

荷主ヒアリング結果概要

1. ヒアリング概要

目的：内航船の省エネに関する荷主の意識を把握するため、ヒアリングを実施。

期間：平成 28 年 3 月 15 日（火）～平成 28 年 3 月 25 日（金）

対象：【鉄鋼関係：4 社】

JFE スチール（3/15）、神戸製鋼所（3/15）、日新製鋼（3/16）、
新日鐵住金（3/23）

※フリート構成は、199GT・499GT の船が多い（749GT も一部あり）。

【石油関係：5 社】

昭和シェル（3/18）、出光興産（3/22）、JX エネルギー（3/23）、
コスモ石油（3/24）、東燃ゼネラル（3/25）

※フリート構成は、499GT（2000kl 積み）、3000GT（5000, 6000kl 積
み）が多い。

項目：① 内航船の燃費性能について、②省エネ性能格付け制度について、
③ モデル船型開発について、④運航面の省エネ対策について

2. ヒアリング結果まとめ

① 内航船の燃費性能について

- 燃料費精算制の荷主は、内航船の燃費性能について関心が高い。
- 両業界とも、18 年以上の老齢船が多い。代替建造については、将来の荷動きが不透明で船主の建造意欲が高くない。

② 省エネ性能格付け制度について

- 技術的、客観的な指標で信頼性があれば、格付け制度を活用。
- 格付け制度の普及にあたっては、JRTT 共有建造制度の金利優遇や税制優遇とのリンクが必要。

③ モデル船型開発について

- 鉄鋼関連は 199GT、石油関連は 3000GT のモデル船型のニーズが高い。
- モデル船型の普及にあたっては、公平中立な省エネ効果の評価を行い、それを公表することが必要。

④ 運航面の省エネ対策について

- 配船計画は、最終的に人の判断で決めているが、支援ツールとしてシステムの導入により、配船計画の更なる最適化を図れる可能性がある。
- 減速運航は、労働環境や安全確保を踏まえて、行うことが必要。

①内航船の燃費性能に係る主なコメント

【鉄鋼関係荷主】

- 荷主、オペレーター、オーナーで一体的に省エネに取り組んでおり、燃費性能には関心あり。
- オペレーターへの支払い形態は固定費＋サーチャージ制（燃料費精算制）。
- 堪航性を考慮して、18～20年でリプレースを実施。
- 199GTの個人オーナーの高齢化による廃業が懸念事項。

【石油関係荷主】

- オペレーターへの支払い形態は、荷主ごとの用船形態（定期用船・賃積み船）により、「燃料費精算制」又は「タリフ運賃の内数」。
- リプレースにあたり、安全性、堪航性を重視しているが、燃費性能も考慮事項の一つ。
- 20年前後でリプレースを実施。

②省エネ性能格付け制度に係る主なコメント

【鉄鋼関係荷主】

- 技術的、客観的な指標であれば、格付け制度の活用を検討。
- CSRの一環というだけでは、導入効果があるか疑問。
- ISOの様に一般化していけば、格付け制度を活用。
- 税制優遇やJRTT共有建造制度の金利優遇とのリンクは、船主にとってありがたいのではないか。

【石油関係荷主】

- 信頼性が高く、内航全般に普及する制度であれば、格付け制度を活用。
- 企業が重視するCSRの観点では、格付け制度導入は良いこと。
- 船主にとって、建造費が安くなる等メリットがあれば、同制度は普及するのではないか。それが最終的に荷主にも裨益する。

③モデル船型開発に係る主なコメント

【鉄鋼関係荷主】

- フリート構成について、生産ロット、積地・揚地の水深、クレーン能力の観点から、199GT、499GTが多い。
- 製鉄所間の母材輸送や大需要地向けのみで749GTを使用しており、隻数は少ない。
- 199GTのニーズも高いため、199GTのモデル船型があれば有難い。

【石油関係荷主】

- 499GTより3000GTの大型船の方が、モデル船型のニーズが高い。
- 石油の荷役にはローディングアーム(又はホース)を使用するので、モデル船型開発に係る制約要件は水深のみではないか。
- モデル船型の省エネ率がこれくらい良くなるという数字が公になれば、普及するのではないか。
- H28年度はケミカルタンカーの船型開発を行うとのことだが、石油タンカーも開発対象としていただけると有難い。

④ 運航面の省エネ対策に係る主なコメント

【鉄鋼関係荷主】

- 配船計画については、中継地の需給量、積揚地の待ち時間、乗組員の個性を踏まえて調整する必要があるため、最終的に人の判断で決めているが、支援ツールとして一部システムを導入している。
- 事業統合による拠点数増のメリットを活かし、空船航行を減らし、他社とのアライアンス配船をしながら、支配下船の隻数の削減を実現。
- 通常は、減速運航を推奨している。

【石油関係荷主】

- 配船計画については、装置稼働・需給状況や荷役作業の時間等を考慮する必要があり、最終的に人(元請けオペレータからの出向者)の判断で決めているが、支援ツールとして一部システムを導入している。
- 他社の製品とバーターすることにより、輸送距離を減らす工夫をしている。
- 支配下船の表彰制度により、省エネ運航を推奨している。
- 減速運航は、労働環境、安全面の問題もあり、経済性とのバランスが必要。(タンカーの荷役作業は船側が実施)