

MS内航ニュース

国交省、新たな内航海運政策策定に着手 内航総連・小比加会長「最大限協力していく」

国土交通省海事局の坂下広朗局長が昨年11月の定例記者懇談会において、新たな内航海運政策策定に着手したことを明かしたが、これに対し、日本内航海運組合総連合会の小比加恒久会長は12月に開催した政策委員会後の記者会見で、「内航業界では、内航海運暫定措置事業終了後のあり方などについて懸念もある。国交省として今後の業界の方向性に関する検討に着手してくれたと理解しており、期待している。ヒアリング等には最大限の協力をしていきたい」と期待感とともに新ビジョン策定へ協力する意向を表明した。

国交省は2002年4月に「次世代内航ビジョン」を策定、05年4月には事業区分(オーナー・オペレーター)の廃止などを柱とする改正内航海運業法が施行され、その後

10年が経過した。その間、国交省では内航海運の活性化に向けたさまざまな施策を講じてきたが、今回、それら施策の効果について内航海運業界や荷主業界などからのヒアリング結果を踏まえて検証・評価した上で、新たな内航海運ビジョン策定に向けた検討につなげていくこととしている。すでに昨年12月には日本鉄鋼連盟へのヒアリングを終了しており、年度内には内航海運事業者(内航総連推薦事業者)、主要荷主団体・企業に加え、金融機関、造船団体、海員組合、損保団体、シンクタンクなどへのヒアリングを完了するとともに、学識経験者を交えた勉強会を設置する予定。その上で、来年度中には正式な検討会を立ち上げ、新たなビジョン策定に取り組む意向だ。

内航船建造量、2年ぶりに100隻超えなるか 499総トン型はすでに前年超え

日本内航海運組合総連合会は、2015年度としては最後となる内航海運暫定措置事業における建造申請の1月期受付を実施した。これまで5・7・9・11月期の受付では、合計83隻(プッシュャー・バージは1隻でカウント。はしけ・台船は含まず。11月期はすべて認定されたものとして算定)が認定されており、建造量の好不調の1つの目安となる100隻のラインに達するかどうか微妙な情勢となっている。14年度は4年ぶりに100隻を割った内航船建造量だが、15年度は再び100隻を超えるか1月期受付結果に注目が集まる。

15年度のこれまで4回の建造申請の中身を船型別で見ると、499総トン型が51隻と残り1回の受付を残した時点で既に前年度(42隻)を上回っており、全体の建造量をけん引している。さらに、499総トン型を船種別に見ると、一般貨物船ではバブル期に大量建造された船舶の老

齢化が進んでいることを背景に代替建造が加速しており、15年度は40隻と前年度(36隻)を大幅に超えることが確実となっている。この40隻という数字は、建造量が好調に推移したリーマンショック前の06・07年度(ともに46隻)も射程圏内に入っており、好調さを物語っている。

一方、油送船においても499総トン型の15年度建造量はこれまでに8隻と前年度(3隻)を超えている。これは、499総トン型が主力船型であるケミカルタンカーの代替建造が主体となっていると見られる。ただし、ここ数年を見ても、14年度建造量が他の年に比べて極端に少なく、ケミカルタンカーの代替建造が加速しているとは言い難い。さらに、油送船については1000総トン以上の大型船の建造が14年度から停滞しており、15年度もこれまでに1隻のみと低調。電力向け燃料の石炭・LNGへ(次ページへ続く→)

のシフトおよび原発再稼働、ガソリン需要の漸減傾向などを背景に、黒油船・白油船ともに代替建造に踏み切れない状況が続いていることが低調の要因となっている。

このように、油送船は需要減少が建造量低迷につな

がっていることが明らかとなっているほか、一見好調な一般貨物船も需要増ではなく、老齢船の増加が主要因となっており、仮に15年度の建造量が100隻超えたとしても、それが需要回復を示すとは言えないだろう。

海事局16年度予算、船員確保・育成体制強化に1.4億円計上 今年度並みを確保

国土交通省海事局の2016年度予算において、内航船員の就業ルート拡大支援などを柱とする「船員の確保・人材育成体制の強化」に対し1億4000万円が計上され、前年度(1億4400万円)並みを確保した。

海事局では16年度予算要求において、「内航船員就業ルート拡大支援事業」のほか、「船員計画雇用促進等事業」、「外航基幹職員養成事業」、「技能訓練事業」一の船員確保・育成に係る各事業に対し総額1億4500万円を要求しており、ほぼ満額回答となった。このうち、「内航船員就業ルート拡大支援事業」は、船員の専門教育機関

を卒業していない者の内航船員への就業を促進するため、未経験者が短期で海技資格を取得できる6級海技士短期養成制度の拡大に向け、社船実習実施事業者に対し1人あたり8万円を支援するもの。

一方、16年度予算として新規要求していた、モーダルシフトを推進するための「国内物流における海上輸送利用促進事業」、地域の魅力を活かした船旅の充実に向けた「国内旅客航路活性化事業」はいずれも認められなかった。ただし、船舶以外も含むモーダルシフト推進関連事業については、総合政策局予算として3800万円が計上されている。

内タン、「2つの高齢化」新たな切り口で訴える 石連・国交省と内航連絡会開催

全国内航タンカー海運組合、石油連盟、国土交通省海事局の3者による「内航連絡会」が昨年12月に都内で開催された。今回の会合に関して内タンの筒井健司会長(昭和日タン社長)は、「これまでのやり方が形骸化してきたので、今回から違った切り口で説明した」と語るように、船員の高齢化と船舶の老齢化という「2つの高齢化問題」について、これまで提示してきたデータとは異なる新たなデータを追加し窮状を説明、石連側に対して危機感の共有を促した。

船員の高齢化に関しては、新たな視点として内航タンカー船員における60歳以上の高齢者の比率に焦点を絞り、全体の船員数に占める割合が約24%にも上っていることを説明。その上で、年金支給開始年齢が60歳と定められている船員職において、今年からスタートしたマイナンバー制度の導入を契機に、年金支給対象者が大量にリタイアする可能性を指摘し、船員不足の急速な進行に懸念を示した。また、499総トン以下の船舶の法定定員が最低で5名(航海士2名+1(航海当直要員)、機関士2名)とされ、実態においても平均5.1名(14年度)となっている一方で、安全面や着積時や荷役作業を考慮すると最低6名が必要とされることを説明し、現状ではギリギリの船員数

で対応していることを訴えた。さらに、組合との労働協約で定められた年間休暇数105日を消化するために必要な予備員率が1.43名であるのに対し、現状(14年度)は1.35名となっており、この1.35名を基に休暇数を算出すると年間90日となり、「船員をめざす学生が一番重要視しているのは休暇」(筒井会長)とされるように、船員不足により休暇の付与ができず、長期乗船が余儀なくされることで若手を中心に離職者が増加する可能性を指摘。これらのことから内タン側では、「若手船員の確保・育成には計画的休暇の付与、労働条件の改善、船内居住区の環境改善、魅力ある職場づくりなど企業ごとの努力のみならず、官民合わせた業界全体での支援体制が必要不可欠」と訴えた。

一方、船舶の老齢化に関しては、新たな試みとして5年間(10~14年度)の船齢別設備トラブル発生件数を紹介。このデータでは、船齢15年以上になると船舶設備のトラブルが急増する傾向を顕著に示しており、「10年を超えた船舶については、その使用年数・耐用年数を考慮しながら、延命工事を繰り返し行っているにもかかわらず、15年を超えた船舶については、多くの重大設備トラブルが発生している」とし、事故を未然に防ぐという観点からも代替建造促進の重要性を強調した。

内航燃料油価格、A5万8800円・C4万2300円 10～12月期、次期もさらに下げ見通し

内航大手の川崎近海汽船と石油特約販売店の川重商事による2015年10～12月期の内航燃料油価格交渉が12月25日に決着した。当期は、前期(15年7～9月期)に比べ、原油CIF価格が13ドル以上下落したことから、A重油(1kl当たり)が前期比1万1300円ダウンの5万8800円、紙・パ価格を考慮したC重油が9100円ダウンの4万2300円となった。次期(1～3月期)は、足元の原油CIF価格が低位安定が続いていることから、A重油が約3000円、C重油が約6000円とさらに下落する見通し。

10～12月期は、原油CIF価格が通関月ベースで9月51.24ドル、10月47.91ドル、11月(速報)47.48ドルとなり、期間中の平均は48.88ドルと前期平均(62.50ドル)から13.62ドル下落した。一方、為替レートは、10～12月期平均が1ドル=120.73円と前期(123.38円)から円高に振れた。その結果、総原価平均は3万7332円と前期(6万6587円)から約3万円の大規模な下落を記録。この総原価を基に両社が交渉した結果、A重油は1万1300円の

値下げとなり、紙・パ価格(10～12月期:3万9800円/kl)に海陸格差2500円を上乗せしたC重油は9100円の下落となった。

次期(1～3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価格は足元で低位安定が続いていることから、為替、原油CIF価格ともにそのまま推移した場合A重油が約3000円、C重油が約6000円のダウンとなり、近年における最低水準を記録する見通し。

原油CIF価格については、昨年12月の石油輸出国機構(OPEC)の総会で減産合意できなかつたこともあり、現在まで価格上昇要因は見当たらず、当面は低迷が続くとの見方が強い。

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。

海鳥の位置と内航船の航行記録で海流予測の精度向上 JAMSTEC、海技研等4者

海洋研究開発機構(JAMSTEC)、名古屋大学、東京大学大気海洋研究所、海上技術安全研究所の4者は先頃、これまで海流予測モデルのデータ同化に使用していた海洋観測データとは全く異なる種類のデータである、オオミズナギドリ(オオミズナギドリ)の位置情報と内航貨物船の航行記録を活用することによって海流予測の精度が向上することを確認したと発表した。

オオミズナギドリは、日本近海で繁殖する海鳥の一種。春から秋の繁殖期にはカタクチイワシ等の魚類を採餌するため、数百キロメートルにわたって海を広く行き来する。海上で休息する際は浮遊状態となり、その挙動は漂流ブイに似たものとなる。また、本研究で対象とした船舶は排水量1万トン程度のRORO船、セメント輸送船、油タンカー等。

JAMSTECアプリケーションラボで開発し、今回の実験に使用した海流予測モデル「JCOPE2」は、漁業での活用を目指す漁海況予報に関する研究や、JAMSTECベンチャーにおける各種海洋産業や公的機関を対象とした

情報コンサルティング事業に活用される等、研究成果の社会応用の取り組みで先駆的に実績を上げてきた海流予測モデル。

「JCOPE2」では、海流分布の海洋観測データを主に人工衛星から取得していたが、本研究は、海流予測モデルが海洋生物や内航貨物船から取得できるデータと連携することによって海流分布の海洋観測データを劇的に強化する可能性を示唆している。

特に内航貨物船から取得するデータによるデータ同化で海流予測の精度が向上することは、その結果が内航貨物船の効率的な運航にフィードバックされるという仕組みが機能するようになるため、持続可能な高密度の海流観測網の出現が期待される。その他にも、海流予測の精度向上は漁業や海底資源開発など各種海洋産業への活用が期待される。

内航総連、全国水産高等学校長協会と意見交換 船員不足解消へ今後も連携深める

日本内航海運組合総連合会は昨年12月、全国水産高等学校長協会との意見交換会を開催した。内航総連からは影山幹夫理事長や船員対策委員会のメンバー、同協会からは7校（小樽水産高校（北海道）、いわき海星高校（福島）、海洋科学高校（神奈川）、三谷水産高校（愛知）、隠岐水産高校（島根）、高知海洋高校（高知）、鹿児島水産高校（鹿児島））が参加したほか、文部科学省、国土交通省の担当者や内航労務協会（オブザーバー）などが参加した。

今回の会合では、「水産高校の現状（入学・就職状況等）」、「水産高校と内航業界がそれぞれに對し望むこと」などを議題とし、求職・求人情報のマッチングなどに

ついても意見交換した。その中で、同協会側からは「船社からの求人が少ない」、「先生たちへのさらなる情報提供」、「求人一覧表の作成」などの要望があった。

内航総連では、12月に開催した政策委員会において今回の意見交換会の結果を報告。すでに全国内航タンカー海運組合や九州・近畿地区の船員対策協議会が学校訪問や出前授業を実施しているが、水産高校が海技教育機構に次ぐ大口の内航船員供給源となっていることを踏まえ、同協会や各地域の水産高校とのさらなる連携を図っていくことが確認された。

2016年度内航輸送量、前年度から横ばい予測 日通総研、鉄鋼は需要増見込む

日通総合研究所は先頃「2015・2016年度の経済と貨物輸送の見通し」を発表した。

15年度の国内貨物輸送の見通しでは、上期は消費関連貨物が予想外に好調であったことから小幅ながら増加したが、下期は建設関連貨物が公共投資の減少などを受けてマイナスとなり、年度全体の総輸送量は前年度比0.2%減の47億1780万トンとわずかながら減少を予測。

一方、16年度の見通しでは、建設関連貨物において公共投資が減少することで3%台のマイナスと全体を大きく下押しすることで、総輸送量は0.4%減の46億9780万トンと前年度割れを予測している。

15年度の内航海運については、生産関連貨物は石油価格の低下などを受けて石油製品が比較的堅調に推移する

一方で、鉄鋼の不振などから全体では0.4%減の小幅なマイナスを予測。建設関連貨物も公共投資の減少などを背景として、石灰石やセメントを中心に2%台半ばのマイナスを予測。全体では1.1%減の3億6530万トンと2年連続のマイナスは避けられないとみている。

一方、16年度は、生産関連貨物は、大きなウェイトを占める石油製品には小幅ながら減少が予想されるものの、鉄鋼の底堅い需要増などに伴い、1%弱の増加を見込む。建設関連貨物は、公共投資の減少により、セメント、石灰石などの需要は高水準ながら前年度水準を下回るほか、砂利・砂にも減少が見込まれるため、2%程度のマイナスになるとみている。このため、全体では前年度から横ばいとなる3億6530万トンと予測している。

内航総連、海外売船17隻を公表 12月報告分、フィリピン向け7隻

日本内航海運組合総連合会の建造認定委員会がまとめた「海外売船状況報告」によると、12月の同委員会に報告された売船隻数は17隻だった。

当月に報告された船舶の平均総トン数は450トン、平均対象トン数は1340トン、平均船齢は22.56年。17隻の売船先はフィリピン向けが7隻で最多となり、そのほか韓国向け、UAE向け、マレーシア向け各2隻、インド

ネシア向け、セーシェル向け、B.V.I（イギリス領ヴァージン諸島）向け、シンガポール向け各1隻となった。船種別では、一般貨物船11隻、油送船5隻、RORO船1隻。