

「次世代内航海運懇談会」資料

平成13年9月28日
運輸施設整備事業団

1. 運輸施設整備事業団の沿革

- 昭和34年6月 老朽旅客船の代替建造業務を行う「国内旅客船公団」設立
- 36年4月 貨物船の代替建造業務を追加、「特定船舶整備公団」と改称
- 41年12月 「船舶整備公団」と改称
- 平成9年10月 特殊法人鉄道整備基金と統合、「運輸施設整備事業団」発足

2. 事業団の船舶共有建造業務

< 仕組み >

海上運送事業者と事業団が費用を分担して船舶の建造を共同発注し、完成した船舶は費用の分担割合に応じて一定期間（おおむね耐用年数）共有。その間事業者は船舶を使用収益し、事業団持分について使用料を支払う。共有期間満了時に事業団持分を残存簿価で事業者が買い取るにより、事業者の100%所有船に。

< 背景 >

わが国の国内海運業は、大半が中小企業者（内航海運は99.4%）。多くの事業者は船舶以外の資産がなく、担保力が不足。また、初期投資額が多額であり、投下資本の回収に長期間が必要。船舶建造のための技術力も乏しい。民間の金融機関では対応に限界があり、必要な船舶建造が進まない。

< 特徴 >

内航海運政策の目的実現のため、国の特別の関与により実施。

事業団が共有船の持分を直接所有するため、担保は最少。

長期プライムレートを基準とする低利・固定金利で耐用年数に応じた長期の返済。

事業団の船として建造するため、事業団から技術支援を受けることが可能。

3. 共有建造実績

内航船 2,606 隻 2,622,303 総トン

近海船 73 隻 260,703 総トン

旅客船 927 隻 809,578 総トン

国内の船舶建造シェアの半分以上が、事業団との共有船。

平成13年3月末日現在、事業団の保有総トン数は、

貨物船 1,079,921 総トン、 旅客船 471,059 総トン

4．今後の内航海運のあり方について（船舶建造の観点から）

<基本認識>

経済の効率化と環境問題への適切な対応が強く求められている今日、環境負荷が小さく、輸送効率に優れた特性を有する内航海運が、物流の大動脈として今後の我が国経済社会の発展に果たすべき役割は、極めて大きい。また、内航海運がその期待される役割を十分に果たすためには、必要とされる船舶が円滑に建造、提供されることが不可欠。

次世代内航海運ビジョンの検討に当たっては、海運政策の実現に必要な船舶の建造を重要な課題の一つとしてとらえるとともに、長期的な視点のみならず中期的な視点からのアプローチも必要。

<検討課題>

不経済船・老朽船問題

平成12年度末現在、内航船の約77%（隻数ベース）が老朽・不経済船。

安全面（機器の損傷、劣化等）、効率面（燃費、速力、荷役効率等）、環境面（Co2等の排ガス、各種環境規制への対応等）における問題を改善するためには、適時にリプレースが可能となる仕組みが必要。

政策課題の受け皿となる船舶の供給

船舶は、港湾施設とともに内航海運の重要なインフラ。低環境負荷型の輸送モード、物流の効率化、モーダルシフトの受け皿となる内航海運として、受け皿となりうる船舶の供給が円滑に行える仕組みが必要。

効率化・高度化された船舶の建造

新たな技術を活用し、物流の効率化・高度化に資する船舶の建造が誘導されるような仕組みが必要。また、労働力（船員）問題に対応した、居住環境、労働環境に配慮した船舶の建造が推奨されることが必要。

実態を踏まえた施策

将来的なあるべき姿の如何にかかわらず、当面は、内航海運事業者の多くが、現に中小零細事業者であるという実態を踏まえた施策が必要。

荷主・オペレーターの役割

キャピタルゲインを目的とする船舶建造は別として、実需に見合った船舶建造が推進されるべきであり、建造時のみならず運航に当たっても、実質的なユーザーである荷主なり元請けオペレーターによる当該船舶に対する積極的な関与が必要。