

全国海運組合連合会
第339回理事会議事録

日 時 平成30年7月27日(金) 12:00~14:00

場 所 神戸市・三宮・東急REIホテル 3階 ボールルーム

議 題

1. 西日本豪雨対策本部設置並びに協力活動状況に係る件
2. 内航海運活性化プロジェクトチーム審議状況に係る件
3. 船員対策委員会審議状況に係る件
4. 暫定措置事業資金収支実績に係る件
5. SO_x規制(燃料油中の硫黄分規制)に係る件
6. 内航主要オペレーター輸送動向(5月実績値)に係る件
7. 総連合会理事会決定事項に係る件
8. その他
 - ① 第25回参議院通常選挙候補者推薦に係る件
 - ② 今後の会議予定に係る件
 - ③ 全海運・第340回理事会出欠事前調査に係る件

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するとともに、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。

尚、議題2の内航海運活性化プロジェクトチーム審議状況に係る件について議長は、議題の最後に審議することとしたい旨提案し、了承された。

議題1. 西日本豪雨対策本部設置並びに協力活動状況に係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り説明した。

総連合会は、平成30年7月9日付で「内航海運 平成30年7月豪雨災害対策本部」を設置した。

対策本部のメンバーは、総連合会の正副会長、理事長並びに総連合会事務局（部長クラス）で構成されている。

尚、国土交通省海事局内航課長より各地方運輸局宛てに豪雨災害による被災地向けの救出救助や緊急物資の輸送に係る海上運送法及び内航海運業法の諸手続きについては、可能な限り弾力的に処理するよう通知されたことを報告した。

又、海事局船員政策課労働環境対策室長より総連合会会長宛てに、豪雨災害に係る船員法関係事務の取り扱いについても弾力的な取り扱いをするよう通知されたことを報告した。

次に事務局は、7月23日現在の緊急輸送対応状況について総連合会が取り纏めた資料（データ）の報告をした。

尚、被災地地元である河菜委員より被災地に向けての支援や援助・協力についての感謝と御礼を述べるとともに、自身の緊急輸送の活動（豪雨災害発生後の7月6日より仁方港～蒲刈港まで病院の医師、スタッフの方々、各学校の教職員の方々、生活物資、食料を輸送、広島港～呉港まで車両を輸送等）報告をした。

以上の後、議長は、豪雨災害発生直後から緊急輸送活動に従事された河菜委員に感謝を述べるとともに総連合会の西日本豪雨対策本部やその活動について出席委員に意見を求めた処、特に異議がなく、了承された。

議題2. 内航海運活性化プロジェクトチーム審議状況に係る件

本議題は、最後に審議した為、後述する。

議題3. 船員対策委員会審議状況に係る件

議長の要請により、総連合会・船員対策委員会の岡本委員は、大要以下の通り説明した。

平成30年度内航船員確保対策協議会活動助成金の配分については、資料に基づき説明し、例年通りの配分となった旨、報告した。

配分類は資料の通り。

尚、年度末に予算があれば、再分配される予定である。

以上の説明の後、議長が本件を諮った処、異議がなく了承された。

議題4. 暫定措置事業資金収支実績に係る件

議長の指示により、事務局は以下の通り説明した。

- ・平成30年度資金収支の実績は、6月30日の実績で、48億9千百万円。
- ・本年度より運輸機構への返済は、年に1度、8月に返済する計画であり、今年度は、8月20日に47億1千6百万円を返済する予定。
- ・返済後の借入金残高は、117億9千4百万円となる見込み。
- ・今年度の建造納付金については、5月期、7月期合計で、すでに32億7千5百万円あり、残り9月期、11月期、1月期の3回分と合わせて70億円～80億円の収入が見込まれ、来年度の返済資金として充当される予定。
- ・今後も現状のペースで返済が進めば、平成32年度末には完済される見込み。

以上の説明の後、議長が本件を諮った処、出席理事より以下の如く意見が述べられた。

- ・組合員の中には、現状（早期に借入金が返済され、暫定措置事業が早期に終了する見込み）を理解していない方も多く、返済の進捗状況と併せて情報を地方の組合員の隅々にまで周知徹底してほしい。

上記意見に対し、蔵本副会長は、暫定事業終了後の在り方や検討についての議論は、総連合会の正副会長会議主導で行われてきており、総連合会の理事会でも報告すべきとの要望により、最近、理事会で報告されるようになったことから、地区の組合で現状報告するのがこれまでは困難であったが、今後は、周知徹底に努めていく旨、述べた。

又、議長よりこの案件については、議題2. 内航海運活性化PTの審議の中でも、暫定事業終了後の在り方についての議論を行っている処である旨、補足した。

議題5. SO_x規制（燃料油中の硫黄分規制）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。

7月10日に開催された総連合会のSO_x対策専門小委員会に於いて①LPGガス船用エンジンの開発②低硫黄燃料油の品質確保にかかる燃料試験③MHI（三菱重工業）によるスクラバー開発について以下の通り概要が報告された。

- ① LPGガス船用エンジンの開発については、1万トン以上の外国船では実例があるが、日本ではまだ実例がない。
重油焚きのエンジンに部品装着し、LPGガスを噴射して両用焚きにすることでSO_x規制がクリアされるイメージである。
今後、499G/T型の船舶でも使用できるよう研究を進めていく予定である。
- ② 低硫黄燃料油の品質確保にかかる燃料試験については、海上技術安全研究所において行われることが公表された。
試験燃料は、イ・A重油に近い燃料油 ロ・現行C重油相当燃料油 ハ・中間動粘度燃料油を使用し、燃焼試験に用いるエンジンは、4サイクル中速エンジンを499G/T型と199G/T型に搭載する。
試験結果は、10月頃公表の予定。
2サイクル低速エンジンの燃焼試験は、来年実施の予定。
- ③ MHI（三菱重工業）によるスクラバー開発は、三菱重工業㈱と三菱日立パワーシステムズ㈱が、共同で船用大型スクラバーを開発したことを報告した。

以上の説明の後、議長が本件を諮った処、特に発言はなく了承された。

議題6. 内航主要オペレーター輸送動向（5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。

貨物船の輸送量は、17,793千トンで前年同月比100%、前月（4月）比95%となった。

天候が悪かったことやゴールデンウィーク休暇が多く、工場出荷が落ちたことが影響した。

輸送主要品目別に前年同月比をみると

- ・鉄鋼は、前年同月比97%。
- ・原料は、96%。要因については、石灰石で入渠船があったため。
- ・燃料は、117%。昨年同月は、石炭専用船の入渠が多かったが、今年は少なく順調。
- ・紙・パルプは、95%。需要が軟調の中で製紙工場の休転が影響。
- ・雑貨は、104%。RORO船の入渠でフェリーに流れた荷物もあったが、トラック輸送からシフトしてきた貨物もあり増加した。
又、新型農機、北海道の原木や飲料等の輸送があった。
- ・自動車は、100%。新型車の販売効果で前年並みとなった。
- ・セメントは、105%。セメント販売の回復により増加した。

油送船の輸送量は、9,993千KLで、前年同月比100%、前月比(4月)比102%となった。

需要は引き続き低調だが、転送輸送などが底支えして横ばいとなった。
輸送主要品目別に前年同月比をみると

- ・黒油は101%。電力需要が減少傾向にある中で、転送需要やボンドバンカー輸送が顕著で1%増。
- ・白油は、99%。ドライブ需要の落ち込みや灯油の需要期の終了によってマイナスの側面がみられたが、製油所の定修による転送需要が発生した。
- ・ケミカルは、107%。前年に比べて定修の影響は大きかったが、エチレンプラントが高稼働した。
- ・高圧液化(LPG、塩ビモノマー等)は、108%。LPGの転送需要増。
- ・高温液体(アスファルト、硫黄等)は、99%。硫黄については、減少もアスファルトの駆け込み需要あり。
- ・耐腐食(硫酸、苛性ソーダ等)は、98%。苛性ソーダが増加も硫酸が減少。

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7. 総連合会理事会決定事項に係る件

議長の指示により、事務局は大要以下の通り説明した。

7月12日に開催された総連合会の理事会において暫定措置事業関連の下記の3項目について取り扱いが決定したことを報告した。

① 被代替船処理要領の一部改正について

被代替船申請で、一身限り船の条件が付されている船舶の減額単価は、明文化されていなかったが、今回、被代替船処理要領に明文化し、従前同様の取り扱いとすることが確認された。

② 一体型プッシャーバージに係る暫定措置事業の取り扱いについて

中・長距離（平水区域から最速で往復4時間以内で航海できる範囲を超えるもの）を航行するプッシャーバージについては、平成30年8月1日以降、一体型プッシャーバージとして船舶安全法の適用を受けることになるが、船体等の改造を行わず、現状有姿で対応するものについては、暫定事業規程に基づく申請等は不要とする。

又、配乗定員の増加に伴い、船員居住区を拡大（改造）して対応するものは、対象トン数の増加を伴わない船員居住区拡大のみを目的とする改造は、軽微改造として取り扱う。

③ 平成30年7月豪雨に対応するための暫定措置事業に関する対応

平成30年7月豪雨に対応するための積荷・航路の追加・変更等の申請があった場合、緊急対応として建造認定委員長決済で処理することができるものとする。

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8. 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 第25回参議院通常選挙候補者推薦に係る件

内航海運業界では、衆議院議員、参議院議員の選挙では、これまで国土交通省出身の候補者を応援してきたが、今回、自民党本部より総連合会に対し、文部科学省に係わる赤池誠章参議院議員の推薦依頼があった。教科書の改訂にあたり、学習指導要領に「海に関する記述」を取り入れる際に尽力されたとの理由から、総連合会としては、自民党に対し全国比例代表候補者として推薦状を出すこととした。

尚、本件は、地方の海運組合に対して推薦方要請するものではないが、

来年の参議院選挙の際は、応援して頂きたい旨、説明した。

② 今後の会議予定に係る件

6月1日に開催した第338回理事会において、報告した日程と変更なし。

③ 全海運・第340回理事会出欠事前調査に係る件

9月27日(木)に全海運第340回理事会が、香川県高松市に於いて開催される予定であり、出欠等の事前照会を9月7日(金)までに提出方お願いしたい。

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2. 内航海運活性化プロジェクトチーム審議状況に係る件

議長の要請に基づき、内航海運活性化プロジェクトチーム(以下P・T)の宗田委員長は、大要以下の通り説明した。

7月6日に内航海運活性化P・Tを開催したが、議題は、前回に引き続き、暫定措置事業終了後の組合組織・事業の在り方であった。

5月16日に開催された総連合会の正副会長会議の中の議題である「内航輸送に関する適正化事業検討会」の報告内容を確認した。

内航輸送に関する適正化事業の法定化の実現については、出席委員よりさまざまな意見が出されたが、内容についてはP・Tの議事録で確認してもらうこととした。

又、暫定後の組合の在り方及び中央組織の構築についても出席委員より様々な意見が出され、中央組織の構築については、正副会長並びに各出席委員より現段階での回答が出されたが、その内容についてもP・Tの議事録を確認してもらうこととした。

今後、さらにP・Tで検討を進めるうえで、総連合会に確認する事項や質問が多々あるとの正副会長並びに出席委員の発言もあり、質問項目を取り纏め、本日(7月27日)開催の全海運・理事会で上程することとした。

以下が質問項目内容。

- ① 暫定措置事業の返済金借り換えに基づく、平成35年まで継続申し入れの件(国交省、財務省)の動向について
(業界における大変革期に際し、議論する時間があまりにもないことが継続

理由)

- ② 暫定措置事業終了を見据えた、建造納付金の単価見直しはあるのか否か
(終了年度における返済は8月であるが、その後、年度内の建造申請は行われるのか? 期中に事業廃止か? また、建造申請を継続する場合、納付金を徴収するのか? その納付金に対する課税はどうなるのか? それとも基金に組み入れ出来るのか?)
- ③ 暫定終了後の建造申請から認定までの諸手続きのイメージを示していただきたい
- ④ 総連合会から付された既存船舶の諸条件について、暫定終了後どのような扱いになりますか (業界秩序の維持は出来るのか)
- ⑤ 暫定終了後、総連合会の事務局体制をどのように考えておられますか (現状の5組合と総連合会体制を維持する場合、又は統合合併等のスリム化を検討するケースなど)
- ⑥ 総連合会から新たな中央組織に移行した場合、安定基金の所有する資産の取り扱いはどのようになりますか。(資金を拠出した組合への還付等)
(組合への還付は、組織を解体する場合に生じるものか? 安定基金等繰り越し財産等の流用をするための方法は?)
- ⑦ 正副会長会議で承認された5項目の内、適正化事業並びに活性化基金検討委員会は、議論の叩き台を作成するための事前協議と思われるが、5組合の意見聴取は、どのような順序で何時頃行われるのか

以上の説明の後、議長が出席委員に対し意見を求めた処、概要以下の意見があった。

・暫定措置事業終了前の平成32年8月の時点で、運輸機構への借入金が多額返済された場合、その後の建造納付金の取り扱いはどうなるのか

○上記発言に対し、原田副会長は、これまでの総連合会での議論の中では、その年度内の手続きについては、建造納付金は継続して徴収すると聞いている旨、述べた。

○同じく上記発言に対し事務局は、総連合会への質問状の2で、期中に収支が相償った場合でも年度内の建造申請は継続するのか確認する旨、述べた。

・借入金返済の資金が集まった時点で、暫定事業は終わっているのではないかと。収支相償った時点で、暫定措置事業は終了することになっている。

○上記発言に対し、原田副会長は、全海運の組織の意見として、またこれまでの議論から暫定措置事業の終了時期を延長する方向で意思決定している旨、回答した。

○寺岡副会長は、平成35年までは、粛々と暫定措置事業を継続していきたいのが全海運の中心的な意見であると回答した。

ただし、収支が相償った以降も建造納付金を徴収する必要はないと考えている。

尚、総連合会の正副会長会議で報告された「内航輸送に関する適正化事業検討会」の中で、適正化事業を行うと何故、現組合員の脱退が回避できるのか？又、何故、安定的法律的支払い義務の生じる会費収入が見込まれるのか全く理解できない。これらの疑問を総連合会に確認していくつもりである旨、補足説明した。

- ・暫定措置終了年度内の事業継続については、総連合会は明言していない。法的に不明であり、正しい方向性を示すべき時期に来ている。又、資産は、動かすことが出来ないのではないかと思うので質問の内容を変えたほうがよい。

○上記発言に対し、原田副会長は、総連合会から何らかの回答を得ないことには、正副会長会議や活性化P・Tで審議出来ない、従ってそれら疑問を含めて質問することになっている旨、回答した。

- ・暫定措置終了後は、被代替船資格の権利はなくなるのか。

○上記発言に対し、議長は、権利は消滅する旨、回答した。

- ・総連合会への質問状の回答期限を設けたほうが良いのではないか。

○上記発言に対し、検討の結果、回答期限を本年9月20日(木)迄とすることが議長より発言され、了承された。

- ・活性化P・Tでも暫定措置終了後の具体的な方向性が出ていないように地方も同じ状況で不安だ。

所属する四海運でも組織論はまとまっていないが、小型の船主事業者の意

見が通りやすい組織を望む。

全内船との意見の擦り合わせもしていくべきである。

○上記発言に対し、議長は、全内船の瀬野会長とも話をしていく旨、回答した。

- ・四海運所属の事業者の大半は、全海運を組織として残すことに賛成している。暫定措置事業終了後は、暫定措置事業の認定船舶と建造納付金なしに建造された船舶とが共存していくことになり、内航業界の安全と秩序が乱れると困るので、完全自由化を見越した新しいルール作りを考えて欲しい。

○上記発言に対し、議長は、総連合会の正副会長会議の中でも議論中である旨、回答した。

- ・全海運の内部だけで議論するのではなく、他の4組合とも意見交換をするべきである。

○上記発言に対し、議長は、全内船の瀬野会長とも話をする旨、述べた。

- ・総連合会への質問状4、にある総連合会から付された既存船舶の諸条件とは具体的にどのような条件か。

○上記発言に対し、事務局より、諸条件については、航路や積荷の条件、荷主の限定等様々あるが、昨年10月に京都で開催された事務局研修会の講演の中で、海事局の松崎対策官より暫定措置事業終了後は、既存船の諸条件はなくなる旨、説明があったが、改めて総連合会の考えを確認するための質問である旨、説明した。

- ・活性化P・Tの宗田委員長は、11月21日開催予定の全海運の理事会までには活性化P・Tとしての意見を取り纏めたい旨、発言した。

- ・又、事務局より総連合会に対する暫定措置事業終了後の組合及び事業等の検討に係る質問の中身について、本日の理事会で出された意見を参考に改めて事務局で作成したうえで、全海運の正副会長に一任して頂くことを諮ったところ異議なく、了承された。

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、寺岡副会長、原田副会長を指名し、謝辞の後、14:00閉会を宣した。

以上