

第148回 輸送部会 議事概要

日 時 平成30年3月6日(火) 11:30~13:30

場 所 神戸市・生田神社会館 1階 武庫の間

出席者	輸送部会委員	本人出席	15名
	〃	代理人出席	2名
臨席者	寺岡担当副会長、原田副会長、藏本副会長		
事務局	2名		
合 計	22名		

当日、神戸市・生田神社会館において、標記部会を開催し、河菜部会長が議長に就任し、概要以下の通り審議した。

1. 平成29年度輸送部会委員の交代について

議長の指示により、事務局は、以下の輸送部会委員の交代について諮った処、審議の結果承認された。

(新)

吾郷 誠司 氏 (富山石川)

(旧)

網谷 吉博 氏 (富山石川)

2. 船主・輸送両部会正副部会長会議について(平成29年12月14日開催)

事務局は、標記会議の議事概要について、以下の通り説明を行い、了承された。

平成29年10月2日、広島市内に於いて、船主連絡協議会の地方大会が開催され、出席者全員参加による意見交換会の中で、オペレーター訪問に向けた要望事項や意見等が取り纏められた。

その結果を踏まえ、平成29年11月16日~30日にかけて、オペレーター訪問(貨物船関係)を実施し、新日本近海汽船㈱、NSユナイテッド内航海運㈱、日鉄住金物流㈱、JFE物流㈱の4社を訪問し、船主連絡協議会の委員は、船主の抱える窮状への理解と協力を求めた。

又、船主連絡協議会による活動の一環として、全海運のオペレーターにも周知を図るべく、平成29年12月14日、神戸市内に於いて、船主・輸送両部会正副部会長会議が開催された。

現メンバーでは初めての合同会議となることから出席者による自己紹介の後、

議題の大半が船主連絡協議会関連のため、岡本船主部会長が議長に就任し、各議題に沿って審議を行い、了承された。

又、原田船主部会担当副会長は、暫定措置終了後の事業経営や海運組合の在り方等、今後も内航海運業界全体で協議していかなければならない旨、述べ船主・輸送両部会正副部会長会議は終了した。

3. SOx規制強化への対応について

第3回燃料油環境規制対応連絡調整会議に係る論議のポイント及び結果のエッセンスについて資料に基づき説明を行った。

また、内航海運業界の規制強化に対する懸念事項及び説明会における質疑応答の概要も併せて説明を行った。

4. 内航コンテナ船のセルガイドについて

コンテナ専用船の構造上の認定条件については、「平成29年9月14日に船長方向にコンテナ配列毎にセルガイドを配置する」改正が行われた旨、事務局より説明を行った。

しかしながら、同改正では、幅広コンテナに対応できないとの意見が3組合から出され、建造認定委員会の審議の結果、「セルガイドを長さ45フィート以内で船幅方向にコンテナ配列方向に配置する」こと等が、構造要件に追加されたことを説明した。

5. プッシャー・バージの安全規制の適用猶予終了について

国交省海事局より配布された周知案内に基づき、事務局から以下のとおり説明した。

プッシャー・バージに係る船舶安全法施行規則等の一部改正が、平成15年8月1日付で施行されたが、現存船に対しては、平成30年7月31日(15年間)まで適用が猶予されていた。

今般、特定短距離区域を超えて航行する航行する場合等は、一体型プッシャー・バージとして安全規制が適用となるので留意方を要請した。

6. 内航運送の用に供しようとする自家用船舶に係る取り扱いの徹底について

国土交通省海事局内航課から通知文書(平成30年1月26日付け)に基づき、

適切に対応する旨の内容説明を行った。

7. 内航海運暫定措置事業、資金収支実績について

総連合会の政策委員会（第469回）への報告に基づき、資金収支実績について事務局より説明した。

なお、報告の資金収支によれば、順調な建造納付金の収入に基づき返済されれば、平成35年度を待たずに相償う状況となる可能性がある旨、併せて報告した。

8. その他

イ・各地区輸送動向について

議長は、各地区の輸送動向等、出席委員へ報告を求めた処、以下の発言があった。

- ・オリンピック特需は感じないが、ゼネコンの人手不足と生コンのミキサー運転手が足りない。東京湾内の平水区域は、オリンピック終了後も仕事はあると思う。
- ・伊勢湾内の平水区域の石炭輸送をおこなっている。火力からLNGへの変換時期に来ており、石炭火力も環境問題で減少している。プッシャー・バージの平成30年問題については、平水区域なので適用外である。伊勢湾内の修繕ドックも衰退しているので、今後の船舶等の修繕は、タグボートで他地域のドックへ曳航していかざるをえない。
- ・小豆島で、100トン未満船を所有しているが、船主の高齢化と船員不足が今後の課題である。
- ・愛媛地区で住友金属鉱山の貨物を扱っており、銅、ニッケル、硫酸、スラグ等が主要貨物である。船員の育成と確保が、今後の課題である。
小型ケミカルタンカーのリプレースを予定しているが、ドックの船台待ちの状態である。
- ・貨物は、ばら積み主体で、肥料、穀物、飼料等扱っている。昨年9、10月は、太平洋側は大しけで配船泣かせであった。船腹不足の状態であるものの、荷主と運賃の交渉をしても運賃は上がっていない。
ドライバルクの業界全体が、燃料油高騰の中で運賃アップもままならず、オペレーターが吸収しているので、かなり厳しい状況にある。船主から用船料アップの要請もあり苦勞している。
- ・富山の港湾運送事業。現在、大しけと大雪で非常に難儀している。
季節要因に左右されない取り組みを業界全体で、今後していければよいと考

えている。

- ・砂利・石材等のばら積み貨物を取り扱っているが、荷主に対し、運賃値上げを交渉しても返事がない。燃料費が上がり、コストも上がってきているのにオリンピック特需もなく先の見通しが立たない。船員の高齢化の問題もあり、リプレースもしたくても出来ない。

- ・鉄鋼関係の輸送を行っている。動きは少しずつ良くなっている。但し、昨年末より天候不順により輸送障害がでている。トリップマーケットは、2月あたりから船を見つけることが出来ない状況にある。

船員不足の問題については、組織船員を雇用しているが、1名採用するのに3～4か月を要する。若手船員も育成したいが、即戦力の船員しか採用できない状況にある。

- ・中部地区での取り扱いは、車両、鋼材が中心。上半期の輸送実績は、若干増えている。

船員問題で、ガットクレーンの船員の手当てが出来ず、廃業予定の会社が1社ある。

- ・九海運の輸送部会での状況報告では、昨年の台風以来、荷動きが顕著になった。油の値上げ、船員費のコストアップがあるので今年の4月の運賃の値上げを獲得したい。船主部会では、船員の引き抜き行為の報告があった。又、6級の海技士免許の取得期間の短縮の要望が出た。

- ・静岡県内では、積荷は、飼料、穀物で、数量は、一定である。コンテナ専用船が足りない。

バンカーサーチャージがなく、燃料油高騰は厳しい。

- ・水産高校の卒業生を採用したが、長続きしなかった。海技学院の訓練生を3人採用する予定。船員の中途採用者はなかなか見つからない。積荷は、セメントや原料の用船が中心で、赤字ではないがもうけは薄い。昨年並み。セメント業界では、トン当たり千円の値上げがあったが、用船料には反映されていない。

- ・貨物は、鉄鋼関係で、出荷も好調であり、積み残しが懸念される状況にある。鉄鋼業界筋では、運賃は上げなければならない状態であり、あとは荷主と協議していかねばと考えている。オペレーターとしても船主サイドの意向と同じであるという状態は感じている。

鉄鋼は、大半がバンカーサーチャージであり、SO_x規制についても連動した形で対応したい。

常に船員不足で、予備船員もない厳しい状態で、インフルエンザの連鎖もあって本当に大変だった。その時は、乗組員休暇の返上で対応した。

- ・所属の大半が、定期船関係であり、積荷は、鉄中心で景気は回復気味。 1

99G/Tや299G/Tの小型船の港湾荷役の人材が人手不足で確保できない。

船員と同様、港湾荷役従事者も高齢化している。働き方改革で、土曜日も休日となり船の運航も相当厳しくなる。今後の取組については、他業種(港湾) のことでもあり国が対策をとってほしい。

- ・土砂運搬船やガット船、タグボート、台船が中心。公共工事は殆どない。あってもロットは小さい。造船所のブロック輸送は、出荷量等は落ちていない。SOx規制の問題は、A重油使用がほとんどなので、あまり問題にはなっていない。途中でエンジニアを採用したが、採用までに2か月以上かかった。新卒を採用し、育てていくのが理想だが、小さい会社では難しい。採用した人間をいかに定着させるかが、地方船主の仕事の一つでもあると思うし、それが安全輸送につながる。

今後は、海技学校や海技短大でも定員枠を増やしてほしい。

- ・修繕ドックについては、今後は土日休みと聞いているので、修繕にも時間がかかるし、オフハイヤー等の問題も出てくるのではないかと？

SOx規制の問題では、低硫黄A重油を焚いた場合2,000PSでは乗組員免許が変わってくるので何とか総連合会で規制緩和の陳情をしてほしい。

この後、藏本副会長は、船員問題について「6級海技士の現状と今後の課題と方向性」として、概要以下の通り、述べた。

民間(海洋共育センター)の養成期間は、座学2・5ヶ月と乗船実習2ヶ月。

一方で、公的機関は、座学1・5ヶ月と乗船実習2ヶ月となっており、今後関係機関とも交渉して民間でも3・5ヶ月に養成期間を短縮できるようにしていきたい旨述べた。

又、働き方改革の検討会では、現在の499G/T型船に船員室を増設した場合は、500G/Tを超えても取り扱いは従来と同じとなり、この増トン分は、2部屋分に相当する。

今後、新造船建造の際は、予備室+2部屋とすることで、陸上からの転職者を育てる環境ができると考えている旨述べた。

寺岡担当副会長より船員不足問題について下記の通り補足があった。

今、全ての業種が人手不足であり、陸上は女性や高齢者の再雇用で何とかなっているが、全ての業種の人手不足を解消するには、外国人労働者の活用しかない。

皆で役所に対し陳情すれば、人手不足は解決される。

暫定事業については、国交省は平成35年までは認めているので、何とか平成

35年まで引き伸ばして、その間、ポスト暫定を考えるしかない。

原田副会長は、船主部会担当副会長として今年の4月には是非運賃値上げを実現できるよう参加委員に対し、訴えた。

内航海運業界全体の底上げをしないと船員問題を含め、199G/T等の船主は廃業してしまう。

小型船の事業者は、全海運の礎である。

最近、鉄鋼中心に250G/T船には用船保証をつけているところもあるが、それはほんの一部。数多くの事業者が廃業を考えているのが実態であり、今後の大きな課題である。

尚、議長は、SO_x規制の問題とともに、低硫黄A重油専焼船のエンジンについて、ほぼ同一にもかかわらず1,000PS超の場合、機関士2名の配乗で、1,000PSにディレイトする場合、機関士1名と乗組員免許が変わってくるので、輸送部会として規制緩和の陳情をしていきたい旨述べ承された。

次回、3月22日の理事会に上程することとした。

以上で、当日の議題は終了し、議長は閉会を宣した。