

2023 年の海運界ニュース

【GHG・環境】

IMO が新たな GHG 削減戦略を採択

IMO は 7 月に開催された第 80 回海洋環境保護委員会（MEPC80）において、従来の目標を大幅に前倒しし、2050 年頃までのネットゼロを目指す「2023 IMO GHG 削減戦略」を採択した。当協会は IMO に先駆け、2021 年 10 月に「2050 年 GHG ネットゼロへの挑戦」を内外に表明しており、IMO での合意成立を歓迎するとともに、今後、目標達成に向けた国際ルール策定に引き続き寄与する方針である。

シップリサイクル条約の 2025 年 6 月発効が決定

船舶の解体における労働安全確保と環境保全を目的としたシップリサイクル条約（2009 年の船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香港条約）が、採択から 14 年を経た本年 6 月、バングラデシュとリベリアの条約締結により発効要件を満たし、2 年後の 2025 年 6 月に発効することとなった。これまで早期発効に向け、国際諸団体とも連携して関係者への働きかけ等を重ねてきた当協会は、発効決定を歓迎し、今後とも、循環型経済の実現を後押しすることとしている。

【海運政策】

海運税制（登録免許税・固定資産税）に係る当協会要望が実現

12 月 14 日に決定した「令和 6（2024）年度税制改正大綱」において、本年度末に期限を迎える当協会の重点要望である、国際船舶に係る「登録免許税の特例措置」の拡充・延長および「固定資産税の特例措置」の延長は、いずれも認められた。当協会は国土交通省をはじめ関係団体等とも連携し、国会議員への陳情活動等を精力的に行った。

「第 4 期海洋基本計画」が閣議決定

4 月 28 日に「第 4 期海洋基本計画」が閣議決定された。「総合的な海洋の安全保障」と「持続可能な海洋の構築」の 2 つを大きな柱とする新たな計画は、安全や環境など海洋に関する情勢の変化を踏まえた内容であり、また、昨年 8 月の当協会提言「第 4 期海洋基本計画に求めるもの」の施策が幅広く盛り込まれた。

【国際】

パナマ運河渇水の影響で通航隻数が大幅制限

パナマ運河庁は渇水対策のため、喫水制限に加え、2023 年 7 月から通航隻数制限を導入、一日の通航隻数が 25 隻弱/日となる日もあり（通常時：36 隻程度）、大規模な滞船が発生している。このような状況の中、同庁は一部船種に対する予約優遇措置を導入したことから、当協会をはじめ日本政府、アジア船主協会（ASA）・国際海運会議所（ICS）等が全ての船種に対する公平な通航機会の提供を要望、11 月に当該措置は撤回されることとなった。同庁は今後更なる通航隻数制限を示唆しており、円滑な国際物流確保に向け、予断を許さない状況が続いている。

スエズ運河庁が昨年引き続き通航料金の値上げを発表

スエズ運河庁は、2023年1月1日付通航料金値上げ（船種に応じて10%または15%）に続き、2023年10月に2024年1月15日付通航料金値上げ（船種に応じて5%または10%）を発表。当協会は、今回の発表を受け、値上げ実施前の利用者への十分な説明および事前通知期間の確保を改めて要望。また、アジア船主協会（ASA）を通じ、国際海運会議所（ICS）や世界海運協議会（WSC）等の国際団体の連携を確保し、今後も同庁に対して業界の立場を申し入れることとしている。

日本船主協会会長がパナマ初訪問

当協会の池田会長（当時）が2023年3月にパナマを訪問し、コルティソ大統領やバスケス運河庁長官等の政府高官と会談。当協会会長の同国初訪問について、同大統領は両国の関係を更に深める記念すべき一歩と高く評価。当協会はパナマ運河の持続可能な運営の確保に向け、今後もパナマ政府との定期対話を図っていく。

EU、2024年4月を以てコンソーシア規則廃止へ

欧州委員会は2023年10月、コンソーシアに対するEU競争適用除外制度を2024年4月に廃止することを決定。同廃止以降、EUに共同配船するコンソーシアはEU競争法に抵触していないか自己判断が求められる。

なお、同委の決定を受け、当協会も加盟するアジア船主協会（ASA）は、「明確な法的枠組みの下で効率的かつ安定的な定期船サービスを運航するため、適用除外制度の維持は必要不可欠」との声明を発表。他国がEUコンソーシア規則の廃止に追随しないよう、当協会は今後もASAや国際海運会議所（ICS）等の国際団体と連携し、制度維持の重要性を訴えていく。

【コロナウイルス関係】

コロナウイルスによる船員交代問題は収束へ

わが国においては、5月8日に5類感染症に移行したほか、ほぼ全世界において水際措置が撤廃されたことを受け、船員交代への問題は収束するに至った。

【セキュリティ・安全運航】

ロシアのウクライナ侵攻に終わり見えず

2022年2月のロシア（露）によるウクライナ（宇）侵攻から始まった戦闘状態は未だ継続中。

各国の対露経済制裁も続いており、資源輸出は制限されている。また、宇の穀物輸出は、露の合意離脱もあり、いわゆる「人道回廊」ルート等で行われている。こうした状況下、両国海域に係る海上輸送保険の制限も続いている。一方、当初から当協会会員関係船1隻がオデーサに止め置かれていたものの、2023年9月に無事出港した。船員資格等に係る両国の配慮もあり、当協会関係船舶における露・宇船員の配乗に大きな問題は生じていない。

当協会は政府とも連携し、関連情報の収集や会員への情報発信等に努めた。

イスラエル・ハマス軍事衝突、国際海運に影響

10月7日、パレスチナ・ガザ地区を実効支配する武装組織ハマスによりイスラエルに対する奇襲攻撃を実施したことに始まった軍事衝突により、イスラエル諸港を含め海運の緊張が高まっている。

11月14日にはイエメンの武装勢力ホーシー派がイスラエル関係船に対する攻撃を公表、11月19日には、当協会会員社が運航する自動車専用船が紅海でハイジャックされ、ホデイダ港で拘留されている。

ホーシー派は11月14日に紅海およびバブエルマンデブ海峡でイスラエル関係船舶を標的とすると発表、22日にはイスラエルに属する或いはこれを支援する船舶は標的となりうるとし、12月9日にはイスラエルに向かうすべての船舶を攻撃対象とするとして、安全な運航は大きく脅かされている。

ソマリア沖・アデン湾における海賊対処行動、代表団が3年ぶりにジブチ訪問

当協会は2010年以来、2019年までジブチを訪問し、ソマリア沖・アデン湾で海賊対処行動に従事する自衛官・海上保安官に感謝の言葉を伝えてきたが、2020年以降のコロナによる中断を経て、2023年2月、池田会長（当時）を団長とする代表団が、3年ぶりにジブチを訪問、多くの自衛官・海上保安官に海賊対処活動への謝意を伝えた。

【人材確保】

国立高等専門学校（商船学科）5校合同進学ガイダンスを4年ぶりに対面開催

国立商船系5高等専門学校（商船学科）の合同進学ガイダンスを神戸（7/29）、横浜（8/26）の2か所で4年ぶりに対面方式にて開催。

全国から中学生と保護者を含む143名（神戸：74名、横浜69名）の参加があり、入学後のカリキュラム、学習内容、学校生活、卒業後の進路等の説明後、参加者からの多数の質問に当事務局、高専教員および高専卒業生から回答した。

【広報】

新たな広報キャンペーンのスタート

海運の重要性や役割の認知度を更に高め、海事産業全体への関心を拓くため「“開運”じゃなくて、“海運”です。」をキャッチコピーとするPRプロジェクトを始動、海事広報活動を強化した。

2月から3月にかけて関東・関西圏を中心にYouTubeに加えて屋外ビジョンや映画館での動画広告および駅構内での広告掲示による集中キャンペーンを実施した他、ホームページの特設サイト公開や「海の日」を中心としたPR活動によってSNSフォロワーが大幅に増加した。

また、7月には、人材確保活動の一環として、小中学生に海運や船舶の魅力を伝えるため、船の見学会を体験することができるバーチャル訪船コンテンツ「360°ドキドキ！ワクワク！巨大船冒険ナビ 自動車運搬船の巻」の特設サイトを公開し、好評を博した。

【内航】

「物流 2024 年問題」で内航海運の輸送量などを倍増

物流の停滞が懸念される「2024 年問題」に対して、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ところ、10 月 6 日に閣議決定された「物流革新緊急パッケージ」において、モーダルシフトの推進として、フェリー・RORO 船等の輸送量・輸送分担率を今後 10 年程度で倍増、これに対応するための港湾施設の整備等を推進することが盛り込まれた。

以上