

全国海運組合連合会  
第335回理事会議事録

日 時 平成29年11月17日(金) 12:00～13:45

場 所 神戸・三宮 東急REIホテル 3階 ボールルーム

議 題

1. 29年度全海運下期賦課金分担案に係る件
2. 臨時総会開催要領に係る件
3. 第1回「船舶管理会社活用に関する新たな制度検討会」に係る件
4. 海技教育機構の内航船員養成に関する  
内航業界意見の取り纏めに係る件
5. 船主連絡協議会活動状況に係る件
6. 内航主要オペレーター輸送動向（9月実績値）に係る件
7. シ ッ プ リ サ イ ク ル に 係 る 件
8. 暫定措置事業収支実績等に係る件
9. 活性化PT・全国青年経営者意見交換会に係る件
10. 事務局研修会開催結果に係る件
11. 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、定款の定めにより藤井会長が議長となり、直ちに審議に入った。

議題1. 29年度全海運下期賦課金分担案に係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り説明した。

全海運の賦課金(会費)は、上期(4月1日現在の事業者数・所有船腹量・用船船腹量)下期(10月1日現在の同)それぞれ算定することとなっており、今般会員(18組合)各位から報告のあった10月1日現在の事業者数・所有船腹量・用船船腹量を精査し、会員事務局の照合・確認を得て、算定したものである。

全体としては上期と比較し、月額26,610円の増加となり、年度通期では昨年度と比較して微減(ほぼ同額)となった。

尚、本件は、後刻開催予定の臨時総会に提案の上、承認を頂くこととしている旨付言した。

以上の説明の後、議長が意見を求め承認方諮った処、異議無く承認された。

## 議題2. 臨時総会開催要領に係る件

議長の指示により、事務局は、議題1. で審議頂いた案件については総会の機関決定を要することから、臨時総会開催要領に基づき本理事会終了後、臨時総会を開催したい旨提案し、議長がこれを諮った処、異議無く承認された。

## 議題3. 第1回「船舶管理会社活用に関する新たな制度検討会」に係る件

議長の要請に基づき、藏本副会長は大要以下の通り報告した。

第1回制度検討会が平成29年10月31日国交省に於いて開催された。

委員メンバーは竹内健造座長(東京女子大教授)を始めとして、12名の委員で構成している。

当日述べられた主な意見は、以下の通り。

- 船舶管理会社の登録制度を検討するに当たっては、管理会社の現状把握、オペとオーナーの契約実態の把握と整理が必要。
- 登録事業者、マンニング業者、みなし貸渡業者の違いの整理が必要。
- 船舶管理会社が積極的に登録制度に応じるよう、インセンティブの工夫が必要。
- 雇用の確保、安全の確保等が重要であり、登録要件をしっかりとしたものにするべき。
- 任意登録とするのか、強制登録とするのか、制度趣旨を踏まえて要検討。
- 登録の有効期限を如何するか。新規と更新で区別しては如何。
- 安全確保の観点から、安全安全管理規程の内容を踏まえた検討が必要。

次回は今回の意見を踏まえ、より具体的に議論を進める予定。

議長は、以上の報告に対し意見を求めた処特になく、了承された。

#### 議題4. 海技教育機構の内航船員養成に関する内航業界意見の取り纏めに係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り説明した。

「内航未来創造プラン」に謳われた「内航船員の安定的・効果的な確保育成」を目指し、（独）海技教育機構の内航船員養成に関する調整会議において、同機構の予算が年々縮減される傾向から、より効果的な方策として

①海技短大への重点化と甲・機専科教育への移行、

②受益者負担及び自己収入の拡大、

③小樽校の廃止、

等が示されている。

これに対する内航業界が取り纏めた意見は、以下の通り。

①海技短大への重点化と甲・機専科教育への移行について

(1) 養成定員の拡大について

※ 500名に固執しないが、現状390名より徐々に拡大する。

(2) 海技短大への重点化と甲・機専科教育について

※1. 短大への重点化はやむを得ないが中卒者でも船員を志望する若者がいるので、高校（海上技術学校）も残す。

※2. 短大が甲・機専科教育で、高校が甲・機両用教育とする。

※3. 短大の甲・機専科教育は、入学当初の一定期間は甲・機両方の基礎勉強、

その後専科教育とする。

※4. 高校に於いて現在は甲・機共に4級だが、どちらか一方を4級、反対職を5級とする。

(3) 乗船実習期間の短縮（9月から6月）について

※ 事業者の費用負担増となるので反対する。

(4) 修業年限の短縮（2年から1.5年）について

※ 海技教育機構側が取り下げた。

②受益者負担及び自己収入の拡大について

(1) 社船実習を行わない事業者への負担について

※ 居住区等が無い場合、物理的に実施できない船舶があるため反対。

(2) 社船実習の拡大について

※ 協力するが、実習要件を内航船の運航実態に即したのみに見直す。

(3) 訓練負担金（食料費等）の徴収、段階的引き上げについて

※ 実習生負担が良い。

(4) 給付型奨学金の創設・運用について

※ 現在の返還型のままで良い

③小樽校の廃止について

(1) 当面の対応について

※ 小樽市を始め地元自治体も反対している。又、北海道民には船員志望の

若者が多数居り、その芽を摘んでしまうことになるため反対。

(2) やむを得ず廃校とする場合について

※1. 養成定員は390名超とする。

※2. 機構各校に於いて北海道出身者への指定校推薦枠の拡大や何らかのイ

ン

センティブ等を要望する。

※3. 道内水産系高校の養成定員枠の拡大等を要望する。

議長は、以上の報告に対し意見を求めた処、澁田理事（北海道内航海運組合理事長）より、北海道民の船員志望者は毎年多く、また卒業生は内航船社への供給源となっていることから、是非とも存続方要望したい旨、意見が述べられた。

#### 議題5. 船主連絡協議会活動状況に係る件

議長の要請に基づき、岡本理事（船主部会長）は大要以下の通り報告した。

昨日を皮切りに、今月末までにオペレーター4社に絞って訪問を開始した。

これに先立ち、地方の船主の意見を反映させるため、10/2（水）広島市に於いて地方大会を開催し、若年者育成費用算出内容、平成29年度船舶経費見直し結果等について認識を深めて頂いた。

また、海運事業継承に係る後継者問題については、毎回出席者にアンケート調査を実施しているが、自分の代で事業廃止を考えている者は1人も居なかったが、「船員がいない」「現在の用船料では船舶の代替が出来ない」として事業継続に不安を感じているのがそれぞれ半数以上であった。算定費用等については参照願いたい。

議長は、以上の報告に対し意見を求めた処特になく、了承された。

#### 議題6. 内航主要オペレーター輸送動向（9月実績値）に係る件

議長の指示により、事務局は簡略以下の通り説明した。

貨物船・油送船共に台風（15号、18号）列島縦断の影響を受け、輸送障害による積み残しが生じるなど、全体的には伸びが見られなかった。

貨物船は前年同月比101%。品目別は以下の通り。

- ・鉄鋼：102%。輸送計画は高いレベルにあったものの、台風の影響により微増に留まった。
- ・原料：101%。台風の影響を受けつつもセメント需要を反映して微増。
- ・燃料：103%。火力発電所向け石炭輸送が堅調。
- ・紙・パルプ：101%。複数の工場でマシントラブル発生による生産量減少で微増。

- ・雑貨：97%。前年同月は台風の影響によるJR貨物の代替輸送等で伸びを示したが、今年は通常に戻った結果、前年同月比では減少となった。
- ・自動車：101%。新型車販売が好調を継続。
  
- ・セメント：104%。

油送船は前年同月比 98%。品目別は以下の通り。

- ・黒油：91%。電力需要の減少が継続も、製油所間転送の増加により下げ止まり。
- ・白油：99%。天候不良によるガソリン販売の減少、冬季用灯油の輸送も低調。
- ・ケミカル：107%。輸出用製品輸送や内需の高まりにより好調。
- ・特タン関係：LPG やエチレンが好調だったが、アスファルトは大口需要家向けや転送が減少し、苛性ソーダも需要の減少が見られた。

議長は、以上の説明に対し意見を求めた処特になく、了承された。

#### 議題7. シップリサイクルに係る件

議長の指示により、事務局は簡略以下の通り説明した。

シップリサイクル条約は、2019年（平成31年）に発効される可能性がある。国交省も国内法制化に向けて、次の通常国会に法案を提出する予定である。

条約発効後に建造する船舶は、インベントリの要件が既存船より厳しくなる。就航後作成の場合は作成費用が高くなり、時間も多く掛かる可能性がある。将来、海外売船をする可能性のある船舶については、建造時にインベントリ作成が望ましい。

議長は、以上の説明に対し意見を求めた処特になく、了承された。

#### 議題8. 暫定措置事業収支実績等に係る件

議長の指示により、事務局は簡略以下の通り説明した。

今年度も昨年同様、事業者各位の旺盛な建造意欲により健造納付金が順調に納付されたことにより、下期返済予定額 39 億 96 百万円が全額返済可能と見込まれ、この結果、来年3月末時点の借入金金は165億円となる。

一方、造船所の協力の下、来年度以降の受注量についてアンケート調査を行い、内航船建造実績造船所44社の内、43社からの回答があり、その内、内航船建造予定造船所36社の回答を得た。

その結果、本年度より若干減少はするものの、本年度に匹敵する健造納付金が見込まれるものと推量することが出来る。

従って、このまま推移すれば、暫定事業の終了時期が更に前倒しになる可能性がある。

議長は、以上の説明に対し意見を求めた処特になく、了承された。

## 議題 9. 活性化 P T ・全国青年経営者意見交換会に係る件

議長の要請により、宗田理事（活性化 P T 委員長）は大要以下の通り説明した。

10 / 13（金）広島市に於いて活性化 P T 並びに全国青年経営者との意見交換会を行った。

意見交換会に先立ち開催した活性化 P T では、前回要望のあった「船舶職員及び小型船舶操縦者法の特例許可」について、昨年末に活性化 P T と船員対策検討委員会合同会議の場に 3 地区青年部代表者も同席し、国交省海事局海技振興課担当官を交えて意見交換を行った。その後「内航海運の活性化に向けた方向性検討会」の中でも議論されるに至り、同報告書「内航未来創造プラン」に謳われることとなった。更に、同プランの中で「後継者確保に向けた内航船の乗り組みのあり方等に関する検討会」が設置され、労働時間等の実態を把握するため、一部事業者の協力の下にアンケート調査を行っている処であり、未だ具体的な方向性は出ていない旨報告した。

以上のことから、議題 1 に関しては、青年部に対し、内航未来創造プランの中で議論が行われている状況を報告するに留めたいとして、各位の了承を得た。

又、ポスト暫定措置事業関連については、総連合会正副会長会議の中で議論が行われていると仄聞していることから、藤井会長に報告方要請した処、議論は始めたが何も決まっておらず、総連合会会長としては来年 3 月までに方針を打ち出したい考えだが、全海運は年内に意見の提出を求めている処であり、全海運でさえ年度内取り纏めは困難と思われることから年度内の総連合会方針打ち出しは物理的に無理である旨申し出てある、とのことであった。

又、青年経営者との意見交換会では、

- 中央組織をなくした場合、中小零細企業が多い中で国交省とのパイプも消えて交渉力がなくなってしまう。
- 安全と環境を守れるだけの最低限の運賃を算定し、それ以下での契約を禁止できるように出来ないか。
- 今後は船員対策事業が中心となる。海洋共育センターの活用や事業のシフトも考える必要があるのではないか
- 組合員がメリットを享受できる、「力」のある団体として組織を形成したい。
- 建造納付金に変わる船員対策事業に特化した納付金制度が作れないか。
- 全海運は船主の意見集約の組織として残せば良い。
- 組合組織のあり方として、自由建造後には過当競争により安全の低下が危惧される。このため荷主と交渉力のある組織が必要。
- 内航海運組合法の解釈・理解と S & B による船腹調整事業の発足経緯と功罪を含めた総括、及び暫定措置事業導入の経緯を理解・総括した上で今後の内航海運業界・組合組織のあり方を考えたら良い
- 組合組織に入るメリットのシステム作りも考えたら良い。
- 何か事業を行うには予算が必要となる。船員問題の事業を含め費用対効果を考える必要がある。

○人口減少社会の状況など、未来の日本を思い浮かべながら組合を検証しないと時代に合わない議論になる。

等、様々な意見が出され、今後各組合から提案される意見を基に、全海運としての意見を取り纏めていくこととした。

以上の報告の後、議長は各地域で議論が為されていると思われるが、披露できる意見があれば発言願いたいと求めた処、以下のような意見が述べられた。

- ・組合員は、現在の総連合会に対してお金の流れに不信感を抱いており、現在行っている対策事業の費用経費が詳らかでない為、どの程度の組織が必要なのか解らない。
  - ・自由建造の名の下に、外航船の内航転用等秩序の乱れが生じる。何らかの自主規制が出来ないか
    - ・自由競争になれば小型船への影響は大きい。
    - ・組合のスリム化・統廃合が必要。
    - ・組織を一本化し、小型船部会・オペレーター部会・タンカー部会を設ける。
    - ・①暫定措置事業終了後の影響をどう捉えるか
    - ②求心力のある新たな事業として何が考えられるか
    - ③事業を行うための財源をどの様に確保するか
    - ④組合のあり方をどう考えるか
    - ⑤船員対策を行う場合の効果的なやり方は、何が考えられるか。
- 等々に分類して意見の取り纏めを行っているが、
- 組合の秩序を乱すことは避けるべき、
  - 地方組織も含めて再編を前提に組合は必要、
  - 業界全体で船員を育成するシステムや、組合が船員派遣事業を行えるシステムが構築出来ないか、と言った意見が出されている。

以上の後議長は、引き続き各地域に於いて年内取り纏めの上、全海運に報告頂きたい旨再度要請した。

## 議題 10. 事務局研修会開催結果に係る件

議長の指示により、事務局は簡略以下の通り報告した。

29年度事務局研修会は、内航未来創造プランが公表され、各運輸局単位で説明会がおこなわれている処であるが、今回国交省海事局内航課から担当官にお越し頂き、内容説明に加えて、暫定措置事業の建造申請が旺盛な状況から、今のまま推移すれば暫定措置事業そのものの終了時期が早まる可能性も考えられ、暫定措置事業終了後の組合組織のあり方等について、意見交換を行った。

### ① 日程及び参加者数

開催日時：平成29年10月27日（金）  
14：00～16：45（終了後17：00～懇親会）  
開催場所：京都・ANAクラウンプラザ京都

参加人数：講師	1名
所属組合	62名
執行部	4名
写真報道	1名
全海運	6名
総計	74名

#### 研修内容

①講演：内航未来創造プランについて

講師：国交省海事局内航課

内航海運効率化対策官 松崎誠一殿

②暫定措置事業終了後を見据えた組合組織のあり方等について（自由討論）

③質疑応答・意見交換

- ・中央組織の必要性
- ・小型船事業者淘汰への危惧
- ・船舶管理会社の組合加入取り扱い
- ・暫定措置事業終了後の条件付船舶の取り扱い 等々

議長は、以上の報告に対し意見を求めた処特になく、了承された。

#### 議題11. その他

議長の指示により、事務局は今後の会議日程につき報告し、了承された。

この後、議長は全般に亘って発言を求めた処特になく、全ての議案審議が終了したことから、本理事会の議事録署名人として議長の他、岡田副会長、中島専務理事を指名し、謝辞の後13：45閉会を宣した。

以上