

全国海運組合連合会
第301回理事会議事録

日 時 平成24年3月22日(木) 12:00~13:40

場 所 神戸・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. 内航海運暫定措置事業の今後のあり方について
2. // の実施状況について
3. 元請けオペ輸送実績について
4. 平成23年度上半期輸送実績について
5. 同一船舶用船料調査結果について
6. 燃料油高騰の運賃転嫁状況について
7. 船員の確保・育成に関する検討会・内航部会について
8. 環境安全委員会報告について
9. 取引トラブル回避のための説明会実施について
10. その他

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、大要以下の通り挨拶の後、本日の議事録署名人として議長の他、雑喉副会長、高木専務理事を指名し、議事に入った。

3月6日に引き続き参集頂き感謝する。28年度以降の暫定措置事業のあり方に関しては2月末開催の3部会並びにプロジェクトチームで議論頂き、先般の理事会で全海運としての考え方を取り纏め、3月14日の総連合会政策委員会に提示した。5組合がそれぞれ検討した内容を披露し、国交省が再度検討して業界に返答することとなっている。本日は5組合の検討結果を報告し、更に議論を詰めていきたい。議題2以降を説明の後、議題1を十分時間をかけて議論したい。

次いで、議長は事務局に議題2以降の資料説明を指示し、事務局は順次以下の通り大要を説明した。

議題2. 暫定措置事業の実施状況について

本日現在の実施状況は以下の通り。

○交付金申請関連について

認定累計	1,744隻	2,059,558対象トン	130,707,491,100円
交付済累計	1,708隻	2,000,702対象トン	128,489,366,350円
未交付累計	36隻	58,856対象トン	2,218,124,750円
(内完了届受付分)	32隻	51,266対象トン	1,972,577,000円

○建造認定状況について

24年度1月期の審査が終了し、平成10年の暫定措置事業発足時からの認定累計は以下の通り。

【建造船】

隻数 1,158隻
 対象トン数 2,613,327トン
 建造納付金 159,460,663,100円

【免除船】

隻数 1,521隻
 免除トン数 1,707,479トン
 免除額 75,230,734,938円

差引納付額 84,229,928,162円

議題3. 元請けオペ輸送実績について

元請けオペレーター上位50社（全輸送量の80%）における平成24年2月の輸送量については、貨物船合計前年同月比1.02と少し良くなっているが、復興需要の本格化の兆しがまだ見えて来ない。自動車、燃料を除いて他の貨物は軒並み前年同月を下回っている状況である。

油送船は、黒油が発電所向け需要で好調だが、白油、特タン等は需要減で前年同月を下回っている状況である。詳細は資料ご参照。

議題4. 平成23年度上半期輸送実績について

昨年度末の東日本大震災により、製造業が減産を余儀なくされたことから生産量・出荷量共に減少していることにより、輸送量も軒並み減少傾向となり、貨物船は昨年同期比8.1%減、油送船は同0.5%減、全体で昨年比5.3%の減となっている。詳細は資料ご参照。

議題5. 同一船舶用船料調査結果について

同一船舶による2011年4月～2011年3月（4月速報値）の調査結果は、以下の通り。
 （増減率はリーマンショック以前（2008.4～2008.9）との比較）

貨物船 (単位：万円)

	前回(2010.10~2011.3)	今回(2011.4~2011.9)	(速報2011.10)
199G/T	571 -11.6%	570 -11.8%	565 -12.6%
499G/T	979 -21.5%	964 -22.7%	965 -22.7%

油送船(白油)

1,000k 積	1,025 - 5.6%	1,025 - 5.6%	1,025 - 5.6%
2,000k 積	1,476 - 1.0%	1,457 - 2.2%	1,455 - 2.4%
3,000k 積	1,887 - 2.2%	1,876 - 2.7%	1,850 - 4.1%
5,000k 積以上	2,784 + 2.2%	2,787 + 2.3%	2,876 + 1.7%

油送船(黒油)			
1,000k l積	1,017 - 0.3%	1,009 - 1.1%	1,004 - 1.6%
2,000k l積	1,494 - 2.9%	1,490 - 3.2%	1,487 - 3.4%
3,000k l積	2,008 + 5.0%	1,876 - 1.9%	1,983 + 3.7%
5,000k l積以上	2,888 + 2.8%	2,787 - 0.8%	2,876 + 2.4%
ケミカル船			
500MT積	1,023 + 3.2%	999 + 0.8%	985 - 0.6%
1,000MT積	1,262 + 2.4%	1,276 + 3.6%	1,275 + 3.5%

詳細は資料ご参照。

議題6. 燃料油高騰の運賃転嫁状況について

本件、燃料油価格が高騰する以前の平成17年3月末におけるA重油価格とC重油価格、平成23年9月末におけるそれぞれの価格の差額について、転嫁率がどうなっているかという調査である。

資料最終頁にある通り、転嫁率平均は68%(平成23年10月)となっているが品目別にはばらつきが見られる。全く転嫁されていないとする事業者が2割を占めている現状である。

詳細は資料ご参照。

議題7. 船員の確保・育成に関する検討会・内航部会について

3/19に最終回が開催されているが、3/2の時点に於いては論点の未検討部分について議論が行われている。

論点2の教育・訓練期間における実践的な教育・訓練の強化に関しては航海訓練所の既存船大成丸の代替船を26年4月就航を目途に建造に着手することで、総連合会も設計に参画し、業界のニーズを反映した船型、教育・訓練プログラムについても海技教育機構等と検討を進めている。

また、航海訓練所と海運業界の人事交流を積極的に行い、航海訓練所の先生方も内航業界の実態を知って頂き、実態に合った教育を実施して行こうとするものである。

更に、航機両用教育の必要性については各位にアンケート調査でご協力頂いたが、業界、学校、学生等それぞれ様々な意見が出されており、メリット・デメリット等について検討すべきとしている。

社船実習については実施能力を調査し、拡大を検討すべきとしている。また、航海訓練所で行っていたカリキュラムと同等のカリキュラムを行うべしとなっているが、社船実習となればどうしても自社のニーズに合った教育訓練の傾向にならざるを得ないことから、カリキュラムも業界ニーズに沿ったものとなるよう、要望している処である。

以上の後、議長は大要以下の通り補足した。

航機両用教育については、大型船の委員(どちらか深度化)と小型船の委員(両用)との考え方に差異があるが、アンケートでは3割が現行のままで良い、5割が多少なり変えて深度化も必要と、今の両用教育を何らかの形で変えていかなければならないという意見であった。

また、海技教育機構の旧海員学校卒業生と水産高校卒業生の乗船履歴について、国交省と文科省の調整が出来て一本化することとなった。

社船実習については、現在尾道海技学院が内航事業者から船を提供して頂き、教育を行っており、今後このような形の必要性が出てくるであろうと言う意見であった。

奨学金について、受けたくても受けられない生徒もあり、内航業界としても考えて欲しいと言った話が出ている。業界として資金に余裕があるわけでは無く、やるからには継続していくことが肝心であり、改めて議論することになると思う。

次いで藏本理事より次の様な補足が行われた。

それぞれの委員がそれぞれの立場で意見を述べ合ったことから、大型船と小型船に意見の温度差が出ていたと言う印象であった。

小型船による船員教育というものにあまり関心が無く、反映されないのかなと言う印象である。

また小型船事業者は新卒者を雇用・教育していくことにコスト面や船員室の確保と言ったハード面で困難なこともあり、西日本を中心とした小型船の船員を如何に教育実践していくかと言うテーマで議論をしている最中。5月頃には中間報告の形で発表することとしている。

平成19年から尾道海技学院が民間完結型社船実習と言うことで内航の船舶を提供して6級海技士の養成を行っている。大きく異なるのは公的な教育機関(海技教育機構)で行っているのは船主が雇用することを条件となっているが、尾道は就職支援と言うことで厚生労働省の失業対策の助成を活用し、自動車免許と同感覚で船の免許を取らせて、陸上から海上に就職を促している。航海訓練所の実習とは異なり、荷役をし、狭水道を通過するなど内航の実態に即した訓練が行われている。

議題8. 環境安全委員会報告について

シップリサイクルに関し、船技協では要望があれば何処へでも説明に伺うとのことであったが、大変重要な問題でもあり総連合会としても説明会を開催すべきとの要請に基づき、最終説明会を全国7カ所で行った。

①本条約の発効要件充足に関する関係国の動きが出てきたこと②海外売船の際、インベントリ国際証書が要求され、無い場合は売船出来なくなること③適用されるのは二層甲板船で146トン以上、それ以外のタンカー等は325トン以上④日本が批准すると国内で解撤する際にもインベントリが要求されること、等を周知する目的で開催された。資料にあるその際の質疑応答を参考に参照願う。

東日本大震災発生時の本船の対応に関し、アンケート調査を行った。

地震・津波情報の入手方法としてテレビによるものが一番多く、テレビの重要性が認識されたが、地デジ化されてから特に航海中は電波の受信が悪く、その改善方については総務省にも要望している処である。

更に、沿海区域の拡大に関し、現在、伊勢湾沖の沿海区域と八戸・尻屋崎から苫小牧にかけての沿海区域2カ所について緩和申請済みであるが、加えて5カ所について追加申請することとした。

また、MARPOL条約付属書の改正(2013年発効)により、海洋環境に有害な物質をばら積みした船倉の洗浄水は海洋への排出が禁止されることになっているので、当該事業者は十分注意が必要である。

燃料油関係については、原油市況がイランを火種とする政情不安からの価格乱高下により2012年内価格は90～110ドルの高値で推移すると見込まれている。

議題 9. 取引トラブル回避のための説明会実施について

総連合会と日本海運集会所が共催して行っている「内航海運の取引に係るトラブル回避のための契約書の必須条項について」、今年度に於いても上天草、佐伯、高松、福山の4カ所で開催する事となったのでご参加願いたい。

議題 10. その他

新6級海技士養成課程については従来年2回実施されてきたが、受講生の減少傾向に鑑み、今年度から年1回となり先般募集を締め切った。一定人数を割り込んだ場合、事業者の方に経費の一部負担が発生するものであるが最終人数は19名となり、全額総連合会負担で実施することとなった。全海運からは8名の受講者があった。

次いで、岡本理事より以下の報告が為された。

中国運輸局管内では3倍の求人があった。タンカーの船主が雇用、月給手取り50万円、ボーナス2ヶ月、2ヶ月乗船して1ヶ月休暇と言う一般的には考えられない状況。貨物船分野に影響が無ければ幸いだが、数字が一人歩きしたら恐ろしいと感じている。

議長は、タンカー関係では船員費が1人当たり5万円ぐらい上昇していると聞いているが、岡本理事同様、貨物船に影響が出てくることを懸念している旨発言した。

以上の報告の後、議長は議題2～10までの全体について意見を求めた処特になく、了承された。

議題 1. 内航海運暫定措置事業の今後のあり方について

議長は、本日提示の資料については財務省・公取委との折衝を控えており、内部用であることからマスコミ関係には漏れない様特段のご注意をお願いしたいと前置きし、大要以下の通り説明を行った。

2/23総連合会臨時政策委員会が開催され、全海運は2/28、29に3部会並びにプロジェクトチーム、3/6理事会で審議頂き、3/14総連合会政策委員会、3/15理事会において全海運を含め5組合がそれぞれの考え方を表明した。

全海運は3/6理事会にて確認された次の5点を主張した。

①砂利船（ガット船）・曳船等に関しては特例措置を設けること。

②所有期間、船齢制限は不問とすること。

③2段階方式は受け入れられないこと。

駆け込み建造、建造控え等内航業界のみならず、造船業界、船用業界等にも迷惑をかけるのではないか、ということも付言した。

④2年と言う表現箇所が数カ所あるが、全て削除すること。

⑤特別償却対象の300G/Tを外すこと。

更に、全海運は国交省がB単価で歩み寄りを見せたことから、A単価を24千円から27千円に引き上げ、B単価は30千円、また、C単価も既存事業者と新規事業者の差別化をすべきであり、また管理会社活用3要件全てを充足する必要は無いのではないかと

うことも主張した。

5組合全体の意見としては、2段階方式による単価設定、並びに保有期間設定については大型船を除いて4組合が好ましくないと主張、船齢制限については5組合とも反対を主張した。

国交省は、これら意見に対して

- ・保有期間・船齢について強い反対があったことは認識した。
- ・今後、意見交換を踏まえて修正できる点は修正したい。
- ・特殊事情のある船種の取扱いについては、グループ要件6)で対応できるよう書きぶりを考えたい。
- ・C単価を再区分することは差別的な取扱いとなり、公取委の同意が得られない。
- ・本問題は政府保証の確保等の問題もあり、財務当局、公取委の理解が不可欠であることを業界としても理解頂きたい。

とし、更に内部で検討の上、次回再度修正案を提示する、とした。

以上の説明の後議長は、各位に意見を求めたが特に発言も無く、細部については今後詰めていくことになるが、全海運としてどうしても譲れない点としては、単価を最終年度まで一本化すること、船齢制限を撤廃することである。他4組合との連携も十分取りながら、本案件の取扱いについて執行部に一任頂きたいと提案した処、拍手を以て了承された。

次いで雑喉副会長から、ガット船を特例扱いすべしという話を出しているが、プッシャーバージのバージ（被曳はしけを含む）は環境性能アップにつながらないものであり、今の案のまま行けばC単価適用となってしまう。バージの話は内部で何ら議論もしていないが、どうすべきか、との発言があり、これに対し、関係理事より自分が把握しているバージにはガットが設備されているのでガット船に含むものと考えていた。ご指摘の通りであればバージも特例として頂きたい。また、折角なので発言させて頂くが、Co2削減、船員問題等に大きく貢献しているのがプッシャーバージであるにも拘わらず、平成30年問題で建造し難くしようとしている。この解決のために各位のご理解を頂きたい、との発言があった。

更に、関係理事より、被曳はしけ・台船はCo2を全く排出していないのだからAグループに組み入れて良いのではないかと、との発言があった。

議長は特殊船の定義等これからの話し合いになるが、最悪でもBグループに位置付けすべきではないかと考えている旨回答した。

また、議長は国交省からの再修正案が入手でき次第、事務局から各位宛ご案内することとしたい旨付言した。

以上で議案審議が全て終了したので、議長は謝辞の後、13:40閉会を宣した。