

MS内航ニュース

内航総連、久元神戸市長を表敬訪問 開港150周年関連行事への協力表明

日本内航海運組合総連合会の小比加恒久会長ら幹部は3月10日、神戸市内で開催した理事会後に同市の久元喜造市長を表敬訪問した。会合では、内航海運が直面している船員問題など各種課題などについて説明し、理解と協力を求めた。

一方、来年、開港150周年という節目の年を迎える神戸港に関し、久元市長から150周年記念関連行事への協力要請があり、小比加会長は最大限協力する旨を伝えた。

内航総連では今年度から年1回、理事会および政策委員会を地方都市で開催する方針としている。15年ぶりとなる地方開催の地として、1868年に開港し、来年で開港150周年を迎える神戸港を有し、内航海運との馴染みも深い神戸市を選んだ。内航総連からは小比加会長、栗林宏吉副会長、筒井健司副会長、藤井肇副会長、後藤田直哉副会長、瀬野和博副会長、影山幹夫理事長が出席したほか、地元の内航事業者を代表し、兵機海運の大東洋治社長、井本商運の井本隆之社長も同行した。

面談の中で、小比加会長は、「船員の高齢化」、「船舶の老齢化」の「2つの高齢化問題」をはじめとする内航海運が直面している諸課題について資料をもとに説明し、理

解と協力を要請。久元市長から船員の確保・育成の現状を聞かれた小比加会長は、海技教育機構の養成定員枠の拡大に向けた活動などを紹介する一方で、内航海運に対する世間一般の認知度が低いことなどを問題点として挙げた。

一方、開港150周年を控え、来年度は「海フェスタ」の開催地にも決定している神戸市では、各種記念イベントを計画しており、久元市長からはそれらに対する内航海運業界からのサポートを仰ぐ旨の発言があり、小比加会長は「最大限協力する」と応じた。そのほか、神戸市側からは、大阪と神戸間をつなぐ幹線道路の建設計画に関して、建設にあたり必要となるガット船やセメント船の輸送能力の現状について質問があった。

久元市長との面談を終え、記者会見に臨んだ小比加会長は、神戸市での理事会等の開催を総括し、前日に開催した懇親会で地元の事業者と懇親を深められたほか、神戸市長を表敬訪問できたことに満足感を示し、来年度以降も年1回の地方開催を継続する意向を改めて表明。そのうえで、「今後も地方開催する際には、地元自治体と話す機会を積極的に作っていききたい」との方針を示した。

内航総連、神戸市内で懇親会を開催

年1回、政策委員会及び理事会を地方で開催することとしていた日本内航海運組合総連合会は3月9日、今年度の開催地となった神戸市内で懇親会を開催した。小比加恒久会長は、「神戸港は開港以来、海運の要衝として発展し、来年は開港150周年を迎える。内航総連も創立50周年を迎え、これからの50年に向けて第一歩を歩み始めた。船員問題、老朽船問題など難問山積だが、一所懸命努力して、良い方向に進めたい」と決意を新たに示した。

一方、開催地を代表して挨拶した兵庫海運組合の大東洋治理事長（兵機海運社長）は、「内航海運も深い、暗いトンネルに入り、大変な時。しかし、嵐というのは永久に続くものではない。皆様方の尽力により内航海運がこれから再生、発展することを祈念したい」と述べた。

国交省、内航海運暫定措置事業資金管理計画を作成 2015年度収支実績も公表

国土交通省海事局は3月31日、日本内航海運組合総連合会が実施する内航海運暫定措置事業の2015年度収支実績と今後の資金管理計画を公表した。

収支実績は、収入が424億円（建造等納付金79億円、借入金330億円、繰越金15億円）、支出が398億円（撤廃等交付金ゼロ、元本返済380億円、預託金償還14億円、利息等4億円）となり、次期繰越金は25億円となった。

一方、資金管理計画では、16年度の収入を374億円（建造等納付金43億円、借入金306億円、繰越金25億円）、支出を341億円（元本返済330億円、預託金償還7億円、利息等4億円）とした。また、16年度以降の新たな

建造納付金単価を踏まえた終了予定年度（24年度）までの収支は、17年度収入317億円・支出310億円、18年度250億円・244億円、19年度212億円・206億円、20年度169億円・163億円、21年度116億円・111億円、22年度70億円・63億円、23年度49億円・44億円、24年度20億円・20億円としている。

国交省では、10年6月に閣議決定した「規制・制度改革に係る対処方針」で内航総連と協議した上で、資金管理計画の作成・公表が義務づけられたことを受け、当該年度までの収支実績と資金管理計画を作成・公表している。

新卒船員、転職の動機に「人間関係」 海技教育機構、卒業生定着状況調査

海技教育機構は先頃、海上技術学校、海上技術短期大学の卒業生が、入社後早々に退職するケースが多いとの指摘を受け、同校卒業生の定着状況を調査し、結果を公表した。

同調査では、一般的に卒業後3年ぐらいで転職を考慮することが多いと言われていることなどから、2009年・11年・13年の3月卒業生および乗船実習科9月修了者1071名を対象としてアンケート調査（回答率33.6%）を実施した。

アンケート調査の結果、卒業後の定着状況に関しては、卒業後1年の時点で、海技学校卒業生は92.3%が現在勤めている会社が最初の会社であると回答し、海技短大卒業生は85.2%だった。これに対し、卒業後3年の時点では、海技学校が62.5%、海技短大が57.6%と転職もしくは離職する者の割合が上昇。しかし、卒業後5年の時点では、海技学校が58.7%、海技短大が62.2%とほぼ横ばいで推移している。これは、厚生労働省が発表している

陸上の新規学卒就職者の離職率とほぼ同じ傾向となっており、3年を過ぎればその会社に落ち着く傾向が明らかとなっている。また、転職したと回答した者（96名）のうち、海上職から海上職に転職した者の割合（陸上職から海上職に転職した者も含む）は75.0%となり、4人のうち3人は海上職を継続している。

一方、転職者の転職理由に関するアンケートでは、「人間関係がうまくいかなかった」（45人）とする回答がもっとも多く、次いで「休暇が十分に取れない」（28名）、「時間外労働が多い」（27名）、「思ったより給与が安かった」（16名）となった。また、転職後の感想については、「変えて良かった」と回答した者が76名に上った。そのほか、転職者、非転職者に関わらず、現在の会社への不満の有無に関する質問では、「不満がある」と回答した者が全体の半数（49.8%）を占め、その理由として給与や休暇などの労働条件に加え、人間関係に不満を持つ者が多かった。

内航海運のグループ化で経営基盤強化を 九州運輸局・熊本が説明・意見交換会

九州運輸局熊本運輸支局は先頃、上天草市内で内航海運のグループ化に関する説明会・意見交換会を開き、県内から参加した内航海運事業者ら40人にグループ化に

よる経営基盤の強化を訴えた。

天草地域は、一杯船主と言われる零細事業者が8割以上を占め、経営基盤の脆弱さも年々事業者数が減少。

こうした中、上天草市は2月、海運業の振興と担い手の育成を目的に、教育機関、内航海運団体などと「上天草市海運業次世代人材育成推進協議会」を設立、内航船員への就学支援や定住促進事業などを通じ、海運・船員の町を復活させる取り組みを始めた。

説明会では、運輸局が船舶管理会社を活用したグループ化・集約化推進の必要性、今後のグループ化の方向性、管内のグループ化の状況などを説明。続いて、意見交換会では船員の育成、グループ化のインセンティブ、船員派遣事業許可・在籍出向などについて議論を交わした。

「省エネ性能格付け制度」の創設検討へ 第2回内航省エネ化促進検討会

国土交通省海事局は3月30日、「内航海運の省エネルギー化の促進に関する検討会」の第2回会合を開催し、海運事業者における省エネ化への取り組みや業界に対するヒアリング・アンケート結果を共有し、今後必要とされる具体的な省エネ施策の検討に向け審議した。

海運事業者における省エネ化への取り組みに関する審議では、フェリーなど比較的大型の旅客船については、革新技術の実証を行うことの有効性や必要性が示され、比較的小型の旅客船については、プロペラ等の改造により燃費削減となり、数年間で投資回収できることが共有された。また、RORO船や鋼材船などの貨物船について

は、システムを支援ツールとして活用することで、最適な航海計画や減速運航を行うことができ、省エネ化（燃費削減）に有効であることが示された。

一方、省エネに対する業界の意識調査の結果から、省エネの推進にあたっては省エネ効果や費用対効果を見える化する制度（省エネ性能格付け制度）の創設などの必要性が、また、省エネモデル船型の普及にあたっては公平中立な省エネ効果の評価・公表の必要性が共有された。

4月27日開催予定の第3回会合では、船種、船型、運航形態などに応じた具体的な省エネ施策を整理し、今後の方向性を審議する予定。

国交省、フェリー事業者向け消火プラン手引書を公表 火災対策の指導強化

国土交通省が設置したフェリー火災対策検討委員会（委員長：田村兼吉海上技術安全研究所海難事故解析センター長）は3月22日の最終会合の開催結果を踏まえ、全国のフェリー事業者向けの「消火プラン作成」および「実践的な消火訓練」の手引書を3月29日に公表した。

昨年7月31日に北海道苫小牧沖で発生したフェリーの車両甲板火災を受け、火災・消防に関する専門家などから構成する同委員会では火災対策の検討を行ってきた。その結果、「事業者があらかじめ消火活動の手順を検討するとともに、乗組員1人1人が実践的な訓練を積んでおくことが重要」と結論づけ、これを行うための手引書を策定。国交省では今後、フェリー事業者に対し、同手引書を活用した「火災に備えた消火プラン（消火活動の手順をまとめた計画書）の作成」、「消火プランに基づく実践的な消火訓練」を行うよう指導していく。特に、多数の乗客が乗船することに加え、船内の構造が複雑である大型フェリー（沿海区域以遠を航行する5000総トン以上で複数の甲板を有する船）を運航する事業者に対し

ては、2016年度中をめどに、消火プランの作成および実践的な訓練を行うことを安全管理規程に明記することを義務づける。また、その他のフェリー事業者に対する火災対策の周知および情報提供にも努め、同様の火災対策を推進するほか、フェリーの乗員に対してリーフレットを配布し、消火活動の主な手順を周知していく意向。

なお、同手引書は国交省ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/common/001124968.pdf>）で閲覧可能。また、火災対策に関する検証実験の様子を<http://youtu.be/XEHd-2bp2lo>で公開している。



内航春闘、「労使の信頼関係を重視し困難な決断」 労使代表がコメント

全日本海員組合と内航二団体（内航労務協会、一洋会）、全内航による2016年度労働協約改定交渉が3月31日にそれぞれ妥結した。同日に開催された妥結調印式で海員組合の森田保己組合長、内航二団体を代表し野崎哲一内労協会長、全内航の塚本博行会長がそれぞれあいさつした。各氏の発言内容は大意次のとおり。

〔全日本海員組合・森田組合長〕

▽労働協約改定交渉は、期限内解決を図るべく、5回にわたる交渉ならびに断続的な小委員会を重ねた結果、ベースアップをはじめとした労働条件・労働環境の改善、また、同時に交渉を行った年間臨時手当についても、一定の水準で合意できた。交渉委員長をはじめとする、船団側交渉委員各位の期限内自主円満解決に向けた尽力に改めて敬意を表する。

▽内航海運においては、船員の高齢化などにより、陸上を大きく超える求人倍率で推移しており、今後、優秀な労働力をいかに確保していくかが重要な課題。次世代を担う若者を海へ呼び込むため、船員という職業の啓蒙活動や魅力ある労働条件・労働環境の整備に向け、引き続き労使が一体となって取り組んでいかなければならない。▽今次労働協約改定交渉が、一定の水準で期限内解決を図れたことは、船員の魅力を向上させ、後継者確保・育成はもとより、内航海運業界のさらなる発展につながると確信している。

〔内航二団体・野崎内労協会長〕

▽今次交渉は、日本経済の先行き不透明な状況にて、中小企業が多数を占める内航海運業界の業績が低迷する中で行われた。われわれは、内航二団体加盟会社に所属する運航船舶の市場競争力が、これ以上低下することのな

いよう努めるべきであるという立場で臨んだ。

▽貴方からの要求はいずれもかなりの原資を必要として、船舶運航経費へ少なからざる影響を及ぼす項目ばかりだった。輸送需要の停滞する内航海運業界において、年間臨手も含め今回の妥結内容を実現していくため、必要となる原資を新たに確保することは至難のことではあるが、労使関係を長い目で捉えていくことの重要性を認識し、あえて困難な決断を行うこととした。

▽日本人船員による内航船舶の安定的運航を確実なものとするため、内航海運業界における二団体の立場と役割を自覚しつつ、若年船員確保・育成、熟練船員の活用など、内航海運業界に共通した課題解決のため貴組合とよく議論し、良好な労使関係を維持・発展させていかなければならない。われわれ船主ととも、企業存続と乗組員の雇用確保のため、今後とも全力を尽くす所存。

〔全内航・塚本会長〕

▽今年度は、政府機関からの呼び掛けである「官製春闘」も3年目となったが、用船料の低下傾向および内航海運市況の悪化により、先行きが不透明な状況で、大きな不安を抱えた中での極めて困難な交渉となった。貴組合からの多大な要求内容に対し、交渉期間中にも全内航会員各社からは、交渉の流れを懸念する声が届いていた。妥結結果は誠に厳しいものと受け止めるが、従来からの貴組合との信頼関係を鑑みて、船団の体力を大きく超えた決断をした。

▽労働環境・労働条件の改善により、船員確保また船員意識の向上につながることを祈念し、今後も企業存続と雇用維持を第一と考え企業努力を重ねていくが、貴組合ならびに各支部のなお一層の協力を切に願います。

内航総連、1月期の建造申請43隻を認定 申請事業者を公表

日本内航海運組合総連合会は、内航海運暫定措置事業の1月期建造申請受付で認定された43隻の事業者名などを公表した。認定された43隻の船種別の内訳は、一般貨物船25隻、油送船12隻、特殊貨物船4隻、曳船2隻。そのうち、大型船型（1000総トン以上）は、平汽船の1999総トン型油送船、旭タンカーの3900総トン型油送

船、川崎近海汽船の1万1430総トン型一般貨物船、誠洋汽船の2600総トン型特殊貨物船（コンテナ船）の計4隻。そのほかは、499総トン型が一般貨物船で10隻、油送船で6隻となっている。