

全国海運組合連合会
第295回理事会議事録

日 時 平成23年7月12日(火) 12:00~14:20

場 所 神戸市・ANAクラウンプラザホテル・9階 ローズマリーの間

出席者 理事40名(別紙名簿の通り)

議 題

1. 「暫定措置事業の今後について」の対応の件
2. 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、議長は、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。

議 題 1. 「暫定措置事業の今後について(タタキ台)」の対応の件

本件、議長の指示により事務局は大要以下の通り説明した。

タタキ台では27年度までは引当資格補償制度である現行ルールを踏襲することとなる。即ち、交付金制度、納付金制度、免除制度、留保制度は28年3月31日まで継続すること。但し、交付金単価、納付金単価は現行の漸減方式を採用。

28年度以降(28年4月1日以降)は環境に適応した船舶を建造するもの、更には構造改善に資するもの等へのインセンティブを付与する観点から納付金の一部を減額することとし、交付金制度、免除制度、留保制度は廃止される。

又、被代替船の船齢制限、被代替船並びに代替船の一定期間保有義務、旧規程船並びに暫定措置事業認定船舶を被代替船として位置付け、但し建造申請前に解撤等完了した船舶は被代替船と位置付けられない

全海運では昨日、砂利船部会・輸送部会・船主部会を開催し、更に本日のプロジェクトチームでもご議論を頂き、全海運としての対応を検討願った。

次いでプロジェクトチーム藏本委員長は、3部会の意見取り纏めと共にプロジェクトチームの対応を大要以下の通り報告した。

当プロジェクトチーム委員は、3部会それぞれに参画し、それぞれ置かれた立場での意見の相違が伺われたと共に、逆に共通意見も見受けられ、これら意見を参考にしながらプロジェクトチームとしての意見を取り纏めることとした。

○ 砂利船部会の取り纏め

砂利船部会では、行政案には全面的に反対と結論付けた。

- ・ 暫定措置事業移行後、行政の誘導をそのまま受入れ、自分たちが議論した意見が全く反映されないことに不満を感じており、執行部の責任や総連合会の存在意義に対して不信感を表わす意見もあり、行政指導ではなく業界が自主的に議論し交渉できる姿が求められた。
- ・ 各論での意見に対しては、グループ分けのAはandではなくorにして欲しいとか、被代替船の船齢制限に対する異論が聞かれた。
- ・ 砂利船は他の船舶と異なり、不利な点も多い。
- ・ 新たな返済事業は、シンプルに且つ事業者均等に負担させる仕組みも検討すべきであり、重要な問題を短時間で結論を出すことへの反対意見もあった。

○ 輸送部会の取り纏め

輸送部会は、最終取り纏めはせず、会議内容のニュアンスを総連合会での意見に反映させて欲しいと要望。

- ・ たたき台に対するシミュレーションの重要性（成功のシミュレーション含む）を訴え、受益者負担を考慮すれば荷主も巻き込んだ返済スキームの構築など、行政案有りきの議論ではなく、業界主導のたたき台を総連合会中心に作成すべきであるとした。
- ・ また各論では、現状の条件は厳しすぎて現実的な制度設計が求められ、シンプルで且つ一律であるべき。また、グループAとBは一つにまとめ、所有期間や船齢制限は排除する必要がある。
- ・ 行政案は、代替建造促進なのか？早期返済なのか？その目的が不明瞭であり、もし、返済が目的であれば過去の責任を明確にした上で、全関係者が真の議論をすると共に応分の負担をもって対応すべきである。なお、平成28年並びに収支相償い事業が終了する時期に大きな経済変動が生じないように配慮することや、総連合会の存在意義を立証できる組織のあり方についても議論して欲しいとの意見があった。

○ 船主部会の取り纏め

船主部会の取りまとめは、行政案を受入れられないとの結論を得た。

- ・ 他の2部会と若干異なる意見は、資産価値を残す差別化を求める声と、暫定措置事業と環境問題を同じステージで議論することに異議を唱える声であった。国の環境問題を推進するのは国の補助金で処理する問題でありインセンティブに絡めるのは理解出来ない。
- ・ 各論としては、他の部会同様保有期間や船齢問題への異議やグループ分けの問題も指摘された。

- ・また、負担増の価格設定に反対し、インセンティブに関する考え方についても異議を唱えた。
- ・国の筋書き通りに誘導されないよう、他の部会同様、行政案に頼らず業界案を出すべきと主張し、早急な結論より時間をもって事業終了後のあり方や進むべき道を視野にした解決を求めた。

○ 3部会議事内容の確認と当活性化プロジェクトチームの取り纏めについて

全海運の意見を纏めれば、行政案をこのままの形で受入れることは出来ず、各論を議論するよりもまずは業界としての案の作成することが重要である。そのためには早急に結論を出すのではなく、ある程度の時間が求められる。

これらを踏まえて総連合会政策委員会の場で主張していただきたい、と取り纏めた。

議長は27年度までの考え方について改めて各位の意見を求めた処、
(以下 ◇出席理事発言、◎議長他執行部発言)

◇27年度1隻を何とか26年度前倒しで処理し、26年度単価を据え置くことは出来ないか。

との意見があり、これに対し議長は、

◎これからの交渉になるが、そうした事態になれば申し入れたい旨回答した。

又、

◇叩き台にある特償率18%（削減率16%）、16%（同12%）の基準が不明であり、削減率をデータとして把握しているのか疑問有り。

◇C重油を使用禁止すればCO2削減に大きく貢献するのではないか。

◇タタキ台の作成を総連合会が国交省に依頼したという事を聞いて大変憤りを持っている。業界の問題であり、業界から案を出していくべきである。

等々の発言があった。

議長は、グループ分けの問題、船齢制限の問題等、又、環境問題を暫定措置事業に絡ませるのは可笑しいという意見も出されており、総連合会会議の中で主張していきたい旨回答した。

次いで、議長は改めて27年度までの取扱いについて確認を求めた処、現行方式を踏襲することで異存ないことを確認した。

又、出席理事からは、

◇27年度までの方向に異論はないが、28年度以降の話を何故そんなに急ぐのか理解できない。この様な重要な案件は時間を掛けてじっくり検討させていただきたい、時間は十分あるはずだ。

との発言があり、議長は、

◎内部からも今回の交渉が暫定措置事業に関する最後の交渉になってしまうのではないか、との指摘もあり、今後のスケジュール案を見ても24年に規程改正という運びからして、もう少し議論の時間に余裕があるものと考えている旨回答すると共に、昨日の議論にもあった総連合会を含めた組合のあり方等とは切り離し、今回に関しては暫定措置事業に絞って議論を進めたい、として意見を求めた。

出席理事から、

◇暫定措置事業に絞ると言うことはどういう意味かとの問いに対し、

議長は、次の通り回答した。

◎昨日も意見が出された総連合会の運営・予算の執行問題、暫定措置事業に代わる新規事業の立ち上げ等、又、総連合会を解散させる訳にも行かないと言った意見も聞かれ、この種の議論は相当の時間を要すると考えられることから述べたもの。

更に出席理事から、

◇総連合会を解散させる訳には行かない、とはどういう意味か。

との質問に対し、昨日の発言者から以下のような説明が為された。

◇過去に内航海運は色々な船主団体が存在し、それぞれが確執し、過当競争・つぶし合いが行われ、このままではどうにもならないということで総連合会という話し合いの場を作るよう行政指導が行われ、S&Bを行い暫定措置事業に移行しながら今日に至っているが、未だ途中経過の段階であり、総連合会が無くなったら何処で話し合いをして行くのか、元に戻ってしまっても良いのか、その意味で未だ無くせない、と申し上げた。

更に、以下のやり取りが行われた

◇28年度以降の案というのは何に限定していくのか

◎タタキ台に沿って検討すると、昨日の各会合でも殆どの項目が受け入れられないと言った意見であることから、代替案を検討して行くことになる。
このままでは呑めないというのが大多数であった。

◇代替案を考えるに際し、どの範囲内で検討するのかを示して欲しい。

◇単価の問題でもなく、18%・16%の中身も分からない、と言った状況でこの案で検討しろと言っても無理だというのが各部会の意見ではないのか。

◎まるっきり白紙でフリートキングで作成するとなると相当の労力を要することから、たまたまタタキ台が出てきているので、これを基に議論するのが早いのではないか。

◇タタキ台を基にして我々もタタキ台を作成するということで良いのではないか。

◎タタキ台を全面否定するだけでは前に進まない、対案を示さなければならないと考える。

- ◇ 1年も2年も前から今日の状況になることが分かっているながら、何故理事会等で独自に案を作成しようとする姿勢がなかったのか。
- ◎ 代替建造対策検討会の中に暫定措置事業の検討項目があった。その検討内容の様子を見ようと言うこと、且つ震災に遭遇して会議開催を中止したと言うこともあり、現在に至った。
- ◎ 「暫定措置事業の早期解消」と言う閣議決定が出され、これに基づいて検討会が開催され、早期解消のためには代替建造促進が必要と言うことから報告書が出され、報告書に基づいて国交省からタタキ台が示された、と言うのが流れである。
- ◎ 報告書が出された時点で業界から案を示すべきではないか、と言うことは主張していた。

- ◇ 暫定措置事業だけに絞りたいと言うことも理解は出来るが、全体を考えて議論していかないと違った形になってしまうと危惧する。

- ◇ 国は業界に対して「借金を早く返して早期解消」と言い、タタキ台のような厳しい内容になっている。確かに業界は国からお金を借りているが、そこまで言われる必要はない。事業者は代替建造の時期が来れば建造したいと皆が思っている。それを事業者の財産をカットしようとしている。何故其処までするのか、何故結論を急ぐのか、借りたお金を返さないとは言っていない、借りたものは返すと言っている。

- ◇ 総連合会政策委員会の中でも全海運を含めた3組合がほぼ同様な意見であり、この3組合がスクラムを組んで交渉に当たって貰いたい。

- ◇ 船腹調整事業から暫定措置事業に変わった時点で、目的が全然違う事業を行っていることから大きく業界は変わったと思う。
暫定措置事業は27年度で本来終わるべきものであったが、借入金膨らみ且つ収支相償うと明記されていることから今後も継続して行くこととなるが、「暫定」と言う言葉があるにも拘わらず、長期に亘って実施していることが外から見て違和感が生じ、早期解消論へと繋がって来ているのではないか。
借入金返済のためには3万円をとり続けることとなるが、終了後は0円になることから終了時点では大きな経済変動がおこり、その時の混乱を回避するためにも組合の求心力を含めたあり方を追求していく必要がある。求心力のある事業とは何なのか、今後時間を掛けて議論して行くことが必要である。同時に借入金を返済するためにどの様に原資を集めていくのか、と言うことを時間を使って議論したい。
全海運が中心になって案を作成し、総連合会を納得させて行政と議論頂きたい。
全海運内部の人間だけではなく、外部識者も交えて案作りを行うのも一案ではないかと考える。

- ◇ 暫定措置事業は27年度で終了させ、借入金約600億円に対し、建造者はトン3万円を直接国に返済する。
年間100隻建造するとすれば、年50億円は返済可能であろうし、総連合会の事務経費負担も軽減されるのではないか。総連合会は連絡調整機関として残れば良い。

- ◇ 特償率18%（削減率16%）、16%（同12%）は何を基準にするのか

- ◎ その点は既に問うているが、明確なものは出てきていない。データもない。

- ◇ トラック事業では利用者の選択の便を考え、貨物自動車運送事業安全性評価事業が行なわれGマーク（安全性優良事業所認定）を評価認定した公表制度があり、協会

が評価点を付けてGマークを付けている。無料で行えると言うことは国からの補助が出ていると言う事だ。何故総連合会だけは自分達でやれと言われるのか、業界が弱すぎる。

同じような物流業界がどの様なことをどの様に行っているのかを勉強する必要がある。

総連合会は圧力団体ではない。国交省が内部の調整事業をもぎ取ろうとするなら、他の事業が行えるように要求すべきである。

◎国交省省ばかりを頼らずに、環境省等他の省庁とも連携して事業運営をしていく手はあり得ると考える。

◎総連合会はこのタタキ台を参考にして意見を述べていくことになるだろうが、タタキ台を読むと国交省は業界に対して押しつけの感がある。

SES船は3万円を欠けても良いではないか（軽減）と言っているが3万円は一切まけぬ、聞く耳持たないという押しつけだ。

暫定措置事業を止めてしまえという意見もあったが、止めてしまって返済事業だけが残ると自ら自分の権利を放棄してしまうことになる。何の利益も得ずして返済だけになって、果たして組合員が納得するだろうか

何れにしても時間が必要であり、だからと言っていつまでも延ばせない。

こちらに対案を作らなければならない。

議長は14：00、一旦15分ほど休憩を宣し、休憩後改めて議論することとした。

議長は14：15再開を宣し、以下の通り提案した

◎3部会、活性化PT、曳船の中からそれぞれ1～2名程度と執行部で構成する委員会を設置し、全海運としての対案を作成して行きたい。又人選については執行部に一任願いたい。

又、明日の総連合会政策委員会において、全海運の姿勢としては具体的な項目に対応した意見は述べず、3部会、活性化PT、理事会の中で出された諸々の意見を出すに留めたい。

これに対し全員特に異論無く、了承された。

議 題 2. その他

特になし

以上で全ての議案審議が終了したので、議長は14：20閉会を宣した。