

—地球にやさしく日本を運ぶ 内航海運—

# 内航船 本当に必要ですか

安全と環境対策には膨大なコストがかかります



日本内航海運組合総連合会

運賃・用船料委員会

## CO<sub>2</sub> 排出量



4分の1  
2050年

超長期計画

## 温暖化対策

# 取り組み義務

# 実効性確保へ

## 日本内航海運組合総連合会

運賃・用船料委員会

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル  
電話 03-3263-4551 (代表)  
FAX 03-3263-4330  
E-mail info@naiko-kaiun.or.jp  
http://www.naiko-kaiun.or.jp

## 臨海地域高い濃度



東京湾の船舶からのSOxの濃度分布図  
東京湾の船舶からのSOxの濃度分布図  
東京湾の船舶からのSOxの濃度分布図



良質重油への転換求め  
濃霧 船舶の衝突相次ぐ  
熊野灘では1人死亡15人不明

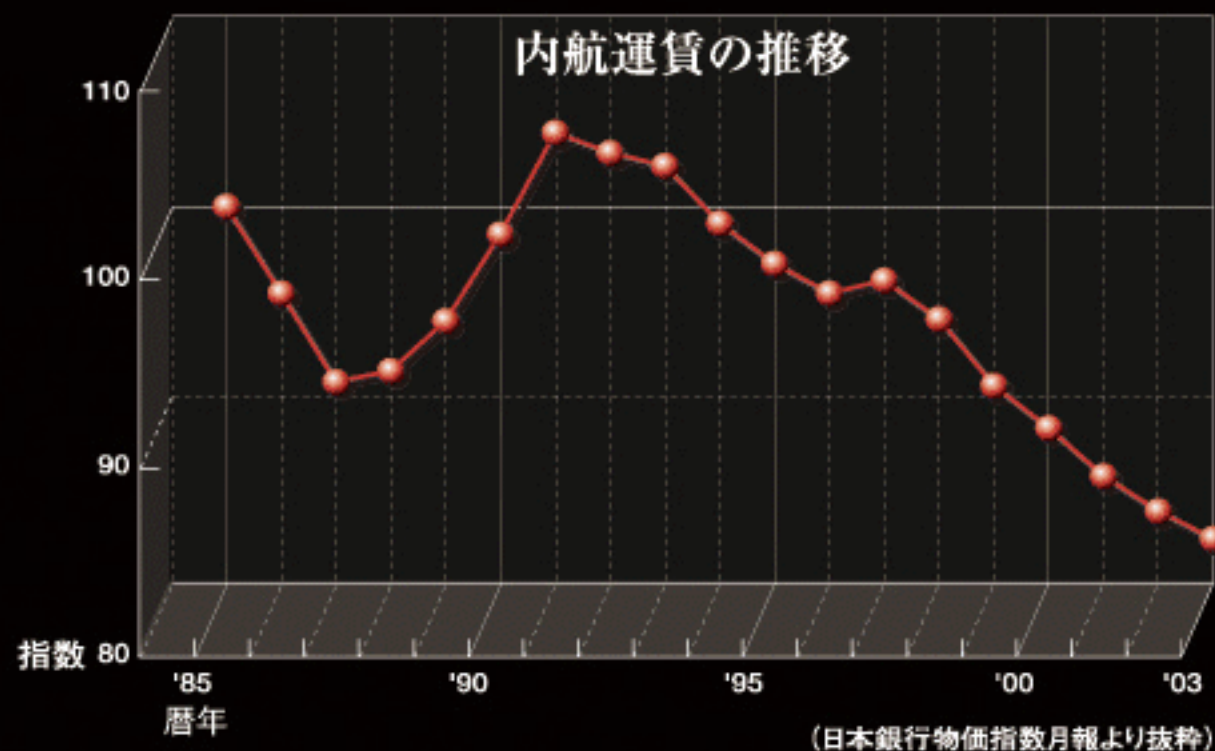
## 貨物船が衝突、沈没



# 内航海運の窮状を ご理解ください

～いま、失われようとしている日本のライフライン～

**長期低迷する内航運賃**  
**膨大化する経費負担増**  
**安全と環境対策に支障**



## 安全・安定輸送に不可欠な乗組員の増加

最近相次ぐ内航船の海難事故。その背景には、船員の過重労働があると、多くの識者より指摘されています。

内航海運は近年、運賃・用船料の低迷に伴って年々困窮する経営の中で、船舶の老朽化、修繕費の削減、船員の高齢化が進んでいます。その上、乗組員の削減を余儀なくされ、このままでは安全・安定輸送にも支障を来しかねない極限状況まで追い込まれています。

このような極めて危険な状況に歯止めをかけるため、本年4月から船員法に基づく安全運航規制が運用強化され、内航船員の「安全最少定員」の確保が義務づけられました。それにより、中小型内航船では乗組員数の増加が不可欠となり、大幅なコストアップになっています。

## 限度を超えた安全・環境対策費の負担

安全対策や環境対策にかかるコストの増大も、内航海運の経営を圧迫しています。

国際条約に沿った様々な法規制やルール強化に、自助努力で対応させられて来た内航海運は、既にコスト負担が限界点を超えています。

その上、今後も安全・環境対策に関する設備と管理に関する規制は強化され、さらなるコストアップは避けられない状況にあります。

**内航 海運のおかれている実情を見つめてください**

# 安全運航のための 最少定員数が定められました

内航船の海難事故。背景には、究極の合理化がもたらした乗組員の度を越えた削減による過重労働があるといわれています。

本年4月より船員法に基づく安全運航規制が運用強化され、「安全最少定員」の遵守が義務づけられて中小型内航船では、乗組員数の増加を余儀なくされています。現実には、これを遵守しなかったため、国土交通省から警告を受けた内航船も少なくありません。今後は、停船命令を受けることも予想されます。

しかしながら、現状の運賃・用船料の水準では、内航船の乗組員の増加によるコストアップ分を吸収することが不可能で、運賃・用船料の修復が欠かせません。

※安全最少定員：労働時間を遵守の上、航海当直その他の船舶の航海の安全を確保するための作業を適切に実施するのに必要な最低限の定員数です。

## 内航船の安全最少定員

▲ = 甲板部 (航海当直をする甲板部の船員)  
 ● = 機関部 (エンジンルームを担当する機関部の船員)

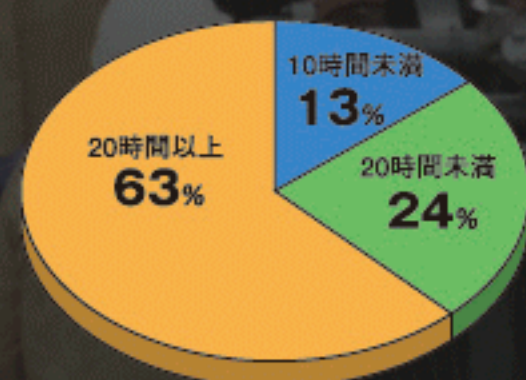
航海種別 船型	8時間以下の連続航海	8~16時間以下の連続航海	16時間超の連続航海
200G/T未満	2人 ▲ ▲	3人 ▲ ▲ ▲	4人 ▲ ▲ ▲ ▲
200~700G/T未満	4人 ▲ ▲ ▲ ▲	4人 ▲ ▲ ▲ ▲	5人 ▲ ▲ ▲ ▲ ▲
700G/T以上	4人 ▲ ▲ ▲ ▲	6人 ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲	8人 ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲

但し、上記は航海時間だけで割り出した定員数であり、下記の場合はさらに定員数が増加します。

- 自動操舵装置を有していない船舶は、各ランクに1名の増員（甲板部）が必要。
- 機関部の自動警報装置を有していない船舶は、各ランクに1名の増員（機関部）が必要。
- 船員が①荷役、②保守・船体整備、③貨物艙クリーニングに従事する場合、増員が必要。

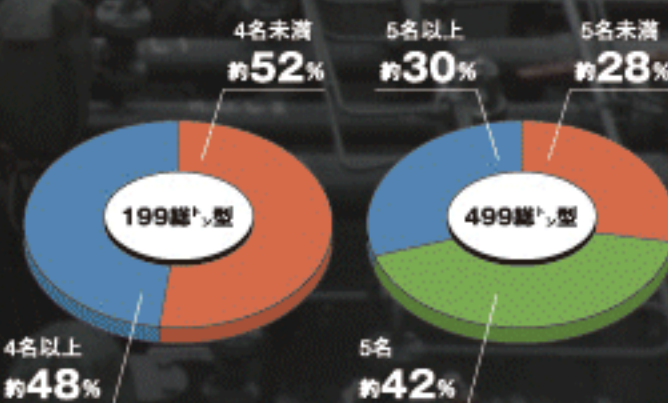
## 内航船の平均航海時間

### 内航船の大半は16時間超の連続航海



## 内航小型船の就労実態

### 航海時間16時間以上には増員が必要



日本内航海運組合総連合会調査（平成16年5月）

## 船員法改正についての船員中央労働委員会の趣旨説明

近年、我が国の海上運送事業は、長引く景気の低迷、経済のグローバル化の進展に伴う国際競争の激化等により、荷主企業から物流コストの削減が強く要請される等、厳しい経営環境にあります。このような中で、船舶によっては、雇用の切り詰めにより、長時間労働が常態化しており、また、即戦力となる中高年の熟練した船員を多く雇用する傾向にあること等から、船員の高齢化が顕著となっており、若年船員を確保し将来にわたって安定した労働力を確保することが重要な課題となっています。このような状況から、船員の適正な労働環境を確保し、併せて、海上運送事業の公正な競争環境の形成にも資するため、この度の船員法の改正を行うものです。

## 乗組員増員に伴うコスト負担増

1,058,000円（1人1ヵ月あたりの船員費）×12ヵ月

※船員費には、乗船中の船員の給料、賞与及び退職引当金、船員保険料の企業負担分、福利厚生費、旅費交通費、乗船中の食料費、交替要員費用等を含みます。

# 1人増加で年間約1,270万円

※内航海運コスト分析研究会報告書（平成14年3月/財団法人海事産業研究所）より

# 内航海運が負担する 安全と環境対策の コストをご存知ですか

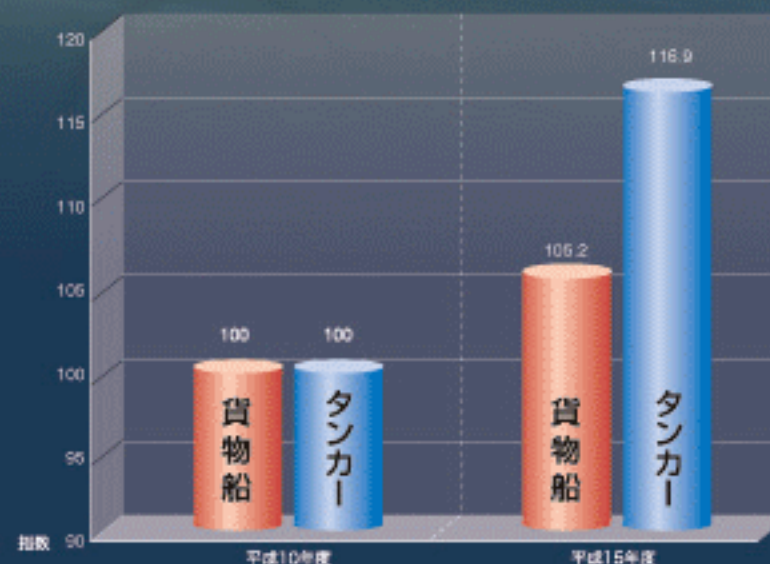
内航海運は人命の安全、積み荷の品質保全、海洋環境の保護と公害の防止に自  
助努力で取り組んでまいりました。

近年、国際的なこれらに対する世論の高まりに応じて、新しい規制が次々と生ま  
れ、国際統一基準として我が国の国内法にも取り入れられ適用されています。

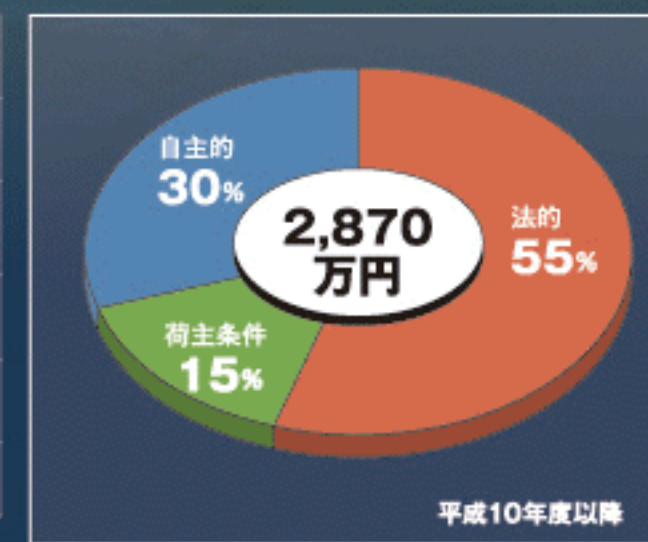
内航船には、効率的かつ安全・安定的な輸送が求められる一方で、安全・環境基  
準は益々厳しくなり、さらには国際的な資格取得も必要とされる等、これらによるコス  
トアップ要因は増加するばかりなのです。

内航海運の負担は、もう既に限界点を超えています。コストアップ分の運賃・用船料  
への反映にご理解とご協力をお願いいたします。

環境安全管理コスト  
(1隻当たり)



追加設備費用  
(タンカー1隻当たり)



出日本物流団体連合会「内航海運業の経営環境の変化に伴うコスト上昇による影響に関する調査」報告書(平成17年5月)より

## 最近の主な国際条約及び国内法改正等による安全・環境規制の強化

2000 (平成12年7月)	任意ISMコード認証制度創設
2002 (平成14年6月)	海上人命安全条約の改正実施(船舶の構造・設備等強化)
2003 (平成15年9月)	海洋汚染防止条約・附属書IV(ふん尿・汚水の規制)実施
2005 (平成17年4月)	船員法の改正施行(安全最少定員が義務付け)
2005 (平成17年4月)	内航海運業法改正施行(運航管理制度の導入)
2005 (平成17年4月)	海洋汚染防止条約・附属書I強化(600D/W以上新造黒油タンカーはダブルハル化)
2005 (平成17年5月)	海洋汚染防止条約・附属書VI(排ガスの規制等)実施
2007 (平成19年1月)	海洋汚染防止条約・附属書II強化予定(ケミカルの汚染分類変更に伴う船型強化)

## 今後の安全と環境対策にかかるコストアップ要因

- ◇油送船のダブルハル化による建造費が増加
- ◇排ガス規制の強化で新造船の主機関価格が増加し、さらに燃料油種の変更により運航費が増加
- ◇鋼材価格高騰に伴う新造・修繕費用の増加
- ◇任意ISMコードの普及と取得に伴う費用の増加
- ◇ケミカルの汚染分類変更に伴う船舶の構造基準の強化
- ◇船内で発生する廃棄物等の処理費用