

令和 6 年 新年の挨拶

国内局長 平岡 英彦

新年を洋上で迎えられました組合員の皆さま、家庭で航海の安全を祈り、新年を迎えられましたご家族の皆さま、謹んでお慶び申し上げます

世界経済は、長引くロシア・ウクライナ問題、イスラエル・パレスチナによる中東情勢の緊迫化により石油や天然ガスなどのエネルギー資源に加え、穀物をはじめ食糧の高騰など世界各国でインフレが進行しています。また、欧米の金融引き締めや中国経済の減速など、不透明な状況が続いています。

日本経済においては、新型コロナウイルス感染症が第 5 類に引き下げられ、社会経済活動が再開していますが、物価上昇が個人消費の鈍化を招き景気回復を阻んでいます。また、賃上げ風潮は高まっているものの、実質賃金は減少しており、労働者の生活に大きく影響を及ぼしています。

内航海運は、国内における貨物輸送量の約 4 割を担う重要な産業であり、輸送重要の本格化により太宗貨物をはじめとする貨物輸送量は回復傾向にあるなど明るい兆しが見えてきておりますが、依然として燃料油価格の高騰や適正な運賃・用船料など、解消されていない問題が山積しています。

そのような状況下、内航船員の高齢化・若年船員の定着率の悪化など、依然として内航船員の減少に歯止めがかかっておらず、後継者の確保・育成が喫緊の課題であることから、労働条件・労働環境の改善に積極的に取り組んでいかなければなりません。

次にフェリー・旅客船分野では、いわゆる「2024 年問題」によりトラックドライバー不足など、物流の停滞が懸念されるなか、大量輸送を可能とするフェリーはモーダルシフトの受け皿として期待が寄せられています。

しかしながら、依然として続く国主導の道路偏重政策や燃料油価格の高騰など、問題が山積しております。

フェリー・旅客船は、離島航路をはじめとする国民生活・地域経済の維持・発展に欠かせない重要な役割を担うとともに、大規模自然災害時においては船舶の機動力を生かし、迅速な被災地支援を行うなど、その重要性が認識されています。

今後も、フェリー旅客船の航路存続とそこで働く組合員の雇用を守るため関係諸団体と連携し、国・地方自治体に対し、航路存続に向けた具体的な支援策を求めていく必要があります。

港湾分野では、船種によって船舶の入港隻数は増加傾向にありますが、地政学リスクの高まりによりグローバルサプライチェーンの混乱は続いています。また、原油や LNG 等の油槽船の入港隻数は徐々に増加していますが、タグボートをはじめとする港湾船などの稼働率や作業量は従前までには至っていません。

また、国際競争力の強化を目的とした国際コンテナ戦略港湾政策の推進や、強制水先区における対象船舶の基準の緩和など、港の安全や港で働く組合員の労働環境に大きな影響を与えかねない状況となっていることから、その動向に注視しなければなりません。

また、若年層の定着率が問題視されており、後継者の確保・育成が喫緊の課題となっていることから、若者に魅力ある職場の構築および労働諸条件の改善に積極的に取り組んでいかなければなりません。

最後になりますが、今年は辰（たつ）年であります。

辰年は、陽の気が動いて万物が振動し、活力旺盛になって大きく成長して形が整う年だと考えられています。新たな年を迎え、海運業界が滞ることなく好景気で過ごせるよう祈念いたします。

国内海運の抱える課題は多岐にわたりますが、ひとつひとつの課題に迅速に対応し、より一層の労働環境改善に努めてまいりますので、本年も変わらぬご支援を賜りますようお願い申し上げます。

「海員だより」