

2022 年の海運界ニュース

<政策>

○特別償却の拡充、トン数税制の延長など、海運 5 税制に係る要望が実現

12月に決定された「令和 5（2023）年度税制改正大綱」において、本年度末に期限を迎える海運 5 税制の要望（「船舶の特別償却制度」の拡充・延長、「トン数標準税制」、「船舶の買換特例」、「中小企業投資促進税制」および「地球温暖化対策税還付制度」の延長）は、いずれも認められた。本年度は、5 税制が一度に期限切れを迎える厳しい状況下、当協会は要望実現に向け、国土交通省や造船業界等と連携し、国会議員への陳情活動等を精力的に行った。

○「第 4 期海洋基本計画に求めるもの」をとりまとめ

当協会は、外航・内航海運を取り巻く状況を踏まえつつ、海運企業の競争力強化、カーボンニュートラルや人材確保、デジタルトランスフォーメーション等の技術力、平和で開かれた海洋などについて幅広く検討し、「第 4 期海洋基本計画」に海運業界が求めたい政策を整理、8 月 9 日に公表した。

<経済>

○海運界の好調が続き、2022 年 3 月期決算が過去最高に

海運界の業績は、コロナを端に発した北米・欧州航路の旺盛な荷動き需要の増大、北米・欧州を中心とした港湾・内陸輸送の混雑等もあり、運賃が高い水準を維持した他、ドライバルク船をはじめとした不定期船輸送は、市況や輸送需要等の変化に応じた最適な配船、船腹量の調整やコストの削減等が功を奏し、2021 年 3 月期に続き好調を維持、邦船大手 3 社の 2022 年 3 月期決算は過去最高を記録した。

<コロナ>

○北米等拠点港の混雑解消によりコンテナ輸送がほぼ平常化

米国での鉄道網の混雑、中国のゼロコロナ政策に伴う生産・物流の停滞などサプライチェーンの混乱は一部で継続したものの、海運各社による本船スケジュール改善努力と港湾混雑解消に向けた港湾事業者・荷主等の協力も実を結んだ一方、巣ごもり需要の一巡、ウクライナ情勢による欧州での景気減速や、インフレによる米国での消費の冷え込みなどを背景に、年末にかけてコンテナ輸送の需給が落ち着いたことから全体では港湾の混雑も改善した。

○ワクチンの普及や入国規制の緩和により、各国での船員交代がほぼ可能となる

一部の地域を除き、世界的に入国規制の緩和・撤廃が進んでいることから、ワクチン接種証明・陰性証明を取得することで、交代は可能となるに至った。2020 年春以降続いていた船員の長期乗船問題もほぼ解消された。

＜ウクライナ＞

○ロシアのウクライナ侵攻により、食料やエネルギー等の国際海上輸送が大きな影響を受ける

2月24日、ロシアがウクライナに侵攻。ウクライナ・ロシア発着の海上輸送は、各国の対ロシア経済制裁等もあり穀物、石炭等が影響を受けている。また、侵攻開始時にウクライナ入港中の日本関係船舶等が留め置かれるなど、周辺海域における商船の安全運航が脅かされる状況になるとともに、日本関係船舶に乗り組むロシア・ウクライナ人船員の乗船や交代にも支障が生じている。一方、穀物輸出合意により、8月以降ウクライナからの輸出が再開された。当協会は、政府と連携し、状況の把握や情報の共有等に取り組んでいる。

＜国際＞

○スエズ、パナマ両運河で通航料値上げが相次ぐ

スエズ運河庁は2022年2月以降、通航タリフの改定(ほぼ全船種を対象とした6%値上げ)、新サーチャージの導入・引上げを行った他、9月には2023年1月にタリフを再改定する(10~15%値上げ)ことを発表。一方、パナマ運河庁は2022年4月、2023年1月以降、3年間をかけて新料金体系に移行する(最終的に10~100%前後の値上げ)ことを発表。公聴会等を経て一部修正の上、7月に最終化した。

コロナ禍における特異な市場環境に基づいたと思われる相次ぐ値上げを受け、当協会は各運河庁に対し、両運河は世界物流を支えるインフラとして料金を含む長期安定的な通航環境確保に努めるべきとの立場から、公聴会出席・意見書提出等業界意見の反映に努めた。

＜環境＞

○IMOにてGHG排出量長期削減目標の強化に向けた議論が進む

当協会は昨年、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ている。

IMOでは第78回および第79回海洋環境保護委員会(MEPC78、MEPC79)において、GHG削減目標の強化(2050年ネットゼロ目標が有力)、GHG削減に向けた中長期対策等について活発な議論が行われた。

また国内においても、産学官公が連携する「国際海運GHGゼロエミッションプロジェクト」に当協会も参画し、多岐にわたる検討が行われた。

○海運界のGHGネットゼロに向けた取り組みを広く発信

当協会は、海運における地球温暖化対策に係るHPをリニューアル(URL: <https://www.jsanet.or.jp/GHG/index.html>)し、GHG排出削減に向けた海運業界の取り組み等をより一層分かりやすく紹介した。

また会員船社からも、LNG燃料船の発注や代替燃料船の建造計画やバイオ燃料のトライアル等、様々なGHG削減に向けた取り組み状況を、各社HP等を通じて広く発信した。

＜安全運航＞

○民間武装警備員が乗船可能な日本船舶の範囲がタンカー以外にも拡大

当協会からの要望を受け、9月30日、「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法施行令の一部を改正する政令」が閣議決定、12月1日から、これまでの原油に加え、小麦、大豆、塩、鉄鉱石、石炭、ナフサ、液化石油ガスおよびメタノールを積載する日本籍船にも民間武装警備員の乗り組みが可能となった。

○海賊・テロの脅威等に対する警戒が続く

ソマリア沖・アデン湾の海賊発生件数が近年低下していることを踏まえ、ICS等の海事団体は2023年1月1日から同海域に設定していたHigh Risk Areaの撤廃を決定した。

一方で、海賊事案発生 of 潜在的リスクは依然として根強く、海賊対処等の目的で同海域に展開する、自衛隊を含む各国海軍は引き続き警戒を続けており、海運各社も自主的対策を継続的に講じている。さらに、自衛隊の海賊対処行動および中東における日本関係船舶の安全確保に必要な情報収集活動の延長が決定され、当協会は歓迎した。

また、当協会は、防衛省や海上保安庁を訪問し、海賊対処行動に謝意を示すとともに、隊員へ感謝状を贈呈した。

＜人材確保＞

○東欧 JISS 機関承認校の認定継続審査を実施

新型コロナウイルスの影響で2020年より延期されていた東欧の外国人船員機関承認校4校の認定継続審査が9月に実施となった。東欧への外務省渡航自粛勧告が2年ぶりに解除され、国土交通省海事局がクロアチア、ルーマニア、ブルガリアの現地大学への訪問が可能となり、当協会がアレンジ等の準備を行い、実施することができた。外国人船員供給が今後も滞ることのないよう、審査の実施など国土交通省へ必要な協力とサポートを継続する。

○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、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開催した。当ガイダンスでは、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・機関士(卒業生)による講話をライブイベントで配信した。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。

合同進学ガイダンスの様子はYouTubeで公開し、以前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、文部科学省の学校教育教材にも選定された、DVD「Dear Future」と共に、引き続き人材確保に向けた海事広報活動に活用する。

<港湾>

○CNPの推進、パンデミック・災害時の港湾機能の維持、港湾の管理・利用等の効率化に係る港湾法を改正

港湾における脱炭素化の取組を推進するための環境整備とともに、非常時における港湾機能の確実な維持等を講ずる「港湾法の一部を改正する法律案」が11月11日に可決・成立。海運分野の脱炭素化への後押しとなり、カーボンニュートラルポート(CNP)の取組が一層推進されることが期待され、当協会も各港におけるCNP協議会等に参画している。

<広報>

○見学会や出前授業等の広報活動が徐々に再開

本年は、コロナ禍の状況が改善されてきたことから、体験乗船会を再開した他、コンテナターミナル等海事施設の見学会や対面での出前授業も増加した。また、海事広報の強化に向け海事関連団体とも連携し、地方のイベントの開催にあわせた海事産業を紹介するブースの出展等を通じて、子どもたちを中心に海運の役割や重要性を知ってもらう機会を提供した。

さらに、オンラインコンテンツでは、海運の役割や船員等について分かりやすく紹介した「船と海の基礎知識」(URL: <https://www.jsanet.or.jp/introduction/index.html>)を新しく制作し、海運の認知度向上に努めた。

<内航>

○内航船員の働き方改革や、内航海運の取引環境改善に係る改正法が施行

内航海運の取引環境改善や生産性向上、船員の働き方改革等を目的とした改正船員法、改正内航海運業法等が4月1日に施行。改正法に基づき輸送契約の見える化を図るための「契約書面交付の義務付け・契約事項の法定化」や、「船員の労働時間を考慮した運航計画作成の義務付け」などの制度が創設された。

以上