

当協会は、わが国海運企業が「安定的な海上輸送サービスの提供を通じて国民生活や産業活動を支え、ひいては世界経済の健全な発展に資する」という使命を継続できるよう国内外の関係機関と連携し、2025 年度においては以下を主要課題として取り組む。

1. 海運政策

- 令和 8 年度税制改正で期限を迎える「外航船舶の特別償却制度および買換特例(圧縮記帳)制度」の延長に向け、国土交通省海事局と連携し取り組んでいく。また、令和 9 年度末で期限を迎える現行トン数標準税制についても、次期要望に向け同局と検討を重ねていく。
- 日本籍船を保有しやすくするため、国土交通省海事局等に対し、日本籍船の取得、保有に係る規制、手続き等について見直しを求めていく。

2. 危機対応

- イスラエル・ハマスの武力衝突等に伴う紅海等、中東海域における危機について、周辺海域の治安状況情報の収集と会員への安全情報の発信に努める。
- ロシアのウクライナ侵攻の長期化等、国際政治経済環境の変化に起因する諸事態を把握し、船舶および船員の安全が確保されるよう、会員会社への情報発信に努める。
- 昨年度導入した危機管理情報ソースを活用し、引き続き主要海域の危機情報を会員へ提供するよう努める。

3. 地球環境/GHG

- IMO の GHG 戦略が合理的かつ現実的な内容となるよう対応するほか、EU において適用が開始された EU-ETS および FuelEU Maritime の円滑な実施と合理的な運用に向け、情報収集・共有、関係方面への働きかけ等を継続する。
- GX 経済移行債等の政府による支援策について、ゼロエミ船等の導入・普及促進等を支援する予算が措置されるよう取り組むとともに、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する。
- 当協会が 2021 年度に日本の海運業界として表明した「2050 年 GHG ネットゼロへの挑戦」等を踏まえた広報活動を展開し、海運業界の取り組みに対する関係者の理解醸成に努める。
- 2025 年 6 月に発効したシップリサイクル条約に関する諸課題への取り組みを、わが国政府や関連国際団体と連携のうえ継続する。

4. 航行安全・セキュリティ

- 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発信していく。また、わが国海運にとって重要なマ・シ海峡の航行安全確保のためマラッカ海峡協議会を支援する。
- ソマリア沖・アデン湾の海賊対処活動の維持・継続を求めていくとともに、現地訪問団派遣、感謝の集いの開催等の支援活動を行う。また、ギニア湾やシンガポール海峡での有効な海賊対策が図られるよう対応する。

5. 海運の重要性・魅力の発信

- 商船・海事施設の見学会や海事 PR ブースの出展、SNS 等による情報発信を通じて、海運の役割と重要性を一般の人々に広く理解してもらうための広報活動を展開していく。
- 「“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、既存媒体の効果を活かしながら、より効果的な手法を模索するとともに、海事関係団体とも連携しながら展開し、海事産業全体の認知度向上に努める。
- 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、学校/教育関係者の海運に関する理解増進を支援するとともに、学習指導要領の次期改訂に向け適切に対応する。

6. 人材確保

- 「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・育成に向け対応する。
- 優秀な日本人船員(海技者)を確保するため、船員不足、後継者の確保・育成等の諸問題へ取り組むとともに、海運業界の啓発活動や広報活動等を継続する。
- 外国人船員承認制度の円滑な運用に向け、日本籍船に関わる手続き等の合理化・改善を目指すとともに、これらの取り組みを通じ、日本籍船増加の一助となるよう努める。

7. 国際諸団体

- 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他団体との共同意見書の発出およびイベント開催等に積極的に関与する。
- パナマ・スエズ両運河において、安全・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引き上げが回避されるよう、両運河庁や関係当局に働きかける。
- 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。

8. 内航海運

- 船員不足等の諸課題について、船員教育機関との懇談会を実施するなど問題解決に向けた取り組みを行う。
- 日本内航海運組合総連合会と連携し、内航海運に関連する条約や国内法の改正、内航の税制改正等について、情報収集および周知に努める。

以上

2025 年度事業計画書

2025 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	9
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	11
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	17
9	海外事業	18
10	関係団体支援事業	18
11	海運ビル	18

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 8 年度税制改正では、日本商船隊の国際競争力に必要な「外航船舶の特別償却制度および買換特例(圧縮記帳)制度」が期限を迎えるため、国土交通省海事局や他の海事団体と密接に連携し、両制度の延長に向けた取り組みを行う。

また、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) 次期トン数税制への対応

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、次期制度が真に当協会会員各社の国際競争力強化に資するものとなるよう、国土交通省海事局と検討を重ねていく。

(3) 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、国土交通省をはじめとする関係当局に対し、日本籍船の取得、保有に係る規制、手続き等について抜本的な見直しを求めていく。

2 危機対応**(1) 紅海等、中東海域における危機**

2023 年 10 月、パレスチナ武装勢力ハマスによる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たが、ハマスの連帯を掲げるイエメンのホーシー（フーシ）派は、同年 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、船員の死亡、船舶の沈没など多大な被害を及ぼしてきた。また、これに呼応するかのようになり、ソマリア海賊の活動が活発化した。2025

年に入り、GALAXY LEADER の乗組員が解放され、船舶への攻撃が沈静化しているが、当協会は国土交通省海事局と密接に連携するなど、紅海周辺海域の治安状況情報の収集や会員への安全情報の発信に努める。

(2) 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、経済制裁や経済外交政策の変化等、国際海運に関わる動向の対応を適切に行っていく。

(3) 新たな危機管理情報ソースの活用

2024 年から船舶位置情報や事案発生状況を把握する情報ソースの利用を開始したが、迅速に詳細情報等が得られるため、引き続き主要海域の危機情報の収集と会員への迅速な提供に活用する。

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、現在 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の検討が最終局面にある。

GHG 削減に関する議論および取り組みは、IMO での議論のみならず、地域的規制の導入検討という形でも世界的に加速してきており、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、世界単一市場である国際海運への適用に相応しい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においては、排出権取引制度（EU-ETS）が2024年以降、船用燃料のGHG強度を規制する制度（FuelEU Maritime）が2025年以降、それぞれ海運業界に適用開始されており、これらの円滑な実施と合理的な運用に向け、情報収集やその共有、必要に応じた関係方面への働きかけ等を継続する。

(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2026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、国際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ところであるが、取り組みの継続のためには、海運企業（外航・内航）を取り巻く関連業界等にも海運業界の取り組み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10月に日本の海運業界として2050年GHG ネットゼロへ挑戦することを内外に公表（IMO による2050年GHG 排出ゼロの新戦略採択は2023年7月）した際に新設した当協会特設ホームページ「海運における地球温暖化対策-GHG ネットゼロへの挑戦-」等を活用し、2025年中の採択が見込まれるIMO の中期対策や、EU などの地域規制の動向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。

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一つである、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合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示し、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・継続を求めていく。さらに、関係諸団体と連携し、各国が協調した海賊対策を実施するよう求めていく。

また、活動に当たっている自衛隊・海上保安庁に対し、現地訪問団の派遣や、感謝の集いの開催等の支援活動を行う。

ギニア湾周辺海域の海賊については、誘拐事案など凶悪事案が多発していたこともあり、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、子供たちをはじめ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、夏休み時期を中心とした商船・海事施設の見学会や海や港に関するイベントでの海事 PR ブースの出展等によって情報提供するとともに、それら活動の様態を 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) よりインパクトのある広報活動の追及（新たな媒体の活用や効果の高い地域への展開等）

「“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、従前からの媒体を一部見直して新たに TVer 広告と Yahoo ブランドパネル(PC 版)による広告を実施した。今年度も、既存媒体の効果を活かしながら、より効果的な手法を模索するとともに、関係団体とも連携し、海事産業全体の認知度向上に努める。

(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とともに、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。また、教育現場において海事産業がさらに取り上げられるよう、学習指導要領の次期改訂に向けて適切に対応する。

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

国土交通省海事局主催の「海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」において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、および、⑤財務基盤の安定化が骨子案として取り纏められた。最終計画案は 4 月頃に取り纏められる予定となっている。

また、海事局主催の「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、7 月頃に最終報告が取り纏められる予定。

更に、海事局は海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求強化の取り組みについて、現在、各関係団体等において、理解醸成段階・進路段階・就職段階など、各段階に応じて様々な取り組みが実施されている。これら取り組みをより一層効果的に実施していくため、官労使の関係者に加え専門家も交えた「船員養成・就業拡大に向けた訴求強化戦略（仮称）」チームを立ち上げ、広報活動を強化するとしている。

船員の確保・育成と船員教育のあり方について、引き続き会員の意見が政策へ反映されるように、これら検討会等を通じ国交省海事局や関係団体と連携して検討を重ね、船員と海技者の持続的な確保・育成に向け対応する。

(2) 日本人船員（海技者）の確保・育成に関する活動

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を中心に、優秀な日本人船員（海技者）を確保するため、海事教育機関、海事諸団体、日本政府・地方自治体等、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、海運が取り組む諸課題や新たなビジネス、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、前年度に作成した各種コンテンツや船員教育機関を紹介するチラシ、並びに、自動車船の内部の様子を視覚体験できるVR等を活用し講演会や出前授業を行う。また、学校・教育機関等への活動を通じて若年層から学生まで幅広い世代に対し、作成したツールと当協会HP等を紹介し、海運や船員（海技者）の仕事の魅力を広く発信する活動を行っていく。

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。

また、新たな法令の制定や制度の見直し等を伴う各種対応策には、国土交通省海事局の法令案や制度設計等の作成に協力し、官労使の関係者と連携を図りながら速やかにその実現に取り組む。

(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の調整を行い、日本籍船に関わる諸手続きや手順等の更なる合理化（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り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り日本籍船増加の一助となるように努める。

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、JISS審査等のあり方について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、日本無線協会によって実施されている無線講習のほか、関係団体が新たに開講

した無線講習の実施回数を増やし、その継続的な開催に関わる取り組みを行う。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インドの機関承認校 3 校が 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、関係団体とともに協力しながら認定が継続となるように対応する。

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）はそのプレゼンス向上に向け、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おり、他団体との共同意見書の発出やイベント開催等を積極的に行っている。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 26 日～27 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積極的に関与していく。

また、事務局体制のあり方についてのタスクフォースの議論について、ASA のプレゼンスの向上に資する結論となるよう、議論をリードしていく。

(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、2026 年以降の新料金体系や同運河新水源確保に向けた取り組み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、商船は紅海危機により依然として迂回を余儀なくされているが、本格的な通航再開に備え、同庁との対話確保に努める。

(3) ICS 等国际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積極的に関与し、意見の反映や情報収集に努めるほか、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た「2024 年問題」をきっかけに、改め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。国内法制化において、船社の事務負担等に配慮した手当てが為されるよう、専門家の支援も受けつつ、国土交通省海事局等を通じて意見反映に努める。

また、わが国の新リース会計基準が 2024 年 9 月に最終化されたことから、当協会会員が新基準に円滑に対処できるよう、専門家の支援も受けつつ対応していく。

(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 2024 年にコンソーシア規則を廃止した後、一部の国で適用除外制度見直しの動きが見られる。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 等国际団体と連携の上、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月以降全面停止の状態となっている。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が法務大臣へ答申した、「商法（船荷証券等関係）等の改正に関する要綱」に基づき、今後、船荷証券電子化の法制化に向けた審議が予定されている。当協会はその動向を注視するとともに、船社への過度な負担等が生じないよう適宜対応する。

4 港湾問題

(1) 水先問題

今後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、水先人の確保・育成に関し、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」で取り纏められた「第四次とりまとめ」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、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、関係者と情報交換を行うとともに、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。

2025年度は「水先人の人材確保・育成に関する検討会」において2026年度から実施となる次期3カ年計画「第五次とりまとめ」を作成する必要があるため、国土交通省、および、関係団体と協議し、計画案を作成する。

(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、関係施策の取り組み状況等を注視するとともに船社意見の反映に努める。

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

NACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）の第7次更改が2025年10月に予定されていることから、海外システムとの連携含め、会員各社が円滑に適応できるよう対応していく。

また、港湾局によ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、輸出入・港湾諸手続きの改善に向け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、または、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、船員の働き方改革の一環として、改正船員法・船員職業安定法、および、関連省令の施行に引き続き船員の福祉に関する制度の拡充が行われる。これら法令・省令改正で求められる対応が現実的、かつ、効果的になされるよう、国土交通省や会員会社と連携して対応していくとともに、人材確保にも資するより良い労働環境の実現に向けて取り組む。

また、今年度、国際労働機関（ILO）において、「海上労働条約特別三者委員会（STC）」、および、「最低賃金に関する三者委員会（JMC）」が開催となる。これらの会合等に船主の立場で参画し、ICSや会員船社と連携して、条約等の改正が船主意見を反映したものとなるように努める。

(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）への対応が求められている。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て国際委員会や会議等に参画し、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発行等が実務的、かつ、円滑な手続きとなるようにサポートを行う。

6 環境問題**(1) 船舶による外来生物の移動問題****(ア) バラスト水管理条約関連**

バラスト水管理条約は、2017 年 9 月に発効した後、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) を通した条約改正作業に入っており、2026 年秋に予定される MEPC86 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していく。

(イ) 船体付着生物の移動関連

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こととする。

(ウ) 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、豪州およびアルゼンチンが、日本を含む FSMC 発生地域寄港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。

このほか豪州、ニュージーランドによるクサギカメムシ侵入防止規制もあり、状況を注視し、会員および国土交通省をはじめ関係省庁と必要に応じ協議を継続する。

他方、外来生物のわが国への侵入防止措置については、近年はヒアリの侵入が問題視されているが、早期発見・防除などの侵入・定着防止のため、関係省庁と連携を継続する。

当協会では、これら外来生物の移動防止対策に関して、ハイリスクシーズンにおける会員への適時な情報提供を行うほか、新たな規制関連情報の収集を行うなどし、船舶運航へのリスクを軽減するよう活動する。

(2) 大気汚染問題

船舶からの NOx および SOx の排出規制については、2024 年 10 月に開催された MEPC82 にて、カナダ北極海域およびノルウェー海域を、NOx および SOx 等に係る排出規制海域 (ECA : 船舶で使用する燃料油中硫黄含有率が 0.10%以下に規制されるとともに、船舶から排出される NOx 窒素酸化物について 3 次規制が適用される海域) に指定する MARPOL 条約附属書 VI の改正が採択されたており、このような条約改正の詳細等について取り

纏めるとともに、必要な情報を会員に向け周知していく。

また、SOx 規制への対応に際しては、多くの船舶が主機関用排ガス浄化装置（EGCS）を使用しているが、これに対して、欧州諸国は、EGCS が排ガスを処理した後の排水について規制を導入するよう提案している。IMO では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 搭載済船舶への規制適用が回避されるよう働きかけを継続する。

(3) 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) 自動運航船の開発に関する検討

国内および IMO で進められている自動運航船の開発において、装置、機能としての自動運航船そのものに加え、航法や当直体制を含む船長の責任、操作に関わる資格等幅広く検討を行う必要がある。国内外の動向に併せ自動運航船に

係る諸検討(法整備、技術等)に積極的に参画し、船主の意見を反映させる。

(3) 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。

(4) 洋上風力発電開発に係る航行安全対策

「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」(2019年4月に施行)に基づいて、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んでいる。本年度も、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ていく。

また、日本海難防止協会が作成している「洋上風力発電事業に係る航行安全対策のガイドブック」の見直し作業が行われる場合には、引き続き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く。

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する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 等国際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。2025 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。

11 海運ビル

1973 年 3 月に竣工した海運ビルは、老朽化により 2028 年中頃までに空調機の更新を含む大規模な修繕が必要となっている。ビルの所有者である㈱日本海運会館は、2025 年中に意思決定を行うべく建替えに向けた検討を進めているため、当協会も将来の一時的な事務所移転等の準備を進める。