

# MS内航ニュース

## 内航総連・上野会長、船舶特償の重要性訴える 廃止による代替建造への影響懸念

政府が2015年度税制改正において法人税を減税し、その代わりに財源確保のため租税特別措置の廃止を検討している。それを受け、日本内航海運組合総連合会の上野孝会長は、租特のうち、内航海運業界が15年度税制改正で要望している船舶の特例償却制度について、「同制度は、中小企業投資促進税制や買換え特例と3点セットで建造促進の効果が大変高い。その3本柱の1つがなくなってしまうと建造に大きな影響を及ぼすことになる。法人税減税も大事だが、それと引き換えに船舶特償をな

くすという議論は絶対にやめてほしい」とコメントした。

上野会長は、「われわれは中小事業者の集まりであり、法人税が軽減されても経営が活性化するというのはなかなか考えづらい。租特が廃止されれば、法人税減税のデメリットだけを受け、メリットを享受することができない」とし、租税特別措置の必要性を強調。内航総連では今後も、海事振興連盟などを通じ、同制度の維持を求める活動を展開していく意向。

## 国交省、6級海技士（機関）短期養成制度を創設 最短10.5カ月で受験可能に

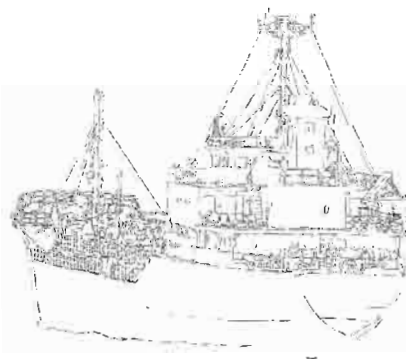
国土交通省海事局は9月26日、内航海運業界が要望していた6級海技士（機関）の短期養成制度に関して、10月1日付で船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則を改正し、同制度を創設すると発表した。

今回の措置では、6級海技士（機関）に特化した短期養成課程（座学2.5カ月、乗船実習2カ月の計4.5カ月）を創設するとともに、受験に必要な乗船履歴を現行の2年から8カ月（乗船実習を含む）に短縮し、海技試験のうち筆記試験を免除する特例を設ける。これにより、最短10.5カ月で6級海技士（機関）の海技試験を受験することができるようになり、内航船における若手機関士の確保推進が期待できる。なお、この養成課程を実施したい養成施設は、実施要件を満たした上で国交省の登録を受けることで実施可能となる。

現行制度では、教育機関を経ない場合は2年以上の乗船履歴が必要だったほか、海上技術学校や水産高校（6級より上級の養成施設、修業期間3年（乗船実習3カ月含む））を卒業する場合でも乗船履歴5カ月が必要だった

ため、資格取得に最短でも2年以上かかっていた。

機関士向けの新6級制度創設については、船員教育機関からの機関士の採用が難しい状況にある中小零細事業者が多く加盟する海洋共育センターが、全国海運組合連合会を通じて内航総連に要望。これを受け、内航総連の船員対策委員会が、傘下5組合の組合員に対し要望の有無についてアンケート調査を実施した結果、多数の要望があったことから、3月の理事会で正式に要望することを決め、同月に影山幹雄理事長が海事局海技課の吉永隆博課長に要望書を提出していた。



## 16年度以降の暫定措置事業細則、業界案ほぼ固まる 国交省と調整開始

日本内航海運組合総連合会は10月8日に開催した政策委員会で、2016年度以降の内航海運暫定措置事業の細則について協議し、業界案をほぼ固めた。今後、所管官庁である国土交通省と調整した上で、早ければ11月開催の理事会で正式決定される。

解撤等交付金制度が終了する16年度以降の暫定措置事業規程の一部改正については、昨年12月に国土交通大臣の認可を受け、建造納付金単価などがすでに決定している。この決定を受け、内航総連では改正される事業規程を実際に運用するために必要な細則の策定作業に入っている。

今回まとまった細則案の詳細は明らかにされていない

が、論点として「解撤等完了船舶の代替建造申請可能期間」、「積載トン数の正常化の考え方」、「被代替船の分割引き当てについて」、「船舶管理会社の要件などの具体的な中身」、「環境性能基準の運用方法」などが事務局から示されており、今回の政策委員会ではそれら論点に対する5組合の考え方がそれぞれ提示され、業界案としてすり合わせを行った模様。

協議の結果、いくつか継続審議となったものもあったが、業界案として概ねまとまったことから、同案を基にさっそく国交省と調整に入り、調整がスムーズにいけば11月の理事会において細則が決定される見込み。

## 内航タンカー組合、荷主に船員不足の窮状訴える ケミカル連絡会、長期乗船・停船蔓延

全国内航タンカー海運組合（ケミカル・特タン委員会）、石油化学工業協会、国土交通省の3者による「内航ケミカル連絡会」が10月8日に東京・平河町海運クラブで開催された。今回の会合では、内タン側から内航業界全体が抱える問題である「2つの高齢化」（船舶の高齢化、船員の高齢化）について石化協側に説明。特に船員不足については、ケミカル船が特殊な労働環境にあるため、他の船種に比べても深刻化しており、交替船員がいないために長期乗船を強いられたり、船員の雇用が間に合わず停船に追い込まれるケースなどの事例を紹介し、理解と協力を求めた。

内タン側が提示した資料によると、全船種における船員の平均年齢（2013年10月1日現在）が48.7歳であったのに対し、ケミカルタンカー船員の平均年齢は51.2歳と高くなっており、50歳以上の割合が65.7%（全船種では57.2%）を占めるなど、特に高齢化が深刻となっていることが判明。さらに、足元を見ても、12年度の平均年齢が50.6歳だったのに対し、13年度は51.2歳とわずか1年間で0.6歳増と高齢化が急速に進んでいるほか、船員数も12年度735人から13年度672人と63人も減少している。船員数の減少については、団塊の世代の大量リタイアというこれまでの傾向に加え、内航業界全体の船員不足による引き抜きの横行などを要因とする中堅船員の減少が顕在化している。

また、内タン側は、ケミカル船に乗船する船員不足が深刻化していることを訴えるため、実際に現場で起こったものとして、「交替船員が少ないため、各船員の乗船期間を長くして運航。半年以上乗船している船員もいる」、「一等航海士を雇用するのに18カ月も費やした」、「少しでも労働環境の良い他の船種への転船を希望する船員が後を絶たない」、「高齢船員の代わりを確保できずに停船させる予定」など生々しい事例を紹介。その上で、「今後船員不足は加速するものと思われる。今後は漁船からの転職組なども期待できず、海事関係の教育機関卒業業者では、即戦力を求められるケミカルタンカーのような小型船に確保することが難しい状況となっている」と訴えた。

一方で、船員不足の深刻化を訴える内タン側の声に対し、石化協側の反応も昨年までとは違ったものになっているという。陸上のトラックドライバー不足による物流の停滞などが事業に少なからず影響をもたらしていることが、荷主側の意識の変化に繋がっているようだ。そのため、船員不足問題を「内航海運業界が自ら解決すべき問題」というこれまでのスタンスから微妙に変化が見られるという。ケミカル・特タン委の田淵訓生委員長（田淵海運社長）は、船員不足問題に対する危機感の共有の必要性を強調するとともに、内タン側が今回提示した船員不足の深刻化を示す数値や事例を「社内や内航事業者との個別協議の際の検討材料にしてほしい」と語った。

## 中古内航船の海外売船価格、49型貨物船は回復傾向 13年度は7888万円

日本内航海運組合総連合会は先頃、2008～13年度の中古内航船の海外売船価格推移や売船先の動向をまとめた。それによると、一般貨物船の売船価格は、主力の499総トン型の13年度の平均価格は7888万円となり、リーマンショック前となる08年度の1億871万円を下回ったが、リーマンショック後は徐々に回復し、12・13年度は特にその傾向が顕著となっている。一方、国別の売船実績は、インドネシア向けが約4割を占めている。

内航総連では、リーマンショックで大幅に下落した海外売船価格の動向を把握するため、08～13年度までに海外売船された中古内航船の価格実績を半年ごとに調査・分析している。併せて、今回は6年間の国別売船実績もまとめた。

調査結果のうち、一般貨物船では、主力船型である499総トン型は、08年度の平均価格が1億871万円（売船実績14隻・平均船齢17.0年）であったのに対し、リーマンショックによる船腹過剰対策の一環として実施された老齢船処理事業により売船市場へ出物が多かった

09年度には6651万円（71隻・16.9年）まで下落。以降も10年度6989万円（28隻・18.1年）、11年度6838万円（21隻・18.5年）と停滞したが、12年度は7100万円（17隻・19.9年）、13年度は7888万円（25隻・18.8年）と回復傾向を示している。特に注目すべきは平均船齢で、09～11年度の平均17.8年に比べ、12・13年度は平均19.4年と大きく上回っており、回復に力強さを感じられる結果となっている。そのほか、300総トン未満型は08年度3675万円（16隻・19.6年）に対し、13年度は2499万円（43隻・21.3年）となり、09～12年度を見ても横ばいとなっており、499総トン型とは違い、依然として低位安定が続いている。

一方、6年間の総売船隻数478隻の国別の内訳をみると、インドネシア向けが165隻となり、全体の38%を占めた。次いで、フィリピン向けが80隻・19%、UAE向けが56隻・13%、香港向けが28隻・7%などとなっている。

## 中古内航船の海外売船価格、タンカーは総じて横ばい 13年度は49型で5700万円

日本内航海運組合総連合会は先頃、2008～13年度の中古内航船の海外売船価格推移や売船先の動向をまとめた。それによると、タンカーの売船価格は、499総トン型の13年度平均価格は5700万円とリーマンショック前となる08年度の8400万円を大きく下回り、12年度からは弱含み横ばいとなっている。そのほかの船型も同様に12年度からはほぼ横ばい傾向となった。一方、国別の売船実績は、インドネシア向けが全体の25%、韓国向けが24%を占め、主要売船先となっている。

内航総連では、リーマンショックで大幅に下落した海外売船価格の動向を把握するため、08～13年度までに海外売船された中古内航船の価格実績を半年ごとに調査・分析している。併せて、今回は6年間の国別売船実績もまとめた。

タンカーの調査結果をみると、売船隻数が一番多かった499総トン型では、08年度の平均船価が8400万円（16隻・18年）、09年度3300万円（14隻・18年）、10年度

3500万円（11隻・19年）、11年度4200万円（4隻・19年）、12年度6600万円（6隻・19年）。直近の13年度は5700万円（29隻・21年）とリーマンショック直後に比べれば多少の回復が見られたが、12年度以降足踏み状態となっている。また、749総トン型も08年度1億5900万円（9隻・16年）に対し、13年度は1億1900万円（8隻・20年）となり、12年度1億1800万円（5隻・19年）からは横ばいと499総トン型と同様の傾向が見られた。そのほか、750総トン以上は、08年度3億700万円（11隻・17年）に対し、13年度は1億9000万円（11隻・20年）となっている。

一方、6年間の総売船隻数325隻の国別の内訳をみると、インドネシア向けが69隻、韓国向けが67隻となり、この2カ国で全体のほぼ半数を占めている。次いで、シンガポール向けが38隻・14%、タイ向けが31隻・11%、マレーシア向けが14隻・5%などとなっている。

## 13年度下期内航輸送量、前年比3.5%増の2.2億トン 貨物船が6.6%増

日本内航海運組合総連合会がまとめた2013年度下期(13年10月～14年3月)の輸送実績によると、当期の輸送量は、内需の回復や消費税増税前の駆け込み需要の増加により鋼材、原料、燃料、機械・プラント、雑貨、自動車、セメントなどが増加し、2億1569万4000トン・klと前年同期比3.5%増となった。13年度通期では、前年度比2.5%増の4億1812万5000トン。

13年度下期の貨物船関係の輸送量を品目別にみると、鋼材(2477万6000トン・5.4%増)、原料(3478万5000トン・5.7%増)、燃料(830万トン・12.2%増)、機械・プラント(38万4000トン・9.7%増)、雑貨(1263万7000トン・2.4%増)、自動車(2748万7000トン・13.9%増)、セメント(2007万トン・6.8%増)が増加した一方、穀物・肥料・飼料(345万2000トン・3.2%減)、紙・パルプ(210万トン・4.4%減)、砂・砂利・石材(260万7000トン・12.5%減)が減少した。貨物船全体の合計

は、鉄鋼や自動車の増加が全体を底上げし、6.6%増の1億3659万8000トンとなった。

油送船関係では、一般タンカーは主力の黒油(2530万kl・2.6%減)、白油(3887万2000kl・1.4%減)のほか、油脂(44万8000kl・2.4%減)、ケミカル(624万7000kl・2.2%減)も減少し、一般タンカー全体では1.9%減の7086万7000klと減少した。特殊タンク船は2.5%増の822万9000トン。油送船の輸送量合計は1.5%減の7909万6000kl・トンとなった。貨物船と油送船の総合計は、好調だった貨物船部門がけん引し、3.5%増の2億1569万4000トン・kl。

これにより、13年度通期の内航輸送量は、貨物船が5.9%増の2億6753万6000トン、油送船が3.2%減の1億5058万9000トン・klとなり、総合計は2.5%増の4億1812万5000トン・klとなった。

## 燃料油高騰分の運賃転嫁率、前回調査から7%改善 RORO・コンテナ貨物など上昇

日本内航海運組合総連合会の運賃・用船料委員会がまとめた燃料油高騰の運賃転嫁状況(2014年4月現在)に関するアンケート調査結果によると、一般貨物船(鋼材以外)、RORO・コンテナ貨物、特殊タンク、砂・砂利など8品目で改善がみられ、全品目平均は74%と前回調査(13年10月現在)から7ポイント上昇し、改善がみられた。

品目別で見ると、コスト保証方式が定着しているセメント(転嫁率99%)、バンカーサーチャージ(BS)方式の割合が高い石灰石(95%)、一般貨物船(鋼材)(78%)、運賃値上げとBSの割合が高い自動車(87%)の転嫁率が高い。一方、転嫁率の低い品目は、砂・砂利の転嫁率が大幅に上昇したこと、その他(23%)のみとなった。

また、転嫁方法については、運賃値上げ方式(前回調査時8%→今回9%)とほぼ横ばい、コスト保証方式(31%→33%)の割合が若干上昇し、BS方式(61%→59%)は若干低下した。

転嫁率が20%未満の該当事業者は27事業者(前回調査から2社減)となり、回答事業者の5社に1社を占めている。さらに0%の事業者は18事業者(6社減)となり、

回答全体の15%となっている。

転嫁率が前回調査を上回った品目は、RORO・コンテナ船貨物(58%→70%)、一般貨物船(鋼材以外)(46%→71%)、特殊タンク船(61%→69%)、砂利・砂(20%→90%)など8品目。下回った品目は、石灰石(96%→95%)、その他(35%→23%)の2品目。

今回の調査は、14年6月上旬から7月中旬にかけて実施された調査対象195事業者(回答事業者:112事業者)の05年3月末(A重油4万900円/kl・C重油3万800円/kl)と14年3月末(9万4100円・7万8400円)との燃料油価格差の荷主への転嫁率を算出している。

