

全国海運組合連合会
第288回理事会議事録のご案内について

さて、早速ながら、去る3月17日開催されました全海運・第288回理事会の議事録を別紙通りご案内申し上げます。

以上

平成22年4月30日
全国海運組合連合会

全国海運組合連合会
第288回理事会議事録

日 時 平成22年3月17日(水)12:00～15:18

場 所 神戸市・生田神社会館 4階会議室

出席者 理事43名(本人出席40名、代理人出席2名、委任状出席1名)

議 題

1. 沖縄県からのカボタージュ規制緩和要望に係る件
2. 平成23年度内航海運税制要望事項に係る件
3. 海上交通低炭素化促進事業の件
4. 内航海運暫定措置事業(含む、老齢船処理事業)の件
5. 孫船(内航海運暫定措置事業建造船の代替船)の取扱いの件
6. 平成22年1月分内航主要オペレーター輸送動向調査結果の件
7. 燃料油高騰の運賃転嫁状況の件
8. 平成21年度上期輸送実績の件
9. 同一船舶の用船料調査結果の件
- 10.各部会・委員会審議状況報告
 - ①船主部会 (1/24)
 - ②輸送部会 (2/22)
 - ③砂利船部会(2/23)
 - ④内航海運活性化プロジェクトチーム(2/27)
 - ⑤船員対策検討委員会(3/9)
- 11.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、荷動きの状況として一般貨物は瞬間的ではあるがかなり動きがよいが4月以降は見通しがつかず、先行き不透明という状況が続いている。燃料油価格も高騰の兆しが見え始めて来ており、厳しい環境を迎えることになるのではないかと挨拶した後、議事録署名人に岩井理事並びに高木専務理事を指名した。

尚、議題1及び2については審議に時間を要すと思われることから、議題3以下を先行したいと述べ審議に入った。

議題3. 海上交通低炭素化促進事業の件

議長の指示に基づき、事務局は大要以下の通り説明した。

本事業は、平成21年度補正予算の中で、内航船の燃費向上に資するものについて要した費用の1/2相当額を補助しようというものである。

又、本事業は海上運送法、旅客定期航路事業法、内航海運業法等に属するすべての船舶が対象となっている。

制度は2本立てとなっており、1つは、「低炭素化改造事業」で補助対象設備の取付等を行い、燃費向上に資するものに対し、1/2相当額を補助する。但し、要した費用×1/2=100万円未満の場合は補助しないとあり、即ち200万円以上を要したものに補助する制度である。予算枠は40億円となっている。

もう1つは「低炭素型中古船舶代替事業」で、経年船舶(基本的に船齢10年以上船)を解撤又は海外売船等し、船齢9年以下の船舶に買い替えた場合で燃費向上に資するものについて、売買差額の1/2相当額を補助する。但し、売買差額×1/2=2,500万円未満の場合は補助しないとあり、即ち5,000万円以上の売買差額が生じたものに補助する制度である。なお、補助額は1億円を限度としており、予算枠は10億円である。

本件は平成21年度補正予算で行っていることから、申し込み締切が3/31と切迫しており、且つ又、実行は国交省の認定を受けて後行うものが対象であり、既に改造が行われた、或いは買い替えが行われたものは対象にならない。

尚、制度の発足直後に締切が間近に迫っている点については、国交省サイドに於いて財務省とも22年度に継続できるよう交渉中であり、3月末までには案内が可能と思われる。

以上の説明の後、議長から地区運輸局にも十分確認をして申請していただくよう補足説明があった。

議題4. 内航海運暫定措置事業(含む、老齢船処理事業)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。

【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。

本来今年度下期に交付すべき処、建造納付金収入の低調により、見送らざるを得なかったものである。

○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	27隻	36,074対象トン	金額	547,572,450円
---------	-----	------------	----	--------------

この結果、老齢船の認定累計は次の通り。

交付金認定実績	63隻	94,509対象トン	金額	1,588,669,175円
交付金決定実績	34隻	43,125対象トン	金額	808,737,675円
交付金未交付分	29隻	51,384対象トン	金額	779,931,500円※

※この内、現在までに完了届が提出されているものは

7隻 10,631対象トン 金額 206,530,000円 となっている。

老齢船処理事業は予算が確保されていることから、次期(8月)交付予定である。

○1月期の建造認定状況は次の通り。

建造船	13隻	24,293対象トン	納付金	1,396,614,000円
(前年同月比)	93%	90%		92%
免除船		23,827 "	免除額	840,180,000円
(前年同月比)		116%		94%
			差 額	556,434,000円
				90%

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おり、全体としては昨年度と比較すると約1割減となっている。

尚、参考までに現在行っている老齢船処理の3月期応募状況について、昨日(3/16)朝の時点で確認したところ、44件 約49,000トン 約8億3千万円、及び既認定分約16億円+83千万=24~5億円。最終締切は23日であるので未だ上積みがあるものと思われる。

船種別件数は、一般貨物船15件、油送船22件、特殊貨物船7件となっている。

議題5. 孫船(内航海運暫定措置事業建造船の代替船)の取扱いの件

議長の指示に基づき、事務局は大要以下の通り説明した。

本件議題1に関連するものであり、沖縄のカボタージュ問題、港湾の国際競争力の強化という観点から内航フィーダー専用コンテナ船を活用し易く、大型化等も視野に入れて建造に当たっての建造納付金減額措置を講ずるよう検討すべし、との国交省要請に基づき、孫船問題と同様総連合会政策小委員会で議論を進めることになったものである。

本件の論点としては、減額措置を受けられる場合の要件を如何にするか、例えば船型、航路、積荷等について議論されるものと思われる。

孫船問題については、暫定措置事業導入後建造された船舶で既に海外売船されたものがあり、又、タンカー船のように耐用年数が短い船舶もあることから、これらのリプレースに当たり、本来であれば引当資格がない船舶の代替建造であるので、規定上全額納付金納入となる。しかし、一度納付金を納入している事業者に再度全額納入していただくには余りにも負担が大きいのだろうということから、全海運輸送部会、砂利船部会等に於いても現行の免除制度と同等の効果のある減額制度を設け、差額負担に留めては如何か、との意見がある。

両件とも規程の変更を伴うため、国交省と公取委における事前協議が必要となってくることから審議が急がれており、3/26を皮切りに4、5月で3回程度総連合会政策小委員会にて議論されることとなっている。

以上の説明の後、議長からフィダー専用コンテナ船については国交省の成長戦略会議のカボタージュ緩和論者に理論的に対応するため、また業界としても或る程度汗をかかざるを得ないとのことから議論を進めることとなった旨、補足説明があった。

議題6. 平成22年1月分内航主要オペレーター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。

本件は元請オペ50社で内航輸送量の8割を占めていることから、一定の方向性が判明するということで継続的に毎月調査を行っているものである。

貨物船については、リーマンショック以前の2007年度と比較して87%迄回復し、右肩上がりとなっているが、油送船に関しても86%と言う状況であり、横這い傾向で推移している状況である。

以上の説明の後、議長から鉄鋼の2月速報値で予想数量より割り込んでいるという状況、3月は20日以降集中出荷でマーケットは引き締まるのではないかと予想している旨、補足説明があった。

議題7. 燃料油高騰の運賃転嫁状況の件

議長の指示に基づき、事務局は大要以下の通り説明した。

本件、燃料油価格が高騰する以前の平成17年3月末におけるA重油価格とC重油価格、平成21年10月末におけるそれぞれの価格の差額について転嫁率が如何になっているかという調査である。

転嫁率平均は70%となっているが品目別にはばらつきも見られる。前年度と比較すると4ポイント改善されている。

又、転嫁率の推移表を見ると、17年11月では全体平均41%だったものが今回の70%まで改善されてきている状況である。

以上の説明の後、議長から1-3期のA重油4,000円アップ、C重油2,000円アップと見込まれており、益々燃料油の負担が大きくなっていくことから、業界としてバンカーサーチャージと言うものを根本的に考えていく必要がある旨、補足説明があった。

8. 平成21年度上期輸送実績の件

議長の指示に基づき、事務局は大要以下の通り説明した。

関連業界の動向を見ると石炭を除いて全てが前年度を下回っており、品目別の輸送実績も殆どがマイナスで、貨物船では27%減、油送船16%減、全体平均でも23%の減少となっている。

9. 同一船舶の用船料調査結果の件

議長の指示に基づき、事務局は大要以下の通り説明した。

本件は、一定の船舶の用船料推移について追跡調査しているものである。

4-9期調査結果は以下の通り。

貨物船	199G/T型	535万円、前年同期比17%減。
	499G/T型	933万円、" 25%減。
白油船	1,000KL積	1,076万円、前年同期比0.9%減。
	2,000KL積	1,487万円、" 0.2%減。
	3,000KL積	1,929万円、" 0.0%。
	5,000KL積	2,801万円、" 2.8%減。
黒油船	1,000KL積	1,035万円、前年同期比1.5%増。
	2,000KL積	1,526万円、" 0.8%減。
	3,000KL積	2,031万円、" 6.2%増。
	5,000KL積	2,839万円、" 1.1%増。
ケミカル船	500MT積	946万円、前年同期比4.5%減。
	1,000MT積	1,226万円、" 0.5%減。

となっている。また、詳細並びに調査結果の推移を表したグラフ等、後刻ご覧頂きたい。

10.各部会・委員会審議状況報告

①船主部会 (1/24)

松本部会長より、以下の通り概要報告が為され、了承された。

- ・暫定措置事業の現状、輸送動向調査結果、船主連絡協議会の活動状況等々について事務局より報告され、了承された。
- ・公正取引委員会企業取引課担当官を招聘し、下請法等の移動相談会を利用した勉強会を開催した。

②輸送部会 (2/22)

塚本部会長より、以下の通り概要報告が為され、了承された。

- ・委員交代申請を了承した。(旧)吉崎正憲氏 →(新)野村久雄氏 (四海連)
- ・暫定措置事業の現状、輸送動向調査結果等々について事務局より報告され、了承された。
- ・所謂孫船問題については暫定措置事業が継続する以上、納交付金差額3万円を維持することを前提に、現在の免除船相当額を減額すべき、とした。
- ・各地区輸送状況、運賃・用船料状況について出席委員より報告を受けた。
全体的には、輸送量の面では多少持ち直し傾向にあるが、依然として厳しい状況である。運賃面でも船腹過剰の現下で適正化は困難であるが、今後の運賃更改期に向けて適正運賃の獲得に努力することとした。

③砂利船部会(2/23)

斎藤部会長より、以下の通り概要報告が為され、了承された。

- ・暫定措置事業の現状、輸送動向調査結果等々について事務局より報告され、了承された。
- ・所謂孫船問題については免除船相当分を認めるべきであり、又、納交付金単価は24年度単価を横切りで継続することを最低限の条件とするよう要望することとした。

- ・各地区輸送状況、運賃・用船料状況について報告を受けた。
公共工事の減少等から数年前に比し輸送量は半減、運賃面でも20～40%減。羽田空港拡張工事以降の大型プロジェクトが見込めない中、砂利船業界は危機的状況にある。
- ・プッシャーバージ関係法令改正関連ではWGにおいて検討中であるが、更に全海運へのプッシャーバージ加入状況等を確認した上で今後の対応を図ることとした。

④内航海運活性化プロジェクトチーム(2/27)

蔵本委員長より、以下の通り概要報告が為され、了承された。

- ・本来「組合のあり方」を議論するところであったが、急遽孫船、並びにフィーダーコンテナ船の取扱いについて早急に検討を求められたことから、その2つを加えて検討を行った。

【孫船問題】

- ・孫船に関しては「25年度以降の暫定措置事業のあり方」で答申されている通り、28年度以降免除制度がなくなることから、免除制度と同等の効果のある減額制度を導入しては如何かとされており、今回既に暫定措置事業で建造された船舶が海外売船されたことから、減額制度の前倒し導入の検討を求められた。
- ・減額制度の適用により現在の単価差を納入するとした場合、当初の建造時も単価差を納入していることから公平でなくなるのではないかという意見もあれば、借入金返済原資の観点から見れば旧規程船同様、現在の単価差を納入することが必要であるとの意見もあり、年々暫定措置事業の状況が変化する中で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を得るのは困難と思われることから、政策小委員会の場での審議状況を見ながら対応することとした。

【フィーダー輸送関連問題】

- ・フィーダー輸送関連問題については、国交省成長戦略会議等に於いて議論が進められている国際競争力強化のための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について、コンテナ船大型化のための納付金負担軽減策等、内航海運業界としても汗をかくことが求められている。
- ・通常、内貨と外貨を混載輸送しており、フィーダー輸送に限定した納付金軽減措置が国内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、一般船への影響も考慮する必要がある。
- ・洋上通関や夜間荷役、港湾料金等、釜山を始めとした近隣アジア諸国の港湾事情を良く学習する必要がある。納付金負担の点のみで見た軽減措置は意味を為さない。
- ・総合的な政策展開の中で議論するのであれば、前向きに検討できる。

【今後の業界・組合のあり方について】

- ・5年後、10年後の組合員数の推移、船腹量の推移等から現在の事業規模を維持すると仮定した場合、組合員の賦課金負担がどの様になるかをシミュレーションした。
- ・飽くまでも過去のデータを基に試算しているので机上論になっている部分がある。

⑤船員対策検討委員会(3/9)

事務局より、以下の通り概要報告が為され、了承された。

- ・内航業界の求人数が対20年度比52%と大幅に減少している。
- ・海技学校卒業生の就職内定率は平均80.2%。残2割の卒業生の採用に一層のご協力を願いたい。
- ・各種データ毎に船員の年齢構成を調査した結果、ほぼ同様に46歳以上が6割近く

を占める構成となっている。

- ・陸上における主な雇用・労働関係助成金制度の中から海運に利用できるものがないか研究しては如何。
- ・船員の確保・育成は船主の責務である。助成金の有無で左右されるのは可笑しい。
- ・船員の育成費用がいくらかでも軽減できるよう、研究すべきである。
- ・求人票を継続して出し続けることが大事。出したり出さなかったりのため、先生自身が内航に不信感を抱き、生徒を内航に向けて貰えない。
- ・新6級海技士講習に機関部の新設、並びに水産高校卒業者の新6級による乗船履歴の短縮を要望したい。

以上の後、岡本委員長より海技学校卒業生の就職状況について、只今の報告の通りであるが、1人でもより多く、出来る限り内航に就職可能となるよう、各位のご協力をお願いしたい旨要請があった。

11.その他

事務局より今後の会議開催予定につき報告を行った。

尚、年1回、理事会を地方開催とし、9月15日広島に於て開催することとした。

又、議長より、本件は総務委員会において理事会を年1回程度は地方で開催し、当該地区の役員もオブザーバーとして傍聴願っては如何かと提案し了承を得たもので、本日の正副会長会議で広島開催を決定したものである旨、補足した。

以上の報告事項が終了した後、出席理事に意見を求めた処、PBの取扱い関連法改正(平成30年問題)について意見が述べられた。

- ・国交省が主導して法改正したと思っていたので、国交省に対し善処方要望しようと思っていたが、総連合会が法改正を依頼したので要望は無理だとのことであった。総連合会が組合員を困らせるようなことをしたのが事実なのか、明らかにしていただきたい。

事実であれば総連合会に向けて運動しなければならない。

総連合会が法改正を依頼したのならば、当該事業者の意見を徴するのが当然ではないか。

- ・当時PBの事故が連続多発し、安全面からも何とかしなければならないという状況であった。

- ・資料も揃えているが、PBの事故が多いというのは事実ではない。

- ・当時国交省がパブリックコメントで意見を徴したのも事実。取り巻く環境も変わってきており、改めて要望があれば出して行けば良いのではないか。

等々の意見が出され、砂利船部会に於いて今後も問題点を抽出し、善処方要望していくこととした。

以上で報告事項を終了し、議長は議題1及び2の審議に入りたいとして議事を進行した。

議 題 1. 沖縄県からのカボタージュ規制緩和要望に係わる件

議長より大要以下の発言があった。カボタージュに絡んでは案件として3点ある。

第1点は、沖縄県からのカボタージュ規制緩和要望の件

第2点は、サウジアラビア等産油国の共同プロジェクトの件

第3点は、大型フィダー専用コンテナ船の取り扱いの件であると述べ事務局に資料説明

を指示、事務局は次の通り説明した。

第1点 沖縄県からのカボタージュ規制緩和の件

沖縄県は、昨年11月、内閣府に対して、カボタージュ規制(国内安定輸送の確保等の観点から、自国内での貨物・旅客の輸送を自国籍船に限るものであり、広く国際的な慣例となっている制度。我が国では、船舶法第3条に定められている。)の緩和要望として構造改革特区申請をしたものである。

要望内容は、沖縄が本土から地理的に遠く、原材料及び製品出荷等で輸送コストが高く企業誘致が進まないことから(1)として加工交易型産業の振興に資する貨物輸送として外国籍船舶の使用の要望であり、具体的にその方法として①沖縄振興特別措置法に規定された「自由貿易地域(那覇地区)」及び「特別自由貿易地域(中城港湾新港地区)」から本土間輸送の外国籍船舶の使用要望、②県が申請して国交大臣に認められた企業の工場からの外国籍船舶の本土間輸送使用及び③沖縄県を輸送拠点として(トランシップ輸送)外国から日本本土輸送、及び日本本土から外国への貨物輸送について外国籍船舶の使用が認められるよう要望したものである。

これについて国交省は、昨年12月及び本年1月の2回にわたり内閣府に対して「不可」の回答をしている。

又、総連合会始め全海運等5組合及び、沖縄地方内航海運組合等々は、資料の通り再三にわたり民主党本部・地方県連、国交省政務三役等に反対陳情致している処である。

尚、臨席の沖縄地方内航海運組合理事長である比嘉理事より、本件につき各位には大変ご迷惑をお掛けしている処である。これまで沖縄県知事、国交省政務三役等には、再三にわたり業界全体の声として反対陳情しているが、基地問題等政治絡みもあり大変厳しい状況下であり、膠着状態にある旨の発言があった。

第2点 産油国共同プロジェクトについて

本件については、次の2ヶ国と我が国との国家間の原油備蓄に係る共同プロジェクトであり、担当官庁として資源エネルギー庁(エネ庁)が対応している。

第1 サウジアラビアとの共同プロジェクトについて

- 契機:平成19年4月 安倍元総理が訪サの折、国王へ沖縄の原油タンクの活用を提案、これにより現在、エネ庁は、先方と詳細調整中にある。
- 概要:サウジの原油を沖縄の原油タンク貯蔵(月間60万キロリットル、VLCC30万トンクラス、2回/月)平時、サウジは、当該基地を日本を含む東アジアの供給拠点として商業活用。尚、緊急時には当該原油を我が国油社が優先的に購入できること。
- 意義:本事業の実施により石油の供給不足時等緊急時には貯蔵する産油国原油の優先的供給を受けられることから国家石油備蓄と同等のエネルギー安全保障の効果がある。
- 運航形態:沖縄基地から国内製油所間の輸送にあたっては産油国から国内製油所間の外航輸送の一部として沿岸特許を得て行う。尚、使用船舶は邦船船社の外国籍原油タンカーを使用(VLCC、2回/月)。

第2 UAE(アラブ首長国連邦)との共同プロジェクトについて

- 契機:平成21年3月アブダビ皇太子から同国の原油を日本に貯蔵したいと提案あり。
- 昨年6月、エネ庁とアブダビ最高石油評議会との間で実施方法等合意。
- 同年12月、新日本石油基地(株)喜入基地(鹿児島県)に約30万キロリットルが、オイルイン

(貯蔵)された。残り30万キロリットルは、本年3月貯蔵予定。

○概要：UAEの原油を日本国内の原油タンク(鹿児島)に貯蔵(60万KL)、平時UAEは、当該基地を日本を含む東アジアの供給拠点として商業的に活用するも、緊急時には当該原油を我が国油社が優先的購入出来るものとする。

○意義：上記のサウジと同等の意義がある。

○運航形態：上記サウジと同じ。

この後、出席理事より以下の提案があった。

- ・大型フィーダー専用船の船型等定義付けをハッキリして頂きたい。
- ・小型コンテナ船については地方港で需要があり、国の施策が求められている。
- ・沿岸特許の厳格なる付与を求める。

以上の提案に対して、議長より、本件関係委員会で検討すると回答し、更にカポタージュ問題については業界全体にとって重大なことから、今後共更に反対運動に努めて行きたいと述べ本議題を締めくくった。

議 題 2. 平成23年度内航海運税制要望事項に係わる件

本件について事務局は、大要以下の通り説明した。

(1) 平成23年度内航海運税制の件

平成23年度の内航海運税制要望事項については、昨年末に役員並びに全組合に対して提案を求めた処、9件の要望事項が寄せられ之を踏まえ、去る3月12日開催の第99回総務委員会において検討の結果以下の如く3項目をり取りまとめた。

- ①船員の所得税及び地方税の減免措置
- ②租税特別措置法に定める内航海運関係税制の期限延長並びに法人税・所得税への恒久措置
- ③地球温暖化対策税(環境税)の免除措置

(2) 平成22年3月1日現在の内航海運税制内容の件

本件、以下の概要を説明した。

イ. 国税

- ①船舶の特別償却制度
- ②内航貨物船を取得した場合の特別償却制度及び税額控除制度
- ③船舶から船舶、又は船舶から減価償却資産への圧縮記帳制度
- ④船舶の修繕費積立限度額3/4の特別準備金制度

ロ. 地方税

- ①内航船舶の課税標準1/2の課税特例制度

(3) 民主党マニフェスト政策各論の内、税制方針の件

民主党は、マニフェストにより税制については、公平で簡素な税制をつくるとの立場から特に租税特別措置法に定める税制について以下の如く厳しく見直すこととなった事を説明した。

- ①税制の既得権益を一掃、租税特別措置効果の検証、税制の透明性等を高める。

②租税特別措置の効果を検証し、効果の不明なもの、役割を終えたものは、廃止。真に必要なものは、「特別措置」から「恒久措置」へ切り替える。

この後、議長より平成23年度税制改正要望事項について承認方を提案したところ異議無く了承された。尚、議長より明日総連合会の内航税制ワーキンググループが開催され本件審議されることとなっており、そこへ提案すると述べ、併せて同WGの委員である藤原理事に推進方を要請した。

その他、特に意見もなく、全ての議案審議が終了したので、議長は謝辞の後、15:18閉会を宣した。