

MS内航ニュース

内航総連、2017年度内航海運税制改正要望を策定
競争力強化へ正念場

日本内航海運組合総連合会は先頃、2017年度の内航海運関係税制改正要望を策定・公表した。「船舶特別償却制度」、「買換特例制度」、「中小企業投資促進税制」の3つの租税特別措置に加え、「地球温暖化対策税の還付制度」が今年度末で期限切れを迎えることから、これらの延長または拡充を求める。

「運賃・用船料の低迷」、船員と船舶の「2つの高齢化」など内航海運を取り巻く環境が厳しさを増す中、内航総連では「安全運航と環境対策の面からも早急に代替建造を促進し、内航海運の競争力を強化するとともに、若手船員などの雇用確保や我が国造船業の需要活性化などにも大きく寄与すること」を理由に、各種税制措置を要望している。詳細は次のとおり。

〔船舶の特別償却制度〕

内航海運事業者が環境低負荷船等を取得した場合に係る船舶特別償却制度の期限の延長及び拡充（内航環境低

負荷船のうち「航海支援システム」を搭載したものについては、高度内航環境低負荷船と同等の18%の特別償却）▽内航環境低負荷船：取得価額の16%の特別償却▽高度内航環境低負荷船：取得価額の18%の特別償却〔買換特例制度〕

特定の事業用資産（内航船舶）の買換特例制度に係る税制措置の期限の延長▽船舶→船舶：譲渡差益の80%の圧縮記帳

〔中小企業投資促進税制〕

中小事業者が内航船舶を取得した場合の特別償却及び税額控除制度の期限の延長▽基準取得価額の30%の特別償却または税額控除7%（基準取得価額は実際の取得価額の75%）

〔地球温暖化対策税の還付措置〕

内航海運事業者が事業の用に供した消費燃料油に係る地球温暖化対策税の税相当額の還付措置の延長

内航海運暫定措置事業、9月期建造申請は25隻
大型船型多く納付額は大幅増

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9月期の建造申請状況を公表した。今回の受付では申請件数が25隻・6万8080対象トン、概算納付額が22億2816万円となり、前年同期に比べ隻数は7隻増、概算納付額は約1.8倍となった。

船種別では、油送船10隻、一般貨物船9隻、RORO船・コークス専用船各2隻、コンテナ専用船、石材・砂・砂利専用船各1隻。そのうち、大型船型（1000総トン以上）は一般貨物船で1万620総トン型、1万1900総トン型（ともにROROタイプ）の2隻、油送船で1830総トン型、4400総トン型、3854総トン型3隻などをはじめ、合計9

隻と多かったことが納付額の大幅な増加につながった。

さらに、当期の特徴として、油送船の申請が10隻と多かったことに加え、建造が停滞している大型油送船（6000kl積み2隻、3000kl積み1隻）の申請があったことが挙げられる。足元の油送船の事業環境は決して良くないが、日銀のマイナス金利政策もあり、大型船型の建造に踏み切ったとみられる。一方、一般貨物船の主力船型である499総トン型は2隻にとどまっていることから、全体的な建造意欲が回復したとは言い難く、当期の申請件数の増加は一過性との見方が強い。

内航総連、新理事長に加藤氏が就任

「まずは税制改正要望活動に全力」

日本内航海運組合総連合会が9月15日に開催した理事会において、新理事長に加藤由起夫氏が就任した。理事会後の記者会見で加藤氏は、「私は国交省で“物流屋”として育ってきた」とした上で、今後の抱負について「物流体系の中で内航が大きな力を占められるように、いろいろな面で内航業界を力強くしていくことが業界団体としてのわれわれの役割。税制改正要望活動が始まるが、内航業界の体質強化に(租税特別措置は)必ず必要なもの。まずはこれに全力を傾けたい」と述べた。さらに、「日本

は海に囲まれた国。今後、船に物流をシフトさせるために、もっと力をつけていかなければならない」とした。

〔加藤理事長の略歴〕

▽加藤由起夫(かとう ゆきお)▽1957年12月18日生まれ(58歳)▽東京大学法学部卒業▽81年4月運輸省入省、2006年7月港湾局港湾経済課長、09年7月大臣官房総務課長、12年9月海事局次長、13年7月大臣官房物流審議官、14年7月内閣官房総合海洋政策本部事務局長

「内航業界はピンチをチャンスに変える力がある」

内航総連・影山前理事長、在任期間を振り返る

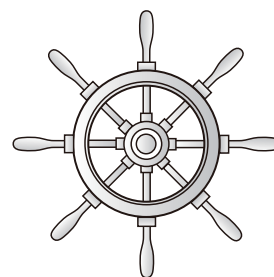
日本内航海運組合総連合会の歴代理事長として最長となる8年2カ月の在任期間を経て、9月15日付で退任した影山幹雄前理事長は同日、退任記者会見を開催した。

在任期間を振り返った影山氏は、印象的なできごととして①リーマン・ショックの発生、②民主党(当時)への政権交代、③東日本大震災の発生—の3点を挙げた。08年9月に発生したリーマン・ショックでは、景気後退に伴う荷動きの低迷により建造納付金は大幅に減少し、その対策として老齢船処理事業が実施された。また、09年9月の民主党への政権交代では、内航海運への理解に乏しい政権下で沖縄県におけるカボタージュ規制が一部緩和されたほか、「政治主導」という言葉が独り歩きする中で、暫定措置事業の早期終了を閣議決定。さらに、11年3月に東日本大震災が発生した際は、内航業界関係者もその家族を含めて300人近い命が失われたほか、被災地への陸路の寸断や原発事故に伴う外国船社の京浜港抜港などへ対応するため、緊急物資輸送に追われた。

しかし、影山氏はこれらのできごとについて「内航業界はピンチをチャンスに変えた」との見方を示す。その根拠について影山氏は、リーマン・ショックの際に実施した老齢船処理事業では、「それまでは公正取引委員会などでは調整事業は暫定措置事業で最後という方針だったが、緊急事態の中で老齢船処理事業という一種の調整事業を認め、緊急事態になればそういった余地があるという1つの実績が残せた。これは将来、暫定措置事業が終了した後、内航二法やわれわれ組織を考えていく上で

1つのヒントになる」との見方を示した。また、沖縄県におけるカボタージュ規制の一部緩和や東日本大震災についても、「苦い思いはしたが、東日本大震災におけるわれわれの取り組みにより、マスコミや国会議員の中では内航海運が重要な役割を果たすという認識を持ってもらった。その証拠に海洋基本計画に『カボタージュ制度の維持』が盛り込まれ閣議決定されたほか、国土交通大臣もカボタージュ堅持を確約してくれている。内航業界にとってのカボタージュ制度の重みについて関係者の間で理解が進んだという気がしている」と語った。

最後に影山前理事長は、「いろいろ波はあったが、内航業界はピンチをチャンスに変えるような力がまだまだあると感じている。今後もどんな苦難があるか分からないが、それを乗り切るだけの知恵と底力を持っている業界だと思っている」と語り、「8年2カ月、不十分な点多々あったと思うが、ダイナミックな仕事をさせてもらったと思っている。内航業界には、底に秘めたパワーで今後とも重要な役割を果たし、発展していった欲しい」とエールを送った。



2015年度内航輸送量、前年比2.6%減の3.97億トン 貨物船4.2%減・油送船0.3%増

日本内航海運組合総連合会がまとめた2015年度(15年4月～16年3月)の輸送実績によると、当期の輸送量は、貨物船で鋼材需要の低迷や自動車販売の不振などがあり、前年度比2.6%減の3億9681万5000トン・klと減少した。

15年度の貨物船関係の輸送量を品目別にみると、鋼材は自動車をはじめとする製造業向けや公共工事の減速による建設等向けの需要が低迷し、鉄鋼メーカーは在庫調整のための減産を進めたが、中国鉄鋼製品との競合もあり、6.8%減の4550万5000トン。原料はセメント需要の落ち込みにより石灰石が減少したほか、スラグやその他原材料のマイナスも響き、5.1%減の6278万6000トン。燃料は原発不稼働に伴う火力発電向け石炭の需要増などがあり、2.9%増の1840万4000トン。紙・パルプは電子媒体へのシフトで新聞用紙を中心に紙の販売減少が続き、1.5%減の377万1000トン。雑貨は東北向けの建材・部材やプレキャスト・コンクリートなどが堅調となり、1.4%増の2532万9000トン。自動車は前年の消費税増税の駆け込み需要後の低迷に加え、軽自動車税の増税、一部部品メーカーの爆発事故などの影響もあり、4.1%減の4713万トン。セメントは全国的な公共工事等の不振や過剰在庫などにより、5.5%減の3653万9000トン。そのほか、穀物・肥料・飼料は6.3%減の589万3000ト

ン、機械・プラントは2.7%減の64万6000トン、砂・砂利・石材は12.4%減の432万6000トン。貨物船の合計は、4.2%減の2億5032万9000トンとなった。

油送船関係では、一般タンカーのうち、黒油は電力需要の伸び悩みやLNG・石炭・水力発電等の他燃料へのシフト、原発の再稼働があり、4.6%減の4018万4000klと減少。白油は灯油等の国内販売量が減少している中で転送需要が輸送量を下支えし、1.3%増の7649万3000klと前年度を上回った。ケミカルは内需を背景にした市況の好転や円安による輸送増で、4.5%増の1209万5000トン。油脂は4.6%減の85万6000トン。一般タンカー全体では、0.4%減の1億2962万8000kl・トンと微減。特殊タンク船はLPG、塩ビモノマー、エチレン、アスファルト、苛性ソーダの増加があったほか、ケミカル同様に円安により輸出が好調となり、5.6%増の1685万8000トン。油送船の合計は、0.3%増の1億4648万6000kl・トンとなった。貨物船と油送船の総合計は、貨物船部門の不調が響き、2.6%減の3億9681万5000トン・kl。

なお、15年度下期の内航輸送量は、貨物船が4.3%減の1億2588万2000トン、油送船が0.1%増の7617万1000トン・klとなり、総合計は2.7%減の2億205万3000トン・kl。

内航総連、11月に石油と鉄鋼の荷主団体講演会を開催

日本内航海運組合総連合会は11月25日、内航に関わりの深い荷主2団体(石油、鉄鋼)の担当者を講師に招き、「2016年度内航海運荷主団体講演会」を東京・平河町の内航海運クラブで開催する。この講演会では、2つの産業における最近の動向や今後の課題などをテーマに担当者が講演する。詳細は次のとおり。

〔内航海運 荷主団体講演会〕

▽日時：2016年11月25日(金)14:00～▽場所：海運クラブ303・304号室(東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル3階)▽講演者：石油連盟事務局担当者、日本鉄鋼連盟事務局担当者▽参加費：無料▽定員：100人強

内航総連、海外売船4隻を公表 9月報告分、閑散状態続く

日本内航海運組合総連合会の建造認定委員会がまとめた「海外売船状況報告」によると、9月の同委員会に報告された売船隻数は4隻だった。当月に報告された船舶の平均総トン数は423トン、平均対象トン数は1149トン、平均船齢は22.08年。4隻の売船先は、フィリピン向け3隻、香港向け1隻。船種は一般貨物船2隻、油送船、コン

テナ船各1隻。

内航船の海外売船市場に関しては、7月、8月報告分とともにゼロ件、9月も4隻のみと閑散状態が続いている。中国をはじめとする新興国の景気減速に伴う世界的な経済情勢の悪化が、主要売船先であるインドネシアやフィリピンの購買意欲の低下を招いているとの見方が強い。

SECOJ、各種事業の利用促進に向けHP刷新 「船員求人情報ネット」検索性向上など

日本船員雇用促進センター（SECOJ）は先頃、運営している「船員求人情報ネット」、「技能訓練」などの利用促進を図るため、ホームページ（<http://www.secoj.com/>）を刷新し、求人者の検索性を向上させるとともに、インターネット上での技能訓練への申し込みなどを可能にした。

今回のホームページ刷新により、SECOJが運営している事業のうち、①船員求人情報ネット、②技能訓練、③外航日本人船員確保・育成（合同面談会）の3つの事業の利便性が格段に向上した。①は、各地方運輸局などに登録された船員求人情報をSECOJが一元的にまとめ、インターネット上で求職者に提供するサービス。ホームページの刷新に合わせ、今年4月からは新着求人情報を毎日更新（50～200件）。また、求人情報をさまざまな角度から閲覧できるようにし検索性を向上させたことで、求職者は求人者の傾向を把握でき、就職対策が立てやすくなった。さらに、タブレットやスマホにも対応させることで求職者のアクセス増を図った結果、利用者は5倍近く増加（15年8月9760人→16年8月4万4322人）。今回、ホームページ制作を担当したサーバードメイン社では今後、求職者のマイページ機能（求職者が希望条件等を登録すれば、その後の求人検索が簡易になる機

能）や、求職者が求める条件に合致した求人があった場合にe-mailで送信するプッシュ型サービスなどを年内にも整備し、成立率の向上を目指す意向。

②は、雇用船員や離職船員などを対象に、3～6級海技士免状取得のための研修のほか、無線関係講習、上級英語講習といった船員のスキルアップに資する研修・講習などの受講料をSECOJが負担する事業。これまで、研修・講習の情報発信や受講の申し込み受付は電話やFAXで行っていたが、9月からはホームページ上で詳細情報を発信するとともに申し込み（当選結果を含む）も可能にした。さらに、船社が登録すれば、研修・講習の予定、募集開始情報などをe-mailで受け取れるようにした。

③では、外航船員（海技者）の確保・育成を図るため、SECOJが事務局となり、毎年3回（東京、大阪、広島）、採用意欲のある外航企業と就業意欲のある若年者をマッチングするための合同面談会を開催。合同面談会専用サイトを昨年新設しており、今回のホームページ刷新に伴い、参加企業の概要、募集職種、参加会場、訓練フローや待遇などに関する情報提供を行うとともに、面談会への参加申し込みなどもインターネット上で完結できるようにした。

内航燃料油価格、A5万2400円・C3万7450円 7～9月期、次期は若干値下げか

内航大手の第一中央汽船と石油特約販売店の伊藤忠エネクスによる2016年7～9月期の内航燃料油価格交渉が9月29日に決着した。当期は、前期（4～6月期）に比べ原油CIF価格は上昇したが、為替が円高に振れたことで、A重油（1kl当たり）は前期比4900円アップの5万2400円、紙・パ価格を考慮したC重油は1950円アップの3万7450円とともに小幅な上昇に留まった。次期（10～12月期）は、足元で円高がさらに進行していることから、A・Cともに1200円程度のダウンが予想されている。

7～9月期は、原油CIF価格が通関月ベースで6月45.28ドル、7月47.71ドル、8月（速報）45.37ドルとなり、期間中の平均は46.12ドルと前期平均（36.59ドル）から10ドル弱上昇した。一方、為替レートは、7～9月期平均が1ドル＝104.96円と前期（111.11円）から6円強の

円高となった。その結果、総原価平均は5万2361円となり、前期（4万7457円）から上昇。この総原価をもとに両社が交渉した結果、A重油は4900円アップと原油価格の上昇分を円高で相殺したかたちとなり、紙・パ価格（7～9月期：3万4950円／kl）に海陸格差2500円を上乗せしたC重油は1950円アップとなった。

次期（10～12月期）については、足元の為替レートではさらに円高が進行しており、原油価格が横ばいで進んだ場合、7～9月期に比べ、A・C重油ともに1200円程度のダウンが見込まれる。ただし、石油輸出国機構（OPEC）が9月28日の臨時総会において、加盟14カ国の原油生産量を減産することで合意したことで今後の原油価格への影響は不可避となっており、先行きは不透明な状況。