

MS内航ニュース

坂下海事局長、「大動脈として活躍できる道を探る」 内航海運活性化検討会が初会合

国土交通省海事局は4月8日、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」の初会合を同省内で開催した。会合冒頭であいさつした同局の坂下広朗局長は、「内航海運は現在、船舶と船員の高齢化という大きな2つの課題を抱え、わが国のこれからの成長にとって内航海運を含む物流の効率を上げ生産性を高めることは重要な課題になっている」とした上で、「わが国の物流を担う重要な輸送モードとしての内航海運の将来の姿について忌憚らない意見をもらい、将来に向けて課題を確実に解決し、持続可能な産業としてわが国の物流の大動脈として活躍できる道を探っていききたい」と述べ、メンバーに協力を

求めた。

一方、同検討会の座長には東京女子大学現代教養学部の竹内健蔵教授が選出された。就任のあいさつで竹内氏は、「暫定措置事業の終わりが見え、これから先、内航業界は海の中の流れに任せるままというわけにはいかない。少子高齢化、産業空洞化などいろいろな荒波が押し寄せてくるが、それを乗り越えるためにも大きな方向性を定め、より一層内航海運が日本の動脈として活躍できるようにしなければならない」と訴えた。

初会合となる今回は、「関係者との意見交換を踏まえた内航海運の現状と課題」について検討した。

新ビジョン策定に向けた検討上の留意点を抽出 第1回内航海運活性化検討会

国土交通省海事局は4月8日、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」（座長：竹内健蔵東京女子大学現代教養学部教授）の第1回会合を開催した。

同検討会は、わが国産業を支える内航海運の生産性を高め、高品質なサービスを持続的に提供するための中長期的視野に立った新たな内航ビジョン策定を目指し設置されたもの。

初会合となる今回の会合では、内航海運業の現状として、「薄い利益性による船舶の代替建造の遅延」、「高齢化が進む船員」などの課題改善に向けた工夫の例などに関して、海事局が報告。また、昨年秋より実施してきた内航海運事業者、荷主、金融機関、造船事業者などとの意見交換を踏まえ見出された課題やニーズなどに関し、同局から報告が行われた。これらを踏まえた意見交換では、内航海運事業者、荷主、有識者など、それぞれの立場から、「内航海運における経営状況」、「船員確保等に係る現

状認識や現場が抱えている課題」、「それらを取り巻く事業環境等」について意見が示された。この中で、内航海運の産業としての持続的な発展に向けた具体的な方策を検討していく上で「荷主、内航事業者などの民・民間での取り組みのあり方」、「国が取るべき施策のあり方を整理すること」、「荷主と内航海運事業者との間、内航海運業者同士の間で適正な運賃・用船料を収受できる関係としていくことを目指すこと」、「他の輸送モードとの戦略的な競争を目指すこと」など、内航海運関係者の身内からの発想に留まらず、幅広い視点からの検討の必要性を指摘する意見があった。

第2回会合では、第1回会合の議論を踏まえて、短期的に取り組むべき事項などについて議論する予定。

海技教育機構、内定率99.4%の高水準に 新たに214人が内航業界へ

海技教育機構がまとめた2015年度卒業予定者の就職状況(4月1日時点)によると、就職希望者339人に対し、これまでに内定したのは337人となり、内定率は99.4%となった。好調だった前年の同時期(内定率98.9%)をさらに上回る高水準。内定者337人中214人(63.5%)が内航海運業界に就職するという。

就職状況の現状を見ると、卒業予定者375人のうち、就職希望者は339人(海上技術学校本科111人・海上技術短期大学校専修科204人・海技大学校24人)で、前年度(367人)から定員数の削減により減少。そのう

ち、内定した者は337人(内定率99.4%)。学校別で見ると、本科の内定率は98.2%(前年同期98.2%)、専修科は100.0%(99.1%)、海技大学校も100%(100.0%)となった。

一方、4月1日時点の求人数の動向を見ると、外航、内航、タグ・作業船、旅客船の全体では928人と、前年同期(794人)に比べ134人(16.8%)増加している。内航部門だけを見ると、内航3団体(内航労務協会、一洋会、全内航)で21人(18.9%)増の132人、その他で85人(25.3%)増の421人とともに増加。合計では前年度(447人)から106人(23.7%)増の553人と大幅な増加となっている。

内航総連、航海中の待機時間に関する実態調査に着手 基本政策推進小委の下に検討会設置

日本内航海運組合総連合会は4月13日に開催した政策委員会において、「航海中待機時間に関する調査検討会」(座長:商船三井内航・中島正歳社長)を設置することを決定した。

昨年3月に国土交通省が策定した「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」の中で、物流の効率化・省力化に向けた具体的な施策の1つとして、内航海運の「航海中待機時間の縮減」が盛り込まれた。これを受け、内航総連では、基本政策推進小委員会の下に同検討会を設け、航海中の待機時間の実態などについて調査し、その縮減の可能性について見解をまとめるとともに、必要に応じて関係者に改善を求めることとしている。同調査では、不定期船(鋼材船、その他一般貨物船)、フィーダーコンテナ船、油送船の各事業者を対象にアンケートを実施し、「待機時間の長さ、航海時間に占める割合、待機場所」、「発生原因

(玉待ち、バース待ち、荒天回避など)」、「待機時間中の乗組員の勤務実態」、「待機時間について関係者(オペ、オーナー、船員)の認識・意見」などの把握に乗り出す。また、必要に応じて荷主、港湾管理者などへのヒアリングを行うほか、国交省海事局内航課が「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」の準備として行った船社などへのヒアリングのうち、航海中待機時間に関するヒアリング結果も参考にすることとしている。なお、国交省のアクションプランの計画期間が15～17年度の3カ年とされていることを踏まえ、同検討会を今年度中に3～4回程度開催し、実態調査や課題などを検討、これを踏まえ17年度中に報告書を取りまとめ内航業界としての意見を提言する予定。

同検討会のメンバーには、実務面に詳しいオペ、オーナーや国交省海事局内航課長、船員政策課長も参加する予定。

2016年度の船員費、前年度に比べ月間2.2万円上昇 内航2団体試算、123万214円/人

船主団体の内航2団体(内航労務協会、一洋会)は先頃、全日本海員組合との2016年度労働協約改定交渉の妥結結果を加味した乗組員1人あたりの月間コストの試算結果を公表した。16年度はベースアップ(1.87%(標齡加算額込み))を実施したほか、年間臨時手当の支給率を0.1割アップとしたことで乗船中賃金、付帯費がともに上昇し、全船舶部門では現行の船員1人当たりのコストに比べ2万2469円アップの123万214円となった。

全船舶を対象とした試算では、1カ月に船員1人あたりに掛かるコストを、基本給や各種手当など「乗船中賃金」と年間臨時手当や社会保険料など「付帯費」の合計で算出。内航2団体と全日本海員組合による16年度労働協約改定交渉では、標齡給を一律1000円(標令18歳で16万7450円)引き上げたことで、定期昇給と合わせて、乗船中賃金は1万2436円増の57万8331円となった。一方、16年度の付帯費は、年間臨時の支給率が前年度実績

から0.1割アップとなる42.2割で妥結したことなどにより、1万36円増の65万1883円と上昇した。

乗組員1人当たりのコストを船種別でみると、3000トン以上の大型船では、乗船中賃金が1万2200円アップの55万8310円、付帯費が1万17円アップの64万2126円となり、合計では2万2217円アップの120万436円。タンカーでは、乗船中賃金が1万2380円アップの60万518円、付帯費が9795円アップの66万4958円となり、

合計は2万2175円アップの126万5476円となった。

なお、15年7月25日時点の内航2団体の加盟船社数は前年同期から増減なしの30社（内労協15社・一洋会15社）、船舶数は1隻減の70隻（内労協31隻・一洋会39隻）、乗組員数は3人減の632人（内労協284人・一洋会348人）、平均年齢は1.3歳低下し40.7歳（内労協40.4歳・一洋会40.9歳）となっている。

内タン、2016～18年度中期運営指針を策定 諸問題の基本対策を明記

全国内航タンカー海運組合は先頃、2016～18年度の中期運営指針を策定した。同指針は、年度事業計画や委員会活動のベースとなるもので、3年ごとの見直しを行っている。

同指針に盛り込まれた運営方針では、環境保護、安全確保を最優先とした「安全運航・安全荷役徹底」、環境面などで優位性を持つ内航タンカーに対する理解を求めるなどの「市況改善の環境づくり」、荷主業界との連絡会を通じ理解を求める「船員の高齢化・不足化と船舶の老齢化対策」のほか、「カボタージュ制度の堅持」、「会員各社の地震・津波対策への支援」、「内航総連の共同事業等の協調推進、共存組合の特色を活かした運営」の6項目を掲げた。

一方、これらの方針に沿った基本計画として、①環境・安全対策ならびに地震・津波対策、②船員の高齢化・不足化、船舶の老齢化、③カボタージュ制度堅持への対応、④市況改善への環境づくり、⑤暫定措置事業の円滑かつ

着実な推進、⑥組合運営の効率化とサービスの向上の6点を挙げ、それぞれの基本対策を併せて明記した。

そのうち、「地震・津波対策」に関しては、緊急離棧等の安全対策情報の共有化を図るとともに、会員各社の対策充実に向け継続的に対策の検討および情報の収集を図る。また、「船員の高齢化・不足化、船舶の老齢化」については、「マイナンバー制度の導入により60歳以上の船員の離職が懸念される」と触れた上で、従来どおり石油連盟・石油化学工業協会との連絡会でこれらの問題に対する理解と協力を促していくほか、学校訪問やオーナーのグループ化・協業化等に関する情報提供などを推進していく。そのほか、新スキームとなった暫定措置事業の円滑かつ着実な推進に向け、過渡期の諸問題に対応することも含め、資金管理計画、実施状況について積極的に情報を開示していくことなどを明記した。

内航タンカー船員、15年度平均年齢は前年比横ばい 若年層増加も高齢者継続雇用で相殺

全国内航タンカー海運組合がまとめた2015年度内航タンカー船員実態調査報告書によると、全船種の船員の平均年齢は48.0歳と前年度（47.9歳）からほぼ横ばいとなった。15年度は、各社の若年船員等の採用増により25歳未満の船員が全体に占める割合は10.0%と前年度（9.3%）からわずかに拡大した一方、高齢船員の継続雇用の増加により60歳以上も26.6%と前年度（24.0%）から拡大したため、平均年齢は相殺される結果となった。

今回の調査対象隻数1066隻のうち、回答があった771隻（回収率72.3%）から推計した内航タンカー船員数は8680人となり、前年度から約500人減少。退職船員

の増加や対象隻数の減少が要因。また、全体の予備員率は1.36と前年度（1.35）並みにもかかわらず、平均乗員数が小型船を中心に減少しており、船員不足により安全最小定員ぎりぎりでも運航せざるを得ない実態が浮き彫りとなった。内タンでは「この結果に危機感を持って、若年船員確保や高齢船員活用などへの対応を図る必要がある」としている。

そのほか、船種別で全体の平均年齢（48.0歳）を下回ったのは大型船の多い油タンカー（46.7歳）のみとなり、小型船が中心のケミカルタンカー（51.0歳）、特タン船（51.9歳）は全体を大きく上回る結果となった。

内航タンカー組合、学校訪問の参加会社数が大幅増 15年度は27校訪問

全国内航タンカー海運組合は先頃、船員の確保・育成対策の一環として毎年実施している学校訪問活動の2015年度の結果をまとめた。15年度は、海上技術学校・短大7校、水産高校13校、工業高校1校、商船高専5校、商船系大学1校の合計27校に訪問。訪問数自体は前年度から増減はなかったが、参加会社・参加人数は延べ178社・228人となり、前年度から70社・78人の大幅な増加となった。

内タン船員対策委員会によると、海上技術学校・短大からの採用実績は他組合に比べて多くの採用実績があるほか、水産高校についてもこれまでに採用実績がある

学校などを中心に訪問を実施することで堅実な採用実績につながっているという。さらに、商船高専に関しても、訪問活動や各社の求人増加を反映し、徐々に内航タンカーを就職対象と考える生徒が増加し、今後の伸びに期待できるとみている。一方で、15年度の新卒採用活動では、他業種からの求人数も増加するなど、採用活動に苦戦した組合員もいたという。

16年度については、これまでの訪問活動によって作り上げてきた業界と学校の相互理解をさらに深め、訪問結果を当組合の施策に反映し、組合員各社の船員募集活動の一助となるよう継続した活動を展開していく方針。

海技教育機構、機関室シミュレータの搭載完了 操船シミュレータと合わせ本格運用開始

海技教育機構は先頃、汽船練習船(“青雲丸”、“銀河丸”)への機関室シミュレータの搭載が2015年度末で完了し、今年度から操船シミュレータと合わせシミュレータ訓練を本格的に運用開始すると発表した。

同機構によると、操船シミュレータは船橋当直の基礎訓練とさまざまな海域の再現による操船訓練を、機関室シミュレータは機関運転、電源喪失などの緊急時における訓練をそれぞれ可能としており、実船・実機訓練と合わせた複合訓練による相乗効果や多人数の実習生に対する効率的な訓練が期待できるという。また、10年の

STCW条約マニラ改正に示されたブリッジ・リソース・マネジメント(BRM)やエンジンルーム・リソース・マネジメント(ERM)といった新たな訓練にも対応している。

今回搭載した機関室シミュレータは、機関士がどのようにプラントを扱うのかという視点に立ち、同機構と寺崎電気産業が共同開発したもの。機関室平面図から機器をポップアップ画面で表示する新しいコンセプトを取り入れ、練習船の機関室をリアルに模した新たな訓練が可能となっている。

2016年度内航輸送量、前年比0.4%減と微減予測 日通総研、建設関連貨物不調か

日通総合研究所が先頃発表した「2016年度の経済と貨物輸送の見通し」によると、16年度の国内貨物総輸送量は、前年比0.7%減の46億7080万トンと微減を予測。そのうち、内航輸送は、鉄鋼や化学工業品などの増加を見込むものの、建設関連貨物の不調により、全体では0.4%減の3億6350万トンと微減ながらも3年連続のマイナスとなると予測している。

16年度の国内貨物輸送の見通しでは、公共投資の落ち込みなどを受けて建設関連貨物がマイナスとなり、総輸送量を大きく下押す一方、鉱工業生産や設備投資の

回復、さらには消費増税前の駆け込み需要もあって、消費関連貨物や生産関連貨物は増加を見込む。品別では、消費関連貨物は、個人消費の伸びが小幅にとどまるほか、前年度における増加の反動もあり、0.2%増と微増。生産関連貨物も、鉱工業生産や設備投資の回復を受けて、一般機械、鉄鋼、化学工業品などに増加を見込む一方、石油製品などが低調に推移するため、トータルでは1.8%のプラス予測。一方、建設関連貨物は、住宅投資の増加を見込んでいるが、公共投資の減少に伴い、3%台半ばのマイナスとなり、総輸送量の下押し要因になると見ている。