

全国海運組合連合会
第282回（臨時）理事会議事録

日 時 平成21年5月7日（木） 12:00～14:15

場 所 神戸市・生田神社会館・4階・会議室

出席者 理事44名

議 題

1. 緊急不況対策の件
2. その他

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開会挨拶があり、特にこの中で業界が要望している内航海運の緊急不況対策として老朽船処理事業、内需拡大に向けた運輸機構の共有建造制度の拡充及び船員の雇用対策の3項目を基調とする平成21年度補正予算案について本日より衆議院予算委員会において審議に入った。

本理事会は緊急不況対策の一つである老齢船処理事業等の内容の内、変更可能な事項及び変更不可能の事項等を説明し審議を願い、この結果を得て来る5月20日開催の総連合会政策委員会及び翌21日の理事会で5組合からの意見の検討を行い補正予算案の成立を前提に速やかな対応を図るために開催したものである、と述べ審議の協力方を要請した。

この後、議長は本理事会の議事録署名人として議長の他串田理事、高木専務理事を指名し議事に入った。

議 題 1. 緊急不況対策の件

本件、議長の指示により事務局は大要以下の通り当日配布の議事資料を説明した。

資料番号 1. 海運・造船対策特別委員会・海事立国推進議員連盟合同会議について

本件は、去る4月23日自民党本部において開催され海運・造船対策特別委員会（略称：海造特、委員長：村上誠一郎衆議院議員）及び海事立国推進議員連盟（略称：海事立国議連、会長：衛藤征士郎衆議院議員）の合同会議（*今年3回目）が開催され関係代議士多数の出席の下、政府の「経済危機対策」のうち海運関連事項について内容説明が行われた。

尚、この会議には総連合会ははじめ5組合の会長及び国交省海事局長他関係官が出席した。

○経済危機対策のうち海運関係の概要は、以下の通りである。

- ①予算額として 国費（*真水の事、海事局提案分、他局提案分、社会保険庁提案分を含む。）約542億円+政府保証分約100億円=合計642億円が計

上されている。

この内、内航海運関係は、以下の通りである。

- (1) 内航海運老齢船処理事業（* 船齢16年以上の老齢船舶の解撤促進対策として老齢船の約3割、約800隻の解撤所要資金のこと。）
政府保証額100億円。
- (2) 運輸機構の共有建造制度等による船舶建造負担軽減策 約250億円
- (3) 船員雇用対策 約44億円
(内訳)
 - イ. 離職船員の雇用事業者に対する緊急雇用促進助成金創設 約5億円
 - ロ. 船員に係る雇用調整助成金制度創設（船保特別会計分約13億円）
 - ハ. 船員離職者に対する職業転換等給付金制度創設（船保特別会計分約26億円）

資料番号2. 内航海運暫定措置事業規程（案）について

本件については老朽船処理事業等3項目については、上記の如く4月23日の自民党・海造特及び海事立国議連合同会議で説明を受けた補正予算案内容が翌24日の総連合会政策委員会に報告され、今後の取り運びとして27日、閣議決定し、直ちに衆議院へ上程する事になっている旨を述べ大要以下の通り説明した。

本資料は、内航海運老齢船処理事業（* 船齢16年以上船買い上げのこと。）に伴う内航海運暫定措置事業規程改正案である。

尚、本規程に定める改正内容については国土交通省、財務省、公正取引委員会等各関係省庁との協議結果に基づくものであり内容の変更は、不可能である。

又、資料番号③から⑨までの本規程実施細則及び理事会決定事項等については、手続き規定等であり総連合会理事会での変更は可能である。

（*以下の番号は、便宜上、要点の記載順序のため付したもので資料内部の番号とは、異なる。）

尚又、資料番号②から⑨までの資料は、現在関係当局と細部協議中であり総連合会より取り扱い注意と申し渡されており、特に報道機関には、呉々もご留意願いたい、と要請した。

①現行の内航海運暫定措置事業規程（暫定事業規程）の「附則」として設ける事としたこと。これは、公取委が新たなカルテルは認められないとする見解から現行の暫定措置事業規程の附則の中に折り込むこととした。

尚、昨年 of 暫定事業の政府保証に係る閣議決定（* 毎年政府保証額の減額等を内容とする。）を踏まえ、これまでの解撤交付金制度とは異なり事業名称を「内航海運老齢船処理事業」とした。

②交付金対象船舶は、船齢16年以上の貨物船及び油送船であること。

③交付金申請の合計額が100億円に達した時点で受付を締め切る。

④解撤等交付金単価は、平成21年度単価の1/2（50%）とする。

- ⑤解撤等交付金申請の受け付けは、平成21年度限りとし、申請期間（申請回数）は4回以内で設定する。
- ⑥審査要件として事業廃止、事業統合又は共同して行う事業の効率化を伴うものとする。
- ⑦申請時点で現に稼働中の船舶（*申請時点で有効な船舶検査証書を有すること。）であること。
- ⑧事業の終了時期は、その収支が相償ぐなった時。（*政府保証額として合計630億円となる。）
- ⑨施行期日は、国土交通大臣の認可日からとする。

資料番号3. 内航海運暫定措置事業規程実施細則新旧対照表について

本件については、本規程を実施するための手続き規定であり総連合会理事会で変更可能である。

- ①老齡船解撤等交付金申請の受付時期は、第1回を除き（*補正予算の成立日後大臣認可申請するため具体的日程が未定のため。）第2回、第3回及び第4回については、現行暫定事業規程（*船齢16年未満船の買い上げのこと。）に定める期間と同様とする。
- ②交付金対象船舶の船齢算定基準は、当該船舶の進水月を基準として申請受付時点で16年以上経過している船舶とする。
- ③第1回の受付の場合のみ申請が特定の船種に偏らないよう全船種老齡船腹量を当該船種老齡船腹量で按分し当該船種の交付金所要額の範囲内で実施する。（*資料番号④に関連する。）
尚、第2回目以降については、船種毎の所要額を設定せず以下④の要領で決定する。
- ④但し、申請額が船種毎に設定された所要金額を超える場合以下の要領で順位を決定する。
 - （1）申請書提出日（*郵便局の受付日を基準とする。）の早いものを優先する。
尚、同日日が複数の場合は、進水月の古い船舶を優先する。
 - （2）提出日、進水月が同じ場合、対象トン数の小さい船を優先する。
 - （3）上記何れでも決しないときは、くじ引きとする。
- ⑤規程に定める審査基準の細目として、
 - （1）老齡船を売却し内航海運事業を廃止する者とする。申請時に事業廃止確約

書を提出する。

(2) 複数隻の船舶を所有する者が他者とのグループ化を図るため船舶管理会社等を設立（*既存の管理会社への参加を含む。）し、経営基盤強化のため老齢船を売却する。

(3) 経営基盤強化のため他者と協業化、合併等を行い老齢船を売却する。

⑥現に稼働中の船舶とは、申請時点で有効な船舶検査証書を有する船舶をいう。

資料番号4. 老齢船処理事業の第1回交付金申請受付に関する理事会決定（案）について

本件規程に言う第1回の受付に係わる船種毎の所要金額は以下の通りである。

尚、本件は、買い上げ対象の老齢船船腹量約198万トンに船種毎の交付金単価を乗じた総交付金額約297億円を船種毎の船腹量を按分して算出したものである。

（船種）	（所要額）	（全船腹量に対する割合）
○ 一般貨物船	44.3(億円)	44.3(%)
○ 油送船	21.6	21.6
○ 特殊貨物船	30.0	30.0
○ 台船・はしけ	2.6	2.6
○ 曳船	1.5	1.5
合計	100 億円	100%

資料番号5. 内航海運暫定措置事業規程実施細則新旧対照表について

本件は不況対策の内容とは異なり交付金対象船舶等が共有船の場合の取り扱いに関する細則の内容である。

○交付金対象船舶又は免除対象船舶が共有船の場合の取り扱い

*改正内容

これまで共有者の持ち分を留保する場合、船舶管理人が留保申請することとしていたが、今後、船舶管理人以外の共有者が交付金申請をしない場合、個別の留保申請が出来ると改正（*申請手続きの効率化を図るため。）するものである。

資料番号6. 資金管理計画の適正化方策に関する理事会決定について

本件については、議事資料⑧の「対象トン数の留保に係わる取り扱い要領の改正」に伴い、取り扱いの変更が本規程に抵触するため除外規定を設けることとしたものである。

尚、改正内容は全海運からの要望によるもので解撤又は海売が困難な状況から資料番号⑧の如く平成21年度の特例として平成22年度までに解撤する者については、留保期間を平成28年3月31日まで延長するものである。

資料番号7. 解撤等交付金の交付決定に関する理事会決定について

本件、現行の第6条2項の字句を修文し、あらたに「前項でいう」の字句を挿入したことで内容の変更はない。

資料番号8. (4) 対象トン数の留保に係る取り扱い要領について

- ①本件は、これまで留保対象トン数の有効期間は、「留保認定通知書の発行日から3年間」となっていたのを「原則として解撤等完了の日から3年間」と改正し解釈を明確にすることとした。
- ②又、平成21年度の特別措置として解撤未了船で平成22年度末までに解撤完了を確約するものについては、留保対象トン数の有効期間を解撤交付金制度の終了時期である平成28年3月31日までとする特別規定を設定するものである。
(*資料番号⑥と同じ。)

資料番号9. 解撤等完了時期の取り扱いに関する理事会決定(案)について

本件、全海運からの要望したものであり、建造等納付金免除船舶又は解撤等交付金対象船舶の解撤等完了期限に関する取り扱いを定めるものである。
取り扱い要領の大意は、以下の通りである。

- ①解撤完了期限の延長
交付金認定船舶又は、免除船舶が特に解撤等処理の大部分を占める海外売船が困難になっている状況等を踏まえ解撤等完了期限内(*認定後6ヶ月以内)に解撤完了が困難な場合は、以下に記載する通り係船を条件に延期申請ができるとする。
- ②申請の審査
上記の場合次の審査により6ヶ月(*通算1年間。)を限度として解撤期限の延長が出来るものとする。
- ③期限延長の審査条件
 - (1) 免除船舶の場合：新造船の竣工日より係船すること。(*造船所の係船証明は認めない。)
 - (2) 交付金認定船舶の場合：交付金対象船舶認定日より6ヶ月を超える日から係船すること。
(*現行ルールでは、交付金申請は、認定後6ヶ月以内に解撤完了すること、又免除船は、新造船の竣工までに解撤することになっている。)

資料番号10. 海運事業等緊急雇用調整助成金等について

本件、船員対策に係る補正予算案の内容であるが、国交省の具体的スキームは今後作成されることになっている。大意以下の案文である。

- ①海運事業等緊急雇用調整助成金(仮称)とは、陸上の雇用調整助成金制度と同様の制度を新たに海運事業者向けに創設するものであり、具体的には雇用船員

を一時的に休業、教育訓練又は出向させた場合に手当もしくは賃金等の一部を事業主に助成するものである。

(i) 受給要件

休業の場合、船員の全1日の休業又は船舶毎の全員一斉の休業等。

(ii) 受給額

休業等の場合、休業手当相当額の9/10、支給限度日数は3年間で300日（最初の1年間は、200日まで）又、教育訓練を行う場合上記金額に1日6000円を加算する等。

(iii) 認定機関は、国土交通省（地方運輸局等）。

(iv) 原資は、船員保険特別会計

(v) 開始時期は、補正予算成立後速やかに実施。

②緊急雇用促進助成制度（仮称）の創設

本件、海上運送法に基づく「日本船舶・船員確保計画」の認定事業者（*現在約140者程度が認定されていると言われる。）が離職船員を追加採用した場合、認定事業者に対して1人当たり100万円を支給する制度の創設である。尚、陸上にも同様の助成制度がある。財源は、国費。

③離職船員に対する職業転換等給付金制度（仮称）の創設

本件、船員の雇用の促進に関する特別措置法（船特法）により離職船員に対して再就職促進のための給付金制度であり、船員保険法に基づき失業保険金等の支給を受けた船員（支給日数最長330日）が、更に「就職促進給付金」として最長1年間の給付を受けられるものである。

尚、陸上にも同様の助成制度がある。財源は、船員保険特別会計。

この後、議長は本日の資料は事前に送付しお目通しを頂いていると思うが内容はあくまでも補正予算案が通ることを前提にした内容であることをご了解頂きたいと述べ、まず資料番号②について意見求めた。

発言要旨は、以下の通りであった。○は、質問者。発言順で記載。

○申請船は、申請時点で稼働中とあるが係船中は稼働船に含むのか否か。

議長（小比加会長） 含む。

事務局 総連合及び5組合事務局打ち合わせでは、船舶検査証書を返納した場合は船舶ではないので稼働中の船舶とは言えないとの見解である。

雑喉副会長 検査証書の受有が条件なら組合員にとって酷なことだ。期間満了に接近していたら更新のため高額の費用がかかる。

議長 本件、船舶検査証書の見解について5月20日の政策委員会で確認する。対象外の見解なら対象とするよう要望する。

○ 地元の会議では、事業廃止が条件となると申請が出ないのでとの懸念する

声が多くあった。ぜひこの条件を外して貰いたいと要望する。何とか 100 億円が効果的に使えるよう尽力願いたい。

議長 政府の補正予算の目的は、内需拡大と雇用創出にある。緊急不況対策の一つである老朽船処理事業はその意味で逆行するものであるが構造改善に資するため、運輸機構の共有船建造促進拡充により廃業、グループ化を条件に建造促進を図ることで公取委、財務省、国交省との同意が得られた。尚、事業廃止等の方法については、現行の関係ルールの中で柔軟に対応できる方法を総連合会と協議してゆきたい。

雑喉副会長 船齢 16 年以上船について如何に救済するか、又過剰船対策の一環として如何に買い上げるか、何れも構造改善と言えるのではないか。過日の政策委員会において複数隻所有船社の買い上げ対象方につきタンカー組合も、私も主張したが総連合会事務局より関係省庁が事業廃止、グループ化することがこの事業の前提条件である構造改善であるとして蹴られてしまった。思うに、不要船の買い上げも構造改善だ。なお廃業等を潜るやり方があるとの意見も出たが、かえって不正なことをすれば交付金の返納にもつながることになる。

議長 公取委等の見解でこの条件がついた。正直なところ具体的な方法は、不明であり今後検討する。

○ 廃業の条件は、納得できない。堅苦しいこの条件を外して貰いたい。

議長 要望したことに対して 100%満足を得ることは難しい。私として出来る限り一生懸命努力してきた。ぜひご理解を頂きたい。

○ 係船は、保安要員を入れれば検査証書返さなくても良いのか。

○ その通り、1 人いれば返納しなくて良い。

○ 売船を進めてきたが今回の不況対策で買上げ単価が 1/2 になると噂になった途端 1,000 万円損した。
上部がトップダウンで決め組合員が損することをどうしてするのか。

議長 1 月理事会では私案として 16 年以上船の買い上げを提案し、その後方向性を詰め 3 月理事会で説明した。このような事態があることは聞いている。只、16 年以上船の対応も何もせず、手をこまねいていたら業界は沈没してしまうと思っている。

○ 事務局で一杯船主を除く複数隻を持っている会社が対象とならないとする
と複数隻数を省いて調べれば予想の申請隻数（予想金額）が分かることではないか。

○ 例えば事業廃止、グループ化を優先し資金に余裕があれば廃止等以外にも対

象になるよう要望する。

議長 集約・グループ化の方法については、検討したい。

雑喉副会長 廃業する人が例えば持ち船 1,000 トンで平均単価 20,000 円とすると交付額は 2,000 万円。100 隻で 20 億円、300 隻で 60 億円だ。従って 100 億円の消化は中々出来ないだろう。折角 100 億円の予算が付いたのであるから全額消化することを考えなくてはならない。未消化となれば構造改善にならないし、買上げ制度は、今後、実施出来るとは思わない。先程の発言のように廃業等を優先順位とするなど運用の仕方を考えるべきだ。

議長 次に、資料番号③以降について意見を求めたい。
尚、⑩については、現在検討中で内容は纏っていない。

○ 助成金制度について、原案は、3 年間で 300 日支給の案であるが 1 年間で 300 日支給を要望する。海上には陸上とは異なる船社の特殊性がある。

議長 現状では詳細は、不明であるが国交省は、陸上をモデルに考えたと思われる。内航海運現状に合うよう要望してゆきたい。

○ 資料番号③の申請時点の「有効な検査証書を有する」を外して貰いたい。

議長 先程の意見を含めて要望する

雑喉副会長 資料⑧の留保期間の延長についてはこれから手を挙げる人には 28 年度まで延長する考えであるが、全海運の要望として既に解撤した者にも 5 年間とか 10 年間の留保期間の延長を広げて貰いたい。
現行ルールは、解撤完了後 3 年間以内と定められているが現状では、船舶建造申請が困難なことからこれまでに解撤した者についても期間延長を求めたい。

議長 先ほど資料説明の通り 21 年度特例として 22 年度末の解撤船は、28 年 3 月 31 日迄の延長。そして、既存船については、2 年間の延長を要望することと致したい。

○ 構造改善の意味が分からない。
役所は、以前から金科玉条の如く集約合併を言ってきたが成果を見なかった。実態が分かっていない。今後生き残るのは一杯船主だ。実際複数隻を持っている船社の方が困っていることが分かっていない。一杯船主は仕事がなければ畑仕事も出来る。この人達をグループ化しろと言ったって出来るものではない。総連合会は、役所に本当に効果があるのか問い詰めるべきだ。

議長 ご指摘のことは重要な問題だ。業界は、減船してオーナーの立場を強くしなければならぬ。荷主は本当に船が必要なら言ってくる。ある会合で役所筋

の人がこれまで業界のリスクはオーナーが全部被ってきたと言った。私も同感であり、今後これの見直しを申し入れることにしている。

- 会長の見解には賛成だ。国の所管機関（*運輸機構等）も同調して貰うことが必要だ。何事も役所に言われたことに従っているだけでは駄目だ。もっとこの業界は交渉権を持たねばならない。只、荷主に訴えてもマーケットでやっていると言われるだけであり、荷主に言うことを聞かせるには国と同調してやらねばならない。

議長 今後、国交省の会議の場で荷主、オペにも応分な負担をして貰うべき主張してゆきたい。

又、運輸機構に対しては、オーナーが用船料が下げられ使用料の返済が滞っているのにも拘わらず機構が何も動いてくれないとの批判があり、ぜひ業界が機構と共に動いてくれとの要望が多数ある、と述べ、船整協会会長である雑喉副会長に説明を求めた。

雑喉副会長 私も良く分からないが、機構は現在 200 数十億円の債務超過にあり、又、使用料については、400 数十億円が未収金がある。尚、建造にあたっては、用船者から一定期間の用船保証を取り付けており、本来オペレーターからの用船料の減額等契約内容の変更にあたっては、機構の同意が必要となっているが無視されているのが現状だ。今、機構は当該ケースがどの位あるかの調査を実施しており、この結果を踏まえて検討することとなっているが今後の様子を注視したいと考えている。なお又、国交省はかつて内航海運業法の中で業界の健全な発達を阻害するおそれがあると認めるときは効果は別として大臣が標準運賃・用船料・料金の設定を告示するとあったが、平成 17 年 4 月に規制緩和により廃止となり残念ながら今日、国の関与する余地が無くなっている。

- 留保期間について今まで解撤した者についても 5 年間の延長を願いたい。

議長 平成 22 年度末までの解撤船は、28 年 3 月 31 日まで延長を要望する。又既存船については、取り敢えず 2 年間の延長を要望する。

- 参考として申し上げる、陸上の雇用調整助成金の内、教育訓練の内容については、これまでは 1 日拘束 6 時間で外部講師とされていたのが、1 月ほど前に変更され 1 日 1 時間で内部講師でも良くなり訓練手当として 1 日 6,000 円が加算されることとなった。

議長 上限 7,730 円に 6,000 円が加算されることとなる。

- 廃止等の条件中、管理会社方式の具体的ケースを明示されるよう要望する。

この後議長は、本日のご提案のあった各事項については総連合会と打ち合わせ

を行い、これを踏まえて来る 5 月 20 日の政策委員会へ提案し実現に向け努力してゆきたい、と述べ何かご要望があれば事務局まで申し入れて頂きたい、と要請し本議題を終了した。

議 題 2. その他

本件については議長より不況対策以外の内容について発言を求めた処、出席理事より、来期は役員改選期だが前回と同様な取り運びになるのかとの発言があり議長より 1 月に総務委員会開催の折、選挙は対外的に好ましくなく正副会長の中で話し合いで決めるべきだとの意見があった。

その後、3月の正副会長会議、理事会等が開催されたがその折には提案されておらず今日に至っている。私としては皆様のご支援があれば続投したいと思っている旨の発言があった。

これにて議案審議が全て終了したので議長は、謝辞の後、14：15閉会を宣した。

以 上