

暫定措置事業の現状の取り組みと今後のあり方について (案)

(注) は両論があり、今回の部会で議論いただきたい事項。

1. これまでの運営状況

(1) 過去3年間(平成10～12年度)の状況

暫定措置事業開始時における船腹需給が過剰状態であったこと、我が国経済が引き続き低迷していること等から、相当量の船舶の解撤等(1,007隻 110万対象トン 788億円)が行われた一方で、船舶の建造等は伸び悩んだ(171隻 41万対象トン 155億円)。

	解撤等交付金			建造等納付金		
	隻数	対象トン数	交付金額	隻数	対象トン数	納付金額
平成10年度	667	75.3	573.8	31	10.6	27.0
平成11年度	146	14.8	95.5	43	9.5	40.8
平成12年度	194	20.3	118.5	97	21.0	86.9
合計	1,007	110.4	787.8	171	41.1	154.7

注1：対象トン数の単位は万トン、金額の単位は億円である。

2：数字は認定ベースである。

(2) 最近の状況(平成13年度)

船舶の建造等は、12年度において20万対象トン水準と回復したものの、今年(1～10月)に入り、再び納付金額ベースで対前年同期比18%減と低迷している。

一方、船舶の解撤等は、今年に入り大幅に増加傾向となっており、駆け込み、前倒しという面もあり交付金額ベースで対前年同期比48%増の状況となっている。

このため、暫定措置事業の収支状況は、納付金による収入と交付金の支出にタイムラグが生じている。

このため、内航総連は解撤等交付金の交付に必要な資金の見通しが明確でないとして、平成13年9月より交付金交付の当面延期措置を実施するに至っている。

なお、内航総連においては、延期事業者のうち金融機関等への事情説明等支援を必要とするものに対して、対策委員会を通じた所要の協力を実施している。

2. シンデレラ・プロジェクト実施の取り組み

暫定措置事業における交付金の支払期限を15年間と確定するとともに、非効率な老朽船の抜本的処理を通じた高度で安全な内航輸送システムの構築を図るため、シンデレラ・プロジェクト（船齢15年を超える老朽船の代替建造促進のため、船齢15年を超える船舶は平成15年4月以降交付金交付の対象としないこと）を円滑かつ確実に実施することが重要である。

シンデレラ・プロジェクトの解撤・建造の見通し

シンデレラ・プロジェクトは、内航海運船腹量全体の24%に当たる最大1,865隻、144万対象トン（平成13年2月時点）が対象船舶である。このうち、具体的な解撤規模は運賃用船料マーケットの状況等に左右されるものの、最大で、船齢、使用状況等を勘案し、87万対象トン（船腹量全体の15%）が13～15年度にかけて解撤等されるものと見込んでいる。

一方、これに対応した船舶の建造等は、14～18年度において、解撤等量の6割強に当たる56万対象トンを見込んでいる。

こうしたシンデレラ・プロジェクトの実施により、平成15年4月以前に相当量の船舶の解撤等が行われる一方、これに対応する船舶建造等には数年程度の期間を要することとなる。したがって、解撤等による交付金支払と建造等による納付金納付までの間における事業収支上のタイムラグに対応するための所要の資金措置を実施することが必要である。

このため、平成13年度補正予算において、政府保証枠210億円から290億円への増加（借入資金総枠700億円から800億円）を措置したところであり、引き続いて、14年度予算要求においても所要の政府保証枠の設定を要求している。

3. 暫定措置事業の今後の課題と取り組み

- (1) 暫定措置事業は、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の解消に伴うソフトランディング施策であるとともに、内航海運の構造改革を推進する観点から、船腹需給の適正化と競争的市場環境整備を図るためのものである。

このため、同事業は船舶の平均使用期間等を踏まえ15年間交付金の交付を実施し収支相償った時点で終了するとしている。

(注) ソフトランディング施策とは、「引当資格の財産的価値は、船腹調整事業の結果派生した反射的利益であり、これを国が買い上げることは困難である」(平成10年3月 海造審内航部会報告書より)という整理を踏まえ、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化するという経済的影響を考慮したものである。

- (2) しかしながら、暫定措置事業については、多額の借入金を用いて長期間にわたり実施されるものの、現時点では収入は必ずしも安定的とは言えないこと、船種により事業活動に対して一定の制限が加えられていること等、事業の円滑かつ着実な実施や経済的・社会的要請への的確な対応等の観点からは改善すべき課題がある。

- (3) このため、暫定措置事業については、例えば以下のとおりその運営方法の見直し、内航輸送の活性化等に取り組むことが適当である。

事業運営方法の見直しについて

1) 資金管理方法の適正化

暫定措置事業の借入金の円滑な返済を確保し、交付金の計画的な交付を図るため、同事業の資金管理について、納付金収入に対応して交付金支払を行う方法に改善することが必要である。

2) 情報の適切な公開

内航海運業者はもとより、金融機関等関係者において情報の偏在、誤解等による弊害を避けるため、船舶の建造・解撤の状況、一定の事業収支の状況等暫定措置事業に係る情報の適切な公開を行うことが必要である。

代替建造の促進について

暫定措置事業の基本スキームは、納付金で交付金を支払うというものである。したがって、同事業の円滑かつ着実な実施を図る観点から、交付金の交付を確保するためには、直ちに借入金の追加のみを考慮するのではなく、納付金収入の増加を図るため代替建造等船舶の建造の促進に取り組むことが必要である。

平成15年度以降の納付金・交付金の単価について

- 1) 平成15年度以降の納付金・交付金の単価の設定に当たっては、以下の点に十分留意して決定することが必要である。

(留意点)

イ 現時点の船腹需給状況は必ずしも均衡状態とは言えないため、なお一層の船腹の解撤等の促進を図る必要があること。

ロ 上記2.のシンデレラ・プロジェクトの円滑かつ着実な実施のため、単価差を拡大する等収入確保を図る必要があること。

ハ 平成15年度以降の交付金単価は、「規制緩和推進3カ年計画(再改定)」(平成12年3月31日閣議決定)を踏まえ、事業収支を勘案しつつできる限り単価を低く抑える方向で検討する必要があること。

- 2) なお、平成15年度以降の納付金・交付金の単価については、従来より主に以下の2つの意見がある。

交付金は引当資格の財産的価値の手当てであるため、例えば、平成15年度以降10年間は暫定措置事業開始時点の引当資格の相場価格に相当する貨物船10万円等の横這いとするべきである。

暫定措置事業はスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の解消に伴うソフトランディング措置であるため、これまでと同様に、漸次段階的に引き下げるべきである。

内航輸送の活性化方策について

- 1) 内航海運においては、長期間にわたりスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を実施していたため、暫定措置事業規程、保有船腹調整規程等に基づき、一定の船舶(コンテナ船・RORO船(100隻程度)、自動車、石灰石等専用船(100隻程度)、土・砂利・石材専用船(900隻程度)等)について、構造、積荷、航路等の条件が付されている。
- 2) こうした条件の一部は、建造等納付金の単価(暫定措置事業開始以前は、引当資格の価格)が異なることから、当該船舶の船種を特定・定義するため必要なものであり、一定の合理性がある。

- 3) しかしながら、これらの船舶については、荷主からのニーズに応じて積荷、航路等を変更する場合は、内航総連内部でその手続に相当の時間とコストを要するとともに、条件によっては制度上変更手続自体が整備されていないものがあり、問題となっている。
- 4) また、本年11月の気候変動に関する国際連合枠組条約第7回締約国会議（COP7）を契機に、関係国毎に具体的な二酸化炭素削減を定めた「京都議定書」の批准をはじめとする環境保全に向けた国内対策の強化が急務となってきた等、今後、モーダルシフトに対する社会的要請が一層高まり、内航海運に対する期待と責任が増大してくるものと考えられる。

このため、事業者の経営の柔軟かつ機動的な対応を確保するとともに、国内物流の4割を担い、トラック等に比べて環境負荷の小さい内航海運によるモーダルシフトを推進する等、内航輸送の活性化を図る観点から、以下のとおり、規程により付されている船舶の条件の見直し等を行うことが必要である。

- イ 船舶の条件のうち船種の特定・定義に関係のないもの（例えば、寄港地・航路の制限等）を廃止
- ロ 特にモーダルシフト船については、イに加えその他要件を緩和
- ハ 船舶の条件の変更に際して、処理期間の短縮、作成書類の削減等内航総連の手続を簡素化

4 . 暫定措置事業の今後のあり方

(1) 今後の船舶建造のあり方

引当資格に依存した船舶建造について

- 1) 暫定措置事業以前（スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業）においては、船舶の建造融資の際に、引当資格が一部の金融機関において担保又は含み資産の一部として評価されていた。

このため、一部のオーナー事業者は、過小資本にもかかわらず、引当資格の財産的価値に過度に依存して多額の投資を行い、かえって船腹需給の適正化が阻害されていた面が少なくなかったといわれている。

- 2) ただし、この点については以下の2つの実態を勘案して整理しておくことが必要である。

[金融機関の実態]

内航船舶の過半数を占める運輸施設整備事業団の共有建造方式、大型船を中心に船舶融資を行っている中小企業金融公庫、都市・地方銀行等では、従来から引当資格を評価しておらず、引当資格を評価していたのは一部の信用金庫等に限られること。

[内航海運事業者の実態]

- ・ 一般船（特定船以外の船舶をいう。）のオペレーター（350事業者・800隻・120万総トン）や2隻以上保有しているオーナー（500事業者・1,200隻・85万総トン）については、金融機関等が建造融資を判断した要因は安定した荷主との取引があること等であり、引当資格の評価如何が大きな影響を与えたとは考えられないこと。
- ・ 特定船（砂利船、曳船等をいう。）事業者（850事業者・1,650隻・95万総トン）については、そもそも引当資格が低額で建造融資に対して大きな影響を与えたとは考えられないこと。

- ・ セメント船、特殊タンク船事業者（250事業者・350隻・40万総トン）についてはスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業及び暫定措置事業の対象外であること。

船舶建造の今後の方向について

暫定措置事業では、新規建造船舶は引当資格が付されないこと、交付金及び納付金の単価を予め明確化したこと等により、船舶建造は、相応の船腹需要を前提として、船舶収支を勘案し行われる。

今後の暫定措置事業の進展に併せて、将来的には、市場原理と自己責任の考え方に基づく船舶建造が行われる。

引当資格に依存した船舶建造はできないため、従来のように過小資本のオーナー事業者だけでは必要な船腹量の確保が困難となるおそれがある。今後は、荷主、オペレーター事業者が積荷・用船保証等適切に関与して船舶建造を行うことも必要ではないか。

運輸施設整備事業団による共有船舶建造業務についても、今般の特殊法人の見直しの議論を踏まえ、業務の重点化等所要の見直しを図ることが適当である。（なお、具体的には次世代内航海運懇談会において検討予定。）

(2) 暫定措置事業を早期終了すべきとの意見について

暫定措置事業を早期終了すべきとの意見

(理由)

船舶建造コストの低減による船舶の自由な建造の促進、
輸送コスト面における競争力の強化
暫定措置事業の借入金の累増による将来的破綻の回避

暫定措置事業を早期終了する場合の問題点

(問題点)

同事業の開始からまだ3年余しか経過しておらず、上記
3 . (1) の目的 (ソフトランディング施策と船腹需給の
適正化・競争的市場環境の整備) が達成されていないこと。
事業を途中で終了することにより多額の残存債務が発生
すること。

内航海運暫定措置事業の収支状況

過去3年間の状況

(単位:億円)

	実 績		
	10年度	11年度	12年度
収 入	339	350	219
納付金等	16	46	85
借入金	323	302	75
繰越金	0	2	59
支 出	338	291	158
交付金	325	269	94
元本	0	0	38
利息等	13	22	26
次期繰越	2	59	61

(注) 上記数値は、端数処理の関係により一致値しない場合がある。

最近の交付金・納付金の状況

(単位:百万円、隻、対象トン)

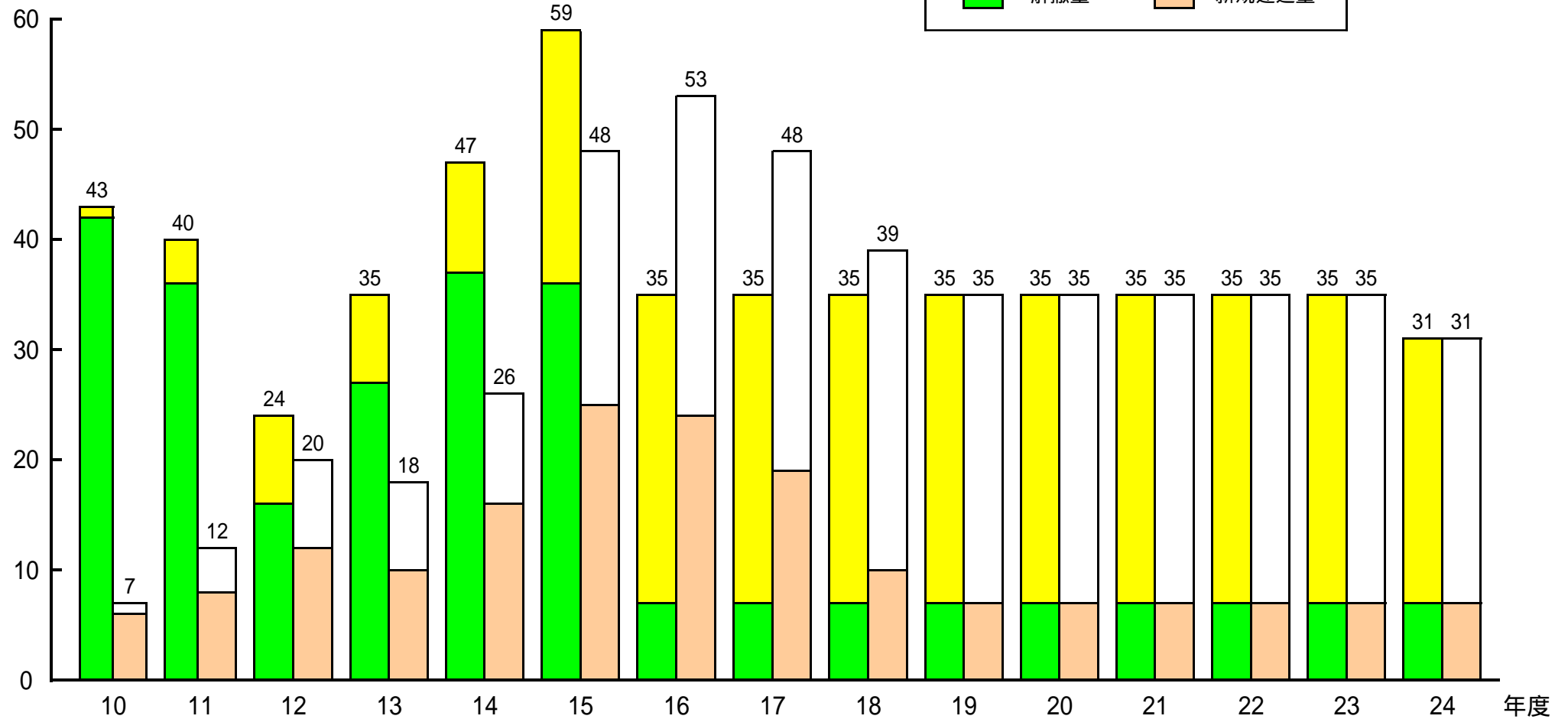
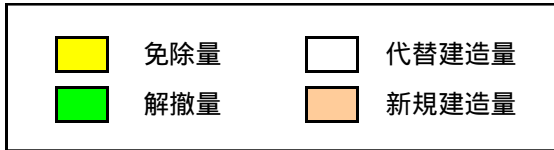
13年	解撤等交付金			建造等納付金		
	金額	隻数	トン数	金額	隻数	トン数
1月	1,531	26	31,696			
2月				843	13	22,003
3月	6,076	94	97,776			
4月				1,982	19	46,447
5月	532	8	10,213			
7月				554	12	22,988
9月	3,643	60	62,822			
10月				2,270	25	46,800
合計	11,782	188	202,507	5,649	69	138,238

参考; 12年

1月	1,124	14	17,169			
2月				160	5	10,226
3月	4,058	55	60,522			
4月				3,022	26	49,468
5月	1,134	21	17,706			
7月				2,321	20	59,287
9月	1,645	34	34,383			
10月				1,375	24	39,793
合計	7,961	124	129,780	6,878	75	158,774

内航海運暫定措置事業の解撤・建造量見通し (14年度予算要求ベース)

解撤・建造量
(万対象トン)



旧規程(船腹調整)対象船と暫定措置事業対象船の状況

H13.9.30現在

区分	船種	隻数	総トン数	重量トン数等
旧規程船	貨物船	2,368 (47)	1,356,985 (35)	2,585,549 (37)
	土砂利石材船	780 (16)	429,133 (11)	878,626 (13)
	自動車専用船	49 (1)	204,490 (5)	163,220 (2)
	油送船	952 (19)	722,957 (19)	1,595,295 (23)
旧規程合計		4,149 (83)	2,713,565 (71)	5,222,690 (75)
暫定措置事業船	貨物船	88 (2)	175,998 (5)	187,457 (3)
	土砂利石材船	11 (0)	5,182 (0)	9,326 (0)
	自動車専用船	2 (0)	3,011 (0)	2,803 (0)
	油送船	26 (1)	34,947 (1)	69,849 (1)
暫定合計		127 (3)	219,139 (6)	269,436 (4)
対象船合計	貨物船	2,456 (49)	1,532,984 (40)	2,773,007 (40)
	土砂利石材船	791 (16)	434,315 (11)	887,952 (13)
	自動車専用船	51 (1)	207,501 (5)	166,023 (2)
	油送船	978 (20)	757,904 (20)	1,665,145 (24)
対象船合計		4,276 (86)	2,932,704 (77)	5,492,126 (79)

暫定措置事業 対象外船舶	セメント専用船	177 (4)	438,008 (11)	712,110 (10)
	特殊タンク船	416 (8)	224,493 (6)	374,138 (5)
臨時投入船	土砂利石材船	122 (2)	233,308 (6)	381,093 (5)
全体合計		4,991 (100)	3,828,514 (100)	6,959,467 (100)

注1. 100総トン以上の許可船の集計数値。

2. ()は比率(%)。

3. 暫定措置事業船の算出方法: 暫定措置事業規定に基づく認定を受けた船舶

4. 旧規程船の算出方法: 対象船合計 - 暫定措置事業船

特殊貨物船及びモーダルシフト船に関する認定条件の一覧

船種区分		認定条件			保証関係		備考
		構造	航路	積荷	自営	貸渡	
特殊貨物船 油送船・曳船を除く	コンテナ専用船	セルガイド	7港(除離島)	コンテナ	不要	用船保証	モーダルシフト船の認定条件は下欄。
	RORO船	ランプウェイ	7港(除離島)	コンテナ・車両・シャーシ	不要	用船保証	積荷条件のないものは、一般貨物船とする。モーダルシフト船の認定条件は下欄。
	自動車専用船	ランプウェイ	なし	商品自動車	積荷保証	積荷・用船保証	
	石灰石専用船	なし	有り	石灰石	積荷保証	積荷・用船保証	セルフアンローダ [*] 設備を有しないものについては、寄港地に固定式の荷役設備を有するものであること。
	石炭専用船	セルフアンローダ [*] 設備	有り	石炭・石炭灰	積荷保証	積荷・用船保証	5,000 対象トン数以上のものであること
	石材・砂・砂利専用船	ガット又は吸込	なし	石材、砂、砂利	不要	用船保証	
	底開式 土砂運搬船	底・側開式ガット 又は吸込装置	なし	土砂	積荷保証	用船保証	積荷には、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に定める一般廃棄物（特別管理一般廃棄物を除く）及び産業廃棄物（特別管理産業廃棄物を除く）を含む。
	箱型	プツァーボツ方式 のないもの	なし	土砂	積荷保証	用船保証	
	炭酸カルシウム・アルミ専用船	セルフアンローダ [*] 設備	なし	炭酸カルシウム・アルミ・石炭灰・微粉 末 ^ナ	積荷保証	用船保証	
被曳はしけ	ホールド構造	なし	なし	積荷保証	用船保証		
台船	フラットデッキ	なし	なし	積荷保証	用船保証		
モーダルシフト船 A	ランプウェイ(RORO) セルガイド [*] (コンテナ専用船)	起点、終点を含め 4港	コンテナ・車両・シャーシ (原則 50%以上が陸上より海上へ移転するものであること。但し内航総連理事会の認める場合を除く)	備考: 500km を越えるモーダルシフトが可能な航路に就航すること（但し内航総連理事会の認める場合を除く） RORO 船は 1 万対象トン以上、コンテナ専用船は 6 千対象トン以上に限る。 建造等納付金免除の規定は適用しない。		RORO 船について、リフトオン・リフトオフ荷役方式を併用する船舶は認めない。	
モーダルシフト船 B (モーダルシフト船 A 以外のもの)	ランプウェイ(RORO) セルガイド [*] (コンテナ専用船)	なし	コンテナ・車両・シャーシ (原則 50%以上が陸上より海上へ移転するものであること)	500km を越えるモーダルシフトが可能な航路に就航すること RORO 船は 4 千対象トン以上 1 万対象トン未満、コンテナ専用船は 4 千対象トン以上 6 千対象トン未満のものに限る。 建造等納付金の免除額は、当該建造等納付金額からトン当たり 15,000 円を減じた額を限度とする。			