



2026年5月26日  
クック諸島

## 第35回アジア船主協会総会 プレスリリース

### “国際法に基づく完全な航行の自由は、 すべての関係者によって尊重されなければならない”

〈日本船主協会事務局試訳〉

アジア船主協会（Asian Shipowners' Association, ASA）は2026年5月26日、クック諸島において第35回年次総会を開催した。同総会はクック諸島船主協会（Cook Islands Ship Owners Association, CISOA）の主催により行われ、アジア各国・地域のASA加盟団体代表者が出席した。

現在、約2,000隻の船舶がペルシャ湾内で約3か月間にわたって足止めされる深刻な事態が続く中、ASAは民間船舶および無実の船員に対する攻撃を強く非難した。また、人命保護、航行の自由の確保、そして世界のサプライチェーン維持のため、国際連携を強化し、緊急的な海上安全回廊を早期に設置する必要性を訴えた。

ASA議長であり、CISOA事務局長を務めるエレノア・ケウクラ・ロイ氏は、世界的に不確実性が高まる中で、地域協力と責任あるリーダーシップの重要性を強調し、次のように述べた。

私たちは、特にホルムズ海峡のような海上交通の重要な要所において、世界中の船員が直面している海上安全保障環境の悪化を深く懸念している。さらに、船舶、港湾インフラ、物流ネットワークを標的とした破壊的なサイバー攻撃が急増しており、状況は一層深刻化している。ランサムウェア、GPS偽装、信号妨害などのサイバー脅威は、航行の安全性、運航の健全性、そしてサプライチェーンの強靱性に重大なリスクをもたらしている。

国際法に基づき、すべての関係者が完全な航行の自由を享受するとともに、海事分野全体のサイバー・レジリエンス（強靱性）を強化するためには、アジアの船主、各国政府、国際的パートナー間の連携がこれまで以上に重要になっている。ASAは、情報共有の強化、インシデント対応協力の拡充、さらには自由で安全な航行という長きにわたって確立されてきた原則を守るべく、各国政府との継続的な対話を通じ、物理的およびサイバー双方のリスクへの対応に引き続き尽力していく。

中東およびペルシャ湾地域で続く地政学的な緊張が、世界の海運やサプライチェーンに影響を及ぼす中、国際海事機関（International Maritime Organization, IMO）のアルセニオ・ドミンゲス事務局長は、海上輸送が世界の貿易とエネルギー供給を支える重要なインフラであると強調した上で、「安全で安定した海上輸送が維持されなければ、世界中の人々に必要な物資を届けることはできない」と指摘した。さらに、「海運業界は、世界の物資や商品の約

90%を輸送する責任を担っているだけでなく、高いレジリエンスを備えている」とも述べ、海運産業のレジリエンスを強調した。

さらに、第36代ASA議長に選出された日本船主協会（JSA）の長澤仁志会長は、次のように述べた。

国際海峡を通峡し、安全、安定的かつ持続可能な海上貿易を維持するためには、ASAがアジアの声を迅速かつ積極的に発信し続けることが極めて重要である。今後、ASA加盟船協との連携をさらに深め、共通の優先課題に取り組んでいきたい。

また、韓国船主協会（KSA）会長のパク・ジョンソグ氏がASA副会長に選任された。

次回の第36回ASA年次総会は、2027年6月2日から4日に日本の北海道で開催される予定である。

\*\*\*\*\*

### 【Annex】ASA各常設委員会が提起した主要課題

#### ASA船員委員会（Seafarers Committee : SC）

##### 船員は、スキルアップ、グリーントランジションおよびスマート SHIPPINGの進化において中心的な役割を担う

ASA船員委員会（SC）は、船員が海運の基盤であるとともに、脱炭素化およびスマート SHIPPINGを推進するアジアにおいて、将来に備え十分な訓練を受けた船員は代りがきかない、不可欠な存在であると強調する。LNG、メタノール、アンモニアおよび水素などの代替燃料やデジタルシステムならびに自動運航船（MASS）が広く普及するにつれ、船員は低炭素運航、人と機械の協働、サイバーセキュリティおよび緊急対応に関する能力を継続的に向上させなければならない。

SCは、船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW）の枠組みが改訂されるとともに、IMOが新たな訓練ガイドラインを策定したことを歓迎する。また、SCはアジアの海事関係者に対し、自国の訓練制度と国際基準との整合性の確保、船員スキルの向上および再教育プログラムの拡充、シミュレーター訓練の開発・人材定着メカニズムの強化、グリーンでスマートな次世代船舶の安全かつ効率的な運航に向けた十分な備えを行うよう求めていく。

#### ASA船舶保険・法務委員会（Ship Insurance and Liability Committee : SILC）

##### ペルシャ湾およびその周辺海域における戦争危険に対する保険カバーおよび船員保護の強化

アジアの船主およびその保険者は、急速に不安定化するペルシャ湾の環境下で事業を行う中、戦争危険に対する保険カバーを巡る急激な変更および保険料の大幅な上昇ならびに厳格化された航海建の引受条件は、船舶保険、P&I保険および貨物保険におけるリスク分担のあり方に変化をもたらしている。

保険市場が指定する指定海域内での攻撃に加え、最近では指定海域外においても船舶の拿捕、差押、機雷被害または攻撃を受ける事案が発生しており、従来の保険約款における盲点や曖昧さが明らかとなっている。特に、指定海域外で敵対行為が発生し、当該事案が指定海域内の危険と関連する場合、発生した損害が通常の海上保険または戦争保険によりカバーされるのか、あるいはどちらも適用対象外となるのかという問題が惹起される。

この点を踏まえ、ASA船舶保険・法務委員会（SILC）は、傭船契約と保険約款の双方において明確なリスク区分を設ける必要性を強調する。具体的には、傭船契約にはペルシャ湾

の周辺海域含め航路が安全でなくなった際の、航路変更、寄港の拒絶および追加保険料に対応する戦争危険条項や安全港担保義務に係る条項を盛り込むとともに、保険約款においても、指定海域内や隣接した海域での敵対行為も明示的に対象に含めるよう、航行制限、自動終了条項および追加保険料支払条件を定義しなければならない。

併せて、このような情勢の変化により、船員は長期間の拘束や賃金の未払い、そして極端なケースでは船主がもはや責務を果たすことができず遺棄される事態に直面する可能性もあり、不当な負担を負うこととなる。従って、SILC は、海上労働条約が定める金銭的保証の要求に係る実効性強化や遺棄事案発生時の通報制度と支援策の改善、そしてペルシャ湾や周辺海域での輸送に従事する船員の基本的人権の保護を目指す IMO 法律委員会等による国際的な取り組みを強く支持する。

#### **ASA 航行安全・環境委員会 (Safe Navigation and Environment Committee : SNEC)**

##### **安全かつ環境負荷の少ない排気を伴う海運を実現するための重要な要素としてのサイバーレジリエンス、デジタル化、および運航規律**

サイバーリスクはもはや単なる IT 上の懸念事項ではなく、船隊全体の運航上の課題となっている。現代の船舶は、全球測位衛星システム (GNSS)、船舶自動識別装置 (AIS)、電子海図表示装置 (ECDIS) などのように相互接続されたシステムに依存しており、偽装 (スプーフィング)、迷惑送信 (スパム)、妨害 (ジャミング) などの悪意ある妨害行為に対して脆弱であり、航行、制御、安全に直接的に影響を及ぼしかねない。

ASA 安全航行・環境委員会 (SNEC) は、強化された規制への理解促進、乗組員教育の充実、脅威検知能力の向上、さらに船籍国・寄港国間における体系的な情報共有の重要性を強調した。サイバー脅威を航行上のリスクと捉え、航行の自由を確保するとともに、リアルタイムでの状況認識を強化するためには、国際的な連携が依然として不可欠である。

脱炭素化への取組に関しては、海運分野の 2024 年の GHG 排出量は、航路変更や船舶の増速運航に起因して 5%増加したが、2025 年には減速運航や最適運航、さらには効率的な船舶の導入により改善が見られた。これにより、最適速力の維持やジャストインタイム運航といった実践的な取組によって、安全性を損なうことなく排出量を削減できることが裏付けられた。加えて、最適運航やリアルタイム監視を支えるデジタル化は、今後こうした取組を加速させる鍵となり得る。

一方で、デジタル化と脱炭素化の取組は、様々な運航状況において、安全で信頼性が高く、実用的なものでなければならない。ASA は今後とも、安全性の確保と環境対応の強化を両立させるべく、バランスの取れた実効性の高い施策を優先的に推進していく方針である。

#### **ASA 海運政策委員会 (Shipping Policy Committee : SPC)**

##### **自由貿易、公正競争および市場アクセス原則の堅持**

地政学的な不確実性が一層高まり、各国において単独主義的な海運政策が導入される中、ASA 海運政策委員会 (SPC) は、自由貿易、公正競争および開かれた市場アクセスの原則を一貫して支持する従来からの立場を改めて確認した。

アジア船主は、自由で公正な海運市場を尊重するとともに、公平な競争環境を確保するというルールに基づくグローバルな枠組みを維持するよう、各国政府に働きかける姿勢を堅持している。特に SPC メンバーは、こうした原則に整合的な形で米国の造船業および海事産業の再興を推進するため、米国政府がステークホルダーと協力するよう促していくことを再確認した。

さらに SPC は、国際海上輸送の重要な要所における国際貿易の円滑化を実現するため、関係する運河当局との間で定期的な対話を継続し、公正性・透明性・予見可能性および政策の安定性が確保されるよう取り組んでいく方針である。

#### **ASA シップリサイクリング委員会 (Ship Recycling Committee : SRC)**

##### **世界のシップリサイクルおよび香港条約 (HKC) の実施**

香港条約（HKC）が2025年6月26日に発効し、世界のシップリサイクル産業は、標準化され、かつ環境に配慮した発展に向けて新たな段階を迎えた。2025年のシップリサイクル市場は、船種毎の構造的な差異を伴いながらも回復傾向を示し、同条約に適合した解撤が主流となりつつある。ASAは、HKC認証ヤードの優先的な利用および世界各地のリサイクルヤードの施設改善を引き続き推進する方針を確認するとともに、HKC、バーゼル条約およびEUシップリサイクル規則（EU-SRR）の間の整合性の調整において段階的な進展が見られることを認識する。一方で、HKCの批准範囲がなお限定的であり、中小事業者はコンプライアンスを遵守する能力が不足しており、地域規制との整合性の確保も十分に図られていないなど、残された課題にも留意する。

ASAは、IMO主導によって世界的に統一された規制体系を支持し、地域的かつ断片的な措置に反対するとともに、実施基準の面でEU-SRRをHKCと完全に整合させることを求めていく。あわせて、より多くの国・地域に対してHKCの批准を呼びかけるとともに、中小事業者のコンプライアンス体制の整備を後押しする。さらに、アジア船主の力を結集することで、世界のシップリサイクル産業の高品質で環境に配慮した発展を促進するとともに、海運のライフサイクル全体におけるグリーンかつ循環型の発展に貢献していく。

\*\*\*\*\*

【本プレスリリースの問合せ先】

ASA 事務局 Senior Manager Dylan Ow

電話 : +65 6325 4737

Email : [information@asa.org.sg](mailto:information@asa.org.sg)

Website : [www.asianshipowners.org](http://www.asianshipowners.org)

【ASAについて】

アジア船主協会（ASA）は、中国船主協会、クック諸島船主協会、香港船主協会、日本船主協会、韓国船主協会、およびASEAN船主協会連合（ASEAN加盟国の船主協会が加盟）の6つの加盟船主協会で構成される自主的な地域組織である。ASAは、アジア船主の共通利益を確保・促進するとともに、国際的な海事政策に関する主要課題について、地域として統一的な立場を発信することを目的として設立された。

1年毎に開催されるASA年次総会の間には、海事政策や規制、安全運航、環境対応など幅広い分野を扱う5つの常設委員会においてASAの継続的な活動を展開されている。各常設委員会では、以下の通り各加盟船協が議長を務めている。

- 船員委員会（SC）：中国船主協会
- 船舶保険・法務委員会（SILC）：香港船主協会
- 航行安全・環境委員会（SNEC）：シンガポール船主協会（ASEAN船主協会連合に加盟）
- 海運政策委員会（SPC）：日本船主協会
- シップリサイクリング委員会（SRC）：中国船主協会

ASAは、これらの委員会活動を通じて、船員の処遇、海上の安全、保険・責任制度、環境保護・脱炭素化、海運政策、持続可能なシップリサイクルに関するアジア地域の見解の共通化を推進している。

また、国連貿易開発会議（UNCTAD）のデータによると、アジアは世界の海運業界において極めて重要な役割を担っており、世界のコンテナ船寄港回数の約63%をアジアが占め、定期船ネットワークにおいても世界をリードするなど、国際コンテナ物流の中心的存在となっている。さらに、世界の造船生産量の約95%をアジア経済圏が占めており、船腹供給と海事産業基盤の両面で圧倒的な存在感を示している。

こうした背景のもと、ASAは世界でも有数の規模を誇る海運団体の一つである。ASAに加盟する船主・船舶管理会社が保有・運航する船隊は、世界の貨物輸送船腹量のおよそ半数に達すると推計されており、アジアが船舶の保有・管理のみならず、国際海上輸送の運航実務を支える中核的な役割を担っている。

-----

## **COVER NOTE PRESS RELEASE**

### **35th ASA Annual General Meeting**

#### **“Full Freedom of Navigation Must Be Respected by All Parties in Accordance with International Law”**

The Asian Shipowners' Association (ASA) held its 35th Annual General Meeting (AGM) in the Cook Islands on 26 May 2026. The meeting was hosted by the Cook Islands Ship Owners Association (CISOA) and attended by representatives from ASA member associations across Asia.

Against the backdrop of approximately 2,000 vessels having remained trapped inside the Persian Gulf for nearly three months, ASA firmly condemned attacks on civilian ships and innocent seafarers, and called for the early establishment of emergency maritime safety corridors through strengthened international cooperation in order to protect lives, safeguard freedom of navigation and sustain global supply chains.

Mrs Eleanor Keukura Roi, ASA Chairperson and CEO of CISOA, emphasized the importance of regional cooperation and responsible maritime leadership especially during a period of heightened global uncertainty, stating

“We are deeply concerned by the worsening maritime security environment facing seafarers worldwide, particularly in critical chokepoints such as the Strait of Hormuz. These challenges have been further compounded by a sharp rise in destructive cyber attacks targeting vessels, port infrastructure and logistics networks. Cyber threats, including ransomware, GPS spoofing and signal interference, pose serious risks to navigational safety, operational integrity and supply chain resilience.

In order to uphold full freedom of navigation for all parties in accordance with international law and strengthen cyber resilience across the maritime sector, collaboration among Asian shipowners, governments and international partners is more important than ever. ASA remains committed to addressing both physical and cyber risks through enhanced information sharing, stronger incident response cooperation, and continued engagement with governments to uphold the long-established principles of free and safe navigation.”

ASA warmly welcomed Mr Arsenio Dominguez, Secretary-General of the International Maritime Organization (IMO), to an affiliated event held during the AGM, and fully supported his continued emphasis on protecting seafarers, ensuring free and safe navigation, maintaining the resilience of global supply chains, and advancing international cooperation through the IMO framework.

Addressing the impact of ongoing geopolitical tensions in the Middle East and the Persian Gulf on global shipping and supply chains, IMO Secretary-General Arsenio

Dominguez underscored the critical role of maritime transport in sustaining global trade and energy security, warning that “We will not be able to provide these essential goods for everyone around the world” without safe and resilient shipping operations.

He further highlighted the resilience of the shipping industry, noting that “We’re not only responsible for moving 90% of commodities and goods for everyone’s benefit, but the fact that we’re resilient.”

Furthermore, Mr Hitoshi Nagasawa, Vice Chairperson and President of the Japanese Shipowners’ Association (JSA), who was appointed as the 36th ASA Chairperson, emphasised

“It is crucial for ASA to continue expressing Asian voices in a timely and active manner in support of maintaining safe, stable and sustainable maritime trade through strategic waterways. I look forward to working closely with ASA members to deepen regional collaboration and advance our shared priorities.”

Mr Jong Seug Park, Chairman of the Korean Shipowners’ Association (KSA), was also appointed as Vice-Chairperson of ASA.

The next ASA AGM will be held in Hokkaido, Japan, from 2 to 4 June 2027.

**Editor’s Note:**

The Asian Shipowners’ Association (ASA) is a voluntary regional organisation comprising six member associations including China Shipowners’ Association, Cook Islands Ship Owners Association, Hong Kong Shipowners Association, The Japanese Shipowners’ Association, Korea Shipowners’ Association, and the Federation of ASEAN Shipowners’ Associations, representing shipowners’ associations across ASEAN member countries. ASA was established to promote and safeguard the collective interests of Asian shipowners and to provide a coordinated regional platform on key international maritime policy issues.

Between Annual General Meetings, ASA’s work is carried out through five Standing Committees covering the full spectrum of shipping policy, regulatory, and operational priorities. These committees are chaired by member associations as follows:

- **Seafarers Committee (SC)** – chaired by the China Shipowners’ Association
- **Ship Insurance and Liability Committee (SILC)** – chaired by the Hong Kong Shipowners Association
- **Safe Navigation and Environment Committee (SNEC)** – chaired by the FASA Singapore
- **Shipping Policy Committee (SPC)** – chaired by the Japanese Shipowners’ Association
- **Ship Recycling Committee (SRC)** – chaired by the China Shipowners’ Association

Through these committees, ASA advances coordinated Asian positions on seafarer welfare, maritime safety, insurance and liability frameworks, environmental protection and decarbonisation, shipping policy development, and sustainable ship recycling.

UNCTAD data underscores Asia’s structural importance in global shipping. The region accounts for approximately 63% of global container port calls and dominates global liner shipping connectivity, reflecting its central role in container trade flows. Asian economies also represent around 95% of global shipbuilding output, reinforcing their position across both fleet supply and maritime industrial capacity.

Against this backdrop, ASA represents one of the most significant collective shipping blocs globally. It is estimated that shipowners and managers represented within ASA control and operate around half of the world’s cargo-carrying fleet, highlighting Asia’s central role not only in ship ownership and management, but also in the operational execution of global maritime trade.

## **ANNEX**

### **Specific Issues Raised by ASA Standing Committees**

#### **ASA Seafarers Committee (SC)**

#### **Seafarers are Central to Upskilling, Green Transition and Smart Shipping Evolution**

The ASA Seafarers Committee (SC) underscores that seafarers are the cornerstone of shipping, and well-trained, future-ready seafarers remain an irreplaceable, fundamental and critical element for Asia in advancing decarbonisation and intelligent shipping. As alternative fuels including LNG, methanol, ammonia and hydrogen, digital systems, and Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) become widely adopted, seafarers must

continuously upgrade their competencies in low-carbon operations, human-machine collaboration, cybersecurity, and emergency response. The Committee welcomes the revised STCW framework and new IMO training guidelines and calls on Asian maritime stakeholders to align national training systems with international standards, expand high-quality upskilling and reskilling programmes, strengthen the development of simulator training and talent retention mechanisms, and fully equip seafarers to safely and efficiently operate next-generation green and smart vessels.

### **ASA Ship Insurance and Liability Committee (SILC)** **Strengthening War Risk Protection and Seafarer Safeguards in and around the Persian Gulf**

Asian shipowners and their marine insurers are operating in an increasingly volatile Persian Gulf environment, where rapid changes to war-risk cover, steep premium hikes and tighter voyage-by-voyage terms are reshaping how hull, P&I and cargo risks are shared. In addition to attacks within designated high-risk areas, recent incidents where vessels have been detained, attached, mined or struck just outside these zones have exposed serious gaps and ambiguities in traditional wordings. When hostilities occur beyond a formally listed area, questions quickly arise as to whether losses fall under standard marine policies, separate war covers, or are excluded entirely, especially where cover is explicitly linked to “named areas” or formal war-risk notifications. From an insurance and liability perspective, the ASA Ship Insurance and Liability Committee (SILC) stresses the need for clear ring-fencing in both contracts and policies: charterparties should incorporate modern war-risk and safe-port clauses that address diversions, refusals to call and additional premiums when routes become unsafe, including in buffer zones around the Gulf, while insurance documentation must define trading limits, automatic termination and additional premium mechanisms in a way that explicitly captures hostile acts both inside and immediately outside designated high-risk areas. At the same time, the human cost of these developments falls disproportionately on seafarers, who may face prolonged detention, non-payment of wages and, in extreme cases, abandonment when owners are no longer willing or able to meet their obligations. SILC therefore strongly supports ongoing international efforts, including at IMO’s Legal Committee, to strengthen enforcement of financial security requirements, improve reporting and follow-up in abandonment cases, and ensure that seafarers deployed in and around the Persian Gulf enjoy effective protection of their fundamental rights.

### **ASA Safe Navigation and Environment Committee (SNEC)** **Cyber Resilience, Digitalisation and Operational Discipline as Critical Considerations to Safe, Low-Emission Shipping**

Cyber risk is now a fleetwide operational issue, not just an IT concern. Modern ships rely on interconnected systems (e.g., GNSS, AIS, ECDIS), making them vulnerable to disruptions such as malicious spoofing, spamming, and jamming, which can directly affect navigation, control, and safety. The ASA Safe Navigation and Environment Committee (SNEC) stressed stronger regulatory awareness, crew training, threat detection, and structured information-sharing among flag and port States. International cooperation remains critical to treat cyber threats as navigational risks, protect freedom of navigation, and enhance real-time situational awareness. On decarbonisation, shipping emissions rose 5% in 2024 due to rerouting and higher speeds, but early 2025 data show improvement driven by slower speeds, operational optimisation, and more efficient vessels. This confirms that practical measures—like speed optimisation and just-in-time arrivals—can cut emissions without compromising safety. Digital tools (e.g., voyage optimisation and real-time monitoring) are key to scaling progress. However, digitalisation and decarbonisation must remain safe, reliable, and practical across varied operations. Looking ahead, ASA will prioritise balanced, operationally grounded

measures to strengthen safety and environmental performance while supporting a sustainable shipping industry.

**ASA Shipping Policy Committee (SPC)**  
**The Principles of Free Trade, Fair Competition and Market Access Should Be Respected**

Amid intensifying geopolitical uncertainty and the introduction of unilateral shipping policies, the ASA Shipping Policy Committee (SPC) reconfirmed its longstanding position of upholding the principles of free trade, fair competition, and open market access in support of reliable and stable shipping services.

Asian shipowners remain committed to calling on governments to respect free and fair shipping markets and maintain a rules-based global framework that ensures a level playing field. In particular, SPC members reaffirmed the importance of continuing to encourage the U.S. government to work together with stakeholders to develop solutions that strengthen the U.S. shipbuilding and maritime sectors in line with these principles. In addition, we are seeking regular dialogue with the relevant canal authorities to ensure fair, transparent, predictable, and stable policies for the smooth flow of global trade through strategic waterways.

**ASA Ship Recycling Committee (SRC)**  
**Global Ship Recycling and Hong Kong Convention (HKC) Implementation**

The Hong Kong Convention (HKC) entered into force on 26 June 2025, ushering in a new phase of standardized, green development for the global ship recycling industry, with the 2025 market rebounding with clear structural divergence and compliant dismantling becoming the mainstream trend; ASA affirms its continued push for the preferential use of HKC-certified yards and global yard facility upgrades, and has achieved phased progress in coordinating the HKC with the Basel Convention and EU-SRR, while noting remaining challenges such as limited HKC ratification scope, weak SME compliance capacity and incomplete regional regulation alignment. ASA will uphold an IMO-led global unified rule system, oppose regional and fragmented measures, push for full alignment of EU-SRR with the HKC on implementation standards, call for more countries and regions to ratify the HKC, support SME compliance construction, and gather the strength of Asian shipowners to boost the high-quality, green development of the global ship recycling industry and contribute to the green circular development of the entire shipping lifecycle.

\*\*\*\*\*

***For media enquiries, kindly contact:***  
***Dylan Ow***  
***Senior Manager***  
***Asian Shipowners' Association (ASA)***  
***Tel : (+65) 6325 4737***  
***Email : [information@asa.org.sg](mailto:information@asa.org.sg)***  
***Website : [www.asianshipowners.org](http://www.asianshipowners.org)***

-----