

MS内航ニュース

内航船の海外売船価格、貨物船と油送船で明暗 内航総連、15年度調査結果を公表

日本内航海運組合総連合会がまとめた内航船の海外売船価格推移表によると、一般貨物船の主力船型である499総トン型の2015年度平均は8000万円で、前年度の7900万円から強含みで推移。リーマンショックにより大幅に下落した09年度以降、回復傾向にある。一方、油送船は499総トン型が4200万円で、前年度の6200万円から下落。売船時の高船齢化が進んだことが売船価格を引き下げたとみられる。

一般貨物船の海外売船価格の推移をみると、499総トン型では、リーマンショック以前の08年度は9900万円だったのに対し、09年度はリーマンショックに加え、不況対策として老齢船処理事業が実施され大量の船舶が売船市場に流入したこともあり、6200万円まで下落。10～13年度も強含みながら横ばいで推移し、大幅な回復はみられなかったが、14年度に7900万円まで上昇し15年度も8000万円と回復傾向となった。08年度に売船された船舶の平均船齢17.1年だったのに対し、15年度は21.3年と高齢化が進んでいることを踏まえれば、リーマンショック以前の水準まで回復したとの見方もできそう。300総トン未満についても、08年度の3400万円から、10年度の1800万円を底に徐々に回復し、15年度は3000万円となった。平均船齢は08年度の19.5年から15年度は24.2年となっていることから、499総トン型と同様、リーマンショック以前の水準まで回復したとみることができる。

一方、油送船は一般貨物船とは違う様相を呈してい

る。499総トン型をみると、15年度は4200万円と前年度（6200万円）から大幅に下落。08年度の8400万円と比べると半値となり、売船価格に回復の兆しがみられない。下落の要因として考えられるのは売船時の高船齢化。08年度の平均船齢が17.6年だったのに対し、15年度は23.2年まで上昇している。高船齢でも一定の需要がある一般貨物船と違い、特に安全が重要視される油送船は老朽化による安全へのリスク懸念などが売船価格を引き下げた可能性が高い。

15年度の結果だけをみると、一般貨物船と油送船で明暗が分かれた形となった。しかしながら、16年度に入り、一般貨物船、油送船ともに海外売船を取り巻く環境は悪化している。内航総連の建造認定委員会への売船報告が、7・8月ともにゼロ件だったことがそれを裏づけている。中国などをはじめとする新興国の景気減速に伴う世界的な経済情勢の悪化が、日本の内航船の主要な売船先であるインドネシアやフィリピンにも影響を及ぼし、購買意欲が低下していることが要因とみられる。このまま海外売船の不調が続いた場合、国内の内航船主が船舶の代替建造を行う際の資金繰りに大きな影響を及ぼすことになり、それは代替建造の停滞に直結する。また、国内売船にシフトしようにも、大宗貨物の鉄鋼をはじめ、大部分の輸送品目で国内需要が低迷していることから、買い手を見つけることは困難な状況。国内船主においては売船価格の本格的な回復まで、もうしばらく我慢が強いられそう。

内航船の売船先、貨物船・油送船ともにインドネシアが最多 08～15年度合計

日本内航海運組合総連合会がまとめた2008～2015年度に海外売船された内航船の国別内訳によると、一般貨

物船、油送船ともにインドネシアが最多となった。また、
(次ページへ続く→)

一般貨物船ではフィリピン、UAEが続いた一方、油送船では韓国、シンガポールの順となっている。

08～15年度に海外売船された一般貨物船の隻数は526隻で、売船先国数は21カ国。最多はインドネシアの170隻(全体に占める割合32.3%)と約3分の1を占め、次いでフィリピン126隻(24.0%)、UAE76隻(14.4%)と続く。船型別で見ると、300総トン未満(234隻)ではフィリピンが72隻(30.8%)で最多、次いでインドネシア66隻(28.2%)、UAE62隻(26.5%)。500総トン未満(246隻)ではインドネシアが96隻(39.0%)で最多、次いでフィリピン46隻(18.7%)、香港21隻(8.5%)と続いている。船型により売船先国に多少の違いはあるが、世界最大の島嶼国で経済発展が著しいインドネシアにおいては日本の中古内航船に対するニーズが高く、同じく島嶼国であるフィリピン、リゾート開発が進むUAEにおいても同じ傾向にある。

一方、油送船の海外売船隻数の合計は319隻で、売船先国数は22カ国。最多は一般貨物船と同じくインドネシアで86隻(27.0%)だった。次いで韓国67隻(21.0%)、シンガポール44隻(13.8%)と続いている。船型別で見ると、300総トン未満(234隻)では韓国が31隻(37.3%)で最多となり、次いでインドネシア20隻(24.1%)、シンガポール18隻(21.7%)と続く。500総トン未満(101隻)ではインドネシアが34隻(33.7%)で最多、次いでシンガポール15隻(14.9%)、韓国14隻(13.9%)と続く。そのほか、750総トン未満(57隻)ではインドネシア17隻(29.8%)、韓国16隻(28.1%)、タイ9隻(15.8%)、750総トン以上(78隻)ではタイ20隻(25.6%)、インドネシア15隻(19.2%)、シンガポール9隻(11.5%)など。油送船においては、一般貨物船と違い、韓国やシンガポールへの売船が目立つ。また、500総トン以上についてはタイへの売船が増える傾向にある。

内航大型船組合、乗船体験の補助対象拡充目指す 栗林会長、「可能性検討する時期」

内航大型船輸送海運組合の栗林宏吉会長(栗林商船社長)は8月22日に都内で記者会見を開催し、今年度の最重要課題として掲げる「船員問題」への対応策の一環として、インターンシップ(内航船乗船体験)の補助対象の拡充を検討する意向を明らかにした。現在、日本内航海運組合総連合会で実施しているインターンシップの対象は海技教育機構の生徒・学生に限られる一方、商船高専からもインターンシップの要望があることを踏まえ、栗林会長は「当組合として関わられるか可能性を検討する時期にきている」とし、内航船員供給ソースの裾野拡大に向けた検討に着手したい考え。

インターンシップ制度は、内航船に一定期間乗船し、船の実務を体験学習することにより、新人船員の定着率に大きな影響を与えていると考えられるミスマッチの防止を図る一助とするとともに、生徒・学生の学習意欲を喚起し即戦力の強化に資することが目的。内航総連が海技教育機構(海上技術学校、海上技術短期大学校、海技大学校)の生徒・学生を対象に実施しているほか、各地方運輸局においても水産高校の生徒を対象に同様の制度を実施している。これらの制度では、乗下船に必要な旅費など諸費用の一部を内航総連や地方運輸局が負担するなど、参加しやすい環境が整備されている。一方、現在は補助対象外となっている商船高専の生徒が、各地の船

員対策協議会を通じてインターンシップへの参加を希望するケースもみられるが、個別各社での対応となっており、現状では諸費用に対する補助制度はない。

栗林会長は、船員問題について「基本的には個別の各社で対応していかなければならない問題」としながらも、内航総連が実施しているインターンシップへの協力はもとより、それ以外のインターンシップについても、「内航総連とは別の枠組みで動いており、この辺を整理して、組合として関わられるか可能性を検討する時期にきている」と述べ、今後は積極的に対応していく考えを示した。さらに、「一番大きな違いは海技教育機構のインターンシップに対しては補助が出ること。その対象を拡充できるように、全体で考えていかななくてはならない」とし、内航総連に対し要望するかを含めて、まずは組合内部で検討に着手する意向を明らかにした。

そのほか、栗林会長は、国土交通省の「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」の中間取りまとめに対する感想として、「業界が抱える問題を再認識してもらうことが重要」とし、今後5点に絞られた早急に着手すべき課題に対する議論がさらに深まることに期待感を示した。一方で、『業務効率化』の議論で、物流トータルで生産性を上げるという切り口までたどり着かなかったことが残念」と指摘した。

海事局、「内航海運の生産性革命」で1億円要求 モーダルシフトや運航効率化促進図る

国土交通省海事局が8月29日に発表した2017年度予算概算要求において、「内航海運の生産性革命」として1億800万円を要求した。陸上輸送からの新規需要の取り込みや運航時などの作業効率化・省力化を促進するため、モーダルシフトに資するフェリー、RORO船などの利用情報提供システムの整備に向けた実証実験や、陸上・船内での監視システム導入の促進に向けた実証実験の実施を目指す。

この要求は、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」の中間とりまとめを受けたもの。「運航時の遠隔監視等の運航効率化システムの導入に向けた実証実

験」(新規、要求額8600万円)では、内航船において、船外、船倉、機関室などにカメラを設置するなどにより、船内・陸上からのモニタリングを行い、運航時の巡回回数低減、離接岸作業体制の合理化等の省力化・効率化を図る方策について実証実験を行い、その効果を検証する。

一方、「モーダルシフトに資するフェリー等の利用情報の一括検索システムの構築」(新規、要求額2200万円)では、新規荷主が海上輸送を利用しやすいよう、フェリー、RORO船などの船種共通で運航ダイヤなどの利用情報を分かりやすく提供するシステムを構築するための実証実験を行い、その効果を検証する。

共有建造制度への財政投融资計画で217億円を計上

国土交通省が8月29日に発表した2017年度予算概算要求において、内航船舶の代替建造促進に向け、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が運営している船舶共有建造制度に対し、財政投融资計画要求額として217億円(前

年度187億円)を計上した。

中小企業が大半である内航海運事業者に対し、内航海運のグリーン化に資する船舶や離島航路に就航する船舶等の建造に必要な低利・長期の資金を供給することが目的。

関東運輸局、水産系高校対象にインターンシップ実施 東京湾フェリー“しらはま丸”で

関東運輸局は8月27日、東京湾フェリーの“しらはま丸”において、千葉県立館山総合高等学校海洋科2年生の生徒8人(航海科2人、機関科6人)を対象にインターンシップ(就業体験)を実施した。

このインターンシップは、船員不足問題への対応の一環として、水産系高校の生徒を対象に内航船への理解を深め、将来の職業選択肢の1つとなるよう実施したもの。同局として

は初の取り組み。今回は久里浜/金谷間でフェリーを運航している東京湾フェリーの協力を得て実施した。終了後のアンケートでは、多くの参加者から「船内の仕事の内容を知ることができた」、「普段できない経験ができた」、「将来の進路選択の参考になった」などの回答が寄せられた。なお、同局では9月30日に神奈川県立海洋科学高等学校の生徒を対象に、東京湾フェリーの船舶を使用したインターンシップも計画している。

近畿運輸局、児童養護施設で初の出前講座

近畿運輸局と近畿内航船員対策協議会は先頃、大阪天王寺区の児童養護施設四恩たまみず園で「内航海運と船員の仕事」をテーマに出前講座を実施、入所する小学生16人と中学生4人が講師の説明を興味深く聞き入った。

児童養護施設での出前講座は初めての試みで、協議会構成員の白石海運の白石紗苗取締役から「子どもたちに様々な職業があることを知ってもらい、将来に夢を」との思いから実現した。

講義では、日本内航海運組合総連合会作成のDVD上

映に続き、白石取締役が輸送手段として重要な役割を担っている「海運」や、自社の現役若手船員へのインタビューを踏まえながら船員の仕事について分かりやすく説明。

近畿運輸局では「子どもたちには、将来に夢を持ってもらい、出来るなら海の仕事に興味を持ってほしい。そして、高校生になった頃にもう一度出前講座で呼んでもらえればありがたい」と話し、今後も児童養護施設の児童を対象にした取り組みを進めていくことにしている。

鉄道・運輸機構、「騒音対策指針」を公表 設計・建造工程見直しの技術的指針を提供

鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）は先頃、共有船舶建造支援部の実施した調査研究により得られた「騒音対策指針」（2016年7月版）を発表した。

IMOのMSC91において、船内騒音コードを強制化するSOLAS条約の改正案が採択され、2014年7月1日以降の建造契約船で1600総トン以上の船舶に騒音規制が導入されることになり、内航船についても平水区域を航行する船舶を除く1600総トン以上の船舶に規制が適用されることになった。また、同規制の一部である居住区域、業務区域等の騒音基準（上限値の設定）の適用については、3年間の猶予期間が設けられており、2017年7月1日以降建

造契約が結ばれるものから適用されることとなっている。

「騒音対策指針」は、各造船所において騒音規制を満足する船舶を設計・建造するため、現行の設計・建造工程を見直すにあたっての技術的指針を与えるもの。①モデル船（6500立方メートル型油送船）と同じ船舶の設計を行うために、モデル船の図面等情報を提供、②モデル船の騒音解析結果から得られた船内騒音の特徴（騒音対策上の機能要件）をもとに、設計（予測）・対策施工から計測・検証までの方法論を提供—の2つの設計方法を提供している。なお、今後、調査の進捗により、随時内容の見直しを行っていく。

鉄道・運輸機構、内航船舶技術支援セミナー開催 10・11月に東京など4会場で

鉄道建設・運輸施設整備支援機構は10・11月に、東京、広島、神戸、福岡の4会場において、「2016年度内航船舶技術支援セミナー」（旧内航船舶（SES）技術セミナー）を順次開催する。セミナーの概要は次のとおり。

〔東京会場〕

▽日時：2016年10月21日（金）14:00～16:30▽場所：全国町村議員会館2階1・2・3会議室（東京都千代田区一番町25番地）

〔広島会場〕

▽日時：2016年11月2日（水）14:00～16:30▽場所：ワークピア広島「蘭ABC」（広島県広島市南区金屋町1-17）

〔神戸会場〕

▽日時：2016年11月9日（水）14:00～16:30▽場所：生田神社会館「菊の間」（兵庫県神戸市中央区下山手通1-2-1）

〔福岡会場〕

▽日時：2016年11月21日（月）14:00～16:30▽場所：八百治博多ホテル会議室C（福岡県福岡市博多区博多駅前4-9-2）

〔講演テーマ〕

▽基調講演：「未来に向けた新しい『人と環境に優しい船』と今後の技術支援について」（鉄道・運輸機構）

▽講演：「騒音対策指針と新しい船の設計について（仮）」

（海上技術安全研究所）

〔15年度実用化助成結果報告〕

「内航船向け中速主機関用金属ばね防振装置の実用化」（ヤンマー）、「複合材料製プロペラの実用化」（ナカシマプロペラ）

〔15年度技術調査の報告〕（鉄道・運輸機構）

「整備コストに係るSESと在来船の比較調査」、「第2世代非損傷時復原性基準に係る内航船適応調査」、「内航船における船内騒音の予測手法及び対策指針に関する調査」

〔参加申し込み〕

所定の参加申込書に必要事項を記入のうえ、東京会場は10月14日（金）まで、その他会場は10月19日（水）までにFAX（045-222-9150）またはメール（ses1@jrtrt.go.jp）にて申し込み。

〔問い合わせ先〕

鉄道・運輸機構共有船舶企画管理部経営企画課（電話045-222-9124）

