

全国海運組合連合会
第300回理事会議事録

日 時 平成24年3月6日(火) 12:00~13:55

場 所 神戸・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. 今後の暫定措置事業に係る件
2. その他

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し、定款の定めにより小比加会長が議長となり、大要以下の通り挨拶の後、本日の議事録署名人として議長の他、藤井副会長、高木専務理事を指名し、議事に入った。

当初、3月22日に理事会を予定していた処、2月23日に総連合会臨時政策委員会が開催され、28年度以降の暫定措置事業のあり方に関して国交省からの考え方が示され、3月14日総連合会政策委員会、翌15日理事会と言うスケジュールのため各位の意見を基に全海運の考え方を提示する必要性から、急遽、本日臨時理事会を開催することとしたものである。従って本日は「今後の暫定措置事業に係る件」に議題を絞って議論頂きたい。

又、3月15日の総連合会理事会での議論を受けて、審議内容の報告と議論を頂くため、3月22日の理事会も予定通り開催したい。

次いで、議長は事務局に資料の説明を指示し、事務局は大要以下の通り説明した。

昨年6月に提示された「たたき台」から時系列で修正案を纏めている。11/16の国交省側意見については、国交省の資金シミュレーションに対して総連合会側のシミュレーションを投げ返すというやり取りから、各位に対して詳細な説明は行っていない。1月の理事会に於いて、小比加会長からAグループの対象船を多少広げたものになっている等、簡単な口頭説明に留まっていた。

今回のポイントは

- ① 借入金の返済が37年頃完了すると想定し、28~30年度の3年間と31~37年度の残りの7年間に分け、建造実績を勘案して納付金単価を決定する。
- ② 当初の3年間について、A単価適用条件を大幅に緩和したこと、B単価を43千円から33千円に大幅に切り下げたこと。
- ③ 想定外の事態が発生した場合は協議により見直しをする
と言うものである。

②のA単価適用条件を大幅に緩和した点は「特に環境性能に優れた船舶」建造者には集約化等の条件を外し、且つ「環境性能に優れた船舶」を建造したもので集約化、船舶管理会社の活用等行った場合もA単価適用と緩和するものである。

①の単価について、28～30年度の3年間は

Aグループ 3.0万円

Bグループ 3.3万円

Cグループ 5.6万円

とし、31年度以降は24～29年度の建造認定実績に応じて次の通りとする。

24～29年度(6年間)の合計累積建造対象トン数が

	135万トン超	125万トン～135万トン	125万トン未満
Aグループ	2.8万円	3.0万円	3.0万円
Bグループ	3.0万円	3.3万円	4.3万円
Cグループ	5.6万円	5.6万円	5.6万円

なお、想定できない事態の発生により、建造実績が大幅に落ち込む場合には、協議により見直しを行うことが出来る、としている。

また、保有期間の問題、船齢制限の問題については2/23の時点で国交省の内部で検討中とのことでペンディングとなっていたものである。

以上の説明の後、議長は大要以下の通り補足した。

本件は昨年6月のたたき台から始まり、当初国交省は7月にも方向性を出すと言っていたが、業界として性急な対応は出来ず、全海運は7月に集中審議を行い、更に、特命委員会を設置して考え方を取り纏め、総連合会でも全海運の考え方が殆ど採用されて業界案として国交省へ提出した。

何回かやり取りをして今回の国交省修正案として出てきたものである。当初「27年度単価を固定する」考え方だったものが、建造の「需要予測検証型2段階方式」に変わってきた。ある程度業界案に沿ったものが出てくれば3月の決着も考えられたが、大きく掛け離れているため年度内の決着は不可能となった。

5組合もこの修正案について議論される予定であり、全内船は3/2正副会長会議と政策委員会、内航輸送と大型船は本日3/6理事会、内タンは3/9運営委員会でそれぞれ検討されると聞いている。

以上の後、議長は2/28、29での3部会並びに活性化プロジェクトチームにおける審議内容の報告を要請した。

○船主部会（岡本副部会長）

前回同様基本単価Bグループを3.0万円とし、Aグループのインセンティブは基本単価を下回り、Cグループは5.6万円とする。船齢制限や保有期間に条件は付さず、留保についても全海運主張通りとする。

また、「特別償却の設備要件」では300G/T未満船が対象外となることから、トン数制限を外すこと。

なお、個人的な意見であるが、資本金3,000万円以下の「日本船舶・船員確保計画認定事業者」についてAグループの対象とすることを提案する。

○輸送部会（塚本部会長）

前回全海運が取り纏め主張したBグループ3.0万円を死守し、所有期間並びに船齢制限を付さない。留保についても同様主張を認めさせる。

また、Cグループ単価については新規参入者と既存事業者の差別化も検討する必要があるとした。

○砂利船部会（斉藤部会長）

特殊性を加味した個別条件の設定も検討すべきで、ガット船は全てAグループ対象船として頂きたい。例えばA重油専焼船はAグループ。

○活性化プロジェクトチーム（藏本委員長）

暫定措置事業の目的、借入金の膨張原因等を改めて認識しなければならない。

28年度以降は交付金制度と表裏一体の免除制度が廃止され、既得権としての営業権が実質喪失される事実を受け入れることから28年度以降の議論を始めなければならない。

平成21年の総連合会政策小委員会答申によれば、交付金交付資格を失ったのは、船主自身の判断による以外の原因も影響しており、また、老齢船の代替建造を促進することが業界の信頼と活性化に寄与すると考え、納付金の減額制度を新たに設定する必要があるとしている。このことは国交省のたたき台においても理解されている。

国交省たたき台並びに修正案では、代替建造対策検討会報告書に従い、また、対財務省等への説明上、減額する論拠（理由付け）として環境や協業化等の構造改善に資する措置を講じる事業者へのインセンティブは説得力があり、全ての条件を業界が否定した場合、対財務省への説明も不調に終わり、減額制度の設定さえ失いかねないことも懸念し交渉に当たる必要がある。

なお以下は、3部会意見を基に活性化プロジェクトチームが纏めた内容である。

[グループ分け条件と単価設定について]

- ・可能な限りシンプルにする必要がある
- ・暫定措置事業と環境問題や協業化&グループ化並びに船舶管理会社の活用等の問題は切り離して検討すべきとの意見もあるが、免除制度が無くなり減額制度を導入する為に、また、財務省等対外的説得力から環境と構造改善に資するグループ化・協業化・船舶管理会社の活用等は有効なインセンティブと理解できる。
- ・陸上においての環境インセンティブは、エコ減税等新たな国費投入で推進しており、内航においても暫定措置事業のインセンティブは基本単価となる現行納交付金単価差3万円を下回るべきではないか
- ・また、納付金が大きく価格変動した場合（3万円から3.3万や4.3万等）、暫定措置事業運営が一時的に滞る可能性もあり、更に建造意欲も失われるというデメリットから早期解消に逆行する可能性がある
- ・事業終了時期が予想された時点で、激変緩和を避ける意味で逡減方式に移行する必要がある。その観点からも納付金単価が上下することがマーケットを乱し、円滑な事業運営に支障を来すものと思われる
- ・現在議論されていない平成25年度から平成28年度まで国の債務保証額の返済が進むことで、平成28年度の残債を仮に500億と仮定すれば、全海運の主張通りの単価設定でも十分返済可能と思われる
- ・二段階方式にて平成30年以降の単価を決めることは、建造に対する融資問題や後継者問題、荷主の合併等合理化の影響等から今後の予想建造量は厳しい状況が予想される。その意味においても二段階方式の設定は業界に混乱を招く恐れがあり、一本化した単価設定が望ましい。
- ・議事録に記載していないがプロジェクトチームとしてはA：2.7万円 B：3.0万円 C：5.6万円を主張したい
- ・また、代替建造対策検討会報告書による環境やグループ化等構造改善に資する条件設定がされる場合、曳船や砂・砂利船等環境負荷低減効果を期待できない船種もあり、一般貨物船との不公平感が無いよう特殊貨物船に対する配慮を忘れてはならない。

出来れば特殊船については特別な処置を設定する必要がある。

- ・また、特別償却の数値がグループ分けの基本値となっているが、税法上の300総トン以上が適用条件については、今回の暫定措置事業納付金減額制度のグループ分けには、トン数制限を設けない必要がある
- ・船舶管理会社の活用を条件とする場合、一括管理に対する責任の所在が明確でない現在、部分管理の契約も解釈として認めることが、国が求める船舶管理会社の活用と普及促進に寄与するのではないか
- ・Aグループ条件である各項目に記載される過去2年以内とする条件は、その根拠も乏しく、それ以前に取り組み現在も事業継続している者も含め広く認める必要があり年数を記さないよう修正すべきである
- ・シンプルな減額制度を望むが、修正案の大幅な変更が期待できない場合、可能な限り選択肢は広く設定されることを求める
- ・C単価の条件については、他の船舶を保有し純増で増隻する事業者等、既存事業者の建造については、新規事業者との単価差を別に検討できないか

[保有期間・船齢制限・留保問題について]

- ・最低限3つの問題については、全面的に業界意見を受入れることが、今後その他の項目について交渉を継続する最低条件となる

[スケジュール]

- ・早期に結論を得るのではなく、平成24年度内に平成25年度以降平成30年度までの単価設定を行うものとする
- ・なお、経済状況の変化に対し柔軟に変更等対応が可能とする

以上の後、議長は、今それぞれの報告を頂いたが、3.0万円、3.3万円と言うのが一人歩きしているが、28年度以降基本は5.6万円であり、そこから減額していくと言うことを改めて確認しておきたいと発言し、更に2/23時点でペンディングであった保有期間の問題、船齢制限の問題について国交省から従来案と同様、保有期間も2年、被代替船の船齢も一定年齢とする旨回答があり、全海運が議論している保有期間不問、船齢不問と言う大前提が大きく異なった旨説明し意見を求めた処、以下の様な意見が述べられた。

△意見 ※執行部回答

△船齢に関してはある程度譲歩してきた感があるが、自分の中ではまだ纏まっておらず、検討を要する。

△保有期間については船腹調整時代にも設定された記憶があるが、公正証書を巻いて共同建造の形をとったケースが出て、あまり意味が無かった様に感じている。船齢制限についても組合員の求心力を失う切っ掛けになってしまうものと思う。全海運としては従来通り、不問とすることを主張したい。

△保有期間、船齢制限共に設定しないという方向で交渉願いたい。

△既存船には古い船が多く、このような経済環境の中で代替建造は非常に難しく、船主の財産を一方的に無くすと言うことをやられては困る。

※保有期間については共有建造という方法もあるが、今までの様にペーパー船のトン数を必要なトン数に分割すれば無駄なく免除申請が可能だが、28年度以降はその方法も難しく、共有建造もあまり意味が無いという意見もあり、従来通り、船齢制限も含めて不問とすることを主張したい。

△現在所有している船は引当資格を保有しているものと解釈しているが、今後はなくなると言うことか。

※28年度以降の取扱いで、国交省の言う保有期間、船齢制限等が設定されてしまうと、該当しない船舶は減額の対象にならなくなってしまいうという意味。全海運としては不問とすることをがむしゃらに主張して行かなければならない。又、特殊船、特に砂利船・曳船に関しては特例措置を設ける様主張する。納付金の2段階方式は受け入れられない。14日の総連合会政策委員会で他の組合がどのような意見を出してくるのか不明だが、全海運は全海運の考え方を強く主張して行きたい。

△平水区域限定船も特殊船として取扱い頂きたい。

※どの程度通るか分からないが、特殊船に関しては特例措置を設ける様主張する。

△砂利船、特に採取船等はこのようなルールになるなら自家用船を建造した方が特だという風潮が起こってしまう。

※保有期間、船齢制限等設定されたら組合が保たない、と国交省には説明している。

△現在800D/Wを所有、499G/Tの1600D/Wを建造とした場合、800D/Wまでは3.3万円、残り800D/Wが5.6万円という理解で良いか。

※その通り。

△砂利船は75%位が一般貨物登録で建造している。従ってガット装備船は全てAグループとして頂きたい。また、いっそのこと5.6万円全額支払います。造船所で建造される自家用船も含めて国が徴収し、我々は被代替船に応じて納付金の中から一定の金額を返還して貰う、と言う考え方はどうか。シンプルな方法にして貰いたい。国の責任で回収すれば総連合会は不要となり、スリム化できる。国の責任で借金が膨れあがった。国交省が業界に物を言う資格はない。このような考え方もあると言うことを承知頂きたい。

※国だけの責任ではないと思う。業界も了解し進めてきた。

△総連合会不要と言う極論は業界側から絶対言っではいけないことだと思う。業界がなくなれば何の助成も受けられなくなる。我々の意見を主張する場がなくなってしまう。業界は残しておくべきだ。国交省案に対して返事を出すのはもっと先なのではないか。

※2/23に国交省修正案が示された。各5組合が内部検討して意見を述べるのが3/14の政策委員会になるということ。前提条件とする保有期間、船齢制限の問題が国交省として明確にならないと議論にならない、と国交省に対して言っている。

全海運は2/28, 29で会議を開催することから、間に合う様に要請していたが、5組合に提示されたのが昨日5日の朝であった。

△船齢は船の使い方で長期になることもあり、貨物の種類によっては荷主サイドから船の延命を求められることもある。保有期間は何故設定しようとするのか理由が分からない。

※いつまでも免除船として使用できるとなると、引当資格と同じように権利性が発生すると、国交省が考えているのではないか。

△27年度に解撤したものは28年度の建造に使用できないのか。

※基本的に使用できない。留保トン数は28年度以降使用できない。
(業界・国交相とも了解済み)

△27年度に解撤した本人でも28年度以降は使用できないのか

※詳細は全く議論していない。

△納付金方式だけではなく、賦課金方式を採用する考えはどうか。

※今の処ない。また、本年度中の決着はない。しかし闇雲に引き延ばすことが良いのかどうか、十分考える必要がある。繰り返しになるが、3/14政策委員会では

- ①砂利船・曳船に関しては特例措置を設けること。
- ②所有期間、船齢制限は不問とすること。
- ③2段階方式は受け入れられないこと。
- ④2年と言う表現箇所が数カ所あるが、消すこと。
- ⑤特別償却対象の300G/Tを外すこと。

等々について主張して行きたい。

3/22の理事会は、他4組合の考え方を含め3/14、15の審議状況等を報告し、議論を頂くこととしたい。

以上の提案に対し、異議無く了承された。

以上で議案審議が終了し、議長は謝辞の後13:55閉会を宣した。