

8・2 内航海運に係る諸問題

8・2・1 内航船員問題不足問題

1. 九州地区 内航船員の人材確保・育成に関する懇談会の模様

当協会(栗林宏吉 内航部会長、鶴丸 俊輔 九州地区船主会議長)は、九州地区船員対策連絡協議会との共催により平成23(2011)年7月6日(水)福岡市博多区において、内航海運事業者と船員教育機関(国立海上技術学校、水産系高校)による人材確保・育成に関する懇談会を開催した。同懇談会は、依然として高齢の内航船員が多く、不足傾向にある若年船員を確保・育成していく必要があることから、船員教育機関と内航海運業界との間で率直な意見交換を行うため毎年継続的に開催し今回で4回目となる。

同懇談会では、各教育機関および内航海運業界から最近の就職・採用状況や懸案事項について情報交換を行った。

内航海運事業者からは、新卒船員の採用をしたいが現状の用船料では即戦力しか採用できなく、新卒採用で育成することは困難であることや、船員の高齢化は構造的な問題で長期にわたる市場低迷等が原因で船主だけでは対処が難しいといった意見が出された。これに対して、教育機関からは、(特に水産系高校の)内航就職が困難な状況のなか、船員不足問題の原因の一つとして考えられる、航海実歴問題について指摘があった。

航海実歴の問題については、平成17(2005)年の船員法改正により船橋航海当直に必要な6級海技士(航海)資格の取得が求められることとなったため、即戦力の要素として同免状の資格取得が欠かせない状況となっているが、卒業後の航海実歴期間が教育機関の間で格差があり、水産系高校の不利を是正するべきとの意見が出され、今後の懇談会において同問題をテーマとするべきとの考えが大勢を占めた。

当協会としては、懇談会意見を踏まえ、今後の懇談会のあり方、航海実歴問題などの解決方策などを整理して活動することとしている。

日 時： 平成23年7月6日(水)13:00～15:30

場 所： ホテルレオパレス博多

共 催： 社団法人日本船主協会、九州地区船員対策連絡協議会

出 席：

【教育機関】

水産系高校：山口県立大津緑洋高校、福岡県立水産、長崎県立鶴洋、熊本県立苓洋、大分県立海洋科学、宮崎県立宮崎海洋、鹿児島県立鹿児島水産、沖縄県立沖縄水産

海上技術学校：国立唐津海上技術学校、国立口之津海上技術学校

【日本船主協会 九州地区船主会】鶴丸海運、宇部興産海運

【九州地区船員対策連絡協議会

：九州地方海運組合連合会、博多地区海運組合、全国内航タンカー海運組合西部支部】

芙蓉海運、松盛汽船、大旺海運、日向海運、木村海運、日之出海運、富士海運、青崎海運、松島輸送船、栄和産業、

* 九州地区船員対策連絡協議会(九州船対協)

九州船対協は、船員不足議論が活発化した平成2(1990)年に九州地方海運組合連合会(九海連)、全国内航タンカー海運組合西部支部(内タン西部支部)、国土交通省九州運輸局を構成メンバーとして設置されている。

8・2・2 6級海技士(航海)資格に関する航海実歴について

平成24(2012)年3月19日に開催された国土交通省「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会」では、船員養成のあり方について最終報告がまとめられ、水産系高校卒業者における航海当直部員資格制度の改正や6級海技士(航海)資格取得に必要な航海実歴短縮などの措置を講ずる考えが示された。【資料8-3-1-1】参照)

当協会では、予てより、若年船員の確保・育成といった観点から内航船員の出身者の多い九州地区において同地域の水産系高校関係者、九州地区船員対策協議会と定期的に意見交換を行い、船員不足問題の原因の一つとして考えられる教育機関の違いによる航海実歴問題を解決するための特例措置の創設提案などにつき、関係方面に意見発信を行うなどの活動を行ってきた。

こうした活動が今回の方向性に繋がった一因と考えられるが、今後、実効性のある制度が措置され、船員不足問題の解決に寄与されるよう、関係者と協調した対応を図ることとしている。

8・2・3 海事振興連盟の会合への参画

当協会が海運業界団体として加入している超党派議員で構成する海事振興連盟(会長:衛藤征士郎衆議院議員 平成 21(2009)年 11 月 17 日～)では、これまで今治を皮切りとして9回にわたり各地域でタウンミーティングを開催し、地元選出の国会議員と海事産業および関係諸団体、教育・研究機関がそれぞれかかえるテーマについて意見交換を行い、所要の目的実現のための諸施策等について、提言をとりまとめるなど国政へ反映させる活動を行っている。

平成 23(2011)年 7 月 27 日に宮城県仙台市、平成 24(2012)年 2 月 25 日に山口県下関市にて、地元選出の国会議員と海事産業および関係諸団体等の代表を招きタウンミーティングを開催した。当協会もこれに参画し、東日本大震災によって被災した海にかかわる産業の復旧・復興策をはじめ、内航に関わる税制の必要性、カボタージュ制度の堅持などを訴え、国政へ反映させる活動を行った。

8・2・4 地球温暖化対策税制について

地球温暖化対策税制については、平成24(2012)年度税制改正大綱において、CO2排出量に応じ税率を石油石炭税(2,040円/KL)に段階的に上乗せする形で平成24(2012)年10月1日以降実施されることとなった。上乗せする税率については、平成24(2012)年10月1日以降、原油および石油製品で250円/KLで、従来からの石油石炭税と合わせてKL当り2,290円の負担となる。

ただし「内航運送用船舶、一定の旅客定期航路用船舶に利用される重油および軽油」については、平成26(2014)年3月31日までの間、同税制の課税の特例が適用され、250円/KL(原油および石油製品)について免税・還付措置がとられる。

内航海運事業者への特例扱いである還付措置については、事業者が適切に還付金を受領できるスキーム案を日本内航海運組合総連合会において検討しており、これを注視していきたい。

① 地球温暖化対策を推進する観点から、石油石炭税の税率の特例

(租税特別措置法第90条の3の2、附則第43条関係)

原油・石油製品	現行	改正		
	H24.9.30 まで	H24.10.1～	H26.4.1～	H28.4.1～
(1kl 当たり)	2,040 円	2,290 円	2,540 円	2,800 円

② 特定の石油製品を特定の運送又は農林漁業の用に供した場合の石油石炭税の還付措置の創設

(租税特別措置法第90条の3の4、第90条の7、附則第45条関係)

平成24(2012)年10月1日から平成26(2014)年3月31日までの間、内航海運業および一般旅客定期航路事業を営む者が当該事業の用に供する軽油又は重油について、石油石炭税の一部(※)を還付する。

※ 内航海運事業者および一般旅客定期航路事業者については、平成24(2012)年10月1日から平成26(2014)年3月31日まで石油石炭税(2,040円/KL)に上乗せする250円/KLが還付される。

8・2・5 その他

シップリサイクル条約の発効を控え、外航船のみならず、国際総トン数500トン以上の内航船を海外売船する場合にインベントリと呼ばれる有害物質一覧表の保持が義務付けられるため、その準備として内航部会メンバーを対象に注意喚起を行なった。

この他、平成22(2010)年10月に内閣府の規制・制度改革窓口「国民の声」で設けられた第2回集中受付月間において、当協会は、これまで通り「内航船の航行区域の拡大の検討」を要望した。その後、平成23(2011)年4月8日に以下概要について閣議決定された。

- ① 限定近海区域のうち、沿海区域に近い部分のみを航行する船舶の構造・設備要件を設定する。

＜平成23(2011)年度措置＞

- ② 安全性を確保しつつ、沿海区域の部分的な拡大を検討し結論を得る。

＜平成23(2011)年度検討開始、平成24(2012)年度結論＞

- ③ 沿海資格船から限定近海船への変更を容易にするための基準の見直しを行う。

＜平成 24(2012)年度措置＞