

**長澤新会長を選任**  
**～日本船主協会 第78回通常総会の概要～**

日本船主協会は第78回通常総会を2025年6月27日(金)13時より、海運クラブにおいて開催しました。当日は、明珍会長が議長となり、以下の議案を原案のとおり承認しました。

- 第1号議案 2024年度事業報告および決算
- 第2号議案 2025年度事業計画および予算
- 第3号議案 役員を選任

役員の改選期となる今回の通常総会では、以下の会長・副会長を選任しました。

会 長	日本郵船	取締役会長	長澤 仁志 (新)
副会長	商船三井	代表取締役社長	橋本 剛
〃	川崎汽船	取締役会長	明珍 幸一 (再)
〃	ENEOS オーシャン	代表取締役社長	片岡 尚
〃	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	綾 清隆 (新)
〃	日本船主協会	常勤	加藤 雅徳 (新)

2025年度事業計画の概要と長澤新会長の挨拶については、次頁以降をご覧ください。



挨拶に立つ長澤新会長

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 6 月 27 日

このたび、日本船主協会の会長を拝命いたしました長澤でございます。皆様のお力添えを賜り、大任を果たして参る所存ですので、ご指導ご協力のほど、何卒よろしくお願い申し上げます。

明珍前会長におかれましては、この 2 年間、日本商船隊の安全運航の確保、GHG 排出削減、海事人材の確保や税制改正などの重要課題に加え、ロシア・ウクライナ情勢や紅海情勢ならびに米国トランプ政権による通商政策など国際政治経済環境の変化に起因する諸事態への対応など、様々な難題に対し、力強いリーダーシップを発揮され、日本の海運界を着実に前進させてくださいました。そのご功績に、改めて深く感謝申し上げます。

さて、気候変動による異常気象や先に述べた地域紛争が常態化し、また、自由貿易が脅かされつつあるなど、わが国海運を取り巻く環境は、依然として不透明かつ流動的です。こうした中、当協会は「安定的な海上輸送を通じて産業と生活を支え、世界経済の健全な発展に寄与する」という使命のもと、先ほど決議された「2025 年度事業計画」を確実に遂行していく所存ですが、その中でも特に私が重要と考える点をいくつか申し述べます。

第一に、わが国外航海運の国際競争力の維持・強化です。

日本の暮らしと経済を支える基本インフラであるとともに、世界の成長を支え、わが国に世界の成長の果実を取り込み得るわが国海運業の健全な発展のため、海運税制の安定確保が不可欠です。

外航船舶の特別償却制度および買換特例制度が本年度末に適用期限を迎えます。両制度は、わが国外航船主の国際競争力を維持するため、また、より環境負荷の少ない船舶への代替建造を促進するために必要不可欠な制度でありますので、制度継続に向けて全力で対応いたします。2027 年度末で期限を迎えるトン数標準税制についても、会員会社の国際競争力強化に資するものになるよう国土交通省海事局と緊密に連携し、検討を進めてまいります。

また、世界各地で地政学リスクが高まる中、日本籍船が「持てる船」、「競争力のある船」になることは、日本商船隊の競争力強化だけでなく、わが国経済安全保障に資するものであるため、国土交通省等に対し、日本籍船の取得・保有に係る制度について抜本的な改善を求めてまいります。

米国政権は、米国海運業・造船業の復権を意図した改革を打ち出しています。

わが国海事クラスターは海事立国日本の基盤であり、また、海事クラスター内のシナジー効果はわが国海運業界の競争力の源泉でありますので、造船をはじめとするクラスター内のパートナー、また、政府と引き続きしっかり連携して、わが国海事クラスター全体の強化に向け、対応してまいりたいと思います。

次に、危機対応も重要な課題です。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やイスラエル・ハマスに加えイスラエル/イラン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大きな影響を与えています。当協会は、これら事変に関するアンテナをより一層高くし、船員と船舶の安全の確保のため、会員への迅速な情報発信および国土交通省をはじめとする各省庁との連絡を的確に行ってまいります。

また、ソマリア沖・アデン湾における海賊対処行動の継続、マラッカ・シンガポール海峡での航行安全の強化など、航行の自由と安全の確保は、わが国経済の生命線であると認識しています。当協会は引き続き、国土交通省をはじめ各省庁、国際機関と連携し、現地支援・情報共有を実施してまいります。

脱炭素をはじめとした環境問題への対応も喫緊の課題です。

IMO においては、世界初の業界横断的な GHG 排出規制となる「IMO ネットゼロフレームワーク」が本年 10 月の採択を目指しています。一方で EU-ETS や FuelEU Maritime といった地域規制が既にスタートしている中、海運業界として効果的かつ効率的に GHG 削減に取り組むためには、グローバルで統一的な規制の枠組みがより重要であることは明らかです。このため IMO や国際会合への積極的参画、会員企業への情報提供、そして政府との連携をさらに強化してまいります。また、ゼロエミッション船の導入・普及に向け、GX 経済移行債などによる支援策が措置されるよう、また、同支援に関連して、事業者に対し不合理・過剰な要件が課されないよう働きかけてまいります。

これら諸課題に対応していくためにも、海運を支える優秀な海事人材の確保は欠かせません。国土交通省による船員教育機関の教育内容の充実に向けた改革が着実に進展することを期待するとともに、船員養成機関で学ぶ学生たちが一人でも多く、海運業界に進んで貰えるよう、学校関係者と連携しながら、船員・海技者としての仕事への理解醸成を図ってまいります。加えて、海運 PR キャンペーン「“開運”じゃなくて、“海運”です。」を通じて、海運・海事産業の重要性と魅力を社会全体に広く発信する広報戦略を更に推進し、次世代を担う子供たちが海運業界に親しみを持ち、さらには具体的な進路として目指してもらえよう尽力していきます。

最後になりますが、日本の海運が「国民の信頼に応え続ける存在」であり続けるために、鋭意努力し、安全で安定した物流を維持し、人々の暮らしと産業を支える責任を果たしてまいります。引き続きのご指導・ご支援を賜りますようお願い申し上げ、私の会長就任のご挨拶とさせていただきます。

以上