

# MS内航ニュース

## 内航総連・小比加会長、租特期限延長へ各事業者に協力要請 税務当局は厳しい対応

日本内航海運組合総連合会は10月12日、同日開催した政策委員会の中で、国土交通省海事局内航課との意見交換会を併せて開催した。内航課担当者からは、今年度で期限切れを迎える内航関連の租税特別措置4点（「船舶特別償却制度」、「買換特例制度」、「中小企業投資促進税制」、「地球温暖化対策税の還付制度」）に関する財務省の見解や折衝状況について説明があった。

内航課の説明によると、消費税増税見送り、扶養控除の現行維持などを背景に、税務当局は財源確保に向けて、租税特別措置に対し厳しいスタンスを示しており、同課からは「万全の体制で臨んでほしい」と内航業界に対し要請があった。

その後開催した記者会見で小比加恒久会長（東都海運社長）は、「廃止ありきのような出だしたが、これらの

税制はすべて必要なものであり、事業者の多くが利用している」と強調。その上で、「ますます厳しくなっていく状況の中で、地方においても各事業者が声を上げ、期限延長に協力してほしい」と訴えた。また、加藤由起夫理事長は、「輸送量（トンキロベース）の4割、産業基礎物資輸送の8割を担う内航が無くなれば、サプライチェーンは寸断される。その辺りを理解してもらい、内航関連税制の必要性をアピールしていきたい」と語り、国会議員への陳情活動に全力を挙げる構え。

一方、今回の意見交換会では、国交省が主催する「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」に関し、来年6月をめどに最終取りまとめを行いたい意向が示された。また、検討会メンバー入りを打診された小比加会長は了承した。

## 内航総連、租税特別措置の延長を要望 自民党の海造特・海事立国推進議連合同会議で

日本内航海運組合総連合会は、10月19日に開催された自由民主党の「海運・造船対策特別委員会」（以下「海造特」、委員長：村上誠一郎衆議院議員）・「海事立国推進議員連盟」（会長：衛藤征士郎衆議院議員）の合同会議において、今年度末で期限切れとなる「船舶の特別償却」、「中小企業投資促進税制」、「特定事業用資産（内航船舶）の買換特例制度」、「地球温暖化対策税の還付制度」一の4点の延長（一部拡充）を要望した。

内航総連では、法定耐用年数を超えた老朽船の比率が72%となった「急速な船舶の老齢化」、中小事業者の割合が94%を占めるなどの「脆弱な産業構造と重い投資負

担」など内航海運が抱える課題について説明。また、特別償却制度、買換特例、中小企業投資促進税制などの各種特例措置について、2015年度における内航船舶の年間建造隻数87隻中、68隻（78%）の利用実績があることを示し、その必要性を強調。さらに、廃止された場合、船主の建造意欲の減退のみならず、造船業をはじめ地域の経済にも大きな影響を及ぼすことになることを訴えた。また、地球温暖化対策税の還付制度については、より環境負荷の小さい海上輸送への転換・誘導を実現するために必要不可欠とした。

## 船主連絡協議会・油送船部会、福岡で地方大会を開催 山本代表、「今こそオーナーは体質強化を」

全国海運組合連合会と全国内航タンカー海運組合の両船主部会により構成される船主連絡協議会の油送船部会は11月2日、福岡市内で地方大会を開催した。

開会のあいさつで同部会の山本宗宏代表（山本汽船社長）は、この10年間で内航タンカー事業者は4分の3に減少するなど厳しい事業環境が続いていることを指摘した上で、「こんな時だからこそ、われわれオーナーは自分の会社を守るべく、会社の体質強化に努めなければならない」とし、「船主経営立て直し、また、事業継承のため、今後も『適正用船料の獲得』に向けて訴え続けていかなければならない」と呼び掛けた。

会合では、「船員確保・育成に関する海洋共育センター活動の件」、「2016年度船舶経費・若年船員育成費用」、「16年度オペレーター訪問」などについて説明があった。また、グループ別討議では、3グループに分かれ、船員問題（過不足・採用の状況、乗船期間、労働時間等）やオペレーターとの意見交換に向けた要望事項・意見などについて検討した。山本代表の開会あいさつ要旨は次のとおり。

▽タンカー業界を取り巻く環境は厳しい状況が続いており、特に小型船は代替が進まずに平均船齢は確実にアップしている。船員問題に関しては団塊の世代の船員が現役で乗船しているおかげで何とか船は回っているとい

うのが現状。厚労省が発表した有効求人倍率は1.38倍と、バブル期以来、25年ぶりの高水準となり、現役船員ばかりか見習い船員の確保も難しくなっている。そうした環境の中、来年はいよいよ石油元売りの再編が始まる。ケミカル業界では一足早く、生産統合や生産拠点の海外移転などが進んでいるが、石油業界においても製油所の統廃合など、物流の大幅な見直しや、近い将来にはオペレーターの再編に繋がるかもしれない。

▽この10年で内航タンカー事業者は4分の3に減少した。いま残っている会社は、さまざまな問題を抱えてはいるものの、少なくとも当面は事業を継続していこうと思っている。こんな時だからこそ、われわれオーナーは自分の会社を守るべく、会社の体質強化に努めなければならない。ほとんどのオペレーターにおいてはここ数年、用船料は据え置かれたまま。船舶の高齢化による船舶経費のアップは無論、船員問題はお金だけで解決できる問題ではないが、船員費の増大につながり、各社とも限界まできている。

▽船主経営立て直し、また、事業継承のため、今後も「適正用船料の獲得」に向けて訴え続けていかなければならない。オペレーター訪問を来年2月に予定しているが、より多くの意見を反映し、オペ訪問をさらに実のあるものにできるよう、活発な討議をお願いしたい。

## 内航ケミカルタンカー、老齢化傾向に改善みられず 18年超船が3割超え

全国内航タンカー海運組合（ケミカル・特タン委員会）がまとめた内航ケミカルタンカーの隻数の推移に関する資料（2016年9月1日時点）によると、タイプⅡとタイプⅢを合わせた総隻数は178隻となり、前年同期に比べ3隻増加したが、そのうち、船齢18年超の老齢船は61隻と3割超となり、老齢化傾向は改善されていない。

資料によると、16年9月1日時点の内航ケミカルタンカーの隻数は178隻（タイプⅡ155隻・タイプⅢ23隻）で、前年に比べ3隻（タイプⅡ3隻・タイプⅢ0隻）増加。07年度以降、船型要件の厳格化でタイプⅢの減船が加速し、07年度59隻から13年には23隻まで減少し、その後は横ばいで推移。一方、その代替船となるタイプⅡだが、

07年度の148隻から12年度には168隻まで隻数を伸ばしたが、13年度から減少に転じ、現在は155隻となっている。

用途別では、汎用ケミカル船・整合船が114隻、専用ケミカル船が50隻、黒油・クレオソート船が14隻。

一方、総隻数178隻のうち、船齢6年未満の船舶は35隻（19.7%）であるのに対し、船齢18年超の船舶は61隻と全体の34.3%を占めている。特に、専用船は18年超が20隻と総隻数の4割を占め、老齢船比率が高くなっている。

## 内航新造貨物船経費、499総トン型で月間1472万円 船主連絡協議会試算、250総トン型は1086万円

全国海運組合連合会と全国内航タンカー海運組合の両船主部会により構成される船主連絡協議会の貨物船部会は先頃、2016年秋に竣工する新造船の船舶経費に関する試算を公表した。主力の499総トン型貨物船(1700重量トン型)を維持・運航するため1カ月当たりに必要な経費はハイヤーベースで1472万円となり、250総トン型(800重量トン型)は1086万3000円となった。船連協では、用船料適正化の参考として、毎年船舶経費の見直しを実施している。各船型の試算結果と算出条件は次のとおり。

[499総トン・1700重量トン型貨物船]

1カ月当たりの船舶経費：1472万円

▽乗組員数：5人 稼働日数：年間350日 船舶取得価格：6億4016万円(建造船価5億7200万円、乗り出し費用1716万円、建造納付金額5100万円) 法定耐用年数：14年

▽直接船費：1億443万7000円(船員費7638万円、修繕費910万円、船用品費360万円、潤滑油費310万円、

船体保険料544万6000円、PI保険料128万9000円、船舶固定資産税232万1000円、船舶雑費320万1000円)

▽間接船費：5086万4000円(減価償却費4572万6000円、設備金利513万8000円)

[250総トン・800重量トン型貨物船]

1カ月当たりの船舶経費：1086万3000円

▽乗組員数：4人 稼働日数：年間350日 船舶取得価格：4億2158万円(建造船価3億8600万円、乗り出し費用1158万円、建造納付金額2400万円) 法定耐用年数：14年

▽直接船費：8111万5000円(船員費6110万4000円、修繕費704万円、船用品費

300万円、潤滑油費185万円、船体保険料359万1000円、PI保険料89万3000円、船舶固定資産税152万8000円、船舶雑費210万8000円)

▽間接船費：3349万7000円(減価償却費3011万3000円、設備金利338万4000円)

## 16年度若年船員育成費用、免状所有者で53万9318円/月 船主連絡協議会が算定

船主連絡協議会は先頃、2016年度の若年船員育成費用について算定した。それによると、海上技術短期大学卒業など免状を所有する者に対し、1カ月に掛かる育成費用は合計53万9318円、一般高校卒業など船員未経験者は合計51万7032円としている。船連協では、内航海運における船員の高齢化、若年船員不足への対応を喫緊の課題としており、船主の責任としての若年船員育成が求められる中で、その費用についての負担を考慮するとともに、内航業界全体としての対応を考えていく参考としてもらいたい考え。

内航海運における新人船員の育成費用(3年程度)は、定員外の船員費として掛かる。船連協が算定した16年度の育成費用の詳細は次のとおり。

[船員未経験者(一般高校卒業等)]

▽合計51万7032円(乗船本給16万5450円、休日就労手当2万1850円、代休手当1万9151円、時間外手当4

万6326円、休日割増手当7382円、深夜割増手当3054円、労務作業手当1万4947円、航海日当1万6950円、その他2万3690円、食料金4万528円、災害補償5043円、船員保険料4万9018円、年間臨時手当6万58円、旅費3万1507円、雑費1万2078円)

[免状所有者(海上技術短大卒業等)]

▽合計53万9318円(乗船本給17万5380円、休日就労手当2万3161円、代休手当2万301円、時間外手当4万9106円、休日割増手当7825円、深夜割増手当3238円、労務作業手当1万4947円、航海日当1万6950円、その他2万3690円、食料金4万528円、災害補償5043円、船員保険料5万1901円、年間臨時手当6万3663円、旅費3万1507円、雑費1万2078円)

## 全海運、活性化PTと全国青年経営者が意見交換 機関部職員不足対策で新規要望も

全国海運組合連合会は10月21日、内航海運活性化プロジェクトチーム（以下、活性化PT）と全国青年経営者との意見交換会を高松市内のホテルで開催した。

この意見交換会は、次世代を担う青年経営者の斬新な意見を吸収し、全海運の活性化に繋げて行くことを目的としたもの。青年経営者32人、全海運活性化PT委員13人、オブザーバー等8人、合計53人が参加した。

同会合において、活性化PTからは懸案となっていた「若年船員確保・育成のための既存船の船員室増設に伴う総トン数増加の緩和要望」について、改造してでも増

設したいとする希望者が微増に留まっていることから、個々の案件として運輸局と相談の上、対応することが望ましいと回答した。

一方、青年経営者からは、機関部職員不足への対応として、「関係機器の能力向上が目覚ましい今日、休暇下船等により一等機関士が不在となる期間に限り、機関長の指導の下、部員を乗り組ませることを可能としてほしい」と新規の要望があった。

活性化PTでは今後、船員対策検討委員会と連携し、対応を検討していくとした。

## 清水海上技術短期大学校でオープンキャンパス 学生・同伴者111人が参加

海技教育機構（JMETS）の清水海上技術短期大学校は10月22日、今年度5回目となるオープンキャンパスを実施した。学生63人と同伴者48人の計111人が参加し、授業と施設を見学した。

冒頭、吉田宗弘校長が「内航海運は将来の担い手を求めており、当校卒業者の就職率はほぼ100%。安心して入学してほしい」などとあいさつ。参加者たちは教務課長による学校の説明を聞いた後、4グループに分かれて授業風景と学校施設を見学した。見学会後には個別面談

を行い、進学にあたって学生が抱える不安などについて教員が丁寧に相談に乗った。このほか、清水港で海王丸のセイルドリルを見学するなどした。

参加した学生からは「実際に授業や施設を見学できてイメージがわいた。大変有意義であった」、「海王丸のセイルドリルを見ることができて、ますます船の仕事に興味があった」などの声が寄せられた。

年度内のオープンキャンパスは今回が最後だが、2017年2月と3月に学校説明会を実施する予定。

## 大正区民まつりで内航海運・船員をPR

近畿運輸局と大阪海運組合などからなる「内航海運の明日を考える会」（会長＝福澤健次・大阪海運社長）は、10月16日に大阪市大正区で開かれた区民まつりに出展、来場者に内航海運の重要性や船員の仕事についてPRした。

明日を考える会が“内航海運のまち”として発展してきた地元の区で、業界が直面する船員不足問題について理解してもらおうと2014年度からブース出展しており、今回初めて近畿運輸局も内航船員を紹介するコーナーを設けた。

考える会の「内航貨物船コーナー」では、内航海運の事業展開や船員の確保育成問題、さらに環境保全のためのモーダルシフトなどを紹介したパネルを展示。内航船

員紹介コーナーでは、内航海運を紹介するDVDの上映や内航海運に関するクイズを実施するなど、大勢の家族連れらで賑わった。

近畿運輸局では「内航海運に親しみを持ってもらう機会となり、引き続き関係団体と連携し内航海運をPRしていきたい」としている。

