

全国海運組合連合会
第304回理事会議事録

日時 平成24年9月26日(水)15:05～16:45

場所 高松市・リーガホテルゼスト高松・3階ダイヤモンド

出席者 理事41名(別紙名簿の通り)

議題

1. 内航海運暫定措置事業・平成24年度資金管理計画見込みの件
2. 民間完結型船員共育センター設立構想の件
3. 地球温暖化対策税の還付制度の件
4. 内航船員育成奨学金制度の件
5. 内航海運における船舶管理業務に関するガイドラインの件
6. その他
 - (1) 船主等三部会の活動方針の件
 - (2) 船主連絡協議会の活動方針の件
 - (3) 8月分内航主要オペレーター輸送動向の件
 - (4) その他
 - イ. 平成24年7月期建造申請等の件
 - ロ. 平成23年度輸送実績概況の件
 - ハ. 同一船舶による定期用船料等収入調査結果の概要(貨物船)の件
 - ニ. " (油送船)の件
 - ホ. 燃料油高騰の運賃転嫁状況アンケート調査結果の件
 - ヘ. 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、定款の定めにより小比加会長が議長となり、全海運の理事会は年1回東京・神戸を離れて地方で開催し、地元の皆さんとの意見交換を通して活性化に繋げていきたいとの趣旨で、本日は高松に於いて開催の運びとなった旨開会挨拶を述べ、議事に入った。

議題1. 内航海運暫定措置事業・平成24年度資金管理計画見込みの件

本件について、議長の指示により事務局は、大要以下の通り説明した。

本年度の収入については、7月期建造申請の審査が終了し、現時点に於いて5,881百万円が見込まれ、一方支出については元本償還金、金利、事務経費等を含め3,770百万を要し、2,111百万円の剰余が見込まれている。

市中金融機関に対する借入金の返済は今年度で終了し、来年度以降は金利・事務経費等312百万円が必要経費として計上されている。

この結果、現時点に於いて約18億円が交付金交付可能額となっており、更に9、11月期の建造募集も控えていることから、今年度中に未交付額2,895百万円が交付可能になるのではないかと推察している処である。

この後、議長が本件を諮った処、異議無く了承された。

議 題2. 民間完結型船員共育センター設立構想の件

本件について議長は、全海運の船員対策検討委員会(委員長:岡本理事)で議論されていることから岡本理事に対し、説明方要請した。

岡本理事は、総連合会の船員対策委員会に於いて本構想を提言し、次回(11/7)同委員会に蔵本理事の出席を求め、説明頂くこととしている旨報告し、本件の詳細については蔵本理事に対し、説明方要請した。

蔵本理事は前回神戸における理事会の場に於いて説明させて頂き、又、今回多くの方々から傍聴されている中で説明の機会を与えて頂いたことに感謝すると挨拶し、大要以下の通り説明した。

内航船員の不足問題は随分昔から話題になっていたものであるが、国の海技教育機関、水産系学校の卒業生、外航・漁船からの転入者等により補充が行われ、育成コスト負担の限界、育成ノウハウの欠如、船室不足、定着率の低さ等から投資したコストが無駄になることを理由に自ら養成すること無く今日に至っている。近年ではこれら人材も枯渇してきており、更には55歳以上35.2%、50以上50.7%と高齢化が進んでおり船員不足が顕在化している。貨物船では定年退職した船員を融通して何とか運航しているが、タンカーにあっては非常に深刻な状況である。昨年度の国交省海事局の「船員確保・育成に関する検討会」でも具体的な数値を以て将来の船員不足が明らかになった。

同検討会では

- ①効率的・効果的な養成のため、限りある供給源を最大限活用するための連携
- ②現在の教育と訓練を抜本的に見直し、社船実習等を用いた即戦力養成を実現
- ③既存の枠にとらわれない、幅広い新たな供給源からの人材確保

と言うものが包括的に纏められているが、小型船の船員問題を早期に解決する観点からは、具体性に欠けるものであった。

特に③は、小型船の環境や特殊性を生かした実践的な教育を民間共同で作り上げて行こうとするもので、我が方から提案したものである。

船員の新たな供給源として考えられるのは、陸上の失業者等未就労者を海上にシフトするために作られた職業訓練校的な制度を活用するものであり、大凡次のようなもので既に過去3年間の実績として42名の内航船員を排出している。

- ・民間の海技資格養成機関が主体となって募集・座学を行う。
- ・内航海運事業者が民間商船を訓練船に提供する。
- ・荷役や峡水道の航行、多忙で煩雑な入出港作業、単独当直の経験等、現場に即した訓練を行う。
- ・受講生は、自ら受講料を負担してでも早く海技資格を得て生計を立てようとするものが多く、職業意識が高いことから現場の船員の評価も高いことが特徴的である。
- ・民間商船を訓練船にしていることから、労使間のミスマッチも少なく、且つ定着率も高い。

又、提案している「共育センター」は船員の確保事業だけを行うのではなく、集める→育てる→キャリアアップする→陸上管理者へ転身する、と言うキャリア形式の仕組みを支援して行くと共に、海事関係者が連携しながら魅力ある職業を共同して構築して行こうとするものであり、指導船員も指導しながら自らが、そして実習生も「共に育つ」ことから「共育センター」と名付けた。

本「共育センター」構想は、8割が小型船事業であることから、本来、業界の事業として推し進めることが望ましい。特に全海運が核となって活動することが理想と考えるが、自社で育成出来る船社には必要なく、業界内部の議論の手順や合意を得て実行出来るまでのスピードを考えると不安も多く、その間に船員不足は日々深刻を増し、時間的余裕はない。

業界内部の議論に時間が掛かるようであれば、繋ぎの役目を果たす組織の立ち上げが必要との意見を踏まえ、設立準備委員会の立ち上げを議論しているところである。

勿論、総連合会と海技大学校・航海訓練所が行っている公的6級海技士養成や国の海技教育を否定しているわけでは決していない。内航業界でも自社で育成の仕組みが確立されている船社も多いが、小型船は家内工業的様相から身内の者を育成するに留まっていた。しかし現在では小型船においても船型が大型化し、家族のみで構成される船舶は少なく、小型船特有の能力を持つ船員を独自に育成する必要が生じた。

これからの内航における船員政策は、700G/T以上の2人当直か否かでそれぞれの対応が異なり、国の教育機関出身者や公的6級海技士養成は大型船中心に自社で育成可能な船社が対象となり、1人当直で個々に育成が出来ない小型船は、民間が共同で小型船特有の実態に即した育成をして行く、それを中心となって担うのが「共育センター」である。

「共育センター」は、甲板部船員の養成のみならず、機関部船員不足への準備として造船所・船用機器メーカー等とも連携して実践的な講習や、模擬的に経験し理解させる目的で作る簡易式タンカー荷役・補油作業キットを用いた出前講座などを行って行くことも課題の1つであり、実態に即した仕組みづくりなどを継続して検討して行くこととしている。

本「共育センター」構想を多くの方々にご賛同頂き、ご支援ご協力の下に設立を目指したい。

以上の説明の後、議長は、本件実現のためにはプロセスを踏む必要があり、前回理事会において全海運の船員対策検討委員会で良否について審議することを求め、総連合会の船員対策委員会に提言すべしとの方向性が打ち出されたことから、本日の理事会においても改めて説明させて頂いたものである。説明にもあった通り、新6級との兼ね合いをどうするのか等難しい部分もあるが、使い勝手が良いとなれば国交省も歩み寄って貰えるのではないかと考えている旨補足した。

なお、本構想を総連合会に提言することについては了承された。

次いで議長は、限られた時間の中で多くの議題が控えていることから、質疑応答は議題の全てを終了した後一括して行いたい旨発言し、了承された。

議 題3. 地球温暖化対策税の還付制度の件

本件について、議長の指示により事務局は、大要以下の通り説明した。

資料は9/18総連合会政策委員会、9/19同理事会に示されたものである。

先に、全国数力所で本資料を使用して説明が行われているが、非常に複雑・難解なものとなっており、また各位には負担をかける内容となっている。

又、手引き書は国交省・経産省・国税庁が作り上げたものであり、業界としても色々要望はしたところであるが、最終的には経産省・国税庁の意向に沿った内容となっており、業界の声は反映されなかったものである。

地球温暖化対策税(略称:温対税)については、租税特別措置法の中に「温対税に係る課税の特例」制度が今国会で成立し、本年10月1日より施行されることとなっている。内容は、現行の石油・石炭税(2,040円/KL)に総額760円を以下の通り段階的に上乘せするものである。

①H24.10.1～H26.3.31の間は +250円
(石油・石炭税2,040円+250円=2,290円となる)

②H26.4.1～H28.3.31の間は、上記の2,290円に更に250円を加算した2,540円

③H28.4.1～は、②に更に260円を加算した2,800円となる。

- ・還付対象となる石油製品は「内航運送の用に供する軽油及び重油」である。
- ・「還付」と言う表現が非常に誤解を与えているが、組合員各位に還付するものではなく、還付を受けるのは、当初、輸入原油を保税地域から引き取る時、温暖化対策税として1kℓ当たり250円の税金を支払う軽油・重油の生産者(石油元売り業者約15社)又は承認輸入者である。
- ・今後内航海運事業者が「内航運送の用に供する軽油及び重油」を購入して作成する極めて煩瑣な購入明細書(燃料消費量報告書・様式第二号、様式第七号)を基に、元売り業者が先に納付した温対税を税務署に対して還付請求する。
- ・内航海運事業者からの燃料消費量報告書が提出されなければ、元売り業者は先に支払った税額相当分が還付されないこととなるため、是非とも協力願いたいとするものである。
- ・還付制度は①のH24.10.1～H26.3.31迄の1年半の当面の時限措置である。
- ・②③の期間について継続されるか否かは燃料消費量報告書を基に国との交渉となる。
- ・「還元」は元売り業者に還付された還付金の中から海運事業者(利用者)に税額相当分を戻すと言うことであり、その為に海運事業者は元売り業者又は石油販売業者と値引き交渉をして頂くこととなる。
- ・不明な点は国交省海事局内航課に問い合わせ願いたい。
- ・また、全海運事務局にお問い合わせ頂ければ、関係当局に確認の上回答したい。

議 題4. 内航船員育成奨学金制度の件

本件について、議長は、大要以下の通り説明した

- ・総連合会の制度創設の趣意書が作成された。
- ・寄付金の全額損金算入について交渉を行ってきたが認められなかった。
- ・税制の優遇措置を使うことによってある程度軽減出来る。
- ・一口5万円。強制するものではなく飽くまでも個人の善意によるもの。
- ・内航業界としては3億円を寄付金等により拠出し、奨学金として充当する。
- ・毎年ではなく、1回限りの募集である。
- ・本制度は全海運の船員問題にも結びつく事柄と認識する。ご協力願いたい。

議 題5. 内航海運における船舶管理業務に関するガイドラインの件

本件について、議長の指示により事務局は、大要以下の通り説明した。

7月にガイドラインが作成され、海運組合を通じて各位のお手許にも届いており、中身についてはご高覧のことと推察し、詳細説明は省略する。

先の国交省の内航海運代替建造対策検討会において、これからの内航業界はグループ化・協業化を通じて構造改善を促進し、活性化させていく手段として船舶管理会社の積極的な活用をすべきと纏められたが、船舶管理会社の法的な位置づけ等が不明朗であったことから本ガイドラインが作成されたものである。

管理会社は、船員配乗・雇用管理、船舶の保守管理、船舶の運航管理の3つの管理業務を船主と契約し活用頂く内容となっている。

管理会社の業務内容、管理会社業務の責任等について本ガイドラインで明確化されているが、活用しようとする船主の立場から本ガイドラインを検証する必要もあるのではないかと考えており、船主部会等でも議論頂きたいと考えている処である。

議 題6. その他

(1) 船主等三部会の活動方針の件

砂利船部会(7/26開催)

議長の指示により事務局は、大要以下の通り報告した。

今年度の活動方針を決定

- ・PBの平成30年問題(一体化として船舶安全法が適用される)への取り組み
既存船の対応が困難となることから善処方要望していくため、部会内にワーキンググループを設置し、検討することとした。(人選等は坂崎副部会長に一任)
- ・船員問題への取り組み
- ・法令改正要望等を含めた経費の節減等による船主経済向上への諸施策の検討
(要望すべき問題点等につき、事務局宛9月末日までに報告を要請、他部会とも連携)
- ・運賃の適正化

輸送部会(7/26開催)

議長の指示により事務局は、大要以下の通り報告した。

- ・砂利船部会同様、法令改正要望等を含めた経費の節減等による船主経済向上への諸施策の検討を行うこととした。
(要望すべき問題点等につき、事務局宛9月末日までに報告を要請、他部会とも連携)

船主部会(8/1開催)

岡本理事(船主部会長)は、大要以下の通り報告した。

- ・砂利船部会・輸送部会同様、法令改正要望等を含めた経費の節減等による船主経済向上への諸 施策の検討を行うこととした。
(要望すべき問題点等につき、事務局宛9月末日までに報告を要請、他部会とも連携)
- ・船連協への対応としては、オペレーター訪問による意見交換等従来の活動を継続し、船員の確保・育成等、内航船の将来を見据えた対応を要請していくこととした。
また、地方船主の意見を反映させた意見交換の場となるよう、10/18広島に於いて地方大会を開催することとした。

以上の後、議長はその他の議題についてはデータの報告事項となることからお目通し頂くことで説明を省略し、質疑応答に入りたいとして意見の開陳を要請した。

(○出席理事 ☆執行部)

○温対税還元手続きの窓口は何故、何時の間に総連合会がなっているのか。定款でこのような事業が出来ることにはなっていない。拡大解釈すれば出来るのかも知れないが、定款違反である。我々の理事会にも通さず、総連合会が勝手に決められるのであれば我々の理事会は不要である。

内航業界として毎月500万円の燃料油を5,000隻一斉に炊いたとすれば、年3,000億円、4年後に760円が還付されるとした場合、試算すると約30億円が戻ることになる。先の説明会で、総連合会は手数料を取るため現在交渉しているとのこと、何%取るかは理事会で決定することになっており、定款でもとれるようになっている。

仮に50%取ったとして15億円が総連合会に入ってくるが、これがどうなるかと言えば元売

り業者、又は販売業者は必ず15億円を我々に上乘せしてくる、絶対に損することはしない、我々が支払うことになる。この仕組みの中で得をするのは元売り・販売業者と総連合会である。国交省の説明で、事業者は上手に値引き交渉しろと言うが、上手いかなければ我々が被ることになるが、その当たりをどのように考えているのか。

総連合会は船主経済を守る目的で作られた組織である。これを間違わぬよう運営して頂きたい。我々事業者に煩雑な書類の作成と言う負担をさせるのではなく、例えば販売業者に書類を作らせ、事業者はその書類に押印し、販売業者が元売りに報告すれば済むことであり、事業者は値引き交渉をするだけで済む。仕組みに一工夫を要するのではないか？

我々船主経済を圧迫するような仕組みを全海運の理事会も通さずに、何故総連合会は決定したのか。

手数料を取るなら「取る」と告知してから交渉に入るべきではなかったか。

☆全海運としては6/6開催の302回理事会、7/18開催の303回理事会において、総連合会政策委員会での審議状況は報告した通りである。

総連合会としては審議途中と言うことだったが、当初は他業界と足並みを揃えて還付方式(元売りから還付分を貰えるよう検討しているとのこと)であったが、その後、航空業界、フェリー業界等が値引き方式に転じたため、総連合会もやむなく値引き方式に方針転換せざるを得ないとの報告があったことは、全海運理事会でも報告した通りである。

問題は総連合会の意見が何故通らなかったのかと言うことである。このスキームは経産省と国税庁、石連等の意向に沿って作成されたものであり、国交省の意見、即ち内航海運業界の意見は全く考慮されなかった。手数料についても貰えるものなのか貰えないものなのか全く決まっていない。

☆本年2月の時点では還付方式で検討していたが、3月の経産省のヒアリングを受けて他の航空、フェリー、鉄道等は値引き方式に方針転換し、還付方式は総連のみが残ったため無理が生じたと言う報告を聞いている。

○業界に還元されるということで報告書を提出するわけだが、総連合会に還元される手数料が、暫定措置事業終了後の総連合会運営の財源になるのではないかと、総連合会が存続するための財源になるのではないかと懸念している。

☆当初は運営の財源と考えていた模様。還付方式が認められなかったことに当初の見通しが甘かったのか、情報不足だったのか反省すべき点はあるが、総連合会も幾らかでも戻してくれないと協力出来ない、と言うことで手数料交渉していると聞いている。

石油販売店(ディーラー)にもこの仕組みの説明が未だ為されていないとのことで、これから販売店も手数料の話が出てくると思われる。

○還元される手数料がせめて全海運に入ってくるのなら良いが、総連合会に入ってしまうのは勿体ない気がする。いい鴨がネギを背負ってきたなどという感覚で物事を進められては迷惑。組織自体が笑われる。しっかりして頂きたい

○我々事業者は還元を受けられないのに報告書を作成と言う仕事量だけが掛かってくる、経費も掛かってくる。値引き交渉で上手くすれば幾らか戻ってくるかも知れないと言った非常に矛盾した、現場を無視した話で釈然としない。

☆法で定められた制度であるが、総連合会内部の説明の中でも還付方式という言葉事態の使い方に誤りがある。還付方式を値引き方式に代えたのではないかと、値引き方式になったのなら還付については我が業界は関係ないのではないかと、しかし中身を見たら値引き方式ではなく還付方式になっている。もう少し中身の検証が必要だ。理論武装して交渉に臨む必要がある。

☆燃料油価格について情報あり 7～9月期 A重油77,400円 4～6月比10,500円減
C重油59,600円 4～6月比 9,450円減の様様。

○還付制度は時限立法で26年4月以降は未定であるが、こうした制度が議論される際、ややもすると価格転嫁されてしまうようなことがある。そのようなことがないように注意頂きたい。

☆26年4月以降の制度の見直し議論が為される際、他の業界も巻き込んで還付制度ではなく、いっそのこと免税にして貰えないだろうかと考えている。

○温対税の還付方式が石連の横暴に近い形で決ってしまったことには憤りを感じる。出来れば見直しの際、免税を推し進めて頂きたい。或いは逆に還付はいらないが、荷主サイドに運賃・用船料に跳ね返して貰うような活動をお願いしたい。荷主サイドからも温対税のために運賃が高くなってしまったので、海運に対しては免税にして欲しい、と荷主も巻き込んだ形で免税を推し進めて頂きたい。

廃棄物処理が来年1月から厳しくなる。プライベートバースの荷主さんには処理施設を確実に整備して頂きたいし、公共バースは港湾管理者に対して処理施設の整備を個人の力では如何ともし難いので組合組織としてお願いして頂きたい。

☆廃棄物処理について、プライベートバースに関しては比較的荷主の理解もあり整備が進んでいる。又、石油関係のバースも整備されているやに聞いている。問題は公共バースで、国の施策として厳しい処理になりながら進んでいないのが現状で、海事局と港湾局で話を進めていると聞いており、結果が出たらご報告致したい。

○税金をかけられるのは仕方ないが、還付金が全て石連に戻され、我々事業者は負担ばかりで何のメリットもない。放っておいて良いのではないか。

☆法律で義務付けられている、という重しの問題。

○船員問題が重要な中で出てきた「内航船員育成奨学基金」について、事業者としてどのような対応、どのようなスタンスを取れば良いのか。

☆強制ではなく、飽くまでも事業者の判断となる。船員問題は大事だという認識でゆとりのある事業者には出来るだけ協力頂きたい。大口は別として、小口の寄付については事業者名等一切公表しない。組合として一切縛りはかけない。心ある方は是非お願いしたい。

○地区青年部の会合の中で、船連協について、全内船とももう一度連携してオペ訪問等に当たることは出来無いか、と言う意見が出されたが如何か。

☆全内船は脱会しているので今の処無理。但し、地方での大会に参加されるのは自由。

以上で議長は全ての案件が終了したことから、本日の議事録署名人として議長の他、寺岡副会長、高木専務理事を指名し、16:45謝辞の後、閉会を宣した。