

MS内航ニュース

内航海運の構造的宿命への対応に業界の英知結集

内航総連・小比加会長に聞く

1965年9月に発足、同年12月4日に運輸大臣(当時)の設立認可を受け、2015年で50周年を迎えた日本内航海運組合総連合会は、船腹調整事業から内航海運暫定措置事業へと形を変えながら現在まで続くカルテルの運営主体としての責務を担ってきた。その暫定措置事業は、2013年12月に2016年度以降の規程改正に関して国土交通大臣の認可を受け、15年3月にはその新たなスキームの実施細則が決定し、50年近くにわたり続いたカルテルの終結に向けた具体的な道筋が整った。今回は、小比加恒久会長に新たな時代に突入しようとしている内航海運の将来像や今後の課題などについて話を聞いた。

—内航海運の現状は？

内航海運はトンキロベースで国内の貨物輸送の4割を担っており、特に鉄鋼、セメント、石油などの産業基礎物資に限ればその比率は約8割に上り、日本経済を物流面で支えている。近年は日本の製造業で海外移転が進んだほか、省エネや脱石油の動きなどもあって、内航海運の輸送量は伸び悩んでいるが、その一方で、トラックドライバーの不足によるモーダルシフトの加速や大規模災害時における内航海運の役割の再認識などもあり、輸送インフラとしての内航海運の重要性は今後も変わらないと考えている。

—解決すべき課題は？

内航海運がそれらの使命を果たす上で喫緊の課題となるのが船員と船舶の2つの高齢化問題。船員については55歳以上の高齢者が全体の4割を占めており、若年船員の確保と育成を早急に進めていかななくてはならない。最近になって、民間完結型の6級海技士(機関)短期養成制度の創設や、海技教育機構の入学定員の回復など、若年船員の確保・育成の仕組みは徐々に整いつつがあるが、状況はなお予断を許さないものがあり、引き続き緊張感

をもって対応していきたいと思う。また、船員という職業を広く一般にPRすることも必要。これは地道に継続していくことが重要で、内航、外航、造船、港湾など海事クラスターが連携したPR活動も当然必要だが、まずは陸・海・空の物流事業者・団体が連携し、『物流』について知ってもらう活動も推進していかなければならない。

船舶は、船齢が法定耐用年数の14年を超える老齢船が7割を超えており、輸送の安全・安定性や環境問題への影響が懸念されるところ。代替建造が順調に進むことが望まれるが、その決め手となるのは運賃・用船料の回復。これは若年船員の確保・育成にも共通することだが、健全な内航海運を維持する上で、運賃・用船料の回復は不可欠であり、荷主さんをはじめ関係者に現状を説明して理解してもらえるよう、粘り強く活動を続けていくことが必要。

荷主さんに物流への理解を深めてもらうという点では、荷主さんと船社による対話だけではなかなか話が前に進まないことから、行政(国土交通省)が荷主さんや内航事業者との個別対話を通じ、現状の把握に動き始めた。また、経団連においても、労働力不足という問題もあり、物流の重要性を再認識する動きが出ている。それらの動きに呼応する形で、内航海運業界としても荷主さんに理解を求める活動を強化していきたい。

粘り強い活動が必要なのは、カボタージュ制度の堅持も同じ。カボタージュ制度は内航海運の存立基盤であるのみならず、わが国の安全保障や地域の経済・雇用にとっても欠かすことができない。安易なコスト論や特定の地域・企業のエゴに惑わされることなく、カボタージュ制度の必要性が広く理解されるように訴えていきたい。一次の50年に向けた内航総連としての抱負と課題は？(次ページへ続く→)

内航総連は1965年に設立され、今年で50周年を迎えた。設立前年の64年にいわゆる内航二法（内航海運業法、内航海運組合法）が成立し、内航総連の歩みは、船腹調整事業から暫定措置事業へと形を変えながら続いてきたカルテルと軌を一にするものだった。その暫定措置事業が2024年度に終了することになり、各事業者は文字どおり市場競争原理の下での企業経営を求められることになる。内航船の船齢構成から見て、老齢船が数多く残っており、船員労働力確保の問題もあり、これら老齢船を所有する事業者においては、代替建造するか、事業撤退するかの経営判断をせざるを得ない時期が近未来的に迫っているのではないかとも思っている。

規程改正により、暫定措置事業の終了までの道筋はつけられたが、常に過大な需給ギャップに瀕しやすいという内航海運の構造的な宿命は今後も続くと思われる。暫

定措置事業が終了した後に、こうした問題にどのように対応するのかが問われることになる。個々の事業者の自己責任に委ねられるのか、あるいは暫定措置事業に替わる何らかの仕組みを導入するかは、今後業界を挙げて英知を絞るべき重要課題と言えるだろう。同時に暫定措置事業終了後における内航総連という組織の在り方も問われる。求心力の維持という観点においても、何かしらの対策が必要であるということは感じている。オーナーやオペレーター、さらには荷主さんにも共通する課題として、環境問題や船員問題などもターゲットになっていくだろう。具体的な方向性を示すにはまだ時間が必要だが、内航総連を構成する5組合や国土交通省などとも相談しながら、今後慎重に議論を重ねていき、私が会長在任中に一定の方向性を示したいと考えている。

16年度内航船建造量、前年度並みで推移か 内航総連、造船所へのアンケート結果

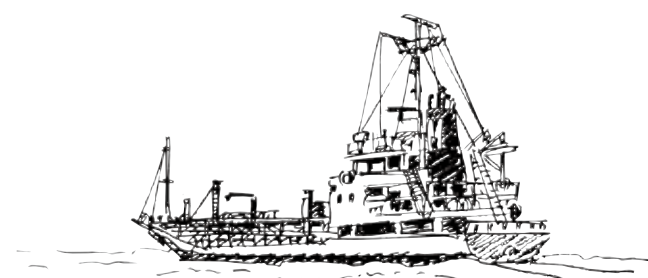
日本内航海運組合総連合会が内航船建造造船所を対象に実施した内航船舶（内航海運暫定措置事業対象船）建造アンケート調査結果によると、2016年度の建造予定隻数は84隻・14万5827重量トンとなった。15年度（104隻・20万6028重量トン）と比べ、隻数ベースで20隻減となっているが、今後表面化する商談もあると見られ、16年度数値は15年度並みの水準まで上振れする可能性が高い。

内航総連では、今後の代替建造促進対策に資することを目的に同調査を毎年実施。今回は、各造船所の15年度下半期から17年度上半期の4期2年間の建造（起工ベース）受注量を、船種、船型、契約状態（本契約・仮契約・商談中）に基づき調査。最近の同調査で回答のあった造船所（46社）を調査対象とし、うち39社から回答があった。

調査の結果、15年度下半期の建造量は、暫定措置事業の対象となる一般貨物船、特殊貨物船、石油タンカー、ケミカルタンカーの合計で53隻・10万2053重量トンとなり、すでに認定されている上半期分（51隻・10万3975重量トン）と合わせると104隻・20万6028重量トンとなった。一方、16年度は、上半期が48隻・7万7158重量トン、下半期が36隻・6万8669重量トンとなり、合計84隻・14万5827重量トンと15年度から減少。ただし、16年度の建造量に関しては、商談の進捗状況など

を踏まえて回答する造船所側の判断次第で予定建造量と実際の建造量に多少の誤差が発生するとみられ、上振れする可能性が高い。

船種別・船型別でみると、一般貨物船は15年度75隻に対し、16年度は52隻となった。そのうち、主船型である499総トン型は15年度41隻に対し、16年度は35隻と減少しているが、同船型は足元では代替建造が加速しており、隻数は上振れし、15年度並みの建造量を確保できるとの見方が強い。一方、タンカーは15年度14隻に対し、16年度は22隻と増加。原発事故に伴う大型黒油船の緊急整備が一段落し、足元の需要低迷と相まって建造量の低迷が続いているタンカーだが、16年度は建造量が回復する可能性が出てきた。



内航海運暫定措置事業開始以降、船腹量が最高水準に 開始時からの減船率は14.47%

日本内航海運組合総連合会が半年ごとにまとめている内航海運暫定措置事業の進捗状況によると、暫定措置事業開始時（1998年5月時点）に5638隻・667万1738対象トンだった船腹量は、2015年9月末時点で3781隻・570万6191対象トンまで減少。隻数ベースでは1857隻減、減船率（対象トンベース）では14.47%となった。当期は石材・砂・砂利船、台船・はしけ以外の船種で船腹量が軒並み回復し、全体ではこれまでもっとも回復したリーマンショック直前の08年を上回り、同事業開始以降最高水準に達している。

暫定措置事業の進捗状況を船種別にみると、一般貨物船は事業開始時点に比べ9月末時点の減船率は22.66%となり、前年同期（14年9月末時点）の24.34%と比べると船腹量は大きく回復。油送船も事業開始時からの減船率は17.70%となり、前年同期（18.08%）から船腹量は回復している。一般貨物船は、バブル期に大量建造された499総トン型を中心とする船舶の代替建造の加速傾向が続いていることが大幅な回復につながったものと見られる。油送船は、原発事故に伴う大型黒油船の緊急整備が船腹量回復の最大の要因となっているが、足元においては輸送需要の減少および今後の不透明な需要見通しにより、大型油送船の建造が停滞しており、今後は船腹量が横ばいで推移するとの見方が強い。

その他の船種では、石材・砂・砂利専用船は一般貨物船（ガット船）として建造されるケースが増えたこともあり、減船率は50.05%と前年同期（49.69%）から

さらに減少し、ついに5割を割った。また、台船・はしけも17.12%と前年同期（16.93%）から減少。一方で、RORO船・コンテナ船・CGCは活発な建造が続いており、+79.81%と前年同期（+77.57%）からさらに増加。曳船は1隻あたりの馬力増や大型化に伴う対象トン増により、減船率は+25.43%と前年同期（+18.87%）から大幅に増加。その他特殊貨物船（PCCを含む）も船舶の大型化に伴う対象トン増により、減船率では+8.56%と前年同期（+8.03%）から増加している。

一般貨物船、油送船の減船率を船型別（「100総トン未満」、「300総トン未満」、「500総トン未満」、「750総トン未満」、「750総トン以上」）でみると、一般貨物船では「300総トン未満」の減船率が対象トンベースで48.7%とほぼ半減しているのに対し、主力船型である「500総トン未満」は10.4%にとどまっている。1～2年前には、199総トン型から299総トン型へ代替建造する動きが目立ったが、その傾向は限定的で、499総トン型や749総トン型（減船率7.9%）の代替建造が進んでおり、今後も主要な船型となることが見込まれる。一方、油送船では、「750総トン以上」のみ+7.1%と増加し、それ以外は「750総トン未満」が45.2%、「500総トン未満」が38.9%、「300総トン未満」が45.1%と減少している。黒油船、白油船ともに小型船から大型船へ徐々にシフトしたことに加え、足元では原発事故に伴う大型黒油船の緊急整備が行われたことで、「750総トン以上」とそれ以外の船型で明暗がはっきり分かれる結果となった。

内航タンカー組合、過去12年間の海難事故を分析 加盟事業者へ注意喚起

全国内航タンカー海運組合がまとめた2003～14年の12年間の統計によると、事故の種類別では「衝突（複）」が169件で最多となり、全体の30%を占め、「乗揚」（95件・18%）、「衝突（単）」（77件・14%）と合わせると全体の61%を占めている。また、「主機関故障」（90件・17%）も高い割合を占めている。内タンでは、この統計を基に加盟事業者に注意を喚起するとともに、今後の事故撲滅に向けた啓蒙活動に活用したい考え。

3大海難（衝突（複）、衝突（単）、乗揚）の時間帯別発生件数では、合算で20件以上発生している時間帯は、1時、7時、8時、10時となっている。事故別では、「衝突（複）」

は1時、4時、7時、10時の発生頻度が高く、「衝突（単）」は5時頃から発生頻度が高くなり、10時頃に減少するが再び13時頃に高くなる。この時間帯はバースへのアプローチ、午後は離棧する時間帯であり、発生頻度が高くなる一因となっているとみられる。「乗揚」は深夜1時頃に多く発生し、6時、7時にも起きている。

3大海難事故発生件数を月別でみると、季節風が吹き荒む12月・1月が多く、衝突事故は霧の発生頻度が高くなる4～7月に起こる確率が高くなっており、「注意喚起が必要」としている。

「内航海運フォーラム in 東京」を開催 内航海運研究会

内航海運の主要課題をテーマとした研究を行う学識経験者で構成される内航海運研究会は昨年11月13日、東京・平河町の実業クラブで「内航海運フォーラム in 東京」（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）を開催した。

冒頭、後援者を代表してあいさつした内航総連の小比加恒久会長は、「今回参加された方々には、このフォーラムで内航海運というものを一歩掘り下げてもらい、今後のいろいろな面で役立ててもらいたい」と述べた。

最初の講演者として登壇した国土交通省海事局内航課の金子佐和子企画調整官は、「内航海運に係る国土交通省の取り組みについて」をテーマに講演。金子氏は、①代替建造の促進、②内航船員政策、③内航業界のグループ化、④モーダルシフト、⑤災害時の船舶の活用—の5点に関する国交省の取り組みを紹介した上で、交通政策審議会海事分科会基本政策部会が取りまとめた今後の施策の方向性を説明するとともに、これまでの施策の検証（評価）に取り組み、内航海運の現状と課題に係る意識を関係者間で共有する必要性を指摘した。

次に登壇した海技教育機構の大立康祐理事は、「海技教育機構の現状と取り組み」をテーマに講演。日本国内の船員の養成体制やその中で内航船員の最大の供給源である同機構が果たしている役割などを説明した。大立氏は、ここ数年は求人数の増加で100%近い就職率となっている

が、それ以前はリーマンショックにより求人が激減するなど景気変動の影響を大きく受ける一方で、各海上技術学校・短大が船員職の魅力などについて地道なPR活動を行った結果、応募倍率が高まっていることを説明。その上で、今後、内航海運が後継者を確保していくためには「産官学がこれまで以上に連携していくことが必要」と訴えた。

最後の講演者として登壇した同志社大学の石田信博教授は、「内航海運の抱える諸問題」をテーマに講演。内航海運業と自動車産業の産業構造比較を通じて、内航海運の産業としての将来性を考察した。石田氏は、産業構造が荷主を頂点とするピラミッド型で固定化されている内航海運業に対し、自動車産業ではサプライヤーが従来関係のないメーカーとの取引関係を結んでいく「オープン化」が進んでいることを指摘した上で、「個々の事業者が輸送サービス差別化を実現することが難しい内航海運業では、産業構造のパフォーマンスを向上させるためには、固定的企業系列をオープン化することが重要」との考えを示した。

各氏の講演終了後には、大立氏、石田氏のほか、佐藤國汽船の佐藤國臣社長、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：流通科学大学・森隆行教授）が行われ、船員問題を中心に活発な議論が展開された。

内タン、「漁業施設への乗揚げ事故」テーマにセミナー開催 三井住友海上による講演

全国内航タンカー海運組合は昨年11月18日、理事会後に会員を対象としたセミナーを東京・平河町の実業クラブで開催した。今回は、三井住友海上火災保険海損部船舶グループの長瀬泰彦課長が講師を務め、「漁業施設への乗揚げ事故傾向と防止策」をテーマに講演した。

講演では、定置網や養殖いかだなど漁業施設への乗揚げ事故が2005～14年の10年間で合計689件発生し、そのうち貨物船やタンカーによる事故件数は131件となっており、海域別では瀬戸内海全域で40件、船型別では1000総トン以下で約4分の3を占めていることなどを海上保安庁の資料を交えて説明。また、事故を起こした場合に船主が被る損害賠償の内容や実際にあった事故

の事例を紹介した。

その上で、事故防止策として「危険な港（事故の起きやすい港）を把握しておく」とし、養殖いかだの多い瀬戸内海や広島湾、三陸、大船渡湾などを挙げた。また、最新の「海図」、「漁具定置箇所一覧図」、「海洋台帳」の活用を推奨し、海図と海洋台帳を併用して活用する方法のほか、GPSプロッターの活用方法なども紹介した。最後に、①危険な港を把握する、②避難港となる可能性のある港の情報を事前に収集し、いざという時に参照しやすい状態にしておく、③夜間の入出港は事故が多いということ念頭に置き、見張り・船位確認に一層の注意を払う—の3点を重点とした事故防止策を講じることを提案した。