

次世代内航海運懇談会 暫定措置事業部会

平成13年10月17日
商工中金 島田 龍重

1. 暫定措置事業のこれまでの評価

1) 成果

平成13年9月現在で、1,015隻・111万対象トンの交付金認定実績については、大幅な過剰船腹を短期間に減船し、需給バランスを回復するという点に関しては大きな効果があった。

2) 問題点

総事業費が短期間で増額 今後の見通し？

当初500億円 700億円 900億円

* 15年超船対応もあり解撤が前倒しし、一方業界環境厳しく建造申請が今一步。

交付金支払いと、納付金収入の見通しが立てにくく、借入金返済を加味した収支計画・資金繰り計画が立てにくい。

* 結果として今年度の交付金支払が当面延期となった。

当事業は収支が相償ったとき終了となるが、上記からみて終了時期が現時点では確定できない。

当事業では建造者が借入金の返済を負担し、一時的には需給バランスの恩恵を受けるが、返済と同時に建造フリーとなるので、その後はまた船腹過剰状態になる可能性がある。

3) 検討事項

総事業費が更に増加する場合の対応策（歯止め策）

収支不足の場合の対応策（交付金支払延期も一つの対応策）

建造の促進

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

建造については投入資金が多額でその回収は長期となり、オーナーとしては先行きの収支見通しが立てにくく、また、資金調達面においても環境が厳しくなっている。

荷主からの積荷保証・オペレーターからの用船保証が重要であり、かつ長期のコスト保証を結ぶことが有効と考える。（運賃に係るコスト負担の適正化を双方で検討することが必要）

従来の引当権には資産価値があったが、現在の納付金には資産価値がなく費用だけが負担増となっており、当事業の期間中だけでも何らかの助成措置は考えられないか。

2) 内航海運の構造改革

従来より、内航海運業者の合併・協業化等の集約による事業規模拡大や、転廃業等の構造改革に取組み、一定の効果は上がってきているものの、反面、未だオーナーを中心に中小零細性が強く進捗状況は充分とはいえない。

荷主（特に石油元売、鉄鋼メーカー、セメントメーカー）の合併・統合等が加速しており今後荷主からの物流合理化要請も更に加速すると予測されることから、一層の構造改革が必要と思われる。

以 上