

全国海運組合連合会
第297回理事会議事録

日 時 平成23年9月21日(水) 15:00～17:00

場 所 福岡市・ホテルセントラータ博多・3階 花筐

出席者 理事40名(別紙名簿の通り)

議 題

1. 海技教育機構の入学及び求人状況の件
(独)海技教育機構・教育企画部長 引間 俊雄 殿
2. 今後の暫定措置事業のあり方について・対応の件
3. 暫定措置事業実施状況の件
4. 平成22年度輸送実績状況の件
5. 同一船舶による用船料等調査結果の件
6. 航機両用教育に関するアンケート調査の件
7. シップリサイクル関連インベントリ作成案内の件
8. 海外売船状況の件
9. 会議開催日程等の件
10. その他

議 事

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の後、去る8月29日九海連・鹿児島県内航出身の杉木聡理事が急逝されたことを悼み、1分間の黙禱を捧げご冥福をお祈りした。

次いで、定款の定めにより小比加会長が議長となり開会挨拶の後、本日の議事録署名人として議長の他、雑喉副会長、高木専務理事を指名し、議事に入った。

議 題 1. 海技教育機構の入学及び求人状況の件

(独)海技教育機構・教育企画部長 引間 俊雄 殿より概要以下の通り説明があった。

【求人状況について】

- ・平成18年度において(独)海員学校と(独)海技大学校が統合され、現在全国に4つの海上技術学校(旧本科校)と3つの海上技術短期大学校(宮古、清水、波方)1つの海技大学校があり、計8校の求人状況である。

- ・平成19年度の卒業生356名の処、1,368名という非常に好景気を反映した求人をお願いしたが、その後はリーマンショック等もあり、景気の後退と共に年々求人が減少してきている。
- ・7校の学生定員は18年度から21年度までは380名、22年度から350名と30名減少している。これは平成17年度において中期5年計画の中で定員減少の指示があり、船員不足の状況の中忸怩たる思いで減少させられたが、事業者各位の求人对応できるようすぐ元に戻すべく、現在でも380名の定員に対応できる教職員体制を維持している。

【就職状況について】

- ・平成22年度の卒業生390名のうち、330名が海上就職となっている。その中で外航が好況であった19年度から21年度は外航からの求人も増え、外航への就職も増加した。
- ・当機構は、海事関連産業に卒業生の90%以上を就職させないと評価されない立場にある。どんなに陸上産業に就職したとしても評価されない。100%海事関連産業への就職という学校もある。
- ・就職状況が現在右肩上がりになっているのも業界からの求人協力と教職員の就職させるぞという意気込みの賜物。

【入試実績について】

- ・良い生徒を良い成績で就職させるには、多くの生徒を募集することにより良い成績の生徒が集まってくる。18年度から22年度定員380名の処、年々倍率も右肩上がりとなっている。
教職員が全国の公立中学校・高等学校の20%に当たる3,000校を訪問し、生徒募集に奔走した結果が倍率右肩上がりになって表れている。
- ・平成23年度定員350名で30名減少となっているが、仮に定員380名のままで倍率を求めると22年度の倍率よりも高くなっている。
- ・本年度卒業予定者のうち、海技大学校が24名で定員の30名を割り込んでいるが、好景気を受けて就職状況が良かったため、海技大学校への進学が少なかったことによる。

【国家試験合格率について】

- ・海上技術学校（4級甲機両用資格）の目標値は18年度から昨年度まで65%としていたが、日頃の生徒の努力も含め年々合格率が上がってきていることから、教育の質も向上させて23年度からは75%に置いている。75%以上の合格者が出なければ(独)海技教育機構の存在価値が無くなるということである。
- ・海上技術短期大学校（4級甲・機両方の資格）および海技大学校（3級のどちらかの資格）の目標値は90%としている。

【就職情報サイトについて】

- ・従来、各船社が各学校へ求人票を郵送して頂いていたものを、就職情報として海技教育機構本部に一元化し、就職情報サイトを立ち上げた。手数料をおかけするが今後資料のような形で行って行きたいのでご協力願いたい。
- ・注目頂きたいのは、各学校からメールを利用して練習船に乗っている生徒達と就職先船社の調整、就職試験日程の調整等を行っており、迅速な対応をとっている。

【求人状況比較について】

- ・23年度265人という良い数字を頂いており、今後ともご協力をよろしく願いたい。

【海技教育機構ホームページについて】

- ・当機構のホームページに、就職支援のための生徒・学生情報を公開している。
「ホームページ」→「海事企業の方へ」→「生徒・学生情報」→「本科・生徒情報」
または「専修科・学生情報」でご利用頂きたい。

以上の説明の後、大要以下の通り質疑応答が行われた。(○質問、◎回答)

- 求人状況で、その他内航の中身の分析はされているのか。
- ◎分析している。資料の表自体が国交省へ提出する指定書式になっている。中身を出せとも言われているが、当機構は遠慮させて頂いている。
- 内航総連合会の船員対策検討委員会でも甲機両用教育の可否について議論されている最中であり、業界の中でも意見の分かれるところであるが、先生目から見て生徒をどのように教育して行こうとされているのか、また、機関の先生方が高齢になられ、後継のなり手がいないと仄聞するが、どうか。
- ◎船員確保・育成検討会の内航部会でも議論されており、大型船社からは両用教育よりも深度化を希望されている。
両用教育、深度化を含めて業界のニーズ意見が大事だと考えている。
20年前両用教育に入って学校の運営体制、教員の体制、練習船の体制すべてを両用教育の体制にしている。これを片方の教育体制にしようとするならば出来ないことはないが、非常に難しい。それは教員のバランス、機関科の教員が非常に少なく補充が困難な状況にある。各学校の運営体制、教員の体制も変えなければいけない。本科校では15歳の時点でどちらかを選択しなければならない。生徒・学生からは両方の勉強をすることは有り難い、とも言っている。
当機構からは逆に、機関科の先生を是非ご紹介頂きたい。

以上の後、議長は引間教育部長のご懇切なる説明とご回答に対して感謝の意を表し、本議題を終了した。

次いで議長は、「議題2. 今後の暫定措置事業のあり方について・対応の件について」は審議時間を要することから他議題を先行させ、最後に議題2を審議したいとして提案し、了解が得られたことから事務局に対し、議題3以下について順次説明方の指示があり、事務局は大要以下の通り説明を行った。

議題3. 暫定措置事業実施状況の件

平成23年9月8日現在の交付金実績は以下の通り。

	認定実績	交付決定分	未交付分
隻数(隻)	1,745	1,668	77
対象トン数(トン)	2,060,301	1,937,080	123,221
交付額(円)	130,876,671,350	125,501,955,350	5,374,706,000

なお、今年度上期の交付金交付は交付枠が設定できず見送りとなっていたが、5月期、7月期、9月期の建造申請が昨年度に比較して大幅に伸びていることから、下期の交付金交付枠は数億円確保出来る見通しである。

平成23年9月15日現在の建造関係実績は以下の通り。

23年7月期の建造申請審査が行われ、以下の通り認定された。

建造船		免除船		差引納付金
隻数	19			
対象トン数	56,576	免除トン数	51,668	
建造納付金	2,378,908,500	免除額	1,169,581,350	1,209,327,150

この結果、平成10年暫定措置事業発足時から今日までの累計は以下の通り。

建造船		免除船		差引納付金
隻数	1,096			
対象トン数	2,472,612	免除トン数	1,599,956	
建造納付金	151,910,327,100	免除額	71,714,789,188	80,195,537,912

議題4. 平成22年度輸送実績状況の件

22年度の内航輸送実績は4億トン/KIであり前年度に比較して若干の増加となっている。

貨物船品目別では鉄鋼16.9%増、原料6.5%増、燃料9.6%増等となっている反面砂・砂利・石材は18.6%の大幅な減少となっている。

油送船は需要の減少傾向を受け、微減状況となっている。

議長は、全体的には震災前のレベルまで復活してきていたが、今夏の台風12号、15号の足が遅く1週間ほど停船を余儀なくされ、9月の輸送数量が減少する原因になっているのではないかと発言し、品目別の動向は如何か、関係理事に意見を求めた。

鉄鋼はメーカーなり元請けからある程度情報が入ってきていたが、最近是不透明で入ってこない。

飼料・肥料は3月の東日本大震災で輸送が途絶えていたのは事実だが、福島原発の影響で日本海側（新潟）を利用することが続いてきた。しかし月間22～3日空船回航の状態であった。

自動車は震災で4～5月ひどい状況であった。震災で失われた2～3ヶ月を取り戻すため急ピッチで回復している。

議題5. 同一船舶による用船料等調査結果の件

同一船舶による用船料等調査は6ヶ月ごとに行われており、今般2010年10月～2011年3月（4月速報値）の調査結果につき、以下の通り報告し了承された。

貨物船 (単位：万円)

	前回 (2010.4～2010.9)	今回 (2010.10～2011.3)	(速報2011.4)
199G/T	562	571	570
499G/T	957	979	971

油送船(白油)

1,000k 積	1,025	1,025	1,025
2,000k 積	1,473	1,476	1,460
3,000k 積	1,890	1,887	1,876
5,000k 積以上	2,773	2,784	2,774

油送船(黒油)

1,000k l積	1,011	1,017	1,008
2,000k l積	1,501	1,494	1,491
3,000k l積	1,793	2,008	1,999
5,000k l積以上	2,856	2,888	2,919

ケミカル船

500MT積	1,025	1,023	999
1,000MT積	1,242	1,262	1,281

6. 航機両用教育に関するアンケート調査の件

本件について議長は、大要以下の通り説明した。

本件は船員確保育成検討会の中で議論されているものであり、総連合会は船員対策委員長が代表として出席され、さらに5組合会長も委員として出席しているものである。

航機両用教育について、船舶のためになっているのか、会社の都合(使い勝手が良いとの理由)で求めているのか、即戦力が欲しいというのであれば航機何れか一方を深度化してはどうかという論と、生徒に選択肢を持たせる意味でも航機両用教育をして欲しいという論があり、今般アンケート調査を実施し、その結果を見て対応していくこととした。

次いで事務局から、すでにアンケート調査用紙は組合を通じて各位のお手元に届いているものと思われ、地元の事業者各位に対して積極的に回答して頂くよう、各位からもご指導願いたい旨、協力方を要請した。

7. シップリサイクル関連インベントリ作成案内の件

本件についてはご高承の通り、船舶は最終的にどこかの国で解撤されることになるが、船舶に有害物質が含まれていると解撤に従事する職人に健康被害が発生することから、どのような有害物質が含まれているのか一覧表を作成し、情報提供を義務付けるというシップリサイクル条約の発効要件が徐々に整いつつあり、発効要件が整えば24ヶ月以内に条約が発効され、現存船はそれから5年以内にインベントリ(有害物質一覧)作成が求められるとなっているが、発効要件が整った時点で受け入れ国からインベントリを求められ、海外売船も出来なくなると言う状況も考えられ、大変危惧している処であり、各位にはインベントリ作成に向けた資料の準備等早めの対応をお願い致したい。

8. 海外売船状況の件

リーマンショック前から今日までの海外売船価格の動向等状況が纏められたので、今後の海外売船交渉に当たり、参考として頂きたい。

9. 会議開催日程等の件

本日現在、開催が決定している全海運の会議は資料の通りであり、各位のスケジュールに留め置き願いたい。

特に、11月22日に設定されていた理事会は11月8日に前倒しして開催することとしたのでご注意ください。

10. その他

海上交通低炭素化事業について、事業の継続とプッシャーバージへの適用につき、総連合会を通じて要望することとした旨、報告した。

この後議長は10分間の休憩を宣した。

(議事再開)

議長は、議題2. 今後の暫定措置事業のあり方について・対応の件について大要以下の通り説明した

本件の取り扱いについては、7月12日開催の第295回理事会に於いて会長特命委員会を設置し、3部会並びに活性化プロジェクトチームにおける議論を踏まえ、たたき台に対する「特命委員会の考え方」を取り纏め、9月14日総連合会に提出した。これにより5組合の意見が出揃ったことから、総連合会意見を纏めたものである。

全海運の意見のうち、一定船齢以上の代替船もAグループに加えるということについて採用されなかったが、これはBグループを現行と変わらない単価差で設定し、Aグループは現行単価差を割り込む形で提案・採用されたことから今後の代替建造がAグループに集中してしまう可能性があり、借入金返済が延びる恐れが生じることから他組合の了承が得られなかったものである。その他は殆ど全海運意見が採用されている。また特命委員会では触れていなかったが、たたき台の環境に優れた船舶の設備用件について特別償却の用件を想定しているようだが、Co2削減の設備用件にすべきとしている。更には比較基準が不明であり、被代替船との比較であれば殆どが12%削減のBグループに該当することから、全海運としては比較基準を被代替船とすべき旨提案していきたい。

この後、各位に意見を求めた処、以下のような意見が述べられた。

(○質問 □回答)

○Aグループの「特に環境性能に優れた船舶」とあるが、A重油使用とC重油使用とではどちらがCo2削減に貢献するか誰でも分かること。従ってC重油使用船はAグループの対象にしない、としては如何か。また、C重油は使用しないとすれば国の環境政策にも沿うのではないか。

□今の意見は視点の違った新しい考え方を出して頂いた。将来的にC重油使用が可能なのかといった議論も出始めてきているが、それを先取りするのか、今の時点でそこまでやる必要があるのか、という意見も出てくるであろう。

C重油でも運航できる船で船主が差額を払ってでもA重油を使用して欲しい、という考え方の船主も中にはいるが、業界全体でC重油は使用しないと言う形に今纏められるかということ、なかなか難しいのではないか。

○国がCo2削減に懸命に取り組んでいる時に、C重油は使用しないと言う環境に貢献する案が蹴られることは、可笑しいのではないか。

□蹴られることはないが、今の時点で同意してもらえるかどうかということ。

○「環境性能に優れた」という表現が曖昧。Co2削減率も何と比較しているのか、基準値があるのか。データが示されなければ納得できない。

□聞くところによればメーカーの机上の計算しかない。データが無いのだから被代替船との比較であれば、エンジン、プロペラ、ペイント等良くなっており、代替船のCo2削減率は必ず良くなることは目に見えている。

□確かにC重油で運航していたものがA重油使用に切り替えればCo2の削減率は大幅に改善されるであろうし、1600トンの船が1800トンで運航すれば1トン当たりのCo2の削減率も改善されるだろう。また800トン2隻だったものが1600トン1隻になった場合も改善されるだろう。小型船はA重油使用が多く、A重油を使用しているから単純にAグループに入れると言う話でもない。

□たたき台に対して業界として最低限譲れないところは、現行3万円で出来るものは28年度以降も3万円であり、Bグループである。

○こういう問題はすべて船主が被るようになる。荷主も巻き込んだ話にしないとけない。そういう意味で業界挙げてC重油を使用しないと宣言するのも良い案だと思う。

□A重油、C重油の供給状況は如何か。

○石油精製会社がC重油の生産を出来るだけ少なくし、中国等諸外国の生産に任せる傾向にあり、C重油価格が高騰してくるのではないかと認識している。A重油はダブル傾向が見られるが、C重油はダブってこないと言うのが数年前と違って来ている。

□A重油・C重油の問題については、今回の環境性能の話に絡ませて提案するのが良いのか、今回の問題とは切り離して提言するのが良いのか、暫く猶予願いたい。ただ、全海運の中で斯様な意見が述べられたと言うことは総連合会の政策委員会に披露したい。

□A重油・C重油の問題とCo2削減率については被代替船との比較とすべき、と言うことは全海運の意見として主張して行きたい。

○曳船の場合はエンジンの性能だけでBグループの対象となるようお願いしたい。

○現段階では致し方ないと思うが、今後も経済変動によっては見直しも必要になってくる。全く修正が出来ないということにならぬようお願いしたい。

以上で議案審議の全てが終了し、議長は真剣な討議に謝意を表し17:00閉会を宣した。

(記録者：中島)