

全海運 船主連絡協議会 貨物船部会の活動

3

全海運 船主連絡協議会 貨物船部会の活動

1. 本年度の船主を取り巻く環境変化 : 2022年4月施行 “海事産業基盤強化法”

- 契約の書面交付の義務付け
 - 内航業務に関して契約を締結したときは、法定記載事項を記載した書面を交付しなければならない。(業法第9条第1項)
 - 日本海運集会所が法定記載事項を反映した標準書式を作成済み。これらを活用することが推奨されている。
- 船員の労務管理の適正化
 - 船主は、労務管理責任者を選任し、船員の労働時間を適切に管理しなければならない。(船員法第67条の2第1～3項)
 - 船主は、労務管理責任者の意見を勘案し、労務管理上の措置を講じるため、運航計画の変更等の必要があると認められる場合は、オペレーターに意見を述べなければならない。(船員法第67条の2第4項)
- オペレーターによる船員の過労防止措置
 - オペレーターは、船員の過労を防止するため、船員の労働時間を考慮した適切な運航計画を作成しなければならない。(業法第12条第1項)
 - オペレーターは、船員の過労防止措置を講じるにあたり、オーナーの意見を尊重しなければならない。(業法第12条第2項)

2. 2022年度スローガン : 「荷主、オペレーター、船主の連携をいっそう深めよう。」

- 安全で安定的な内航輸送の確保には、内航海運の課題解決が必要。そのためには荷主、オペレーター、船主がいっそう連携して取り組むことが重要となる。

3. 船主連絡協議会 貨物船部会の主な活動内容

- 250総トン&499総トンの船舶経費を公表 (各経費項目の理論値の総和を算出)。
- 若年者育成コストを公表。これらのコストの負担が難しい船主経済において関係当事者間による分担を提案。
- 地方大会を開催し、船主の抱える課題について討議を行い、今後の活動に反映。
- オペレーターを訪問し、船主の抱える課題や要望について意見交換を行う。

4. 2022年度の実行スケジュール

9月29日(木)
船連協 内タン合同会議(Web)

- タンカー船主との結束強化
- 活動の説明と協力依頼
- 船主経営の改善策を共議

10月14日(金) 徳島
船連協 地方大会

- 船主間の連携確認
- 船主経営の実態把握
- 船主の経営課題について議論

11月～12月
オペレーターとの面談

- 荷主状況と貨物動向リサーチ
- 船主経営の課題説明 (育成費、船舶経費など)

4

2022年度 貨物船 船舶経費

5

2022年度 貨物船 船舶経費についての意見まとめ

小型貨物船全体(250G/T、499G/T)としての意見

- 引き続き、現在における小型船の船員マーケットは非常にタイト感があり。
- 乗組員費用については、自社乗組員育成も含めて行おうとすると、現実的な金額となってきたと考えます。
- 修繕費用および部品購入費については、足元、ロープ、塗料の値上げが今春～初夏にかけて各メーカーから、5%～20%程度と大幅な価格上昇が提示されました。
- 修繕工賃についても、修繕事業者不足ならびに働き方改革に起因する工事日数の増加となっており増額となっております。
- 上記の実情を鑑みて、運航費用各種については、従来、傭船料の実態の水準からかけ離れているとの運航者側からの見方もあったが、実際にかかっているコスト水準に近づき、その差がないという認識です。
- 新造船船価については、2022年竣工については、一部でコロナウィルスによる落ち込みの特別価格の竣工船が一部散見されるものの、現状は1年間ほど高止まりの傾向が見えます。
- 上記の状況等からみて、今回試算した船舶経費については、単なる机上の計算ではなく、地方船主においてのコストと同等金額と思料され、実態を表していると考えられます。
- 現在の船主の置かれている厳しい状況を、荷主殿、運航者殿へご認識いただければ幸いです。

6

2022年度 貨物船船舶経費についての意見まとめ

暫定措置後の新造船価の価格の調査について

- 今年度の船価算定にあたっては、内航ジャーナル社の協力により、当該調査資料を客観的根拠として採用し、2022年竣工船(2020年7月頃～2021年6月頃まで調査分)を参考として検討。
- 船価の傾向(契約ベース)としては、2020年7月頃から2021年7月頃までは大きな変化なく、2021年8月以降からは、3か月スパン程度で増額の模様が見てとれる。
- 250G/Tとしては、各上限値ではあるが2020年7月3億9000万円、2020年10月4億円、2020年11月4億1千万円、2021年8月4億2千万円と上昇傾向にある。
- 499G/Tとしては各上限値ではあるが2020年7月5億9000万円、2021年7月6億円、2021年8月6億1千万円と同じく上昇傾向となっている。
- 足元マーケットは上昇傾向にあり、2021年12月頃から2022年7月頃までの契約ベースで、3千万円程度の上昇は確認済み。来年度竣工船についての船価であると推測される。
- 実態は、各船型とも約140万円～180万円程度の年間経費の削減となり、不足分はあるものの実態の用船料に近い数字となった。
- ただし、船員費については、現在のマーケットでのマンニング費用に合わせたもので、実態には遠い金額となっている。

7

499G/T貨物船【14年償却】

※乗組員定員、重量トン数、乗組員数、稼働日数には変更なしとする。

	令和4年度	参考：令和3年度	コメント
新造船価：	600,000 (千円)	610,000 (千円)	令和4年度は内航ジャーナル社調査をベース。(令和2年度後半から令和3年度の契約金額を参考)
乗り出し費用：	18,000 (千円)	18,300 (千円)	従前と同様に船価の3.0%
取得価格：	618,000 (千円)	628,300 (千円)	建造船価+乗り出し費用
船員費：	74,753 (千円)	73,464 (千円)	従前と同様に全内航の妥結金額(500トン未満)を準用 5人定員 (未組織であっても自社による新人採用、育成費用など含めると同等程度という認識) ※船主側がマンニング企業を活用した場合は60,000～66,000(千円)(月額500～550万円)という金額においても足元可能であるが、育成費用は全く含まない。
修繕費：	10,088 (千円)	9,608 (千円)	合計5%アップ(部品購入、工賃5%アップ)をベースとしたい。 合ドック 5,542*2回 中間ドック 13,303 定期ドック 17,737 ランニング 1,663/年間
船用品費：	3,960 (千円)	3,600 (千円)	今春より各種調達品大幅アップあり、10%アップ
潤滑油費：	3,401 (千円)	3,092 (千円)	上昇傾向がある為、10%アップ
船体保険料：	5,928 (千円)	5,646 (千円)	昨年度保険料から損保各社の情勢を鑑みて5%アップ。損保会社間取り済み
PI保険料：	1,446 (千円)	1,315 (千円)	昨年度保険料からJapan P&I(理事会決定)10%アップ。JPI殿、損保会社間取り済み
固定資産税：	2,236 (千円)	2,278 (千円)	船価 *1/2 * 1.4% * (0.55-0.45/14)
雑費：	3,090 (千円)	3,141 (千円)	昨年同様トータル船価の0.5%
減価償却費：	44,143 (千円)	44,878 (千円)	14年均等の全額償却
設備資金金利：	5,601 (千円)	4,913 (千円)	金利については、JRTT殿標準金利を採用 年次簿価方式(取得金額*(0.55-0.45/償却耐用年数))320,062(千円)*1.75%
船主店費：	13,918 (千円)	13,674 (千円)	昨年と同じ経費合計の9%
経費総合計：	168,564 (千円)	165,609 (千円)	
ハイヤーベース：	14,657 (千円)	14,401 (千円)	従前どおり11.5か月

8

250G/T貨物船【14年償却】

※乗組員定員、重量トン数、乗組員数、稼働日数には変更なしとする。

	令和4年度	参考：令和3年度	コメント
新造船価：	410,000 (千円)	416,000 (千円)	令和4年度は内航ジャーナル社調査をベース。(令和2年度後半から令和3年度の契約金額を参考)
乗り出し費用：	12,300 (千円)	12,480 (千円)	従前と同様に船価の3.0%
取得価格：	422,300 (千円)	428,480 (千円)	建造船価+乗り出し費用
船員費：	59,801 (千円)	58,771 (千円)	従前と同様に全内航の妥結金額(500トン未満)を準用 4人定員 (未組織であっても自社による新人採用、育成費用など含めると同等程度という認識) ※船主側がマンニング企業を活用した場合は5,040~5,400(千円)(月額420~450万円)という金額においても足元可能であるが、育成費用は全く含まない。
修繕費：	7,803 (千円)	7,433 (千円)	合計5%アップ(部品購入等、工賃5%アップ)をベースとしたい。 合ドック 3,991*2回 中間ドック 9,422 定期ドック 14,412 ランニング 1,440/年間 ※499G/T船と設備も大きく変わらないことから修繕費用は大幅に当該船型といえど、下がらないのが現状。
船用品費：	3,300 (千円)	3,000 (千円)	今春より各種調達品大幅アップあり、10%アップ
潤滑油費：	2,030 (千円)	1,846 (千円)	上昇傾向がある為、10%アップ
船体保険料：	4,013 (千円)	3,822 (千円)	昨年度保険料から損保各社の情勢を鑑みて5%アップ。損保会社間取り済み
PI保険料：	1,002 (千円)	911 (千円)	昨年度保険料からJapan P&I(理事会決定)10%アップ。JPI殿、損保会社間取り済み
固定資産税：	1,528 (千円)	1,553 (千円)	船価 *1/2 * 1.4% * (0.55-0.45/14=0.517)
雑費：	2,111 (千円)	2,142 (千円)	昨年同様トータル船価の0.5%
減価償却費：	30,164 (千円)	30,606 (千円)	14年均等の全額償却
設備資金金利：	3,820 (千円)	3,350 (千円)	金利については、JRTT殿標準金利を採用 年央簿価方式(取得金額*(0.55-0.45/償却耐用年数=0.517))218,329(千円)*1.75%
船主店費：	10,401 (千円)	10,209 (千円)	昨年と同じ経費合計の9%
経費総合計：	125,973 (千円)	123,643 (千円)	
ハイヤーベース：	10,954 (千円)	10,752 (千円)	従前どおり11.5か月

2022年度 若年者育成費用