

全国海運組合連合会
第305回理事会議事録

日 時 平成24年11月21日(水) 12:00～13:55

場 所 神戸市・生田神社会館・4階会議室

出席者 理事39名(別紙名簿の通り)

議 題

平成24年秋の褒章受章者報告並びに記念品贈呈
藍綬褒章受章 副会長 雑喉平三郎 殿

1. 海技教育機構の入学及び求人状況の件
独立行政法人・海技教育機構
募集就職課長 園田 忠 殿
2. 部会委員の交代の件
3. 内航海運暫定措置事業に係わる件
4. 10月分主要オペレーター輸送動向結果の件
5. 内航船舶建造(起工ベース)アンケート調査の件
6. 船主連絡協議会の活動の件
7. 平成24年度事務局研修会開催結果報告の件
8. その他

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、開会挨拶の後、平成24年秋の褒章受章者として雑喉副会長が藍綬褒章を受章された旨報告し、内規に基づいて記念品を贈呈し、同氏から謝辞の後、議事に入った。

議 題1. 海技教育機構の入学及び求人状況の件

(独)海技教育機構・募集就職課長 園田 忠 殿より概要以下の通り説明があった。

【学校紹介】

宮古、清水、波方の3つの海上技術短期大学校(専修科と呼称)は高等学校卒業者を対象に2年間の教育を行い、航海・機関の4級資格取得を目的としている。

小樽、館山、唐津、口之津の4つの海上技術学校(本科と呼称)は中学校卒業者を対象に3

年間、職業高校と同内容の教育を行い、高等学校卒業と同等資格を取得し、4級海技士筆記試験免除+6ヶ月の乗船実習で履歴を充足し、トータル3年6ヶ月で航海・機関4級資格の取得を目的としている。

海技大学校は元々船員の再教育機関ではあるが、専修科・本科の卒業生を受け入れるコースを設けており、2年間の教育を経て航海・機関何れかの3級資格取得を目的としている。

【入学状況】

海上技術学校・海上技術短期大学校共に、この数年入学希望者は増加傾向にあり、平成24年度にあっては、倍率も海上技術学校2.58倍、海上技術短期大学校2.45倍となっている。

【海技士国家試験】(23年度)

海技大学校 3級海技士資格(航海・機関何れか)100%取得。

海上技術短期大学校 4級海技士資格(航海・機関両方)95.1%取得。

海上技術学校 4級海技士資格(航海・機関両方)77.2%取得。

【求人・就職状況】

卒業生の8割が海上産業に就職している。

求人状況は19年度1,184件あったが年々減少傾向にあり、昨年度若干持ち直したものの19年度の半数という状況である。

就職状況は19年度286名であったところ、こちらは年々増加傾向にあり、23年度は345名、過去5年合計では内航3団体並びにその他内航に52.1%、タグ・カーフェリー等も含めると内航関係に85.8%就職しているという状況である。

求人状況は減少しているものの、就職状況が年々増加しているということは、海上の企業に就職したいとする目的意識を持った生徒が入学して来ているものと捉えている。それを裏付けるのが入学希望者(入試倍率)の増加である。

今年度の状況(11月1日現在)は、昨年度同日比で内航3団体152.4%、その他内航で157.7%の求人を頂いており、過去3年と比較しても多くの求人となっている。各位のご協力の賜物と感謝している。しかしながら19年度の水準には未だ至っていない状況である。

【就職内定状況】(平成24年11月1日現在)

過去2年と比較して本科校・専修科校・海技大学校共に内定者が増加している。学校には目的意識のしっかりした生徒が集まってきており、学校としても内航の戦力になり得る船員を育てているので今後ともご協力をお願いしたい。

【タイムスケジュール】

本科生 高校卒業生と同じ取扱い

6月20日 求人受付開始

7月1日 求人公開

9月5日 応募開始

※旧就職協定に従った日割りとなっている。

専修科生 短大卒業生と同じ取扱い

4月1日 求人受付開始・公開

7月1日 応募開始

※文科省の指導内容に沿った日割りとなっている。

各位には引き続きご協力、ご支援を賜りたい。

以上の説明の後、大要以下の通り質疑応答が行われた。(○質問、◎回答)

○内航3団体・その他内航とはどのような区分か。

◎国交省の区分表示に従っている。内航3団体は内労協、一洋会、全内航に属する船社、その他内航は内航3団体に属さない船社を言う。

○海上技術短期大学校には一般の社会人からの入学者が多いと聞かすが、割合はどうか。

◎正確な資料は持ち合わせていないが1割少々程度。大学を出てから資格を取得したいという社会人もおり、社会人入試制度を設けて受け入れている。

○高卒で入学した者と、社会人入学者とで就職に対する意識に違いはあるか。

◎教育内容は同じ。必死さという面では、私見ではあるが一度就職を経験した社会人入学者の方が若干高いという感じである。

○海上技術学校を卒業して一般の大学に進学する生徒もいるのか。

◎高等学校卒業資格が生じ、東京海洋大学や水産大学校に進学する生徒はいるが、一般大学への進学は共通1次試験等があり、職業高校と同様のカリキュラムであることから困難な面がある。

○25年3月求人サイトの初任給ほどの程度か。

◎各社区々でデータとして持ち合わせていない。

以上の後、議長は園田募集就職課長のご懇切なる説明とご回答に対して感謝の意を表し、本議題を終了した。

議 題2. 部会委員の交代の件

議長の指示により事務局は、四海連から提案のあった輸送部会委員交代願いについて、以下の通り説明した。

(新任候補者)

ふな こし たか ひさ

船 越 孝 久 新菱海運(株) 代表取締役社長

(旧任者)

松 本 博 行

この後、議長が本件を諮った処、異議無く承認された。

議 題3. 内航海運暫定措置事業に係わる件

議長の指示により事務局は、大要以下の通り説明した。

本年度の収入については、9月期建造申請の審査が終了し、現時点に於いて6,788百万円が見込まれ、一方支出については元本償還金、金利、事務経費等を含め3,770百万を要し、市中金融機関に対する借入金の返済は今年度で終了し、来年度以降は金利・事務経費等312百万円が必要経費として計上され、2,706百万円の剰余が見込まれている。 この結果、現時

点に於いて今年度中に未交付額2,465百万円が交付可能となるが、完了届提出分は2,271百万円であり、全額交付出来ることとなった。但し、差額430百万円については国への返済充当と預託金の取扱い問題が浮上しており、今後議論する課題になるものと思われる。

更に、平成25年度の資金管理計画予測では、先般実施した造船所へのアンケート結果から2,867百万円の建造納付金が見込まれ、26年度経費を除いて2,292百万円が交付可能金額と想定される。

この後、議長が本件を諮った処、異議無く了承された。

議 題4. 10月分主要オペレーター輸送動向結果の件

議長の指示により事務局は、大要以下の通り説明し、了承された。

内航輸送元請けオペ上位50社全体の輸送量は80%を占めているが、品目別では区々であった。今後は精度を高めるために各品目毎の上位5社が入るようにした。全体の傾向としては貨物船・油送船共に前年対比を割り、伸び悩み傾向にある。

◎鉄鋼(精度86%) 対前年比0.95

自動車減産、造船需要の低迷、中国等新興国の景気減速、円高による輸出減等が要因
今後大手メーカーは下期(10月～3月期) 3%減産が予想されている。

◎原料(精度88%) 対前年比1.01

鉄鋼用原料は減少だが、セメント用原料は伸びている。

◎燃料(精度62%→+2社・79%) 対前年比0.84

季節の端境期にあり、節電効果、輸入炭直入等が要因

◎紙パルプ(精度57%→+1社・64%) 対前年比0.89

内需の低迷、円高による中国からの輸入紙増加が要因

◎雑貨(精度89%) 対前年比0.93

北海道農産物の動きが伸びない、たばこ原料、建材等も同様
関東から南九州への養殖漁業用飼料が風評被害により伸び悩んでいる。

◎自動車(精度95%) 対前年比0.91

9月のエコカー減税終了、10月の新車販売が前月の-6%が要因

◎セメント(精度78%) 対前年比0.96

需要はあるが、大手輸送事業者が今後の需要増に備えて3隻ドック入りで輸送量減だが、11月以降は元に戻る。

◎油は0.95と12ヶ月ぶりにマイナス。

全体を引っ張っていた黒油が減少対前年比0.97、
季節の端境期、節電効果による需要の減少が要因

◎白油(精度95%) 対前年比0.97

ガソリンの長期低落傾向(エコカー等による)、灯油の備蓄終了等が要因

◎ケミカル(精度49%→+2社 65%) 対前年比0.94

自動車部品材料の低迷、日本触媒火災事故の影響等が要因

- ◎高圧液化(+3社64%) 対前年比0.86
日本触媒火災事故の影響 コスモ石油堺製油所定期検査等が要因
- ◎高温液体(精度49%→75%) 対前年比1.00
東北以外は需要低迷
- ◎耐腐食 対前年比0.90
ケミカル同様内需の低迷、輸出減・輸入増の影響が要因

議 題5. 内航船舶建造(起工ペース)アンケート調査の件

議長の指示により事務局は、大要以下の通り説明し、了承された。

内航船舶建造予定造船所42社に対し、24年度下半期～26年度上半期(4期2年間)の受注量アンケート調査を行った。32社から回答を得、その内、内航船舶建造予定は26社であった。(前回29社)

24年度上期・下期合計 82隻・163千トンでほぼ実数である。

25年度 59隻・106千トン

26年度上期 6隻 8千トン となっている。

26年度については契約見込みのものであり、流動的な数字である面が強い。

なお、24年度の受注量が23年調査時より大幅に増加した要因は、バブル期の大量建造船の中で一般貨物船の199G/T型の高齢化による代替建造(船型は250～299G/T型)が促進されたこと、及び同時期のタンカー船に於いても1,000KL積、2,000KL積が多く建造されたこと、等による。

以上の後、議長は、回答造船所が29社から26社に減少しているが、これは外航・近海を扱っていた造船所7～8社に流れているのが原因とも聞いている旨、補足した。

議 題6. 船主連絡協議会の活動の件

本件について、岡本理事(船主部会長)は大要以下の通り説明し、了承された。

【船舶経費の算定について】

○算出船型:499G/T型と、昨年度より199G/T型に代え、250G/T型を対象としている。

なお、算出時期の関係から平成24年秋竣工とした。

○船 価:499G/T型→5.87億円

250G/T型→3.85億円

○乗出費用:両船型とも昨年度同様 船価の3.0%とした。

○乗組員数:昨年度同様 499G/T型→5人

250G/T型→4人

○船 員 費:従前同様 全内航500G/T未満船の平成24年度妥結額を準用した。

又、乗組員給与と船主負担額の2つに分けて表記するに留めた。

○修 繕 費:従前同様5年間の平均額を計上。昨今の情勢を勘案し、両船型とも昨年度同額とした。

○船用品費：両船型とも昨年度同額とした。

○潤滑油費：両船型とも昨年度同額とした。

○船体保険料：従前同様、6種条件で付保額を乗出費用・建造納付金(納・交付金単価差)を含めたトータル船価として新規契約を前提。東日本大震災による影響等もあり料率の大幅アップとなった。

499G/T型・・・533.1万円（昨年度年額 420万円）

250G/T型・・・349.1万円（ " 300万円）

○P・I保険料：従前同様付保額50億円、船体保険料と共に東日本大震災による影響等もあり料率の大幅アップとなった。

499G/T型・・・128.9万円（昨年度年額 85万円）

250G/T型・・・ 89.1万円（ " 60万円）

○固定資産税：従前通り、トータル船価を基に算出した。

○雑 費：両船型とも昨年度同様、トータル船価の0.5%

○減価償却費：両船型とも昨年度同様、トータル船価に連動して算出、14年均等の全額償却とした。

○設備資金金利：運輸機構の金利を基に算出した。 金利・・・2.35%

○船主店費：厳しい経済情勢と船主の置かれている過酷な状況を勘案し、昨年度同様他経費合計額の9%とした。

499G/T型・・・1,332.9万円（昨年度 1,321.7万円）

250G/T型・・・ 980.1万円（ " 976.3万円）

○稼働日数：資料の連続性・信頼性等を考慮し、従前同様 11.5ヶ月とした。

○ハイヤーベース

499G/T型・・・14,035万円

250G/T型・・・10,329万円

【若手船員育成費用について】

船員を確保・育成するのは船主の仕事であるが、現在の用船料では到底困難である。

若手育成費用は、船員未経験者(一般高校卒業等)の場合、約505千円。免状所有者(海上技術短期大学卒業等)の場合で約516千円が必要となる。これら費用について、員外で育成に努力している船主に対しては、オペレーターにも負担協力願いたい旨申し入れている。

【船連協・地方大会開催結果について】

10/18広島、10/25博多、10/26松山において地方大会を開催し、全内船所属船主を含め多くの船主の参加を得た。

地方大会で聴取した意見を参考にしながら、昨日東京、本日理事会終了後神戸、明日大阪・神戸のオペレーターを訪問し、意見交換を行っている最中である。

議 題7. 平成24年度事務局研修会開催結果報告の件

議長の指示により事務局は、大要以下の通り説明し、了承された。

本件については、過般の理事会で承認を頂き、10月19日(金)京都全日空ホテルに於いて全国の事務局から72名の参加を得た。

当日は、総連合会から堀江経理部長に参加を頂き、地球温暖化対策税についての説明と、活発な質疑応答が行われた。

その後、小比加会長から「内航海運の現状と課題」を講演を頂き、また、全海運事務局から事務的な諸案件につき、周知を図った。

更に、今回初めての試みであるが、各組合から事前に①当該組合の実情・課題等について

②全海運・総連合会に対する要望等について③国交省等行政機関に対する要望等について、報告書の提出を求め、当該組合からの説明に基づき、活発な質疑応答及び意見交換が行われた。

議 題8. その他

議長の指示により事務局は、大要以下の通り説明した。

マルポール条約付属書V5改正に関しては2つの資料(10月5日付及び11月15日付)があるが、11月15日付の資料は昨日メールで入手し、早速会員(18組合)各位宛メールで周知させて頂いた。2つの資料は内容が異なるものではないが、総合政策局海洋政策課長から正式に来年1月1日から船舶発生の廃棄物は海洋投棄が禁止され、排出規制が掛かるということを含め周知願いたいというものである。食物くず以外のものは全て陸揚げすることとなるが、陸上側の設備の対応可否が問題であり、各位へのアンケート調査に基づく使用頻度の高い港を中心に設備の充実・対応を図って行こうということで、国交省内部でも対応のための事情聴取を行うこととして、前向きに対応を図るとしている横浜港、徳山下松港をヒヤリング調査することとなっている。

議長は、本件については法律で決めても公共バースに設備が出来ていないという矛盾したことになっていることを国交省には何度も申し入れている中で、現実に1月1日から実施されることになり、海運事業者として大変な対応が迫られることとなる。今後も情報が入り次第周知を図っていきたく、と補足し了承された。

以上の後、議長は全般的なことで意見を求めた処、以下の通り、質疑応答が行われた。

(○質疑 ※応答)

○事務局研修会でも多くの意見があったように、90%の方がこのままでは組合運営がやっていけないという中で、総連合会の決算で数千万円の税金を支払ったというのが地元の理事会で問題になった。何らかの理由があったのなら仕方ないが、総連合会の財政として税金支払いが可能なほど潤沢である状況なのか、組合に還元出来なかったのかという不満が生じた。

※過日、総連合会総務委員会(10月22日開催)において、研修会で多くの方から要望のあった、現在の総連合会との間の事務推進費を維持継続要望を行った。又、その際すばらしい数字の半期決算報告があったことから、又納税を行うことに対する疑問と共に、こんなに多くの税金を支払うのは組合として可哀しいのではないかと発言した処、全海運だけに増額というわけにも行かず、何らかの事業を行うための必要経費云々と言った合理的な理由があれば検討の余地ありと言うことであった。

○温対税に関し、我々の知らない間に総連合会が窓口となり、手数料を貰うということだが手数料の割合は決定したのか。

※総連合会を窓口とせざるを得なかったことは前回理事会でも説明した通りであるが、総連合会政策委員会・理事会で議論している中で、そのときの思惑と現在とでは異なり、微妙な表現だが中身は大分変わってきている。全石連等も絡んできて、どのような形で落ち着くのかは皆目分からない。

○他の問題でも多々見られるように、時間的な猶予が無いということかも知れないが、総連合会が何かを決める場合は事前に我々にも相談頂きたい

○温対税の手数料が戻ってくるなら、全海運の事業者が支払った額に対応した手数料は全海運に戻るようになって頂きたい。全海運が所属組合員のための事業として温対税の窓口になることを提案したい。

※プログラム作成等膨大な作業となり、全海運には人的問題も含めそれだけの余力は無い。

○無駄使いにならぬようお願いしたい。

以上でその他特に意見も無く、議長は全ての案件が終了したことから、本日の議事録署名人として議長の他、原田副会長、中島理事を指名し、13:55謝辞の後、閉会を宣した。