

全国海運組合連合会
第303回理事会議事録

日時 平成24年7月18日(水) 12:00~13:58

場所 神戸市・生田神社会館・4階会議室

出席者 理事38名(別紙名簿の通り)

議 題

1. 総務委員会委員並びに輸送部会委員交代の件
2. 「対象トン数の留保に係る取扱い要領」の一部改正の件
3. 6月分の内航主要オペレーター輸送動向結果の件
4. 船員法の一部改正の件
5. 日本人船員確保・育成に関する学術機関との共同調査研究会研究結果報告書の件
6. 改良トンキロ法等の説明会開催の件
7. マルポール条約(海洋汚染防止条約)附属書Vの改正に伴うアンケート調査の件
8. 内航船に係る地球温暖化対策税の還付手続(案)の件
9. その他
 - (1) 平成24年度内航船乗船体験・組合別受入人数の件
 - (2) 内航燃料油価格の件
 - (3) 解撤等交付金総括表の件
 - (4) 暫定措置事業に係る認定状況(平成10年5月~平成24年3月31日)の件
 - (5) 全海運・今後の会議開催予定の件

議 事

定刻、過半数の理事の出席を得て本理事会は適法に成立、定款の定めにより小比加会長が議長となり開会挨拶があり、特にこの中で平成28年度以降に係わる暫定措置事業について現在、国土交通省と財務省との間で熾烈な戦いが交わされているが、特に何も決まっていない状況にある、との現状報告の後、議事に入った。

議 題 1. 総務委員会委員並びに輸送部会委員交代の件

本件について事務局は、四海連並びに沖縄地方内航組合からの交代願いについて以下の通り説明した。

(敬称略)

① 総務委員会委員の交代内容

提案組合：四国地方海運組合連合会

(新任候補者)

(旧任者)

みはら ひろしげ
三原廣茂 (有) 三原汽船・代表取締役社長

井村 博

② 輸送部会委員の交代内容

提案組合：沖縄地方内航海運組合

(新任候補者)

(旧任者)

ながやま みのる
永山 実 琉球海運 (株)・東京支店長

前森 正

この後、議長が本件を諮った処、異議無く承認された。

議 題 2. 「対象トン数の留保に係る取り扱い要領」の一部改正の件

本件について事務局は、大要以下の通り説明した。

留保トン数の使用許諾取引に係る消費税については、これまでは国税庁の通達により不課税として処理されてきたが、このたび当該取引が資産の譲渡として課税対象となる取扱い(司法判断)が示されたことから、総連合会はこれまでの不課税処理から課税対象となる取扱いに変更する旨、平成24年4月27日付文書により各位へご案内している処である。

については、これまで国税庁、国交省及び総連合会の間で本件の実施時期等、今後の取り扱いについて協議されてきたが、6月19日、国税庁より以下の見解が示された。

- ① 今後、留保トン数の第三者使用の譲渡取引については、課税取引として取扱われることから、総連合会への建造認定等申請において留保トン数使用承諾書を提出する際には、併せて使用許諾取引に係る契約書(写し、*この契約書の形式は任意である)を提出すること。

尚、この取り扱いは、組合員に周知された後の適用で差し支えない。

- ② 過去に不課税として取引されたもの(者)については、原則修正申告の必要は無い。

あえて是正を求めるものには修正申告に応じるが、その場合、消費税の仕組みから譲渡者は、消費税について課税売上げ処理をすること、又譲受者は、消費税の課税仕入れ処理の修正申告をすることになり、この結果あらためて納税又は還付が生ずることとなる。

尚、過去に(不課税として)取引されたものとは、組合員に課税取引となることが周知されるまでに取引が行われたものとする。

③ 以上の経緯を踏まえ総連合会は「対象トン数の留保に係る取り扱い要領」の第8条（留保対象トン数使用承諾書の使用）について7月12日の理事会でこれまでの申請書類に加え「使用許諾取引に係る契約書（写）」を追加することの改正が承認された。

④ 尚、本件改正規程の適用日は、組合員への周知徹底を期するため、平成24年9月1日とした。

従って、平成24年9月1日以降の留保トン数に係る取引は、全て課税扱いとなる。

又、本件については、7月12日の総連合会理事会決定当日、会員組合（18組合）へ周知済みである。

この後、議長が本件につき意見を求めた処、特に無く了承された。

議 題 3. 6月分の内航主要オペレーター輸送動向結果の件

本件、議長の指示を受け事務局は大要以下の如く説明した。

貨物船は、1,755万トンで前年比103%、前々年比99%となっている。鉄鋼が前年並みとなったほか、自動車は前年比129%で依然として好調な荷動きを見せている。

また、油送船は、995万4,000トンで前年比102%、前々年比107%となっている。特に、火力発電所向け黒油の輸送が前年比116%と好調で火力発電所は、フル稼働状態に入っているものと見られる。白油は、前年比を下回る97%となっている。

この後、議長は出席理事に関係される荷動き状況について質問した処、何れも低調である旨回答があった。この他は、特になく本件了承された。

議 題 4. 船員法の一部改正の件

本件、議長指示を受け、事務局は大要以下の通り説明した。

① 海上労働条約は、ILO（国際労働機関）において、平成18年2月、海上の労働に関する条約が採択されたものであり、その内容はこれまで採択された船員の労働に関する既存の条約等を整理統合し、世界的に統一された基準としての船員の労働条件を定めること等にある。

② 本条約の発効要件は、30ヶ国以上の加盟国であって、その商船船腹量の合計が総トン数で世界の33%以上となる国々の批准後12ヶ月で効力を生ずることとなっているが、本年7月に条約の発効要件を満たす予定であり、条約の発効により改正船員法の完全施行は、来年（25年）7月の見込みである。

③ 尚、海上労働条約の批准による改正船員法の概要は、以下の通りである。

(1) 雇入契約書の交付等：契約成立時等における船員への契約書の交付、保有義務等

(2) 船員募集・職業紹介機関を利用した船員の雇入：不適切な船員職業紹介機関を利用した船員の雇入を禁止。

(3) 給与明細書の船員への交付：船員への給与明細書の交付義務付け。

(4) 船長等の労働時間規制の適用：船長、機関長等を労働時間規制の対象とする

こと、但し船長については、労使協定により例外とすることを認める。
(5) 船員の最低年齢: 15歳から16歳に変更等である。

この後、議長が本件に発言を求めた処、特になく了承された。

議題5. 日本人船員確保・育成に関する学術機関との共同調査研究会研究結果報告書の件

本件については、議長の要請を受け蔵本理事（特定非営利活動法人・日本船舶管理者協会〈通称：船管協〉・理事長）は、大要以下の如く説明した。

- ① 各位には業界紙で公表された通り、このたび中海連（藤井会長）と船管協との共催及び日本海事協会（NK）の後援により「日本人船員確保・育成に関する学術機関との共同調査研究会」を立ち上げ、内航小型船の船員対策について検討を重ね、その方向として「(仮称) 共育センター」設立構想を提言し、本席理事会に配布の報告書を取りまとめた。

当共同調査研究会は、昨年8月に設置し数回にわたる会議、アンケート、ヒヤリングを行い報告書を取りまとめたが、特徴としては需要と供給サイドの両面から調査研究が行われた点が挙げられる。

尚、研究会の座長には、羽原関西大学教授、副座長には、津守岡山大学准教授、広野神戸大学准教授、また委員には海事補佐人、海事代理士、地方行政と地区組合、民間海技教育機関、中国・四国・九州の各地事業者及び日本海事協会が構成した。

- ② 設置の経緯として、先の国交省の「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会」では、総合的な問題について協議されたが、小型船特有の課題については議論する環境では無かったこと、現在の海技大学校による公的な6級海技士養成を、民間船で資格を取得させるいわゆる民間完結型の養成について産学官を交えた議論が必要であること、なお現在の民間完結型6級海技士養成機関（専修学校日本海洋技術専門学校・尾道市）でこれまで3回の開講で42名の供給実績があること、また現状15校ある公的な海技教育機関では船員不足問題の対応は困難であり、新たな船員供給ソースの開拓が必要であること等々の状況を踏まえ当委員会は、民間商船を用いた実践的訓練により戦力化させるまでの育成を（仮称）共育センター（*共に育てると言うこと）で行うとの構想である。

- ③ なお事業内容については、テーマとして短期戦力化並びに魅力ある産業（職場）を掲げ、具体的事業として以下の4項目を立ち上げた。

(1) 船員確保事業（職場体験と訓練船の提供）

(2) 新人船員教育事業（民間完結型6級海技士養成の仕組みの見直し等）

(3) キャリア認証制度確立事業（キャリアアッププランの確立等）

(4) 共育事業者の育成と認証制度の構築（適正な管理水準、人材育成が行われている事業者への第三者認証制度の構築等）

(5) その他、上記に関連し海事クラスターとの連携及び各事業の検証及び調査研

究も必要と考えている。

- ④ また、現状における共育センターの課題として、
- (1) 経営母体（組織）の検討
 - (2) 教育体制の整備・充実（船団、プログラム、テキスト等）
 - (3) 各種団体との連携（海事クラスターの構築とP D C A）
 - (4) 運営等資金調達の仕組み
 - (5) 効果的なP R体制の整備（組織的な理解と協力・支援）

等が挙げられ今年度はこれらの課題整理を行い、来年度には具体的な設立を目指す予定であり、今後この共育センター構想については、一部の関係者により設立するのではなく、小型船事業者が多い全海運の支援体制を得、また必要に応じては総連合会の船員対策委員会に持ち上げ業界における小型船の船員問題への対応策として検討頂くようこの場をお借りしてお願いする次第であると結んだ。

次いで議長は意見を求めた処、既にトラック事業、ロジステック事業については、社員にスキルアップ制度を取り入れ効果を上げており、船員についても導入することに賛成だとの発言があった。

この後議長より、本件につき今後の取り運びとして当会の船員対策検討委員会（委員長：岡本信也理事）で検討を願い、この結果を踏まえ総連合会へ提案して行きたいと発言があり、本件了承された。

なお原田副会長より、九海連の九州地区船員対策連絡協議会は、以前より日本船主協会と合同で各地の海上技術学校等の先生方と討論の場を持ち船員確保対策を講じているが、全海運を軸に国の補助を得て特に499総トン以下の船員育成事業が急務である旨発言があった。

議 題 6. 改良トンキロ法等の説明会開催の件

本件事務局より総連合会主催による「①内航船舶のエネルギー使用量の簡易計算方法（船舶版改良トンキロ法）と「②輻輳海域での事故半減を目指すICT（情報通信技術）を活用した新たな安全システムの構築」についての説明会開催（日時：8月1日（水）13：30～16：00、場所：東京・海運ビル）を説明した。

①の説明概要

エネルギー使用量の簡易計算方法は、2006年（平成18年）の省エネ法の改正で新たに交通分野が加わり、その計算方法として①燃料法②燃費法③トンキロ法の3つの計算手法があるが、ほとんどが「トンキロ法」でエネルギー消費量が算定されている。

現在、省エネ法により200万総トンを使用する荷主（省エネ法において特定荷主という）は、経産省に省エネ法によりどれだけCO2削減に貢献しているかを報告することとなっており、これに伴い荷主に所属するオペレーター及びオーナーは、データの提出が求められることになる。

尚、トラックについては使用燃料、積載率、積載量の内容に応じて100通り以上のトンキロ原単位が設定されているが、船舶には一種類のトンキロ原単位（0.555MJ：メガジュール、熱量の単位）しかなく船舶の規模、積載率向上等内航船舶のCO2削減率を推進するため省エネ船の導入や貨物積載率の向上など内航事業者が努力しても成果が報われない現状から正しく評価する仕組みの

導入が必要とされてきた。

このため現在、トラックの如く積載率、積載量等に応じたトンキロ原単位の検討が国交省で行われており、平成25年4月より船舶の改良トンキロ法が施行される予定である。

②の説明概要

これまで海上技術安全研究所、気象協会等が主体となりAIS（船舶自動識別装置）情報などICTを活用した新たな安全システムの構築し輻輳海域事故を半減し船舶の安全性、利便性の向上に向け平成26年迄に取りまとめるべく作業を進めている。

尚、この後、議長より事務局から①の議案説明あった特定荷主の船舶使用量200万総トンについて確認方の指示があった。

* 本件について後日、事務局は確認の上、理事各位へ書面により以下内容の如く説明内容を修正した。

7月18日開催の第303回理事会における議題6. 改良トンキロ法等の説明会開催の件に関連し「特定荷主」について200万総トンを使用する荷主は、経産省へ報告義務がある旨ご説明致しましたが、

①正しくは、自らの事業に関して自らの貨物を継続して貨物輸送事業者へ輸送させる者のうち、年度間の自らの貨物の輸送量（トンキロ）の合計が、3,000万トンキロ以上である者を特定荷主として経産省が指定する。

②年度間の貨物の輸送量が、3,000万トンキロ以上となった場合は、翌年度4月末日までに所管地域の経済産業局長宛に「貨物の輸送量届書」を提出する。

③又、他人又は自らの貨物を輸送している者のうち、船舶につき2万総トン（総船腹量）を使用する輸送事業者を「特定輸送事業者」として指定すること。

④輸送能力が一定基準以上であった輸送事業者は、翌年度4月末日までに所管地域の地方運輸局長宛に「輸送能力届書」を提出する。

⑤尚、今回の説明会の趣旨は、特定荷主が貨物輸送を行わせた貨物輸送事業者のエネルギー使用量把握の簡易計算法におけるトンキロ法を、内航海運が正当に評価されるトンキロ法に改良するための説明会を開催することにであります。
以上

議 題7. マルポール条約（海洋汚染防止条約）附属書Vの改正に伴うアンケート調査の件

本件、事務局は、大要以下の如く議案説明した。

マルポール条約（本条約は、昭和48年、国際海事機関（略称：IMO）において船舶による海洋汚染防止を目的を採択された）の附属書V（船舶からの廃棄物による汚染の防止のための規則）がこのたび改正され、平成25年1月より船舶から発生する廃棄物の海洋投棄が原則禁止されることとなった。

* 改正後の大要

（廃棄物の種類）（改正前）

（改正後）

①カーゴ残さ	規制なし	海洋環境に有害でないもののみ12海里以遠で排出可
②洗浄水	"	海洋環境に有害でないもののみ排出可
③ダンネージ・ライニング	25海里以上で排出可	排出禁止
④動物の死体	粉碎:3海里、 その他12海里	100海里以遠でのみ排出可
⑤その他の船上一般廃棄物(燃料油含む)	粉碎:3海里、 その他:12海里	排出禁止
⑥プラスチック類	排出禁止	排出禁止
⑦食べ物くず	粉碎:3海里、 その他:12海里	粉碎:3海里、その他:12海里

こうした状況を踏まえ国交省は、船内廃棄物の処理に係る現状を把握すると共に陸上処理にあたっての今後の課題を整理し、もって上記の措置の円滑な実施に向けた対応策検討のため船舶運航事業者等を調査対象者とし7月20日締切りで実態調査を実施することとなった。

この後、議長より受け入れ対応の問題点として特に公共バースの現状について発言があった。

議 題 8. 内航船に係る地球温暖化対策税の還付手続(案)の件

本件、事務局は大要以下の通り説明した。

地球温暖化対策のための課税の特例(略称:温対税又は環境税)は、本年10月1日より施行されるが、先の理事会(6月6日開催)でご案内したと一部重複するが了承願いたいと述べ概要以下の通り説明した。

- ① 温対税は、現行の石油石炭税(2,040円/kL)に総額760円を段階的に上乗せするものである。
- ② 段階的に上乗せする温対税額は、以下の如く石油石炭税に上乗せする。
 - (1) H24.10.1~H26.3.31の間は、+250円。
(石油石炭税2,040円+250円=2,290円となる)
 - (2) H26.4.1~H28.3.31の間は、上記の2,290円に更に250円を加算した2,540円。
 - (3) H28.4.1~は、上記に更に又260円を加算した2,800円となる。
- ③ 但し、内航海運は閣議決定により還付措置が講じられることになっており、還付対象業界としては、内航の他、航空業界、鉄道業界、旅客船業界、農業 関係、水産関係等が含まれる。
尚、還付措置とは、上乗せ税額については、原油精製元売り会社が、輸入原油

を保税地域から引き取る時に石油石炭税と同様、温対税を納付することになっており、今後内航事業者が原油を購入する時に作成する極めて煩瑣な購入明細書（燃料消費量報告書）をもとに元売り会社が先に納付した温対税額を税務署へ還付請求することになる。

従って、還付とは内航事業者が税の還付を受けるものではないことにご留意頂きたい。

又、還付措置の期間は、現在は上記の（１）の期間についてのみとする閣議決定となっており、今後（２）及び（３）の期間について継続されるかは、国との交渉結果によることになる。

- ④ 尚、現時点において内航以外の業界の対応は、還付措置ではなく「値引き交渉方式」を検討している。

この理由は、航空・鉄道・旅客船等の業界は大量の購入量をバックに直接元売り会社と値引き（上乗せ税額分について）交渉することにある。

- ⑤ 又、今後内航業界の対応については、前回の理事会（６月６日開催）において、他業界と同じく値引き交渉方式になれば、今後組合員にとっては、購入先油社との間で言わば民間の相対取引の中、値引き交渉し価格決定することになると思われる旨、状況説明をしたが、今般総連合会（政策委員会・７月１１日開催）は、これまでの値引き交渉方式もやむを得ないとの考えを修正し、還付措置のスキームとして、内航事業者が燃料油を石油販売店から購入した場合において、燃料消費量（予定３ヶ月毎）を総連合会へ報告、これを全石連（全国石油商業組合連合会及び全国石油業共済共同組合連合会の総称で全国４７都道府県の石油組合で構成、約２０,０００社が所属する）は、石油販売店からの販売実績を併せ、国土交通省へ用途証明（内航に使用していることの証明）を申請し、この証明を得た石油元売会社（還付申請者）が、税務署に対して先に納付した温対税額（環境税額）を還付請求することとなる。

以上の如く今後内航事業者にとっては、総連合会へ燃料消費量報告（予定では、３月毎）を願うこととなる。

尚、総連合会は、９月中旬頃、事業者に対する説明会を開催することにしており、各位にはその節ご参加を頂きたいと要請した。

この後、議長より未だ最終的な還付スキームができたものではなく最終的に纏まった時にあらためて説明したいとの発言があった。

この後、議長は本件につき発言を求めた処、還付に当たって総連合会が介在することは反対だ。暫定終了後も総連合会が存在する口実を与えることになる。

総連合会の介在なくして本件事務処理にあたっては、全海運等五組合で出来るのではないかと発言があった。

これには議長より還付措置のスキームとなると従来より還付事務処理方法に精通する全石連が介在しないと実際やっていけない。又、還付に絡み総連合会として今後の財源確保として手数料収入も検討したが、ノウハウが無く大変難しいことからやむなく方向転換をせざるを得なかったことにある。

何れにしても未だ固まったスキームではなく、今後更に検討することになる旨発言があり本議題を締めくくった。

議 題 9. その他

- （１）平成２４年度内航船乗船体験組合別受入人数の件

本件事務局より、７月５日現在の状況として以下の如く説明し了承を得た。

- ①提供協力船社数 40 (社) *この内、全海運関係14社
 ②乗船希望人数 86 (人) *この内、全海運関係37人

(2) 内航燃料油価格の件

事務局は、以下の如く燃料油価格の現状について説明し了承を得た
 12年度4～6月期・A重油84,900円で1～3月期より7,900円のアップ、C重油69,050円で1～3月期より4,450円のアップとなった。
 尚、7～9月期の価格については、本年1～3月期と比べ減額となる見通しである。

(3) 解撤等交付金総括表の件

本件、事務局より大要以下の通り説明し了承を得た。

① 交付金申請関連		24.7.5 現在	
認定累計	1,750 (隻)	2,881,562 (対象トン)	131,457,765,800 (円)
交付済み累計	1,708	2,000,702	128,489,366,350
未交付累計	42	80,860	2,968,399,450
(完了届受付分)	34	58,062	2,201,531,250
② 24年5月期建造等申請・免除申請関連		24.7.9 現在	
隻数	対象トン数	免除船	免除トン数
免除額 (円)	差引納付額 (円)		
26	56,005	74	62,274
			17,688,662,100
			1,522,632,900

尚、5月期の建造納付金納付額は、ほぼ前年並であり、5月期納付額に前年繰越額をもって必要経費が賄えるようになり、今後の7月期、9月期、11月期及び来年1月期の納付金収入額によって未交付額への支払いが可能となる予定である。

(4) 暫定措置事業に係る認定状況 (平成10年5月～平成24年3月31日) の件

本件、事務局より説明し了承を得た。

- ①暫定措置事業開始時点の台帳登録船腹量 (H10.5現在) *ペーパー船除く
 隻数 5,641
 対象トン数 6,675,482

- ②台帳抹消船腹量 (H24.3.31現在)
 隻数 2,793
 対象トン数 3,591,329

上記の船腹減少率 (%) 53.80

- ③現在台帳登録船腹量
 隻数 2,848
 対象トン数 3,084,153

- ④暫定措置事業認定建造船腹量 (竣工ベース)
 隻数 1,008
 対象トン数 2,350,655

- ⑤現在船腹量 (③+④)

隻数 3,856

対象トン数 5,434,808

*上記の実質減船量 18.59%

(*以下の資料内容省略)

(5) 全海運今後の会議開催予定の件

本件、議長より今後の全海運の会議開催予定として資料にもとづき7月26日
・神戸市で砂利船部会及び輸送部会、8月1日・神戸市で船主部会、9月26日
・高松市で理事会を開催する旨説明された。

尚、この後、議長が発言を求めた処、平成25年度～27年度の建造納付金単価の決定時期についての質問があり、議長は国土交通省の正式な承認を得ていないが五組合の会長は、平成25年度以降の単価について貨物船は、これまで同様の24年度比5,000円減額の66,000円、油送船は、これまで同様平成24年度比2,000円減額の42,500円とすることの基本的合意を得ており、これを前提に平成28年度以降の単価を立案したもので、これが変更となるとは考えておらず年内には、決定すると思っている旨発言があった。

これをもって議長は、本理事会を終了すると述べると共に、本日の議事録署名人として議長の他、寺岡副会長及び中島理事を指名し、謝辞の後13:58閉会を宣した。

以上