

## MS内航ニュース

内航海運暫定措置事業、一般貨物船の船腹量が大幅回復  
開始時からの減船率は13%

日本内航海運組合総連合会が半年ごとにまとめている内航海運暫定措置事業の進捗状況（2016年9月末時点）によると、暫定措置事業開始時（1998年5月時点）に5638隻・667万1738対象トンだった船腹量は、3802隻・580万2881対象トンまで減少。隻数ベースでは1836隻減、減船率（対象トンベース）では13.02%となった。

暫定措置事業の進捗状況を船種別にみると、一般貨物船は事業開始時点に比べ9月末時点の減船率は19.3%となり、前年同期（15年9月末時点）の22.7%と比べると船腹量は大幅に回復した。主要船型である499総トン型の代替建造が活発化したことや、船型の大型化、積載率の向上などが要因とみられる。一方、油送船は事業開始時からの減船率は17.4%となり、前年同期（17.7%）から船腹量は小幅な回復にとどまっている。14年度から1000総トン以上の大型船の建造が停滞し、ケミカル船を中心とした小型船型の建造が目立ち、足元の船腹量は横ばい傾向となっている。

その他の船種では、一般貨物船（ガット船）として建造されるケースが増えた石材・砂・砂利専用船の減船

率は50.3%と半減。その他特殊貨物船（PCCを含む）は+8.3%と前年同期（+8.6%）からほぼ横ばい。一方、RORO船・コンテナ船・CGCは+76.7%と前年同期（+79.8%）から減少しているが一般貨物船（ROROタイプ）として建造するケースが増えたことに伴う調整単位の変更（みなしトン数→重量トン数）が原因で、実質的には増加傾向が続いている。また、曳船も1隻あたり的大型化・高馬力化に伴う対象トン増により、船腹量は+32.3%と前年同期（+25.4%）から大幅に増加している。

一般貨物船、油送船の減船率を船型別（「100総トン未満」、「300総トン未満」、「500総トン未満」、「750総トン未満」、「750総トン以上」）でみると、一般貨物船では「300総トン未満」の減船率が対象トンベースで49.3%と同事業開始時点からほぼ半減しているのに対し、主力船型である「500総トン未満」は7.4%にとどまり、499総トン型の代替建造が進んでいることが分かる。一方、油送船では黒油船、白油船ともに大型化が進んだことで「750総トン以上」が+7.2%と増加したほかは各船型で軒並み大幅減となり、代替建造の停滞が浮き彫りになっている。

17年度内航船建造量、前年度水準から弱含みか  
内航総連、造船所へのアンケート結果

日本内航海運組合総連合会が内航船建造造船所を対象に実施した内航船舶（内航海運暫定措置事業対象船）建造アンケート調査結果（起工ベース）によると、2017年度の建造予定隻数は67隻・17万9390重量トンとなった。今後表面化する商談もあるため上振れすることは間違いないが、16年度（97隻・21万4564重量トン）の水準まで届くかどうかは微妙な状況となっている。

内航総連では、今後の代替建造促進対策に資すること

を目的に同調査を毎年実施。今回は、各造船所の16年度下半期から18年度上半期の4期2年間の建造（起工ベース）受注量を、船種、船型、契約状態（本契約・仮契約・商談中）に基づき調査。最近の同調査で回答のあった造船所（49社）を調査対象とし、うち38社から回答があった。

調査の結果、16年度下半期の建造量は、暫定措置事業の対象となる一般貨物船、特殊貨物船、石油タンカー、（→次ページに続く）

ケミカルタンカーの合計で46隻・10万4132重量トンとなり、すでに認定されている上半期分(51隻・11万432重量トン)と合わせると97隻・21万4564重量トンとなった。一方、17年度は上半期が39隻・10万8370重量トン、下半期が28隻・7万1020重量トンとなり、合計67隻・17万9390重量トンと16年度から減少。ただし、17年度の建造量に関しては、商談の進捗状況などを踏まえて回答する造船所側の判断次第で予定建造量と実際の建造量に多少の誤差が発生するため、上振れすることは確実。

船種別・船型別でみると、一般貨物船は16年度50隻に対し、17年度は36隻となった。そのうち、主船型である499総トン型は、16年度25隻に対し、17年度は16隻と減少している。バブル期に建造された大量の船舶が代替建造時期を迎えているが、長引く市況低迷が建造意欲に水を差しているようだ。一方、タンカーは16年度18隻に対し、17年度は14隻と減少。原発事故に伴う大型黒油船の緊急整備が一段落して以降、建造量の低迷が続いているが、17年度もその傾向に大きな変化はなさそうだ。

## 内航総連、船舶燃料油の硫黄分規制で要望策定へ 環境安全委員会で整理

国際海事機関(IMO)が2020年から船舶燃料油の硫黄分濃度規制強化を決定したことを受け、日本内航海運組合総連合会では懸念される事項や要望などについて整理し、国土交通省海事局に提出する方針を明らかにした。

IMOでは、大気汚染防止対策として、船舶からの硫黄酸化物(SOx)排出削減のため、08年から燃料油中の硫黄分濃度を段階的に規制している。昨年10月末にロンドンで開催された第70回海洋環境保護委員会(MEPC70)では、一般海域における燃料油中硫黄分の規制値(現行3.5%以下)を0.5%以下に強化する時期について、20年から開始することを決定している。

一方、この規制強化に関しては、「全国で同一スペックの燃料油が入手可能かどうか」、「規制値を満たした燃料油の供給体制」、「追加で設備投資が発生するかどうか」

など懸念される事項があるほか、もともとはA重油への切り替えが前提だったが、今回のMEPC70ではA・C重油および軽油のブレンド油で規制値をクリアできるとの報告があったことから、「われわれが聞いていた前提とは違った新たなステージでの話になる部分がある」(内航総連・小比加恒久会長)など不透明な部分も多い。さらには、A重油にシフトした場合、燃料油コストが約4割増となるという試算に加え、エンジンメーカーからは油が替わることによるエンジンへのダメージを懸念する声もあるという。

そこで内航総連では、これらの懸念を払しょくするため、まず傘下5組合での懸念・要望事項に関する検討を指示し、その検討結果を環境安全委員会において整理した上で、海事局に要望事項を提出することとした。

## 内航海運暫定措置事業、2016年11月期建造申請は19隻 499総トン型一般貨物船は6隻

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2016年11月期の建造申請状況を公表した。今回の受付では申請件数が19隻・4万8753対象トン、概算納付額が12億5321万円となり、前年同期に比べ隻数は1隻減、概算納付額は約1.3億円減となった。

船種別では、一般貨物船11隻(改造1隻含む)、油送船、曳船各3隻、コンテナ船、石灰石専用船各1隻。そのうち、大型船型(1000総トン以上)は1万1240総トン型一般貨物船、3950総トン型油送船、6600総トン型石灰石専用船の計3隻。

当期の特徴は、一般貨物船の主力船型である499総ト

ン型の建造申請が、9月期は2隻にとどまったのに対し、当期は6隻と全体に占める割合が増加したこと。RORO船などをはじめとする大型船型の建造が活発化する一方で、長引く輸送需要の低迷で499総トン型の建造は停滞期に入ったとの見方もあったが、バブル期に建造された大量の船舶が代替建造時期に突入していることもあり、ここにきて潜在していた建造需要の一部が顕在化したようだ。

今回の申請がすべて承認された場合、今年度の建造認定隻数は83隻となる。まだ1月期の申請受付が残っていることから、年間100隻を上回る可能性は高い。

## 16年度上期の内航貨物輸送、全品目で前年割れ 合計では前年比2%減・1億260万トン

日本内航海運組合総連合会がまとめた2016年度上期(4～9月)の内航輸送主要元請オペレーター60社の貨物船品目別輸送実績によると、太宗貨物の鉄鋼が前年同期比1%減の1962万7000トンと微減ながら前年割れとなったのははじめ、全品目で前年同期を下回る結果となった。

鉄鋼は期待される東京オリンピック関連需要がまだ顕在化せず、輸送需要は低水準が続いている。セメントも同様の理由で需要が低迷し、5%減の1408万5000トンと前年割れ。原料(石灰石等)も鉄鋼・セメント向けの需要が伸びず、3%減の2750万4000トンとなった。また、自動車は増税による軽自動車の販売不振が尾を引い

ているほか、8月の台風による輸送障害も影響し、3%減の2152万7000トンと減少。紙・パルプは「紙離れ」など構造的な問題で需要が漸減傾向にあり、4%減の117万5000トンと振るわなかった。

一方、石炭火力向け燃料需要が高水準を維持していた燃料(石炭・コークス)は、期中に定修が集中したことで1%減の718万6000トンと微減。雑貨は繁忙期の北海道発青果物や飲料などの輸送は堅調だったが、一部で大型船の入渠などもあり、増減なしの1149万5000トンとなった。

当期は、景気の回復が遅れていることに加え、台風による輸送障害の影響もあり、全体では2%減の1億259万9000トンと前年同期を下回った。

## 16年度上期の内航タンカー輸送、黒・白とも前年割れ 高温液体、耐腐食は増加

日本内航海運組合総連合会がまとめた2016年度上期(4～9月)の内航輸送主要元請オペレーター60社のタンカー品目別輸送実績によると、黒油が前年同期比8%減の1554万4000kl、白油が2%減の3428万7000klとともに前年割れとなった。

一般タンカー部門のうち、黒油は期中に電力自由化などを背景に火力発電向けの原・重油輸送が大幅に減少したほか、製油所の定修も響いた。白油もガソリンをはじめとする構造的な需要減に加え、期中に愛知県内の落雷による停電で製油所の稼働が停止したことなどが輸送量の

減少につながった。そのほか、ケミカルは一部プラントの定修・故障が響き、2%減の396万6000トンと前年割れ。

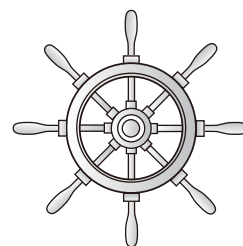
一方、特殊タンク船部門は、LPG需要が低迷したことから高压液化は7%減の306万3000トンと減少したが、製油所向けの燃料用アスファルトの需要増などがあつた高温液体が5%増の65万トン、苛性ソーダ輸送が堅調に推移した耐腐食が4%増の246万1000トンとともに増加した。

当期は、黒・白油ともに低調に推移したことから、全体では4%減の5997万kl・トンと前年同期を下回った。

## 内航総連、海外売船7隻を公表 2016年11月報告分、復調の兆しか

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、2016年11月の同委員会に報告された売船隻数は7隻だった。当月に報告された船舶の平均総トン数は916トン、平均対象トン数は2019トン、平均船齢は22.95年。7隻の売船先は、フィリピン向け、インドネシア向け各2隻、韓国向け、香港向け、バングラデシュ向け各1隻。船種は一般貨物船4隻、油送船、石灰石船、砂利船各1隻。

口件、9月4隻、10月2隻と閑散状態が続いていたが、11月は7隻となり、復調の兆しがみられた。



足元の内航船の海外売船市場に関しては、7・8月はゼ



## 石油連盟・鉄鋼連盟、需給動向や今後の課題を解説 内航総連主催「荷主団体講演会」

日本内航海運組合総連合会は昨年11月25日、「内航海運 荷主団体講演会」を東京・平河町・海運クラブで開催した。今回は石油連盟、日本鉄鋼連盟の2団体から講師を招き、両産業の需給動向や今後の課題などについて講演した。

冒頭の主催者代表あいさつで内航総連の小比加恒久会長は、「内航海運は日本の国内物流の4割、産業資材物資に関しては8割超の輸送を担う『物流の大動脈』と自負している。事業者としてはやはり主要貨物の動向が気になる。できれば直近の動向だけでなく、中長期的な動きも知ることができればと思う」と述べ、講演内容に期待を寄せた。

初めに講演した石油連盟調査・流通業務部の小野森彦副部長は、石油業界の国際競争力強化のため、エネルギー供給構造高度化法に基づき、2008年度末に約489万バレル/日だった原油処理能力を、14年4月には約2割減となる約395万バレル/日に削減、さらに高度化法新基準の対応期限となる16年度末には1割減となる見通しを説明。また、競争力強化に向け、今後は「海外事業」（上流部門への投資、石化・潤滑油事業など）、「再生可能エネルギーの取り組み」（風力・太陽光・地熱）、「電力自由化への取り組み」、「ガス事業関連の取り組み」（LNGターミナルの建設・操業、LPG会社の統合）、「製油所の抜本的な生産性向上」（地域における精製事業の統合・連携による設備の最適化、製油所と石油化学工場との連携）、「企業再編」の必要性を指摘した。

また、「東日本大震災の経験を踏まえた熊本地震への対応と課題」として、東日本大震災を契機に構築され

た、被災地に石油供給不足が発生した際に石連が事務局業務を担当し、石油元売各社の被災状況・在庫量などの情報を収集し、緊急供給体制を確保する仕組みが、熊本地震でその機能を発揮した一方で、「電力業界との連携」、「自家用発電機の整備」、「パニック買い対策」などの課題が浮かび上がったことを説明。そのほか、全国内航タンカー海運組合との共同活動として実施している「内航連絡会」におけるこれまでの成果などを紹介した。

次に講演した日本鉄鋼連盟国際協力・調査本部の浅岡裕之国内調査グループリーダーは「鉄鋼素材・鉄鋼業の特性」、「鉄鋼の分類」、「日本鉄鋼業の位置づけ・特徴」、「日本鉄鋼業の業界構造」、「鉄鋼の流通経路・販売形態」、「鉄鋼の輸送形態」など基礎的な知識を解説。また、二度の石油危機で落ち込みながらも、バブル期には内需が1億トンを超え、リーマンショック前も世界経済の成長に伴い市場が拡大するなど粗鋼需給の足取りを解説した。一方、鉄鋼市場の現況として、普通鋼鋼材の国内出荷が6月を底に上向きに転じており、建築関連では住宅（貸家）や倉庫が下支えする中で、今後の五輪案件の本格化が期待される状況を紹介。また、造船向けは海運の世界的低迷が響いているが、自動車は6月を底に回復傾向にあり、下期以降も期待できる状況であるとした。そのほか、地域別の鋼材需要動向（鉄鋼受注）については、東北地区、中国地区では「一進一退」ながら、北海道、関東、東海、北陸、関西、四国、九州の各地区では回復の兆しがみられると分析し、先行指標として内航海運の今後に期待感を持たせる説明となった。

## 関東運輸局、退職予定自衛官に内航船員職をPR 合同企業説明会に出展

関東運輸局は昨年11月22日、若年内航船員確保のため、関東地方船員対策協議会と連携し、都内で開催された「任期制退職予定自衛官合同企業説明会」に参加し、「船員職業相談コーナー」を設置した。任期制自衛官に対する企業説明会にブースを出展するのは同局としては初めての試み。

ブースには内航船員の仕事を分かりやすくPRするための資料を用意し、同局船員労政課の職員や関東地方船

員対策協議会の中楯幸一氏（全国内航輸送海運組合・事務局長）が説明。当日は、全国から任期制自衛官188人が参加し、ブースには8回の面談時間の間に陸・海・空の自衛官22人が訪れ、内航海運業界の現状、船内生活、船員の処遇、海技資格の取得方法等について耳を傾けた。自衛官からは、「集団生活や上下関係には慣れており、携帯電話が通じなくても大丈夫」、「勤務地の近くに引っ越さなくてもいいのは魅力」といった声が寄せられた。