

## 1月14日開催、第172回船主部会議事概要

当日、東京・海運クラブにおいて、標記会議を開催し、概要以下の通り、審議した。

## 1. 内航海運暫定措置事業について

事務局は、暫定措置事業に係わる平成21年度下期資金管理計画、解撤等交付金交付状況等について、資料に基づき説明し了承された。

また、内航船舶建造に係わる造船所へのアンケート結果を報告するとともに、今後の建造見通し等説明し、了承された。

## 2. 緊急不況対策に係わる内航海運実態調査結果について

事務局は、平成21年11月の元請オペレーター上位50社による輸送数量（内航輸送量全体の80%を占める）の動向について報告し、貨物船については平成19年比で87%まで回復した旨説明し、了承された。

## 3. 船主連絡協議会議事概要について

事務局は、平成21年12月17日に開催した船主連絡協議会の概要について、船主の地位向上に向けて、船主とオペの間の共通認識を拡大していくべく今後もオペレーターとの対話を継続していく旨、また併せて船主連絡協議会として公正取引委員会による「中小事業者のための移動相談会」を次回（2月16日）の船主連絡協議会において開催することとした旨を報告し、了承された。

## 4. 平成22年度内航海運税制要望結果について

事務局は、総連合会を通じ要望している平成22年度内航海運税制要望結果について資料に基づき説明し、了承された。

また、平成23年度税制改正に向けて要望等あれば、その開示方を要請した。

## 5. 公正取引委員会による下請法等勉強会について

当日は部会審議事項が終了した後、公正取引委員会事務総局取引部企業取引課担当官3名の出席を得て移動相談会を開催し、下請法・優越的地位の濫用規制の概要・取引の公正化に向けた取り組み等について説明を受けた後、担当官より不公正取引と思われる具体的な事例等の提供方の要請があり、質疑応答とともに用船船舶に対するオペの対応、船主の置かれている実状等について委員より種々発言があり、その対応等について検討を行った。

この後、個別相談会を行い、当日の部会を終了した。

以 上

# 平成21年度 第5回 船主連絡協議会議事要旨

開催日時 平成22年2月16日(水) 12:00~15:00

開催場所 東京・海運ビル 3階 303会議室

出席者(敬称略)

(内タン) 内藤、松浦、橋本、三谷、三浦、山本

(全内船) 黒川、大木、青野、山田

(全海運) 松本、岡本、原田、三原

(公取委) 鈴木、平川、清水

(事務局)

(全内船) 浦本、斉藤、(全海運) 高木、中島、荒木、(内タン) 西村、尾崎、桜田

定刻、幹事担当組合である内藤 内タン船主部会長が議長となり開会挨拶の後、本日の首題である下請法等に関する公正取引委員会の相談員紹介及び出席委員の自己紹介が行われ、議事を進めた。

## 議 事

### 1. 下請法等移動相談会の件

公取委より下請法等に関し概略説明がなされた。  
説明内容は以下の通り。

#### 1) 下請法の概要

下請法(下請代金支払遅延等防止法)は、下請取引を適正化し、下請事業者の利益を守るための法律。親事業者は、以下の禁止行為を行った場合には、たとえ下請事業者の了解を得ているとしても、下請法に違反することになる。

①買ったたき②発注書面を交付する義務③受領拒否、不当な給付内容の変更及びやり直し  
④下請代金の支払い遅延⑤下請代金の減額⑥割引困難な手形の交付⑦返品⑧購入・利用強制  
⑨早期決済⑩不当な経済上の利益の提供要請

下請法が適用される下請取引は、①事業者の資本金(出資金を含む)規模と、②取引の内容の両面から定められ、この両方の条件に合致した下請取引に対し、下請法が適用される。

#### 2) 優越的地位の濫用規制等の概要

独占禁止法

独占禁止法の「優越的地位の濫用」とは、業界や取引内容と関係なく適用される。取引上優越的地位にある事業者が、取引先に対して不当に不利益を与えることを指し、例えば、発注元の一方的な都合による押し付け販売、返品、従業員への派遣要請、協賛金の負担要請などの不当な行為が該当。なお、独占禁止法改正により「優越的地位の濫用」は、課徴金の対象になった。

独占禁止法の中には、物流特殊指定・大規模小売業・金融ガイドライン等がある。

下請法

「下請法」とは、下請代金の支払遅延や減額など、下請事業者に対する親事業者の不当な行為を規制するもので、簡易な手続により、迅速かつ効果的に下請事業者の利益を保護することを目的としている。

物流特殊指定

物流特殊指定(正式名称:特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不正取引方法)は、荷主(いわゆる真荷主。以下同じ。)と物流事業者の取引における優越的地位の濫用を効果的に規制するために指定された、独占禁止法(正式名称:私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律)上の規制。

公正取引委員会では、物品の運送又は保管を委託する取引のうち、荷主と元請物流事業者との間の取引については物流特殊指定を運用し、また、元請物流事業者との間の再委託取引については下請法(正式名称:下請代金支払遅延等防止法)を運用することにより、物流分野全体の取引適正化に向けた取り組み等について、事例等の説明を受けた。

#### 3) 質疑応答

一昨年来の景気低落に伴う一方的な用船料の大幅ダウン、用船契約書式の作成の仕方、また船主の置かれている実情等について委員より活発な発言があり、公取担当官より対応等について説明がなされた後、今後とも不公正取引と思われる具体的な事例等の提供方の要請があり、本日の勉強会を終了した。

## 2. 今後の対応（地方大会）の件

本日の勉強会を受け、各地区にても移動相談会を実施するか否か図ったところ、是非早急に開催すべきとの意見が多数を占め3月中に2カ所（広島・福岡）にて実施することとした。

以 上

## 2月22日開催、第131回輸送部会議事概要

当日、神戸市・生田神社会館において、標記会議を開催し、概要以下の通り、審議した。

## 1. 輸送部会委員の交代について

四国地方海運組合連合会より、当部会委員について次の通り交代方申請があり、既に第286回理事会（平成21年11月18日開催）で承認されている旨報告し、了承された。

（敬称略）

（旧）吉崎正憲 → （新）野村久雄

## 2. 内航海運暫定措置事業について

事務局は、暫定措置事業に係わる平成21年度下期資金管理計画、解撤等交付金交付状況、並びに今後の建造見通し等について報告の後、暫定措置事業による建造船（孫船）の代替建造への対応について検討方を要請し、種々論議の結果、当部会としては暫定措置事業が継続する以上、納交付金制度に基づき納交付金差額3万円を維持することを前提に、現在の免除船相当額を減額すべき旨、要望していくこととした。

## 3. 緊急不況対策に係わる内航海運実態調査結果について

事務局は、平成22年1月の元請オペレーター上位50社による輸送数量（内航輸送量全体の80%を占める）の動向について報告し、貨物船については平成19年比で87%まで回復し、またリーマンショック後の同20年比では1.13%増と回復傾向にある旨報告し、了承された。

## 4. 各地区輸送状況・運賃・用船料状況について

出席委員より各地区における輸送状況・運賃・用船料状況について報告があり、議長は各地区の状況を総括し、輸送量的にはリーマンショック以前に比べ一部50%以上の減少があるものの概ね10～30%減で推移する等、多少持ち直しはあったものの、厳しい状況が依然として続いており、運賃面でも船腹が過剰な現状では適正化は難しく、今後の老齢船買上等の推移を見守らざるを得ず、また用船料は499 G/T型の鉄鋼船で800～900万円/月と思われる旨総括した。

また、今後の運賃更改期に向けて、厳しい状況ではあるものの適正な運賃獲得に向けて努力方を要請し、本件を終了した。

## 5. その他

事務局は、総連合会運賃・用船料委員会が取り纏めた平成21年度上期輸送実績の概況、燃料油高騰の運賃転嫁状況アンケート結果、並びに総連合会政策委員会報告に基づく船員の新しい社会保険制度について、資料に基づき報告し了承された。

以 上

## 2月23日開催、第140回砂利船部会議事概要

当日、神戸市・東急インにおいて、標記会議を開催し、概要以下の通り、審議した。

## 1. 内航海運暫定措置事業について

事務局は、暫定措置事業に係わる平成21年度下期資金管理計画、解撤等交付金交付状況、並びに今後の建造見通し等について報告の後、暫定措置事業による建造船の代替建造への対応について検討方を要請し、議長は出席委員全員より意見の開示方を求めた後、当部会としての意見を次の通り取り纏めた。

暫定措置事業による建造船については、代替建造の際の免除船相当分をを認めるべきであり、また納交付金単価については、平成24年度単価を横滑りする形で、以後も継続していくことを最低限の条件とするよう要望する。

## 2. 緊急不況対策に係わる内航海運実態調査結果について

事務局は、平成22年1月の元請オペレーター上位50社による輸送数量内航輸送量全体の80%を占める)の動向について報告し、貨物船については平成19年比で87%となり、回復傾向にある。

また、砂・砂利・石材については、元請8社の調査では、平成19年度比で31%増となる旨報告し、了承された。

## 3. 各地区輸送状況・運賃・用船料状況について

出席委員より各地区における輸送状況・運賃状況等について報告があり、概ね公共工事の減少等から数年前に比べ輸送量等は半減し、運賃面でも20~40%減となっており、羽田以降の大型プロジェクトが見込めない中、砂利船業界は危機的状況にある旨述べられた。

## 4. プッシャーバージに関する関係法令改正に係る諸問題について

プッシャーバージについては、平成15年度よりバージとプッシャーが一体化計測され、それ以降の新造船は船舶安全法・船員法等を合計したトン数により摘要(平水区域・限定沿海は除く)されているが、既存船についても平成30年8月1日より同様の取り扱いとされる。

当部会では、既存船の取り扱いについて昨年9月2日にワーキンググループを開催し検討したものの結論を得るに至らず、種々検討の結果、全海運のプッシャーバージの加入状況等を確認した上で、今後の対応を図ることとした。

以 上

第33回（平成21年度第7回）  
内航海運活性化プロジェクトチーム議事録

日 時：平成22年2月17日（水）12：00～14：30

場 所：東京・海運ビル 3階 305会議室

出席者：会 長 小比加恒久

担当副会長 雑喉平三郎

委員長 蔵本由紀夫

委 員 井下光一 宗田銀也 塚本博行 原田勝弘 東谷正樹 村松正樹

【順不同敬称略】

議 題：

1. 暫定措置事業建造船（孫船）の取扱いについて
2. フィーダー輸送関連・建造納付金の取扱いについて
3. 今後の業界・組合のあり方等について

事務局による出欠状況の報告に続き、当初予定の今後の業界・組合のあり方を議論する前に急遽孫船の取扱いと、内航フィーダーコンテナ船建造納付金の取扱いについて議論することになった経緯の説明がなされた。また、小比加会長の挨拶においても補足説明があり、予定の議題より先に取り扱うこととして審議を開始した。

1. 暫定措置事業建造船（孫船）の取扱いについて

この度、貨物船において暫定措置事業建造船（以下孫船という）を海外売船し、近々代替建造の希望もあるようだが、孫船の取扱いについては未決案件であり、昨年度報告された内航総連合会政策小委員会での「今後の暫定措置事業の在り方についての考え方（答申）」においても、実態調査と納付金減額制度の早期実施を当局と協議することと纏められている。

- ・冒頭の説明では、今年6月予定の内航総連合会総会までに、2回の政策小委員会を開催し審議により結論を得ようとしているが、平成27年度以降の暫定事業並びに業界における組合運営に大きな影響力を持つ意味で、慎重に審議する必要があるのではないか。
- ・とは言え、現実に孫船の処理（海外売船）が終了していることで、船主の意思確認（代替建造他）も急ぎ対応すべき。
- ・暫定事業の債務確定による返済を、現在のルール（約束）では会計処理上の問題はあるものの、建造納付金だけに頼る方法で良いのか。

- ・暫定事業が未来永劫続く訳でなく、組合運営資金を暫定事業に依存する体質から改善する時期が来ることも想定し、今回の孫船に対する議論をすべき。
- ・しかし、以前徴収賦課金設定を議論した際に大半の反対があった。
- ・現在議論している「今後の業界・組合の在り方」の組合再編等実現することで、現状の地区組合費や構造改善賦課金等、大きく値上げすることなく暫定事業並びに組合運営資金に活用できないか。
- ・納付金に頼らず、賦課金等活用した返済をするというのは、暫定事業の終了を早めることとなるが、業界にとって新規事業者との公平な競争が可能なのか。
- ・孫船は、旧規程船と同様、建造納付金の減額制度を適用することと纏めているが、平成 27 年度までは免除制度と減額制度の併設となるのか。
- ・その場合、減額単価は既に 1 度は納交付金単価差を収めており、2 度目に現状の単価差を収めさせるのは公平でなく負担増となる。
- ・公平という意味では、1 度目と 2 度目の単価差の差額のみ収めさせることで調整するという一部意見もある。
- ・借入返済原資の観点から見れば、旧規程船同様、現在の単価差を収めることが必要である。

以上、年々暫定事業の状況が変化する中、予想できないことも多く、現時点では長期的展望を描いた結論は得難いと思われる。これまでの意見を総連合会の政策小委員会に持ち寄り、審議の状況等様子を見ながら対応することとした。

## 2. フィーダー輸送関連・建造納付金の取扱いについて

スーパー中枢港湾構想、カボタージュ問題、モーダルシフト推進等、現在議論が進められており、アジア諸国との競争におけるコンテナ取扱いを増量し、全国各地の港や内航を活性化させるために効率的輸送の実現が求められる。そのためにコンテナ船大型化の負担軽減のひとつとして、建造納付金単価の見直しを検討するものである。

- ・貨物に対する保証もなく、高船価の大型コンテナ船建造は本当に意味があるのか。
- ・通常、内貨と外貨を混載し運航しており、フィーダー輸送を限定した軽減（優遇）措置が、国内のモーダルシフトで一般貨物のコンテナ化が進むと考えた場合、一般貨物船に対する影響も考慮しながら検討すべき。
- ・釜山など、洋上通関や夜間荷役、港湾料金など、近隣アジア諸国の港湾事情を良く学習し、総合的比較において競争できる環境整備が必要であり、建造納付金単価の点のみで見た軽減措置は意味を為さない。
- ・総合的政策展開の中での議論であれば前向きに検討できる。

### 3. 今後の業界・組合のあり方等について

前回の宿題であった5年後、10年後を予想したシミュレーションについて、全海運の現状と過去の推移を基本に作成したものを次の通り説明した。

組合収入を事業者割り、船腹割り、暫定事業手数料の3つに分類し、其々の船種別の構成比と全体の平均値の2通りを予想し、現在の組合運営（経費）を行うと仮定した場合、どの程度事業者の負担が増すのかをシミュレーションした。

このシミュレーションに対する委員の意見は次のようなものであった。

- ・予想に反し大きく負担増にならなかったのは、船腹割りの数値が大きく影響している。
- ・事業者数は減少しても、輸送量から見た大きな減少は無く、大型化する傾向にある。
- ・また、建造推移からみた手数料収入は平均的にみて変動しないものと仮定すれば、事業者割のみ影響を与えるものと判断する。
- ・客観的には過去の推移で試算するしか方法が無いが、現実的には試算した数字に無理もある。例えばオペとオーナーの数が均衡し、1対1に近づいていく。景気変動や他の要因により更なる減少も今後考えられる。特に昨年以降の景気低迷による変化は大きく、数年前の建造隻数が多かった時期との差は歴然で、1年毎数値の見直しも必要である。
- ・他組合から意見交換の申し出を頂いているが、全海運内部の調整が出来ていないことから先送りしている。現状では、急遽審議案件があり今年度中に議論が進む可能性は薄く、来年度前向きに検討したい。
- ・何れにしても、今回のシミュレーションは一定の成果を残し、各地区の今後の運営における参考として活用して欲しい。

次回開催は5月と予定していたが、冒頭の理由により総連合会政策小委員会開催後に様子を見ながら対応することとして14時30分に閉会した。

以上



船員対策検討委員会審議概要

開催日時 平成22年3月9日(火) 12:00~14:30  
場 所 東京・平河町 海運ビル3階 306室  
出席者 委員長 岡本信也  
(敬称略) 委 員 河田 清、三原廣茂、畝河内毅、松本雅彦  
会 長 小比加恒久  
担当副会長 木許作太

議 題 1. 船員の確保・育成のための方策検討の件  
2. その他

事務局は資料の確認と共に以下の通り説明した。

- ・内航業界の21年度求人数は413名で、対20年度比52%と減少している。
- ・海技学校卒業生の就職内定率は80.2%。学校によりバラツキはあるが尚2割が未定の状況である旨説明すると共に、各地区で新規採用のなお一層の協力を要請した。
- ・国交省、鉄鋼船委員会(全内輸)、報道機関等のデータから内航船員の年齢構成を調査した結果、ほぼ同様に46歳以上が6割近い構成となっている。
- ・厚労省における陸上の中小企業向けの主な雇用・労働関係助成金制度の中から海運に利用できるものはないか研究しては如何。

この後、審議に入った。主な意見は以下の通り。

- ・船員の確保・育成は船主の責務。助成金があれば出来る、無ければ出来ないと言う論理は可笑しい。
- ・船員の育成には費用がかかり、幾らかでも負担が軽減できるよう研究すべき。
- ・折角雇用保険が統合されたのだから、陸上の制度を海上に取り組む事も必要。
- ・水産高校にPRに行っても、最近では内航に向けて貰えない。
- ・以前は海技学校に求人票を出しても小さな事業者の所は梨の礫。それでも継続して求人票を出していたら女子船員が来てくれた。その後は毎年雇用している。
- ・求人票を出し続けることが大事。出したり出さなかったりするから学校の先生も内航に不信が生じて生徒を斡旋しなくなる。
- ・船処を抱えている船対協と、他の船対協との動きにバラツキがあるのは当然。それぞれが出来る範囲で活動している。
- ・新6級海技士講習における機関部の新設、及び既海員養成機関修了者の新6級による乗船履歴の短縮を要望したい。

等々の意見を踏まえ、当委員会として、業界で解決できる問題と、法的な改正等を伴う問題等各地区の船対協、或いは船員対策委員会等で解決できない事項は全海運船員対策検討委員会を通じ、総連合会船員対策委員会に問題提起して解決を図って行くこととした。

以 上