

全国海運組合連合会
臨時理事会議事録

日 時 令和2年2月27日（木） 12：00～13：45

場 所 神戸市 神戸三宮東急REIホテル 3階 ボールルーム B

議 題

1. 暫定措置事業終了時期の動向に係る件
2. 交通政策審議会海事分科会基本政策部会等に係る件
3. その他、今後の会議予定

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、定款の定めにより藏本会長が議長に就任し、開会挨拶の後、議事に入った。

議題1. 暫定措置事業終了の動向に係る件

議長は、大要以下の通り説明した。

前々回第347理事会（令和元年11月20日開催）において、暫定措置事業の終わり方については、令和2年度一杯建造申請の受付を継続する「年度一杯方式」と令和2年度の受付は行わない「カウントダウン方式」のいずれかを全海運の方針としたい旨提案し、審議の結果、「年度一杯方式」を選択する旨決議された処である。

しかし、その後の総連合会における状況の急変もあり急遽、本臨時理事会を開催することとした。

前回以降の総連合会における審議状況は、概要以下の通り。

- ① 建造納付金の剰余金については、暫定措置事業終了後の新規事業のため全額を基金とすることがこれまでの審議の中で前提となっていたが、昨年12月開催の総連合会・正副会長会議の中で、平成11年に国交省（当時運

輸省)と国税庁による内航海運暫定措置事業導入に係る交付金及び納付金の税務上の取り扱いについての書簡の存在がクローズアップされ、その書簡の中で、暫定措置事業については本来国が行うべき事業であり、総連合会は単にこれを代行していることに過ぎないことから、利益(剰余金の発生)又は、損失(欠損金の負担)は一切生じないことが前提となっており、当該事業の終了時の決算状況によって剰余金が多少なりとも生じてしまうこともある場合には、当該事業終了年度に遡って、当該年度に納付金を納付した建造者に剰余金を還付する等の方法により収支相償うよう調整することとあった。

しかし、実際に建造事業者へ納付金を還付することになると不公平感や弊害を招くことから、1月開催の総連合会・正副会長会議の中では、清算剰余金は、暫定措置事業終了後の事業に無税で有効活用できることを前提に国交省を通じ国税庁と交渉しており、申請者へは返戻せず、事業の具体化に向けて検討を加速することが確認された。

- ② 又、建造申請の受付終了時期については、国交省より基本政策部会の報告書が纏まる本年6月までは、終了しないでほしい旨総連合会に対し要請があり、確定ベースによる償還では、本年1月期申請を以て完済できる目途がついたことから今年度で受付を終了するべきとの意見もある中で、私(藏本会長)は、2月開催の総連合会・正副会長会議において、突然の終了宣言は事業者にとっては一方的であり、今後の内航事業者の経営への配慮が希薄と思慮する旨主張した。

他の4組合は、既にそれぞれの組合で、理事会決議をしており、概ね建造申請の受付を早期終了することには同意していたが、全海運では、「年度一杯方式」での了解を頂いたばかりであることから、本臨時理事会を開催し、3月12日開催予定の総連合会・理事会に於いて改めて本臨時理事会で決議された全海運の方針をもとに、対応していきたい旨述べた。

尚、船腹調整事業・暫定措置事業で附された認定条件付き船舶と今後建造されるフリー船(自由化の認定船舶)が混在する運航状態は、不公平感を募らせることから、一定期間までは、自由化の船舶であっても条件を付すか、逆にフリー船が現出すると同時に条件付き船舶の条件を解除するという考え方については、5組合の意見は一致した。

暫定措置事業の収支状況については、収支相償う時期が令和3年8月となることが想定され、今日すでに借入金完済の目処が付いたことで、当初の全海運原案の年度一杯納付金納付に対する明確な理由もなくなり、困難となってしまった。

但し、収支相償う令和3年8月までは、規程が存続することとなるため、

令和3年8月の暫定事業終了までは、建造申請を行い、但し、納付金の納付時期は7月期までとし、9月期以降は免除等の方法により納付金を課さないという案が、総連合会の正副会長会議の中で出された。

以上の説明の後、議長が、意見を求めた処、概要以下の発言があった。

(以下、理事より意見)

建造申請の受付終了時期と暫定措置事業終了時期を確認したい。

又、今年1月期の建造申請受付を以て、今年度の建造申請受付は終了したが、現在、総連合会の預金残高は、いくらあるのか。

剰余金発生の場合は、建造事業者への返戻はあるのか。

議長は、以下の通り回答した。

現時点では、建造申請の受付終了と暫定措置事業の終了時期については、収支相償う令和3年8月となる見込み。

現在、総連合会の残高は約70億円あり、借入金残高約41億円を既に超えている。

但し、竣工が済んでおらず、建造申請取り下げの可能性のある申請もあることから、諸業務完了証明書発行済船舶の確定ベースでの償還になった。

剰余金を建造事業者へ返戻することはしない。

(以下、理事より意見)

石材・砂・砂利専用船で一般貨物を積む等、積荷制限が解除されるのはいつ頃からになるのか。

議長は、以下の通り回答した。

暫定措置事業の収支状況が相償い、規程が廃止となる令和3年8月以降となる見込み。

(以下、理事より意見)

本理事会資料の国交省と国税庁による内航海運暫定措置事業についての書簡は、初見だが、これは公文書なのか。

又、本資料を見た建造事業者より建造納付金の返戻について訴訟提訴された場合の対応はどうするのか。

議長は、以下の通り回答した。

本資料は、国交省と国税庁による書簡の公文書であり、暫定措置事業終了後

の剰余金の取り扱いについて書かれたものである。

今回、暫定措置事業終了後の在り方について、本日、議論をして頂いているところであるが、過去にどのような議論がなされていたのか整理している中で、本資料がクローズアップされた。

総連合会宛てに出された書簡ではない為、どこまで効力のある文書なのか不明である。

(以下、理事より意見)

暫定措置事業規程により条件を付された船舶の取扱いの資料の中で、令和2年11月1日以降の起工船については、認定条件等全てフリーとあるが、そういう理解でよろしいか。

議長は、以下の通り回答した。

本資料は、1月開催の総連合会の正副会長会議で使用されたもので、理事会決議されて正式に決まったものではない。

7月期の建造申請は、9月の理事会で審議され認定後1ヶ月以内に建造納付金を納付していただく事から、11月1日以降起工という表現になったと考えられるが、この「認定条件等全てフリー」という表現は、2月12日開催の総連合会・正副会長会議では、削除修正されている。

暫定措置事業終了予定は、令和3年8月であり、暫定措置事業規程が廃止されるまでは認定条件を継続することとしている。

(以下、理事より意見)

全海運案の「年度一杯方式」は、総連合会や他の4組合からの理解は得られないのか。

議長は、以下の通り回答した。

すでに借入金完済の目処が付いていることから、「年度一杯方式」を行うには他の組合を説得できる明確な理由がなければ、同意を得ることは、難しい。

(以下、理事より意見)

国交省と国税庁の書簡の資料が、暫定措置事業終了後の在り方について、どの程度の影響力があるのか不明であるが、これに惑わされることなく、しっかりと今後の全海運の組織のあり方について議論していくことが重要である。

議長は、以下の通り回答した。

本資料は、本来、内容的にも公になるものではないと推測されるが、全海運の理事会資料とすることに総連合会からストップの要請があったが、他の組合ですでに開示されてしまっていることから、今回、本理事会でも開示し、議論していただく事とした。

(以下、理事より発言)

他の組合では、すでに令和2年9月期以降の建造申請については、建造納付金を課さないといった情報が組合員に対し周知されていることから、全海運からも早期の情報周知を望む。

大切なことは、暫定措置事業終了後にどのような事業を行うかであり、ここは気持ちを切り替え、令和2年9月期以降の建造申請については、建造納付金を課さなくてもよいと思う。

議長は、以下の通り回答した。

総連合会の資料については、まだ審議もされていないにもかかわらず、あたかも正式に承認されたような書き方をしている報道等の文書中にはあり、その結果、組合員を惑わせる結果となっている。

資料の中には、全海運が反対している項目もあり、あくまで正式決定されたものではないという記述がないと誤解を生じることにもなることから、総連合会に対しては、今後も強く申し入れを行うつもりである。

(以下、理事より発言)

先程とは別の組合の理事会の中でも、令和2年9月期以降の建造申請については、建造納付金を賦課しないといった資料が、理事会限定で開示されたが、果たしてこういった大切な情報を一部の役員だけが共有してよいものか疑問も生じるが、大切なことは、暫定措置事業終了後にどのような事業を行い、組合員の皆さんに納得していただくことであり、暫定措置事業終了についての正式な情報を早く全国の組合員へ周知するべきである。

議長は、以下の通り回答した。

暫定措置事業を終了するのであれば、事業者の建造計画に考慮し、前広に1年以上前から周知するべきという主張をこれまでも総連合会の中で行ってきた。

時間もないことから終了時期について早急に周知しなければならない。

3月12日開催の総連合会の理事会では、令和2年9月期以降の建造申請については建造納付金を課さず、暫定措置事業終了後の事業について審議を開始するか、全海運案である年度一杯迄、建造納付金を課すことを主張するか、本理

事会で決定したいと思う。

寺岡副会長より、以下の補足説明があった。

現状は、決して全海運が他の4組合に押し切られたわけではなく、借入金を超える残高がすでにあることから、本年度で建造申請を終了するべきという4組合の主張に対し、収支相償う令和3年8月までは建造申請受付を継続させ、かつ建造納付金についても令和2年7月期まで課すこととなった。

全海運と他の4組合が、互いに歩み寄った形になったと感じている。

全海運案の年度一杯方式を無理に押し通す必要はないと思われる。

(以下、理事より発言)

令和2年9月期以降に建造納付金を課さずに申請を受け付ける意味はあるのか。

議長は、以下の通り回答した。

情報収集の目的もあると思う。

建造申請の受付が終了することにより、建造隻数等の情報が集まらなくなり、組合組織や事業のあり方について影響がでるかもしれない。

データ収集やその活用については、今後、議論の余地がある。

(以下、理事より発言)

暫定措置事業の終了に係る取扱いについて(資料番号2)の中で黒塗り部分があるのはどうしてなのか。

議長は、以下の通り回答した。

黒塗り箇所は、「令和2年の7月期までの建造申請に係る確定納付金をもって収支相償うことが確実視されていることから」と記載されていたが、誤解を招かないように削除したほうが良いとの意見を受け、削除された。

以上の後、議長は、「暫定措置事業の終了に係る取り扱いについて」(令和2年2月12日、総連合会・正副会長会議資料)にある5項目について、全海運としての対応を諮った処、以下の通り承認決議された。

- (1) 暫定措置事業規程の廃止時期を令和3年8月(収支相償う時期と想定)とすること
- (2) 令和3年8月までは規程が存続することになるため、建造申請受付は継続されるが、令和2年9月期以降の建造申請については、免除等の方法により建造等納付金を課さない措置を講ずることとする。

- (3) 規程が廃止されるまでは、認定船舶（令和2年9月期以降の認定船舶を含む）に付された条件は、継続される。
- (4) 清算剰余金は、暫定措置事業終了後の事業に有効活用するものとし、事業の具体化に向けて検討を加速する。（申請者に返戻しない）
- (5) 以上については、規定改正が必要なことから（1）～（3）の方針を踏まえて、規定改正について国交省と相談を開始する。

議題2. 交通政策審議会海事分科会基本政策部会等に係る件

議長は概要以下の通り説明した。

総連合会作成の「暫定措置事業後の内航海運業界の在り方」の中の暫定措置事業終了後に内航海運業界が果たすべき役割について、資料に基づき説明を行った。

暫定措置事業終了後の組織については、当分の間、総連合会と5組合体制の現状維持で話が進められているが、これについて色々意見があると思う。

又、終了後の事業について、議長が意見を求めた処、概要以下の発言があった。

（以下、理事より発言）

2月17日付内航新聞の記事の中で、国交省海事局の大坪局長が、暫定措置事業終了後の業界団体（総連合会）のあり方について、違法行為等に関して業界が自らを監督する「適正化事業」について言及している。

以前、総連合会から提言された適正化事業を全海運で否決した経緯もあることから、今後の基本政策部会や国交省の発言について注視する必要がある。

上記発言に対し、議長は以下の通り回答した。

以前、全海運が適正化事業を否決した経緯については、大坪局長はご存じないと思う。

基本政策部会の資料の中で、コンプライアンスに関する記載がいくつかあることからの適正化事業の可能性の発言だと考えられる。

今後、基本政策部会において、コンプライアンスに関する具体的な議論になった時には注意して発言したいと考えている。

（以下、理事より発言）

暫定措置事業終了後の組織のあり方については、今後は一本化が望ましいと思うが、船主やオペレーターごとに分けられた組織を形成するのか、方向性を早急に出していただきたい。

議長は、以下の通り回答した。

私個人の考えではあるが、今後、具体的に暫定措置事業終了後の事業のあり方について議論を進めていく中で、予算案の算出があると思うが、事業者はそれを確認した後、組織に残るか、退会するか自ら決めることになるが、退会者の数が予測できない状態の中で、一本化や船主やオペレーターに分かれる組織の話は難しいと思う。

今後の予算や事業者への負担、組織率等の具体的な数字が算出されることによって、新しい組織について議論されることになると思う。

(以下、理事より発言)

以前に総連合会より労務管理責任者を対象に研修制度についての提案をしていたが、すでに国交省では安全マネジメントの制度があり、新たな制度を作り事業へ負担になることは止めて頂きたい。

議長は、以下の通り回答した。

労務管理者の話は、働き方改革の問題で議論されているところで、まだ結論や報告書は出ていない。

村田副会長より概要以下の補足説明があった。

働き方改革の議論の中で、船内の労務管理者が船長から船主へ変わりつつあり、労働時間や用船契約についても見直しがされているが、働き方改革の一環であることをご理解いただきたい。

尚、不備な点があればご指摘いただきたい。

寺岡副会長より概要以下の補足説明があった。

労務管理責任者の件については、国交省と厚生省の調整がついておらず、そのような状況の中で新たな制度ができることはない。

議長が他に意見を求めた処、以下の発言があった。

深水副会長より以下の発言があった。

「内航海運業界が果たすべき役割」の資料の中で、労務管理に関して書かれているが、船主だけでは対応できないものばかりで、今後、荷主やオペレーターへの働きかけが重要だと思う。

村田副会長より以下の発言があった。

事業者や船舶のデータ収集管理については、国だけではなく、業界側でも把握

する必要はあると思うので、方法はいろいろ有ると思うが、そのための組織や人手も必要となってくる。

船員の育成については、大型船と小型船で異なり、小型船は今後も独自の仕組みづくりが必要であり、そのためには費用もかかる。

又、暫定措置事業規程により条件を付された船舶の取り扱いや臨投申請に係る建造納付金の問題についても建造申請とは別に考えるべきであり、藏本会長には、総連合会への申し入れをお願いしたい。

(以下、理事より発言)

臨投申請に係る建造納付金は、本年9月から免除されるのか。

そうなると、積荷制限等の問題もなくなり、様々な問題も生じることから、今後検討をお願いしたい。

議長は、概要以下の通り回答した。

臨投申請については、臨投に係る建造納付金賦課の終了時期等、再検討することを総連合会に対し今後要請する。

議題3. その他、今後の会議予定

議長は、以下の通り報告した。

既報の通り、3/2 砂利船部会、船主部会、3/9 輸送部会については、新型コロナウイルス感染拡大等の状況を懸念し、開催を中止した。

3/18 理事会についても同様の理由で中止とさせていただいた。

但し、3/26 総務委員会は、開催する予定。

今後の会議開催予定については、事務局より報告する旨、述べた。

議長は、他に意見を求めたが、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、松田理事、重枝理事を指名し、謝辞の後、13:45 閉会を宣した。

※本臨時理事会閉会后に、藏本会長より中島専務理事が2月27日早朝に急逝されたことが報告された。

以 上