

日本船主協会第 79 回通常総会について

日本船主協会は、第 79 回通常総会を 2026 年 6 月 26 日（金）午後 1 時より、海運クラブにおいて開催しました。

当日は、来賓の新垣海事局長よりご挨拶をいただいた後、長澤会長が議長となり、以下の議案について審議を行い、いずれも原案通り可決承認しました。

- 第1号議案 2025年度事業報告および決算
- 第2号議案 2026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 役員の選任

2026 年度事業計画の概要および長澤会長の挨拶は、次頁以降をご覧ください。



日本船主協会第 79 回通常総会の模様



新垣海事局長より来賓のご挨拶



挨拶に立つ長澤会長

日本船主協会 2026 年度事業計画の概要

2026 年 6 月
第 79 回通常総会

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、2026 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 9 年度税制改正では、令和 8 年度末で期限を迎える「国際船舶に係る登録免許税・固定資産税の特例措置」の延長・改善に向け、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、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とともに、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の実現を目指す。
- 我が国海運の競争力強化を図る観点から、日本の造船業再生に向け、国土交通省海事局や海事産業群のパートナーと連携して取り組む。
- 米国現政権の自国造船業・海運業再興を企図した動きについて、国土交通省海事局や国際海運団体等と連携して情報収集にあたりるとともに、保護主義的措置の撤廃を求めていく。

2. 危機対応

- 米国・イランの武力衝突等に伴う、紅海、ホルムズ海峡をはじめとした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。
- 2024 年度に導入し、2026 年よりその拡充版を契約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 等において適用が開始された排出権取引制度等の GHG 関連諸地域規制について、その動向や検討状況の情報収集・共有、それらの合理的な運用に向けた関係方面への働きかけ等を継続する。
- GX 経済移行債等を原資とする国のゼロエミ船導入支援について、海運事業者にとって支援要件や手続きが合理的になるよう、また、過剰な負担が伴わない形で支援規模が拡充されるよう取り組む。
- 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 月に発効したシッピング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

- 商船をはじめとする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。
- 小学生や教員の認知度が高い学研の「まんがでよくわかるシリーズ」において、学研まんが「海運のひみつ」を制作し、子供向けの広報や、授業の副教材としての活用を通じ海運の認知度向上を目指す。
- 海上輸送に関する授業での説明や教科書の記述を維持・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」等で取り纏められた対応策が適切に取られているか確認し、当協会会員の意見が反映されるよう関係者と連携して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、情報収集および対応に努める。

以上

2026 年 6 月 26 日

初めに、昨日 7 時過ぎ、青森県で最大震度 6 強の地震が発生いたしました。政府の発表によれば負傷者も出ているとのことで、大変心を痛めております。被災された皆様に心よりお見舞い申し上げます。

第 79 回日本船主協会の総会に当たり、一言ご挨拶申し上げます。

まず、昨年 6 月の当協会会長就任以来、当協会の運営、諸課題への対応に当たりまして、会員会社の皆様、また本日お越しの国土交通省の皆様をはじめとする多くの関係方面の方々から、多大なるご支援、ご協力をいただいておりますこと、厚く御礼申し上げます。

さて、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「2026 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上げます。

第一に、自由で安全な航行の確保であります。

本年 2 月 28 日の米軍・イスラエル軍によるイラン空爆以降、ホルムズ海峡が封鎖され、いまなお日本関係船舶 35 隻、その船員約 800 名を含む多数の商船がペルシャ湾内に留め置かれるという極めて深刻な状況となっております。今般、米国とイランの間で戦闘を終結させるための覚書が締結されたことは、海運業界にとって、事態の収束に向けた大きな前進であると受け止めておりますが、その後も再封鎖が宣言されるなど、予断を許さない状況が続いております。完全な停戦合意、そして航路の安全確保を大前提として、通航料が課されることのない、自由なホルムズ海峡に戻すことも、必要不可欠です。

また、ロシア・ウクライナ紛争の長期化、ソマリア沖・アデン湾周辺海域の海賊事案など、海運に影響を及ぼす地政学的リスクが世界各地で顕在化しております。

国際海上輸送の大前提は「平和で開かれた海」です。安全かつ安定的な航行の確保に向け、引き続き関係者の皆様へお力添えをお願いするとともに、これまでの対応に心より敬意と感謝を申し上げます。

第二に、わが国外航海運の国際競争力の強化に向けた海運政策です。

海運税制については、「国際船舶に係る登録免許税および固定資産税の特例措置」が本年度末に期限を迎えます。日本籍船を保有するうえで、両税は大きな制約となっておりますので、特例措置の延長・改善に向け取り組んでまいります。また、2027 年度末にはトン数標準税制が期限を迎えますので、次期制度が現行制度利用会社のみならず、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、積極的に検討を進めてまいります。

さらに、日本の経済安全保障の観点からも、島国日本にとって、海運・造船を中心とした海事産業群の強靱化は喫緊の課題です。日本籍船制度の抜本的な見直しにより、日本籍

船が誰しも「持てる船」となるよう取り組むとともに、政府の危機管理投資の戦略分野の一つに位置付けられ、建造量倍増、修繕能力の確保、LNG 運搬船の国内再建造といった柱が掲げられた造船再生にも、造船工業会をはじめとする各団体と連携して対応してまいります。

第三に、脱炭素をはじめとした環境問題への対応です。

脱炭素化の潮流の中、海運業における GHG 排出削減は避けて通ることのできない重要課題です。EU-ETS や FuelEU Maritime といった地域規制が開始される中、世界の物流を支える海運業界が実効的かつ合理的に GHG 削減に取り組むためには、グローバルに統一された枠組みの構築が不可欠です。2025 年には、IMO におけるグローバルな枠組みである「IMO ネットゼロフレームワーク」の採択が、一年間見送られる結果となりましたが、引き続きわが国政府や国際機関と連携し、国際的な合意形成に向けた議論に積極的に参画するとともに、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。

これら諸課題に対応していくためにも、優秀な海事人材の確保・育成は欠かせません。

船員養成機関で学ぶ学生たちが将来に希望を持ち、海運業界を志すことができるよう、JMETS をはじめとする教育機関と連携し、日本郵船、商船三井、川崎汽船の 3 社を中心とする業界からの大型練習船の寄贈の検討を開始しております。

また、商船や海事施設の見学会、PR ブース出展、SNS 発信を通じて海運業界に対する社会全体の認知度を高めるとともに、学研まんが「海運のひみつ」の制作や教育関係者への働きかけにより、将来を担う子供たちへ海運の魅力と重要性を伝えてまいります。

最後になりますが、わが国海運が「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、私のご挨拶とさせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。

以上