

最近のIAPHの活動状況について

1. IAPH World Ports Conference 2021について
2. IAPH Board Members (2021-2023)について
3. Environmental Ship Index(ESI)プログラムの最新の動向
4. 2022年IAPH World Ports Conferenceについて

2021年7月20日

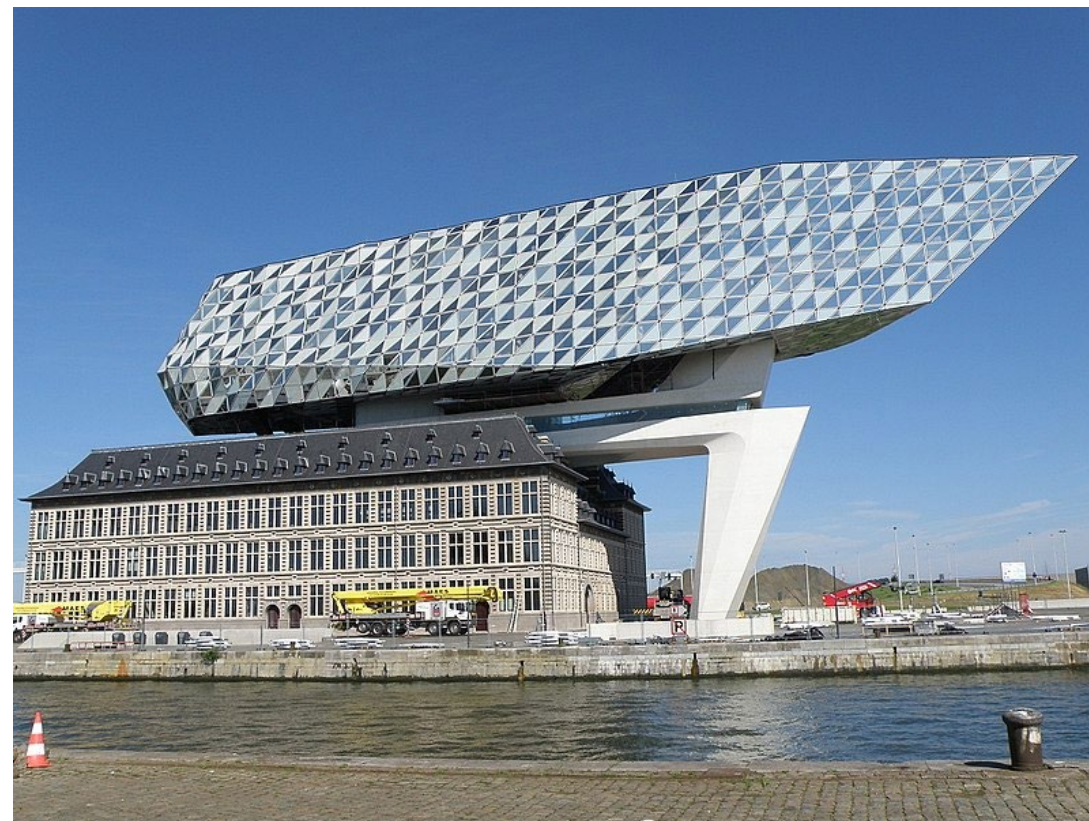
国際港湾協会 事務総長

古市正彦

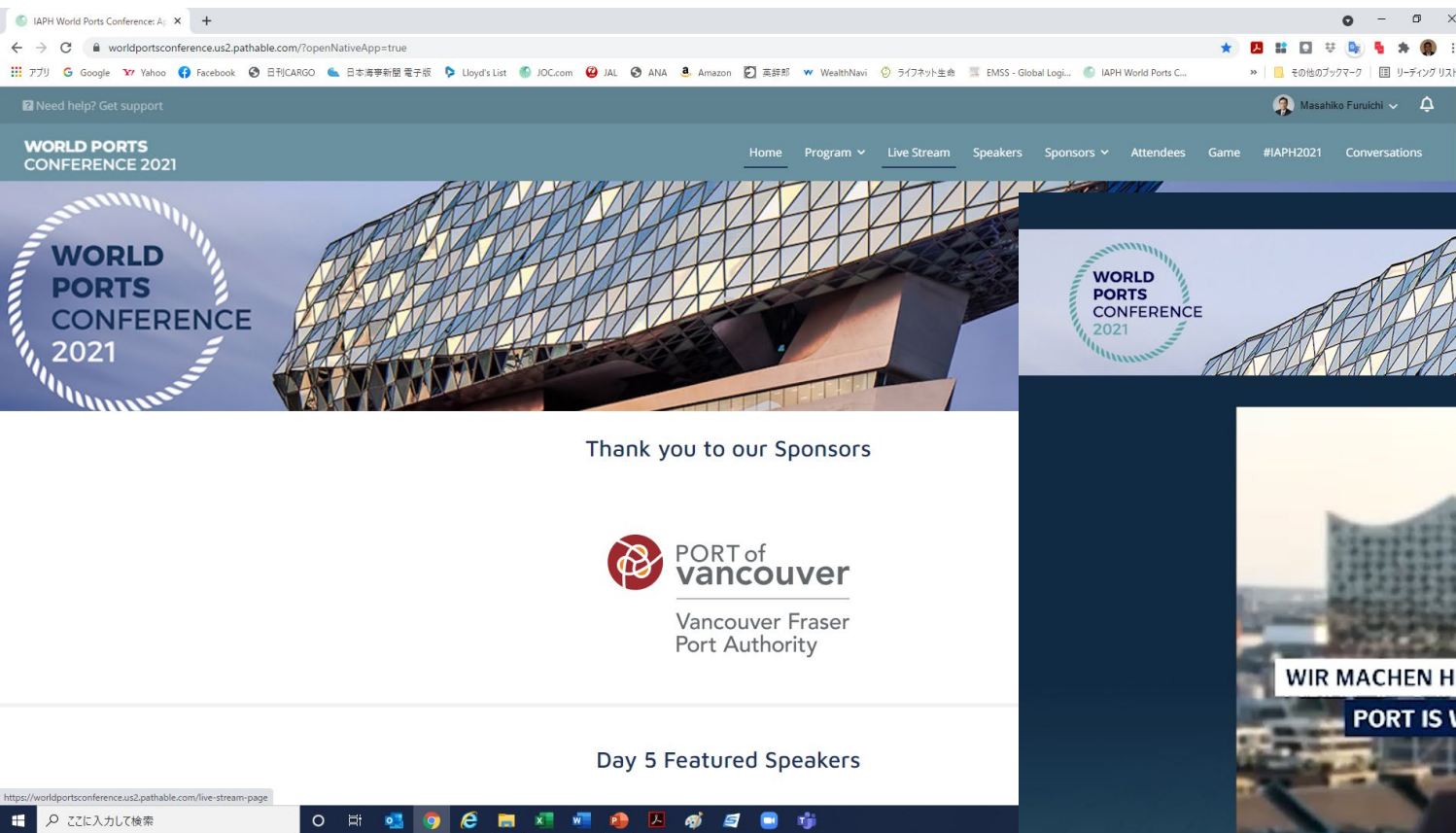
IAPH World Ports Conference 2021

- IAPH World Ports Conference 2021 (Antwerp)はオンライン方式で無事に開催
- 日程: 2021年6月21日(月)～25日(金)
- 参加者数: 600名強
- 事前録画・リアルタイムにチャットでコミュニケーション。
- 会議後1か月間(7月25日まで)はオンデマンドで再視聴可。
- 初めての参加者(主に若手)には好評。
- 次回2022年の総会の方式は対面とオンラインのハイブリッド方式も検討すべきか？

Antwerp Port Authority (Port House)

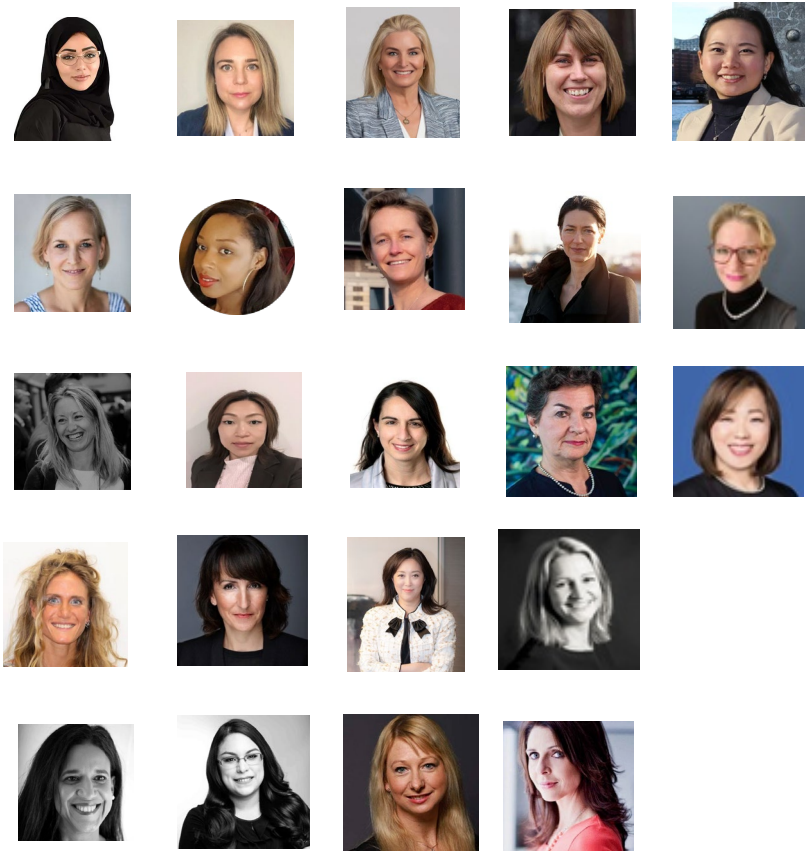


オンライン会議の様子

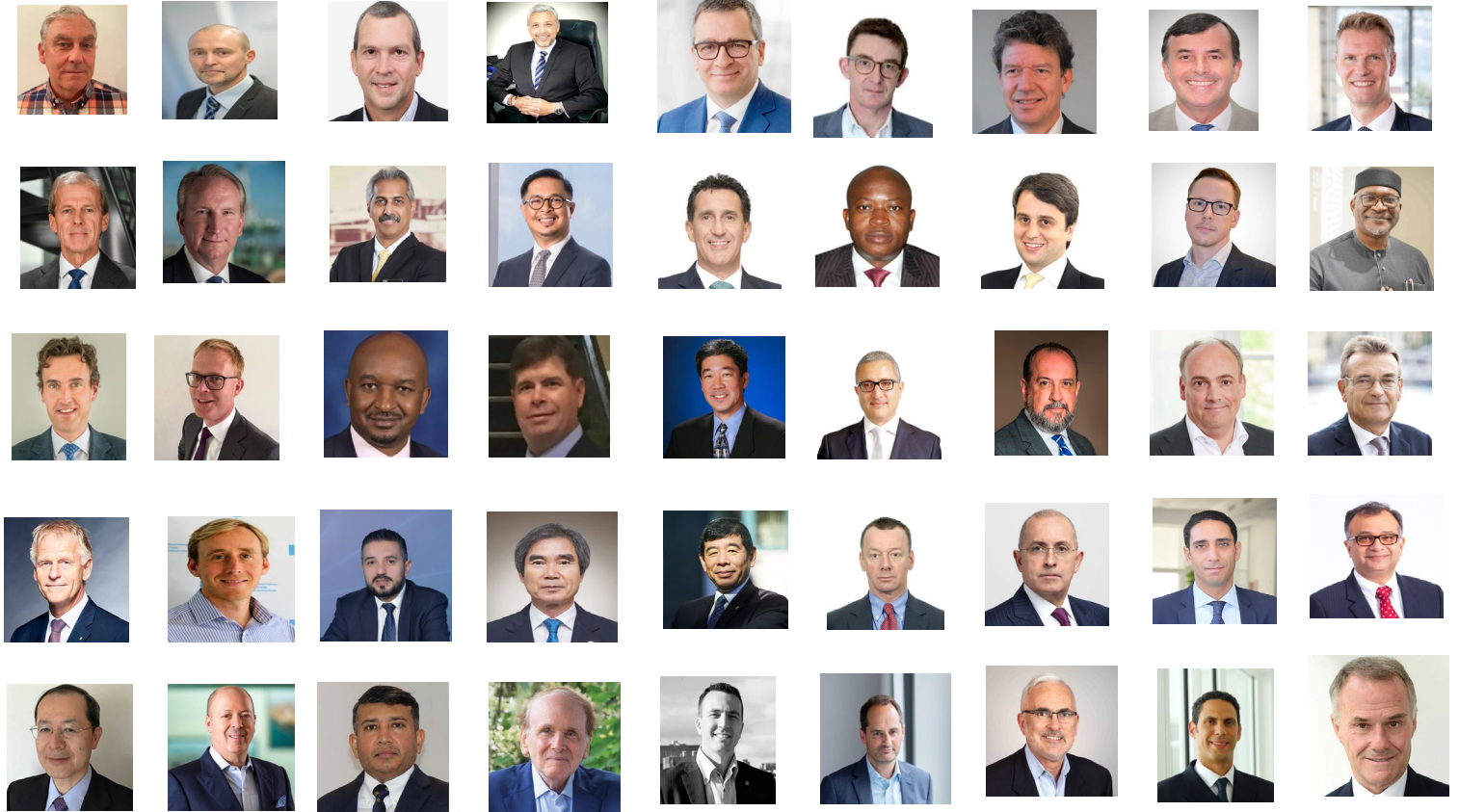


IAPH World Ports Conference 2021

女性登壇者(スピーカー:23人)



男性登壇者(スピーカー:45人)



World Ports Sustainability (WPSP) Awards 2021 (1)

A. RESILIENT DIGITAL INFRASTRUCTURE

Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) / Digital Port Ecosystem

Singapore's digital port ecosystem, i.e., digitalPORT@SG™, and digitalOCEANS™.



B. RESILIENT PHYSICAL INFRASTRUCTURE

Port of Kaohsiung / Master Plan 2017-2021

Reclamation for new Intercontinental Container Terminal and Relocation of high-risk heavy industry.



C. CLIMATE AND ENERGY

Port of Rotterdam / Zero Emission Services

A new energy system for making inland shipping more sustainable.

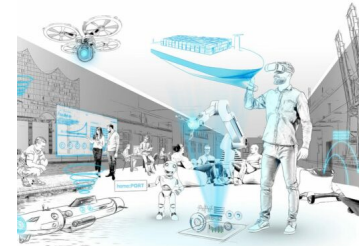


World Ports Sustainability (WPSP) Awards 2021 (2)

D. COMMUNITY OUTREACH AND PORT CITY DIALOGUE – SOCIAL DIMENSION

Hamburg Port Authority / homeport

homePORT provides “makerspace” where transformative co-design can be achieved with participation of citizens, ambitious port actors, science and start-ups.



E. COMMUNITY OUTREACH AND PORT CITY DIALOGUE – ENVIRONMENTAL DIMENSION

Port of Açu / Protecting Sea Turtles

Port of Açu is situated in a priority turtle nesting area and is committed to the protection of these species.



F. HEALTH, SAFETY AND SECURITY

Port of Açu / Together in the fight against Covid-19

Port of Açu set up Crisis Management at top management level to direct actions to raise awareness and fight COVID-19.



G. GOVERNANCE AND ETHICS

DP World / Global Education Programme

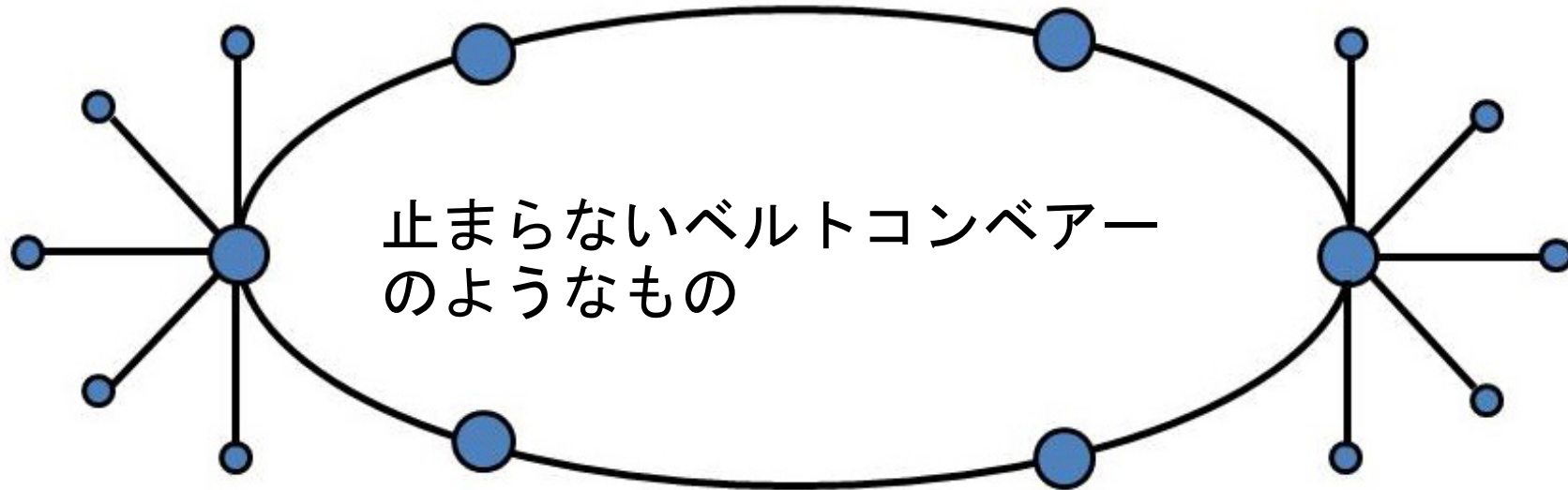
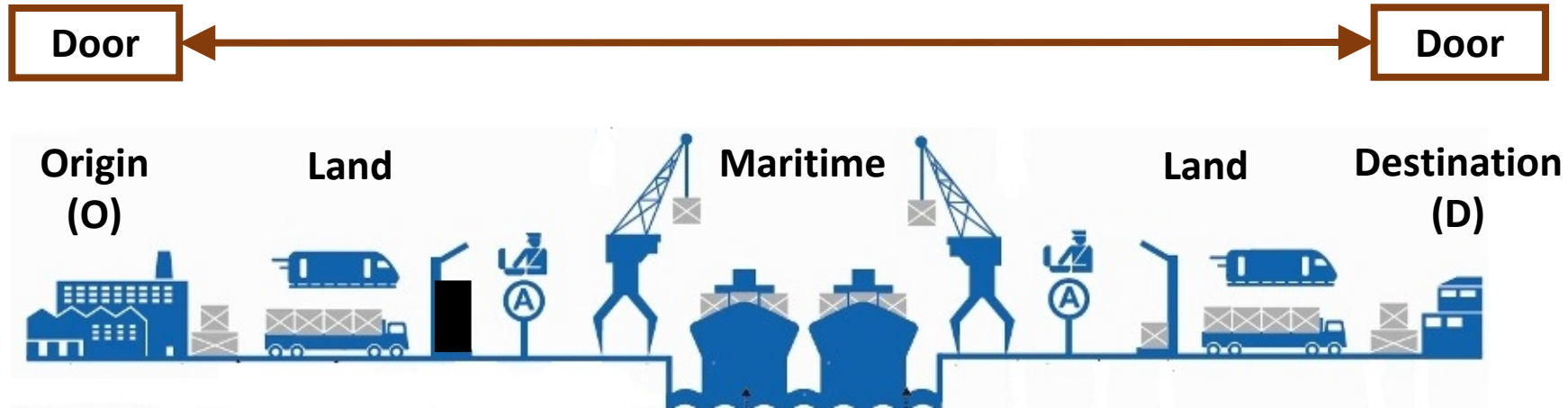
DP World has produced a stimulating Global Education Programme for its own employees to deliver in schools.



議論になった港湾・海運界の大きな流れ(1)

1. グローバル・サプライ・チェーンを構成する「港湾」におけるリスク・レジリエンスの観点から、コンテナ船のこれ以上の大型化をどう考えるか？
2. 新型コロナの影響（供給調整・予想外の輸送需要の回復）で港湾における著しい港湾混雑発生とその長期化
3. さらに、需給ギャップの発生を主因とする国際海上運賃の高騰とその長期化
4. スエズ運河でのEverGiven（20,000TEU級）の座礁事故、高雄港でのコンテナ船によるQGC衝突事故など（行き過ぎた大型化が原因か？【推測】）

Global Supply Chainと国際海上コンテナ輸送



北米西岸・中国における混雑の発生とその長期化・深刻化

北米航路

混雑港湾から内陸へ

シヤーンシ不足も深刻

昨年から続く北米航路の需給逼迫だが、混雑する場所が西岸港湾から内陸部へ徐々にシフトする傾向にある。内陸部ではシカゴに点在する各鉄道ターミナルに貨物が滞留し、引き取り時間も長期化する傾向にある。米国の鉄道ターミナルではシヤーンシにコンテナを載せたオペレーションが中心だが、急増する貨物に対応するため直置きオペレーションを開始。これが貨物滞留に拍車を掛けているほか、肝心のシヤーンシが不足するなど混乱が広がっている。

これまで北米航路の混雑は、米ロサンゼルス・ロングビーチ両港など西岸港湾に貨物が滞留し、オペレーションに支障が出るというものだった。現時点でも混雑状況は良くないが、1〜2月のような沖待ちコンテナ船40隻超という状況からはかなり改善している。

一方で貨物滞留は現在、西岸港湾から内陸部にシフトする傾向にある。特に内陸部の中継地点であるシカゴの鉄道ターミナルでは、急増する貨物が集中して混雑状況が悪化。円滑なオペレーション維持が難しくなりつつあるようだ。

米シカゴ近郊の鉄道ターミナルでは通常、コンテナは段積みせず、シヤーンシに載せたまま平置きで運営するのが一般的。輸入コンテナも鉄道から降りしても保管はシヤーンシに載せて管理する。この方法だとトラックはヘッドだけでターミナルに来て、その後はすぐにピックアップできるなど利点が多い。

ただ、足元の輸入コンテナ急増の影響により、コンテナを載せておくシヤーンシも足りなくなっているようだ。また貨物急増やシヤーンシ不足の影響により、コンテナを直置きして段積みするような管理をするところもある。

コンテナを直置きして段積みすれば場所の有効活用となるが、鉄道ターミナルはシヤーンシオペレーションが前提のため、二度、積み上げた（コンテナの）山を崩すのは難しい」（船社関係者）。最終的にはシヤーンシに載せないと対応するのは難しく、貨物滞留の原因となっている。

特にシヤーンシ不足は深刻で、各コンテナ船社では荷主に対してコンテナとシヤーンシの早期返却などを呼び掛けている。

出所：日本海事新聞2021年6月11日（金）

蛇口・南沙に混雑波及

搬入制限 本船15日ほど遅延

塩田港

港湾混雑が深刻化している中国・塩田港の混乱が周辺港にも波及している。複数の船社発表によると、同港での検査強化により、ターミナルの処理能力は依然として逼迫。当初数日程度と見込まれていた本船遅延は現在、15日程度となる見通しだという。周辺の蛇口港と南沙港にも混雑が波及しており、両港でも輸出コンテナの搬入制限を開始した。

塩田港では先月末から、新型コロナウイルスの新規感染者が相次いで発生。地元当局の検査強化を受け、塩田国際コンテナターミナル（YIIC）では、西側で稼働を停止。本船が多く接岸する東側でも、ターミナルの処理能力は通常の約3割にまで落ち込んでいるという。

この状況を受け、船社各社は、運航する本船の寄港地変更や、他サービスへの切り替えなどの対応を継続している。

近海航路では、COSCOが日本と華南・ハイフォンを結ぶ「JCV」で塩田港の抜港を発表している。

混雑は周辺港にも波及しており、塩田港と同じく深圳市に位置する蛇口港では、6日から13日まで本船到着予定日（ETA）3日以内の貨物だけを受け付ける搬入制限を実施。南沙港でも、7日からETA7日以内の貨物だけを受け付ける搬入制限を開始した。

南沙港では、港周辺の混雑も深刻化しており、マスクによると空コンテナのピックアップと実入り貨物の搬入にそれぞれ5時間以上かかっている状況だという。

出所：日本海事新聞2021年6月10日（木）

蛇口・南沙に混雑波及

搬入制限 本船15日ほど遅延

塩田港

港湾混雑が深刻化している中国・塩田港の混乱が周辺港にも波及している。複数の船社発表によると、同港での検査強化により、ターミナルの処理能力は依然として逼迫。当初数日程度と見込まれていた本船遅延は現在、15日程度となる見通しだという。周辺の蛇口港と南沙港にも混雑が波及しており、両港でも輸出コンテナの搬入制限を開始した。

塩田港では先月末から、新型コロナウイルスの新規感染者が相次いで発生。地元当局の検査強化を受け、塩田国際コンテナターミナル（YIIC）では、西側で稼働を停止。本船が多く接岸する東側でも、ターミナルの処理能力は通常の約3割にまで落ち込んでいるという。

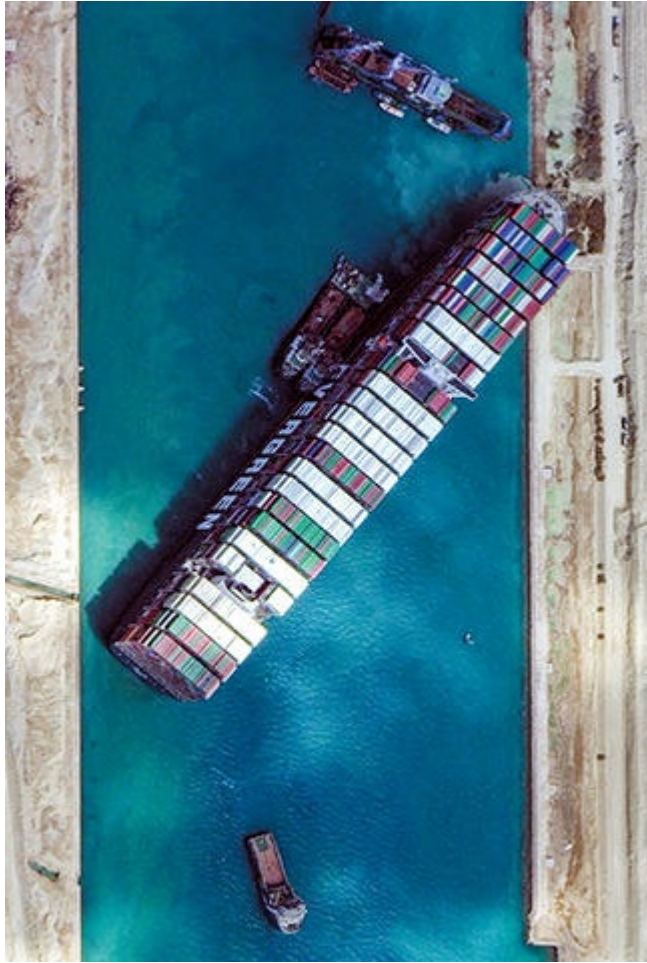
この状況を受け、船社各社は、運航する本船の寄港地変更や、他サービスへの切り替えなどの対応を継続している。

近海航路では、COSCOが日本と華南・ハイフォンを結ぶ「JCV」で塩田港の抜港を発表している。

混雑は周辺港にも波及しており、塩田港と同じく深圳市に位置する蛇口港では、6日から13日まで本船到着予定日（ETA）3日以内の貨物だけを受け付ける搬入制限を実施。南沙港でも、7日からETA7日以内の貨物だけを受け付ける搬入制限を開始した。

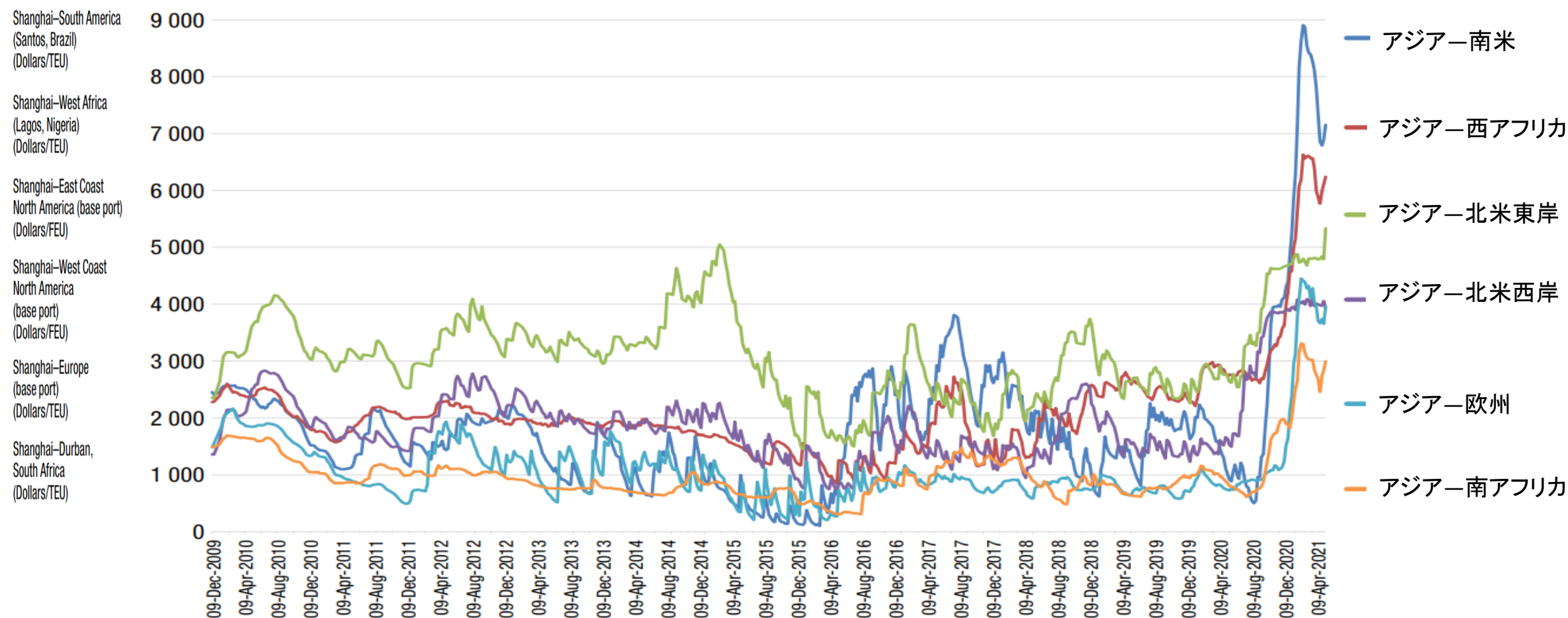
南沙港では、港周辺の混雑も深刻化しており、マスクによると空コンテナのピックアップと実入り貨物の搬入にそれぞれ5時間以上かかっている状況だという。

スエズ運河でのEverGiven(20,000TEU級)の座礁事故

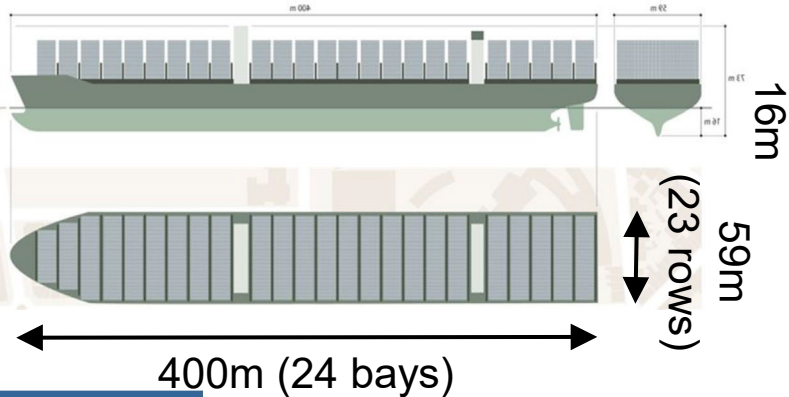


コンテナ・スポット運賃の推移

2020年後半からコンテナスポット運賃は急激に上昇し、以後過去10年以上ない高値を継続。



コンテナ船舶大型化は進むか (Mega-ship → Giga-ship) ? 止まるか ?



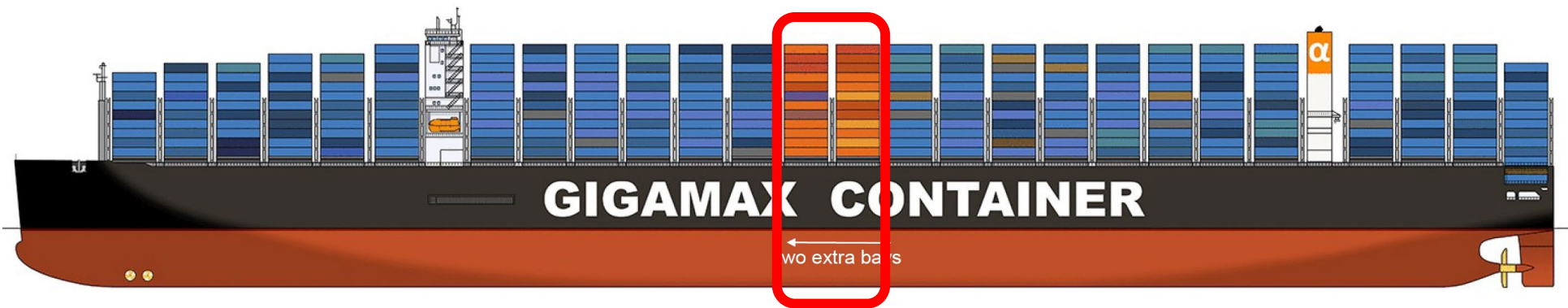
出所) <https://oceansone.de/wp-content/uploads/2021/07/Alphaliner-and-Oceans-One-Gigamax.pdf>

This article is based upon data sourced from an extensive study by the Hamburg-based OCEANS ONE management consultants.

Visit www.oceansone.de for more background information.

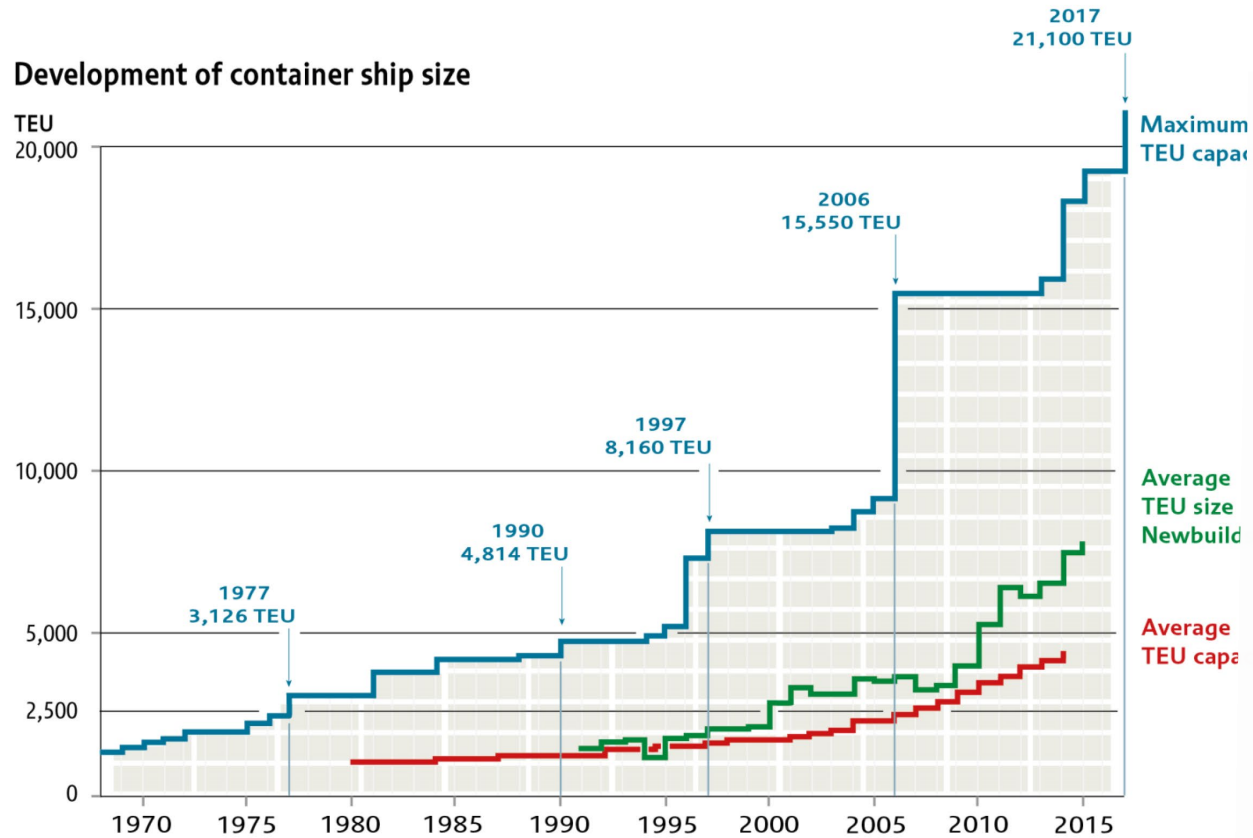
vessel class	B / R / T	length	breadth	depth	max teu
Megamax-23* (typical ship)	24 / 23 / 22	399.00 m	58.60 m	30.60 m	20,000 teu
Megamax-24* (typical ship)	24 / 24 / 25	399.00 m	61.00 m	33.20 m	23,500 teu
Gigamax-25	26 / 25 / 25	425.00 m	63.30 m	33.20 m	27,140 teu
Gigamax-25 LNG	26 / 25 / 25	425.00 m	63.30 m	33.20 m	26,800 teu
Gigamax-26	26 / 26 / 25	425.00 m	66.10 m	33.20 m	28,840 teu
Gigamax-26 LNG	26 / 26 / 25	425.00 m	66.10 m	33.20 m	28,420 teu

illustration: Alphaliner



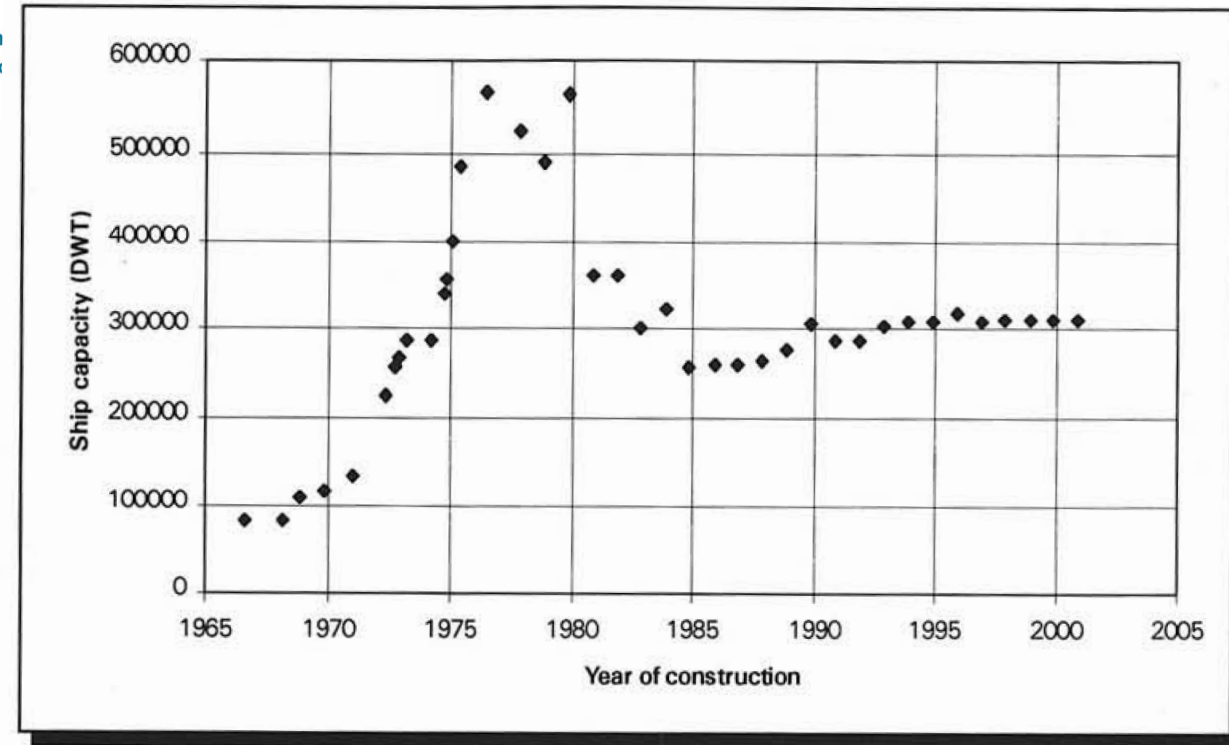
コンテナ船舶大型化は進むか (Mega-ship → Giga-ship) ? 止まるか ?

コンテナ船の大型化の推移



出所) <https://www.itf-oecd.org/impact-mega-ships>

原油タンカーの大型化の推移



出所) <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid%3A70d078de-629c-40a4-94e3-926c502c7027>

議論になった港湾・海運界の大きな流れ(2)

1. 2018年にIMOが策定した国際海運における地球温暖化ガス(GHG)削減目標(2050年までに現状【基準年:2008年】の50%削減)はこれで十分か？
2. パリ協定に基づく地球温暖化ガス(GHG)削減目標は2050年までに実質排出ゼロ【カーボンニュートラル】。
3. 地球変動サミット(2021年4月)において、米国ケリー特使が、国際海運においても2050年までに実質排出ゼロ【カーボンニュートラル】を提言。
4. IMO海洋環境保護委員会(MEPC)でも、IMOの(GHG)削減目標見直しの動き。

Getting to Zero Coalitionへの賛同

1. Getting to Zero Coalitionは、主要な政府とIGOの支援を受けて、海事、エネルギー、インフラストラクチャ、および金融セクター内の150を超える企業の強力な連携のもと、ゼロエミッション燃料を動力源とする商業的に実行可能なゼロエミッション船を2030年までに稼働させることを目標としている。
2. IAPHは「Getting to Zero Coalition」の一員として、国際海運においても2050年までに実質排出ゼロ【カーボンニュートラル】を目指す立場。

2. IAPH Board Members (2021-2023)

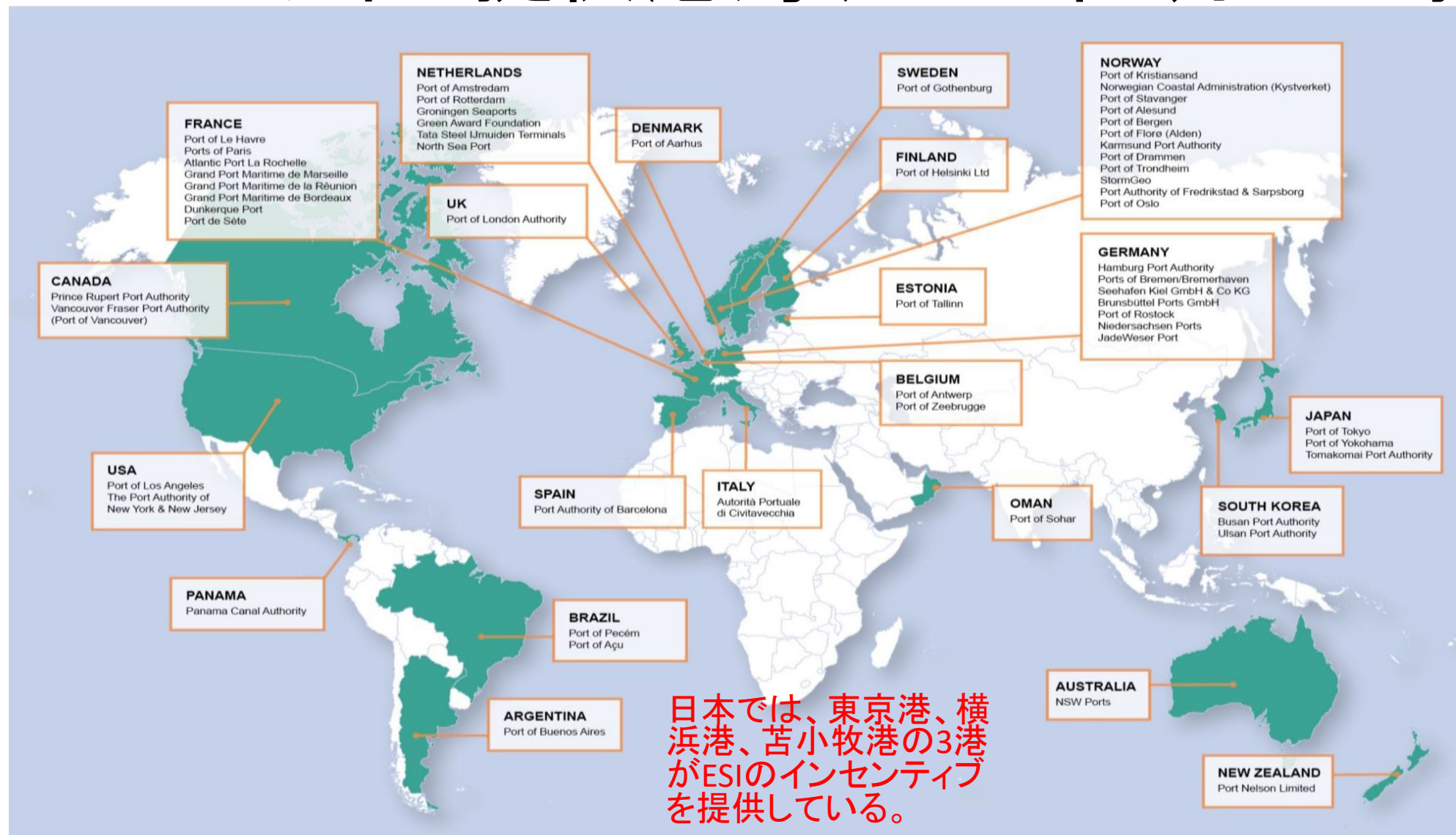
President					
<i>Subramaniam Karuppiah</i> General Manager Port Klang Authority, Malaysia 					
Vice President Africa Region	Vice President America, Central and South Region	Vice President America, North Region	Vice President Asia, South/West, East and Middle East Region	Vice President Asia, South East and Oceania Region	Vice President Europe Region
<i>Hadiza Bala Usman</i> Managing Director Nigerian Ports Authority, Nigeria 	<i>Tessa Major</i> Director of international business and innovation Port of Açu, Brazil 	<i>Robin Silvester</i> President & CEO Vancouver Fraser Port Authority, Canada 	<i>Masaharu Shinohara</i> Executive Officer Kobe-Osaka International Port Corporation, Japan 	<i>Jay Daniel R. Santiago</i> General Manager Philippine Ports Authority, Philippines 	<i>Jens Meier</i> Chief Executive Officer Hamburg Port Authority, Germany 

3. Environmental Ship Index (ESI) プログラムの動向

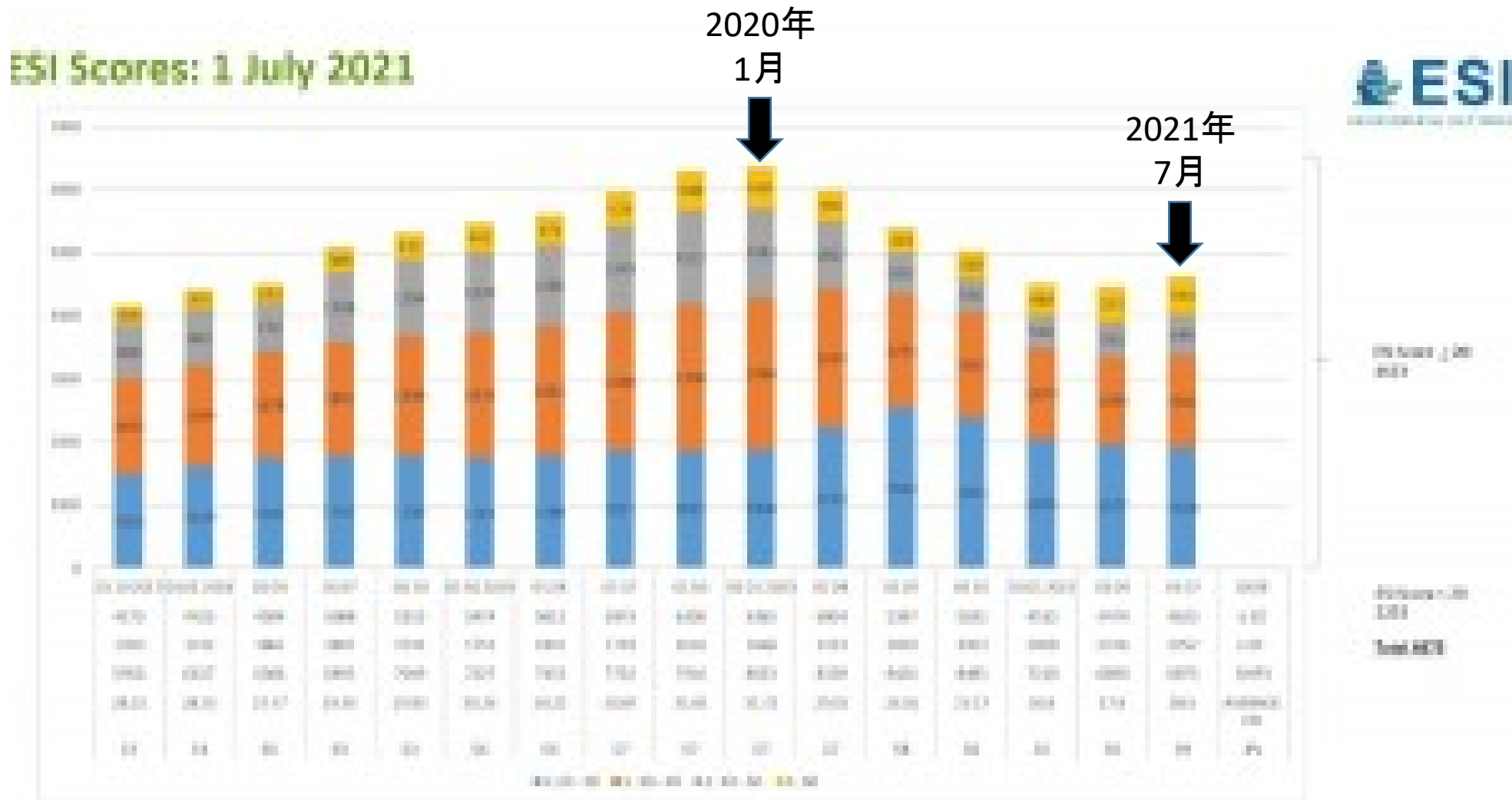
IAPHのイニシアティブによって提唱されたESIプログラムとは、国際海事機関(IMO)が定める船舶からの排気ガスに関する規制基準よりも環境性能に優れた船舶に対して入港料減免等のインセンティブを与える環境対策促進プログラムである。

このプログラムは、船社の自主的な環境対策への取組みを促す枠組みであることが特徴である。ESIプログラムに登録した8,485隻の船舶(2020年10月1日時点)は、その船舶から発生する NO_x 、 SO_x 、 CO_2 の排出量の基礎となるエンジン性能、使用燃料、航行距離、陸電供給(OPS)対応の有無などからESIスコアが換算式によって算出され、付与される(スコアは0~100の範囲で算出され、100が最も環境性能が高いことを表す)。概ね20ポイント以上のESIスコアを付与されている登録船舶(5,032隻)は全世界でESIプログラムに参加する56港の港湾に入港するときに入港料等の減免措置を受けることができる(2021年7月1日時点)。

ESIインセンティブ提供港湾(2021年4月1日時点)



ESIプログラムへの登録船舶の例（2021年7月1日時点）



出所) <https://www.iaphworldports.org/news/10192>

4. 2022年IAPH World Ports Conference (2022年5月16日(月)～18日(水))



Robin Silvester, CEO,
Vancouver Fraser Port Authority

