

事業者・荷主・金融機関ヒアリングの結果(概要)

オペレーター

船舶代替建造の考え方

- ・従来は船齢が15年に達する以前に海外等に売船し、代替建造するのが通常だったが、最近では運賃の低迷や船価高から、使用期間を18～20年に伸ばしているとの回答があった。
- ・代替建造をするか否かの判断は基本的にはオーナーが判断してオペレーターに相談するのが通例。しかし、最近では必要船腹の確保のため、オペレーターが主体的にオーナーに働きかけを行ったり、長期の用船保証や船舶のオーナーとの共有という形で支援するといった動きも出ている。
- ・船舶の寿命は、造船所によるメンテナンス次第であり、維持コストと新造船価との比較考量との回答があった。

船舶建造を判断するポイント

建造船価が採算に見合うか、 用船料が妥当か、 資金調達が可能か 等

代替建造を困難にする要因

- ・金融機関から資金調達をする際はオーナーの信用力が重要だが、昨今の経営状況ではこれが可能なオーナーは限られる。
- ・船価が高騰し(半年で5千万円上昇という指摘もあった)、採算に見合わない。建造可能な造船所の減少、船台の減少、鋼材価格の上昇が建造をさらに困難にしている。

・輸送需要が今後どれだけあるか等、将来展望に不安があり、船舶建造に踏み切れない。

その他

・運賃・用船料とも各種データに基づき交渉で決まるが、他社の動向により左右されるとの横並び意識を指摘する回答があった。全体的な傾向としては、10年ほど一貫して下がり続けていたが、本年に入ってから概ね上昇した模様。

・今後船員不足が深刻化していくとの回答が多く、船舶管理会社を活用しているケースがあったほか、将来的には外国人船員の導入も考えるべきではないかとの指摘があった。

・金融機関との関係の改善、船員や船舶管理の効率化を図るためにはオーナーの規模の拡大が必要と考え、オーナーの協業化等を働きかけたことがあるが、うまくいっていないという回答がある一方、取引のある協業組合との連携を強化し、これを育てていきたいという回答もあった。

・スーパーエコシップ(SES)の導入については、どの程度効果があるのか、現時点では判然とせず、様子見との回答や、他社が先に導入してくれれば建造コストや修理コストも安くなるはずで検討の対象とし得るとの回答があった。

・暫定措置事業については、船腹需給の引き締めに貢献したと評価する一方で、建造をこれから増加させていこうという観点からは足かせになっており、借入金返済が円滑に進むよう措置を講じた上で、納付金単価引き下げや早期解消を検討してほしいとの要望があった。

オーナー

船舶代替建造の考え方

- ・船員不足が深刻。さらに輸送需要の不安、後継者の問題等、将来に対する不安が解消されない限り、現在ある船を乗りつぶし、内航海運から撤退せざるを得ないとの回答があった。
- ・新たに建造しようという気になれる用船料をもらえるかどうかの基本であるが、今のような高額な船価では厳しいとの回答があった。現段階で建造を予定している例も若干あるが、船舶の使用期間を延長しようと考えている例があった。

船舶建造を判断するポイント

建造船価が採算に見合うか、 用船料が妥当か、 資金調達が可能か 等

代替建造を困難にする要因

- ・バブル崩壊後の用船料低迷、経営悪化、困難な資金調達等。とりわけ船腹調整が行われていたバブル期に建造した船舶については、現在の用船料では全く投資回収できないとの回答があった。
- ・収支が船舶建造に見合わない。船員が確保できない、との回答が特に多かった。

その他

- ・内航船の修繕部門を閉鎖する造船所が出てきており、心配している。

金融機関

オーナーの経営状況の認識及び融資の現状

- ・近年、船舶建造に関する融資は少ない。当初融資した頃から用船料が年々下落し、融資の前提が崩れている。利息のみしか払えず資金回収が困難なオーナーも多い。
- ・とりわけバブル期の建造船舶については、引当権の取得を含め多額の借金により建造されており、これが不良債権となっている例がある。建造するタイミングが重要であり、複数所有していればリスクも分散されるが、1杯の場合はハイリスクとの回答があった。
- ・船舶及び経営者の土地・家屋等を担保にしているが、回収が困難。昔は引当権で清算できたが、船腹調整が廃止された今となってはそれもできないとの回答があった。
- ・経営状況の悪化に加え、後継者がいない、船員が不足しているなどの理由により、撤退せざるを得ない例や、借金が残るため廃業さえできず借金返済に追われている例もあるとの回答があった。

代替建造に対する融資の考え方

- ・キャッシュフローの安定性、売船する際の価格がいくらになるか、自己資金は十分にあるか、将来の金利リスク・インフレリスクに対応できる企業か、各種保険をかけているか、経営手腕がしっかりしているか等を見て検討する、との回答があった。
- ・用船料の長期保証があると比較的安心して融資できるとの回答があった。

荷 主

鉄鋼関係

- ・鉄鋼は製鉄所を起点とした1次輸送の約7割を内航海運に依存している。そのため、内航海運を重要視し、密接に関与してきたと考えている。
- ・安定輸送、コスト、品質、安全、環境の5つが内航に求める重要な要素。
- ・一昨年まで運賃は下がり続けてきたが、最近に至って、需給の引き締まりに加え、船員法改正による船員コスト増もあり、上げに転じた。
- ・内航船の代替については、需給の見通し、船舶の老朽化(法定耐用年数を目安)等を考慮してオペレーターと協議して決定。
- ・内航の課題は、船員不足への対応、中小船主の連携・協業、暫定措置事業の早期解消と認識。
- ・内航海運業界においては、協業化による規模拡大、船舶管理会社の活用等、自助努力が重要になるのではないかと考えている。

セメント関係

- ・公共工事の減少等に伴い、セメント需要も減少。生産工場の集約に伴い、船腹も減らすなど合理化を進めてきた。
- ・工場からサービスセンター(中継基地)までの1次輸送は66%が内航海運に依存。セメント専用船により輸送を行い、コスト保証をしている。燃油は主に荷主負担のため、昨今は価格高騰の影響を大きく受けている。
- ・安全、安定、経済性が内航に求めるニーズ。
- ・船舶の代替は、オペレーターから要望を受け、これに対し船型等ニーズにあったものを認めていく。概ね25年を目処に代替を検討。
- ・海洋工事への対応等、199トン級船舶は必要だが、積載量が少ない一方で船員コストがアップし、大変苦しい状況にある。
- ・行政に対しては、船舶大型化ニーズに対応した港の受入れ能力向上、インフラ整備をお願いしたい。

石油関係

- ・石油の国内輸送は、企業により約3割から約6割の間で内航海運に依存。
- ・輸送モードの選択に当たっては、特に効率、安全、安定を重視しており、これらが内航海運に求めるニーズとの回答が多かった。また、安全・安定輸送を前提にコスト競争力ある輸送を実現することが重要であり、昨今は環境、品質の保全も確保した輸送の実現に注力しているとの回答があった。
- ・内航船舶の代替建造は、基本的にはオペレーターの判断で代替を決定するとの回答が多かった。
- ・内航海運業者の経営状況については、経営基盤は比較的強いという回答から経営状況は悪いとの回答まで様々であった。また、まだまだ経営改善の余地は残っているとの回答がある一方、厳しい環境の中、企業努力によりサービスを落とすことなく輸送を行っており、評価しているとの回答も見られた。
- ・内航業界、行政への意見・要望は、船員不足への対応、企業経営や財務体質の強化等の自助努力、暫定措置事業の見直し(解消)、各種規制緩和と認識しているとの回答があった。

石油関係については、アンケートに基づく結果