

全国海運組合連合会
第323回理事会議事録

日 時 平成27年11月18日(水) 12:00～13:36
場 所 神戸市・東急イン 3階 ボールルーム

議 題

1. 役員並びに船主部会委員交代に係る件
2. 平成27年度全海運下期賦課金改定に係る件
3. 臨時総会開催要領に係る件
4. 活性化PT並びに青年経営者意見交換会に係る件
5. 船主連絡協議会地方大会開催結果に係る件
6. 民間完結型6級海技士(航海・機関)の就職斡旋状況に係る件
7. 全国内航鋼船運航業最低賃金改正に係る件
8. 内航主要オペレーター輸送動向(9月実績値)に係る件
9. 平成26年度輸送実績に係る件
10. 暫定措置事業関係・総連合会手数料一部改正に係る件
11. 暫定措置事業関係・27年度下期資金管理計画、並びに内航船建造アンケート調査結果・28年度資金管理計画に係る件
12. 商法(運送・海商関係)改正論議に係る件
13. その他

定刻、事務局より過半数の理事の出席を得て本理事会は適法に成立した旨報告し、定款の定めにより藤井会長が議長となり開会挨拶の後、議事に入った。

議題1. 役員並びに船主部会委員交代に係る件

議長の指示により、事務局は当該組合から提案のあった交代願いについて、以下の通り説明した。(敬称略)

【理事】

提案組合：新潟内航海運組合

(新)

山田 一則

佐渡汽船(株)・貨物事業部長
新潟内航海運組合・事務局長

(旧)

池田 謙一

【理事指定代理人】

(新)
坂本 辰巳
(株)八州海運・代表取締役

(旧)
山田 一則

【船主部会委員】

提案組合：九州地方海運組合連合会

(新)
田崎 清隆
清丸海運(株)・代表取締役社長

(旧)
松本 雅彦

以上の説明の後、議長が本件を諮った処、全員の異議が無く承認された。

尚、理事交代の件は総会承認事項となることから、本理事会終了後、臨時総会を開催することとしている。

議題 2. 平成 27 年度全海運下期賦課金改定に係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り説明した。

全海運の賦課金（会費）は、上期（4月1日現在の事業者数・所有船腹量・用船船腹量）下期（10月1日現在の同）それぞれ算定することとなっており、今般、会員（18組合）各位から報告のあった10月1日現在の事業者数・所有船腹量・用船船腹量を精査し、会員事務局の確認を得て、算出したものである。

平成27年度下期賦課金月額合計は5,173,525円、上期と対比し2,610円の増加（プラス0.05%）となった。また、上期下期合計年額では62,066,640円、前年と対比し312,984円の増加（プラス0.51%）となった。

以上の説明の後、議長が本件を諮った処、全員の異議が無く承認された。

尚、本件は総会承認事項となることから、本理事会終了後、臨時総会を開催することとしている。

議題 3. 臨時総会開催要領に係る件

議長の指示により、事務局は以下の通り説明した。

議題 1. 及び議題 2. で審議頂いた案件については総会で承認を要することから、本理事会終了後、臨時総会を開催したい旨提案し、異議無く承認された。

議題 4. 活性化 P T 並びに青年経営者意見交換会に係る件

議長は宗田理事（活性化 P T 委員長）に報告方要請し、宗田理事は大要次の通り報告した。

去る 10 月 8 日に小倉にて第 6 2 回内航海運活性化 P T を開催した。

【議題 1】カボタージュ制度問題に係る件

【概要】本件は前回からの引き続きの案件。外国人労働者受け入れ問題をカボタージュ制度とは切り離して改めて意見を求めた。また、今後、積極的に勉強会を開催することとした。

【議題 2】青年経営者との意見交換会に係る件

【概要】青年経営者との意見交換会に備え①総トン数の取扱い②次世代内航海運における事業者と組織のあり方についての質問が出るであろうと予測し、実際の意見交換会にて適宜回答することとした。

引き続き、内航海運活性化 P T と全海運青年経営者との意見交換会を開催した。

① 以前、青年部より、船員室増設に伴う増加総トン数の緩和措置の要望があり、プロジェクトチームでは以下の様なアンケートにより要望数の把握に努めた。

【概要】

1. 既存船の改修等で G T が規定 G T を超えても改造するか。
2. 既存船の改修等で規定 G T の超過分を法令等で免除の場合、改造するか。
3. 新造船計画中、G T が規定 G T を超える場合でも良いとするか。
4. 新造船計画中、G T が規定 G T 超過の場合、超過分を他の設備等で調整するか。
5. 新造船計画中、G T が規定 G T 超過の場合、法令等での免除を希望するか。

【結果】

- ・既存船にお金をかけて改造しても採算面で疑問がある。
 - ・新造船で G T 免除をしてもらえるのであれば船舶を大きくしたい。
- 等の意見が見られた。

【今後の課題】

- ・プロジェクトチームにて引き続き検討をしていくこととした。

- ② 次世代内航海運における事業者と組織のあり方について4班に分けてそれぞれ議論され報告を受けた。

【概要】

1. 将来展望
2. 船員問題
3. 組合問題
4. 広報・PR問題

【結果】

- ・喫緊の問題として船員問題について多く議論があった。
- ・船員育成費用について荷主やオペレーターで引き受けてもらいたい要望があり、これについては、全海運事務局より船主連絡協議会でも各オペレーターを訪問中に同様の意見を述べていることを報告した。
- ・若手が非常に頑張っている印象を受けた。

以上の説明の後、特に意見も無く、了承された。

議題5. 船主連絡協議会地方大会開催結果に係る件

議長は岡本理事（船主部会長）に報告方要請し、岡本理事は大要次の通り報告した。

去る10月27日に博多にて船主連絡協議会を開催した。

【議題】

1. 平成27年度 貨物船船舶経費見直し結果報告の件
2. 若年船員育成費用に係る費用負担の件
3. 船員確保・育成に関する海洋共育センター活動の件
4. 海運事業継承に係る後継者問題の件

また、小グループに分かれ、船主の抱える問題や現状等を把握し、オペレーター訪問に向けての参考とすべく、以下の事項について意見交換を行った。

【概要】

1. 雇用船員の年齢構成と現状
2. 中途採用について
3. 船員の乗船期間（1回の乗船期間及び休暇の取得状況）
4. オペレーター訪問に向けた要望事項

【結果】

- ・船員の最高年齢は74歳。70歳以上も多く乗船しているのが現状。
- ・休暇パターンについては2ヶ月乗船し20日間の休暇、地域密着型として1ヶ月乗船し10日間の休暇を付与しているところもある。
- ・プライベートバースでは着積の折、規制が多く自由に買い物にも行けない。
- ・以前は支払のあったダンネージの片付け費用について近年は船主側の負担となっている。

また、小グループによる意見交換会の後に報告のあった海運事業継承に係る後継者問題のアンケート内容については、オペレーター訪問の際に口頭にて報告することとした。

尚、11月末に阪神地区、12月初旬に関東地区のオペレーターを訪問する予定である。

以上の説明の後、特に意見も無く、了承された。

議題6. 民間完結型6級海技士（航海・機関）の就職斡旋状況に係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り報告した。

【入学・就職について】

【概要】平成26年度8期生までの間で応募者数167名、入学者数140名、終了者数132名となっている。

【就職状況の現状について】

【概要】・修了者の内、内航事業者の雇用船員が17.4%、一般からの転職者が82.6%である。

- ・海洋共育センター会員優先に就職先を紹介しているが、センター会員以外へ就職した者が43.2%と非常に多い。

【海洋共育センターと尾道海技学院の公正な就職活動について】

【概要】・海洋共育センター内に、内航事業者、尾道海技学院並びに中立な立場のセンター会員で構成される就職マッチング調整委員会を設置した。

- ・尾道海技学院が平成27年6月に船員無料職業紹介事業の認可を取得した。

【今後の課題について】

【概要】・奨学金制度や船員確保育成制度などを含めた魅力あるセンターづくり。

- ・養成定員の増加に伴う訓練船の確保、及び訓練船の設備要件の緩和や、航海訓練所への訓練委託の検討。
- ・即戦力を重視する事業者に対する船員確保育成対策の重要性と積極的な採用と関与への動機付け。

- ・センター会員への会費の増額、厚労省の公共職業訓練給付金の確保、支援制度の拡充を含めた資金の確保。

引き続き、藏本理事（海洋共育センター理事長）より以下の通り報告、及びセンターの採用について資料に一部、誤解を招くような表現があったとして③の補足説明があった。

- ① 今年度は約80名程の入学者数があった為、平成26年度までの数字と合わせて200名以上の船員を輩出予定としている。
- ② 平成27年度11期生、12期生が12月中旬より航海実習に入るが、訓練船が不足している。事業者の中には次年度も継続して訓練船の提供をすることは限らないので、是非とも多くの事業者に訓練船の資格を取得して頂きご協力を願いたい。
まだ就職先が決まらない卒業生も多いので、即戦力をマーケットから求めるばかりでなく、新たに船員になりたいという人達を積極的に採用し育てていくことにご協力願いたい。
- ③ ・採用について、センターが遅延行為をしていると受け止められる様な表現があったが、あくまでも民間完結型6級海技士養成については尾道海技学院が教育機関として主体者となっており、その履修課程の中にある2ヶ月の乗船訓練の部分に関して海洋共育センターが教育を行い、協力をしている。
 - ・年度の受講生定員数については前年度の会員からのアンケートを踏まえ次年度の定員数を決定しているが、アンケート時の希望数と実際に学生を斡旋する時期には状況が変わっていることが多い。
 - ・会員の中には、採用したい時にどの様な行動を取るべきかという周知が事業者へ不足していることが要因のひとつと考えられる。まずは尾道海技学院へ求人票を提出して頂くことが必要であることを周知し、卒業生の確保に努めたい。

最後に議長より、センターから地方の運輸局ではなく尾道海技学院へ就職斡旋の求人票を提出することの再確認があった後、特に意見も無く、了承された。

7. 全国内航鋼船運航業最低賃金改正に係る件

議長の指示により、事務局は次の通り説明した。

内航業界としては用船料低迷の中、昨年に引き続き2年連続の値上げは反対である旨主張していたが、陸上の人手不足や賃金アップが影響し、本年度は1,800円のアップとなった。

引き続き、藏本副会長（最賃専門委員・使用者側委員）より以下の通り補足の説明があ

った。

陸上の他産業においては毎年見直しされて賃金アップする中、海上と陸上の賃金格差が狭まっている現状を踏まえ、最終的には公益委員による仲裁の結果、1,800円アップとなった。

以上の説明の後、特に意見も無く、了承された。

8. 内航主要オペレーター輸送動向（9月実績値）に係る件

9. 平成26年度輸送実績に係る件

議長の指示により、事務局は8、9を続けて大要以下の通り報告した。

8. 内航主要オペレーター輸送実績（9月実績値）に係る件

- ・貨物船については前年同月比5%減であった。依然として需要が芳しくない上に、9月上旬に2つの台風発生、また、チリ地震の津波注意報による輸送の停滞が影響していることが要因とされる。また、鉄鋼連盟によると27年度上期においては2009年のリーマンショック後のワースト数値となった。
- ・油送船については前年同月比1%増であった。台風の影響があったものの、冬場に備えての積み増し、及び石油高度化法に伴う製品統廃合で製油所間の転送需要が増加したことが要因。

9. 平成26年度輸送実績に係る件

総連合会による元請けオペレーター200社からの報告に基づき輸送量を集計した1号票集計結果表に沿って平成25年度と平成26年度を比較した数値を説明した。詳細は資料の通りである。

以上の説明後、特に意見も無く、8、9共に了承された。

10. 暫定措置事業関係・総連合会手数料一部改正に係る件

議長の指示により、事務局は以下の通り報告した。

既に総連合会で承認されている項目の中で、一部改正があった為、現行規程と改正案を比較しながら変更部分のみ説明を行った。

(誤)		(正)
引当資格証明手数料	⇒	被代替船資格証明手数料
承認条件等変更申請手数料	⇒	認定条件等変更申請手数料

以上の説明後、特に意見も無く了承された。

議題 1 1. 暫定措置事業関係・27年度下期資金管理計画、並びに内航船建造アンケート調査結果・28年度資金管理計画に係る件

議長の指示により、事務局は資料に基づき以下の通り報告した。

○ 暫定措置事業関係・27年度下期資金管理計画について

昨年同様、今年度も建造申請が好調であり、収入合計が10月31日時点で既に約58億となった。支出については、預託金償還を年3回に分けて実施することとなっており、第1回目として8月に約7億円の預託金償還を行った。それに伴い元本償還で約13億円、その他諸経費を含め、支出合計は約23億円となり、収支差額が35億円強となった。今後の予定として既に9月期の建造申請で約12億円を予定しており、27年度通期予算管理計画は、収入が約71億円、支出が約32億円、次期必要経費等も含め収支差額が約36億円となる。これが運輸機構への元本返済額の原資となる。また、このまま順調に36億円を返済すると平成28年3月における借入金残額は約330億円となる。

○ 内航船建造アンケート調査結果について

平成28年度資金管理計画作成にあたり46社の造船所に起工ベース調査を依頼し、39社から回答を得た。

① 一般貨物船	52隻	95,100DW
② 特殊貨物船	3隻	8,600DW
③ 石油タンカー	22隻	36,357M3
④ ケミカルタンカー	7隻	5,770MT
=====	=====	=====
①～④ 合計	84隻	145,827DW

<契約状況>

① 正式契約	14件	33,110DW
② 仮契約	26件	33,180DW
③ 商談中	44件	145,827DW

○ 28年度資金管理計画について

起工ベース調査を基に、平成28年度は収入が約45億円、支出については最後の第3回目の預託金償還約7億円を含め、約11億円と見込んでいる。次期上期必要経費等も含め収支差額約31億円と算出した。このまま順調に進めば31億円プラスアルファも見込めるとして元本返済に充てる計画予定。

以上の説明後、特に意見も無く了承された。

12. 商法（運送・海商関係）改正論議に係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り報告した。

法制審議会の中間試案について、平成27年4月1日～5月22日にパブリックコメントが募集され、総連合会は①運送人の義務②運送人の損害賠償責任③不法行為責任との関係について意見を述べた。このパブリックコメントに対して法制審議会からの審議状況の報告があった。また、来年3月には法務大臣宛の方針案を取り纏める予定としているが、難航が予想されるとみられている。

主に海商関係では、運送人の責任軽減を課題としているが、当然、荷主側からは荷主の責任増加であるとして反発が大きい。

また、全体的には審議される争点の中で、法制審議会の中間試案の段階でも甲案、乙案と意見が分かれており、非常に難航している状態である。

特に①陸上運送及び海上運送の区別②荷送人の書面交付義務③不法行為責任との関係については意見がまとまらず難航している。

以上の説明後、議長より全てを通じて補足説明の意見を求めたが特に意見も無く了承された。

13. その他

事務局からは特になし。

質疑応答では澁田理事より「平水区域における運送は、陸上運送から海上運送に変わる

ということと、はしけ・港湾運送では陸上運送になるという部分が理解し難い」旨意見があった。

これに対し事務局は「はしけ・港湾運送業法と内航海運事業法とでは法令の適応範疇が分かれている為に非常に分かりづらい部分ではあるが、はしけ・港湾運送事業法の範囲では堪航能力担保義務はなく、陸上運送となる」旨回答した。

全ての議案審議が終了後、本理事会の議事録署名人として議長の他、寺岡副会長、原田副会長を指名し、謝辞の後、13：36に閉会を宣言した。

以上