

全国海運組合連合会
第298回理事会議事録

日時 平成23年11月8日(火) 12:00～13:48

場所 神戸市・生田神社会館・4階会議室

出席者 理事38名(別紙名簿の通り)

議 題

1. 今後の内航海運暫定措置事業に係わる件
2. 内航海運暫定措置事業・平成23年度資金管理計画(案)の件
3. 平成24年度海事局関係予算概算要求の件
4. " 内航関係税制改正要望の件
5. シップリサイクル条約の件
6. 輸送動向調査結果の件
7. ILO海上労働条約の発効に伴う船員法改正の件
8. 航機両用教育に関するアンケート調査結果の件
9. 平成23年度事務局研修会開催結果の件
10. その他
今後の会議日程の件

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ている旨報告があり、定款の定めにより小比加会長が議長に就任し、大要次の如く開会挨拶があった。

暫定措置事業の今後のあり方については、6月に当局案(タタキ台)が提示され爾来全海運として理事会、三部会、活性化プロジェクトチーム等を開催し鋭意意見集約に向け検討を重ねて来た処であり、本日の理事会は当初11月22日に開催とされていたが、もしこれに先立つ11月16日開催の総連合会政策委員会及び翌17日の理事会で内航業界として意見集約が纏まってしまうと結果報告会となってしまつては申し訳ないことから、本日の理事会開催に日程変更をさせて頂いた。

尚、総連合会は、10月12日政策委員会が開催され当局案に対する大筋の総連合会要望案について五組合の意見の一致を見たことから、総連合会は10月14日国土交通省海事局に対して当局案に対するボールを投げ返した次第である。

又、海事局のその後の動きについては、現時点では、特に進展はなく未だ何も決まっていない状況にあると述べた。

議 題1. 今後の内航海運暫定措置事業に関わる件

本件について事務局は、資料に基づき大要以下の通り説明したが、冒頭本日の会議資料については、理事各位には事前にメール送信していること、又資料内容については、9月21日開催第297回理事会の説明内容と何ら変わっていないことを付言し大要以下の如く説明した。

1. 平成27年度までの取り扱い

* 当局案：①交付金制度、免除制度、留保制度については、現行の取り扱いを維持する。及び②孫船について減額制度の前倒し適用はしない。

* 総連合会案（内航業界集約意見）：上記の内容で特に異論は無い。

2. 平成28年度以降の取り扱い

(1) 納付金単価について

* 当局案：逡減方式では無く平成27年度単価を固定する。

* 総連合会案：原則平成27年度単価を固定、但し暫定事業の終末期には、逡減方式の採用を考慮する。

(2) 建造促進策について

* 当局案：建造促進のため、建造納付金について減額制度を設ける。Aグループは、内容として特に環境性能に優れた代替船舶、且つ集約化等の具備要件を満たすもの、Bグループは、環境性能に優れた代替船舶の具備要件を満たすものについて適用する。及びその他としてCグループを設定する。

* 総連合会案：上記のAグループについては、政策誘導の見地からインセンティブを付与すべきだ。又環境要件については、税法上の設備要件（租税特別措置法の船舶特別償却の環境要件により18%又は16%の特別償却制度のこと。）ではなく、CO2の削減率に資する環境要件によるべきだ。又、Bグループも上記と同様CO2の環境要件とすべきだ。

(3) 減額制度適用後の納付金単価区分について

* 当局案：Aグループ単価：一般貨物船30,000円、油送船24,000円・
現行の単価差と同等。

Bグループ "：一般貨物船43,000円、油送船31,250円・
AグループとCグループの中間額。

Cグループ "：一般貨物船56,000円、油送船38,500円・
平成27年度建造納付金単価と同等。

* 総連合会案：Aグループ単価：上記の単価から内航フィダー船と同様に政策誘導策として一般貨物船を24,000円とする。

Bグループ "：現行単価と同じく一般貨物船は、30,000円
油送船24,000円とする。

Cグループ "：当局案の通り、一般貨物船56,000円、油送

船38,500円で異論は無い。

(4) 異なる船種を引き当てた場合

- * 当局案：被代替船の減額単価を減じた額を適用する。
- * 総連合会案：上記内容で異論は無い。

(5) 被代替船及び代替船の所有義務条件について

- * 当局案：何れも2年間の条件を付す。
- * 総連合会案：所有義務条件は、建造促進を阻害することから不要である。

(6) 被代替船の船齢条件について

- * 当局案：一定船齢制限を設ける。
- * 総連合会案：被代替船に船齢制限を設けることになると造船所の建造能力からいって建造の機会を逸する船舶が増大する恐れもあり反対である。

(7) 解撤等の完了時期について

- * 当局案：現行制度と同様、代替船の竣工前に解撤等完了すること。権利の留保は認めない。
- * 総連合会案：上記については特に異論はないが被代替船の処分時期にあたり、建造等申請前の解撤等については、柔軟な対応が必要である。

(8) 今後のスケジュールについて

- * 当局案：平成23年夏迄に大筋の方向性を定め、規程改正時期は、平成23年度～24年度以内とし、設定する単価は、平成25年～30年度とする。
- * 総連合会案：当局案に異論は無い。

この後議長より、只今説明した総連合会案（内航業界集約意見）は、あくまでも案であり、何一つ決定した内容では無いこと、くれぐれも誤解されぬようお願いしたいと発言があり、また併せて全海運として通らなかった点は、Aグループの追加策として老齢船の被代替による建造を提案したが採用されなかった旨付言した。

尚、この後意見を求めた処、大要以下の通りあり、質問には会長が回答した。

質問：(4)の異なる船種の船舶を引当てた場合の被代替船の減額単価を減じた額を適用した場合、例えば特殊船を引当てた場合の扱いとして油送船を解撤し貨物船を建造すること、また貨物船を解撤し油送船を建造することは可能なのか。

会長：油送船の扱いについては、未だ一本化されていない。現在油送船を引き当てて貨物船を建造すること、又貨物船を引き当てて油送船を建造することについては、内航タンカー組合の方針として、認められていない。貨物船関係組合から、この垣根を撤廃すべきと長年主張しているが、タンカー組合内部で未だ意見集約が出来て

いない状況である。

質問：資料P2に環境性能に特に優れた船舶について（国交省）叩き台では、18%の特別償却適用対象船（CO₂排出削減率16%以上）とし、環境性能に優れた船舶とは16%の特別償却対象船（CO₂排出削減率12%以上）としているが、最近建造された標準船型・一般貨物船のCO₂排出削減率は16%以上であるとの見解が海事局環境政策課から示されているとの記述があるが、具体的な根拠は何か。

会長：7月15日開催された総連合会・船舶近代化標準化委員会に出席された海事局担当課長より説明があったと聞いている。

質問：海事局及び総連合会意見として平成28年度以降の納付金単価について平成27年度単価を固定するとあるがどういうことか、

会長：例えば一般貨物船の建造納付金単価は、平成27年度迄は毎年5,000円の漸減予定であるが、平成28年度から30年度までは27年度単価を固定するということであり、かつて立案した総連合会政策小委員会の考えに基づくものである。

尚、この他は、特になく本件了承された。

議 題 2. 内航海運暫定措置事業・平成23年度資金管理計画（案）の件

本件については、議長指示を受け事務局は、大要以下の通り説明した。

①平成23年9月30日現在の収支見通しは以下の通りである。

○収入見通し 81億2,000万円
この内容として、前期繰越金21億8,000万円、建造納付金（9月期申請分まで）57億8,600万円、他臨投納付金等1億5,400万円である。

○支出見通し 60億2,900万円
この内容として元利償還、事務費等で40億1,900万円、及び次年度必要経費繰入（元利金、事務費等の1/2相当額繰入20億1,000万円である。

○収支結果見通し 上記により 交付金交付可能額として20億1,000万円が見込まれる。

注1. 年度内に11月期及び1月期の建造申請が予定されているが、これによる建造等納付金収入は、年度内に入金となるかは不明である。

2. 平成23年9月30日現在の解撤交付金未交付額は、55億5,300万円であり、このうち完了届完了分は、49億2,100万円である。

この後、議長は発言を求めたが、特になく本件了承された。

議 題 3. 平成24年度海事局関係予算概算要求の件

本件については、議長指示により事務局は、大要以下の通り説明した。

○平成24年度海事局関係予算要求総額 145億8,000万円

これの概要として、航海訓練所・海技教育機構・海上技術安全研究所の三独立行政法人に対する経費として113億円（78%）及びその他経費分として32億8,000万円（22%）である。
及びその他経費の概要は、以下の通りである。

- (1) 海上交通の低炭素化事業 要求額 5億9,100万円
(概要)
- イ. 低炭素化改造等への補助 約2億円
内容：船舶の省エネ化に資する改造等（*改造等の例として、低燃費ディーゼル機関、船底低摩擦化、プロペラボス取付翼等）の補助
- ロ. モーダルシフト船の輸送機器導入への補助 約2億円
内容：輸送機器の例としてシャーシ、シャーシをけん引するトラック等購入補助
- (2) 安全・環境性能向上対策 要求額5,200万円
内容：安全性向上・省力化を目指して内航船のブリッジに関するガイドラインの策定及び航行区域の見直しによる燃費抑制効果による運航の合理化・省エネ化に関する調査等を行う。
- (3) 船員雇用促進対策事業費補助金 要求額 1億6,500万円
内容：海上運送法による日本船舶・船員確保計画の認定を受けた事業者がその計画によって新人船員を雇用・訓練した場合に補助金を支給する事業である。内航事業者に対して以下の何れかの助成金を支給する。
- (i) 新規船員資格取得促進助成金
新人船員に必要な海技士、危険物取り扱い資格等取得費用の1/2を助成。
但し、助成額上限15万円/1人。
- (ii) 船員計画雇用促進助成金
新人船員を最大6ヶ月試行雇用した場合に助成。
但し、助成額内容：船員教育機関卒業生 4万円×6月=24万円/1人
その他 6万円×6月=36万円/1人
以上新人船員1人当たりの助成額は、最大36万円
- (iii) 尚、24年度新規事業として内航事業者への支援の重点化として、零細な一杯船主がグループ化することにより船員の計画的な確保・育成を行った場合、上記の(i)及び(ii)の両方の助成金を合計した新人船員1人あたり最大51万円を支給する。

尚、海事局はこの他内航海運暫定措置事業の着実な実施に向け前年度同様、政府保証契約の限度額の設定として554億円（内訳：船齢15年以下に伴う内航海運暫定措置事業として530億円及び船齢16年以上に伴う内航海運老齢船処理事業として24億円）を財務省へ要望した旨付言した。

この後、議長が意見を求めた処、特になく本件了承された。

議 題 4. 平成24年度内航関係税制改正要望の件

本件、事務局は、大要以下の通り説明した。

総連合会は、要望事項として中小企業投資促進税制である船舶の取得に係る特別償却又は税額控除の延長を国土交通省等へ要望している。

尚、要望内容は以下の通りである。

○対象事業者：個人又は資本金1億円以下の法人である。

○特例内容：内航船の取得価額の75%相当額に対する

①30%の特別償却

又は、

②7%の税額控除（*但し、3000万円の法人に限る。）

○適用期限：現行期限は、平成24年3月31日迄であり2年間の期限延長を要望している。

尚、事務局は、この他現行の内航税制内容につき資料により説明したが、この中で地球温暖化対策税（これまで環境税と称されてきたが、現在温対税と称す。）については、現在国会に地球温暖化対策のための税の導入（内容；現行石油石炭税に総額760円の上乗せ、但し内航については、上乗せ分については、還付措置を講ずることとなっている。）が上程されているが、東日本大震災に係わる復興税等の審議のため審議未了となっている旨付言した。

この後、議長が意見を求めた処、特になく了承された。

議 題 5. シップリサイクル条約の件

事務局より以下の項目について資料にもとづき説明した。

総連合会は シップリサイクル条約については、2013年ごろに発効要件を満たす可能性が高まっていることから資料の通り当該条約とインベントリー作成に関する最終の説明会を開催することとしたので組合員に対して周知されたいと要請した。

尚、本件については特に次の点に留意されたい旨付言した。

- ①本条約発効後の内航船の海外売船ではインベントリー（国際証書）が要求され、これが無いと売船が出来なくなる。尚、早ければ、条約発効充足時より要求される可能性が高い。
- ②インベントリーの作成は、船主の義務で認定作成機関（日本船舶技術研究協会）に依頼することとなるが、関係書類の作成まで相当の期日（最低で60日間）が予想されることから早急な対応が必要となる。
- ③本条約の内航船の対象総トン数は、二層甲板船・貨物船は、146トン以上、それ以外のタンカー等は、325トン以上である。（国際トン数500トン以上）。
- ④本条約発効後、国内で解撤する場合にもインベントリーが要求される可能性がある。

尚、最終説明会の日程及び開催地は、以下の通りである。

	(開催日)	(開催地)
①	平成24年1月24日(火)	東京
②	" " 31日(火)	名古屋
③	" 2月 1日(水)	神戸
④	" " 9日(木)	高松
⑤	" " 10日(金)	今治
⑥	" " 14日(火)	広島

議 題 6. 輸送動向調査の件

本件、事務局より資料に基づき総連合会による本年9月末の内航海運における輸送動向調査結果について大要以下の通り説明した。

- ①本調査は、平成21年1月以来内航海運の貨物船・油送船の元請オペレーター上位50社における輸送量（内航輸送量全体の80%を占める）について、毎月調査を実施しているものである。
- ②貨物船の輸送量は、2008年10月を境に急速に減少、2009年10月以降は、リーマンショック直前の輸送量に対する比率が回復するも、2011年3月に発生した東日本大震災の影響を受けて再び減少に転じたが、2011年8月の実績値では、前年（2010年）の水準近くに反している。
- ③タンカーの輸送量は、2008年8月から減少を始め2009年4月には対前年度比率が90%を割り込み、その後は横ばい状態が続いてきたが、2011年6～8月の実績値における対前年比率は主要品目別等で前年を上回っている。

議 題 7. ILO海上労働条約の発効に伴う船員法改正の件

本件事務局より資料に基づき大要以下の通り説明した。

- ①2006年2月23日（平成18年2月23日）、下記概要を内容とするILO海上労働条約が採択された。

（概要）

以下の既存の条約及び勧告を整理・統合するものである。

- (i) 海上労働に係るグローバルスタンダードの確立
- (ii) 旗国検査・ポートステートコントロール制度の導入

尚、条約の発効要件は、世界の33%以上の商船船腹量を有する30ヶ国以上の批准後、1年後に発効することとなっており、本年9月現在で商船船腹量52%を超え充足済みであり、批准国16ヶ国で本年度中に批准予定国は、20ヶ国以上の見込みである。

- ②これに伴い国土交通省は、本条約の国内法制化のため、船員法の改正案を取りまとめ各地での説明会を開催している処であり、具体的内容は資料の内容通りであると説明した。

議 題 8. 航機両用教育に関するアンケート調査結果の件

本件事務局は、以下の通り説明した。

現在、国土交通省の「船員の確保・育成に関する検討会」の議論の中で、海技教育機構による船員育成教育が広く浅くとの教育のため即戦力になっていないことから航機両用教育の見直しが論議されていることを踏まえ、総連合会船員対策委員会は、航機両用教育の内容について組合員に対して10月14日締め切りでアンケート調査を実施している。

未だ総連合会の取りまとめ発表は無いが、全海運としてのアンケート内容は次の通りである。

回答者数は、125者。

A案：現行の「航機両用教育」を継続すべきだ。 42者（31%）

B案：現行の「航機両用教育」を継続するも、練習船の訓練のみで可能な範囲で航機どちらか一方を深度化すべきだ。 14者（12%）

C案：「航機両用教育」を維持するが、航機どちらか一方を深度化する。 35者（26%）

D案：海技教育機構の本科はB案、専修科はC案とする。 7者（5%）

E案：海技教育機構の本科はB案、専修科はC案より更に深度化するために航機のどちらか一方に絞り単科教育とし、3級海技士筆記免除程度の教育とすべきだ。 22者（17%）

尚、付言して明日（11/9）総連合会船員対策委員会が開催されるが、内航全体のアンケート結果報告があればその内容を各位にご案内したいと述べ報告を終了した。

議 題 9. 平成23年度事務局研修会開催結果の件

本件事務局より資料に基づき大要以下の通り報告した。

日 時 平成23年10月28日（金）14:30～17:15

場 所 東京都・日本海運クラブ

参加者数 77名

研修内容 小比加会長講演、全海運事務局報告の後、質疑応答及び意見交換を行い、この後懇親会を開催し終了した。

議 題 10. その他

①今後の会議日程の件

事務局より、資料に基づき現在開催の決定している全海運主催の会議開催内容を説明した。

以上をもって議題審議を終了したが、議長が発言を求めた処、船員雇用促進対策事業費補助金予算額の増額要望及び船員計画雇用促進助成金等の増額要望等（例えば月額30万円×6ヶ月＝180万円程度）の発言があり、会長より、先刻ご案内の通り平成24年度海事局予算は、既に国交省より財務省へ概算要求をしており、その後の対応として折を見て関係会議で要望する旨回答した。

次いで寺岡副会長（総務委員長）より過般理事会の開催の折、曳船組合理事長より要望のあった東日本大震災による賦課金の減免について、去る10月28日総務委員会を開催し検討した結果、残念ながら曳船組合の申し入れに叶うことが出来ず、この旨、先刻川中曳船組合理事長へ説明すると共に了解を得た旨の報告があった。

これをもって議長は、本理事会を終了すると述べ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、謝辞の後13:48閉会を宣した。

以上