

船主・輸送両部会正副部会長会議 議事概要

日 時 平成29年12月14日(木) 14:00~16:30

場 所 神戸市・生田神社会館 2階 布引の間

出席者 船主部会 岡本部会長、小林副部会長、青崎副部会長
福村副部会長、日浦副部会長
臨席者 原田船主部会担当副会長
輸送部会 河菜部会長、西瀧副部会長、西内副部会長
中原副部会長、西村副部会長
臨席者 寺岡輸送部会担当副会長
事務局 4名
合 計 16名

議 題

1. 船主連絡協議会（貨物船部会）地方大会（10/2）開催結果概要報告について
2. 船主連絡協議会（貨物船部会）・平成29年度オペレーター訪問の現状報告について
3. SO_x（硫黄酸化物）問題に係わる燃料油の対応について
4. 若年船員の雇用・育成について
5. 海洋共育センター活動概要について
6. 退職自衛官の船員採用について
7. 平成29年度船舶コスト見直し結果の報告について
8. その他

本会議は、船主連絡協議会によるオペレーター訪問の一環として輸送部会に申し入れ、開催されたものである。

定刻、両部会を代表して岡本部長が挨拶をおこなった。

この後、両部会による合同会議は、現メンバーでは初めてとなることから出席者による自己紹介をおこなった。

尚、議題の大半が船主連絡協議会関連のため、両部会の協議により岡本部長が議長に就任することとし、概要以下の通り審議した。

1. 船主連絡協議会地方大会（10/2）開催結果概要報告について

岡本部長は、本年度の船主連絡協議会（貨物船部会）地方大会（10/2於広島）の概要について以下の通り説明を行い、了承された。

地方大会（10/2於広島）でのアンケート結果（後継者問題、事業継続に向けての将来展望等）について報告するとともに、過去5年間で約16%の船主が廃業しており、また中国地方海運組合連合会の調査によると所属の倉橋支部では、過去5年間に約26%減少しており今後も減り続ける可能性を示唆した。

船員問題（乗組船員の年齢）については、最高齢で78歳。最年少は17歳。

平均年齢は50代で、60歳以上の割合も多い。

平成28年現在、75歳以上の内航船員は約570名おり、499G/T型で乗組員6～7名に換算すると約90隻に相当することから、高齢船員の人達が退職せずに働き内航海運の業界を支えている現状を述べた。

2. 船主連絡協議会（貨物船部会）・平成29年度オペレーター訪問について

岡本部長は、船主連絡協議会（貨物船部会）地方大会（10/2於広島）で参加船主より示された以下事項についてオペレーター各社に向けて説明を行い、船主のおかれている現状等について理解と協力を各オペレーターに要請した旨を述べた。

- ① 船内作業（ダンネージの片付け等）及び艙内清掃を船員に負担させることは、船員の過剰労働を招く（働き方改革が必要）恐れもあることから、配慮願いたい。オペレーターによっては、用船料に含んでいるとする社も多いが、役務の対価を明確化してほしい。
- ② SO_x（硫黄酸化物）問題への対応で、現在のC重油から新しい油に変更する際の切り替え（タンク洗浄、配管フラッシング等）費用が相当見込まれる。これは、運航費用の一部と考えられるので、オペレーター負担として頂きたい。又、オフハイヤーとすることなく対応してもらいたい。

オペレーターからは、概要以下の通り発言があり、岡本部会長は、オペレーターも一定の理解を示している旨を述べた。

船内作業（ダンネージの片付け等）の問題で、船員が苦勞している実態は把握しており、船員の高齢化が進む中で、今後この問題がクリアされないと船員の確保は難しいと考えている。

又、SO_x問題については、できるかぎりオフハイヤーにならない方向で、荷主と交渉中である。

又、今後、C重油が使用できなくなることを想定し、一部の船舶ではすでにA重油に切り替えを完了している。

A重油やC重油に代わる新しい低硫黄の燃料油の安定的な供給を国や石油連盟等で今後しっかり協議して早急に解決してもらいたい。

3. SO_x（硫黄酸化物）問題に係わる燃料油の対応について

河菜輸送部会長は、概要以下の通り説明し、了承された。

海運業界及び石油業界と経済産業省資源エネルギー庁などを含めた関係者間で行われている「燃料油環境規制対応連絡調整会議」がこれまでに2回開催され、スクラバー対応による高硫黄のC重油の需要は殆どないこと等が確認された以外は、何も決まっていない旨、述べた。

又、今後の課題として寺岡副会長は、A重油に切り替えず、高硫黄分のC重油を引き続き使用する事業者に対し罰則を用いる等の問題が発生する可能性もある旨を述べた。

4. 若年船員の雇用・育成について

岡本部会長は、平成29年度の若年船員育成費用の算定について、資料に基づき概要以下の通り説明を行い、了承された。

新人船員育成については、定員外での配乗により経験や技能を高めていく必要があることから船主、オペレーター、荷主の三者による協調体制を築くことが重要であり、荷主に関してはなかなか理解してもらえない所もあるが、オペレーターは、若年船員の育成費用に関しては、一定の理解を示しているので、引き続き要請していく旨を述べた。

育成金額（月額）については、以下の通り。

○船員未経験者（一般高校卒業等）	総額	513,766円
○海技免状所有者（海上技術短期大学卒業等）	総額	538,159円

5. 海洋共育センター活動概要について

青崎船主部会副部長より海洋共育センターの活動について、概要以下の通り説明を行った。

内航船員の高齢化が進む中で、海事教育機構の新卒生の大半が大型船中心の大手会社に就職し、749G/T型以下の船舶を中心とする船主では、自社での若年船員育成が困難であることから共同で若年船員の育成を図るべく設立されたのが、一般社団法人海洋共育センターである。

最短10.5ヶ月で6級海技士（航海士、機関士）の資格取得が可能な仕組みになっており、従来の尾道海技学院と平成28年度より九州海技学院も加わり連携し活動をしてきた。

訓練生の多くは前職があり、年齢（平均30歳前後）もさまざまである。

6級海技士養成講座終了までにかかる費用等は訓練生全額負担で、又、実習船は会員会社の提供船であり、これまでになかった民間完結型の船員養成施設である。

開設以来、300名を超える船員を輩出してきており、この数字は内航船員全体（約2万人）の1.5%に該当する。

今年度より養成、研修施設として九州海技学院が加わったことにより、今後は年間約100名を輩出できる見通しである。

平成27年3月現在で、内航船員として就労しているものが修了者全体の80%を超えており、船員不足解消の一助にもなっている。

各位には今後とも海洋共育センターへのご理解とご協力をお願いしたい旨、述べた。

6. 退職自衛官の船員採用について

日浦船主部会副部長より退職自衛官の船員採用について以下の通り、説明を行った。

自衛官は部隊の精強性を維持する国防上の施策から「任期制」と「若年定年制」がとられており、毎年大量の退職自衛官（海上、陸上、航空の全体で約9,100名）が生じているが、退職年齢も若く（任期制で約21歳～25歳）、働き盛りであり厳しい訓練の中で培った体力や忍耐力は、内航船員としての資質が有る。

艦船での乗船履歴が海技免許の履歴として認められており、又、海技試験や講習等で海技免許の取得も可能である。

内航船員の高齢化が問題視されている中で、現状30歳～40歳の年齢層が特に不足しており、外航船員や漁船員からの転職も見込まれないことなどから

も退職自衛官の転職先として内航船員は最適である。

ただし、艦船乗船履歴が、例えば20年以上あると即戦力と一般的に捉えがちになるが、様々な職種（射撃、電子、通信等のスペシャリスト）があるためワッペンマーク（職種による認識章）が違っていると船舶の運航に関することが全く理解していないことも場合によってはありえるので、採用時には職歴の確認が必要である。

又、自衛隊の特性として、上官の命令で行動する自衛官は自分で判断し作業を行うことが許されておらず、ゆえに自身で判断し行動することができるようになるまでは、会社や同僚船員の理解と協力が必要となってくる。

退職自衛官の採用に関するポイントは、

- ① 優秀な中年（30歳～40歳）船員の人材確保として今後の拡大が期待できる数少ないソース
- ② 自衛隊に対し、内航海運の重要性や内航船員の魅力をPRする等の内航船員への再就職のすそ野を広げる活動が必要
- ③ 小型船の船員確保として海上自衛隊だけでなく、陸上の退職自衛官からの転職制度を行うべき旨を訴えた。

尚、非正規雇用の方々にも積極的に働きかけて内航海運をアピールしてゆくべきと発言があり、まさに海洋共育センターが非正規雇用の方々の受け皿となっている旨、回答した。

7. 平成29年度船舶コスト見直し結果の報告について

福村船主部会副会長より平成29年度における貨物船船舶コストについては、各経費別に説明を行い、499G/T・1,700D/W型は、14,571,000円（昨年度14,720,000円）、250G/T・800D/W型については、10,775,000円（昨年度10,863,000円）となる旨、報告した。

11月のオペレーター訪問時には、一部オペレーターから数字として理解はできるが、現状では困難と思われる旨、意見が述べられたが、定員外での若年船員の育成にはこれ以外にも経費が掛かり、個々の用船料の改善等に理解を求めたことを報告した。

8. その他

◎岡本部長は、JR TT（鉄道・運輸施設整備支援機構）の活用について輸送部会副会長の方々へ概要以下の通り要請した。

新造船建造時の資金の借り入れに際しては、傘下の船主を含め、一度はJR TTへの相談を要請するとともに、JR TT活用についても考慮方を要請した。

尚、河菜部会長よりオペの用船保証期間について、以前は10年だったが、現在は7年でも融資が受けられるのかとの質問があり、岡本部会長は、詳細については不明だが、とりあえずどのような問題でもJRTTへ相談して頂きたい旨、回答した。

◎日浦船主部会副部会長よりオペレーター訪問時の意見交換用資料として国交省作成の「内航未来創造プラン」を基に作成した「内航オーナーの現状」について資料に基づき説明を行った。

かつての船主は、船員を血縁や地縁で採用し、船舶を船腹調整事業や暫定措置事業等一定の参入障壁下で建造してきたが、船員の高齢化や船員不足、又、自由建造目前といった環境変化により運航体制や経営の抜本的な見直しが必要となってきた。

今後、船主として事業を継続していく上での大きな問題、並びに将来へ向けての課題として大きく以下の2点がある。

- ① 船員の安定的な確保と育成
- ② 船舶の建造・代替・修繕

特に船員の確保については、船員供給源の拡大（海洋共育センターの活動、退職自衛官の船員採用等）と時代に相応しい職場環境の整備（船員室の拡充）を行っていく必要がある、それにより高度な安全運航を実現することができる。

行政には、指導と監督、そして船員育成に対する助成を引き続きお願いしたい。

荷主とオペレーターには、船員育成が可能な運賃と用船料の実現に向け、継続して支援を御願いしたい旨を述べた。

◎引き続き、日浦船主部会副部会長は、国交省作成の「内航未来創造プラン」の一部を抜粋し作成した「暫定措置事業終了後の海運組合について」資料に基づき説明を行った。

本資料は、もともと地元の若手船主（30代～40代）とポスト暫定について私的な勉強会のために作製したものであることを附言した。

平成10年より暫定措置事業が実施され、本年で19年目となる。

暫定措置事業の目的は、船腹調整事業終了に伴うソフトランディングであり、収支が相償った時点で終了する。

当初の予定では、終了年度を平成36年度（その後、35年度に前倒し）と定めていたが、新造船建造による建造納付金の入金が予想を上回り、更に早く暫定措置事業が早期終了することも予想され、ポスト暫定時代の海運組合の存在と役割について考えていかなければならない。

暫定措置事業の前身である船腹調整事業は、昭和42年～平成10年まで実

施された。

昭和30年代に経営基盤の脆弱な貸渡業者（船主）が乱立し、過当競争が常態化し船腹過剰が続いたため、船主の経営安定化のための規制が求められ、昭和39年に内航二法が成立し、昭和42年に船腹調整事業が導入された。

船腹調整事業の目的は、船腹量を適正化し、船主の経営基盤の強化を図ることであったが、需給がある程度落ち着くと安定輸送を重視するあまり積荷保証船（ノースクラップ船）を建造し、その結果再び船腹過剰となり船主の経営基盤強化は図れなかった。

又、建造トン数以上のスクラップ要求と船腹調整事業の長期化から、引当資格（営業権）が財産価値化し、金融機関の融資の担保となり、運賃や用船料といった本業の収支が悪化しても経営維持が可能となり本来の海運事業をゆがめる結果となった。

暫定措置事業導入の経緯は、平成7年海運造船合理化審議会の答申によるものであり、

- ① 引当資格の財産価値は船腹調整事業の結果派生した反射的利益であり、これを国が買い上げることは困難
- ② 船腹調整を解消する場合には、引当資格の財産的価値が消滅することとなり、内航海運業者の事業経営に多大な影響を与え、社会問題化する恐れがある
- ③ 内航海運業者や中小造船業等が基幹産業となっている地域の急激な地盤沈下が起こることが予想される

以上の理由から平成10年に海運造船合理化審議会は、スクラップ&ビルドの調整と引当資格の問題に対応するため、暫定措置事業に移行した。

ポスト暫定の問題提起として

- ① 暫定措置終了後の既存船主の代替建造への優位性の消滅
- ② 船腹需給の調整が困難になる
- ③ 海運組合の在り方がある。

そもそも総連合会と5組合は、船腹調整事業（暫定措置事業）を行う目的で設立されたので、目的がなくなった海運組合を今後どうするのか。

組合の運営費については、単純計算で賦課金を現行の2倍にすれば可能。

組合の今後の目的は、船員の更なる確保や育成、船腹過剰を防止しながら省エネ船への転換を進めること等新たな事業を進めることが求められてくる。

各内航事業者が自らの問題として考え、組合組織形態の変更等も含め、どのような事業を、どのような組織で行うのか、あるべき海運組合の姿を提案してもらい、それぞれの提案に耳を貸すことが重要である旨、訴えた。

◎この後、岡本部長は、本日の議案についての感想や意見を輸送部会正副部長並びに担当副会長各位に求めた処、概要以下の発言があった。

- ・船員不足の問題は、船主、オペレーターの垣根を越えて互いに協力し、取り組んでいかなければならない。
- ・現メンバーによる初めての船主・輸送両部会による合同会議ということで大変勉強になった。今後も継続して合同部会を定期的を開催し、意見交換等していきたい。
- ・船主とオペレーターが一体となって荷主に対し強い要望を今後していければよいと思う。
- ・SO_xの問題に関しては、新しい燃料油の実態がはっきりしないとオペレーターとしても検討のしようがない。
- ・船員の確保や育成については、オペレーターとしても認識しており、船主に押し付けるのではなく、一緒に考えていかなければならないが、荷主の意識が其処までいっていないのが現状である。荷主に理解してもらうのが今後の大きな課題である。
- ・内航船の約7割が船齢14年の償却期間を経過した老齢船であり、年間100隻ほどの新造船しか建造できないこと（造船所の能力的に）を考えると、輸送力確保の観点からも船主寄りの考えにしていかなければならない。
- ・船員問題の別なテーマとして、世間ではネット社会で情報量（転職情報）も豊富であること等から、若年船員の転職が多く、その理由として給料よりも生活環境の重視にある。若年船員の定着率も今後の大きな課題であると思う。

以上発言の後、船主部会担当副会長である原田副会長より暫定措置事業終了後の会社（船主）経営や海運組合の在り方等、今後も内航海運の業界全体で協議していかなければならない旨、述べ、本日の総括とした。

以上を以て、本日の船主・輸送両部会正副部長合同会議は終了した。