

2024 年の海運界ニュース

【GHG・環境】

船舶からの GHG 排出ゼロに向けた議論を鋭意継続

2023 年 7 月の IMO 海洋環境保護委員会（MEPC80）にて「2050 年頃船舶からの温室効果ガス（GHG）排出ネットゼロ」を掲げた 2023 IMO GHG 戦略が採択され、現在 IMO ではこの目標を達成するための具体的な規制（中期対策）とこれを反映する条約改正案の議論が活発に行われている。

9 月から 10 月にかけて開催された MEPC82 では、各国提案の共通部分・相違部分の明確化が図られ、各案を統合した案文が作成された。ただし、この案文は、各国の提案内容を併記したものとなっており、未だ課題も多く、引き続き議論が継続中である。条約改正案の承認が見込まれる 2025 年 4 月の MEPC83 と、それに先駆けて開催される 2 回の追加中間会合に向け、目下各国政府関係者間での非公式の会合や調整が大詰めを迎えている。

EU-ETS の海運への適用がスタート

EU 排出権取引制度（EU-ETS）の海運への適用が 2024 年 1 月 1 日より開始された。EU 発着の総トン数 5,000 トン以上の船舶に対し、EU/EEA*域内航海の場合、GHG 年間排出量の 100%、EU/EEA 加盟国と三国間の航路の場合この 50%に相当する排出権を翌年 9 月末までに購入・納付（償却）することが求められ、2024・25 年の段階的措置を経て 2027 年 1 月より完全実施される。当協会は情報収集と会員周知・説明会の開催等を行い、同制度の円滑な導入を支援した。

なお、EU では 2025 年 1 月 1 日から、船舶の使用燃料に係る GHG 強度規制である FuelEU Maritime の導入も予定されており、IMO の動きに先行した地域規制が相次いで導入されることとなる。

*EU 加盟 27 ヶ国にノルウェー、アイスランド、リヒテンシュタインを加えた 30 ヶ国

【セキュリティ・安全運航】

中東など各地の紛争による商船への被害が継続

2023 年 10 月に始まった、パレスチナ・ガザ地区を実効支配する武装組織ハマスとイスラエルとの武力衝突以降、同年 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、乗組員全員と船舶がホデイダ港で拘留された。2024 年 11 月 19 日で拘留から 1 年が経過したが、未だ解放されていない。当初、ホーシー派はイスラエル関係船を攻撃する旨公表したが、その後、米英関係船も攻撃対象とした。但し、これらと無関係な船舶も含め、既に 130 件以上の商船攻撃や不審船による追尾など

が紅海・アデン湾等で生じており、攻撃を受けた船舶では2隻が沈没、4名の船員が死亡するなど海域の治安状況は悪化し、商船の安全な運航は大きく脅かされている。このことから日本関係船は紅海を回避して、喜望峰経由の航路を選択し、現在もなお、迂回して運航している。

アデン湾・ソマリア沖での海賊対処行動開始から15年

2008年頃から急増したアデン湾・ソマリア沖周辺海域の海賊事案は国際海運に深刻な影響を及ぼし、各国が軍艦等を派遣し、対処に乗り出していた。わが国は2009年に「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」に基づく自衛隊、海上保安庁による海賊対処行動を開始、15年が経過した。

10月5日に海上自衛隊横須賀基地で開催された第49次海賊対処行動水上部隊の護衛艦「むらさめ」の出国行事に当協会の明珍会長が参加した他、11月5日に、ミナサルマン港（バーレーン王国）に入港した同艦上で海賊対処行動15周年式典が開催され土屋副会長が出席して、これを慶賀し、15年におよぶ活動に感謝の意を伝えた。

自衛隊はジブチ共和国を海賊対処行動に係る護衛艦の補給地として活用し、また、アデン湾周辺海域を上空から監視するP-3C哨戒機を駐機させるための拠点を構築している。

当協会は2010～2019年はジブチを訪問し、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、2020～2022年、コロナ禍により活動を中断した。2023年2月に規制が緩和されたことからジブチ訪問を再開した。

紅海・アデン湾の治安状況を見極めつつ、次回訪問を計画している。

日本籍船の衛星通信に関する規制緩和が実現

低軌道周回衛星による通信はこれまでの高高度の静止衛星を利用した場合と比較して、通信速度が速く、船上でも動画利用やネット会議が陸上に較べて遜色なく利用できるなど、船舶での今後の利用増加が期待できる。

スペースX社は2022年に日本でもサービスを開始したが、日本籍船においては領海外での使用が禁止されていたことから、外国籍船と日本籍船を運航する会社で船内通信環境の統一が図れず、また、外航旅客船業界は外国籍船に対して、顧客サービスが劣後することなどから規制緩和の必要性を訴えていた。これに関し、総務省は2月に「電波関法関係審査基準の一部改正」を実施したことにより、日本籍船においても当該サービスを利用できることとなった。

【人材確保】

産官学による海技人材の確保・育成のあり方の検討がスタート

少子高齢化の進行、人手不足、海運の輸送ニーズの変化などの諸情勢の変化を踏まえ、喫緊の課題となっている今後の船員や海技者の確保について、官民一体となった幅広い検討を行うために「海技人材の確保のあり方に関する検討会」が開始となった。

また、応募者の減少、学校施設・練習船の老朽化やキャパシティの不足、教員・乗組員の不足、運営費交付金の逡減等の課題に直面している（独）海技教育機構の次期中期目標の策定に当たり、「海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」が開催となり、持続可能な船員養成の実現に向け、学識経験者及び関係者による検討が行われている。

【海運政策】

海運税制（内航船舶に係る中小企業投資促進税制）に係る当協会要望が実現

12月20日に決定した「令和7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要望の、内航船舶に係る「中小企業投資促進税制」の延長が認められた。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行った。

新リース会計基準が公表。2027年度から定期用船契約の取り扱いに影響

9月13日に企業会計基準委員会は新リース会計基準を公表。新基準は国際会計基準（IFRS）等と整合が取れたものとなるよう策定されており、上場会社は2027年度よりリース資産・負債については原則すべてをオンバランスで計上することが義務化されることとなった。

新基準において定期用船契約（T/C）は「リースを含むものと解釈され得る」とされたことから、各社の財務および会計処理等への影響が懸念されている。当協会は情報収集と会員周知・説明会の開催などを通じて理解の醸成に努める。

【国際】

パナマ・スエズ両運河庁との対話を継続

パナマ運河庁は2024年9月、渇水の影響で昨年導入された運河通航隻数制限措置を撤廃し、ほぼ通常のオペレーションを再開。他方、スエズ運河においては紅海危機の影響により邦船社をはじめとする多くの主要船社が通航を見合わせている。このような状況の中、業界は安定性・将来予見性のある通航料政策等を求めて両運河庁との対話を継続しており、特にパナマ運河庁に対しては同制限措置導入時以降、船種間の公平な通航機会の確保を繰り返し要請。同庁は2026年1月以降の新通航料金体系案を近々発表する見込みであることから、その動向が注目される。

【法務保険】

法制審議会が船荷証券電子化法制化を法務大臣に答申

法制審議会の商法（船荷証券等関係）部会における国内の船荷証券電子化に向けた審議は2年半にも及び、当協会は業界の意見が反映されるよう、当初から積極的に参画。2024年9月に紙の船荷証券との機能的同等性の確保等を盛り込んだ「商法等改正

に関する要綱」が採択され、法制審議会が法務大臣に答申した。今後、国会への法案の提出が予定されているところ、本法改正により貿易手続きの電子化の更なる促進が期待される。

【広報】

海運の認知度向上を目指した広報活動を推進

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拡げるため「“開運”じゃなくて、“海運”です。」をキャッチコピーとするPRプロジェクトを継続、海事広報活動をさらに強化した。

2024年1月から2月にかけて全国8都市でYouTube、屋外ビジョン、映画館での動画広告や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ほか、7月には「海の日」を中心にX（旧 Twitter）を活用した2つのキャンペーン企画を実施し、両企画の総リポスト数は合計約5万回、当協会Xのフォロワー数は約8千人増加して4.1万人を超えるなど盛況を博した。

また、小中学生向け出前授業の実施や、海事施設見学会の開催・支援を通じて、全国各地の教育現場における海運業の重要性の認知度向上に貢献した。

さらに、一般向け海事関連イベントに精力的に出展し、自動車船内を360°映像とともに体験できるVR体験や、海運クイズ企画等を実施、子どもから大人まで大勢のイベント来場者に海運の魅力を伝えた。

【内航】

2024年問題対策としてモーダルシフトの後押しが進む

物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対しては、昨年10月に閣議決定された「物流革新緊急パッケージ」で様々な対策が盛り込まれており、内航海運も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。

政府は荷主・内航海運を含む物流事業者を中心とする多様・広範な関係者の連携のもとモーダルシフトを推進する事業を行っており、業界側も日本内航海運組合総連合会がモーダルシフトに向け定期船輸送特別委員会を設置し、推進に向けた議論を行っているほか、モーダルシフトに関するセミナーを開催するなど様々な取組が行われている。

以上

（12月20日、「令和7年度税制改正大綱」の決定を受け【海運政策】箇所を更新。）