

全海運第285回理事会議事録のご案内について

標記につきまして別紙の通りご案内致します。

平成21年10月14日

全国海運組合連合会

全国海運組合連合会
第285回理事会議事録

日 時 平成21年9月16日(水)12:00～14:25

場 所 神戸市・生田神社会館・4階会議室

出席者 理事41名

議 題

1. 内航海運緊急不況対策(暫定事業を含む)の件
 - ①老齢船処理事業に係る予備申請について
 - ②内航海運暫定措置事業(平成21年度資金管理計画)について
 - ③内航海運緊急不況対策に関する7～8月分輸送動向調査について
2. 平成21年度事務局研修会開催の件
3. 内航海運活性化プロジェクトチーム開催結果の件
4. その他
 - イ. 船主部会開催結果の件
 - ロ. 鉄鋼内航輸送協議会開催結果の件
 - ハ. 平成20年度輸送実績及び特定船舶用船料調査実績の件
 - ニ. 次世代内航船乗り組み制度検討会の件
 - ホ. 船員保険制度統合の進捗状況の件
 - ヘ. 独占禁止法の改正の件
 - ト. 今後の会議開催の件
 - チ. その他
 - i. 海事振興連盟からの入会案内について
 - ii. 全海運・物産品直販事業の中元販売報告について

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し、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、今般の総選挙において民主党への政権交代が実現され、社会情勢にも大きな変化がある中、今後の対応にあたっては各位の協力を頂きたいと

述べると共に、本日の理事会は特に老齡船処理事業の予備申請問題及び暫定措置事業の下期資金管理計画に関する問題について各位のご意見を頂きたいと述べ議事に入った。尚、冒頭、去る6月17日の通常総会後初めて出席された藤井肇副会長より就任挨拶があった。

議 題1. 内航海運緊急不況対策(暫定事業を含む)の件

本件について事務局は、大要以下の通り説明した。

① 老齡船処理事業の予備申請について

本件、9月10日の総連合会理事会で老齡船処理事業(* 船齡16年以上船の買上げ事業のこと。)について予備申請を実施することになった。

提出期限は10月20日(火)全海運必着で、この予備申請の目的は、老齡船処理事業に対する予算枠(100億円)を確保するためで、財務省の意向を受け予備申請額をもって借入額とするものであり(* 即ち、申請合計額が予算の確保額となる。)、誠に重要なことから今後の景気如何によって少しでも申請の可能性がある組合員には必ず申請されるよう周知指導方を要請する。

この結果を得て本事業は21年度事業として予定では11月頃に運輸機構が金融機関との借り入れ交渉を行うことになる。

尚、資料の総連合会文書の中、「なお、11月期、3月期の解撤交付金申請の受付については、今回の予備申請を提出していることが原則である」との意味は、交付金申請総額が100億円を超過した場合には、予備申請書提出者が優先されることになるとの意である。

又、議長より、老齡船については現在17隻の申請があるが、予備申請の目的は、只今説明の通り例えば予備申請額が30億円であれば30億円の借り入れ実行となり、この事は、財務省と国交省との合意事項である。

尚又、船主船長で乗船中で締切日に間に合わない者には、総連合会に弾力的運用方を申し入れると付言した。

② 内航海運暫定措置事業の上期資金管理計画(解撤等交付金交付)について

上期の資金管理計画については、7月9日の総連合会理事会において、32億円以内と決定し、8月24日付けで26億6,000万円を交付した。

尚、上半期の収支状況は、以下の通りである。

- (i) 収入合計 84億6,400万円(但し、前期繰越金54億9,800万円含む)
- (ii) 支出合計 73億1,700万円
- (iii) 収支差額 11億4,700万円

③ 下期の資金管理計画について

下期の資金管理計画については、本来10月末迄に理事会承認を得て公表することになっているが、上期の5月期及び7月期建造等申請・納付予定額が前年度同期比で約46%減と収入額が極めて不透明の状況から9月期及び11月期の建造等申請状況及び12月末日締め解撤等処理完了届けを見極め、来年1月開催の理事会で下期資金管理計画を策定することとなった。

尚、平成21年度の収支予想は、以下の通りである。

- (i) 収入合計 104億8,700万円(但し、9月期及び11月期の建造等納付金として平成17年度の同月期分合計額20億2,300万円と仮定し計上

した。)

(ii) 支出合計 104億8,700万円(但し、次期の事務経費(元利合計等の支払い目途)として、年度額の半額23億円を計上した。

尚、下期の交付金交付額として8億7,000万円を目論むも、上期の辞退分が5億4,000万円(上期資金管理計画額32億円以内に対して交付額26億6,000万円、従って辞退等による未交付額が5億4,000万円)あり、これ以外の新規交付予定額は、約3億3,000万円程度であり、収支状況の厳しさが予想される中、再度交付金待ちの状況になることが懸念される処である。

④ 平成21年7月期建造等申請・納付金免除申請集計表について
本件については、以下の通りである。

(イ) 建造船

(i) 建造隻数	12隻	(前年同月比 43%減)
(ii) 対象トン数	18,238トン	(" 64% "
(iii) 納付金額	13億1,200万円	(" 60% "

(ロ) 免除船

(i) 免除船隻数	27隻	
(ii) 免除トン数	18,242トン	(前年同月比54%減)
(iii) 免除額	7億9,923万円	(" 48% "

(ハ) 差引納付額 5億200万円 (" 71% "

⑤ 平成21年9月3日現在・解撤交付金総括表(16年未満船)について
本件については、以下の通りである。

○ 認定実績

認定隻数	1,699隻
認定トン数	198万7,900トン
認定交付金額	1,279億3,200万円

○ 交付実績

交付隻数	1,667隻
交付トン数	193万5,500トン
交付実績額	1,254億600万円

○ 未交付内容

未交付隻数	32隻
未交付トン数	5万2,400トン
未交付金額	25億2,600万円 * 9/4以降2隻取り下げ により未交付額約23億円。

⑥ 老齢船事業(船齢16年超船の買い上げ制度)・7月期申請内容について

本件については、審査の結果、以下の通り全船承認となった。

尚、当初20隻の6億2,000万円の申請があったが、3隻が取り下げとなったものである。

○ 隻数 17隻(尚、確約区分は事業廃止10隻、集約グループ化7隻である)

○ 対象トン数 31,430トン

○ 交付額 5億8,165万円

⑦ 内航元請オペ上位50社輸送実績推移表（前年同月対比）について
本件、以下の通りである。

(1) 貨物船 本年8月は、1,407万トンで、前年同月比74%（△26%）
である。

(2) 油送船 本年8月は、1,050万KLで、" 85%（△15%）
である。

この後、議長が本件について意見を求めた処、特に発言は無く了承された。
尚、この後、議長は数名の出席理事に対して、市況について発言を求めた処、
一部係船解除の話も聞くが依然として厳しい状況下にあるとの意見であった。

議 題2. 平成21年度事務局研修会開催の件

本件について事務局は、議長指示を受け大要以下の通り説明した。

- 開催日時 平成21年10月30日(金)14:00～17:00
- 開催場所 京都市・全日空ホテル
- 研修内容 内航海運緊急不況対策他諸問題
- 研修対象者 所属組合・支部事務局員
- 交通費補助 JR等片道普通運賃等補助
- 予算計上額 250万円

この後、議長が本件を諮った処、異議無く了承された。

議 題3. 内航海運活性化プロジェクトチーム開催結果の件

本件、蔵本内航海運活性化プロジェクトチーム(活性化PT)委員長より、資料に基づき大要以下の通り説明があった。

今夏、内航海運活性化プロジェクトチームと中海連、四海連及び九海連の三ブロックに設置する青年部との意見交換会を開催した。

当日は全海運会長、三ブロック連合会会長及び地元の各青年部10名程度の参加を得て、7月30日四国(高松)、8月10日九州(博多)及び8月11日中国(広島)の三ヶ所で開催した。

その折、三ブロックの青年部からの発言要旨は、大要以下の通りであった。

○暫定措置事業

暫定措置事業については、これまで検討を重ねてきた「25年以降のあり方」を除いて発言を求めたが、内容としては、新規事業者と既存事業者が公平に競争できる環境配慮と、担保価値としての権利補償、業界秩序を守り、安全を担保するには調整行為が絶対必要であることを主張し周知させること。

又、臨投や買い上げ条件等、運用上のルールを見直し、将来の方向性を明確に示唆して欲しいとの要求があった。

○船員問題

船員問題においては、現状の取り組みについて広く周知すると共に、課題に対する議論も行える環境整備を望む声や、積極的に雇用、育成(スキルアップや能力評価)、教育や環境等、建設的に取り組むための情報交換を求める意見もあった。

又、資料への追加事項として例えば、船員の海事英語のレベルアップ教育の必要

性、シミュレーションの活用による操船技術の向上及び船員募集にあたっての裾野活動に対する海事思想のPR活動の強化等を講じること等を追加し謳うこととした。

○契約問題

契約問題では、個々の契約当事者の意識と周りの環境整備、交渉相手(オペではなく荷主に窮状を伝える)、交渉方法等に関する議論を更に積極的に行う必要がある。

又、寡占化されたことでマーケットが形成し難く、オペの責任について再度問いかけることも求められる。又、追加事項としてJRTT(鉄道・運輸機構)が共有建造にあたって契約遵守として謳っている債務保証及び最低用船期間制度を検討すべきとした。

更に数量保証についても検討事項として追加することとした。

○組合問題

組織の多重構造による情報の伝達や議論の進め方等、決定までのプロセスに問題があり、将来、組合の基幹事業に応じた再編を求める声も多い。

その具体的意見として、業態(オペ、オーナー等)毎に分けるもの、必然的地方的統合に任せるもの、組織の一本化等あるが、定年の見直しに加え青年部の位置付けを強く要求された。

その原因は、地区青年部との懇談会参加者が若かった事もあるが、将来のあり方を議論する中心的年齢層が高齢化しては好ましくなく、地方に於いて発言する機会がないことへの不満も感じた。

又、追加事項として、青年部から組合の無気力感の指摘があったことを記すこととした。

○その他

常設委員会(活性化プロジェクトチーム)と地方での意見交換会(懇談会)について、定期的開催されることが求められた。

○まとめ

以上の如く項目毎に纏めたが当活性化PTでは、昨日(9月15日開催)の委員会結論として、将来を視野に業界活性化の議論をするに当たり、求められる組織のあり方を優先的に議論することで他の問題解決に繋がるものもあると考え、今年度の中心的課題に設定することとした。

当PTは、以上を踏まえ今後2年間で組織のあり方を検討すると共に、地方青年部との意見交換会を年1回程度開催してゆきたいと考えている。

又、次回会議を11月17日(火)12:00 於神戸で開催する予定とした。

この後、議長は、このたびの三ブロックでの青年部との意見交換会は、成果があった旨述べると共に、地方開催の折、青年部から要望のあった全海運の組織として位置付け方については、本日の理事会に先立ち開催した正副会長会議で検討したが、当面現在の三連合会の組織の中に置くことが望ましいとして、あえて全海運の中に位置付けしないこととした。

又、三ブロックでの意見交換会については、今後毎年開催することと致したいと述べ、この後、議長は本件につき意見を求めたが特になく了承された。

議 題4. その他

イ. 船主部会開催結果の件

本件、松本船主部会長は、8月25日開催の第170回船主部会結果等について大要以下の如く報告した。

①船主連絡協議会のオペレーター訪問について

前年は実施しなかったが今年度は、厳しい状況に鑑み用船料の改善を視野に入れながら船主の置かれている現状等について意見交換を行うこととした。

②拡大会議(地方会議)の開催について

オペ訪問に先立ち船主の要望等を聴取するため以下の要領で開催することとした。

- (i) 10月15日(木)今治市
- (ii) 10月16日(金)広島市
- (iii) 10月22日(木)熊本市

③船舶経費の算出について

本年度の算出にあたっては船連協委員(船主部会正副部会長等5名)に一任した。

④船主部会ワーキンググループ・(船主問題検討小委員会)の設置について

船主部会に船主の地位向上を図るため船主問題検討小委員会を設置することとした。尚、委員構成として正副部会長に笹井・小林両委員を加え7名とした。

ロ. 鉄鋼内航輸送協議会開催結果の件

事務局は、去る6月29日開催された第19回鉄鋼内航輸送協議会の開催結果について資料に基づき大要以下の通り報告した。

当会議は年1回開催されるもので当日は、鉄鋼荷主側6名、総連合側7名及びオブザーバーとして国土交通省内航課長等を交え開催した。

この中で、荷主側から鉄鋼需給の動向について、「07年度の粗鋼生産は過去最高の1億2,150万トンであったが、08年度は1億550万トンとなり、13.2%の大幅な減少となった。

又、09年度上期の粗鋼生産は、4,000万トンを若干上回る程度で年間では約9,000万トンと予想され、最悪期は脱しつつあるものの、以前として厳しい状況にある」との説明があった。

尚又、併せて船舶のリプレースについて、「暫定措置事業が始まった頃から船腹量がどんどん落ちたが、バブル期に造った船があったので船齢がそれなりに若かった。

しかし現在はそうではないので足元で厳しい経済状況になると半年、1年様子を見たいということになるが、計画建造を着実に執行する方針だ」との発言があった。

ハ. 平成20年度輸送実績及び特定船舶用船料調査実績の件

本件、事務局より大要以下の如く報告した。

①平成20年度輸送実績の概況

平成20年度の内航輸送量合計は、4億4,600万トン/キロリットル(対前年度比7.1%減、3,400万トン/キロリットル減)となった。

尚、貨物船の輸送量は、2億7,100トン(対前年度比6.8%減)であり、油送船の輸送量は、1億7,500万キロリットル(対前年度比7.5%減)であった。

②同一船舶による定期用船料調査結果の概要(貨物船)

本件については、同一船舶について6ヶ月毎に用船料調査を行っておりその内容

を以下の通り説明した。(以下③及び④も同様である。)

単位:万円

	前回 (2008年4月～2008年9月)	今回 (2008.10～2009.3)	速報 (2009.4)
199G/T	646	627	533
499 "	1,248	1,129	1,039

③同一船舶による定期用船料調査結果の概要(油送船、白油)

	前回 (2008.4～2008.9)	今回 (2008.10～2009.3)	速報 (2009.4)
1,000kl積	1,076	1,086	1,076
2,000 "	1,491	1,497	1,483
3,000 "	1,929	1,921	1,911
5,000 " 以上	2,725	2,801	2,780

④同一船舶による定期用船料調査結果の概要(油送船、黒油)

	前回 (2008.4～2008.9)	今回 (2008.10～2009.3)	速報 (2009.4)
1,000kl積	1,020	1,020	1,027
2,000 "	1,539	1,552	1,518
3,000 "	1,912	1,901	1,952
5,000 " 以上	2,808	2,839	2,832

二. 次世代内航船乗り組み制度検討会の件会

本件については、事務局より大要以下の通り報告した。

次世代内航船乗り組み制度検討会(座長 野川 忍 明治大学法科大学院教授)は、平成16年8月に官学労使からなる「検討会」が設置され、船舶の安全性及び船員の適正な労働環境を確保しつつ、次世代内航船に適した効率的な乗り組み体制のあり方について検討している処であるが、現在の検討状況は概要以下の通りである。

(1) 実証実験等の検討結果

次世代内航船(スーパーエコシップ: SES)及び高度船舶(高度船舶安全管理システム搭載船)のことで機関の運転状態をデータ通信を介して陸上のエンジンメーカーが24時間監視し、異常の兆候を事前に検知して保守管理を行うことで、トラブルの無い機関の運転を確保するシステム)について現行の法定配乗(シャドープレー)で実船で1ヶ月間の実証実験を行った結果、SES及び高度船舶とも、機関部関連作業は、機関部1名で実施可能であった。

又、荒天を含め通常の航海で遭遇する実証については、一般論として機関部職員1名体制下で運航の安全性は、検証されたものと考えられるとした。

しかしながら上記の実証実験は、実験船1隻による1ヶ月に留まり、又SES等の建造隻数が未だ少なく運航実績の蓄積はこれからであり、期間の短さを懸念する意見もあったこと、このため乗り組み制度の見直しを希望する船舶については、上記の同様の実証実験を行い運航の安全が確認された場合には一定期間(3年)、機関部職員1名+機関部員(補助者)1名体制による検証運航を認め、これにより蓄積される実績を踏まえその後の取り扱いを検討することが適当であるとした。

尚、この他、①機関部職員1名の場合におけるバックアップ体制の確保 ②後継者育成問題の対応 ③高度船舶における機関故障時の責任分担の明確化についてその他の配慮事項として検討を重ねている。

又、本件について今後取り組みの方針として平成24年7月末迄に結論を打ち出すことにしている。

ホ. 船員保険制度統合の進捗状況の件

本件事務局より、前回理事会の折、質問のあった船員保険の陸上保険との統合進捗状況について以下の如く説明した。

① 現在の船員保険制度は、平成22年1月1日をもって職務外疾病部門は新船員保険制度である全国健康保険協会に統合、労災部門は陸上の労災保険に統合、失業部門は、雇用保険に統合される。

尚、職務外年金部門は、すでに昭和61年4月1日以降、厚生年金に統合された。

② この統合の理由としては、かつて昭和45年度には約26万2千人の被保険者が加入していたが現在では約6万人となり保険運営が困難となったことにより陸上の保険制度(約4千万人)に統合されることとなった。

③ 現在の保険料率は、被保険者49.5(パーミル:千分率)及び船舶所有者130.5の合計180パーミルであるが、今後は、被保険者は、これまで通り49.5又、船舶所有者は118で合計167.5となり、船舶所有者が12.5程度負担率が減少するのではと、推測される。

⑤ 尚、統合にあたっては、これまで労災部門の積み立て不足として2千数百億円が議論の対象となっていたが、結局、移管金(剰余金)の充当等によりその危惧が解消される見通しとなっている。

⑥ 尚又、今後、健康保険(新船員保険)は、毎年実績を踏まえ、見直しが行われる。労災は、3年ごとに見直しを行う。現在、労災は70パーミルであるが来年から50パーミルに修正、なお現在は100人以上の被保険者を有する社には、±35%のメリット制があったが、来年からは20人以上の社には、±40%のメリット制が適用される。

これは陸上の社と同様の内容である。但し、3年毎に見直しがある。

⑦ 但し、以上の数値等については、近々、厚労省の関係会議で審議されることになっており、正式に確定したものではない。

この後、議長が意見を求めた処、労災の積み立て不足が移管金で充当できると言うが積立金で充当する意味がよく分からない。後日、業界として後悔することのないような

対応を望むとの発言があった。

へ. 独占禁止法の改正の件

事務局より大要以下の通り報告した。

このたび「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(独占禁止法)」の一部改正が参議院で可決、成立し6月10日公布された。尚、施行日は公布日から1年以内で政令で定める日である。

尚、改正の骨子は、①優越的地位の濫用による課徴金制度の導入 ②不当な取引制限等の罰則に対する懲役刑の引き上げ ③企業結合規制の見直し及び ④その他、事業者団体届出制度の廃止等である。

ト. 今後の会議開催の件

本件事務局より今後の特に理事会等の会議開催日程について説明した。

チ. その他

i. 海事振興連盟からの入会案内

本件事務局は、海事振興連盟(会長 中馬弘毅前衆議院議員:内航、外航、造船港運、倉庫等の関係団体が加入及び超党派の衆参の国会議員229名が加盟(但し、7月現在)し、海事政策の実現に向け諸々の活動をしている組織)についての入会案内をした。

ii. 全海運・物産品直販事業の中元販売報告について

本件、塚本物産品直販推進委員長より、中元販売について販売個数925、売上額330万円、これによる手数料収入15.7万円と報告あり、各位の協力について御礼挨拶が述べられた。

又、同委員長より物産品直販事業の今後の取り運びについて所管委員会で検討しこの結果を次回理事会へ提案したい旨発言があった。

この後、議長が本日の提案議題に係わらず意見を求めたところ、以下の通り発言があった。

○ 暫定事業の返済にあたっては、毎年高額の金利払いをしている。今、高速道路の無料化等内航は厳しい対応を迫られている中、新政権に金利の減免等を要望して貰いたい。又、暫定会計の中、事務費繰り入れの内容が不明であり、その詳細について開示を求めたい。

* 議長より大臣等にお会いできる機会があれば陳情したい。尚、事務費繰り入れについては、総連合会へ出来る範囲での開示を求めたい。

○7月期申請の老齢船所有船主がどのような考えで申請したのか尋ねたい。

* 議長より、そこまでは分からないとの発言があった。

○船主が荷主に窮状を訴える場を設けて貰いたい。

* 議長より、難しい問題だとの発言があった。

- 民主党が政権を取り高速道路を段階的に無料化すると言うがこれが実現すると内航海運の輸送量に大きな影響が出る事が予測される。
高速道路の無料化をする場合には実態調査を行い政府に補償を求めるなど全海運は要望すべきだ。

千葉の東京湾アクアラインが今年の8月1日より平成23年3月末まで社会実験としてETC登載普通自動車は800円(これまで3,000円)となった。

問題は、本来観光誘致を目的として営業大型トラックは対象外の予定であったが、1,320円に値下げされ、その結果フェリーや内航海運の貨物がトラックに流れ2~3割の輸送量の減少をきたしている。

営業トラックには、これまで種々保証金が出ていることを仄聞するが営業トラックに補助するのであれば内航船舶等にも補助金を出すべきである。

申すまでもなく内航海運は、環境面からも安全面から言ってもトラックに比して多く貢献していることから、関係先へ強く要望して貰いたい。

* 議長より、これまで高速道路の無料化にあたっては、総連合会として内航への悪影響を訴えている。今後とも対応を図ってゆきたいと発言があった。

尚、寺岡副会長より、高速道路無料化に伴う民主党の考えかたについては、世論の動向を受けトーンダウンの傾向にあること又、無料化については、トラック協会も反対表明を出しており当業界も関係先への反対行動を行うべき旨発言があった。

これをもって議案審議が全て終了したので議長は、議事録署名人として議長の他、藤井副会長及び高木専務理事を指名し、謝辞の後14:25閉会を宣した。

以上

全国海運組合連合会 第285回理事会出席者名列

(平成21年9月16日)

理事・会長(議長)	小比加 恒 久	理 事	岡 本 信 也
“ 副会長	雜 喉 平三郎	“	向 江 清 良
“ “	藤 井 肇	“	沖 本 新 圭
“ “	寺 岡 洋 一	“	吉 本 圭 介
“ 専務理事	高 木 信 男	“	東 谷 正 樹
“	澁 田 政 盛	“	河 菜 春 文
“	湯 村 健 介(委任状)	“	岡 田 俊 夫
“	池 田 謙 一	“	井 下 光 一
“	岩 井 榮 三	“	井 村 博 一
“	松 田 紀 道	“	坂 崎 誠 一
“	串 田 素 宏	“	杉 本 敏 茂
“	飯 田 節 男	“	三 原 廣 夫
“	河 合 重 則	“	里 村 定 夫
“	金 尾 雅 行(代：網谷吉博)	“	齐 藤 通 直(代：児玉 尚)
“	川 中 健 二	“	原 田 勝 弘
“	和 佐 信 孝	“	日 向 啓 彦
“	加 藤 榮 一	“	松 本 雅 彦
“	塚 本 博 行	“	池 崎 富 夫
“	小 林 道 明	“	山 平 鉄 雄
“	蔵 本 由紀夫	“	上 野 益 弘
		“	比 嘉 榮 仁(委任状)

以 上 41名

内訳：本人出席 37名
代理人出席 2名
委任状出席 2名

議事録署名人

議長(会長)	小比加 恒 久
副会長	藤 井 肇
専務理事	高 木 信 男