

共有建造制度の今後の方向性について

重点集中改革期間(17～21年度)における取組みの成果の検証

- 見直し方針において掲げられた、(1)共有建造制度の抜本的見直し、(2)未収発生防止、債権管理及び回収の強化策、(3)組織改革及び一般管理費削減等、(4)財政・金融上の措置については、それぞれ措置済み。
- これら措置と相俟って、見直し方針に掲げられた事業量及び債務超過縮減額の目標達成に向けて順調に推移。

事業量 ⇒ 17～20年度 <目標>1105億円 <実績>1121億円

債務超過額 ⇒ 19年度決算 <目標>181億円 <実績>157億円

<基本的な考え方>

1. 内航海運の現状と今後の方向性

インダストリアル・キャリア、コモン・キャリア、離島航路の3類型ごとに現状と今後の方向性は異なっている。

	インダストリアル・キャリア	コモン・キャリア	離島航路
現状	<ul style="list-style-type: none"> ○産業基礎物資輸送の8割を担う ○他の輸送モードに代替不可能 ○我が国物流に不可欠の存在 	<ul style="list-style-type: none"> ○モーダルシフト輸送の担い手 	<ul style="list-style-type: none"> ○離島航路住民の生活の足として必要不可欠な航路
問題点	<ul style="list-style-type: none"> ○経営基盤の脆弱な事業者が多い ○経済変動時には緩衝材的な不安定な立場におかれる 	<ul style="list-style-type: none"> ○高速道路料金引き下げに伴う利用客の逸走 	<ul style="list-style-type: none"> ○離島航路補助に支えられた収支構造 ○輸送人員の減少、欠損の増大、船舶の老朽化といった構造的な問題を内包している
今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○産業競争力強化に向けた取組み ○地球環境問題への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ○モーダルシフトのより一層の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ○ナショナル・ミニマムの維持 ○離島航路の構造改善、活性化

我が国の将来に向けた政策的要請に応えていくためには、内航海運がより強く、安定した産業構造となるよう、様々な政策手段を講じて誘導していくことが必要



共有建造制度を活用した政策誘導は、内航海運の産業構造改革を推進していく上で有力なツールとなりうるもの

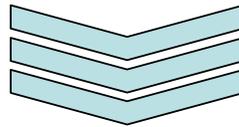
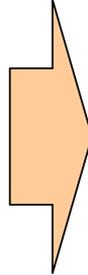
2. 共有建造制度の意義の再定義

<共有建造制度の評価>

- 資金不足・技術力不足の中小海運事業者に対し、共有建造制度が経済的支援と技術的支援を一体となって実施することで、船舶の代替建造を推進し、業界の近代化を推進してきたとの評価
- ×共有建造制度があるために、脆弱な業界構造が淘汰されないままに放置されてきたとの批判

<共有建造制度の現状>

- 近時、スーパーエコシップ（SES）のような競争力強化、地球環境問題とった政策課題の解決に資する船舶への重点的な支援を実施
- 資金不足・技術力不足の中小海運事業者が今なお多数存在する中で、共有建造制度なくしては代替建造が進まない現実



内航海運政策実現に向けた誘導ツールとしての役割を重視

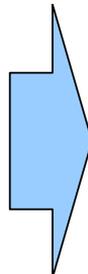
共有建造制度を内航海運自立支援に重点化

<目指すべき方向性>

- 共有建造制度は内航海運政策の目指す目標を実現する強力な誘導ツールとして生まれ変わるべき
- 自立可能な内航海運を早期に実現すべき

<5つの約束>

- ①内航海運のグリーン化
- ②離島航路の維持、活性化
- ③産業競争力強化
- ④安全への取組みの強化
- ⑤財務状況の更なる改善



上記政策目標の実現に資するような制度の見直しを図る