

# MS内航ニュース

## 海事局、「内航未来創造プラン」を公表 今後の内航関連施策の指針に

国土交通省海事局は6月30日、昨年4月に設置された「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」の最終報告を公表した。「内航未来創造プラン-たくましく日本を支え 進化する-」として取りまとめられた同報告書では、「内航海運事業者の事業基盤の強化」、「先進的な船舶等の開発・普及」、「船員の安定的・効果的な確保・育成」の3本柱に関する具体的施策を盛り込んだ。同局では今後、このプランをもとに各種検討会を設置して具体化に向けた作業に入り、概ね10年後をめどに設定した目標値の達成に力を注いでいく。

最終報告書は、内航海運の生産性向上や安定的輸送の確保に向け、内航海運業界はもとより、荷主をはじめとするすべての関係者の連携を重視していることが大きな特徴。もはや内航海運業界だけでは解決が困難となっている船員と船舶の「2つの高齢化」などの解消に向けた諸施策が盛り込まれている。

具体的な施策のうち、事業基盤の強化に関しては、船舶管理会社の活用促進を掲げ、「登録制度の創設」を明記した。個別では船員の確保・育成に限界のあるオーナーの現状を踏まえ、船舶管理会社の活用による船員雇用などの効率化を進め、船員不足への対応を図る。そのため、これまで法的位置づけが不明確だった船舶管理会社について、国土交通大臣の登録制度を創設する。一定の水準以上のサービスを提供していると認められた船舶管理会社が「大臣登録会社」として扱われることで、信頼性の向上等により、利用促進につなげていくのが狙い。この大臣登録会社を活用する場合のインセンティブ(船舶共有制度における金利軽減、税制優遇等)も視野に入れる。今年度中に検討の場を設置し、18年度から運用を開始する。そのほか、荷主と海運事業者による「安定・効率輸送協議会」、「海運モーダルシフト協議会」(ともに仮称)

の設置などが盛り込まれた。

先進船舶の開発・普及に関しては、「自動運航船の実用化」が目玉となっている。他船の動向を把握することによる衝突回避、エンジン・船体の遠隔監視などをトータルなシステムとし、世界に先駆けて実現を目指す。すでに成立した海上運送法の改正における先進船舶の認定制度などを活用し、25年をめどに実用化を目指すこととしている。そのほか、共有建造制度による優遇措置の拡充による代替建造の支援、船舶の省エネ化・省CO<sub>2</sub>化の推進に向けた「省エネ格付け制度」の導入などが含まれた。

船員の確保・育成では、海技教育機構の養成定員拡大が盛り込まれた。現在の定員枠390人を段階的に500人まで拡大していく方針。また、499総トン以下の船舶において船員養成のための居住区域を拡大した結果、500総トン以上となった場合でも499総トン以下の配乗基準を適用できるよう検討していく。この2つの施策についてはすでに会議・検討会が設置され、検討がスタートしている。

一方、同プランでは、盛り込まれた諸施策の推進による成果をより明確にするために、概ね10年後を目途とする将来像に加え、「内航船の平均総トン数を20%増」、「内航船員一人・一時間あたりの輸送量を17%増」、「産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合5%増」、「内航海運の総積載率5%増」、「海運によるモーダルシフト貨物輸送量23%増」など具体的な目標値を設定した。

そのほか、終息が見えつつある内航海運暫定措置事業については、「早期に終了することも念頭に、暫定措置事業が果たしてきた役割に対し、どのような対応が考えられるか、また、その場合における内航海運組合の役割(→次ページに続く)

を含むあり方をどう考えるかなどについて検討する」とし、速やかに検討する必要性を明記。今後の進め方として、まず内航業界が同事業終了による具体的な影響など

について早期に議論を開始することとし、その議論の結果を踏まえ、国として事業終了後の課題や国の対応などについて検討することとしている。

## 海事局、後継者確保へ内航船の乗組みのあり方検討開始 499総トン型の配乗要件緩和など

国土交通省海事局は6月27日、内航船の後継者確保に向けた乗組みのあり方について学識経験者、業界団体、労働組合などで検討する「後継者確保に向けた内航船の乗組みのあり方等に関する検討会」の初会合を同省内で開催した。冒頭の主催者あいさつで七尾英弘官房審議官（海事・港湾担当）は「内航船の航行の安全を最優先としつつも、若年船員の確保・育成に向け、若者が職業として内航船員を目指すよう魅力ある職場の構築を図っていききたい」とし、各委員による活発な意見交換を要請した。

同検討会は、6月30日に最終報告を公表した「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」での議論を踏まえ、公表前に設置されたもの。船員の安定的・効果的

な確保・育成に向け、内航船の主力船型である499総トン以下の船舶の船員配乗基準について、船員の確保・育成のために居住区域を拡大し500総トン以上となった船舶についても499総トン以下の基準を適用するために必要な検討を進めていく。併せて、主機・補機、その他の機器類の高性能化に伴い、船員に求められる知識・技能などが変化していることを踏まえ、船舶職員に求められる知識などの整理・強化にも取り組んでいく。

七尾官房審議官は、「これらを検討し、若年船員の確保・育成が促され、安定的な輸送の確保が図られるとともに、実態に即した規制とすることにより、生産性向上に寄与したい」との意向を述べた。

## 内航総連・小比加会長、「内航未来創造プラン」策定でコメント 「業界として積極的に取り組む」

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）は先頃、6月30日に国土交通省が公表した「内航未来創造プラン～たくましく日本を支え進化する～」の策定に対するコメントを発表した。小比加会長は同プラン策定に携わった検討会メンバーに謝意を表明するとともに、打ち出された幅広い取り組みに業界としても積極的に取り組んでいく意向を示した。小比加会長のコメントの要点は次のとおり。

▽本プランでは、内航海運事業者の事業基盤の強化、船員の安定的・効果的な確保・育成等について幅広い取り組みが打ち出されている。特に、船舶管理会社の法的位置づけ、船員育成のための499総トン以下の船舶における船員室設置、技術革新による船員の負担軽減等について一定の具体的な取り組みを示してもらった。また、荷主との連携やモーダルシフト促進等のため、関係者による協議会の設置が提案されている。その中で検討が深まり、これらが実現することを期待するとともに、業界としても積極的に取り組んでいく。

▽暫定措置事業については、国交省作成の資金管理計画

では当初の予定より1年前倒しの2023年に終了する見込みとされている。本プランに指摘されているように、内航海運業は荷主企業への専属性が高く、ほとんどすべてが中小零細事業者であり、構造的に船腹過剰や過当競争が生じやすい業界である一方、環境問題やモーダルシフト促進等に対応していく必要がある。また、船員・船舶の2つの高齢化は引き続きの課題。暫定措置事業はこれらに一定の効果を発揮してきたが、終了後も総連としてこれらの課題に引き続き対処していく必要がある。このような中で、今後総連がどのような役割を果たしていくべきかについて、国交省の指導も受けながら、考えていきたい。

▽今回の検討を通じ、われわれは物流の大動脈を担う輸送モードとしてわが国の経済発展にこれからも貢献できるよう努めていかねばならないという決意を新たにしたところ。



## 内航総連・小比加会長、ポスト暫定措置事業「早急に議論」 2期目の抱負語る

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）ら正・副会長は、6月23日に開催した第52回通常総会および理事会後に記者会見に臨んだ。小比加会長は2期目の重点課題として「ポスト暫定措置事業」、「SOx規制問題」を挙げ、「ポスト暫定措置事業」については「早急に議論を進めていく必要がある」とし、早期に議論をスタートさせる意向を示した。

足元の好調な建造納付金収入により、国土交通省が3月末に公表した内航海運暫定措置事業の資金管理計画における終了予定年度は、2023年度と当初の計画から1年前倒しとなるなど、暫定措置事業の終了が見え始めた。これを踏まえ、小比加会長は2期目の重点課題として「ポスト暫定措置事業」を挙げた。小比加会長は、国土交通省が6月末に公表予定の「内航未来創造プラン」に「ポスト暫定措置事業」に関する具体的な内容が含まれなかったことを指摘した上で、「法律改正が伴うような中身になる可能性もあり、早急に議論を進めていく必要がある」とし、まずは業界内で早期に議論をスタートさせる方針を明らかにした。さらに、傘下5組合の会長（内航総連副会長）から「ポスト暫定措置事業」や「組織や業界のあり方」を意識した発言が多く聞かれるようになっ

たことも指摘し、「皆さんが意識を持っているうちに進めていきたい」と述べた。

一方、小比加会長はもう1つの重点課題として、2020年1月1日から開始される「SOx規制強化への対応」を挙げた。小比加会長は「内航海運でスクラバーを使用することはスペース的にも、工期的にも考えづらい。『適合油を安定的かつ廉価に提供してもらわなければ日本の物流は止まる』ということを前面に出して、引き続き交渉していきたい。石油業界の思惑もあると思うが、ここはわれわれの主張を押し通そうと思っている」と不退転の覚悟で交渉に臨む意向を示した。

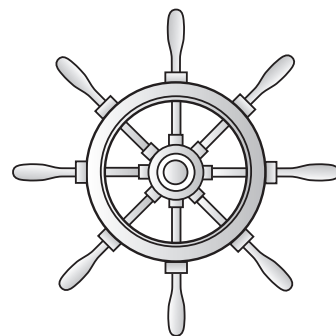
そのほか、トラック事業者・宅配便事業者を中心に一般国民に対する物流コストへの理解促進が着々と進んでいることを指摘した小比加会長は、「内航海運だけが置いてきぼりにならないよう、組合員からアイデアを募りながら取り組んでいきたい」との考えを述べた。また、「内航未来創造プラン」において、荷主への応分の対価を求める趣旨の文言が盛り込まれた場合、それを足掛かりに物流コストへの理解を促す活動に注力していく意向も明らかにした。（前ページに関連記事掲載）

## 海洋共育センター、輩出船員が業界全体の1割に到達 通常総会・連絡協議会を開催

内航海運の船員不足問題緩和・解消や既存船員の技能向上、事業者の意識改革を目的とする海洋共育センターは6月19日、高松市内で通常総会、連絡協議会および合同懇親会を開催した。

会員数276社と着実に増加する中で開催された通常総会では、2017年度事業計画やその他課題事項などについて審議し、満場一致で承認。また、連絡協議会では、来賓として四国運輸局の瀬部充一局長、日本内航海運組合総連合会の小比加会長らを迎え、連絡協議会委員長の日本海事協会の富士原康一会長、副委員長の運輸総合研究所の春成誠理事長らとともに、同センターの円滑な運営に向けた意見交換を行った。16年度から集合基礎実習船“みらいへ”の練習船登録、17年度から公民統合した海技教育機構の練習船での集合基礎訓練が可能となったこ

と、昨年の内航業界への就職者数（新卒者）780人に対し、同センター関係の卒業生数が約1割（80人程度）に届く状況になったこと、さらに、民間完結型6級の尾道海技大学校開校後6年間の卒業生の船員定着率が80%を超えていることなどが評価された。一方、課題として、共育センター執行部と会員間の連携方法や、若返りも含めた活性化、当センター運営と会費のバランスについて、どれだけ会員の役に立つ運営を行うかなど、期待も込めた活発な意見交換が行われた。





## 海事局、内航船「省エネ格付け」制度の暫定運用開始 内航海運事業者の投資促進

国土交通省海事局は7月7日、内航船舶の投資環境を整備するため、省エネ・省CO<sub>2</sub>効果を船舶の企画・設計段階で「見える化」し、船舶の省エネ・省CO<sub>2</sub>性能を客観的に評価する内航船「省エネ格付け」制度の暫定運用を開始すると発表した。

内航海運については、昨年5月に閣議決定された地球温暖化対策計画において、2030年度で13年度比約15%のCO<sub>2</sub>排出量削減が求められている。

これを受けて海事局で取りまとめた「内航海運の省エネルギー化の促進に関する検討会」の報告書や「内航未来創造プラン」において、海運事業者が省エネ・省CO<sub>2</sub>効果や費用対効果を把握し、必要な設備投資に踏み切れる環境を整備する観点から、内航船「省エネ格付け」制度の創設が提言された。

また、「未来投資戦略2017」においても、運輸部門の省エネを推進するため、輸送事業者の評価制度の構築・普及を図ることとしている。

このような背景から、内航海運からのCO<sub>2</sub>排出量を一

層削減することを目的に、革新的省エネ・省CO<sub>2</sub>技術（ハード対策）と運航・配船の効率化（ソフト対策）の効果を企画・設計段階で「見える化」する内航船「省エネ格付け」制度を暫定的に開始する。

[省CO<sub>2</sub>効果に応じて☆を付与]

本制度では、海運事業者からの任意の申請に基づき、対象となる内航船舶に対して、国土交通省海事局が2000年代（1990～2010年）の船舶と比較した省CO<sub>2</sub>効果に応じて格付け（☆の付与）を行うとともに、具体的な対策内容や効果等を事例としてとりまとめ公表し、他の事業者が船舶の省エネ・省CO<sub>2</sub>化を図る契機とすることを想定している。

本制度により、各省エネ・省CO<sub>2</sub>技術の効果が把握でき、内航海運事業者の省エネ・省CO<sub>2</sub>投資を促進するとともに、環境対策に関心のある荷主や消費者へのPRが可能となる。さらに、海事局が定期的に優良事業者（格付け☆3つ以上）を公表することで、優良事業者の荷主や消費者へのPRを後押しする。

## 内航燃料油価格、A6万500円・C4万5300円 4～6月期、次期は値下げ見通し

内航大手のNSユナイテッド内航海運と石油特約販売店の兼松ペトロによる2017年4～6月期の内航燃料油価格交渉が6月28日に妥結した。当期は、前期（1～3月期）に比べ原油CIF価格が上昇した一方、為替が円高に振れたことで、A重油（1kl当たり）は前期比1300円アップの6万500円と小幅な上昇に留まった。紙・パ価格を考慮したC重油は2850円ダウンの4万5300円。次期（7～9月期）は、原油価格および為替に足元の状況から大きな変化がなければA・Cともに値を下げるとみられる。

4～6月期の原油CIF価格は、通関月ベースで3月56.12ドル、4月（速報）53.90ドル、5月（速報）53.85ドルとなり、期間中の平均は54.63ドルと前期平均（51.77ドル）から3ドル弱の値上がりで推移。一方、為替レートは、4～6月期平均が112.09円／ドルと前期（114.3円）から2.21円円高に振れた。この結果、総原価平均は5万6394円となり、前期（5万4992円）から小幅な上昇。こ

の総原価をもとに両社が交渉した結果、A重油は1300円アップとなり、紙・パ価格（4～6月期：4万2800円／kl）に海陸格差2500円を上乗せしたC重油は2850円ダウンとなった。

次期（7～9月期）については、足元の原油価格および為替に大幅な変動はみられず、この状況が続けば、4～6月期に比べ、A重油が3000円程度のダウン、C重油が4500円程度のダウンとともに値を下げる可能性が高い。

17年度に入り初の交渉となった今回は、一連の石油元売事業者の統合・再編の動きに伴い、交渉が難航するとの見方もあったが、海陸格差2500円も維持されるなど、前年度と同様の算出方法での決着となった。

内航海運においては、内航各船社と石油特約販売各店との間の燃料油価格交渉でもっとも早く合意に至った価格が指標として公表される。そのため、その他各社の交渉においても、ほぼ同水準の価格で決定される見通し。