

全国海運組合連合会
第341回理事会議事録

日 時 平成30年11月21日（木） 12：00～14：45

場 所 神戸市・神戸三宮東急REIホテル 3階 ボールルーム

議 題

1. 内航海運適正化事業に係る件
2. 輸送部会委員交代並びに理事指定代理人交代に係る件
3. 平成30年度下期賦課金分担案に係る件
4. 臨時総会開催要領に係る件
5. 活性化PTと全国青年経営者との意見交換会に係る件
6. 全海運船員対策検討委員会
並びに総連合会船員対策委員会に係る件
7. 民間で行う船員育成・養成事業中間報告に係る件
8. 平成30年度事務局研修会開催結果に係る件
9. 内航主要オペレーター輸送動向（9月実績値）に係る件
10. 暫定措置事業資金収支実績に係る件
11. 平成31年度内航海運税制改正要望に係る件
12. 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

告をするとともに、定款の定めにより藤井会長が議長となり、議事に入った。

尚、本日の理事会は、総連合会の小比加会長に臨席頂いている処であり、議題1の内航海運適正化事業に係る件については、小比加会長より説明を頂き、後程、質疑応答を行うこととした。

議題1. 内航海運適正化事業に係る件

小比加会長より内航海運適正化事業について概要以下の通り説明があった。

総連合会が正副会長会議の中で提示した「内航海運適正化事業のイメージ」について、全海運から否決され、現在、総連合会の理事会の中で審議を進めていくのが困難な状況にあり、又、十分に理解されず誤解されている部分もあるかと思ひ、本日の全海運の理事会の場で、内航海運適正化事業について説明させていただくこととした。

暫定措置事業終了後の内航海運業界の在り方の検討の経緯は、総連合会の理事会で毎回公表している資金管理計画の中で、暫定措置事業の終了時期が当初の予定である平成35年から早まりつつあることから法制化しなくてはならない事柄が突発的に発生することを考慮し、前倒しで昨年8月より総連合会の正副会長会議の中で、議論を始めた。

「内航未来創造プラン」の中で、暫定措置事業終了後のことについては、海運組合で決めるよう書かれており、「何故、これまで総連合会の正副会長会議の中だけで検討、決定してきたのか」といった声については、検討する範囲があまりに広くかつ膨大で、ある一定レベルのたたき台を作ろうと議論を進めてきた。

私（小比加会長）の私案としては、自由建造となることにより、内航海運業界の実態（事業者数、隻数、船種別データ等）を把握しきれなくなることを危惧することから、建造納付金を名称変更し、金額も下げた上で、船主、オペレーター、貸渡業者、船舶管理会社、ブローカー、内航事業者すべてを対象に賦課金を課し、業界全体を網羅することを考えていたが、総連合会の正副会長会議の場においても反対、却下されてしまった。

取り敢えず、総連合会の正副会長会議の中で暫定措置終了後の骨格を決めようということから、本年3月の政策委員会及び理事会で、暫定措置事業終了後の内航海運業界の在り方（全5項目）が決定した。

その中で、適正化事業と活性化基金の設立については、委員会を立ち上げる方向で海事局と打ち合わせをすることとなったが、委員会のメンバー構成について批判が出ていることについては、重々承知している。

但し、これは、海事局に予算を取ってもらうための打合せであり、内航海運適正化事業のイメージ図も取り敢えず作成したが、まだ何も決まっていないのが

現状である。

暫定措置事業早期終了を望む声もあれば、暫定措置事業を期限ぎりぎりまで継続したいといった声もある中で、皆様にお尋ねしたいことは、暫定措置事業終了に伴い、内航海運業界の実態が把握できなくなり業界の混乱が危惧されるが、本当にそれで良いのかということ。

どんな事業をどの程度の規模や予算で推進していくのかが決まらないことには、組織の問題は後回しになる。

喫緊の課題である船員問題については、海技教育機構との調整や会合等行っていただき、藏本副会長には本当に感謝している。

暫定措置事業終了後の内航海運業界の在り方（全5項目）の中で、検討が進んでいるのは、船員の人材確保・育成事業のみである。

自分（小比加会長）も全海運出身であり、全海運の事情も理解しているつもりである。

今後も全海運の皆様の意見を聞きながら、暫定措置事業終了後の在り方について検討を進めていきたいと考えている。

以上、小比加会長の説明の後、事務局より資料1-2の「暫定措置事業終了後の組合組織・事業のあり方に関する要望書（①適正化事業検討WG②基金のあり方検討WG③中央組織のあり方検討WGの設置要望）」と資料1-3の「暫定措置事業終了後の業界のあり方について（藏本副会長作成）」の質問も受け付ける旨、述べた処、小比加会長より資料1-2の要望書については、総連合会の政策委員会並びに理事会には諮っておらず、自身（小比加会長）は、確認済みであるが、本年1-2月の総連合会の正副会長会議において、全海運の要望という形で前向きに検討していきたい旨、述べた。

その後、議長が本件を諮った処、出席理事より以下の意見が述べられ、小比加会長より以下の通り回答があった。

Q. 現在、総連合会が行っている事業やそれに係る予算や運営費等、地方の組合員から見ると分かりづらいので、それを明確化してほしい。

事業規模や必要資金等を明確化することで、今後新たに始める事業についても生かされてくると思うし、国や海運組合の負担も軽減されるのではないか。

船種別隻数等のデータの把握は、事業推進だけの問題に限らず、緊急時対応等でも必要なことであり、本来、海事局で行うべき処を海運組合で補っているのが実態であるため、海運組合は必要である。

今後の地方の海運組合や又、中央組織については、どのような考えやイメージをもっているのか。

A. 総連合会の各事業の予算については、毎年度ごとに報告しており、オープンにもなっているので確認してもらいたい。

地方の海運組合の今後のあり方については、自身（小比加会長）がイメージする部分はあるが、自身があれこれ指示するべきものではなく、各地方組合で其々考えて頂く必要があると思う。

今後の中央組織については、総連合会と5組合という現状の形を維持するか、5組合を一本化するか等これから議論していくことではあるが、事務局員の雇用の問題もあり、時間をかける必要がある。

船種別隻数データ等の把握については、緊急時対策や船主が新造船を建造するか否かの目安にすることだけの問題に限らず、今後、規制がなくなることで、例えば、砂・砂利専用船が一般貨物の積荷を安い運賃・用船料で請負うことで、内航業界全体の運賃が下がる等、様々な問題が起こることを危惧している。

Q. 今後の組合のあり方について、検討する範囲があまりに膨大であることについては理解できる部分である。一方で、地方の組合の中には、総連合会に対しアレルギーがあることも事実であり、全海運が作成した資料1-2の「暫定措置事業終了後の組合組織・事業のあり方に関する要望書」については、今後の内航業界の秩序やルール作りには有効な指針になると思うので、総連合会の中でも是非、組み入れていただきたい。

資料中にある「内航海運適正化事業のイメージ図」の中にある法定賦課金の賦課については、理解を示す意見も地元ではあった。

A. 全海運の中で、総連合会に対しアレルギーがあるのは承知している。逆に地方の組合員の方々の生の声を聴き、中央に出せるのは全海運の強みだと思う。今後も地方の組合員の方々の要望については、各地方の海運組合で取り纏め、総連合会に上げていただきたい。

法定賦課金の法制化については、今後も検討すべき事項が山積しており、用途等を含めて詰めていく必要がある。

Q. 「内航海運適正化事業のイメージ図」については、他の4組合は賛成で、全海運だけが反対しているが、実際のところ他の4組合はどのような考えているのか。

又、地方の海運組合の事務局に対し、巡回指導の実施をさせる話もあるが、全海運以外の他の4組合には地方組織がない組合もあり、地方の海運組合の事務局は、女性職員も多く在籍しており、実際問題、巡回指導の実施は不可能で

ある。

尚、暫定措置事業終了後、完全自由化になった場合、積荷等の規制が無くなり荷主主導で、砂利船が一般貨物を積んで運航し、外航船も内航へ参入するのではないかと懸念する。

国交省の仕事も安全管理だけに移行して、内航業界を保護していく意思がないように思う。

A. あくまで私、(小比加会長) 個人の考えではあるが、「内航海運適正化事業のイメージ図」について、5組合には其々温度差がある。

大型組合は、RORO船や大型船のみに関心が向いており、内航輸送は、荷主直結型で、内タンは大手石油の荷主元請3社で占めており、全内船は役員が大手の船主が多い。

末端の組合員にまで情報が流れているのは、全海運や内タンだけだと思う。

正直、このイメージ図に対しては、みなさんがどこまで理解しているのか疑問に思うところはある。

暫定措置事業終了後の完全自由化については、私としては当然、反対である。

外航から内航への参入は、カボタージュ制度があるので、阻止できると思う。

地方の海運組合の事務局による巡回指導の実施は無理であるという話も聞いている。

女性職員しか在職していない組合に対し、巡回指導の実施を求めるのは当然無理だと思うが、地方の海運組合の運営費の補助的役割が出来ればと考えてのことなので、実際には何も決まっていないのが現状である。

ちなみにトラック業界の場合は、悪質な事業者については国に任せているようなので、仮に内航業界の中で巡回指導の実施が決まった場合には、悪質業者の対応は、国に任せてしまえばよいと思う。

Q. 私(河菜・総連合会モニター小委員長)が、モニター業務を行ってきた経験では、違反については積荷違反のみであり、違反業者は、全海運所属の組合員ばかりであった。

今後、暫定措置事業終了後に完全自由化となった場合には、積荷制限がなくなるため、モニター指導員は何をもって違反の判断とするのか疑問である。

A. 個人的(小比加会長)には、完全自由化には反対である。

モニター業務については、今後議論してゆくところであるし、モニター指導員の権限等については、議論のポイントになると思う。

Q. 船腹調整事業終了後に暫定措置事業がスタートし、その暫定措置事業も終了すると規制緩和が叫ばれている中で、新たな規制（積荷の制限等）を制度化することがはたして可能なのか。

又、内航海運適正化事業のイメージの中の法定賦課金の賦課については、国から補助金が出るのであれば構わないが、自分たちでお金を出し合って、自分たちの仲間を取り締まるといった行為には疑問を感じる。

A. 規制緩和の時代ではあるが、話の方向性を内航海運業界の適正化ということで考えた場合、ある一定の規制があった方が内航海運業界の秩序が保たれるケースもあるのではないかということ。

適正化事業の法定化については、自分たちでお金を出し合って、自分たちを取り締まるといった行為には賛同は得られず、困難であると認識している。

但し、国からの補助金については、海事局も予算がなく難しいと思う。

Q. 現行の暫定措置事業のルールである被代替船資格制度を存続するか、それに代わる制度を設けるべきである。

そうしないと内航業界が混乱してしまう。

A. 以前、建造納付金を名称変更し、内航全事業者に対し賦課金を課すといった自身（小比加会長）の考えが否決されてしまったが、一定の期間が経過したことにより、もう一度議論の対象になるかもしれない。

Q. 暫定措置事業終了後の内航海運への新規参入者には、トン当たり10~20万円の高額な賦課金を賦課するべきである。

内航海運への新規参入者は、建造納付金の納付をしないということでは公平性は保てない。

積荷違反に関しては、大手マリコンが都合によって積荷違反船を使っておきながら、一方ではコンプライアンスの遵守を言い、はなはだ自分勝手である。

今からでも遅くはないので、総連合会や全海運の役員の方々が、大手マリコンを訪問し、違反船を使用しないよう直接訴えるべきである。

A. マリコンの違反に関しては、総連合会から文書による注意喚起や要請が可能で、過去には総連合会から該当業界への意見の申し入れ等の事例があり、可能な限り今後も対応していきたい。

Q. 昨年より暫定措置事業終了に伴う適正化事業について様々な議論がされて

きたにもかかわらず、一向に話が進んでいない。
今後は、国交省主導で話を進めていくべきではないか。

A. 内航未来創造プランの中で、暫定措置終了後の適正化事業については業界主導で行うべきとある。

又、国交省の担当官は、数年で他の部署へ異動することから内航業界についての詳細までは事業者ほどは理解していないと思うし、任せてよいものか疑問である。

Q. これまでの暫定措置事業終了に伴う適正化事業に関する議論について、具体的な議論はこれから行うという小比加会長の説明ではあるが、一方で適正化事業の予算獲得のため、総連合会の「内航輸送に関する適正化事業検討会」に国交省の職員に出席してもらっており、矛盾を感じる。

国の予算請求にあっては、その事業内容が不明確のままでは財務省に説明できず、しっかりした事業内容を確認できなければ予算は通らないはずである。

A. 国の予算要求の実務についてはよくわからないが、適正化事業検討会に国交省の職員に出席頂いたのは、あくまで「内航未来創造プラン」を受けて、早急に予算を獲得するためのもので他意はない。

Q. 早急に予算を獲得しなければならない総連合会の事情は理解できるが、これまでのように総連合会の限られたメンバーと国交省の職員だけの適正化事業検討会では、組合員はその内容を知ることが出来ないし、こういった議論の進め方が総連合会に対して不信感につながっていると思う。

本理事会資料にある「暫定措置事業終了後の組合組織・事業のあり方に関する要望書（資料1-2）」と藏本副会長の覚書「暫定措置事業終了後の組合のあり方について（資料1-3）」を確認すると、これまでの総連合会の説明とは若干の食い違いを感じた。

よって報道関係者には配らないという約束で、本資料（資料1-2及び1-3）の周知を各地区の組合員の方々へ行うことをご了解いただきたい。

A. 議長（藤井会長）は、報道関係者に配らず、組合員の方々に周知するのであれば問題ない旨、回答した。

小比加会長は、要望書（資料1-2）の前段部分を読む限りでは、これまで総連合会や国交省が何もやってこなかったかのような誤解を与えかねないとして、前段部分を削除することで、了承された。

尚、本資料（資料１－２）についての取り扱いは、本年１２月に開催される総連合会の政策委員会の中で、藤井会長から直接口頭で、各５組合の代表が参加する特命ワーキンググループの設置を提案することとし、全海運がこれまで反対をしてきた「内航海運適正化事業のイメージ（資料１－１）」については、その内容を変更することで、反対を撤回することとした。

以上の質疑応答の後、小比加会長は退席した。

議題２．輸送部会委員交代並びに理事指定代理人交代に係る件

議長の指示により、事務局は、当該組合から提案のあった輸送部会委員の交代並びに理事指定代理人交代について以下の通り、説明した。（敬称略）

提案組合：富山石川内航海運組合

（新）

福澤 清忠
富山港湾運送(株)
東京支店 部長

（旧）

吾郷 誠司

以上の説明の後、議長が本件を諮った処、全員の異議がなく承認された。

議題３．平成３０年度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。

平成３０年１０月１日現在、１８会員組合に所属している事業者数、船腹量等の報告を基に、従来通りの賦課金の単価を乗じて算出したものである。

尚、寺岡副会長より１１月７日開催の総務委員会において平成３１年２月及び３月の２ヶ月分の賦課金について免除することが決定された旨、報告された。

以上の説明の後、議長が本件を諮った処、全員の異議がなく承認された。

議題 4. 臨時総会開催要領に係る件

議長は、議題 3 でご審議いただいた案件については、総会での承認を要することから、本理事会終了後、臨時総会を開催したい旨提案し、本件を諮った処、了承された。

議題 5. 活性化 P T と全国青年経営者との意見交換会に係る件

議長の要請により、宗田・活性化 P T 委員長は、大要以下の通り説明した。

平成 30 年 10 月 18 日に鹿児島市内に於いて、第 71 回内航海運活性化プロジェクトチーム（以下 P T）が開催された。

- ① 青年経営者との意見交換会の対応については、一昨年度から青年部からの要望により、低硫黄 A 重油専焼船のエンジンについてほぼ同一にもかかわらず 1,000 P S 超の場合、機関士 2 名の配乗で 1,000 P S にディレートする場合は機関士 1 名と乗組員免許が変わってくる。規制緩和の要望で（船舶職員及び小型船舶操縦者法の特例許可）、内航未来創造プランに基づき国交省内でも検討会が設置されたが、A 重油専焼船の機関部員の労務状況のデータ収集に時間を要し、議論が進んでおらず、意見交換会では、村田委員から状況を報告していただくこととした。
- ② 全海運・砂利船部会からの要望による外国人導入（ガット士に限る）については、先般、国交省海事局の担当官を交え意見交換をしたところ、内航業界が外国人船員を受け入れるためには、相手国を指定し、外国人船員専門の教育機関の設営等しなければならず、安易に対応できる問題ではないことから、船員対策検討委員会において今後、議論していく事とした。
- ③ 暫定措置事業終了後の組合組織・事業のあり方については、本年 9 月 21 日開催の全海運の正副会長会議において、総連合会の加藤理事長にも出席頂き、総連合会の提案する「内航海運適正化事業のイメージ」について説明を求めた処であるが、内容の部分に疑義があり、承服できるものではなく、同月 27 日開催の全海運の理事会において上程のところ、満場一致で反対が決議されたものである。その後の総連合会の政策委員会並びに正副会長会議でも藤井会長が「反対」とする意見を表明したが、改めて議論の結果、概要以下の意見が述べられた。

- これまで中央組織や地方を含め組合組織について何ら議論されていない
- 新たな適正化事業が内航業界の求心力になりえるのか
- 内航海運適正化事業が、国交省の補完業務であるならば、経費は国交省が負担するべきであり、法定賦課金として事業者から徴収するべきではない
- 地方の海運組合の事務局を活用することが、地方の活性化に繋がるというが、様々な危険や負担が生じる

本件については、青年経営者の方々からも様々な意見が述べられると思われる故、意見交換の場で全海運並びに各委員が適宜対応してゆくこととした。

内航海運活性化PT終了後、青年経営者との意見交換がおこなわれ、主な意見は以下の通りであった。

- ① 暫定措置事業のあり方について
 - ・船員の評価ができる制度が出来ないか
 - ・新5級や新7級の創設
 - ・海洋共育センターが懸命な努力で船員を輩出しており、新たな船員教育事業は不要である
 - ・海のない地域でも内航海運を知ってもらう広報活動が重要である
 - ・「船員」という職業があることへのPR活動を継続していくべき
- ② 暫定措置事業終了後の組織のあり方について
 - ・現在の総連合会を解体して、交渉力のある団体に再編してほしい
 - ・現在の総連合会を解体して、一般財団法人化してはどうか
 - ・現在の総連合会をそのまま残しても良い
 - ・船主だけの組合、ロビー活動のできる組合にしてほしい
- ③ その他の意見
 - ・組合に加入しなければ内航海運業が行えないように出来ないか
 - ・暫定措置事業終了後に若い世代でも夢をもって事業を行えるようにしてほしい

以上の説明の後、議長は本件を諮った処、以下の意見が述べられた。

- ・松田砂利船部会長より、本議題の資料5の中に「船員不足に関して内航業界全体でみると不足していないのではないかとといった指摘がある」といった記載があるが、砂利船部会からは外国人導入（ガット士に限る）の要望を出してい

るので、修正して欲しい旨述べたが、藏本副会長よりこの記載は、国交省からの発言であり、こういった指摘があったという事実として確認願いたい旨、発言し、了承された。

議題 6. 全海運・船員対策検討委員会並びに

総連合会・船員対策委員会に係る件

議長の要請により、岡本船員対策検討委員長は、大要以下の通り説明した。

平成30年11月1日に神戸市に於いて、第26回船員対策検討委員会が開催された。

① 任期制並びに定年制退職自衛官の採用について

退職自衛官の求人・採用に当たっては、これまで自衛隊援護協会を通じて正規ルートのもと再就職が推進されてきたが、昨今、正規ルートを通さずに自社ルート（すでに退職をした先輩自衛官からの誘い等）による引き抜き行為等が散見する事態が発生していることから、総連合会の船員対策検討委員会を通じて総連合会の会長名による内航海運事業者に対する注意喚起の文書を要望することとした。

上記の案件を11月7日開催の総連合会の船員対策委員会で諮った処、職業選択の自由は憲法でも認められており、逆に注意喚起の文書を発出することで内航業界が引き抜き行為を認めた形にもなることから継続案件とし、総連合会の理事会へも上程することとした。

② 6級海技士養成課程における乗船実習の課題と規則の見直しについて

藏本副会長からの提案によるもので、一部事業者より199総トン以下でも社船実習が可能な船舶があるので登録可能にしてほしい旨要望があったが、船員居住区の確保等の確認のため、船員の雇用環境改善に関するアンケート調査の実施を検討することとした。

調査対象の海運組合は、全海運と内タンとし、内タンには岡本委員長から申し入れることとした。

③ ガットクレーン操縦士に係る外国人の雇用と養成について

ガット製造機メーカーの協力や日本人ガット士養成施設の創設等のシミュレーションについても研究する必要がある、活性化PTとの合同委員会も視野に議論するべきである。

外国人ガット士については、相手国の指定や教育施設の確保等諸条件が厳しいことを踏まえ、外国人ガット士の養成に係る青写真的なものの提示を砂利船部会に対し、要望することとした。

④ 船員の求職票・求人票における給与等の標記について

船員の求職票・求人票にある給料表記は、陸上労働者と同様に基本給等を含んだ額面表記、又は、年俸を表記するスタイルに変更してもらいたい旨、総連合会の船員対策委員会を通じて国交省へ申し入れ中である。

⑤ 全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会の最低賃金決定について

最低賃金の決定については、其々中央と地方で公表しているが、内航船員の就労は全国に跨っていることから、地方での最低賃金の検討については不要であるとの意見があった。

以上の意見を受け、総連合会の船員対策委員会に上程する予定ではあったが、事業者が各地元の運輸局へ直接申し入れを行っていただくこととした。

以上、議長は、本件を諮った処、了承された。

議題 7. 民間で行う船員育成・養成事業中間報告に係る件

議長の依頼により、藏本副会長は、大要以下の通り説明した。

民間で行う船員育成・養成事業について、中央組織が行うべき業務と範囲について、まずすぐに実施すべきこととして下記の3つの事業が挙げられた。

① 新規船員育成事業（六級海技士短期養成の実施）

② 船員のレベルアップの事業

③ 海事人材育成環境整備のための事業

以上3つの事業は、相互補完的な関係にあり、3つをセットで実施しなければ効果も上がりにくく、一体的に実施する必要がある。

又、船員育成事業の業務に必要な機能については以下の5つの機能が必要であることが確認された。

① 企画・研究機能

② 交渉・調整機能

③ 船員育成実務機能

- ④ 事務機能
- ⑤ 業務監査機能

業務の実施形態については、

- ① 共同研究型
中央組織内に船員育成のワーキンググループ（WG）を設置し、WG内に専任の研修者を雇用し、研究員が外部の各種船員育成機関と共同研究を行う。
- ② 外部委託型
船員の育成の研究・企画・実施をすべて既存の船員育成機関に委託する
- ③ 実務委託型
中央組織内に船員育成の部署を創設（又は、民間の船員育成機関を吸収）し、船員育成及びレベルアップ等の企画・研究を実施する。

以上の3つの事業形態について検討を行ったところ、②外部委託型及び③実務委託型については、一定の準備期間や詳細な検討が必要とされることから当ワーキンググループとしては、①共同研究型によって事業を開始し、いずれ②外部委託型や③実務委託型に向けた調整並びに検討を行っていく旨、結論を得た。

議題8．平成30年度事務局研修会開催結果に係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り説明した。

開催日時：平成30年11月2日（金）

14：00～16：50（終了後17：00～懇親会）

開催場所：京都市・ANAクラウンプラザ京都

参加人数：75名（総計）

研修内容：第1部（事務局のみ参加の意見交換）

- ① 平成31年度役員等スケジュール、推薦要領等
- ② 日常業務の留意事項等、その他

第2部（正副会長を交えての意見交換）

- ③ 暫定措置事業の終了後の組合組織・事業のあり方意見交換※
- ④ その他

※③に関する総連合会会議の進め方の是非、内航海運「適正化事業実施」の是非について、活発な意見交換を行った。

以上、議長が本件を諮った処、了承された。

議題 9. 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、大要以下の通り説明した。

時間の関係から合計数のみの報告で各分類別集計数については、後程各自にてご高覧頂くこととした。

大型台風や北海道地震の影響も受けており

① 貨物船は、前年同月比 97%

② 油送船は、前年同月比 98%

2018年上半期の総計は、

① 貨物船は、前年対比 99%

② 油送船は、前年対比 98%

以上、議長が本件を諮った処、了承された。

議題 10. 暫定措置事業収支実績に係る件

議長の指示により、事務局は、大要以下の通り説明した。

本年10月末時点での政府保証の借入金残高は、117億94百万である。

約46億円が来年度返済の原資となり、平成31年1月期分を含めると概算で約76億円が来年度返済可能額であると考えられる。

尚、本理事会の資料10-2の内航船舶建造（起工ベース）アンケート調査結果の報告によると来年度は約32億円が見込まれ、例年アンケート調査の倍近くの数字となることから、平成31年度（元号未定）中には確実に収支が相償う見込みである。

以上、議長が本件を諮った処、了承された。

議題 11. 平成31年度内航海運税制改正要望に係る件

議長の指示により、事務局は、大要以下の通り説明した。

前回開催（9月27日）の当理事会でもお願いしたところであるが、平成31年3月31日をもって

① 船舶に係る特別償却制度（所得税・法人税）

② 中小企業投資促進税制（所得税・法人税・法人住民税・事業税）

が、期限切れとなることに伴い、引き続き現行の特別措置を2年間（平成31年4月1日～平成33年3月31日）延長する必要があると、総連合会の会長並びに理事長が、国会議員の方々へ陳情を御願ひしている処であるので、本日、出席の理事におかれましても、資料11-2の税制改正関係の国会議員名簿を基に地元の国会議員の方々への陳情を御願ひする旨、要望した。

以上の説明の後、議長が意見を求めた処、特になく了承された。

議題12. その他

議長の指示により、事務局は大要以下の通り説明した。

① SO_x規制に係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り説明した。

本年11月19日開催の国交省海事局による「船用燃料油の性状に関する6者協議会」の第2回会合における現状報告では、10月30日に開催された第1回会合での指摘を踏まえ、最新の調査結果としてエンジン機器メーカーと国交省が、船用燃料油の粘度や流動店点に変化した場合に想定される必要な対応やその割合等報告した。

これを踏まえて海運業界と石油業界との間で意見交換が行われた。

海運業界からは、供給する燃料油について、補油地が異なる場合も多いことから他社製の燃料油間で混合安定を確保すること等を石油連盟や国交省に要望した。

具体的な対応策が見えない中ではあるが、今後も引き続き6者協議会を開催することです承された。

以上の説明の後、議長が意見を求めた処、特になく了承された。

② 今後の全海運・会議予定について

議長の指示により事務局は、大要、以下の通り報告した。

来年1月16日(水)開催予定の理事会後の懇親パーティーは、全海運創立60周年記念の祝賀会もかねて開催する予定であり、着座形式のため出欠の連絡は必ず連絡下さるようお願いしたい旨、述べた。

又、予定表にはないが、来年9月26日(木)に広島地方に於いて(中海運が担当)理事会を開催する予定である旨、報告した。

以上で、全ての議案審議が終了したことから、議長は本会議の議事録署名人として議長の他、原田副会長、岡田副会長を指名し、謝辞の後、14:45閉会を宣した。

以 上