

MS内航ニュース

内航活性化検討会の成果に「十分期待したい」

内航総連・小比加会長会見

日本内航海運組合総連合会は5月18日、小比加恒久会長（東都海運社長）の定例記者会見を開催した。その中で小比加会長は、国土交通省主催の「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」について、「（内航業界からの要望に対し）期待どおり踏み込んでもらえている」と高く評価。その上で、同検討会における協議内容を反映し先行して設置される3つの協議会（「海の女子会（仮称）」、「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」、「海技教育機構の内航船員養成に関する

調整会議（仮称）」をはじめ、国交省が各問題点について個別に検討する場を設置する方針であることに対し、「十分期待したい」と述べた。

一方、2020年からスタートするSO_x規制強化に関して、「スクラバーを設置するにしても、価格、大きさ、工事期間など船によって違う。規制強化開始に間に合うのか」と懸念を表明するとともに、「内航業界としては低硫黄C重油が大前提」とし、今後、「燃料油環境規制対応連絡調整会議」などで強く訴えていく意向を示した。

五輪・復興需要、深刻な労働力不足が障壁に

内航輸送量への恩恵少なく

内航海運事業者が輸送量回復の起爆剤として期待し続けてきた東北の復興関連需要と2020年東京オリンピック・パラリンピック（以下、五輪）関連需要。だが、これまでのところ急激な需要増はみられず、事業者の期待を裏切る形となっている。需要自体は存在するが、深刻な労働力不足に起因する各現場の着工遅延などが障壁となり、輸送量の増加に結び付かない、内航事業者にとってもどかしい状況となっている。

五輪関連需要に関しては、新国立競技場が昨年12月に、選手村の本体工事が今年2月にそれぞれ着工し、ようやく建設案件として顕在化したが、新国立競技場に関しては予定より1年2カ月遅れでの着工となった。日本内航海運組合総連合会が原材料などを扱う鉄鋼・セメント業界団体にヒアリングしたところによると、労働力不足が着工遅延の主な要因となっているという。そのため、業界団体によるセメント需要予測においては、2～3年前の時点では五輪需要を踏まえ、17年度は年間4700～4800万トンを見込んでいたが、直近では年間4300万ト

ンと16年度比3%増にとどまると下方修正している。

一方、2011年3月に発生した東日本大震災からの復興についても、労働力不足が影響し、各現場の着工に遅れが生じている。さらに、被災地の復興事業に関する合意形成にも時間を要した結果、政府が15年度までの5年間に計上した復興予算（33兆4922億円）のうち、約15%（5兆54億円）が未消化だったことも会計検査院の調査で判明するなど、決して順調とは言えない状況。業界団体でも復興が長期化するとの見方が強くなっている。

内航総連がまとめた3月の主要元請オペレーター60社の内航輸送実績によると、鉄鋼は前年同月比4%増、セメントは7%増と年明け以降は両品目ともに前年水準を上回る輸送量を確保している。それでも、「安定はしているが、思っていたほど動いていない」（内航総連・小比加恒久会長）といった声が聞かれるように、想定を下回る輸送需要に内航事業者は嘆息する日々が続いている。

海事局、海技教育機構の船員養成体制見直しに着手

羽尾局長、「大胆に、抜本的に」

国土交通省の羽尾一郎海事局長は6月1日の定例記者懇談会で、海技教育機構の船員養成体制の充実に向けた検討を開始することを明らかにした。船員教育の高度化や養成人数の拡大など、内航業界の要望に応じて議論の場を設置する。検討の方針については「大胆に、抜本的に見直しをしていかなければ」と述べた。海技教育機構をめぐるのは、5月の交通政策審議会海事分科会第89回船員部会でも定員の増加を求める声が上がっていた。

[内航業界のニーズに応じた見直しを]

▽「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」の場で、内航業界のニーズや昨今の技術の高度化に対応した船員教育への期待が高まっているとの指摘があった。日本全体で人口減少・高齢化が進んでいるものの、内航は国内輸送の44%を担う基幹輸送であり、今後も必要な人材の確保が不可欠。そのための船員教育を実施する体制づくりをどう講じるか—これはしっかりと取り組んでいくべき課題だ。

▽内航業界が求める規模の船員を供給するために、海技教育機構を含めた船員養成体制のあり方を抜本的に議論し、可能なことについては対策を講じていくのが（海事局の）スタンス。（海事教育機構の）養成人数についても議論の対象になるだろう。教育内容についてはECDISなどに対応するものが必要になるし、将来を見ればLNG燃料船も出てくる。そういったものに対応する船員を養成しなければならない。また、今国会で改正された船員法に対応し、北極海航路を航行する船やLNG燃料船（に乗り組む船員）に向けた教育も実施する。それらを含めて、海技教育機構の体制を考えていかなければならない。

▽これから「海の日」に関連した各種関連イベントが開催される。これらのイベントで子どもたちを含めて人気を集めるのが、帆船だ。海技教育機構の資産である帆船を有効に活用して、将来の船員候補である子どもたちに船に親んでもらうことが重要だ。このような資産活用など、さまざまな観点から勉強していくことが必要だと考える。

▽大胆に、抜本的に見直しをしていかないと業界のニーズには応えられない。また、海運を支える船員を的確に育てることに繋がりがないと思っている。

[モーダルシフトを支援]

▽フェリーやRORO船は、2014年から現在までの3年間で11航路・20隻の代替建造、2航路・2隻の新造がなされた。10トントラック約1200台分の輸送力が増強されたことになる。今年6月から来年までの間には、少なくとも7航路・12隻の代替建造、1航路・1隻の新造が予定されていると聞く。

▽15年2月に閣議決定された交通政策基本計画では、20年度までに海運を利用した貨物輸送量を12年度と比べて10%増やし、367億トンキロとする目標を掲げている。増加分は34億トンキロ。東京から北九州までを運航する、トラック200台積載可能なフェリー・RORO船で運ぶとすると、約8～9隻新造しなくては達成できない計算になる。相当な物量をモーダルシフトとして運ぶような形で推進していく必要がある。環境対応とトラック運転手の労働力不足対策を背景に、海上輸送へのモーダルシフトの要請は高まっていると理解している。

▽この状況下、海運会社による輸送力増強・省エネ化の取り組みは、モーダルシフトの推進に大きく寄与するもので、一層進めるべきであると認識している。国交省では船舶の省エネ化とモーダルシフトを図るために、①船舶の特別償却制度・買換特例制度、②鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造制度、③モーダルシフトに必要なシャーシなどの設備の導入補助、船舶の省エネ設備の導入補助による予算上の支援、④改正物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定制度—など各種支援策を講じており、引き続き推進していく。

▽今年度からの支援策として、フェリー・RORO船など、モーダルシフトに資する船舶の利用情報に関する一括検索システムを構築する。予算を確保しており、確実に実施していきたい。また、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」の場でも、海運モーダルシフト推進に向けた連携体制を図るための新たな枠組みとして「海運モーダルシフト推進協議会」の設置を提案したところだ。
[硫黄分濃度規制強化に向け対策検討]

▽20年1月から実施される船舶燃料油中の硫黄分濃度規制強化に関しては、内航海運業界をはじめ多くの関係者からさまざまな要望・懸念をいただいている。海事局では石油業界や同業界の所管省庁である経済産業

省を含めたオールジャパンによる「燃料油環境規制対応連絡調整会議」を3月に立ち上げた。4月30日には連絡調整会議の下にタスクフォース(TF)を設置し、第1回会合を開催。燃料需給の調査やコストに影響する要因の分析など、実務的な検討をスタートさせた。このTFの第2回会合は、今月中にも開催できるよう調整を行っている。

▽これに加え、海事局と海運業界の情報共有も必要であることから、「燃料油環境規制対応方策検討会議」を立ち上げ、5月30日に第2回会合開催した。この会議では燃料の品質や必要な部品交換など低硫黄燃料油の使用に伴

い必要となる技術的な対応と、スクラバー排水の環境影響軽減に関する国際基準などについて、情報調査や意見交換を行った。今後、連絡調整会議とTFで海運業界からの低硫黄燃料油の需要と石油業界側の供給について複数のシナリオを想定し、見通しを立てていく。同時に、関連する各種情報を充実させ、共有する。

▽規制対応に必要なコストを引き下げるという観点から、対応方策を着実に進めていきたい。関係業界の皆さんが20年1月に向けて必要な対応が的確に行えるよう、作業のスケジュールを示しながらスピード感を持って取り組む。

内航船腹量、一般貨物船で増加基調続く 内航総連、暫定措置事業の進捗状況

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(2017年3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、3804隻・582万5907対象トンまで減少。隻数ベースでは1834隻減、減船率(対象トンベース)では12.7%となった。当期の一般貨物船の減船率は18.7%と前年同期(20.5%)から回復し、船腹量は緩やかながら増加基調が続いている。

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3月末時点の減船率は18.7%となり、前年同期(16年3月末時点)の20.5%と比べると船腹量は回復した。主要船型である499総トン型の代替建造は停滞気味だが、船型の大型化、積載率の向上などが対象トン数を押し上げたことが要因とみられ、減船率がピークだった03年3月から約1割回復している。一方、油送船は事業開始時からの減船率は17.2%(前年同期17.1%)。12年から前年まで船腹量の増加が続いていた油送船だが、わずかながら減少に転じた。ここ数年、1000総トン以上の大型船の建造が停滞していることが主な要因とみられる。

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50.2%と半減。一方、16年度に大型船の竣工が相次いだその他特殊貨物船(PCCを含む)は事業開始時点に比べ10.8%増と前年同期(同7.1%増)から増加。RORO船・コンテナ船・CGCは74.6%増と前年同期(同79.6%増)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、実質は大幅増となっている。そのほか、曳船は1隻あたりの大型化・高馬力化に伴う対象トン増により、船腹量は事業開始時点に比べ32.3%増と前年同期(同25.5%増)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49.1%と事業開始時点から半減しているのに対し、「500総トン未満」は7.2%にとどまり、暫定措置事業開始以降、主要船型が499総トン型に移行。一方、油送船は大型化に加え、小型船の撤退などにより、「750総トン以上」のみ7.9%増加している。



内航海運暫定措置事業、5月期建造申請は23隻 隻数・概算納付額ともに前年同期並み

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5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23隻・7万1646対象トン、概算納付額20億3120万円となり、前年同期に比べ隻数、概算納付額はともにほぼ横ばいとなった。

船種別では、一般貨物船9隻、油送船5隻、コンテナ船3隻、曳船2隻、石材・砂・砂利専用船、RORO船、石灰石専用船、平水区域限定船各1隻。そのうち、大型船型(1000総トン以上)は3930総トン型油送船、2705総トン型コンテナ船、6500総トン型RORO船、1万7469総トン型石灰石専用船の4隻。

一般貨物船9隻を船型別でみると、バブル期に大量建造され、代替建造時期に入っている499総トン型は4隻にとどまり、前年度同様、代替建造の促進傾向はみられなかった。前年度はRORO船をはじめとする大型貨物船の竣工が相次いだことで建造納付金額は好調に推移した。だが、それらの船舶の代替建造はほぼ一巡したとみられ、今年度の建造納付金額は499総トン型一般貨物船の建造動向に大きく左右されるとの見方が強いため7月期以降も注視する必要がある。一方、前年度から建造量の低迷が続いている大型油送船は、当期も1隻のみにとどまっている。

16年度下期の内航輸送、貨物船とタンカーで明暗 貨物船は鉄鋼と自動車けん引

日本内航海運組合総連合会がまとめた2016年度下期(16年10月～17年3月)の輸送実績によると、当期の輸送量は、貨物船部門の合計は前年同期比3%増の1億962万6000トン、タンカーは4%減の6531万kl・トンと明暗分かれた。

当期の貨物船部門は、年明けから需要の回復が顕著だった鋼材が4%増の2089万6000トン、新型車の投入効果で登録車販売が好調だった自動車が4%増の2433万7000トンとともに増加し、全体の輸送量を押し上げた。そのほか、原料(石灰石等)が2%増の2815万2000トン、燃料(石炭・コークス)が5%増の757万3000トン、

雑貨が3%増の1209万4000トンと増加。セメントは増減なしの1528万6000トンとなり、紙・パルプは3%減の128万6000トンと唯一減少。

タンカー部門では、石油火力向け需要の低下に伴い黒油が11%減の1656万klと不振を極めた。また、灯油需要の低迷などがみられた白油も3%減の3735万5000klと前年割れ。一方、国内向け、輸出向けがともに好調に推移したケミカルは、7%増の422万2000トンと増加。そのほか、特殊タンク船は高压液化が6%増の378万2000トンと増加したが、高温液体が7%減の70万8000トン、耐腐食が1%減の268万3000トンと前年割れとなった。

国交省、7月に札幌と仙台で「めざせ！海技者セミナー」開催

国土交通省は7月8日に仙台で、同11日に札幌で、海運事業者による就職面接会などを中心とした雇用マッチングイベント「めざせ！海技者セミナー」を開催する。海技者(船員)への就職を希望する者に対し、就業の促進を図る。

参加する海運事業者は、仙台が28社、札幌が29社。それぞれ、企業説明と就職面接会を行うほか、地方運輸局による就職活動に関する相談コーナーなども設ける。

参加にあたり事前の予約や登録は不要。入場料は無料となっている。就職面接会に参加を希望する者は、写真を貼付した履歴書と、あれば船員手帳を持参のこと。国

交省では、来場の際公共交通機関を利用するよう呼びかけている。

〔めざせ！海技者セミナー in 仙台〕

▽日時：7月8日(土)13:00～15:30(受付は12:30～15:00)▽開催場所：イベントホール松栄6階(宮城県仙台市宮城野区榴岡1-2-8)

〔めざせ！海技者セミナー in さっぽろ〕

▽日時：7月11日(火)13:00～16:00(受付は15:30まで)▽場所：札幌プリンスホテル 国際館パミール6階「大雪」(北海道札幌市中央区南2条西11丁目)