

各年度の事業計画、委員会活動のベースとするための

中期運営指針

(平成28～30年度)

平成28年3月15日

全国内航タンカー海運組合

中期運営指針検討タスクフォース

—目 次—

はじめに	… 2
I. 運営理念	… 4
II. 運営方針	… 4
III. 基本計画	… 5
1. 環境・安全対策並びに地震・津波対策	… 5
2. 船員の高齢化・不足化、船舶の老齢化	… 7
3. カボタージュ制度堅持への対応	… 10
4. 市況改善への環境づくり	… 10
5. 暫定措置事業の円滑かつ着実な推進	… 12
6. 組合運営の効率化とサービスの向上	… 13
中期運営指針検討タスクフォース委員	… 15

はじめに

全国内航タンカー海運組合は、昭和39年12月1日に創立し、平成26年12月に創立50周年という大きな節目の日を迎えました。内航タンカー業界50年の歴史は、日本の経済成長、日本のエネルギー革命の進展に連動した、激動の時代であったと思います。

業界を取り巻く環境は、国内では、石油元売りの経営統合による事業再編、エネルギー供給構造高度化法、産業競争力強化法、原子力発電所の再稼働問題、石炭・LNG等への燃料転換、省エネ・節電意識の進展、石油化学品需給変化、国外では、原油価格の下落、シェールガスの影響、中東、中国地域の石化設備の増強、また、中国・東南アジア各国の経済の低迷等、外的環境は激しく変化しています。

業界においては、輸送需要の減少傾向、運賃・用船料の低迷、安全を阻害しかねない、船員の高齢化・不足化、船舶の老齢化、環境・安全性向上に関する社会的要請の高まり等々、益々厳しい状況となっています。

環境・安全変化に対応するためには、組合員自らが改革する考えを持ち、創意工夫や事業の効率化をはかり、安全輸送という社会的責務を果たすこと、また、組合としては業界環境の改善をはかっていくことが重要なテーマであると考えます。

このテーマに向けて、新たな中期運営指針（平成28～30年度）を作成しました。基本的な考え方は、これまでと変わりませんが、環境変化に合わせて見直しを行いました。

この運営指針を組合活動の海図として、年度事業計画、各委員会活動に生かし安全輸送の実現がはかれるよう努力を継続してまいります。

組合員皆様のご理解とご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

会 長 筒 井 健 司

I. 運営理念

全国内航タンカー海運組合は、産業構造、市場構造が変化する中、組合員が自己責任と自助努力の下、新しい時代に適切に対応することができるように環境を整備し、内航タンカー業界の健全な発展と社会的地位の向上に貢献する。

II. 運営方針

1. 環境保護、安全確保について

国際的な世論の高まりを見せる環境保護、安全確保については、最優先として行動し、安全運航・安全荷役徹底の活動を推進し、社会的要請に応える。

2. 内航タンカーの環境優位性について

国際的に進展する地球温暖化防止対策により、エネルギー政策は一大転機を迎え石油需要が減少する中、輸送の主力で効率・環境面で優位性を持つ内航タンカーについて、国、荷主業界等に理解を求め、市況改善の環境作りに努める。

3. 船員の高齢化・不足化と船舶の老齢化について

安全を阻害しかねない、船員の高齢化・不足化と船舶の老齢化対策が喫緊の最重要課題であり、荷主業界との連絡会を通して、現状についての理解を求める。

4. カボタージュ制度について

カボタージュ制度は、わが国内航海運の存立基盤であると共に、国の安全保障、治安の確保、国内における産業、生活物資の安全、安定輸送の観点から、同制度の堅持について、関係者の理解と協力を求める。

5. 地震・津波対策について

東日本大震災の被災を踏まえ、今後の地震・津波対策について、荷主業界等、関係機関に働きかけ、会員各社の地震・津波対策を着実に支援する。

6. 組合運営について

総連合会の共同事業をはじめ各種対策の推進に協調し、適切に対応すると共に組合の伝統と共存組合の特色を活かしつつ、時代に対応した運営に努める。

Ⅲ.基本計画

運営理念の実現をはかるため、運営方針に沿って基本計画を次の通りとする。この基本計画に基づき、各年度事業計画、各委員会の具体的な活動を立案、推進をはかる。

1. 環境・安全対策並びに地震・津波対策

内航タンカー業界は、危険物を取り扱うことから、法令遵守、安全輸送は社会的責務である。これに関する、国際条約における

安全規制、並びに環境保護対策についても年々強化され、一層の環境・安全対策への対応が求められてきている。さらに、東日本大震災を踏まえ、会員各社の大地震・津波対策の充実が求められている。このため、次の基本対策を推進する。

■基本対策

- ① 石油連盟・石油化学工業協会との「連絡会」を通じて、国交省、荷主業界の理解、支援を得て、より統一した安全基準、安全対策等の確立をはかっていく。また、荷主業界の安全基準が内航タンカー業界の負担増とならないように荷主業界に理解を求める。
- ② 安全輸送にとって重要な安全管理規定及び運輸安全マネジメント制度の運用等、法令遵守の啓蒙活動に努める。
- ③ 内航タンカー事故調査を行い、原因を究明して安全面の啓蒙活動に努める。
- ④ 環境・安全規制に関する国際条約（船舶関係の温暖化対策、シップリサイクル条約、マルポール付属書Ⅱ〔ばら積みの有害液体物資による汚染の規制のための規則〕並びに付属書Ⅴ〔船舶からの廃棄物による汚染の防止のための規則〕）等に対応するため、行政、荷主業界に理解、協力を求め、運航に支障が生じないように努める。
- ⑤ 安全に関する各種通達の周知徹底をはかると共に、内航タンカー安全指針、港湾ガイド、有害液体緊急手引書等は適切

に見直しを行う。

- ⑥ 環境保護、運航効率化をはかるため国交省が支援している電気推進船やエネルギー効率化船建造の動向、実績等の情報提供に努める。
- ⑦ 大地震・津波に備えた緊急離棧等の安全対策情報の共有化をはかると共に、荷主業界、関係機関に働きかけ、より会員各社の対策が充実することができるよう、継続的に対策の検討及び情報の収集をはかる。
- ⑧ 石油燃料の緊急輸送発生時の対応として、原発事故や震災等で国や公共団体より石油燃料緊急輸送の協力要請があった場合は、業界一致協力して対応する。

2. 船員の高齢化・不足化、船舶の老齢化

内航タンカー船員は、他の船種に比べて労働環境が厳しく、さらに高い技術が求められることから、船員確保は難しく、年齢構成も50歳以上が55%を占め、高齢化、不足化がすでに深刻化している。さらには、平成28年1月からのマイナンバー制度導入により、60歳以上船員の離職が懸念される。このため、若年船員の確保・育成は喫緊の課題となっている。

一方、内航タンカーの船齢は、16年を過ぎた老齢船の隻数比率は50%となっている。代替建造が進まない状態が継続すると、船員の高齢化・不足の問題と相まって、我々の最優先課題である、環境保護、安全確保、安全輸送に対し、支障が出てくるものと危

惧される。このため、船員の確保、船舶の老齢化について、次の基本対策を推進する。

■基本対策

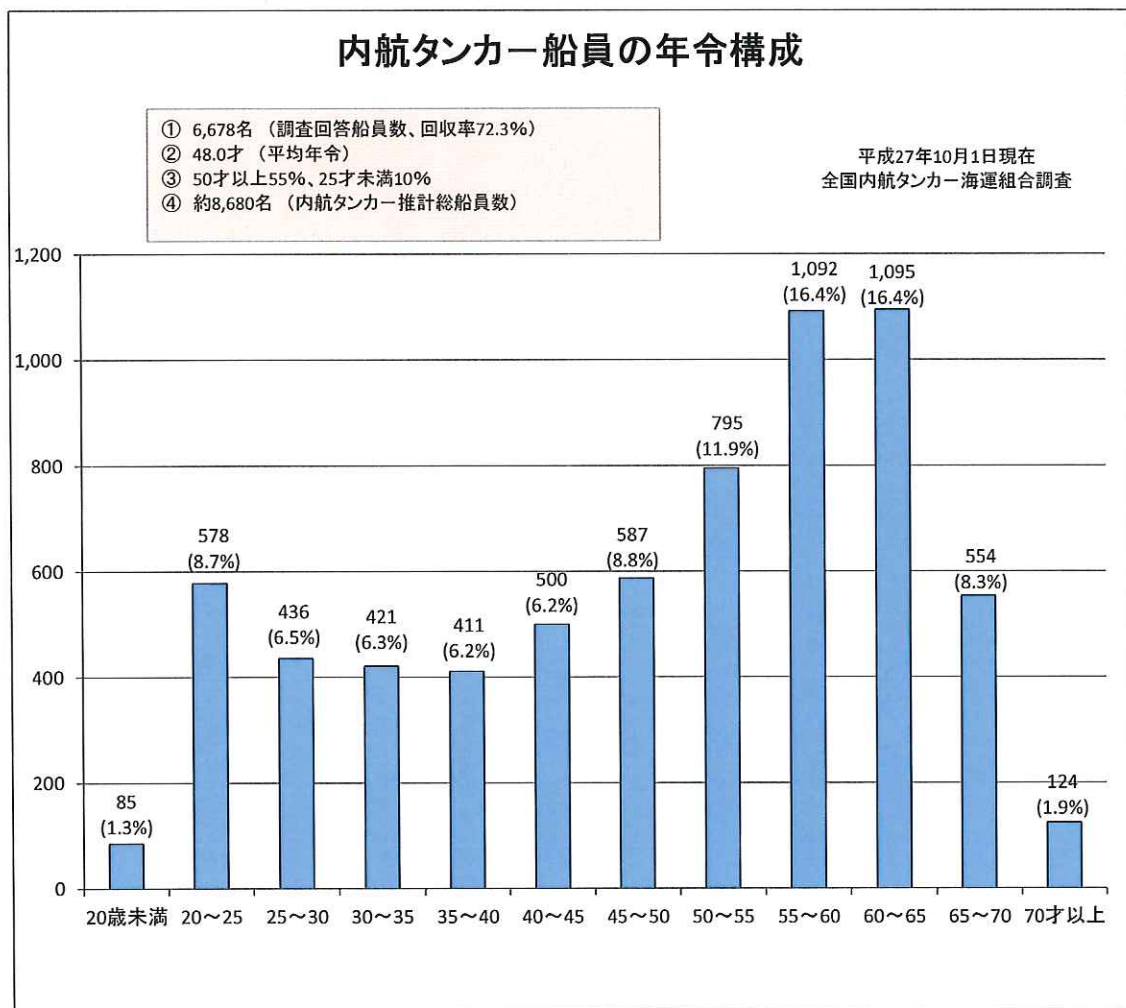
- ① 石油連盟・石油化学工業協会との「連絡会」で、引き続き内航船員の労働環境・荷役作業軽減の改善並びに船齢別設備トラブル発生状況を報告し、代替建造の促進に理解、協力を求める。
- ② 平成24年3月に策定された国交省の「内航船員確保・育成検討会」の報告書の具体化、並びに総連合会が実施する船員対策に積極的に参画して推進をはかる。
- ③ 船員問題検討タスクフォースから船員対策委員会に組織変更したが、今まで以上に積極的に活動を継続し、海上技術学校・短大、水産高校、商船高専、商船系大学、工業高校への訪問活動を実施するとともに、各運輸局と各地船員対策協議会が実施する船員募集活動に参加する。また、必要に応じて委員会・部会間でタスクフォースを設置し、船員問題について協議し、諸問題の対応策等を提言する。
- ④ 各社の船員労務管理に資するため、定期的に「内航タンカー船員実態調査」を行い、最新の情報提供に努める。
- ⑤ 船員の確保・育成並びに安全に関する強化要請について、特に、小型船主、一杯船主個々の対応が厳しくなっている。

このため、国交省が推進するオーナーのグループ化、協業化、船舶管理会社活用化等について、今後の事業運営に資することができるような情報提供等を行う。

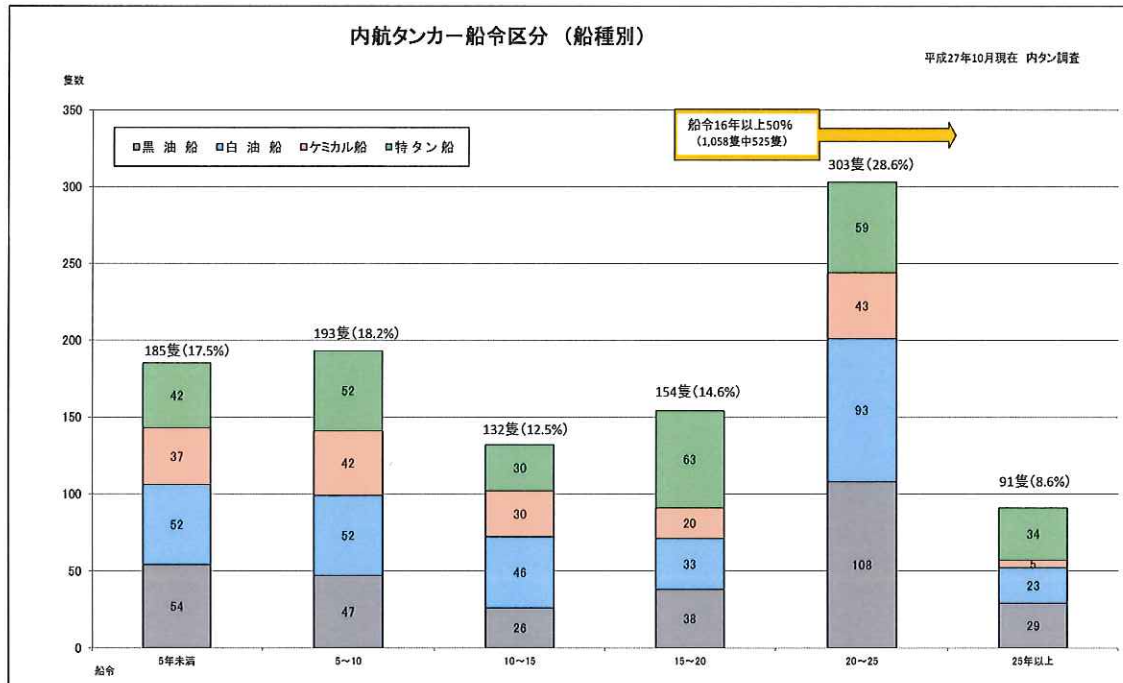
⑥ 船員に関する国際法、国内法制定、改訂に関しては、検討会等に積極的に参画し、内航タンカーにとって適切な対応となるよう努める。

⑦ 各社の船腹対策の判断に資するため、定期的に船腹量の実態をまとめ、情報提供に努める。

内航タンカー船員の年齢構成



内航タンカー船齢区分



3. カボタージュ制度堅持への対応

カボタージュ制度は、わが国の安全保障・治安の確保、産業、生活物資の安全・安定輸送に貢献している。グローバルスタンダードである同制度の堅持は国策上必要であり、内航海運存立の基盤となっている。このような観点から、同制度緩和要望に対しては、総連合会と連携し、断固反対する。

4. 市況改善への環境づくり

平成26年4月にわが国エネルギー政策が閣議決定され、平成28年4月、資源エネルギー庁発表の「平成28～32年度・石油製品需給見通し」では、平成32年度の製品需要は平成27年度比、8.0%減少（年率1.6%）となっている。このような

中、石油業界では、エネルギー供給構造高度化法により、石油精製設備面の統廃合が進められている。また、ケミカル業界では、日本における石油化学品需給変化、中東・アジアのプラントの本格稼働等により、わが国の生産規模の縮小スピードが加速している。

当業界においては、船員の高齢化・不足化、船舶の老齢化が進行しており、船員の確保・育成、代替建造が喫緊の課題となっている。このような厳しい環境の中、内航タンカーが将来に渡って、より良く機能し、社会的使命である石油エネルギー、ケミカル製品等の供給におけるパイプラインの役割を果たしていくためには、行政、荷主業界の理解と協力は不可欠である。また、新たなエネルギー資源と言われている、メタンハイドレート・水素等の国家プロジェクト的要素のある輸送については、情報の収集に努める。

市況改善の環境づくりのため、次の基本対策を推進する。

■基本対策

- ① 下請法や独禁法の特殊指定に基づく公正な取引、運賃・用船料市況の改善に向けた環境整備を行う。
- ② 内航輸送の主力で効率・環境面で優位性を持つ内航タンカーについて、国、荷主業界等に理解を求め、安全輸送が可能となる市況改善の環境づくりに努める。
- ③ 石油連盟・石油化学工業協会との「連絡会」には、監督官

庁の出席を求め定期的に開催し、内航タンカー業界の現状と課題について強く理解を求める。

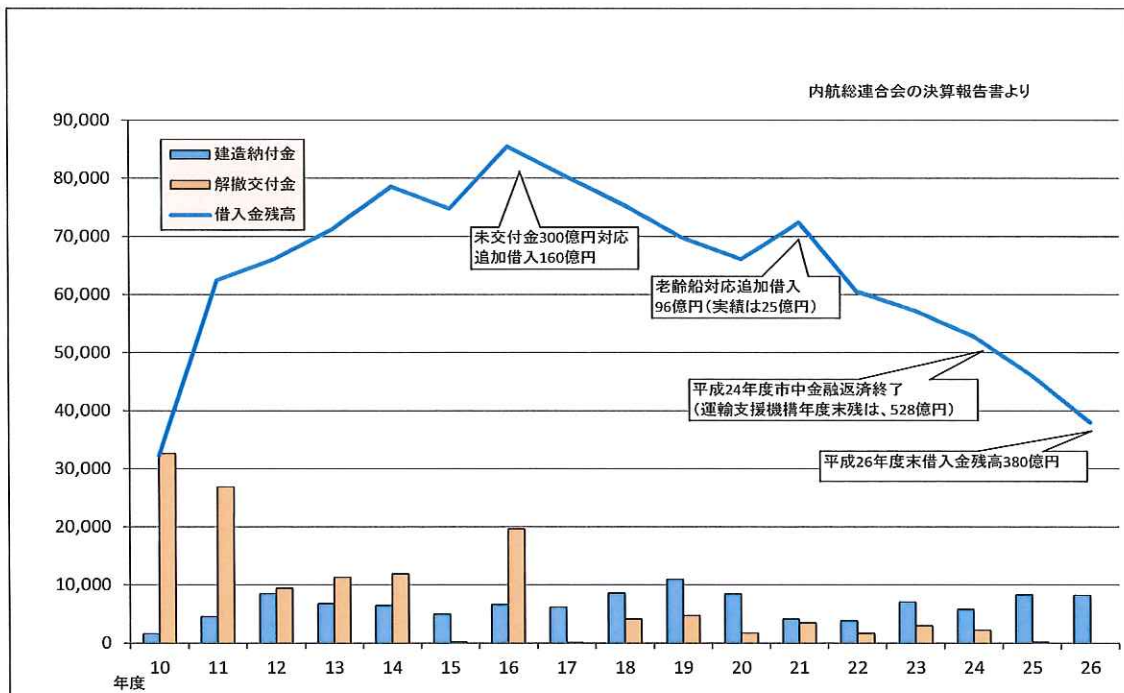
5. 暫定措置事業の円滑かつ着実な推進

日本内航海運総連合会の一員として、総連合会が実施する共同事業である暫定措置事業を円滑かつ着実に実施していく。
このため、次の基本対策を推進する。

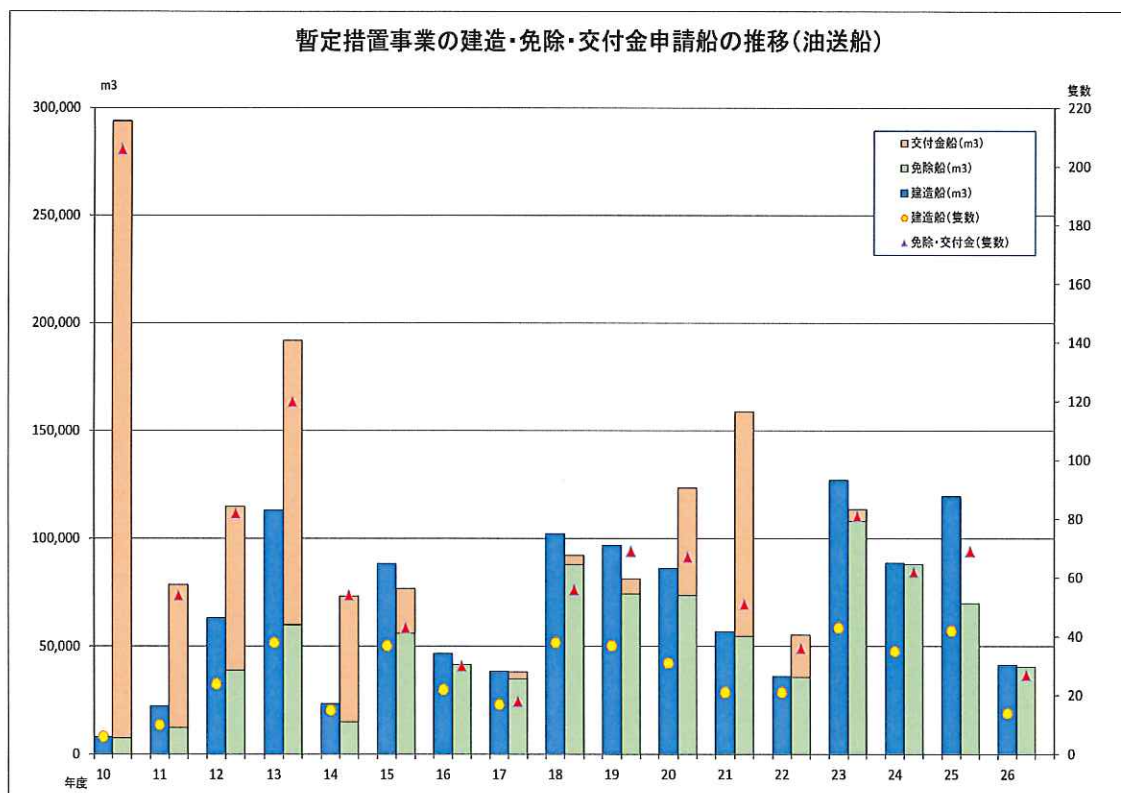
■基本対策

- ① 平成28年度以降の暫定措置事業細則も決定し、事業終結までの道筋が示されたが、過渡期の諸問題に対応することも含め、事業の資金管理計画、実施状況について積極的に情報開示する。

暫定措置事業の推移



暫定措置事業油送船の建造・ 免除・交付金申請船の推移



6. 組合運営の効率化とサービスの向上

組合員数、船舶数、建造等の減少傾向等により、今後も組合収入の減少が予想されるので、組合運営の一層の効率化をはかるとともにサービスの維持、向上に努める。

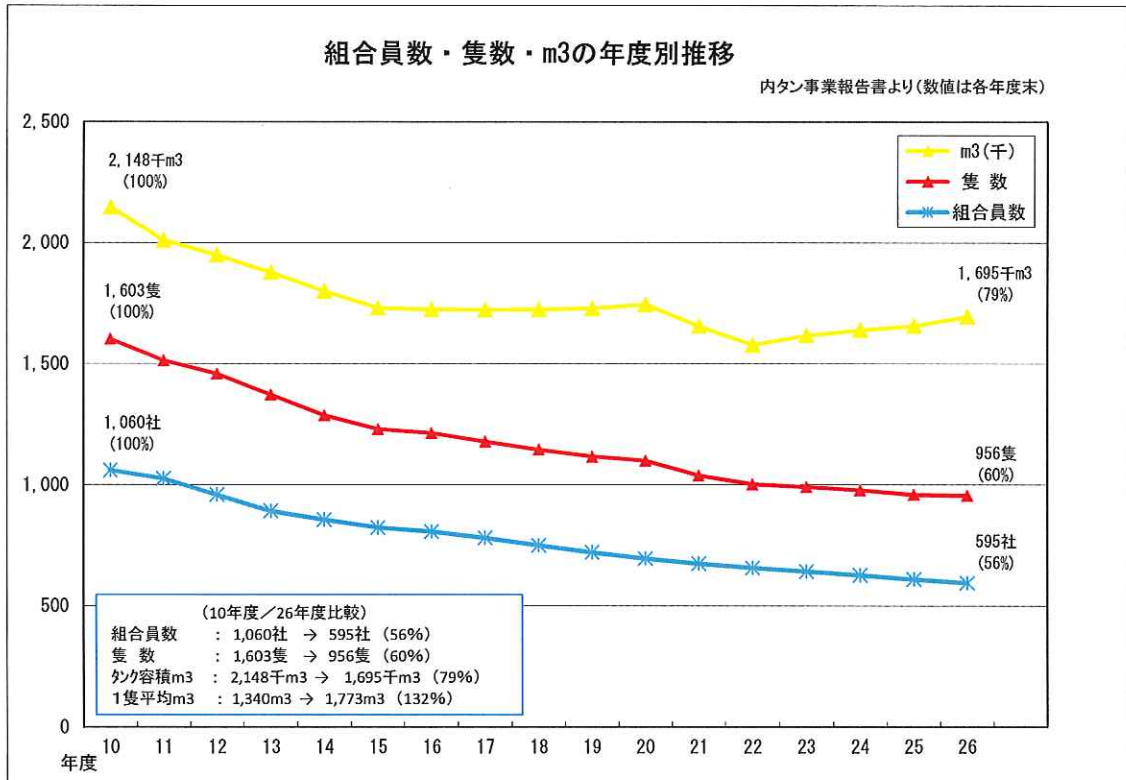
このため、次の基本対策を推進する。

■基本対策

- ① 今後とも、各委員会、運営組織の効率化をはかり、財政基盤の安定化に努める。
- ② 組合員のニーズに基づく情報、資料等の適切な提供、各種

手続きの相談等、サービス向上に努める。このため、会員のIT化促進、組合ホームページの充実化をはかる。

組合員数・隻数・m3の年度別推移



以上

中期運営指針検討タスクフォース委員

委員長：会長 筒井 健司（運営会議議長、内航連絡会議長）

委員：副会長 田渕 訓生（ケミカル・特タン委員長）

内藤 吉起（船員対策委員長）

馬越 正文（総務財務委員長）

児玉 英男（環境・安全委員長）

上野 元（業務委員長）