

全海運第277回理事会議事録について

さて、早速ながら去る7月16日開催の第277回理事会の議事録を別紙の通りご案内申し上げます。

平成20年8月19日

全国海運組合連合会

全国海運組合連合会
第277回理事会議事録

日時 平成20年7月16日(水) 12:00~14:37

場所 神戸市・生田神社会館・4階会議室

出席者 理事37名(別紙名簿の通り)

議題

1. 内航海運暫定措置事業に係わる今後の対応の件
2. その他

- イ. 「内航船舶建造に関する実態調査」中間報告の件
- ロ. 中小企業信用保険法に基づく補償制度の継続適用の件
- ハ. 内航船員育成に係わる諸制度の見直し等の件
- ニ. 新6級海技士の応募状況の件
- ホ. 各地区船員対策協議会の助成金審査結果の件
- ヘ. その他

議事

定刻、出席理事の過半数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、本日の理事会では、特に総連合会政策小委員会における25年度以降の暫定措置事業のあり方に関する議論も取り纏めの段階に入ってきており、暫定措置事業で建造された船舶の代替建造(所謂孫船)の取扱いに関し、今まで全海運として具体的な議論をしていないことから、各位の忌憚のない意見を聴きたい旨挨拶の後、議事に入った。

議題1. 内航海運暫定措置事業に係わる今後の対応の件

議長は、本議題に関連する資料1-1、1-2、及び1-3について事務局に対し説明方指示し、事務局は以下の通り説明を行った。

資料1-1 平成20年度の上期資金管理計画の策定について

本件は、7月期建造申請状況を見極めた上で策定することとし、本来理事会で策定すべきものではあるが日程上の都合から政策委員会に一任し、更に交付金交付審査に関しては交付金委員会に一任することとしたものである。

又、上期交付予定額は20億円以内としており、現在までの未交付金19億円余が全て交付の対象である。

更に、今後7月期を含め9、11、1月期の建造募集を控えていることから、今年度においても剰余金の発生が見込まれ、市中金融機関等への返済が促進されるのではないかと推測している処である。

資料 1 - 2 解撤等交付金の交付決定に関する理事会決定の一部改正について

本件改正内容は2点である。

第1点は、交付金受領可能期間を引当資格有効期間内（解撤等完了後3年間）とする、と言うこと。

本件は、交付金交付が可能となった中で諸事情により預託金の預託をせずに交付金受領を辞退するケースが目立ち、受領辞退を制限すべきではないかとの意見が出されていたが、「引当資格の有効期間は解撤等完了後3年間とする」と言う総連合会ルールが浸透しており、その間に受領するとした方が理解しやすいのではないかと、改正したものである。

第2点は、平成20年度の交付金申請受付分（20年7月期）から預託金制度を廃止したと言うこと。

本件は、未交付金を多く抱えていた平成16年度において政府保証枠の拡大の際、自己資金40億円の調達のため当該事業者から交付金額の20%相当額を預託していただけであったものであるが、昨今の順調な代替建造申請により交付金未交付状況が改善され、ほぼ全額交付可能となったことから預託金制度の使命は終了したとの認識の下、廃止したものである。

尚、これに関連して今後の建造申請者に協力を要請し、預託証書の譲渡譲受により預託証書所有者に対して出来るだけ現金化促進に資するよう対応することとしている。

資料 1 - 3 内航海運活性化プロジェクトチーム議事録について

本件については、総連合会政策小委員会における審議内容を含めてプロジェクトチーム蔵本委員長から説明が行われた。

蔵本委員長は「25年度以降の暫定措置事業のあり方について」は総連合会政策小委員会で議論をしているところだが、同小委員会は各5組合の機関決定を持ち込まないとの基本姿勢で行っており、全海運の活性化プロジェクトチームにおいては各部会の意見等も踏まえ、全海運としての基本的な考え方を取り纏めて意見具申している。

同小委員会では9/25の委員会で総連合会政策委員会・理事会等への中間取り纏めを作成することとしており、全海運としての意見を具申するに当たって本日の理事会が最終時期になると思われることから、各位の活発な意見を聞かせて頂きたい、と前置きし、説明に入った。

- ・「25年度以降の暫定措置事業のあり方について」を検討するに当たっては、現行枠組み制度の中で収支相償うまで継続実施するとの認識の下、旧規程船（交付金受領資格を保有する船舶）が存在する27年度8月までと、それ以降に分けて考える必要がある。
- ・27年度までは現行ルールを踏襲する方が理解が得られやすい。（納交付金単価の漸減、単価差の維持等）
単価については27年度交付金対象船舶が2隻のみであることから26年度単価をスライドさせるべきと全海運意見を主張するも、現行制度の継続と言う趣旨からして前記の通りとした。
従って28年度以降新しいルールに移行させることとなる。

- ・又、28年度以降の取扱いについては、現時点から8年後のことであり経済変動も見極められないことから、取り敢えず3年間程度の設定が適当とし、27年度単価を固定する。
- ・孫船（暫定措置事業で建造された船舶の代替）の取扱いについては、
 1. 同トン数までは全額免除、純増部分のみ納付
 2. 現行規程通り、全額納付
 3. 現行免除制度と同効果の制度（納付金減額制度（仮称））を適用
 の案が出されたが、1は時代が過ぎて孫船の代替建造が中心となった場合、借入金返済財源が確保できなくなる恐れがある。2は建造事業者の負担が大きすぎる、として3を適当とした。
- ・今回「25年度以降の暫定措置事業のあり方について」の報告書を作成するが、平成25年度時点における旧規程船舶と暫定措置事業で建造された船舶の構成比が逆転することも想定され、その時点で業界世論が変化する可能性もあることから、平成24年度以降の適当な時期に改めて検討する必要がある旨付言する。

以上の説明の後、議長は理事各位に意見を求めた処、概要次のような意見が述べられた。

- ・孫船については、暫定措置事業発足から15年間経過で暫定措置事業が終了し、自由建造という認識で来ていたが、多額の借入金は返済して行かねばならないので単価差のみ納入せざるを得ないものとする。
- ・業界を守ろうとするのか、オープンにするのか、漸減方式で単価が下がっていけば新規参入が容易となり、既存事業者は敗れて生き残れない。
- ・資産価値（交付金単価）を出来るだけ高めに維持する（24年度単価、41,000円固定）と言うのが全海運の意見だったはず。
- ・オーナーが生き残っていくためには新規参入し難いようにすべき。
- ・現在船腹量は漸増傾向にある。運賃・用船料を上げるには船腹量を減らすということも考えなければならない。納付金が高ければ建造し難い状況になる。
- ・暫定措置事業が長期に亘れば1回だけのリプレース者と2回リプレースする者との負担の不公平が出る。暫定事業で建造された船舶と旧規程船とでは差を設けるべき。
- ・納交付金単価差15,000円納入した船舶と30,000円納入した船舶と差を設けるべき。
- ・資産価値を高く維持(41,000円)して単価差(30,000円)を加え、高い納付金を払い続けて借入金返済が終われば暫定措置事業も終了し、納付金もいらなくなって激変することになる。その時をどう考えるか。
- ・長期見通しは良く解らないが、全海運のオーナーにとって希望の持てる議論をして欲しい。
- ・オーナー自体が生き延びていこうとするのか、最終納付金が50,000円位であれば容易に新規参入してくるのではないか。そうなれば今のオーナーはどんどん減ってい

くのではないか

- ・ 15年間で終了するものと想定していたものが、想定時点でも530億円の借入金が残る。規程の「暫定措置事業で建造された船舶は引当資格を有しない」条文を見直すことも考えられるのではないか。
- ・ 孫船にも免除資格を付与すべきとの意見の中で、旧規程船と差を設けるということは、例えば旧規程船の納付金を100とすれば、孫船は50でよいと言う意味。

等々の意見が出され、議長は本日のご意見を頭に入れながら政策委員会・理事会に臨みたいとして、議題1の審議を終了した。

尚、議事録3頁(5)孫船の取扱いについて

1) 納付金単価差分を納付 とあるのを 納交付金単価差分を納付 に修正願う。

2. その他

議長の指示により、事務局は報告事項の資料2～13まで順次説明を行った。

イ. 「内航船舶建造に関する実態調査」中間報告の件 (資料2)

老朽船の代替建造促進を検討するため、総連合会基本政策小委員会の中に船舶建造促進WGが設置され、オペレーターに対して今後の建造計画等につきアンケート調査を行った結果、年間100～101隻の代替建造計画が判明した。

又、内航船建造造船所に対しても建造受注状況、今後の建造計画等同様にアンケート調査を行った結果、図らずも年間101～102隻の建造計画があることが判明した。

更には主要鉄鋼・タンカーオペレーターに対するヒヤリング調査も行い、アンケート結果を裏付けるような内容であった。

ロ. 中小企業信用保険法に基づく補償制度の継続適用の件 (資料3)

原油価格高騰の煽りを受け、経営を圧迫している運送事業者に対する支援策として中小企業信用保険法に基づき、特別融資枠が利用できる「特定業種」指定が4～6月に引き続き、7～9月も継続適用された。

ハ. 内航船員育成に係わる諸制度の見直し等の件 (資料4)

山積する船員問題への対策については、関係当局と総連合会事務局間で今までも話し合いをして来ていたが、今般改めて総連合会会長名を以て海事局長宛6項目について、法制度の改定を含めて検討方要望したものである。

ニ. 新 6 級海技士の応募状況の件 (資料 5)

7 月 1 1 日現在の応募状況は、2 4 名の定員に対し 9 名である。各位の更なるご協力をお願いしたい。

ホ. 各地区船員対策協議会の助成金審査結果の件 (資料 6)

本件は全国 1 0 ヶ所の船員対策協議会に対する助成金について、今年度は予算枠として前年度の倍額 (5 0 0 万円) が計上され、前年度活動報告並びに今年度活動計画を提出願ひ、内容を吟味して資料の通り配分されることとなった。

ヘ. その他

・ 無断改造している解撤等完了船舶の取扱いについて (資料 7)

無断改造をしたまま総連合会への処理申請手続きをせず、解撤等完了後に引当トン数の留保等をするケースが目立って来ていることから、今後はこのような船舶は建造等納付金の免除船、及び解撤等交付金の交付対象船舶として認定しないこととした。但し、原型復帰後解撤等完了した場合等は除く。

又、損得勘定から懲罰逃れを防止するため、総連合会事務局は構造改善賦課金異動届のチェックを強化することとした。

・ 「内航海運における取引の実態に関するアンケート調査結果報告書について」 (資料 8)

総連合会不公正防止取引委員会と国交省共同によるアンケート調査が行われ、結果は「内航取引の実態調査の概要報告の通り。報告書は直接総連合会から地区 (支部) 組合へ発送されている。

・ (総連合会) 環境安全委員会報告 (資料 9)

資料の中で、特に沿海区域の拡大については航海機器の進歩による信頼性の向上、最適航路を就航することでの燃料油消費量の節減、衝突事故の防止の観点から沿海区域を 2 0 海里から 5 0 海里へ拡大するよう要望している。

国交省としては、

- ・ 技術基準から航行区域を定めているのではない。
- ・ 2 0 海里は日本固有のものではなく、S O L A S 条約 (海上における人命の安全のための国際条約) に記載され、国際的に共通なもの。

等々から応じられず、一定の基準を満たして限定近海での航行を勧めたい、と言うものであるが、総連合会としては更に理論構築の上、継続要望することとしている。

- ・退職自衛官の雇用促進のための取り組みについて (資料10)

船員不足と言う事態に対応するため、新たな船員供給源として退職海上自衛官の雇用促進を図ることとされ、関係通達が出された。

- ・内航海運の現況と推移 (資料11) (総連合会)
- ・鉄鋼業の現況と課題 (資料12) (日本鉄鋼連盟)
- ・内航海運の諸問題と取り組みについて (資料13) (国交省)

これらは、総連合会と鉄鋼連盟で組織する「鉄鋼内航輸送協議会」が6/20開催され、それぞれから提示された資料で、ご参考に活用いただきたい。

- ・その他 全海運物産直販事業について

本件、塚本委員長より今期中元に当たり、コストの削減、地区組合の作業負担の軽減、全品8%引きで利用しやすいものとなっているので、組合各位の更なるご協力をお願いしたい旨発言された。

以上で全ての議案審議が終了したので、議長は謝辞の後14:37閉会を宣した。

以 上

全国海運組合連合会

第277回理事会出席者名列

(平成20年7月16日)

理事・会長(議長)	小比加 恒 久	理事	蔵 本 由紀夫
" 副会長	雑 喉 平三郎	"	藤 井 肇
" "	埜 野 廣 文	"	岡 本 信 也
" "	木 許 作 太	"	向 江 清
" 専務理事	高 木 信 男	"	冲 本 新 良
"	澁 田 政 盛	"	吉 本 圭 介
"	湯 村 健 介(委任状)	"	岡 田 俊 夫
"	岩 井 榮 三	"	井 下 光 一
"	渡 邊 輝 雄	"	井 村 博
"	串 田 素 宏	"	坂 崎 誠 一
"	飯 田 節 男	"	杉 本 敏 光
"	河 合 重 則	"	田 崎 九 光
"	金 尾 雅 行	"	谷 伸 夫
"	川 中 健 二	"	原 田 勝 弘
"	和 佐 信 孝	"	松 本 雅 彦
"	加 藤 榮 一	"	池 崎 富 夫
"	塚 本 博 行	"	山 平 鉄 雄
"	小 林 道 明	"	比 嘉 榮 仁(委任状)
"	小田原 照 明		

以 上 37名

内訳：本人出席 35名
 代理人出席 0名
 委任状出席 2名

議事録署名人

議長(会長)

専務理事

理事

小比加 恒 久

高 木 信 男

岩 井 榮 三

