

全国海運組合連合会
第292回理事会議事録

日 時 平成23年1月19日(水)16:00~16:55

場 所 東京都・ホテルルポール麹町・3階・マーブル

出席者 理事38名

議 題

1. 内航海運暫定措置事業の平成22年度下期資金管理計画の件
2. 国土交通省・内航海運代替建造対策検討会の件
3. 平成23年度税制改正案の件
4. " 海事局関係予算案の件
5. 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、議事に入った。

議 題1. 平成22年度下期資金管理計画の件

本件、議長の指示により事務局は、以下の通り説明した。

22年度下期の資金管理計画については、一定の建造納付金収入が見られたことから、僅かではあるが137百万円の範囲内で交付金交付が可能となった。

収入合計	6,336百万円
支出合計	4,149百万円
次期必要経費	2,050百万円
差引交付可能額	137百万円

又、政府保証資金調達について毎年借り換えを実行しているが、平成23年度に於いては暫定措置事業の530億円に老齢船処理事業の24億円を加えた554億円となっている。

更に、従来市中金融機関への返済が年1回のため、それに備えて資金を積み立てていたが、23年度は2回にすることで早期返済が可能となり、その分借入利息が少なくて済む見通しとなった。

この後、議長は、本件本来であれば10月に作成・公表すべきものであるが、納付金収入が低迷する中で、11月期申請の様子を見てから作成することとなったものである。又政府保証金は新たに借り入れたというものではなく、毎年借り換えを行っているということであり、誤解無きようお願いしたい、と補足した。

議長は本件を諮った処、異議無く了承された。

議 題2. 国土交通省・内航海運代替建造対策検討会の件

本件、議長は大要以下の通り説明した。

第1回目(11月15日)は委員の自己紹介とフリートーキングで終了しており、第2回目(12月17日)は各委員からのプレゼンテーションが行われ、2時間の予定枠を殆ど費やし、質疑応答もないほどだった。資料4が総連合会作成の資料で上野会長から説明を行った。

従来の内輪の会議と異なり、内航を熟知されていない委員も参画し、厳しい意見を述べる委員もいる。委員構成について、経団連は参画しないとのことであったが何故今回のプレゼンテーションにだけ出席されたのか多少なり疑問を持った。本日示している各業界の資料は大いに当業界にとって活用できる資料となっている。金融関係の説明の中には融資先状況を分析し、全業種では正常68%、要注意20%、破綻懸念12%、内航に限ると正常44%、要注意36%、破綻懸念20%となっており、内航が非常に厳しい査定をされていることが分かった。又最近では運転資金として融通方の話も来ているとの説明があった。

本件当会は委員として参加しているが、参画していない他の3組合は専務理事(事務局責任者)がオブザーバーとして同席し、総連合会5組合間で情報を共有化している。

本件に関する第3回目(1月28日開催予定)は、員外の大学先生2名のプレゼンテーションを行い、第2回目の質疑応答、並びに第3回目のプレゼンに対する質疑応答を行う予定であり、更に論点整理として今後の業界の目指すべき方向性、代替建造促進の具体的な方策等について意見交換の予定。論点整理に当たり、小職としては過剰船腹を如何にして解消していくかが喫緊の重要課題であると認識している。発言の機会があるのは総連合会会長、大型船会長、全海運会長のみなのでどの様な意見でも結構故、良いお知恵があれば是非お聞かせいただきたい、として本議題を締めくくった。

議 題3. 平成23年度税制改正案の件

本件、議長の指示により事務局は、昨年12月16日閣議決定された平成23年度税制改正大綱の内、内航海運関係について大要以下の通り説明した。

I. 船舶の特別償却制度

[現行内容]

- i. 内航環境低負荷船 特償率16% 期限H23. 3. 31(個人・法人共)
- ii. 著しく環境負荷低減船 " 18% "

[大綱内容]

- i. 及び2. について 環境要件の見直しを行い、期限をH25. 3. 31迄、2年延長する。

II. 特定資産の買換え課税の特例制度

[現行内容]

- i. 船舶から船舶 譲渡益80%の圧縮記帳 期限個人H23. 12. 31
法人H23. 3. 31
- ii. 船舶から減価償却資産 " "

[大綱内容]

i. については、個人は、H26. 12. 31迄及び法人は、26. 3. 31迄3年延長、但し買換え船の環境要件を見直す他、買換え船は、譲渡船より船齢が下回っていることの要件が追加された。

ii. については、利用実績皆無の事から現行の期限を以て廃止となった。

Ⅲ. 環境税の導入について

本税制は、現在の化石燃料にかかる石油石炭税の仕組みを活用して環境税を上乗せするものである。

[大綱内容]

①現在の石油石炭税(@2,040円/KL)に環境税として@760円/KLを上乗せする。

②実施時期は、平成23年10月1日。

③経過措置として以下の通り段階的に引き上げる。

(イ)23. 10. 1より、環境税として250円を上乗せし2,290円とする。

(2,040+250=2,290)

(ロ)25. 4. 1より、上記の額に250円を上乗せし、2,540円とする。

(2,290+250=2,540)

(ハ)27. 4. 1より、上記の額に260円を上乗せし、2,800円とする。

(2,540+260=2,800)

④なお、内航海運については、平成25年3月31日までの間(1年6ヶ月の間)環境税が免除(還付制度)されることとなった。

現在総連合会は、免除制度の仕組み、方法等について検討しており、判明次第ご案内すると述べると共に本件については、今国会で審議される旨付言した。

この後、議長が本件について発言を求めた処、特になく了承された。

議 題4. 平成23年度海事局関係予算案の件

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。

I. 内航海運等の競争力強化

①海上交通の低炭素化等総合事業予算額554百万円(前年度102百万円)

○海上交通低炭素化促進事業として、船舶の高度な低炭素化に資する設備導入(例えば、船底低摩擦化改造等)に対して1/2, 1/3(新規にシャシー導入)補助を行い競争力の強化を図る。

②内航海運暫定措置事業の着実な実施 政府保証限度額の設定 554億円
(前年度625億円)

○内航海運暫定措置事業(政府保証額530億円)及び内航海運老齢船処理事業(政府保証額24億円、船齢16年以上船の買上げのこと)に必要な資金の一部について政府保証額合計554億円(借り換え予算のこと)を講ずる。

II. 内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能向上対策 予算額14百万円 *新規

○内航海運グリーン化・活性化に向け航行区域の見直し(検討予定区域、八戸、新潟、伊良湖、能登)等により燃費抑制効果に向けた検討を行う。

III. 即戦力を備えた船員の養成に向けた内航用練習船の整備 予算額450百万円 *新規

○現在の練習船大成丸(船齢30年、5,900トン)の老朽化に伴い、内航海運の実態に即した練習船(1,000トン型内航船、3,000トン、船価約48億円)の整備を図る。

IV. 船員雇用促進対策事業費補助金 予算額 119百万円(前年度97百万円)
 ○内航船員等の著しい高齢化等に対応するため海上運送法の船員確保計画の認定を受け新人船員雇用・訓練をした事業者に助成金を支給する。

V. 船員離職者職業転換等給付金 予算額70百万円(前年度329百万円)
 ○減船等に伴い離職した船員に対して、再就職促進のため給付金を支給する。なお内航についての関連法令は、「船員の雇用促進に関する特別措置法」である。

この後、議長が本件について発言を求めた処、特になく了承された。

議 題5. その他

議長は、その他関連を一括説明方事務局に指示し、事務局は大要以下の通り説明した。

○オペレーター上位50社による輸送実績について

貨物船は品目別に異なっているが合計ではリーマンショック以前の8割程度、前年との比較では上半期順調に回復傾向にあったが、下半期に入ってから徐々にマイナス傾向となっている。

タンカーについても概ね前年並の傾向である。

○暫定措置事業関連について

解撤交付金(通常分)は11月期分の認定が加わり、以下の通り。

認定累計	1,736隻	2,058,926対象トン	130,476,690,850円
交付済累計	1,667隻	1,935,509対象トン	125,406,134,350円
未交付累計	69隻	123,417対象トン	5,070,556,500円
(内完了届受付分)	61隻	97,966対象トン	4,355,570,000円※

※現在交付金交付待ちとなっているもので、議題1で説明の通り、この中から137百万円の範囲内で交付を実行することとなったものである。

老齢船処理事業は次の通り。

認定累計	116隻	146,421対象トン	2,424,853,525円
交付済累計	113隻	143,002対象トン	2,387,369,275円
未交付累計	3隻	3,419対象トン	37,484,250円※

※残3隻分については、2月或いは3月中に交付される予定である。

○建造認定状況について

22年11月期の審査が行われ、15隻 29,246対象トン 差引納付額866,427,650円を認定した。前年同期とほぼ同様であり、又、現在1月期を募集中であるがほぼ前年並みの隻数、納付金になるものと推測されている。

○海員学校等卒業生の就職協力方お願いについて

本件は、海技教育機構から協力方依頼があったものであるが、1/15現在で85名の生徒が就職先未定となっており、日本全体の産業が厳しい環境にあり、海運業界も同様厳しい経営環境の中にあると思われるが、生徒の就職について猶一層の協力をお願い致したいというものである。

本件に関して岡本理事から、3月の卒業までには100%就職できるようお願いしたい旨付言された。

この後議長は、今後の会議日程の中に2/1船主・輸送合同部会、2/2砂利船部会を開催することとしているが、1/13の総連合会政策委員会においてルールの解釈に誤解を抱いている向きが多く、飽くまでも現行ルールで行けば27年度で交付金制度並びに免除制度が終了し、納付金制度だけが残ることとなり、その場合に引当資格・留保トン数の有効期限の取扱いについて或る程度きちんとしておく必要があるとの認識により2/9の総連合会政策委員会で確認方要請したことから、内部でも十分な認識を統一しておきたいという意味で開催するものであるので、宜しくお願いしたい。尚、本日の理事会は、時間の関係から質疑応答の時間が取れなかったが、席を替えて各位の意見を伺いたいと述べ、本日の議事録署名人に議長その他、寺岡副会長並びに高木専務理事を指名し、謝辞の後16:55閉会を宣した。

以上