

MS内航ニュース

20年SO_x規制強化に向け官民連携で検討開始 海事局、第1回会合開催

国土交通省海事局は2月28日、東京・平河町の海運ビルで「第1回燃料油環境規制対応方策検討会議」を開催した。2020年に開始する船舶の硫黄酸化物（SO_x）規制強化（燃料油中の硫黄分濃度0.5%以下）に向け、官民連携で対応を検討するためのもの。今回の会合では、海運業界の要望事項と現時点での情報を整理。また、今後議論すべき事項や進め方などについて協議を行った。

規制強化に関しては、日本内航海運組合総連合会と日本旅客船協会がそれぞれ、海事局宛てに懸念・要望事項を提出するなど、対応を求める声が上がっている。

会合の冒頭であいさつした羽尾一郎海事局長は「キックオフにあたり皆さんと5つの共通認識を持ちたい」と述べ、①世界各国の地域規制との兼ね合い、②陸上交通

機関との切磋琢磨、③石油供給側との連携、④事業者の経営判断上の懸念、⑤行政による①～④のサポートが本会合のポイントであると示した。

引き続き、日本内航海運組合総連合会の小比加恒久会長があいさつし、「SO_x規制強化は情報として非常に不確定な部分が多い」と検討会議に期待感を示した。日本旅客船協会の福武章夫会長は、「規制は深刻な問題。とくにC重油を使用している事業者にとっては最大の懸案事項」と話した。

外航サイドからは日本船主協会の小野芳清理事長があいさつに立った。小野理事長は、単一市場で競争する外航産業にとっては、「規制に対する不正を許さない仕組み」と「燃料油の国際統一基準」の2つを作成することが重要との考えを述べた。

低硫黄燃料油の製造方法など今後検討 官民によるSO_x規制対応方策検討会議

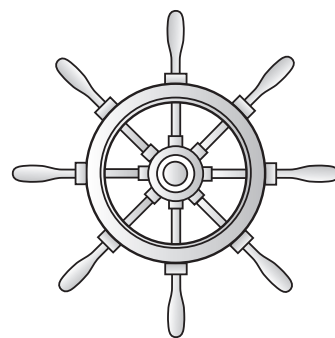
国土交通省海事局は3月7日、2月28日に開催した「第1回燃料油環境規制対応方策検討会議」の結果を公表した。今次会合では硫黄酸化物（SO_x）規制強化に向けた情報交換を実施。今後、低硫黄燃料油の製造方法や供給体制などについて検討していくことを確認した。

①船用燃料油の現在の国内需要や想定される低硫黄燃料油の製造方法低硫黄燃料油の品質に関する課題、②品質規格の策定に向けた取り組み、③スクラバーの種類や供給体制-などについて関係者間で情報を共有し、意見交換を行った。

当面の検討事項は、低硫黄燃料油関係では製造方法・供給体制、品質の確保、エンジンや周辺機器への影響、価格低廉化に向けた取り組み-などとした。このほか、スクラバー設置の技術的課題にかかわる調査と排水の環境

評価や、世界各国でのSO_x規制への対応状況なども検討していくこととなった。

SO_x規制をめぐっては、16年10月の国際海事機関（IMO）第70回海洋環境保護委員会（MEPC70）で、2020年から一般海域で使用する船舶燃料油の硫黄分濃度を0.5%以下とすることが決定。低硫黄燃料油・LNG燃料・スクラバーのいずれかの使用が必要となることから、日本内航海運組合総連合会と日本旅客船協が海事局に対応を要望するなどしていた。



内航大型船組合、モーダルシフトの受け皿整備に全力 栗林会長、「相変わらず追い風」

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2月20日の定例記者会見において、モーダルシフトの進捗状況について「相変わらず追い風が吹いている」とし、国が国内定期航路事業者を束ねて新しく「モーダルシフト推進協議会（仮）」を設置し、モーダルシフト促進を後押しする動きがあることなどを踏まえ、「その受け皿となるべく業界としてさらに取り組みを進めていきたい」と意欲を語った。

会見で栗林会長は、モーダルシフト推進への“追い風”の根拠として「全体的な景気が良くない中で、トラックドライバー不足や労働時間問題などに変わりはなく、トラックを手配することの難しさがじわじわと各方面に広がりつつある」と指摘するとともに、「当社を含めいろいろな定期航路事業者に対し、今まで海上輸送を使っていなかった会社からの問い合わせなどの件数が増えてきている」と明かし、手ごたえを感じているようす。また、会員各社のモーダルシフト推進への取り組みについて「新規航路を開設するなど積極的な取り組みに踏み出している事業者、船を大型化して既存航路で取り組む事業者など、いろいろな形で新規貨物の獲得を一所懸命にやっている」とした上で、「この流れはまだまだ続くものと思っている」との見方を示した。

さらに、2月17日に開催された「内航海運の活性化

に向けた今後の方向性検討会」において、モーダルシフトを推進するため、国が国内定期航路事業者を束ねて「モーダルシフト推進協議会（仮）」を新設する方針が示されたことを明かし、「われわれとしてはその受け皿となるべく業界としてさらに取り組みを進めていきたい」と意欲を語った。景気回復への足取りが重く、貨物量が停滞していることで、トラックドライバー不足による物流停滞を免れているというのが現状。今後、景気が上向き荷況が改善すれば、物流が危機的な状況に直面する可能性は高い。その局面に備え、同組合では、貨物の海上輸送へのシフトが円滑に進むように万全の体制で臨む方針。

そのほか、2020年から開始される船舶燃料油の硫黄酸化物（SOx）規制強化に関して栗林会長は、「まだまだ不確定な部分が多く、個別の会社では情報が取り切れないことから、日本内航海運組合総連合会で情報を整理してもらおうこととなっている。まずは話の流れを見守りたい」との考えを示した。また、「われわれが運航する大型船にはスクラバー積載可能な船もあるが、本当にスクラバーを設置した方が採算的にいいのかどうか。燃料油の値段が今後どのようになるかもわからず、各社悩んでいる。もう少し話が見えてきてからの対応になるだろう」と語った。

関東運輸局、船員の特定最低賃金を改正

関東運輸局は2月21日、関東地方交通審議会の船員の最低賃金の改正に関する答申を受け、答申どおり改正することを決定した。発効は3月23日。なお、船員の最低賃金については、海上労働の特殊性を考慮し、陸上勤務者の最低賃金とは別に定められている。また、対象となる船舶の範囲は、内航船では国内の各港間のみを航行する船舶のうち、平水区域を航行区域とする鋼船、沿海区域を航行区域とする総トン数100トン未満の鋼船、木船の船舶所有者、旅客船では旅客運送の用に供する船舶のうち、平水区域を航行区域とする鋼船、沿海区域を航行区域とする総トン数100トン未満の船舶および100トン以上の船舶で、その航行区域が平水区域から当該船舶の最大速度で、2時間以内に往復できる区域内に限定され

ている船舶の船舶所有者。改正される内航船、旅客船の最低賃金は次のとおり。

〔関東内航鋼船運航業および木船運航業〕

職員：月額24万6450円（引き上げ額1000円） 職員（ただし、船舶職員養成施設のうち特定の養成施設の課程を修了した後の勤務期間が、当該課程ごとに定める期間に満たない者）：22万9700円（同1000円） 部員（海上経験3年以上）：18万7850円（同1000円） 部員（海上経験3年未満）：17万8250円（同1000円）

〔関東海上旅客運送業〕

職員：24万3050円（同1000円） 部員：18万1600円（同1000円）

三井住友海上、内航船向け安全運航支援サービス ウェザーニューズと連携、4月開始

三井住友海上火災保険は4月から、ウェザーニューズと連携し、内航船向けの安全運航支援サービス「SIGNAL(シグナル)」を開始する。ウェザーニューズが提供する専用スマートフォンを活用し、内航船が危険海域を航行する際に音声やメールで注意喚起するほか、気象・海象予報や本船周辺海域の画像を専用ウェブサイトで提供するもの。事故の未然防止に役立つほか、安全航路の選定にも活用できる。

このサービスは①危険海域航行時のアラート機能、②気象・海象予報等の提供、③本船周辺海域画像の配信の3点が特徴。①は、スマートフォンのGPS機能を活用して、危険海域に接近すると音声やメール、専用ウェブサイトで注意喚起するアラート機能を搭載。海難事故の防止・軽減につながる。アラート対象は、「事故多発」、「漁具定置」、「浅瀬」の3つのエリア。②は、全国130の港における最新の気象・海象予報に加え、海上警報、台風の進路予測、波高・海流予報を提供することで、より安全

な航路での運航を支援。③は、陸上からも本船周辺海域の状況を確認できるよう、スマートフォンカメラの画像を定期的に専用ウェブサイトに配信。最適航路の選定や本船・陸上間での安全航路の確保に向けた情報共有に役立つ。同サービスの対象者は、内航船(貨物船やタンカー等の商船)を対象とした船舶保険加入者。ウェザーニューズが提供する専用スマートフォンを本船に設置して利用する。なお、このサービスの利用にはウェザーニューズとの有償契約が必要となる。

内航船はCO₂排出量が少なく環境に優しいことに加え、大量輸送にも適していることから、政府の掲げる「モーダルシフト」推進の手段として注目されており、今後の利用拡大が見込まれている。同社は事故の未然防止を損害保険会社の使命と考え、これまで以上に内航船の安全運航を支援するため、ウェザーニューズと連携して同サービスを開発した。

2016年の内航貨物船輸送、上期の低迷響き前年割れ タンカーは通年で低調

日本内航海運組合総連合会がまとめた2016年の内航輸送主要元請オペレーター60社の輸送実績(確報値)によると、貨物船は下期に改善傾向となったが、上期の低迷が響き、通年では前年比2%減と前年割れ。一方、タンカーは上・下期ともに低調に推移し、通年では3%減となった。

16年の品目別輸送量の推移を見ると、貨物船では大宗貨物である鉄鋼が、上期は前年同期比5%減、下期は3%増となり、通年では1%減の4003万8000トンと微減。上期の国内需要の低迷による生産調整の長期化が響いた。自動車は、軽自動車を中心に販売不振に陥った上期が6%減となり、通年でも3%減の4506万4000トンと前年割れ。建設関連需要の回復の遅れが響いたセメントは、上期(6%減)、下期(3%減)ともに減少し、通年では4%減の2913万5000トンと3000万トンを割った。鉄鋼、セメントの需要低迷に伴い、原料輸送も3%減の5533万2000トンと低調に終わった。そのほか、紙・パルプは「紙離れ」という構造的な需要減で、3%減の249万7000トンとなった。

一方、燃料、雑貨の2品目は前年を上回った。燃料に

ついては、特に下期において石炭火力発電所向けの需要増がみられ、通年で2%増の1481万8000トンと増加。雑貨は北海道、沖縄の両方面で輸送需要が堅調に推移したほか、新規航路開設、台風被害の影響に伴うJR貨物の代替輸送など特殊要因もあり、通年では1%増の2360万5000トンとなった。

油送船では、黒油が上期8%減、下期5%減と1年を通して低迷し、通年では7%減の3342万9000klと前年割れ。火力発電の燃料シフトが主な減少要因。また、白油は上期が横ばい、下期は3%減となり、通年では2%減の7217万8000klと減少。構造的なガソリン需要の低下に加え、停電による愛知県内の製油所の稼働停止など特殊要因も響いた。そのほか、ケミカルは輸出増に伴う製油所間の転送需要の増加などにより、1%増の805万6000トンと増加。特殊タンク船部門では、高圧液化が2%減の671万6000トン、高温液体が5%減の132万8000トンとともに減少したが、苛性ソーダ輸送が堅調だった耐腐食は5%増の521万3000トンと増加。

上天草市、海運業疑似体験システム実証実験 リアルタイム映像で小学生が内航船体験

航行中の船舶のリアルタイム映像をICT（情報通信技術）などの活用で遠隔地に投影し、海運業の魅力を小中高校生に伝える取り組みが熊本県上天草市始まった。市が構築した「海運業疑似体験システム」で、2月13日に行われた実証実験では、市内小学校と市役所や広島県の小池造船海運で艀装中の内航船をライブ中継、生徒たちは臨場感あふれる映像に歓声を上げていた。来年度から本格運用する予定。

内航海運の若年船員確保対策の取り組みとして、市の基幹産業である海運業の魅力を子どもたちに理解してもらうため市が実施。同市では「上天草市海運業次世代人材育成推進協議会」が出前講座や体験乗船などを通じて内航海運をPRしているが、危険が伴う体験航海では停泊中の船舶に限定し、「海運業の魅力や果たす役割を十分に伝えきれていなかった」（浦山秀大・雄和海運社長）。

疑似体験システムは、プロジェクションマッピング技

術を使い、船舶の中や船員の生活などをリアルタイムに放映し、遠く離れた場所でも臨場感あふれる現場を体験できるシステム。実証実験では、市内の登立小学校図書館に6年生38人が集まり、市役所にいる堀江隆臣市長とライブ中継の後、航海中の“舂宝山丸”（舂宝海運所有）のドローン映像が映し出された。さらに、小池造船海運で艀装中の内航コンテナ船“ときわ”と結び、船主・真宝海運の大山瑞貴氏が船内での仕事や生活などについて分かりやすく説明した。

システム開発に携わった浦山社長は「今回は初の試みということで課題は多かったが、本格運用では航海中や作業中の迫力のある現場を配信したい。今後、システムを活用し内航海運や船員をさらにPRし、将来、子どもたちに職業選択肢のひとつに選んでもらえるような職業にしたい」と話している。

女性船員の活用や内航活性化方策で意見交換 「中部地区内航海運活性化懇談会」

中部運輸局は2月3日、「中部地区内航海運活性化懇談会」を名古屋市内で開催した。今回は、女性船員を積極的に雇用している三原汽船の三原廣茂社長と海事局内航課の担当官を講師として招き、女性船員の活用と内航海運活性化に向けての方向性について議論した。

雇用船員の約2割が女性船員という三原社長からは、「内航船員を志す女性は、男性社会へ飛び込む覚悟を持って入ってくるので特別扱いはしていない」などの体験談や、結婚・出産・育児にどのように対応しているのかといった地元内航海運事業者からの質問に回答。

また、海事局内航課担当者から「内航海運活性化に向

けた今後の方向性検討会」に関する説明を受けた後、内航海運の今後の方向性についても、業界活性化に向けての活発な議論が展開された。出席した各海運組合からは、「499総トンクラスにおいても699総トンと同様な諸法令みなし制度の適用」、「伊勢湾内の平水船乗り組み基準の特例制度の導入」、「若年船員を積極的に採用した場合のインセンティブの要望」などが出された。

同懇談会は、中部地区の内航海運事業者4団体（中部沿海海運組合、東海内航海運組合、静岡県内航海運組合、全国内航タンカー海運組合東海支部）との情報・意見交換を目的に開催しており、今回で16回目となる。

内航総連、1月期の建造申請29隻を認定

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29隻・保留1隻の事業者名などを公表した。認定された29隻の船種別の内訳は、一般貨物船14隻、油送船8隻、曳船4隻、石灰石専用船3隻。

そのうち、大型船型（1000総トン以上）は、一般貨物

船では近海郵船の1万1240総トン型、フジトランスコーポレーションの1万5900総トン型（ともにROタイプ）、油送船では平成商運の3854総トン型、特殊貨物船ではNSユナイテッド内航海運の1万7469総トン型石灰石専用船などを含む合計8隻と多数。一方、一般貨物船の主要船型である499総トン型は4隻と低水準にとどまった。