

今後の暫定措置事業のあり方に関する会長談話

平成23年9月14日
全国海運組合連合会
会長 小比加 恒 久

組合員の皆様には、日頃から当連合会の業務運営に対しまして格別のご支援ご協力を賜っておりますこと、誠に有り難く、心から厚く御礼申し上げます。

さて、内航海運業界は平成10年度から暫定措置事業を実施しておりますが、昨年6月の閣議決定を受けた同事業の早期解消に向けて国交省内に「内航海運代替建造対策検討会」が設置され、暫定措置事業の早期解消に努める上で代替建造の促進が急務であるとして、代替建造促進に向けた4つの視点「競争力の強化」「環境適応型産業への展開」「新たな需要構造への対応」「暫定措置事業のあり方」が提言されました。

本年6月、日本内航海運組合総連合会政策委員会に対し、国交省から「内航海運暫定措置事業の今後について」(タタキ台)が示され、同総連合会では翌7月の政策委員会で検討し取り纏めたいとの意向ではありましたが、当連合会の組合員の皆様にとって大変重要な問題であり、執行部のみの意見で性急に結論を出すことは困難であるとして時間の猶予を確保し、今日に至っております。

この間、当連合会におきましては船主部会、輸送部会、砂利船部会、内航海運活性化プロジェクトチーム等での議論を踏まえ、平成23年7月12日第295回理事会において内部に特命委員会を設置し、先般示されました国交省案(タタキ台)に基づいて検討し、以下の通り取り纏めましたものを平成23年9月14日、日本内航海運組合総連合会に提出いたしました。

本件は、あくまでも当連合会特命委員会の考え方であり、最終決定したものではありません。今後、日本内航海運組合総連合会において5組合それぞれの意見を基に内航海運業界としての考え方を取り纏め、国交省との交渉に臨むこととしております。

組合員の皆様には、今後とも引き続きご支援ご協力を賜りますよう、宜しくお願い申し上げます。

尚、特命委員会の構成メンバーは次の通りです。

(平成23年7月12日 順不同、敬称略)

会 長	小比加 恒 久	(関 東 沿 海 海 運 組 合)
副 会 長	雑 喉 平三郎	(四 国 地 方 海 運 組 合 連 合 会)
副 会 長	藤 井 肇	(中 国 地 方 海 運 組 合 連 合 会)
副 会 長	寺 岡 洋 一	(中 部 沿 海 海 運 組 合)
副 会 長	原 田 勝 弘	(九 州 地 方 海 運 組 合 連 合 会)
船 主 部 会 長	井 村 博	(四 国 地 方 海 運 組 合 連 合 会)
輸 送 部 会 長	塚 本 博 行	(兵 庫 海 運 組 合)
砂 利 船 部 会 長	斉 藤 通 直	(九 州 地 方 海 運 組 合 連 合 会)
内 航 海 運 活 性 化 P T 委 員 長	藏 本 由 紀 夫	(中 国 地 方 海 運 組 合 連 合 会)
曳 船 理 事 長	川 中 健 二	(日 本 沿 岸 曳 船 海 運 組 合)

以上10名

平成23年9月14日

日本内航海運組合総連合会
政策委員会
委員長 上野 孝 殿

全国海運組合連合会
特命委員会
委員長 小比加 恒久

今後の暫定措置事業のあり方（タタキ台）についての 全海運特命委員会の考え方

当全国海運組合連合会は、内航海運代替建造対策検討会が平成23年3月31日付けで取り纏めた「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」に基づき、国交省から示された「今後の暫定措置事業のあり方（タタキ台）」について、内部に「特命委員会」（正・副会長：5名、各部会長：3名、活性化PT委員長、曳船理事長、計10名で構成）を設置し、平成23年7月21日並びに平成23年8月24日の両日、検討を行いました。

内部機関の中には、今後如何にして求心力のある海運組合を作り上げていくのか、将来の海運組合は如何にあるべきかも検討すべきではないかとする意見、或いはタタキ台を全く無視して全海運の独自案を作成すべきとする意見もありました。

しかしながら、特命委員会では、他の4組合がタタキ台に沿った検討をされており、独自案を示すことは他4組合の労力と時間を無駄にしかねないとの観点から、タタキ台に沿って検討することと致しました。

検討結果は以下の通りです。

※新単価制度について

3つのグループ

- 老齢船の早期撤退を促し、且つ、暫定措置事業の早期解消に向けて代替建造の促進を図るとする趣旨に異論はない。
- 老齢船の早期撤退を促すためには現在以上の政策誘導を行う必要がある。
- 過去に政策誘導手段を講じ、納付金単価を減額したものには、モーダルシフトの担い手となるコンテナ船・RORO船、本土／沖縄間に就航するコンテナ船・RORO船で沖縄県振興に資する船舶、地方公共団体の給水事業を継承する給水船、更に

大型フィーダー専用コンテナ船等がある。

- 特に、大型フィーダー専用コンテナ船は納付金単価を24千円に設定し、所謂単価差3万円を大きく割り込む政策誘導が行われている。
- これに倣い、Aグループを「特に環境性能に優れた船舶」又は「グループ化」するものに加え、「一定船齢以上の老齢船を解撤等する場合」とし、納付金単価をC単価から32千円減額し、24千円として政策誘導する事が適当である。
- 更に、Bグループの納付金単価はC単価から26千円減額し、30千円とすることが適当である。
- C単価は56千円とすることが適当である。

※被代替船・代替船の保有期間義務付けについて

- 海上輸送量が減少していく中で、事業を継続する者（出来る者）と事業から撤退せざるを得ない者に分かれていくことは、容易に推測できる。
- 事業を継続する者は代替建造を進めることとなり、一方、撤退する者は代替建造せずに自分の財産を処分することとなる。
- 海外売船により処分するか、事業継続者が代替建造のための船舶を必要としていれば有姿のまま売船することとなり、最終処分は事業継続者（代替建造者）の義務となる。
- 何れにしても誰が最終処分するかだけの問題であり、且つ自分の財産の処分時期は自分が判断するものであり、処分するまでに一定の保有期間を設けることは、代替建造促進を阻害するだけである。
- 現在の内航海運の経済環境の中で、船舶を投機的に建造しようとする事は考えにくく、例えそうだとしても納付金を支払っての建造であり、且つ又被代替船を処分しての建造であれば、老齢船は減少し、環境に優しい船舶に生まれ変わるのであり、所有者が変わろうとも船舶を稼働させて輸送責任を果たさなければならないのであるから、代替船の保有期間を設ける必要はない。
- 従って、被代替船・代替船共に保有期間義務付けは不要である。

※被代替船は一定船齢以下に限る、について

- 船齢の古い船舶ほど組合費、過去の共同解撤納付金・不況対策賦課金、現在の構造改善賦課金等を納入してきており、十分に義務を果たしてきている。
義務を果たしてきた船舶が権利を行使することが出来なくなれば海運組合加入の意味もなくなり、組合脱退へと波及し、組合の崩壊に繋がりがねない。
- 又、過剰船腹をどのように解消していくかと言う観点と、老齢船の早期撤退を促す意味を持たせた、との説明ではあるが、一定船齢以下に限った場合、一定船齢以上船は使えるだけ使うといった考え方が生じ、老齢船の解消には繋がらない。

又、老齡船の早期撤退を促すには前述の通り、現在以上の政策誘導を行う必要があり、優遇措置を講じることによって撤退が早まる可能性がある。
従って、一定船齢に限る必要はない。

以下は質問事項

※孫船の取り扱い(前倒し不適用)について

○政策小委員会答申時、該当船舶を調査することとなっていたが、調査結果は如何か。

※解撤時期の問題について（申請後～竣工までの間に完了）

○権利の留保は認めないとあるが、ここで言う意味はどういうことか。
旧規程の引当資格有効期間との関連はどうなるか。

※その他

○グループ化の問題点については、前述で「又は」としたことにより、詳細検討は省略致しました

○A・Bグループの詳細（設備要件）

これから代替建造される船舶の殆どが、Bグループの設備要件を具備するということであれば、前述でBグループ単価を30千円としたことにより、設備要件等の詳細検討は省略致しました。

なお、本内容につきましては本日現在、当全海運理事会未審議のため、「全海運特命委員会の考え方」と致しておりますので、ご承知下さい。

以 上