

全国海運組合連合会  
緊急理事会議事録

日 時 平成22年5月11日(火)12:00～13:55

場 所 神戸市・生田神社会館 4階会議室

出席者 理事37名(本人出席32名、代理人出席3名、委任状出席2名)

議 題

1. 大型フィーダー専用コンテナ船の取り扱いの件、並びに  
暫定措置事業認定船舶の代替建造(孫船)の取り扱いの件
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し、定款の定めにより小比加会長が議長となり、連休明けの繁忙時にも拘わらず、議題1に関する審議のため緊急理事会としてご参集いただいた。唯状況が若干異なっており、暫定措置事業認定船舶の代替建造(孫船)の取り扱いについては、民主党政権の中で暫定措置事業の公的資金投入による早期廃止の声が上がっている中で、又、現実には暫定措置事業認定船舶を海外売船した当該船社の代替計画が未定であり、早急に結論を出す必要性がないとの判断から、今回の議論は見送りとし、大型フィーダー専用コンテナ船の取り扱いについてのみご審議いただきたい旨挨拶の後、本日の議事録署名人として岩井理事並びに高木専務理事を指名し、審議に入った。

1. 大型フィーダー専用コンテナ船の取り扱いの件、並びに  
暫定措置事業認定船舶の代替建造(孫船)の取り扱いの件

議長の指示に基づき、事務局は大要以下の通り説明した。

本日は、緊急理事会という趣旨から議題1に関する資料のみ準備した。又、本資料については事前に送付しており、予めご検討いただいている処から詳細は出来るだけ割愛し、概要のみ説明する。

資料にある通り、行政刷新会議分科会の中で暫定措置事業の早期廃止論が出されており、政府の基本的な姿勢として

納付金制度が競争制限的(新規参入や代替建造の障害)になっている。

借入金に政府保証を付けている。

モーダルシフトの推進、省エネ船の導入促進が必要である。

等から早期解消に努める必要がある、と言うものである。

又、4/21開催の総連合会政策小委員会に於いて内航課長から状況説明があり、国交省の成長戦略会議等に於いても同様の廃止論が出されており、内航としても相当の汗をかかないと業界の維持が困難になるとのことで、大型フィーダー専用コンテナ船については

新造船の納付金を安くすること。

外航船の輸入転用については、5年間に限り納付金をゼロに近いものとする

等が求められている、とのことであった。

斯様な状況から同小委員会では、本件取扱いについて

対象船型の設定

納付金単価の設定

構造・貨物・航路等の条件設定

フィーダー用コンテナ以外のコンテナ(内航貨物)積載の場合の対応

等について検討し、予め叩き台として提案された第2案を基に各組合持ち帰り検討する事となった。

全海運では翌4/22に活性化プロジェクトチームを開催し、既存の内航コンテナ船、又一般貨物船資格のコンテナ運搬船に影響が出ないよう種々議論を重ね、同チーム議事録の通り取り纏めたものである。

次いで、同チーム蔵本委員長から、取り纏めた議事録について説明が為された。

政府の関係会議の中で暫定措置事業の早期廃止に加え、カボタージュ規制の緩和に係る議論が為されていることから、業界として改革や成長戦略への取り組みに対する姿勢を見せる必要があり、且つ又、成長戦略会議の最終提言取り纏めが5月末に予定されていることから至急の結論が求められており、大型フィーダー専用コンテナ船の取扱いについては、次の通り取り纏めた。

対象船型の決定

- ・大型化のイメージを実入り換算300TEU(4,500トン+燃料油等)以上とする。
- ・モーダルシフト船の取扱い規定から6,000トンとすることも妥当性あり。

納付金単価の設定

- ・@15,000円とする。
- ・業界として港湾の国際競争力強化への協力姿勢を見せることが今回の至上命題であり、モーダルシフト船単価以上の緩和を提示する。但し、内貨との混載は認めるべきでない。(今回の議論は飽くまでも外航コンテナに関する内航フィーダー輸送の条件緩和である)
- ・外航中古船の転用の場合、船齢は10年未満とし、@15,000円。低炭素化事業を推進している現在、海洋環境保護の観点から10年以上の老齢船転用は好ましくなく、又公平の観点から納付金納入は必要であり、@15,000円という単価で優遇措置を講じている。

船型以外の条件

- ・セルガイド設備を有すること。
  - ・積荷は二次輸送に係る外航コンテナに限定する。
  - ・積載貨物の積み揚げ港の何れかを限定した特定港とする(スーパー中枢港湾の中から更に絞り込んだ港に限定))
- フィーダー用コンテナ以外のコンテナ積載への措置として臨投扱いとする意見があるが、外航コンテナに限定する事から臨投による措置は不要。
- ・今回の議論は外航コンテナに関する内航フィーダー輸送の条件緩和であり、内貨との混載を認めることにより、一般貨物船型コンテナ輸送船への影響も強く、輸送実績を検証するシステムが困難である。

以上、今回の状況は船腹調整(S & B)が廃止されて暫定措置事業に移行した時のように、外圧・政治的要素の働きが強く出されている感じがしている。

フィーダー専用コンテナ船の問題については以上であるが、「孫船」問題については時期尚早と言うことから今回は検討せず、見送ることとした。

又、今後のプロジェクトチーム活動の一環として各地区青年部との意見交換会は、経費負担が大きくなるよう効率的な計画の下に今年度も実施することとした。

以上の説明の後、議長は「今回は、外航コンテナの2次輸送に限定することから、或る程度

譲るべき処は譲ると言う考え方でプロジェクトチームに検討いただいた。又参考資料にある通り、フィーダー輸送で余り緩めてしまうと今後バルクの問題も出てくる事が懸念されることから慎重に対応すべき。」と発言し、出席理事に意見を求めた処、大要次のような意見が述べられた。

- ・印象として形だけ話を聞くという感じで既にシナリオが出来ており、このまま進んで抗することが出来ないのではないか。
- ・国交省も本当に出来ると思っているのだろうか。
- ・韓国に107万本のコンテナを取られている原因は何か、神戸にも東京にも寄航せず直接釜山に行っている。日本の輸出入業者も輸出・輸入航路を釜山基点としており、国の海運政策の曖昧さがこのような現実になった。
- ・資料によれば韓国のコンテナの半分が取り戻せるようになっているが現実には殆ど不可能であり、益々釜山扱いが増えて行くであろう。
- ・釜山からの荷物は大雑把に言って中国向け1/3、日本向け1/3、その他向け1/3で仕分けられ、日韓を走っている船会社は、日中の荷物と日韓の荷物を相積みし、フィーダーは行き掛けの駄賃で運賃は幾らでも良いが、そこそこの運賃が貰えればいいという実態を忘れている。
- ・納付金の問題も、嘗々と築いてきた内航業界に大きな風穴が開いて、後々禍根を残さなければいいかと言う感じである。
- ・今、日韓を走っている船は実入り350から1,000TEUに大型化しており、300TEUなどは大型の範疇には入らないことから、せめて500TEUから上とすることが必要である。

次いで議長は、プロジェクトチームが取り纏めた案を叩き台に検討するとして意見を求めた処、大要次のような意見が述べられた。

#### 対象トン数の設定

- ・叩き台の実入りコンテナトン数換算に若干疑問もあり、トン + 燃料油と言った曖昧な数字ではなく、6,000対象トンとしては如何。

#### 納付金単価の設定

- ・対象トン当たり15,000円としては如何。
- ・単価ゼロとすることは今後のバルクの問題もあり、影響が出る。
- ・フィーダー用コンテナのみ安くするのは、他と不公平感が出るのは否めない。
- ・新造ならば約40億円の建造費がかかることから、トン当たり15,000円の納付金は総体的なコストから見れば大した費用ではない。
- ・現在でも交付金交付を待って貰っている状況にあり、余り安くすれば暫定措置事業の円滑な推進が大きく損なわれることから、慎重な対応が必要だ。
- ・公的資金を投入してでも暫定措置事業を早期に廃止すべきとの議論がある。本当に公的資金が投入されるのか否か。投入されず、業界の自主努力で返済していく場合、単価を安くすることは建造納付金収入が伸びず、暫定措置事業借入金の返済が遅れることに繋がって事業が長期化することになる。

一方、暫定措置事業を早期に廃止するためには納付金単価を高くし、早期に収支相償うようにしなければならない。しかし、高くすれば新規参入障壁だと言う批判が出てくる。

誠に矛盾した議論の中で今回の納付金単価の設定を求められており、全海運としては積極的に汗を流す意味で思い切って15,000円を提示しては如何。

- ・外航船の転用に限っては納付金を5年間に限ってゼロにしるということだが、これについてもせめて15,000円は払って頂こうということだ。

#### 船型以外の条件

構造条件:セルガイド設備を有すること。

積荷条件:二次輸送に関する外航コンテナであること。

航路条件:積載貨物の積み揚げ港の何れかがスーパー中樞港湾であること

- ・現在指定されているスーパー中樞港湾指定港は京浜(東京・横浜)、名古屋(名古屋・四日市)、阪神(大阪・神戸)で、これ以外に申請している北部九州(博多・北九州)が加わ

ると殆どのコンテナをカバーしてしまう。更に絞り込んでは如何か。

・成長戦略会議がスーパー中樞港湾の中から更に1～2港に絞り込む構想があることから、その構想に協力して行こうという考えもある。

フィーダーコンテナ以外のコンテナ積載について

・今回は外航コンテナに関する内航フィーダー輸送の条件緩和であり、内貨との混載を認める議論をすることそのものが不要である。

その他以下のような意見が述べられた。

・内航だけがコスト負担の軽減を求められているのか。港湾コスト等はどうなっているのか全体を見て考えて行く必要があると思われる。

・釜山における港湾の建設費、使用料、通関料、税制関係等がどうなっているのか内航課に質問しているが、内航に関しては総連合会が窓口で検討しており、港湾は港湾で検討し、それぞれの案を持ち寄ると聞いている。全体が持ち寄って競争力がどうなるのかということだ。

・同時並行的に進めて貰わなければ意味がない。

・例えば北海道からでも釜山経由で再び国内へ輸送した方が運賃が安いと言う現実がある。

・内航船社でフィーダー輸送を行うものにも同じインセンティブを与えることも言っておくべきで、韓国船社に補助をするなら日本船社にも同様の補助政策が適用されなければ競争のしようがない。

・外航からの転用は日本籍船になることから、日本人船員に限られるという解釈で宜しいのか？

・内航船として稼働するのであるから、当然である。

・転用に際し納付した納付金は、途中で転用を中止した場合、返還するのか？

・返還されないと解釈している。一般の転用と同様の取り扱いとなる。

等々の意見が述べられ、これらの意見を踏まえて来る5 / 17開催の総連合会政策小委員会に臨むこととした。

その他、特に意見もなく、本日の審議事項が全て終了したので、議長は13:55閉会を宣した。

# 全国海運組合連合会 緊急理事会出席者名列 (平成22年5月11日)

理事・会長(議長)	小比加 恒 久	理事	井 村 博
“ 副会長	雜 喉 平三郎	“	杉 本 敏
“ “	木 許 作 太	“	蔵 本 由紀夫
“ “	藤 井 肇	“	岡 本 信 也
“ 専務理事	高 木 信 男	“	向 江 清
“	澁 田 政 盛	“	沖 本 新 良
“	池 田 謙 一	“	吉 本 圭 介
“	岩 井 榮 三	“	東 谷 正 樹
“	松 田 紀 道	“	河 菜 春 文
“	串 田 素 宏(委任状)	“	松 尾 幸 長
“	飯 田 節 男	“	斉 藤 通 直
“	河 合 重 則	“	原 田 勝 弘
“	金 尾 雅 行(代:網谷吉博)	“	日 向 啓
“	藤 原 浩(代:河田 清)	“	松 本 雅 彦(代:児玉 尚)
“	川 中 健 二	“	山 平 鉄 雄
“	吉 嶺 武 強	“	比 嘉 榮 仁(委任状)
“	和 佐 信 孝		
“	加 藤 榮 一		
“	塚 本 博 行		
“	岡 田 俊 夫		
“	井 下 光 一		

以 上 37名

内訳：本人出席 32名  
代理人出席 3名  
委任状出席 2名

## 議事録署名人

議長(会長)	小比加 恒 久
専務理事	高 木 信 男
理 事	岩 井 榮 三