

MS内航ニュース

小比加会長、「ポスト暫定措置事業の合意形成目指す」 内航総連創立50周年記念パーティー

日本内航海運組合総連合会は9月17日、東京・平河町の海運ビルで創立50周年を記念した祝賀パーティーを開催した。同パーティーには、多数の国会議員、関係省庁幹部、他団体のトップなどがお祝いに駆けつけ、華やかな雰囲気の中で盛会となった。

内航総連の小比加恒久会長は冒頭のあいさつで、「多くの困難を乗り越え、着実に改善を積み重ねて、国内物流の重責を担ってきた」と50年間を振り返るとともに、「ポスト暫定措置事業において、内航海運に携わる事業者の求心力をどこに求めるか、あるいは内航総連をはじめとする各組合のあり方をどう考えるかなど、検討すべき課題は山積している。関係者間で議論を深めて、次の50年を見据えた合意形成を目指していきたい」と抱負を語った。さらに、「内航海運は、暫定措置事業の解消という構造的な変化に関わらず、今後も物流面でわが国を支える産業インフラであり、健全な形でその使命を果たしていくことが求められている」とした上で、「そのためには、カボタージュ制度の維持と並んで、船舶と船員の2つの高齢化対策をはじめ、業界として国民の負託に応えられるよう一層の自助努力に努めなければならない。それが次の50年に向けた私どもの役割」と強調した。

一方、来賓を代表してあいさつした国土交通省の太田

昭宏大臣（当時）は、「（50年の間）わが国経済の目まぐるしい景気循環の波を乗り越え、今や国内物流の約4割を担う大動脈として、経済活動と国民生活を支えるなど、内航総連の皆さまの半世紀にわたるご努力に深甚なる敬意と感謝の意を表する」と述べるとともに、「内航海運は、暫定措置事業の最終局面を迎え、新たな時代の入り口に立とうとしている。皆さまは50年間の環境変化に的確な対応をしてきた。内航総連の下、業界が一丸となって直面する船舶と船員の2つの高齢化という課題を乗り越えながら、次の50年に向け新たな時代の内航海運を築くと確信している」とエールを送った。また、海事振興連盟の衛藤征士郎会長は、内航海運の今後の課題として「少子高齢化で人口が減っていく中、全体的な人・モノのボリュームは低減していく。その時にあって、内航海運がどうあるべきか。もう1つは、国際的に環太平洋経済連携協定（TPP）と東アジア地域包括的経済連携（RCEP）という2つの外圧が内航に掛かってくる。その時にはしっかりとカボタージュを堅持しなければならない」と指摘した上で、「カボタージュが揺らぐことのないように、私どもとしては大臣を先頭に頑張っていく」と決意を表明した。その後、国土交通省の西村明宏副大臣（当時）が乾杯の音頭を取り、パーティーは盛会裏に終了した。

カボタージュと日本人船員による安全輸送を堅持 内航総連・内藤船員対策委員長が会見

日本内航海運組合総連合会の船員対策委員会の委員長に就任した内藤吉起氏（邦洋海運社長）は9月28日に記者会見を開催した。内藤委員長は「内航総連の立場で守っていかなければならないのは、第一にカボタージュ規制と日本人船員による内航海運の安定・安全輸送」とし、「特に、

60歳以上の内航船員が（全体の）25%以上を超えている現状は早急に解決していかなければならない」と語った。

船員の確保・育成に向けた課題について内藤委員長は、「少子化の中で必要な船員数を確保するには、労働環境の（→次ページへ続く）

改善のほか、賃金も上げていかなければならないが、これはわれわれだけではできない。日本人船員による安全・安定輸送が必要であるならば、荷主業界にも理解してもらわなければならない」とPR活動の重要性を指摘。また、船員養成機関以外にも門戸を広げる手段として「6級海技士短期養成制度」の活用を挙げ、内航総連として同制度をバックアップしていく意向を示した。

一方、内藤委員長は、内航船員に求められる要素として「海技資格を所有しているからといって即戦力になるとは言えない。気象・海象を的確に判断できる熟練した

経験のある運航要員が必要」としながらも、高齢者は視覚、聴覚といった身体能力の衰えは免れないことを指摘した上で、「電子海図付きのレーダー、衝突防止レーダー、AISといった安全運航に資する補助機器を使いこなせることが望まれ、そういう技術を習得するための教育が必要になる。これらに積極的に取り組み、安全を担保できる船員を養成していくことがわれわれの使命」と語った。

なお、2015年度の第1回委員会は10月9日に開催され、北海道から九州まで全国の船員対策協議会が参加し、意見交換をする予定。

内航海暫定措置事業実施細則説明会に合計557名が参加 内航総連、周知に手応え

日本内航海運組合総連合会は先頃、今年7月に開催した内航海運暫定措置事業に係る実施細則改正等の実務的取扱いに関する説明会の開催結果をまとめた。全国6カ所（東京、福岡、高松、松山、広島、大阪）で開催した同説明会への参加者は合計557名だった。

開催地関係組合の役員・組合員や開催地最寄りの造船所関係者などを対象に各地で開催された今回の説明会の結果について、内航総連事務局では「5組合内の部内会議において議論が重ねられており、すでにある程度周知されているとの感触を得た」、「各会場における質問も内

容確認に関するものが多数だった」、「造船所関係者からは、基準値表に記載されていない船舶の適用基準値はどのように確認するのかなどの技術的質問があった」などとしており、実施細則の中身について周知が進んでいることに手応えを感じている。

なお、開催地別の参加者数は、東京153名（開催日：7月21日）、福岡106名（同7月24日）、高松61名（同7月27日）、松山74名（同7月28日）、広島69名（同7月29日）、大阪94名（同7月31日）の合計557名。

内航総連、暫定措置事業預託金の第1回償還を実施 81件・約7億円

日本内航海運組合総連合会は先頃、内航海運暫定措置事業に係る預託金の返還申請のうち、第1回償還分として81件・6億9986万3026円の償還を8月31日に実施したと発表した。

同制度は、2004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200億円の政府保証を受けるため、うち2割（40億円）を業界内で手当てすることを条件とされたため、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。一方、同制度では一定期間に交付金交付を申請した人のみ不利益を被ることから、内航総連は昨年11月の理事会において、政府保証に必要な預託額（40億円）を超える部分（約21億円）を上限に償還することを決定していた。

償還の優先順位は、①徴収執行権を有する国および地方公共団体の期間による差押債権、②内航海運事業を廃止した者および廃業した者などから債権として預託金返還の権利を継承している者、③内航海運事業を継続しているが、自社保有船舶がない者、④中小企業であって、自社保有船舶が1隻、かつ当該船舶が499総トン以下の船型である者、⑤預託金を預けた日時が古い者（②～④の対象者を除く）。

なお、今回の償還期限は15年8月から16年8月までの1年間と定めている。これまでに165件・20億2239万円の償還申請があり、今回支払われた分を除く、84件・13億2253万円については第2回目の審査対象となり、新たな申請よりも①～⑤の分類内で優先的に取り扱われる。償還受付は全3回で、第2回が今年12月（償還は来年2月）、第3回は来年6月（償還は来年8月）となっている。

ケミカルタンカー、若年船員の採用難しく高齢化が顕著 荷役作業軽減など荷主に協力要請

全国内航タンカー海運組合（ケミカル・特タン委員会）、石油化学工業協会、国土交通省の3者による「内航ケミカル連絡会」が10月7日に東京・平河町の実業クラブで開催された。今回の会合では、内タン側から「2つの高齢化」（船舶の高齢化、船員の高齢化）について石化協側に説明。特に船員不足については、他の船種に比べ、ケミカルタンカーは小型船が中心で特殊な労働環境にあることから、新卒船員を雇用したくても応募が極めて少ない状況を説明し、船員の荷役作業軽減などに対する協力を求めた。

内タン側が提示した資料によると、内航タンカー全船種における船員の平均年齢（2014年10月1日現在）が47.9歳であったのに対し、ケミカルタンカー船員の平均年齢は49.8歳と高くなっており、50～64歳で52.3%（全船種では46.3%）を占めるなど、特に高齢化が深刻となっている。また、全船種の乗船中船員の平均年齢は、3000総トン以上の大型船が42.7歳だったのに対し、ケミカルタンカーの主要船型である200総トン以上500総トン未満は51.2歳と小型船型で特に高齢化が顕著となっている。これらのデータを示した上で、内タンでは「55歳以上が744名中329名を占めており、近い将来、自

然退職または傷病退職などが懸念される」と表明。さらに、「平均乗船員数は約5.3人で、950人程度が必要とされることから、船員不足はさらに加速されるので、若手船員の雇用促進が喫緊の課題となる」と石化協に訴えた。

また、内タンでは、ケミカルタンカーに乗船する船員の高齢化および不足に関する窮状を訴えるため、事前に実施した運航事業者に対するアンケート調査結果を提示。調査結果においては、ケミカル・特タン委の田淵訓生委員長（田淵海運社長）が「新卒者がケミカルタンカーに乗船するケースはほとんど見られない」と指摘するように、新卒者の採用がほぼなかったことが判明。その理由として、「特殊な労働環境にあるケミカルタンカーが若年船員に敬遠されがちであること」や「小型船が多く、居住スペースの問題で新卒者の受け入れが難しい」ことなどを挙げた。その上で、内タンは「石油化学業界の生産設備の集約や海外移転により輸送量が減り、何とか船員需給もバランスしているが、今後さらに不足が進めば安定輸送に支障をきたす」（アスト・下田平政浩取締役）と懸念を表明し、内タンとして採用活動や船員の労働環境改善など事業者の自助努力を促す一方で、石化協側にも船員の荷役作業などの労働軽減に対する協力を要請した。

鉄道・運輸機構、SESと在来船の整備コスト比較に着手 コスト高のイメージ払しょく狙う

鉄道建設・運輸施設整備支援機構は10月6日に開催した「2015年度内航船舶（SES）技術セミナー」の中で、スーパーエコシップ（SES）と在来船の整備コストに関する比較調査に着手したことを明らかにした。SESについては、在来船と比較して初期投資が高いことが指摘されているが、整備面では有利な点が多いことから、鉄道・運輸機構では整備も含めたトータルの費用を把握し、SESの優位性を示したうえでさらなる普及促進に取り組む考え。

この調査では、「ラインシャフトCRP方式」、「ポッド方式」、「タンデムハイブリッド方式」、「2軸CPP方式」の4種のSESに対し、電気推進システムに係る各機器の整備項目および費用などについて調査し、在来船との整備コストの比較を行うとともに、より負担を軽減する方法などについても検討する。調査方法は、SESの電気推進シ

テムに係る各機器（インバータ、二重反転プロペラ、ポッド、発電機等）を取り扱うメーカーに対して、整備項目および整備費用に関するヒアリング調査を実施。また、在来船との整備費用を比較するため、4種のSESに対比する在来船の整備項目と費用についてもヒアリング調査を実施。その上で、船主またはオペレーターに対し、整備項目と費用に関する調査結果を示し、これら費用の負担軽減に係る方策などについてヒアリング調査を実施。

鉄道・運輸機構ではすでに各種ヒアリング調査を完了、調査結果の整理に入っており、11月中にも報告書を作成する予定。SESについては、船価の問題で船主が建造を躊躇するケースが多いが、今回の調査結果において整備コストで初期投資を補うことが可能ということになれば、船主のSESに対する「コスト高」というイメージが改善されることになりそうだ。

6級海技士（機関）短期養成、幅広い年齢層から応募 15年度は合計39名

日本内航海運組合総連合会によると、昨年10月に創設された6級海技士（機関）の短期養成制度の2015年度受講者は、第1回（7月16日～11月30日）が24名、第2回（9月28日～2016年2月18日）が15名となり、合計では39名となった。受講者の年齢を見ると、下は18歳から上は53歳と幅広い年齢層となっている。

同制度は、内航業界において機関士不足が深刻化する中、昨年3月、内航総連が国土交通省海事局に対し、民間完結型の同制度創設を要望し、同年10月に海事局が

速やかに創設したもの。

今回の応募結果について内航総連の小比加恒久会長は、「全国海運組合連合会会長当時に内航総連に提案し、海事局に速やかにスタートしてもらった制度。応募人数を気にしていたが、これだけの人数が集まって良かった。今後も業界にどんどんアピールする形で門戸を広げたい。また、海事局では人材の新規開拓という観点で同制度に関する16年度予算を要求してもらっており、それに応えるためにも同制度を育て上げていきたい」と語った。

内航燃料油価格、A7万100円・C5万1400円 7～9月期、次期は大幅な下げか

内航大手のNSユニテッド内航海運と石油特約販売店の藤井石油による7～9月期の内航燃料油価格交渉が9月29日に決着した。当期は、前期（4～6月期）に比べ、為替が円安に振れ、原油CIF価格が5ドル強上昇したことから、A重油（1kl当たり）が前期比5700円アップの7万100円、紙・パ価格を考慮したC重油が2500円ダウンの5万1400円となった。次期（10～12月期）は、足元の原油CIF価格が下落していることから、A重油が約1万1500円、C重油が約9200円と大幅に下落するとの見方が強い。

7～9月期は、原油CIF価格が通関月ベースで6月64.10ドル、7月63.85ドル、8月（速報）59.09ドルとなり、期間中の平均は62.35ドルと前期平均（56.69ドル）から5.66ドル上昇した。一方、為替レートは、7～9月期平均が1ドル＝123.38円と前期（119.73円）から円安が進行。その結果、総原価平均は6万6587円と前期（6万606円）から5981円上昇した。この総原価を基に両社が交渉した結果、A重油は5700円の値上げとなり、C重

油は同日に決着した紙・パ価格（7～9月期：4万8900円／kl）に海陸格差2500円を上乗せし、2500円の下落となった。

次期（10～12月期）については、足元の為替レートが1ドル＝120円前後での推移が続いている一方、原油CIF価格は足元で48ドル後半と7～9月期より値を下げて推移しており、為替、原油CIF価格ともにこのまま推移した場合、A重油が約1万1500円、C重油が約9200円の大幅なダウンとなる見通し。ただし、原油CIF価格については、現在まで価格上昇要因は見当たらないが、OPECやOPEC非加盟国の動向を含め、原油価格に影響を与える各種因子の先行きは不透明な部分が多く、今後の動向を注視する必要がある。

内航海運においては、内航各船社と石油特約販売各店との間の燃料油価格交渉でもっとも早く合意に至った価格が指標として公表される。そのため、その他各社の交渉においても、ほぼ同水準の価格で決定される見通し。

「内航海運フォーラム in 東京」を今月13日開催 内航海運研究会

内航海運研究会（代表：森隆行流通科学大学教授）は今月13日、「内航海運の抱える諸問題とその将来」をテーマとした「内航海運フォーラム in 東京」を東京・平河町の海運クラブで開催する。同フォーラムでは、国土交通省海事局内航課の新垣慶太課長、海技教育機構の大立康祐理事、同志社大学の石田信博教授がそれぞれ講演するほか、大立氏、石田氏、佐藤國汽船の佐藤國臣代表取締役社長、大阪商業大学の松尾俊彦教授の4氏によるパネルディスカッション（コーディネーターは森氏）を実施

する。詳細は次のとおり。

〔内航海運フォーラム in 東京〕

▽日時：2015年11月13日（金）13:30～17:00▽場所：海運クラブ303・304号室

▽主催：内航海運研究会▽後援：日本内航海運組合総連合会、山縣記念財団、日本海事新聞社▽参加費：無料▽定員：100名▽申し込み方法：流通科学大学商学部森研究室宛てにFAX（078-796-4904）またはメール（naikouken2015@gmail.com）で申し込み。定員に達し次第締め切り。