

2010年海運界10大ニュース

1. 船舶の特別償却・買換特例制度は一部変更の上継続、トン数標準税制の拡充は24年度以降の実現に向け足がかりをつかむ

12月16日に発表された政府税制改正大綱において、2011年3月末をもって適用期限を迎える船舶の特別償却制度および特定資産の買換特例（圧縮記帳）が一部見直された上で延長された。期限の到来する租税特別措置は「原則全廃」との政府基本方針の中にあつて、両制度は維持された。一方、トン数標準税制の拡充要望については、23年度では認められなかったものの「24年度以降の検討課題」とされ、今後の制度拡充の足がかりをつかんだ。

2. 国土交通省成長戦略会議は、外航海運の国際競争力強化などを通じ日本の成長を目指す「国土交通省成長戦略」を公表

2009年10月に設置された国土交通省成長戦略会議の下に外航海運検討会が設置され、わが国海運・海事産業の国際競争力強化に向けた検討が行われた。同検討会には宮原会長が委員として参画し、税制を中心とした国際的な競争条件均衡化の必要性に関し、国土交通大臣政務官はじめ委員の理解促進に努めた。

その結果、2010年5月に公表された報告書には、日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化に向けた施策としてトン数標準税制の適用の拡大、船舶の特別償却制度、買換特例制度の維持・拡大を速やかに実行すること等が盛り込まれ、また、国土交通省成長戦略会議の「国土交通省成長戦略」にも「外航海運の国際競争力強化」が優先実施事項の一つと位置づけられた。

3. ソマリア沖の海賊は依然猛威、宮原会長がジブチを訪問し派遣隊員に感謝

2010年のアデン湾・ソマリア東方沖における海賊事件は200隻に達し、うち40隻以上がハイジャックされる事態となり、事件が急増した2009年とほぼ同水準となった。同海域では、各国の艦船が護衛・警戒にあたっているものの、依然として減少する兆しがないことから、わが国政府は7月に期限が切れる海賊対処活動を1年延長することを決定した。

このような状況下、当協会の宮原会長は、8月にジブチ共和国の海上対処行動部隊拠点を訪問し、厳しい環境下で任務に従事している自衛隊員・海上保安官に対して感謝と激励の意を伝えた。

また、アデン湾の護衛活動の強化等に関する当協会からの要望を受け、夏季モンスーンが終了する10月以降の2ヶ月間、護衛航路をインド洋側（東側）に延長して護衛が行われた。

なお、2009年3月の護衛開始以来、海上自衛隊による護衛活動は約200回、護衛した商船は約1,500隻に及んだ。

4. コンテナ船市況が回復

2008 年秋以降の世界的な景気悪化に伴う荷動き量の低迷により、各社の売上高は大きく落ち込み、特に 2009 年度のコンテナ船部門は深刻な状況に陥った。しかしながら、2010 年に入り、アジア発一北米、欧州向け航路でコンテナ荷動きの回復傾向が顕著となったことをきっかけに船腹需給が逼迫、これにより運賃市況が大きく改善した。これに加え、各社とも経費削減に努めてきた結果、円高・燃料油価格高騰等の収支悪化要因にもかかわらず、邦船定航 3 社とも 2010 年度上半期決算ではコンテナ船部門の収益が大幅に改善し、黒字転換を果たした。しかしながら 10 月以降は、欧米景気の先行き不透明感からコンテナ荷動きに停滞の兆しも出ており、今後の市況動向が懸念されている。また、不定期船関係については、2010 年上半期はドライバルク分野が堅調に推移した反面、タンカー分野は市況低迷により苦戦が続いたが、冬場の需要期におけるタンカー市況の回復が期待されている。

5. 円が一時80円台前半まで急騰、15年半振りの円高水準で海運経営に悪影響

2010 年夏から円高傾向となり、10 月末から 11 月初めにかけては一時 80 円台前半まで急騰した。こうした円高の急進は、収入の約 8 割をドルが占めるわが国航各社や、低金利の円資金で船舶を建造してドル建ての用船料を得る国内船主の経営にとって大きなマイナス要因となった。さらには、円高の進展により回復基調にあった日本発の完成車輸送に陰りも出ており、邦船各社の 2011 年 3 月期決算において、円高が直接的・間接的にもたらす悪影響が懸念されている。

6. 外国人船員承認制度の民間審査開始。規制改革はじまる

当協会は、外国人船員承認制度の合理化・簡素化のため、「STCW 条約締約国が発給した資格証明書の受有者に対しては、わが国の海事法令の周知のみによる承認証の付与」とするよう当局に求めてきた。そうした活動の中で、「より使い勝手のよい制度」への改善策の一つとして、本年度より従前の国による試験に加え、民間審査による承認試験がスタートし、承認試験の実施回数と実施国の拡大が図られた。

一方、9 カ国にしか認められていなかった承認取極国について、当協会より、さらに 14 カ国の追加を要望し、これまでに 7 ヶ国が認められた。

また、船舶料理士資格についても、本年 4 月 16 日より、日本人船舶職員の能力評価を不要とする新たな受験要件が追加された。

さらに本年 10 月、外航海運の国際競争力強化のため、「成長戦略船員資格検討会」が設置され、年内に具体的な規制改革の方向性が提示され、来年 1 月以降に最終取りまとめが行われ、可能なものから段階的に実施される。

7. 船舶からの GHG 排出削減のための具体的規制案がまとまる

国際海事機関(IMO)は、2010 年 10 月の海洋環境保護委員会(MEPC)において、国際海

運からの温室効果ガス(GHG)排出削減のための「技術的手法」を導入する海洋汚染防止条約(MARPOL 条約)改正案に合意した。早ければ 2011 年 7 月に採択され、2013 年 1 月に発効する。これにより、新造船に対しては燃費性能に関する規制が、また、運航船に対しては効率的な運航を促すためのマネージメントプランの保持が強制化される。また、燃料油課金や排出量取引などの「経済的手法」についても、専門家会合を設置するなどして検討が進められた。

なお、12 月の国連気候変動枠組条約(UNFCCC)締約国会議(COP16)では、2013 年以降の GHG 排出削減の枠組みが議論されたが、合意は次回に先送りされた。

8. 新制度における水先料金の多様化・低減に向け第一歩 ～指名制トライアル事業の実施～

水先制度改革の一環として、2008 年 4 月 1 日より水先料金は上限認可・届出制へと移行するとともに、併せて水先人指名制が導入されたが、こうした制度上の改正が行われたにもかかわらず、十分に機能していない状況であったことから、当協会は改善に向けて、関係各方面への働きかけを行ってきた。

こうした状況下、水先制度における指名制を有効に機能させ、水先料金の柔軟な設定を可能とするような新たなルール形成に向け、東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海の 4 水先区で「指名制トライアル事業」が 2009 年 7 月より実施された。同事業は本年 2 月から順次拡大し、本年 9 月には全体の 3 割に相当する船舶が事前指名契約を締結することにより新たな割引料金の適用が可能となり、新制度における水先料金の多様化・低減に向け第一歩を踏み出した。

今後は、指名制の本格的な運用による適切な市場環境の一層の整備に向けて、関係者によるフォローアップを行うこととなった。

9. 改正 STCW 条約が採択され、2012 年 1 月より発効見込み

STCW 条約(1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約)は、1995 年の包括的改正から、10 年が経過したため、見直し作業が続けられてきたが、本年 6 月末、IMO の締約国会議で最終文言が採択され、2012 年 1 月に改正 STCW 条約として発効することとなった。

今回の改正により、新たな資格要件(ヒューマンエラー事故防止対策としてのコミュニケーション能力、電子海図等の各種新技術に対応する能力、保安措置に関する能力等)が追加された他、有能海員および電気技師資格が創設された。また、最短休息时间規制の原則等も見直された。

10. 国際会計基準(IFRS)の適用にあたり、海運企業の定期用船の扱いが焦点に

早ければ2015年に日本の上場企業に適用が見込まれる国際会計基準(IFRS)については、定期用船契約がリースとみなされる可能性が浮上し、オペレーティングリースを含むすべてのリースは資産・負債計上(オンバランス化)とされ財務指標の悪化を招くことが懸

念されている。

当協会においては、IFRSを適用するにあたり正しい会計情報を利害関係者に提供することを目的とした検討を行い、そのなかの一つとして、定期用船はリースではなく役務提供契約であり、従来通り貸借対照表に資産・負債計上されることはないことなどの理由等を主張し、関係方面に対して意見反映を行っている。

以上