

## 2021 年海運界重大ニュース

### <環境関係>

#### ○日本の海運業界が 2050 年 GHG(温室効果ガス)ネットゼロへの挑戦を表明

世界と日本の GHG 削減対策が大きく前進しようとしているなか、当協会は COP26 開催前の 10 月 26 日に池田会長記者会見を実施し、日本の海運業界として「2050 年 GHG ネットゼロ」に向けて挑戦することを表明した。この挑戦には業界自らの努力のみならず、関係業界との連携した取り組みが必要であり、多様なステークホルダーとの協働が不可欠である。

国土交通省も、同日、国際海運からの GHG の排出を全体としてゼロ（2050 年カーボンニュートラル）を目指すことを表明するとともに、国際海運 2050 年カーボンニュートラルを世界共通の目標として掲げるべきであると国際海事機関（IMO）に提案することを発表した。また、11 月下旬に開催された IMO の第 77 回海洋環境保護委員会（MEPC77）では、IMO「GHG 削減戦略」の改定に向けた議論が開始された。

#### ○日本の港湾の脱炭素化に向けた CNP(カーボンニュートラルポート)の方向性を最終化

国土交通省は、6 月、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じた CNP 形成に向けた検討会を設置。同検討会は、水素・燃料アンモニア等サプライチェーンの拠点としての受入環境の整備や、臨海部産業との連携を含めた港湾地域全体での脱炭素化を目指した検討を行い、「CNP 形成促進に向けた施策の方向性」および「CNP 形成計画策定マニュアル」の年内最終化を目指している。

### <コロナ関係>

#### ○コロナ禍に伴うコンテナ輸送需給の逼迫が継続

新型コロナウイルス感染症のパンデミックにより、2020 年前半に低迷した海上荷動きは、同年後半から「巣ごもり需要」等で反転急増したのち高止まりしており、各地の港湾や内陸のオペレーションに混乱が生じたことから、コンテナ船の運航に大幅な遅延が発生し、世界的なコンテナ輸送の停滞を引き起こしている。

コンテナ船社による臨時船や追加コンテナの投入をはじめ荷主、物流事業者、ターミナルオペレーターや陸上輸送業者等の関係者が改善に向けた最大限の努力を続けているが、旺盛な海上荷動きの下、依然改善には至っていない。

## ○各国で新型コロナワクチン接種が進展するも、船員交代は依然厳しい状況が続く

昨年来のコロナ禍により、現状も船員交代については厳しい状況が続いており、本年6月以降は昨年同月比の80%から90%程度で推移している。船員へのワクチン接種を進めることも肝要であるが、日本人船員は60%程度、フィリピン人船員で40%程度の接種率となっている。新たな変異株の拡大もあり、予断を許さない状況が続いている。

## <経済関係>

### ○海運界の業績が好調に推移

先進国を中心とした新型コロナワクチン接種の進展に伴い経済活動の回復が進み、海運界ではコンテナ、鉄鉱石や穀物等ドライバルク貨物の旺盛な輸送需要を背景に市況の改善が続き、海運会社の業績は好調に推移した。

### ○国際船舶に係る登録免許税の特例措置の延長が認められる

令和4(2022)年度税制改正大綱において、2022年3月末に期限を迎える「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」の2年間の延長が認められた。

### ○海事産業の基盤強化のための「海事産業強化法」が成立

海運・造船をはじめとした海事産業全体の基盤強化を図るためのいわゆる「海事産業強化法」が5月14日に成立、関連の施策（国際船舶に係る固定資産税特例措置の拡充等）に係る改正海上運送法等が8月20日付で施行された。

### ○OECD デジタル課税ルールが合意。外航海運は第2の柱(最低法人税率)から適用除外

OECD・G20は、経済のデジタル化に伴う課税上の問題についての検討を行い、10月、新たな国際課税ルールの最終合意に至った。新ルールは「第1の柱（市場国への新たな課税権の配分）」、「第2の柱（最低法人税率）」で構成され、外航海運については、当協会もメンバーであるICS（国際海運会議所）等の国際海運団体の働きかけにより、第2の柱からの除外が認められた。

## <国際関係>

### ○OASA(アジア船主協会)の30回目となる年次総会を当協会主催によりオンライン形式にて開催

当協会主催により、アジア船主協会(ASA/豪州・中国・アセアン・香港・日本・韓国・台湾の7船協で構成)の年次総会を5月18日、オンラインで開催した。1992年の設立後第30回の節目となった今回の総会では、船員交代問題、サプライチェーン混雑問題、GHG問題等、現下の国際海運業界の諸課題について意見交換がなされ、コロナ禍での船員交代支援の必要性を訴えるプレスリリ

ースが採択された。

## <安全運航関係>

### ○スエズ運河にて大型コンテナ船が座礁。約一週間にわたり通航を遮断

3月23日、当協会会員会社が保有するコンテナ船がスエズ運河を通航中に座礁する事故が発生した。運河幅が300m程なのに対し船の全長が400mであったため航路を塞ぐ形での座礁、とりわけ船首部が運河東側側壁に食い込み離礁困難な状況となったことから1週間程船舶が通航できない状態となり世界の物流に影響を与えた。当該船舶は3月29日に完全離礁に成功したが、スエズ運河庁は航行再開を許可せず4月13日～7月上旬までエジプト裁判所命令により船体と貨物が差し押さえられた。

当協会は、内藤会長名（当時）で国際物流の重要性等の観点から、当該船舶の早期復帰を期待する内容のレターをスエズ運河庁長官宛に送付した。

### ○世界各地で海賊・テロの脅威等に対する警戒が続く

7月29日にオマーン沖にて英国海運会社が運航、日本の海運会社（当協会非会員）が保有するプロダクトタンカーが攻撃を受ける等、本年3月以降、イスラエルに関連する船舶への攻撃が散発しており、今後も引き続きの警戒が必要である旨関係省庁と連携、情報を共有している。他方、2009年より継続しているアデン湾における海賊対処行動については、海賊行為は現在比較的沈静化しているものの、脅威は根強くある。一方で、西アフリカ・ギニア湾においても海賊事案の発生が続き、警戒を継続している。

## <人材確保関係>

### ○優秀な海技者確保のためのガイダンスや懇談会等をオンライン形式にて開催

新型コロナウイルス感染症防止対策として、例年実施している海技教育機構と内航船社との情報交換会、および、中学生を対象とした国立高等専門学校商船学科5校の合同進学ガイダンスをオンライン形式で実施した。情報交換会には海技教育機構全校が参加し内航船社からも多数の参加があり、有用な情報交換ができた。

合同進学ガイダンスでは、国立高等専門学校商船学科5校の学校説明や現役の航海士と機関士による講話をライブイベントで発信した。一般の参加者（受験生および保護者）からは、学校生活や船員の仕事について等の質問が多数あり、活発な情報交換ができた。合同ガイダンスの様子はYouTubeに公開し、昨年映像文化連盟の映文連アワード準グランプリに選定された「Dear Future」と共に好評を得ており、引き続き人材確保に向けた海事広報活動に活用していく。

## <広報関係>

### ○中学校にて新たな教科書が使用開始。海運教育拡充の一助に

本年度より、中学校でも海運が取り上げられた新たな教科書を活用した授業が始まった。コロナ禍により広報活動が制限されたものの、当協会では海運教育の拡充が進んだこの機会を捉え、小・中学校の生徒向けに出前授業や海事施設見学会の実施、中学校地理担当教員へは当協会制作動画（「改訂版 暮らしを支える日本の海運<sup>\*</sup>」）を紹介する等に取り組み、海運の重要性について認識、理解して頂くよう広報活動に努めた。

（※こちらの URL よりご覧いただけます <https://www.jsanet.or.jp/data/movie/index.html>）

## <内航関係>

### ○内航海運暫定措置事業が終了。内航海運は新たなステージへ

内航海運業界が実施してきた内航海運暫定措置事業は、スクラップ・アンド・ビルドを基調とする保有船腹調整事業を解消するための激変緩和措置として、1998年5月より実施され、内航海運事業者の整理統合や船型の拡大促進等に寄与してきたが、2021年8月にすべての債務を返済したことを以て事業の収支が相償うこととなり終了した。これまで同事業を担ってきた日本内航海運組合総連合会は、今後は海上貨物の物流団体として、船員確保育成や取引環境改善等の業界の課題に取り組み、日本の経済発展に貢献するよう取り組んで行く、としている。

以上