

全 国 海 運 組 合 連 合 会
第287回理事会議事録について、ご案内

標記につきまして、別紙の通りご案内いたします。

平成22年1月25日
全国海運組合連合会

全国海運組合連合会
第287回理事会議事録

日 時 平成22年1月13日(水)11:00～11:55

場 所 東京都・ホテル ルポール麹町3階・大理石

出席者 理事39名(本人出席37名、代理人出席2名)

議 題

1. 内航海運暫定措置事業(含む、平成21年度下期資金管理計画、老齢船処理等)の件
2. 平成21年度11月分輸送動向調査結果の件
3. 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し、定款の定めにより小比加会長が議長となり、開会挨拶の中で「ホームページの挨拶の中でも申し上げている通り、一昨年9月15日の忘れてくても忘れられないリーマンショック以降、これの後遺症が続き何とか早く脱却しなければとの思いで色々対策を講じているが、その効果が中々出てこないという現状である。これからも業界が1つに纏まって早期に脱却が図られるよう努めて参りたい。」旨述べると共に、議事進行への協力方を要請し、議事に入った。

議題1. 内航海運暫定措置事業(含む、平成21年度下期資金管理計画、老齢船処理等)の件

議長の指示に基づき、事務局は大要以下の通り説明した。

【21年度下期資金管理計画について】

収入合計	64億円	内訳	上期繰越金	45億円
			上期建造等納付金	6億円
			下期	13億円
			”	”
支出合計	40億円	内訳	借入金元本返済	33億円
			” 金利	5億円
			事務費	2億円

次期繰越金 24億円 (次年度返済金等に充当のため)

従って、当初予定していた21年度下期の交付金交付は見送らざるを得ない状況であり、明日14日総連合会政策委員会、翌15日の理事会で決定される運びである。

【暫定措置事業の実施状況について】

通常(16年未満船)の交付金認定状況累計は、次の通り。

交付金認定実績	1,714隻	2,009,281対象トン	金額	128,925,243,300円
交付金決定実績	1,667隻	1,935,509対象トン	金額	125,406,134,350円
交付金未交付分	47隻	73,772対象トン	金額	3,519,108,950円

この内、12月末日までに完了届が提出されているものは

29隻 43,406対象トン 金額 2,092,668,500円 となっている。

老齢船(16年超船)の11月期は申請全件を認定とし、次の通り。

交付金認定実績	28隻	37,674対象トン	金額	592,372,450円
事業廃止	11件			
集約化・グループ化	16件			
協業化・合併	1件			

この結果、老齢船の認定累計は次の通り。

交付金認定実績	64隻	96,109対象トン	金額	1,633,469,175円
事業廃止	28件			
集約化・グループ化	33件			
協業化・合併	3件			

11月期の建造認定状況は次の通り。

建造船	16隻	35,105対象トン	納付金	2,152,510,000円
(前年同月比)	73%	66%		68%
免除船	34隻	32,475 "	免除額	1,249,507,681円
(前年同月比)		78%		75%
			差 額	903,002,319円
				61%

建造船については、昨今の景気動向を反映して低調な傾向となっている。

議題2. 平成21年度11月分輸送動向調査結果の件

議長の指示に基づき、事務局は大要以下の通り説明した。

内航元請オペ上位50社(海上貨物輸送量で80%を占める)に対する調査で、貨物船全体についてはリーマンショック以前の2007年度同月(11月)比87%と微増ながら回復傾向にあるが、油送船全体については微減で推移している傾向にある。

これに関して、議長は次の通り補足した。

今年は例年と比べて天候面で非常に厳しい状況が続いており、ここに来て日本海側では豪雪で時化も続いている。又一部メーカーの火災事故等もあって短期的とは思いますが荷物が動いてはいるものの運賃に反映されて来ない、と言うのが現状である。荷主サイドにあっては下期決算の数字を睨みながら、物流費の削減という要望が散見されていることから、運賃・用船料交渉にあっても非常に厳しいものが予想されるのではないかと危惧している。

又、本資料は元請上位50社のデータであるが、2次請・3次請オペにあっては資料の数字以上に悪いのではないかと推察する。

議題3.その他

議長の指示に基づき、事務局は大要以下の通り説明した。

〔内航船舶建造アンケート調査結果の報告について〕

リーマンショック以降の建造意欲減退により、暫定措置事業の今後の建造納付金等収入を見極める観点から、中小造船所64社を対象に調査し、51社からの回答を得た結果は次の通り。

21年度の暫定措置事業対象船は建造中と正式契約分で74隻、153,985対象トンとなっており、ほぼこのペースで建造申請等が行われている。

22年度では正式契約が18隻、46,802対象トンに留まっており、仮契約と商談中を含めても53隻、102,532対象トンとなっている。

これに関して、議長は次の通り懸念を表明した。

これは暫定措置事業への影響も大なるものであるが、このままの数字で行けば小さな造船所は撤退を余儀なくされ、そのうちに内航船を建造する造船所が無くなってしまわないかと危惧するところである。

〔平成22年度内航海運税制要望結果について〕

総連合会では平成22年度内航海運税制要望として、租税特別措置法の期限が到来する項目の「期限の延長又は制度の恒久化」と、新規として「内航船舶の用に供する燃料油にかかる石油石炭税の特例措置の創設」、「内航環境低負荷船に係る税制の特例措置の創設」を要望した処であるが、期限が到来する「中小企業投資促進税制」について2年間(平成24年3月31日迄)延長されるに留まった。

尚、今後の全海運としての対応は前回理事会でもご要望頂いた通り、事前にご意見・ご要望等を頂き、各部会委員会等でご審議の上理事会等でご決定頂いて、総連合会等を通じ要望して参りたい。このため、FAX等によりご意見・ご要望等を2月上旬までにお寄せ頂きたい。

以上全体の説明に対して出席理事の意見を求めた処、特に無く、了承された。

その他意見を求めた処、次のような質疑が行われた。

船員の食料金に対する消費税の取扱いが食材を購入した時に消費税を支払っているにも拘わらず、帳簿上船員への食料金として計上していると課税対象だと言われる。W課税ではないのか？

これに対して出席理事より、給料の一部なら源泉徴収の対象となるし、福利厚生にしていれば取扱いが異なってくる。各社個別の対応によるのではないかと、との指摘が為された。

尚事務局は、本件内容を詳しく研究・検討することとし、了承された。

次いで議長は、折角の機会でもあるので荷動き等分かる範囲でご披露頂きたい旨要望した処、出席理事より次の通り報告された。

鉄鋼関係では忙しい船とそうでない船と、船によって異なっているが稼働率は上がっている模様。

10 - 12期は8割位まで生産復活。内航輸送量は70～75%。1-3期は10-12期とほぼ同じペースで粗鋼生産量は1億トン近いペースまでになると言われている。国内需要は自動車鋼板・厚板等はそこそこ動いているが、他は低いペースのままであり22年度は未だ不透明ながら今月末から翌月にかけてははっきりしてくるのではないかとと思われる。

昨年コンテナ輸送数量は61万本と言われ、その前年が65～6万本、今年度は60万本を下回るのではないかとされている。

その原因は外国船社が配船数を減らし、アライアンス(提携)を繰り返している。

国内船社同士の競争だけでなく、韓国船社との競争も激しくなっている。

日本の船が運ぶべきものを、沿岸輸送特許で去年20数万本(全体の約1/4)を外国船社の船で運んでいる。カポタージュの問題もあるので、むやみやたらに沿岸輸送特許を与えないで頂きたいと申し入れている。

このような状況なので、今年の国内輸送の回復は見込めない。

肥料について、一昨年は値上げ前の駆け込み需要から活況を呈し、輸送量も伸びたが、その後昨年に入り値下げと言うことで再度輸送需要を期待したものの、一昨年の値上げ前のもののメーカー在庫が残っており、生産を手控えているのが現状で、輸送量も多少減少している感がある。

飼料についても輸送量等多少減少気味ではあるが、肥料も含め従来より大きな変動は少なく、輸送量の大幅な増減は無いと思われる。

今後は輸送量の増加を期待しているが、現状の内航船は氷河期に近いと感じられる。

尚、北行では片荷状態であり、大きな伸びは望めず、運航効率も悪いのが現状である。

これに関連して小比加会長は、飼料の基となるメイズ等の輸送に関し、従来の内航船による二次輸送から外航船が直接揚地に入る等、トランシップの減少が懸念されると共に、肥料についても北日本・日本海側を中心に輸入品がバラ積みから外航船のコンテナ輸送に切り切り替えるれているとの情報もあり、同じく二次輸送の減少傾向が懸念される旨報告した。

議長は各発言理事に感謝の意を表した後、議事録署名人として議長の他岩井理事、並びに高木専務理事を指名した。

以上で本日の議案審議が全て終了したので11:55閉会を宣した。

以 上