

内航海運暫定措置事業の現状と今後の 見通し等を踏まえた対応

現状・見通し

- 内航海運暫定措置事業は、平成10年より、船腹の需給調整終了に伴う経済的影響を考慮したソフトランディング策として日本内航海運組合総連合会が実施しており、保有船舶を解撤等した者に対して交付金を交付するとともに、船舶を建造等する者から納付金を納付させ、収支が相償った時点で終了することとなっている。
- 平成29年3月末時点の資金管理計画において、同事業は35年度までに収支が相償い終了する見込み（平成28年3月末時点では36年度に事業終了の見込み）。
- これまでのところ、建造等納付金が予想を大幅に上回り納付されてきており、仮に今後もこうした状況が継続することとなった場合は平成35年度より前倒しで終了する可能性もあり得る。

内航海運暫定措置事業終了により想定される主な影響

【内航海運暫定措置事業が果たしてきた主な役割】

- 船腹調整事業解消に伴う引当資格の無価値化に係る経済的混乱抑止
- 船腹需給の引き締め
- 保有船舶の解撤や代替建造を促し、内航海運の構造改革を促進
- 環境性能の高い船舶の建造、船舶管理会社の活用等の取組を進めるインセンティブ

【事業終了により発生し得る主な影響】

- 船舶の建造コストの負担軽減に伴う船舶投資の容易化
- 一定の船腹需給の引き締め効果が失われることにより、急激な景気変動等に伴う船腹余剰状態の発生
- 環境性能の高い船舶の建造、船舶管理会社の活用等の取組を進めるインセンティブ機能の低下

- 内航海運暫定措置事業が想定よりも早期に終了することも念頭に、上記のような影響に対してどのような対応が考えられるか、またその場合における内航海運組合の役割を含むあり方をどう考えるか等について、今般の検討会の議論のとりまとめも踏まえ、まずは業界において、同事業終了により発生し得る具体的な影響や事業者の意見等を把握しつつ、早期に議論を開始することが必要。
- 業界における検討結果も踏まえ、内航海運暫定措置事業の終了後の課題や国の対応等について検討することが必要。

内航海運における船腹需給対策の経過

- 戦後の内航海運は、昭和30年代前半まで石炭が主要な輸送貨物であったが、昭和30年代半ば以降、石油へのエネルギー転換に伴い石炭の輸送需要が低下し、船腹は過剰状態に陥り、内航海運業界においては、特に一杯船主等の経営環境への影響が深刻化した。
- こうした状況を背景に、昭和41年より日本内航海運組合総連合会において、自己所有船舶の解撤等によって生じる重量トン数以内の船舶の建造のみを許容するという、船腹の需給調整を目的としたスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が開始された。

船腹調整事業開始以前

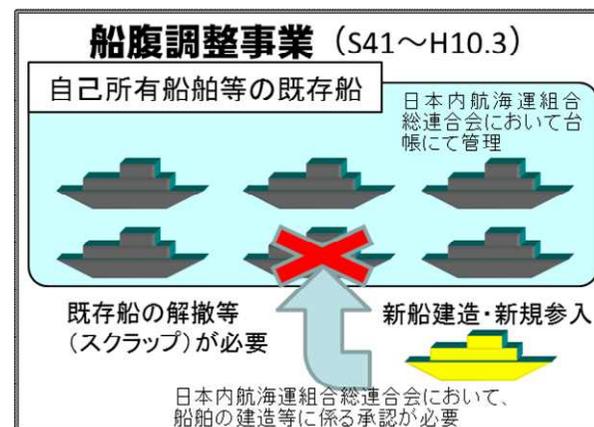
- ◆ 内航海運は、戦後の石炭の輸送需要の拡大により、木船を主体に船隊が整備され、昭和38年には終戦直後の約1万2千隻から約2万9千隻にまで増加。
- ◆ 木船は、いわゆる一杯船主の所有が大部分を占め、事業者数は2万8千超(昭和38年時点)にまで増加。
- ◆ しかしながら、昭和30年代半ば以降の石油へのエネルギー転換により石炭の輸送需要は低下し、木船の船腹過剰や、それに伴う一杯船主等の経営環境悪化が深刻化。

船腹調整事業の開始(昭和41年)

- ◆ このような状況を踏まえ、昭和39年に内航海運業法、内航海運組合法が制定され、昭和41年より、船腹過剰や経営環境への対策を目的として、日本内航海運組合総連合会において、船腹の需給調整を目的としたスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を開始。
- ◆ 船腹調整事業実施下においては、既存船を解撤等(スクラップ)して新船を建造できる権利は、「引当資格」として一種の営業権の価値を持って売買されたり、金融機関の融資の担保にもされた。

船腹調整事業の概要

- 内航海運事業者が船舶の建造にあたり、自己所有船舶等既存船の解撤等を行い、その船舶の重量トン数以内の新造船の建造を承認することにより、需給調整機能を果たした。

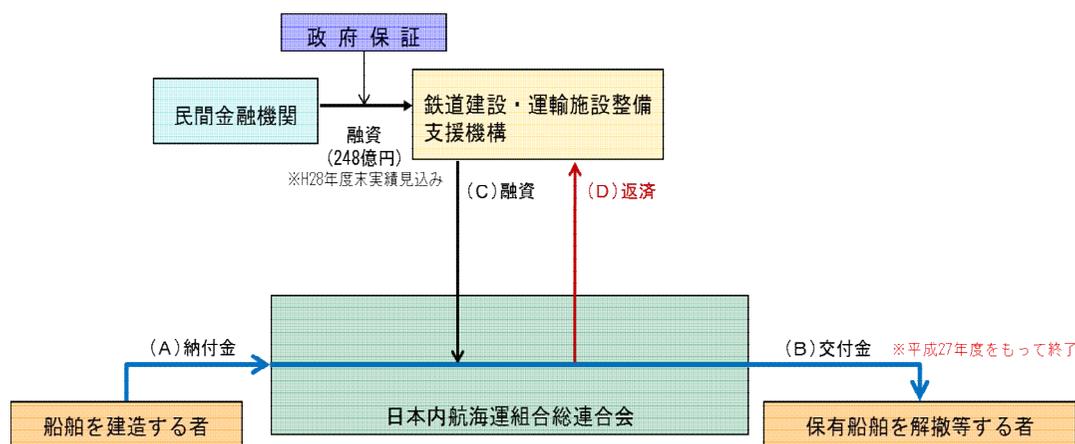
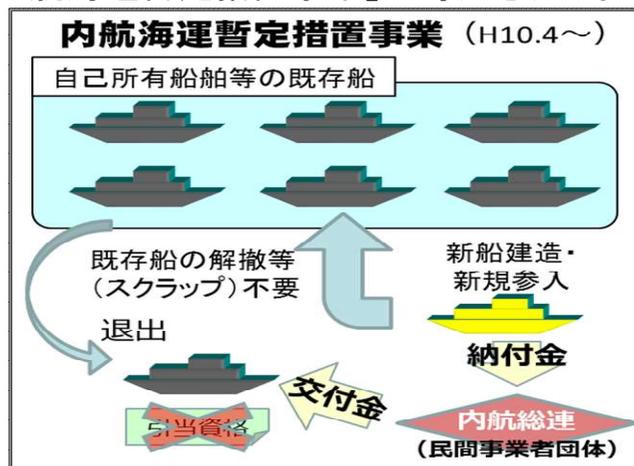


内航海運暫定措置事業(概要)

- 経済・産業の競争力強化のため物流コスト引下げへの要求が高まるなかで、「規制緩和推進3カ年計画」(平成10年3月閣議決定)を受け、船腹調整事業を解消することとなった。
- 平成10年より、船腹調整事業の解消に伴う経済的影響を考慮したソフトランディング策として、「内航海運暫定措置事業」を導入。同事業は、日本内航海運組合総連合会が、保有船舶を解撤等した者に対して交付金を交付するとともに、船舶を建造する者から納付金を納付させる制度であり、収支が相償った時点で終了することとなっている。
- 国は日本内航海運組合総連合会に対し、同事業の実施に係る融資を行う(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が民間金融機関から融資を受けるにあたっての政府保証を実施。

内航海運暫定措置事業の導入(平成10年4月)

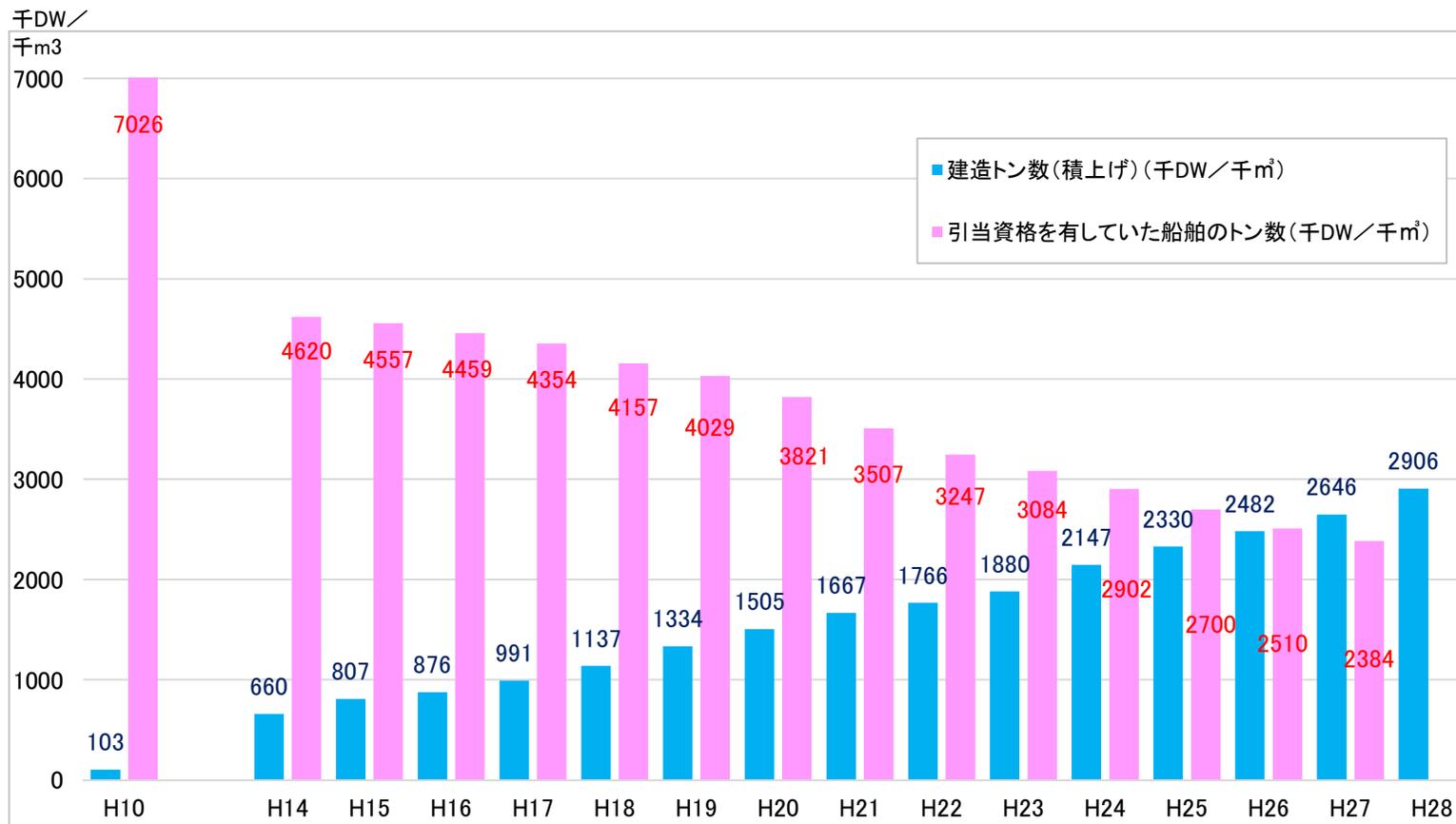
- ◆ 船腹調整事業については、意欲的な事業者による事業規模の拡大や新規参入が制限されるなどの弊害が生じたとの指摘もあったところ、「規制緩和推進3カ年計画」(平成10年3月閣議決定)により、需給調整の廃止に伴い船腹調整事業を解消。
- ◆ ただし、船腹調整事業の解消にあたり、当時、一種の営業権としての価値を持って売買されたり、金融機関の融資の担保にもされていた「引当資格」が価値を失うことになると、
 - ① 引当資格を担保としている内航海運事業者の運転資金の調達が困難となる
 - ② 融資している地方銀行等の経営にも影響を及ぼす
 といった恐れがあったことから、内航海運業界・金融機関等の混乱への配慮を目的としたソフトランディング策として「内航海運暫定措置事業」が導入された。



内航海運暫定措置事業開始後の船腹量の推移

- 船腹調整事業下において建造された引当資格を有していた船舶は、内航海運暫定措置事業開始時の平成10年5月時点において、7,026千DW/千 m^3 であったが、平成27年度末までに4,642千DW/千 m^3 (66%)が解撤等された。
- 一方、内航海運暫定措置事業開始後に建造等された引当資格を有さない船舶は、平成27年度末には累計で2,646千DW/千 m^3 が建造等され、引当資格を有していた船舶を上回るまでになっている。

引当資格を有していた船舶と内航海運暫定措置事業開始後の
建造船舶の推移(重量トンベース)

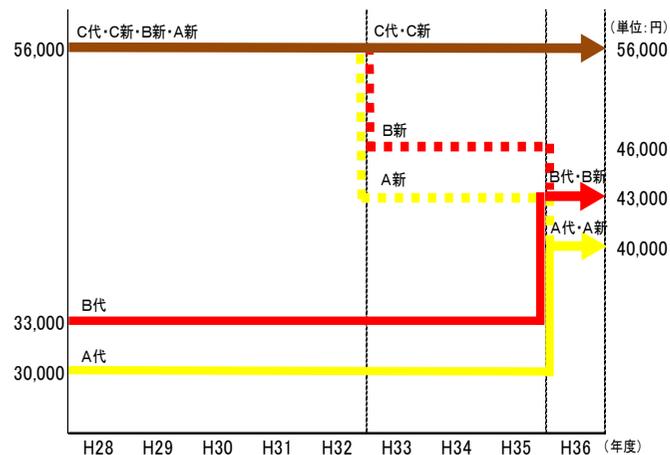


(出典) 日本内航海運組合総連合会資料等より国土交通省作成(H10はH10.5時点、H14~H27は各年度末時点、H28はH29.2末時点)

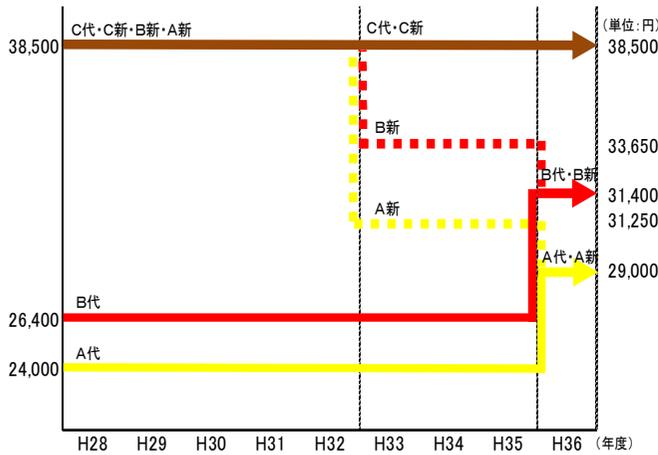
(参考)平成28年度以降の建造等納付金単価

■ 平成28年度以降の建造等納付金については、平成27年度末に解撤等交付金の交付が終了することを受け、早期に内航海運暫定措置事業を終了できるよう、また、環境負荷低減や内航海運の構造改善、活性化等の政策目標に整合的な制度となるよう整理した新たな建造等納付金単価を設定。

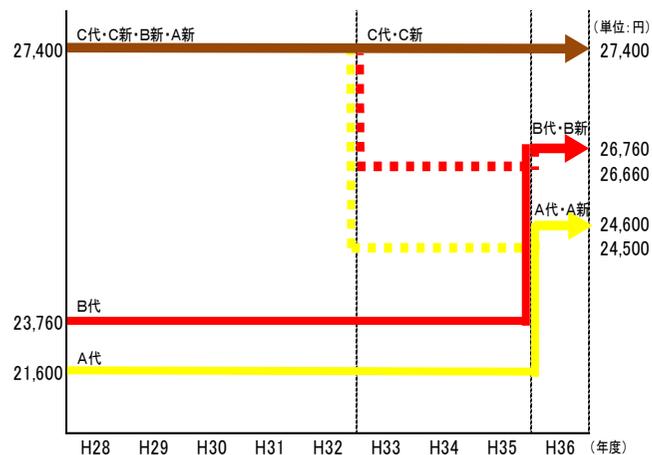
一般貨物船



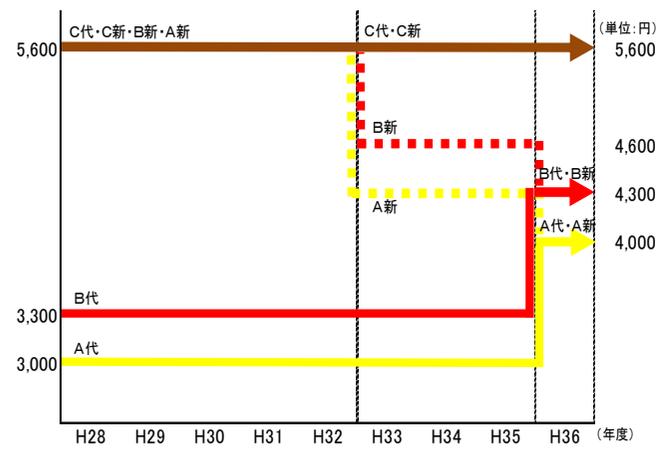
油送船



特殊貨物船



曳船



単価	適用
A	(イ) もしくは (ロ) かつ (ハ)
B	(ロ)
C	その他

項目	概要
環境「優」 (イ)	● 高度環境低負荷船 (16%CO2排出削減船、スーパーエコシップ等)
環境「良」等 (ロ)	● 右のいずれか(ハ)に該当 環境「良」 1 環境低負荷船 (12%CO2排出削減船)
	代替建造促進が特に必要な船舶 2 ガット船 3 曳船
	● 右のいずれか(ハ)に該当 1 過去5年以内に新たに集約協業化(3以上のオーナー又はオペレーターによる合併又は協業組合化)を行ったオーナー又はオペレーターが代替建造し保有する船舶 2 オーナー又はオペレーターが船員配乗、運航実施管理及び保守管理の全てについて、船舶管理会社との間で3年以上の管理契約を締結することを前提として代替建造し、保有する船舶 3 過去5年以内にオーナーとの間で10年以上の長期期船契約を締結したオペレーターが代替建造し、保有する船舶 4 既に協業組合を構成しているオーナーで過去5年以内に当該組合の構成員を1社以上増加させたものが代替建造し、保有する船舶 5 資本金3,000万円以上のオーナーで過去5年以内に他社を合併したものが代替建造し保有する船舶 6 1)~5)に準じ、内航海運業の構造改善に資すると考えられる措置を実施したオーナー又はオペレーターが代替建造する船舶