

MS内航ニュース

内航の取引、契約期間中の減額・条件変更など改善 内航総連、実態アンケート調査

日本内航海運組合総連合会は、国土交通省の協力のもと、内航海運業界における取引の実態についてアンケート調査を実施し、先頃結果を公表した。それによると、契約期間中の減額や条件変更に関して、「時々ある」などの回答の割合は特に定期用船契約や運航委託契約で減少しており、改善が図られていることが判明した。

同調査は、内航海運業が2004年に下請法の対象となり、荷主と運送事業者間の取引が独占禁止法上の特殊指定となって以来、そのもとの変化状況を把握するため、08年度から断続的に実施し、今回で5回目となる。調査対象は、内航総連の傘下組合に所属するオペレーター、オーナー計2555事業者(回収数672票・回収率26.8%)。

契約の内容に関する設問のうち、契約期間(定期用船)に関しては、「3年超」(51.6%)が前回調査(2014年度)(47.0%)から増加した一方、「1年以内」(前回36.0%→今回34.6%)は減少しており、契約期間は長期化の傾向にある。

また、契約期間中の減額や条件変更などに関する調査結果によると、下請代金の契約更改交渉で減額された単価が決定以前の発注まで遡って適用されるケースについては、「ない」が大半を占め、「ある」の割合は目に見えて減少し、健全化が図られている。また、契約期間中に一方的に減額されたり、悪い条件に変更されたりするケースについても、「減多にない」が8割前後を占めるなど改善している。

契約ごとの取引実態を見ると、定期用船契約のうち、契約期間中の一方的な契約変更の内容に関しては、「用船料引き下げ」が26.6%と最も多かったが、前回調査(32.8%)からは改善。一方で、「用船料減額に伴う繋船」は4.0%と割合は低いものの、前回調査(2.6%)から悪化している。そのほか、「契約打ち切り(返船)」(2.6%

→2.8%)はほぼ横ばい、「運航委託契約へ変更」(5.1%→2.8%)は改善が見られた。

代金の受領方法(定期用船契約)については、「全額現金」の割合が90.0%と大部分を占める傾向に変わりはなく、受領時期に関しても、現金受領では下請法に定める「役務提供完了後60日以内」が97.3%とほとんどを占めている。

陸上側作業(貨物船:船倉内クリーニング、ダンネツジの購入・手配・片づけ等 タンカー:タンククリーニング、ホースのジョイント作業、封印作業等)の対価が支払われているかどうかに関しては、貨物船では「適当な額が支払われた」とする回答が増加しており、改善の方向にある。タンカーにおいても「適当な額が支払われた」とする割合は上昇傾向にあるが、定期用船における「ホースのジョイント作業」、「封印作業」で、「用船料内との解釈で不払い」の割合が高くなっている。

公正な取引環境を整備するために行政・組合で取り上げるべき課題については、「契約・約款の解説書作成と説明」(40.2%)が最多となり、「定期的な調査等による実態把握」(32.4%)が続いている。また、内航海運市場改善に有効な方策としては、前回調査同様に「契約ルールの明確化・徹底」(42.0%)が最多となり、「グループ化等オーナーの組織体制づくり」(28.7%)が続き、事業者の問題意識に大きな変化は見られなかった。

また、オーナー・オペレーターの組織体制強化の方法に関しては、オーナーでは「グループ化による船舶管理会社の活用」(38.1%)が最も多く、「協同組合化およびグループ化」(27.4%)が続き、オペレーターでは「船舶融通などオペ間の関係強化」(31.4%)、「船舶管理会社の活用」(22.8%)、「オペ間の合併など事業者集約化」(18.9%)の順となった。

15年度内航船建造認定量、暫定事業開始以降過去最高へ

1月期は42隻の大量申請

日本内航海運組合総連合会は先頃、内航海運暫定措置事業における1月期の建造申請状況を公表した。それによると、当期は42隻・8万1525対象トンと大量に申請があり、これがすべて認定された場合、2015年度の建造認定件数(改造等は除く)は125隻となり、1998年の暫定措置事業開始以降、過去最高を記録することが確実となった。

当期は前年同期(認定ベース)に比べ、隻数は21隻増となり、概算納付額は22億657万円となった。船種別では、一般貨物船24隻、油送船12隻、曳船、石材・砂・砂利専用船、コンテナ船各2隻。船型については、油送船で1999総トン型、3900総トン型、一般貨物船で1万1430総トン型、コンテナ船で2600総トン型の計4隻の大型船型の申請があった。そのほかは、一般貨物船では、499総トン型が10隻と全体の4割強を占めたほか、199～299総トン型が8隻と小型船の代替建造が目立った。一方、油送船は499総トン型が6隻と半数を占め、そのほかは999総トン型2隻など。

当期が大量申請となった要因は3つ挙げられる。1つ目は、今年度での留保制度終了に伴い、事業者が所有する留保トン数の整理に動き、15年度最後の受付となる当期に駆け込んだこと。2つ目は、16年度から建造認定の新スキームとして環境性能基準が適用されるため、新スキームでの建造申請に不安を持ち、旧スキームでの申請を選択した事業者が多かったとみられること。さらに3

つ目として、今年度と来年度で建造納付金単価が変わらないことも当期の申請に駆け込ませた要因になったようだ。これまでの制度では、年度が替わるたびに建造納付金単価が漸減していく仕組みだったため、年度が替わって最初の申請受付となる5月期に申請が集中する傾向にあった。しかし、新スキームが導入される来年度は、今年度と比べ建造納付金単価は基本的にはスライドすることから、年度替わりを待つ必要がなくなった。これら3つの要因が複合し、今回の大量申請につながったとみられる。

特に一般貨物船で主力船型の499総トン型が前年度比14隻増となったほか、前年度は13隻と低迷した油送船が今年度は22隻まで回復したことが全体の建造量を押し上げた。なお、暫定措置事業開始以降、年度別で建造認定量(プッシュャー・バージは1隻でカウント。100総トン未満、はしけ・台船は含まず。)が最高を記録したのは13年度の110隻だった。

ただし、前述の3つの要因を鑑みると、16年度はその反動減が見込まれるため、このまま建造量が高水準で続くという見方は難しい。また、足元では貨物船、油送船ともに輸送需要の低迷が続いていることも今後の代替建造促進には不安要素となる。このまま輸送需要の低迷が続けば、事業者の建造意欲に水を差しかねず、新スキームの導入による影響も含め、16年度は予断を許さない状況が続くことになる。

内航総連、第2回預託金償還で55件を認定

償還総額は6.9億円

日本内航海運組合総連合会は1月15日に開催した理事会で、内航海運暫定措置事業に係る預託金の償還申請のうち、第2回償還分として55件・6億8895万1450円を認定した。今回の認定分については、2月中に償還が実施される。

同制度は、2004年度の暫定措置事業に対する政府保証枠拡大の際に導入されたもの(08年7月廃止)。暫定措置事業の必要資金200億円のうち、2割(40億円)を業界内で手当てするため、当時の解散等交付金支払い対象事業者に対し、認定額の20%を無利子で内航総連に預託することを義務づけた。一方、同制度が一定期間に交付金交付を申請

した人のみ不利益を与えることから、内航総連は一昨年11月の理事会において政府保証に必要な預託額(40億円)を超える部分(約21億円)を上限に償還することを決定した。

償還の優先順位は、①徴収執行権を有する国および地方公共団体の期間による差押債権、②内航海運事業を廃止した者および廃業した者などから債権として預託金返還の権利を継承している者、③内航海運事業を継続しているが、自社保有船舶がない者、④中小企業であって、自社保有船舶が1隻、かつ当該船舶が499総トン以下の船型である者、⑤預託金を預けた日時が古い者(②～④の対象者を除く)となっている。

プッシャー・バージの建造納付金に関し規程改正 内航総連、理事会で承認

日本内航海運組合総連合会は1月15日に開催した理事会で、2016年度から環境性能基準により建造納付金が決定されることになる内航海運暫定措置事業におけるプッシャー・バージの建造納付金に関する規程改正を承認した。今回の改正では、プッシャーとバージをセットで建造する場合とプッシャーのみを建造する場合は、プッシャーの環境性能により単価が決定するのに対し、バージのみを建造する場合は、環境性能基準B適合単価を適用することとした。

内航総連では、プッシャー・バージの建造類型が複数考えられ、特に機関を有さないバージのみを建造する

ケースにおいては環境性能基準の適用が困難であることから、16年度以降の建造納付金に係る環境性能基準単価との関係を整理した。一方、航海の態様、船型等から環境性能基準の適用が困難である「小型油送船」、「砂利ガット船」、「非自走船舶」、「曳船」については、代替建造する場合、環境性能基準B適合単価の代替建造に準ずる納付金単価が設定されている。それを踏まえ、バージのみを単独で建造する場合においても、他の環境性能基準適用が困難な船舶と同様に、環境性能基準B適合の単価を適用することとした。

海員組合、船員の予備自衛官補起用に反対声明 「事実上の徴用につながる」

全日本海員組合の森田保己組合長ら幹部は1月29日、東京・六本木の同組合本部で記者会見を開き、防衛省が検討している民間船員を予備自衛官補として起用する制度に対し、「事実上の徴用」として断固反対する声明を発表した。

今回の声明発出は、防衛省が九州・沖縄の防衛力を強化するいわゆる「南西シフト」の一環として、有事の際、武器や兵員輸送を民間船舶で補うために海上自衛隊の予備自衛官補として民間人である船員を活用する方針を示し、21名を予備自衛官補として採用できるように2016年度予算・人員要求に盛り込んだことを踏まえたもの。この制度に対し、森田組合長は「防衛省や国土交通省は『本人の自由意思を尊重する』としているが、船会社の経営状況や船員不足問題などを踏まえれば、会社がPFI事業（民間資金活用事業）に基づく船員の確保を行うためには既存の船員を予備自衛官補として活用することが懸念される」と指摘し、「私どもとしては到底容認できるものではない」と断固反対の姿勢を示した。声明全文は次のとおり。

〔民間船員を予備自衛官補とすることに断固反対する声明〕

▽一昨年からのいわゆる「機動展開構想」に関する一連の報道を受け、全日本海員組合は、民間船員を予備自衛官として活用することに対し断固反対する旨の声明を発

し、様々な対応を図ってきた。しかしながら、防衛省は2016年度予算案に、海上自衛隊の予備自衛官補として「21名」を採用できるよう盛り込んだ。われわれ船員の声を全く無視した施策が政府の中で具体的に進められてきたことは誠に遺憾である。

▽先の太平洋戦争においては、民間船舶や船員の大半が軍事徴用され物資輸送や兵員の輸送などに従事した結果、1万5518隻の民間船舶が撃沈され、6万609人も船員が犠牲となった。この犠牲者は軍人の死亡比率を大きく上回り、中には14、15歳で徴用された少年船員も含まれている。

▽このような悲劇を二度と繰り返してはならないということは、われわれ船員に限らず、国民全員が認識を一にするとところである。

▽政府が当事者の声を全く聞くことなく、民間人である船員を予備自衛官補として活用できる制度を創設することは、「事実上の徴用」につながるものと言わざるを得ない。このような政府の姿勢は、戦後われわれが「戦争の被害者にも加害者にもならない」を合言葉に海員不戦の誓いを立て、希求してきた恒久的平和を否定するものであり、断じて許されるものではない。

▽全日本海員組合は、民間人である船員を予備自衛官補とすることに断固反対し、今後あらゆる活動を展開していくことを表明する。

内航・長距離フェリー業界、現状と課題を紹介 物流連、「新年の物流を語る会」

日本物流団体連合会は1月27日、各業界団体のトップによる「新年の物流を語る会」を東京・平河町の海運クラブで開催した。内航海運業界から日本内航海運組合総連合会の小比加恒久会長（物流連副会長）、日本長距離フェリー協会から入谷泰生会長（物流連理事）が参加し、各業界の現状と課題について語った。両者の発言内容は大要次のとおり。

〔内航総連・小比加会長〕

▽内航海運にとって、船員と船舶の「2つの高齢化問題」の解決が喫緊の課題。船員については、民間完結型6級海技士（機関）養成講習が開始されるなど、若年船員の確保・育成に向けた対策を進めているが、まだ十分とは言えない。船舶については、1990年代に大量に建造された船舶の代替建造が滞りなく進むことが重要。そのためには16年度末に期限を迎える「船舶の特別償却制度」、「中小企業投資促進税制」、「船舶の買い替え特例」などの租税特別措置の存続が今年の大きなテーマ。

▽国の安全保障や物流インフラとしての内航海運を維持するためにもカボタージュ制度の必要性が広く理解されるように引き続き努めていく。

▽国土交通省では昨年11月から新たな内航海運ビジョン策定に向けた準備作業に着手した。暫定措置事業終結

後の内航海運のあり方を危惧する声も多くあり、これらも含め議論が深まることを期待している。内航総連としても全面的に協力していきたい。

〔長距離フェリー協会・入谷会長〕

▽昨年需要については、旅行需要は割と旺盛だったが、消費税増税の反動が残り、物流は低調に推移した。ただし、トラック事業者の安全規制強化、トラックドライバー不足が顕著となり、陸上長距離運行の見直しが進んでいる。そのような背景の下、再び長距離フェリーを利用しようというモダシフトの動きが見直されている。

▽業界にとって最大の朗報は原油価格が大幅に下がったこと。もう1つは、長年、業界の懸案だった船舶のリプレースが動き出したこと。今年中に九州航路で8隻の新造船が就航する。当然ながら、新造船は大幅な省エネになっているほか、運航効率や積載効率も改善している。航路によっては、輸送能力に限界があったところもかなり改善される見通しで、さらなる利用促進を期待したい。

次世代の海事人材育成へ広報活動を強化 九州海事産業次世代人材育成推進協議会

九州地区の海事関係団体や教育機関などでつくる「九州海事産業次世代人材育成推進協議会」（事務局・九州運輸局海事振興部）は、先頃開いた第9回会合で2016年度活動計画を決めた。海事施設見学会などの受入れ態勢の拡充や小中学校への海事副読本配布に向けた取り組みの強化、若年船員確保への水産系高校との連携、文部科学省推進の「土曜学習応援団」への積極的関与一などに取り組む。

会合では、事務局から15年度実施の海事施設見学会やインターンシップの実施状況、水産系高校との連携などについて報告があった後、協議会メンバーから「小中学校教諭に対する見学会実施後、授業で海事産業を取り上げるための教材づくりへのアドバイスが必要」

「海事施設見学会に加えサプライチェーン見学会も効果的」「出前講座は商業・工業高校の生徒にも実施すべき」「水産系高校生への説明会では、生徒と保護者向けに情報提供すべき」一などの意見が出された。

