

次世代内航海運懇談会 暫定措置事業部会

1. 暫定措置事業のこれまでの評価

本事業は船腹調整事業を解消するという海造審答申を実行することにより喪失する引当資格の財産的価値に対する補償を目的とし、併せて過剰船腹対策として実施されているものである。

本事業の実施により引当資格の一挙喪失による事業者の倒産等の混乱が回避され、中小事業者の転廃業等の構造改善が円滑に進んでいる。又、本事業開始から平成13年5月期まで1025隻、113万対象トン、交付額804億円が認定され、これまでに901隻、99万対象トンが解撤等完了し、716億円が交付された。これに共同事業買上の3万対象トンを加えると本事業開始時の船腹量700万トンの15%に当たり、過剰船腹の解消に大きな効果があった。しかしながら、これだけの船腹を処理しても、なお運賃水準が低迷しているのは、不況が一段と深刻化して荷動きが減少していること、更に荷主の合併や輸送の合理化が進んだためと考えられる。船腹の需給バランスの適正化には、なお一層の過剰船腹の処理が必要であり、資金面での国の支援をお願いするものである。なお、交付金の原資として借り入れた資金は建造納付金で返済することとなっており、収支相償うまで継続することが必要である。

2. 暫定措置事業の今後のあり方

(1) 今後の船舶建造のあり方について

船齢14年以上の老齢船が隻数で3086隻と45%を占めており、安全・安定輸送を確保するため、代替建造の推進が必要である。

引当資格を担保とした従来のファイナンスは不可能となったので、中小事業者が一般貨物船の建造に利用できる、無担保で長期・低利の共有建造方式は必要不可欠である。

過去には引当資格に依存した投機的建造が見られたが、今後は自己責任のもとに確実な建造計画をたてる必要がある。

(2) 内航海運の構造改善について

適正な船腹量の維持

運賃は需給で決まるとの理論に対応し、適正運賃を収受するためには船種ごとの適正な船腹量を維持し過剰船腹を防止することが必要である。(直接の船腹調整はできないので建造納付金・建造納付金免除制度の維持)

零細事業者の集約、協業化

貸渡許可事業者3024社の内、個人が597社(19%)資本金1000万円未満が1032社(34%)で中小零細事業者が多く建造資金の調達が困難(個人は事業団共有建造制度の対象外)であり、船員の確保も困難であるので事業者の集約、協業化が必要である。

若年船員の確保

船員の高齢化が進み若年船員の確保が困難であるので、総連合会の若年船員確保対策を推進することが必要である。なお現在海事局船員部の船員職業紹介等研究会WGの審議に注目している。

建造及び修繕等の技術支援

中小事業者に対する船体の使用年数の延命化対策としてメンテナンスの技術的支援が必要である。

(3) 良質かつ効率的な物流システムの構築について

[内航海運コスト分析研究会報告書に記述されているので項目のみ列記]

輸送の平準化 船舶の大型化 航海回転率の向上 積荷積載率の向上、
適貨適船の提供 空船回航の回避 船腹の相互融通 荷主、船社間及び船社
間相互における緊密な情報の交換と提携の推進

この他に少人数で運航できる近代化船、省力化船を開発し、乗組員定数の見直しを検討すべきである。
(以上)