

MS内航ニュース

船員問題解決に向けオペが積極関与する姿勢も 船連協、15年度油送船オペ訪問結果

全国海運組合連合会と全国内航タンカー海運組合の両船主部会で構成する船主連絡協議会は先頃、2月17～23日に実施した2015年度油送船関係オペレーター訪問の概要を発表した。

船連協側からは、「運賃・用船料の低迷、船員と船舶の高齢化に加え、船員費や安全管理費用の増大など暗く厳しい状況に変わりはない。その中でも歯を食いしばり船員問題を解消していかなければ明日はない」と強調した上で、業界が抱える諸問題に関して、各オペレーターと意見交換を行った。意見交換の中で、「船員問題」に関しては、多くのオペレーターが「採用は大変苦勞している」などとしたほか、「若い育成船員が早期に退職し他社に移るケースがある」など定着率という課題も浮き彫りとなりつつあるようだ。また、確保・育成対策としては、「大型船を若年者のトレーニング船と位置づけしている船もある」、「今後、500kl積み船型は199総トン型から300総トンにして十分な居住区を確保するなど、コストを掛けて整備が必要」といったハード面の整備に加え、「資本関係にある子会社で船員を多めに採用し、船員不足の

船主に対して船員を派遣するよう検討している」、「新たな船主会を発足し、船主同士のネットワークをより深め、船員問題等を共有し、オペレーターがどのような協力ができるかを話し合う場としていきたい」など、解決に向けオペレーターが積極的に関与していく姿勢がみられた。

一方、「老齡船対策」については、「船主として継続して運航できる人と話をしていく」、「小型船は船員の継続問題(家族船員等)が一番のポイント」など船主の条件として今後も事業継続が可能なことを第一に挙げるオペレーターが多かったほか、「荷主の合併問題もあり、今後の需給上の減船も含め先が見えないこともあり、何年かは決められずに使えるところまで使うしかない」といった意見もあった。

船連協が毎年実施しているオペレーター訪問では、オペレーターの考え方をヒアリングするとともに意見交換を行い、船主の抱える諸問題の解決に向け協力を要請している。15年度は昭和日タン、上野トランステック、旭タンカー、鶴見サンマリン、国華産業、明和海運、田瀬海運の7社を訪問した。

内航総連、新6級制度の公的・民間統合を要請へ 両者の利点の最大限活用狙う

日本内航海運組合総連合会は5月の政策委員会および理事会において、海技教育機構が実施している公的6級海技士(航海)短期養成制度と尾道海技学院が実施している民間完結型同制度の統合について、所管する国土交通省や海技教育機構に要請することを決定した。主流となりつつある民間型の社船実習と基礎学習などに適した海技教育機構の練習船を使った乗船実習を組み合わせることで、両者の利点を最大限活用できる体制づくりを目

指す。

499総トン以下の航海士資格が短期間で取得でき、船員不足問題への対応策として期待される新6級海技士(航海)短期養成制度は現在、海技教育機構が実施する公的制度(養成期間9.5カ月)と尾道海技学院が実施する民間型(同10.5カ月)の2コースがある。先にスタートした公的制度(07年度開始)だが、同制度を利用できる対象(次ページへ続く→)

者が雇用者または内定者に限定されるなど、内航事業者にとって使いづらい面があり、ピーク時に年間46人(08年度)だった受講者は徐々に減少し、16年度受講者は9人のみとなっている。一方、09年度からスタートした民間型は、対象者に制約はなく、実習期間(4.5カ月)終了後に事業者と受講者のマッチングが図られるなどその使い勝手の良さから受講者は増加。15年度には34人が同課程を修了するなど、短期養成の主流となりつつある。

だが、民間型にも課題が残されている。海洋共育センターが神戸大学と行った共同調査研究によると、民間型の課題として「技術についての繰り返しの練習ができていない」、「指導者は実習生に対して系統的に課題を与えることが難しい」などを挙げている。社船実習では、民間の船員が教員を務めることから、船員としての経験が豊富でも、指導者としての経験が乏しいため、教員により受講者の習得技能レベルにばらつきが出てしまうなどの問題がある。これらの課題の解決に向け、共同調査研

究では、公的な練習船を使った基礎訓練と社船実習による実務訓練を組み合わせることで受講者の習得技能の平準化を図ることなどを提言としてまとめた。

この提言を受け、内航総連船員対策委員会で検討した結果、公的制度で訓練船の利用枠があったにも関わらず、これまでうまく活用できていなかったことも踏まえ、今後は公的な練習船を有効活用することでより効果的な訓練体制が構築できると結論づけた。この結論は、5月の政策委員会および理事会において報告され、今後、国交省および海技教育機構に対し、公的制度と民間型の統合に向けた要望活動を展開していくことで了承を得た。

5月19日の記者会見で内航総連の小比加恒久会長は、「スピード感をもって実現してもらえるように、国交省、海技教育機構に要請していきたい」との考えを示し、早ければ来年度からの新体制による養成開始を視野に、まずは国交省、海技教育機構に対する会長名での要望書の提出などを検討していく意向。

5つの目指すべき姿・テーマに関し意見交換 第2回内航海運活性化検討会

国土交通省は5月26日、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」の第2回会合を同省内で開催した。今回の会合では、前回会合で整理した内航海運の課題・ニーズを踏まえた5つの目指すべき姿・テーマごとに、早急に着手すべき取り組みについて議論し、内航海運事業者、荷主、有識者などそれぞれの立場からさまざまな意見が提示された。次回会合は7月初旬に開催し、早急に着手すべき取り組みについて中間とりまとめを行う予定。テーマごとの意見の概要は次のとおり。

〔産業構造強化〕

▽産業構造強化の観点からはオペレーターを育成するというよりもオーナーの力を強化する方策を考えるべき。
▽悉皆調査を行うにあたっては、労働環境や、どのようなことに着目して運賃・用船料交渉や船舶投資などの意思決定を行っているのかといったことが明らかになるような調査とすべき。

〔船員確保育成〕

▽船員の確保育成を検討していく上において、現状のみならず10～15年後にどのような状況になるのか、将来予測を見据えることが必要。

▽荷主・オペレーター・オーナーの連携をより強化して

いくことが重要であるが、必要となる船腹量・船員の必要数を定量的に明らかにした中で対話を図っていくことが必要。

〔船舶建造〕

▽省エネのみならず、船員の労働環境改善などにも配慮した、人と環境にやさしい船舶の建造の推進を図ることが必要。

▽他モードとの競争の激化を考えれば、例えば、一度、既存の規制を度外視した究極に効率的で最先端の技術を搭載した省力化した船のモデルを作ることができないか。

〔業務効率化〕

▽荷主のオーダーにより非効率な運航となることもあり得るが、それに応えていく体制を海運事業者側に整えてもらうこともサービス水準向上の一つとの認識をもってもらう必要がある。

〔需要獲得〕

▽新規荷主等の獲得につなげる業界横断的な連携体制構築、一括情報提供サイト構築に向けたきっかけ作りを国が推進するのは望ましい。

内航総連、社船実習関係者による座談会を開催 実施事業者は即戦力化に手応え

日本内航海運組合総連合会は5月30日、社船実習実施事業者の拡大に向けて、社船実習の現状や効果などについて関係者による座談会を開催した。

今回の座談会には、同制度開始以来毎年社船実習を実施している事業者（上野トランステック、デュカム）、社船実習船の教官経験者（上野トランステック）、新規参入を考えている事業者（2社）、海技教育機構、国土交通省海事局海技・振興課船員教育室、日本内航海運組合総連合会から計13人が参加し、自由な意見交換を行った。

この中で、「社船実習の効果」に関して、実施事業者は「実際に機器に触れる機会が多く、バラスト作業や入出港作業など実践力を養うことができる」、「就職後、同船種に乗船するので習熟が早く、通常より定員への組み入れ期間が短くなっている」と即戦力化に資する制度であることを高く評価。また、「実務を体験して入社するので、職場や業務に対するミスマッチが少なく、定着率が高い」とし、基本的に内定者が内定先の事業者の船で実習を行う同制度の利点を挙げた。一方、海技教育機構からは社船実習を経験した学生・生徒からの意見が開陳され、特に荷役やバラスト作業など実務面の実習に対する満足度が高く、マンツーマン指導が多くなっていることによる「教官への質問のしやすさ」などが実践力強化につながっているとみている。

一方、新規参入を考えている事業者が懸念している「学生・生徒のけがや病気に対する不安」に対して、実

施事業者からは「学生の習熟度や作業の危険度に応じて、実技か、または見学かの判断を行っている」、「社船実習経験者や同年代の船員を配乗し、実習生の精神面でのフォローに当たっている」などアドバイスしたほか、乗組員の業務量の増加への懸念に対しては「回数を重ねるごとに実習のノウハウが蓄積され、教える面白さや成長がやりがいにつながる」といった意見が挙げられた。最後に実施事業者の感想として、「初年度は社船実習船の認定申請、乗組員に対する教員研修、社船実習生の募集手続など大変だったが、3年目に入り、慣れたこともあり社船実習の効果を実感できるようになった」とし、今後も継続していく意向が示された。

社船実習（4級）は、海上技術短期大学校および海上技術学校の学生・生徒を対象に、海技教育機構の練習船で実施する4級海技士養成のための9カ月の乗船実習のうち、後期3カ月に内航船（油タンカー、セメント船、RORO船等）による社船実習を導入し、内航若手船員の養成をより実践的にすることが目的。13年10月に開始されて以降、これまでに内航事業者14社において39人が修了している。

海技教育機構や内航総連では、船員の確保・育成に資する社船実習の実施事業者のさらなる拡大に取り組んでいく意向。6月15日には同制度を実施する上で受講が必要となる「社船実習（内航4級）の教員に対する研修担当者のための講習」を開催した。

パリ協定達成に向け「省エネ格付け制度」創設へ 内航省エネ化促進検討会が提言

国土交通省海事局は6月3日、5月30日に「内航海運の省エネルギー化の促進に関する検討会」（座長：高木健東京大学大学院新領域創成科学研究科教授）が取りまとめた、内航海運の省エネルギー化の促進に関する検討会報告書を公表した。

同報告書では、2030年度のCO₂排出削減目標（パリ協定）の達成に向け、内航海運の削減目標である157万トンCO₂削減を達成するため、新造船に加え既存船も対象に省エネ施策を促進する必要性を指摘。また、省エネ投資環境を整備するため、ハード・ソフト両面の施策の省

エネ効果を設計企画段階で“見える化”する「格付け制度」の創設に来年度から取り組むべきことを提言している。

これを受け、海事局では来年度から格付けする施策による燃費消費の削減量を検証しつつ、格付け制度の早期普及による内航海運の省エネルギー化の促進に向け取り組んでいく意向を明らかにしている。

物流生産性革命、20年度に内航雑貨輸送1割増目指す

第7回物流問題調査検討会

国土交通省は5月18日、物流分野での労働力不足の深刻化への対応策を検討する「物流問題調査検討会」の第7回会合を同省内で開催した。

議題のうち、「物流生産性革命の目標のあり方」に関する審議では、物流の省力化・効率化などに向けたさまざまな施策を展開していくに当たり、物流事業（トラック事業、内航海運事業、貨物鉄道事業の合計）における就業者1人・1時間当たりの付加価値額を指標とし、全産業水準並みに押し上げることを目指しつつ、当面は2020年度までに11年度比で2割程度向上させることを目標とする案が示された。付加価値額に関しては、内航海運業、貨物鉄道業は現在、全産業平均と遜色ない水準となっているが、トラック事業は全産業平均の半分以下と低水準となっていることから、今後はトラック物流の刷新を中心とした施策を展開していくこととなる。

この目標達成に向け国交省では、移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダなどさまざまなムダを大幅に効率化し、生産性を向上させる「成長加速物流」政策を掲げ、各分野の具体策と目標を設定。トラック物流分野で

は「荷主協調のトラック業務改革」、「自動隊列走行の早期実現」などを具体策として挙げ、「積載効率を約2割向上（14年度40.9%→20年度50%）」を目標値として設定。コンテナ輸送分野では「海上輸送を可能とする高度な鮮度保持技術の開発・普及」などを挙げ、「20年に農林水産物・食品の輸出額1兆円」などを目標に掲げた。港湾分野では「ふ頭再編による非効率な横持ち輸送の削減」、「岸壁の確保による沖待ちの解消」などを挙げ、「16年度から18年度までターミナル高度化について実証実験を行い、早期の効果発現を目指す」とした。海運分野では「ビッグデータを活用し、気象や海象に応じた最適な効率的運航を実現」などを挙げ、「20年度に雑貨貨物の内航海上輸送量を10%増加」を目指す。

そのほか、今回の会合では、昨年3月に策定した「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」のフォローアップ結果が示されたほか、全国トラック協会、日本物流団体連合会から物流業界の動向、国交省から物流政策の動向についてそれぞれ説明があった。

内航海運暫定措置事業、5月期建造申請は24隻

新制度での初受付は無難な滑り出し

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おける5月期の建造申請状況を公表した。2016年度から船舶を代替建造する際に環境性能基準や事業集約等の要件により納付金が決定される「被代替船制度」に移行。新スキームの下で初となる今回の受付では、申請件数が24隻・6万5015対象トン、概算納付額20億8107万円と無難な滑り出しとなった。

船種別では、一般貨物船15隻、曳船4隻、台船2隻、石灰石専用船、石材・砂・砂利専用船（プッシャー）各1隻。そのうち、大型船型は一般貨物船で1万2500総トン型、1万620総トン型、1万34総トン型、9357総トン型の4隻、3516総トン型石灰石専用船、2398総トン型台船の計6隻。

新スキーム移行後初めてということもあり、申請件数に注目が集まっていた5月期。15年度1月期の受付では、「留保制度終了に伴い、事業者が所有する留保トン数

の整理に動いたこと」、「新スキームでの建造申請への不安」、「前年度から建造納付金単価がスライドしたこと」など複合的要因により42隻の大量申請があったことから、受付開始前の時点では5月期はその反動減があるとの見方が強かった。だが、受付結果は24隻・6.5万対象トンと隻数こそ前年同月に比べ11隻減と減少したが、対象トン数は6隻の大型船型の申請が補完する形で前年同期（6.4万対象トン）と同水準となり、当初の予想に反し大きな反動減はなかった。

内航船の建造動向については、足元の荷動きの低迷が建造意欲に水を差していることは否めないものの、各金融機関の低金利の恩恵や20年の東京オリンピック・パラリンピック関連需要への期待感などから代替建造に踏み切る船主も多いとみられ、4～6月が底と言われる鉄鋼の生産量などが回復すれば、その勢いはさらに加速する可能性がある。