

# MS内航ニュース

## SO<sub>x</sub>規制強化に向け海運・石油業界で情報共有 海事局、第1回連絡調整会議を開催

国土交通省海事局は3月17日、同省内で「第1回燃料油環境規制対応連絡調整会議」を開催した。2020年に国際海事機関（IMO）が開始する船舶燃料の硫黄分濃度規制強化に向け、海運業界・石油業界・経済産業省資源エネルギー庁などで情報共有と連絡調整を図る会議。海運・石油両業界から現状と要望について説明が行われたほか、今後の検討の進め方などを協議した。

6月頃に開催する第2回会議では、燃料油の需要・供給側それぞれの現状把握と、低硫黄燃料油・高硫黄C重油の需給見通しの検討を実施。秋頃開催の第3回会合では、需給見通しに応じた課題の抽出や、海運・石油業界の取り組み方策の検討も行う。

第2回以降の会議では、低硫黄燃料油の品質のあり方や規制対応コストを引き下げるための対策も検討していく。他国での規制対応状況の共有なども図るほか、規制に対する不正（規制逃れ）対策の検討も進める。

検討される燃料油の需要・供給についての将来見通し、両業界の対応コストへの影響の把握、他国の燃料油規制対応に関する情報収集などを実施するにあたり、技術的かつ詳細な事項を検討するためのタスクフォース（TF）を設置することとした。TFの付託事項は、①現状の船用燃料油の国内需要量を把握・20年の船用燃料油の需要量を推計（全

国・地域別）、②現状の製造能力による低硫黄燃料油の供給能力（地域性を含む）を把握・20年の船用燃料油の供給量を推計、③推計した需給量をもとに、将来の低硫黄燃料油と高硫黄C重油の需給見通しを推計、④燃料油規制に係る需要側・供給側それぞれの対応コストへ影響を及ぼす原因を整理・分析、⑤他国におけるSO<sub>x</sub>規制対応に関する情報・船用燃料油の需給情勢や市況・原油価格等の情報を収集、の5点。構成メンバーは、海事局、経産省資源エネルギー庁資源・燃料部と、付託事項に応じた関係者。

会合の冒頭、羽尾一郎海事局長は「20年1月の規制のスタートまで、実質2年10カ月弱。情報の入手・把握、対応策の決定、必要な設備投資等々、行うべき事柄の多さを考えると、スピーディーで効果的な取り組みの推進が重要。そのためには、関係者が一体となって意思疎通を密にし、円滑な協力関係を築きながら進めていくことが求められる」とあいさつし、燃料の需要・供給両サイドによる情報共有が重要であることを強調した。

続いて、経産省資源エネルギー庁の山下隆一資源・燃料部長が、「国内の石油需要が減少する中でこういった規制に対応していくのはなかなか困難な課題だが、国交省や各業界と十分に連携をして、国民経済への影響を最小化する最適解を見出していければ」とあいさつした。

## 契約期間中の減額・条件変更など悪化傾向

### 内航総連、16年度取引実態アンケート調査

日本内航海運組合総連合会は、国土交通省の協力のもと、内航海運業界における取引の実態についてアンケート調査を実施し、先頃結果を公表した。それによると、契約期間中の減額や条件変更が「ある」と回答した割合が、各契約形態で前回調査からわずかながら増加してお

り、悪化傾向となった。

同調査は、内航海運業が2004年に下請法の対象となり、荷主と運送事業者間の取引が独占禁止法上の特殊指定となって以来、そのもとの変化状況を把握するため、（→次ページに続く）

08年度から断続的に実施し、14年度からは連続で実施している。調査対象は、内航総連の傘下組合に所属するオペレーター、オーナー計2471事業者（回収数635社・回収率25.7%）。

契約期間中の減額や条件変更などに関する調査結果によると、下請代金の契約更改交渉で減額された単価が決定以前の発注まで遡って適用されるケースについては、「ない」が大半を占めているが、「ある」の割合がわずかながら前回調査から増加。また、契約期間中に一方的に悪い方向に変更されるケースについても、「減多にない」が大半を占めるが、「よくある」、「時々ある」の割合がトリップ以外の契約においてわずかながら前回調査から増加している。

契約ごとの取引実態を見ると、定期用船契約のうち、契約期間中の一方的な契約変更の内容として、「用船料引き下げ」が27.0%ともっとも多く、前回調査（26.6%）からはほぼ横ばい。一方で、「用船料減額に伴う繋船」は1.5%と前回調査（4.0%）から改善。そのほか、「契約打ち切り（返船）」は横ばい（2.8%→2.8%）、「運航委託契約への変更」は悪化した（2.8%→3.9%）。

陸上側作業（貨物船：船倉内クリーニング、ダンネージの購入・手配・片づけ等 タンカー：タンククリーニ

ング、ホースのジョイント作業、封印作業等）の対価が支払われているかどうかに関しては、貨物船では「適当な額が支払われた」とする回答がもっとも多いが、「用船料内との解釈で不払い」の例も依然としてみられる。タンカーでは「ホースのジョイント作業」、「封印作業」で、「用船料内との解釈で不払い」の割合が高く、かつ、前回調査から増加している。

公正な取引環境を整備するために行政・組合で取り上げるべき課題については、「契約・約款の解説書作成と説明」（37.3%）、「定期的な調査等による実態把握」（33.1%）が多かった。また、内航海運市場改善に有効な方策としては、前回調査同様に「契約ルールの明確化・徹底」（42.2%）が突出して1位となり、「グループ化等オーナーの組織体制づくり」（25.5%）、「多重構造の是正」（25.2%）がほぼ同率で続いている。そのほか、オーナー・オペレーターの組織体制強化の方法に関しては、オーナーでは「船舶管理会社の活用」（38.6%）、「協同組合化・グループ化」（26.3%）が多く、オペレーターでは「船舶融通などオペ間の関係強化」（26.1%）と「オペ間の合併など事業者集約化」（25.0%）が拮抗し、「船舶管理会社の活用」（23.0%）も僅差で迫っている。

## SECOJ、2017年度技能訓練計画を策定

### タンカー研修など回数増

日本船員雇用促進センター（SECOJ）は先頃、2017年度技能訓練計画を策定・公表した。

同センターでは、雇用船員（船員保険任意継続者を含む）および離職船員を対象に技能向上・資格取得を促進するため、受講料無料の技能訓練事業を実施している。17年度技能訓練計画では、各訓練機関および関係団体との調整、技能訓練事業実績などを踏まえ、技能訓練事業をより一層、効率的かつ円滑に実施するため、①船舶職員養成訓練の定員見直しおよび講習期間の短縮、②ECDIS（電子海図情報表示装置）シミュレータ訓練を1

回増加し6回開催、③タンカー研修を1回増加し7回開催、④無線関係講習のうち、第4級海上無線通信士および第2級海上特殊無線技士研修の中止およびその他講習の定員の見直し、⑤船員能力開発訓練（認定航海当直部員養成）の中止、の5点について見直しを行った。

なお、SECOJでは、昨年9月からホームページ（<http://www.secoj.com/>）をリニューアルし、インターネットを通じての技能訓練の申し込みが可能となっている。各訓練の詳細は同ホームページで閲覧可能。

## 内航総連、建造等申請・被代替船申請要領を公表

日本内航海運組合総連合会は先頃、2017年度内航海運暫定措置事業における建造等申請・被代替船申請要領を公表した。16年度申請要領は、解撤等交付金・建造等納付金免除制度および引当資格留保制度が15年度で終

了したことから大幅に刷新されたが、17年度に関しては特に変更なし。

なお、17年度の建造等申請受付は、これまでと同様に5月、7月、9月、11月、1月の全5回。

## 内航春闘、1.82%ベースアップで期限内妥結 4年連続でベア実施

全日本海員組合と内航船主団体（内航二団体（内航労務協会・一洋会）および全内航）による2017年度労働協約改定交渉は、3月31日に有効期限内で妥結した。賃金に関しては1.82%のベースアップ（標齡加算込み）、年間臨時手当に関しては前年度比0.1割アップで内航二団体、全内航ともに合意した。

17年度交渉では、標齡給を一律900円引き上げることで内航二団体、全内航ともに合意。これにより、部員35歳ポイントで標齡加算を含めた実質ベースアップ率は1.82%となる。また、海員組合側が内航二団体と全内航への共通項目として要求した「陸上休暇の買上率の改善」

に関しては、内航二団体との間では適正な休暇を付与することを確認し、全内航とは買上率0.5割アップで合意した。そのほか個別要求では、内航二団体に対する「退職手当の勤務年数の上限撤廃」については継続協議とし、全内航に対する「家族手当の改善」については配偶者手当を100円、子ども手当を250円それぞれアップすることとし、「Mゼロ船機関部手当およびMゼロ船慰労金の新設」については継続協議とした。

一方、労働協約改定交渉と併せて実施した年間臨時手当交渉は、内航二団体が42.3割（前年度比0.1割アップ）、全内航が39.7割（同0.1割アップ）で合意している。

## 船員・船舶の高齢化問題中心に意見交換 船連協、16年度油送船オペ訪問結果

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で構成する船主連絡協議会は先頃、2月中旬から下旬にかけて実施した2016年度油送船関係オペレーター訪問の概要を発表した。

船連協が毎年実施しているオペレーター訪問では、オペレーターの考え方をヒアリングするとともに意見交換を行い、船主の抱える諸問題の解決に向け協力を要請している。16年度は昭和日タン、明和海運、鶴見サンマリン、浪速タンカー、上野トランステック、旭タンカー、辰巳商會、田渕海運、アストの9社を訪問した。

各訪問先において船連協油送船部会の山本宗宏部会長（山本汽船社長）は、石油業界における元売りの合併、ケミカル業界における生産統合や生産拠点の海外移転などにより先行きが不透明であることに理解を示しながらも、「船員問題も船舶も待ったなしという状況。この10年で内航タンカー業者も4分の3に減少した。用船料が低迷したままで、船員の雇用・維持に係わる船員費用や船舶費用の増加で各社限界まで来ている。船員がプライドを持って働いていけるような業界にしていかなければ、安全かつ継続的な海上運送を担うことはできない」と強調した上で、業界が抱える諸問題に関して、各オペレーターと意見交換を行った。

各オペレーターとの意見交換のうち、「船員問題」に関しては、多くのオペレーターが海技教育機構を中心に積極的に新卒採用し、「定着率は改善傾向にある」との声も聞かれ

た一方、中途採用者の離職率は依然として高く、全体として雇用維持・確保に苦慮しているとの声が多かった。また、離職理由として「乗船期間の長さ」や「休暇の取りづらさ」などを挙げる船員が多いことから、オペレーター各社では休暇の買い上げをせずに済むよう乗船期間を調整するなど対応に追われている状況が浮き彫りとなった。

一方、「老齡船対策」については、「リプレース計画は進んでおり、平均船齡は10年以下になっている」といったオペレーターもあった一方で、荷主の統合など先行き不透明な中で「高齡化により堪航能力が低下しないよう代替すべき船を優先してリプレース計画を立てる必要があるが、なかなか先行きが見通せない状況。輸送数量の減少もあり、全船リプレースできるとも限らない」など慎重な姿勢を示すオペレーターも散見された。また、来年度の運賃見直しについては「今は運賃値上げのお願いの段階ではない」、「ここ数年、輸送量が減少し厳しい状況」など悲観的な見方が多かったが、石化メーカーの業績が好調な中、「船不足の状況があり、荷主が個別交渉でも理解を示してきており、運賃アップの機運がある」など一部のケミカル船オペレーターで値上げ交渉に入ったという話も聞かれた。

そのほか、オペレーターから船主および乗組員に対する要望として、「船員不足になり、質の低下を感じる。何とか維持してほしい」、「船主とは、対等なステークホルダーである。大切な取引先なので一緒に育っていきたい」といった意見があった。

## 内航燃料油価格、A5万9200円・C4万8150円

### 1～3月期、次期は大幅な変動なしか

内航大手の第一中央汽船と石油特約販売店の伊藤忠エネクスによる2017年1～3月期の内航燃料油価格交渉結果が3月29日に公表された。当期は、前期(16年10～12月期)に比べ原油CIF価格が上昇し、為替も円安に振れたことで、A重油(1kl当たり)は前期比7000円アップの5万9200円、紙・パ価格を考慮したC重油は9100円アップの4万8150円とともに上昇した。次期(17年4～6月期)は、A・Cともに小幅な変動に留まると予想されている。

1～3月期の原油CIF価格は、石油輸出国機構(OPEC)の減産を背景に、通関月ベースで16年12月46.76ドル、17年1月53.30ドル、2月(速報)55.25ドルと上昇局面に入り、期間中の平均は51.77ドルと前期平均(46.63ドル)から5ドル強の値上がりで推移。一方、為替レートは、1～3月期平均が1ドル=114.30円と前期(103.09円)から11円強円安に振れた。この結果、総

原価平均は5万4992円となり、前期(5万2165円)から上昇。この総原価をもとに両社が交渉した結果、A重油は7000円アップとなり、紙・パ価格(1～3月期:4万5650円/kl)に海陸格差2500円を上乗せしたC重油は9100円アップとなった。

次期(4～6月期)については、昨年12月に合意したOPECの減産が一定水準で維持され、原油CIF価格が50ドル台半ばで推移し、為替も大幅な変動がなければ、1～3月期に比べ、A重油が1000円程度のアップ、C重油が1000～3000円程度のダウンとともに小幅な変動に留まる可能性が高い。ただし、米国トランプ政権の動向などをはじめ、先行き不透明な部分もあり、注視が必要。

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。

## 2017年度船員災害防止実施計画を解説

### 船災防、実務担当者連絡協議会を開催

船員災害防止協会は3月23日、2016年度第2回安全衛生管理実務担当者連絡協議会を都内で開催した。今回の会合では、船員災害防止を目指し策定された17年度船員災害防止実施計画について、国土交通省海事局船員政策課労働環境対策室長の鈴木英実氏が講演した。

船員災害防止計画は、船員災害防止を目指し関係者が一致団結して取り組むべき事項について定めているもの。5年間の取り組みを規定する基本計画と年度ごとの具体的な取り組みを規定する実施計画があり、17年度は第10次基本計画(13～17年度)の最終年度となる。

17年度実施計画の説明にあたり鈴木氏は、死傷災害発生率および疾病発生率が直近の10年は横ばい傾向であること、また、陸上全産業と比較し、船員の死傷災害発生率(15年度)は約4倍、死亡災害だけに絞ると約9倍と依然として高いことなどを指摘し、発生率のさらなる低下を目指す必要性を強調。一方、災害の種類別発生状況については、「転倒」、「はさまれ」、「動作の反動・無理な動作」で全体の約半数を占めることから、これらの発生事例とその対策について紹介。また、船員災害防止対

策の一環として、ILO海上労働条約で定める「船内安全衛生委員会」の活用、「船内向け自主改善活動」の導入などを推奨した。最後に、17年度実施計画において、船員災害による死亡・行方不明発生人数を2割減とする目標値を示し、出席した会員各社の安全衛生担当者に安全確保への取り組みを改めて要請した。

そのほか、今回の会合では、東京都福祉保健局健康安全全部薬務課麻薬対策担当の腰塚正幸氏が「薬物乱用の実態」をテーマに講演。また、初めての試みとして、海上安全衛生保護具・機器類を取り扱うメーカーで構成する「船員災害防止推進会」の最新商品の展示会も併催した。

