

MS内航ニュース

内航総連、14年度は預託金問題解決を重点課題に 上野会長、「解決への道筋つくる」

日本内航海運組合総連合会の上野孝会長は6月20日、同日開催された第49回通常総会後に記者会見を開催し、2014年度に取り組むべき重点課題について語った。そのなかで上野会長は、16年度以降の建造等納付金単価などが決定した内航海運暫定措置事業に関して、「事業者から要望の多い預託金の返還をどう考えるかが今年度の大きな課題」とし、「政府の理解と協力が必須であり、関係当局に働きかけ、解決への道筋を作っていくよう努力していく」と語った。

同預託金制度は、04年度の暫定措置事業に対する政府保証枠拡大の際に導入されたもの(08年7月廃止)。暫定措置事業の未交付金増加に対応するための必要資金200億円のうち、2割(40億円)を業界内で手当てすることを政府から求められたため、当時の解撤等交付金支払い対象事業者に対し、認定額の20%を無利子で内航総連に預託することを義務づけた。同預託金は、市中金融機関や政府保証分を完済してからでない事業者への返還ができないという条件付きとなっている。そのため、内航総連では昨年1月の理事会で、返還期限が迫っていた預託金預り証書について、返還期限を5年間延長することを決定している。

一方、暫定措置事業に関しては昨年12月、解撤等交付金制度が終了する16年度以降の建造等納付金単価を含

む規定改正が国土交通大臣の認可を受けたほか、同事業の所要資金として借り入れた総額1156億1000万円のうち、市中金融機関から融資を受けた530億円を12年度末までに完済し、鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの元本返済に入っている。

上野会長は、「政府保証による鉄道建設・運輸施設整備支援機構から借入金の返済が軌道に乗ったということもあり、事業者から要望の多い預託金の返還をどう考えるかが今年度の大きな課題。これについては政府の理解と協力が必須であり、関係当局にいろいろな方面から働きかけ、何とか解決への道筋だけでも作って行けるように努力していきたい」と意向を述べた。また、影山幹雄理事長は、「(預託金制度については、)当時の状況ではやむを得なかったが、一定期間の人だけ不利益を被る状況となっている。ここにきて政府保証による借入金も着実に返済できるようになった。これを機に関係当局に働きかけたい」と述べ、14年度事業計画に明記するなど本腰を入れて取り組む意向を示している。

そのほか、上野会長は今年度の重点課題として、「船員の確保・育成」、「代替建造促進」を挙げ、「環境の変化に伴い、新しい視点での取り組みが必要」と語り、スピード感をもって取り組む意向を示した。

内航総連、6級海技士短期養成制度の徹底周知求める 海事局に要望書提出

日本内航海運組合総連合会は7月10日に理事会を開催し、国土交通省海事局に対し内航船員の確保・育成の取り組みへの支援に関する要望書を策定し、同日付で同局に提出した。要望書では、6級海技士(航海・機関)短

期養成制度が若年船員の安定的な供給源の1つとして確立されるよう国としても積極的に制度の周知に取り組むことなどを求めている。

(次ページへ続く→)

内航総連の上野孝会長名で森重俊也局長あてに提出した要望書では、「船員の約半数を50歳以上の高齢者が占め、今後多くの離職者が見込まれる状況」、「既存の船員教育を前提にすると、船舶の大型化や高齢船員の活用を考慮しても、今後相当数の需給ギャップが生じるおそれがある」などと指摘。そのうえで、「特に若年船員を採用することが難しい中小事業者にとって、6級海技士短期養成制度が若年船員の供給源として重要性を増している」とし、同制度が若年船員の安定的な供給源の1つとして確立されるように、①志願者拡大のため、国としても積極的に制度の周知に取り組むとともに、ハローワークとの連携の強化など船員未経験者に対する募集活動への支援、②6級海技士のさらなるキャリアアップに対する支援、③乗船実習機会の拡大のため、社船を提供する事業者に対する支援—の3点を要望した。

今回の要望に関しては、主要な内航船員供給源である海上技術学校、海上技術短大からの採用だけでは、今後も需給ギャップが是正されない見通しであることから、

船員教育機関以外からの供給数を拡大させることが狙い。6級海技士（航海）短期養成制度は以前から実施されているが、一般からの同制度への認知度が依然として低いことから、現在創設を要望している6級海技士（機関）とともに周知徹底を求めることとした。

今回の要望書提出に関して上野会長は、「（船員不足問題には）いよいよ本格的な取り組んでいかなければならない。近年、力を入れてきた供給源の間口を広げていく活動について、国の本格的な支援をお願いしていく必要がある」との考えを示した。また、影山幹雄理事長も「6級海技士養成制度を本格的に活用し、安定供給源の1つとして確立したい。同制度が国のお墨付きであるということが重要」と述べ、国による周知の重要性を指摘した。

国交省15年度予算に関しては今後、8月末の概算要求に向けた検討が各局で本格化する。このタイミングでの要望書の提出は、今回の要望に関する予算が海事局の概算要求に盛り込まれることを期待してのこと。

内航貨物船、499総トン型の代替建造が加速 5月期建造申請は前年比10隻増

内航海運暫定措置事業における2014年度建造等申請の5月期受付では、内航貨物船の主力船型である499総トン型（300～500総トン型）の建造申請件数が飛躍的に伸びている。前年同期が7隻・3402総トン・1万1260対象トンだったのに対し、当期は17隻・8349総トン・2万8490対象トンと隻数ベースで2.4倍、対象トン数ベースで2.5倍もの増加となった。この傾向が一過性のものなのか、それとも今後本格化するかどうか、現在、受付中の7月期建造等申請の動向に注目が集まる。

内航総連がまとめた5月期の建造等申請受付結果によると、申請件数は41隻と前年同期から8隻増加したものの、対象トン数、建造等納付金はほぼ横ばいとなった。その要因として、前年同期は貨物船、油送船ともに大型船の案件が多かったのに対し、当期は貨物船では499総トン型の小型船が大部分を占め、油送船は大型船の船隊整備が一段落したことが挙げられる。特に貨物船で499総トン型の建造申請が増加した背景には、景気の回復傾向に伴い、太宗貨物である鉄鋼をはじめとした内航貨物の輸送需要が好調に推移したことに加え、バブル期に大量に建造された船舶の老朽化が深刻となっていることが挙げられる。

また、今回は建造等納付金額から免除船による免除額を差し引いた実納付額が前年同期から約1.2倍に増加していることも興味深い。代替建造の際に引き当てる免除船が減少しており、当期の免除船は対象トン数、免除額ともに前年同期に比べ1割程度減少し、差引実納付額が増加した。免除船の減少は、事業者の実質的なコスト負担増につながるが、それでも代替建造に踏み切るということは、建造意欲の高まりを示していると言える。

内航総連が毎年実施している内航船建造造船所を対象とした内航船舶建造アンケート調査では、499総トン型は13年度の16隻に対し、14年度は15隻とほぼ横ばいという結果が出ている。しかし、足元の輸送需要は引き続き好調に推移しているほか、20年の東京オリンピック・パラリンピックの開催、東日本大震災の復興需要、沖縄関連の公共事業など今後も内航貨物船分野にとって好材料がそろっており、関係者も鉄鋼を中心に輸送需要はしばらく高水準で推移するとの見方が多いことから、499総トン型貨物船の建造量は調査結果を大きく上回る可能性が高い。まずは、現在受け付けている7月期建造等申請における499総トン型の動向に注目したい。

全内船・佐藤会長、広報のあり方見直す必要性強調 船員問題解決へ「角度変えて」

全日本内航船主海運組合の佐藤國臣会長は6月12日、東京・平河町海運クラブで開催された第62回通常総会後に記者会見を開催した。佐藤会長は、深刻化する船員不足問題について「若い世代の掘り直しには広報のやり方を一から見直す必要がある」とし、広く日本国民に内航海運を知ってもらうことを今年度の最重要課題として挙げた。

佐藤会長は「全内船の会長に就任してから7年間、いろいろな船員政策を打ち出してきたが、アッパーカットではなく、ボディブローやジャブを打ち続けなければならなかった。まずは、日本国民に内航海運を知ってもらうことが重要であり、これまでとは角度を変えて取り組む

必要がある」との考えを示した。

一方、厳しい経営環境が続く船主業の今後について佐藤会長は、「船主業として生き残るためには用船料をどうするかということ。モノの言える団体に移行することが必要であり、具体的にどうするか話を始める時期にきている」と語り、組合の再編を含め船主の団結力を強化する必要性を強調。組合再編に向けたシナリオや時期については明言を避けた。さらに、荷動きが回復するなかにあって低迷が続く用船料問題については、「荷主とのテーブルのつき方をおさらいし直し、根本的にやり直す時期がきている」との考えを示した。

全国内航輸送・三木会長、「輸送量の波動性への対応策必要」 内航業界の今後の課題指摘

全国内航輸送海運組合の三木孝幸会長は6月27日、東京・平河町海運クラブで記者会見を開催した。会見で三木会長は、内航海運暫定措置事業終了後に業界を挙げて取り組むべき課題の1つとして「輸送量の波動性への対応」を挙げ、「日本籍近海船の臨時投入」や「協調繫船・解撤」といった過去の需給調整手法が実施できなくなった現在において、コスト負担のあり方を含めた対応策を考える必要性を指摘した。

三木会長は、「輸送量の波動性への対応」に関して「暫定措置事業が完了しても輸送量の波動性は常に存在する。これは交通機関の宿命。過去には日本籍近海船の臨時投入などで凌いだり、現在の近海船はほとんど外国籍でカボタージュ制度を堅持する原則から安易には導入できない」、「業界として、協調して繫船や解撤を行うという、過去に取られた需給調整の手法は、現在、実施は不可能」などと指摘し、「どうすれば波動性を緩やかにでき、しかもコスト負担を受忍限度内にして必要な輸送を行うことができるかということを考えておく必要がある。船腹過剰というのは荷主の営業状態が悪い時に発生するのでコスト負担の問題は重要」と語った。

また、三木会長はもう1つの課題として「関係法律の見直し」を挙げ、「税制、環境規制、安全管理、船員関係、船舶構造など船舶運航に大きく関係する法律はたくさん

ある。海事局と相談しながら時代の要請に応じて常に関係法律の見直しを行い、法律に進化してもらわなければならない」と指摘。そのうえで、「こうした行動は個々の会社では不可能なので、業界団体として対応する必要がある」との考えを述べた。

一方、暫定措置事業終了後の組合の存続問題について言及した三木会長は、「押しつけるような事業ではうまくいかない。われわれ自身が必要なことで、社会も必要としていることでなければ難しい」、「(傘下5組合の再編は)放っておけば自然に進む。暫定措置事業終了に伴い組合から脱退する事業者が増えれば会費収入も減少し、単独で運営が難しくなれば合併・統合が自然に起こる」などと語った。さらに、日本内航海運組合総連合会の存在意義については、「内航独自の議論をして問題提起をするための業界団体は必要」との見方を示した。

そのほか、船員問題については「船員の賃金はトラックなどの陸上産業と比べればかなり高額。海技教育機構の入学希望者数をみても、定員の3倍もの応募があることが示しているとおおり、われわれ事業者が雇用すればどんどん入ってくる」とする一方で、「一番の問題は休暇をどのように与えるか。今の小型船のようになかなか下船できない職場であれば若い人には耐えがたい。労働環境改善にできる限りの手を尽くすべき」と述べた。

全海運、暫定措置事業終了後の存在意義模索 小比加会長、組織再編も併せて議論

全国海運組合連合会の小比加恒久会長は6月26日、東京・平河町の実業クラブで記者会見を開催した。会見の中で小比加会長は、今後の組合のあり方に関して「これまでは暫定措置事業が求心力となっていたが、(同事業終了後は)組合の存在意義が問われる」とし、同組合に設置されたプロジェクトチーム(PT)で「組合に何が求められ、(組合員のために)何をすべきか」にテーマを絞って検討したうえで、今年度中に方向性を出す方針を改めて示した。併せて、組合員数が毎年漸減傾向にあることから、存続に向けた支部同士の合併・統合から傘下5組合の再編問題まで議論を深めていく意向だ。

他の組合同様に全海運の組合員数は毎年漸減傾向にあり、この1年間をみても、13年3月末時点で1778社あったものが、14年3月末には1720社と58社減少している。小比加会長は、脱退した58社中53社を船主が占めていることについて「少子高齢化による後継者不足、事業環境の変化などが大きな要因」とし、「船主業の魅力、楽しみ、やりがいなどを見出す必要がある」と指摘。また、組合員数の漸減傾向に伴い、各地方組合の運営が難しくなっていることについて、「地方組合同士の合併・統合も考えなければならない。これは内航総連傘下5組合の再編とも絡むため、時間を掛けて取り組むべき問題だ

う」との考えを示した。

一方で、昨年12月の国土交通大臣による規程一部改正認可で内航海運暫定措置事業の終息への道筋がついたことについて小比加会長は「暫定措置事業は組合の求心力になっていたが、同事業終了後は組合の存在意義が問われる」と語り、ポスト暫定措置事業の本格的な検討をPTで開始したことを説明。もともとPTでは、16年度以降の暫定措置事業のあり方などを優先的に協議してきたが、今後議論が本格化するとみられる同事業の運営細則については、規程関係検討委員会に一本化することを決め、PTではポスト暫定措置事業を含む組合のあり方に特化した検討を行う意向だ。PTでは「組合に何が求められ、何をすべきか」という大きなテーマを据え、全海運を受け皿とする共同事業の可能性や内航海運の認知度向上に向けた広報のあり方などを模索する考え。さらに小比加会長は「共同事業をやるにしても強制力が必要。また、運営費をどうするかという問題もある」とし、組合員数の漸減傾向を踏まえ、暫定措置事業終了時点での全海運の状況を展望する必要性を指摘。全海運では今後、地方組合や青年部からも意見を聴取しながら、PTで今後の展望やあるべき姿を協議し、今年度中に一定の方向性を示したい考え。

海洋共育センター、2014年度事業計画を策定 通常総会・連絡協議会を開催

民間完結型内航船員確保・育成システムの構築・拡充を目指す海洋共育センター(蔵本由紀夫理事長)は6月12日、都内で第2回通常総会を開催し、2014年度事業計画などを承認した。

14年度事業計画では、①事業実施の効率性と迅速性の両立、②事業およびその成果の効果的な情報発信の2点を目指し、低コストで早期の事業実施、情報発信の仕組みの構築などに取り組む。さらに、3つの部会(第一～第三事業部会)の具体的な事業計画も策定。第一事業部会では「6級海技士(航海)短期養成講座の計画的な実行(広報活動含む)」、「6級海技士(機関)短期養成講座の開講準備」、「短期戦力化に向けた再教育訓練(第二事業部会)の検討と連携」、第二事業部会では「甲板部短

期戦力化訓練の検証と具体的実施準備」、「機関部短期戦力化訓練の準備」、「訓練マトリックス普及への課題の検証」、「現在または将来需要を取り込み、採算性があり継続可能な再教育を実施するため、既存施設、訓練母体との連携の具体的推進」、第三事業部会では『資金繰り対策』、『経営者が押さえておくべき決算書の項目』などに関するセミナー実施をそれぞれ柱に据えた。

一方、海洋共育センターでは、海事クラスター関係者により運営などに関して広く意見交換することを目的とした連絡協議会を設置。同日、第1回会合を開催し、同協議会の会則を承認するとともに、委員長に日本海事協会の富士原康一副会長、委員長代理に運輸政策研究機構の春成誠理事長をそれぞれ選任した。