

MS内航ニュース

内航貨物船市況、新年度に入り需要回復は足踏み 五輪需要に懐疑的な見方も

内航貨物船市況においては年明け以降、鉄鋼をはじめとする大宗貨物で需要回復が本格化の様相を呈してきたが、新年度に入り足踏み状態に転じてしまったようだ。

4月12日の政策委員会後に会見に臨んだ日本内航海運組合総連合会の小比加恒久会長（東都海運社長）は、足元の荷動きに対する印象を「意気揚々という感じではなくなった」と表現した。確かに、1・2月の輸送実績をみると、鉄鋼や自動車の好調さが目立っている。特に鉄

鋼関連については、建築向けが急速に回復したことから、ようやく東京五輪関連需要が顕在化し、今後も需要増が加速するとの見方が強まっていた。だが、4月に入ってから「想定していたより勢いはない。荷動きがバッタリ止まってしまった印象」（小比加会長）など、事業者から明るい声は聞かれない。さらには、五輪関連需要に関して、「内航業界に寄与する部分がどの程度あるのか」（同）といった懐疑的な見方も出てきており、今後の需要停滞への警戒感が強まっている。

重田物流審、「船舶輸送活用が有効」 改正物効法下のモーダルシフト増加に向けて

国土交通省の重田雅史物流審議官は4月25日、物流専門紙向けに会見し、改正物流総合効率化法に基づく認定計画の増加を図るにあたり、モーダルシフトについては船舶輸送の活用が有効であるとの考えを示した。このほか、次期総合物流施策大綱の策定に向けて進めている有識者検討会の進捗状況などを説明した。モーダルシフトに関する発言要旨は次の通り。

〔改正物効法の認定計画は「まだ少ない」〕

▽改正物流総合効率化法が昨年10月1日に施行されてから半年の間、同法に基づき国交省が認定した計画は19件。うち、モーダルシフトが9件、共同輸送が2件、物流拠点の集約・再編・高度化などの輸送網集約事業が8件。▽19件それぞれ、非常に意味があるが、(件数としては)少ないと思う。法案の時点で目標としたのは、モーダルシフトをトンキロベースで実質1割増加させること。9件で1割は増えないので、さらに拡大させたい。

〔モーダルシフトは船舶輸送が伸びしろ大〕

▽中でも、船舶輸送は伸びしろが大きいと考えている。

フェリーでも内航のRORO船でも、ちょうど耐用年数が来ており、大型化のための投資が進んでいる。これにより省エネが進むと同時に（輸送）容量も増え、海上輸送力が高まることになる。

▽当日や翌日に配達求められる宅配便マーケットに対応するのは難しいところがあるだろう。しかし、日本国内で48億トンの貨物が毎年動いている中、全ての貨物のリードタイムが宅配便並みということはない。1週間かかってもかまわない、という貨物もある。荷主と運送会社で品目別によく整理すれば、船舶輸送は有効だ。

▽トラックでなければ、という先入観が荷主にも運送側にもあるので、海事局と一緒に取り組むしていきたい。有力荷主と話をする、自動車メーカーは戦略的に船を使っているが、船（という輸送手段を）を知らない会社もある。荷主と船を結びつけるトラック、3PL、フォワーダー—こういったところがもう少し本気で（船を）活用すれば、モーダルシフトに迫力が出ているだろう。

内航総連、「海の日」固定化に向け陳情活動強化 小比加会長「思い入れ強い」

日本内航海運組合総連合会の小比加恒久会長（東都海運社長）は4月12日に開催した記者会見において、海運業界の悲願である「海の日」の7月20日固定化に向け、今後も要望活動を強化していく方針を明らかにした。

「海の日」は、「海の恩恵に感謝するとともに海洋国家日本の繁栄を祝う日」として1995年に祝日化された。だが、2003年に「ハッピーマンデー」に指定され、毎年7月の第3月曜日となったことから、国民の間で単なる休日として扱われ、本来の制定の趣旨から離れてきている。

そこで海運関係の11団体・企業は、連名で「海の日」の固定化に関する要望書を作成し、再び7月20日に固定化されるよう、それぞれ国会議員への陳情活動を展開。内航総連としても観光関係の国会議員を中心に陳情を重

ねてきたが、今般、超党派の議員で構成される海事振興連盟が今国会において議員立法による「固定化」法案提出の方針を打ち出したことを受け、今後も同連盟と連携し、必要に応じて陳情活動を展開していく方針。

内航総連の小比加会長は、「当時、内航業界としても『海の日』を祝日に制定するための署名活動などを展開した。その当事者としても『7月20日＝海の日』という思い入れは強い」と述べ、固定化実現に向け、陳情活動に注力していく意向を示した。

ただし、「海の日」がハッピーマンデーに指定されて以降、3連休効果による需要拡大の恩恵を受けてきた観光業界からの反発は必至で、実現するかどうかは微妙な情勢。

2017年度の船員費、前年度比1.21%上昇 全内航試算、貨物船で119万円／人

船主団体の全内航は先頃、全日本海員組合との2017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。17年度はベースアップ（1.82%（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、貨物船では現行の船員1人当たりのコストに比べ1万4187円（1.21%）アップの119万91円、タンカーでは1万4993円（1.21%）アップの125万74円となった。

この試算では、1カ月に船員1人当たりに掛かるコス

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。全内航と全日本海員組合による17年度労働協約改定交渉では、標齡給を一律900円引き上げたことで、定期昇給と合わせて、乗船中賃金は貨物船が6607円（1.28%）増の52万978円、タンカーが7308円（1.3%）増の56万9057円と上昇。一方、17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39.7割で妥結したことなどにより、貨物船が7580円（1.15%）増の66万9113円、タンカーが7685円（1.14%）増の68万1017円と上昇した。

2017年度の船員費、前年度に比べ月間約2万円上昇 内航二団体試算、121万9292円／人

船主団体の内航二団体（内航労務協会、一洋会）は先頃、全日本海員組合との2017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。17年度はベースアップ（1.82%（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1万9669円アップの121万9292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人当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。内航二団体と全日本海員組合による17年度労働協約改定交渉では、標齡給を一律900円引き上げたことで、定期昇給と合わせて、乗船中賃金は9470円増の57万3221円となった。一方、17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42.3割で妥結したことなどにより、1万199円増の64万6071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9171円アップの55万5083円、付帯費が1万77円アップの64万3137円となり、合計では1万9248円アップの119万8220円。タンカーでは、乗船中賃金が9406円アップの60万2994

円、付帯費が9985円アップの67万673円となり、合計は1万9391円アップの127万3667円となった。

なお、16年7月25日時点の内航二団体の加盟船社数は前年同期から1社減の29社（内労協14社・一洋会15社）、船舶数は2隻減の68隻（内労協30隻・一洋会38隻）、乗組員数は16人減の616人（内労協282人・一洋会334人）、平均年齢は1.5歳低下し39.2歳（内労協39.2歳・一洋会39.3歳）となっている。

2017年度内航輸送量、前年度から弱含み横ばい予測 日通総研、建設関連は小幅増見込む

日通総合研究所がまとめた「2017年度の経済と貨物輸送の見通し」（改訂版）によると、17年度の国内貨物総輸送量は前年度比0.1%減の47億1830万トンとほぼ横ばい予測。そのうち、内航海運の輸送量は建設関連貨物が小幅増となる一方、石油需要の減少などを受け、全体では0.4%減の3億6610万トンと弱含み横ばいで推移すると予測している。

17年度の国内貨物輸送の見通しでは、消費関連貨物に小幅ながら増加が期待できるほか、設備投資や鉱工業生産のプラスを受け、生産関連貨物も持ち直しを見込む。一方、住宅投資の減少などに伴い建設関連貨物はマイナスを予

測している。総輸送量は0.1%減と微減になるが、一般貨物は小幅ながら引き続き増加を見通す。

品類別の詳細では、消費関連貨物は個人消費が伸び悩むものの、食料工業品などに堅調な動きが期待できることから0.5%増と増加を維持。生産関連貨物は鉄鋼、自動車・自動車部品、一般機械などに増加が見込まれる一方、石油製品などがやや低調に推移するため、トータルでは0.2%増にとどまるとみている。建設関連貨物は、住宅投資の落ち込みに加え、大型の公共土木工事の執行が期待できないことから、砂利・砂・石材などを中心に輸送量は0.8%減となり、輸送量を下押しする見通し。

東京開催の「めざせ！海技者セミナー」に52社・1団体 6月10日、企業説明・就職面接会実施

関東運輸局は6月10日に東京で「めざせ！海技者セミナー IN TOKYO」を開催する。同セミナーは、船員教育機関等の生徒をはじめ、船員になることを希望する者に向けて実施する海運事業者による企業説明・就職面接会。同局では参加企業40社の予定で計画していたが、過去最大規模の応募があったため、すべての応募企業（52社・1団体）の参加を認めた。概要および参加企業は次のとおり。

▽日時：2017年6月10日（土） 9：30～16：00▽場所：TIME24 13階131・133・134研修室（東京都江東区青海2-4-32）▽開催内容：海運事業者企業説明・就職面接会、関東運輸局による船員職業相談

▽参加企業 ※□内は船種 [タグボート] 三洋海事、神原タグマリナーサービス、ウィングマリタイムサービス、海洋興業／〔練習船〕海技教育機構／〔旅客船〕大阪水上バス、東京都観光汽船／〔作業船〕五栄土木、セイホ工業／

[貨物船] 神鋼物流、第一中央内航、日鉄住金物流、エスオーシーマリン、NSユナイテッド内航マリン、泉汽船、イコーズ／〔海洋調査船〕オフショア・オペレーション、共栄マリン、共同船舶、海洋技術開発、日本海洋事業／〔フェリー、RORO船、自動車専用船〕佐渡汽船シップマネジメント、津軽海峡フェリー、北星海運、福寿船舶、日徳汽船、商船三井フェリー、鹿児島船舶、近郵船舶管理、栗林マリタイム、霧島海運商会、霧島物流／〔タンカー（石油・ケミカル・LPG他）〕明和タンカー、浜崎海運、アジアパシフィックマリン、デュカム、鶴見サンマリン、鶴見サンマリンタンカー、浪速タンカー、昭和日タンマリタイム、函館マリン、昭和日タン運航、上野トランステック、英雄海運、コスモ海運、国華産業、中央海運、鶴丸海運、イイノガストランスポート、東幸海運、旭タンカー／〔その他〕大盛丸海運／〔事業者団体〕千葉県内航海運組合

新造内航タンカー経費、6350kl積みで3796万円／月 船連協、16年度船型別試算を公表

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により構成される船主連絡協議会の油送船部会は先頃、2016年度の船型別船舶経費の試算結果を公表した。6350kl積み白油船(3900総トン)を維持・運航するため1カ月当たりに必要な経費はハイヤーベースで3796万円(前年度3791万円)となり、5500kl積み黒油船(3700総トン)は3687万円(同3681万円)、1230トン積みケミカル船(499総トン)は1981万円(同1976万円)となった。船連協では、用船料適正化の参考として、毎年船舶経費の見直しを実施している。各船型の試算結果と算出条件は次のとおり。

[3900総トン・6350kl積み白油船]

1カ月当たりの船舶経費：3795万6000円▽乗組員数：12人 建造船価：20億640万円▽直接船費：2億3673万8000円(船員費1億8000万円、修繕費2311万3000円、船用品543万8000円、潤滑油741万6000円、船体保険料677万2000円、PI保険料301万6000円、船舶固定資産税702万2000円、船舶雑費396万円)▽間接船費：1億6697万9000円(減価償却費1億5433万8000円、設

備金利1264万円)

[3700総トン・5500kl積み黒油船]

1カ月当たりの船舶経費：3687万3000円▽乗組員数：12人 建造船価：18億8300万円▽直接船費：2億3548万8000円(船員費1億8000万円、修繕費2311万3000円、船用品543万8000円、潤滑油741万6000円、船体保険料637万9000円、PI保険料259万2000円、船舶固定資産税659万1000円、船舶雑費396万円)▽間接船費：1億5670万7000円(減価償却費1億4484万6000円、設備金利1186万1000円)

[499総トン・1230トン積みケミカル船]

1カ月当たりの船舶経費：1981万円▽乗組員数：6人 建造船価：7億7400万円▽直接船費：1億3553万2000円(船員費1億173万6000円、修繕費1347万2000円、船用品367万1000円、潤滑油494万4000円、船体保険料444万円、PI保険料147万9000円、船舶固定資産税270万9000円、船舶雑費308万円)▽間接船費：7518万円(減価償却費7036万4000円、設備金利481万6000円)

海事局、内航海運省エネ対策事業6件を決定 省エネ効果実証を開始

国土交通省海事局は、2017年度「内航海運における省エネルギー対策事業」に関し、6事業者への補助を決定し、省エネ効果の実証を開始する。

国交省では、経済産業省資源エネルギー庁と連携し、13年度から内航海運における省エネルギー対策事業に取り組んでいる。17年度も引き続き「トラック・船舶等の運輸部門における省エネルギー対策事業費補助金(内航船の総合的な運航効率化措置実証事業)」の公募を行ったところ6事業者から応募があり、審査の結果、すべて認定した。今後、補助事業者から提供されるデータについては、革新的省エネ技術(ハード対策)と運航・配船の効率化(ソフト対策)の省エネ効果を設計・企画段階で「見える化」する内航船「省エネ格付け」制度(暫定)の運用に活用していく。補助事業者と事業内容は次のとおり。

[2017年度内航海運省エネルギー対策事業]

▽井本商運「大型内航コンテナ船を用いた航海計画と省

エネ設備による相乗的省エネ効果実証事業」(補助金採択額：2億6262万8000円)

▽オーシャントランス「次世代大型RORO貨物船における先進機器・システム導入による大幅省エネ実証事業」(939万6000円)

▽佐伯汽船「内航貨物船における推進機関等の効率改善と最適航海支援システムを組み合わせた省エネルギー実証事業」(1878万9000円)

▽太平洋フェリー「旅客フェリーによる新型最適船型及び航海支援システム等省エネ実証事業」(6億5105万4000円)

▽丸三海運「内航高速コンテナ船による航海支援装置と陸上支援システム及びエラ船型導入による省エネ実証事業」(3867万3000円)

▽向島ドック「次世代内航貨物船による省エネ実証事業」(9441万7000円)