

- (1) 海事広報活動の強化
- (2) 海賊・テロ等事案(イエメンを含む)の発生状況等
- (3) 「海技人材の確保のあり方に関する検討会」報告②
- (4) 「海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」報告
- (5) GX経済移行債関連

書面報告事項

1. 税制改正

○第118回常任委員会(2024年9月25日)

第708回定例理事会との合同会議として開催

○第119回常任委員会(2024年10月30日)(対面/ウェブ会議併用)

議案

1. 報告

- (1) 商船への武力攻撃および海賊・テロ等の状況
- (2) 税制改正
- (3) リース会計基準の見直し
- (4) 第35回ASA会長会議

2. 海事局からの説明・意見交換

- (1) 「船舶からのGHG削減の中期対策に関するIMOの審議結果及び日本の対応方針」

書面報告事項

1. 海事広報活動の強化
2. 自動運航船に関する動向

○第120回常任委員会(2024年11月27日)

第709回定例理事会との合同会議として開催

○第 121 回常任委員会(2024 年 12 月 18 日)(対面/ウェブ会議併用)

議案

1. 「有事において機雷戦が日本に及ぼす影響―「存立危機事態」ケースとしての機雷戦―」((公財)笹川平和財団による講演)
2. 報告
 - (1) 商船への武力攻撃および海賊・テロ等の状況
 - (2) 海運ビルの今後のあり方について
 - (3) 税制改正
 - (4) 2025 年度マラッカ海峡協議会拠出金について
 - (5) 退職海上自衛官の活用および防衛省との申合せの依頼について
3. その他
書面報告事項
 1. リース会計基準の見直し
 2. IMO 第 109 回海上安全委員会について
 3. 海上安全セミナーの開催

○第 122 回常任委員会(2025 年 1 月 22 日)
第 710 回定例理事会との合同会議として開催

○第 123 回常任委員会(2025 年 2 月 26 日)(対面/ウェブ会議併用)
議案

1. 報告
 - (1) 2025 年度収支予算等について
 - (2) 商船への武力攻撃および海賊・テロ等の状況
 - (3) 税制改正
 - (4) パナマ・スエズ両運河問題
 - (5) 自動運航船に関する検討について
 - (6) 洋上風力発電の開発と安全運航に関する問題について
2. その他
書面報告事項
 1. リース会計基準の見直し
 2. ASA 関連報告
 3. 環境問題を巡る最近の動向

○第 124 回常任委員会(2025 年 3 月 26 日)
第 711 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 ※会員数は 2025 年 3 月 31 日時点

(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 5 月 24 日に開催し、2023 年度決算報告および 2024 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。

(2) 阪神地区船主会

[会 員 数] 正会員 59 社 (内、中・四国支部 39 社)

準会員 4 社 (内、中・四国支部 1 社)

[議 長] ケイラインローローバルクシップ・マネジメント 代表取締役社長 谷岡 弘茂
(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・ウェブ会議) 定例会 5 回(対面・ウェブ会議)
中・四国支部定例会 5 回(対面・ウェブ会議)

定時総会を 5 月 27 日に開催し、2023 年度決算報告および 2024 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] 伯洋海運 代表取締役社長 山本 勇樹

[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 5 月 30 日に開催し、2023 年度活動報告および 2024 年度活動案等について審議・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

	2024. 3. 31	2025. 3. 31	増 減
役員	5 名	6 名	+1 名
職員	32 名	30 名	-2 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	2021年3月期	2022年3月期	2023年3月期	2024年3月期	2025年3月期
当期収入合計	1,304,034,019	1,272,304,751	1,240,265,275	1,232,112,148	1,541,978,914
当期支出合計	1,203,054,928	1,234,732,584	1,308,860,153	1,323,123,148	1,451,744,589
当期収支差額	100,979,091	37,572,167	△68,594,878	△91,011,000	90,234,325
前期繰越収支差額	94,854,470	195,833,561	233,405,728	164,810,850	73,799,850
次期繰越収支差額	195,833,561	233,405,728	164,810,850	73,799,850	164,034,175
資産合計	2,941,250,265	2,847,370,578	2,798,762,876	2,757,511,195	2,814,275,588
負債合計	532,705,341	400,305,275	416,267,222	474,975,757	431,299,728
正味財産	2,408,544,924	2,447,065,303	2,382,495,654	2,282,535,438	2,382,975,860

9. その他の活動

(1) 新年賀詞交換会の開催

当協会は、2025年1月7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。来賓に中野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590名が参加した。

事業編

I 2024年度の主要課題

1. 海運政策

(1) 海運税制(中小企業投資促進税制)

令和7年度税制改正において、当協会は内航船舶に係る「中小企業投資促進税制」の延長を要望した。当協会は、日本内航海運組合総連合会とも連携しながら明珍会長を中心に国会議員への陳情活動等を行い制度の必要性を訴え、その結果2024年12月に閣議決定された「令和7年度税制改正の大綱」において、延長が認められた。

(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。

海事局は当協会会員会社に問題点をヒアリングの上、2023年6月に取り纏めた「日本籍船に関する制度・手続きの柔軟化・簡素化」方針に基づき、後述6.(3)のとおり、2024年度は外国人の船舶料理士講習および実技試験の段階的緩和に取り組んだ。当協会は会員各社と連携し、海事局による取り組みをサポートした。

(3) 将来の海運支援策のあり方の検討

欧州等の海運先進国は、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、当協会はわが国海運からの温室効果ガス(GHG)削減の後押しとなるよう、令和7年度政府予算における海運事業者向けゼロエミッション船等導入・普及支援予算獲得に向けた国土交通省海事局の取り組みをサポートした。残念ながら令和7年度政府予算では同支援予算の措置には至らなかったため、令和8年度予算での確保を目指す流れとなった。

2. 危機対応

(1) 紅海等、中東海域における危機

2023年10月にパレスチナのハマスがイスラエルに対し、住民の虐殺、拉致などの奇襲攻撃を行ったがこれにイスラエルが反撃し、ガザ地区に軍隊が進出して以来、武力衝突が激化した。イエメンの反政府組織ホーシー（フーシ）派は、パレスチナへの共鳴を主張し、「イスラエル関係船舶は紅海およびバブエルマンデブ海峡で標的にする」旨の声明を発した後、紅海において GALAXY LEADER をハイジャックし、その後、紅海等を航行する商船に度重なる攻撃を繰り返し、ミサイル等が被弾し沈没、火災、乗組員の死亡などが多発した。当協会は海事局と連携し、航行船の安全を図るため、紅海南部の航行自粛を求めた。海外の会社も含め、多くの船舶が紅海の航行を迂回し、南アフリカ沖を回ることとなり、スエズ運河通航船数は平時の5割程度まで低下した。

また、ホーシー派の船舶攻撃に呼応するかのようになり、アデン湾・ソマリア沖海賊が再び活性化した。船舶のハイジャック事案も発生しており、当協会は海事局等と密接に連携しつつ、会員に対しては危険情報を適時発することで、安全確保に努めた。

(2) ロシアのウクライナ侵攻問題

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。

(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、世界の海運にも大きな影響を与えることから、当協会は国土交通省海事局とも密接に連携して国際動向を注視したほか、政府等の関係会合に参加し、安全な海上輸送確保の観点から意見発信に努めた。

(4) 新たな危機管理情報ソースの活用

このような中東方面海域の危機状況に鑑み、迅速な情報入手と会員への提供を図るため、2024年度からは民間商船の危機管理を扱う企業から情報を得たうえで会員に展開することとした。また、AIS装置による国内外の船舶位置情報を提供する企業からも

船舶情報を入手し、事故等の際の船舶情報入手に活用している。

3. 地球環境/GHG

(1) IMO グローバルルール、EU-ETS 等への対応

2023年7月の国際海事機関(IMO)第80回海洋環境保護委員会(MEPC80)にて、「GHG(温室効果ガス)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ともに、「燃料のライフサイクル評価ガイドライン」が採択された。

(2025年4月のMEPC83においては、GHGの排出を段階的に削減するための規制(中期対策)を含む海洋汚染防止条約(MARPOL)の改正案が合意され、秋に開催されるMEPC臨時会合で採択される予定。:2025年4月現在)

当協会は、わが国政府や国際海運会議所(ICS)が主張した国際海運で使用する燃料のGHG排出強度規制に加え、一定課金と還付の組み合わせによる経済的要素の実現を目指す方針を支持しつつ、GHG削減に関わる国内会合や海洋環境保護委員会(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、関係者と密接に連携し対応した。

(MEPC83での議論の結果、経済的要素については2段階の強度規制の形で取り込まれることとなった。:2025年4月現在)

また2024年1月より海運への適用が開始されたEU排出権取引制度(EU-ETS)、2025年1月より適用が開始されたEU/EEA加盟国の燃料規則(FuelEU Maritime)に関しては、EU当局主催のウェビナー等に積極的に参加し、関連情報の収集と会員周知に努めた。EU-ETSの運用開始に際しては、特に、EU加盟国当局による排出権取引口座(MOHA)の審査が長期化(場合によっては申請から9ヶ月以上を要す)した件が当協会会員はじめ世界のEU発着海運事業者で問題となった。このため、当協会はICSや欧州地区事務局を通じ、欧州委員会や各国関係当局に要請を行った結果、多くのケースにおいて解決(承認)に向け対応が取られた。

(2) 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 7 年度概算要求における海運事業者向け支援予算獲得に向けた同局の動きをサポートした。令和 7 年度政府予算での海運事業者向け支援予算の獲得には至らなかったものの、既に令和 6 年度から 5 年間に亘る支援予算措置済だった造船・船用向けに 300 億円の追加支援が措置された。

(3)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、2021 年 10 月には IMO に先立って「2050 年 GHG (温室効果ガス) ネットゼロへの挑戦」を対外発表、当協会ホームページ内に GHG 特設ページを作成・公開し、その後必要に応じた更新を行っている。

2024 年度に関しては、名古屋港利用促進協議会が発行する雑誌「名古屋港」に特設ページの要点を紹介する記事を掲載したほか、朝日新聞社が発行する小中学生向け教育教材「おしごと年鑑」にも取り上げられる予定となった。また、当協会発行の Shipping Now (2024-2025 年版)において、新たに EU-ETS の紹介記事を掲載し、業界の様々な取り組みに関する理解促進を図った。

(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ための香港国際条約(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 などと連携して早期発効に向けた関係者への働きかけを行っていたところ、2023 年 6 月にバングラデシュ、リベリアの批准により 2025 年 6 月からの発効が確定した。現時点での課題は、条約水準を満たす解撤ヤードの拡大(特にバングラデシュ、パキスタン)および、既存の有害廃棄物越境移動規制(バーゼル条約)や EU 地域規制(EU シップリサイクル規則)との整合性確保などが残っている。こうした問題の解決に向け、当協会は関連情報を収集・会員周知のうえ、日本政府、ICS などと連携し、関係国・ヤードへの働きかけや、IMO・バーゼル条約両事務局間の協力関係強化などを促進した。また、2024 年 11 月にコペンハーゲンで開催された国際フォーラムに当協会代表が参加し、会員船社のサーキュラーエコノミーへの貢献(グリーン鋼材のみを使用した船舶の就航例等)を PR したほか、サーキュラーエコノミー拡大に向けては条約水準を満たすヤードの拡大が

不可欠である点を強調し、参加した解撤国関係者にヤード改善の加速化を促した。

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に加え、イスラエルと敵対する周辺国との武力衝突、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、海賊事案などの再発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活用している。

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、ボルチック国際海運協議会(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。

しかしながら、同年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った。アラビア海の荒天が収束する2024年秋以降に海賊の再発が懸念されたが、12月にソマリア沿岸での漁船ハイジャック事案が発生したほか、商船への襲撃は発生していない。

しかしながら、2023年末から2024年初めにかけて海域の治安が悪化した際に、海賊行為が

再発したように、引き続き海域の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。

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、東京において感謝の集いを実施したほか、明珍会長が護衛艦の出国行事に出席のうえ、隊員に直接感謝の言葉を伝えた。

また、2024 年は海賊対処行動 15 周年であり、記念行事が、海賊対処行動のためにバーレーンに入港した護衛艦上で開催され、土屋副会長が出席のうえ、艦長らに謝意を伝えた。

ギニア湾においては、過去に誘拐を含む海賊による事案が年間 80 件程度と多発した時期もあったが、2024 年は 17 件(2023 年 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、2024 年は 1 件(2023 年 2 件)と効果が現れている。

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 2024 年は 43 件(2022 年 38 件、2023 年 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広く伝えるため、船舶や海事施設の見学会の開催、SNS を活用した情報発信等に取り組んできたところ、さらに 2022 年度からは「海事広報活動の強化」を重要課題の一つに掲げ、海運の認知度を一層高め海事産業全体への関心を拡大することを目的に、「“開運”じゃなくて、“海運”です。」をキャッチコピーとする PR プロジェクトを展開している。これら活動の状況は以下のとおり。

(1) 一般向け広報

会員会社や他の海事諸団体等と連携し、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に海事 PR ブースを出展。来場者の海運への関心や理解を深めるため、クイズや VR 動画等を活用してその役割を紹介するとともにイベントの様子を SNS(X、Instagram)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、北九州市と下関市では練習船による体験航海も実施した。

(2)新しい広報等の展開

2024 年度も引き続き、海運だけでなく造船や港湾など海事産業全体の認知向上を図るため、他の海事諸団体とも連携しつつ「“開運”じゃなくて、“海運”です。」をキャッチコピーとする PR プロジェクトを展開した。

「海の日」を中心に、より多くの方々に海運の存在を知ってもらうため、SNS(X、Instagram)を活用した「海運クイズ」と「“推し船” No.1 決定戦！」の2つの PR キャンペーンを実施、約5万回の総リポスト数を獲得し X のフォロワー数が4.1万超を記録するなど、これまで海運に触れる機会が少なかった層との接点を拡大した。また、2025年1月～2月には、関東、関西、中京、北海道、福岡、広島、愛媛エリアで、若者層を主な対象に YouTube と TVer による動画広告を配信したほか、横浜、名古屋、大阪で駅貼り広告を掲出するなど大規模な広告キャンペーンを展開した。

これらのキャンペーンは、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。

(3)学校/教育関係者への重点的広報

学校教育の場において海運の役割を取り上げた授業や校外学習に協力すべく、積極的に出前授業や海事施設の見学会を実施した。加えて、教員や教科書会社向けにも海事講座や見学会を実施したほか、全国小学校社会科研究協議会(出雲大会)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注力した。

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

少子高齢化の進行、幅広い業種で生じている人手不足、内航・外航海運における諸情勢の変化や輸送ニーズの変化、船員と船員養成を担う教官の不足など、船員と海技人材の確保は喫緊の課題であり、官民一体となった幅広い検討を行う必要があること、および船員養成の中核を担ってきた JMETS は、応募者の減少、学校施設・練習船の老朽化とキャパシティの

不足、教員・乗組員の不足、運営費交付金の逡減等の課題に直面し、2026(令和8)年度を期首とする次期中期目標を策定するにあたり持続可能な船員養成の実現が求められることから、国土交通省海事局は「海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」、および「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の2つの検討会を立ち上げた。弊会は両検討会へ委員として参画し、業界団体としての意見が政策へ反映されるように発言を行った。

本年度の「海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」では、次期中期計画として、①海技教育機構と採用船社の役割分担、②学校運営のあり方、③練習船隊のあり方、④教員(教官)・乗組員の不足解消、⑤財務基盤の安定化の5つの方向性が骨子案として取り纏められた。また、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」では、①海技人材の養成ルートの強化、②海技人材確保の間口の拡充、③海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求(広報活動)強化、④海技人材の多様な働き方の促進と職場環境の改善、⑤新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成の方向性が示された。

船員の確保・育成と船員教育のあり方について、会員の意見が政策へ反映されるように、引き続きこれら検討会等を通じ国土交通省や関係団体と連携し検討を重ね、船員と海技者の持続的な確保・育成に向け協力する。

(2) 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の活動として、海事教育機関をはじめとした各機関・関係者と連携し、優秀な日本人船員(海技者)の確保のために以下の活動に取り組み、各海事教育機関でのイベント開催時や出前授業等の機会を捉え海運の役割の重要性や船員の魅力および認知度向上に資する活動を行った。

ア 商船系大学

東京海洋大学(海洋工学部)と神戸大学(海洋政策科学部)では講演会を実施、およびオープンキャンパスへ協力し、学生や入学を検討している高校生と保護者等へ海運と船員の魅力を説明した。また、東海大学(海洋学部航海工学科)では、会員会社の協力の下、10回に亘る寄付講座を実施した。

イ 商船系高専

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神戸と横浜で開催した。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、弓削商船高

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た。加えて、会員会社の協力の下、高専教員が海運業界に対する理解の深化を主目的とした乗船研修を実施した。

ウ 海技教育機構

同機構各校の教員と内航船社の意見交換会を開催したほか、練習船の WEB 視察会および外航船社との意見交換会に協力した。また、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。

エ その他

都内小学校や京都府内中学校、更には広島県呉市でのイベント「くれ海博」において出前授業を行うとともに、海の日には NPO 法人が主催する児童養護施設の子供達向けイベントでも講演を行った。また、内航船員を紹介する「先輩たちはいま！」のポスター第 7 弾を作成・配布したほか、船員養成機関等を紹介するチラシも新たに作成・配布した。

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、今年度も学校説明会、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。

(3)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

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、新たな国内関係団体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。全 8 回開催の内の最後の 2 回について国内関係団体が新たに講習と審査を行った。

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、実技講習およ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、座学講習および学科試験を免除すること、ならびに、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、実技講習および

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働きかけた。その結果、インド人については規制緩和が実現した。海事局とあわせ、引き続き、ベトナム、フィリピン等について規制緩和のために必要な事前調査、現地視察対応を進めていく。

今後も JISS 資格取得等が外国人船員育成と日本籍船への配乗の支障とならず、円滑に資格取得できるように、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。

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継続して働きかけたが、要件を満たせておらず、年度末までの JISS 試験合格実績をもって、追加認定されるよう引き続き、早期実現を働きかける。

ウ 機関承認校の継続審査について

フィリピンの機関承認校(1校)の国土交通省による継続審査と新規承認校(1校)の認定審査を2024年7月末に実施した。その結果、両校とも審査に合格した。

- Crystal e-College (C-E-C):継続審査
- MOL Magsaysay Maritime Academy (MMMA):新規認定審査

エ 二国間承認締結国の拡大

二国間承認締結国は2022年に締結されたパナマを含めて19カ国となっている。

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) 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月に採択した方針の中で、現行体制の下、会員の拡大や剰余金の有効活用を通じて、2024/2025年の間にASAの更なる価値向上に向けて最大限努力することを確認し、同方針に則った活動を当協会の積極的な関与の下で展開したところ、2024年10月に行われたASA会長会議においてその活動実績が評価された。そのような

中、一部メンバー船協が組織財政の安定化を目的とする ASA 事務局長輪番制導入案を突如提案し、その是非についてタスクフォースで議論することになったことから、当協会は同案の実行性・実効性について十分な議論が行われるべきとのスタンスの下、同タスクフォースでの議論に積極的に参画し、現体制(常勤事務局長制度)維持の必要性を主張した。

(2)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、ICS や 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11月以降、イエメンの武装組織ホーシー派が紅海周辺を運航する船舶への攻撃を繰り返しており、各社は喜望峰経由の航路を選択せざるを得ない中、当協会は2024年11月のSCA本部訪問に続き、2025年2月11日に同庁とICSのオンライン会議に参加するなど対話継続に努めた。SCAはガザ停戦合意を受けて運河通航再開を求めているところ、当協会は、環境に優しく持続可能な国際物流を確保する上でスエズ運河が果たす重要な役割を評価する一方、通航再開にあたっては船員や本船の安全確保が大前提となるため、各社は情勢の分析・評価に時間を要するなど慎重にならざるを得ない旨説明して理解を求めた。

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)は同国の渇水を理由に2023年年央に通航隻数制限措置を導入していたが、2024年9月に通常のオペレーションに戻すとともに、通航予約に係る予見性確保や運河運営の効率化に向けた試みとして、新開門向け年間通航予約枠(パッケージ)をオークションで割り当てるなど諸施策を導入している。

このような中、当協会は通航予約制度の度重なる変更や運河の新水源確保に向けたプロジェクトの動向を注視するとともに、ACPが同制限措置導入後も特定の船種に対して予約枠を優先的に割り当てていたことから、船種間の公平な通航機会の確保を求めるべく、ACP長官に対して書簡に加え、2025年3月3日に東京で行われたACPと当協会の定期対話の中で申し入れを行っている。

また、当協会は駐日パナマ大使をはじめとする同国政府関係者との会談を通じて意見交換を行い、相互理解・協力の情勢に努めた。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。

(3) ICS、ASA 等国際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 は上述 7.(1) の通り 2023 年 10 月に取り纏めた方針に基づき対外的な意見発信の強化に努めているところ、当協会は同団体の総会や常設委員会の会合に参加するとともに、同団体主催のイベントや対外発信に積極的に関与した。

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(内航委員会)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。2024 年度の懇談会は 7 月 5 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が 2024 年 9 月に公表した新リース会計基準により、2027 年度から定期傭船契約はリース要素を含むものとして、原則オンバランス計上が義務化されることとなった。

当協会は会員各社が新基準に円滑に対応できるよう、2025 年 1 月 28 日に会計および税務の専門家による、新基準および海運実務への影響に関する会員向け説明会を実施した。

また、OECD「デジタル経済課税ルール」の第 2 の柱(グローバルミニマム課税)について、当協会会員会社の実務負担に配慮した形で国内法制化が行われるよう、2022 年度、2023 年度に続き、2024 年度も税理士法人の支援を得て要望を取り纏め、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

EU や英国が 2024 年 4 月にコンソーシア規則を廃止したから、他国が追随することが想定されていたところ、カナダ運輸当局が船社間協定(同盟)に対する独禁法適用除外制度の見直しに着手したことから、当協会の働きかけにより、ASA、ICS および世界海運評議会(WSC)が連携し、同国発着のコンソーシアに対する適用除外制度を求める共同意見書を提出した。

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、海運先進国当局間会議(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。

(2) 各国海運政策

バングラデシュおよび米国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。

特に、米国通商代表部(USTR)は中国の造船分野等支援策に関する不公正な慣行を認定

する旨の報告書を取りまとめるとともに、2025年2月には米国を寄港する中国建造船舶に対し最大で150万ドルの港湾料を課徴すること等を内容とする対抗措置案を提案。

(パブコメ募集や公聴会を経て、4月17日付で発表された最終的な対抗措置には、非米国建造の自動車船に対する入港料や、米国発 LNG 輸送における同国籍船・同国建造船利用の段階的強化が新たに盛り込まれた。:2025年4月現在)

これに対し、当協会は海事局や、ICS および ASA 等の国際団体と連携するとともに、ASA としての意見書提出にむけて主導的な役割を果たすなどの対応を行った。

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、豪州政府が「責任制限限度額改正の必要性に関する評価手法」を提案し、その中で限度額の容易な改正に繋がりにくい記述が盛り込まれていたため、当協会は日本政府や ICS と密に連携して対応した。その結果、2024年4月に開催された LEG111 では、問題となった記述が削除された上で、「評価手法の適用機会」「海難事故の内容および損害額に係る情報収集と報告方法」「貨幣価値の変動に関する分析手法」「評価手法の発出文書ステータス」等を盛り込んだ評価手法が承認されることとなった。

なお、LEG111 では上記に加え、IMO 賠償責任諸条約における「保険会社選別のガイドライン」の改訂版が採択されたほか、自動運航船に対する船主民事責任を巡る問題についても協議が行われたため、当協会は情報収集に努めた。

(2) 油濁被害の補償制度

2024年4月と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 2024年2月にトリニダード・トバゴ沖で発生したバージ船 Gulf Stream 転覆事故であらためて顕在化した無保険・非安全(堪航性の不保持等)に関する問題に対処すべく、締約国に対し、IMO 諸条約で規定された安全・環境基準の遵守や油濁事案発生時の事故原因

特定に向けた協力を求める決議が採択された。

また、持続性油・ケミカル貨物双方の輸送が可能な船舶が油濁事故を起こした場合、当該国裁判所が民事責任条約（CLC）・バンカー条約のどちらを適用すべきか判断する際の参考とすべく、IOPCF が公表する CLC 上の船舶定義に関するガイダンス“The definition of ship”に注釈文を追加すべく検討することで合意した。

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業界の意見反映に努めた。

(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、日本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体制を整備した。本制度における補償上限額等は、国際的な水準である国際 P&I グループ（IG）再保険スキームにおける上限額を踏まえ政省令で規定されている。

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。日本政府は制裁が解除された際の輸送再開に備え、2025 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は、2022 年 4 月より法務省の法制審議会商法（船荷証券等関係）部会で審議が開始されたため、法制度が業界にとって不要かつ過大な負担とならないよう、当協会は顧問弁護士を中心にして意見反映に努めた。法制審議会は 2024 年 9 月に「商法（船荷証券等関係）等の改正に関する要綱」を採択し、法務大臣に答申。これを受け、本法制度の周知と理解醸成に資すべく、当協会は商法等改正に関する説明会を 10 月に開催したところ、会員各社を中心に保険会社や弁護士事務所等から対面とオンラインを合わせて約 70 名の出席があった。

4. 港湾問題

(1) 水先問題

国土交通省海事局主催「水先人の人材確保・育成に関する検討会」にて 2023 年 2 月に取り纏められた「第四次とりまとめ」に従い水先人の安定的な確保・養成と円滑かつ安全な水先業務が維持されているかを確認するために、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 回開催した。なお、「三者による連絡会」の内容は、2025 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」で関係委員へ報告された。

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が見込まれているが、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、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、水先人確保・育成が適切に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 2024 年度に 3 回(第 93~95 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

国交省は、2014 年に「国際コンテナ戦略港湾推進委員会」で 3 本柱(集荷、創貨、競争力強化)の施策を盛り込んだ報告書を取りまとめ、各施策のフォローアップを進めた後、2023 年 2 月には「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を新たに設置の上、2024 年 2 月に改めて各施策の方向性に係る最終取り纏めを行った。

最終取り纏めを踏まえた施策の取り組み状況の確認・検証を行うべく、2025 年 1 月末に開催された同検討委員会において、当協会は今後の取り組み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

国土交通省港湾局は、2021年12月に「CNPの形成に向けた検討会」でCNP形成計画策定マニュアルを取り纏めた後、各港のCNP取り組み状況等について確認・意見交換を行っており、2024年11月と3月の会合では、CNP形成促進に向けたロードマップ等について議論した。

また、港湾局はCNP形成に関連し、2022年度末に「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」でCNP認証制度案を取り纏めた後、その施行状況等について、確認・意見交換等を行っており、2024年9月と2025年3月の検討会では、追加試行状況を確認するとともに、ガイドラインの改善等について議論した。

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2025年3月末に同会議が開催され、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

国土交通省港湾局は港湾の完全電子化・関連行政手続等の効率化を図るべく、「港湾の電子化(サイバーポート)推進委員会」を設置して、2021年度からサイバーポートの運用を開始した。その後、2022年度には「サイバーポート進捗管理WG」を立ち上げて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。

2024年度は6月にWGが開催され、サイバーポート改善に向け議論されたため、当協会は

船社意見を踏まえ、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た結果、2024 年 3 月に第 7 次 NACCS 詳細仕様は最終化された。

その後、会員船社より、第 7 次 NACCS と欧州の貨物保安システム(Import Control System 2)との連携が不十分である旨の問題提起がなされたため、当協会から NACCS に改善を求める要望書を提出した。

ウ 財務省関税局との意見交換

関税局長提案に基づき、2020 年 10 月以降、毎年定期的に意見交換を実施している。

2024 年度は 2025 年 1 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、当協会会員会社から寄せられた要望について意見交換を行った。

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

2025 年 4 月、国際労働機関(ILO)本部にて第 5 回特別三者委員会(STC)が開催され、当協会も船主側メンバーとして参加する。本会合は、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る。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した。

イ 船員の働き方改革への対応

2025 年 4 月から段階的に施行される育児介護休業法の船員省令・告示の改正が行われ、船員の働き方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、会員船社と海事局との意見交換会で人材確保に資するより良い労働環境の実現に向け船社ニーズに沿った改正内容になるように働き掛けを

行った。また、会員会社において改正法令への対応に遺漏がないように適宜情報発信するとともに、各社で課題となっている点を国土交通省へフィードバックする等、実効性のある施策となるよう対応に努めた。

(2)STCW 関連事項

ア 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)対応

IMO 人的因子訓練当直小委員会 (HTW) に関わる国内委員会と 2025 年 2 月に開催された HTW11 にリモート参加し、主として以下の議題について国土交通省へ協力した。

- ① 人的因子の役割について、自動運航船(MASS)の今後の導入を見据え、船員に IT に関する知識や技能が必要となることから優先トピックに含めるかの検討。
- ② STCW 条約およびコードの包括的見直しにつき、ISWG-STCW1 にて取り組むべきギャップについて討議し、引き続き包括的見直しにおいて取り組むべきギャップの検討。
- ③ IGF コード改訂、アンモニアや水素等の代替燃料の訓練要件やガイドライン策定についての検討。

イ 国内対応

IGF コードでは低引火点燃料船(LNG 燃料船等)への配乗資格要件として、少なくとも 1 ヶ月の乗船訓練と 3 回のバンカリング経験が要求されているが、この内の 2 回のバンカリング経験はシミュレーター訓練で代替できることになっている。現在、海技教育機構では海技大学校においてバンカリング・シミュレーターを導入した訓練の開講を予定しているが、開講に先駆け会員会社と共にトライアル訓練に参加し、シミュレーターの運用や講義内容等について意見交換し、乗船経験者の知見をシミュレーターや講義内容の向上に協力した。

アンモニアや水素燃料船への配乗要件は国際条約で定まっていないが、海技振興センター主催の国内委員会へ参画し、資格制度が健全な形で維持されるように対応した。また、アンモニア燃料船への配乗要件は、暫定的な政令が発行となる前に国土交通省案の内容を確認し、政令の施行に協力した。

6. 環境問題

(1) 船体付着物の移動

船体の生物汚損を介した生物の越境移動による生態系への悪影響を防止するため、2023年7月のMEPC80において、「2023年の侵略的水生生物の移入を最小化するための船舶付着生物の制御と管理のためのガイドライン」が採択された。

一方、水中洗浄に関する事項については、別途水中洗浄ガイダンスとして、審議が継続されてきた。2025年1月のIMO第12回汚染防止対応小委員会(PPR12)においては「船体の水中洗浄に関するガイダンス」の最終化に向けた議論が行われ、水中洗浄の計画・実施・報告、水中洗浄装置の性能基準や性能確認のための試験方法等の要素が盛り込まれたガイダンスが合意された。本ガイダンスは2025年4月に開催されるMEPC83にて承認される見込みとなっている。同ガイダンス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画し、同ガイダンスを適切に用いた船体付着生物の管理が実施される体制の構築を目指す。

(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(Flight Spongy Moth Complex: 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、豪州およびアルゼンチンが、日本を含むFSMC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いる。

クサギカメムシ(Brown Marmorated Stink Bug: BMSB)については、豪州において2024年7月1日より従来の「offshore BMSB treatment provider scheme」にとって代わり、特定の害虫に限ったスキームでなく広範な害虫や処理に対応可能な「AusTreat (a new pre-border biosecurity treatment provider assurance scheme)」へ変更となった旨、会員へ周知を行った。

当協会は、船舶の運航に支障が無いよう、外来生物の規制に関し、日本出港船に関する検査および日本入港船によるヒアリ等外来生物の上陸阻止に関し、情報収集を行うとともに、関係当局と連携して適切な対応を行った。

(3) 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(SOx規制)」につき、燃料油の品質問題や排出ガス

浄化装置(EGCS)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、多くの船舶が EGCS を使用しているなか、これに対して、欧州諸国は、排出ガスを処理した後に生じる EGCS からの排水について規制を導入するよう提案をしており、多くの国や地域が実施している沿岸等における EGCS からの排水規制の調和を図るため、2022 年 6 月の MEPC 78 において、EGCS 排水の環境影響評価ガイドラインが策定された。現在も EGCS 排水に係る国際的な規制の枠組みに関する審議が継続中であり、EGCS からの排水を禁止する地域規制の情報等について、引き続き情報収集および会員への周知を行っていくことに加え、船籍国や海運業界団体などと歩調を合わせ、既に EGCS 搭載済みの現存船への規制適用が回避されるよう働きかけを行った。

(4) 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、当面の間、条約の履行状況を把握し、条約の課題解決を行なうための経験蓄積期間とされている。現在は、経験蓄積期間を踏まえた通信部会(CG)を通じた条約改正作業に入っており、2026 年秋に予定される MEPC 86 での採択を目指し議論が進行中である。当協会では会員から寄せられた条約運用上の課題を取りまとめ、国土交通省へ報告する等、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する米国に関しても、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。なお 2025 年 2 月末現在で米国沿岸警備隊(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。

(5) 海上災害防止対策

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(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。2024 年度の運営検討委員会は、9 月 4 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 2024 年度に代替消防船 1 隻を建造した。

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 10 回貨物輸送小委員会(CCC10)に参加している。

同会議では貨物の安全な積み付けと輸送に加えて、アンモニア等を燃料とする船舶の安全基準に関するガイドライン案が最終化された。また、国際ガスキャリアコード(International Gas Carrier Code: IGC)の改正については 2022 年の CCC 8 より審議が行われていたが、保守点検以外に通常人が中に入らない空所の換気要件や、浮体式液化ガスの貯蔵・再ガス化設備(Floating Storage and Regasification Unit: FSRU)の配管に係る基準等の追加要件を含む基準を取り入れた改正案が最終化され 2028 年 1 月 1 日から発効する。

(2) 自動運航船の開発に関する検討

自動運航船(Maritime Autonomous Surface Ship: MASS)の開発は日本を含め諸外国でも進められており、IMO では MASS について国際規則の策定を検討している。MASS の運航に関しては、設備・検査要件、航行安全の規則、関係者(船長、遠隔操船者、乗船する船員、所有者など)の責任、補償など多岐にわたる要件の策定が必要とされる。わが国では、これまでも MASS の実用化に向けた技術開発がすすめられ、実証運航を通じて、国土交通省は安全ガイドラインを策定した。国土交通省は 2024 年度から新たに MASS の本格的な商用運航を目指し「自動運航船検討会」を立ち上げ、当協会はこれに参画するほか、IMO や国内の関係会議に参画し、海運の意見を反映させてきた。

(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。

(4) 洋上風力発電開発に係る航行安全対策

2019年4月に施行した「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律」により、一般海域における洋上風力発電所に関しては各都道府県が、案件形成をすすめ、準備区域、有望区域と段階を踏んで経産省、国交省により促進区域の指定がなされてから事業者公募を経て、海域の占有許可と進むこととなる。案件が促進区域に指定される前に、自治体に対しては船舶の安全な航行の妨げとならないよう要望した。

また、日本海難防止協会が主催する「洋上風力発電事業に係る航行安全対策のガイドブック作成」検討会においては、内航等の海運関係団体とも連携して一定の航行安全が確保されるべく基準や安全対策が盛り込まれるよう働きかけを行っている。

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 「2025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。本年も、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、300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 2024」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、2023 年度より冊子版の作成を取り止め、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、東京都立大学)
- ・ 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) 4 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・パネル・WG 等の会議に加え、紅海における商船攻撃事案やウクライナ情勢への対応検討諸会合等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。

2024 年度における主な対応案件は次のとおりである。

① 政策関係

< 主要課題関係 >

- ・ 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
- ・ パナマ・スエズ運河通航料問題
- ・ 国際団体主導による広報活動への対応

< 政策・経営関係 >

- ・ OECD デジタル課税
- ・ UN/OECD モデル租税条約
- ・ IFRS適用問題
- ・ ESG に関する官民イニチアチブの海運業界への影響(EU の企業サステナビリティ報告指令・タクソミーやポセイドン原則等)
- ・ 外航船社間協定に関する独禁法適用除外制度

< 国際関係 >

- ・ 米国における海事関連法案の動向および第 2 次トランプ政権発足による海運業界への影響(関税政策、USTR による対中措置等)
- ・ ICS による Global Maritime Trade Summit

<法務保険関係>

- ・ 船主責任制限権利阻却事由に関する統一解釈問題
- ・ 代替燃料使用に係る船主責任問題
- ・ 米国ボルチモア港における貨物船の衝突事故による船主責任制限制度への影響
- ・ 国際油濁補償基金への対応
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 条約の首尾一貫した適用問題
- ・ 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

② 船員関係

- ・ ILO 海上労働条約(MLC)改正に係る対応
- ・ ILO MLC に関連したハラスメント問題
- ・ STCW 条約見直し作業への対応
- ・ 船員の公正な扱いや船員遺棄に係る IMO/ILO での議論への対応
- ・ Maritime Just Transition の動向

③ 環境関係

<主要課題関係>

- ・ 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
- ・ EU-ETS および FuelEU maritime の動向
- ・ シップリサイクル条約適用開始に向けた取組
- ・ EU シップリサイクル規則

<主要課題以外>

- ・ 船体付着有害生物の管理ガイドラインへの対応
- ・ 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
- ・ バラスト水管理条約の実効性に関する諸問題への対応
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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

④ 海上安全関係

<主要課題関係>

- ・ 紅海における商船攻撃事案への対応
- ・ ウクライナ情勢問題への対応
- ・ 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

<主要課題以外>

- ・ 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
- ・ 船底水中洗浄基準(Underwater Cleaning Standard)策定への対応
- ・ 自動運航船の国際基準策定への対応
- ・ ISM コード見直しに係る対応
- ・ RightShip の船舶検査時期改正に関する情報収集

2024 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】 Carl-Johan Hagman

【欧州地区事務局長】 伊勢川 光

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。2024 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。

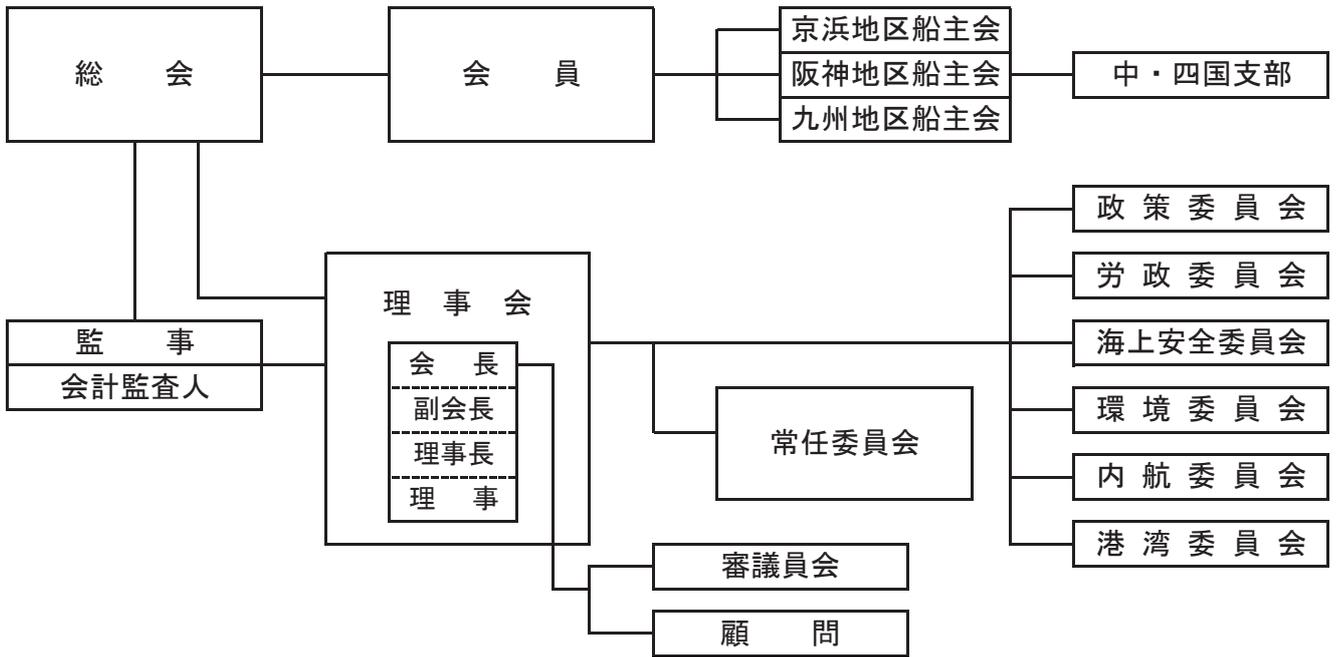
事業報告の附属明細書

2024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。

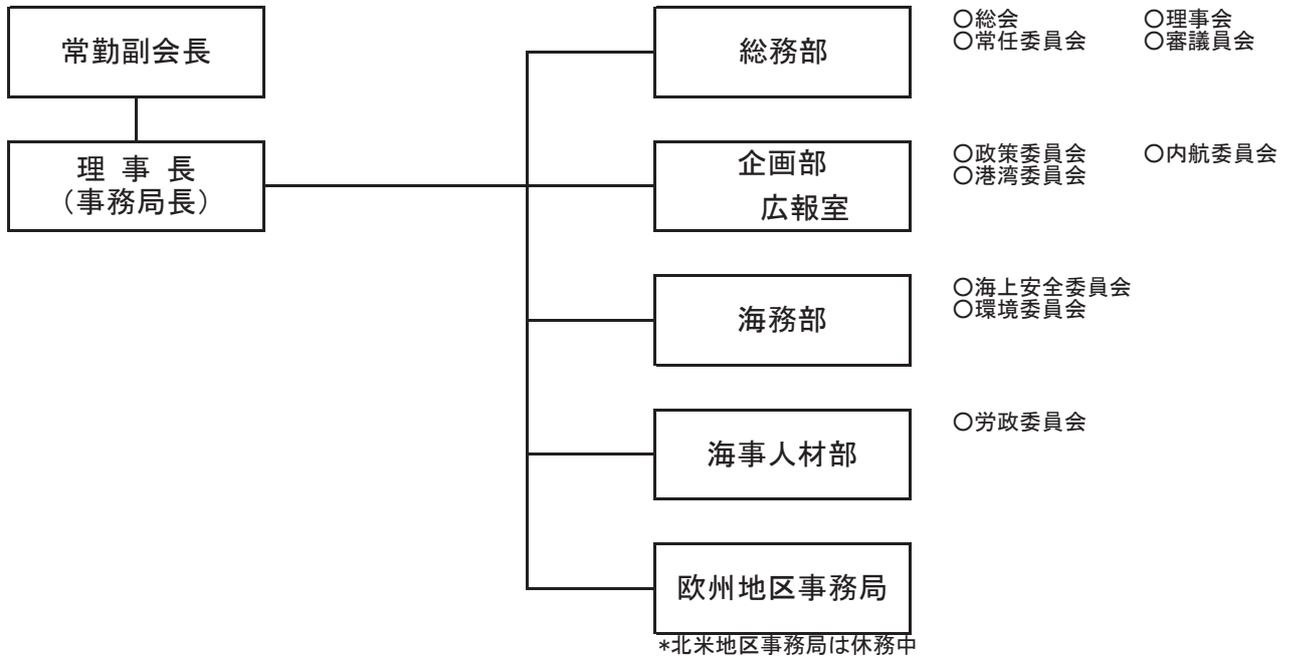
2025年6月
一般社団法人 日本船主協会

日本船主協会機構図

(2025年3月31日現在)



《参考》 事務局機構



資料

役員名簿

2025年3月31日現在

会長 (代表理事)	川崎汽船	取締役会長	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)			篠 原 康 弘 *
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	代表取締役副社長	高 山 浩 司
	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	稲 垣 富 生
	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バルクシップ マネジメント	代表取締役社長	谷岡 弘茂
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	平田 浩一
瀬野汽船	代表取締役社長	瀬野 洋一郎
田渕ホールディングス	代表取締役社長	田渕 訓生
伯洋海運	代表取締役社長	山本 勇樹
八馬汽船	代表取締役社長	篠崎 宏次
三菱鉱石輸送	代表取締役社長	浦上 宏一
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）		宇佐美 和里*
常務理事（業務執行理事）		越水 豊*
常務理事（業務執行理事）		平尾 真二*
常務理事（業務執行理事）		松本 隆司*

監事

旭海運	代表取締役社長	根元 聡
東興海運	代表取締役社長	井高 建介
邦洋海運	代表取締役社長	内藤 陽子

*は常勤役員