

経済性の観点

【維持コスト】

- ・船舶が老朽化するほど整備コストが上昇

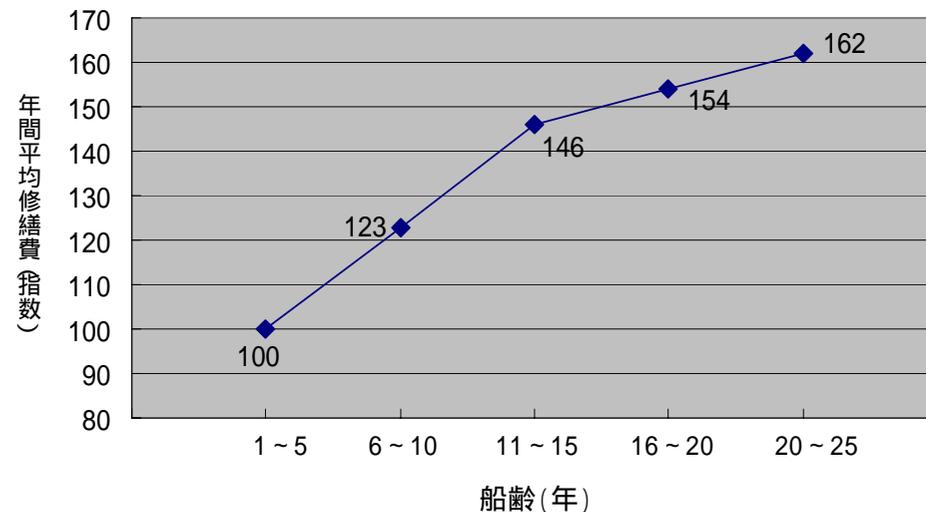
【効率的なオペレーションに対する荷主の要請】

- ・荷役設備の陳腐化・老朽化への対応
- ・輸送方法の変化等新しいニーズへの対応

【速力の低下】

- ・船体外板の平滑度の劣化やプロペラの劣化等により速力が低下

修繕費の推移 (A社の貨物船(699GT)の例)



(注) 船舶検査費を含まない5年間の修繕費合計額の推移を指数で示した

環境負荷の観点

【燃費】

- ・最近の新造船に比べ、旧式の船舶は燃費が劣る

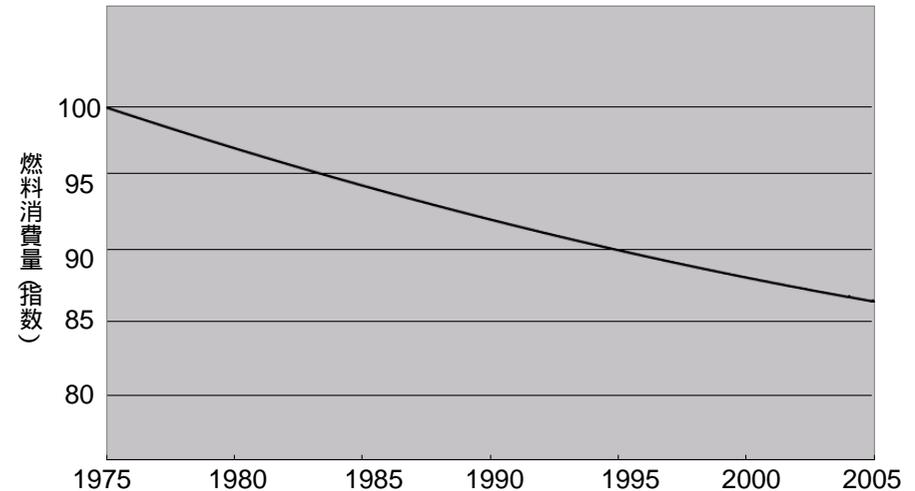
【高まる環境問題への対応】

- ・今後強まりこそすれ弱まることのない国際基準に対応していく観点からも老朽船は不利

(例) MARPOL条約による規制

- ・内航タンカーについてもダブルハルが義務化
- ・ケミカルタンカーに対する安全規制強化の動き
- ・船舶に対する大気汚染防止規制の強化の動き
- その他最近では自治体による環境規制の動きもあり

エンジン燃料消費量の年分布



(注) 複数エンジンの燃料消費量を2次回帰曲線で表し、1975年を100としたもの
(最新エンジンとそのエンジンの旧モデルの燃料消費量を使用。)

安全性の観点

【安全性の低下】

- ・船舶の老朽化に伴い、腐食衰耗等の不具合が増加
- ・メンテナンスの状況にもよるが、一般に船舶の老朽化に伴い、船体構造や設備が劣化するため、安全性を維持するには大幅な修繕工事が必要となる。(維持コストの増大)

その他

【内航船建造対応力の低下】

- ・内航船受注の低迷により、内航船の建造造船所は、多くが修繕業や下請に、一部は外航船の建造に移行しており、内航船建造への対応力が低下している。この悪循環を防ぐためには、適正な船価による内航船受注の安定的な受注の確保が必要。

【船員不足への対応】

- ・船員の高齢化や船員不足が指摘される中、船舶内の労働環境や居住環境の向上が重要