

第192回 船主部会議事概要

日時 平成30年3月6日(火) 14:00~16:00

場所 神戸市・生田神社会館 1階 武庫の間

出席者	船主部会委員	本人出席	22名
	臨席者	原田担当副会長、寺岡副会長、藏本副会長	
	オブザーバー		1名
	事務局		2名
	合計		28名

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

1. 船主連絡協議会の活動について

議長は、概要、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。

若年船員育成費用については、オペレーターも荷主も今後の大きな課題と充分認識はしているものの、船員育成費用として支給されるまでにはっていないのが現状である。

後継者問題でも過去5年間で約16%の船主が減少し(総連合会資料)、中国地方海運組合連合会所属の倉橋支部では、過去5年間に約26%も減少しており(中海運資料)今後も減り続ける可能性を示唆した。

平成28年現在、75歳以上の内航船員は、約570名おり、499G/T型で乗組員6~7名に換算すると約90隻に相当することから、高齢船員の人達が退職せずに働き、内航海運業界を支えている現状を述べた。

船内作業（ダンネージの片付け等）及び艙内清掃については、用船料に含めて払ったり、用船料とは別に片づけや掃除等の費用として払っているオペレーターやステベ業者に処理を移管したり仕事の差別化を図っているオペレーターもいた。

議長は、当部会委員また船主自身としても船連協にまかせっきりにするのではなく、船主自らが抱えている問題点、また用船料のアップをオペにアピールしてほしいと協力を要請した。

この後、海洋共育センターの活動概要と平成29年度貨物船（新造）船舶コスト見直しについて担当委員より、又、退職自衛官の船員採用については、担当委員に代わり事務局が代行し説明を行った。

今後の輸送動向と景況の見通しについては、東京オリンピックに向けて例年以上に好調な様子で、オペレーターの対応も良かった。

又、船主連絡協議会による活動の一環として、輸送部会に申し入れを行い、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を開催した。

今後も船主・輸送両部会正副部会長会議を開催していきたい旨を、述べた。

- ・出席委員より若年船員問題に関連し、水産高校の現状について概要以下の通り、説明があった。

現在、水産高校では、4級もしくは、5級の海技士の筆記試験の免除で、卒業させているが、筆記試験の免除だけではなかなか就職が困難な部分もあるので、卒業時に6級海技士免許を取得できるよう、学校のカリキュラムを変更してもらいたい。

水産高校の本科生が、専攻科へ進学したくても定員枠が少ないため進学できないケースもあり、船員が不足している状況の中で、教育機関の生徒の受け入れ態勢が整っていない。

以上の事柄を文部科学省に対し、陳情できればと良いと思っている旨述べた。尚、他の委員からは、昨年、水産高校の本科生を採用したが、8カ月の乗船履歴を付ければ身体検査のみで、6級海技士の免許が取得可能な旨、回答した。ただし、本科の新卒者は、タンカー等からの人気も高く、なかなか小型船には就職してもらえない旨、述べた。

2. SOx規制強化への対応に関する説明会について

第3回燃料油環境規制対応連絡調整会議に係る論議の主な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。

・出席委員より、資料を読むとこれまで言われてきた低硫黄A重油での対応ではなく、基本的には、軽油とC重油のミックスで決定と読めるが実際はどうなのかという質問に対し、事務局はまだ正式に決定の段階ではない旨説明した。又、一部の外国船は、実際、低硫黄C重油を使用しているが、そのままの燃料だと粘度が低くサラサラしすぎて使用できないため、添加剤を入れて対応している。

あらかじめ添加剤が入っているものを対象としているのか否かという質問に対し、事務局は、当日の説明会の質疑の中では、添加剤の話は出ていないが、すべて油とエンジンを調整し、関係団体でさまざまな実証実験をおこない、公表する旨説明した。

委員からは、外国船の添加剤は船主負担という発言があり、日本では船主負担にならないよう訴えた。

3. 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設置する」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、建造等認定委員会の審議の結果、「セルガイドを45フィート以内で船幅方向にコンテナ配列方向に設置する」こと等が、構造要件に追加されたことを説明した。

4. プッシャー・バージの安全規制の適用猶予終了について

国交省海事局から配布された周知案内に基づき、事務局から以下の通り説明した。

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日付けで施行されたが、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。

5. 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

国交省海事局内航課からの通知文書(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。

6. 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支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。

- ・出席委員より2021年(平成33年)の段階で、収支はゼロになるという理解でよいかとの質問に対し、事務局より平成29年度の実績通りの数字であれば、収支はゼロになる旨述べたが、原田担当副会長より平成35年までは制度が継続可能であるため、粛々と返済していければよい旨付言した。

7. その他

出席委員より概要以下の発言があった。

- ・本年3月1日よりマルポール条約(海洋汚染防止条約)の変更で、ばら積み貨物の内容等に関する書類を荷主からもらうようになっているが、実際に行われているのかとの質問に対し、他の委員から行われている旨、回答があった。

- ・ヤマト運輸の宅急便運賃が、値上がりしたことを受けて、せっかく我々も船主部会を設けているのだから、次回の船主部会では運賃用船料値上げの戦略や作戦会議を行いたい旨、発言があった。

宅配のドライバー養成は、個人差もあるが約3カ月で仕事を覚えられるが、船員は、3年かかる。

昨年オペレーター訪問の中で、オペよりも「ヤマト運輸の問題を発端として、輸送コストに国民の目が集まっており、そうした中で内航海運にとってもコストを考えるうえで、最後のチャンスではないか。来年の4月以降は、運賃が上がることを期待しており、船主にとっても用船料アップのチャンスだと思う」といったコメントがでている。

我々船主にとっては、今年は運賃値上げ(用船料アップ)のチャンスであり、

船主独自の意識をもってオペレーターに対峙し、その発端となる年にしていきたい。

船主部会としても、報告事項ばかりでなく、用船料適正化に向けた本当の議論を船主部会の委員の方々としていきたい旨訴えた。

以上で、当日の議題は終了し、議長は閉会を宣した。