

第3回次世代内航海運懇談会暫定措置事業部会議事概要

1. 日 時：平成13年12月10日（月） 14:00～16:00
2. 場 所：国土交通省8階 国際会議室
3. 出席者
【委員】加藤部会長、中泉部会長代理、青山委員、江口委員、太田委員、小谷委員、
四宮委員、島田委員、立石委員、三井田委員、武藤委員、吉田委員
【事務局】海事局参事官、海事産業課長、国内貨物課長、海事産業課企画官、国内貨物
課課長補佐
4. 議事
(1) 暫定措置事業等に係る政策評価について（中間報告）（案）について
(2) 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）について
(3) その他
5. 議事経過
事務局より資料に基づいて暫定措置事業等に係る政策評価の中間報告（案）及び暫定
措置事業の現状の取り組みと今後のあり方について（案）について説明を行い、その後、
委員による議論を行った。

< 主な議事の概要 >

平成15年度以降の納付金・交付金の単価について

- ・ 平成10年から15年までの交付金単価は、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業実施時における船種ごとの引当資格の市場価格を中間点として、漸減する仕組みとしており、オーナーの立場からは、例えば貨物船については10万円の横這いが望ましいとの意見があった。
- ・ また、交付金単価を仮に10万円で据え置くとすれば、納付金単価も据え置きとなるが、この場合事業の後半に建造された船舶は、事業終了後に納付金コストがゼロで建造された船舶と比較して著しい競争力の差が生じることとなることを考慮すると、15年度以降の交付金単価は段階的に引き下げざるを得ないのではないかという意見があった。
- ・ できるだけ多くの船舶を解撤するインセンティブを付与するためには、平成15年度以降の交付金単価は漸次引き下げることが必要という意見があった。
- ・ オーナーについては15年度以降の交付金単価の横這いを望む意見が多数あるが、現実的には、暫定措置事業の基本スキームは船舶の建造等納付金で解撤等交付金を支払うものであり、基本的な経済構造の変化に起因して解撤と建造のタイムラグが拡大していることを考慮すると、交付金単価の漸次段階的な引き下げはやむを得ないのではないかという意見があった。

- ・ 荷主の立場からは、重要な輸送手段である内航船舶の競争力低下につながることを避ける観点から、交付金単価は漸次段階的に引き下げることが適当という意見があった。

内航輸送の活性化方策について

- ・ モーダルシフト船を建造する際に、内航総連が建造認定条件として寄港地、積荷、航路等に制限を付していることは、同船の内航への投入が既存事業者に与える影響を少なくするために設定されたものであり、今後、モーダルシフト推進の観点から当該条件は見直すべきである。
- ・ 荷主がコスト保証をしている石灰石専用船等についても、セメント専用船と同様に、暫定措置事業対象外船舶とすべきである。

今後の船舶建造のあり方について

- ・ コストに見合った運賃用船料が収受できない現在の水準では船舶の建造は容易でない。従って、船腹過剰の解消に取り組んでいくことが必要である。
- ・ 荷主として用船保証を行う必要性を生じさせるとともに、船主も自然と建造意欲が出るような市場環境を整備することが必要。このためには、抜本的な船腹需給の適正化を行うことが必要である。
- ・ 現状では、新規建造、季節変動等についても運賃に反映されない等、公正かつ活性化されたマーケットが確立されていないことから、船腹需給を均衡にただけでは、適切な船舶建造が行われることは困難ではないか。今後は、運賃スケールの設定等市場の透明性向上等の方策の検討が必要。