

第33回（平成21年度第7回）
内航海運活性化プロジェクトチーム議事録

日 時：平成22年2月17日（水）12：00～14：30

場 所：東京・海運ビル 3階 305会議室

出席者：会 長 小比加恒久
担当副会長 雑喉平三郎
委員長 蔵本由紀夫
委 員 井下光一 宗田銀也 塚本博行 原田勝弘 東谷正樹 村松正樹

【順不同敬称略】

議 題：

1. 暫定措置事業建造船（孫船）の取扱いについて
2. フィーダー輸送関連・建造納付金の取扱いについて
3. 今後の業界・組合のあり方等について

事務局による出欠状況の報告に続き、当初予定の今後の業界・組合のあり方を議論する前に急遽孫船の取扱いと、内航フィーダーコンテナ船建造納付金の取扱いについて議論することになった経緯の説明がなされた。また、小比加会長の挨拶においても補足説明があり、予定の議題より先に取り扱うこととして審議を開始した。

1. 暫定措置事業建造船（孫船）の取扱いについて

この度、貨物船において暫定措置事業建造船（以下孫船という）を海外売船し、近々代替建造の希望もあるようだが、孫船の取扱いについては未決案件であり、昨年度報告された内航総連合会政策小委員会での「今後の暫定措置事業の在り方についての考え方（答申）」においても、実態調査と納付金減額制度の早期実施を当局と協議することと纏められている。

- ・冒頭の説明では、今年6月予定の内航総連合会総会までに、2回の政策小委員会を開催し審議により結論を得ようとしているが、平成27年度以降の暫定事業並びに業界における組合運営に大きな影響力を持つ意味で、慎重に審議する必要があるのではないか。
- ・とは言え、現実に孫船の処理（海外売船）が終了していることで、船主の意思確認（代替建造他）も急ぎ対応すべき。
- ・暫定事業の債務確定による返済を、現在のルール（約束）では会計処理上の問題はあるものの、建造納付金だけに頼る方法で良いのか。

- ・暫定事業が未来永劫続く訳でなく、組合運営資金を暫定事業に依存する体質から改善する時期が来ることも想定し、今回の孫船に対する議論をすべき。
- ・しかし、以前徴収賦課金設定を議論した際に大半の反対があった。
- ・現在議論している「今後の業界・組合の在り方」の組合再編等実現することで、現状の地区組合費や構造改善賦課金等、大きく値上げすることなく暫定事業並びに組合運営資金に活用できないか。
- ・納付金に頼らず、賦課金等活用した返済をするというのは、暫定事業の終了を早めることとなるが、業界にとって新規事業者との公平な競争が可能なのか。
- ・孫船は、旧規程船と同様、建造納付金の減額制度を適用することと纏めているが、平成 27 年度までは免除制度と減額制度の併設となるのか。
- ・その場合、減額単価は既に 1 度は納交付金単価差を収めており、2 度目に現状の単価差を収めさせるのは公平でなく負担増となる。
- ・公平という意味では、1 度目と 2 度目の単価差の差額のみ収めさせることで調整するという一部意見もある。
- ・借入返済原資の観点から見れば、旧規程船同様、現在の単価差を収めることが必要である。

以上、年々暫定事業の状況が変化する中、予想できないことも多く、現時点では長期的展望を描いた結論は得難いと思われる。これまでの意見を総連合会の政策小委員会に持ち寄り、審議の状況等様子を見ながら対応することとした。

2. フィーダー輸送関連・建造納付金の取扱いについて

スーパー中樞港湾構想、カボタージュ問題、モーダルシフト推進等、現在議論が進められており、アジア諸国との競争におけるコンテナ取扱いを増量し、全国各地の港や内航を活性化させるために効率的輸送の実現が求められる。そのためにコンテナ船大型化の負担軽減のひとつとして、建造納付金単価の見直しを検討するものである。

- ・貨物に対する保証もなく、高船価の大型コンテナ船建造は本当に意味があるのか。
- ・通常、内貨と外貨を混載し運航しており、フィーダー輸送を限定した軽減（優遇）措置が、国内のモーダルシフトで一般貨物のコンテナ化が進むと考えた場合、一般貨物船に対する影響も考慮しながら検討すべき。
- ・釜山など、洋上通関や夜間荷役、港湾料金など、近隣アジア諸国の港湾事情を良く学習し、総合的比較において競争できる環境整備が必要であり、建造納付金単価の点のみで見た軽減措置は意味を為さない。
- ・総合的政策展開の中での議論であれば前向きに検討できる。

3. 今後の業界・組合のあり方等について

前回の宿題であった5年後、10年後を予想したシミュレーションについて、全海運の現状と過去の推移を基本に作成したものを次の通り説明した。

組合収入を事業者割り、船腹割り、暫定事業手数料の3つに分類し、其々の船種別の構成比と全体の平均値の2通りを予想し、現在の組合運営（経費）を行うと仮定した場合、どの程度事業者の負担が増すのかをシミュレーションした。

このシミュレーションに対する委員の意見は次のようなものであった。

- ・予想に反し大きく負担増にならなかったのは、船腹割りの数値が大きく影響している。
- ・事業者数は減少しても、輸送量から見た大きな減少は無く、大型化する傾向にある。
- ・また、建造推移からみた手数料収入は平均的にみて変動しないものと仮定すれば、事業者割のみ影響を与えるものと判断する。
- ・客観的には過去の推移で試算するしか方法が無いが、現実的には試算した数字に無理もある。例えばオペとオーナーの数が均衡し、1対1に近づいていく。景気変動や他の要因により更なる減少も今後考えられる。特に昨年以降の景気低迷による変化は大きく、数年前の建造隻数が多かった時期との差は歴然で、1年毎数値の見直しも必要である。
- ・他組合から意見交換の申し出を頂いているが、全海運内部の調整が出来ていないことから先送りしている。現状では、急遽審議案件があり今年度中に議論が進む可能性は薄く、来年度前向きに検討したい。
- ・何れにしても、今回のシミュレーションは一定の成果を残し、各地区の今後の運営における参考として活用して欲しい。

次回開催は5月と予定していたが、冒頭の理由により総連合会政策小委員会開催後に様子を見ながら対応することとして14時30分に閉会した。

以 上