

# MS内航ニュース

## 「内航の役割と課題」をテーマにシンポジウム開催 「国民へのPR不足」など課題指摘



日本内航海運組合総連合会は2月17日、東京・港区六本木のハリウッドホールで「国民生活と国の安全を守る—内航海運の果たすべき役割と課題—」をテーマとしたシンポジウムを開催した。有識者3人によるパネルディスカッションでは、内航海運の重要性を広く一般国民に認知してもらう必要性が指摘されたほか、環境対策における内航海運の優位性のさらなるアピールなどが今後の課題として挙げられた。

冒頭の主催者代表あいさつで内航総連の上野孝会長は、「内航海運は日本の経済活動に重要な貢献をしているながら、一般国民にその重要性を認識してもらうことが難しい。一方で、船舶の老朽化、船員の高齢化などの問題を抱え、業界を取り巻く情勢は難しいものになっている。そういう中で、国民に内航海運をよく理解してもらい、われわれが抱えている問題解決のヒントを与えてもらうような機会を持ちたいと念願し、今回のシンポジウムが実現した。このシンポジウムが内航海運の発展の第一歩になることを祈念している」と語った。

一方、パネルディスカッションでは、パネリストに東京女子大学の竹内健蔵教授、関西大学の白石真澄教授、

作家の荒俣宏氏の3人を迎え、NHKキャスターの町永俊雄氏をコーディネーターとし、「内航海運が抱える問題」、「将来期待される内航海運のあり方」などをテーマに活発な議論が展開された。議論の中で、現在内航海運が抱える課題のうち、「船舶の老朽化」については、「船主はグループ化することでメリットがあり、産業として生き残れる」（竹内氏）、「そのメリットを広く知らしめることが重要」（白石氏）などの意見が挙がった。また、「船員の高齢化」については、「高齢者のさらなる活用を考えるべき」（白石氏）、「問題は一般国民と（内航海運の）距離が遠いこと」（荒俣氏）など、高齢船員の活躍の場の維持や若年者に内航に興味を持ってもらうためのPRの必要性などが指摘された。さらに、「内航海運が発信力・提案力を備える上で、『環境』は最強の手札」（荒俣氏）など、内航海運の環境対策における優位性をもっと活用すべきと各氏の意見は一致した。そのほか、日本の安全保障や治安維持にも活躍する内航海運に対し、国からの一定の支援の必要性などが指摘された。

最後に、各パネリストからそれぞれの知見を生かした提案があり、荒俣氏からは「内航海運業へ憧れを抱いてもらうために、どういう人が内航をやっているか知ってもらうべき」と内航事業者の「人間力」を生かした業界のPRを推奨。白石氏は「日本産業競争力強化の観点からのロジスティクス全体の効率化」、「内航ビジネスモデルの海外への売却（新たな事業の創出）」、「高齢者のさらなる活用」の3点を提案。竹内氏は、東日本大震災での内航海運の活躍を踏まえ、災害時の海上輸送の重要性を広く周知することを提案した。

なお、今回のシンポジウムは、3月24日14～15時にNHK・Eテレで放映された。



## 内航総連・上野会長、「単価に関して進展あった」 今後の暫定措置事業で国交省と協議

日本内航海運組合総連合会は2月23日、国土交通省と今後の内航海運暫定措置事業について協議するための臨時政策委員会を開催。国交省海事局からは瓦林康人内航課長が出席し、2016年度以降の建造納付金単価に関する修正案が提示された。委員会後の記者会見で上野孝会長は、「(単価に関して)進展があったと認識している」と語り、これまで大きな隔たりがあった単価に関して両者に歩み寄りがみられたことを示唆した。

今回示された国交省の修正案については、協議過程にあることを理由に詳細な数字は公表されなかったが、単価やその前提となる今後の内航海運の需要シミュレーションについては、これまでの内航業界の主張が

一定程度織り込まれた模様。ただし、修正案の中身について上野会長は、「今後われわれが(今後の暫定措置事業を)討議していく上で基本となる国交省の考え方は出してもらった」と表現するにとどめた。

内航総連では、国交省から今回提示された修正案に対する傘下5組合の理事会などにおける審議を待ち、3月の政策委員会で各組合の意見を聴取した上で、今後の方針を決定することとしている。3月末をめどとしている最終合意の時期について上野会長は、「それにはこだわらず十分に議論を詰め、事業が新体制に円滑に移行できるようにしたい」と語った。

## 内航船員確保・育成、航機両用教育は継続へ 乗船実習見直しで即戦力化にも配慮

国土交通省は3月2日、都内で「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会」内航部会の第5回会合を開催した。今回の会合では、事務局からこれまでの議論を踏まえた今後の船員確保・育成に関する取り組みの方向性が示された。内航業界内でその必要性について大きな議論となっていた航機両用教育に関しては、乗船実習の訓練プログラムを見直し片面の一部深度化を可能とした上で継続することで合意した。

事務局では、①船員供給体制のあり方、②教育・訓練機関におけるより実践的な教育・訓練の維持・強化、③乗船実習の見直し、④民間による実践的な船員養成の位置づけ、⑤ステークホルダー間の連携強化、⑥国の関与のあり方、受益者負担等—の6つの論点について、これまで4回開催された部会での議論内容を踏まえ取り組みの方向性を示した。

今回示された各種の方向性のうち、その議論の行方に注目が集まっていた航機両用教育に関しては、論点②において「航機両方の海技資格を取得しておくことにより、就職の選択に柔軟性を持たせて就職先を確保できることは大きな利点」とし、その必要性を指摘。一方で、即戦力という観点から片面の教育深度化を求める意見が業界の一部から挙がっていたことに対しては、「即戦力の向上を目指して、乗船実習の訓練プログラムを見直し、生徒・学生の進路に応じた選択訓練を導入することなどにより、深度化を図っていくことが必要」とし、乗船訓練において深度化に資する方法を

検討していく方向性が示された。さらに論点②では、内航船社からの教育機関への教員派遣、教育機関から内航船社への出向など人事交流により現場の知見を教育・訓練へ反映する方向性が示されている。

また、論点①では、今後の内航船員の供給ソースとして期待される水産高校卒業生のさらなる活用に向け、水産高校卒業生が卒業と同時に見張り業務に就くことが可能になるようにする航海当直部員資格制度を改正するとともに、6級海技士資格取得に必要な乗船履歴を海上技術学校本科生と同等にする措置を講ずる方向となった。

論点③の乗船実習については、「3級海技士養成に向けた長距離フェリーによる2014年度からの社船実習導入」、「主に4級海技士養成に向けた内航貨物船(タンカーを含む)による13年度からの社船実習の導入」をそれぞれ目指す。そのほか、論点④では、外航船社からの航海訓練所の乗船実習における外国人学生との同時訓練の拡大要望に対し、内航社船実習などにより生じる余席は「第一義的に日本人船員の養成のために活用することが適当」と明記、論点⑤では内航分野における奨学金制度の充実についてステークホルダー間で議論を進めることが盛り込まれた。

これで内航部会は最終回となり、今後は3月19日をめどに開催予定の第3回検討会(全体会議)で今回示された取り組みの方向性をベースとした最終取りまとめが行われる予定。



## 内航新造貨物船経費、499 総トン型で月間 1392 万円 船連協試算、250 総トン型は 1028 万円

内航海運組合に加盟する船主代表者により構成される船主連絡協議会の貨物船部会は先頃、2012 年春に竣工する新造船の船舶経費に関する試算を公表した。主力の 499 総トン型貨物船（1700 重量トン型）を維持・運航するために必要な経費は 1 カ月当たり 1391 万 9000 円となり、250 総トン型（800 重量トン型）は 1028 万 1000 円となった。

船主連絡協議会では、用船料適正化の参考として、毎年船舶経費の見直しを実施。今回からは、建造実態を踏まえ、前回までの 499 総トン・1600 重量トン型から 499 総トン・1700 重量トン型に変更するとともに、199 総トン型に代わり建造が増加している 250 総トン・800 重量トン型を新たに対象として算出している。各船型の試算結果と算出条件は次のとおり。

[499 総トン・1700 重量トン型貨物船]

1 カ月当たりの船舶経費：1391 万 9000 円

▽乗組員数：5 人 稼働日数：年間 350 日 船舶取得価格：5 億 8660 万円（建造船価 5 億 2000 万円、乗り出し費用 1560 万円、納交付金差額 5100 万円） 法定耐用年

数：14 年

▽直接船費：9781 万 5000 円（船員費 7190 万 6000 円、修繕費 910 万円、船用品費 360 万円、潤滑油費 310 万円、船体保険料 420 万円、PI 保険料 85 万円、船舶固定資産税 212 万 6000 円、船舶雑費 293 万 3000 円）

▽間接船費：4903 万 9000 円（減価償却費 4190 万円、設備金利 713 万 9000 円）

[250 総トン・800 重量トン型貨物船]

1 カ月当たりの船舶経費：1028 万 1000 円

▽乗組員数：4 人 稼働日数：年間 350 日 船舶取得価格：3 億 8450 万円（建造船価 3 億 5000 万円、乗り出し費用 1050 万円、納交付金差額 2400 万円） 法定耐用年数：14 年

▽直接船費：7633 万 1000 円（船員費 5752 万 4000 円、修繕費 704 万円、船用品費 300 万円、潤滑油費 185 万円、船体保険料 300 万円、PI 保険料 60 万円、船舶固定資産税 139 万 4000 円、船舶雑費 192 万 3000 円）

▽間接船費：3214 万 4000 円（減価償却費 2746 万 4000 円、設備金利 467 万 9000 円）

## 海員組合と内航船団、2012 年度春闘がスタート 航海日当の改善など焦点に

全日本海員組合と内航船主団体による 2012 年度労働協約改定交渉がスタートした。海員組合は、内航 2 船主団体（内航労務協会、一洋会）との第 1 回改定交渉を 3 月 1 日に、全内航とは 2 日に第 1 回交渉を開催した。

海員組合の 12 年度要求は、①後継者の確保・育成、②若年船員の雇用促進と即戦力の育成、③内航船員が将来に希望を持てる労働環境構築—をテーマに、内航 2 船主団体および全内航に対する共通要求項目として、基本給 1% ベースアップと航海日当の改善などを柱に据えている。ベースアップ要求は 09 年度以来 3 年ぶりとな

る。また、航海日当については、官民格差是正に向け、官庁船と同等級となる現行比約 8% の改善を要求する。そのほか、停泊中の在船当番手当の改善、船長水先慰労金限度額の撤廃などが共通の要求項目。

一方、個別の要求としては、内航 2 団体に対し、三等航海士・機関士職務給の見直し、暫定退職年齢の 60 歳引き上げ、退職手当の支給に関する勤務年数の上限撤廃、全内航に対し、家族呼び寄せ費に関する利用条件の改善、退職慰労金の支給拡充をそれぞれ要求した。

## 海上自衛隊の若年定年退職者に内航就職セミナー

神戸運輸監理部と神戸地区内航船員確保対策協議会は先頃、神戸市東灘区にある海上自衛隊阪神基地の若年定年退職予定者を対象に「内航海運への就職セミナー」を開催した。

海上自衛隊員の経験を生かせる職場として内航船員への就職を働きかける取り組みで、4 回目を迎えた今セミナーには 13 人が参加。

この中で、山友汽船海務部の松林祐馬課長が「内航

海運の労働環境・労働条件について」と題して講演し、内航船の種類や職場・居住環境、労働条件などについて説明し、「内航海運は、国民生活を支え日本の産業にも大きく貢献している。その船員は非常にやり甲斐のある仕事」と PR。また、神戸運輸監理部からは、一般商船と同様の乗船履歴が特例で認められている「海上自衛官の海技資格取得」について説明した。

## 内航総連、シップリサイクル条約説明会の結果公表 船主の関心高く活発な質疑

日本内航海運組合総連合会は、1月24日から2月15日にかけて全国7カ所（東京、名古屋、神戸、高松、今治、広島、福岡）で開催した「シップリサイクル条約の動向とインベントリ作成説明会」の結果について公表した。参加者の合計は548人となり、各会場で活発な質疑応答が交わされるなど、同条約に対する船主の関心の高さをうかがわせた。内航総連では、質疑応答の内容についても公表しており、同条約を巡る動向や今後必要とされる対策などについて広く周知したい考え。

同説明会は、国土交通省海事局、日本船舶技術研究協会、日本海事協会の協力の下、①シップリサイクル条約の動向、②現存船インベントリについて、③新造船インベントリについて—の3点を中心に説明が行われるとともに、参加者との質疑応答を実施している。主な質疑応答の内容は次のとおり。

〔シップリサイクル条約の動向〕

▽条約の発効時期

解撤大国の中国、インドの条約発効に向けた国内法制化が進んでいる。MEPC63で船舶リサイクル施設に関するガイドラインと船舶リサイクル施設の承認に関するガイドラインが採択される予定。さらに、日本も国内法制化を準備中であり、遠くない時期に発効要件充足となりそうので、その24カ月後に発効する。

▽条約の国内法制化による内航船への影響

EEZ（排他的経済水域）内でのみ航海する船舶には適用しないとされているが、合理的かつ可能な範囲で本条約に合致するよう求められており、国内法制化の中で検討

していく。

〔現存船インベントリについて〕

▽作成費用を安くする方法の有無

内航船の作成費用は初めから安くしており改訂は難しいが、一地区10隻単位での申請などに対しての費用見直しは検討したい。

▽海外売船の際にインベントリが要求される時期について  
条約発効前は必要ない。発効後は5年間の猶予期間があるが、売船によりEEZを越えるので必要となる。条約発効要件充足の情報が出れば、海外の買い手側もインベントリの要求をしてくるものとみられる。

▽インベントリの定期検査について

作成後5年おきに管理状況を確認する検査を行うが、船舶の定期検査等と一緒に場合は特に費用は発生しない。

〔新造船インベントリについて〕

▽内航新造船のインベントリはどこの造船所でも対応できるのか

現在NKおよび中小型造船所と一緒に新造船3隻を選びNK作成のPrimeShip-GREEN/SRMシステムを使い作成に取り組んでいる。今後1年くらいですべての供給者からMD（材料宣言書）が提供されるようになり、どこの造船所でもインベントリ作成ができるようになる。

▽条約発効前の新造船インベントリ

基本的にインベントリ作成は新造船方式で行うことになっており、MD、SDoC（供給者適合宣言）が入手可能なら新造船方式で作成した方がよい。

## 内航海運安定基金、来年4月に一般財団法人化 公益法人制度改革に伴い

日本内航海運組合総連合会は先頃、財団法人内航海運安定基金（栗林宏吉会長）を一般財団法人に移行させる方針を発表した。これは公益法人制度改革に伴う措置。内航総連では今後、一般財団法人化に向けた準備や手続きを進め、来年4月から一般財団法人として事業を開始したい意向。公益財団法人に比べ、一般財団法人は税制上のデメリットはあるが、主に組合員向けの活動を行う

同基金の趣旨を踏まえ、一般財団法人化とすることとした。同基金は現在、約40億円の資産を保有している。

