

「暫定措置事業部会」資料

平成13年10月17日
運輸施設整備事業団

1. 暫定措置事業のこれまでの評価

平成10年3月の海運造船合理化審議会の答申において、暫定措置事業による効果として、「船舶建造の自由度の高まり」「船舶の近代化の促進」「船腹過剰の解消の促進」の3点が揚げられているが、経済の低迷等の中で、必ずしもその効果を十分実感できるまでには至っていないのではないかと懸念されている。

暫定措置事業の資金計画に大幅な狂いが生じ、交付金等の支払いが円滑に行われない状況は、内航海運事業者のみならず、事業者と船舶を共有建造し、暫定措置事業に資金を提供している当事業団にとっても大きな問題。

2. 暫定措置事業の今後のあり方

<事業そのものについて>

交付金の支払いが先行し、将来の納付金で償還する事業であり、事業を開始したからには、当初の計画から振れることなく、償還が完了するまで確実に実施されることが必要。そのためには、関係者に対する将来にわたる正確な情報提供と、国及び内航総連による資金面と運用面における確固たる対応が不可欠。また、将来を予測することには困難を伴うが、堅めに見込んだ資金計画でお願いしたい。

<船舶建造の観点から>

内航海運事業者の大半が中小零細事業者。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、初期投資が多額であり、投下資本の回収に長期間が必要。一部の大手事業者以外は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。このため、技術支援を伴った船舶共有制度が設けられ、国内の船舶建造シェアの半分以上が事業団との共有船。

今後とも、内航海運業の実態をふまえて、老朽・不経済船の適時のリプレースや、物流の効率化等政策課題の受け皿となる船舶の供給などが円滑に行える仕組みが必要。船舶建造促進の観点からは、納付金の額は段階的に引き下げられるべきであろうが、借入金の確実な償還が大前提。