

### 第3章 内航海運船腹調整事業が果たしてきた役割と今後のあり方

#### 1. はじめに

内航海運においては、昭和41年よりスクラップ・アンド・ビルド方式による内航海運船腹調整事業が実施されていたが、同事業は、規制緩和の推進等の要請の下、海運造船合理化審議会等における議論等を経て、昨年5月に内航海運暫定措置事業の導入により解消された。

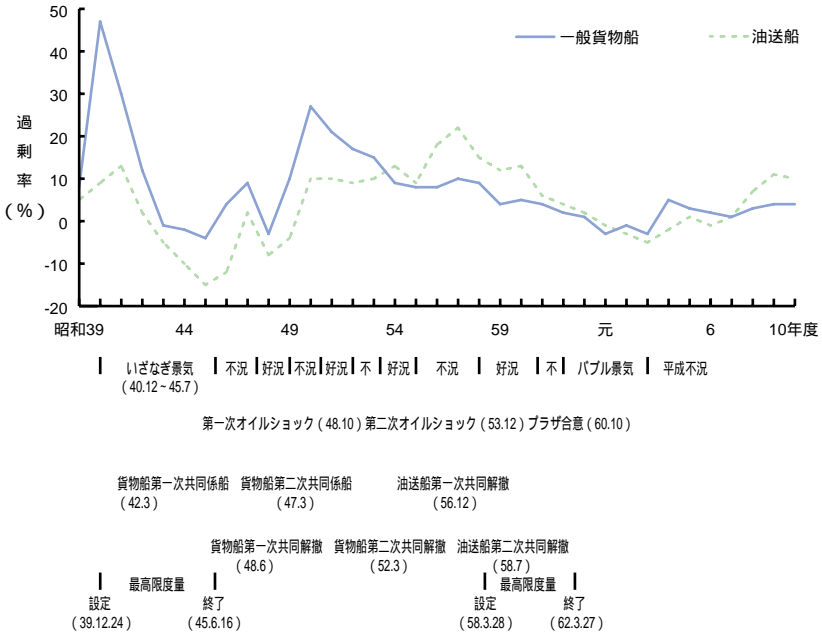
以下、内航海運市場の特性等、内航海運船腹調整事業が実施された背景に触れながら、同事業が果たしてきた役割と今後のあり方について述べることとする。

#### 2. 内航海運市場の特性

##### (1) 船腹の需給ギャップが生じやすい市場であること

内航海運は、船腹需要が景気の影響を受けて変動しやすいのに対し、船舶の使用期間が長期であること、輸送サービスのストックが不可能であること、固定費が大きく係船等の輸送調整が困難であること等から供給調整面での機動性を欠くため、船腹の需給ギャップが生じやすいという産業特性を有している。現に内航海運市場は、現在も船腹過剰状態であり、平成景気時には一時的に船腹需給が逼迫したものの、それ以前は長期に亘り船腹過剰の状態が続いたという経緯がある（図表2-3-1参照）。

図表2-3-1 船腹需給の推移

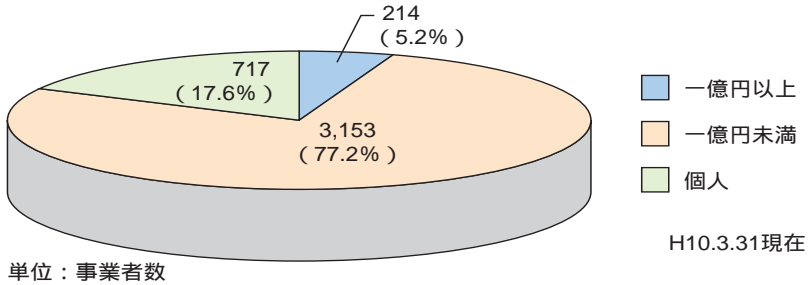


運輸省海上交通局調べ

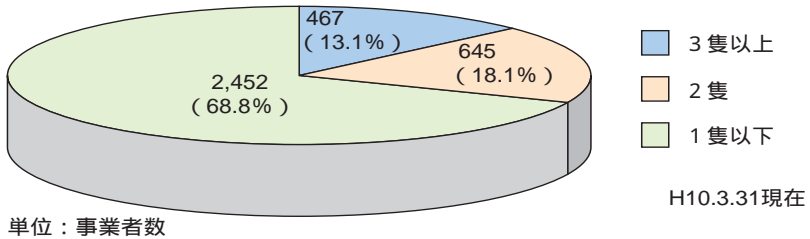
(2) 中小零細性が強い業界であること

内航海運においては、事業者の減少とともに事業規模の拡大が着実に図られてきているが、それでもなお95%は資本金1億円未満の中小企業であり(図表2-3-2参照)、かつ所有船舶数1隻以下の者が大勢を占めている(図表2-3-3参照)。また、事業者全般において、資本の内部蓄積が乏しく、負債比率が著しく高いなど経営基盤が極めて脆弱な状態にあることから(図表2-3-4参照)。なお、特に船舶貸渡業については船舶という高額な設備投資が必要なことから負債比率の水準が更に高くなる) 経営の合理化や船舶の近代化が遅れがちになったとの問題がある。このため、従来より経営基盤の強化等を目的とした構造改善の必要性が指摘されているが、その進捗状況は十分とは言えない。

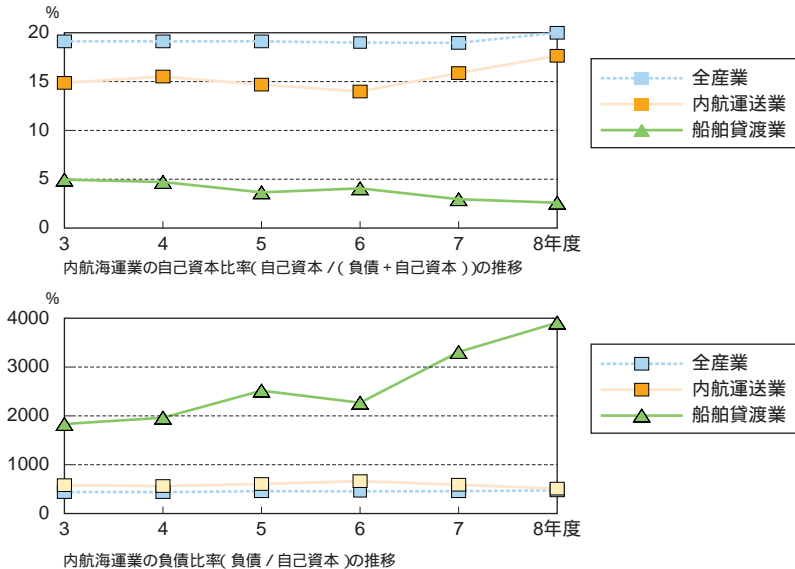
図表2-3-2 許可事業者における資本金別の構成



図表2-3-3 許可貸渡事業者における使用船舶の構成



図表2-3-4 内航海運業の経営基盤の推移



### 3. 内航海運船腹調整事業開始の背景

内航海運船腹調整事業が開始された背景となった昭和30年代から昭和40年代にかけての我が国経済の状況を見ると、鉄鋼業、機械工業等を中心とする製造業の発展によりGDPに占める第2次産業のシェアが高まり産業構造が高度化するとともに、エネルギー源が石炭から石油へ転換するという、いわゆるエネルギー革命が進展しつつあった。

このような我が国経済の変化を受け、産業基幹物資の長距離輸送を主とする内航輸送量も大幅に増加し、国内貨物輸送において昭和34年度にはトンキロベースで鉄道からその首位を奪い、昭和32年度からの6年間に1.92倍（年率11.5%増）となった（図表2-3-5、2-3-6参照）。

このように内航海運は国内物流の大動脈となった反面、その輸送を担う内航海運業者は零細規模の多数の事業者が乱立し、過当競争の状況にあり、昭和42年許可制が導入されたところの内航海運業者の数を見ると、1万1,000を超えていた。また、使用されている船舶についても法定耐用年数を超えた老朽船がかなりのウェイトを占めていた（図表2-3-7参照）。

また、昭和39年から40年ころはオリンピック景気後の景気低迷期にあたり、船腹過剰が大きな問題となっていた。昭和40年に内航海運業法に基づき策定された適正船腹量によれば、一般貨物船について、70万7,000トン、47%の過剰率となっていた（図表2-3-8参照）。

このような状況の中で、船腹過剰の状態を放置する場合は、経営基盤の脆弱な中小企業の経営は不振を極め、ますます高度化・多様化する輸送需要に対応した企業の近代化と体質改善は困難であり、ひいては、国内にお

図表2-3-5 国内貨物輸送構造の推移

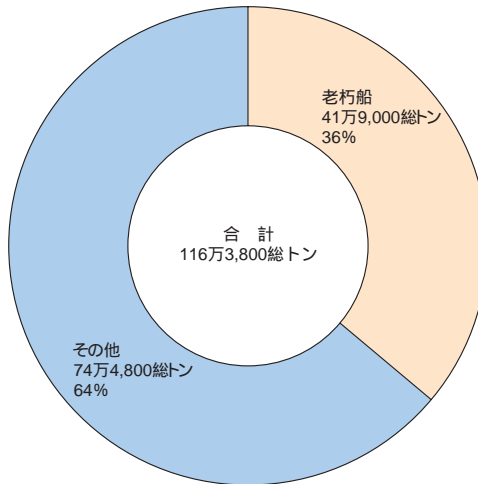
年度	内航海運		鉄 道		自動車		合 計	
	億トンキロ	%	億トンキロ	%	億トンキロ	%	億トンキロ	%
32	389.6	38.5	489.9	48.4	132.2	13.1	1,011.7	100
33	378.4	38.2	460.0	46.4	153.2	15.4	911.6	100
34	509.9	42.6	504.8	42.1	183.2	15.3	1,197.9	100
35	635.8	45.8	545.2	39.3	208.0	15.0	1,389.0	100
36	711.5	45.6	584.7	37.4	265.7	17.0	1,561.9	100
37	719.1	44.5	572.3	35.4	324.3	20.1	1,615.7	100
38	788.2	43.6	601.2	33.2	420.3	23.2	1,809.7	100

ける物資の安定輸送に支障を来たす恐れがあったため、運輸省は昭和41年に、内航海運組合法（以下「組合法」という。）に基づき日本内航海運組合総連合会が行う調整事業として、内航海運船腹調整事業の実施を認可するに至った。

図表2-3-6 内航貨物輸送量の推移

年度	輸送量(千トン)	指数	増加率
32	92,370	100	
33	89,850	97	2.7
34	111,772	121	24.4
35	138,849	150	24.2
36	152,742	165	10.0
37	162,272	175	6.2
38	177,201	192	9.2

図表2-3-7 貨物船（鋼船）の老朽化比率（昭和37年12月現在）



図表2-3-8 昭和40年度時策定の適正船腹による過剰状況（一般貨物船）

（単位：千総トン）

	現有船腹量	適正船腹量	過剰船腹量	過剰率
一般貨物船	2,211	1,504	707	47%

注 現有船腹量は昭和40年9月末現在。

#### 4. 内航海運船腹調整事業の概要

内航海運船腹調整事業とは、船舶の建造に際し一定の比率（引当比率）による既存船の解撤を求めるというスクラップ・アンド・ビルド方式による船舶建造方式であり、組合法に基づき実施され、同法により独占禁止法の適用が除外されている。したがって、適正船腹量等を踏まえ、船腹過剰のときには引当比率を1以上に引き上げることにより船腹過剰を解消することが可能であった。実際、昭和53年に貨物船の引当比率を1：1.3として以降は、一般貨物船の過剰率が10%を下回っているほか、60年に油送船の引当比率を1：1.2としてから過剰率が改善している。

また、モーダルシフト推進の担い手となるRORO船等や荷主が長期間に亘って積荷を保証した鉄鋼運搬船等特殊事情が認められる一部の船種については、船舶解撤の申請を一定期間猶予することにより同事業の弾力的な運用が図られていた。

さらに、昭和49年から翌50年にかけて鋼船の建造に当たり3隻の木船の引当てを求めるとし、老朽化した木船の鋼船への代替に一定の効果を上げるとともに、船齢の古い一定の船舶を解撤する場合には、実際に解撤されるトン数よりも割り増しを認めることにより、古い船舶の解撤を促進する運用も図られていた。

#### 5. 社会経済情勢の変化と内航海運船腹調整事業見直しの要請の高まり

内航海運船腹調整事業が四半世紀を超え長期間に亘り実施される過程において、我が国経済社会をめぐる環境は、経済のグローバル化等を背景に急激に変化し、そのような中で経済政策の基本も自己責任原則と市場原理に立った経済社会の実現に置かれ、内航海運船腹調整事業もその一つである、個別法に基づく独占禁止法適用除外制度が平成6年7月の閣議決定において見直されることとされた。

このような状況の中で、運輸省は平成6年7月に海運造船合理化審議会内航部会（以下「海造審内航部会」という。）に対し「今後の内航海運対策について」を諮問し、海造審内航部会において約1年間をかけて、内航海運をめぐる経済社会の変化を踏まえて良質な輸送サービスの安定的かつ効率的な提供という内航海運の使命を確保していくという観点から、内航海運船腹調整事業の見直しをはじめとした内航海運対策について検討が行われた。

## 6．内航海運船腹調整事業の評価

### (1) 肯定的評価

海運審内航部会の答申によれば、内航海運船腹調整事業は、平成景気時に一時的に船腹不足が生じる等の問題があったものの、全般的には、適正船腹量等を踏まえた引当比率の変更や上述した同事業の弾力的運用等により、以下の点で効果があったといえる（図表2-3-9参照）。

#### ・船腹需給の適正化

需給ギャップの生じやすい市場環境の中で、内航海運船腹調整事業導入前後の時期と比べ、近年は船腹需給のバランスが大幅に改善された。

#### ・船舶の大型化・近代化

内航海運船腹調整事業導入時期に比べ、現在の平均船型は約2.9倍の大きさとなっており、船型の大型化が促進された。また、老朽船比率は減少し近代化も促進された。

#### ・運賃水準

一般的に競争制限的措置がもたらすと言われている運賃水準等の面における弊害は少なかった。

### (2) 否定的評価

他方、同事業に対しては、次の弊害が指摘されている。

・同事業が長期に亘り継続実施される中で、引当資格が内航海運業者により取引可能な財産として認識されるとともに、金融機関から融資を受ける際に担保又は含み資産として評価されるなど、同事業への過度な依存体質を生んでおり、このことが事業規模拡大等による経営基盤強化に向けた構造改善が進まない要因の1つになった。

・同事業の下では、意欲的な事業者の事業規模の拡大や新規参入が制限されるため、内航海運業の活性化等の支障になった。

## (3) 結論

船腹過剰時のセーフガード（緊急避難措置）として活用する観点から、法律上の制度としての船腹調整制度は維持存続する必要があるが、スクラップ・アンド・ビルド方式による内航海運船腹調整事業は、内航海運業者の経営基盤の強化を目的とした抜本的な構造改善を推進していくとの観点から見ると、内航海運業界の課題に的確に対応することができないおそれがあることから、内航海運業の抱える構造改善及び活性化を図るため、内航海運船腹調整事業の計画的解消を図り、市場原理をより強く働かせることを内容とする答申が海造審内航部会により運輸省に提出された。

政府は、この意見を踏まえ、平成8年3月29日の閣議決定「規制緩和推進計画の改定について」において、内航海運船腹調整事業について、「荷主の理解と協力を得ながら5年間を目途に所要の環境整備に努め、その達成状況を踏まえて同事業への依存の解消時期の具体化を図る」こととした。

図表2-3-9 内航海運船腹調整事業に対する肯定的評価

## 船舶需給の適正化(需給ギャップの推移)

昭和39年～昭和48年の年間平均		平成元年～平成10年の年間平均	
一般貨物船	10.7%	一般貨物船	3.0%
油送船	8.1%	油送船	4.5%

## 船舶の大型化(平均船型の推移)

〔単位:総トン〕

昭和41年3月末	平成11年3月末
173	495

## 船舶の近代化(貨物船における老朽船比率の推移)

昭和37年12月末	平成10年3月末
36%	30%

老朽船:船齢が14年以上の船舶



## 7. その後の状況の変化と内航海運暫定措置事業の導入

### (1) 内航海運船腹調整事業解消の進め方をより明確にする必要性の高まり

しかしながら、企業が低廉な賃金や拡大する市場を求めて生産拠点等の立地国を選ぶという国際的な競争時代に対応するため、平成8年後半になると、我が国経済の新たな発展の可能性を開くためとの考え方の下に、金融、物流、エネルギー、情報通信等の分野を中心に規制緩和を早急に進める要請が高まった。

また、景気低迷等に伴う内航海運市場の船腹過剰状態の中で、これまでの政府の方針では、内航海運船腹調整事業の解消の進め方が必ずしも明らかにされていないために、内航海運業者が船舶の建造を見合わせたり、金融機関の内航海運業者に対する融資態度が慎重になる等の問題が生じていた。そこで、同事業の解消問題の今後の進め方を早期に明確にすることが関係方面より強く望まれるに至った。

### (2) 内航海運船腹調整事業を解消する場合の問題点

このような背景から、平成9年8月から海造審内航部会において、同事業の解消の進め方について検討が開始されたが、検討の過程において、同事業を解消する場合に引当資格の財産的価値の手当てが必要である旨の指摘がなされた。

すなわち、引当資格が、金融機関から融資の際に担保又は含み資産として評価され、財産的価値を有するものとして認知されていたため（具体的には、引当資格の取引価格は、一般貨物船の場合、最高時（平成3年頃）には、トン当たり30万円を超えていたとされている。仮に、トン当たり10万円とした場合、標準的な内航船は1,600重量トン程度であるため、引当資格の価値は1.6億円程度となる。）内航海運船腹調整事業の解消はこの引当資格の財産的価値を消滅させることとなり、その結果以下のような影響が生じると指摘された。

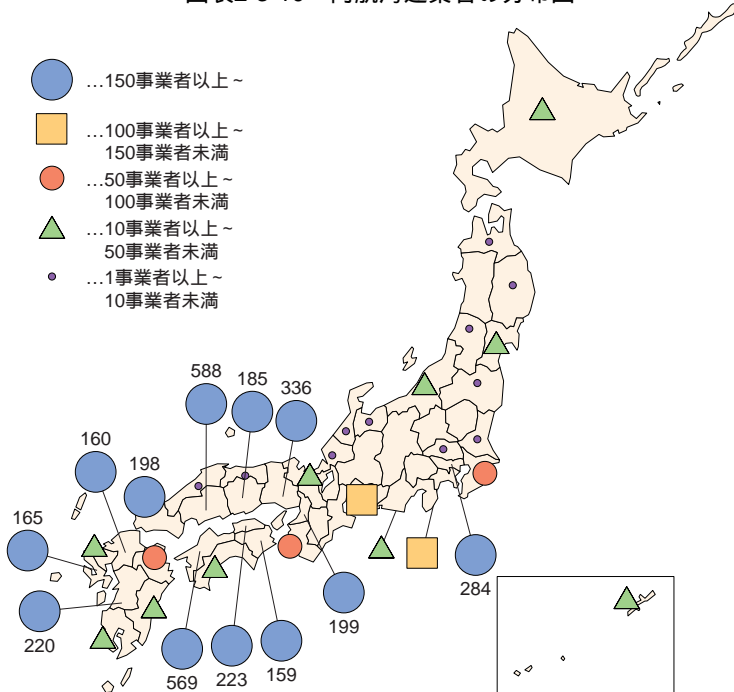
### 内航海運業者に与える影響

内航海運業者は、その9割以上が中小企業であり、資本の内部蓄積が乏しいため、引当資格の財産的価値に依存して、運転資金や新船建造資金を金融機関から調達している者が多い。したがって、内航海運業者の経営や資金基盤が十分安定化されないまま引当資格の財産的価値が消滅すれば、直ちに運転資金の手当てに行き詰まったり、老朽船の代替建造に必要な資金手当てができなかったり、更には、転廃業に当たって負債の支払いもままならなくなる内航海運業者が多数発生することが予想される。

### 地域経済に与える影響

瀬戸内地方、九州地方等には、内航海運業や小型造船業などの内航関連産業が当該地域の基幹産業としての役割を果たしている、いわゆる「船どころ」と呼ばれる地域（図表2-3-10参照）があり、このような内航海運業者への影響は、これらの地域の経済全体にも深刻な影響を及ぼすことが予想される。

図表2-3-10 内航海運業者の分布図



### (3) 内航海運暫定措置事業の導入

以上を踏まえ、引当資格の財産的価値を手当てしつつ、内航海運船腹調整事業を解消するため、新たに船舶を解撤する事業者に対し解撤する船腹量に応じ交付金を交付するとともに、船舶を建造する者から建造する船腹量に応じ納付金を納付させるという内航海運暫定措置事業を導入することを内容とする答申が平成10年2月、海造審内航部会から運輸省に提出された。

政府は、これを踏まえ、「規制緩和推進3か年計画」(平成10年3月閣議決定)において内航海運暫定措置事業を導入することにより内航海運船腹調整事業を解消することとし、同年5月に措置した。

### (4) 内航海運暫定措置事業による効果

内航海運船腹調整事業から内航海運暫定措置事業に移行することにより、以下のような効果が生ずることが期待される。

- イ．引当資格の保有の有無にかかわらず、新しく建造される船の船腹量に応じて納付金を支払えば船舶を建造することができるため、船舶建造の自由度が高まる。
- ロ．交付金の額を漸減させるとともに、内航海運暫定措置事業開始後一定期間経過した後は、交付金を交付する対象を船齢15年程度以下の船舶に限定するため、老朽船の代替・解撤が進み、船舶の近代化が促進される。
- ハ．物流の効率化の進展等のため、現在、内航船腹量は過剰状態となっており、特に油送船について顕著となっているが、内航海運暫定措置事業の導入により当面船舶の解撤の動きが促進されるため船腹過剰の解消に資する。

## 8．内航海運暫定措置事業導入後の状況

### (1) 大型RORO船の建造促進

内航海運暫定措置事業が導入されて1年余りが経過したが、船舶建造の自由度が高まったことや同事業がモーダルシフト船に対して優遇措置をとっていることから従来みられなかったような大型RORO船が建造されている(図表2-3-11参照)。

### (2) 過剰船舶の解撤促進

現下の景気の低迷により内航海運の大宗貨物である産業基幹物資の生産量の落ち込みに加え、相次ぐ荷主業界の大型合併や物流提携の影響により、船腹の過剰感が強まっている。

このような状況のなかで内航海運暫定措置事業は過剰船舶の解撤の促進に寄与しており、本年6月末時点における解撤等交付金の交付状況は、45.4万トン、解撤等交付金申請に係る認定状況は、80.5万トン（3月末）となっており、これは当初想定した62万トンを大きく上回っている。

図表2-3-11 内航海運暫定措置事業導入後における大型RORO船の建造計画

建造申請	総トン数	隻数	竣工予定年月日	航路
平成10年 7月	8,350	2	平成11年11月	東京～十勝・釧路
平成10年12月	10,956	1	平成11年11月	東京～苫小牧
平成10年12月	9,948	1	平成11年11月	東京～苫小牧
平成11年 4月	9,900	1	平成11年12月	東京～大阪～日南
平成11年 4月	9,878	1	平成12年 2月	東京～苫小牧



内航海運の主力を担う499型  
「鐵成丸」 499G / T