

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の 船舶共有建造制度の現状と課題について

国土交通省 海事局 総務課 財務企画室

平成21年4月27日

現 状

- 船舶共有建造制度とは、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」）が海運事業者と費用を分担して船舶を建造する制度。
- 同制度は、経済的支援と技術的支援を一体的に提供することで、環境問題等、政策課題に対応した良質な内航船舶の普及促進を図っている。
- 平成20年度における内航船舶の新規建造量の約5割（総トン数ベース）を機構共有船が占める等、同制度が内航海運業界に対して大きな役割を果たしている。

独立行政法人整理合理化計画（平成19年12月24日閣議決定）抜粋

別表 各独立行政法人について講ずべき措置

鉄道建設・運輸施設整備支援機構【船舶共有建造等業務】

- 平成21年度までを重点集中改革期間とする「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）（以下、「見直し方針」という。）に基づく取組を推進し、見直し方針の目標を確実に達成することを目指す。
- 重点集中改革期間終了後の業務の在り方については、同期間における取組の成果を検証した上で、内航海運活性化に向けた政策全体の中での位置付け、政策目標、政策手段の有効性等を改めて検討し、所要の見直しを行う。

課題（検討テーマ）

1. 船舶共有建造制度が、これまで内航海運業界に対して果たしてきた役割について
2. 今後の内航海運活性化に向けた政策全体の中での同制度の位置付け、政策目標、政策手段としての有効性等について

共有建造制度の概要

1. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」）と海運事業者が費用を分担して船舶を共有建造
2. 竣工後は、機構と事業者との共有とした上で事業者が使用・管理
3. 機構が負担した建造資金は、事業者が共有期間（旅客船7年～15年、貨物船10年～15年）を通じて、毎月、船舶使用料を支払う
4. 共有期間満了時に、機構持分の残存簿価（機構分担額の10%）を事業者が機構から買い取ることで、当該船舶の所有権が事業者に完全に移転

共有建造制度利用のメリット

高い融資比率

- ・最大9割までの無担保での資金融資を受けることが可能
- ・建造当初の事業者調達額は最小1割分のみ

低利の長期資金

- ・事業金利が市中金利より低利になる場合が多い

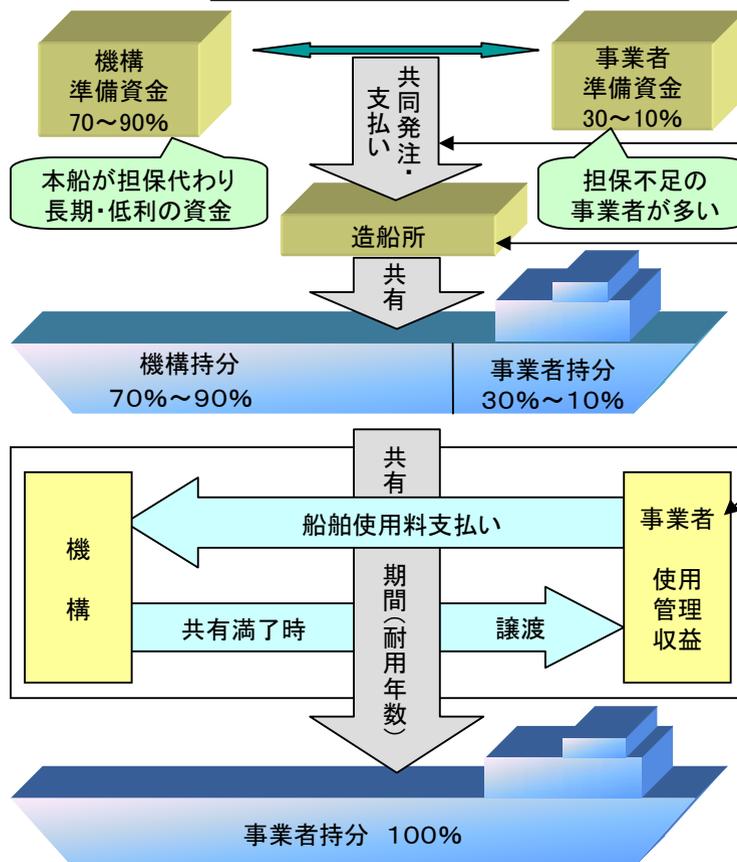
技術支援

- ・設計・建造・共有期間の各段階で技術支援が受けられる。

全体で見たコスト削減

- ・機構持分にかかる登録免許税が非課税

機構の資金措置



機構の技術支援

①船舶の設計の審査

②船舶建造中の工事監督

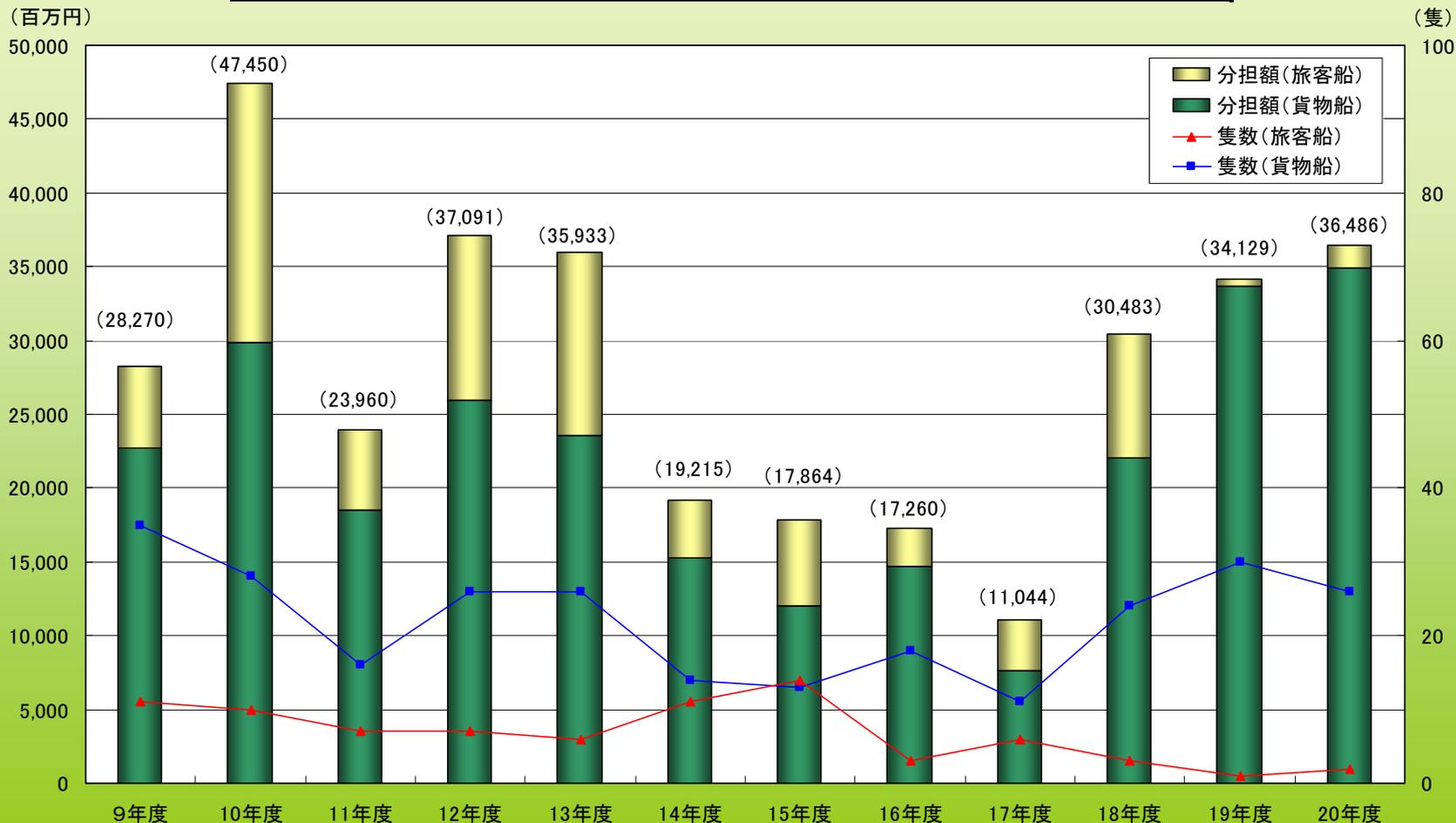


③共有期間中の船舶のメンテナンスサポート

共有建造の条件（政策目的別区分）

- 環境対策（スーパーエコシップ等）
- 離島航路対策（離島航路の整備に資する船舶等）
- モーダルシフト対策（モーダルシフト船等） 等

(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶共有建造業務における事業実績の推移

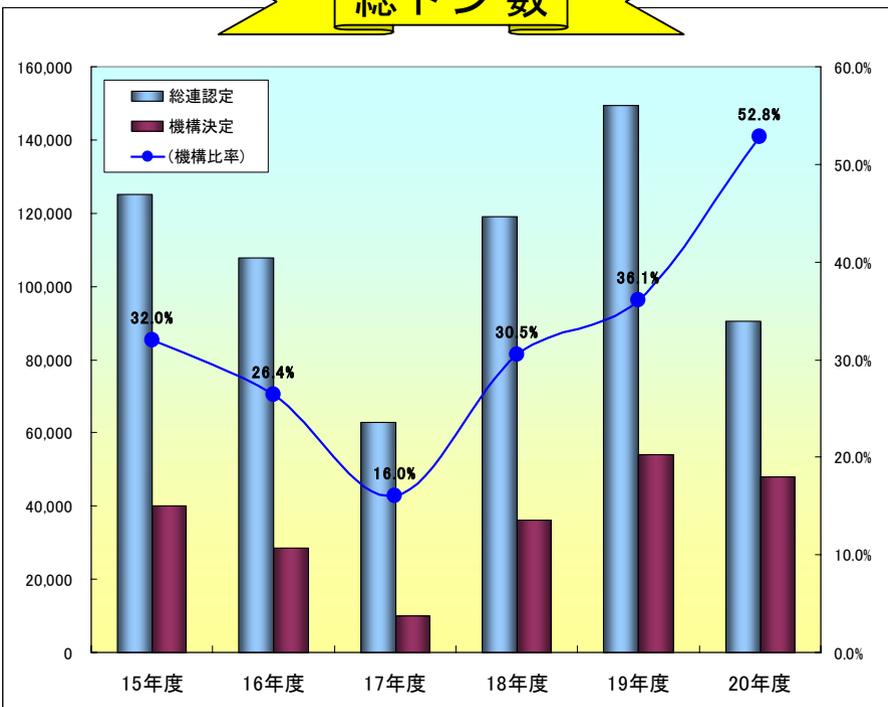


*1 ()内は、分担額の合計。

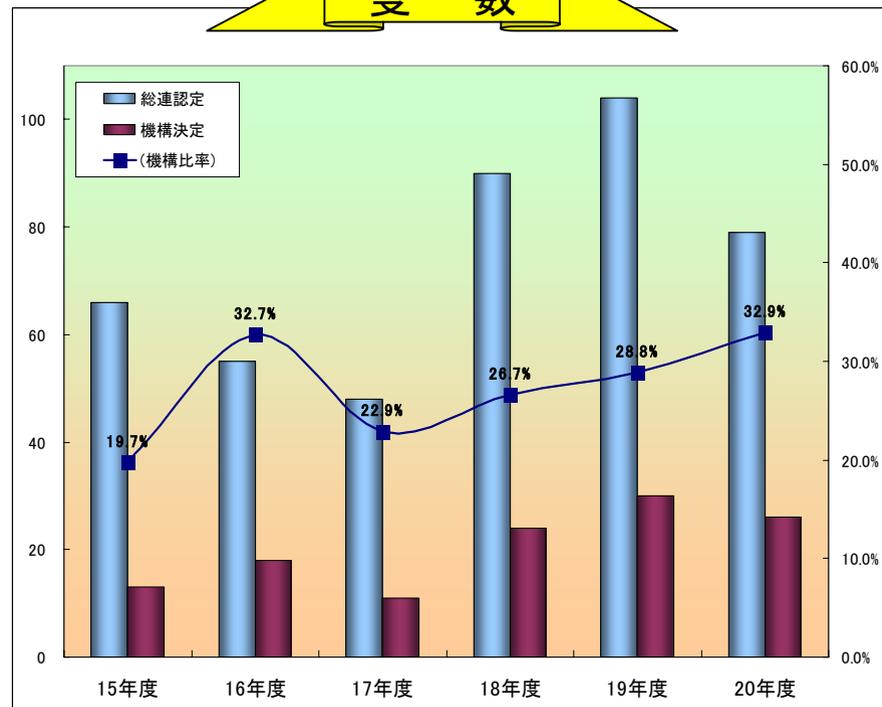
*2 平成21年3月31日現在、未竣工船については決定ベース。

○ 内航総連建造認定に占める機構シェア(貨物船)

総トン数



隻数



総トン	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
総連認定	125,213	107,746	62,774	118,993	149,463	90,551
機構決定	40,058	28,466	10,074	36,270	53,993	47,850
(機構比率)	32.0%	26.4%	16.0%	30.5%	36.1%	52.8%

隻数	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
総連認定	66	55	48	90	104	79
機構決定	13	18	11	24	30	26
(機構比率)	19.7%	32.7%	22.9%	26.7%	28.8%	32.9%

注1. 総連認定は建造認定ベース。機構決定は共有建造決定ベース。

2. 200総トン未満、土砂利石材船、プッシャー、バージ、曳船、台船、はしけを除く。

3. 総連認定数値には、比較便宜上、認定対象船種以外のセメント専用船、特殊タンク船で、機構決定船舶を含む。

(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。