

内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針

平成 16 年 12 月 20 日

国 土 交 通 省

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

1. 基本的な考え方

(1) 内航海運に対する支援の必要性

内航海運は産業基礎物資輸送の約 8 割を担っており、他の輸送モードに代替不可能で我が国の物流に不可欠の存在である。しかし、内航事業者の多くは経営基盤が脆弱で代替建造により輸送効率や運航コストの改善を行う余力に乏しく、現状のままでは老朽船や安価な低効率船の増加により内航海運の効率性が低下してしまうおそれがある。また、内航船員の高齢化が進んでいることから、今後、大量退職により深刻な船員不足やこれに伴う熟練船員の減少を招く懸念がある。

これらの状況が生じた場合には、我が国の産業を支える物流が機能不全に陥ってしまう。このような事態を避けるためには、引き続き国が内航海運に対して支援を行い、早急により効率的でかつ省人化が可能な船舶への代替建造を促進する必要がある。

(2) 共有建造制度の意義

海運事業者、特に中小事業者が最も必要としているのは、単なる資金供給だけでなく担保不足・技術力不足を補う支援である。民間金融機関等では、船舶以外の担保が乏しいという内航海運の特性に对应していないこと、また技術部門を有しないこと等からこうした事業者ニーズに十分に対応することは困難である。

したがって、原則船舶以外の担保を必要とせず、また建造等に際しての技術的な指導等を受けることができる共有建造制度により引き続き支援していくことが必要である。

(3) 船舶勘定の財務面での現状と課題

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、平成 15 年 10 月 1 日に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団を統合して発足しているが、その中の船舶勘定（共有建造業務と技術支援業務を実施）については、未収金（リスケ済のものを含む。）が 15 年度末時点で 473 億円、繰越欠損金が 445 億円、債務超過額が 283 億円という状況にある。

(4) 解決の方向性

以上の現状認識に基づくと、機構の船舶勘定については、内航海運を巡る課題に効果的に対応するため、業務内容の抜本的な見直しと財務状況の改善を図っていくことが喫緊の課題である。

このため、特に平成17年度～21年度までの今後5年間を「重点集中改革期間」とし、可能な限りの施策を集中して政策目的に的確に対応した支援を実施するとともに、船舶勘定の財務状況の改善を図ることとする。

2. 具体的な対応策

(1) 共有建造制度の抜本の見直し

政策目的を踏まえた支援の重点化、集中化を実現するべく、以下の措置を実施する。

- ① 共有建造業務の対象を政策的意義の高いものに重点化する。具体的には、貨物船について基幹的物流を担うものとして他に代替不可能な船舶を対象を限定することとし、旅客船についても、フェリーの原則建造廃止等により対象を絞り込むこととする。さらに中小企業政策の観点も踏まえ、共有比率の見直しを行う。

絞り込まれた対象船舶の中でも、特に効率性に優れ、省人化が可能なスーパーエコシップについては、内航の諸課題に対応できる船舶として最重点事項と位置付け、その普及促進を図るために船舶使用料の軽減、技術的な支援を実施する。

- ② 全体的な事業金利水準の見直しと政策的に重要な船舶に関する金利軽減を実施するとともに、事業者ニーズの多様化等に対応した金利見直し型と金利固定型との選択制導入を図る。選択制が利用者たる海運事業者にとって使いやすいものとなるよう、随時必要な見直しを図る。

また、選択制の導入に併せ、海事関係民間団体の協力も得つつ、事業資金の調達コストの低減化を図ることとする。

(2) 未収発生防止、債権管理及び回収の強化策

未収発生の防止、債権の管理及び回収の強化を図るため、以下の措置を実施する。これらの効果により、期間中に累計50億円程度の債務超過削減を見込む。なお、債務超過については、別添にあるとおり、一定の前提の下に国土交通省においてその額の推移を見込んでいる。

- ① 新規未収債権の発生を防止するための民間ノウハウを活用した審査厳格化（信用リスクの外部審査委託原則化）、未収発生時の用船料直接受領の一般化等
- ② 保有債権の管理を強化するための民間銀行等への事業者経営状態のモニタリングや再リスクの判断に際しての審査の委託等
- ③ 既存債権の回収率を引き上げるための、機構が破綻事業者等から買い取った船舶の貸渡し、民間銀行等との協調融資契約に基づく計画的回収等

（３）組織改革及び一般管理費削減等

共有建造業務及び技術支援業務の遂行体制の簡素合理化及び業務コストの抑制を図るため、以下の措置を実施する。これらの効果により、重点集中改革期間中に累計で８億円の一般管理費削減（平成１９年度末において期間前年度より１割減、期間末において期間前年度より２割減）を見込む。

- ① 船舶勘定関係の技術支援部、海上交通支援部及び特別管理部の３部を再編、合わせて、船舶勘定の職員数（現在７１名）を早期に５０名台にまで抑制
- ② 役員報酬の削減とともに、人件費削減、経費節減等により一般管理費を縮減

（４）財政・金融上の措置

国土交通省は、共有建造制度を通じた内航海運効率化を実現するため、以下の措置を責任を持って実施する。

- ① 共有建造業務の遂行に必要な財政融資資金の借入れを要求する。
- ② スーパーエコシップ普及促進のための支援原資として、重点集中改革期間中は毎年一般会計出資金４０億円を要求する。

（５）追加的な方策

今後の内航海運政策の展開を幅広い視点から点検し、機構の政策関与のあり方、累積欠損の解消に向けた追加的な方策等について、平成１７年度に必要な検討を行い、緊急に講ずべき施策に関しては平成１８年度に実施を図る。

3. 重点集中改革期間中の姿

共有建造事業量については近年低水準で推移してきたが、今後、平成３年～６年前後にかけて建造された船舶の大量更新時期を迎えるため、相当程度の代替建造需要が見込

まれる。また、国土交通省においては、内航海運の活性化、代替建造の促進等のための施策を講ずることとしており、特に、スーパーエコシップについてはその普及促進のための支援や船員制度・検査制度に係る環境整備を今後進めていくこととしていることから、これらによる建造促進効果が期待される。

上記を踏まえつつ、具体的な事業量については、国土交通省において、別添のとおり、代替対象船舶の絞り込み、低位推移期の代替率の採用等の前提をおき、期間中約1470億円程度となるものと見込んでいる。この事業量を前提として、上記2.の対応策を講じ、期間末において債務超過の大半を解消（8割減）し、その後速やかに債務超過から脱する。

事業量が仮に見込額に達しなかった場合には、建造促進のための更なる対策について検討を行い、所要の措置を講じる。

4. フォローアップ等

（１）進捗状況のフォローアップ

見直しの進捗状況が外部からも把握できるよう以下の措置を実施する。

- ① 公表資料で把握できる定量的指標を用いた進捗状況の評価及び公表
- ② 進捗状況のフォローアップを行うため、外部専門家（内航海運、会計、金融等）で構成される組織の設置

（２）措置の見直し

船舶勘定をめぐる今後の状況等に応じて必要と認められる場合や各対策の財務改善効果が十分現れてない場合には、方針に盛り込まれた措置の見直しを随時実施する。

(平成16年12月20日公表)

基本的な考え方

- ・「重点集中改革期間」の設定(H17年度～H21年度の5年間)
- ・制度の抜本改革により、船舶勘定の財務健全化を図りつつ、内航海運の効率化等を一層強力に推進

1. 共有建造制度の抜本的見直し

- フェリーを原則対象外とする一方、他に代替不可能な輸送モードである貨物船等に対象を限定する等、建造業務の対象を政策的意義の高いものに重点化。中小企業政策の観点も踏まえ、共有比率を見直し
- 事業金利水準の見直し等
- 事業者のニーズの多様化に対応し、出口の融資条件について、固定金利制に加え、5年金利見直し制を導入

2. 未収発生防止、債権管理及び回収強化策

- 新規未収の発生防止のため、審査を厳格化(信用リスク審査の外部委託原則化)、未収発生時の用船料直接受領の一般化等
- 債権管理強化のための民間銀行等への経営モニタリング委託等
- 既存債権の回収率を引き上げるため、機構が破綻事業者等から買い取った船舶の貸渡し、協調融資契約に基づく計画的回収等

3. 組織改革及び一般管理費削減等

- 現行の3部体制を再編、船舶勘定の職員数(現在71名)を早期に50名台にまで抑制
- 役員報酬の削減とともに、人件費削減、経費節減等により一般管理費を縮減

4. 財政・金融上の措置等

- スーパーエコシップ普及促進のための支援原資として、重点集中改革期間中は毎年一般会計出資金40億円を要求
- 財政融資資金の借入を要求
- 海事関係民間団体の協力による資金調達コスト低減化

5年間で船舶勘定債務超過(283億円)の大半を解消(8割減)その後速やかに債務超過から脱却

対策の効果については、定量的指標を用いて進捗状況を評価・公表

(注)今後の内航海運政策の展開を幅広い視点から点検し、平成17年度に必要な検討を行い、緊急に講ずべき施策に関しては平成18年度に実施を図る。

船舶勘定に係る債務超過額の推移（見込み）

1. 基本的考え方

- 事業量等に関する一定の前提をおいて、重点集中改革期間（平成17年度～平成21年度）における船舶勘定の債務超過額の推移の見込を国土交通省海事局が試算したもの。
- 見直し方針においては、重点集中改革期間末に、債務超過の大半を解消（8割減）するとの目標を掲げているが、今後見直し方針を実行していく際に、各対策の進捗状況、その見直しの要否、追加的な対策の必要性等に関する議論の材料を提供するのが本試算の趣旨である。

2. 具体的な前提条件

（1）事業量（期間中の合計：約1,470億円）

現在の船腹ストック（総トンベース）と代替率、機構利用率、総トン当たり船価等から、以下の前提等を設けて国土交通省海事局が推計したもの。推計結果は別紙1のとおりである。

- ① 平均代替船齢を超えない船舶（19年未満の船舶）は代替されないものとする
- ② 超老朽化船（30年を超える船舶）についても代替されないものとする
- ③ 代替率は、全国建造量実績が低位で推移した最近5年間の平均値とする
- ④ 暫定措置事業開始後の船腹量減少（約2割減）を踏まえ代替建造量も2割減とする
- ⑤ 建造船価については、足元の数値と過去5年間（低位で推移した時期）の平均値との中間値とする

（2）事業金利

事業金利については、従来の固定型と金利見直し型との選択制の導入を前提とする。両者の事業量比率は5：5と設定する。

（3）調達金利

財投調達金利について、事業量比率に応じて固定型と金利見直し型それぞれで設定する。財投機関債については、4年一括償還、指示金利とし、また、その他の資金調達については、海事関係民間団体の協力を得つつ、調達コストの低減を図ることを見込んでいる。

（4）貸倒引当金

未収金の発生状況を踏まえた引当金の積み増し及び未収発生防止策及び債権回収強化による引当金の削減を見込むこととする。

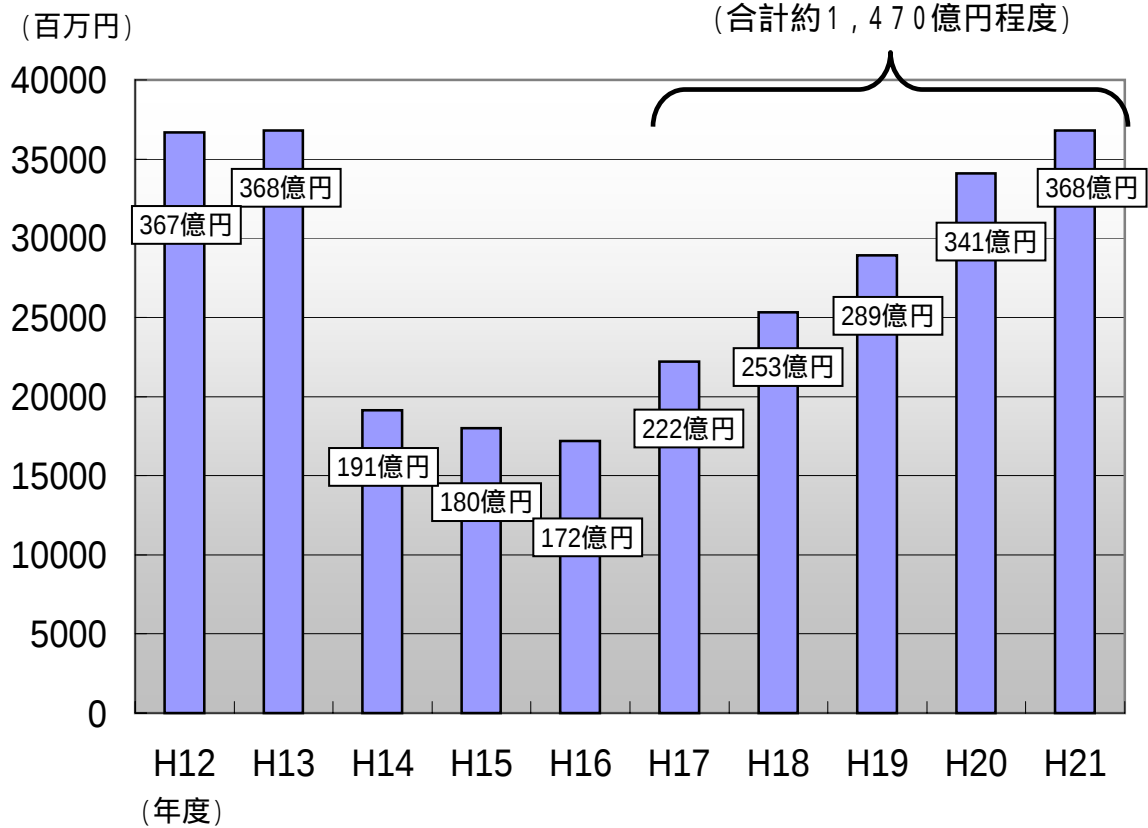
3. 推計結果

以上に基づいて推計した結果は、別紙2のとおり。実際の事業量等については年度ごとにある程度の波が発生するものであり、試算の前提や結果は幅を持って理解されるべきものである。

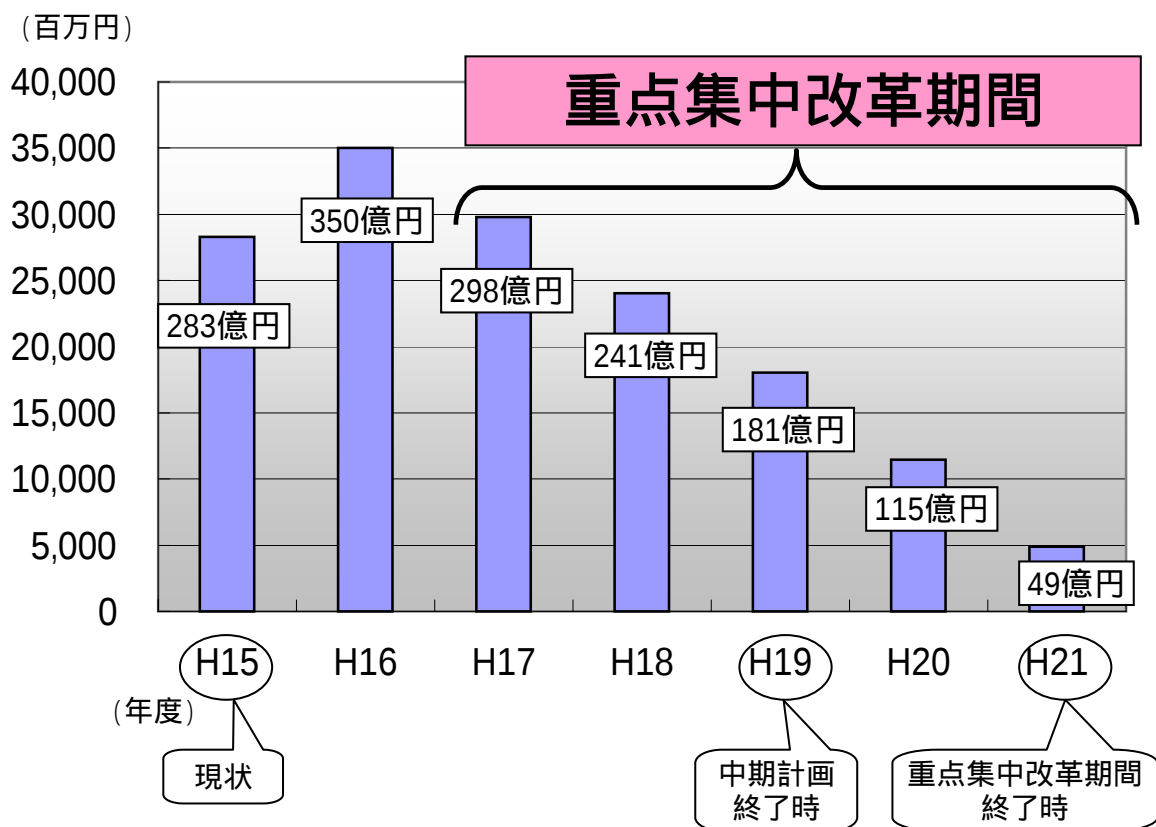
事業量見込の推移

重点集中改革期間

(合計約1,470億円程度)



債務超過見込額の推移



債務超過の縮減額のうち、
(億円) 未収発生防止、債権管理及び回収の強化策による分(累計)

