

全国海運組合連合会  
第319回理事会議事録

日 時 平成27年3月18日(水) 12:00～14:15

場 所 神戸市・東急イン 3階 ボールルーム

議 題

1. 28年度以降暫定措置事業・細則改正等に係る件
2. 暫定措置事業資金収支実績に係る件
3. 活性化PT検討事項取り纏め内容に係る件
4. 全海運・会長職選出規約改正に係る件
5. 平成27年度役員推薦要領に係る件
6. 平成27年度部会及び委員会委員推薦要領に係る件
7. 主要オペ60社輸送動向(1月実績)に係る件
8. 海技教育機構・平成26年度求人就職内定状況に係る件
9. その他、今後の会議予定等

定刻、事務局より過半数の理事の出席を得て本理事会は適法に成立した旨報告し、定款の定めにより小比加会長が議長となり、直ちに審議に入った。

議題1. 28年度以降暫定措置事業・細則改正等に係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り説明した。

28年度以降の暫定措置事業については、現在の納・交付金制度から被代替船がある場合に限り建造納付金を一定額減額するという「減額制度」(代替建造制度)に移行する。このため、現在の細則等を見直す必要が生じ、今般、役割が終了した

ことか

ら廃止すべきもの、制度変更に伴い条文改正が必要なもの、新しく設定されるもの、について整理・提案され、5組合に検討方要請されていたものである。

本件については、予め理事各位並びに会員（18組合）各位あて事前にメールでお知らせし、意見を求めていた処であるが、全海運の考え方が盛り込まれた内容でもあり特に意見も寄せられなかったこと、他4組合からも異議が出なかったことから、3/12総連合会理事会承認の運びとなったものである。（内容説明は略）

以上の説明の後、議長は事務局説明の通りであり、特に意見も寄せられなかったことから事後承認の形をとらせて頂いた、と前置きし、改めて意見を求めたが特に無く、異議無く承認された。

## 議題2. 暫定措置事業資金収支実績に係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り説明した。

平成27年2月末時点での収支実績である。

収入合計	96億95百万円
支出合計	84億88百万円
収支差額	12億7百万円
借入金残高	380億円

1月期建造認定額9億88百万円のうち、仮に3億77百万円が3/26（次期繰越確定予定日）納入されると仮定すると、年度末収支差額は16億21百万円となり、

この中から次期必要経費を差し引いた残りの金額が、上期の交付金並びに政府保証額への返済原資となる。また、一部預託金償還の原資にもなる。

以上の報告の後、議長は、預託金償還については約21億円が対象となるが、3回の交付金交付時期に合わせ、均等に償還する考え方が浮上している旨補足し、意見を求めた処特に無く、了承された。

## 議題3. 活性化PT検討事項取り纏め内容に係る件

議長は、活性化PTはこの1年間10回に亘り議論を重ねて来た。委員各位には忙しい中を精力的に検討頂き感謝申し上げますと述べ、藏本理事（活性化PT委員長）に報告方要請した。

議長の要請に基づき、藏本理事は大要次の通り報告した。

活性化PTでは4つのテーマに分類して議論を行い、取り纏めを行った。

- ①内航事業者としての将来展望
- ②船員問題
- ③組合問題
- ④安全と環境並びに広報・PRに関する問題

これらを総合して、最後に⑤「総括」としている。

内航海運業界全体の問題であることから全海運一組合が軽々に結論を出せるものでもなく、総じて総花的な総括となっている。

## ①内航事業者としての将来展望

### 【概要】

- ・船員の高齢化、船舶の高齢化、規制の強化、ルールの変更等、生業的オーナーを取り巻く環境の変化に対応するため、船員・船舶を一定の基準を以て管理することが必要。
- ・船主のグループ化だけでは無く、オペレーターのグループ化の推進も必要。
- ・標準運賃の設定や協定運賃の復活を望む声が多い
- ・規制緩和の効果や希薄な市場性をみても、事業経営の基盤強化・維持継続、安定と安心輸送の充実には適正船腹量策定に向けた整備が必要不可欠との声も大きい。【今後の方向性】
- ・これからは、自分たちの業界を自分たちの手で守るための対応や、対策を考えて行く必要がある。
- ・そのためには、「船主」としての自覚と意識改革が絶対に必要であり、自分自身が変わらなければ大きな変化は望めない。
- ・これらの議論は全海運という規模ではなく、総連合会の下、各組合事業者・有識者・シンクタンク等による「平成27年度版・内航ビジョン検討会（仮称）」の設置を提案したい。

## ②船員問題

### 【概要】

- ・小型船は、「居室問題」「戦力化までのコスト負担」「育成のノウハウ」「定着率の低さ」等から若年者の採用は積極的に行わず、即戦力に頼って来たことで高齢化が進み、船員不足問題が顕在化した。
- ・また、過去の船員確保は外航船や遠洋漁業船からの転入者であったことから、既に船員としての資格・技術を取得、習得していた為、育成コストを潜在化させ、無視される背景となった。
- ・「家業的経営形態」では子供が船員を職業として選択し、船主の仕事を継承することが前提となるが、船腹調整事業の廃止・暫定措置事業への移行・収束、長期に亘る運賃・用船料の低迷による内航事業者の疲弊、産業構造の変化に伴う職業選択肢の多様化により、「船員」の離家庭性や船内環境が若者に敬遠されるようになった結果、後継者が育っていない。

### 【今後の方向性】

- ・船員を直接雇用する船主、裸用船者、船舶管理会社、派遣会社は公的海技教育機構からの受け入れを積極的に検討し、安定的・計画的に雇用するための福利厚生や待遇の改善、船内労働の軽減、質の向上を図るための再教育に努めることが求められる。
- ・個々で対応困難な一杯船主を含む小型船事業者は「海洋共育センター」を活用

することも有効な手段である。

- ・組合組織として、これまで以上の政策と船員対策への支援の強化が求められる。

例えば、広報を含むPRの充実により社会的認知に努めること、大型船・小型船それぞれ異なった課題への対応、全国の水産高校との対話による内航への受け入れ環境の整備、インターンシップや実習訓練に協力する事業者への助成を手厚くすること。

- ・荷主やオペレーターに対しては、船員の雇用・育成に努める事業者に対してコストに見合う応分の費用を現状の運賃・用船料の加算し、船員確保・育成を支援することが求められる。
- ・行政に対しては、必要な対策の予算化、機器の高度化に伴う定員削減など制度上の改正について更に検討する必要がある。
- ・海洋国と言いつつながら、造船も海運も人材不足を大きな要因として衰退している現状をどのように改善させていくのか、魅力ある職業・産業への転換に向けた政策展開に対する責任と対応が、今後大きく注目される。
- ・将来的な人材育成には、同じ目的を持つ団体同士（造船関係/船員関係）の連携統合により総合的海技者育成が可能となる。
- ・船員の資格要件やキャリア形成への技能アップが可能となる施設の運営管理を業界・組合が担うこと等、これが暫定措置事業に代わる求心力として位置付けることを検討すると共に、船員養成の組織民営化に向けた議論も必要、但し公的海技教育との棲み分けを明確にする。
- ・海上輸送の緊急的措置として、外国人労働者の活用について、内部での研究・検討」を求める声も多いが、先ずは、日本人船員の確保・育成で努め、今こそ実行力を以て対応しなければ、近い将来国内海上輸送は日本人船員の力だけでは不可能になることが予想される。
- ・そのためにも更なる雇用支援制度を構築すべきであり、基金の積み立て等も検討する必要がある。

### ③組合問題

#### 【概要】

- ・総連合会発行の「内航海運の活動」によれば、事業者数は総連合会や他組合が創設された昭和42年当時10,941者であったものが、平成25年3月現在で2,165者と減少を続け、現在も減少し続けている
- ・全海運活性化PTにおいても平成20年度に5年後、10年後の事業者数・船腹量のシミュレーションを行い、且つ同程度の組合運営費を維持する前提で組合員が負担する賦課金の増加割合を試算した。
- ・今回、更に5年後における賦課金の試算を行ったが、事業推進費の予算に占める割合は徐々に大きくなっており、是が暫定措置事業終了後には賦課金のみに組合運営を委ねることとならざるを得ない状況が予想され、現状の2倍程度の賦課金が必要となり、事業者の負担が増して、更に苦しい状況となることが予想される。

#### 【今後の方向性】

- ・現状組織を維持するためには事業者負担が大きくなり、負担に対する要求・不満も大きくなるのは当然。
- ・新たな事業の創出も全事業者が賛同し、一丸となって取り組める事業でなければ意味が無い。

- ・何れの協同事業を行うにしてもその原資の確保が重要であり、早急に組織の方向性や中心的事業を検討する必要がある。
- ・事業者にとっての組織とは、自主的且つ積極的に関与し維持運営する意識を持たなければならない。
- ・各種課題に対して総合的に対応できる組織編成の検討を、業界として今始めるべきである。

#### ④安全と環境 並びに広報・PRに関する問題

##### ○安全と環境

###### 【概要】

- ・人間はミスをするもの、機械は故障するもの、船は水に浮いているもの、自然は人間の知恵や技術で克服できないもの、と言う避け難い原理がある限り海難事故はなくなる。
- ・人間を取り巻く環境が如何に整備されても自然の猛威には逆らえず、船舶の運航に於いて最終的判断は人間が行うものであり、船舶の安全は我々の頭脳・双肩に掛かっていると云っても過言ではない
- ・多くの事故に共通する因子としてヒューマンエラーが指摘される。
- ・経営トップから現場までが一丸となり安全マネジメント体制を構築、更に是の実施状況を確認する安全マネジメント評価の仕組みを導入するという、具体的な方向性が示された。

###### 【今後の方向性】

- ・生業的船主を中心とした中小事業者では、阿吽の呼吸と過去の経験で作業を行っているが、船内の構成に他人が入る場合、育った環境や言葉、価値観など血縁関係にある者とは異なり、言葉で伝えること、また、一定のルールや手順に従って作業を行わなければ事故やトラブルを起こすこともある。
- ・未然の防止対策には一定の基準と運用の必要性が問われることとなる。
- ・安全管理規程制度の円滑な導入に向け、関係各位の一層の努力等を期待する。
- ・国際法に絡む国内法制化に当たっては、内航海運の実態に即したルール改正が求められている。
- ・年々厳しくなる環境や安全に対するコスト負担に対しても、全て船主に押しつけられている現在、運送業者や荷主の負担も応分に運賃・用船料として検討されるべきである。
- ・船主は、環境変化に対応できる体制作りを常に考え、実行していくことがこれからの課題である。

##### ○広報・PR

###### 【概要】

- ・阪神・淡路大震災や東日本大震災等の大規模災害発生時に於いて、被災地への支援物資や自衛隊・警察・消防等の要員、車両の緊急輸送などで船舶は極めて重要な役割を果たし、広く国民に知れ渡ることとなった。
- ・南海トラフ地震や首都直下型地震など今後想定されている大規模災害発生の際、陸上交通網の広範囲な寸断もあり得るところ、被災地に対する効果的な支援活動を担う手段として、船舶の役割は重要性を増している。

###### 【今後の方向性】

- ・内航海運という業態の存在が一般社会に認知されていない現状であり、まずは、教育現場である学校教育の中で、内航海運の重要性を教える必要がある。

- ・海洋国家日本として、海上輸送の役割とその意義を十分社会にPR出来るよう、如何なる形で、また如何なる内容で周知させるのか、引き続き検討しなければならない。

⑤「総括」

- ・船員が短期間で戦力化出来ないように、組織の問題についてはそれ以上に時間を掛けながら議論を重ね、多くの事業者が納得出来るビジョンを作成する必要がある。
- ・暫定措置事業は平成36年度を以て終結させるとの方向性を打ち出し、既に10年を切った我々業界にとって、S&B方式による船腹調整事業が開始された当時と同じような大きな転換期が迫っている。
- ・その危機感をもっと強め、是非とも新しい業界の再編に向けた議論を始めて頂きたい。

以上の説明の後、議長が本件を諮った処、全員の異議が無く承認された。

更に、議長は本件報告書を総連合会に提出し、4月開催の総連合会政策委員会に提言したい旨諮った処、全員の異議が無く承認された。

#### 議題4. 全海運・会長職選出規約改正に係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り説明した。

会長職選出に当たっては、従前から立候補制による選挙により選出してきたが、話し合いにより候補者を一本化すべきとのご意見が多く寄せられ、総務委員会で審議の結果、資料の通り、第1項に於いて、現職の正副会長会議において現職理事の中から候補者を理事会に推薦し承認の上、来る通常総会後の臨時理事会に会長候補者として推薦する旨規約を改定するものである。

なお、話し合い調整が不調となった場合には、第2項により、従前同様立候補による選挙により選出することとしている。

以上の説明の後、議長が本件を諮った処、全員の異議が無く承認された。

#### 議題5. 平成27年度役員推薦要領に係る件

#### 議題6. 平成27年度部会及び委員会委員推薦要領に係る件

議長の指示により、事務局は議題5並びに6を一括して大要以下の通り説明した。

平成27年度は役員改選期に当たり、本年4月1日現在の会員（18組合）各位に所属されている事業者数により算出された議決権数に基づき、議決権数と同数の役員の推薦を頂くこととなる。

但し、3連合会については25年度と同人数の推薦を要請するが、この措置は27年度限りとするものである。

平成27年部会委員並びに委員会委員については、従前同様現在の就任人数の推

薦を要請するものである。

なお、何れも理事・委員定年制規約により、平成27年4月1日現在、71才未満の者が対象となる。

また、理事・幹事については通常総会において選出、部会委員については通常総会後の臨時理事会において選出、委員会委員については後日開催の正副会長会議において調整の上、その後の理事会で選出することとなるが、便宜上、就任日は全て「通常総会の日」としたい。

以上の説明の後、議長が本件を諮った処、全員の異議が無く承認された。

#### 議題7. 主要オペ60社輸送動向（1月実績）に係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り説明した。

貨物船については、前年同月比5%減、前月比3%減と全般的に需要が低迷している。

油送船については前年同月比6%減と引き続き輸送需要が落ち込んでおり、特に黒油に至っては、前年同月比18%減と大きく落ち込んでいる。火力発電所の燃料のシフトが大きく影響しているとのことである。

以上の説明の後、議長が意見を求めた処特に無く、了承された。

#### 議題8. 海技教育機構・平成26年度求人就職内定状況に係る件

議長の指示により、事務局は資料に基づき、求人状況、就職内定状況について説明し、了承された。

#### 議題9. その他、今後の会議予定等

議長の指示により、事務局は資料に基づき、6/3理事会以降の会議日程について説明した。

特に9月の理事会は地方で開催することとしているが、先の正副会長会議において9/24高知に於いて開催することが決定した旨付言した。

この後、議長は全てを通じて意見を求めた処、大要次のような意見が述べられた。

- ① 或る船主から、某オペレーターが船員を引き抜いているという情報があった。船員は睡眠薬を服用するほど、悩みに悩んで船主に打ち明けたという。待遇は月額 ⊕10万円、2ヶ月乗船20日休暇で船員を増強している。オペレーターは若年船員の育成に力を入れて頂き、お金の物言わせて引き抜きを行うのは止めて

頂きたい。

- ②海技教育機構卒業生を雇用したいと考えたが、「限定」に引っかかった。3ヶ月部員として、更に1年職員として乗船した後でないとは1航・1機の資格が発生する。折角乗りたいと思っても乗れない状態である。改善出来ないか。
- ③徳島では、2年の乗船経験者を対象に新6級（航海・機関）の受講生を募集している。講習10日間、費用10万円。

議長は、

- ①大変深刻な問題であり、業界として適正な運賃を獲得し、用船料に反映させて行けるよう、知恵を出し合って業界を良くして行きたい、ご協力願う。
  - ②制度を確認の上、対応を検討していきたい。
  - ③海洋共育センターと競合する部分もあるが、全海運のHPを活用して広報する方法も一考しては如何か。
- と結び、全ての議案審議が終了したことから、本理事会の議事録署名人として議長の他、原田副会長、中島専務理事を指名し、謝辞の後14：15閉会を宣した。

以 上